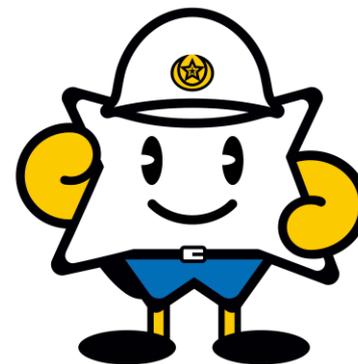


令和7年中の交通死亡事故の主な特徴



広島県警察 反射材活用促進キャラクター
「キラリ☆マン」

広島県警察本部
交通部交通企画課
令和8年3月



広島県警察 マスコット「メイプル君」

目次

1 交通事故の推移-----	3
2 交通事故死者数の推移-----	4
3 交通死亡事故の特徴（年齢層別）-----	5
4 交通死亡事故の特徴 （状態・事故類型別）---	6
5-1 歩行者の死亡事故（推移）-----	7
-2 歩行者の死亡事故 （事故類型・昼夜・年齢層別）-----	8
-3 歩行者の死亡事故 （車両の前照灯・歩行者の反射材等使用状 況）-----	9
-4 横断歩行者の死亡事故（横断方向）----	10
6 高齢者死者数 （年齢層・状態別の推移）--	11
7 高齢運転者による死亡事故-----	12

8 自転車の交通事故-----	13
9 飲酒事故-----	14
10 危険認知速度と死亡事故率-----	15
11 市区町別死亡事故発生状況-----	16

注1) 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。

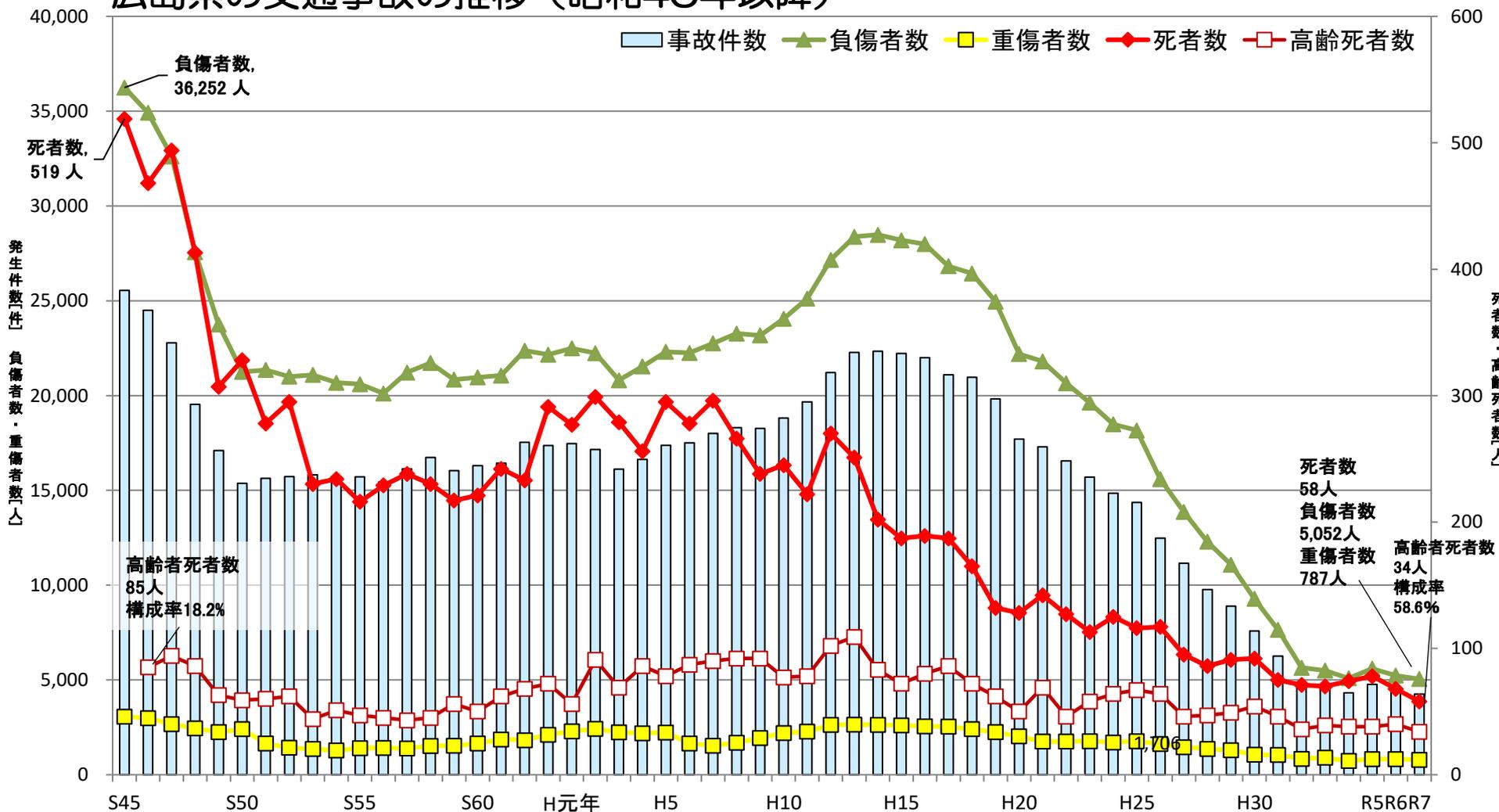
注2) 資料中の数値は、推移等で年数を表示している場合の他は、令和7年の数値を表す。

