

# 第 1 2 次立川市交通安全計画 [素案]

令和 9 (2027) 年〇月



立 川 市



## 第1章 はじめに

### 第1節 計画の主旨

本市では、交通安全対策の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46（1971）年以降、11 次にわたり「立川市交通安全計画」を策定し、本市及び関係機関等が一体となって各種の施策を実施してきました。

第 11 次立川市交通安全計画（以下、文中において、「第 11 次計画」という。）の計画期間において、市内の交通事故発生件数は令和 3（2021）年に 463 件でしたが、令和 5（2023）年は 549 件まで増加しました。令和 7（2025）年には 498 件まで減少しましたが、交通事故は依然として市民の安全・安心を脅かしています。

また、特に高齢者や子ども、自転車が関与する事故が課題となっており、これまでの対策を踏まえ、新たな取り組みが求められています。

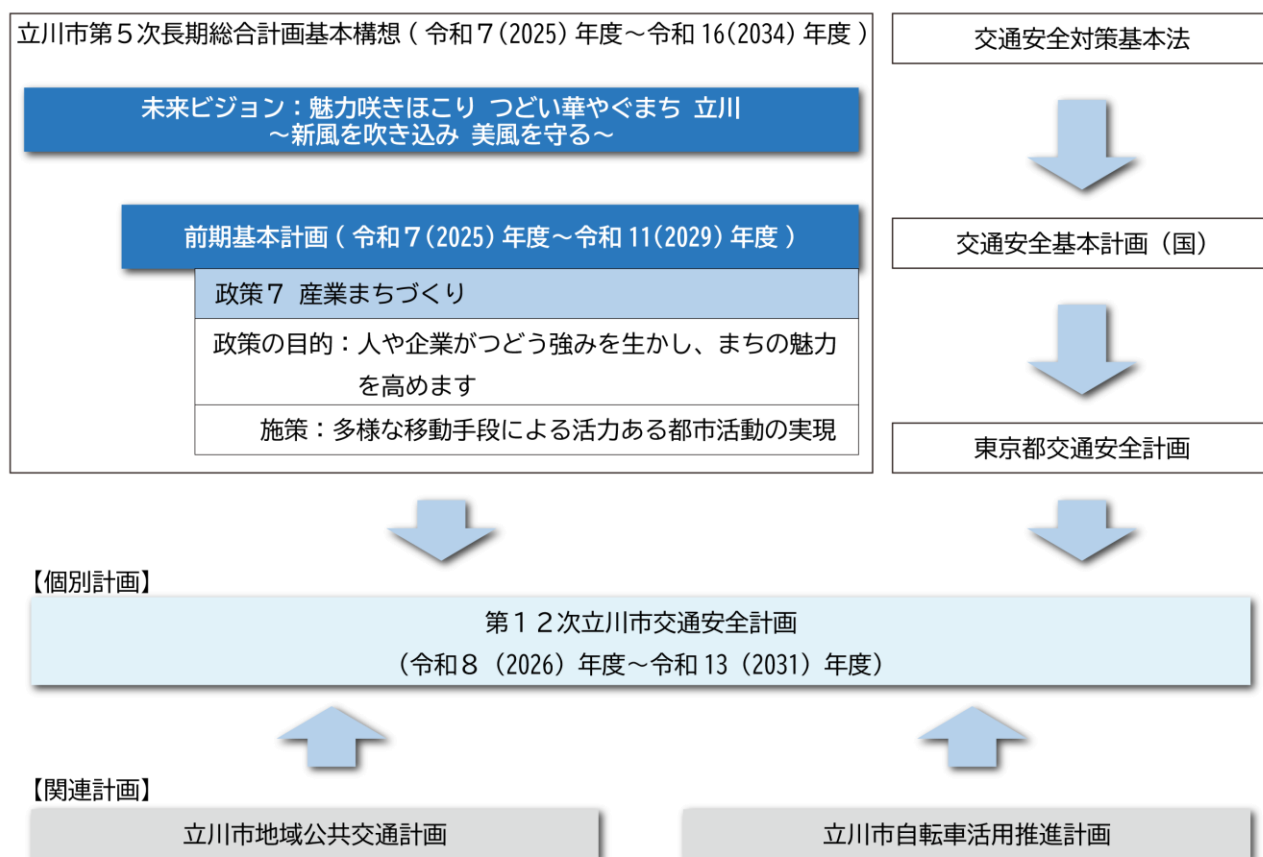
交通事故の防止は、行政機関や関係団体が連携を強化することはもとより、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない喫緊かつ重要な課題であり、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

本市では、令和 8（2026）年度から令和 13（2031）年度までの 6 年間に講ずべき道路交通の安全に関する施策の大綱として、「第 12 次立川市交通安全計画」（以下、文中において、「本計画」という。）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します。

## 第2節 計画の期間等

### 1. 計画の位置づけ

- ・ 本計画は、立川市の区域における、道路交通の安全に関する施策の大綱であり、第12次東京都交通安全計画に基づき策定するものです。
- ・ 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ます。
- ・ 本計画でいう「市民」とは、在住者、在勤者、在学者のほか、来街者や通過交通<sup>1</sup>を含めた市内で活動するすべての人を含みます。
- ・ 本計画は、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ます。
- ・ 本計画は、道路交通環境の整備と交通安全意識の啓発を両輪として推進し、究極的には交通事故の未然防止（予防安全）を目指します。



### 2. 計画の期間

- ・ 本計画の期間は、令和8（2026）年度から令和13（2031）年度までの6か年です。

<sup>1</sup> 立川市域を単に通るだけで、立川市域内には目的地をもたない交通のこと。



## 第2章 交通事故等の現状と課題

### 第1節 第11次立川市交通安全計画の目標と成果

第11次計画では、「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。」「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。」を目標とし、交通安全対策を実施してきました。

市内の交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移をみると、発生件数と死傷者数は概ね増加、横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症による経済活動の停滞等の影響もあり、令和2年には452件まで減少しました。その後、令和5年に549件まで増加し、以降は減少傾向（令和7年498件）にあります。

死者数は、第10次計画期間中9人でしたが、第11次計画期間中は3人（令和3年に1人、令和6年に2人）まで減少しました。

第11次計画で掲げた「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。」とする目標は達成できませんでしたが、「年間の交通事故発生件数（5年平均）を第10次計画期間と比較して18%削減します。」とする目標については、20.8%削減となり目標を達成することができました。

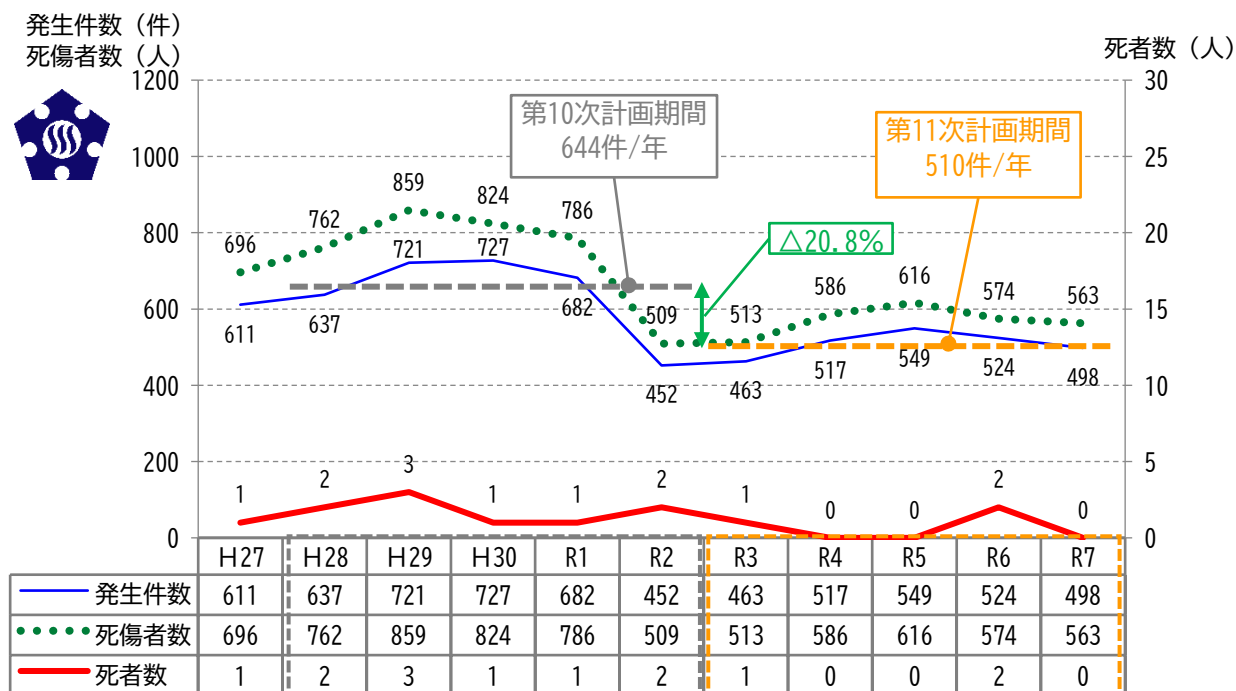


図2-1 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移（市内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

※発生件数は、交通事故のうち、人の死傷のあったもの（人身事故）の件数である。

表2-1 第11次計画期間内における死亡事故の概要（市内）

|                                    |                     |
|------------------------------------|---------------------|
| 日時：令和3年12月10日（金）午前8時05分            | 場所：立川市緑町10（市道）      |
| 状況：自転車（20歳代男性・死亡）と普通自動車（60歳代男性）の衝突 |                     |
| 日時：令和6年1月19日（金）午前6時39分             | 場所：立川市高松町2丁目5番（都道）  |
| 状況：二輪車（20歳代男性・死亡）と貨物車（20歳代男性）の衝突   |                     |
| 日時：令和6年11月23日（土）午後5時55分            | 場所：立川市若葉町4丁目25番（市道） |
| 状況：歩行者（80歳代女性・死亡）と軽自動車（60歳代男性）の衝突  |                     |

## 第2節 交通情勢等

### 1. 人口の推移

立川市の人口<sup>2</sup>は、令和3年の184,577人に対し、令和8年には187,440人に増加（1.02倍）していますが、令和10年の186,390人<sup>3</sup>をピークに減少していくことが予測されています。

立川市の65歳以上の人口と全年齢層に占める割合をみると、令和8年の46,487人、24.8%に対し、令和12年には48,159人<sup>4</sup>、25.9%となり、増加傾向となることが予測されています。

### 2. 道路総延長

市内の道路総延長は、令和2年297kmから令和7年は298kmとなっています。

### 3. 運転免許保有人口

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112,798人に増加しました。

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、60.2%（およそ1.6人に1人保有）で令和6年から減少していますが、東京都の58.9%より高くなっています。

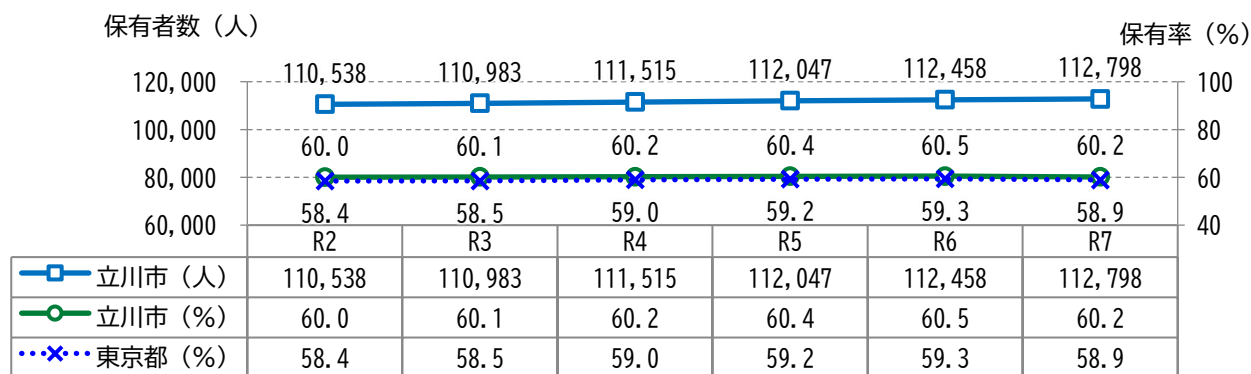


図2-2 自動車運転免許保有者数の推移

（『警視庁交通年鑑』及び「住民基本台帳による世帯と人口」より作成）

### 4. 自動車保有台数

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84,000台と、ほぼ横ばいです。

立川市の人口一人当たりの自動車保有台数もほぼ横ばいで推移し、令和7年は0.45（台/人）であり、東京都の0.35（台/人）より高くなっています。

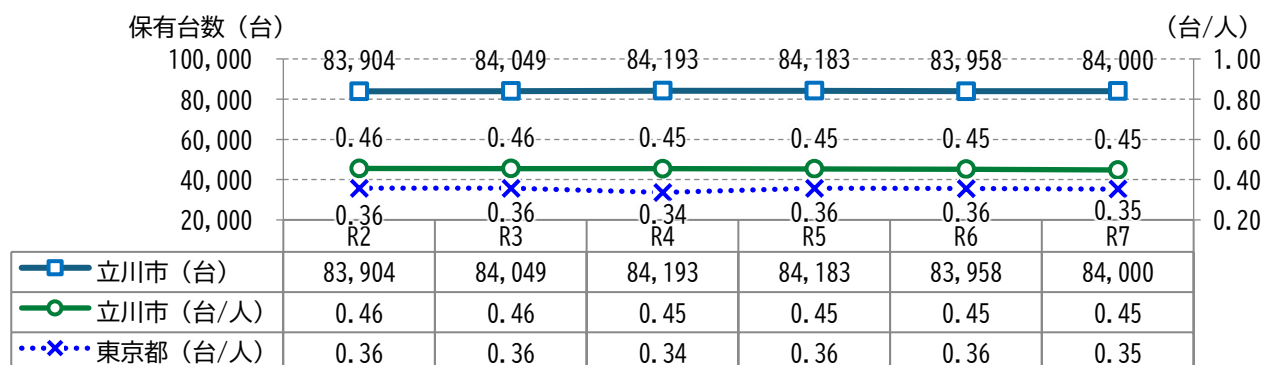


図2-3 自動車保有台数の推移

（『警視庁交通年鑑』及び「住民基本台帳による世帯と人口」より作成）

<sup>2</sup> 住民基本台帳（各年1月1日現在）

<sup>3</sup> 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」

<sup>4</sup> 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」

## 5. 法令改正等の状況

表 2-2 法令改正等の年表

| 施行日             | 内容                                                                                                              |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 令和 4 年 5 月 13 日 | 免許更新の際に 75 歳以上の運転者を対象に実施されていた高齢者講習が一元化されるとともに、一定の違反歴がある高齢運転者を対象とした「運転技能検査」が義務づけられるなど、高齢運転者対策が強化されました（道路交通法の改正）。 |
| 令和 5 年 4 月 1 日  | すべての自転車利用者を対象に、乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されました（道路交通法の改正）。                                                                |
| 令和 5 年 7 月 1 日  | 一定の基準を満たす電動キックボード等が「特定小型原動機付自転車」として新たに整理され、運転免許を受けずに運転することができるようになるなど、新たな交通ルールが適用されました（道路交通法の改正）。               |
| 令和 6 年 11 月 1 日 | 自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」（「ながらスマホ」）の罰則が強化され、「自転車の酒気帯び運転」に罰則が新設されました（道路交通法の改正）。                                |
| 令和 7 年 3 月 24 日 | 運転免許に関する情報をマイナンバーカードに記録することを申請できることとされ、カードに記録する免許情報や免許更新等に関する必要な改正が行われました。                                      |
| 令和 8 年 4 月 1 日  | 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）。                                                        |
| 令和 8 年 9 月 1 日  | 生活道路における自動車の法定速度が 60 km/h から 30 km/h に引き下げられました（道路交通法の改正）。                                                      |



警視庁チラシ「自転車も交通反則通告制度開始」



警察庁・都道府県警察ポスター「生活道路における自動車の法定速度が引き下げられます」

### 第3節 道路交通事故の状況

#### 1. 交通事故の概況

##### (1) 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数

市内の交通事故発生件数は、平成27年から令和元年まで概ね増加、横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症による経済活動の停滞等の影響もあり、令和2年には452件まで減少しました。その後、令和5年に549件まで増加し、以降は減少傾向にあります。（令和7年498件）

死傷者数は、概ね交通事故発生件数に比例して増減しています。

死者数は、0～2人の間で推移しています。

交通事故発生件数及び死傷者数は、平成27年から令和7年までの10年間で約2割減少しています。

東京都と比較すると交通事故発生件数及び死傷者数は、概ね同様の傾向で推移しています。

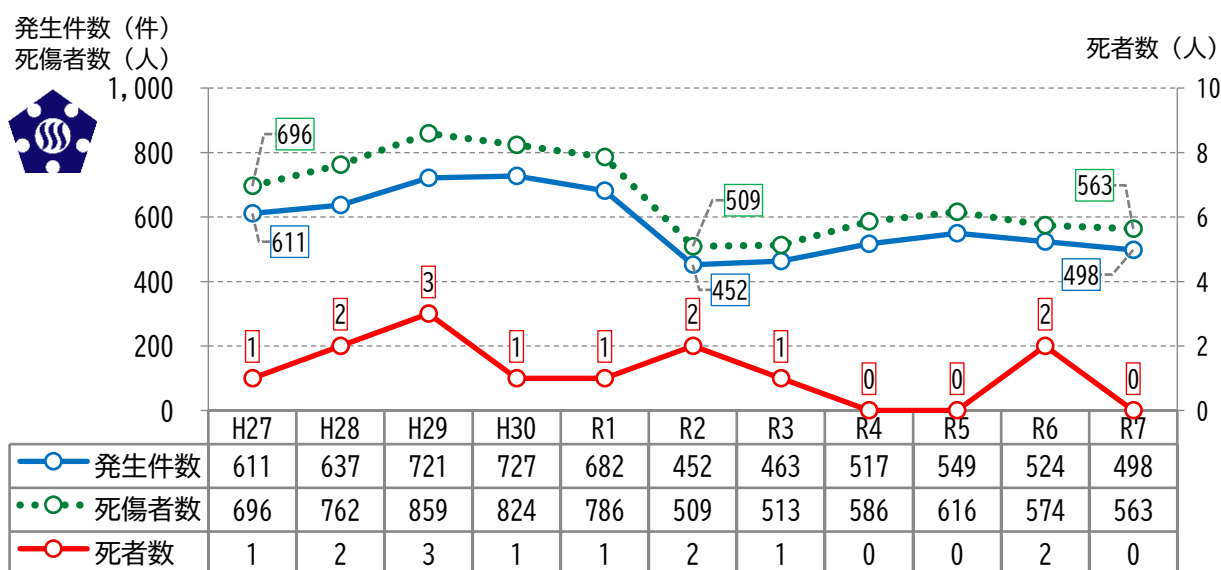


図2-4 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移（市内）

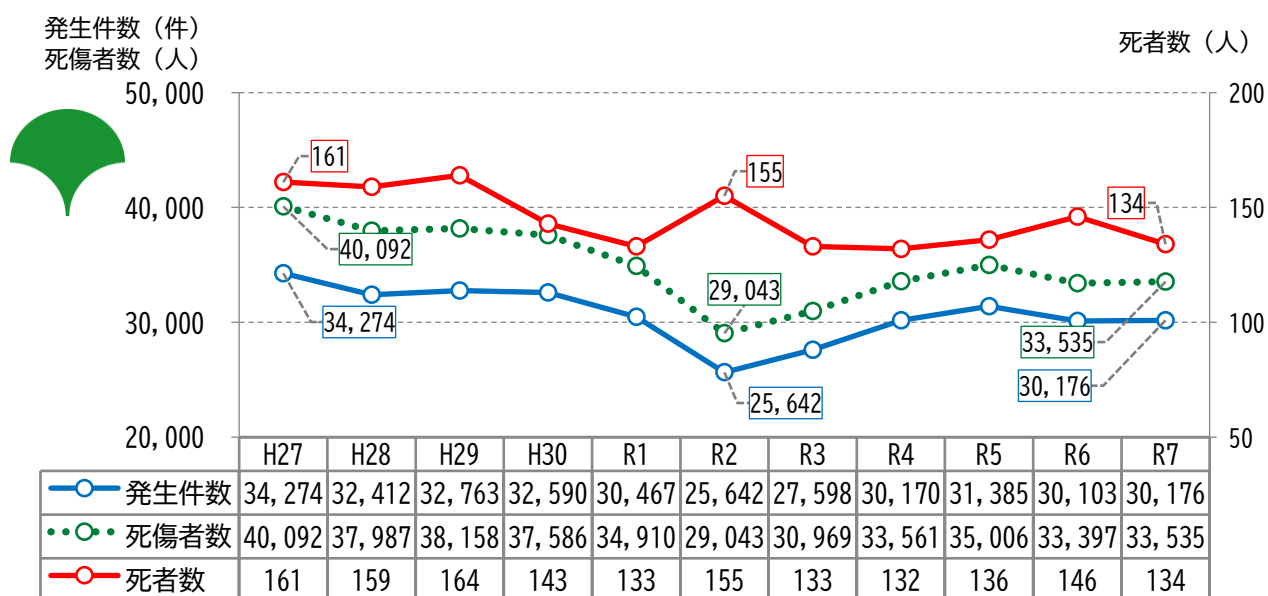


図2-5 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移（都内）

※発生件数は、交通事故のうち、人の死傷のあったもの（人身事故）の件数である。列車事故も含む。

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

## (2) 事故類型別発生件数

市内の事故類型別発生件数は、平成 27 年には車両相互による事故が8割以上発生していましたが、令和 4 年以降は6 割以上で推移しており、次いで車両単独による事故が2 割以上発生しています。

事故類型別発生件数の割合を令和 27 年と令和 7 年で比較すると、車両単独の事故が 20 ポイント以上増加している一方、車両相互の事故は 20 ポイント程度減少、人対車両による事故は若干減少しています。

東京都と比較すると事故類型別発生件数及び割合は、概ね同様の傾向で推移しています。

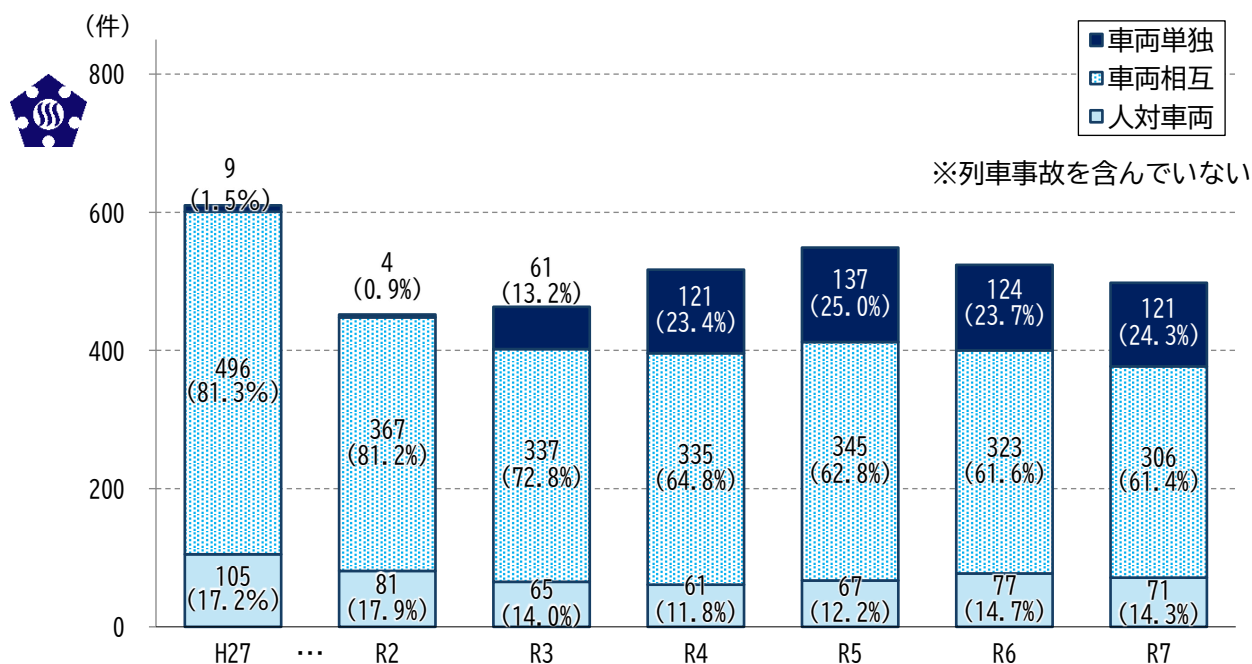


図 2 - 6 事故類型別発生件数（市内）

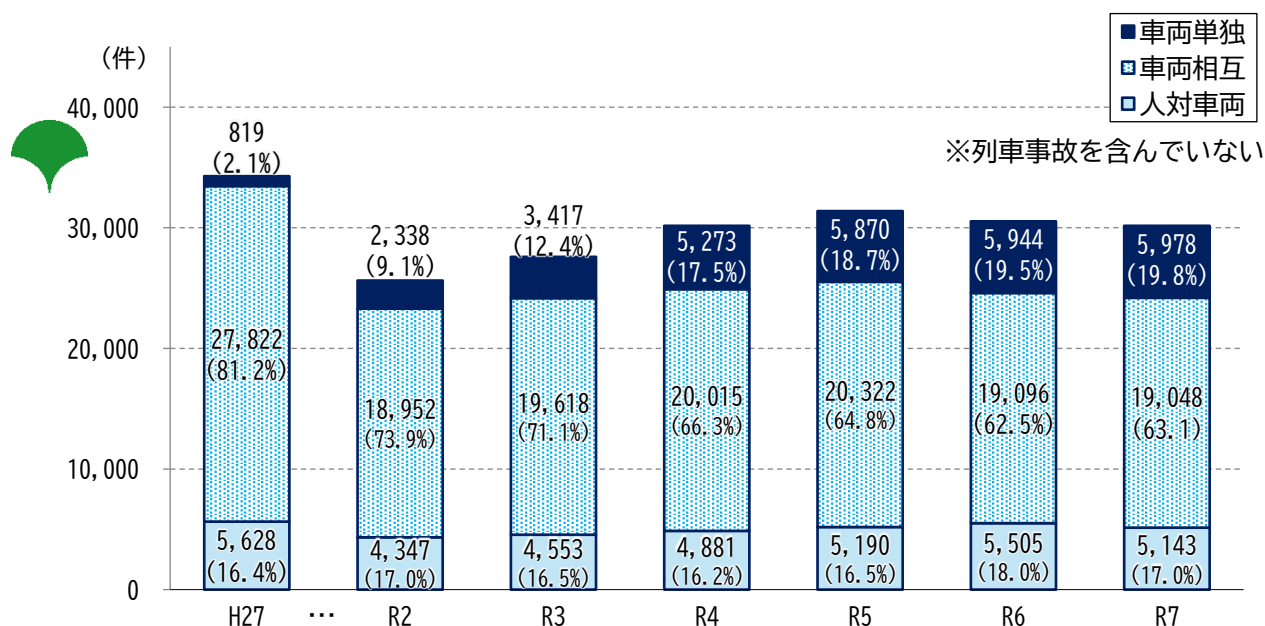


図 2 - 7 事故類型別発生件数（都内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）



### (3) 交通事故発生件数に関する他市との比較

令和2年から令和7年における多摩26市の交通事故発生件数を比較すると、立川市は、八王子市と町田市に次いでワースト3位です。

立川市は、多摩地域の交通の要衝であり、立川駅周辺に商業施設・業務機能が集積し、昼間人口は夜間人口を上回っています。市内には主要な幹線道路も通っており、来街者や通過交通も多い特徴があります。また、概ね平坦な斜面の少ない地形により、歩行者や自転車でも移動がしやすいことから、自動車に加え、歩行者や自転車の交通量も多いと考えられます。このような重層的な要因により、交通事故が多い傾向があると推測されます。

表2-3 多摩26市の交通事故発生件数の推移

| 件数の<br>順位 | 令和2年  |       | 令和3年  |       | 令和4年  |       | 令和5年  |       | 令和6年  |       | 令和7年  |       |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1         | 八王子市  | 1,154 | 八王子市  | 1,285 | 八王子市  | 1,283 | 八王子市  | 1,394 | 八王子市  | 1,385 | 八王子市  | 1,485 |
| 2         | 町田市   | 666   | 町田市   | 833   | 町田市   | 913   | 町田市   | 930   | 町田市   | 961   | 町田市   | 879   |
| 3         | 立川市   | 452   | 立川市   | 463   | 立川市   | 517   | 立川市   | 549   | 立川市   | 524   | 立川市   | 498   |
| 4         | 日野市   | 426   | 調布市   | 419   | 調布市   | 479   | 調布市   | 514   | 調布市   | 445   | 調布市   | 492   |
| 5         | 昭島市   | 425   | 昭島市   | 405   | 昭島市   | 468   | 昭島市   | 474   | 東村山市  | 411   | 東村山市  | 409   |
| 6         | 調布市   | 391   | 日野市   | 377   | 武蔵野市  | 387   | 武蔵野市  | 394   | 武蔵野市  | 399   | 武蔵野市  | 370   |
| 7         | 三鷹市   | 332   | 武蔵野市  | 349   | 三鷹市   | 342   | 多摩市   | 322   | 昭島市   | 351   | 三鷹市   | 365   |
| 8         | 青梅市   | 309   | 三鷹市   | 328   | 東大和市  | 311   | 東村山市  | 320   | 三鷹市   | 310   | 昭島市   | 302   |
| 9         | 武蔵村山市 | 287   | 東大和市  | 317   | 日野市   | 310   | 三鷹市   | 301   | 多摩市   | 306   | 多摩市   | 297   |
| 10        | 府中市   | 285   | 府中市   | 312   | 武蔵村山市 | 292   | 武蔵村山市 | 295   | 青梅市   | 274   | 東大和市  | 284   |
| 11        | 西東京市  | 284   | 武蔵村山市 | 294   | 府中市   | 288   | 府中市   | 291   | 府中市   | 269   | 府中市   | 268   |
| 12        | 東大和市  | 272   | 多摩市   | 280   | 東村山市  | 287   | 日野市   | 273   | 日野市   | 269   | 青梅市   | 266   |
| 13        | 小平市   | 259   | 青梅市   | 255   | 多摩市   | 279   | 東大和市  | 262   | 東大和市  | 254   | 武蔵村山市 | 249   |
| 14        | 多摩市   | 245   | 小平市   | 243   | 青梅市   | 261   | 青梅市   | 243   | 西東京市  | 248   | 西東京市  | 225   |
| 15        | 東村山市  | 218   | 東村山市  | 229   | 西東京市  | 211   | 西東京市  | 225   | 武蔵村山市 | 233   | 日野市   | 214   |
| 16        | 武蔵野市  | 206   | 西東京市  | 222   | 小平市   | 206   | 小金井市  | 215   | 国立市   | 178   | 清瀬市   | 200   |
| 17        | 国立市   | 195   | 稲城市   | 210   | あきる野市 | 189   | 小平市   | 212   | 稲城市   | 174   | 稲城市   | 200   |
| 18        | 東久留米市 | 194   | 東久留米市 | 193   | 国立市   | 188   | 国立市   | 194   | 国分寺市  | 173   | 小平市   | 198   |
| 19        | 稲城市   | 178   | あきる野市 | 171   | 稲城市   | 181   | 稲城市   | 180   | 清瀬市   | 172   | 国立市   | 184   |
| 20        | あきる野市 | 164   | 国立市   | 169   | 小金井市  | 180   | 国分寺市  | 179   | あきる野市 | 166   | 小金井市  | 167   |
| 21        | 国分寺市  | 158   | 小金井市  | 162   | 国分寺市  | 158   | あきる野市 | 168   | 小金井市  | 165   | あきる野市 | 160   |
| 22        | 小金井市  | 154   | 福生市   | 131   | 福生市   | 137   | 東久留米市 | 153   | 東久留米市 | 155   | 国分寺市  | 158   |
| 23        | 福生市   | 135   | 国分寺市  | 131   | 狛江市   | 122   | 清瀬市   | 138   | 小平市   | 145   | 狛江市   | 152   |
| 24        | 清瀬市   | 91    | 清瀬市   | 102   | 清瀬市   | 117   | 福生市   | 136   | 狛江市   | 141   | 東久留米市 | 133   |
| 25        | 羽村市   | 91    | 羽村市   | 98    | 東久留米市 | 117   | 狛江市   | 124   | 福生市   | 110   | 福生市   | 119   |
| 26        | 狛江市   | 77    | 狛江市   | 96    | 羽村市   | 115   | 羽村市   | 94    | 羽村市   | 82    | 羽村市   | 74    |
|           | 合計    | 7,648 | 合計    | 8,074 | 合計    | 8,338 | 合計    | 8,580 | 合計    | 8,300 | 合計    | 8,348 |

