

2024年 都道府県別ランキング・自転車通学時の事故件数 前年に比べ、中学・高校ともに減少傾向

**中学生 ワースト3 群馬県・香川県・栃木県
高校生 ワースト3 群馬県・静岡県・愛知県**

自転車の安全利用促進委員会は、2025年9月21日(日)から始まる「秋の全国交通安全運動」にあわせ、2024年中の全国都道府県別、中学生・高校生の通学時における自転車事故発生件数について調査・分析しました。本調査は、公益財団法人交通事故総合分析センター(ITARDA)から提供を受けた2024年(1月~12月)の事故データを、当委員会メンバーの古倉宗治(一般社団法人日本シェアサイクル協会 会長/NPO 法人自転車政策・計画推進機構 理事長)が監修し調査・分析を行なっております。

来年2026年4月からは、自転車の交通違反に対して反則金を科す「青切符」制度が導入され、改正道路交通法が16歳以上に適用されることになります。信号無視や携帯電話を使用しながらの運転など、これまで自動車に適用されていた反則行為(信号無視など110項目)に加え、自転車特有の違反(歩道通行義務違反など5項目)も取り締まりの対象となります。こうした背景から、自転車通学に関する安全利用の指導は、今後ますます重要であり、喫緊の課題といえます。

自転車の安全利用促進委員会では、自転車の利用や安全に関する専門家を中心となり、安全・安心な利用のためのルールやマナー、安全な自転車の選び方などを啓発しています。また、教育関係者や学校と連携し、自転車通学指導セミナーの開催や意識・実態調査の実施などを通じて、理解と意識の向上を図っています。

調査トピックス

① 2024年都道府県別 通学時自転車事故件数ランキング

- 全国の通学時の事故件数は減少傾向
- 中学生1万人当たりの事故件数ワースト1位「群馬県」、2位「香川県」、3位「栃木県」
- 高校生1万人当たりの事故件数ワースト1位「群馬県」、2位「静岡県」、3位「愛知県」

② 2024年通学時自転車事故の加害者(第一当事者)率ランキング

- 中高生ともに、約2割の学生は通学時自転車事故の加害者である
- 中学生では、加害者(第一当事者)ワースト1位「東京都」、2位「栃木県」、3位「兵庫県」
- 高校生では、加害者(第一当事者)ワースト1位「東京都」、2位「栃木県」、3位「兵庫県」

※中学生について全体の自転車事故件数が10件以下の県が7つあり、これらを除いて順位を出しています
(これらの県は、件数が少なく、割合を比較するのに適当でないため)

③ 通学時自転車事故の状況

- 通学時自転車事故の相手方は中高生とともに8割強は自動車
- 全国で通学自転車の事故時にヘルメット未着用の高校生は9割弱
- 高校生の通学自転車の事故時ヘルメット着用率トップは「愛媛県」の91.7%

④ 通学時の事故発生場所

- 中高生ともに交差点内が7割以上

①2024年都道府県別 通学時自転車事故件数ランキング

- 全国の通学時の事故件数は減少傾向
- 中学生1万人当たりの事故件数ワースト1位「群馬県」、2位「香川県」、3位「栃木県」
- 高校生1万人当たりの事故件数ワースト1位「群馬県」、2位「静岡県」、3位「愛知県」

2024年通学時の全国の事故件数は、前年に比べ中学生・高校生ともに減少傾向にあります。

〈全国の事故件数:【中学生 2023年 1,735 件⇒2024年 1,654 件】、【高校生 2023年 7,171 件⇒2024年 6,843 件】〉

都道府県別では、中学生の1万人当たりの通学時自転車事故件数ワースト3は、1位「群馬県」、2位「香川県」、3位「栃木県」です。高校生1万人当たりの自転車事故件数においては、ワースト3は、1位「群馬県」、2位「静岡県」、3位「愛知県」となりました。事故件数は、中学生・高校生のいずれも前年に比べ減少傾向にあります。自転車の安全利用促進委員会の本調査は、2024年で11年目を迎え、調査スタート以降、群馬県は高校生自転車事故11年連続ワースト1位となっています。

※中学生生徒数…文部科学省「学校基本調査」中学校、義務教育学校(7~9学年)、中等教育学校(前期)、特別支援学校(中学部)をもとに算出

※高校生生徒数…文部科学省「学校基本調査」高等学校本科、中等教育学校(後期)、特別支援学校(高等部)、高等専門学校(1~3年)をもとに算出

中学生の通学時1万人当たり事故件数ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	事故件数	1万人当たりの事故件数	
				2024年	前年
1	1	群馬	167	33.94	34.63
2	3	香川	46	18.33	18.88
3	7	栃木	83	16.71	10.42
4	4	岡山	80	15.89	15.96
5	5	高知	22	13.72	12.07
6	2	徳島	24	13.66	19.70
7	9	佐賀	22	9.14	8.64
8	6	茨城	62	8.28	10.65
9	11	山形	21	8.11	8.31
10	17	愛知	153	7.34	6.21

