

第11次
立川市交通安全計画
答申書
(案)

立川市交通安全対策審議会

<目次>

第1章	はじめに	1
第1節	計画の主旨	1
第2節	計画の期間等	1
第2章	交通事故の現状	2
第1節	第10次立川市交通安全計画の目標と成果	2
第2節	交通情勢等	3
第3節	道路交通事故の状況	5
第4節	交通事故発生状況の評価	19
第3章	交通安全対策の実施状況	23
第1節	立川市内での交通安全対策の実施状況	23
第4章	重視すべき視点及び目標	29
第1節	重視すべき視点	29
第2節	第11次立川市交通安全計画の目標	30
第5章	講じようとする施策	31
第1節	道路交通環境の整備	32
第2節	交通安全意識の啓発	39
第3節	道路交通秩序の維持	44
第4節	救助・救急についての啓発	46
第5節	被害者の支援	47
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の確保	48
第6章	交通安全対策推進体制の強化	50
第1節	交通安全対策推進体制の強化	50





はじめに

第1節 計画の主旨

立川市では、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、10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に取り組んできました。

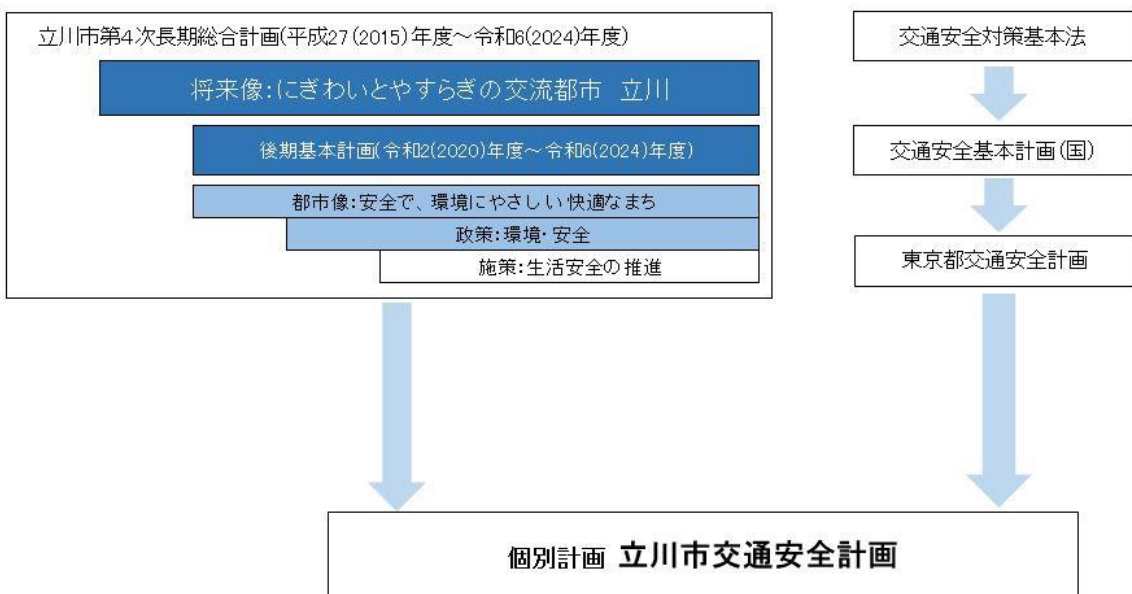
第10次立川市交通安全計画(以下、文中において、「第10次計画」という。)は、令和2年までを計画期間としており、令和2年の市内の交通事故発生件数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、452件まで減少しました。しかし、依然として、市内では歩行中や自転車乗用中での交通事故死者が発生しています。

交通事故の防止は、行政機関や関係団体が協力するだけでなく、市民一人ひとりも日頃から意識して取り組まなければならない重要な課題です。

本計画では、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第11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します。

第2節 計画の期間等

- ・ 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、東京都の第11次交通安全基本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。
- ・ 本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年です。



※第2章の数字は、「年」単位での集計です。

第1節 第10次立川市交通安全計画の目標と成果

第10次計画では、「令和2年までに、年間の交通事故死者*数をゼロとすること」を目標とし、交通安全対策を実施してきました。

平成22年以降の立川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減少傾向にありましたが、平成28年以降増加し、令和元年には再び減少に転じました。特に、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により、外出の機会が大きく減り、事故件数・死傷者数が減っています。

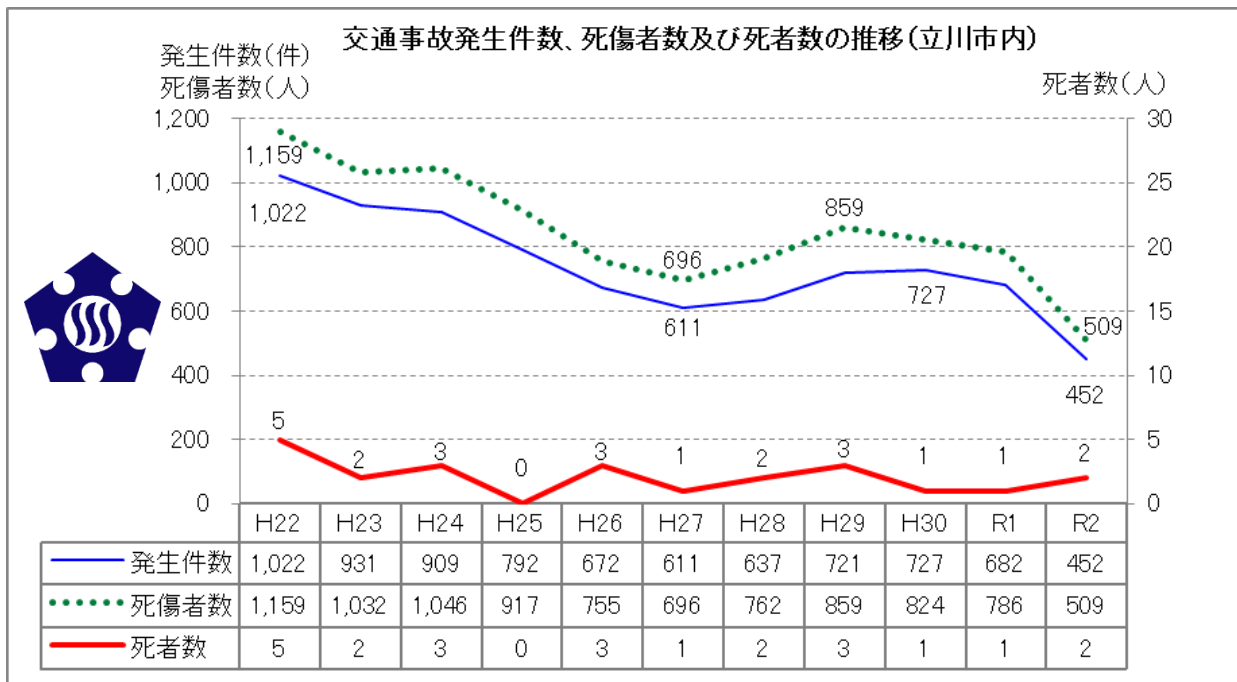
死者数は平成25年以外、1人～5人の間で推移しています。

平成28年から令和2年までの交通事故死者数は、いずれの年も1人～3人の間で推移し、第10次計画の目標において掲げた死者数をゼロとする目標は達成できませんでした。

* 交通事故死者：本計画においては、特に明記がない限り、24時間死者を指す。
(24時間死者とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した場合(人)をいう。)

立川市の交通事故死者数の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	2人	3人	1人	1人	2人



※ 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。
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

平成28年から令和2年までの各年において、死者数はいずれもゼロにはなっていないものの、平成30年1月～令和元年11月までの約1年10カ月の間は、交通事故死者は「ゼロ」でした。



第2節 交通情勢等

(1) 人口の推移

立川市の人口^{*1}は、平成27年の179,090人に対し、令和3年には184,577人に増加(1.031倍)していますが、令和7年の184,839人^{*2}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3年の45,506人、24.7%に対し、令和7年には45,970人^{*3}、24.9%となり、増加傾向となることが予測されています。

*1 立川市の人口：住民基本台帳(各年1月1日現在)による。

*2 令和7年の184,839人：立川市「第4次長期総合計画後期基本計画策定のための将来人口推計調査」より。

*3 令和7年の45,970人：立川市「第4次長期総合計画後期基本計画策定のための将来人口推計調査」より。

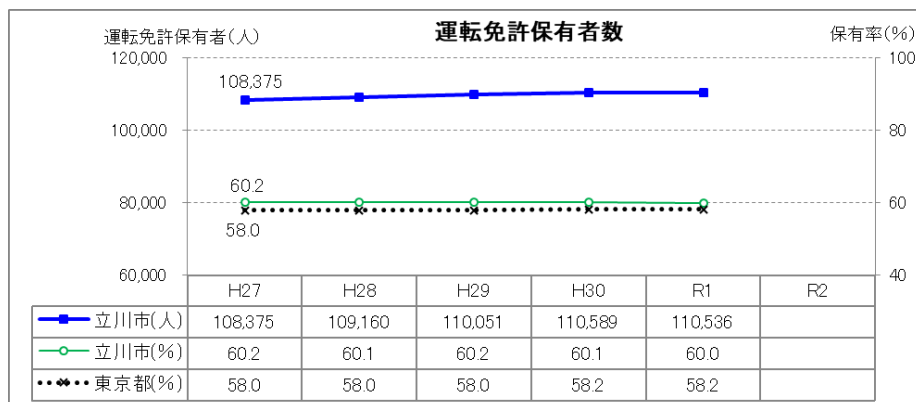
(2) 道路総延長

市内の道路総延長は、平成27年の294kmから令和2年は297km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、平成27年の108,375人から令和2年は****人に****しました。

令和2年の立川市の人口に占める保有者の割合は、****%(およそ****人に1人保有)で****傾向ではありますが、東京都の****%より****なっています。

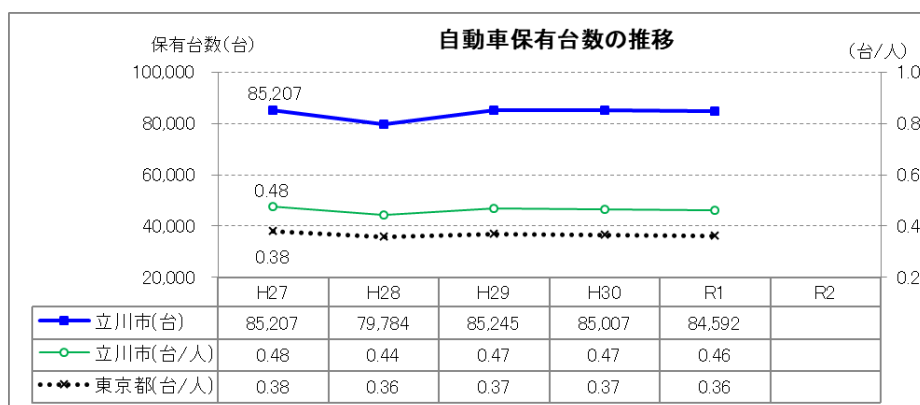


(『警視庁交通年鑑』及び「住民基本台帳による世帯と人口」より作成)

(4) 自動車保有台数

市内の自動車保有台数は、平成27年の85,207台から令和2年は****台に****しています。

立川市の人口一人当たりの保有台数は年々減少し、令和2年は****(台/人)であり、東京都の****(台/人)より****なっています。



(『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)

(5) 法令改正等の状況

- ・平成29年3月12日から、75歳以上の運転者は、認知機能が低下した場合に起こしやすい一定の違反行為をしたときに、「臨時認知機能検査」を受けることになるなど、高齢運転者対策が強化されました(道路交通法の改正)。
- ・令和元年6月18日、第2回昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議にて「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、未就学児を中心に子供が日常的集団で移動する経路の安全確保や高齢者運転を支える対策の更なる推進等への取組が強化されました。
- ・令和元年12月1日から、運転中の「ながらスマホ」などに対する罰則が強化されました(道路交通法の改正)。
- ・令和2年6月30日から、妨害運転(「あおり」)に対する罰則が創設されました(道路交通法の改正)。
- ・東京都は、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への加入を義務付けました(「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正)。

東京都内で自転車を利用するみなさんへ

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[※]に加入している必要があります!!**

※自転車の利用によって生じた損害を賠償するための保険・共済

東京都では、条例^{*}を改正し、自転車利用中の事故により、**他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等への加入が義務となります。**

※東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

安全安心を推進する
マスコットキャラクター
みまもりいぬ

自転車利用者	自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。
保護者	未成年のお子さんが自転車を利用するときは、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。

自転車での高額加害事故例

男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。裁判所は、保護者に監督責任を認め、約9,500万円の賠償を命じた。(神戸地方裁判所、平成25(2013)年7月4日判決)

既に加入している保険等に付帯されている場合もあるので、裏面のチェックシートで、自転車損害賠償保険等への加入状況をチェックしてみましょう! →

裏面へ

東京都 TOKYO 自転車の安全利用を推進するロゴマーク

リサイクル株式会社
このマークは「自転車損害賠償保険」のロゴマークです。

(東京都 都民安全推進本部 総合推進部 交通安全課 作成のリーフレット)

第3節 道路交通事故の状況

(1) 交通事故の概況

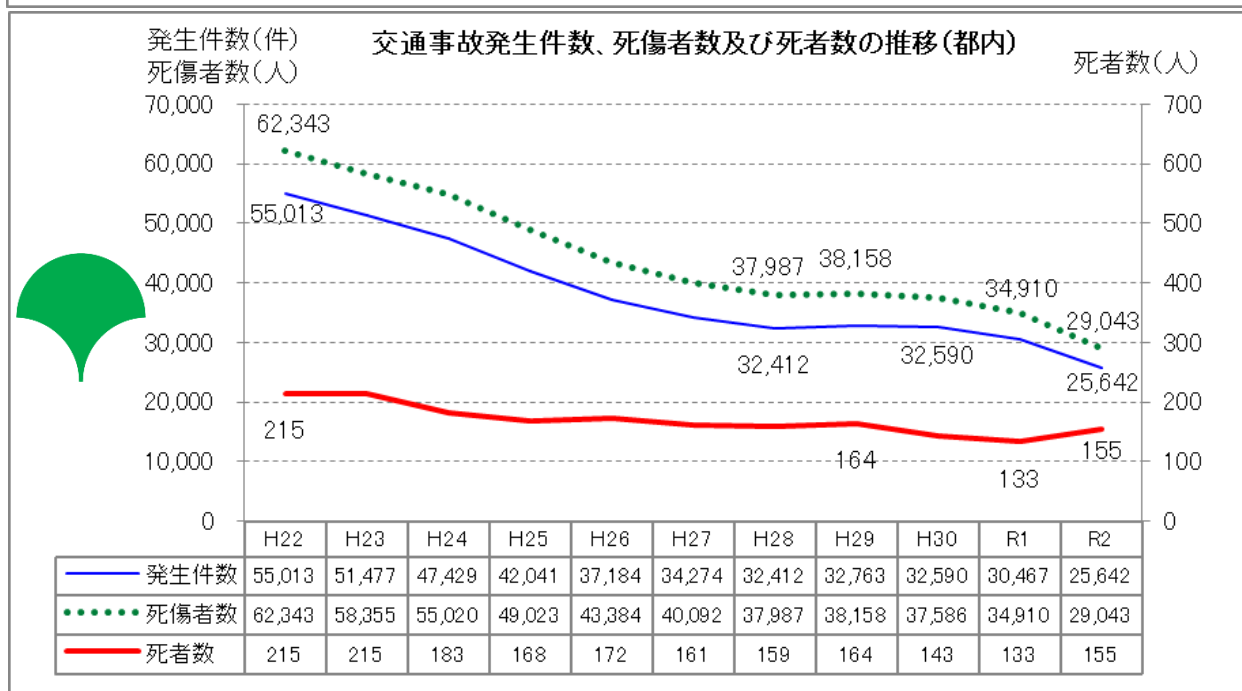
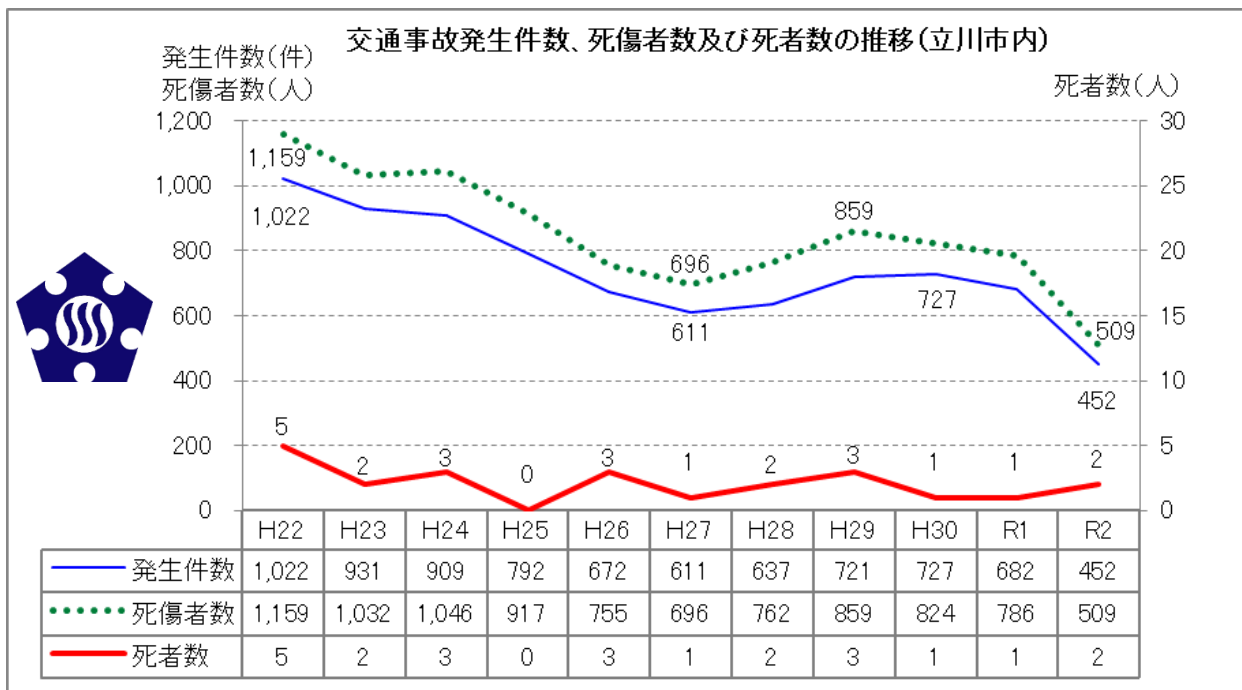
ア 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数

