

2025年の交通事故統計分析結果 【 確定版(車籍別)死亡事故編 】

2026年8月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

目 次

I.	調査の目的等	2
II.	死亡事故データの傾向	4
III.	2025年死亡事故データ(車籍)	24
IV.	2025年死亡事故データ(発生地)	44
V.	2025年死亡事故データ(道路区分)	64
VI.	2025年死亡事故データ(車両区分)	76
VII.	2025年死亡事故データ(車両総重量)	90
VIII.	2025年死亡事故データ(年齢層別)	94
IX.	2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	100
X.	2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	108
XI.	2025年死亡事故データ(1万台当たり)	118
XII.	2025年死亡事故データ (対自転車死亡事故(第一当事者))	120

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

国土交通省が5か年計画で進めてきた「事業用自動車の総合安全プラン2025」では、重傷者数を除き目標値を達成できなかったことから、同省は、令和12年度（2030年度）までに達成すべき目標値（表1を参照）を盛り込んだ「事業用自動車の総合安全プラン2030」を令和8年3月に策定・公表しました。

これを受け、全ト協では、「トラック事業における総合安全プラン2030」の目標値（表2を参照）を令和12年度までに達成するため、PDCAサイクルに沿って事業用トラックの交通事故による死傷者数等の削減を図ることとしました。

一方、運転免許区分別でみた事業用トラックの保有台数は、表3のとおり、大型トラックが4割、中型トラックが2割強、合わせて6割強を占めている状況下での事業用トラックが引き起こす交通事故では、車両の大きさ・重量などによる一定の交通事故の特徴がみられるところです。

こうした事故実態を踏まえ、本資料では、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、車籍別、道路区分別、車両総重量別等多角的な視点から、統計・分析しています。

事業用トラックによる交通事故実態に即した実効性ある交通事故防止対策を樹立するためにも、トラック運送事業関係者の皆様に本資料が活用されることを期待します。

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

<ご参考>

表1 総合安全プラン2030【国土交通省 事業用トラック】 ※軽自動車を除く

① 令和12年までに死者数	175人以下
② 令和12年までに重傷者数	820人以下
③ 令和12年までに人身事故件数	5,800件以下
④ 飲酒運転ゼロ	
⑤ 令和12年までに追突事故件数	2,380件以下

表2 トラック事業における総合安全プラン2030【全ト協：令和12年目標値】 ※軽自動車を含まない

- 死者数+重傷者数 995人以下
※令和12(2030)年までに死者数+重傷者数を「995人以下」とする目標値達成のためには、車両台数1万台あたりの死者数と重傷者数の合計を「7.5人以下」とする。
- 飲酒運転 ゼロ
- 人身事故件数 5,800件以下
※令和12(2030)年までに人身事故件数を「5,800件以下」とする目標値達成のためには、車両台数1万台あたりの人身事故件数を「43.7件以下」とする。
- 追突事故件数 2,380件以下
※令和12(2030)年までに追突事故件数を「2,380件以下」とする目標値達成のためには、車両台数1万台あたりの人身事故件数を「17.9件以下」とする。

表3 運転免許区分別事業用トラックの保有台数（令和6年3月末現在）

自動車の種類			営業用	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	481,996	40.8%
		特種（殊）用途車	129,301	
		小計	611,297	
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	225,347	21.2%
		特種（殊）用途車	91,904	
		小計	317,251	
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	238,214	20.6%
		特種（殊）用途車	69,466	
		小計	307,680	
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	54,619	5.8%
		特種（殊）用途車	32,696	
		小計	87,315	
トレーラ（道路運送車両による分類と同じ）			173,388	11.6%
合 計			1,496,931	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

メモ

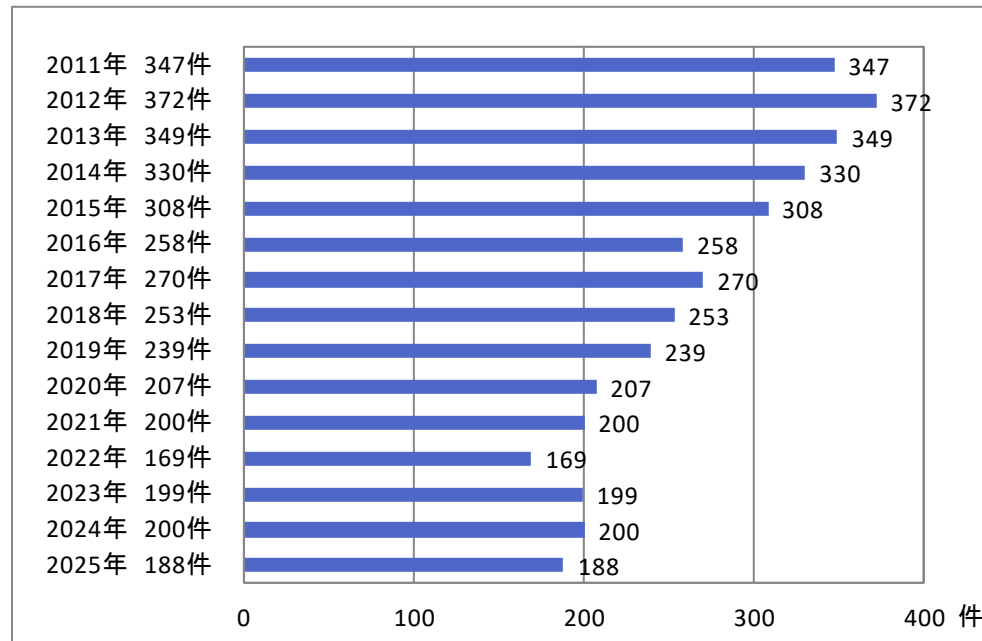
Ⅱ．死亡事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 車籍別使用の本拠別
5. 道路区分別
6. 車両区分別
7. 車両総重量別
8. 事故類型別
9. 行動類型別
10. 時間帯別
11. 運転者の危険認知速度別
12. 運転者の年齢層別
13. 運転者の免許取得年数別

Ⅱ．死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・ 2025年の死亡事故件数は188件で、2024年（対前年）より△12件、2011年より△159件減少している。
- ・ 死亡事故件数は、直近の2年は増加したものの、減少傾向にある。
- ・ 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、前年の「1.51」を下回った。

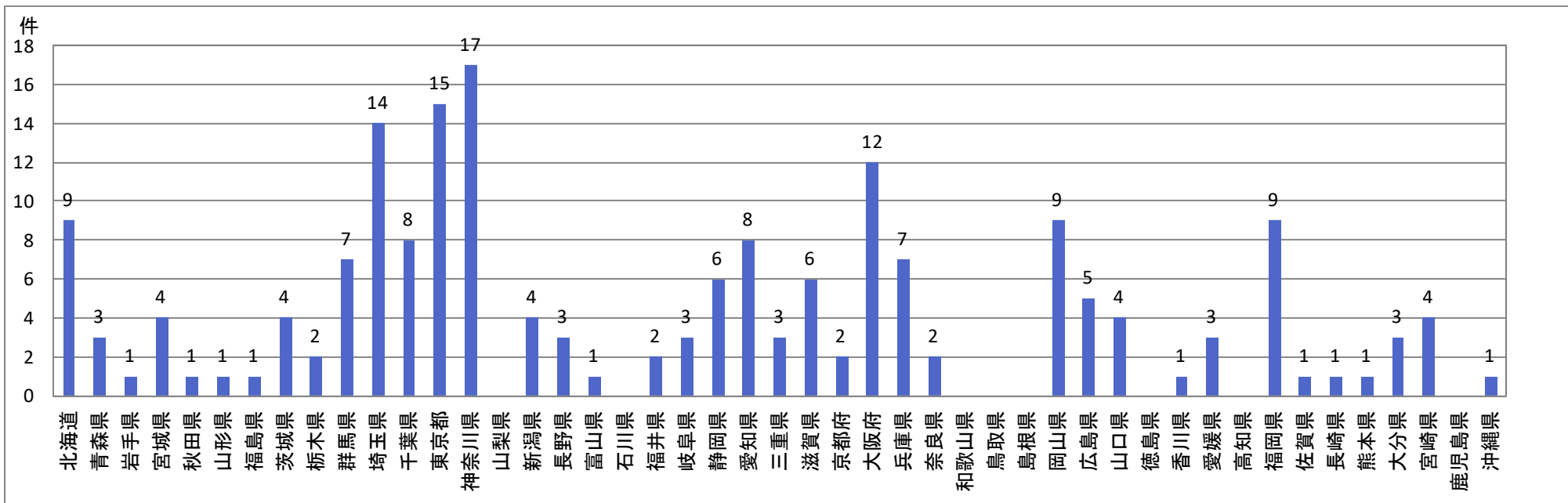


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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、「福岡県」、「北海道」、「岡山県」がそれぞれ9件と続いている。
- ・2025年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、2024年比をみると、「福岡県」、「北海道」、「岡山県」、「群馬県」が増加している。

発生地	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	前年比
1 神奈川	9	19	16	17	19	13	13	10	15	11	16	13	10	18	17	0.94
2 東京	21	24	20	26	25	16	12	15	12	16	6	11	19	17	15	0.88
3 埼玉	26	29	30	20	14	19	16	22	15	12	20	4	15	23	14	0.61
4 大阪	21	27	28	24	28	16	21	21	18	15	19	11	17	12	12	1.00
5 福岡	12	14	12	9	6	12	4	14	7	7	11	7	9	6	9	1.50
5 北海道	11	15	10	11	12	18	10	10	11	8	6	5	10	5	9	1.80
5 岡山	8	11	2	6	9	5	11	2	9	7	6	1	4	2	9	4.50
8 千葉	15	11	11	18	12	16	10	13	16	4	8	12	7	10	8	0.80
8 愛知	25	14	22	15	11	16	14	19	13	12	11	10	14	8	8	1.00
10 兵庫	16	14	12	15	12	9	17	12	11	12	6	9	10	12	7	0.58
10 群馬	11	5	11	5	6	2	5	2	3	2	5	5	10	4	7	1.75

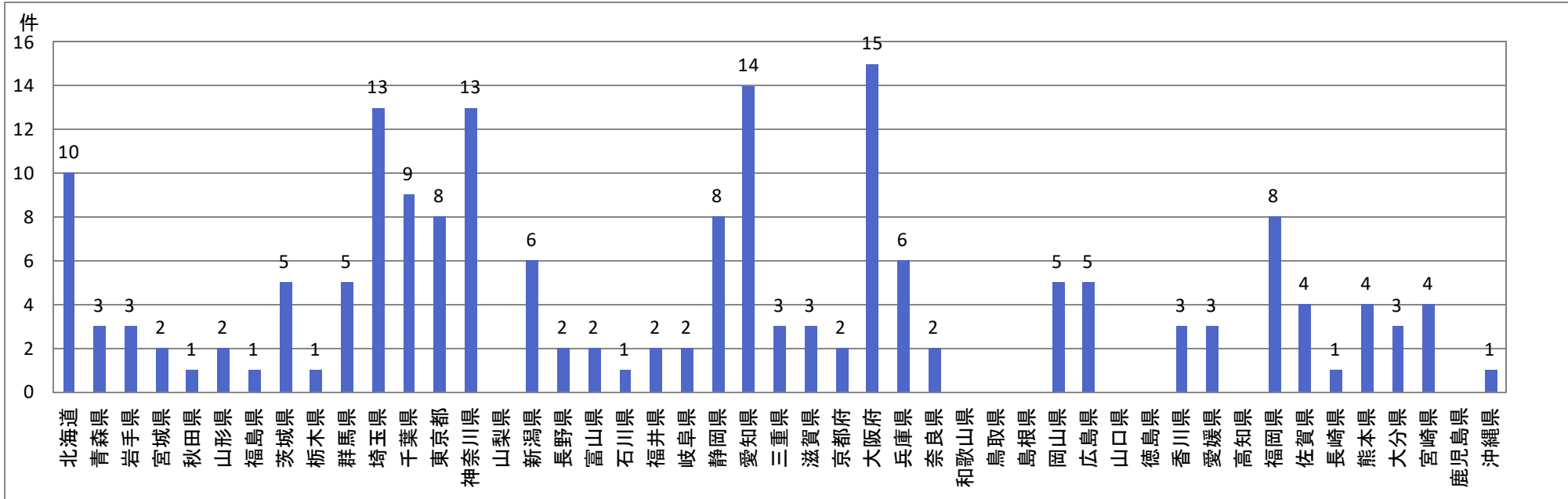


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- ・2025年1～12月の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く15件、次いで「愛知県」14件、「埼玉県」、「神奈川県」がそれぞれ13件、「北海道」10件、「千葉県」9件と続いている。
- ・2025年の車籍別死亡事故件数の多いトップ10について、2024年比をみると、「大阪府」、「愛知県」、「北海道」、「静岡県」、「新潟県」が増加している。

車籍	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	前年比
1 大阪	23	30	23	24	23	19	36	22	23	24	23	17	23	13	15	1.15
2 愛知	30	10	28	16	15	12	11	22	13	9	9	8	8	9	14	1.56
3 埼玉	34	27	23	26	19	22	13	17	16	9	18	11	17	19	13	0.68
3 神奈川	8	15	14	16	15	9	12	6	10	9	8	10	9	18	13	0.72
5 北海道	13	17	14	11	16	18	9	13	10	14	6	6	10	6	10	1.67
6 千葉	17	11	16	19	11	21	12	16	18	11	9	9	9	10	9	0.90
7 福岡	17	24	16	14	10	17	13	15	9	11	11	7	10	12	8	0.67
7 東京	11	18	16	12	16	9	10	7	4	8	12	9	7	9	8	0.89
7 静岡	15	17	13	11	10	7	7	9	7	7	6	4	4	5	8	1.60
10 兵庫	12	14	17	12	16	8	14	14	6	6	7	7	7	6	6	1.00
10 新潟	5	7	10	7	6	6	5	4	4	1	2	3	2	2	6	3.00



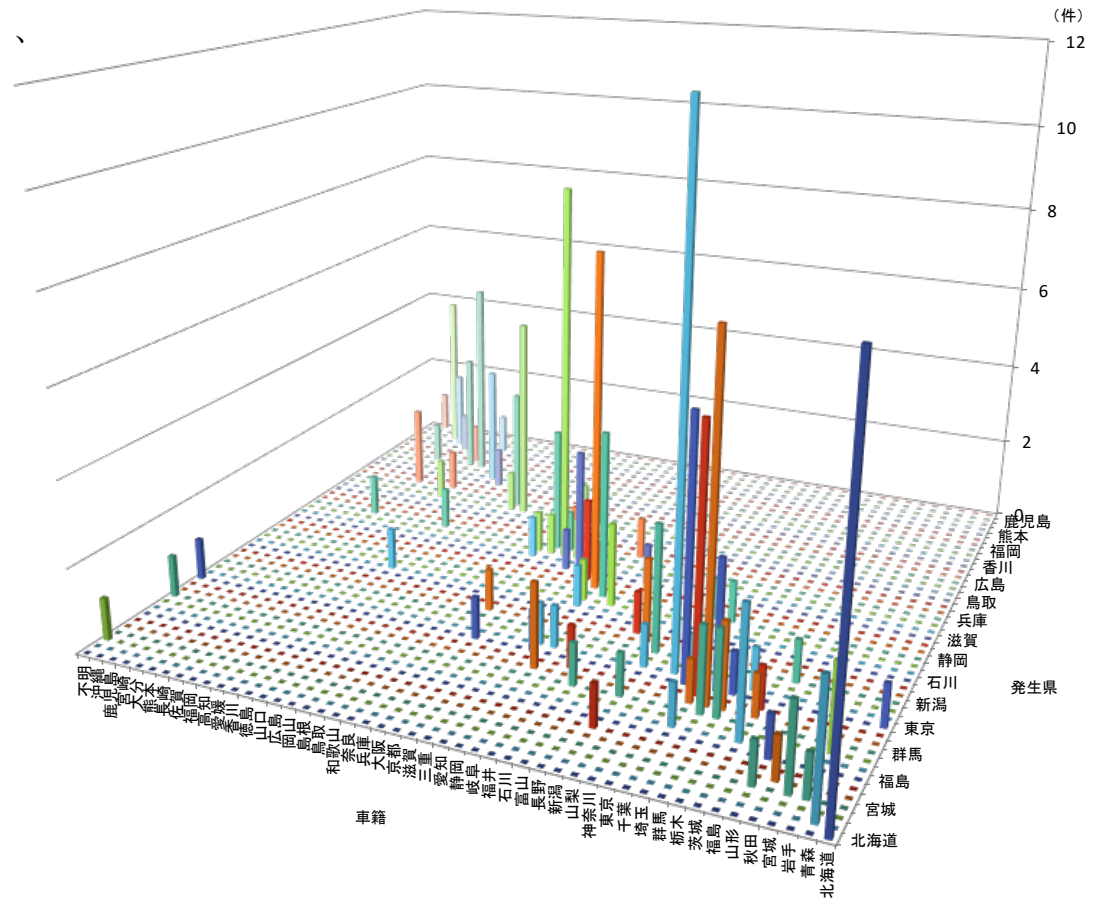
Ⅱ．死亡事故データの傾向

4. 車籍別使用の本拠別

- ・車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での事故は116件、他県での事故は72件となっている。
- ・車籍地以外の他県での事故が38.3%と4割近くを占めている。
- ・2025年の車籍別死亡事故件数の多いワースト16について
県内／他県比をみると、「大阪府」、「愛知県」、
「静岡県」、「新潟県」、「兵庫県」、
「茨城県」、「群馬県」、「広島県」、
「佐賀県」、「熊本県」は40%以上が他県で
発生している。

ワースト 順位	車籍	件数	割合	内訳		他県 発生率
				県内	他県	
1	大阪	15	8.0%	9	6	40.0%
2	愛知	14	7.4%	8	6	42.9%
3	埼玉	13	6.9%	8	5	38.5%
3	神奈川	13	6.9%	12	1	7.7%
5	北海道	10	5.3%	9	1	10.0%
6	千葉	9	4.8%	6	3	33.3%
7	東京	8	4.3%	6	2	25.0%
7	静岡	8	4.3%	4	4	50.0%
7	福岡	8	4.3%	5	3	37.5%
10	新潟	6	3.2%	3	3	50.0%
10	兵庫	6	3.2%	3	3	50.0%
12	茨城	5	2.7%	3	2	40.0%
12	群馬	5	2.7%	2	3	60.0%
12	岡山	5	2.7%	5	0	0.0%
12	広島	5	2.7%	3	2	40.0%
16	佐賀	4	2.1%	1	3	75.0%
16	熊本	4	2.1%	1	3	75.0%
16	宮崎	4	2.1%	4	0	0.0%
	その他	46	24.5%	24	22	47.8%
	合計	188	100.0%	116	72	38.3%

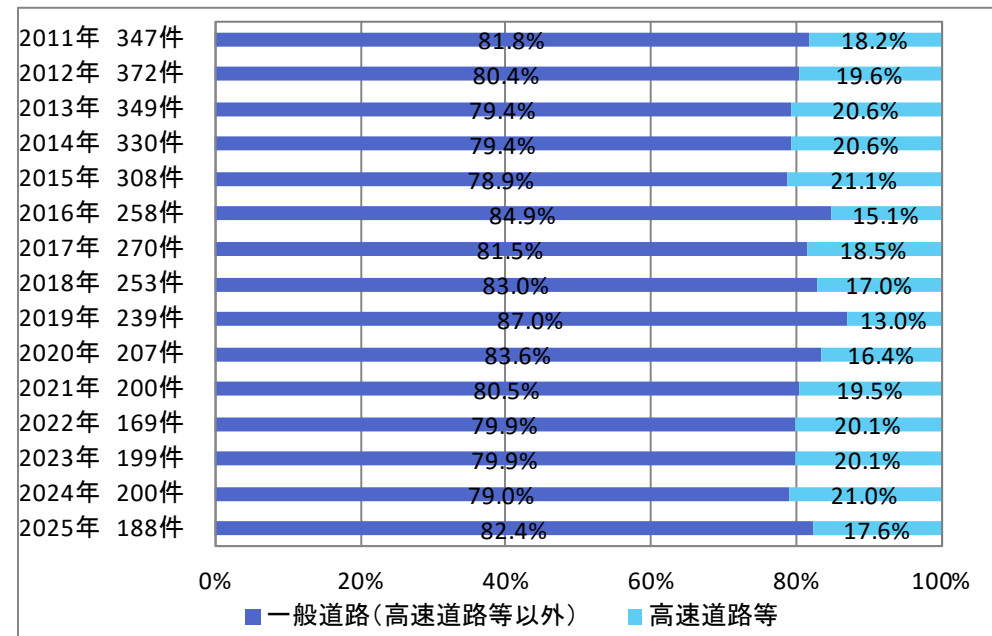
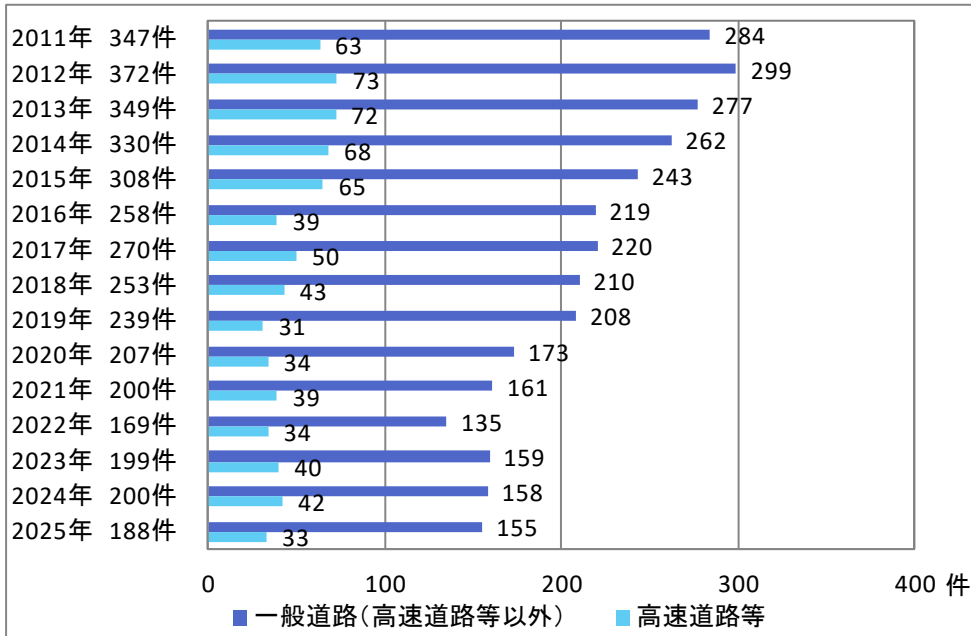
※他県には不明を含む



Ⅱ．死亡事故データの傾向

5. 道路区分別

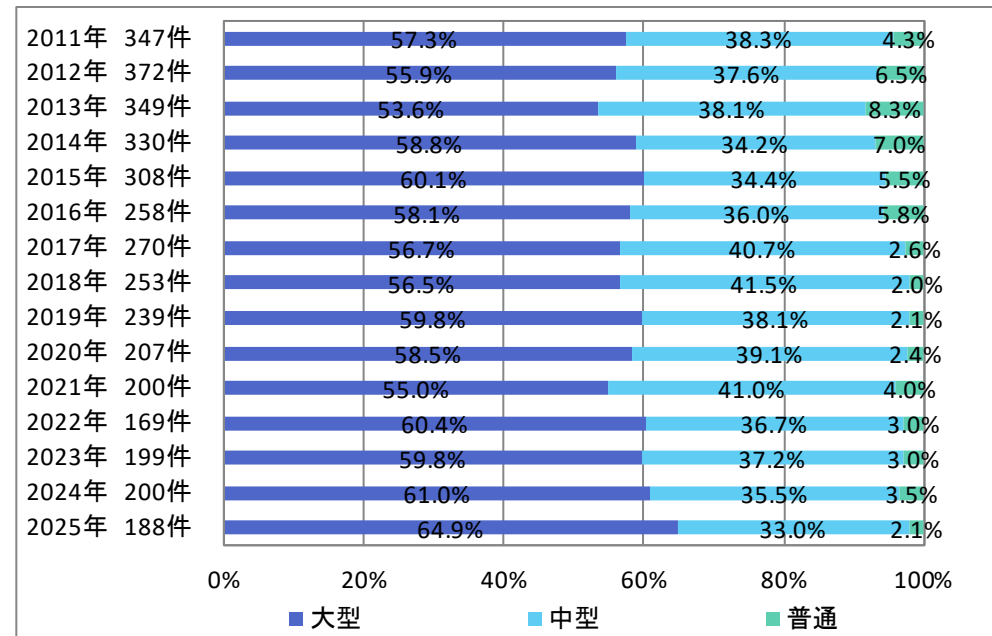
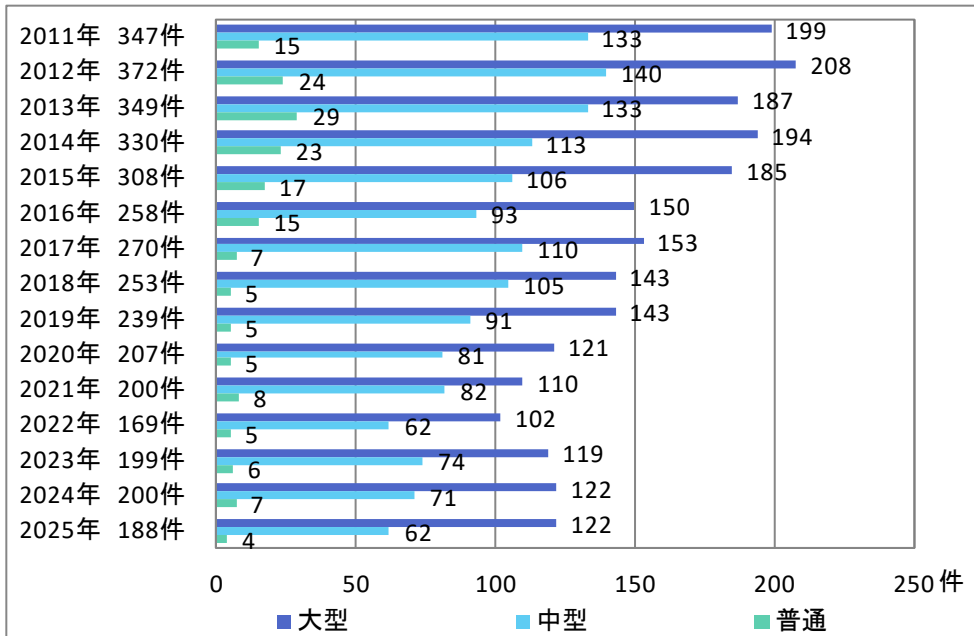
- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8～9割程度となっている。
- ・ 「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故件数は2017年を除き、2022年まで減少傾向にあったが、2023年から増加して直近3年は横ばい傾向にある。
- ・ 「高速道路等」の死亡事故件数は2020年から増加傾向にあったが、2025年は減少している。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

6. 車両区分別

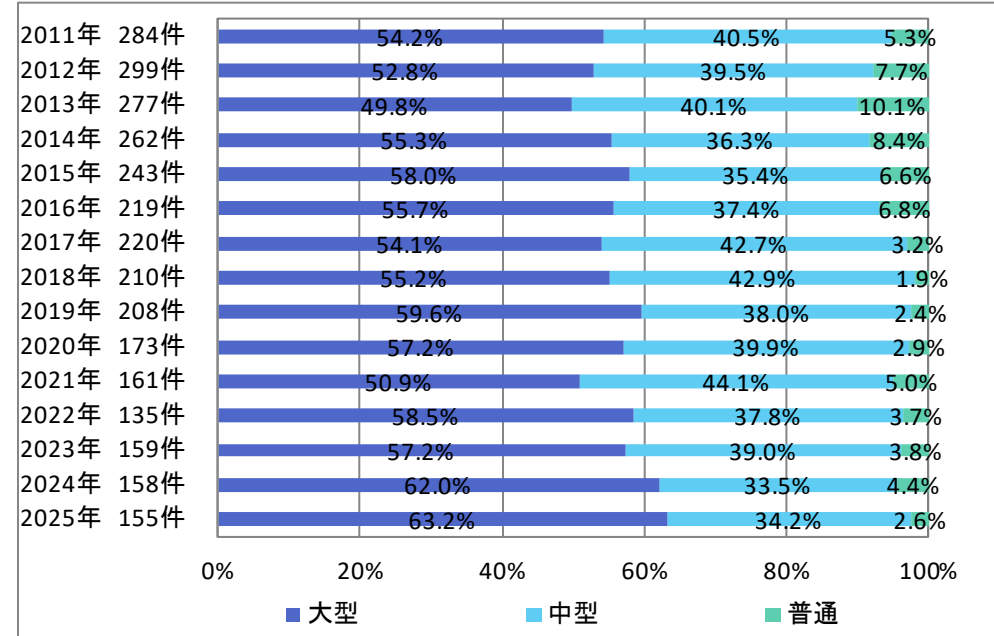
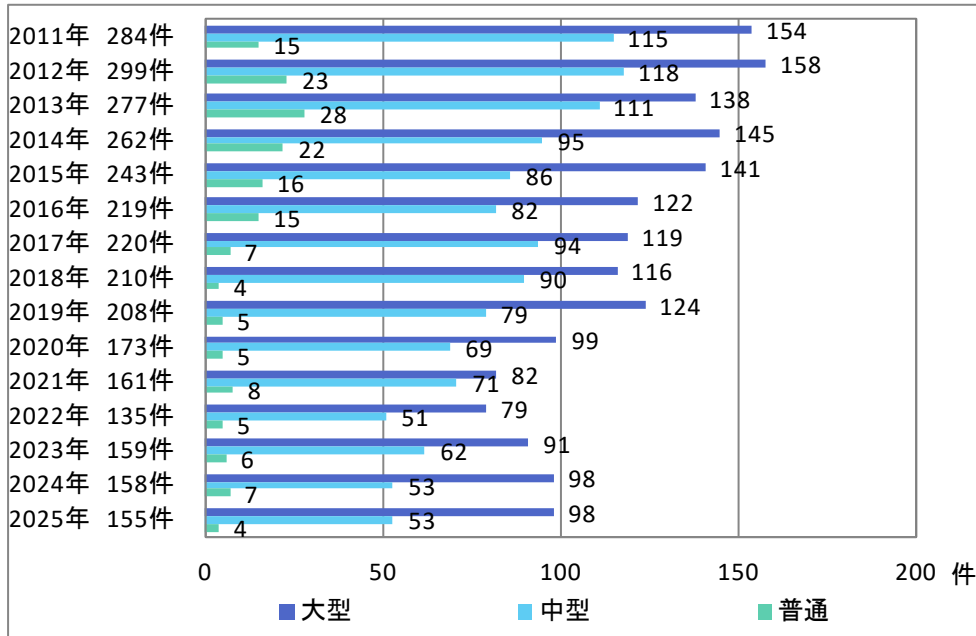
- ・2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、2017年を除き、減少傾向にあったが、2023年から増加傾向となっている。
- ・「中型」は2012年以降減少、2017年に一度増加してその後減少、2023年に再度増加してその後は減少している。
- ・「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2017年以降は横ばい傾向にある。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

(1)一般道路上での車両区分

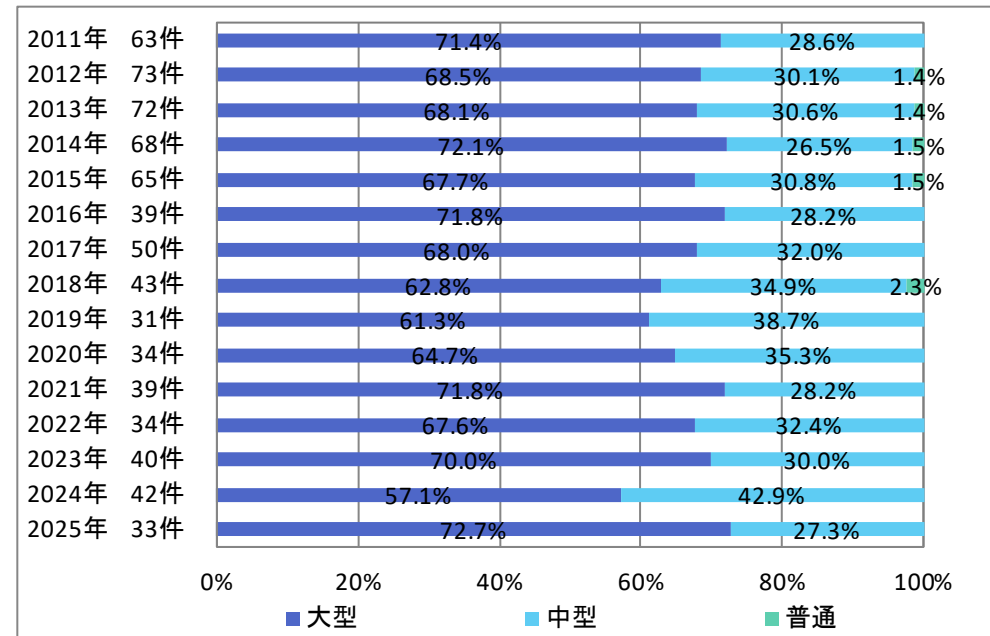
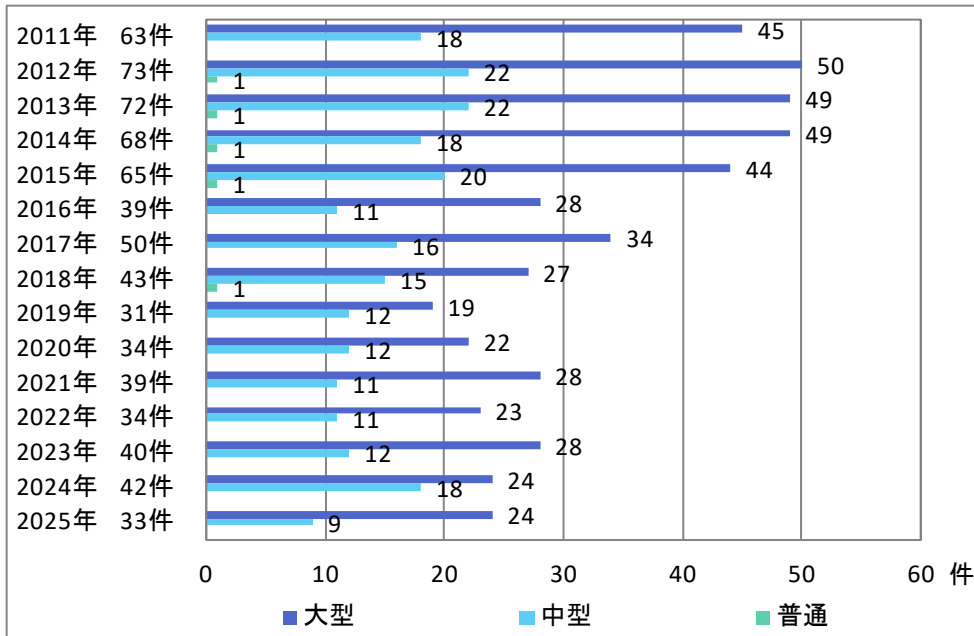
- ・2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、2019年を除き、減少傾向にあったが、2023年から増加傾向となっている。
- ・「中型」は2012年以降減少、2017年に一度増加してその後減少、直近2年は横ばい傾向となっている。
- ・「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2017年以降は横ばい傾向にある。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く割合を占めている。
- ・ 「大型」の死亡事故件数は2016年以降、増減を繰り返している。
- ・ 「中型」の死亡事故件数は2012年から減少傾向、2019年以降は横ばい傾向にあったが、2024年は増加、2025年は減少している。



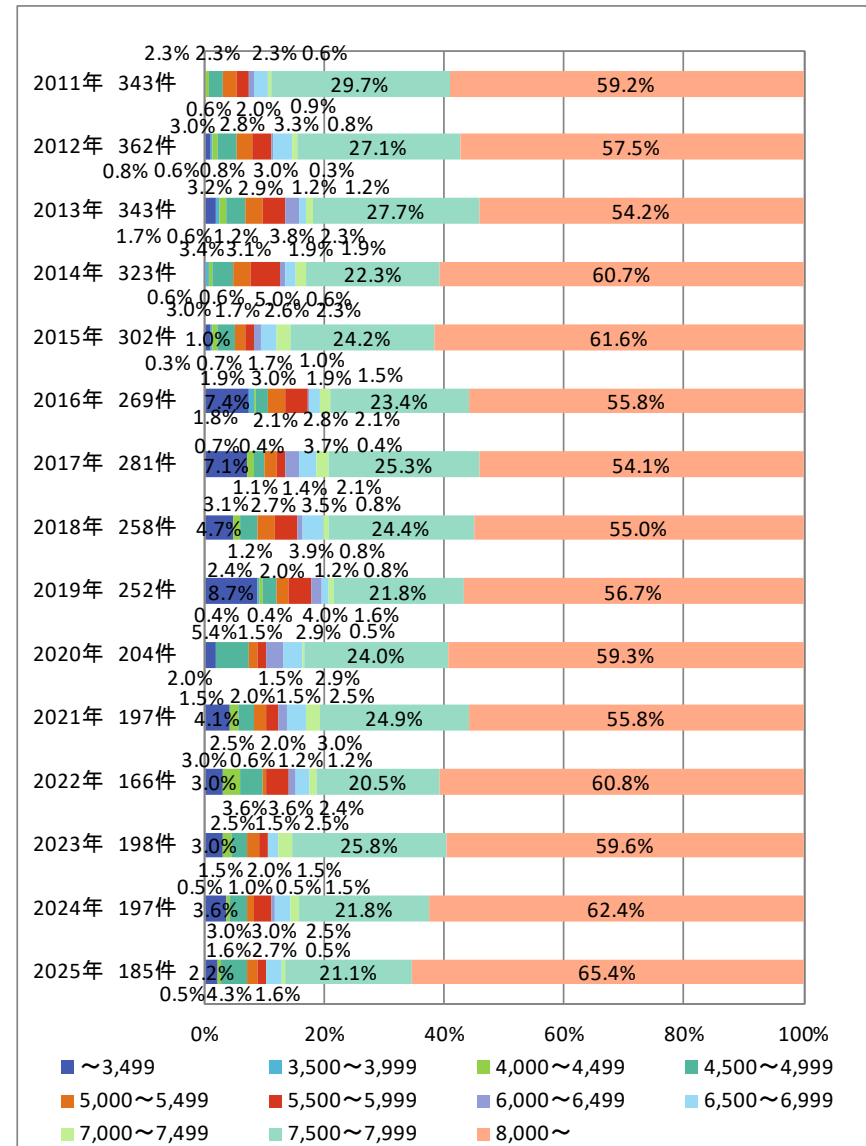
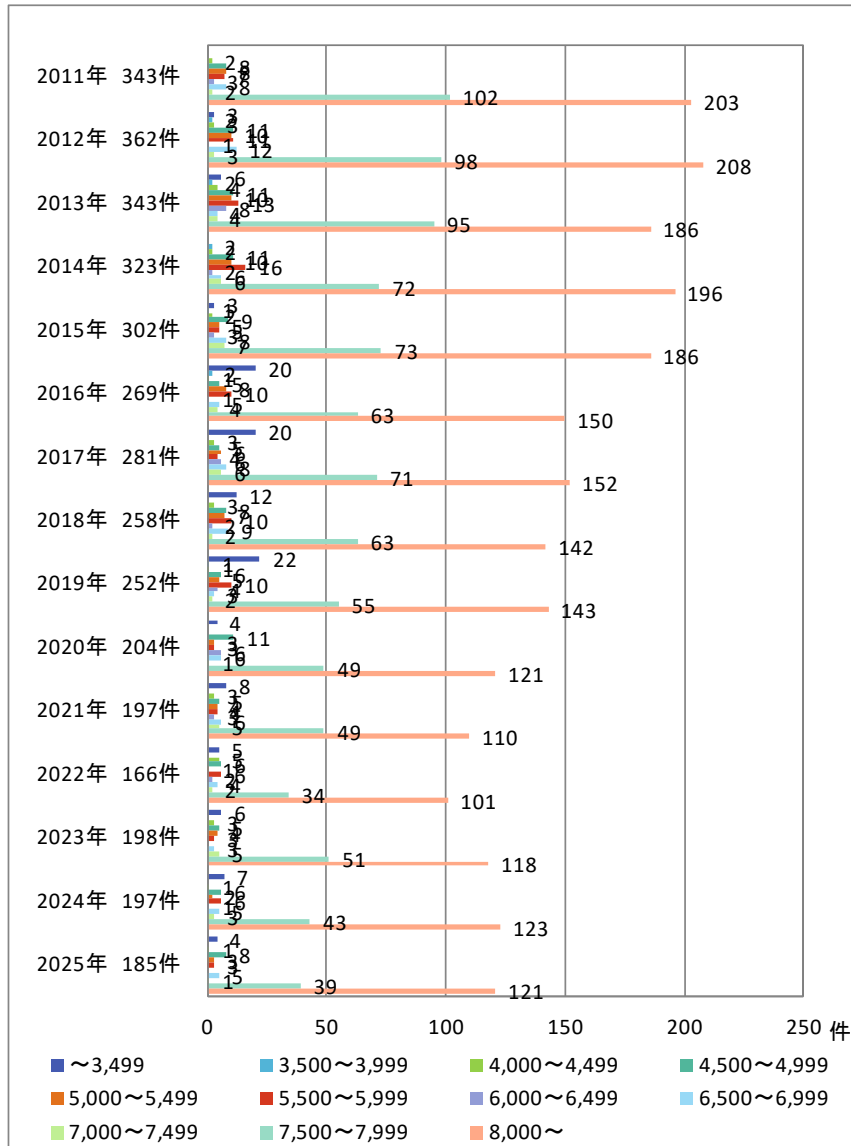
Ⅱ．死亡事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5～7割程度を占めている。
- ・ 「7,500～7,999」は2011年～2013年までは3割程度を占めているが、その後、若干減少し2割強で推移している。
- ・ 「8,000～」の死亡事故件数は2012年以降、減少してきたが2023年から増加傾向となっている。

※車両総重量別に係る集計については、軽を含む185件で集計した。以下同じ。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

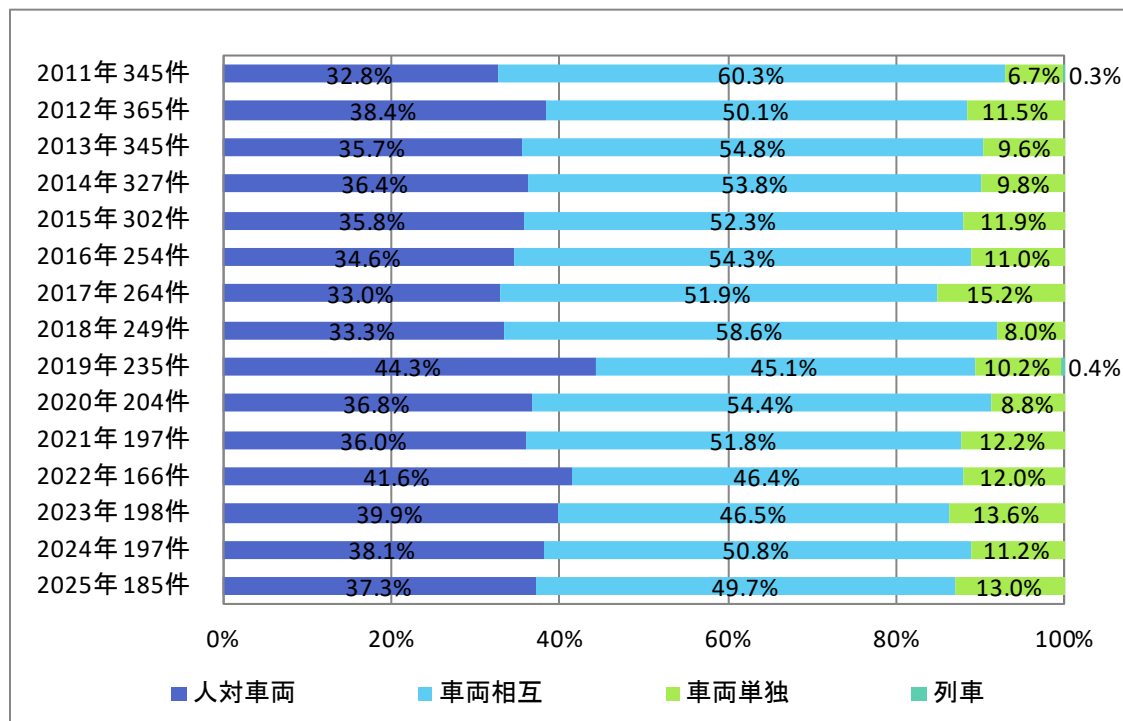


Ⅱ．死亡事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「人対車両」の割合は、2019年、2022年及び2023年が多くなっている。

※事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明3件を除く185件（2025年）で集計した。以下同じ。

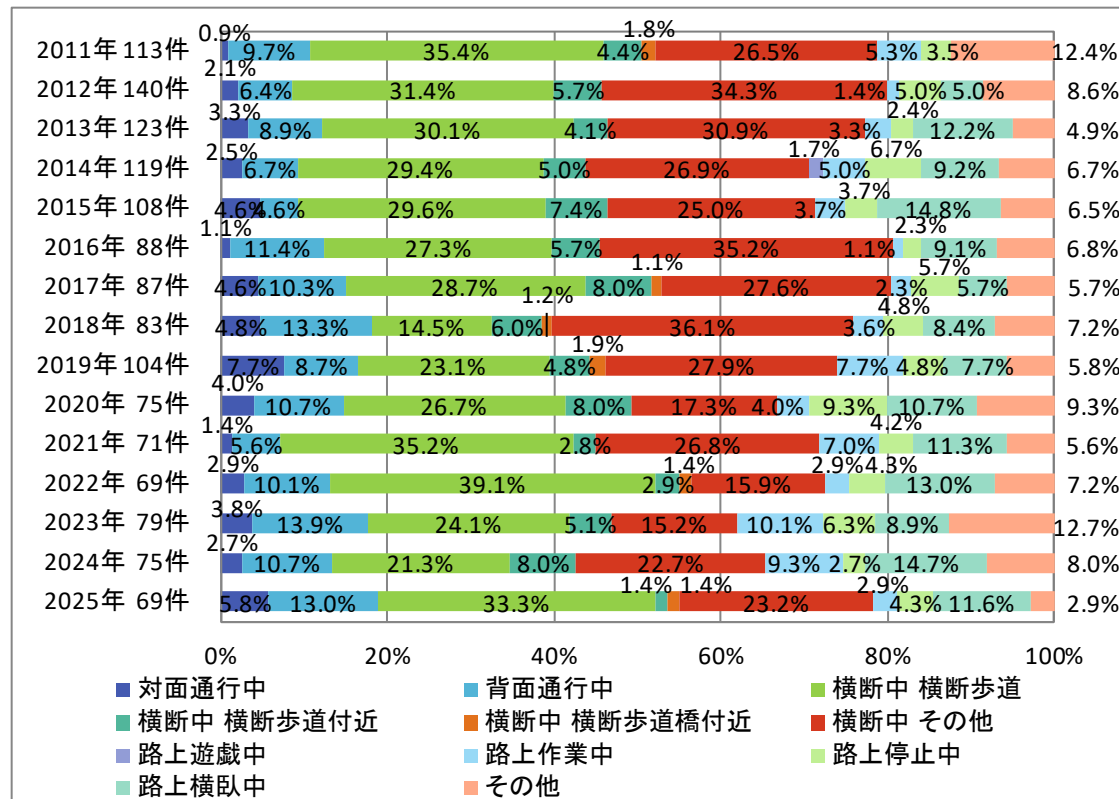


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」の割合が多く、両者を併せて概ね4～6割程度を占めている。
- ・「横断中 横断歩道」の2025年の割合は、対前年に比べて+12.0ポイント増加している。
- ・「背面通行中」の割合は、2015年を除き概ね1割程度を占めている。
- ・2013年以降「路上横臥中」の割合は、2017年を除き概ね1割程度を占めている。

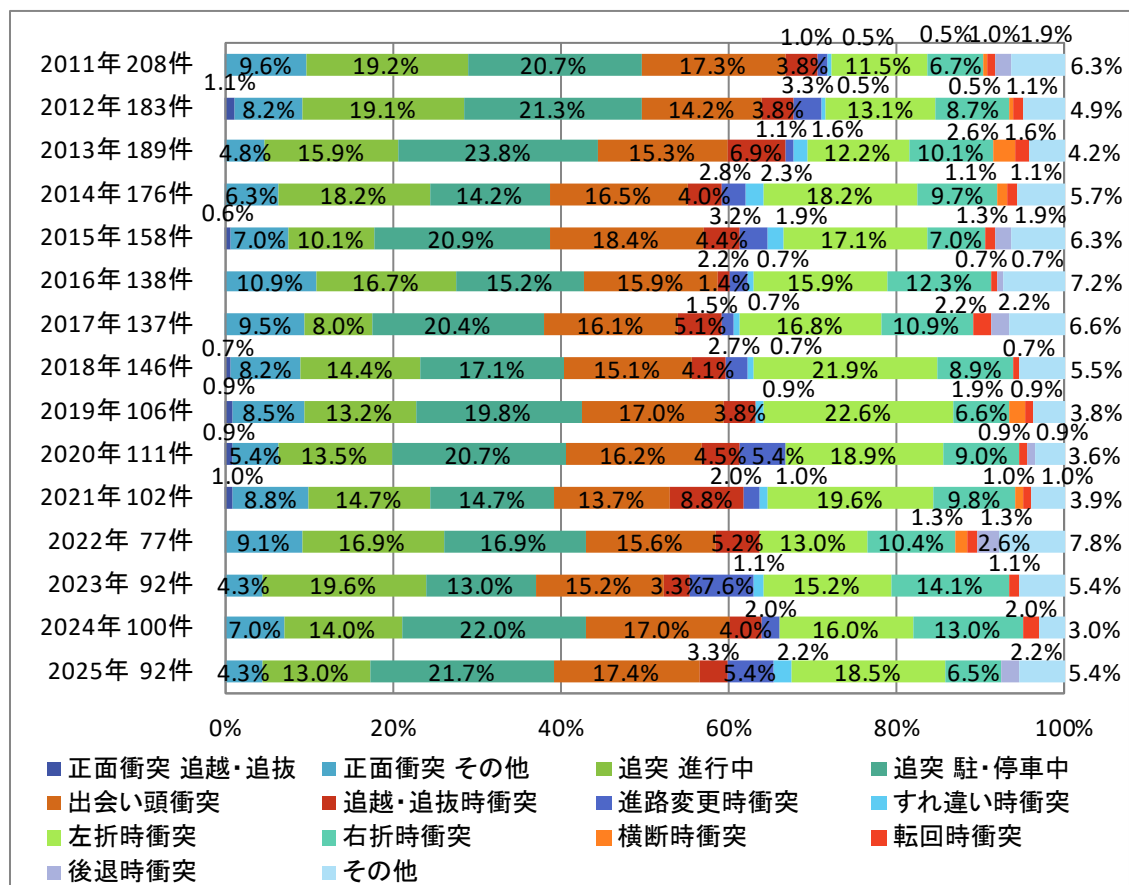


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2011年～2025年の傾向をみると、2023年を除き、「追突 駐・停車中」と「左折時衝突」の割合が多い。
- ・「追突 進行中」の割合は2019年から増加していたが、2024年から減少している。
- ・「左折時衝突」の割合は、2022年を除き、2014年から2025年まで2割程度を占めている。

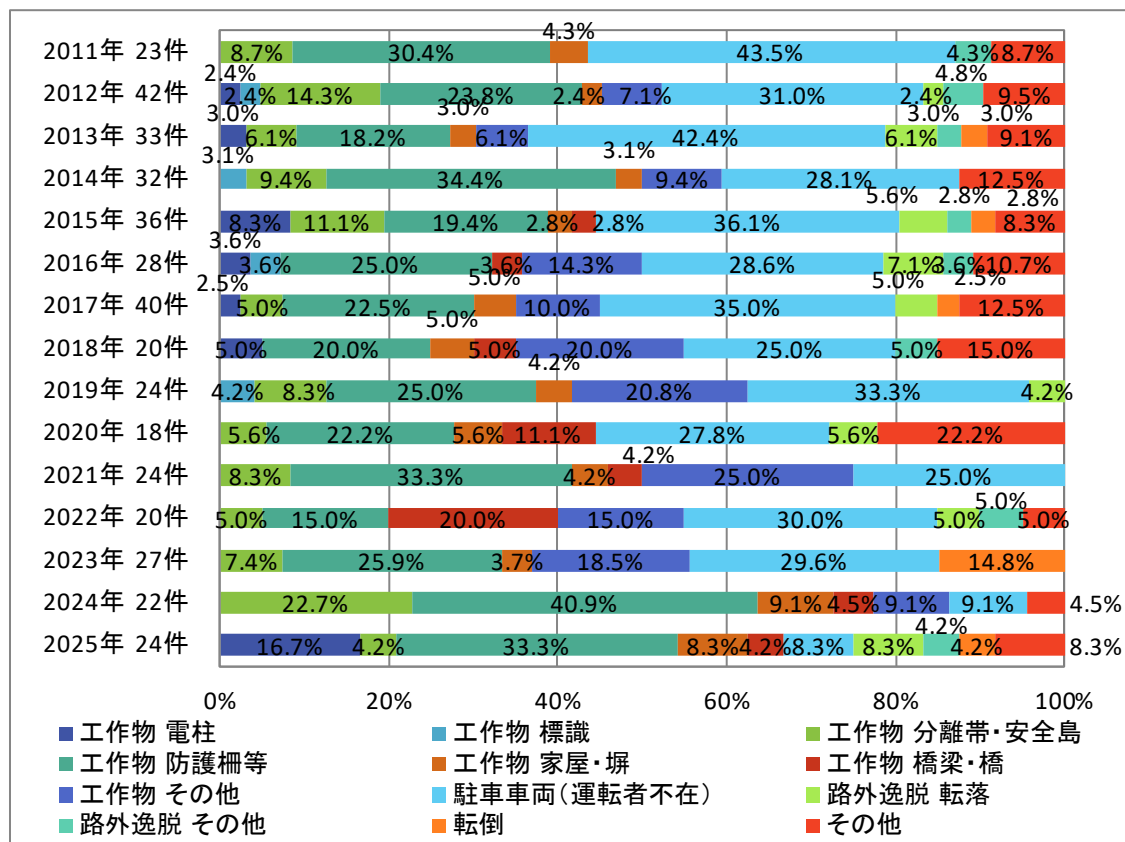


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

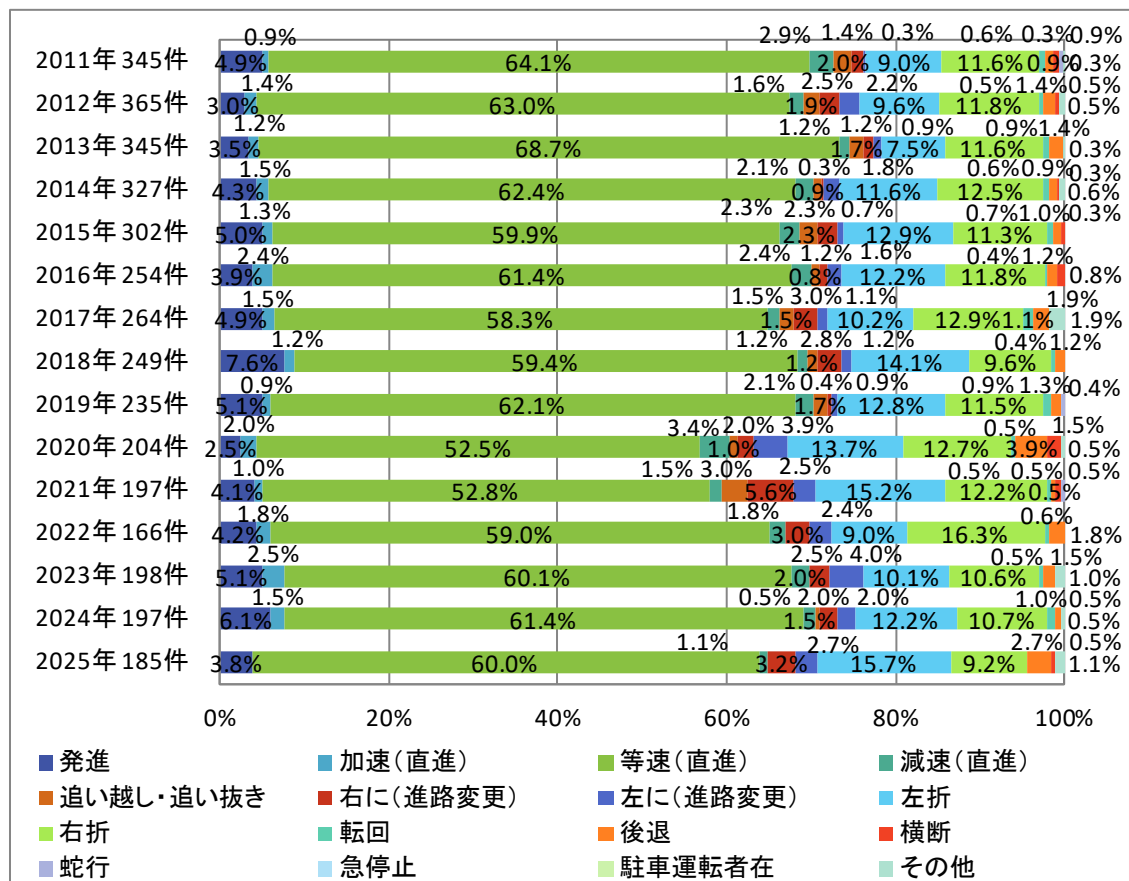
- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、2024年、2025年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・ 次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多い。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

9. 行動類型別

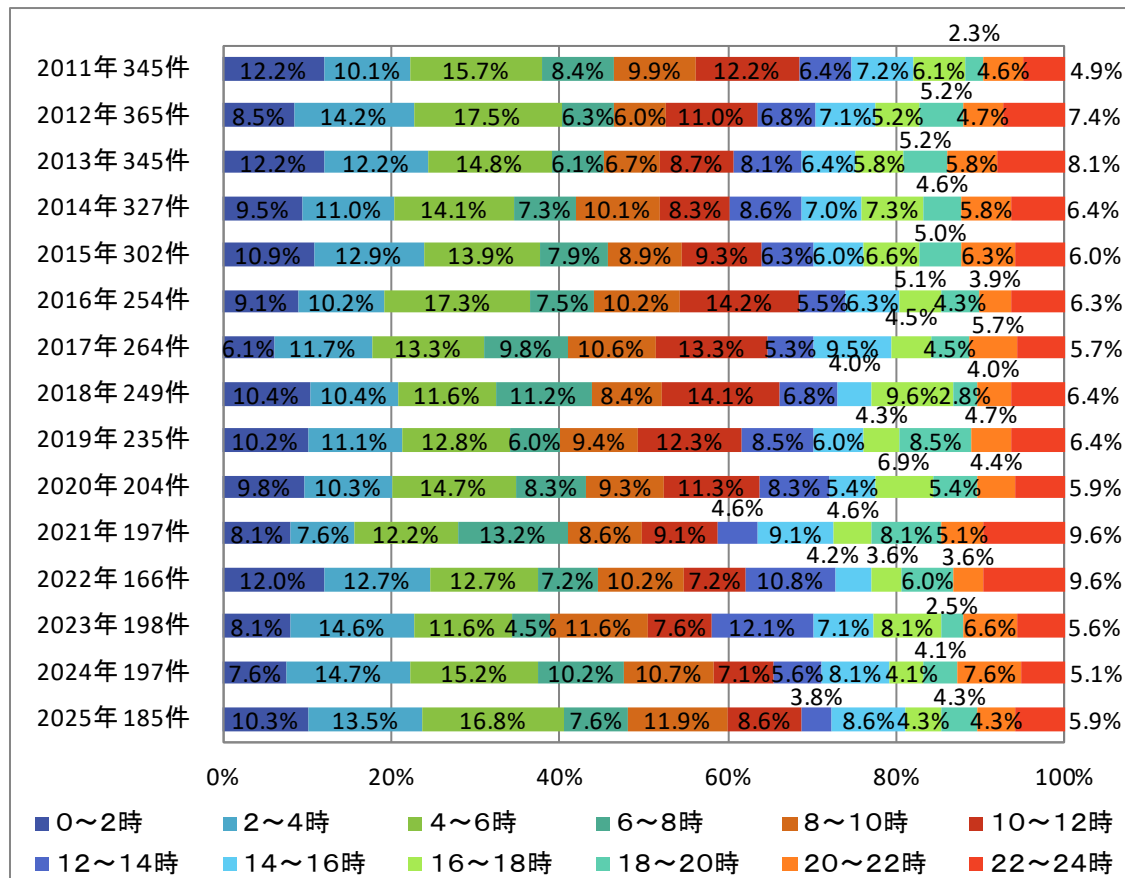
- ・2011年～2025年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、5～7割程度を占めている。
- ・各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が2015年まで増加し、その後、1～2割程度で推移している。
- ・「右折」は2022年を除き、概ね1割程度で推移している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

