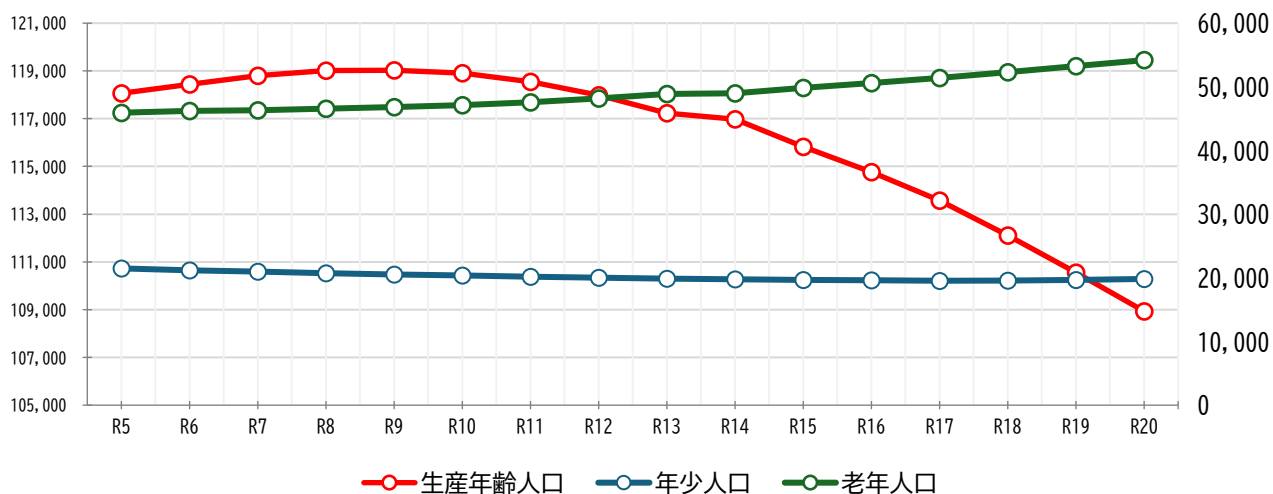


重視すべき視点（案）

（１）子どもと高齢者の交通安全の確保

① 構成年齢別の将来人口

- ・ 生産年齢人口（15～64歳）が減少し、年少人口（14歳以下）が微減、老年人口は増加。
- ・ 今後65歳以上の人口と割合は増加。



構成年齢別将来人口

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
年少人口	21,481	21,178	20,971	20,719	20,540	20,362	20,175	20,042	19,850	19,750	19,689
生産年齢人口	118,062	118,434	118,799	119,011	119,028	118,914	118,548	117,989	117,233	116,983	115,820
高齢人口	45,940	46,212	46,329	46,553	46,804	47,114	47,602	48,159	48,897	48,972	49,855
合計	185,483	185,824	186,099	186,283	186,372	186,390	186,325	186,190	185,980	185,705	185,364

	R16	R17	R18	R19	R20
年少人口	19,599	19,542	19,592	19,687	19,838
生産年齢人口	114,764	113,571	112,106	110,551	108,936
高齢人口	50,580	51,382	52,319	53,274	54,193
合計	184,943	184,495	184,017	183,512	182,967

出典：「立川市第5次長期総合計画策定のための将来人口推計調査」令和5年9月

② 年齢層別死傷者数

- ・ 高齢者を 65 歳以上と定義し、子どもを 19 歳以下と定義する。
- ・ 令和 7 年と令和 4 年を比較すると、19 歳以下の増加率は 33.3%である。

当事者		死傷者数（人）	
		R 4	R 7
65 歳以上	実数	114	106
	増加率	-	△7.0%
40～64 歳	実数	224	192
	増加率	-	△14.3%
20～39 歳	実数	176	169
	増加率	-	△4.0%
～19 歳	実数	72	96
	増加率	-	33.3%

- ・ 死傷者に占める 19 歳以下の割合についても、4.8 ポイント増加している。

当事者		死傷者数（人）	
		R 4	R 7
65 歳以上	実数	114	106
	増加率	19.5%	18.8%
40～64 歳	実数	224	192
	増加率	38.2%	34.1%
20～39 歳	実数	176	169
	増加率	30.0%	30.0%
～19 歳	実数	72	96
	増加率	12.3%	17.1%