(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

#### (4) 評価と課題

- 市内の交通事故発生件数（5年平均）は、第10次計画期間と第11次計画期間を比較して20.8%削減しました。

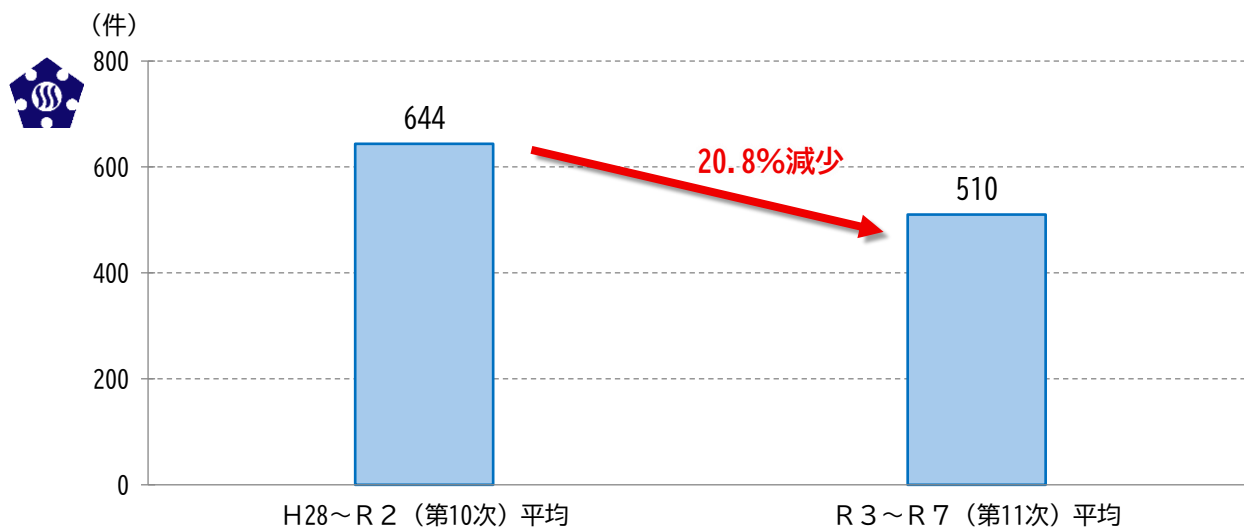


図2-8 交通事故発生件数の5年平均（市内）

（6頁図2-4をもとに作成）

- 交通事故発生件数及び死傷者数は、令和5年以降、若干減少傾向にあり、平成27年から令和7年までの10年間で約2割減少しています（6頁図2-4参照）。
- 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（6割以上）発生しています。また、令和4年以降、車両単独による事故は2割以上発生しています（7頁図2-6参照）。
- 多摩26市の交通事故発生件数を比較すると、立川市はワースト3位です（8頁表2-2参照）。
- 新型コロナウイルス感染症による経済活動の停滞が治まった今、交通事故発生件数及び死傷者数を増加させないこと、自転車を含めた車両単独事故を減少させる必要があります。

## 2. 事故発生状況

### (1) 当事者種別事故発生件数

市内における当事者種別の事故発生件数をみると、第1当事者（過失が大きい当事者（加害者）、以下「1当<sup>5)</sup>」）は、自動車が多く、次いで自転車、二輪車、歩行者となっていますが、第2当事者（過失が小さい当事者（被害者）、以下「2当<sup>6)</sup>」）は、自転車が多く、次いで自動車、歩行者、二輪車となっています。

市内における第1当事者の当事者種別の事故発生件数及び割合を令和4年<sup>7)</sup>と令和7年で比較すると、自動車は減少していますが、二輪車は増加しています。

また、東京都全体と比較すると市内の自転車の事故発生割合は高い一方で、自動車、二輪車、歩行者は低くなっています。

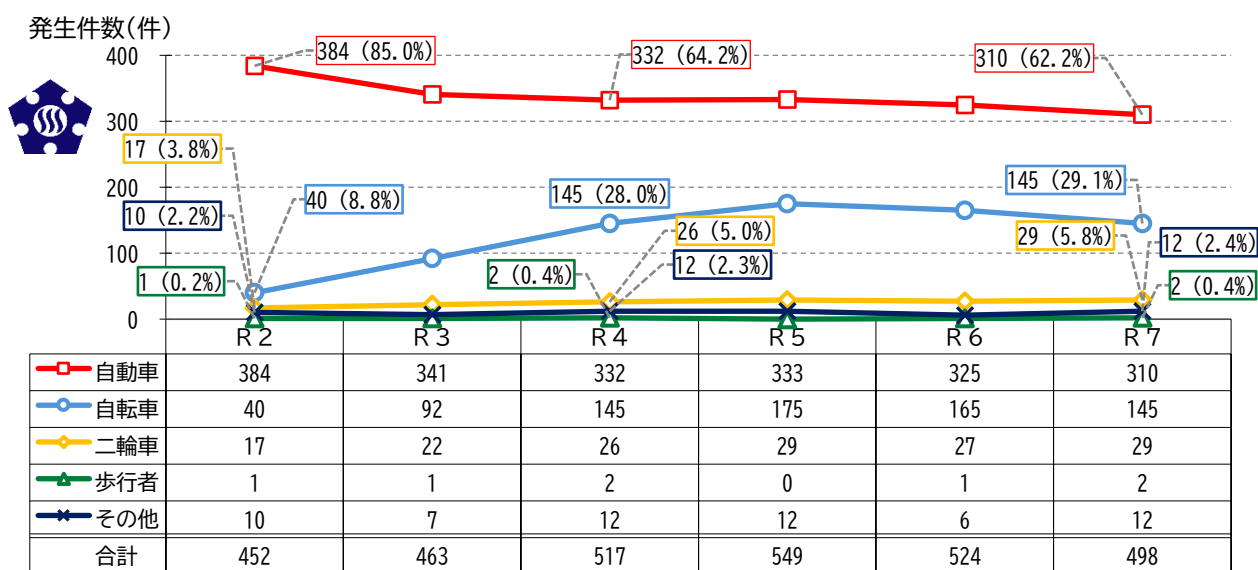


図2-9 (1当) 当事者種別事故発生件数 (市内)

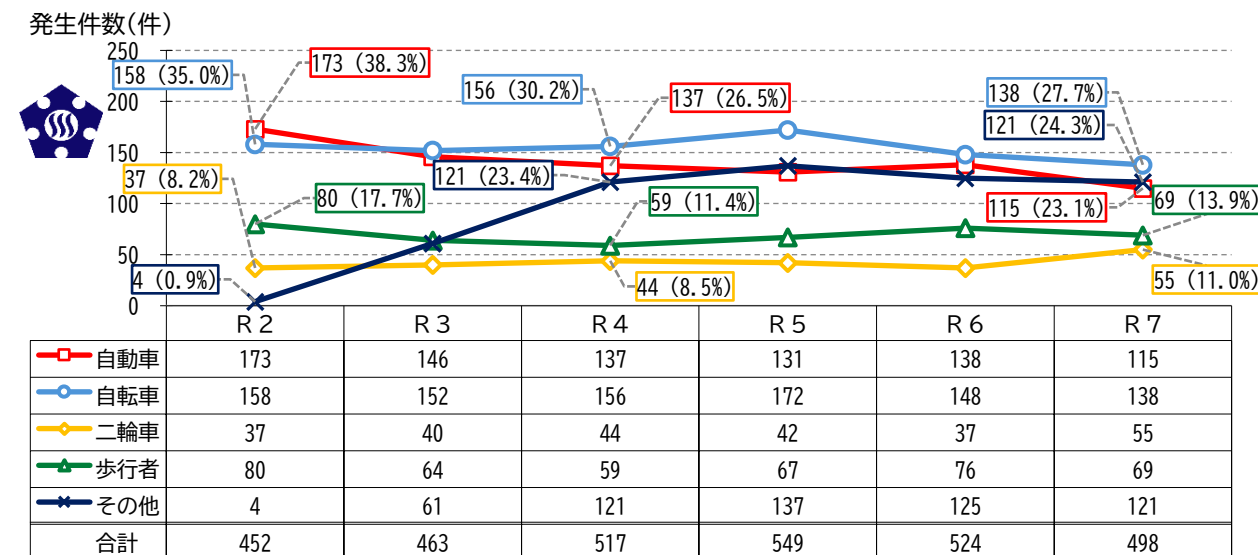


図2-10 (2当) 当事者種別事故発生件数 (市内)

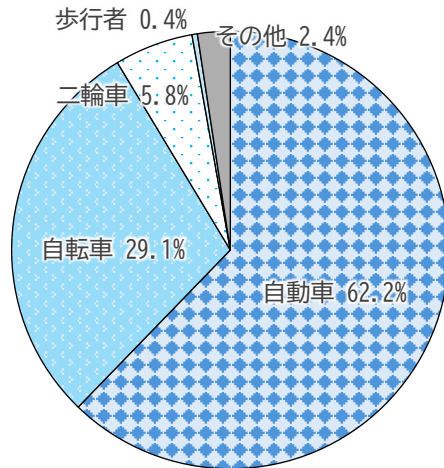
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

<sup>5)</sup> 第1当事者(1当): 過失(違反)がより重い方又は過失(違反)が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。

<sup>6)</sup> 第2当事者(2当): 過失(違反)がより軽い方又は過失(違反)が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

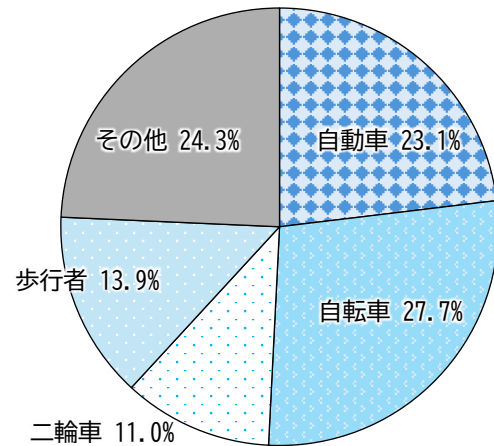
<sup>7)</sup> 従来であれば、前々期計画期間(第10次計画)と前期計画期間(第11次計画)の最終年(令和2年と令和7年)を比較し評価を行うところであるが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、特異な統計数値であるため、本計画においては、新型コロナウイルス感染症の影響が減少し、概ね社会活動が正常化したと見られる令和4年を比較対象年とする





第1当事者

n=498



第2当事者

n=498

図2-11 当事者種別事故発生件数の割合（令和7年中 市内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

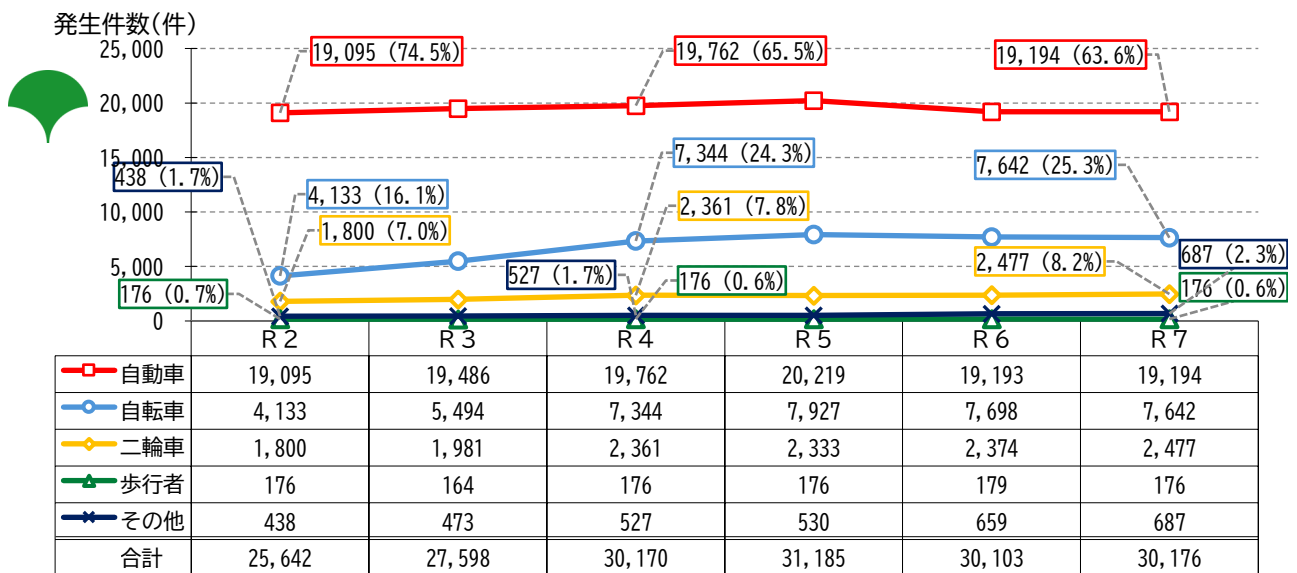


図2-12 (1当) 当事者種別事故発生件数（都内）

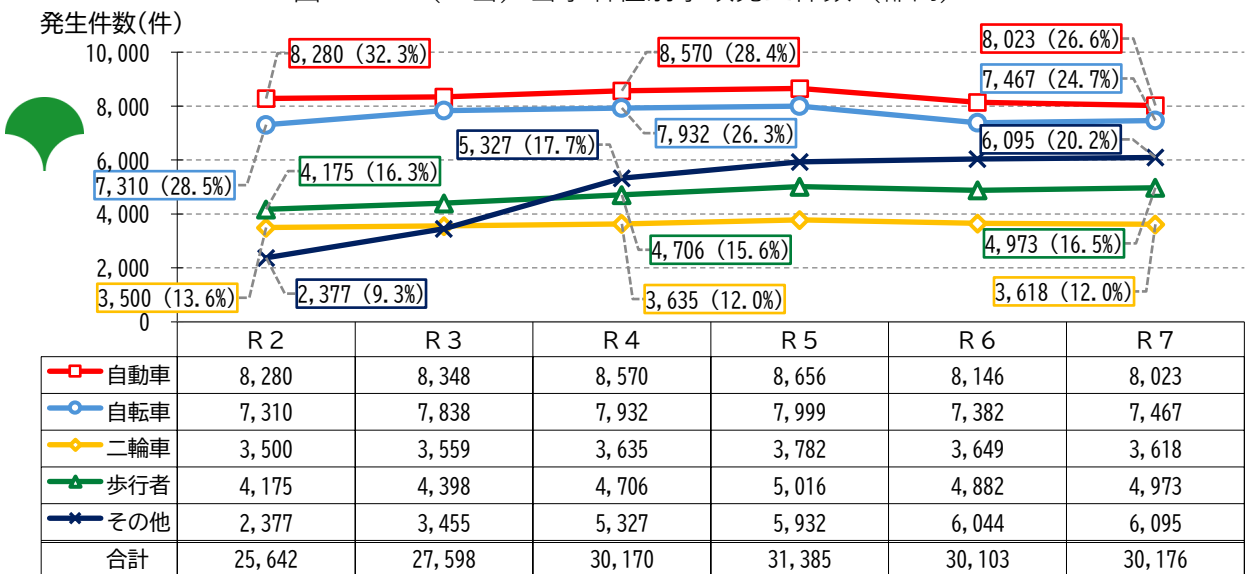
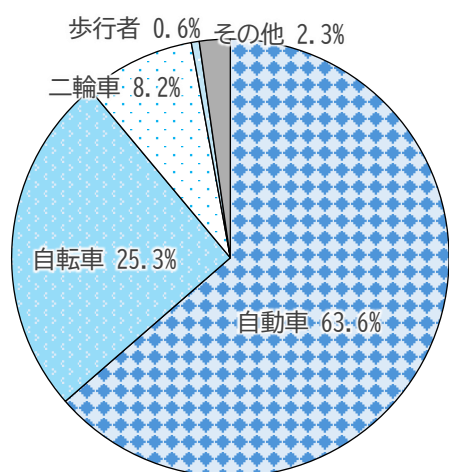


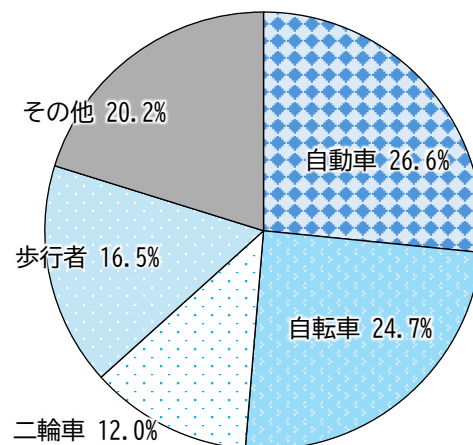
図2-13 (2当) 当事者種別事故発生件数（都内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）



第1当事者

n=30,176



第2当事者

n=30,176

図2-14 当事者種別事故発生件数の割合（令和7年中 都内）

※「自動車」は乗用車及び貨物車の合計で、「二輪車」は自動二輪と原付自転車の合計である。

※「その他」は特殊車、対象外当事者や物件等を含む。

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

## (2) 状態別死傷者数

令和2年以降、市内の交通事故死者は、自転車乗用中で令和2年に2人、令和3年に1人発生しています。また、歩行中と自動二輪・原付乗車中で令和6年に1人ずつ発生しています。

市内の状態別死傷者数は、令和3年以降、自転車乗用中が最も多くなっています。

市内の状態別死傷者数の割合を令和4年と令和7年で比較すると、自転車乗用中、自動二輪・原付乗車中で増加している一方、四輪乗車中で減少しています。

自転車乗用中：令和4年 46.2%→令和7年 47.1% 0.9ポイント増加

自動二輪・原付乗車中：令和4年 10.8%→令和7年 13.7% 2.9ポイント増加

歩行中：令和4年 10.8%→令和7年 13.0% 2.2ポイント増加

四輪乗車中：令和4年 32.1%→令和7年 26.3% 5.8ポイント減少

死傷者数(人)

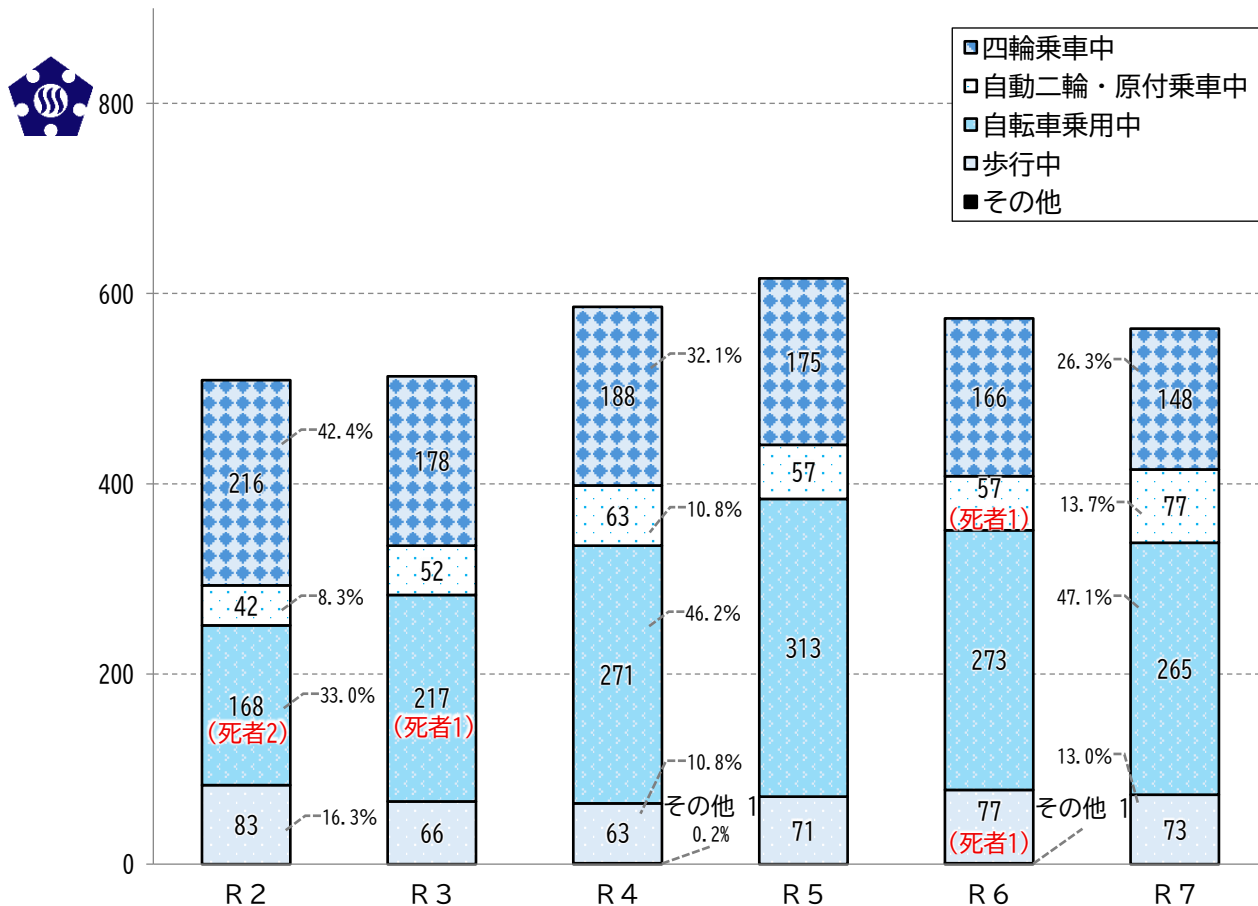


図2-15 状態別死傷者数（市内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

### (3) 各当事者種別の交通事故の状況

#### 1) 自動車（乗用車と貨物車）の交通事故の状況

市内で自動車（乗用車と貨物車）が第1当事者または第2当事者となった交通事故件数は、令和2年の（1当）384件、（2当）173件から減少傾向にあり、令和7年は（1当）310件、（2当）115件となっています。

死傷者数は、令和4年の188人から令和7年は148人に減少しました。なお、四輪乗車中の死者は0人です。

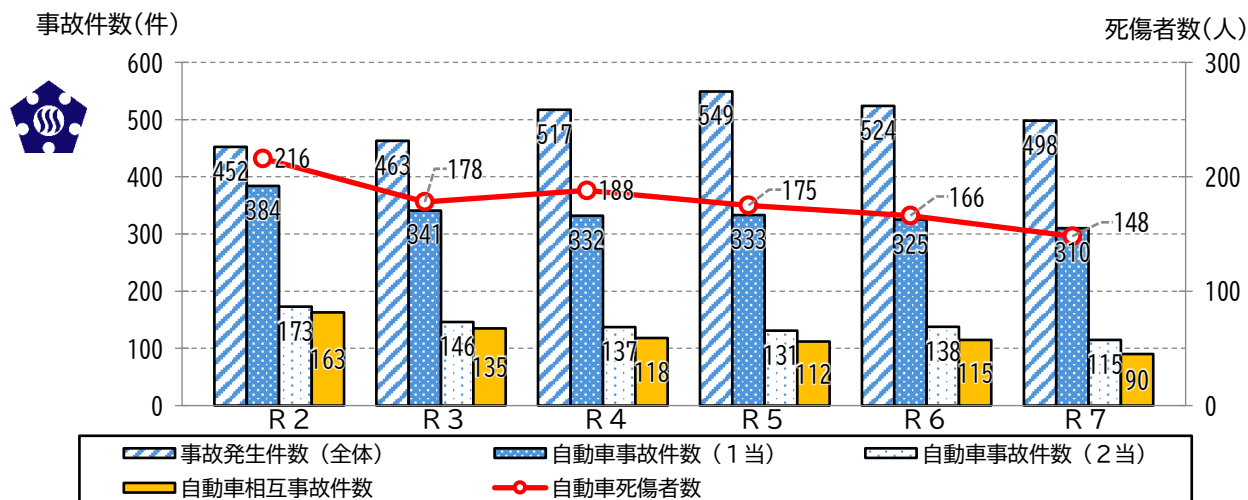


図 2-16 自動車事故件数と死傷者数の推移（市内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

#### 2) 二輪車（自動二輪と原動機付自転車）の交通事故の状況

市内で二輪車（自動二輪と原動機付自転車）が第1当事者となった交通事故件数は、令和6年を除き概ね増加傾向にあり、令和7年は29件となっています。また、第2当事者となった交通事故件数は、令和5年と令和6年を除き概ね増加傾向にあります。

死傷者数は、令和4年の63人から令和7年は77人に増加しました。なお、二輪乗車中の死者は、令和6年の1人です。

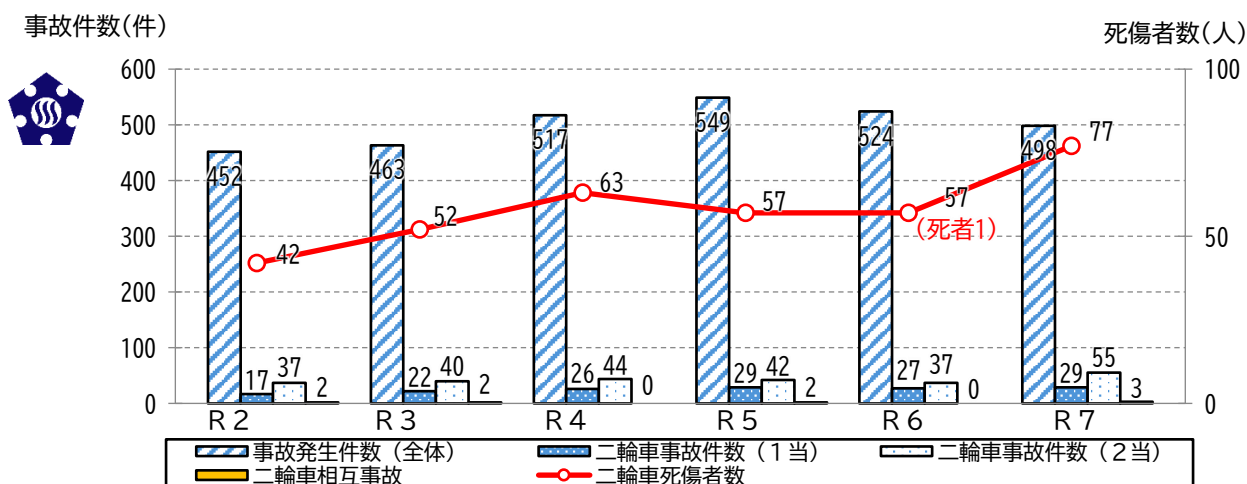


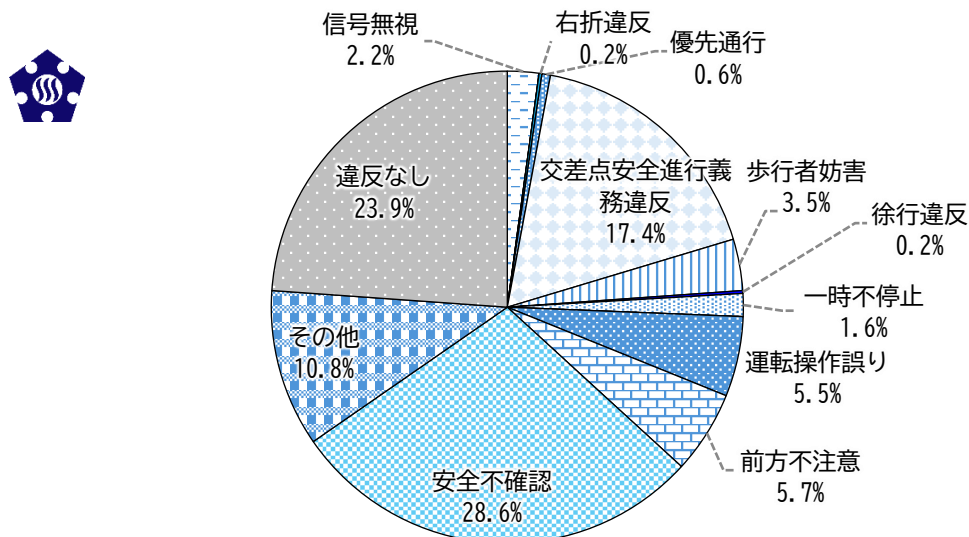
図 2-17 二輪車事故件数と死傷者数の推移（市内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

### 3) 自動車及び二輪車の違反別事故発生状況

令和7年の市内における自動車（乗用車と貨物車）と二輪車（自動二輪と原動機付自転車）の違反別事故発生状況をみると「安全不確認」が28.6%で最も多く、次いで「交差点安全進行義務違反」が17.4%となっています。

違反があった場合を合計すると7割を超えています。



n=511

図2-18 自動車及び二輪車の違反別事故発生件数の割合（令和7年中 市内）

※各割合は四捨五入しているため、合計は100%にならない。

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

※速報値として警視庁の統計より作成

### 4) 自転車の交通事故の状況

市内で自転車が第1当事者となった交通事故件数は、令和2年の40件から令和5年に175件まで増加しましたが、その後は減少し令和7年は145件となっています。また、第2当事者となった交通事故件数は、令和2年の158件から令和5年に172件まで増加しましたが、その後は減少し令和7年は138件となっています。

死傷者数は、令和4年の271人から令和5年に313人まで増加しましたが、その後は減少し令和7年は265人となっています。なお、自転車乗用中の死者は、令和2年に2人、令和3年に1人です。

自転車事故に関しては、自転車相互（自転車同士）の事故も発生しており、市内では令和2年の18件から令和5年に29件まで増加しましたが、その後は減少し令和7年は13件となっています。

なお、自転車事故のうち自転車相互（自転車同士）事故の割合は、令和3年の約11%を境に徐々に減少し、令和7年は5%未満となっています。

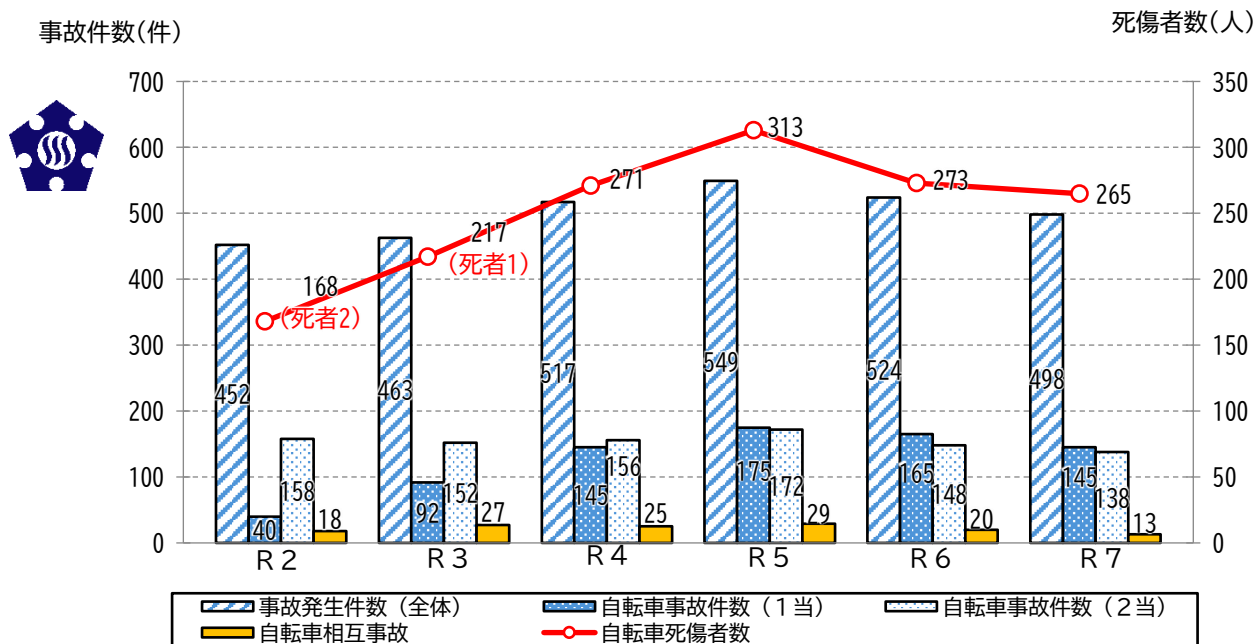


図 2-19 自転車事故件数と死傷者数の推移 (市内)

(『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成)

※自転車の関与事故件数とは、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件として計上している。

自転車関与率は、令和2年時点で立川市と東京都に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ポイント高くなっています。

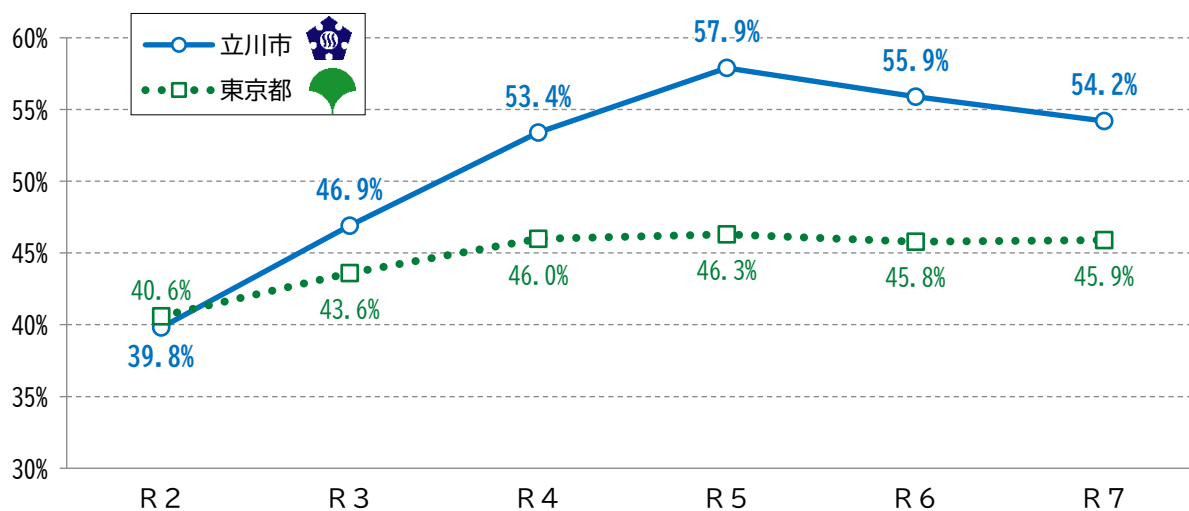


図 2-20 自転車関与率の推移

(『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成)

