

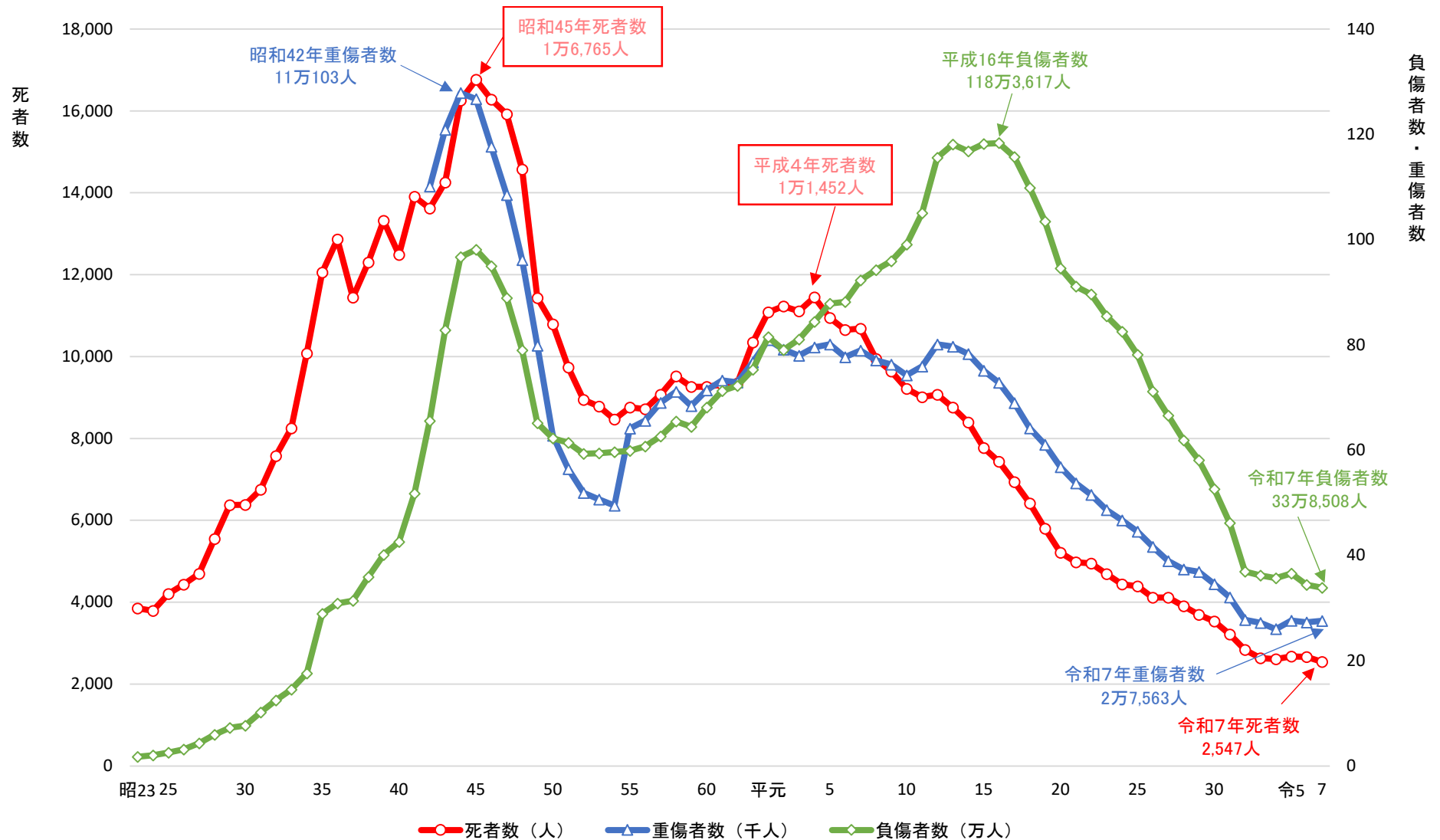
令和7年における交通事故 の発生状況について

令和8年2月26日
警察庁交通局

- (注)・本資料は、令和8年2月6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。

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2,547人で、前年比116人、4.4%減
- 令和7年中の重傷者数は27,563人で、前年比278人、1.0%増

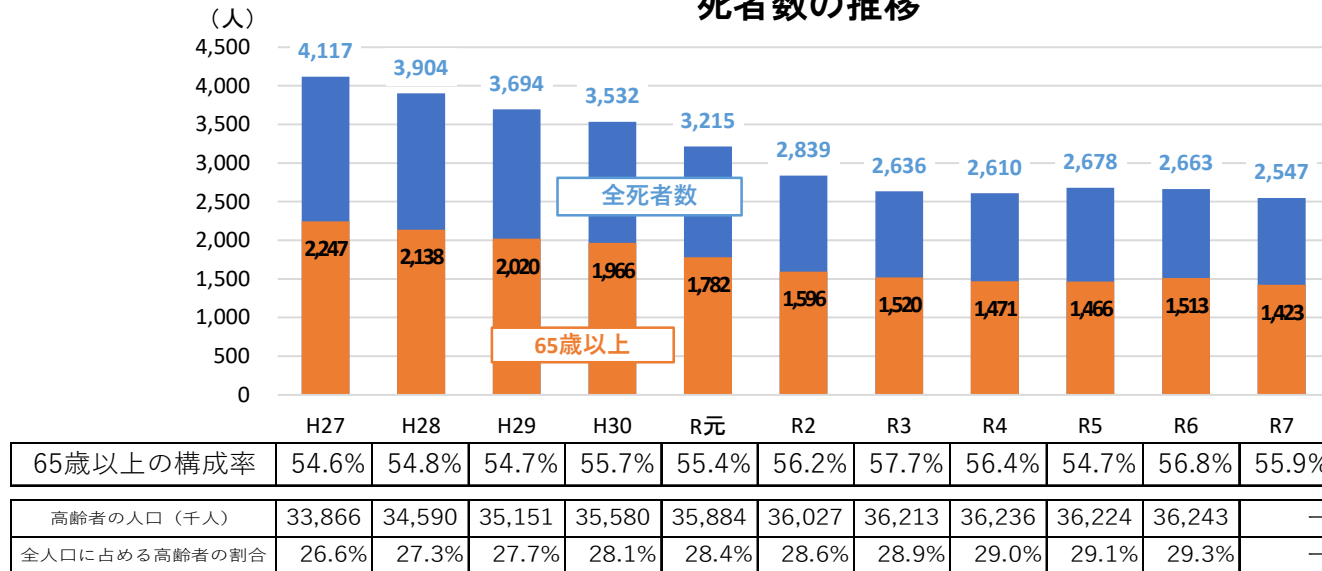


(注) ・ 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。
 ・ 昭和34年以前は軽微な被害(8日未満の負傷)事故は含まない。

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1,423人で、前年比90人、5.9%減
- 全重傷者数は27,563人で前年比278人、1.0%増、65歳以上の重傷者数は9,600人で、前年比118人、1.2%減

