

# 全道1月中の交通事故分析について (過去5か年死亡・重傷事故)

令和7年12月22日  
警察本部交通企画課

## 【概況】

- 発生件数全体の時間帯別では、10時から12時が最も多く、次いで16時から18時が多い。  
事故類型別では、人対車両が最も多く、次いで出会い頭が多い。
- 四輪乗車中の死者のうち、約4割がシートベルト非着用で、非着用のうち8割以上がシートベルトを着用していれば助かった可能性が高い。
- 人対車両は、時間帯別では16時から18時が最も多く、次いで10時から12時が多い。  
地形別では市街地交差点及び市街地直線で約9割を占めている。  
第1当事者(車両)の違反別では、歩行者妨害が最も多く、次いで前方不注視が多い。  
年齢層別死傷者数では、65歳以上が突出して多く、全体の5割以上を占めている。  
道路横断中の死者のうち、全体の8割が右から横断であり、また歩行者側の6割に法令違反あり。
- 正面衝突及び車両単独は、時間帯別では8時から10時及び10時～12時が最も多く、次いで14時から16時が多い。  
地形別では非市街地直線が最も多く、道路別では国道が最も多い。  
第1当事者の年齢層別では、65歳以上が最も多く、次いで30歳代が多い。  
第1当事者(車両)の違反別では操作不適が最も多く、そのうちの約9割がスリップを要因としている。  
スリップ事故の時間帯別では、10時から12時が最も多く、次いで14時から16時が多い。

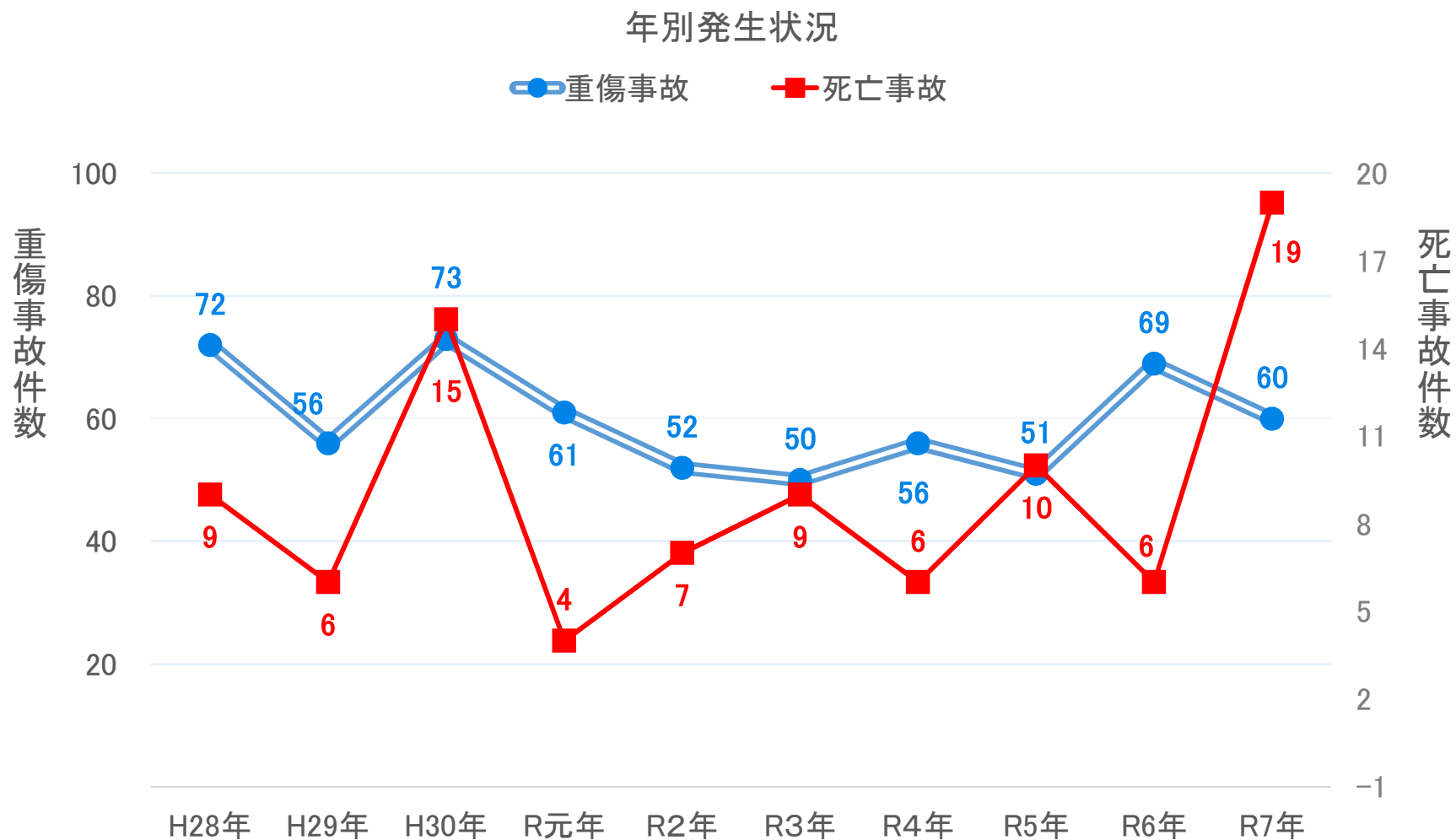
注1 本資料は、令和7年10月末日までに入手した1月中発生 of 事故データにより作成したものである。

注2 「重傷」とは、1か月(30日)以上の治療を要する負傷をいう。

注3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者、又は過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいい、本資料中の「1当」とは、第1当事者を省略した表記である。

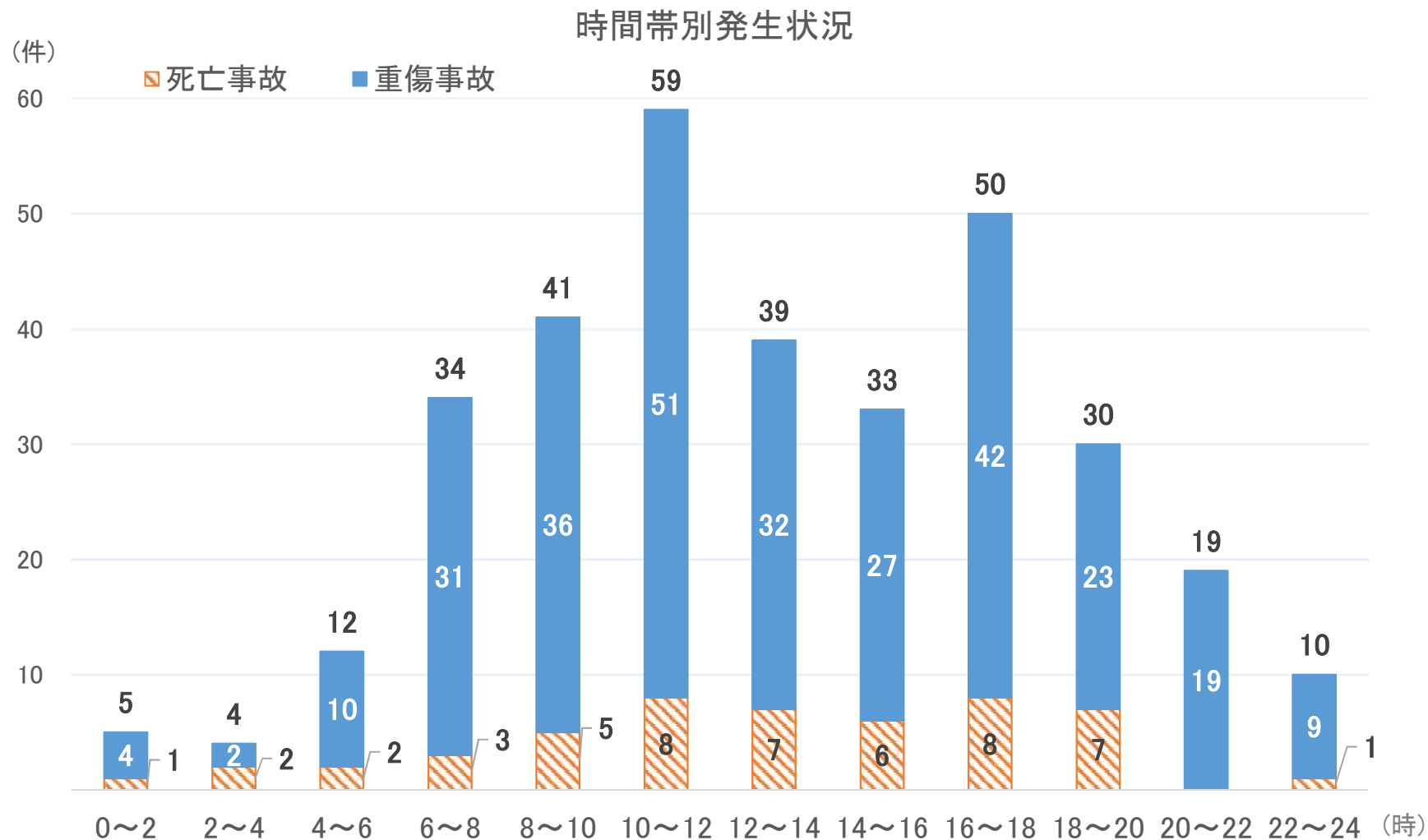
## 1-1 年別死亡・重傷事故発生状況(過去10年)

