

令和7年中における交通人身事故 の発生状況について

令和8年6月3日
交通部交通総務課

- (注)・本資料は、令和8年1月30日までに入手したデータにより作成したものである。
・数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

令和7年中における交通人身事故の発生状況について

【令和7年中の交通人身事故概要】

- ・ 交通人身事故件数: 12,617件(前年比+30件)
- ・ 死者数: 122人(同-9人)【内訳: 子供1人(-1)、若者14人(+7)、その他45人(-9)、高齢者62人(-6)】
- ・ 負傷者数: 15,148人(同+185人) うち重傷者数: 1,335人(同-137人)

【主な特徴】

- ・ 死者数のうち、高齢者が62人で約5割を占めている(資料1-2)。
- ・ 歩行中死者は、高齢者が全体の約6割を占めている(資料2)。
- ・ 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の約2.1倍多くなっている(資料3)。
- ・ 携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用时の約1.8倍であり、携帯電話等使用による「前方不注意」の割合は使用していない場合の約4倍である(資料4)。
- ・ 飲酒運転の死亡事故率は、飲酒なしの場合と比べ約5.4倍高くなっている(資料5)。
- ・ 外国人運転者による死亡・重傷事故は増加傾向で、国籍別では、中国、ベトナム、フィリピン、スリランカで約7割となっている(資料6)。
- ・ 自転車乗用中死者のうち65歳以上が約7割(68.4%)を占めている(資料7)。
- ・ 飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故は、近年は横ばいで推移しており、年齢層別では50歳代が最多(約4割)となっている(資料7-2)。
- ・ 携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故は年間0~2件で推移し、年齢層別では19歳以下と20歳代で全てを占めている(資料7-3)。

【飲酒事故詳細分析】

- ・ 発生時間帯で見ると、18時台が最も多く、明け方の時間帯である5時台も多く発生しており、死亡事故は5件中4件が夜間帯に発生している(平成28年から令和6年の平均でも、21時台が最多)(資料8)。
- ・ 運転者の年齢層は、20歳代が最多となっており、次いで50歳代が多くなっている(資料8-2)。
- ・ 飲酒先は、飲食店が全体の約6割を占めている(資料8-3)。
- ・ 運転の目的別では、飲食と買物で半数以上を占めている(資料8-3)。
- ・ 飲酒終了から、3時間越え経過後に運転を開始している者が約3割を占めている(資料8-4)。
- ・ 運転開始場所は、飲食店駐車場、自宅駐車場及びコインパーキングで全体の約7割を占めている(資料8-4)。

注1: 「死亡」とは、交通事故発生から24時間以内に当事者が亡くなった事故をいう。

2: 「重傷者」とは、交通事故により負傷したものであって、1か月(30日)以上の治療を要する者をいう(医師の診断を基準としている。)

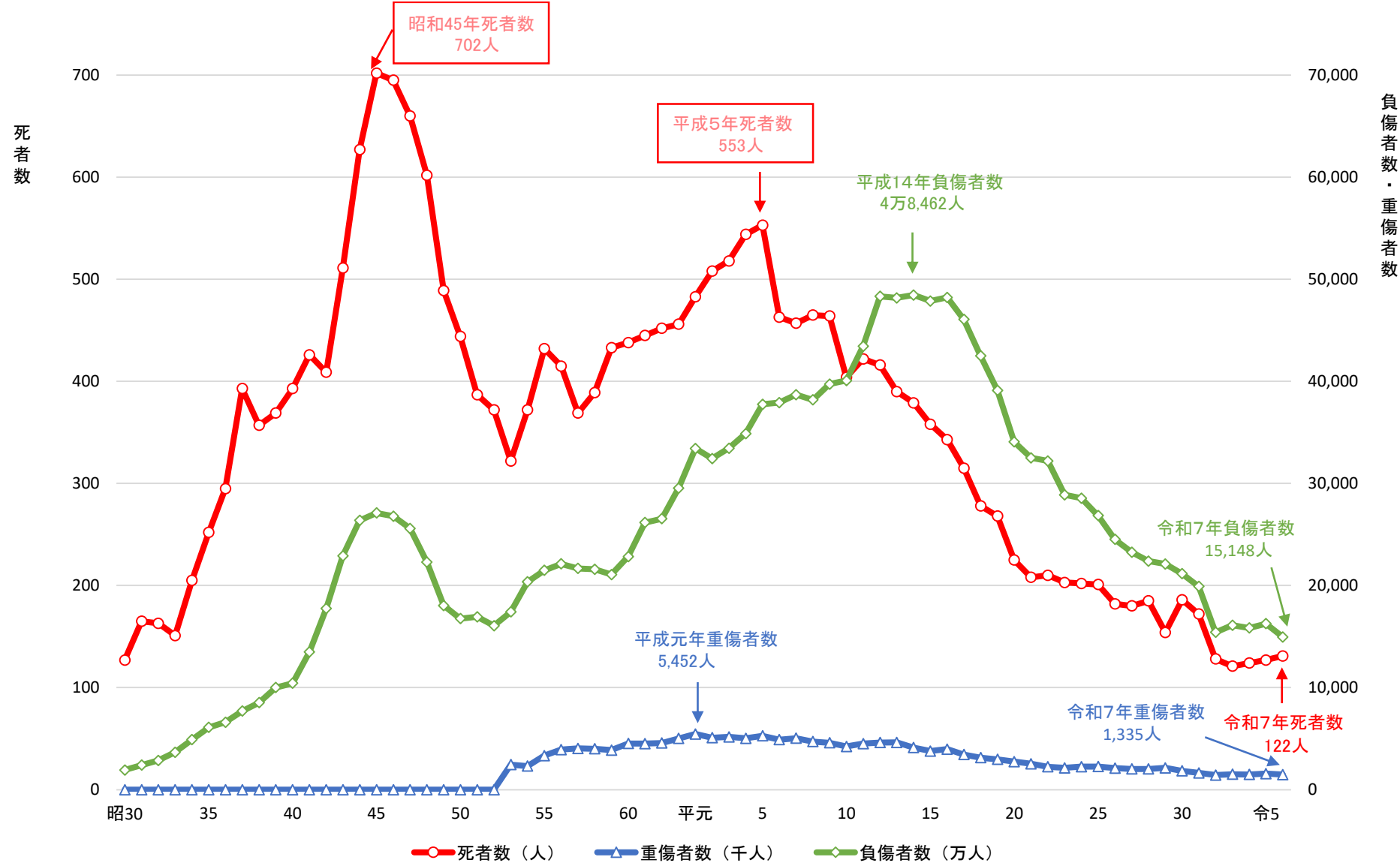
3: 「子供」とは、中学生までの者、「若者」とは、15歳以上24歳以下(中学生を除く。)の者、「その他」とは、25歳以上64歳以下の者、「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

4: 「飲酒運転による交通事故」とは、原付以上の運転者(自動車、自動二輪車及び原動機付自転車)が飲酒運転で第1当事者となった死傷事故をいう。

5: 数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

1-1 交通事故発生状況の推移(死者数・重傷者数・負傷者数)

- 令和7年中の死者数は122人で、前年比-9人、6.9%減
- 令和7年中の重傷者数は1,335人で、前年比-137人、9.3%減

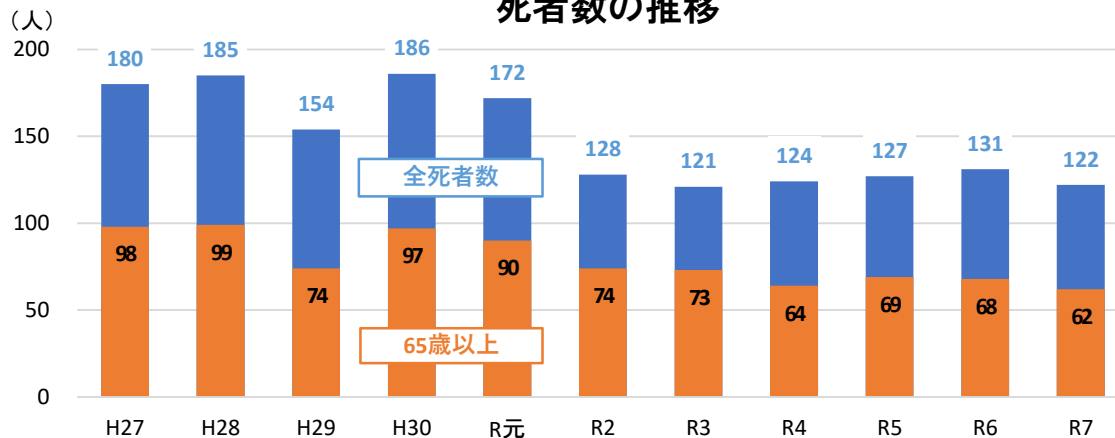


1-2 交通事故発生状況の推移(死者・重傷者数の年齢層別)

●65歳以上の死者数は62人で、前年比6人、8.8%減

●全重傷者数は1,335人で前年比137人、9.3%減、65歳以上の重傷者数は436人で、前年比35人、7.4%減

死者数の推移



交通安全基本計画の目標値
(死者数)