高校生の通学時1万人当たり事故件数ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	事故件数	1万人当たりの事故件数	
				2024年	前年
1	1	群馬	457	96.31	108.92
2	2	静岡	524	57.80	64.80
3	4	愛知	869	46.87	44.24
4	3	徳島	61	35.78	45.64
5	6	香川	86	35.18	30.00
6	13	栃木	155	32.22	26.21
7	9	山梨	66	30.80	28.86
8	8	岡山	149	30.20	29.45
9	7	兵庫	385	30.02	29.68
10	11	埼玉	446	27.30	27.92

②2024年通学時自転車事故の加害者(第一当事者)率ランキング

- 中高生ともに、約2割の学生は通学時自転車事故の加害者である
- 中学生では、加害者(第一当事者)ワースト1位「東京都」、2位「栃木県」、3位「兵庫県」
- 高校生では、加害者(第一当事者)ワースト1位「東京都」、2位「栃木県」、3位「兵庫県」

通学時の自転車事故では、通学自転車が加害者となり死傷者を発生させるなど、悲惨な事故が過去に発生しています。通学の中高生が加害者になった場合※の自転車事故について調査したところ、通学時において全体の約2割(中学生 21.4%、高校生 20.4%)が自転車側(=学生)の加害事故であることが分かりました。通学時は事故に遭う危険性だけでなく、事故を起こし死傷者を発生させてしまう危険性にも注意する必要があります。事故の加害者になった場合、多額の損害賠償が必要となるケースがあるほか、本人の将来の人生に影響を及ぼす場合もあります。都道府県別では、中学生のワースト3は、東京都 60.9%、栃木県 49.4%、兵庫県 40.7%と、いずれも全国の21.4%を大幅に上回っています。高校生のワースト3は、東京都 54.5%、栃木県 40.0%、兵庫県 35.1%で、いずれも全国20.4%を上回っています。

※自転車が第一当事者(一当)の事故=自転車側が加害者の事故と定義した場合。第一当事者とは、事故当事者の中で一番過失が重い人を指す。

※中学生について全体の自転車事故件数が10件以下の県が7つあり、これらを除いて順位を出しています。(これらの県は、件数が少なく、割合を比較するのに適当でないため)

中学生の自転車事故加害者(第一当事者)割合ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	第一当事者 事故件数	第一 当事者 割合	前年	
					第一当事者 件数	第一当事者割 合
1	2	東京	56	60.9%	55	51.4%
2	1	栃木	41	49.4%	28	52.8%
3	4	兵庫	33	40.7%	36	41.4%
4	17	神奈川	8	40.0%	7	18.4%
5	7	愛知	60	39.2%	42	32.3%
6	10	滋賀	11	36.7%	9	26.5%
7	11	静岡	19	33.3%	20	25.6%
8	16	三重	8	29.6%	8	21.1%
9	5	愛媛	7	29.2%	10	40.0%
10	33	大阪	12	25.5%	4	7.3%

高校生の自転車事故加害者(第一当事者)割合ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	第一当事者 事故件数	第一 当事者 割合	前年	
					第一当事者 件数	第一当事者割 合
1	1	東京	268	54.5%	300	56.0%
2	2	栃木	62	40.0%	50	38.8%
3	3	兵庫	135	35.1%	143	37.6%
4	4	愛媛	19	31.7%	21	33.9%
5	6	三重	17	31.5%	14	29.8%
6	9	神奈川	101	28.2%	102	26.3%
7	5	京都	18	26.5%	23	31.9%
8	16	山梨	17	25.8%	11	17.5%
9	8	愛知	215	24.7%	224	27.4%
10	7	静岡	129	24.6%	163	27.5%

③ 通学時自転車事故の状況

- 通学時自転車事故の相手方は中高生とともに 8 割強は自動車
- 全国で通学自転車の事故時にヘルメット未着用の中学生は 27.8%、高校生は 86.1%
- 高校生の通学自転車の事故時ヘルメット着用率トップは「愛媛県」の 91.7%