死亡事故、重傷事故ともに、増減を繰り返しながらも減少傾向で推移していたが、令和7年で、死亡事故は激増した。



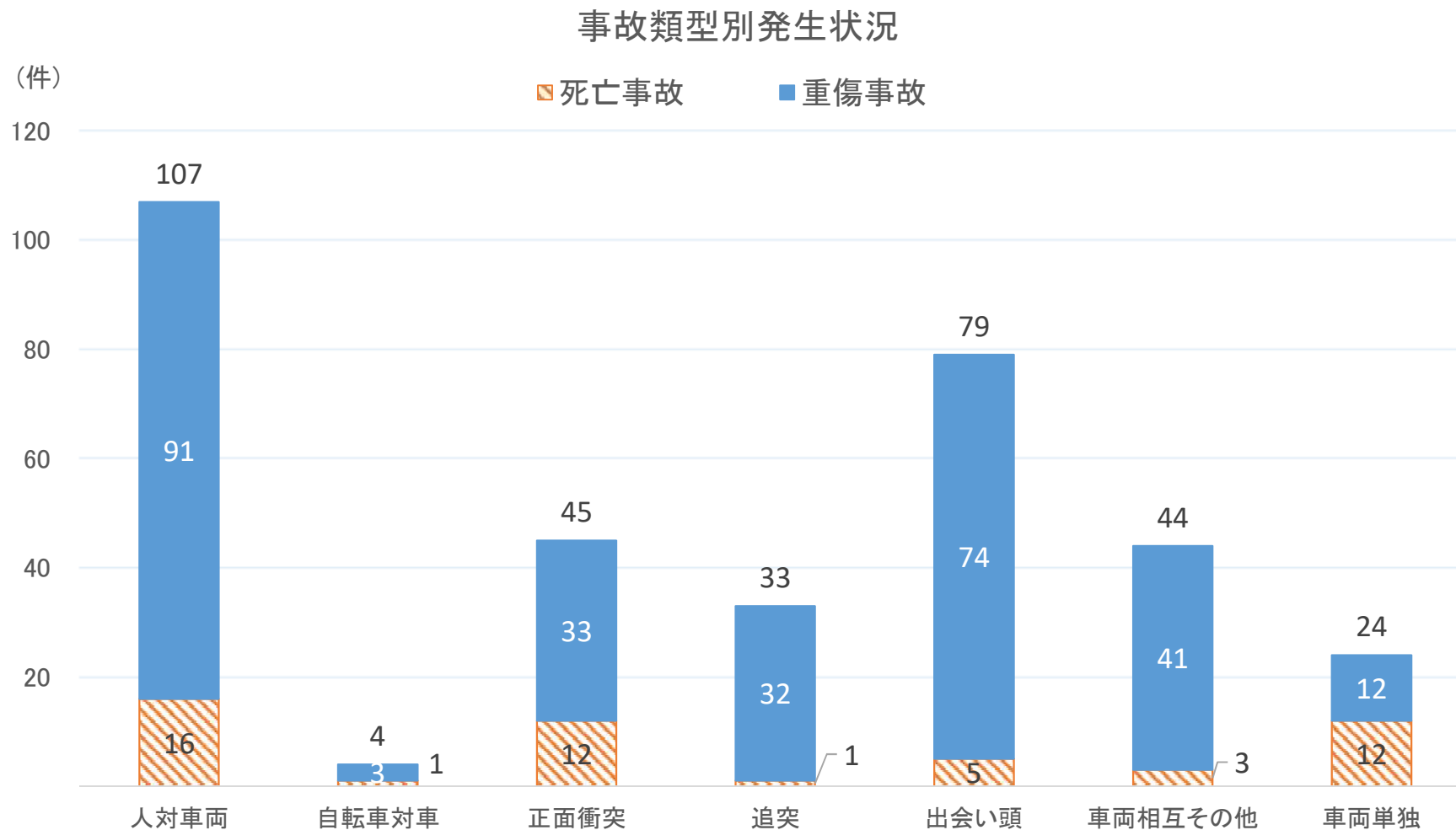
## 1-2 時間帯別死亡・重傷事故発生状況

発生件数でみると10～12時が最も多く、次いで16～18時が多い。  
死亡事故件数でみると10～12時、16～18時が最も多い。



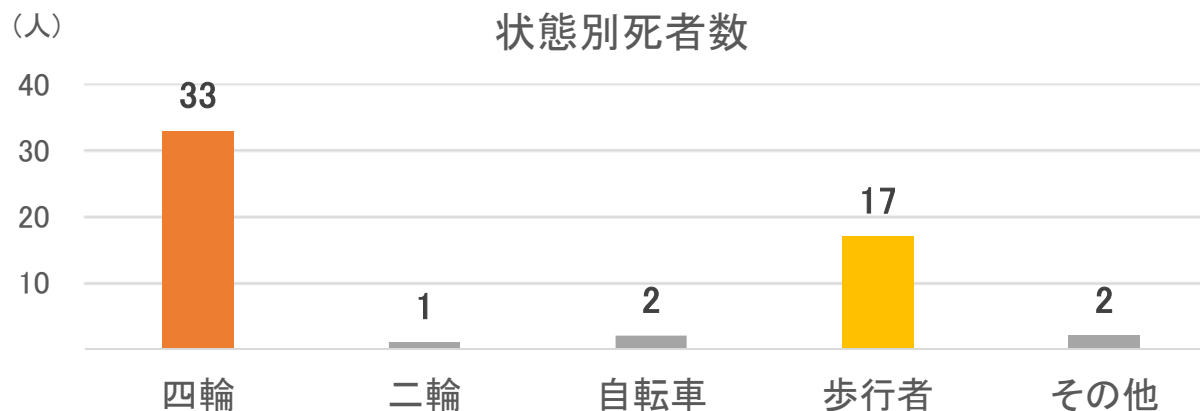
### 1-3 事故類型別死亡・重傷事故発生状況

発生件数で見ると、人対車両が最も多く、次いで出会い頭が多い。  
死亡事故は、人対車両が最も多く、次いで正面衝突、車両単独が多い。