10. 時間帯別

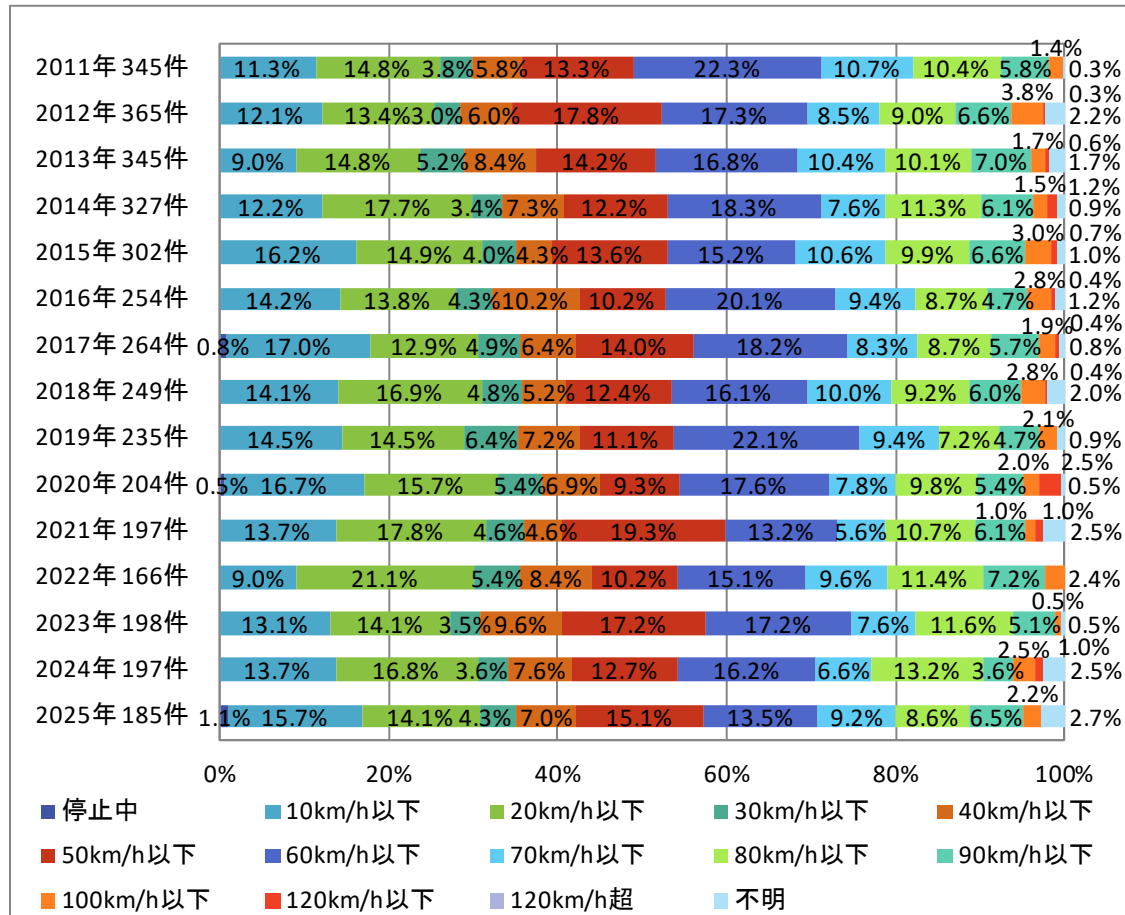
- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、2011年～2015年まで、2022年、2024年、2025年は「2～4時」、「4～6時」が多い。2016年から2021年までと2023年は深夜早朝のほか、正午前後の時間も多い。
- ・ いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合は、いずれの年も概ね4～5割程度を占めている。
- ・ 午後（12～18時）の割合は、2023年を除き、2割程度を占めている。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

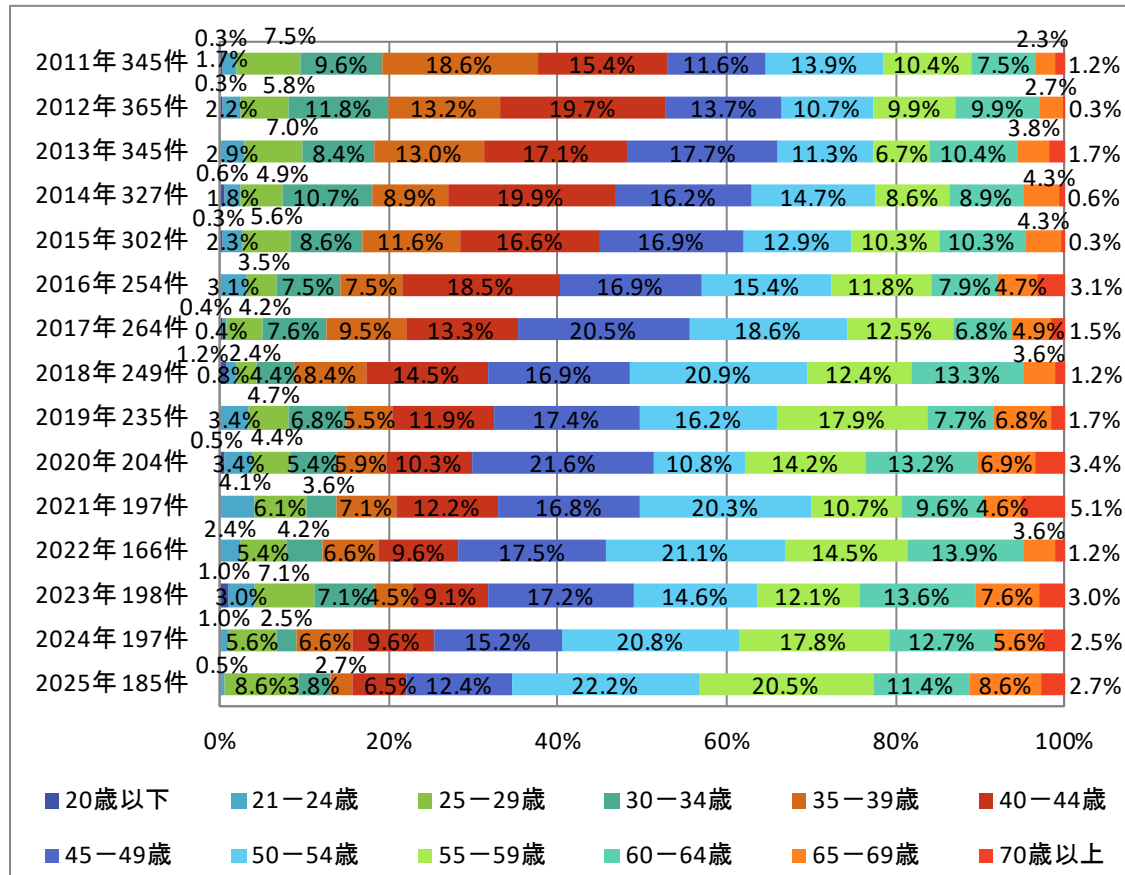
- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、「10km/h以下」と「20km/h以下」の合計割合は2013年まで減少傾向、2014年からは概ね3割程度を占めている。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

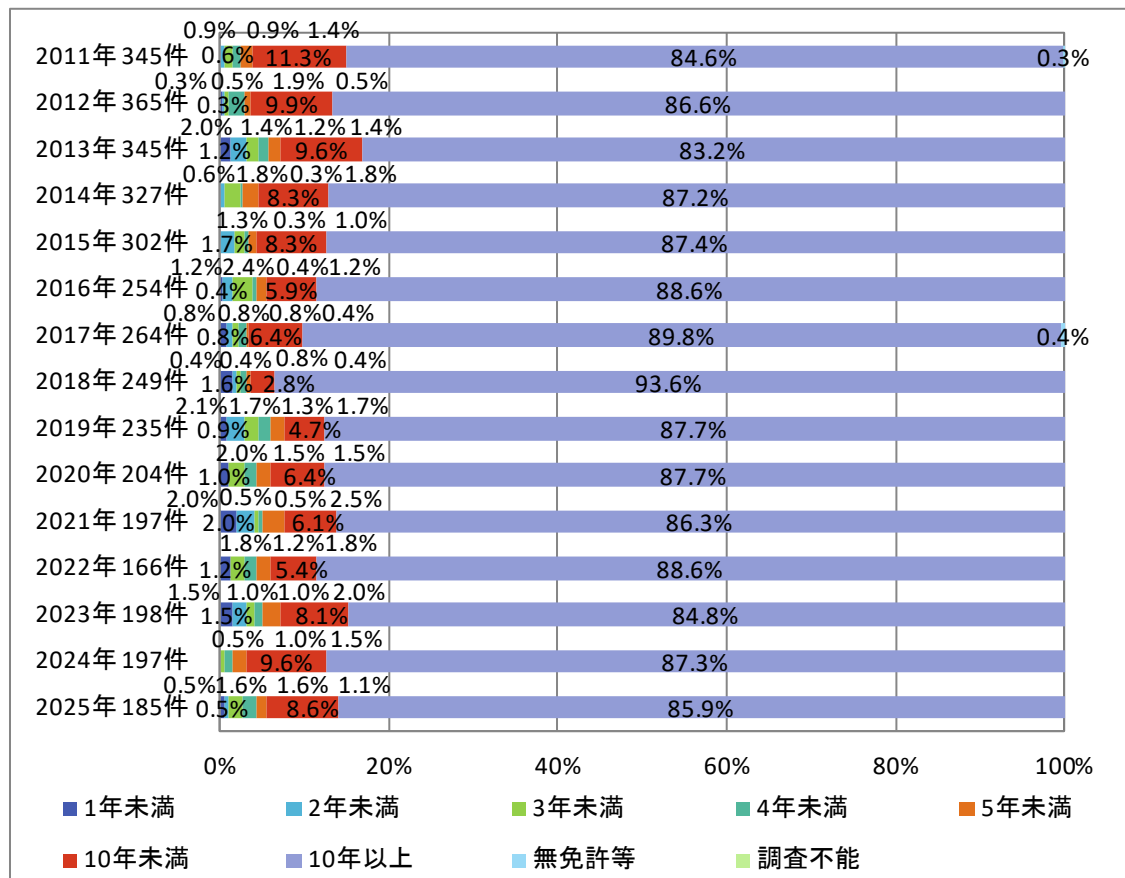
- ・ 2011年～2025年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。
- ・ 2018年以降、50歳以上の割合が5割程度を推移していたが、2025年は7割程度となっている。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

13. 運転者の免許取得年数別

- ・2011年～2025年の傾向をみると、いずれもの年も「10年以上」の割合が8割以上を占めている。



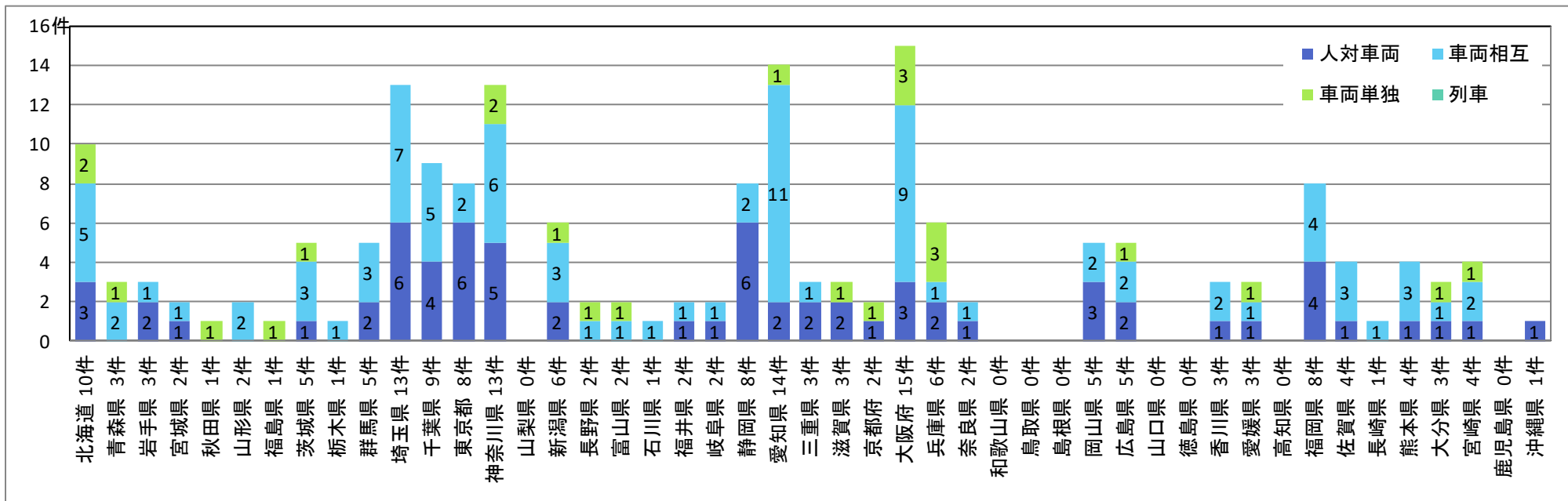
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

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

Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

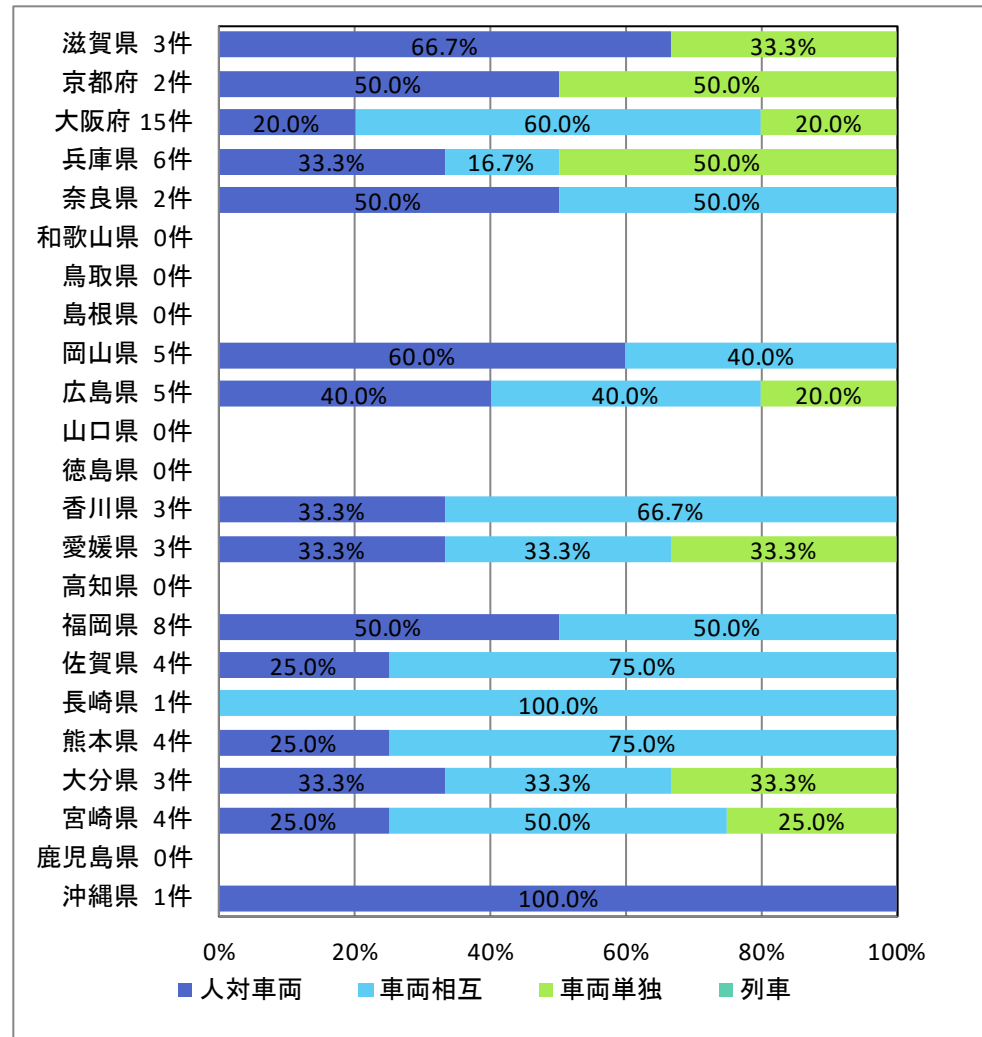
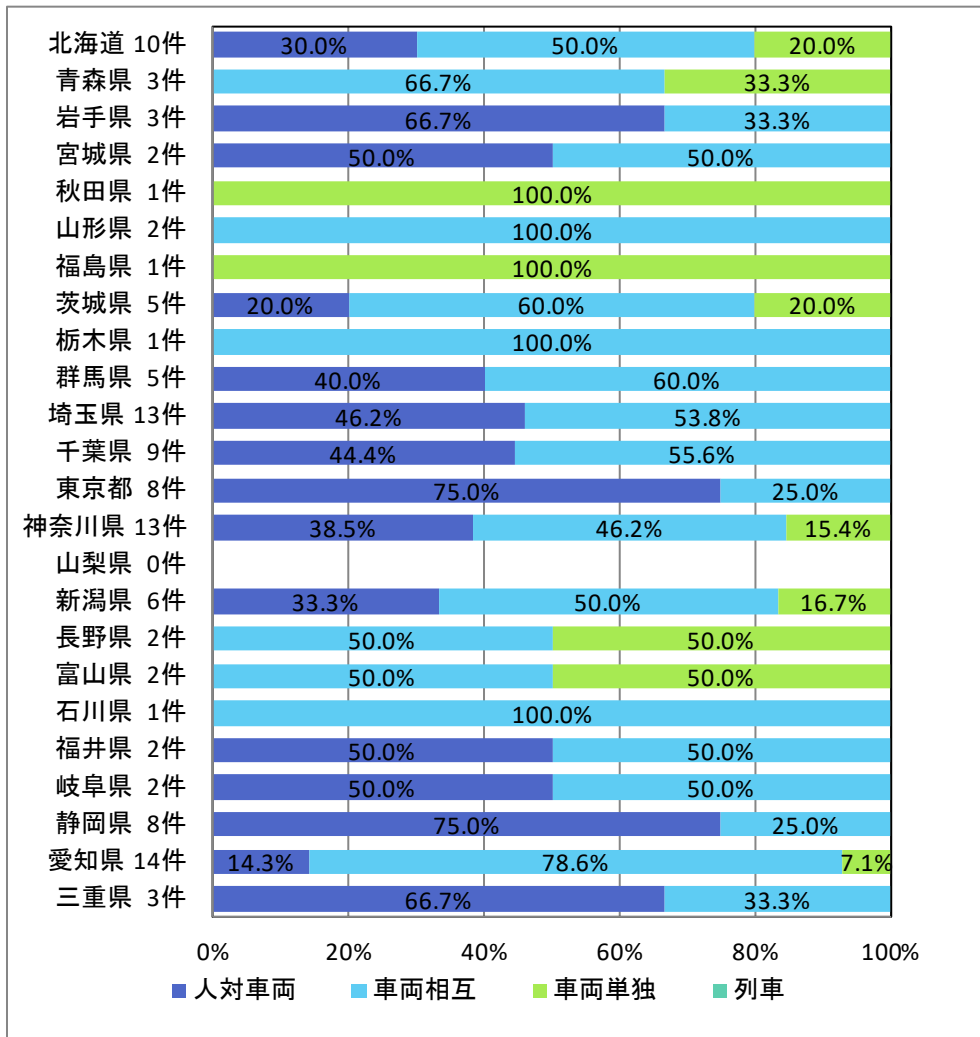
1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる傾向にある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「愛知県」、「埼玉県」、「神奈川県」、「北海道」、「千葉県」は「車両相互」が多い。
- ・「東京都」、「静岡県」は「人対車両」が多い。
- ・「福岡県」は「人対車両」、「車両相互」となっている。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

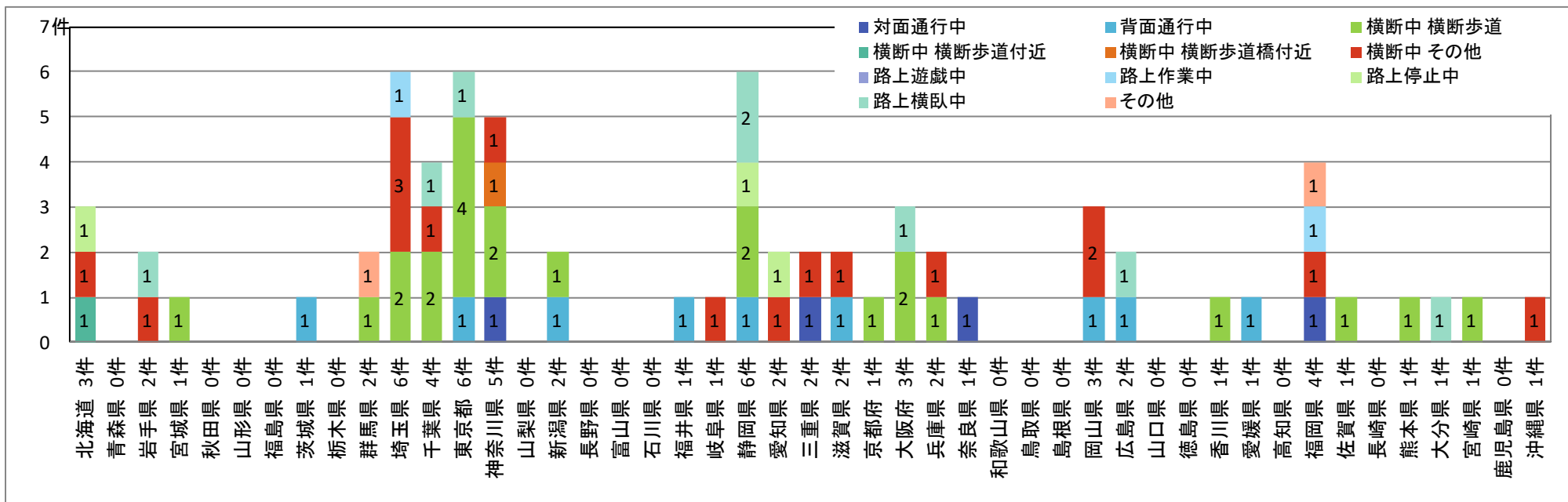


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

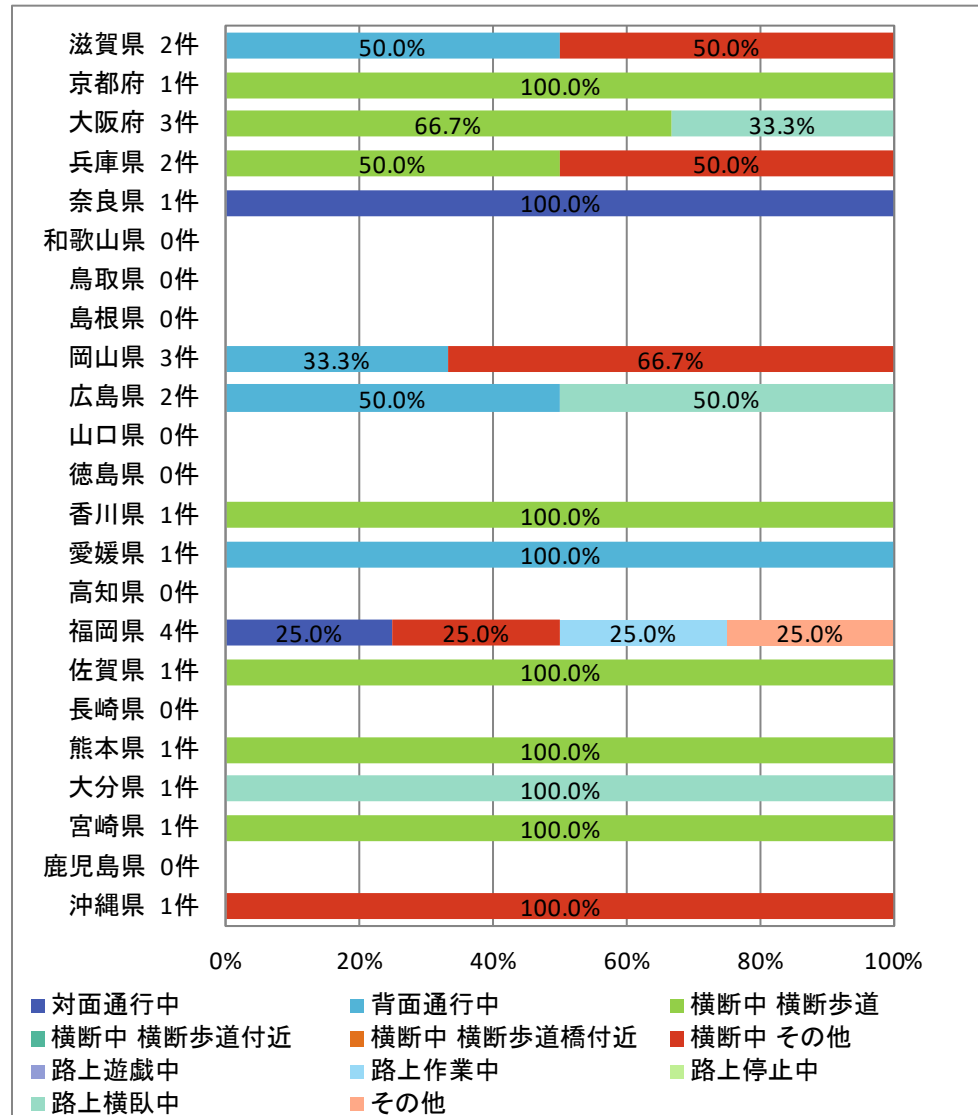
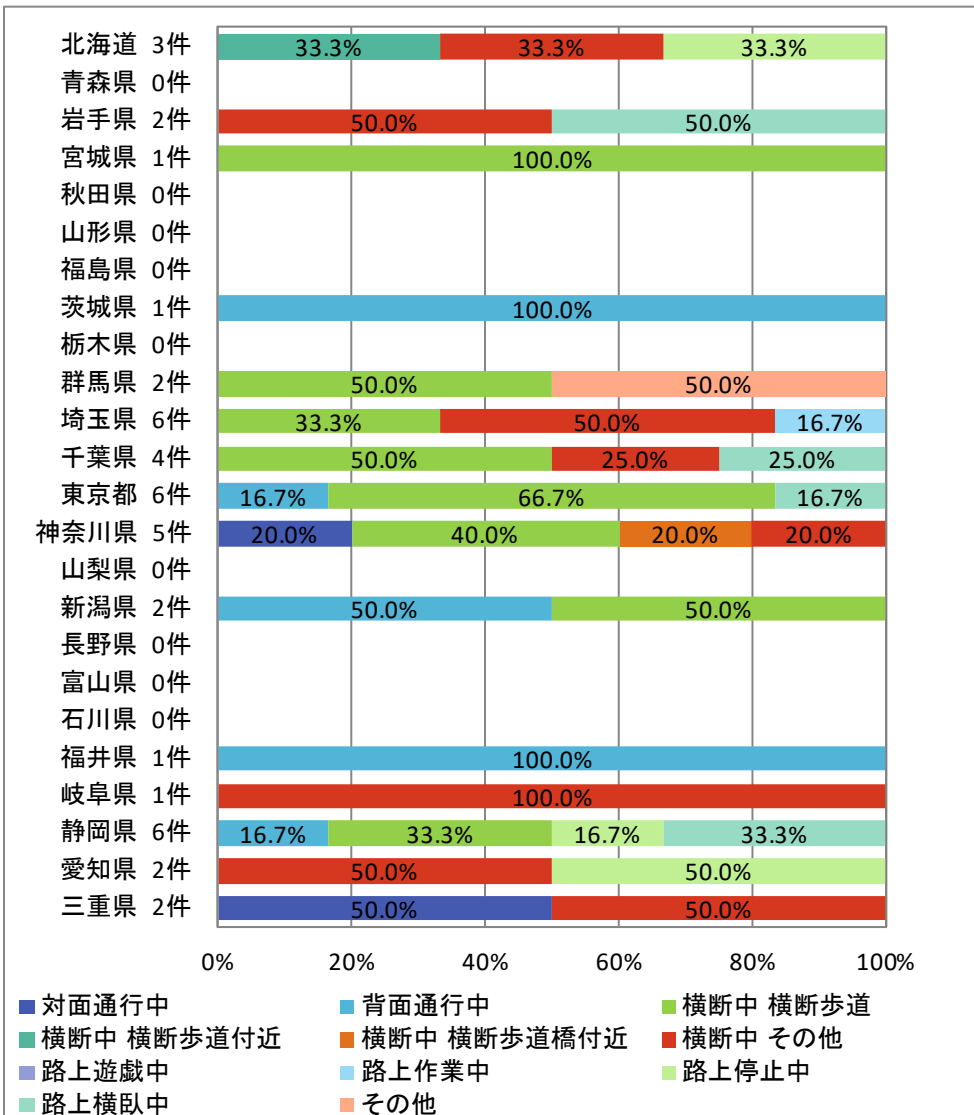
(1) 人対車両

- ・車籍別の事故類型（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、「埼玉県」では「横断中 その他」が多い。
- ・「東京都」、「神奈川県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「静岡県」では「横断中 横断歩道」、「路上横臥中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

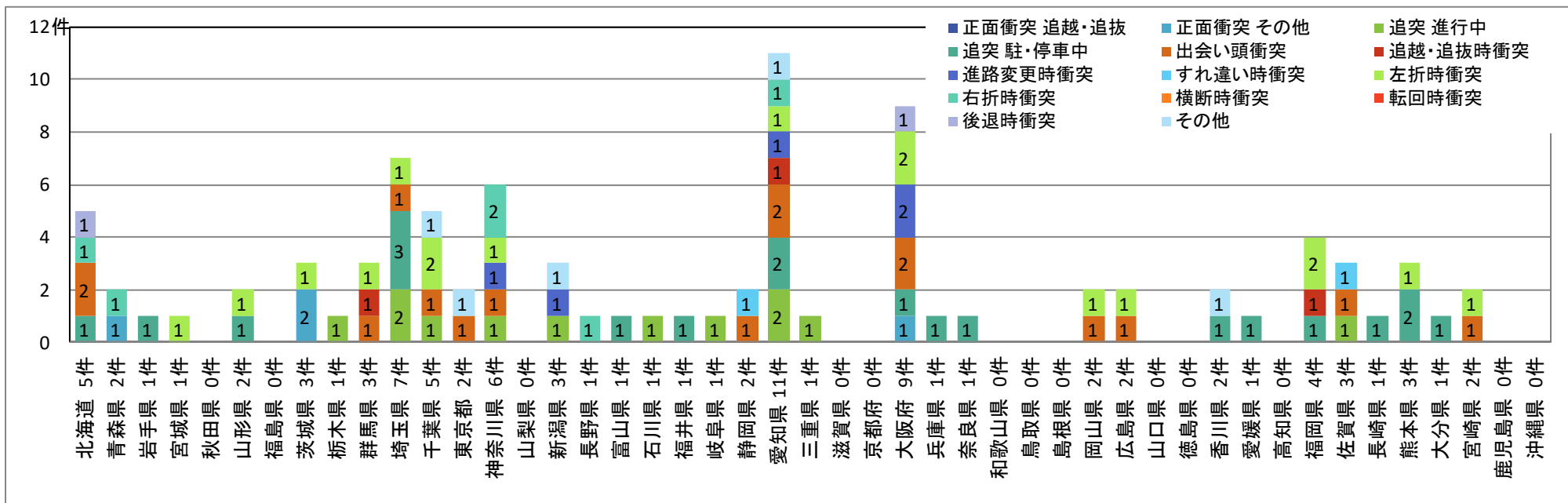


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

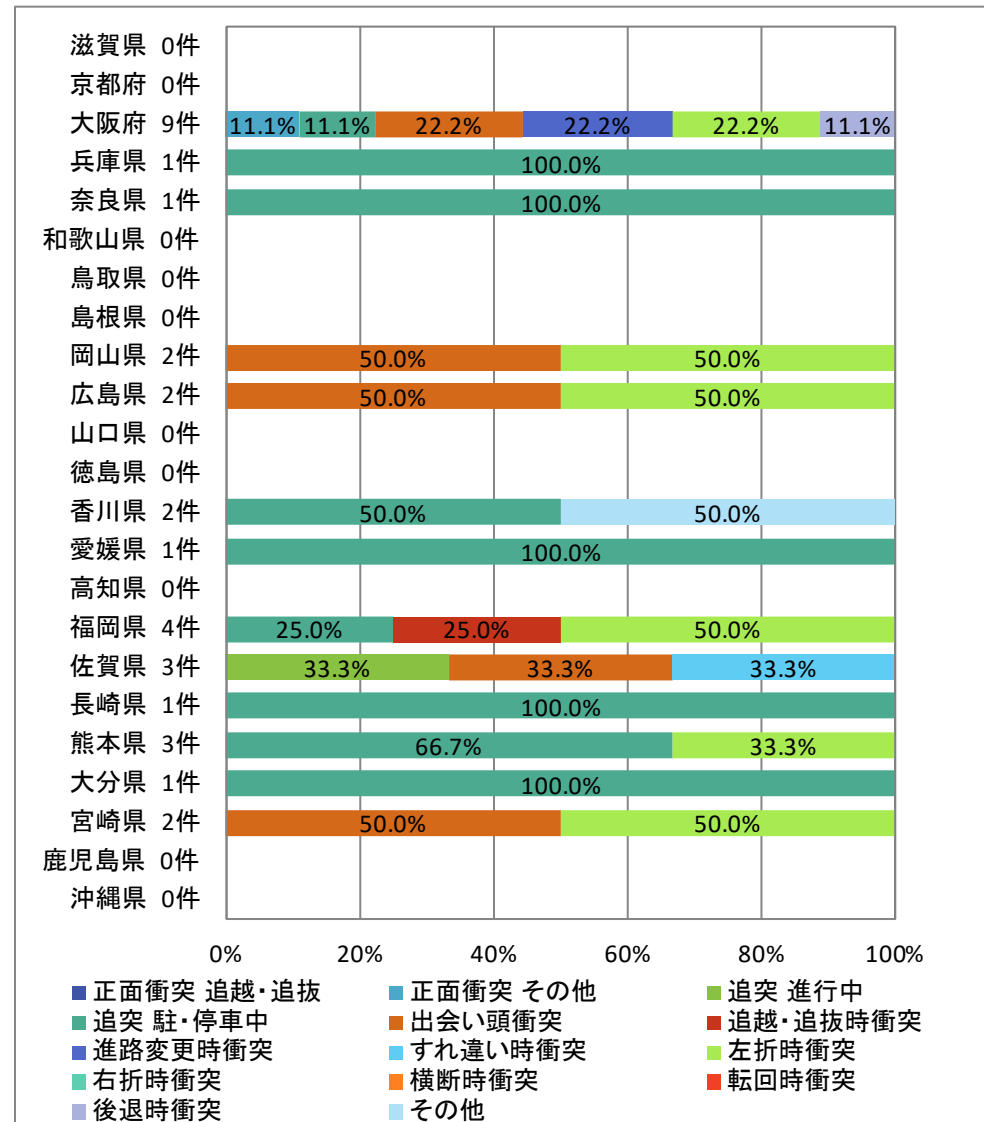
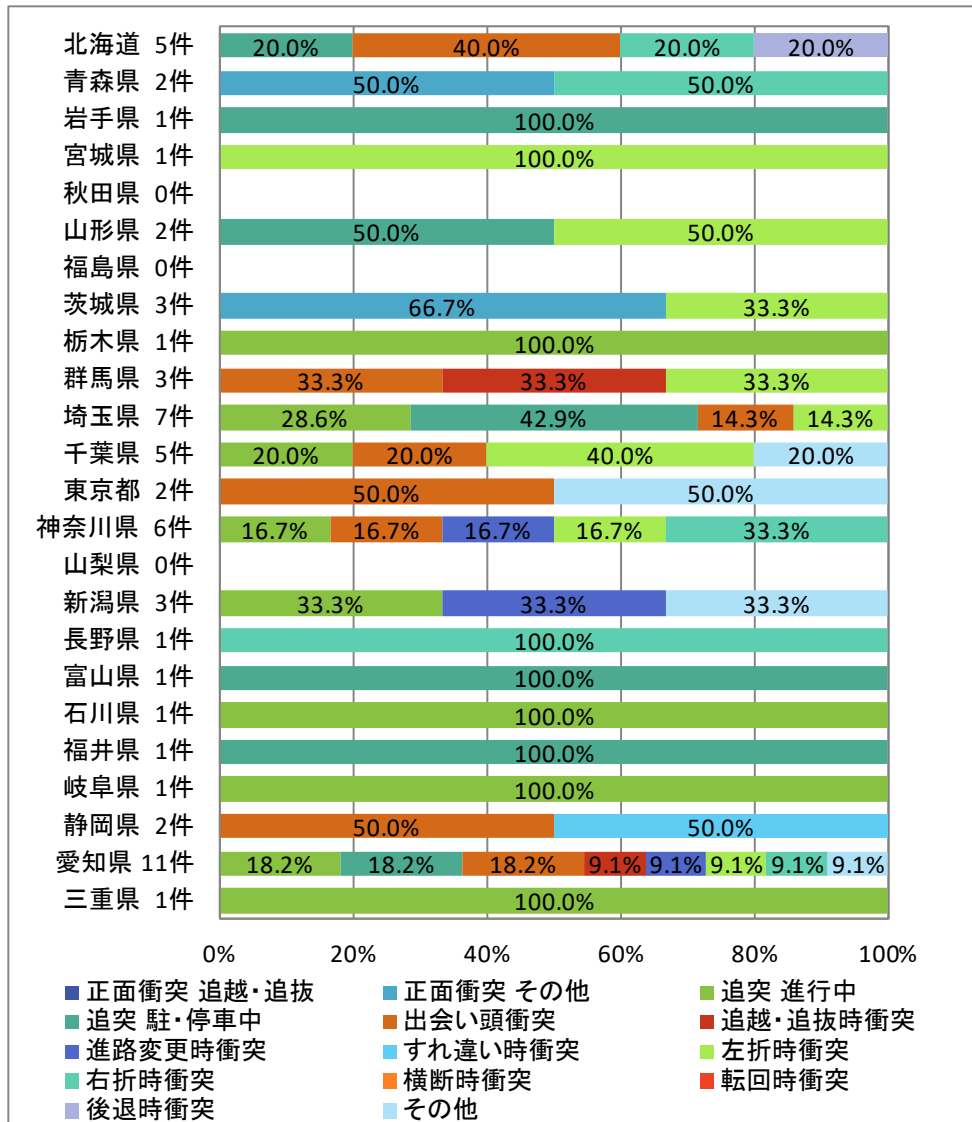
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

(2)車両相互

- ・車籍別の事故類型(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、「愛知県」では「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」が多い。
- ・「大阪府」では「出会い頭衝突」、「進路変更時衝突」、「左折時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「神奈川県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「北海道」では「出会い頭衝突」が多い。



Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

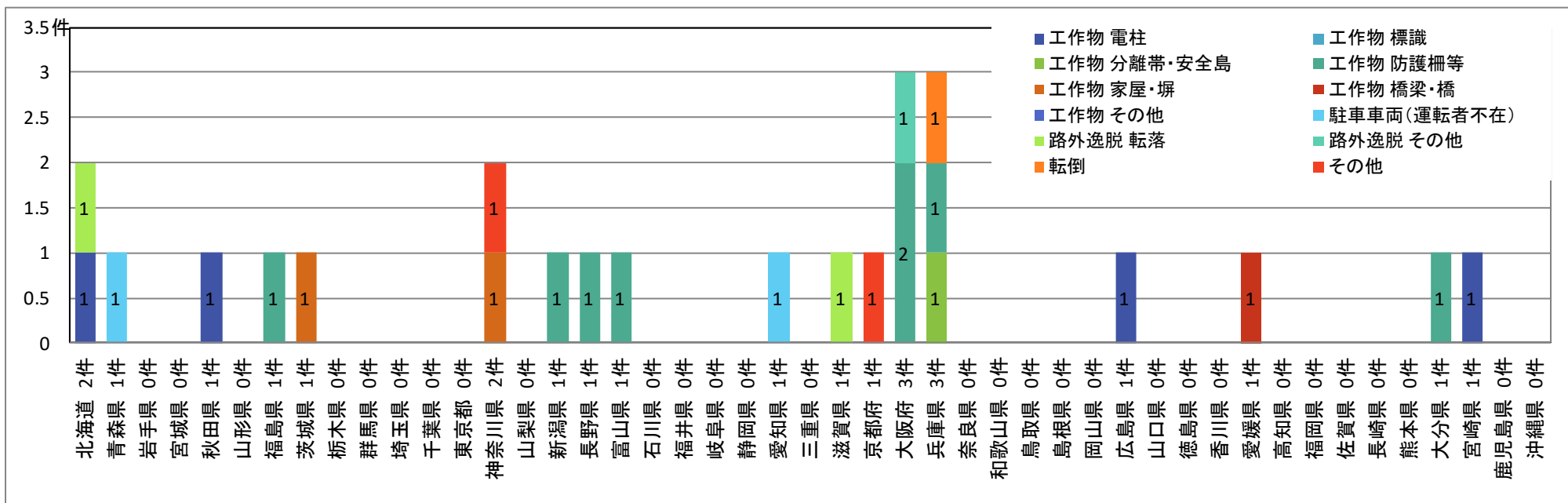


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

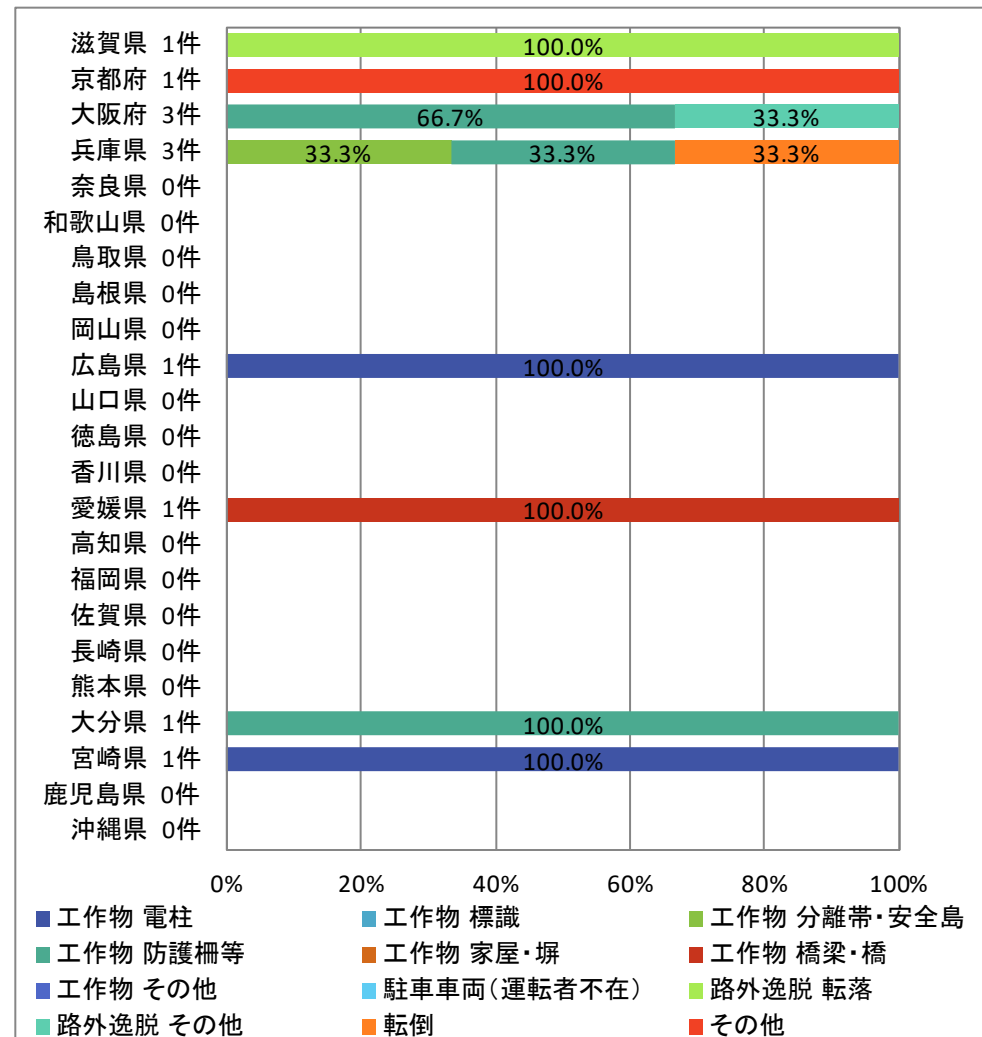
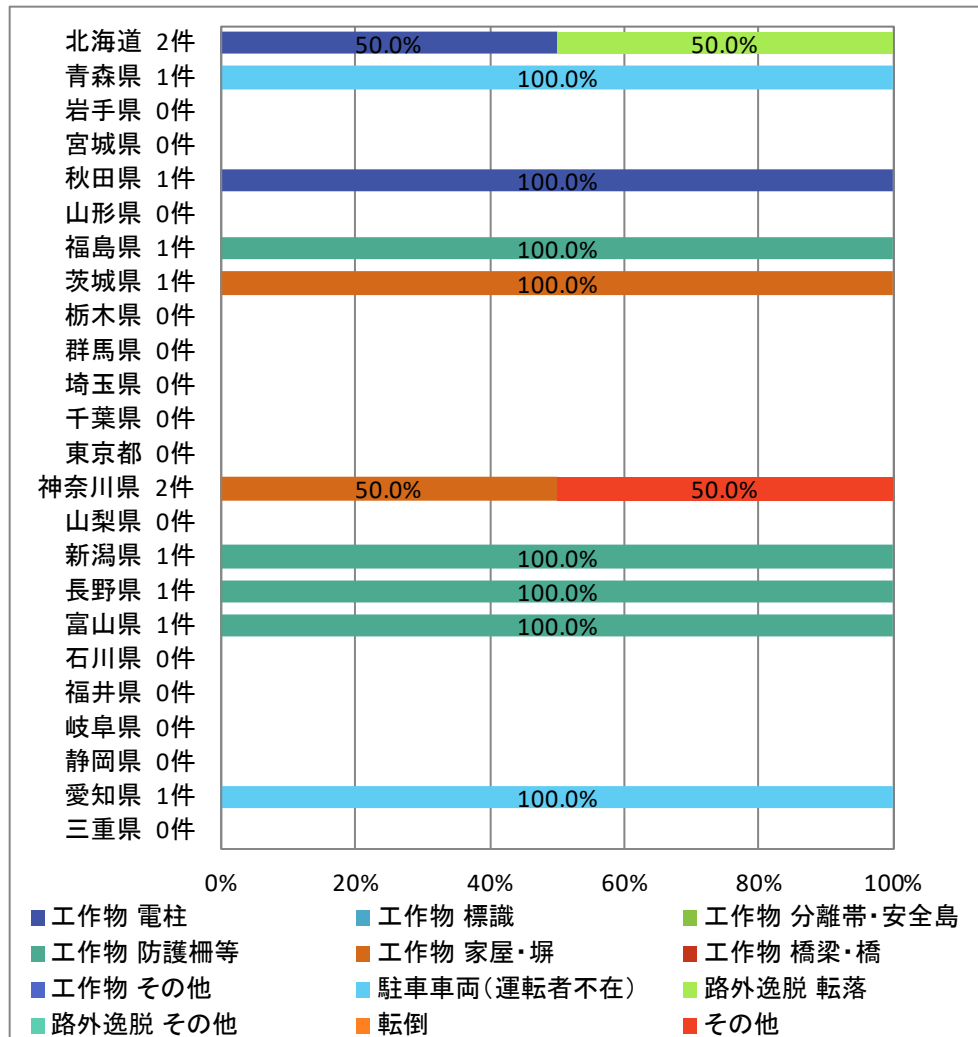
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

(3)車両単独

- ・車籍別の事故類型（車両単独）別をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」では「工作物 防護柵等」が多い。
- ・「兵庫県」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「転倒」となっている。



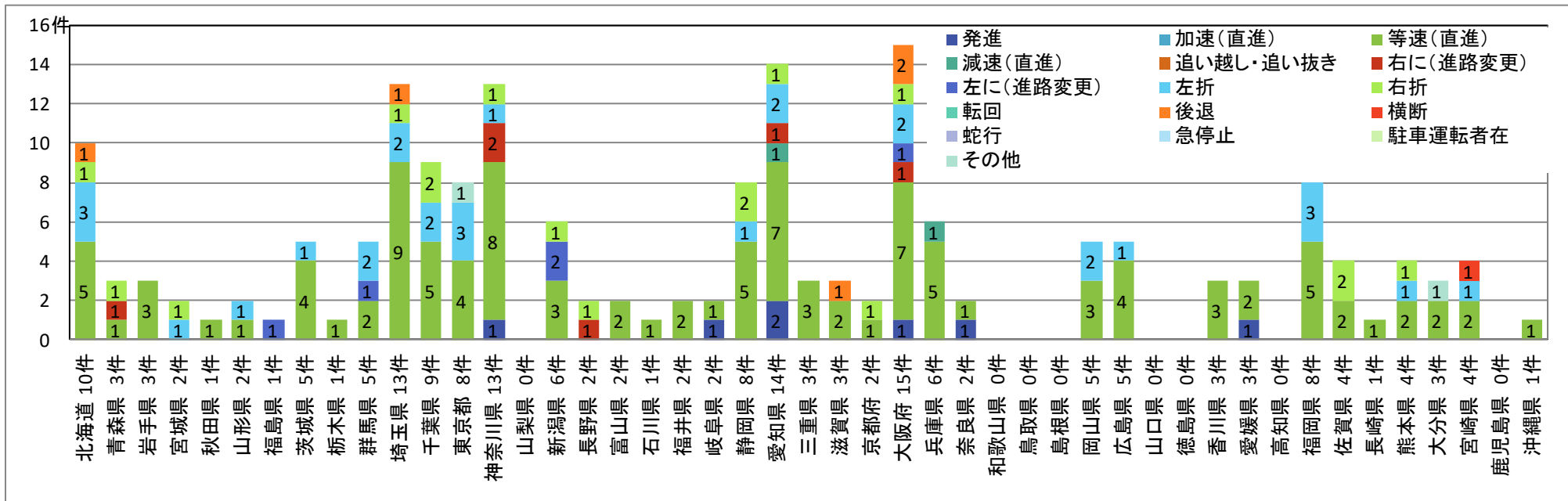
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)



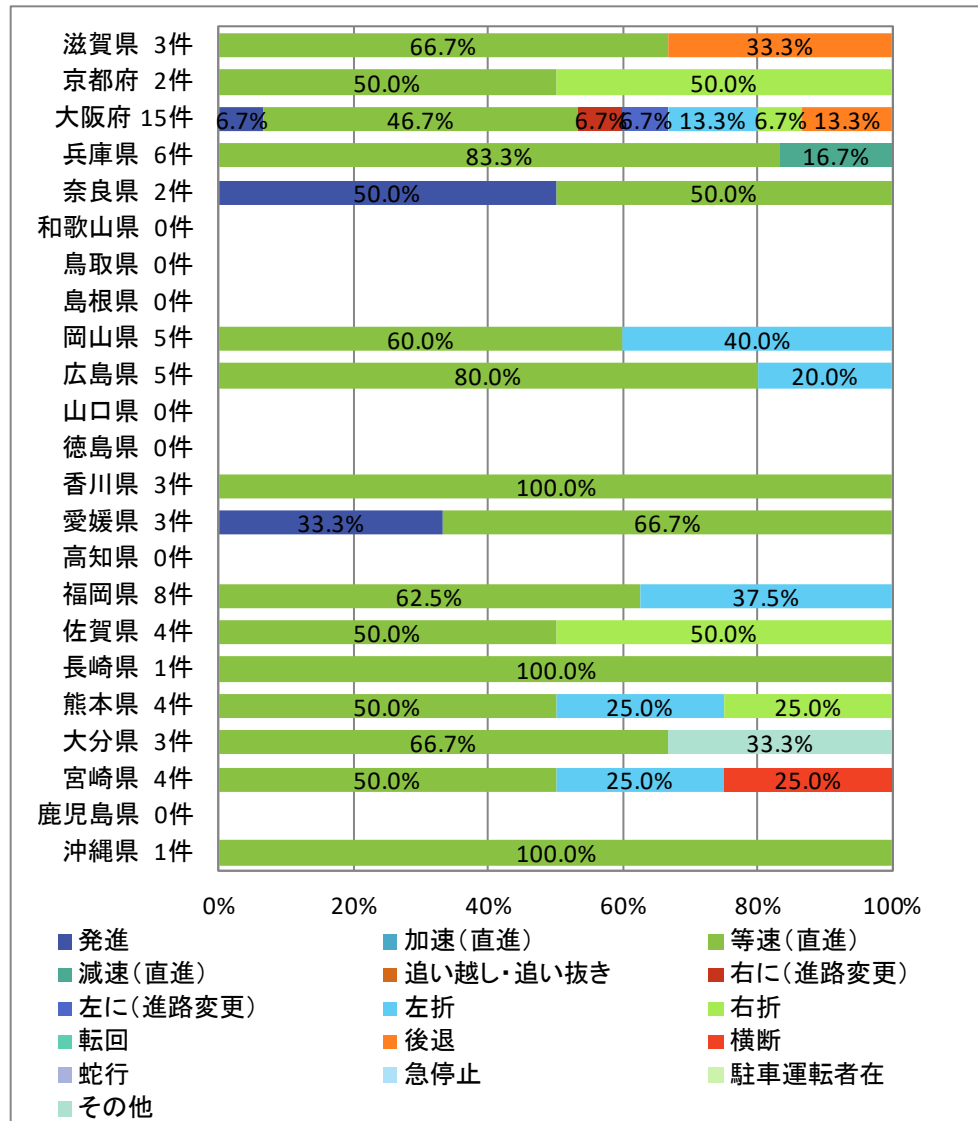
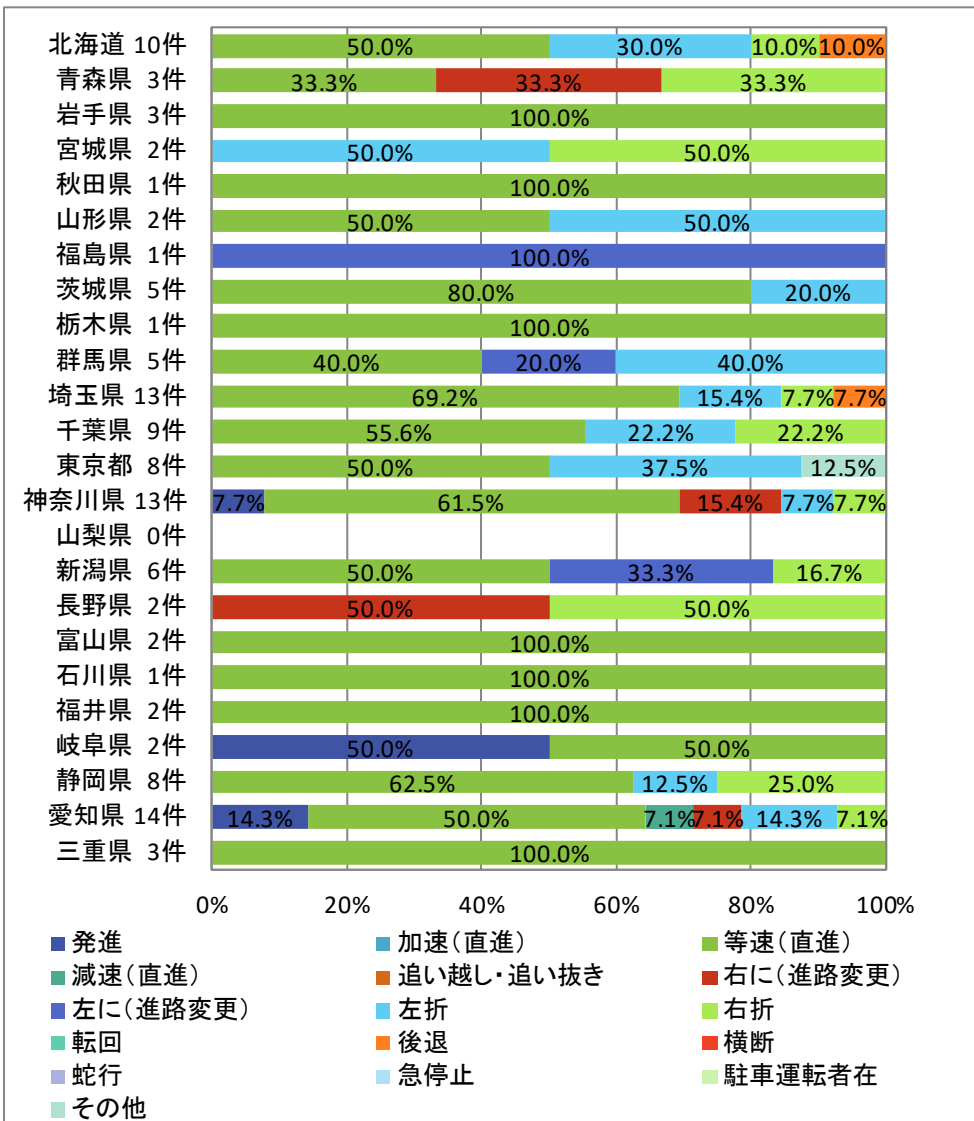
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

2. 車籍別の行動類型別

- ・車籍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」、「愛知県」、「埼玉県」、「神奈川県」、「北海道」、「千葉県」、「東京都」、「静岡県」、「福岡県」は「等速（直進）」が多い。



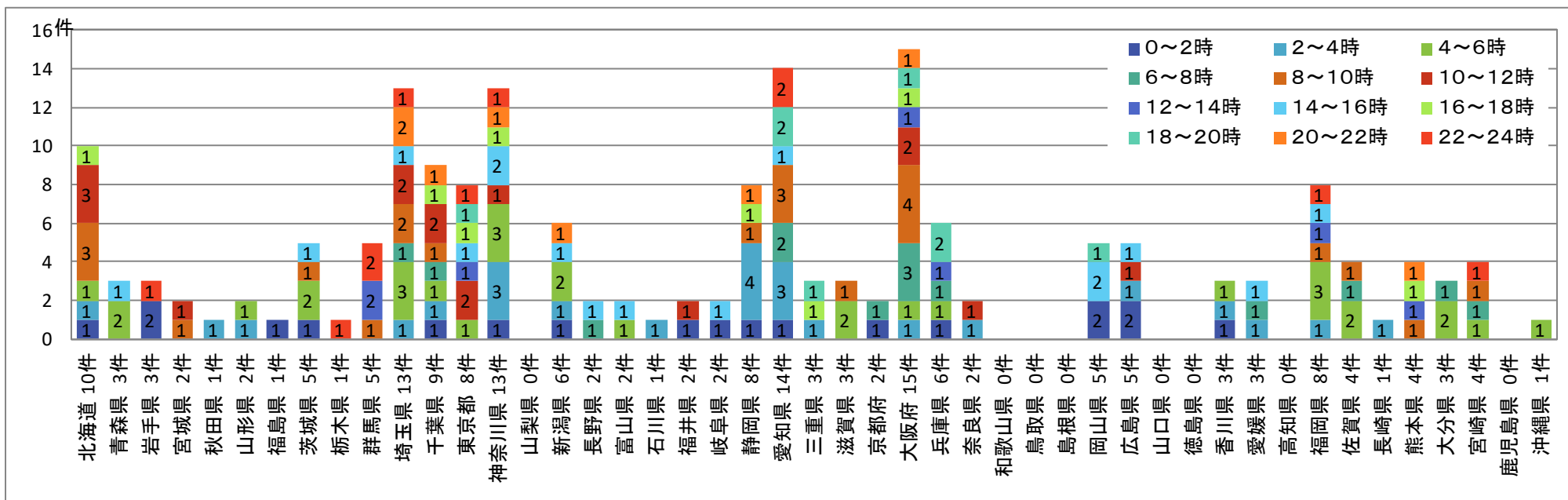
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)