市内における交通事故発生件数は、平成 27 年までは減少傾向にありましたが、平成 28 年以降増加し、令和元年には再び減少に転じました。平成 22 年からの 10 年間では 5 割以下に減少しています。

死傷者数は、概ね交通事故発生件数に比例して増加・減少しています。

死者数は、平成 22 年の5人から減少しているものの、直近5年間は 1～3 人の間で推移しています。

東京都と比較すると、交通事故発生件数と死傷者数は概ね同様の傾向が見られます。



※ 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。

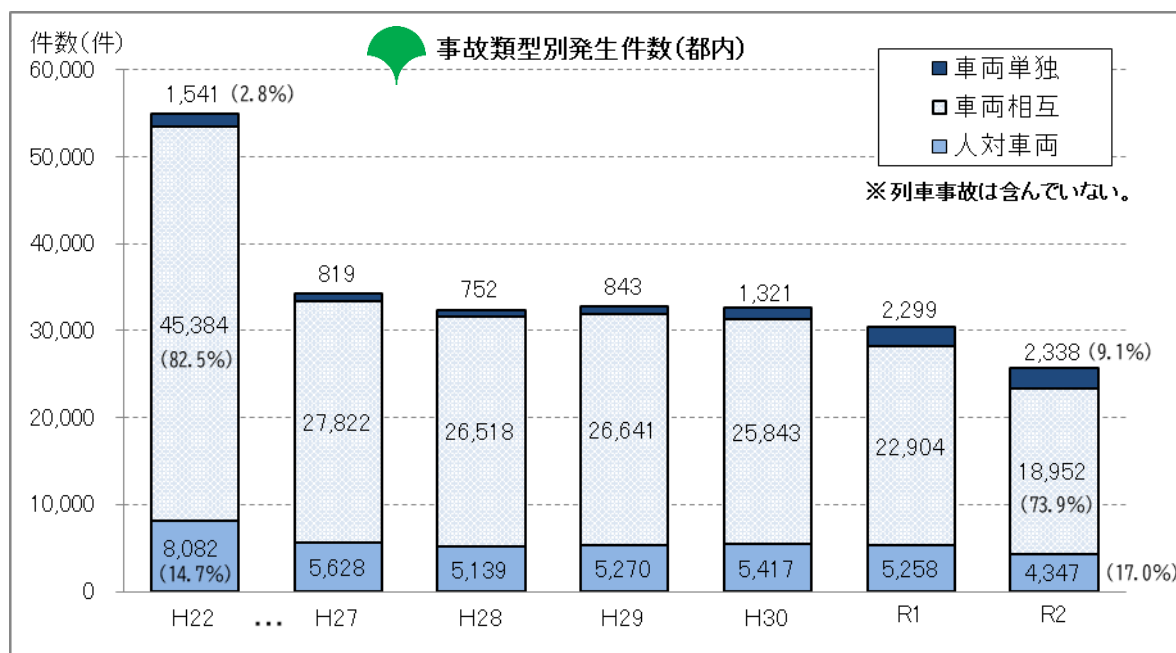
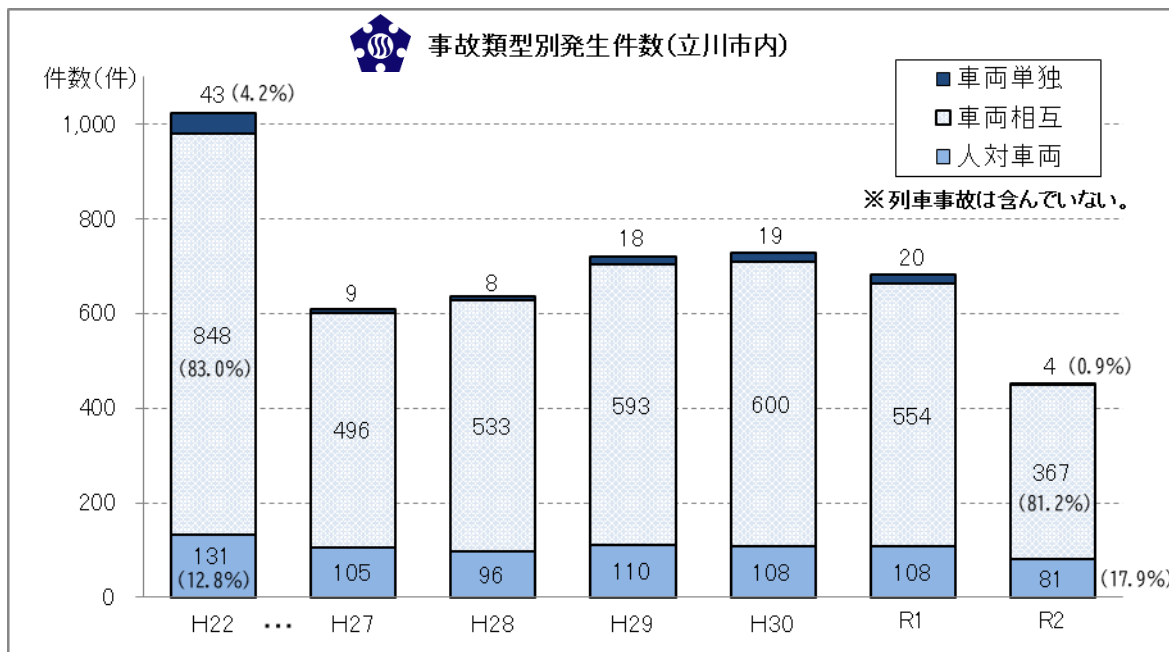
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

イ 事故類型別発生件数

市内における事故類型別発生件数は、平成 22 年と平成 27 年から令和2年まで、いずれの年も車両相互による事故が約8割で、次いで人対車両の事故が約1～2割発生しています。

事故類型別の割合は、平成 22 年と令和2年を比較すると、人対車両の割合が増加し(平成 22 年: 12.8%、令和2年:17.9%)、車両相互と車両単独の割合は減少しています。

東京都と比較すると、人対車両と車両相互は立川市と同様の現象が見られますが、東京都では近年車両単独による事故が増加しています。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

ウ 令和2年の交通事故発生件数に関する他市との比較

令和2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。

また、人口 10 万人あたりの事故件数はワースト5位であり、立川市は 26 市の中でも交通事故が多いことがわかります。

件数 順位	市名	交通事故 件数(件)	10万人 あたり 件数順位	市名	人口10万人 あたりの 事故件数(件)	交通事故 件数(件)	人口(人)
1	八王子市	1,154	1	武蔵村山市	398.5	287	72,023
2	町田市	666	2	昭島市	374.3	425	113,552
3	立川市	452	3	東大和市	318.8	272	85,317
4	日野市	426	4	国立市	255.3	195	76,371
5	昭島市	425	5	立川市	244.9	452	184,577
6	調布市	391	6	福生市	236.7	135	57,024
7	三鷹市	332	7	青梅市	233.8	309	132,145
8	青梅市	309	8	日野市	227.8	426	187,027
9	武蔵村山市	287	9	八王子市	205.4	1,154	561,828
10	府中市	285	10	あきる野市	204.4	164	80,221
11	西東京市	284	11	稲城市	192.9	178	92,262
12	東大和市	272	12	三鷹市	174.6	332	190,126
13	小平市	259	13	羽村市	166.3	91	54,725
14	多摩市	245	14	東久留米市	165.8	194	117,007
15	東村山市	218	15	多摩市	165.0	245	148,479
16	武蔵野市	206	16	調布市	164.4	391	237,815
17	国立市	195	17	町田市	155.2	666	429,152
18	東久留米市	194	18	東村山市	143.8	218	151,575
19	稲城市	178	19	武蔵野市	139.5	206	147,643
20	あきる野市	164	20	西東京市	137.8	284	206,047
21	国分寺市	158	21	小平市	132.5	259	195,543
22	小金井市	154	22	国分寺市	124.5	158	126,862
23	福生市	135	23	小金井市	124.4	154	123,828
24	清瀬市	91	24	清瀬市	121.5	91	74,905
	羽村市	91	25	府中市	109.5	285	260,255
26	狛江市	77	26	狛江市	92.5	77	83,268
	26市合計	7,648		26市平均・合計	182.5	7,648	4,189,577

(「住民基本台帳による世帯と人口(令和3年1月1日現在)」及び『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(2) 事故発生状況

ア 当事者別発生件数

立川市の当事者別発生件数をみると、第1当事者(1当)*と第2当事者(2当)*の合計発生件数は、東京都と同様に、自動車が最も多く、次いで自転車が多くなっています。また、立川市は東京都とは異なり、二輪車よりも歩行者の事故が多く発生しています。

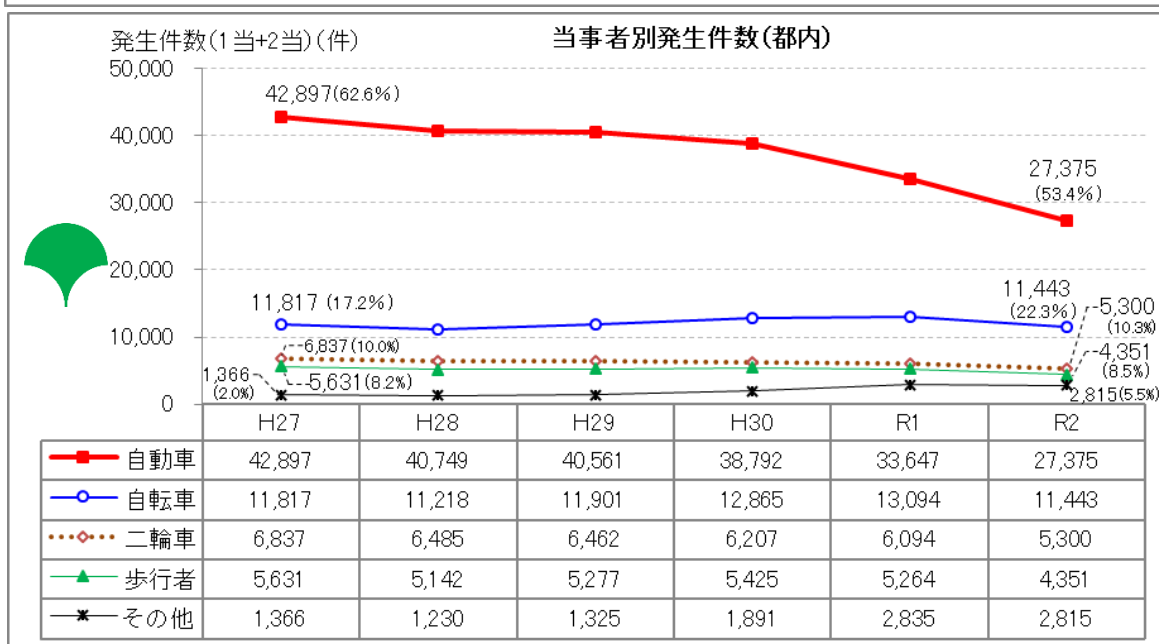
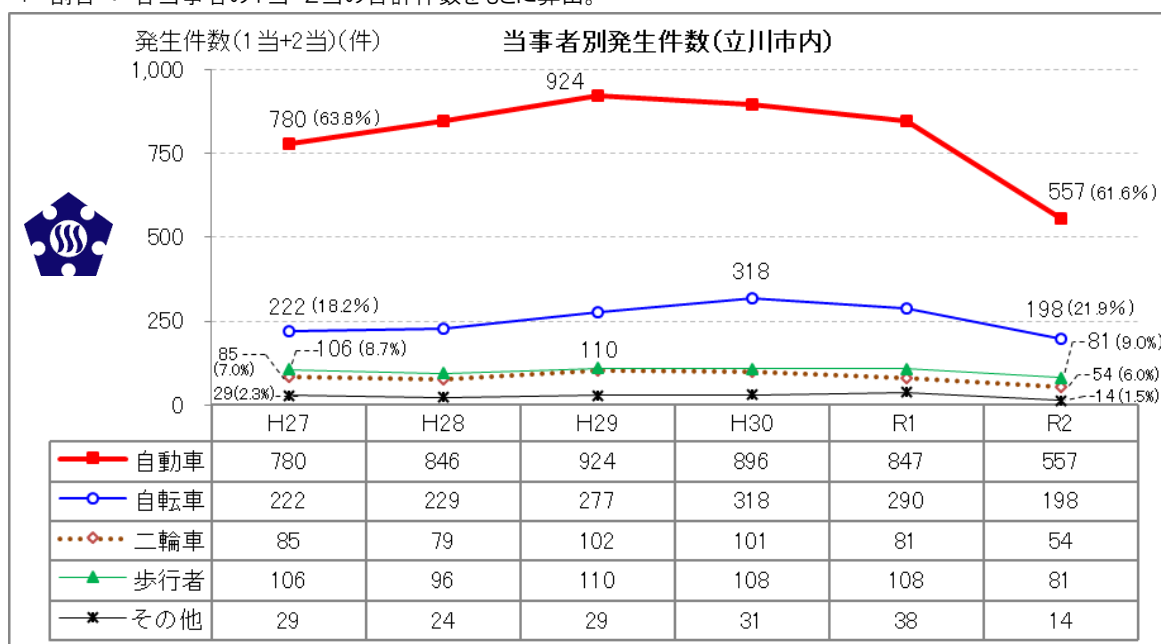
令和2年の立川市の自動車の割合*は平成27年と比べて減少しているものの(平成27年:63.8%→令和2年:61.6%)、自転車の割合*は増加しています(平成27年:18.2%→令和2年:21.9%)。

令和2年は、自動車の割合が東京都よりも高く、自転車と歩行者の割合は東京都と同程度です。

* 第1当事者(1当)：過失(違反)がより重いか又は過失(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。

* 第2当事者(2当)：過失(違反)がより軽いか又は過失(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。

* 割合：各当事者の1当+2当の合計件数をもとに算出。



※ 「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)

イ 状態別死傷者数

(ア) 死者数

立川市の平成 27 年以降の交通事故死者 10 人のうち、歩行中が平成 27 年から令和元年まで累計で 6 人、自転車乗用中が令和2年に2人、四輪乗車中と自動二輪乗車中が平成 29 年に1人ずつとなっています。(下記「状態別死傷者数(立川市内)」のグラフ参照)

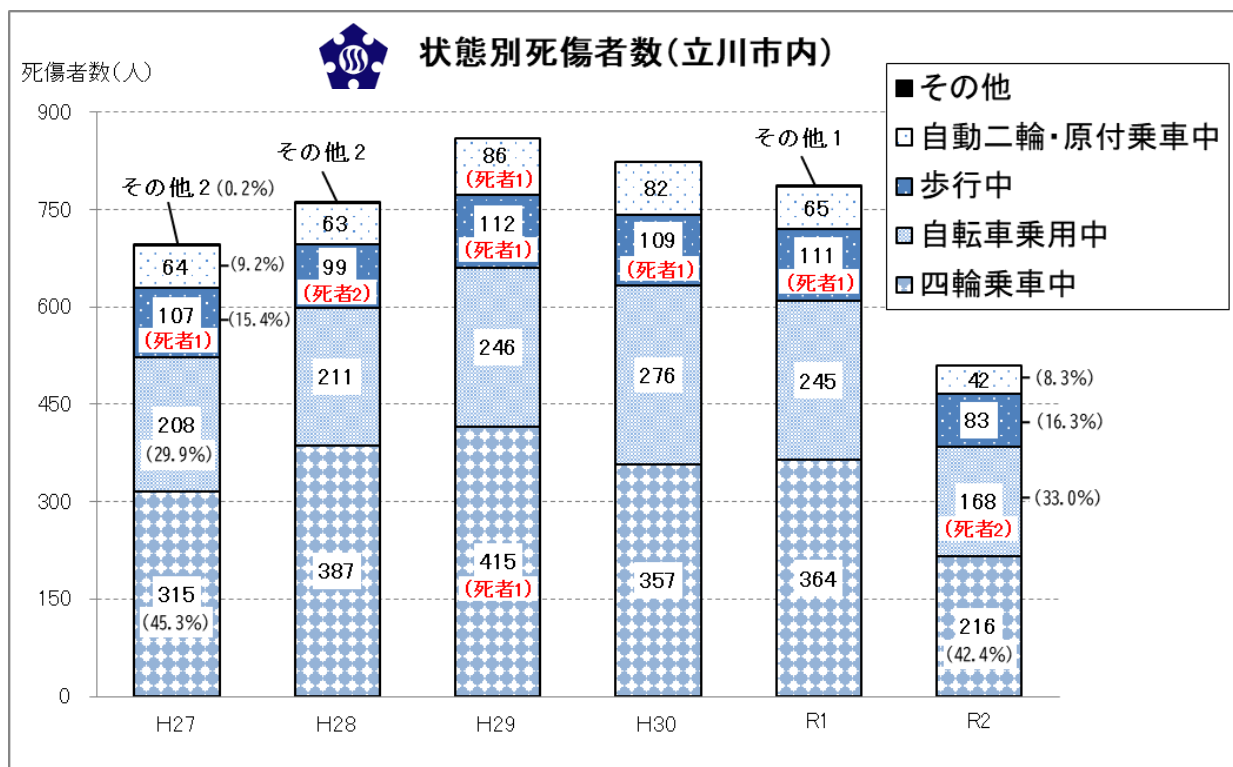
(イ) 死傷者数

立川市の交通事故死傷者数を、四輪車、二輪車(原動機付き自転車を含む)、自転車及び歩行中の状態別で見ると、いずれの年においても四輪乗車中が最も多く、次いで自転車乗用中が多くなっています。

