

## ●自転車通学導入のメリット・デメリット

### メリット

- ① 通学時間の大幅な短縮につながる。
- ② 家庭学習等に充てる時間を確保できる。
- ③ 時間の融通が利き、バス等のような時間制限がない。
- ④ 徒歩と比べても重たい荷物による負担を軽減できる。
- ⑤ 現在、遠方を理由に車で送迎している保護者の負担を軽減できる。
- ⑥ 統合に伴って一時的に部活動を中学校敷地外で行う場合（工事中は町のテニスコートを使用する場合等）でも、移動の負担が徒歩よりも小さい。

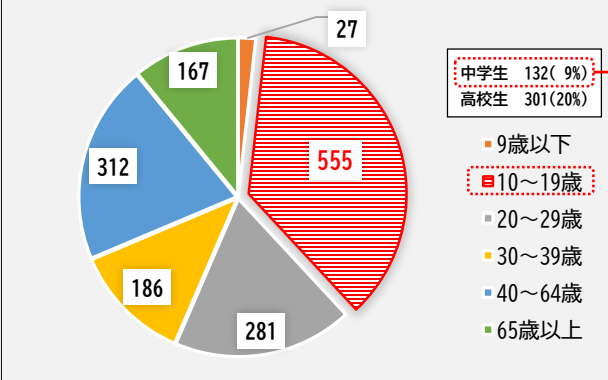
### デメリット

- ① ハード・ソフトの両面において安全性を担保することが難しい。
- ② 交通事故等において子どもたちが加害者となってしまう恐れがある。
- ③ 移動が容易になり、寄り道などが懸念される。
- ④ 交通事故・犯罪被害など、子どもたちの心身に重大な危害を及ぼす可能性が高まる。
- ⑤ 自転車通学許可範囲の境界では常に不公平さが生じ、許可範囲が際限なく広がっていく恐れがある。
- ⑥ 朝夕の交通量が多い時間帯に、交通規範意識が未熟な年代である中学生が運転する自転車が多く行き交うことで、他の歩行者等とのトラブルが懸念される。

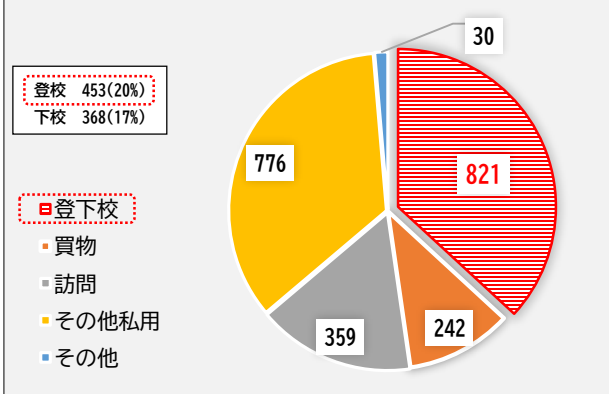
導入する場合は徹底した対策が必要！

## ●中学生の自転車事故における統計データ

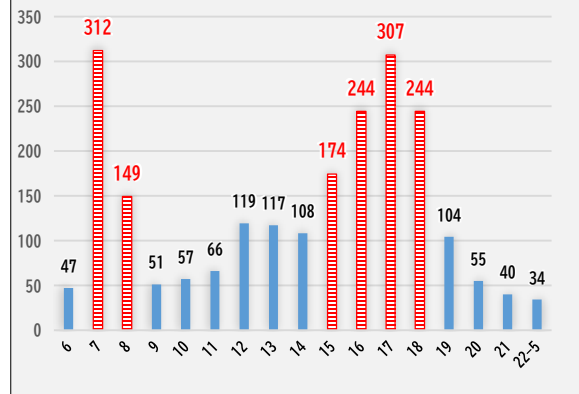
① 「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者の年齢層別件数【平成26年～30年合計（1,528件）】