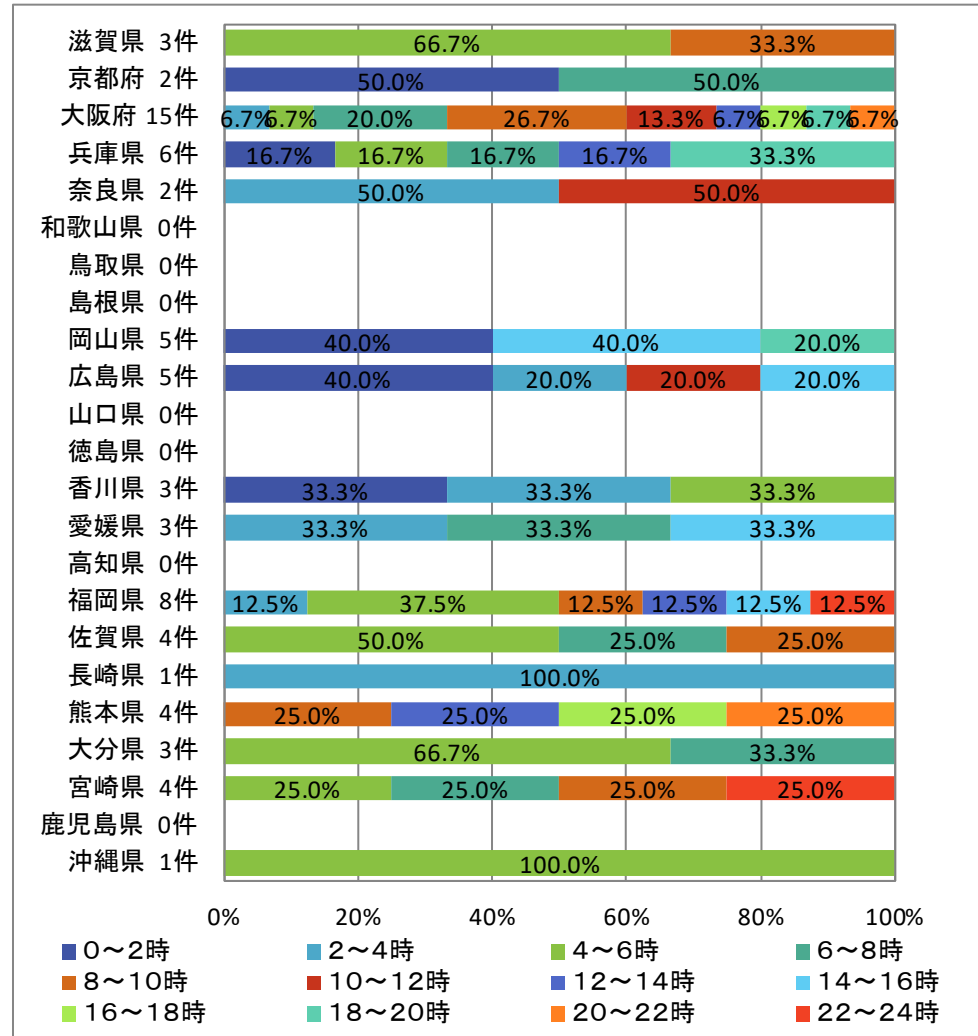
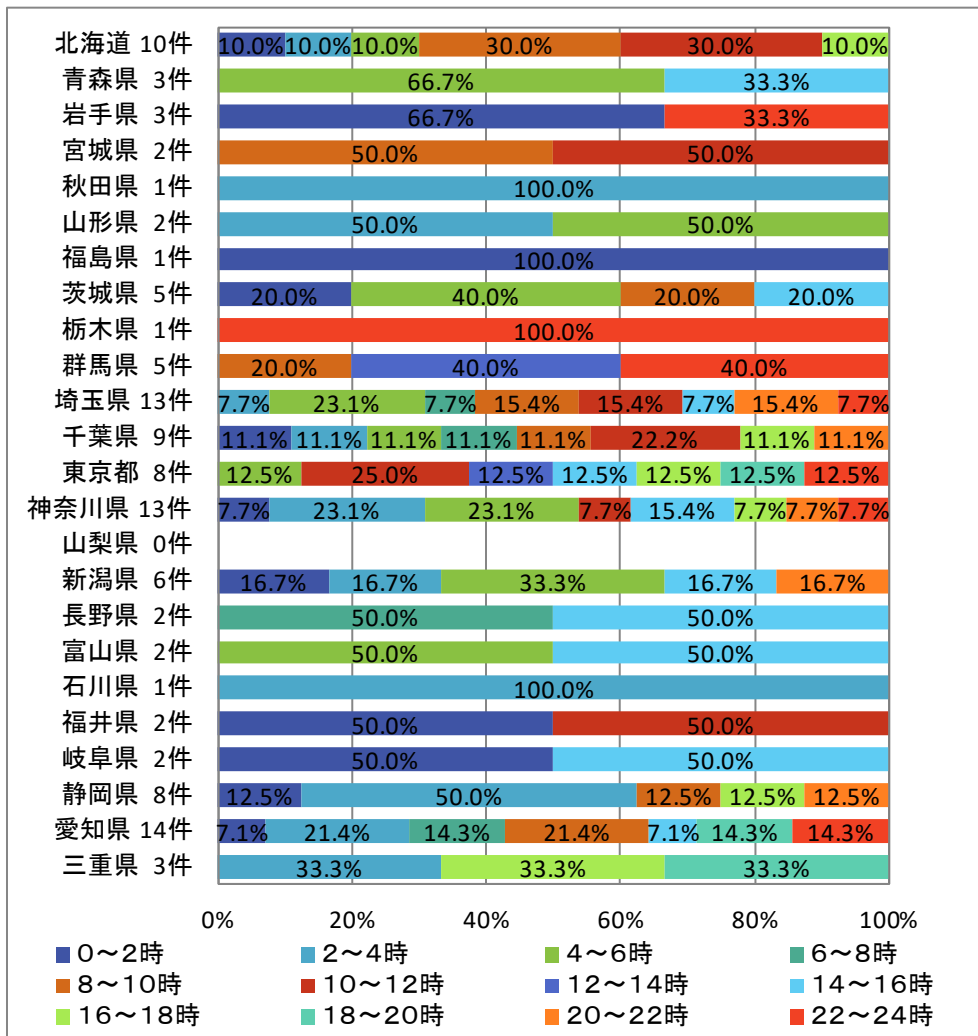
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍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」では「8～10時」が多い。
- ・「愛知県」では「2～4時」、「8～10時」が多い。
- ・「埼玉県」、「福岡県」では「4～6時」が多い。
- ・「神奈川県」では「2～4時」、「4～6時」が多い。
- ・「北海道」では「8～10時」、「10～12時」が多い。
- ・「千葉県」、「東京都」では「10～12時」が多い。
- ・「静岡県」では「2～4時」が多い。



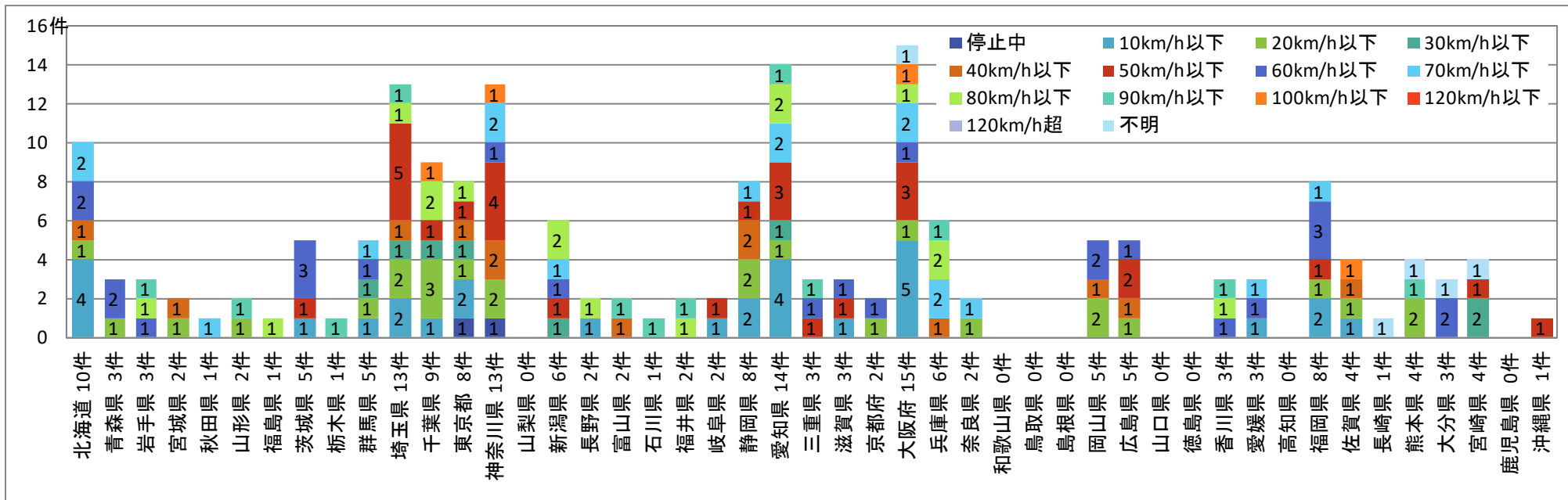
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)



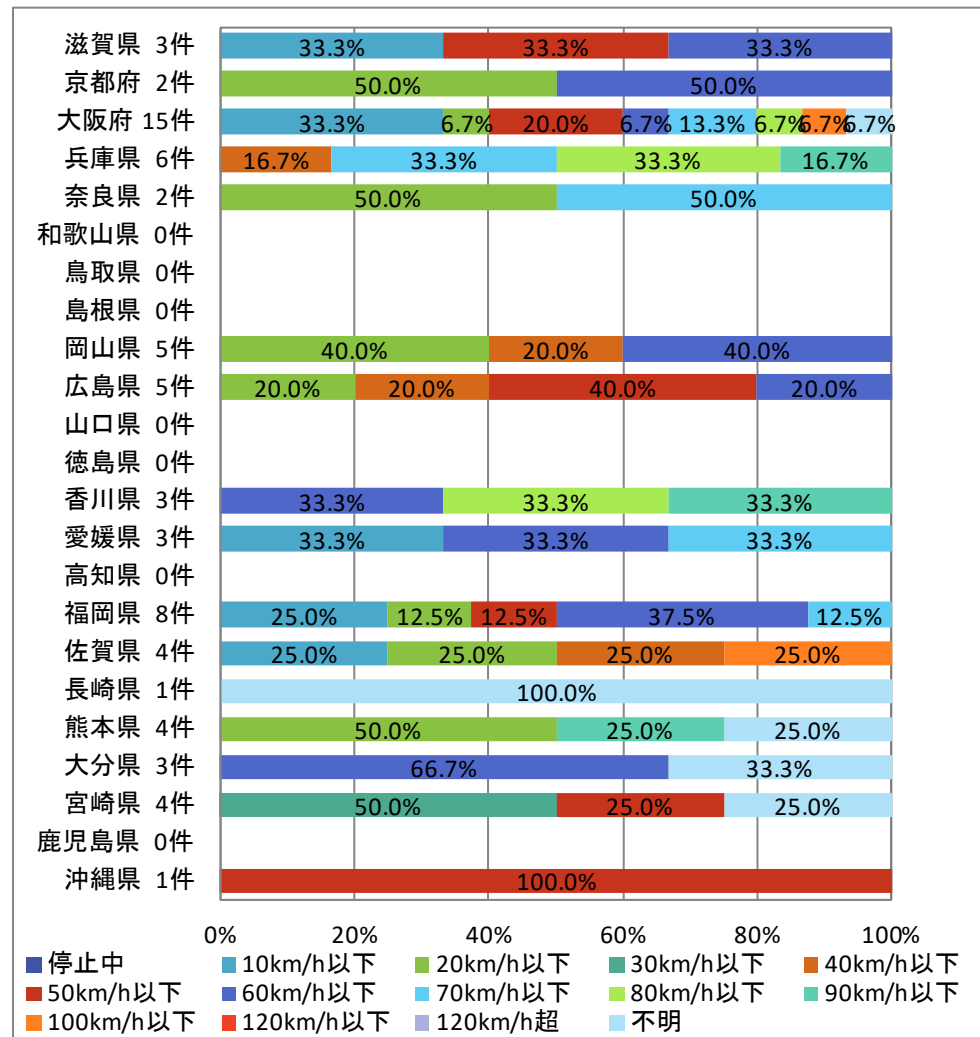
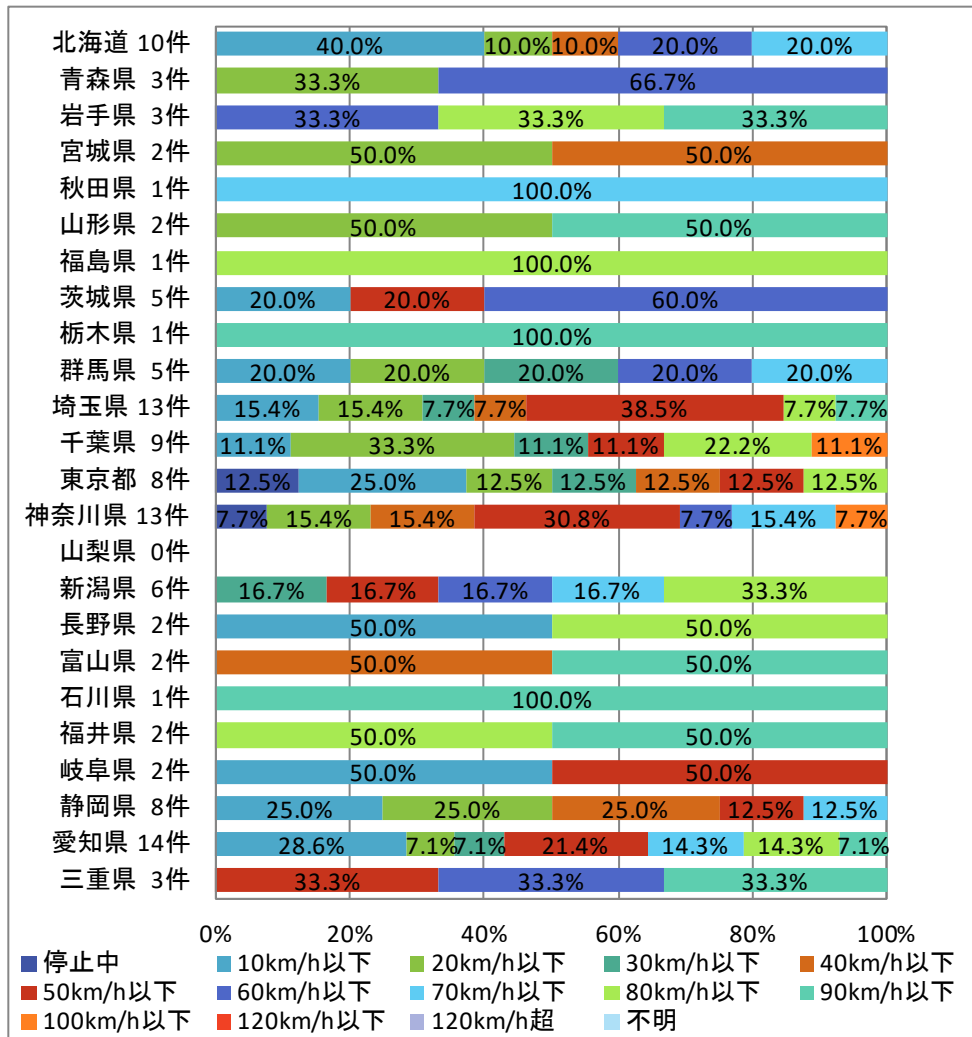
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

4. 車籍別の運転者の危険認知速度別

- ・車籍別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」、「愛知県」、「北海道」、「東京都」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「神奈川県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「千葉県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「静岡県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」、「40km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「60km/h以下」が多い。



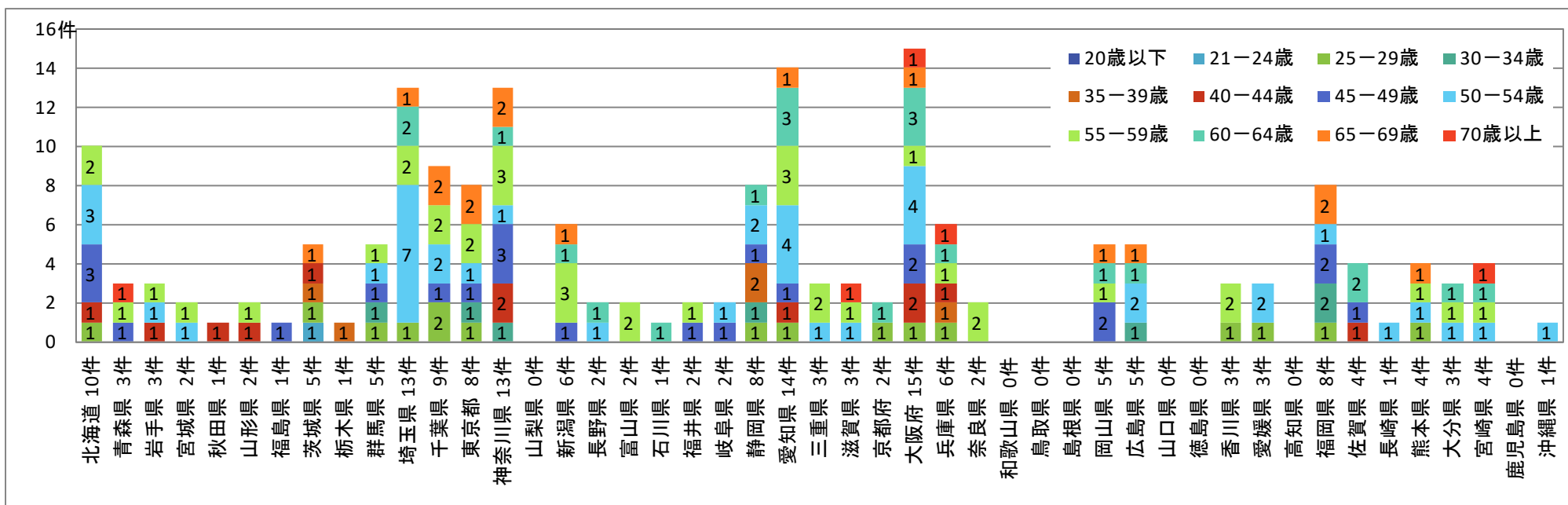
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)



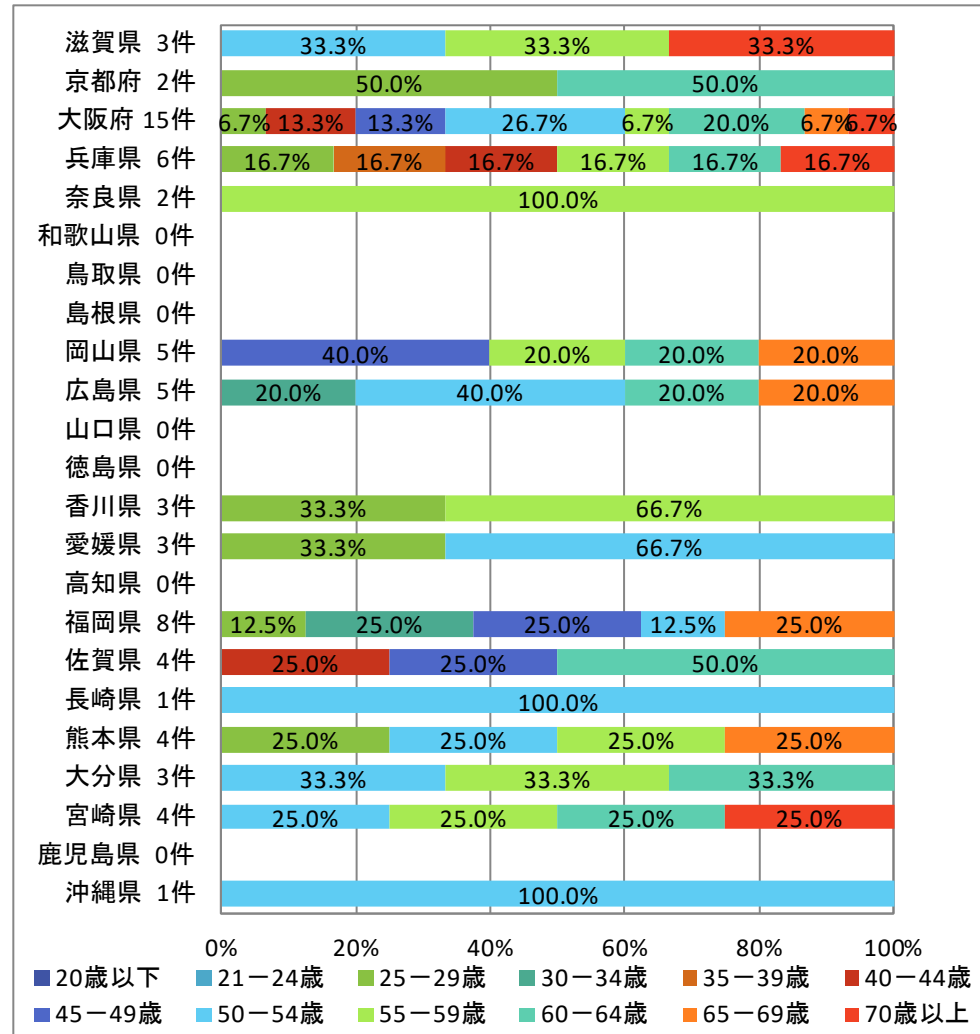
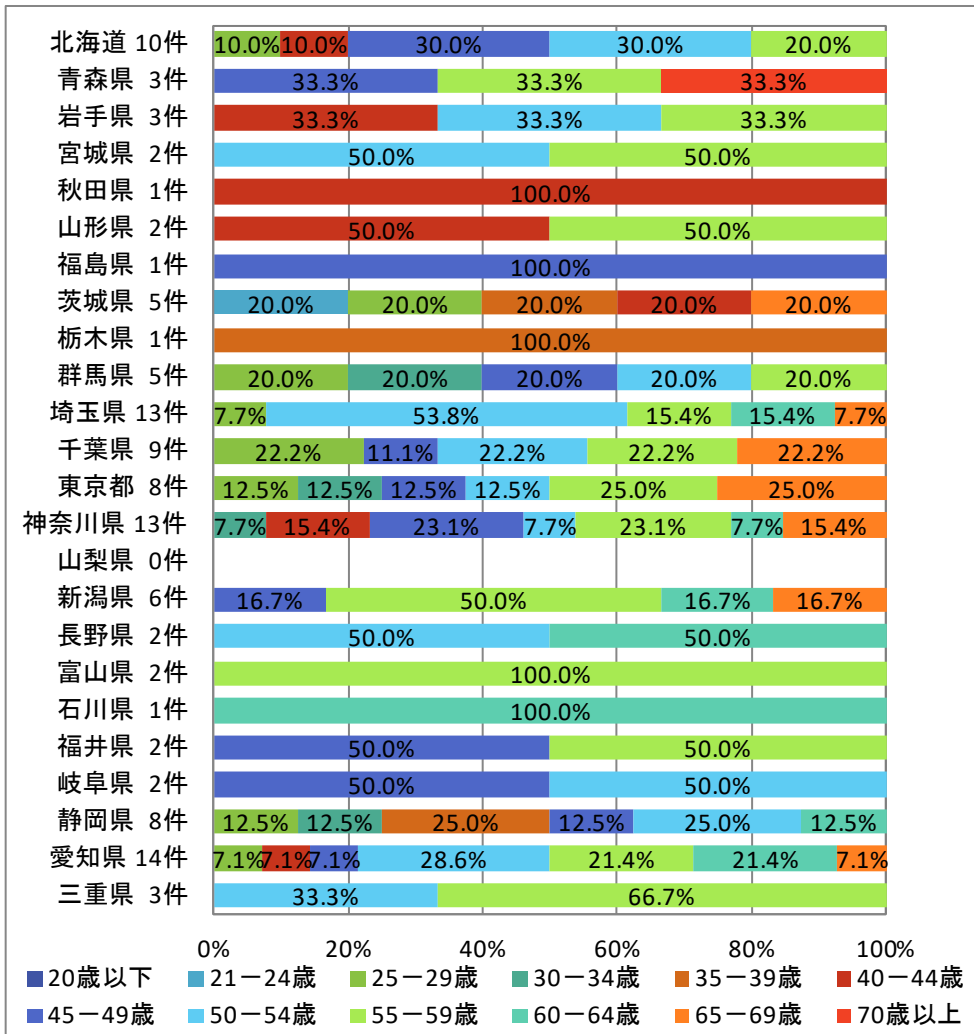
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

5. 車籍別の運転者の年齢層別

- ・車籍別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」、「愛知県」、「埼玉県」では「50-54歳」が多い。
- ・「神奈川県」では「45-49歳」、「55-59歳」が多い。
- ・「北海道」では「45-49歳」、「50-54歳」が多い。
- ・「千葉県」では「25-29歳」、「50-54歳」、「55-59歳」、「65-69歳」が多い。
- ・「東京都」では「55-59歳」、「65-69歳」、「静岡県」では「35-39歳」、「50-54歳」、「福岡県」では「30-34歳」、「45-49歳」、「65-69歳」が多い。



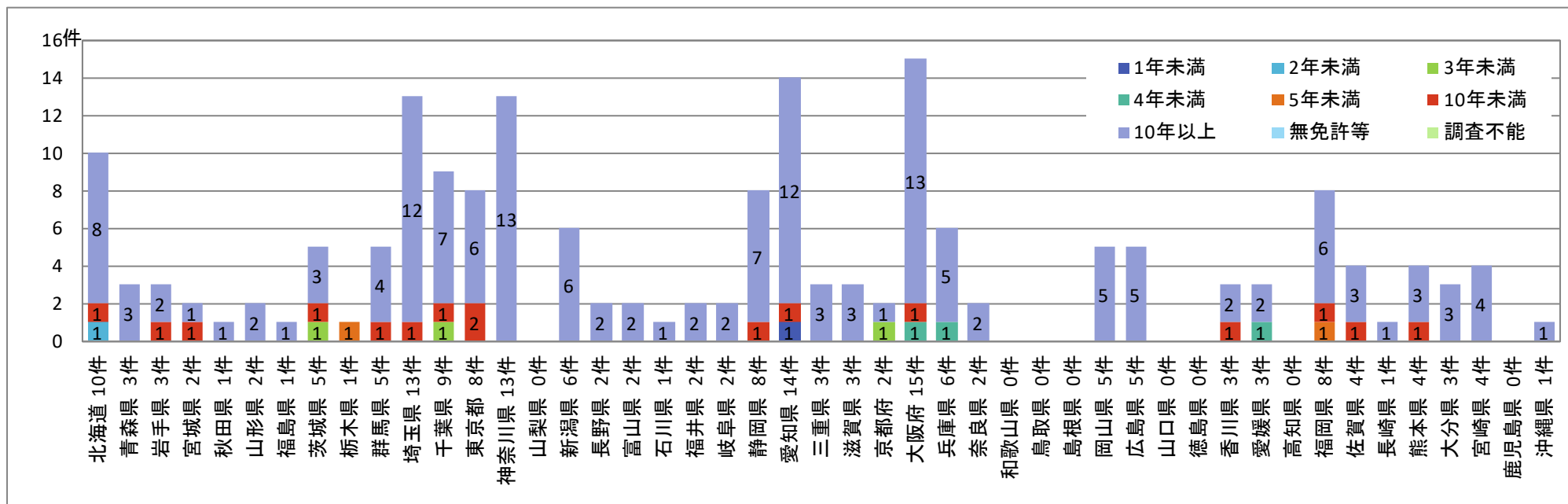
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)



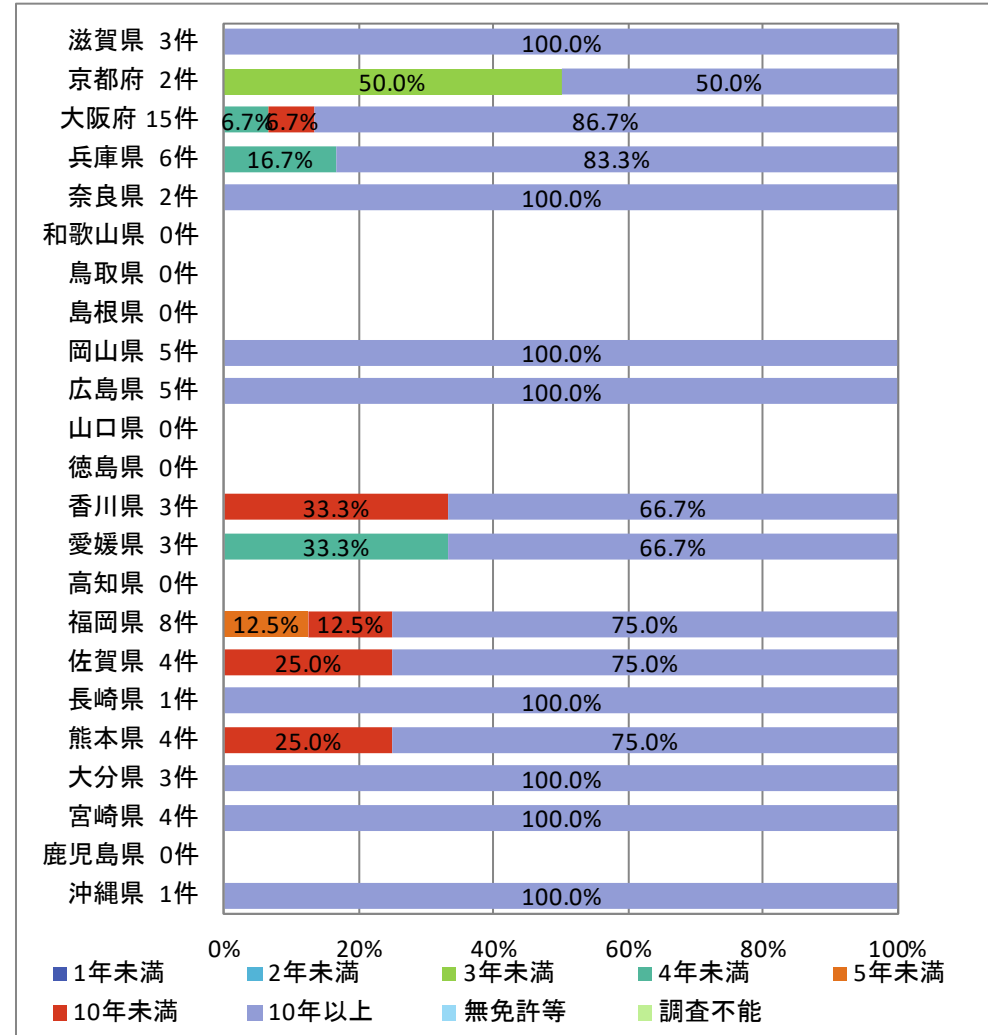
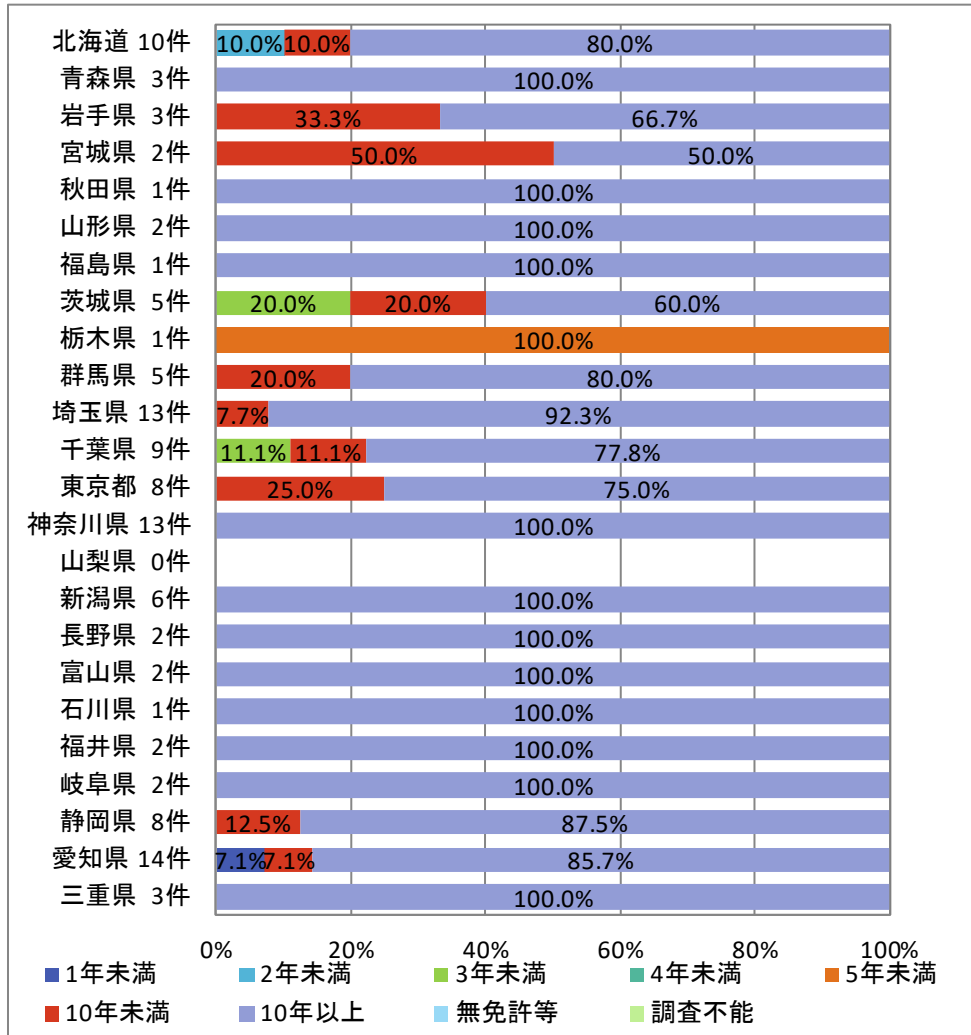
Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)

6. 車籍別の運転者の免許取得年数別

- ・車籍別の免許取得年別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



Ⅲ. 2025年死亡事故データ(車籍)



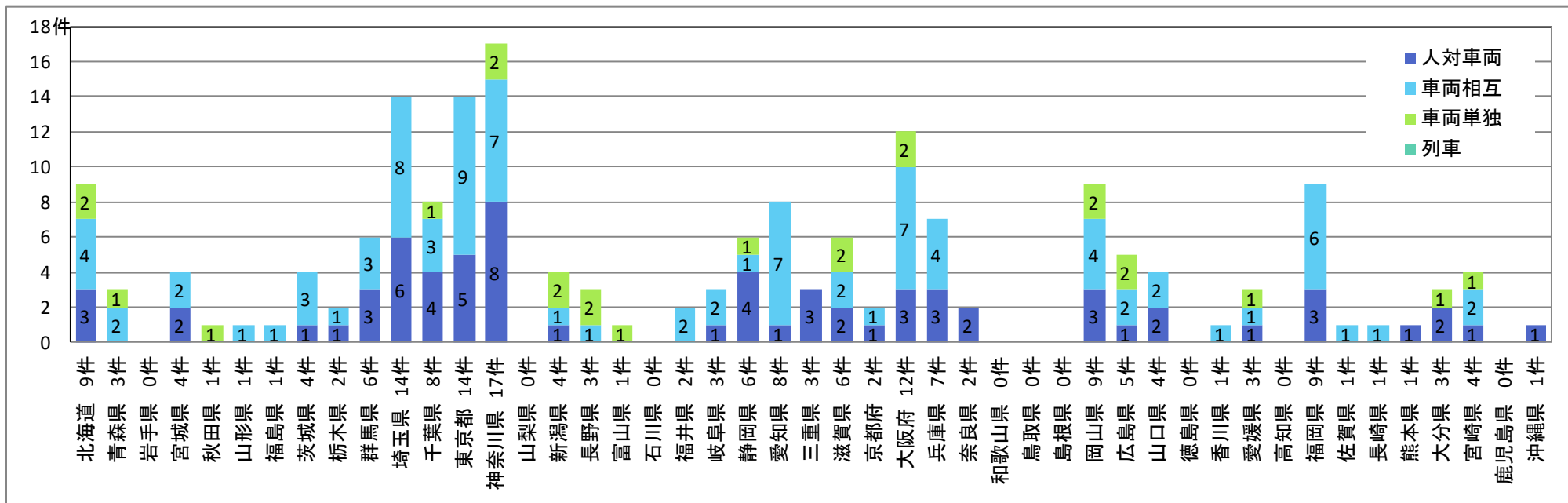
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

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)

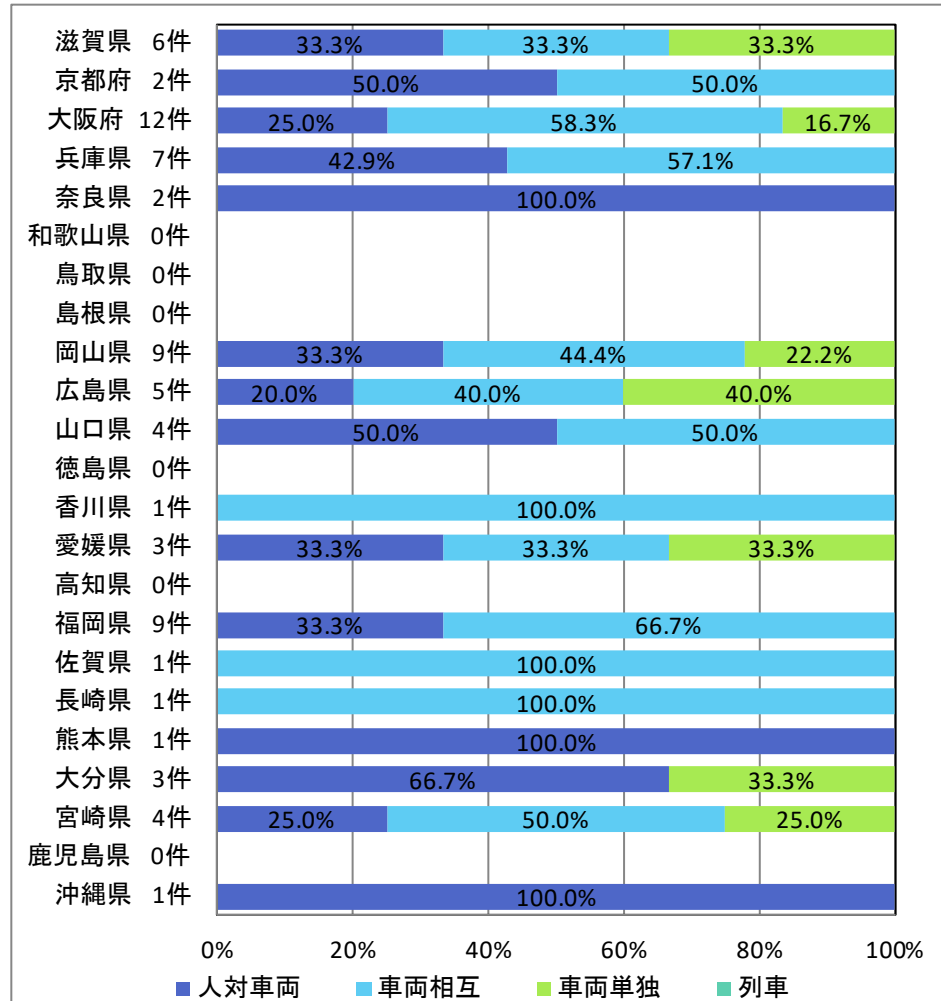
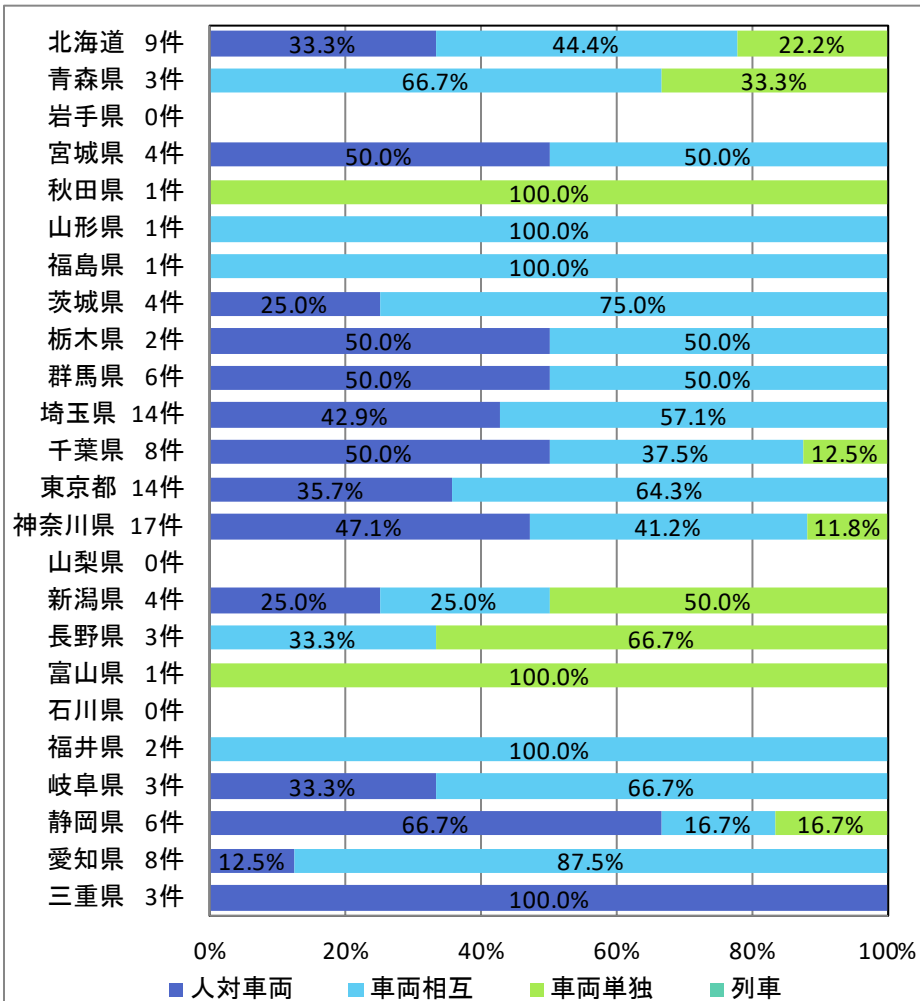
1. 発生地別の事故類型別

- ・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」、「千葉県」では「人対車両」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」、「大阪府」、「北海道」、「岡山県」、「福岡県」、「愛知県」、「兵庫県」では「車両相互」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

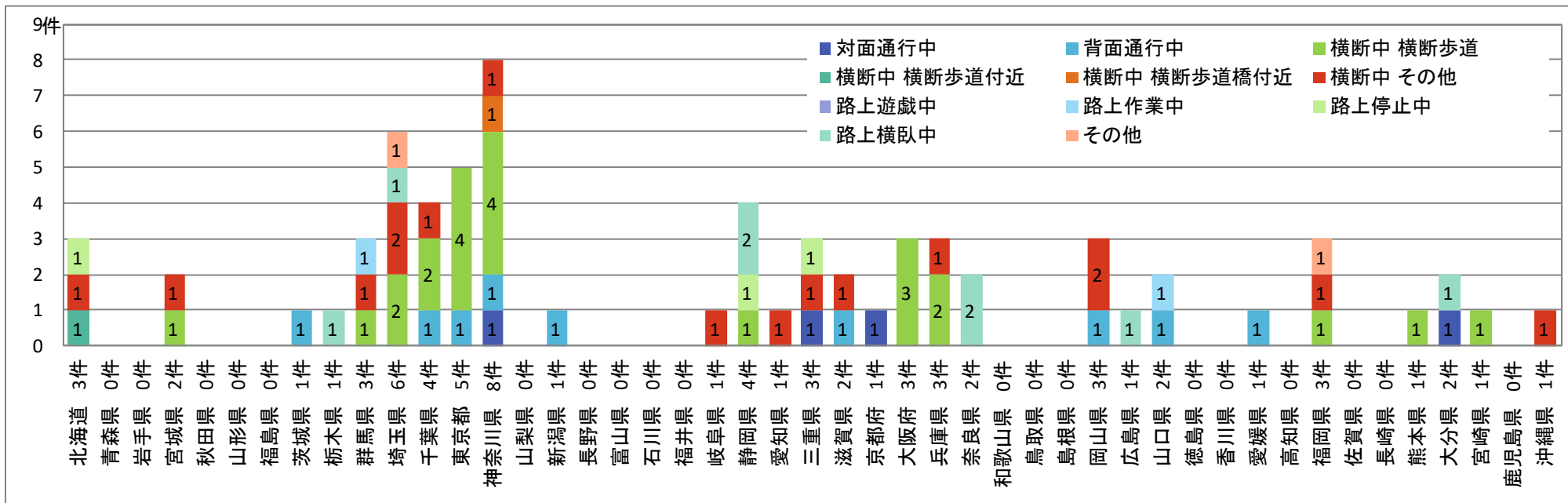


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

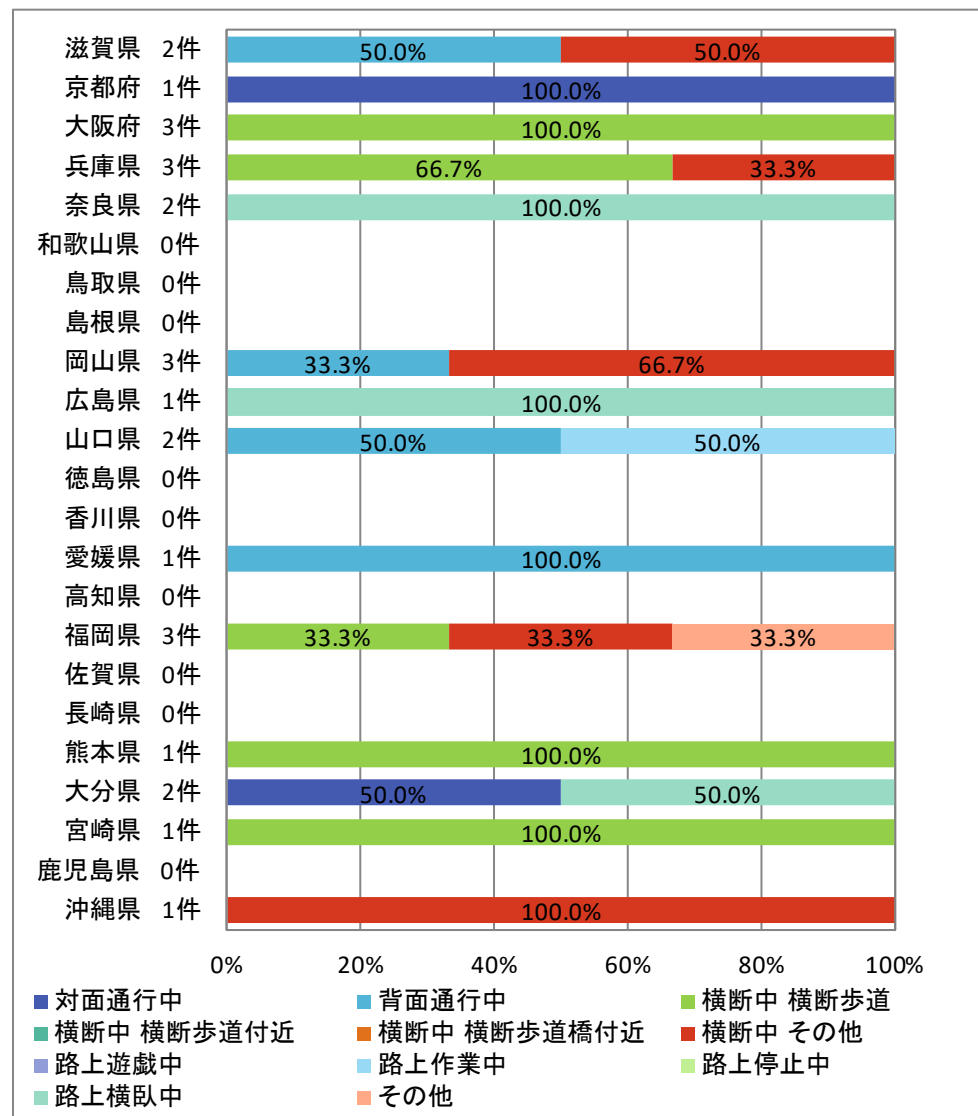
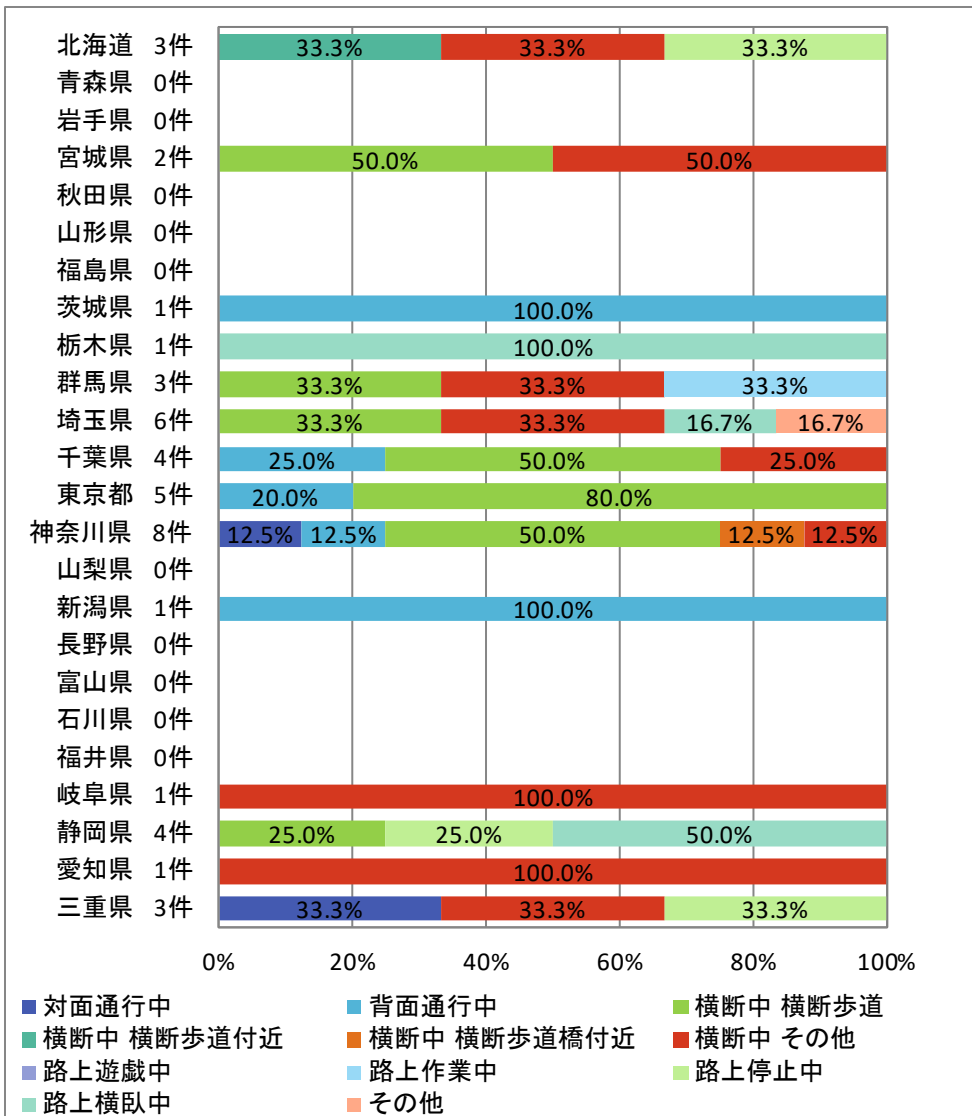
(1) 人対車両

- ・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」、「千葉県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「埼玉県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。
- ・「静岡県」では「路上横臥中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

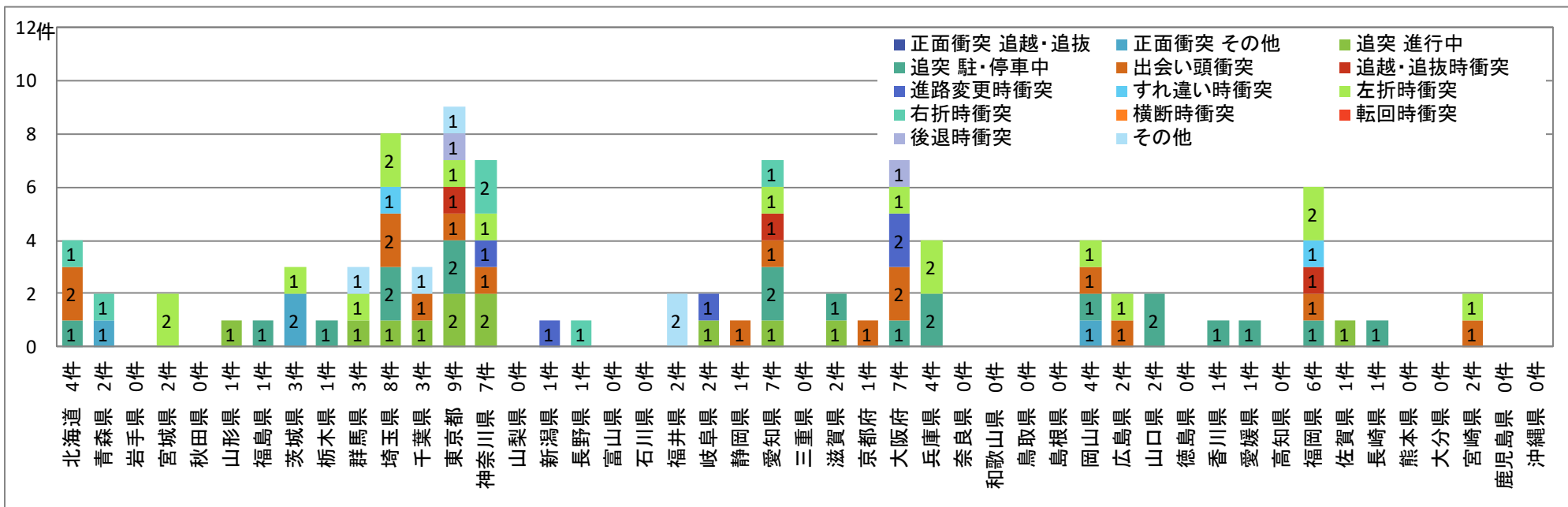


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

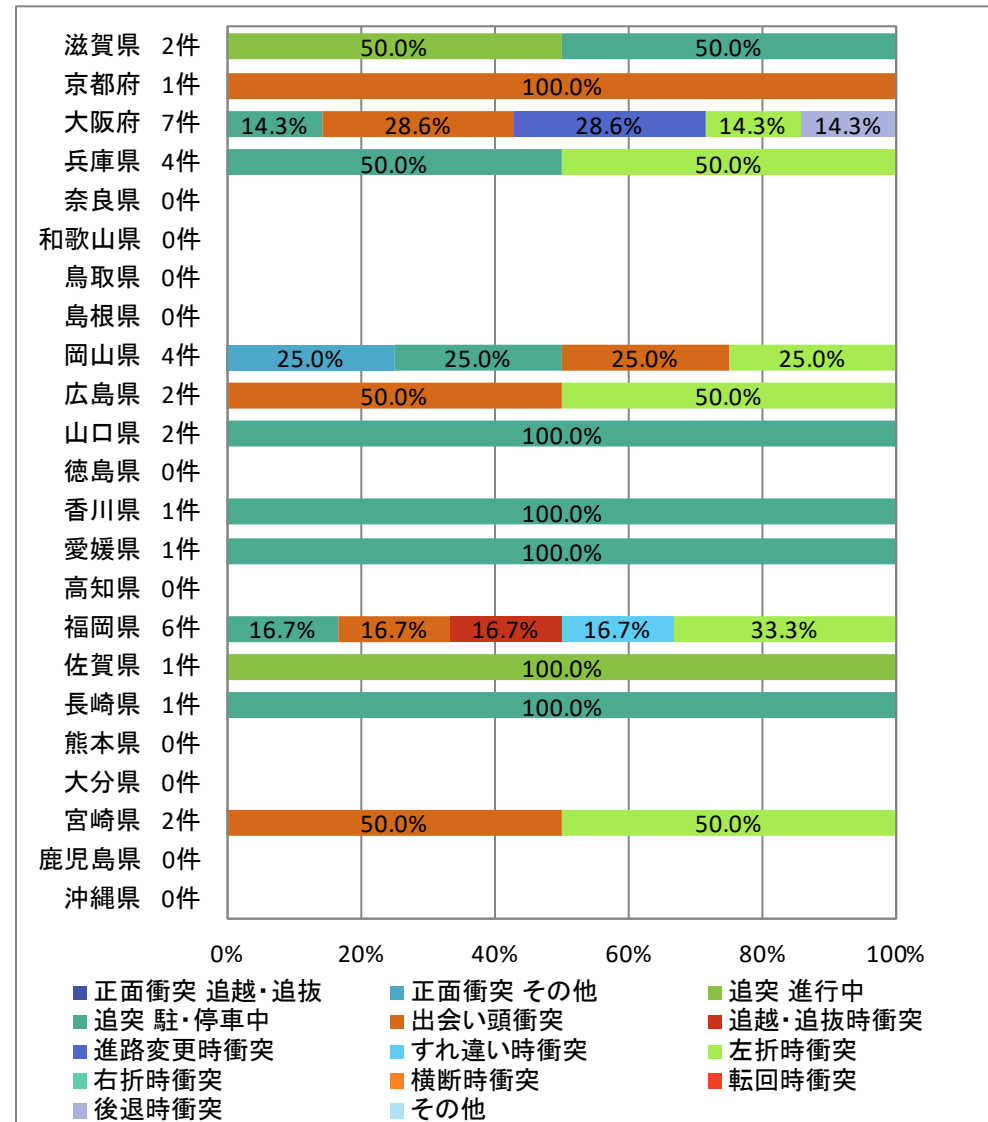
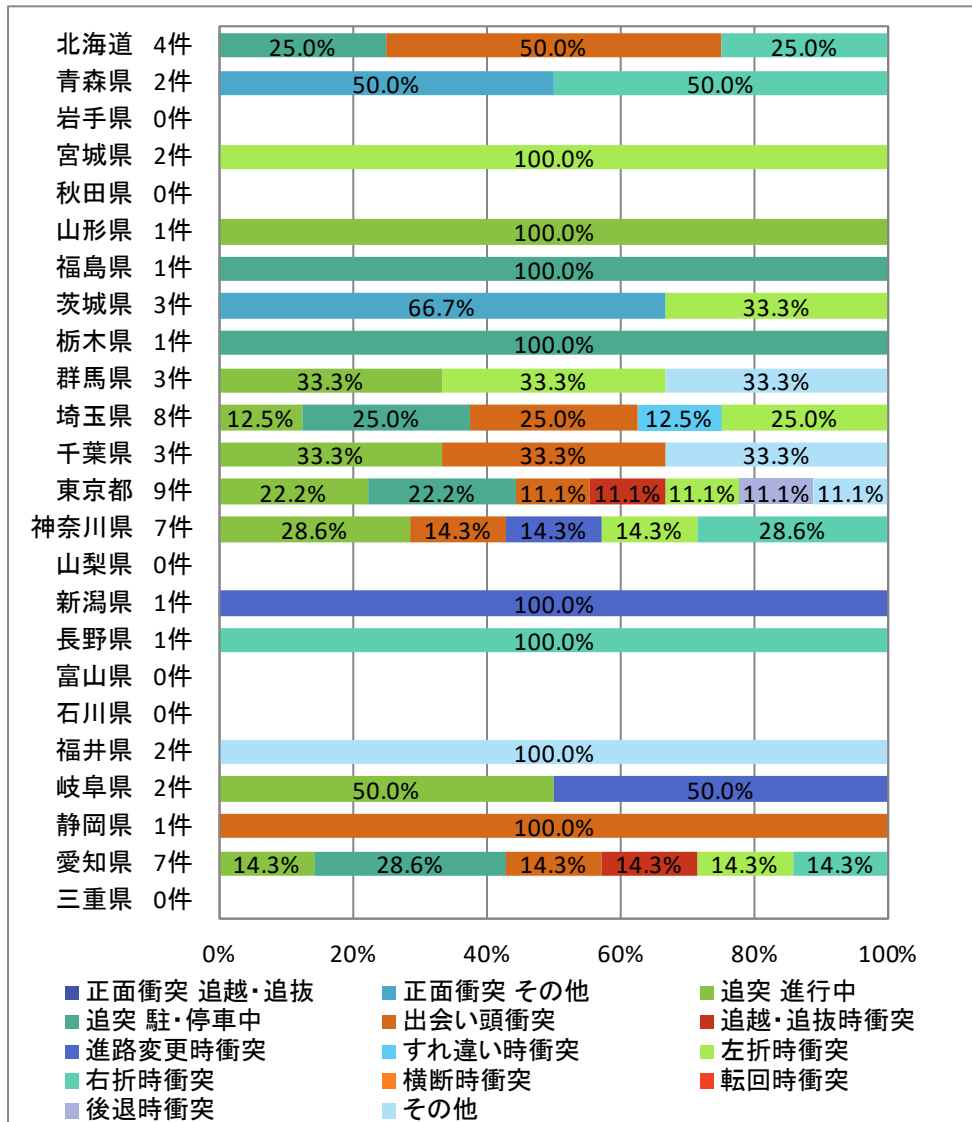
(2) 車両相互

