

第12次立川市交通安全計画骨子案について

第1章 はじめに

計画の主旨

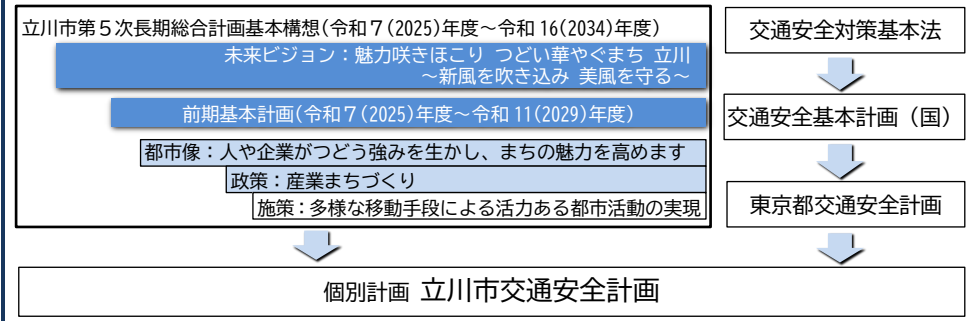
令和8年度から令和13年度までの6年間に講ずべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第12次立川市交通安全計画」を策定し、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全・安心な立川市の実現を目指す。

計画の期間等

本計画は、市民に対して、交通安全に関する行動指針を示すとともに、交通安全に関する自助、共助の取組を呼びかける。

また、一人ひとりが交通安全について考え、交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践に取り組むための指針として定める。

本計画の期間は、令和8年度から令和13年度までの6か年とする。



第2章 交通事故の状況

第1節 第11次立川市交通安全計画の目標と成果

- 「1. 令和7年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。」は未達成。
- 「2. 年間の交通事故発生件数(5年平均)を第10次立川市交通安全計画期間と比較して18%削減します。」は達成。

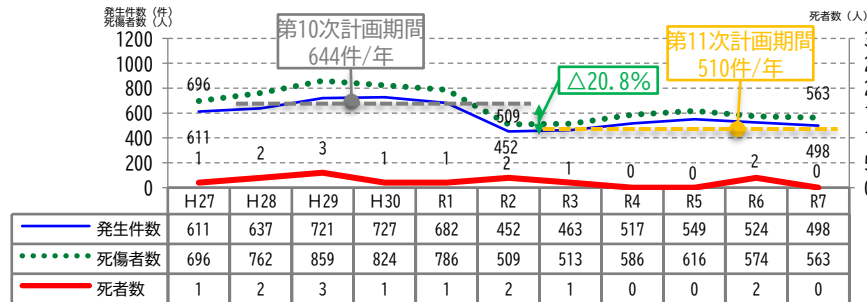


図1 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移(市内)

第2節 交通情勢等

- 今後の立川市の人口を年齢層別にみると、全年齢層のうち65歳以上の人口の割合は、令和8年の24.8%に対し、令和12年には25.9%となり、増加傾向となることが予測される。
- 市内の運転免許保有人口は、令和2年の110,538人から令和7年は 人に増加。
- 令和7年の立川市の人口に占める運転免許保有者の割合は、 % (およそ人に1人保有)。
- 市内の自動車保有台数は、令和2年の83,904台から令和7年は 台に減少。

第2章 交通事故の状況(つづき)

