

1 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。

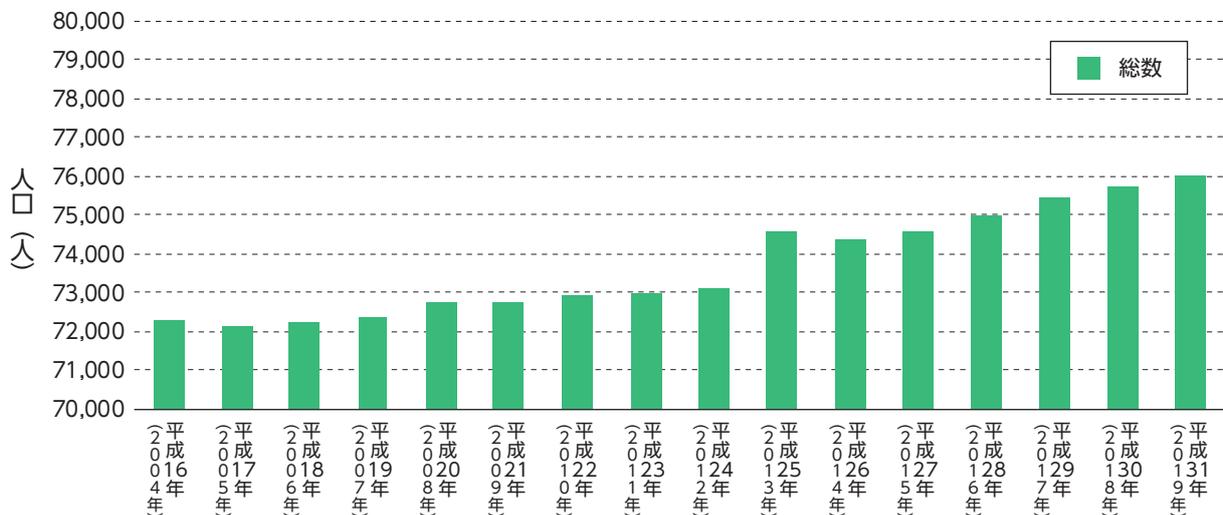
1-1 人口

・人口推移

市の人口は、平成31（2019）年で76,038人となっており、平成16（2004）年の72,302人から3,736人、平成30（2018）年の75,723人から315人の増加となり、人口の増加傾向が続いています。

表1 人口推移(人)

| 年 / 区分 | 総数 | 男性 | 女性 |
|--------------|--------|--------|--------|
| H16 (2004) 年 | 72,302 | 36,033 | 36,269 |
| H17 (2005) 年 | 72,101 | 35,834 | 36,267 |
| H18 (2006) 年 | 72,229 | 35,813 | 36,416 |
| H19 (2007) 年 | 72,348 | 35,816 | 36,532 |
| H20 (2008) 年 | 72,744 | 36,137 | 36,607 |
| H21 (2009) 年 | 72,742 | 36,034 | 36,708 |
| H22 (2010) 年 | 72,955 | 36,140 | 36,815 |
| H23 (2011) 年 | 72,970 | 36,157 | 36,813 |
| H24 (2012) 年 | 73,100 | 36,297 | 36,803 |
| H25 (2013) 年 | 74,566 | 36,862 | 37,704 |
| H26 (2014) 年 | 74,385 | 36,713 | 37,672 |
| H27 (2015) 年 | 74,558 | 36,719 | 37,839 |
| H28 (2016) 年 | 74,971 | 36,765 | 38,206 |
| H29 (2017) 年 | 75,452 | 36,938 | 38,514 |
| H30 (2018) 年 | 75,723 | 37,035 | 38,688 |
| H31 (2019) 年 | 76,038 | 37,161 | 38,877 |



出典：国立市住民基本台帳(各年1月1日時点)

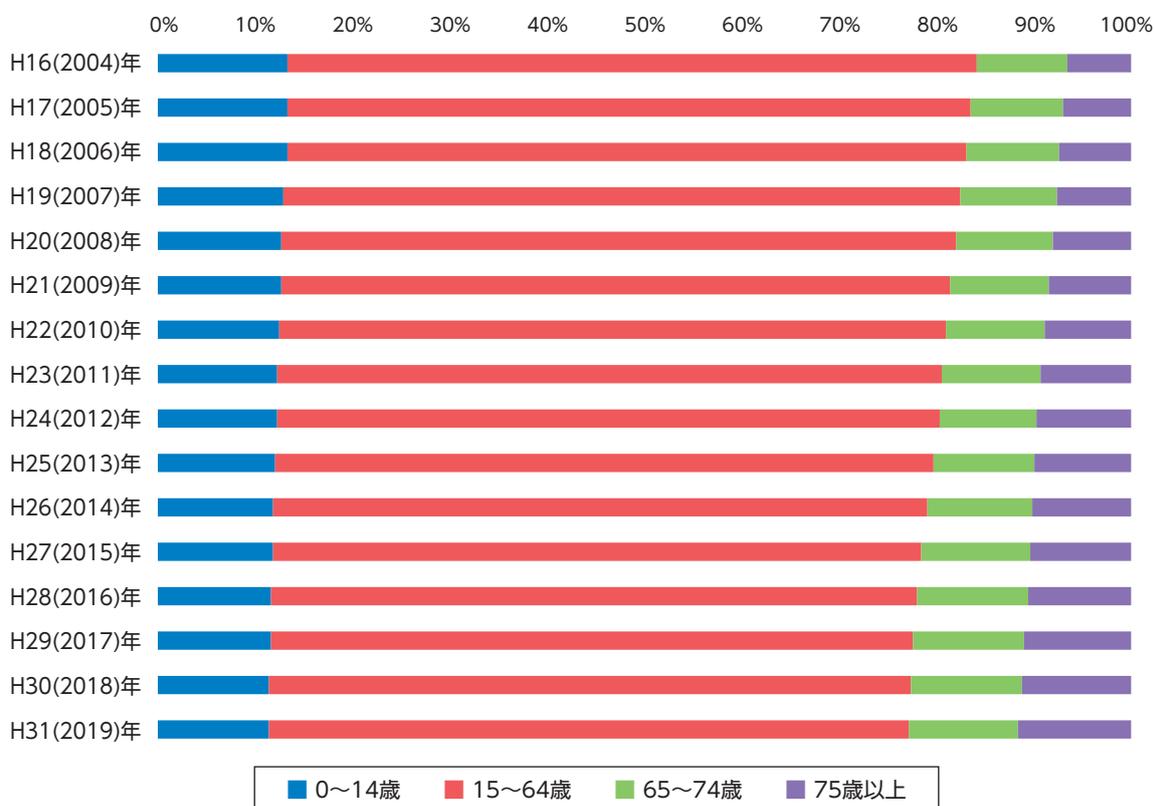
・年齢別人口推移

年齢別構成比で見ると、0～14歳の幼年人口の割合及び15～64歳の生産年齢人口の割合が年々減少し、65歳以上の高齢者人口の割合が年々増加しています。

表 2 年齢別人口推移(人)

| 年 / 区分 | 総数 | 0～14歳 | 15～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 |
|--------------|--------|-------|--------|--------|-------|
| H16 (2004) 年 | 72,302 | 9,679 | 51,043 | 6,812 | 4,768 |
| H17 (2005) 年 | 72,101 | 9,698 | 50,538 | 6,823 | 5,042 |
| H18 (2006) 年 | 72,229 | 9,588 | 50,382 | 6,898 | 5,361 |
| H19 (2007) 年 | 72,348 | 9,394 | 50,257 | 7,087 | 5,610 |
| H20 (2008) 年 | 72,744 | 9,316 | 50,264 | 7,201 | 5,963 |
| H21 (2009) 年 | 72,742 | 9,210 | 49,926 | 7,354 | 6,252 |
| H22 (2010) 年 | 72,955 | 9,141 | 49,843 | 7,434 | 6,537 |
| H23 (2011) 年 | 72,970 | 9,041 | 49,751 | 7,279 | 6,899 |
| H24 (2012) 年 | 73,100 | 8,935 | 49,687 | 7,306 | 7,172 |
| H25 (2013) 年 | 74,566 | 8,985 | 50,467 | 7,626 | 7,488 |
| H26 (2014) 年 | 74,385 | 8,842 | 49,953 | 7,978 | 7,612 |
| H27 (2015) 年 | 74,558 | 8,864 | 49,607 | 8,288 | 7,799 |
| H28 (2016) 年 | 74,971 | 8,814 | 49,634 | 8,490 | 8,033 |
| H29 (2017) 年 | 75,452 | 8,797 | 49,768 | 8,529 | 8,358 |
| H30 (2018) 年 | 75,723 | 8,746 | 49,787 | 8,594 | 8,596 |
| H31 (2019) 年 | 76,038 | 8,739 | 49,862 | 8,543 | 8,894 |

年齢別人口割合 (%)



出典：国立市住民基本台帳(各年1月1日時点)

・将来人口推計

将来人口の推計については、平成 28（2016）年 3 月に策定した「国立市人口ビジョン 総合戦略」において、市の総人口は今後減少に転じ、幼年人口及び生産年齢人口が減少していくことが予想されていますが、高齢者人口は年々増加し、令和 17（2035）年には総人口の 30%以上が 65 歳以上の高齢者となることが予想されています。

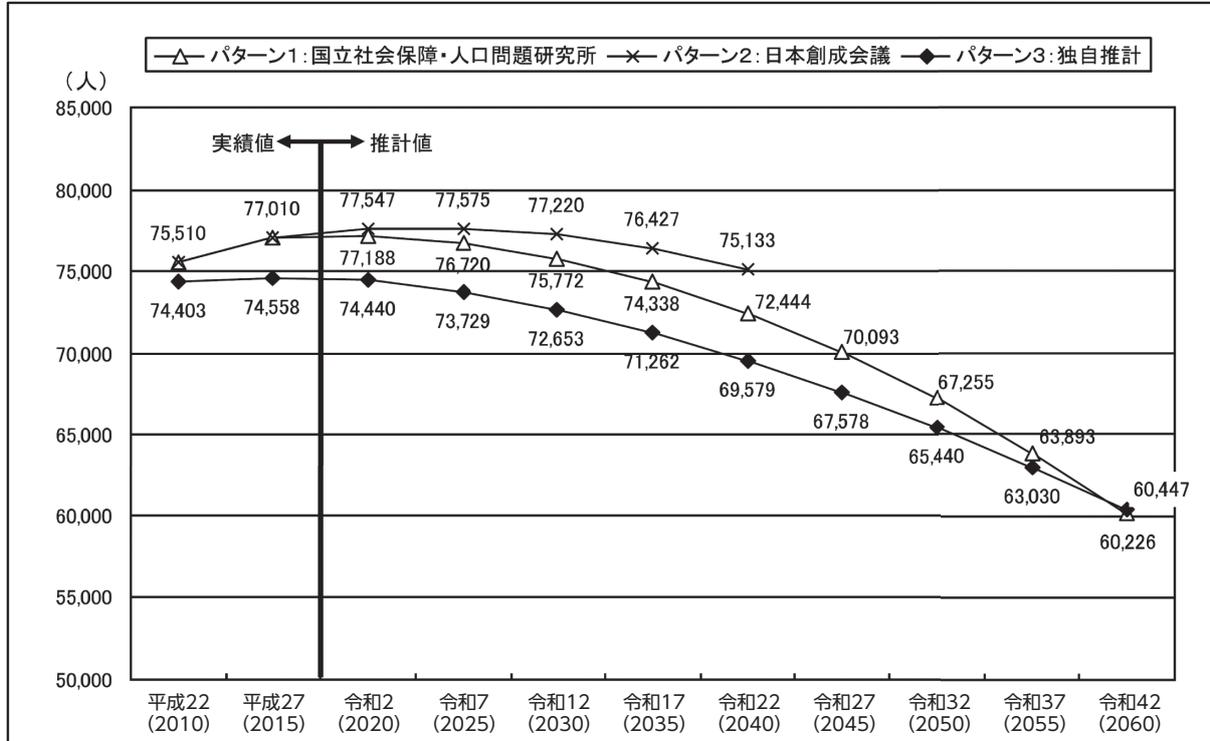


図 3 パターン別人口推計(人)