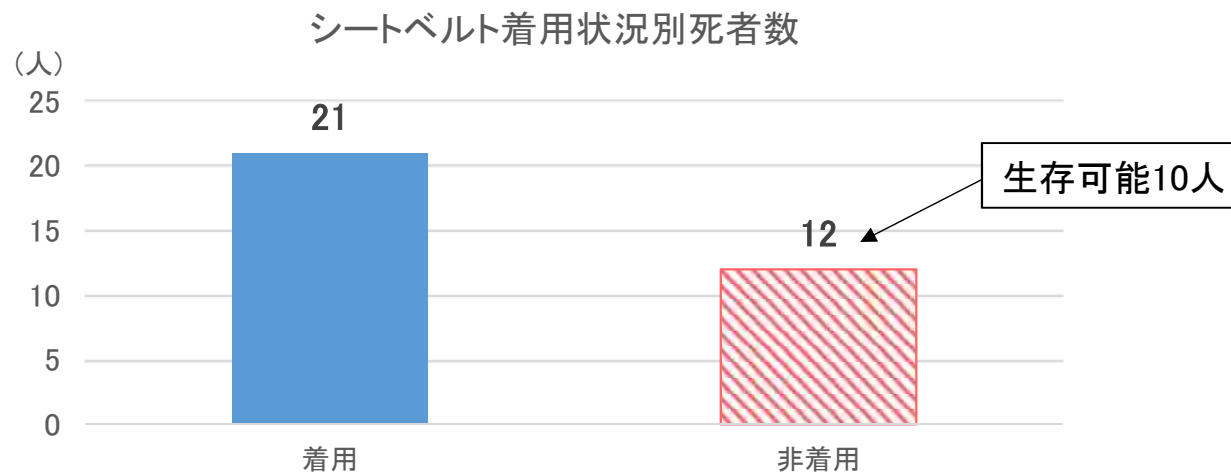
## 1-4 状態別死者数、シートベルト着用関係

状態別死者数は、四輪乗車中が最も多く、次いで歩行者が多い。



※ その他は、リヤカー、荷車、自走式除雪機等をいう。

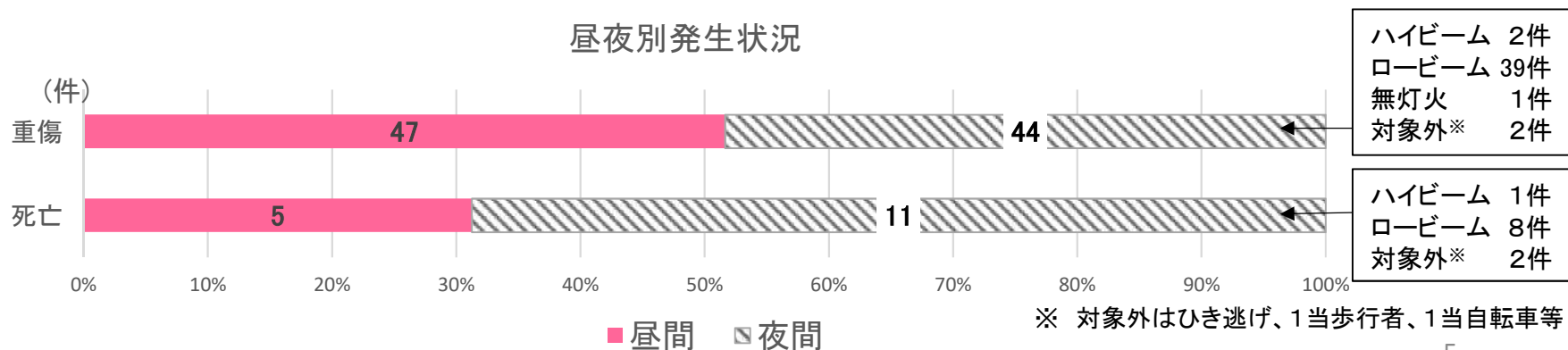
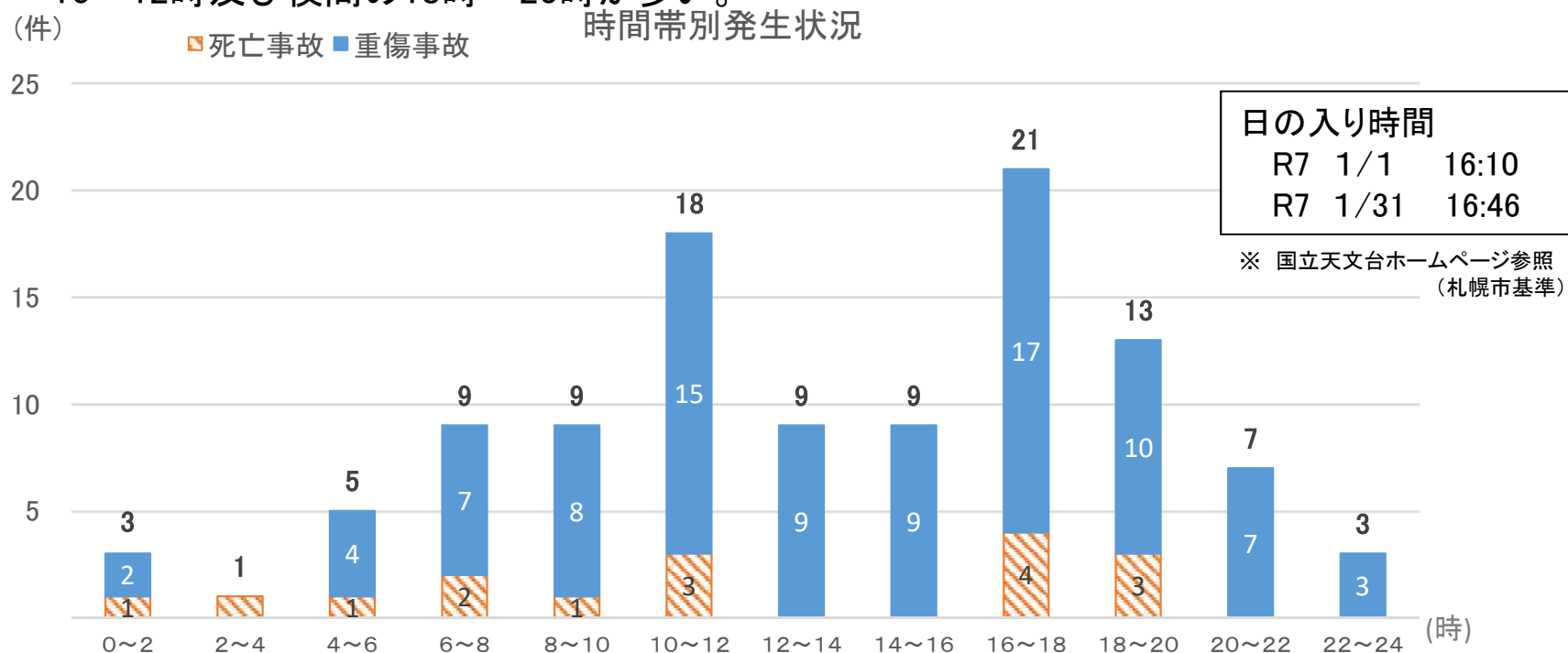
シートベルト着用対象者(四輪)の死者33人中、シートベルト非着用者は12人(36.4%)であり、このうち10人(83.3%)はシートベルトをしていれば助かった可能性が高い。



