

令和7年中における交通事故(人身事故)の発生状況について

1 交通事故死者の特徴

- 死者は25人で前年より2人増加(令和2年と同数で、令和6年に次いで2番目に少ない)。【グラフ1】
- 全死者のうち、高齢者が約52.0%を占め、人口10万人当たりの死者数でみると、高齢者の死者数は全死者数より約1.2人多い。【グラフ1・2】
- 状態別では、自動車乗車中及び歩行中がともに9人で最多。【グラフ3】

2 交通事故重傷者の特徴

- 重傷者は393人で前年より23人増加し、高齢者の構成率は約38.2%と前年より約0.2ポイント減少。過去10年の人口10万人当たりの重傷者数をみると全重傷者、高齢者の重傷者ともに減少傾向。【グラフ4】
- 状態別では、二輪車乗車中が137人と最も多く、次いで歩行中の95人が多い。【グラフ5】

3 歩行者事故の特徴

- 死傷者数424人のうち、道路横断中が199人で全体の約46.9%を占める。また、道路横断中の199人のうち、横断歩道横断中が121人で約60.8%を占める。過去10年の死傷者数及び死者・重傷者数をみると全体に占める道路横断中の割合はほぼ横ばいで推移。【グラフ6・7】
- 死傷者の事故類型別における道路横断中を見ると、非高齢者は全体の約46.4%であることにに対し、高齢者は全体の約51.4%で非高齢者より約5.0ポイント高い。また、死者・重傷者に限ると非高齢者は全体の約52.2%で、高齢者は全体の約52.6%となり、死者・重傷者数でみると全体に占める道路横断中の割合は非高齢者、高齢者ともに半数以上を占める。【グラフ8】
- 死傷者の年齢層別では、全死傷者に占める65歳以上の高齢者が約35.1%(424人中149人)に対し、死者・重傷者に限ると約55.8%(104人中58人)で、約20.7ポイント増加。【グラフ9】

4 自転車事故の特徴

- 死傷者の事故類型別をみると、「出会い頭」が非高齢者で約64.9%、高齢者では約48.9%を占め、死者・重傷者に限ると、「出会い頭」が非高齢者は約66.7%、高齢者では約56.8%を占めている。【グラフ10】
- 死傷者の年齢別をみると、10-19歳が28.9%(478人中138人)で最も多い。また、高齢者に限ると死傷者では全体の18.4%(478人中88人)が、死者・重傷者では全体の約46.8%(76人中37人)を占める。【グラフ11】

5 項目別の分析結果

(1) 高齢運転者による交通事故の状況

- 高齢運転者(第1当事者)の死亡事故件数は7件(前年比-5件)と減少しているが、人身事故件数は742件(前年比+50件)と増加。免許人口10万人当たりの人身事故件数は約306件で65歳未満の件数(約299件)を7件上回る。【グラフ12・13】
- 人身事故における高齢運転者が第1当事者となる構成率は約28.8%(前年±0ポイント)となり、10年前(平成28年)から約6.6ポイント増加。一方、第2当事者の構成率は約16.1%(前年+1.7ポイント)で、10年前(平成28年)から約2.9ポイント増加。【グラフ14・15】

(2) 幼児・小学生による交通事故の状況

- 令和7年中における状態別の死傷者数をみると、幼児・小学生ともに自動車乗用中が最多。過去10年の登降園中・登下校中をみると、幼児は登園中、小学生は下校中に多い【グラフ16・17】

(3) 飲酒運転による交通事故の状況

- 飲酒事故件数は平成12年の349件から令和7年は32件と大幅に減少しているが、全人身事故に占める飲酒事故の割合は、平成19年以降横這い。【グラフ18】
- 令和7年中における飲酒運転による死亡事故は2件発生し、死亡事故比率でみると、「飲酒有り」の場合は「飲酒無し」の場合より約7倍高い。【グラフ19】

(4) 危険認知速度と交通事故の状況

- 危険認知速度40km/h超の場合、負傷事故が全体の約11.1%であるのに対し、死亡事故では約52.4%と大幅に増加。【グラフ20】

(5) 薄暮時間帯における交通事故の状況

- 1時間あたりの人身事故件数で見れば、「薄暮時間」は約180件となり、「昼間・夜間」の約109件より約1.7倍高い。【グラフ21】

令和7年における 交通事故の発生状況について

奈良県警察本部交通企画課

- 1 交通事故死者の状況
- 2 交通事故重傷者の状況
- 3 歩行者事故の状況
- 4 自転車事故の状況
- 5 高齢運転者による交通事故の状況
- 6 幼児・小学生による交通事故の状況
- 7 飲酒運転による交通事故の状況
- 8 危険認知速度と交通事故の状況
- 9 薄暮時における交通事故の状況

交通事故発生状況

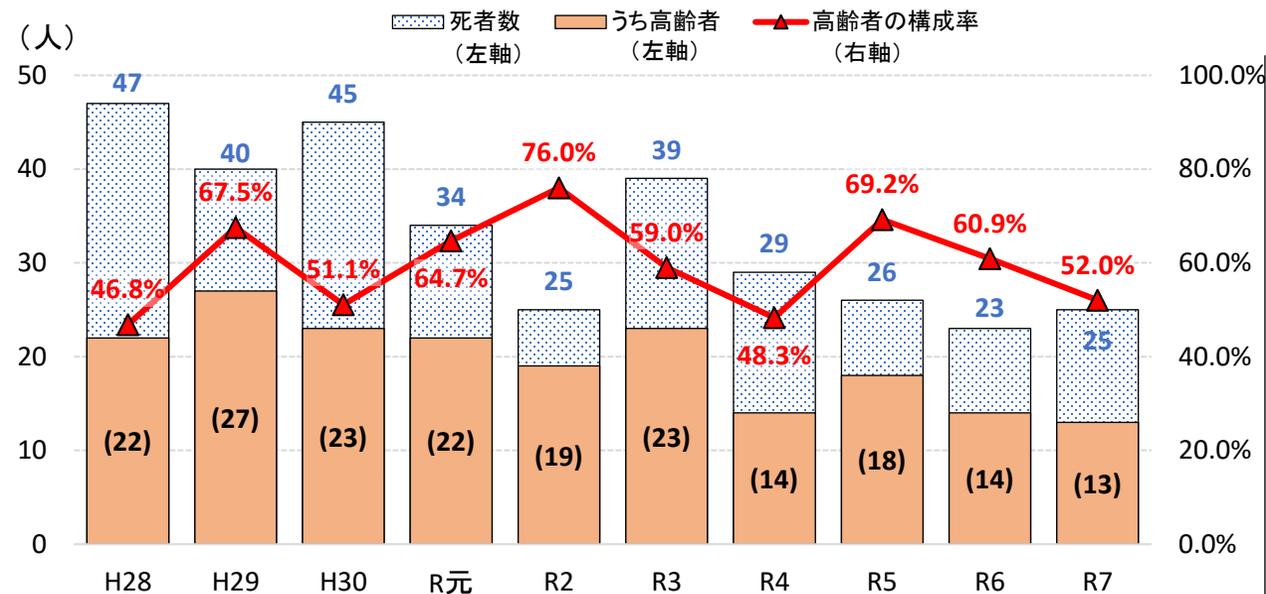
(2025年01月～2025年12月)

区分 年別		発生件数	死者	負傷者数		
				傷者	軽傷	計
本年		2,644	25	393	2,812	3,205
前年同期		2,450	23	370	2,577	2,947
前年比	増減数	194	2	23	235	258
	増減率	7.9	8.7	6.2	9.1	8.8

