

2025年 1～12月の
交通事故統計分析結果(死亡・重傷事故)
～ 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、道路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・重傷事故

Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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

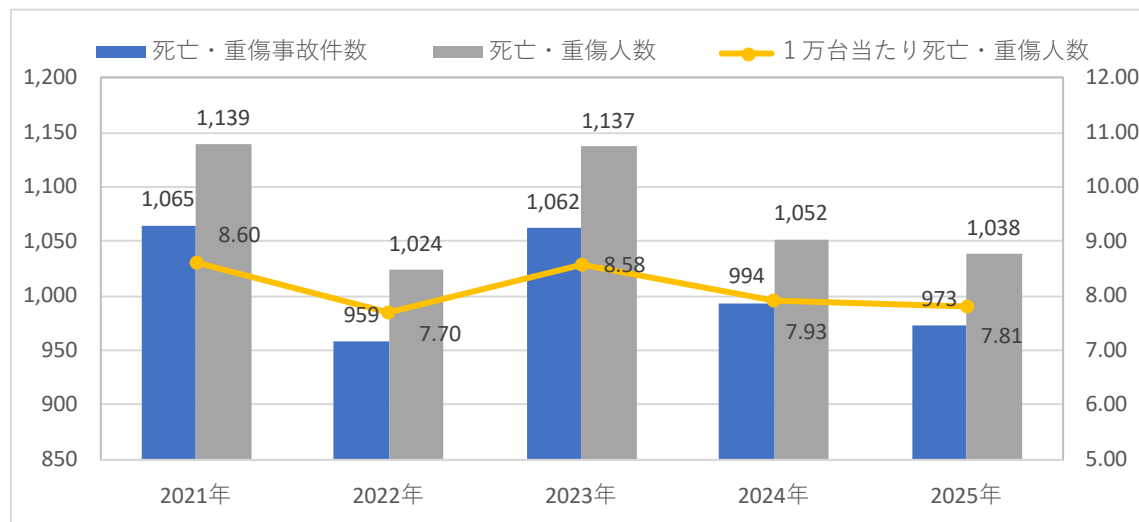
Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

1. 事故件数

- 2025年1～12月の死亡・重傷事故件数は973件（死者・重傷者の合計人数は1,038人）となっている（営業用トラック1万台当たりの死者数と重傷者数の合計は7.81人）。

※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）

- 令和7年までに死者数と重傷者数の合計を970人（営業用トラック1万台当たりの死者数と重傷者数の合計を「6.5人」とするという「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標を達成するためにも、死亡・重傷事故を減少させる具体的な対策の構築が急務である。

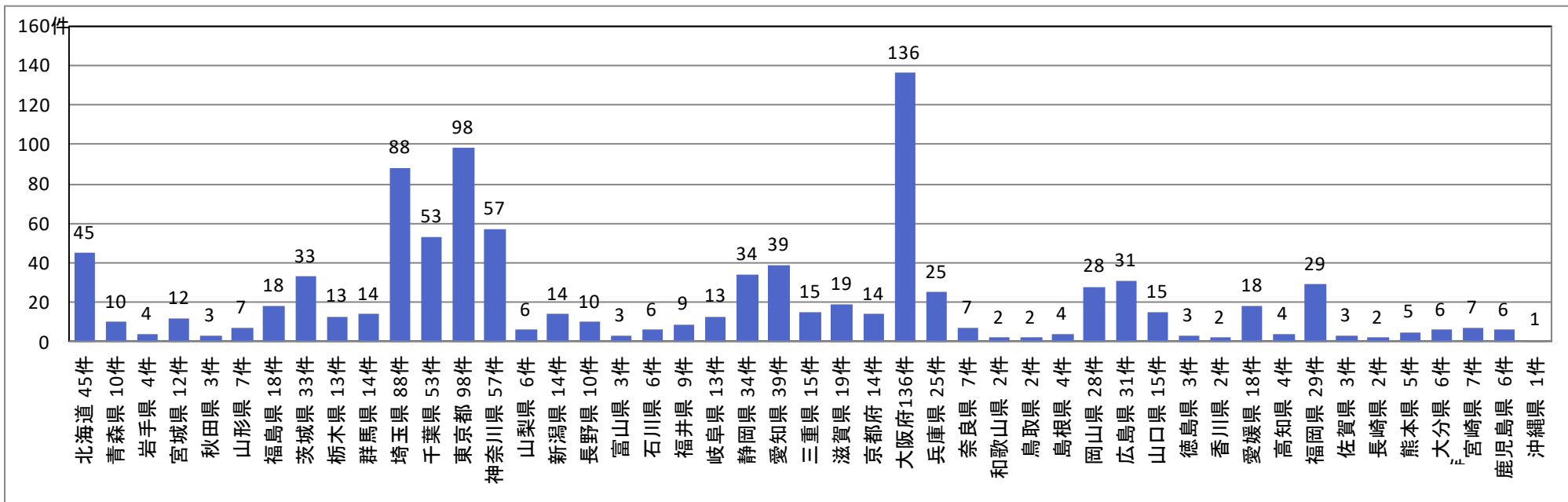


Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

2. 発生地別

・2025年1～12月の発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く136件、次いで「東京都」98件、「埼玉県」88件、「神奈川県」57件、「千葉県」53件、「北海道」45件と続いている。

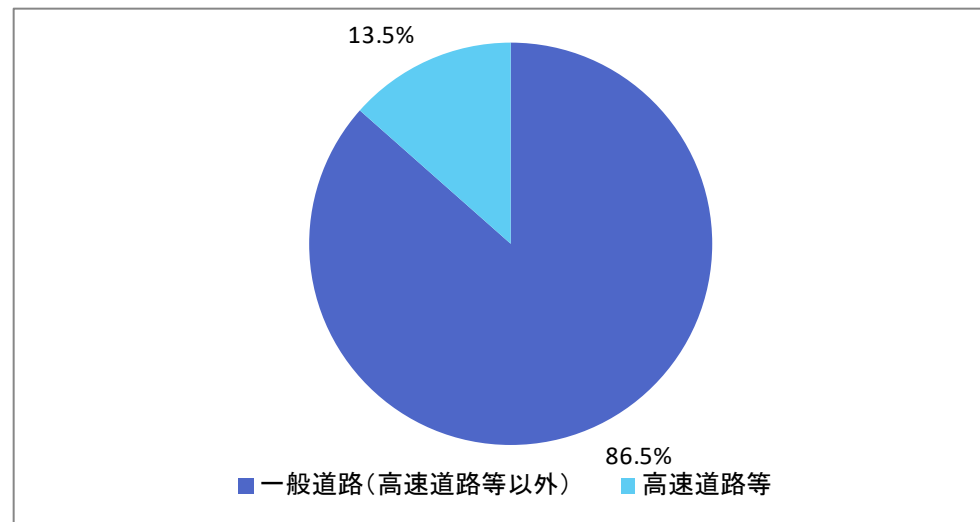
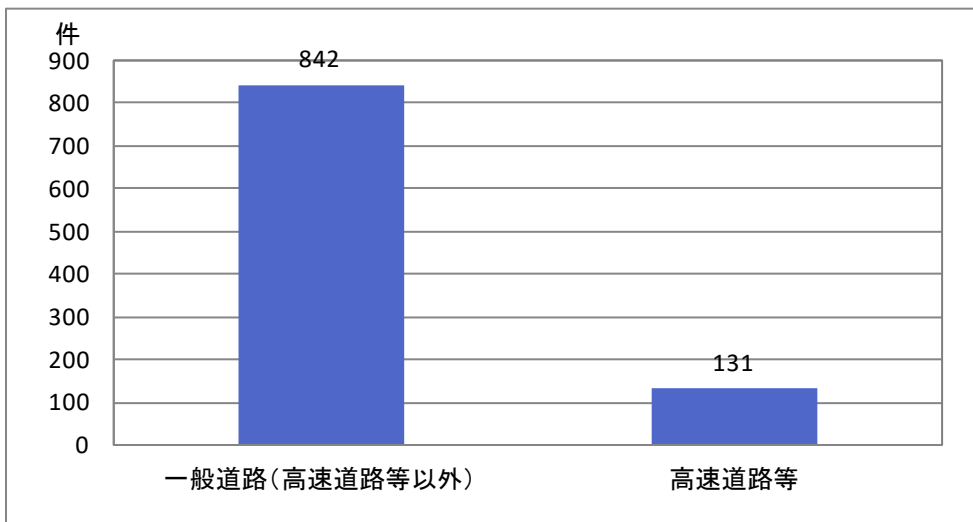
※対自転車の発生地別死亡・重傷事故件数については、P87 に別掲。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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842件（86.5%）と9割近くを占めている。

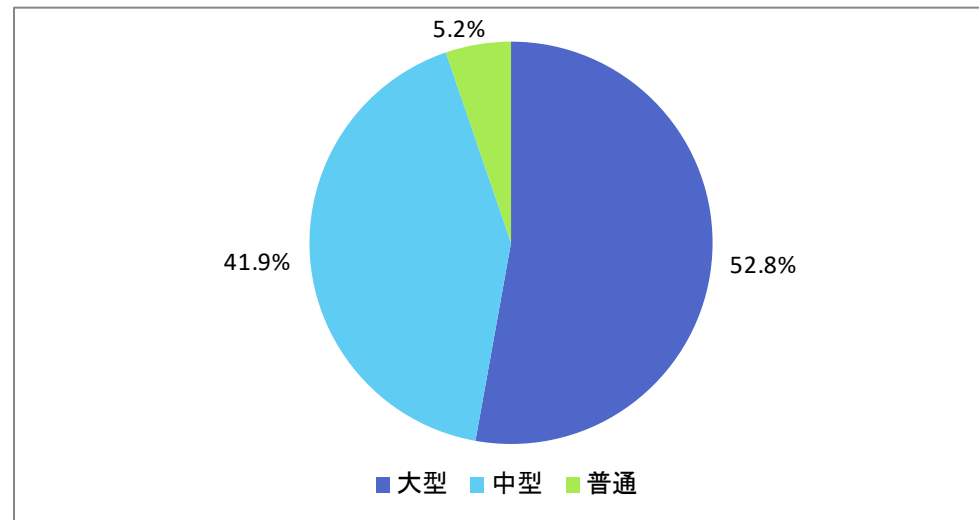
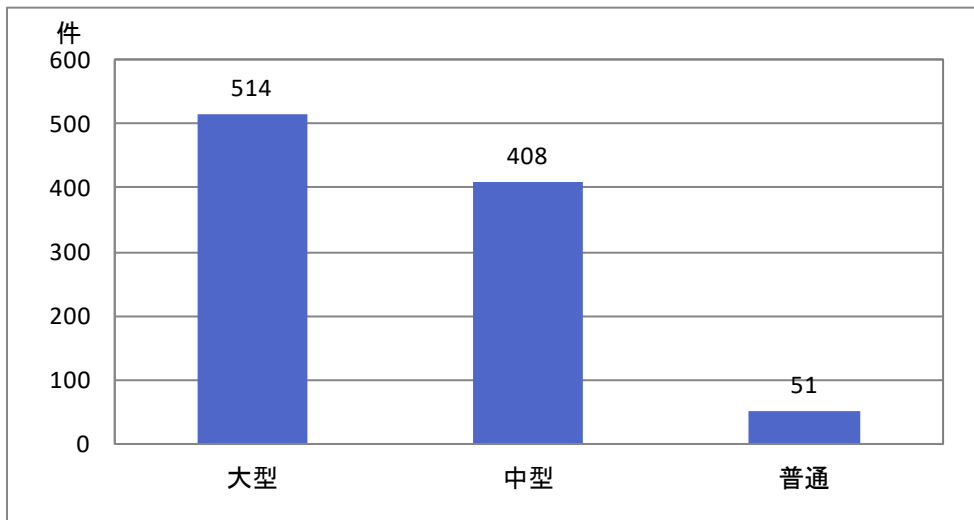


Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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514件（52.8%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」408件（41.9%）、「普通」51件（5.2%）となっている。

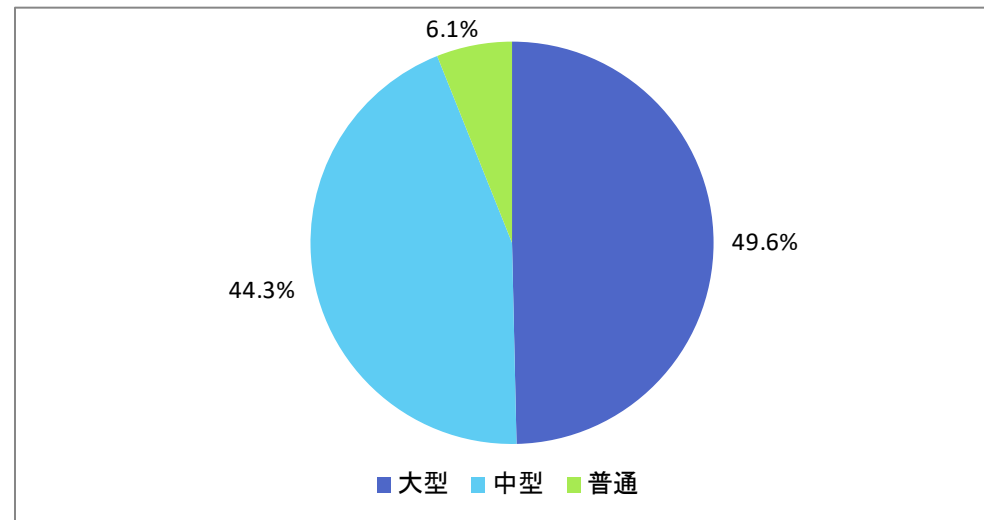
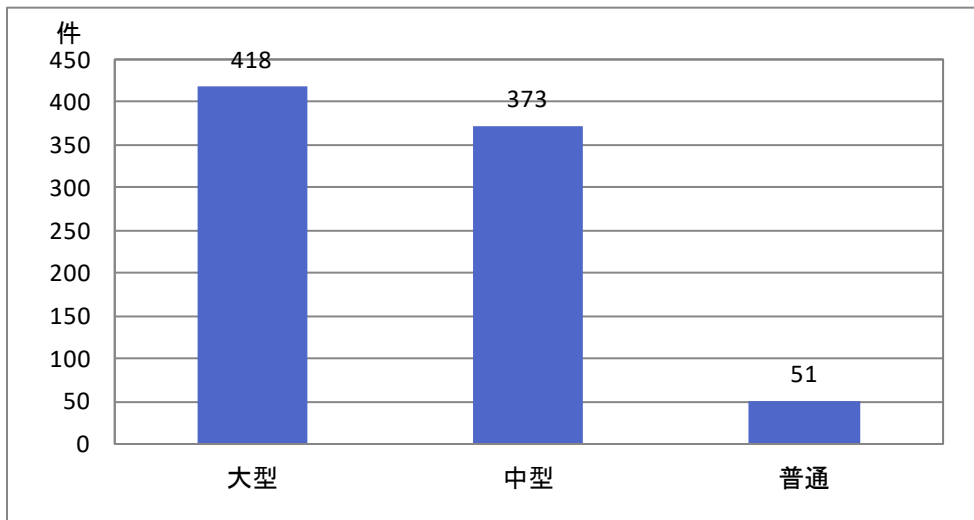
※対自転車の車両区分別死亡・重傷事故件数については、P88 に別掲。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(1) 一般道路での車両区分

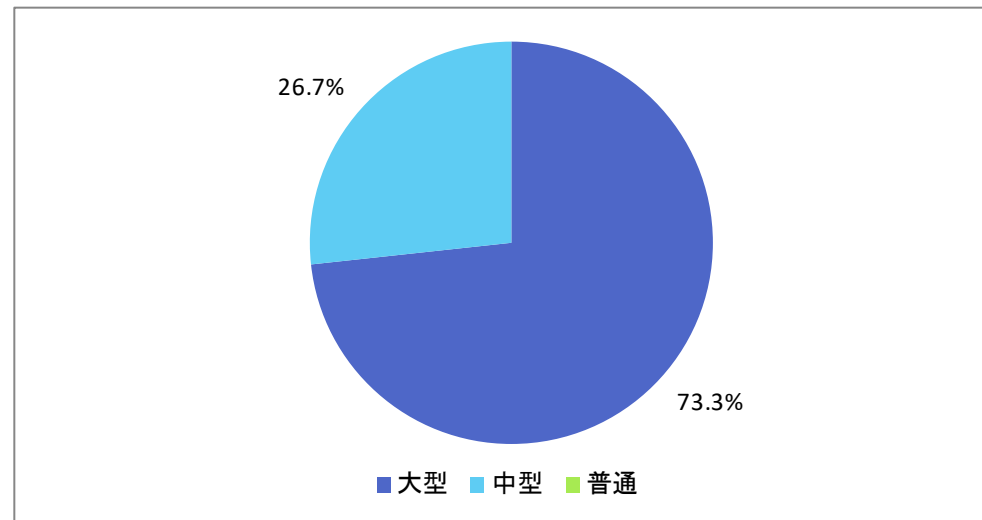
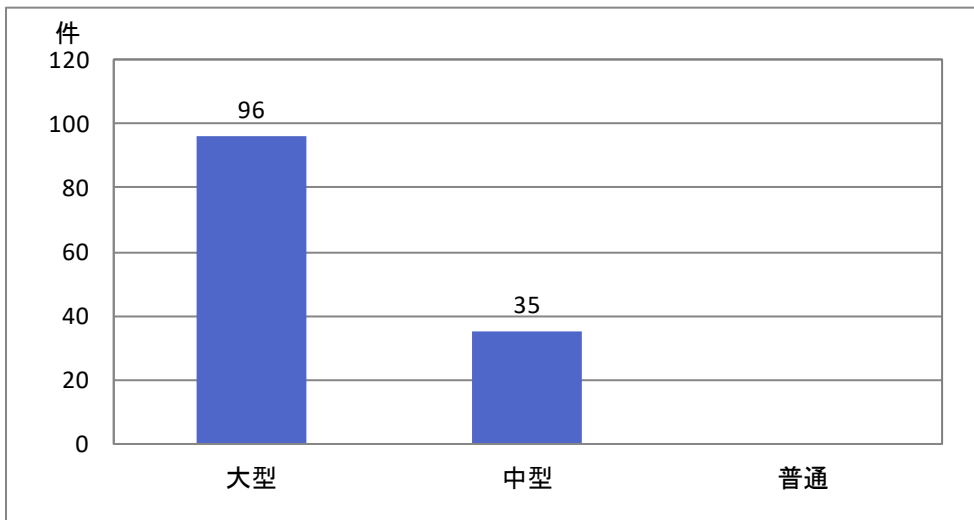
- 2025年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く418件（49.6%）と5割近くを占めている。
- 次いで「中型」373件（44.3%）、「普通」51件（6.1%）となっている。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(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96件（73.3%）と7割以上を占めている。
- 次いで「中型」35件（26.7%）となっている。

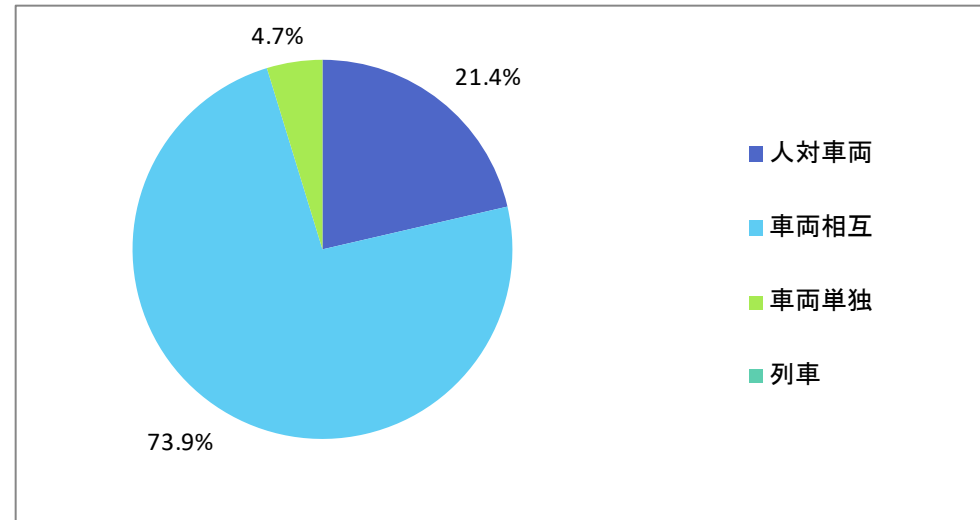
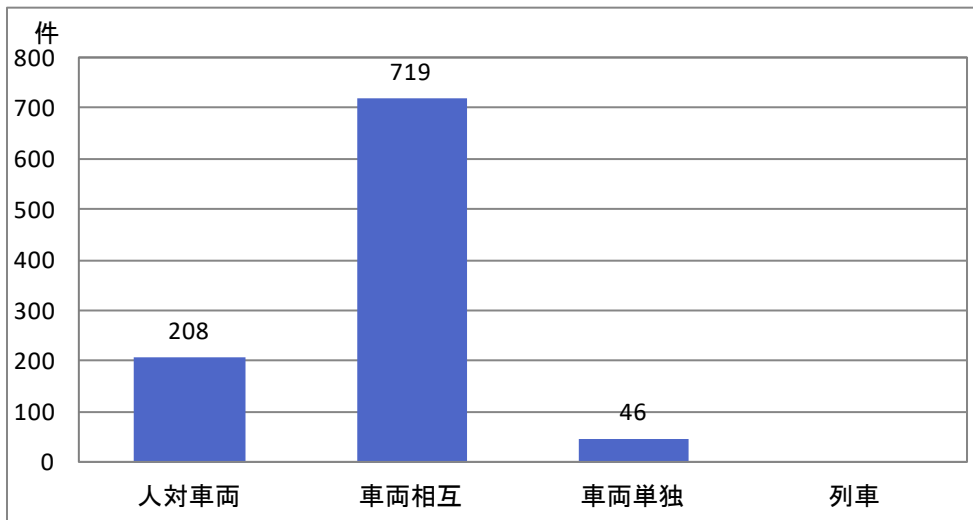


Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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719件（73.9%）と7割以上を占めている。
- ・次いで「人対車両」208件（21.4%）、「車両単独」46件（4.7%）と続いている。

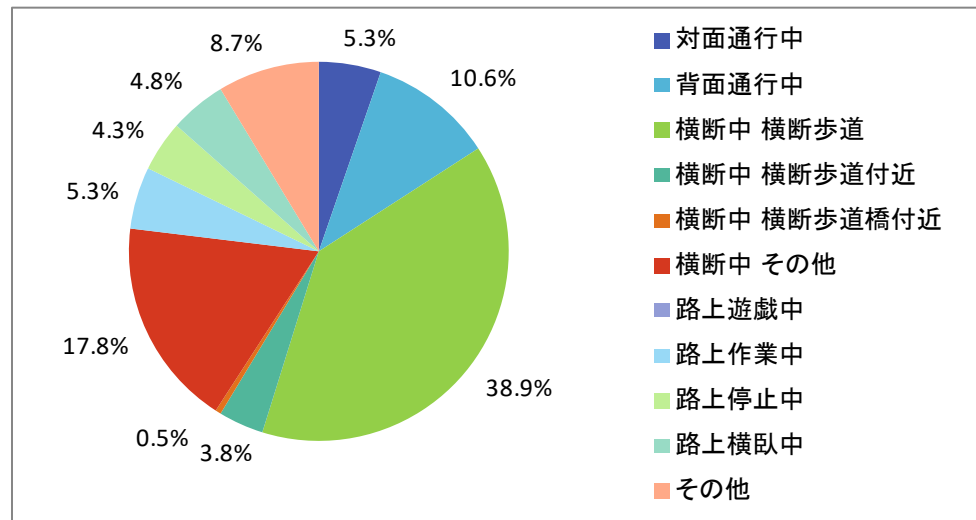
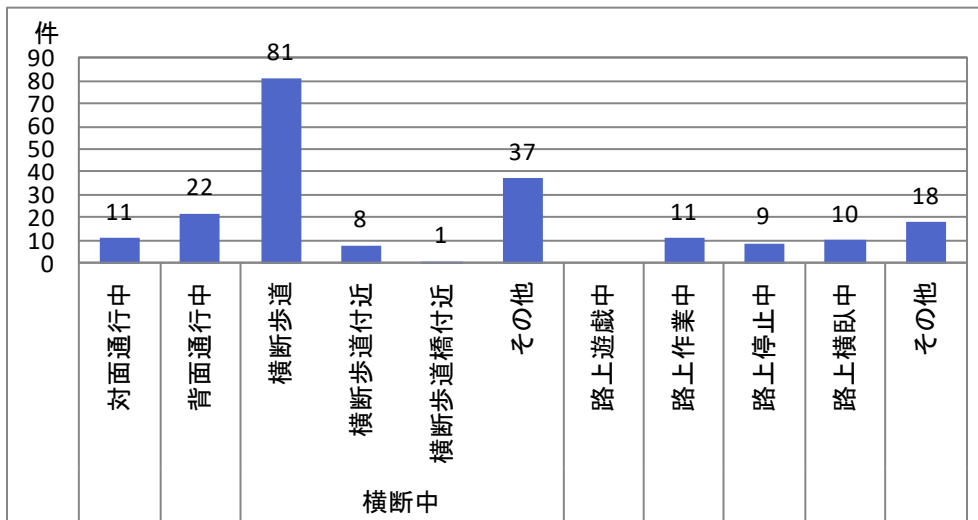
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(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81件（38.9％）となっている。
- ・次いで「横断中 その他」37件（17.8％）、「背面通行中」22件（10.6％）と続いている。
- ・「横断中」の事故が127件（61.0％）と6割以上を占めている。



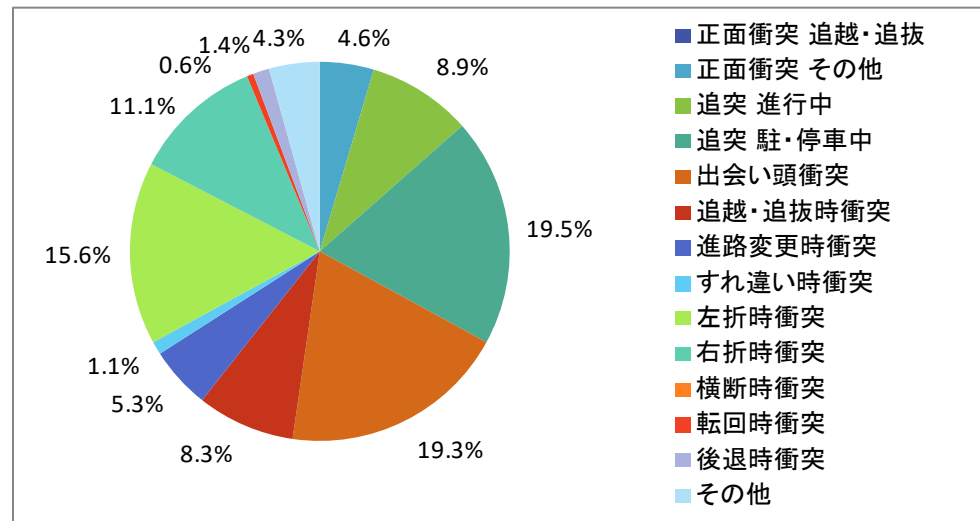
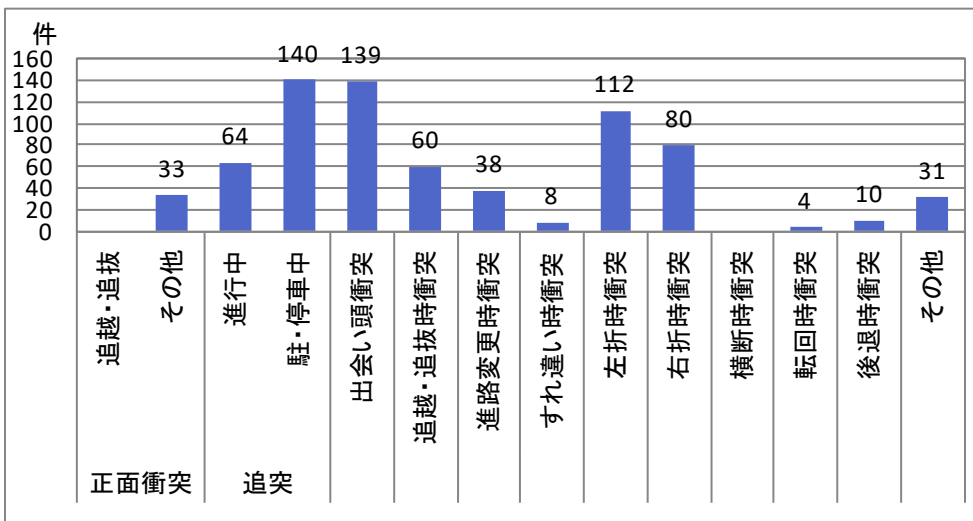
Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(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140件（19.5%）となっている。
- ・次いで「出会い頭衝突」139件（19.3%）、「左折時衝突」112件（15.6%）、「右折時衝突」80件（11.1%）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。

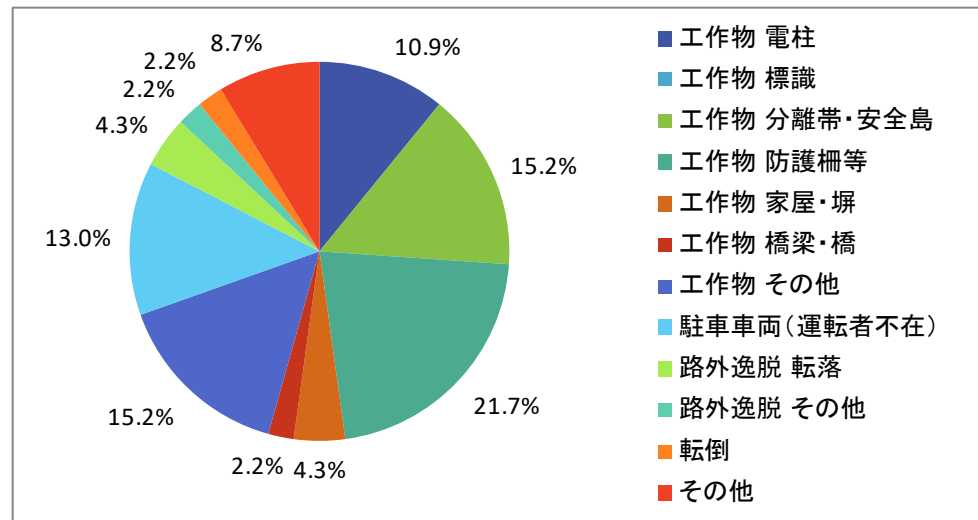
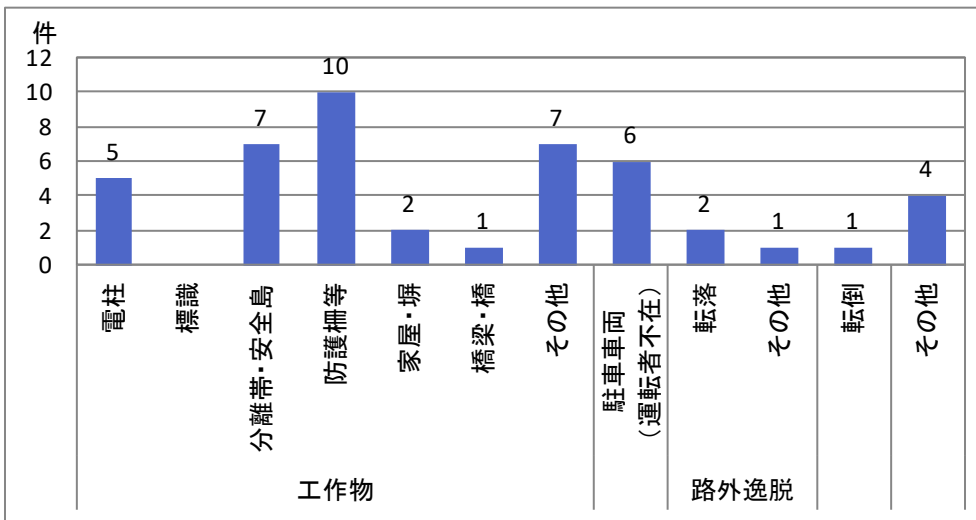
※対自転車の事故類型別死亡・重傷事故件数については、P89～P92に別掲。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(3) 車両単独

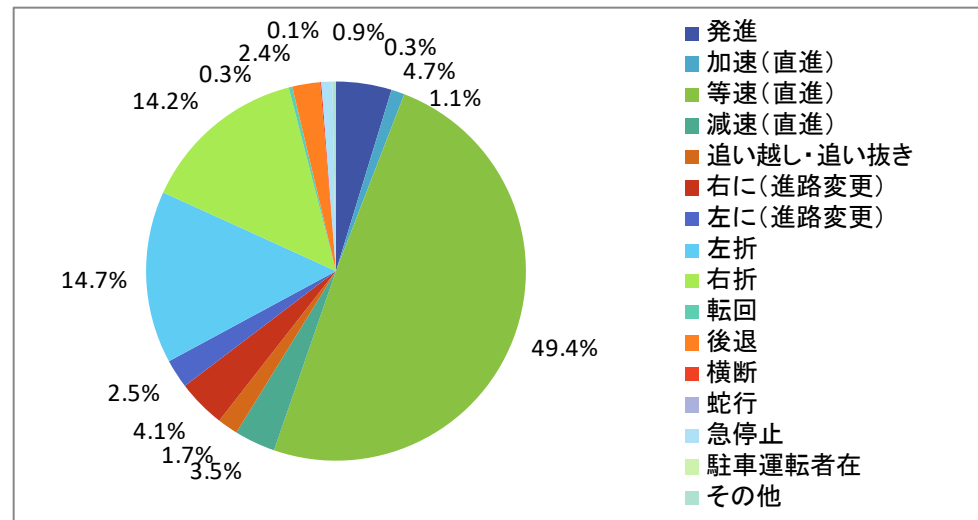
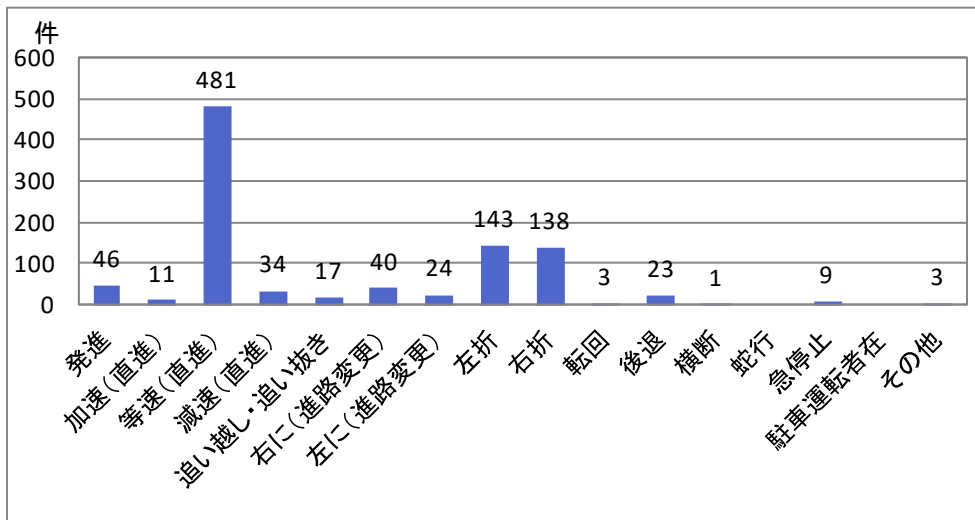
- ・2025年1～12月の傾向をみると「工作物 防護柵等」が最も多く10件（21.7％）となっている。
- ・次いで「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 その他」がそれぞれ7件（15.2％）、「駐車車両（運転者不在）」6件（13.0％）、「工作物 電柱」5件（10.9％）となっている。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

6. 行動類型別

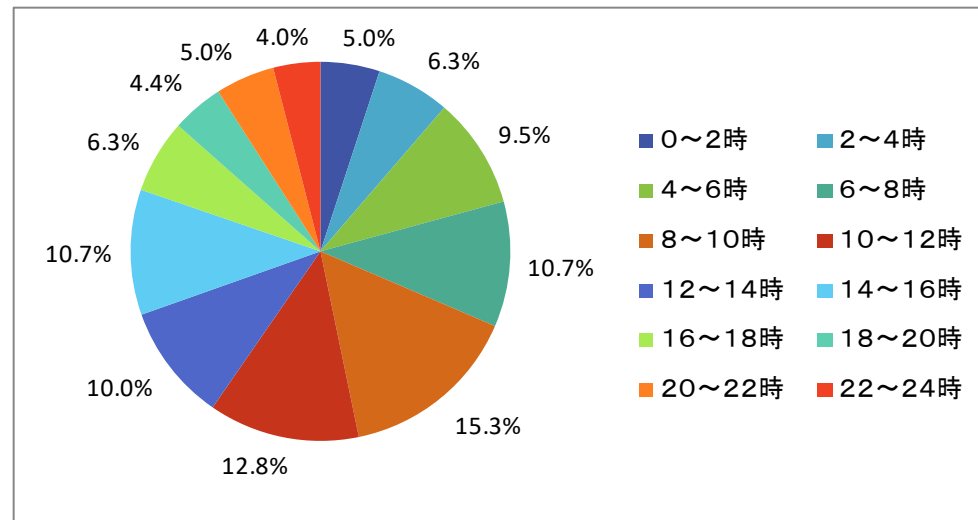
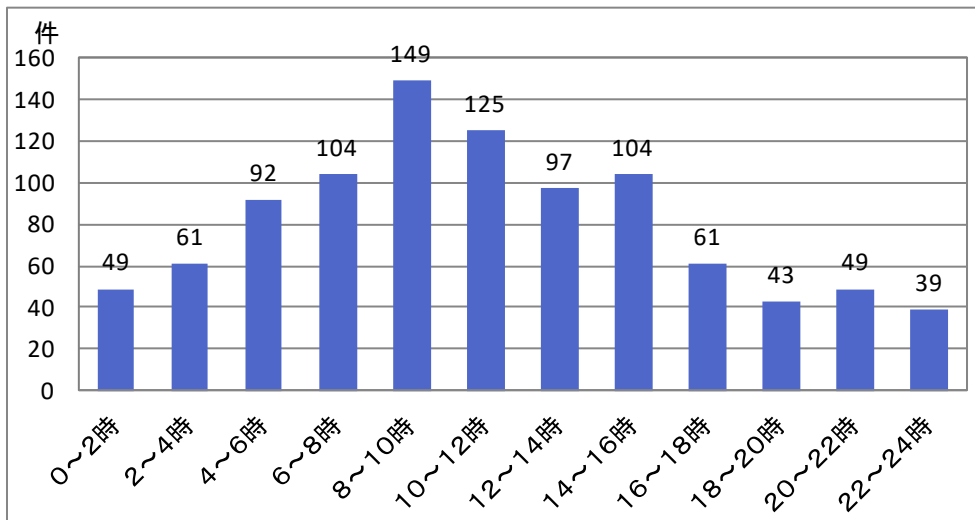
- ・2025年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く481件（49.4%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「左折」143件（14.7%）、「右折」138件（14.2%）と続いている。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

7. 時間帯別

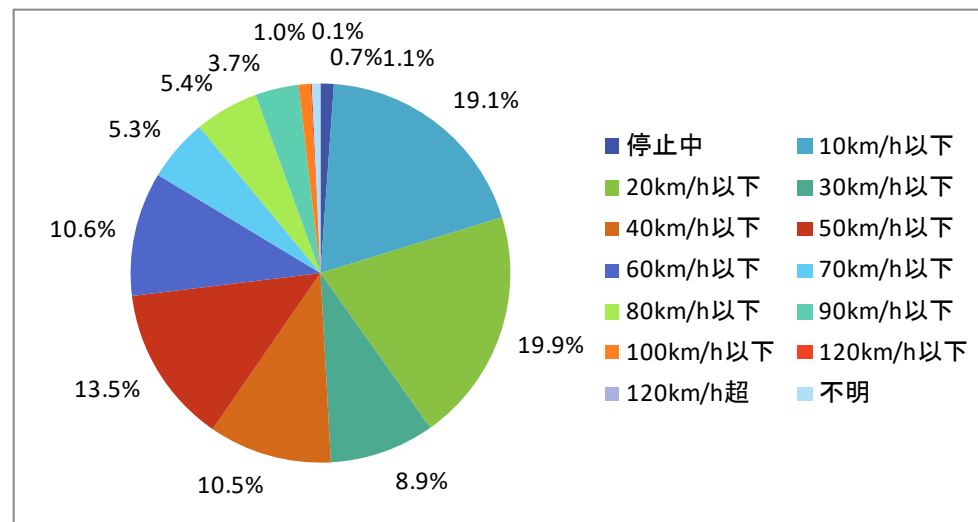
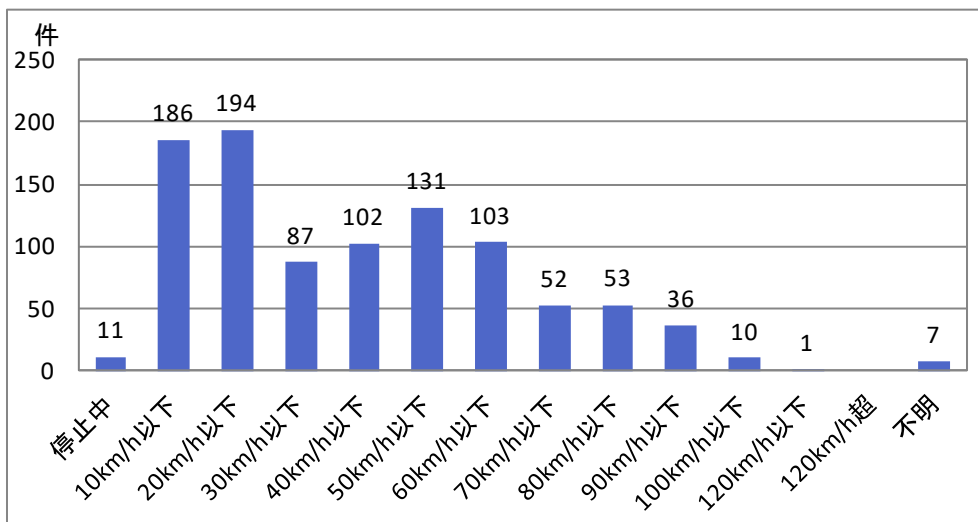
- ・2025年1～12月の傾向をみると、「8～10時」が最も多く149件（15.3%）となっている。
- ・次いで「10～12時」125件（12.8%）、「6～8時」、「14～16時」がそれぞれ104件（10.7%）、「12～14時」97件（10.0%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の2割以上を占めている。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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超)20km/h以下」が最も多く194件(19.9%)となっている。
- 次いで「10km/h以下」186件(19.1%)、「(40km/h超)50km/h以下」131件(13.5%)、「(50km/h超)60km/h以下」103件(10.6%)、「(30km/h超)40km/h以下」102件(10.5%)と続いている。

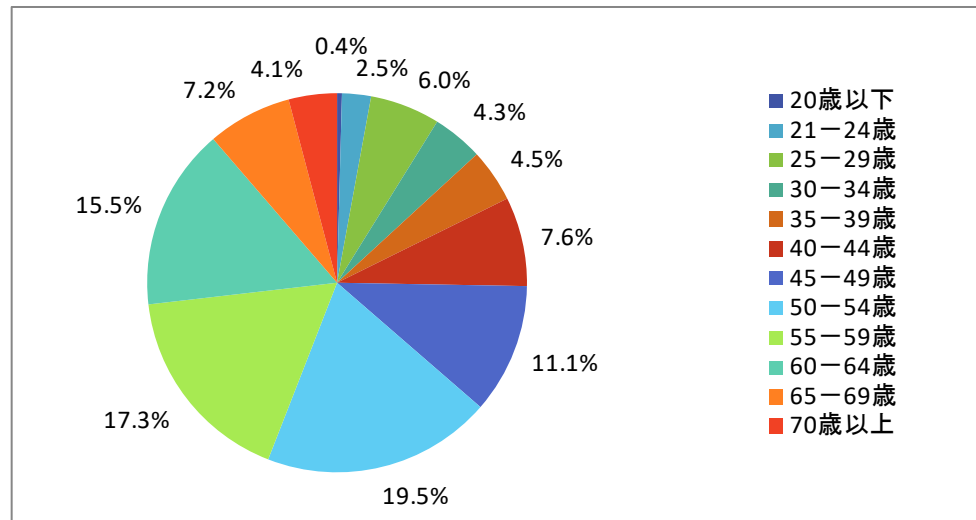
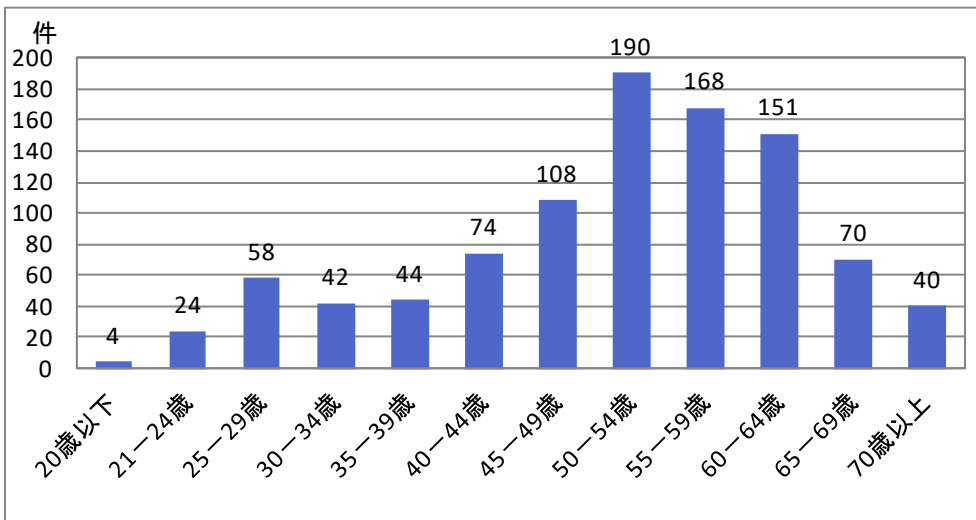


Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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190件（19.5%）となっている。
- ・次いで「55-59歳」168件（17.3%）、「60-64歳」151件（15.5%）、「45-49歳」108件（11.1%）と続いている。
- ・「40代」が182件（18.7%）、「50代」が358件（36.8%）、「60歳以上」は261件（26.8%）となっている。