平成 27 年と令和2年を比べると、死傷者に占める自転車乗用中と歩行中での割合が増えています。

(自転車乗用中:平成 27 年 29.9% → 令和2年 33.0%)

歩行中:平成 27 年 15.4% → 令和2年 16.3%)

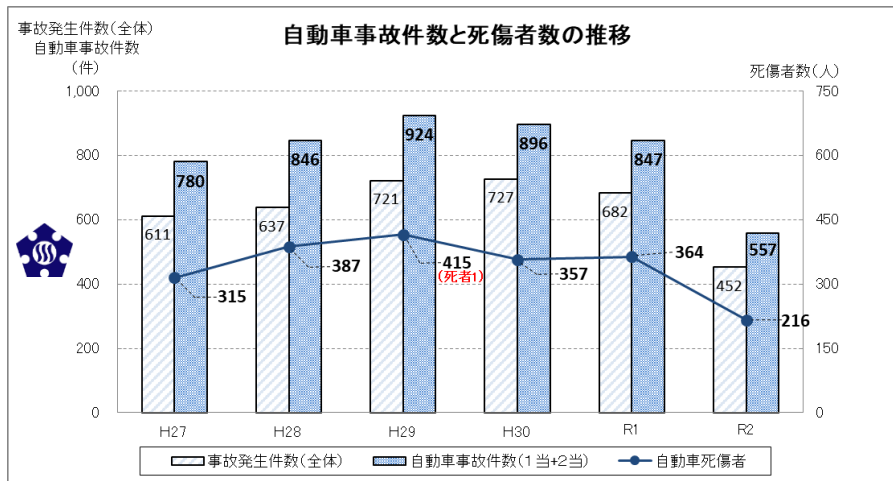


(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

ウ 自動車(乗用車と貨物車)の交通事故の状況

市内における自動車(乗用車と貨物車)が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成27年の780件から平成29年まで増加し、その後減少して令和2年は557件でした。

死傷者数は平成27年の315人から、令和2年は216人に減少しました。なお、自動車乗車中の死者は平成29年の1人のみです。



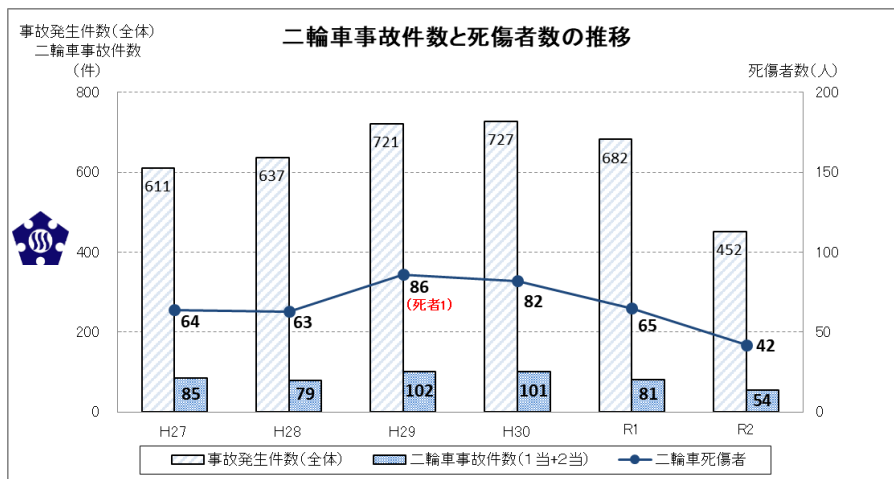
(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

エ 二輪車(自動二輪と原動機付自転車)の交通事故の状況

市内における二輪車(自動二輪と原動機付自転車)が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成27年の85件から一時的な増加を経て、令和2年は54件に減少しました。

死傷者数は平成27年の64人から、令和2年は42人に減少しました。

なお、二輪車乗車中の死者は平成29年の1人のみです。

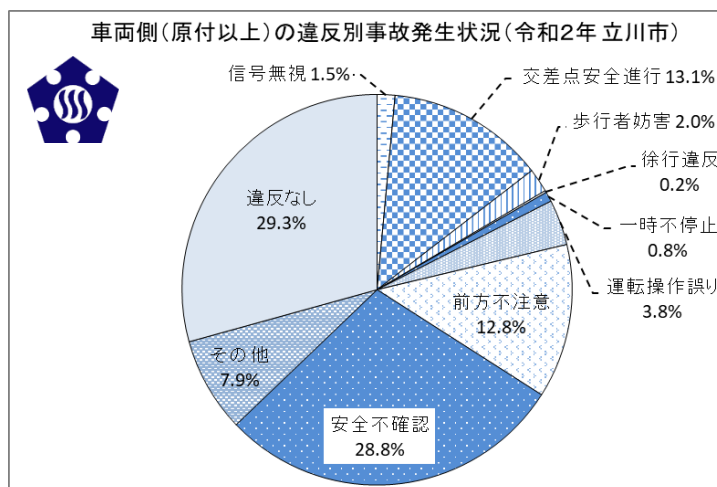


(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

オ 車両側(原付以上)の違反別事故発生状況

令和2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)の違反をみると、安全不確認が28.8%で最も多く、次いで交差点安全進行が13.1%、前方不注意が12.8%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。

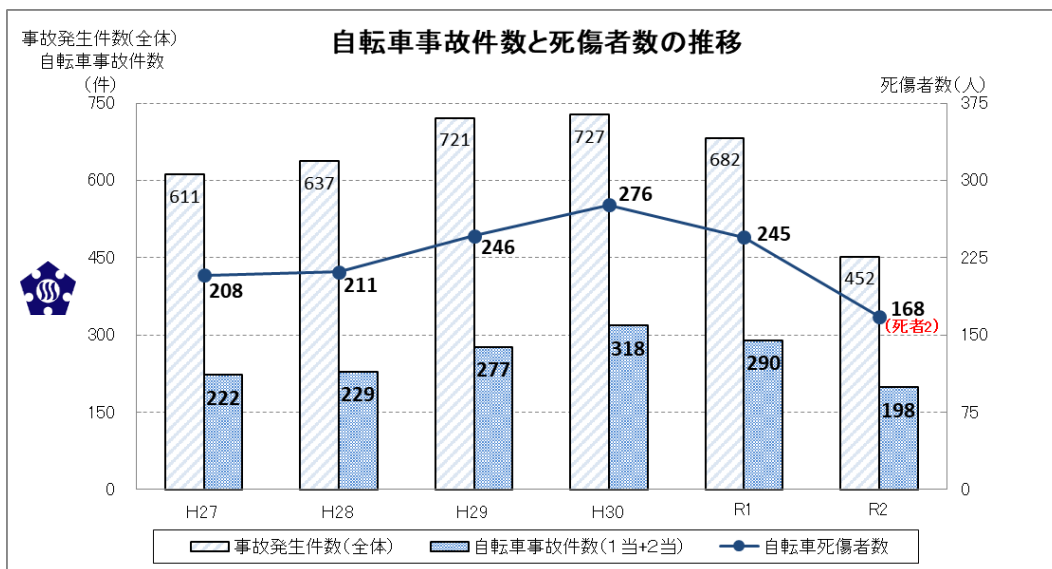


※各割合は四捨五入しているため、合計は100%になっていない。

(警視庁の統計より作成)

カ 自転車の交通事故の状況

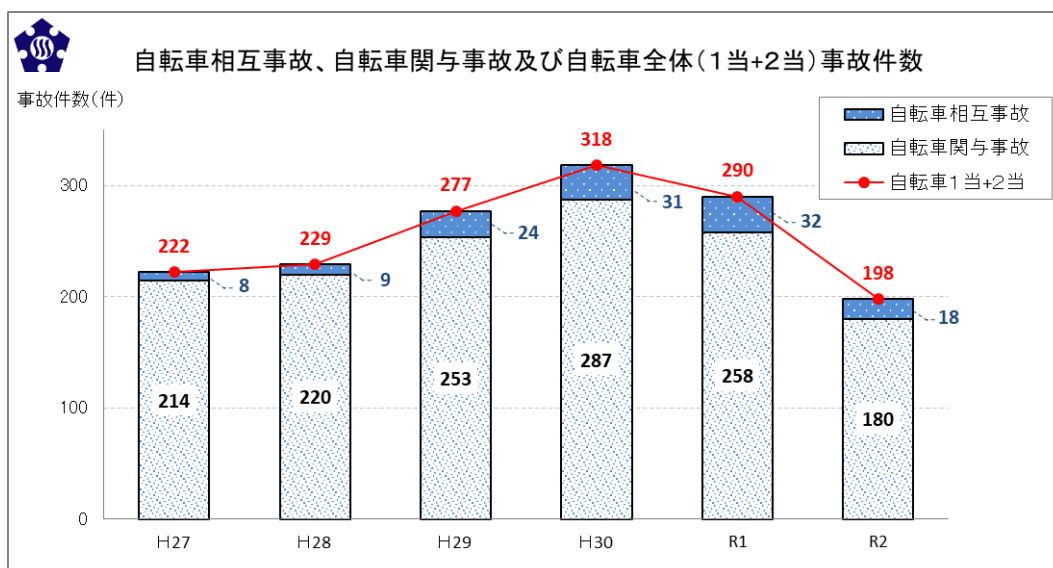
市内における自転車が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成 27 年の 222 件から、平成 30 年には 318 件まで増加し、その後は減少して令和2年は 198 件となりました。死傷者数は平成 27 年の 208 人から、令和2年は 168 人となっています。なお、令和2年には自転車乗用中に 2 人の方が亡くなっています。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

自転車の事故では、自転車相互事故(自転車同士の事故)も発生しており、立川市内では、平成 27 年には 8 件でしたが、令和 2 年は 18 件に増加しています。なお、平成 29 年以降は、自転車事故のうち約 1 割を自転車相互事故(自転車同士の事故)が占めています。

自転車相互事故を 1 件として計上した、自転車関与事故件数は、令和2年は 180 件となっています。

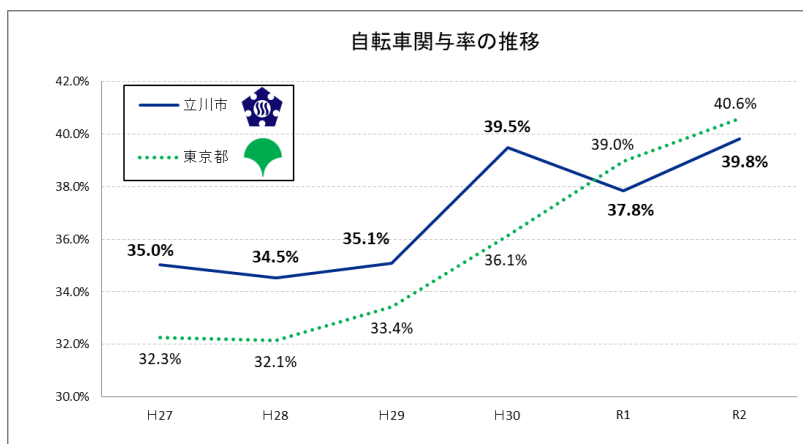


※自転車の関与事故件数とは、自転車乗用者が第1当事者または第2当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は1件として計上している。

(『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成)

自転車関与事故が、全事故に占める割合(自転車関与率)は、令和2年中で 39.8%となっており、増加傾向にあります。

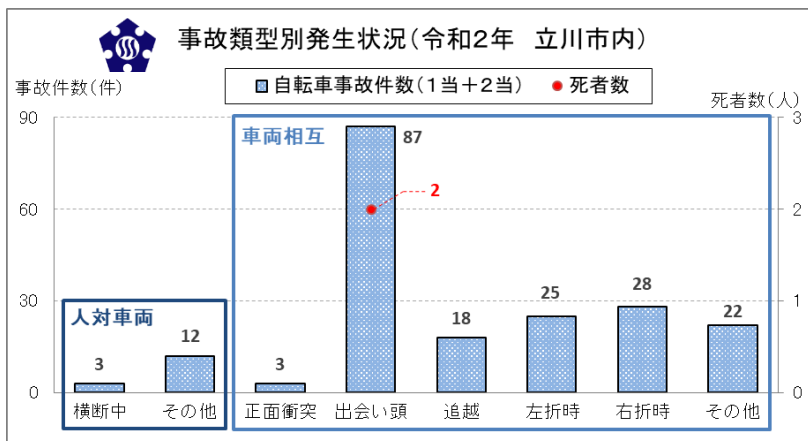
平成 30 年までは立川市の自転車関与率の方が東京都よりも高くなっていましたが、令和元年以降は、東京都の方が約1ポイント高くなっています。



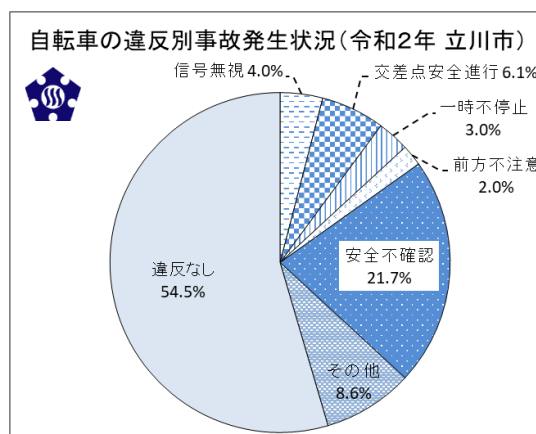
※自転車関与事故件数から算出。(警視庁の統計より作成)

令和2年の立川市内の自転車事故を事故類型別で見ると、「車両相互」の「出会い頭」の事故が最も多い 87 件で、令和2年の立川市内の死者2人もが「車両相互」の「出会い頭」で亡くなっています。

また、令和2年の自転車が第1当事者または第2当事者として発生した事故のうち、自転車側の違反状況をみると、約半数で自転車側に何らかの違反があったことがわかります(自転車側に違反なしは 54.5%)。事故発生時の自転車側の違反は、安全不確認(21.7%)が最も多く、交差点安全進行違反(6.1%)、信号無視(4.0%)や一時不停止(3.0%)等もありました。



(立川警察署の統計より作成【即報値】)



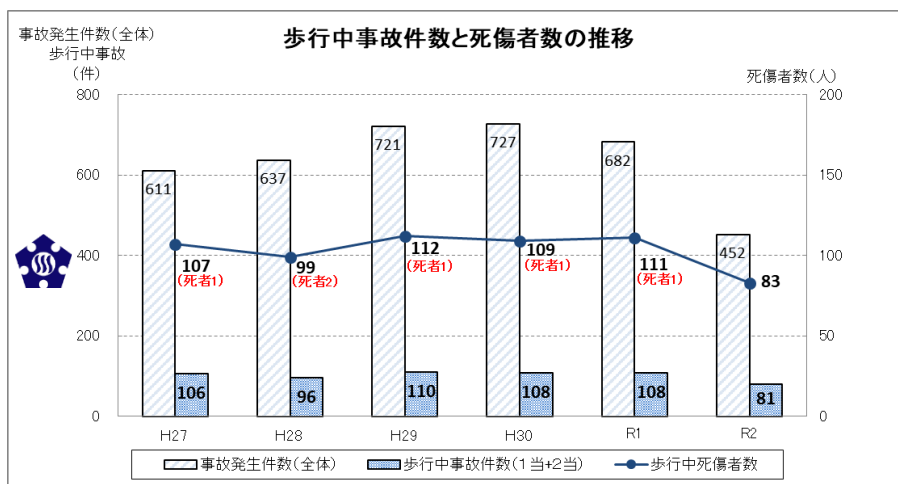
※各割合は四捨五入しているため、合計は 100%になっていない。
(警視庁の統計より作成)

キ 歩行中の交通事故の状況

市内における歩行者が第1当事者または第2当事者として発生した交通事故件数は、平成27年の106件からほぼ横ばいでしたが、令和2年は81件となりました。

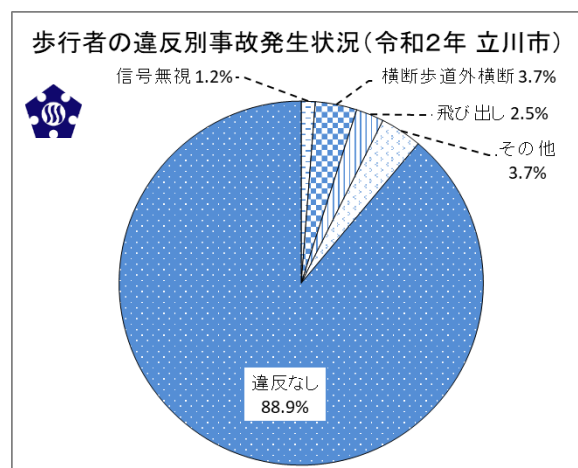
死傷者数は平成27年の107人から、令和2年は83人となっています。

なお、令和2年以外、毎年1人または2人の方が歩行中に亡くなっています。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