## 2-1 人対車両における時間帯別発生状況

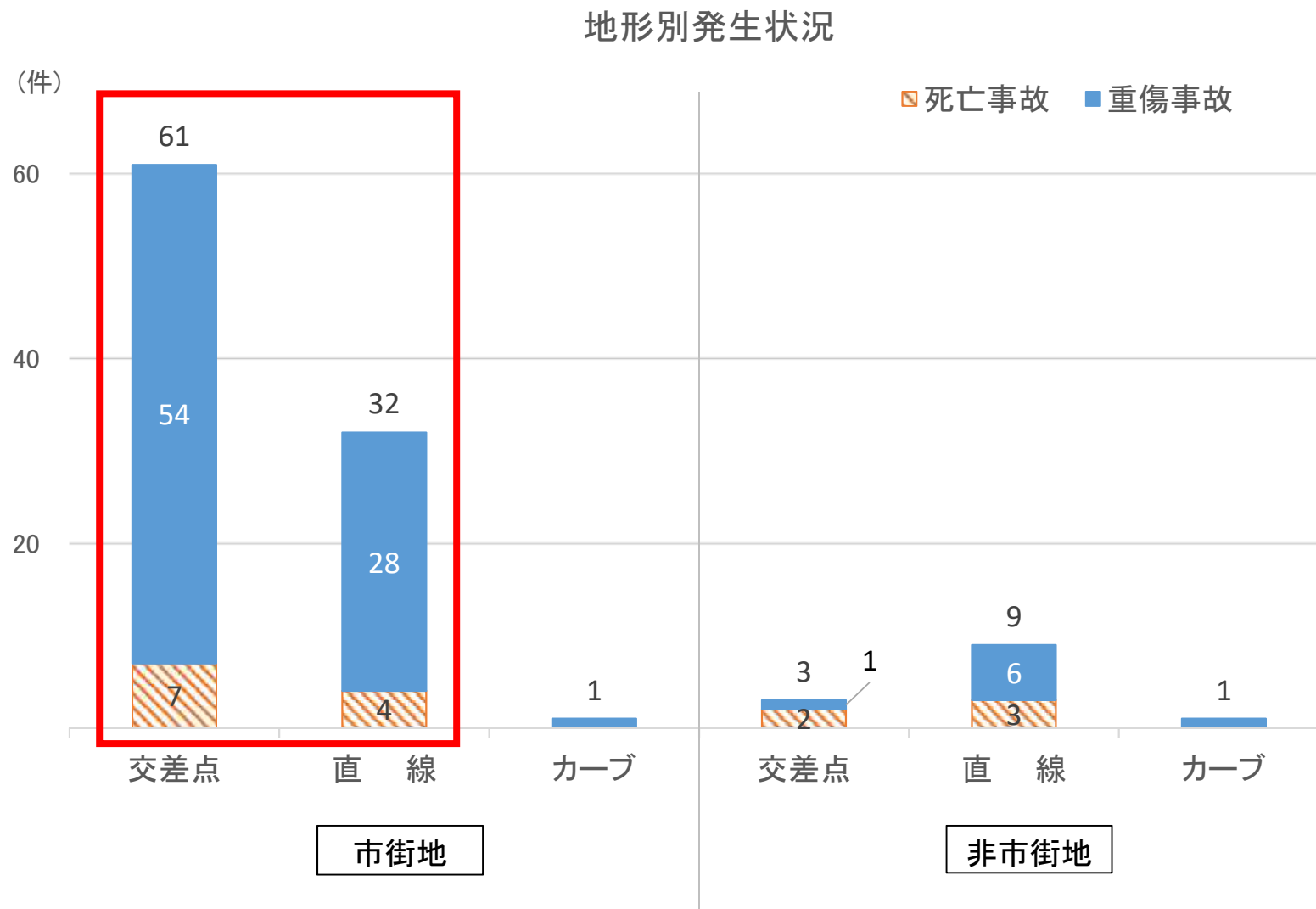
発生件数でみると16～18時が最も多く、次いで10～12時が多い。

死亡事故件数でみると日の入り時間帯を含めた16～18時が最も多く、次いで日中の10～12時及び夜間の18時～20時が多い。



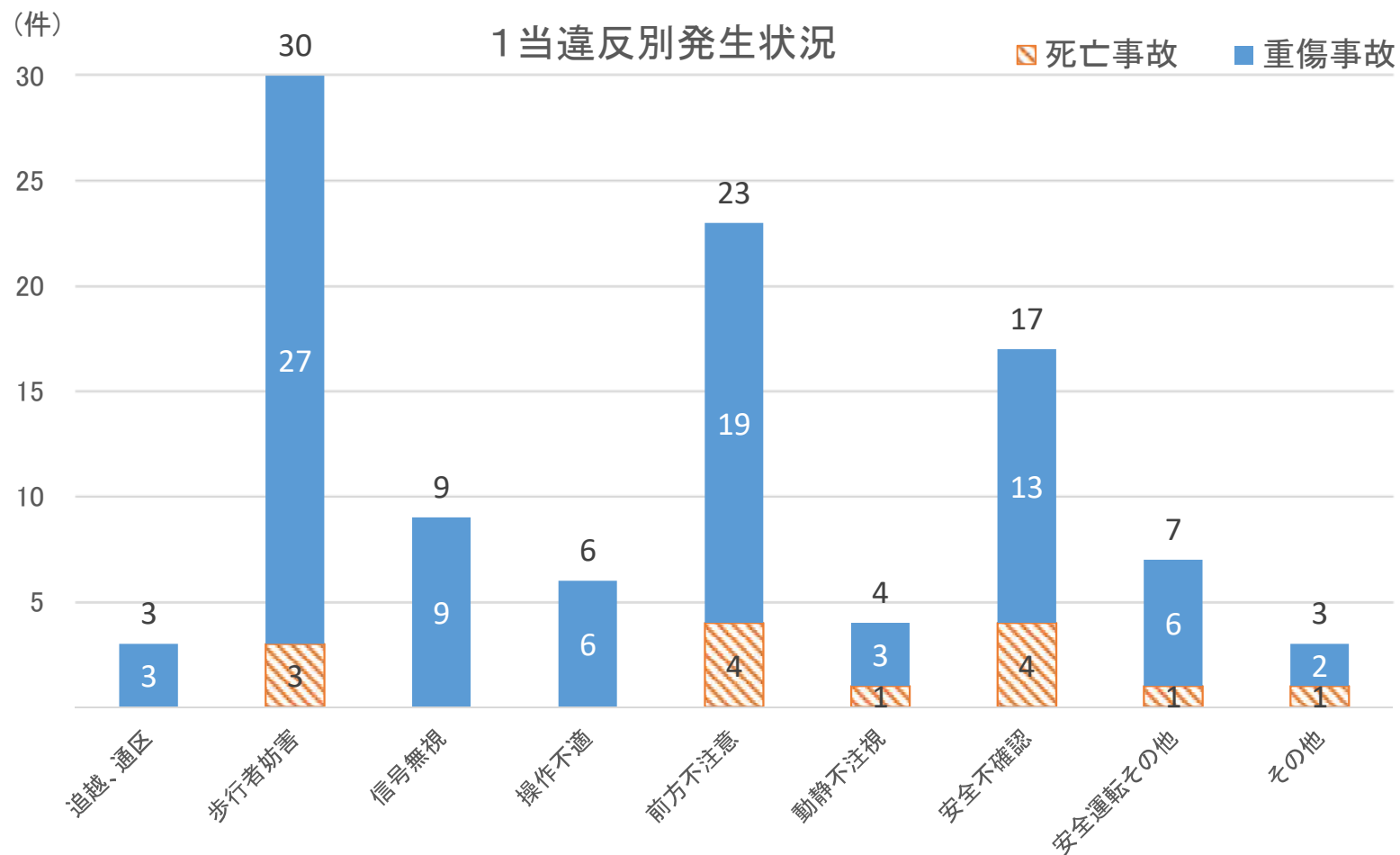
## 2-2 人対車両における地形別発生状況

市街地交差点及び市街地直線で約9割を占めている。