- ※ 1 パターン 1・2 は国勢調査人口、パターン 3 は住民基本台帳人口に基づく推計値
- ※ 2 パターン 1・2 は平成 27 (2015) 年以降、パターン 3 は令和 2 (2020) 年以降が推計値

表 3 パターン 3 の年齢階層別の将来人口推計

| | | 平成27年 | 令和2年 | 令和7年 | 令和12年 | 令和17年 | 令和22年 | 令和27年 | 令和32年 | 令和37年 | 令和42年 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | (2015) | (2020) | (2025) | (2030) | (2035) | (2040) | (2045) | (2050) | (2055) | (2060) |
| 年齢階層別人口(人) | 総数 | 74,558 | 74,440 | 73,729 | 72,653 | 71,262 | 69,579 | 67,578 | 65,440 | 63,030 | 60,447 |
| | 0～14歳 | 8,864 | 8,912 | 8,900 | 8,738 | 8,232 | 7,847 | 7,496 | 7,265 | 7,165 | 7,058 |
| | 15～64歳 | 49,607 | 48,282 | 46,823 | 44,320 | 41,632 | 39,005 | 37,064 | 35,496 | 34,240 | 33,070 |
| | 65～74歳 | 8,288 | 8,471 | 8,056 | 9,015 | 10,483 | 10,748 | 9,744 | 8,488 | 7,585 | 6,985 |
| | 75歳以上 | 7,799 | 8,775 | 9,950 | 10,580 | 10,915 | 11,979 | 13,274 | 14,191 | 14,040 | 13,334 |
| 年齢構成比 | 0～14歳 | 11.9% | 12.0% | 12.1% | 12.0% | 11.6% | 11.3% | 11.1% | 11.1% | 11.4% | 11.7% |
| | 15～64歳 | 66.5% | 64.9% | 63.5% | 61.0% | 58.4% | 56.1% | 54.8% | 54.2% | 54.3% | 54.7% |
| | 65～74歳 | 11.1% | 11.4% | 10.9% | 12.4% | 14.7% | 15.4% | 14.4% | 13.0% | 12.0% | 11.6% |
| | 75歳以上 | 10.5% | 11.8% | 13.5% | 14.6% | 15.3% | 17.2% | 19.6% | 21.7% | 22.3% | 22.1% |
| 対H27年指数 | 総数 | 100.0% | 99.8% | 98.9% | 97.4% | 95.6% | 93.3% | 90.6% | 87.8% | 84.5% | 81.1% |
| | 0～14歳 | 100.0% | 100.5% | 100.4% | 98.6% | 92.9% | 88.5% | 84.6% | 82.0% | 80.8% | 79.6% |
| | 15～64歳 | 100.0% | 97.3% | 94.4% | 89.3% | 83.9% | 78.6% | 74.7% | 71.6% | 69.0% | 66.7% |
| | 65～74歳 | 100.0% | 102.2% | 97.2% | 108.8% | 126.5% | 129.7% | 117.6% | 102.4% | 91.5% | 84.3% |
| | 75歳以上 | 100.0% | 112.5% | 127.6% | 135.7% | 140.0% | 153.6% | 170.2% | 182.0% | 180.0% | 171.0% |

出典：国立市人口ビジョン 総合戦略(平成 28 年 3 月)

1-2 道路現況

市内の道路総延長は平成 29 (2017) 年で 154,066 m となり、平成 25 (2013) 年の 153,120 m と比べ、徐々に整備が進んでいます。

表 4 道路現況

| 年 / 区分 | 面積 (Km ²) | 道路延長 (m) | 道路面積 (m ²) | 道路率 (%) | 対前年道路延長延び比 |
|--------------|-----------------------|----------|------------------------|---------|------------|
| H25 (2013) 年 | 8.15 | 153,120 | 1,268,035 | 15.6 | 1.006 |
| H26 (2014) 年 | 8.15 | 152,655 | 1,267,500 | 15.6 | 0.997 |
| H27 (2015) 年 | 8.15 | 154,276 | 1,292,234 | 15.9 | 1.011 |
| H28 (2016) 年 | 8.15 | 154,743 | 1,292,234 | 16.0 | 1.000 |
| H29 (2017) 年 | 8.15 | 154,066 | 1,291,594 | 15.8 | 0.996 |

出典：警視庁交通年鑑

1-3 登録自動車台数

市内の登録自動車保有台数は平成 29 (2017) 年で 28,072 台となり、平成 25 (2013) 年の 28,284 台と比べて若干の減少傾向にあります。

表 5 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 |
|--------------|--------|-----|--------|-------|-------|-----|-------|------|
| H25 (2013) 年 | 28,284 | 37 | 19,695 | 4,207 | 655 | 277 | 3,380 | 33 |
| H26 (2014) 年 | 28,227 | 40 | 19,756 | 4,169 | 657 | 286 | 3,285 | 34 |
| H27 (2015) 年 | 28,121 | 31 | 19,639 | 4,199 | 664 | 290 | 3,266 | 32 |
| H28 (2016) 年 | 26,859 | 31 | 18,887 | 3,702 | 638 | 294 | 3,272 | 35 |
| H29 (2017) 年 | 28,072 | 35 | 19,609 | 4,260 | 636 | 294 | 3,204 | 34 |

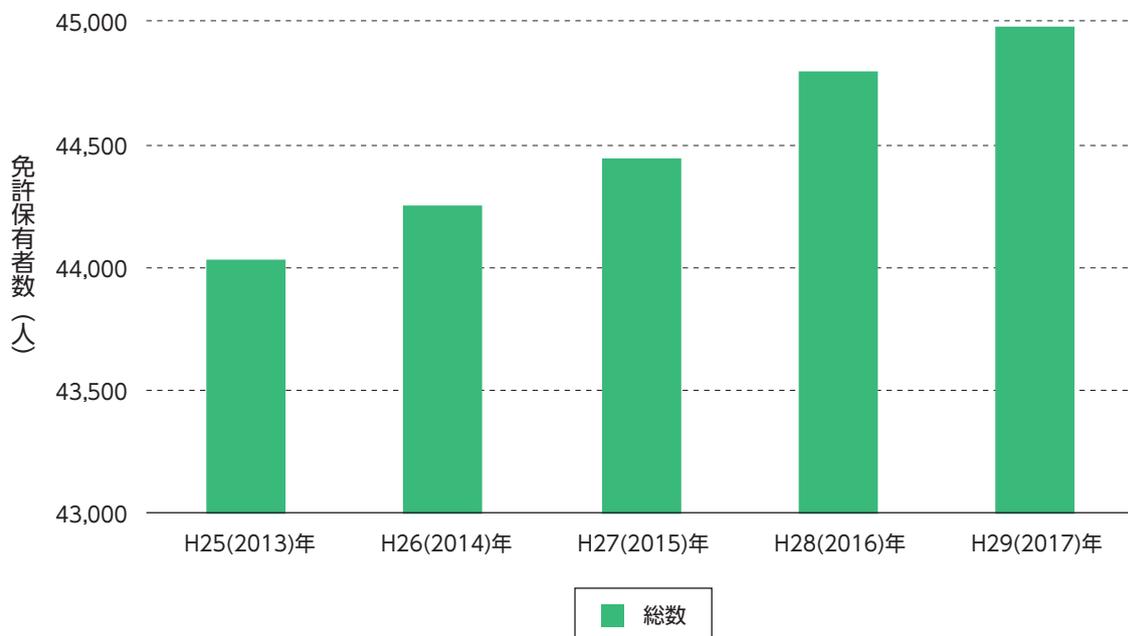
出典：警視庁交通年鑑

1-4 運転免許保有者数

運転免許保有者数は、人口増加に比例し、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 6 運転免許保有者数(人)

| 年 / 区分 | 総数 | 男性 | 女性 |
|--------------|--------|--------|--------|
| H25 (2013) 年 | 44,035 | 25,214 | 18,821 |
| H26 (2014) 年 | 44,253 | 25,228 | 19,025 |
| H27 (2015) 年 | 44,443 | 25,215 | 19,228 |
| H28 (2016) 年 | 44,794 | 25,283 | 19,511 |
| H29 (2017) 年 | 44,984 | 25,329 | 19,655 |



出典：警視庁交通年鑑(各年4月1日時点)

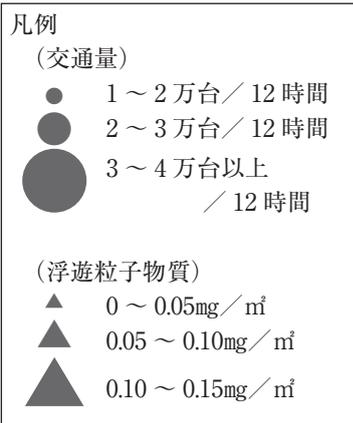
1-5 交通量

・主要交差点の交通量

市内の主要交差点9地点における交通量調査の結果によると、自動車交通量は各地点ほぼ横ばいで推移していますが、甲州街道（①、②、③、⑧）は若干の減少傾向、日野バイパス（⑨）は若干の増加傾向にあります。

○主要交差点9地点

◆主要交差点の浮遊粒子状物質濃度を交通量の状況



平成28(2016)年の調査日時は11月～12月のうちの1日の12時間

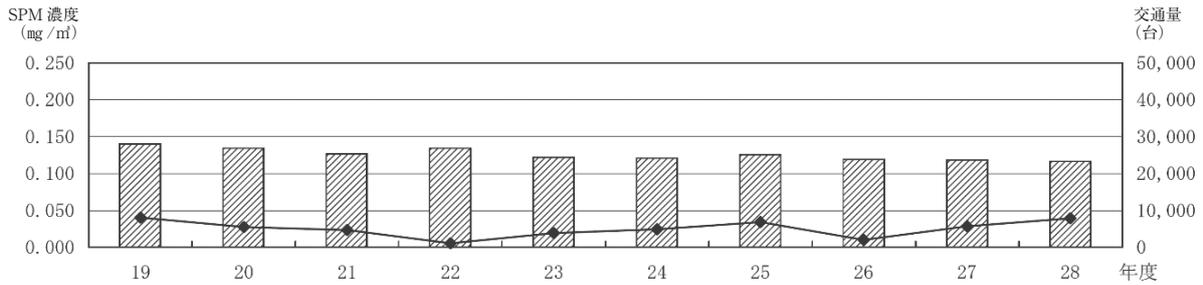
- ① 矢川駅入口交差点
- ② 谷保天満宮前交差点
- ③ 国立インター入口交差点
- ④ 富士見台交番前交差点
- ⑤ 国立二中前交差点
- ⑥ 多摩車検事務所前交差点
- ⑦ 国立駅前交差点
- ⑧ 矢川三丁目交差点
- ⑨ 国立三中前交差点