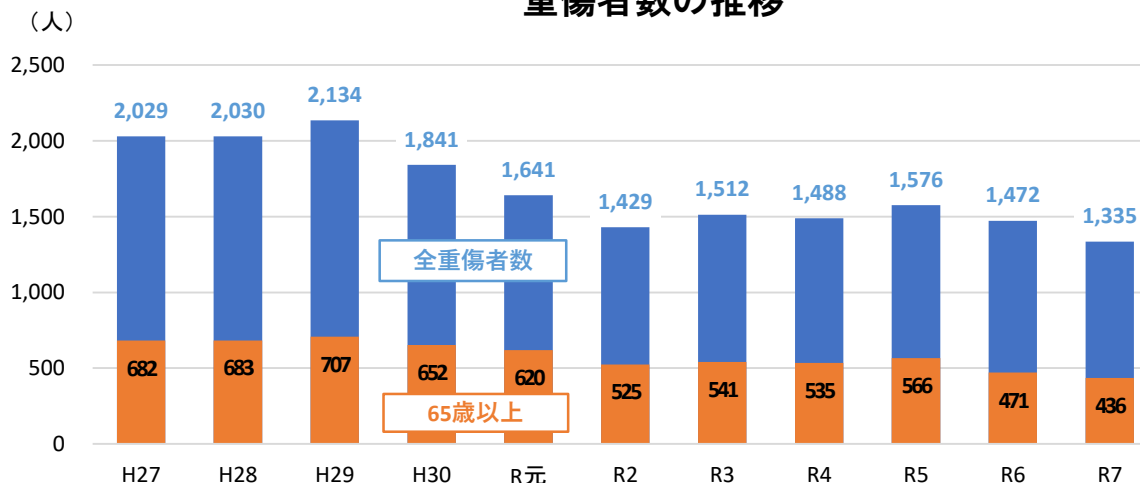
第11次(R3~R7)

110人以下

65歳以上の構成率	54.4%	53.5%	48.1%	52.2%	52.3%	57.8%	60.3%	51.6%	54.3%	51.9%	50.8%
高齢者の人口(千人)	1,547	1,594	1,631	1,663	1,688	1,708	1,725	1,735	1,737	1,742	1,741
全人口に占める高齢者の割合	24.7%	25.4%	26.0%	26.4%	26.8%	27.0%	27.3%	27.5%	27.5%	27.6%	27.6%

(注) 人口は、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口(不詳補完値)による。))による。

重傷者数の推移



交通安全基本計画の目標値
(重傷者数)

第11次(R3~R7)

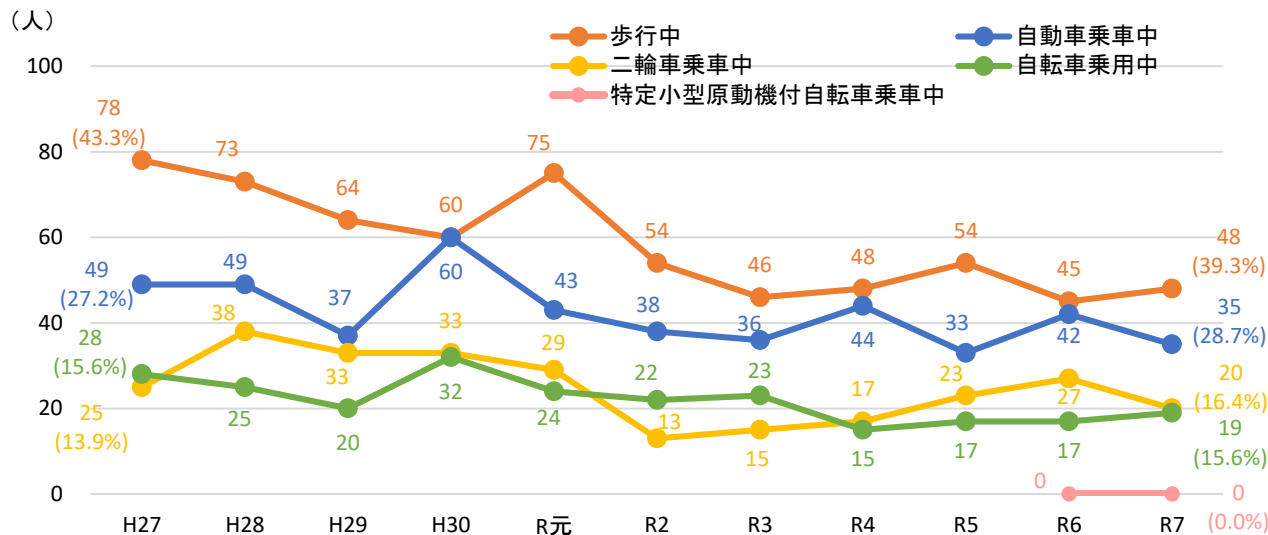
1,300人以下

65歳以上の構成率	33.6%	33.6%	33.1%	35.4%	37.8%	36.7%	35.8%	36.0%	35.9%	32.0%	32.7%
-----------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

1-3 交通事故発生状況の推移(状態別死者数)

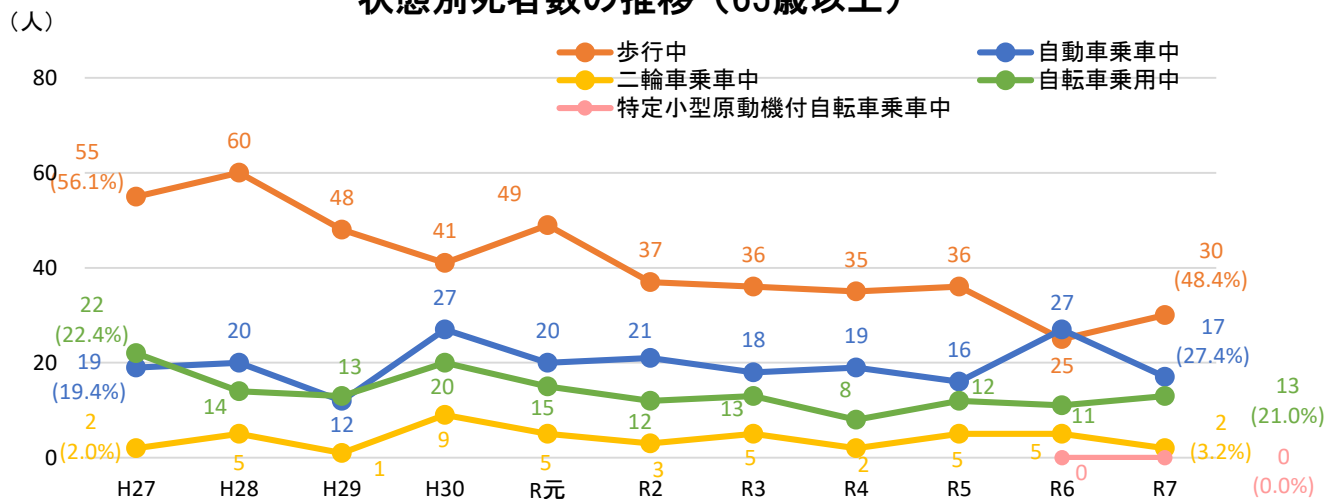
●全年齢、高齢者ともに「歩行中」が最も多い

状態別死者数の推移(全年齢)



(注) ()内は全死者数に占める構成率であり、小数点以下第2位を四捨五入している。

状態別死者数の推移(65歳以上)

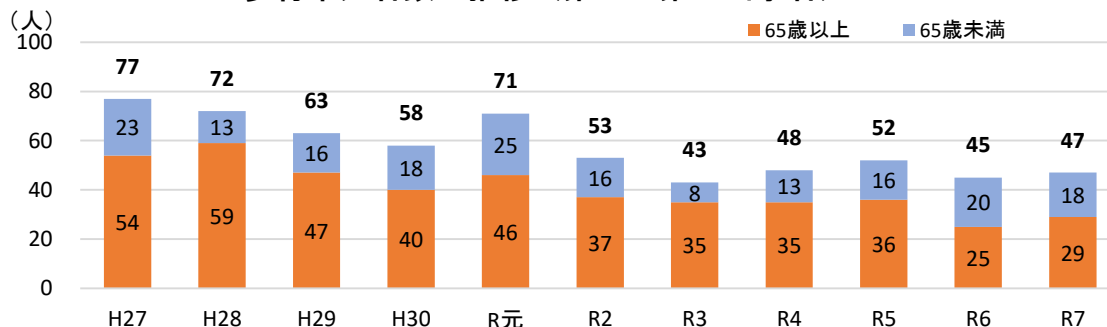


(注) ()内は全死者数に占める構成率であり、小数点以下第2位を四捨五入している。

2 歩行中死者数の推移

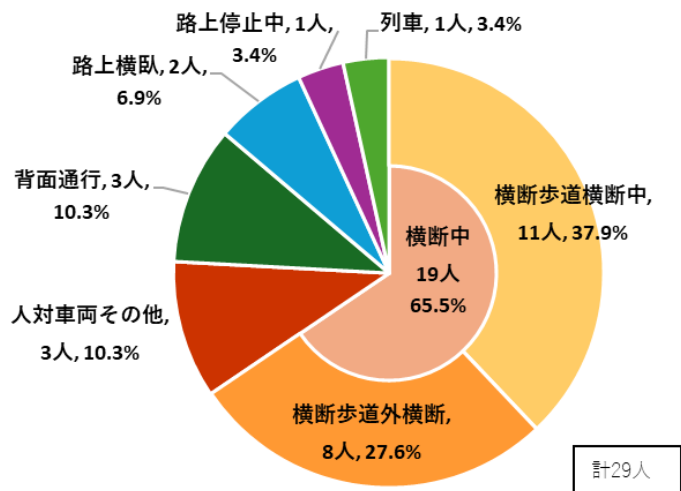
- 65歳以上の死者数は横ばい
- 歩行中死者の約6割は65歳以上
- 歩行者の約3割に違反あり