## 2-3 人対車両における1当の違反別発生状況

総件数で見ると歩行者妨害が最も多く、次いで前方不注意が多い。

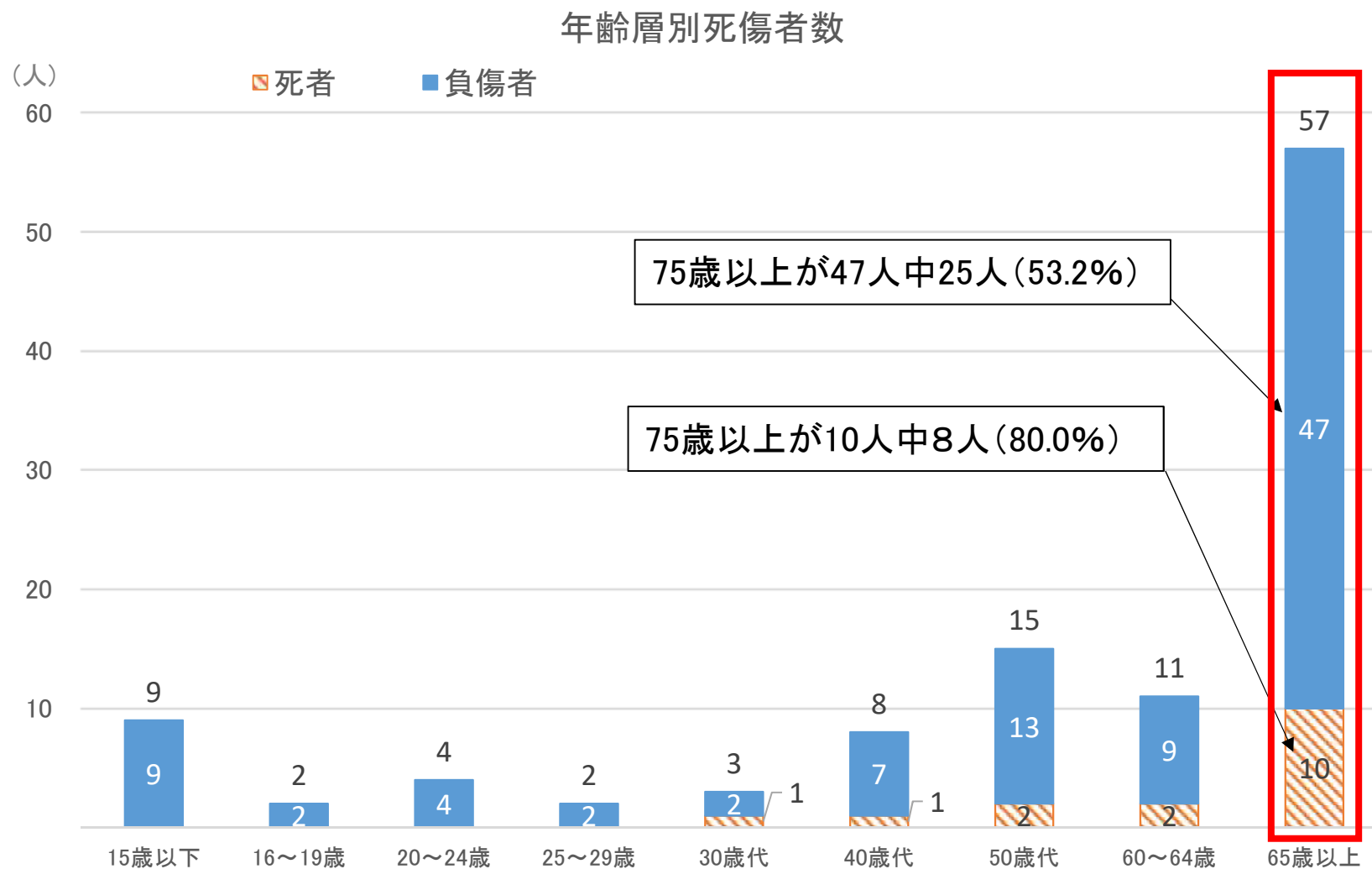


※ 1当が歩行者及び自転車の場合を除く



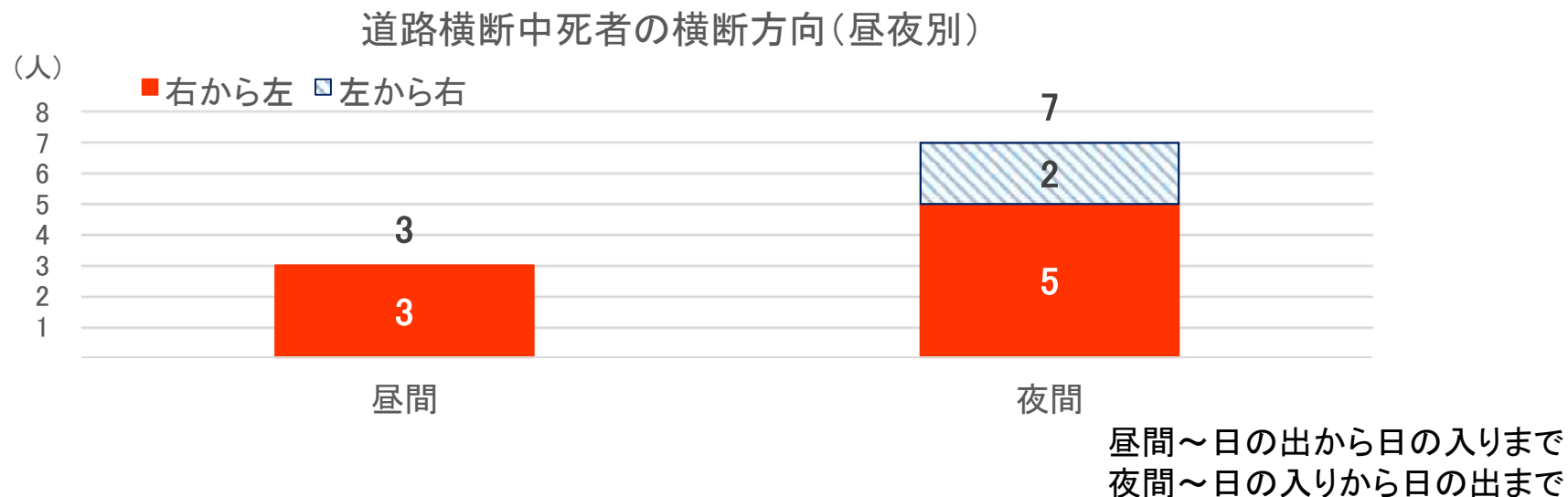
## 2-4 人対車両における年齢層別死傷者数

65歳以上が突出して多く、全体の5割以上を占めている。



## 2-5 人対車両における歩行者の横断方向別死者数・法令違反状況

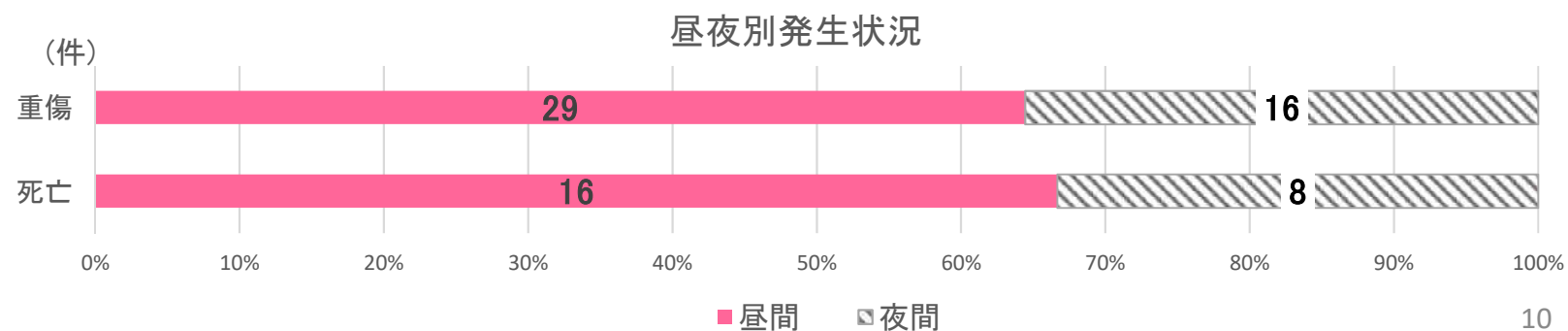