- ・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」が多い。
- ・「埼玉県」では「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「左折時衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「追突 進行中」、「右折時衝突」が多い。
- ・「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」、「福岡県」では「左折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

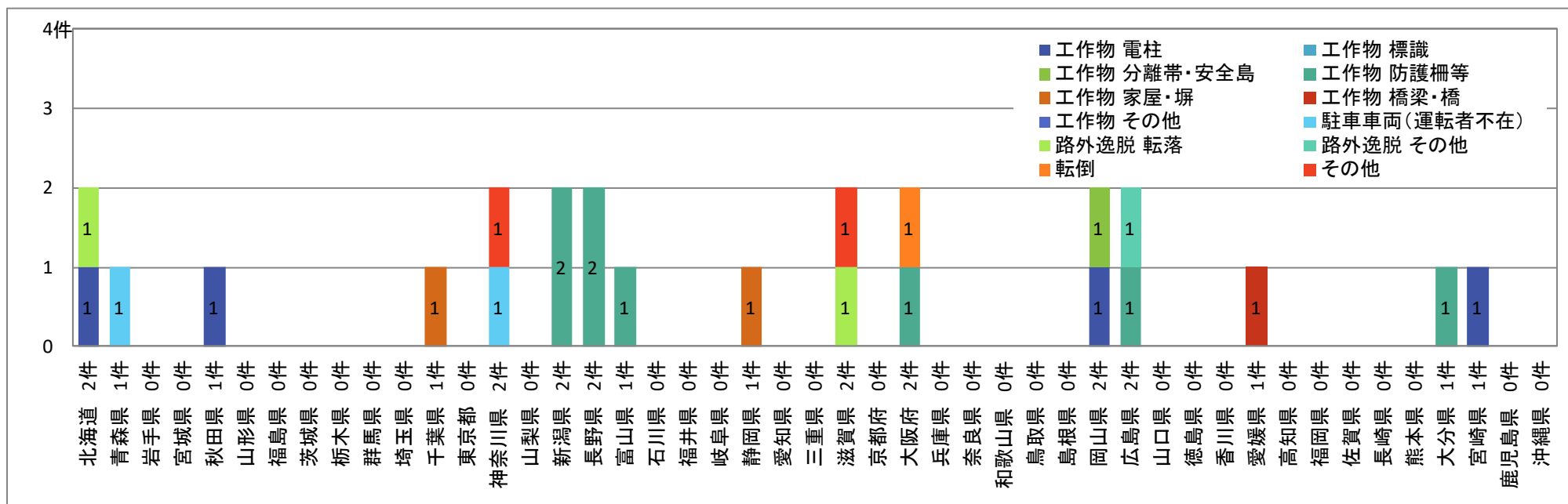


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

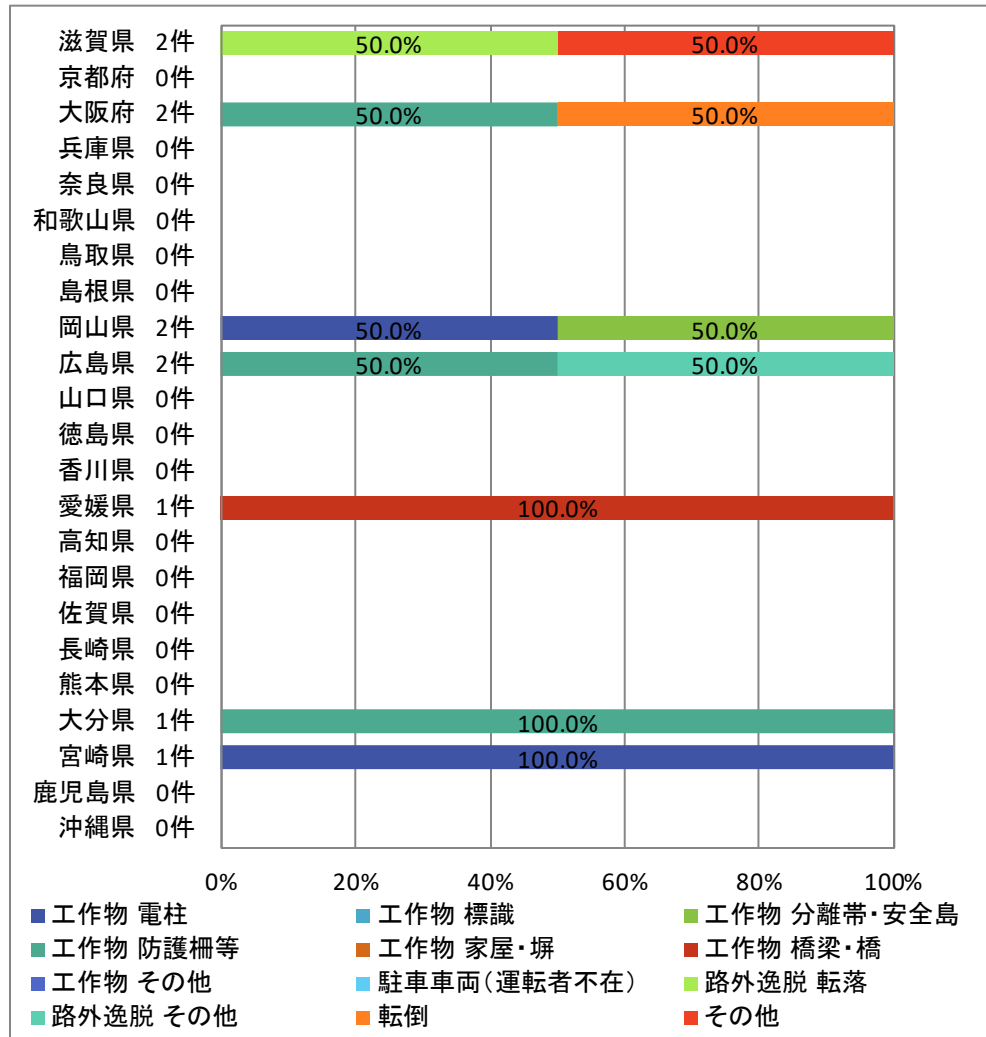
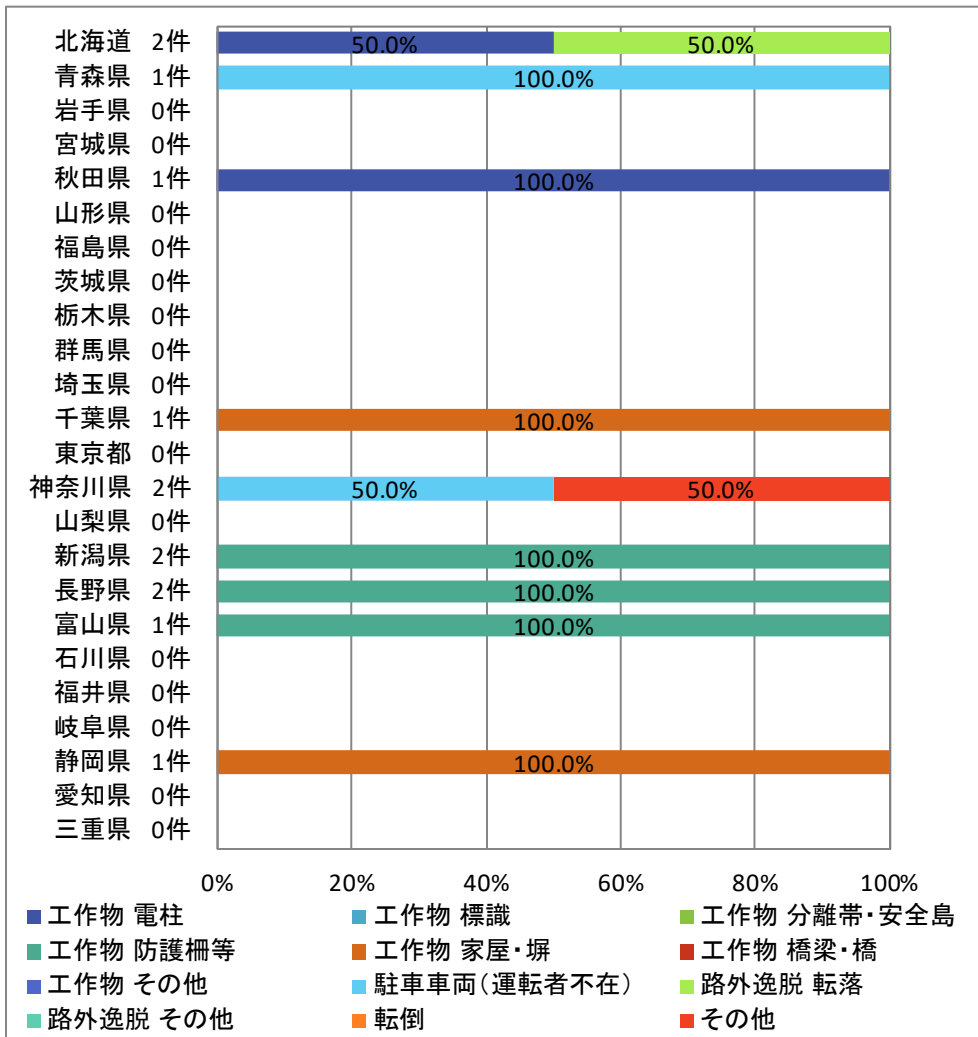
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

(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「電柱」、「路外逸脱 転落」となっている。
- ・「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。



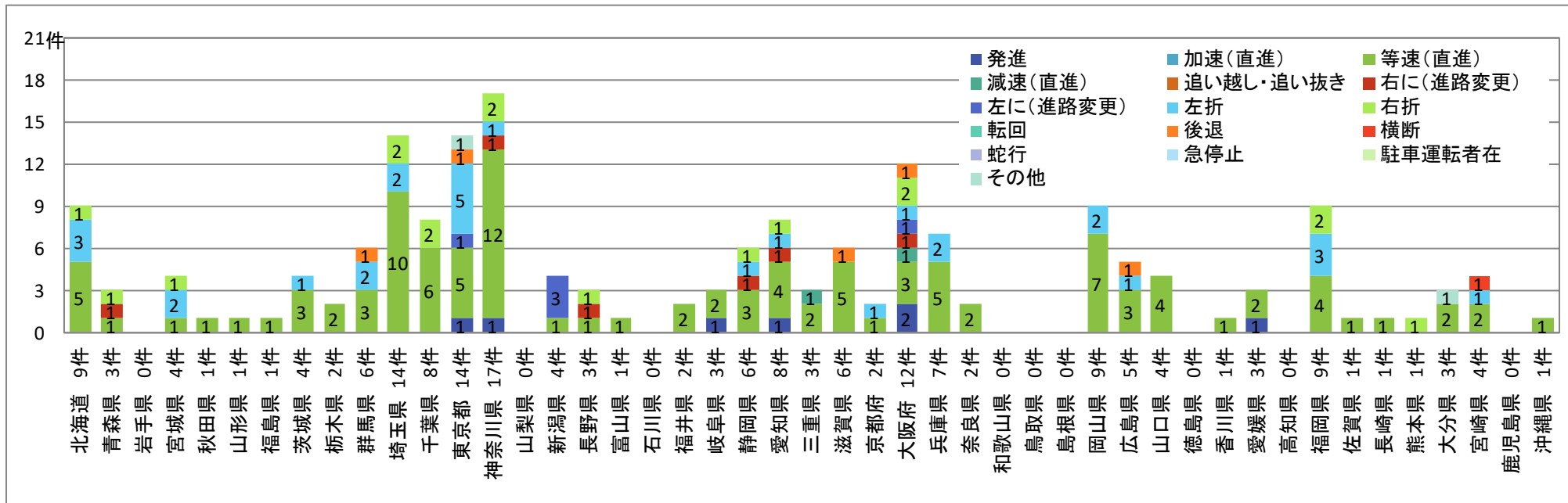
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)



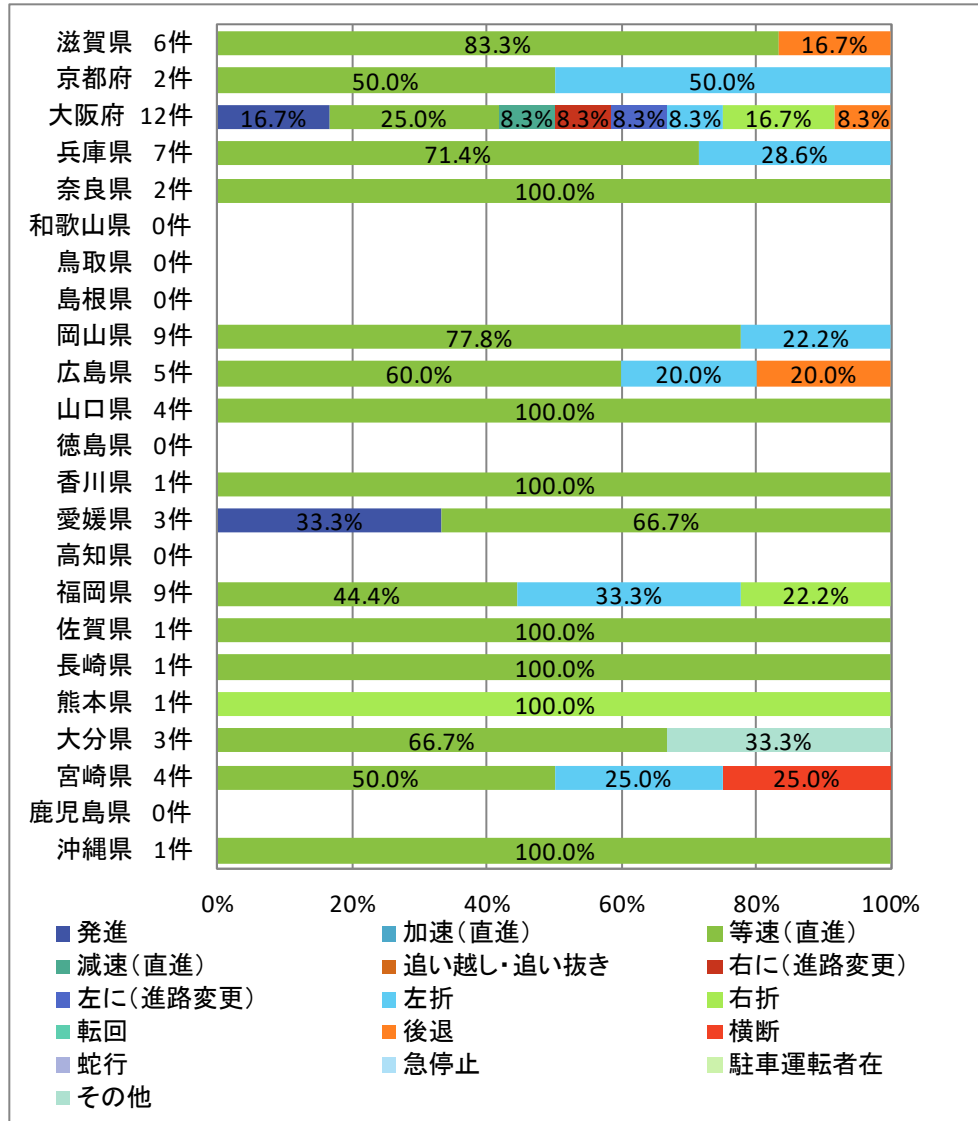
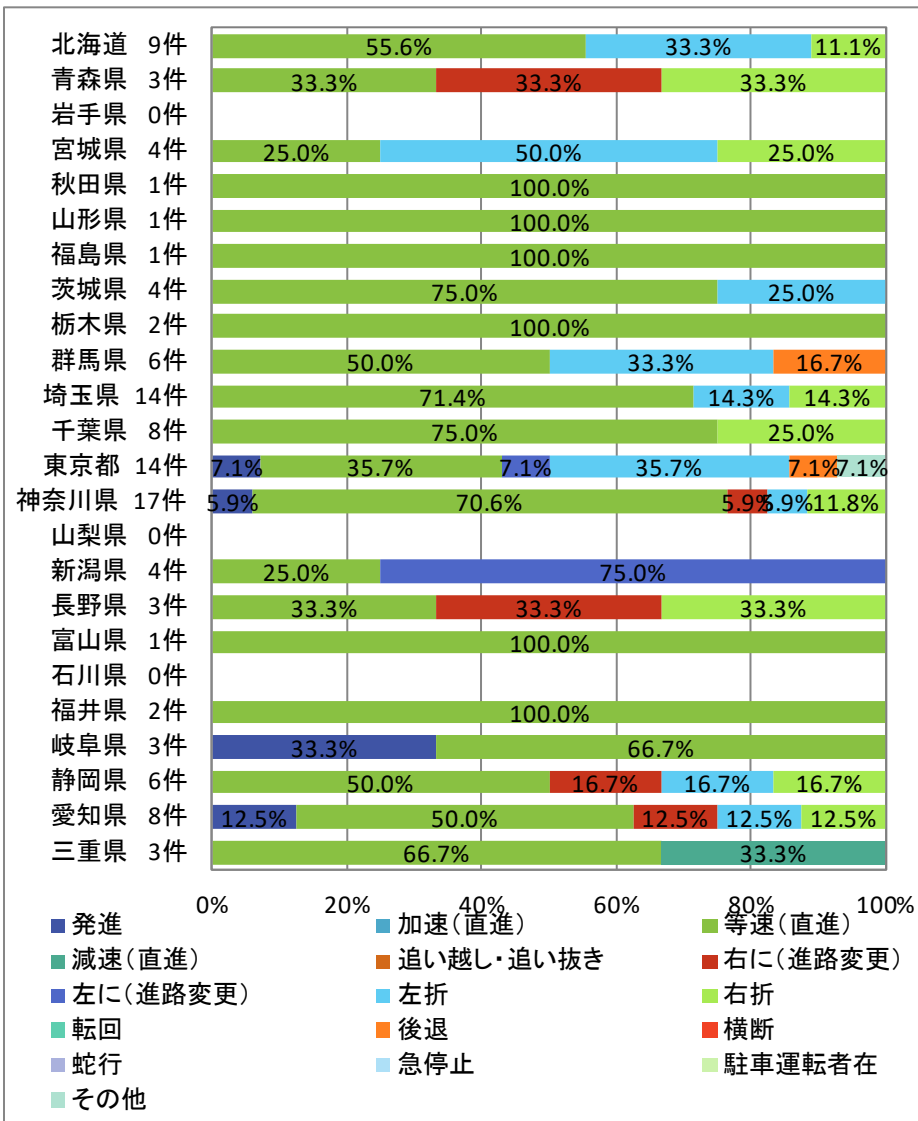
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

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」、「千葉県」、「愛知県」、「兵庫県」では「等速（直進）」が多い。
- ・「東京都」では「等速（直進）」、「左折」が多い。



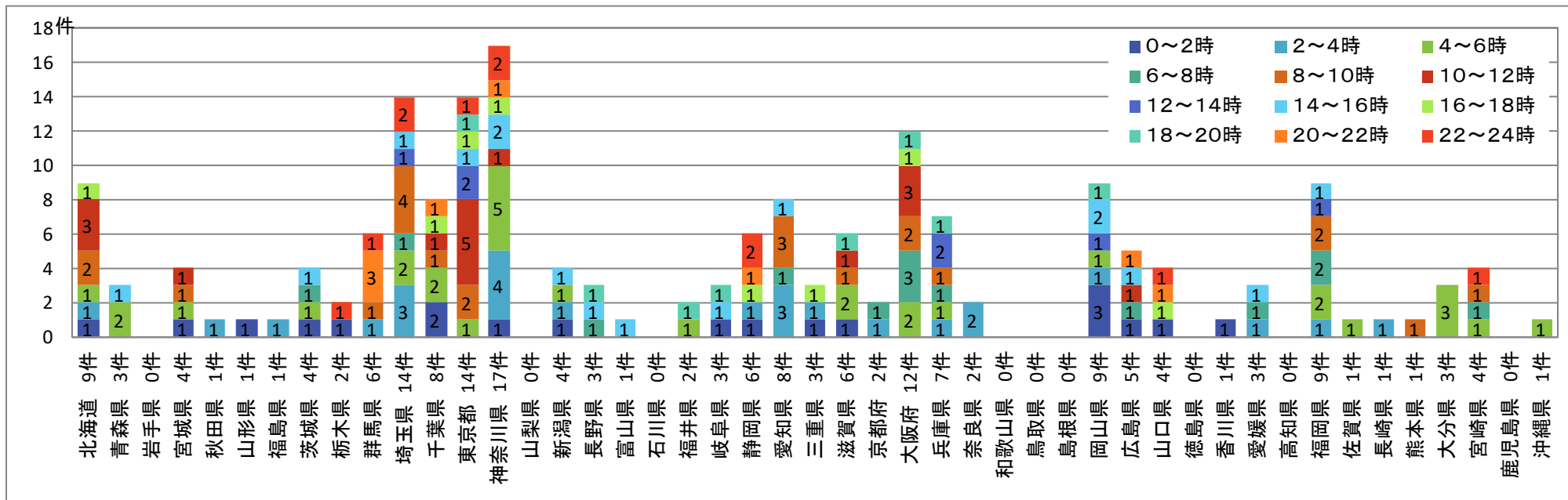
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)



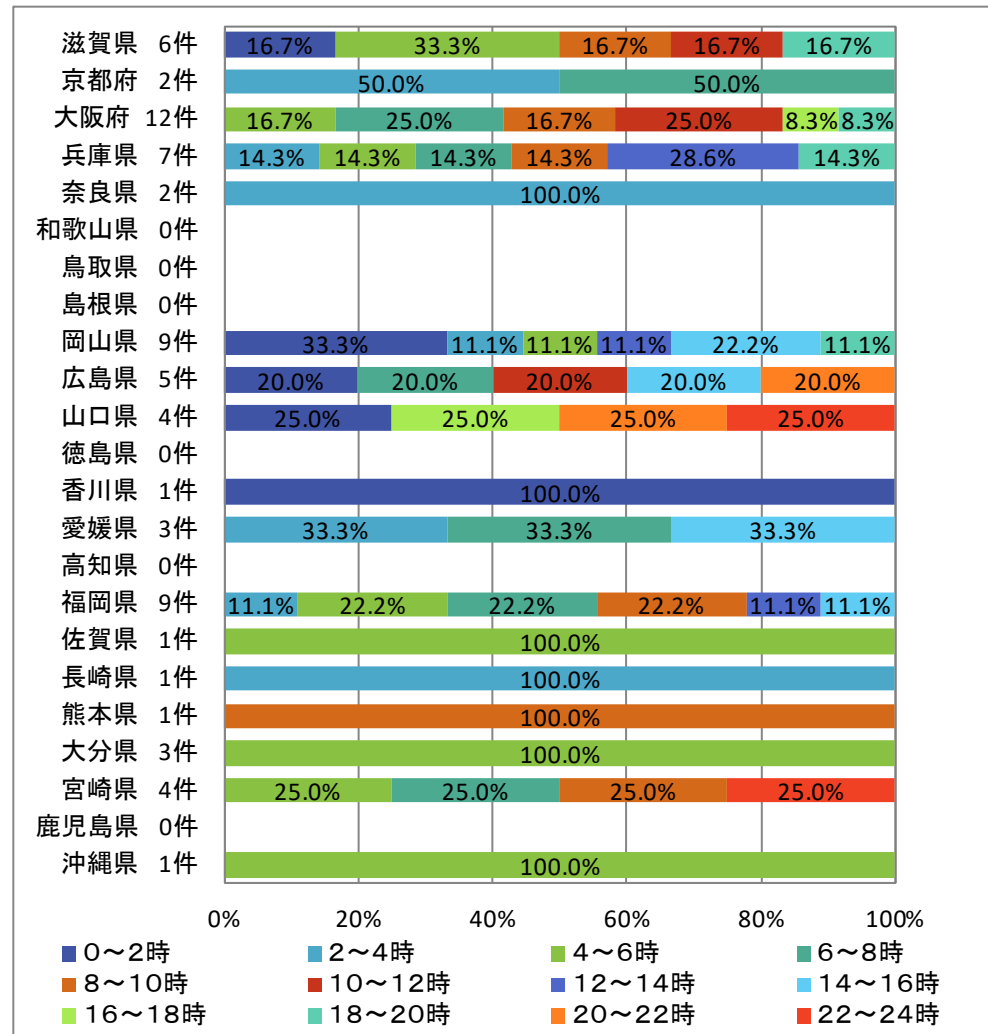
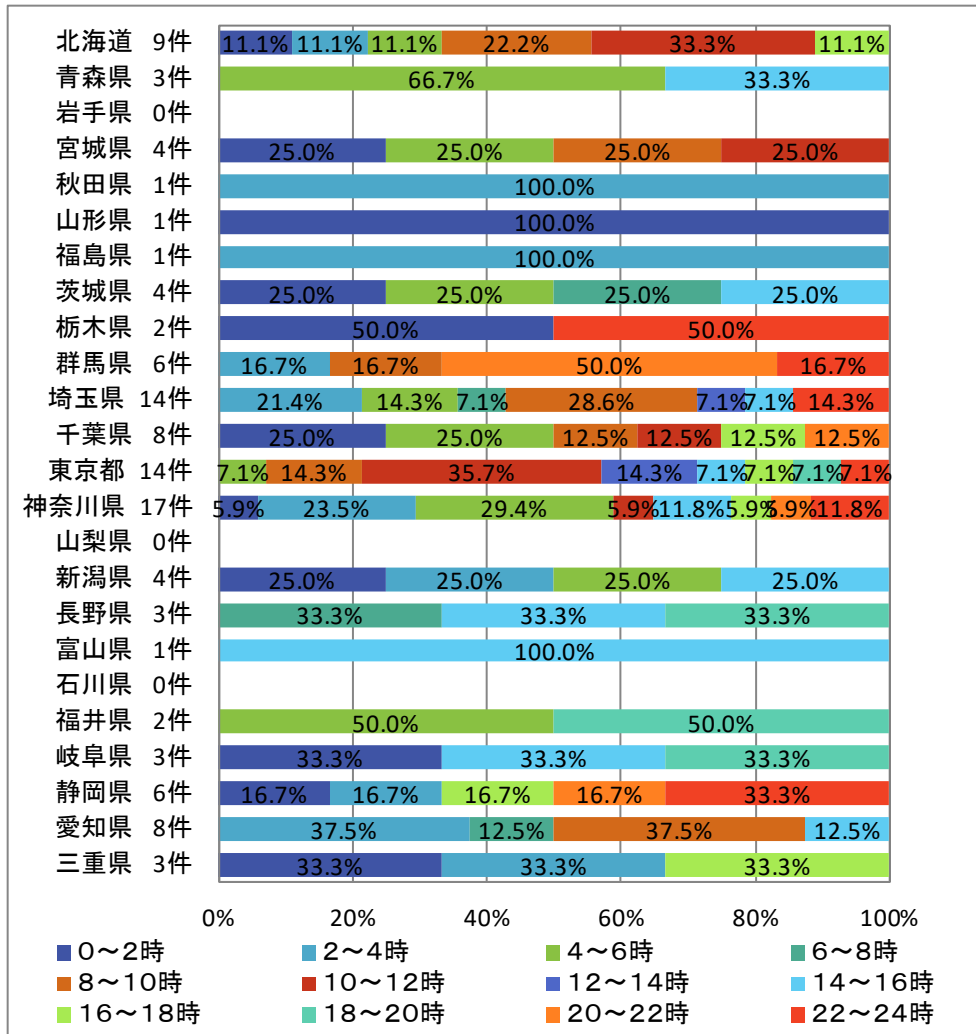
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

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」が多い。
- ・「埼玉県」では「8～10時」、「東京都」、「北海道」では「10～12時」が多い。
- ・「大阪府」では「6～8時」、「10～12時」、「岡山県」では「0～2時」が多い。
- ・「福岡県」では「4～6時」、「6～8時」、「8～10時」、「千葉県」では「0～2時」、「4～6時」が多い。
- ・「愛知県」では「2～4時」、「8～10時」、「兵庫県」では「12～14時」が多い。



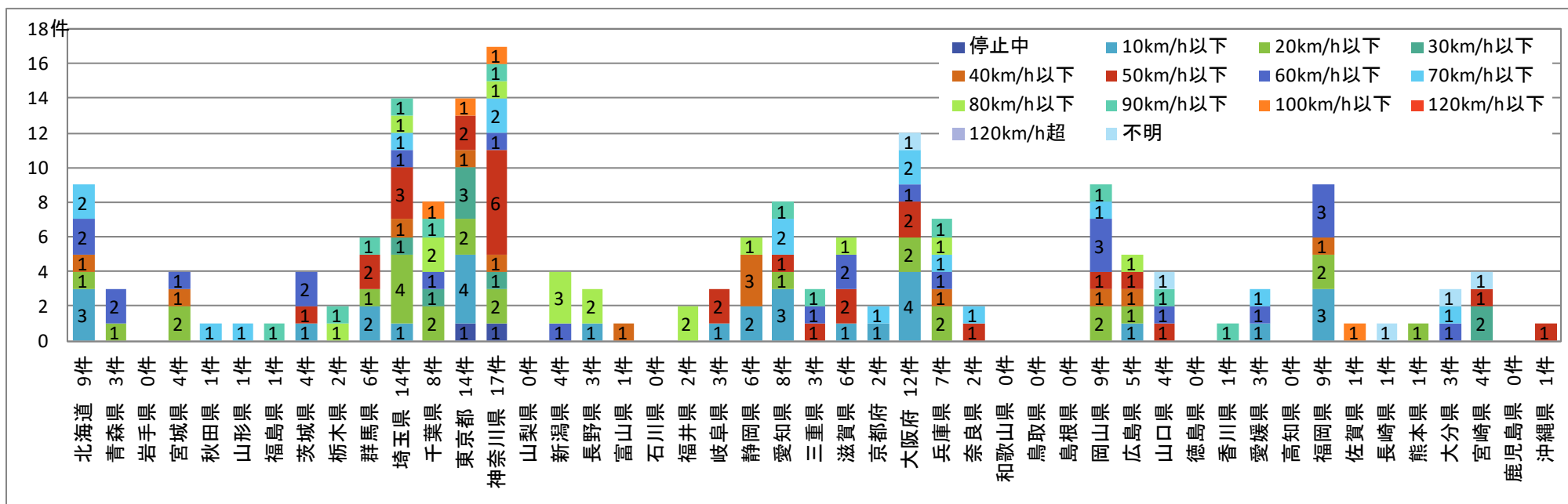
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)



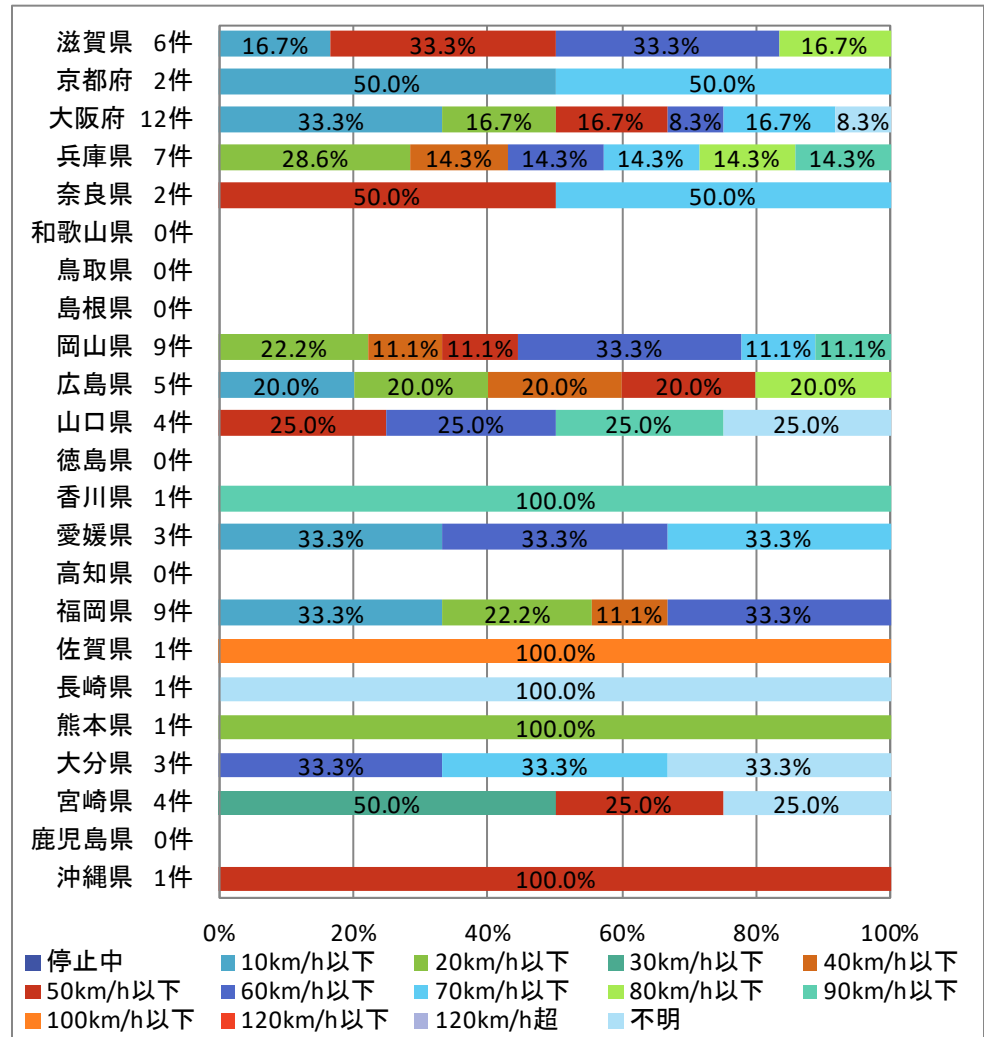
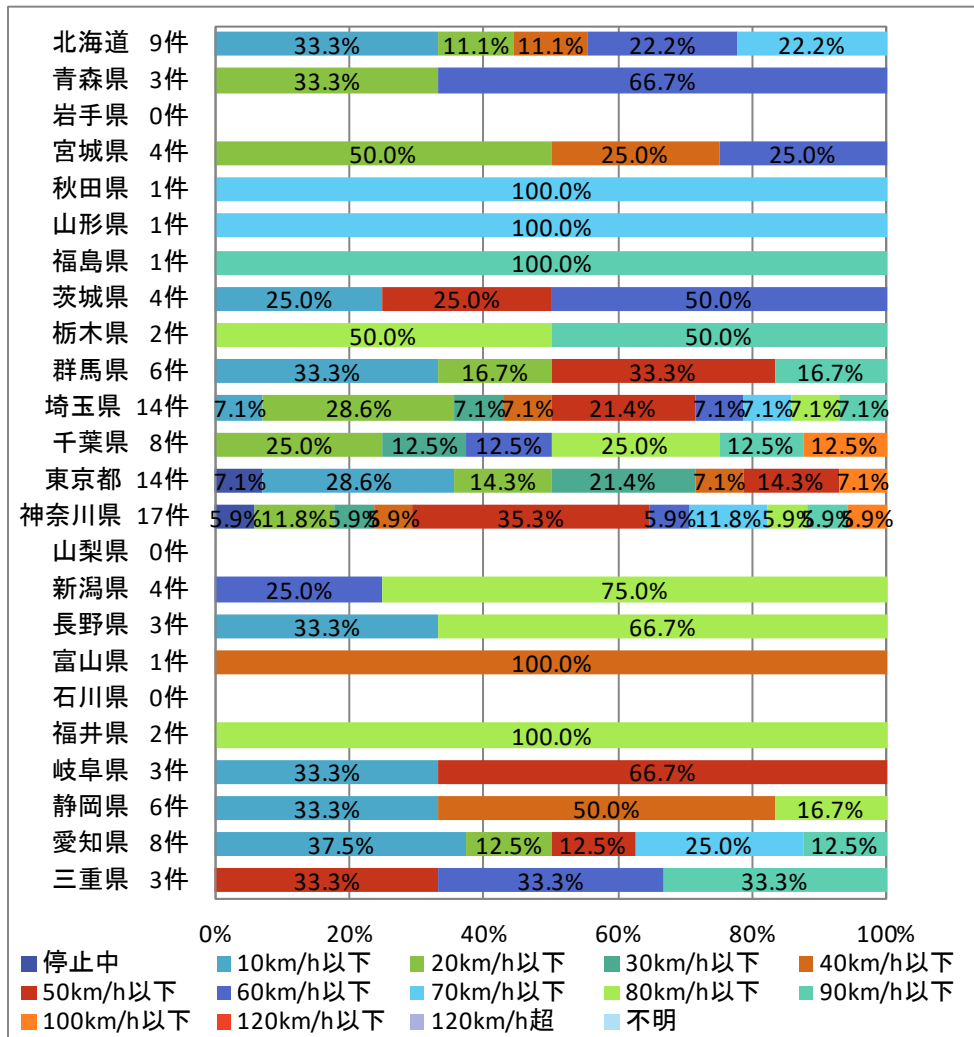
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

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「50km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「兵庫県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「東京都」、「大阪府」、「北海道」、「愛知県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「岡山県」では「60km/h以下」、「福岡県」では「10km/h以下」、「60km/h以下」、「千葉県」では「20km/h以下」、「80km/h以下」が多い。



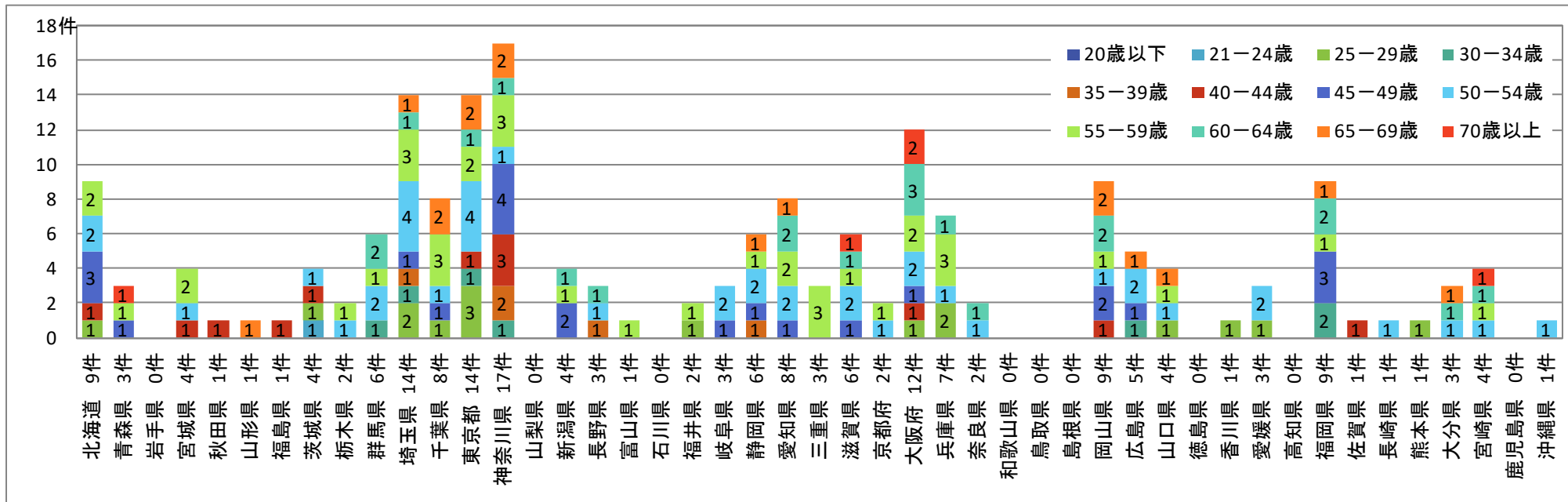
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)



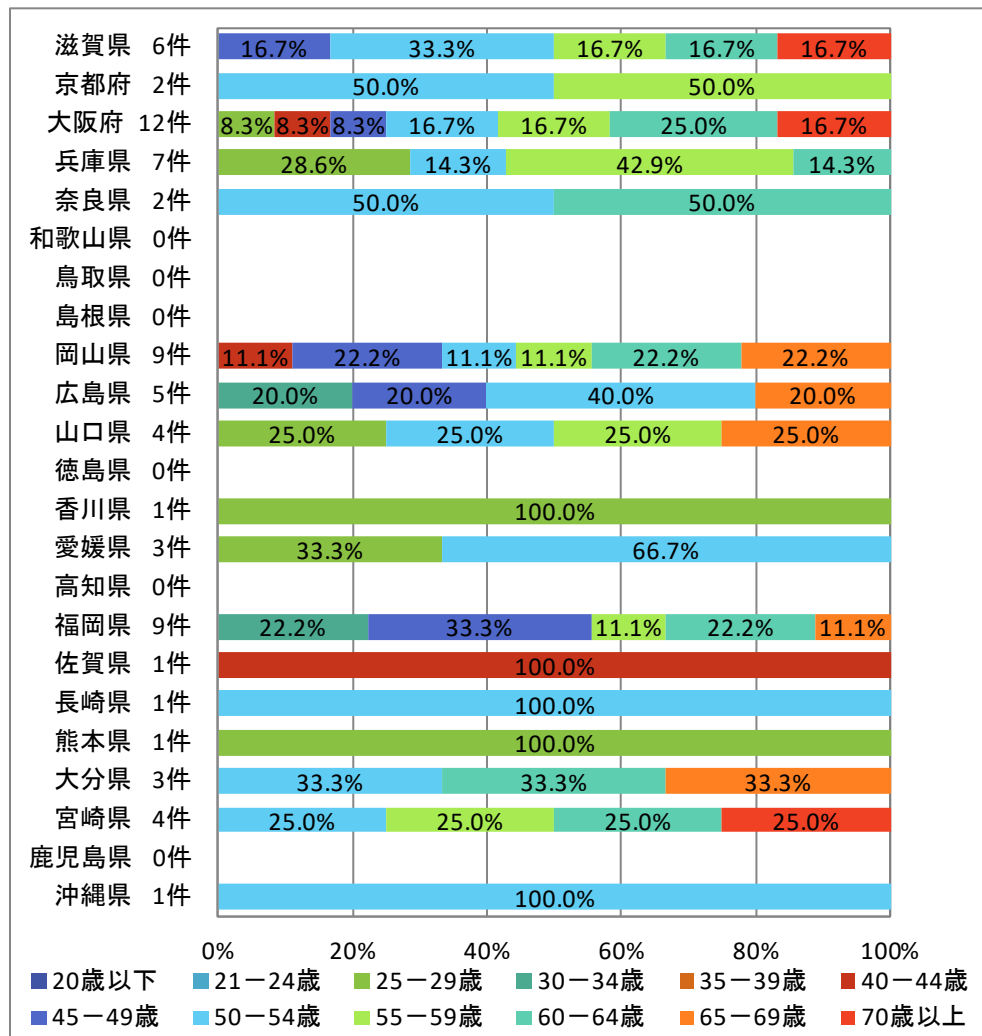
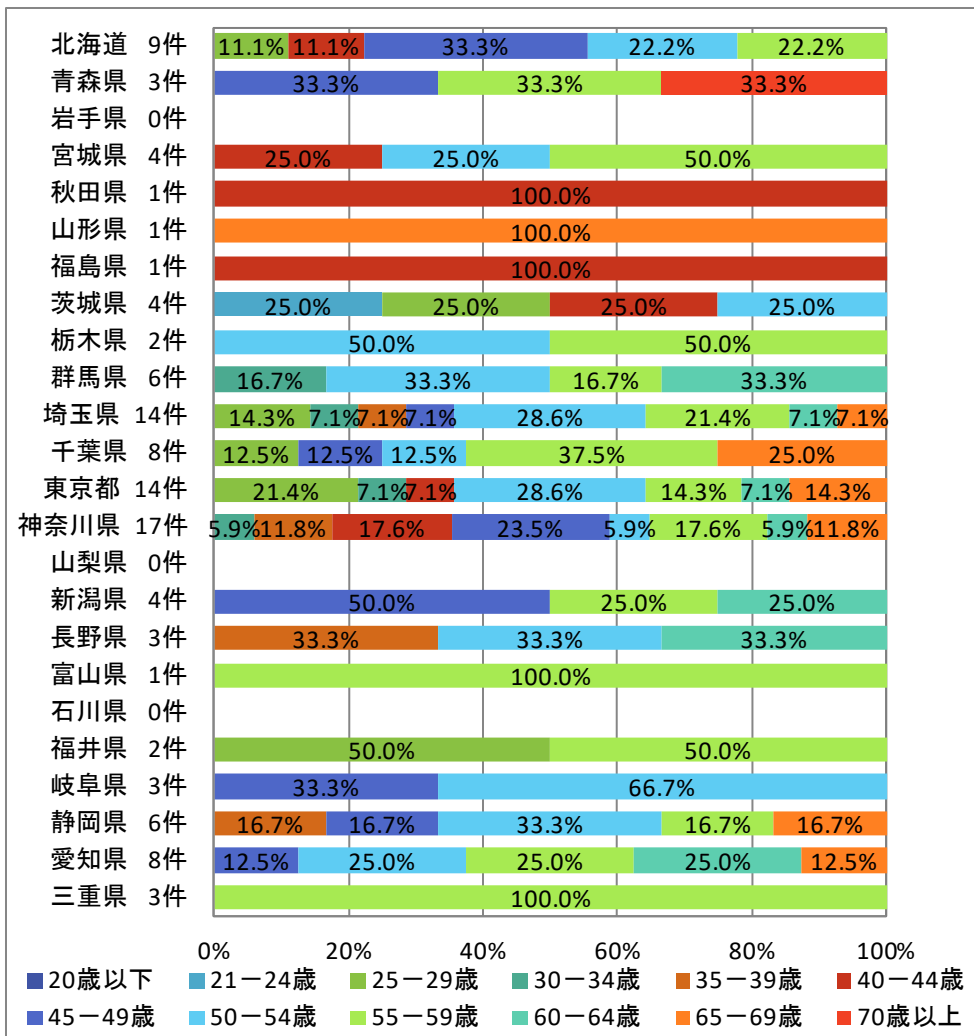
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

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」、「福岡県」では「45-49歳」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」では「50-54歳」、「大阪府」では「60-64歳」が多い。
- ・「岡山県」では「45-49歳」、「60-64歳」、「65-69歳」が多い。
- ・「千葉県」、「兵庫県」では「55-59歳」、「愛知県」では「50-54歳」、「55-59歳」、「60-64歳」が多い。



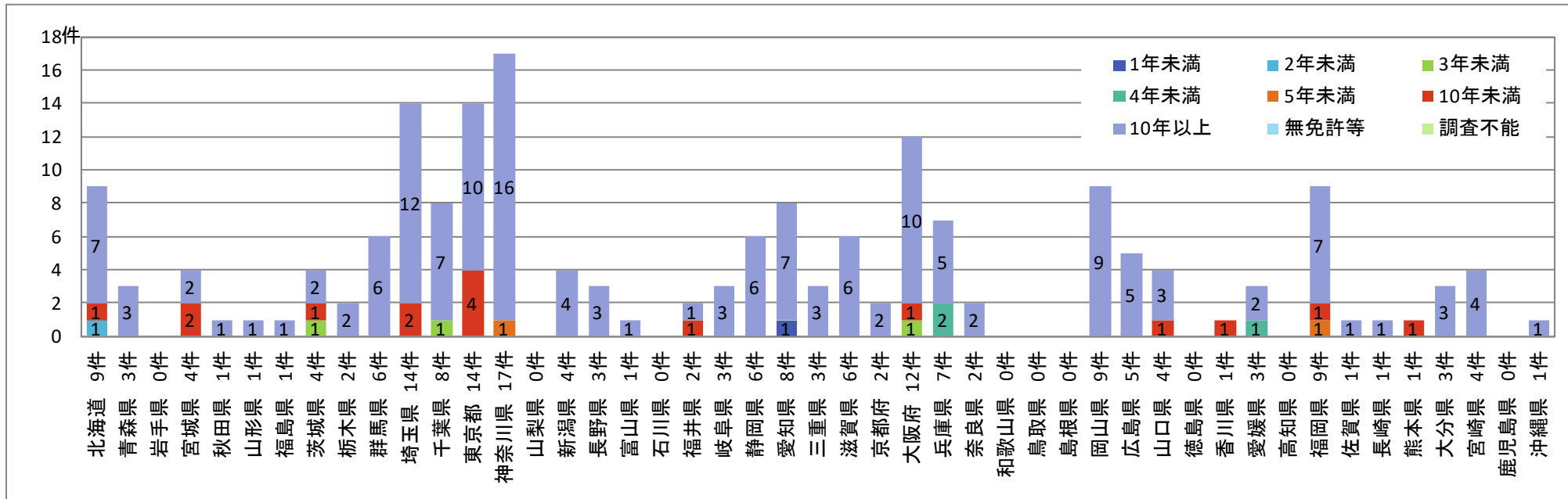
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)



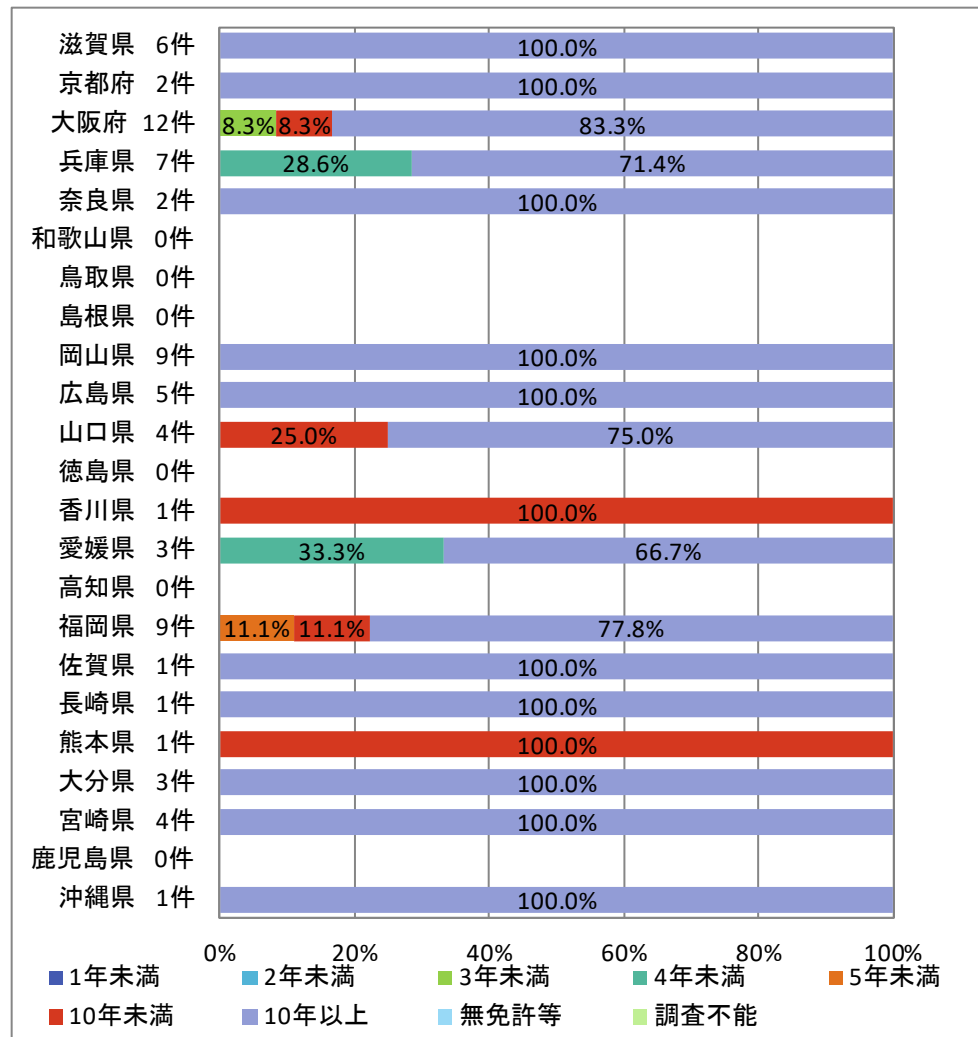
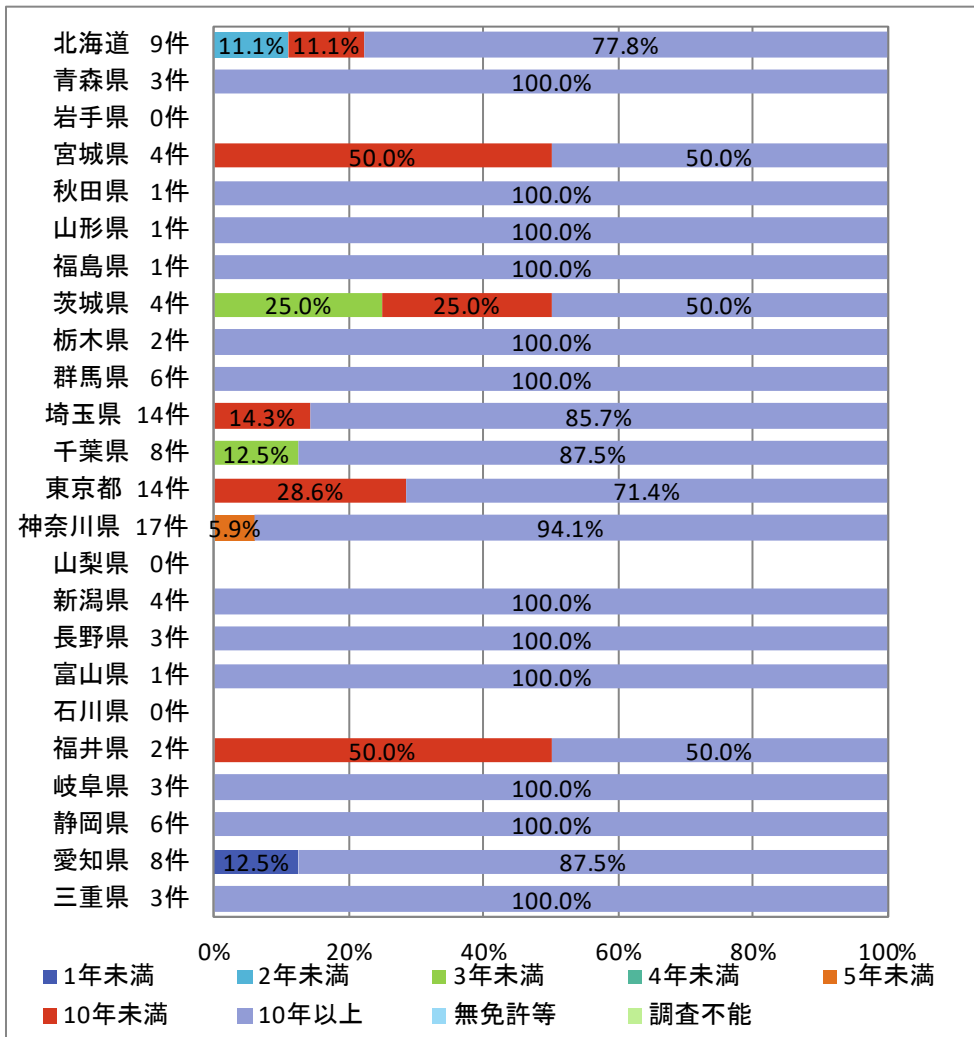
IV. 2025年死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. 2025年死亡事故データ(発生地)



メモ

V. 2025年死亡事故データ(道路区分)

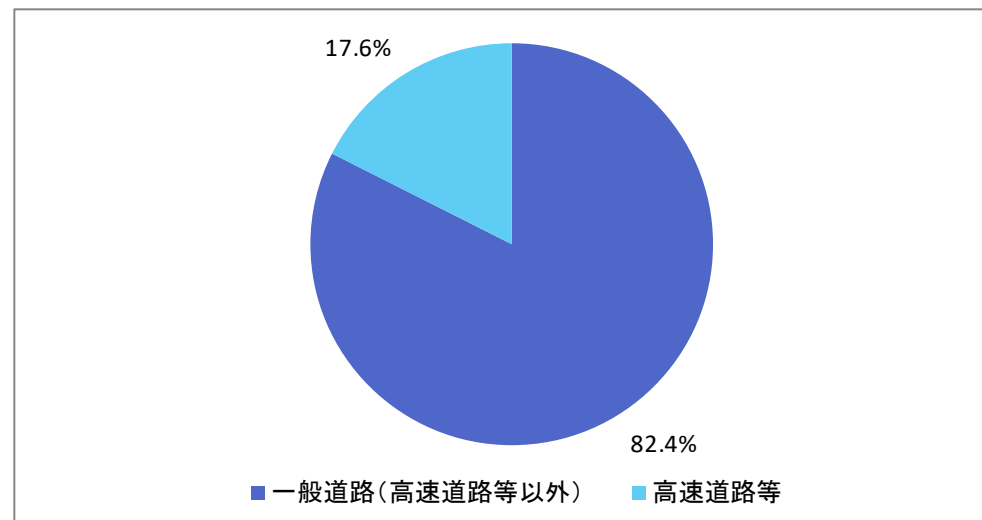
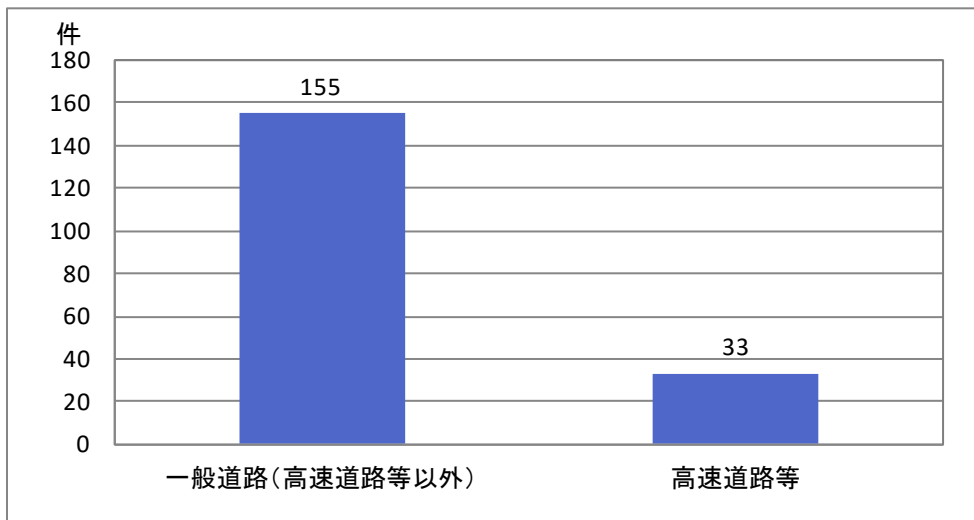
1. 道路区分別
2. 道路区分別の事故類型別
3. 道路区分別の行動類型別
4. 道路区分別の時間帯別
5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別
6. 道路区分別の運転者の年齢層別
7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

