

2025年 1～12月の  
交通事故統計分析結果(死亡事故)  
～ 発生地別 ～

2026年5月



公益社団法人  
全日本トラック協会  
Japan Trucking Association

# I. 調査の目的等

## 1. 調査の目的

国の5カ年計画である「第11次交通安全基本計画」の目標値は、令和7年までに死者数を2千人以下、重傷者数を2万2千人以下としています。こうした背景を踏まえ、国土交通省では、令和7年度までに達成すべきトラック運送事業における目標値を、「総合安全プラン2025」として、下表のように公表しました。

これを受け、全日本トラック協会では、下表のとおり「トラック事業における総合安全プラン2025」により、令和7年度までの目標達成を目指し、各種事故防止活動に取り組んでいます。

現在、事業用トラックの保有台数は、令和2年3月末の運転免許区分別で見ますと、下表のとおり、大型トラックが4割、中型トラックが約2割、あわせて6割強を占めています。こうした事業用トラックが惹起する交通事故には、車両の大きさ、重量などにより、交通事故の発生状況には一定の特徴がみられるところです。

このため、貨物自動車運送事業におけるトラックドライバーに対する交通事故防止対策への取り組みにあたり、各事業者が管理する事業用トラックに照らし、より実効性のある交通事故防止の取り組みを促進する必要があります。

そうした観点から、ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した2025年までの全国の交通事故データ（※）を基に、発生地別、道路区分別、車両区分別等多角的な視点から統計・分析したものです。

本資料が、事業用トラックの事故発生状況に即した有効な事故防止対策につながるよう期待申し上げます。

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

<ご参考>

○「総合安全プラン2025」（国土交通省）

※軽貨物を含む

- ① 令和7年までに死者数 190人以下
- ② 令和7年までに重傷者数 1,280人以下
- ③ 令和7年までに人身事故件数 9,100件以下
- ④ 飲酒運転 ゼロ
- ⑤ 令和7年までに追突事故件数 3,350件以下

○トラック事業における総合安全プラン2025（全ト協）

※軽貨物を含まない

- ・死者数+重傷者数 970人以下
- ※令和7（2025）年までに死者数+重傷者数を「970人以下」とする目標値達成のため、車両台数 1万台あたりの死者数と重傷者数の合計を各県の共有目標として「6.5人以下」とする。
- ・飲酒運転 ゼロ

運転免許区分別事業用トラックの保有台数（令和2年3月末現在）

自動車の種類		保有台数	構成比
大型自動車	車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上	貨物自動車	469,632
		特種（殊）用途車	124,978
		小計	594,610
中型自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満 または最大積載量4.5トン以上6.5トン未満	貨物自動車	236,298
		特種（殊）用途車	90,934
		小計	327,232
準中型自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満 または最大積載量2トン以上4.5トン未満	貨物自動車	243,438
		特種（殊）用途車	69,934
		小計	313,372
普通自動車	車両総重量3.5トン未満 または最大積載量2トン未満	貨物自動車	50,138
		特種（殊）用途車	30,865
		小計	81,003
トレーラ（道路運送車両法による分類と同じ）		166,147	11.2%
合計		1,482,364	100.0%

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成（注）：軽自動車を含まない

## 2. データの概要

調査対象：交通事故統計（2025年の1～12月）のうち事業用貨物自動車（軽貨物を除く）が第1当事者となった死亡事故

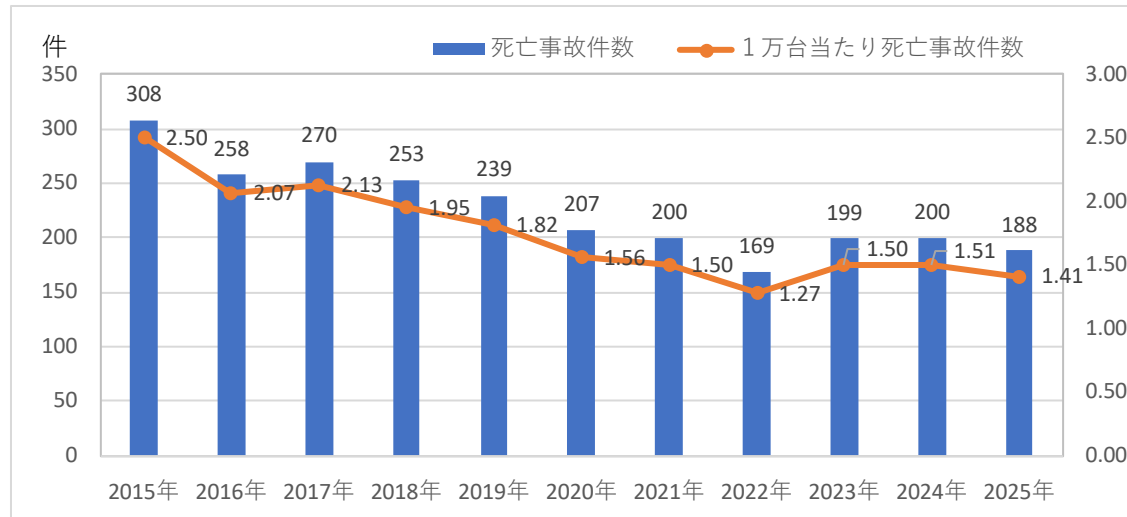
## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別

## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 1. 事故件数

- 2025年1～12月の死亡事故件数は188件となっている。
- 営業用トラック1,329,261台（2025年12月末現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「1.41」となり、「トラック事業における総合安全プラン2020」（当時）の目標である「1.5」を達成している。

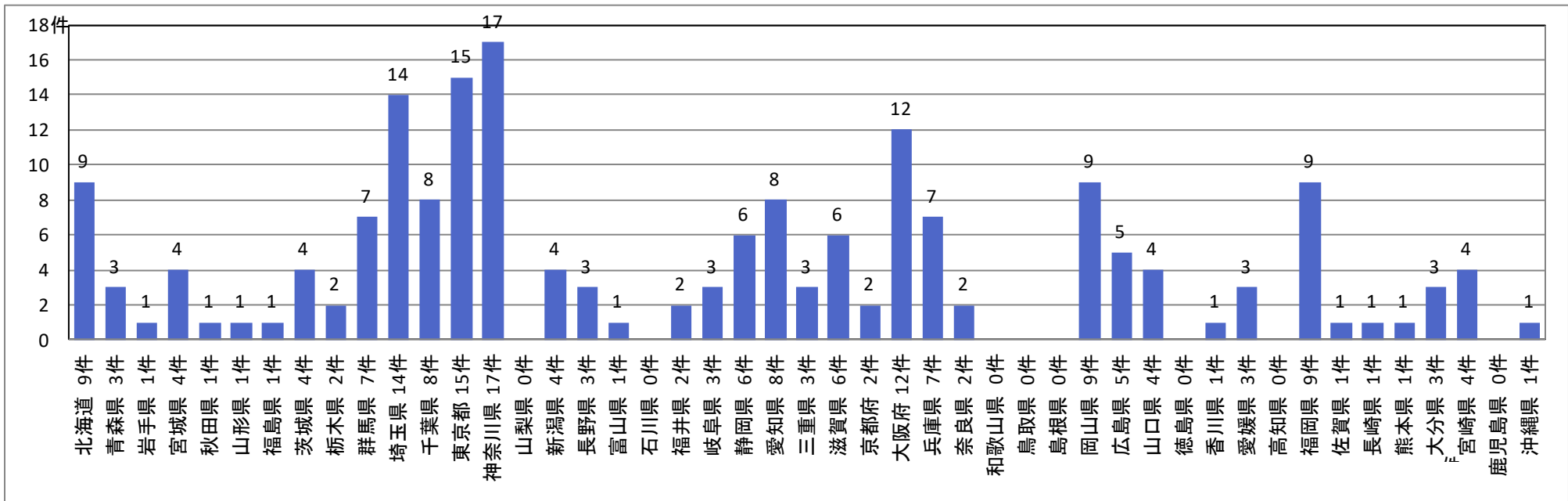


## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・2025年1～12月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「神奈川県」が最も多く17件、次いで「東京都」15件、「埼玉県」14件、「大阪府」12件、「北海道」、「岡山県」、「福岡県」がそれぞれ9件と続いている。

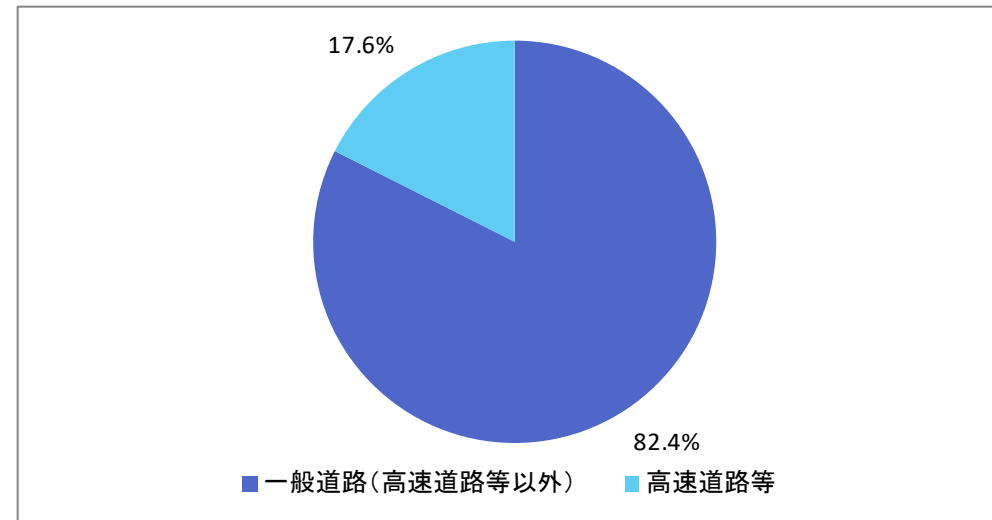
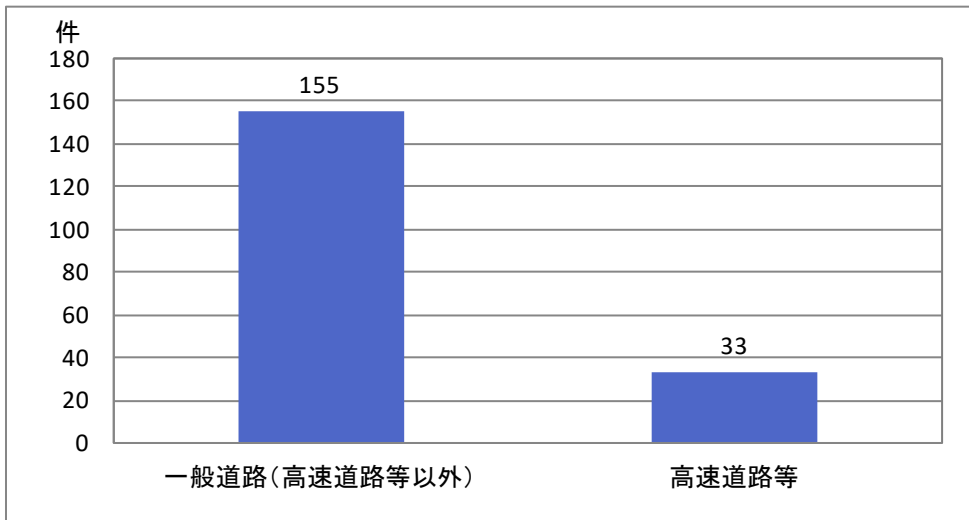
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



## Ⅱ . 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 3. 道路区分別

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く155件（82.4%）と8割以上を占めている。

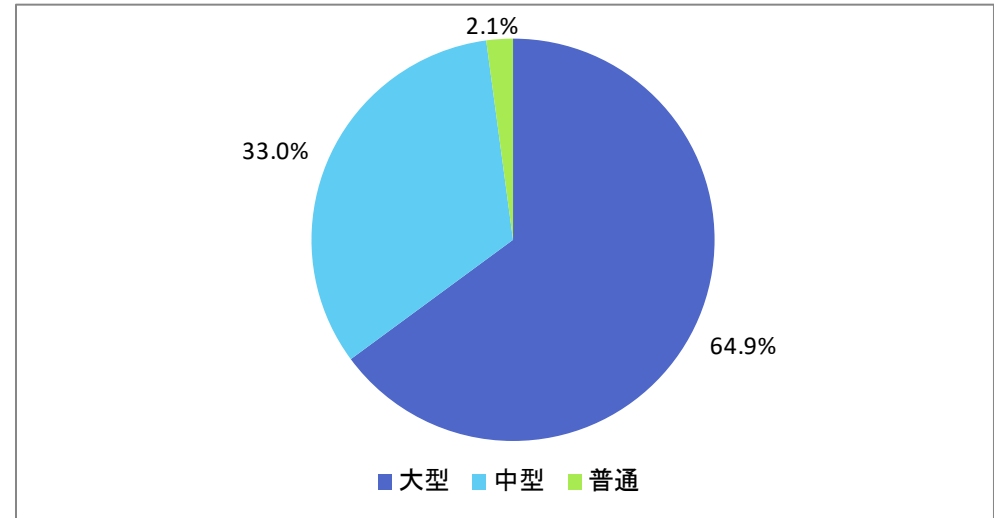
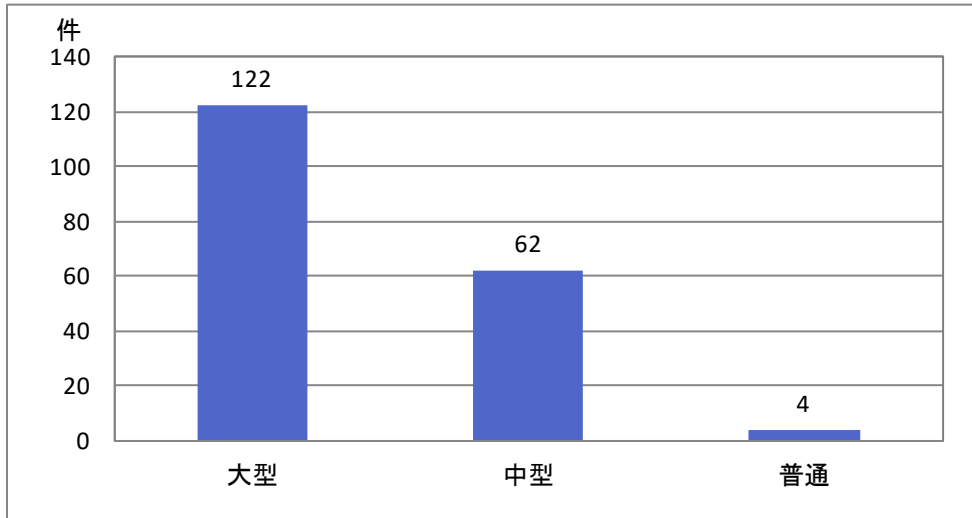


## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 4. 車両区分別

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く122件（64.9%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」62件（33.0%）、「普通」4件（2.1%）となっている。

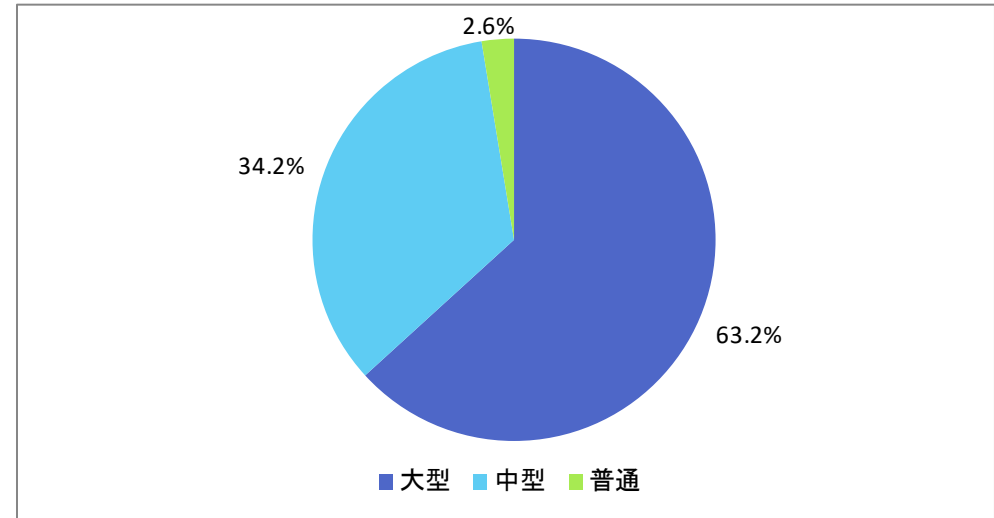
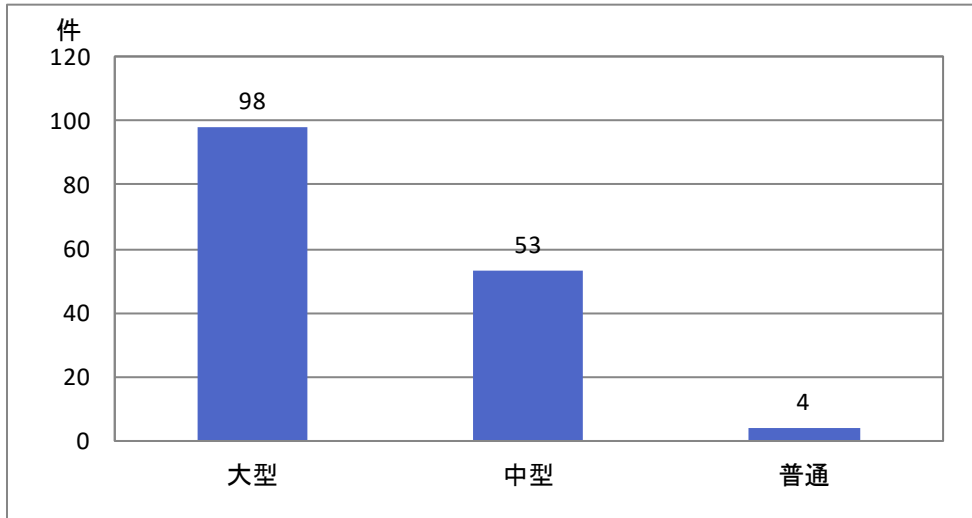
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### (1) 一般道路での車両区分

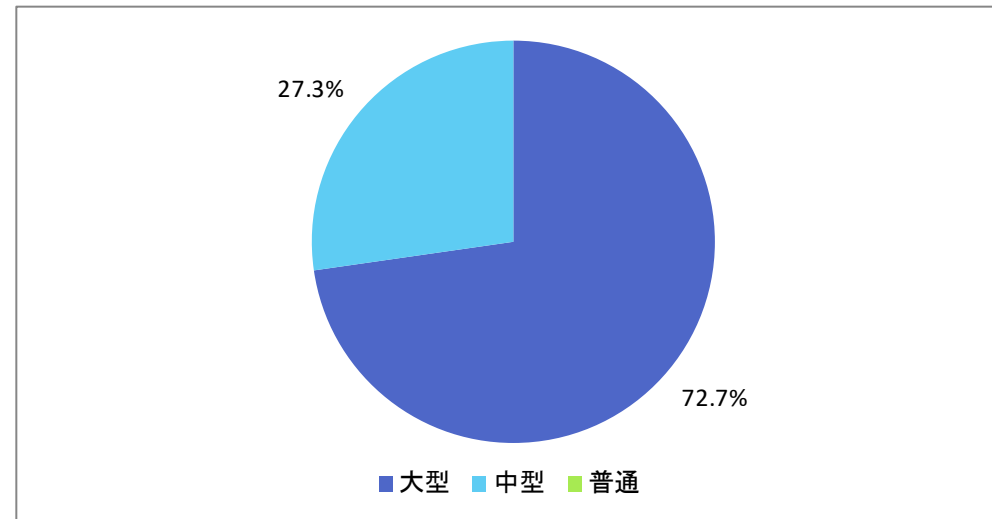
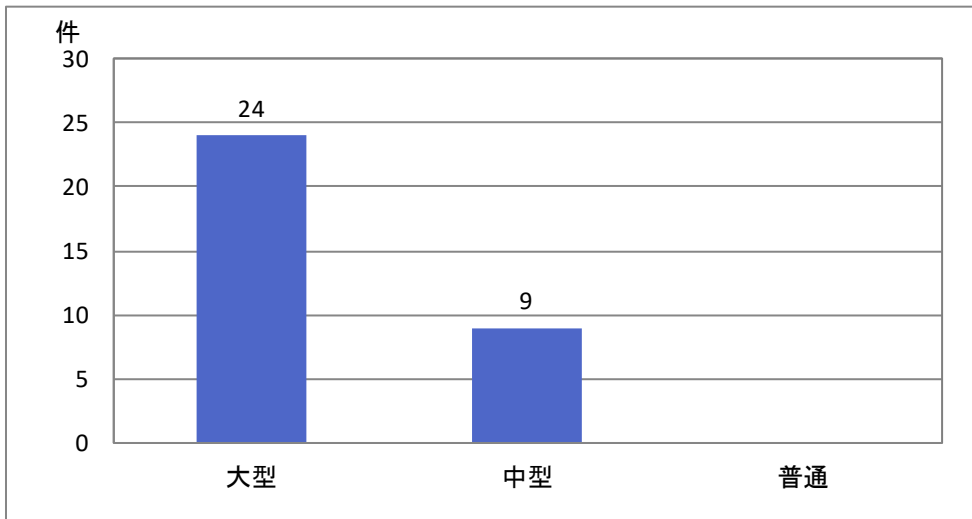
- 2025年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く98件（63.2%）と6割以上を占めている。
- 次いで「中型」53件（34.2%）、「普通」4件（2.6%）となっている。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### (2) 高速道路等での車両区分

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く24件（72.7%）と7割以上を占めている。
- ・次いで「中型」9件（27.3%）となっている。

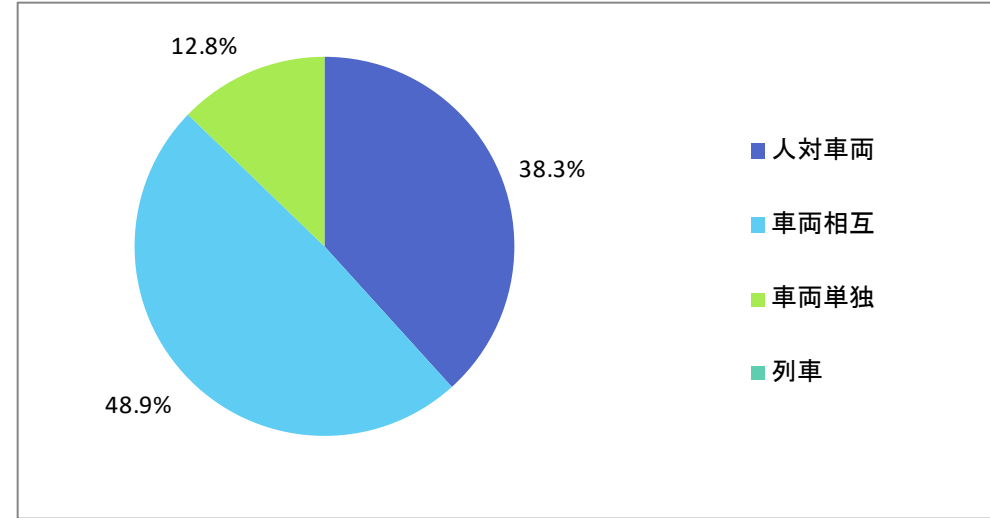
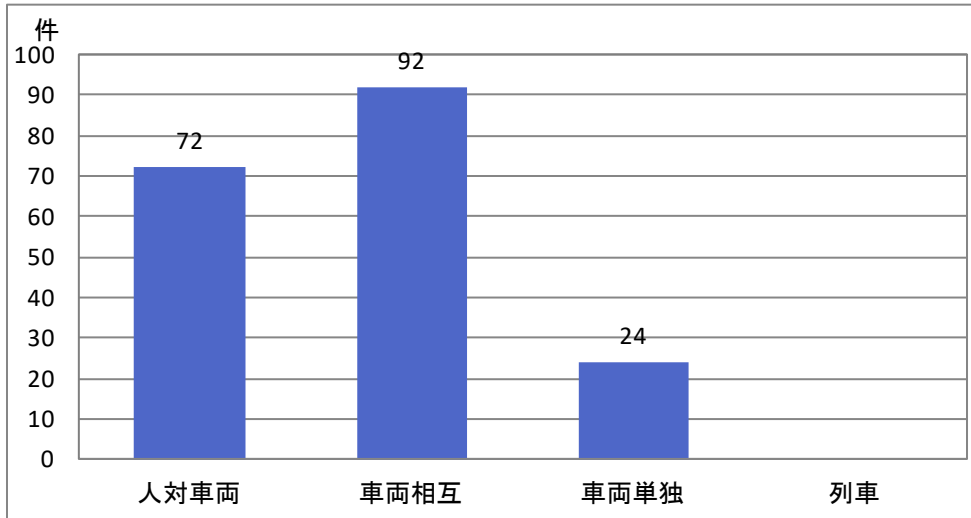


## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 5. 事故類型別

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く92件（48.9%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「人対車両」72件（38.3%）、「車両単独」24件（12.8%）と続いている。

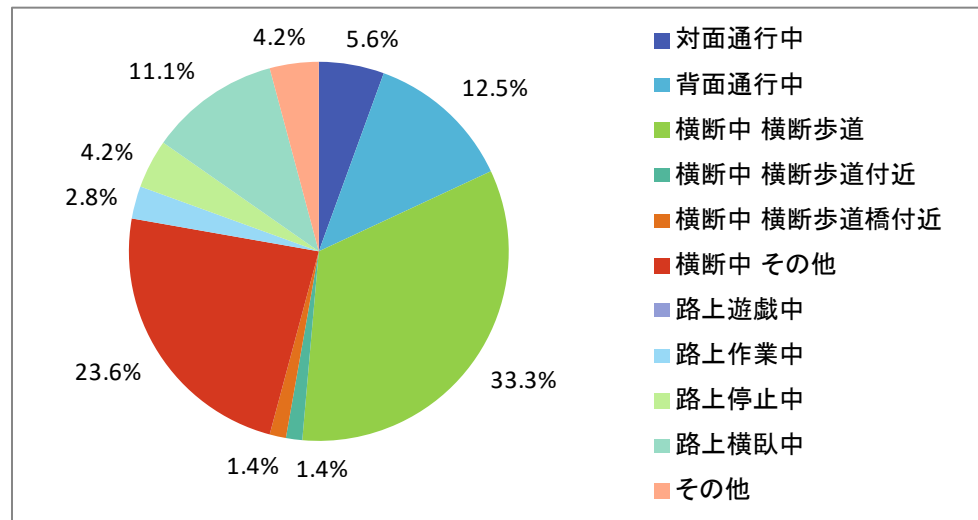
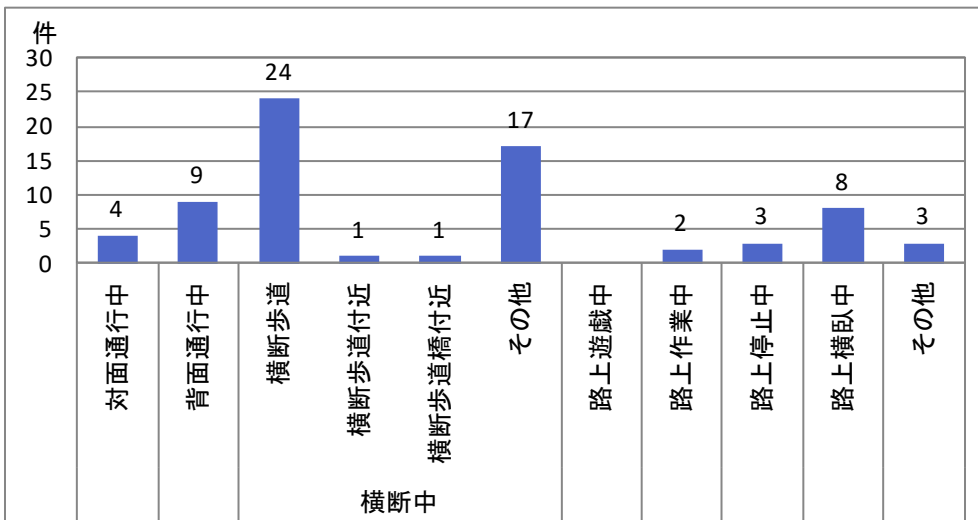
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### (1) 人対車両

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く24件（33.3％）となっている。
- ・次いで「横断中 その他」17件（23.6％）、「背面通行中」9件（12.5％）、「路上横臥中」8件（11.1％）と続いている。
- ・「横断中」の事故が43件（59.7％）と6割近くを占めている。



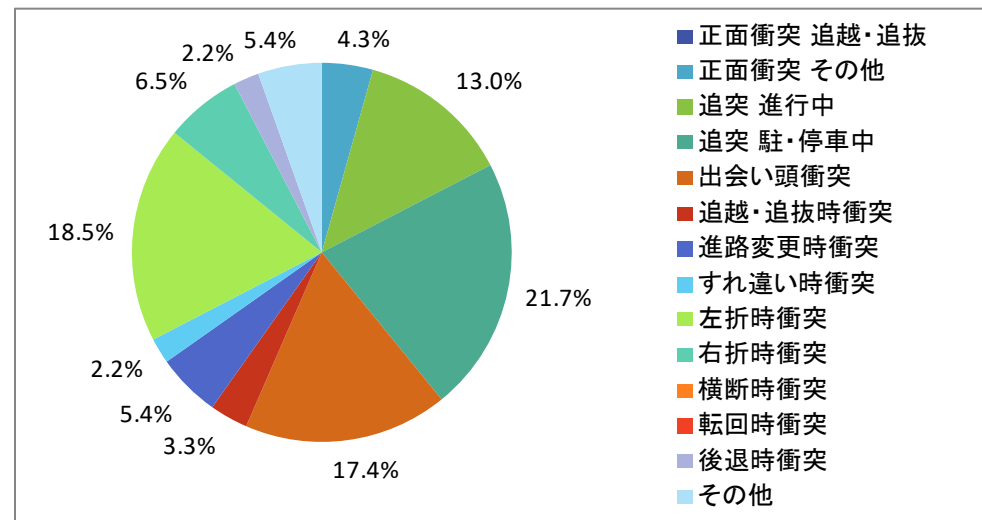
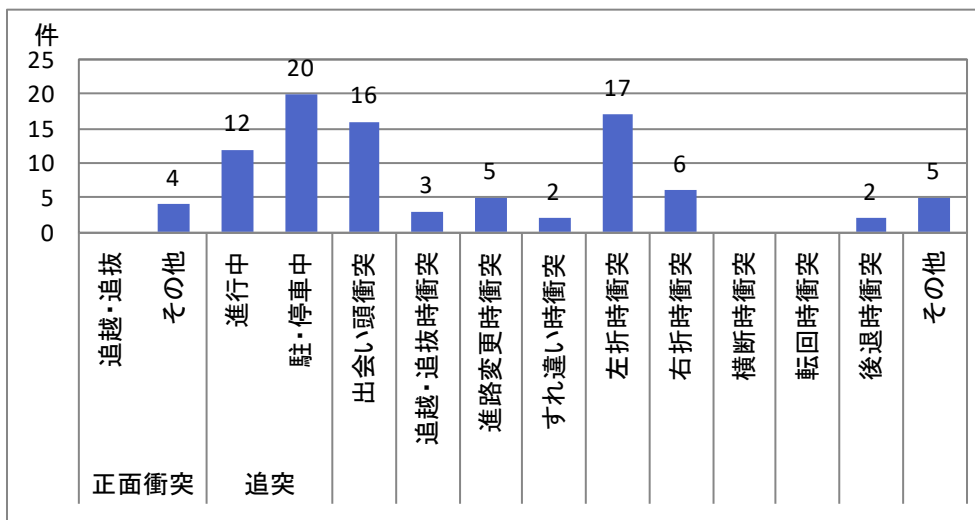
## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### (2) 車両相互

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「追突 駐・停車中」が最も多く20件（21.7%）となっている。
- ・次いで「左折時衝突」17件（18.5%）、「出会い頭衝突」16件（17.4%）、「追突 進行中」12件（13.0%）と続いている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。

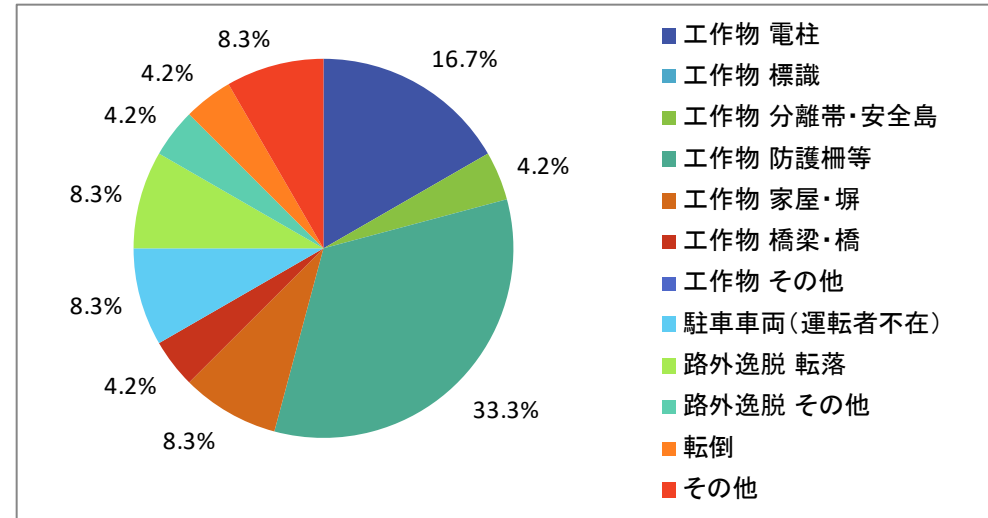
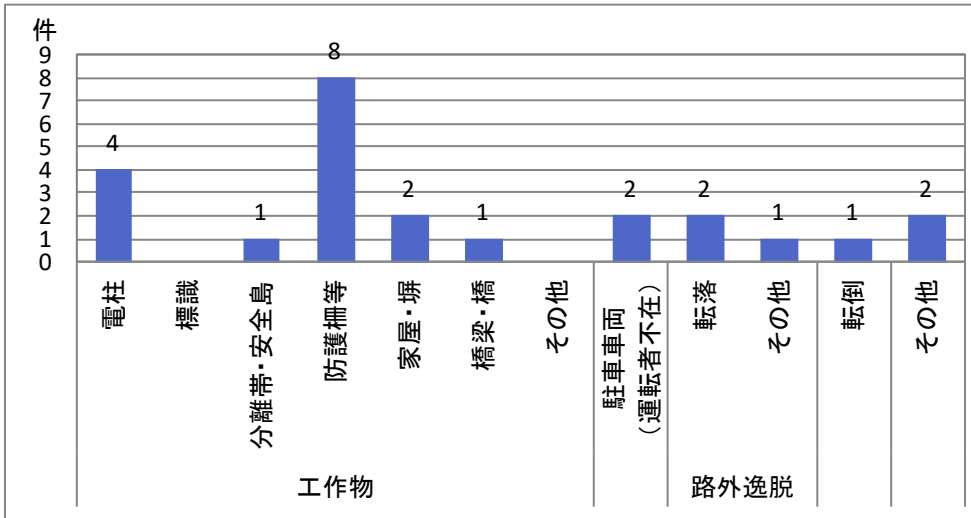
※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P92に別掲。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### (3) 車両単独

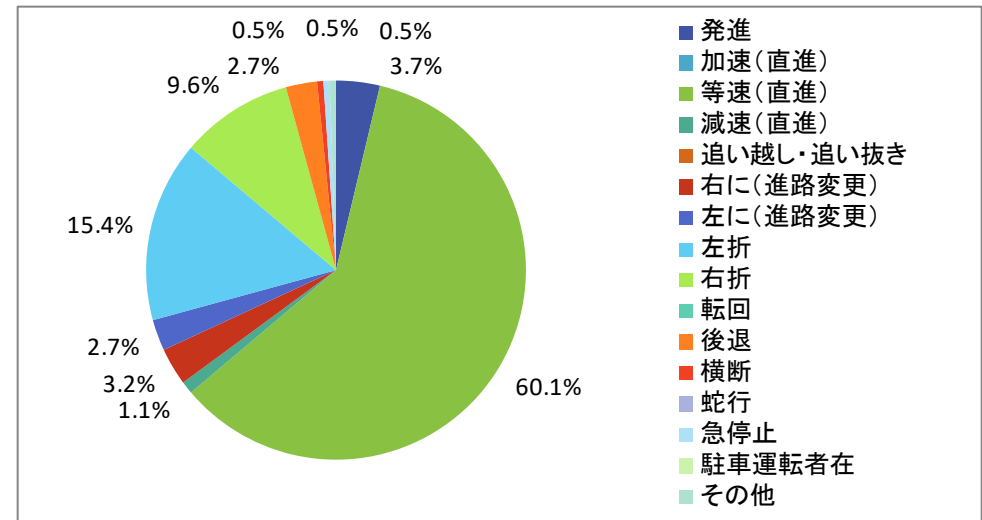
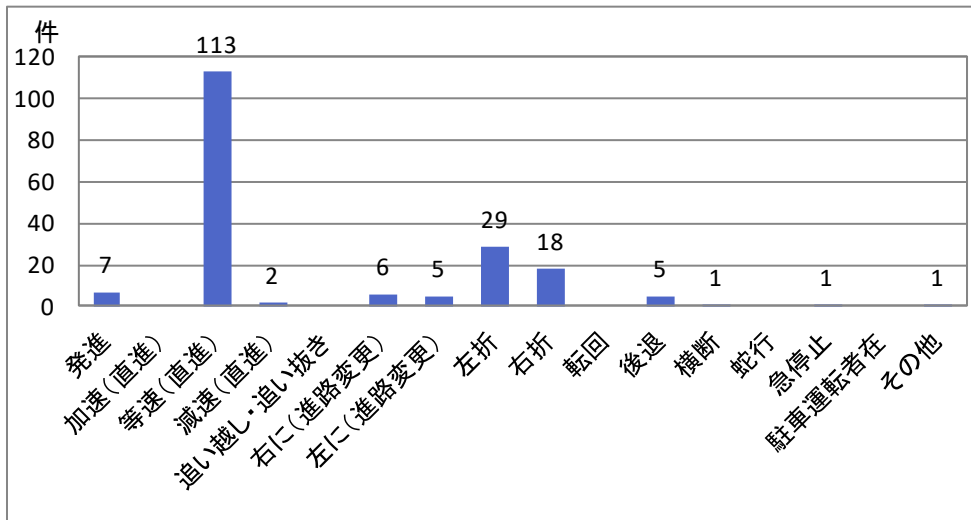
- ・2025年1～12月の傾向をみると「工作物 防護柵等」が最も多く8件（33.3％）となっている。
- ・次いで「工作物 電柱」4件（16.7％）となっている。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 6. 行動類型別

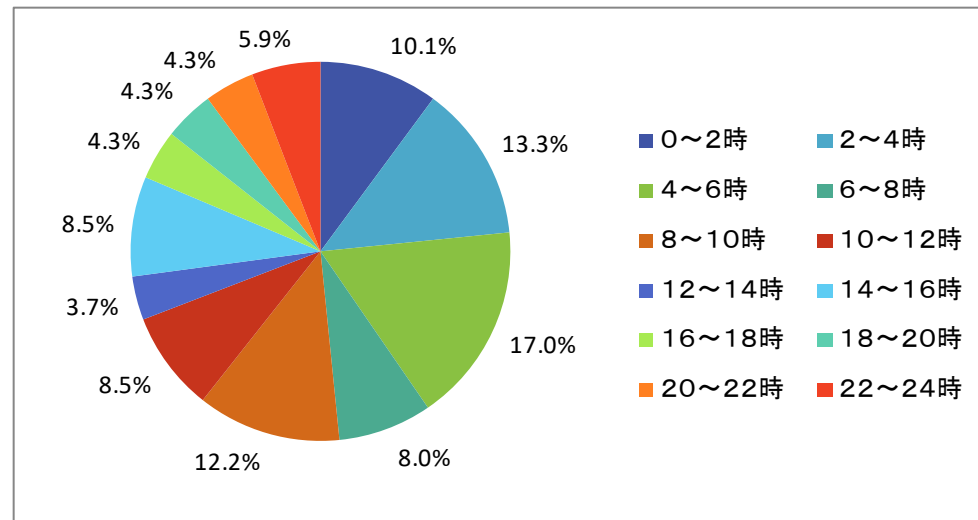
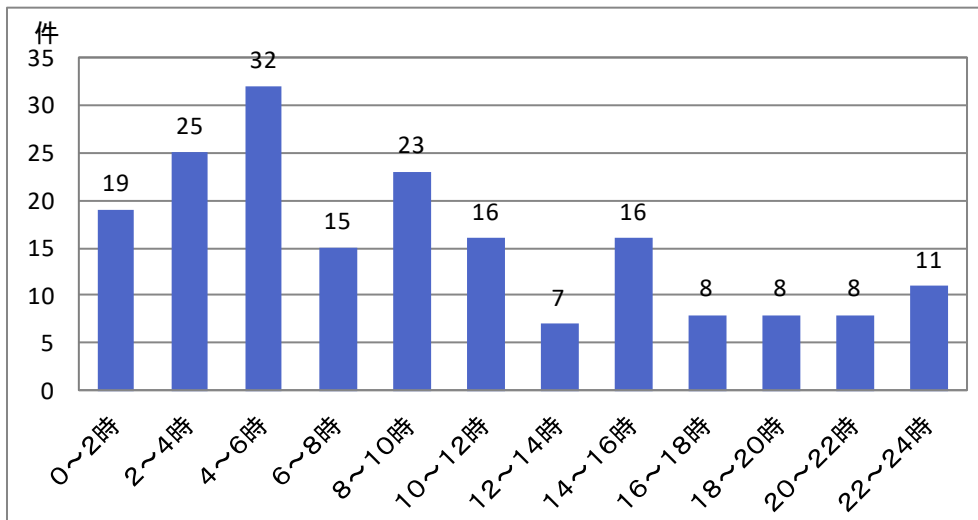
- ・2025年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く113件（60.1%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「左折」29件（15.4%）、「右折」18件（9.6%）と続いている。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 7. 時間帯別