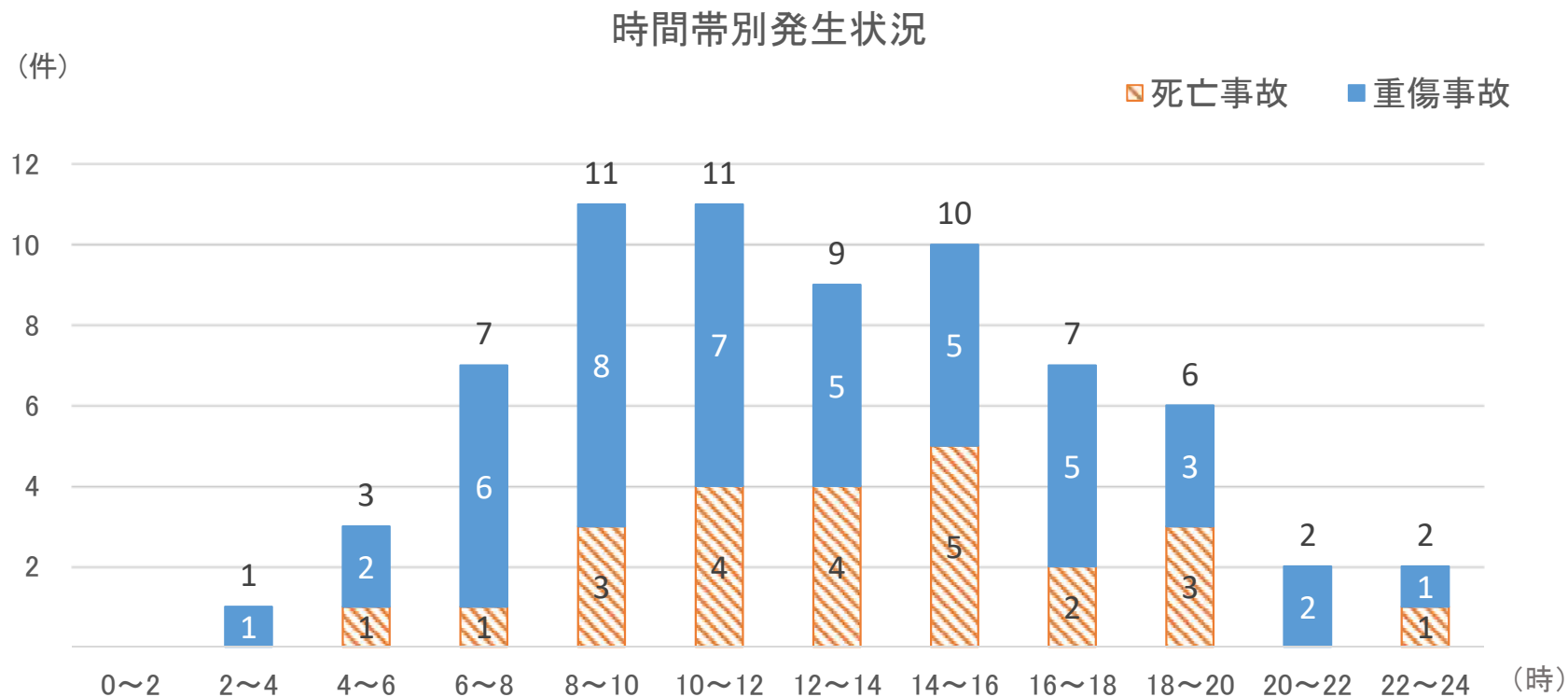
道路横断中の死者10人のうち、昼間が3人、夜間は7人となっており、全体の8割が右から横断中である。



道路横断中の死者10人のうち、「違反あり」が6人(60.0%)となっている。

### 3-1 正面衝突・車両単独における時間帯別発生状況

発生件数で見ると8～10時及び10～12時が最も多く、次いで14～16時が多い。  
死亡事故件数で見ると14～16時が最も多く、次いで10～12時及び12～14時が多い。