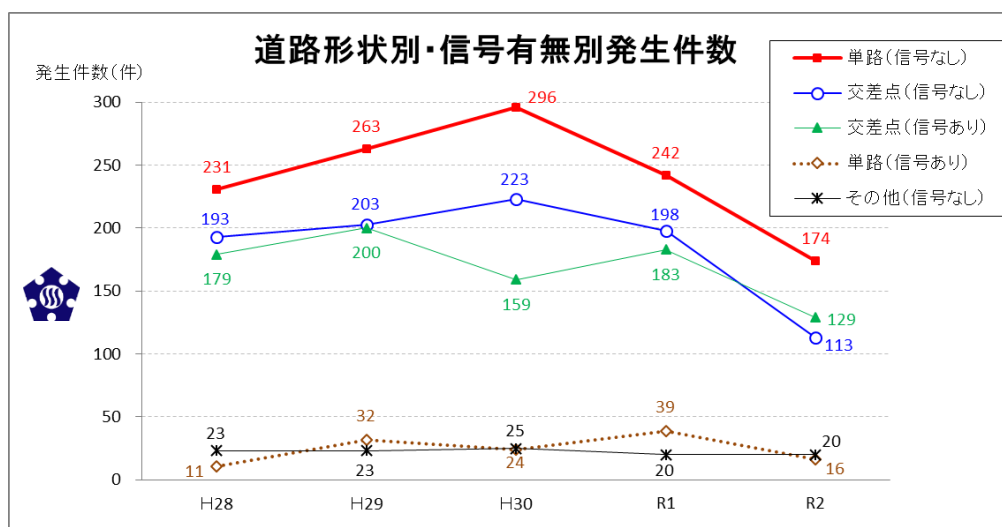
歩行者が第1当事者または第2当事者として発生した、令和2年の事故では、歩行者側に違反が無い場合がほとんどですが、信号無視、横断歩道外横断や飛び出しなど、歩行者側にも原因がある事故も発生しています(約1割)。



(警視庁の統計より作成)

ク 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、平成28年以降、信号のない単路での事故が最も多く、次いで信号のない交差点と信号のある交差点での事故が多く発生しています。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(3) 年齢層別事故発生状況

ア 年齢層別死傷者数

(ア) 死者数

立川市の交通事故死者数を年齢層別でみると、平成 27 年以降の死者 10 人のうち、20 歳～39 歳までが 4 人、40 歳～64 歳までが 2 人、高齢者(65 歳以上)が 4 人でした。

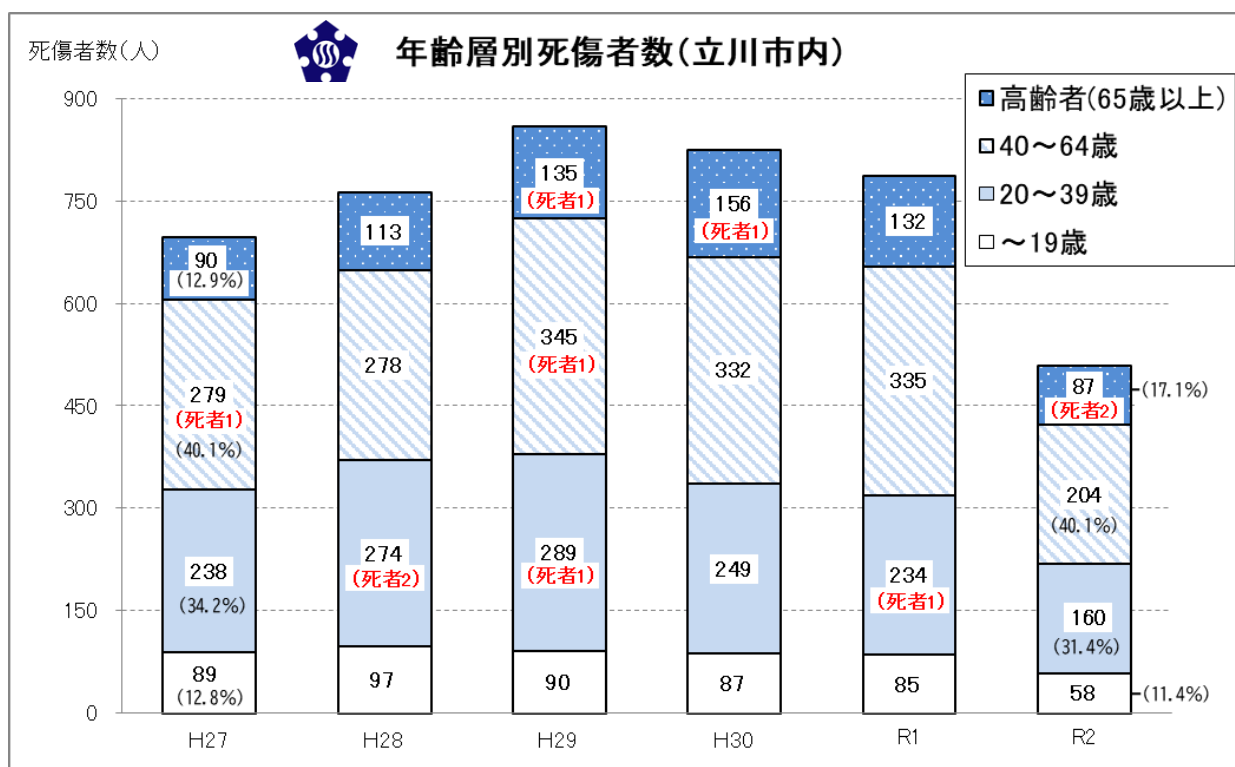
(下記「年齢層別死傷者数(立川市内)」のグラフ参照)

(イ) 死傷者数

立川市の交通事故死傷者数を年齢層別でみると、平成 27 年から令和 2 年までいずれの年においても、40 歳～64 歳までが最も多く、次に 20 歳～39 歳、高齢者(65 歳以上)、19 歳までとなっています。

平成 27 年と令和 2 年を比べると、死傷者に占める高齢者(65 歳以上)の割合が増加しています。

(平成 27 年:12.9% → 令和 2 年:17.1%)。



(『警視庁 東京の交通事故』より作成)

イ 年齢層別状態別の死傷者数と割合

令和2年の市内における事故の年齢層別状態別の死傷者数をみると、死傷者数の最も多い年齢層は40歳～49歳で合計102人、次に高齢者(65歳以上)と30歳～39歳でそれぞれ合計87人です。

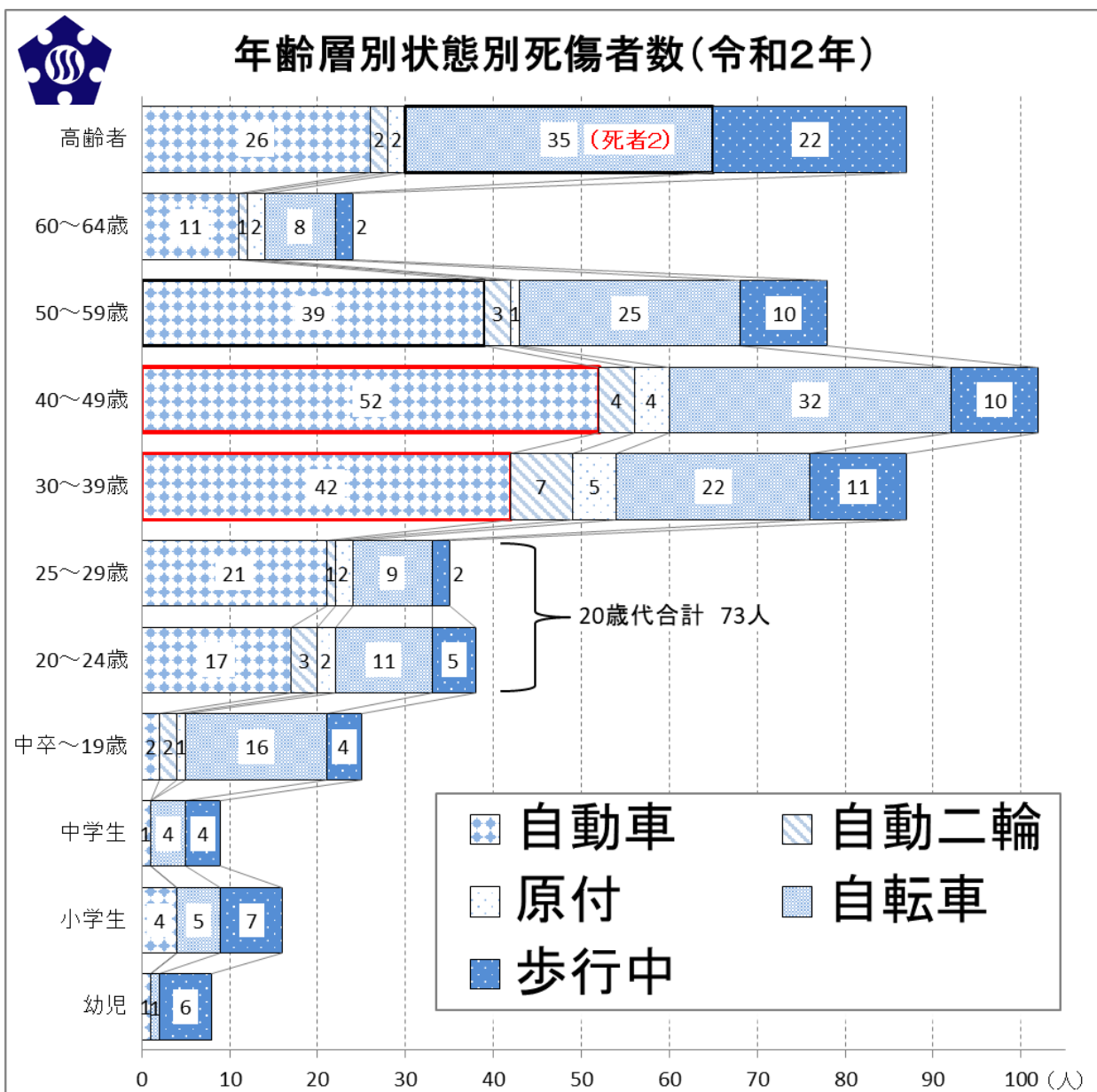
死傷者数が最も多い状態は、40歳～49歳の自動車で52人となっています。次いで、30歳～39歳の自動車で42人、50歳～59歳の自動車で39人、高齢者(65歳以上)の自転車で35人と続きます。

幼児から中学生までは、他の年齢層に比べて死傷者数は少ないものの、歩行中または自転車乗用中の事故が大部分を占めており、年齢が上がるに従い自転車乗用中の事故割合が高くなっています。

中学校卒業後から19歳までは、中学生までに比べて死傷者数が多くなり、自転車乗用中の事故が約6割を占めています。

20歳から64歳までは、自動車乗車中の事故が最も多くなっていますが、自転車乗用中の事故も3割程度を占めています。

高齢者(65歳以上)の事故は、自転車乗用中の事故が最も多く4割を占めています。また、歩行中の事故も多く、死傷者のうち四分の一を占めています。

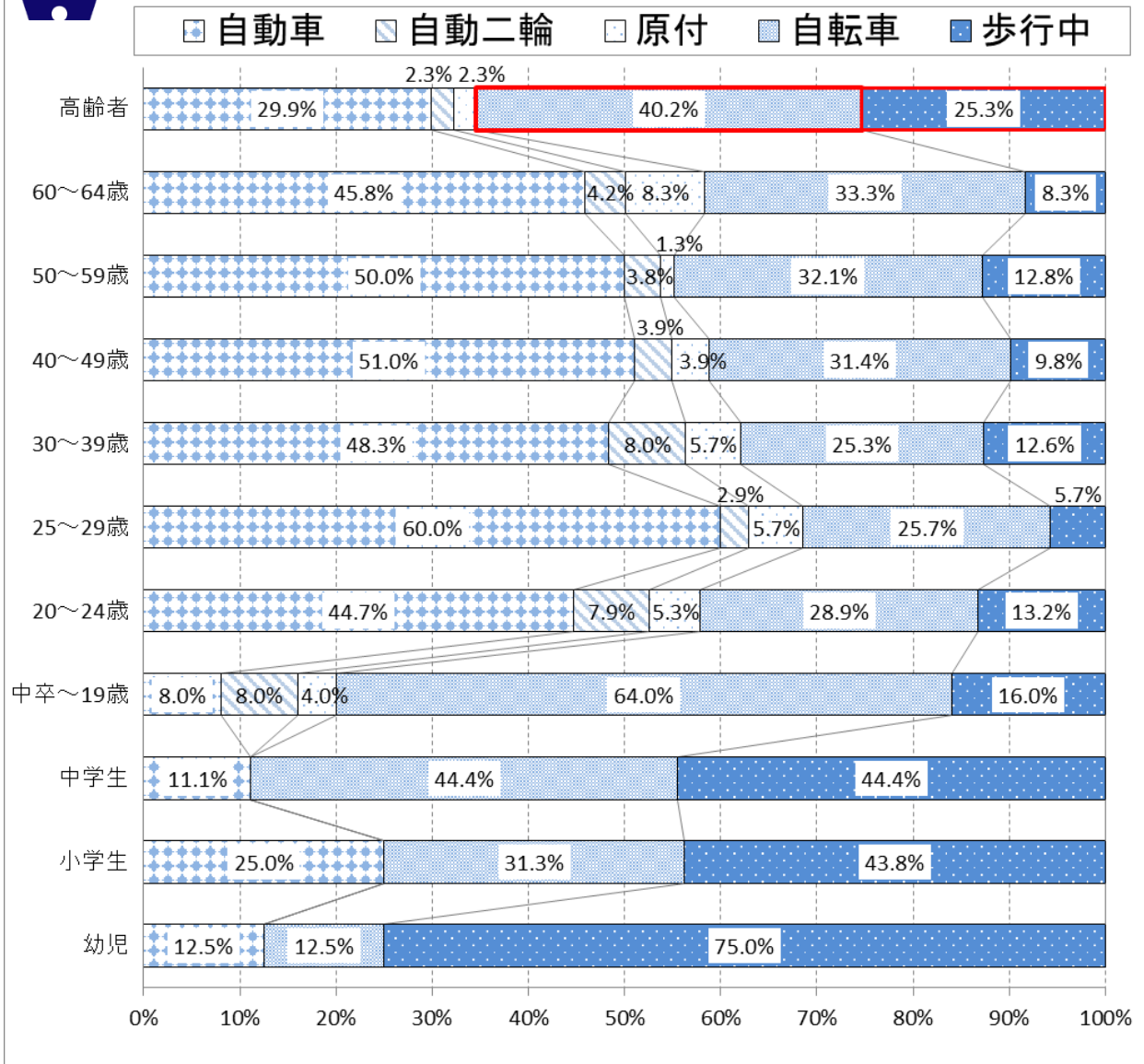


※中卒～19歳：中卒(中学校卒業後)から19歳まで。

(立川警察署の統計より作成【即報値】)



年齢層別状態別死傷者数の割合(令和2年)



※中卒～19歳：中卒(中学校卒業後)から19歳まで。

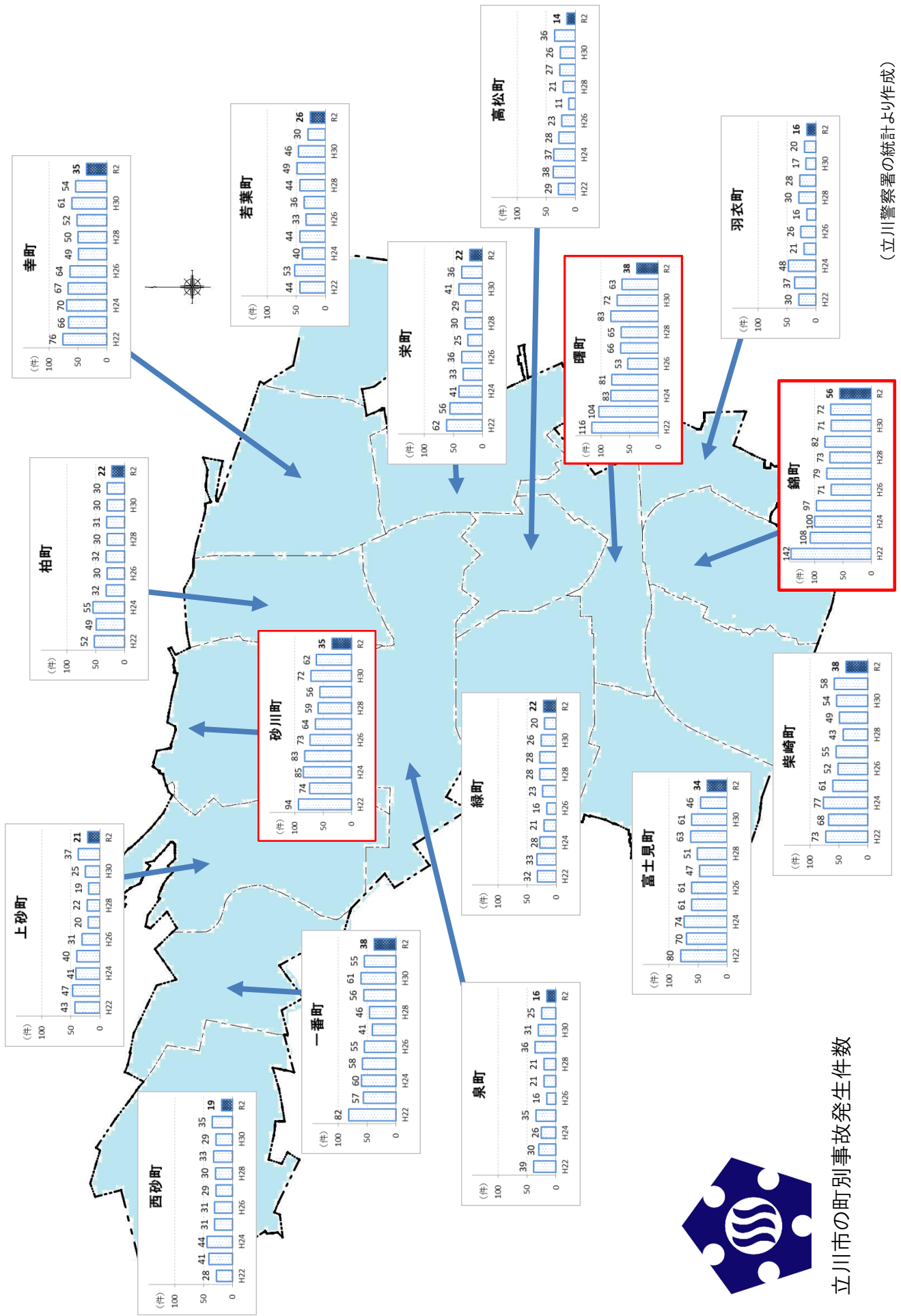
※割合は、各状態の死傷者数を各年齢の死傷者数の合計より算出しており、端数処理の結果100%になっていない場合もある。