歩行中死者数の推移（第1・第2当事者）

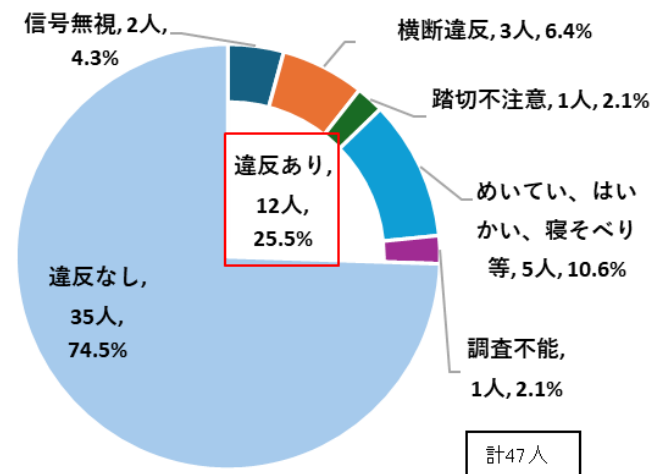


65歳以上の構成率	70.1%	81.9%	74.6%	69.0%	64.8%	69.8%	81.4%	72.9%	69.2%	55.6%	61.7%
-----------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

事故類型別歩行中死者数（65歳以上・第1・第2当事者）
【令和7年】

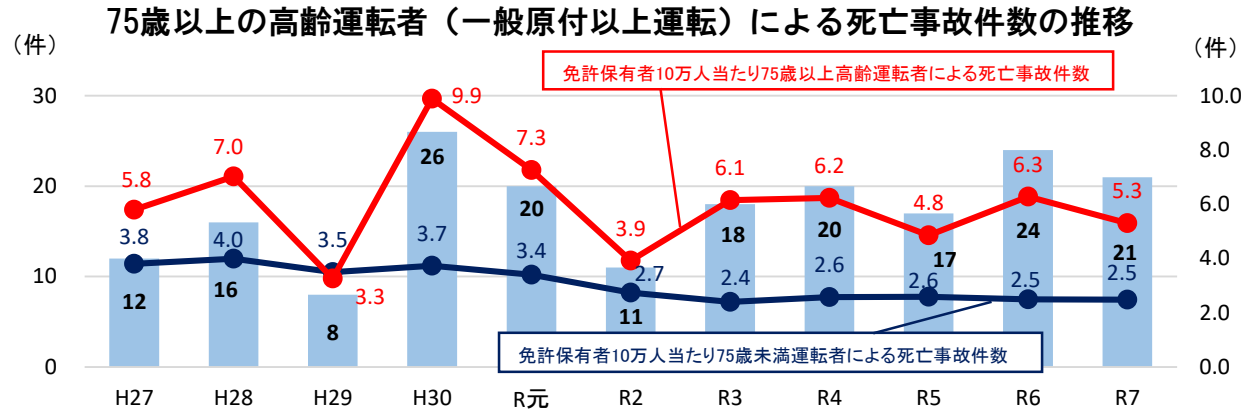


法令違反等別歩行中死者数（第1・第2当事者）
【令和7年】

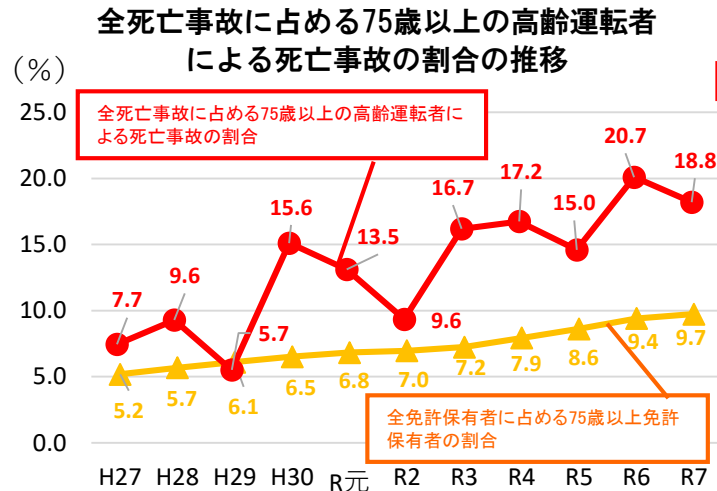


3 75歳以上の高齢運転者による交通事故発生状況

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は横ばい（免許保有者当たりでは75歳未満の約2.1倍）
- 全死亡事故に占める75歳以上の高齢運転者による死亡事故の割合は増加傾向
- 75歳以上の自動車運転者による死亡事故の人的要因は「操作不適」の割合が最も高く、75歳未満の約2.4倍

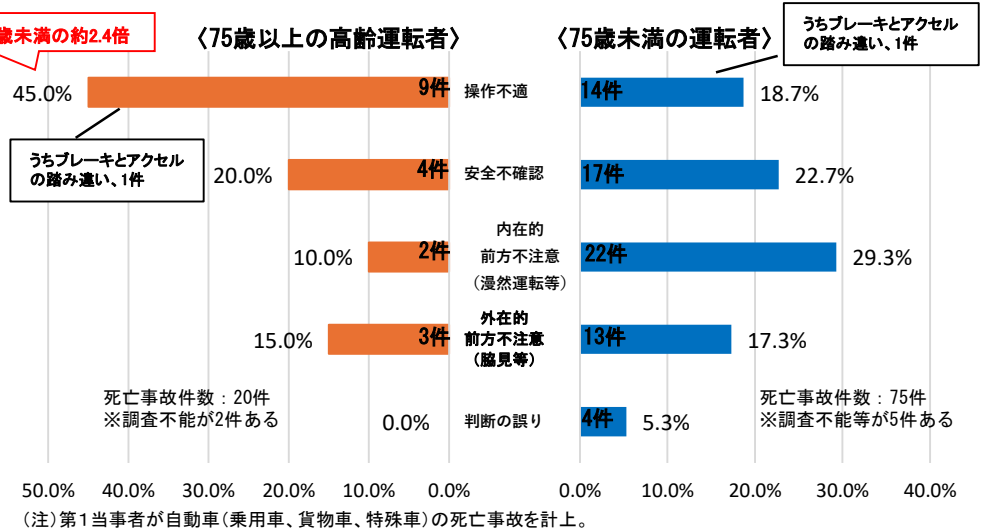


(注)・第1当事者が一般原付以上(令和5年は特定小型原動機付自転車を含む。以下同じ。)の件数。
 ・運転者の年齢が16歳以上の事故について集計。
 ・算出に用いた免許保有者数は、各年12月末の値である。



(注)・第1当事者が一般原付以上の死亡事故を計上。
 ・「75歳以上の高齢運転者による死亡事故の割合」とは、一般原付以上運転者による死亡事故のうち、75歳以上の高齢運転者による死亡事故が占める割合をいう。

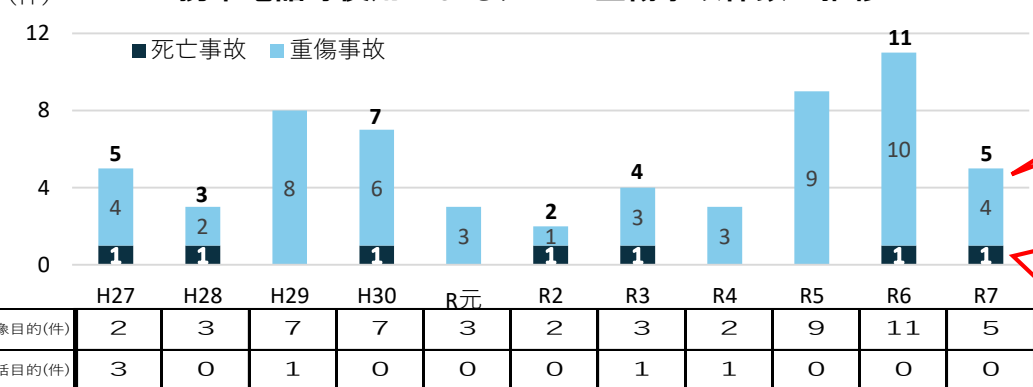
自動車運転者による年齢層別死亡事故の人的要因比較【令和7年】



4 携帯電話等使用による交通事故発生状況

- 携帯電話等使用による死亡・重傷事故は画像目的が多くを占める。
- 携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用时の約1.8倍
- 携帯電話等使用による「前方不注意」の割合は使用していない場合の約4倍

