第２次
国立市
交通安全計画（案）

国立市

目次

第１章　はじめに 3
　１　計画策定の主旨 3
　２　計画の位置づけと構成 3
　３　計画期間 4
　４　計画の推進 4
第２章　第２次交通安全計画の目標 5
　１　交通事故件数の計画目標 5
第３章　交通事故の状況 6
　１　第１次国立市交通安全計画の目標と振り返り 6
　２　交通情勢 8
　３　交通事故件数等 11
　４　子どもの交通事故死傷者数 16
　５　高齢者の交通事故死傷者数 17
　６　状態別（自転車乗用中・歩行中）の交通事故の当事者数 18
　７　路線別交通事故発生件数 23
　８　交通事故等の考察 24
第４章　重視すべき視点 26
　１　自転車の安全利用の推進 26
　２　高齢者の交通安全の確保 27
　３　子どもの交通安全の確保 27
　４　歩行者の交通安全の確保 27
第５章　講じようとする施策 28
　基本方針１　道路交通環境の整備 29
　基本方針２　交通安全施設等の整備事業 30
　基本方針３　交通安全意識の啓発 31
　基本方針４　道路交通秩序の維持 33
　基本方針５　点検・救助・救急について 33
　基本方針・具体的施策と重点課題の対応表 34
第６章　資料編 36
　１　国立市交通安全対策審議会名簿（令和７・８年度） 36
　２　国立市交通安全計画庁内検討会委員名簿（令和７・８年度） 37
　３　条例・要綱 38
　４　計画策定の経過 44
　５　用語集 45

第１章　はじめに

１　計画策定の主旨

国立市では、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、令和元年 11 月に国立市交通安全計画を策定し、国立市及び関係機関、関係団体が一体となって、各種の施策を実施してきました。

第１次国立市交通安全計画（以下、「第１次計画」という。）は、令和７年度までを計画期間としており、市内の交通事故は減少傾向となっていますが、依然として市内では交通死亡事故が発生しています。

２　計画の位置づけと構成

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、「第 11 次東京都交通安全計画」（令和８年４月）に沿いながら、「国立市総合基本計画　第５期基本構想　第３次基本計画」との整合性を図り、市の道路交通の安全に関する施策の大綱として策定するものです。

なお、法律や他の計画との関係性は、下図のとおりです。

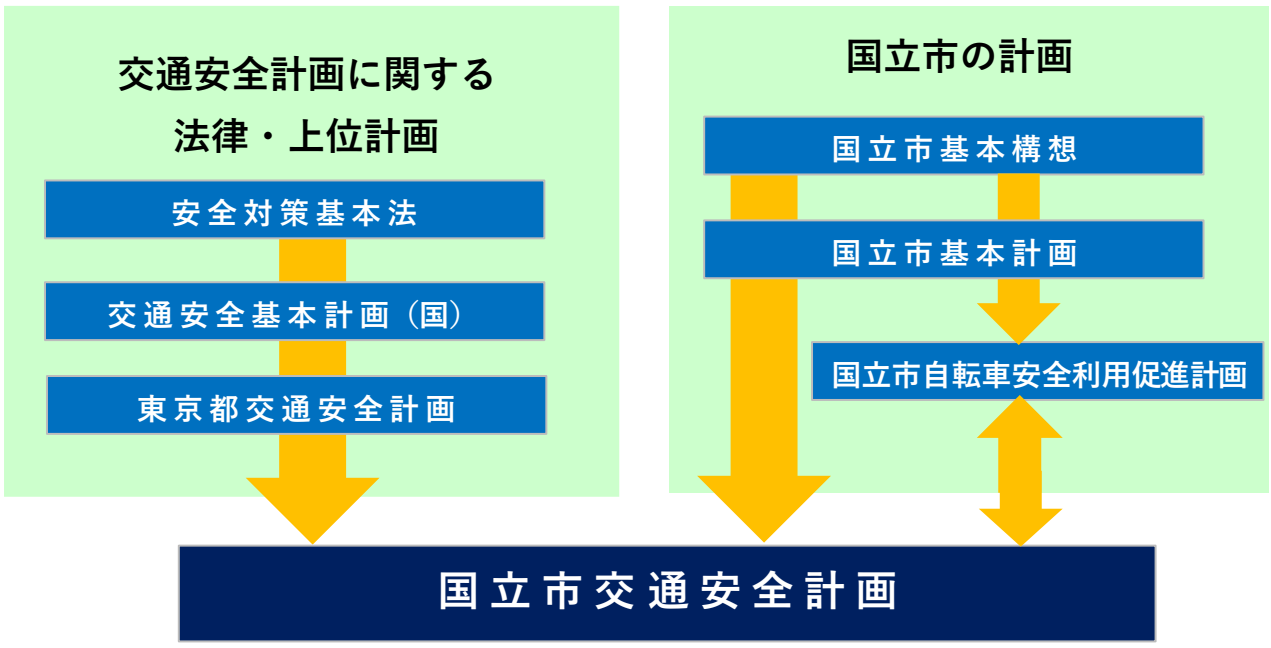


図 1　法律、他の計画との関係性

３　計画期間

本計画の期間は、「東京都交通安全計画」の期間と合わせ、令和８年度～令和 12 年度までの５か年とします。

４　計画の推進

交通安全に関する施設は、多くの行政機関等の分野にまたがることから、その効果的な推進のためには、関係行政機関や関係団体等が相互に連携し、総合的かつ、一体的推進が必要です。

このため関係機関や関係団体の代表等で構成する、市における交通事故の防止と交通安全運動の推進を図るための市の附属機関である「国立市交通安全対策審議会」を中心として、関係機関や関係団体と協力体制を構築し、推進していきます。

①　国立市

市は、本計画を推進する上で、中心的な役割を担います。地域の交通情勢や住民生活の実態を踏まえ、ハード、ソフト両面から、施策を講じていきます。

また、施策の実施に当たっては、関係機関との調整が必要になります。市は、関係機関と円滑に意思疎通を行い、効果的な施策を速やかに実施していきます。

②　立川警察署

交通規制に係る道路標識等の設置や取締り等を通じて、交通事故防止に向けた対策を実施します。市、関係機関、市民とも連携を図り、情報発信や交通安全教育等、必要な取り組みを推進していきます。

③　国土交通省関東地方整備局相武国道事務所及び東京都建設局北多摩北部建設事務所

誰もがより安全で快適に移動できるまちづくりを推進するため、国道又は都道の道路管理者として、市、関係機関、市民とも必要に応じて連携し、交通安全施設整備を推進していきます。

④　立川消防署

交通事故負傷者の救命率向上のため、救急医療機関等との連携を強化し、負傷者の症状に適した救急医療機関等に迅速かつ円滑に搬送するとともに、救急救命士の知識・技術の向上に努めていきます。

⑤　事業者、交通関係団体、ボランティア等

事業者は、移動サービスを提供する上で、交通事故防止に努めることが必要です。そのため、運転手等の従業員に対して交通安全教育を実施し、車両を安全に運行することが求められます。

また、交通関係団体やボランティアは、関係機関と情報共有を行いながら、活動を行うことが重要です。特に、交通安全協会は、市、立川警察署と連携し、交通安全運動、安全運転講習会、各種イベント・キャンペーン等で地域に根ざした効果的な交通安全活動を推進していきます。

⑥　市民

交通事故をなくしていくためには、市民一人ひとりが交通安全に関心を持ち、交通ルールを遵守することやマナーを実践することが不可欠です。市民は本計画の担い手として、主体性を持って、交通安全について考えるとともに、市、関係機関と連携し、交通事故防止に向けた施策に取り組むことが求められます。

第２章　第２次交通安全計画の目標

１　交通事故件数の計画目標

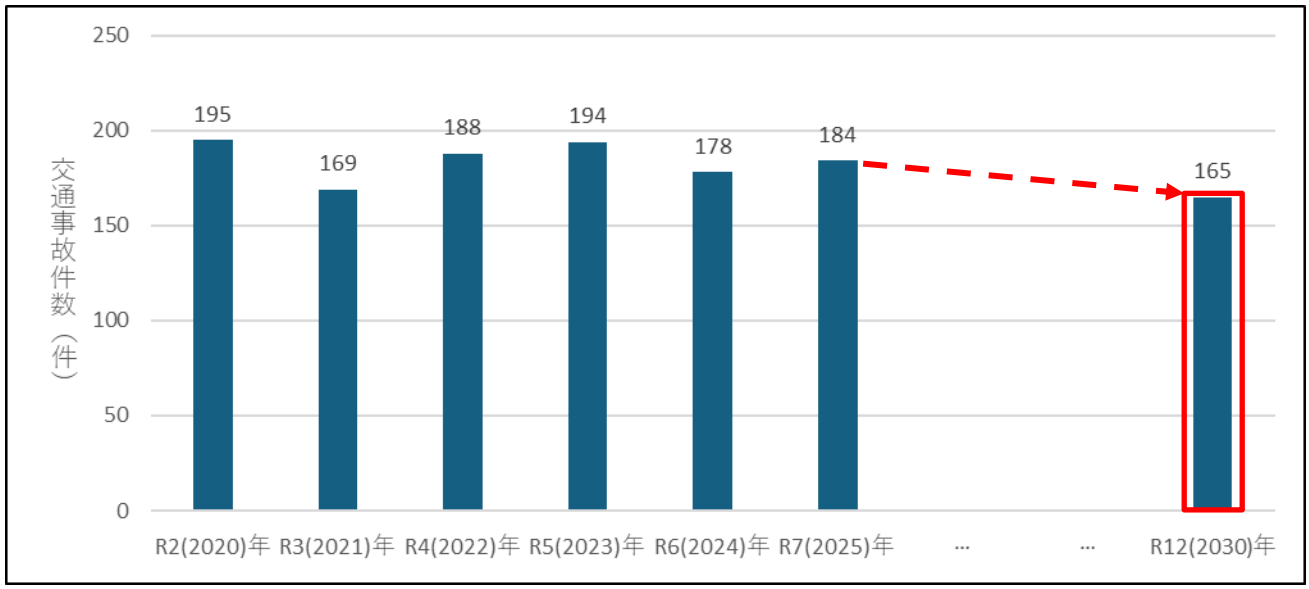
市内から交通事故を一掃し、交通事故で亡くなる方や怪我を負う方を０（ゼロ）とすることが最終的な目標です。しかし、これを実現するためには、長期間に亘り、市、関係機関、市民が不断の努力を行い、諸対策を講じることが求められます。

そこで事故のない交通環境の実現に向けて前進するため、本計画の期間内においては、各年の事故件数を前年以下にさせ、令和 12（2030）年までに交通事故件数を 165 件以下とすることを目指します。

計画の目標
交通事故件数：１６５件以下

交通事故件数を毎年減少させ、
令和 12（2030）年に 165 件以下を目指します

図　２　国立市の直近６年の交通事故件数と計画目標



出典：警視庁交通年鑑

第３章　交通事故の状況

１　第１次国立市交通安全計画の目標と振り返り

第１次計画は、「令和７(2025)年に交通事故件数を 180 件以下とする」ことを目標に、令和２年度～令和７年度の６か年の期間で、交通安全対策を実施してきました。第１次計画では、４つの基本方針を掲げ、それぞれにおいて具体的な対策を行いました。（図３）

基本方針１　交通安全意識の啓発では、具体的施策として、市内の小学校の児童を対象に、交通安全教室を立川警察署と協力して行い、受講後は「国立市自転車安全運転講習受講証」を配布しました。また、市内の中学校では、スケアード・ストレイト方式による交通安全教室を実施し、スタントマンが交通事故の再現をすることで、交通安全意識の啓発を行いました。その他、市内の駅頭において、立川警察署、東京都、立川国立地区交通安全協会国立支部と協力し、交通マナーの啓発活動を行いました。また、改正道路交通法が施行し、自転車乗車用ヘルメットが全年齢で努力義務化されたことを受け、令和５年度に自転車乗車用ヘルメット購入補助事業を実施しました。

基本方針２　道路・交通環境の整備では、具体的施策として、自転車が関係する事故を減少させるために、自転車ナビマークの設置を推進し、自転車走行空間を明確にしました。また、信号機がない横断歩道には、必要に応じて横断旗を設置し、PTA 等の保護者と協力して管理し、児童が安全に横断できる環境を整えました。交通安全の視点と地球環境問題への観点から、コミュニティバスやワゴンの運行を継続し、また、シェアサイクルの推進のためサイクルポート設置のための公有地の提供を行いました。その他、駅施設においては、高齢者やしょうがいしゃ等の安全利用にも十分配慮し、鉄道会社へホームドアの設置の要望を行いました。

基本方針３　交通秩序の維持・向上では、具体的施策として、道路上の放置自転車の撤去活動を通して、特に歩行者にとって事故につながる危険な障害物を取り除きました。

基本方針４　点検・救助救急体制では、具体的施策として、通学路の安全確保のため、市教育委員会と協力し、毎年通学路点検を行いました。

第１次計画での取り組み（図３）

基本方針1　交通安全意識の
- 交通安全教室の実施
- スケアード・ストレイト方式による交通安全教室の実施
- 交通安全啓発活動
- 自転車乗用ヘルメット購入補助事業

基本方針2　道路・交通環境の整備
- 自転車走行空間の整備
- 横断旗の設置
- コミュニティバス・ワゴンの運行
- シェアサイクルの推進
- ホームドアの設置要望