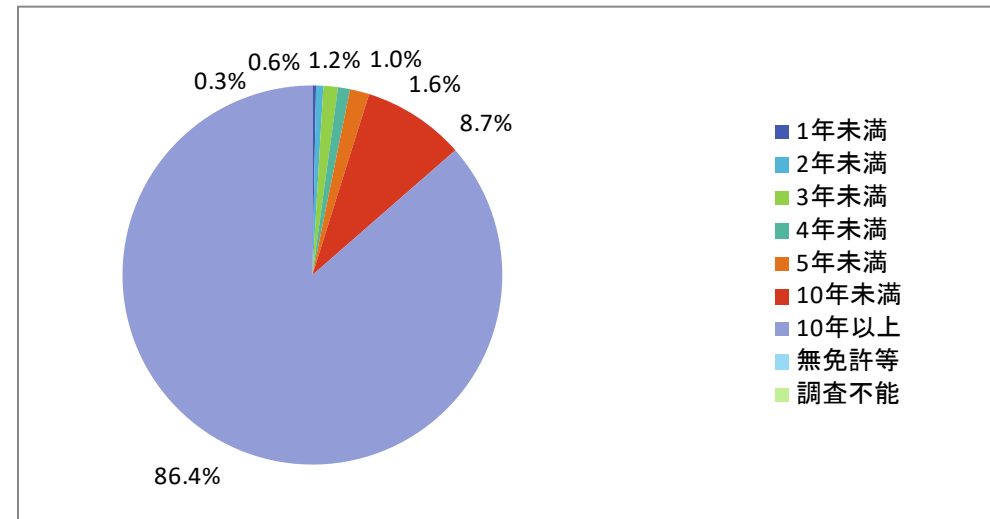
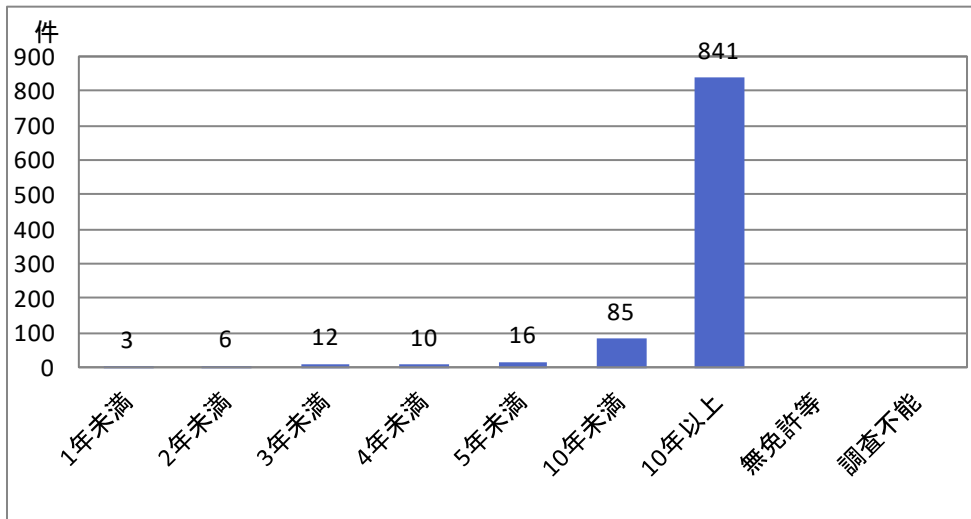
※対自転車の死亡・重傷事故における自転車運転者の年齢別死亡・重傷事故件数については、P93～P96に別掲。



Ⅱ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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841件（86.4%）と9割近くを占めている。



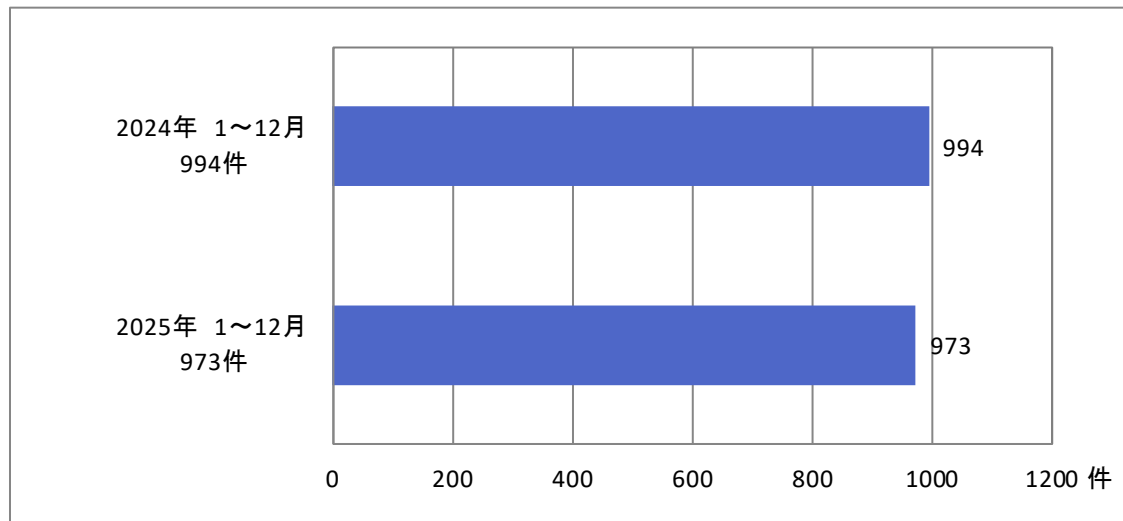
Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

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・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数

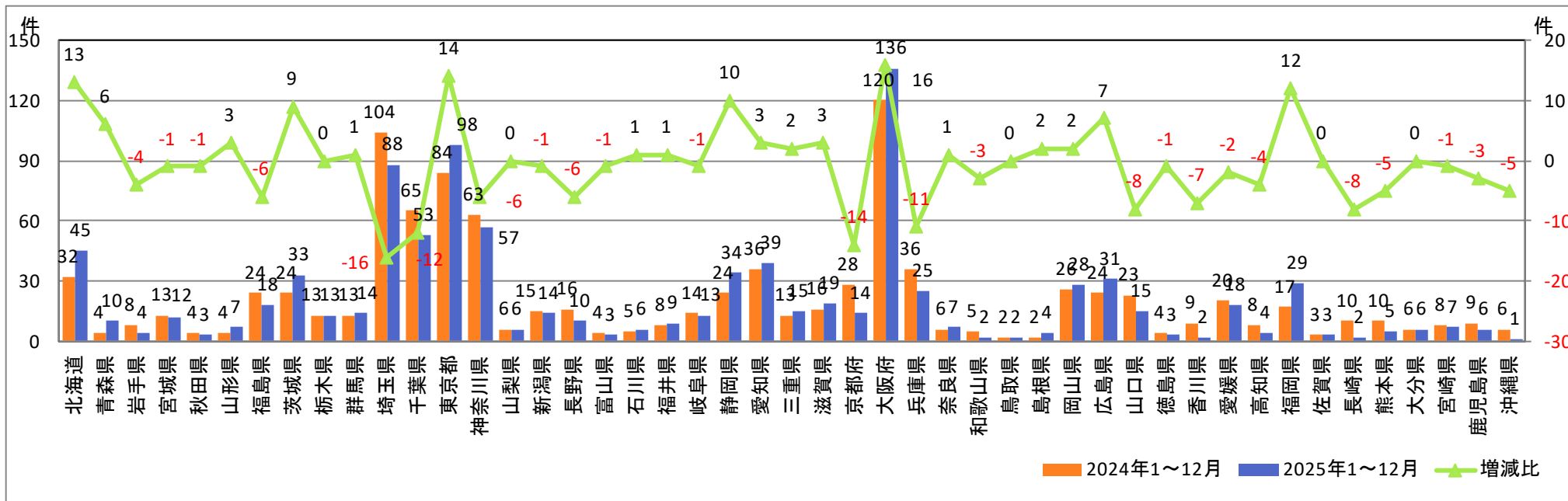
- ・2024年1～12月の死亡・重傷事故件数と比較すると△21件となっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

2. 発生地別

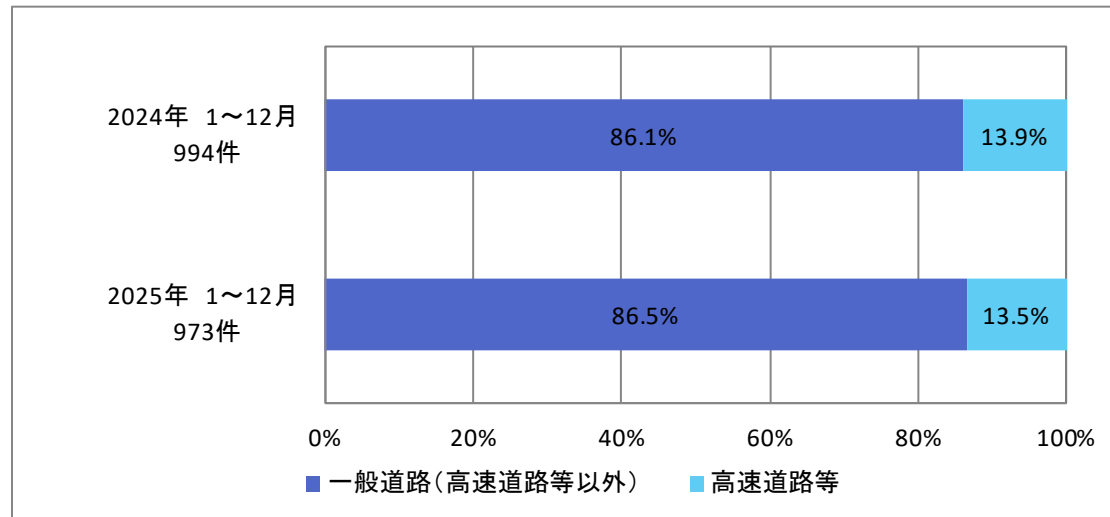
- ・2024年1～12月の発生地別死亡・重傷事故件数の増減を比較すると、「大阪府」が最も多く+16件となっている。次いで「東京都」+14件、「北海道」+13件、「福岡県」+12件、「静岡県」+10件となっている。
- ・一方、「埼玉県」が最も少なくなっており△16件となっている。次いで「京都府」△14件、「千葉県」△12件、「兵庫県」△11件となっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

3. 道路区分別

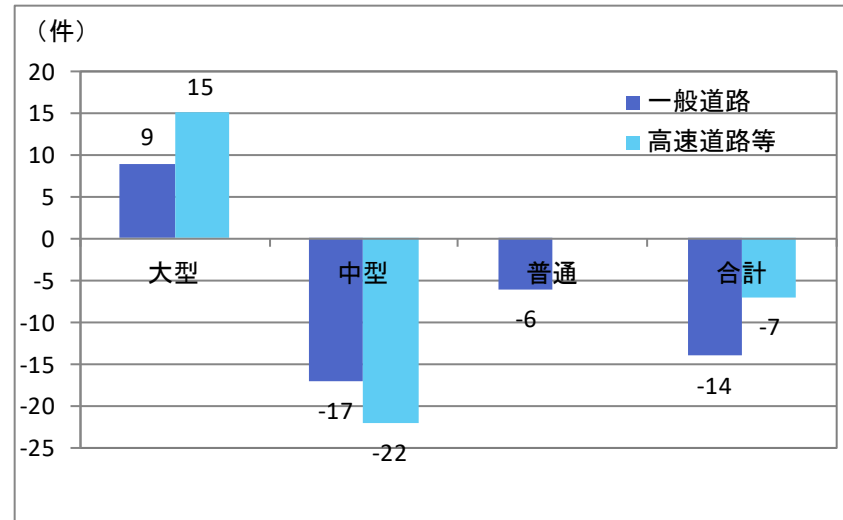
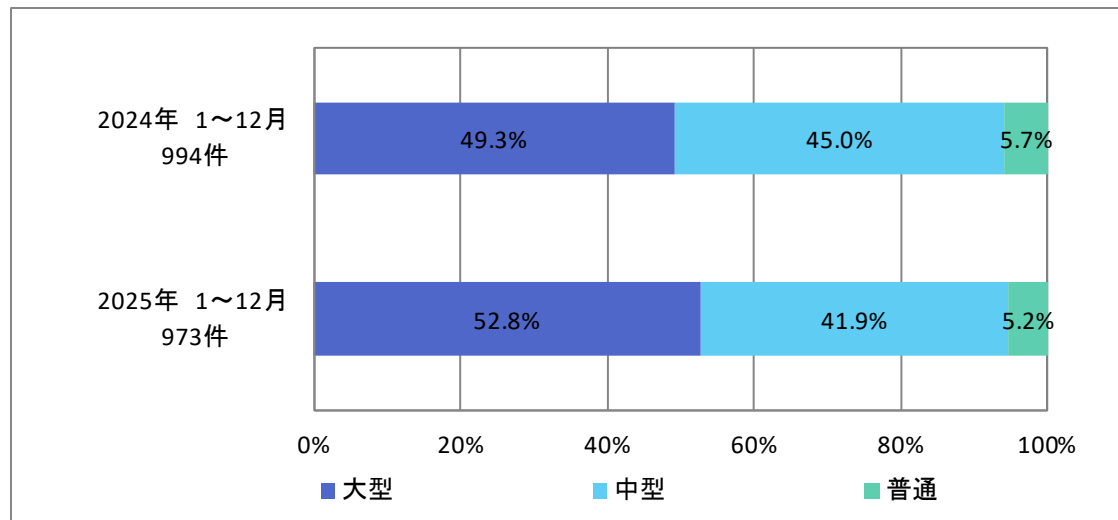
- ・2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は+0.4ポイントとなっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

4. 車両区分別

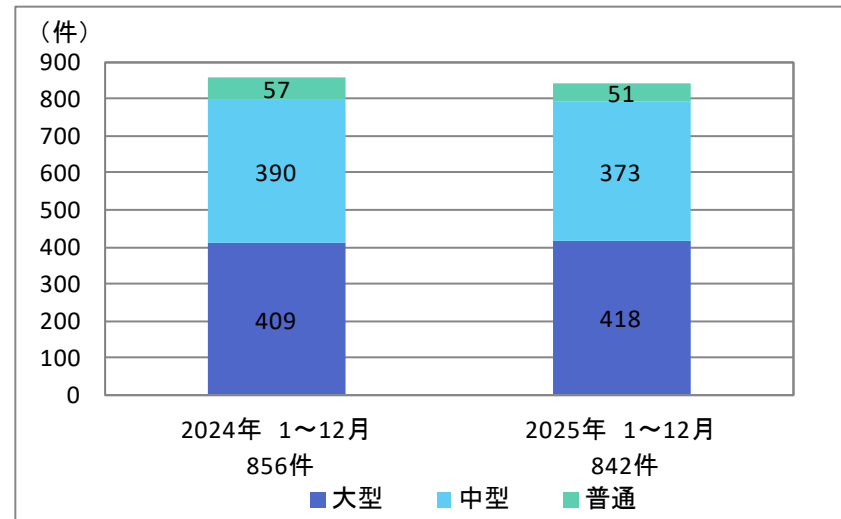
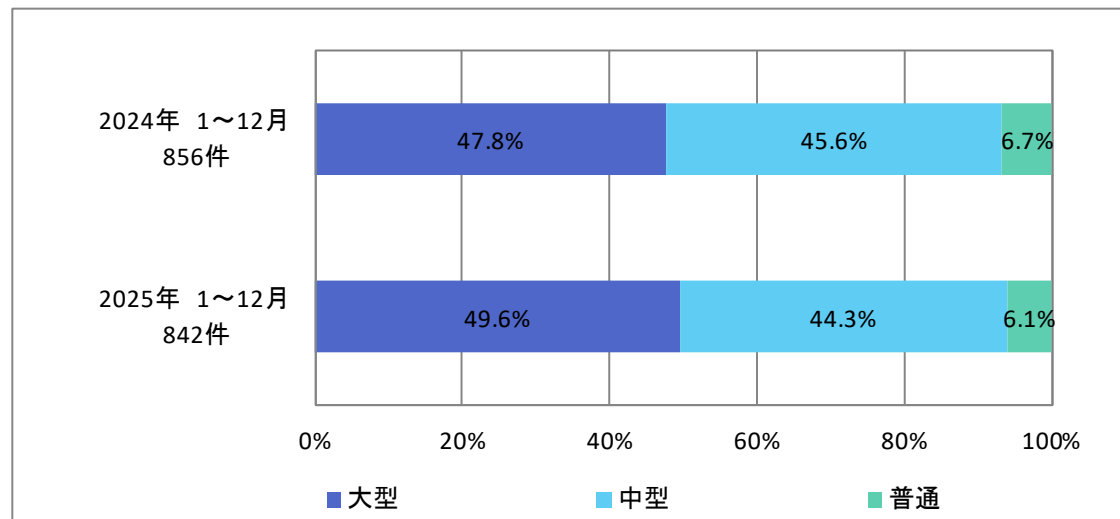
- 2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「大型」は+3.5ポイント、「中型」は△3.1ポイント、「普通」は△0.5ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」、「高速道路等」とともに増加している。
- 「中型」は「一般道路」、「高速道路等」とともに減少している。
- 「普通」は「一般道路」は減少、「高速道路等」は増減がない。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 一般道路での車両区分

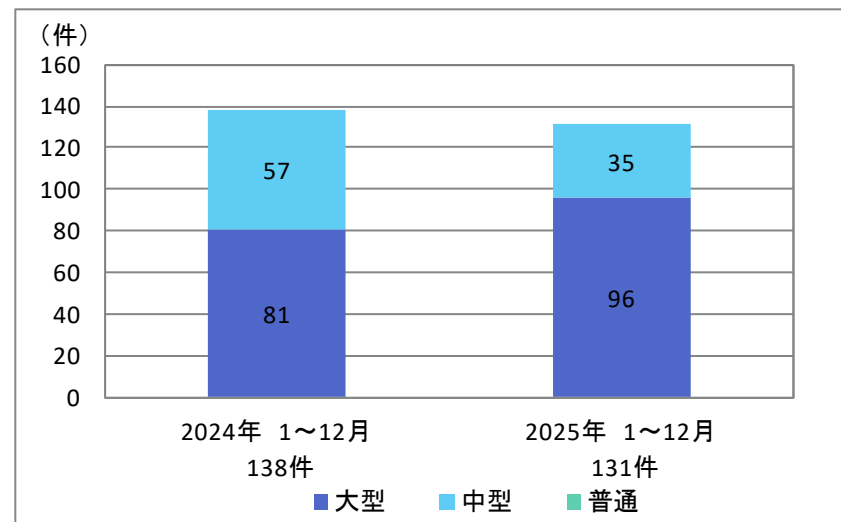
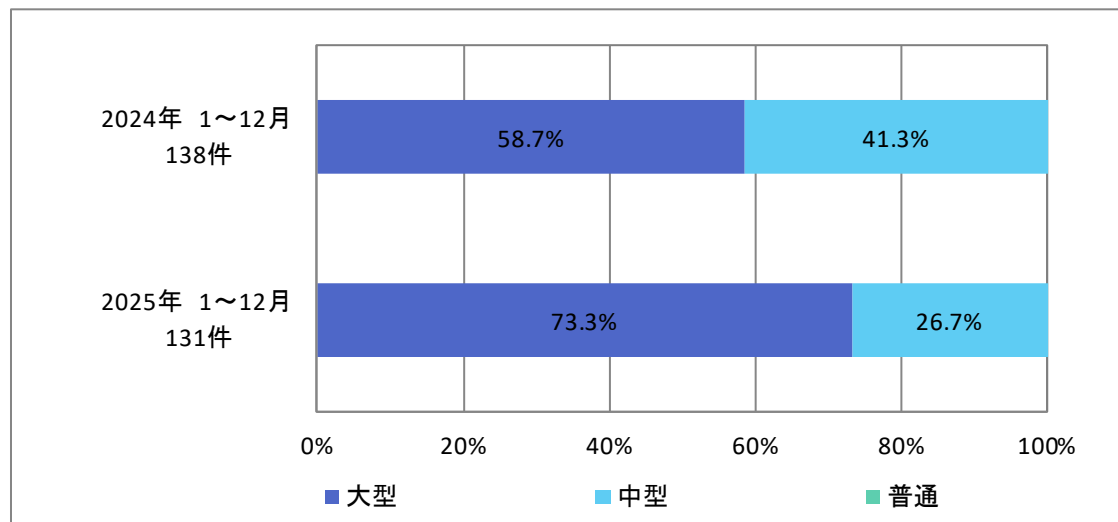
- 2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「大型」は+1.8ポイント、「中型」は△1.3ポイント、「普通」は△0.6ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると△14件となっており、車両区分別にみると「大型」は+9件、「中型」は△17件、「普通」は△6件となっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(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・重傷事故割合と比較すると、「大型」は+14.6ポイント、「中型」は△14.6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△7件となっており、車両区分別にみると「大型」は+15件、「中型」は△22件、「普通」±0件となっている。

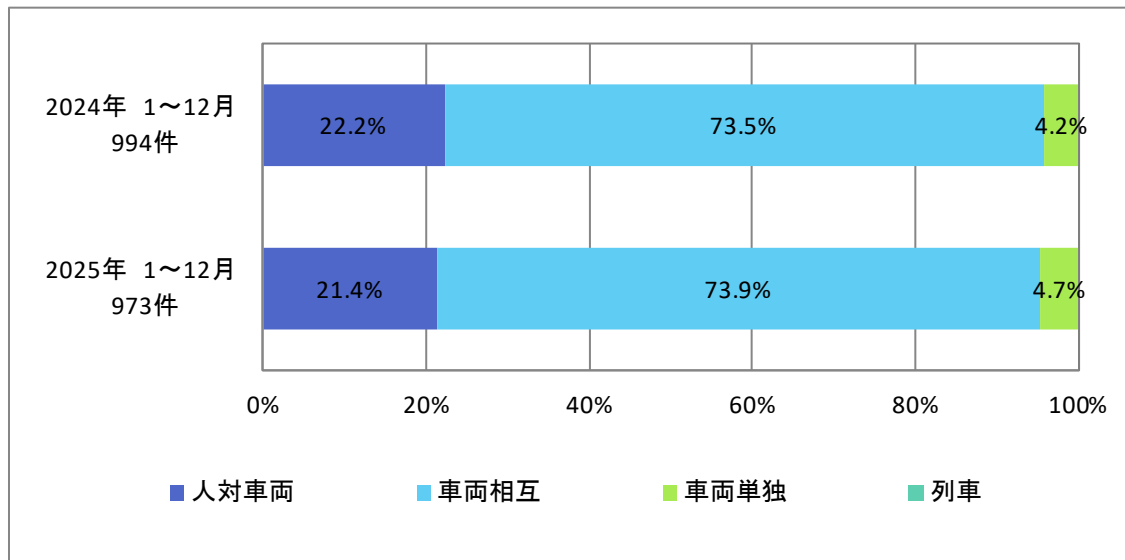


Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

5. 事故類型別

- ・2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「人対車両」△0.8ポイント、「車両相互」は+0.4ポイント、「車両単独」は+0.5ポイント、「列車」は±0.0ポイント（該当無し）となっている。

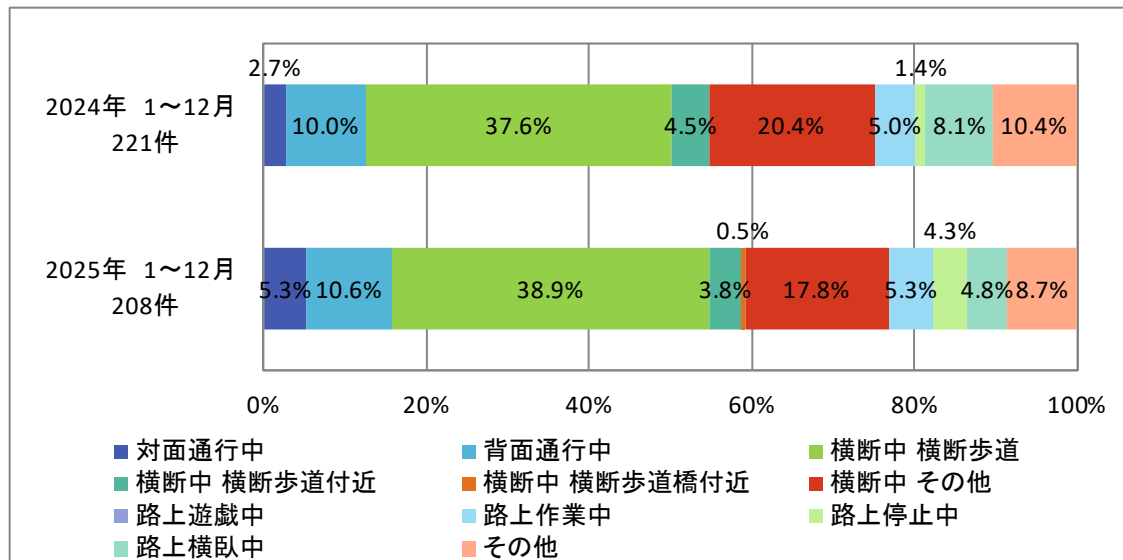
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 人対車両

- ・2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「路上停止中」は+2.9ポイント、「対面通行中」は+2.6ポイントとなっている。
- ・「路上横臥中」は△3.3ポイント、「横断中 その他」は△2.6ポイントとなっている。

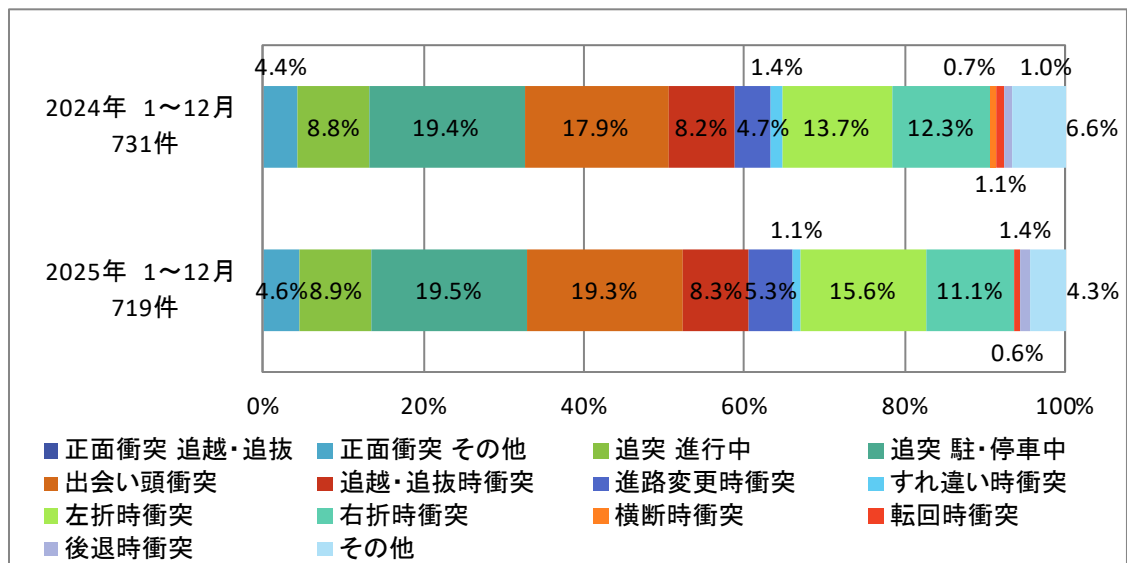


Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

- ・2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「左折時衝突」は+1.9ポイント、「出会い頭衝突」は+1.4ポイントとなっている。
- ・「右折時衝突」は△1.2ポイントとなっている。

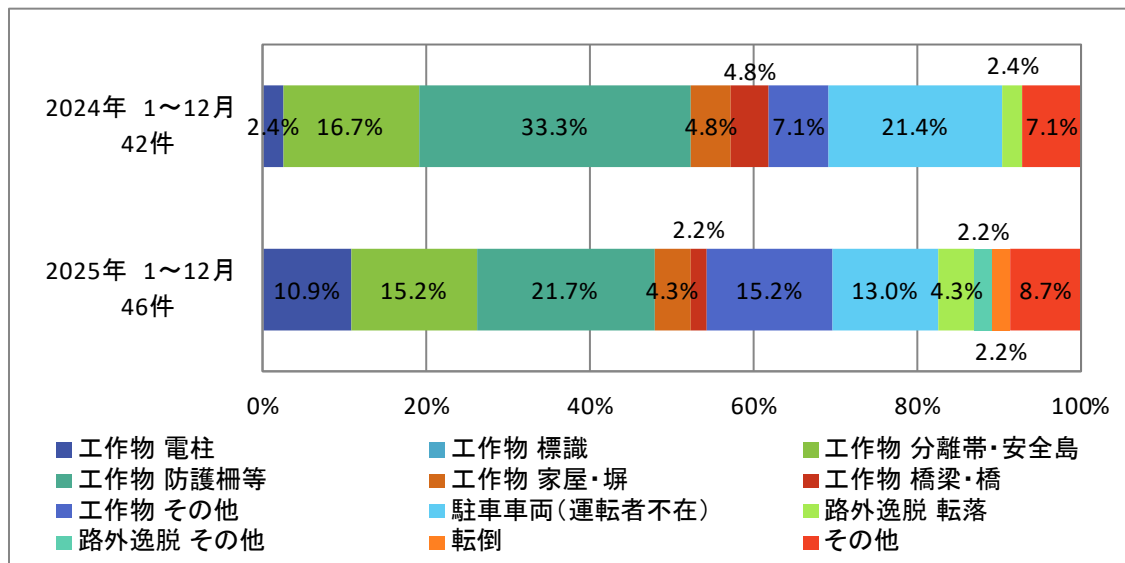
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

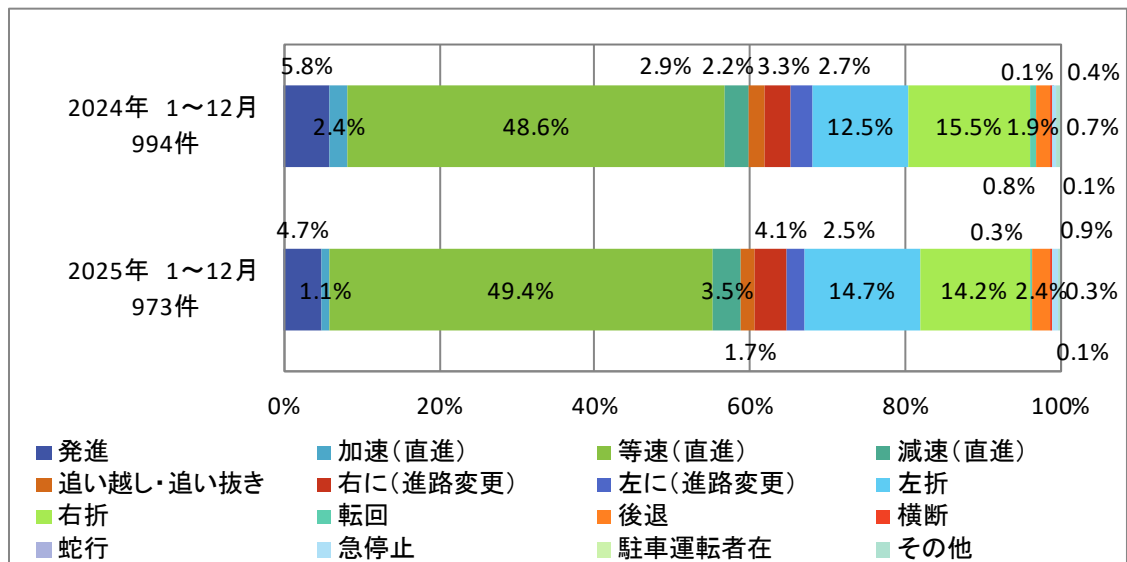
- 2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「工作物 電柱」は+8.5ポイント、「工作物 その他」は+8.1ポイントとなっている。
- 「工作物 防護柵等」は△11.6ポイント、「駐車車両（運転者不在）」は△8.4ポイントとなっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

6. 行動類型別

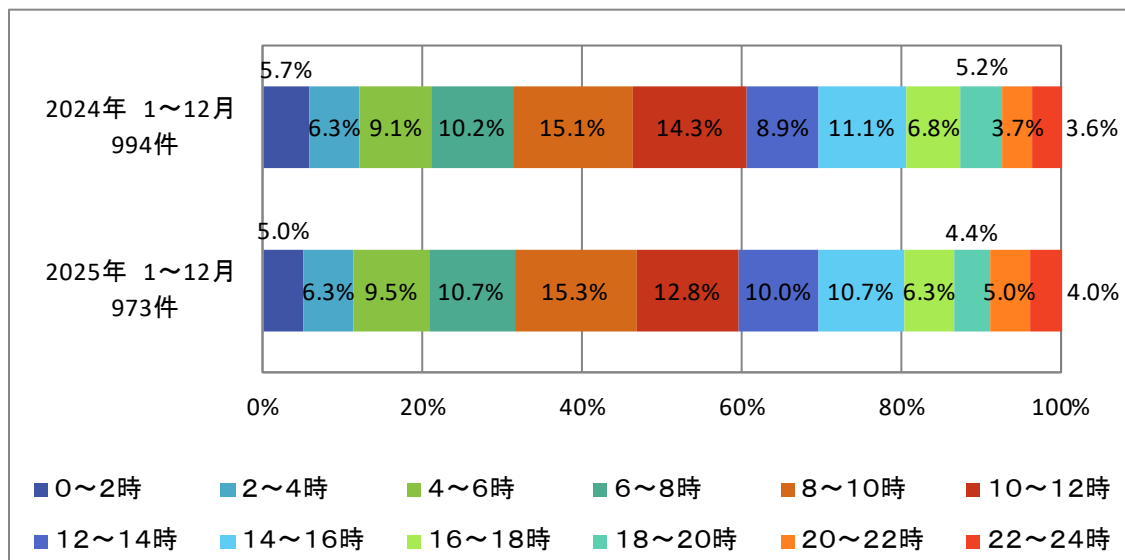
- ・2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「左折」は+2.2ポイントとなっている。
- ・「加速(直進)」、「右折」はそれぞれ△1.3ポイント、「発進」は△1.1ポイントとなっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

7. 時間帯別

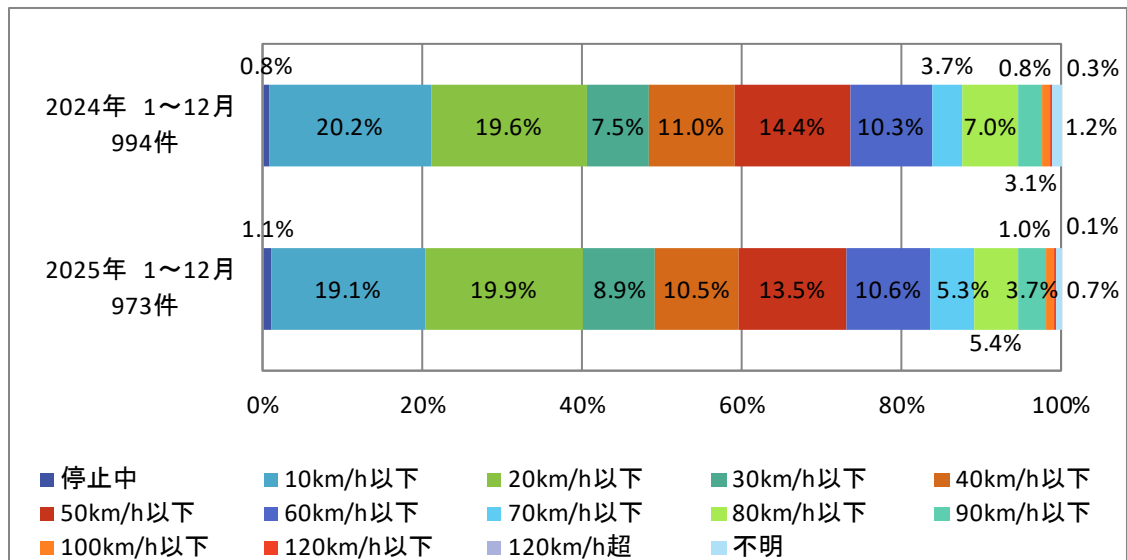
- 2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「20～22時」は+1.3ポイント、「12～14時」は+1.1ポイントとなっている。
- 「10～12時」は△1.5ポイントとなっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

8. 運転者の危険認知速度別

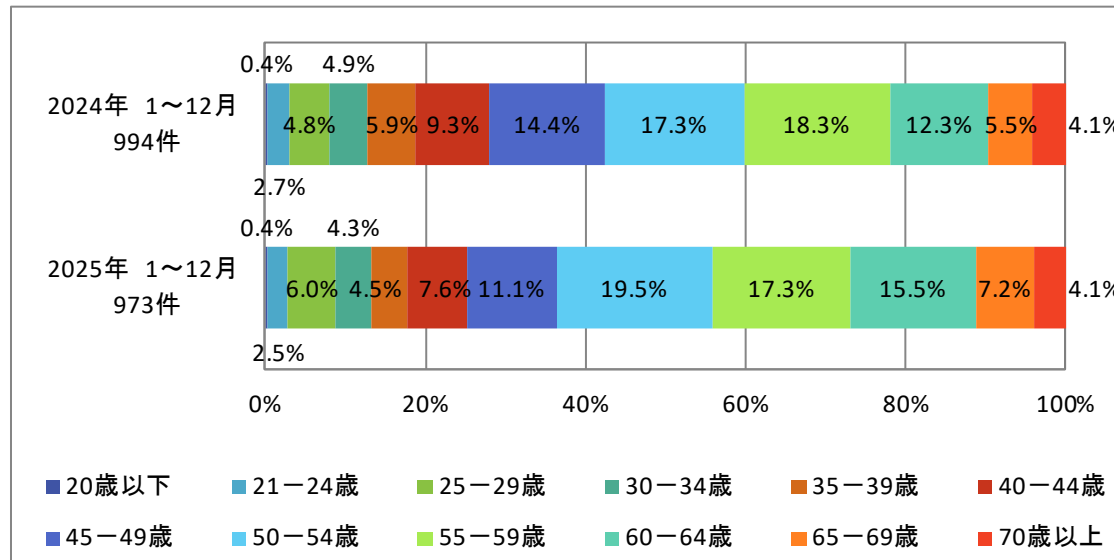
- 2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「(60km/h超)70km/h以下」は+1.6ポイント、「(20km/h超)30km/h以下」+1.4ポイントとなっている。
- 「(70km/h超)80km/h以下」は△1.6ポイント、「10km/h以下」は△1.1ポイントとなっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

9. 運転者の年齢層別

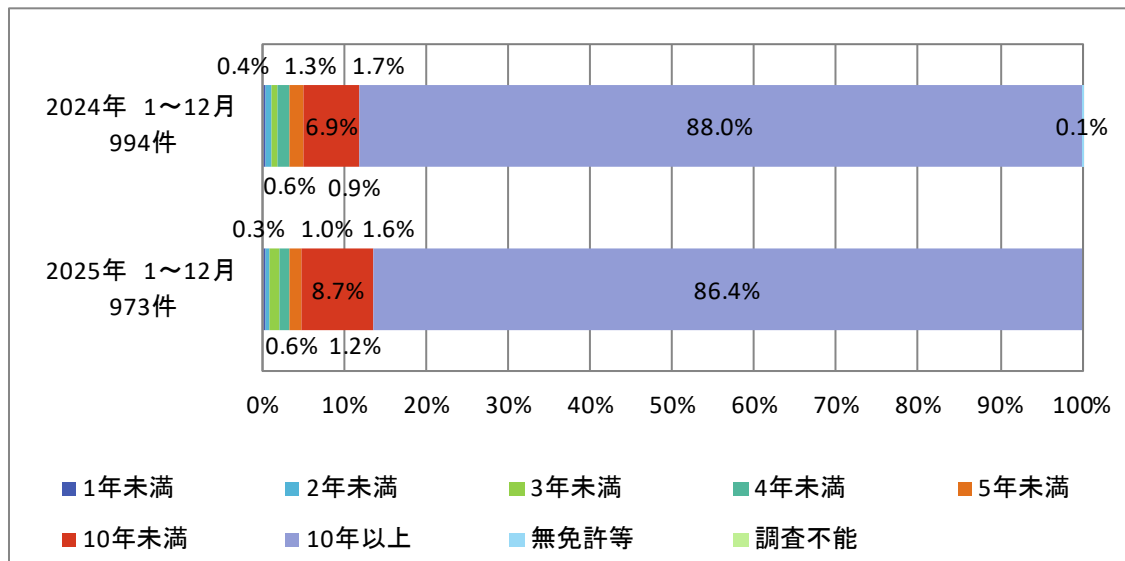
- ・2024年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「60-64歳」は+3.2ポイント、「50-54歳」は+2.2ポイントとなっている。
- ・「45-49歳」は△3.3ポイント、「40-44歳」は△1.7%、「35-39歳」は△1.4ポイントとなっている。



Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(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・重傷事故割合と比較すると、「10年以上」は△1.6ポイントとなっている。



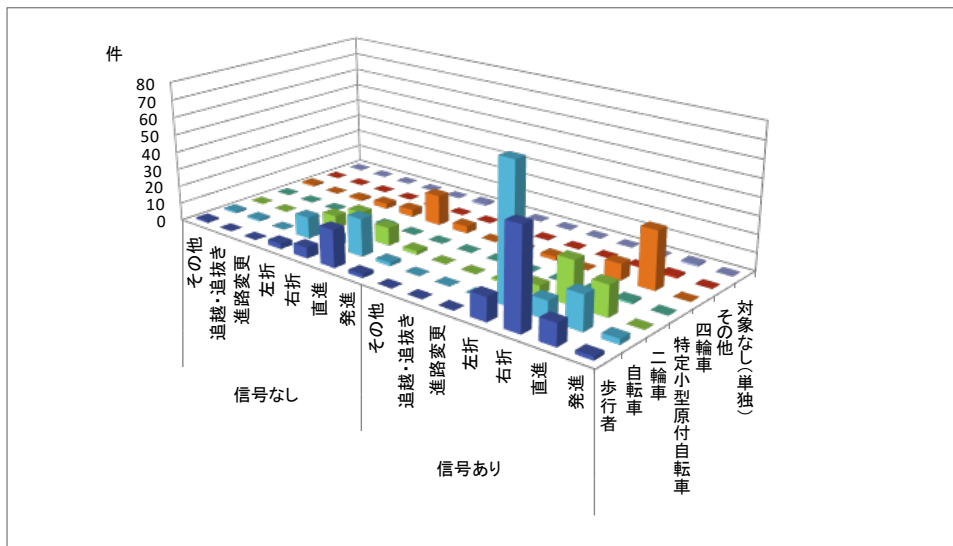
Ⅲ. 2025年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

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

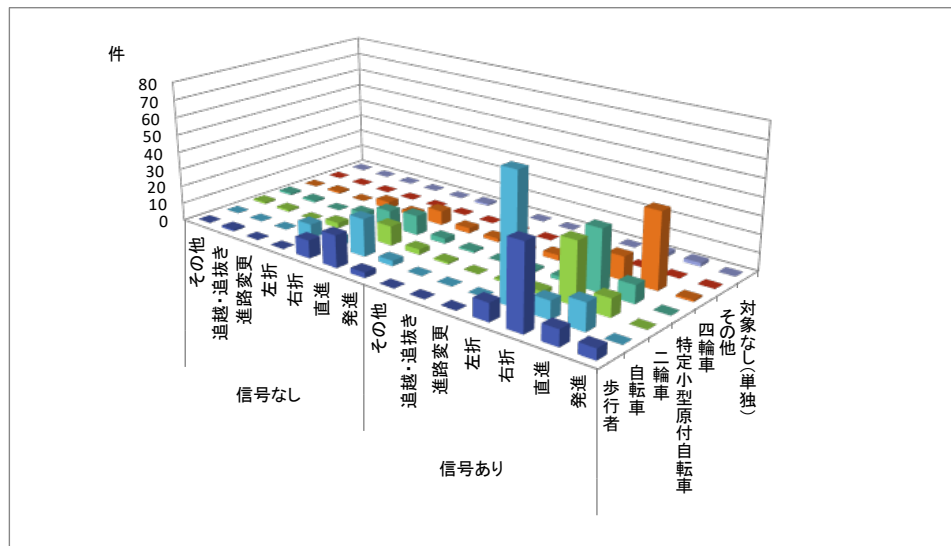
- 2024年1～12月の死亡・重傷事故件数と比較すると、信号機ありでは、「直進」の「四輪車」、「右折」の「二輪車」がそれぞれ△10件となっている。一方、「右折」の「歩行者」が+8件、「直進」の「二輪車」+7件となっている。
- 信号機なしでは、「右折」の「歩行者」が△4件となっている。一方、「直進」の「四輪車」が+9件、「右折」の「二輪車」+5件となっている。

※2025年から「特定小型原付自転車」の項目が追加されたため、2024年とは比較対象外

【2025年1～12月】



【2024年1～12月】



IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

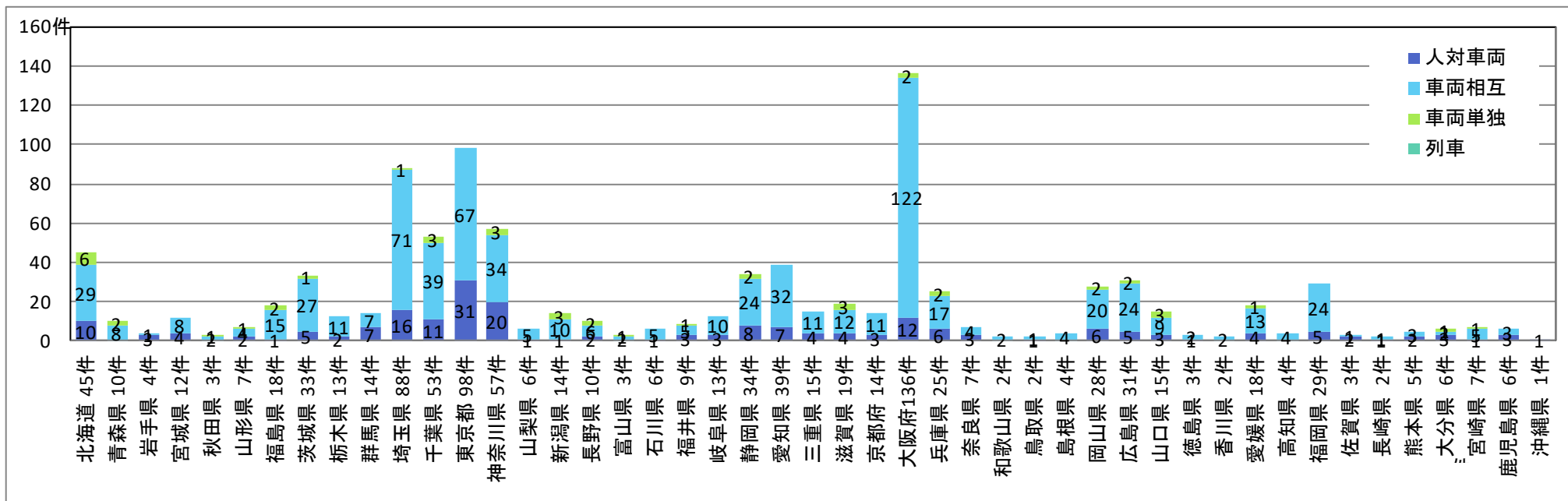
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