死者数の推移

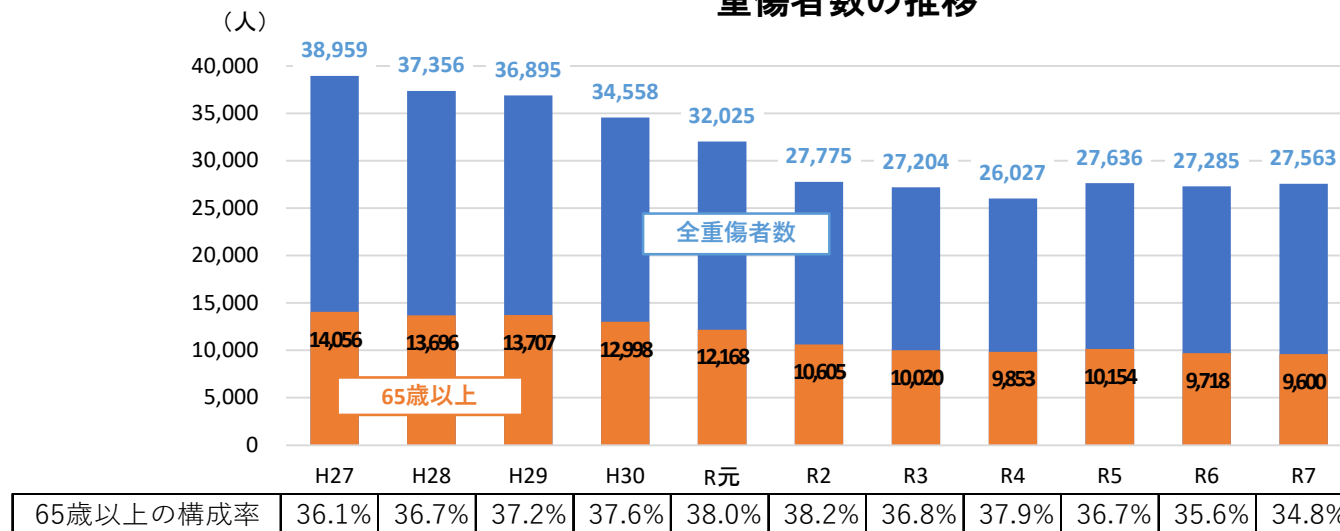


(注) 人口は、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口(不詳補完値)による。))による。

交通安全基本計画の目標値
(死者数)

第11次(R3~R7)
2,000人以下

重傷者数の推移

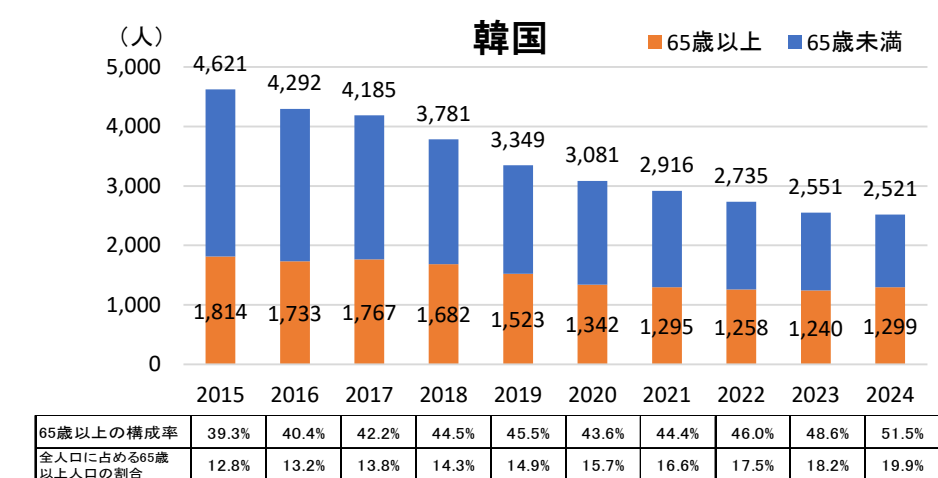
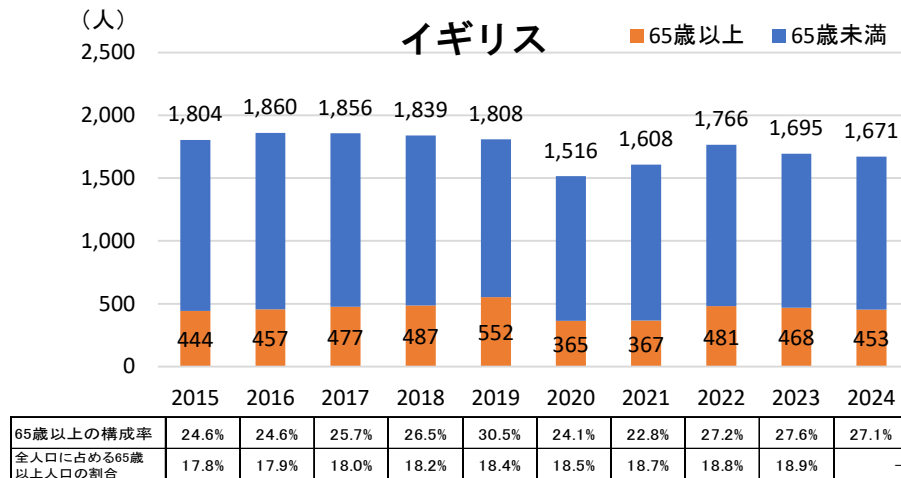
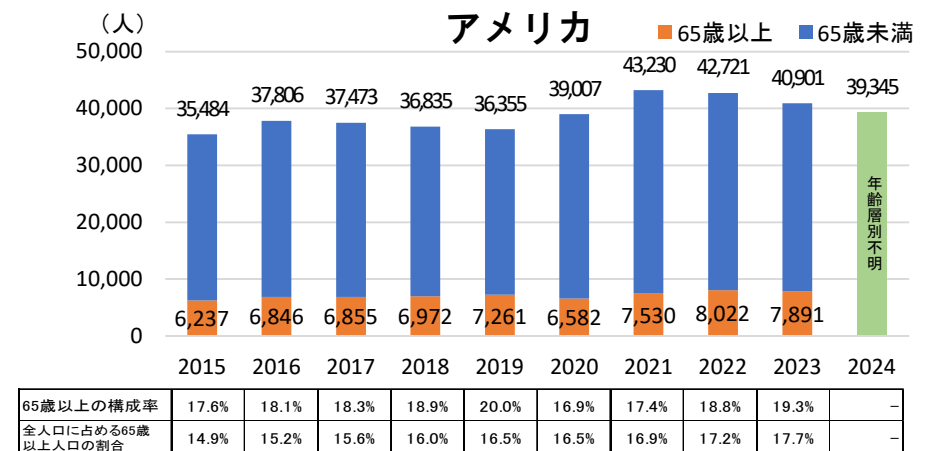
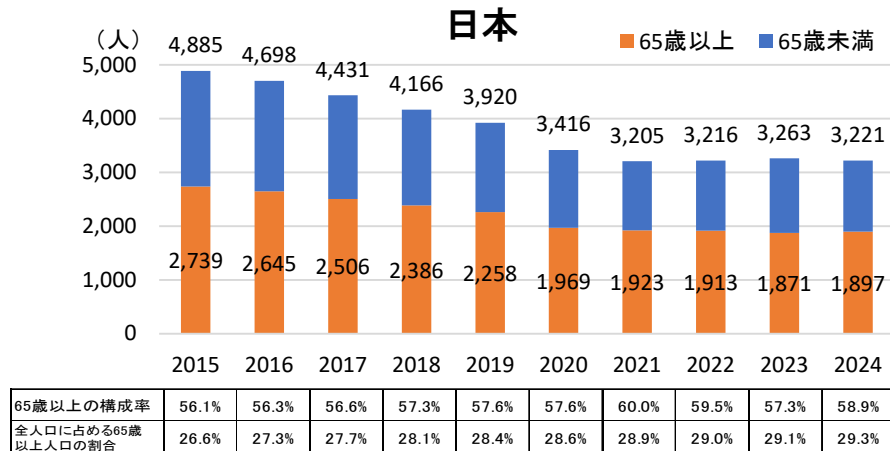


交通安全基本計画の目標値
(重傷者数)