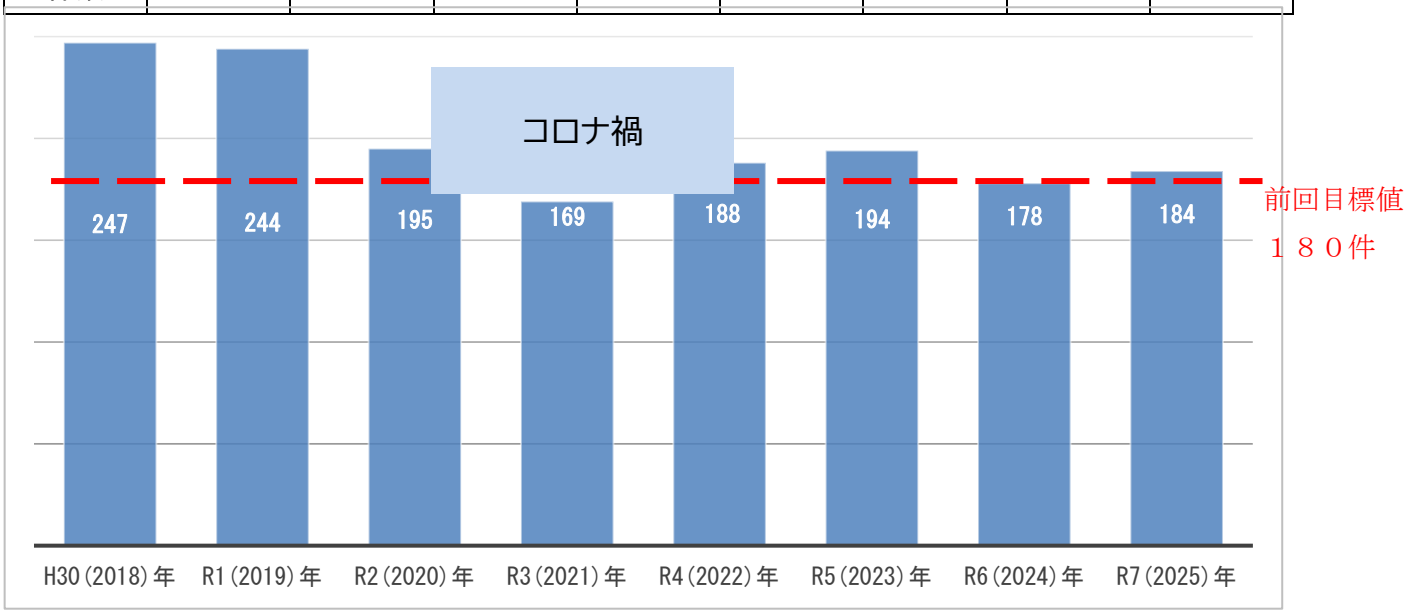
基本方針3　交通秩序の維持・向上
- 放置自転車の撤去活動

基本方針4　点検・救助救急体制
- 通学路点検の実施

以上の取り組みを実施してきましたが、市内の交通事故目標件数である 180 件以下を達成できた年は、６か年のうち令和３年度、令和６年度の２か年のみであり、その他４か年（令和２年度、令和４年度、令和５年度、令和７年度は目標である 180 件以下を達成することはできませんでした。（図４）

市内における交通人身事故の発生件数（件）　（図４）

	H30 (2018) 年	R１ (2019) 年	R２ (2020) 年	R３ (2021) 年	R４ (2022) 年	R５ (2023) 年	R６ (2024) 年	R７ (2025) 年
件数	247	244	195	169	188	194	178	184

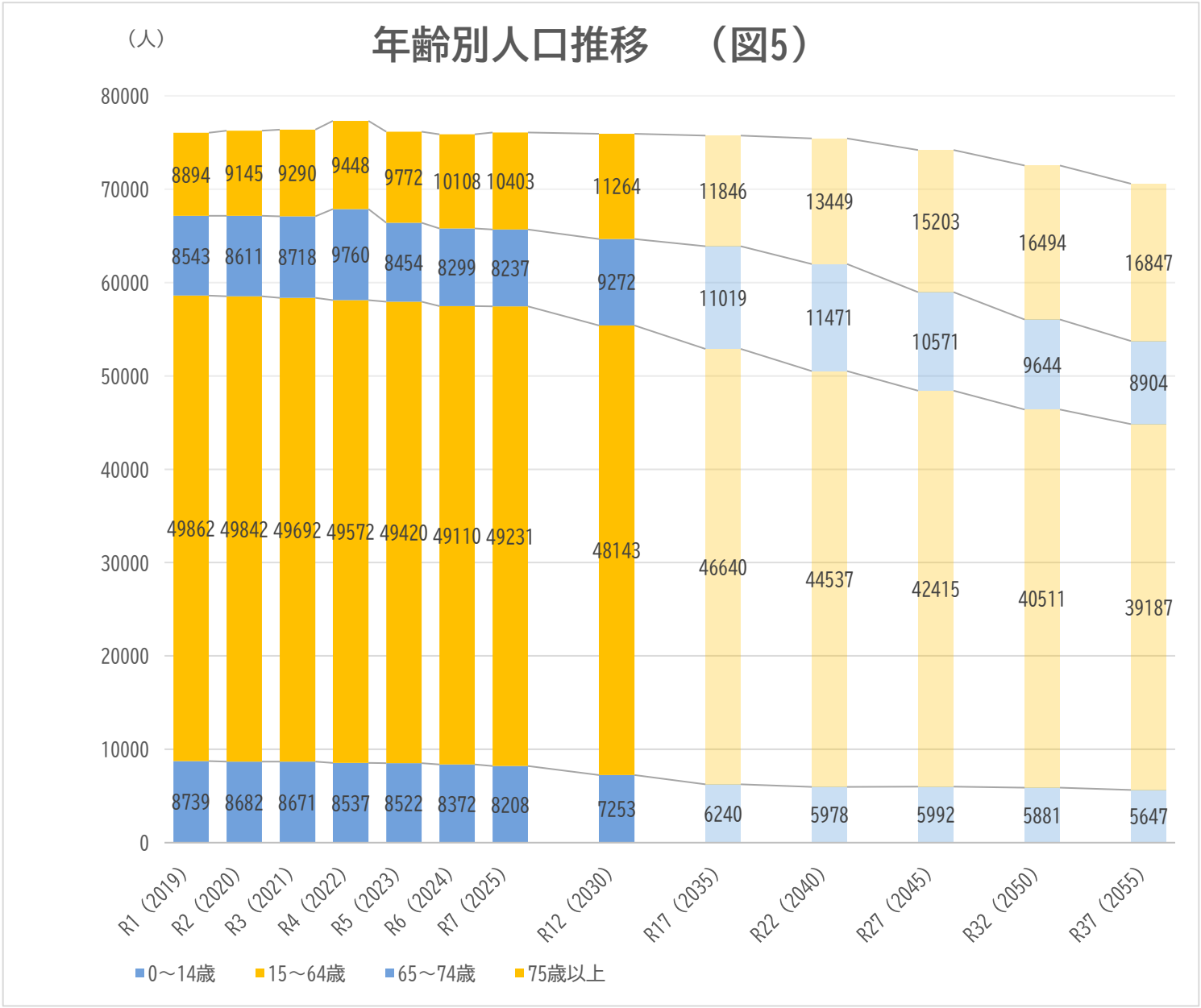


２　交通情勢

市域の骨格を形成する主要な交通網として、JR 中央線が市北部を、JR 南武線が中央部を東西方向に横断し、市内には３つの鉄道駅（国立駅・谷保駅・矢川駅）が設置されているほか、市南部には中央自動車道・国立府中インターチェンジ及び国道 20 号日野バイパスが位置しています。

(1) 人口推移

市の人口は、令和７（2025）年で76,079人となっており、令和3年をピークにしてほぼ横ばいです。市の推計では、今後ゆるやかに減少すると想定されています。生産年齢人口は減少する一方、65歳以上の高齢者の割合は令和37（2055）年には36%以上に増加すると予想されおり、今後ますます高齢者の交通安全施策が重要になってきます。（図５）



出典：国立市住民基本台帳
国立市第５期基本構想第３次基本計画

(2) 道路現況

市内の道路面積は令和６（2024）年で1,301,817㎡となり、令和２（2020）年の1,297,189㎡と比べ、徐々に整備が進んでいます。

表 1　道路現況

年／区分	面積(K㎡)	道路延長(m)	道路面積(㎡)	道路率(%)	対前年道路延長延び比
R2(2020)年	8.15	153,878	1,297,189	15.9	1.000
R3(2021)年	8.15	153,240	1,296,561	15.9	0.996
R4(2022)年	8.15	153,383	1,299,227	15.9	1.001
R5(2023)年	8.15	153,154	1,299,327	15.9	0.999
R6(2024)年	8.15	153,150	1,301,817	16.0	1.000

出典：警視庁交通年鑑

(3) 登録自動車台数

市内の登録自動車保有台数は令和６（2024）年で27,737台となり、令和２（2020）年の27,684台と比べて若干の増加傾向にあります。

表 2　登録自動車台数（台）

年／区分	総計	乗合車	乗用車	貨物車	特殊用途車	特殊車	二輪車	ミニカー	特定小型
R2(2020)年	27,684	40	19,356	4,252	708	299	2,986	43	―
R3(2021)年	27,585	38	19,260	4,334	714	234	2,954	51	―
R4(2022)年	27,756	35	19,332	4,317	733	303	2,980	56	―
R5(2023)年	27,715	34	19,358	4,264	726	301	2,975	57	―
R6(2024)年	27,737	35	19,341	4,296	731	312	2,964	58	9

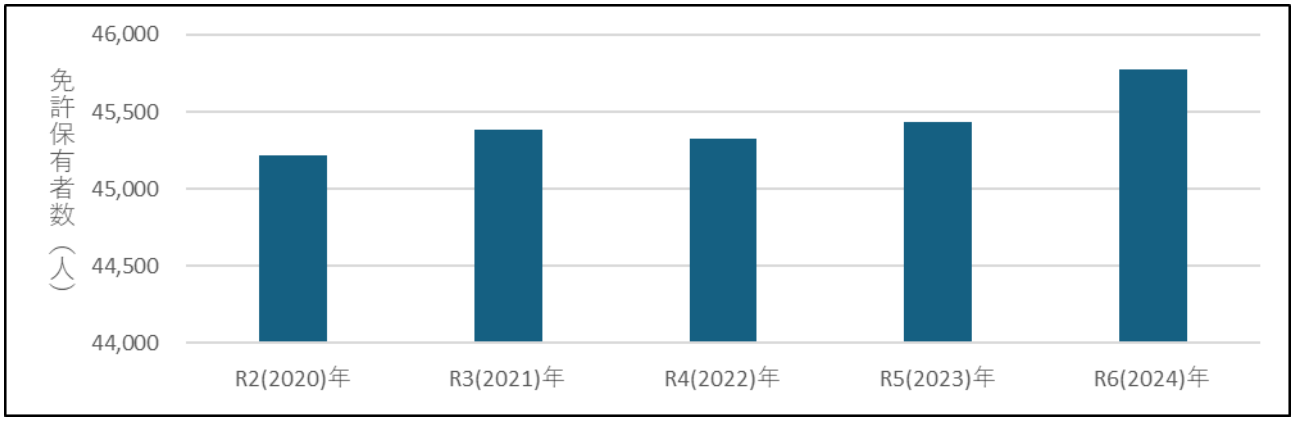
出典：警視庁交通年鑑

(4) 運転免許保有者数

運転免許保有者数は、人口減少の中でも増加傾向にあります。男女の内訳をみると、男性は概ね横ばいなのに対し、女性は増加傾向にあります。

表 3　運転免許保有者数（人）

年／区分	総数	男性	女性
R2(2020)年	45,215	25,199	20,016
R3(2021)年	45,381	25,202	20,179
R4(2022)年	45,322	25,049	20,273
R5(2023)年	45,433	25,074	20,359
R6(2024)年	45,775	25,226	20,549



出典：警視庁交通年鑑（各年４月１日時点）

３　交通事故件数等

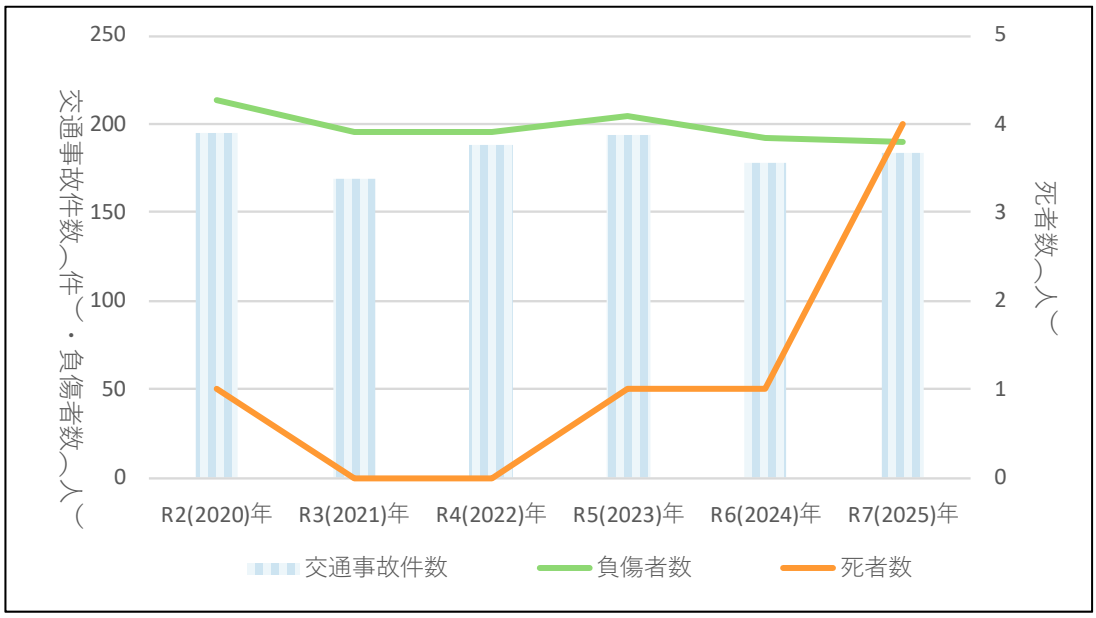
(1)　交通事故件数・死傷者数

市内の交通事故件数は、令和７(2025)年には184件となり、令和２(2020)年の195件から減少傾向にあります。

また、死者数は、令和２（2020）年に１名、令和５（2023）年に１名、令和６(2024)年に１名となっています。令和７(2025)年は４名となり、そのうち踏切内における交通事故死者数が３名となっています。負傷者数は、令和２（2020）年の 214 名から令和３年（2021）年には 195 名に減少し、以降は増減を繰り返しています。