1 交通事故死者の状況

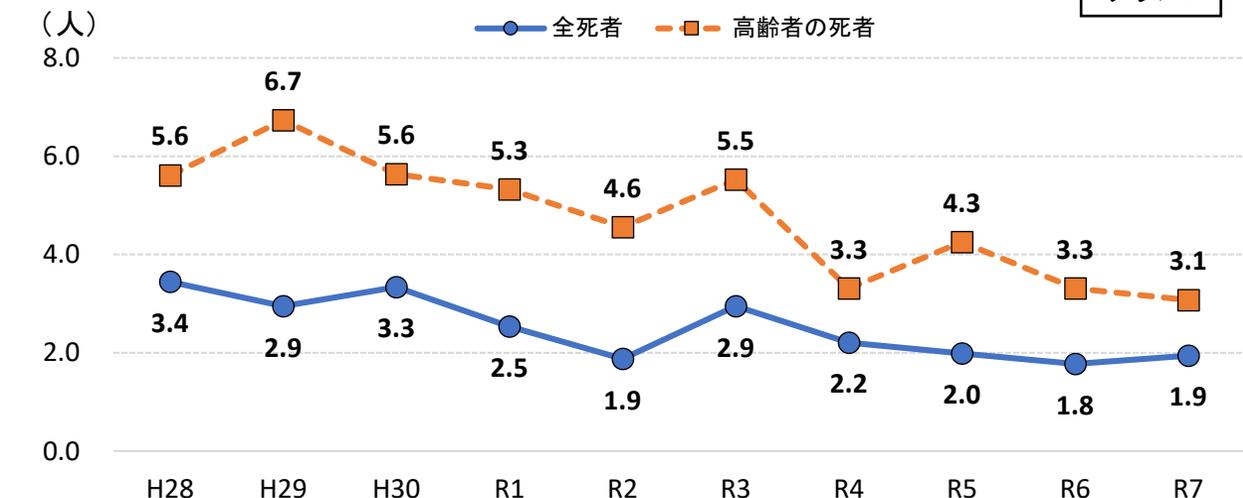
死者数の推移

グラフ1



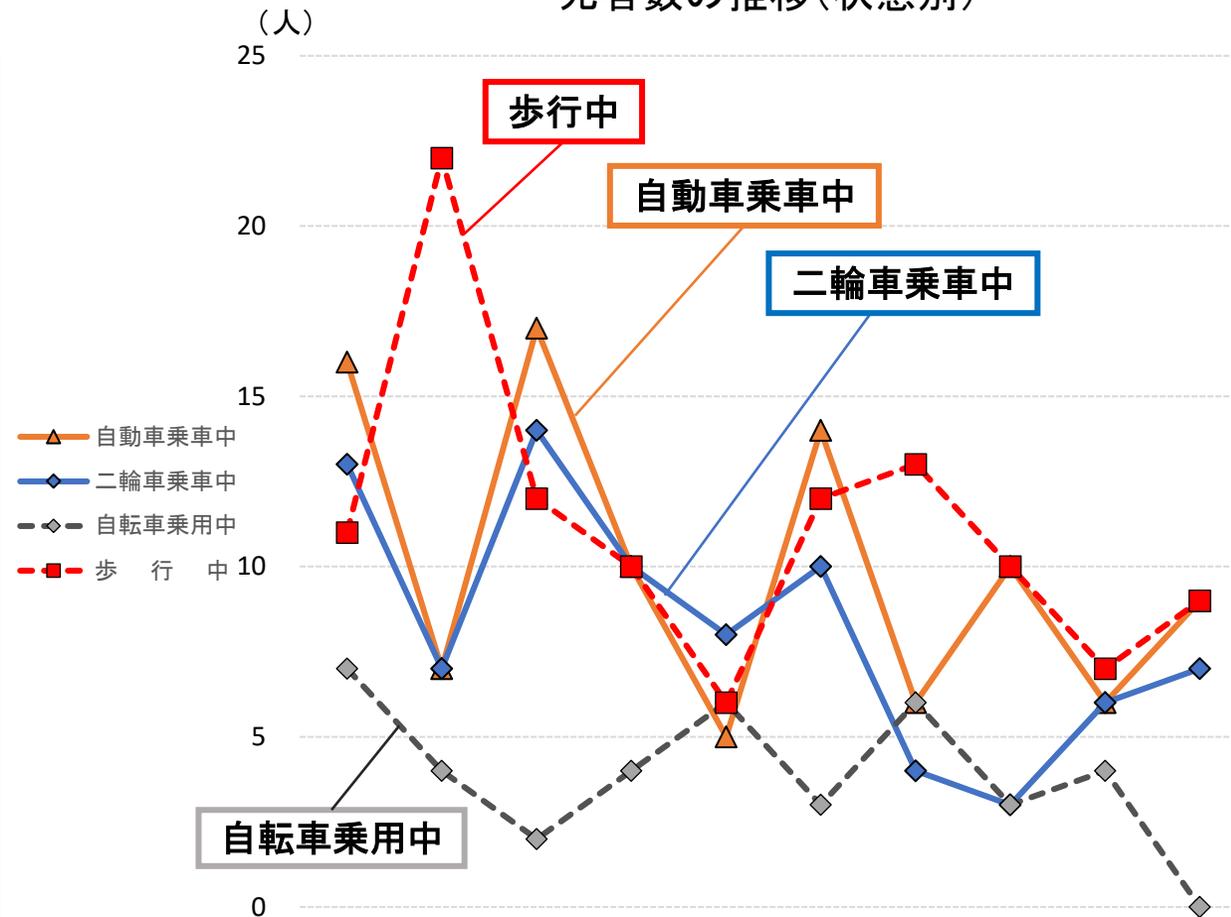
人口10万人当たりの死者数の推移

グラフ2



死者数の推移(状態別)

グラフ3



	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
自動車乗車中	16	7	17	10	5	14	6	10	6	9
二輪車乗車中	13	7	14	10	8	10	4	3	6	7
自転車乗用中	7	4	2	4	6	3	6	3	4	0
歩行中	11	22	12	10	6	12	13	10	7	9

(注) 算出に用いた人口は、各年の前年10月1日現在の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口統計」による(千人以下は省略)。

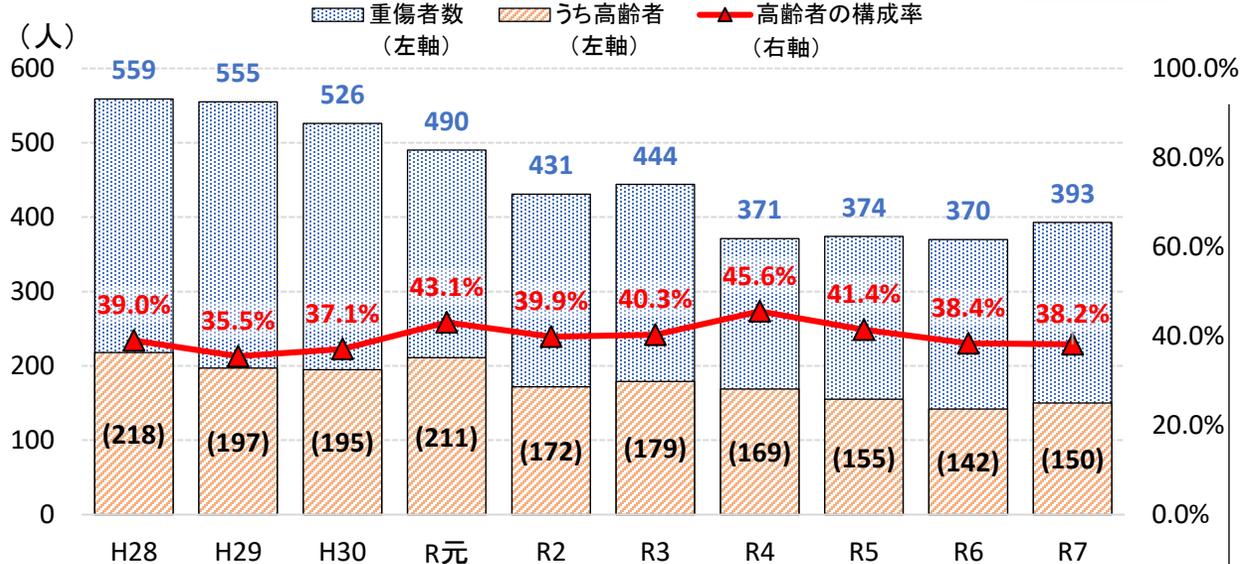
(注) 「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

(注) 自動車とは「乗用車」「貨物車」「特殊車」をいう。「歩行者」には「歩行者以外の道路上の人」を含む。

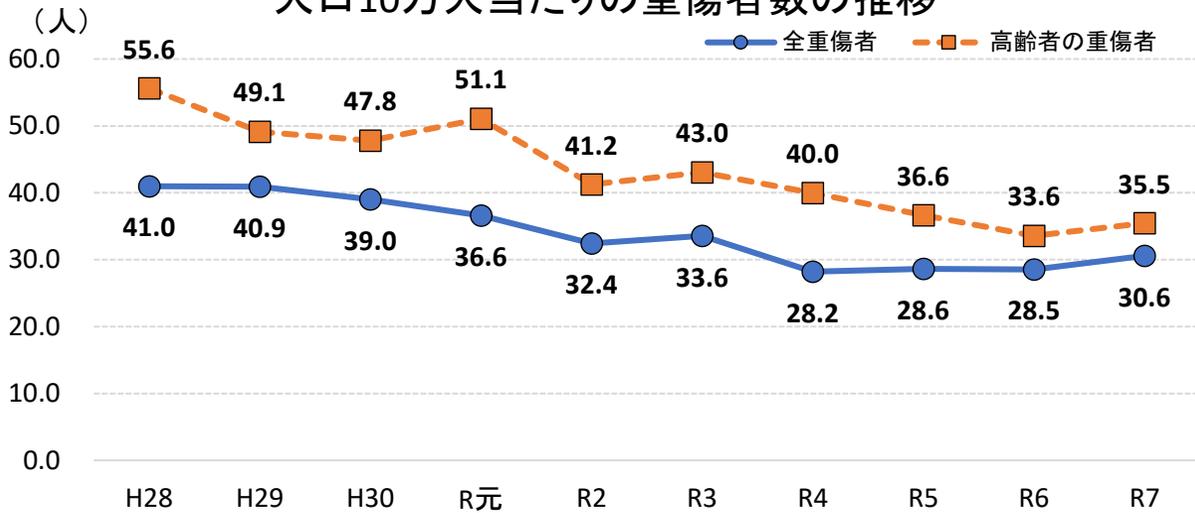
2 交通事故重傷者の状況

重傷者数の推移

グラフ4

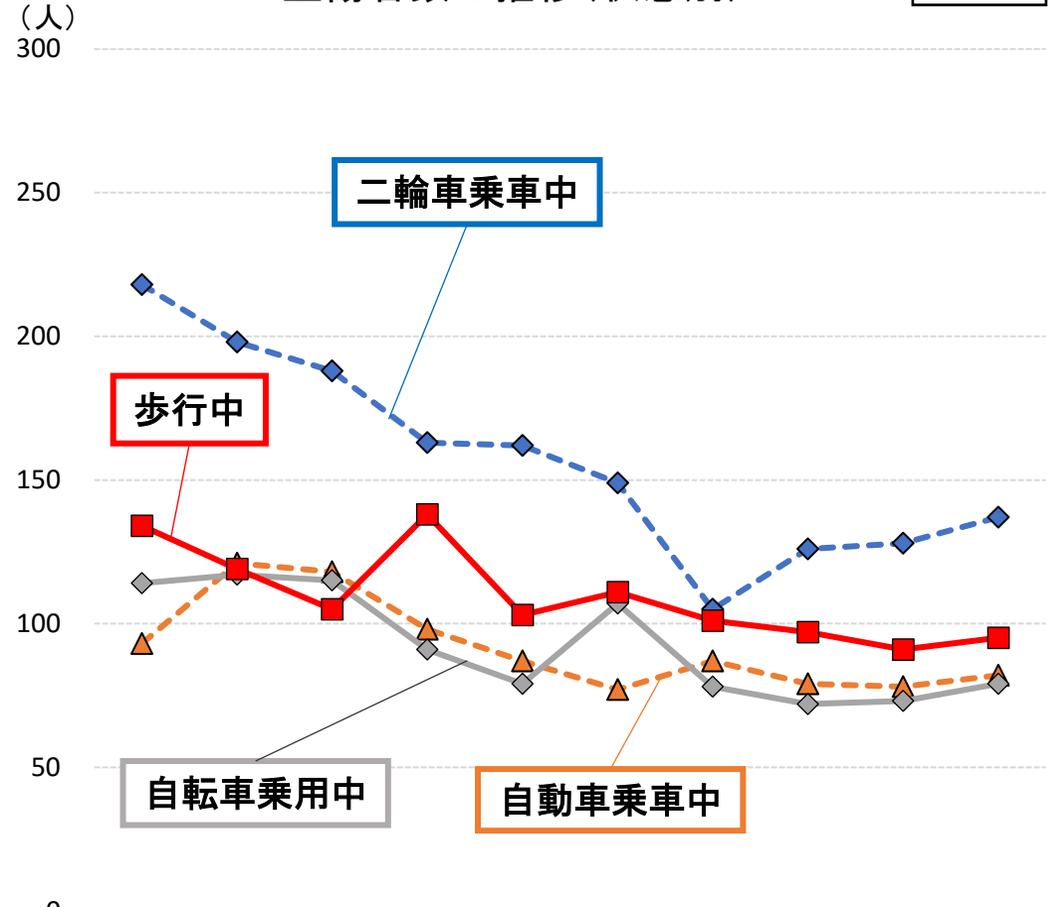


人口10万人当たりの重傷者数の推移



重傷者数の推移(状態別)

グラフ5



	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
自動車乗車中	93	121	118	98	87	77	87	79	78	82
二輪車乗車中	218	198	188	163	162	149	105	126	128	137
自転車乗用中	114	117	115	91	79	107	78	72	73	79
歩行中	134	119	105	138	103	111	101	97	91	95

(注)算出に用いた人口は、各年の前年10月1日現在の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口統計」による(千人以下は省略)。