第11次(R3~R7)
22,000人以下

〈参考〉諸外国の30日以内死者数

- 日本の死者数は3年ぶりに減少 ●アメリカの死者数は2020年から大きく増加したのち減少
- イギリスの死者数は2020年に大きく減少したのち増加傾向 ●韓国の死者数は年々減少
- 日本の死者数のうち高齢者の構成率はアメリカ、イギリス、韓国に比べて高く、韓国も近年高くなっている。



〈人口10万人当たりの死者数(全年齢)〉

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
日本	3.84	3.70	3.50	3.29	3.11	2.71	2.55	2.57	2.62	2.60
アメリカ	11.07	11.70	11.53	11.27	11.07	11.77	13.02	12.82	12.21	11.57
イギリス	2.77	2.84	2.81	2.77	2.71	2.27	2.40	2.61	2.48	-
韓国	9.06	8.38	8.15	7.33	6.48	5.95	5.64	5.30	4.93	4.92

(注)・国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(令和8年2月2日時点)による。

・死者数は30日以内死者数である。

・人口10万人当たりの死者数の算出に用いた人口は、日本については総務省統計資料「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による。))

によるものであり、日本以外については国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料によるもの(イギリスの65歳以上人口は2023年までが登録、アメリカの65歳以上死者数、65歳以上人口は2023年までが登録)である。

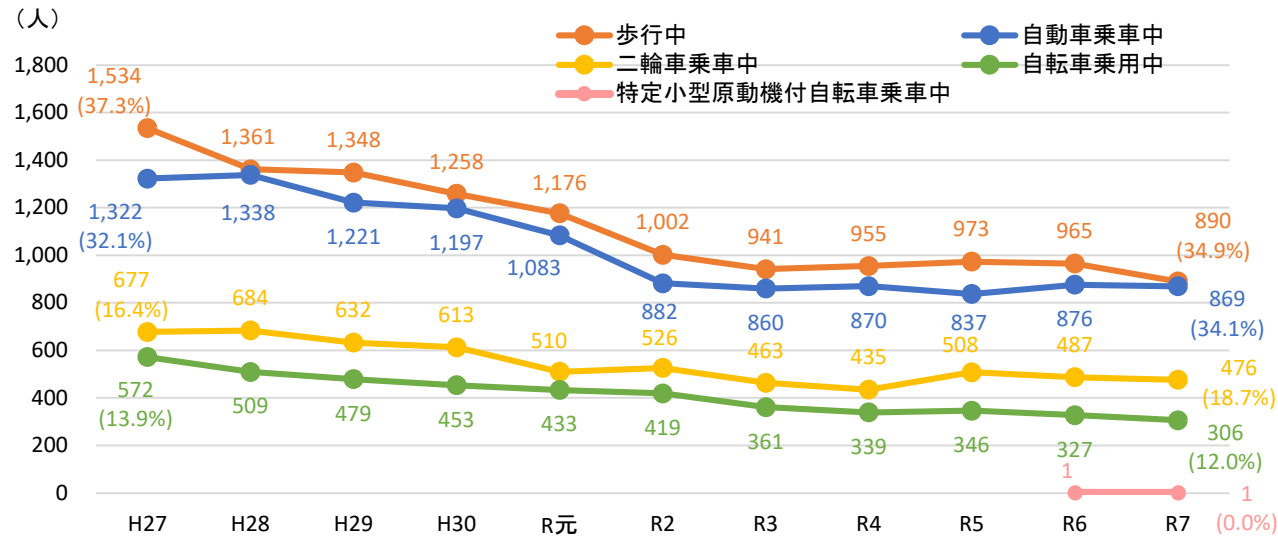
〈人口10万人当たりの死者数(65歳以上)〉

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
日本	8.09	7.65	7.13	6.71	6.29	5.47	5.31	5.28	5.17	5.23
アメリカ	13.09	13.91	13.51	13.32	13.44	12.01	13.39	13.96	13.32	-
イギリス	3.84	3.89	4.01	4.04	4.50	2.95	2.93	3.78	3.62	-
韓国	27.73	25.65	25.01	22.82	19.82	16.52	15.11	13.95	13.14	12.72

1-3 交通事故発生状況の推移(状態別死者数)

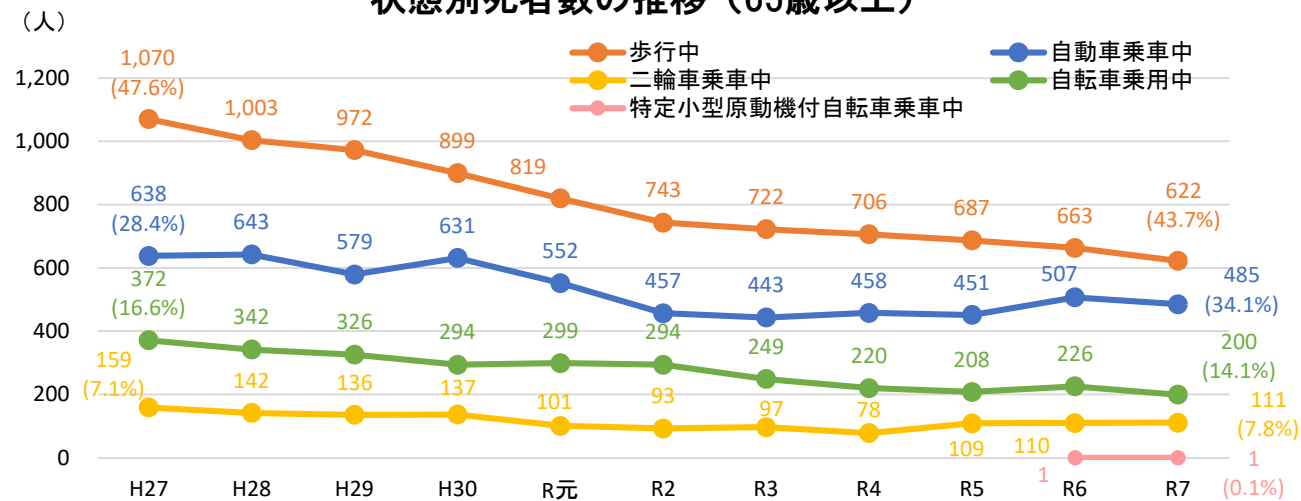
●全年齢、高齢者ともに「歩行中」が最も多い

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)