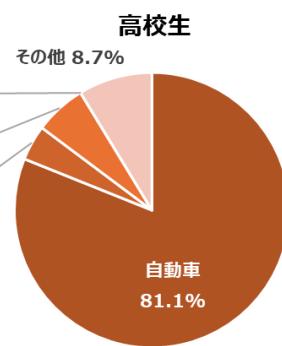
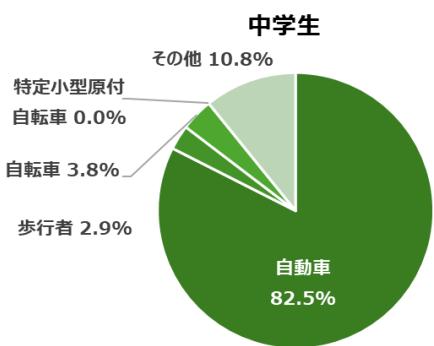
通学時の自転車事故の相手方は、ほとんどが自動車であり、これは事故の発生が通勤・通学時間帯であることも一つの原因であると考えられます。出会い頭の自動車との衝突、接触には特に注意が必要です。

2023 年 4 月よりヘルメット着用の努力義務化が始まりましたが、事故時の着用率は、全国的に、年齢的にも徹底しやすい中学生では高く 70.9%、反して高校生では 12.8% と極めて低く、約 8 割半ばが未着用でした。中学校では着用が徹底されているのに対して、高校生ではより一層その着用の指導を徹底することが強く求められます。

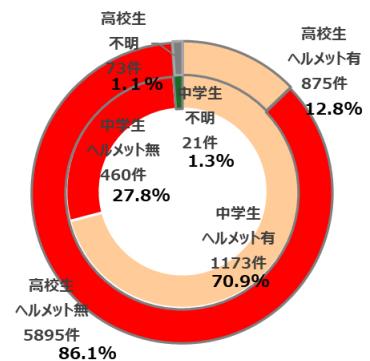
高校生事故時のヘルメット着用率は、トップの愛媛県が 91.7%、2 位が大分県の 83.6%、3 位が山口県の 56.0% となっており、着用率の落差は全国的に大きい状況で、全国にわたり一層の着用の推進を図ることが求められます。

自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方は、約 6 割が頭部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用していない方の致死率(死傷者のうち死者の割合)は、着用者に比べ約 2 倍も高くなっていることがわかっています(警察庁)。頭部損傷、死亡事故を防ぐためにヘルメット着用の促進が急務となっています。

通学時の自転車事故の相手方



通学自転車事故時のヘルメット着用

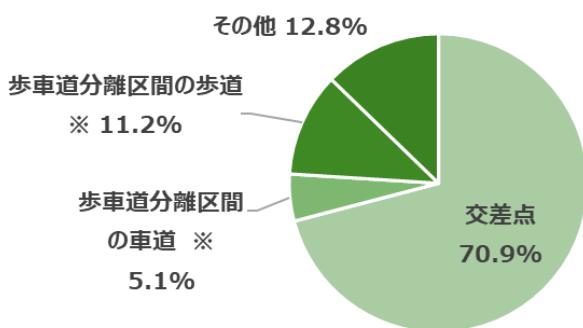


④ 通学時の事故発生場所

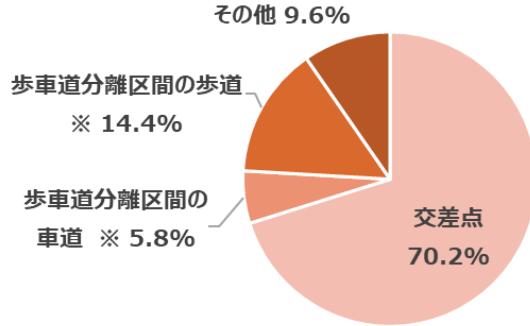
●中高生ともに交差点内が7割以上

交差点内の事故は、中学生 70.9%、高校生 70.2%と高い割合となっています。次いで歩車道分離の歩道が中学生11.2%、高校生14.4%、歩車道分離車道は中学生 5.1%、高校生 5.8%となっています。全国的に見ると、中高生とも、歩道が車道の 2 倍以上になっています。まず、交差点での信号や一時停止の遵守、安全確認の徹底等を指導し、歩道は事故の危険性が相当程度高いことを認識するとともに、歩道での無警戒・安易な運転を戒めることが必要です。

事故発生場所 中学生



事故発生場所 高校生



2024年の通学時自転車事故調査・分析総評

<監修> 古倉宗治(こくら むねはる)

自転車の安全利用促進委員会メンバー

一般社団法人日本シェアサイクル協会 会長/NPO 法人自転車政策・計画推進機構 理事長



自転車の総合的体系的な利用促進策、データに基づく自転車の事故の詳細分析及び安全利用促進方策等、自転車に係る総合交通政策並びに、脱生活習慣病や脱炭素のまちづくり、コンパクトシティ、サイクルツーリズム、通勤、買物等のエビデンスデータに基づいたまちづくりの視点から自転車の活用のあり方を幅広く研究している。これら自転車まちづくりを都市計画・都市環境分野で、国・地方公共団体・民間に生かすべく活動している。長年にわたり、幅広い分野において国・地方公共団体の自転車利用促進に当たってきたことにより、国土交通大臣より令和 6 年度「自転車活用推進功績者」として表彰されている。