(立川警察署の統計より作成【即報値】)

(4) 町別事故発生件数

平成22年以降の立川市の町別事故発生件数をみると、錦町、曙町、砂川町などで事故発生件数が多くなっています(平成22年から令和2年までの事故発生件数の合計は、錦町951件、曙町824件、砂川町757件)。

立川市の全事故件数減少に伴い長期的な推移をみると、概ねどの町でも横ばい、もしくは減少傾向にあります(次頁参照)。



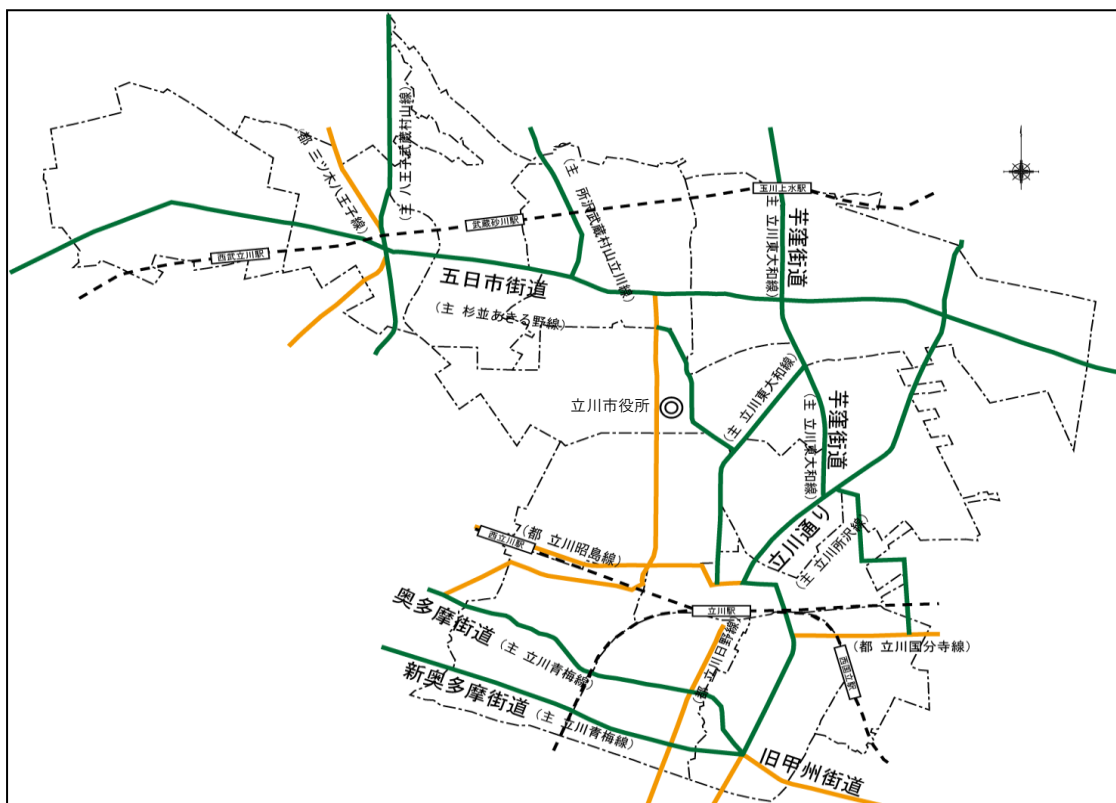
(5) 路線別事故発生件数と割合

令和2年の立川警察署管内*における路線別事故発生件数及び割合をみると、主に幹線道路が多い都道で157件、24.2%、生活道路が多い市道で385件、59.3%となっています。

生活道路が多い市道で約6割の事故が発生しているということは、自宅近くなど市民の身近な場所で事故は起きています。

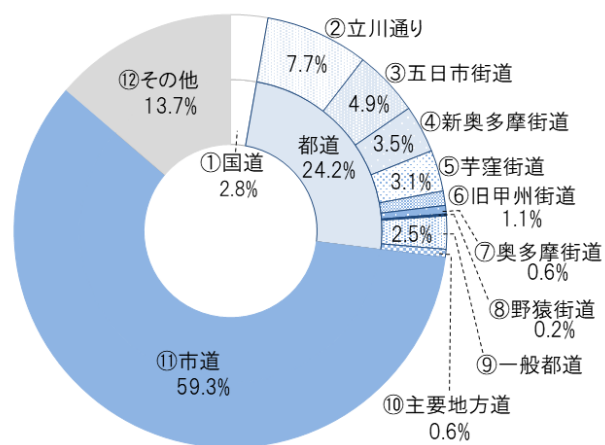
なお、個別の路線では立川通りが50件(7.7%)で最も多く、次いで五日市街道で32件(4.9%)です。

*立川警察署管内：立川市(上砂町6～7丁目を除く)と国立市



番号	管理区分	路線名	発生件数 (件)	割合 (%)
①	国道		18	2.8%
	都道		157	24.2%
②		立川通り	50	7.7%
③		五日市街道	32	4.9%
④		新奥多摩街道	23	3.5%
⑤		芋窪街道	20	3.1%
⑥		旧甲州街道	7	1.1%
⑦		奥多摩街道	4	0.6%
⑧		野猿街道	1	0.2%
⑨		一般都道	16	2.5%
⑩		主要地方道	4	0.6%
⑪	市道		385	59.3%
⑫	その他		89	13.7%
合計			649	100.0%

路線別事故発生割合(令和2年立川警察署管内)



(立川警察署の統計より作成【即報値】)

※ ①国道は国立市域内

⑥旧甲州街道には、都道256号八王子・国立線を含む

⑧野猿街道は国立市域内

⑫その他には、私道・農(免)道を含む

第4節 交通事故発生状況の評価

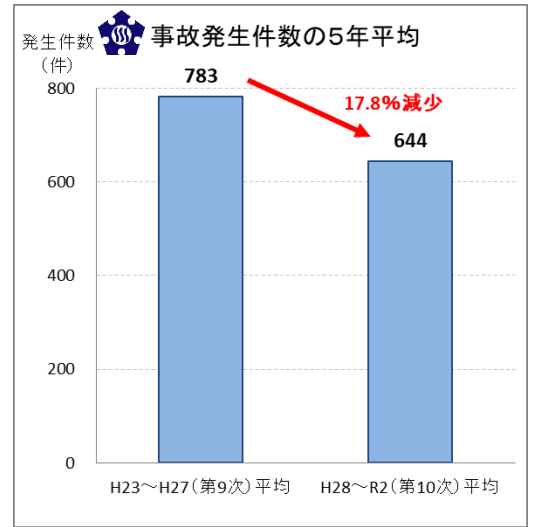
(1) 交通事故の概況(5頁～7頁)

市内における交通事故発生件数は、平成 22 年からの 10 年間で 5 割以下に減少しています(5 頁参照)。

また、平成 23 年～平成 27 年(第 9 次計画期間)と、平成 28 年～令和2年(第 10 次計画期間)の事故発生件数の5年平均を比べると、17.8%減少しました。

事故類型別発生件数は、いずれの年も車両相互による事故が最も多く発生していますが、人対車両の事故の割合は平成 22 年と比べて増加しています(6頁参照)。

なお、令和2年における交通事故発生件数を多摩 26 市で比較すると、立川市はワースト3位、人口 10 万人あたりの事故件数もワースト5位となっており、交通事故が多いことがわかります(7頁参照)。



(5頁グラフをもとに作成)

市内の事故発生件数は減っているものの、多摩 26 市では発生件数が高い状況であること、人対車両の事故割合が増えていることから、引き続き事故発生件数を減少する取組と、歩行者の交通安全の確保が必要です。

(2) 事故発生状況(8頁～13頁)

市内の当事者別発生件数をみると、第1当事者(1当)と第2当事者(2当)の合計発生件数は、自動車が多くなり、次いで自転車が多くなっています(8頁参照)。

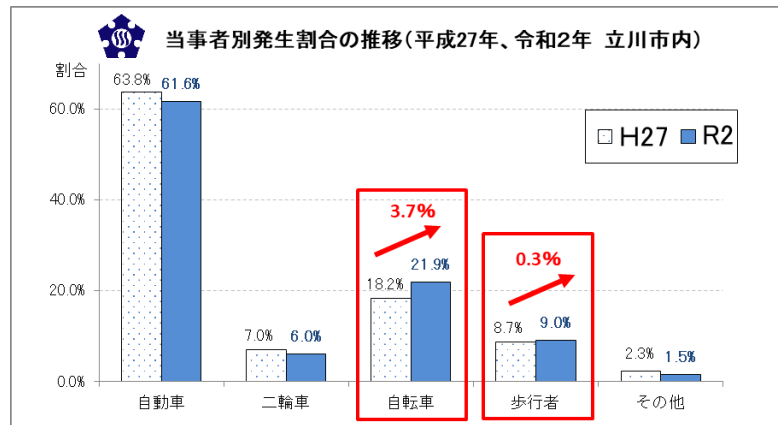
当事者	事故件数(件)		増減率(%) (R2-H27)/H27	順位 (減少率が 少ない順)	死者数(人) H28～R2: 5年間累計	順位 (死者が 多い順)
	H27	R2				
自動車	780	557	△ 28.5	-	1	-
二輪車	85	54	△ 36.4	-	1	-
自転車	222	198	△ 10.8	1	2	2
歩行者	106	81	△ 23.5	2	5	1
その他	29	14	△ 51.7	-	0	-
総件数	1,222	904	△ 26.0		9	

事故件数はいずれの当事者も減少していますが、自転車と歩行者の事故増減率は、△10.8%、△23.5%となり、全体の事故増減率△26.0%を下回っています。(※自転車の事故が最も減っていません)

過去5年間の累計死者数は、歩行者が5人と最多で、次いで自転車2人となっています。

また、当事者別発生割合*は、平成 27 年に比べて自転車で 3.7 ポイント、歩行者では 0.3 ポイント増加しています(8頁参照)。

*当事者別発生割合：第1当事者(1当)と第2当事者(2当)の合計発生件数を、市内全事故件数で割って算出。



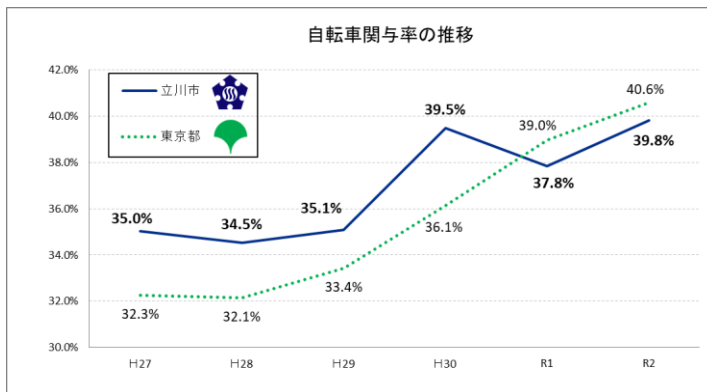
(8頁グラフをもとに作成)

状態別死傷者数は、当事者別発生割合と同様に、四輪乗車中が最も多く次いで自転車乗用中となっていますが、死者数は、歩行中が最も多い6人、次いで自転車乗用中が2人となっています。

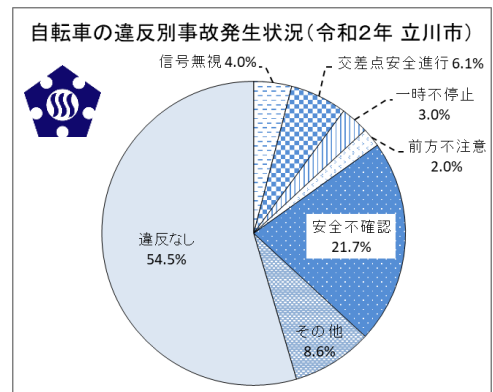
また、死傷者数の割合は、平成 27 年と比べて自転車乗用中で 3.1 ポイント、歩行中で 0.9 ポイント増加しています(9頁参照)。

市内の自転車事故をみると、自転車関与率は、直近2年は東京都よりも低くなったものの増加傾向にあり、事故類型別発生状況では「車両相互の出会い頭」が最も多く、令和2年には2人の方が亡くなっています。

令和2年の自転車乗用中の事故では、自転車側にも過失(違反)がある場合が約半数もありました(12 頁参照)。



(12 頁グラフ再掲)



(12 頁グラフ再掲)

市内の歩行中の事故をみると、平成 27 年以降の交通事故死者 10 人のうち、歩行中は6人と半数以上を占めています。

また、歩行中の事故では、ほとんどの場合に歩行者側には過失(違反)はないものの、1割程度には歩行者側にも違反があることがわかります(13 頁参照)。

事故発生件数と死傷者数は自動車には及ばないものの、自転車事故と死傷者数の割合が平成 27 年に比べて増加していること、また、関与率が増加傾向にあり、自転車側にも何らかの過失(違反)がある場合が約半数あることから、自転車のマナー・ルールなど自転車の安全な利用の推進が必要とされます。

また、近年の交通事故死者のうち半数以上を歩行者が占めることから、歩行者の交通安全の確保が必要とされます。

(3) 年齢層別発生状況(14～16 頁)

年齢層別発生状況では、高齢者(65 歳以上)の死傷者数増減率が△3.3%と最も少なくなっています。

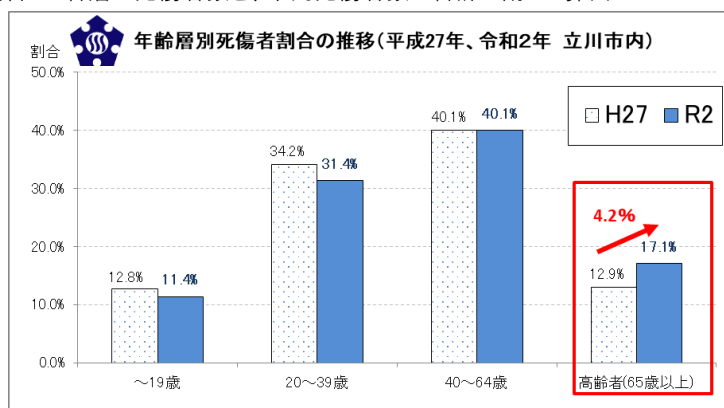
(※高齢者(65 歳以上)の事故が減っていません)

年齢ごとに人口の構成(人口に占める各年齢の割合)が異なることを考慮し、5年間の死傷者数を各年の年齢人口の合計で割った1万人当たりの死傷者数(5年平均)は、20 歳～64 歳で多くなっており、1万人当たりの死者数(5年平均)では、高齢者(65 歳以上)が最も多くなっています。

	死傷者数		増減率(%) (R2-H27)/H27	順位 (減少率が 少ない順)	死傷者数(人)		1万人当たり 死傷者数 (人) 5年平均	順位 (死傷者数 が多い順)	死者数(人)		1万人当たり 死者数(人) 5年平均	順位 (死者数が 多い順)
	H27	R2			H28～R2: 5年間累計	H28～R2: 5年間累計			H28～R2: 5年間累計	1万人当たり 死者数(人) 5年平均		
～19歳	89	58	△ 34.8		417	152,544	27.3		0	0.000		
20～39歳	238	160	△ 32.7		1,206	227,697	53.0	1	4	0.175	2	
40～64歳	279	204	△ 26.8	2	1,494	312,486	47.8	2	1	0.032		
高齢者(65歳以上)	90	87	△ 3.3	1	623	219,193	28.4		4	0.182	1	
計	696	509	△ 26.8	-	3,740	911,920	41.0		9	0.098	-	

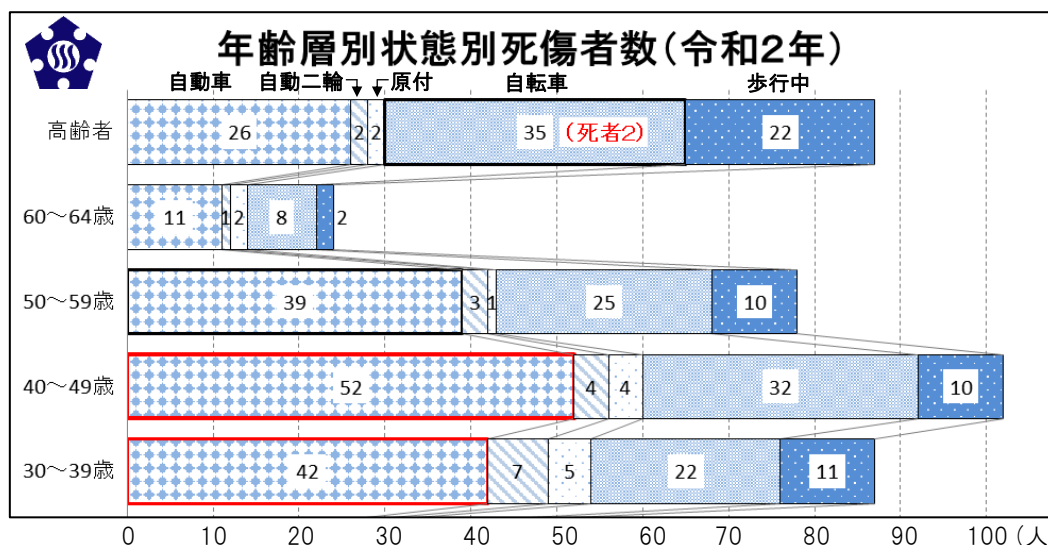
また、年齢層別死傷者割合*は、平成 27 年に比べて高齢者(65 歳以上)で 4.2 ポイント増加しています。