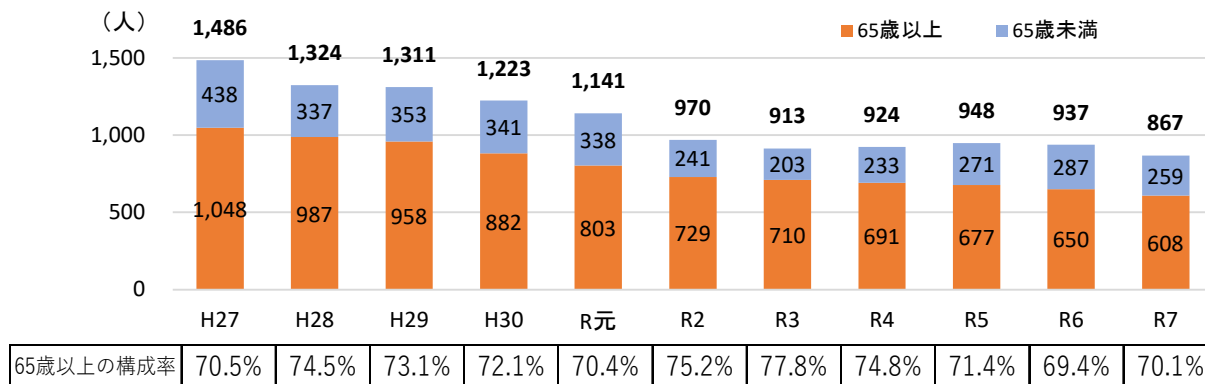


(注) ()内は全死者数に占める構成率であり、小数点以下第2位を四捨五入している。

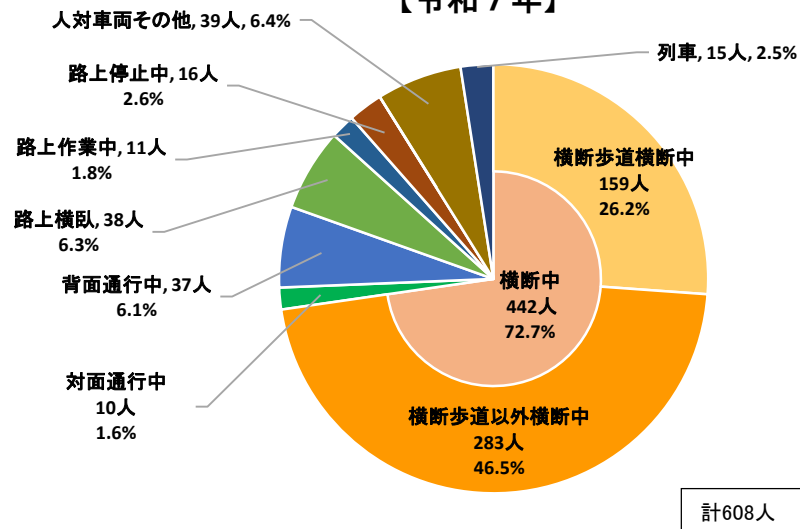
課題1 歩行者

- 65歳以上、65歳未満の死者数ともに減少
- 歩行中死者の約7割は65歳以上
- 歩行者の約6割に違反あり

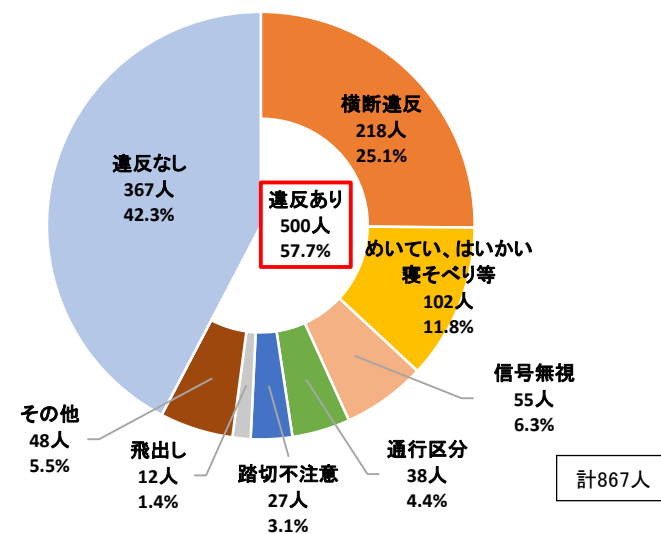
歩行中死者数の推移（第1・第2当事者）



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】



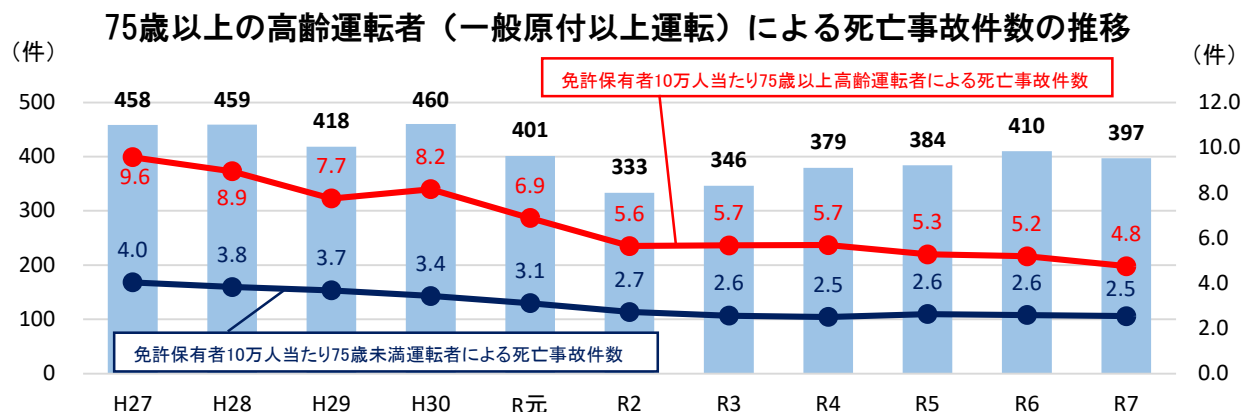
法令違反等別歩行中死者数（第1・第2当事者）
【令和7年】



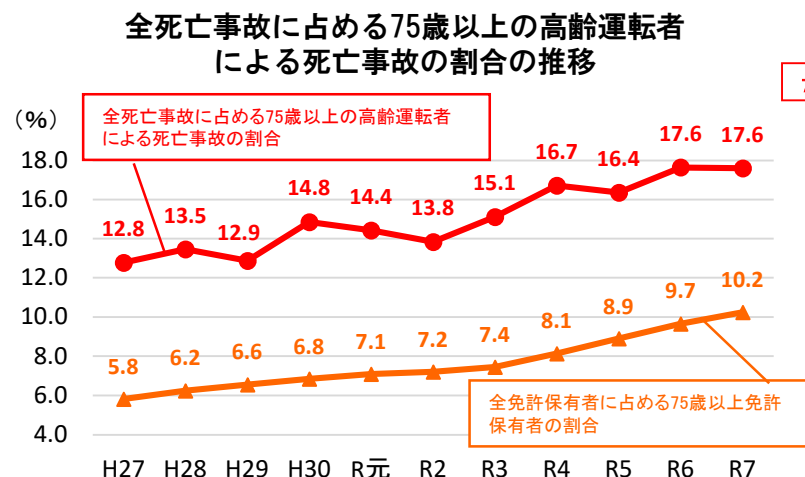
- | | |
|----|--|
| 対策 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者に対する交通安全教育の推進 ○ 歩行者に対する街頭指導及び広報啓発の推進 |
|----|--|

課題2-1 自動車 ～ 高齢運転者

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、前年比13件、3.2%減(免許保有者当たりでは75歳未満の約2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3.1倍

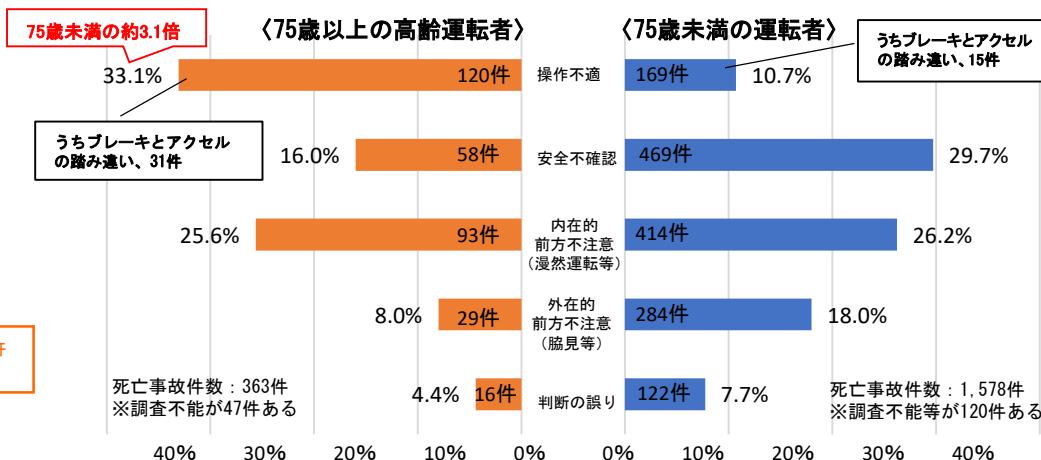


(注)・第1当事者が一般原付以上(令和5年は特定小型原動機付自転車を含む、以下同じ。)の件数。
 ・運転者の年齢が16歳以上の事故について集計。
 ・算出に用いた免許保有者数は、各年12月末の値である。