※自転車関与事故件数から算出。

令和7年の市内における自転車事故を事故類型別でみると「車両単独」が102件で最も多く、次いで「出会い頭」が78件、「その他」が26件、「右折時」が23件、「左折時」が20件となっています。

また、令和7年の市内における自転車の違反別事故発生状況をみると「運転操作誤り」が28.3%と最も多く、次いで「安全不確認」が19.4%、「交差点安全進行義務違反」が11.3%となっています。

違反があった場合を合計すると7割を超えています。

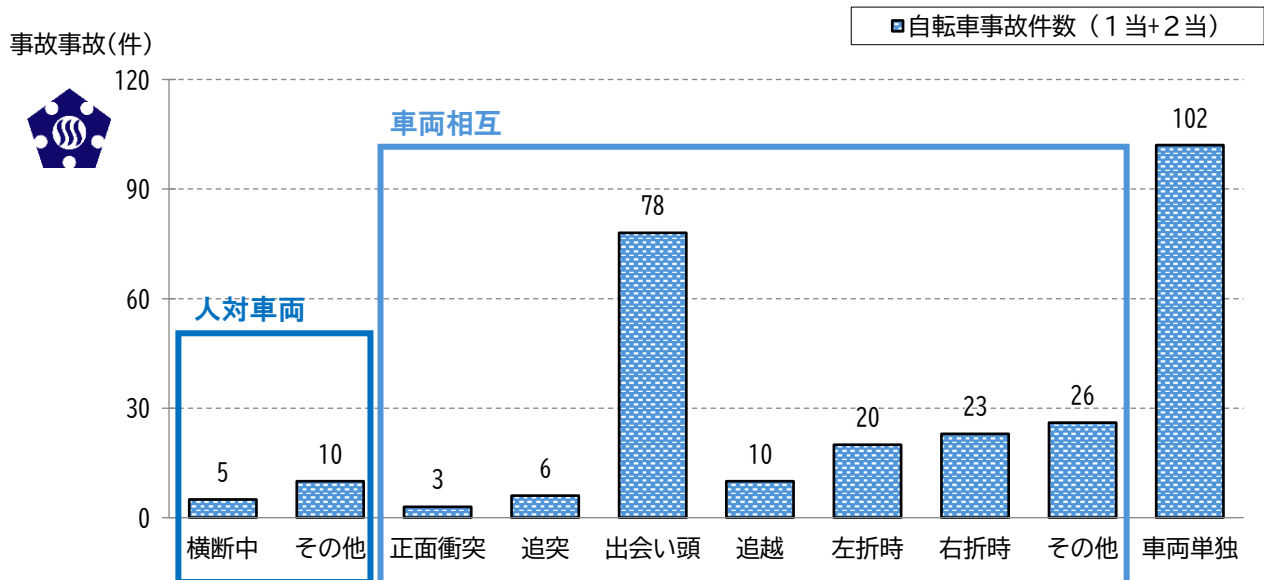
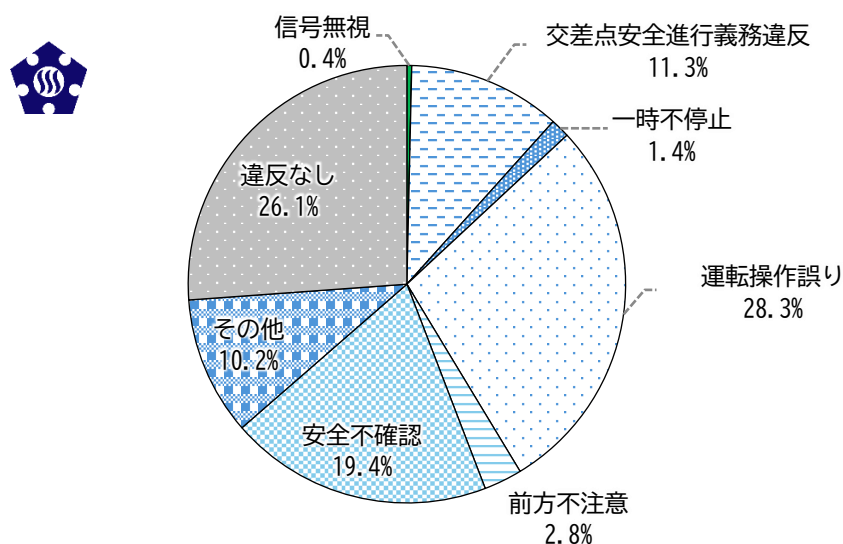


図2-21 自転車の事故類型別発生件数（令和7年中 市内）

（立川警察署の統計より作成【即報値】）



n=270

図2-22 自転車の違反別事故発生件数の割合（令和7年中 市内）

（警視庁の統計より作成）



## 5) 歩行者の交通事故の状況

市内で歩行者が第1当事者となった交通事故件数は、各年0～2件で推移しています。また、第2当事者となった交通事故件数は、令和2年の80件から令和4年に59件まで減少しましたが、その後、増加減少し令和7年は69件となっています。

死傷者数は、令和4年の63人から令和6年に77人まで増加しましたが、その後は減少に転じ、令和7年は73人となっています。なお、歩行中の死者は、令和6年に1人です。

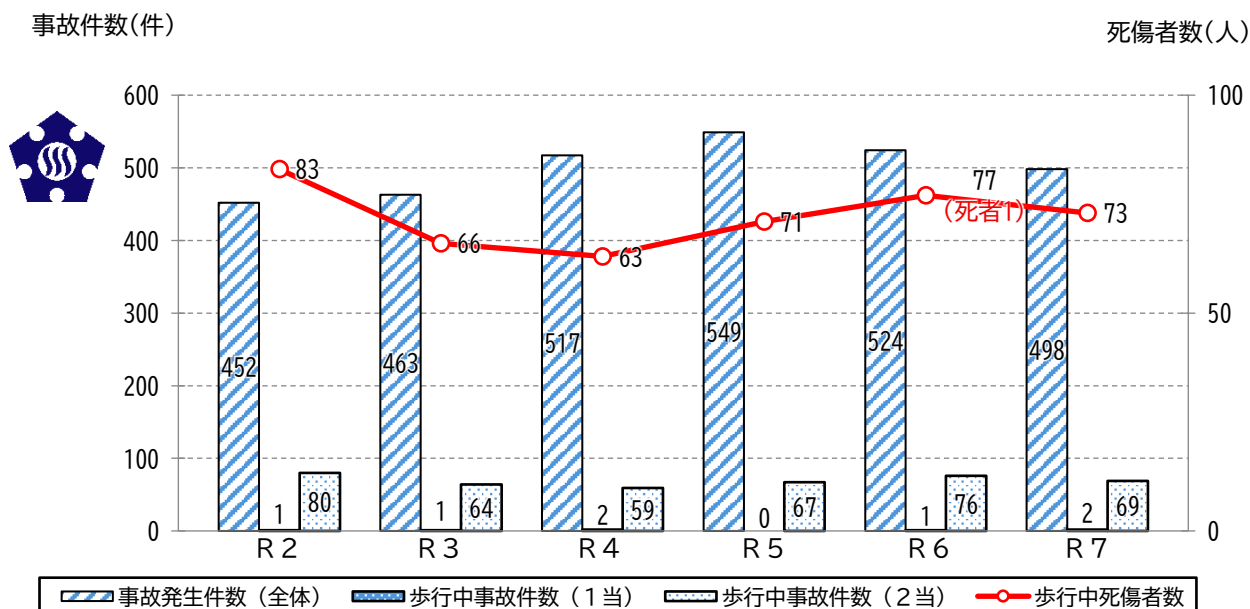
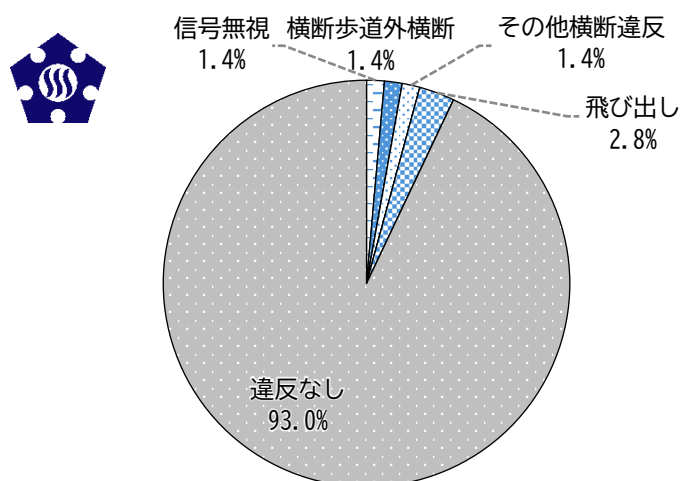


図2-23 歩行中事故件数と死傷者数の推移（市内）

（『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成）

令和7年の市内における歩行者の違反別事故発生状況をみると「違反なし」が9割以上（93.0%）ですが、「飛び出し」（2.8%）、「信号無視」（1.4%）、「横断歩道外横断」（1.4%）、「その他横断違反」（1.4%）など、数は少ないですが、歩行者の違反による事故も発生しています。



n=71

図2-24 歩行者の違反別事故発生件数の割合（令和7年中 市内）

（警視庁の統計より作成）

※速報値として警視庁の統計より作成

#### (4) 道路形状別・信号有無別発生状況

市内における道路形状別・信号有無別の発生件数は、令和2年以降、「信号のない単路」での交通事故が最も多く、次いで（令和5年を除き）「信号のある交差点」、「信号のない交差点」での交通事故が多く発生しています。

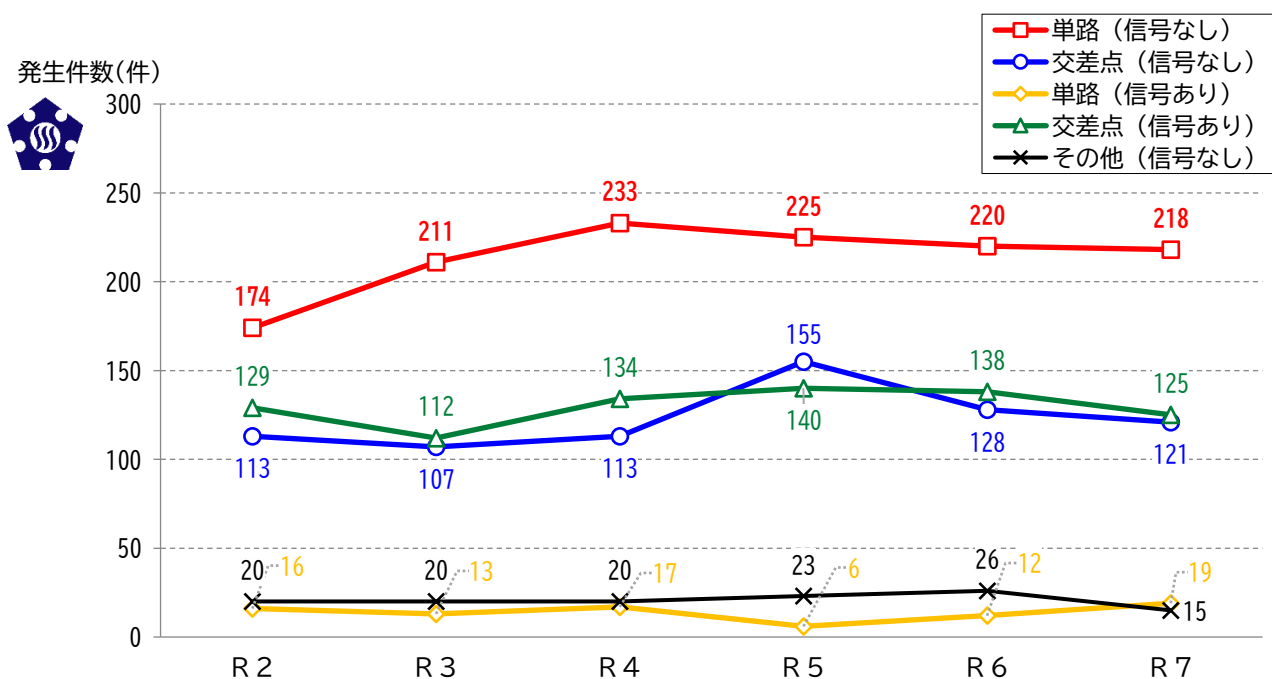


図 2 -25 道路形状別・信号有無別発生件数（市内）

（『警視庁 東京の交通事故』より作成）

## (5) 評価と課題

- 市内の（１当）当事者種別の事故発生件数<sup>8</sup>は、自動車が最も多く、６割を超えており、次いで自転車が多くなっています（10 頁図 2-9 参照）。
- 市内の当事者種別の事故発生件数を令和４年と令和７年で比較すると、第１当事者では自動車（△6.6％）は減少していますが、二輪車（11.5％）増加しています。第２当事者では自動車（△16.1％）と自転車（△11.5％）と減少していますが、二輪車（25.0％）と歩行者（16.9％）は増加しています。

表 2-4 当事者種別事故発生件数の推移（令和４年と令和７年比較 市内）

| 当事者種別 |       | R 4 | R 7 | 増減数<br>(R 7-R 4) | 増減率(%)<br>(R 7-R 4)/R 4 | 死者数(人)<br>R 3~R 7: 5年間累計 |
|-------|-------|-----|-----|------------------|-------------------------|--------------------------|
| 自動車   | 第１当事者 | 332 | 310 | △22              | △6.6                    | 1                        |
|       | 第２当事者 | 137 | 115 | △22              | △16.1                   |                          |
| 自転車   | 第１当事者 | 145 | 145 | 0                | 0.0                     | 1                        |
|       | 第２当事者 | 156 | 138 | △18              | △11.5                   |                          |
| 二輪車   | 第１当事者 | 26  | 29  | 3                | 11.5                    | 0                        |
|       | 第２当事者 | 44  | 55  | 11               | 25.0                    |                          |
| 歩行者   | 第１当事者 | 2   | 2   | 0                | 0.0                     | 1                        |
|       | 第２当事者 | 59  | 69  | 10               | 16.9                    |                          |
| その他   | 第１当事者 | 12  | 12  | 0                | 0.0                     | 0                        |
|       | 第２当事者 | 121 | 121 | 0                | 0.0                     |                          |
| 総件数   | 第１当事者 | 517 | 498 | △19              | △3.7                    | 3                        |
|       | 第２当事者 | 517 | 498 | △19              | △3.7                    |                          |

- 市内の当事者種別の事故発生割合を令和４年と令和７年で比較すると、第１当事者の自転車（1.1ポイント）と二輪車（0.8ポイント）は増加しています。

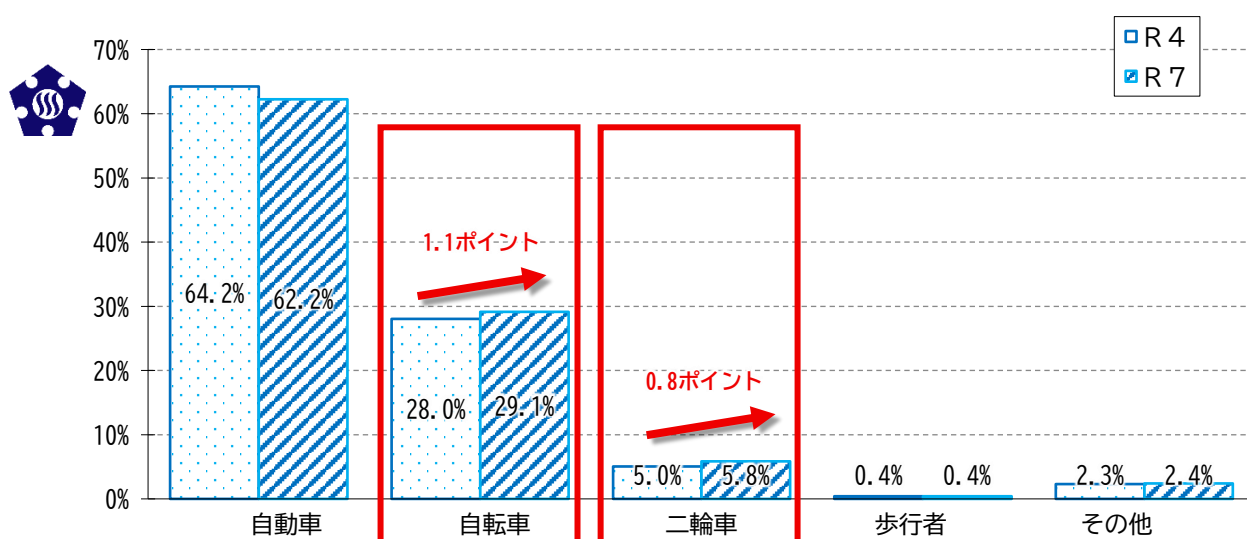


図 2-26 (1 当) 当事者種別件数の割合の推移(令和４年と令和７年比較 市内)

(10 頁図 2-10 をもとに作成)

<sup>8</sup> 事故件数：第１当事者（１当）と第２当事者（２当）の合計発生数。

- 市内の当事者種別の事故発生割合を令和4年と令和7年で比較すると、第2当事者の二輪車（2.5ポイント）と歩行者（2.5ポイント）、その他（0.9ポイント）は増加しています。

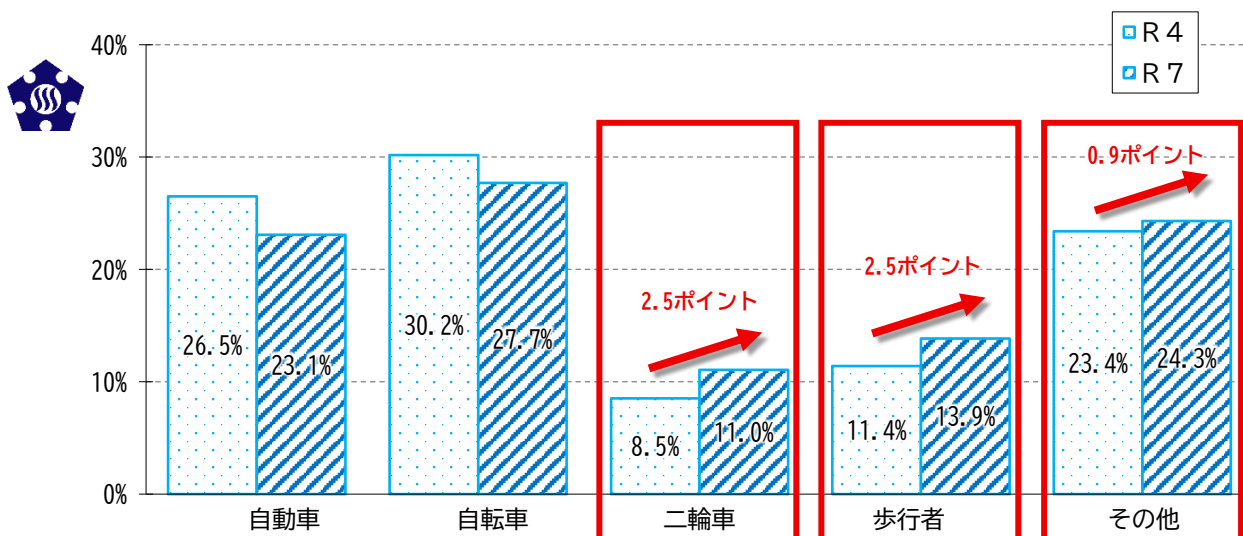


図 2-27 （2 当）当事者種別件数の割合の推移(令和4年と令和7年比較 市内)

（10 頁図 2-10 をもとに作成）

- 市内の状態別死傷者数は、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（13 頁図 2-15 参照）。
- 市内の交通事故死者は、第 11 次計画期間内において自転車乗用中、自動二輪・原付乗車中及び歩行中にそれぞれ 1 人ずつ発生しています。
- 市内の状態別死傷者数の割合を令和4年と令和7年で比較すると、自転車乗用中（0.9 ポイント）、自動二輪・原付乗車中（2.9 ポイント）で増加している一方、四輪乗車中（△5.8 ポイント）で減少しています。
- 自転車関与率は、令和5年以降、東京都と比較し約 10 ポイント高くなっています（14 頁図 2-16 参照）。
- 自転車の違反別事故発生状況を見ると自転車側に違反があった場合は7割を超えています（15 頁図 2-18 参照）。
- 当事者種別事故発生件数の割合（11 頁図 2-11 参照）を見ると、第 1 当事者の割合と比較して歩行者の第 2 当事者の割合が高く、さらに、歩行者の違反別事故発生状況を見ると「違反なし」が 9 割以上ですが、歩行者の違反による事故も発生しています（18 頁図 2-24 参照）。また、自動車の第 1 当事者の割合は 6 割以上を占めています（11 頁図 2-11 参照）。
- 自動車及び二輪車の違反率の高さや、歩行者にも若干の違反があることから、ドライバーの交通ルール理解と遵守はもちろんのこと、歩行者の安全確認の徹底も必要不可欠な課題です。
- 自転車乗用中の死傷者数が多く増加傾向にあることや、違反率の高さ、また、令和8年4月1日から自転車への交通反則通告制度（青切符）が導入されたことから、自転車の交通ルール・マナーなどの周知や安全利用の推進が急務といえます。

### 3. 年齢層別事故発生状況

#### (1) 年齢層別死傷者数

令和2年以降、市内の年齢層別の死者数（5人）の内訳は、20歳～39歳までが2人、高齢者（65歳以上）が3人となっており、その内75歳以上が2人、70～74歳が1人となっています。（下記図2-28参照）

市内の年齢層別の死傷者数は、令和2年から令和7年まで40～64歳が最も多く、次いで20～39歳、高齢者（65歳以上）となっています。

令和4年と令和7年を比べると、死傷者に占める子ども、中卒から19歳までの割合が増加しています。

中 卒 ～ 19 歳 ま で：令和4年 4.9%→令和7年 7.8% 2.9ポイント増加

子ども（中学生以下）：令和4年 7.3%→令和7年 9.2% 1.9ポイント増加

死傷者数(人)

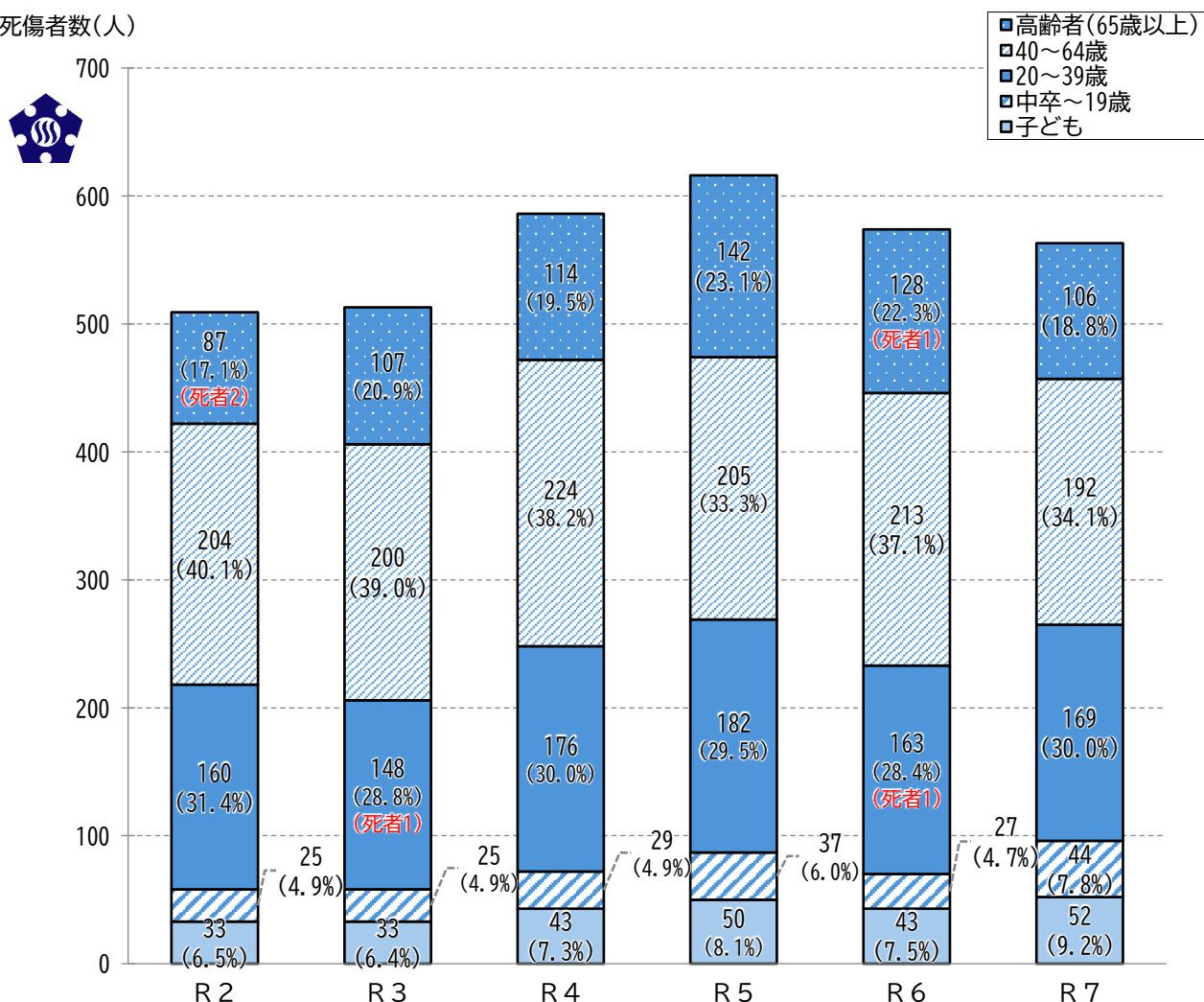


図2-28 年齢層別死傷者数の推移(市内)

(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

令和7年における立川市の高齢者（65歳以上）の交通事故死傷者数を年齢層別でみると、75歳以上が51.9%と半数以上を占めています。

また、子ども（中学生以下）については、小学生が57.7%と最も多く、中学生が25.0%、幼児が17.3%となっています。

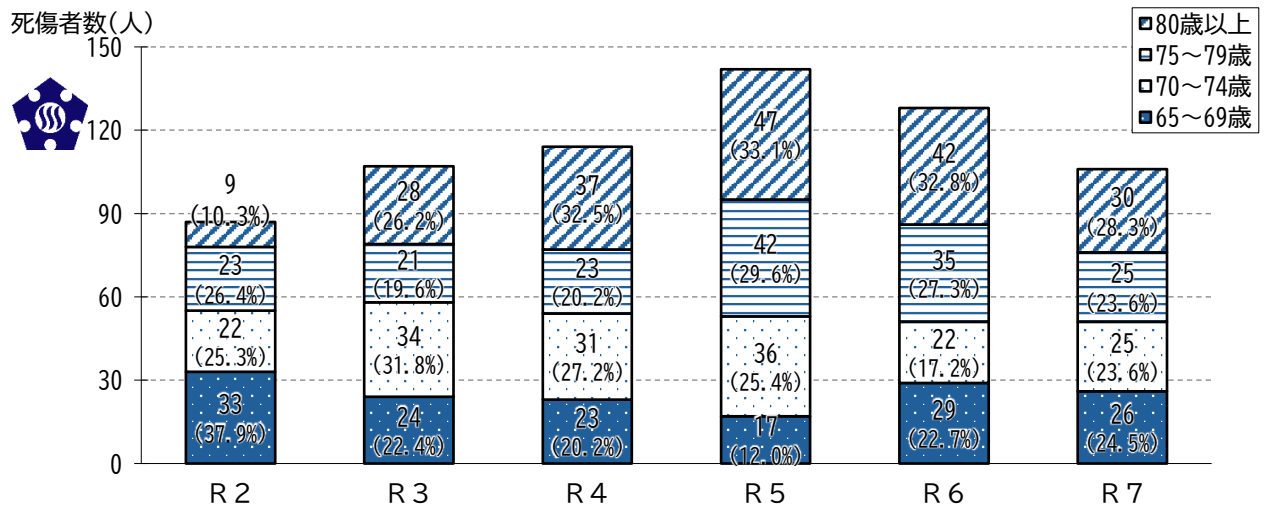


図 2 -29 高齢者の死傷者数の推移（市内）

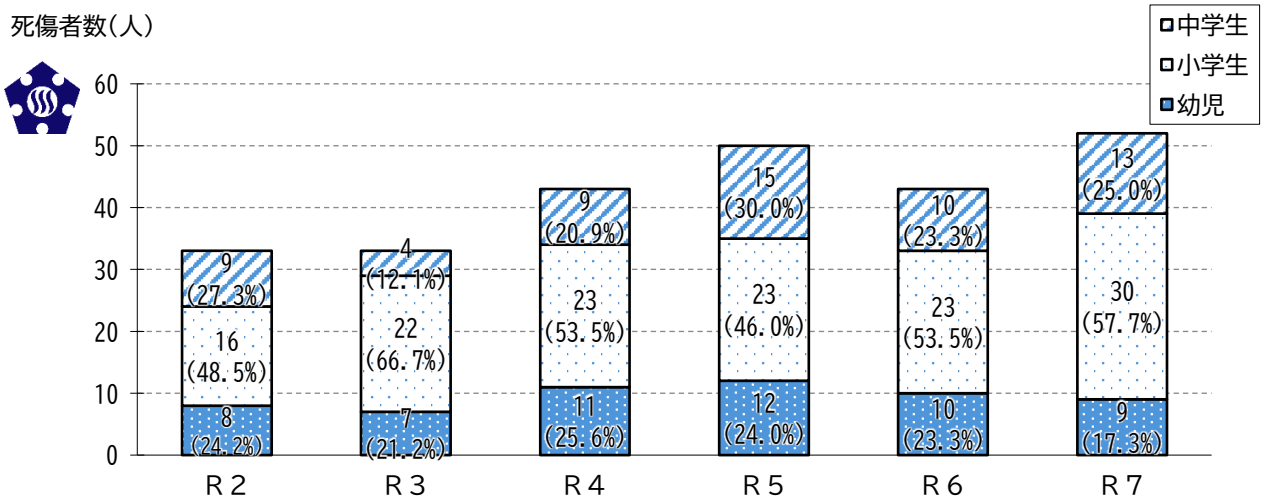


図 2 -30 子どもの死傷者数の推移（市内）

## (2) 年齢層別状態別死傷者数

令和7年の立川警察署管内（立川市及び国立市）における事故の年齢層別の死傷者数をみると、死傷者数が最も多い年齢層は、高齢者（65歳以上）の151人<sup>9</sup>、次いで40歳代の123人、30歳代の117人、50歳代の114人となっています。

年齢層別状態別の死傷者をみると、高齢者（65歳以上）の自転車乗用中が99人で最も多く、次いで40歳代と50歳代の自転車乗用中でそれぞれ46人、30歳代の自転車乗用中で43人となっています。