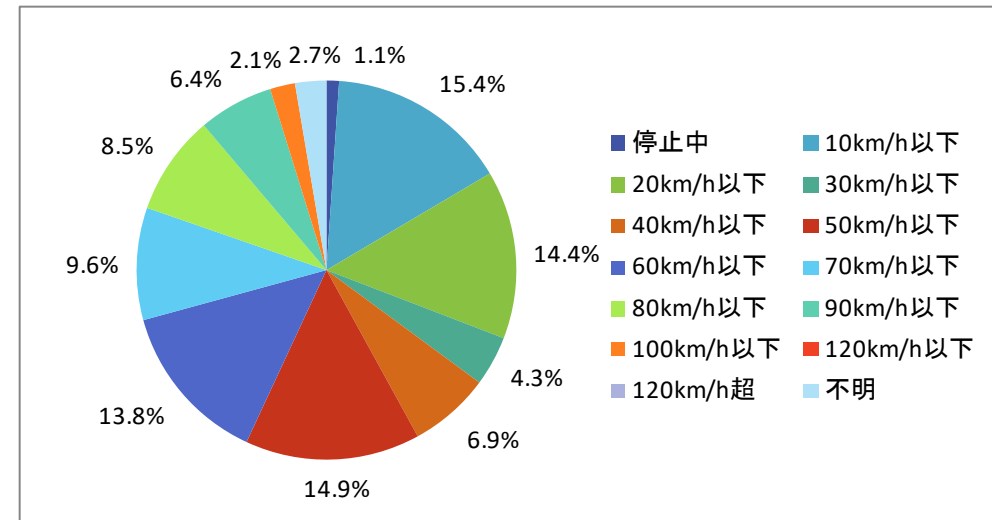
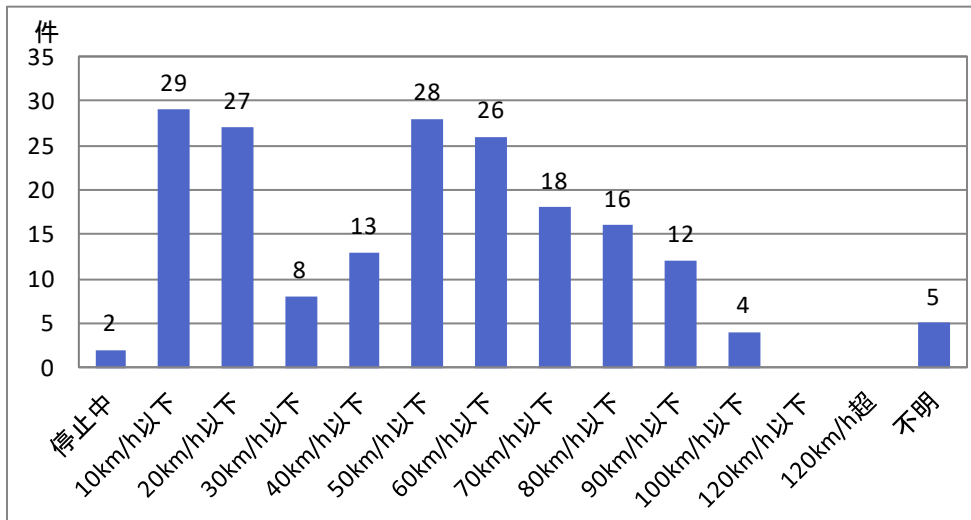
- ・2025年1～12月の傾向をみると、「4～6時」が最も多く32件（17.0%）となっている。
- ・次いで「2～4時」25件（13.3%）、「8～10時」23件（12.2%）、「0～2時」19件（10.1%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の5割近くを占めている。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 8. 運転者の危険認知速度別

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「10km/h以下」が最も多く29件（15.4%）となっている。
- ・次いで「(40km/h超)50km/h以下」28件（14.9%）、「(10km/h超)20km/h以下」27件（14.4%）、「(50km/h超)60km/h以下」26件（13.8%）と続いている。

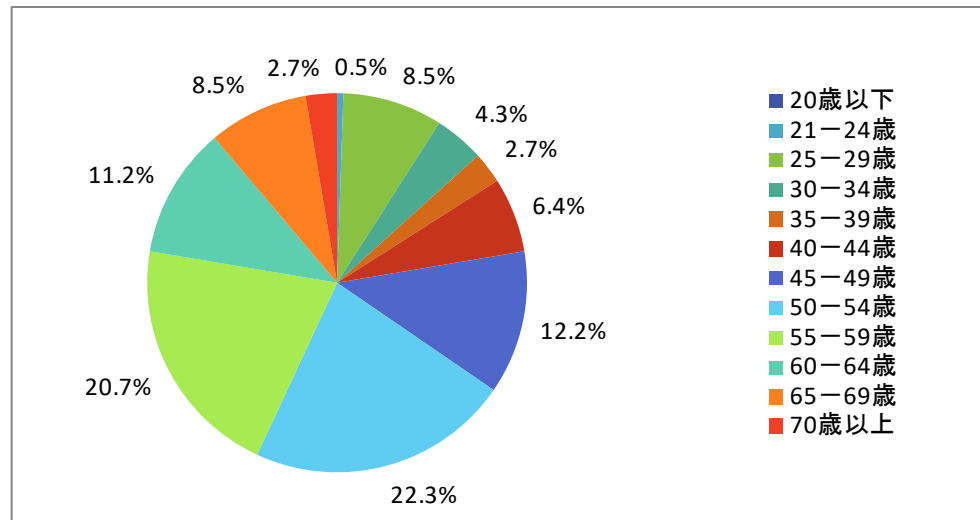
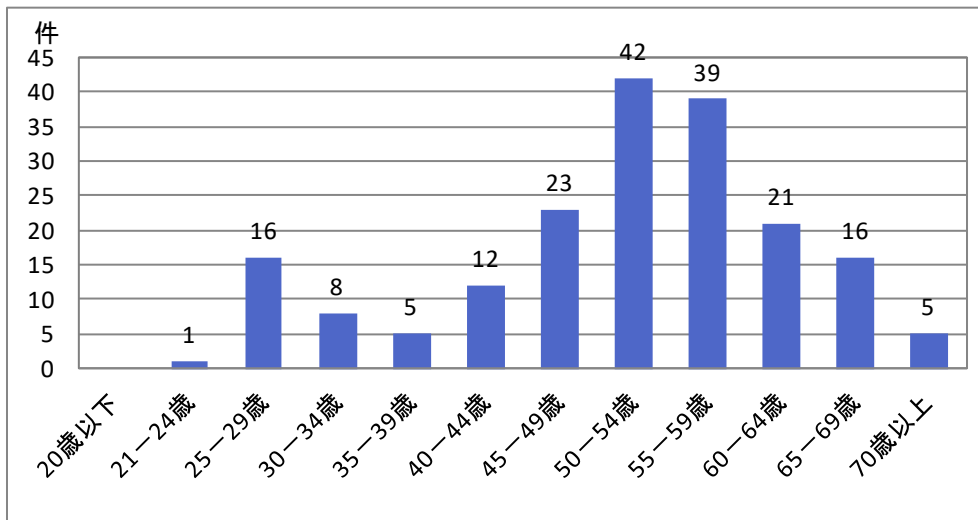


## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 9. 運転者の年齢層別

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「50-54歳」が最も多く42件（22.3%）となっている。
- ・次いで「55-59歳」39件（20.7%）、「45-49歳」23件（12.2%）、「60-64歳」21件（11.2%）と続いている。
- ・「40代」が35件（18.6%）、「50代」が81件（43.0%）、「60歳以上」は42件（22.3%）となっている。

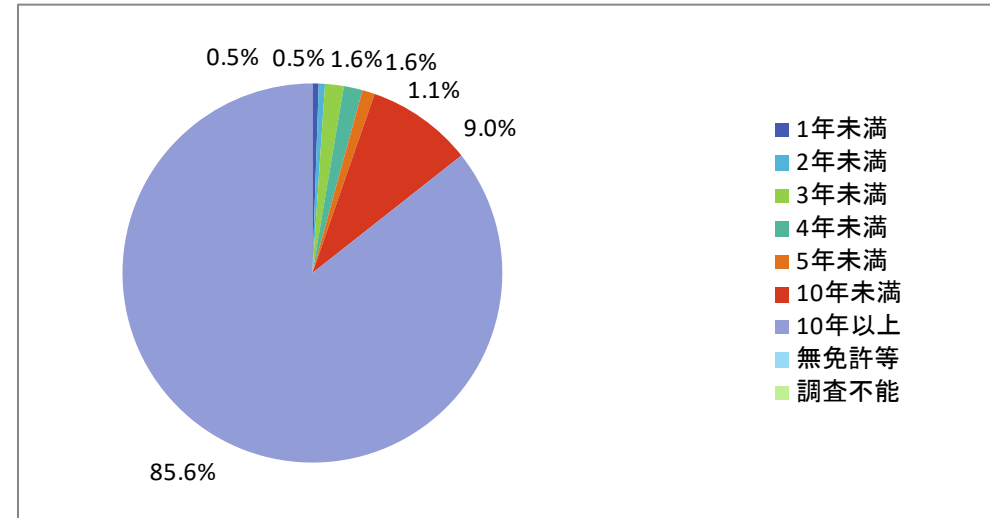
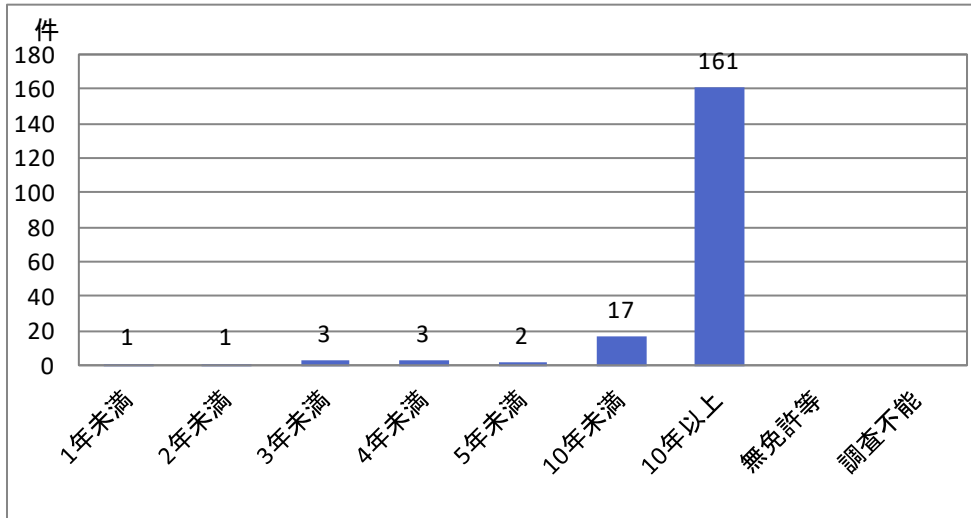
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P93～P96に別掲。



## Ⅱ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向

### 10. 運転者の免許取得年数別

- ・2025年1～12月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く161件（85.6%）と9割近くを占めている。



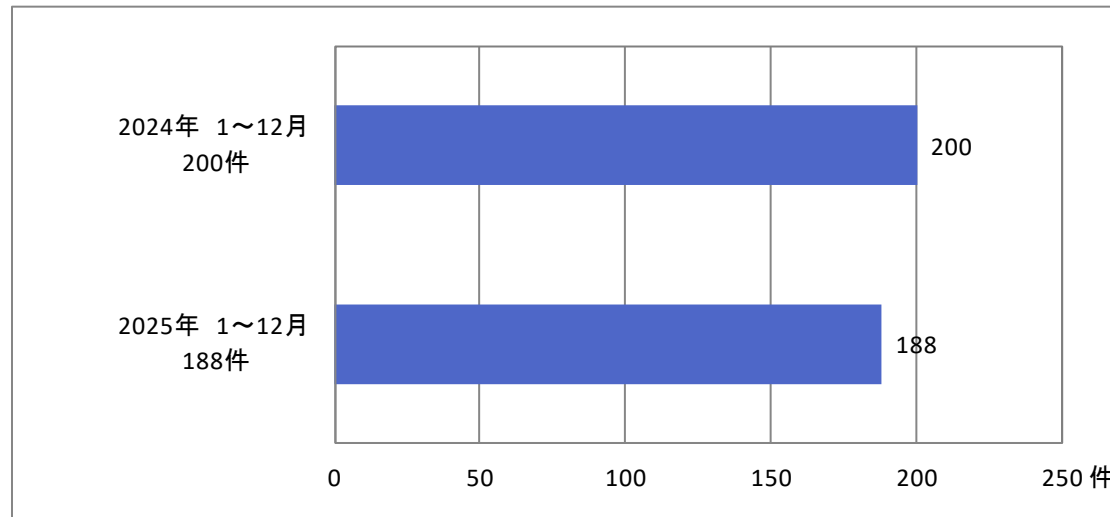
### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 1. 事故件数

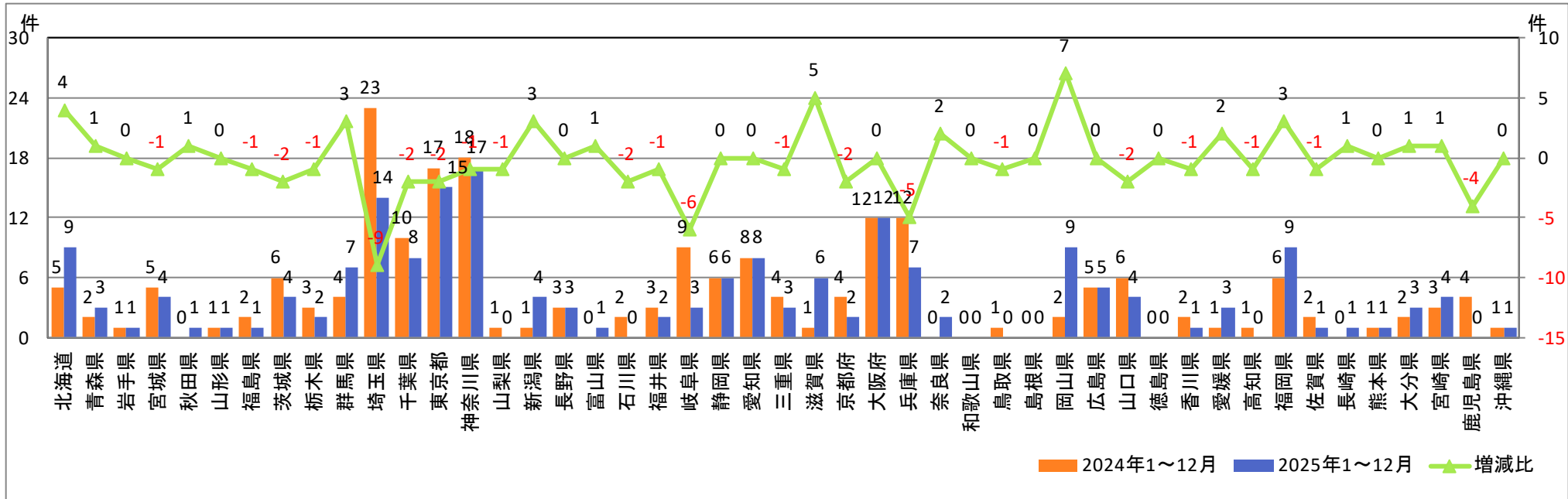
- ・2024年1～12月の死亡事故件数と比較すると△12件となっている。



# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 2. 発生地別

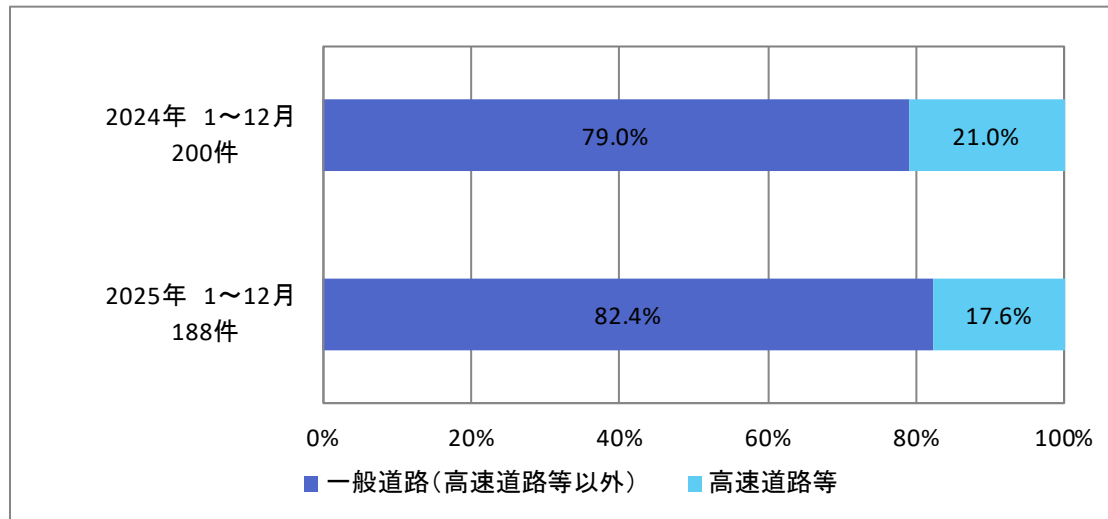
- ・2024年1～12月の発生地別死亡事故件数の増減を比較すると、「岡山県」が最も多く+7件となっている。次いで「滋賀県」+5件、「北海道」+4件、「群馬県」、「新潟県」、「福岡県」がそれぞれ+3件となっている。
- ・一方、「埼玉県」が最も少なくなっており△9件となっている。次いで「岐阜県」△6件、「兵庫県」△5件となっている。



# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 3. 道路区分別

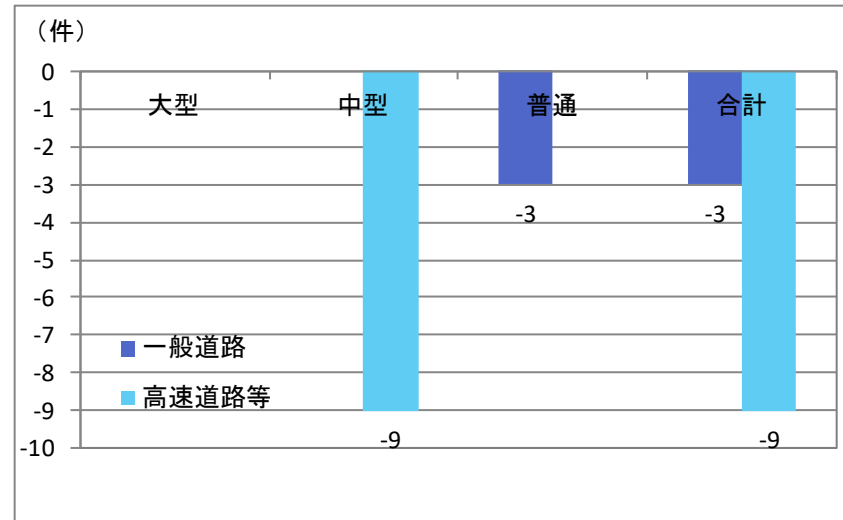
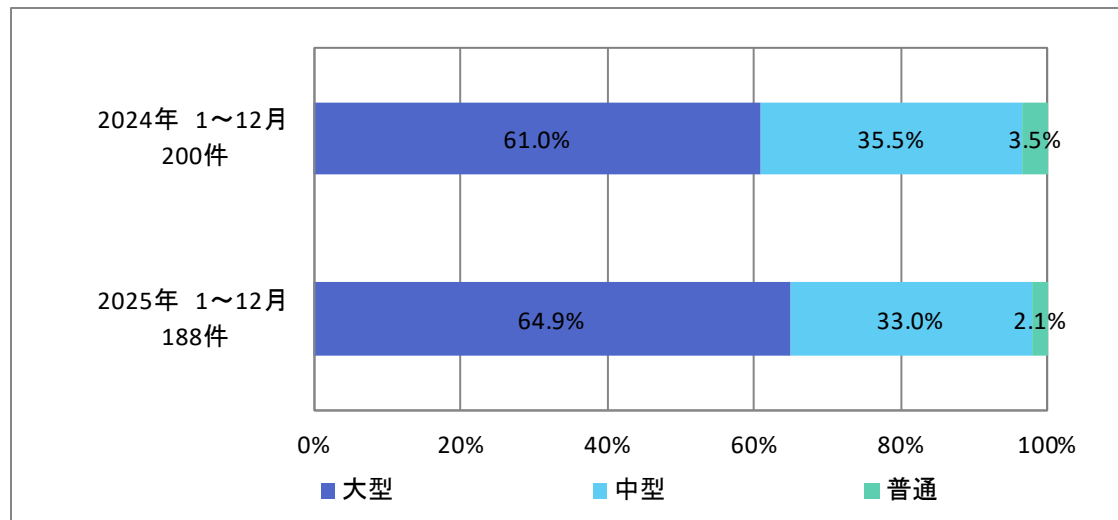
・2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は+3.4ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 4. 車両区分別

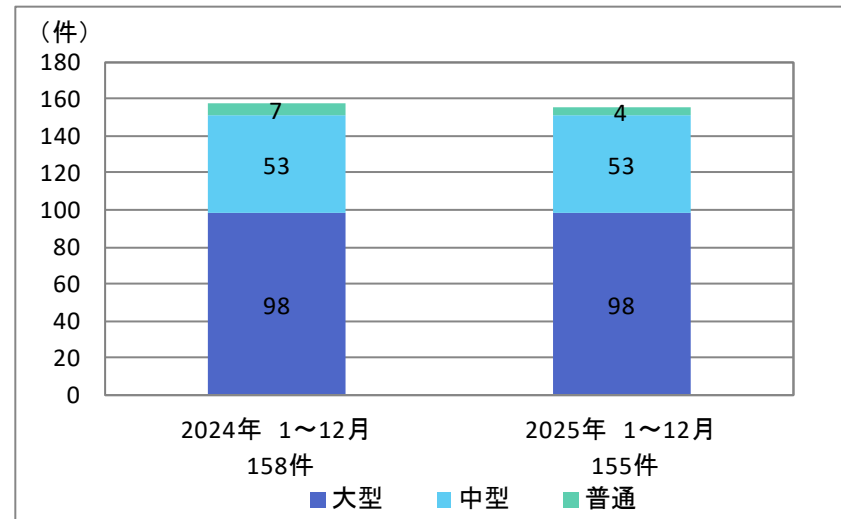
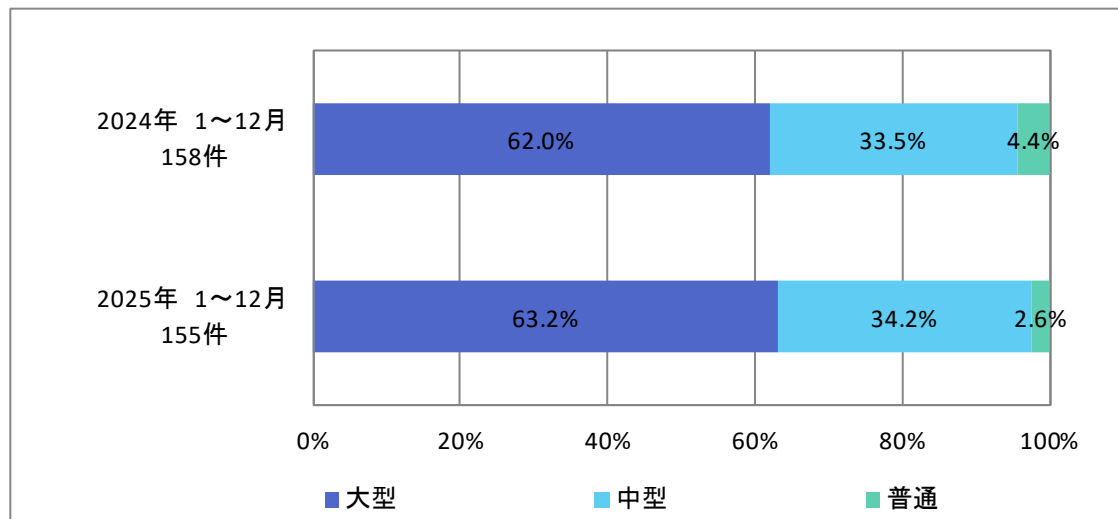
- 2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+3.9ポイント、「中型」は△2.5ポイント、「普通」は△1.4ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」、「高速道路等」とともに増減はない。
- 「中型」は「一般道路」は増減はなく、「高速道路等」で減少している。
- 「普通」は「一般道路」で減少している。



# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (1) 一般道路での車両区分

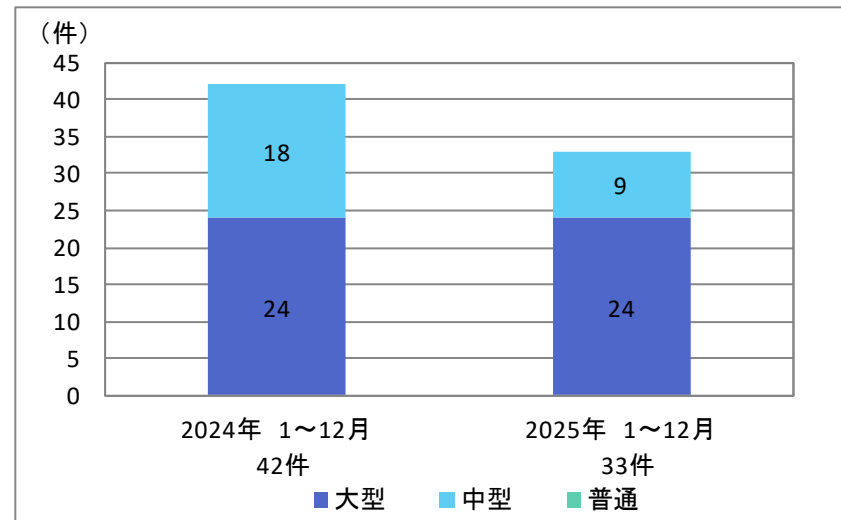
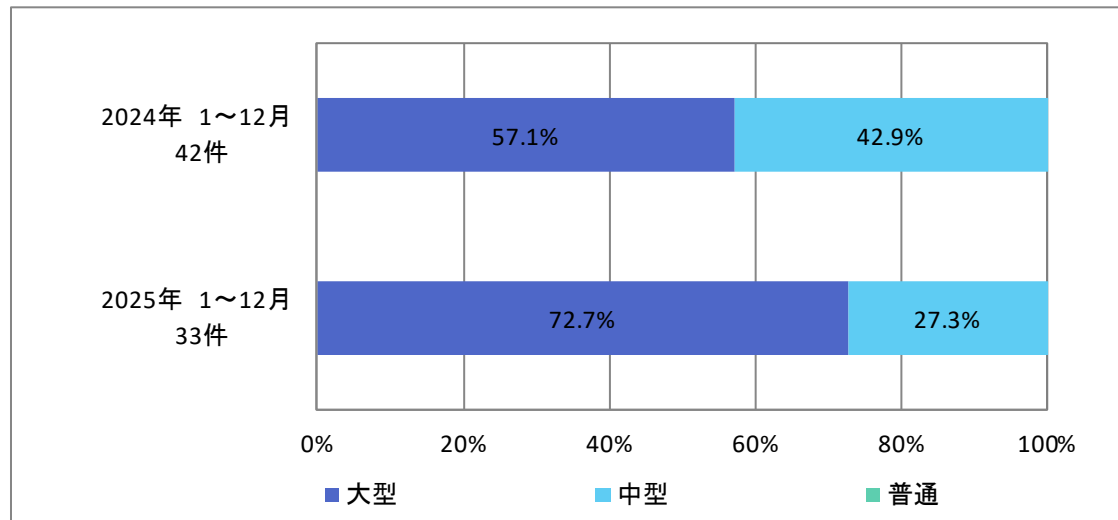
- 2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+1.2ポイント、「中型」は+0.7ポイント、「普通」は△1.8ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると△3件となっており、車両区分別にみると「大型」は±0件、「中型」は±0件、「普通」は△3件となっている。



# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (2) 高速道路等での車両区分

- 2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+15.6ポイント、「中型」は△15.6ポイント、「普通」は±0.0ポイント(該当無し)となっている。
- 件数の増減をみると△9件となっており、車両区分別にみると「大型」は±0件、「中型」は△9件、「普通」は±0件となっている。

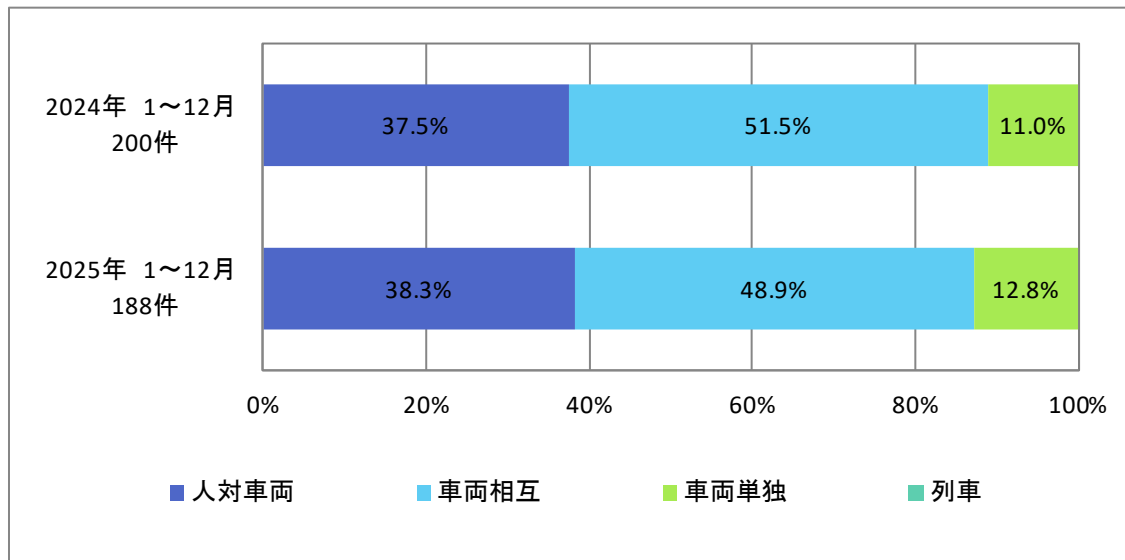


### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 5. 事故類型別

- ・2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」は+0.8ポイント、「車両相互」は△2.6ポイント、「車両単独」は+1.8ポイント、「列車」は±0.0ポイント(該当無し)となっている。

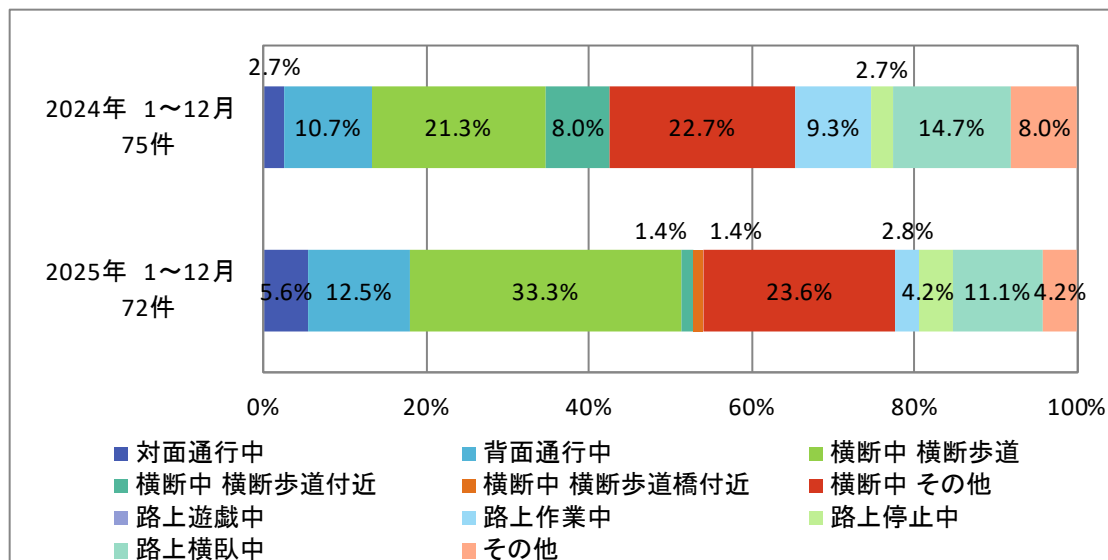
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### (1) 人対車両

- 2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 横断歩道」は+12.0ポイント、「対面通行中」は+2.9ポイントとなっている。
- 「横断中 横断歩道付近」は△6.6ポイント、「路上作業中」は△6.5ポイントとなっている。

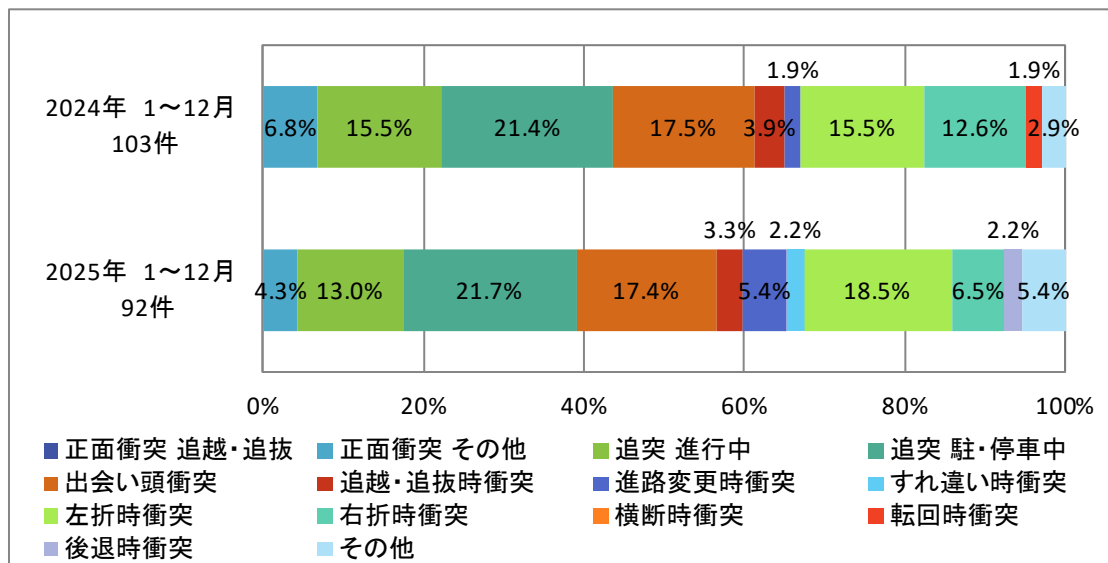


# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (2) 車両相互

- ・2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「進路変更時衝突」は+3.5ポイント、「左折時衝突」は+3.0ポイントとなっている。
- ・「右折時衝突」は△6.1ポイント、「正面衝突 その他」、「追突 進行中」はそれぞれ△2.5ポイントとなっている。

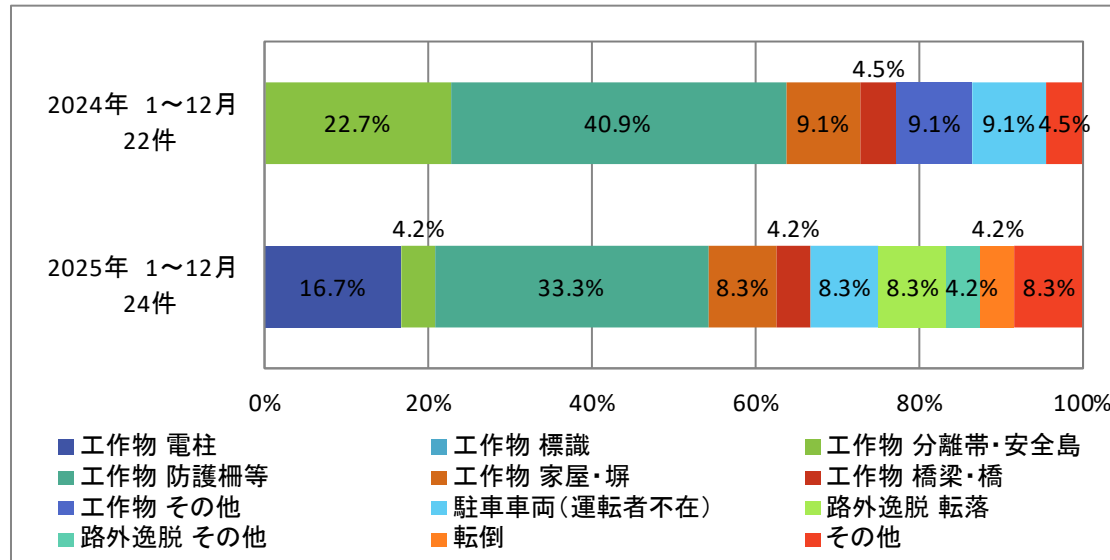
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (3) 車両単独

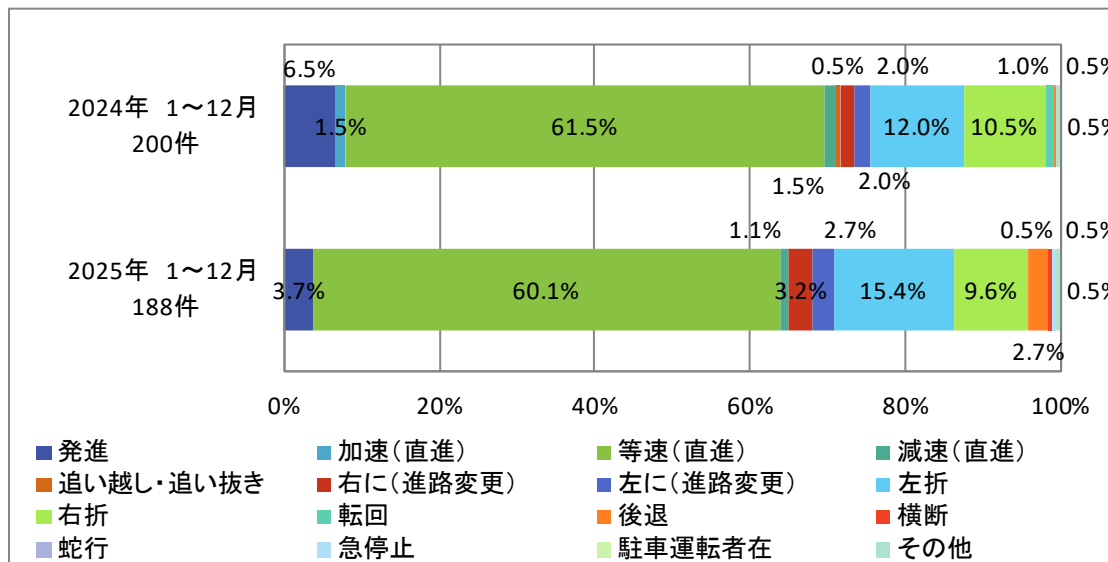
- 2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「工作物 電柱」は+16.7ポイント、「路外逸脱 転落」は+8.3ポイントとなっている。
- 「工作物 分離帯・安全島」は△18.5ポイント、「工作物 その他」は△9.1ポイント、「工作物 防護柵等」は△7.6ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 6. 行動類型別

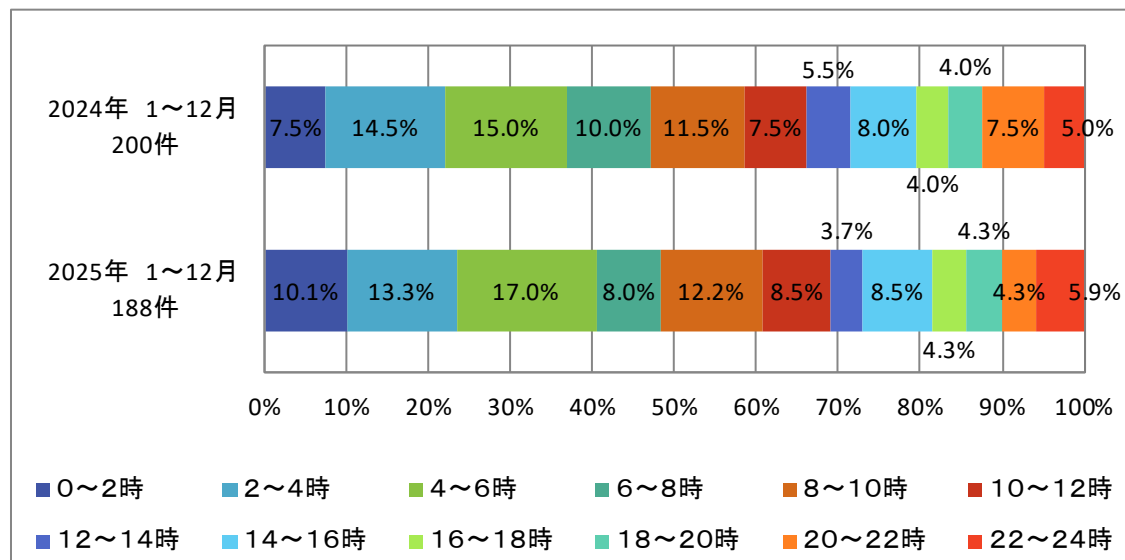
- ・2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「左折」は+3.4ポイント、「後退」は+2.2ポイントとなっている。
- ・「発進」は△2.8ポイント、「加速(直進)」は△1.5ポイント、「等速(直進)」は△1.4ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 7. 時間帯別

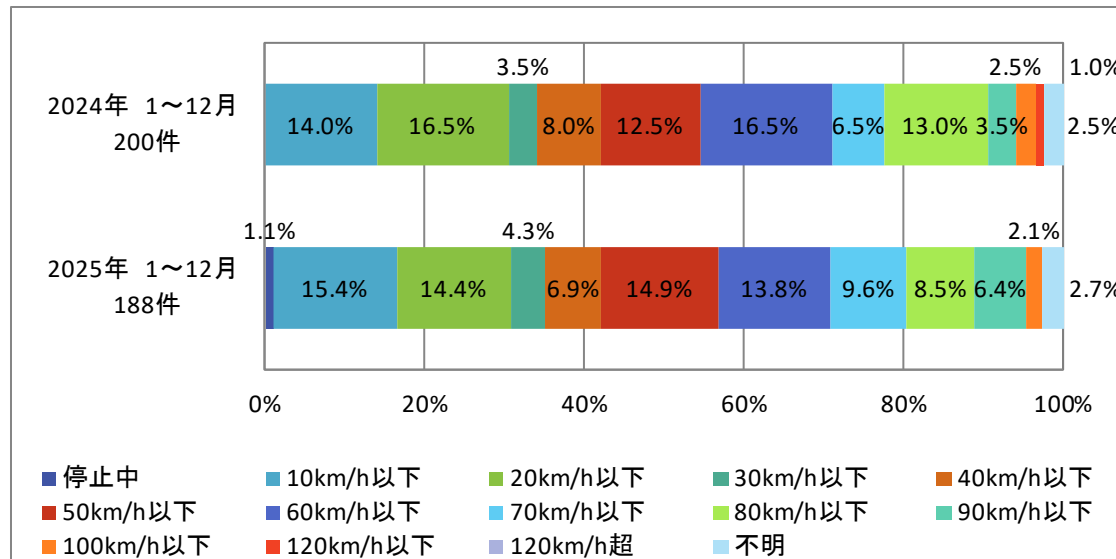
- ・2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「0～2時」は+2.6ポイント、「4～6時」は+2.0ポイントとなっている。
- ・「20～22時」は△3.2ポイント、「6～8時」は△2.0ポイント、「12～14時」は△1.8ポイントとなっている。



# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 8. 運転者の危険認知速度別

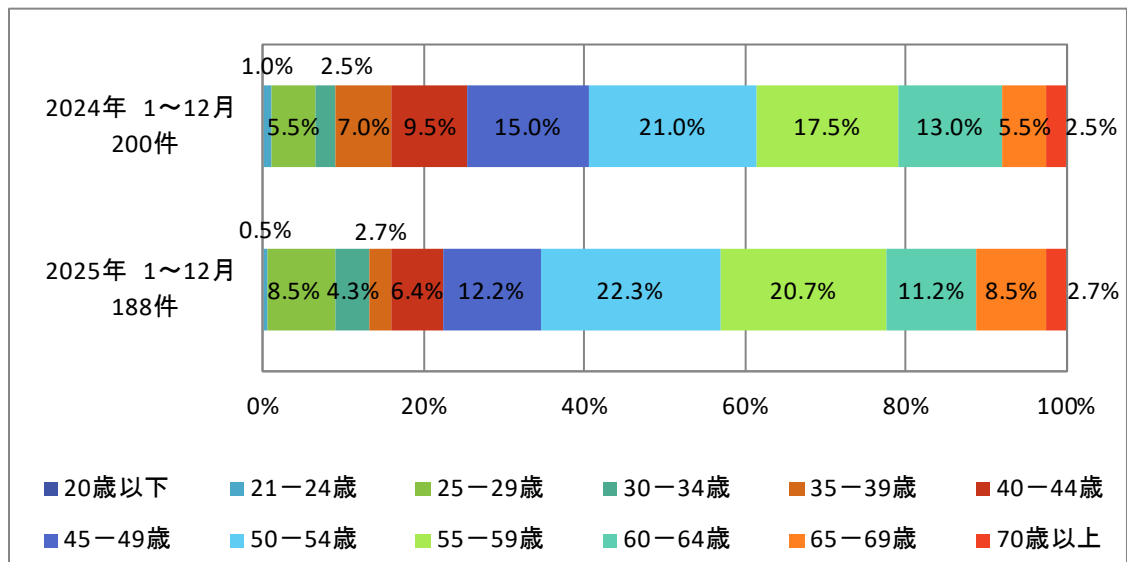
- 2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「(60km/h超)70km/h以下」は+3.1ポイント、「(80km/h超)90km/h以下」+2.9ポイント、「(40km/h超)50km/h以下」+2.4ポイントとなっている。
- 「(70km/h超)80km/h以下」は△4.5ポイント、「(50km/h超)60km/h以下」△2.7ポイント、「(10km/h超)20km/h以下」△2.1ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 9. 運転者の年齢層別

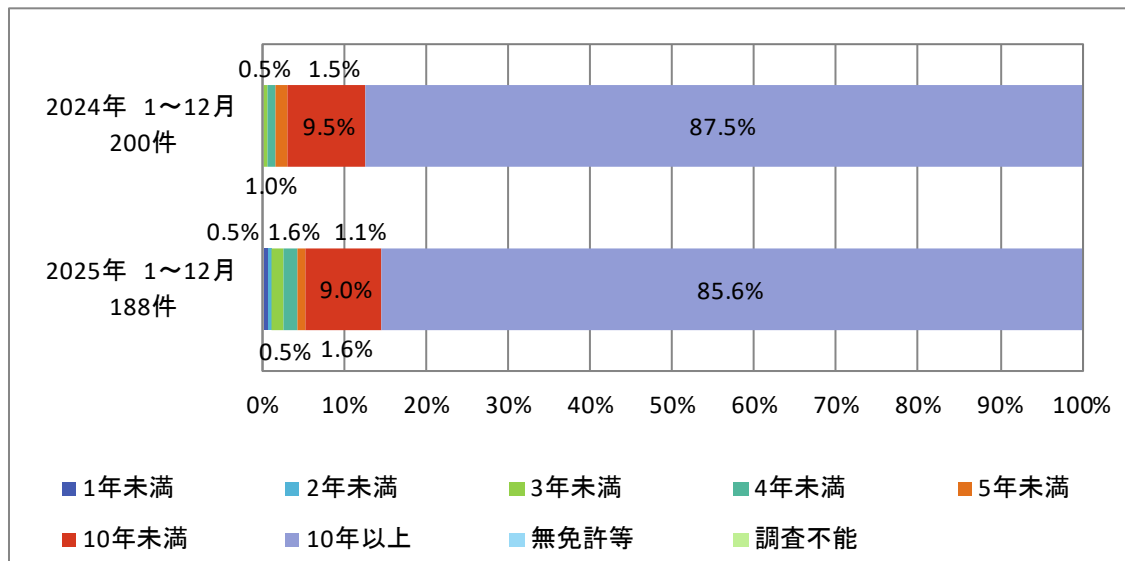
- 2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「55-59歳」は+3.2ポイント、「25-29歳」、「65-69歳」がそれぞれ+3.0ポイントとなっている。
- 「35-39歳」は△4.3ポイント、「40-44歳」は△3.1ポイント、「45-49歳」は△2.8ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 10. 運転者の免許取得年数別

- ・2024年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「10年以上」は△1.9ポイントとなっている。

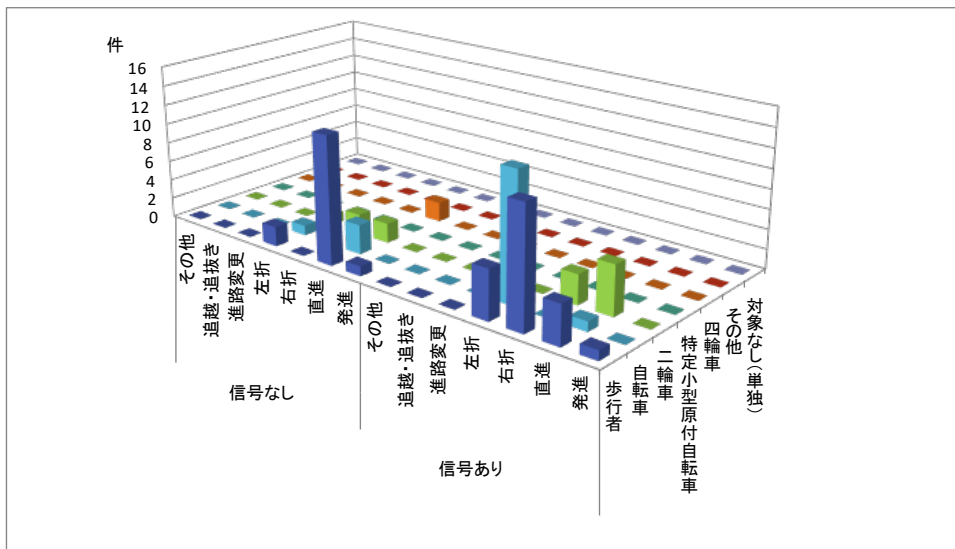


# Ⅲ. 2025年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

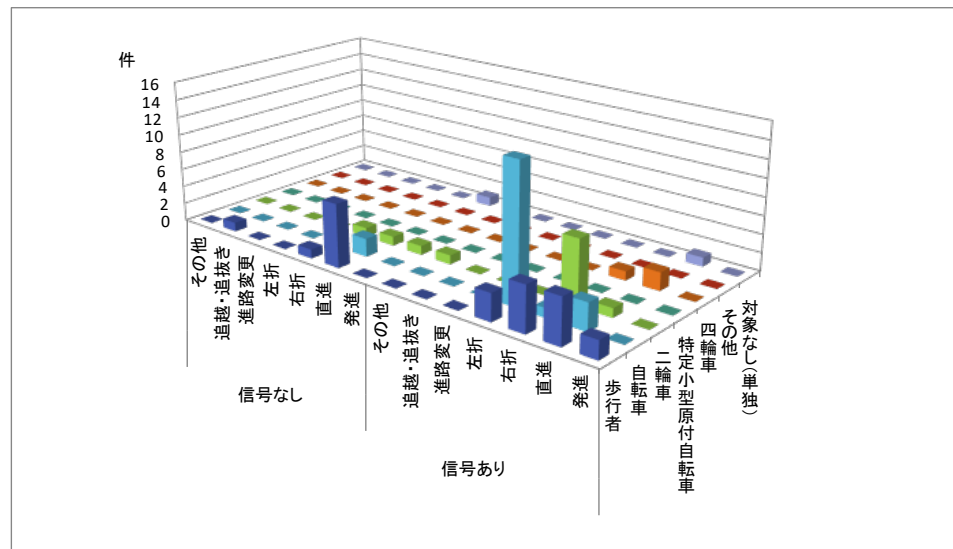
## 11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- 2024年1～12月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「右折」の「二輪車」が△4件となっている。一方、「右折」の「歩行者」が+7件となっている。
- 信号機なしでは、「発進」の「二輪車」、「直進」の「対象なし(単独)」、「右折」の「歩行者」、「追越・追抜き」の「歩行者」がそれぞれ△1件となっている。一方、「直進」の「歩行者」が+6件となっている。

【2025年1～12月】



【2024年1～12月】



## IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

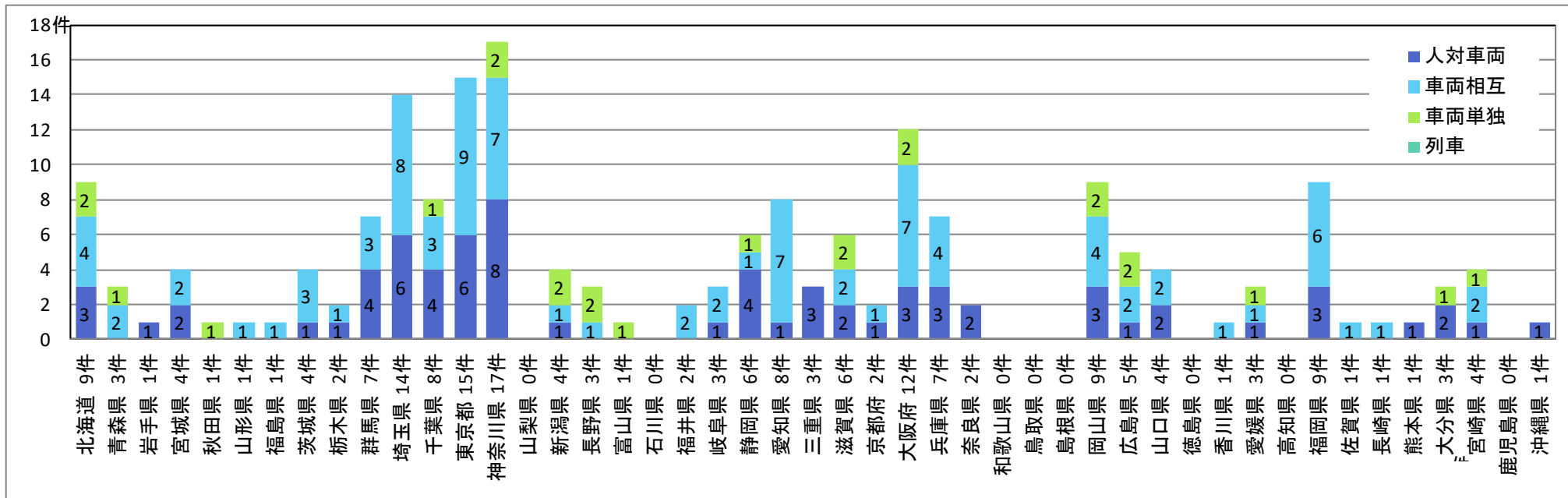
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

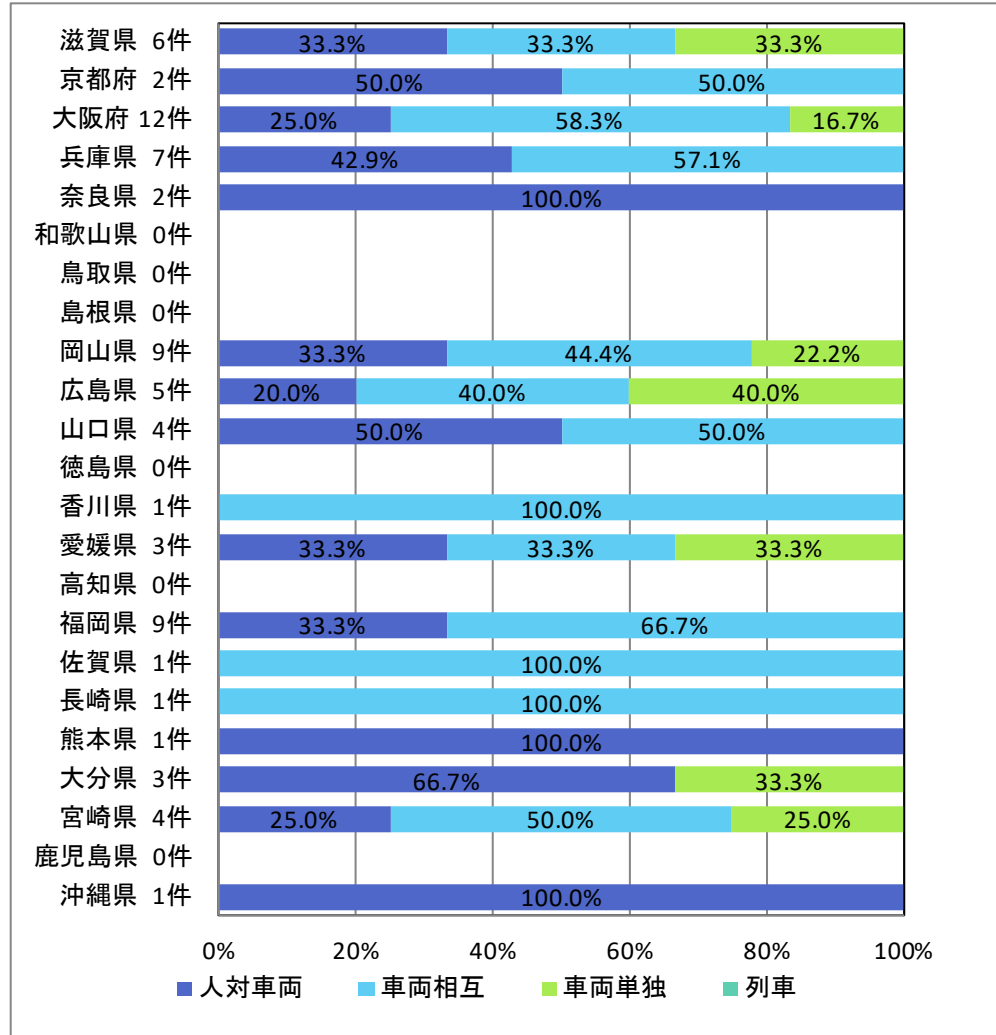
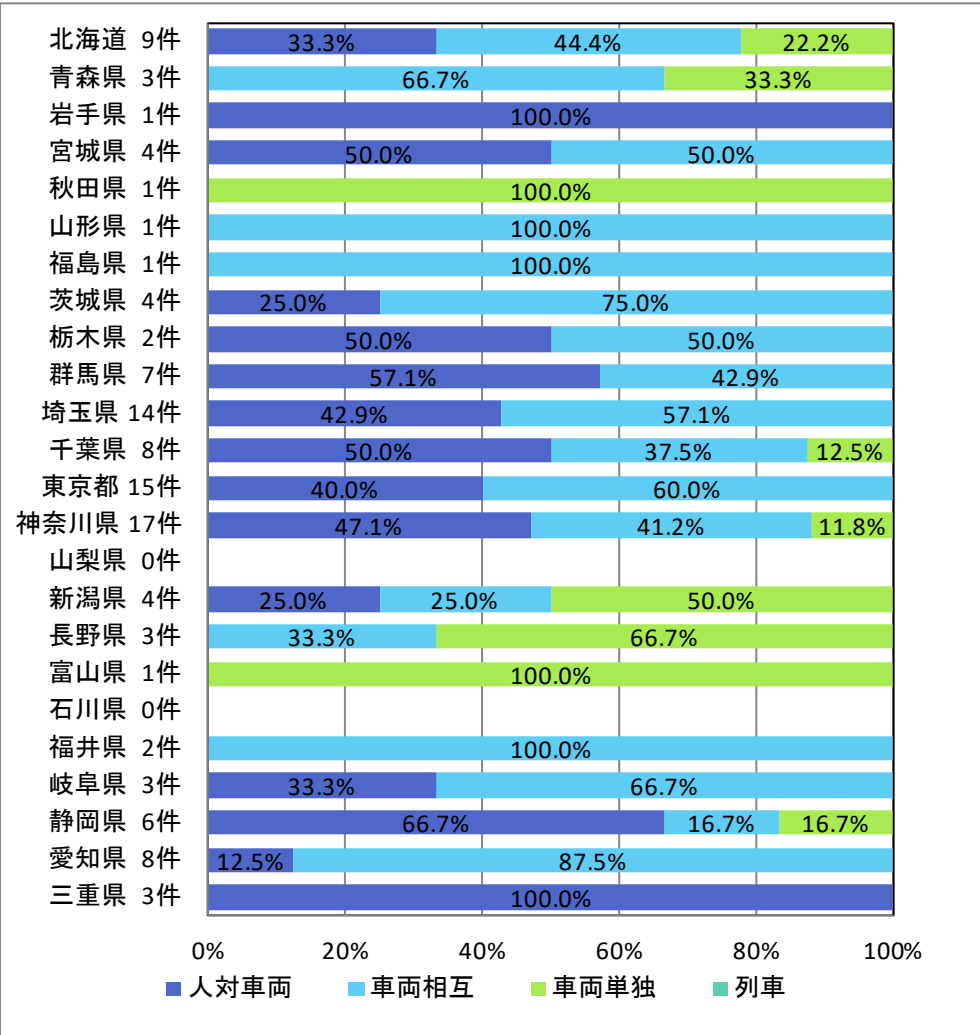
## 1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」、「車両相互」、「車両単独」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「神奈川県」では「人対車両」が最も多くなっている。
- ・「東京都」、「埼玉県」、「大阪府」、「北海道」、「岡山県」、「福岡県」では「車両相互」が最も多くなっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



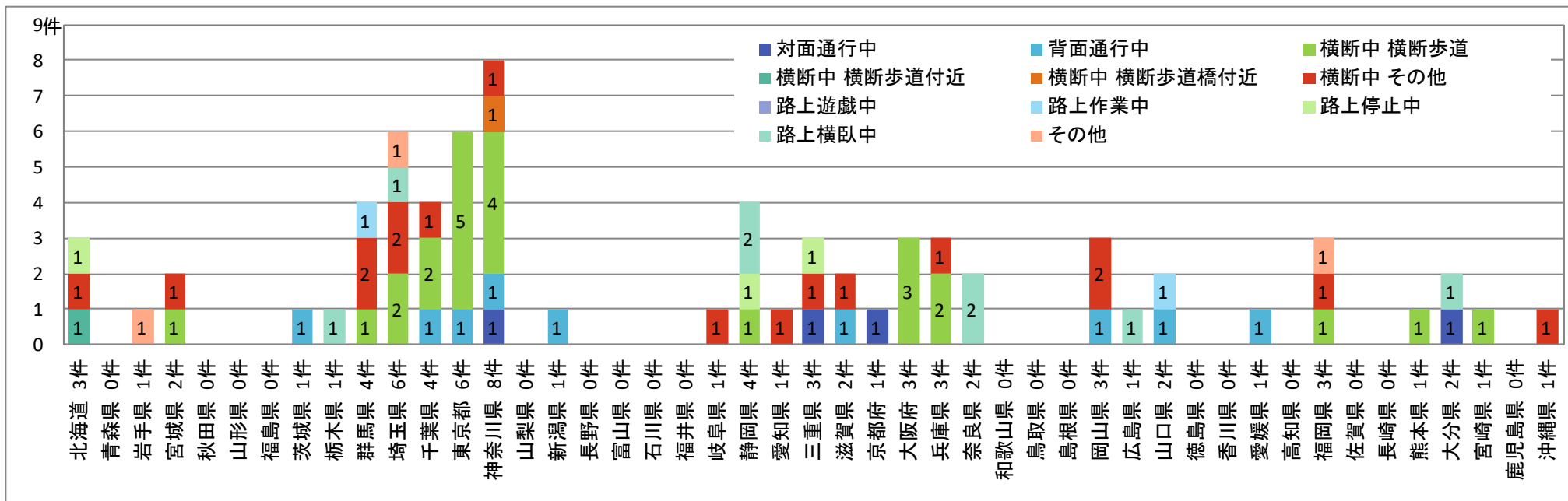
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)



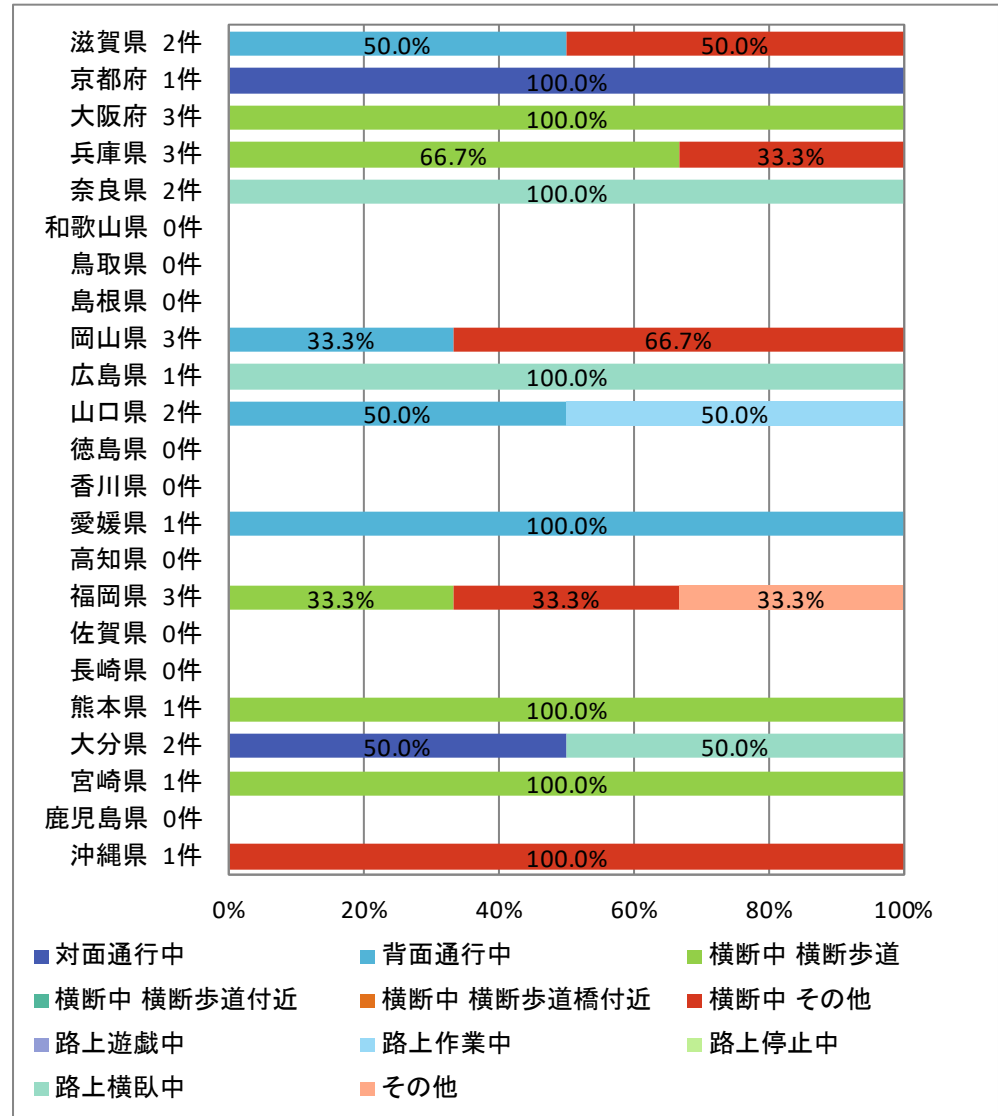
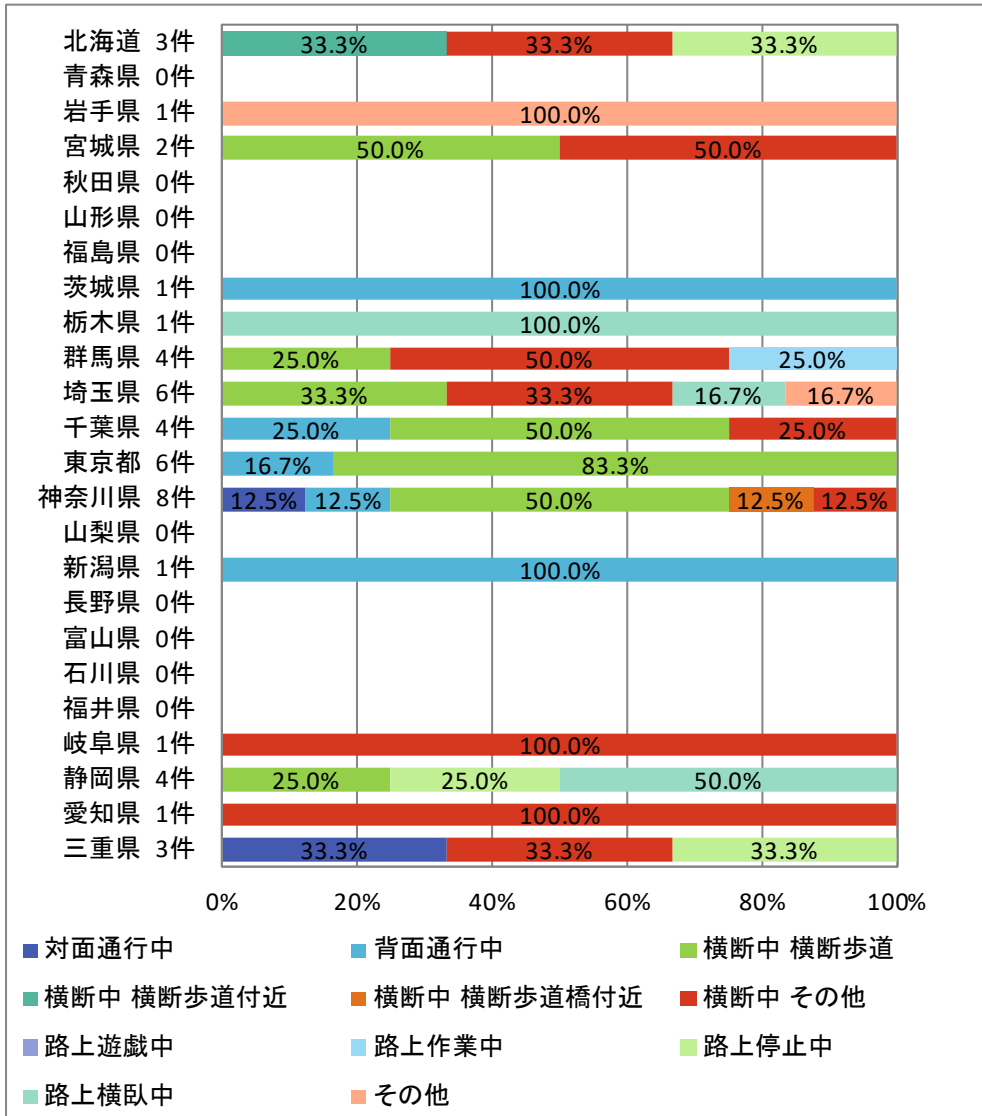
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

## (1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「神奈川県」、「東京都」では「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。
- ・「埼玉県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が最も多くなっている。



# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

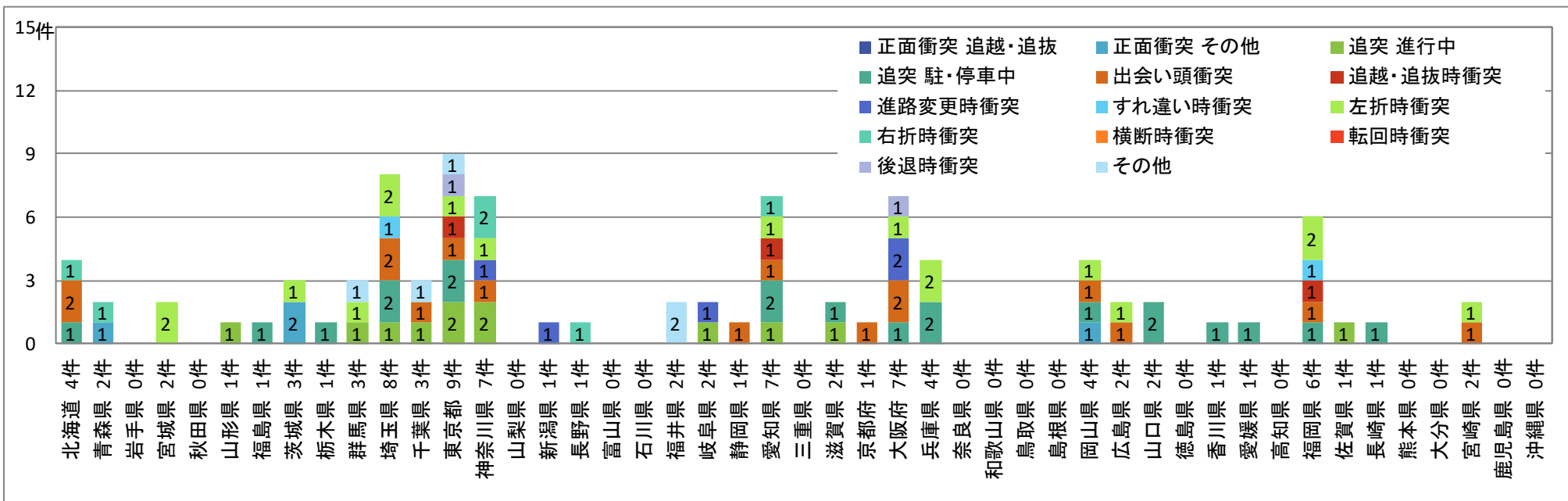


# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

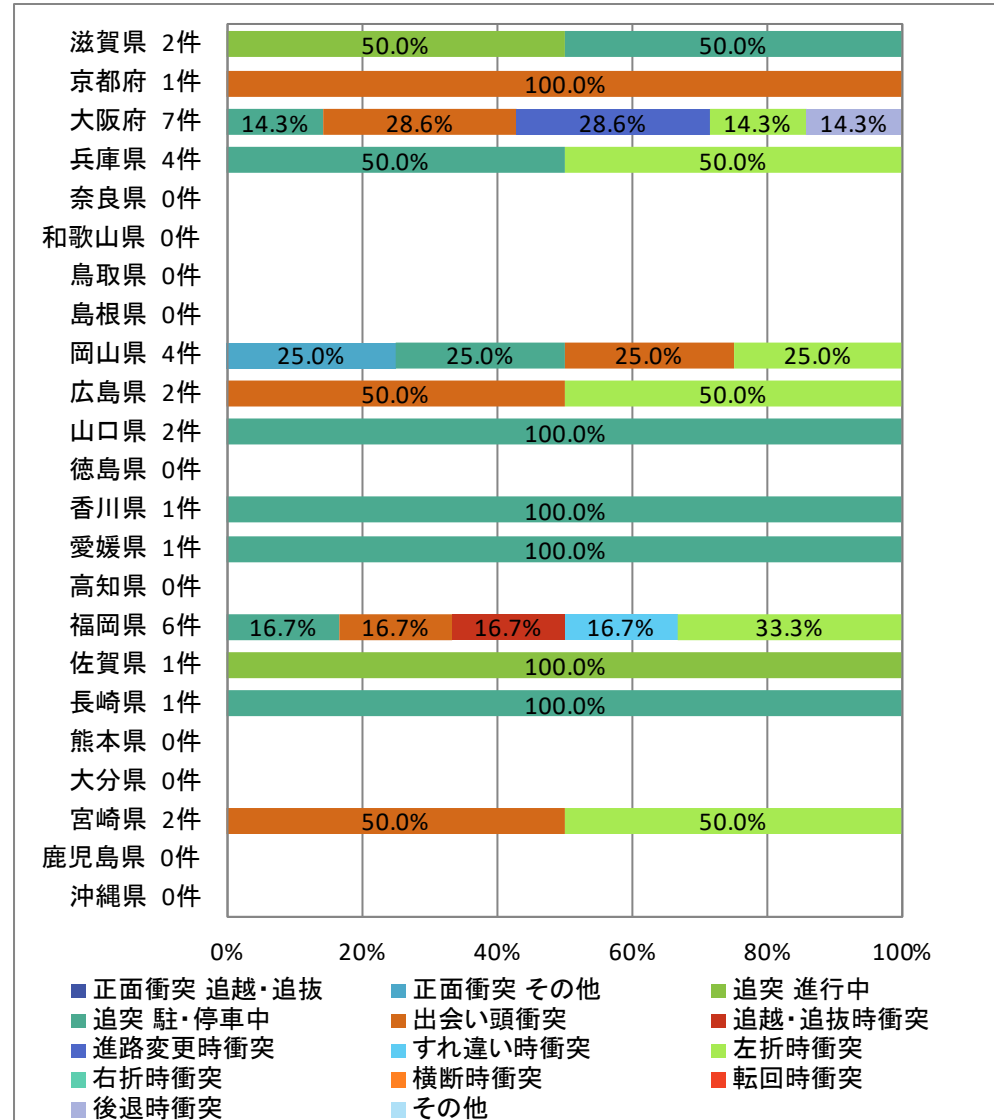
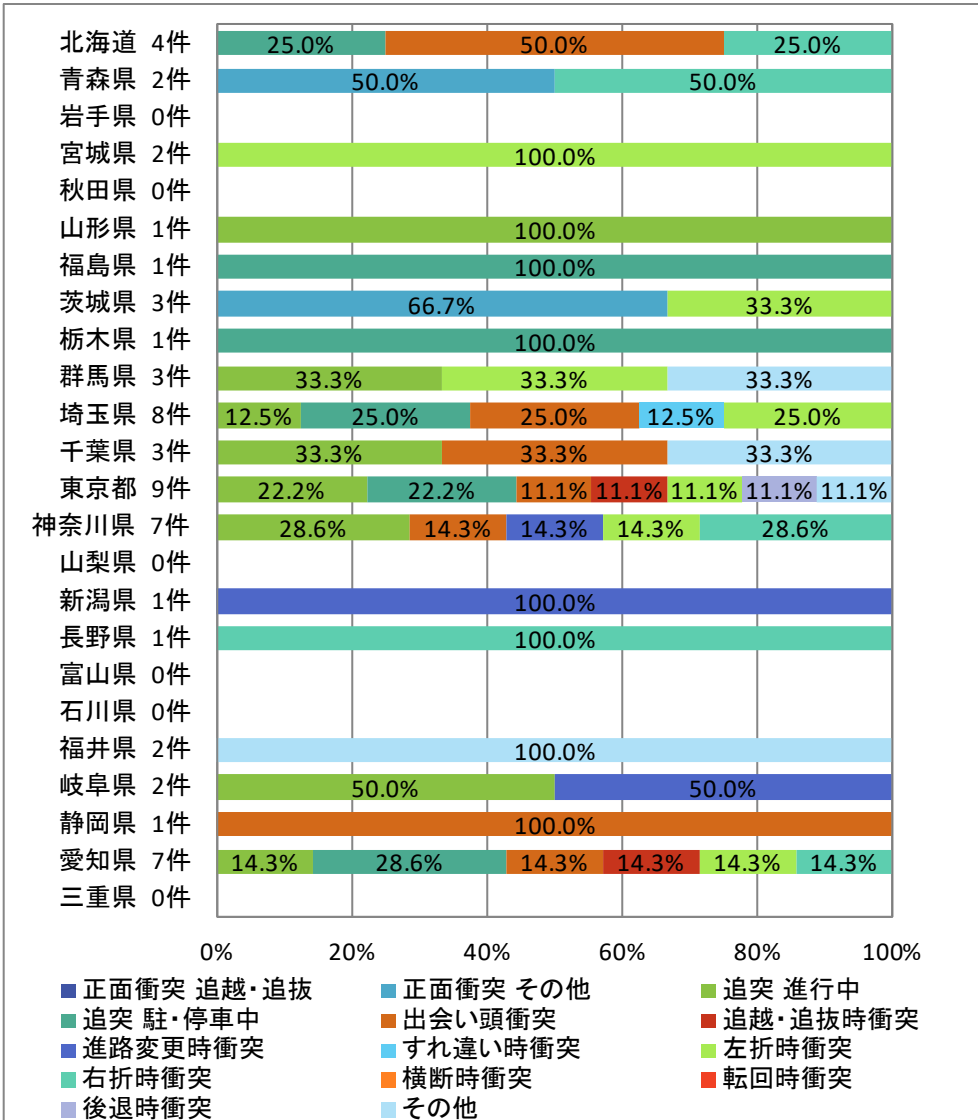
## (2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型(車両相互)別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」、「埼玉県」では「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「左折時衝突」、「神奈川県」では「追突 進行中」、「右折時衝突」、「愛知県」では「追突 駐・停車中」、「大阪府」では「出会い頭衝突」、「進路変更時衝突」が最も多くなっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



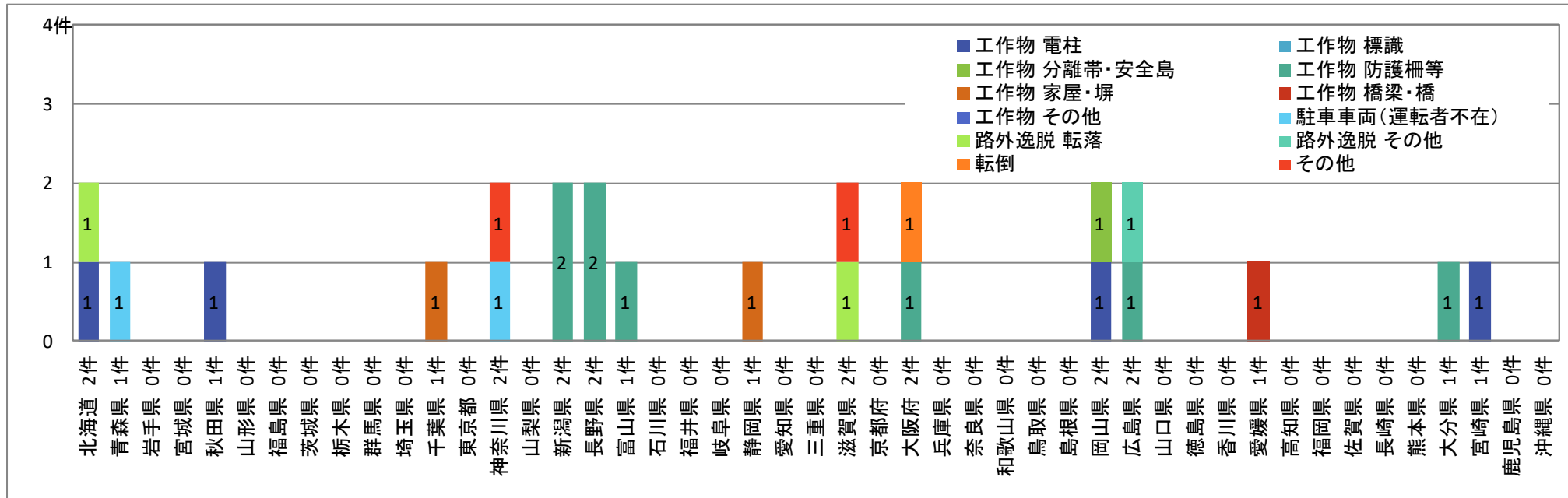
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)