③ まとめ

死傷者に占める 19 歳以下の割合は令和 4 年と比べ増加しており、死傷者数についても令和 4 年から 33.3%増加しています。

高齢者の死傷者数については、令和 4 年と比べ減少しましたが、将来人口推計から高齢者の死傷者数の増加が予想されます。また、令和 6 年には歩行中の死者が 1 人となっております。

多くの事故は自宅近くで発生する傾向※があるため、「通りなれた道でも油断しない」といった注意喚起とともに、子どもと高齢者の事故を防止するために、成長段階に応じた交通安全教育を推進することが必要です。

※高齢者の交通安全確保に関する地方自治体などの施策の実態調査

※「令和 6 年中の歩行者の自宅からの距離別死者数の割合をみると、500m 以内で最も多く発生」生活道路における交通安全対策 警視庁実務者向けセミナー

※「平成 30 年中の 75 歳以上四輪車運転者 第 1 当事者 による死亡事故の発生場所とその運転者の自宅との距離を見ると、自宅から 5 km 以内で発生した事故が 62%を占めており、75 歳未満の 45%と比べ、高くなっている」出典：高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究 警視庁

(2) 歩行者の交通安全の確保

① 事故発生状況

令和7年の事故発生状況を令和4年と比較すると、「二輪車」が15.7%、「歩行者」が16.4%増加している。

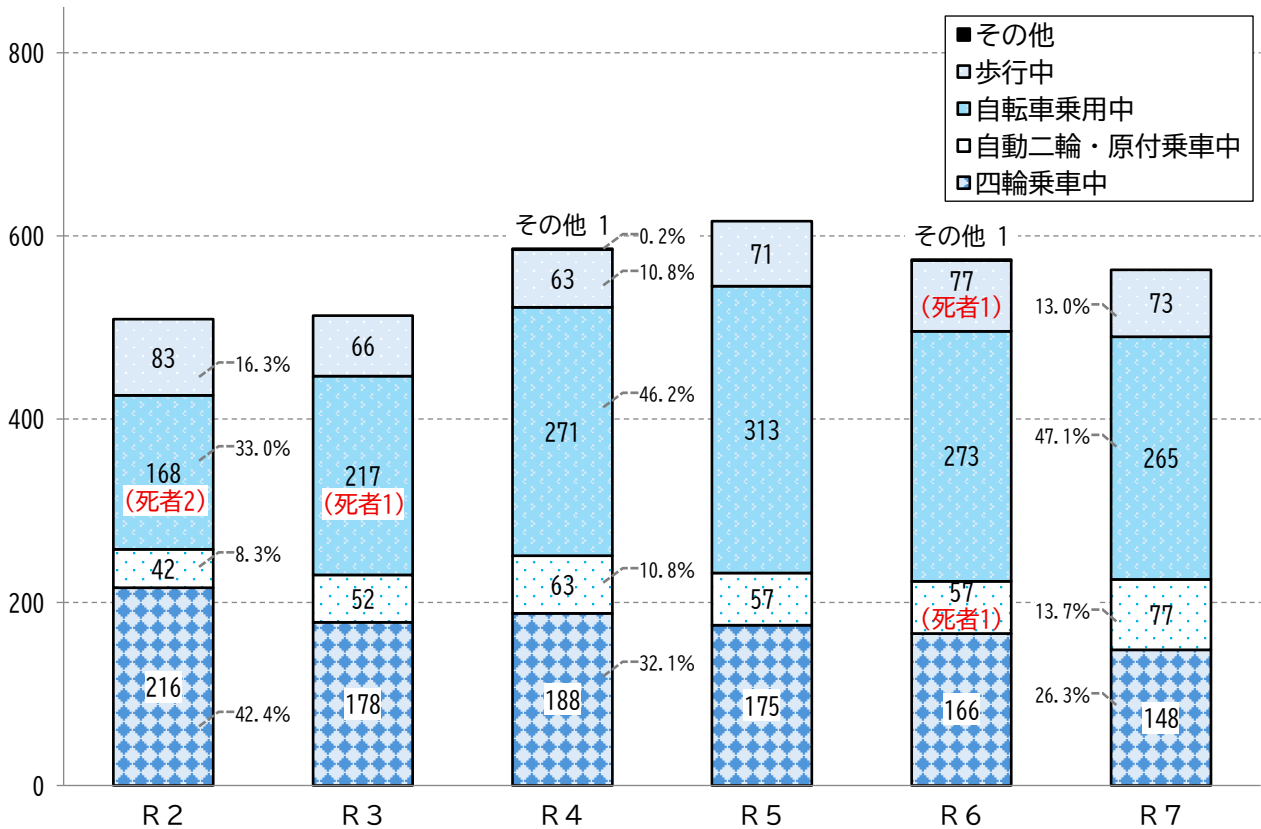
(仮) データ修正予定

当事者	事故件数 (件)		増減率 (%) (R7-R4)/R4	順位 (減少率が少ない順)	死者数 (人) R3~R7:5年間累計
	R4	R7			
自動車	469	425	△9.4	2	1
自転車	276	270	△2.2	1	1
二輪車	70	81	15.7	-	0
歩行者	61	71	16.4	-	1
その他	133	133	0.0	-	0
総件数	1,009	980	△2.9		3

② 状態別死傷者数

・ 令和4年以降、「歩行中」と「自動二輪・原付乗車中」で1人ずつ死者が発生している。

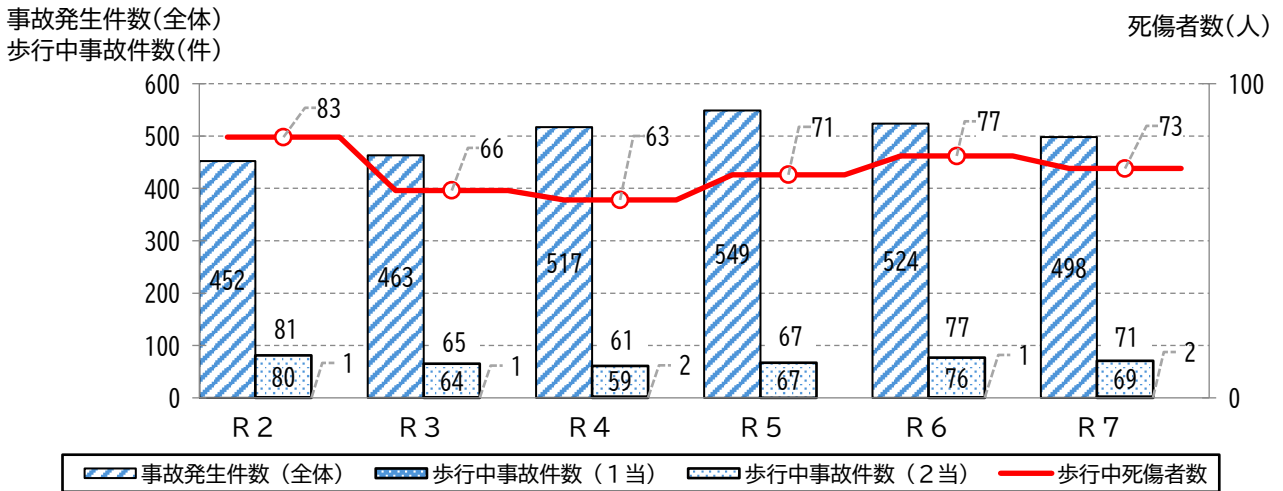
死傷者数(件)



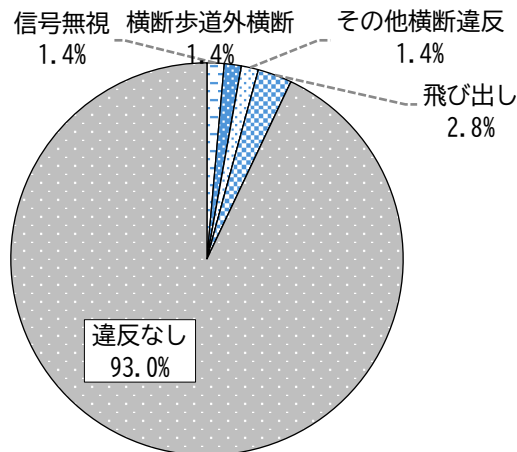
状態別死傷者数 (市内)