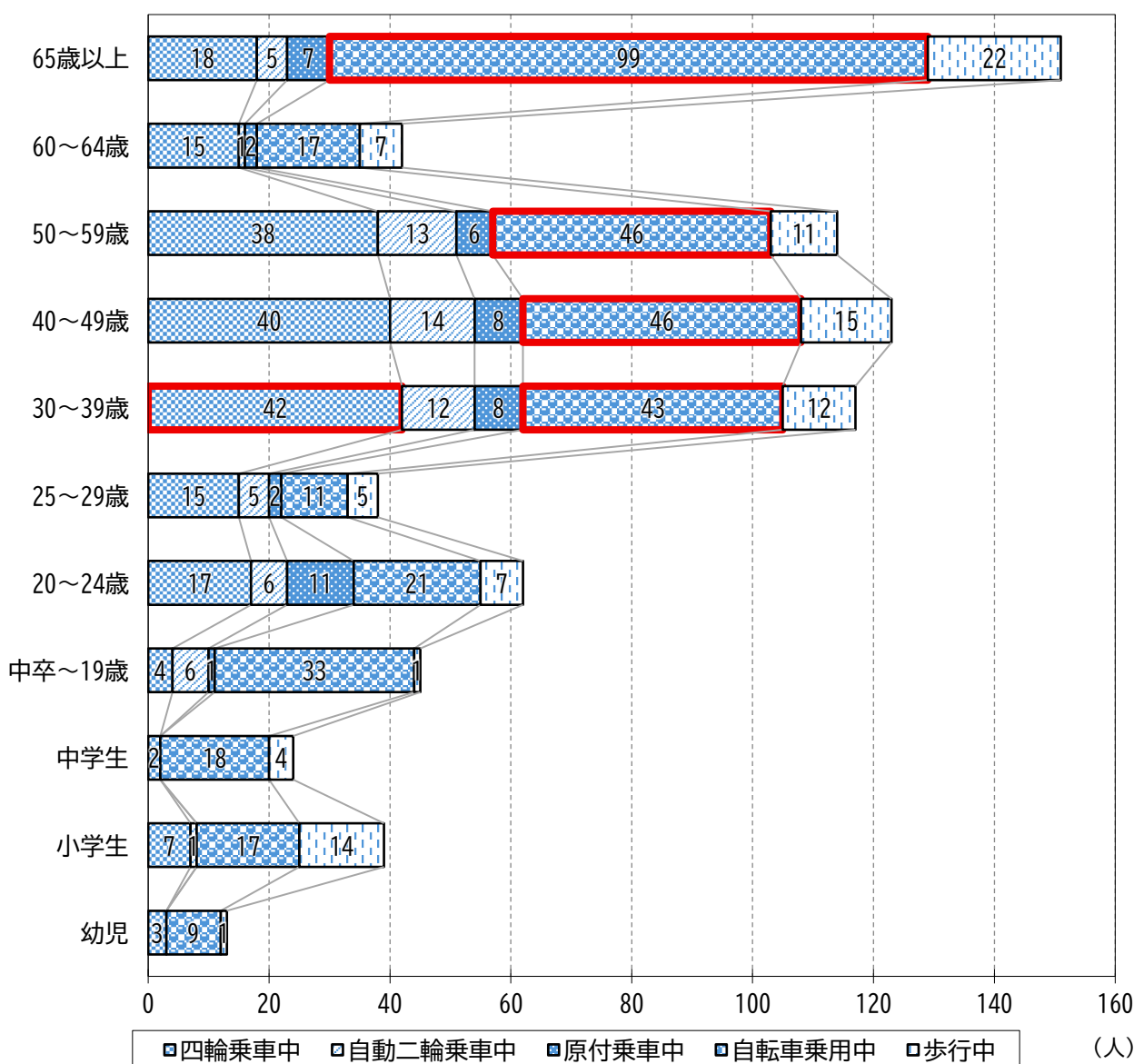


図 2-31 立川警察署管内 年齢層別状態別死傷者数(令和7年中)

※中卒～19歳：中卒（中学校卒業後）から19歳まで。

（立川警察署の統計より作成【即報値】）

<sup>9</sup> 立川警察署管内における年齢層別状態別死傷者数は、65歳以上の年齢を一区分としているため、他の年齢（5歳～10歳）に比べ、必然的に死傷者数は多くなっている。



幼児及び中学生から 19 歳までの年齢層と高齢者（65 歳以上）は、自転車乗用中の事故の割合が約 7 割と高くなっております。また、小学生については、歩行中の事故の割合が 3 割以上と高くなっています。

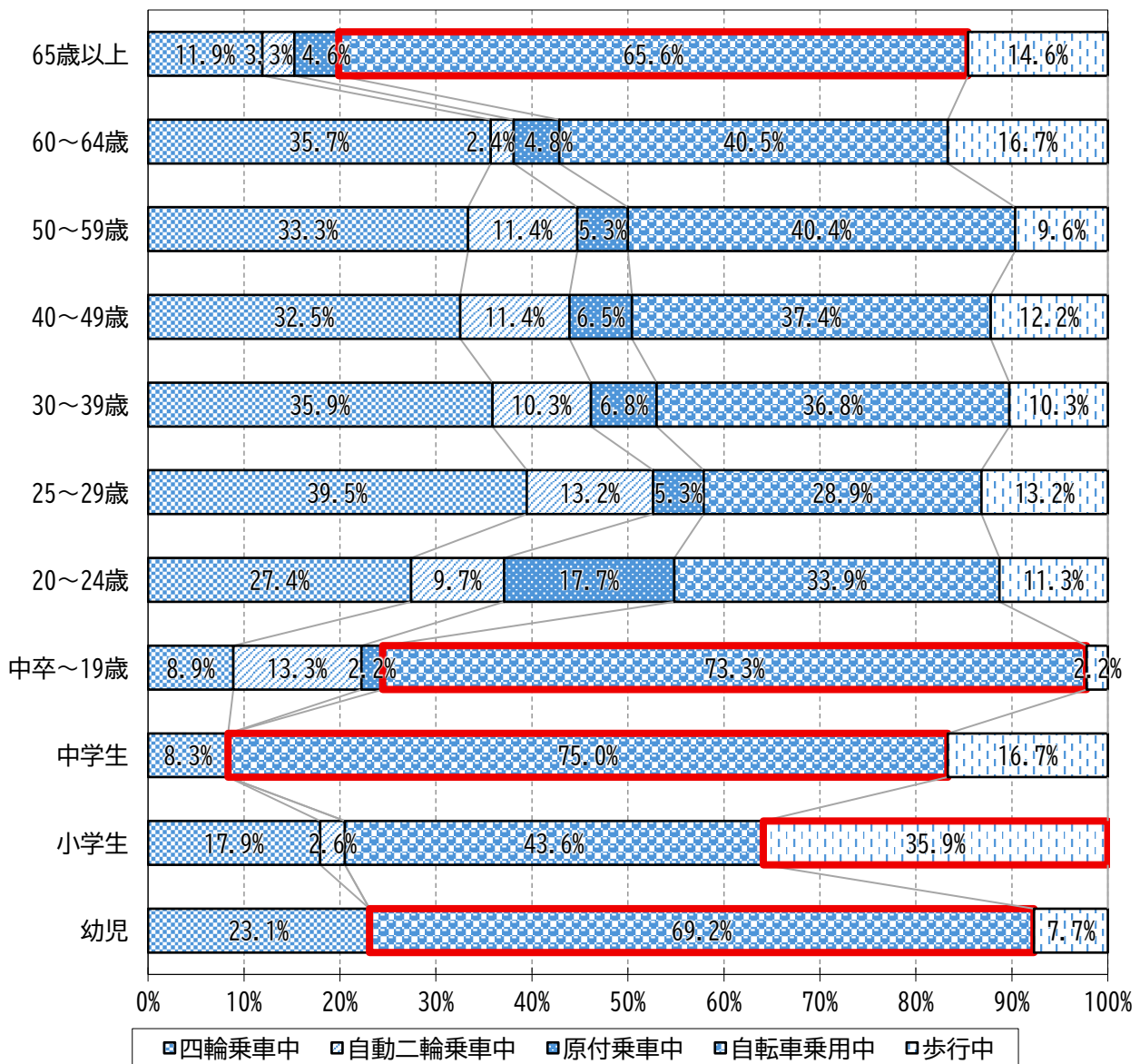


図 2-32 立川警察署管内 年齢層別状態別死傷者数の割合(令和 7 年中)

※中卒～19 歳：中卒（中学校卒業後）から 19 歳まで。

※割合は、各状態の死傷者数を各年齢の死傷者数の合計で割って算出しており、端数処理の結果 100%になっていない場合もある。

（立川警察署の統計より作成【即報値】）

### (3) 評価と課題

- 市内の年齢層別死傷者数を令和4年と令和7年で比較すると、高齢者（65歳以上）の死傷者数は減少（△7.0％）していますが、65～69歳は増加（13.0％）しております。また、小学生（30.4％）、中学生（44.4％）中卒～19歳（51.7％）の死傷者数についても、それぞれ増加しており、年齢層が高くなるにつれて増加率も大きくなっています。
- 年齢層ごとに人口の構成（人口に占める各年齢層の割合）が異なるため、各年齢層1万人当たりの死傷者数（5年平均）で比較すると、中卒～19歳（51.2人）が最も多く、次いで20～39歳（37.1人）、40～64歳（31.8人）です。
- 65～69歳の死者数が増加しているほか、高齢者（65歳以上）は将来的に人口増が予想されるため、認知機能低下を考慮した交通安全教育や啓発が重要課題です。また、中卒～19歳及び子どもの死傷者数の増加率が著しく高いため、発達段階に合わせた交通安全教育や啓発も急務といえます。

表2-5 年齢層別死傷者数の推移（令和4年と令和7年比較及び前計画期間 市内）

|        | 死傷者数(人) |     | 増減数(人)<br>(R7-R4) | 増加率(%)<br>(R7-R4)/R4 | 前計画期間(R3～R7)  |             |                   |          |
|--------|---------|-----|-------------------|----------------------|---------------|-------------|-------------------|----------|
|        | R4      | R7  |                   |                      | 平均死傷者数<br>(人) | 平均人口<br>(人) | 1万人あたり<br>死傷者数(人) | 累計死者数(人) |
| 高齢者    | 114     | 106 | △8                | △7.0                 | 119           | 46,472      | 25.7              | 1        |
| 75歳以上  | 60      | 55  | △5                | △8.3                 | 66            | 26,127      | 25.3              | 1        |
| 70～74歳 | 31      | 25  | △6                | △19.4                | 30            | 11,084      | 26.7              | 0        |
| 65～69歳 | 23      | 26  | △3                | 13.0                 | 24            | 9,257       | 25.7              | 0        |
| 40～64歳 | 224     | 192 | △32               | △14.3                | 207           | 65,114      | 31.8              | 0        |
| 20～39歳 | 176     | 169 | △7                | △4.0                 | 168           | 45,138      | 37.1              | 2        |
| 中卒～19歳 | 29      | 44  | 15                | 51.7                 | 32            | 6,330       | 51.2              | 0        |
| 子ども    | 43      | 52  | 9                 | 20.9                 | 44            | 22,999      | 19.2              | 0        |
| 中学生    | 9       | 13  | 4                 | 44.4                 | 10            | 4,531       | 22.5              | 0        |
| 小学生    | 23      | 30  | 7                 | 30.4                 | 24            | 9,008       | 26.9              | 0        |
| 幼児     | 11      | 9   | △2                | △18.2                | 10            | 9,460       | 10.4              | 0        |
| 計      | 586     | 563 | △23               | △3.9                 | 570           | 186,053     | 27.3              | 3        |

- 年齢層別死傷者数の割合を令和4年と令和7年で比較すると、子どもが1.9ポイント、中卒～19歳が2.9ポイント増加しています。

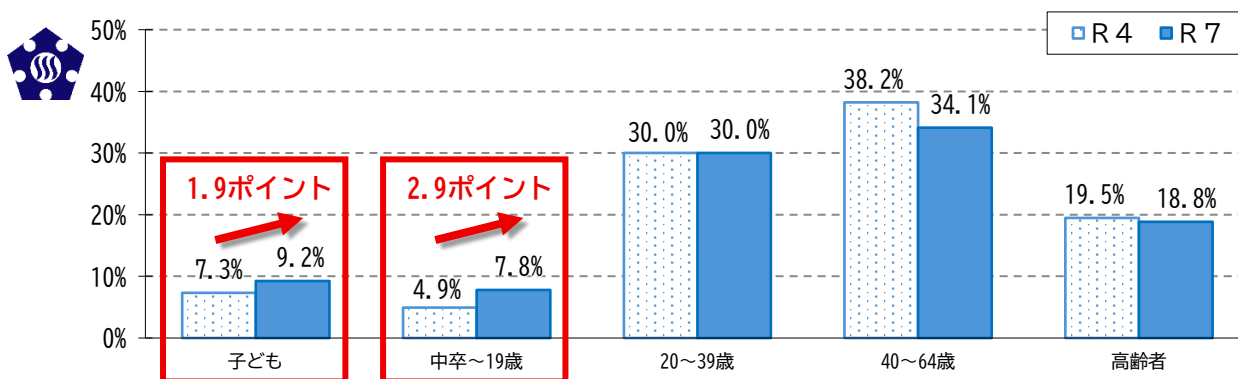


図2-33 年齢層別死傷者数割合の推移（令和4年と令和7年比較 市内）

（22頁図2-27をもとに作成）

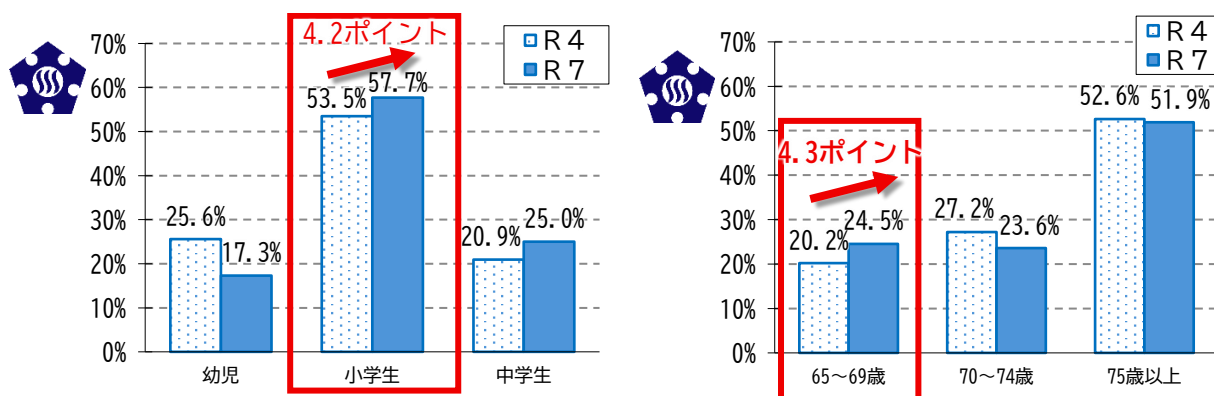


図2-34 子ども高齢者の死傷者数割合の推移（令和4年と令和7年比較 市内）

（23頁図2-28、2-29をもとに作成）

- 令和7年の立川警察署管内（立川市及び国立市）の年齢層別状態別死傷者数の割合をみると、自転車乗用中の事故が7割を超えている年齢層は、中学生（75.0%）と中卒～19歳（73.3%）となっており、6割を超えている年齢層は、幼児（69.2%）と高齢者（65.6%）となっています。また、小学生は、歩行中の事故が他の年齢層に比べ特に高く（35.9%）なっております。（図2-25）
- 「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）」によると、今後、立川市の高齢者（65歳以上）は増加傾向と予想されています。
- 高齢者（65歳以上）と幼児、中学生、中卒～19歳までの自転車乗用中と小学生の歩行中の死傷者数の割合が、他の年齢層に比べ、特に高いことから、高齢者（65歳以上）と19歳までの交通安全の確保が重要です。
- 令和8年4月1日から道路交通法の改正により、自動車が自転車の右側を通行する際、十分な側方間隔の確保と状況に応じた減速等が必要となります。自転車は、できる限り道路の左側端に寄って通行し、自動車は無理な追い越しや幅寄せをしないこと等、双方の理解が大切になります。

## 4. 町別交通事故発生件数

### (1) 評価と課題

平成 27 年以降の市内の町別交通事故発生件数をみると、平成 30 年前後をピークにその後減少し、令和 2 年以降は概ね増加傾向に転じています。（市内における交通事故発生件数と概ね同様の傾向で推移しています。）

市内の町別交通事故発生件数を令和 4 年と令和 7 年で比較すると、一番町、高松町、柴崎町、上砂町が増加しておりますが、それ以外の町では同水準もしくは減少しています。高松町は立川通り、一番町、上砂町は五日市街道、柴崎町は新奥多摩街道が通っているので、路線別交通事故発生状況（次頁）との関連性が考えられます。

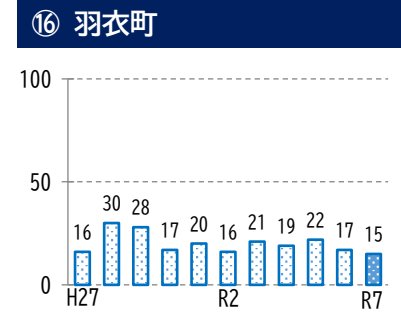
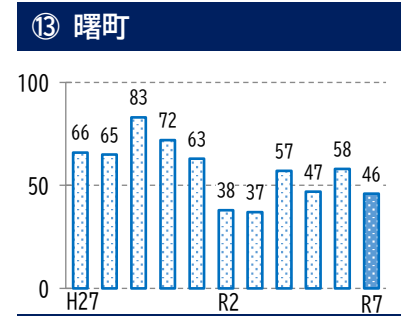
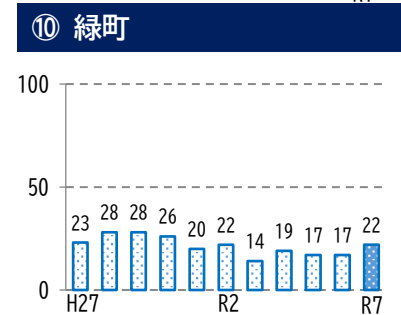
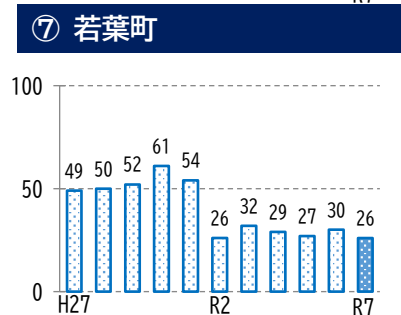
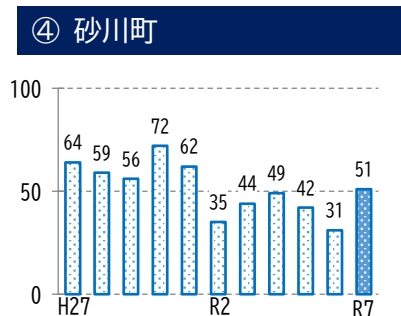
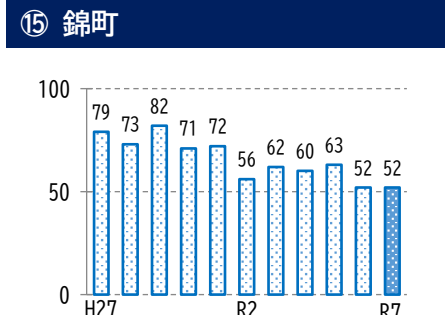
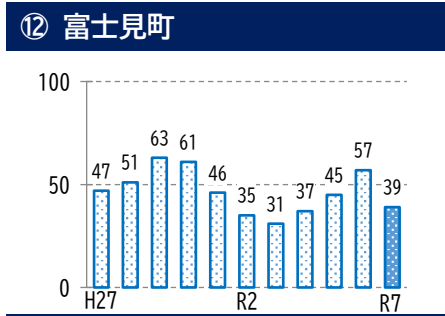
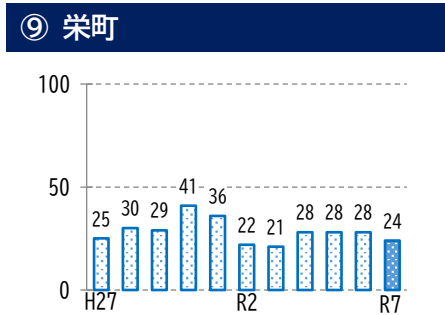
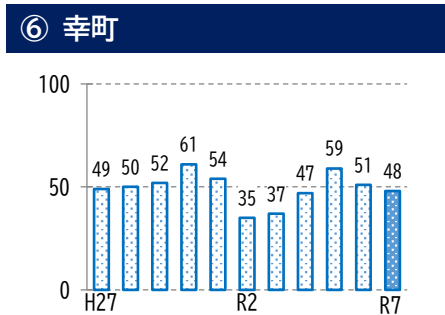
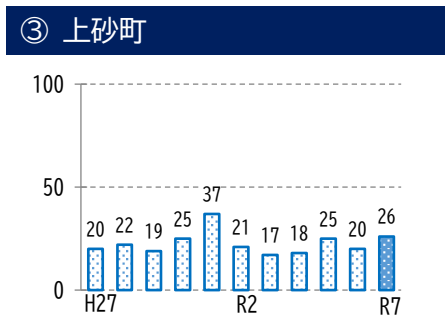
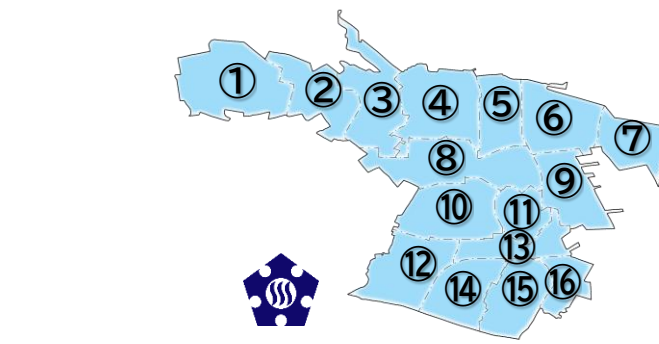
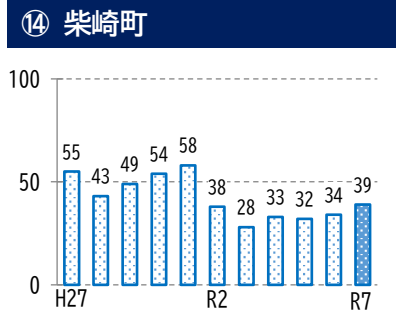
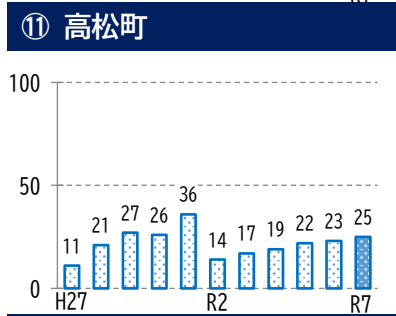
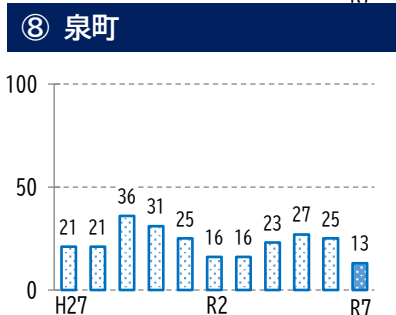
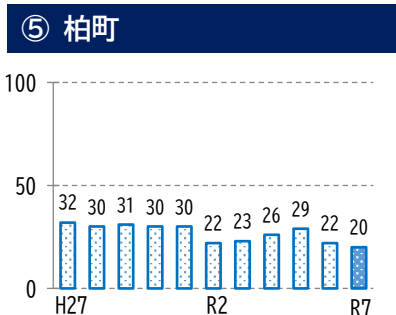
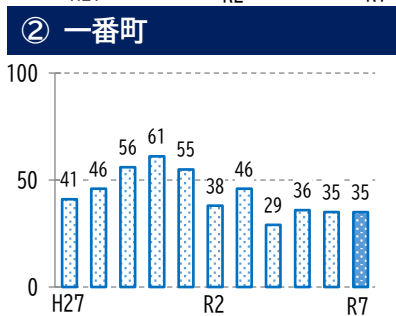
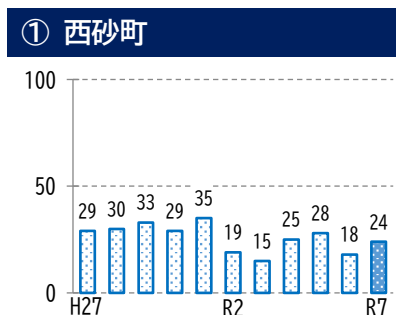


図 2-35 立川市の町別事故発件数

単位 (件)

## 5. 路線別交通事故発生状況

### (1) 評価と課題

市内の道路種別交通事故件数割合をみると、市道が54.2～64.5%と高い割合を占めています。

表 2 - 6 道路種別交通事故件数と割合

|     |    | 道路種別交通事故件数 |    |       |       |       |
|-----|----|------------|----|-------|-------|-------|
|     |    | 交通事故件数     | 国道 | 都道    | 市道    | その他   |
| R 2 | 実数 | 452        | —  | 145   | 245   | 62    |
|     | 割合 | 100%       | —  | 32.1% | 54.2% | 13.7% |
| R 3 | 実数 | 463        | —  | 128   | 281   | 54    |
|     | 割合 | 100%       | —  | 27.6% | 60.7% | 11.7% |
| R 4 | 実数 | 517        | —  | 157   | 292   | 68    |
|     | 割合 | 100%       | —  | 30.4% | 56.5% | 13.2% |
| R 5 | 実数 | 549        | —  | 162   | 344   | 43    |
|     | 割合 | 100%       | —  | 29.5% | 62.7% | 7.8%  |
| R 6 | 実数 | 524        | —  | 186   | 311   | 27    |
|     | 割合 | 100%       | —  | 35.5% | 59.4% | 5.2%  |
| R 7 | 実数 | 498        | —  | 160   | 321   | 17    |
|     | 割合 | 100%       | —  | 32.1% | 64.5% | 3.4%  |

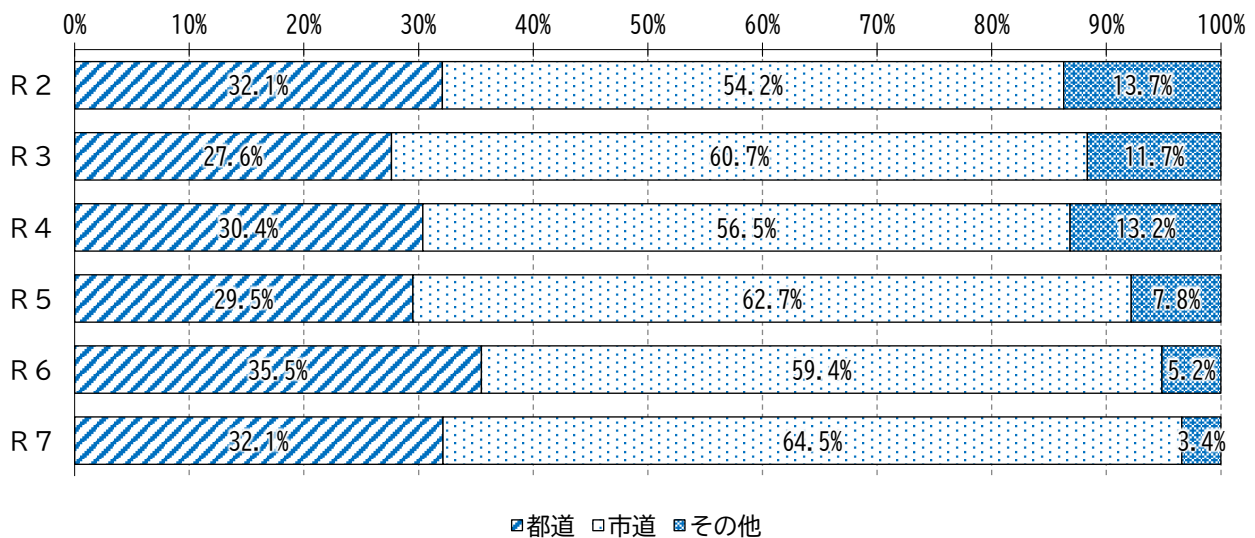


図 2 - 36 道路種別交通事故件数の割合

令和3年から令和7年の交通事故発生箇所をみると、各年によって多少の差はあるものの、立川通りや芋窪街道、五日市街道、新奥多摩街道などの路線、立川駅北口（曙橋から東橋）、日野橋北、立日橋、砂川七番、天王橋などの事故多発交差点を中心に市内全域で交通事故が発生しています。