＜令和8年 広島県交通安全年間スローガン＞
「譲り合い ハンドル越しの 思いやり」

1 交通事故の推移

令和7年の交通事故死者数は58人で、前年比10人減少した。交通事故件数は、令和6年から減少した。また、65歳以上の高齢者死者数は、全死者数の58.6%の34人で、前年比で6人減少した。

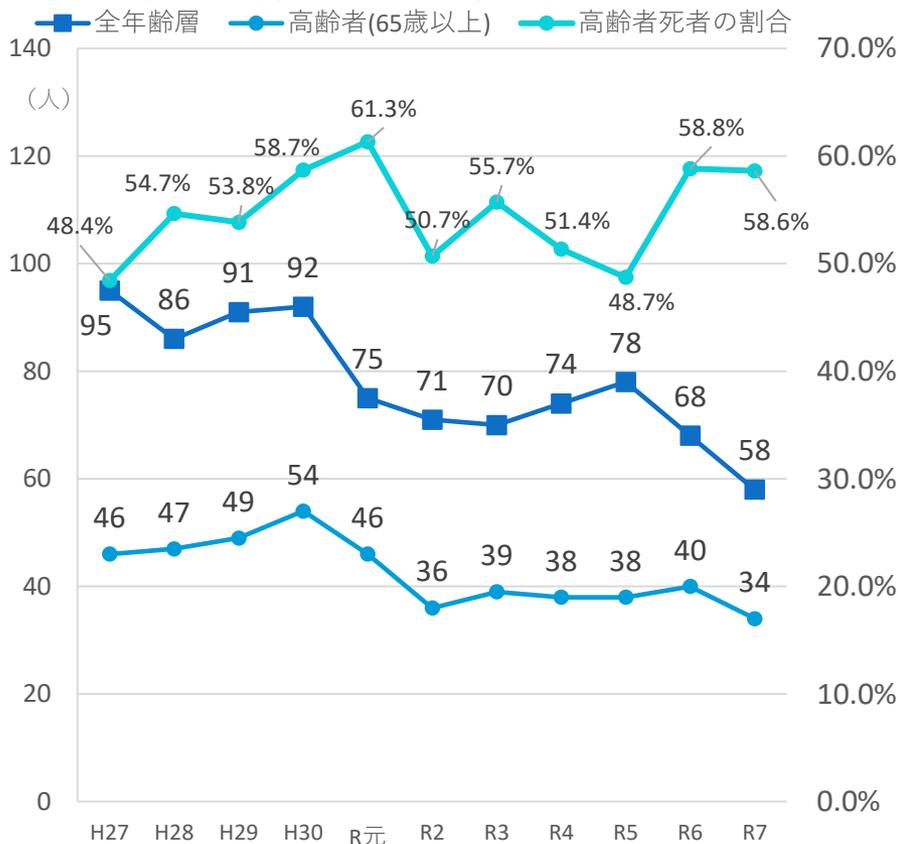
広島県の交通事故の推移（昭和45年以降）



2 交通事故死者数の推移

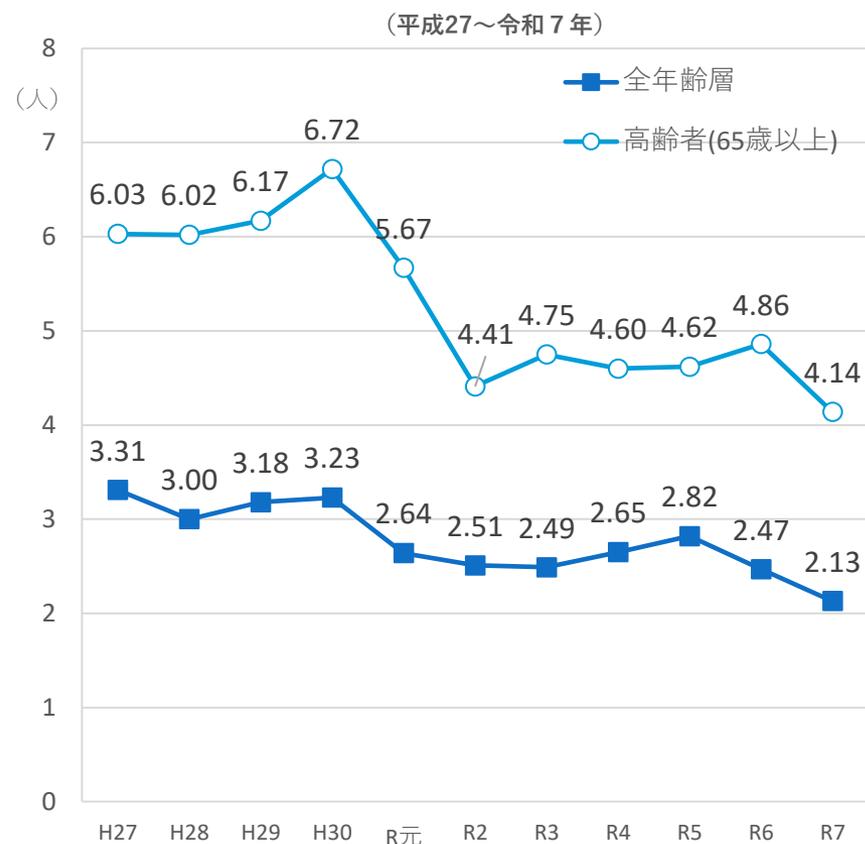