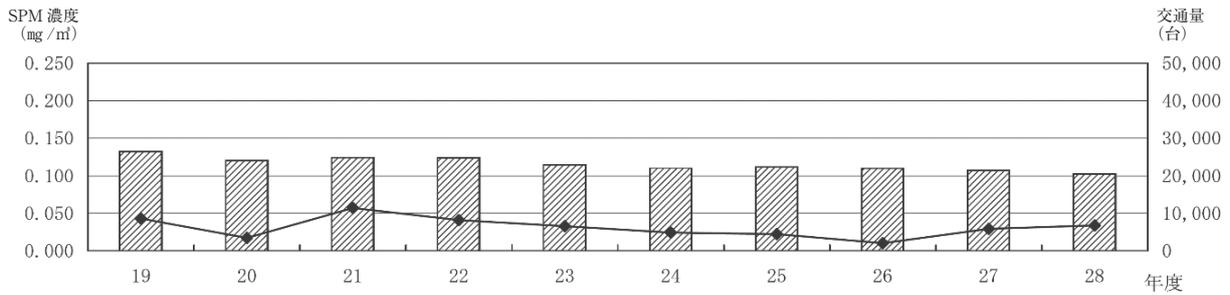
図4 主要交差点の自動車交通量

出典：国立市「国立の環境」

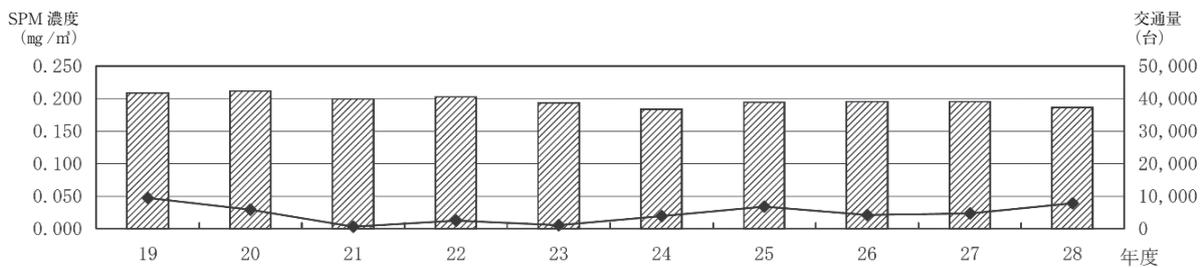
① 矢川駅入口交差点



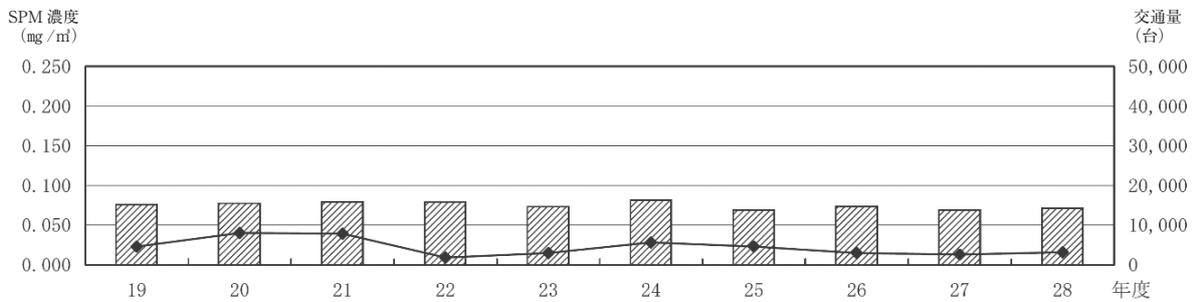
② 谷保天満宮前交差点



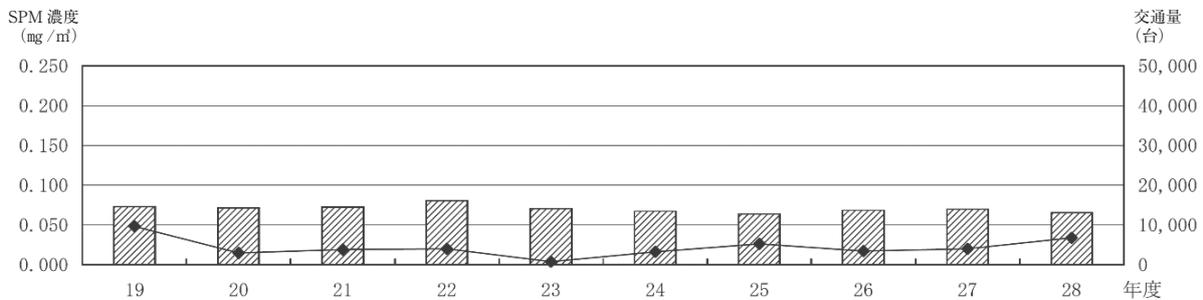
③ 国立インター入口交差点



④ 富士見台交番前交差点



⑤ 国立二中前交差点

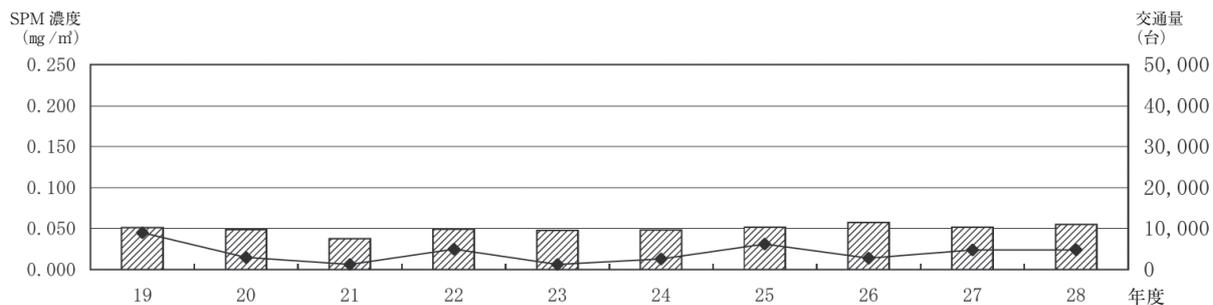


▨ 交通量 (台) ◆ 浮遊粒子状物質濃度

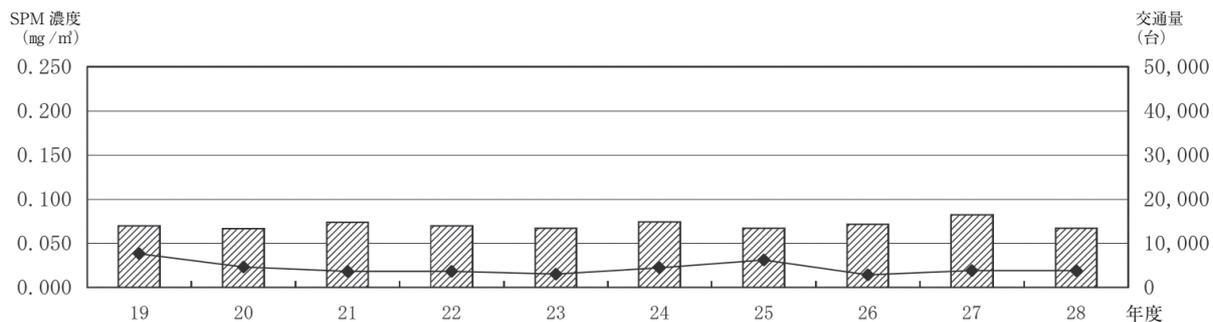
※交通量は12時間値。

図5 主要交差点の自動車交通量

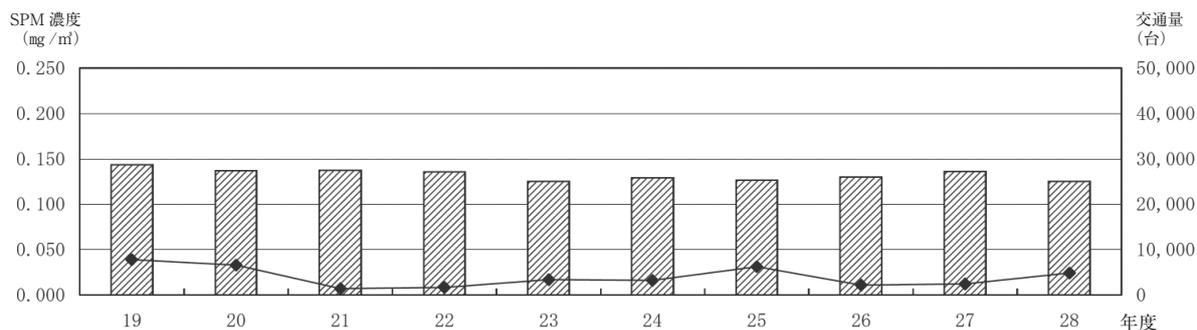
⑥ 多摩車検事務所前交差点



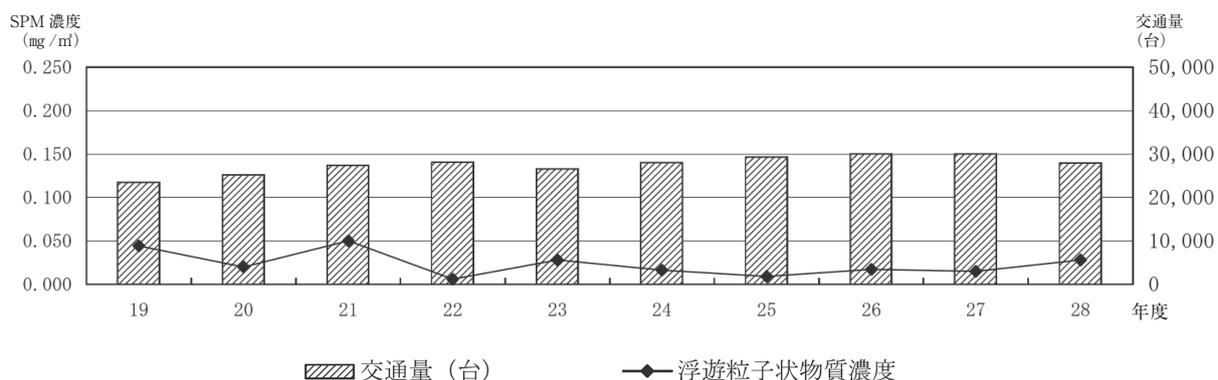
⑦ 国立駅前交差点



⑧ 矢川三丁目交差点



⑨ 国立三中前交差点



▨ 交通量 (台)

—●— 浮遊粒子状物質濃度

※交通量は12時間値。

図6 主要交差点の自動車交通量

出典：国立市「国立の環境」

・都道と市道の交通量

駅周辺自転車駐車場利用者アンケート調査結果（出典：「国立市自転車駐車場整備計画報告書（国立駅・谷保駅・矢川駅）」）を基に、朝のピーク時間（午前8時台）における自転車の通行量が多いと考えられる4路線の交通量調査を実施しました。

①西第1号線と②西第2条線については、自動車と自転車双方の交通量が多いことから、この2路線は、自動車と自転車の事故のリスクが高いと考えられます。

また、③南第15号線は、スクールゾーンであることもあり、自動車の交通量は少ない状況です。

表7 交通量調査結果の総括



| 路線 | 自動車 | 二輪車 | 自転車 |
|---------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| ①西第1号線 | 東行き 186台 | 東行き 10台 | 東行き 217台 西行き 32台 計 249台 |
| ②西第2条線 | 南行き 201台 | 南行き 10台 | 北行き 117台 南行き 185台 計 302台 |
| ③南第15号線 1-9 | 北行き 12台 南行き 12台 計 24台 | 北行き 0台 南行き 1台 計 1台 | 北行き 13台 南行き 51台 計 64台 |
| ④都道145号立川国分寺線 | 北西行き 201台 南東行き 172台 計 373台 | 北西行き 5台 南東行き 10台 計 15台 | 北西行き 44台 南東行き 22台 計 66台 |

※平成31(2019)年2月5日(火) 8時台の時間交通量

2 交通事故件数等

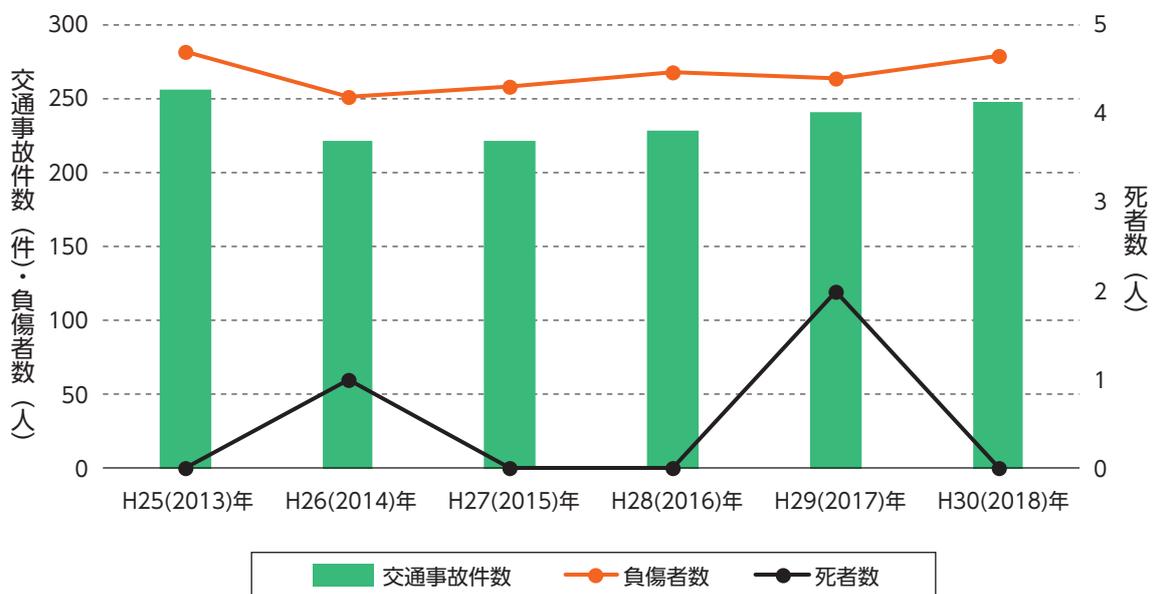
2-1 交通事故件数・死傷者数

市内の交通事故件数は、平成 30 (2018) 年で 247 件となっています。平成 25 (2013) 年の 256 件から平成 26 (2014) 年には 221 件に減少しましたが、平成 28 (2016) 年から増加に転じています。

