

第12次立川市交通安全計画【素案 たたき台】意見一覧

頁	該当箇所	ご意見・修正（委員）	素案への反映方法（事務局）
	第1章		
1	第1節 L8～	特に近年は、高齢者の関与する事故や、交差点における自転車事故などが課題となっており、これまでの対策の検証を踏まえた、より踏み込んだ対応が求められています。 【理由】 令和3年から令和7年までの発生件数の推移が記載されているが、件数増減の要因分析や傾向（例えば、特定の世代や時間帯、事故形態など）について触れることで、「なぜ今この計画が必要なのか」という説得力が増す。	特に、高齢者や子ども、自転車に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。（加筆）
1	第1節 L10～	行政機関や関係団体が協力するだけでなく、→行政機関や関係団体が連携を強化することはもとより、市民一人ひとりが交通安全を『自分事』として捉え、地域全体で事故を防ぐ環境づくりが喫緊の課題です。 【理由】 「市民との協働」という視点をより強めるのがよい。	行政機関や関係団体が <u>連携を強化することはもとより</u> 、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…（修正）
2	第2節 1. L6～	また、近年増加している自転車や電動キックボード等の新たなモビリティ利用者への安全対策をはじめ、交通弱者となり得る高齢者や障がい者等、多様な交通参加者への配慮を包括的に盛り込みます。 【理由】 現代の交通環境を考慮し、多様な交通手段への配慮を加えるべき。	市内で活動する<u>すべての人を含みます。</u> *「計画の位置づけ」としての記載。 *自転車の多様化、特定小型原動機付自転車や交通弱者（高齢者、障害者、子ども）等も含まれていると考えております。（他の箇所での記載を検討します。）
2	第2節 1. L5～	通過交通とは、立川市域を通るだけで、本市域には目的地をもたない交通を指す。 【理由】 注釈に入れることでより分かりやすさを重視。	「立川市域を単に通るだけでなく、立川市域内には目的地をもたない交通のこと。」という注釈を入れます。

2	第2節 1. L9～	さらに、ハード面での道路環境整備と、ソフト面での啓発活動を両輪として推進し、交通事故の未然防止（予防安全）を最優先とした社会の構築を目指します。 【理由】 単なる「ルールとマナー」に留まらず、予防安全の視点を強調したい。	・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。（加筆）
---	------------------	--	---

	第2章		
3	第1節 L5～	新型コロナウイルス感染症拡大による経済活動の停滞等と時期を同じくして程度の表現がよいのではないかな。 【理由】 新型コロナと交通事故件数の因果関係ははっきりしていないと思われる。また、コロナが直接に交通に影響したのではなく、その間に経済活動等の要素が入る。	新型コロナウイルス感染症による<u>経済活動の停滞等</u>の影響もあり、…（修正）
3	第1節 表2-1	性別や年齢は出すべきではない。「20代」等の表現や、出すとしても道路名か町名まで。 【理由】 死者の特定の恐れがある。	「●歳代」という表現に修正します。
4	第2節 4. L2～	「0.46 0.46 0.45 0.45 0.45」は「横ばい」又は「微減」と表現すべき。 【理由】 「年々減少」しているとは言えない。	<u>ほぼ横ばいで推移し、…</u>（修正）
5	第2節 5. 表2-2	生活道路とは、具体的にどこを指すのかマップで示すのはどうか。 【理由】 近隣市民にも通過者にも大変参考になる。	（警察庁・都道府県警察によると） *ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、<u>中央線</u>などがない道路のことです。 *道路標識又は道路標示により<u>最高速度が指定されている道路</u>では、その速度が最高速度となります。例えば、道路標識により最高速度が40km/hと指定されている生活道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。 概ね幹線道路以外が生活道路であるが、道路状況や規制状況を総合的に判断する必要があります。
6	第3節 1. L1～	H27からR1までは概ね増加、横ばい傾向にありましたが、 【理由】 どの時期のことについて言及しているのか分かりやすくするべき。	<u>平成27年から令和元年まで概ね増加、…</u>（修正）

