

第12次立川市交通安全計画素案 概要版

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、本市及び関係機関が一体となって各種の施策の実施してきた。
- 道路交通の安全に関する総合かつ長期的な施策の大綱として、「第12次立川市交通安全計画」を策定し、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には交通事故のない安全・安心な立川市の実現を目指す。

第2節 計画の期間等

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

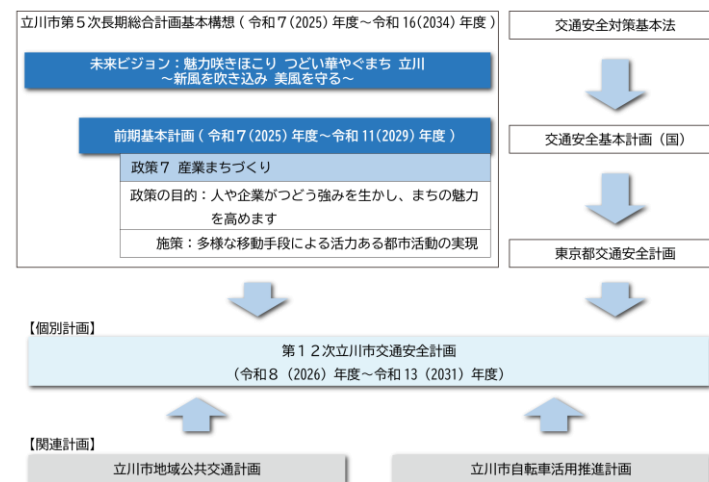


図1 計画の位置づけ

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

- 年間の交通事故発生件数（5年平均）は第10次計画期間と比較して20.8%減少した。
- 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人まで減少した。

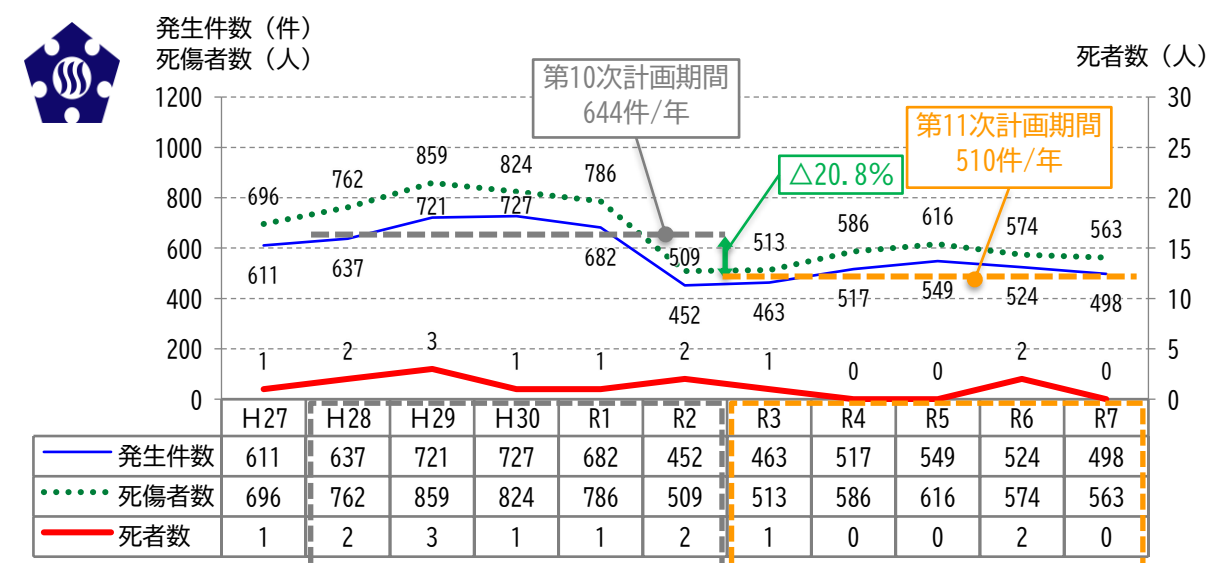


図2 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移（市内）

第2章 交通事故等の現状と課題（つづき）

第2節 交通情勢等

- 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。
- 令和8年9月1日から生活道路における自動車の法定速度が30 km/hに引き下げられる。