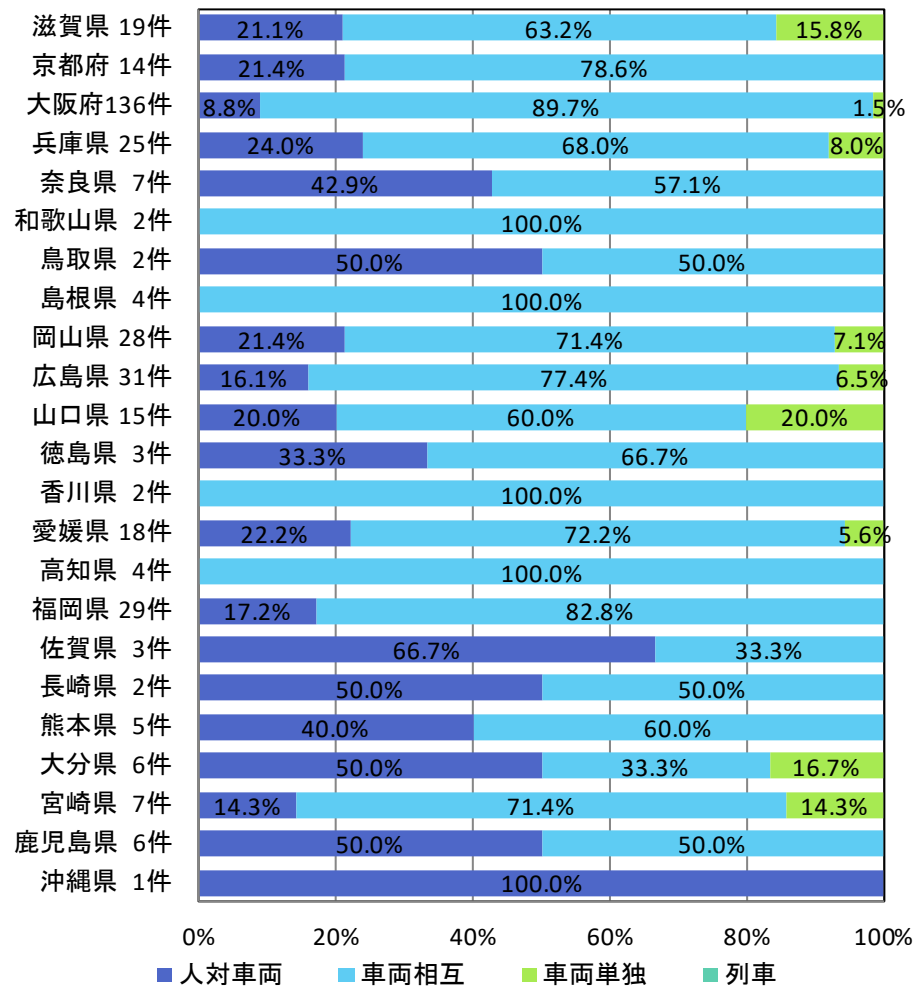
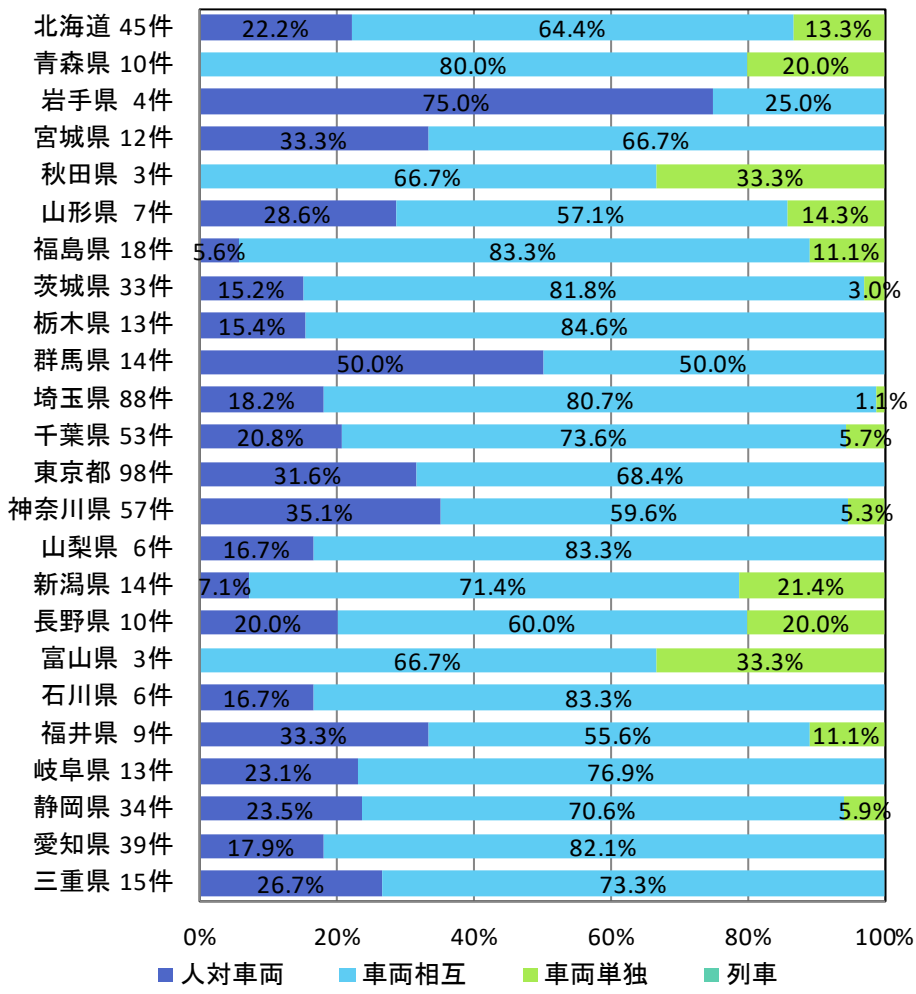
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」、「車両相互」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「東京都」、「埼玉県」、「神奈川県」、「千葉県」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。



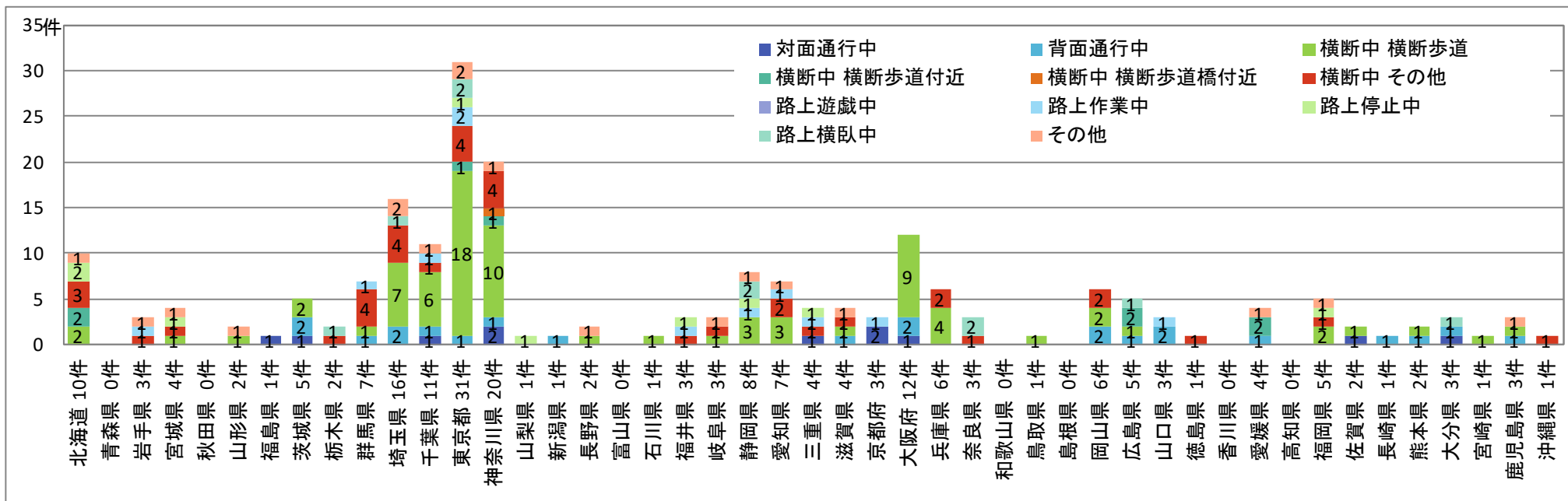
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



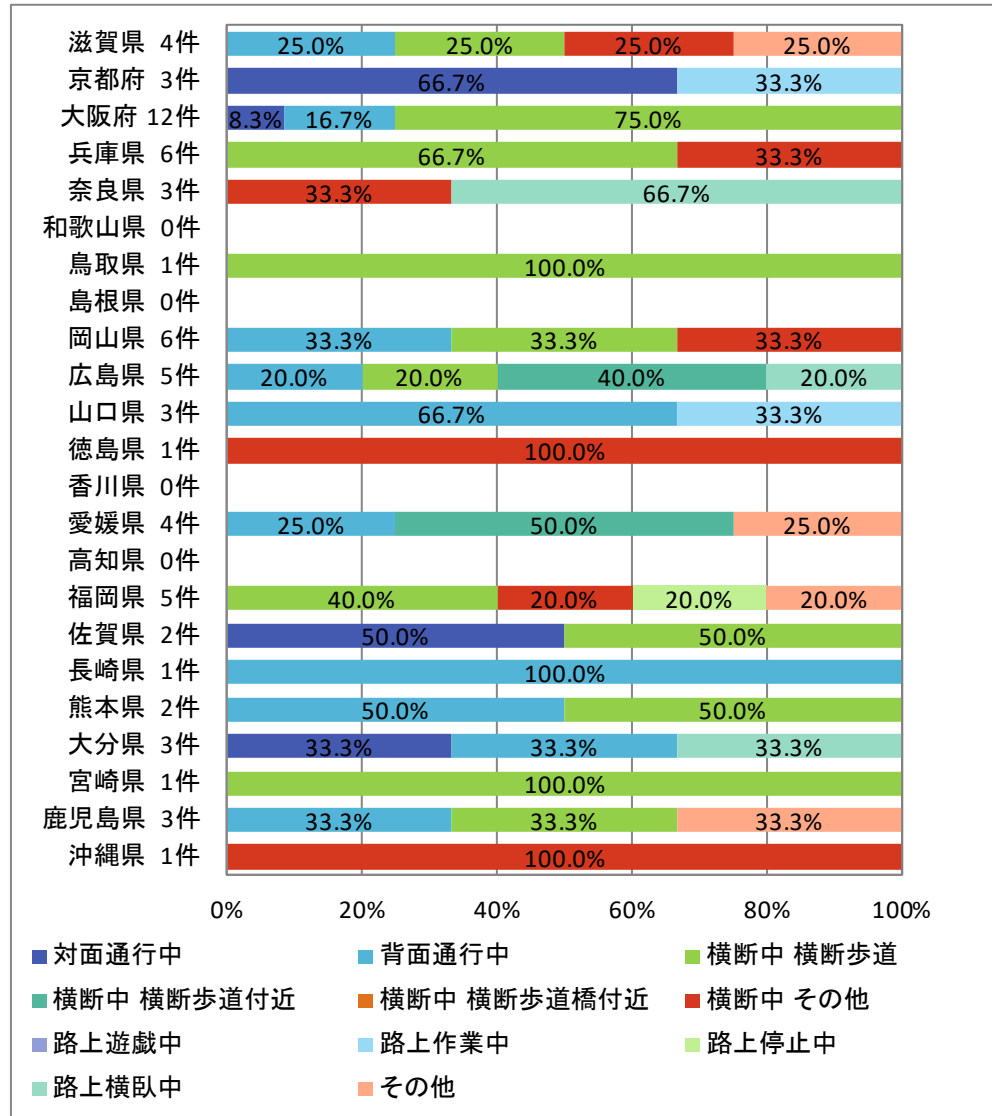
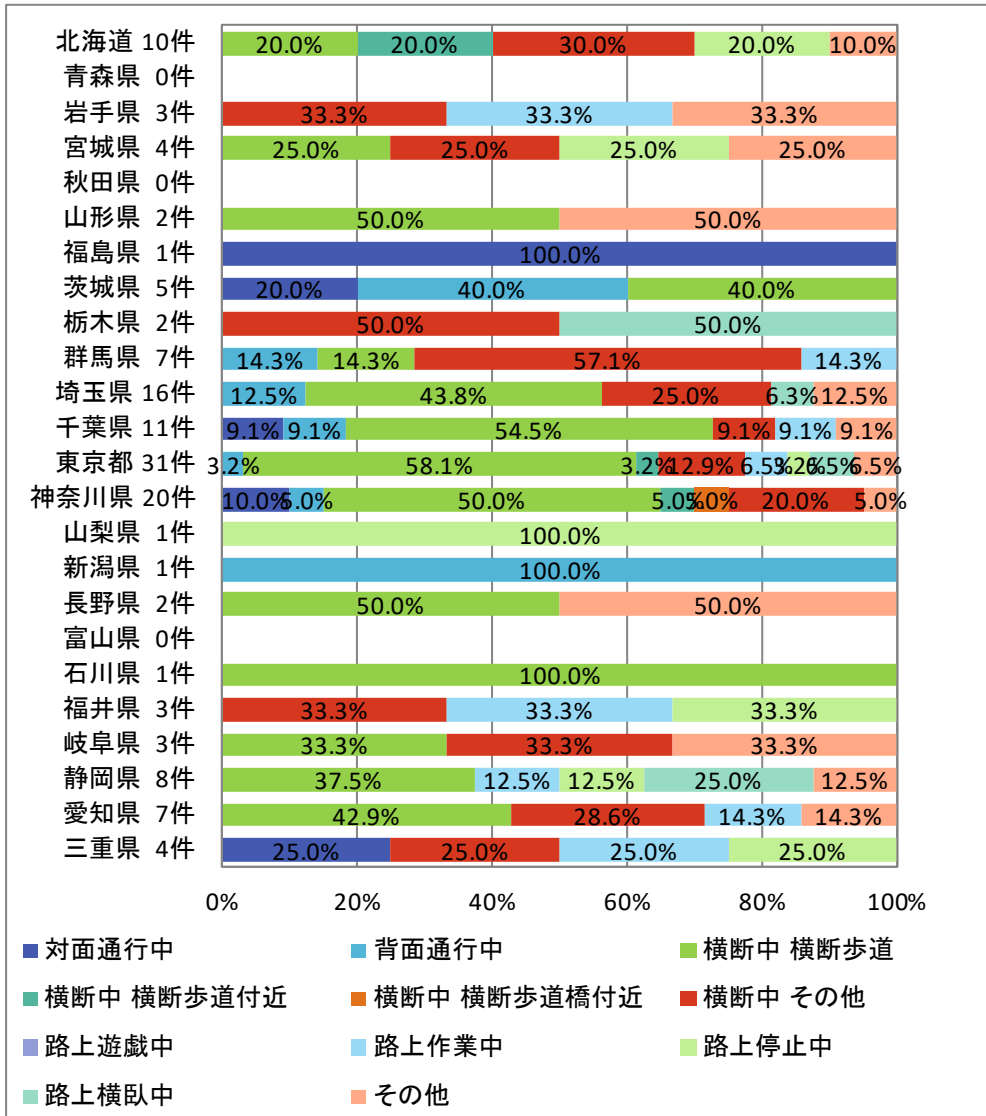
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

(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、「東京都」、「神奈川県」、「埼玉県」、「大阪府」、「千葉県」では「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。
- ・「北海道」では「横断中 その他」が最も多くなっている。



IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

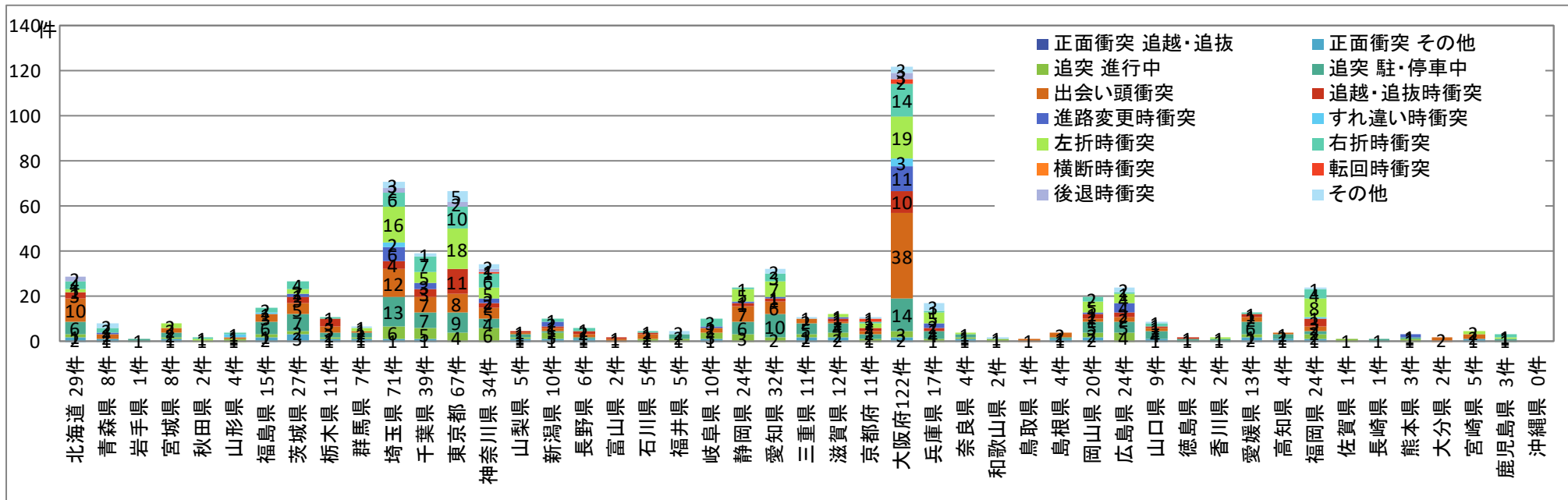


IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

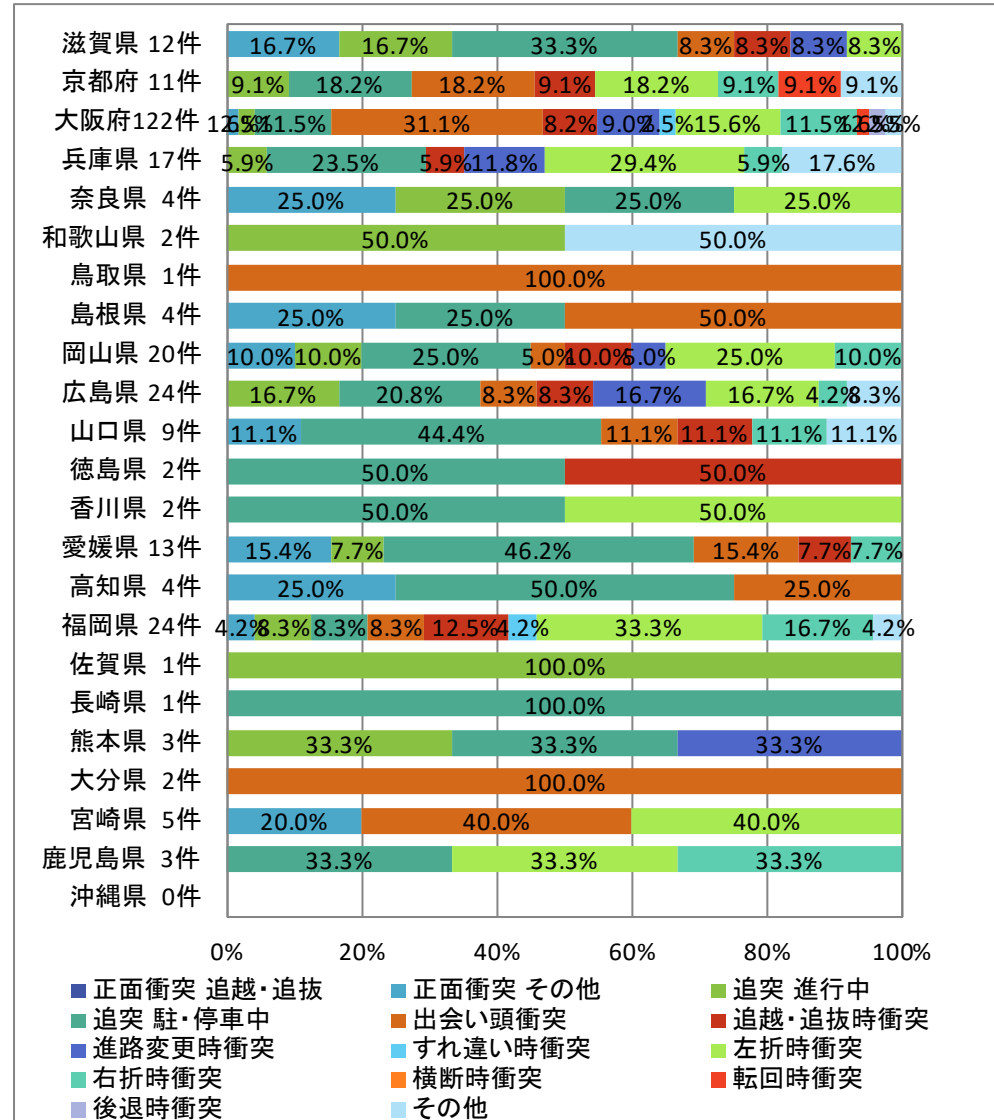
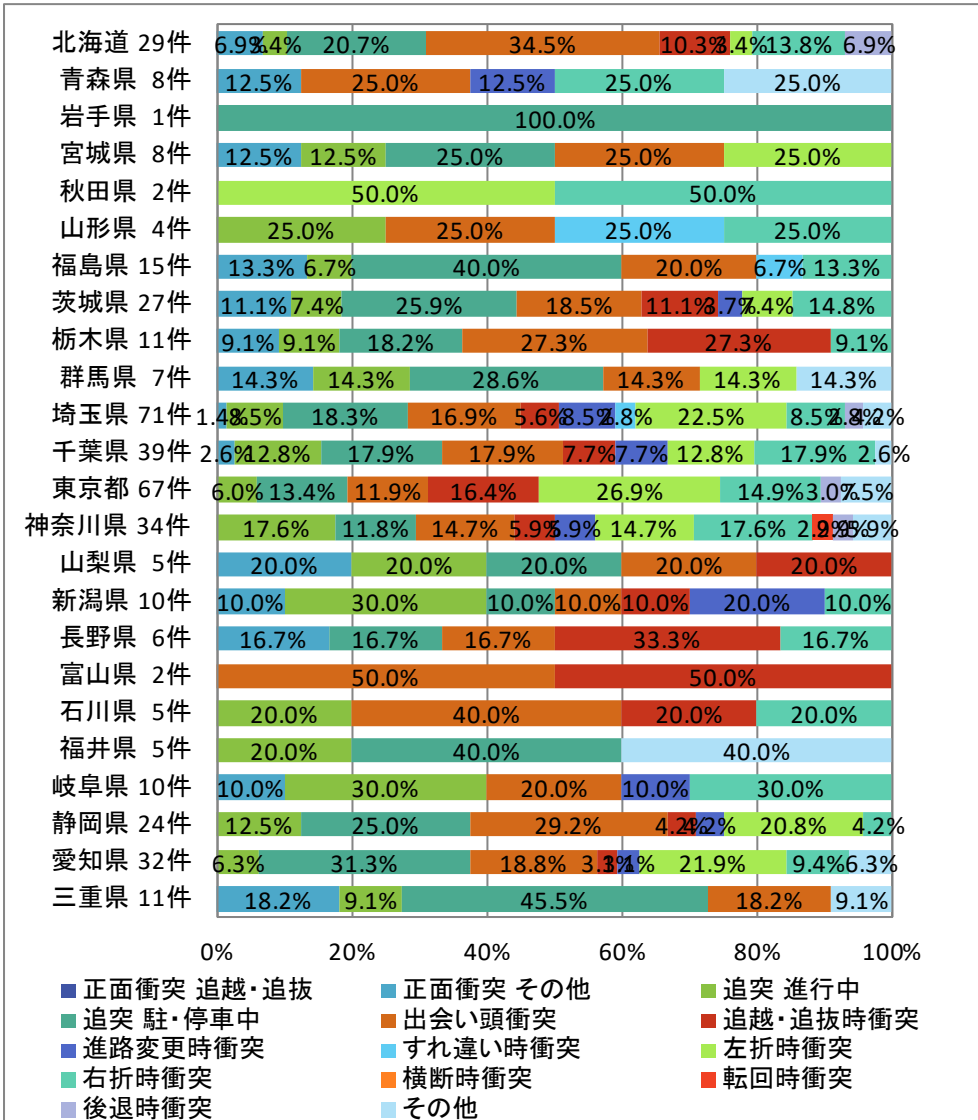
(2) 車両相互

- ・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、「大阪府」では「出会い頭衝突」が最も多くなっている。
- ・「埼玉県」、「東京都」では「左折時衝突」、「千葉県」では「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「右折時衝突」、「神奈川県」では「追突 進行中」、「右折時衝突」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。



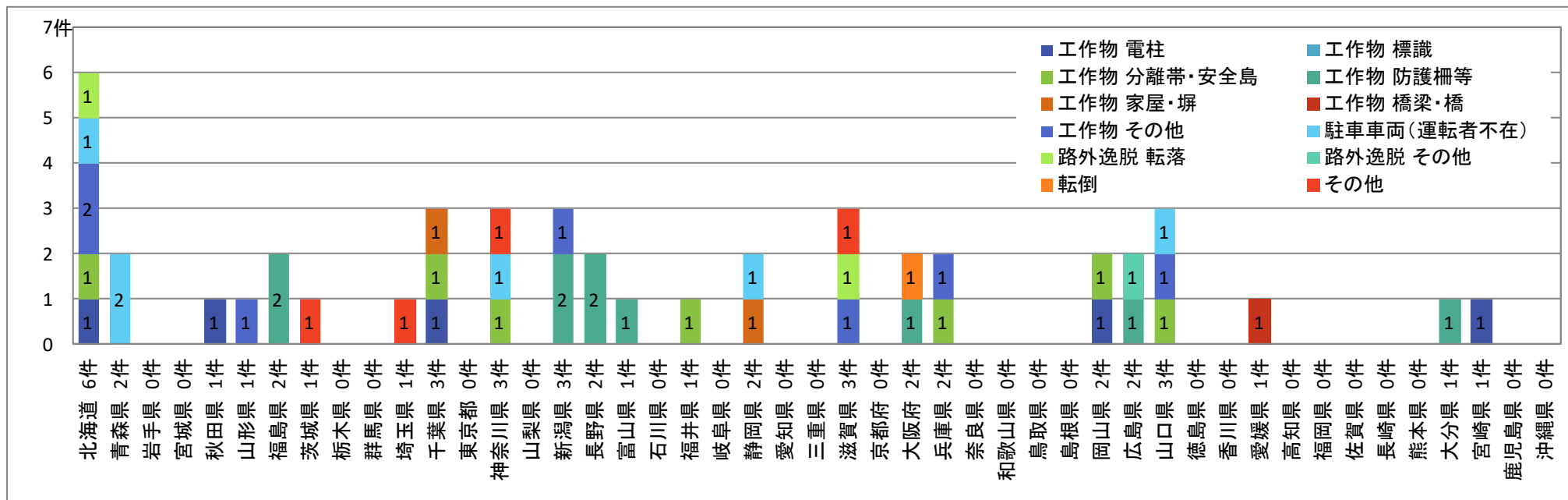
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



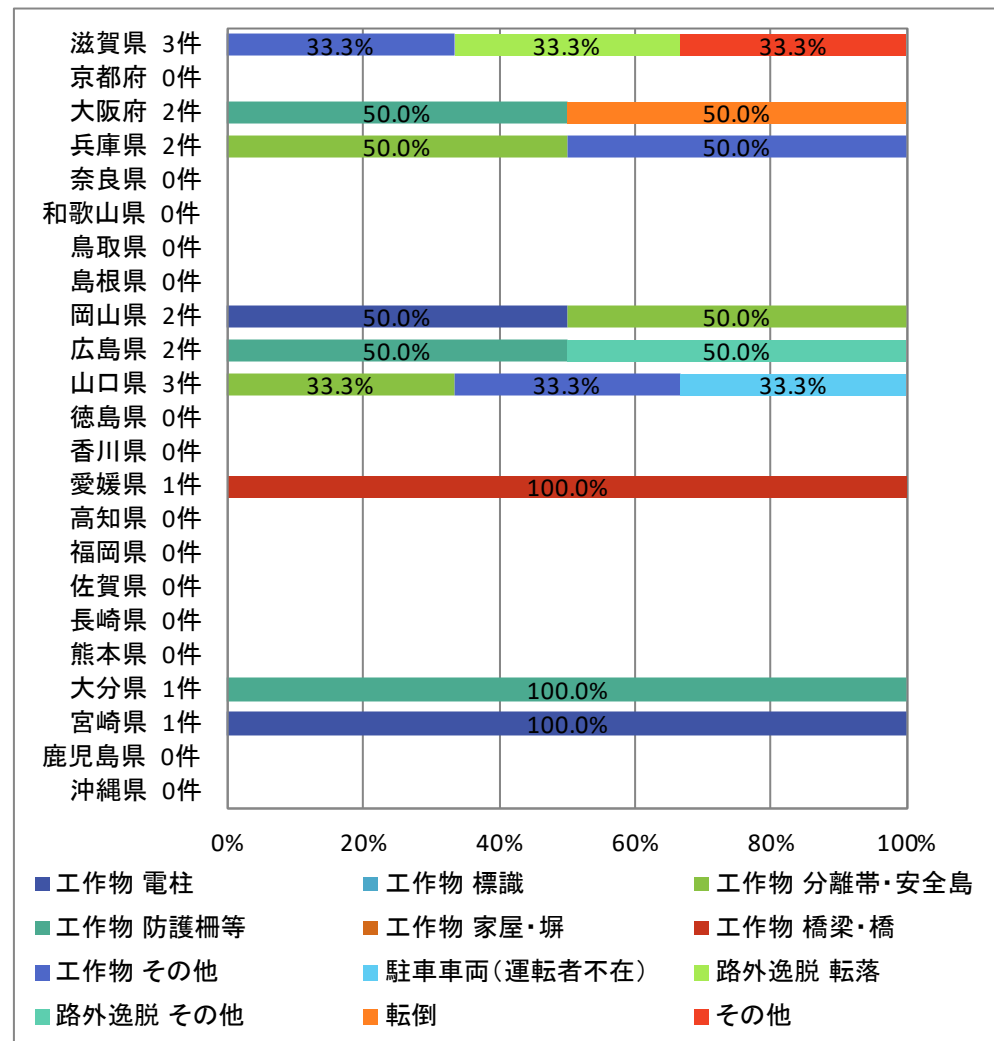
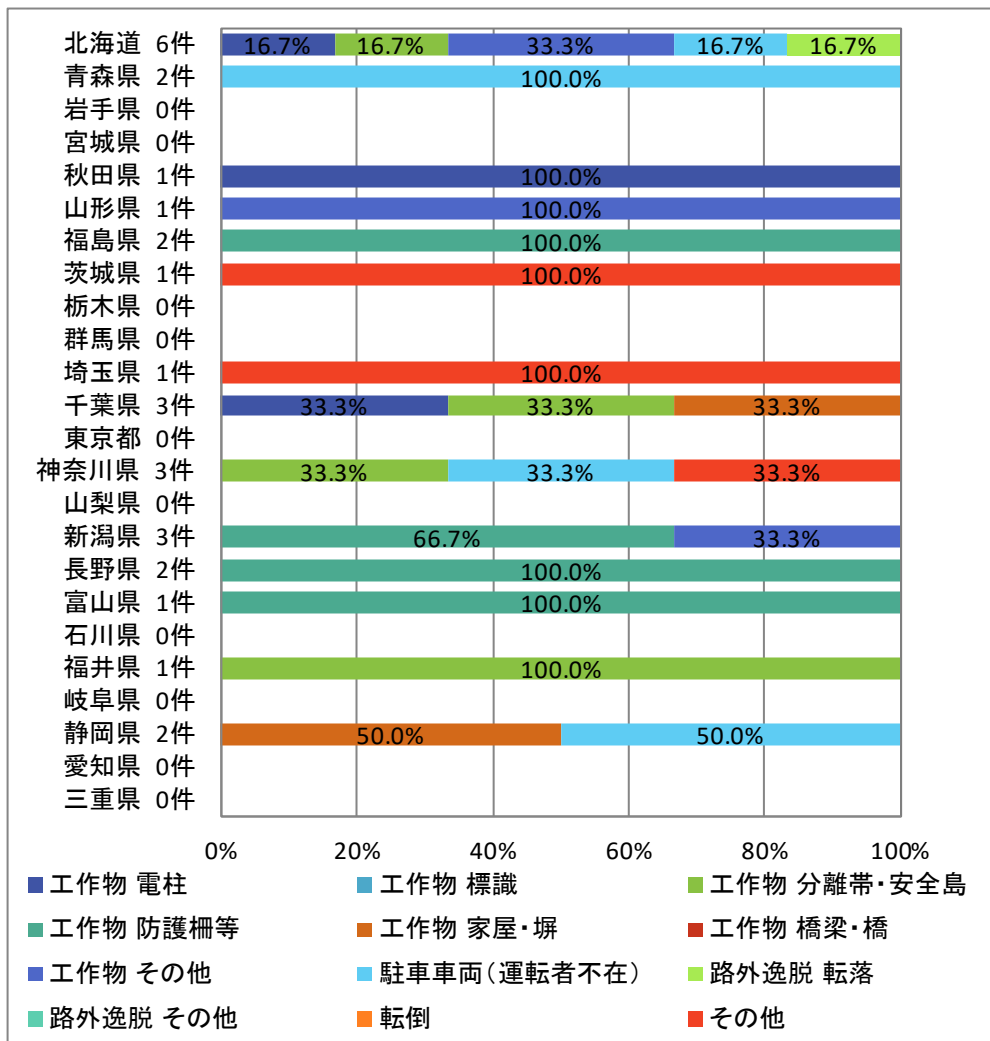
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

(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 その他」が最も多くなっている。



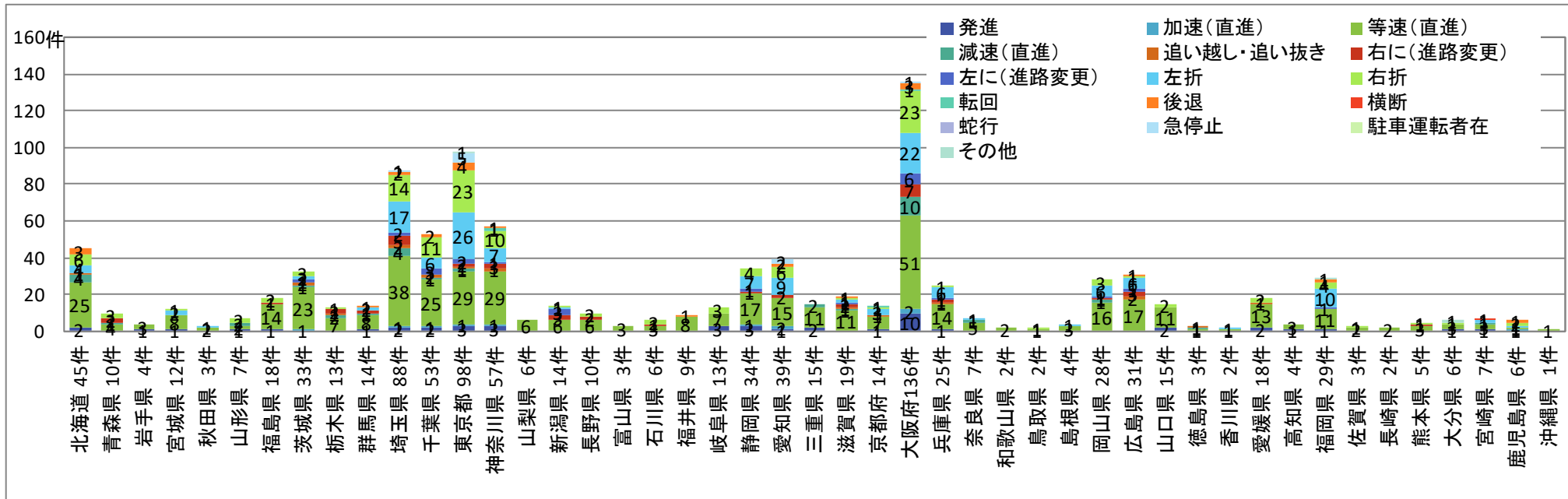
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



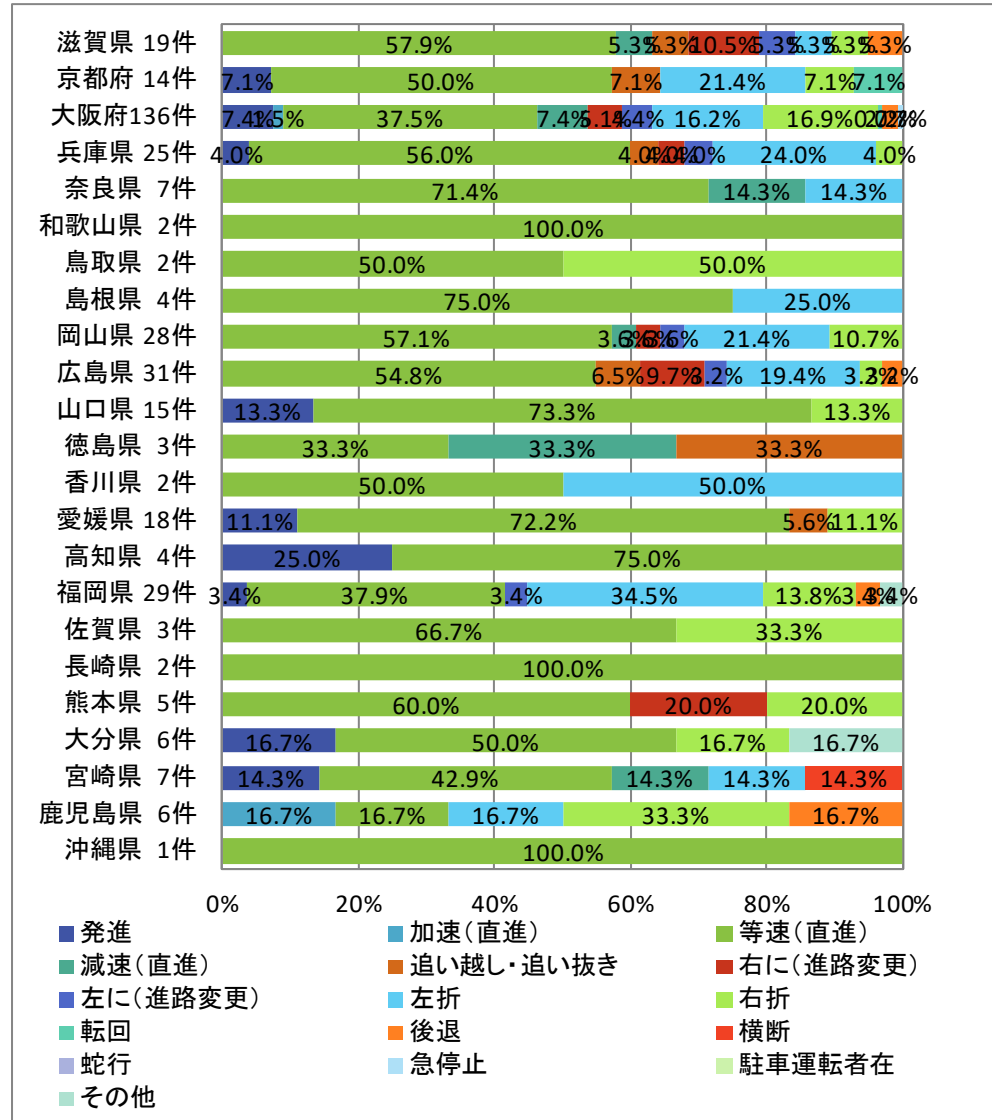
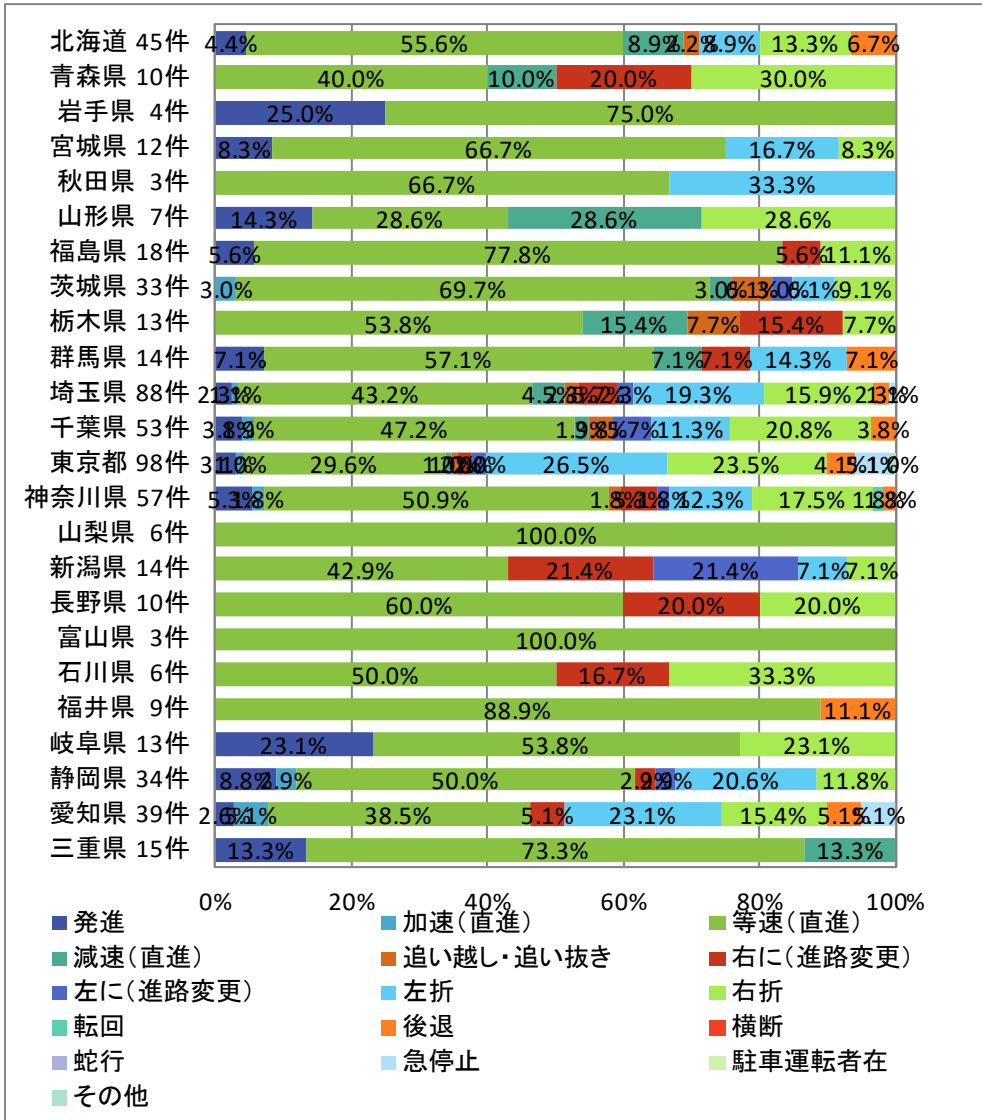
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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、「大阪府」、「東京都」、「埼玉県」、「神奈川県」、「千葉県」では「等速（直進）」が最も多くなっている。
- 上記の都府県は、次いで「左折」や「右折」が多くなっている。



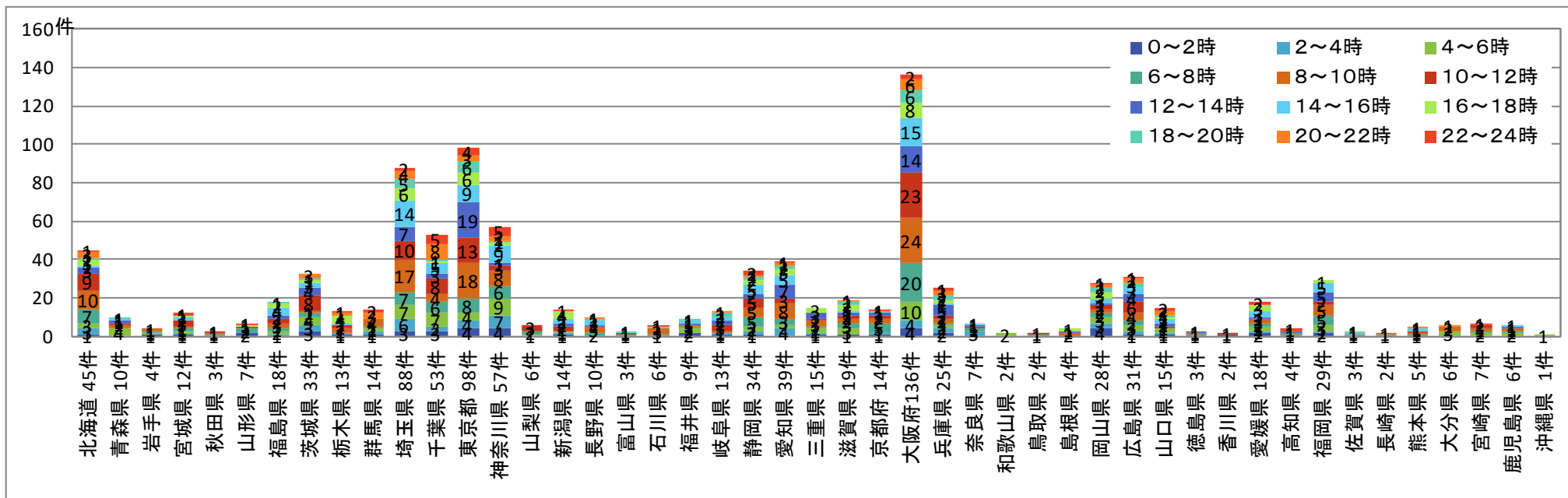
IV. 2025年1~12月死亡・重傷事故データ(発生地)