●2024年の自転車の交通事故件数は、全国で67,531件となり、前年の72,339件に比較し、4,808件、6.6%の減少となりました。この数値は、入手できた 1975 年以降の過去 50 年間統計での自転車事故件数としては最も少ない数値です。自転車の交通事故件数は、最近ではコロナ禍の 2020 年を底にして、2023 年まで増加していましたが、自転車に関する一連の道路交通法の改正などのルール対策が進展した効果が一定現れているものと理解されます。

ただし、全交通事故に占める割合は、2016 年を底にして上昇傾向にあり、2023 年には 23.5%となり上記の統計で過去 50 年間では最大の割合になりました。2024年には 23.3%とわずかに低下しましたが、全体として極めて高い水準にあるといえます。これは、交通事故全体の件数が大幅に減少傾向にある中で、自転車事故の減少が追い付かず、これにより、自転車事故の比重が相対的に増していることと、最近の自転車事故の増加傾向が拍車をかけている結果になっています。このため、交通事故対策の中で自転車事故に相対的に重点を置いた取り組みとして、上に述べたようなヘルメット着用の努力義務化、自転車の違反行為に対する反則金の適用措置等が取られるようになっているのです。これらに対応した一層的確な自転車の安全教育が必要です。

年	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
自転車	156,488	151,683	144,062	132,051	121,040	109,269	98,700	90,836	90,407	85,641	80,473	67,673	69,694	69,985	72,339	67,531
全体	737,637	725,924	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201	472,165	430,601	381,237	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895
割合	21.21%	20.90%	20.82%	19.85%	19.24%	19.04%	18.38%	18.20%	19.15%	19.89%	21.11%	21.89%	22.80%	23.26%	23.49%	23.26%

出典 警察庁交通局「令和6年中の交通事故の発生状況」等による

このような中で中高生の通学時の 2024 年の事故件数をみると、全国については前年に比べると中学生及び高校生とも減少しており、中学生で 1,654 件(前年 1,735 件)、高校生で 6,843 件(前年 7,171 件)と改善を見せております。2020 年以降(高校生の 2022 年を除く)増加がみられましたが、自転車事故全体の動向と同様、法改正や様々な教育・啓発等の効果がこのような形で現れてきているものと考えられます。同様に、2024 年の 1 万人当たりの事故件数も、中学生は 5.14 人となり、2020 年以来増加(2020 年 4.19 人⇒2021 年 4.81 人⇒2022 年 4.90 人⇒2023 年 5.33 人)してきましたが、2024 年は少し減少しました。また、高校生も 2024 年 22.81 人となり、2020 年以来増加傾向(2020 年 19.50 人⇒2021 年 22.75 人⇒2022 年 22.38 人⇒2023 年 23.75 人)にありましたが、2024 年は少し減少しました。この減少の傾向を今後持続すべく、青切符制度の導入等のルール改正を契機として、自転車の交通安全指導をさらに徹底する必要があります。

●都道府県別の 1 万人当たりの自転車事故件数

都道府県別の自転車事故の状況は冒頭で説明した通りですが、特に事故件数が多いところや増加傾向にあるところ等については、事故の場合の一当率、法令違反率、事故の発生した道路形状、事故の相手方、ヘルメット着用状況など可能な範囲で入手したその都道府県別のデータについて分析し、その特徴を把握したうえで、より的確な対策が必要です。

●一当率が高い都道府県は、中高生ともに 1 位東京都、2 位栃木県、3 位兵庫県となっています(中学生で全体自転車事故件数が 10 件未満の県は割合を比較するのに適さないので除く)。このような都道府県では、自転車側の運転に対する責任意識が低い傾向が読み取れますので、特に、自転車の運転の際における責任意識の醸成等の教育・啓発を重点的に実施することが効果の高い対策に結びつくものと考えられます。

また、全国について、中学生の事故の自転車側の加害率が 21.4% であるのに対し、相手側の加害率が 78.6%、高校生の事故について自転車側 20.4%、相手側 79.6% であることを踏まえ、事故撲滅のために、事故の相手方の加害率が高い都道府県を中心にして、事故の相手方の大半を占めるクルマを中心にして、中高生の通学時の自転車に対する理解とその安全運転について過失のない責任ある運転をするようクルマ側にも併せて啓発することも大切です。これらがセットになって、事故を無くす効果のある対策になります。