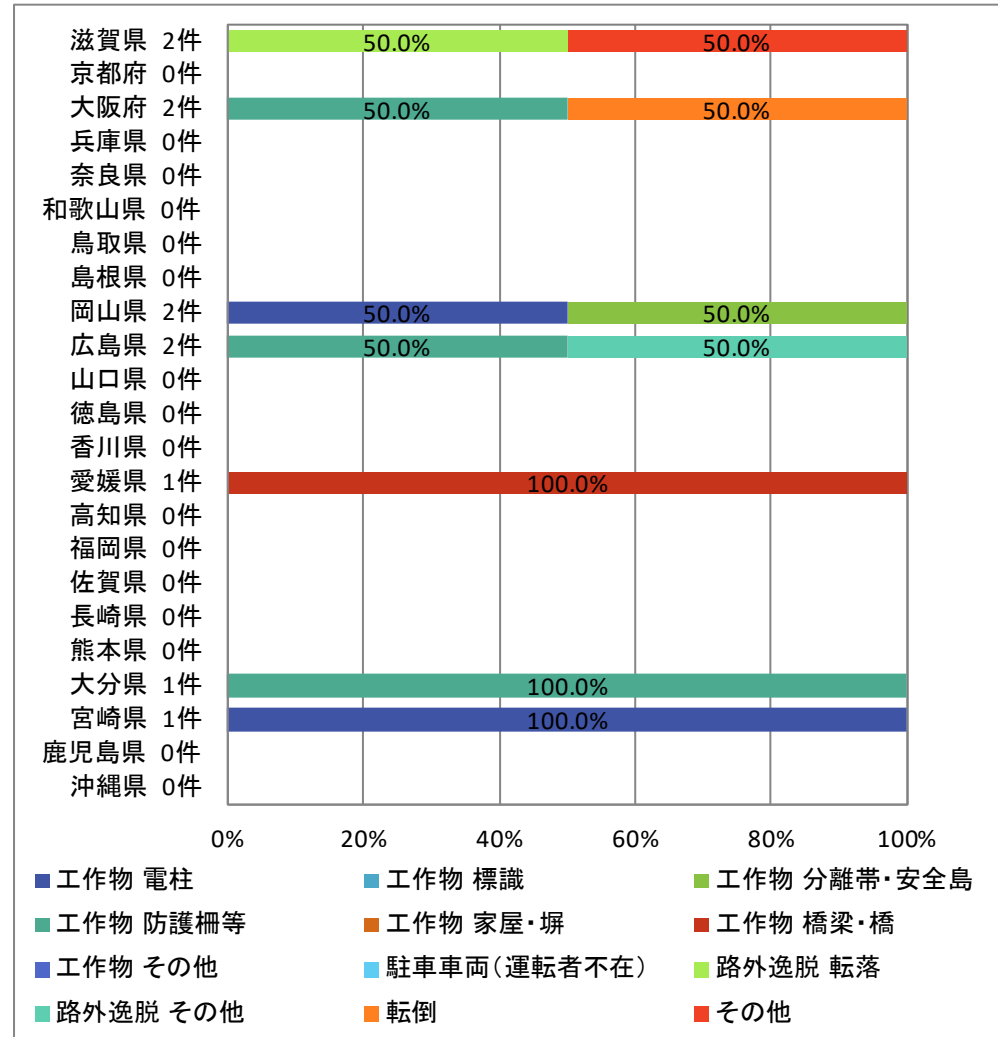
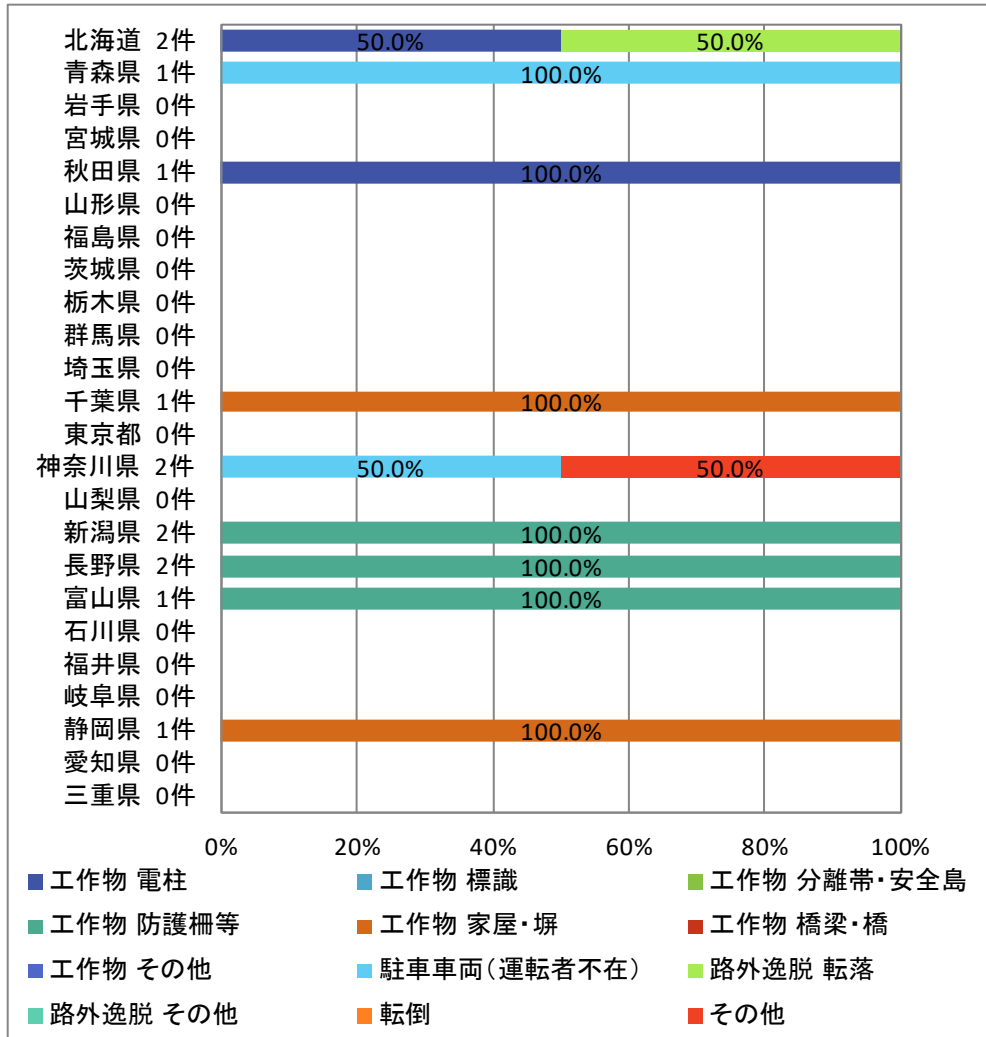
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

## (3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「工作物 電柱」、「路外逸脱 転落」、「神奈川県」では「駐車車両（運転者不在）」、「その他」、「新潟県」、「長野県」では「工作物 防護柵等」、「滋賀県」では「路外逸脱 転落」、「その他」、「大阪府」では「工作物 防護柵等」、「転倒」、「岡山県」では「工作物 電柱」、「工作物 分離帯・安全島」、「広島県」では「工作物 防護柵等」、「路外逸脱 その他」となっている。



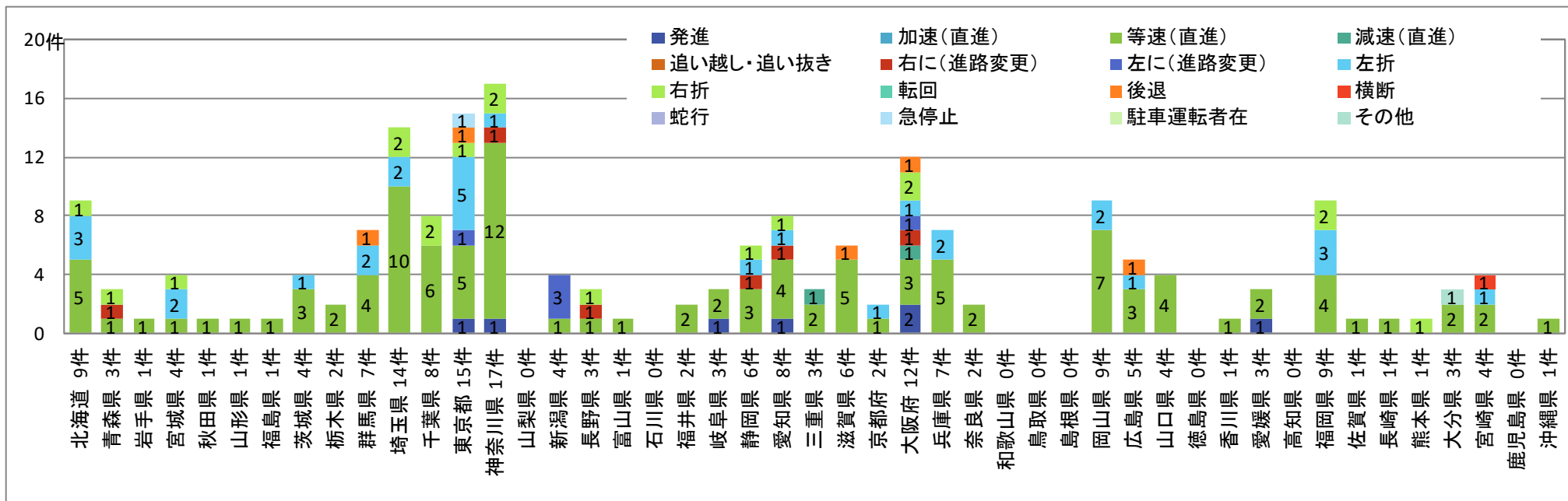
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)



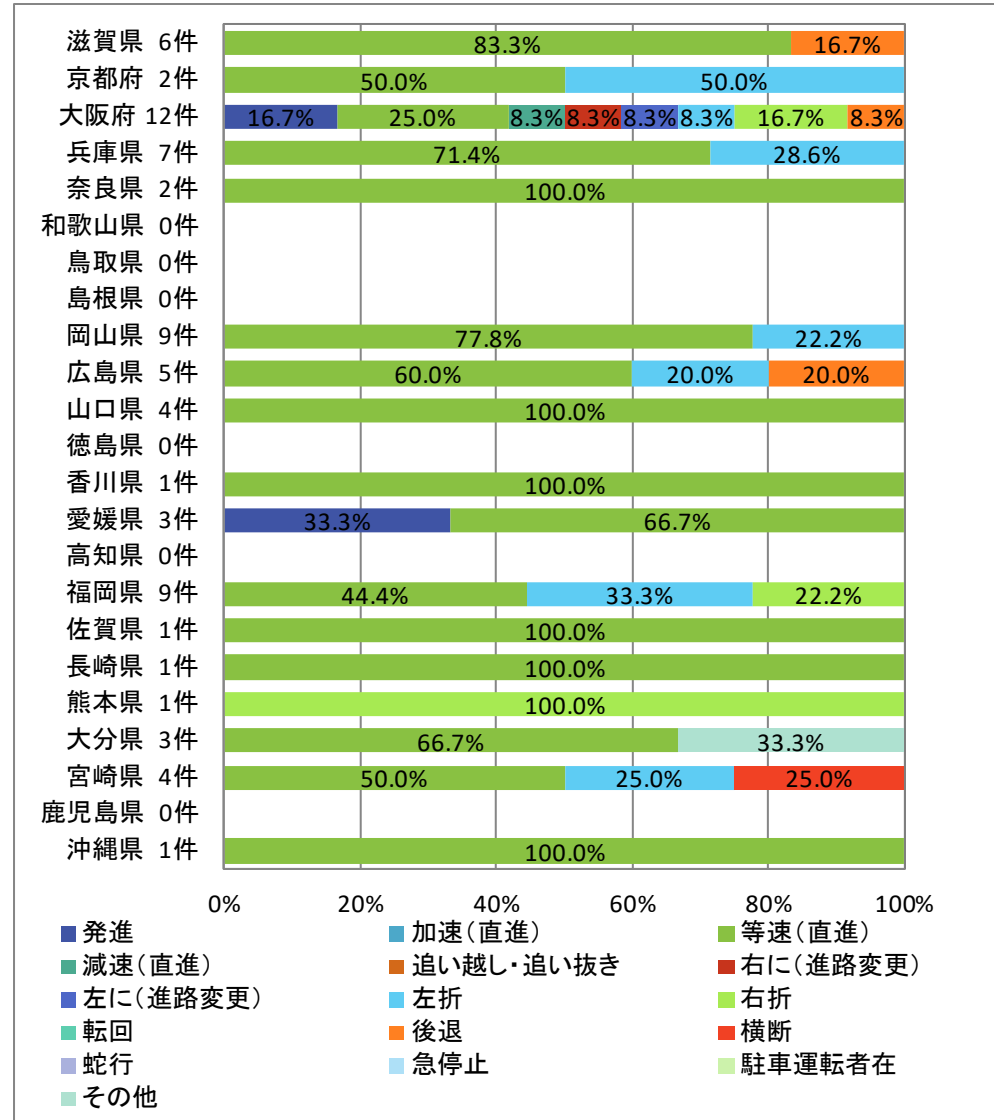
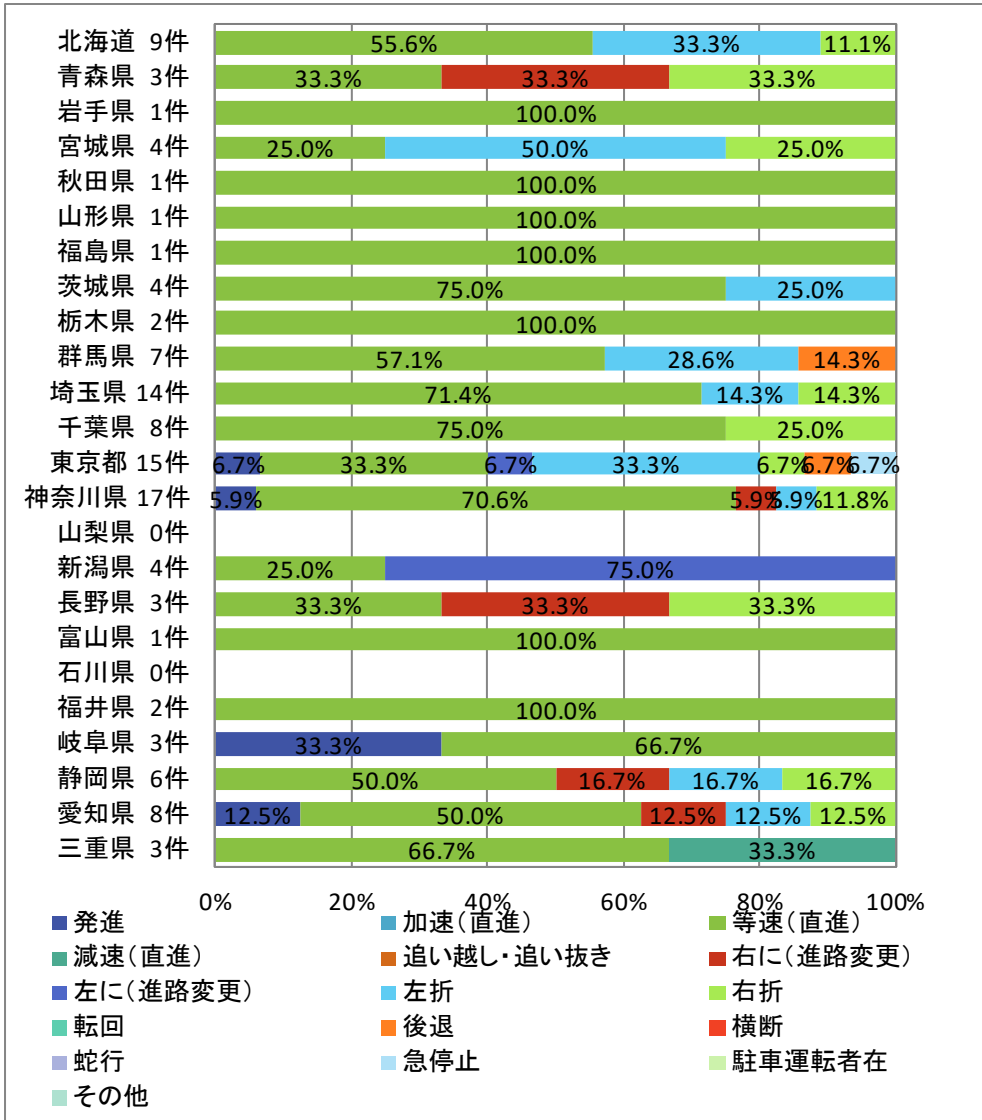
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

## 2. 発生地別の行動類型別

- 発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速（直進）」が多くなっている。
- 事故発生件数の多い県をみると、「神奈川県」、「埼玉県」、「大阪府」、「北海道」、「岡山県」、「福岡県」では「等速（直進）」が最も多くなっている。
- 「東京都」では「等速（直進）」、「左折」が最も多くなっている。



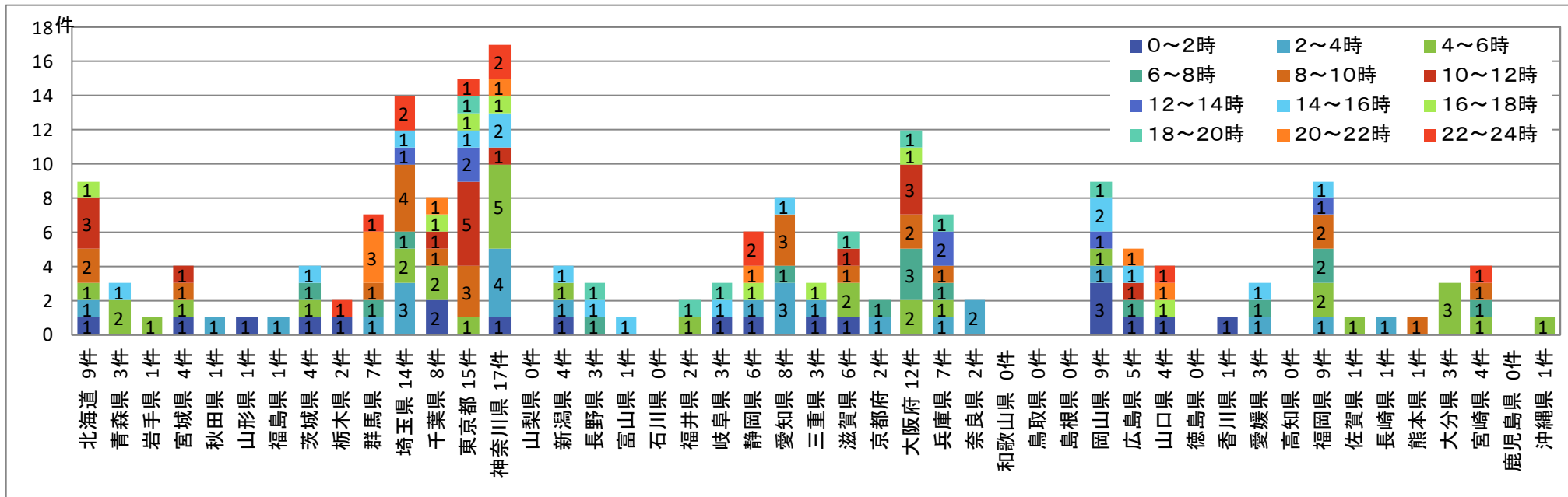
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)



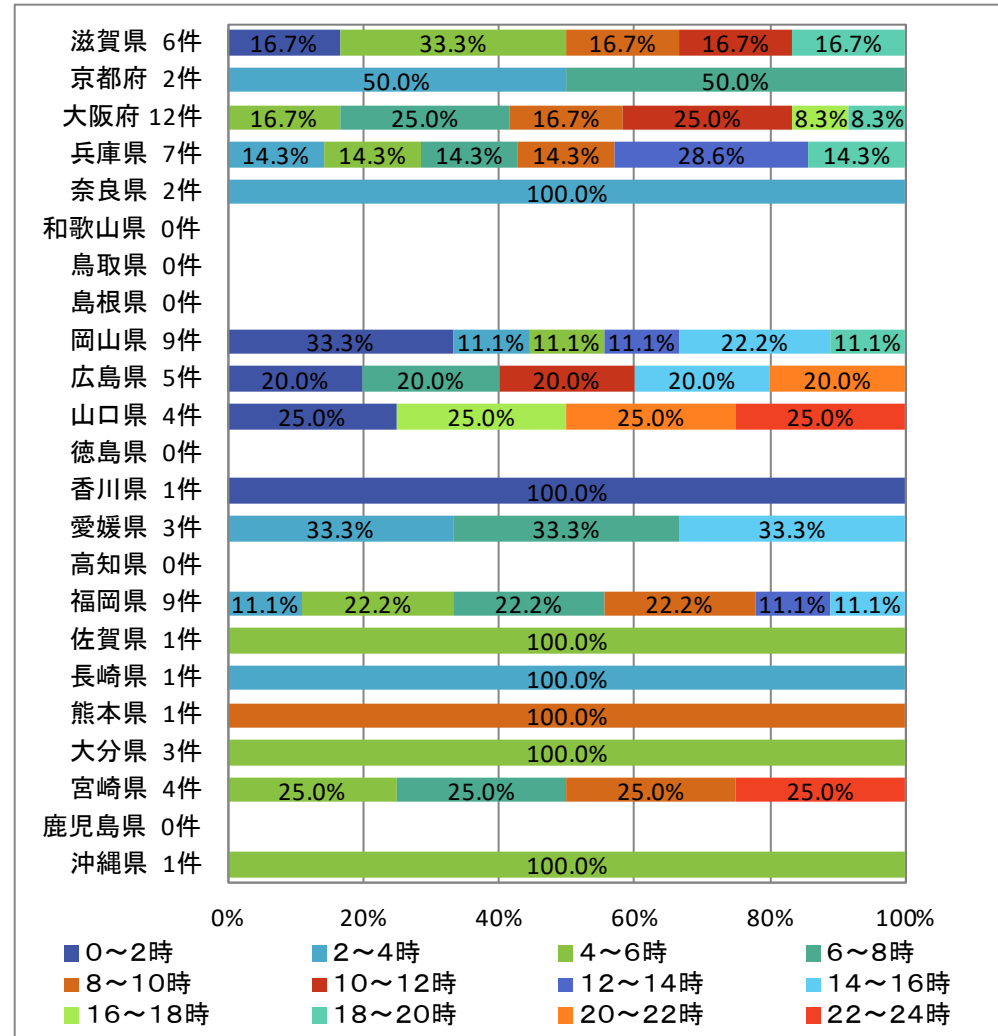
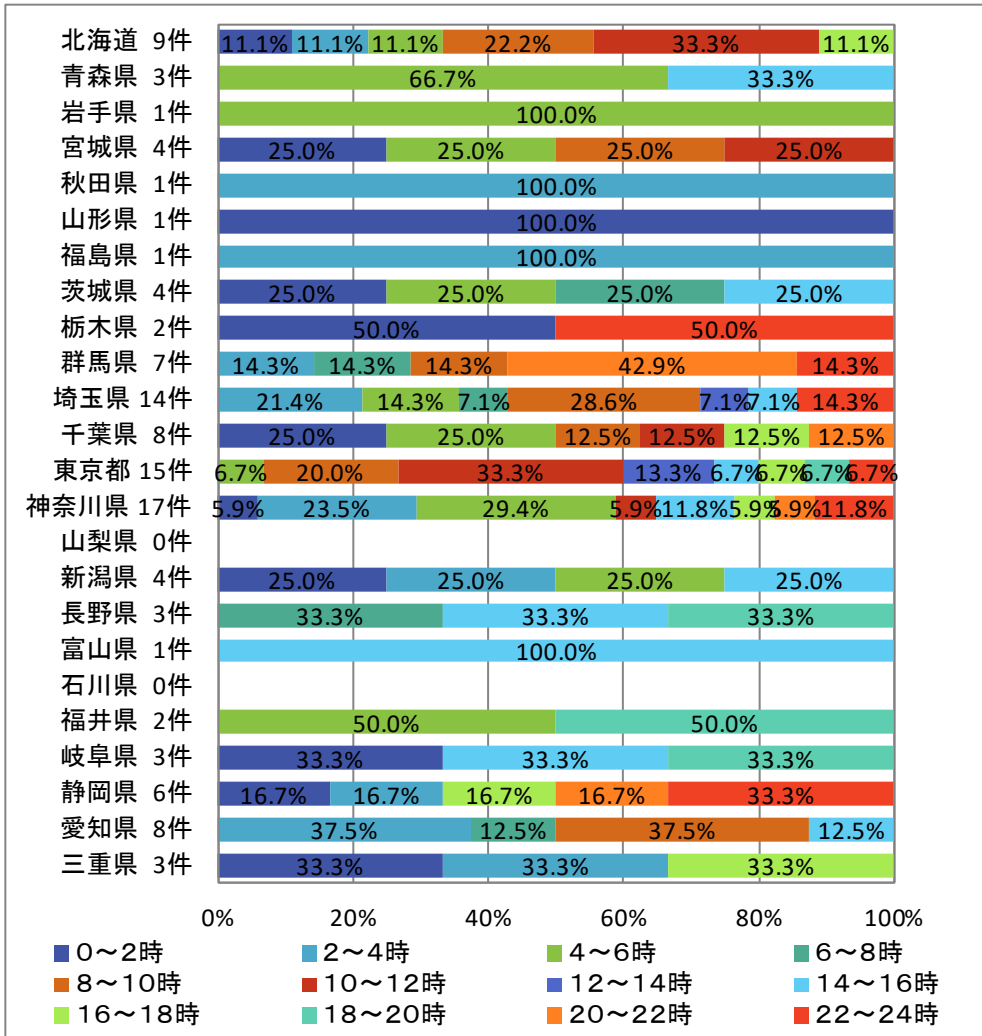
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

## 3. 発生地別の時間帯別

- 発生地別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- 事故発生件数の多い県をみると、「神奈川県」では「4～6時」、「東京都」、「北海道」では「10～12時」、「埼玉県」では「8～10時」、「大阪府」では「6～8時」、「10～12時」、「岡山県」では「0～2時」、「福岡県」では「4～6時」、「6～8時」、「8～10時」が最も多くなっている。



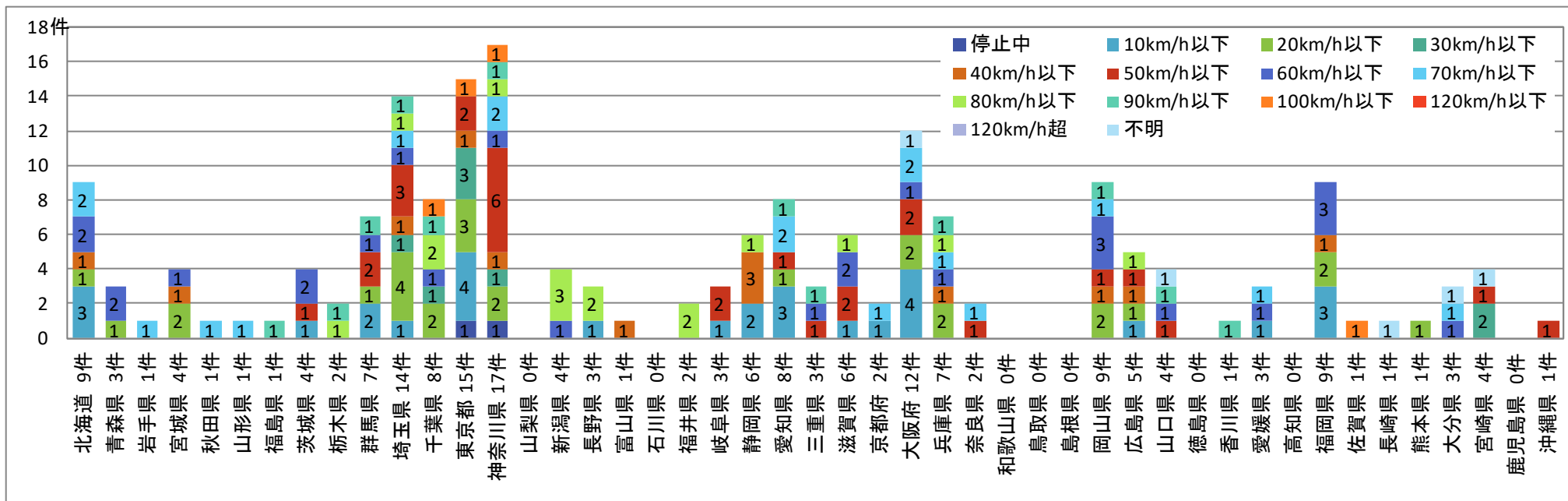
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)



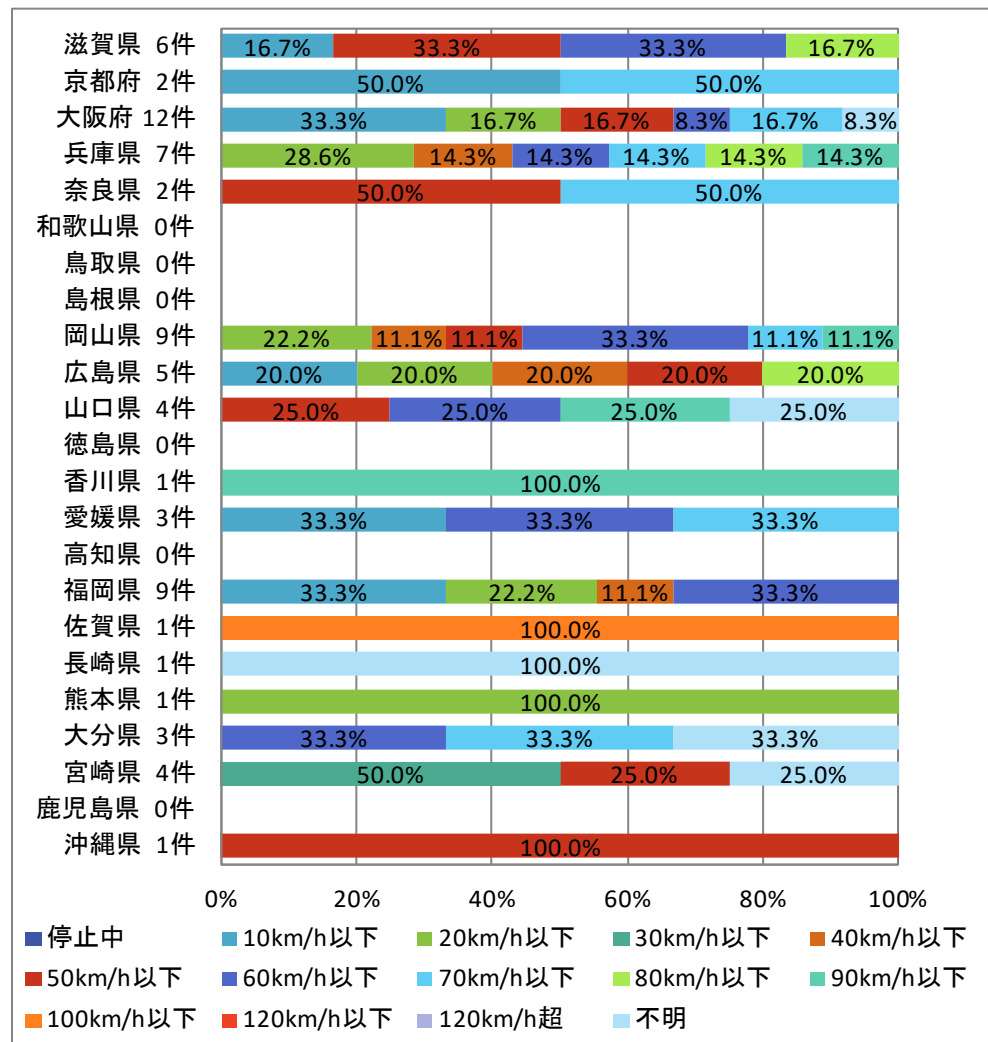
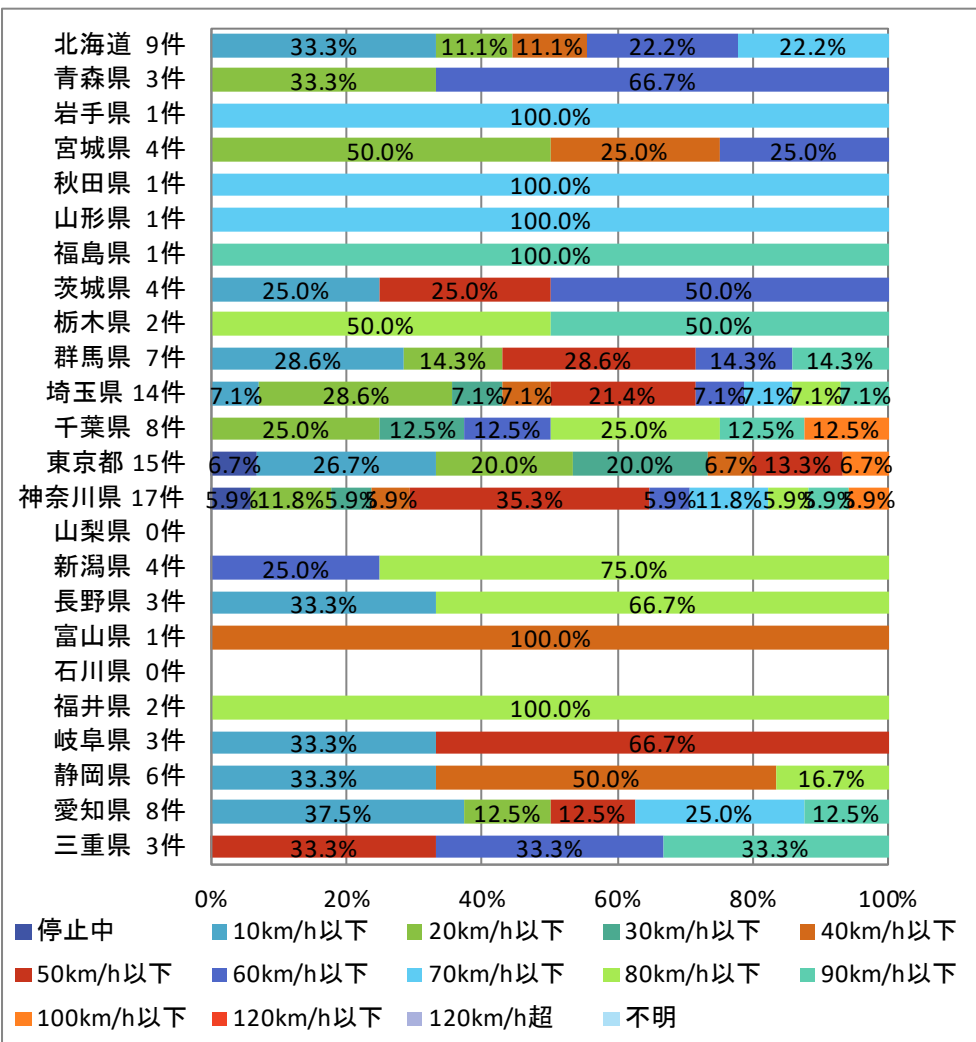
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

## 4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の運転者の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「神奈川県」では「(40km/h超)50km/h以下」が最も多くなっている。
- ・「東京都」、「大阪府」、「北海道」では「10km/h以下」が最も多くなっている。
- ・「埼玉県」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多くなっている。
- ・「岡山県」では「(50km/h超)60km/h以下」、「福岡県」では「10km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多くなっている。



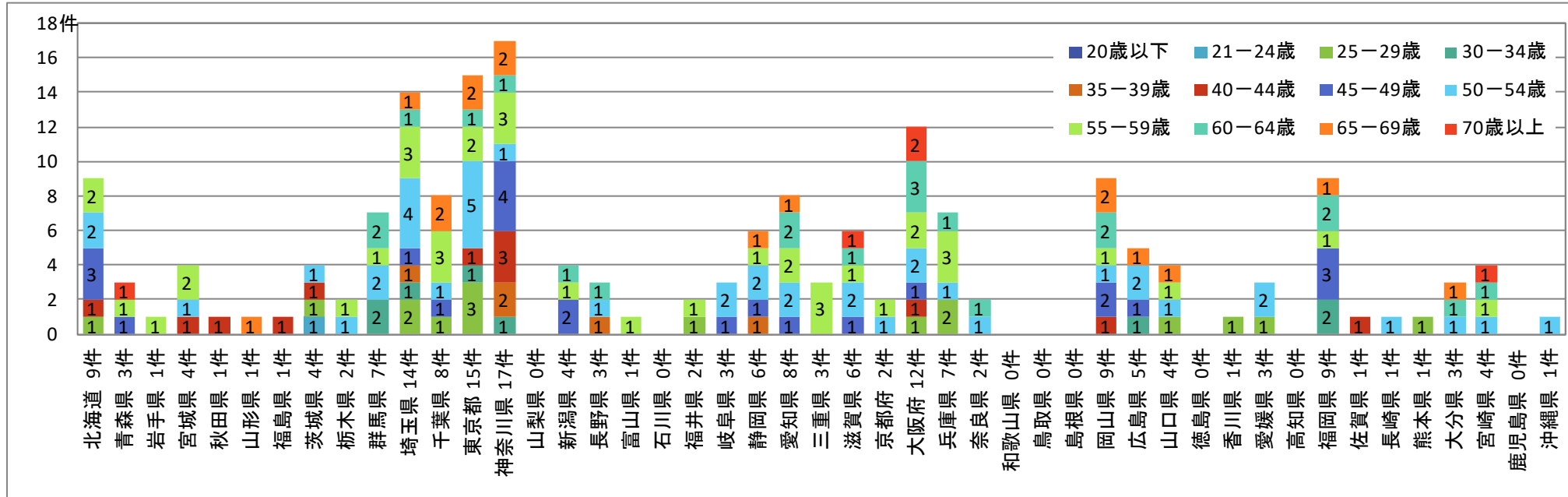
# IV. 2025年1~12月死亡事故データ(発生地)



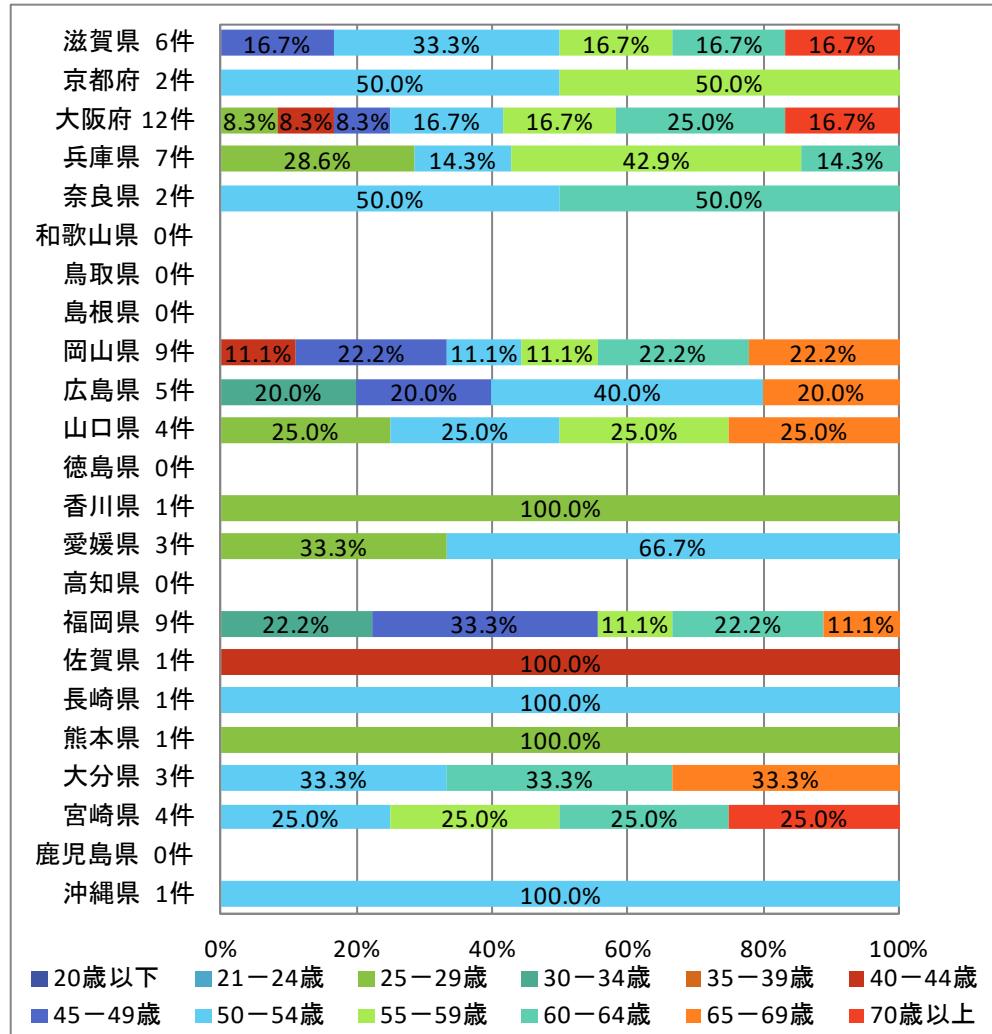
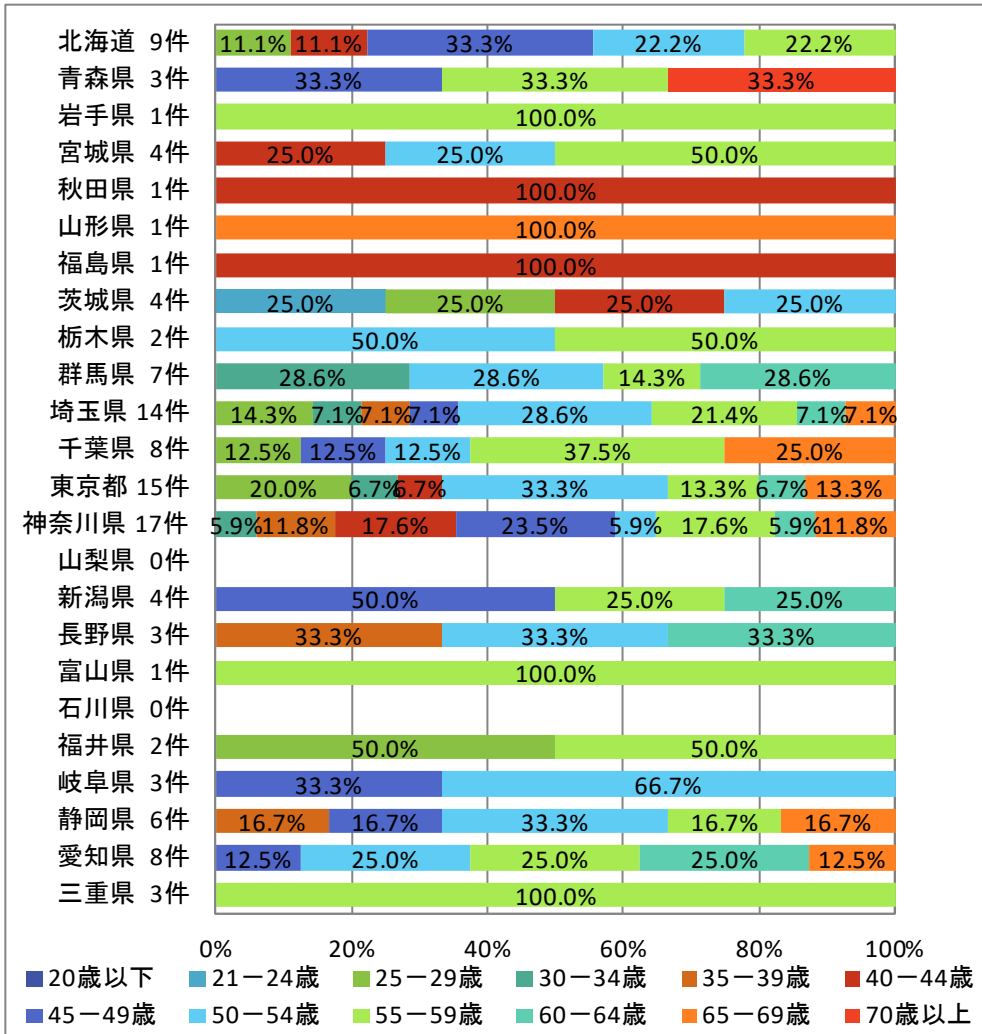
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

## 5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「神奈川県」、「北海道」では「45-49歳」が最も多くなっている。
- ・「東京都」、「埼玉県」では「50-54歳」、「大阪府」では「60-64歳」、「岡山県」では「45-49歳」、「60-64歳」、「65-69歳」、「福岡県」では「45-49歳」が最も多くなっている。



