

第11次立川市交通安全計画 概要版

第1章 はじめに

計画の趣旨

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す。

計画の期間等

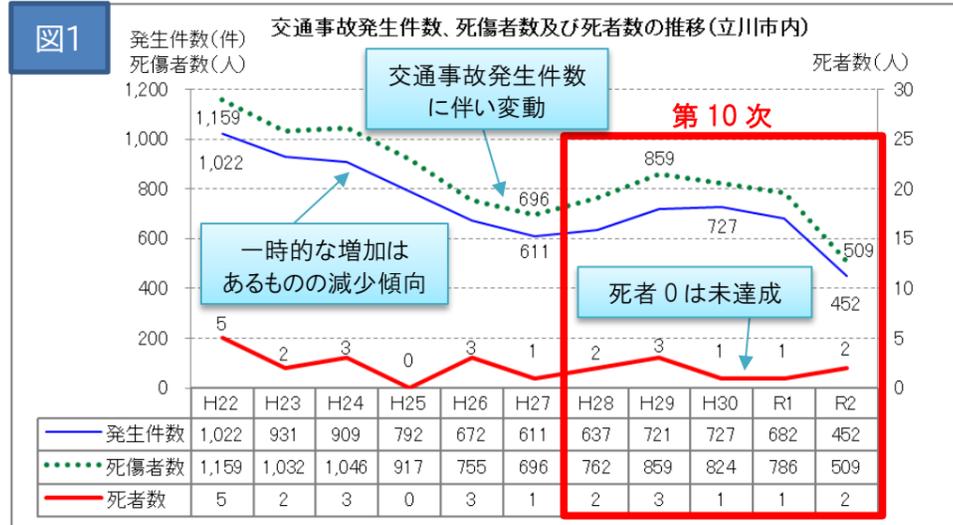
本計画は、市民に対して、交通安全に関する行動指針を示すとともに、交通安全に関する自助、共助の取組を呼びかける。
また、一人ひとりが交通安全について考え、交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践に取り組むための指針として定める。
本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年とする。



第2章 交通事故の現状

第1節 第10次立川市交通安全計画の目標と成果

・第10次計画の目標「令和2年までに年間の交通事故死者数をゼロとする」ことは未達成



第2節 交通情勢等

- ・今後の立川市の人口を年齢層別にみると、全年齢層のうち65歳以上の人口の割合は、令和3年の24.7%に対し、令和7年には24.9%となり、増加傾向となることが予測されている
- ・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110,538人に増加
- ・令和2年の立川市の人口に占める保有者の割合は、59.8%(およそ1.6人に1人保有)
- ・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83,904台に減少

第2章 交通事故の現状(続き)

第3節 道路交通事故の状況

一 交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移(図1) 一

・交通事故発生件数は、概ね減少傾向だったが、平成28年以降増加し、令和元年には再び減少に転じた。
死傷者数は、交通事故発生件数の変動に伴い増加・減少。
死者数は、直近5年間は1～3人の間で推移。

一 事故類型別発生件数(図2) 一

・いずれの年も車両相互による事故が最も多く、次いで人対車両が多く発生。平成22年と令和2年の割合を比較すると、人対車両が増加。

一 交通事故発生件数に関する他市との比較 一

・多摩26市の交通事故発生件数を比較すると、本市は、八王子市と町田市に次いでワースト3位。

一 当事者別発生件数 一

・自動車が最も多く、次いで自転車が最も多く発生。
(令和2年:自動車61.6%、自転車21.9%、歩行者9%、二輪車6%)