(注)「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

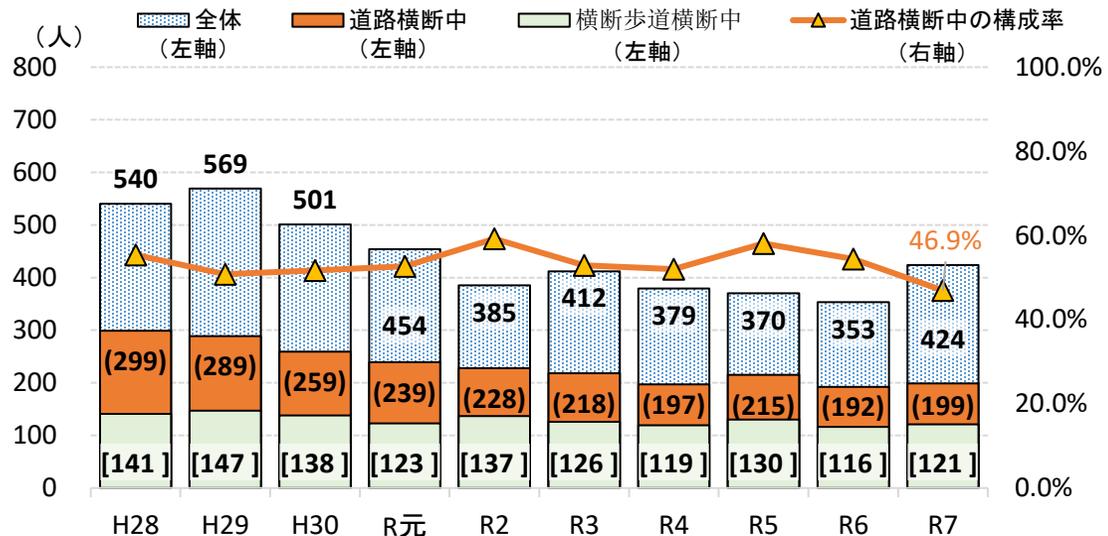
(注)「重傷」とは、交通事故により負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する場合をいう。

(注)自動車とは「乗用車」「貨物車」「特殊車」をいう。「歩行者」には「歩行者以外の道路上の人」を含む。

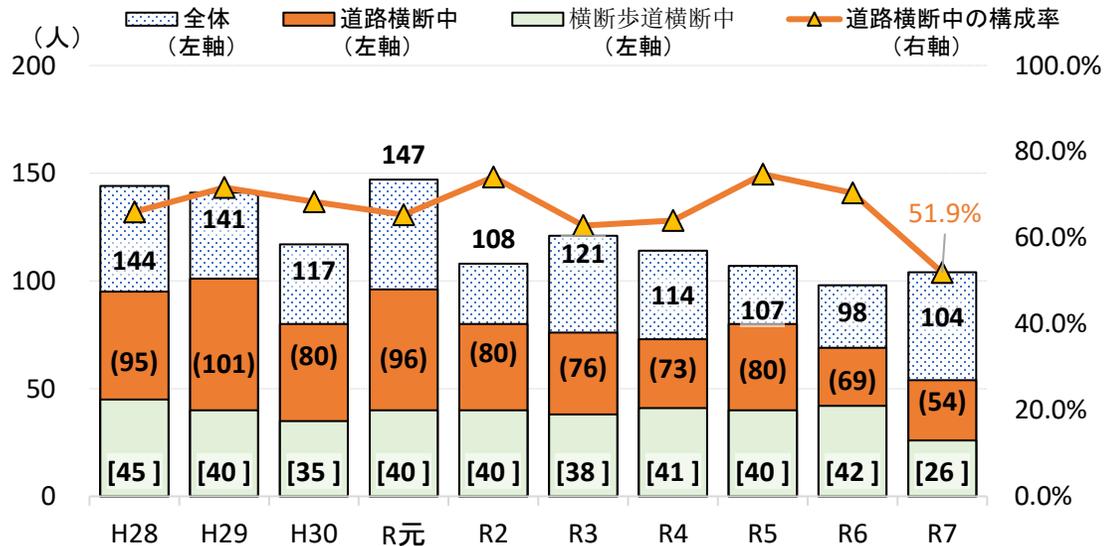
3-1 歩行者事故の状況

死傷者数の推移(事故類型別)

グラフ6

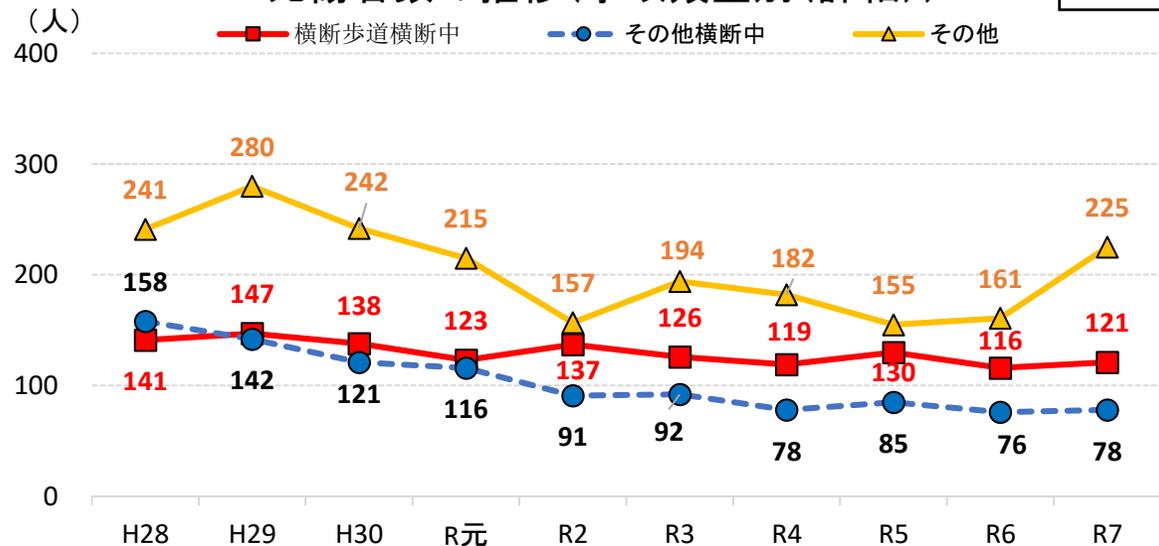


死者・重傷者数の推移(事故類型別)

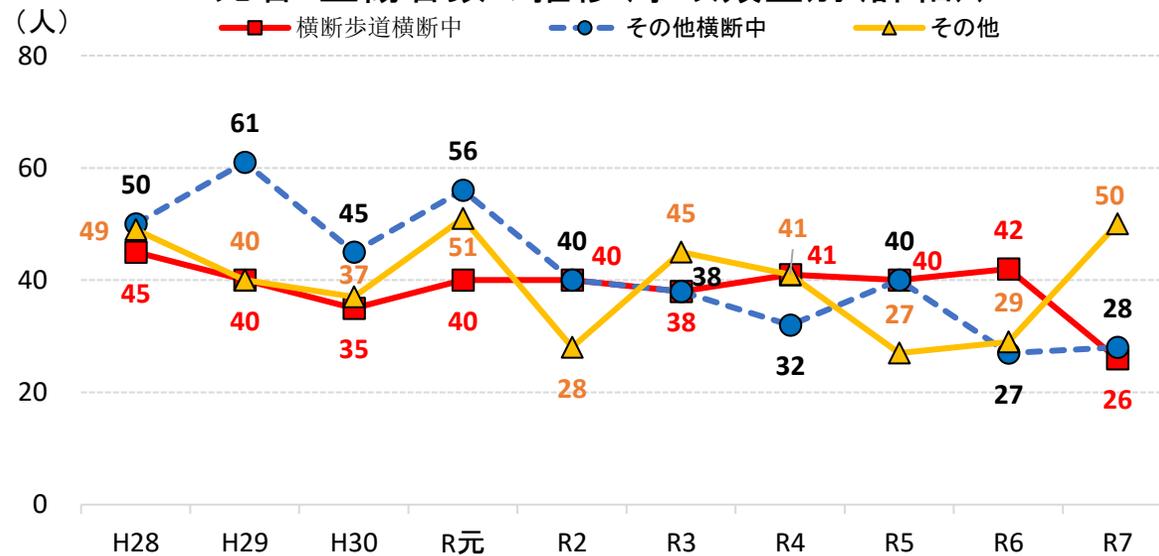


死傷者数の推移(事故類型別(詳細))

グラフ7

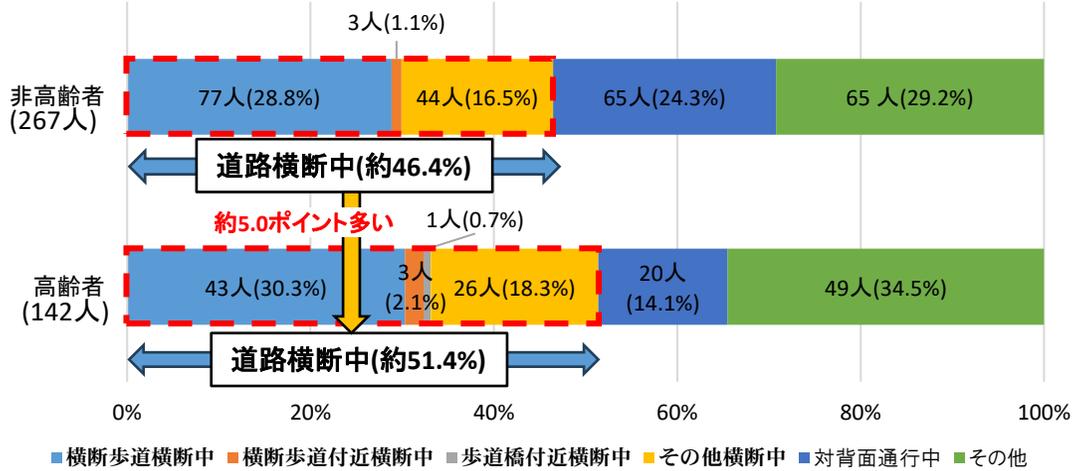


死者・重傷者数の推移(事故類型別(詳細))