●自転車の法令違反率が高い都道府県を中心にして、事故原因になっている法令違反を重点にして、それぞれの法令順守の必要性・根拠などを含めた法令内容の徹底的な理解が必要です。また、全国で自転車事故での法令違反率は、中学生で自転車側 73.7%、相手側 96.2%、高校生で自転車側 73.0%、相手側 94.5% であることを踏まえ、上と同様事故の相手側としてクルマとの事故割合が高い都道府県を中心にして、相手方であるクルマに対しても、中高生の通学時の自転車に対する理解とルール遵守・事故にならないような優しい運転を重点に広報啓発する必要があります。これらが合わさって、自転車事故撲滅に十分な効果があることになります。

●一方で、歩道上の事故では、自転車が歩行者に対して加害者となることがほとんどです(2024 年対歩行者との事故のうち歩道上が 1,433 件で、その中で自転車側が加害者であるものは 1,425 件 99.4%、全体では同 3,043 件中 3,014 件 99.0%)。歩行者との事故割合が高いところでは、特に自転車が徐行・車道寄り通行等の法令を遵守するように指導を徹底し、歩行者との事故を防止する必要があります。これは、同

時に歩道上での自転車事故(9,687件)の相手方として最大のクルマとの事故(5,313件/9,687件 65.3%)のうち出合頭事故(3,039件/5,313件 57.2%)の防止対策に直結します。歩道通行をする際には、クルマの走行から分離されているからといった安易な運転の態度を取らず、必ず徐行・車道寄りのルールの遵守が歩行者及びクルマから自らを守るために大切であることを認識させてください。なお、歩道上では、自転車の単独事故も歩行者との事故よりも多く発生(15.0%)している点にも注意が必要です(全体の単独事故割合は、5,493件/67,531件 8.1%)。

自転車事故の相手方(歩道上)全国全体

2024年		対自動車	対歩行者	対自転車	自転車単独	その他	合計
歩道	件数	5,313	1,433	728	1,872	341	9,687
	割合	65.30%	12.80%	6.80%	15.00%	3.50%	100.00%

歩道上の自転車とクルマとの事故類型全国全体

2024年		出会い頭	車左折	その他右左折	その他	合計
歩道	件数	3,039	628	1,027	619	5,313
	割合	57.20%	11.80%	19.30%	11.70%	100.00%

●さらに、重要な点は、自転車は単なる車両ではなく、地球環境にやさしく、健康を増進し医療費の削減等で重要な社会に貢献している移動手段であるとの認識を持つてもらう指導が大切です。この大切な移動手段である車両を運転しているということを十分に自覚し、軽い気持ちでルールを軽視するような態度で運転せず、責任ある態度でルールを遵守して運転するように指導しましょう。

●ヘルメットの着用の努力義務化と保険加入

ヘルメットは、自転車の死亡事故の際の頭部外傷が多いことから、致命傷になるのを防ぐという重要な役割を果たします。努力義務で罰則がないといつても、非着用の場合は事故の際の違法性や過失を問われたりし、損害賠償額も減額される可能性もあります。中高生のみならず、大人から率先して、自らヘルメットの着用を推進することで、ヘルメットの着用が社会全体で定着し習慣化されるようにしなければなりません。ヘルメット着用率は地域の走行時の着用の実態を比較的反映していると考えられます※。中学生の事故時の着用率は2022年の67.6%から2023年70.9%、2024年70.9%、高校生の着用率は2022年7.8%から2023年10.8%、2024年12.8%と少しずつ改善してきています。中学生の着用率が5割以上のところは40県(2023年39県)で、それ未満が6都道府県あります。また、高校生は愛媛県91.7%と大分県83.6%、山口県56.0%が5割以上ですが、その他の44都道府県では5割を切っており、1割未満のところが23都道府県もあり、全体的に極めて低い着用率が目立ちます。高校生は着用率が極めて低く、本人たちに対する啓発とともに、大人がもっと模範を示して推進する必要があります。全年齢での自転車事故時の着用率は14.6%(2023年12.9%)ですので、前年よりは改善されていますが、同様に低く、社会全体でその着用を推進することも必要です。自転車事故発生時において自転車運転者がヘルメットを確実に着用していない場合(離脱など含む)、重傷・死亡に至る致命的なケースが多く、自転車事故全体の死亡重傷者のうち87.3%がヘルメット未着用又は着用が確認できなかった人でした。このようなヘルメット着用の効果を街頭広告や情報媒体等の様々な場面での広報啓発が求められます。

また、昨今では自転車保険の義務を課している地方公共団体も多くなってきています。自転車という車両を運転する者の責任として、加害者になってしまったときのリスクに備え、相手方の損害を適切に保障するため、自分が自転車保険に入っているか、保障内容は十分か、いま一度確認するようにしましょう。

ヘルメット着用と保険加入は、事故が起こった時いざれも身体的または経済的に自分を守り、支えることになり、極めて重要ですので、率先して着用および加入をしてください。

※自転車事故におけるヘルメット着用の有無は、街頭調査よりも、現実の走行の際に生じた事故のもので、実態に基づいた着用状況が分かります。すなわち、ヘルメットは必ずしも街頭調査が実施されている自転車