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。

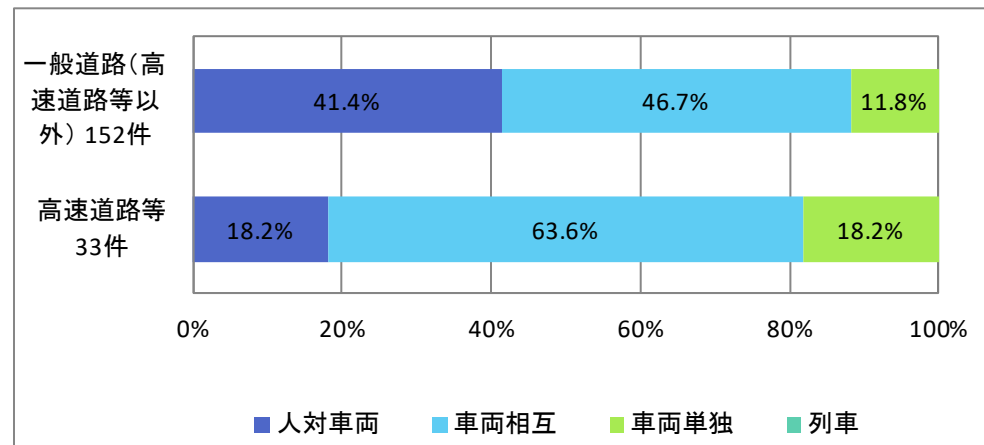
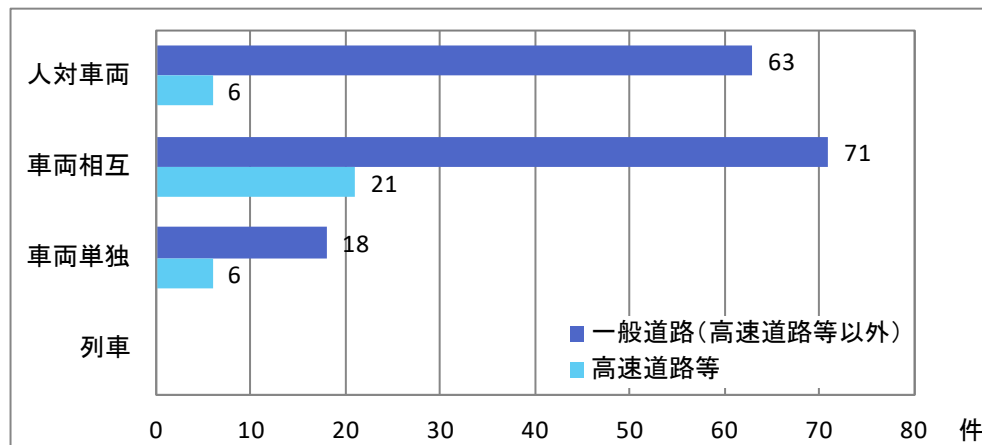
※事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明3件を除く185件（2025年）で集計した。以下同じ。



V. 2025年死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

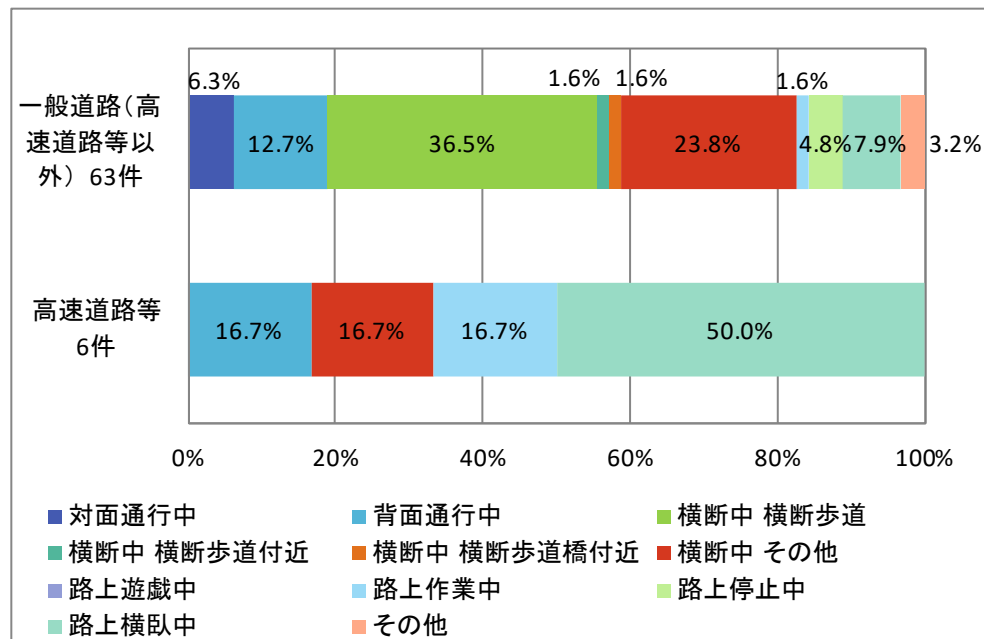
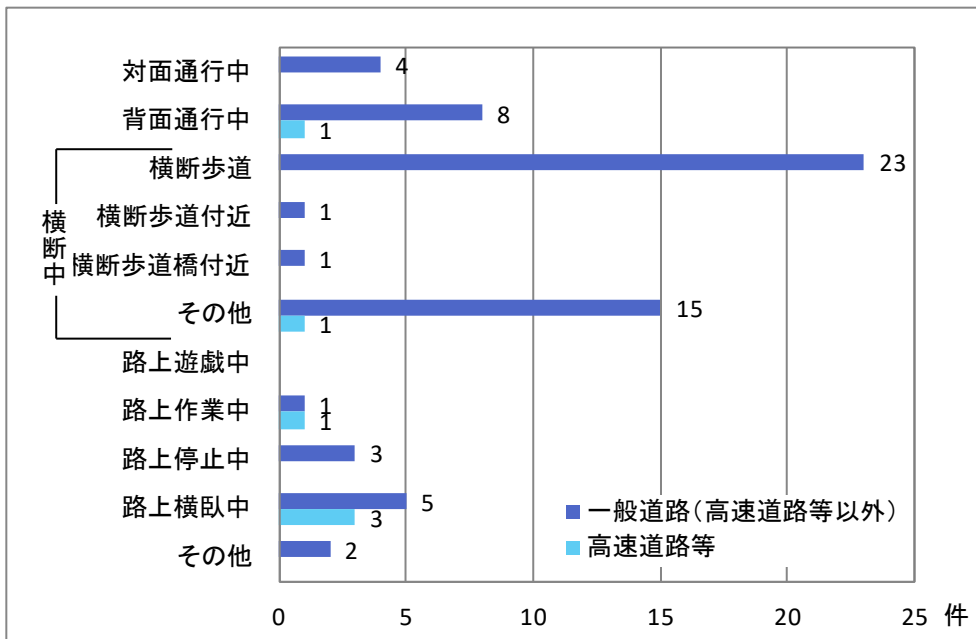
- 道路区分別の事故類型別にみると、「一般道路」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多く、それぞれ71件（46.7%）、21件（63.6%）となっている。



V. 2025年死亡事故データ(道路区分)

(1) 道路区分の事故類型(人対車両)別

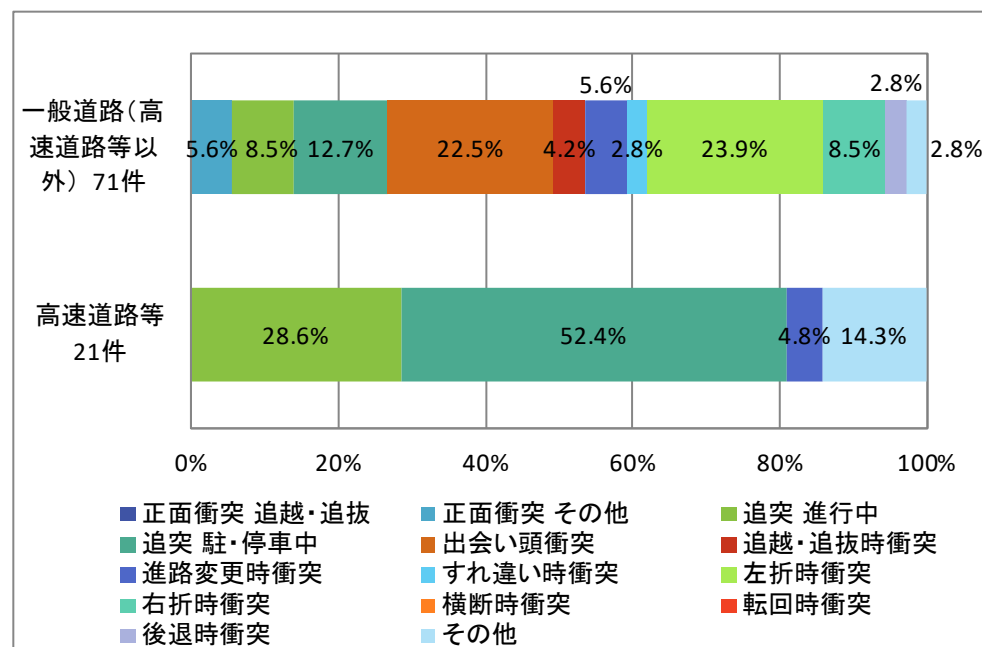
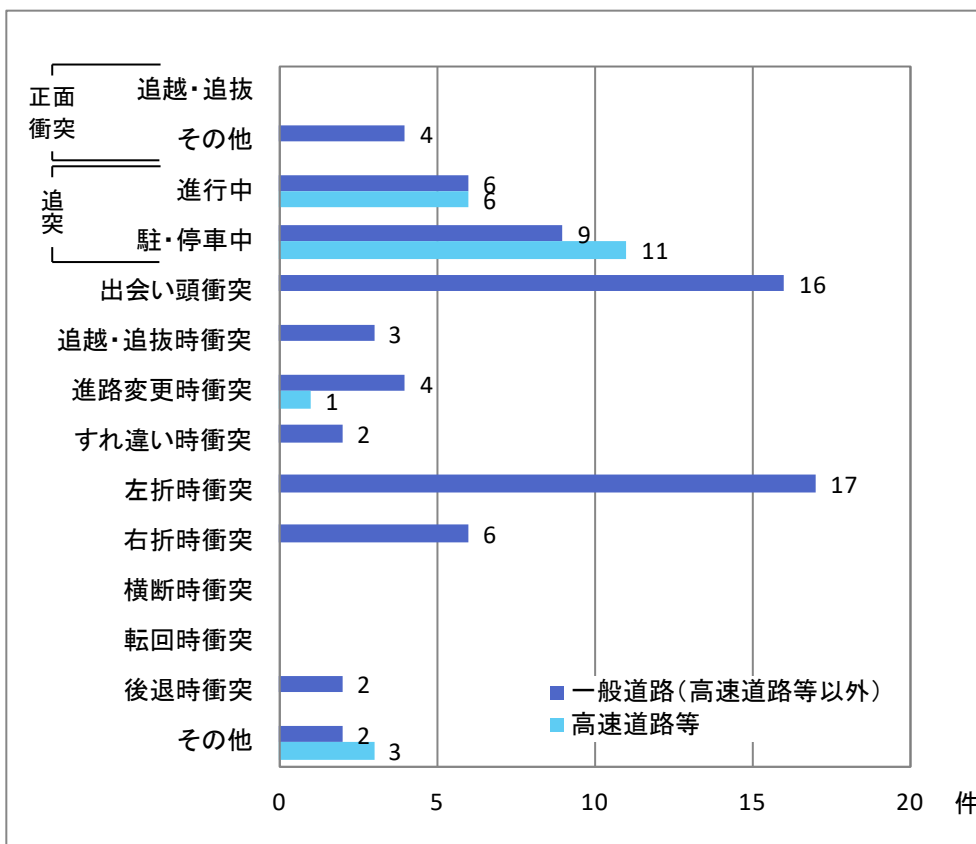
- ・道路区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く23件(36.5%)となっている。次いで「横断中 その他」15件(23.8%)、「背面通行中」8件(12.7%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「路上横臥中」が最も多く3件(50.0%)となっている。次いで「背面通行中」、「横断中 その他」、「路上作業中」がそれぞれ1件(16.7%)と続いている。



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%)となっている。次いで「追突 進行中」6件(28.6%)、「その他」3件(14.3%)と続いている。

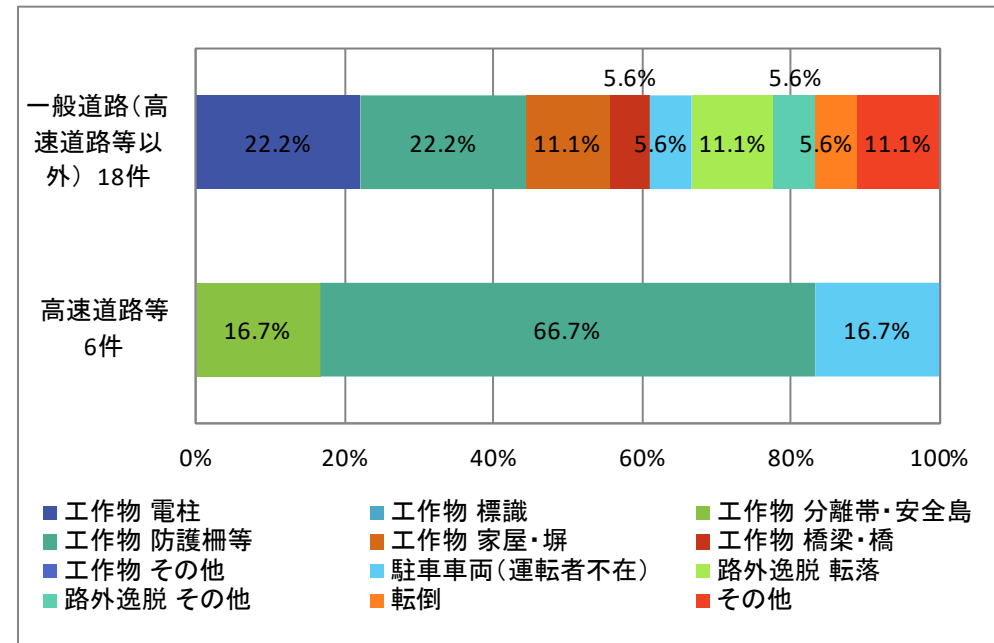
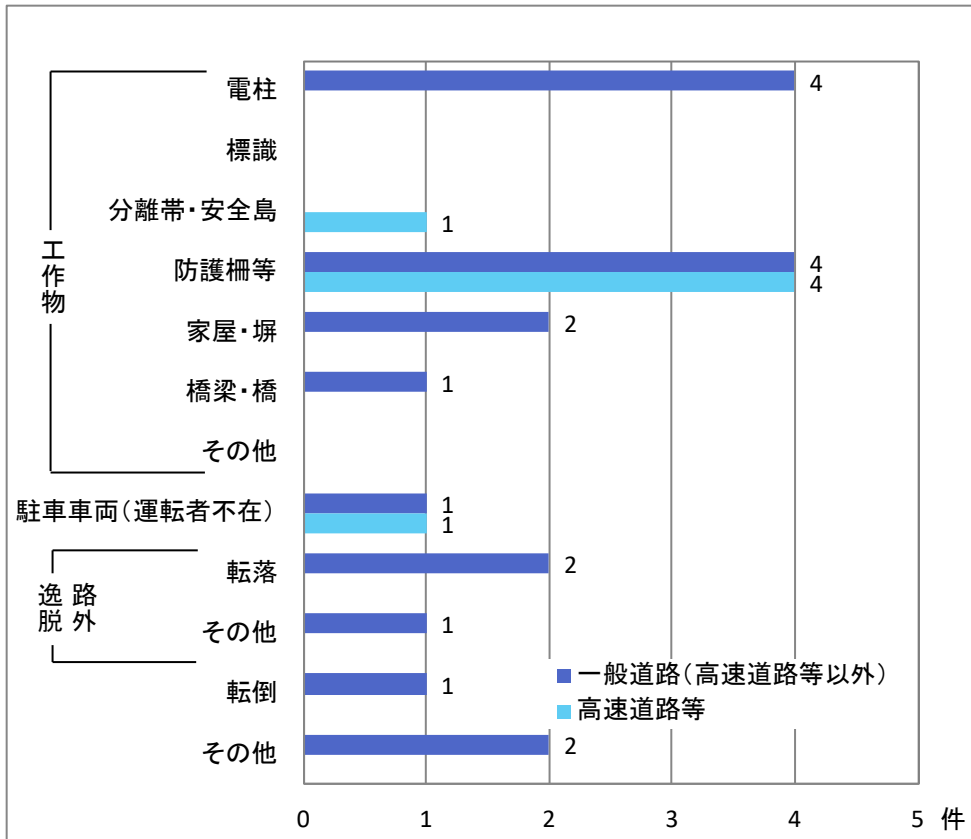


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2025年死亡事故データ(道路区分)

(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

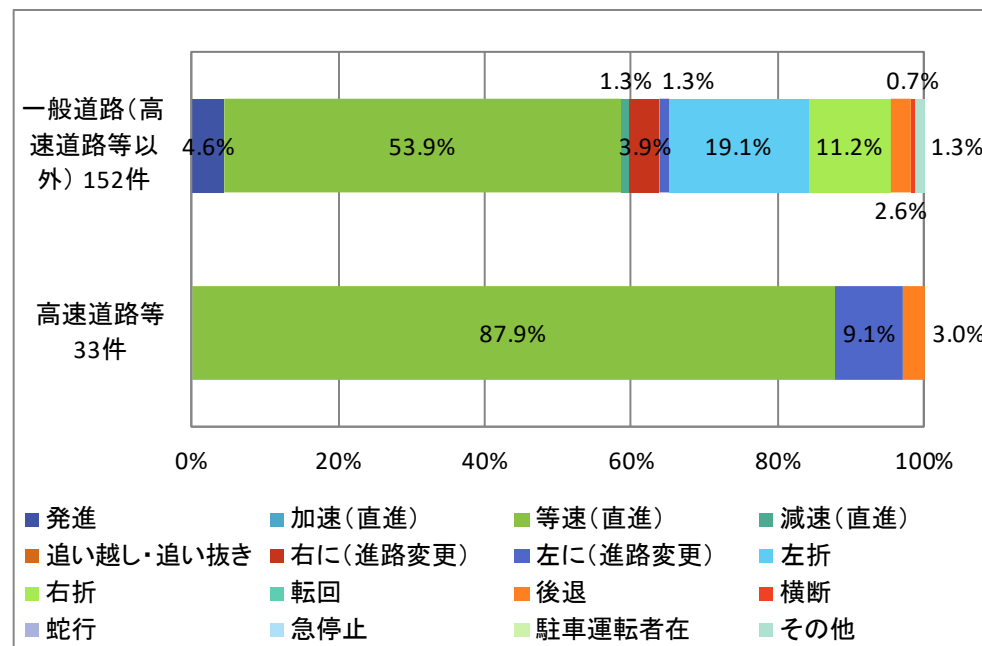
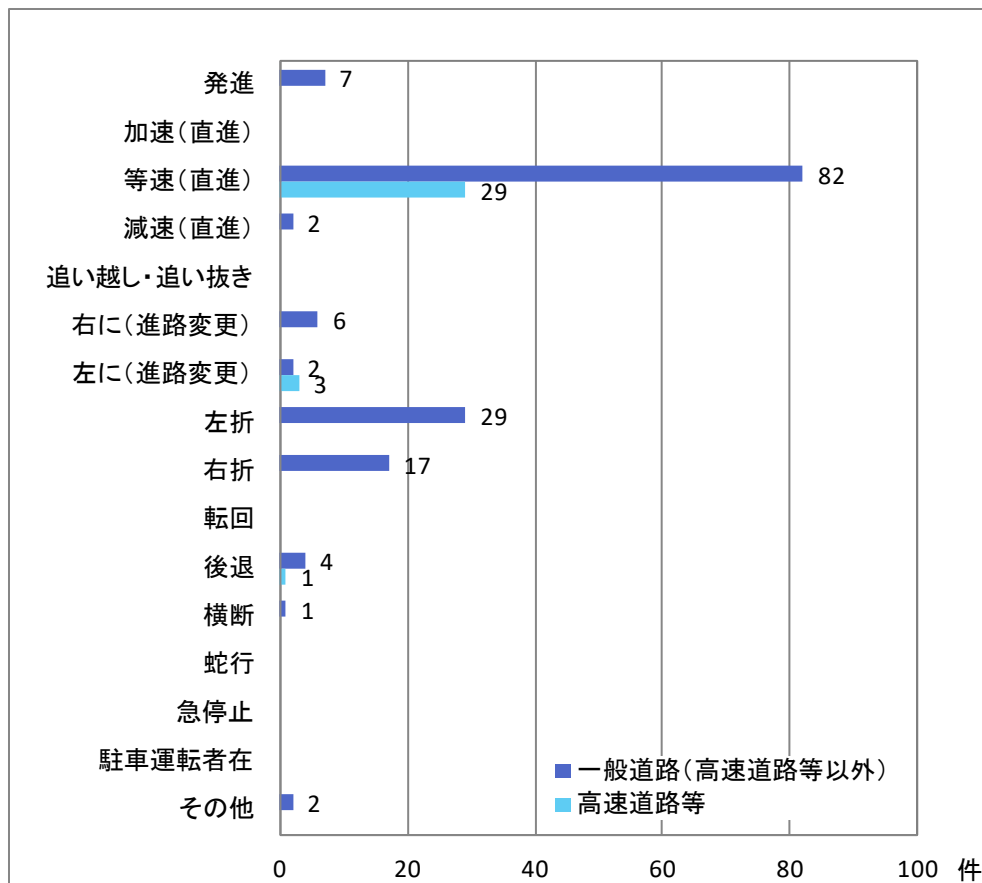
- 道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 電柱」、「工作物 防護柵等」が最も多く、それぞれ4件(22.2%)となっている。次いで「工作物 家屋・塀」、「路外逸脱 転落」、「その他」がそれぞれ2件(11.1%)と続いている。
- 「高速道路等」では「工作物 防護柵等」が最も多く4件(66.7%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ1件(16.7%)と続いている。



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

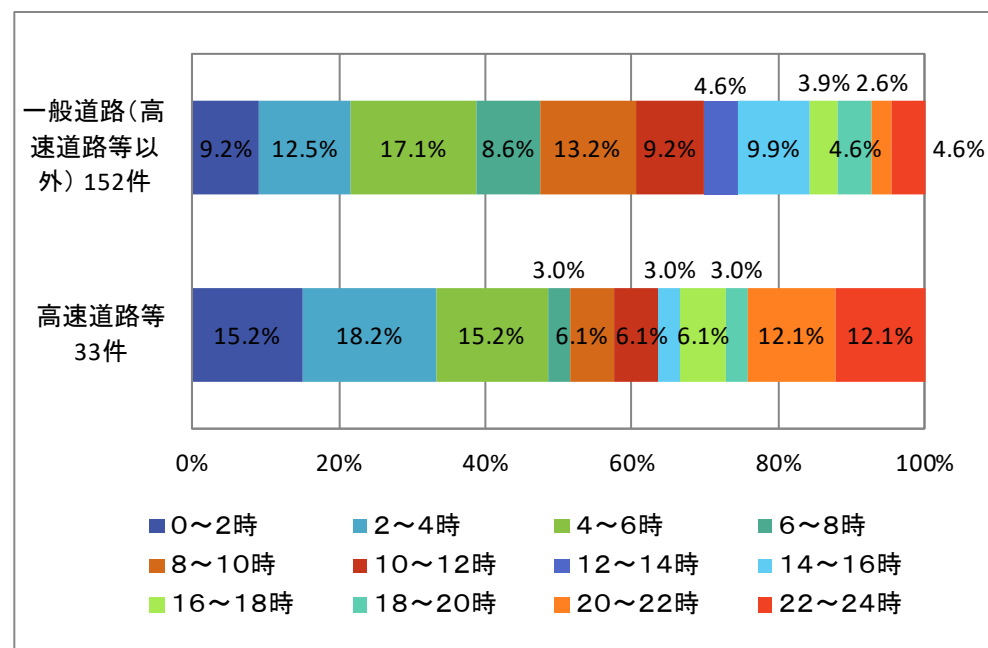
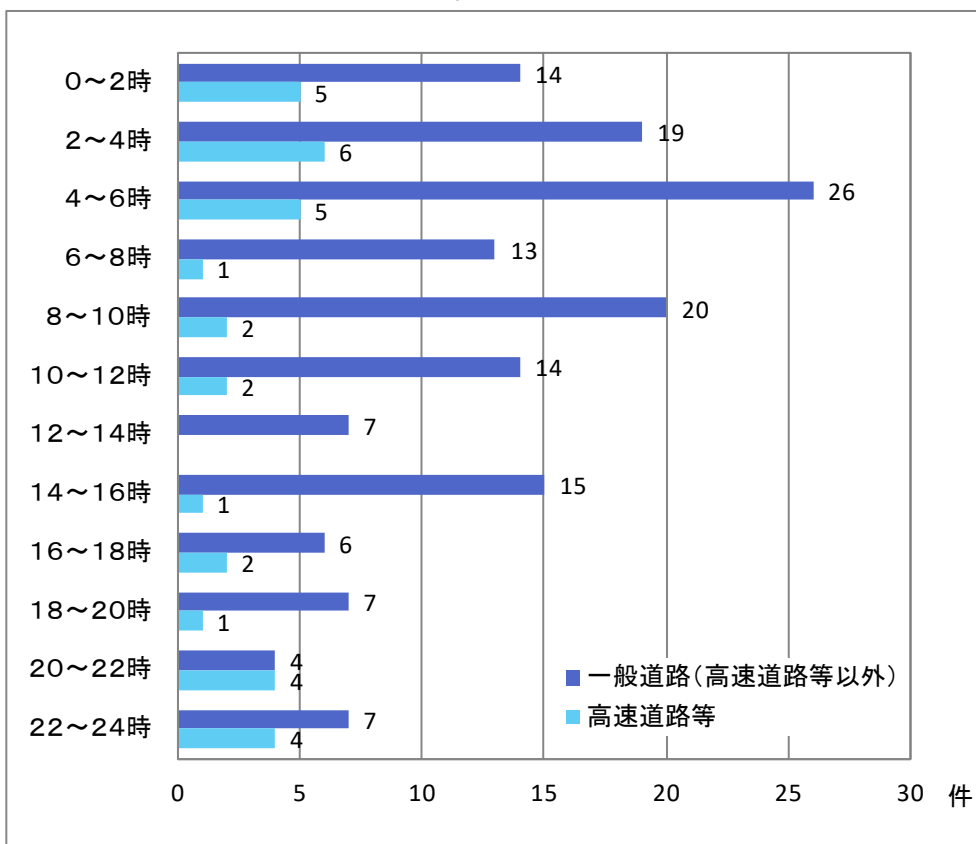
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く82件（53.9%）となっている。次いで「左折」29件（19.1%）、「右折」17件（11.2%）と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く29件（87.9%）となっている。次いで「左に（進路変更）」3件（9.1%）、「後退」1件（3.0%）と続いている。



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

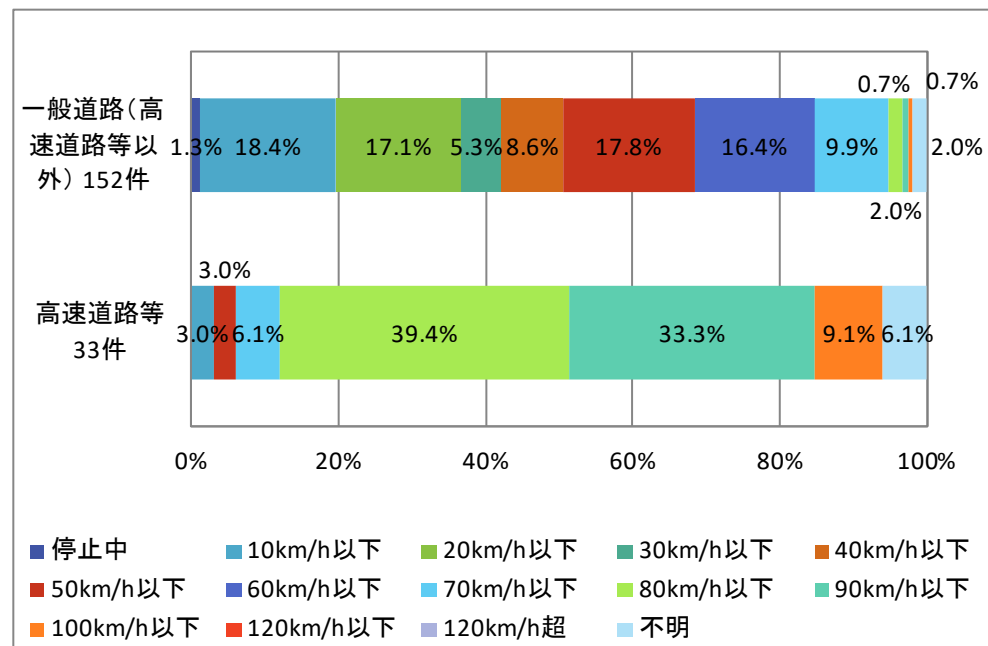
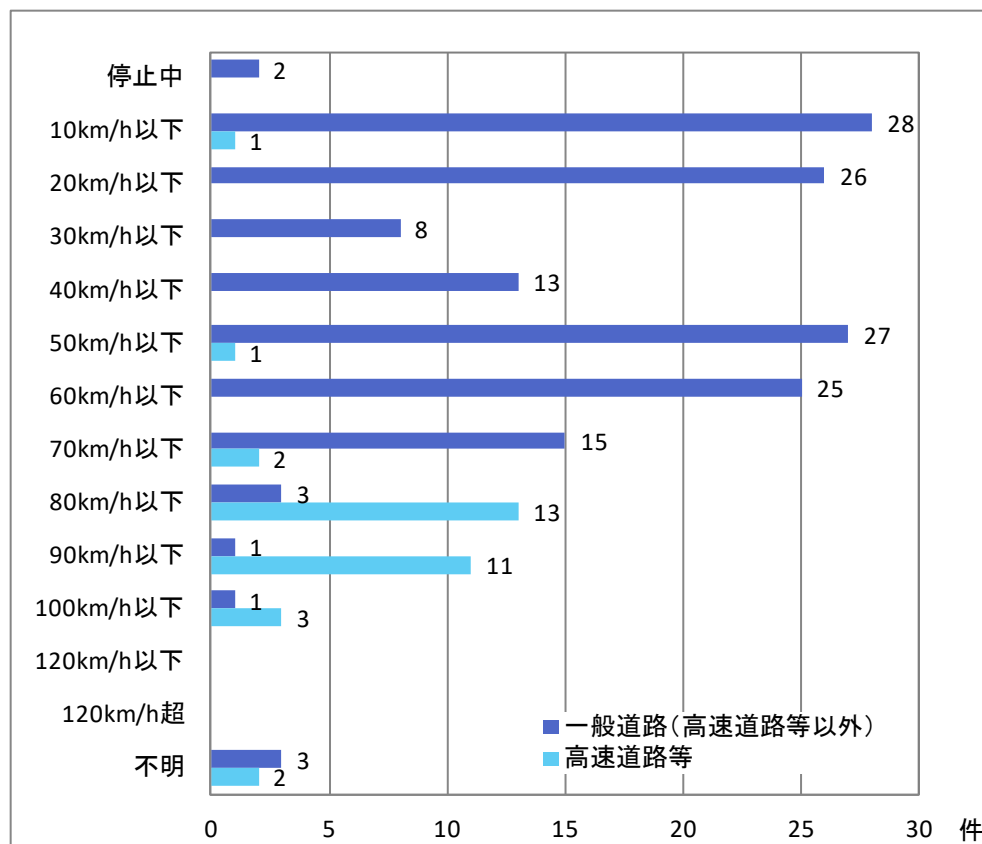
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く26件（17.1%）となっている。次いで「8～10時」20件（13.2%）、「2～4時」19件（12.5%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割以上を占めている。
- 「高速道路等」では「2～4時」が最も多く6件（18.2%）となっている。次いで「0～2時」、「4～6時」がそれぞれ5件（15.2%）、「20～22時」、「22～24時」がそれぞれ4件（12.1%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で6割以上を占めている。



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

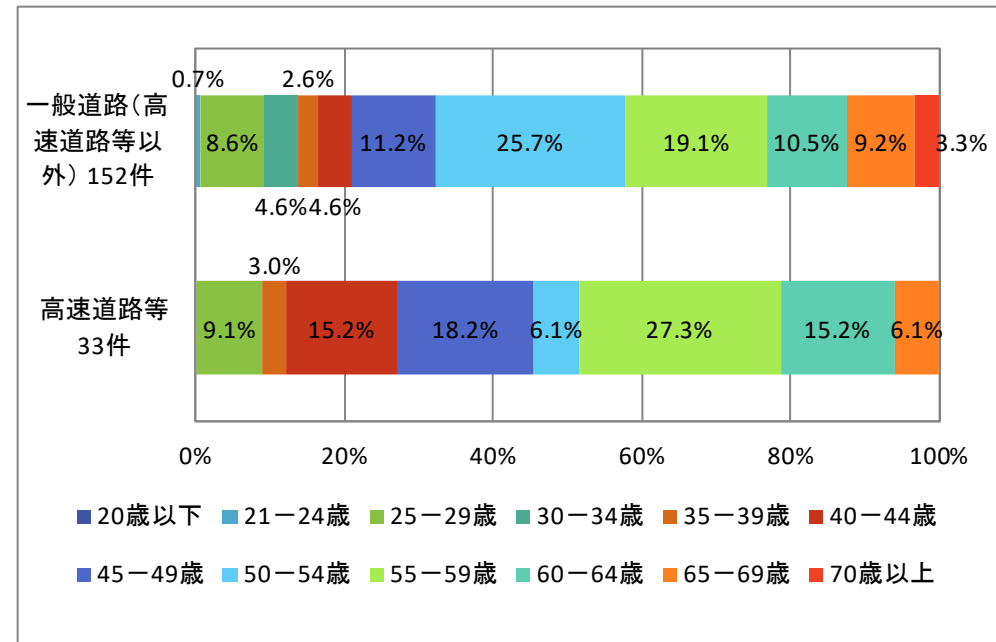
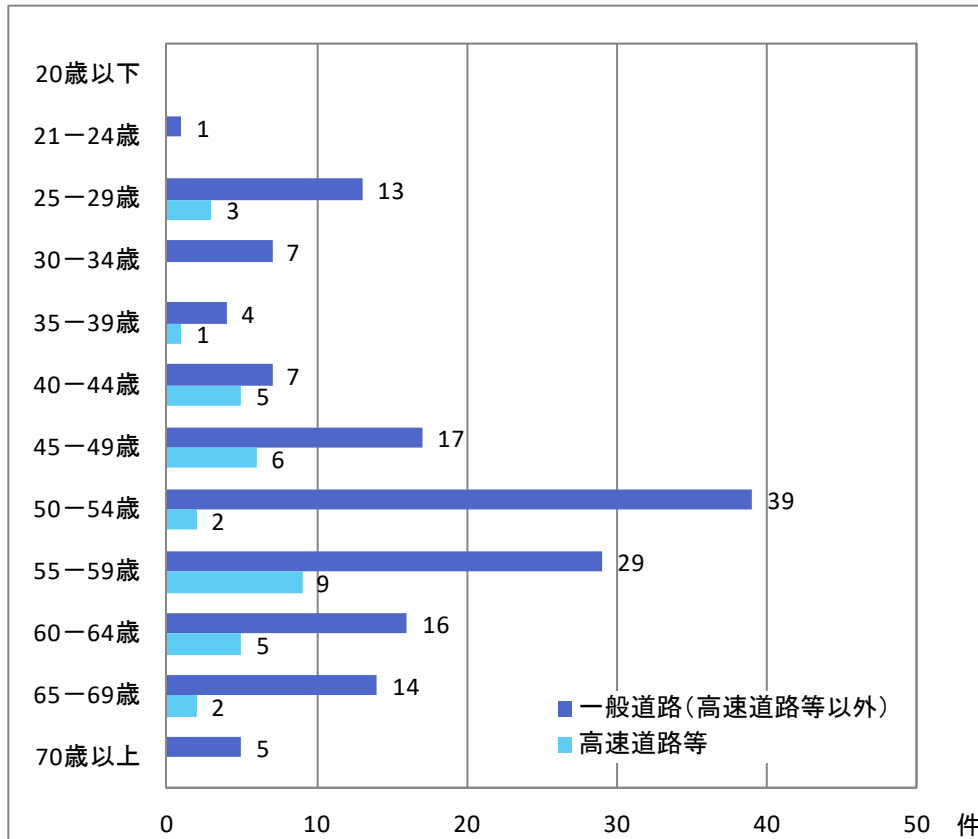
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く28件（18.4%）となっている。次いで「50km/h以下」27件（17.8%）、「20km/h以下」26件（17.1%）、「60km/h以下」25件（16.4%）と続いている。市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「80km/h以下」が最も多く13件（39.4%）、次いで「90km/h以下」11件（33.3%）と続いている。



V. 2025年死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

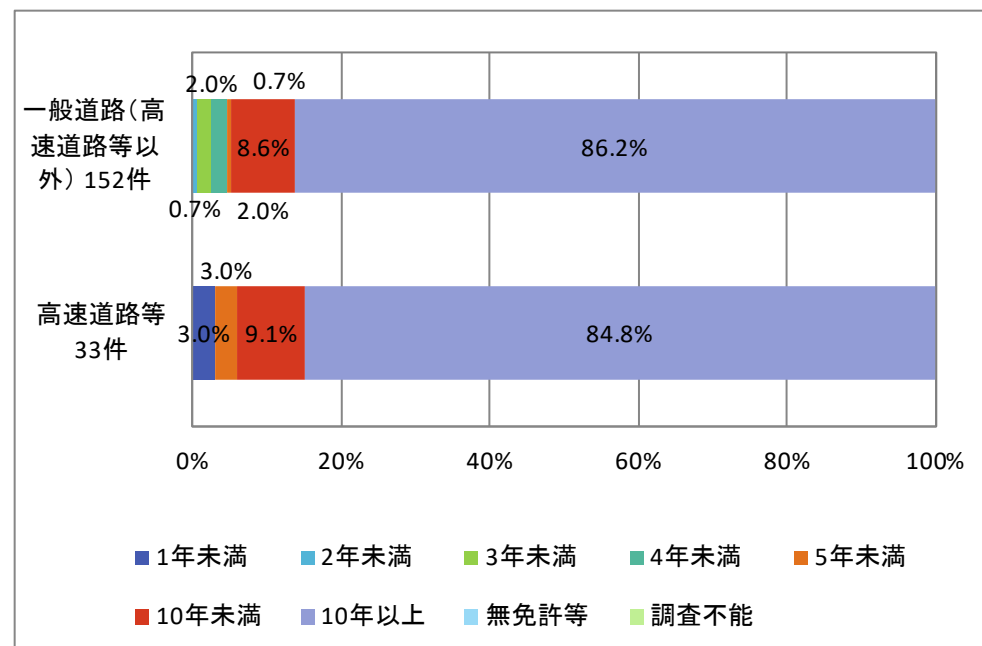
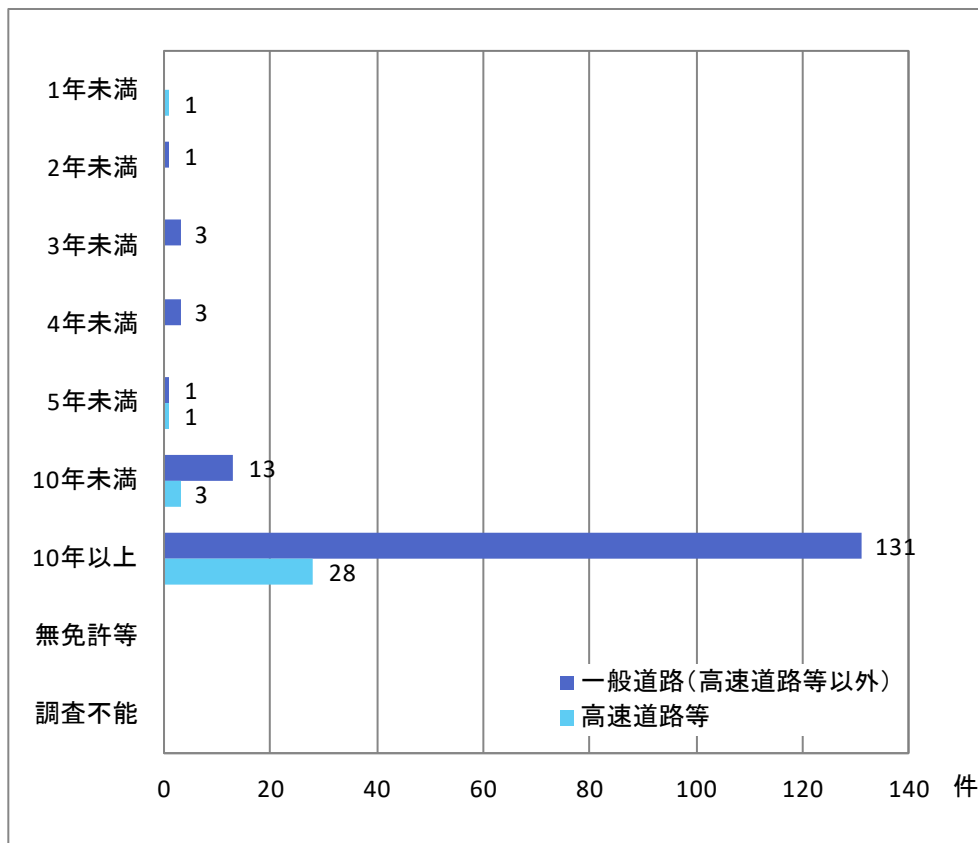
- ・道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く39件（25.7%）となっている。次いで「55-59歳」29件（19.1%）、「45-49歳」17件（11.2%）、「60-64歳」16件（10.5%）と続いている。
- ・「高速道路等」では「55-59歳」が最も多く9件（27.3%）となっている。次いで、「45-49歳」6件（18.2%）、「40-44歳」、「60-64歳」がそれぞれ5件（15.2%）と続いている。



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131件（86.2%）、28件（84.8%）となっている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

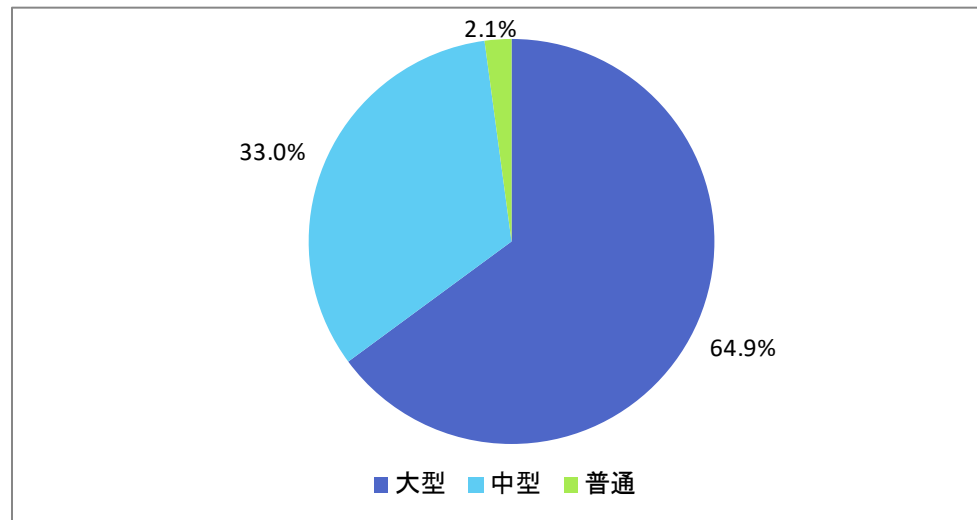
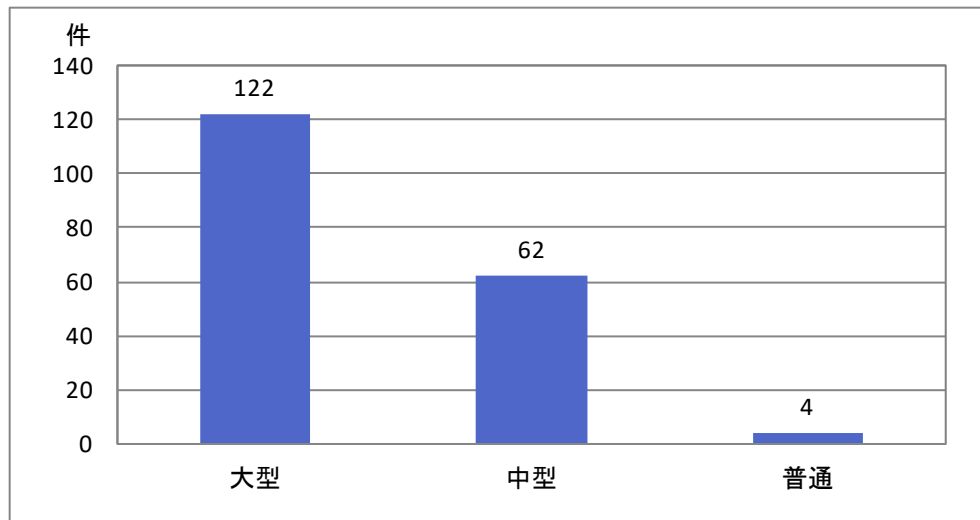
1. 車両区分別
2. 車両区分別の事故類型別
3. 車両区分別の行動類型別
4. 車両区分別の時間帯別
5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別
6. 車両区分別の運転者の年齢層別
7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

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。

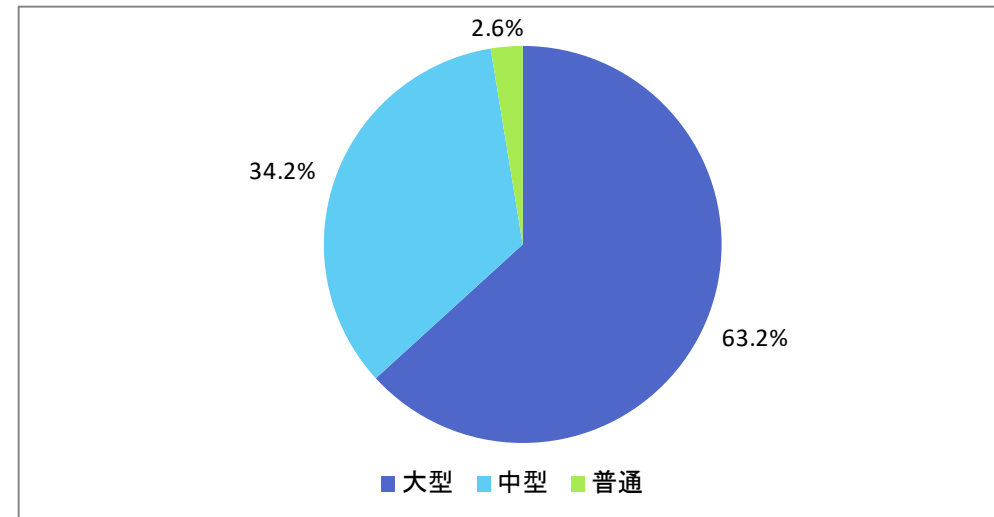
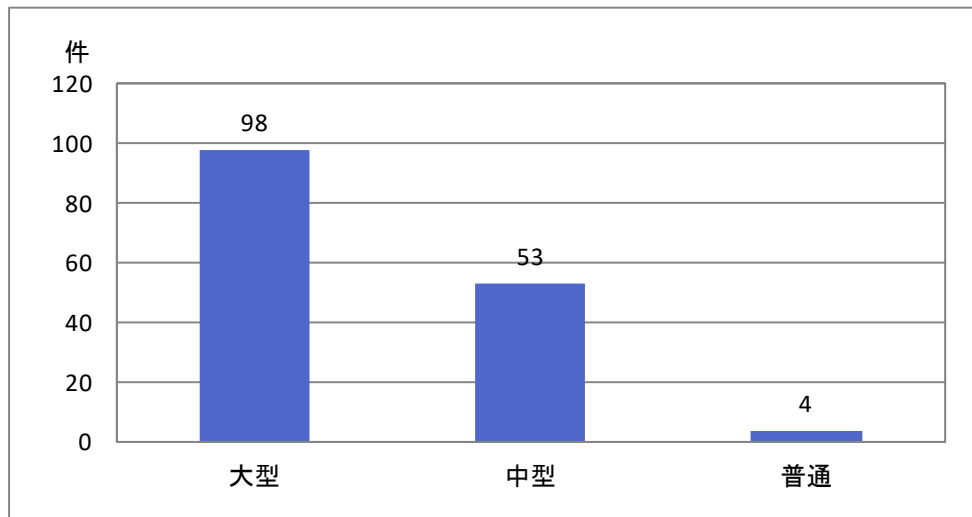
※事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明3件を除く185件（2025年）で集計した。以下同じ。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

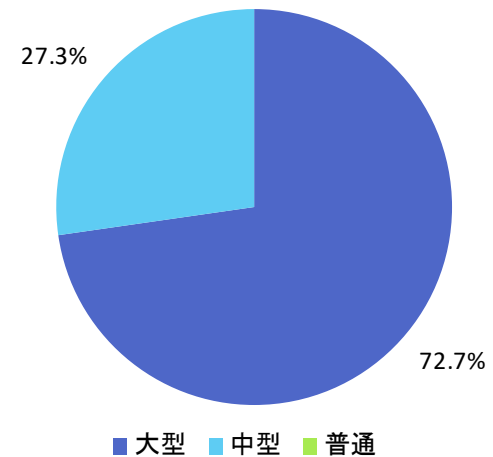
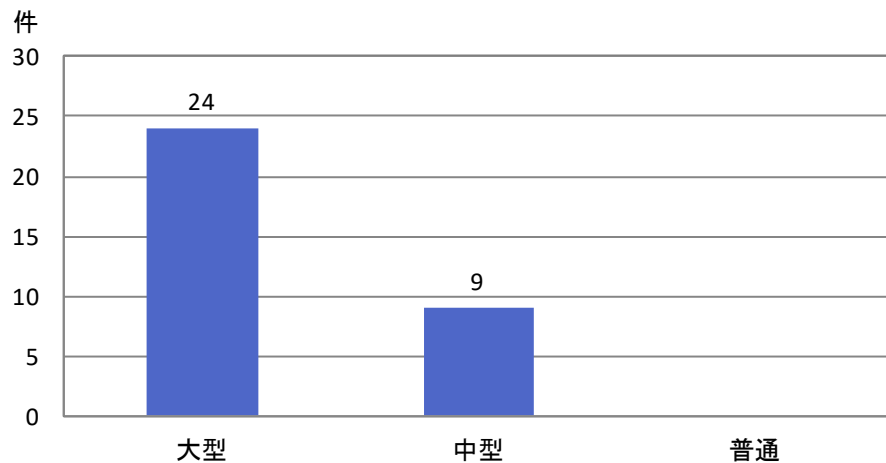
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く98件（63.2%）となっている。
- ・次いで「中型」53件（34.2%）、「普通」4件（2.6%）と続いている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

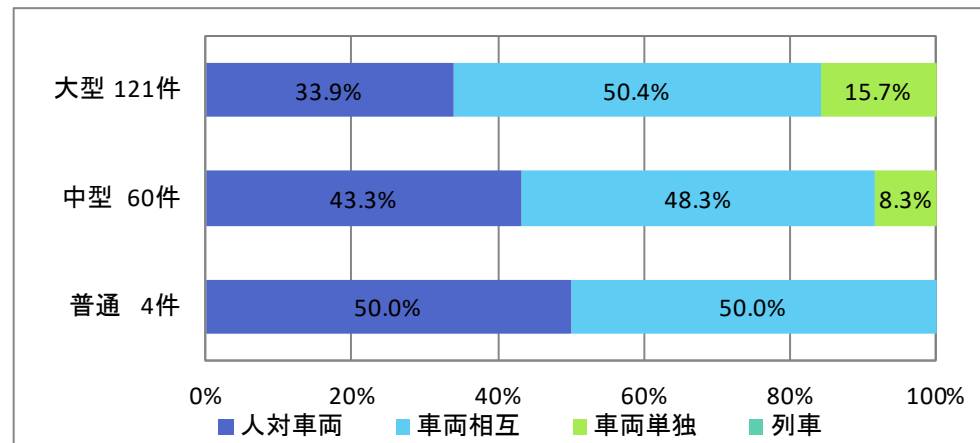
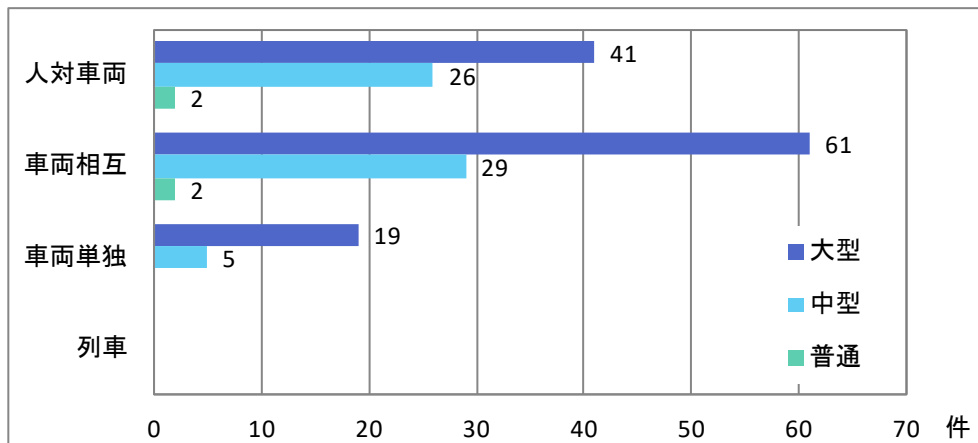
- ・ 高速道路等での車両区分をみると、「大型」が最も多く24件（72.7％）となっている。
- ・ 次いで「中型」9件（27.3％）と続いている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

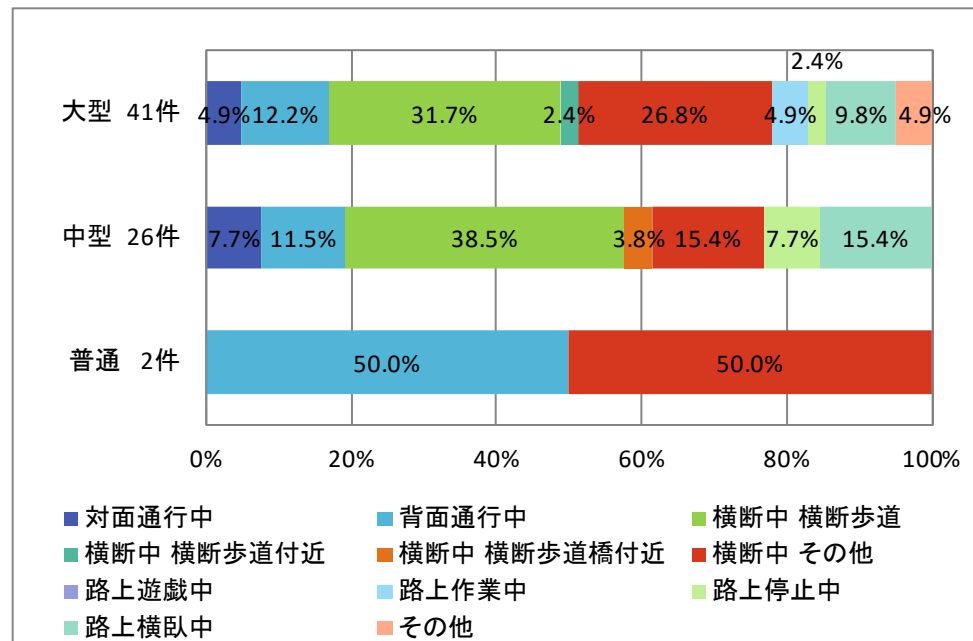
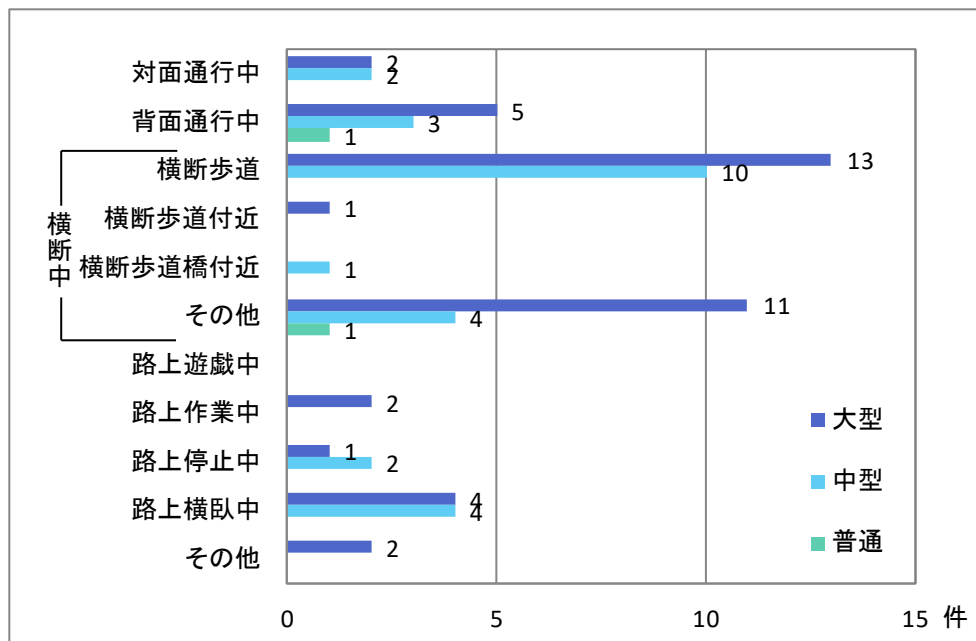
- ・車両区分別の事故類型別にみると、「大型」、「中型」は「車両相互」が最も多く、それぞれ61件（50.4%）、29件（48.3%）となっている。
- ・「普通」は「人対車両」、「車両相互」がそれぞれ2件（50.0%）となっている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

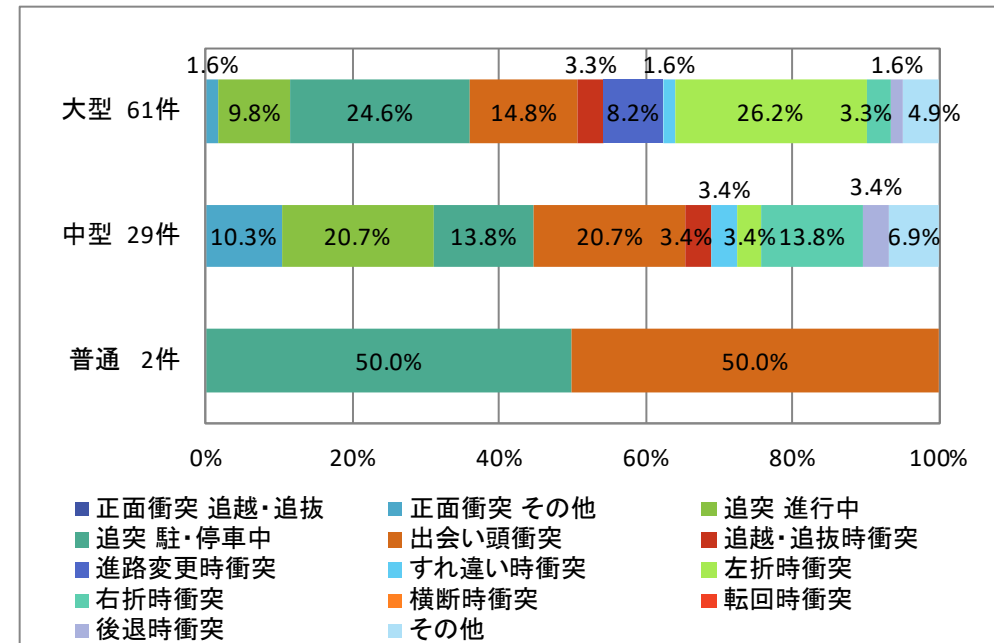
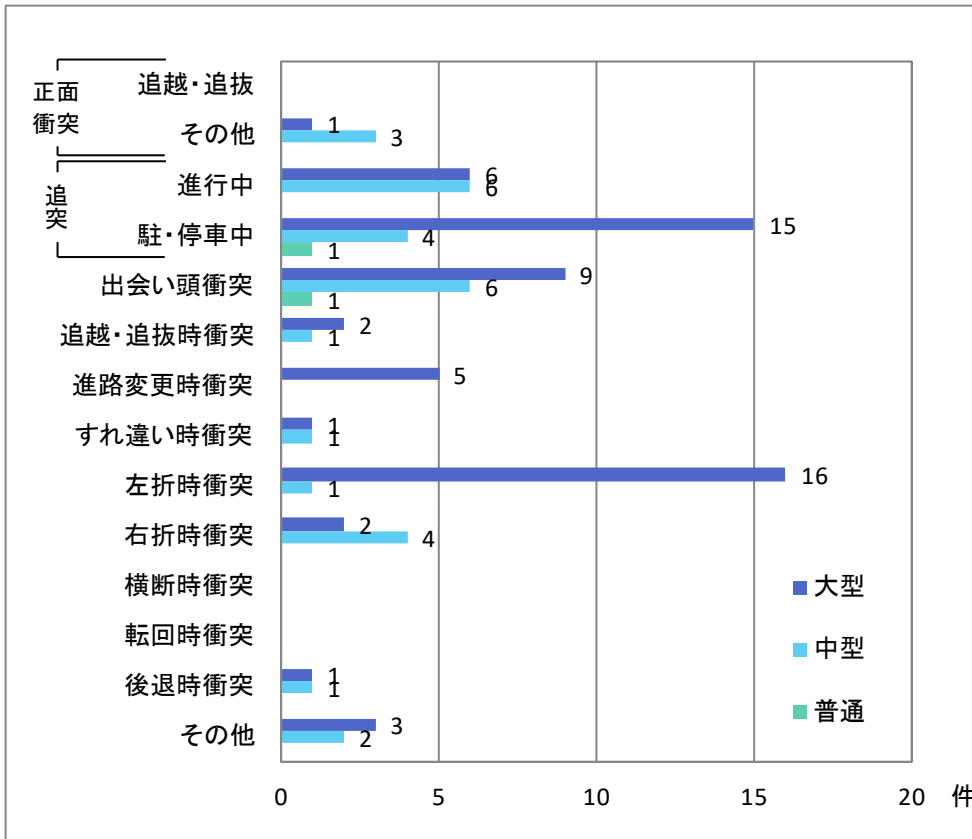
- ・車両区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」は「横断中 横断歩道」が最も多く13件(31.7%)となっている。次いで「横断中 その他」11件(26.8%)、「背面通行中」5件(12.2%)と続いている。
- ・「中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く10件(38.5%)となっている。次いで「横断中 その他」、「路上横臥中」がそれぞれ4件(15.4%)、「背面通行中」3件(11.5%)と続いている。
- ・「普通」は「背面通行中」、「横断中 その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