携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数の推移

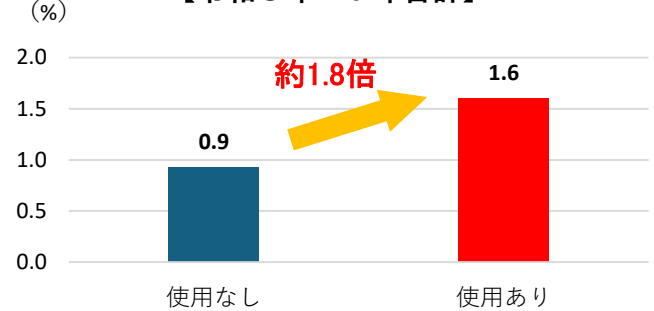


画像目的
4件
通話目的
0件

画像目的
1件
通話目的
0件

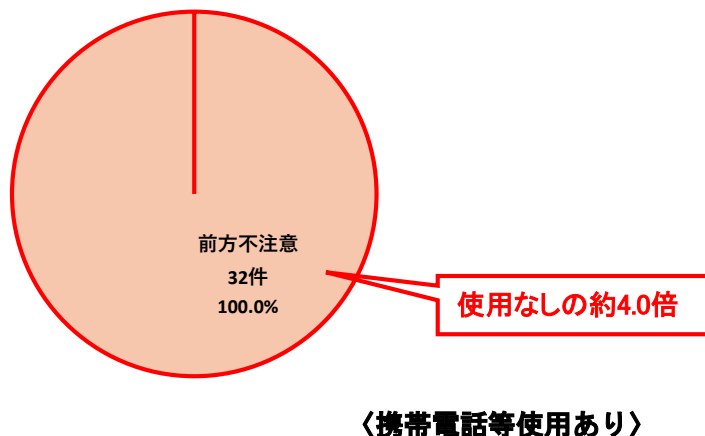
(注)・第1当事者が一般原付以上の件数。
・携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計。

携帯電話等使用有無別死亡事故率の比較
【令和3年～7年合計】

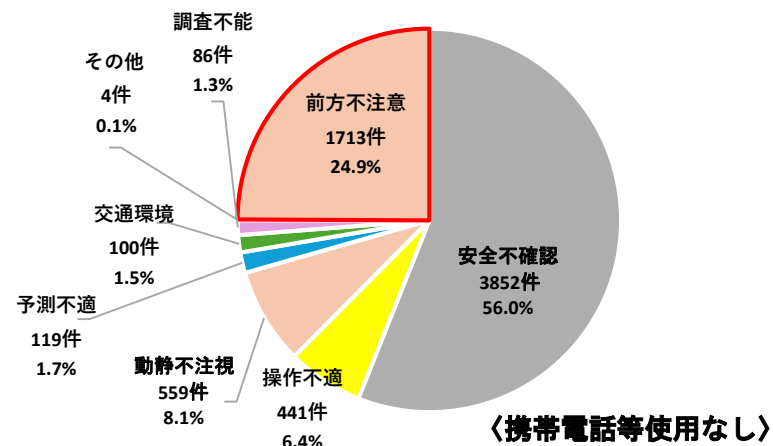


(注)・第1当事者が一般原付以上を集計。
・「死亡事故率」とは、第1当事者が一般原付以上の交通事故件数に占める死亡事故件数の割合をいう。

携帯電話等使用による人的要因別の死亡・重傷事故件数
(一般原付以上・第1当事者)【令和3年～7年合計】



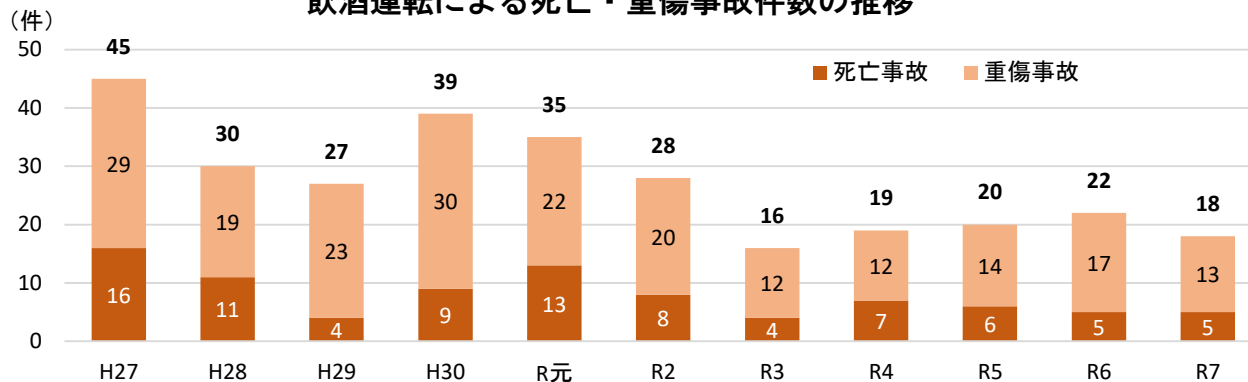
参考～人的要因別死亡・重傷事故件数(携帯電話等使用なし)
(一般原付以上・第1当事者)【令和3年～7年合計】



5 飲酒運転による交通事故発生状況

- 飲酒運転による死亡・重傷事故は近年横ばいで推移(前年比で死亡事故は同数で重傷事故は減少)
- 飲酒運転の死亡事故率は飲酒なしの場合の約5.4倍

飲酒運転による死亡・重傷事故件数の推移



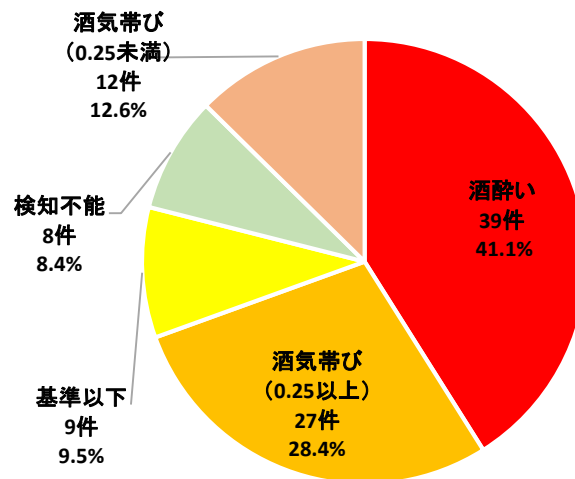
(注) ・ 第1当事者が一般原付以上の件数。
 ・ 「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下又は検知不能のいずれかに該当するものをいう。以下同じ。

飲酒有無別死亡事故率の比較 【令和3年～7年合計】



(注) ・ 第1当事者が一般原付以上を集計。
 ・ 「死亡事故率」とは、第1当事者が一般原付以上の交通事故件数に占める死亡事故件数の割合をいう。

【参考】飲酒運転の飲酒状況別死亡・重傷事故件数 【令和3年～7年合計】

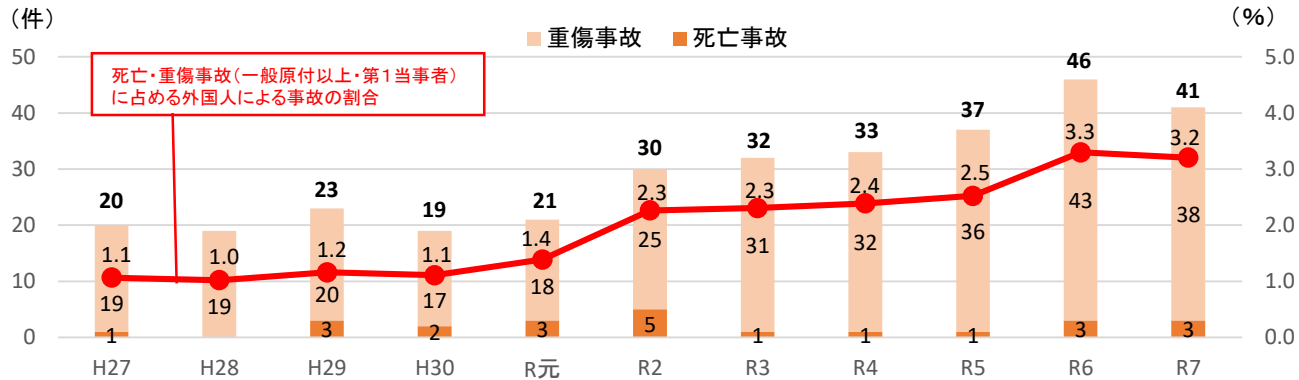


(注) ・ 第1当事者が「飲酒あり」の一般原付以上の事故件数を集計。
 ・ 酒気帯び(0.25以上)とは、身体に政令で定める程度以上(呼気1リットルにつき0.25mg以上又は血液1mlにつき0.5mg以上)のアルコールを保有する状態にあったものをいう(酒酔い運転を除く)。
 ・ 酒気帯び(0.25未満)とは、身体に政令で定める程度以上(呼気1リットルにつき0.15mg以上0.25mg未満又は血液1mlにつき0.3mg以上0.5mg未満)のアルコールを保有する状態にあったものをいう(酒酔い運転を除く)。
 ・ 検知不能とは、関係者の証言等から飲酒していることは判明したが、事故発生後、相当時間が経過しているため体内に保有するアルコールの量を測定できなかったものをいう。

6 外国人運転者による交通事故発生状況

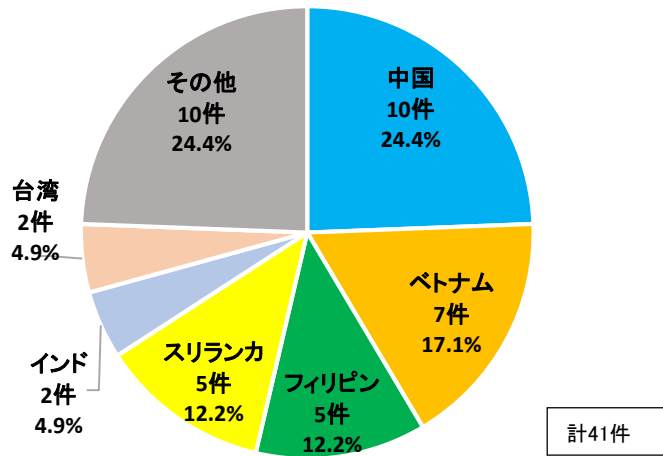
- 外国人運転者による死亡・重傷事故は近年増加傾向
- 国籍(地域)別の構成率は、中国、ベトナム、フィリピン、スリランカで全体の約7割