走行量が多い駅前や繁華街などでのみ着用されているわけではなく、事故が起こる現実の走行場所等での着用の有無が実態に近いと考えられます。また、アンケート調査の回答よりは現実の実態を反映していると考えられます。また、自転車利用者の属性(中学生や高校生等)は街頭調査では正確には分かりません。特に、中高生に焦点を当てて考察する場合は、事故の全数把握ができている中高生の属性データとともに着用の分析に活用でき、より現実的な方法であると考えられます。

●点検について

3年間ほぼ毎日走る通学自転車は、1年間で日本縦断できるほどの走行距離になるとも言われています。事故を防ぐための車両点検と安全性確認を定期的に必ず行いましょう。自転車の安全利用促進委員会のホームページの「定期メンテナンス」などを参照して行ってください。神奈川県茅ヶ崎市で、自転車店の方々が学校に出向いて、約2,900台の自転車を点検したところ、整備が良好であったのはわずか34.3%で、ブレーキに整備不良があるもの44.6%など何らかの整備不良が見つかったものが65.7%もあったということです。自転車事故を防ぐための車両点検と安全性確認は、見落とされがちなポイントですが大変重要です。粗悪な製品の場合、いくら修理をしても次々に不具合が出るケースも見受けられ、「自転車そのものの安全性」は事故を防ぐだけでなく、安全な自転車利用の基盤です。購入時には、耐久性や強度などの安全基準をクリアした「BAAマーク」(※)を目印にしましょう。

●群馬県の中高生について

群馬県の中高生は、確かに1万人当たり事故件数がワーストワンですが、以下のように自転車を運転する中高生は関係各位のご指導のもとに一定の交通安全の取り組みの努力が成果を上げていると考えられます。

① 自転車の加害率

2021年からワーストワンの群馬県の中学生は、1万人当たりの事故件数はワーストワンですが、自転車側の加害率は9.0%(全国22位)となっており、全国でも中位以下の順位および全国の21.4%と比較すると、かなり低い割合です。また、11年連続ワーストワンの群馬県の高校生は、自転車側の加害率が6.1%(全国で36位)となっており、全国的に極めて低い順位で、かつ、全国の20.4%と比較しても極めて低い割合です。中学生は、2022年10.3%で2023年7.4%と改善しましたが、2024年は9.2%と高くなりました。高校生は、2022年10.3%、2023年6.5%、2024年6.1%であり、改善傾向にあります。いずれにしても、全国的に低い水準にあり、事故に際して加害者とならないような慎重な運転が一定定着していると理解できますが、さらにこの低い水準を向上させるよう、責任ある運転のさらなる推進を図りましょう。

② 事故の際のヘルメットの着用率

群馬県の中学生は全国5位(95.2%)(2023年全国10位(92.0%))の高い着用率であり、また、同県の高校生は、全国4位48.4%(2023年全国3位(40.6%))と他の都道府県に比較すると着用率が極めて高く、また、その率も向上しています。このように、ルール遵守の象徴の一つであるヘルメット着用率が全国の中では高く、関係者の事故防止に対するご努力の成果が数字になって表れていると理解できます。今後一層着用率の向上と定着を図るべく、大人も含めて模範を示して、全体で取り組むことが求められます。

※«BAAマーク»

BAAマークは、一般社団法人自転車協会が定める自転車安全基準に適合した自転車に貼られています。自転車安全基準には全部で約90項目の検査項目があり、ブレーキ制動性能、フレーム・駆動部の強度、ライトの光度、リフレクターの反射性能などの検査に合格する必要があります。



●47都道府県別 中学生・高校生の1万人当たりの自転車事故件数割ランキング(2024年)