表　４　交通事故件数（件）と死傷者数（人）

年／区分	交通事故件数	死者数	負傷者数
R2(2020)年	195	1	214
R3(2021)年	169	0	195
R4(2022)年	188	0	196
R5(2023)年	194	1	205
R6(2024)年	178	1	192
R7(2025)年	184	4	190



出典：警視庁交通年鑑

(2) 事故発生件数に関する他市との比較

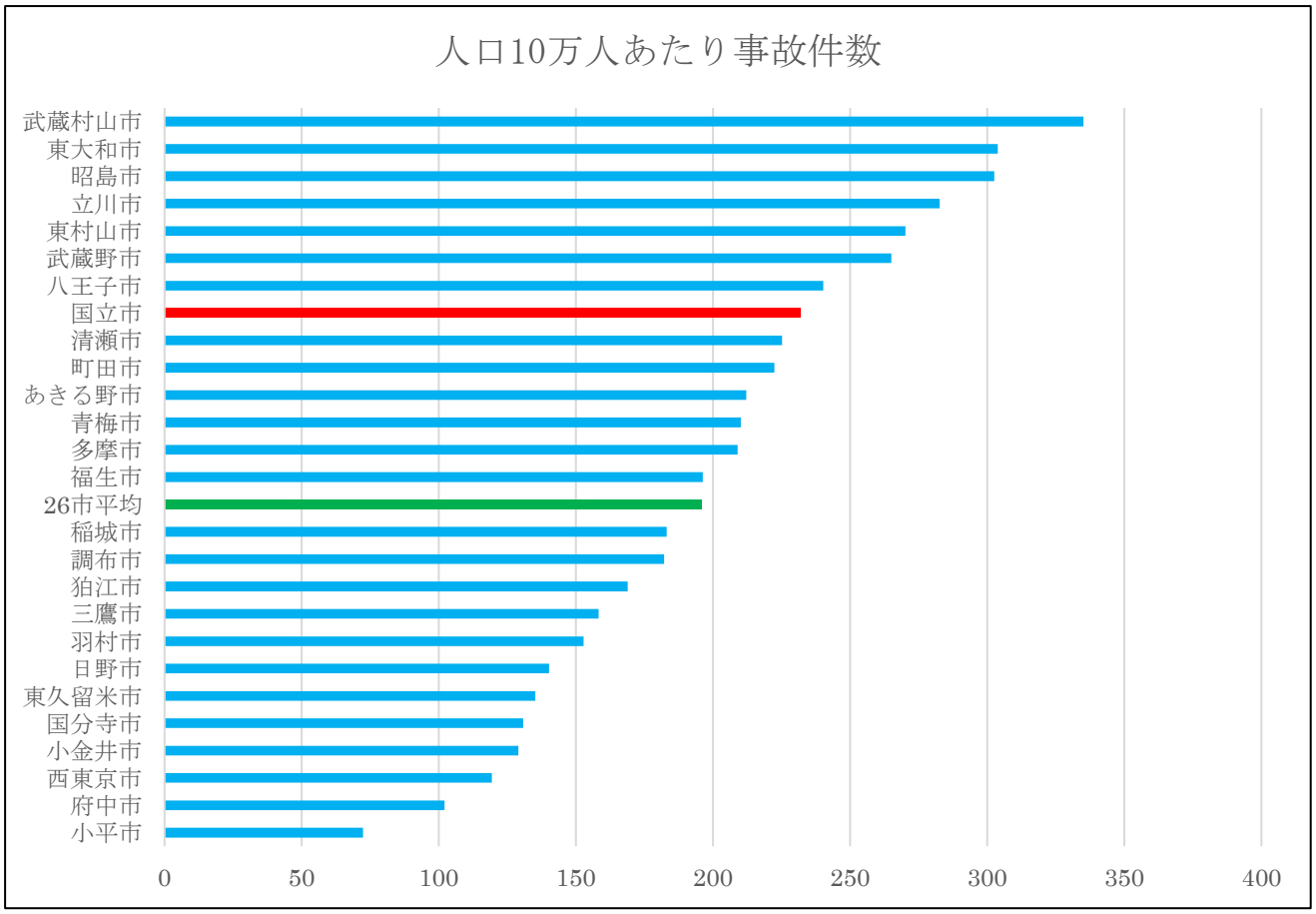
多摩 26 市の事故発生件数の比較によると、国立市は、人口 10 万人あたり事故件数はワースト８位、面積１㎢あたり事故件数はワースト４位、道路１㎞あたり事故件数はワースト５位、自動車保有台数１万台あたり事故件数はワースト４位となり、事故率が高いことがわかります。

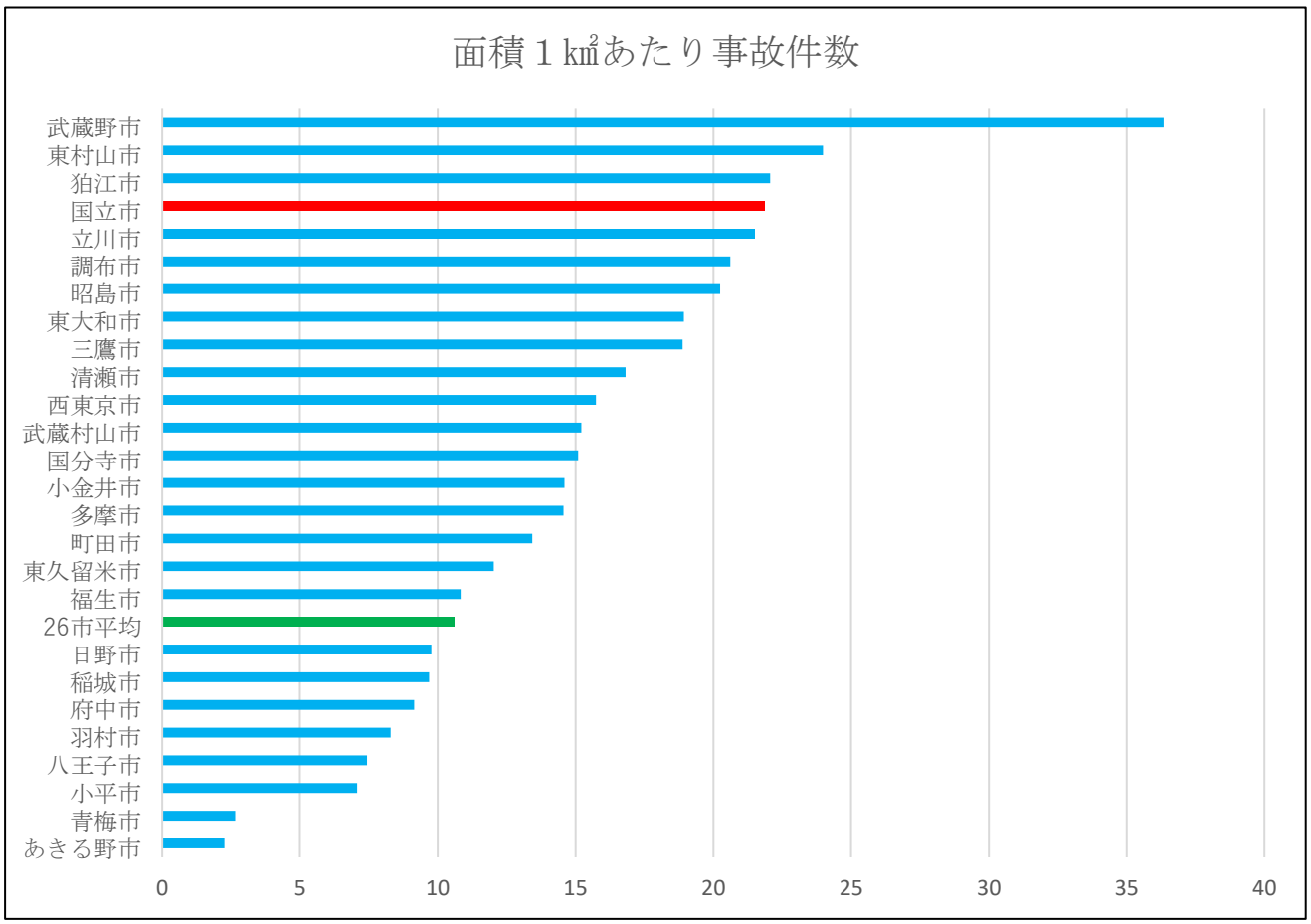
表５　多摩 26 市の事故発生件数比較

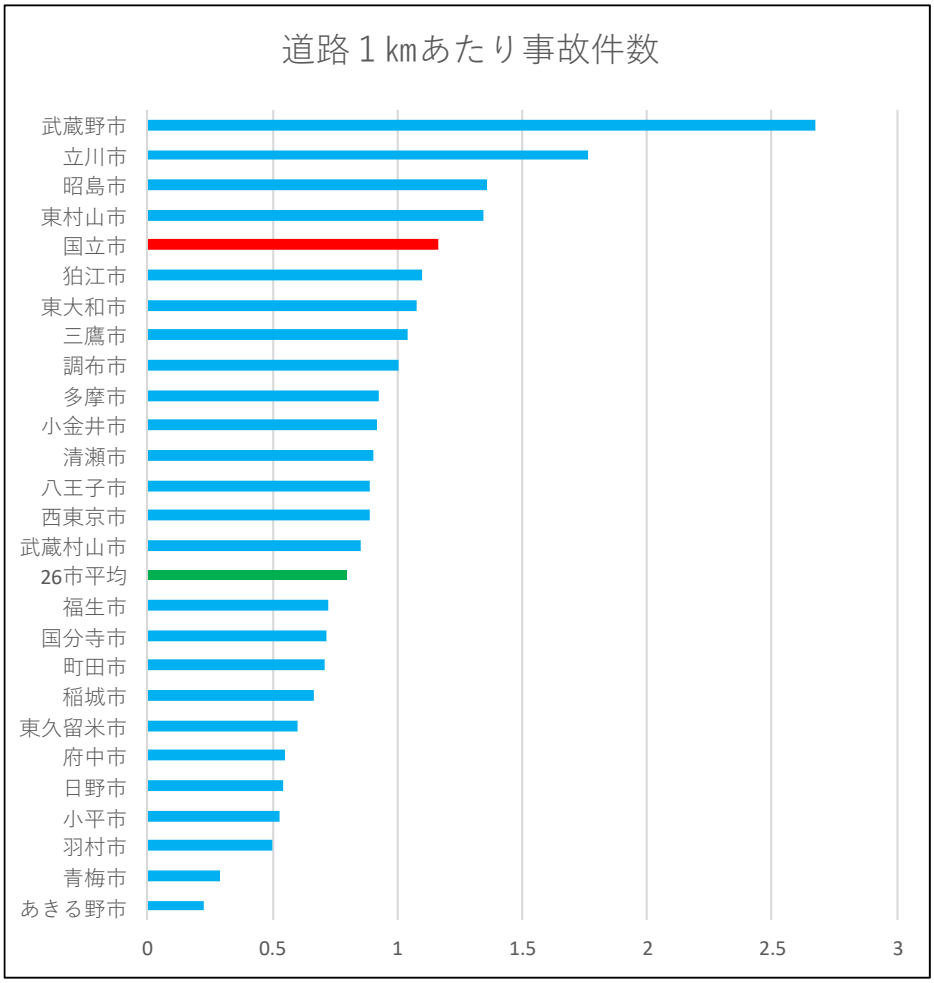
	交通事故件数（件）	人口（人）	面積（km^2）	道路延長（m）	自動車保有台数（台）	人口10万人あたり事故件数	順位	面積1km^2あたり事故件数	順位	道路1kmあたり事故件数	自動車保有台数1万台あたり事故件数
八王子市	1,385	576,566	186.38	1,553,696	302,456	240.2	7	7.43	23	0.89	45.79
立川市	524	185,399	24.36	297,420	83,958	282.6	4	21.51	5	1.76	62.41
武蔵野市	399	150,506	10.98	149,339	36,312	265.1	6	36.34	1	2.67	109.88
三鷹市	310	195,826	16.42	297,063	59,391	158.3	18	18.88	9	1.04	52.20
青梅市	274	130,349	103.31	936,978	87,527	210.2	12	2.65	25	0.29	31.30
府中市	269	263,464	29.43	487,932	96,098	102.1	25	9.14	21	0.55	27.99
昭島市	351	115,992	17.34	258,545	54,125	302.6	3	20.24	7	1.36	64.85
調布市	445	244,326	21.58	441,767	75,722	182.1	16	20.62	6	1.01	58.77
町田市	961	432,049	71.55	1,360,855	208,830	222.4	10	13.43	16	0.71	46.02
小金井市	165	127,821	11.30	179,215	35,919	129.1	23	14.60	14	0.92	45.94
小平市	145	200,418	20.51	276,551	73,299	72.3	26	7.07	24	0.52	19.78
日野市	269	191,920	27.55	497,640	77,885	140.2	20	9.76	19	0.54	34.54
東村山市	411	152,132	17.14	305,578	62,776	270.2	5	23.98	2	1.34	65.47
国分寺市	173	132,310	11.46	240,922	39,916	130.8	22	15.10	13	0.72	43.34
国立市	178	76,706	8.15	153,150	27,737	232.1	8	21.84	4	1.16	64.17
福生市	110	56,029	10.16	152,567	32,741	196.3	14	10.83	18	0.72	33.60
狛江市	141	83,460	6.39	128,473	25,533	168.9	17	22.07	3	1.10	55.22
東大和市	254	83,592	13.42	235,902	42,769	303.9	2	18.93	8	1.08	59.39
清瀬市	172	76,396	10.23	190,481	31,187	225.1	9	16.81	10	0.90	55.15
東久留米市	155	114,635	12.88	257,733	49,992	135.2	21	12.03	17	0.60	31.00
武蔵村山市	233	69,537	15.32	272,598	50,409	335.1	1	15.21	12	0.85	46.22
多摩市	306	146,429	21.01	331,994	58,784	209.0	13	14.56	15	0.92	52.05
稲城市	174	95,016	17.97	262,060	40,105	183.1	15	9.68	20	0.66	43.39
羽村市	82	53,669	9.90	164,676	33,279	152.8	19	8.28	22	0.50	24.64
あきる野市	166	78,244	73.47	743,700	58,708	212.2	11	2.26	26	0.22	28.28
西東京市	248	207,726	15.75	279,054	67,089	119.4	24	15.75	11	0.89	36.97
26市計・平均	8,300	4,240,517	783.96	10,455,889	1,812,547	195.7	-	10.59	-	0.79	45.79