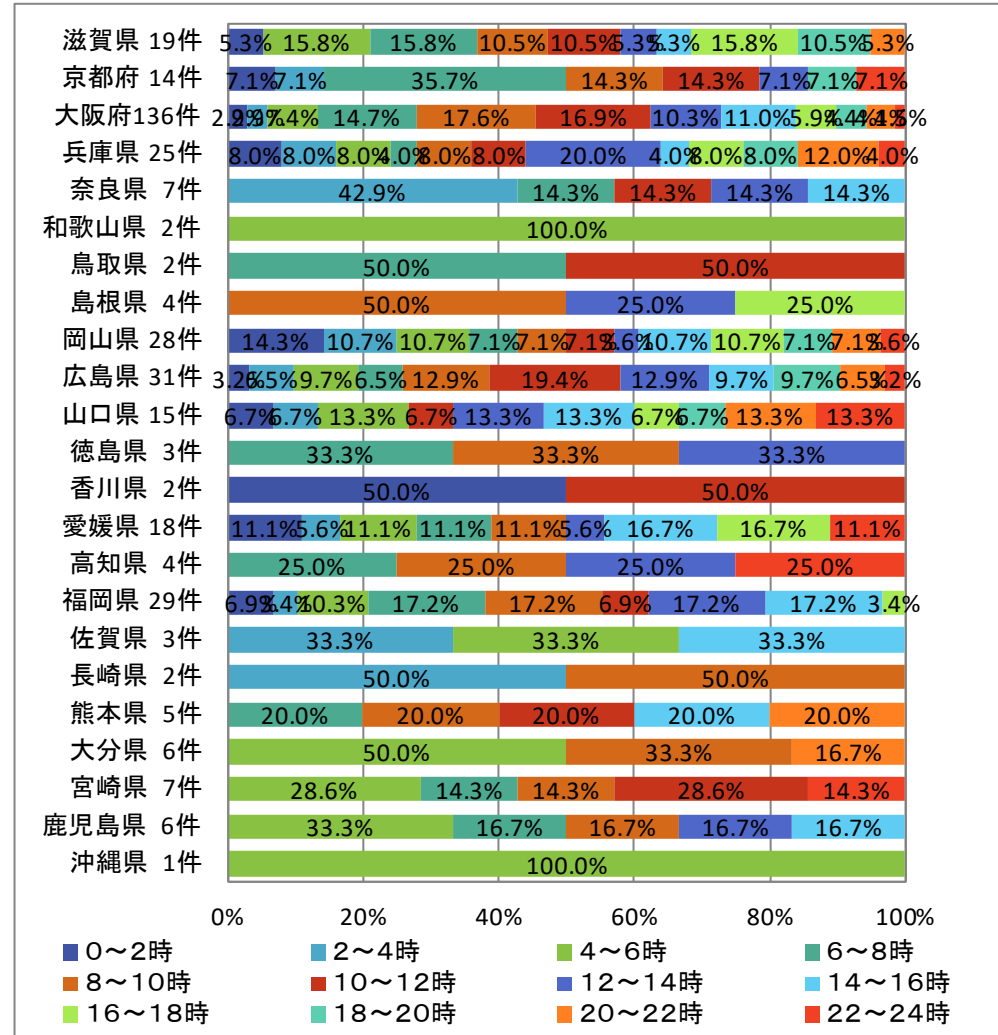
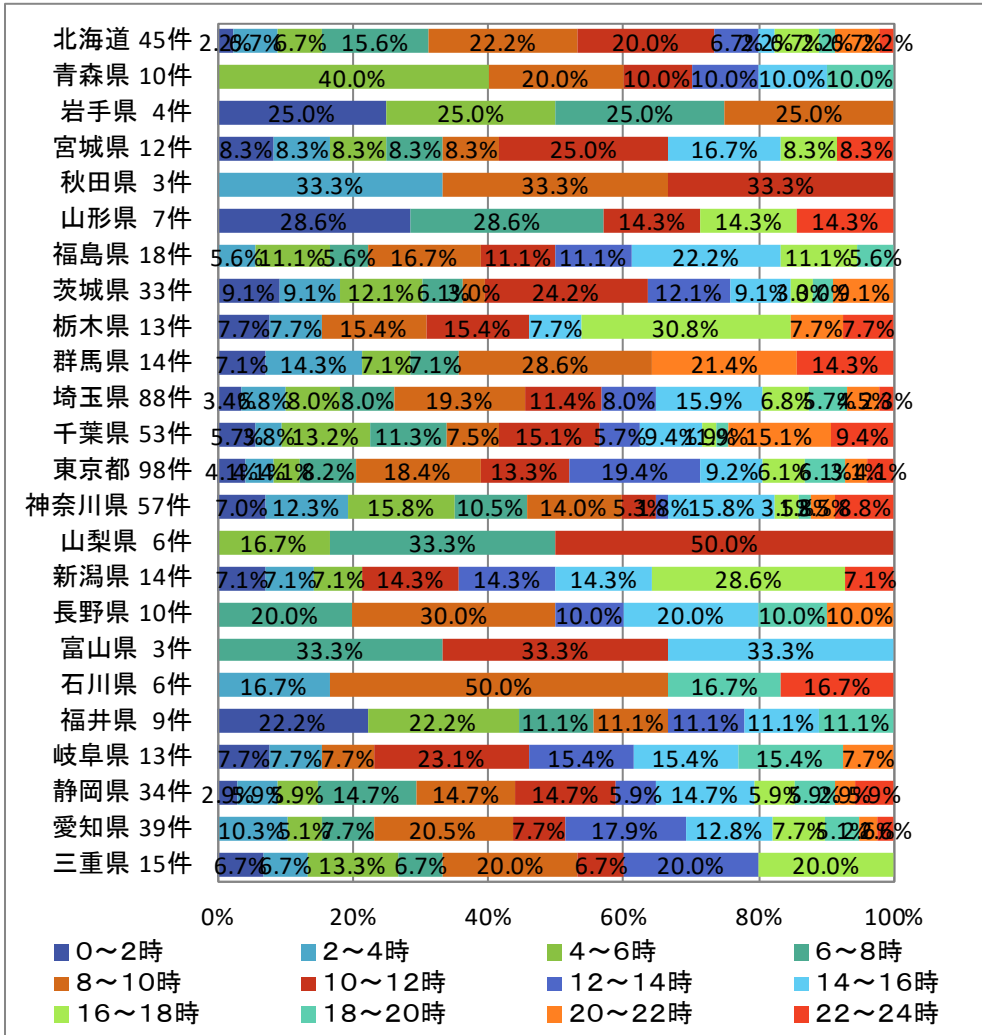
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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、「大阪府」、「埼玉県」は「8～10時」が最も多くなっている。
- ・「東京都」は「12～14時」が最も多くなっている。
- ・「神奈川県」では「4～6時」、「14～16時」が最も多くなっている。
- ・「千葉県」では「10～12時」、「20～22時」が最も多くなっている。



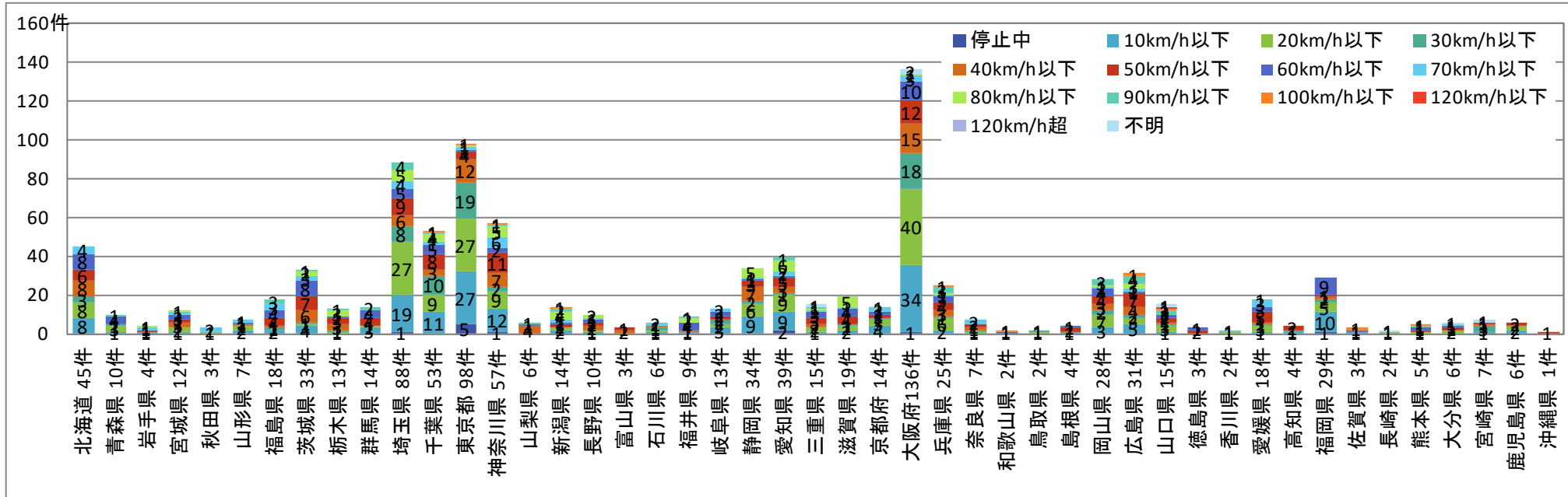
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



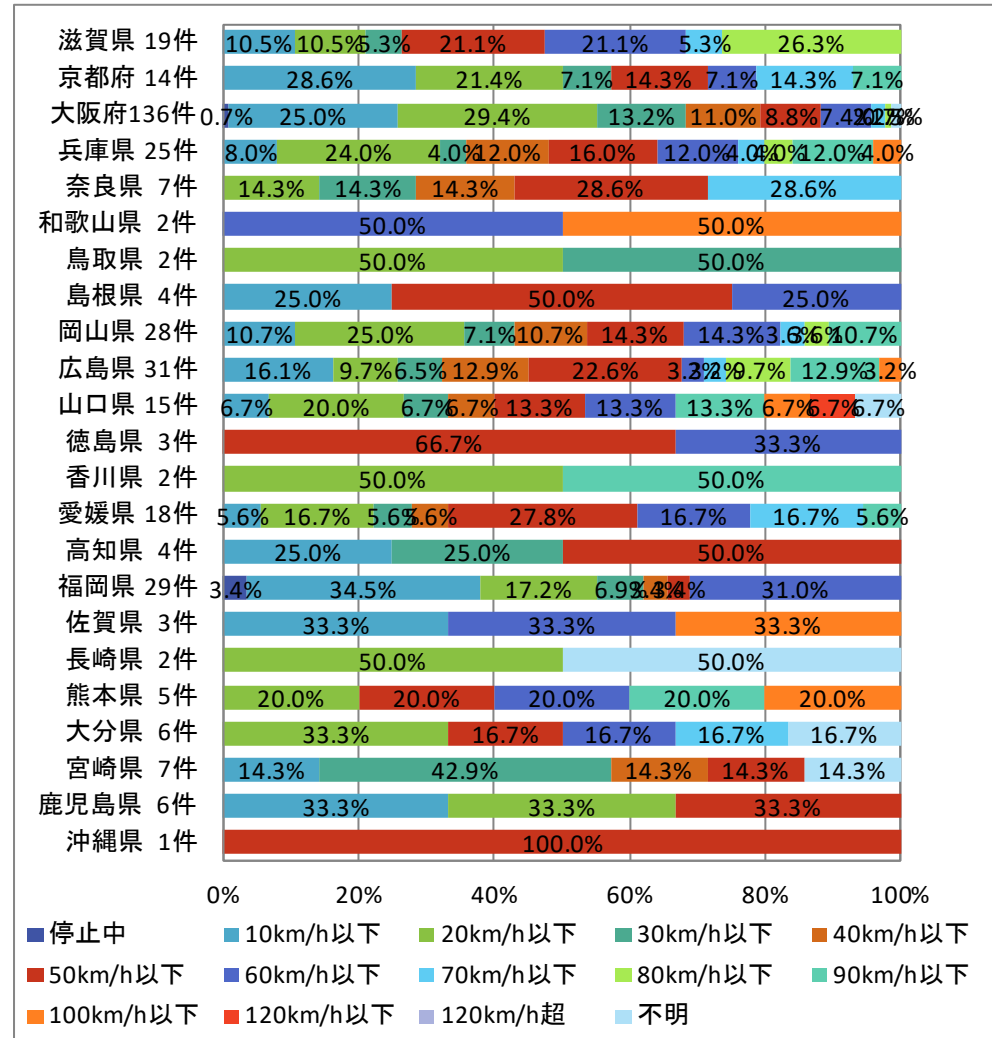
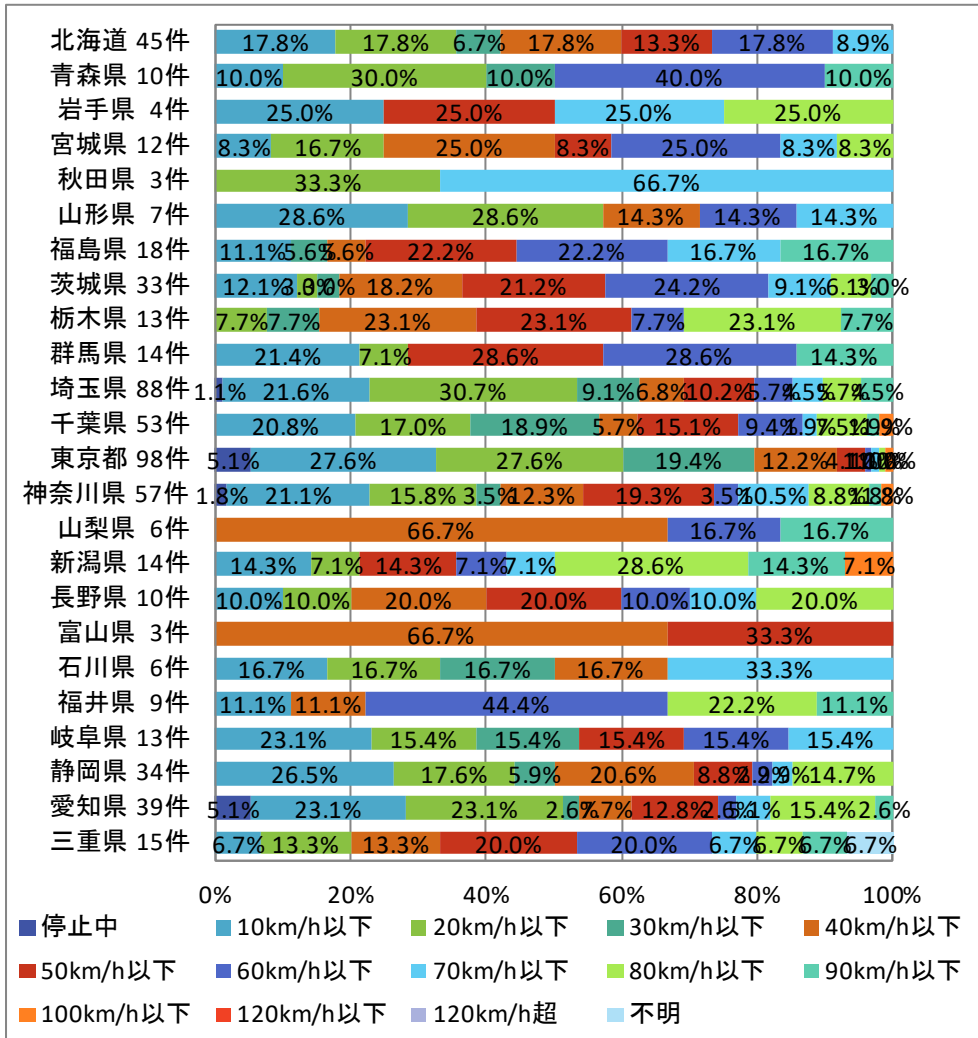
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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、「大阪府」、「埼玉県」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多くなっている。
- ・「東京都」では「10km/h以下」、「(10km/h超)20km/h以下」が最も多くなっている。
- ・「神奈川県」、「千葉県」では「10km/h以下」が最も多くなっている。



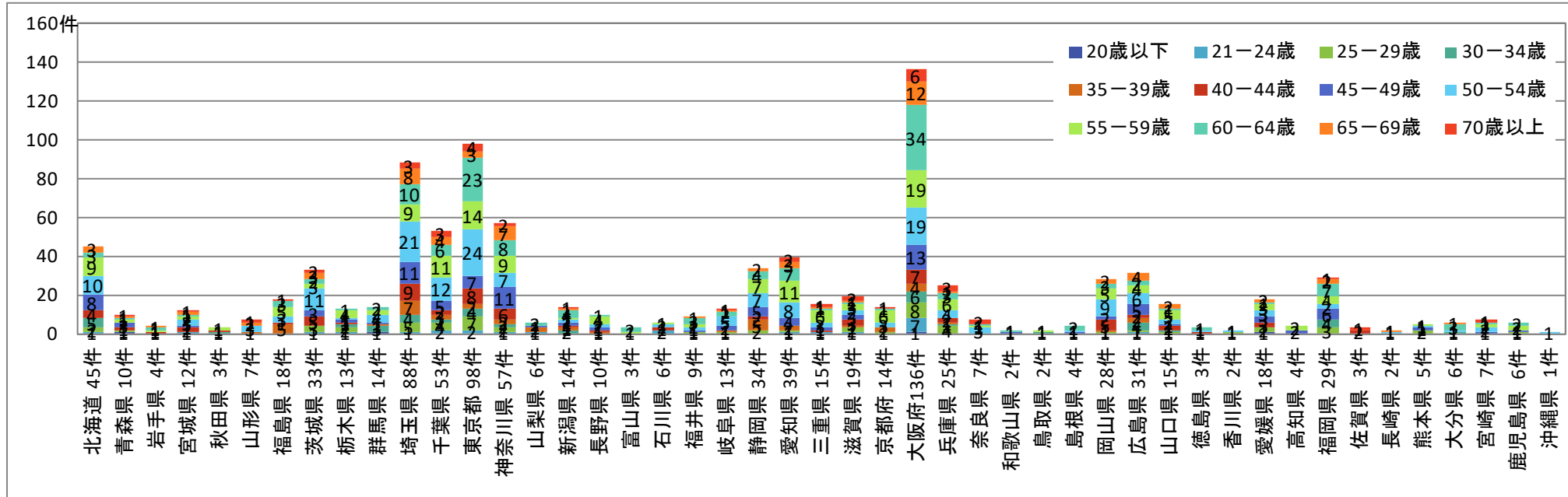
IV. 2025年1~12月死亡・重傷事故データ(発生地)



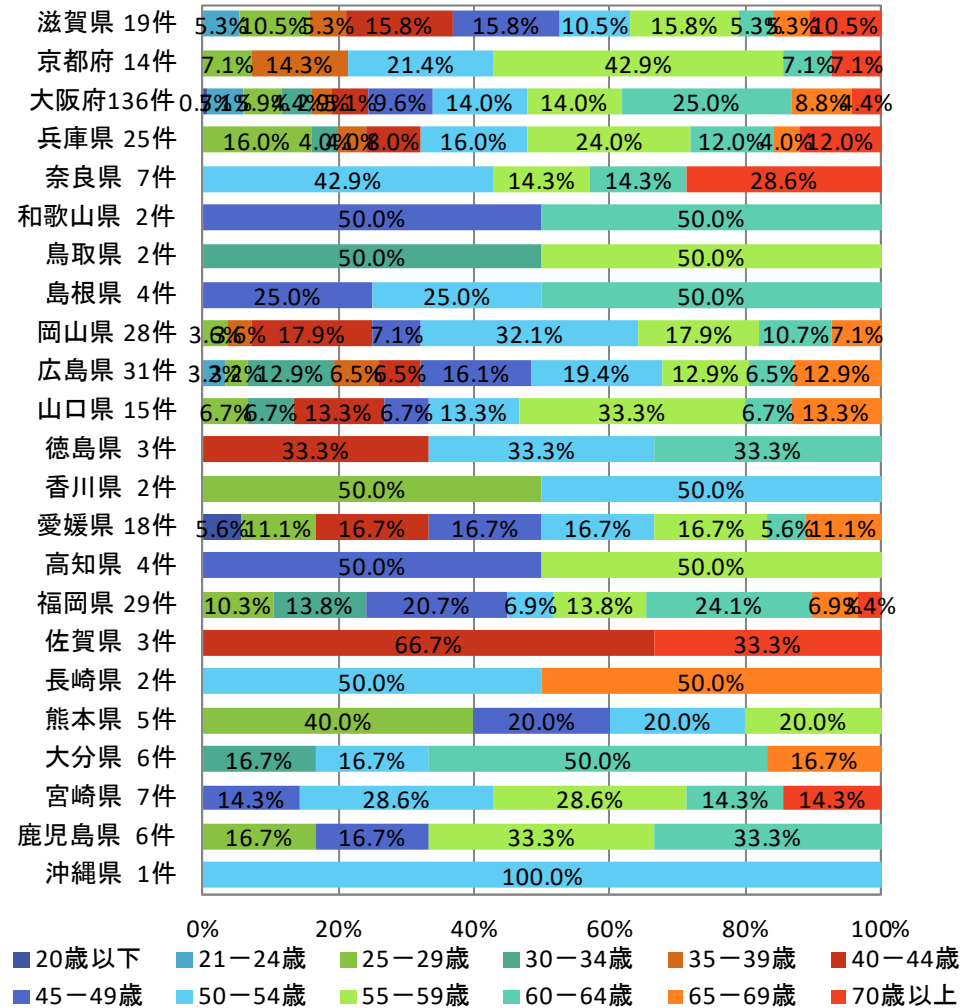
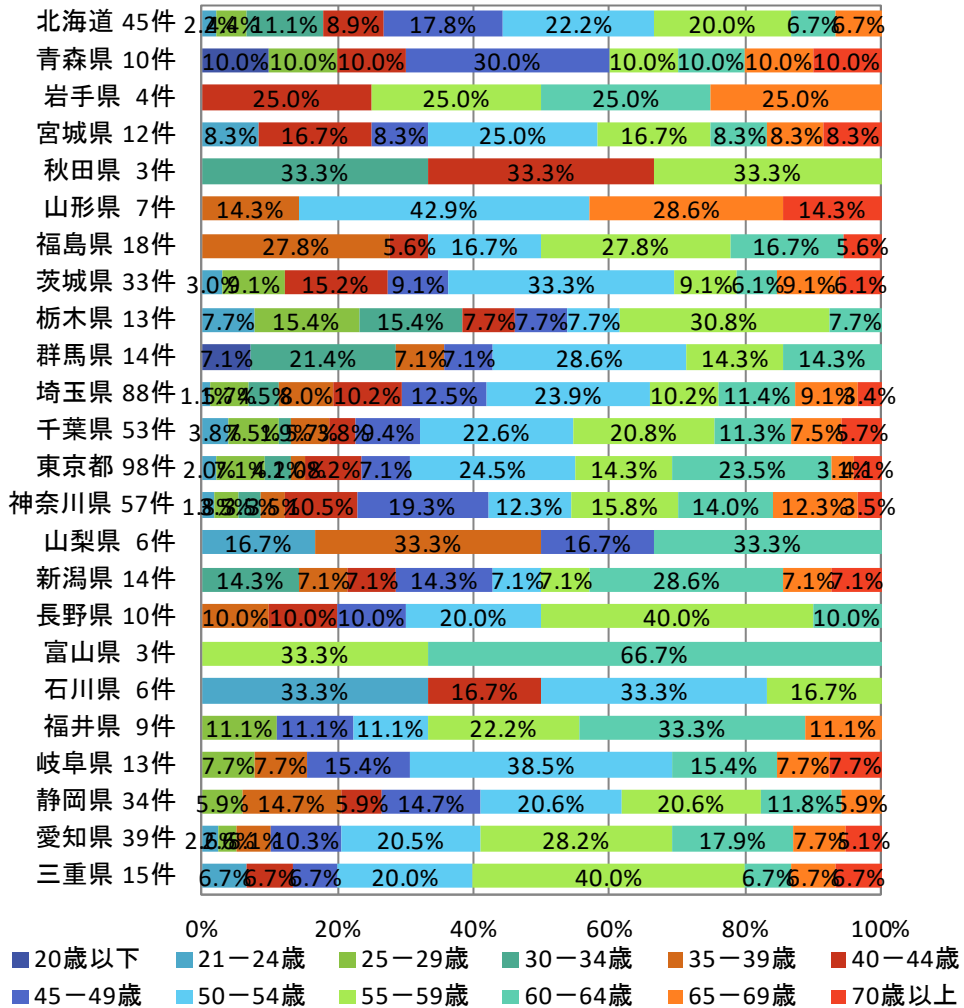
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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、「大阪府」では「60-64歳」が最も多くなっている。
- ・「東京都」、「埼玉県」、「千葉県」では「50-54歳」が最も多くなっている。
- ・「神奈川県」では「45-49歳」が最も多くなっている。



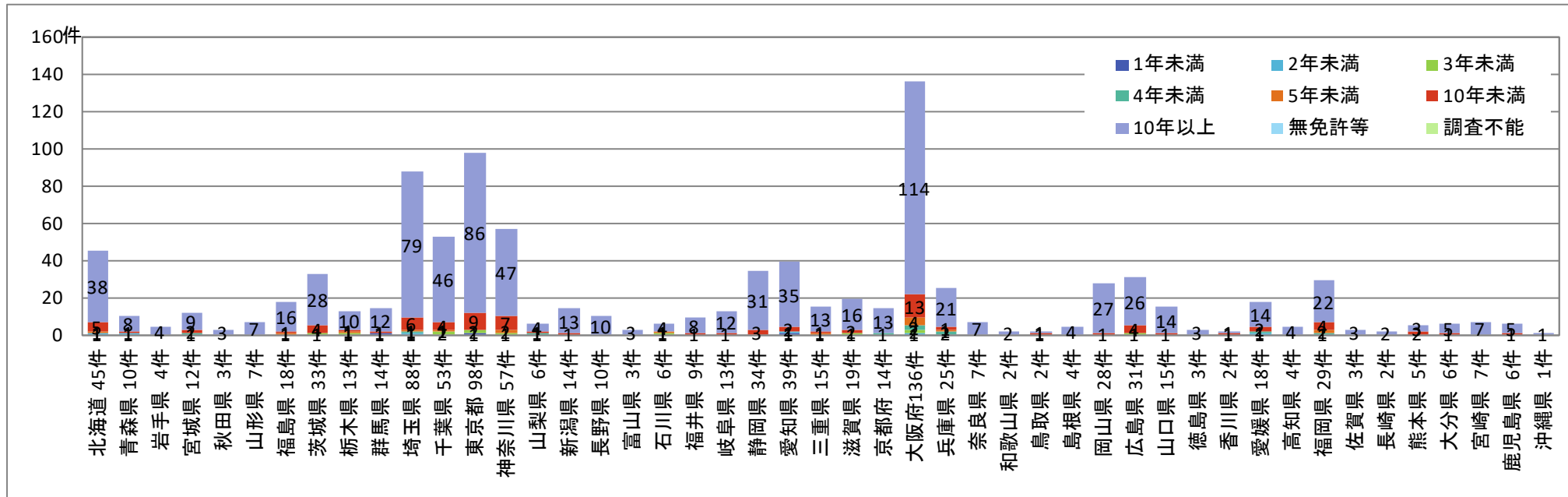
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



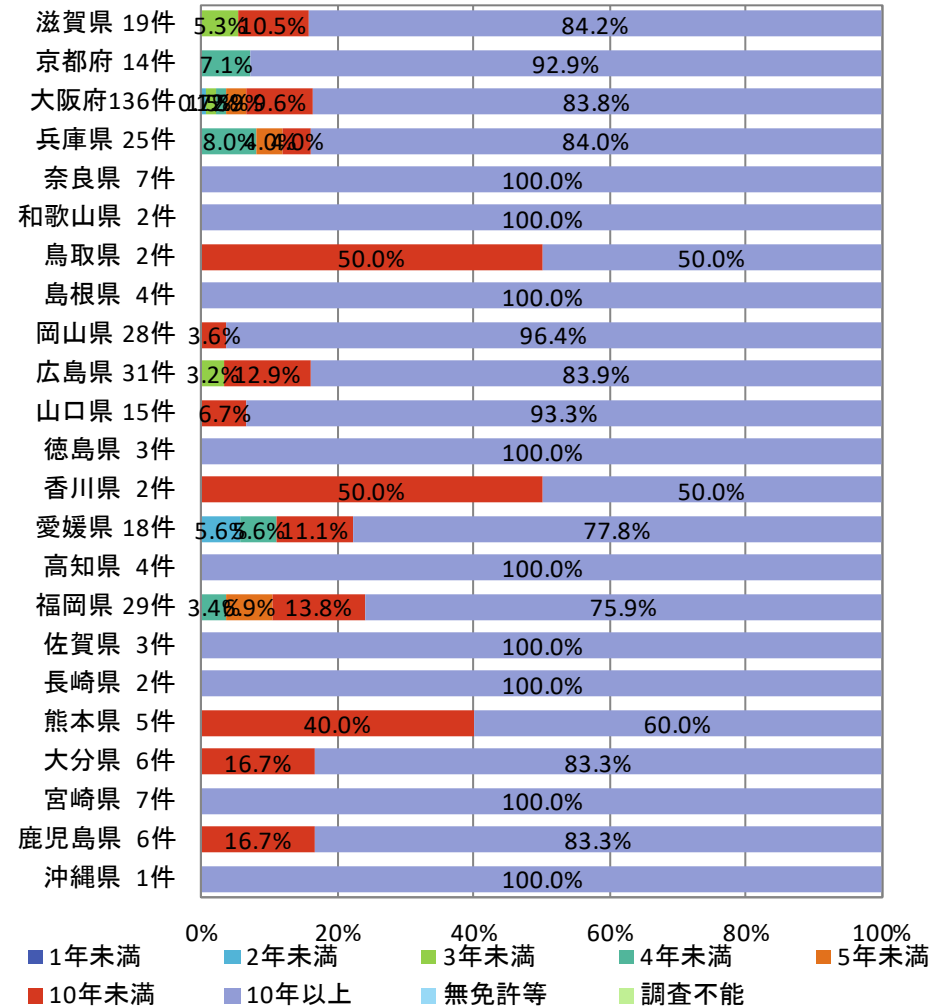
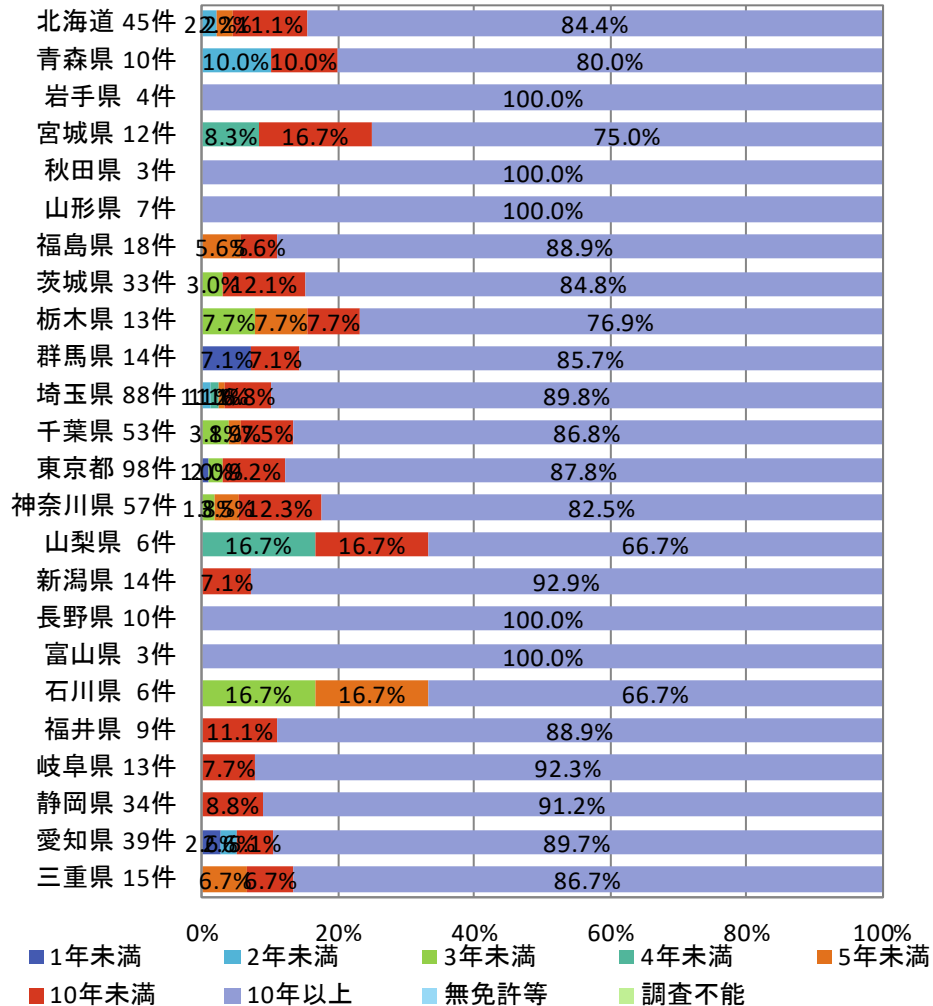
IV. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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・重傷事故データ(発生地)



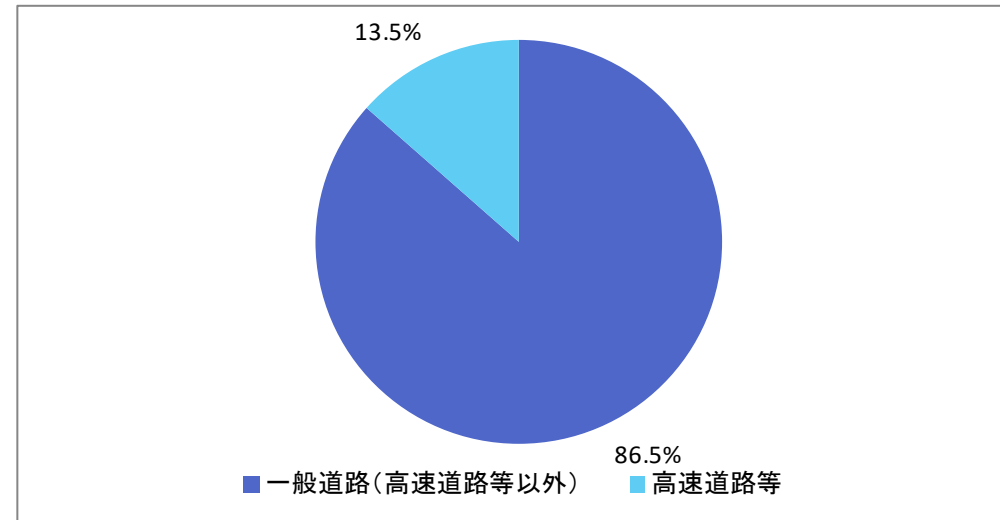
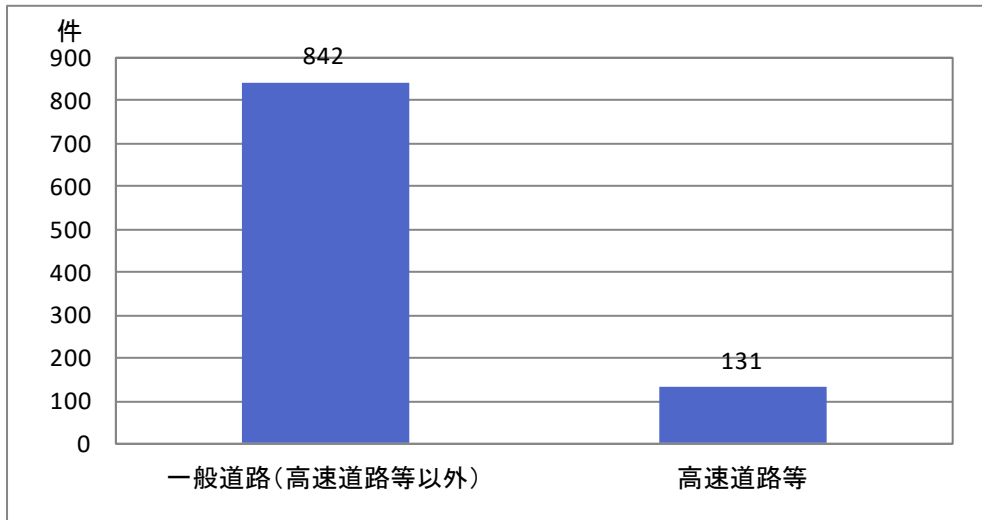
V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

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・重傷事故データ(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842件（86.5%）と9割近くを占めている。
- ・「一般道路」での死亡・重傷事故件数は「高速道路等」と比較して約6.4倍となっている。

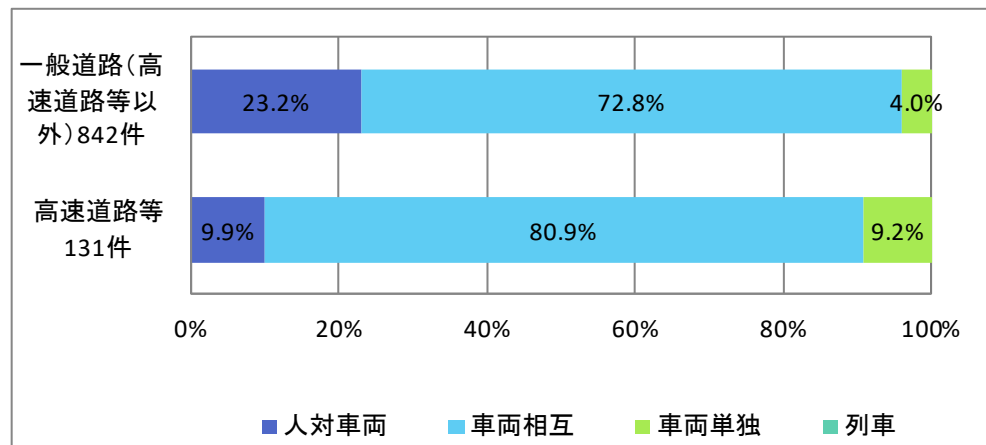
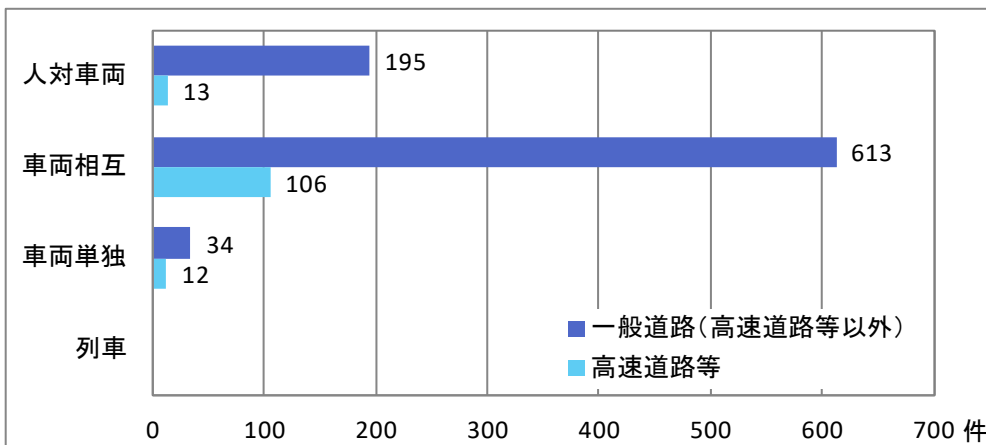


V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

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」は「車両相互」が最も多く613件（72.8%）となっている。
- ・「高速道路等」は「車両相互」が最も多く106件（80.9%）となっている。

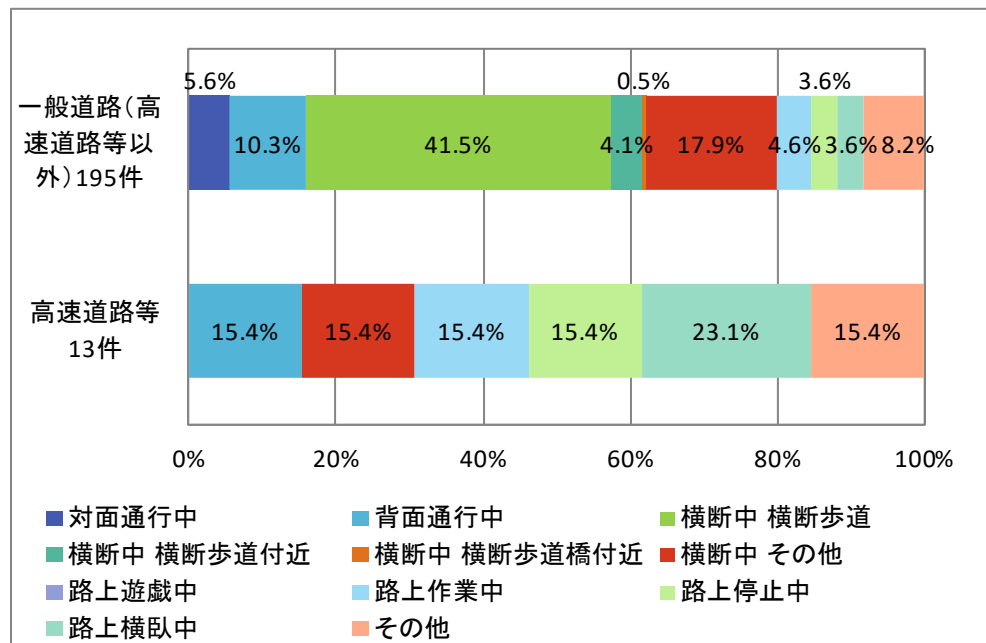
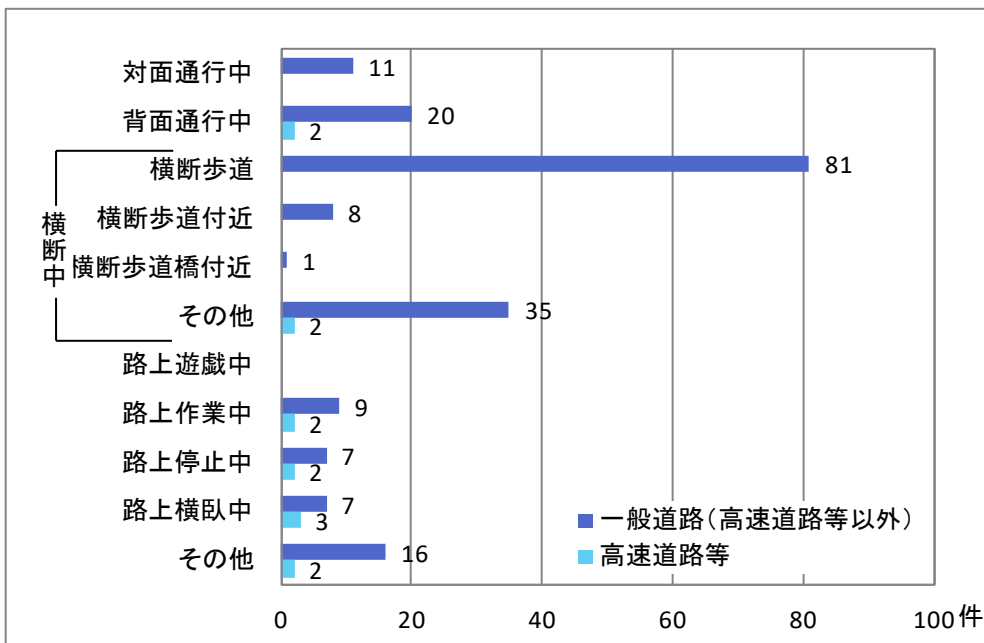
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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81件(41.5%)となっている。次いで「横断中 その他」35件(17.9%)、「背面通行中」20件(10.3%)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(23.1%)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」、「路上停止中」、「その他」がそれぞれ2件(15.4%)と続いている。

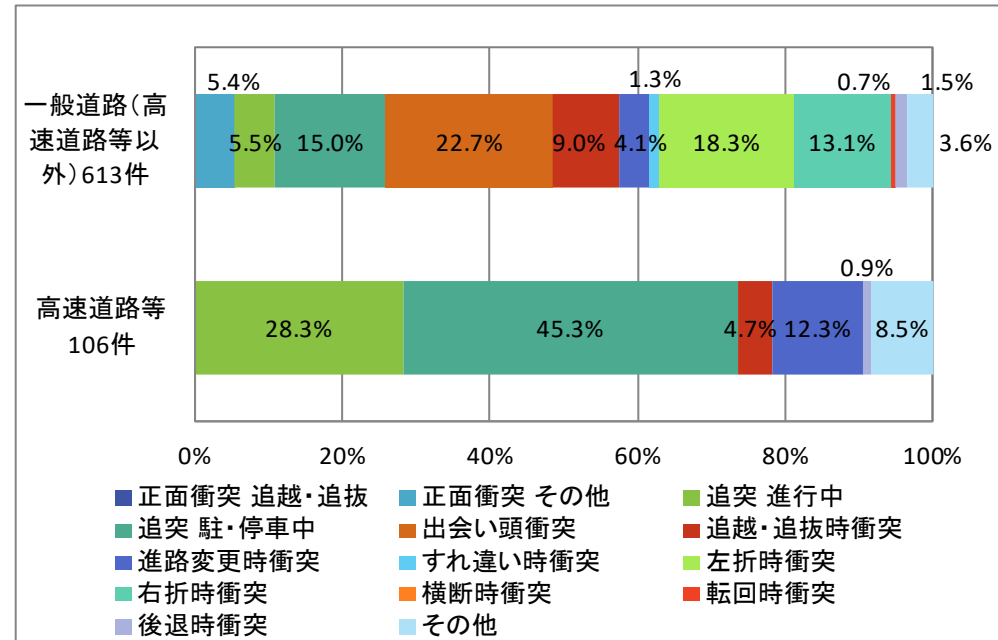
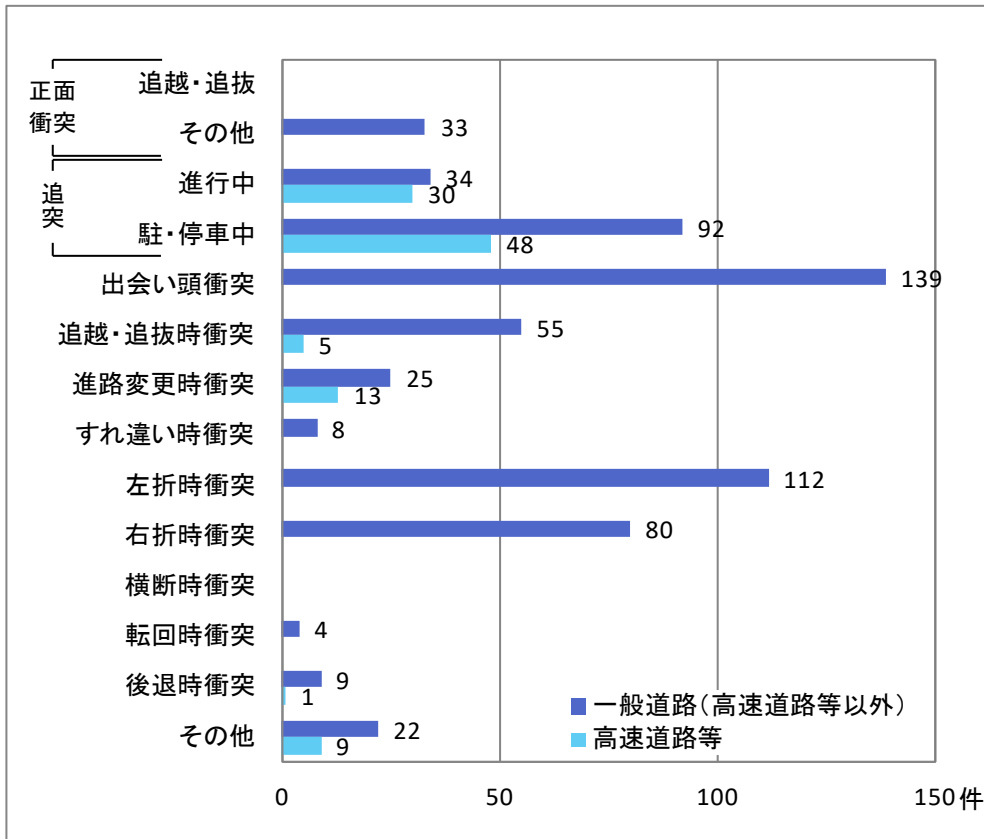