また、子どもの交通事故は市内全域に点在しており、高齢者と自転車の交通事故は発生箇所が概ね重複している傾向があります。



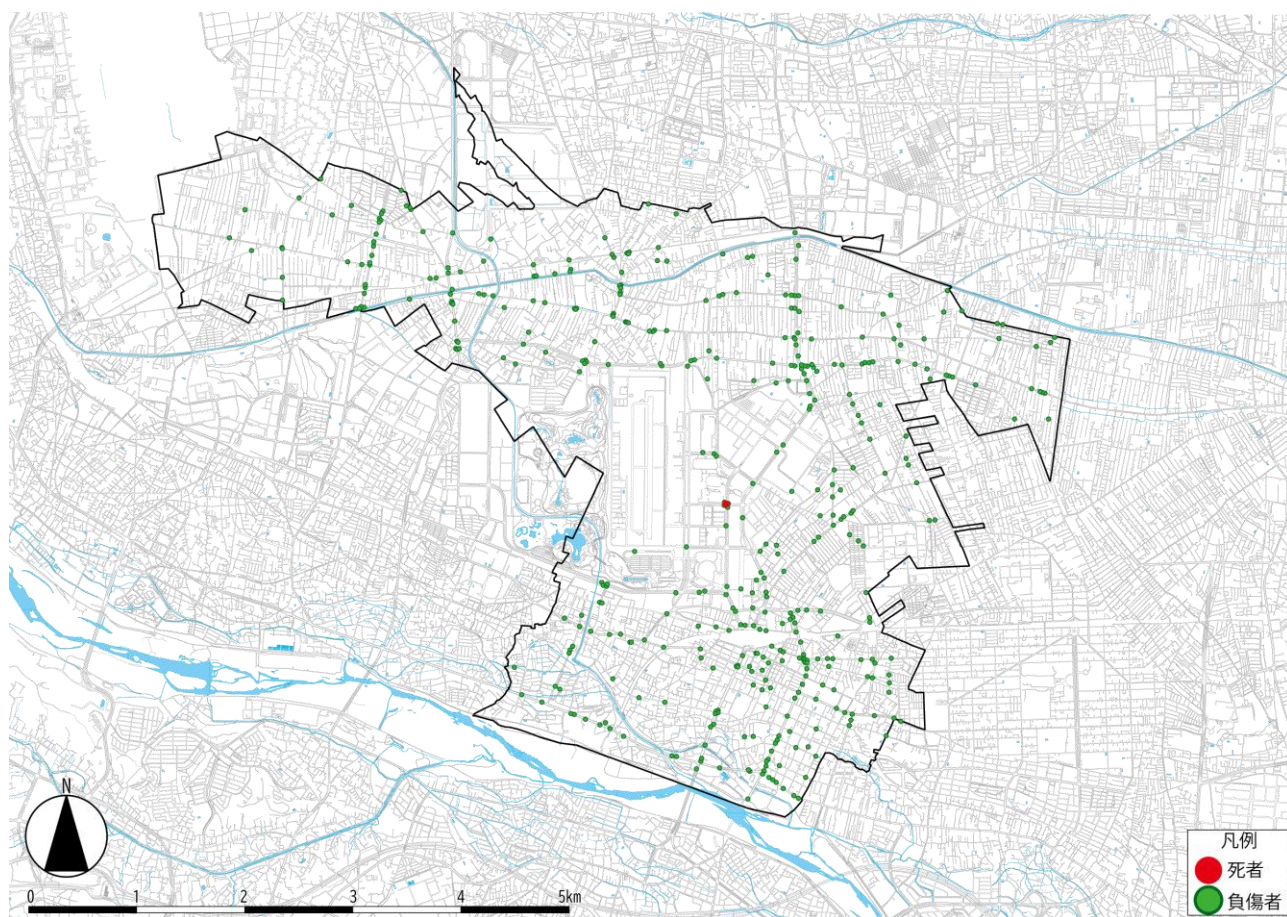


図 2 -37 交通事故発生箇所（令和 3 年中 市内）

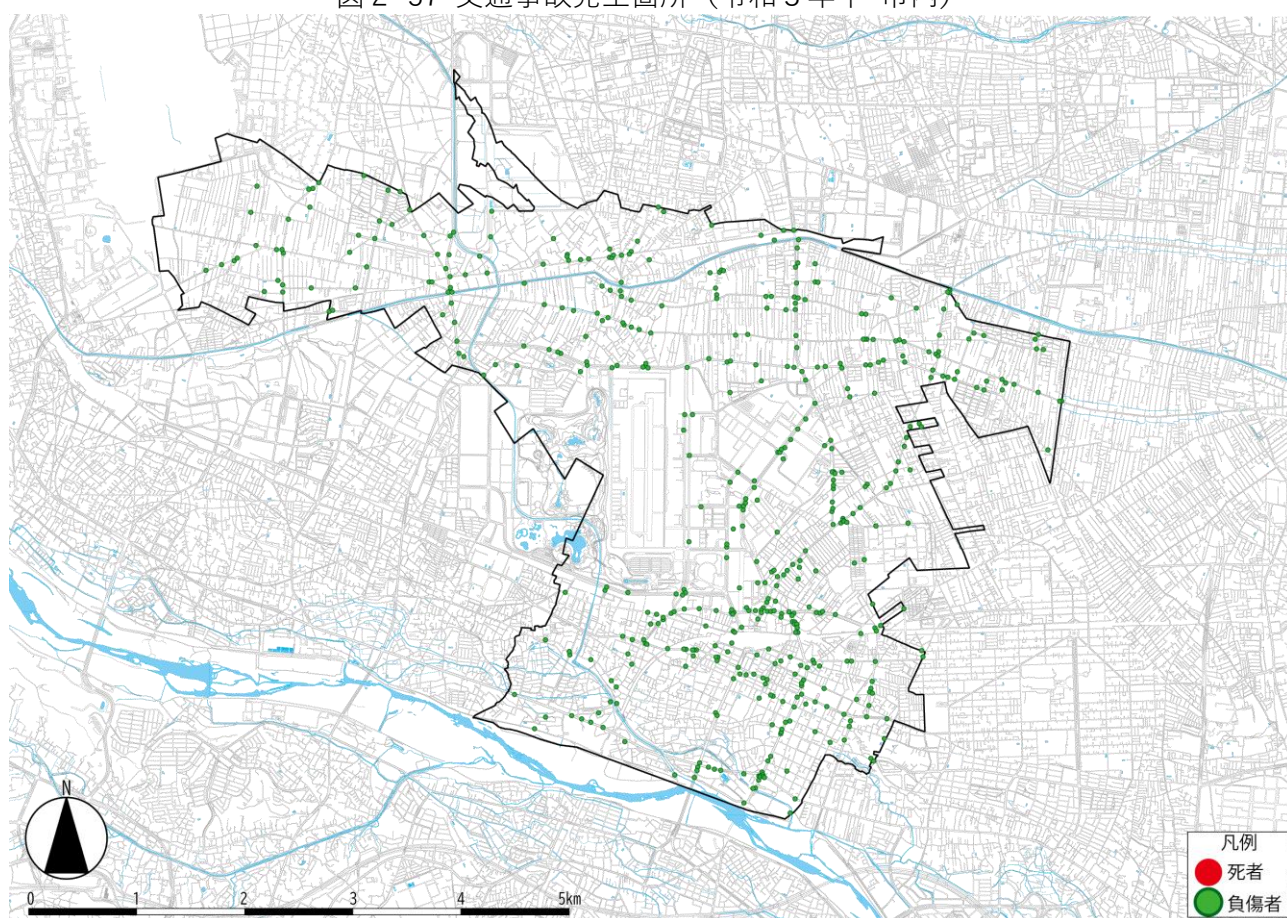


図 2 -38 交通事故発生箇所（令和 4 年中 市内）



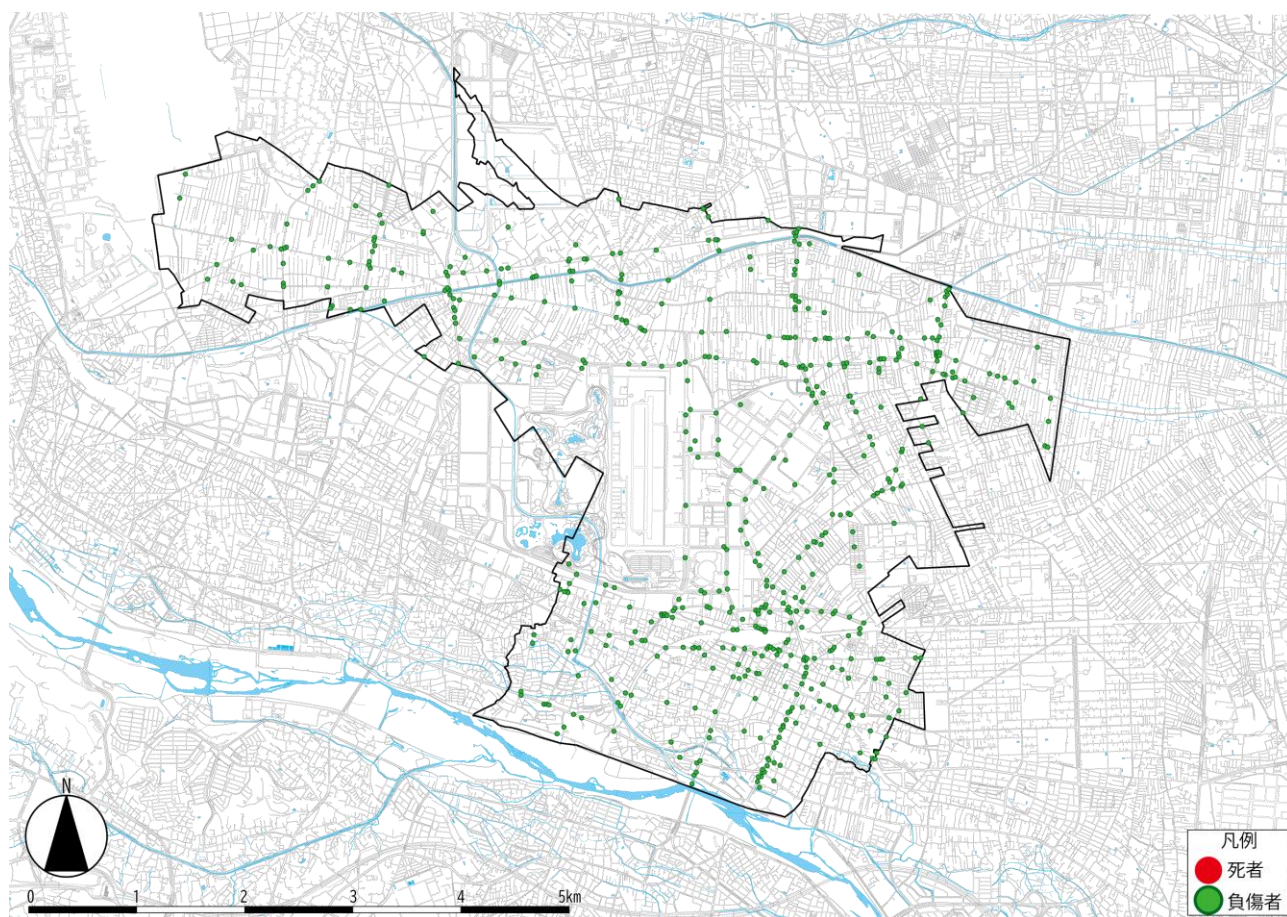


図 2 -39 交通事故発生箇所（令和 5 年中 市内）

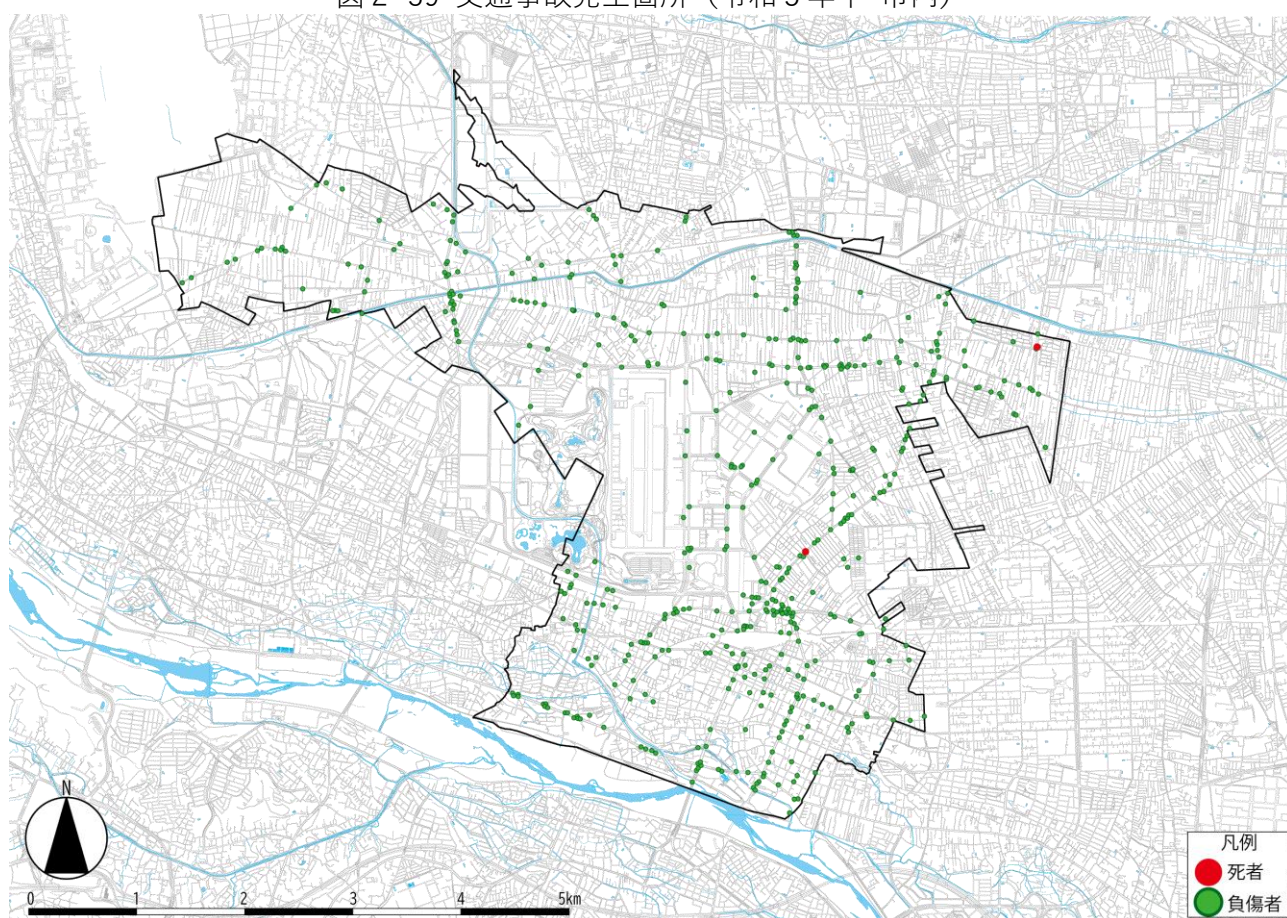


図 2 -40 交通事故発生箇所（令和 6 年中 市内）



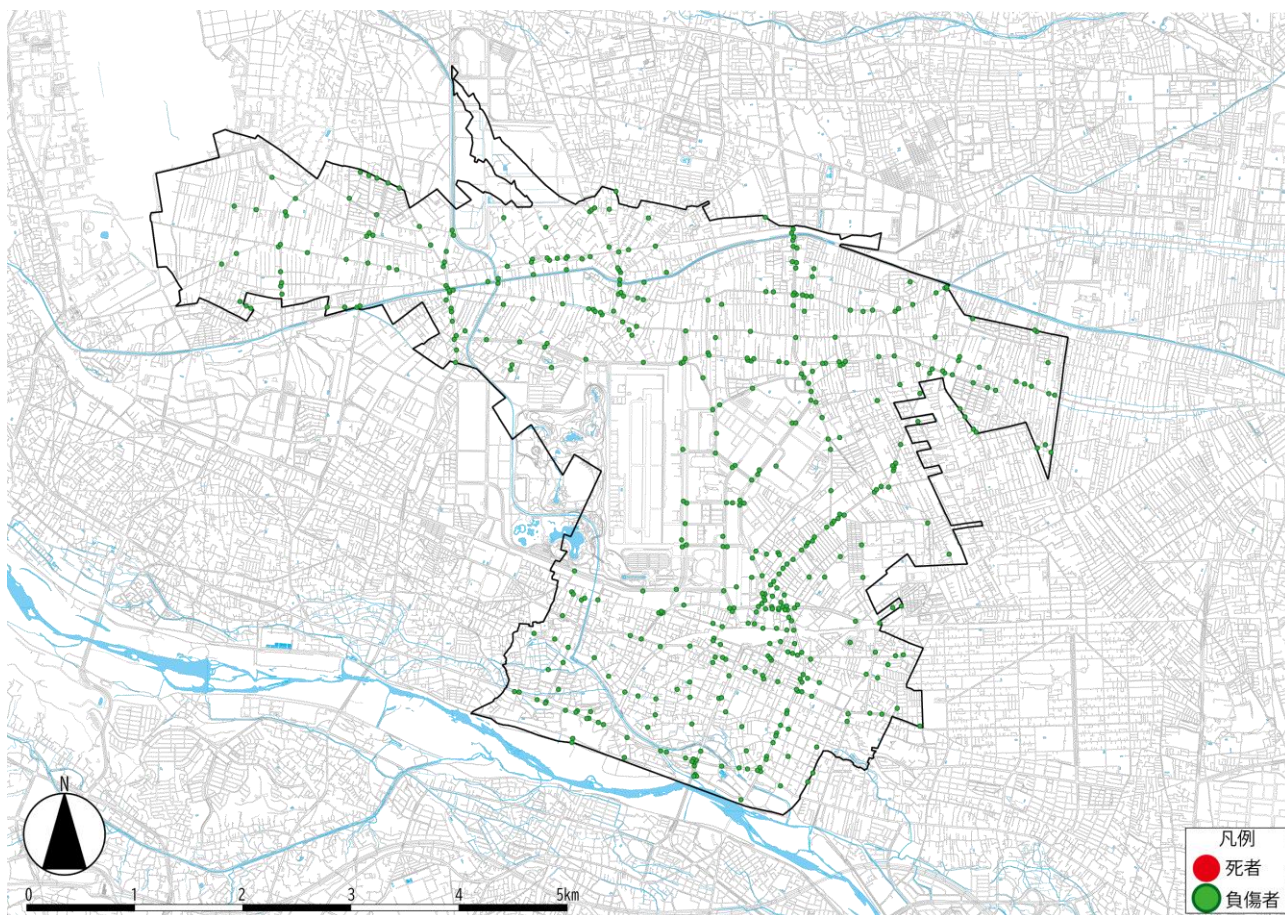


図 2 -41 交通事故発生箇所（令和 7 年中 市内）

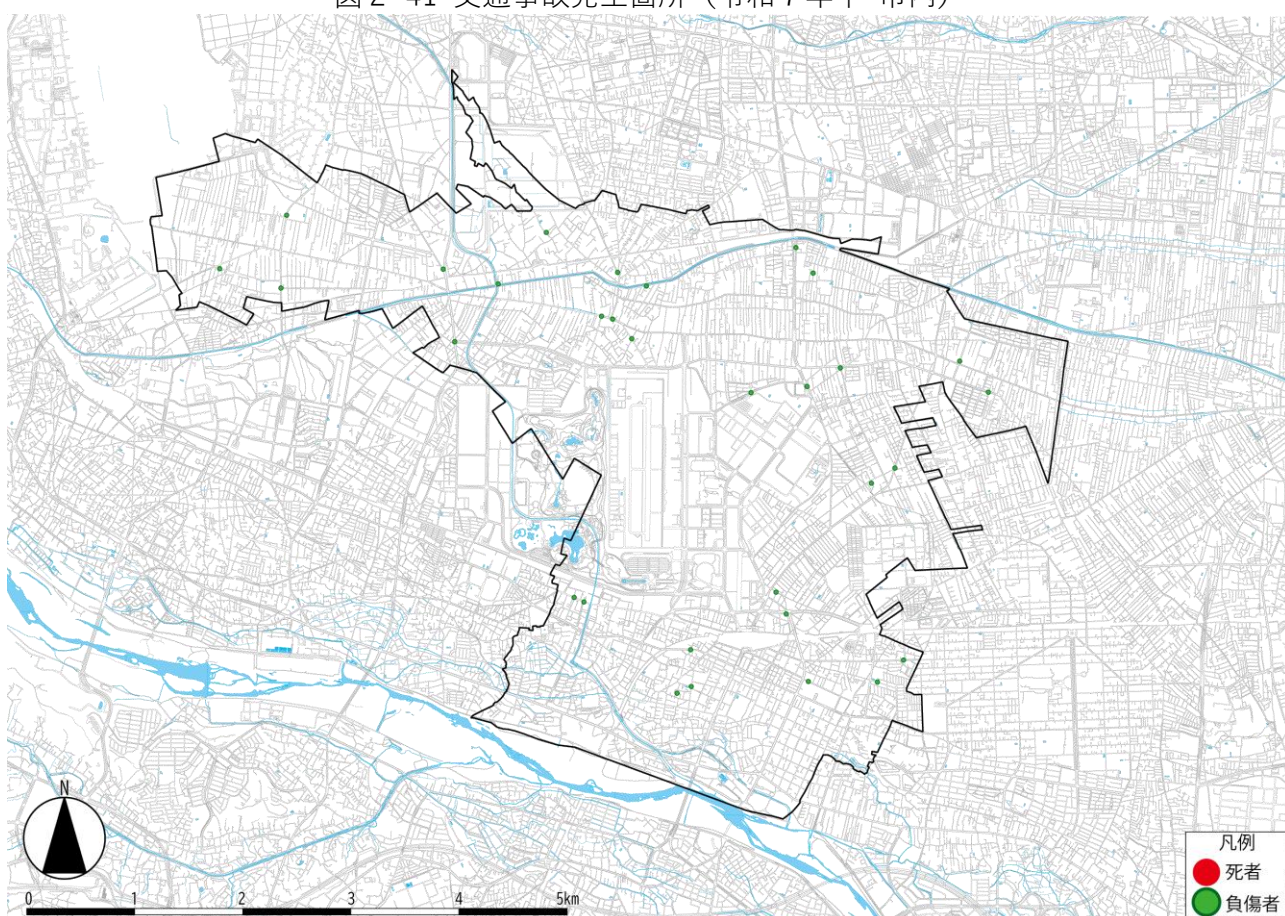


図 2 -42 子どもの交通事故発生箇所（令和 7 年中 市内）



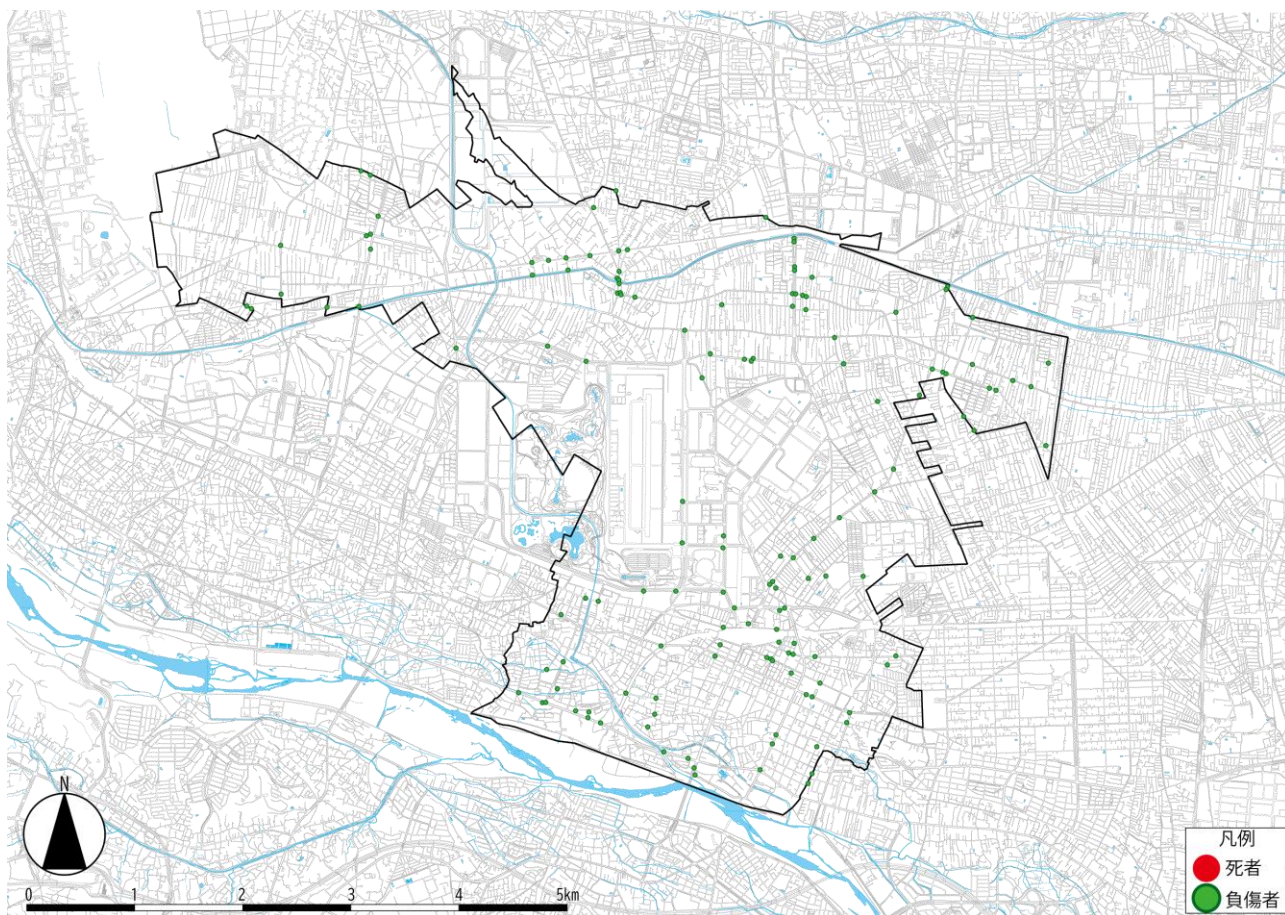


図 2 -43 高齢者の交通事故発生箇所（令和 7 年中 市内）

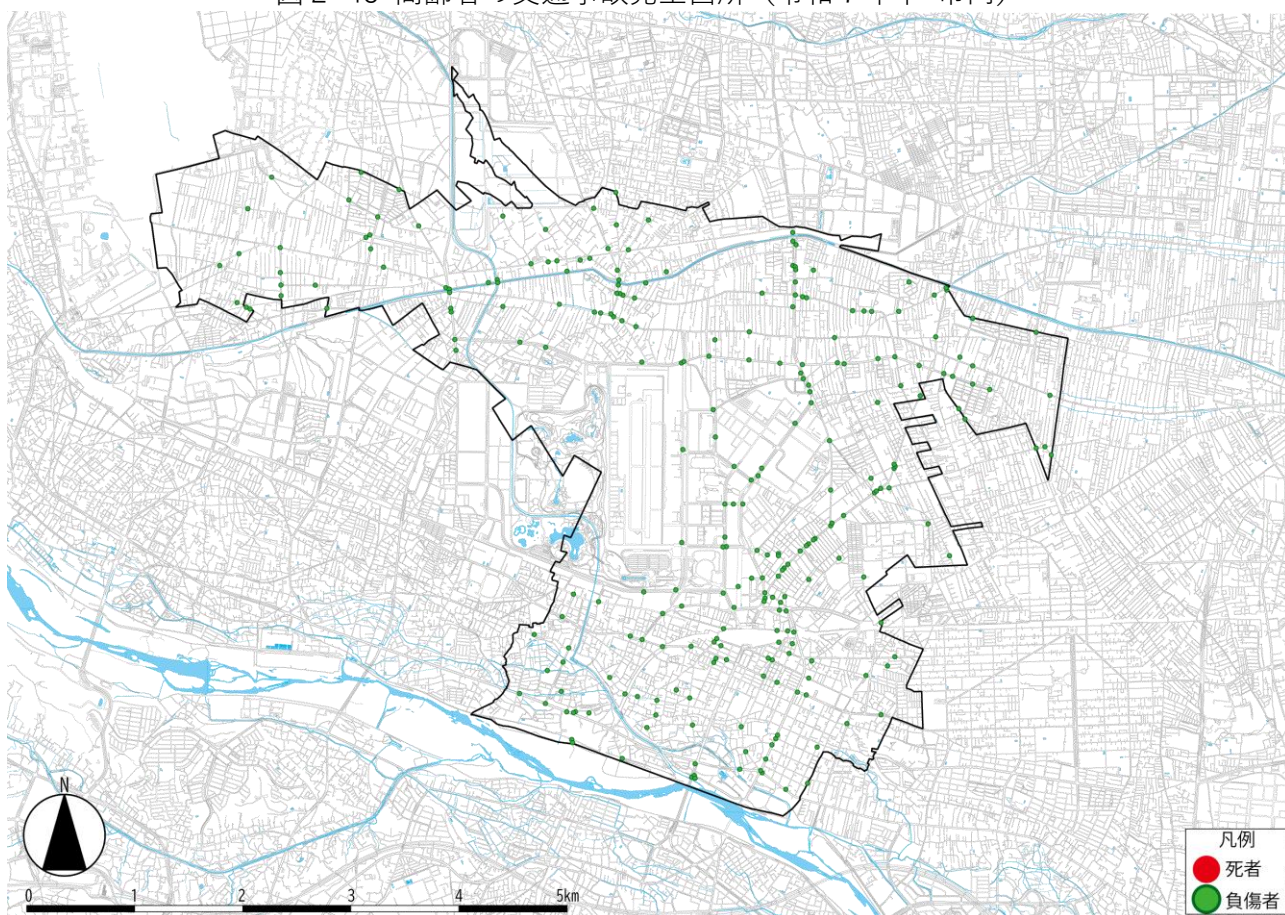


図 2 -44 自転車の交通事故発生箇所（令和 7 年中 市内）

## 6. 課題のまとめ

- 新型コロナウイルス感染症による経済活動の停滞が治まった今、交通事故発生件数及び死傷者数を増加させないこと、自転車を含めた車両単独事故を減少させることが必要です。
- 自動車及び二輪車の違反率の高さや、歩行者にも若干の違反があることから、ドライバーの交通ルールの理解と遵守はもちろんのこと、歩行者の安全確認の徹底も必要不可欠な課題です。
- 自転車乗用中の死傷者数が多く増加傾向にあることや、違反率の高さ、また、令和8年4月1日から自転車への交通反則通告制度（青切符）が導入されたことから、自転車の交通ルール・マナーなどの周知や安全利用の推進が急務といえます。
- 高齢者（65歳以上）と幼児、中学生、中卒～19歳までの自転車乗用中と小学生の歩行中の死傷者数の割合が、他の年齢層に比べ、特に高いことから、高齢者（65歳以上）と19歳までの交通安全の確保が重要です。
- 令和8年4月1日から道路交通法の改正により、自動車が自転車の右側を通行する際、十分な側方間隔の確保と状況に応じた減速等が必要となります。自転車は、できる限り道路の左側端に寄って通行し、自動車は無理な追い越しや幅寄せをしないこと等、双方の理解が大切になります。



## 第3章 交通安全対策の実施状況

### 第1節 立川市内での交通安全対策の実施状況

令和3年度から令和7年度までに、市が主として実施した交通安全対策は次のとおりです。

#### 1. 道路交通環境の整備

市は、誰もが安全かつ快適で円滑な道路環境を確保するために、既存ストックを更新するなど市道の整備を実施し、令和7年度末の市道延長は、265,202m、うち未改良は59,384mとなっています。

また、市道における歩行者等の安全を確保するために歩道や防護柵を、歩行者や自動車等の安全な交通環境を確保するために道路照明のLED化や道路標識等の交通安全施設等の整備を実施しました。

| 歩道                                                                                                           | 防護柵                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 令和7年度末 109,376m<br>        | 令和7年度末 54,738m<br> |
| 道路照明                                                                                                         | 道路標識                                                                                                  |
| 令和7年度末 13,449基 LED化完了<br> | 令和7年度末 3,165基<br> |
| 区画線                                                                                                          | スクールゾーン塗装                                                                                             |
| 令和7年度末 288,214m<br>       | 令和7年度末 97箇所<br>   |

|                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>交差点内滑り止め舗装</b></p> <p>令和7年度末 21箇所</p>             | <p><b>路側帯舗装（緑）</b></p> <p>令和7年度末 15箇所、3,811㎡</p>                                                                                                  |
| <p><b>視覚障害者誘導用ブロック</b></p> <p>令和7年度末 37,505m（施工延長）</p>  | <p><b>自転車走行環境（市道）</b></p> <p>令和7年度末 27,680m</p> <div>   </div> |



## 2. 公園の整備

道路上での遊びを防止することにも寄与する、公園や遊び場の整備を実施し、令和7年度末には市民が利用できる公園や遊び場等は292箇所となっており、令和2年度末と比べ7箇所増加しています。

町別でみると令和2年度末と比べ、柏町で3箇所（1,060.26㎡）、一番町で2箇所（505.29㎡）、砂川町・上砂町・西砂町で1箇所（砂川町：518.17㎡、上砂町：793.28㎡、西砂町：430.14㎡）増加しています。一方、幸町で1箇所（2,520.07㎡）減少しています。



錦中央公園（令和6年度整備）

表 3 - 1 立川市 公園等総括表

| 町 名  | 面積※<br>(ha) | 令和8年4月1日現在 |      |            |           |           |       |           |       |           |     |            |           |     |            | 令和3年4月1日 |           | 増減 |
|------|-------------|------------|------|------------|-----------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-----|------------|-----------|-----|------------|----------|-----------|----|
|      |             | 人 口        | 都市公園 |            | 都市公園以外の公園 |           | 遊 び 場 |           | そ の 他 |           | 合 計 |            | 1人当り面積(㎡) | 合 計 |            |          |           |    |
|      |             |            | 箇所   | 面積(㎡)      | 箇所        | 面積(㎡)     | 箇所    | 面積(㎡)     | 箇所    | 面積(㎡)     | 箇所  | 面積(㎡)      |           | 箇所  | 面積(㎡)      |          |           |    |
| 富士見町 | 174.6       | 18,968     | 14   | 124,873.51 | 10        | 4,133.81  | 4     | 3,605.49  | 6     | 2,669.26  | 34  | 135,282.07 | 7.13      | 34  | 135,282.58 | 0        | -0.51     |    |
| 柴崎町  | 131.9       | 10,689     | 5    | 178,586.15 | 4         | 8,067.48  | 1     | 640.99    | 1     | 967.00    | 11  | 188,261.62 | 17.61     | 11  | 188,261.62 | 0        | 0.00      |    |
| 錦 町  | 141.6       | 19,457     | 6    | 97,446.71  | 12        | 3,193.85  | 1     | 577.14    | 1     | 832.74    | 20  | 102,050.44 | 5.24      | 20  | 102,050.44 | 0        | 0.00      |    |
| 羽衣町  | 73.8        | 9,527      | 11   | 13,187.28  | 1         | 396.10    | 1     | 213.32    | 1     | 59.00     | 14  | 13,855.70  | 1.45      | 14  | 13,855.70  | 0        | 0.00      |    |
| 曙 町  | 102.1       | 13,165     | 11   | 8,457.89   | 3         | 4,557.89  |       |           | 2     | 1,387.19  | 16  | 14,402.97  | 1.09      | 16  | 13,374.27  | 0        | 1,028.70  |    |
| 高松町  | 84.2        | 12,042     | 4    | 9,190.69   | 5         | 1,204.40  |       |           | 1     | 104.00    | 10  | 10,499.09  | 0.87      | 10  | 10,498.99  | 0        | 0.10      |    |
| 栄 町  | 142.2       | 12,838     | 7    | 20,575.63  | 9         | 2,356.52  | 1     | 951.81    |       |           | 17  | 23,883.96  | 1.86      | 17  | 23,883.96  | 0        | 0.00      |    |
| 若葉町  | 114.7       | 10,603     | 3    | 11,951.46  | 9         | 2,673.48  |       |           |       |           | 12  | 14,624.94  | 1.38      | 12  | 14,624.94  | 0        | 0.00      |    |
| 幸 町  | 171.5       | 14,106     | 12   | 31,177.80  | 18        | 4,542.63  |       |           | 9     | 13,092.80 | 39  | 48,813.23  | 3.46      | 40  | 51,333.30  | -1       | -2,520.07 |    |
| 柏 町  | 115.4       | 9,469      | 3    | 2,647.18   | 15        | 4,242.93  |       |           |       |           | 18  | 6,890.11   | 0.73      | 15  | 5,829.85   | 3        | 1,060.26  |    |
| 砂川町  | 208.0       | 17,803     | 4    | 32,494.83  | 26        | 6,137.42  |       |           |       |           | 30  | 38,632.25  | 2.17      | 29  | 38,114.08  | 1        | 518.17    |    |
| 上砂町  | 182.0       | 10,963     | 4    | 15,032.79  | 7         | 1,818.36  | 1     | 5,888.38  |       |           | 12  | 22,739.53  | 2.07      | 11  | 21,946.25  | 1        | 793.28    |    |
| 一番町  | 146.5       | 13,742     | 2    | 1,556.26   | 23        | 7,102.86  |       |           | 1     | 24.62     | 26  | 8,683.74   | 0.63      | 24  | 8,178.45   | 2        | 505.29    |    |
| 西砂町  | 242.7       | 11,381     | 11   | 10,712.67  | 17        | 7,976.90  |       |           |       |           | 28  | 18,689.57  | 1.64      | 27  | 18,259.43  | 1        | 430.14    |    |
| 緑 町  | 180.8       | 1,723      | 3    | 14,545.11  |           |           |       |           |       |           | 3   | 14,545.11  | 8.44      | 3   | 14,545.11  | 0        | 0.00      |    |
| 泉 町  | 226.0       | 1,342      | 1    | 15,000.25  |           |           |       |           |       |           | 1   | 15,000.25  | 11.18     | 1   | 15,000.25  | 0        | 0.00      |    |
| 昭島市  |             |            |      |            |           |           |       |           | 1     | 38.47     | 1   | 38.47      |           | 1   | 38.47      | 0        | 0.00      |    |
| 合 計  | 2,438.0     | 187,818    | 101  | 587,436.21 | 159       | 58,404.63 | 9     | 11,877.13 | 23    | 19,175.08 | 292 | 676,893.05 | 3.60      | 285 | 675,077.69 | 7        | 1,815.36  |    |

※町別の面積は、平成 26 年 9 月 30 日現在の面積を引用（立川市統計年報より）

（立川市都市整備部公園緑地課集計）

### 3. 交通安全意識の啓発

交通安全を実現するためには、一人ひとりが交通安全意識を高く保つ必要があります。

市では、交通安全に必要な知識を身につけるための教育や啓発の機会を提供するため、次の取組を実施しました。

#### (1) 交通安全キャンペーン・交通安全市民のつどい等（対象：全年齢層）

市は、立川警察署と立川国立地区交通安全協会と連携し、交通安全の普及啓発を図るため、「春の全国交通安全運動」期間時に「交通安全キャンペーン」、「秋の全国交通安全運動」期間時に「交通安全市民のつどい」を開催しました。

「交通安全市民のつどい」では、元オリンピック選手などの著名人を一日警察署長に任命し、立川国立地区交通少年団による「交通安全宣言」や立川警察署員とピーポくんによる「交通安全教室」などを行うとともに、来場者に日頃の交通安全に役立つ反射材など啓発グッズの配布を行いました。