② 通行目的別自転車関連死亡・重傷事故件数【平成26～30年合計（中学生:2,228件）】



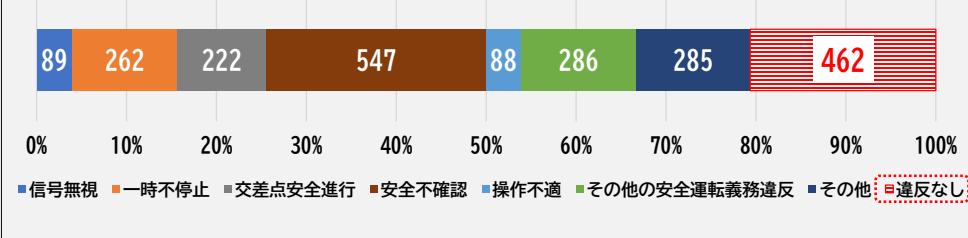
③ 時間帯別自転車関連死亡・重傷事故件数【平成26年～30年合計（中学生:2,228件）】



平成26年～30年に起きた「自転車 対 歩行者」事故のうち、歩行者が死亡・重傷となった事故の運転者(加害者)の10人に1人は「中学生」であることとなります。

中学生の自転車関連死亡・重傷事故(加害・被害)の②のグラフ(通行目的別)を見ると、「登下校」の際に起きた事故が全体の約37%を占めており、③のグラフ(時間帯別)を見ても、登下校の時間帯が突出して件数が多くなっています。これは、単に中学生が自転車を主に使用する時間帯であるという理由だけでなく、通学・通勤の車・歩行者など、他の人の動きが活発なラッシュ帯であることも相乗的に起因していると考えられます。

④ 児童・生徒の自転車関連死亡・重傷事故における自転車運転者の法令違反件数【平成26年～30年合計（中学生:2,241件）】



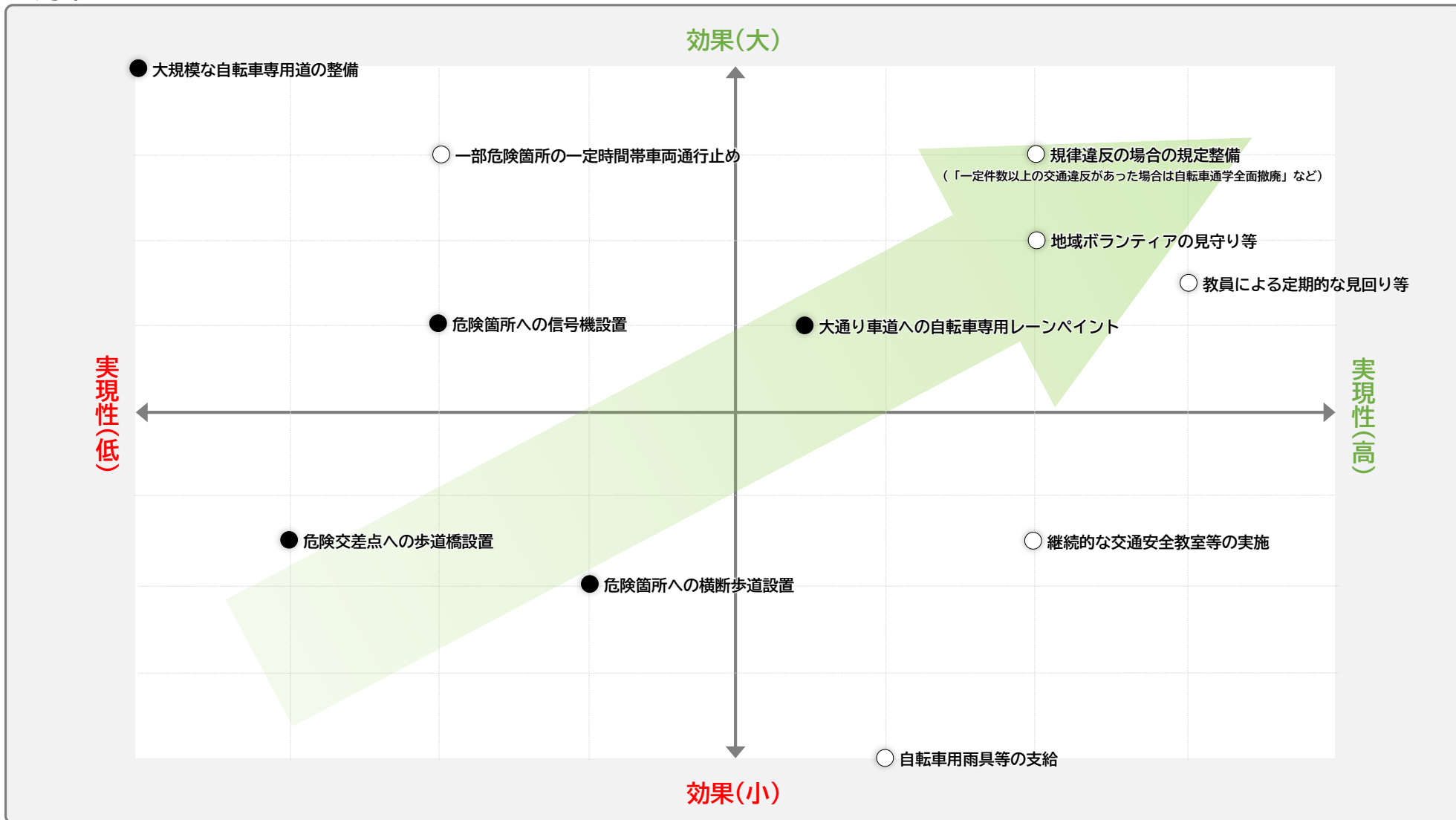
中学生が当事者となった自転車死亡・重傷事故(加害・被害)において、運転者に法令違反がなかった件数はたったの21%にとどまり、79%は何らかの違反があったということになります。