V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

(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「出会い頭衝突」が最も多く139件(22.7%)となっている。次いで「左折時衝突」112件(18.3%)、「追突 駐・停車中」92件(15.0%)、「右折時衝突」80件(13.1%)と続いている。
- 「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く48件(45.3%)、次いで「追突 進行中」30件(28.3%)、「進路変更時衝突」13件(12.3%)と続いている。

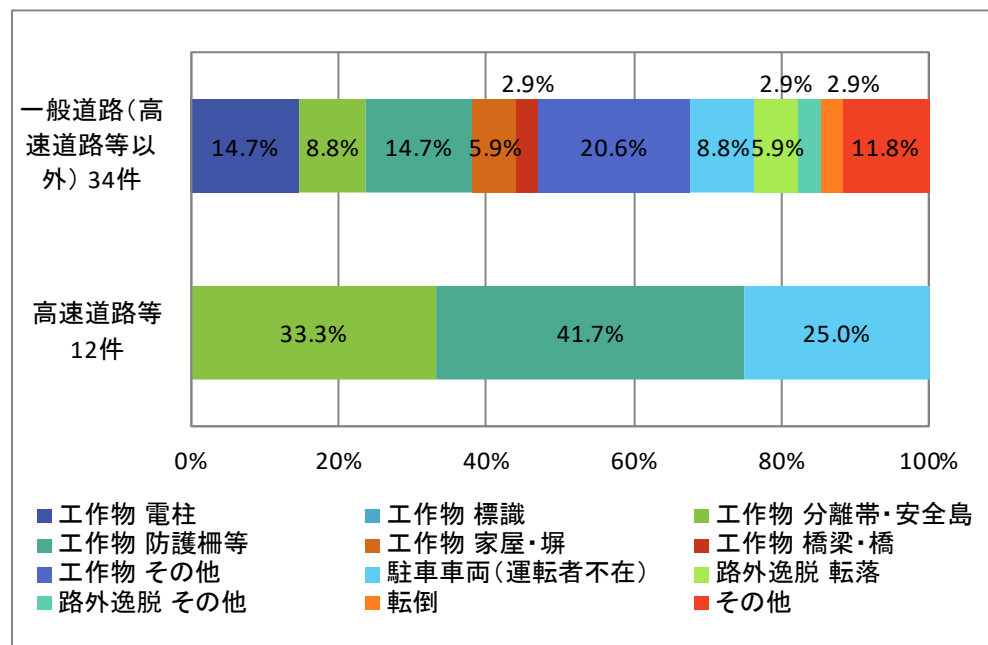
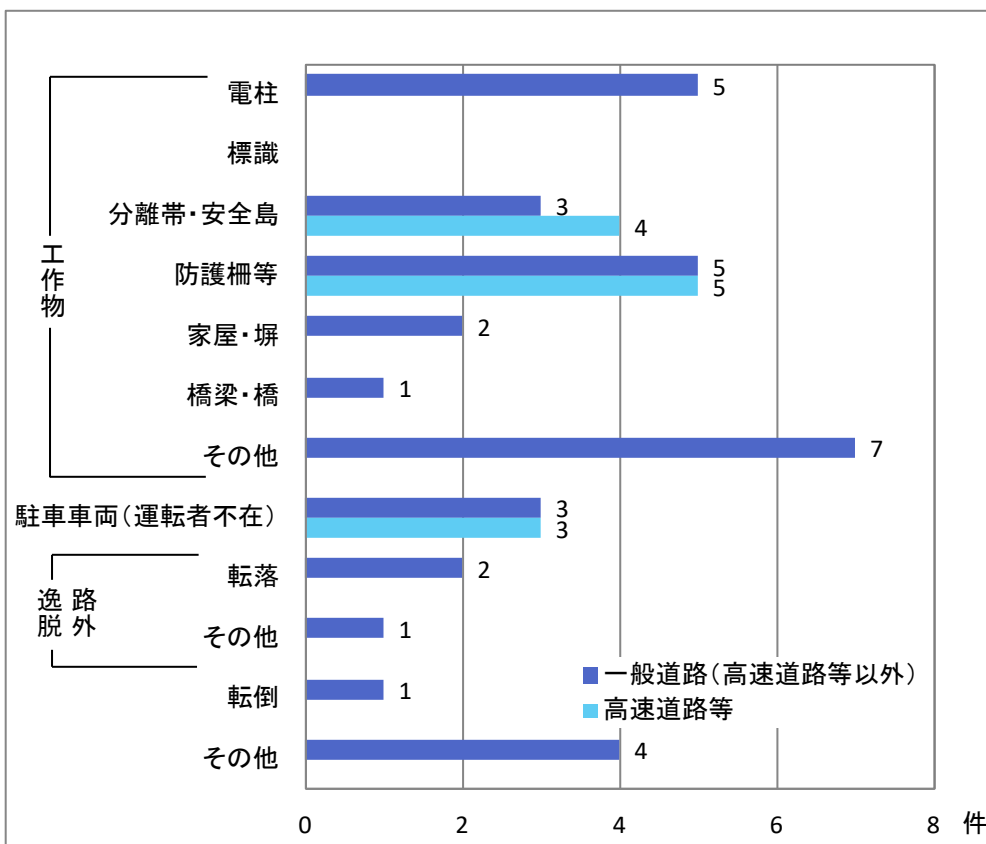
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

(3) 道路区分の事故類型(車両単独)別

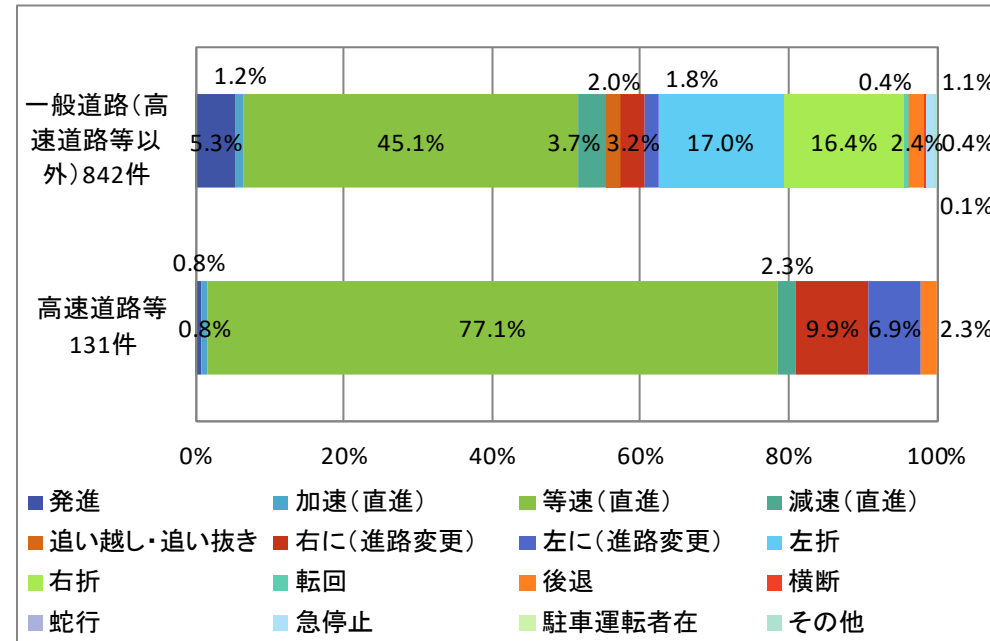
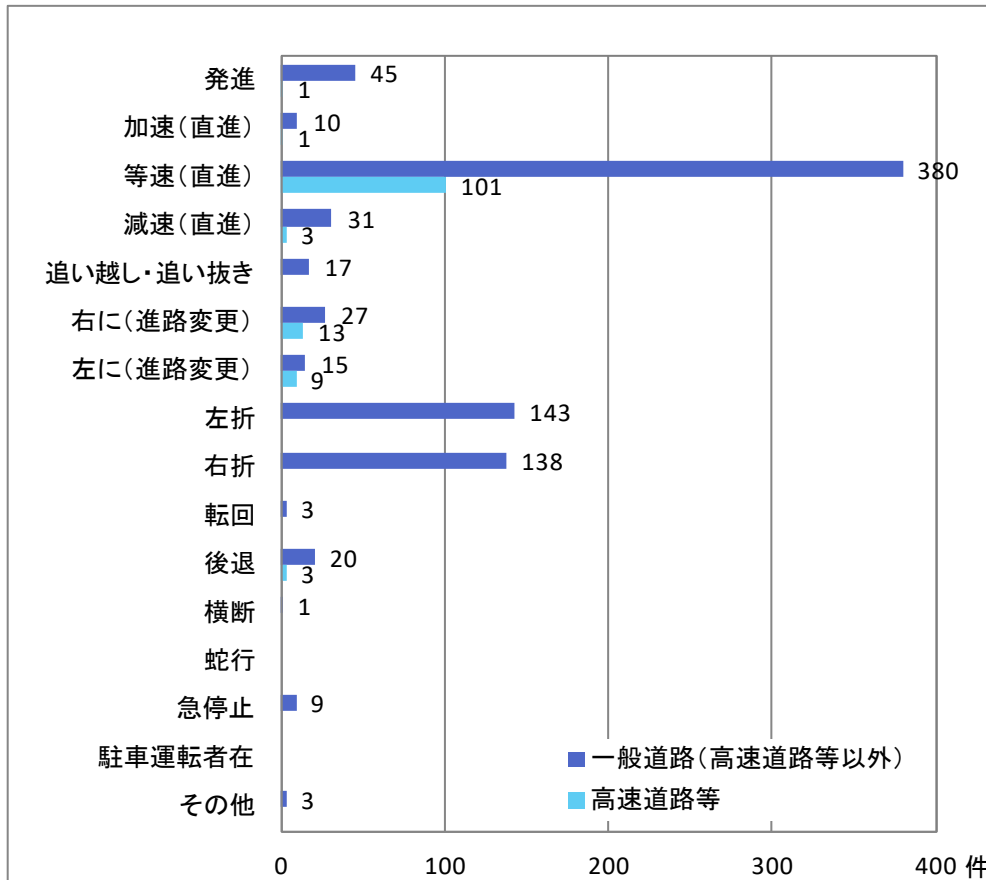
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く7件(20.6%)、次いで「工作物 電柱」、「工作物 防護柵等」がそれぞれ5件(14.7%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「工作物 防護柵等」が最も多く5件(41.7%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」4件(33.3%)、「駐車車両(運転者不在)」3件(25.0%)と続いている。



V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

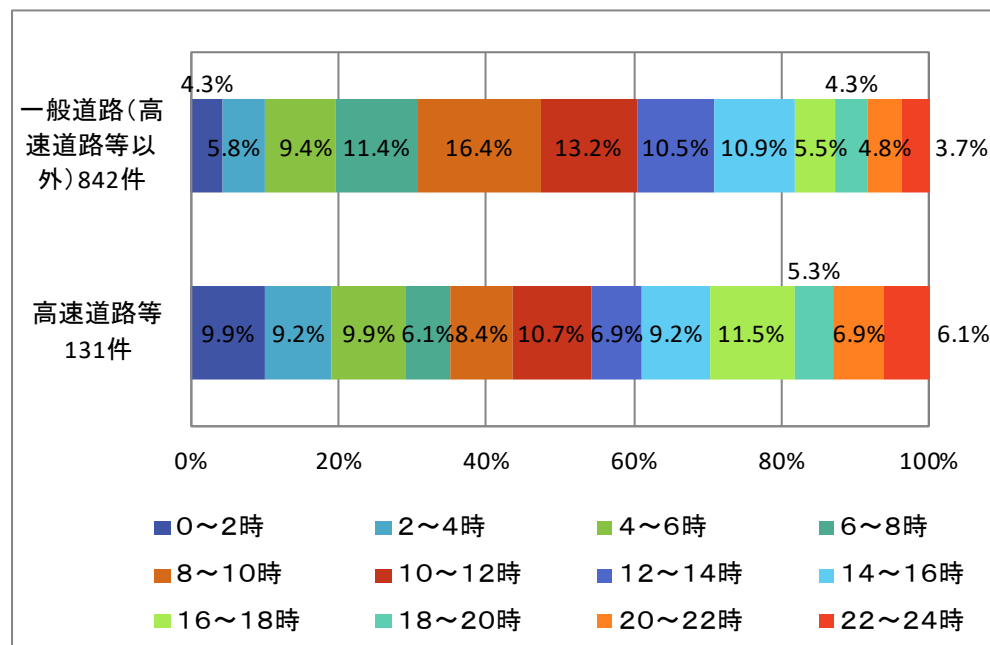
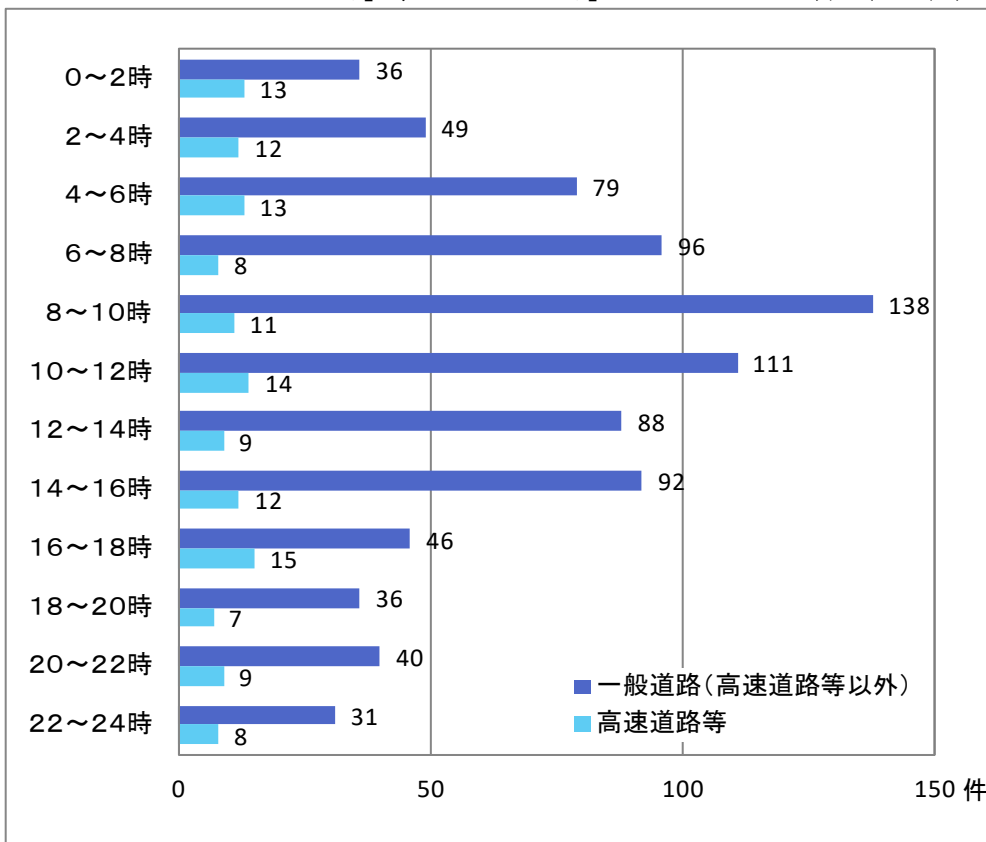
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く380件（45.1%）となっている。次いで「左折」143件（17.0%）、「右折」138件（16.4%）と続いている。
- 「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く101件（77.1%）となっている。次いで「右に（進路変更）」13件（9.9%）、「左に（進路変更）」9件（6.9%）と続いている。



V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

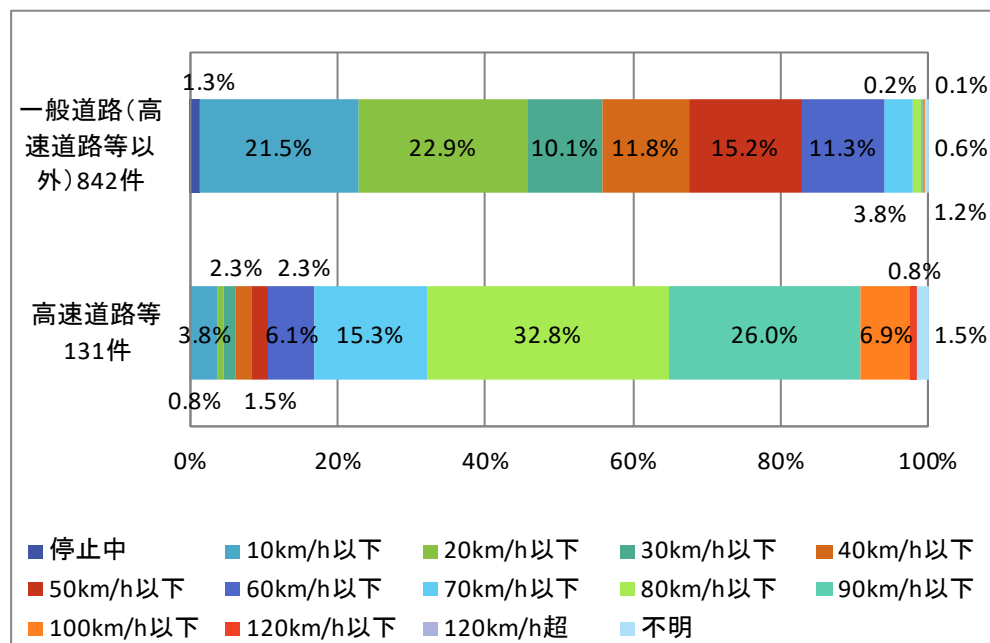
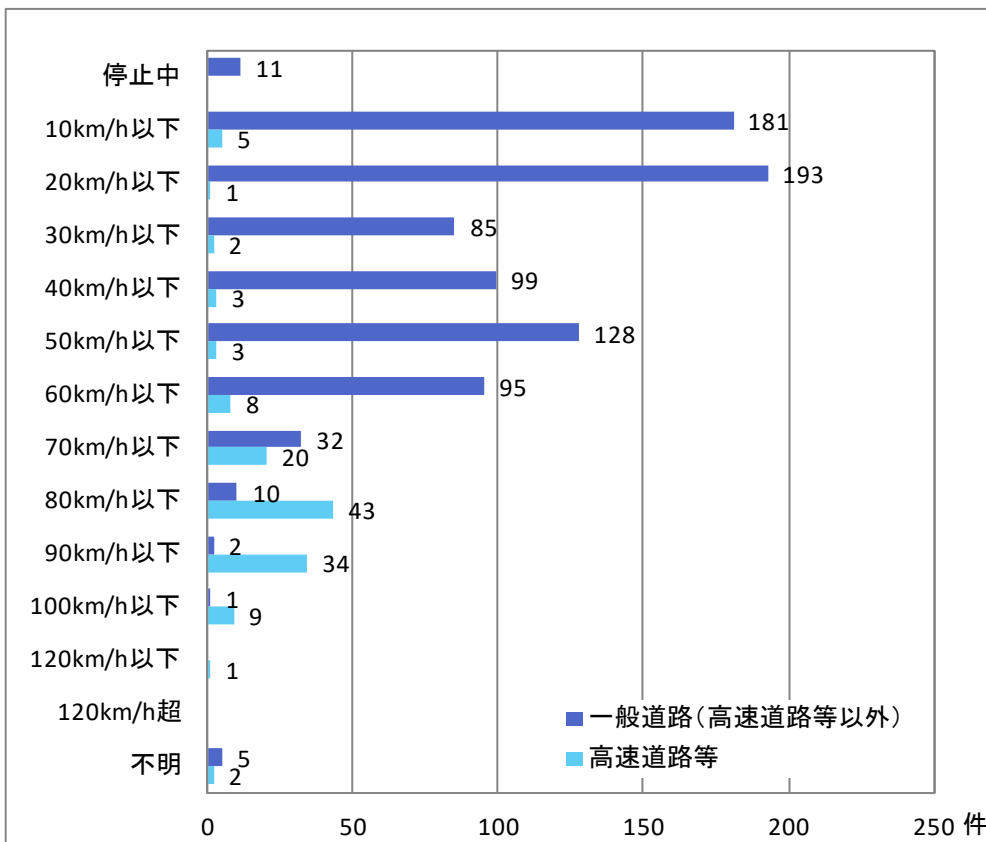
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「8～10時」が最も多く138件（16.4%）となっている。次いで「10～12時」111件（13.2%）、「6～8時」96件（11.4%）、「14～16時」92件（10.9%）、「12～14時」88件（10.5%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で2割以上を占めている。
- 「高速道路等」では「16～18時」が最も多く15件（11.5%）となっている。次いで「10～12時」14件（10.7%）、「0～2時」、「4～6時」がそれぞれ13件（9.9%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割近くを占めている。



V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

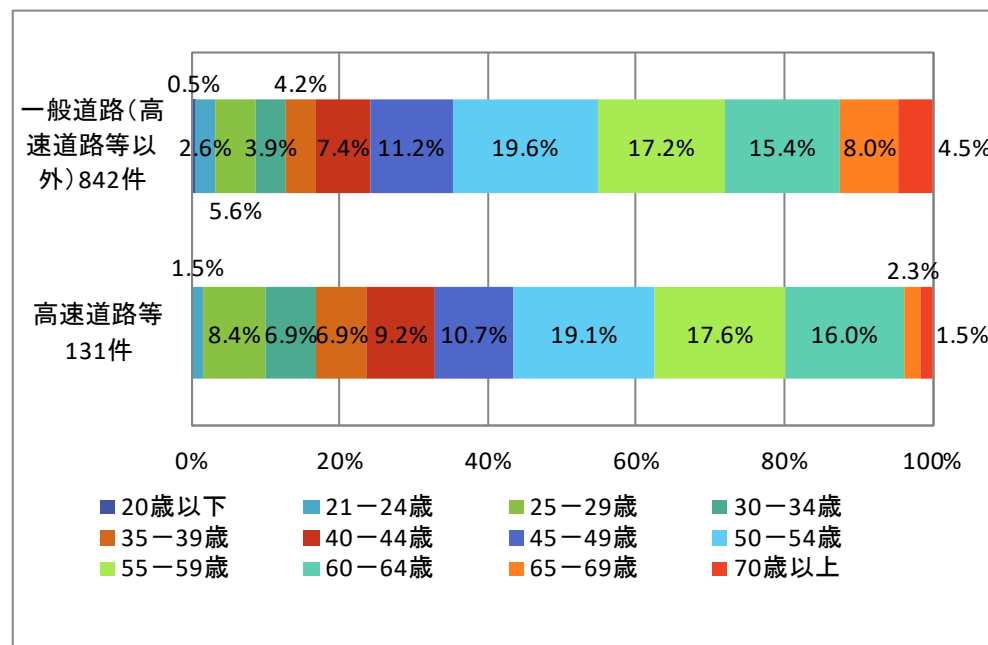
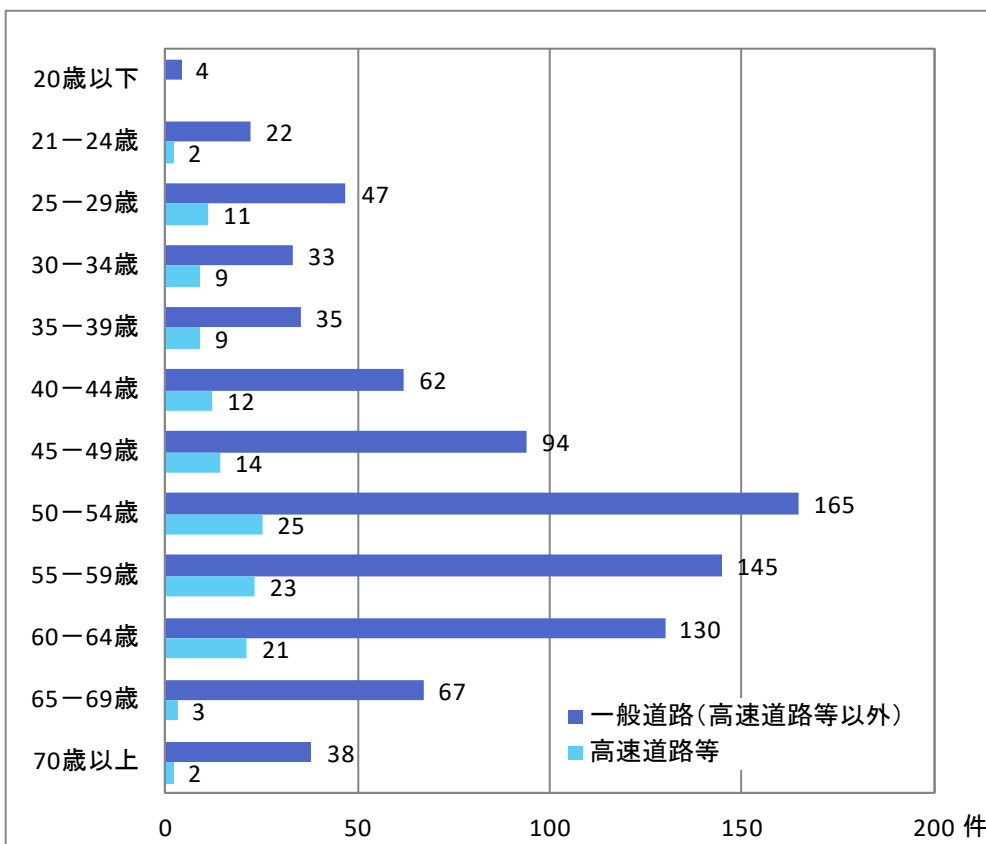
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く193件 (22.9%) となっている。次いで「10km/h以下」181件 (21.5%)、「(40km/h超)50km/h以下」128件 (15.2%)、「(30km/h超)40km/h以下」99件 (11.8%)、「(50km/h超)60km/h以下」95件 (11.3%)、「(20km/h超)30km/h以下」85件 (10.1%) と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く43件 (32.8%) となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」34件 (26.0%)、「(60km/h超)70km/h以下」20件 (15.3%) と続いている。



V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

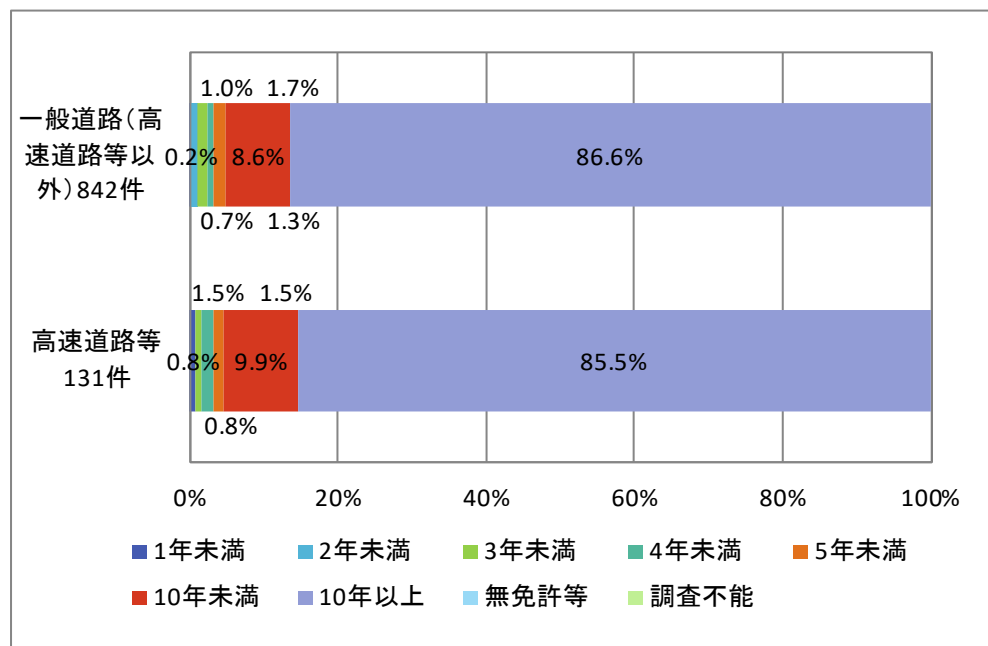
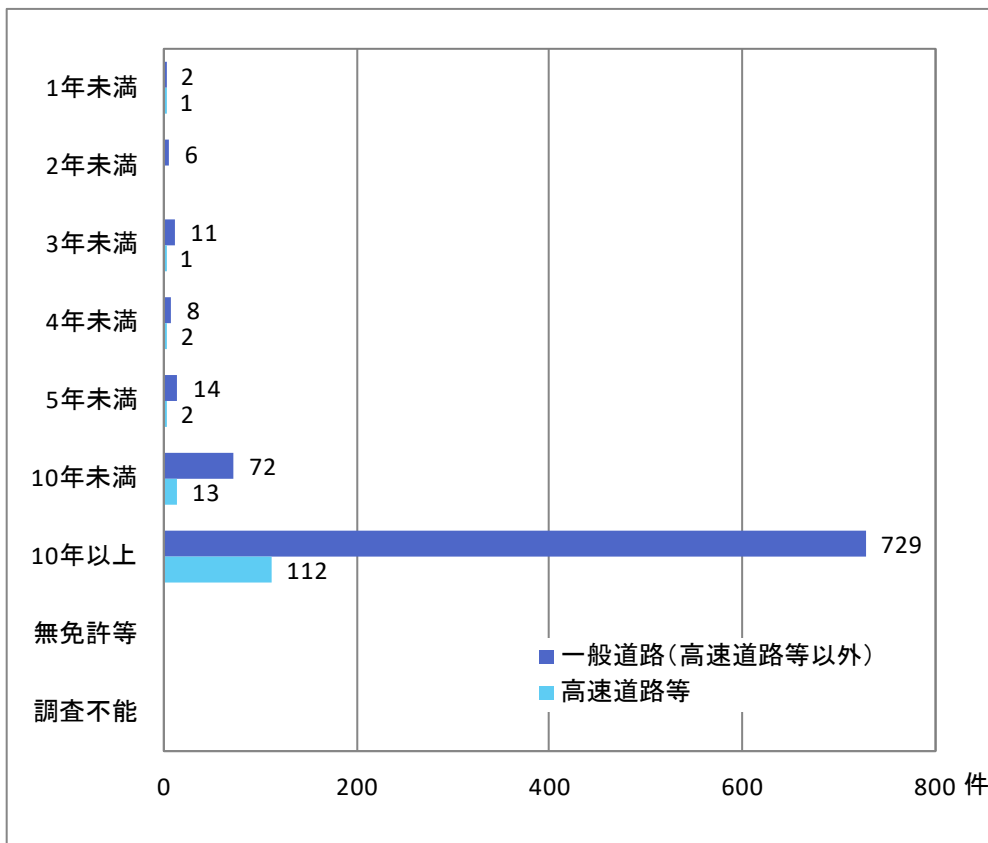
- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く165件（19.6%）となっている。次いで「55-59歳」145件（17.2%）、「60-64歳」130件（15.4%）、「45-49歳」94件（11.2%）と続いている。
- 「高速道路等」では「50-54歳」が最も多く25件（19.1%）となっている。次いで「55-59歳」23件（17.6%）、「60-64歳」21件（16.0%）、「45-49歳」14件（10.7%）と続いている。



V. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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729件（86.6%）、112件（85.5%）となっている。



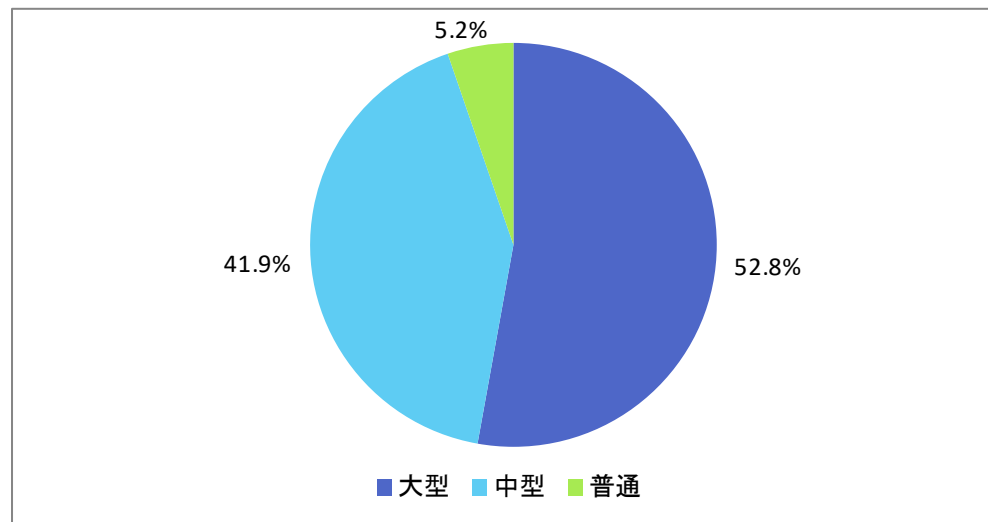
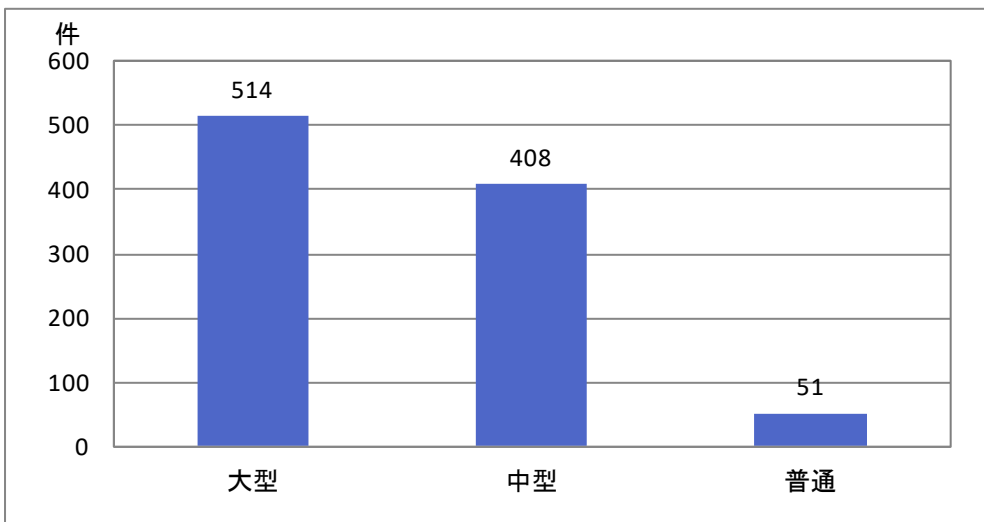
VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

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・重傷事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

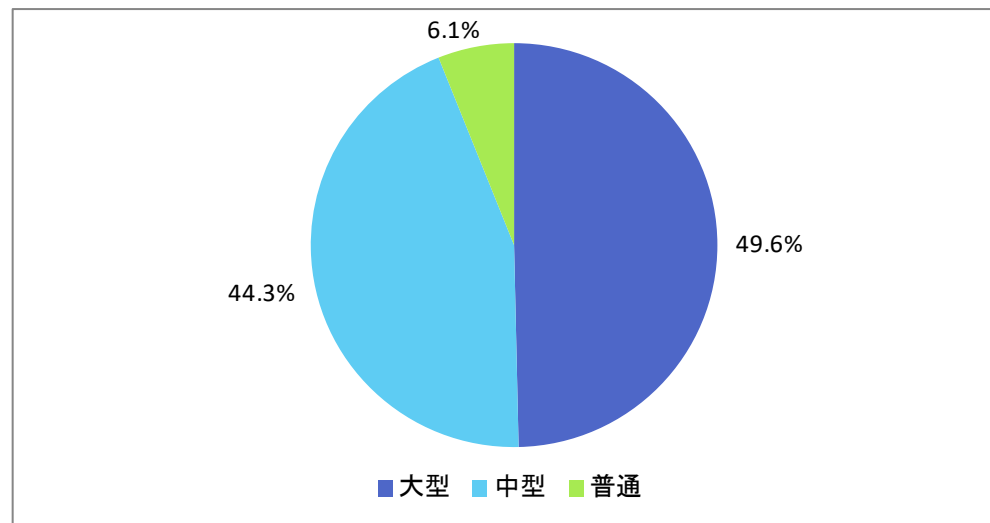
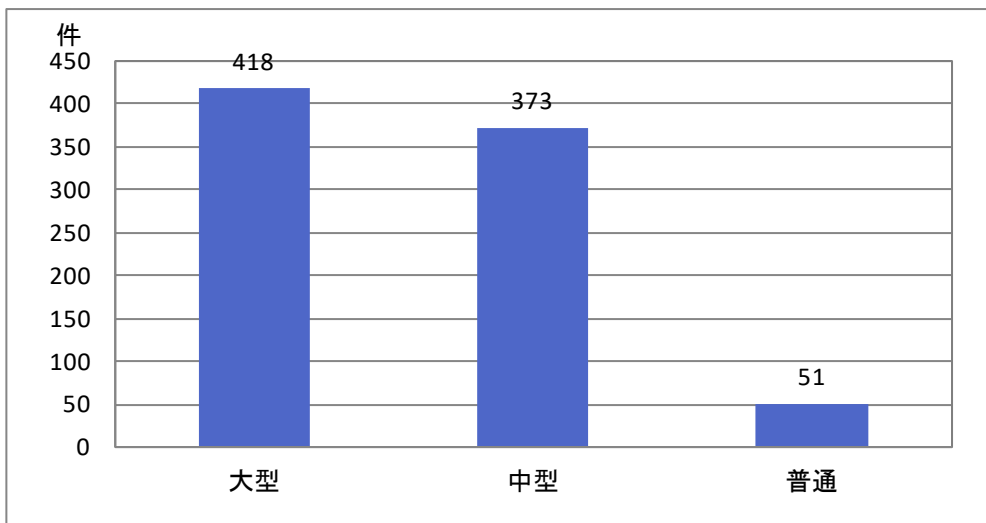
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く514件（52.8％）となっている。
- ・次いで「中型」408件（41.9％）、「普通」51件（5.2％）となっている。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

(1) 一般道路での車両区分

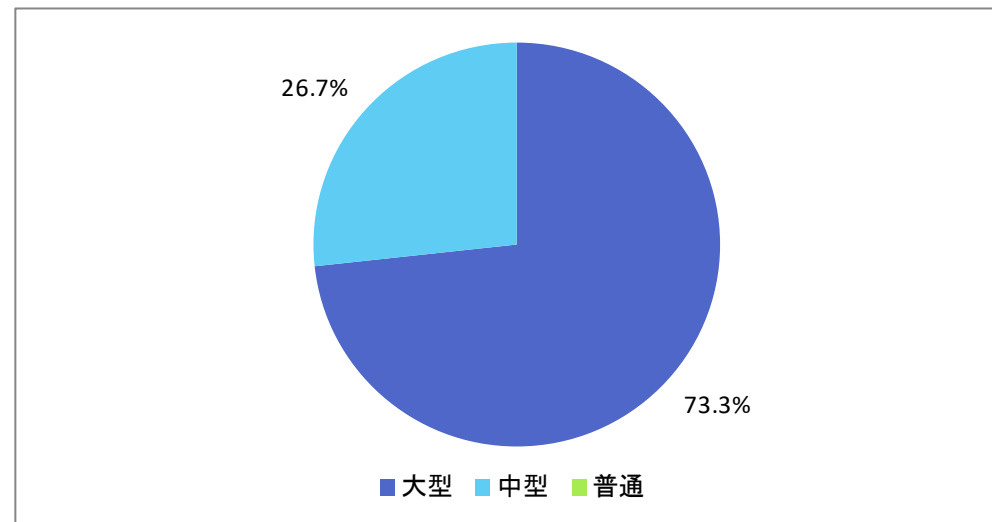
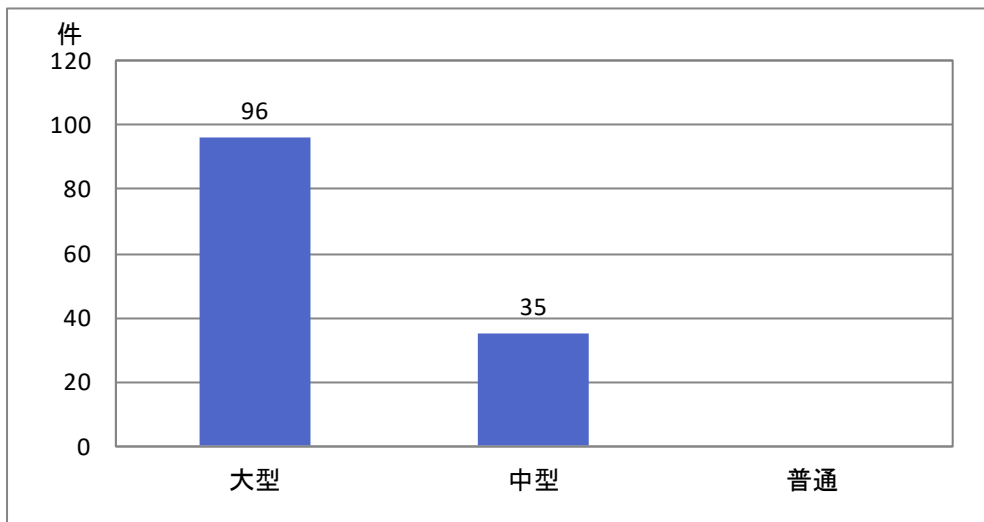
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く418件（49.6％）となっている。
- ・次いで「中型」373件（44.3％）、「普通」51件（6.1％）と続いている。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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96件（73.3％）となっている。
- ・ 次いで「中型」35件（26.7％）と続いている。



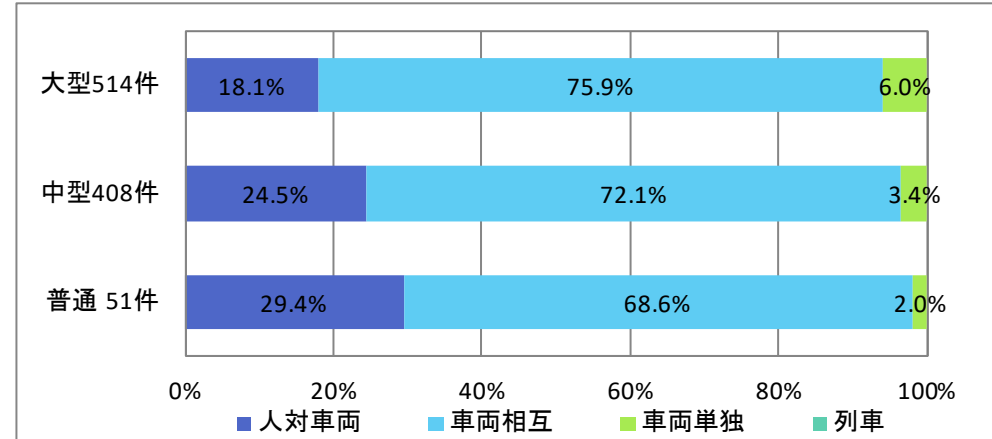
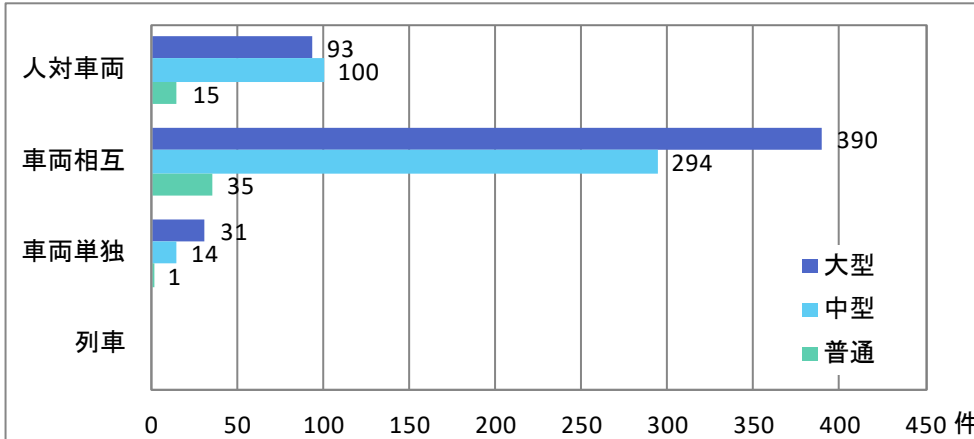
VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

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」、「中型」、「普通」は「車両相互」が最も多く、それぞれ390件（75.9%）、294件（72.1%）、35件（68.6%）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。