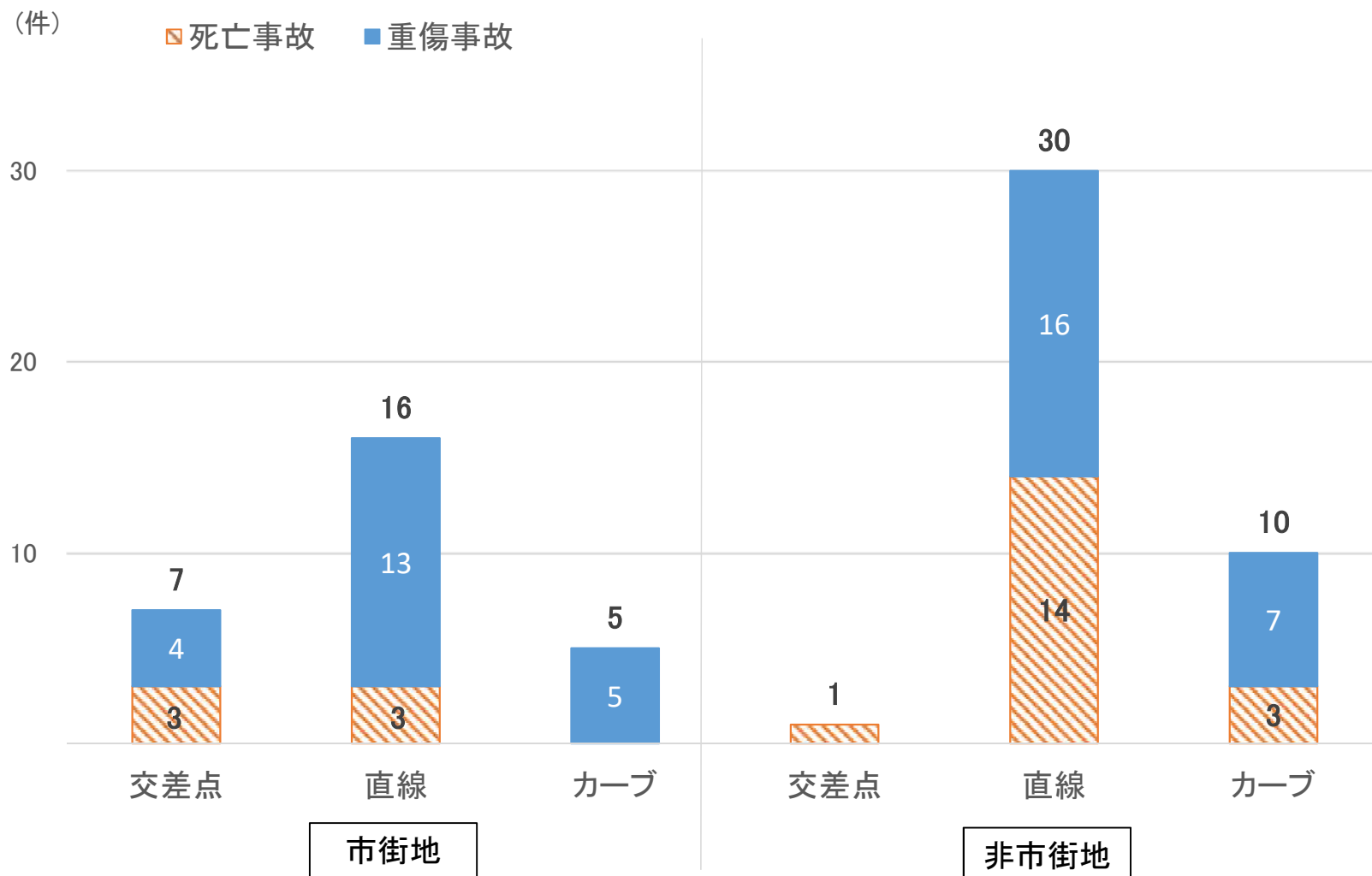


### 3-2 正面衝突・車両単独における地形別発生状況

死亡事故でみると、非市街地直線が最も多い。

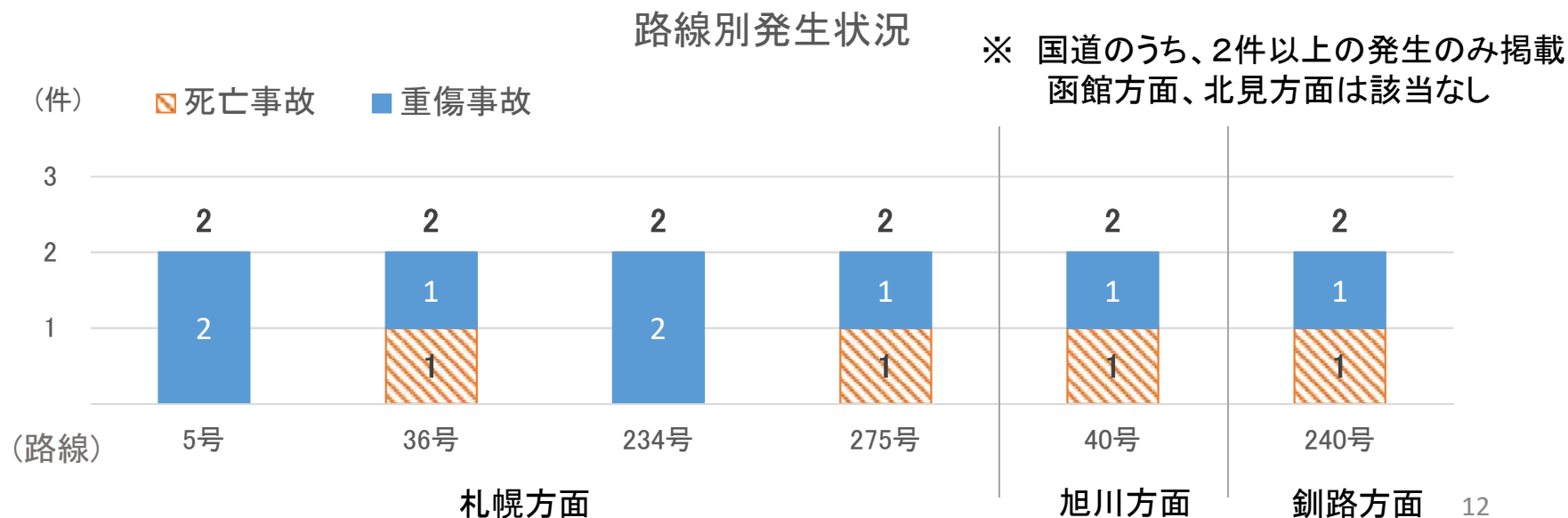
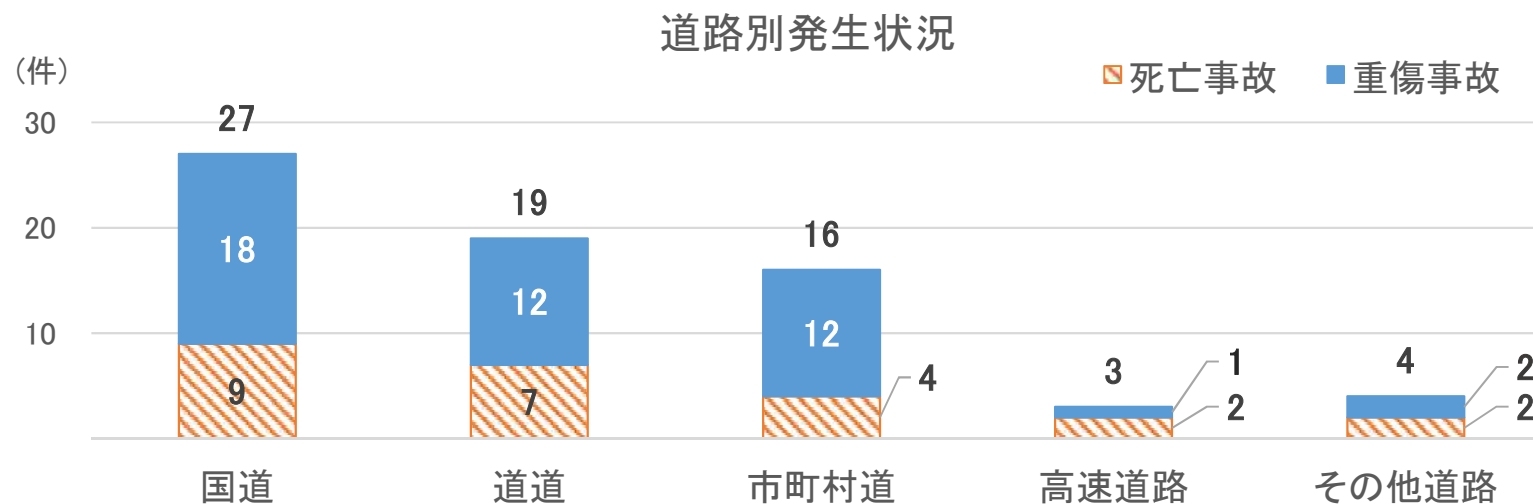
重傷事故でみると、非市街地直線が最も多く、ついで市街地直線が多い。