8	第3節 1. L3～	ワースト3位を受けて、立川市としての考察を明記するべき。 別の頁でも記載されている点として、「幹線道路・商業施設・観光拠点が多く、通過車両や流入車両が多いことが影響している可能性が考えられます。」などはどうか。 【理由】 人口や面積割りの順位自体より、立川市としてこの結果から何が言えるか、何ができるか、ということが重要なため、その考察は記載してほしい。	*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。
10	第3節 2. (1)	当事者種別の意味を知りたい。 当事者種別でグラフを分けて記載することの理由や主旨も併せて説明してほしい。 【理由】 当事者種別について、読み手の理解がより深まる。	市内の事故発生件数を第1当事者（過失が大きい当事者（<u>加害者</u>）、以下「1当」） *と第2当事者（過失が小さい当事者（<u>被害者</u>）、以下「2当」）* に分けて記載しています。 *詳細は欄外の注釈に記載しています。
10	第3節 2. (1) L2～	「自動車が最も多く」について、20-21頁の「(5) 評価と課題」の中で一言も触れられていないのは何故か。21頁に記載してほしい。 【理由】 交通事故の最たる原因が自動車であることは自明。経年変化で多少減少傾向であっても、絶対数が多いことが重要と考えるため、事故数最多の自動車を無視することは計画の目的から反れてしまう。	20頁）●市内の（1当）当事者種別の事故発生件数は、自動車が最も多く、<u>6割を超えており、…</u>（加筆）
15	第3節 2. (3) 3)	「車両“側”」とはどういう意味か。 【理由】 何と対比して“側”と示しているのかわからない。	交通事故統計表（行政区別類月報）より、作成しております。提供元の立川警察署交通総務係に確認します。 *「原動機付自転車以上」つまり四輪車と二輪車を一括りにしているため、“側”が付くとのことです。他と記載方を統一するために、「自動車及び二輪車の違反別事故発生状況」とします。

15	第3節 2. (3) 3)	「交差点安全進行」は違反なのか。「交差点安全進行の不実施」等ではないのか。注釈を記載するべき。 【理由】 「交差点安全進行」は違反ではないと捉えられる。	「交差点安全進行義務違反」に修正します。 * 交差点安全進行：交差点を通行する際に、他の車両や歩行者に対して安全な速度と方法で進行しなかった場合に適用される交通違反【道路交通法36条第4項】 * 提供元の立川警察署交通総務係に確認します。
18	第3節 2. (3) 5)	「違反別」を「飛び出し」の前に移動して「違反別には「飛び出し」....」等のほうがよいのでは。 【理由】 「違反別・・・を見ると「違反なし」」の文章が一見矛盾した文に読めてしまう。	割合（％）が大きい方から順に説明をしています。
21	第3節 2. (5) L3～	12 頁図 2-11 参照 →13 頁の図 2-15 参照 ではないか。 【理由】 参照の図が誤っている。	13頁図 2-15参照（修正）
21	第3節 2. (5)	「自動車による事故発生が最も多い」という事項である12頁の「(1)当事者種別事故発生件数」や、14頁の「自動車（乗用車と貨物車）の交通事故の状況」の内容を記載するべき。 【理由】 自動車の課題は計画に必須。	20頁）（1つ目と2つ目の）●に記載
22	第3節 3. (1) L9	「子ども」について、年齢区分も記載してほしい。	子ども（中学生以下）（修正）
23	第3節 3. (1) L3、図 2-30	「子ども」について、年齢区分も記載して下さい。	参照元データが、年齢区分に分かれておりません。

24	第3節 3. (2) L2～	65歳以上の年代を一括した区分において、死者数や割合が多くなりグラフが突出するのは確率的には当然の結果で、年齢別の分解や解析にはならない（「最多」などの表現は正確ではない）と思うがどうか。 「年齢層別状態別死傷者数は65歳以上を細分化できない理由を注釈に記載すべき。」	注釈を入れます。 * 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集計しているため、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。
27	第3節 3. (3) L12	自動車の課題や対策を記載すべき。 【理由】 若年層の事故が増加傾向だが、若年層は自転車の青切符制度対象外ということもあり、なおさら自動車に対する安全運転を徹底する啓発が必要。	令和8年4月1日から道路交通法の改正により、自動車等が自転車等の右側を通過する際、十分な側方間隔の確保と状況に応じた減速・一時停止を徹底してください。無理な追い越しや幅寄せは重大事故につながります。
30	第3節 5. (1) 表2-6	44頁に「市内に国道は存在しない」とあるが、表には国道が4.5%とある。どういうことか。 【理由】 立川市内に国道は存在しない記載と矛盾している。	当表は立川警察署管内（立川市及び国立市）の統計のため、国道は国立市内を指します。分かりやすくするため、市内のみのデータに差し替えます。
30	第3節 5. (1)	下記の通り要約を入れたい。 1. 生活圏における交通集中と安全性の確保 ・子ども・通学路の安全 文教・商業施設が集中する本市特有の環境下において、子どもの往来が極めて活発である一方、事故件数が高止まりしている現状があります。学校・塾・家庭を結ぶ日常的な移動経路におけるハード・ソフト両面の安全対策の充実が求められます。 ・歩行者の優先保護 大規模施設周辺など歩車の交錯が多い場所で交通事故が発生していることから、歩行者優先意識の徹底や、安全な歩行空間の確保が課題です。 2. 人口構造の変化に伴うリスクへの対応 ・高齢者の交通安全 高齢人口の増加に伴い、身体機能や認知機能の変化による交通事故リスクや重症化リスクの増大が懸念されます。人口構造の変	「課題の要約」は挿入したいと考えております。