第3節 道路交通事故の状況

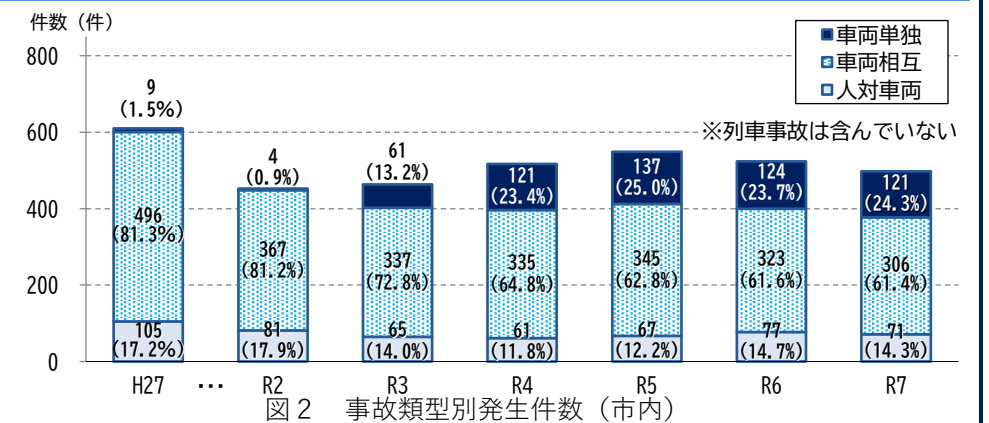
■ 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数(図1)

平成27年以降の市内における交通事故発生件数は増加傾向、令和2年には大幅に減少し、令和3年に再び増加。令和6年以降は減少傾向。平成27年と比較し、2割減少。

- 死傷者数は、概ね交通事故発生件数に比例し増減。
- 直近5年の死者は1～2人/年。

■ 事故類型別発生件数(図2)

いずれの年も車両相互による事故が最も多く、次いで人対車両が多く発生。平成27年と令和7年の割合を比較すると、車両単独の割合が2割以上増加、車両相互と人対車両の割合は減少。

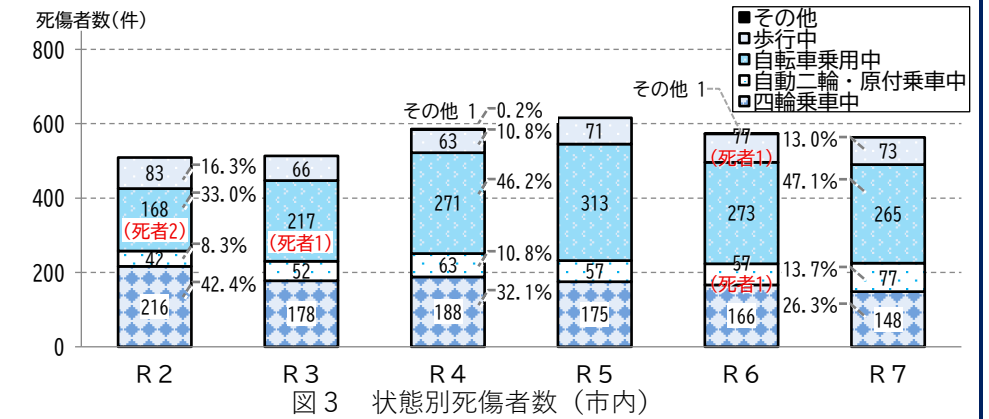


■ 交通事故発生件数に関する他市との比較

多摩26市の交通事故発生件数を比較すると、本市は、八王子市と町田市に次いでワースト3位。

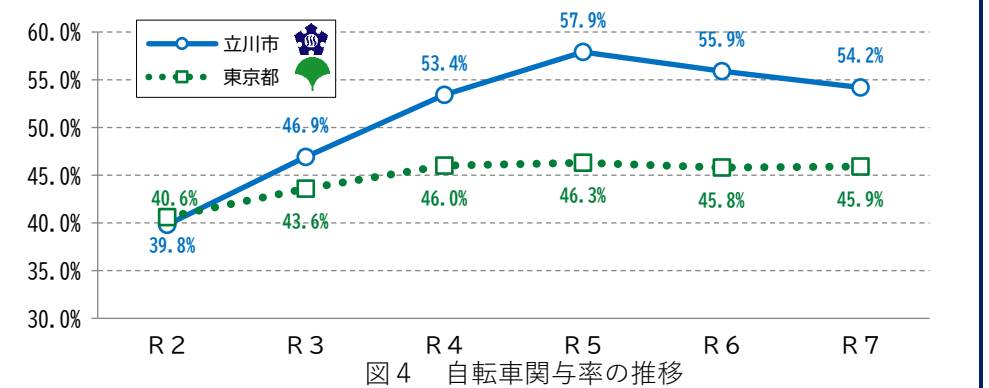
■ 当事者種別発生件数

自動車が多く、次いで自転車が多く発生。(令和7年：自動車42.7%、自転車28.4%、二輪車8.4%、歩行者7.1%)