(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】



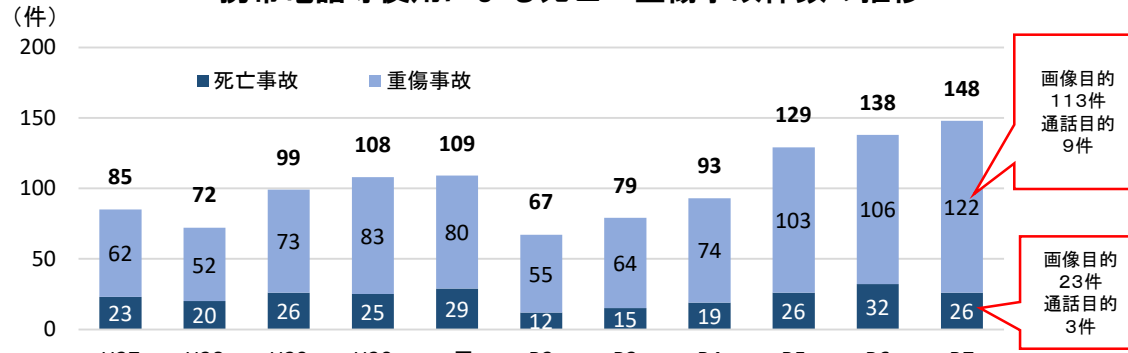
(注)第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の死亡事故を計上。

- 対策
- 高齢者講習、運転技能検査の効果的な実施
 - 関係機関等と連携した安全運転サポート車の普及啓発の推進

課題2-2 自動車 ～ 携帯電話等使用

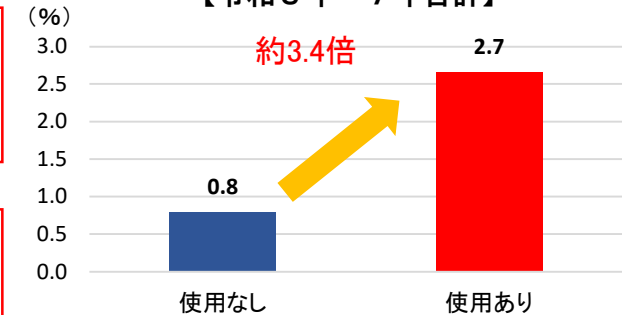
- 携帯電話等使用による死亡・重傷事故は近年増加傾向
- 携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用时の約3.4倍
- 携帯電話等使用による「前方不注意」の割合は使用していない場合の約3.4倍

携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数の推移



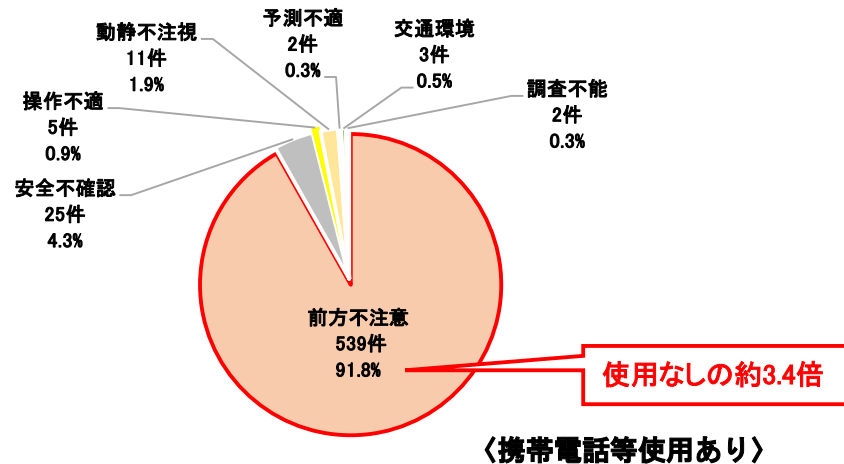
(注) ・第1当事者が一般原付以上の件数。
・携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計。

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】

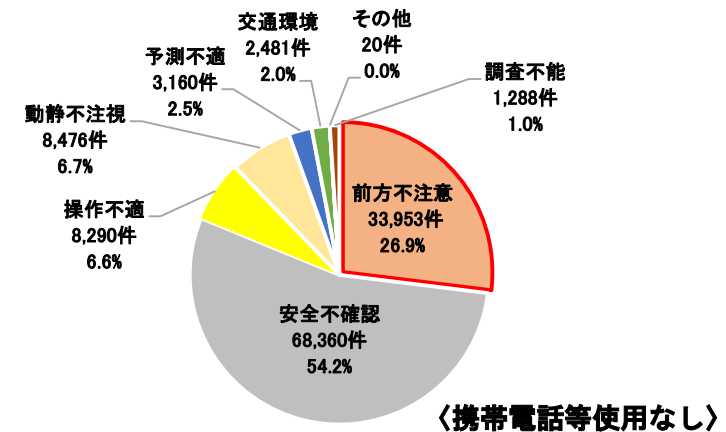


(注) ・第1当事者が一般原付以上を集計。
・「死亡事故率」とは、第1当事者が一般原付以上の交通事故件数に占める死亡事故件数の割合をいう。

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】



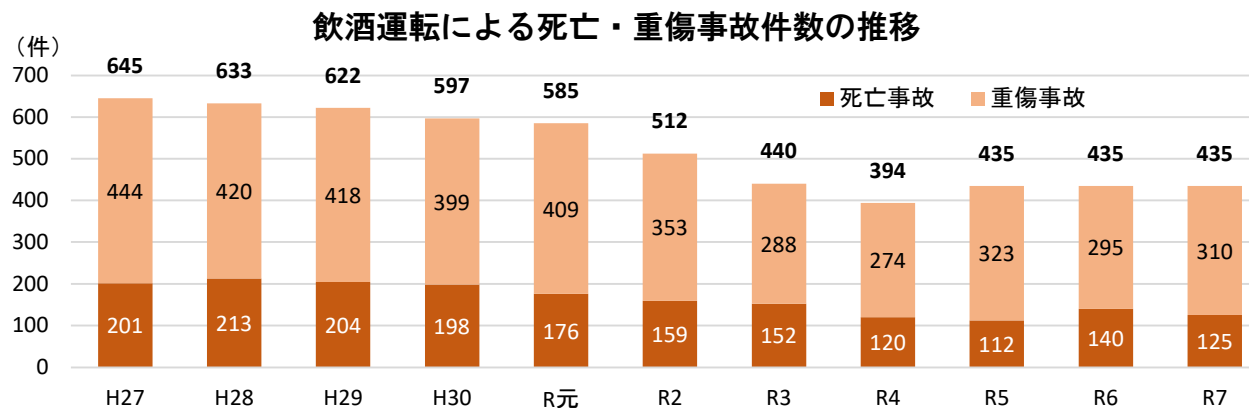
参考～人的要因別死亡・重傷事故件数 (携帯電話等使用なし)
(一般原付以上・第1当事者) 【令和3年～7年合計】