	化を見据えた交通安全教育や交通環境の整備が必要です。 3. 自転車交通における安全対策の強化 ・交通ルール・マナーの遵守 都内平均を上回る自転車関与事故率の改善に向け、交通ルール・マナーのさらなる周知・徹底が必要です。 ・交通ルールの遵守と減災意識の向上 ヘルメット着用率の向上や、自転車走行空間の整備とあわせて、利用者の安全意識の向上を図ることが課題です。 【理由】 現状分析は整理されている一方で、本市が取り組むべき課題を総括した「課題の要約」が明示されていない。 第2章の論旨をより明確にし、第3章以降の施策とのつながりを分かりやすくするため、「課題」セクションの要約を追加したい。	
--	---	--

	第3章		
36 ～	第1節 1. ～3. それぞれ	各実施状況に対する事務局視点の評価を記載すべき。 また、その評価を踏まえた「今後の進め方（方向性）」を記載すべき。 【理由】 各施策の実施結果の記載が中心だが、施策の効果を検証するためには成果の振り返りが不可欠。各施策が当初の目標に対してどのような効果をもたらしたのか、どのような課題が浮かび上がったのかについて、事務局視点から客観的な評価を記載するのはどうか。 また、今後はどのように対策を継続・改善するのか、どのような手法を新たに導入するのかという「次への展望」を示すことで、より有意義な指針になる。	各実施状況に対する事務局視点の評価については、今まで各施策の当初の具体的な目標を設定していなかったこともあり難しいと考えます。但し、次期計画以降は、評価指標等を設定することにより記載は可能になると考えます。
42	第1節 3. (5) L2、L9	L2：PTA及び立川市交通安全運動推進協力会と連携し →PTA及び立川市交通安全運動推進協力会や地域の協力企業と連携、協働し L9：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 →正しい交通ルール・マナーの講義（座学）と校庭や地域の協力企業の敷地等での実習（実技）を行い 【理由】 令和7年度、第六小学校は実技講習廃止。令和8年度からPTA主催でトヨタドライビングスクールの協力により無償で実技講習を実施。（令和7年度に実技講習を受けていない4年生も対象）また、トヨタドライビングスクールにて、第一小学校PTA主催、第六小学校PTAと協働で2校の保護者を対象とした【大人の自転車安全教室】を開催。 このことから、トヨタドライビングスクールの地域協力は市民において非常に有難いため、「地域の協力企業」という表現も記載したい。	計画期間前である令和7年度までの取組みを記載するため、「地域の協力企業」の加筆は控えさせていただきます。 令和8年度以降、第六小学校のようにトヨタドライビングスクール等の企業のお力をお借りすることで、PTAや教員の負担を減らしつつ、有効な自転車教室を実施できるよう検討してまいります。 * 自転車安全利用企業 * 小学校高学年（4～6年生）の取り組み * 保護者（成人）の取り組み

	【補足】 交通安全教室の実施内容は、各校、市の要綱・要領と乖離している。 第六小学校では、自転車を実際に使う時間は放課後の時間帯であることと、教員の負担を考慮し、実技講習まではできないという判断に至った。しかし、実技講習が市の要綱・要領にある重要なものだという認識が学校になかったのではないか。 実技講習の重要性を交通企画係から学校教員に今一度周知してほしい。	
--	--	--