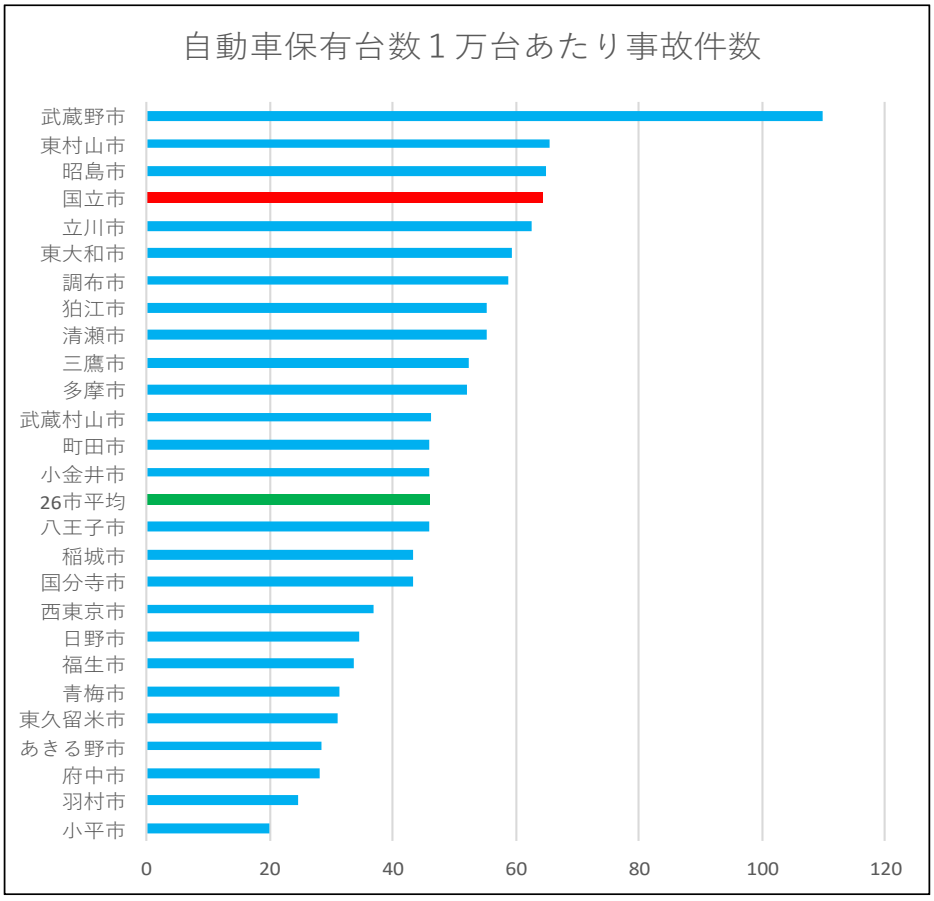
出典：警視庁交通年鑑（令和６年版）

算出：国立市（人口 10 万人あたり事故件数、面積１㎢あたり事故件数、道路１㎞あたり事故件数、自動車保有台数１万台あたり事故件数）


人口10万人あたり事故件数
武蔵村山市
東大和市
昭島市
立川市
東村山市
武蔵野市
八王子市
国立市
清瀬市
町田市
あきる野市
青梅市
多摩市
福生市
26市平均
稲城市
調布市
狛江市
三鷹市
羽村市
日野市
東久留米市
国分寺市
小金井市
西東京市
府中市
小平市
0
50
100
150
200
250
300
350
400


面積１㎢あたり事故件数
武蔵野市
東村山市
狛江市
国立市
立川市
調布市
昭島市
東大和市
三鷹市
清瀬市
西東京市
武蔵村山市
国分寺市
小金井市
多摩市
町田市
東久留米市
福生市
26市平均
日野市
稲城市
府中市
羽村市
八王子市
小平市
青梅市
あきる野市
0
5
10
15
20
25
30
35
40


道路１kmあたり事故件数
武蔵野市
立川市
昭島市
東村山市
国立市
狛江市
東大和市
三鷹市
調布市
多摩市
小金井市
清瀬市
八王子市
西東京市
武蔵村山市
26市平均
福生市
国分寺市
町田市
稲城市
東久留米市
府中市
日野市
小平市
羽村市
青梅市
あきる野市
0
0.5
1
1.5
2
2.5
3


自動車保有台数１万台あたり事故件数
武蔵野市
東村山市
昭島市
国立市
立川市
東大和市
調布市
狛江市
清瀬市
三鷹市
多摩市
武蔵村山市
町田市
小金井市
26市平均
八王子市
稲城市
国分寺市
西東京市
日野市
福生市
青梅市
東久留米市
あきる野市
府中市
羽村市
小平市
0
20
40
60
80
100
120

(3)　年齢層別死傷者数

15歳（中学卒業後）～64歳の負傷者数の割合は、人口割合に対して高くなっています。

表　6　年齢層別人口割合（%）

年/区分	年齢別人口割合			
	総数	0～14歳	15～64歳	65歳以上
R2(2020)年	100.0%	11.4%	65.3%	23.3%
R3(2021)年	100.0%	11.3%	64.8%	23.5%
R4(2022)年	100.0%	11.2%	65.0%	23.9%
R5(2023)年	100.0%	11.2%	64.9%	23.9%
R6(2024)年	100.0%	11.0%	64.7%	24.3%

出典：国立市住民基本台帳

表　7　年齢層別の負傷者数割合（%）

年/区分	負傷者の割合			
	総数	子ども	中卒～64歳	65歳以上
R2(2020)年	100.0%	7.0%	72.6%	20.5%
R3(2021)年	100.0%	6.7%	68.7%	24.6%
R4(2022)年	100.0%	5.6%	71.9%	22.4%
R5(2023)年	100.0%	7.8%	71.8%	20.4%
R6(2024)年	100.0%	9.3%	68.9%	21.8%

出典：警視庁交通年鑑

表　8　年齢層別の死者数（人）と割合（%）

年/区分	死者数の数・割合（東京都）			
	総数	子ども	中卒～64歳	65歳以上
R2(2020)年	155	5（3.2%）	50（32.3%）	100（64.5%）
R3(2021)年	133	3（2.3%）	32（24.1%）	98（73.7%）
R4(2022)年	132	1（0.8%）	42（31.8%）	89（67.4%）
R5(2023)年	136	3（2.2%）	61（44.9%）	72（52.9%）
R6(2024)年	146	2（1.4%）	53（36.3%）	91（62.3%）

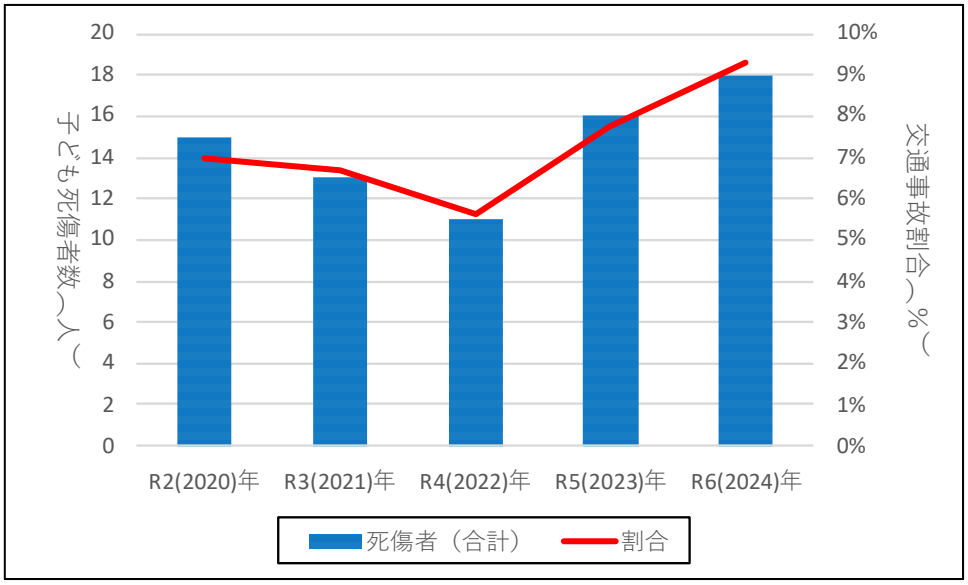
出典：警視庁交通年鑑

4　子どもの交通事故死傷者数

市内の子どもの死傷者数は、令和２（2020）年の 15 名から令和４（2022）年には 11 名に減少しましたが、令和５（2023）年から増加に転じています。また、死傷者（総数）に占める子どもの死傷者数の割合も、令和２（2020）年の 7.0%から令和４（2022）年には 5.6%に減少しましたが、令和５（2023）年以降は増加に転じています。

表　9　子どもの交通事故死傷者数（人）と割合（%）

年/区分	死傷者（総数）	子ども（中学生以下）				
		死傷者（合計）	割合	死者	重傷者	軽傷者
R2(2020)年	215	15	7.0%	0	0	15
R3(2021)年	195	13	6.7%	0	1	12
R4(2022)年	196	11	5.6%	0	1	10
R5(2023)年	206	16	7.8%	0	1	15
R6(2024)年	193	18	9.3%	0	0	18



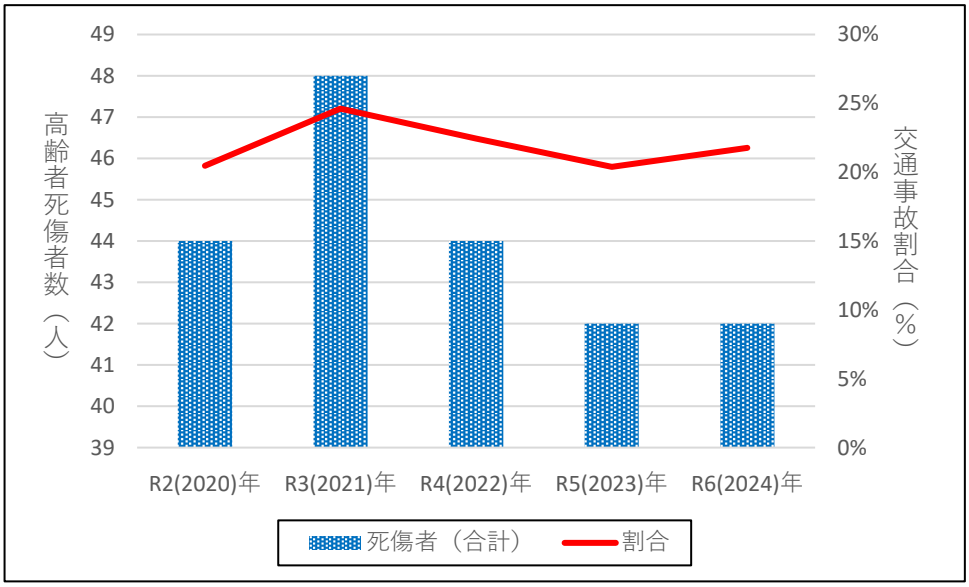
出典：警視庁交通事故統計表

５　高齢者の交通事故死傷者数

市内の高齢者の死傷者数は、令和２（2020）年の 44 名から増減を繰り返しています。それに伴い、死傷者（総数）に占める高齢者の死傷者数の割合も、令和２（2020）年の 20.5 パーセントから増減を繰り返しています。

表 10　高齢者の交通事故死傷者数（人）と割合（%）

年/区分	死傷者（総数）	高齢者				
		死傷者（合計）	割合	死者	重傷者	軽傷者
R2(2020)年	215	44	20.5%	0	2	42
R3(2021)年	195	48	24.6%	0	2	46
R4(2022)年	196	44	22.4%	0	1	43
R5(2023)年	206	42	20.4%	0	0	42
R6(2024)年	193	42	21.8%	0	2	40