*年齢層別死傷者割合：各層の死傷者数を、市内死傷者数の合計で割って算出

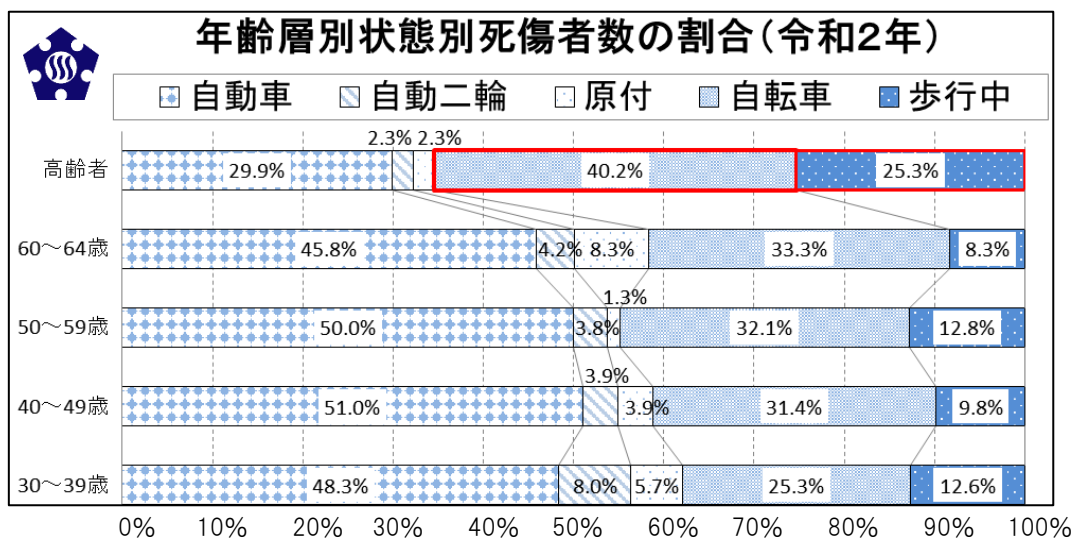


(14 頁グラフをもとに作成)

令和2年の死傷者数の最も多い年齢層は 40 歳～49 歳で、次いで高齢者(65 歳以上)と 30 歳～39 歳となっており、令和2年の死者2人はいずれも自転車乗用中の高齢者でした。状態別死傷者数の割合をみると、30 歳以上 64 歳までの各割合と比べて、高齢者は自転車乗用中と歩行中での割合が高く、特に歩行中は 2 倍以上となっています。



(15 頁グラフの一部を再掲)



(16 頁グラフの一部を再掲)

今後、市内の 65 歳以上の高齢者人口は増加傾向と予測されていること、また、高齢者の自転車利用中や歩行中の死傷者数とその割合が他の年齢層に比べて高いことから、高齢者の交通安全の確保が必要となります。

(4) 町別事故発生件数(16 頁～17 頁)

平成 22 年以降の立川市の町別事故発生件数をみると、錦町、曙町、砂川町などで事故発生件数が多くなっていますが、立川市の全事故件数減少に伴い、長期的な推移をみると概ねどの町でも減少傾向にあります(17 頁)。

(5) 路線別事故発生状況(18 頁)

令和2年の立川警察署管内における路線別事故発生状況は、主に幹線道路が多い都道で 24.2%、生活道路が多い市道で 59.3%であり、自宅近くなど市民の身近な場所で事故は起きています。

第3章

交通安全対策の実施状況

※第3章の数字は、「年度」での集計です。

第1節 立川市内での交通安全対策の実施状況

平成 28 年度から令和 2 年度までの間に、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市道の整備を実施し、令和2年度末の市道延長は、259,979m、うち未改良は 60,962mとなっています。

	実延長(m)	令和2年度末	
		内訳	
		規格改良済	未改良
市道	259,979 m	199,017 m	60,962 m

※立川市まちづくり部道路課集計

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 令和 2 年度末 16,702m 	防護柵 令和 2 年度末 54,685m 
道路照明 令和 2 年度末 12,485 基(LED 化完了) 	道路標識 令和 2 年度末 3,181 基 
区画線 令和 2 年度末 286,632m 	スクールゾーン塗装 令和 2 年度末 97 箇所 

<p style="text-align: center;">ストップマーク塗装</p> <p style="text-align: center;">令和 2 年度末 3,171 箇所</p> 	<p style="text-align: center;">交差点内滑り止め舗装</p> <p style="text-align: center;">令和 2 年度末 21 箇所</p> 
<p style="text-align: center;">路側帯舗装(緑)</p> <p style="text-align: center;">令和 2 年度末 15 箇所、3,811 m²</p> 	<p style="text-align: center;">視覚障害者誘導用ブロック</p> <p style="text-align: center;">令和 2 年度末 17,727m(路線延長)</p> 
<p style="text-align: center;">自転車走行環境(市道)</p> <p style="text-align: center;">令和 2 年度末 18,840m</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

さらに、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2年度末には市民が利用できる公園や遊び場等は 285 箇所となっています。



立川公園ガニガラ広場(H28 年度整備)

立川市 公園等総括表

町名	面積※ (ha)	令和3年4月1日現在												平成28年4月1日		増減 合計
		都市公園		都市公園以外の公園		遊び場		その他		合計		合計		1人当り 面積(m ²)		
		箇所	面積(m ²)	箇所	面積(m ²)	箇所	面積(m ²)	箇所	面積(m ²)	箇所	面積(m ²)	箇所	面積(m ²)			
富士見町	174.6	14	124,873.51	10	4,134.32	4	3,605.49	6	2,669.26	34	135,282.58	34	135,282.58	0	0.00	
柴崎町	131.9	5	178,586.15	4	8,067.48	1	640.99	1	967.00	11	188,261.62	10	187,294.62	1	967.00	
錦町	141.6	6	97,446.71	12	3,193.85	1	577.14	1	832.74	20	102,050.44	20	96,613.03	0	5,437.41	
羽衣町	73.8	11	13,187.28	1	396.10	1	213.32	1	59.00	14	13,855.70	14	13,855.70	0	0.00	
曙町	102.1	11	8,457.89	3	3,529.19	0	0.00	2	1,387.19	16	13,374.27	16	13,374.27	0	0.00	
高松町	84.2	4	9,190.69	5	1,204.30	0	0.00	1	104.00	10	10,498.99	9	9,589.18	1	909.81	
栄町	142.2	7	20,575.63	9	2,356.52	1	951.81	0	0.00	17	23,883.96	17	23,867.33	0	16.63	
若葉町	114.7	3	11,951.46	9	2,673.48	0	0.00	0	0.00	12	14,624.94	12	14,584.82	0	40.12	
幸町	171.5	11	30,179.87	18	4,542.63	0	0.00	11	16,610.80	40	51,333.30	41	50,821.04	-1	512.26	
柏町	115.4	2	2,143.68	13	3,686.17	0	0.00	0	0.00	15	5,829.85	15	5,223.50	0	606.35	
砂川町	208.0	4	32,282.89	25	5,831.19	0	0.00	0	0.00	29	38,114.08	27	35,590.92	2	2,523.16	
上砂町	182.0	4	14,561.70	6	1,496.17	1	5,888.38	0	0.00	11	21,946.25	10	21,675.51	1	270.74	
一番町	146.5	2	1,556.26	21	6,597.57	0	0.00	1	24.62	24	8,178.45	24	8,171.86	0	6.59	
西砂町	242.7	11	10,515.78	16	7,743.65	0	0.00	0	0.00	27	18,259.43	26	18,003.09	1	256.34	
緑町	180.8	3	14,545.11			0	0.00	0	0.00	3	14,545.11	3	14,545.11	0	0.00	
泉町	226.0	1	15,000.25			0	0.00	0	0.00	1	15,000.25	0	0.00	1	15,000.25	
昭島市						0	0.00	1	38.47	1	38.47	1	38.47	0	0.00	
合計	2,438.0	99	585,054.86	152	55,452.62	9	11,877.13	25	22,693.08	285	675,077.69	279	648,531.03	6	26,546.66	



※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)
(立川市まちづくり部公園緑地課集計)

(2) 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機会を提供するため、次の取組を実施しています。

ア 交通安全キャンペーン・交通安全市民のつどい(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、交通安全意識の向上等を図るために、春の全国交通安全運動時に「交通安全キャンペーン」を、秋の全国交通安全運動時に「交通安全市民のつどい」を開催しました。

「交通安全キャンペーン」と「交通安全市民のつどい」では、立川国立地区交通少年団の交通安全宣言に加え、声優やアナウンサーなどのゲスト・警察署員とピーポくんの交通安全講話を行うとともに、日頃の交通安全に役立つ反射材等の啓発グッズ配布も行いました。

キャンペーン・つどいの開催実績

	回数
平成28年度	各 1 回
平成29年度	各 1 回
平成30年度	各 1 回
平成31年度	各 1 回
令和2年度	各 0 回
合計	各 4 回

(令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により中止)



春の交通安全キャンペーン(令和元年5月実施)



春のキャンペーン時の啓発グッズ(令和元年5月配布)



交通安全市民のつどい(令和元年9月実施)

イ 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は立川警察署と連携し、交通安全意識の向上等を図るために、春と秋の全国交通安全運動前に、交通安全講習会を市内施設で開催しており、市は広報紙やホームページで講習会開催を周知しました。

講習会では、交通安全に関するDVDの上映と、警察署員の交通安全講話を行いました。

交通安全講習会の開催実績

	回数	参加者数
平成28年度	18	775
平成29年度	18	741
平成30年度	9	374
平成31年度	18	736
令和2年度	0	0
合計	63	2,626

(令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により中止)

ウ 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、立川警察署とともに自転車の交通安全に関する出前講座『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』を実施しました。

いきいきたちかわ出前講座開催実績

	回数	参加者
平成28年度	1	高校生
平成29年度	0	-
平成30年度	0	-
平成31年度	1	高齢者
令和2年度	0	-
合計	2	

エ 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:新小学1年生)

市は、児童の交通安全を図るため、市立小学校の新1年生に対し、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。



オ 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、PTA、立川警察署、教育委員会、立川市交通安全運動推進協力会と連携協働し、小学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校で実施しました。

自転車交通安全教室では、正しいルール・マナーの講義と校庭等での実技訓練を行い、受講者に自転車安全運転免許証を交付しました。

なお、PTAからの要望を受け、自転車交通安全教室で使用する交通安全教育用信号機等を購入し、平成30年度に市立小学校全校への配置が完了しました。平成31年度には、自転車教室で延べ31回活用されています。

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
平成28年度	20	1,394
平成29年度	20	1,417
平成30年度	19	1,414
平成31年度	19	1,446
令和2年度	19	1,404
合計	97	7,075

※H30年度からは、若葉小とけやき台小が統合し、若葉台小となった。

交通安全教育用信号機等の配置実績

	配置学校数
～平成28年度	7
平成29年度	10
平成30年度	19(全校)

※平成31年度は、31回使用



交通安全教育用信号機



自転車交通安全教室の様子(実技)



自転車安全運転免許証

カ 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、立川警察署と教育委員会と連携し、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で実施しました(各校3年に1度の頻度で実施)。

自転車交通安全教室では、実際に発生した交通死亡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どのような行動を取ればよいか(安全な行動)を学びました。

スケアード・ストレイト開催実績

	学校数	実施校
平成28年度	3	一中、三中、五中
平成29年度	3	六中、七中、八中
平成30年度	3	二中、四中、九中
平成31年度	3	一中、三中、五中
令和2年度	3	六中、七中、八中
合計	15	

※3年間で全9校実施(年間3校で実施)



車道の右側を逆走する自転車に関わる事故の再現



事故原因である車道の右側通行



安全な行動(車道の左側通行)の再現

キ 高齢者交通防犯講習会(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等を図るために、交通防犯講習会を開催しました。

講習会では、交通安全と防犯に関するDVD上映と立川警察署員の講話を行いました。

高齢者交通防犯講習会の開催実績

	回数	参加者数
平成28年度	20	857
平成29年度	19	878
平成30年度	19	863
平成31年度	19	840
令和2年度	0	0
合計	77	3,438

(令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により中止)

ク 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:市交通対策課)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ました。

交通安全教室では、交通安全DVDの上映、警察署員の交通安全講話、園内や道路上での歩行訓練・横断歩道の渡り方の実践や自転車教室等を行いました。

交通安全教室開催実績

	回数	参加者数
平成28年度	18	3,567
平成29年度	17	3,293
平成30年度	16	3,032
平成31年度	17	3,611
令和2年度	7	1,616
合計	75	15,119

(令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減)



園内での横断歩道の渡り方の訓練



実際の横断歩道の渡り方の訓練

第1節 重視すべき視点

第2章第4節「交通事故発生状況の評価」をみると、市内の交通事故発生件数は、減少傾向で推移している中で、当事者別発生割合では自転車と歩行者の事故が増加しています。

また、年齢層別死傷者割合では高齢者の割合が高くなっています。

なお、平成27年以降の死者10人のうち、歩行中が6人で最多で、次いで自転車乗用中が2人でした。

このような状況から、市内の交通事故のさらなる減少を図るためには、これらの当事者、年齢層に対するより一層の対策が必要であると考え、重視すべき視点として挙げるものとします。

(1) 高齢者の交通安全の確保

死傷者に占める高齢者(65歳以上)の割合が増加しており、死者は平成27年からの累計で4人となっています。高齢者の状態別死傷者数をみると、令和2年は自転車乗用中が最も多くなっています。

高齢者の事故は自宅近くで発生する傾向があるため、「通り慣れた道でも油断しない」といった注意喚起とともに、高齢者の事故を防止するために交通安全教育を推進することが必要です。

(2) 歩行者の交通安全の確保

死傷者に占める歩行者の割合が増加しており、死者は平成27年からの累計で6人となっています。

歩行者の事故を減少させるため、歩道や防護柵などの交通安全施設を整備するとともに、横断禁止場所を渡るなどの違反によって事故にあう歩行者もいることから、交通ルールやマナーについての啓発活動を充実させることも必要です。

(3) 自転車の安全利用の推進

自転車に関与する事故の割合は増加傾向にあり、令和2年には約4割を占めています。

また、令和2年は死者2人を含む死傷者数が、全事故の死傷者数の33%を占めており、その割合は平成27年に比べて増加しています。

さらに、信号無視や安全不確認など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が令和2年には約半数を占めるなど、利用者のルールやマナーに課題が見られる状況となっています。

そのため、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を推進するなど引き続き対策の実施が必要で

す。自転車走行環境(自転車ナビマーク・自転車ナビライン)を整備するとともに、自転車の車道左側通行の徹底を図る必要があります。ただし、車道通行の例外についても併せて周知する必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により自転車の利用が増えていること、自転車を利用した配達サービスの需要が高まっていることや、依然としてスマートフォンなどを使用しながらの「ながら運転」や傘さし運転、夜間の無灯火走行などの危険な運転が見受けられる状況から、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発活動を推進し、交通ルールの遵守とマナーの向上を図るとともに、悪質な違反者に対する取締りを強化する必要があります。

このほか、立川市の特性である来訪者の交通事故防止が課題となっており、啓発を図る必要があります。

第2節 第11次立川市交通安全計画の目標

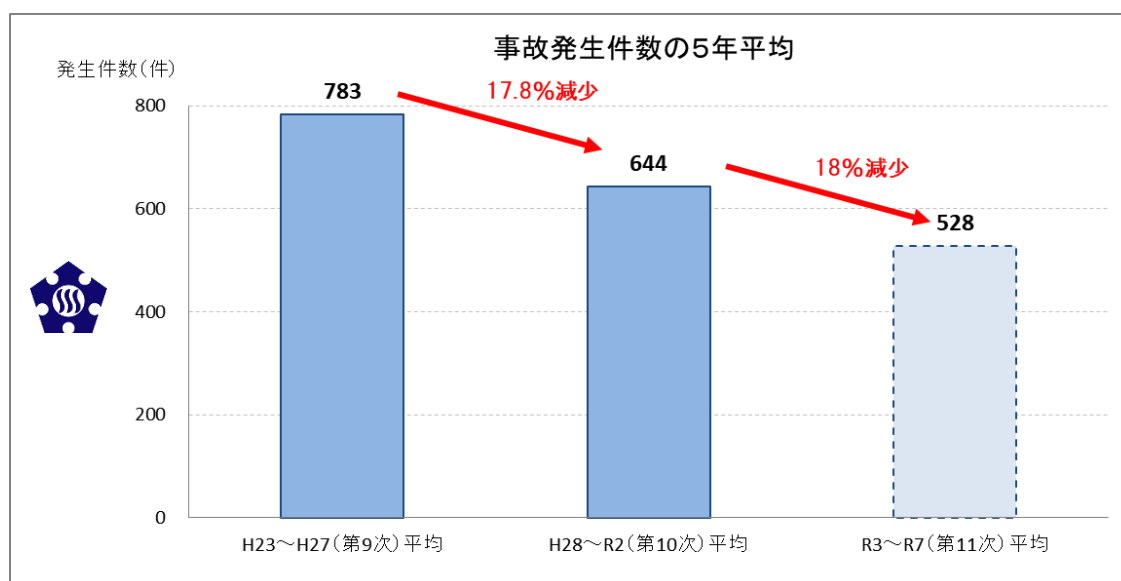
人命尊重の理念に立ち、関係機関が連携、協力して、誰もが安全かつ快適に生活できる交通社会を実現するため、各種の施策を総合的かつ効果的に実施することで交通事故のさらなる減少に努めます。

前計画である第10次立川市交通安全計画の目標は、「令和2年までに年間の交通事故死者数をゼロとする」でした。しかし、平成28年から令和2年までの交通事故死者数は、いずれの年も1人～3人の間で推移し、目標は達成することができませんでした。