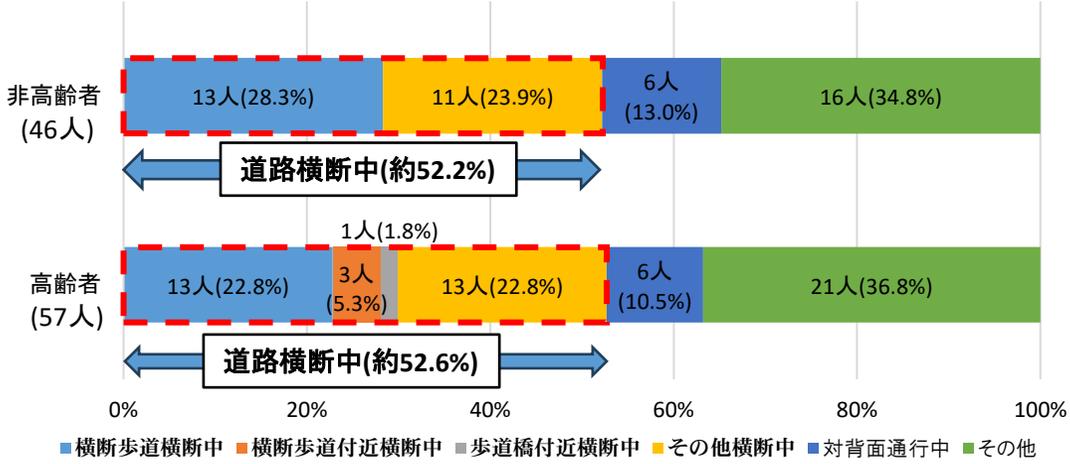


3-2 歩行者事故の状況

死傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R7) グラフ8

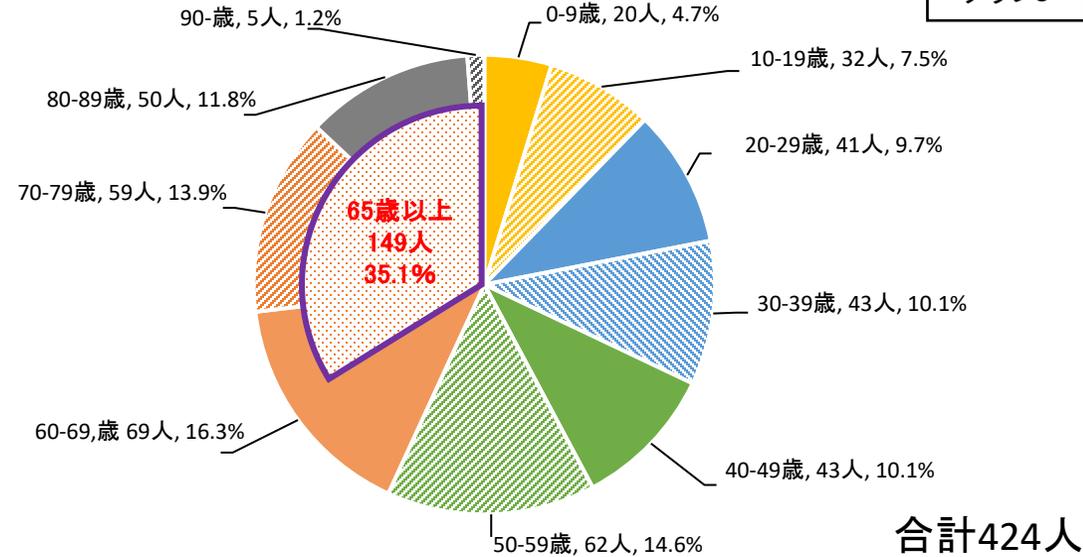


死者・重傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R7)

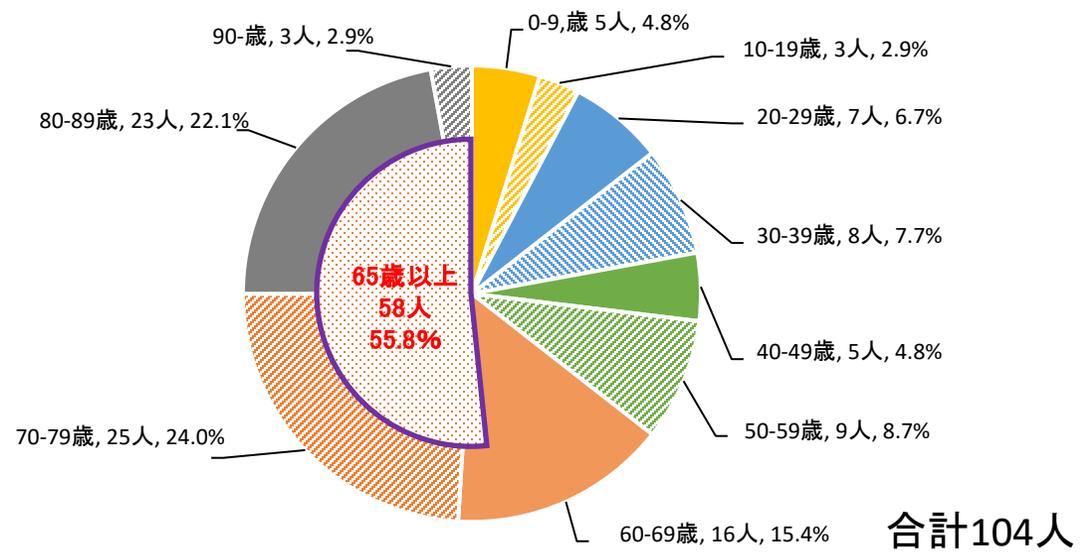


(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
 (注)「第2当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。
 (注)「違反あり」には、法令に規定のない「飛出し(安全を確認しないで道路に飛び出したもの)」、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

死傷者の状況(年齢層別・R7) グラフ9



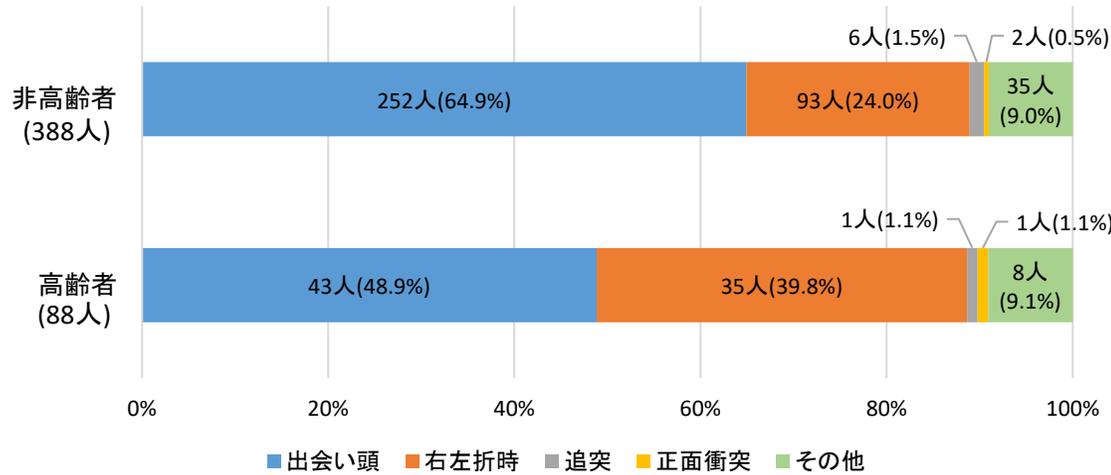
死者・重傷者の状況(年齢層別・R7)



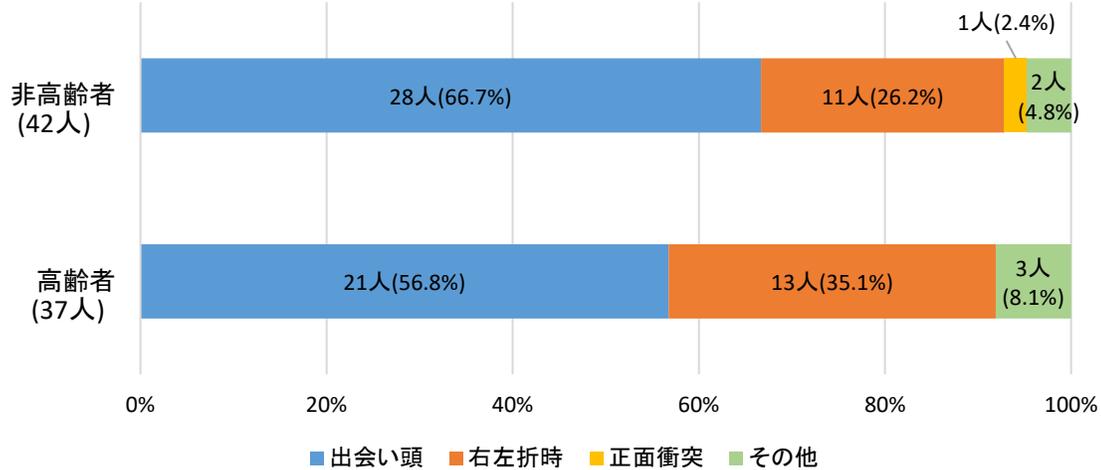
4 自転車事故の状況

死傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R7)

グラフ10

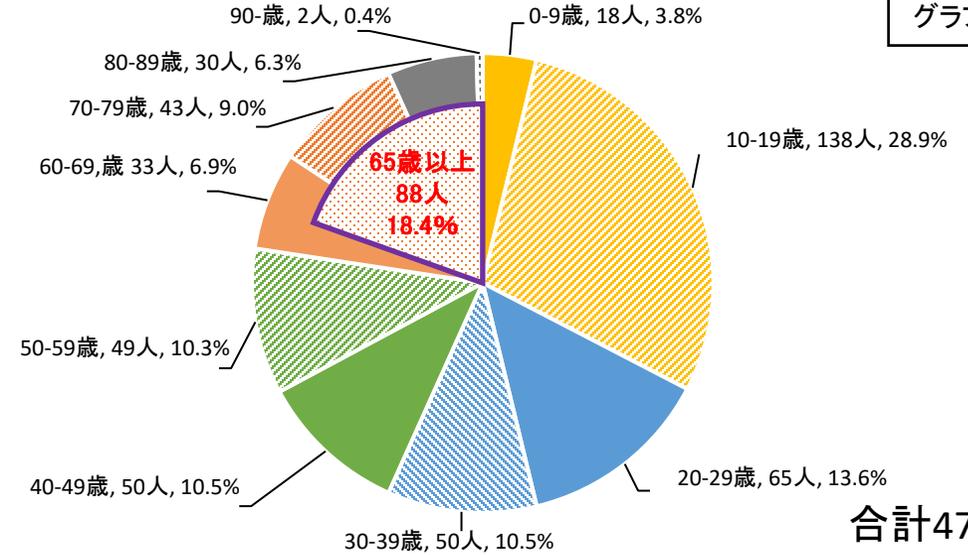


死者・重傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R7)