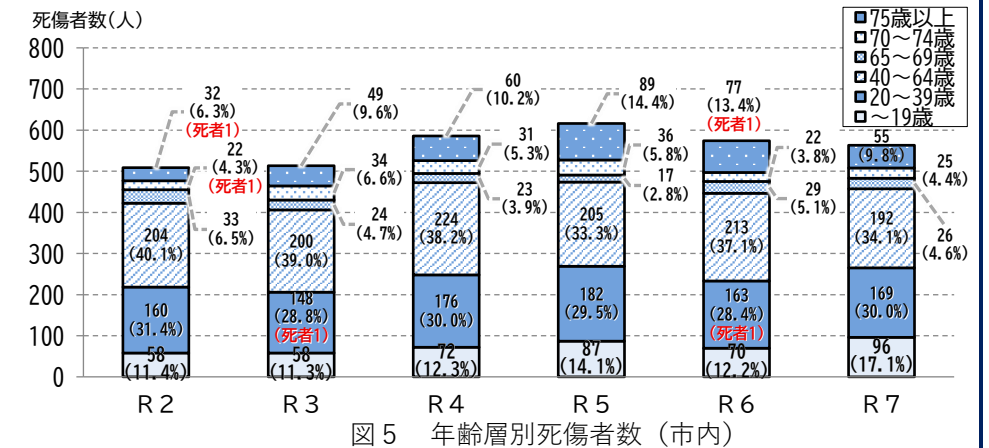
■ 状態別死傷者数(図3)

死者は、歩行中と自動二輪車・原付乗車中が令和6年に1人ずつ。死傷者数は、令和2年を除き、自転車乗用中が最も多い。(令和7年：自転車47.1%、四輪26.3%、二輪等13.7%、歩行中13.0%)



■ 自転車の交通事故の状況(図4)

自転車関与率※は、令和2年から増加傾向。令和2年における自転車関与率に立川市と東京都の大きな差はありませんが、令和5年以降は、立川市の方が約10ポイント高い。※自転車関与率：自転車関与事故件数(自転車乗用者が第1当事者または第2当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は1件として計上)から算出



■ 年齢層別死傷者数(図5)

令和4年と令和7年を比べると、死傷者に占める19歳までと65～69歳の割合が増加。(65～69歳：令和4年3.9%→令和7年4.6%) (19歳まで：令和4年12.3%→令和7年17.1%)

第2章 交通事故の状況（つづき）

第4節 交通事故発生状況の評価

■ 交通事故の概況

- 市内の交通事故発生件数は、平成27年からの10年間で約2割以下に減少（図6）。
- 平成28年～令和2年（第10次計画期間）と、令和3年～令和7年（第11次計画期間）の事故発生件数の5年平均を比べると、20.8%減少。
- 事故類型別発生件数は、いずれの年も車両相互による事故が最も多く発生しているが、車両単独の事故の割合は平成27年と比べて2割以上増加。
- なお、令和2年から令和7年における交通事故発生件数を多摩26市で比較すると、立川市はワースト3位であり交通事故が多い。