地形別発生状況



### 3-3 正面衝突・車両単独における道路別発生状況

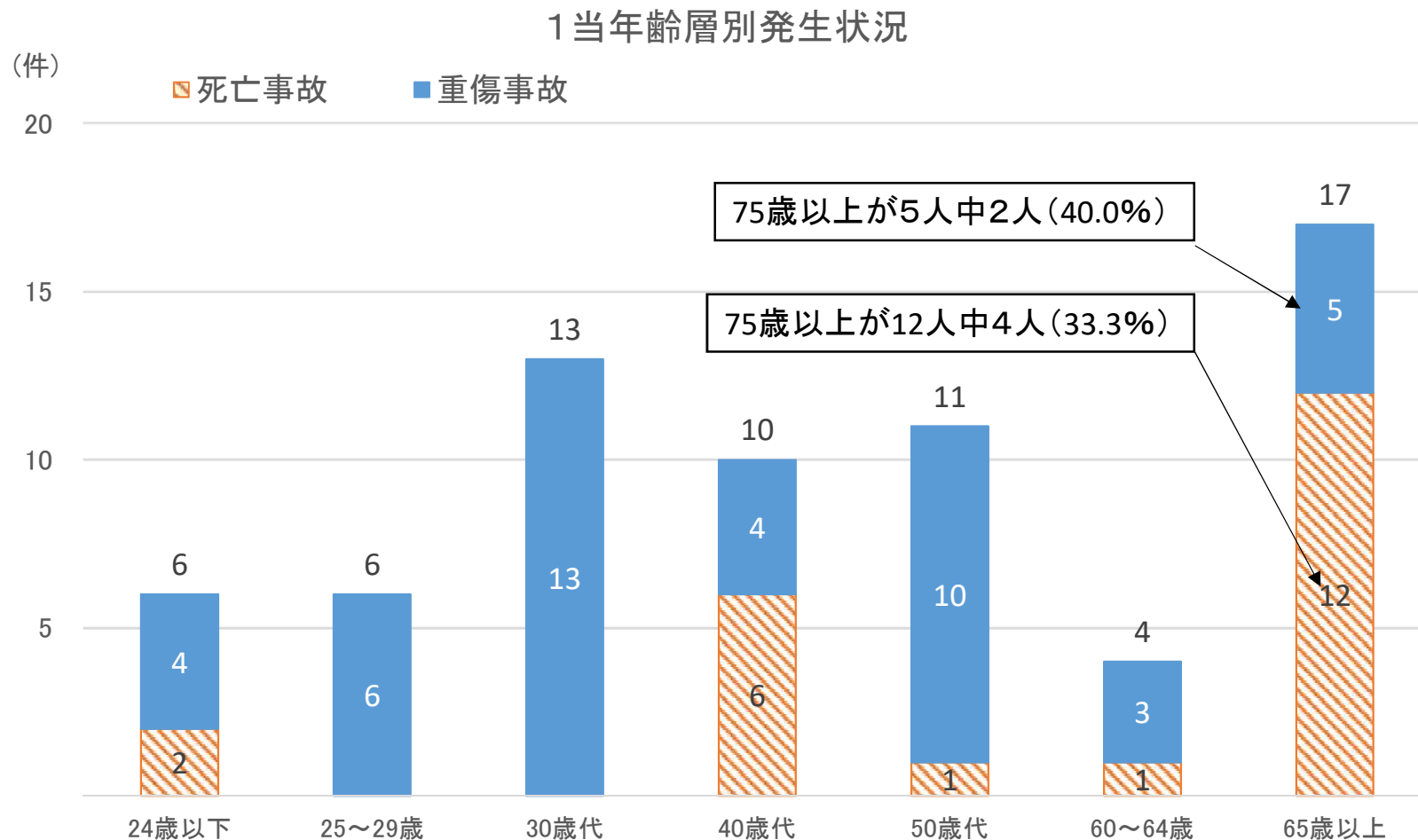
国道での発生が最も多く、次いで道道が多い。



### 3-4 正面衝突・車両単独における1当の年齢層別発生状況

発生件数で見ると65歳以上が最も多く、次いで30歳代が多い。

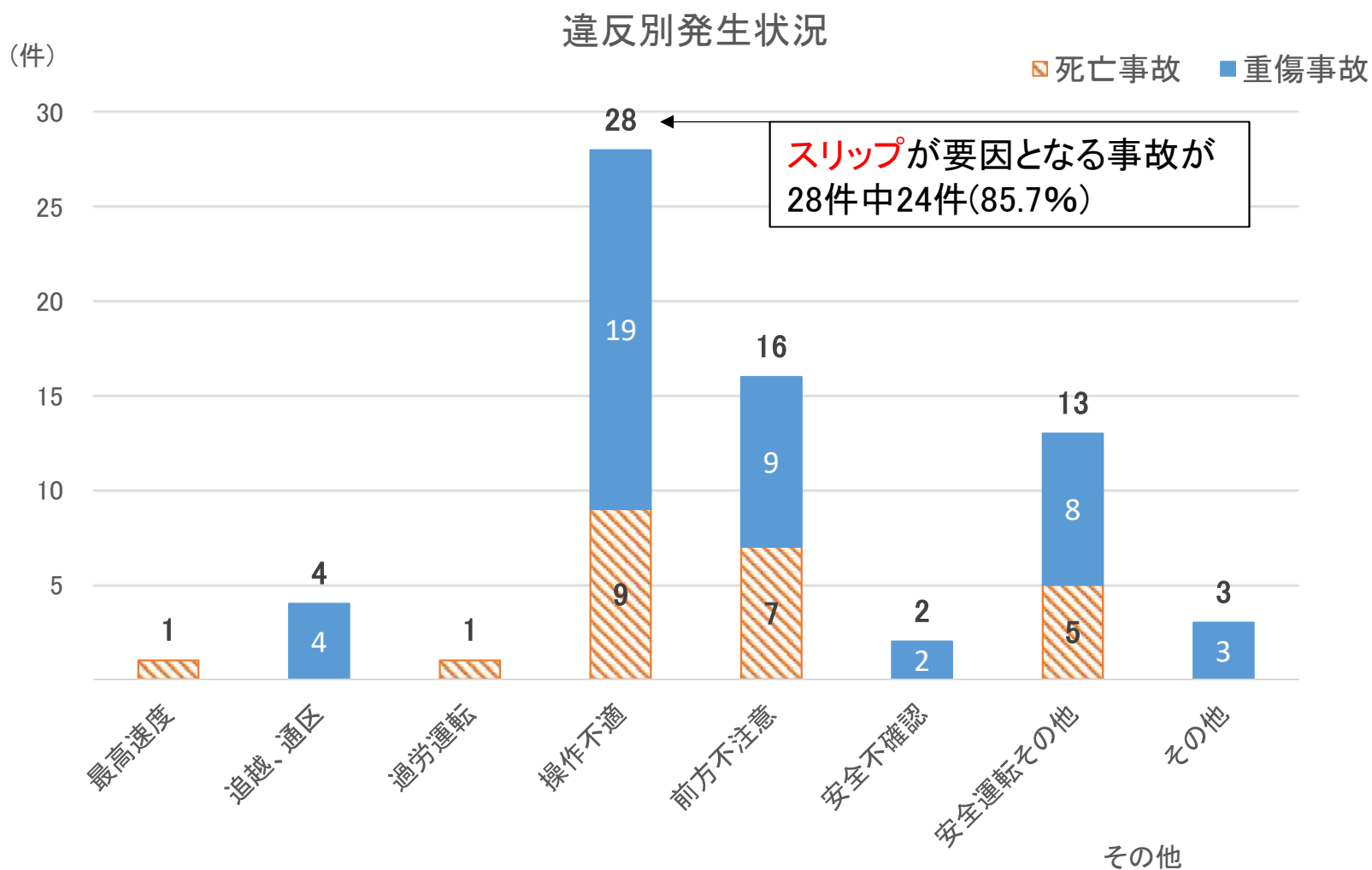
死亡事故件数で見ると65歳以上の高齢運転者が突出して多く、次いで40歳代が多い。



※ その他(リヤカー、荷車、自走式除雪機等)を除く

### 3-5 正面衝突・車両単独における1当の違反別発生状況

死亡事故、重傷事故ともに操作不適が最も多く、次いで前方不注意が多い。



### 3-6 正面衝突・車両単独におけるスリップ事故の時間帯別発生状況

発生件数で見ると、10～12時が最も多く、次いで14～16時が多い。  
死亡事故件数で見ると、10～12時及び18～20時が最も多い。