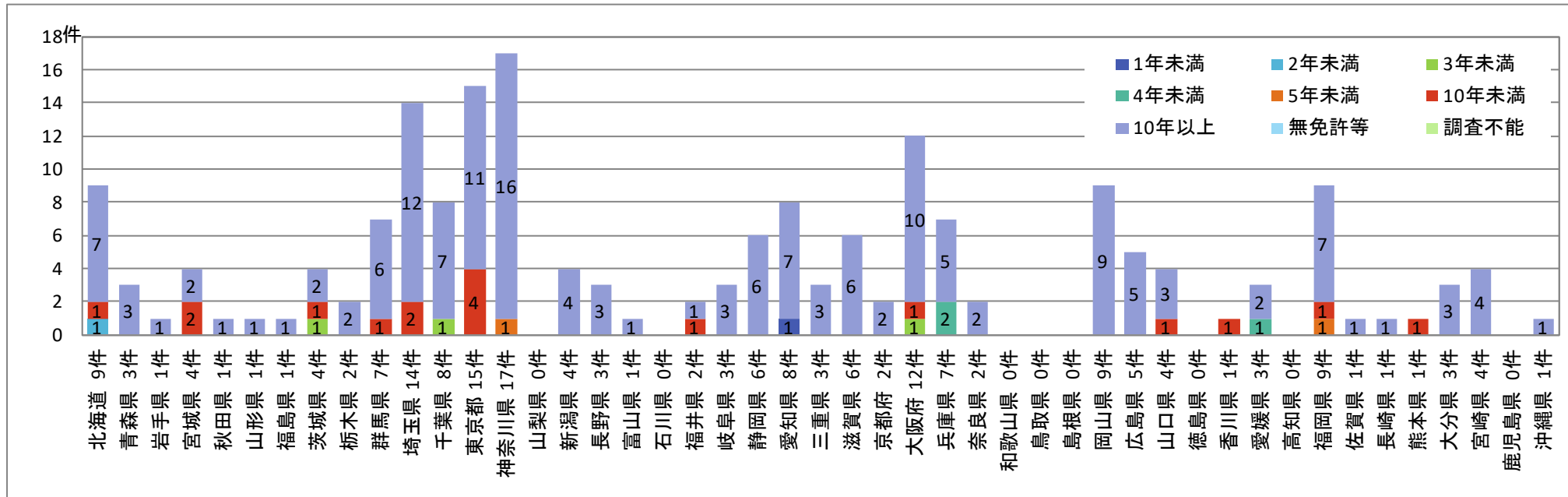
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)



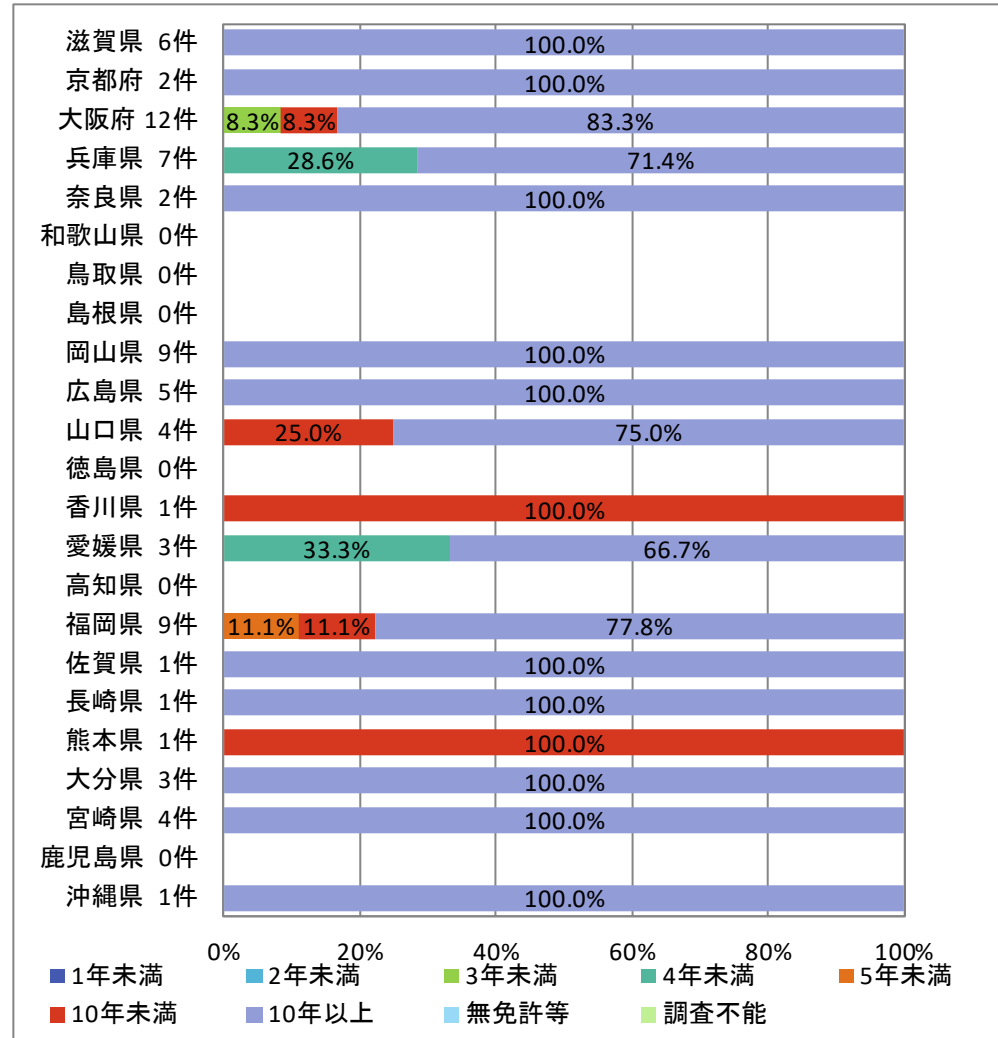
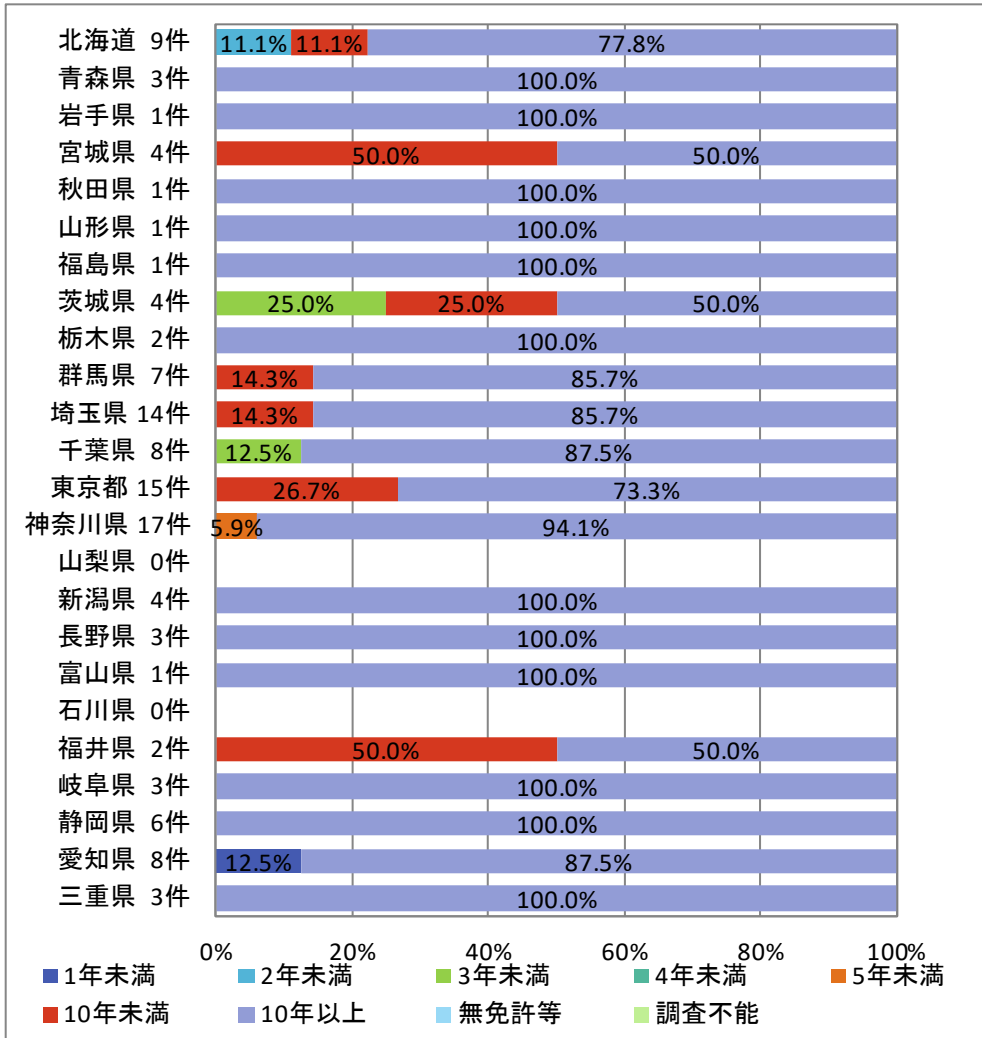
# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)

## 6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の運転者の免許取得年数別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



# IV. 2025年1～12月死亡事故データ(発生地)



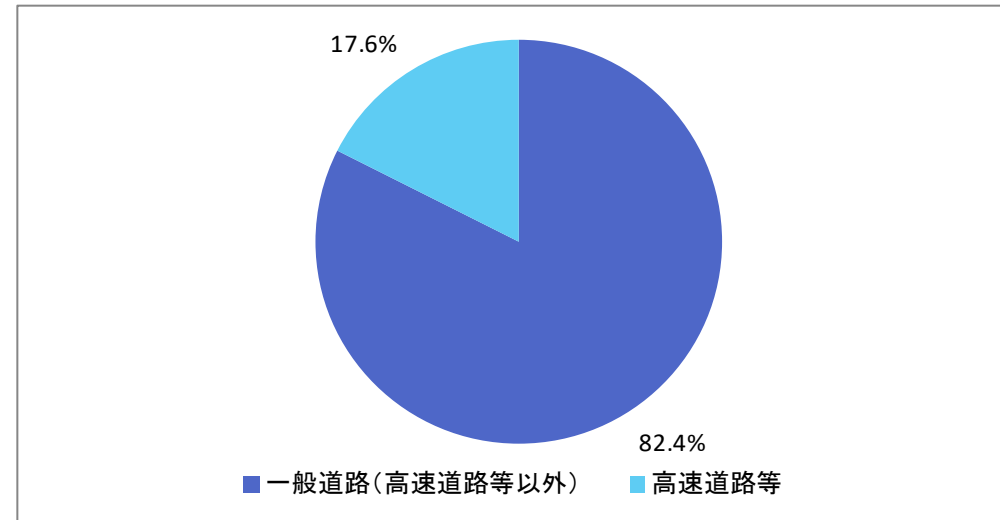
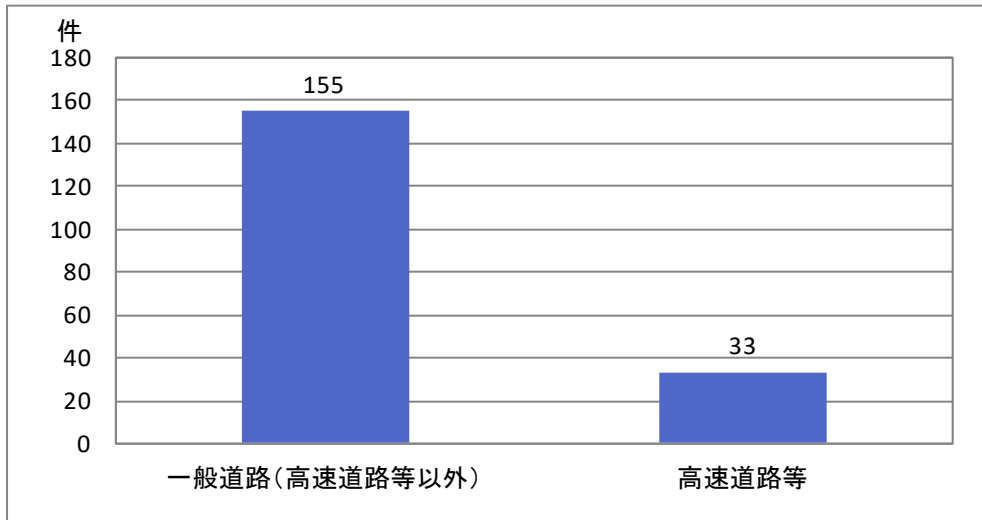
## V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別
2. 道路区分別の事故類型別
3. 道路区分別の行動類型別
4. 道路区分別の時間帯別
5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別
6. 道路区分別の運転者の年齢層別
7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## 1. 道路区分別

- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く155件（82.4%）と8割以上を占めている。
- ・「一般道路」での死亡事故件数は「高速道路等」と比較して約4.7倍となっている。

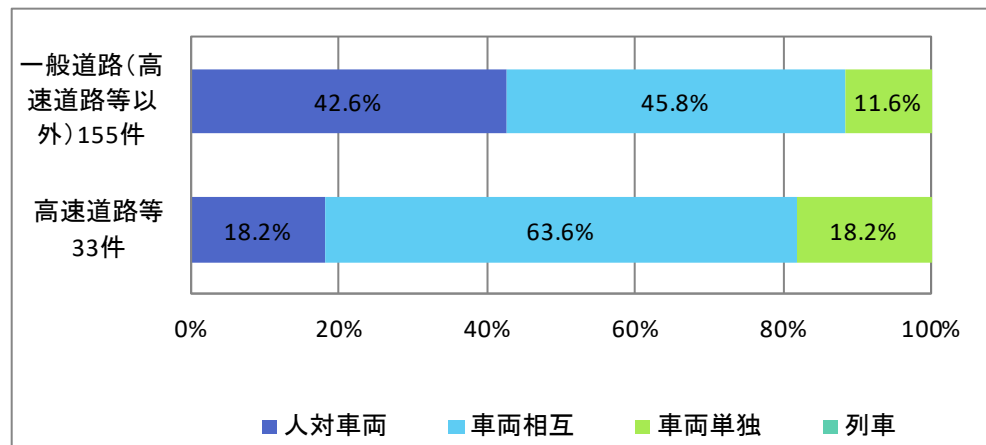
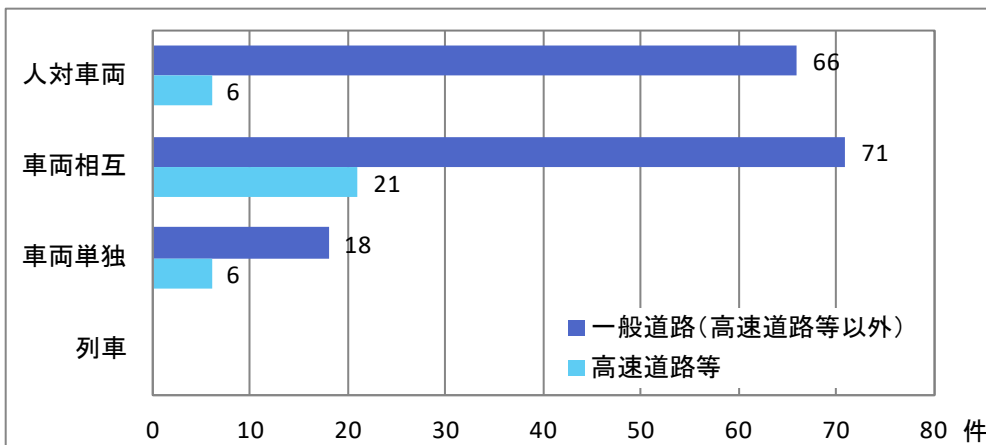


# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## 2. 道路区分の事故類型別

- ・道路区分別の事故類型別にみると、「一般道路」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多く、それぞれ71件（45.8%）、21件（63.6%）となっている。

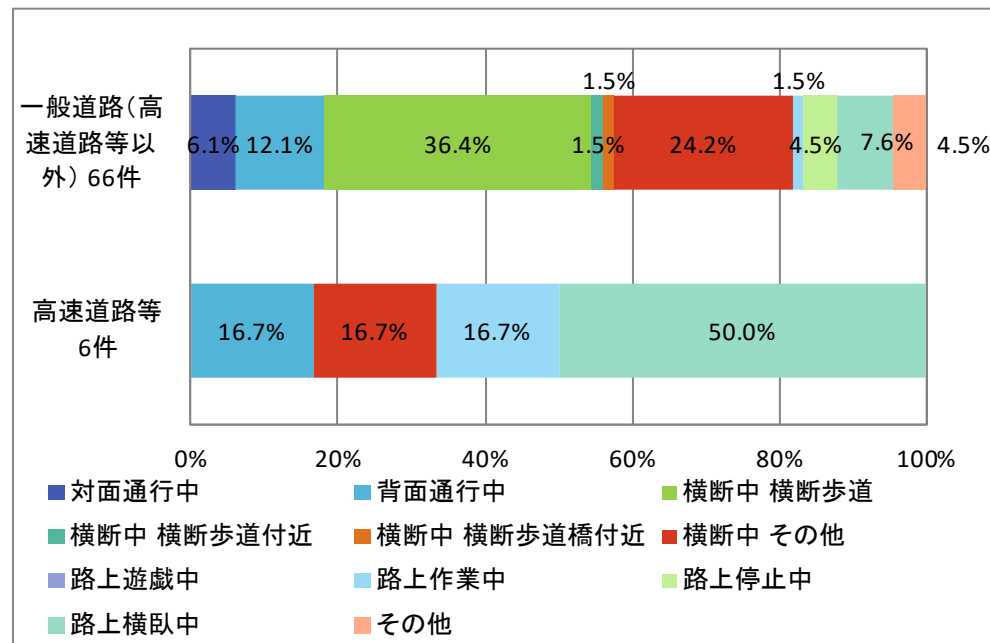
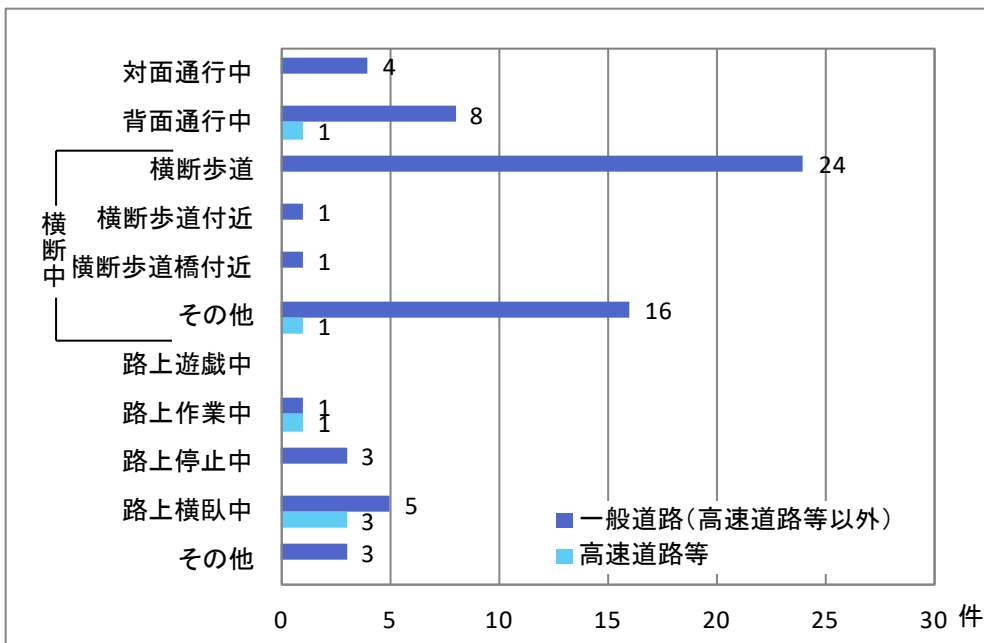
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## (1) 道路区分の事故類型(人対車両)別

- 道路区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く24件(36.4%)となっている。次いで「横断中 その他」16件(24.2%)、「背面通行中」8件(12.1%)と続いている。
- 「高速道路等」では「路上横臥中」が最も多く3件(50.0%)となっている。次いで「背面通行中」、「横断中 その他」、「路上作業中」がそれぞれ1件(16.7%)と続いている。

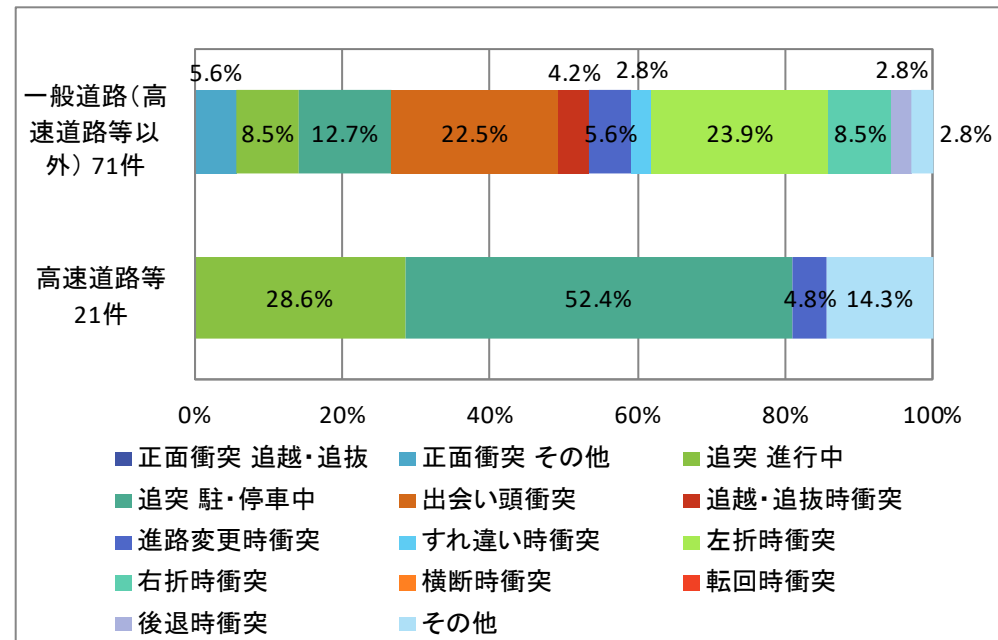
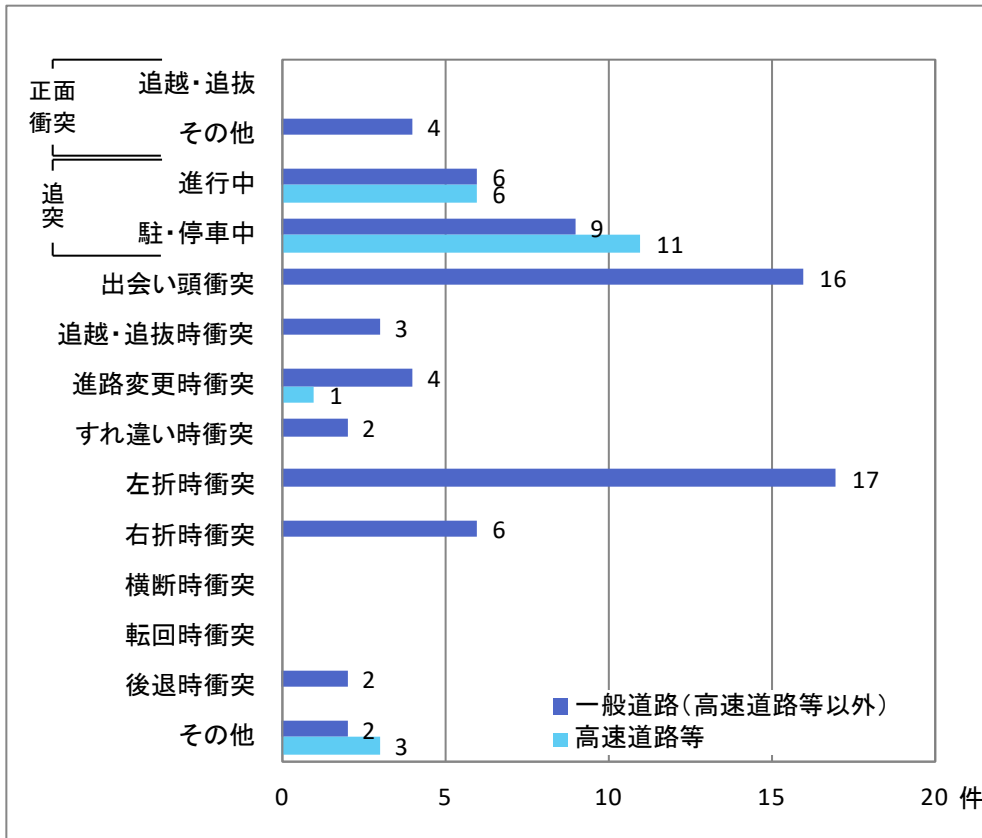


# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## (2) 道路区分の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「左折時衝突」が最も多く17件(23.9%)となっている。次いで「出会い頭衝突」16件(22.5%)、「追突 駐・停車中」9件(12.7%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く11件(52.4%)、次いで「追突 進行中」6件(28.6%)と続いている。

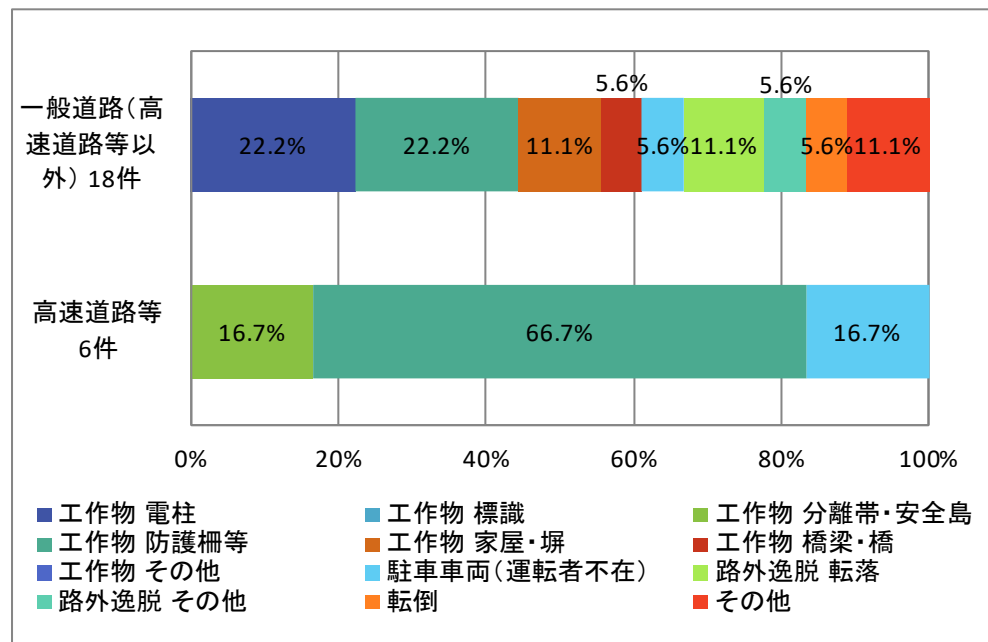
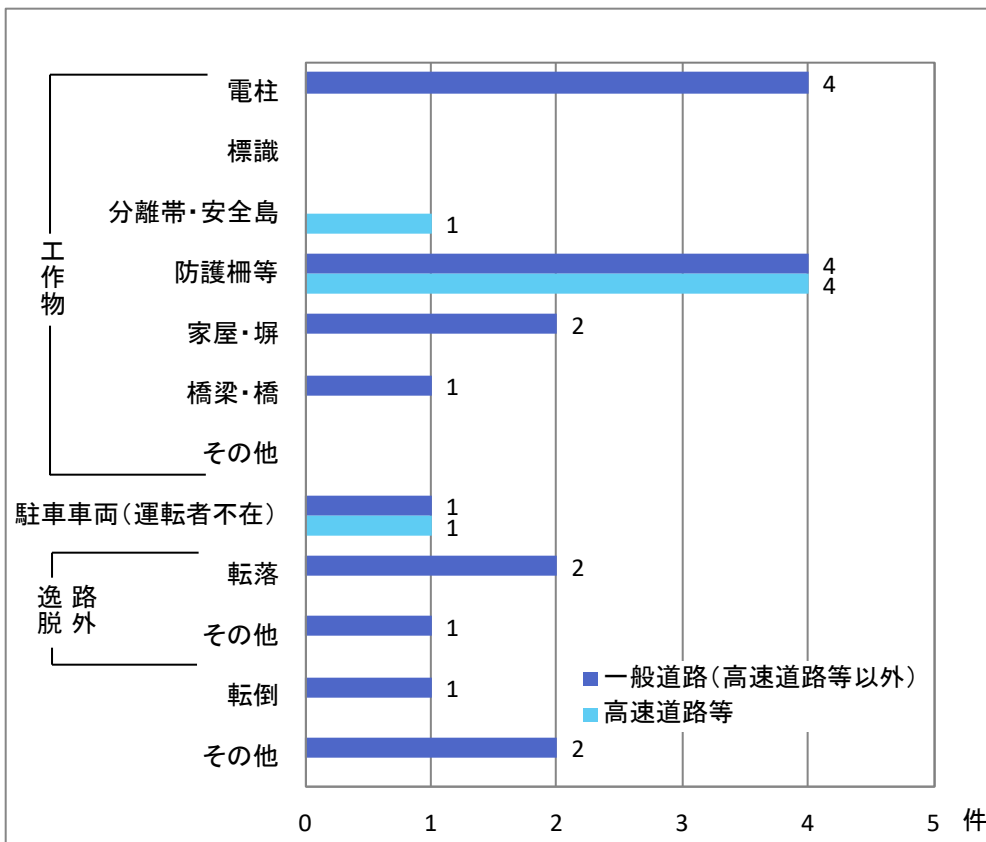
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## (3)道路区分の事故類型(車両単独)別

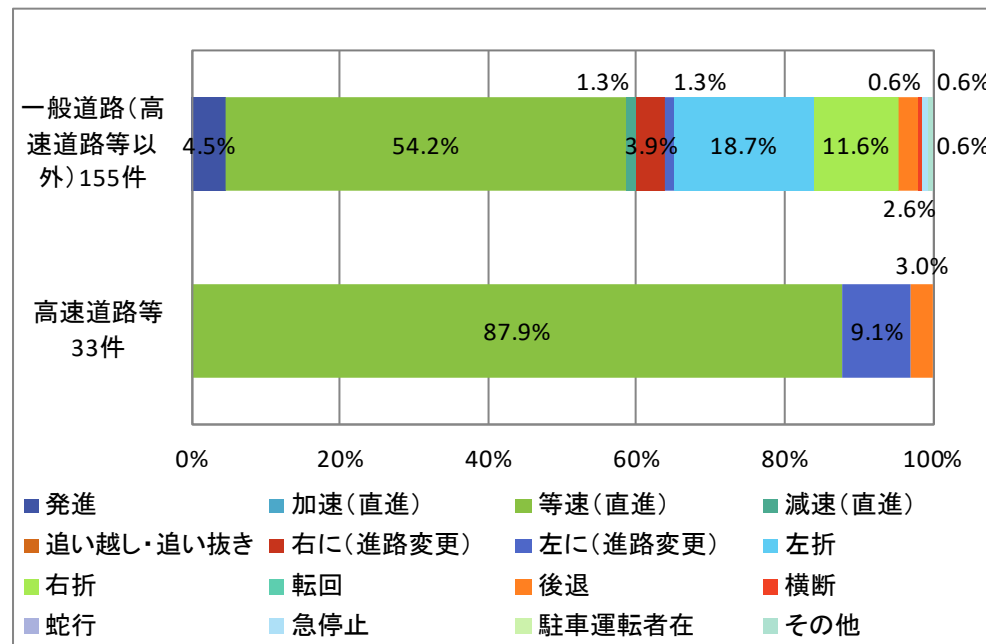
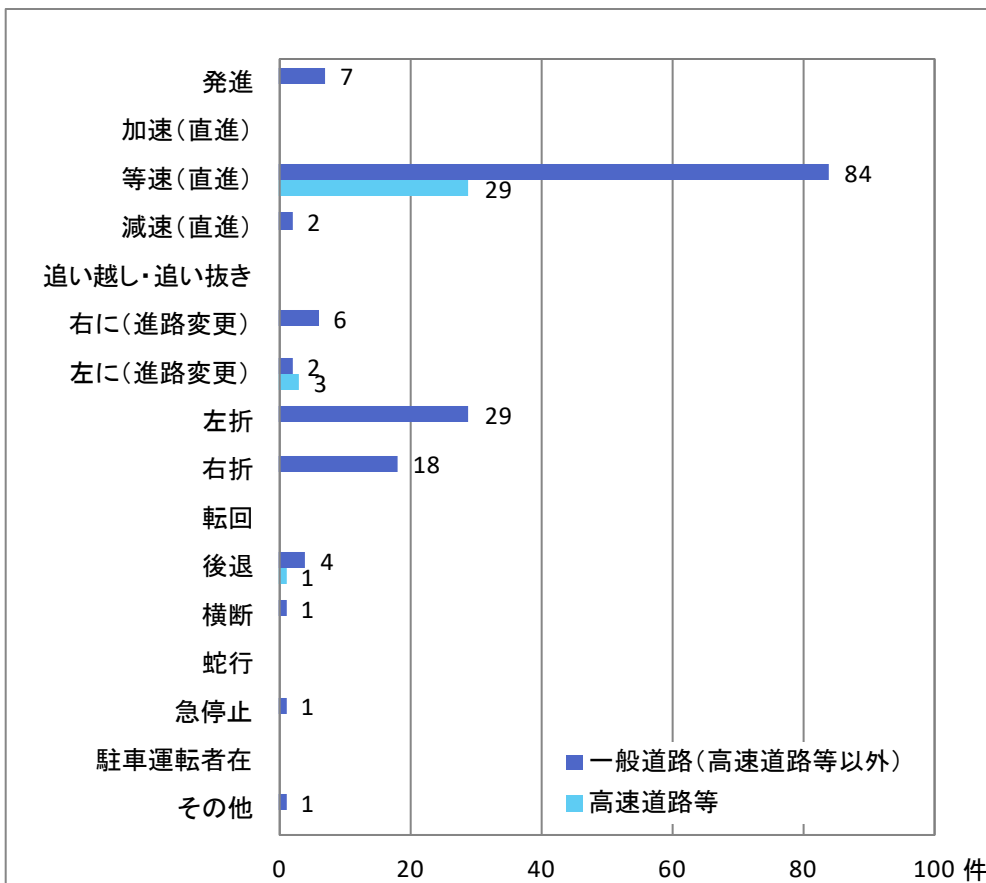
- 道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 電柱」、「工作物 防護柵等」が最も多く、それぞれ4件(22.2%)、次いで「工作物 家屋・塀」、「路外逸脱 転落」、「その他」がそれぞれ2件(11.1%)と続いている。
- 「高速道路等」では「工作物 防護柵等」が最も多く4件(66.7%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ1件(16.7%)と続いている。



# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## 3. 道路区分別の行動類型別

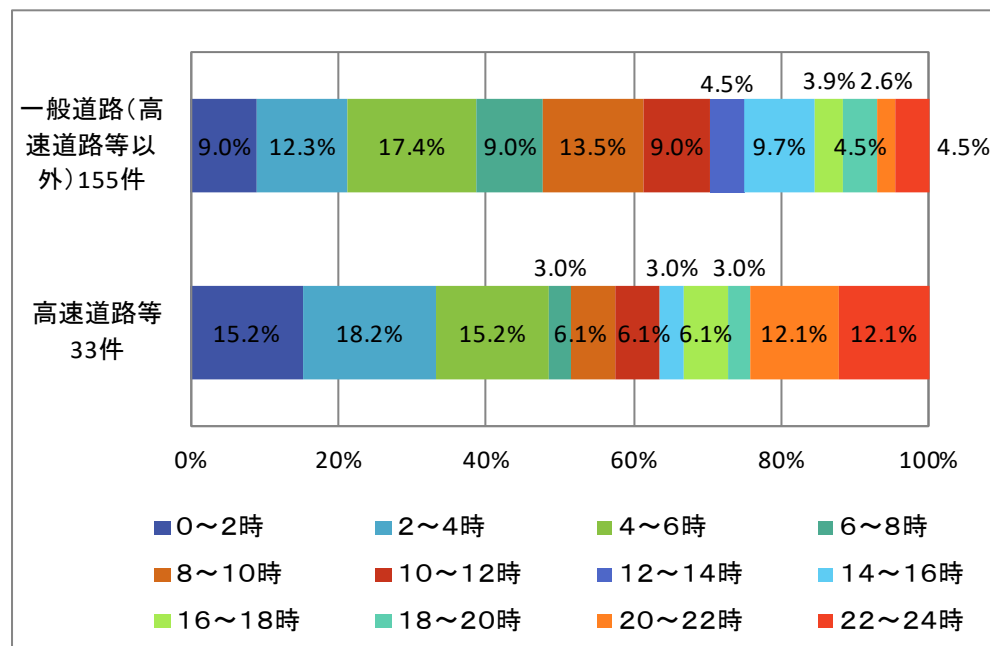
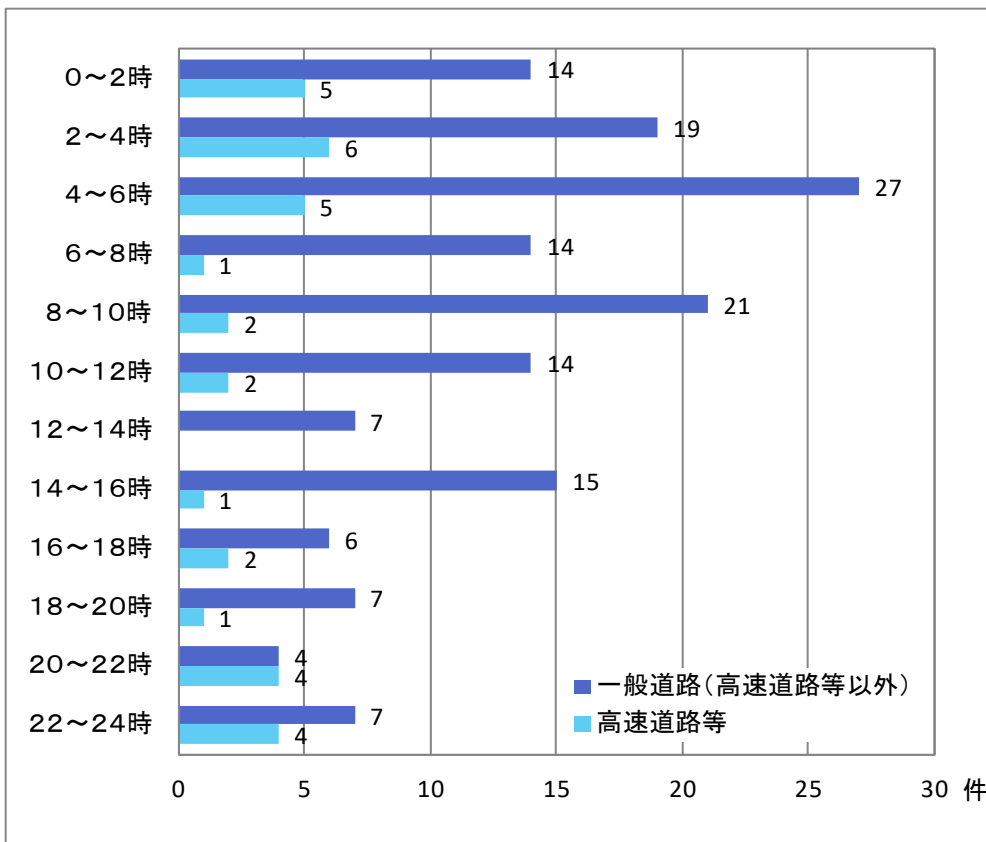
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く84件（54.2%）となっている。次いで「左折」29件（18.7%）、「右折」18件（11.6%）と続いている。
- 「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く29件（87.9%）となっている。次いで「左に（進路変更）」3件（9.1%）、「後退」1件（3.0%）と続いている。



# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

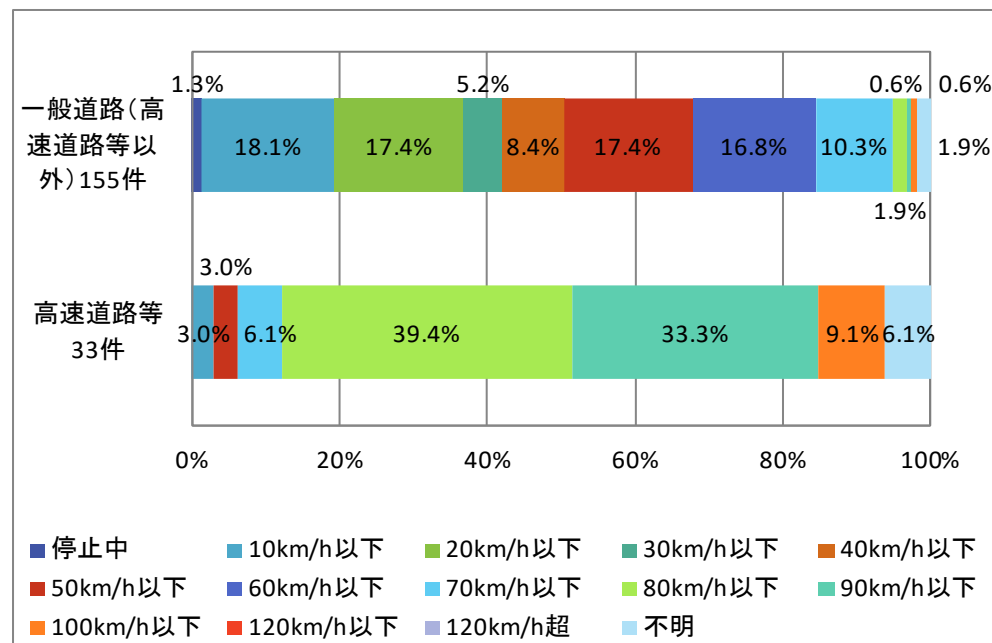
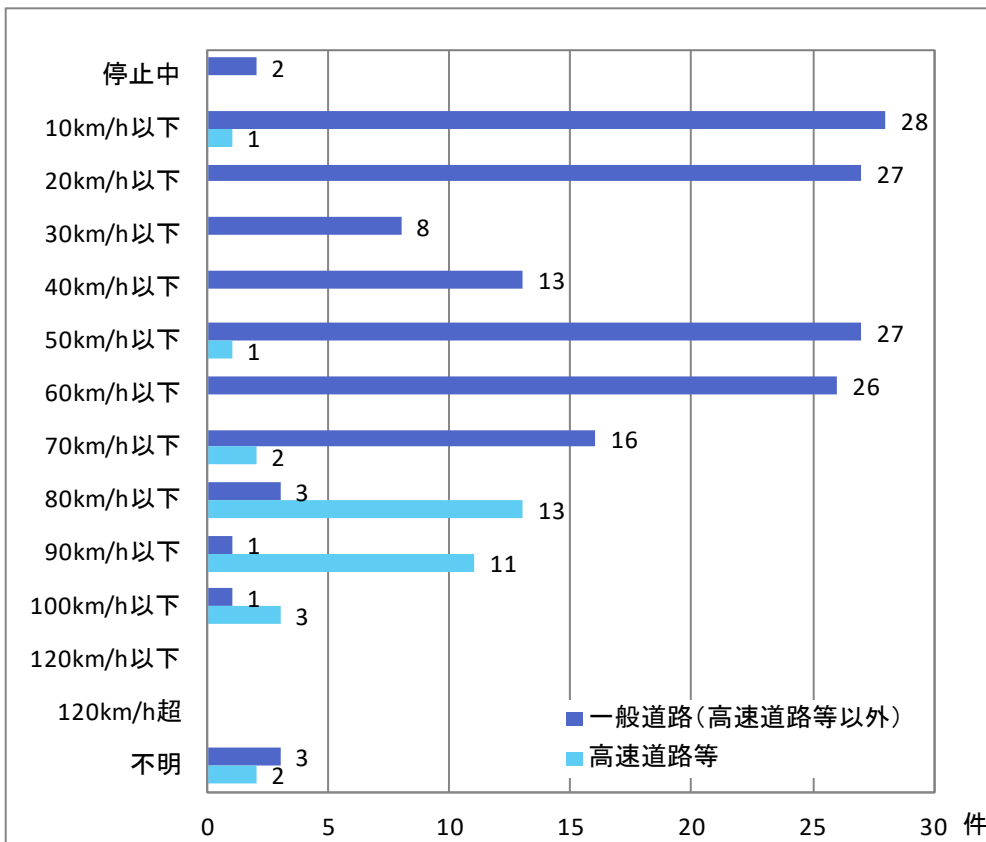
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く27件（17.4%）となっている。次いで「8～10時」21件（13.5%）、「2～4時」19件（12.3%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割以上を占めている。
- 「高速道路等」では「2～4時」が最も多く6件（18.2%）となっている。次いで「0～2時」、「4～6時」がそれぞれ5件（15.2%）、「20～22時」、「22～24時」がそれぞれ4件（12.1%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で6割以上を占めている。



# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## 5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

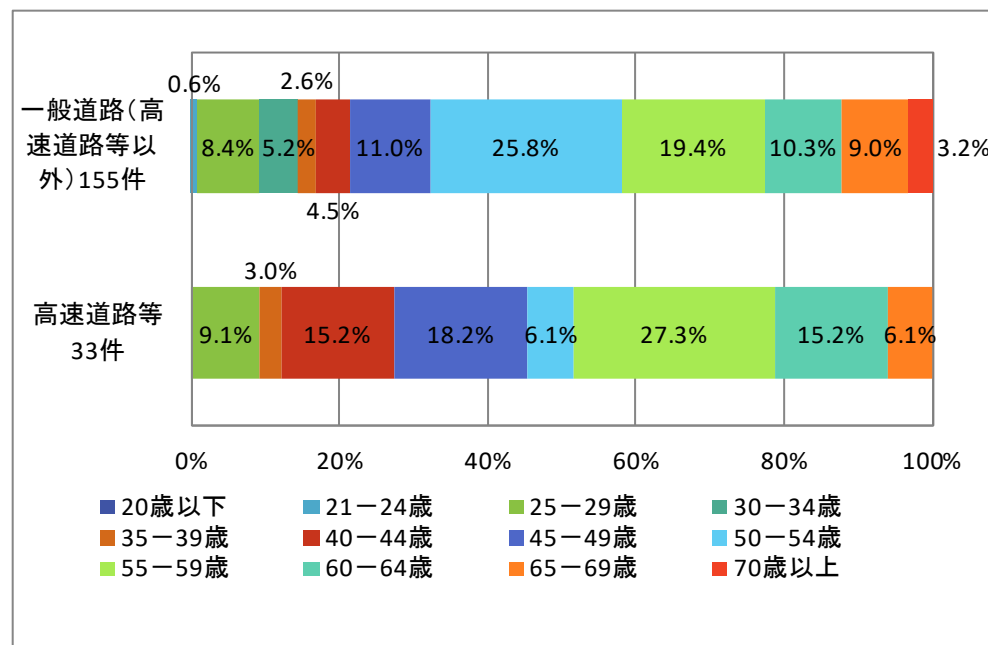
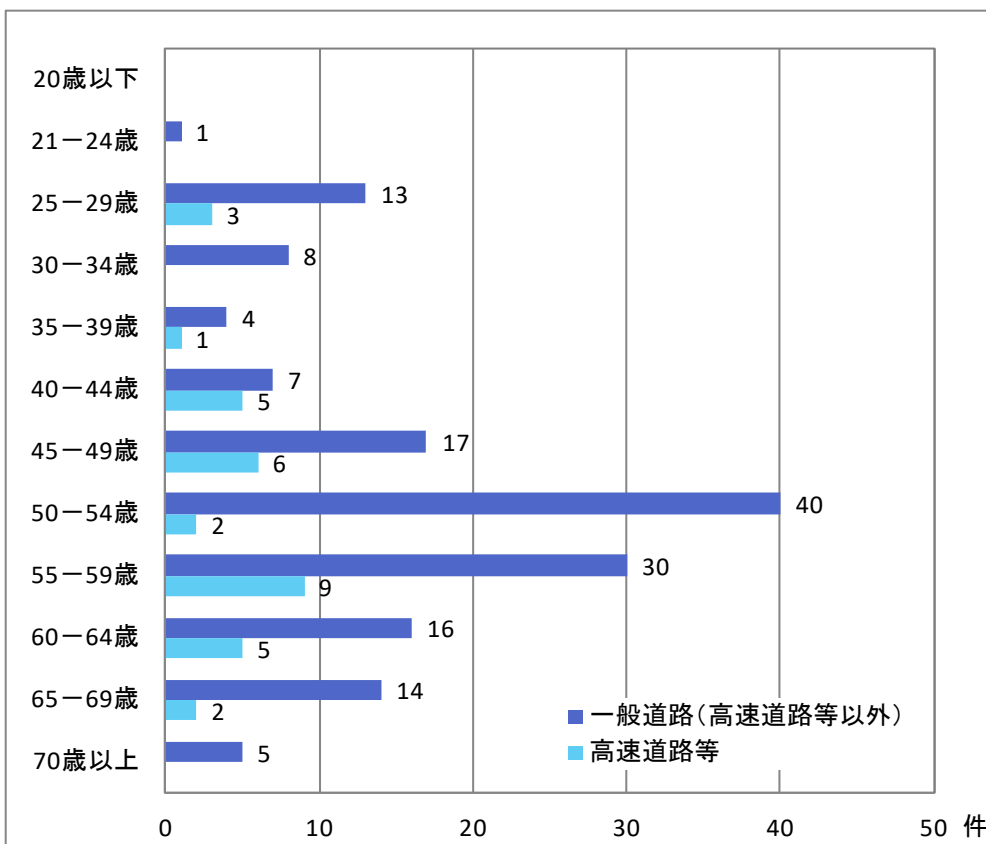
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く28件（18.1%）となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」、「(40km/h超)50km/h以下」がそれぞれ27件（17.4%）、「(50km/h超)60km/h以下」26件（16.8%）、「(60km/h超)70km/h以下」16件（10.3%）と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く13件（39.4%）となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」11件（33.3%）と続いている。



# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## 6. 道路区分別の運転者の年齢層別

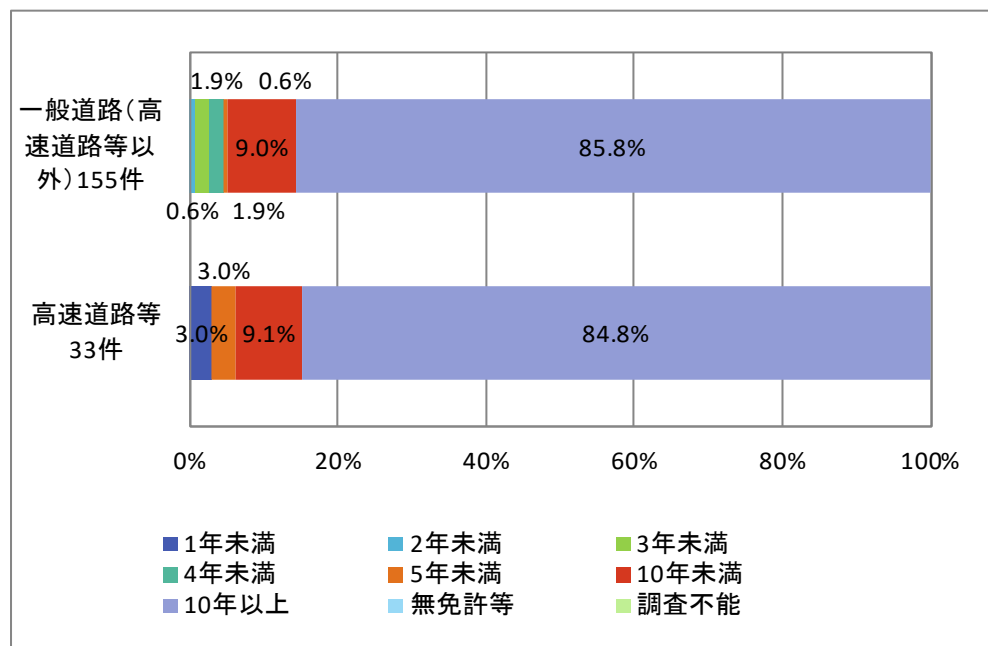
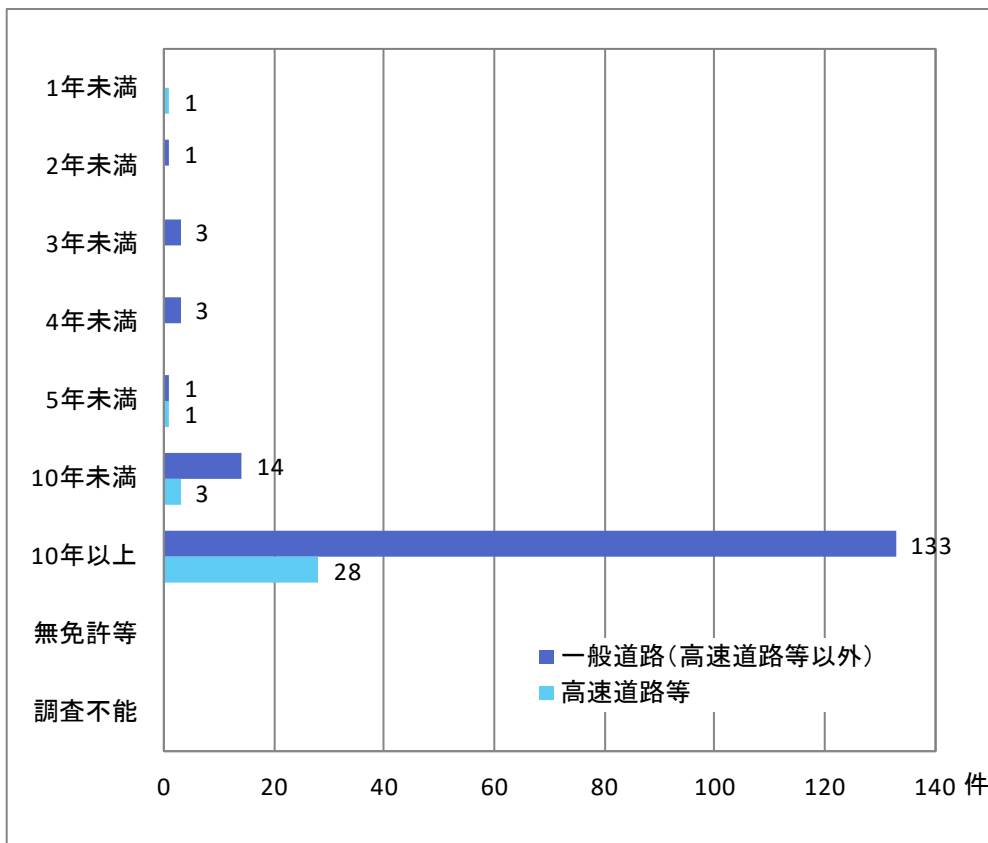
- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く40件（25.8%）となっている。次いで「55-59歳」30件（19.4%）、「45-49歳」17件（11.0%）、「60-64歳」16件（10.3%）と続いている。
- 「高速道路等」では「55-59歳」が最も多く9件（27.3%）となっている。次いで「45-49歳」6件（18.2%）、「40-44歳」、 「60-64歳」がそれぞれ5件（15.2%）と続いている。



# V. 2025年1～12月死亡事故データ(道路区分)

## 7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、「一般道路」、「高速道路等」のいずれも「10年以上」が最も多くそれぞれ133件（85.8%）、28件（84.8%）となっている。



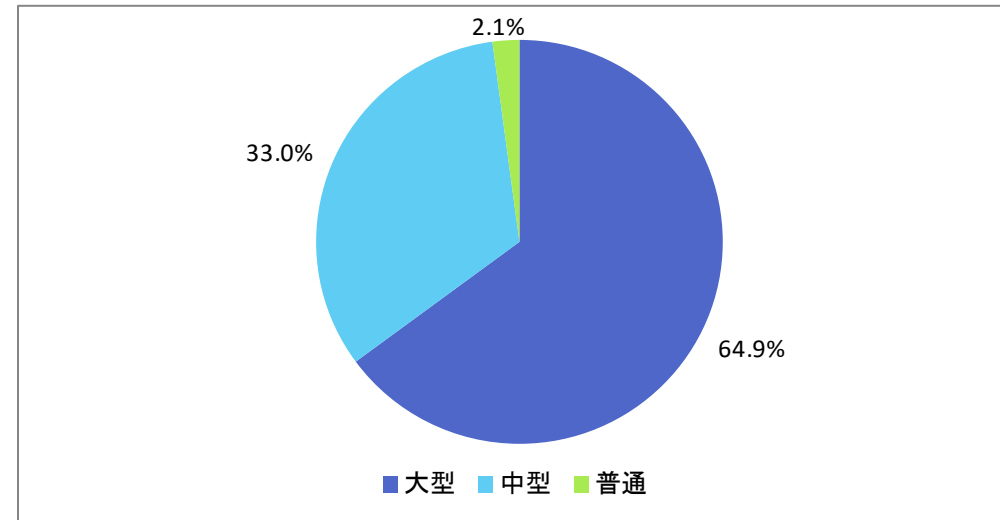
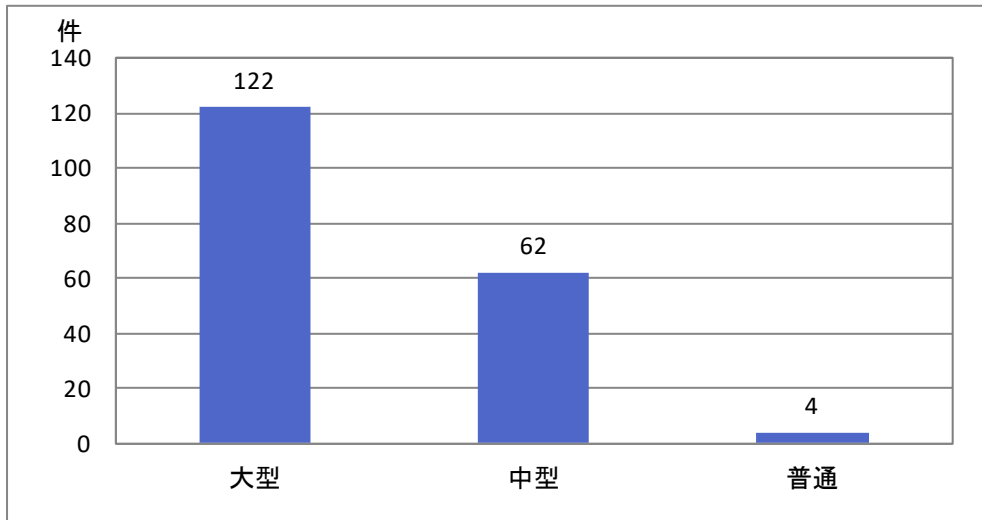
## VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別
2. 車両区分別の事故類型別
3. 車両区分別の行動類型別
4. 車両区分別の時間帯別
5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別
6. 車両区分別の運転者の年齢層別
7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

## VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 1. 車両区分別

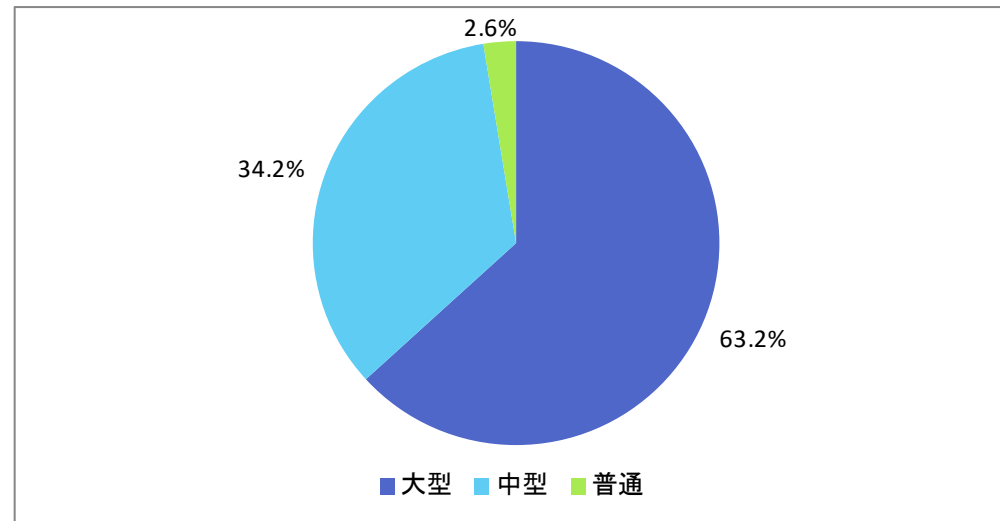
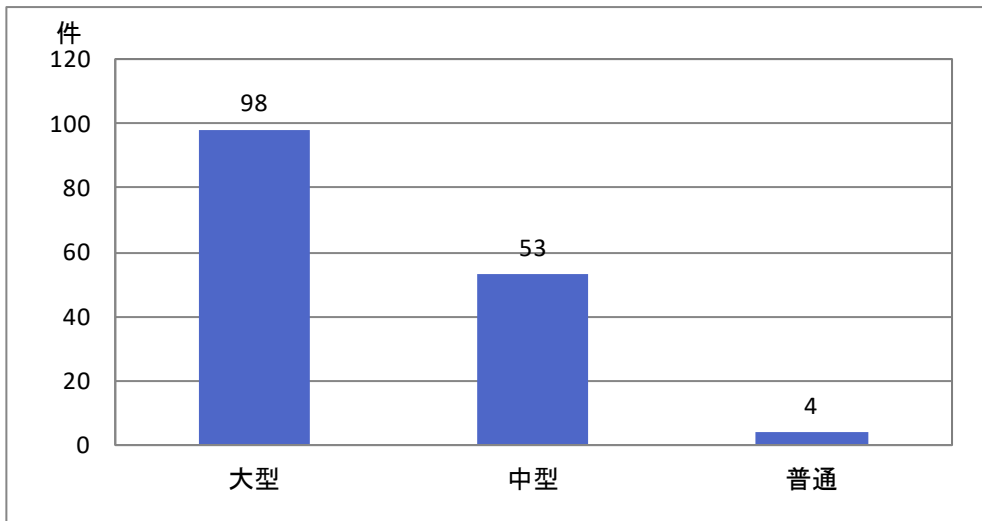
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く122件（64.9％）となっている。
- ・次いで「中型」62件（33.0％）、「普通」4件（2.1％）となっている。



## VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路での車両区分

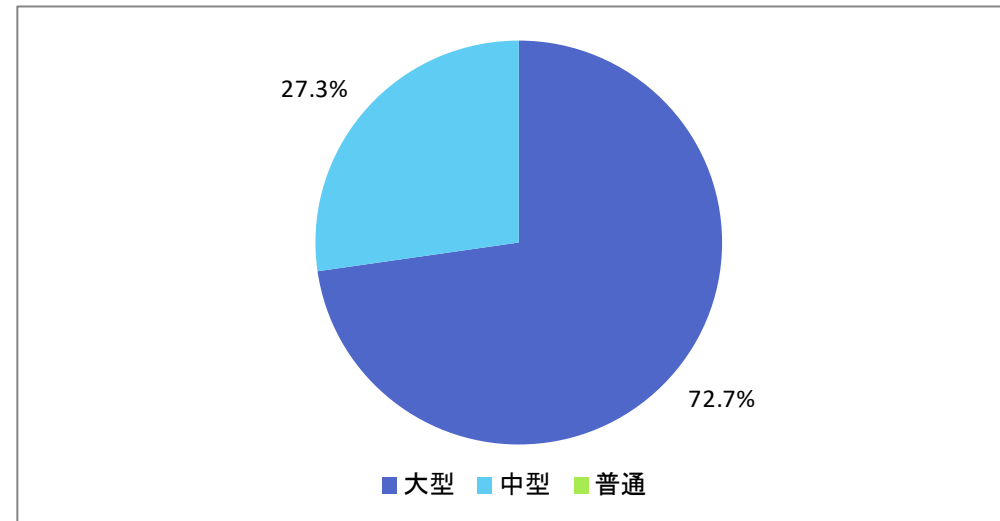
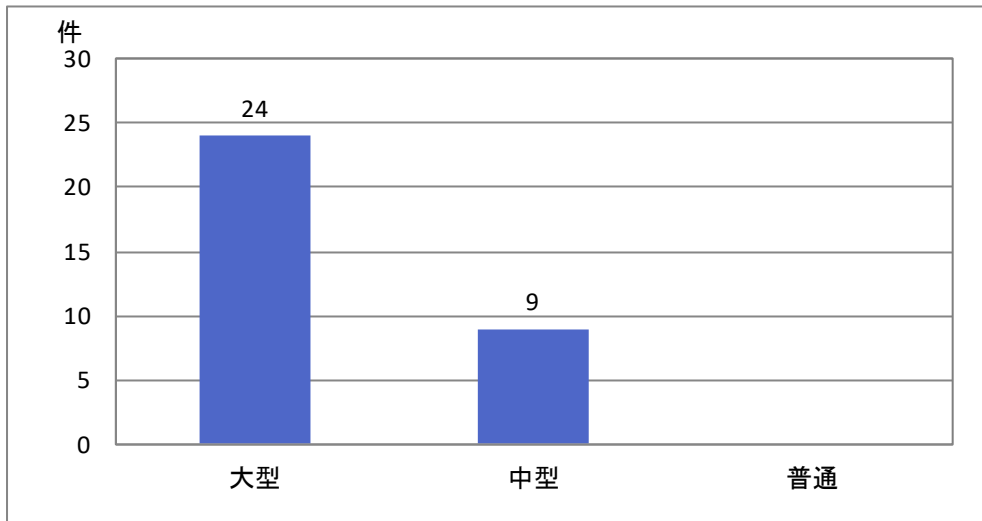
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く98件（63.2%）となっている。
- ・次いで「中型」53件（34.2%）、「普通」4件（2.6%）と続いている。



## VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### (2) 高速道路等での車両区分

- ・ 高速道路等での車両区分をみると、「大型」が最も多く24件（72.7%）となっている。
- ・ 次いで「中型」9件（27.3%）と続いている。



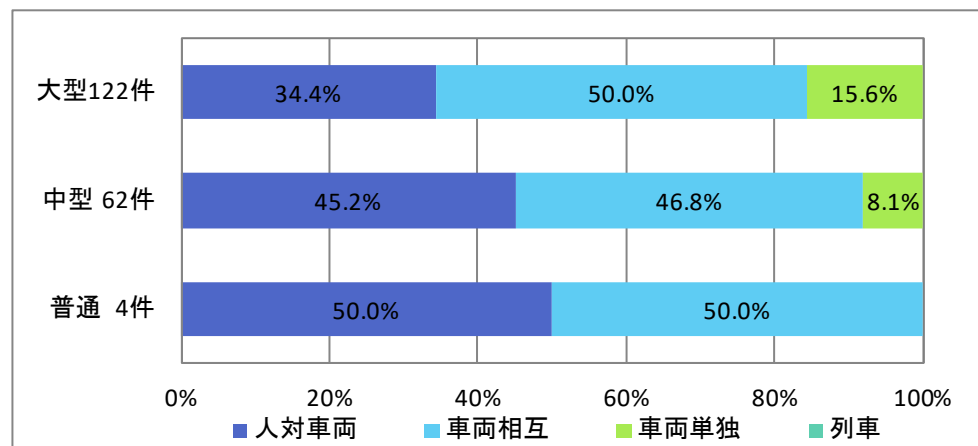
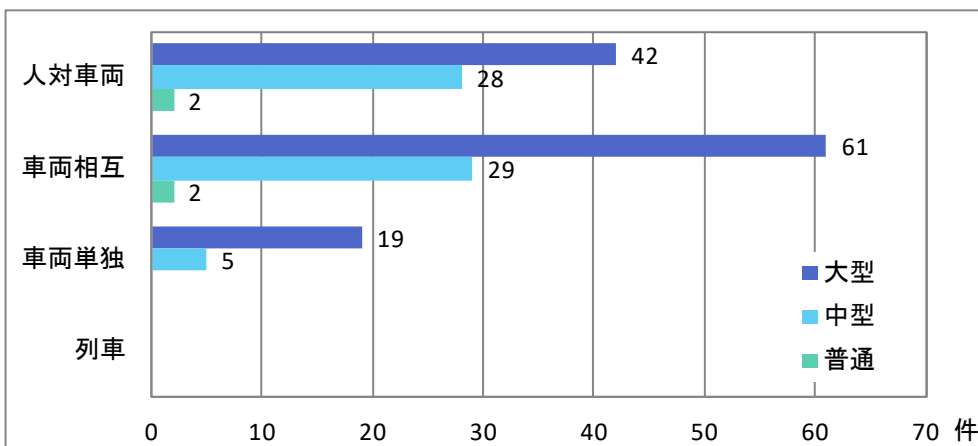
# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## 2. 車両区分別の事故類型別

- ・車両区分別の事故類型別にみると、「大型」は「車両相互」が最も多く61件（50.0％）となっている。
- ・「中型」は「車両相互」が最も多く29件（46.8％）となっている。
- ・「普通」は「人対車両」、「車両相互」がそれぞれ2件（50.0％）となっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。

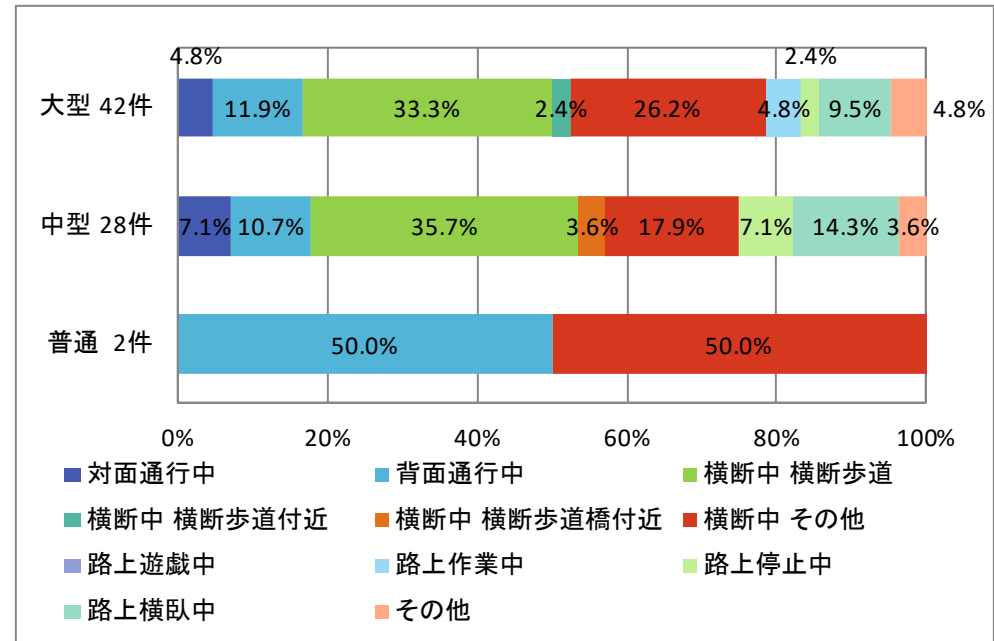
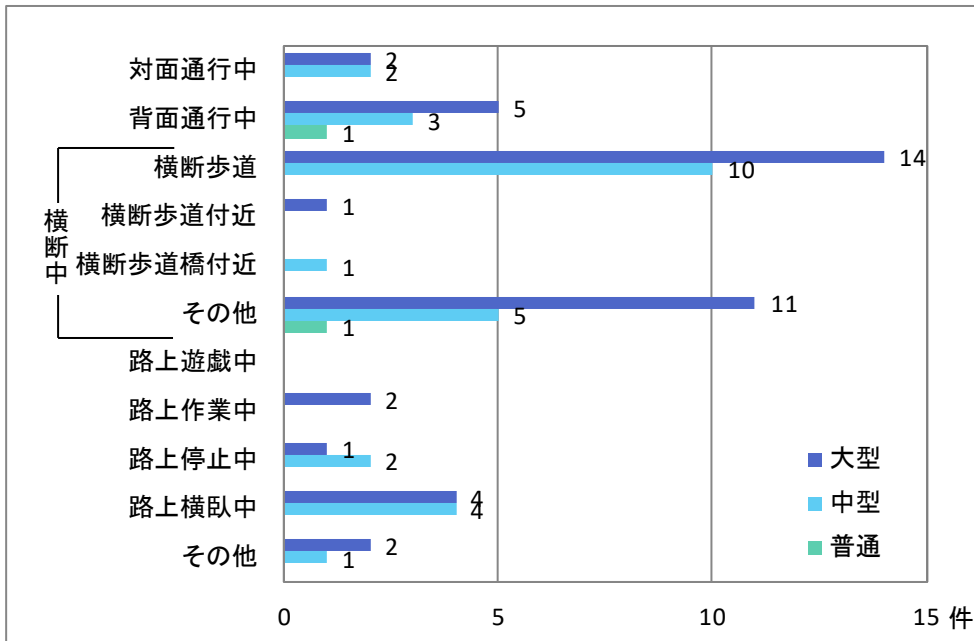
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P97に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P92に掲載。



# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## (1) 車両区分別の事故類型(人対車両)別

- ・車両区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」は「横断中 横断歩道」が最も多く14件(33.3%)となっている。
- ・「中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く10件(35.7%)となっている。
- ・「普通」は「背面通行中」、「横断中 その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。

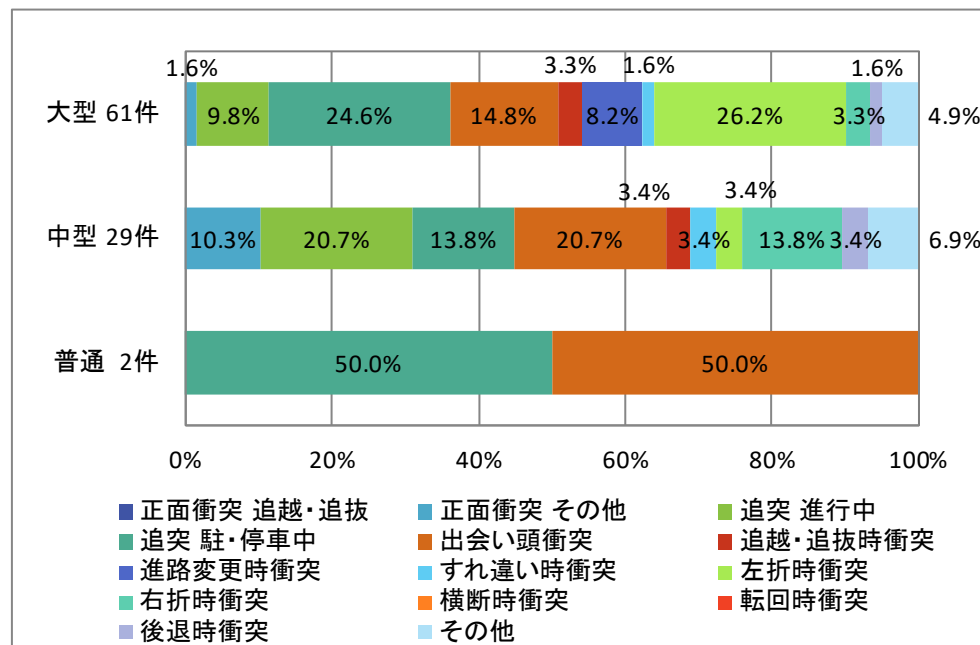
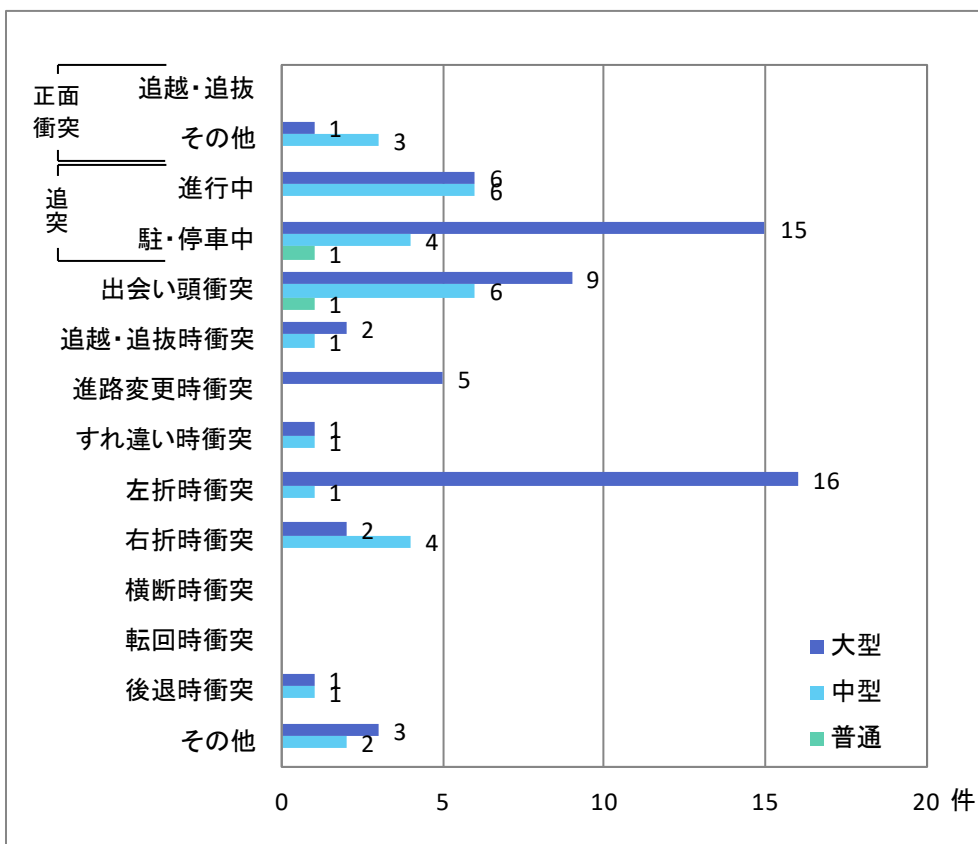


# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## (2) 車両区分別の事故類型(車両相互)別

- ・車両区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」は「左折時衝突」が最も多く16件(26.2%)、次いで「追突 駐・停車中」15件(24.6%)、「出会い頭衝突」9件(14.8%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 進行中」、「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ6件(20.7%)、次いで「追突 駐・停車中」、「右折時衝突」がそれぞれ4件(13.8%)と続いている。
- ・「普通」は「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。

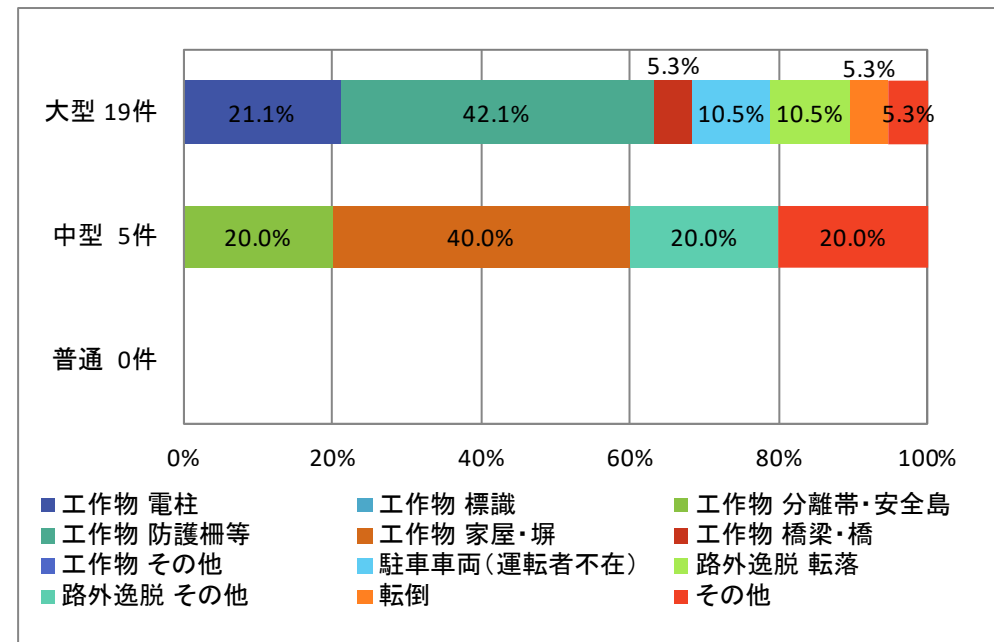
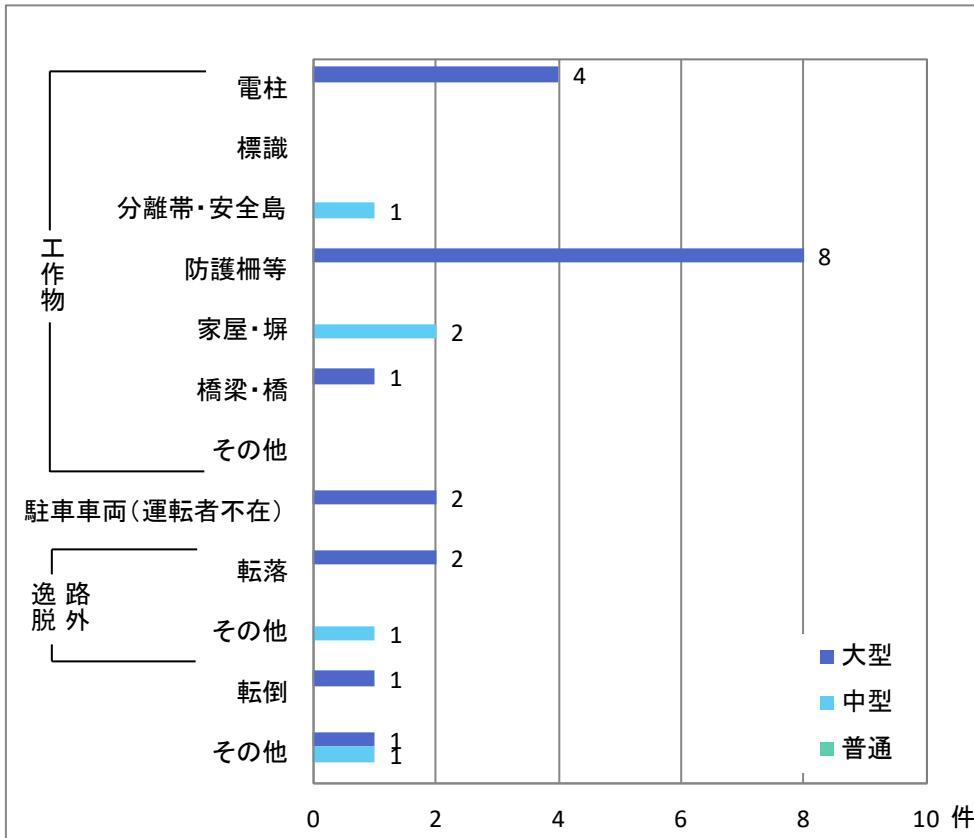
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## (3) 車両区分別の事故類型(車両単独)別