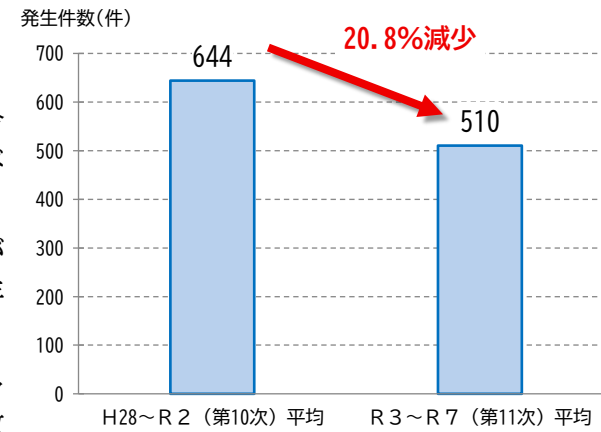


図6 事故発生件数の5年平均

事故発生件数を減少する取組が必要

■ 事故発生状況

- 市内の当事者種別発生件数をみると、第1当事者（1当）と第2当事者（2当）の合計発生件数は、自動車が多く、次いで自転車が多い。
- 事故件数は自動車（△9.4%）と自転車（△2.2%）の事故増減率は令和4年と比較すると減少しているが、二輪車（15.7%）と歩行者（16.4%）は増加。
- 過去5年間の累計死者数は、自動車と自転車と歩行者がそれぞれ1人ずつ。
- 当事者種別発生割合は、令和4年に比べて二輪車で1.6ポイント、自転車では1.2ポイント増加（図7）。
- 状態別死傷者数は、自転車乗用中が最も多く、次いで四輪乗車中となっていますが、死者数については自転車乗用中、自動二輪・原付乗車中、歩行中がそれぞれ1人ずつ。
- 状態別死傷者数の割合は、令和4年と比べて四輪乗車中で5.8ポイント（32.1%→26.3%）減少。自転車乗用中は0.9ポイント（46.2%→47.1%）、自動二輪・原付乗車中は2.2ポイント（10.8%→13.0%）増加。
- 市内の自転車事故をみると、自転車関与率は、直近3年は東京都に比べ約10ポイント（令和7年：東京都45.9%、立川市54.2%）高い（図8）。
- 令和7年の自転車乗用中の事故では、自転車側にも過失（違反）がある場合が7割を超えている（図9）。

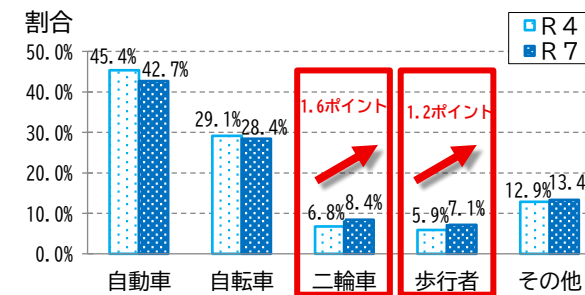


図7 当事者別発生割合の推移 (令和4年、令和7年 市内)

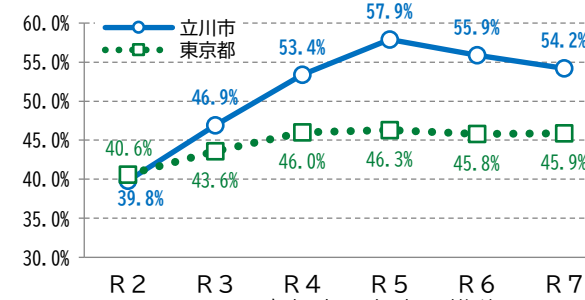


図8 自転車関与率の推移

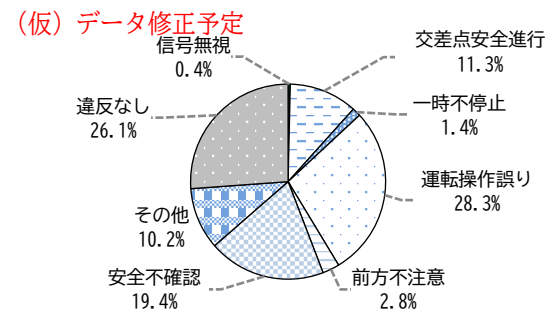


図9 自転車の違反別事故発生状況 (令和7年 市内)