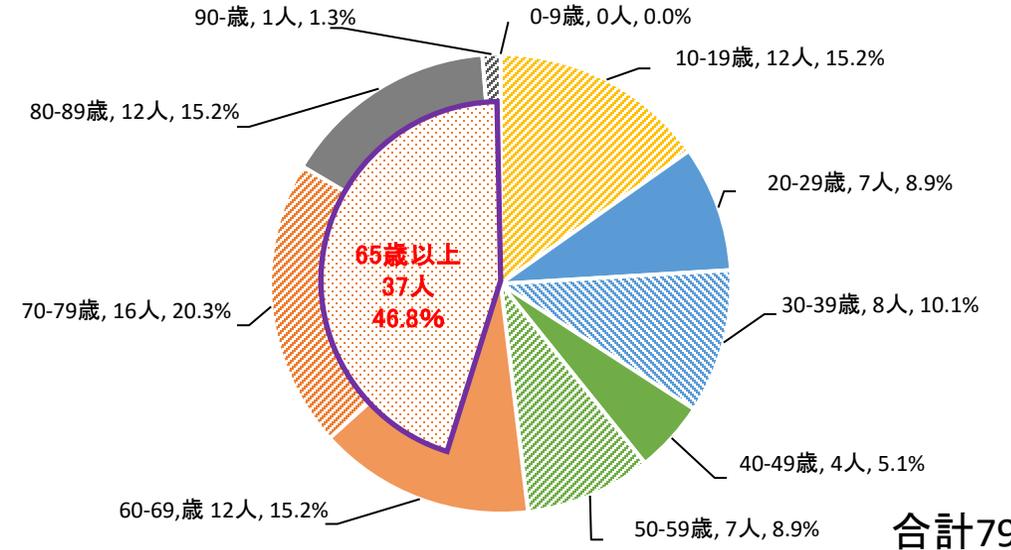


死傷者の状況(年齢層別・R7)

グラフ11



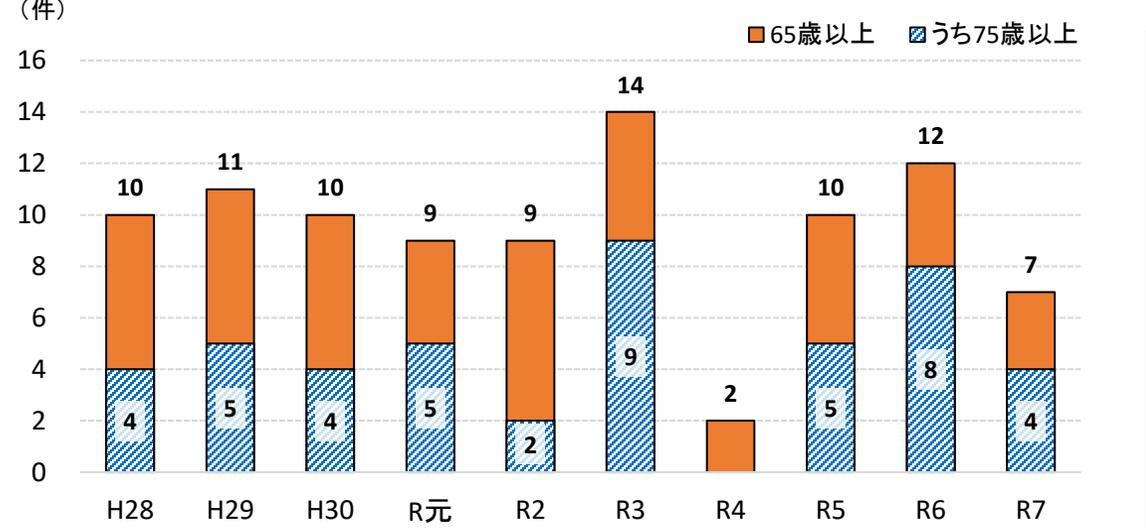
死者・重傷者の状況(年齢層別・R7)



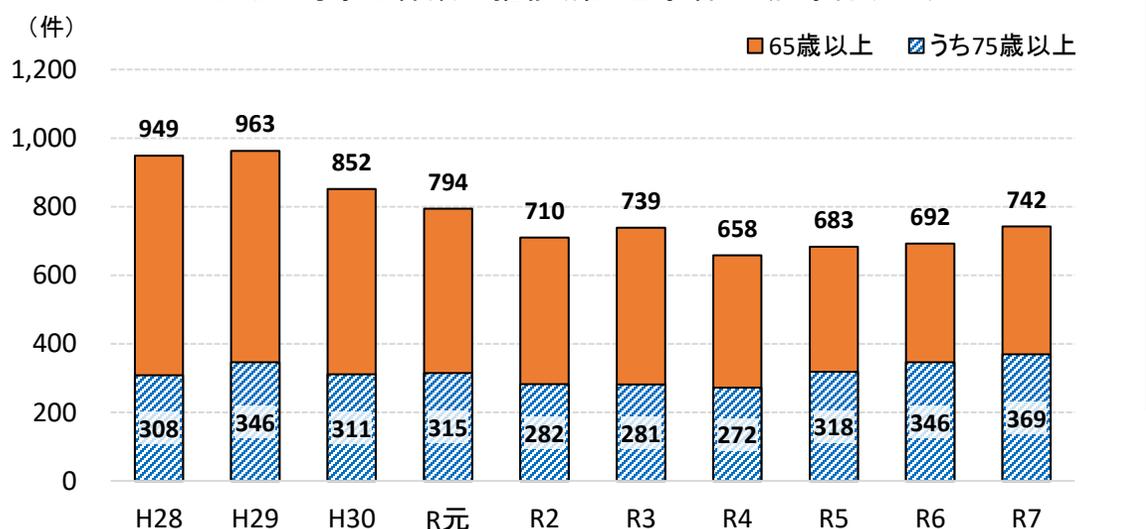
(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
 (注)「第2当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。
 (注)「違反あり」には、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

5-1 高齢運転者による交通事故の状況

高齢運転者(65歳以上・75歳以上別)による死亡事故件数の推移(第1当事者・一般原付以上) グラフ12

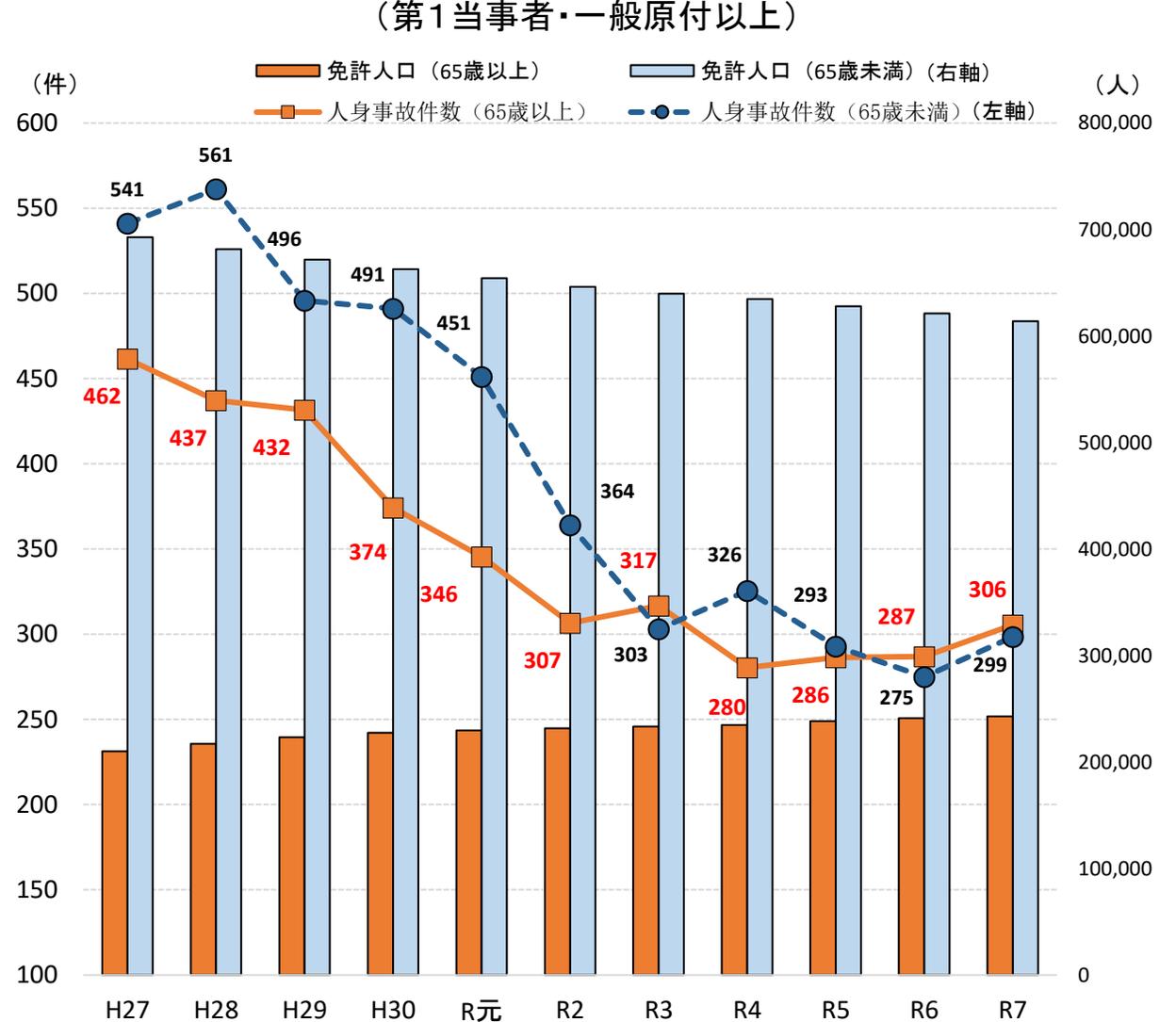


高齢運転者(65歳以上・75歳以上別)による人身事故件数の推移(第1当事者・一般原付以上)