一 状態別死傷者数(図3) 一

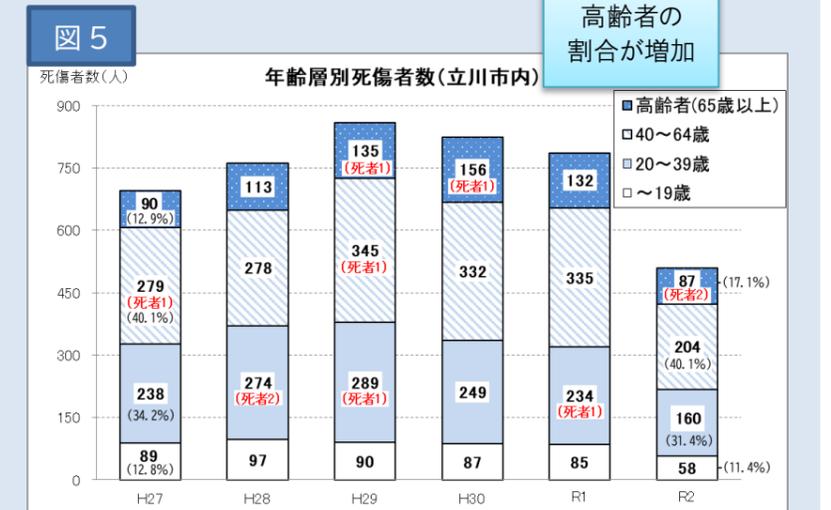
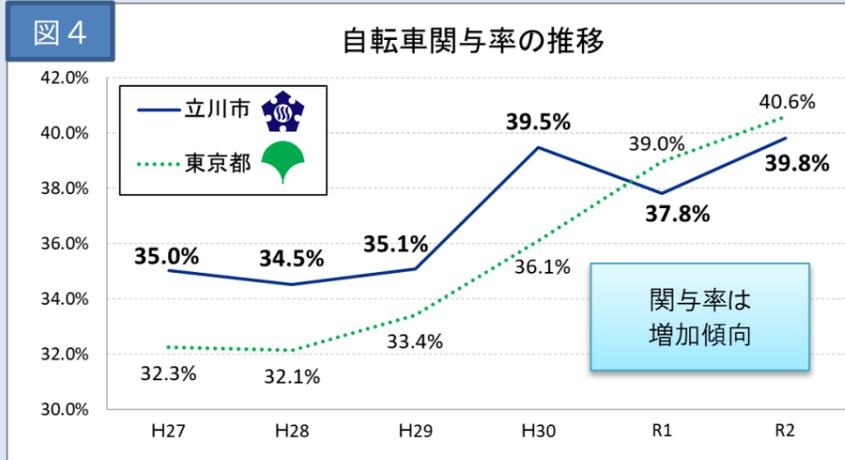
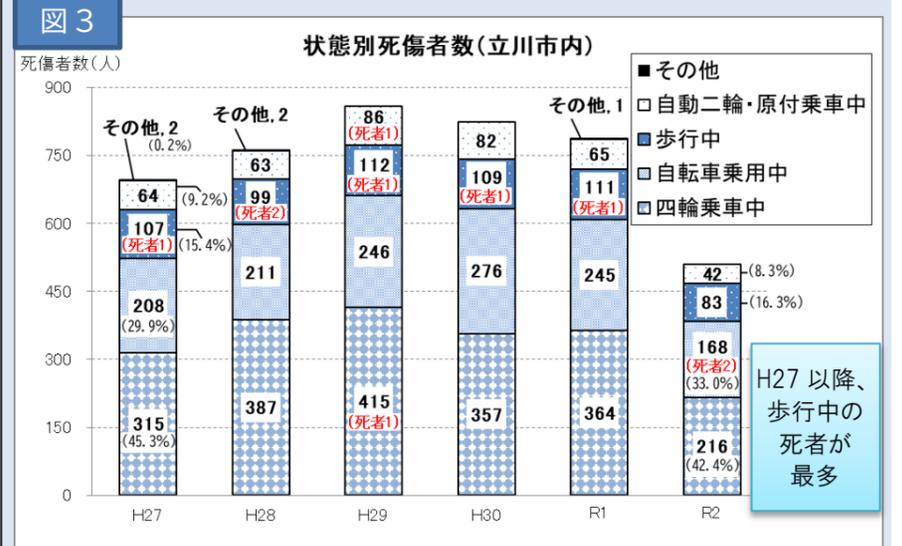
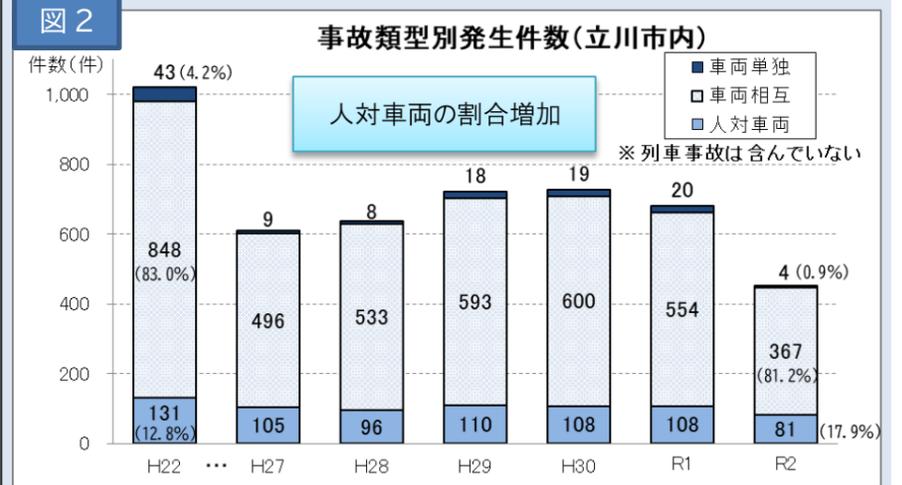
・死者は、歩行中が最も多く6人、次いで自転車乗用中が2人。
・死傷者数は、四輪乗用車が最も多く、次いで自転車乗用中が多い。
(令和2年:四輪42.4%、自転車33.0%、歩行中16.3%、二輪等8.3%)
・死傷者に占める割合は、平成27年に比べて令和2年では、自転車乗用中で3.1ポイント、歩行中で0.9ポイント増加。