外国人運転者による死亡・重傷事故件数の推移



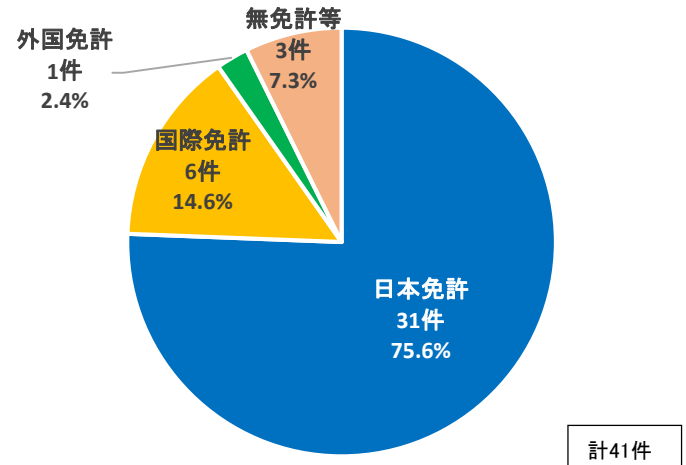
(注)第1当事者が一般原付以上の外国人(日本国籍以外の者をいい、無国籍の者、国籍不明の者を含む。以下同じ。)の件数。

国籍(地域)別外国人運転者による死亡・重傷事故件数
【令和7年】



(注)第1当事者が一般原付以上の外国人の件数。

【参考】運転資格別外国人運転者による死亡・重傷事故件数
【令和7年】

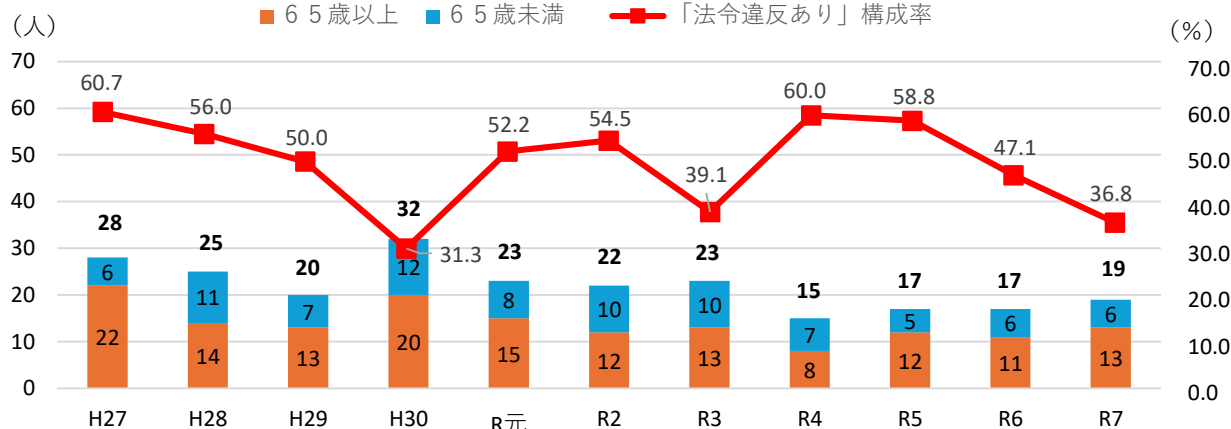


- (注) 第1当事者が一般原付以上の外国人の件数。
- ・国際免許とは、道路交通に関する条約(ジュネーブ条約)第24条第1項の運転免許証で、条約附属書9又は条約附属書10に定める様式に合致したものをいう。
 - ・外国免許とは、道路交通法第107条の2に規定される外国運転免許証をいう。

7-1 自転車に関する交通事故発生状況(自転車乗用中死者数の推移等)

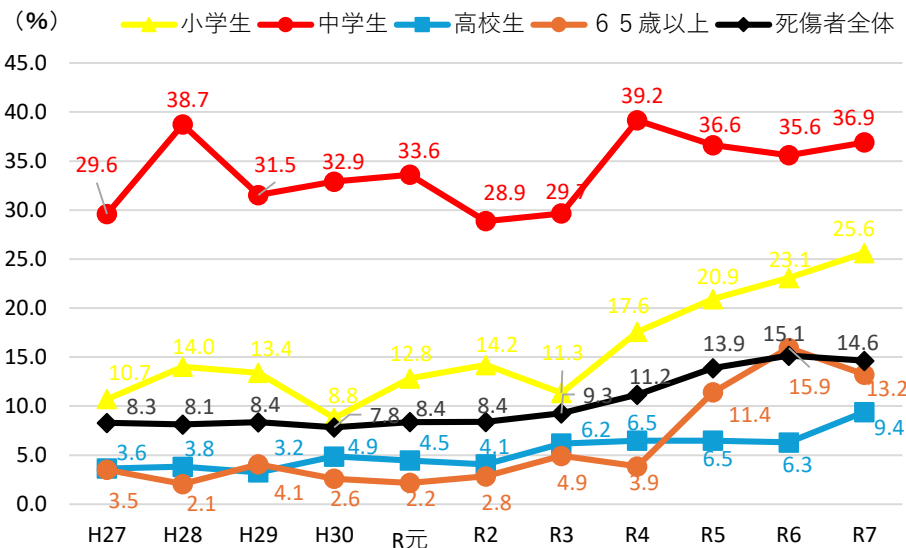
- 65歳以上は前年比2人、18.2%増加、65歳未満は前年比±0人、「法令違反あり」の構成率は約3割から約6割で推移
- ヘルメットの着用率は全体的に上昇傾向にあり、中学生、小学生は高いが、高校生、65歳以上は低くなっている。
- 自転車対歩行者の交通事故件数は横ばいであり、衝突地点は、昨年は歩道・横断歩道が約5割

自転車乗用中死者数の推移(第1・第2当事者)



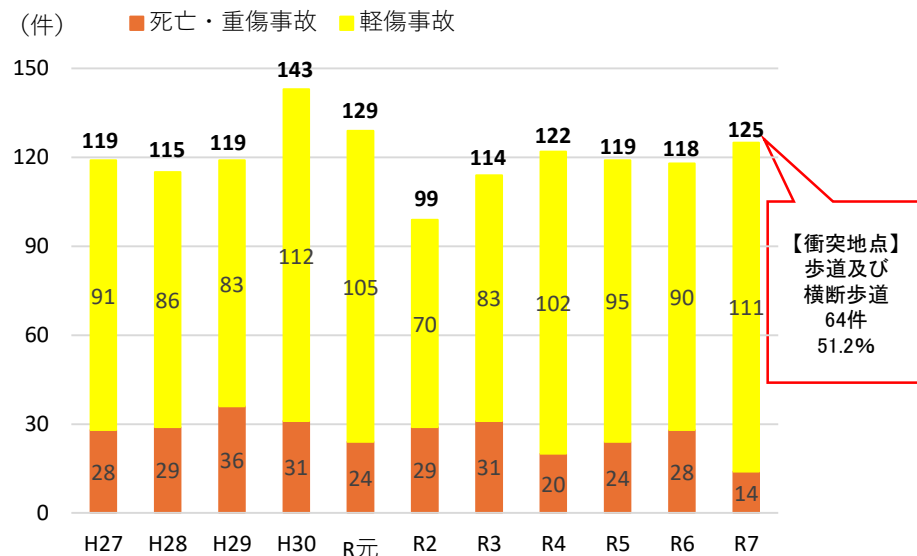
65歳以上の構成率(%)	78.6	56.0	65.0	62.5	65.2	54.5	56.5	53.3	70.6	64.7	68.4
--------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

学齢・年齢層別ヘルメット着用率の推移



(注)「ヘルメット着用率」とは、全死傷者のうち、ヘルメットを着用していた者の割合。

自転車対歩行者の交通事故件数の推移(第1・第2当事者)



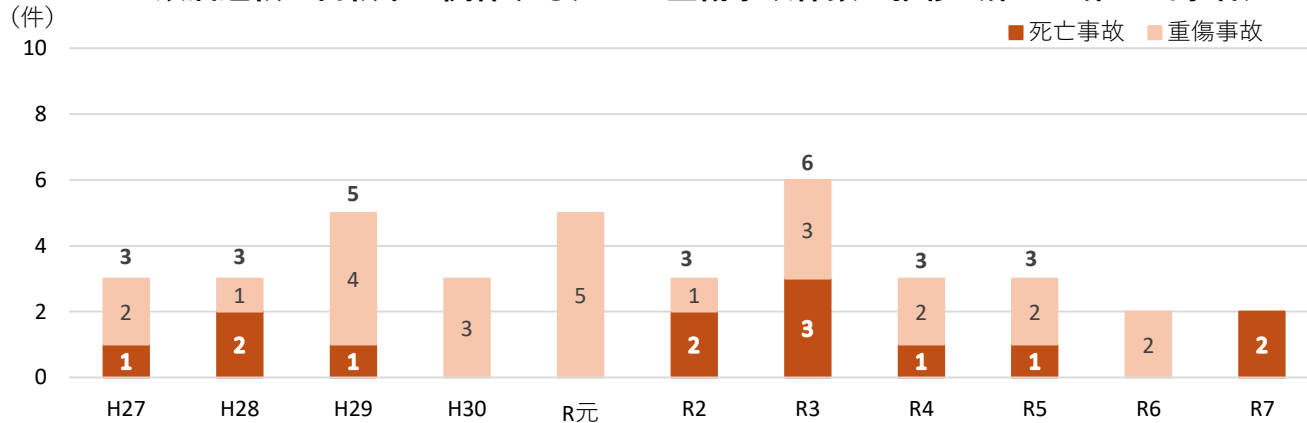
【衝突地点】
歩道及び横断歩道
64件
51.2%

(注)自転車が第1又は第2当事者となった事故を計上した。

7-2 自転車が関係する交通事故発生状況(飲酒運転)