- 令和7年の交通事故死者数は、前年比10人減少し、統計上最も少なく、10年前と比較して38.9%減少した。
- 高齢者死者数は、前年から減少した。

交通事故死者数の推移（平成27～令和7年）



- 令和7年の人口10万人当たりの死者数は、10年前と比較して、全年齢層では35.6%、65歳以上は31.3%減少している。
- 高齢者が全年齢層より多く、令和7年は約1.9倍となっている。

人口10万人当たりの交通事故死者数の推移



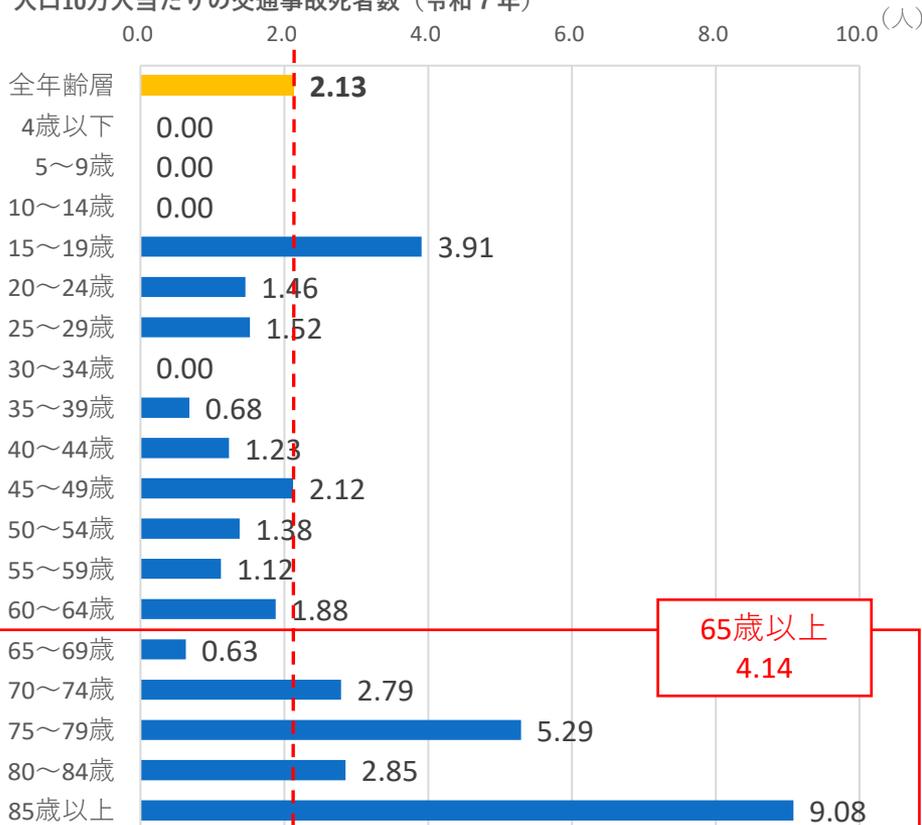
注) 算出に用いた人口は、H25までは各年3月末の住民基本台帳人口、H26以降は各年1月1日現在の住民基本台帳人口。