	第4章		
44	第1節	下記の通り加筆したい。 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、各種施策を総合的かつ効果的に実施し、交通事故のさらなる減少に努めます。 第11次計画では、交通事故死者数ゼロの目標は未達成でしたが、交通事故発生件数の削減目標については20.8%削減を達成しました。本計画では、引き続き期間内の「交通事故死者数ゼロ」の実現を目指すとともに、より実効性の高い目標として、以下の5つのKPIを掲げ、総合的な対策を推進します。 各KPIの設定理由と根拠 1. 子ども（19歳以下）の事故件数：前年比 ▲10% 設定理由：立川市は文教施設や商業施設が多く、通学・塾・遊び等で子どもの往来が盛んです。特に「小1の壁」と呼ばれる7歳児前後の歩行中事故や、中高生の自転車通学時の事故は、社会的な関心も高く最優先で防ぐべき対象です。 根拠：国や東京都の交通安全基本計画でも「児童・生徒の安全確保」は最重点項目です。学校周辺のスクールゾーン整備や、警察と連携した実効性のある指導（ハード・ソフト両面）の集中投資により、通常其自然減トレンドを上回る「確実な2桁減少（10%減）」を必達目標として設定します。 2. 高齢者（65歳以上）の事故件数：前年比 ▲5% 設定理由：立川市でも高齢化が進んでおり、人口に占める割合が増加しています。高齢者は身体機能の低下（視野の狭窄、判断の遅れ）により、事故に遭った際の「重症化・死亡化リスク」が他世代より圧倒的に高いという特徴があります。	記載内容の流れは、「<u>目標</u>」→「重視すべき視点」→「講じようとする施策」→「評価指標及びPDCAサイクルに基づく進捗管理」と考えています。

	根拠：高齢人口自体が毎年増加している（分母が増えている）ため、現状維持であっても事故は増えやすい構造にあります。そのマクロトレンドの中で「前年比マイナス（５％減）」を維持することは、実質的にかなり強力な抑止効果（対策の成果）が出ている証拠となります。現実的かつ実効性の高いラインとしての５％設定です。 ３．歩行者事故件数：前年比 ▲１０％ 設定理由：立川駅周辺をはじめ、モノレール沿線、大規模商業施設周辺など、市内には「歩車分離」が難しい密集地や、交通量の多い幹線道路が交差しています。歩行者事故の削減は、街の「歩きやすさ・安全性」の通信簿そのものです。 根拠：日本の交通事故死亡者のうち、歩行者が占める割合は諸外国に比べても高い水準にあります。横断歩道での「歩行者優先（信号機のない横断歩道での一時停止）」の徹底や、通学路のグリーンベルト化といった具体的な空間対策（環境改善）の成果をダイレクトに反映させるため、子供同様に高い目標（１０％減）を掲げます。 ４．自転車関与事故における違反率：▲１５％ 設定理由：立川市は平坦な地形が多く、自転車の利用率が非常に高い地域です。一方で、信号無視、一時不停止、スマートフォンを見ながらの「ながら運転」など、自転車側のルール違反が原因となる事故（または自動車との接触事故）が後を絶ちません。 根拠：単に「事故件数」を追うだけでなく、「当事者の意識・行動がどう変わったか」という根本原因（モラル）に踏み込むための指標です。２０２６年現在、改正道路交通法による自転車の罰則強化（青切符の導入など）が進んでおり、警察の取り締まりや指導と連動することで、違反率の大幅な抑制（１５％減）は十分	
--	---	--

		に狙える法的・社会的背景があります。 5. ヘルメット着用率：+20% 設定理由：自転車事故における死亡原因の約7割が「頭部への致命傷」です。ヘルメットを正しく着用していれば命を救えたケースが多いため、被害の「重症化を防ぐ（減災）」ための最も確実なアプローチです。 根拠：全年齢での努力義務化以降、着用率は上昇傾向にあるものの、まだ「習慣化」には至っていません。市独自の購入補助金制度や、学校・企業を巻き込んだ啓発により、「現状の着用層からさらに2割の底上げ」を目指す明確な行動変容の指標として設定します。これが達成されれば、万が一事故が起きた際の死亡・重傷者数を確実に押し下げることができます。 【理由】 計画の方向性を決定づける最も重要な数値目標であるため、第4章で目標を掲げ、第5章でその目標を達成するための具体的な施策を展開する流れが自然。 現状の課題に対し、単なる「減少目標」を掲げるだけでなく、行動変容や社会情勢（改正道路交通法の施行など）を反映させたKPIを設定することで、達成に向けた道筋が明確になる。	
45	第2節 1.	下記の通り加筆したい。 子ども（19歳以下）の死傷者数が増加傾向にある中、文教・商業施設が密集する本市の特性を考慮し、スクールゾーン整備と警察と連携した実効性のある指導を強化します。また、高齢者については、人口増加に伴うリスク増を想定し、身体機能低下を考慮した交通安全教育や、「通りなれた道でも油断しない」という意識啓発を徹底します。これにより、子どもの事故10%削減、高齢者の事故5%削減を目指します。	記載内容の流れは、「目標」→「<u>重視すべき視点</u>」→「講じようとする施策」→「評価指標及びPDCAサイクルに基づく進捗管理」と考えています。