また、令和6年度からは、東京都の「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」と「冬のTOKYO交通安全キャンペーン」期間時に、自転車利用者が多い緑川公園や立川北駅前交差点付近で、啓発品を配布しながら自転車の安全利用に関するルール・マナーを呼びかけました。

表3-2 キャンペーン・つどいの開催実績

|       | 回数  |
|-------|-----|
| 令和3年度 | 0回  |
| 令和4年度 | 1回  |
| 令和5年度 | 2回  |
| 令和6年度 | 3回  |
| 令和7年度 | 4回  |
| 合計    | 10回 |

（令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により中止）



交通安全市民のつどい(令和7年9月実施)



自転車安全利用 TOKYO キャンペーン  
(令和6年5月実施)



## (2) 交通安全講習会（対象：全年齢層）

立川国立地区交通安全協会（各支部）は、立川警察署と連携し、交通安全意識の向上を図るため、春と秋の全国交通安全運動期間前に交通安全講習会を市内の公共施設等で開催しました。市は、広報紙やホームページ、SNS等で交通安全講習会を周知しました。

交通安全講習会では、交通安全に関するDVDの上映と立川警察署員による講話を行いました。



交通安全講習会(令和7年8月実施)

表3-3 交通安全講習会の開催実績

|       | 回数  | 参加者数   |
|-------|-----|--------|
| 令和3年度 | 4回  | 89人    |
| 令和4年度 | 3回  | 70人    |
| 令和5年度 | 15回 | 414人   |
| 令和6年度 | 12回 | 326人   |
| 令和7年度 | 12回 | 286人   |
| 合計    | 46回 | 1,185人 |

（令和3～4年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減少）

## (3) いきいきたちかわ出前講座（対象：全年齢層）

「いきいきたちかわ出前講座」は、市民の皆さんが行う自主的な学習会などに市職員を派遣する制度で、市政運営や子育て支援、まちづくりに関することなど、市の仕事について説明・解説を行っています。

市は、自転車安全利用五則などの交通ルール・マナーや自転車への交通反則通告制度（青切符）についての理解を深めるため、「守っていますか自転車のルール～自転車の交通事故をなくそう」を開催し、令和7年度は訪問介護職員を対象に、自転車の交通ルールや頻繁に通る交差点の通行方法等を説明しました。



いきいきたちかわ出前講座(令和7年11月実施)

表3-4 いきいきたちかわ出前講座の開催実績

|       | 回数 | 参加者数 |
|-------|----|------|
| 令和3年度 | 0回 |      |
| 令和4年度 | 0回 |      |
| 令和5年度 | 0回 |      |
| 令和6年度 | 0回 |      |
| 令和7年度 | 2回 | 65人  |
| 合計    | 2回 | —    |



(4) 黄色い帽子、ランドセルカバー及び交通安全冊子の配付（対象：小学1年生）

市は、通学児童の交通安全を図るため、市立小学校へ通う1年生に対して、黄色い帽子、ランドセルカバー及び交通安全冊子を配付しました。

周囲から目立つ黄色い帽子とランドセルカバーは、ドライバーの視認性を高め、通学中の事故防止に役立っています。



(5) 自転車交通安全教室・自転車安全運転免許証交付事業（対象：小学3年生）

市は、立川警察署、立川国立地区交通安全協会、市教育委員会、小学校、PTA及び立川市交通安全運動推進協力会と連携・協働し、市立小学校の3年生を対象に自転車交通安全教室・自転車安全運転免許証交付事業を市立小学校全19校で実施しました。（対象児童の参加率は、全19校でほぼ100%となります。）

表3-5 自転車教室・免許証交付者数の実績

|       | 学校数 | 免許証交付者数 |
|-------|-----|---------|
| 令和3年度 | 19校 | 1,407人  |
| 令和4年度 | 19校 | 1,429人  |
| 令和5年度 | 19校 | 1,438人  |
| 令和6年度 | 19校 | 1,414人  |
| 令和7年度 | 19校 | 1,398人  |
| 合計    | —   | 7,086人  |

自転車交通安全教室では、正しい交通ルール・マナーの講義（座学）と校庭等での実習（実技）を行い、受講者に「自転車安全運転免許証」を交付しました。

| 立川市自転車安全運転免許証  |            |  |
|----------------|------------|--|
| 氏 名            |            |  |
| 学 校 名          | 〇〇小学校      |  |
| 交 付 日          | 令和 年 月 日   |  |
| 有効期限           | 小学校卒業時まで有効 |  |
| 立川市交通安全運動推進協力会 |            |  |

自転車安全運転免許証（表面）

| 《 自 転 車 安 全 運 転 の 約 束 》  |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | ○ 交差点では信号と一時停止を守ります。     |
| <input type="checkbox"/> | ○ ヘルメットを着用します。           |
| <input type="checkbox"/> | ○ 歩行者に気をつけます。            |
| <input type="checkbox"/> | ○ 二人乗り、片手運転など危ないことはしません。 |
| <input type="checkbox"/> | ○ 暗くなったら必ずライトをつけます。      |
| <input type="checkbox"/> | ○ 自転車は放置せず、決められた場所に止めます。 |

自転車安全運転免許証（裏面）

※令和7年度から、「ヘルメットを着用します。」の文言を追加

#### (6) スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室（対象：中学生）

市は、立川警察署と市教育委員会と連携し、市立中学校の中学生を対象にスケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室を市立中学校各校で実施しました。（各校3年に1回で実施。）

自転車交通安全教室では、実際に発生した交通事故の状況等をスタントマンが再現し、参加者自身が事故の原因を考えることを通して、事故に遭わない、事故を起こさないためにはどうすればよいか、安全な行動を学びました。



車道の右側を走行（逆走）する  
自転車に関わる事故の再現

表 3-6 スケアード・ストレイトの開催実績

|       | 実施校      |
|-------|----------|
| 令和3年度 | 二中、四中、九中 |
| 令和4年度 | 一中、三中、五中 |
| 令和5年度 | 六中、七中、八中 |
| 令和6年度 | 二中、四中、九中 |
| 令和7年度 | 一中、三中、五中 |

#### (7) 高齢者交通安全講習会（対象：高齢者）

市は、立川警察署と立川市老人クラブ連合会と連携し、交通安全意識の向上を図るため、各老人クラブで交通安全講習会を開催しました。

交通安全講習会では、交通安全に関するDVD上映と立川警察署員による講話と併せて防犯に関する注意啓発も行いました。

表 3-7 高齢者交通安全講習会の開催実績

|       | 回数  | 参加者数   |
|-------|-----|--------|
| 令和3年度 | 0回  | 0人     |
| 令和4年度 | 0回  | 0人     |
| 令和5年度 | 14回 | 435人   |
| 令和6年度 | 16回 | 474人   |
| 令和7年度 | 12回 | 379人   |
| 合計    | 42回 | 1,288人 |

（令和3、4年度は新型コロナウイルス感染症の影響により）

#### (8) 交通安全教室に対する補助金の交付（対象：立川市交通安全運動推進協力会の構成団体）

立川市交通安全運動推進協力会（事務局：市交通企画課）は、協力会の構成団体が実施した交通安全教室に対し、補助金を交付することで交通安全事業を推進しています。

交通安全教室では、交通安全に関するDVD上映と立川警察署員による講話、園庭での実習や道路路上での通行の仕方、横断歩道の渡り方の実践や自転車交通安全教室等を行いました。

表 3-8 交通安全教室の開催実績

|       | 回数  | 参加者数    |
|-------|-----|---------|
| 令和3年度 | 9回  | 1,992人  |
| 令和4年度 | 10回 | 2,092人  |
| 令和5年度 | 11回 | 2,160人  |
| 令和6年度 | 11回 | 1,930人  |
| 令和7年度 | 11回 | 1,933人  |
| 合計    | 52回 | 10,107人 |

## 第4章 計画の目標と重視すべき視点

### 第1節 第12次立川市交通安全計画の目標

人命尊重の理念に立ち、関係機関が連携、協力して、誰もが安全かつ快適に生活できる交通社会を実現するため、各種の施策を総合的かつ効果的に実施することで交通事故のさらなる減少に努めます。

第2章 第1節「第11次立川市交通安全計画の目標と成果」のとおり、第11次計画で掲げた「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。」とする目標は達成できませんでしたが、「年間の交通事故発生件数（5年平均）を第10次計画期間と比較して18%削減します。」とする目標については、20.8%削減となり目標を達成することができました。

本計画では、引き続き本計画期間における交通事故死者数ゼロを目指すとともに、さらなる交通事故発生件数の削減を目指します。本計画での目標は以下とします。

1. 令和13年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。

2. 年間の交通事故発生件数（計画期間平均）を第11次計画期間と比較して19.6%削減します。  
(510件/年→410件/年) △100件

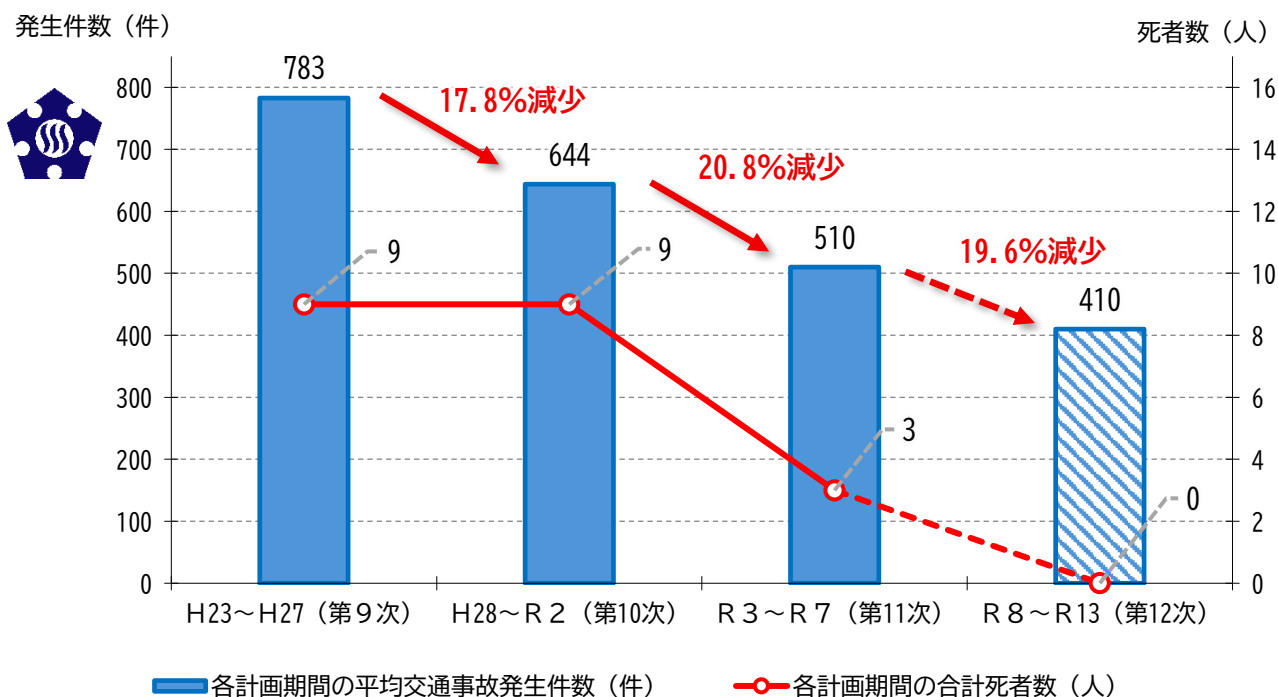


図4-1 各計画期間の交通事故発生件数（平均）と死者数（合計）

## 第2節 重視すべき視点

第2章 第3節「道路交通事故の状況」をみると、市内の交通事故発生件数は、令和5年以降、減少傾向で推移していますが、当事者種別の事故発生件数及び割合は、二輪車と歩行者で増加しています。

年齢層別の死傷者数及び割合は、小学生から19歳以下で増加しており、年齢層別状態別の死傷者数の割合では、中学生から19歳以下の自転車乗用中が7割を超えており、次いで幼児と高齢者（65歳以上）の自転車乗用中が6割を超えています。

また、令和8年4月1日から、自転車への交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）が導入され、自転車による悪質・危険な違反行為が取締りの対象になりました。

このような状況から、市内の交通事故の更なる減少を図るには、これらの当事者や年齢層に対する対策が必要であると考えられます。よって以下に重視すべき視点を掲げます。

### 1. 子ども・高齢者の交通安全の確保

子どもと中卒～19歳以下の死傷者数及び割合を令和4年と令和7年を比較すると、子どもの死傷者数は20.9%、死傷者数の割合は1.9ポイント増加しており、中卒～19歳以下の死傷者数は51.7%、死傷者数の割合は2.9ポイント増加しています。

一方、高齢者（65歳以上）の死傷者数及び割合を令和4年と令和7年を比較すると、若干、減少傾向にありますが、65～69歳の死傷者数は13.0%増加しており、死傷者数の割合は0.7ポイント増加しています。高齢者（65歳以上）は、将来的に人口増が予想されるため、それに伴い必然的に死傷者数の増加も懸念されます。

また、交通事故の多くは、自宅近くなど市民生活の身近な場所で発生しているため、「普段通っている道、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、子どもの発達段階や高齢者の認知機能低下を考慮した交通安全教育や啓発を推進することが必要です。

表4-1 年齢層別死傷者数の推移（令和4年と令和7年比較 市内）

|         |         | 死傷者数 |       | 増加数<br>(R7-R4) | 増加率  |        |        |
|---------|---------|------|-------|----------------|------|--------|--------|
|         |         | R4   | R7    |                |      |        |        |
| 高齢者     |         | 実数   | 114   | 106            | △8   | △7.0%  |        |
|         |         | 構成比  | 19.5% | 18.8%          | △0.7 |        |        |
|         | 75 歳以上  | 実数   | 60    | 55             | △5   | △8.3%  |        |
|         |         | 構成比  | 10.2% | 9.8%           | △0.4 |        |        |
|         | 70～74 歳 | 実数   | 31    | 25             | △6   | △19.4% |        |
|         |         | 構成比  | 5.3%  | 4.4%           | △0.9 |        |        |
|         | 65～69 歳 | 実数   | 23    | 26             | 3    | 13.0%  |        |
|         |         | 構成比  | 3.9%  | 4.6%           | 0.7  |        |        |
| 40～64 歳 |         | 実数   | 224   | 192            | △32  | △14.3% |        |
|         |         | 構成比  | 38.2% | 34.1%          | △4.1 |        |        |
| 20～39 歳 |         | 実数   | 176   | 169            | △7   | △4.0%  |        |
|         |         | 構成比  | 30.0% | 30.0%          | 0    |        |        |
| 中卒～19 歳 |         | 実数   | 29    | 44             | 15   | 51.7%  |        |
|         |         | 構成比  | 4.9%  | 7.8%           | 2.9  |        |        |
| 子ども     |         | 実数   | 43    | 52             | 9    | 20.9%  |        |
|         |         | 構成比  | 7.3%  | 9.2%           | 1.9  |        |        |
|         |         | 中学生  | 実数    | 9              | 13   | 4      | 44.4%  |
|         |         |      | 構成比   | 1.5%           | 2.3% | 0.5    |        |
|         |         | 小学生  | 実数    | 23             | 30   | 7      | 30.4%  |
|         |         |      | 構成比   | 3.9%           | 5.3% | 1.4    |        |
|         |         | 幼児   | 実数    | 11             | 9    | △2     | △18.2% |
|         |         |      | 構成比   | 1.9%           | 1.6% | △0.3   |        |
| 合計      |         | 実数   | 586   | 563            | △23  | △3.9%  |        |
|         |         | 構成比  | 100%  | 100%           | -    |        |        |



## 2. 歩行者の交通安全の確保

歩行者が第1当事者または第2当事者となった事故発生件数及び割合を令和4年と令和7年を比較すると、発生件数は16.4%増加、発生割合は1.2ポイント増加しています。

状態別死傷者数についても、令和4年と令和7年を比較すると、歩行中が15.9%増加しています。

また、令和6年には歩行中の交通死亡事故が1件発生しています。

歩行者の違反別事故発生状況をみると「違反なし」が9割以上ですが、歩行者の違反による事故も発生しています。

歩行者が関与する事故を減少させるため、引き続き歩道や防護柵など交通安全施設等を整備していくとともに、歩行者が交通事故の被害者にならないように交通ルールの遵守やマナーの向上について、交通安全教育や啓発を充実させていく必要があります。

## 3. 自転車の安全利用の推進

自転車第1当事者または第2当事者となった事故発生件数及び割合を令和4年と令和7年を比較すると、第1当事者に変化はありませんが、第2当事者の発生件数は11.5%減少、発生割合は1.2ポイント減少しています。

自転車関与する事故の割合についても、令和5年以降、減少傾向にありますが、令和7年の市内の自転車関与率は、依然として5割を超えており、都内全体と比べ約10ポイント高い数値となっています。

令和8年4月1日から、自転車への交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）が導入され、自転車による悪質・危険な違反行為が取締りの対象になりました。

そのため、自転車利用者が交通事故の当事者（加害者・被害者）や青切符の違反者にならないよう交通ルールの遵守やマナーの向上について、交通安全教育や啓発を実施するとともに快適な自転車走行空間（自転車ナビマーク、自転車ナビライン）を整備し、自転車の安全利用を促進していく必要があります。

## 第5章 講じようとする施策

立川市が実施する施策は、「第12次東京都交通安全計画」を踏まえ、下図に示す体系で構成します。

| 重視すべき視点                                                |                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 子ども・高齢者の交通安全の確保<br>2. 歩行者の交通安全の確保<br>3. 自転車の安全利用の推進 |                                                                                                                                           |
| 実施する施策                                                 |                                                                                                                                           |
| 第1節 道路交通環境の整備                                          | 1. 安全安心な生活道路の構築<br>2. 交通安全施設等整備事業の推進<br>3. 自転車利用環境の総合的整備<br>4. その他                                                                        |
| 第2節 交通安全意識の啓発                                          | 1. 段階的な（年齢に合わせた）交通安全教育の推進<br>2. 外国人に対する交通安全啓発<br>3. 事業者に対する交通安全教育と啓発<br>4. 地域や家庭における交通安全意識の高揚<br>5. 運転者に対する教育<br>6. その他交通安全に関する啓発活動の充実・強化 |
| 第3節 道路交通秩序の維持                                          | 1. 駐車秩序の確立<br>2. 道路占用の規制<br>3. 指導取締りの強化                                                                                                   |
| 第4節 救助・救急についての啓発                                       |                                                                                                                                           |
| 第5節 被害者の支援                                             | 1. 交通事故相談<br>2. 犯罪被害者等支援<br>3. 被害者救済制度<br>4. 自転車損害賠償保険等                                                                                   |
| 第6節 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全確保                          | 1. 災害に強い交通施設等の整備<br>2. 災害時の交通安全確保                                                                                                         |
| 主要な施策                                                  |                                                                                                                                           |
| 第1節                                                    | 2. 交通安全施設等整備事業の推進<br>(1) 歩道の整備<br>(2) 防護柵の整備<br>3. 自転車利用環境の総合的整備                                                                          |
| 第2節                                                    | 1. 段階的な（年齢に合わせた）交通安全教育の推進<br>(1) 学校等における交通安全教育<br>(2) 成人に対する交通安全教育と啓発<br>(3) 高齢者に対する交通安全教育と啓発<br>5. 運転者に対する教育<br>(3) 自転車運転者               |
| 第3節                                                    | 3. 指導取締りの強化<br>(2) 自転車利用者等への指導・取締り                                                                                                        |

図5-1 第12次立川市交通安全計画体系図

## 第1節 道路交通環境の整備

- |                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| 1. 安全安心な生活道路の構築     | 3. 自転車利用環境の総合的整備     |
| (1) 道路の現状           |                      |
| (2) 道路の整備           | 4. その他               |
| 1) 幹線道路・地区幹線道路の整備   | (1) 沿道環境対策           |
| 2) 生活道路の整備          | (2) 公園等整備            |
|                     | (3) 交通実態に即応した交通規制の要請 |
| 2. 交通安全施設等整備事業の推進   | 1) 交差点対策             |
| (1) 歩道の整備           | 2) 路線対策              |
| (2) 防護柵の整備          | 3) 地域対策              |
| (3) 道路照明の整備         | 4) 自転車対策             |
| (4) 道路標識の整備         |                      |
| (5) 区画線等の整備         |                      |
| (6) 視覚障害者誘導用ブロックの整備 |                      |
| (7) 信号機の整備          |                      |
| (8) 事故多発地点対策の推進     |                      |

### 1. 安全安心な生活道路の構築

誰もが安全かつ快適で円滑な道路交通を確保するために、道路交通環境を整備することが重要です。道路交通に関わる各種施設は、安全で快適な交通を支える基盤であるため、平常時、災害時ともに適正な状態を確保できるよう、市はこれらの施設の整備・維持・更新を進めます。

#### (1) 道路の現状

道路は多目的な機能を求められ、生活に欠くことのできない基本的な都市基盤です。

道路交通網の整備により、誰もが安全で快適に移動できる空間が確保されることは交通安全対策として重要であるとともに、まちの活力ある発展にも欠かせません。

令和7年4月1日現在、本市の道路延長は、都道を含めると約298kmですが、このうち、幅員3.5m未満の道路は20.0%を占め、自動車が交通不能な道路は4.5%存在します（次頁表参照）。

道路面積は約2.63㎢あり、道路率<sup>10</sup>は10.8%となっています。

都市計画道路は合計36路線、計画総延長は69,667mあり、整備状況は令和8年3月1日現在で整備済みの延長41,257m、整備率は59.2%と6割に達していません。

また、幅員5.5m未満の道路は、都道、市道の総延長の62.3%であり、特に市道においては総延長の70.7%を占めています。

幹線道路の渋滞を避けた車が生活道路に進入し、事故などの交通問題をひき起こしているため、住宅地における歩行者の安全性や快適な居住環境の向上を図るためには、道路整備をさらに進めていく必要があります。

また、多摩地域の中心都市としてさらなる発展を遂げていくためには、安全を確保した広域的な交通体系に基づいた道路整備とまちづくりとを連携させ、幹線道路や生活道路の整備を行うことが重要です。

(東京都・市)

<sup>10</sup> 道路率：市の面積に対する道路面積の割合。道路面積2.63㎢/市の面積24.36㎢＝道路率10.79%



表 5 - 1 立川市 道路の状況

| 道路の種類        | 実延長(m)、面積(㎡)                  |             |           |               |               |              |              |              |              |              |                |        | 延長に<br>対する<br>構成比<br>(%) |
|--------------|-------------------------------|-------------|-----------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------|--------------------------|
|              | 上段：<br>実延長(m)<br>下段：<br>面積(㎡) | 規格改良済       |           | 幅員別内訳         |               |              |              |              |              |              |                |        |                          |
|              |                               | 規格改良済       | 未改良       | 規格改良済み        |               |              |              | 未改良          |              |              |                |        |                          |
|              |                               |             |           | 車道<br>19.5m以上 | 車道<br>13.0m以上 | 車道<br>5.5m以上 | 車道<br>5.5m未満 | 車道<br>5.5m以上 | 車道<br>3.5m以上 | 車道<br>3.5m未満 | うち、自動車<br>交通不能 |        |                          |
| 総 計          | 297,924 m                     | 238,315 m   | 59,609 m  | 835 m         | 16,152 m      | 95,362 m     | 125,966 m    | 19 m         | 70 m         | 59,520 m     | 13,360 m       | 100.0% |                          |
|              | 2,633,043 ㎡                   | 2,408,471 ㎡ | 224,572 ㎡ | 38,710 ㎡      | 541,253 ㎡     | 1,117,255 ㎡  | 711,253 ㎡    | 198 ㎡        | 278 ㎡        | 224,096 ㎡    | 31,437 ㎡       |        |                          |
| 国 道          | 0 m                           | 0 m         | 0 m       | 0 m           | 0 m           | 0 m          | 0 m          | 0 m          | 0 m          | 0 m          | 0 m            | 0.0%   |                          |
|              | 0 ㎡                           | 0 ㎡         | 0 ㎡       | 0 ㎡           | 0 ㎡           | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡            |        |                          |
| 主要地方道        | 27,336 m                      | 27,336 m    | 0 m       | 40 m          | 4,737 m       | 21,953 m     | 606 m        | 0 m          | 0 m          | 0 m          | 0 m            | 9.2%   |                          |
|              | 444,021 ㎡                     | 444,021 ㎡   | 0 ㎡       | 1,695 ㎡       | 145,802 ㎡     | 292,518 ㎡    | 4,006 ㎡      | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡            |        |                          |
| 一般都道         | 9,533 m                       | 9,533 m     | 0 m       | 0 m           | 5,168 m       | 4,020 m      | 345 m        | 0 m          | 0 m          | 0 m          | 0 m            | 3.2%   |                          |
|              | 272,718 ㎡                     | 272,718 ㎡   | 0 ㎡       | 0 ㎡           | 217,991 ㎡     | 51,964 ㎡     | 2,763 ㎡      | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡          | 0 ㎡            |        |                          |
| 市 道          | 261,055 m                     | 201,446 m   | 59,609 m  | 795 m         | 6,247 m       | 69,389 m     | 125,015 m    | 19 m         | 70 m         | 59,520 m     | 13,360 m       | 87.6%  |                          |
|              | 1,916,304 ㎡                   | 1,691,732 ㎡ | 224,572 ㎡ | 37,015 ㎡      | 177,460 ㎡     | 772,773 ㎡    | 704,484 ㎡    | 198 ㎡        | 278 ㎡        | 224,096 ㎡    | 31,437 ㎡       |        |                          |
| 延長に対する構成比(%) |                               | 80.0%       | 20.0%     | 0.3%          | 5.4%          | 32.0%        | 42.3%        | 0.0%         | 0.0%         | 20.0%        | 4.5%           | 100.0% |                          |

※市内に国道は存在しない

令和7年4月1日現在 (令和7年度 東京都道路現況調査より作成)



## (2) 道路の整備

### 1) 幹線道路・地区幹線道路の整備

幹線道路は、都市の骨格を形成する重要な基盤であり、地区幹線道路は、地区の骨格となっています。

都市計画道路については、東京都、特別区及び26市2町が共同で策定した「東京における都市計画道路の整備方針（令和8年）」ならびに、本計画に基づき、東京都と協力して整備推進を図ります。

(東京都・市)

表5-2 東京における都市計画道路の整備方針における優先整備路線

|           | 路線名     | 区間                      | 延長      |
|-----------|---------|-------------------------|---------|
| 都施行優先整備路線 | 立3・1・34 | 富士見町七丁目～立3・2・11         | 1,580m  |
|           | 立3・1・34 | 五日市街道～立3・3・3            | 520m    |
|           | 立3・2・38 | 立3・2・16～立3・3・3          | 900m    |
|           | 立3・3・3  | 立3・3・30～都道162（松中団地東交差点） | 3,350m  |
|           | 立3・3・3  | 西砂町六丁目～福生市境             | 1,660m  |
|           | 立3・3・30 | 国立市境～立3・4・8             | 590m    |
|           | 立3・4・5外 | 国3・4・16～立3・4・5支線1       | 960m    |
|           | 立3・4・39 | 立3・3・3～武）大南一丁目          | 840m    |
|           | 日3・4・17 | 日3・4・8付近～立）富士見町七丁目      | 660m    |
|           | 合計      |                         | 11,060m |
| 市施行優先整備路線 | 立3・2・10 | 立3・4・25～曙第六公園付近         | 700m    |
| 計画内容再検討路線 | 立3・3・3  | 都道162（松中団地東交差点）～西砂町六丁目  | 840m    |

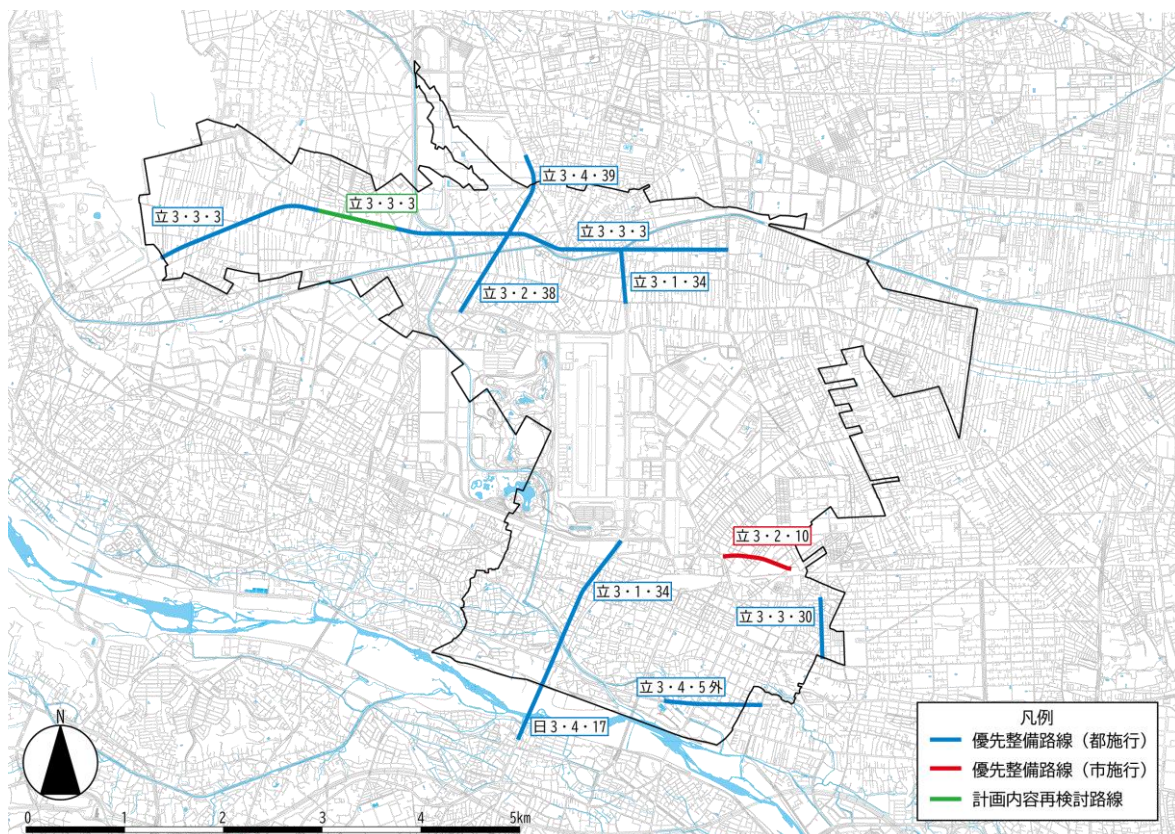


図5-2 東京における都市計画道路の整備方針における優先整備路線（第五次事業化計画）【立川市域】

## 2) 生活道路の整備

### ① 生活道路の整備推進

市道の大半を占める生活道路<sup>11</sup>のうち、もっとも生活に密着した区画道路や地域内の骨格となる街区幹線道路は、いずれも現状では幅員の狭い道路であることが多く、地域の状況に応じ、さまざまな整備手法や工夫を用いて計画的な整備を進める必要があるため、「生活道路拡幅事業計画（平成 29 年 改定）」に基づき整備推進を図ります。

また、人優先の安全・安心な通行空間の整備に向けて、道路管理者と連携し、最高速度 30 キロメートル毎時の面的な最高速度規制であるゾーン 30 の整備を進めるほか、狭さくやハンプ等の物理的デバイスを組み合わせたゾーン 30 プラスの整備を進め、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。

（市・警察署）

表 5-3 市内におけるゾーン 30 整備区域一覧

| 指定年度     | 場所                         |
|----------|----------------------------|
| 平成 23 年度 | 若葉町 1 丁目                   |
| 平成 25 年度 | 柴崎町 2・3 丁目                 |
| 平成 28 年度 | 錦町 3・4・6 丁目、青柳 3 丁目（国立市）   |
| 令和 7 年度  | 西砂町 2・3 丁目、美堀町 1・3 丁目（昭島市） |

出典：警視庁

### ② 通学路の安全確保

市では、「立川市通学路安全プログラム」に基づき、学校・保護者・立川警察署等と合同で、小学校通学路の定期点検を実施する等、地域住民及び関係機関と連携し、児童が安全に通学できるように今後も通学路の安全確保を図っていきます。

（市・警察署・交通安全協会・学校）

|                                                             |                          |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 定期点検は 3 年周期で、市内全 19 小学校で実施します（6～7 校/年）<br>[通学路交通安全合同点検地区分け] |                          |
| A（南地区 6 校）：新生小、四小、一小、七小、三小、六小                               | 富士見町、柴崎町、錦町、羽衣町          |
| B（東地区 6 校）：二小、五小、南砂小、八小、若葉台小、幸小                             | 曙町、高松町、栄町、若葉町、幸町         |
| C（西地区 7 校）：十小、柏小、上砂川小、九小、大山小、松中小、西砂小                        | 緑町、泉町、柏町、砂川町、上砂町、一番町、西砂町 |

（立川市通学路安全プログラムより）

<sup>11</sup> 主に地域住民の日常生活に利用されるような道路のこと。

## 2. 交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設等の整備を実施するにあたっては、市民を交通事故から守るための安全対策を図ることとはもちろん、「東京都福祉のまちづくり条例・施設整備マニュアル(令和5(2023)年10月改訂版)」に基づいた施設整備を実施することによって、全ての人のためにやさしいまちづくりにつながることを目指す必要があります。