また、死者数は、平成 26 (2014) 年に 1 名、平成 29 (2017) 年に 2 名となっています。負傷者数は、平成 25 (2013) 年の 282 件から平成 26 年 (2014) には 251 件に減少しましたが、平成 28 (2016) 年から増加傾向にあります。

表 8 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 |
|--------------|--------|-----|------|
| H25 (2013) 年 | 256 | 0 | 282 |
| H26 (2014) 年 | 221 | 1 | 251 |
| H27 (2015) 年 | 221 | 0 | 258 |
| H28 (2016) 年 | 228 | 0 | 268 |
| H29 (2017) 年 | 240 | 2 | 263 |
| H30 (2018) 年 | 247 | 0 | 279 |



出典：警視庁交通年鑑

2-2 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 5 位、面積 1 km²あたり事故件数はワースト 3 位、道路 1 kmあたり事故件数はワースト 4 位、自動車保有台数 1 万台あたり事故件数はワースト 2 位となり、事故率が高いことがわかります。

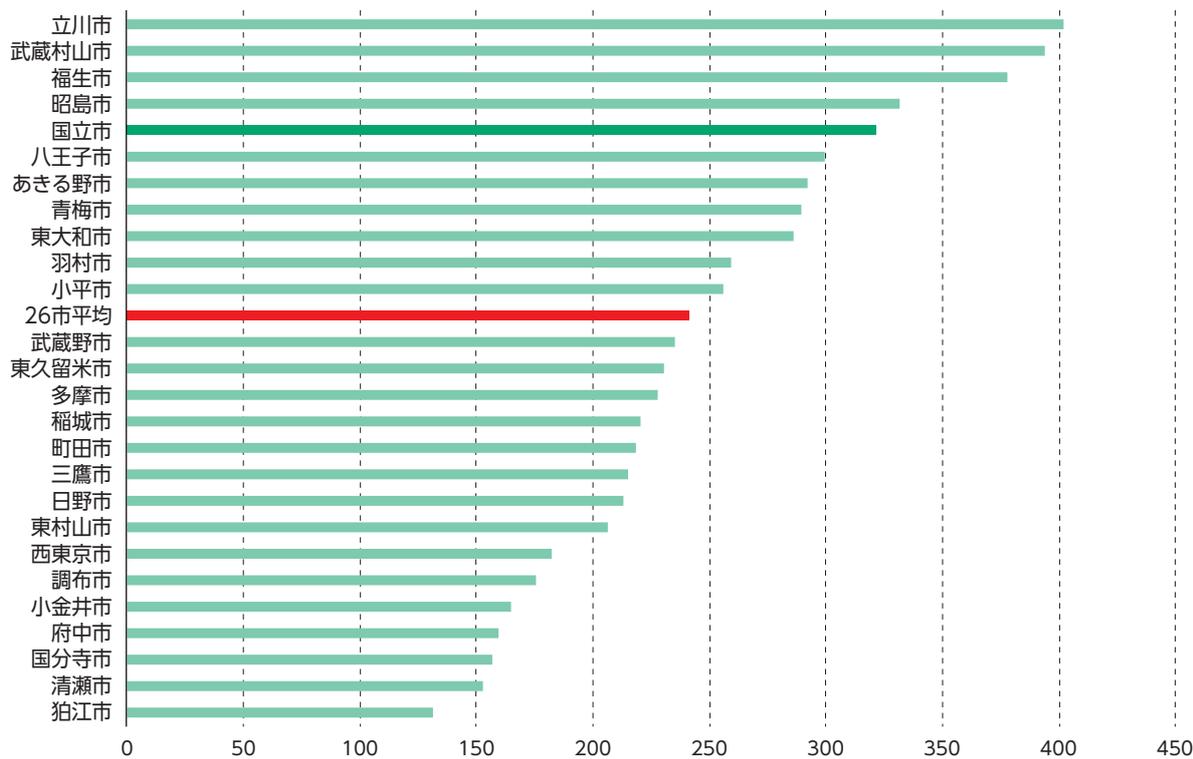
表 9 事故発生件数に関する他市との比較

| | 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 | 面積 1km ² あたり 事故件数 | 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 | 1,729 | 577,910 | 186.38 | 1,532,799 | 304,179 | 299.2 | 9.28 | 1.13 | 56.84 |
| 立川市 | 721 | 179,390 | 24.36 | 296,043 | 85,245 | 401.9 | 29.60 | 2.44 | 84.58 |
| 武蔵野市 | 344 | 146,381 | 10.98 | 147,660 | 37,173 | 235.0 | 31.33 | 2.33 | 92.54 |
| 三鷹市 | 410 | 190,432 | 16.42 | 294,493 | 60,392 | 215.3 | 24.97 | 1.39 | 67.89 |
| 青梅市 | 393 | 135,789 | 103.31 | 934,710 | 88,814 | 289.4 | 3.80 | 0.42 | 44.25 |
| 府中市 | 417 | 261,829 | 29.43 | 482,340 | 98,776 | 159.3 | 14.17 | 0.86 | 42.22 |
| 昭島市 | 371 | 111,902 | 17.34 | 252,430 | 54,307 | 331.5 | 21.40 | 1.47 | 68.32 |
| 調布市 | 413 | 235,243 | 21.58 | 441,557 | 76,354 | 175.6 | 19.14 | 0.94 | 54.09 |
| 町田市 | 947 | 434,091 | 71.80 | 1,349,761 | 212,735 | 218.2 | 13.19 | 0.70 | 44.52 |
| 小金井市 | 204 | 123,813 | 11.30 | 177,904 | 35,854 | 164.8 | 18.05 | 1.15 | 56.90 |
| 小平市 | 493 | 192,874 | 20.51 | 269,540 | 73,101 | 255.6 | 24.04 | 1.83 | 67.44 |
| 日野市 | 401 | 188,327 | 27.55 | 496,997 | 78,118 | 212.9 | 14.56 | 0.81 | 51.33 |
| 東村山市 | 310 | 150,180 | 17.14 | 301,657 | 63,139 | 206.4 | 18.09 | 1.03 | 49.10 |
| 国分寺市 | 195 | 124,501 | 11.46 | 240,353 | 39,661 | 156.6 | 17.02 | 0.81 | 49.17 |
| 国立市 | 240 | 74,610 | 8.15 | 154,066 | 28,069 | 321.7 | 29.45 | 1.56 | 85.50 |
| 福生市 | 220 | 58,210 | 10.16 | 150,442 | 33,502 | 377.9 | 21.65 | 1.46 | 65.67 |
| 狛江市 | 108 | 82,357 | 6.39 | 128,325 | 25,942 | 131.1 | 16.90 | 0.84 | 41.63 |
| 東大和市 | 242 | 84,664 | 13.42 | 235,748 | 43,591 | 285.8 | 18.03 | 1.03 | 55.52 |
| 清瀬市 | 115 | 75,377 | 10.23 | 186,179 | 30,711 | 152.6 | 11.24 | 0.62 | 37.45 |
| 東久留米市 | 268 | 116,360 | 12.88 | 251,333 | 50,897 | 230.3 | 20.81 | 1.07 | 52.66 |
| 武蔵村山市 | 282 | 71,651 | 15.32 | 270,938 | 50,496 | 393.6 | 18.41 | 1.04 | 55.85 |
| 多摩市 | 336 | 147,691 | 21.01 | 292,655 | 61,400 | 227.5 | 15.99 | 1.15 | 54.72 |
| 稲城市 | 199 | 90,225 | 17.97 | 261,178 | 38,239 | 220.6 | 11.07 | 0.76 | 52.04 |
| 羽村市 | 143 | 55,225 | 9.90 | 164,528 | 33,225 | 258.9 | 14.44 | 0.87 | 43.04 |
| あきる野市 | 235 | 80,373 | 73.47 | 742,804 | 57,977 | 292.4 | 3.20 | 0.32 | 40.53 |
| 西東京市 | 369 | 202,201 | 15.75 | 271,435 | 67,237 | 182.5 | 23.43 | 1.36 | 54.88 |
| 26 市 計・平均 | 10,105 | 4,191,606 | 784.20 | 10,327,875 | 1,829,134 | 241.1 | 12.89 | 0.98 | 55.24 |

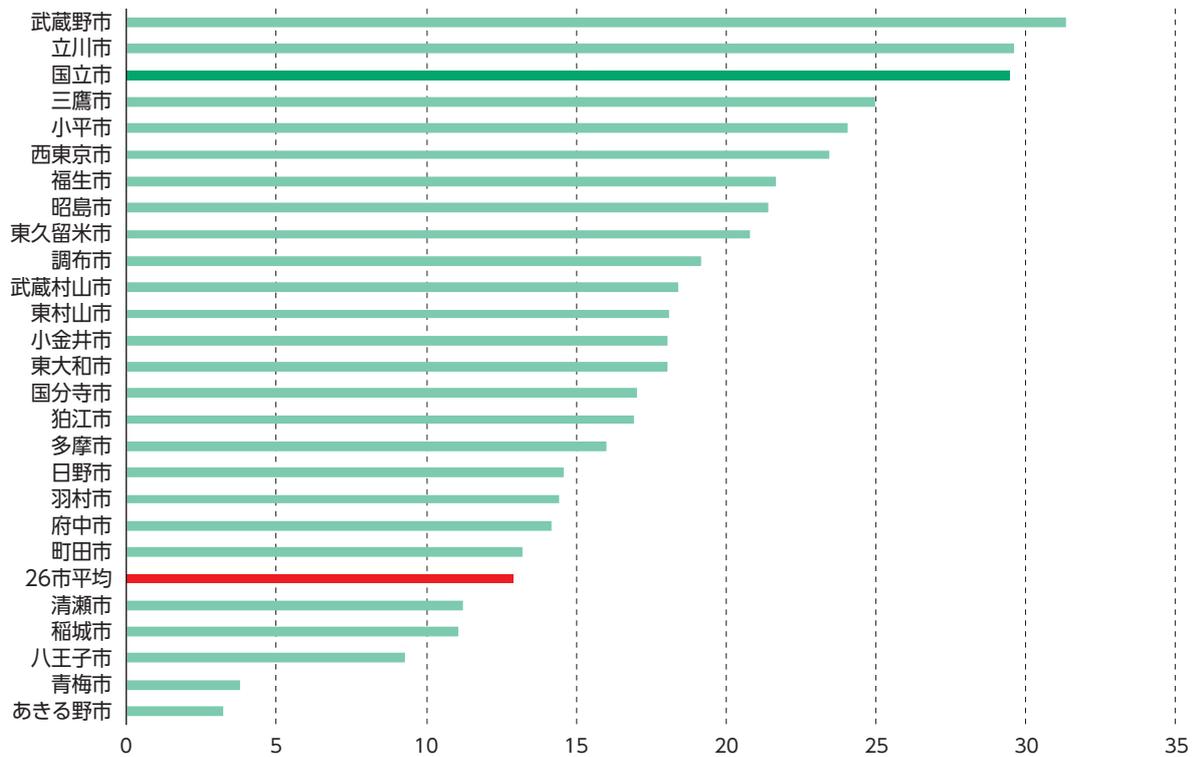
出典：警視庁交通年鑑(平成 29 年版)

算出：国立市(人口 10 万人あたり事故件数、面積 1km²あたり事故件数、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)