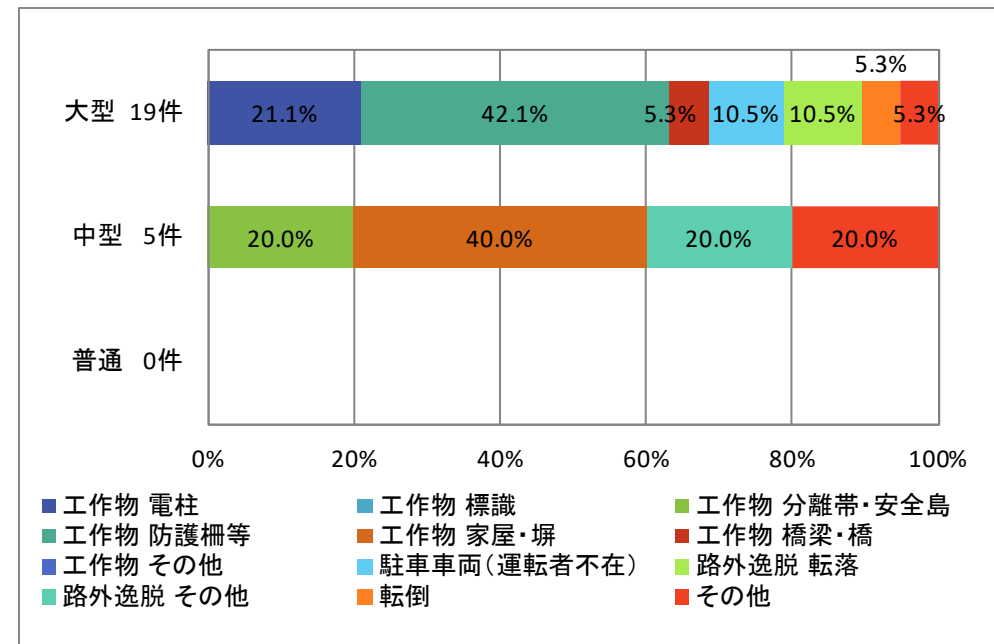
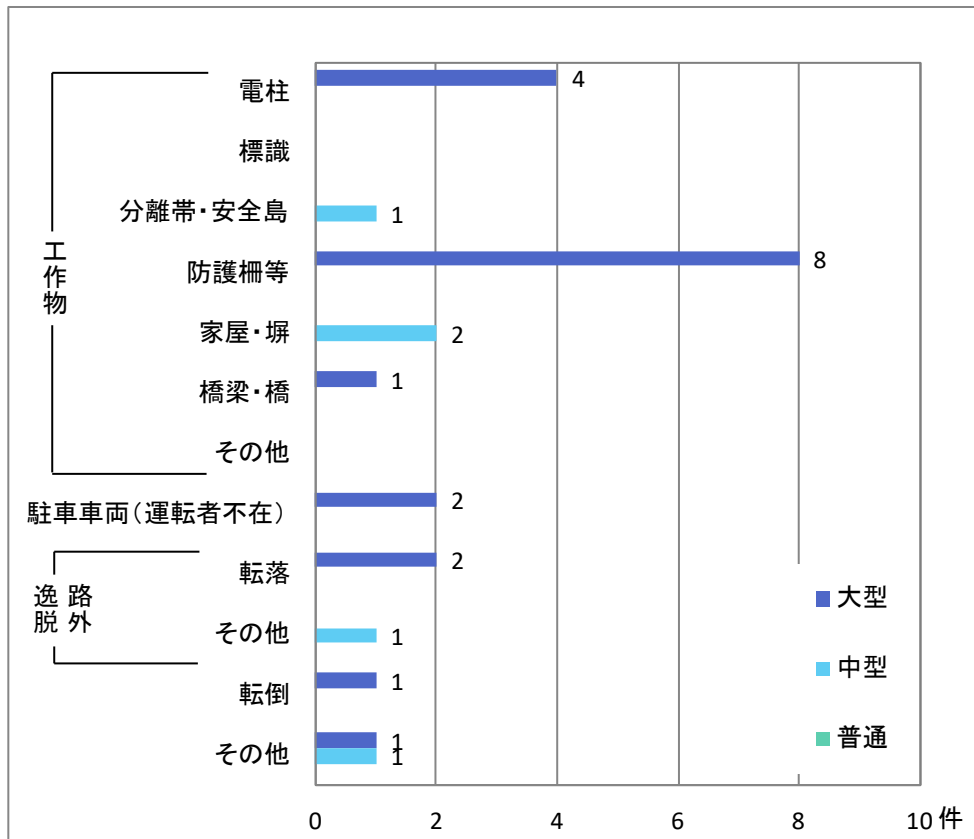
- ・車両区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」は「左折時衝突」が最も多く16件(26.2%)、次いで「追突 駐・停車中」15件(24.6%)、「出会い頭衝突」9件(14.8%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 進行中」、「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ6件(20.7%)、次いで「追突 駐・停車中」、「右折時衝突」がそれぞれ4件(13.8%)、「正面衝突 その他」3件(10.3%)と続いている。
- ・「普通」は「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

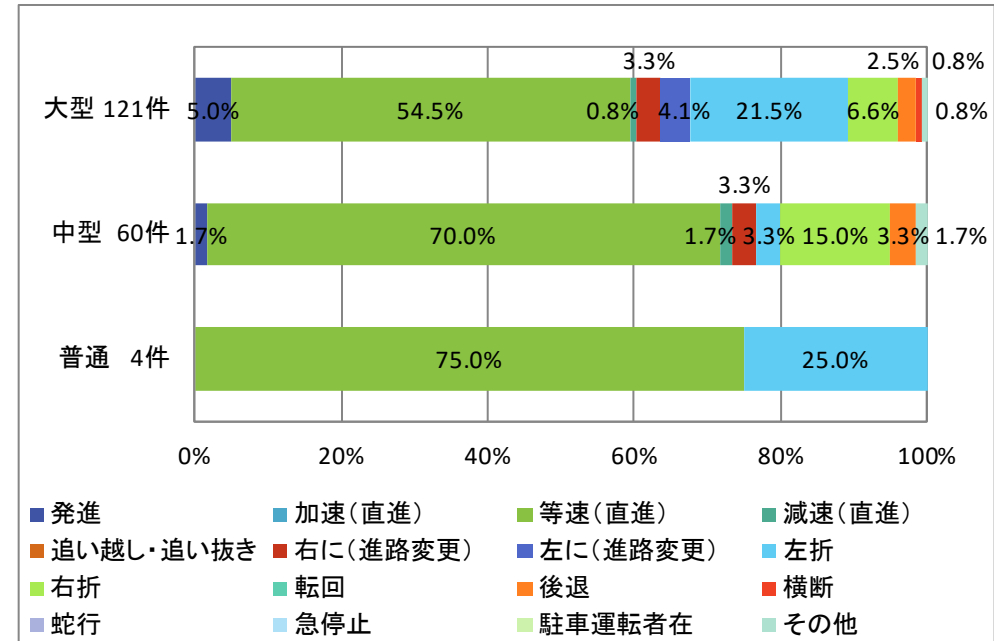
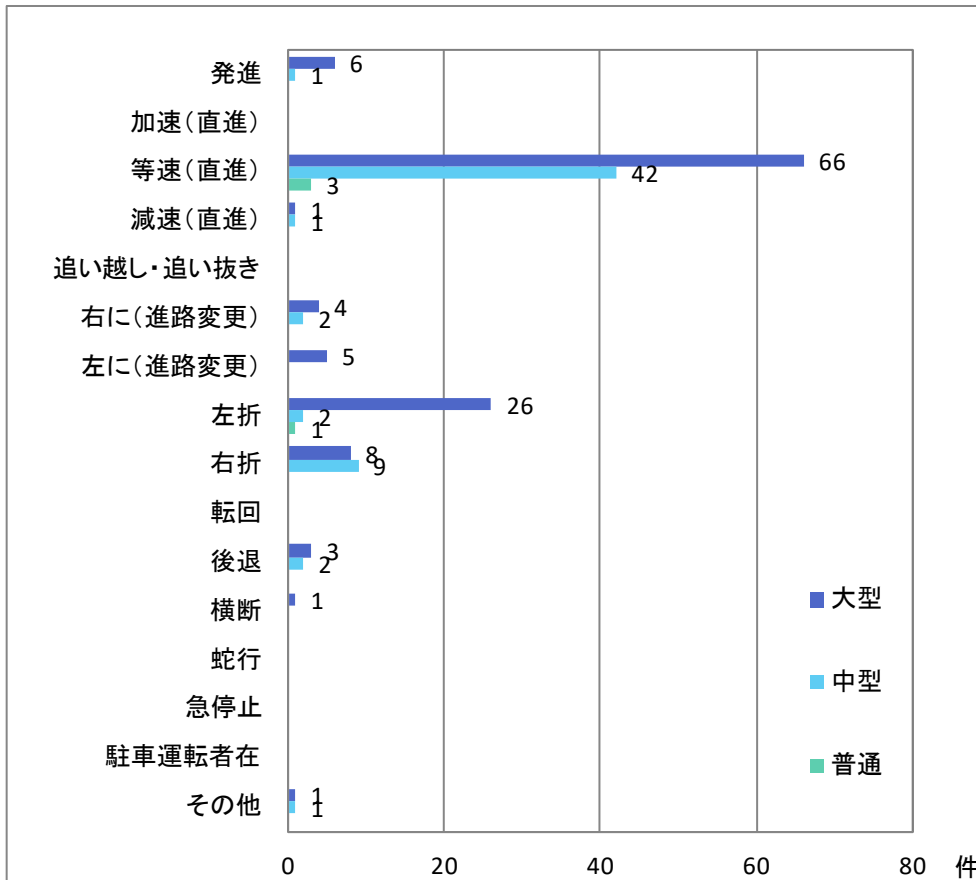
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く8件(42.1%)、次いで「工作物 電柱」4件(21.1%)、「駐車車両(運転者不在)」、「路外逸脱 転落」がそれぞれ2件(10.5%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 家屋・塀」が最も多く2件(40.0%)となっている。次いで「工作物 分離帯・安全島」、「路外逸脱 その他」、「その他」がそれぞれ1件(20.0%)と続いている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

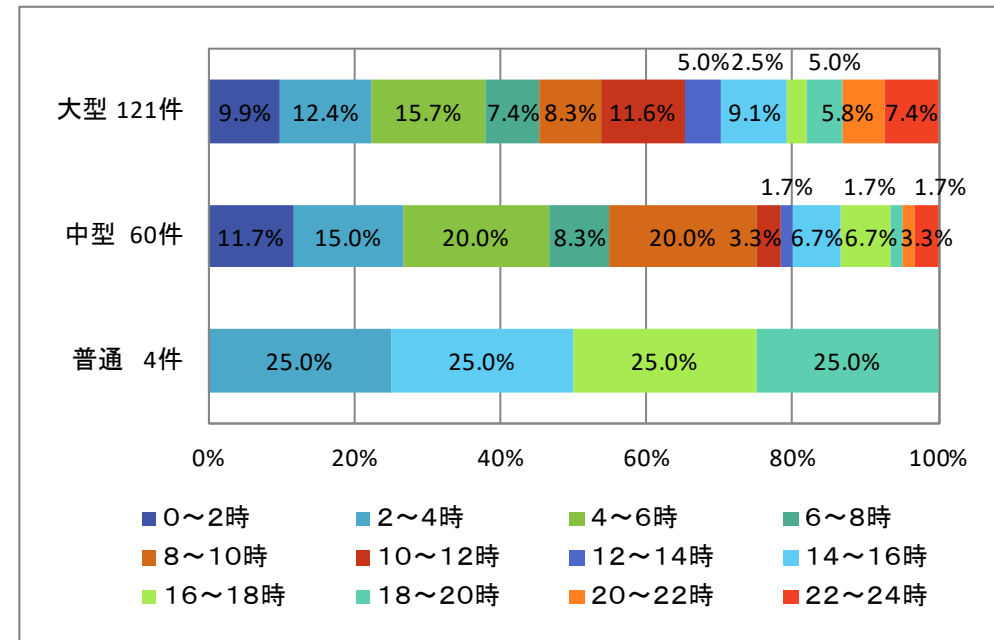
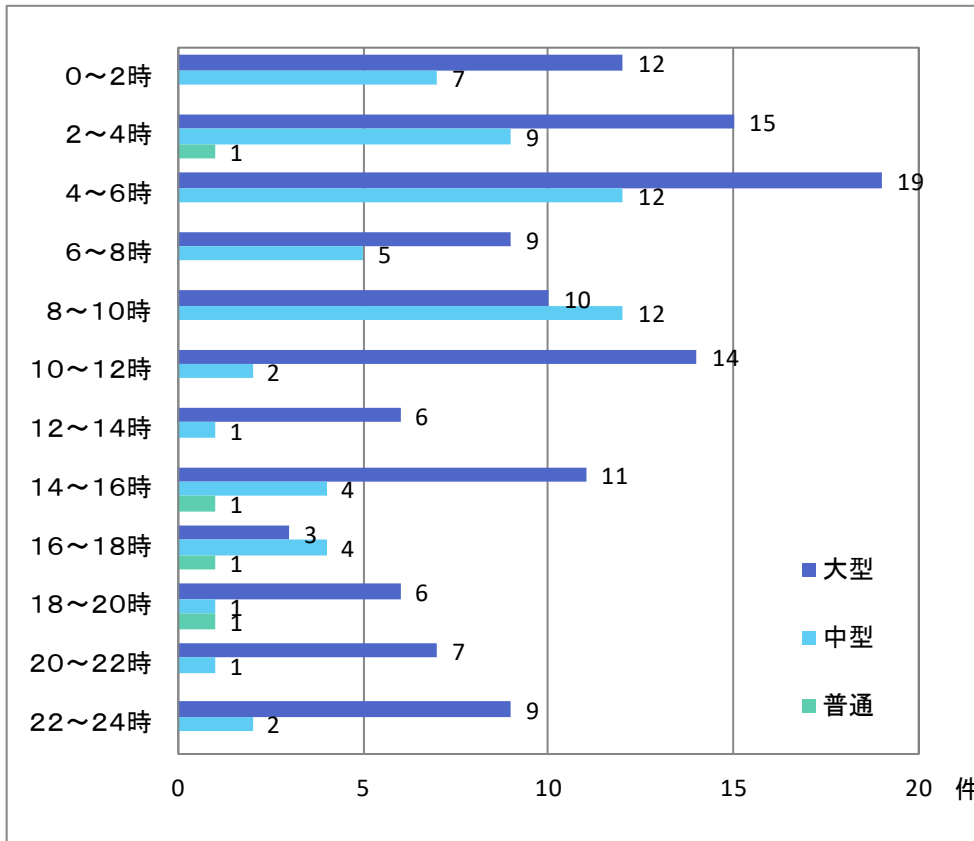
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「普通」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ66件（54.5%）、42件（70.0%）、3件（75.0%）となっている。
- ・「大型」、「普通」は「等速（直進）」に次いで「左折」が多い。「中型」は「右折」が多い。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

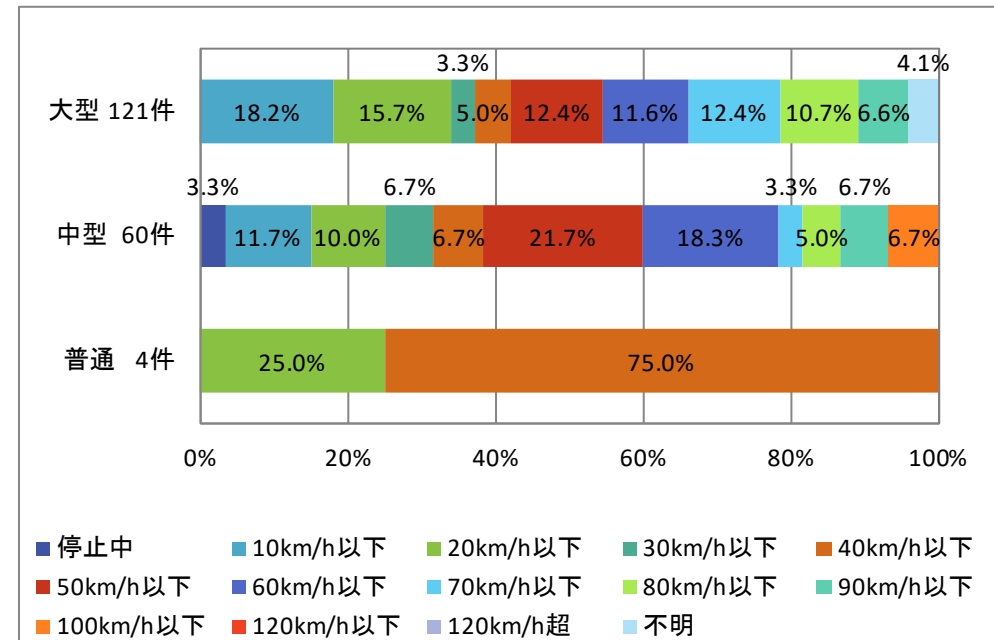
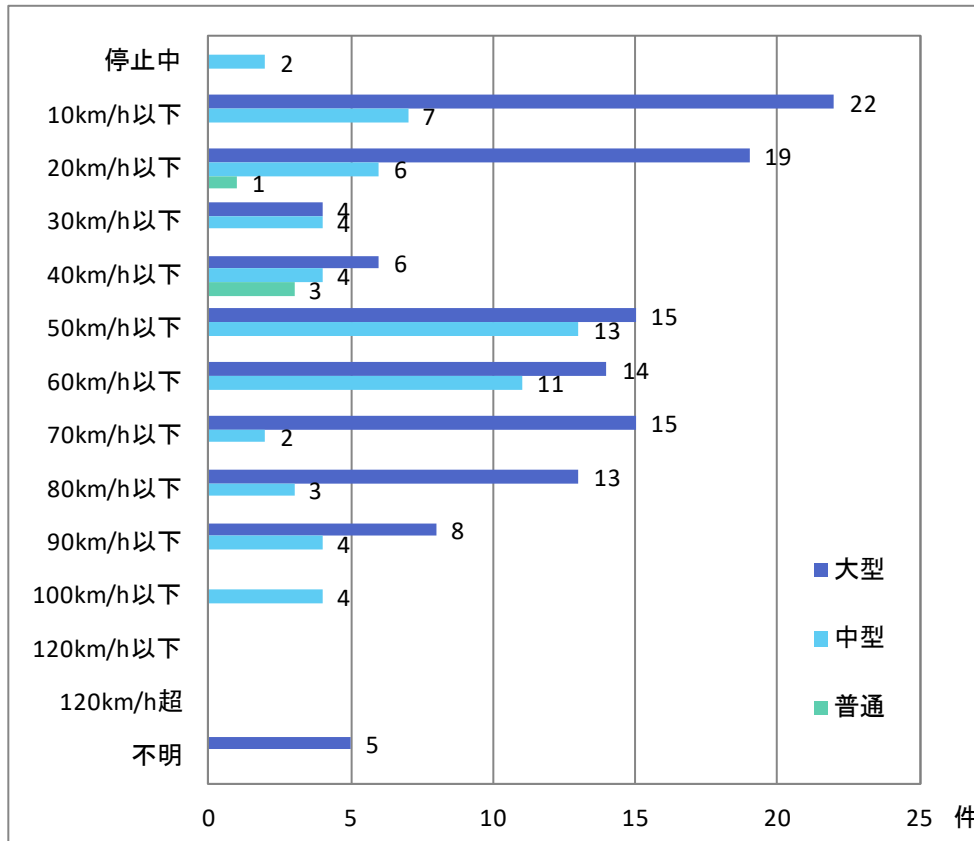
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「4～6時」が最も多く19件（15.7%）となっている。次いで「2～4時」15件（12.4%）、「10～12時」14件（11.6%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で5割近くを占めている。
- ・「中型」は「4～6時」、「8～10時」が最も多く、それぞれ12件（20.0%）となっている。次いで「2～4時」9件（15.0%）、「0～2時」7件（11.7%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で5割を占めている。
- ・「普通」は「2～4時」、「14～16時」、「16～18時」、「18～20時」がそれぞれ1件（25.0%）となっている。



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

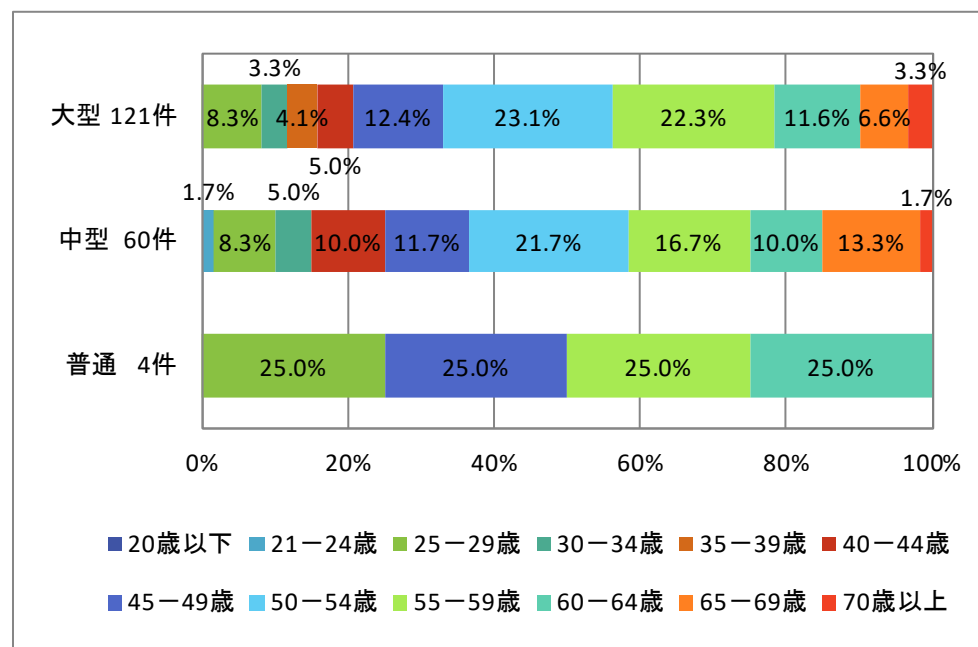
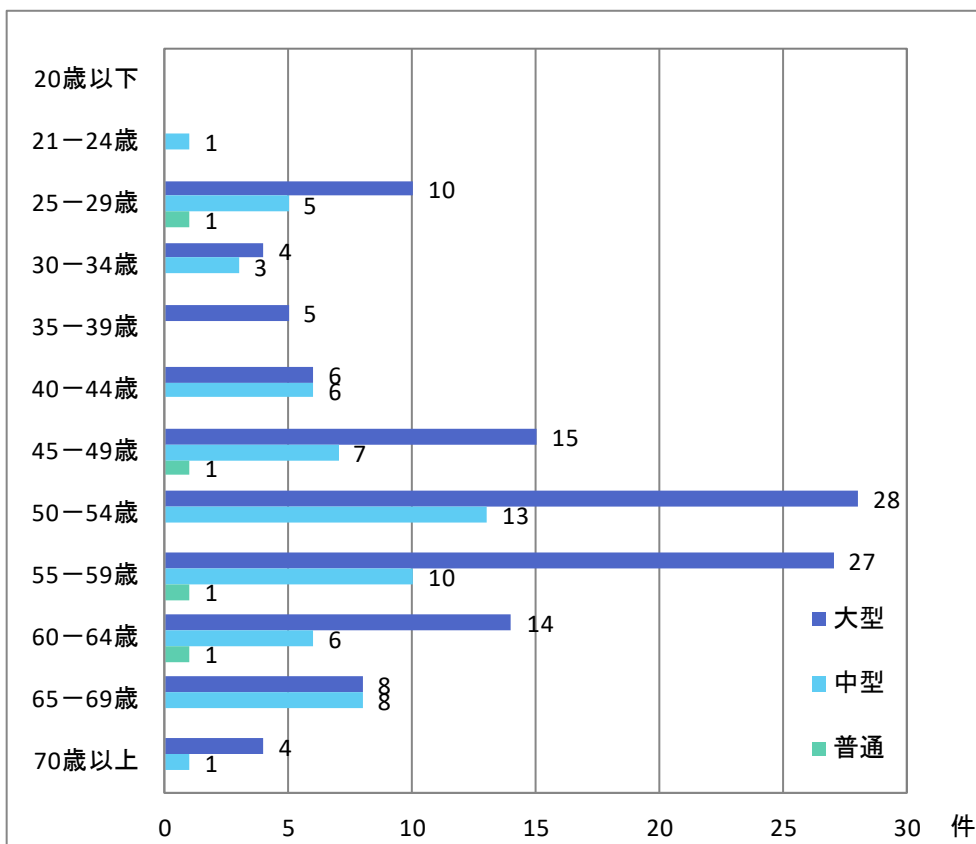
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く22件（18.2%）となっている。次いで「20km/h以下」19件（15.7%）、「50km/h以下」、「70km/h以下」がそれぞれ15件（12.4%）、「60km/h以下」14件（11.6%）、「80km/h以下」13件（10.7%）と続いている。
- ・「中型」は「50km/h以下」が最も多く13件（21.7%）となっている。次いで「60km/h以下」11件（18.3%）、「10km/h以下」7件（11.7%）、「20km/h以下」6件（10.0%）と続いている。
- ・「普通」は「40km/h以下」が最も多く3件（75.0%）と続いている。



VI. 2025年死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

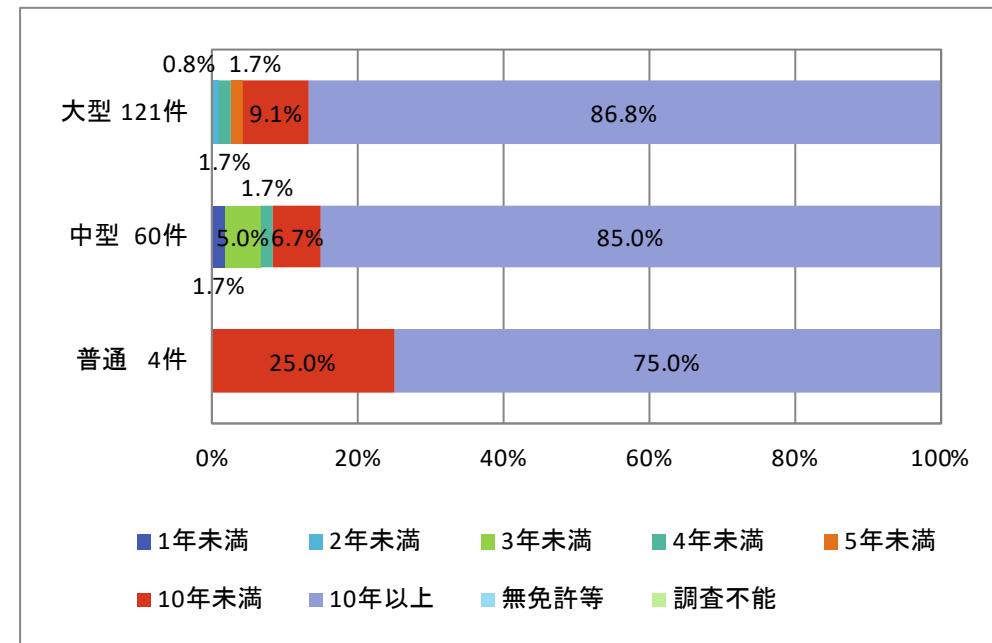
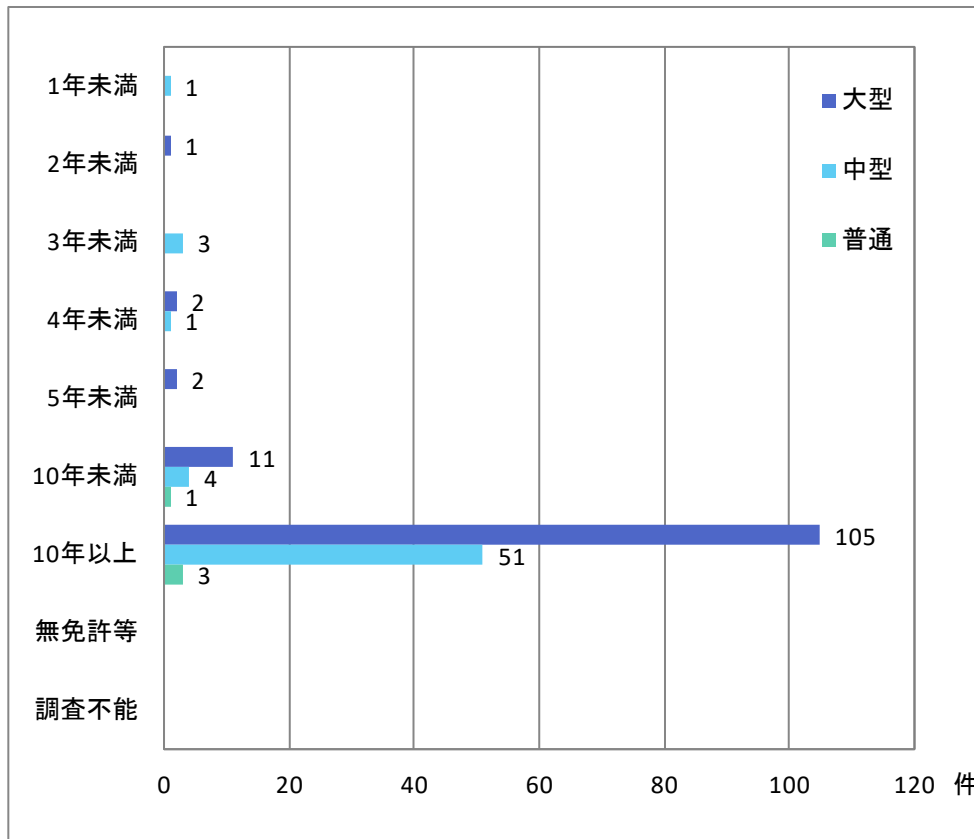
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く28件（23.1%）となっている。次いで「55-59歳」27件（22.3%）、「45-49歳」15件（12.4%）、「60-64歳」14件（11.6%）と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く13件（21.7%）となっている。次いで「55-59歳」10件（16.7%）、「65-69歳」8件（13.3%）、「45-49歳」7件（11.7%）、「40-44歳」、「60-64歳」がそれぞれ6件（10.0%）と続いている。
- ・「普通」は「25-29歳」、「45-49歳」、「55-59歳」、「60-64歳」がそれぞれ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105件（86.8%）、51件（85.0%）、3件（75.0%）となっている。



VII. 2025年死亡事故データ(車両総重量)

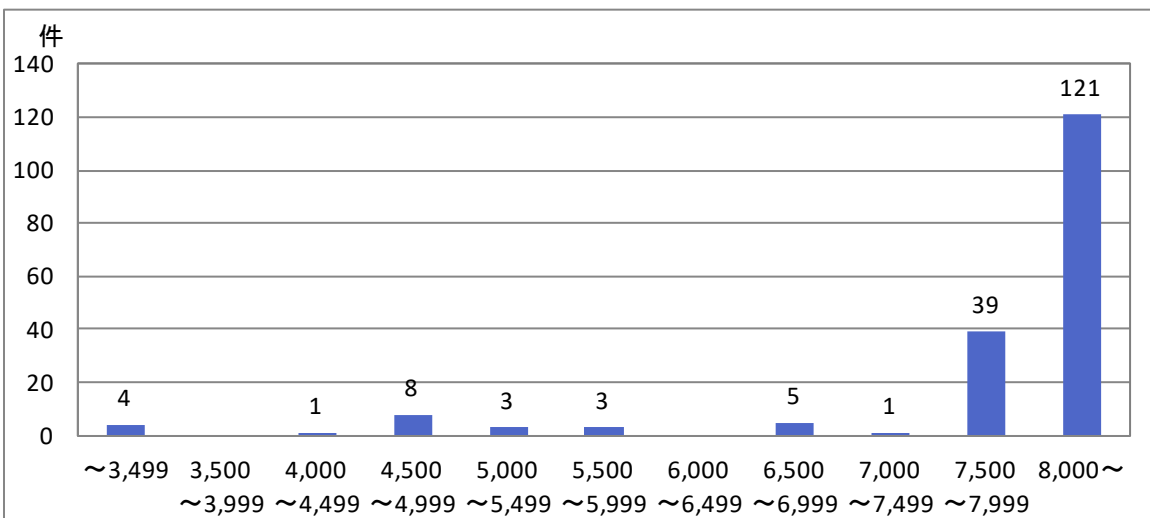
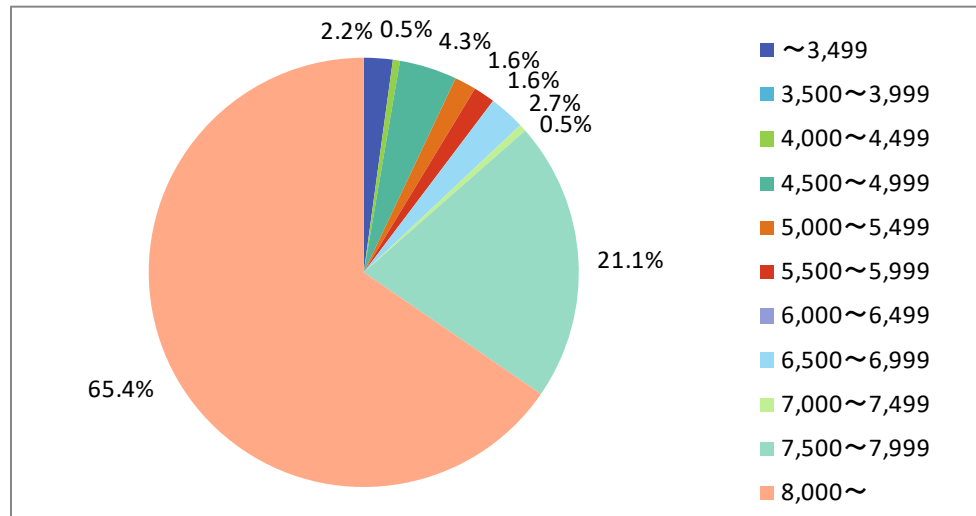
1. 車両総重量別

VII. 2025年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く121件（65.4%）と7割近くを占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」39件（21.1%）と続いており、両方で9割近くを占めている。

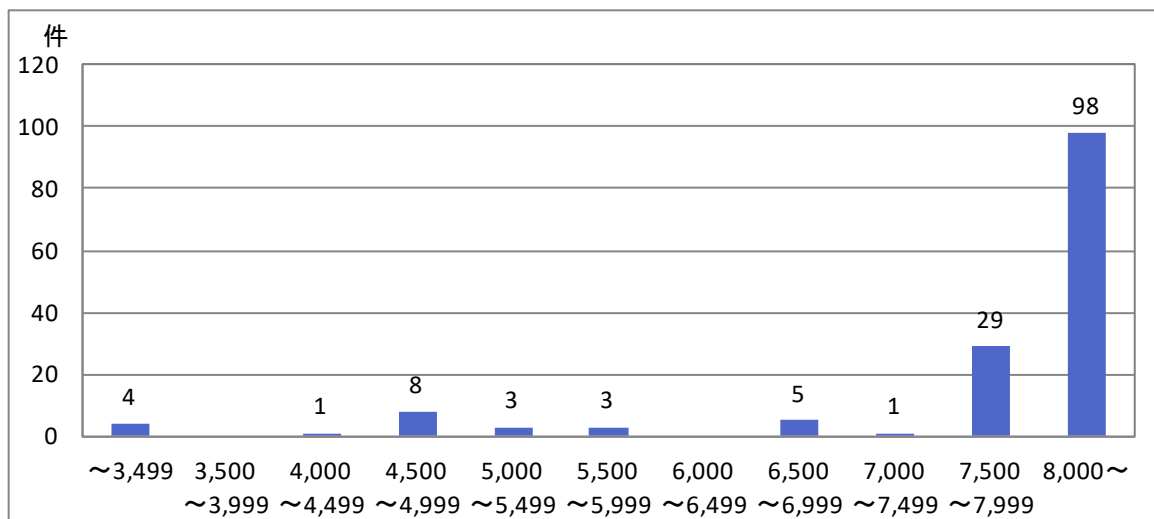
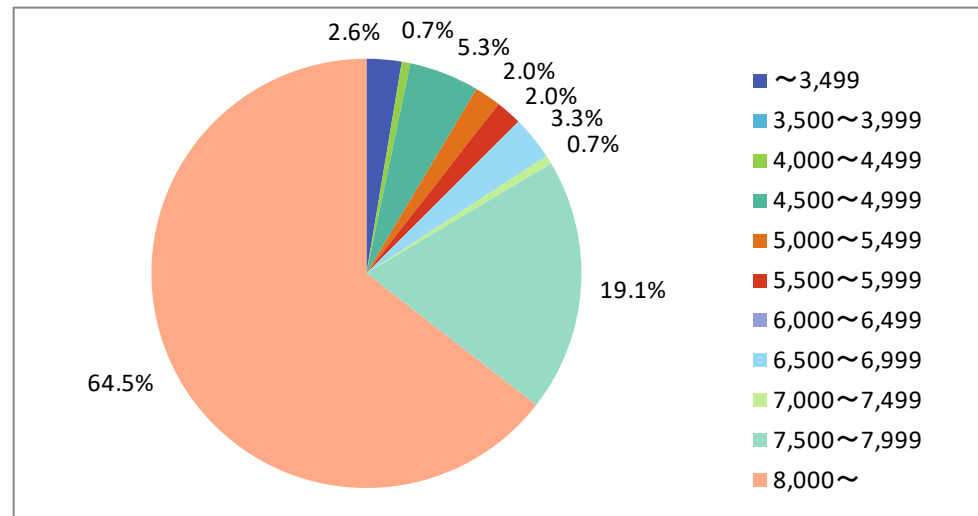
※車両総重量別に係る集計については、軽を含む185件で集計した。以下同じ。



VII. 2025年死亡事故データ(車両総重量)

(1) 一般道路上での車両総重量別

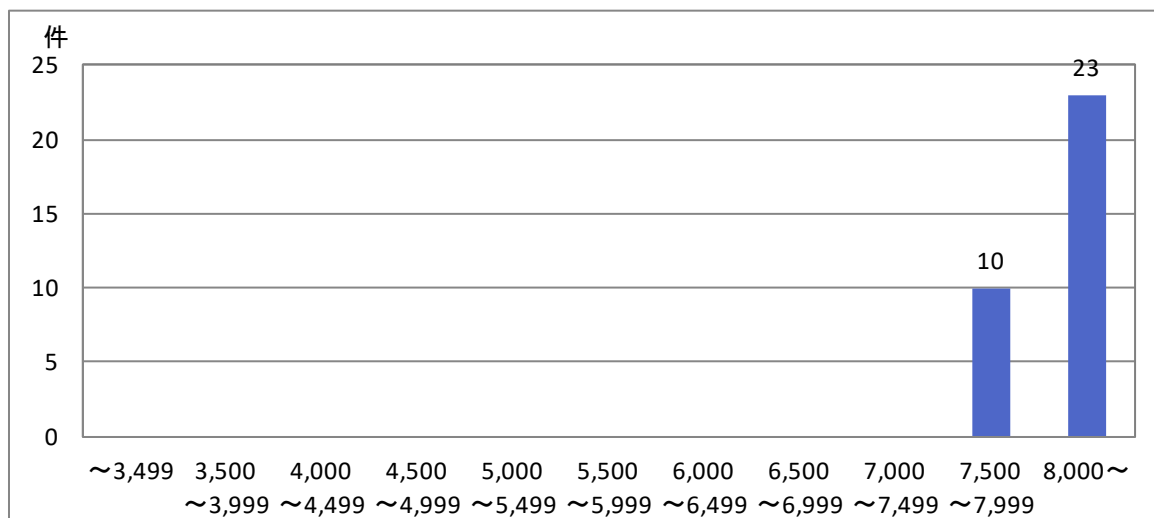
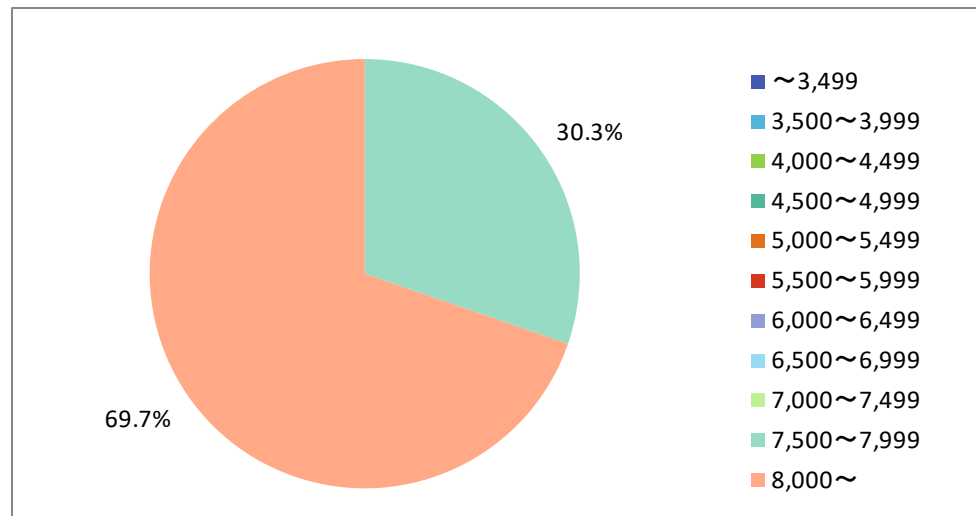
- ・一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く98件（64.5%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」29件（19.1%）と続いており、両者で8割以上を占めている。



VII. 2025年死亡事故データ(車両総重量)

(2) 高速道路上での車両総重量別

- ・ 高速道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く23件（69.7%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」10件（30.3%）と続いている。



VIII. 2025年死亡事故データ(年齢層別)

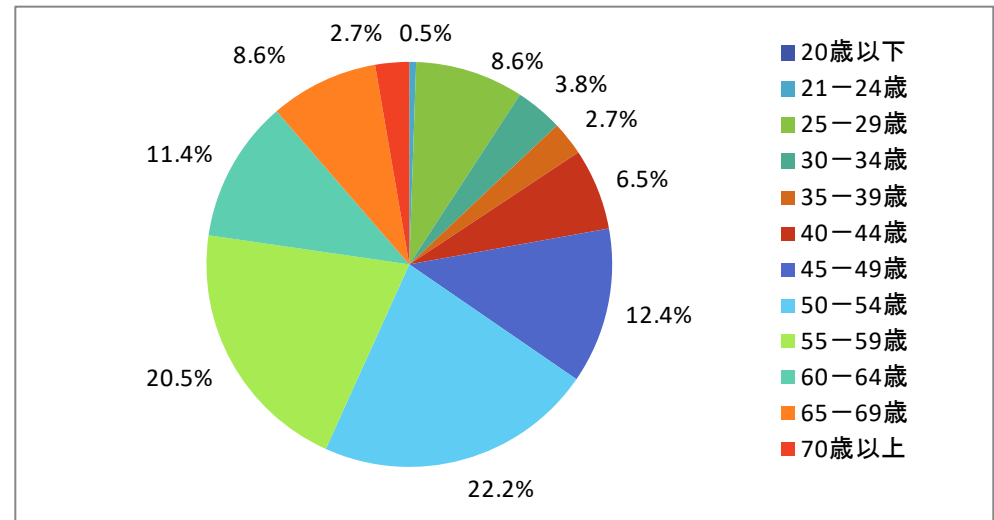
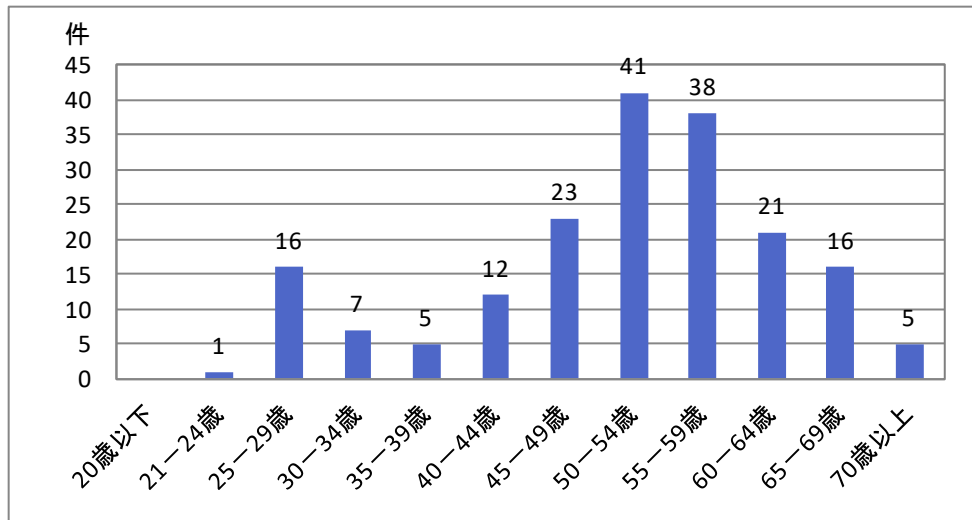
1. 第一当事者の年齢層別
2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

VIII. 2025年死亡事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別

- ・年齢層別にみると、「50-54歳」が最も多く41件（22.2%）となっている。
- ・次いで、「55-59歳」38件（20.5%）、「45-49歳」23件（12.4%）、「60-64歳」21件（11.4%）と続いている。

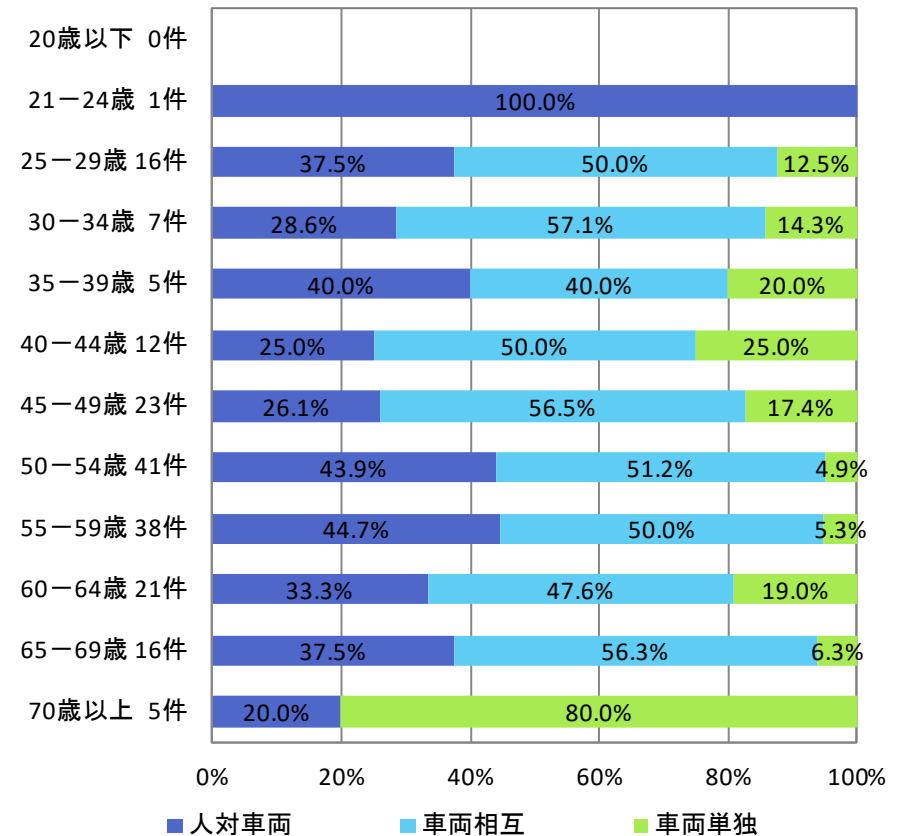
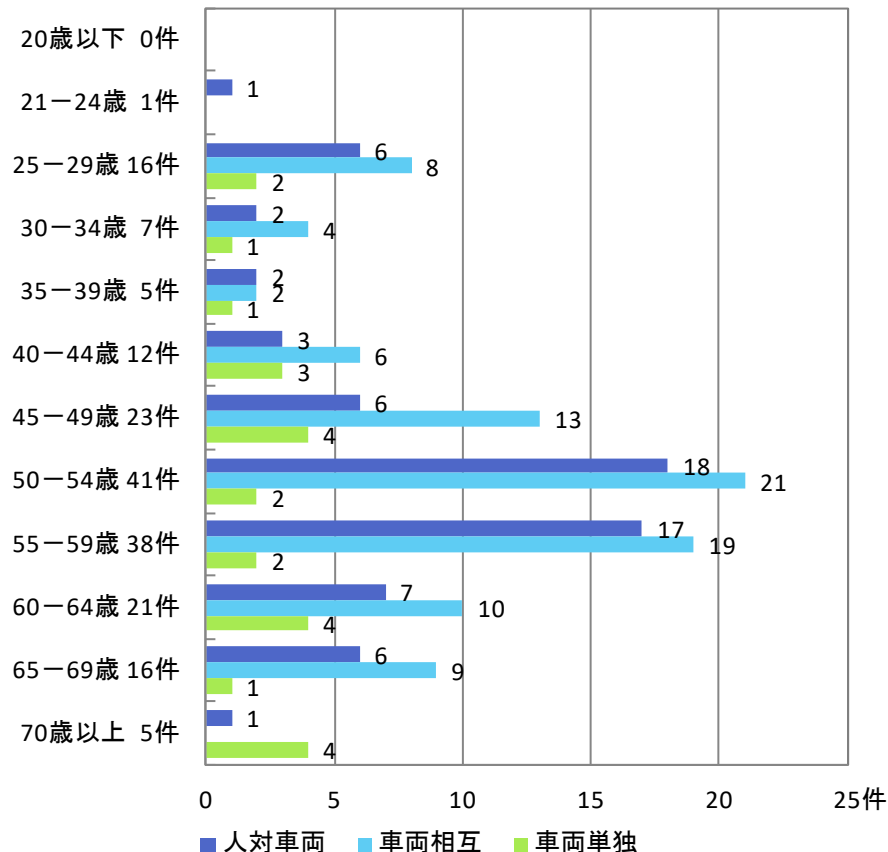
※年齢層別に係る集計については、車籍不明3件を除く185件（2025年）で集計した。以下同じ。



VIII. 2025年死亡事故データ(年齢層別)

2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

・年齢層別の事故類型別にみると、一部の年齢層を除き「車両相互」の割合が多い。

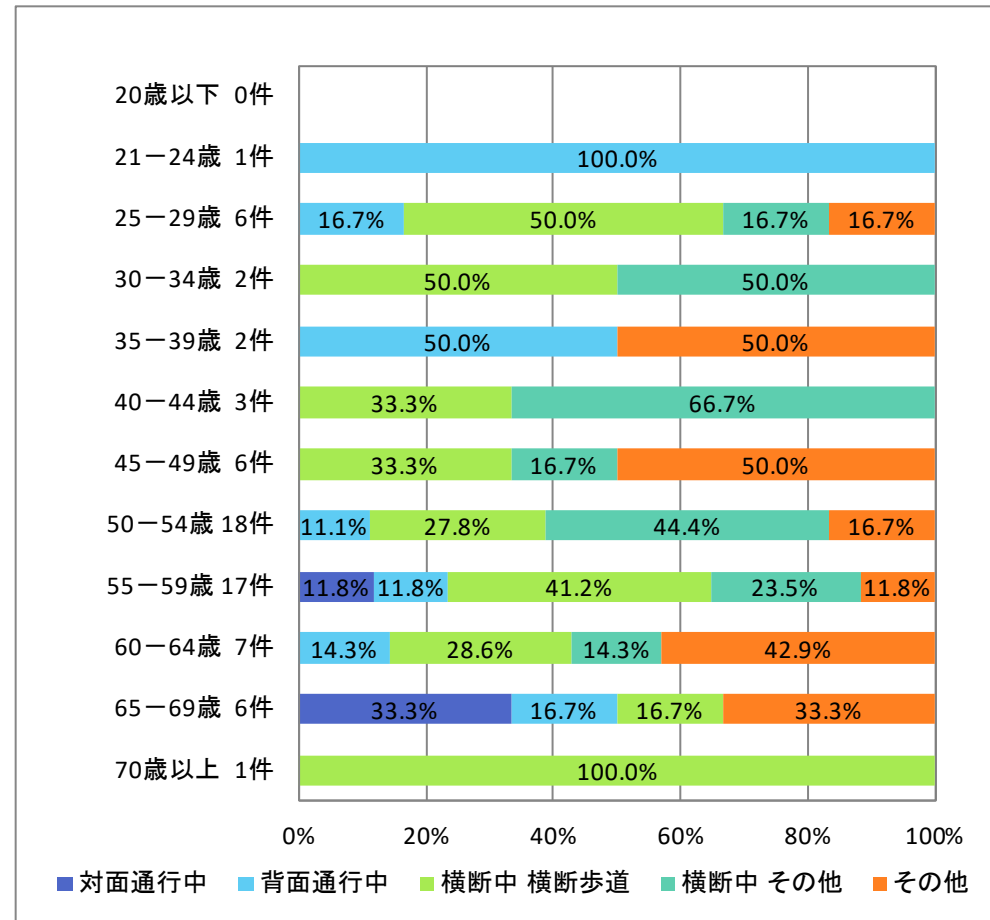
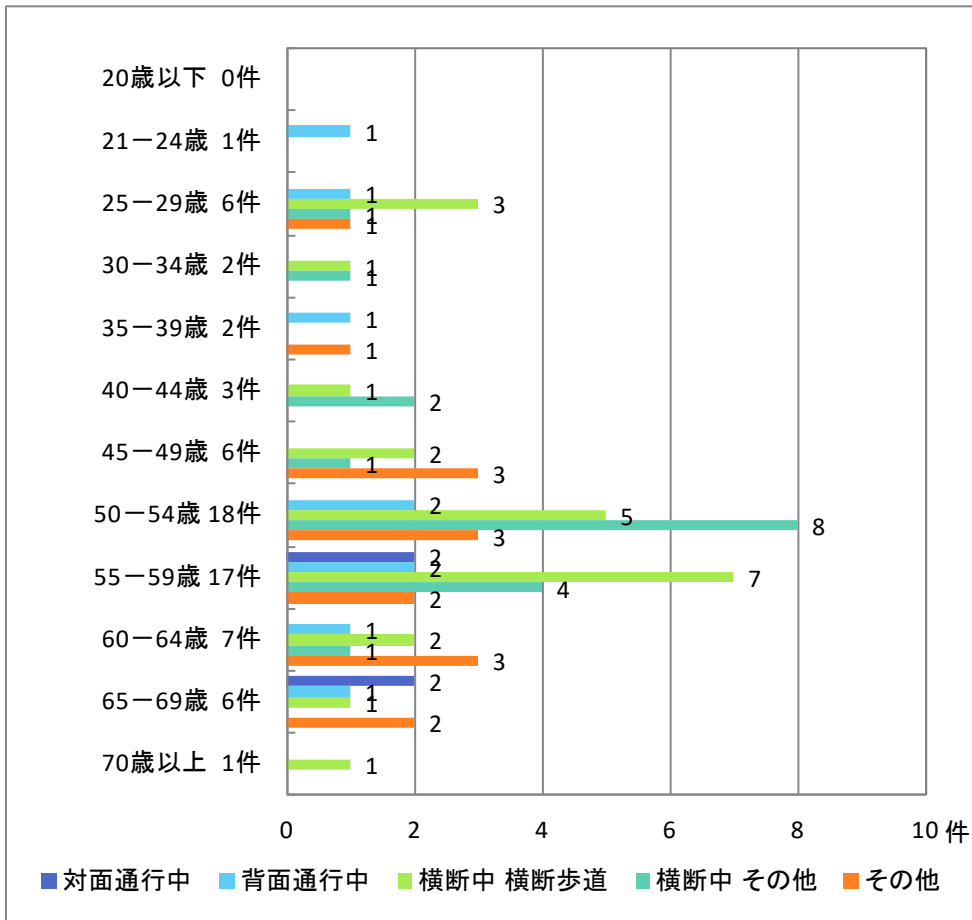


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2025年死亡事故データ(年齢層別)

(1) 第一当事者の年齢層別の事故類型(人対車両)別

・年齢層別の事故類型(人対車両)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。

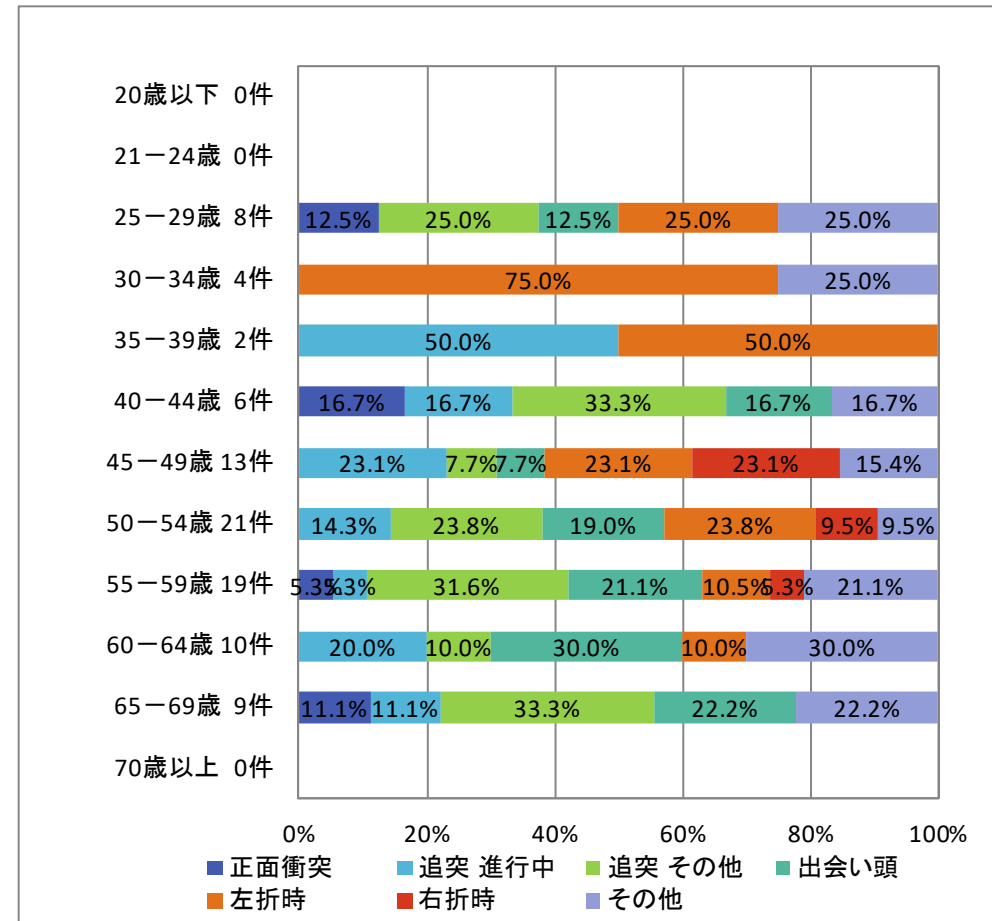
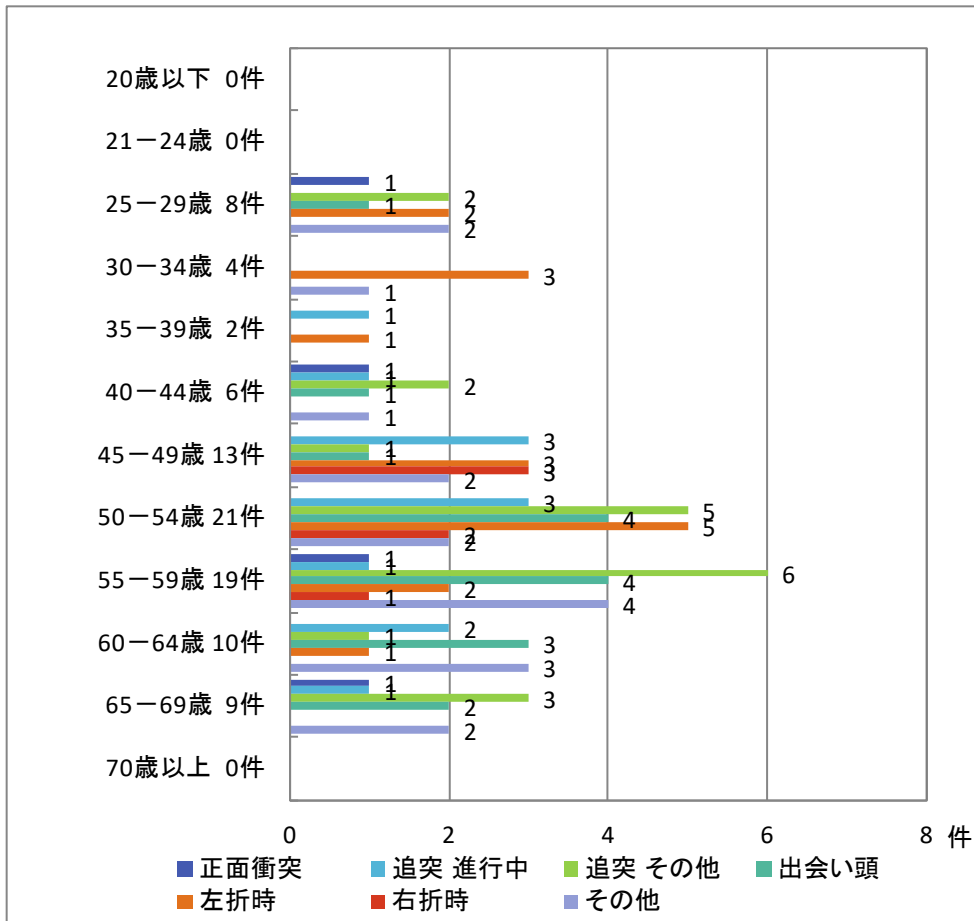