n=270

自転車のルール・マナーなど自転車の安全な利用の推進が必要
歩行者の交通安全の確保が必要

■ 年齢層別発生状況

- 年齢層別発生状況では、令和4年と令和7年を比較すると19歳までの死傷者数は33.3%増加。
- 年齢ごとに人口の構成（人口に占める各年齢の割合）が異なることを考慮し、4年間の死傷者数の平均を4年間の人口構成の平均で割って比較すると、1万人当たりの死傷者数（4年平均）は、20～39歳で多くっており、次いで40～64歳、19歳まで（表1）。
- 年齢層別死傷者割合は、令和4年に比べて19歳までが4.8ポイント増加（図10）。
- 令和7年の立川警察署（立川市及び国立市）における死傷者数が最も多い年齢層は高齢者（65歳以上）で、次いで40～49歳と30～39歳となっており、令和7年の死者は0人。

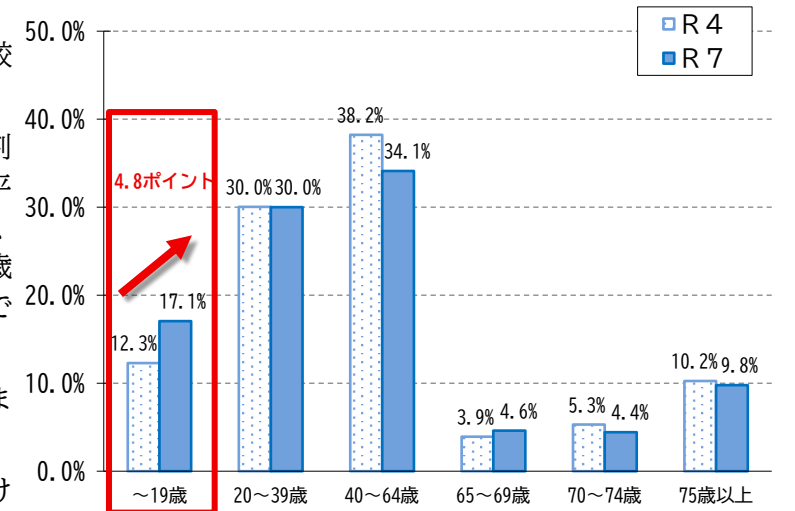


図10 年齢層別死傷者割合の推移 (令和4年、令和7年 市内)

- 中学生と中卒～19歳までは、自転車の事故が7割以上を占めており、高齢者（65歳以上）も6割以上。

表1 年齢層別死傷者数等増減表

年齢層	死傷者数 (人)		増減率 (%) (R7-R4)/R4	順位 (減少率が少ない順)	死傷者数 (人)		1万人当たり死傷者数(人) 4年平均	順位 (死傷者数が多い順)	死者数 (人)	
	R4	R7			R4～R7: 4年間の平均	R4～R7: 4年間累計				
75歳以上	60	55	△8.3	2	70	26,698	26.3	4	1	
70～74歳	31	25	△19.4	4	29	10,899	26.1	5	0	
65～69歳	23	26	13.0	-	24	9,116	26.1	5	0	
40～64歳	224	192	△14.3	3	209	65,363	31.9	2	0	
20～39歳	176	169	△4.0	1	173	45,184	38.2	1	2	
～19歳	72	96	33.3	-	81	29,163	27.9	3	0	
計	586	563	△3.9	-	585	186,422	31.4	-	3	

高齢者の交通安全の確保が必要

■ 町別事故発生件数

- 平成27年以降の立川市の町別事故発生件数は、平成30年前後をピークに減少し、令和2年以降は増加。
- 令和7年の立川市の町別事故発生件数を平成27年と比較すると、上砂町、高松町で事故発生件数が増えているが、多くの町は平成27年と同水準か減少。

■ 路線別事故発生状況

- 令和7年の立川警察署管内における路線別事故発生件数及び割合では、主に幹線道路が多い都道で163件（25.7%）生活道路が多い市道で465件（66.8%）。
- 生活道路が多い市道で7割弱の事故が発生しているということは、自宅近くなど市民の身近な場所で事故が発生。
- 個別の路線では立川通りが58件（8.3%）で最も多く、次いで五日市街道で27件（3.9%）。