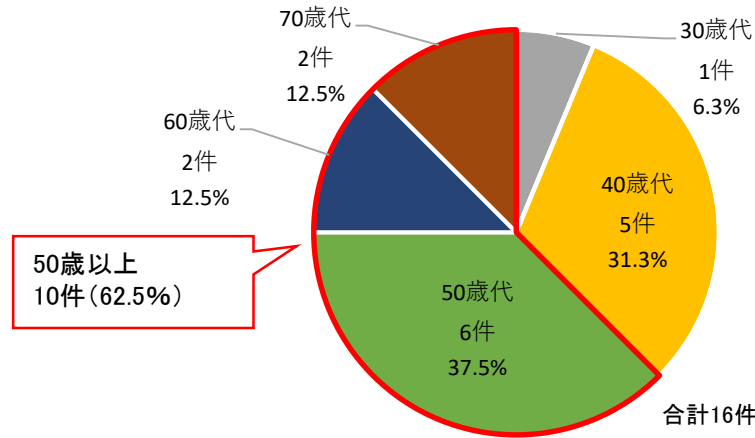
- 飲酒運転の自転車に関係する死亡・重傷事故は、近年は横ばいで推移
- 年齢層別では50歳代が最多(約4割)

飲酒運転の自転車に関係する死亡・重傷事故件数の推移(第1・第2当事者)



(注) ・ 自転車が第1又は第2当事者となった事故のうち、自転車運転者が飲酒運転であった事故を集計したものであり、飲酒運転の自転車相互事故は1件として計上。
・ 「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当するものをいう。

〈参考〉年齢層別飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故件数(第1・第2当事者)【令和3年～7年合計】

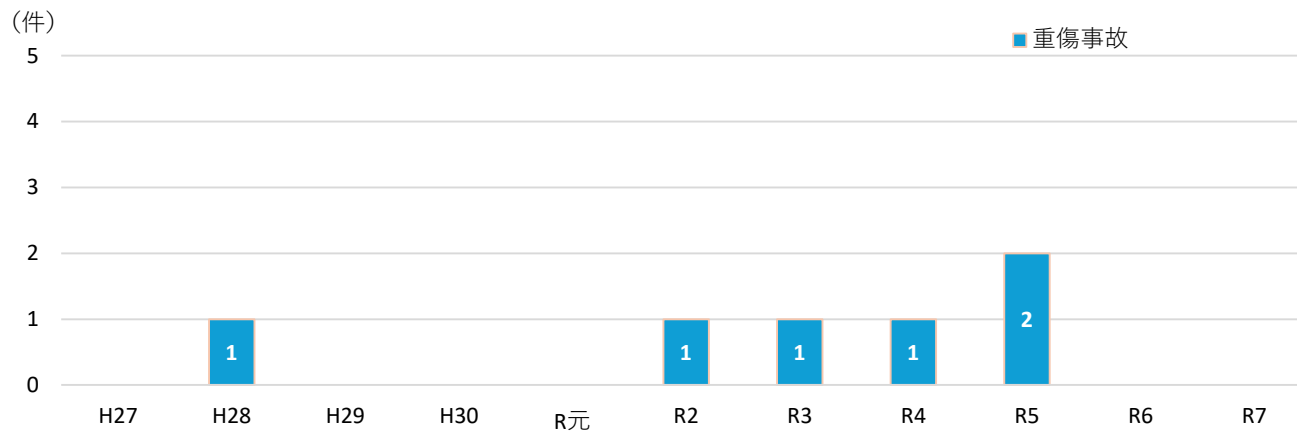


(注) 自転車運転者の年齢層により区分して集計したものであり、飲酒運転の自転車同士の事故は、第1当事者の年齢により区分し、1件として計上した。

7-3 自転車に関係する交通事故発生状況(携帯電話等使用)

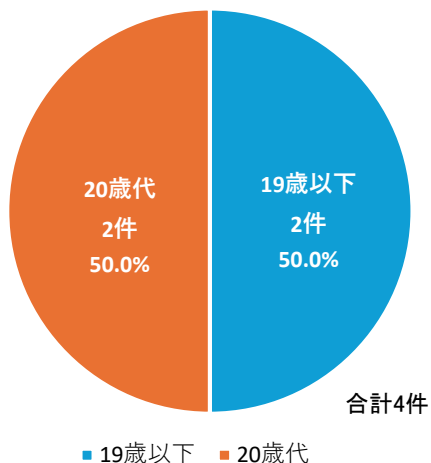
- 携帯電話等使用による死亡事故はなく、重傷事故は年間0~2件で推移
- 年齢層は19歳以下と20歳代

携帯電話等を使用していた自転車に関係する死亡・重傷事故件数の推移(第1・第2当事者)



(注) 自転車が第1又は第2当事者となった事故のうち、自転車運転者の携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計。

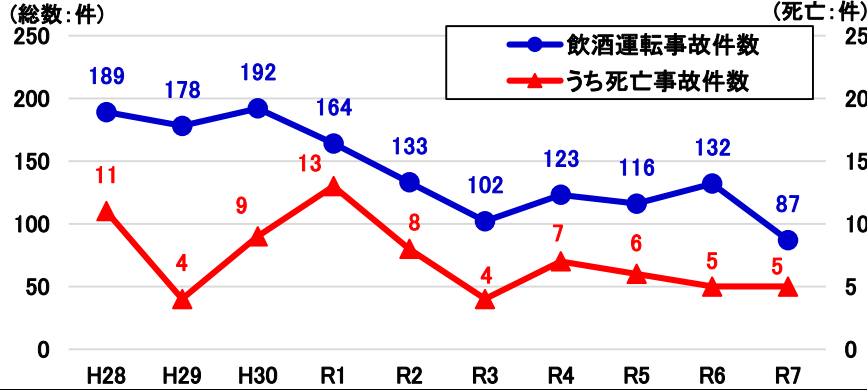
〈参考〉年齢層別携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故件数 (第1・第2当事者)【令和3年~7年合計】



(注) 自転車運転者の年齢層により区分して集計した。

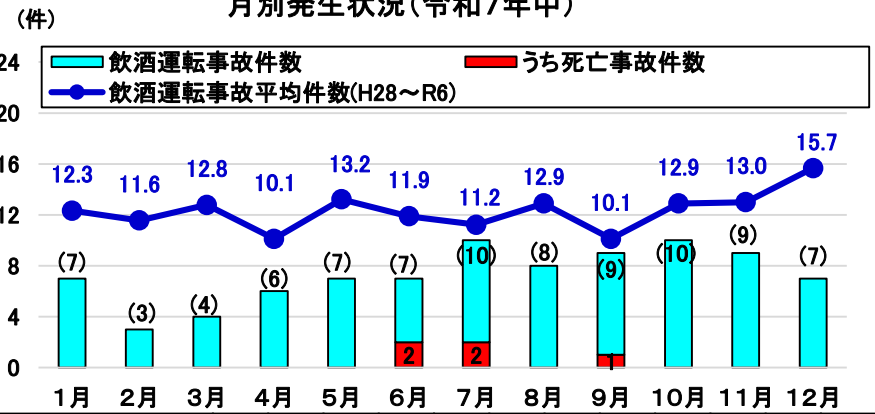
8-1 飲酒運転による交通事故発生状況(年別・月別・時間帯別)

年別飲酒運転による交通事故件数の推移(H28~R7)