第3節 道路交通事故の状況

【交通事故の概況】

- 市内の交通事故発生件数及び死傷者数は、令和5年以降、若干、減少傾向にあるものの、多摩26市ではワースト3位である。
- 事故類型別発生件数は、令和4年以降、車両相互による事故が6割以上、車両単独による事故が2割以上発生している（図3）。

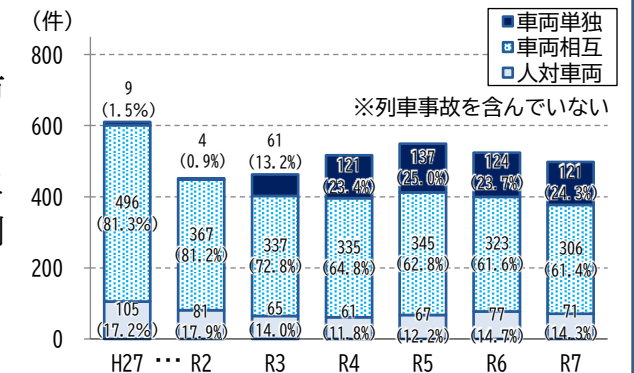


図3 事故類型別発生件数（市内）

【事故発生状況】

- 市内の当事者種別の事故発生件数は、自動車が多く、次いで自転車が多い。
- 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（図4）、自転車の違反別事故発生状況では自転車側の違反が7割を超えている。
- 自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入等を踏まえ、交通ルール・マナーなどの周知や安全利用の推進が必要である。

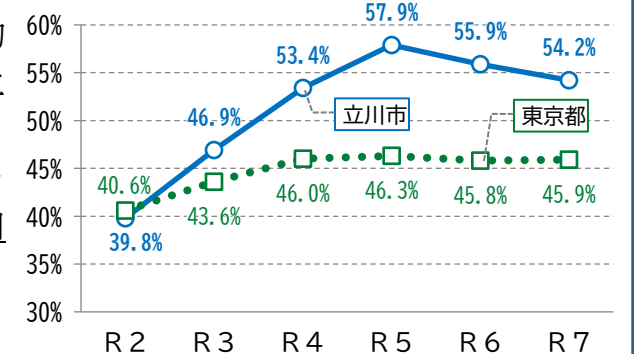


図4 自転車関与率の推移

【年齢層別事故発生状況】

- 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る（図5）。
- 自転車乗用中の事故が7割を超えている年齢層は、中学生と中卒～19歳であり、幼児と高齢者は6割を超えている。また、小学生は、歩行中の事故が他の年齢層に比べ特に高い。
- 高齢者（65歳以上）と19歳までの交通安全の確保が重要である。

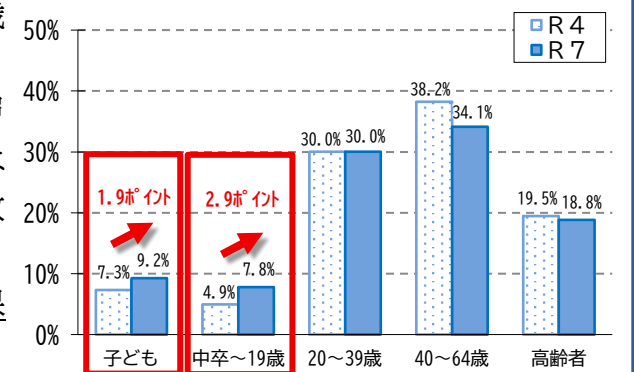


図5 年齢層別死傷者数割合の推移（R4年とR7年比較 市内）

【町別交通事故発生件数】

- 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、上砂町が増加していますが、それ以外の町では同水準もしくは減少している。