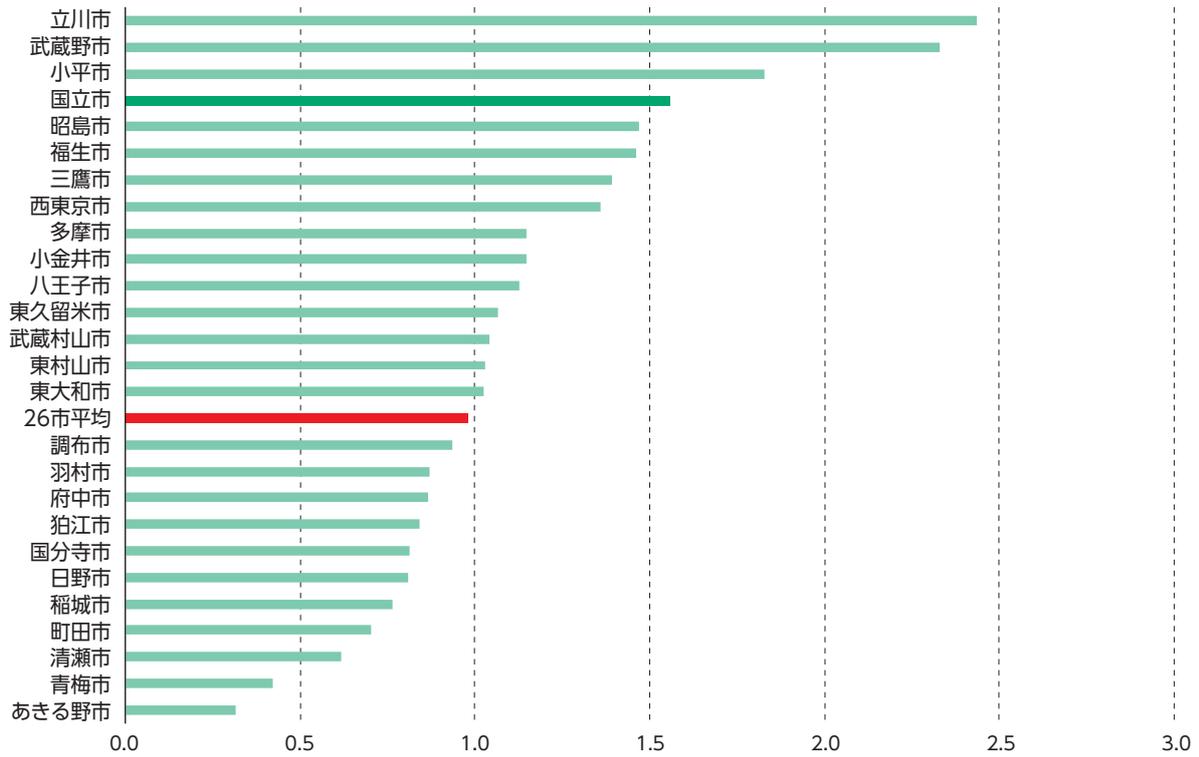
人口10万人あたり事故件数



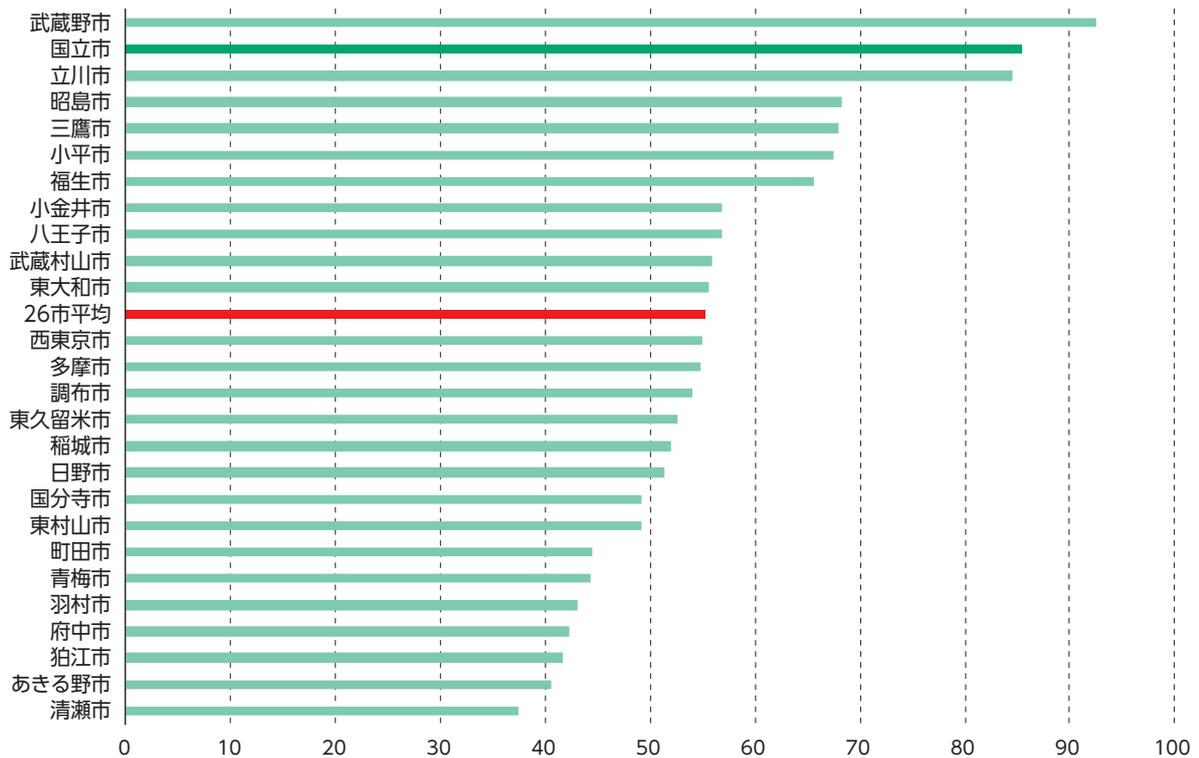
面積1km²あたり事故件数



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



3 年齢層別負傷者数

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 10 年齢層別人口(人)と割合(%)

| 年 / 区分 | 国立市の人口 | | | | |
|------------|--------|-------|--------|--------|-------|
| | 総数 | 0～14歳 | 15～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 |
| H25(2013)年 | 74,536 | 8,985 | 50,437 | 7,626 | 7,488 |
| H26(2014)年 | 74,385 | 8,842 | 49,953 | 7,978 | 7,612 |
| H27(2015)年 | 74,558 | 8,864 | 49,607 | 8,288 | 7,799 |
| H28(2016)年 | 74,971 | 8,814 | 49,634 | 8,490 | 8,033 |
| H29(2017)年 | 75,452 | 8,797 | 49,768 | 8,529 | 8,358 |

| 年 / 区分 | 年齢別人口割合 | | | | |
|------------|---------|-------|--------|--------|-------|
| | 総数 | 0～14歳 | 15～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 |
| H25(2013)年 | 100.0% | 12.1% | 67.7% | 10.2% | 10.0% |
| H26(2014)年 | 100.0% | 11.9% | 67.2% | 10.7% | 10.2% |
| H27(2015)年 | 100.0% | 11.9% | 66.5% | 11.1% | 10.5% |
| H28(2016)年 | 100.0% | 11.8% | 66.2% | 11.3% | 10.7% |
| H29(2017)年 | 100.0% | 11.7% | 66.0% | 11.3% | 11.1% |

出典：国立市住民基本台帳

表 11 年齢層別の負傷者数(人)と割合(%)

| 年 / 区分 | 負傷者数 | | | | |
|------------|------|-----|--------|--------|-------|
| | 総数 | 子ども | 中卒～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 |
| H25(2013)年 | 282 | 15 | 221 | 30 | 16 |
| H26(2014)年 | 251 | 21 | 190 | 23 | 17 |
| H27(2015)年 | 258 | 16 | 210 | 16 | 16 |
| H28(2016)年 | 268 | 19 | 213 | 23 | 13 |
| H29(2017)年 | 263 | 21 | 203 | 23 | 16 |

| 年 / 区分 | 負傷者の割合 | | | | |
|------------|--------|------|--------|--------|-------|
| | 総数 | 子ども | 中卒～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 |
| H25(2013)年 | 100.0% | 5.3% | 78.4% | 10.6% | 5.7% |
| H26(2014)年 | 100.0% | 8.4% | 75.7% | 9.2% | 6.8% |
| H27(2015)年 | 100.0% | 6.2% | 81.4% | 6.2% | 6.2% |
| H28(2016)年 | 100.0% | 7.1% | 79.5% | 8.6% | 4.9% |
| H29(2017)年 | 100.0% | 8.0% | 77.2% | 8.7% | 6.1% |

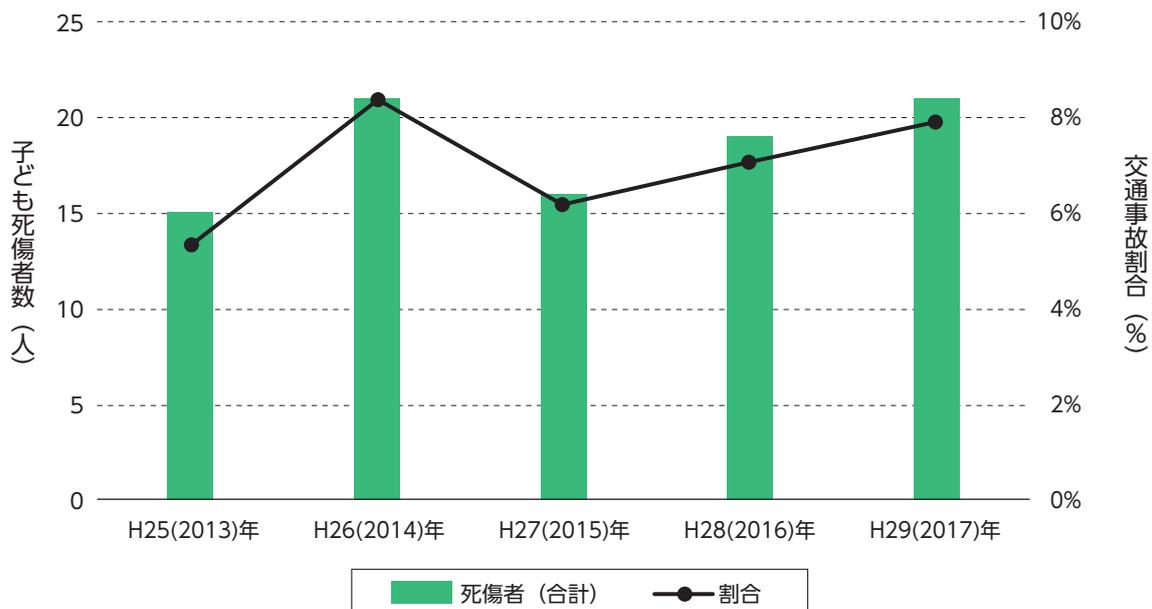
出典：警視庁交通年鑑

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、平成 26 (2014) 年の 21 人から平成 27 (2015) 年には 16 人に減少しましたが、平成 28 (2016) 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も、平成 26 (2014) 年の 8.4% から平成 27 (2015) 年には 6.2% に減少しましたが、平成 28 (2016) 年から増加に転じています。

表 12 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 | | | | |
|------------|---------|---------|------|----|-----|-----|
| | | 死傷者(合計) | 割合 | 死者 | 重傷者 | 軽傷者 |
| H25(2013)年 | 282 | 15 | 5.3% | 0 | 0 | 15 |
| H26(2014)年 | 251 | 21 | 8.4% | 0 | 0 | 21 |
| H27(2015)年 | 258 | 16 | 6.2% | 0 | 0 | 16 |
| H28(2016)年 | 268 | 19 | 7.1% | 0 | 0 | 19 |
| H29(2017)年 | 265 | 21 | 7.9% | 0 | 0 | 21 |