出典：警視庁交通事故統計表

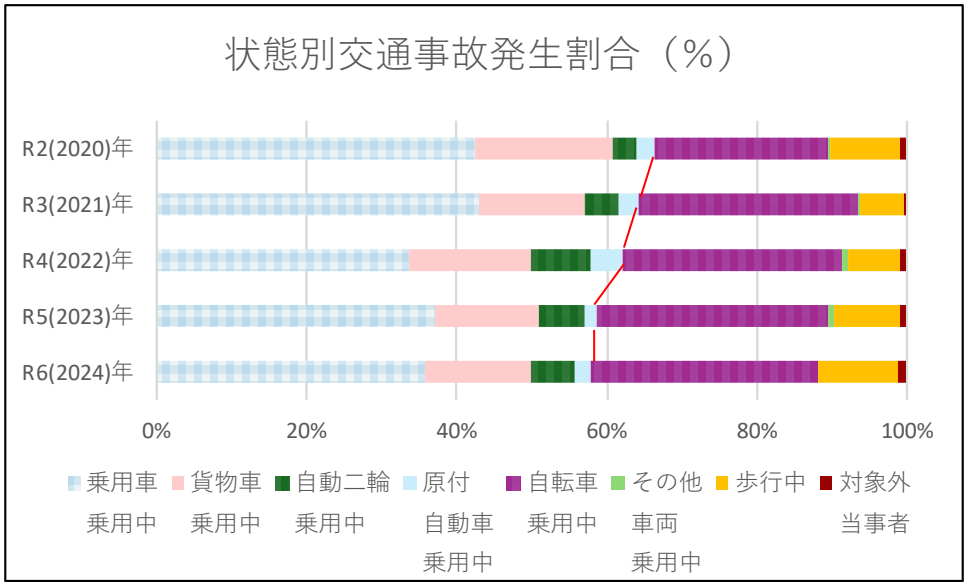
６　状態別（自転車乗用中・歩行中）の交通事故の当事者数

市内における自転車乗用中の交通事故の当事者数は、令和２（2020）年の89名から令和５(2023)年までは増加しましたが、令和６(2024)年は減少しています。

また、歩行中の交通事故の当事者数は、令和２（2020）年の36名と比べると令和3（2021）年までは減少しましたが、令和4（2022）年以降には増加に転じています。

表 11　状態別（自転車乗用中・歩行中）交通事故の当事者数（人）と割合（%）

年／区分	交通事故当事者数（総数）	乗用車乗用中	貨物車乗用中	自動二輪乗用中	原付自転車乗用中	自転車乗用中	その他車両乗用中	歩行中	対象外当事者
R2(2020)年	387	164(42.4%)	71(18.3%)	13(3.4%)	9(2.3%)	89(23.0%)	1(0.3%)	36(9.3%)	4(1.0%)
R3(2021)年	317	136(42.9%)	45(14.2%)	14(4.4%)	9(2.8%)	92(29.0%)	1(0.3%)	19(6.0%)	1(0.3%)
R4(2022)年	332	112(33.7%)	54(16.3%)	26(7.8%)	14(4.2%)	97(29.2%)	3(0.9%)	23(6.9%)	3(0.9%)
R5(2023)年	340	126(37.1%)	47(13.8%)	21(6.2%)	5(1.5%)	105(30.9%)	3(0.9%)	30(8.8%)	3(0.9%)
R6(2024)年	318	114(35.8%)	45(14.2%)	18(5.7%)	7(2.2%)	96(30.2%)	0(0%)	34(10.7%)	4(1.3%)



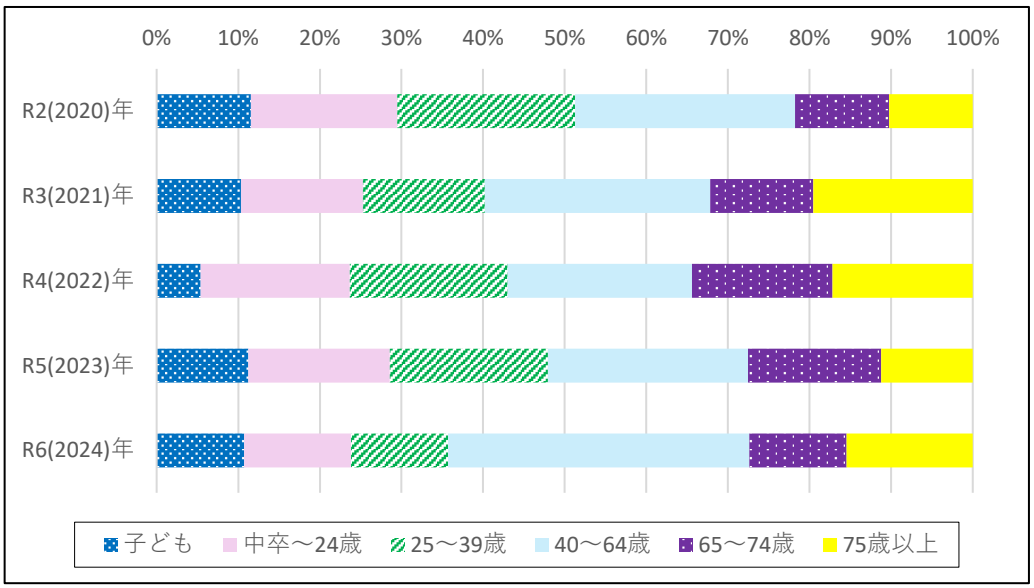
※交通事故当事者数は第１、第２当事者の合計です

出典：警視庁交通年鑑

・自転車乗用中の交通事故

表 12　自転車乗用中の負傷者数（人）と割合（%）

年/区分	自転車						
	負傷者						
	総数	子ども	中卒～24歳	25～39歳	40～64歳	65～74歳	75歳以上
R2(2020)年	78	9(11.5%)	14(17.9%)	17(21.8%)	21(26.9%)	9(11.5%)	8(10.3%)
R3(2021)年	87	9(10.3%)	13(14.9%)	13(14.9%)	24(27.6%)	11(12.6%)	17(19.5%)
R4(2022)年	93	5(5.4%)	17(18.3%)	18(19.4%)	21(22.6%)	16(17.2%)	16(17.2%)
R5(2023)年	98	11(11.2%)	17(17.3%)	19(19.4%)	24(24.5%)	16(16.3%)	11(11.2%)
R6(2024)年	84	9(10.7%)	11(13.7%)	10(11.9%)	31(36.9%)	10(11.9%)	13(15.5%)

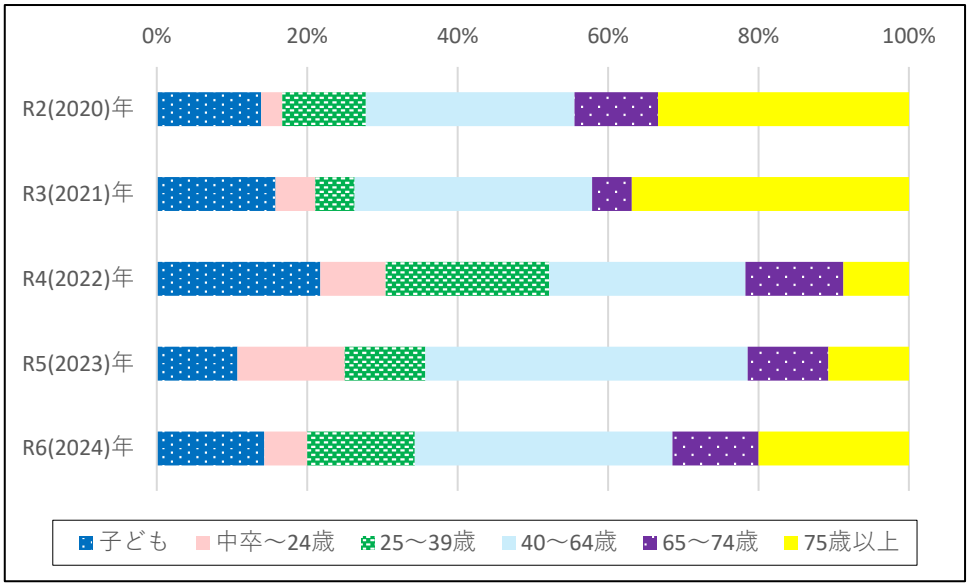


出典：警視庁交通年鑑

・歩行中の交通事故

表 13　歩行中の負傷者数（人）と割合（%）

年/区分	歩行中 負傷者						
	総数	子ども	中卒～24歳	25～39歳	40～64歳	65～74歳	75歳以上
R2(2020)年	36	5（13.9%）	1（2.8%）	4（11.1%）	10（27.8%）	4（11.1%）	12(33.3%)
R3(2021)年	19	3（15.8%）	1（5.3%）	1（5.3%）	6（31.6%）	1（5.3%）	7(36.8%)
R4(2022)年	23	5（21.7%）	2（8.7%）	5（21.7%）	6（26.1%）	3（13.0%）	2(8.7%)
R5(2023)年	28	3（10.7%）	4（14.3%）	3（10.7%）	12（42.9%）	3（10.7%）	3(10.7%)
R6(2024)年	35	5（14.3%）	2（5.7%）	5（14.3%）	12（34.3%）	4（11.4%）	7(20.0%)



出典：警視庁交通年鑑

図６　令和５(2023)年交通人身事故発生場所　（１月～12月）

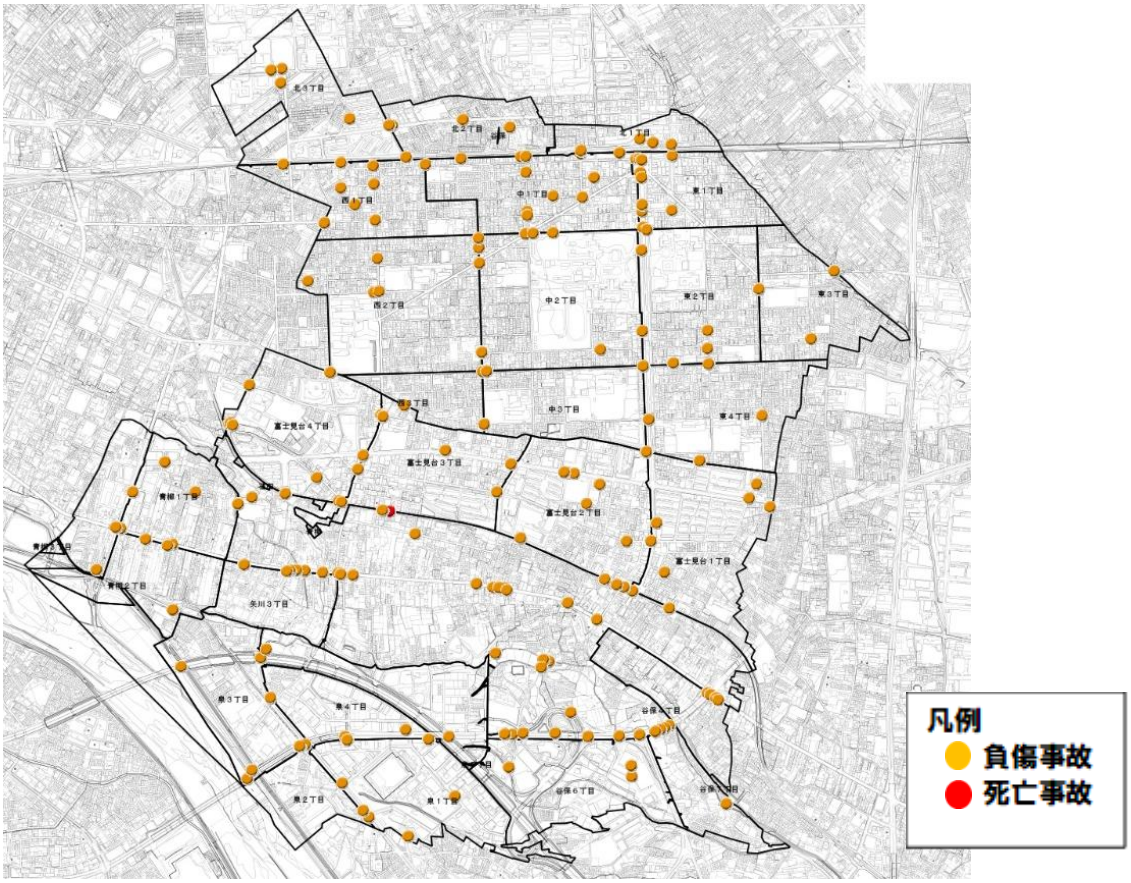


図７　令和６(2024)年交通人身事故発生場所　（１月～12月）



図８　令和７(2025)年交通人身事故発生場所　（１月～12月）



《交通事故の発生しやすい場所・傾向》

令和５(2023)～令和７(2025)の３年間で交通事故件数が各年発生している箇所は、一方通行道路を含む複雑な交差点です。

事故態様：第一当事者が自転車　57%
　　第一当事者が乗用車　43%
怪我程度：いずれも軽症



（例）五差路の交差点

・見通しが悪い
・鋭角な曲がり角
・一方通行路等の狭い道路
・信号機は優先道路側のみ

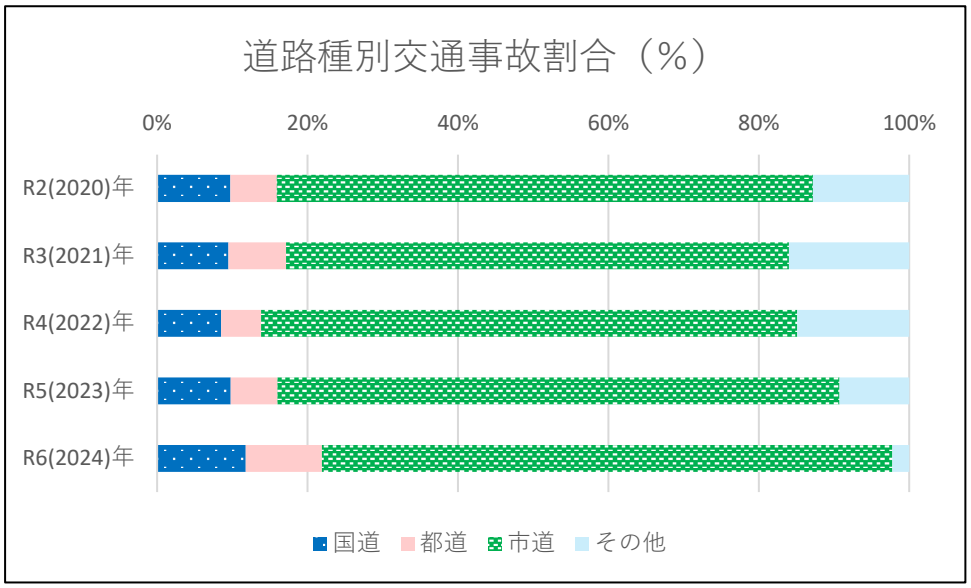


7　路線別交通事故発生件数

市内の道路種別交通事故件数割合をみると、市道が 66.9～75.8%と高い割合を占めており、小学校の通学路周辺でも交通事故が発生しています。

表 14　道路種別交通事故件数（件）と割合（%）

年/区分	道路種別交通事故件数				
	交通事故件数(総数)	国道	都道	市道	その他
R2(2020)年	195	19（9.7%）	12（6.2%）	139（71.3%）	25（12.8%）
R3(2021)年	169	16（9.5%）	13（7.7%）	113（66.9%）	27（16.0%）
R4(2022)年	188	16（8.5%）	10（5.3%）	134（71.3%）	28（14.9%）
R5(2023)年	194	19（9.8%）	12（6.2%）	145（74.7%）	18（9.3%）
R6(2024)年	178	21（11.8%）	18（10.1%）	135（75.8%）	4（2.2%）