(注)「人身事故」とは、人の死亡又は負傷を伴う事故をいう。

人身事故件数(免許人口10万人当たり)の推移(第1当事者・一般原付以上) グラフ13



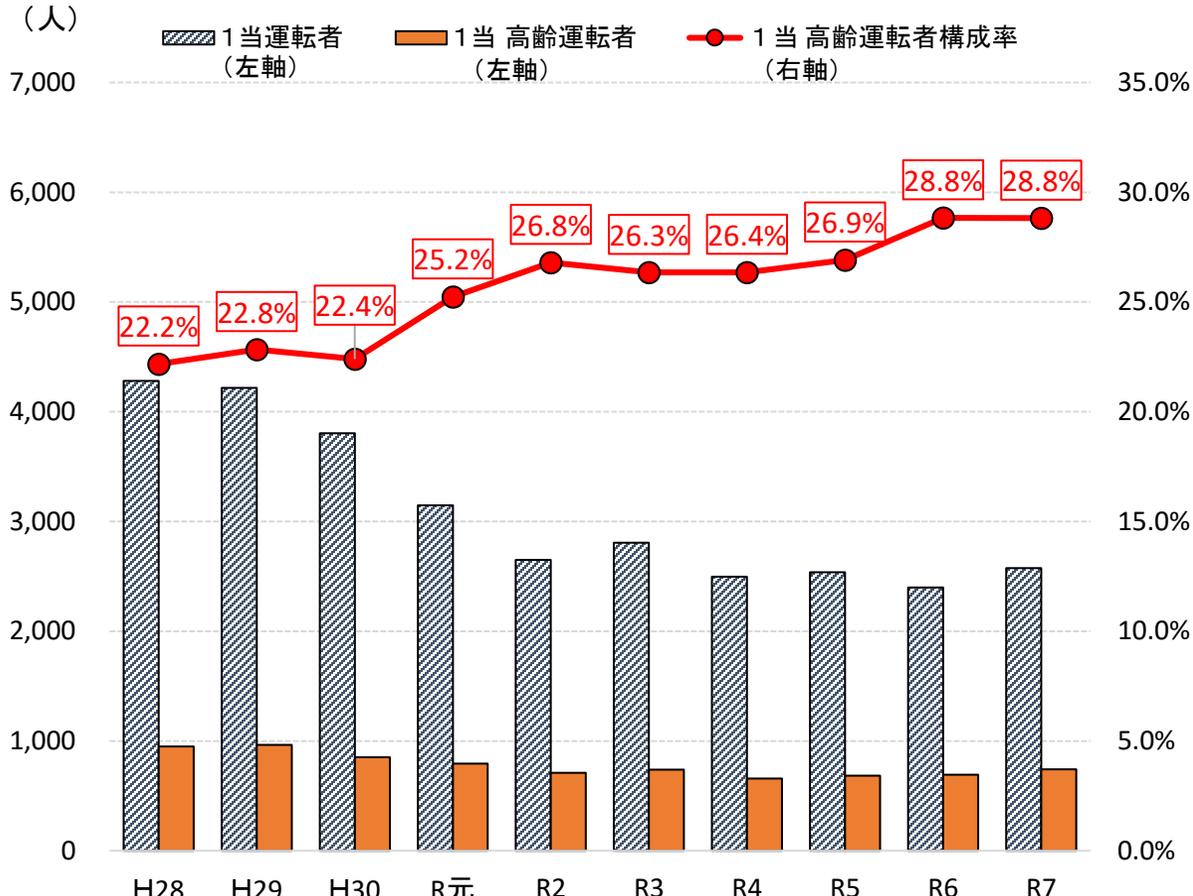
(注)「一般原付以上」とは、当事者が「乗用車」「貨物車」「特殊車」「二輪車」をいう。
 (注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。「1当」と記載。

5-2 高齢運転者による交通事故の状況

人身事故における高齢運転者(65歳以上)の構成率(第1当事者・第2当事者別)

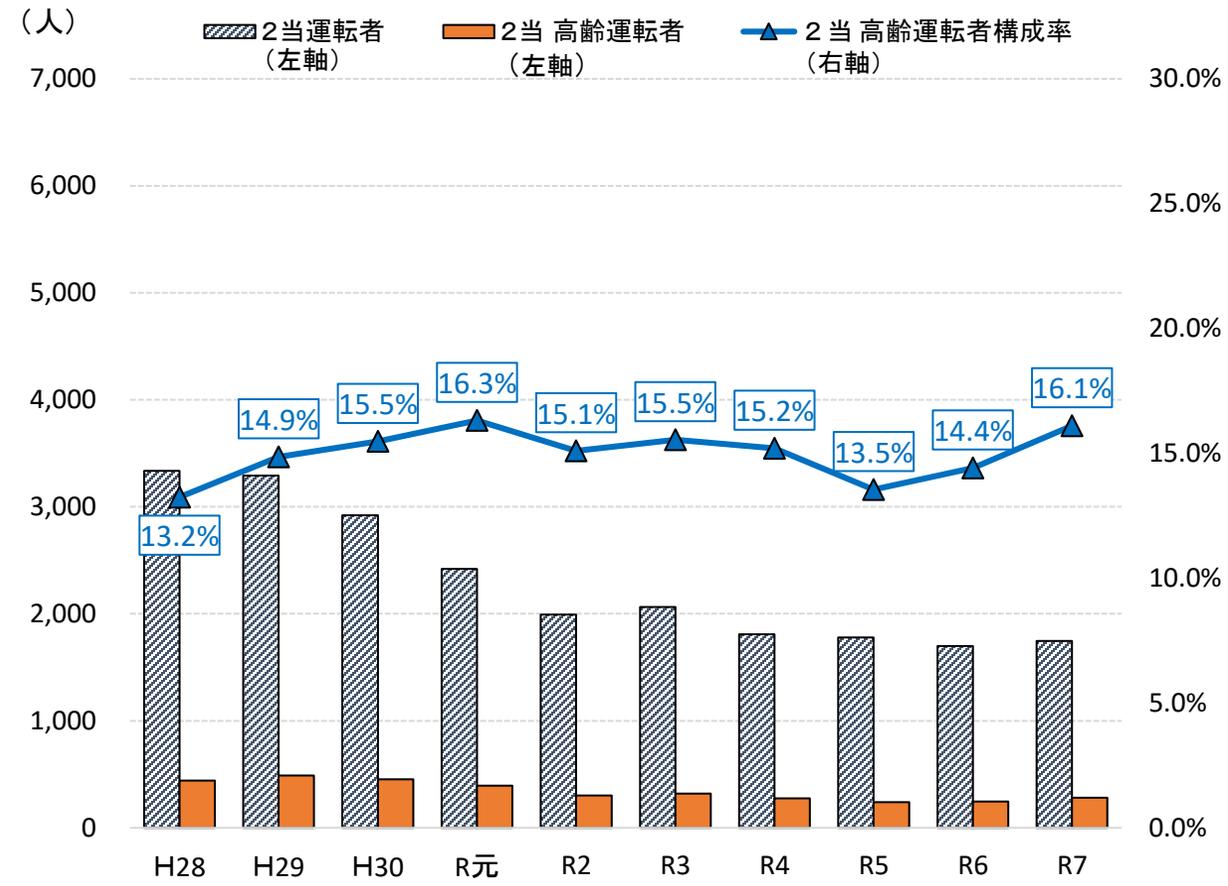
高齢運転者の構成率(第1当事者)

グラフ14



高齢運転者の構成率(第2当事者)

グラフ15



1当	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
運転者	4,280	4,218	3,804	3,147	2,649	2,805	2,497	2,538	2,400	2,575
高齢運転者	949	963	852	794	710	739	658	683	692	742
高齢運転者構成率	22.2%	22.8%	22.4%	25.2%	26.8%	26.3%	26.4%	26.9%	28.8%	28.8%

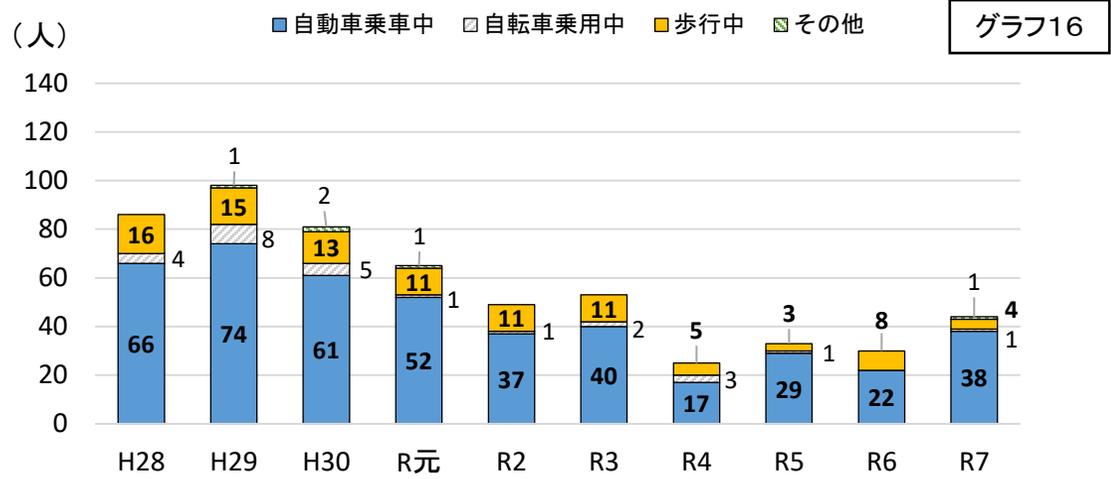
2当	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
運転者	3,337	3,291	2,921	2,421	1,993	2,065	1,809	1,779	1,700	1,745
高齢運転者	442	489	452	395	301	321	275	241	245	281
高齢運転者構成率	13.2%	14.9%	15.5%	16.3%	15.1%	15.5%	15.2%	13.5%	14.4%	16.1%

(注) 第1当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、交通事故における過失が重い者をいう。また過失が同程度の場合は人身損傷程度の軽い者をいう。「1当」と記載。

(注) 第2当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。「2当」と記載。

6 幼児・小学生による交通事故の状況

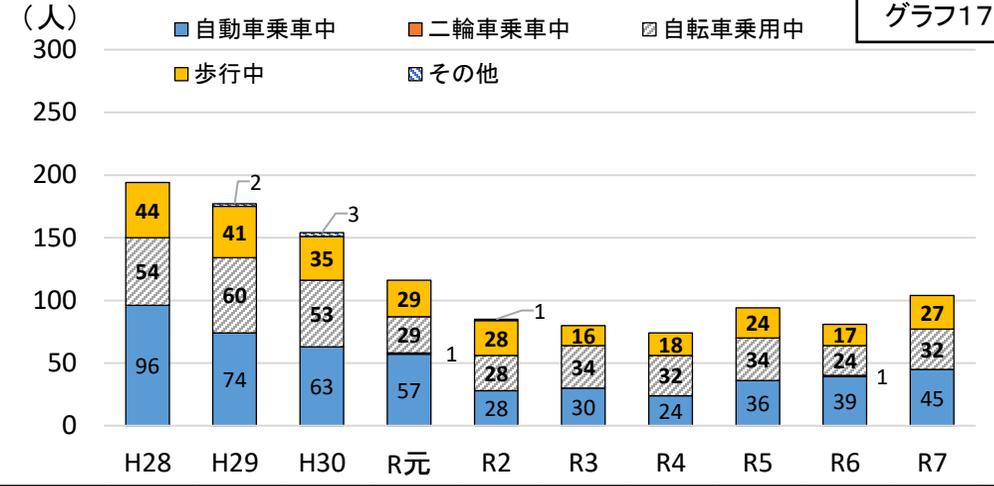
幼児(未就園児・就園児)の死傷者数の推移(状態別)



グラフ16

	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	計
死傷者数(人)	86	98	81	65	49	53	25	33	30	44	564