ハード面の安全対策(道路整備等)で未然に防げるのは  
**20～30%程度**と考えられる・・・  
残る70～80%はソフト面(交通安全指導等)での対策が必要！

※グラフの作成に当たっては「自転車関連事故に係る分析(警察庁交通局/平成31年4月25日)」から数値等を引用しています。

## ●対策ポジショニングマップ

- ハード対策
- ソフト対策

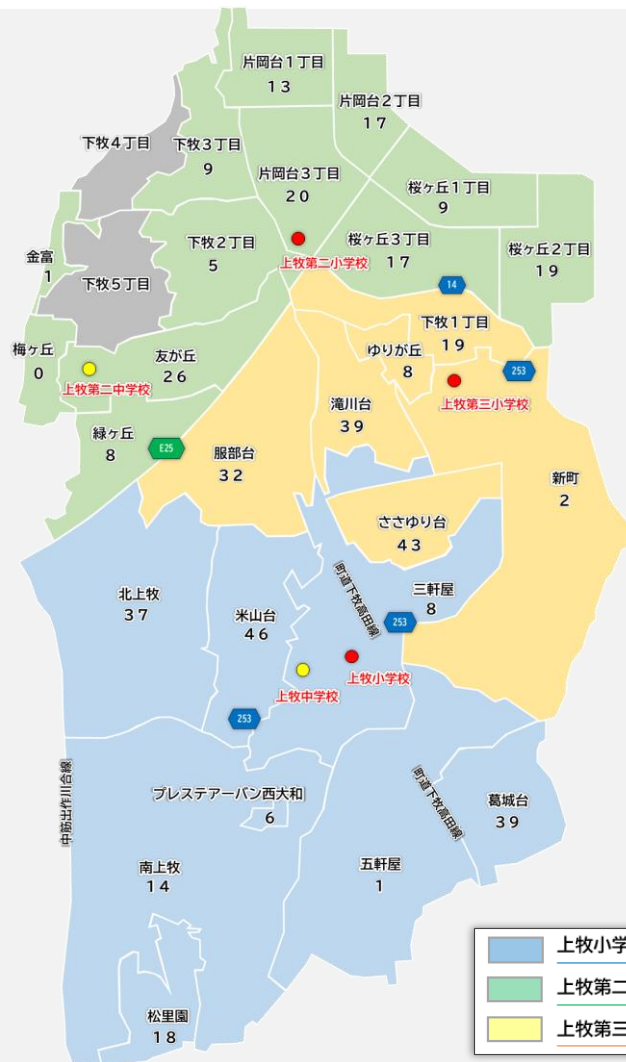


自転車通学の安全対策という面では、**生徒自身の交通規範意識に依存する部分が大い**と考えられ、ハード面での対策は効果・実現性ともに低く、ソフト面での対策の方が高いと考えられます。また、これらの対策では克服できないデメリットも存在します。