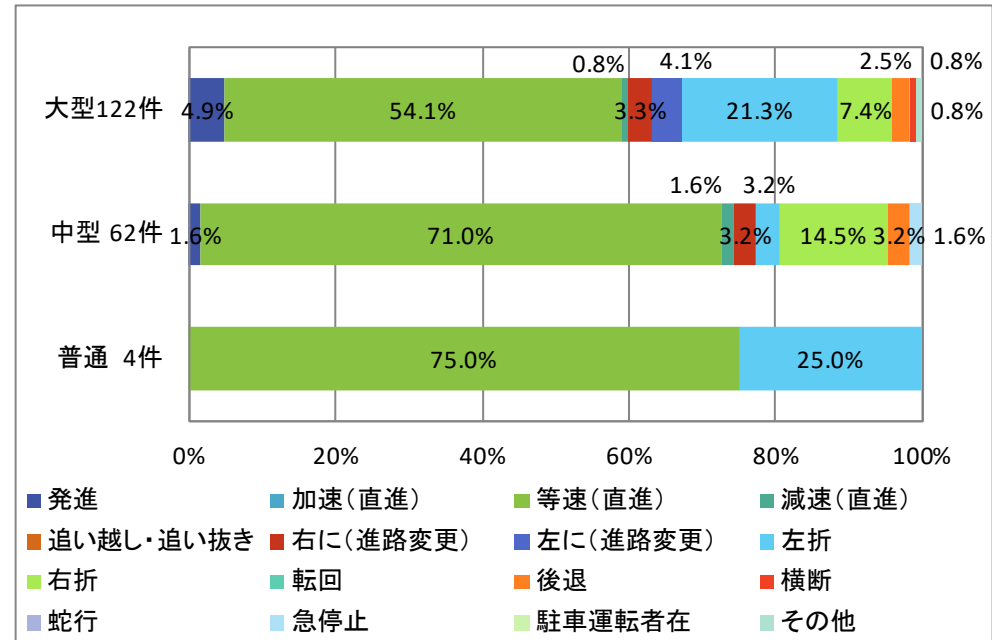
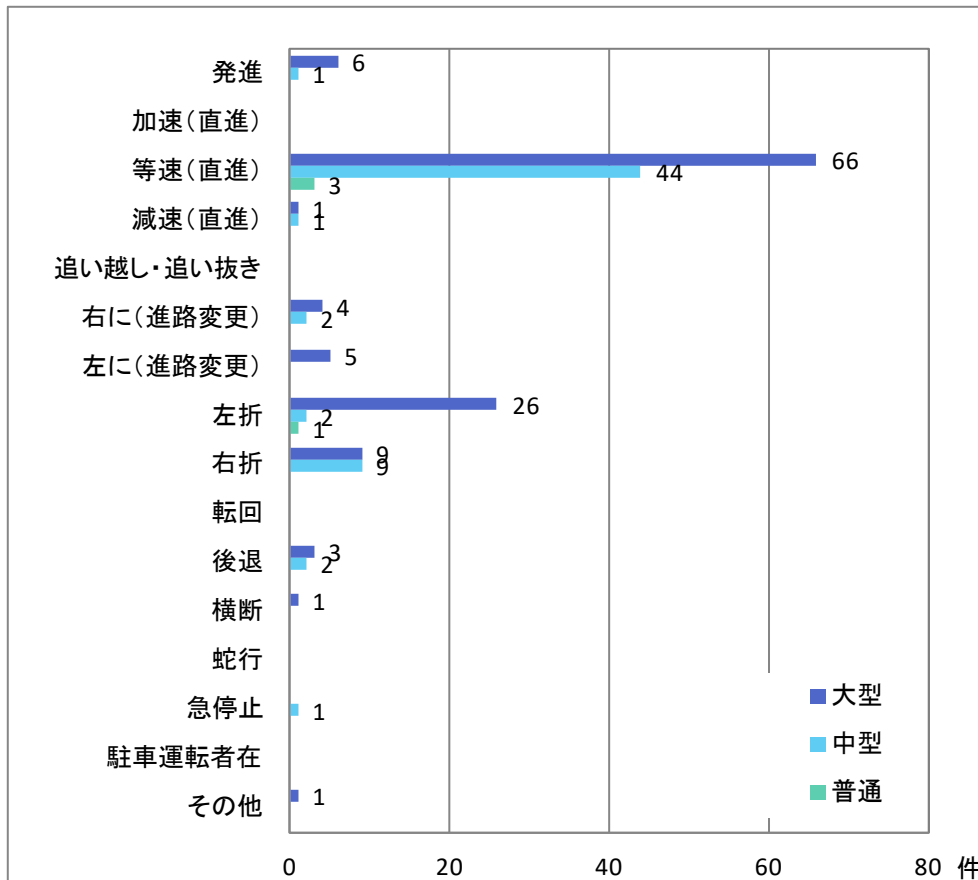
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く8件(42.1%)、次いで「工作物 電柱」4件(21.1%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 家屋・塀」が最も多く2件(40.0%)となっている。



# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## 3. 車両区分別の行動類型別

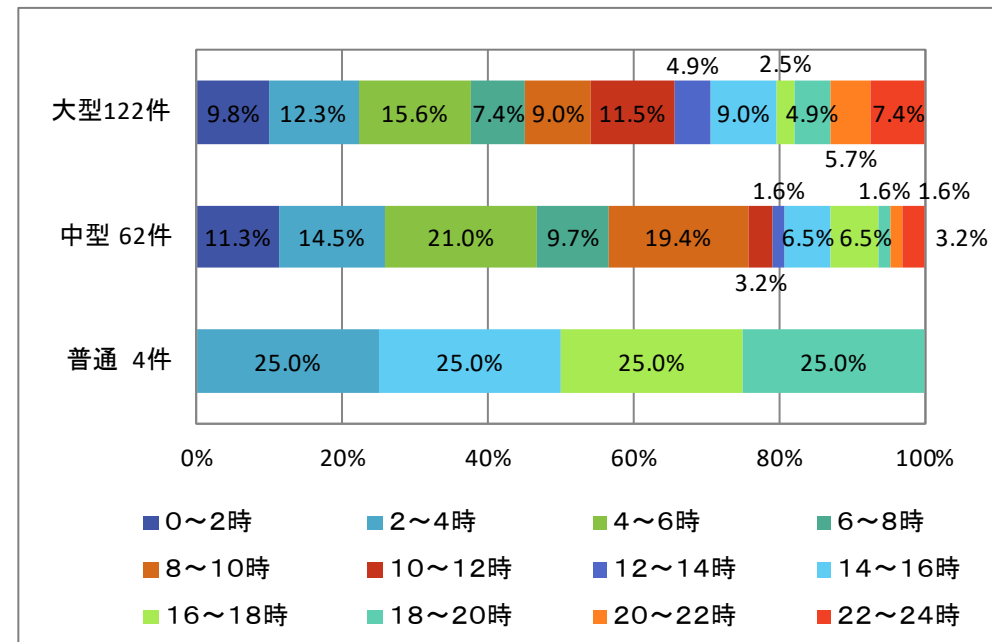
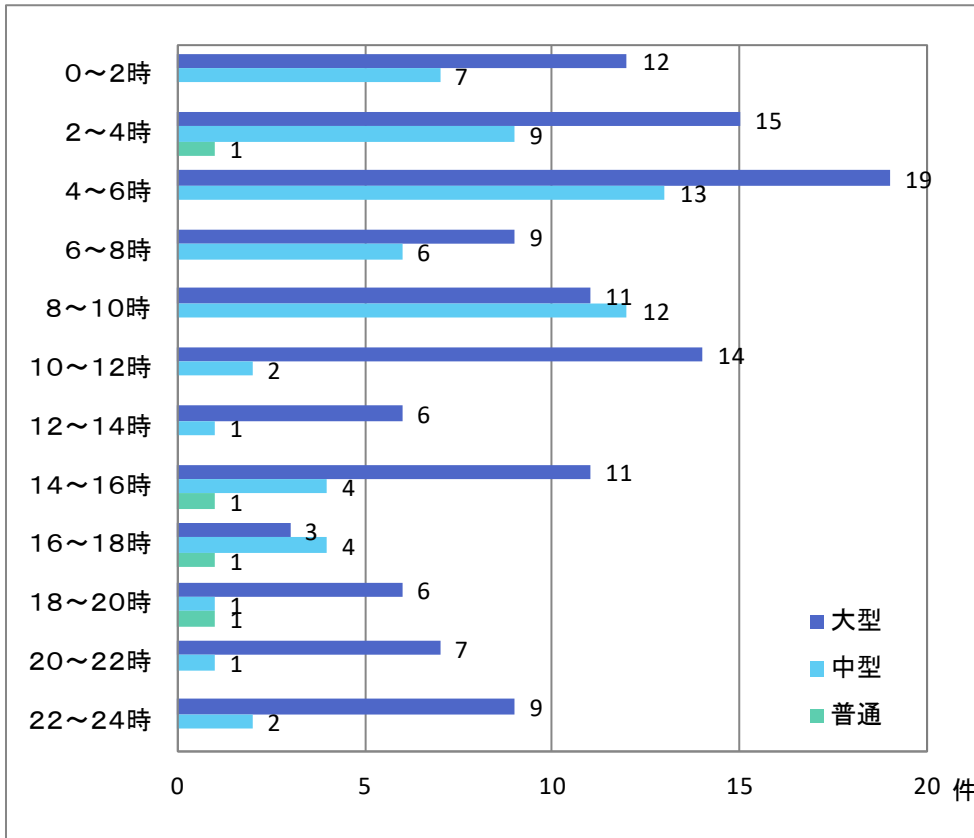
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「普通」は「等速（直進）」が最も多く、それぞれ66件（54.1%）、44件（71.0%）、3件（75.0%）となっている。
- ・「大型」、「普通」は「等速（直進）」に次いで「左折」、「中型」は「右折」が多い。



# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

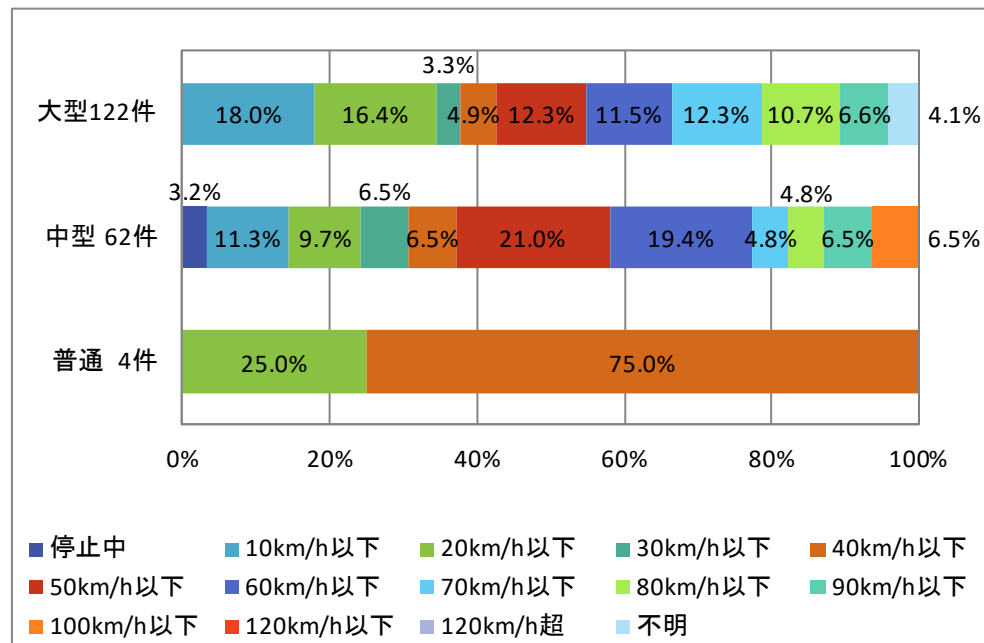
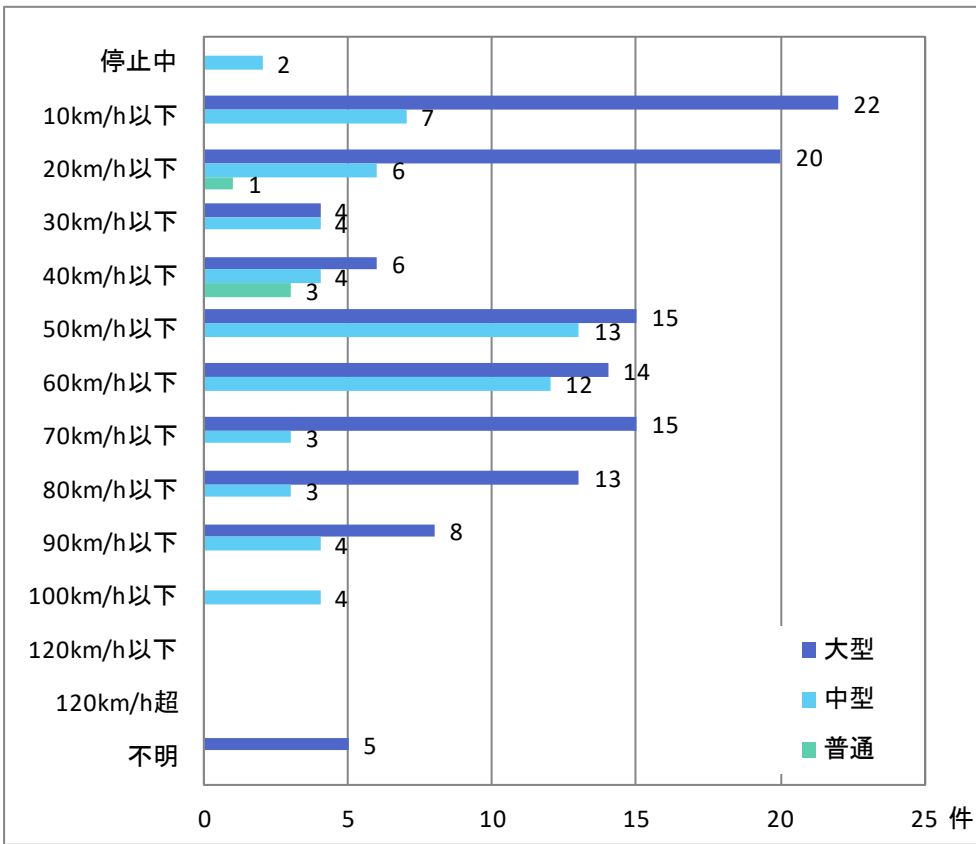
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「4～6時」が最も多く19件（15.6%）となっている。次いで「2～4時」15件（12.3%）、「10～12時」14件（11.5%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で5割近くを占めている。
- ・「中型」は「4～6時」が最も多く13件（21.0%）となっている。次いで「8～10時」12件（19.4%）、「2～4時」9件（14.5%）、「0～2時」7件（11.3%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で5割を占めている。
- ・「普通」は「2～4時」、「14～16時」、「16～18時」、「18～20時」がそれぞれ1件（25.0%）となっている。



# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## 5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

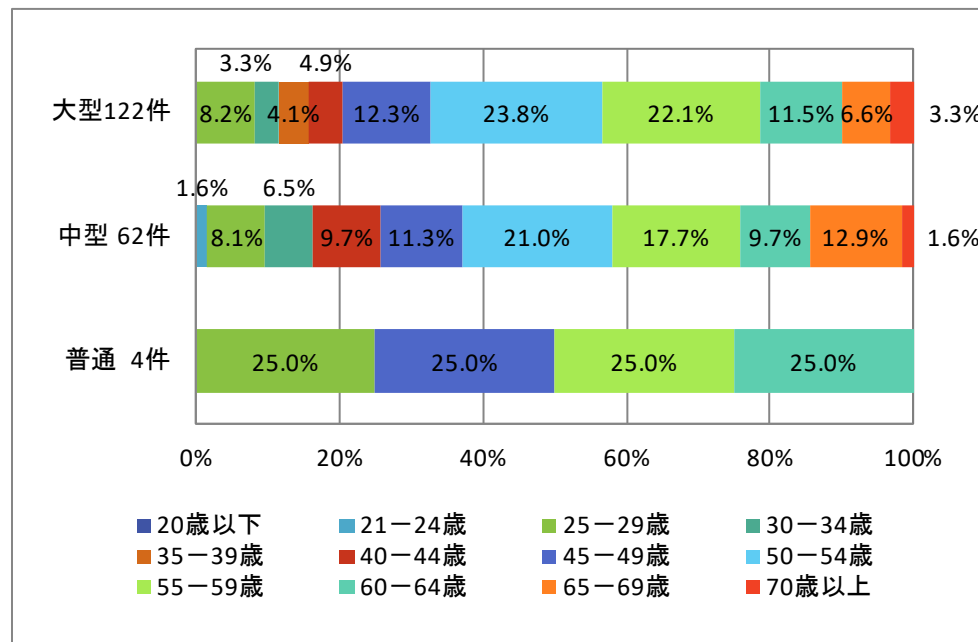
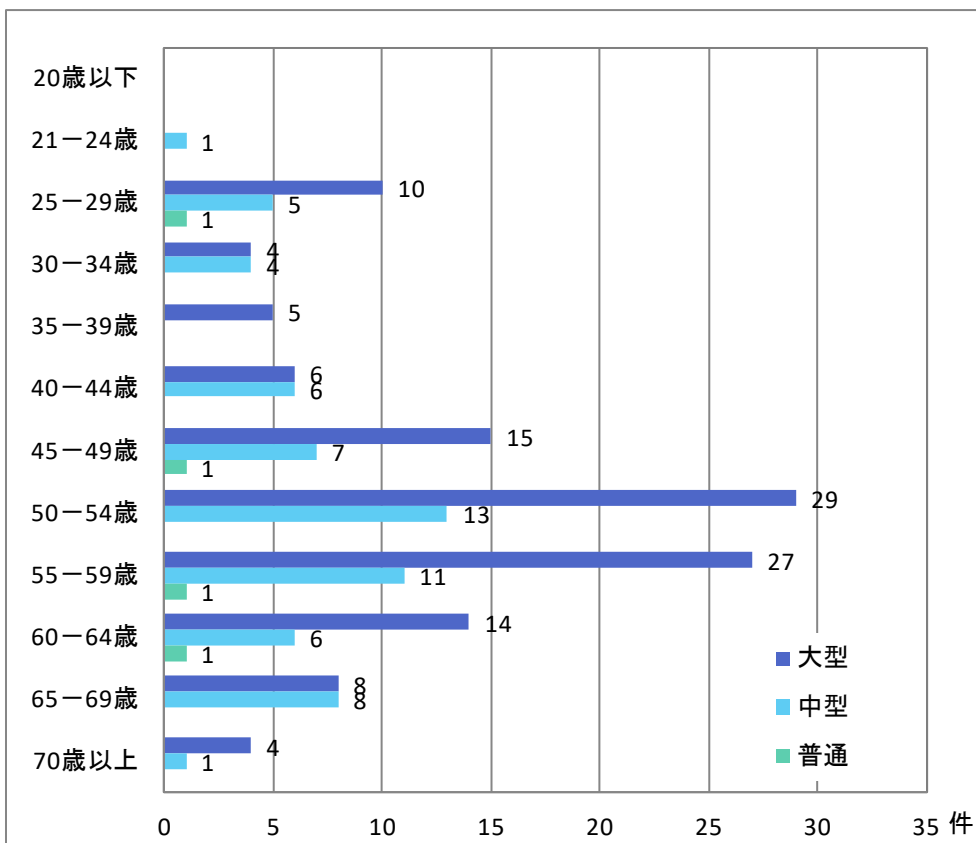
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く22件（18.0%）となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」20件（16.4%）、「(40km/h超)50km/h以下」、「(60km/h超)70km/h以下」がそれぞれ15件（12.3%）、「(50km/h超)60km/h以下」14件（11.5%）、「(70km/h超)80km/h以下」13件（10.7%）と続いている。
- ・「中型」は「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く13件（21.0%）となっている。次いで「(50km/h超)60km/h以下」12件（19.4%）、「10km/h以下」7件（11.3%）と続いている。
- ・「普通」は「(30km/h超)40km/h以下」が最も多く3件（75.0%）となっている。



# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## 6. 車両区分別の運転者の年齢層別

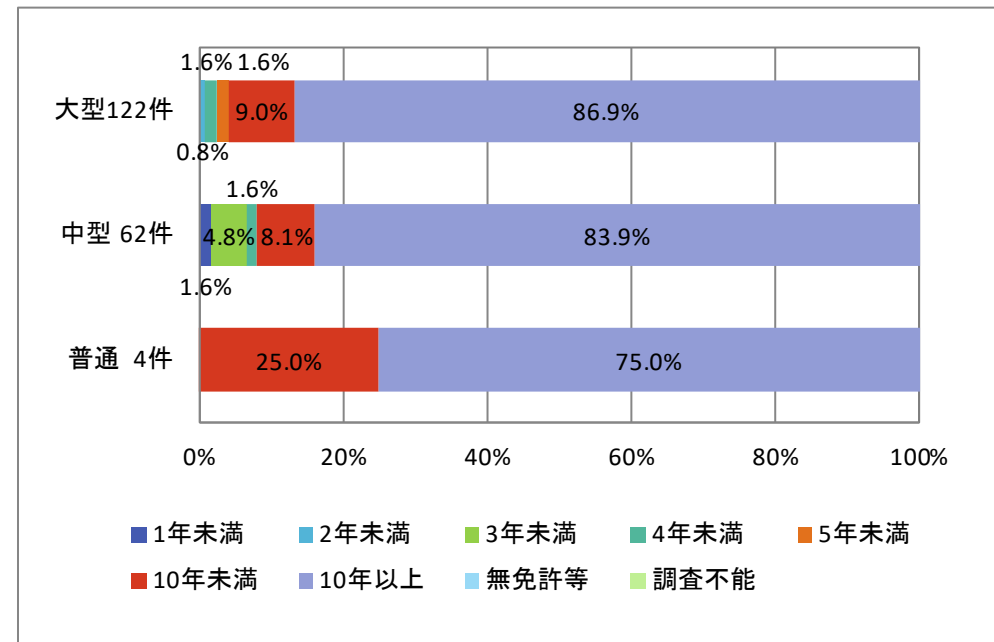
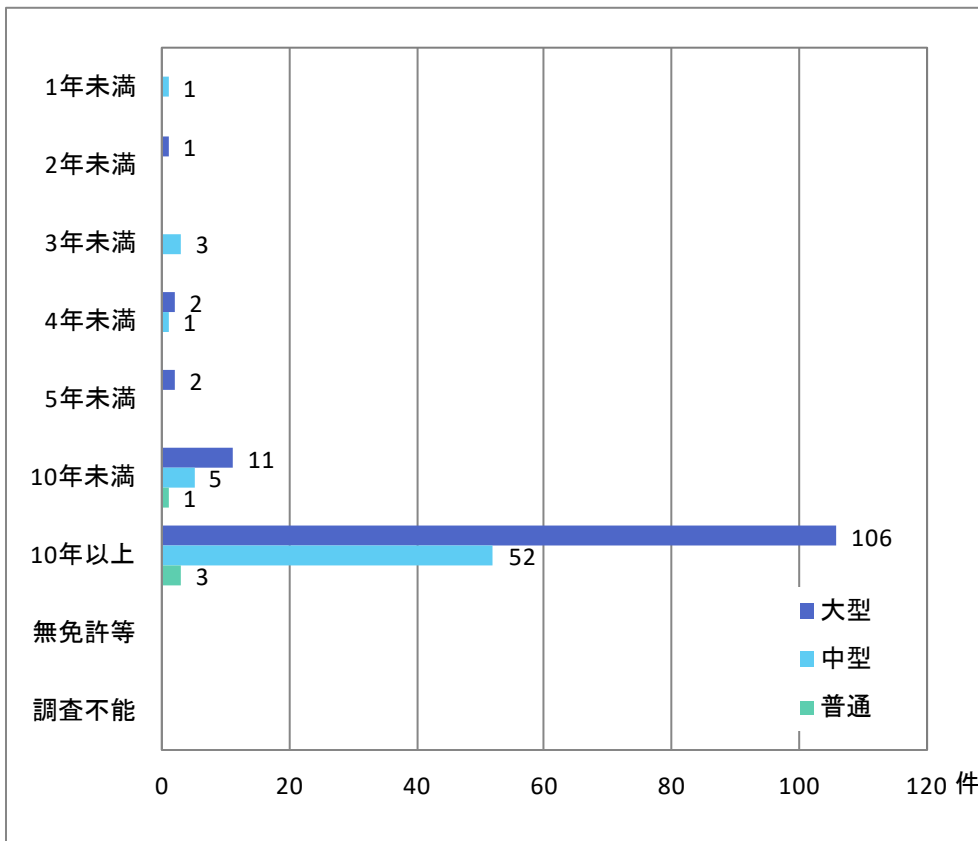
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く29件（23.8%）となっている。次いで「55-59歳」27件（22.1%）、「45-49歳」15件（12.3%）、「60-64歳」14件（11.5%）と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く13件（21.0%）となっている。次いで「55-59歳」11件（17.7%）、「65-69歳」8件（12.9%）、「45-49歳」7件（11.3%）と続いている。
- ・「普通」は「25-29歳」、「45-49歳」、「55-59歳」、「60-64歳」がそれぞれ1件（25.0%）となっている。



# VI. 2025年1～12月死亡事故データ(車両区分)

## 7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

・車両区分別の運転免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多く、それぞれ106件（86.9%）、52件（83.9%）、3件（75.0%）となっている。



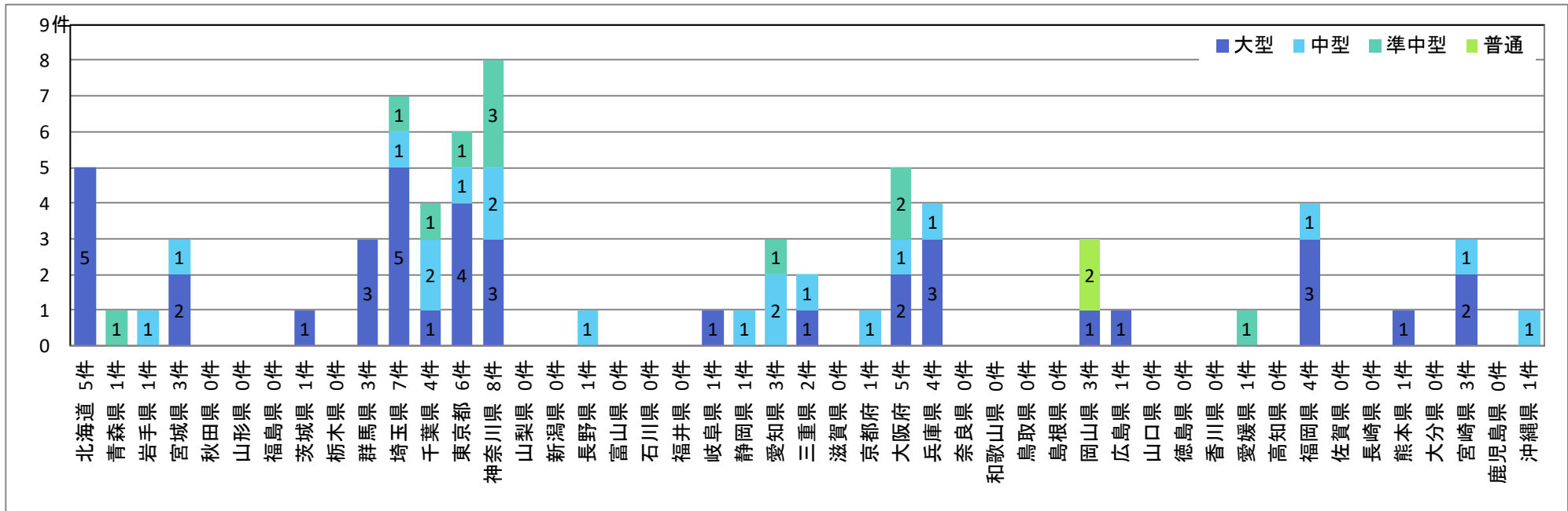
## VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別
2. 対歩行者・自転車別
3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別
4. 行動類型別の第二当事者別
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の年齢別・発生時間別
7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

# VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 1. 発生地別

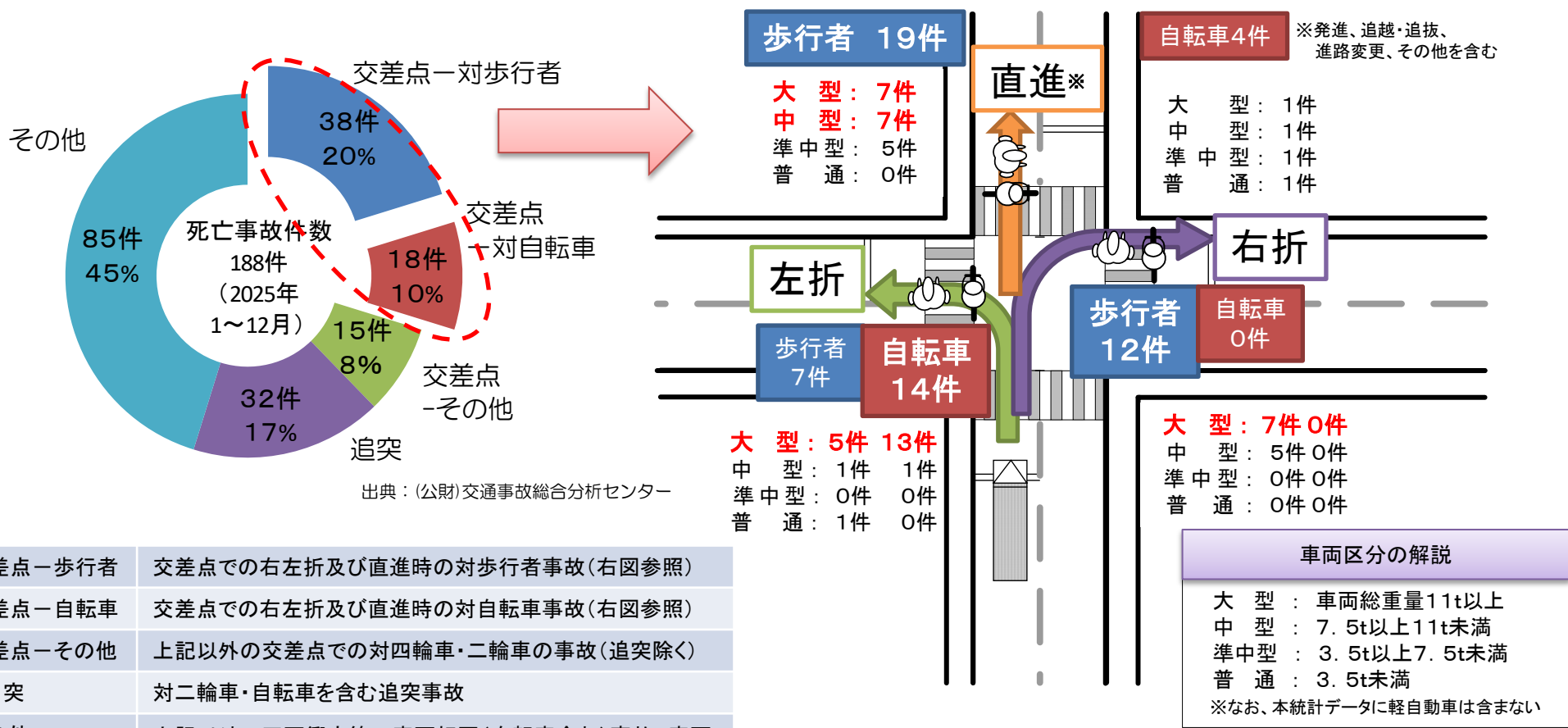
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「神奈川県」が最も多く8件となっている。
- ・次いで「埼玉県」7件、「東京都」6件、「北海道」、「大阪府」がそれぞれ5件と続いている。



# VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 2. 対歩行者・自転車別

- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(56件)は、追突事故(32件)の**1.8倍**。
- ・直進死亡事故は、**8割以上が対歩行者(19件)**であり、**対歩行者のそれぞれ4割近くが大型車と中型車**。
- ・左折死亡事故は、**7割近くが対自転車(14件)**であり、**対自転車の9割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**全てが対歩行者(12件)**であり、**対歩行者の6割近くが大型車**。

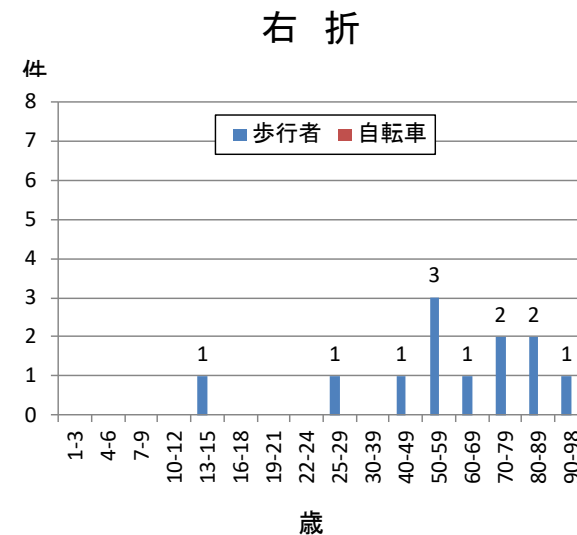
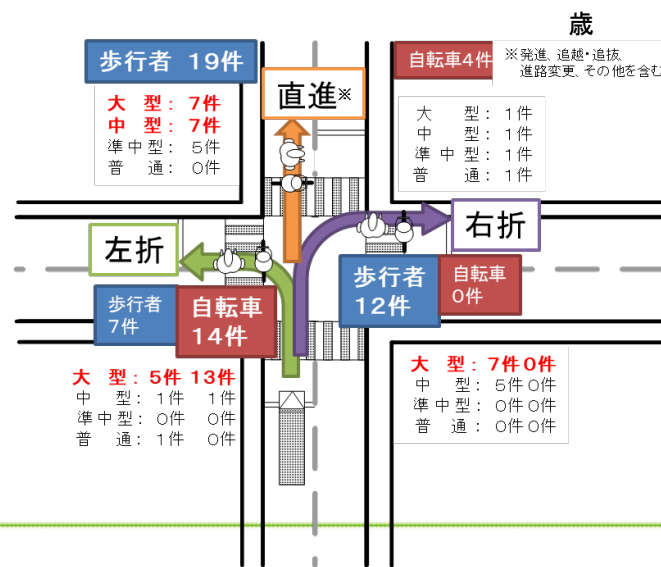
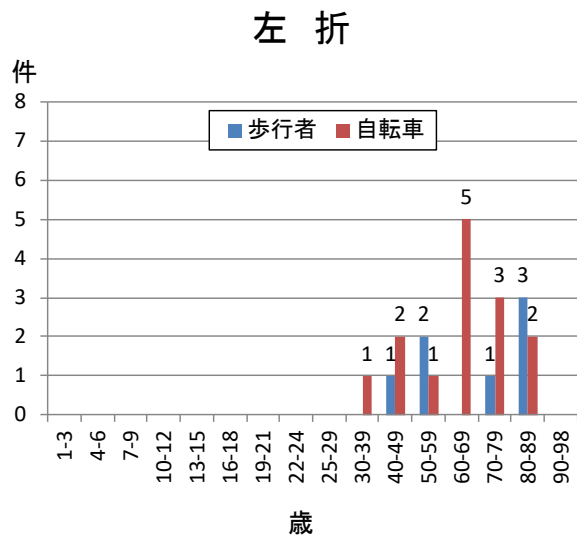
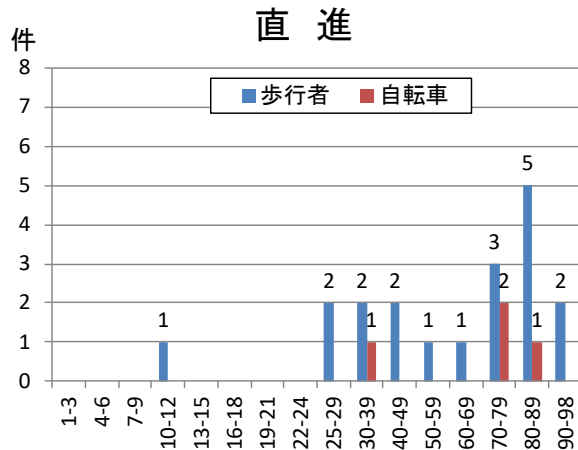


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追 突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

# VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

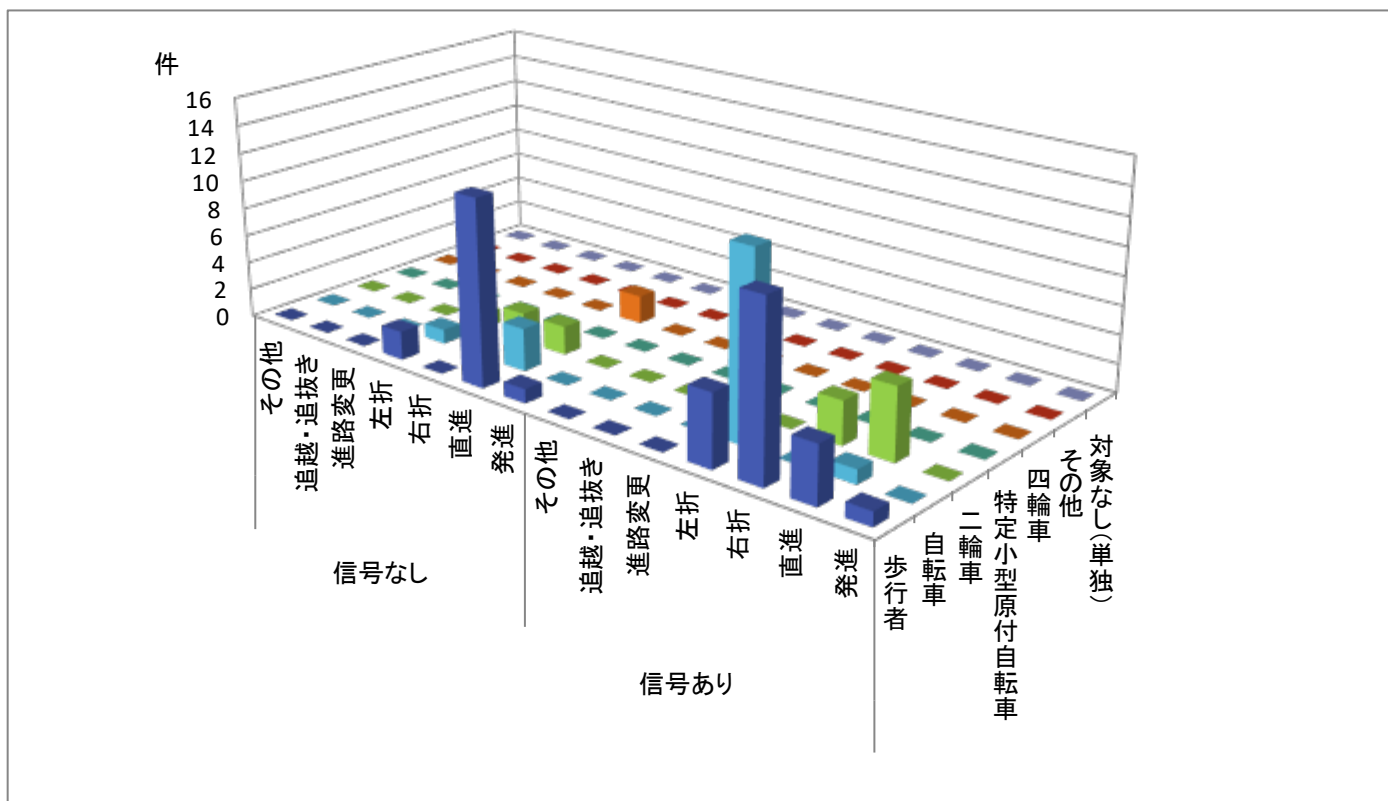
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は小学生から90歳代まで幅広い年齢層で、6割近くが60歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は7割以上が60歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は中学生から90歳代まで幅広い年齢層で、5割が60歳以上。



# VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 4. 行動類型別の第二当事者別

- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、「右折」は「歩行者」、「左折」は「自転車」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、「直進」は「歩行者」の事故が多い。

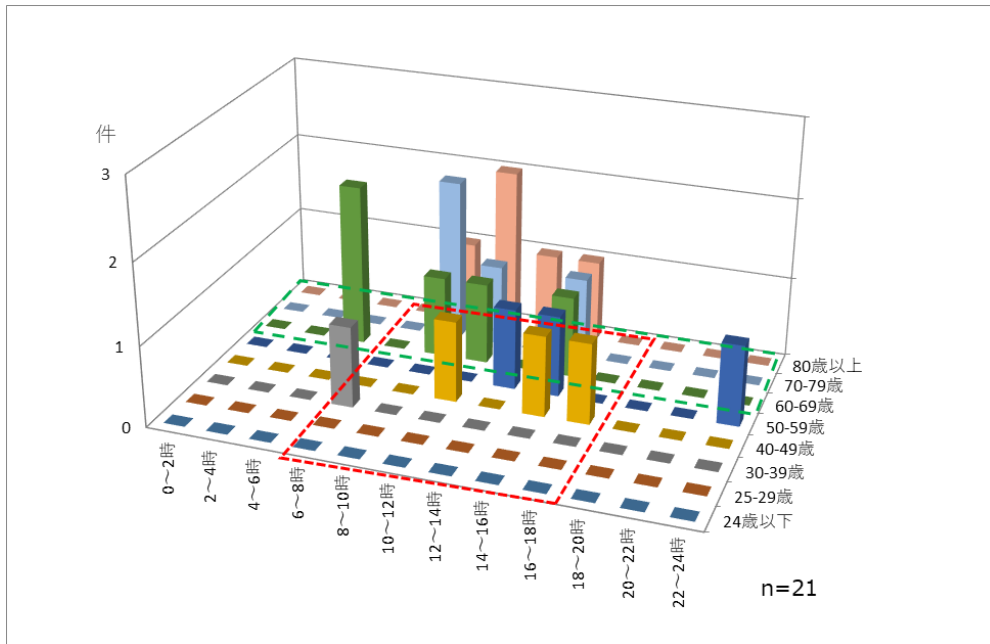


# VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

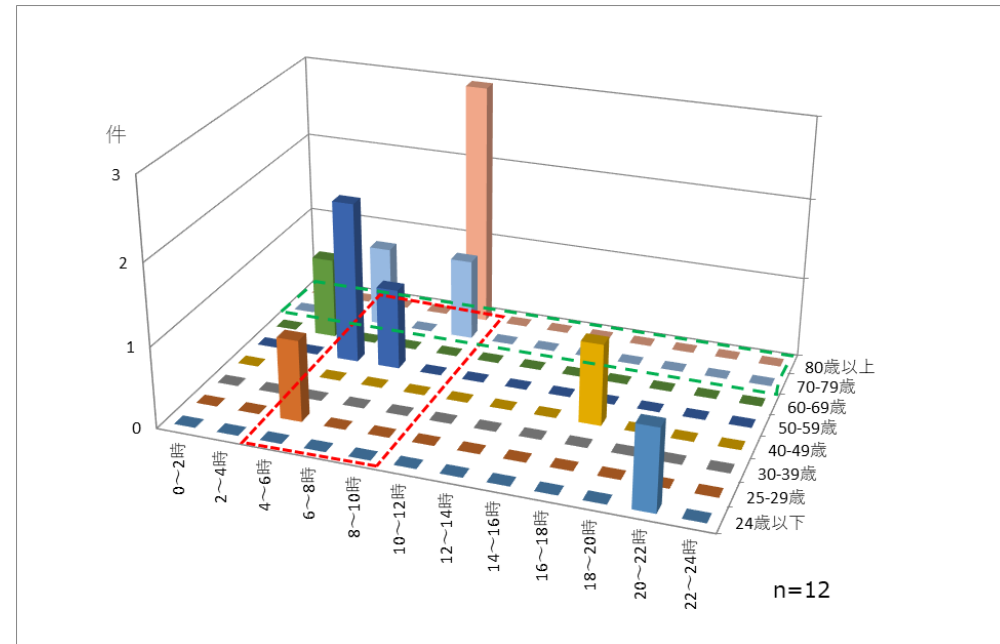
## 5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「60歳以上」が14件（66.7%）と7割近くを占めている。また、発生時間帯は日中の時間帯（6時～18時）が18件（85.7%）と9割近くを占めている。
- ・一方、右折死亡事故は、「70歳以上」が5件（41.7%）と4割以上を占めている。また、発生時間帯は早朝から午前中の時間帯（4時～10時）が9件（75.0%）と8割近くを占めている。