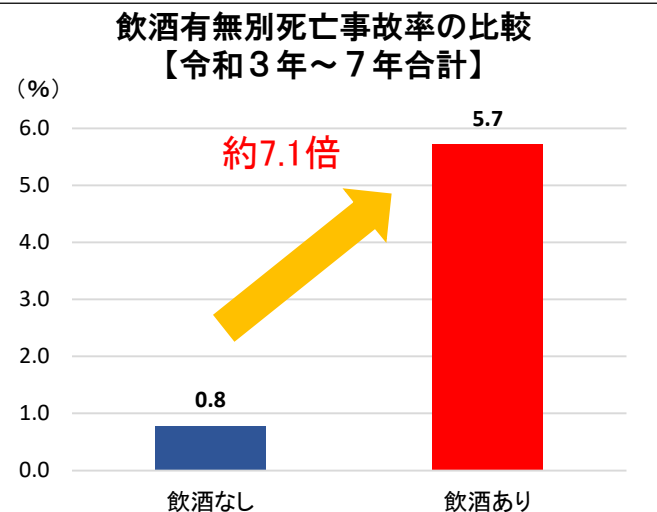
- 対策
- 「ながらスマホ」の危険性等についての広報啓発の推進
 - 「ながらスマホ」の交通指導取締りの強化

課題2ー3 自動車 ～ 飲酒運転

- 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減少し、重傷事故は増加）
- 飲酒運転の死亡事故率は飲酒なしの場合の約7.1倍

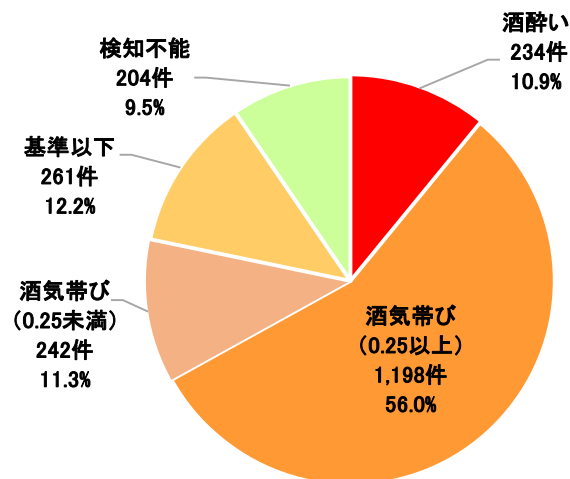


(注) ・ 第1当事者が一般原付以上の件数。
 ・ 「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当するものをいう。以下同じ。



(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】



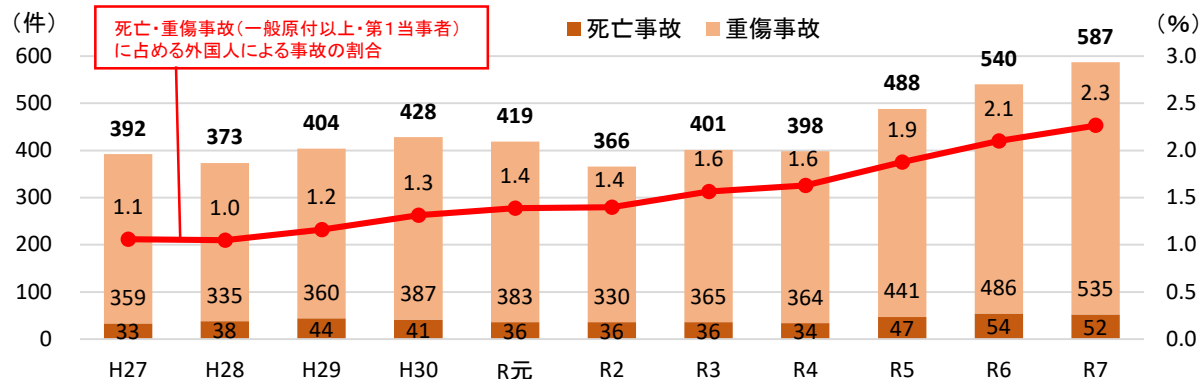
(注) ・ 第1当事者が「飲酒あり」の一般原付以上の事故件数を集計。
 ・ 酒気帯び(0.25以上)とは、身体に政令で定める程度以上（呼気1リットルにつき0.25mg以上又は血液1mlにつき0.5mg以上）のアルコールを保有する状態にあったものをいう。（酒酔い運転を除く）
 ・ 酒気帯び(0.25未満)とは、身体に政令で定める程度以上（呼気1リットルにつき0.15mg以上0.25mg未満又は血液1mlにつき0.3mg以上0.5mg未満）のアルコールを保有する状態にあったものをいう。（酒酔い運転を除く）
 ・ 検知不能とは、関係者の証言等から飲酒していることは判明したが、事故発生後、相当時間が経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

- | | |
|----|--|
| 対策 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 飲酒運転根絶に向けた社会機運の更なる醸成 ○ 飲酒運転取締りの強化 |
|----|--|

課題2ー4 自動車 ～ 外国人運転者

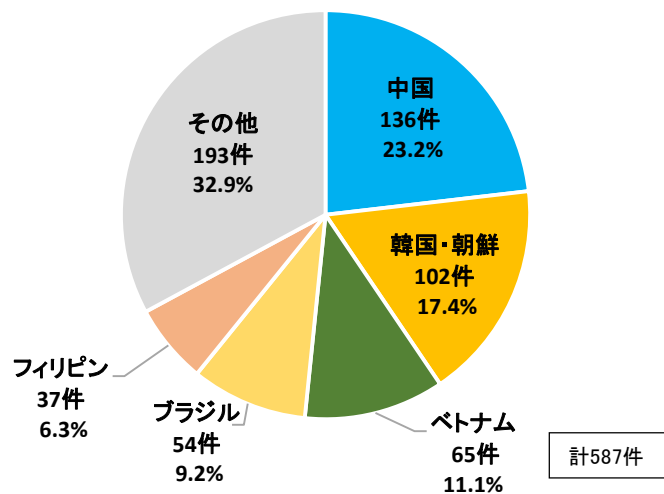
- 外国人運転者による死亡・重傷事故は近年増加傾向
- 国籍(地域)別の構成率は、中国、韓国・朝鮮、ベトナム、ブラジル、フィリピンが全体の約7割

外国人運転者による死亡・重傷事故件数の推移



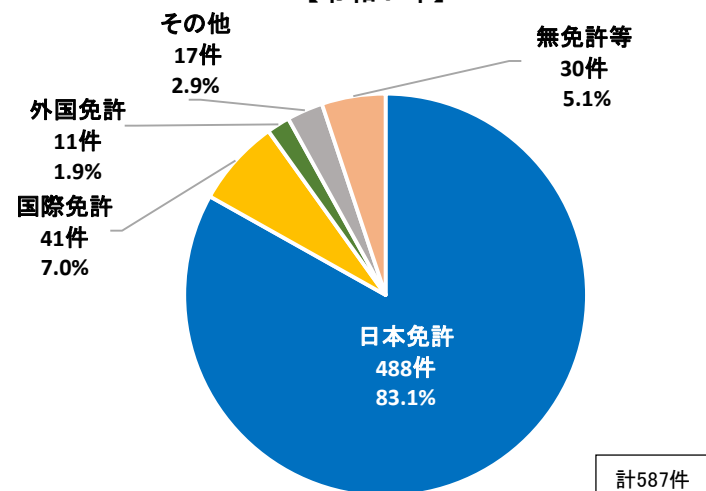
(注) 第1当事者が一般原付以上の外国人(日本国籍以外の者をいい、無国籍の者、国籍不明の者を含む、以下同じ。)の件数。