市は、次に記載する交通安全施設の整備事業を進めます。

### (1) 歩道の整備

令和8年4月1日現在、交通安全施設のうち、歩道設置の延べ延長は109,376m、防護柵の延べ延長は54,738mとなっています。

歩行者の安全を確保するためには、人と車両を分離することが効果的であり、安全で快適な歩行環境を確保するために歩道は大きな役割を果たしています。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」を踏まえ、交通事業者などとの連携を図りながら鉄道駅やバス停留所、公共施設等の周辺などに、高齢者や障害のある方、また、車いすを利用する方などを含むあらゆる人たちが安全かつ快適な歩行ができるバリアフリー化(歩道の段差の解消や幅員の改善等)された歩道の整備を進めます。



(東京都・市)

### (2) 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道横断の抑制と、車両の路外などへの逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全確保と車両の事故を最小限にとどめるため、防護柵(歩行者自転車用柵、車両用防護柵)の整備を進めます。

(東京都・市)



### (3) 道路照明の整備

夜間の交通事故を防止するため、道路状況、交通状況を的確に把握できるように道路照明を整備し、良好な視覚環境の確保に努める必要があります。これにより、道路交通の安全性、円滑性を向上させ、交通事故の防止を図ります。

交通事故の多い交差点のうち、横断歩道の所在が視認しにくい箇所、交差形態から危険度の高い交差点などについては、夜間の視認性向上を図ります。



(東京都・市)



#### (4) 道路標識の整備

道路利用者への確かな情報の提供を行い、安全かつ円滑な交通の確保を図るため、規制、警戒、案内等について系統的で誰にでもわかりやすい道路標識（方面及び方向、主要地点、道路愛称名ほか）が必要です。道路標識をより見やすくするために、古くなった標識の修繕を進めます。

また、交通ルールの厳守を求める標示板の設置等により、その場に応じた注意の呼びかけも行います。

(東京都・市・警察署)



#### (5) 区画線等の整備

児童・生徒の登下校や歩行者の安全確保のために、通学路の指定や歩行者及び自転車専用等の規制による安全対策が図られています。これらの対策と併せて、道路に区画線、スクールゾーン等の塗装を行い、より効果的な交通の安全性と円滑性の向上を図ります。

また、通学路の安全点検を踏まえて、子どもから高齢者まであらゆる人たちを含む歩行者の保護を目的として、通行危険な路側帯に緑色塗装を行うほか、裏通りの交差点交通事故を防止するため、交差点内に滑り止め舗装等の整備を進めます。

(東京都・市)

区画線



スクールゾーン



交差点内滑り止め舗装



路側帯舗装（緑）





#### （６）視覚障害者誘導用ブロックの整備

公共交通機関や公共施設を結ぶ道路に視覚障害者誘導用ブロックを設置し、視覚障害のある方の積極的な社会参画を図ります。立川市福祉のまちづくり指針の中で整備計画に位置づけられた路線への視覚障害者誘導用ブロックの整備を進めます。

（東京都・市）



#### （７）信号機の整備

歩行者及び車両の安全確保や交通の円滑化を図るため、地域要望等も考慮した信号機の新設や歩車分離式信号機の設置等を関係機関に要請します。また、円滑な道路交通の確保や歩行者横断時の安全確保などを図るため、交通状況に適合した信号機制御の適正な整備を関係機関に要請します。

さらに、災害時における計画停電時や交通事故の多い時間及び天候に応じ、交通整理員の交差点への配置を要請します。

（市・警察署）

#### （８）事故多発地点対策の推進

交通事故が多発している箇所については、早急な対策を図ることが望まれるため、交差点改良（視認性を確保するための隅切り等）や滑り止め塗装、照明灯の改良などの対策に向けた取組みを推進します。

渋滞を緩和し円滑な道路交通を確保することを目指して、東京都は「第４次交差点すいすいプラン<sup>12</sup>（令和７年）」を策定しており、立川市内では２つの交差点（松中団地南交差点、若葉台小西交差点）が事業中箇所、１つの交差点（西砂町宮沢交差点）が事業予定箇所となっています。円滑な道路交通の実現は、交通事故減少にもつながることから、引き続き対象交差点の整備促進を東京都に要請します。

（東京都・市・警察署）

<sup>12</sup> 道路幅員の狭い片側一車線の道路における交差点で、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を整備することで、右折待ち車両による渋滞を緩和し、円滑な交通を確保することを目的とした事業の計画

### 3. 自転車利用環境の総合的整備

自転車は、広い世代が気軽に利用できる身近な乗り物として多くの人々に利用されています。また、電動キックボードをはじめとする次世代型の電動小型モビリティが、今後、身近な交通手段として普及していく可能性があります。

その一方で、交通事故全体における自転車関与率は令和4年以降5割以上であり、さらに自転車が歩行者に衝突する事故により高額な損害賠償事例が発生していることなどから、自転車の交通安全対策が課題となっています。

こうした背景を踏まえ、「立川市第2次自転車活用推進計画（令和7年）」を推進するとともに、警察庁が定めた良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進に併せ、自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を路面に表示するため、令和11年度までに自転車ナビマーク・自転車ナビラインを11,000m整備します。

また、既存の広幅員歩道上に通行区分がある路線については、自転車と歩行者の錯綜が見られることから、より認識しやすい表示などを検討し、歩行者が安心して利用できる歩道環境の整備を進めます。



（市・警察署）

### 4. その他

#### （1）沿道環境対策

自動車による騒音や排出ガスなどの自動車公害の防止やゆとりある運転の実現をめざし、都市計画道路などに対し重点的に緑化や交差点改良などを進め、沿道の道路環境や住環境を向上させます。

（東京都・市・警察署）

#### （2）公園等整備

公園・遊び場などは、児童、幼児などの遊戯の場、人と人のふれあいの場、まちの緑の中心などとして重要な役割を担い、まちにうるおいをもたらすものです。

また、交通路と遊び場を分離するため、道路上で遊ばないことにより交通安全にも寄与しています。今後も「立川市緑の基本計画（令和8年）」に基づき公園等の整備に努めます。

（市）

#### （3）交通実態に即応した交通規制の要請

道路交通秩序や交通安全を確保するためには、交通ルールやマナーの遵守が不可欠です。

そのため必要に応じて規制の実施や強化を関係機関に要請します。

##### 1) 交差点対策

交差点は、交通事故が発生しやすい箇所です。特に交通事故が集中している交差点については、交差点及びその周辺における交通の安全を確保するため、右折禁止、進路変更禁止、横断歩道の設置、右折レーン設置などの交通規制の新設、改正、廃止を検討し、関係機関に要請します。

（市・警察署）

## 2) 路線対策

幹線、地区幹線道路については、その機能を損なわないよう交通の円滑化に十分留意し、一方通行、停車帯等の新設、改正、廃止を検討し、交通管理者に要請します。

(市・警察署)

## 3) 地域対策

地域内の交通安全を図るため、必要な交通規制等を検討し、関係機関に要請します。

また、歩行者用道路の設定や通過車両の抑制を図るための交通規制の実施を要請する等、安全で良好な居住環境の確保を推進します。

(市・警察署)

## 4) 自転車対策

特に歩行者の保護を重視し、自転車を当事者とする交通事故を防止するため、地域の実情を勘案しながら「歩行者専用」や「自転車通行可」などの歩道の通行規制などについて検討し、関係機関に要請します。

(市・警察署)

## 第2節 交通安全意識の啓発

交通安全を実現するためには、一人ひとりが交通安全意識を高く保つ必要があります。

年齢や車両種別などの対象に応じて、交通安全に必要な知識を身につけるための教育や啓発機会の提供に努めます。

- |                           |                                    |
|---------------------------|------------------------------------|
| 1. 段階的な（年齢に合わせた）交通安全教育の推進 | 5. 運転者に対する交通安全教育                   |
| （1）学校等における交通安全教育          | （1）自動車運転者                          |
| （2）成人に対する交通安全教育と啓発        | （2）二輪車運転者                          |
| （3）高齢者に対する交通安全教育と啓発       | （3）自転車運転者                          |
| 2. 外国人に対する交通安全啓発          | （4）特定小型原動機付自転車を始めとする小型モ<br>ビリティ運転者 |
| 3. 事業者に対する交通安全教育と啓発       | 6. その他交通安全に関する啓発活動の充実・強化           |
| 4. 地域や家庭における交通安全意識の高揚     |                                    |
| （1）未就学児に対する啓発             |                                    |
| （2）小学生、中学生に対する啓発          |                                    |
| （3）高校生、成人に対する啓発           |                                    |
| （4）地域に対する啓発               |                                    |

### 1. 段階的な（年齢に合わせた）交通安全教育の推進

#### （1）学校等における交通安全教育

##### 1）幼稚園・保育園等における交通安全教育

幼稚園及び保育園等では、交通安全の決まりに関心をもたせるとともに、安全に行動できる習慣を身につけさせることが大切です。家庭と連携を図りながら、園外保育等における実践活動を通して、交通安全の決まりや道路における通行方法を理解させ、具体的な体験を通して安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対して長期休み前などに交通安全情報を提供します。

また、「立川市私立幼稚園協会」や「立川市法人立保育園園長会」等が実施する交通安全教室を支援します。

（市・警察署・交通安全協会・幼稚園・保育園）





## 2) 小学校における交通安全教育

小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールの理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、学校、PTA、交通安全協会及び警察署のほか、地域の協力企業などと連携し、参加・体験型の交通安全教室の充実を図っていきます。

自転車に乗ることが多くなる児童の安全を確保するため、小学校3年生を対象に交通ルールやマナー（講義）と自転車の安全な乗り方（実技）を学ぶ自転車交通安全教室を実施します。また、受講した児童には、自転車安全運転免許証を交付します。

なお、自転車交通安全教室の開催には、地域の協力企業と連携・協働し、学校やPTAの負担を軽減できるよう有効な実施方法を検討します。

小学生高学年（4～6年生）に対しては、自転車交通安全教室（自転車安全運転免許証）で学んだことを生かし、中学生から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付けるよう、交通安全オンライン教室<sup>13</sup>などの活用を推進します。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中など、実際の交通の場面で児童に対し、基本的な交通ルールやマナーを教えられるよう保護者に向けて交通安全情報を提供し、PTAと地域の協力企業での保護者向け講習会の開催等も推進します。

（市・警察署・交通安全協会・学校）

## 3) 中学校における交通安全教育

中学校では、小学校で学んだ内容を基盤として、中学生の発達の段階に応じた安全な行動を確実に身に付けられるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めるために、警察署と連携し、参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実を図っていきます。

参加・体験的な交通安全教育として、自転車乗用中の具体的な危険行為や加害者として事故を起こした場合の責任の重大性が明確にイメージできる「スケアード・ストレイト」方式による自転車交通安全教室を継続的に実施するとともに、東京都自転車交通安全学習アプリ「輪トレ」を各中学校で生徒が使用しているタブレットにダウンロードし、交通安全教育に活用しています。

（市・警察署・交通安全協会・学校）

## 4) 高等学校における交通安全教育

高等学校では、小学校及び中学校での学習内容を確実に定着させるとともに、交通社会の一員として必要な交通マナーや主体的な安全行動を身に付けられるよう指導を行っています。その際、「交通事故防止高校連絡会」と連携し、交通安全に関わる必要な情報の共有を図ります。

また、通学時の自転車乗用中のヘルメット着用や自転車への交通通告反則制度（いわゆる青切符制度）の導入について、高等学校の協力要請のもと周知啓発を行います。

（市・警察署・交通安全協会・学校）

<sup>13</sup> 一般社団法人日本交通安全教育普及協会が、交通安全教育を実施する際に活用可能な効果的なコンテンツの提供を目的とした、誰でも自由に無料で利用できる「交通安全オンライン」サイト

## 東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ（りんトレ）」

自転車安全利用教育を推進するため、事故事例やルール・マナーの学習に加えて、発進や停止、障害物を避けるなどの自転車走行の体験学習が可能なスマートフォン・タブレット向けアプリです。

自転車走行シミュレーションでは、正しい場所の走行や適切な一時停止等、自転車ルールやマナーを正しく守れるかどうかのバーチャル体験が可能です。様々なシチュエーションを用意しており、その中からランダムで1つ走行体験することができます。



スマートフォン・タブレット向けアプリ「輪トレ（りんトレ）」チラシ

出典：東京都

## （２）成人に対する交通安全教育と啓発

就学前から学校教育期間における交通安全教育は、学校関係者や保護者の努力により定着し、一定の成果が上がっている状況にあります。これに対して、地域社会において子どもの模範となるべき成人については、一部で交通ルール違反やマナー低下が問題となっていることから、成人に対する交通安全教育の充実が強く求められています。

### １）保護者

子どもを対象とした交通安全教室等を開催する際に保護者の参加も呼び掛けることにより、保護者にも交通ルールやマナーを見直す機会を提供します。また、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」や自転車安全利用リーフレット（幼児の保護者用・小学生の保護者用）、T O K Y O 自転車ルールブックなどを周知することにより保護者による交通安全教育を支援します。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

### ２）地域・職域

立川国立地区交通安全協会の各支部で交通安全講習会（春・秋）を開催することにより、地域社会での交通安全教育を推進します。また、自転車安全利用 T O K Y O キャンペーンの周知・啓発活動として自転車安全利用街頭啓発隊を発足し、該当地区の事業者とともに自転車安全利用の呼び掛け及び啓発品（リーフレット等）を配布することで交通安全の周知・啓発をします。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

### （３）高齢者に対する交通安全教育と啓発

高齢社会の進展は、広範囲での社会活動に高齢者が参加する機会をもたらす反面、高齢者による交通事故を増加させる結果ももたらしています。事故状況としては、加齢による身体機能や認知機能の変化から、とっさの行動が遅れ交通事故に巻き込まれるケースが目立つとされています。

令和７年の都内での高齢者の状態別死者数をみると、歩行中が最も多く、次いで自転車乗車中の死者が多く発生しております。高齢者の歩行中死者の違反状況をみると、「信号無視」や「横断違反」など何らかの違反があった割合が半数以上<sup>14</sup>を占めており、被害者側の高齢者自身も交通ルールを遵守することが重要となります。

#### １）交通安全意識の啓発

高齢者を交通事故から守るため、老人クラブ、高齢者サークルや警察署などと連携、協力しながら、加齢に伴う身体機能の変化や高齢者の交通事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

老人クラブ連合会、警察署と連携し、各老人クラブで「高齢者向け交通安全講習会」を開催するとともに、高齢者サークル等からの申込みにより「いきいきたちかわ出前講座」を実施します。また、秋の全国交通安全運動を契機とした「交通安全市民のつどい」や「高齢者のつどい」で交通安全意識の啓発を推進します。

老人クラブや高齢者が多く利用する福祉会館や学習等供用施設などへ定期的に交通安全情報を提供し、高齢者の交通安全確保のためのリーフレット等の配布、回覧及び掲示を行うことで、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

高齢者の交通死亡事故の多い夕暮れ時や夜間の交通事故を防ぐため、反射材などの普及、活用の推進を図ります。

（市・警察署・交通安全協会）

#### ２）高齢ドライバー対策

高齢社会の進展により、自動車運転免許証保有者の高齢化が進むなかで、高齢者は交通事故の被害者になるだけでなく、加害者となる事例も全国で発生しています。

安全運転を励行するため、関係機関・団体などの協力を得ながら講習会などで情報提供を行います。

また、自身の運転に不安を覚え、運転をためらうようになった方に対して、自動車運転免許証の自主返納制度及び運転経歴証明書交付制度の周知に努めます。

（市・警察署・交通安全協会）

---

<sup>14</sup> 令和７年東京の交通事故



## 高齢者運転免許自主返納サポート協議会加盟企業・団体の特典

原則 65 歳以上の高齢者を対象に運転経歴証明書を提示することで、高齢者運転免許自主返納サポート協議会加盟企業の特典が受けられます。

特典の一部は以下のとおりです。

| 企業名          | 特典内容                                                |
|--------------|-----------------------------------------------------|
| 日本通運株式会社     | 引越の通常料金の 10 パーセント割引                                 |
| 帝国ホテル東京      | 帝国ホテル直営レストラン・バーラウンジにて 10 パーセント割引(10 名様まで) (一部対象外あり) |
| 三越伊勢丹(日本橋本店) | 有料催事(文化展・美術展など) 無料(一部除外あり)。                         |
| セコム          | 位置情報・現場急行サービス(ココセコム) 加入料金 1,000 円割引                 |
| 明治座          | ご入場券代 10 パーセント割引(一部対象外公演あり、他の割引との併用不可)              |

※特典の内容は令和 8 年 4 月 3 日時点のものです。

※特典は、予告なく変更又は中止する場合があります。

## 2. 外国人に対する交通安全啓発

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が、交通事故の加害者または被害者にならないために、市の広報や N P O 法人たちかわ多文化共生センターを通じ、外国語による基本的な交通ルールの周知活動を実施します。

(東京都・市・警察署)

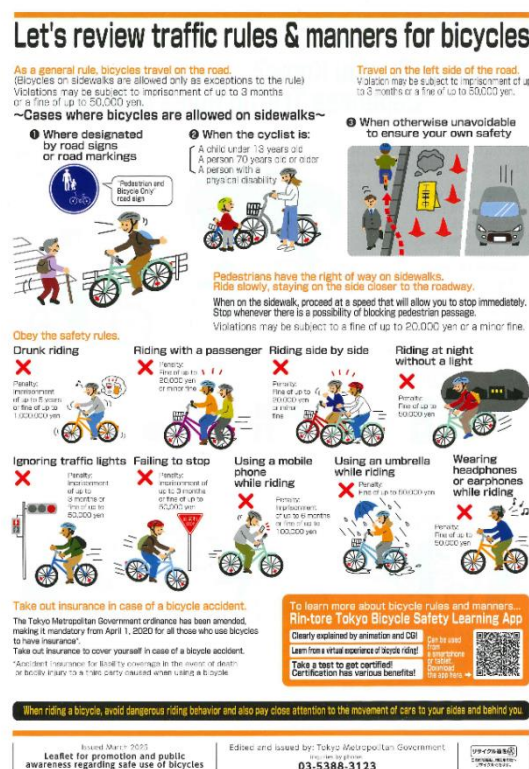
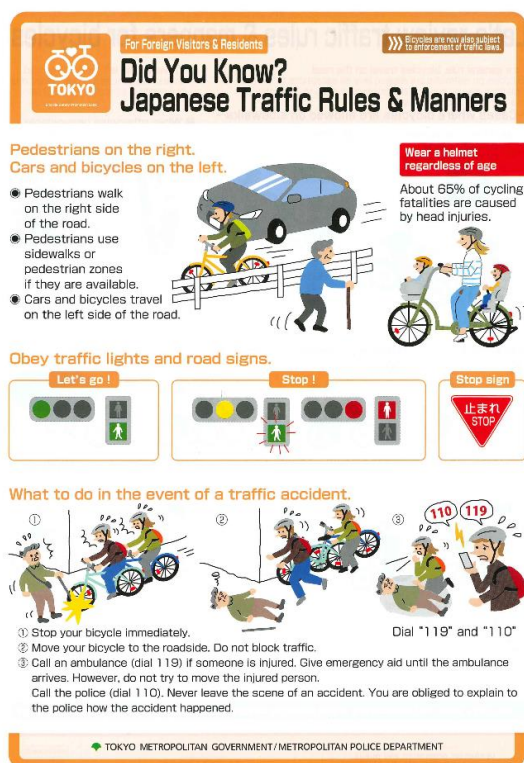


図 5 - 3 自転車安全利用リーフレット (外国人用)

出典：東京都

### 3. 事業者に対する交通安全教育と啓発

事業者が、従業員に対し行う自主的、主体的な交通安全の啓発を推進、支援するとともに、市の包括連携協定に基づく協働事業による事業者向け交通安全対策に関する課題解決支援メニュー（事業者や交通安全管理に向けた安全運転管理者講習会）の実施を検討します。

また、事業所を中心とした各種安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者等を通じた安全教育活動を支援します。

その他、事業所内での安全運転講習の実施や受講、日常的な運転者の安全管理（体調やアルコールチェック）や車両の日常点検、交通安全に配慮した運行経路や時間帯の見直しなどを推進します。

（市・警察署・交通安全協会）

### 4. 地域や家庭における交通安全意識の高揚

交通安全意識の高揚を地域社会の隅々まで浸透、定着させることで、交通事故のない安全で良好な交通社会を構築することが求められています。そのため、「全国交通安全運動（春・秋）」に合わせたキャンペーンや「交通安全市民のつどい」など、交通安全に関する周知・啓発活動を継続して実施します。また、地域や家庭でお互い交通安全について声を掛け合うことや、児童・生徒の登下校時の見守り活動といった地域での取組が果たす役割は大きいことから、関係団体への協力を働きかけます。

また、日頃から交通安全について意識する機会を設けるため、市の広報紙やホームページ、SNS等の交通安全情報を活用し、交通ルール遵守やマナー向上の普及浸透を図ります。

#### （１）未就学児に対する啓発

交通事故実態について、未就学児のライフステージ特徴を保護者・家族が理解し、交通安全教育に取り組めるよう情報提供や周知啓発を図ります。また、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」や自転車安全利用リーフレット、TOKYO 自転車ルールブックなどを周知することにより、親子での話し合いを通じて交通事故防止に努めます。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

#### （２）小学生、中学生に対する啓発

交通事故実態について、小学生（１～３年生）、小学生（４～６年生）、中学生の各ライフステージ特徴を児童・生徒、保護者・家族が理解し、交通安全教育に取り組めるよう情報提供や周知啓発を図ります。

また、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」や自転車安全利用リーフレット、TOKYO 自転車ルールブック、通学マップなどを周知することにより、親子での話し合いを通じて交通事故防止に努めます。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

### （３）高校生、成人に対する啓発

交通事故実態について、高校生、成人の各ライフステージ特徴をそれぞれが理解し、保護者・家族を含め家庭内で交通安全教育に取り組めるよう情報提供や周知啓発を図ります。

また、自転車への交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）の導入や自転車安全利用リーフレット、TOKYO 自転車ルールブックなどを周知することにより、家庭内での話し合いを通じて交通事故防止に努めます。

自動二輪車や普通自動車運転免許証の取得年齢を迎える若年層は、自動車等を運転することにより加害者になり得る機会を増やすことにもなるため、こうした立場の変化を十分に認識させる教育が求められます。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

### （４）地域に対する啓発

立川国立地区交通安全協会の各支部で交通安全講習会（春・秋）を開催する際に、市の広報紙やホームページ、SNS 等を通して広く参加を呼び掛けます。また、PTA やシルバー人材センターによる児童の登下校時の事業者通学路見守りボランティア事業など、地域の人々の活動が交通安全に大きな役割を果たしています。このような活動が継続するよう関係機関に働きかけや支援を行います。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

## 5. 運転者に対する交通安全教育

### （１）自動車運転者

市の包括連携協定に基づく協働事業による事業者向け交通安全対策に関する課題解決支援メニュー（事業者や交通安全管理に向けた安全運転管理者講習会）の実施を検討します。

また、自動者運転免許証の保有者の高齢化が進む中で、運転適性検査などの充実と促進を図り、自身の運転に不安を覚える高齢者に対しては、自動車運転免許証の自主返納制度や高齢者運転免許自主返納サポート協議会加盟企業・団体の特典を含めた運転経歴証明書交付制度の周知に努めます。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

### （２）二輪車運転者

二輪車の交通事故死者の損傷主部位として多い、頭部、胸部及び腹部を守るため、「ヘルメットのあごひもの確実な結着」や「胸部プロテクター着用」について、周知啓発に努めます。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

### (3) 自転車運転者

自転車に関与する事故の割合は依然として高い傾向にあり、スマートフォンなどを使用しながらの「ながら運転」や歩道上で歩行者の通行を妨げる運転など、歩行者保護の観点からも自転車運転者への対策に取り組む必要があります。

立川警察署や立川国立地区交通安全協会など関係機関の協力のもと、自転車交通安全教室の開催や交通安全キャンペーンの実施などにより「自転車安全利用五則」の周知徹底を図るとともに、自転車の点検整備を推奨します。

また、市民の皆さんが行う自主的な学習会などに市職員を派遣する制度である「いきいきたちかわ出前講座」(守っていますか自転車のルール～自転車の交通事故をなくそう)の活用を周知します。

(東京都・市・警察署・交通安全協会)

- 1) 小学3年生を対象に自転車交通安全教室を引き続き実施し、受講者に「立川市自転車安全運転免許証」を交付します。
- 2) 中学生を対象にスタントマンによる交通事故の再現など、具体的な危険や事故の恐怖を明確にイメージさせる「スケアード・ストレイト」方式による交通安全教育を実施します。
- 3) 市が開催するイベント等において、自転車シュミレータ等を活用した交通安全教室を実施します。
- 4) 立川国立地区交通安全協会会員により設置された「自転車利用者に対するマナーアップ推進協議会」とともに、自転車通行量の多い場所等で、自転車の正しい乗り方などを啓発します。
- 5) スマートフォン、イヤホンやヘッドホンを使用しての運転や、傘差し運転などの「ながら運転」の危険性を周知するとともに、歩道通行時の歩行者優先など交通ルールやマナーの啓発を図ります。
- 6) 都内の自転車事故による死者の損傷主部位は約7割が頭部であるため、子どもから高齢者まで全ての自転車利用者に対して、市の広報紙やホームページ、SNS等を活用して自転車乗用時のヘルメット着用を啓発します。
- 7) 自転車の放置については、自転車利用者に問題意識を持たせるため、市広報、街頭指導、放置自転車クリーンキャンペーン事業などの活用により、ルールの遵守及びマナー向上の啓発を行うことで、放置自転車の発生防止と自転車駐車場の利用促進を図ります。
- 8) 自転車の点検や整備の重要性を周知し、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備した自転車には、傷害保険及び賠償責任保険が附帯される「TSマーク」が貼付されることを周知します。
- 9) 自転車運転者が加害者になる事故が増加していることから、加害者になったときには大きな経済的負担が発生することを広報するとともに、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入を促進します。
- 10) 自転車の販売時に自転車の安全利用に関する啓発ができるよう、市内の自転車商組合に働きかけを行います。



## 自転車安全利用五則

### 1. 車道が原則、左側を通行歩道は例外、歩行者を優先

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。

したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。

そして、道路の左側に寄って通行しなければなりません。

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



### 2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号が青になってから安全を確認し、横断しましょう。

一時停止のある交差点では、必ず一時停止をして、安全を確認してから横断しましょう。



### 3. 夜間はライトを点灯

夜間はライトを点けなければなりません。

自転車に乗る前にライトがつかか点検しましょう。



### 4. 飲酒運転は禁止

お酒を飲んだときは、自転車に乗ってはいけません。



### 5. ヘルメットを着用

自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



出典：警視庁（イラスト）

図 5-4 自転車安全利用五則

### （４）特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティ運転者

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクをはじめとした新たなモビリティ利用者や事業者、販売店に対して、交通ルールの指導及び普及、啓発を様々な媒体を通じて推進します。

（東京都・市・警察署・交通安全協会）

### スマートフォン等で楽しく学ぶことのできる Web ツール「特チャレ」

東京都では、電動キックボードをはじめとする特定小型原動機付自転車の交通ルール等について、スマートフォン等で楽しく学ぶことのできる Web ツール、「特チャレ」を実証実験で開始します。

「特チャレ」では、3D で再現された街を特定原付で走行する「3D Web ゲーム」や、乗りたい車両をスマホカメラで撮影、または画像をアップロードするだけで、特定原付か否か AI が判定する「AI 車両判定ツール」があります。



出典：東京都

## 6. その他交通安全に関する啓発活動の充実・強化

交通事故を防止するには一人ひとりが交通ルールやマナーを守ることが最も大切です。そのため、あらゆる方面に向け働きかける交通安全の啓発が必要不可欠になります。

交通事故のない安全で快適な交通社会の構築に向けて、市の広報紙やホームページ、SNS、駅前ビジョン、リーフレット、ポスターなど様々な媒体を活用し交通安全の啓発を実施します。

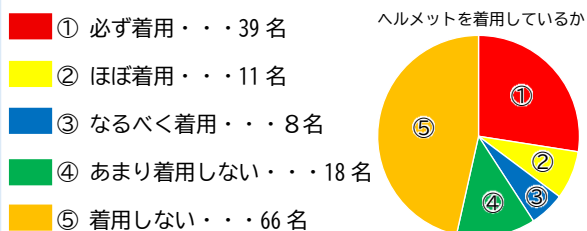
(市)

### 令和7年度立川市子ども委員会における「自転車マナー」街頭調査

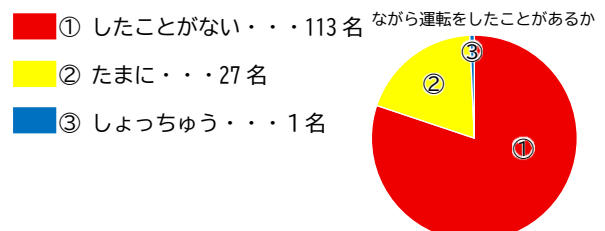
「夢育て・たちかわ子ども21プラン」の推進にあたり、公募による小学生4年生から18歳までの児童・生徒等で構成する「子ども委員会」の自転車マナーのグループが街頭調査を行いました。

宿題で調査したアンケート及び街頭調査の集計結果(計142名)

#### 1. 自転車に乗る時にヘルメットは着用していますか？



#### 4. ながら運転をしたことがありますか？



出典：令和7年度立川市子ども委員会における「自転車マナー」街頭調査を基に再作成（一部抜粋）

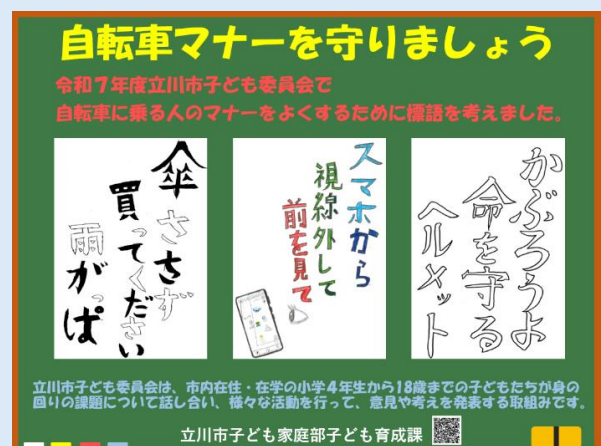
また、話し合いと街頭調査のデータをもとに、子どもたちが立川市に提案した内容は、

1. 自転車に乗るときはマナーを守るよう、多くの人に伝えたい。
2. 作成した標語をデザインした、雨合羽自動販売機を設置したい。というものでした。

雨合羽の自動販売機は設置できなかったのですが、作成した標語は市営の自転車等駐車場（5か所）にポスターとして掲示しました。



玉川上水駅臨時自転車駐車場



### 第3節 道路交通秩序の維持

道路交通秩序や交通安全を確保するためには、交通ルールやマナーの遵守が不可欠です。  
関係機関・団体と連携し、道路交通秩序を維持します。

|                   |                                   |
|-------------------|-----------------------------------|
| 1. 駐車秩序の確立        | 3. 指導取締りの強化                       |
| (1) 自動車駐車場の整備     | (1) 重大交通事故につながりかねない交通違反の取締り強化     |
| (2) 自転車駐車場の整備     | (2) 自転車利用者等への指導・取締り               |
| (3) 放置自転車対策の維持・継続 | (3) 小型モビリティ利用者等への指導・取締り           |
| (4) 附置義務条例の適切な運用  | (4) シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り |
| 2. 道路占用の規制        | (5) 来街者等の交通違反の取締りの強化              |

#### 1. 駐車秩序の確立

##### (1) 自動車駐車場の整備

路上駐車为解决のためには駐車場の整備が必要です。駐車場については、自己の責任で事業者などが顧客用の駐車場を整備することが原則であり、民間事業者の努力が不可欠です。事業者は、大規模小売店舗立地法に基づく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」や「立川市宅地開発等まちづくり指導要綱」などにに基づき、必要な駐車場の確保に努める必要があります。

一方で、特に公共性が高い交通結節点周辺に必要な駐車施設として、市は市営駐車場を整備・運営しています。これまでの取組により、駐車場整備地区全体としての量的な確保は達成することができているため、今後は、自家用車に過度に依存しない低炭素社会を目指し、また、利用者ニーズに沿った総合的な駐車問題へ対応するため、「量的な駐車場整備から、質的な駐車場整備へ」を基本方針とした駐車政策を展開します。

(市・警察署)

##### (2) 自転車駐車場の整備

自転車は、市民生活に浸透し今後も一層普及するものと考えられますが、歩道上に無秩序に置かれた放置自転車により、歩行に支障をきたすなど交通を阻害する要因にもなっているため、「立川市第2次自転車活用推進計画」に基づき、「駐輪場環境の快適性向上」と「多様な自転車が利用しやすい環境整備」を推進します。

まちづくりの進展に対応した自転車駐車場の確保とともに、利用率の低い自転車駐車場への誘導など、既存の自転車駐車場の効率的な利用を促進します。

(市)