## ●地区別\_12歳～14歳(中学生)人口の推計

令和7年度(2025年度)推計値

地区名	推計人口
南上牧(中筋出作含む)	14
プレステアーバン西大和	6
五軒屋	1
三軒屋	8
北上牧	37
松里園	18
葛城台	39
米山台	46
<b>小計</b>	<b>169</b>
緑ヶ丘	8
下牧2丁目	5
下牧3丁目	9
金富	1
梅ヶ丘	0
友が丘	26
片岡台1丁目	13
片岡台2丁目	17
片岡台3丁目	20
桜ヶ丘1丁目	9
桜ヶ丘2丁目	19
桜ヶ丘3丁目	17
<b>小計</b>	<b>144</b>
新町	2
滝川台	39
服部台	32
ゆりが丘	8
下牧1丁目	19
ささゆり台	43
<b>小計</b>	<b>143</b>
<b>合計</b>	<b>456</b>

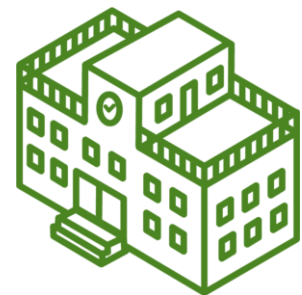


上牧小学校区	上牧中学校区
上牧第二小学校区	上牧第二中学校区
上牧第三小学校区	

左記の数値は、令和4年(2022年)5月1日時点における住民基本台帳情報を基に推計した、**令和7年(2025年)5月1日時点で中学生の年齢(同年4月1日時点の満年齢が12歳～14歳)の人口**です。

上牧中学校区は・・・ **312人** (169人 + 143人)  
 上牧第二中学校区は・・・ **144人**

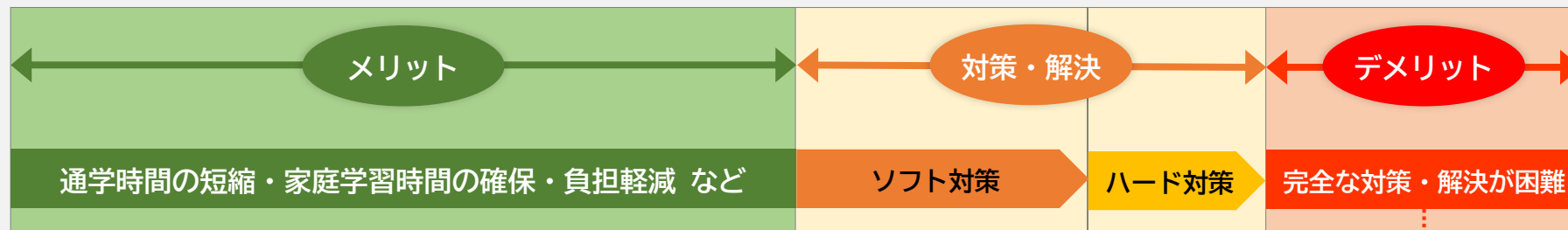
上記の人数は、あくまでも人口ベースの推計であることから、今後の動向等、町内公立中学校以外への進学等により差が生じる場合がありますが、**仮に上牧第二中学校区全域に自転車通学を許可した場合、最大で150人近い生徒が自転車を使用して現上牧中学校舎に通学することになります。**



※地区の境界については校区関係の規則に準ずるため、一部の地区において実際の境界とは異なります。

## ●自転車通学導入の検討について

自転車通学は、魅力的なメリットがある一方で、子どもたちの命に関わる重大なデメリット（リスク）も存在し、懸念されるデメリットのなかには対策による解決等が困難なものもあることから、100%の安全対策というものはありません。



- 交通事故の防止
- 許可範囲の境界問題
- 生徒自身の交通モラル強化 など

▶▶▶ 自転車通学の導入に当たっては、くれぐれも慎重にご検討ください。