46	第2節 2.	下記の通り加筆したい。 歩行者が関与する事故の増加（令和4年比16.4%増）を受け、歩行者の安全を「街の通信簿」と位置づけます。ハード面では歩道や防護柵、グリーンベルト等の空間対策を推進し、ソフト面では横断歩道での一時停止の徹底など、交通ルール遵守の啓発を強化します。これらを通じ、歩行者事故件数の10%削減を目指します。	記載内容の流れは、「目標」→「<u>重視すべき視点</u>」→「講じようとする施策」→「評価指標及びPDCAサイクルに基づく進捗管理」と考えています。
46	第2節 3.	下記の通り加筆したい。 本市の自転車関与率は都内平均より高く、市民の主要な移動手段である一方、ルール違反が事故の主因となっています。改正道路交通法を追い風に、自転車ナビマーク等の走行空間整備を進めるとともに、違反率の15%削減に向けた指導取り締まりとの連動、および死亡リスクを低減させるヘルメット着用率の20%向上を強力に推進します。	記載内容の流れは、「目標」→「<u>重視すべき視点</u>」→「講じようとする施策」→「評価指標及びPDCAサイクルに基づく進捗管理」と考えています。

	第5章		
47 ～	各施策	各施策の記載箇所に、それぞれ対応するKPIを併記する。 【理由】 施策とKPIが章をまたいで離れていると、計画の読者や実施主体にとって、各施策と成果指標との対応関係や、施策によって目指す成果が把握しにくくなる可能性がある。	記載内容の流れは、「目標」→「重視すべき視点」→<u>「講じようとする施策」</u>→「評価指標及びPDCAサイクルに基づく進捗管理」と考えています。 *73頁・末尾の対応内容とします。
48	第1節 1. (1) L14	～広域的な交通体系に基づいた道路整備とまちづくり～ →<u>安全を確保した</u>広域的な交通体系に基づく<u>道路整備</u>とまちづくり 【理由】 安全についても触れてほしい。	<u>安全を確保した</u>広域的な交通体系に基づく道路整備とまちづくり…（主管課に確認）
50	第1節 1. (2) 1) L4～	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」に基づき、東京都と協力して整備推進を図ります。 →「東京における都市計画道路の整備方針」<u>ならびに、本市の交通安全計画</u>に基づき、東京都と協力して整備推進を図ります。」など。 【理由】 安全についてより触れるべき。	「東京における都市計画道路の整備方針（令和8年）」<u>ならびに、本計画に基づき</u>、東京都と協力して整備推進を図ります。（修正）
51	第1節 1. (2) 2) ①	通学路や高齢者施設周辺における「ゾーン30」の拡充や路面標示の物理的対策を、当該エリアの事故削減指標と紐づけて記述。	市内におけるゾーン30整備区域は明記しましたが、当該エリアの事故削減効果については、具体的なデータの入手が可能か検討します。
51	第1節 1. (2) 2) ②	通学路点検の結果をぜひ本重要資料として記載してほしい。また、スクールゾーン、各小学校通学ルートของヒヤリハット等のマップも掲載してほしい。 【理由】 本計画は、図でのわかりやすい地域の情報がまだ少ないため、具体的な地域のリスク対策の情報があれば、他市に誇れる計画に	各小学校で安全安心マップを作成しておりますが、全19小学校全てを掲載することは難しいと考えます。 *市ホームページにて「通学マップ」は公開しております。

		なる。	
53	第1節 2. (5)	スクールゾーンの具体的な情報を市全域で集約して情報を積極的に開示すべき。スクールゾーンに近づいてからの道路上の標識のみでは、注意喚起としては不十分のため、計画で情報発信することで、観光の流入車両や産業用の通過車両への注意喚起にもつながる。 通行許可証を表示して走行している車も非常に少ないため、さらなる啓発が必要。	各小学校で安全安心マップ（スクールゾーン箇所）を作成しておりますが、全19小学校全てを掲載することは難しいと考えます。 *但し、スクールゾーンの周知・啓発は検討します。
54	第1節 2. (8)	日々の感覚からは、 ・右折待ちの間に赤信号になる交差点が多いように思いますので、信号サイクルの検証をしてほしい。 ・雨天時に路面が光ってラインが見えにくい道路もある。 ・交差点での右折時に逆走を誘発しそうな構造の道路（片側二車線で大きな中央分離帯があるもの等）の標識強化、路側帯が途中で消滅する狭隘道路での、歩行者や自転車利用者の安全確保（注意喚起の標識や速度制限の強化）も必要。	貴重なご意見をありがとうございます。個別具体的な対応を検討したいと思います。
55	第1節 3.	自転車ゾーンがある歩道で、歩行者が自転車ゾーンを歩いていると、歩行者に安全を譲るために一旦自転車から降りなくてはならない。歩行者側のゾーンを守る意識が低い可能性や標識がわかりにくい可能性がある。 道路の両端に標識があっても、建物の近傍にはない、または標識が見えにくい場合もあるため、歩行者ゾーンと自転車ゾーン両方の道路上に大きな文字で、複数箇所に繰り返しゾーン区分の表記をする必要がある。	貴重なご意見をありがとうございます。個別具体的な対応を検討したいと思います。