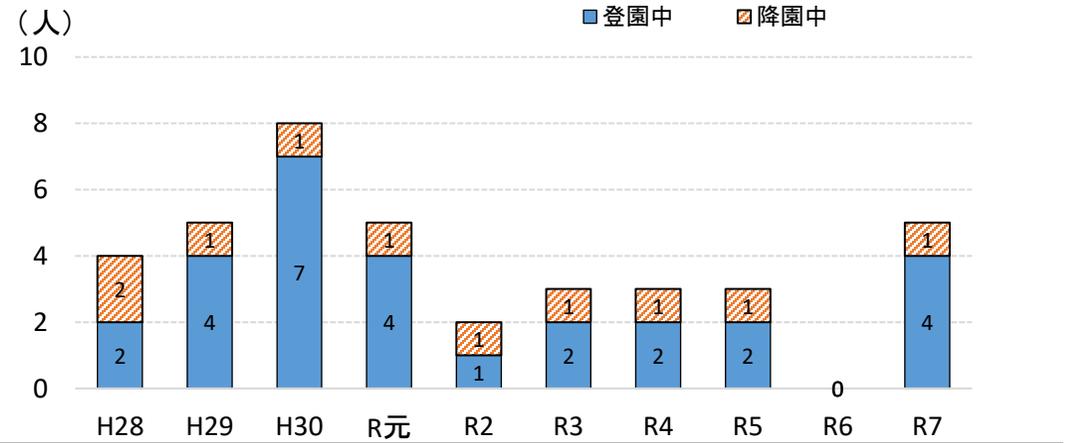
小学生の死傷者数の推移(状態別)



グラフ17

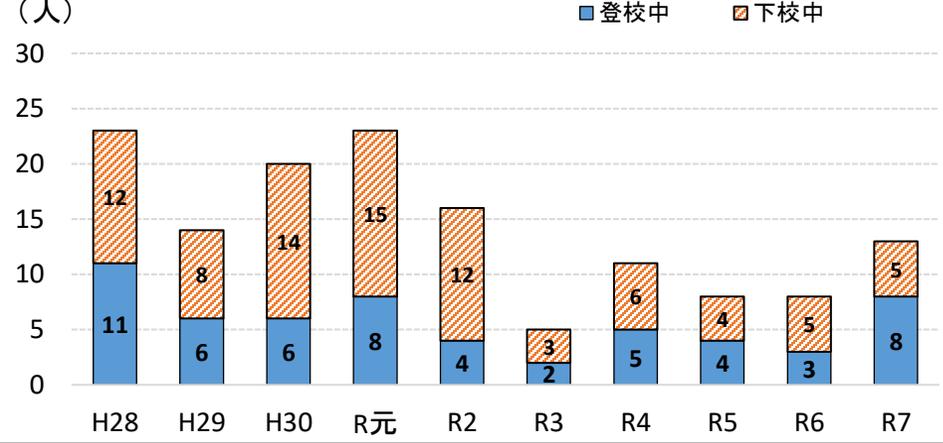
	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	計
死傷者数(人)	194	177	154	116	85	80	74	94	81	104	1,159

登降園中の幼児(未就園児・就園児)の死傷者数の推移



	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	計
登園中(人)	2	4	7	4	1	2	2	2	0	4	28
降園中(人)	2	1	1	1	1	1	1	1	0	1	10

登下校中の小学生の死傷者数の推移

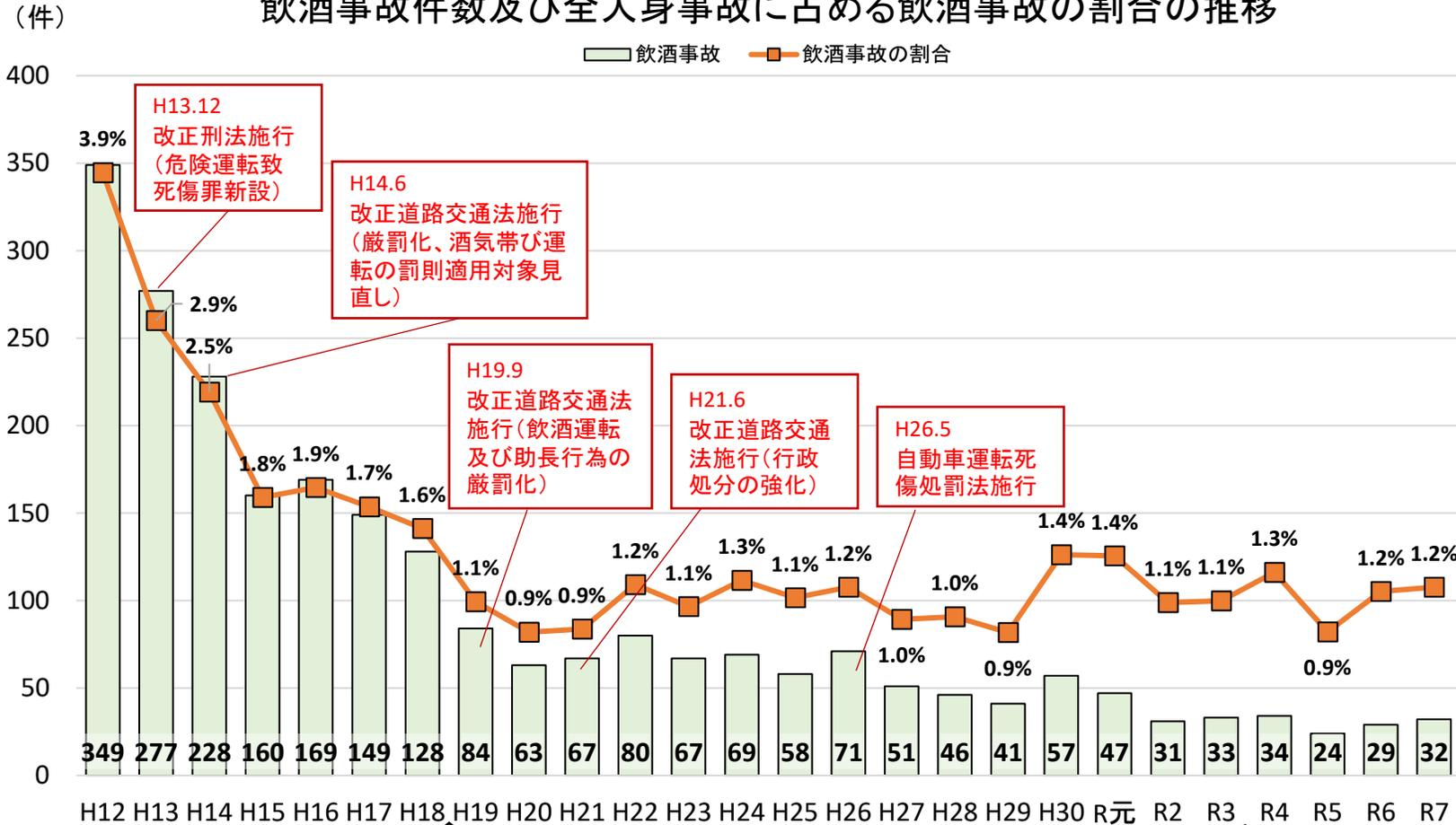


	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	合計
登校中(人)	11	6	6	8	4	2	5	4	3	8	57
下校中(人)	12	8	14	15	12	3	6	4	5	5	84

7 飲酒運転による交通事故の状況

グラフ18

飲酒事故件数及び全人身事故に占める飲酒事故の割合の推移

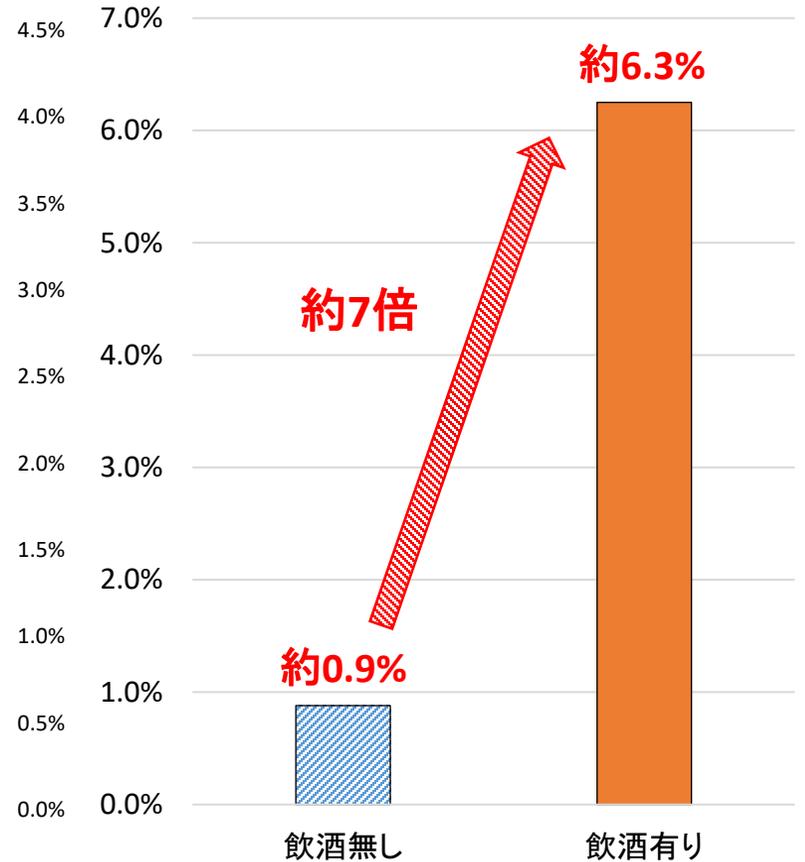


H18.8
福岡市内の橋上で飲酒運転の乗用車が乗用車に衝突し、海上へ転落。幼児3名が死亡。

R3.6.28
千葉県八街市でトラックが児童の列に衝突し、小学生5人が死傷。

グラフ19

死亡事故比率(R7)



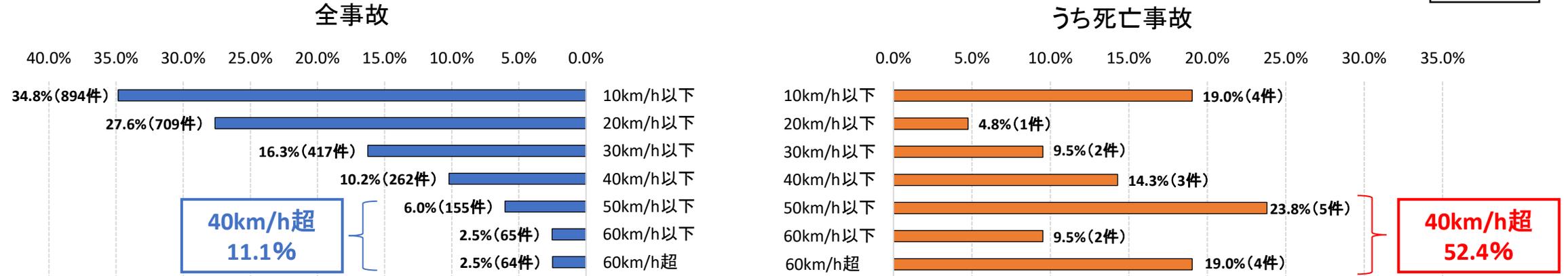
	人身事故	うち死亡事故	死亡事故率
飲酒有り(件)	32	2	6.3%
飲酒無し(件)	2,612	23	0.9%