【左折】



【右折】

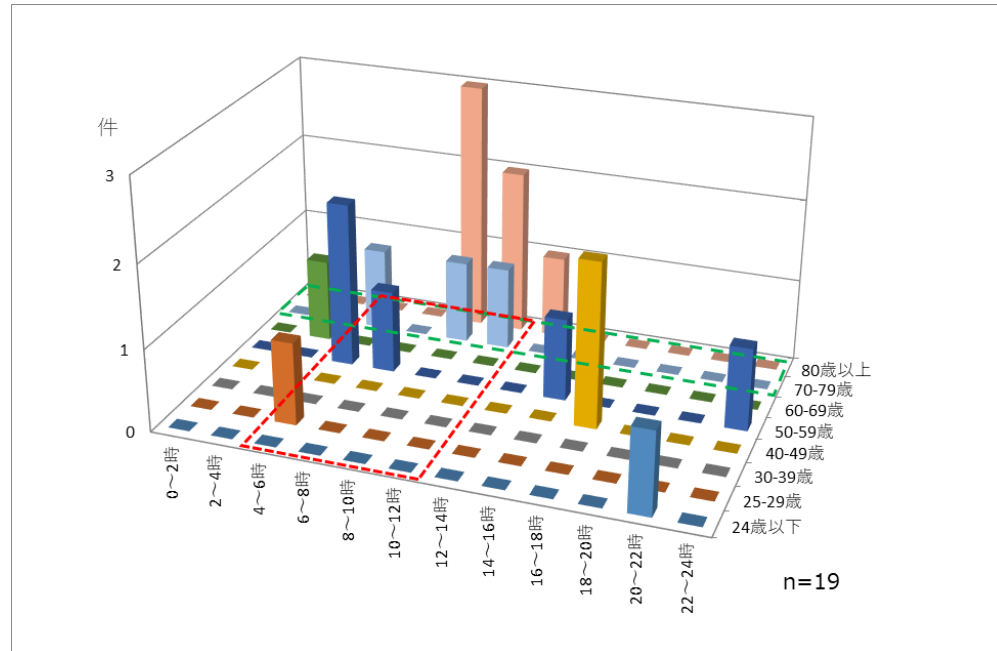


# VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

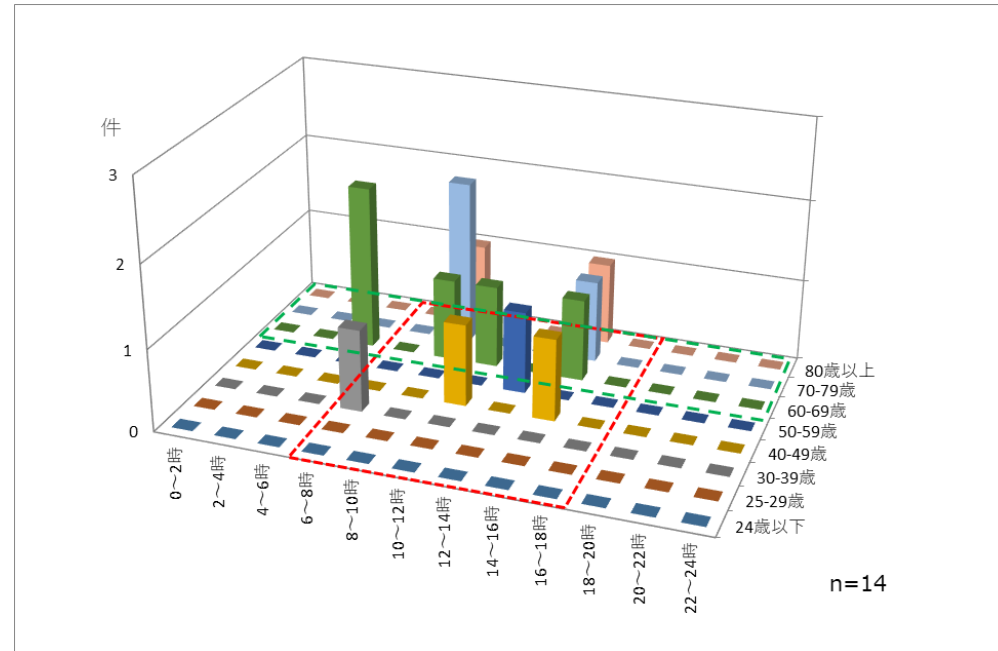
## 6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- 第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が9件（47.4%）と5割近くを占めている。また、発生時間帯は早朝から午前中の時間帯（4時～12時）が12件（63.2%）と6割以上を占めている。
- 一方、第二当事者が自転車の場合、「60歳以上」が10件（71.4%）と7割以上を占めている。また、発生時間帯は日中の時間帯（6時～18時）が12件（85.7%）と9割近くを占めている。

【対歩行者】



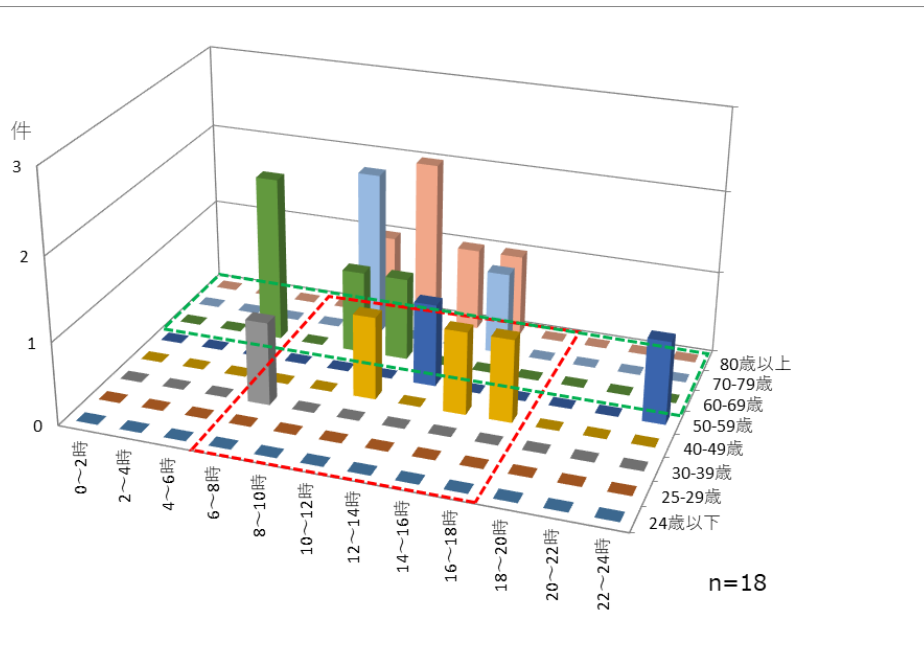
【対自転車】



# VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

- 交差点事故全体の25.4% (交差点71件中18件) を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、第二当事者の年齢「60歳以上」が12件 (66.7%) と高齢層で全体の7割近くを占めている。
- また、発生時間帯は日中の時間帯 (6時～18時) が15件 (83.3%) と8割以上を占めており、そのうち、午前中 (6時～12時) が9件 (50.0%) と5割を占めている。



	24歳以下	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳以上	計	%
0～2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
2～4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
4～6時	0	0	0	0	0	2	0	0	2	11.1%
6～8時	0	0	1	0	0	0	0	0	1	5.6%
8～10時	0	0	0	0	0	1	2	1	4	22.2%
10～12時	0	0	0	1	0	1	0	2	4	22.2%
12～14時	0	0	0	0	1	0	0	1	2	11.1%
14～16時	0	0	0	1	0	0	1	1	3	16.7%
16～18時	0	0	0	1	0	0	0	0	1	5.6%
18～20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
20～22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22～24時	0	0	0	0	1	0	0	0	1	5.6%
計	0	0	1	3	2	4	3	5	18	100.0%
%	0.0%	0.0%	5.6%	16.7%	11.1%	22.2%	16.7%	27.8%	100.0%	

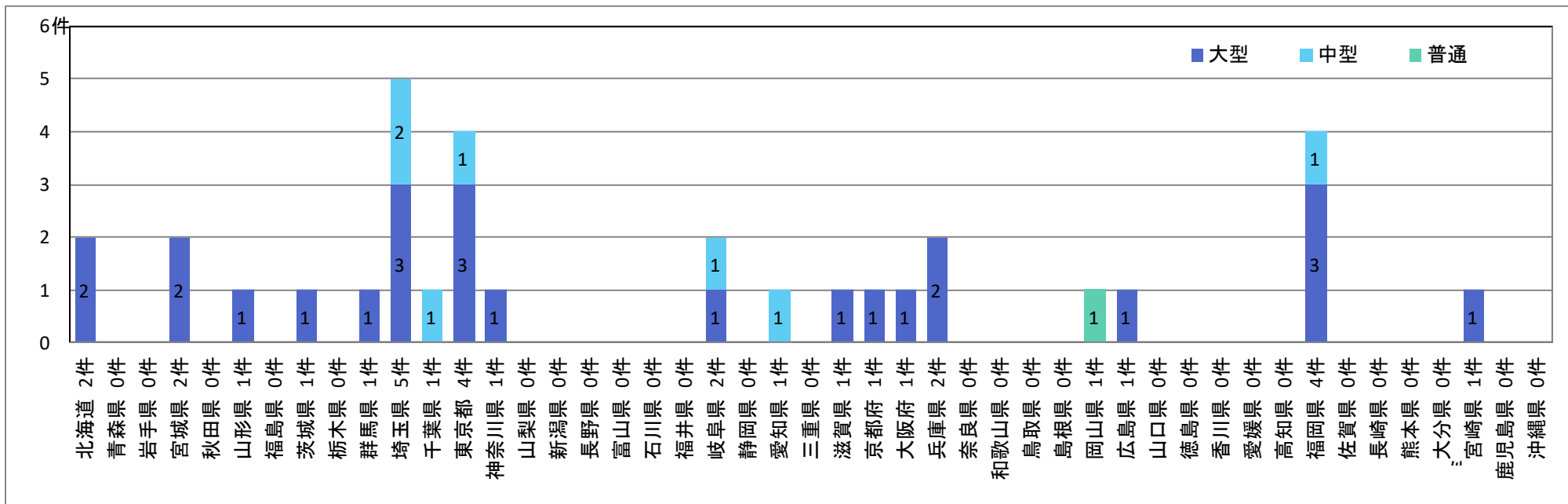
## VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別
2. 車両区分別
3. 事故類型別
4. 自転車運転者の年齢別
5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 1. 発生地別

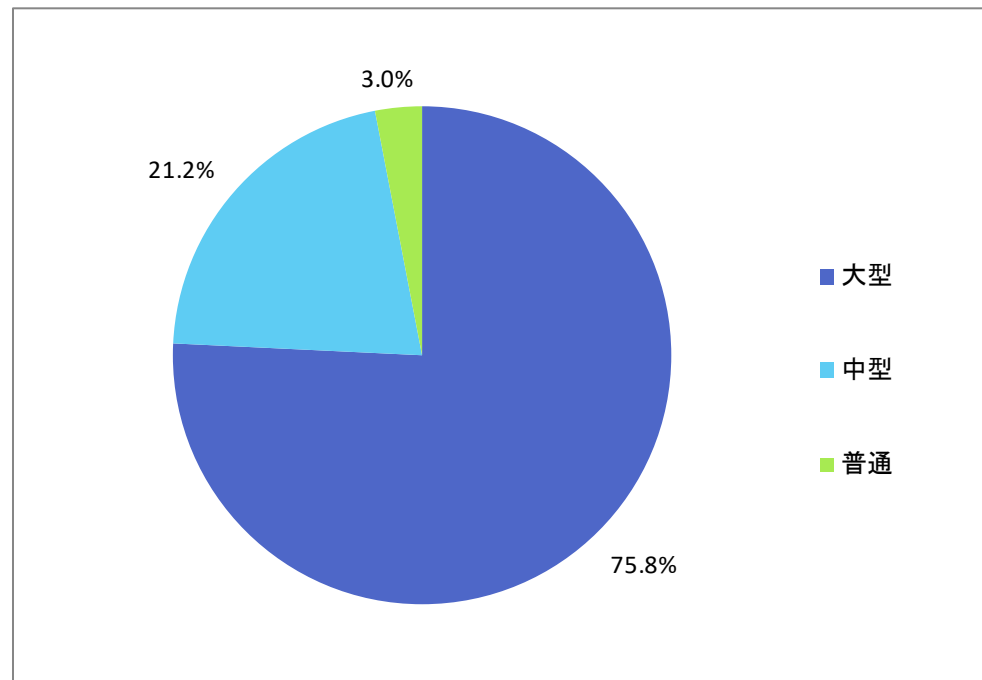
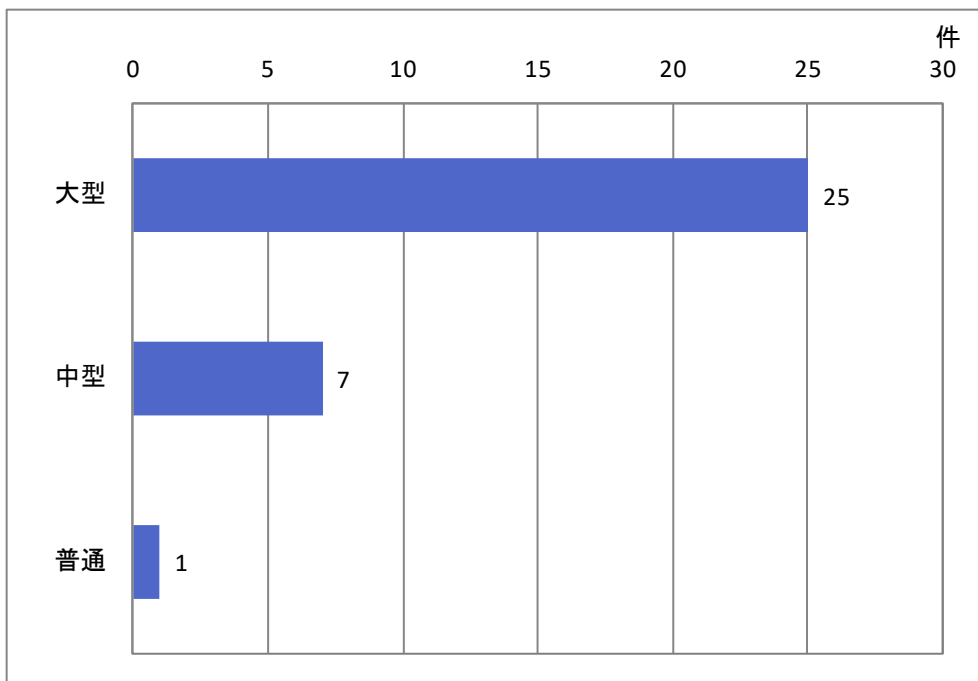
- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く5件となっている。
- ・次いで「東京都」、「福岡県」がそれぞれ4件、「北海道」、「宮城県」、「岐阜県」、「兵庫県」がそれぞれ2件と続いている。



# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 2. 車両区分別

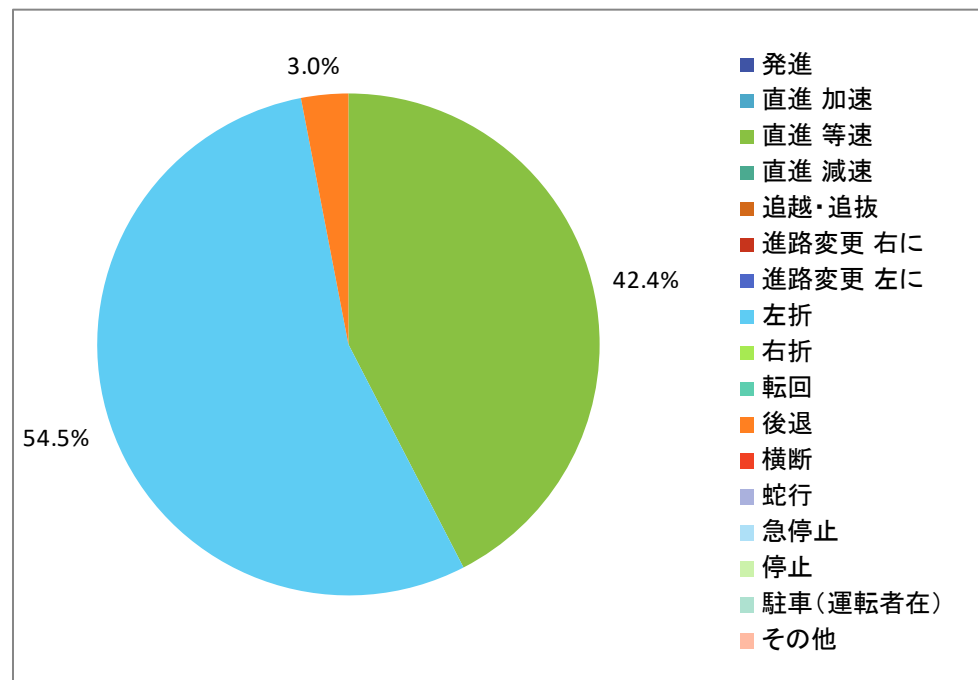
- 死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く25件(75.8%)と8割近くを占めている。
- 次いで「中型」7件(21.2%)、「普通」1件(3.0%)となっている。



# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 3. 事故類型別

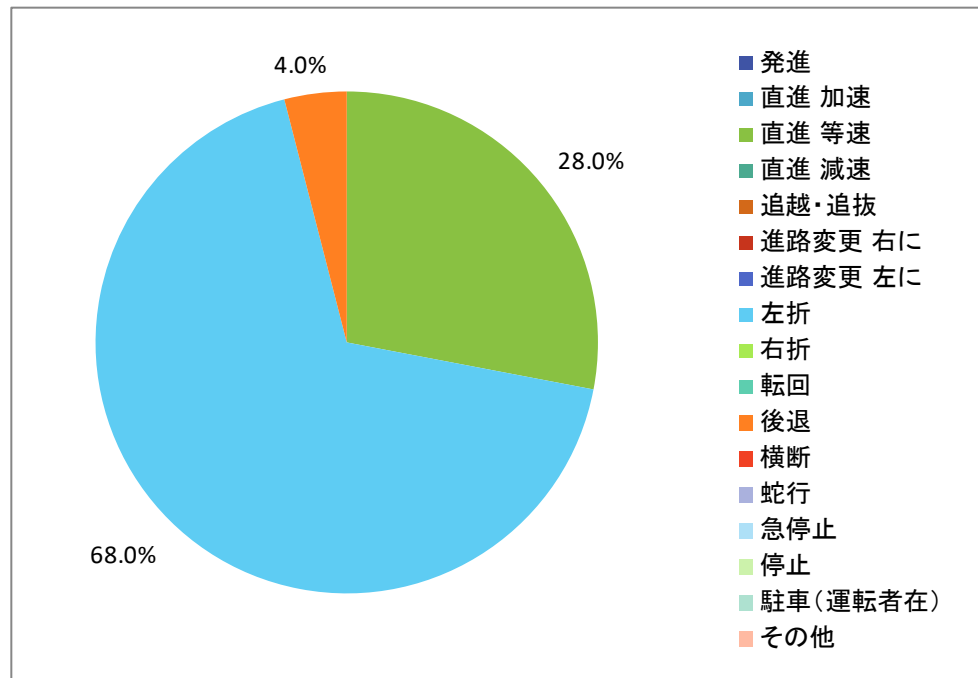
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く18件(54.5%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」14件(42.4%)と続いている。



# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (1) 大型

- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く17件(68.0%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」7件(28.0%)、「後退」1件(4.0%)と続いている。

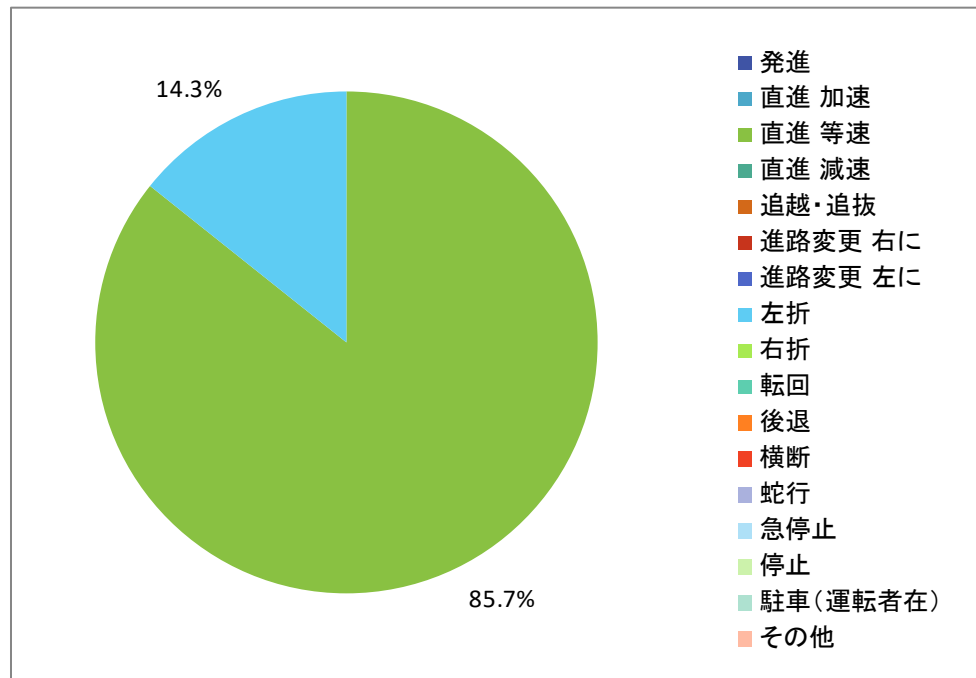


# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (2) 中型

- 死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く6件（85.7%）となっている。
- 次いで「左折」1件（14.3%）と続いている。

		0	1	2	3	4	5	6	7	件
直進	発進									
	加速									
	等速							6		6
	減速									
進路変更	追越・追抜									
	右に									
	左に									
	左折		1							1
	右折									
	転回									
	後退									
	横断									
	蛇行									
	急停止									
停止										
駐車(運転者在)										
その他										

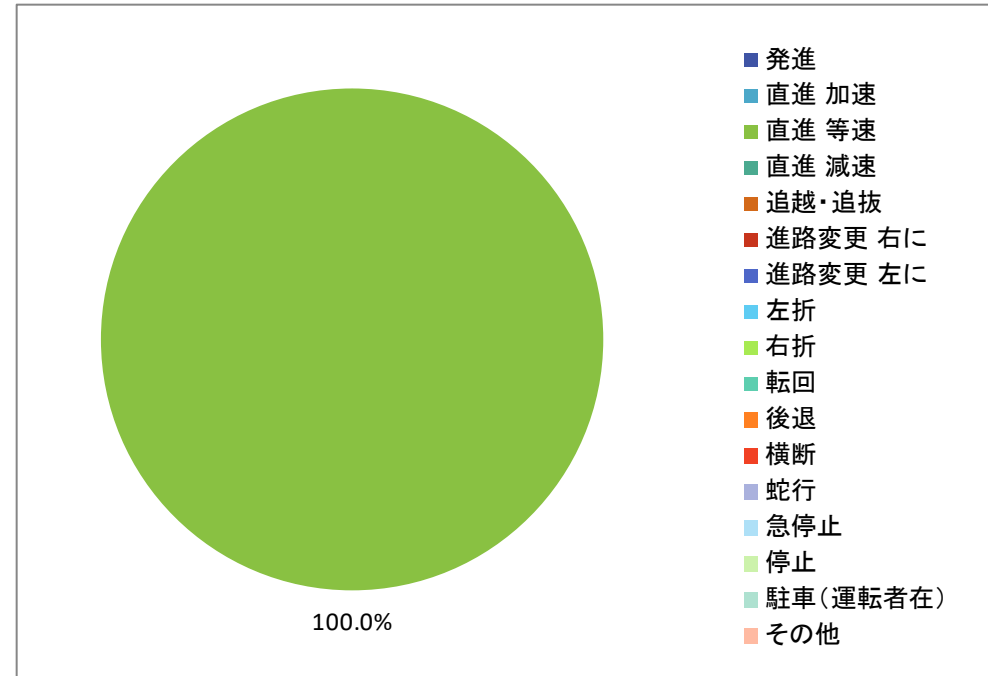


# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (3) 普通

・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「普通」は「直進 等速」1件（100.0%）となっている。

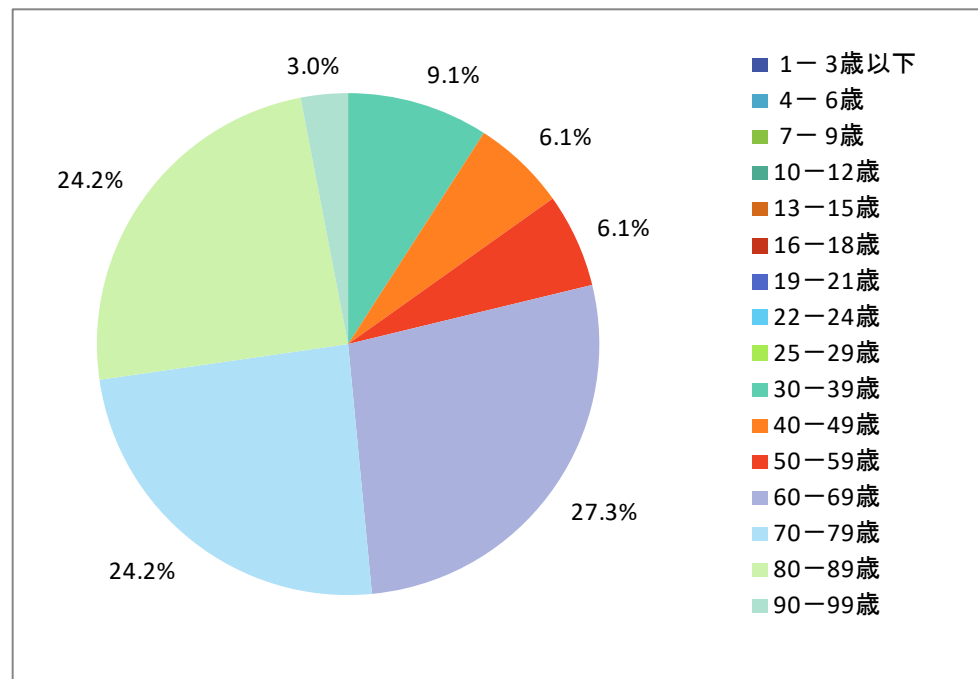
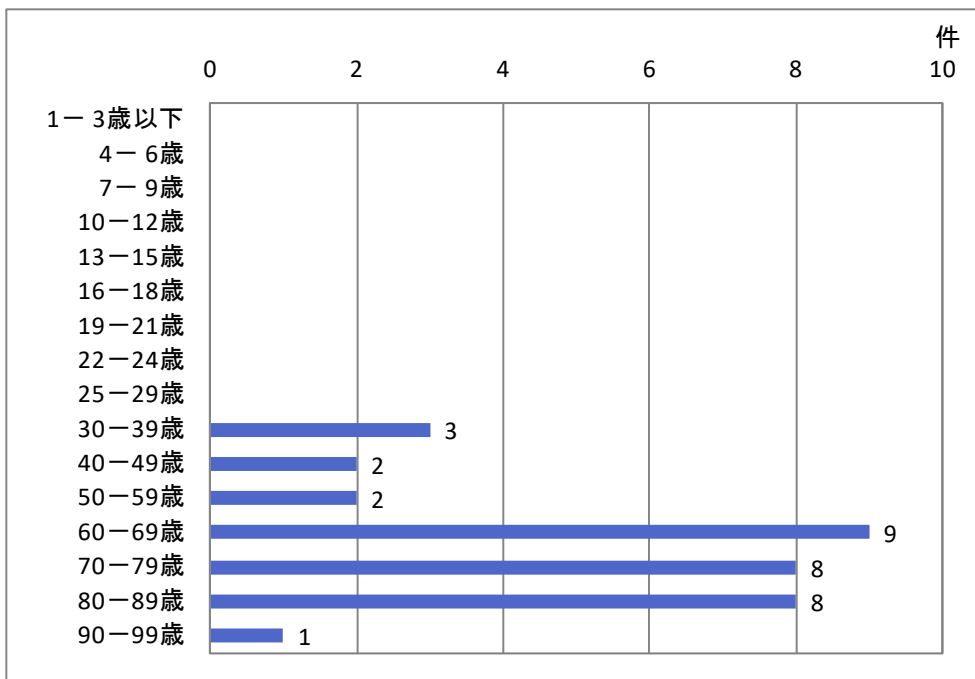
		0	1	件 2
直進	発進			
	加速			
	等速		1	
	減速			
進路 変更	追越・追抜			
	右に			
	左に			
	左折			
	右折			
	転回			
	後退			
	横断			
	蛇行			
	急停止			
	停止			
	駐車(運転者在)			
	その他			



# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 4. 自転車運転者の年齢別

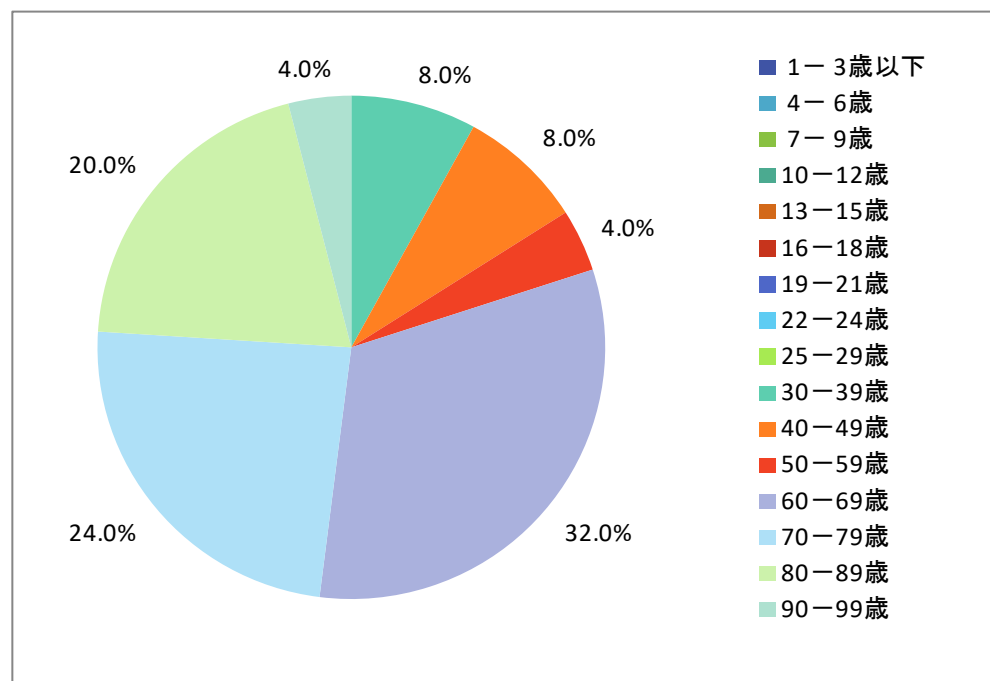
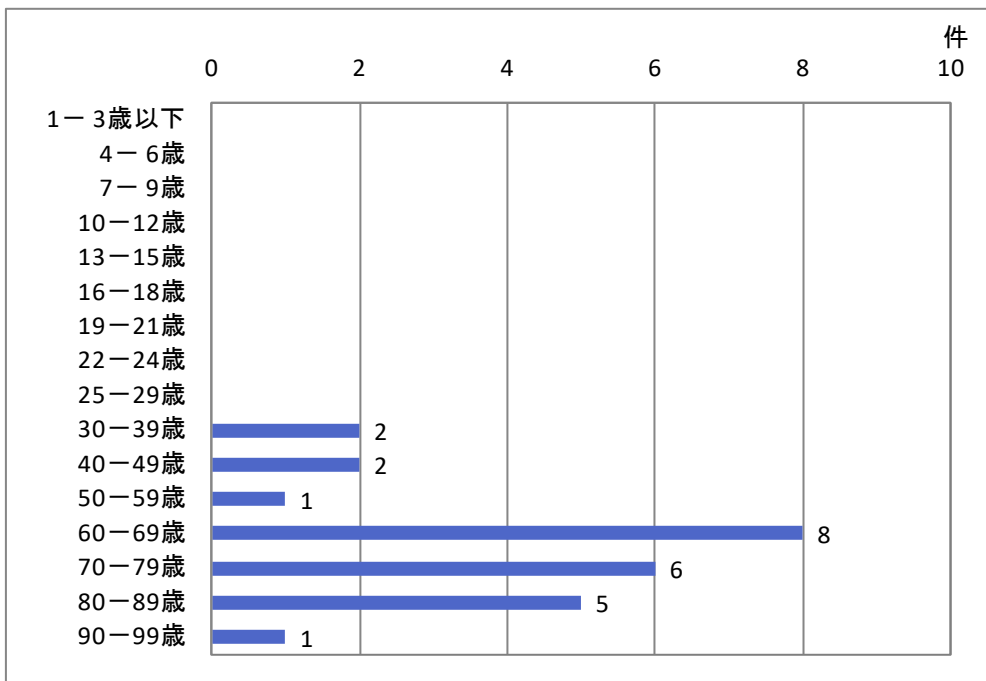
- 死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「60-69歳」が最も多く9件（27.3%）となっている。
- 次いで「70-79歳」、「80-89歳」がそれぞれ8件（24.2%）と続いている。
- 60歳以上で全体の8割近くを占めている。



# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (1) 大型

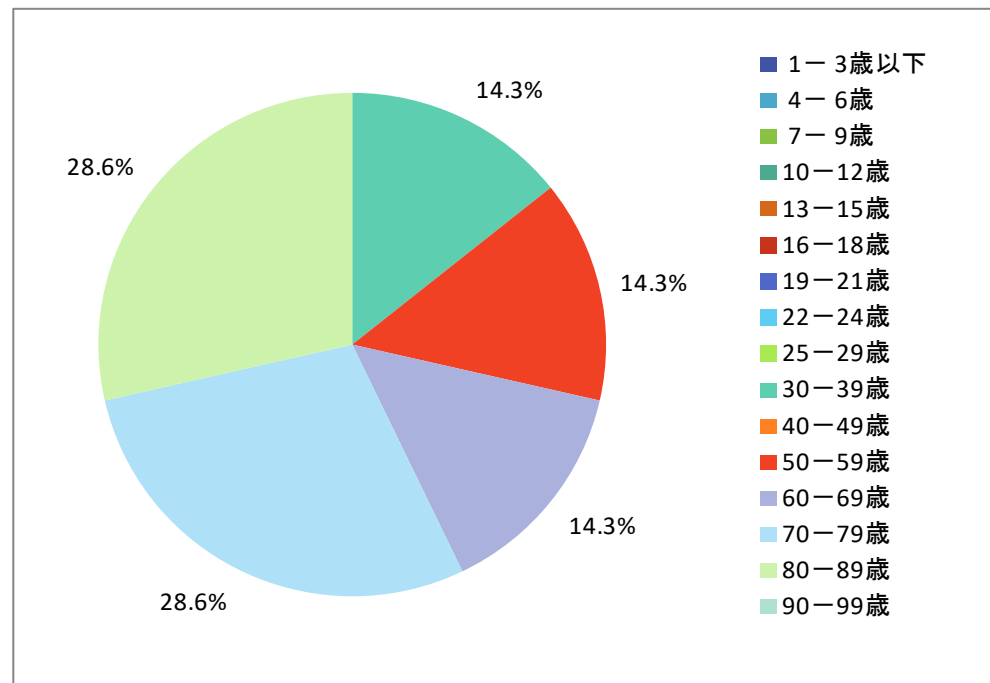
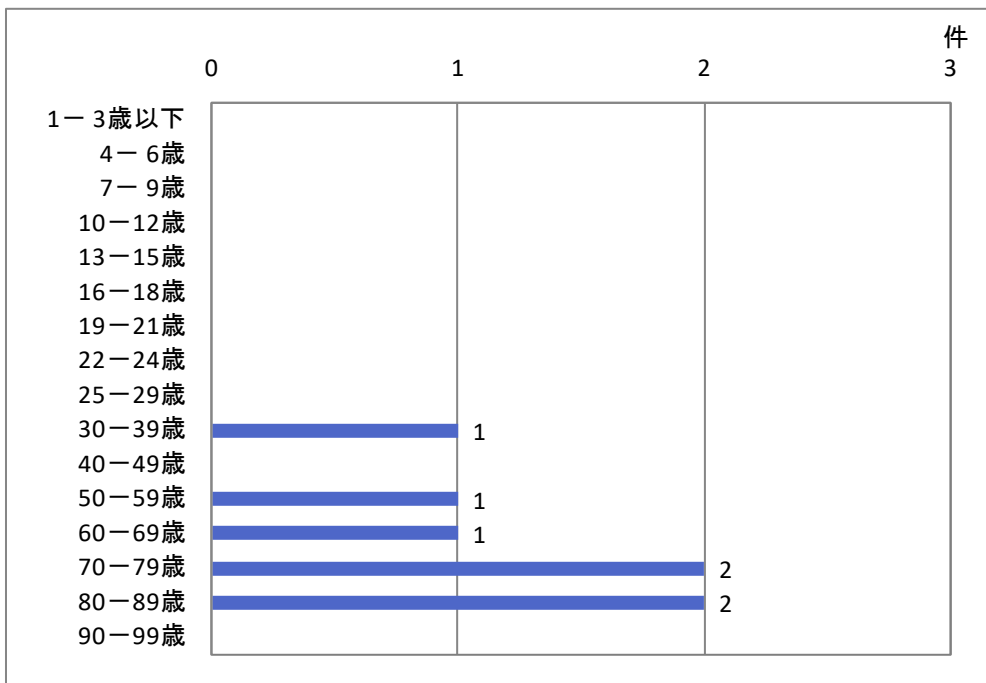
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区別にみると、「大型」では「60-69歳」が最も多く8件(32.0%)となっている。
- ・次いで「70-79歳」6件(24.0%)、「80-89歳」5件(20.0%)と続いている。



# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (2) 中型

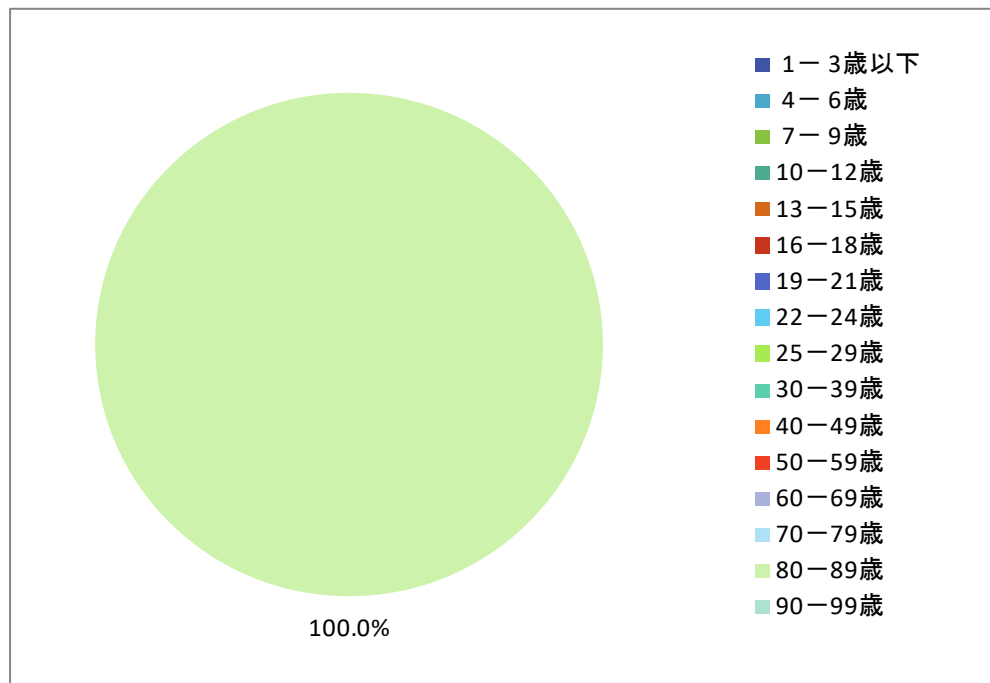
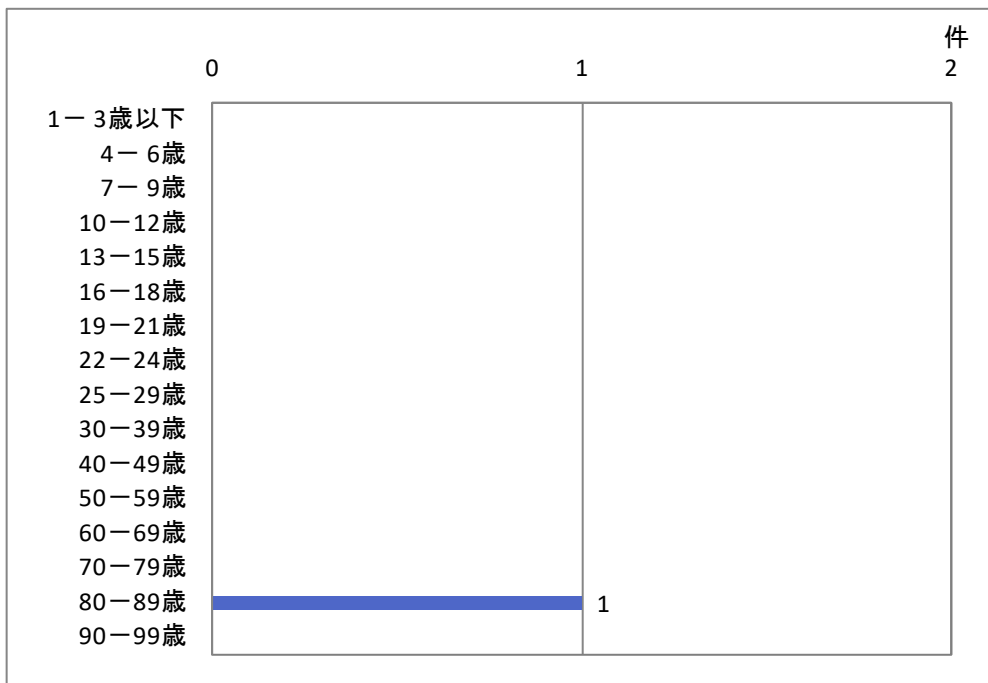
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「70-79歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。
- ・次いで「30-39歳」、「50-59歳」、「60-69歳」がそれぞれ1件(14.3%)となっている。



## VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (3) 普通

・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「普通」では「80-89歳」1件（100.0%）となっている。



# VIII. 2025年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- 死亡事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢別にみると、「左折」－「60-69歳」が最も多く6件となっている。次いで「直進 等速」－「70-79歳」、「直進 等速」－「80-89歳」、「左折」－「70-79歳」、「左折」－「80-89歳」がそれぞれ4件と続いている。