55	第1節 3.	東京都北多摩北部建設事務所は、「立川市第2次自転車活用推進計画（令和7年）」に基づく整備を行っていない。	連携先（市・建設事務所・警察署）の表記から「建設事務所」を削除しました。
55	第1節 4.（2）	東京都北多摩北部建設事務所は、公園等の整備を担当していない。	連携先（市・建設事務所）の表記から「建設事務所」を削除しました。
55	第1節 4.（3） 1）	東京都北多摩北部建設事務所は、交通規制に関する業務を所管していない。	連携先（市・建設事務所・警察署）の表記から「建設事務所」を削除しました。
56	第1節 4.（3） 2）	東京都北多摩北部建設事務所は、一方通行、停車帯等の新設、改正、廃止等を検討する業務を所管していない。	連携先（市・建設事務所・警察署）の表記から「建設事務所」を削除しました。
56	第1節 4.（3） 2）	「関係機関」について、 関係機関とは具体的にどのような機関か 例示や注釈欄に記載してほしい。 【理由】 「関係機関」では抽象的。	<u>交通管理者</u> に要請します。（修正）
56	第1節 4.（3） 4）	東京都北多摩北部建設事務所は、歩道の通行規制についての業務を所管していない。	連携先（市・建設事務所・警察署）の表記から「建設事務所」を削除しました。
57 ～	第2節 1. 及び 4.	「1. 段階的な....」「1.（1）学校等における....」と、「4. 地域や....」「4.（1）未就学児...」「4.（2）小学生、中学生...」「4.（3）高校生...」の項目や、52～53頁と58～59頁の内容がかなり重複しているように思える。	段階的な（年齢に合わせた）交通安全教育...として整理しました。各年齢層において重複する部分もあります。

57	第2節	世代別の事故特性（子どもの飛び出し、高齢者の右左折時事故等）に特化した交通安全教室の実施回数と、その到達目標を明記してほしい。 「ヘルメット着用率+20%」を実現するため、購入補助制度の活用促進や、自転車通勤・通学モデル事業所（校）との連携を、具体的な「行動変容施策」として位置づけたい。	世代別の事故特性については、交通安全講習会等の内容に踏まえて実施していきたいと考えます。 交通安全講習会、交通安全教室について、評価指標に追加します。（加筆） * 自転車安全利用モデル企業、自転車安全利用モデル高校
58	第2節 1.（1） 2） L2～	交通安全協会及び警察署など →交通安全協会及び警察署、地域の協力企業など 【理由】 前述	交通安全協会及び警察署のほか、<u>地域の協力企業</u>など…（修正）
58	第2節 1.（1） 2） L14～	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情報を提供します。 →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。 【理由】 前述	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情報を提供し、<u>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</u>します。（修正）
60	第2節 1.（2）	表題を、「社会人」か「成人」に統一させるべき。 【理由】 表題が「社会人…」となっているが、52頁の表題一覧中では「成人…」となっている。	「成人」に統一します。
63	第2節 3. L6～	具体的に、下記の内容が重要と考える。 ・事業所内での安全運転講習の企画や受講 ・運転前後の運転者の体調やアルコールチェック徹底 ・車両の日常点検の徹底（タイヤの溝の深さ、ランプ点灯等の諸々） ・経路の合理化（大型車両が通学路やスクールゾーン周辺を避ける等） ・通勤通学時間帯の走行回避 ・無理のないスケジュールリング等	文言を整理し加筆したいと考えます。 また、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。