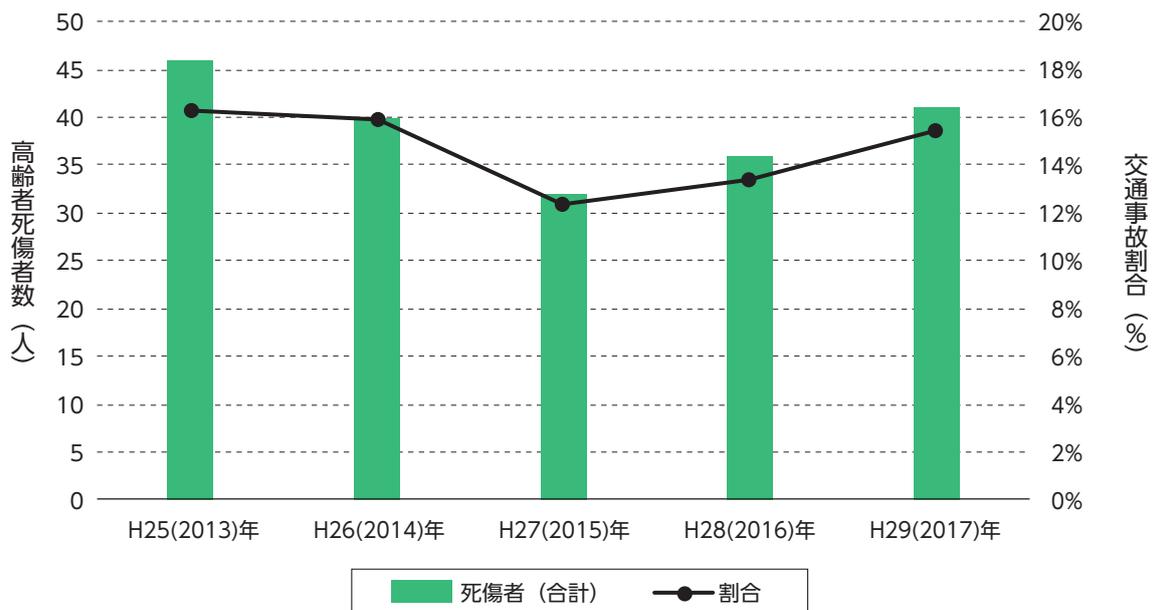
出典：国立市統計データ「統計くになち」

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、平成 25 (2013) 年の 46 人から平成 27 (2015) 年には 32 人に減少しましたが、平成 28 (2016) 年から増加に転じています。また、死傷者 (総数) に占める高齢者の死傷者数も、平成 25 (2013) 年の 16.3% から平成 26 (2014) 年には 15.9% に減少しましたが、平成 28 (2016) 年から増加に転じています。

表 13 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 |
| H25(2013)年 | 282 | 46 | 16.3% | 0 | 0 | 46 |
| H26(2014)年 | 251 | 40 | 15.9% | 0 | 0 | 40 |
| H27(2015)年 | 258 | 32 | 12.4% | 0 | 0 | 32 |
| H28(2016)年 | 268 | 36 | 13.4% | 0 | 1 | 35 |
| H29(2017)年 | 265 | 41 | 15.5% | 2 | 1 | 38 |



出典：国立市統計データ「統計くになち」

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、平成 25（2013）年の 127 人をピークに減少したものの、直近 2 年は増加しています。

また、歩行中の交通事故の当事者数は、平成 25（2013）年の 36 人と比べると平成 27（2015）年までは減少しましたが、平成 28（2016）年には増加に転じています。

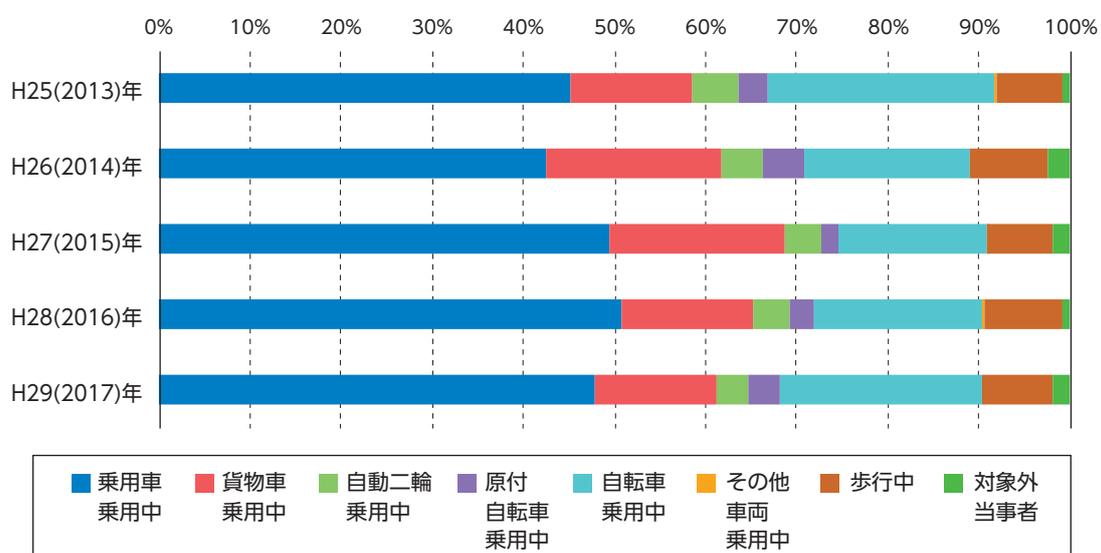
表 14 状態別（自転車乗用中・歩行中）交通事故の当事者数（人）と割合（%）

| 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 |
|------------|---------------|--------|--------|---------|----------|--------|----------|-----|--------|
| H25(2013)年 | 512 | 231 | 69 | 25 | 17 | 127 | 2 | 36 | 5 |
| H26(2014)年 | 442 | 188 | 85 | 20 | 20 | 80 | 0 | 38 | 11 |
| H27(2015)年 | 442 | 218 | 86 | 17 | 8 | 72 | 1 | 31 | 9 |
| H28(2016)年 | 456 | 231 | 66 | 19 | 12 | 84 | 1 | 39 | 4 |
| H29(2017)年 | 480 | 229 | 65 | 17 | 16 | 107 | 0 | 37 | 9 |

| 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 |
|------------|---------------|--------|--------|---------|----------|--------|----------|------|--------|
| H25(2013)年 | 100.0% | 45.1% | 13.5% | 4.9% | 3.3% | 24.8% | 0.4% | 7.0% | 1.0% |
| H26(2014)年 | 100.0% | 42.5% | 19.2% | 4.5% | 4.5% | 18.1% | 0.0% | 8.6% | 2.5% |
| H27(2015)年 | 100.0% | 49.3% | 19.5% | 3.8% | 1.8% | 16.3% | 0.2% | 7.0% | 2.0% |
| H28(2016)年 | 100.0% | 50.7% | 14.5% | 4.2% | 2.6% | 18.4% | 0.2% | 8.6% | 0.9% |
| H29(2017)年 | 100.0% | 47.7% | 13.5% | 3.5% | 3.3% | 22.3% | 0.0% | 7.7% | 1.9% |

※交通事故当事者数は第 1、第 2 当事者の合計です

状態別交通事故発生割合（%）



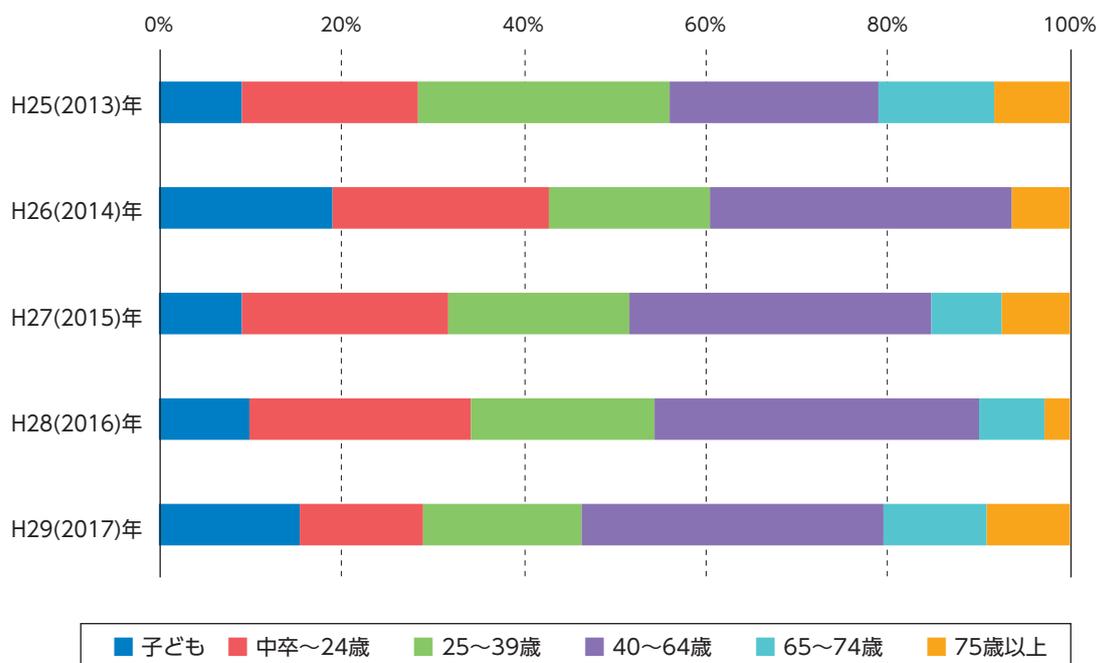
出典：警視庁交通年鑑

・ 自転車乗用中の交通事故

表 15 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 |
| H25(2013)年 | 109 | 10 | 21 | 30 | 25 | 14 | 9 |
| H26(2014)年 | 63 | 12 | 15 | 11 | 21 | 0 | 4 |
| H27(2015)年 | 66 | 6 | 15 | 13 | 22 | 5 | 5 |
| H28(2016)年 | 70 | 7 | 17 | 14 | 25 | 5 | 2 |
| H29(2017)年 | 97 | 15 | 13 | 17 | 32 | 11 | 9 |

| 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 |
| H25(2013)年 | 100.0% | 9.2% | 19.3% | 27.5% | 22.9% | 12.8% | 8.3% |
| H26(2014)年 | 100.0% | 19.0% | 23.8% | 17.5% | 33.3% | 0.0% | 6.3% |
| H27(2015)年 | 100.0% | 9.1% | 22.7% | 19.7% | 33.3% | 7.6% | 7.6% |
| H28(2016)年 | 100.0% | 10.0% | 24.3% | 20.0% | 35.7% | 7.1% | 2.9% |
| H29(2017)年 | 100.0% | 15.5% | 13.4% | 17.5% | 33.0% | 11.3% | 9.3% |



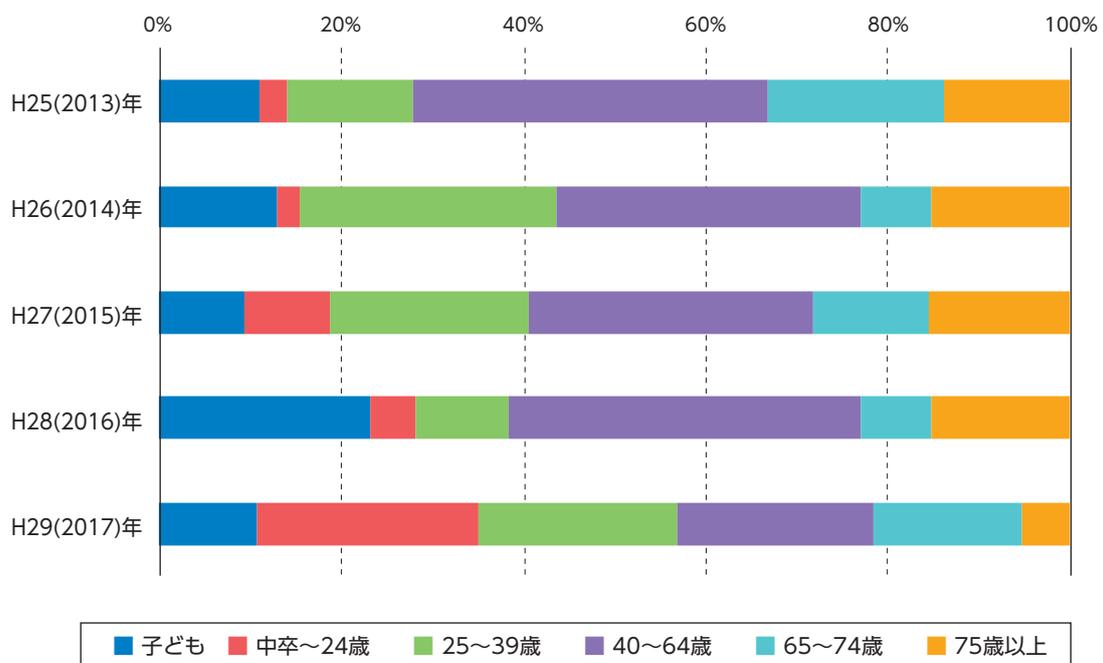
出典：警視庁交通年鑑

・歩行中の交通事故

表 16 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 |
| H25(2013)年 | 36 | 4 | 1 | 5 | 14 | 7 | 5 |
| H26(2014)年 | 39 | 5 | 1 | 11 | 13 | 3 | 6 |
| H27(2015)年 | 32 | 3 | 3 | 7 | 10 | 4 | 5 |
| H28(2016)年 | 39 | 9 | 2 | 4 | 15 | 3 | 6 |
| H29(2017)年 | 37 | 4 | 9 | 8 | 8 | 6 | 2 |

| 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 |
| H25(2013)年 | 100.0% | 11.1% | 2.8% | 13.9% | 38.9% | 19.4% | 13.9% |
| H26(2014)年 | 100.0% | 12.8% | 2.6% | 28.2% | 33.3% | 7.7% | 15.4% |
| H27(2015)年 | 100.0% | 9.4% | 9.4% | 21.9% | 31.3% | 12.5% | 15.6% |
| H28(2016)年 | 100.0% | 23.1% | 5.1% | 10.3% | 38.5% | 7.7% | 15.4% |
| H29(2017)年 | 100.0% | 10.8% | 24.3% | 21.6% | 21.6% | 16.2% | 5.4% |