	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
高齢者構成率	48.4%	54.7%	53.8%	58.7%	61.3%	50.7%	55.7%	51.4%	48.7%	58.8%	58.6%

3 交通死亡事故の特徴（年齢層別）

○ 人口10万人当たりの死者数を年齢層別にみると、85歳以上の死者数が最も多く、次いで75～79歳、15～19歳となった。

人口10万人当たりの交通事故死者数（令和7年）



年齢層別死者数（令和7年）

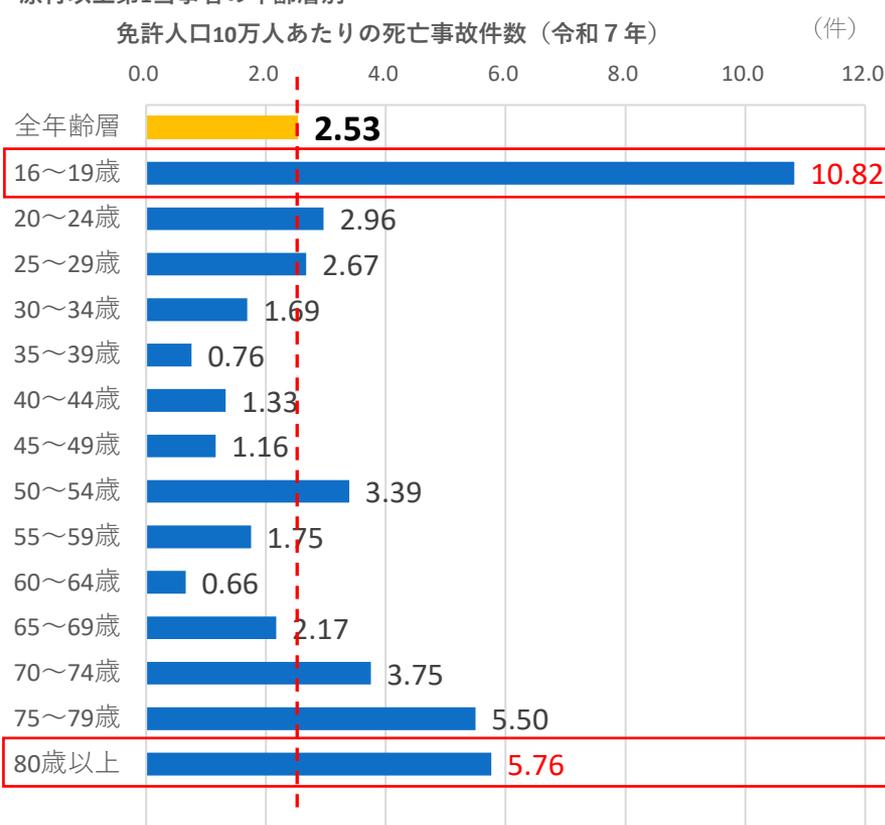
4以下	5 - 9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49
0	0	0	5	2	2	0	1	2	4
50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85以上	総計	
3	2	3	1	5	10	4	14	58	