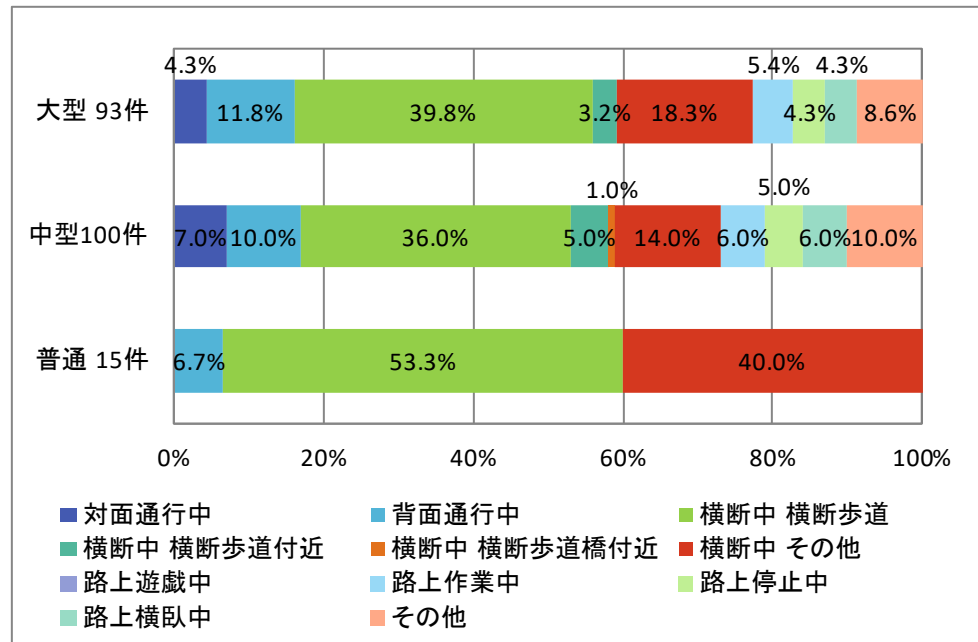
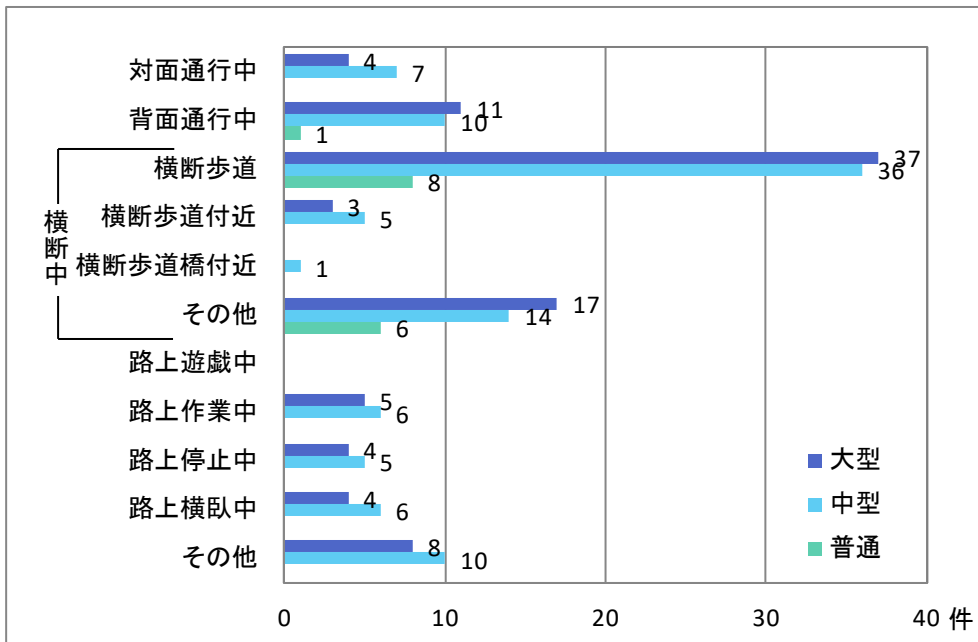
※ 対自転車の死亡・重傷事故件数についてはP86～P97に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P92に掲載。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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」、「中型」、「普通」は「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ37件(39.8%)、36件(36.0%)、8件(53.3%)となっている。

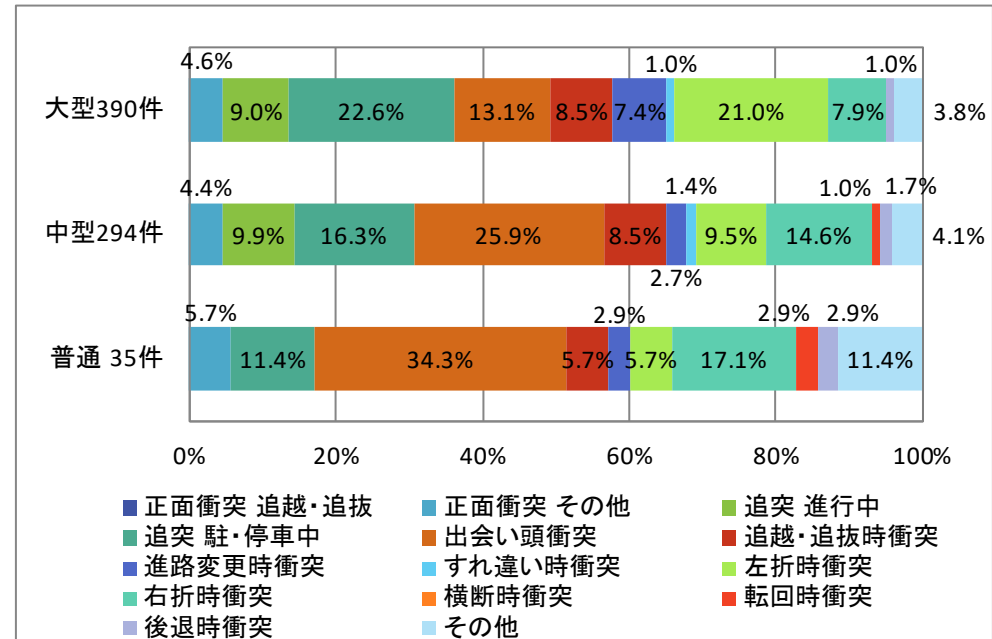
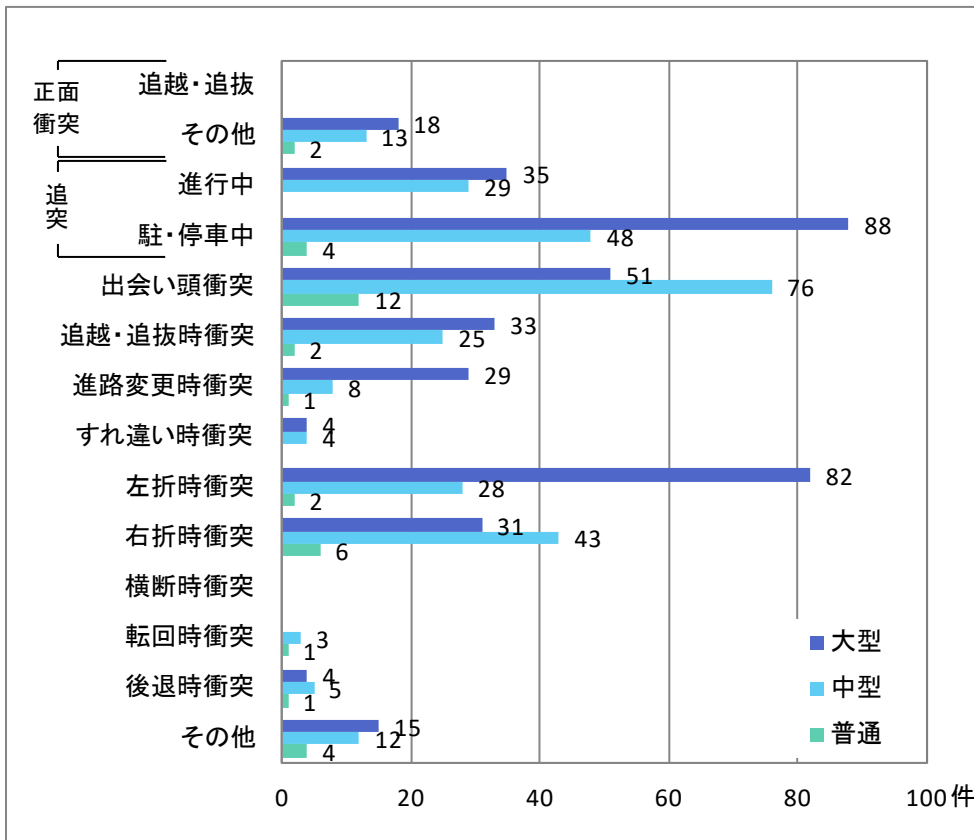


VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

(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「追突 駐・停車中」が最も多く88件(22.6%)、次いで「左折時衝突」82件(21.0%)、「出会い頭衝突」51件(13.1%)と続いている。
- ・「中型」は「出会い頭衝突」が最も多く76件(25.9%)、次いで「追突 駐・停車中」48件(16.3%)、「右折時衝突」43件(14.6%)と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」が最も多く12件(34.3%)、次いで「右折時衝突」6件(17.1%)、「追突 駐・停車中」、「その他」がそれぞれ4件(11.4%)となっている。

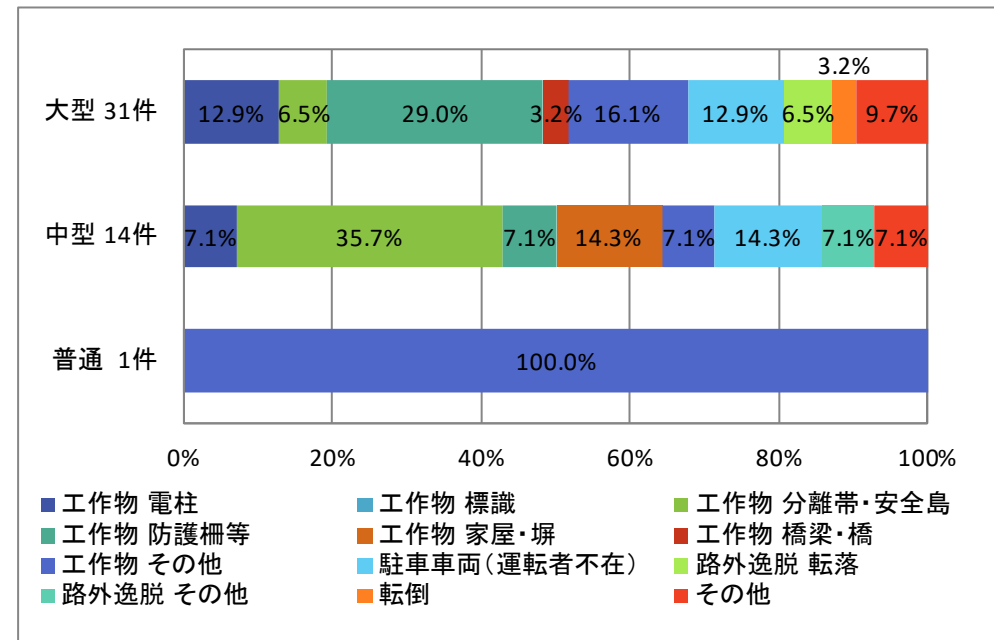
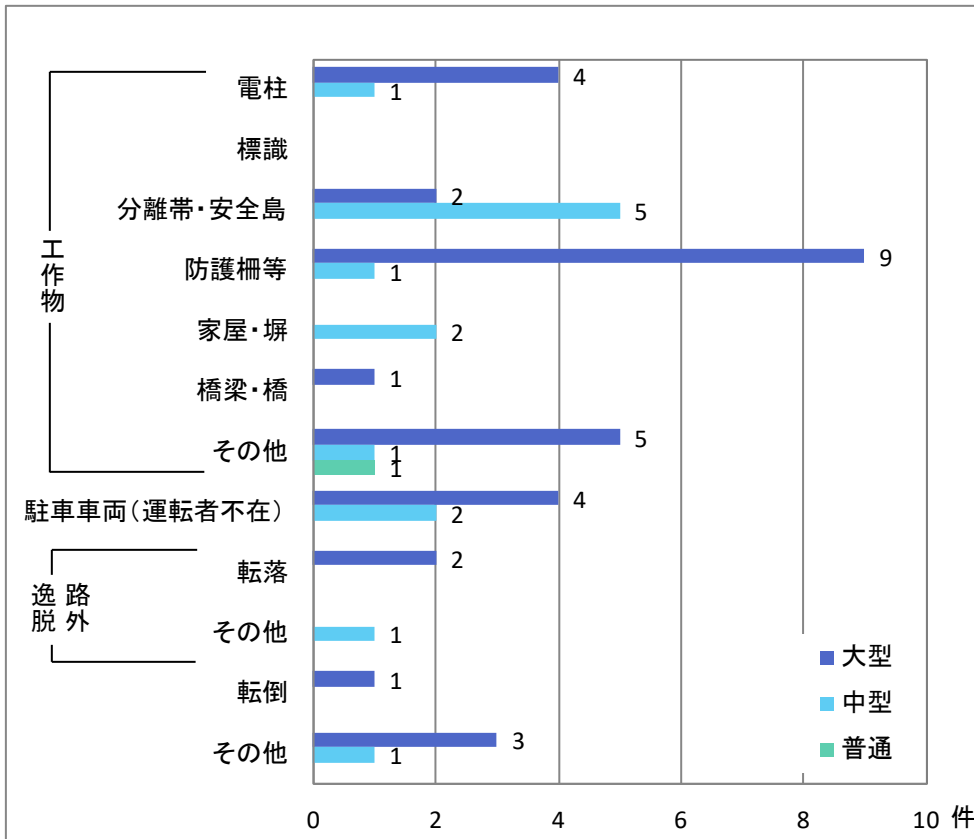
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

(3) 車両区分別の事故類型(車両単独)別

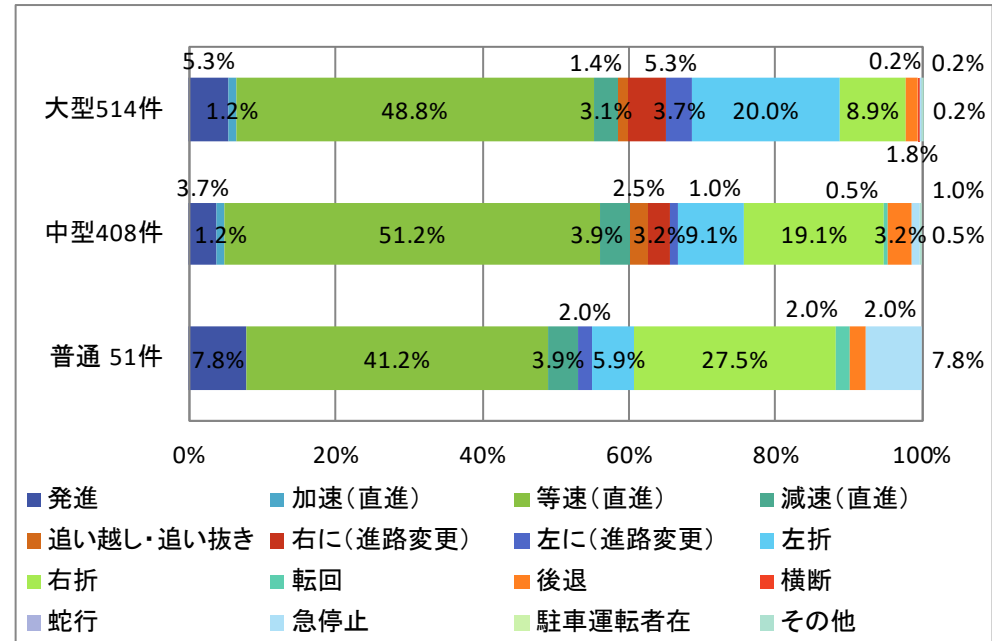
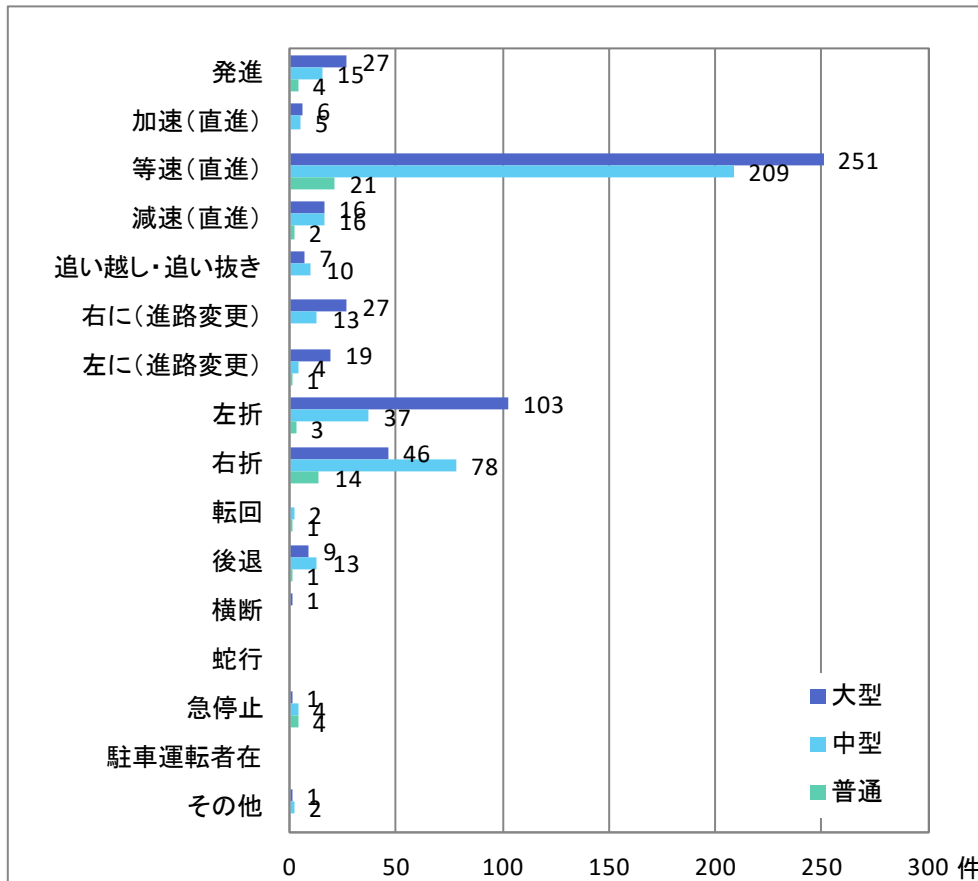
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く9件(29.0%)、次いで「工作物 その他」5件(16.1%)、「工作物 電柱」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ4件(12.9%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 分離帯・安全島」が最も多く5件(35.7%)、次いで「工作物 家屋・塀」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ2件(14.3%)となっている。
- ・「普通」は「工作物 その他」1件(100.0%)となっている。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

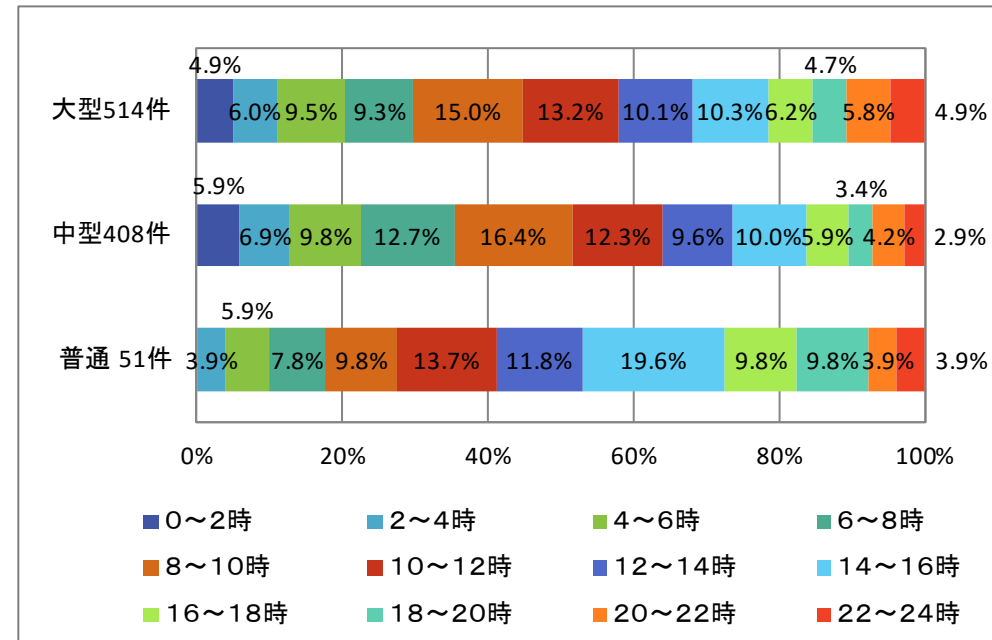
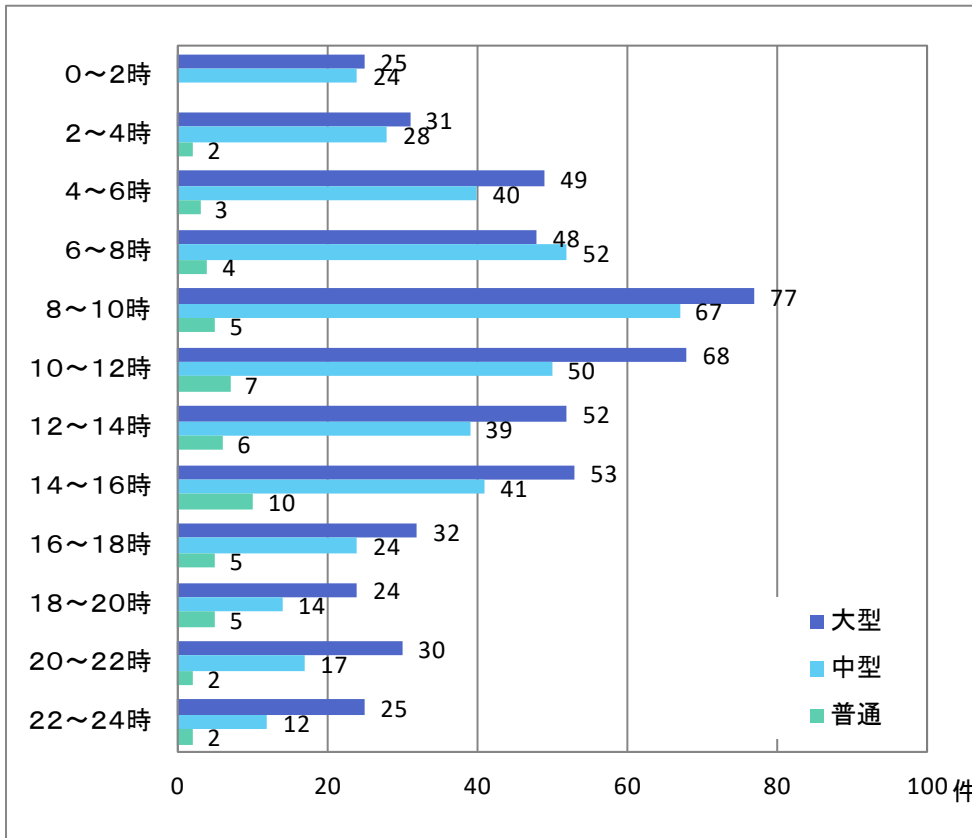
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「普通」は「等速（直進）」が最も多く、それぞれ251件（48.8%）、209件（51.2%）、21件（41.2%）となっている。
- ・「大型」は「等速（直進）」に次いで「左折」が多い。「中型」、「普通」は「右折」が多い。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

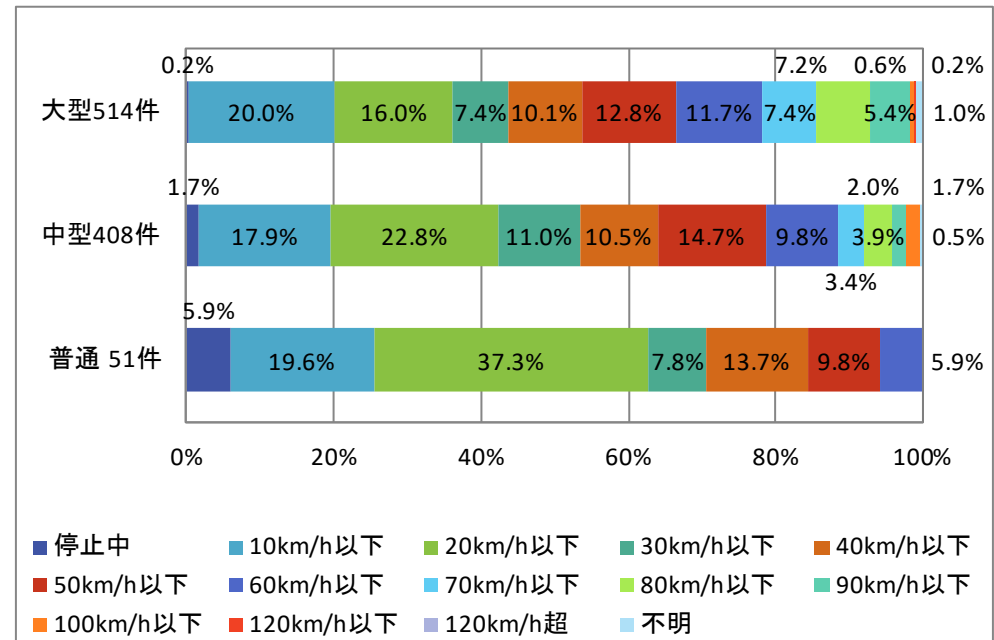
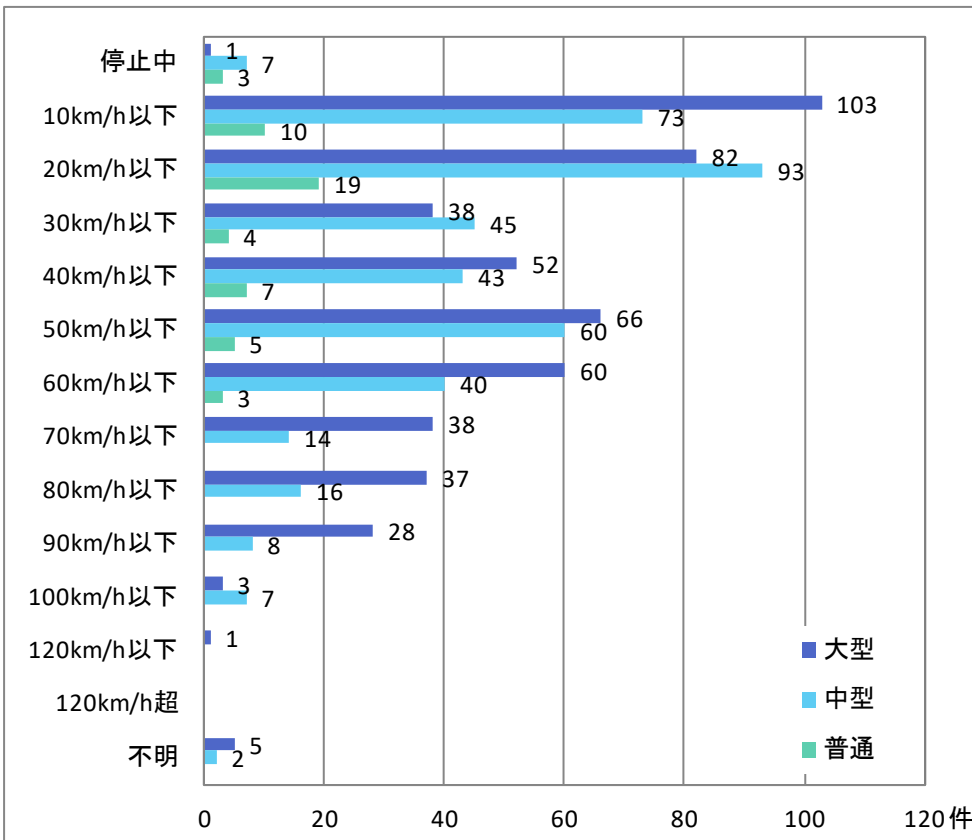
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「8～10時」が最も多く77件（15.0%）となっている。次いで「10～12時」68件（13.2%）、「14～16時」53件（10.3%）、「12～14時」52件（10.3%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で3割近くを占めている。
- ・「中型」は「8～10時」が最も多く67件（16.4%）となっている。次いで「6～8時」52件（12.7%）、「10～12時」50件（12.3%）、「14～16時」41件（10.0%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で3割近くを占めている。
- ・「普通」は「14～16時」が最も多く10件（19.6%）となっている。次いで「10～12時」7件（13.7%）、「12～14時」6件（11.8%）と続いている。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

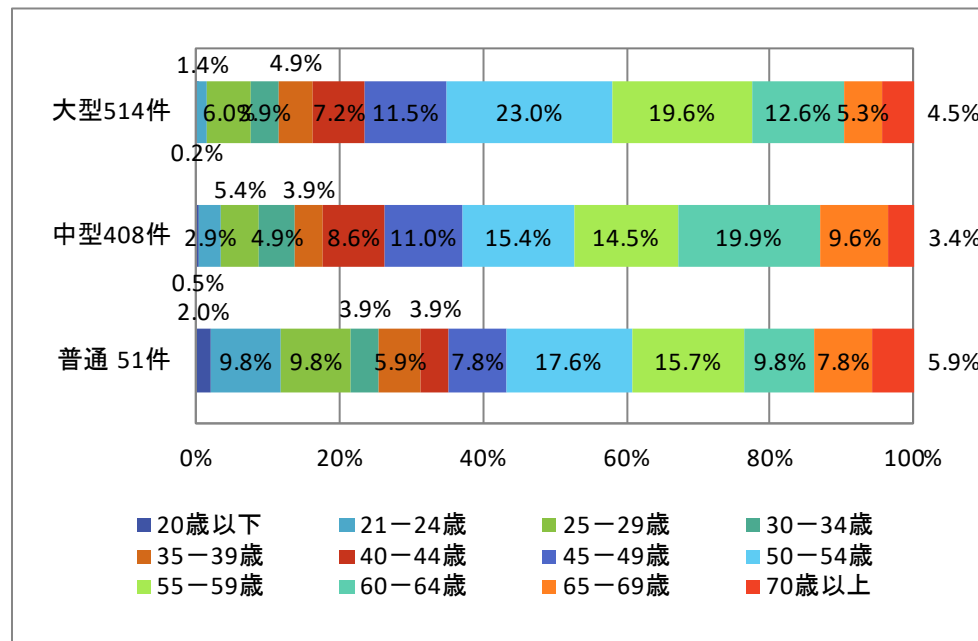
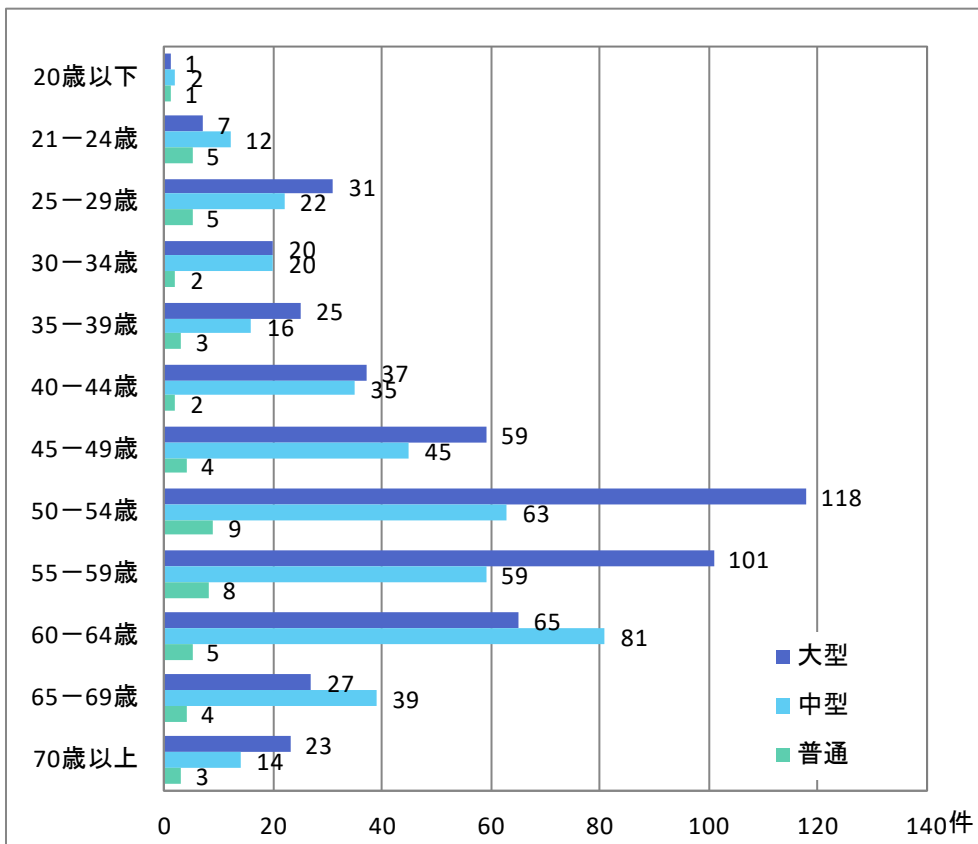
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く103件（20.0%）となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」82件（16.0%）、「(40km/h超)50km/h以下」66件（12.8%）、「(50km/h超)60km/h以下」60件（11.7%）、「(30km/h超)40km/h以下」52件（10.1%）と続いている。
- ・「中型」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く93件（22.8%）となっている。次いで「10km/h以下」73件（17.9%）、「(40km/h超)50km/h以下」60件（14.7%）、「(20km/h超)30km/h以下」45件（11.0%）、「(30km/h超)40km/h以下」43件（10.5%）と続いている。
- ・「普通」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く19件（37.3%）、「次いで「10km/h以下」10件（19.6%）、「(30km/h超)40km/h以下」7件（13.7%）となっている。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

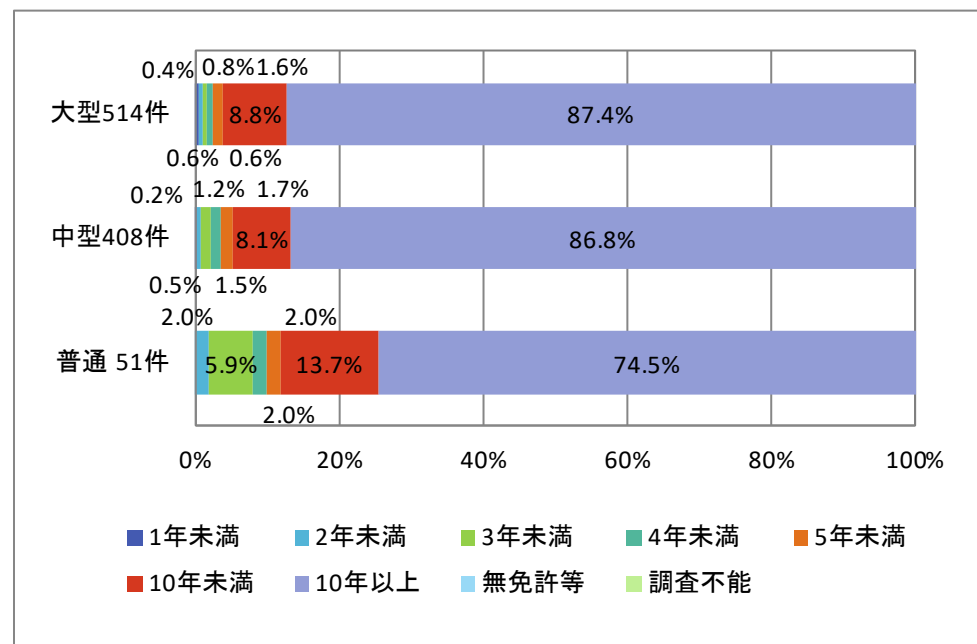
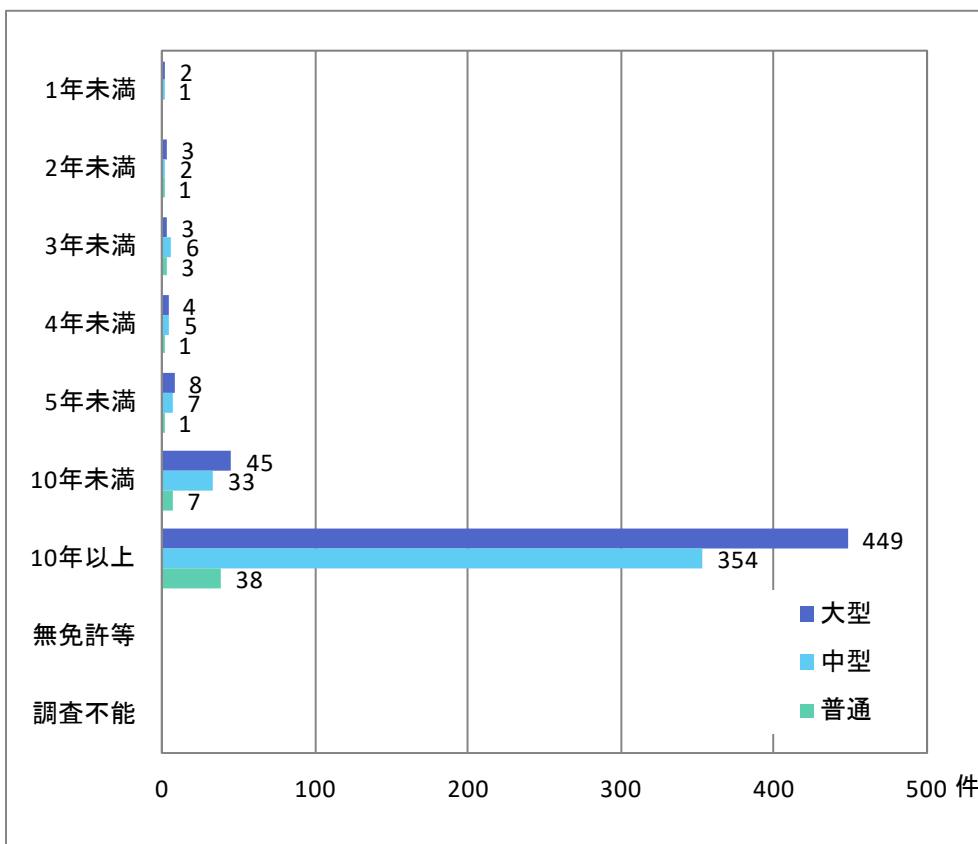
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く118件（23.0%）となっている。次いで「55-59歳」101件（19.6%）、「60-64歳」65件（12.6%）、「45-49歳」59件（11.5%）と続いている。
- ・「中型」は「60-64歳」が最も多く81件（19.9%）となっている。次いで「50-54歳」63件（15.4%）、「55-59歳」59件（14.5%）、「45-49歳」45件（11.0%）と続いている。
- ・「普通」は「50-54歳」が最も多く9件（17.6%）、次いで「55-59歳」8件（15.7%）となっている。



VI. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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449件（87.4%）、354件（86.8%）、38件（74.5%）となっている。



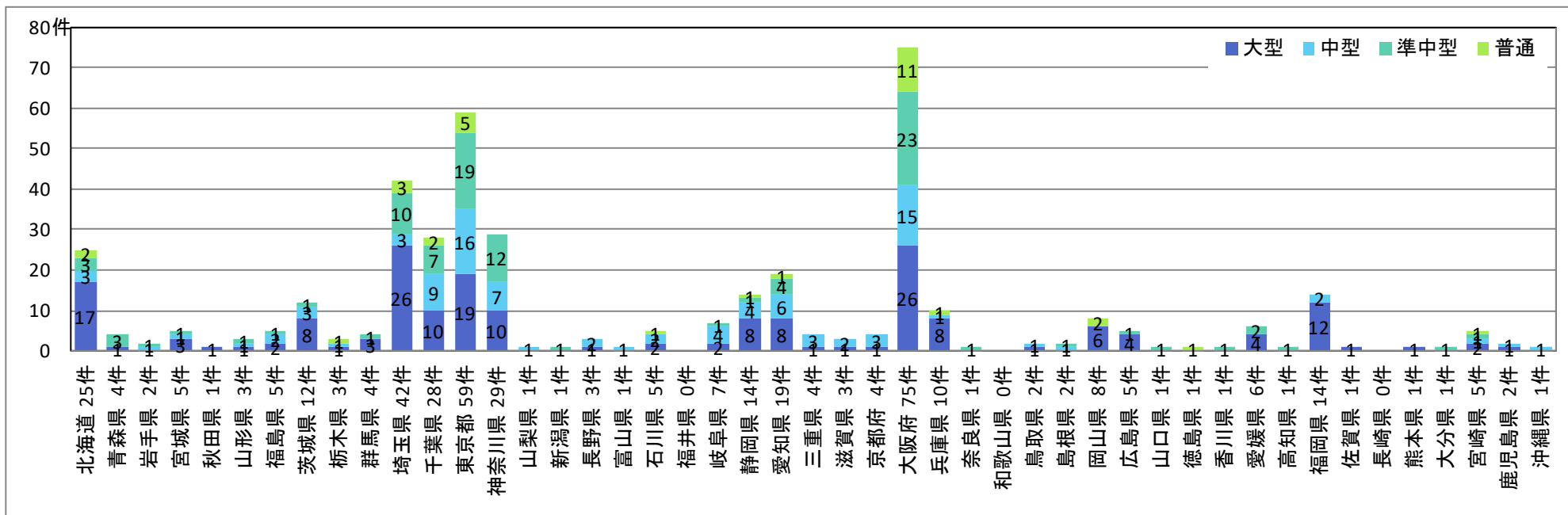
VII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

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・重傷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・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

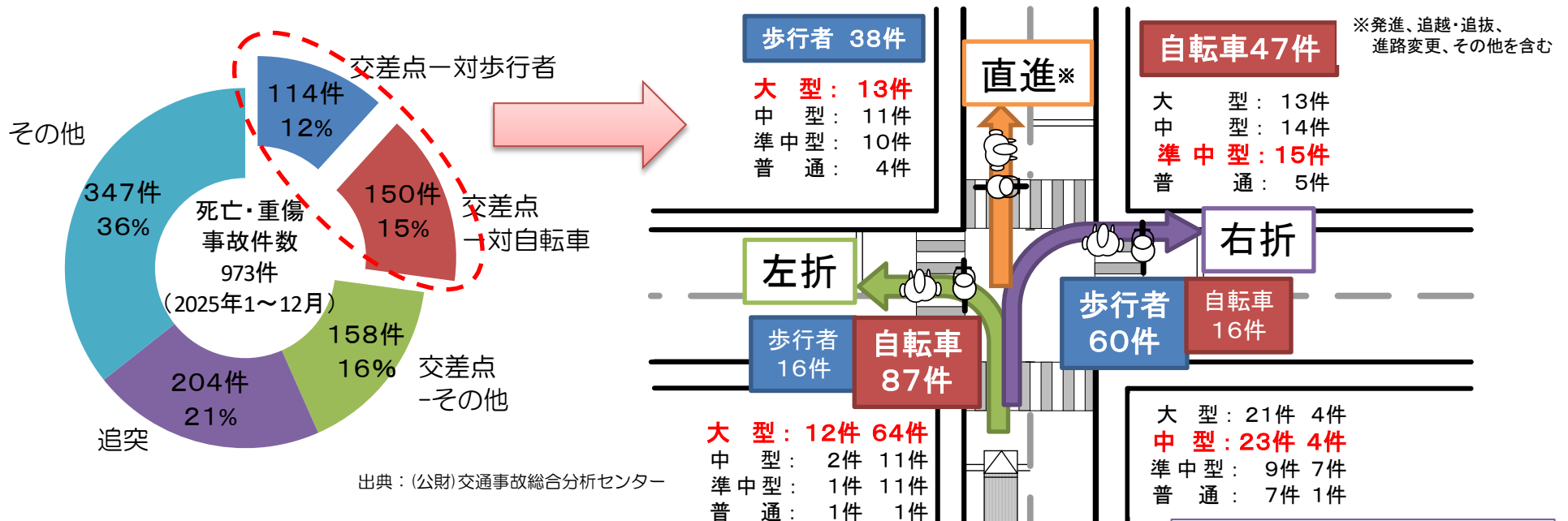
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く75件となっている。
- 次いで「東京都」が59件、「埼玉県」42件、「神奈川県」29件、「千葉県」28件、「北海道」25件と続いている。



VII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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・重傷事故(264件)は、追突事故(204件)の**1.3倍**。
- ・直進死亡・重傷事故は、**6割近くが対自転車(47件)**であり、**対自転車の3割以上が準中型車**。
- ・左折死亡・重傷事故は、**8割以上が対自転車(87件)**であり、**対自転車の7割以上が大型車**。
- ・右折死亡・重傷事故は、**8割近くが対歩行者(60件)**であり、**対歩行者の4割近くが中型車**。



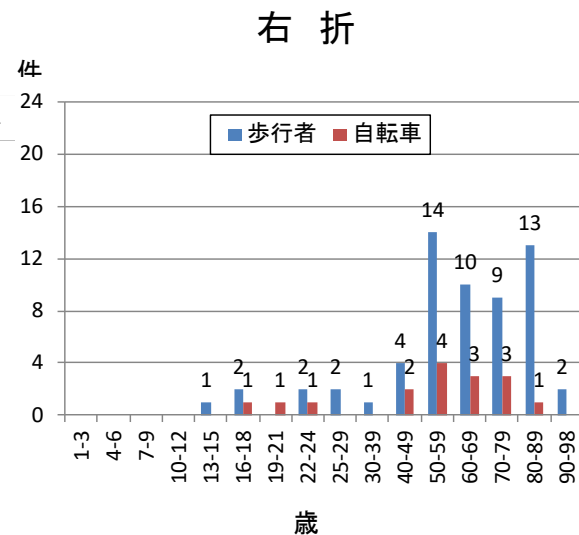
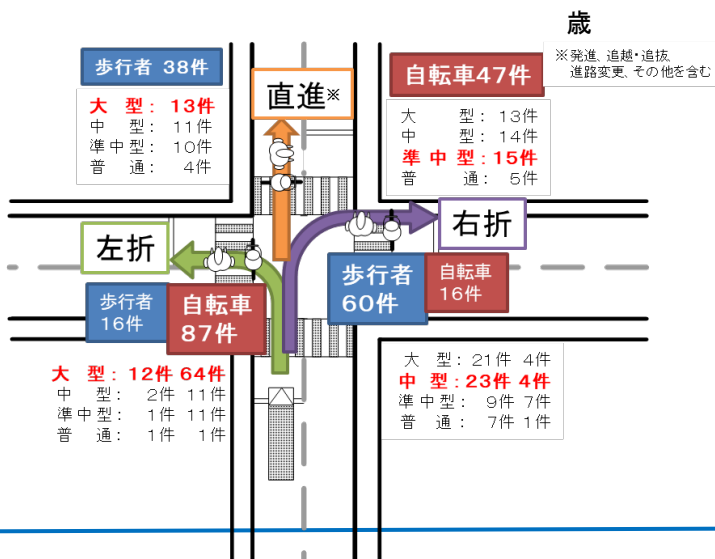
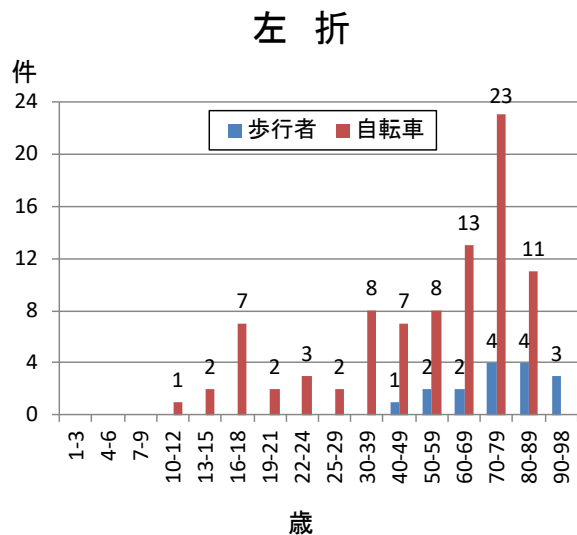
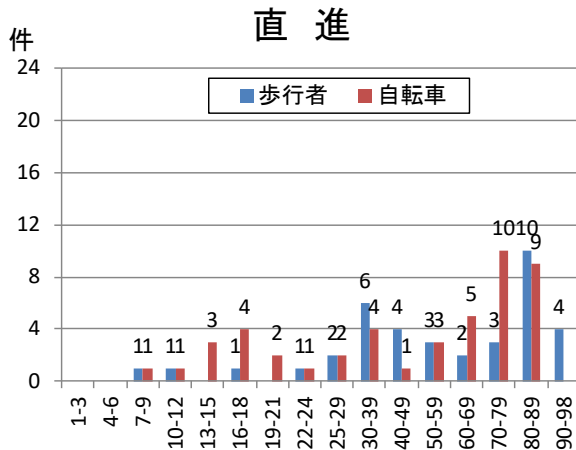
交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