一 自転車の交通事故の状況(図4) 一

・自転車関与率※は、令和2年は39.8%で、増加傾向。
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い。
※自転車関与率:自転車関与事故件数(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)から算出

一 年齢層別死傷者数(図5) 一

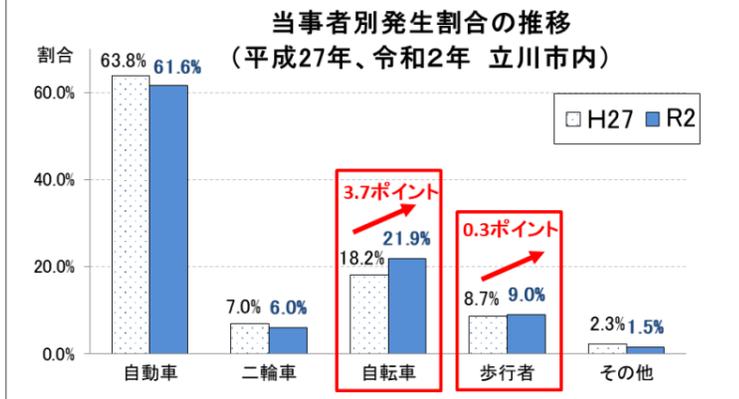
・平成27年と令和2年を比べると、死傷者に占める65歳以上の高齢者の割合が増加(平成27年:12.9%→令和2年:17.1%)。



グラフ:『警視庁 東京の交通事故』と警視庁の統計より作成

第2章 交通事故の現状(続き)

第4節 交通事故発生状況の評価



※当事者別発生割合は、各当事者の第1当事者と第2当事者の合計件数をもとに算出
 (『警視庁 東京の交通事故』より作成)

(評価)市内における交通事故は概ね減少傾向だったが、平成28年以降増加し、令和元年には再び減少に転じた。平成27年と令和2年の当事者別発生割合をみると自転車と歩行者が増加、年齢層別死傷者割合では高齢者が増加している。高齢者の自転車・歩行者の死傷者数割合が他の年齢層に比べて高いこと、自転車関与率が増加傾向であり自転車側にも過失(違反)のある場合が約半数あること、近年の死者の半数以上を歩行者が占めることから、高齢者や歩行者の安全確保と自転車の安全な利用の推進が必要とされる。