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2025年死亡事故データ(年齢層別)

(2) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両相互)別

・年齢層別の事故類型(車両相互)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。

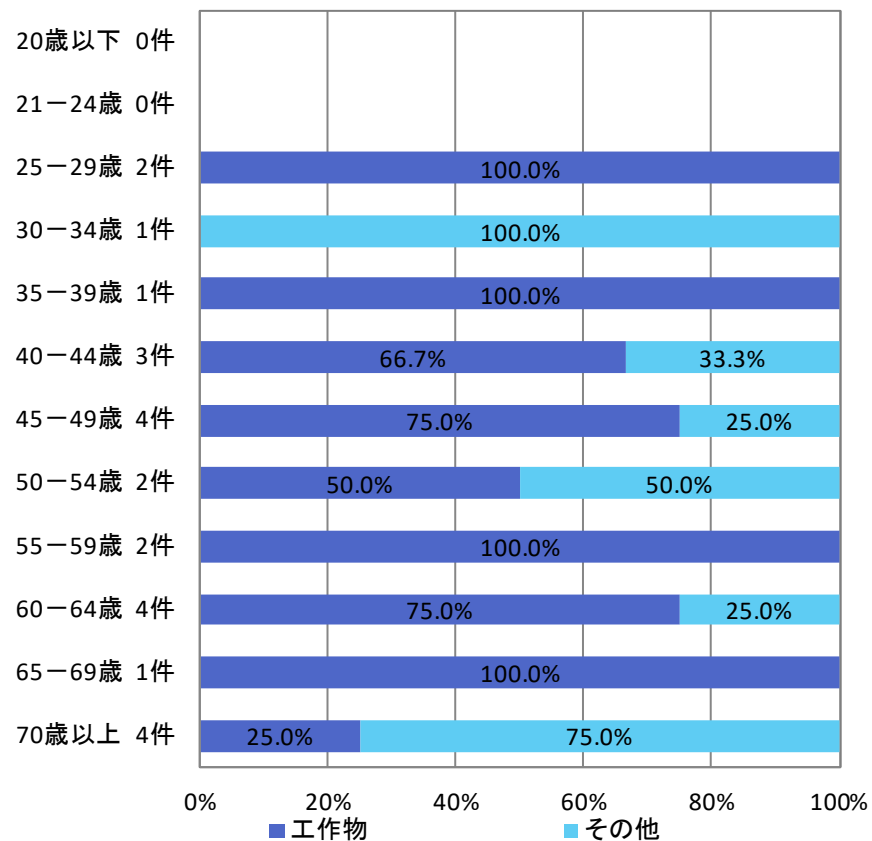
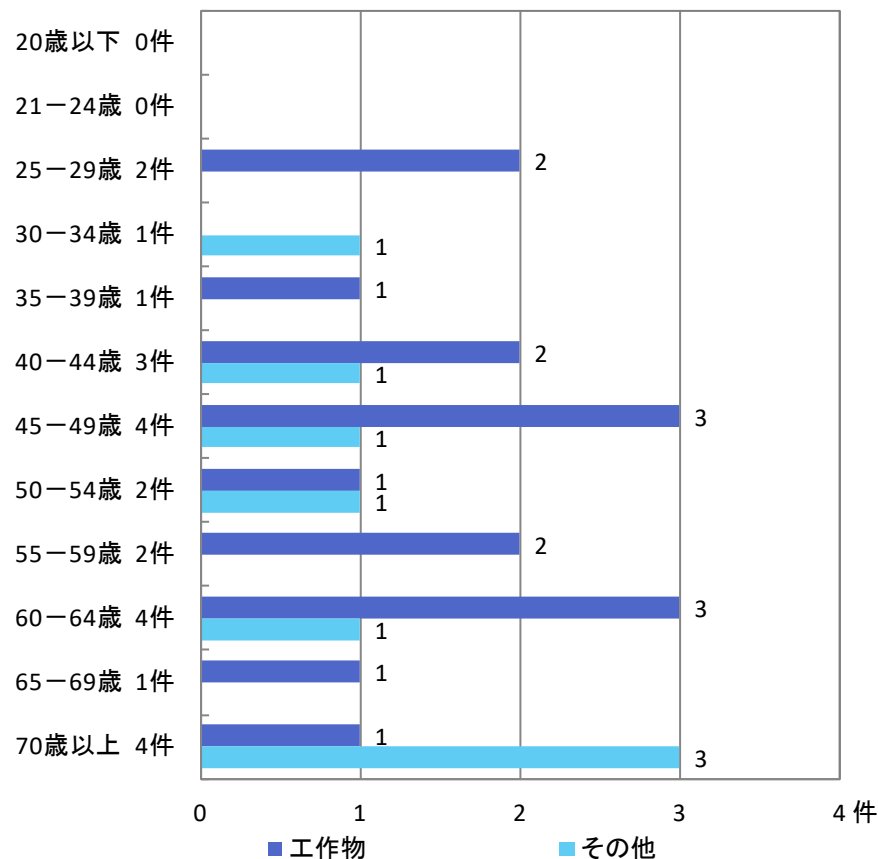


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2025年死亡事故データ(年齢層別)

(3) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両単独)別

- ・年齢層別の事故類型(車両単独)別にみると、一部の年齢層を除き「工作物」の割合が多い。



IX. 2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

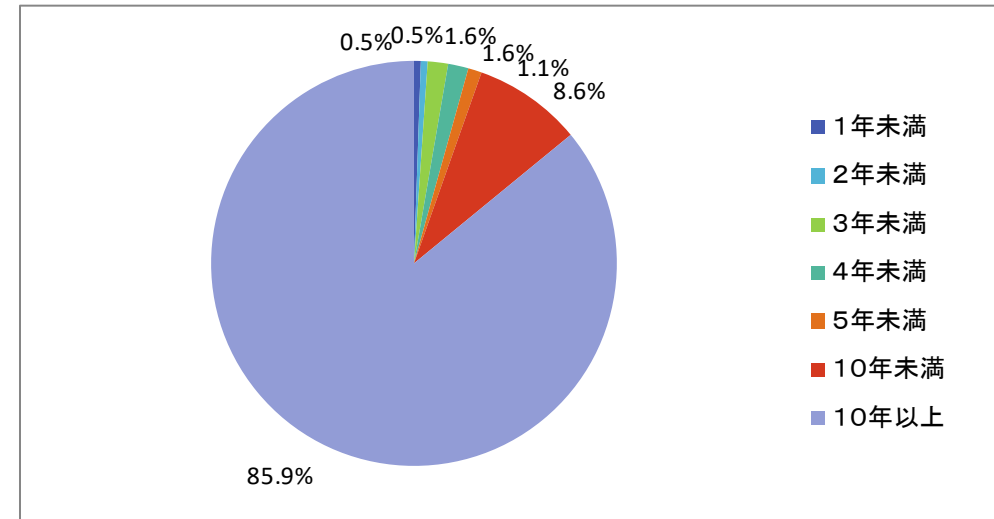
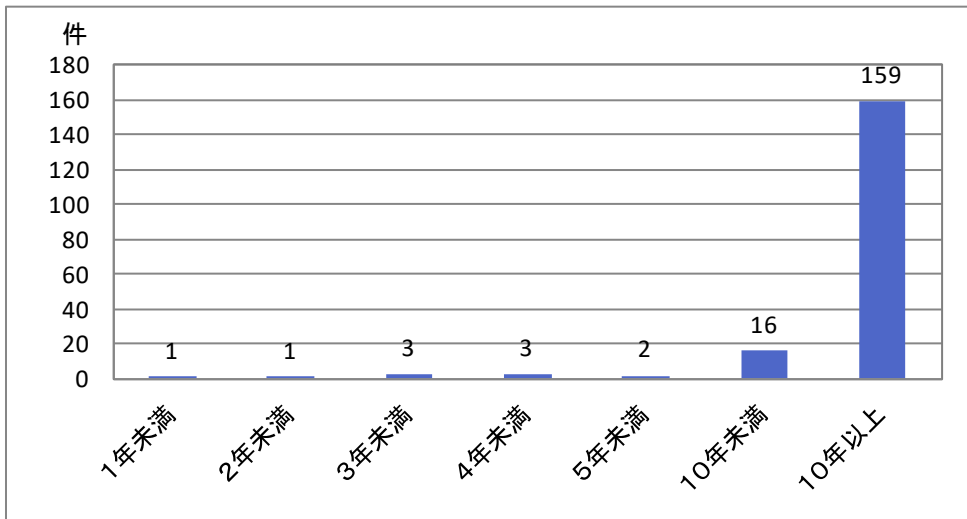
1. 運転者の免許取得年数別
2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

Ⅸ. 2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別

- ・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く159件（85.9%）と9割近くを占めている。

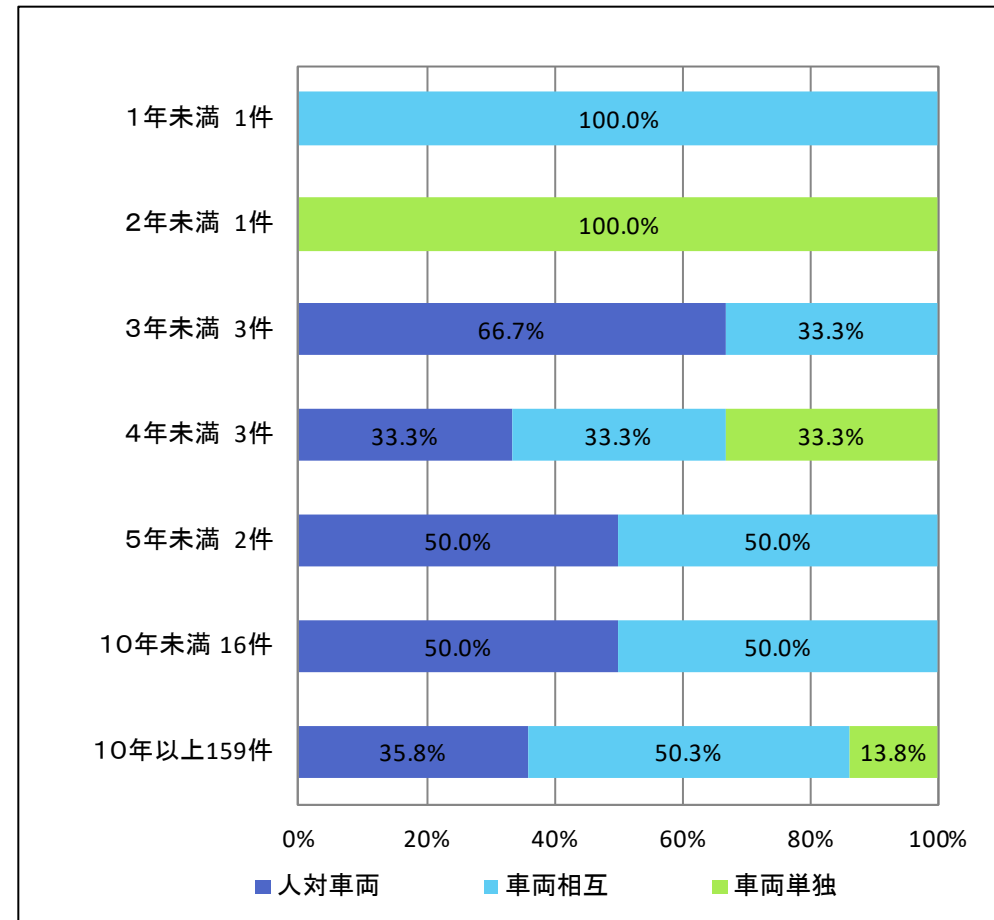
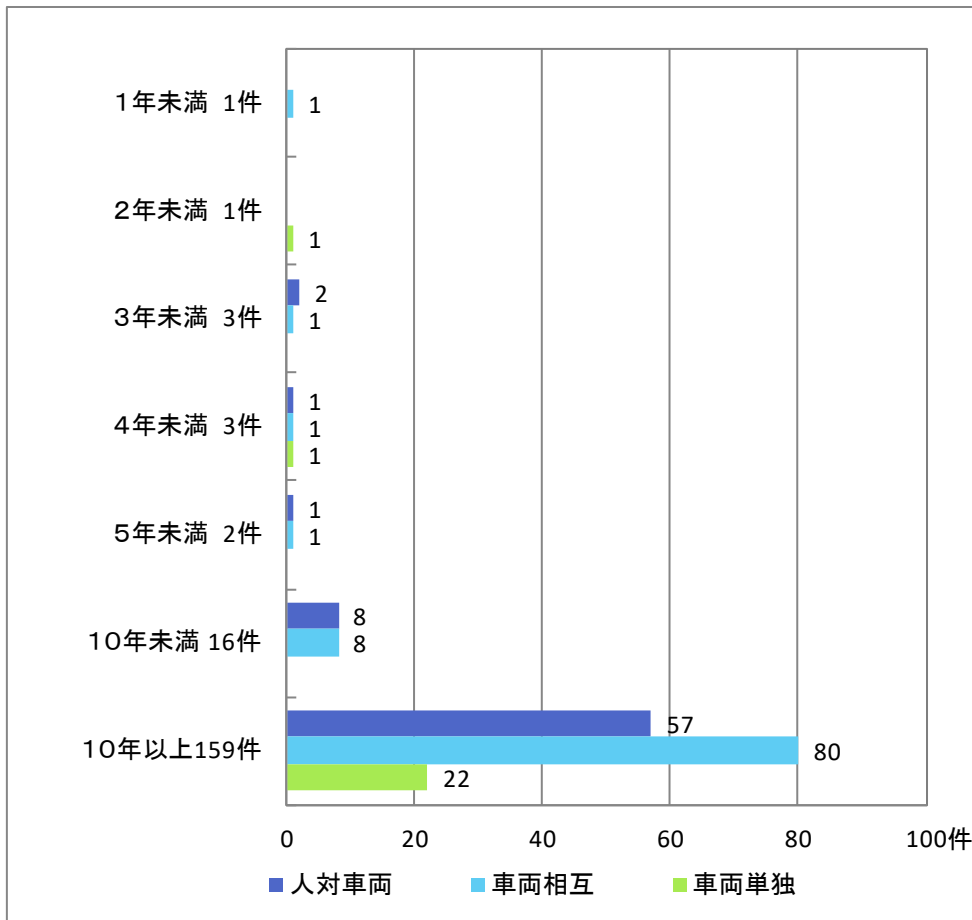
※運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明3件を除く185件（2025年）で集計した。以下同じ。



Ⅸ. 2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

- ・ 免許取得年数別の事故類型別にみると、年数によって傾向は異なる。
- ・ 免許取得年数の長い「10年未満」、「10年以上」は「車両相互」の割合が5割以上を占めている。

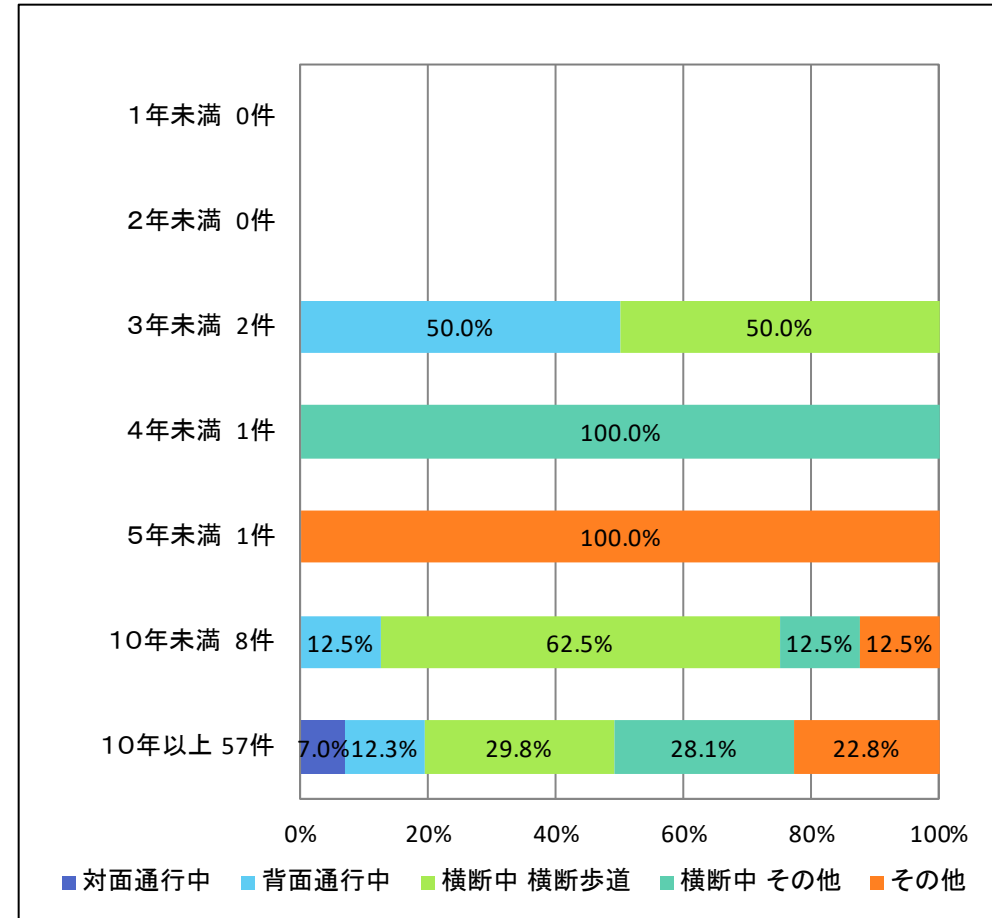
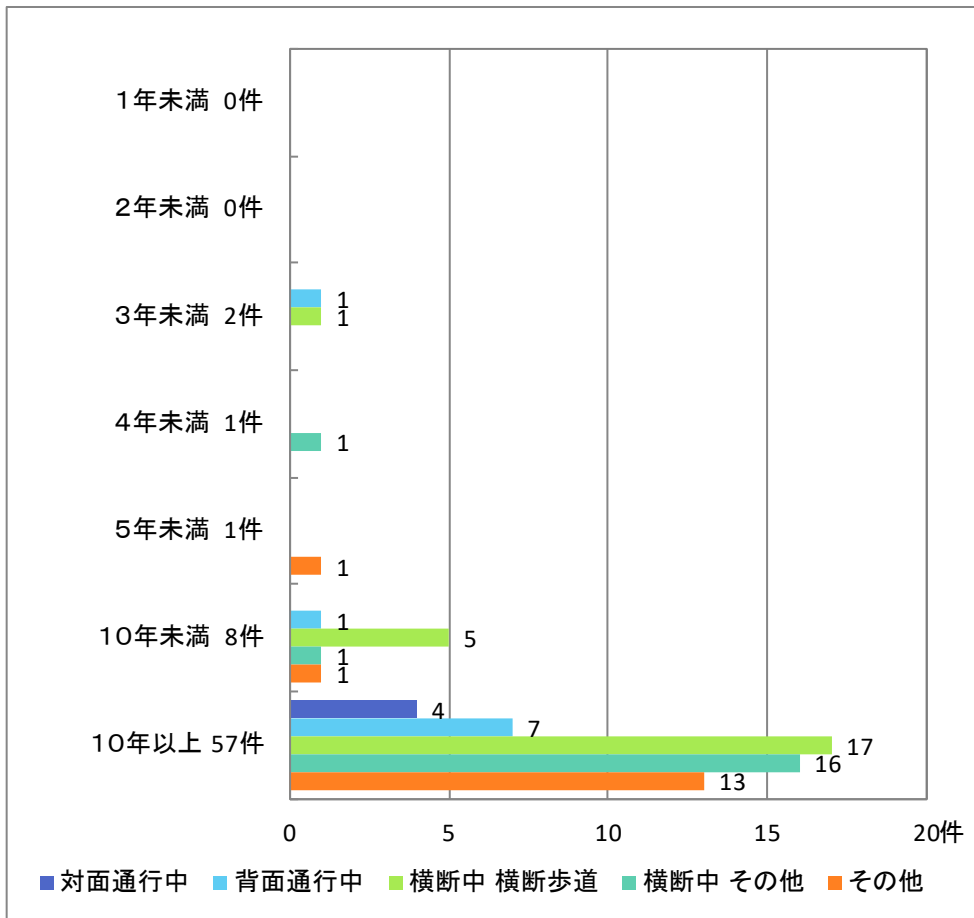


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(1) 運転者の免許取得年数別の事故類型(人対車両)別

- ・ 免許取得年数別の事故類型(人対車両)別にみると、年数によって傾向は異なる。
- ・ 「10年未満」は「横断中 横断歩道」の割合が6割以上を占めている。
- ・ 「10年以上」は「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」の割合が3割近くを占めている。

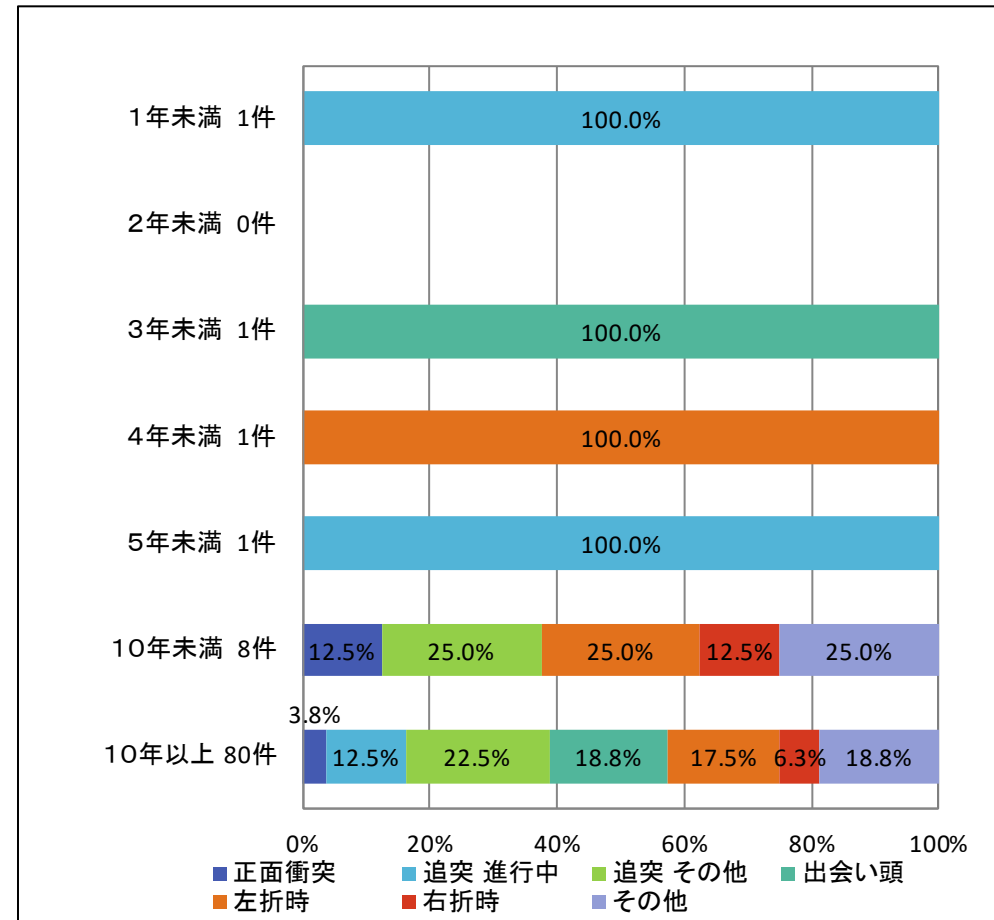
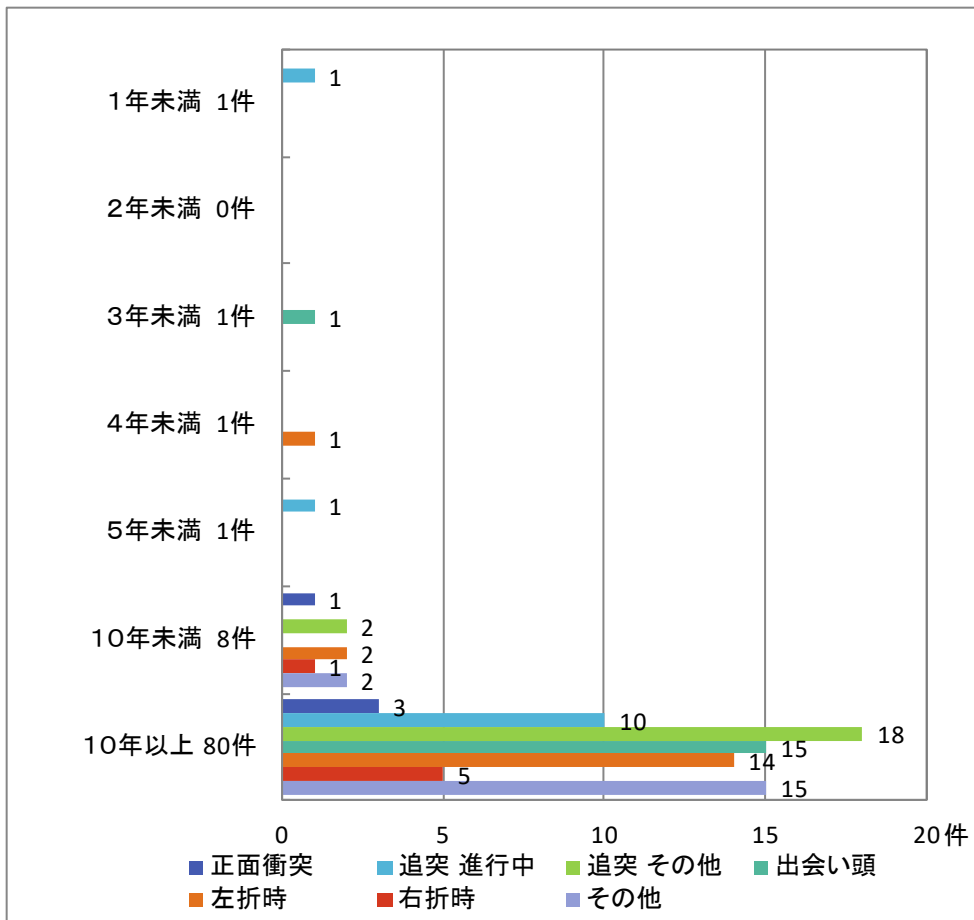


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(2) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両相互)別

- ・ 免許取得年数別の事故類型(車両相互)別にみると、年数によって傾向は異なる。
- ・ 「10年未満」は「追突 その他」、「左折時」、「右折時」の割合が3割近くを占めている。
- ・ 「10年以上」は「追突 その他」の割合が2割以上を占めている。

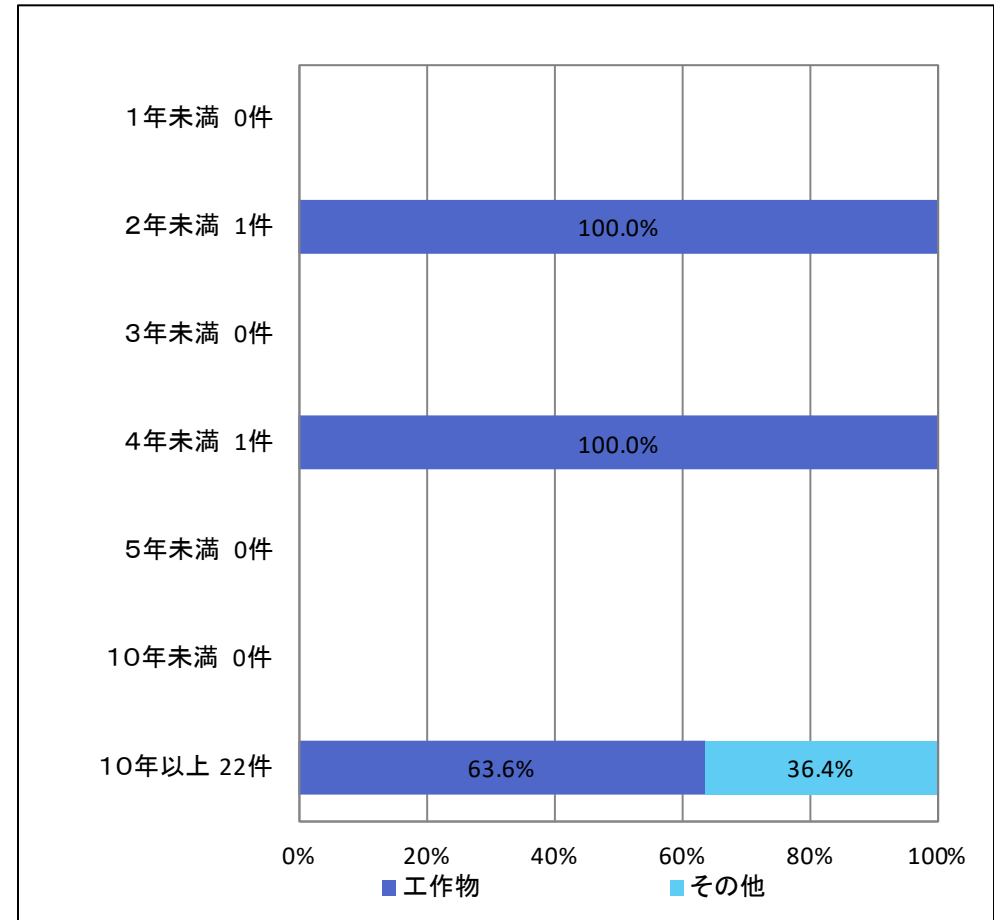
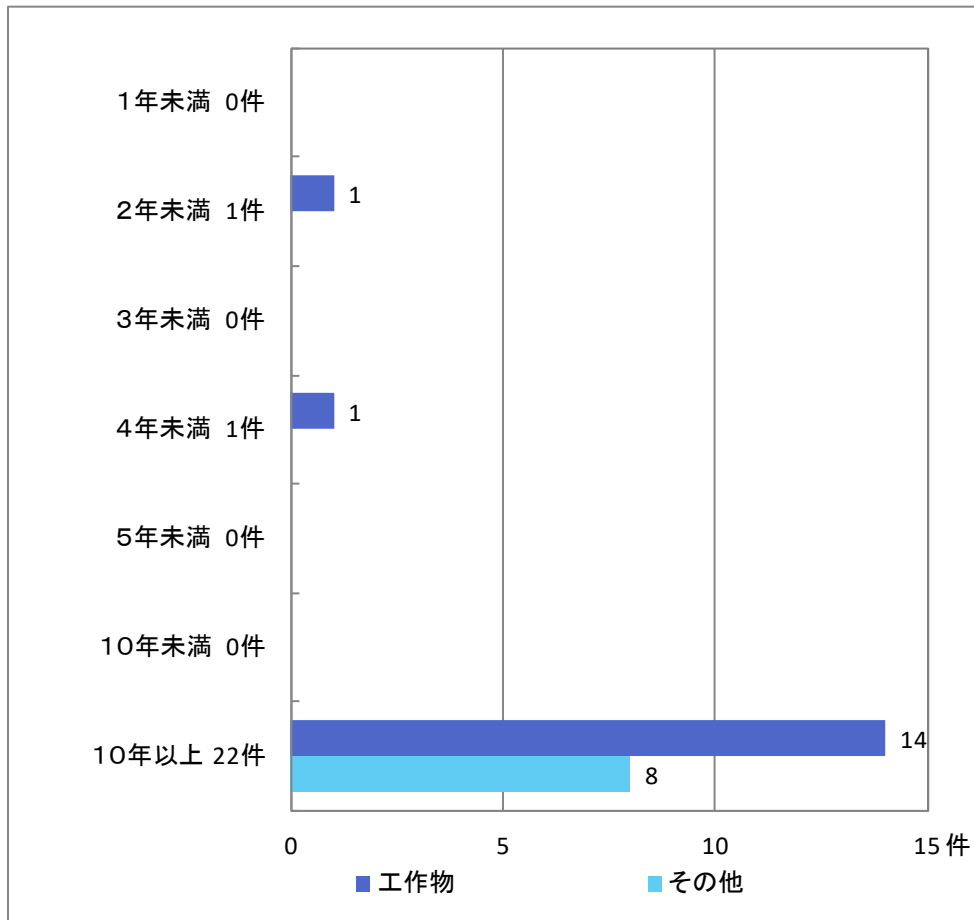


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(3) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両単独)別

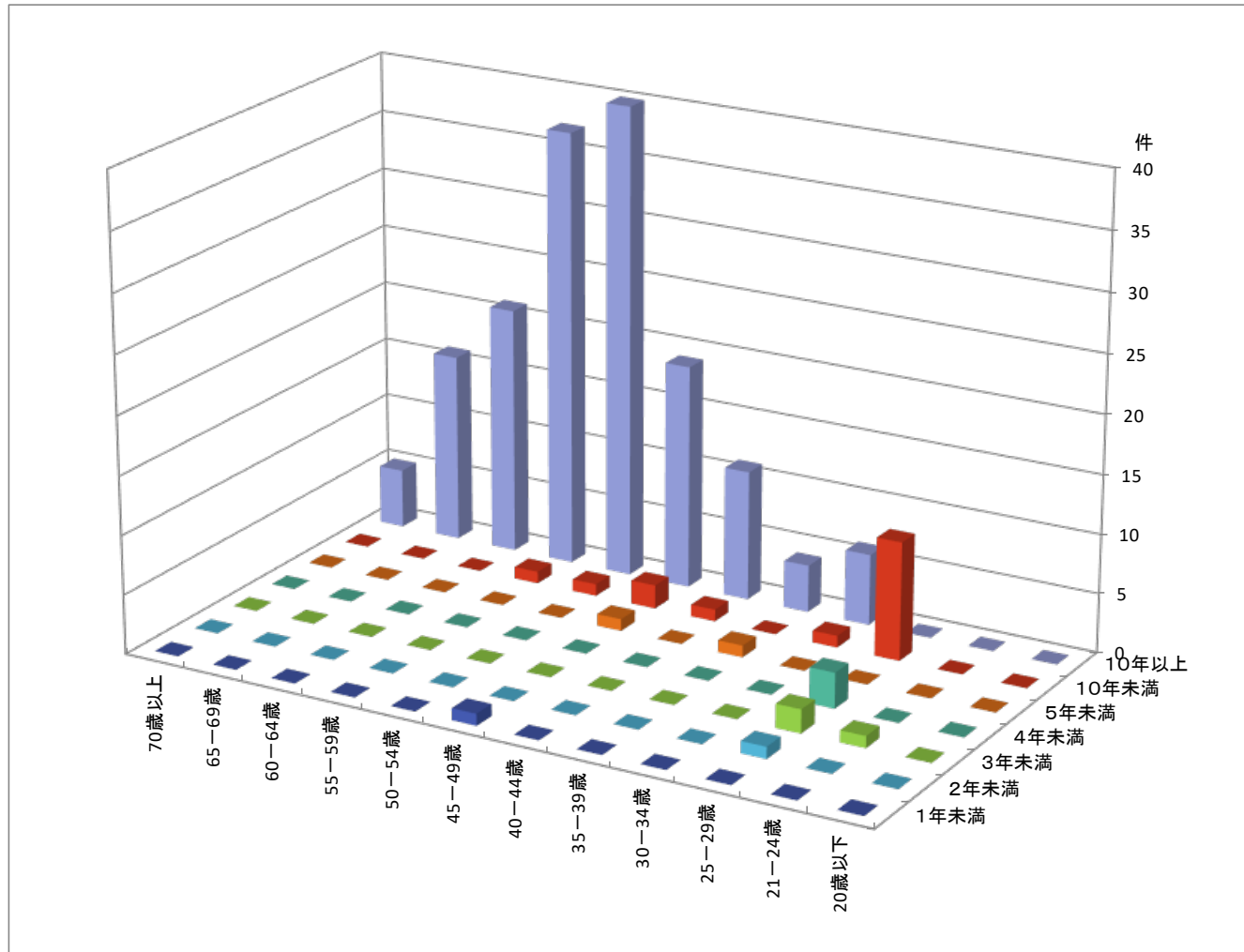
・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「工作物」の割合が6割以上を占めている。



IX. 2025年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(4) 運転者の年齢層別の免許取得年数別

- ・30歳以上は免許取得年数「10年以上」の件数が多い。



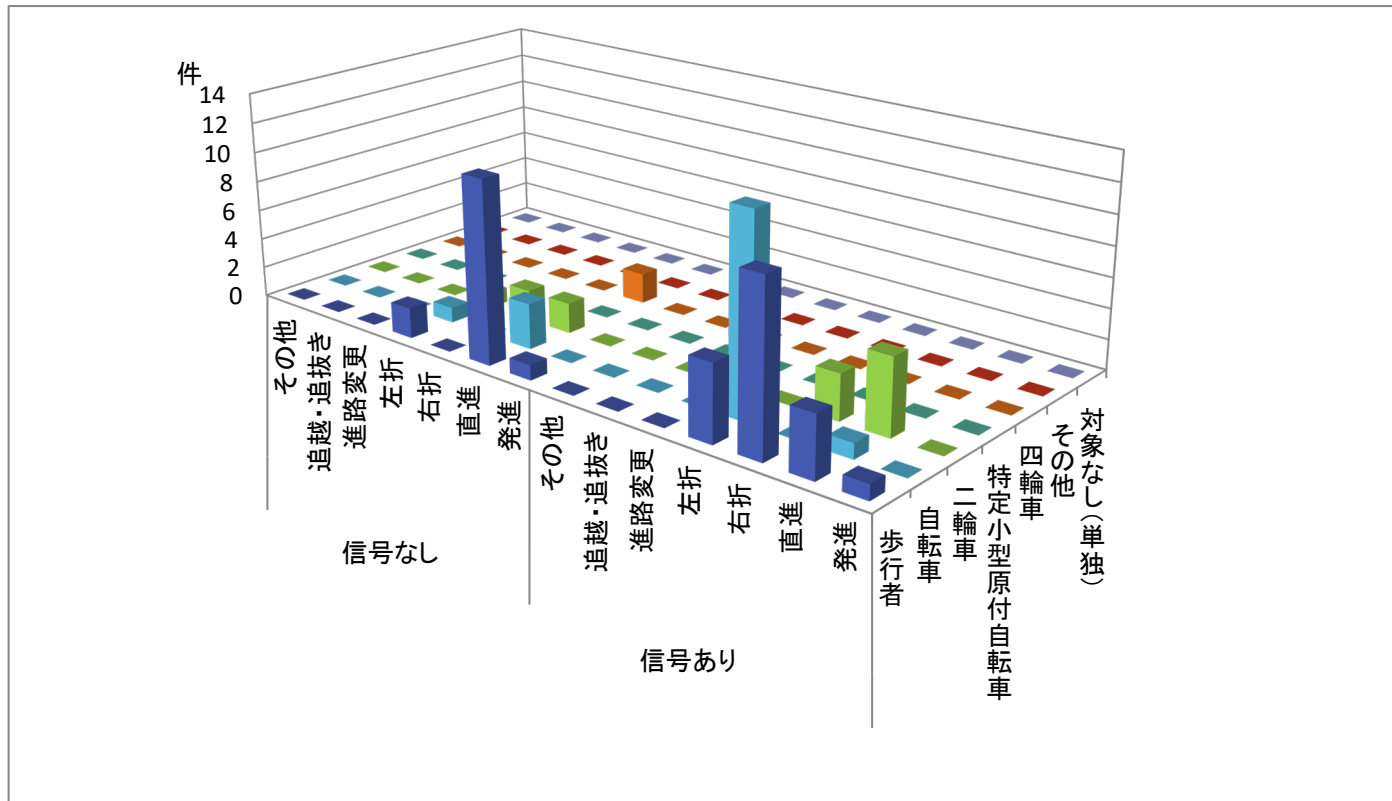
X. 2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 対歩行者・自転車別
5. 対歩行者・自転車別の年齢層別
6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別
7. 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
8. 右左折死亡事故の車体形状別第二当事者別

X. 2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別

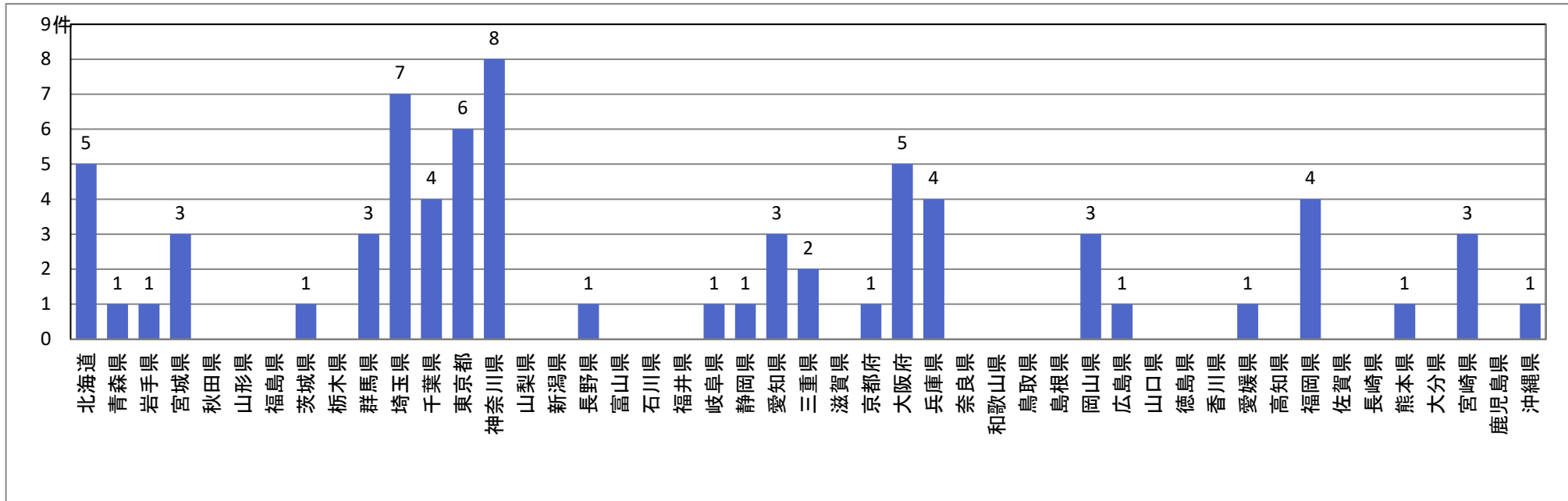
- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「二輪車」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、直進は「歩行者」の事故が多い。



X. 2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

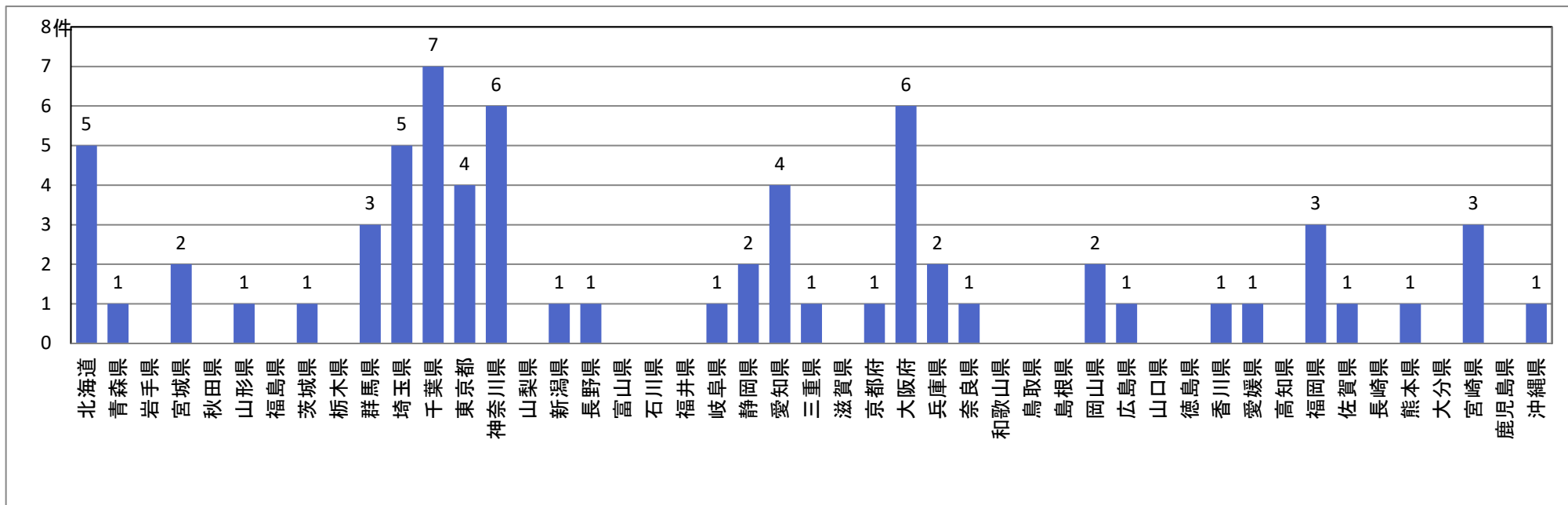
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「神奈川県」が最も多く8件、次いで「埼玉県」7件、「東京都」6件、「北海道」、「大阪府」がそれぞれ5件と続いている。



X. 2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

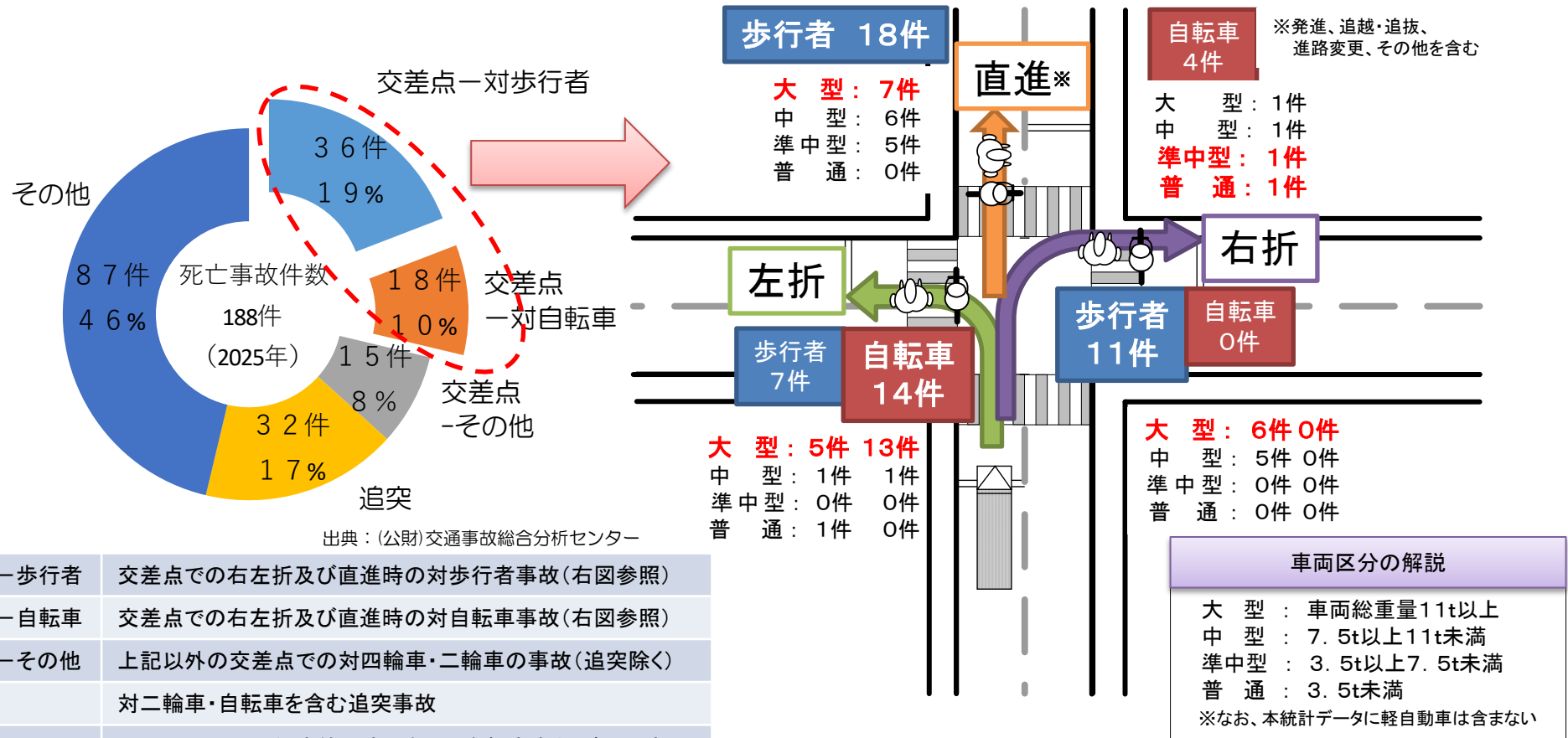
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「千葉県」が最も多く7件、次いで「神奈川県」、「大阪府」がそれぞれ6件、「北海道」、「埼玉県」がそれぞれ5件と続いている。



X. 2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 対歩行者・自転車別

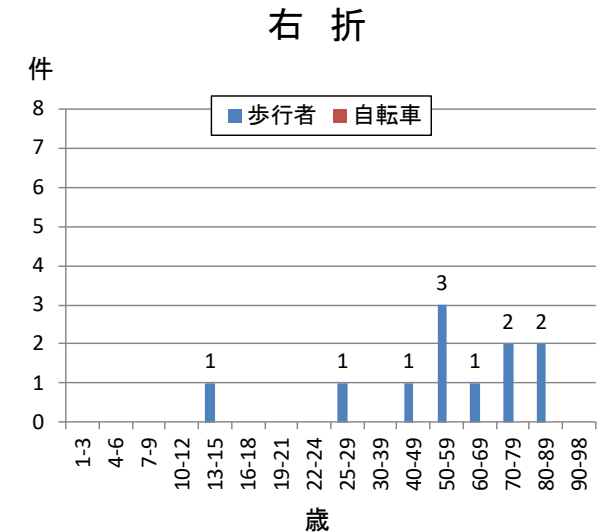
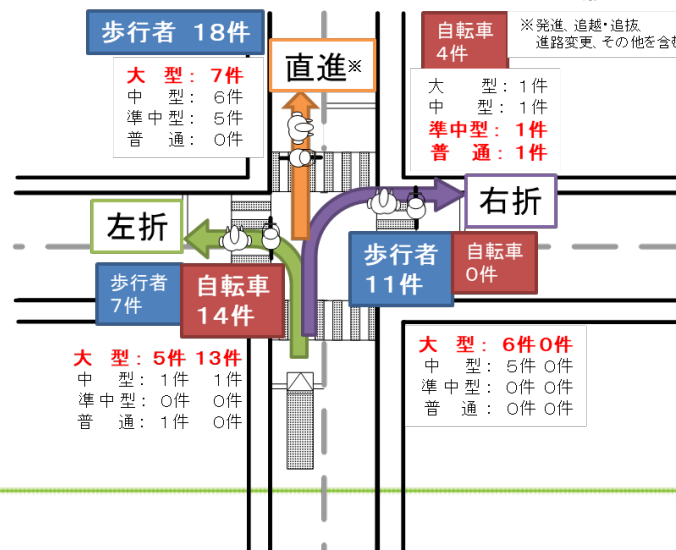
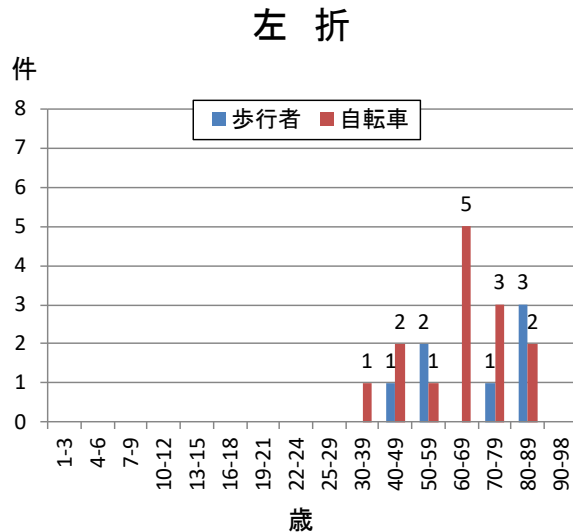
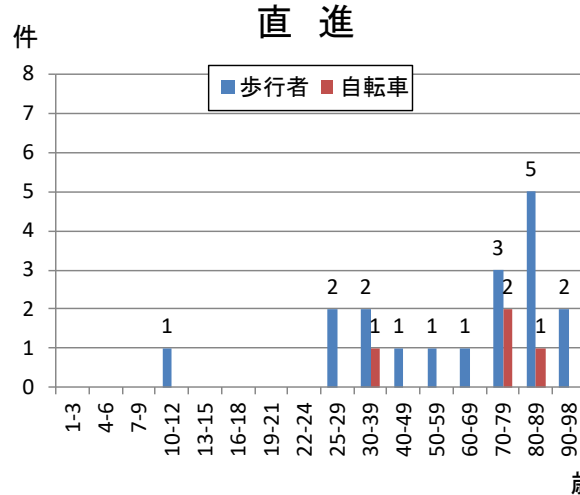
- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(54件)は、追突事故(32件)の**1.7倍**。
- ・直進死亡事故は、**8割以上が対歩行者(18件)**であり、**対歩行者の4割近くが大型車**。
- ・左折死亡事故は、**7割近くが対自転車(14件)**であり、**対自転車の9割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**全てが対歩行者(11件)**であり、**対歩行者の5割以上が大型車**。



X. 2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

5. 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割以上が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80歳代まで幅広い年齢層で、5割近くが60歳以上。

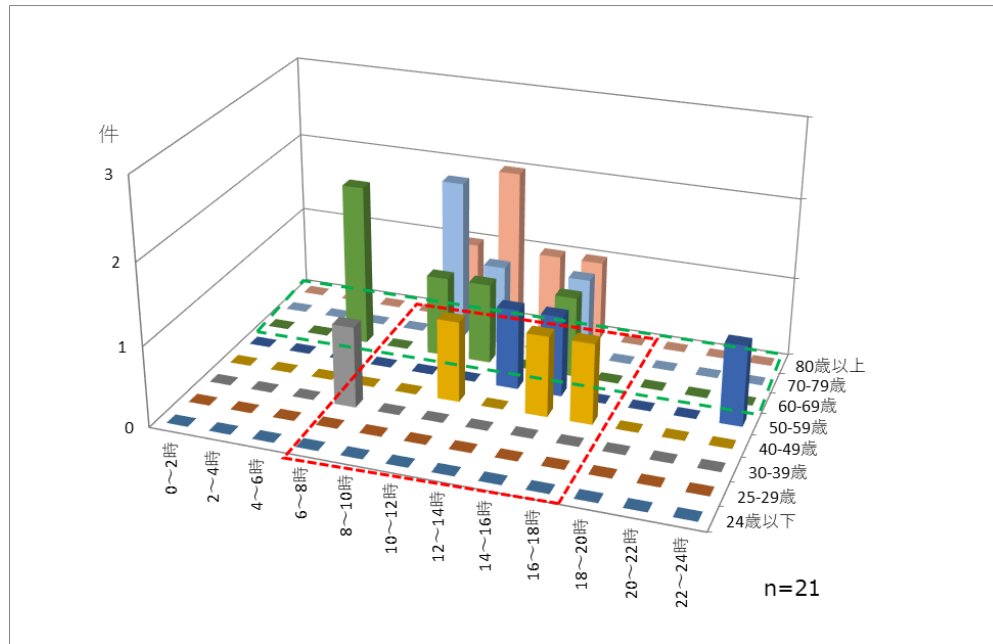


VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

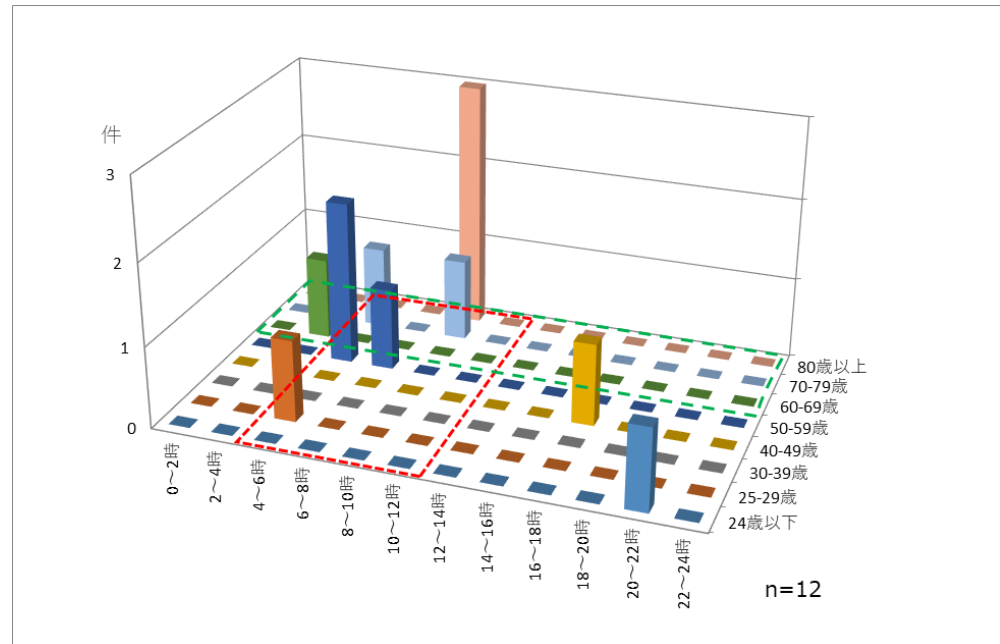
6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・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、「60歳以上」が6件（50.0%）と5割を占めている。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】