なお、年としては達成できていませんが、平成30年1月から令和元年11月までの約1年10カ月の間は、交通事故死者は「ゼロ」でした。

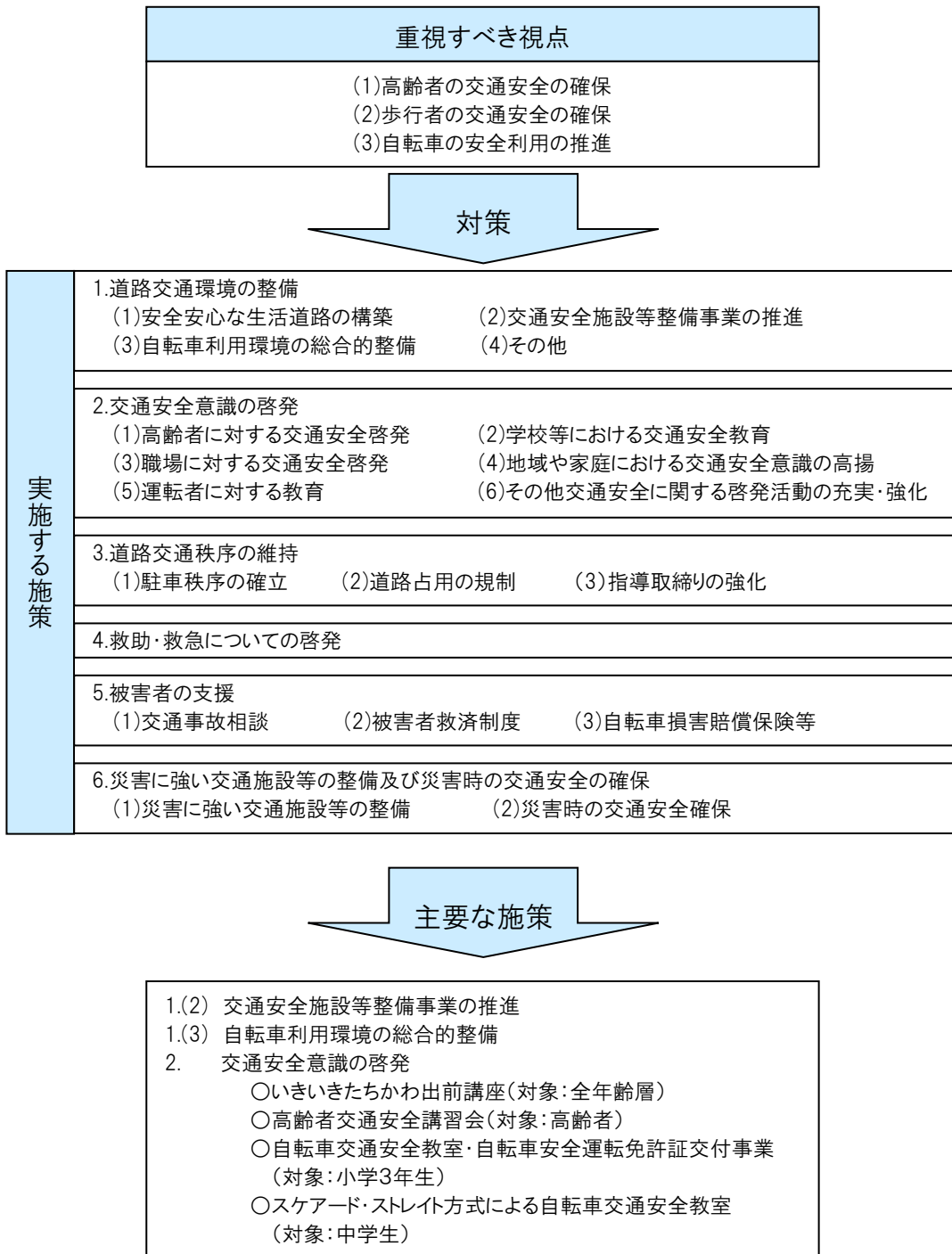
本計画では、重視すべき視点として、高齢者の交通安全の確保、歩行者の交通安全の確保、自転車の安全利用の推進と定め、目標を次のとおりとします。

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



【施策の体系】

立川市が実施する施策は、「第11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。



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 |
| ア 道路の現状 | (4) その他 |
| イ 道路の整備 | ア 沿道環境対策 |
| （ア）幹線道路・地区幹線道路の整備 | イ 公園・遊び場整備 |
| （イ）生活道路の整備 | ウ 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 | （ア）交差点対策 |
| ア 歩道の整備 | （イ）路線対策 |
| イ 防護柵の整備 | （ウ）地域対策 |
| ウ 道路照明の整備 | （エ）自転車対策 |
| エ 道路標識の整備 | |
| オ 区画線等の整備 | |
| カ 視覚障害者誘導用ブロックの整備 | |
| キ 信号機の整備 | |
| ク 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。

ア 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す。また、まちの活力ある発展にも欠かせません。

令和2年4月1日現在、本市の道路延長は、都道を含めると約297kmですが、このうち、幅員3.5m未満の道路は20.7%を占め、自動車が交通不能な道路は4.7%存在します(次頁表参照)。

道路面積は約261haあり、道路率*は10.7%となっています。

*道路率：市の面積に対する道路面積の割合。道路面積 2.61km²/市の面積 24.36km²=道路率 10.7%

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3年3月31日現在で整備済みの延長40,857m、整備率は58.6%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62.0%であり、特に市道においては総延長の70.6%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、事故や渋滞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、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。

道路状況

道路の種類	実延長(m)、面積(m ²)														延長に 対する 構成比 (%)
	上段： 実延長(m) 下段： 面積(m ²)	規格改良済		幅員別内訳										内、自動車 交通不能	
		未改良内訳		規格改良済み					未改良						
		規格改良済	未改良	車道 19.5m以上	車道 13.0m以上	車道 5.5m以上	車道 5.5m未満	車道 5.5m以上	車道 3.5m以上	車道 3.5m未満	車道 5.5m以上	車道 3.5m以上	車道 3.5m未満		
総計	296,711 m 2,613,086 m ²	235,304 m 2,383,332 m ²	61,407 m 229,754 m ²	845 m 38,940 m ²	16,077 m 540,036 m ²	95,714 m 1,113,305 m ²	122,668 m 691,051 m ²	19 m 198 m ²	70 m 278 m ²	61,318 m 229,278 m ²	13,967 m 32,515 m ²	100.0%			
国道	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0.0%			
主要地方道	27,335 m 444,007 m ²	27,335 m 444,007 m ²	0 m 0 m ²	40 m 1,695 m ²	4,737 m 145,802 m ²	21,953 m 292,504 m ²	605 m 4,006 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	9.2%			
一般都道	9,585 m 269,146 m ²	9,585 m 269,146 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	5,168 m 217,991 m ²	4,417 m 51,155 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	0 m 0 m ²	3.2%			
市道	259,791 m 1,899,933 m ²	198,384 m 1,670,179 m ²	61,407 m 229,754 m ²	805 m 37,245 m ²	6,172 m 176,243 m ²	69,344 m 769,646 m ²	122,063 m 687,045 m ²	19 m 198 m ²	70 m 278 m ²	61,318 m 229,278 m ²	13,967 m 32,515 m ²	87.6%			
延長に対する構成比(%)		79.3%	20.7%	0.3%	5.4%	32.3%	41.3%	0.0%	0.0%	20.7%	4.7%	100.0%			

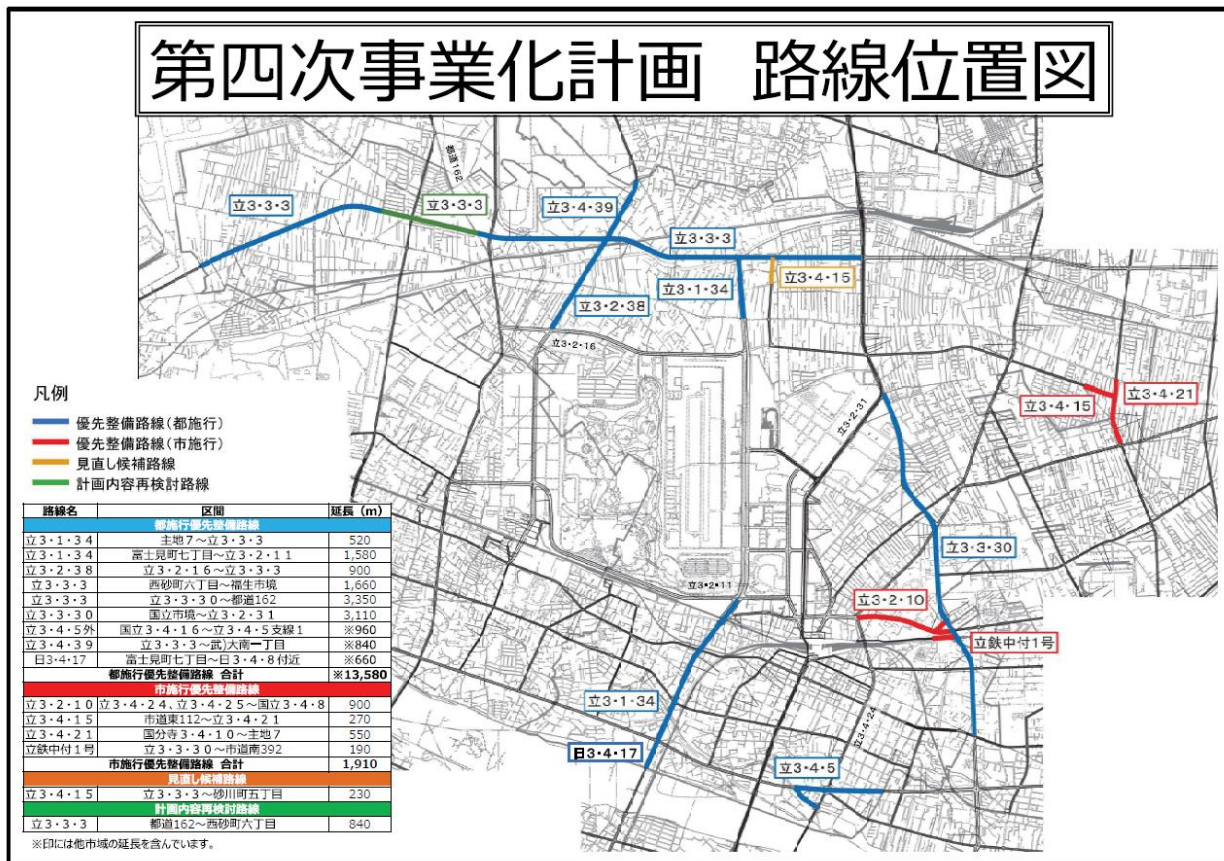
※市内に国道はありません
令和2年4月1日現在(令和2年度 東京都道路現況調査より作成)

イ 道路の整備

(ア) 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・28市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(第四次事業化計画)」に基づき、東京都と協力して整備推進を図ります。



第四次事業化計画における優先整備路線【立川市域】

(イ) 生活道路の整備

①生活道路の整備推進

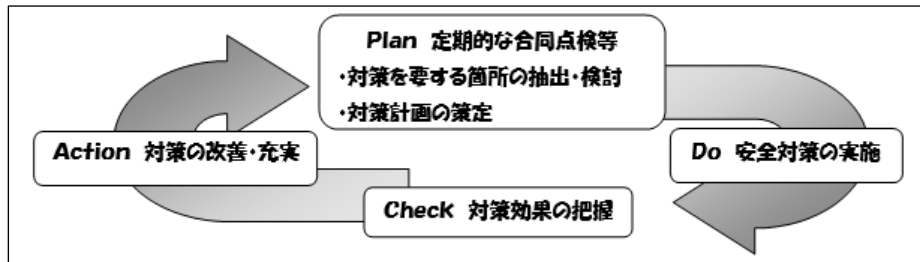
市道の大半を占める生活道路のうち、もっとも生活に密着した区画道路や地域内の骨格となる街区幹線道路は、いずれも現状では幅員の狭い道路であることが多く、地域の状況に応じ、さまざまな整備手法や工夫を用いて計画的な整備を進める必要があるため、平成 29 年 3 月に改定した生活道路拡幅事業計画に基づき整備推進を図ります。

②通学路の安全確保

全国で登下校中の児童・生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、平成 24 年度より各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検を実施、必要な対策内容について関係機関で協議してきました。

市では通学路等の安全確保に向けた取組を行うため、関係機関の連携体制を構築、平成 30 年9月に「立川市通学路安全プログラム」を策定しており、これに基づいて、関係機関が連携、さらに、保護者、地域の力を合わせて、児童・生徒が安全に通学できるように今後も通学路等の安全確保を図っていきます。

また、継続的に通学路等の安全を確保するため、市は、学校関係者、保護者及び立川警察署と一緒に、通学路の合同点検を継続するとともに、点検実施箇所の事後検証を行い、対策の改善・充実に取り組めます。これらの取組をサイクルとして繰り返し実施し、通学路等の安全性の向上を図ります。



通学路等安全確保のためのサイクル
(立川市通学路安全プログラムより)

(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(平成31年版)」に基づいた施設整備を実施することによって、全ての人にとって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。

ア 歩道の整備

令和3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16,702m、防護柵の延べ延長は54,685m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、バスや鉄道事業者などとの連携を図りながら駅や公共施設の周辺などに、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。



区分	①事業の現状 令和2年度末	②令和3～7年度計画	
		事業量	備考
歩道	16,702 m	1,500 m	

イ 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。



区分	①事業の現状 令和2年度末	②令和3～7年度計画	
		事業量	備考
防護柵	54,685 m	2,500 m	建替含む

ウ 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。



区分	①事業の現状 令和2年度末	②令和3～7年度計画	
		事業量	備考
道路照明	12,485 基	新規 150 基	LED化は令和2年度に完了

エ 道路標識の整備

道路利用者への的確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、案内など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、古くなった標識の建替えを進めます。

また、交通ルールの厳守を求める看板の設置などにより、その場に応じた注意の呼びかけも行います。



区分	①事業の現状 令和2年度末	②令和3～7年度計画	
		事業量	備考
道路標識	3,181 基	50 基	建替含む

オ 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など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、ストップマークなどの塗装を行い、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。



区分	①事業の現状 令和2年度末	②令和3～7年度計画		
		事業量	備考	
区画線等	区画線	286,632 m	4,800 m	塗替え含む
	スクールゾーン	97 箇所	8 箇所	塗替え含む
	ストップマーク	3,171 箇所	50 箇所	塗替え含む
	交差点内 滑り止め舗装	21 箇所	8 箇所	塗替え含む
	路側帯舗装(緑)	15 箇所	5 箇所	塗替え含む
		3,811 m ²	100 m ²	

カ 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付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。



区分	①事業の現状 令和2年度末	②令和3～7年度計画	
		事業量	備考
視覚障害者 誘導用ブロック	17,727 m [*]	1,600 m	

※数字は路線延長

キ 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、地域要望など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や天候に応じ、交通整理員の交差点への配置を要請します。

ク 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など）や滑り止め塗装、照明灯の改良などの対策に向けた取組を推進します。

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3次交差点すいすいプラン*（平成27年3月）」を策定しており、立川市内では3つの交差点（西砂町宮沢交差点、松中団地南交差点と若葉台小西交差点）が整備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。

* 第3次交差点すいすいプラン：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ている。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

自転車は身近な乗り物として通勤、通学、買い物などの日常生活に利用され、環境にやさしい交通手段の一つとして見直されるとともに、東日本大震災や新型コロナウイルス感染症などの影響により、近年利用者が増加していると言われています。さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、自転車を活用した配達サービス等の需要が高まっています。近年、自転車に関与する事故の割合は増えており、早急な対応が求められています。

こうした背景を踏まえて、令和2年度に策定した「立川市自転車活用推進計画（令和2年12月）」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に自転車ナビマーク・自転車ナビラインを整備します。



自転車走行環境(市道)

区分	①事業の現状 令和2年度末	②令和3～7年度計画	
		事業量	備考
自転車通行区分を確保できた道路延長	18,840 m	10,000 m	2,000 m/年

また、既存の広幅員歩道上に走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。

(4) その他

ア 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。

イ 公園・遊び場整備

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」に基づき公園等の整備に努めます。

ウ 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。

(ア) 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。

(イ) 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*などの新設、改正、廃止を検討し、関係機関に要請します。

* 停車帯：主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分(道路構造令第2条の14)。

(ウ) 地域対策

地域内の交通安全を図るため、必要な交通規制などを検討し、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など、安全で快適な居住環境の確保を推進します。

(エ) 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や「自転車の一方通行規制*」などについて検討し、関係機関に要請します。

* 自転車の一方通行規制：道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(改正平成23年9月12日)で、自転車道や自転車通行可歩道における自転車の一方通行規制が可能となった。

規制標識等の例



歩行者専用



自転車通行可



自転車の一方通行規制標識

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機会の提供に努めます。

- | | |
|----------------------|---------------------------|
| (1) 高齢者に対する交通安全啓発 | (4) 地域や家庭における交通安全意識の高揚 |
| ア 交通安全意識の啓発 | ア 子どもに対する啓発 |
| イ 高齢ドライバー対策 | イ 若年層に対する啓発 |
| (2) 学校等における交通安全教育 | ウ 地域に対する啓発 |
| ア 幼稚園及び保育園における交通安全教育 | (5) 運転者に対する教育 |
| イ 小学校における交通安全教育 | ア 自動車運転者 |
| ウ 中学校における交通安全教育 | イ 二輪車運転者 |
| エ 高等学校における交通安全教育 | ウ 自転車運転者 |
| (3) 職場に対する交通安全啓発 | (6) その他交通安全に関する啓発活動の充実・強化 |

(1) 高齢者に対する交通安全啓発

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・認知機能の変化から、とっさの行動が遅れるなどして交通事故に巻き込まれるケースが目立つと言われてしています。