【路線別交通事故発生状況】

- 路線別事故発生件数（割合）は、主に「幹線道路」が多い都道で163件（25.7%）、「生活道路」が多い市道で465件（66.8%）となっている。

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

1. 道路交通環境の整備
歩道、防護柵、道路照明、道路標識、区画線、自転車走行環境（市道）等
2. 公園の整備
3. 交通安全意識の啓発
(1) 交通安全キャンペーン・交通安全市民のつどい等
(2) 交通安全講習会
(3) いきいきたちかわ出前講座
(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
(5) 自転車交通安全教室・自転車安全運転免許証交付事業
(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
(7) 高齢者交通安全講習会
(8) 交通安全教室に対する補助金の交付

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

- 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。
- 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。

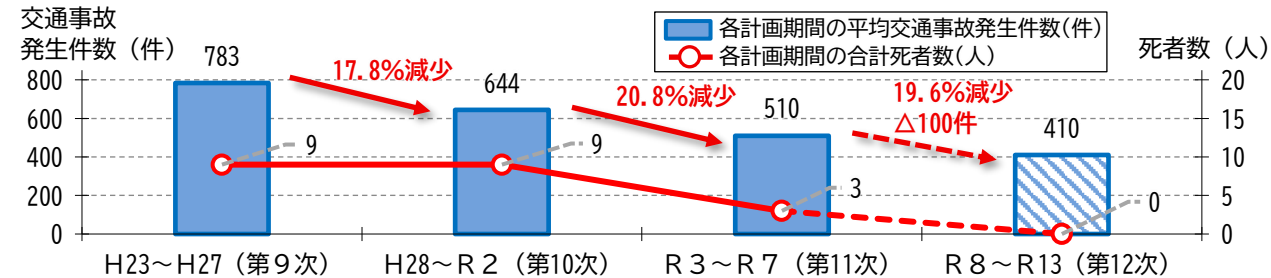


図6 各計画期間の交通事故発生件数(平均)と死者数(合計)

第2節 重視すべき視点

1. 子ども・高齢者の交通安全の確保
 - 令和4年と比べ、令和7年における子どもと中卒～19歳以下の死傷者数及び割合は増加している。
 - 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る。
2. 歩行者の交通安全の確保
 - 令和4年と比べ、令和7年における歩行者の事故発生件数及び割合は増加している。
 - 歩行者の違反別事故発生状況を見ると「違反なし」が9割以上であるが、歩行者の違反による事故も発生している。
3. 自転車の安全利用の推進
 - 令和4年と比べ、令和7年における自転車の事故発生件数及び割合は、若干、減少している。
 - 自転車関与率については、令和5年以降、減少傾向にあるが、令和7年の時点関与率は都内全体と比べ10ポイント高い。
 - 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）が導入された。

第5章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

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・更新を進める。

1. 安全安心な生活道路の構築
2. 交通安全施設等整備事業の推進
3. 自転車利用環境の総合的整備
4. その他

第2節 交通安全意識の啓発

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機会の提供に努める。

1. 段階的な（年齢に合わせた）交通安全教育の推進
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
5. 運転者に対する交通安全教育
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

関係機関・団体と連携し、道路交通秩序を維持する。

1. 駐車秩序の確立
2. 道路占用の規制
3. 指導取締りの強化

第4節 救助・救急についての啓発

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する。

第5節 被害者の支援

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・啓発に取り組む。

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

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う。

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

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

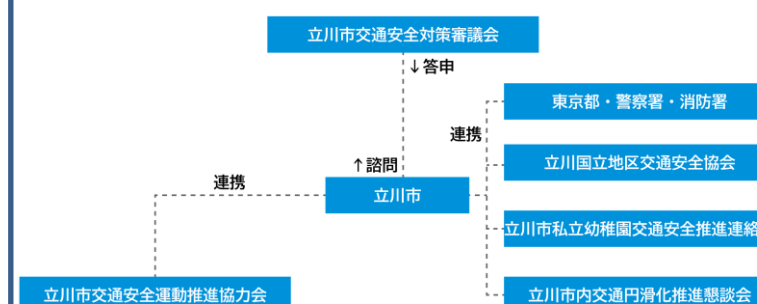


図7 交通安全推進組織図

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（Action）」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・評価を行う。

表1 評価指標の例

	R7（基準値）	R13（目標値）
子ども関与事故	32件	23件
交通安全講習会(参加人数)	730人	850人
自転車乗車用ヘルメット着用率	14.4%	27.0%