③ 交通事故の状況

- ・ 歩行中の事故の多くは2当であり、被害者の立場です。
- ・ また、事故の9割は違反がありません。



歩行中事故件数と死傷者数の推移（市内）



歩行者の違反別事故発生状況（令和7年 市内）

n=71

④ まとめ

死傷者に占める歩行者の割合は令和4年と比べ増加しており、死傷者数についても令和4年から16.4%増加しています。また、今後令和6年には歩行中の死者が1人となっております。

令和7年に発生した歩行者が関係する事故の多くは、歩行者側に違反のないものです。歩行者の事故を減少させるため、歩道や防護柵などの交通安全施設を整備するとともに、自分の身を守るための交通ルールやマナーについての啓発活動を充実させることが必要です。

※二輪車についても増加傾向にあります。二輪車を利用する市民が限定的であることや、誰もが歩行者であることを踏まえ、“歩行者”を重視すべき視点として設定しました。

(3) 自転車の安全利用の推進

① 事故発生状況

・ 自転車の事故件数については、令和4年と比べ減少傾向にあります。

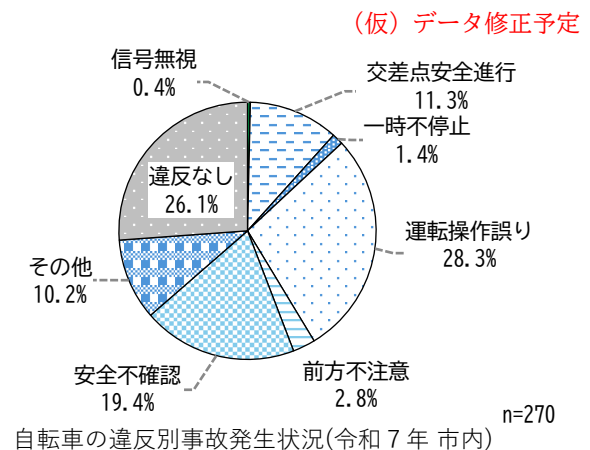
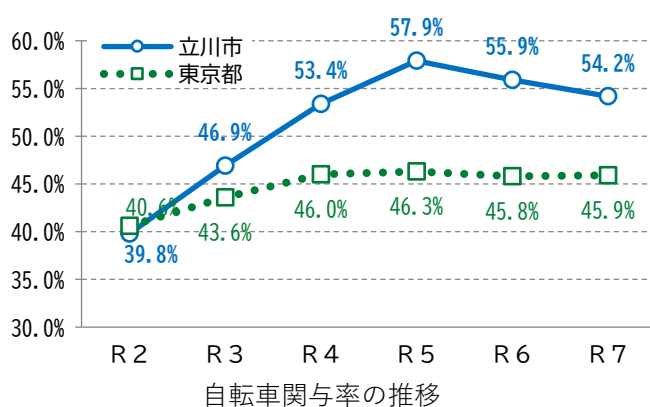
(仮) データ修正予定

当事者	事故件数 (件)		増減率 (%) (R7-R4)/R4	順位 (減少率が少ない順)	死者数 (人) R3~R7:5年間累計
	R4	R7			
自動車	469	425	△9.4	2	1
自転車	276	270	△2.2	1	1
二輪車	70	81	15.7	-	0
歩行者	61	71	16.4	-	1
その他	133	133	0.0	-	0
総件数	1,009	980	△2.9		3

② 自転車関与率と違反状況

・ 自転車関与率については、令和5年以降減少傾向にありますが、東京都と比べ約10ポイント以上高くなっています。

・ 自転車の事故については、約7割が何らかの違反があります。



③ 道路交通法の改正

・ 令和8年4月1日から、交通反則通告制度が自転車に適用され、自転車による悪質・危険な行為が取締りの対象となりました(道路交通法の改正)。

④ まとめ

自転車が関わる事故は減少傾向にありますが、自転車関与率については令和5年以降、東京都に比べ約10ポイント以上高くなっています。

さらに、事故の約7割は自転車側の何らかの違反により発生しており、令和8年4月から自転車に適用された交通反則通告制度の施行と合わせ、交通ルールやマナーの周知が必要です。