なお、令和2年に東京都内で交通事故により亡くなった高齢者を状態別にみると、歩行中の死者が最も多く、そのうち信号無視など何らかの違反があった割合が半数以上との報告*もあるため、高齢者自身も交通ルールを守ることが重要です。

市内の65歳以上の人口と全年齢層に占める割合は、令和3年から令和7年に向けて増加傾向となることが予測されていることから、高齢者への交通安全啓発が特に重要となります。

* 「第11次東京都交通安全計画(令和3年4月)」より。

ア 交通安全意識の啓発

高齢者を交通事故から守るため、地域老人クラブや警察署などと連携、協力しながら高齢者の特性、交通事故発生実態などを踏まえた参加型・実践型の交通安全教育を推進するとともに、市の実施している高齢者対象の事業等でのいきいきたちかわ出前講座の活用を推進します。

また、地域老人クラブや高齢者が多く利用する市の施設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。

さらに、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、活用の促進を図ります。



老人クラブでの交通安全教育(DVDと講話)

イ 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報告されています。

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うとともに

に、東京都実施の「高齢者安全運転支援装置設置促進事業補助金」等についても周知を図ります。

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。

(2) 学校等における交通安全教育

ア 幼稚園及び保育園における交通安全教育

幼稚園及び保育園では、身近な生活の中から交通安全の決まりを理解させ、自ら率先してルールを守り、安全に行動できる習慣を身に付けさせることが大切です。実践活動を通じて、交通安全のきまりをわかりやすく指導するとともに、具体的な場面で家族が交通ルールを繰り返し教えるなどして安全に行動できる習慣や態度の育成に努めることが必要とされ、そのためにも「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推進します。併せて、幼稚園及び保育園と連携し、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全情報の周知に努めます。

イ 小学校における交通安全教育

小学校では、学校活動や学校行事を通して、安全な道路の歩行と横断、自転車や乗り物の安全な利用、身近な交通安全施設や交通規則の理解など、参加・体験的な指導を行うとともに、学校、PTA、交通安全協会及び警察署などとの協働による交通安全教育を推進します。

自転車利用者としての理解を深めるために、小学3年生を対象として自転車の安全な乗り方や交通ルールとマナーについての講義と実技を行う自転車交通安全教室を実施します。また、受講者には自転車安全運転免許証を交付します。

ウ 中学校における交通安全教育

中学校では、小学校での安全教育の基礎のうえに、歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用方法やマナー、交通事情や交通法規を中心とした指導を行います。

また、自転車利用時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ように、「スクエアード・ストレイト」方式による参加・体験的な自転車交通安全教室を継続して実施します。



横断歩道を渡る自転車と左折する車との事故再現
(車のピラーによる死角が原因での事故)

エ 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安全教育を確実なものとし、必要な交通ルールやマナーを身に付けることができるよう、交通安全にかかわる情報を共有するなどして、学校に指導の協力を要請します。

また、通学時などの自転車利用時に交通ルールを無視することがないように、自らの行動についての責任を自覚させる教育に対し、「立川市交通安全運動推進協力会」を通して支援します。

(3) 職場に対する交通安全啓発

今日、就学前から学校教育期間における交通安全教育は、保護者や関係者の努力により定着し、一定の成果があがっている状況といえます。これに対して、地域社会において子どもたちの模範となるべき社会人については、交通ルールやマナー違反の問題が引き続き指摘されていることから、社会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。

そのため、関係団体と協力し、職場を通じて、自主的・主体的な交通安全の啓発を推進します。

(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を減少し、安全で快適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、春・秋の全国交通安全運動に合わせたキャンペーンや交通安全市民のつどいなどの啓発活動を継続して実施します。また、互いに交通安全について声をかけあうことや、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、関係団体への働きかけを行います。さらに、日頃から家庭においても交通安全を意識する機会を設けるために、市の広報紙やSNS等を通して交通安全情報の提供を行い、交通ルールの普及浸透を図ります。

ア 子どもに対する啓発

「立川市私立幼稚園交通安全推進連絡会」等と連携し、幼児や保護者に対する交通安全教育を実施することで幼児の交通事故防止を図ります。また、小学校や中学校での交通安全教室を実施するとともに、小学校等と連携し、通学路等における交通安全対策を推進します。



幼児に対する交通安全教室

イ 若年層*に対する啓発

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、運転することにより交通事故の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。そのため、SNS等での情報発信を通じて、交通安全意識の向上に努めます。

高校生に対しては、高校生の交通安全にかかわる「交通事故防止高校連絡会議」及び警察署などと連携して、交通安全教育の推進を図ります。

* 若年層： 中学校卒業後から25歳未満までの年齢層。

ウ 地域に対する啓発

自治会などの地域団体の活動で住民が集まる機会を活用し、交通安全意識向上のための講習会や勉強会を開くなど、普段の地域活動の一環として交通安全に関心を持ってもらえるよう、また、PTAやボランティア団体による児童・生徒の登下校時の見守り活動など、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るため、こうした取組が広がるよう関係機関への働きかけや支援を行います。

(5) 運転者に対する教育

ア 自動車運転者

関係機関と連携し、従業員向けや個人向けの安全運転講習会について周知するとともに、交通関係法令の理解や安全運転の普及のため啓発に努めます。

また、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、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方に対しては、自転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。引き続き運転を希望する方に対しては、安全運転支援装置の購入・設置を推奨します。

イ 二輪車運転者

関係機関と連携し、二輪車交通安全教室等について周知するとともに、二輪車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」について啓発に努めます。

ウ 自転車運転者

自転車に関与する事故の割合は増加傾向であり、スマートフォンなどを使用しながらの「ながら運転」や歩道上での交通ルールを無視した走行など、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。

交通安全協会など関係機関との協働のもと、自転車教室の開催や安全運転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」の『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』の利用を周知します。

* 自転車安全利用五則：内閣府の中央交通安全対策会議交通対策本部が決定(平成19年7月)

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、
夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認)
5. 子どもはヘルメットを着用

- 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「自転車に対するマナーアップ推進協議会」とともに、自転車の正しい乗り方などを啓発します。
- ④スマートフォン、イヤホン(ワイヤレスイヤホンを含む)やヘッドホンを使用している運転や、雨天時の傘差し運転などの「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。
- ⑤東京都内の自転車の死者の損傷主部位は約7割が頭部*であるため、子どもはもとより、すべての自転車利用者に対して、市広報、市ホームページやツイッターなどを活用して自転車利用時のヘルメット着用を啓発します。

* 約7割が頭部：「第11次東京都交通安全計画(令和3年4月)」より。

- ⑥放置自転車問題については、自転車利用者の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を活用し、ルールの遵守及びマナー向上の啓発を行うことにより、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。
- ⑦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。
- ⑧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。
- ⑨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。



(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ためには一人ひとりが交通ルールとマナーを守ることが最も大切です。そのためには、あらゆる方面に向けて働きかける交通安全の啓発が不可欠です。

交通事故の無い安全で快適な交通社会の構築に向け、市広報、市ホームページ、ツイッター、駅前ビジョン、ちらし、ポスターなどさまざまな媒体を活用して交通安全の啓発を実施します。



(市広報)



(市ホームページ)



(ツイッター)

事故を防ぐためには、一人ひとりが日頃から交通安全を意識した行動をとることが大切です。

自動車や自転車を運転する時は、必ず横断歩道の歩行者の優先をお願いします。

歩行者の方も、自動車等が止まってくれるだろうと過信せずに、咄嗟の時に自分の身を守るように、道路上の安全確認をしっかりとるようにしましょう！

交通事故を防ぐために、皆さんの協力が必要です！



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 | (2) 道路占用の規制 |
| ア 自動車駐車場の整備 | (3) 指導取締りの強化 |
| イ 自転車駐車場の整備 | |
| ウ 放置自転車対策の維持・継続 | |
| エ 附置義務遵守の監視 | |

(1) 駐車秩序の確立

ア 自動車駐車場の整備

路上駐車の解決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、「立川市交通マスタープラン」に示す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。

イ 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、「立川市自転車活用推進計画(令和2年12月策定)」に基づき、自転車駐車場の整備を進め、駐輪環境の「快適性の向上」を目指します。

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。

ウ 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。

「立川市自転車活用推進計画(令和2年12月策定)」に基づき、放置禁止区域の指定・拡大などを含め、放置自転車の規制、撤去などを適正に行うことにより、自転車の駐輪秩序の確立を促進します。

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。



エ 附置義務遵守の監視

大勢の人が集まったり、多くの荷捌きが発生する事業所や商業施設などにあつては、「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。

(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用については、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、不法占用物件などを排除し、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、立川市路上違反公告物撤去活動推進員や関係機関などとの連携を図り、不法占用物件や路上違反公告物の排除を進めます。

(3) 指導取締りの強化

放置自転車については、街頭におけるキャンペーンなどを活用し、効果的な指導・啓発を行います。

飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害、進入規制の無視など、重大な交通事故の誘因となる運転者行為を重点として、効果的な交通安全指導と取締り強化を交通管理者に要請します。また、自転車の走行についても、傘差し運転、スマートフォンやイヤホンを使用しての「ながら運転」への指導とともに、歩道上での暴走、信号無視、夜間無灯火、一時停止無視などの悪質で危険な違反行為に対する、摘発も含めた取締りの強化を要請します。

違法駐車については、道路交通法により、悪質、危険性や迷惑性の高い違反に対し放置違反金の制度が導入されるなど規制は強化されており、実態に応じ重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」*1に沿った、移動処置を含めた取締りを引き続き要請し、違法駐車防止に努めます。

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が、引き続き警備体制の維持を関係者に要請するとともに、大型店舗などには「駐車待ち車両」に対して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*2)について研究を行います。

*1 取締り活動ガイドライン：放置車両確認事務の民間委託に伴い、従来以上に違反実態等に即した公平かつメリハリを付けた取締りを行うため、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたもの(警視庁)で、立川警察署も「駐車監視員活動ガイドライン」として監視員の活動方針を定め公表している。

*2 交通需要マネジメント(TDM)：自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組をいう。

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、その場に居合せた人による迅速な119番通報や事故現場での積極的な応急手当が必要です。


そのため、事故の際の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)への協力を市民に呼びかけるほか、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が認められているAED*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。

- * 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。

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」の利用を市民に呼びかけます。



消防署
からの
お知らせ



意識・呼吸はありますか?
心臓マッサージはできますか?
胸の真ん中を押してください

ありません。
できません。
わかりました。

東京消防庁では、119番通報後、電話で応急手当のお願いをすることがあります。応急手当にご協力お願いいたします。

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を行い、救急隊が到着するまでの間の救命効果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と覚えて、救急車が到着するまでの貴重な時間を活用しましょう！

46

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、解決の為には損害額の算定、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、事故処理に係る相談体制の充実や交通災害共済制度などの周知を図るほか、自転車損害賠償保険等への加入を啓発します。

(1) 交通事故相談

立川市では、市民相談室^{*1}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^{*2}や、一般財団法人東京交通安全協会立川交通事故相談所^{*3}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。

*1 市民相談室：立川市泉町1156-9 立川市役所3F(TEL:042(523)2111(代表))

*2 公益財団法人日弁連交通事故相談センター 立川相談所：

立川市曙町2-37-7 コアシティ立川12階 弁護士会立川法律相談センター内(TEL:042(548)7790)

*3 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)2557)

(2) 被害者救済制度

交通事故により被害を受けた市民を救済する目的で、東京都市町村民交通災害共済制度(ちよこつと共済)が運用されており、交通事故が原因で治療を受けた際に見舞金を受け取ることができます。

新聞折込広告や広報などの啓発活動を通じて加入促進を図り、被害者救済の充実に努めます。

市は、3歳から14歳までの方、70歳以上の方及び立川市心身障害者手当を受給している方に対して、会費の500円を補助します。(令和3年4月時点)

	Aコース	Bコース
見舞金	最高300万円	最高150万円
年間の会費	1,000円	500円
会費の補助	3歳から14歳までの方は、500円を支払ってAコースへ加入が可能 70歳以上の方 と 立川市心身障害者手当受給の方は、500円を支払ってAコースへ加入が可能	3歳から14歳までの方は、市が500円の会費を負担し、自動加入(手続き不要) 70歳以上の方 と 立川市心身障害者手当受給の方は、申込により、市が500円の会費を負担(手続き 必要)

(3) 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。

*「TSマーク」：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貼付されるもので、点検日から1年間傷害保険及び賠償責任保険が付帯される。

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の確保

災害時に避難や救助活動、物資の輸送が滞らないよう、市は「立川市地域防災計画」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や避難路を定めています。いざという時にそれらの機能が滞らないよう、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

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*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が電柱の倒壊等で閉塞することを防ぐため、令和2年4月に「立川市無電柱化推進計画」を策定し、優先的に無電柱化する路線を選定しました。この計画に基づいて無電柱化を推進することにより、災害時に緊急車両や避難する市民が円滑に通行できる道路が確保でき、また、平時においても、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できます。

* 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。

(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、八王子武蔵村山線及び新奥多摩街道の5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。

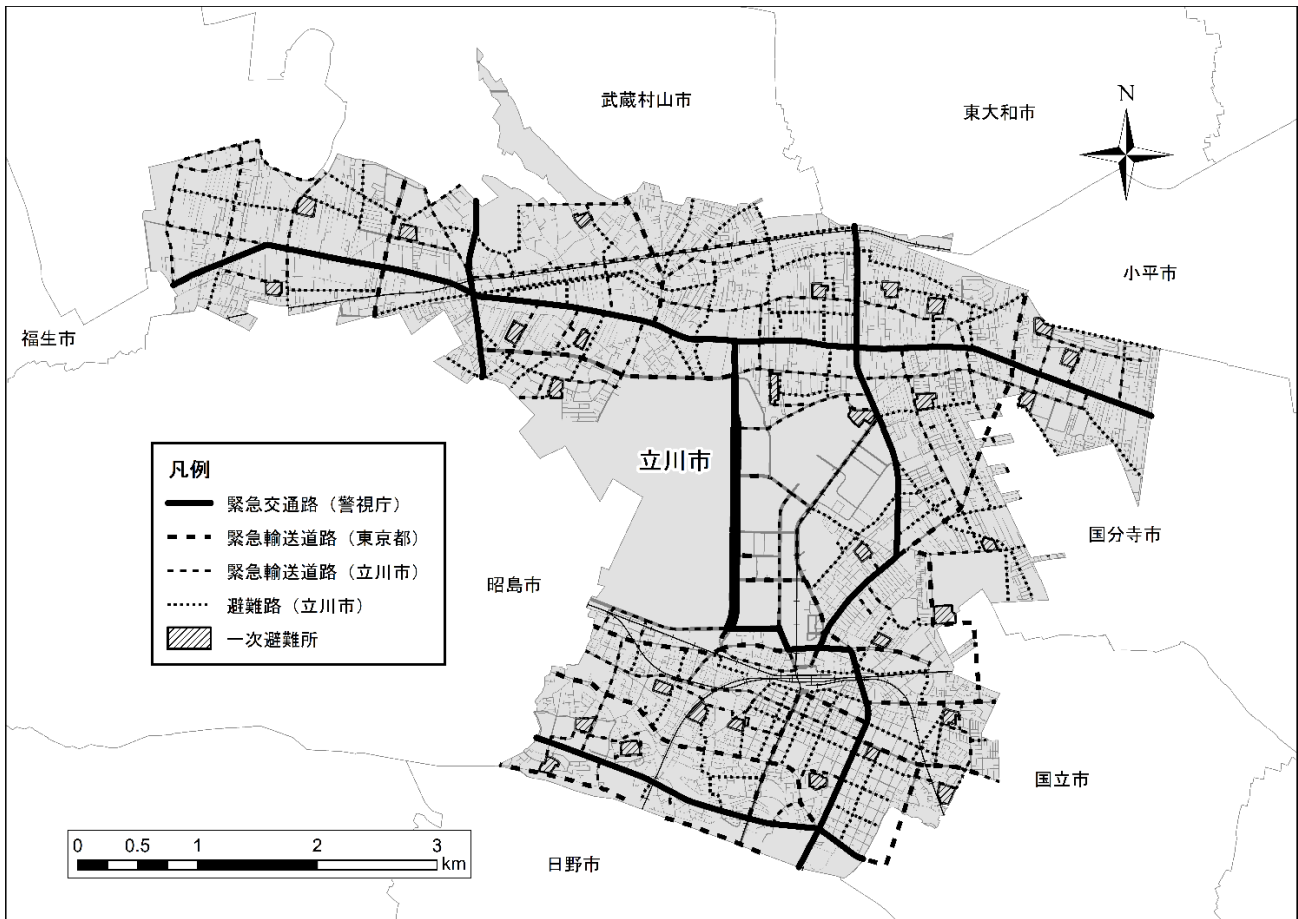
また、市は道路管理者として、道路上の障害物が除去できない場合や道路破損、決壊などにより交通が危険であると認められた場合、警察署など関係機関と連携し通行止め等の交通規制を行います。

市が定める緊急輸送道路*¹と避難路*²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、交通事故も広範囲に多数発生することが予想され、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予想されます。災害時には、市は「立川市地域防災計画」に基づいて、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・医療救護活動等に取り組みます。

*1 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とを連絡し、または拠点を相互に連絡する道路をいう。

*2 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。



避難路及び緊急輸送道路図

緊急輸送道路*¹(立川市)・避難路*²(立川市)・緊急交通路*³・緊急輸送道路*⁴(東京都)・

- *1 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とを連絡し、または拠点を相互に連絡する道路をいう。
- *2 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。
- *3 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。
- *4 緊急輸送道路(東京都) : 高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいう。

第1節 交通安全対策推進体制の強化

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に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、立川商工会議所が事務局となり、「立川市内交通円滑化推進懇談会」を設置し、市内の交通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、市民や関係団体の活動を支援するとともに連携を強化し、より充実した推進体制づくりを目指します。