(注)「飲酒事故」とは、第1、2当事者が自転車以上において、飲酒状態が「酒酔い、酒気帯び、基準値以下、検知不能」のいずれかに該当する交通事故をいう。

8 危険認知速度と交通事故の状況

第1当事者(一般原付以上)の危険認知速度別の交通事故件数(R7)

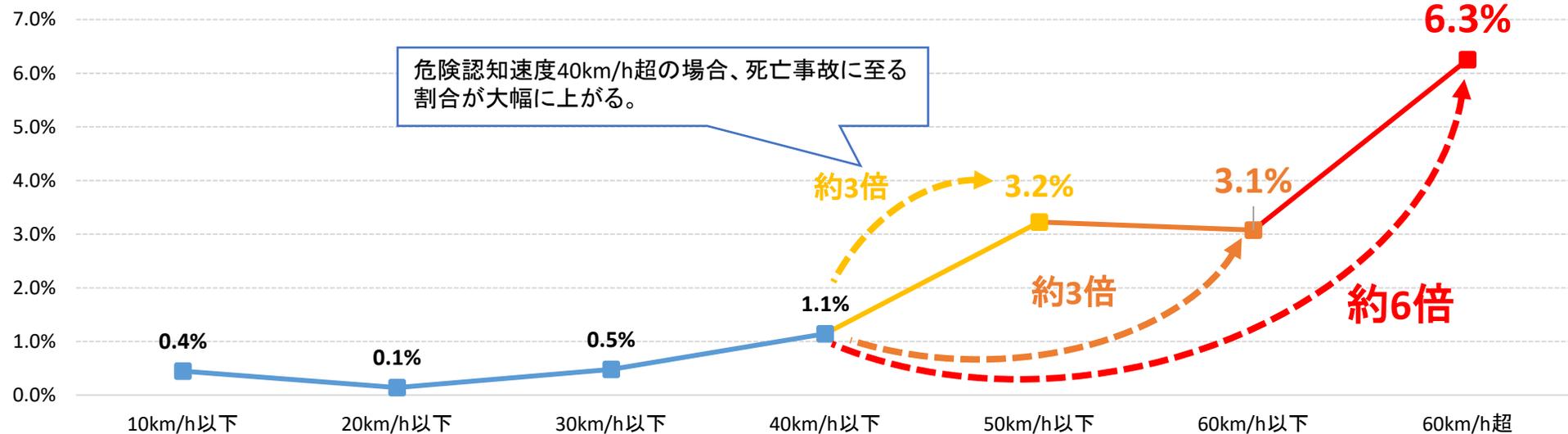
グラフ20



全事故(第1当事者が一般原付以上): 2,566件(停止中4件・調査不能5件を除く)

死亡事故(第1当事者が一般原付以上): 21件(調査不能3件を除く)

危険認知速度別の死亡事故に至る割合

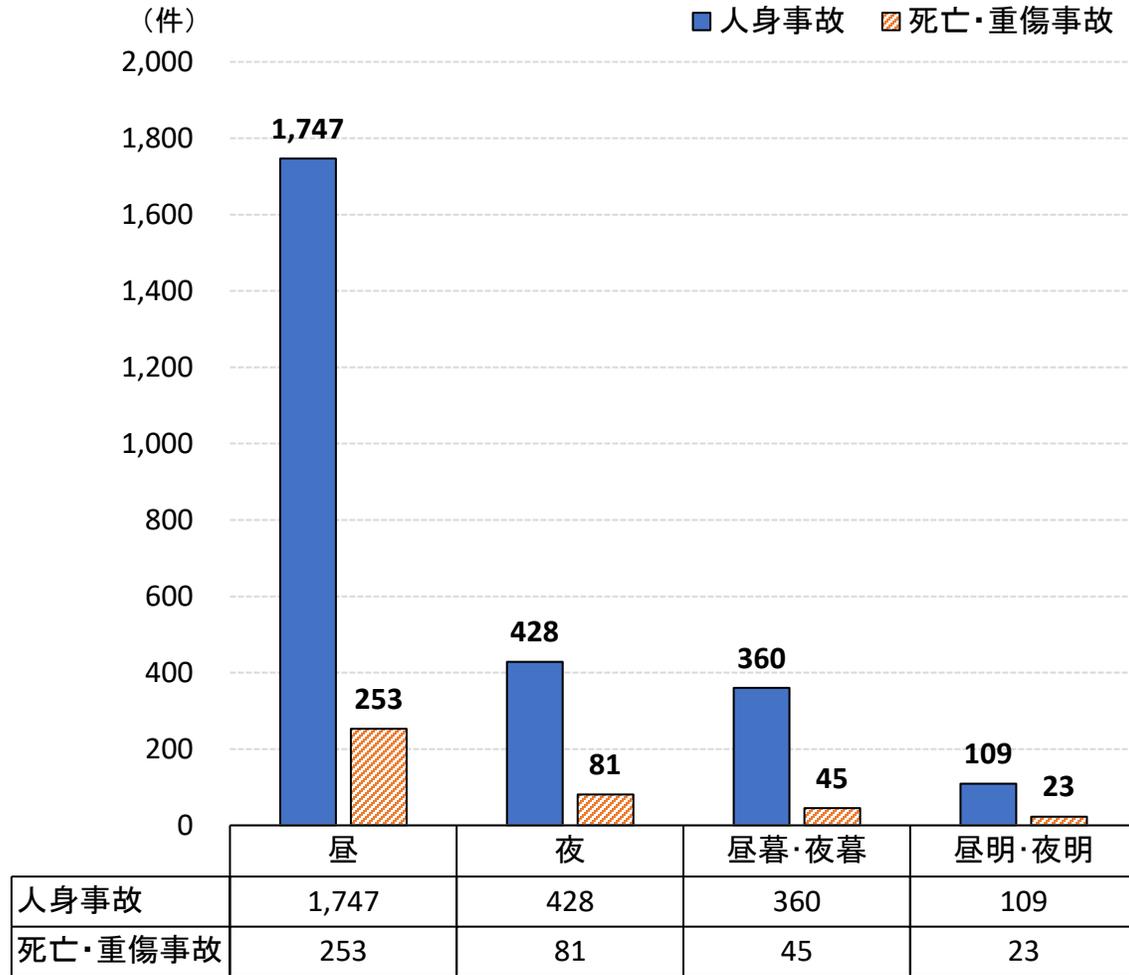


(注)「危険認知速度」とは、一般原付以上の運転者が相手方車両、人、駐車車両又は物件等を確認、危険を認知した時点の速度をいう。

(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等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をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

9 薄暮時における交通事故の状況

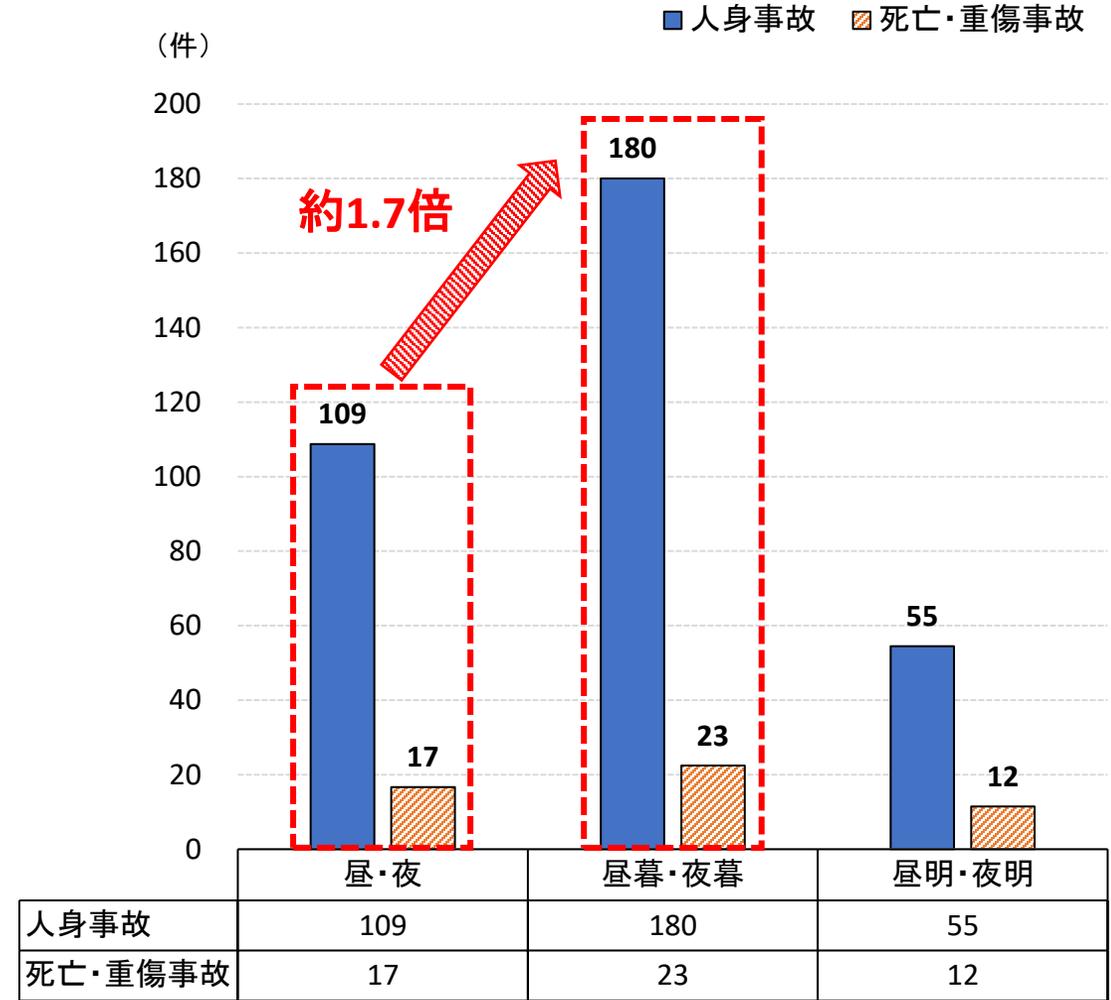
昼夜別の人身事故発生状況(R7)



(注)「明」とは、日の出の前後1時間の間をいう。
 (注)「暮」とは、日の入りの前後1時間の間をいう。
 (注)「昼」、「夜」とは、「明」及び「暮」以外の昼間又は夜間をいう。

1時間あたりの人身事故発生件数(R7)

グラフ21



(注)昼暮・夜暮(2時間)・昼明・夜明(2時間)・昼間及び夜間(20時間)となることから、各時間帯における1時間あたりの発生件数を算出。