８　交通事故等の考察

(1)　交通情勢等

令和３(2021)年以降の市の人口は、約 76，000 人前後で概ね横ばいですが、高齢者人口は年々増加していくことが想定されています。(図５）運転免許保有者数は令和２(2020)年から増加傾向にあり、高齢者の人口に対する運転者の割合も増加していくことが予想されます。(表３）

また、道路現況も道路延長や道路率は令和２(2020)年から令和６(2024)年まで概ね横ばいですが（表１)、運転免許保有者数は令和２(2020)年から増加傾向にあることから、交通量は増加することが考えられます（表３)。

(2)　事故発生件数に関する他市との比較について

国立市は他市と比較し面積が小さく道路も短いため、面積や道路あたりの事故発生件数は１件あたり高くなりやすい傾向にあります。また、他市と比較し人口も少ないため、自動車保有台数も少ないですが、市内には中央自動車道・国立インターチェンジ及び国道２０号日野バイパスが位置しており、大型車の流入もあることから自動車保有台数あたりの事故件数は高くなりやすい傾向にあると言えます。

(3)　年齢層別負傷者数

子ども、高齢者の負傷者の割合は、概ね人口割合よりも低くなっています。(表６、７）この要因の一つは、子ども向けの交通安全教室の充実や、高齢者に対する各種啓発活動による交通安全意識の浸透、夏季の熱中症対策のための外出控え等が考えられます。一方、15 歳～64 歳の負傷者の割合は、人口割合に対して高くなっています。特に通学や通勤のため外出する機会が多い生産年齢層に対する交通安全教育が重要となります。

(4)　子どもの交通事故負傷者数

市内の交通事故死傷者数(総数)に占める子どもの死傷者数の割合は直近５年で 5.6%～9.3%であり、令和６(2024)年の交通事故死傷者数は直近５年で最大となっています(表９)。子どもを交通事故から守るため、道路環境の整備だけでなく、子どもや保護者に対する交通安全教育を実施し、定着させることが大切と考えられます。

(5)　高齢者の交通事故死傷者数

年齢層別自転車乗車中の死傷者の割合を見ると、高齢者（65 歳以上）が全体の 25%以上を占めており、人口年齢割合よりも高い傾向にあります（表 12)。また、高齢者が人身事故に遭った場合、体力のある若年者と比較し重傷化しやすく、死亡率も高くなります。そのため、高齢者を交通事故から守ることが重要であると考えられます（表８)。

(6)　自転車乗用中の交通事故負傷者数

令和２(2020)年令和６(2024)年の交通事故当事者数（総数）に占める状態別の当事者数の割合は、自動車（乗用車、貨物車、自動二輪車）の交通事故割合は減少傾向にありますが、自転車と歩行者の割合は増加傾向にあります。(表 11)。自転車乗用中の事故には一時不停止や信号無視など何らかの違反がある場合があり、自転車乗車時のルールやマナー意識の向上が課題であると考えます。

(7)　歩行者の交通事故負傷者数

令和６(2024)年の交通事故当事者数（総数）に占める状態別の当事者数の割合の上位は、乗

用車乗車中 35.8%、自転車乗車中 30.2%、貨物車乗用中 14.2%、歩行中 10.7%の順であり、交通事故当事者数の約１割が歩行者となっています(表 11)。歩行者の事故は横断禁止場所の横断や信号無視など何らかの違反がある場合、死亡事故や重傷事故へ繋がるおそれがあります。そのため、歩行者も交通マナー意識向上が課題であると考えます。

(8)　交通事故発生箇所

交通事故は市内全域で発生しています。国立市は住宅街が多く、生活道路等の幅員の狭い道路、一方通行道路が多くあります。一方通行道路を含む、見通しの悪い複雑な交差点では交通事故が発生しやすいため、一方通行道路の走行時は逆行時の自転車だけでなく、自動車も注意喚起が必要となります。また、重傷事故発生箇所を見直し、整備優先度の高い箇所から、信号機の横断時間の調整等、個々の状況に応じた安全対策を進める必要があります。（図６～８）

(9)　路線別交通事故発生件数

幅員の狭い市道での交通事故件数が多いことから、事故原因を踏まえた対策が必要です。（表 14）

第４章　重視すべき視点

１　自転車の安全利用の推進

市内における自転車事故は、減少傾向にありますが、令和３(2021)年～令和７(2025)年の間では自転車関与事故率は概ね 50%前後を推移しています。事故に関する第１当事者、第２当事者の状況を見ると、第１当事者の過半数が安全運転義務違反に起因する交通事故であり、第２当事者の過半数が違反なし、20%程度が交差点安全進行義務違反による事故です。自転車は事故の加害者にも被害者にもなる可能性がありますので、今後自転車事故を減少させていくことがより一層重要となってきます。

表 15　国立市内における自転車の交通事故件数と交通事故の関与率（%）

年/区分	交通事故件数(総数)	自転車関与事故件数	関与率
R3(2021)年	169	82	48.5%
R4(2022)年	188	94	50.0%
R5(2023)年	194	99	51.0%
R6(2024)年	178	88	49.4%
R7(2025)年	184	92	50.0%

出典：区市町村別各種事故発生状況（警視庁）

表 16　令和６年　東京都全域における自転車違反別事故件数と割合（%）

交通違反名/区分		第１当事者		第２当事者	
		件数	割合	件数	割合
信号無視		263	3.4%	45	0.6%
通行区分		40	0.5%	48	0.7%
一時不停止		530	6.9%	173	2.3%
交差点安全進行義務違反		458	6.0%	1,344	18.2%
安全運転義務違反	ハンドル操作不適	2,973	38.6%	17	0.2%
	動静不注視	390	5.1%	500	6.8%
	安全不確認（前、左右）	1,135	14.7%	954	12.9%
違反なし		0	0.0%	3,920	53.1%
その他		1,909	24.8%	381	5.2%
総数		7,698	100.0%	7,382	100.0%

出典：警視庁交通年鑑

２　高齢者の交通安全の確保

交通事故件数に占める高齢者の割合は、令和２年～令和７年の間では、30～40%程度となり、多くの事故に関与が認められます。加齢により判断力や注意力、運動能力等は徐々に低下していく一方で自分の認識と実際の行動に差が生じている可能性があります。自身の現状を正しく理解してもらうことで、事故発生を抑制するための対策が重要となります。

表 17　国立市内における高齢者の交通事故件数と交通事故の関与率（%）

年/区分	交通事故件数(総数)	高齢者1当事故件数	高齢者2当事故件数	高齢者関与事故件数	関与率
R2(2020)年	195	33	43	68	34.9%
R3(2021)年	169	41	35	68	40.2%
R4(2022)年	188	49	27	70	37.2%
R5(2023)年	194	45	23	64	33.0%
R6(2024)年	178	48	23	65	36.5%
R7(2025)年	184	46	21	63	34.2%

出典：区市町村別各種事故発生状況（警視庁）

※ 交通事故両当事者がともに高齢者の場合、重複分は高齢者関与事故件数には計上せず

３　子どもの交通安全の確保

交通事故件数に占める子どもの割合は、令和２年～令和７年の間では、５～７%程度となり、子どもの事故の関与率は増加傾向にあります。事故に関する第１当事者、第２当事者の状況を見ると、多くが第２当事者となり、交通事故が発生した場合、被害者となることが多い傾向があります。子どもが事故の被害者となることがないよう、対策を行うことが必要となります。

表 18　国立市内における子どもの交通事故件数と交通事故の関与率（%）

年/区分	交通事故件数(総数)	子ども1当事故件数	子ども2当事故件数	子ども関与事故件数	関与率
R2(2020)年	195	0	11	11	5.6%
R3(2021)年	169	4	6	10	5.9%
R4(2022)年	188	2	8	10	5.3%
R5(2023)年	194	6	8	14	7.2%
R6(2024)年	178	4	9	13	7.3%
R7(2025)年	184	7	6	13	7.1%

出典：区市町村別各種事故発生状況（警視庁）

４　歩行者の交通安全の確保

歩行者は、事故発生時に被害者となることが多く、車両と接触した場合、怪我を負うことのほか、最悪の場合、死に至ることも考えられ、歩行者の安全を確保することが重要な課題となります。歩行者にとっての安全な交通環境の実現はウォーカブルなまちづくりへ繋がります。

第５章　講じようとする施策

本計画における５つの基本方針、具体的施策について

基本方針1　道路交通環境の整備

・歩道等の整備
・道路の整備
・通学路等における交通安全の確保
・公共交通機関への転換、安全対策の推進
・DXの推進（※）
・隅切りの設置
・シェアサイクルの実施支援
・不法占用物件等の排除

基本方針2　交通安全施設等の整備事業

・防護柵等の整備
・道路照明の整備
・規制標識の整備
・横断歩道・信号機の整備・高度化
・自転車走行空間の整備
・看板の設置
・鉄道踏切等の対応
・駅施設の整備

基本方針3　交通安全意識の啓発

・学校等における交通安全教育
・啓発活動
・交通安全運動の推進
・広報活動の充実
・自転車ヘルメット着用、自転車保険等加入への啓発活動の推進（※）

基本方針4　道路交通秩序の維持

・交通指導取締りの強化
・放置自転車対策の推進
・ゾーン30の設置
・スクールゾーンを活用した児童の安全確保

基本方針5　点検・救助・救急について

・重傷事故発生道路の点検
・救急事故現場及び搬送途上における応急処置の充実・強化

※　前計画から新たに追加した項目

基本方針１　道路交通環境の整備

(1) 歩道等の整備

歩行者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間において、誰もが安心で安全に通行できる道路を目指し、ユニバーサルデザイン化及びバリアフリー化を推進し、道路の拡幅等の整備を進めます。

（国立市、相武国道事務所、北多摩北部建設事務所）

(2) 道路の整備

細街路等の生活道路に入り込む通過交通を抑制し、歩行者及び自転車利用者の事故を減少させるため、都市計画道路及び幹線道路の整備を進めます。国道や都道と一体となって道路網を形成し円滑な地域交通を確保するとともに、地域交流や安全で良好な生活環境の確保を図ります。

（国立市、相武国道事務所、北多摩北部建設事務所）

(3) 通学路等における交通安全の確保

教育部、学校、児童・生徒の保護者の方との通学路点検を実施し、危険個所への対応をします。また、通学路周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や、子どもを交通事故から守るための広報啓発、学校等の対象施設と連携して見守り活動等を推進します。

（国立市、立川警察署）

(4) 公共交通機関への転換、安全対策の推進

高齢者やしょうがい者にとって、外出の阻害要因となることのないよう、公共交通機関の利便性を充実させていきます。スマートフォンなどでの目的地検索の結果に国立市のコミュニティバス、ワゴンも反映されるよう、利便性を高めるための取り組みを継続します。

また、バス停付近におけるバス乗降者と自転車との接触を防止するため、自転車運転者に対する注意喚起を推進します。

（国立市、バス・タクシー事業者）



図　9　コミュニティバス「くにっこ」（左）、コミュニティワゴン「あおやぎっこ」（右）

(5) ＤＸの推進

国立市が保有するさまざまなデータを地図と紐づけた情報を、インターネット上で閲覧できるサービスとして、公開型ＧＩＳ『くにたちガイド』を開設しました。くにたちガイドでは、市道における道路損傷（穴・ひび割れ）、カーブミラーや街路灯の損傷・不具合等を発見した際に、写真付きで投稿（通報）することができます。電話や窓口による通報の場合、正確な情報の把握が困難な場合もあり、くにたちガイドの活用は、発見者と市との情報共有をより正確に行うこと

や、24 時間投稿可能であることによる危険箇所の早期発見に繋がります。

くにたちガイドにおいては、現在備わっている投稿機能の他、通行される方が危険と感じる箇所（ヒヤリハットの発生等）の情報収集にも活用できる可能性があり、今後は新たな投稿機能の導入も検討していきます。

（国立市）

(6) 隅切りの設置

交差点においては隅切りを設置することで見通しが改善され、交差点の安全性が向上します。特に、東・中・西地域や甲州街道に接続する生活道路は、隅切りの未整備箇所が多いため、具体的な整備の手法について検討します。また、隅切り用地のほか、ブロック塀を低い植込みにする等の検討も進めていきます。

（国立市）



図 10　隅切りの例

(7) シェアサイクルの実施支援

民間事業者を支援し、シェアサイクルの利用促進を行います。観光、通勤・通学、買い物等、幅広いニーズに対応できるよう、市の施設や道路用地におけるレンタルポートの設置を支援します。

（国立市）

(8) 不法占用物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及びまちの景観の確保等、道路交通の安全を図るべく、道路パトロール等を通じて看板や段差解消ブロック等の不法占用物件の撤去等の是正指導を行うとともに、公開型 GIS を利用した市民が道路上の不具合等を通報できるシステムを活用し、市民と連携した道路利用の適正化を推進します。

（国立市、立川警察署）

基本方針２　交通安全施設等の整備事業

(1) 防護柵等の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、自動車の車両路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵等の整備に努めます。