車両区分の解説	
大型	車両総重量11t以上
中型	7.5t以上11t未満
準中型	3.5t以上7.5t未満
普通	3.5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない	

VII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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

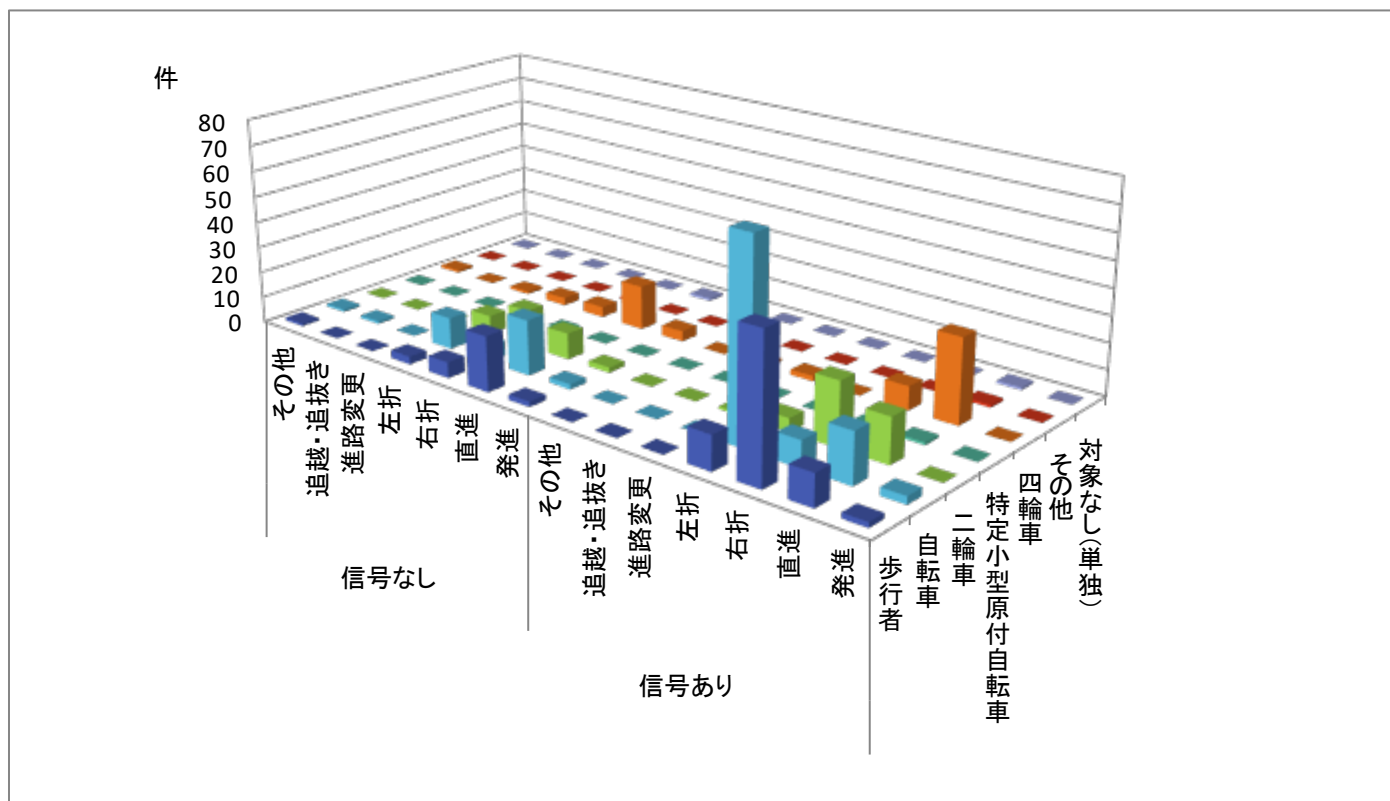
- ・直進時の死亡・重傷事故: 対歩行者、対自転車ともに小学生から80～90歳代まで幅広い年齢層で、5割程度が60歳以上。
- ・左折時の死亡・重傷事故: 対自転車は小学生から80歳代まで幅広い年齢層で、5割以上が60歳以上。
- ・右折時の死亡・重傷事故: 対歩行者は中学生から90歳代まで幅広い年齢層で、6割近くが60歳以上。



VII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(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、「直進」は「四輪車」、「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」、「自転車」、「右折」は「二輪車」、「左折」は「自転車」の事故が多い。

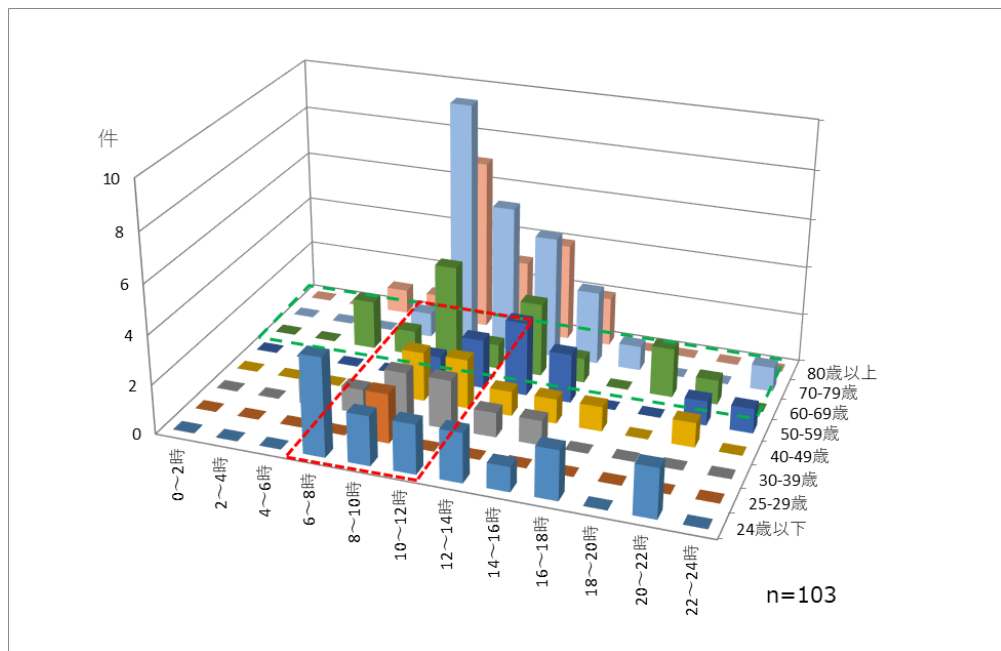


VII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

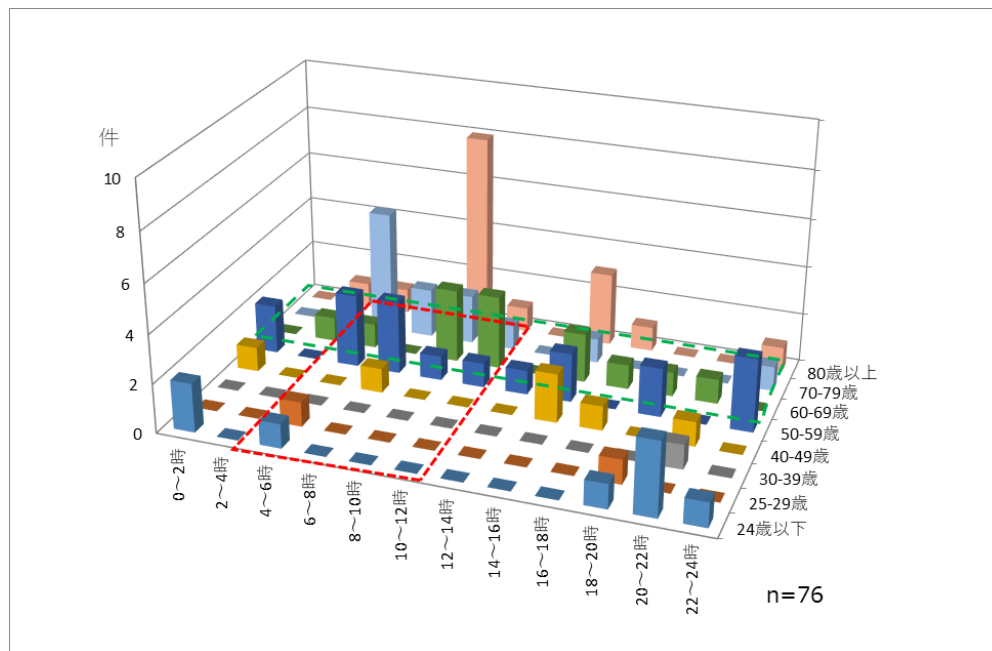
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡・重傷事故は、「60歳以上」が60件（58.3%）と6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90件（87.4%）と9割近くを占めており、そのうち、午前中（6時～12時）が56件（54.4%）と5割以上を占めている。
- ・一方、右折死亡・重傷事故は、「60歳以上」が41件（53.9%）と5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～12時）が38件（50.0%）と5割を占めている。

【左折】



【右折】

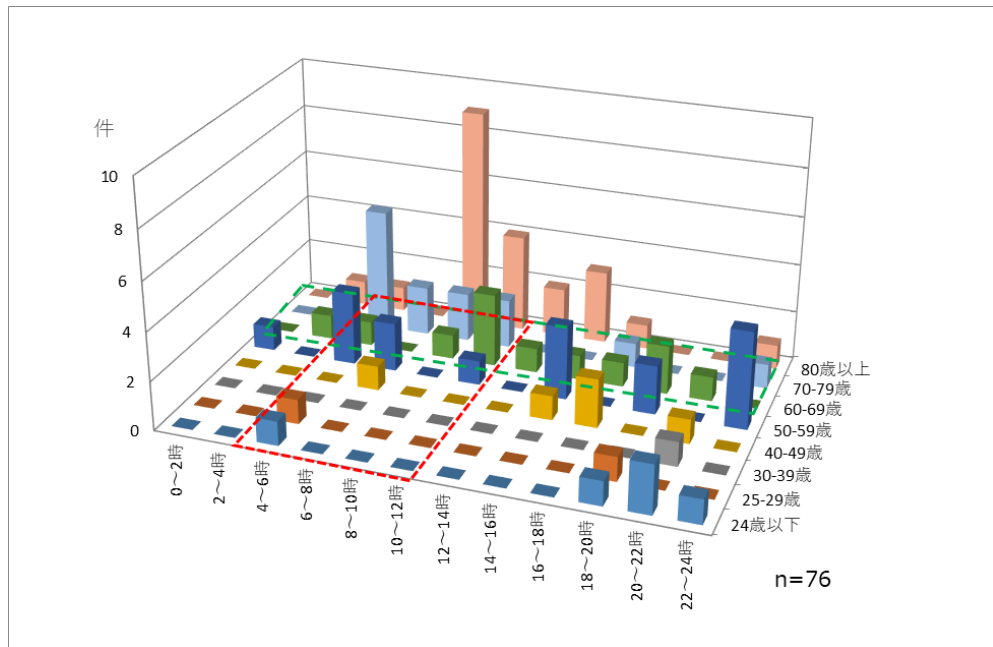


VII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

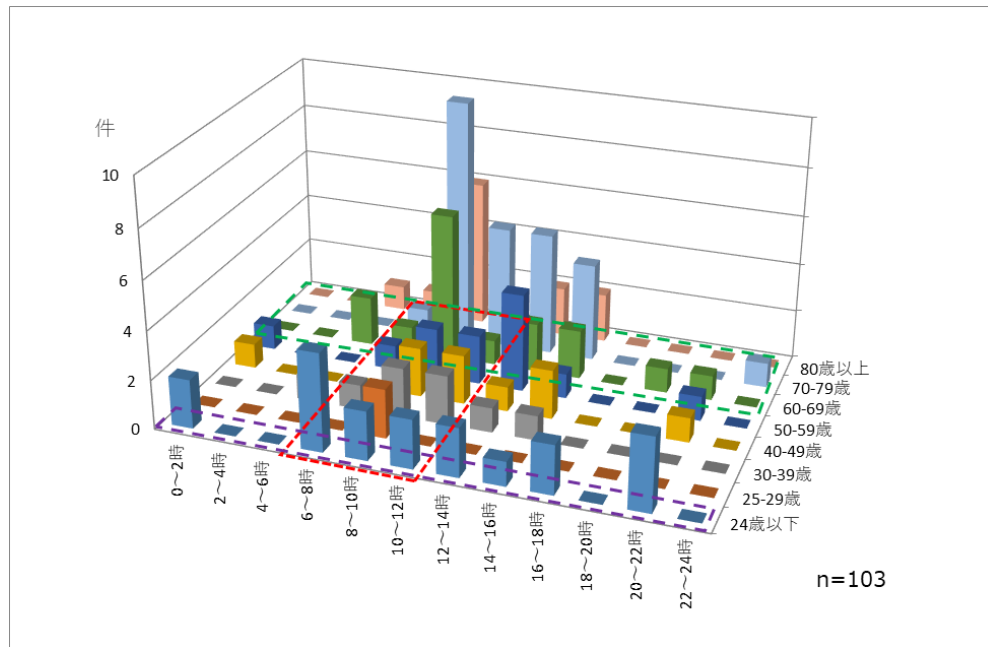
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「60歳以上」が47件(61.8%)と6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～12時)が39件(51.2%)と5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54件(52.4%)、「24歳以下」が18件(17.5%)となっている。若年層及び高齢層で全体の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87件(84.5%)と8割以上を占めており、そのうち、午前中(6時～12時)が55件(53.4%)と5割以上を占めている。

【対歩行者】



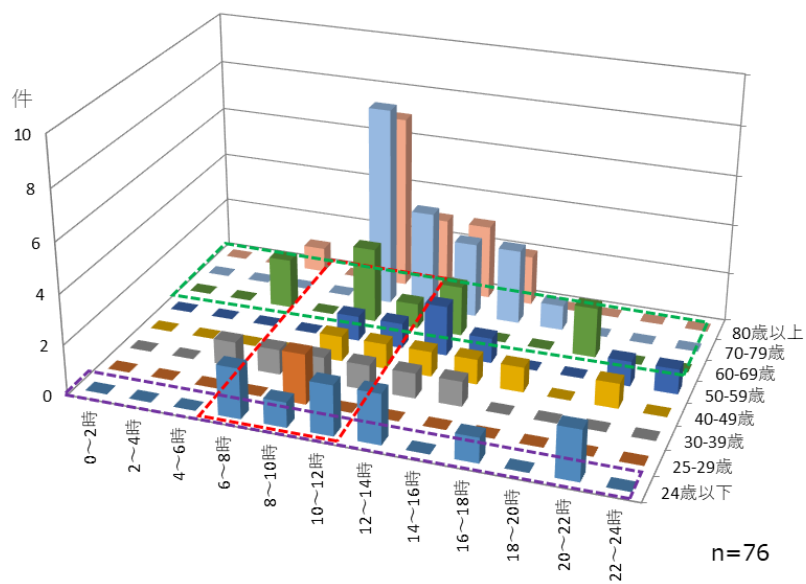
【対自転車】



VII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

7. 大型車・左折死亡・重傷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18.0% (交差点422件中76件) を占める、第一当事者が大型車の左折死亡・重傷事故について、第二当事者の年齢「60歳以上」が45件 (59.2%)、「24歳以下」が10件 (13.2%) となっている。若年層及び高齢層で全体の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65件 (85.5%) と9割近くを占めており、そのうち、午前中 (6時～12時) が40件 (52.6%) と5割以上を占めている。



	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	1	0	0	2	0	1	4	5.3%
6~8時	2	0	1	0	0	0	0	0	3	3.9%
8~10時	1	2	1	1	1	3	8	7	24	31.6%
10~12時	2	0	1	1	1	1	4	3	13	17.1%
12~14時	2	0	1	1	2	2	3	3	14	18.4%
14~16時	0	0	1	1	1	0	3	2	8	10.5%
16~18時	1	0	0	1	0	0	1	0	3	3.9%
18~20時	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2.6%
20~22時	2	0	0	1	1	0	0	0	4	5.3%
22~24時	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1.3%
計	10	2	6	6	7	10	19	16	76	100.0%
%	13.2%	2.6%	7.9%	7.9%	9.2%	13.2%	25.0%	21.1%		

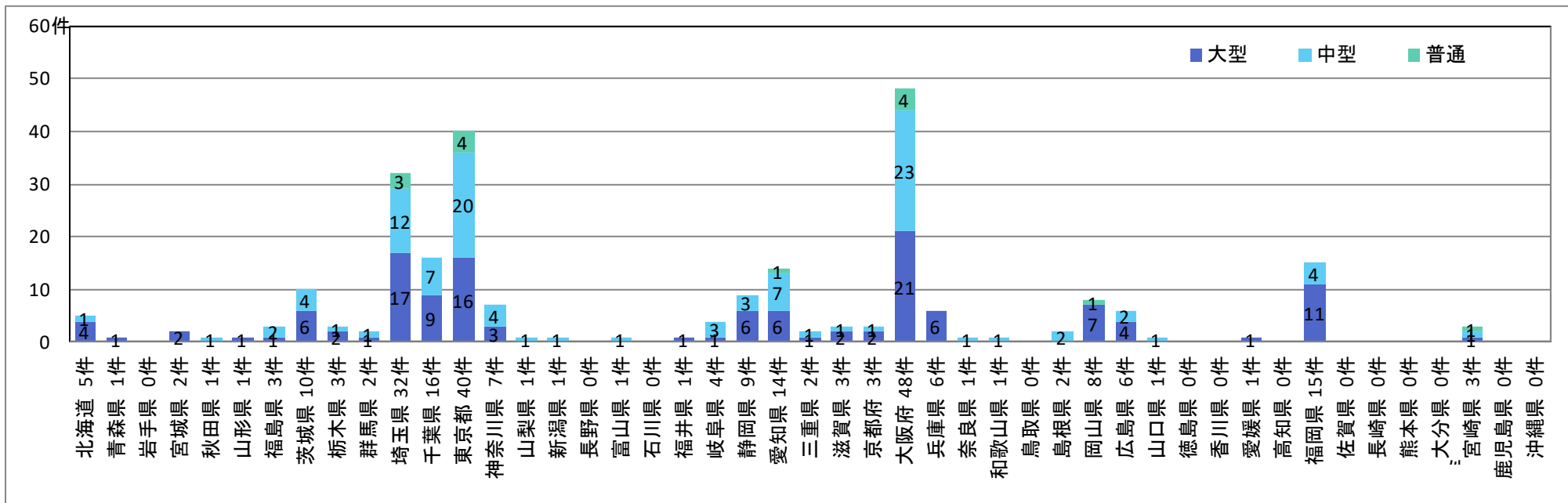
VIII. 2025年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

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・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

1. 発生地別

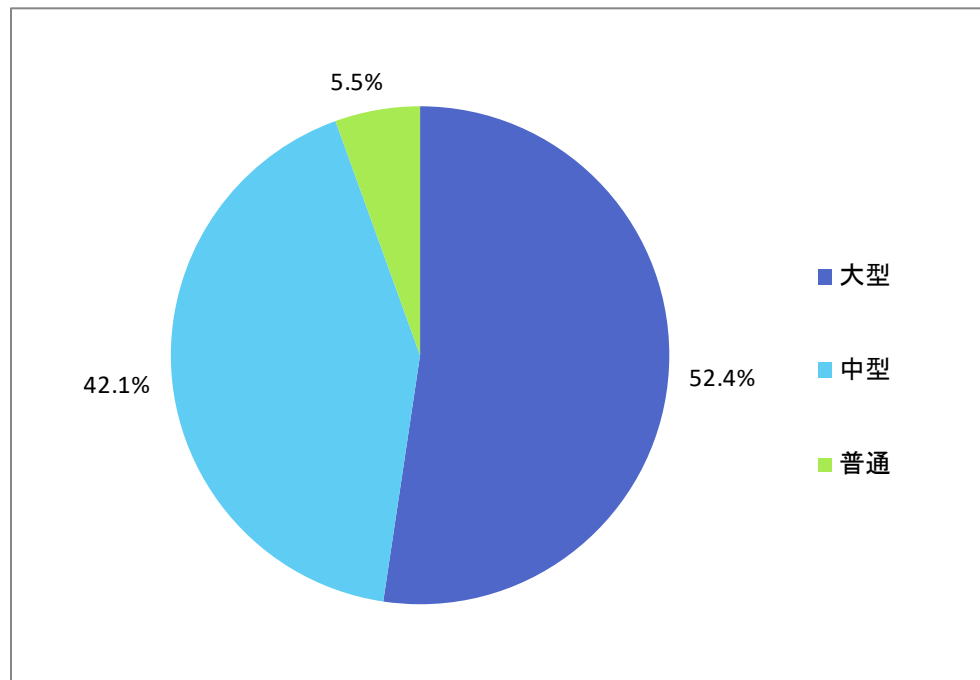
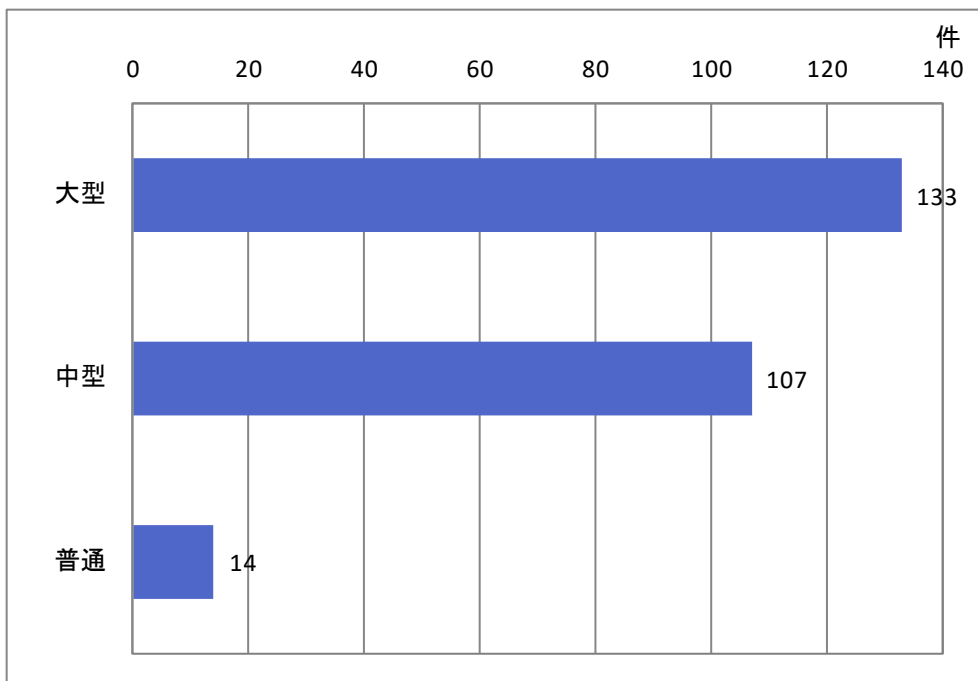
- ・発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く48件となっている。
- ・次いで「東京都」40件、「埼玉県」32件、「千葉県」16件、「福岡県」15件、「愛知県」14件と続いている。



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

2. 車両区分別

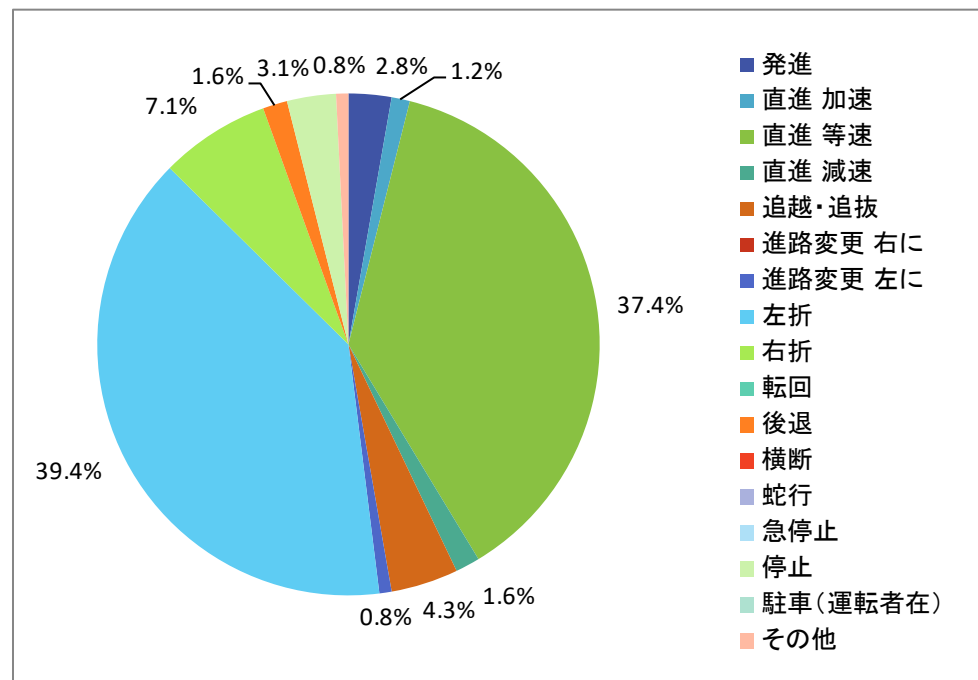
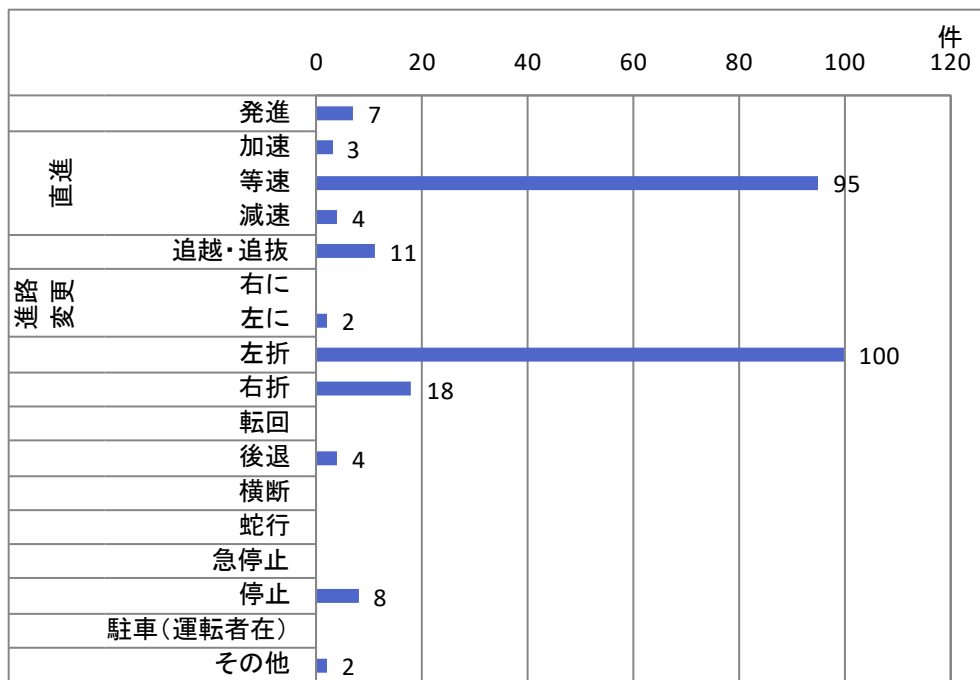
- ・死亡・重傷事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く133件(52.4%)と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」107件(42.1%)、「普通」14件(5.5%)となっている。



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

3. 事故類型別

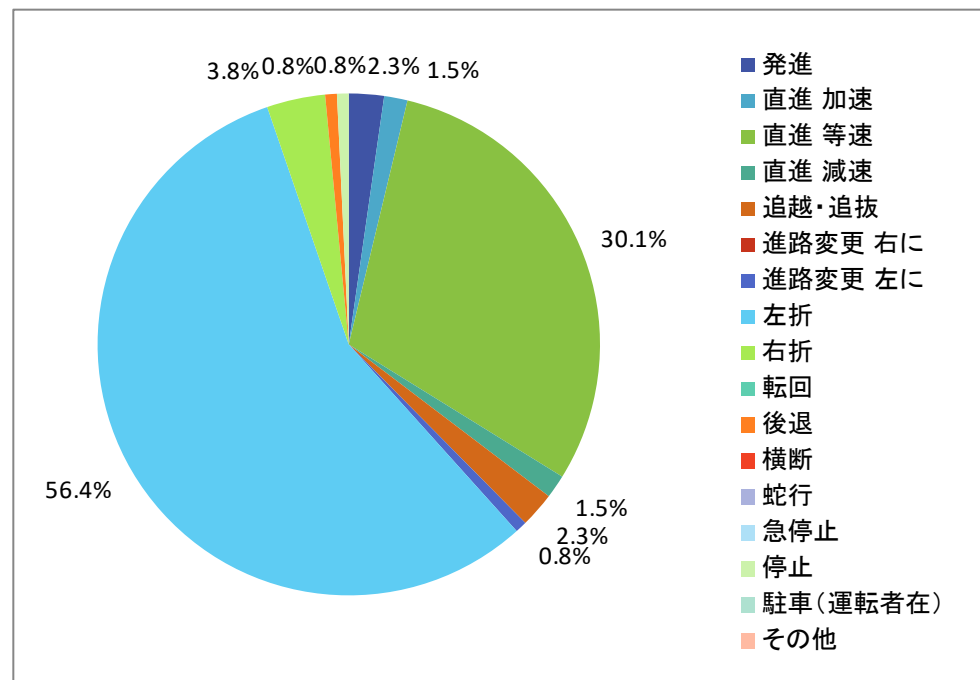
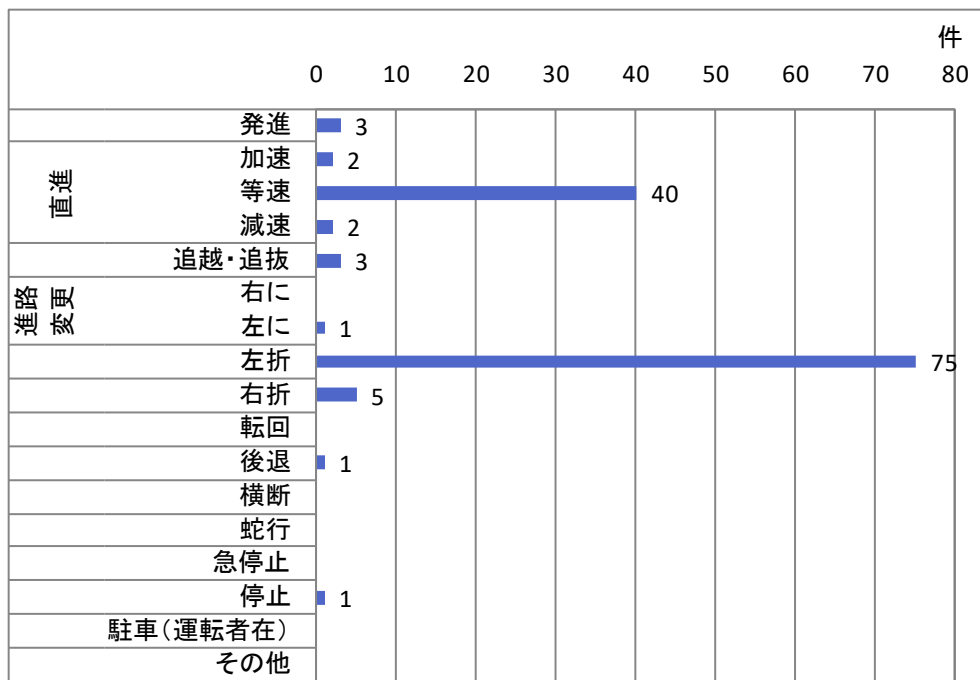
- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く100件(39.4%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」95件(37.4%)、「右折」18件(7.1%)と続いている。



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

(1) 大型

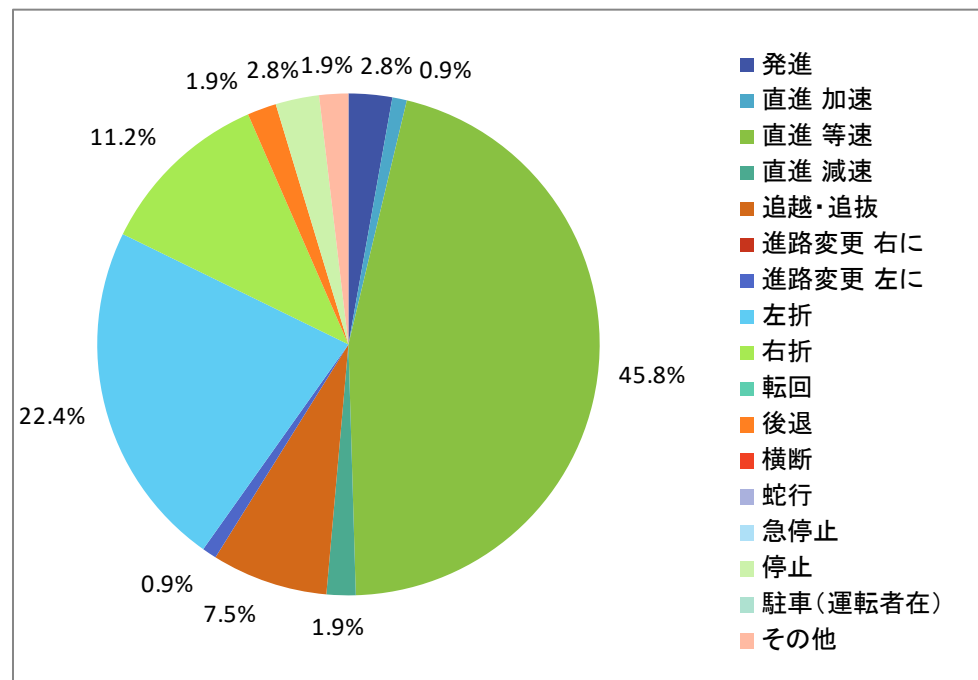
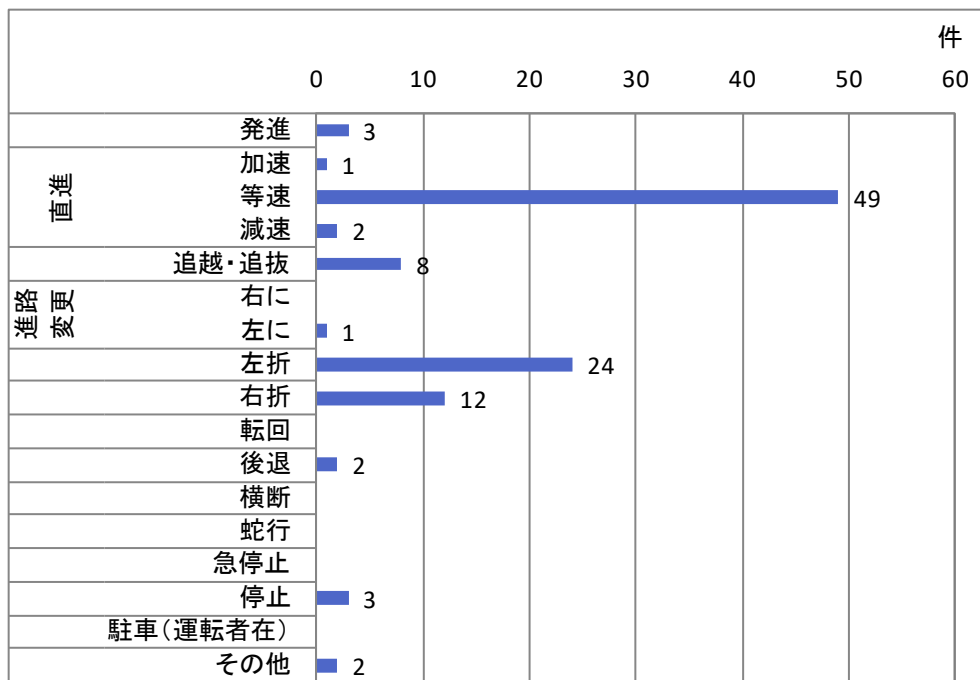
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く75件（56.4%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」40件（30.1%）と続いている。



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

(2) 中型

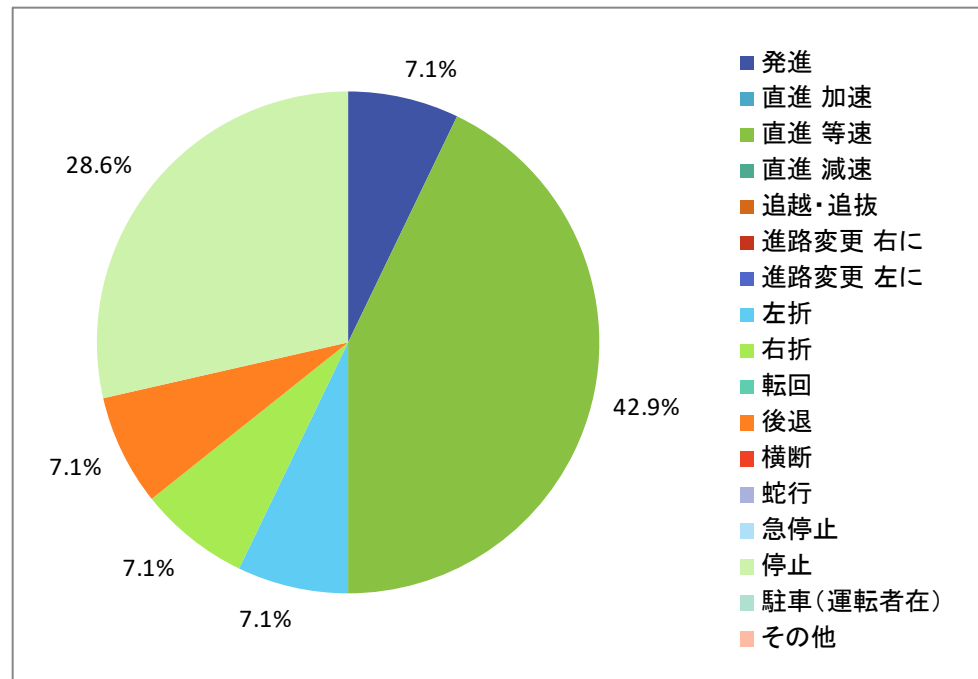
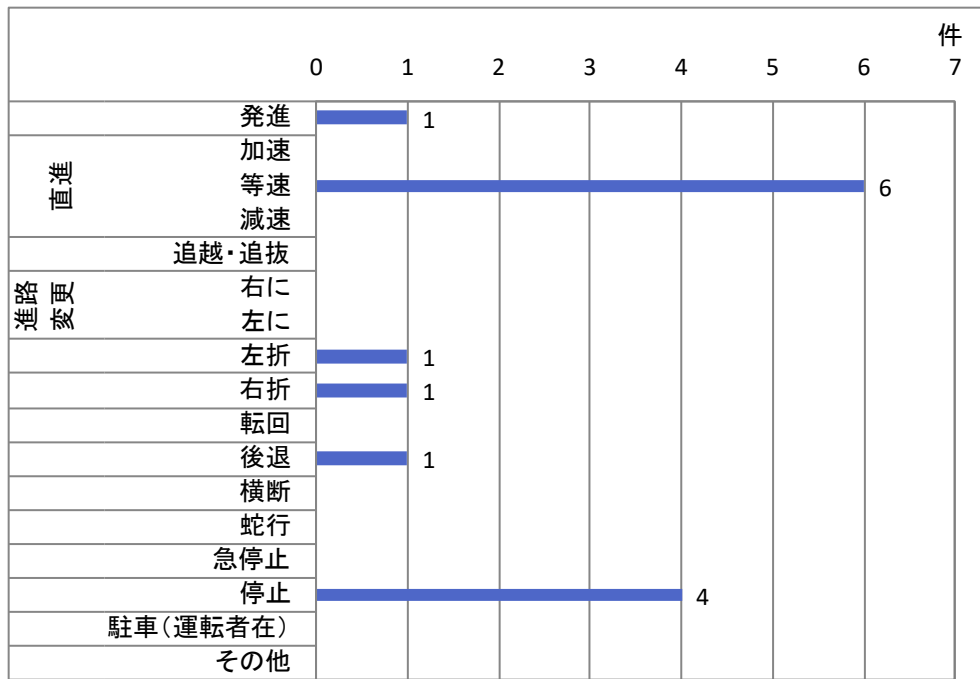
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区別にみると、「中型」は「直進 等速」49件（45.8％）となっている。
- ・次いで「左折」24件（22.4％）、「右折」12件（11.2％）と続いている。



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

(3) 普通

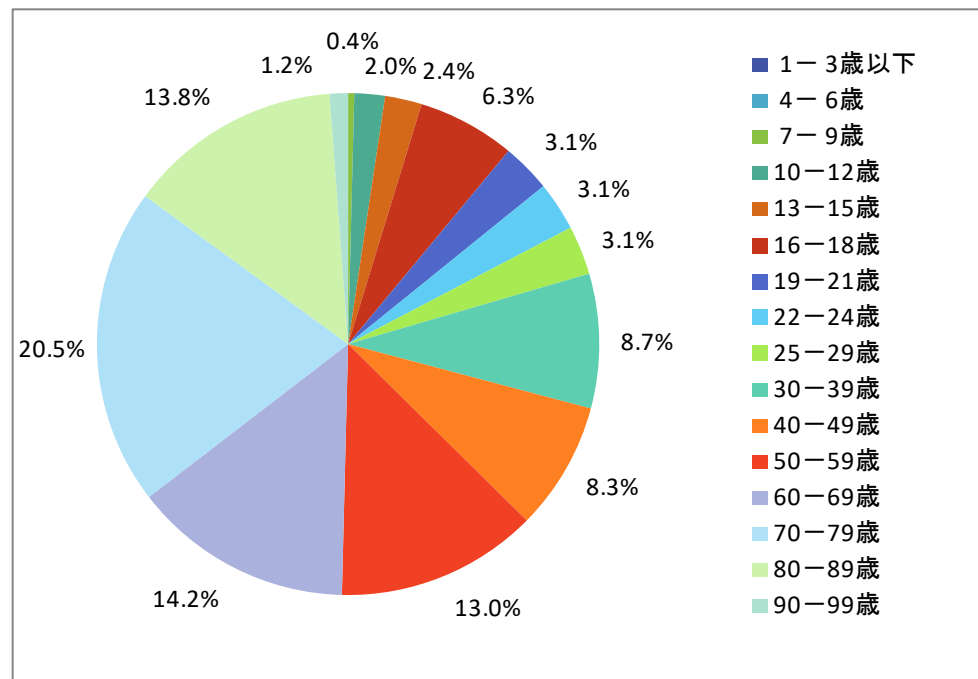
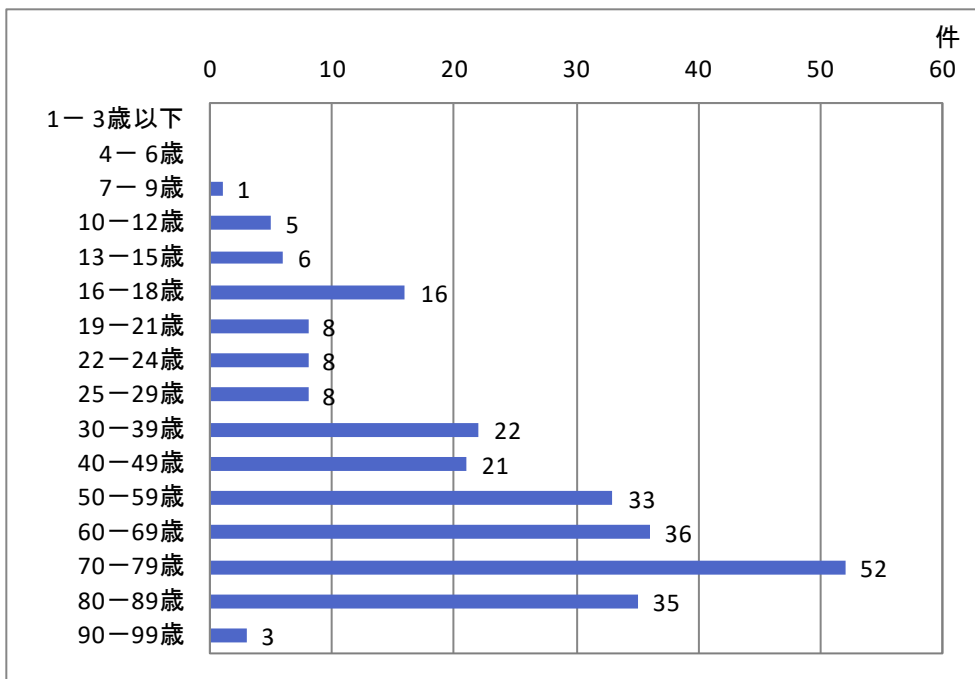
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「普通」は「直進 等速」6件(42.9%)となっている。
- ・次いで「停止」4件(28.6%)と続いている。