### (3) 放置自転車対策の維持・継続

手軽な交通手段として定着、普及している自転車は、利用者のマナーやルールへの認識の低さから駅周辺に放置されることにより、交通障害や交通事故の要因ともなっています。

「立川市第2次自転車活用推進計画」に基づき、これまでの検証を基に見直し、より効果的な放置自転車クリーンキャンペーンを実施するとともに、注意喚起ポスター等による放置させないための取組みを行います。

(東京都・市)

市内の主な駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定されています。  
自転車が道路上に放置されていると、通行の妨げになるだけでなく、高齢者、車いす・ベビーカーを利用している方や目の不自由な方などにとって危険です。  
自転車は自転車駐車場にとめるようにご協力ください。



### (4) 附置義務条例の適切な運用

大勢の人が集まる場所や、多くの荷捌きが発生する事業所や商業施設などにあっては、「東京都駐車場条例」、「立川市自転車等放置防止条例」及び「立川市宅地開発等まちづくり指導要綱」により駐車場等の附置義務が課せられています。

こうした規定に従って所定の駐車場等が設置・運用されているか、利用しやすい施設となっているかなどを事業の計画段階から指導します。

(東京都・市)

## 2. 道路占用の規制

工作物の設置・工事などのための道路占有については、道路交通の安全性と円滑性を確保するために適正な許可を行っています。さらに、無秩序な掘り返し工事による交通事故などを未然に防止し、工事の集中などを回避するために「立川市道路上工事調整会議」を開催し、引き続き関係機関と調整を図っていきます。

また、不法占有物件などを排除し、円滑な交通の確保や交通事故の防止及び都市景観の保持のため、道路パトロールを行い、道路監察の強化を図ります。

また、立川市路上違反広告物撤去活動推進員や関係機関などとの連携を図り、不法占有物件や路上違反広告物の排除を進めます。

(東京都・市)



### 3. 指導取締りの強化

#### (1) 重大交通事故につながりかねない交通違反の取締り強化

重大交通事故の原因となる飲酒運転、あおり運転、無免許運転、速度超過や信号無視、ながら運転、横断歩行者妨害を重点として、過去の交通事故データの解析結果を活用し、指導・取締りを強化します。

特に、飲酒運転は、死亡事故等の重大な結果につながることが多いことから、飲酒運転事故が多発する時間帯や場所を分析し、効果的な飲酒運転検問により事故を未然に防ぐ対策を講じます。

また、飲酒運転又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・帮助行為等の確実な立件に努めます。  
(警察署)

#### (2) 自転車利用者等への指導・取締り

信号無視、一時不停止、道路交通法に定められたブレーキを備えていない整備不良車両等の悪質・危険な違反者に対しては、令和8年4月1日から交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）等による取締りや街頭指導を実施します。

また、自転車関連事故が実際に発生したり、発生が懸念されたりするなど、自転車の交通違反と交通事故の防止が必要であると認められる地区・路線を「自転車指導啓発重点地区・路線図」（重点地区等）に指定しています。指導取締りは、重点地区等を中心に行います。  
(警察署)

#### (3) 小型モビリティ利用者等への指導・取締り

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等による悪質・危険な運転に対しては、指導・取締りを強化します。

また、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する悪質な販売事業者に対しては、あらゆる法令の適用を視野に入れた積極的な捜査を推進します。  
(警察署)

#### (4) シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り

後部座席を含むすべての座席でのシートベルトの着用とチャイルドシート着用の徹底を図るため、指導・取締りを強化するとともに、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用について指導を推進します。  
(警察署)

#### (5) 来街者等の交通違反の取締りの強化

市内には、大型商業施設や大規模公園など、多くの人が訪れる目的施設や、近隣の周辺市を含めた物流施設等の産業拠点が数多く存在します。観光車両等の違法駐車や交通事故防止のため、誰もが見やすい標識や表示の整備を推進するとともに、取締りを強化します。

特に、競輪・競馬開催日には各施設において警備員による周辺の路上駐車（違法駐車）対策を講じています。引き続き警備体制の維持に関係者に要請するとともに、大型商業施設などには「駐車待ち車両」に対して立川市交通円滑化推進懇談会（事務局：立川市商工会議所）などとの連携を図りながら、適切な誘導を行うよう要請します。

さらに、こうした規制や対策の実施とともに、公共交通機関への転換対策など交通需要の調整（交通需要マネジメント：TDM）について研究を行います。  
(市・警察署)

## 第4節 救助・救急についての啓発

近年、都市整備の進展や来訪者の増加、市民生活の多様化、高齢社会の進展などに起因すると考えられる交通事故の増加や変化により、救助・救急活動はより多様で高度な対応が求められてきています。市民が負傷者へ応急手当ができるよう知識・技術の普及を図るとともに、救急車の適正利用を呼びかけ、消防署、警察署及び医療機関などの関係機関に協力します。

交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るためには、救急車が到着するまで、その場に居合わせた人による迅速な119番通報や安全を確保したうえでの積極的な応急手当が必要です。

そのため、119番通報時、救急隊等からの「口頭指導」（応急手当のアドバイス）に対応できるよう、消防署が実施している「救命講習」等について市民に周知し、受講を呼びかけます。また、東京都応急手当普及推進協議会を活用して、市民に対し応急手当の知識・技術の普及を推進し、併せて、心肺停止に陥った負傷者の救命効果を高めるAED<sup>15</sup>の取扱いができる人を増やすため、AED使用方法の実技訓練や普及啓発活動を継続・促進します。

交通事故など真に救急車を必要とする市民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できるよう、救急車を呼ぶか迷った際に電話相談できる窓口として「#7119 東京消防庁救急相談センター」や東京版救急受診ガイド（web版）の利用を市民に呼びかけます。

（東京都）

### 消防署からのお知らせ

東京消防庁では、119番通報により救急要請を受信したときに、通報内容から心肺蘇生法等の処置が必要と判断した場合は、電話を切断することなく通報者に対して応急手当の方法を指導しています。このほか要請現場に向かっている救急隊員からも通報者に対して電話による情報聴取や応急手当のアドバイスを行い、救急隊が到着するまでの間の救命率向上に取り組んでいます。

電話による主な口頭指導として、心肺蘇生法（胸骨圧迫）、気道異物除去（背部叩打法等）、止血（直接圧迫止血等）、火傷の手当などがあります。

特に、呼吸や脈拍が停止している場合に行う心肺蘇生法は一刻を争う大切な応急手当です。

大切な方のためにもしっかり覚えて、救急車が到着するまでの貴重な時間を活用しましょう！



<sup>15</sup> AED：Automated External Defibrillator の略称で、自動体外式除細動器と呼ばれる小型軽量の医療機器。心肺停止に陥った傷病者の心電図を自動解析し、必要に応じて電気ショックを施行することができる。平成16年7月厚生労働省医政局長通知により、非医療技術者による使用が認められた。

## 第5節 被害者の支援

交通事故後の示談などは、当事者間で解決することが原則ですが、解決の為に損害額の算定、調停、訴訟の手続きなど専門的な法律知識が求められることもあります。

また、加害者の賠償能力の不足などにより被害者が十分な救済を得られない事例もあるなど、問題の解決を補完するための相談窓口などが必要とされています。

不幸にも交通事故の被害者となった方のため、充実をはじめ、自転車損害賠償保険等への加入など民間保険制度を含めた周知・啓発に取り組みます。

|             |               |
|-------------|---------------|
| 1. 交通事故相談   | 3. 被害者救済制度    |
| 2. 犯罪被害者等支援 | 4. 自転車損害賠償保険等 |

### 1. 交通事故相談

立川市では、市民相談室<sup>16</sup>で賠償責任、過失割合などについて交通事故相談に応じています。

また、市内には公益財団法人日弁連交通事故相談センター立川相談所<sup>17</sup>や、一般財団法人東京交通安全協会立川交通事故相談所<sup>18</sup>があり、交通事故解決のため無料で相談にあたっています。

被害者にとってより利用しやすくなるよう、これらの交通事故相談窓口の周知を図ります。

(市・交通安全協会)

### 2. 犯罪被害者等支援

立川市では、市民が交通事故による犯罪等の被害にあわれた際に、必要な支援を受けられるよう、犯罪被害者等相談窓口<sup>19</sup>を設けています。

(市・交通安全協会)

### 3. 被害者救済制度

交通事故は被害者の生命や身体に重大な損害を与える可能性があるとともに、多額の損害賠償責任が生じ、交通事故を起こした本人やその家族に多額の経済的負担が発生する可能性があります。被害者の確実な救済と加害者の賠償責任の履行を支えるため、自賠責保険に加え、対人・対物賠償等を幅広く補償する民間の任意保険についても併せて加入するよう、関係機関や保険事業者等と連携した周知・啓発に取り組めます。

(市・交通安全協会)

<sup>16</sup> 市民相談室：立川市泉町1156-9 立川市役所3F（TEL：042（523）2111（代表））

<sup>17</sup> 公益財団法人日弁連交通事故相談センター立川相談所：立川市緑町7-1 立飛ビル8号館2号 弁護士会立川法律相談センター内（TEL：042（548）7790）

<sup>18</sup> 一般財団法人東京交通安全協会立川交通事故相談所：立川市錦町3-3-20 たましんRISURUホール5F（TEL：042（522））

<sup>19</sup> 犯罪被害者等相談窓口：立川市泉町1156-9 立川市役所3F（TEL：042（595）6022）

#### 4. 自転車損害賠償保険等

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、令和2年4月1日から、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等（自転車損害賠償保険等）への加入が義務化されました。

保険事業者による自転車損害賠償保険等や「TSマーク」などについて周知し、加入を啓発します。

（東京都・市・交通安全協会）

表 5 - 4 TS マーク種別補償内容等

|        |      | 緑色TSマーク                            | 赤色TSマーク                             | 青色TSマーク                             |
|--------|------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 有効期間   |      | TSマークに記載されている日より1年間                |                                     |                                     |
| 傷害補償   | 傷害保険 | 死亡若しくは<br>重度後遺障害（1～4級）<br>（一律）50万円 | 死亡若しくは<br>重度後遺障害（1～4級）<br>（一律）100万円 | 死亡若しくは<br>重度後遺障害（1～4級）<br>（一律）30万円  |
|        | 入院保障 | 入院（15日以上）<br>（一律）5万円               | 入院（15日以上）<br>（一律）10万円               | 入院（15日以上）<br>（一律）1万円                |
| 賠償責任補償 |      | 死亡・傷害<br>※示談交渉サービス付き<br>（限度額）1億円   | 死亡・重度後遺障害<br>（1～7級）<br>（限度額）1億円     | 死亡・重度後遺障害<br>（1～7級）<br>（限度額）1,000万円 |
| 被害者見舞金 |      | 賠償責任補償により対応                        | 10万円                                | —                                   |



## 第6節 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全確保

市は「立川市地域防災計画（令和8年修正）」で、都道や防災拠点、一次避難所等との連絡を考慮し緊急輸送道路<sup>20</sup>や避難路<sup>22</sup>を定めています。災害時に円滑な避難や救助活動、物資の輸送等を機能させるため、市は災害に備えた交通施設等の整備や災害時の交通規制への協力などを行います。

### 1. 災害に強い交通施設等の整備

### 2. 災害時の交通安全確保

#### 1. 災害に強い交通施設等の整備

市は、災害時に消防・警察等の緊急車両や市の災害対応車両が通行する必要性が高い路線について、優先的に道路啓開<sup>21</sup>を行う優先啓開路線網を設定し、道路補修や沿道建築物の耐震化促進、橋りょうの耐震化工事を進めています。

また、緊急輸送道路や避難路<sup>22</sup>が電柱の倒壊等で閉塞することを防ぐため、「立川市無電柱化推進計画（令和2年）」を策定し、優先的に無電柱化する路線を選定しました。この計画に基づき無電柱化を推進することで、災害時には緊急車両や避難する市民が円滑に通行できる道路、平時においては、子どもや高齢者、車いすの方、ベビーカー等、誰もが安全で快適に利用できる歩行空間を確保します。

アンダーパス<sup>23</sup>は、局地的大雨時には急速に水位が上がり、冠水する恐れがあります。冠水時に誤って車で進入すると、エンジンが停止し立往生してしまうので、非常に危険です。豪雨時には、アンダーパスは避けて、安全な道路への迂回を周知します。

なお、市内2か所（芋窪街道の玉川上水立体及び立川通りの立川立体）のアンダーパスには、道路管理者（東京都北多摩北部建設事務所）により「大雨時冠水注意」の注意看板が設置されています。

（東京都・市）

#### 2. 災害時の交通安全確保

大震災発生時には、芋窪街道、五日市街道、中央南北線、八王子武蔵村山線、新奥多摩街道及び甲州街道の6路線は、緊急車両の円滑な通行のため、警視庁の定める緊急交通路として交通規制が実施される場合があり、市も交通規制の実施に協力します。

また、市は道路管理者として、道路上の障害物が除去できない場合や道路破損、決壊などにより交通が危険であると認められた場合、警察署など関係機関と連携し通行止め等の交通規制を行います。

市が定める緊急輸送道路と避難路については、緊急道路障害物除去路線として、災害時には迅速に関係機関や関係業界と協力して道路障害物除去や放置車両対策を実施します。

さらに、大規模災害の発生時には、多数の傷者が発生することが予想され、交通渋滞や道路支障に伴い通常の医療救護活動では対応が困難な状況下におかれることが想定されます。災害時には、市は「立川市地域防災計画」に基づき、被害状況を速やかに把握するなど消防署、警察署及び医療機関などの関係機関と連携して救助・救急・医療救護体制の確保等に取り組みます。

（東京都・市・警察署）

<sup>20</sup> 緊急輸送道路（立川市）：主な都道と連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と市の指定する防災拠点を連絡し、または拠点を相互に連絡する道路をいう。

<sup>21</sup> 道路啓開：緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けることをいう。

<sup>22</sup> 避難路（立川市）：主な都道と連絡する幹線的な道路並びに上記緊急輸送道路と一次避難所を相互に連絡する道路をいう。

<sup>23</sup> アンダーパス：道路や鉄道などの地下をくぐって抜ける道路のことで、周りの地面に比べて路面の高さが低くなっている。

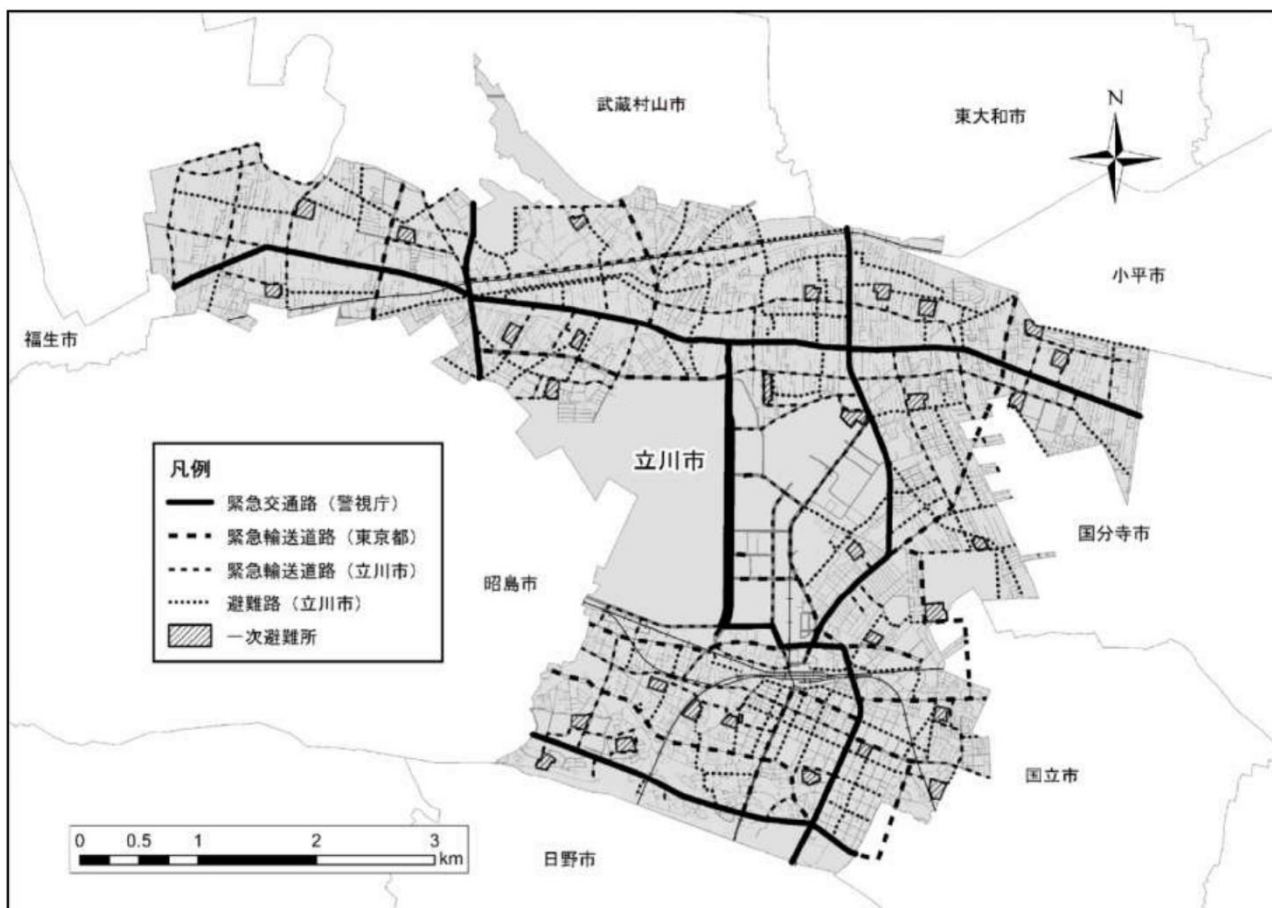


図 5 - 5 避難路及び緊急輸送道路図  
緊急輸送道路（立川市）・避難路（立川市）・緊急交通路<sup>24</sup>・緊急輸送道路（東京都）

<sup>24</sup> 緊急交通路（警視庁）：災害対策基本法第 76 条第 1 項に基づき、災害応急対策の的確かつ円滑な実施のために、一般車両の通行の禁止・制限を交通管理者（公安委員会）が路線と 区間を指定して実施するものをいう。

## 第6章 交通安全対策推進体制の強化

### 第1節 立川市交通安全推進組織

本市には、交通道德の高揚と交通安全思想の普及徹底並びに道路交通環境の整備改善などを推進し、交通事故防止を図るため、必要な事項を審議し市長の諮問に応じ答申する機関である「立川市交通安全対策審議会」と、その施策を市民参加で促進する「立川市交通安全運動推進協力会」が設置され、それぞれ活動をしています。

さらに、東京都、警察署、消防署、「立川国立地区交通安全協会」及び「立川市私立幼稚園交通安全推進連絡会」などの組織が各方面において、交通事故防止のために効果的な活動をしています。

また、立川市商工会議所が事務局となり、「立川市交通円滑化推進懇談会」を設置し、市内の交通渋滞などに関する情報の共有化及び課題対応等の意見交換を行っています。

市は、交通事故のない社会を実現するため、市民や各関係団体の支援をするとともに連携を強化し、より充実した交通安全推進体制づくりを実現します。

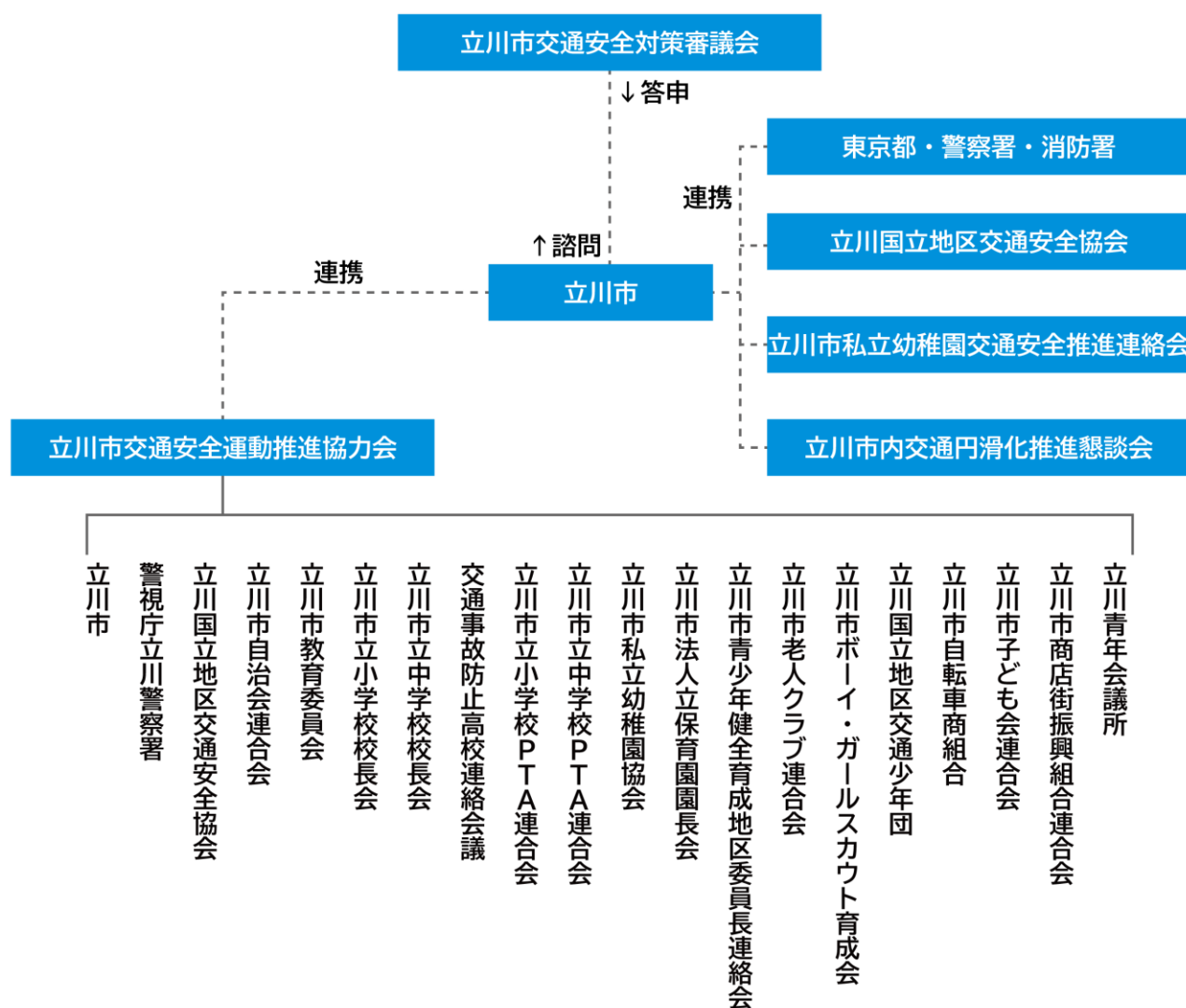


図 6 - 1 立川市交通安全推進組織図

## 第2節 施策の点検・評価

本計画の推進にあたっては、「計画（Plan）」→「実行（Do）」→「評価（Check）」→「改善（Act）」の各項目を周期的に行っていく PDCA サイクルに基づいて、目標達成に向けた施策の進捗状況を確認し、必要に応じて適宜、点検・評価を行います。

なお、PDCA サイクルの進捗状況は、「立川市交通安全運動推進協力会」等で毎年確認を行いながら、施策の実施や対策の改善及び次期計画策定等に反映させていきます。

講じようとする施策の進捗状況の確認、点検・評価は、数値目標の達成状況のみに着目するのではなく、実績数値に至った原因、取組の実施過程での課題やその解決のために必要なことなどを考察し、新たな取組につなげていくことを目指します。

「立川市交通安全運動推進協力会」での議論を経た施策の進捗状況の確認及び点検・評価は、ホームページで公表し市民への周知を図ります。

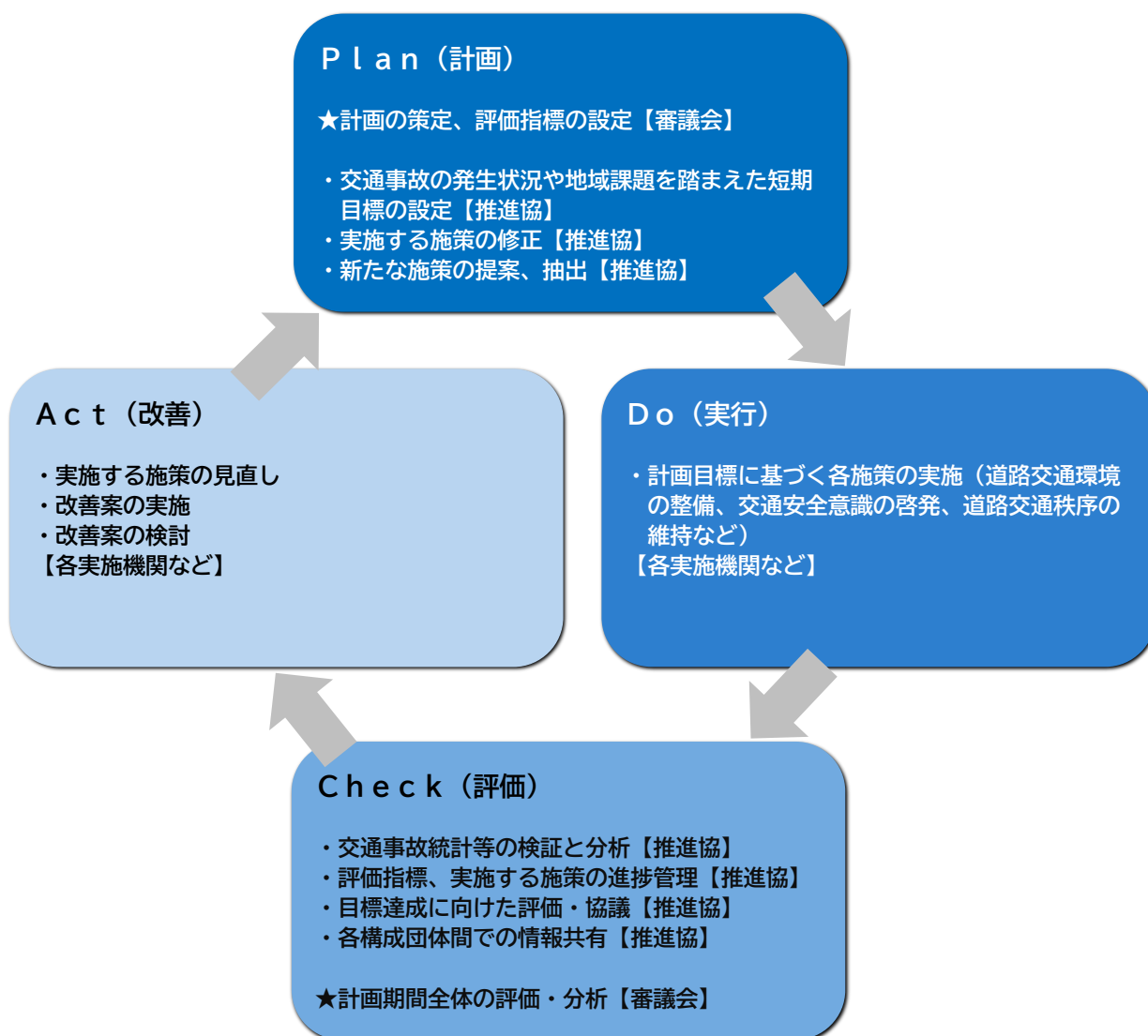


図 6 - 2 P D C A サイクルのイメージ図



表 6 - 1 評価指標と目標値

|    | 評価指標                   | 基準値<br>(令和7年) | 目標値           |
|----|------------------------|---------------|---------------|
| ①  | 子ども関与事故                | 32 件          | 23 件          |
| ②  | 高齢者関与事故                | 153 件         | 108 件         |
| ③  | 歩行者関与事故                | 71 件          | 50 件          |
| ④  | 自転車関与事故                | 270 件         | 192 件         |
| ⑤  | 交通安全施設等整備事業            |               |               |
| -1 | 防護柵の更新                 | 780 m ※1      | 780 m/年 ※2    |
| -2 | 街路灯の新設                 | 13,449 基      | 13,499 基      |
| ⑥  | 自転車走行環境の整備距離           | 延長 26.4 km    | 延長 37.4 km ※3 |
| ⑦  | 市民の交通ルール・マナーの遵守        |               |               |
|    | 交通安全意識(交通ルール・マナー遵守)の向上 | —             | 80 %以上        |
| ⑧  | 交通安全講習会（参加人数）          | 730 人         | 850 人         |
| ⑨  | 交通安全教室（参加人数）           | 1,933 人       | 2,000 人       |
| ⑩  | 自転車乗車用ヘルメット着用率         | 14.4 % ※4     | 27.0 % ※5     |

※1：令和8年3月31日時点

※2：令和13年3月31日時点

※3：令和12年3月31日時点

※4：令和7年3月31日時点

※5：令和12年3月31日時点

表 6-2 講じようとする施策と評価指標の一覧

| 講じようとする施策                         | 評価指標 |   | ③ | ④ | ⑤  |    | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ | ⑩ |
|-----------------------------------|------|---|---|---|----|----|---|---|---|---|---|
|                                   | ①    | ② |   |   | -1 | -2 |   |   |   |   |   |
| 第1節 道路交通環境の整備                     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 1. 安全安心な生活道路の構築                   |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 道路の現状                         | ○    | ○ | ○ | ○ |    |    |   |   |   |   |   |
| (2) 道路の整備                         | ○    | ○ | ○ |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 2. 交通安全施設等整備事業の推進                 |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 歩道の整備                         |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (2) 防護柵の整備                        |      |   |   |   | ○  |    |   |   |   |   |   |
| (3) 道路照明の整備                       |      |   |   |   |    | ○  |   |   |   |   |   |
| (4) 道路標識の整備                       |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (5) 区画線等の整備                       | ○    | ○ | ○ |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (6) 視覚障害者誘導用ブロックの整備               |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (7) 信号機の整備                        |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (8) 事故多発地点対策の推進                   |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 3. 自転車利用環境の総合的整備                  |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 4. その他                            |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 沿道環境対策                        |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (2) 公園等整備                         | ○    |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (3) 交通実態に即応した交通規制の要請              |      |   | ○ | ○ |    |    |   |   |   |   |   |
| 第2節 交通安全意識の啓発                     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 1. 段階的な（年齢に合わせた）交通安全教育の推進         |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 学校等における交通安全教育                 | ○    |   | ○ | ○ |    |    |   | ○ |   | ○ | ○ |
| (2) 成人に対する交通安全教育と啓発               |      |   |   | ○ |    |    |   | ○ |   | ○ | ○ |
| (3) 高齢者に対する交通安全教育と啓発              |      | ○ |   |   |    |    |   | ○ | ○ |   | ○ |
| 2. 外国人に対する交通安全啓発                  |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 3. 事業者に対する交通安全教育と啓発               |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 4. 地域や家庭における交通安全意識の高揚             |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 未就学児に対する啓発                    | ○    |   |   | ○ |    |    |   | ○ |   |   | ○ |
| (2) 小学生、中学生に対する啓発                 | ○    |   |   | ○ |    |    |   | ○ |   |   | ○ |
| (3) 高校生、成人に対する啓発                  | ○    |   |   | ○ |    |    |   | ○ |   |   | ○ |
| (4) 地域に対する啓発                      | ○    | ○ | ○ |   |    |    |   | ○ |   |   | ○ |
| 5. 運転者に対する交通安全教育                  |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 自動車運転者                        |      | ○ |   |   |    |    |   | ○ |   |   |   |
| (2) 二輪車運転者                        |      |   |   |   |    |    |   | ○ |   |   |   |
| (3) 自転車運転者                        |      |   |   | ○ |    |    |   | ○ |   |   | ○ |
| (4) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティ運転者   |      |   |   |   |    |    |   | ○ |   |   |   |
| 6. その他交通安全に関する啓発活動の充実・強化          |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 第3節 道路交通秩序の維持                     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 1. 駐車秩序の確立                        |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 自動車駐車場の整備                     |      |   | ○ | ○ |    |    |   |   |   |   |   |
| (2) 自転車駐車場の整備                     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (3) 放置自転車対策の維持・継続                 |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (4) 附置義務条例の適切な運用                  |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 2. 道路占用の規制                        |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 3. 指導取締りの強化                       |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (1) 重大交通事故につながりかねない交通違反の取締り強化     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (2) 自転車利用者等への指導・取締り               |      |   |   | ○ |    |    |   |   |   |   |   |
| (3) 小型モビリティ利用者等への指導・取締り           |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (4) シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り | ○    |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| (5) 来街者等の交通違反の取締りの強化              |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 第4節 救助・救急についての啓発                  |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 第5節 被害者の支援                        |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 1. 交通事故相談                         |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 2. 犯罪被害者等支援                       |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 3. 被害者救済制度                        |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 4. 自転車損害賠償保険等                     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 第6節 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全確保     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 1. 災害に強い交通施設等の整備                  |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |
| 2. 災害時の交通安全確保                     |      |   |   |   |    |    |   |   |   |   |   |

※「講じようとする施策」の中には、「評価指標」と連携していない施策も含まれています。

資料 1 立川市交通安全対策審議会委員名簿

資料2 計画作成経過

### 資料3 パブリックコメント実施結果