中学生の通学時1万人当たり事故件数ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	事故件数	1万人当たりの事故件数	
				2024年	前年
1	1	群馬	167	33.94	34.63
2	3	香川	46	18.33	18.88
3	7	栃木	83	16.71	10.42
4	4	岡山	80	15.89	15.96
5	5	高知	22	13.72	12.07
6	2	徳島	24	13.66	19.70
7	9	佐賀	22	9.14	8.64
8	6	茨城	62	8.28	10.65
9	11	山形	21	8.11	8.31
10	17	愛知	153	7.34	6.21
11	12	滋賀	30	7.28	8.18
12	16	愛媛	24	6.91	7.18
13	8	和歌山	16	6.89	8.89
14	22	鳥取	10	6.87	5.57
15	21	大分	19	6.43	5.65
16	39	島根	11	6.31	2.29
17	13	静岡	57	5.96	8.05
18	14	三重	27	5.77	8.02
19	18	兵庫	81	5.66	6.02
20	29	富山	14	5.63	3.92
21	10	宮崎	17	5.48	8.38
22	27	石川	16	5.48	4.40
23	20	熊本	27	5.48	5.67
24	35	青森	15	5.30	3.11
25	19	千葉	81	5.17	5.80
26	23	奈良	18	5.12	4.78
27	25	埼玉	92	4.96	4.59
28	24	岐阜	26	4.88	4.62
29	30	福井	10	4.85	3.80
30	26	広島	35	4.59	4.56
31	31	長野	22	4.14	3.70
32	28	福岡	55	3.83	4.18
33	36	福島	15	3.39	2.66
34	40	山口	10	2.97	2.05
35	33	東京	92	2.84	3.30
36	32	宮城	16	2.78	3.42
37	41	岩手	8	2.76	2.02
38	15	山梨	5	2.49	7.82
39	45	京都	16	2.47	1.22
40	34	秋田	5	2.43	3.30
41	37	大阪	47	2.14	2.48
42	42	鹿児島	7	1.51	1.94
43	44	新潟	7	1.30	1.64
44	38	北海道	15	1.25	2.46
45	46	長崎	4	1.14	0.56
46	43	神奈川	20	0.88	1.66
47	47	沖縄	4	0.78	0.39
全国			1,654	5.14	5.33

高校生の通学時1万人当たり事故件数ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	事故件数	1万人当たりの事故件数	
				2024年	前年
1	1	群馬	457	96.31	108.92
2	2	静岡	524	57.80	64.80
3	4	愛知	869	46.87	44.24
4	3	徳島	61	35.78	45.64
5	6	香川	86	35.18	30.00
6	13	栃木	155	32.22	26.21
7	9	山梨	66	30.80	28.86
8	8	岡山	149	30.20	29.45
9	7	兵庫	385	30.02	29.68
10	11	埼玉	446	27.30	27.92
11	10	長野	134	25.86	28.57
12	17	大阪	442	21.89	22.25
13	15	千葉	306	21.78	23.72
14	22	滋賀	79	21.34	17.85
15	12	山形	56	21.14	27.21
16	18	福岡	260	20.28	21.03
17	23	茨城	141	19.70	17.79
18	14	宮崎	58	19.55	24.81
19	24	大分	55	18.78	17.79
20	5	佐賀	42	18.67	33.57
21	20	神奈川	358	18.09	19.61
22	21	愛媛	60	17.92	18.53
23	25	北海道	204	17.91	17.64
24	16	熊本	79	17.61	23.28
25	30	岐阜	82	16.39	16.14
26	19	広島	112	16.23	20.10
27	33	福島	69	16.02	12.94
28	31	富山	40	15.95	15.19
29	26	東京	492	15.69	17.26
30	27	高知	25	14.66	16.96
31	28	宮城	73	13.13	16.83
32	29	青森	36	12.53	16.45
33	36	和歌山	29	12.50	10.76
34	39	三重	54	12.10	10.46
35	41	鳥取	17	11.79	8.85
36	34	岩手	32	11.00	12.62
37	37	京都	68	10.24	10.76
38	35	石川	30	9.99	11.66
39	38	秋田	21	9.94	10.73
40	43	島根	17	9.54	7.82
41	40	奈良	29	8.90	8.87
42	32	山口	25	7.86	13.21
43	42	福井	16	7.56	8.47
44	46	新潟	36	6.95	6.49
45	44	鹿児島	29	6.84	6.85
46	45	沖縄	29	6.54	6.59
47	47	長崎	10	2.93	3.21
全国			6,843	22.81	23.75

●47都道府県別 中学生・高校生の自転車事故 加害者(第一当事者)割合ランキング(2024年)