注) 算出に用いた人口は、令和7年1月1日現在の住民基本台帳人口。

○ 免許人口10万人当たりの死亡事故件数を年齢層別にみると、16～19歳が最も多く、次いで80歳以上、75～79歳となった。

原付以上第1当事者の年齢層別

免許人口10万人あたりの死亡事故件数（令和7年）



原付以上第1当事者の年齢層別死亡事故件数（令和7年）

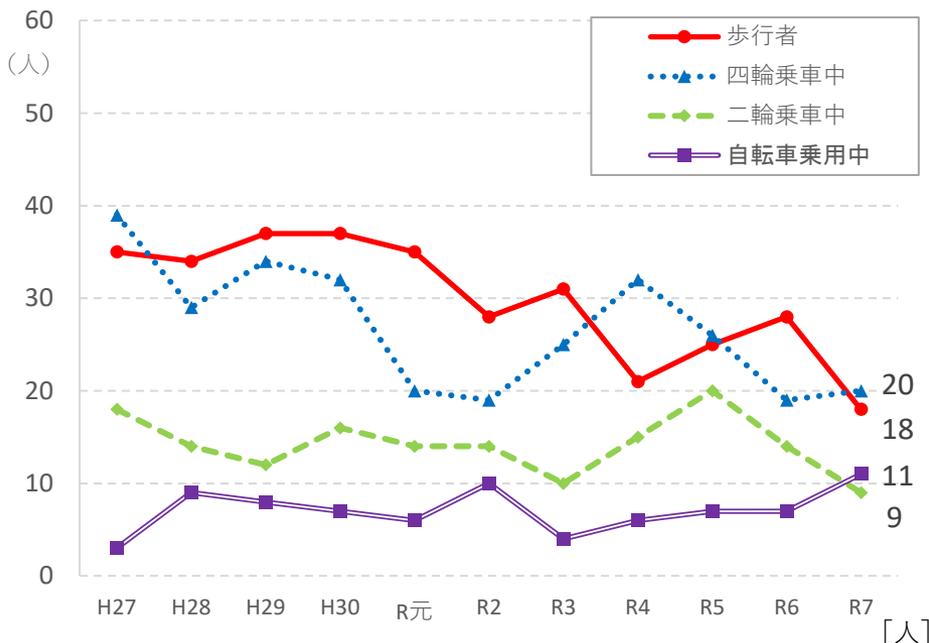
16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳
2	3	3	2	1	2	2	7
55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総計	
3	1	3	5	7	5	46	

注) 算出に用いた免許人口は、令和7年12月末の免許人口で、運転免許課資料による。

4 交通死亡事故の特徴（状態・事故類型別）

- 令和7年は四輪の死者数が最多となった。
- 歩行者と二輪は前年より減少し、四輪と自転車は増加した。

状態別死者数の推移（平成27～令和7年）

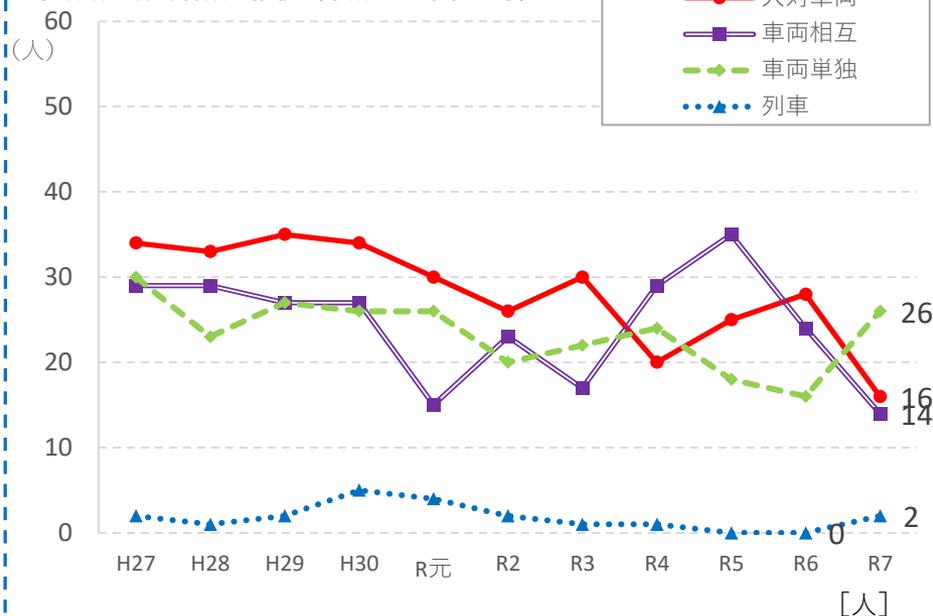


	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
歩行者	35	34	37	37	35	28	31	21	25	28	18
四輪	39	29	34	32	20	19	25	32	26	19	20
二輪	18	14	12	16	14	14	10	15	20	14	9
自転車	3	9	8	7	6	10	4	6	7	7	11