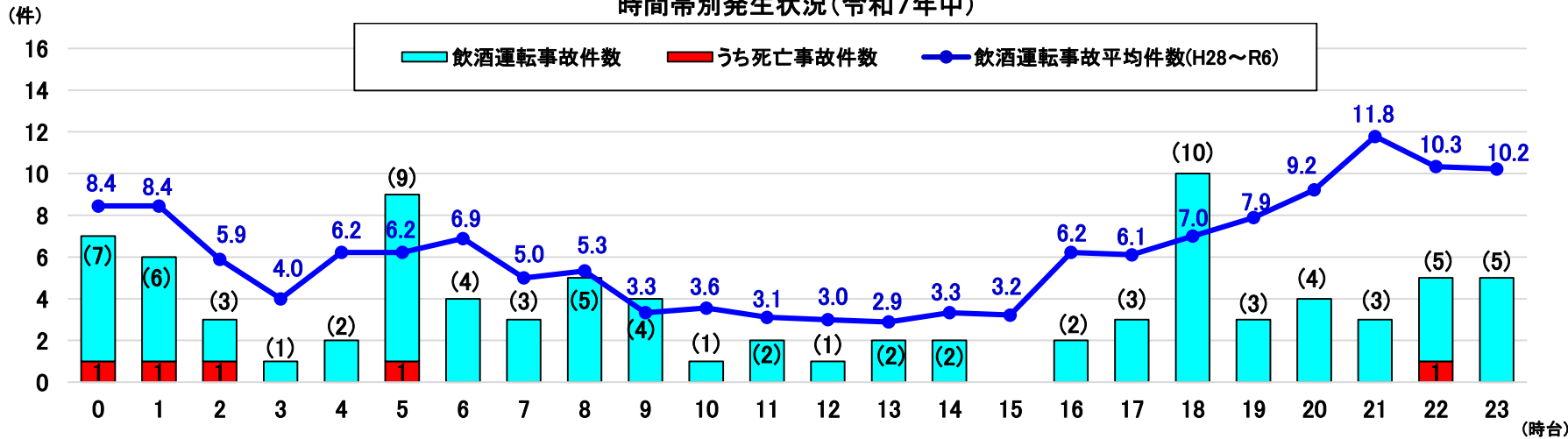
【参考】	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
飲酒運転事故件数	189	178	192	164	133	102	123	116	132	87
うち死亡事故件数	11	4	9	13	8	4	7	6	5	5
飲酒運転による死者数	11	4	9	13	8	5	7	6	6	5
飲酒運転による負傷者数	263	269	265	218	176	117	168	157	187	118

月別発生状況(令和7年中)



【参考】	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
飲酒運転事故件数	7	3	4	6	7	7	10	8	9	10	9	7
うち死亡事故件数	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0
飲酒運転による死者数	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0
飲酒運転による負傷者数	9	4	7	8	11	8	9	9	14	17	13	9

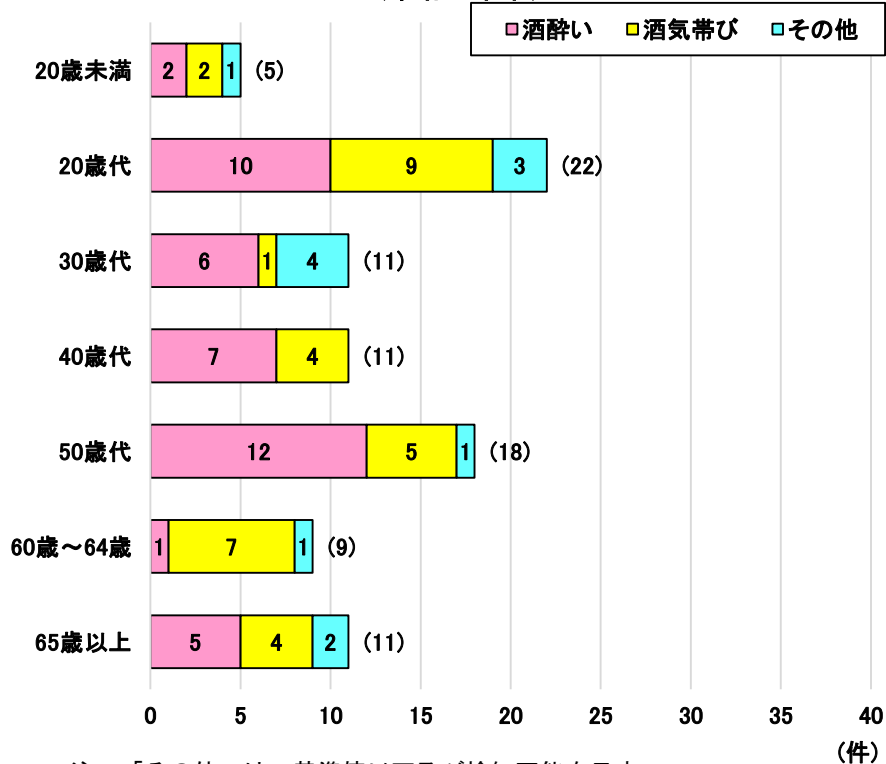
時間帯別発生状況(令和7年中)



- 飲酒運転による交通事故は、10年間で減少傾向にあるものの、ここ5年ほどは横ばい状態が続いている。
- 月別で見ると、7月と10月が最多となっている。
- 発生時間帯で見ると、18時台が最も多く、明け方の時間帯である5時台も多く発生しており、死亡事故は5件中4件が夜間帯に発生している(平成28年から令和6年の平均では、21時台が最多である)。

8-2 飲酒運転による交通事故発生状況(飲酒状況別・年齢層別)

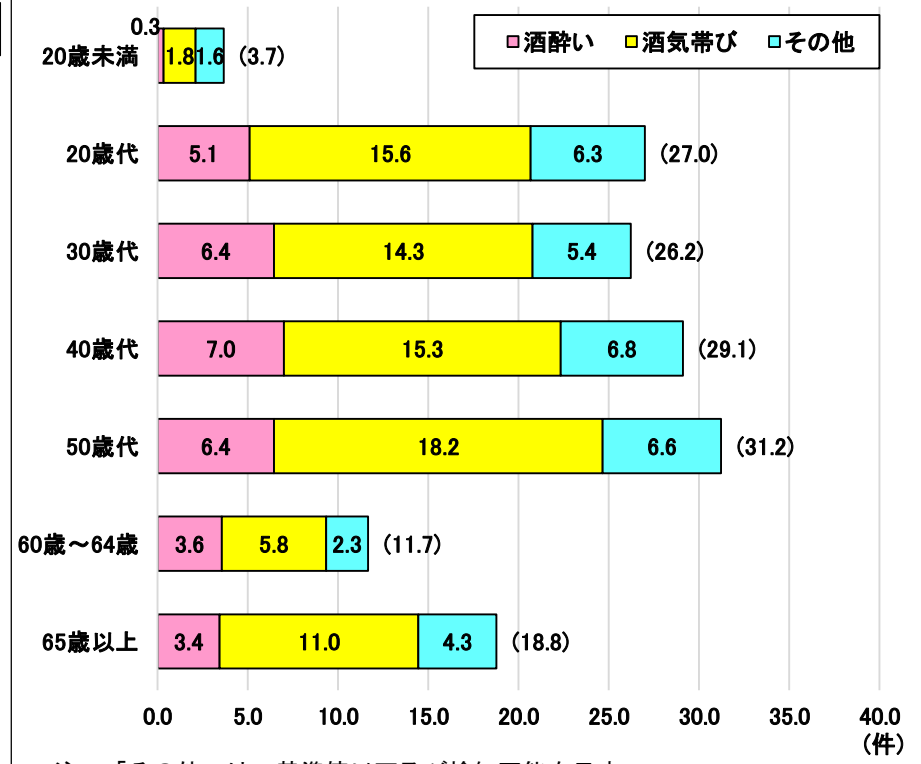
飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による交通事故件数
(令和7年中)



注: 「その他」は、基準値以下及び検知不能を示す。

酒酔い件数: 43件 (49.4%)
 酒気帯び件数: 32件 (36.8%)
 基準値以下・検知不能: 12件 (13.8%)
 合計: 87件
 ※()内の数値は、割合を示す。

【参考】飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による交通事故件数
(H28~R6の平均)



注: 「その他」は、基準値以下及び検知不能を示す。

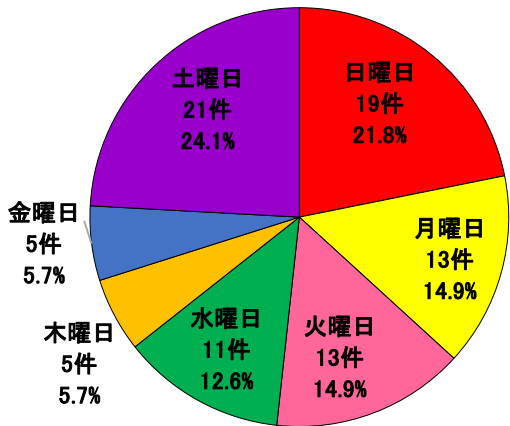
酒酔い件数: 32.3件 (21.9%)
 酒気帯び件数: 82.0件 (55.6%)
 基準値以下・検知不能: 33.3件 (22.6%)
 合計: 147.6件
 ※()の数値は、割合を示す。

- 20歳代が最多となっており、次いで50歳代が多くなっている。
- 酒酔い運転の割合(49.4%)が、平成28年から令和6年の平均(21.9%)と比較して約2倍増加した。

8-3 飲酒運転による交通事故発生状況(曜日別・飲酒先別・運転目的別)

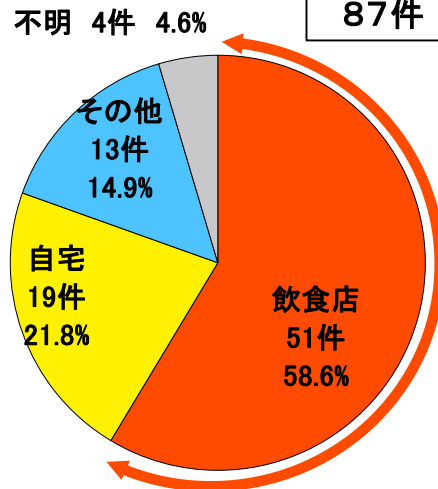
曜日別発生件数(令和7年中)