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】



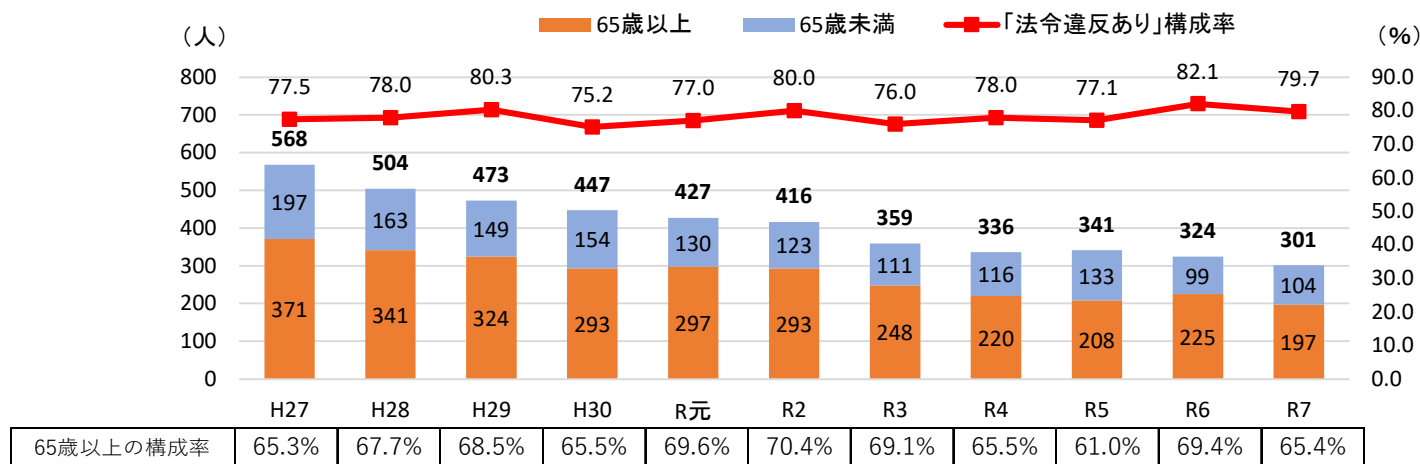
- (注) 第1当事者が一般原付以上の外国人の件数。
- ・ 国際免許とは、道路交通に関する条約(ジュネーブ条約)第24条第1項の運転免許証で、条約附属書9又は条約附属書10に定める様式に合致したものをいう。
 - ・ 外国免許とは、道路交通法第107条の2に規定される外国運転免許証をいう。

- | | |
|----|--|
| 対策 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 外国人運転者に対する日本の交通ルール等の周知徹底 ○ いわゆる「外免切替」制度の厳格な運用 |
|----|--|

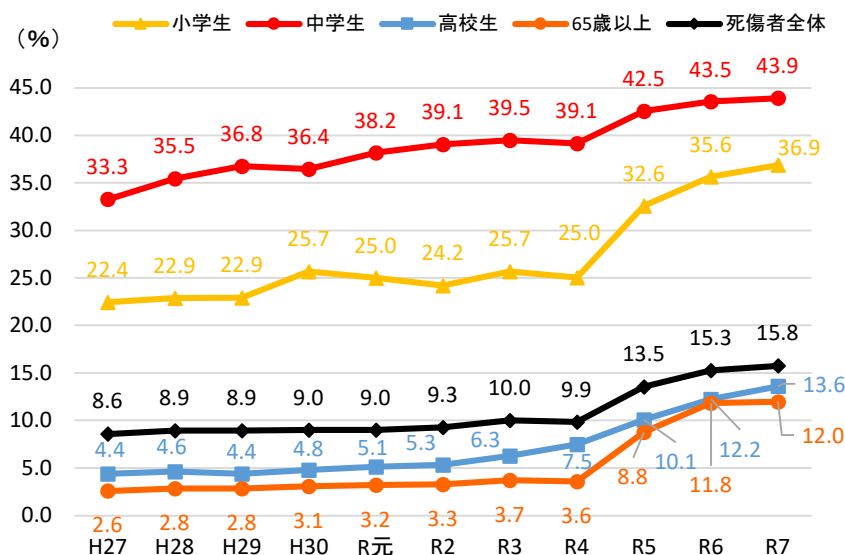
課題3-1 自転車 ～ 死者数の推移等

- 65歳以上は前年比28人、12.4%減少、65歳未満は前年比5人、5.1%増加しており、「法令違反あり」の構成率は約8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。
- 自転車対歩行者事故は近年増加傾向にあり、衝突地点は歩道・横断歩道が約6割