注1) その他（道路外にいた者等）の状態別は除く。

- 令和7年は車両単独の死者数が最多となった。
- 人対車両と車両相互は前年より減少した。

事故類型別死者数の推移（平成27～令和7年）



	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	
人対車両	横断中	21	19	26	27	22	19	19	15	15	23	7
	横断以外	13	14	9	7	8	7	11	5	10	5	9
車両相互	正面衝突	17	13	8	7	2	7	7	5	10	7	6
	追突	1	3	3	3	4	4	1	4	4	4	2
	出合頭	3	8	8	6	6	6	5	6	6	2	4
	右左折時	5	3	5	6	2	2	3	11	7	5	2
	その他衝突	3	2	3	5	1	4	1	3	8	6	0
車両単独	30	23	27	26	26	20	22	24	18	16	26	
列車	2	1	2	5	4	2	1	1	0	0	2	
総計	95	86	91	92	75	71	70	74	78	68	58	

5-1 歩行者の死亡事故（推移）

令和7年の歩行者死者数は前年から10人減少した。

横断中死者数が16人減少したが、背面通行中死者数が4人増加した。

事故類型別 歩行者死者数の推移（平成27～令和7年）

[人]

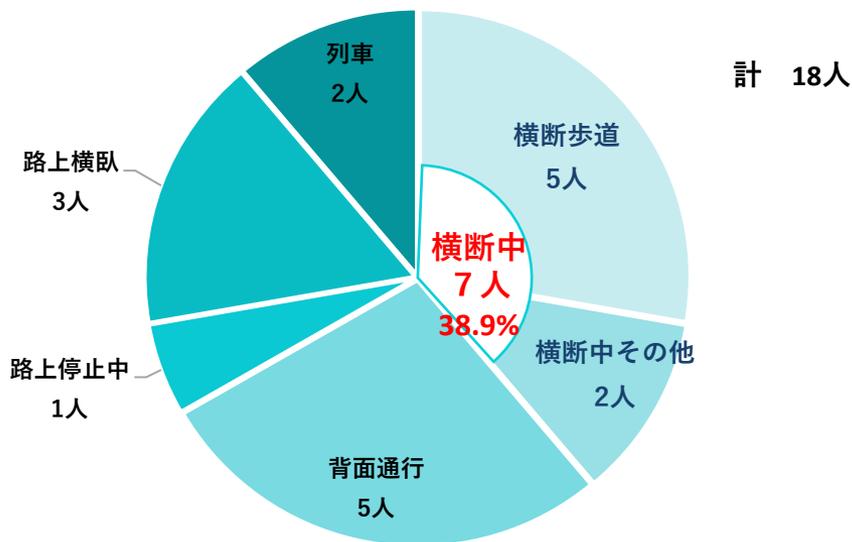
	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	前年同期比
全死者数	95	86	91	92	75	71	70	74	78	68	58	-10
歩行者死者数	35	34	37	37	35	28	31	21	25	28	18	-10
人対車両	34	33	35	34	29	26	30	20	25	28	16	-12
横断中 小計	21	19	26	27	21	19	19	15	15	23	7	-16
横断歩道	11	7	9	12	7	7	6	8	4	9	5	-4
横断歩道付近	4	0	3	3	1	4	2	1	0	3	0	-3
横断歩道橋付近	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0
その他	6	12	14	11	13	8	9	6	11	11	2	-9
横断以外 小計	13	14	9	7	8	7	11	5	10	5	9	4
対面通行	1	0	2	2	1	1	0	0	1	0	0	0
背面通行	5	6	1	1	1	1	3	1	0	1	5	4
路上遊戯	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
路上作業	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
路上停止	0	0	1	1	0	2	1	0	1	0	1	1
路上横臥	3	3	2	2	1	1	5	2	6	2	3	1
その他	2	3	3	1	4	1	2	2	2	2	0	-2
人対列車	1	1	1	3	4	2	1	1	0	0	2	2
人対車両、列車以外	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
歩行者以外死者数	60	52	54	55	40	43	39	53	53	40	40	0
歩行者死者率[%]	36.8	39.5	40.7	40.2	46.7	39.4	44.3	28.4	32.1	41.2	31.0	-10.2 pt
横断中死者率[%]	22.1	22.1	28.6	29.3	28	26.8	27.1	20.3	19.2	33.8	12.1	-21.7 pt
横断歩道横断中死者率[%]	11.6	8.1	9.9	13	9.3	9.9	8.6	10.8	5.1	13.2	8.6	-4.6 pt