87件



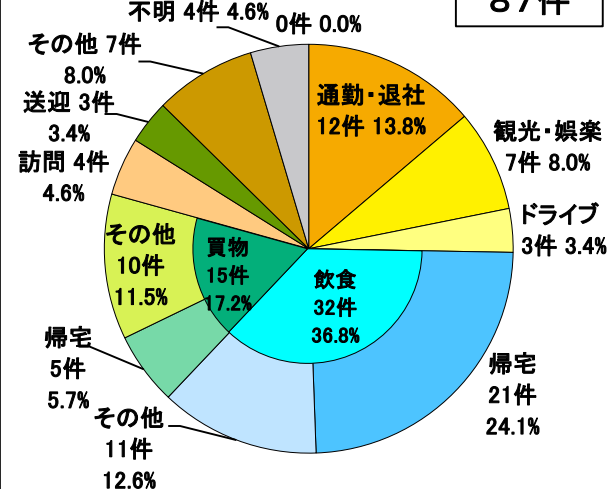
飲酒運転者の飲酒先(令和7年中)

87件



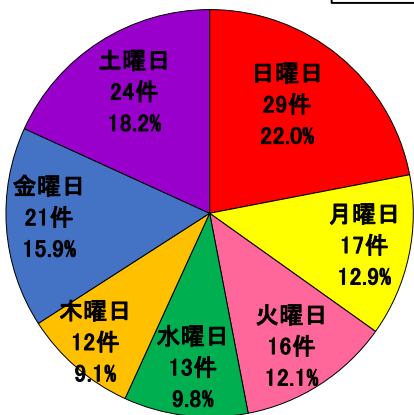
運転の目的(令和7年中)

87件



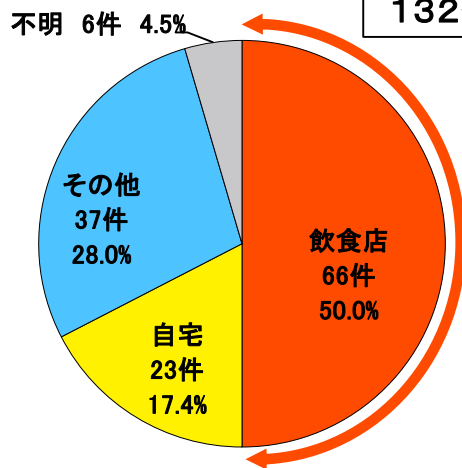
曜日別発生件数(令和6年中)

132件



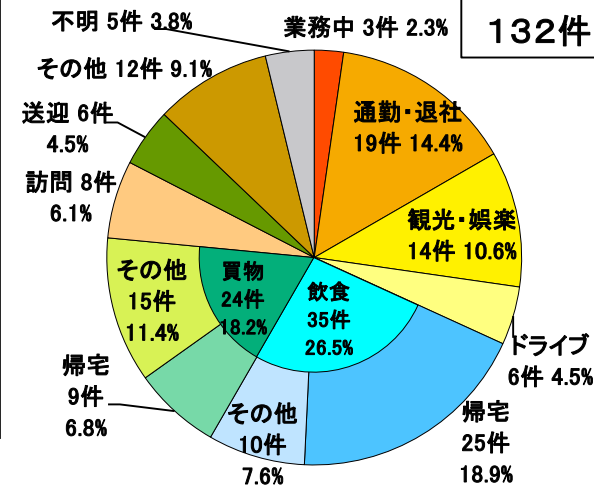
飲酒運転者の飲酒先(令和6年中)

132件



運転の目的(令和6年中)

132件



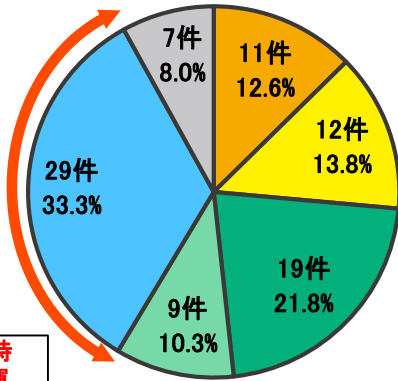
- 曜日別では、土曜日及び日曜日で約5割(40件、45.9%)と多いが、曜日にかかわらず発生している。
- 飲酒先は、飲食店が約6割(51件、58.6%)を占めている。
- 運転の目的別では、飲食と買物で半数以上(47件、54.0%)を占めている。

8-4 飲酒運転による交通事故発生状況(経過時間別・運転開始場所別)

飲酒終了から運転開始までの経過時間(令和7年中)

87件

- ~10分
- 10分~30分
- 30分~1時間
- 1時間~2時間
- 2時間~3時間
- 3時間超え
- 不明

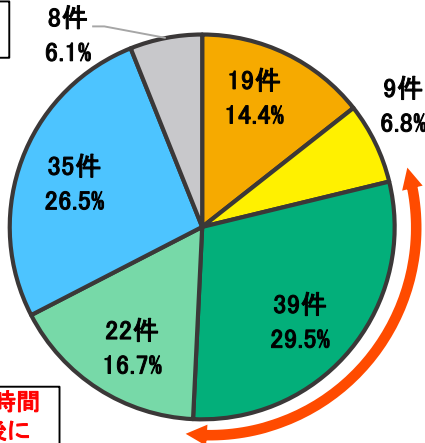


全体の33.3%が3時間超え経過後に運転を開始

【参考】飲酒終了から運転開始までの経過時間(令和6年中)

132件

- ~10分
- 10分~30分
- 30分~1時間
- 1時間~2時間
- 2時間~3時間
- 3時間超え
- 不明

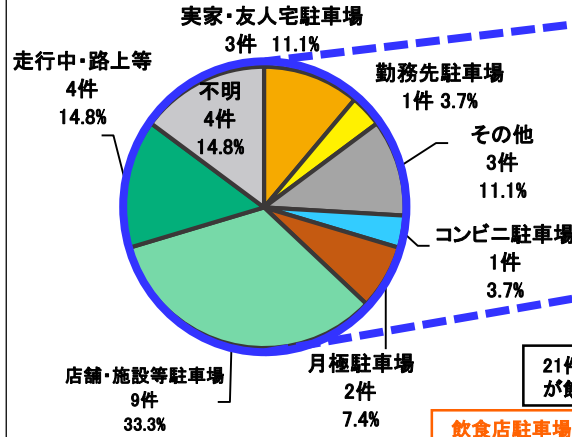


全体の29.5%が1時間から2時間経過後に運転を開始

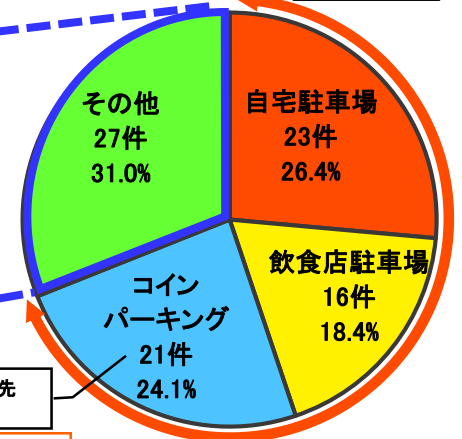
飲酒運転開始場所(令和7年中)

87件

その他の内訳



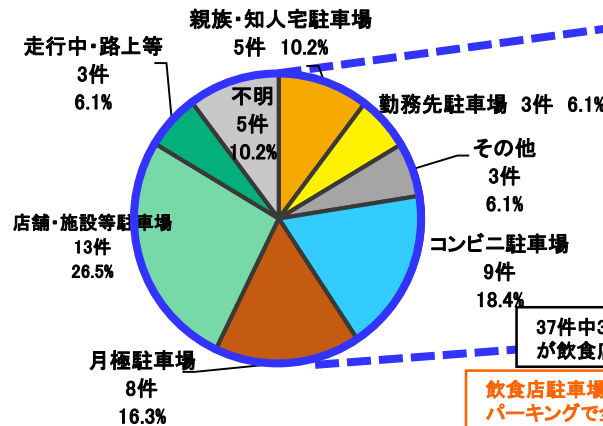
21件中18件の飲酒先が飲食店
飲食店駐車場、自宅駐車場、コインパーキングで全体の69.0%



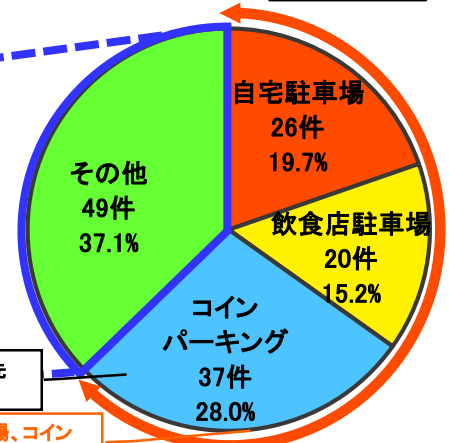
【参考】飲酒運転開始場所(令和6年中)

132件

その他の内訳



37件中36件の飲酒先が飲食店
飲食店駐車場、自宅駐車場、コインパーキングで全体の62.9%



- 飲酒終了から運転開始までの経過時間のうち、3時間超え経過後での運転開始が約3割(29件、33.3%)を占めている。
- 運転開始場所は、飲食店駐車場、自宅駐車場及びコインパーキングで全体の約7割(60件、69.0%)を占めている。
- 飲酒運転に対する主な弁解は、「警察に見つからなければ大丈夫だと思った。」、「休憩したのでアルコールは抜けたと思った。」など自分本位な理由であった。