64	第2節 5. (1)	自転車保護のために自動車ができる方法のひとつとして、自動二輪への配慮と同様に、交差点の停止時に、信号手前の自動車は二輪用のスペースを開けて止まることが望ましいが（青になったときに二輪が自動車よりも先に発進しやすくする）、実行している車は少ない。 同じような配慮を自転車に対して（自転車は二輪車と違って中央寄りには出られず走行位置は左端のままで、自動車が交差点で自転車より後方に停止し、自転車を前に促すことで、発進時に自転車を視認しやすくなり巻き込み防止になるのでは）も実施してよいのでは。	交通ルールに関して、交通管理者（警察署）に確認します。
70	第3節 3. (1) L1～	第11次計画45頁に記載されていた「違法駐車」に関する記述が今回は削除されているのはなぜか？ 【理由】 違法駐車が交通事故を誘発することは多いと思う。 また、飲酒運転に加え、「あおり運転」や「ながら運転」も記載して下さい。	「違法駐車」及び「あおり運転」「ながら運転」を加筆します。
70	第3節 3. (2) L4～	街頭指導や取り締まりの重点箇所・時間帯を、自転車関与事故が多発している箇所と連動させる。	「自転車指導啓発重点地区・路線図」について記載します。（加筆） 65頁）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。
70	第3節 3. (5) L1～	流入や通過車両への対策を記載してほしい。 「…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…」など。 【理由】 大型商業施設について、近隣市にある複数の大型物流施設も、立川市域の交通に影響を与えるため、	…目的施設や、<u>近隣の周辺市を含めた物流施設等の産業拠点</u>が数多く存在…（加筆）

74	第 6 節	交通安全計画特有の視点として、大規模災害時の緊急輸送道路の確保や、避難行動時の歩行者優先ルールの周知等を、地域の防災計画と連動させる。	「立川市地域防災計画」について、確認します。 * 「避難誘導等」については、記載あり。
74	第 6 節 1. L8～	「近年の気候変動によるアンダーパスでの浸水対策の強化」などを記載し、アンダーパス周辺の標識などで最新のリスクを踏まえ注意喚起(手前側での標識を増やす等)をしてほしい。 また、酷暑はアスファルトの劣化ももたらすため、道路表面の安全点検強化等の対策も記載してほしい。 【理由】 昨今の気候変動による風水害として、従来の降雨強度によってアンダーパスの浸水深が危険水位になる速度が早まっているとの予測の知見がある。	アンダーパスは市内に 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）あり、道路管理者である東京都北多摩北部建設事務所により、双方に「大雨時冠水注意」の注意看板が設置されています。 本計画には、立川市防災計画と同様の内容を加筆します。 道路表面の安全点検を含む維持管理に当たっては、酷暑による劣化のみにとどまらず、日常的に点検を行っているため、本計画には記載しない考えです。
74	第 6 節 1.	東京都北多摩北部建設事務所は、「立川市無電柱化推進計画（令和 2 年）」に基づく無電柱化への整備を行っていない。	連携先（市・建設事務所・警察署）の表記から「建設事務所」を削除しました。

	第6章		
77	第2節	以下の通り修正し、5W2Hに基づいた記載にしてほしい。 「本市は、計画の目標達成に向け、PDCAサイクルに基づき毎年度施策の進捗状況を確認・評価する。 評価にあたっては、数値目標の達成状況に加え、実績数値に至った要因や取組過程での課題等を考察し、次期施策へ反映させる。 評価結果については、「立川市交通安全運動推進協力会」に報告し、議論を経てその考え方を共有する。また、市民に対しホームページ等を通じて分かりやすく公表するとともに、必要に応じて国・東京都等の関係機関へ報告し、関係者との連携強化に努める。」 【理由】 1. Who（誰が） 市が施策の進行管理（データ集計・分析）を行い、その結果を「立川市交通安全運動推進協力会」に報告し、議論を経て評価を確定させるというプロセスを明示することで、評価の主体と責任の所在をより明文化するべき。 2. When（いつ） 「周期的に」「毎年」という記述に、根拠となる基準や時期を補強する。 例えば、「国の『交通事故のない社会を実現するための基本的な指針』に基づき、毎年度末（または具体的な時期）に評価を実施する。」など。 3. How（どのように） 「数値目標のみに着目しない」ことは非常に良い理念である。さらに、「実績に至った要因分析、取組過程での課題、および解決に向けた方策について、協力会での議論を通じた定性的な検証を行う」ことを記載することで、具体化するのはいかがでしょうか。	*但し、評価結果を国・東京都等の関係機関に報告することは、現在のところ、想定しておりません。