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

4. 自転車運転者の年齢別

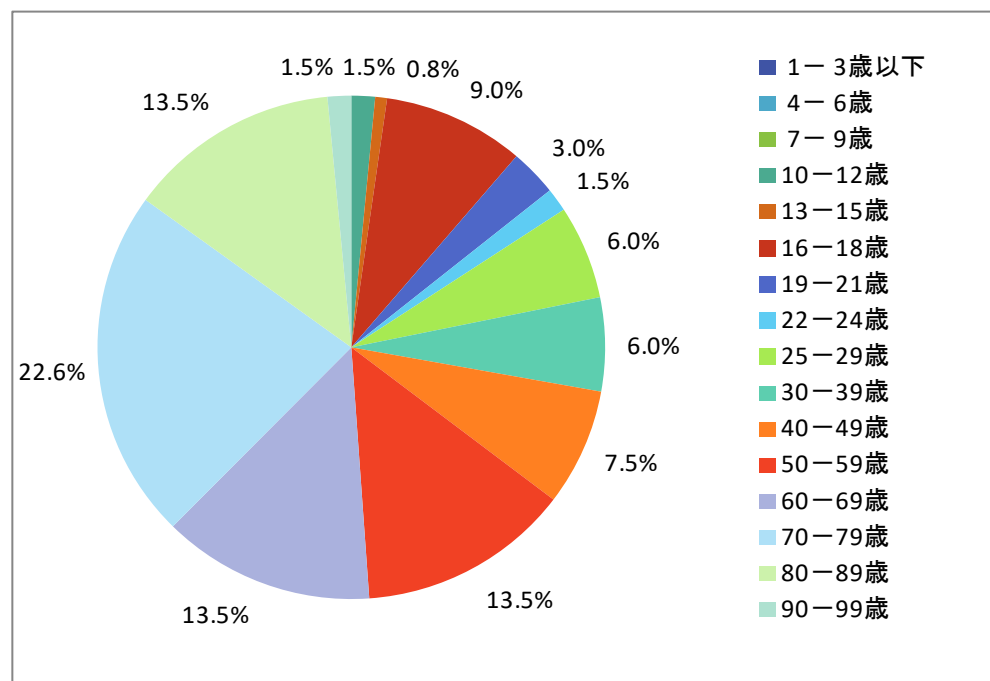
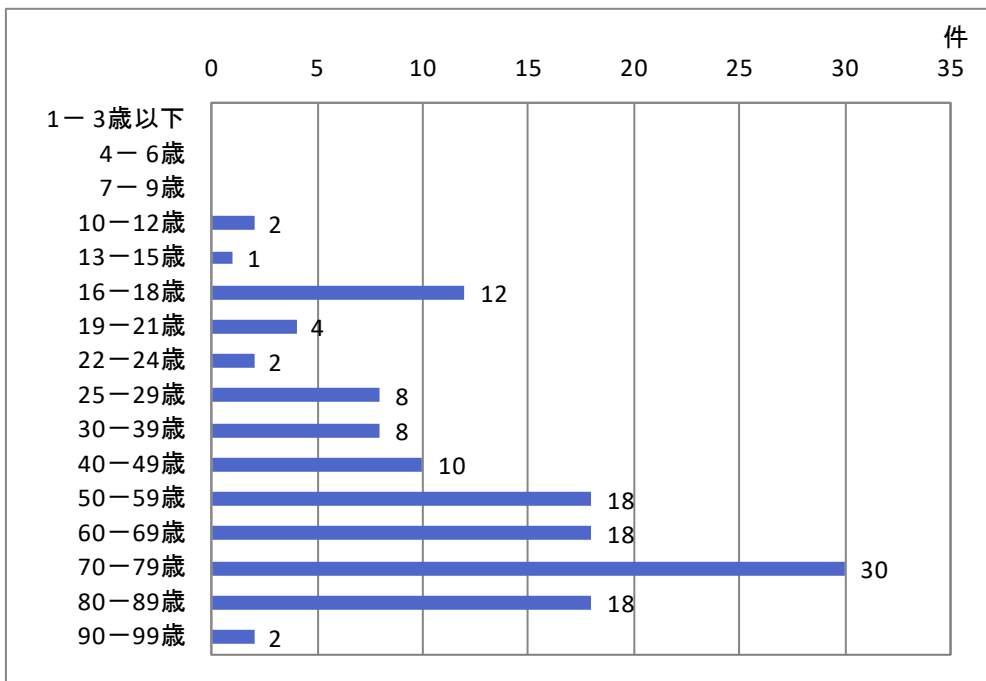
- ・死亡・重傷事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」が最も多く52件（20.5%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」36件（14.2%）、「80-89歳」35件（13.8%）、「50-59歳」33件（13.0%）と続いている。
- ・60歳以上で全体の5割近くを占めている。



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

(1) 大型

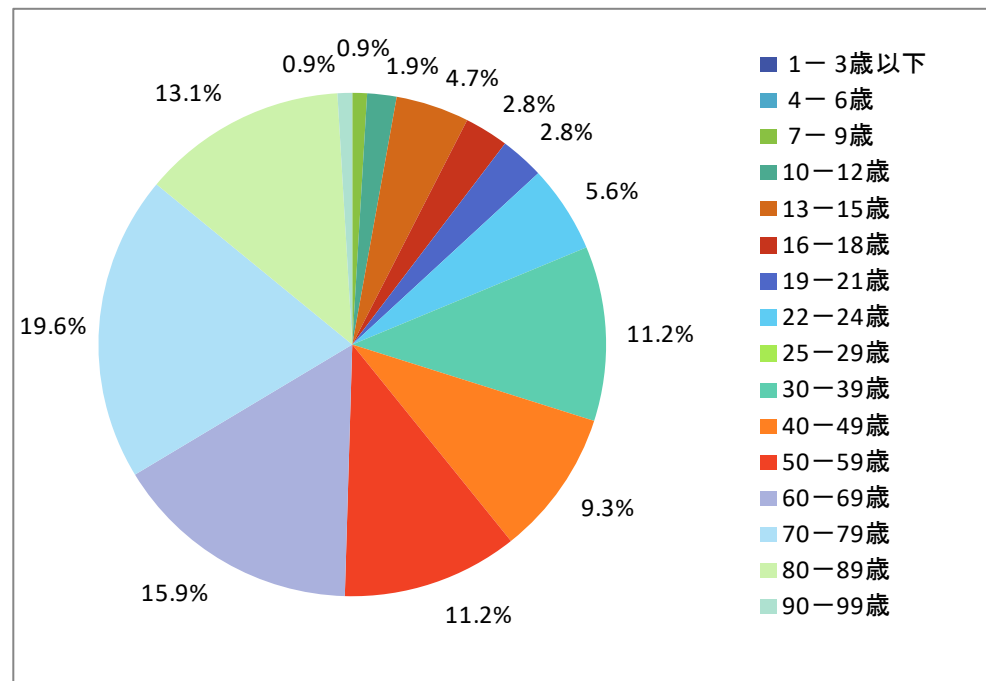
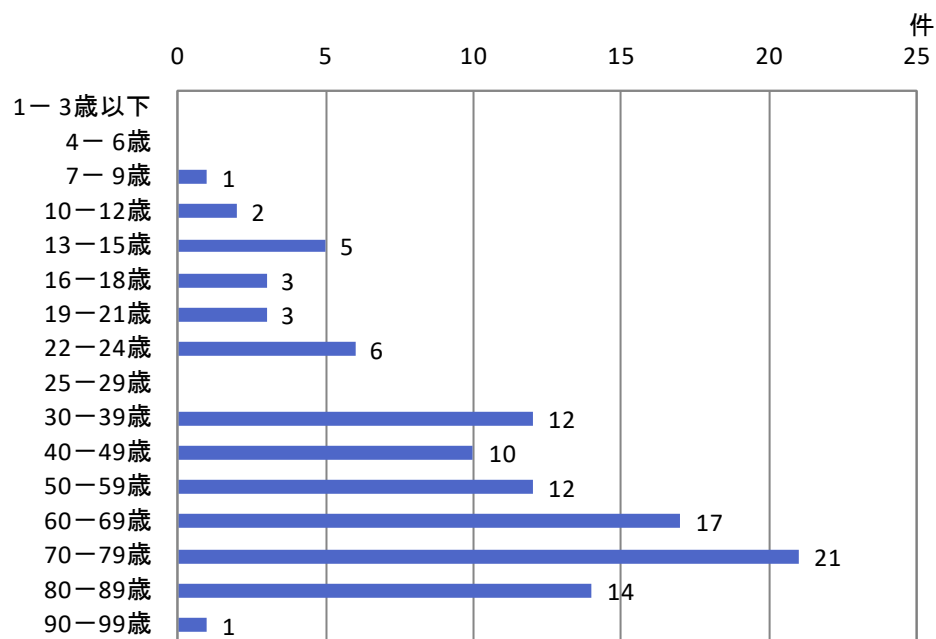
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「70-79歳」が最も多く30件(22.6%)となっている。
- ・次いで「50-59歳」、「60-69歳」、「80-89歳」がそれぞれ18件(13.5%)と続いている。



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

(2) 中型

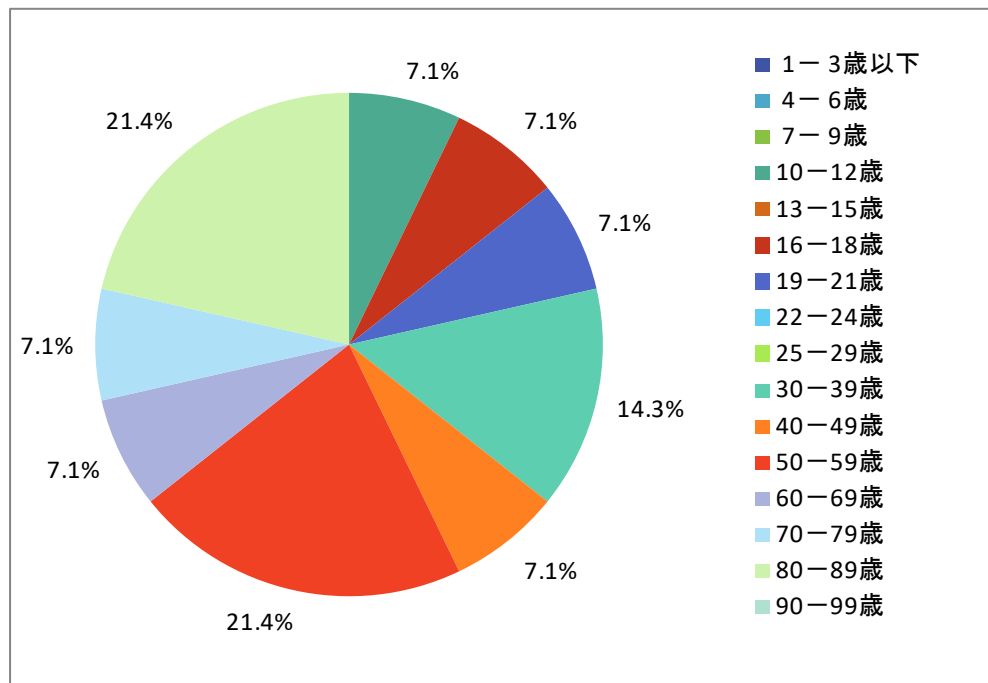
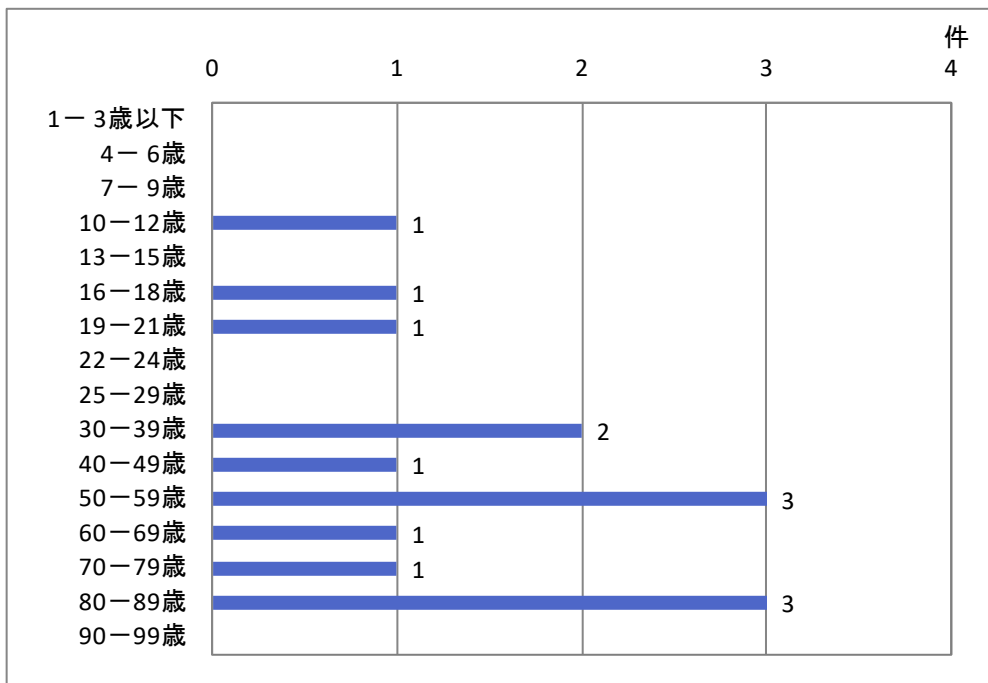
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「70-79歳」が最も多く21件（19.6%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」17件（15.9%）、「80-89歳」14件（13.1%）、「30-39歳」、「50-59歳」がそれぞれ12件（11.2%）となっている。



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

(3) 普通

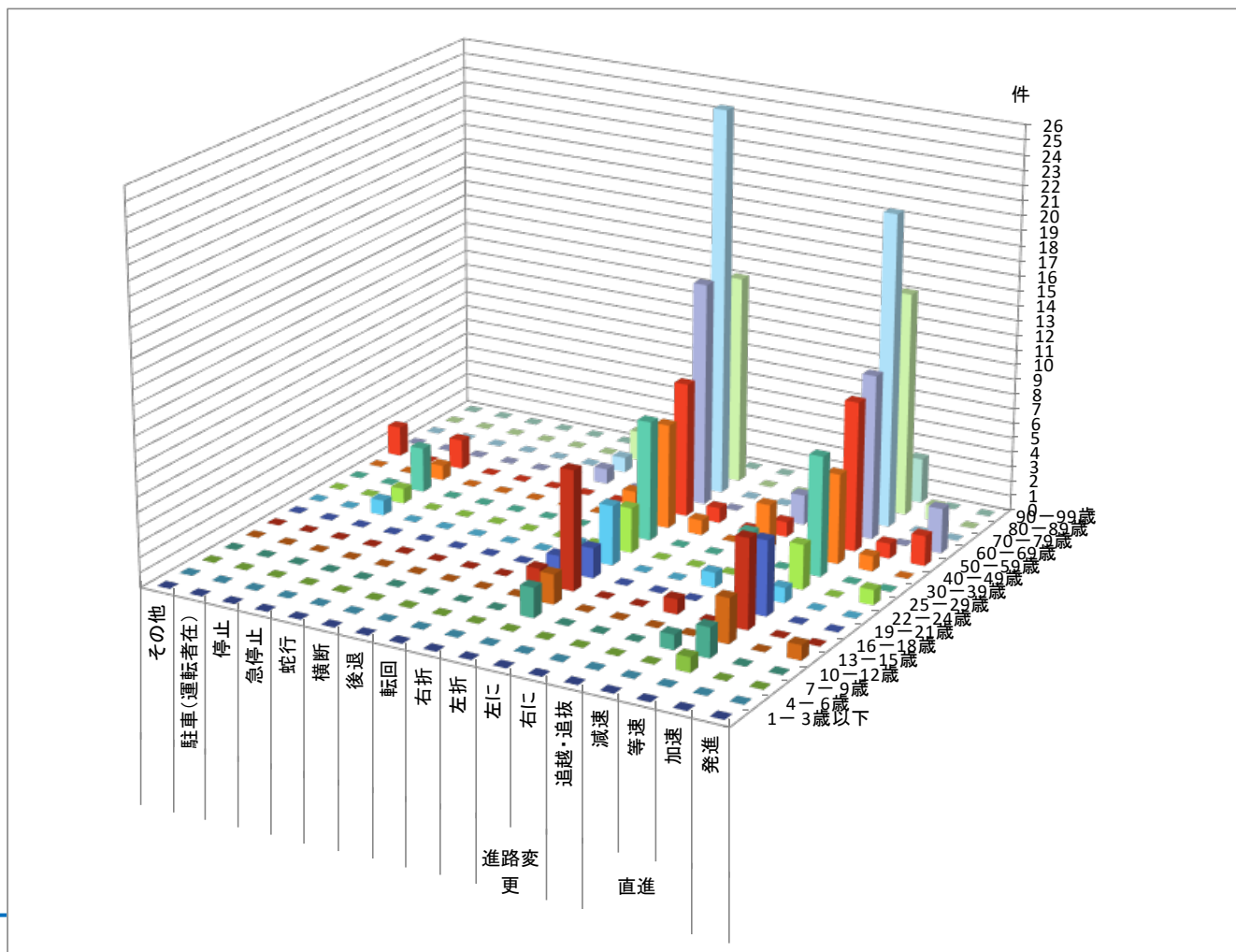
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区別にみると、「普通」では「50-59歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ3件（21.4%）となっている。
- ・次いで「30-39歳」2件（14.3%）となっている。



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

5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- 死亡・重傷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」－「70-79歳」が最も多く26件となっている。次いで「直進 等速」－「70-79歳」21件、「直進 等速」－「80-89歳」、「左折」－「60-69歳」がそれぞれ15件、「左折」－「80-89歳」14件と続いている。



Ⅸ. 2025年1～12月死亡・重傷・軽傷事故データ(1万台当たり)

1. 1万台当たり事故件数
2. 1万台当たり追突事故件数
3. 1万台当たり死傷者数

IX. 2025年1～12月死亡・重傷・軽傷事故データ(1万台当たり)

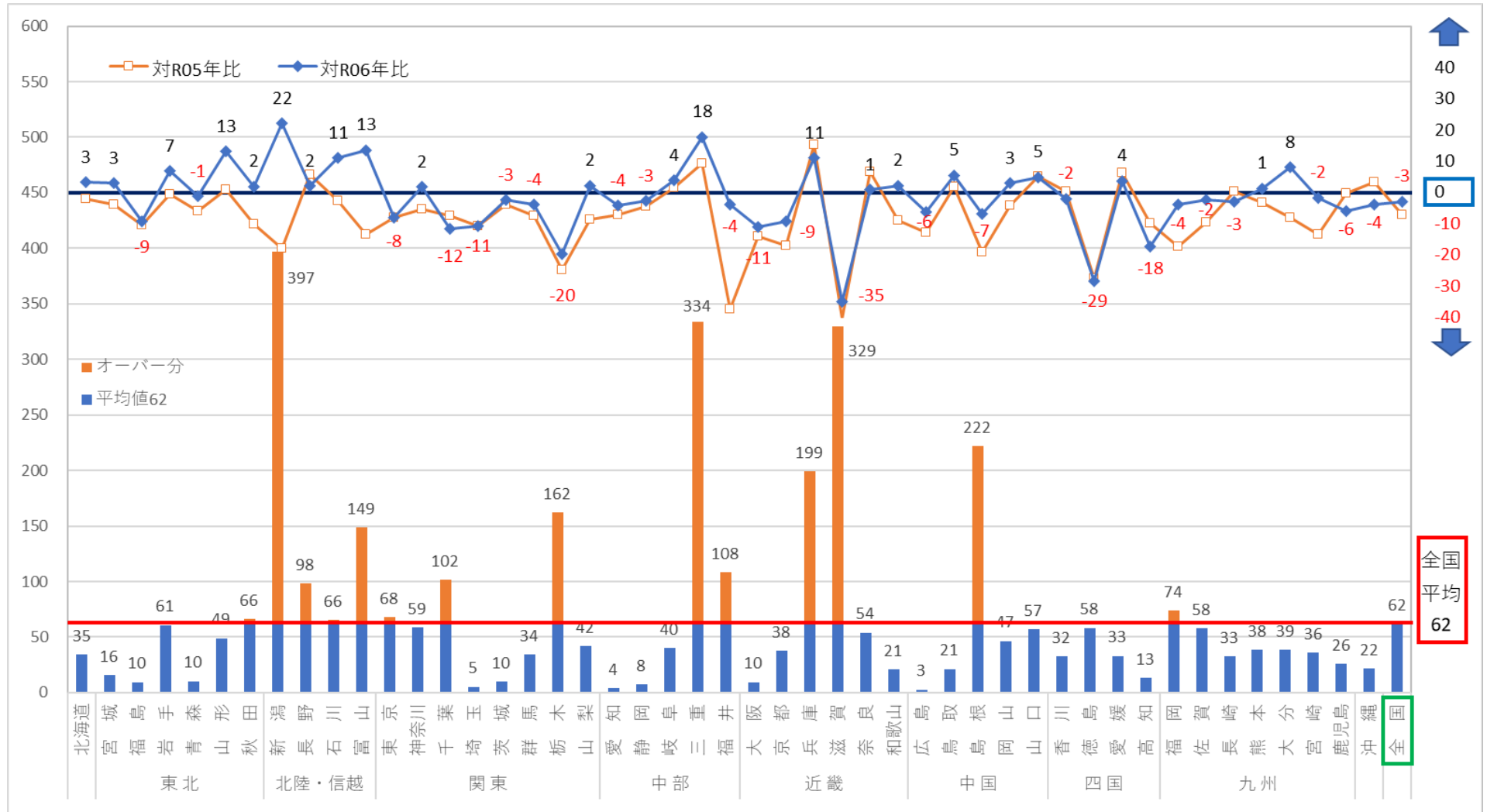
1. 1万台当たり事故件数

発生地	令和5年			保有台数 (台)	1万台 当たり 死亡 事故件数 (件)	令和6年			保有台数 (台)	1万台 当たり 死亡 事故件数 (件)	令和7年			保有台数 (台)	1万台 当たり 死亡 事故件数 (件)				
	死亡	重傷	軽傷			死亡	重傷	軽傷			死亡	重傷	軽傷						
	合計	合計	合計			合計	合計	合計			合計	合計	合計						
北海道	10	29	219	258	70,115	36.8	5	27	188	220	69,910	31.5	9	36	196	241	69,715	34.6	
宮城	3	7	45	55	28,206	19.5	5	8	23	36	28,212	12.8	3	7	34	44	28,161	15.6	
福島	2	15	30	47	23,297	20.2	2	22	20	44	23,134	19.0	1	3	18	22	23,002	9.6	
岩手	2	8	78	88	14,300	61.5	1	7	68	76	14,056	54.1	4	8	73	85	13,965	60.9	
青森	3	5	16	24	14,513	16.5	2	2	13	17	14,446	11.8	1	2	12	15	14,385	10.4	
山形	2	4	40	46	9,564	48.1	1	3	30	34	9,432	36.0	1	6	39	46	9,374	49.1	
秋田	1	7	56	64	8,377	76.4		4	49	53	8,254	64.2	1	17	36	54	8,171	66.1	
北陸	2	12	973	987	23,768	415.3	1	14	870	885	23,591	375.1	15	83	833	931	23,439	397.2	
新潟	2	15	158	175	18,901	92.6	3	13	167	183	18,990	96.4	4	29	154	187	19,029	98.3	
長野	2	6	87	94	13,729	68.5	2	3	71	76	13,885	54.7	2	11	78	91	13,843	65.7	
石川	1	6	87	94	13,729	68.5	2	3	71	76	13,885	54.7	2	11	78	91	13,843	65.7	
福井	2	4	204	210	12,922	162.5		4	171	175	12,928	135.4	7	7	178	192	12,900	148.8	
東京	19	74	619	712	93,363	76.3	17	67	623	707	92,503	76.4	14	74	537	625	91,693	68.2	
神奈川	10	43	405	458	70,950	64.6	18	45	345	408	71,096	57.4	8	45	369	422	71,535	59.0	
千葉	7	52	661	720	65,979	109.1	10	55	686	751	66,302	113.3	17	40	624	681	67,000	101.6	
埼玉	15	86	48	149	91,628	16.3	23	81	47	151	92,590	16.3	4	10	36	50	93,431	5.4	
茨城	6	24	33	63	44,638	14.1	6	18	32	56	44,756	12.5	6	39	45	44,945	10.0		
群馬	10	9	93	112	26,760	41.9	4	9	90	103	26,831	38.4	3	7	83	93	27,131	34.3	
栃木	4	14	440	458	24,464	187.2	3	10	436	449	24,642	182.2	6	28	368	402	24,754	162.4	
山梨	2	11	30	43	8,500	50.6	1	5	28	34	8,580	39.6	1	2	33	36	8,628	41.7	
愛知	14	38	49	101	92,487	10.9	8	28	39	75	92,934	8.1		6	29	35	93,901	3.7	
静岡	3	21	28	52	42,986	12.1	6	18	21	45	42,998	10.5	2	7	24	33	43,165	7.6	
岐阜	2	10	69	81	20,749	39.0	9	5	63	77	21,007	36.7	3	10	73	86	21,253	40.5	
三重	2	17	736	755	23,271	324.4	4	9	725	738	23,369	315.8	8	31	743	782	23,445	333.5	
福井		11	116	127	8,723	145.6	3	5	90	98	8,738	112.2	3	12	79	94	8,692	108.1	
近畿		17	128	88	233	98,059	23.8	12	108	84	204	98,425	20.7	6	13	75	94	98,417	9.6
京都	6	28	100	134	24,356	55.0	4	24	87	115	24,323	47.3	2	12	78	92	24,346	37.8	
兵庫	10	21	901	932	50,684	183.9	12	24	918	954	50,709	188.1	12	124	876	1,012	50,822	199.1	
滋賀	4	18	473	495	13,386	369.8	1	15	475	491	13,475	364.4	7	18	423	448	13,604	329.3	
奈良	1	7	43	51	10,723	47.6		6	52	58	10,847	53.5	2	5	52	59	10,891	54.2	
和歌山		3	26	29	9,684	29.9		5	13	18	9,577	18.8		2	18	20	9,547	20.9	
中国		7	27	16	31,506	15.9	5	19	5	29	31,528	9.2		2	7	9	31,539	2.9	
広島	1	4	6	11	5,621	19.6	1	1	7	9	5,626	16.0		4	8	12	5,623	21.3	
岡山	2	3	140	145	6,015	241.1		2	134	136	5,941	228.9	9	19	103	131	5,902	222.0	
山口	4	20	113	137	26,893	50.9	2	24	92	118	26,987	43.7	5	26	95	126	27,071	46.5	
香川	3	6	34	43	13,410	32.1	2	7	37	46	13,375	34.4	3	40	43	13,295	32.3		
徳島	2	3	57	62	7,224	85.8		4	59	63	7,257	86.8	1	1	40	42	7,213	58.2	
愛媛	1	13	27	41	15,277	26.8	1	19	25	45	15,244	29.5	3	15	32	50	15,096	33.1	
高知	1	1	14	16	6,813	23.5	1	7	13	21	6,769	31.0		4	5	9	6,679	13.5	
四国		9	17	493	519	56,862	91.3	6	11	426	443	56,963	77.8	9	20	395	424	57,401	73.9
福岡		3	67	70	10,357	67.6	2	1	59	62	10,262	60.4	1	2	56	59	10,178	58.0	
佐賀	1		29	30	9,290	32.3		10	23	33	9,301	35.5	1	1	28	30	9,216	32.6	
長崎	1		62	68	16,347	41.6	1	9	51	61	16,429	37.1	1	4	58	63	16,442	38.3	
熊本	1	6	42	49	10,479	46.8	2	4	26	32	10,422	30.7	3	3	34	40	10,337	38.7	
大分	1	5	51	56	11,242	49.8	3	5	35	43	11,312	38.0	4	3	34	41	11,337	36.2	
宮崎	2	6	37	45	17,030	26.4	4	5	46	55	17,084	32.2		6	38	44	16,884	26.1	
鹿児島		2	13	15	8,064	18.6	1	5	15	21	8,161	25.7	1		17	18	8,299	21.7	
沖縄		2	13	15	8,064	18.6	1	5	15	21	8,161	25.7	1		17	18	8,299	21.7	
合計	199	863	8,119	9,181	1,325,229	69.3	200	794	7,625	8,619	1,326,863	65.0	188	785	7,262	8,235	1,329,261	62.0	

※死亡事故件数及び死者数は軽自動車によるものを除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター
 ※車両台数はトローラ及び軽自動車を除く営業用貨物車の保有車両台数(2025年12月末現在) 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

Ⅸ. 2025年1～12月死亡・重傷・軽傷事故データ(1万台当たり)

1. 1万台当たり事故件数



※事故件数は事業用貨物自動車(第一当事者となるもの)であり、軽自動車によるものを除く 出典:(公財)交通事故総合分析センター
 ※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(2025.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

IX. 2025年1～12月死亡・重傷・軽傷事故データ(1万台当たり)

2. 1万台当たり追突事故件数

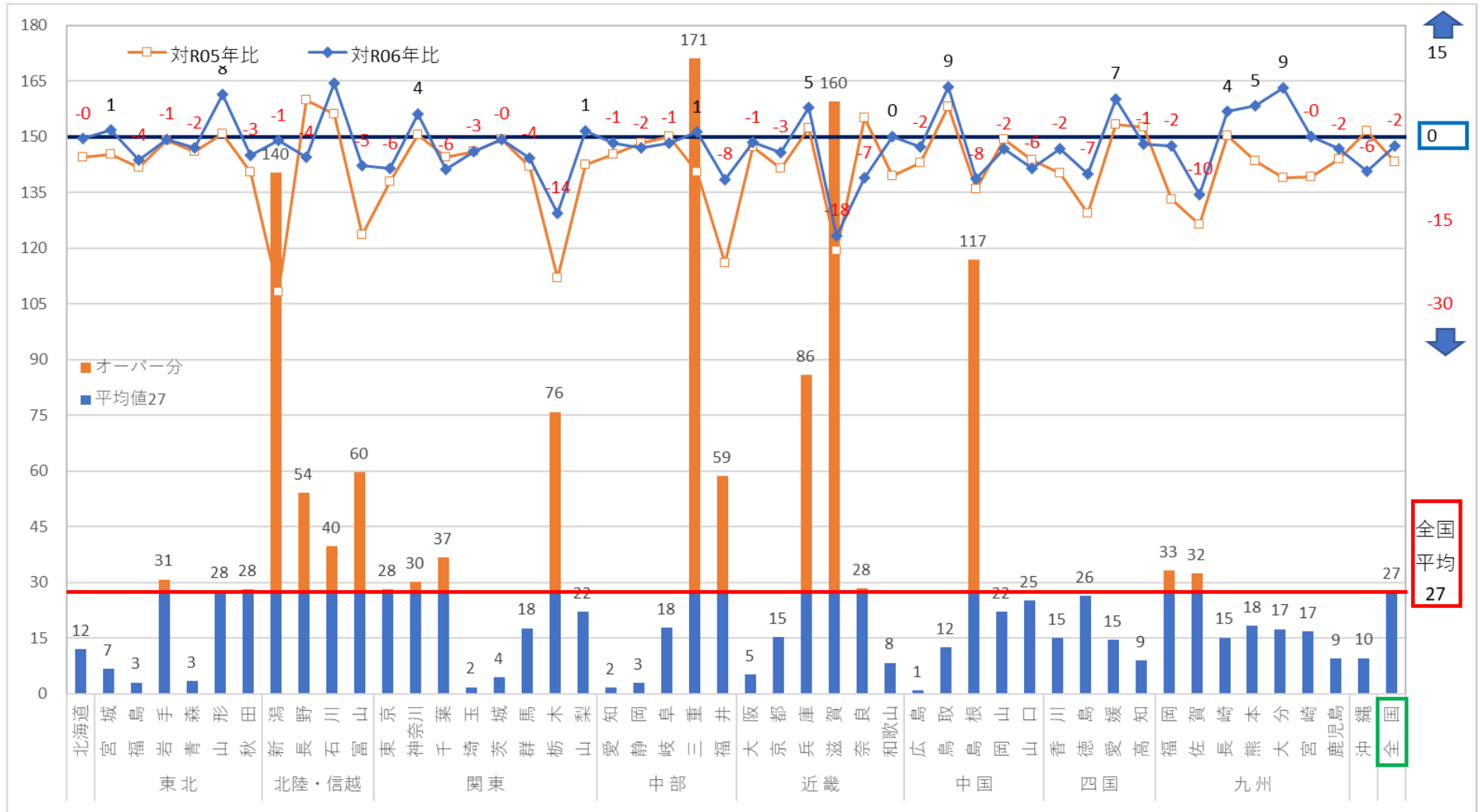
発生地	令和5年			令和6年			令和7年			保有台数 (台)	1万台 当たり 追突死 事故件数 (件)								
	追突事故件数(件)			追突事故件数(件)			追突事故件数(件)												
	死亡	重傷	軽傷	死亡	重傷	軽傷	死亡	重傷	軽傷										
北海道	2	10	99	111	70,115	158	1	4	82	87	69,910	12.4	1	6	77	84	69,715	12.0	
宮城		4	24	28	28,206	9.9		3	13	16	28,212	5.7			19	19	28,161	6.7	
福島		4	16	20	23,297	8.6	1	5	11	17	23,134	7.3		1	6	7	23,002	3.0	
茨城		1	44	45	14,300	31.5	2	42	44	14,056	31.3	3	40	43	13,665	30.8			
栃木		1	8	9	14,513	6.2	1	7	8	14,446	5.5			5	5	14,385	3.5		
群馬		1	25	26	9,564	21.2	1	18	19	9,432	20.1	1		25	26	9,374	21.7		
山形		1	27	29	8,377	34.6	1	25	26	8,254	31.5	1	6	16	23	8,171	28.1		
秋田		2	397	400	23,768	168.3	3	330	333	23,591	141.2	4	9	316	329	23,439	140.4		
北新		2	1	87	90	18,901	47.6	2	106	110	18,990	57.9	9	94	103	19,029	54.1		
長野		2	3	46	49	13,729	35.7	1	41	42	13,885	30.2	1	2	52	55	13,843	39.7	
石川		1	99	100	12,922	77.4		84	84	12,928	65.0	1	2	74	77	12,900	59.7		
信越		2	12	325	339	93,363	36.3	4	306	315	92,503	34.1	3	16	240	259	91,693	28.2	
東京		1	209	212	70,950	29.9	2	181	186	71,096	26.2	1	11	204	216	71,525	30.2		
神奈川		1	6	260	267	65,979	40.5	9	274	283	66,302	42.7	2	8	236	246	67,000	36.7	
千葉		3	22	17	42	91,628	4.6	3	17	22	92,590	4.5	4	13	17	93,431	1.8		
埼玉		1	14	22	44,658	4.9	1	17	22	44,756	4.9	2	18	20	44,945	4.4			
茨城		2	59	62	26,760	23.2	5	53	58	26,831	21.6	1	47	48	27,131	17.7			
群馬		5	243	248	24,464	101.4	1	4	216	221	24,642	89.7	9	179	188	24,754	75.9		
栃木		3	20	23	8,500	27.1	1	16	18	8,580	21.0			19	19	8,628	22.0		
山梨		4	13	28	45	92,487	4.9	1	8	17	92,934	2.8	1	14	15	93,901	1.6		
愛知		18	18	42,986	4.2	3	5	14	22	42,998	5.1	3	10	13	43,165	3.0			
静岡		3	34	37	20,749	17.8	2	36	40	21,007	19.0	1	2	35	38	21,253	17.9		
岐阜		8	405	413	23,271	177.5	2	6	390	398	23,369	170.3	3	9	389	401	23,445	171.0	
三重		5	66	71	8,723	81.4	2	1	55	58	8,738	66.4	6	45	51	8,692	58.7		
福井		4	20	47	71	98,059	7.2	1	16	46	98,425	6.4	2	4	46	52	98,417	5.3	
大阪		7	44	51	24,356	20.9	1	4	39	44	24,323	18.1	3	34	37	24,346	15.2		
京都		4	423	427	50,684	84.2	3	403	409	50,709	80.7	1	16	419	436	50,822	83.8		
兵庫		2	237	241	13,386	180.0	6	233	239	13,475	177.4	2	3	212	217	13,604	159.5		
近畿		1	26	27	10,723	25.2	3	36	39	10,847	36.0	2	29	31	10,891	28.5			
滋賀		15	15	15	9,684	15.5	2	6	8	9,577	8.4	1	7	8	9,547	8.4			
和歌山		7	10	18	31,506	5.7	2	7	9	31,528	2.9	3	3	3	31,539	1.0			
広島		2	2	4	5,621	7.1	2	2	2	5,626	3.6	1	6	7	5,623	12.4			
鳥取		1	74	76	6,015	126.4	74	74	5,941	124.6	1	6	62	69	5,902	116.9			
島根		5	54	61	26,893	22.7	5	59	66	26,987	24.5	9	51	60	27,071	22.2			
岡山		4	36	40	13,697	29.2	2	31	42	13,662	30.7	2	2	30	34	13,575	25.0		
山口		4	25	29	13,410	21.6	1	4	18	13,375	17.2	1	19	20	13,295	15.0			
香川		2	27	29	7,224	40.1	2	22	24	7,257	33.1	1	18	19	7,213	26.3			
徳島		4	15	19	15,277	12.4	4	8	12	15,244	7.9	1	6	15	22	15,096	14.6		
愛媛		5	5	5	6,813	7.3	7	7	7	6,769	10.3	2	4	6	6,679	9.0			
高知		5	247	252	56,862	44.3	198	198	56,963	34.8	1	3	186	190	57,401	33.1			
福岡		3	47	50	10,357	48.3	1	43	44	10,262	42.9	1	32	33	10,178	32.4			
佐賀		14	14	14	9,290	15.1	1	9	10	9,301	10.8	1	13	14	9,216	15.2			
長崎		4	33	37	16,347	22.6	1	20	21	16,429	12.8	2	28	30	16,442	18.2			
熊本		26	26	26	10,479	24.8	1	8	9	10,422	8.6	18	18	10,337	17.4				
大分		1	26	27	11,242	24.0	2	17	19	11,312	16.8	19	19	11,337	16.8				
宮崎		1	21	23	17,030	13.5	1	19	20	17,084	11.7	1	15	16	16,884	9.5			
鹿児島		7	7	7	8,064	8.7	3	10	13	8,161	15.9		8	8	8,299	9.6			
沖縄		194	4,031	4,255	1,252,229	32.1	38	168	3,664	3,870	1,326,863	29.2	32	172	3,447	3,651	1,329,261	27.5	
合計		30	194	4,031	4,255	1,252,229	32.1	38	168	3,664	3,870	1,326,863	29.2	32	172	3,447	3,651	1,329,261	27.5

※死亡事故件数及び死者数は軽自動車によるものを除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター

※車両台数はトローラ及び軽自動車を除く(営業用貨物の保有車両台数(2025年12月末現在)) 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

Ⅸ. 2025年1～12月死亡・重傷・軽傷事故データ(1万台当たり)

2. 1万台当たり追突事故件数



※追突事故件数は事業用貨物自動車が第一当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く 出典:(公財)交通事故総合分析センター
 ※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(2025.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

IX. 2025年1～12月死亡・重傷・軽傷事故データ(1万台当たり)

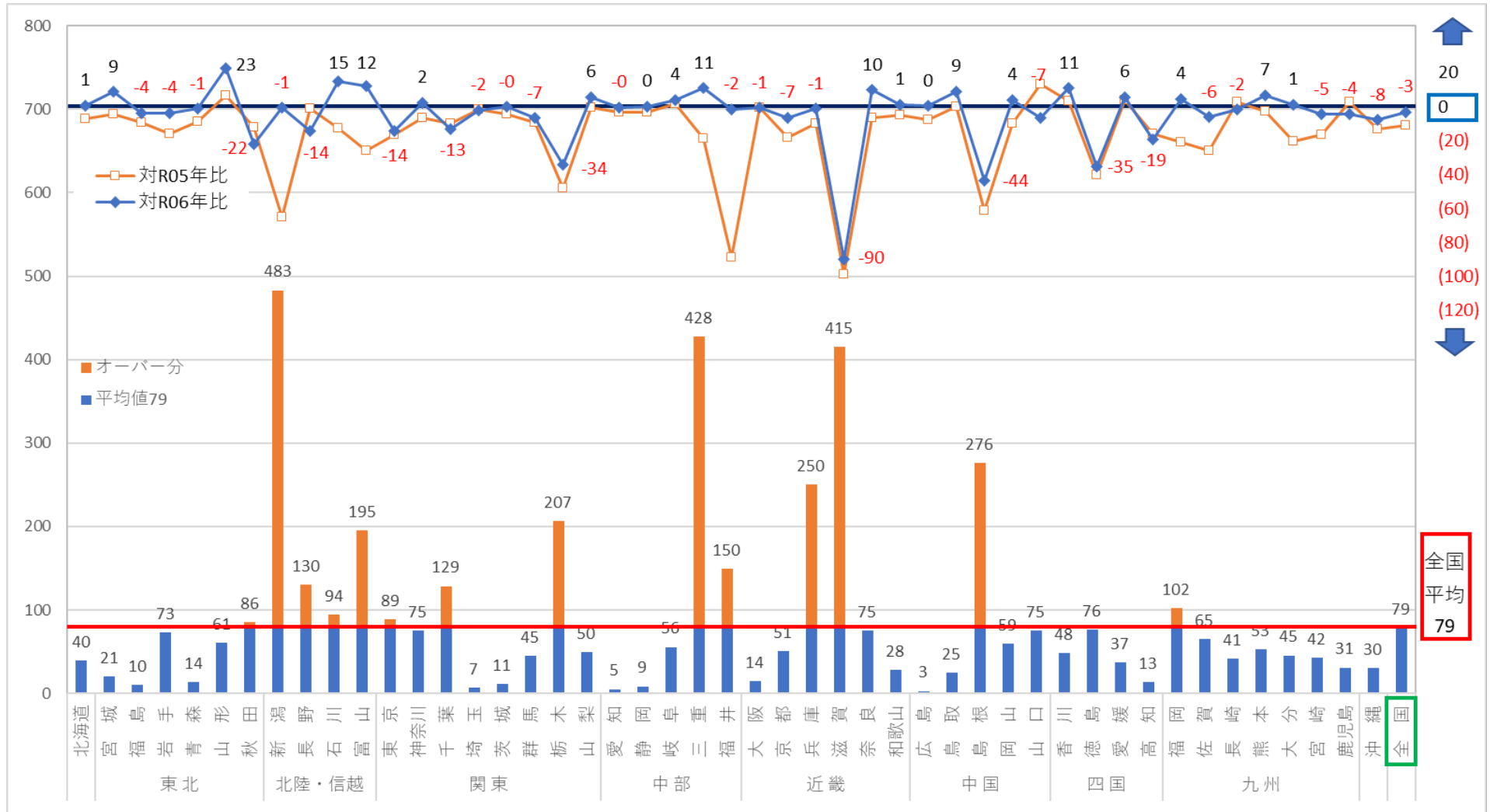
3. 1万台当たり死傷者数

発生地	令和5年			令和6年			令和7年					
	死傷者数(人)			死傷者数(人)			死傷者数(人)					
	死亡	重傷	軽傷	死亡	重傷	軽傷	死亡	重傷	軽傷			
			合計			合計			合計	保有台数(台)	1万台当たり死傷者数(人)	
北海道	11	31	284	326	70,115	46.5	5	30	237	272	69,910	38.9
宮城	3	5	63	71	28,206	25.2	2	3	29	34	28,212	12.1
福島	2	8	36	46	23,297	19.7	1	7	25	33	23,134	14.3
岩手	5	10	112	127	14,300	88.8	5	8	95	108	14,056	76.8
青森	1	7	25	33	14,513	22.7	6	16	22	14,446	15.2	
山形	2	4	46	52	9,564	54.4	1	3	32	36	9,432	38.2
秋田	2	16	64	82	8,377	97.9	2	24	63	89	8,254	107.8
北新潟	19	76	1,207	1,302	23,768	547.8	17	70	1,054	1,141	23,591	483.7
長野	6	27	215	248	18,901	131.2	6	20	249	275	18,990	144.8
石川	4	20	122	146	13,729	106.3	3	10	97	110	13,885	79.2
富山	12	9	265	286	12,922	221.3	6	10	221	237	12,928	183.3
東京	15	91	873	979	93,363	104.9	26	84	840	950	92,503	102.7
神奈川	7	53	523	583	70,950	82.2	10	59	450	519	71,096	73.0
千葉	10	43	860	913	65,979	138.4	18	46	874	938	66,302	141.5
埼玉	2	14	58	74	91,628	8.1	1	15	64	80	92,590	8.6
茨城	2	18	50	70	44,658	15.7	1	5	46	52	44,756	11.6
群馬	2	15	127	144	26,760	53.8	3	14	121	138	26,831	51.4
栃木	3	22	599	624	24,464	255.1	6	18	570	594	24,642	241.1
山梨	3	4	36	43	8,500	50.6	4	34	38	38	8,580	44.3
愛知	1	7	68	76	92,487	8.2	2	3	46	51	92,934	5.5
静岡	11	39	39	50	42,986	11.6	3	6	27	36	42,998	8.4
岐阜	2	10	100	112	20,749	54.0	10	6	92	108	21,007	51.4
三重	14	44	981	1,039	23,271	446.5	8	28	938	974	23,369	416.8
福井	2	25	181	208	8,723	238.5	4	11	117	132	8,738	151.1
大阪	4	19	123	146	98,059	14.9	1	15	133	149	98,425	15.1
京都	6	29	133	168	24,356	69.0	4	25	110	139	24,323	57.1
兵庫	17	135	1,168	1,320	50,684	260.4	12	110	1,154	1,276	50,709	251.6
滋賀	10	24	654	688	13,386	514.0	13	25	643	681	13,475	505.4
奈良	1	7	80	88	10,723	82.1	7	64	71	10,847	65.5	
和歌山	3	29	32	32	9,684	33.0	5	21	26	26	9,577	27.1
広島	1	4	28	33	31,506	10.5	1	2	5	8	31,528	2.5
鳥取	2	4	8	14	5,621	24.9	2	7	9	9	5,626	16.0
島根	4	21	178	203	6,015	337.5	2	26	162	190	5,941	319.8
岡山	9	30	148	187	26,893	69.5	6	25	119	150	26,987	55.6
山口	2	15	68	85	13,697	62.1	6	21	85	112	13,662	82.0
香川	2	3	55	60	13,410	44.7	4	4	46	50	13,375	37.4
徳島	3	6	75	84	7,224	116.3	2	7	72	81	7,257	111.6
愛媛	1	13	37	51	15,277	33.4	1	20	27	48	15,244	31.5
高知	1	1	18	20	6,813	29.4	1	7	14	22	6,769	32.5
福岡	9	17	672	698	56,862	122.8	6	11	538	555	56,963	97.4
佐賀	3	91	94	10,357	90.8	2	1	70	73	10,262	71.1	
長崎	1	35	36	9,290	38.8	10	30	40	30	9,301	43.0	
熊本	1	5	85	91	16,347	55.7	1	9	66	76	16,429	46.3
大分	1	6	62	69	10,479	65.8	2	4	40	46	10,422	44.1
宮崎	6	6	60	66	11,242	58.7	3	7	43	53	11,312	46.9
鹿児島	2	6	40	48	17,030	28.2	4	5	51	60	17,084	35.1
沖縄	3	32	35	8,064	43.4	1	6	24	31	8,161	38.0	
合計	207	930	10,813	11,950	1,325,229	90.2	208	844	9,861	10,913	1,326,863	82.2

※死亡事故件数及び死者数は軽自動車によるものを除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター
 ※車両台数はトローリー及び軽自動車を除く営業用貨物車の保有車両台数(2025年12月末現在) 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

Ⅸ. 2025年1～12月死亡・重傷・軽傷事故データ(1万台当たり)

3. 1万台当たり死傷者数



※死傷者数は事業用貨物自動車(第一当事者となるもの)であり、軽自動車によるものを除く 出典:(公財)交通事故総合分析センター
 ※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(2025.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会