（国立市、相武国道事務所、北多摩北部建設事務所）

(2) 道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全と円滑な移動を図るための重要な施設です。照度の不足している道路は、街灯の整備に努め、市内の主要道路における夜間の交通危険個所の解消に努めます。

（国立市、相武国道事務所、北多摩北部建設事務所）

(3) 規制標識の整備

道路交通の安全と円滑化のため、立川警察署と連携し、誰が見ても分かりやすい道路標識・道

路標示の整備を推進します。

交通規制（通行禁止や一時停止など）の実施にあたっては、地域住民や関係機関からの要望を踏まえ、現地の交通状況を的確に把握するとともに、道路管理者として所轄警察署へ積極的に協議や提案を行います。また、既存の標識についても、安全性の観点から改善が必要と認められる箇所については、所轄警察署へ適宜進言し、より安全な道路環境の維持・向上に努めます。

（国立市、立川警察署）

(4) 横断歩道・信号機の整備・高度化

高齢者や視覚しょうがいしゃが横断歩道を安全に通行する上では、横断歩行の手がかりとする突起体の列を設置した、いわゆるエスコートゾーンの設置が有効です。歩行者等の歩行の安全を確保するため、ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）を整備します。ゆとりシグナルは、青信号時の残り時間を表示することで無理な横断の抑制を、また、赤信号時の待ち時間を表示することで信号無視の防止を図るための信号機です。歩行速度が遅い高齢者や、児童が安心して横断歩道を渡ることができるよう、高齢者用施設の近傍や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に整備を行います。

（立川警察署）

(5) 自転車走行空間の整備

自転車が関係する事故の減少のためには、自転車走行空間を明確にすることが有効です。自転車安全利用促進計画との調整を行いながら、安全な自転車走行環境整備を行っていきます。整備済みの自転車走行環境についても、いつでも安全で快適に自転車利用が行えるよう、適切な維持を行っていきます。

（国立市、立川警察署、相武国道事務所、北多摩北部建設事務所）

(6) 看板の設置

交通事故発生の危険がある場所や通学路・スクールゾーン、行き止まり、迷惑駐車などがある道路に注意喚起の看板（ステッカー含む）等を設置します。国立駅周辺においては、自転車の押し歩きを促す看板設置により、歩道の安全確保に努めます。

（国立市）

(7) 鉄道踏切等の対応

市内の南武線踏切は 16 ヶ所あります。道路と鉄道の連続立体交差化により 13 ケ所の踏切を除却または廃止し、より安全で快適な交通環境を整備します。引き続き踏切道として鉄道を横断する道路においては、より安全で安心な踏切道を目指した対策を検討します。

（国立市、東京都建設局、東日本旅客鉄道株式会社）

(8) 駅施設の整備

高齢者、しょうがいしゃ等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点字ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を推進します。

（東日本旅客鉄道株式会社）

基本方針３　交通安全意識の啓発

(1) 学校等における交通安全教育

小学生に対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進し、児童が交通ルー

ルを身につけることができるよう努めます。自転車安全教室の受講者には「国立市自転車安全運転講習受講証」を配布しています。

市立中学校では、スケアード・ストレイト方式による交通安全教室を実施し、スタントマンによる交通事故の再現を行うことで、自転車利用時のマナー、ルールを学ぶ機会を多くの市民に提供し、交通安全意識の啓発を行っていきます。

（国立市、立川警察署、立川国立地区交通安全協会）



図 11　スケアード・ストレイト方式による交通安全教室

(2) 啓発活動

国立駅周辺や交通事故の発生しやすい場所で、交通安全に関する啓発活動を行います。防災安全フェスティバル等のイベントでは、自転車シミュレータ教室、大人に対しては酒酔いゴーグル体験を実施し、交通ルールの遵守を呼びかけます。

また、地域においては町会、自治会等を単位とした出前形式での交通安全教育など、受講者の特性に応じた効果的な啓発プログラムを関係機関・団体と連携しながら、身近に参加できる形で推進していきます。

（国立市、立川警察署、立川国立地区交通安全協会）

(3) 交通安全運動の推進

市内においては、立川国立地区交通安全協会国立北支部・南支部が全国交通安全運動（春・秋）等において、交通事故防止や自転車安全利用等の呼び掛けを行っています。市としても交通安全意識の普及に向け、立川国立地区交通安全協会両支部の支援を継続していきます。

（国立市、立川警察署、立川国立地区交通安全協会）

(4) 広報活動の充実

交通事故件数・死傷者数を減らしていく上では、市民一人ひとりが交通安全について考える機会を提供することが重要です。交通事故の無い安全で快適な社会の構築に向け、飲酒運転の根絶や交通ルール等について街頭啓発活動、市報、ホームページでのお知らせや、ＳＮＳ、チラシ、ポスターなどを活用した交通安全の啓発を実施します。また、高齢者の中には運動能力の低下や家族のアドバイスにより、運転免許証を自主返納される方もいます。返納した方は運転免許経歴証明書の交付を受けることが可能です。市は、立川警察署と協力して、運転免許経歴証明書制度に関する広報活動に努めていきます。

（国立市、立川警察署）

(5) 自転車ヘルメット着用、自転車保険等加入への啓発活動の推進

ヘルメットは、自転車利用者の生命・身体を守る上で、重要な装備品となることから、市報、ホームページ、チラシ等を活用して、啓発活動を行っていきます。また、令和２(2020)年から東京都において損害賠償保険の加入が義務化されたことから、自転車利用者に対し自転車保険等への加入の重要性を周知していきます。（国立市、立川警察署）

基本方針４　道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化

令和８(2026)年度から自転車の交通反則通告制度が開始されました。交通違反は交通事故の大きな原因となりますので、自転車利用者の多い国立駅周辺等での自転車指導啓発重点地区・路線の指定についての検討や、自転車の取締りの強化により安全な交通環境の実現を目指します。

（立川警察署）

(2) 放置自転車対策の推進

道路上の放置自転車はまちの景観を損うだけでなく、道路の通行可能範囲を狭めることや通行の妨げになることで、交通事故に繋がる可能性もあります。自転車利用者の多く集まる鉄道駅周辺においては、放置自転車整理区域を設け、放置自転車の撤去を行っています。また、自転車駐車需要に応じた市営自転車駐車場を整備することで放置自転車の減少に繋げています。

（国立市）

(3) ゾーン３０の設置

生活道路における抜け道対策として、区域内の車両の最高速度を時速 30 ㎞とする交通規制であるゾーン 30、狭さく等の物理的デバイスを組み合わせたゾーン 30 プラスについて学校・駅周辺等で子どもや高齢者を含む歩行者が多い一定の区域における設置を交通事情や住民からの要望を踏まえ、立川警察署と協議していきます。また、生活道路における法定速度の引き下げに関する広報啓発を推進し、同制度の円滑な施行を推進します。

（国立市、立川警察署）

(4) スクールゾーンを活用した児童の安全確保

児童の通学時の事故防止対策として、スクールゾーンの設置は有効な対策です。教育委員会は、道路事情を踏まえ、学校及び保護者、立川警察と連携の上、スクールゾーン設置の必要性について検討していきます。また、車両侵入禁止時間に侵入する車両に対しては、市、学校、地域住民等と連携して取組を行うとともに立川警察署に取締りを依頼し、スクールゾーンの安全確保に努めていきます。

（国立市、立川警察署）

基本方針５　点検・救助・救急について

(1) 重傷事故発生道路の点検

重傷事故発生道路については、事故の再発防止に努めるため、重点的に点検を行っていきます。市は、同様の事故を防止するため、注意喚起の看板・ステッカーの設置を検討するほか、交通規制についても立川警察署と検討・協議を行っていきます。

（国立市、立川警察署）

(2) 救急事故現場及び搬送途上における応急処置の充実・強化

万が一交通人身事故が発生した場合、事故現場における適切な処置が人命救助に大きく影響することがあります。立川消防署と連携し、心肺蘇生や AED の実技訓練などの講習を開催し、市民が交通事故に直面した場合の救助・対応方法の普及啓発を行っていきます。

（立川消防署）

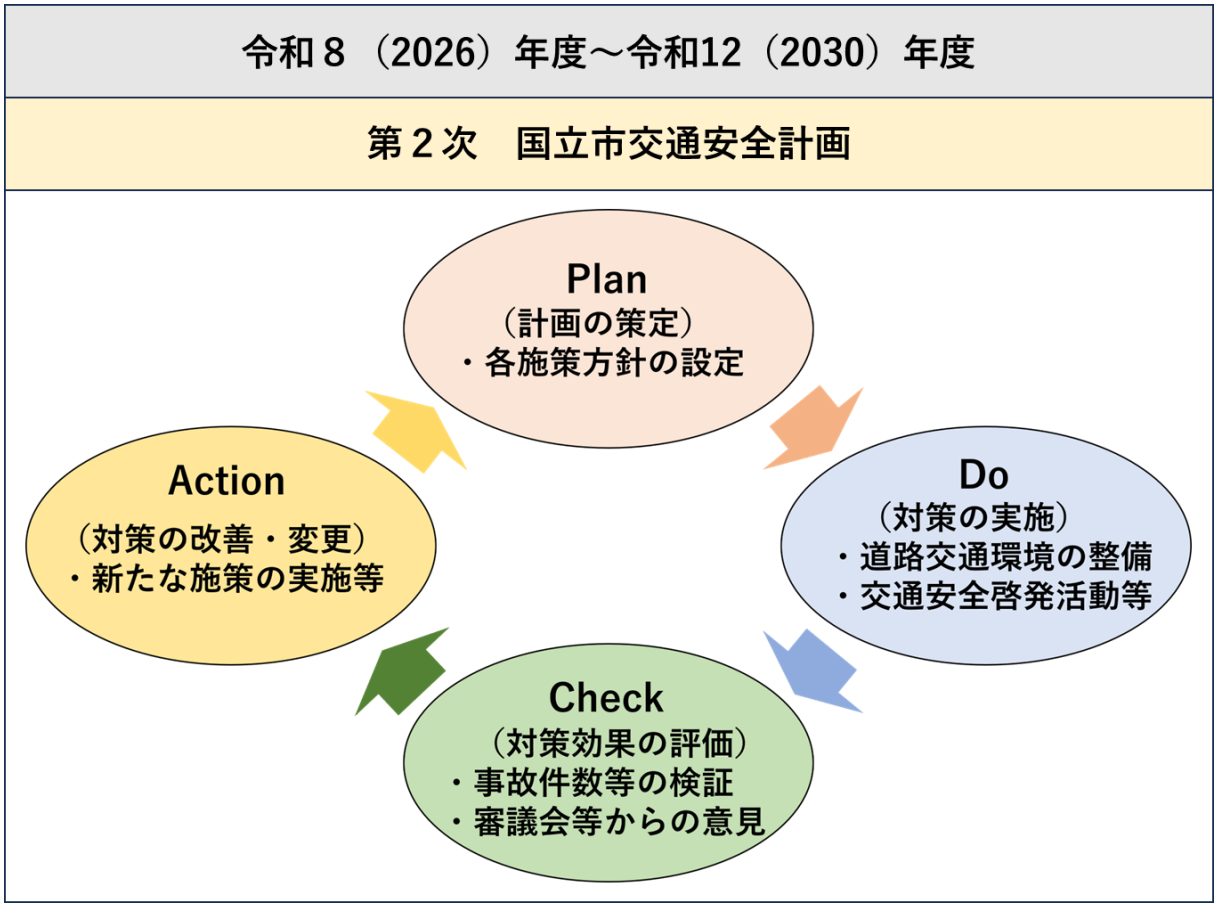
基本方針・具体的施策と重点課題の対応表

本計画の施策においては、重点課題を明確化し、その達成状況について評価を行うものとします。基本方針・具体的施策を推進することで、特に効果が期待できる重点課題の項目に○を付しています。

基本方針	具体的施策	重点課題			
		自転車安全利用の推進	高齢者の交通安全の確保	子どもの交通安全の確保	歩行者の交通安全の確保
1 道路交通環境の整備	1 歩道等の整備	○	○	○	○
	2 道路の整備	○	○	○	○
	3 通学路			○	○
	4 公共交通利用促進		○		
	5 DXの推進	○	○	○	○
	6 隅切り	○	○	○	○
	7 シェアサイクル	○	○	○	○
	8 不法占用物件排除	○	○	○	○
2 交通安全施設等の整備事業	1 防護柵等の整備	○	○	○	○
	2 道路照明の整備	○	○	○	○
	3 規制標識の整備	○	○	○	○
	4 横断歩道・信号機	○	○	○	○
	5 自転車走行空間	○			
	6 看板の設置	○	○	○	○
	7 鉄道踏切等	○	○	○	○
	8 駅施設		○	○	○
3 交通安全意識の啓発	1 交通安全教育	○	○	○	○
	2 啓発活動	○	○	○	○
	3 交通安全運動推進	○	○	○	○
	4 広報活動	○	○	○	○
	5 ヘルメット・保険	○			
4 道路交通秩序の維持	1 交通指導取締り	○			
	2 放置自転車対策	○			
	3 ゾーン３０	○	○	○	○
	4 スクールゾーン			○	
5 点検・救助救急	1 重傷事故発生道路の点検	○	○	○	○
	2 応急処置の充実	○	○	○	○

各施策を着実に推進するため、PDCA サイクルの考え方に基づく評価を行うものとします。評価に置いては、「国立市交通安全計画庁内検討会」や「国立市交通安全対策審議会」と連携を図り、様々な視点による意見を集約し、より効果的な施策を行っていきます。計画期間は５か年としていますが、施策や課題の状況、社会情勢の変化に応じ、柔軟に計画の評価や再検討を行います。