中学生の自転車事故加害者(第一当事者)割合ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	第一当事者 事故件数	前年	
				第一当事者 件数	第一当事者割合
1	2	東京	56	60.9%	55 51.4%
2	1	栃木	41	49.4%	28 52.8%
3	4	兵庫	33	40.7%	36 41.4%
4	17	神奈川	8	40.0%	7 18.4%
5	7	愛知	60	39.2%	42 32.3%
6	10	滋賀	11	36.7%	9 26.5%
7	11	静岡	19	33.3%	20 25.6%
8	16	三重	8	29.6%	8 21.1%
9	5	愛媛	7	29.2%	10 40.0%
10	33	大阪	12	25.5%	4 7.3%
11	8	岡山	20	25.0%	25 30.9%
12	13	岐阜	5	19.2%	6 24.0%
13	38	山形	4	19.0%	1 4.5%
14	40	宮崎	3	17.6%	0 0.0%
15	30	富山	2	14.3%	1 10.0%
16	18	高知	3	13.6%	3 15.0%
17	22	北海道	2	13.3%	4 13.3%
18	29	香川	6	13.0%	5 10.4%
19	6	和歌山	2	12.5%	7 33.3%
20	23	鳥取	1	10.0%	1 12.5%
21	12	島根	1	9.1%	1 25.0%
22	32	群馬	15	9.0%	13 7.4%
23	28	埼玉	8	8.7%	9 10.5%
24	14	徳島	2	8.3%	8 22.9%
25	27	千葉	6	7.4%	10 10.9%
26	15	青森	1	6.7%	2 22.2%
26	40	福島	1	6.7%	0 0.0%
28	40	石川	1	6.3%	0 0.0%
28	3	京都	1	6.3%	4 50.0%
30	36	広島	2	5.7%	2 5.7%
31	34	奈良	1	5.6%	1 5.9%
32	20	熊本	1	3.7%	4 14.3%
33	39	茨城	2	3.2%	1 1.2%
34	30	福岡	1	1.8%	6 10.0%
35	37	宮城	0	0.0%	1 5.0%
35	18	長野	0	0.0%	3 15.0%
35	23	福井	0	0.0%	1 12.5%
35	40	山口	0	0.0%	0 0.0%
35	9	佐賀	0	0.0%	6 28.6%
35	34	大分	0	0.0%	1 5.9%
全国			354	21.4%	346 20.1%

自転車事故件数が10件以下の下記の県は除く

(割合が10%単位でとれないため)

岩手県・秋田県・新潟県・山梨県・長崎県・鹿児島県・沖縄県

高校生の自転車事故加害者(第一当事者)割合ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	第一当事者 事故件数	前年	
				第一当事者 件数	第一当事者割合
1	1	東京	268	54.5%	300 56.0%
2	2	栃木	62	40.0%	50 38.8%
3	3	兵庫	135	35.1%	143 37.6%
4	4	愛媛	19	31.7%	21 33.9%
5	6	三重	17	31.5%	14 29.8%
6	9	神奈川	101	28.2%	102 26.3%
7	5	京都	18	26.5%	23 31.9%
8	16	山梨	17	25.8%	11 17.5%
9	8	愛知	215	24.7%	224 27.4%
10	7	静岡	129	24.6%	163 27.5%
11	11	岡山	36	24.2%	37 25.3%
12	20	和歌山	7	24.1%	4 16.0%
13	18	大阪	96	21.7%	76 16.8%
14	13	高知	5	20.0%	6 20.7%
15	19	滋賀	13	16.5%	11 16.7%
16	25	富山	6	15.0%	4 10.3%
17	15	岐阜	12	14.6%	15 18.5%
18	10	広島	16	14.3%	36 25.9%
19	22	沖縄	4	13.8%	4 13.8%
20	21	熊本	10	12.7%	16 15.4%
21	23	千葉	36	11.8%	41 12.3%
22	31	大分	6	10.9%	4 7.7%
23	12	鹿児島	3	10.3%	7 24.1%
24	26	福岡	26	10.0%	26 9.7%
25	31	徳島	6	9.8%	6 7.7%
26	24	埼玉	43	9.6%	52 11.4%
27	39	秋田	2	9.5%	1 4.3%
28	14	新潟	3	8.3%	7 20.6%
29	29	香川	7	8.1%	6 8.1%
30	34	山口	2	8.0%	3 7.1%
31	30	佐賀	3	7.1%	6 8.0%
32	41	茨城	10	7.1%	4 3.1%
33	17	奈良	2	6.9%	5 17.2%
33	38	宮崎	4	6.9%	4 5.5%
33	37	北海道	14	6.9%	12 5.9%
36	36	群馬	28	6.1%	34 6.5%
37	27	山形	3	5.4%	7 9.6%
38	40	長野	6	4.5%	6 4.0%
39	33	宮城	3	4.1%	7 7.4%
40	44	岩手	1	3.1%	0 0.0%
41	44	福島	2	2.9%	0 0.0%
42	43	青森	1	2.8%	1 2.1%
43	42	石川	0	0.0%	1 2.9%
43	44	福井	0	0.0%	0 0.0%
43	44	鳥取	0	0.0%	0 0.0%
43	34	島根	0	0.0%	1 7.1%
43	28	長崎	0	0.0%	1 9.1%
全国			1,397	20.4%	1,502 20.9%

«自転車の安全利用促進委員会»

自転車の安全利用促進委員会とは、一般社団法人自転車協会の協力を受け、安全安心な自転車利用のための啓発活動を行う団体です。自転車の利用者の方々に快適な自転車生活を送っていただきため、購入時に知っておくべき自転車の選び方から購入後のメンテナンス、正しいルール・マナーなどの情報発信を行っています。また、活動の一環として教職員や学生を対象とした、自転車通学指導セミナーも全国で開催しています。

<http://jitensha-anzen.com/>