自転車乗用中死者数の推移（第1・第2当事者）

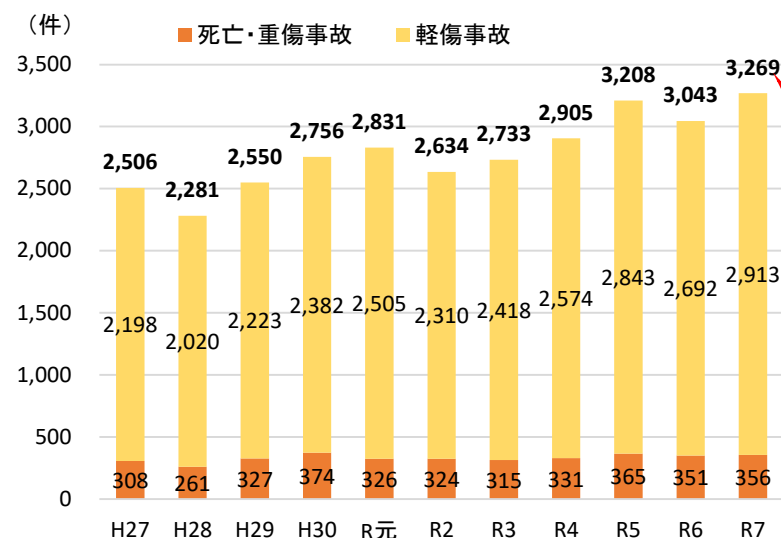


学齢・年齢層別ヘルメット着用率の推移



（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）



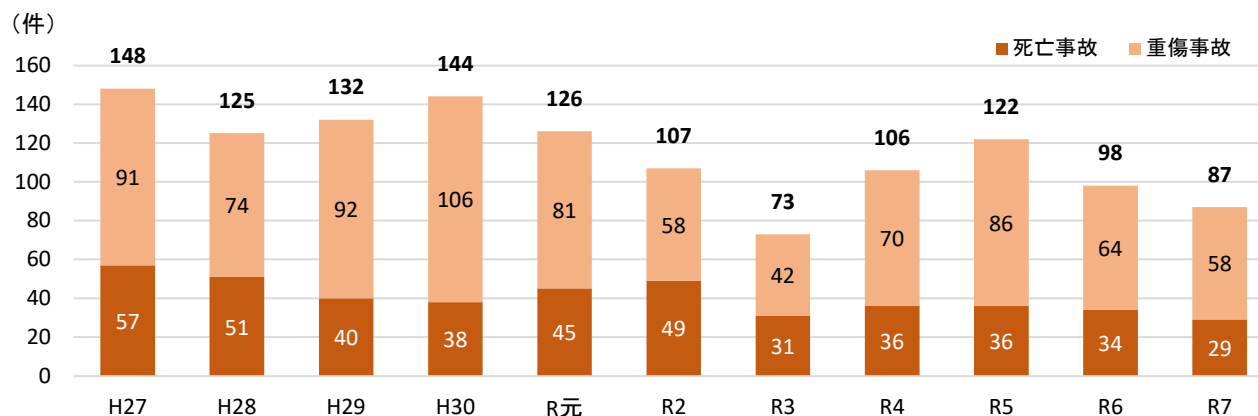
（注）自転車が第1又は第2当事者となった事故を計上した。

【衝突地点】
歩道及び
横断歩道
1,851件
56.6%

課題3-2 自転車 ～ 飲酒運転・携帯電話等使用

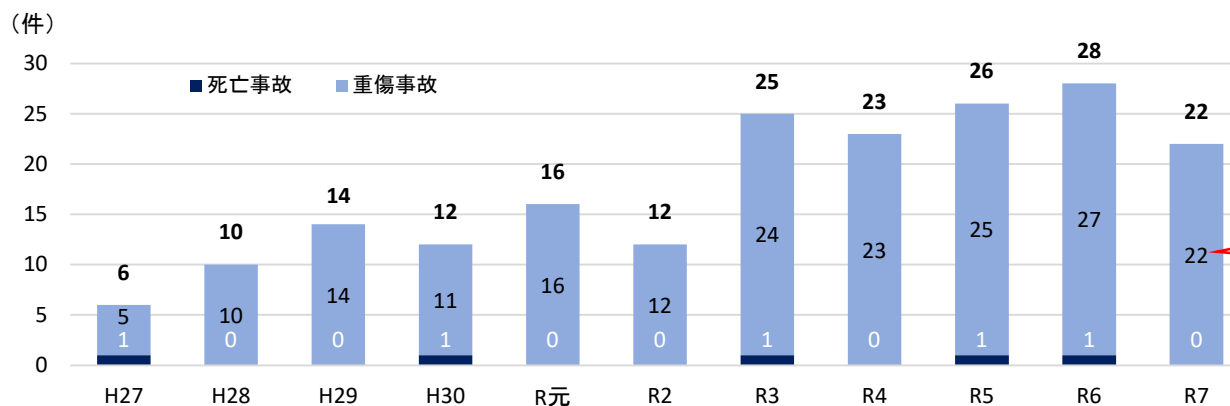
- 飲酒運転の自転車に関係する死亡・重傷事故は、近年は減少傾向で推移
- 携帯電話等使用による死亡・重傷事故は近年増加傾向であったが、昨年は3年ぶりに減少

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。

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）



画像目的 20件
通話目的 2件

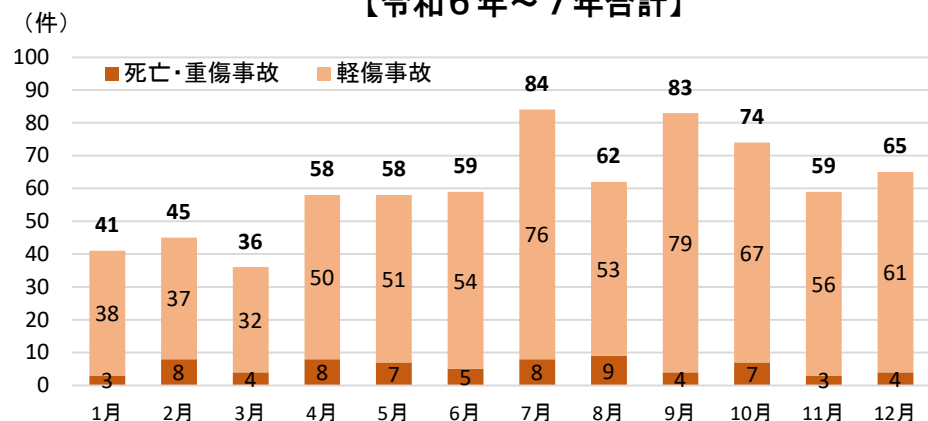
（注）自転車が第1又は第2当事者となった事故のうち、自転車運転者の携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計。

- | | |
|----|--|
| 対策 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 「自転車ルールブック」等を活用した交通ルールの周知 ○ 全ての年齢層に対する乗車用ヘルメットの着用促進 ○ 悪質・危険な違反に対する交通指導取締りの強化 |
|----|--|

課題4 特定小型原動機付自転車

- 事故件数は7月、9月が多く、1月から3月が少ない。
- 飲酒ありの構成率は11.1%で、一般原動機付自転車の約19倍、自転車の約16倍
- 人対車両の割合は自転車の約3.0倍、車両単独の割合は自転車の約2.7倍

特定小型原動機付自転車に関係する交通事故件数の推移（月別）
【令和6年～7年合計】



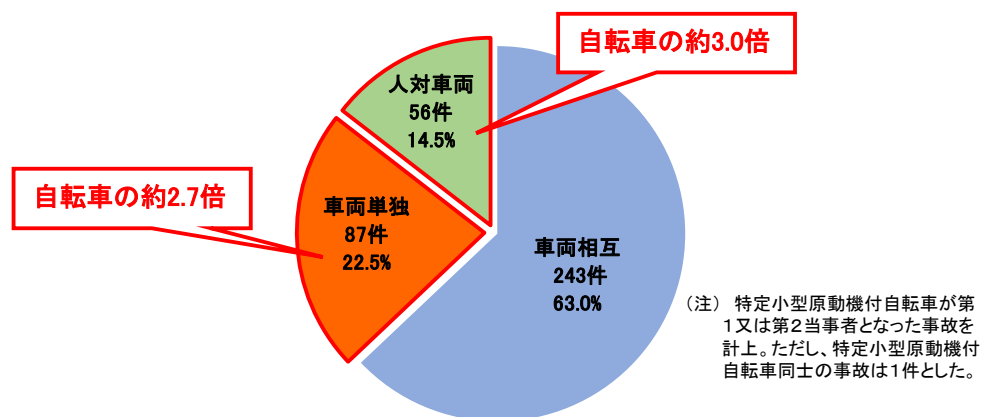
(注)・特定小型原動機付自転車が第1又は第2当事者となった事故について集計。
・死亡・重傷事故のうち死亡事故は令和6年8月に1件、令和7年4月に1件である。

飲酒ありの構成率比較（第1・第2当事者）
【令和7年】



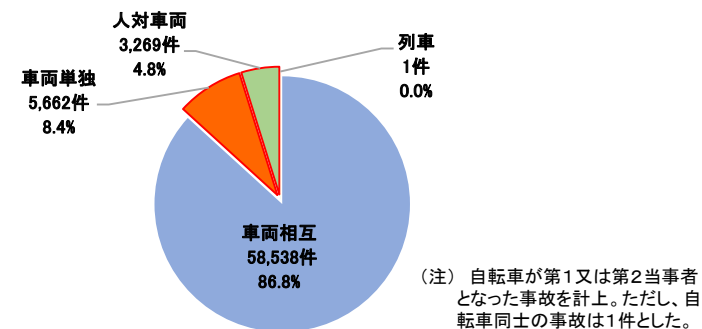
(注)・飲酒ありの構成率とは、それぞれの関連事故件数のうち、第1又は第2当事者が飲酒あり(ただし、飲酒あり同士の場合は1件とした)の事故件数の占める割合をいう。
・関連事故件数とは、それぞれの当事者が第1又は第2当事者となった事故を計上。ただし、それぞれの当事者相互事故(一般原動機付自転車相互、自転車相互、特定小型原動機付自転車相互)は1件とした。

特定小型原動機付自転車に関係する事故類型別の交通事故件数
(第1・第2当事者)【令和7年】



(注) 特定小型原動機付自転車が第1又は第2当事者となった事故を計上。ただし、特定小型原動機付自転車同士の事故は1件とした。

参考～自転車に関係する事故類型別の交通事故件数
(第1・第2当事者)【令和7年】



(注) 自転車が第1又は第2当事者となった事故を計上。ただし、自転車同士の事故は1件とした。

- | | |
|----|----------------------------|
| 対策 | ○ シェアリング事業者と連携した飲酒運転対策等の推進 |
| | ○ 悪質・危険な違反に対する交通指導取締りの強化 |