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

- 道路環境の整備
歩道、防護柵、道路照明、道路標識、自転車走行環境等
- 交通安全意識の啓発
ア 交通安全キャンペーン・交通安全市民のつどい
イ 交通安全講習会
ウ いきいきたちかわ出前講座
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
オ 自転車交通安全教室・自転車安全運転免許証交付事業
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
キ 高齢者交通防犯講習会
ク 交通安全教室に対する補助金の交付



オ 自転車交通安全教室の様子
 小学3年生を対象に、PTA・立川警察署・交通安全協会・教育委員会と連携し、全校で実施

立川市自転車安全運転免許証	
氏名	くるりん
学校名	〇〇小学校
交付日	令和〇年〇月〇日
有効期限	小学校卒業時まで有効

← 自転車安全運転免許証

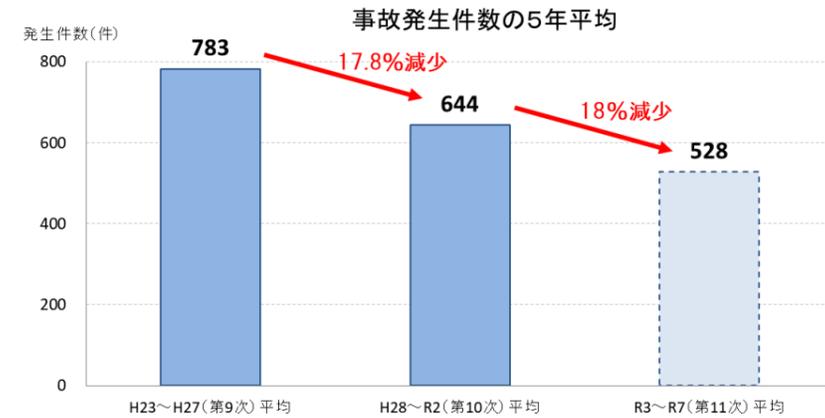
第4章 重視すべき視点及び目標

第1節 重視すべき視点

- 高齢者の交通安全の確保
・死傷者に占める65歳以上の高齢者の割合が増加
・高齢者の状態別死傷者数は、令和2年では自転車乗用中が最も多い
- 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
・交通ルールやマナーについての啓発活動を充実させる
- 自転車の安全利用の推進
・自転車関与する事故の割合は増加傾向、令和2年には約4割を占める
・自転車事故の中には、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年で約半数を占める

第2節 第11次立川市交通安全計画の目標

- 死者数
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。
- 交通事故発生件数
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。



第5章 講じようとする施策

第1節 道路環境の整備

道路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。

- 安全安心な生活道路の構築
ア 道路の現状 イ 道路の整備
- 交通安全施設等整備事業の推進
ア 歩道の整備 イ 防護柵の整備 ウ 道路照明の整備 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
- 自転車利用環境の総合的整備
- その他
ア 沿道環境対策 イ 公園・遊び場整備 ウ 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

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。

- 高齢者に対する交通安全啓発
ア 交通安全意識の啓発 イ 高齢ドライバー対策
- 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
イ 小学校における交通安全教育 ウ 中学校における交通安全教育
エ 高等学校における交通安全教育
- 職場に対する交通安全啓発
- 地域や家庭における交通安全意識の高揚
ア 子どもに対する啓発 イ 若年層に対する啓発 ウ 地域に対する啓発
- 運転者に対する教育
ア 自動車運転者 イ 二輪車運転者 ウ 自転車運転者
- 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

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。

- 駐車秩序の確立
ア 自動車駐車場の整備 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
- 道路占用の規制
- 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てができるよう知識・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。

第5節 被害者の支援

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ります。

- 交通事故相談
- 被害者救済制度
- 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の確保

いざという時に避難や救助活動、物資の輸送が滞らないよう、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。

- 災害に強い交通施設等の整備
- 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 交通安全対策推進体制の強化