		4. Where（どこへ）の広がり ホームページでの公表に加え、「必要に応じて国や東京都等の関係機関へ報告し、広域的な連携施策に反映させる」旨を加筆することで、評価結果が市役所内だけでなく、外部へどう波及するかを明確にする。	
77	第2節 図6-2	計画に即した運用フローが分かるよう具体化する、あるいは補足図として「交通安全計画におけるPDCAサイクルの運用」を掲載する。 【理由】 毎年度どのような手順で点検・評価を実施し、その結果を施策の改善へどう反映していくのかという運用イメージを読み取りやすくしたい。	PDCAそれぞれの区別がつくよう、具体化した文章を記載しました。
78	第2節 表6-1	以下の通り評価指標を入れたい。 子ども（19歳以下）の事故件数：前年比 ▲10% 【理由】 ・立川市は文教施設や商業施設が多く、通学・塾・遊び等で子どもの往来が盛ん。特に「小1の壁」と呼ばれる7歳児前後の歩行中事故や、中高生の自転車通学時の事故は、社会的な関心も高く最優先で防ぐべき。 ・国や都の交通安全計画でも「児童・生徒の安全確保」は最重点項目。学校周辺のスクールゾーン整備や、警察と連携した実効性のある指導（ハード・ソフト両面）の集中投資により、通常其自然減トレンドを上回る「確実な2桁減少（10%減）」を必達目標として設定したい。	1. 子ども：前年比（平均）▲5.3% 計画期間全体：▲28.1% で想定しております。
78	第2節 表6-1	以下の通り評価指標を入れたい。 高齢者（65歳以上）の事故件数：前年比 ▲5% 【理由】 ・立川市でも高齢化が進み人口に占める割合が増加している。高齢者は身体機能の低下（視野の狭窄、判断の遅れ）により、事	2. 高齢者：前年比（平均）▲5.6% 計画期間全体：▲29.4% で想定しております。

		故に遭った際の「重症化・死亡化リスク」が他世代より圧倒的に高いという特徴がある。 ・高齢人口自体が毎年増加している（分母が増えている）ため、現状維持であっても事故は増えやすい構造にある。そのマクロトレンドの中で「前年比マイナス（５％減）」を維持することは、実質的にかなり強力な抑止効果（対策の成果）が出ている証拠となる。	
78	第２節 表 6－1	以下の通り評価指標を入れたい。 歩行者事故件数：前年比 ▲10% 【理由】 ・立川駅周辺をはじめ、モノレール沿線、大規模商業施設周辺など、市内には「歩車分離」が難しい密集地や、交通量の多い幹線道路が交差している。歩行者事故の削減は、街の「歩きやすさ・安全性」の通信簿そのもの。 ・日本の交通事故死亡者のうち、歩行者が占める割合は諸外国に比べて高い水準にある。横断歩道での「歩行者優先（信号機のない横断歩道での一時停止）」の徹底や、通学路のグリーンベルト化といった具体的な空間対策（環境改善）の成果をダイレクトに反映させるため、子ども同様に高い目標（10%減）を掲げたい。	3. 歩行者：前年比（平均）▲5.7% 計画期間全体：▲29.6% で想定しております。
78	第２節 表 6－1	以下の通り評価指標を入れたい。 自転車関与事故における違反率：▲15% 【理由】 ・立川市は平坦な地形が多く、自転車の利用率が非常に高い。一方で、信号無視、一時不停止、スマートフォンを見ながらの「ながら運転」など、自転車側の違反が原因となる事故（または自動車との接触事故）が後を絶たない。 ・単に「事故件数」を追うだけでなく、「当事者の意識・行動がどう変わったか」という根本原因（モラル）に踏み込むための指標が必要。	4. 自転車：前年比（平均）▲5.5% 計画期間全体：▲28.9% で想定しております。

		2026年現在、改正道路交通法による自転車の罰則強化（青切符の導入など）が進んでおり、警察の取り締まりや指導と連動することで、違反率の大幅な抑制（15%減）が十分に狙える。	
78	第2節 表6-1	以下の通り評価指標を入れたい。 ヘルメット着用率：+20% 【理由】 ・自転車事故における死亡原因の約7割が頭部への致命傷。ヘルメットを正しく着用していれば命を救えたケースが多いため、被害の重症化を防ぐ（減災）ための最も確実なアプローチとなる。 ・全年齢での努力義務化以降、着用率は上昇傾向にあるものの、まだ「習慣化」には至っていない。市独自の購入補助金制度や、学校・企業を巻き込んだ啓発により、「現状の着用層からさらに2割の底上げ」を目指す明確な行動変容の指標として設定したい。これが達成されれば、万が一事故が起きた際の死亡・重傷者数を確実に押し下げることができる。	5. ヘルメット着用率：14.4%→27.0% 12.6% で想定しております。
78	第2節 表6-1	番号付けや参照先の明記など、見せ方を工夫するべき。 【理由】 第5章の施策との対応関係が分かるようにするべき。	「評価指標」と「講じようとする施策」の対応関係が分かるよう表6-2を追加します。