出典：警視庁交通年鑑

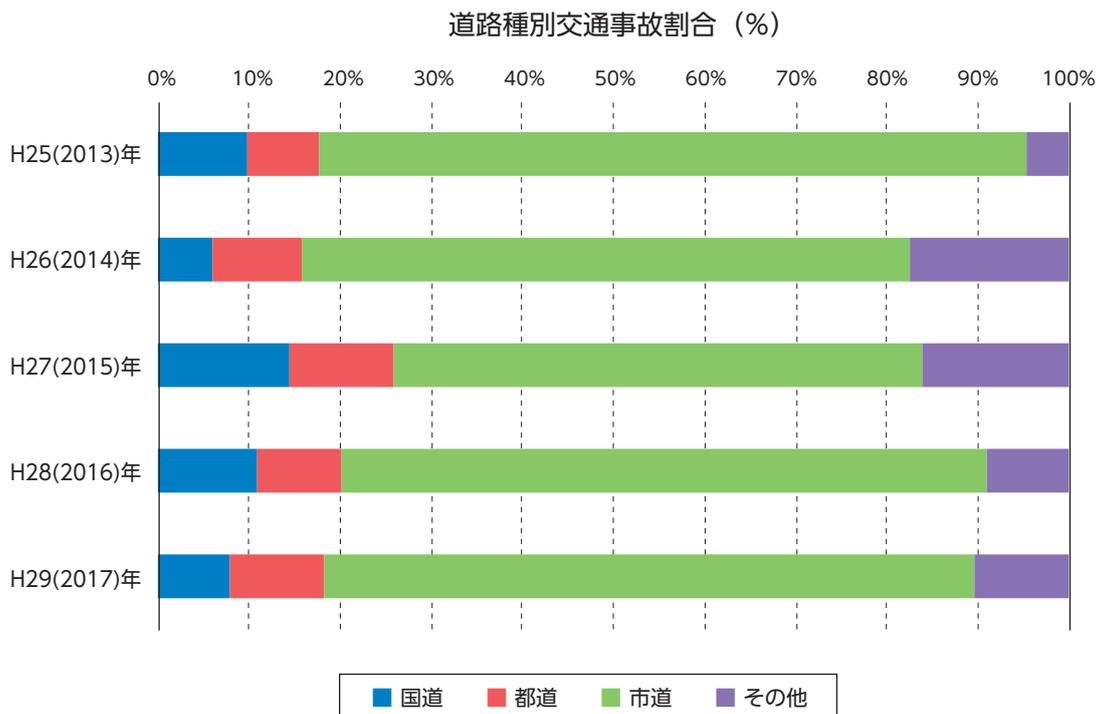
7 路線別交通事故発生件数

市内の道路種別交通事故件数割合をみると、市道が57.9～77.7%と高い割合を占めており、小学校の通学路やスクールゾーン内でも交通事故が発生しています（「巻末資料1：国立市内における交通人身事故発生状況図」を参照）。

表 17 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 |
| H25(2013)年 | 256 | 25 | 20 | 199 | 12 |
| H26(2014)年 | 221 | 13 | 22 | 147 | 39 |
| H27(2015)年 | 221 | 32 | 25 | 128 | 36 |
| H28(2016)年 | 228 | 25 | 21 | 161 | 21 |
| H29(2017)年 | 240 | 19 | 25 | 171 | 25 |

| 年 / 区分 | 道路種別交通事故割合 | | | | |
|------------|------------|-------|-------|-------|-------|
| | 交通事故件数(総数) | 国道 | 都道 | 市道 | その他 |
| H25(2013)年 | 100.0% | 9.8% | 7.8% | 77.7% | 4.7% |
| H26(2014)年 | 100.0% | 5.9% | 10.0% | 66.5% | 17.6% |
| H27(2015)年 | 100.0% | 14.5% | 11.3% | 57.9% | 16.3% |
| H28(2016)年 | 100.0% | 11.0% | 9.2% | 70.6% | 9.2% |
| H29(2017)年 | 100.0% | 7.9% | 10.4% | 71.3% | 10.4% |



出典：警視庁交通年鑑

8 交通事故発生箇所

平成 27 (2015) 年～平成 29 (2017) 年の 3 年間の事故発生箇所をみると、年によって、発生箇所の変化はあるものの、交差点付近での事故が多いことから、交差点付近における事故対策が必要と考えられます。



図 7 平成 27 (2015) 年交通事故発生箇所



図 8 平成 28 (2016) 年交通事故発生箇所



图 9 平成 29 (2017) 年交通事故発生箇所



图 10 平成 30 (2018) 年交通事故発生箇所

9 路線別車両速度

通学路や学校周辺のうち、市民からの安全対策の要望が多い4路線における車両の速度を調査したところ、通勤・通学の時間帯となる朝のピーク時（8時台）では、平均速度はNo. 3 西第2条線（南行き）の時速39.5kmが最も高くなっています。また、No. 2 西第1号線とNo. 4 西第2条線といった信号の無い一方通行の路線で規制速度超過割合が高い実態がわかりました（「巻末資料2：速度調査結果」を参照）。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都尺図2,500分の1地形図を利用して作成したものである（承認番号）30都市基交著第182号

図 11 調査箇所

表 18 速度調査の結果

| No. | 調査箇所 | 規制速度 (km/h) | 日平均 | | 朝ピーク時 | | |
|-----|---------------|-------------|---------|-----------|---------|-----------|--------------|
| | | | 交通量 (台) | 速度 (km/h) | 交通量 (台) | 速度 (km/h) | 規制速度超過割合 (%) |
| 1 | 西第1号線（東行き） | 30 | 804 | 31.8 | 60 | 29.4 | 45.0 |
| 2 | 西第1号線（東行き） | 30 | 2,057 | 32.7 | 220 | 30.6 | 54.1 |
| 3 | 西第2条線（南行き） | 30 | 3,463 | 35.0 | 194 | 39.5 | 45.9 |
| 4 | 西第2条線（南行き） | 30 | 3,302 | 35.0 | 232 | 29.3 | 50.9 |
| 5 | 富士見台第2号線（北行き） | 40 | 4,211 | 26.1 | 298 | 22.9 | 1.0 |
| 6 | 富士見台第2号線（南行き） | 40 | 3,433 | 34.7 | 223 | 31.0 | 10.8 |
| 7 | 西第5条線（南行き） | 30 | 901 | 32.2 | 55 | 29.8 | 43.6 |
| 8 | 西第5条線（南行き） | 40 | 2,228 | 39.1 | 162 | 36.7 | 34.0 |

※ No.1, 2, 3, 4 は、一方通行。

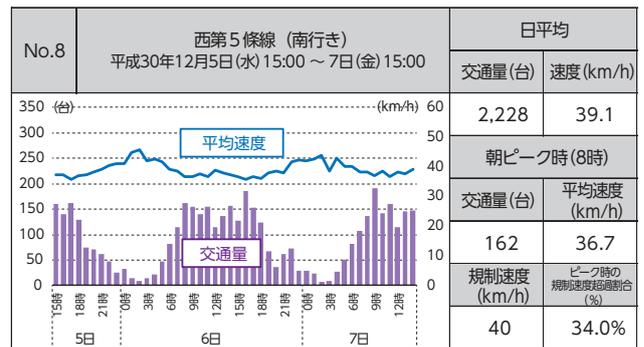
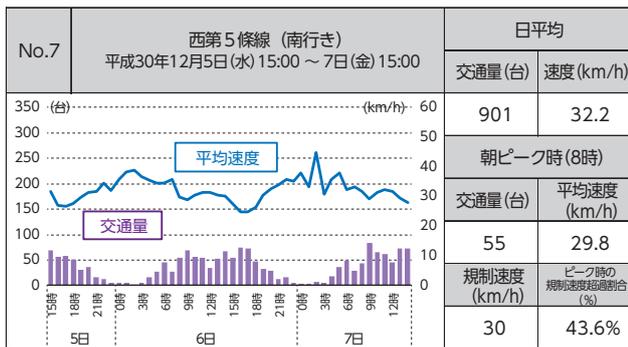
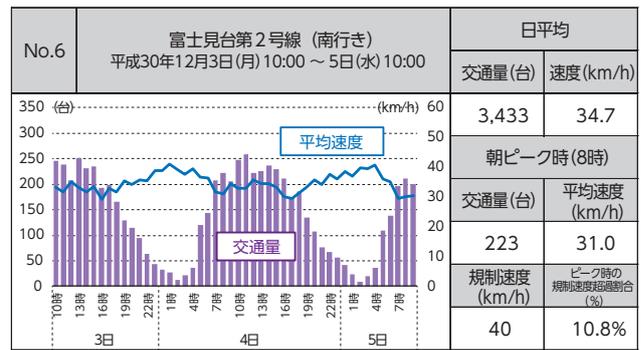
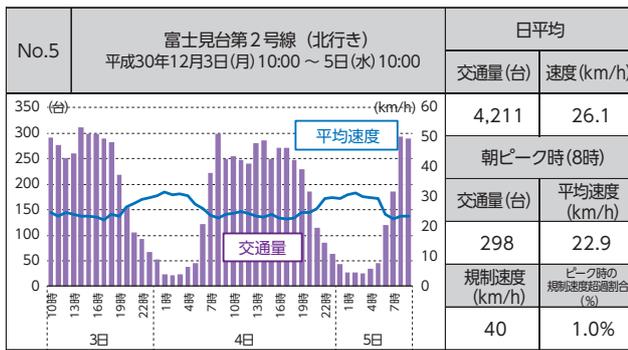
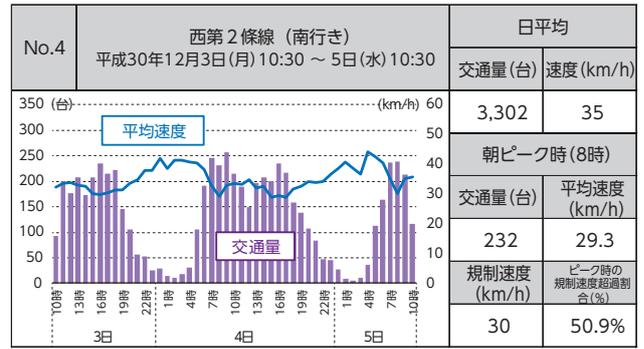
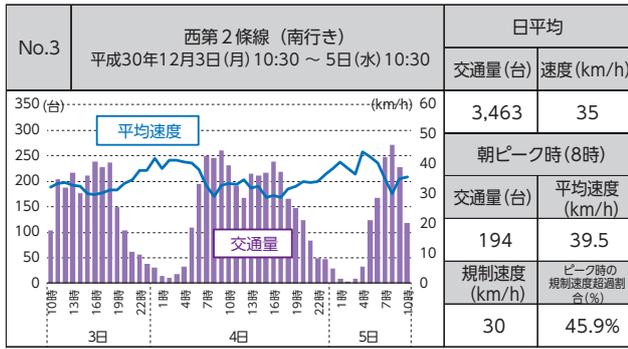
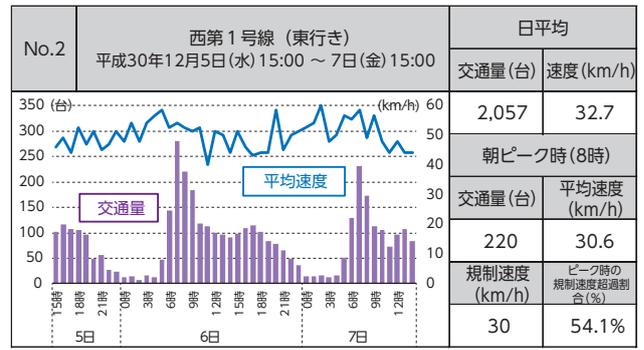
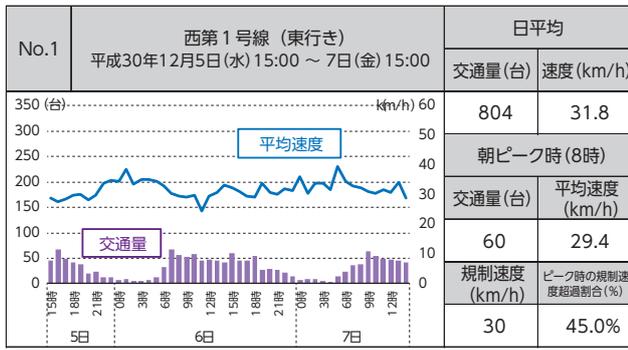
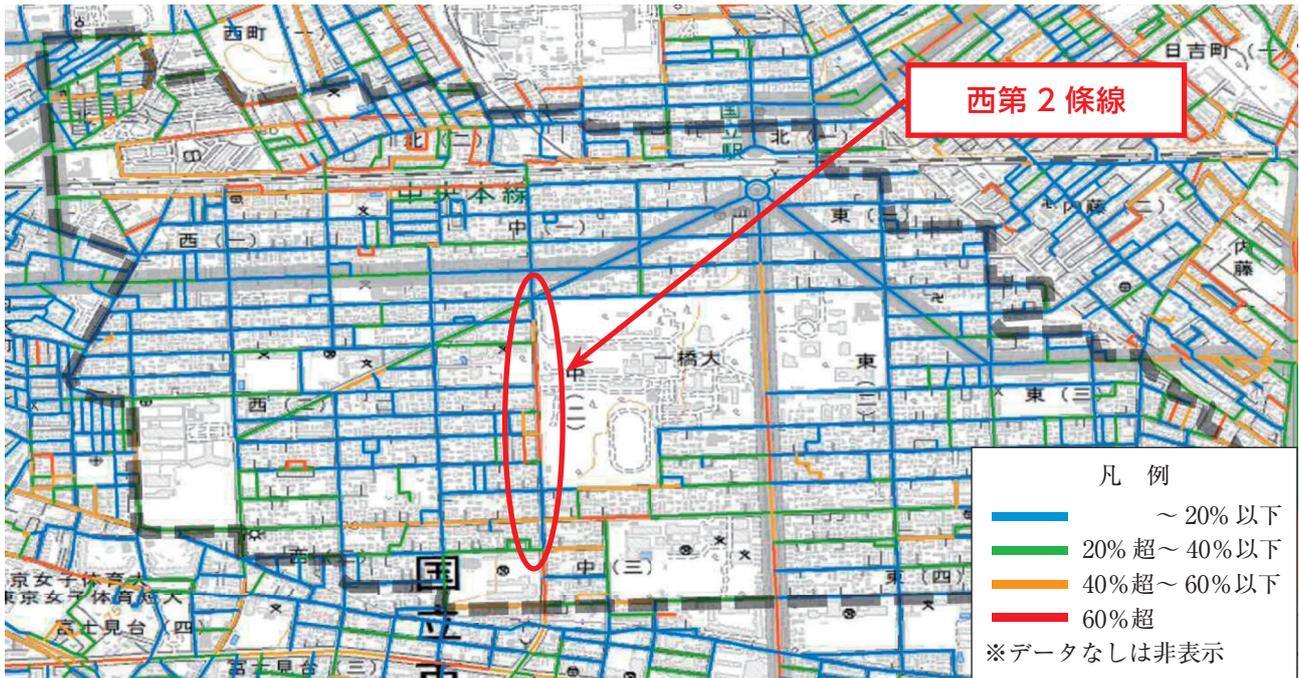