注1) 「歩行者死者率」「横断中死者率」「横断歩道横断中死者率」は、各年の全死者数に占める「歩行者」「横断中」「横断歩道横断中」それぞれの死者の割合。

注2) 人対車両、列車以外の歩行者死者とは、車両相互や車両単独事故に巻き込まれた道路上の歩行者死者をいう。

5-2 歩行者の死亡事故（事故類型・昼夜・年齢層別）

■事故類型別歩行者死者数



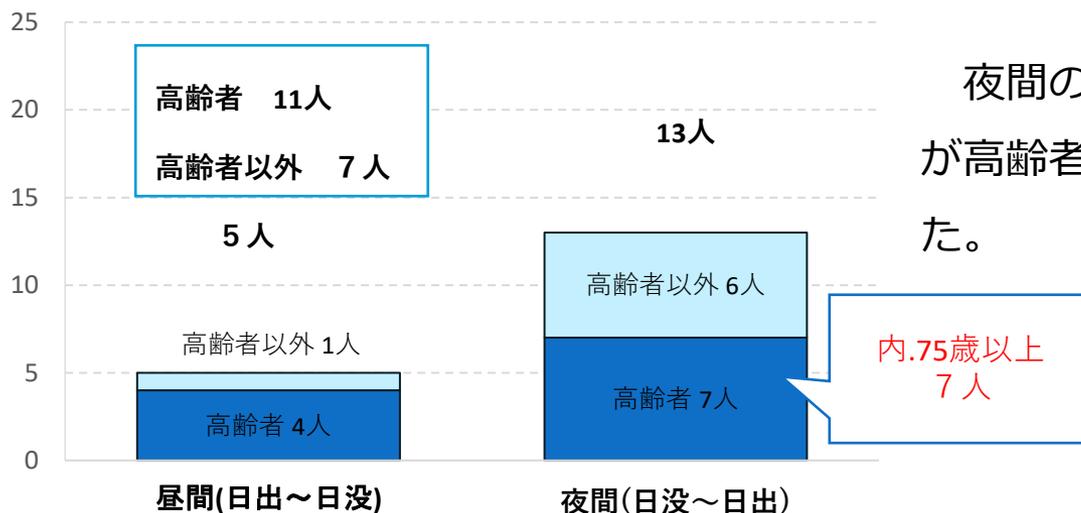
令和7年の歩行者死者数18人のうち、横断中が7人で38.9%を占めた。

うち、5人が横断歩道を横断中で、2人が付近に横断歩道等のない場所を横断中だった。

横断中以外では、背面通行中が5人で最多だった。

■昼夜・年齢層別 歩行者死者数

計 18人



歩行者死者数18人のうち、夜間の歩行者死者数が13人で昼間の2.6倍だった。

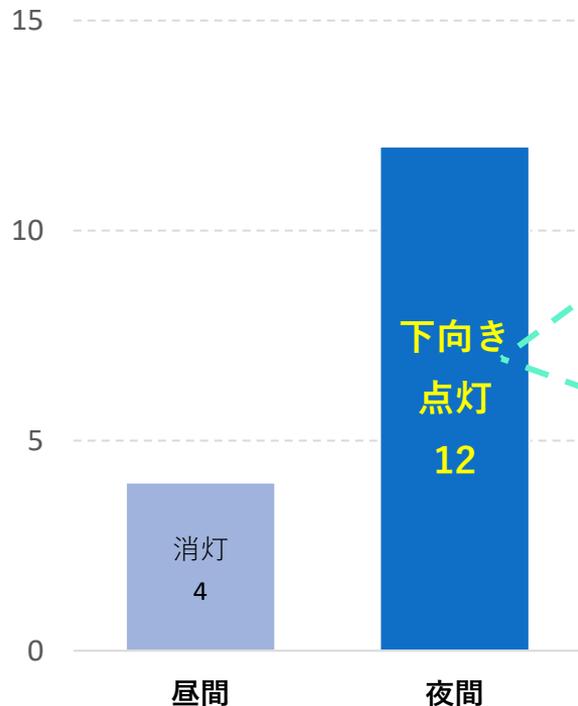
夜間の歩行者死者数のうち53.8%の7人が高齢者で、全員が75歳以上の高齢者だった。