図 12　進捗管理のイメージ図（PDCA サイクル）



第６章　資料編

１　国立市交通安全対策審議会名簿（令和７・８年度）

区分	所属等	氏名
学識経験者	埼玉大学大学院 准教授	小嶋　文　　（会長）
立川国立地区交通安全協会の代表者	立川国立地区交通安全協会国立北支部	秋田　康佑　（副会長）
立川国立地区交通安全協会の代表者	立川国立地区交通安全協会国立南支部	五十嵐　芳夫
市内小中学校、幼稚園または保育園の関係者	国立市立小中学校長会	田中　圭
市内小中学校、幼稚園または保育園の関係者	国立市立小中学校に在学する児童・生徒の保護者	平井　愛　（令和７(2025)年度） 天笠　倫子（令和８(2026)年度）
市内小中学校、幼稚園または保育園の関係者	国立市私立幼稚園協会	小澤　嘉通
市内小中学校、幼稚園または保育園の関係者	国立市私立保育園園長会	山本　菜穂子
市内交通事業者の代表者	立川バス株式会社	佐伯　正樹
市内交通事業者の代表者	国立市タクシー協議会	原田　弘司
道路管理者の職員	国土交通省 関東地方整備局相武国道事務所	金子　謙太郎
道路管理者の職員	東京都 建設局北多摩北部建設事務所	榊原　元秋（令和７(2025)年度） 犬竹　幹人（令和８(2026)年度）
警視庁立川警察署および東京消防庁立川消防署の職員	警視庁立川警察署	小楠　英之
警視庁立川警察署および東京消防庁立川消防署の職員	東京消防庁立川消防署	下田　哲也（令和７(2025)年度） 樽井　洋子（令和８(2026)年度）
公募により選出された市民	市民	蓬田　俊子
公募により選出された市民	市民	金子　覚
関係団体等の代表者等	国立市商工会	北島　克彦
関係団体等の代表者等	国立市環境浄化協議会	三上　滋
関係団体等の代表者等	国立市手をつなぐ親の会	宇賀神　佳子
関係団体等の代表者等	国立市老人クラブ連合会	丸本　大　（令和７(2025)年度） 芳賀　康彦（令和８(2026)年度）

２　国立市交通安全計画庁内検討会委員名簿（令和７・８年度）

所属・役職	氏名
都 市 整 備 部　基盤整備担当部長	中島　広幸
政 策 経 営 部　政策経営課長	簑島　紀章
健 康 福 祉 部　しょうがいしゃ支援課長	長田　健　（令和７(2025)年度） 加藤　尚子（令和８(2026)年度）
健 康 福 祉 部　高齢者支援課長	赤尾　政則
健 康 福 祉 部　地域包括ケア推進担当課長	小山　茂孝
子ども家庭部　保育幼児教育推進課長	川島　慶之（～令和７年 10 月７日） 小鷹　学　（令和７年 10 月８日～）
都 市 整 備 部　都市計画課長	野田　賢
都 市 整 備 部　南部地域まちづくり課長	立川　浩平（令和７(2025)年度） 山崎　圭太（令和８(2026)年度）
教育委員会事務局　教育総務課長	齋藤　隼人（～令和８年６月） 佐藤　克哉（令和８年７月～）

３　条例・要綱

○国立市交通安全対策審議会設置条例

昭和50年10月１日条例第36号

改正

昭和59年12月22日条例第33号

平成３年10月14日条例第25号

平成４年３月27日条例第29号

平成８年３月28日条例第１号

平成11年３月26日条例第11号

平成20年９月24日条例第23号

平成24年12月26日条例第28号

平成27年３月31日条例第17号

平成29年３月28日条例第４号

国立市交通安全対策審議会設置条例

国立市交通安全対策審議会設置条例（昭和37年10月条例第12号）の全部を改正する。

（目的）

第１条　この条例は、市民を交通事故、交通公害から防衛するため市民生活、交通事情及び社会的条件の変化に即した道路環境の整備改善等を推進し、交通事故防止対策の強化を図ることを目的とする。

（設置および所掌事務）

第２条　前条の目的を達成するため、市長の付属機関として国立市交通安全対策審議会（以下「審議会」という。）を設置する。

２　審議会は、市長の諮問に応じ、必要事項の調査、審査および答申または建議を行なう。

（組織）

第３条　審議会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する委員19人以内をもつて組織する。

（１）　学識経験者

（２）　立川国立地区交通安全協会の代表者

（３）　市内小中学校、幼稚園または保育園の関係者

（４）　市内交通事業者の代表者

（５）　道路管理者の職員

（６） 警視庁立川警察署および東京消防庁立川消防署の職員

（７） 公募により選出された市民

（８） 前各号に掲げる者のほか、関係団体等の代表者等

（任期）

第４条　委員の任期は２年とし、その補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、委員が委嘱または任命された要件を欠くに至つたときは、その委員としての資格を失う。

（特別委員）

第５条　第３条に定めるもののほか、特別の事項の審議に関し必要がある場合には、審議会に特別委員を置くことができる。

２　特別委員は、市長が委嘱する。

３　特別委員の任期は、当該特別の事項の審議が終了するまでとする。

（会長、副会長の選任および権限）

第６条　審議会に会長および副会長をおく。

２　会長および副会長は、委員の互選による。

３　会長は審議会を代表し、会務を総括し、会議の議長となる。

４　副会長は会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

（招集）

第７条　審議会は、会長が招集する。

２　会議の招集は、開催の場所、日時および会議に付議すべき事項とともに、会長があらかじめこれを委員および議案に関係ある特別委員に通知しなければならない。

（定足数および表決）

第８条　審議会は、委員および議案に関係ある特別委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

２　審議会の議事は出席した委員および議案に関係ある特別委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

（専門部会）

第９条　審議会は、必要に応じ専門事項を調査審議するため専門部会をおくことができる。

２　専門部会は、会長の指名する委員および議案に関係ある特別委員をもつて組織する。

（意見聴取）

第10条　審議会および専門部会は、必要に応じ広く市民の意見を聴くため、一般市民ならびに審議に関係ある者の意見を聴取することができる。

（庶務）

第11条　審議会の庶務は、都市整備部道路交通課において処理する。

（委任）

第12条　この条例の施行について必要な事項は、市長が定める。

付　則

この条例は、公布の日から施行する。

付　則（昭和59年12月22日条例第33号）

この条例は、公布の日から施行する。

付　則（平成３年10月14日条例第25号抄）

１　この条例は、公布の日から施行する。

付　則（平成４年３月27日条例第29号）

この条例は、公布の日（以下「公布日」という。）から施行し、公布日以降新たに委嘱又は任命される委員（公布日において委員である者の補欠となる委員を除く。）について適用する。

付　則（平成８年３月28日条例第１号抄）

１　この条例は、平成８年４月１日から施行する。

付　則（平成11年３月26日条例第11号）

１　この条例は、平成11年４月１日から施行する。

２　この条例の施行前に、国立市交通安全対策審議会委員として委嘱されている市議会議員については、改正後の国立市交通安全対策審議会設置条例第３条の規定にかかわらず、当該市議会議員の議員の任期が満了するまでの間においては、なお従前の例による。

付　則（平成20年９月24日条例第23号抄）

（施行期日）

１　この条例は、平成20年11月１日から施行する。

付　則（平成24年12月26日条例第28号抄）

（施行期日）

1　この条例は、平成25年４月１日から施行する。

付　則（平成27年３月31日条例第17号）

（施行期日）

1　この条例は、平成27年５月１日から施行する。

（経過措置）

2　この条例の施行の際現に改正前の第３条の規定により委嘱又は任命された国立市交通安全対策審議会の委員である者は、この条例の施行の日に、改正後の第３条の規定により委嘱されたものとみなす。この場合において、その委嘱されたものとみなされる者の任期は、改正後の第４条の規定にかかわらず、同日における改正前の第３条の規定により委嘱又は任命された国立市交通安全対策審議会の委員としての任期の残任期間と同一の期間とする。

（国立市非常勤特別職職員の報酬および費用弁償に関する条例の一部改正）

3　国立市非常勤特別職職員の報酬および費用弁償に関する条例（昭和49年11月国立市条例第25号）の一部を次のように改正する。

第２条第63号中「交通安全対策審議会委員」を「交通安全対策審議会委員（特別委員を含む）」に改める。

付　則（平成29年３月28日条例第４号抄）

（施行期日）

1　この条例は、平成29年７月１日から施行する。（後略）

○国立市交通安全計画庁内検討会設置要綱

平成 30 年５月７日訓令第 41 号

国立市交通安全計画庁内検討会設置要綱

（設置）

第１条　市の今後の交通安全の推進及び啓蒙活動の方針、交通安全推進体制の構築等を定める国立市交通安全計画（次条において「計画」という。）の策定に向けた調査及び検討を行うため、国立市交通安全計画庁内検討会（以下「検討会」という。）を設置する。

（所掌事項）

第２条　検討会の所掌事項は、次のとおりとする。

（１）　計画の内容に係る調査及び検討に関すること。

（２）　計画を策定するための課題及び情報の共有に関すること。

（３）　前２号に掲げるもののほか、計画に関し必要と認められる事項

２　検討会は、必要に応じて、前項第１号に掲げる調査及び検討の結果を市長に報告する。

（組織）

第３条　検討会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

２　会長は、基盤整備担当部長をもって充てる。

３　副会長は、教育総務課長をもって充てる。

４　委員は、別表に掲げる職にある者をもって充てる。

（会長及び副会長）

第４条　会長は、検討会を代表し、会務を総括する。

２　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第５条　検討会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

２　会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

（庶務）

第６条　検討会の庶務は、都市整備部道路交通課において処理する。

（委任）

第７条　この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が定める。

付　則

この訓令は、平成 30 年５月７日から施行する。

付　則（令和４年５月 17 日訓令第 32 号）

この訓令は、令和４年５月 17 日から施行する。

付　則（令和４年６月 29 日訓令第 40 号）

この訓令は、令和４年７月１日から施行する。

別表

政策経営部	政策経営課長
健康福祉部	しょうがいしゃ支援課長
	高齢者支援課長
	地域包括ケア推進担当課長
子ども家庭部	保育幼児教育推進課長
都市整備部	都市計画課長
	南部地域まちづくり課長
教育委員会事務局	教育総務課長

4　計画策定の経過

① 交通安全対策審議会

回	日程	内容
令和７度 第　１　回	令和７年 10 月 27 日（水）	・国立市交通安全計画の改定に向けた第１期計画の評価と課題整理について
令和７年度 第　２　回	令和７年１月 22 日（木）	・国立市交通安全計画（骨子案）について
令和８度 第　１　回	令和８年５月 20 日（水）	・国立市交通安全計画（素案）について
令和８年度 第　２　回	令和８年８月 24 日（月）	・国立市交通安全計画（案）について

② 交通安全計画庁内検討会

回	日程	内容
令和７年度 第　１　回	令和７年８月 20 日（水）	・国立市交通安全計画（第１期計画）の評価について
令和７年度 第　２　回	令和７年 10 月書面会議	・国立市交通安全計画（第１期計画）の評価について（再）
令和８年度 第　１　回	令和８年５月 12 日（火）	・国立市交通安全計画に盛り込む項目 ・国立市交通安全計画（素案）について
令和８年度 第　２　回	令和８年７月 27 日（月）	・第２次国立市交通安全計画（案）について

③ パブリックコメント

件名	実施期間	意見数
国立市交通安全計画（案）について	令和８年１０月２１日（水）～令和８年１１月１０日（火）	件

５　用語集

本資料で使用している主な用語は次のとおりです。

交 通 事 故……道路交通法第２条第１項に規定されている道路において、車両、路面電車及び列車(軌道車)の交通によって起こされた、人の死亡又は負傷を伴った事故及び物的損害を伴った事故をいう。ただし、本資料では人身事故のみを計上している。

人 身 事 故……交通事故により人の死傷があったものをいう。

死　　亡……交通事故発生から 24 時間以内に死亡した場合をいう。

死　　傷……死亡と負傷を合計したものをいう。

重　　傷……交通事故により加療日数が 30 日以上の負傷をいう。

軽　　傷……交通事故により加療日数が 30 日未満の負傷をいう。

負　　傷……重傷と軽傷を合計したものをいう。

当　事　者……交通事故に関係した者をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。ただし、ひき逃げ等のため当事者が不明な場合を除く。

第１当事者…過失（違反）がより重いか又は過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいう。

第２当事者…過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

対象外当事者…ひき逃げ等のため当事者が不明な場合などをいう。

歩行者の事故…歩行中の人のほか、路側に立っていた人、路上作業、路上遊戯中等の人が関係した交通事故をいう。

子ども…幼児、小学生、中学生をいう。

高齢者…年齢 65 歳以上の人をいう。

生産年齢人口…15～64 歳までの年齢層をいう。

スケアード・ストレイト…恐怖を直視するという意味で、恐怖を実感することで、危険行為を未然に防止するための教育方法。

運転免許経歴証明書…過去の運転経歴を証明するもの。有効期限内に、運転免許を返納し、その日から５年以内であれば、運転免許試験場へ申請することにより交付を受けることができ、原則、身分証明書として用いることができる。

福祉有償運送…ＮＰＯ法人や社会福祉協議会などの非営利法人が、自家用自動車（白ナンバー）を使用して介護を必要とする高齢者やしょうがいしゃなど、一人でバスやタクシーで移動することが困難な方を対象に通院や通所だけでなく、日常の買い物やレジャーにも利用できる有償（非営利）の福祉運送サービス（利用者は会員登録が必要）。

ＤＸ…デジタルトランスフォーメーションの略称をいう。デジタル化による業務効率化だけでなく、デジタル化を通じた価値の創出、組織、業務の大幅な変革を目的とするもの。

許諾関係
地形図「この地図は、東京都縮尺 1/2,500 地形図を使用(承認番号：8 都市基交測第 128 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。」「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

国立市交通安全計画

令和８（2026）年　月

発行　国立市
編集　国立市都市整備部道路交通課
〒１８６－８５０１
国立市富士見台２丁目４７番地の１
℡０４２－５７６－２１１１（代表）