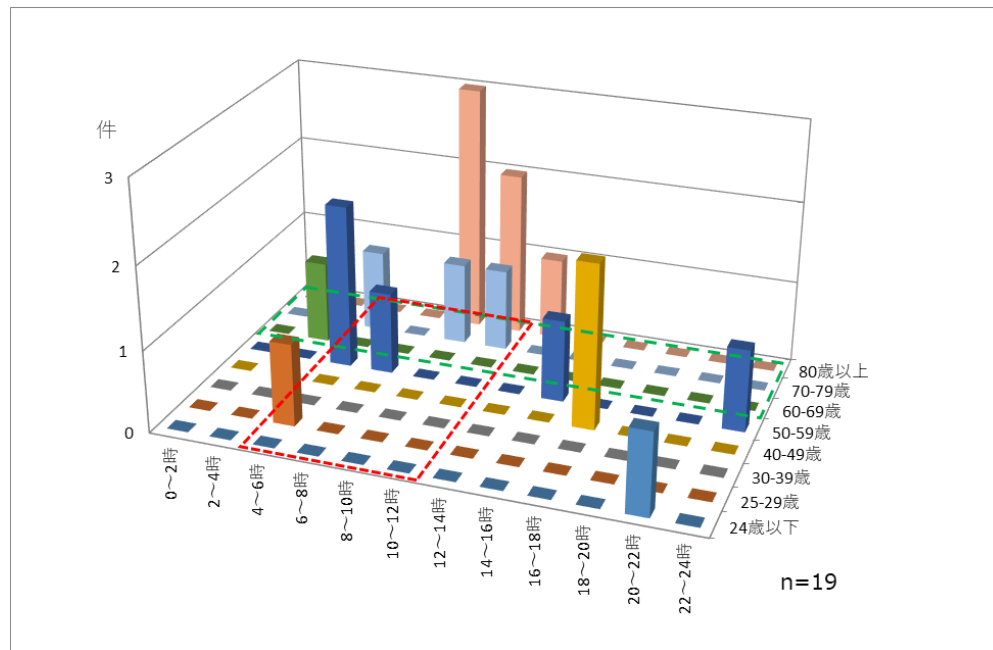


VII. 2025年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

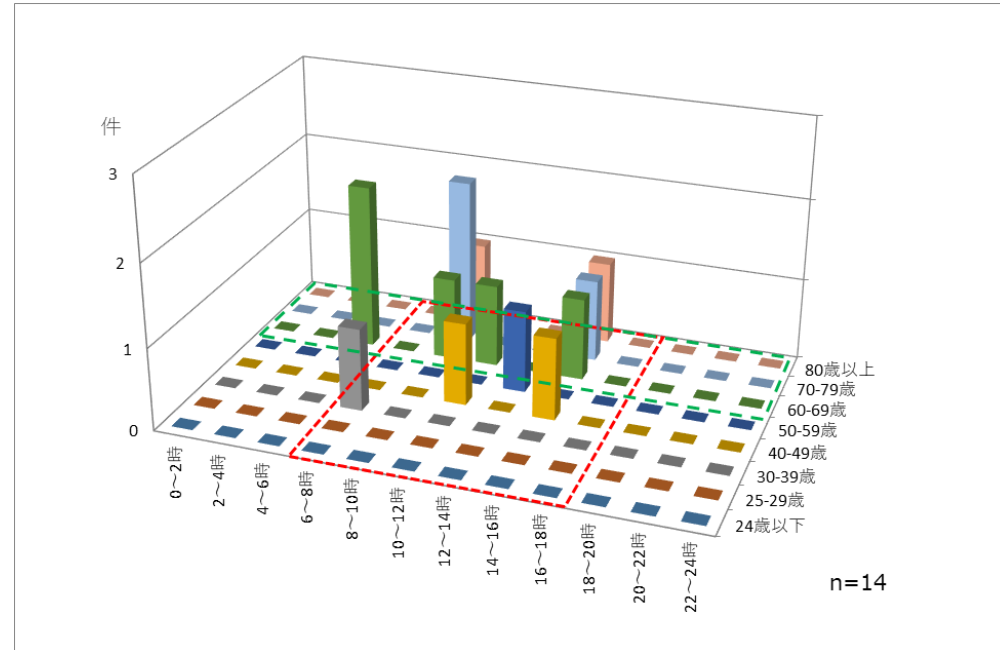
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「60歳以上」が10件（52.6%）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】



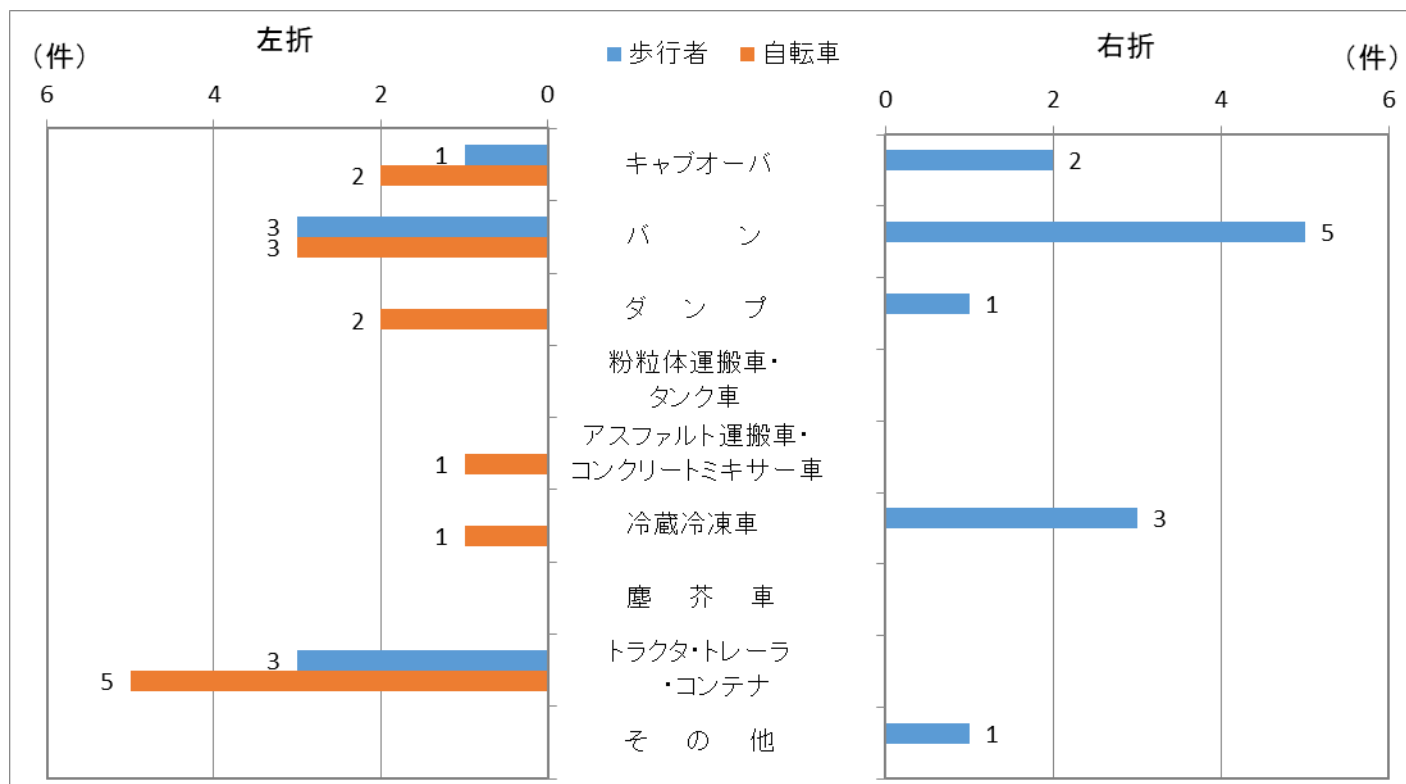
【対自転車】



X. 2025年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

8. 右左折死亡事故の車体形状別第二当事者別

- ・車体形状別にみると、左折事故で第二当事者が「自転車」の場合は、「トラクタ・トレーラ・コンテナ」が最も多く5件、次いで「バン」3件と続いている。「歩行者」の場合は、「バン」3件と続いている。「歩行者」の場合は、「バン」、「トラクタ・トレーラ・コンテナ」が最も多くそれぞれ3件となっている。
- ・右折事故で第二当事者が「歩行者」の場合は、「バン」が最も多く5件、次いで「冷蔵冷凍車」3件と続いている。

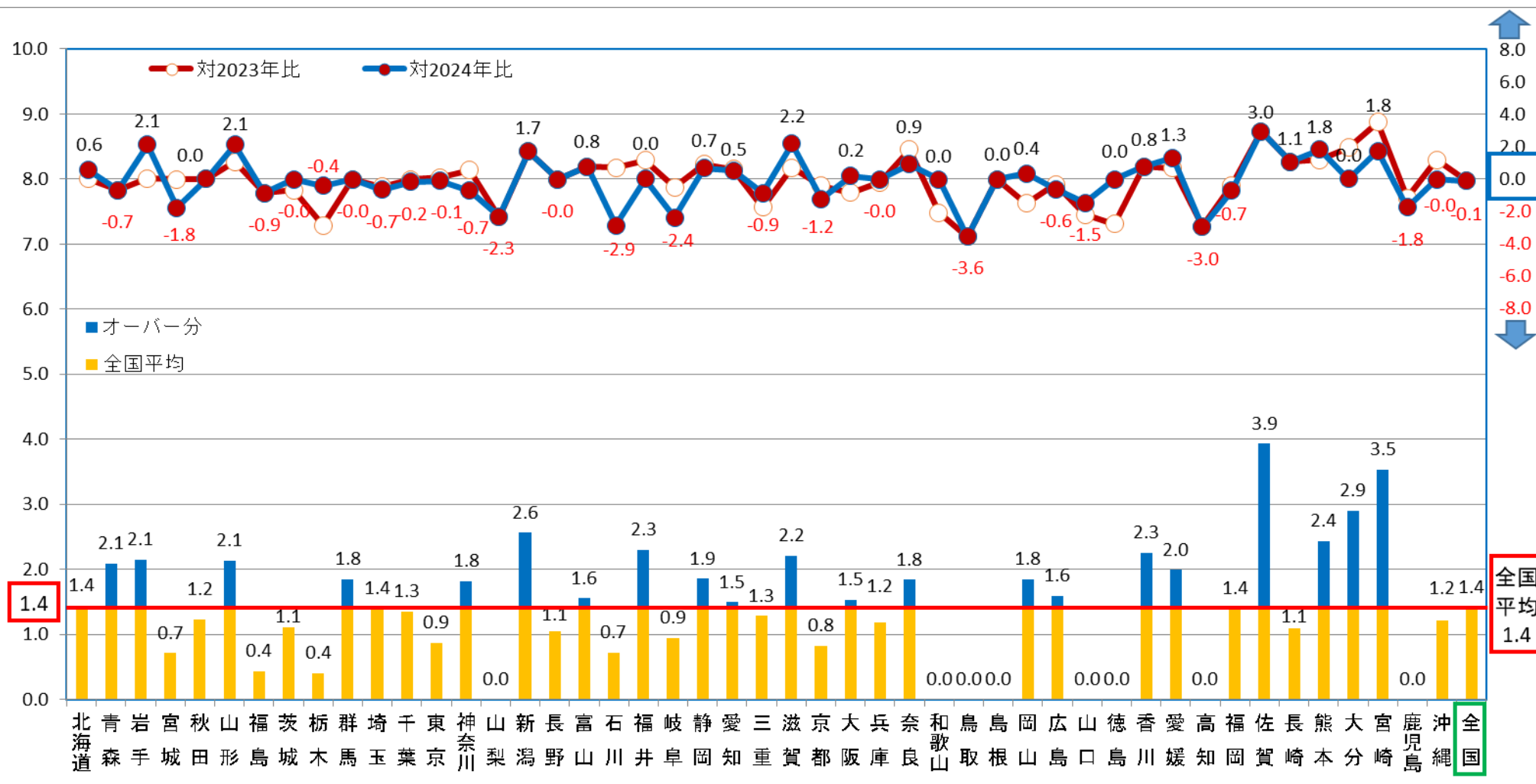


X I . 2025年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)

区分	死亡事故件数 (件)					死者数 (人)					車両台数 (台)	1万台当たり 死亡事故件数 (件)
	2022	2023	2024	2025	2024比	2022	2023	2024	2025	2024比		
都道府県												
北海道	6	10	6	10	4	6	11	6	10	4	69,715	1.4
東北	宮城	3	2	7	2	3	2	7	2	△5	28,161	0.7
	福島	5	3	3	1	△2	5	4	3	△2	23,002	0.4
	岩手	2	3	0	3	2	3	0	3	3	13,965	2.1
	青森	0	4	4	3	0	6	4	3	△1	14,385	2.1
	秋田	1	1	0	2	1	1	0	2	2	9,374	2.1
北陸・信越	新潟	1	1	1	1	0	1	1	1	0	8,171	1.2
	長野	3	2	2	6	3	2	2	7	5	23,439	2.6
	石川	1	2	2	2	0	1	2	2	0	19,029	1.1
関東	富山	2	0	5	1	△4	2	0	5	△4	13,843	0.7
	山梨	4	1	1	2	△4	4	1	2	△4	12,900	1.6
	東京	9	7	9	8	△1	9	7	9	△1	91,693	0.9
	神奈川	10	9	18	13	△5	10	9	20	△7	71,525	1.8
	千葉	9	9	10	9	△1	9	10	9	△1	67,000	1.3
中部	埼玉	11	17	19	13	△6	11	17	20	△6	93,431	1.4
	茨城	11	8	5	5	0	11	8	5	0	44,945	1.1
	群馬	3	5	5	5	0	3	7	5	△2	27,131	1.8
	栃木	7	8	2	1	△1	7	8	2	△1	24,754	0.4
	山梨	3	2	2	0	△2	3	2	0	△2	8,628	0.0
近畿	愛知	8	8	9	14	5	8	8	9	14	93,901	1.5
	静岡	4	4	5	8	3	4	4	5	3	43,165	1.9
	岐阜	2	3	7	2	△5	2	4	8	△6	21,253	0.9
	三重	3	7	5	3	△2	3	7	5	△2	23,445	1.3
	福井	1	1	2	2	0	1	1	2	0	8,692	2.3
中国	大阪	17	23	13	15	2	18	23	13	15	98,417	1.5
	京都	1	3	5	2	△3	1	3	5	△3	24,346	0.8
	兵庫	7	7	6	6	0	7	7	6	0	50,822	1.2
	滋賀	2	2	0	3	3	2	0	3	3	13,604	2.2
	奈良	0	0	1	2	1	0	1	2	1	10,891	1.8
四国	和歌山	0	2	0	0	0	0	2	0	0	9,547	0.0
	広島	6	6	7	5	△2	9	6	8	5	31,539	1.6
	鳥取	0	2	2	0	△2	0	2	2	△2	5,623	0.0
	岡山	1	0	0	0	0	1	0	0	0	5,902	0.0
	山口	0	9	4	5	1	0	10	4	1	27,071	1.8
九州	山口	5	3	2	0	△2	5	3	2	△2	13,575	0.0
	香川	1	2	2	3	1	1	2	3	1	13,295	2.3
	徳島	0	2	0	0	0	0	2	0	0	7,213	0.0
	愛媛	3	2	1	3	2	3	1	3	2	15,096	2.0
	高知	0	2	2	0	△2	0	2	3	△3	6,679	0.0
沖縄	福岡	7	10	12	8	△4	8	10	12	△4	57,401	1.4
	佐賀	0	1	1	4	3	0	1	4	3	10,178	3.9
	長崎	0	0	0	1	1	0	0	1	1	9,216	1.1
	熊本	3	2	1	4	3	3	2	1	4	16,442	2.4
	大分	1	1	3	3	0	1	3	3	0	10,337	2.9
不明	宮崎	2	0	2	4	2	2	0	2	△3	11,337	3.5
	鹿児島	0	2	3	0	△3	0	3	0	△3	16,884	0.0
	沖縄	1	0	1	1	0	1	0	1	0	8,299	1.2
合計	169	199	200	188	△12	174	207	208	191	△17	1,329,261	1.4

※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「ノ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

X I . 2025年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)



※死亡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

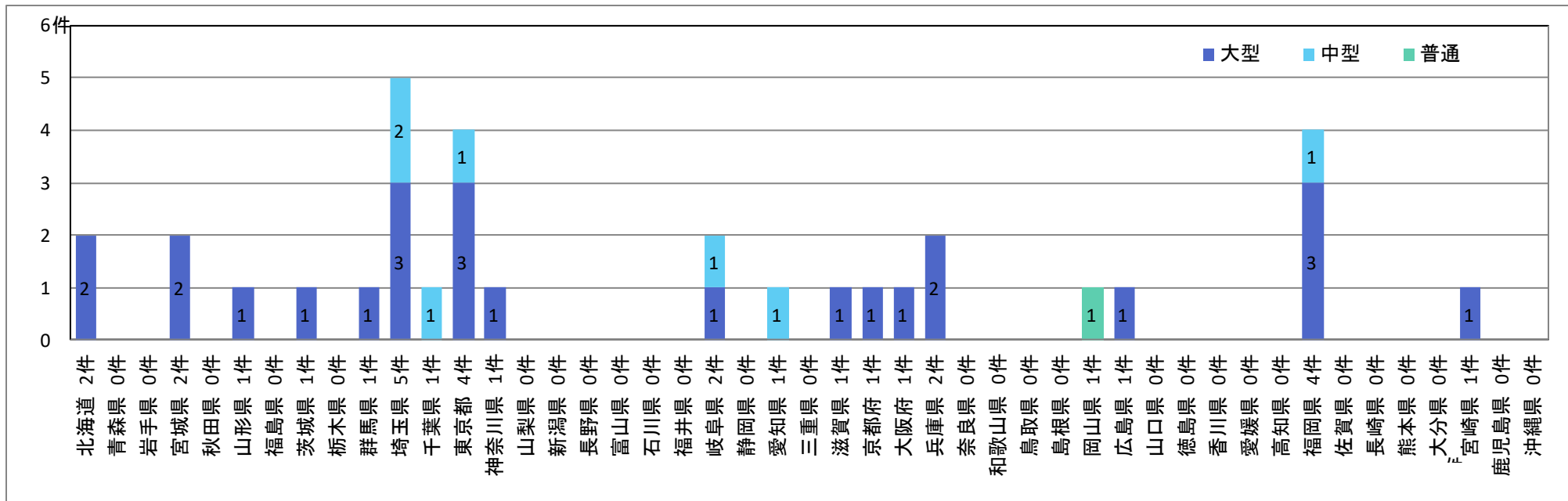
X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

1. 発生地別
2. 車籍別
3. 車種別
4. 事故類型別
5. 自転車運転者の年齢層別
6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

1. 発生地別

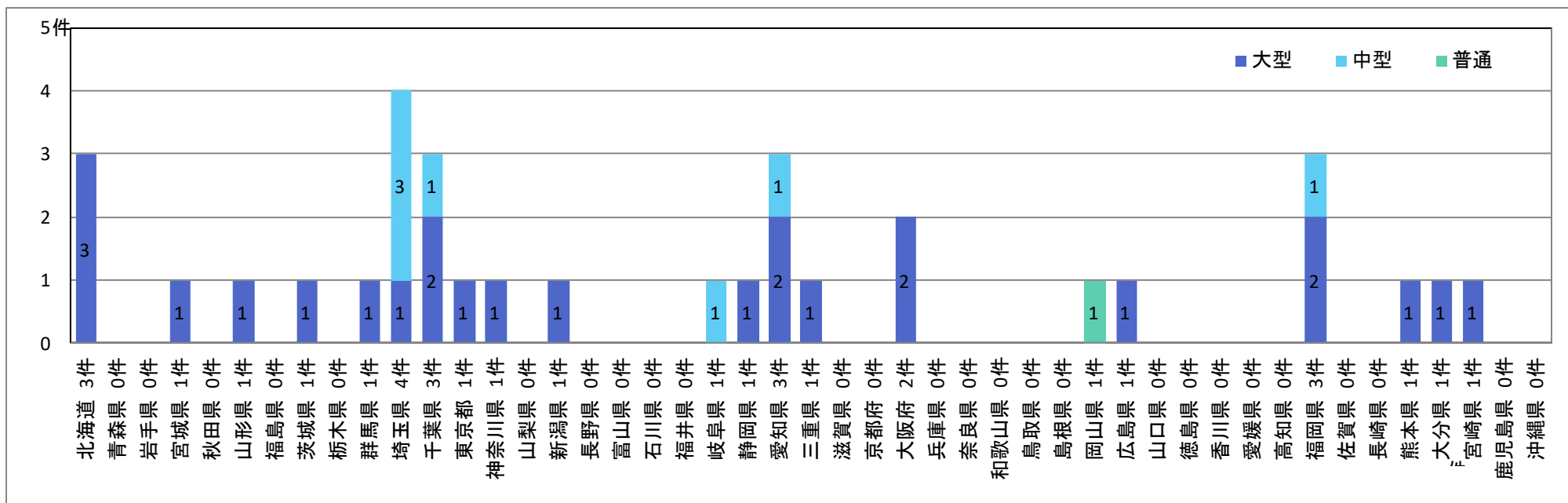
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く5件、次いで「東京都」、「福岡県」がそれぞれ4件と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

2. 車籍別

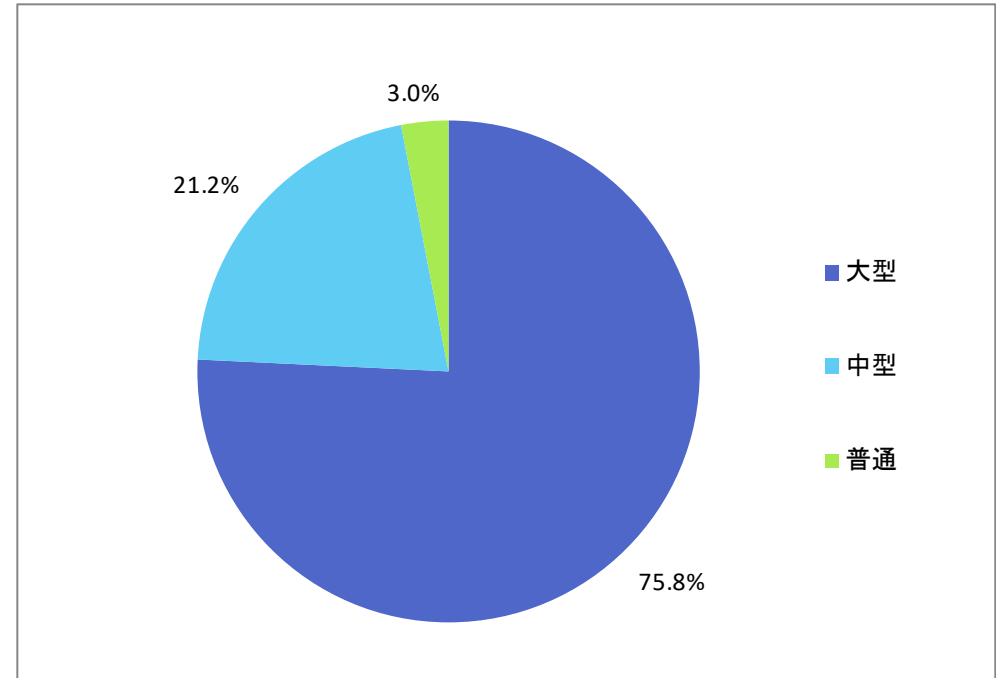
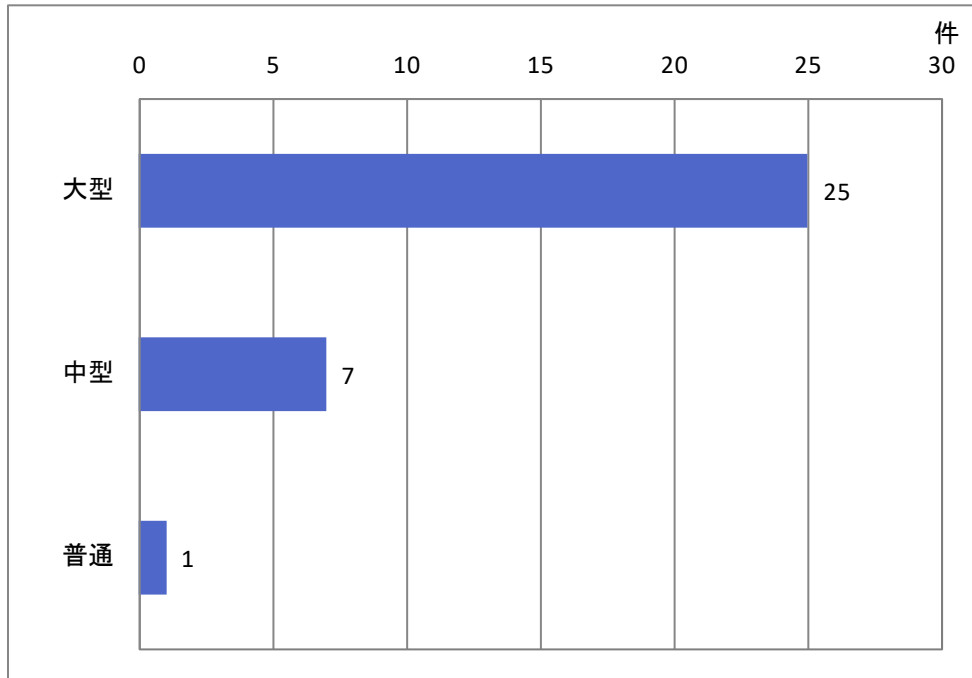
- ・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く4件、次いで「北海道」、「千葉県」、「愛知県」、「福岡県」がそれぞれ3件と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

3. 車種別

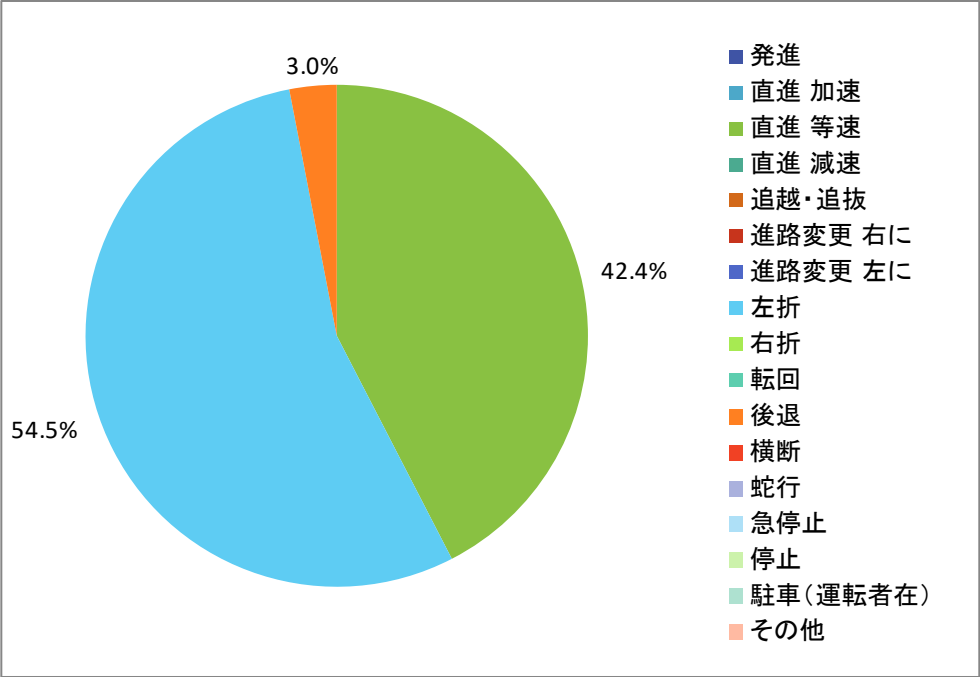
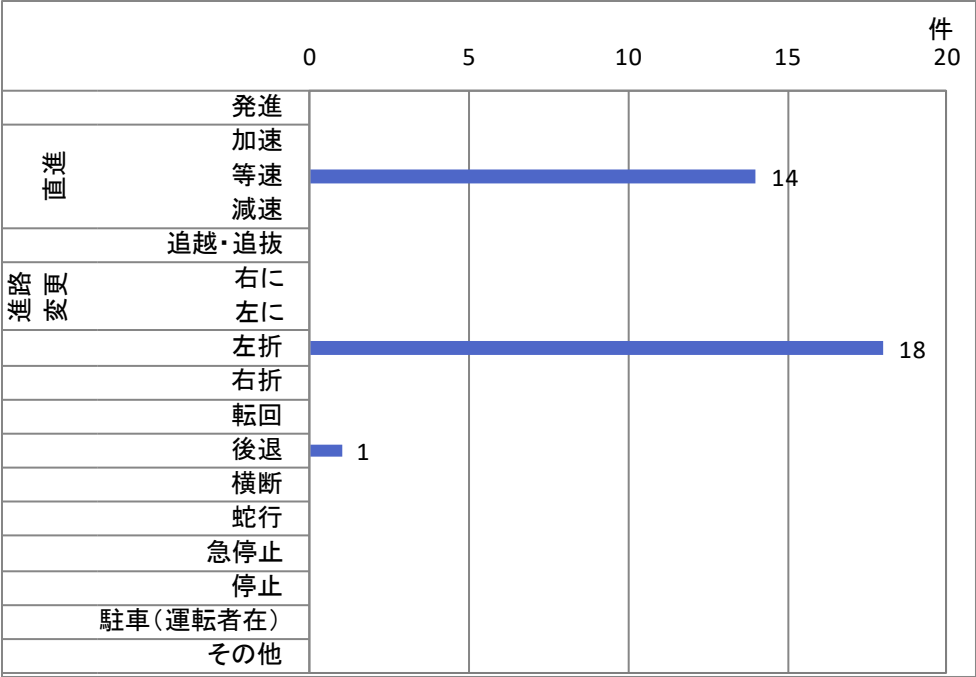
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く25件（75.8%）と8割近くを占めている。
- ・次いで「中型」7件（21.2%）、「普通」1件（3.0%）と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

4. 事故類型別

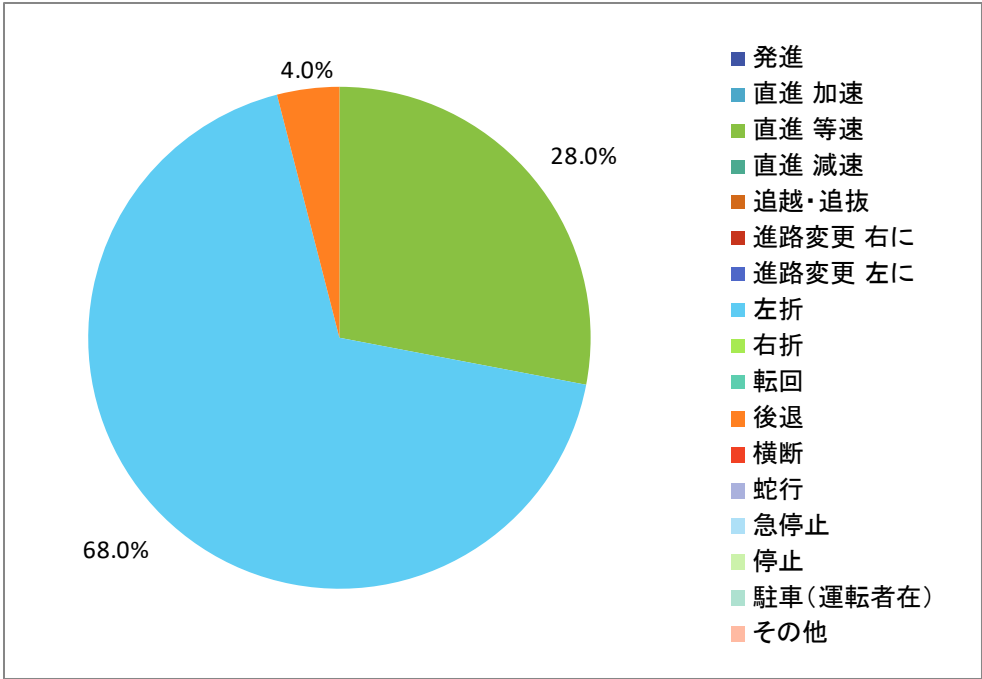
- ・ 死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く18件（54.5％）となっている。
- ・ 次いで「直進 等速」14件（42.4％）、「後退」1件（3.0％）と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(1)大型

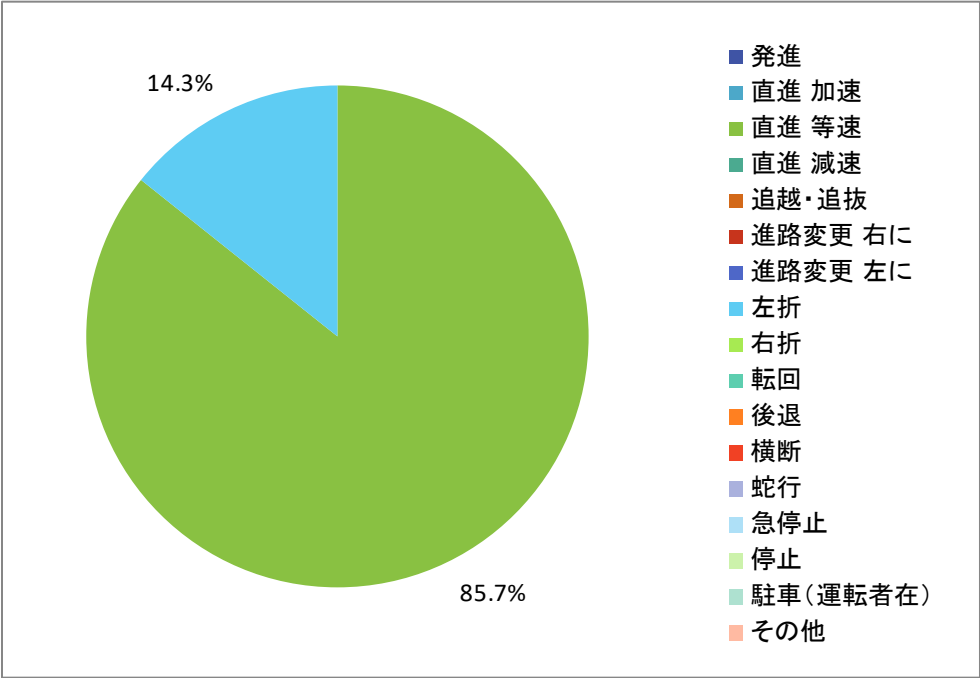
- 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く17件（68.0％）と7割近くを占めている。
- 次いで「直進 等速」7件（28.0％）、「後退」1件（4.0％）と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(2) 中型

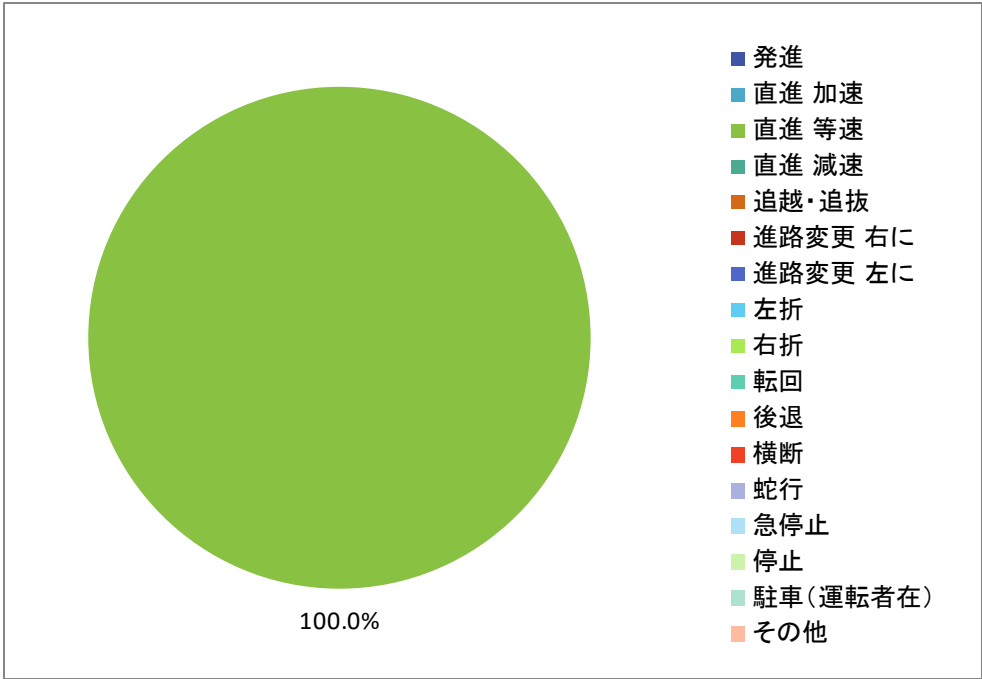
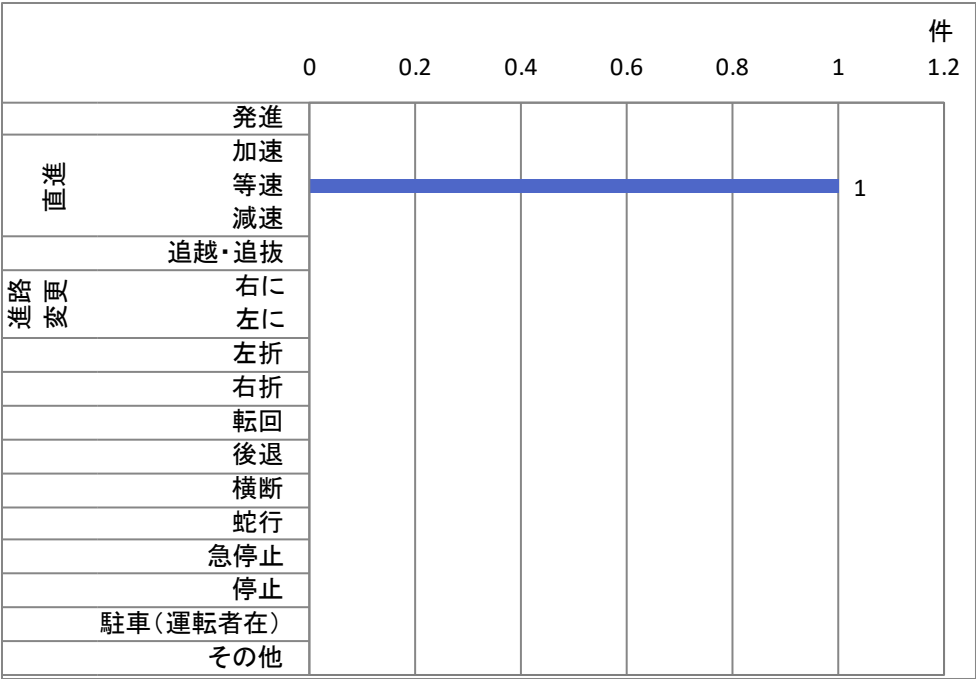
- ・ 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く6件（85.7%）と9割近くを占めている。
- ・ 次いで「左折」1件（14.3%）と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(3) 普通

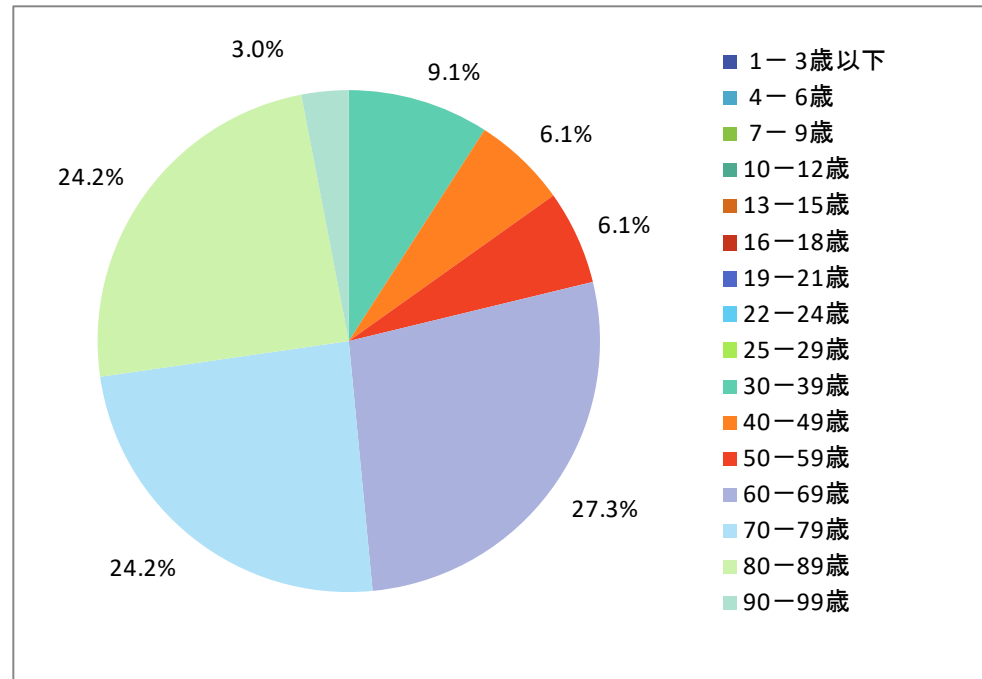
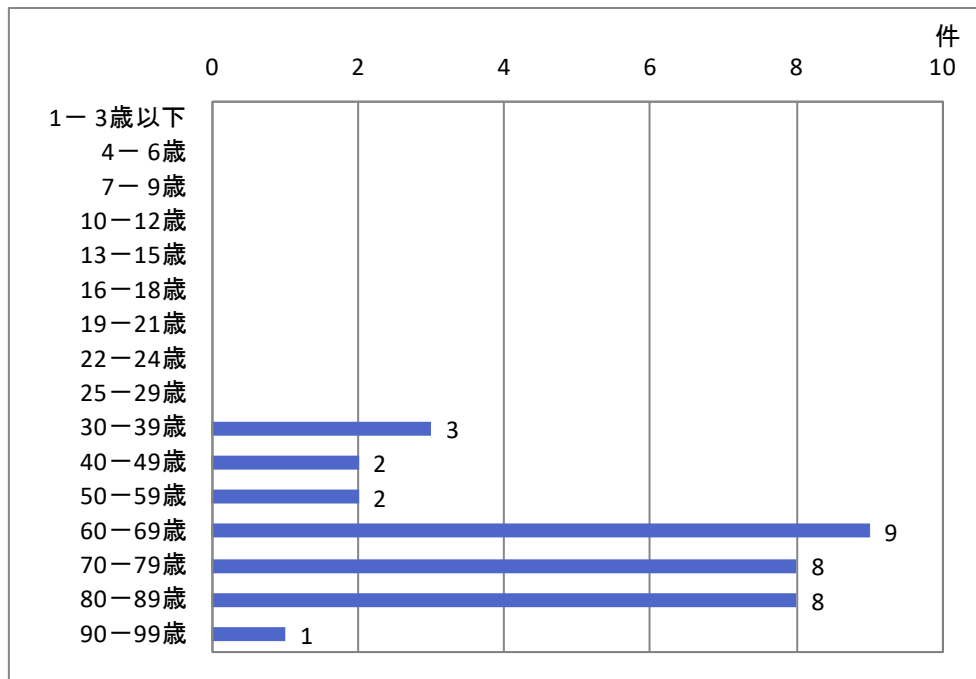
・ 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」は「直進 等速」1件（100.0%）となっている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

5. 自転車運転者の年齢層別

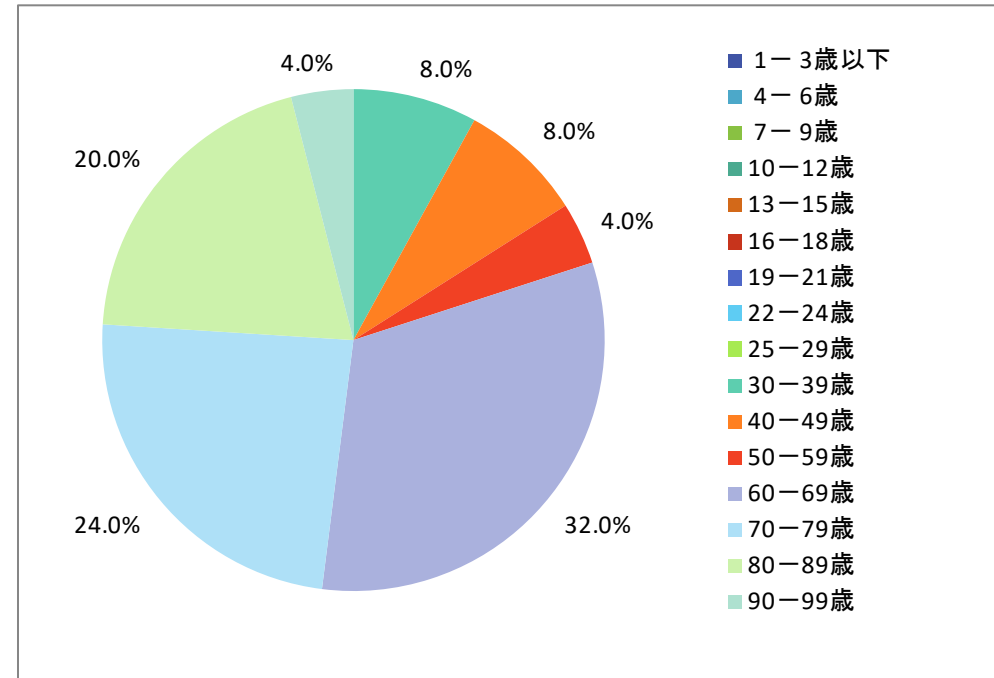
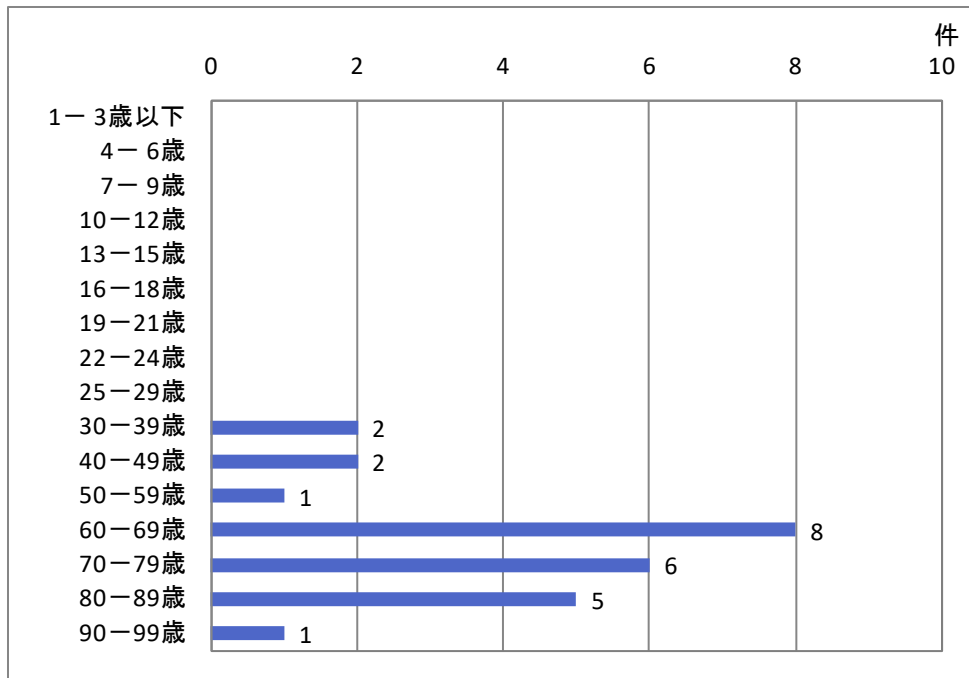
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「60-69歳」が最も多く9件（27.3%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」、「80-89歳」がそれぞれ8件（24.2%）と続いている。
- ・60歳代以上で8割近くを占めている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(1)大型

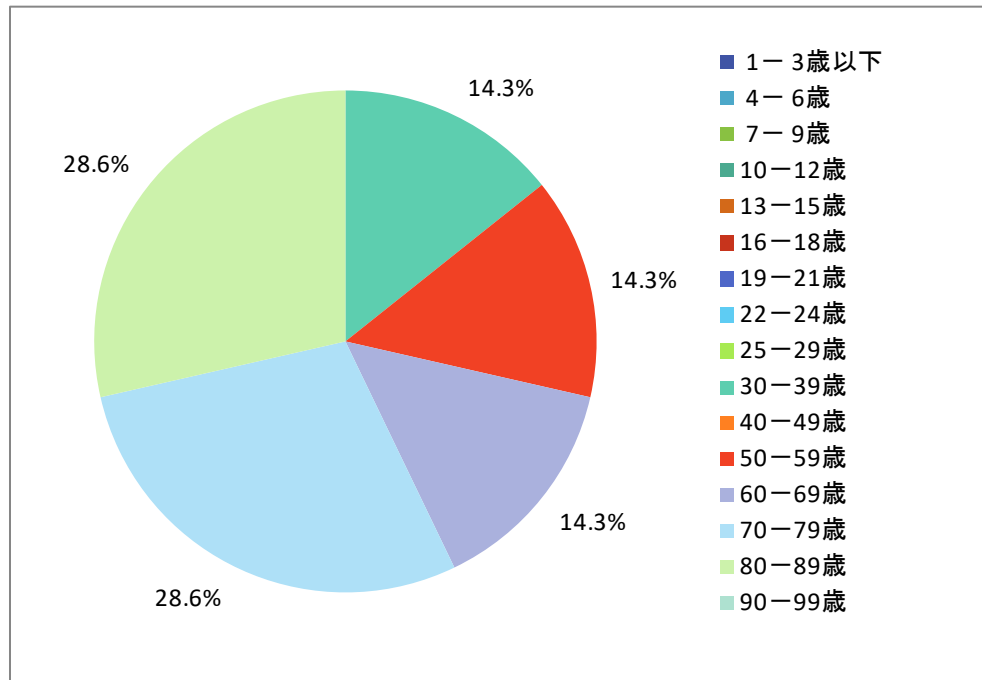
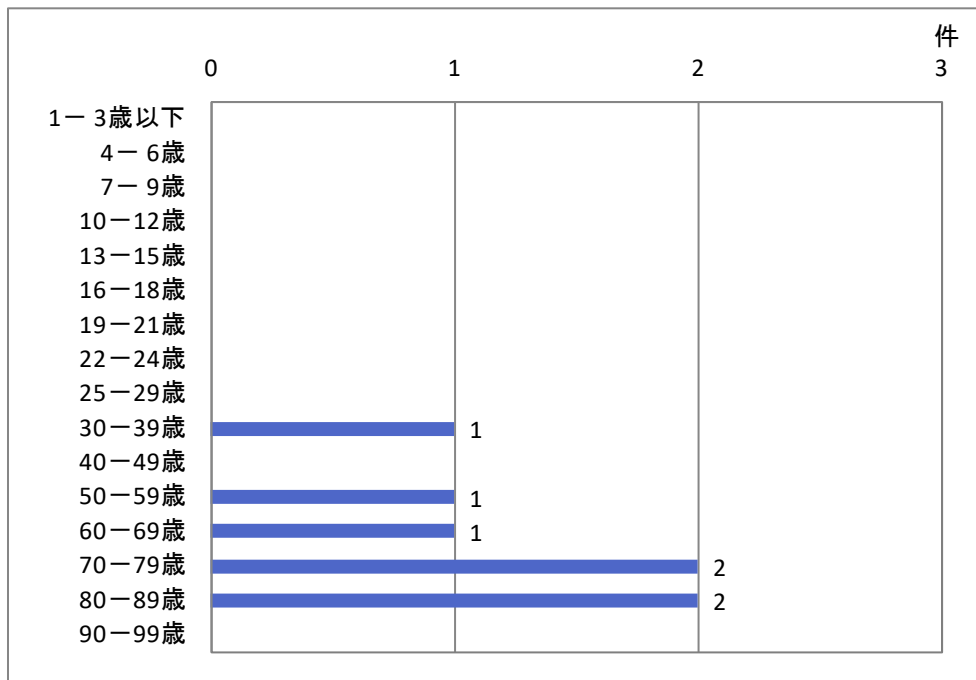
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」は「60-69歳」が最も多く8件（32.0％）となっている。
- ・次いで「70-79歳」6件（24.0％）、「80-89歳」5件（20.0％）と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(2) 中型

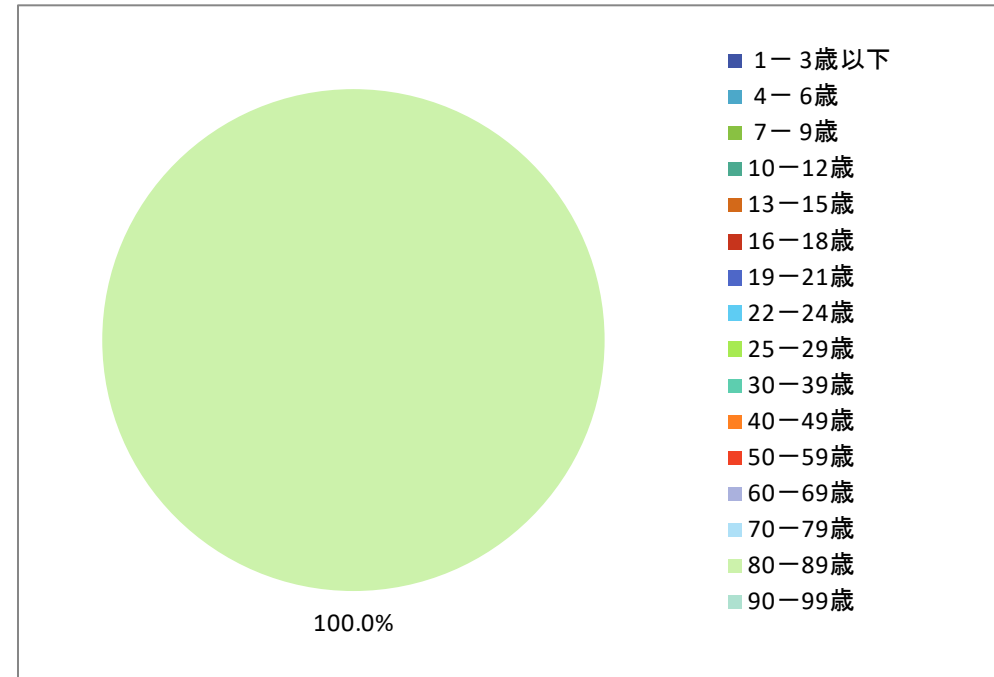
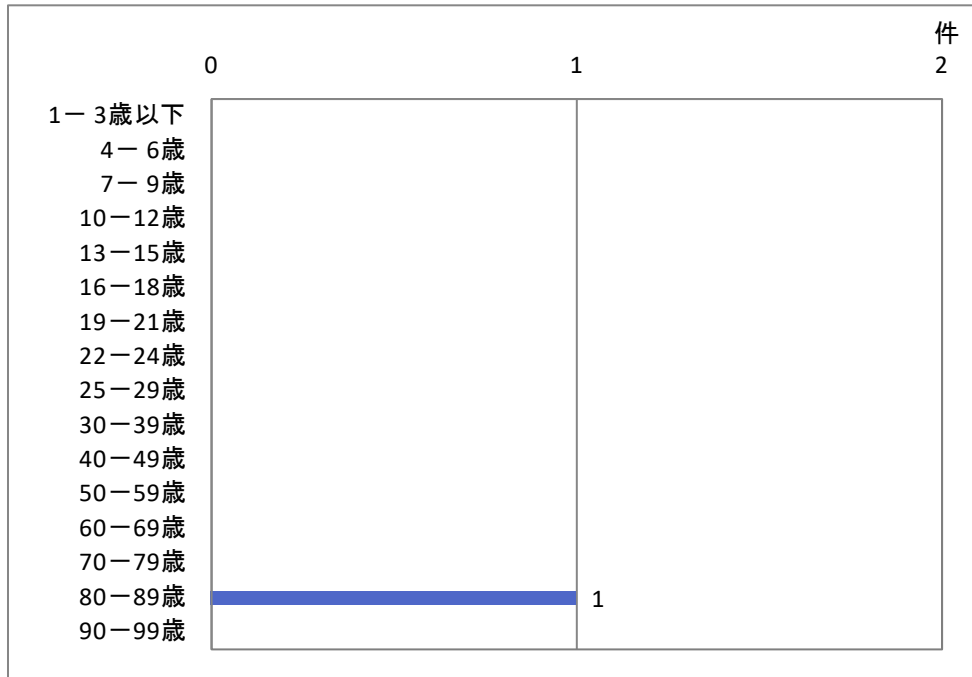
- ・ 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「70-79歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。
- ・ 次いで「30-39歳」、「50-59歳」、「60-69歳」がそれぞれ1件(14.3%)と続いている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(3) 普通

- ・ 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」は「80-89歳」1件（100.0%）となっている。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

- 死亡事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢層別にみると、

「左折」－「60-69歳」

が最も多く6件となっている。

- 次いで、

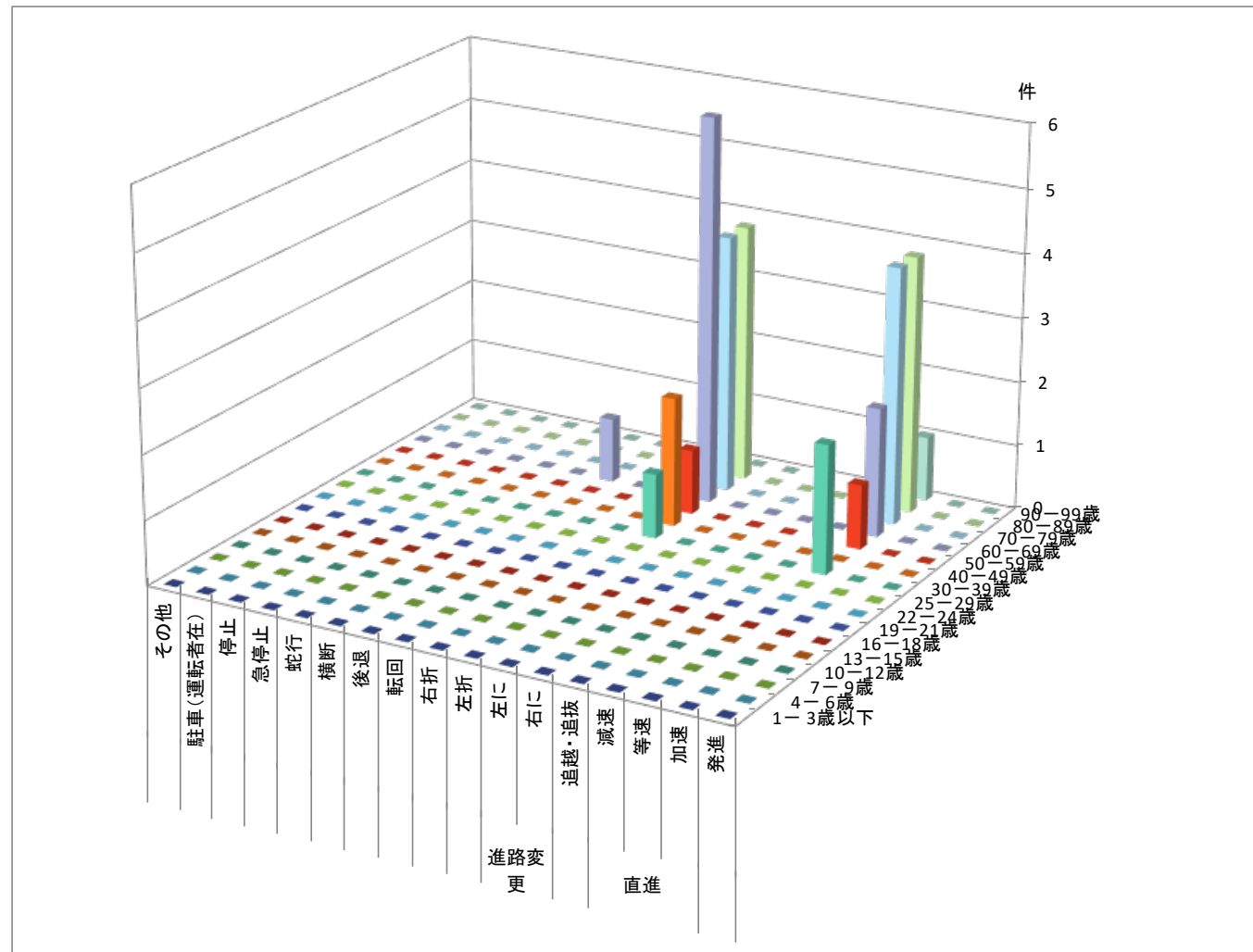
「直進 等速」－「70-79歳」、

「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。



X II . 2025年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- ・死亡事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ4件となっている。
- ・「左折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「60-69歳」が最も多く6件となっている。
- ・「右折」を自転車運転者は発生していない。
- ・「等速 直進」、「左折」のいずれも高齢の自転車運転者が多い。運転者は相手自転車の動静により注意して進行する必要がある。