図 12 速度調査の結果

10 車両速度超過割合と急減速発生位置 (ETC2.0)

生活道路においては、西第2条線で時速30kmを超過している割合が60%超となっています。この原因としては、東側が一橋大学のため、飛び出しの懸念が少ないことが考えられます。また、急減速の発生位置は、路上駐車が多い国立駅周辺のほか、交差点付近に点在し、事故が発生する危険性があることがわかります（「巻末資料3：時速30km超過割合（東京都国立市国立駅周辺地区）」、巻末資料4：急減速発生位置（東京都国立市国立駅周辺地区）」を参照）。

・時速30km 超過割合



・急減速発生位置

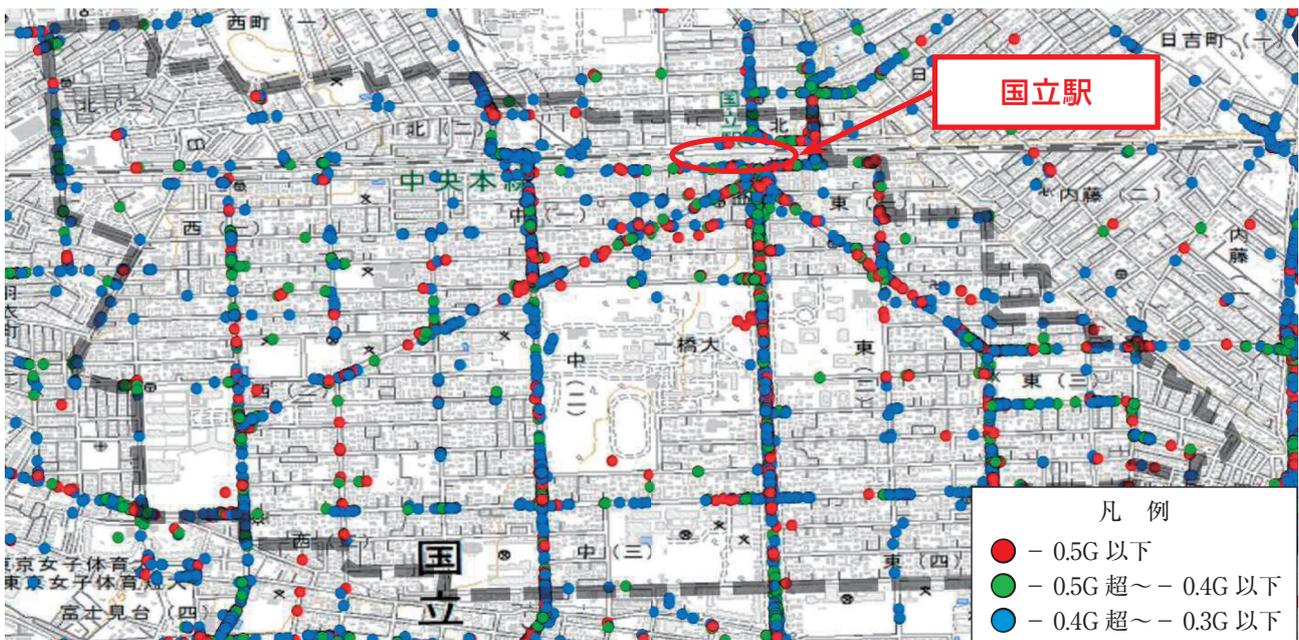


図 13 速度超過割合と急減速発生位置 (ETC2.0)

出典：国土交通省相武国道事務所

11 交通事故等の考察

① 交通情勢等

市の人口は、平成 16（2004）年の 72,302 人から増加傾向にあり、平成 31（2019）年では 76,038 人となっています（表 2）。年齢別人口推移をみると、0～14 歳の幼年人口、15～64 歳の生産年齢人口が減少しているのに対し、65 歳以上の高齢者人口が年々増加していることがわかります。また、市内の交通量の多い道路は、日野バイパス等があります。交通量は、若干の増減がありますが、ほぼ横ばいで推移しています（図 4～6）。

② 交通事故件数等

市内の交通事故件数は、平成 25（2013）年の 256 件から平成 26（2014）年には 221 件に減少しましたが、平成 28（2016）年からは増加に転じています（表 8）。

また、人口 10 万人あたり事故件数において多摩 26 市で比較すると、26 市平均が 241.1 件であるのに対して、国立市は 321.7 件でワースト 5 位になる等、多摩 26 市の中でも事故率が高い状況です（表 9）。

③ 年齢層別負傷者数

子ども、高齢者の負傷者の割合は、人口割合よりも低くなっています（表 10～11）。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への交通安全意識の浸透であると考えられます。今後も、交通安全意識の向上のために、更なる施策の充実を図っていきます。

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。これは、外出頻度が高く、車両を運転している頻度も高いことが要因であると推察できます。そのため、様々な場で交通安全教育を実施することが重要になると考えられます。

④ 子どもの交通事故死傷者数

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 5.3～8.4% となり、平成 29（2017）年の交通事故死傷者数は、平成 26（2014）年と並び最大となっています（表 12）。

安心して子どもを産み育てる地域の実現のため、子どもを事故から守る必要性は、一層求められています。子どもの事故を防止するためには、道路環境の整備とともに子どものうちから年齢に応じた交通安全教育を繰り返し行う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

市内の交通事故死傷者数（総数）に占める高齢者の死傷者数の割合は直近 5 年で 12.4～16.3% となります（表 13）。年齢層別自転車乗用中の負傷者数の割合をみると、6.3%～21.1% と年によってバラつきがありますが、歩行中の負傷者の割合は、21.6%～33.3% と各年 20% 以上となっています（表 15～16）。

そのため、高齢者を交通事故から守る対策を進めることが大切だと考えられます。

⑥ 状態別（自転車乗用中・歩行中）の交通事故の当事者数

平成 29（2017）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、乗用車乗車中 47.7%、自転車乗用中 22.3%、貨物車乗車中 13.5%、歩行中 7.7%、自動二輪乗車中 3.5%、原付自転車乗車中 3.3%、対象外当事者 1.9%の順であり、乗用車乗車中のほかに自転車乗用中、貨物車乗車中、歩行中の割合が高くなっていることがわかります（表 14）。直近 3 年の自転車乗用中の当事者数の割合は増加しており、歩行中の当事者数の割合はほぼ横ばいです。

自転車乗用中の事故、歩行中の事故の中には、信号無視など自転車側や歩行者側に何らかの違反がある場合があり、ルールやマナーに課題がみられる状況となっています（出典：第 10 次東京都交通安全計画）。

そのため、交通安全教育の推進やヘルメット着用の普及啓発等を推進する必要があると考えます。

⑦ 路線別交通事故発生件数

市道での交通事故件数が多いことから、事故原因を踏まえて対策を行うことが必要であると考えます。

⑧ 交通事故発生箇所

交通事故発生箇所は市内全域となります。事故状況や事故要因を調査分析することで、的確かつ着実に安全な交通環境の実現が図れるものと考えます。

その上で整備優先度の高い箇所から、時速 30km の速度規制を行うゾーン対策、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ると考えます。

⑨ 路線別車両速度

車両速度を調査した 4 路線においては、特に西第 1 号線と西第 2 条線といった信号の無い一方通行の路線で、平均速度や規制速度超過割合が高くなっています（表 18）。

平成 23（2011）年から平成 25（2013）年までの都内の交通事故において、規制速度を超過した事故の割合は、事故全体の 3.2% ですが、死亡事故に限って着目すると、35.5% という高い割合を占めています（出典：第 10 次東京都交通安全計画）。こうした背景もあり、市においても規制速度超過の防止につながる対策を取り入れることが喫緊の課題としてあげられます。

⑩ 速度超過割合と急減速発生位置

西第 2 条線等の交差点付近でも速度超過している車両があること、逆に交差点付近で急減速している車両があることを考えると、交差点付近では事故発生リスクが高いことが推測できます（図 13）。

また、国立駅周辺で急減速が多いことの原因としては、路上駐車が考えられ、対策が必要です。