5-3 歩行者の死亡事故（車両の前照灯・歩行者の反射材等使用状況）

- 夜間の人対車両による死亡事故において、上向きライトを使用している当事者はいなかった。
- 夜間の人対車両による死亡事故の全件が、車両の前照灯が上向きであれば被害が軽減されたと推測される。
- 夜間の人対車両による歩行者死者のうち、反射材等を使用していた人はいなかった。

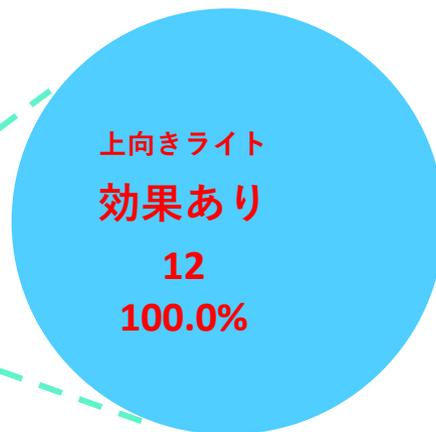
人対車両(原付以上)の死亡事故における車両の前照灯点灯状況

計16件



夜間における人対車両(原付以上)の死亡事故における上向きライトの被害軽減効果

計 12件

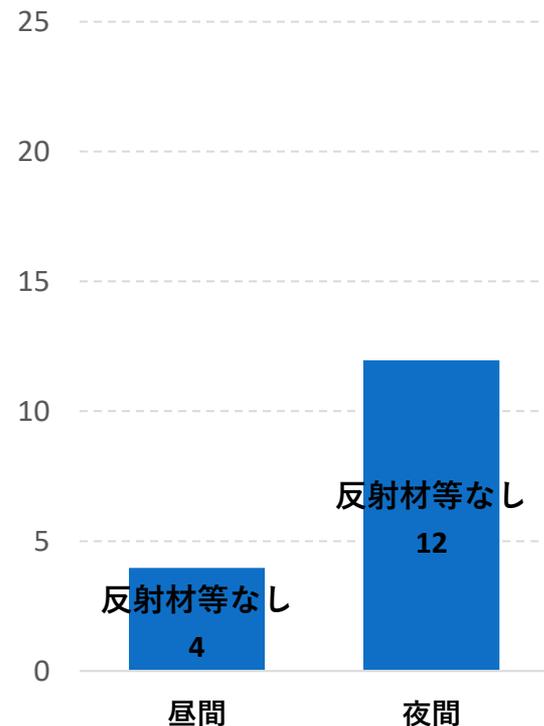


注) 上向きライトの被害軽減効果

事故当時「下向き点灯」「補助灯点灯」「消灯」の当事者について、上向きライトにしていたならば事故の被害が軽減されていたと推測される場合『効果あり』とし、軽減されなかったと推測される場合は『効果なし』としている。効果の基準は現場臨場警察官が交通状況、道路環境等から客観的に判断している。

人対車両(原付以上)による歩行者死者の反射材等使用状況

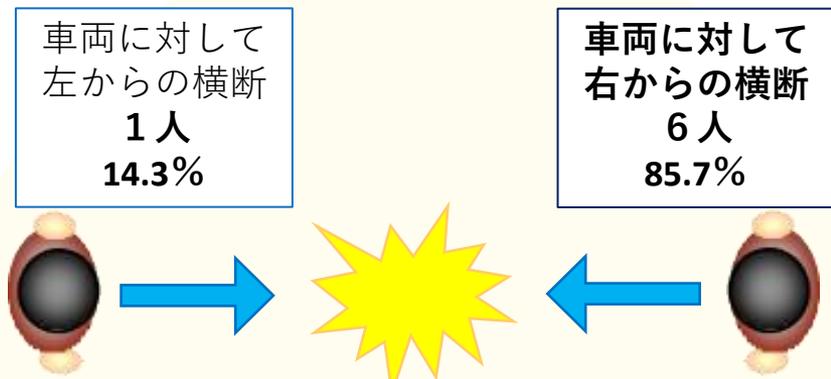
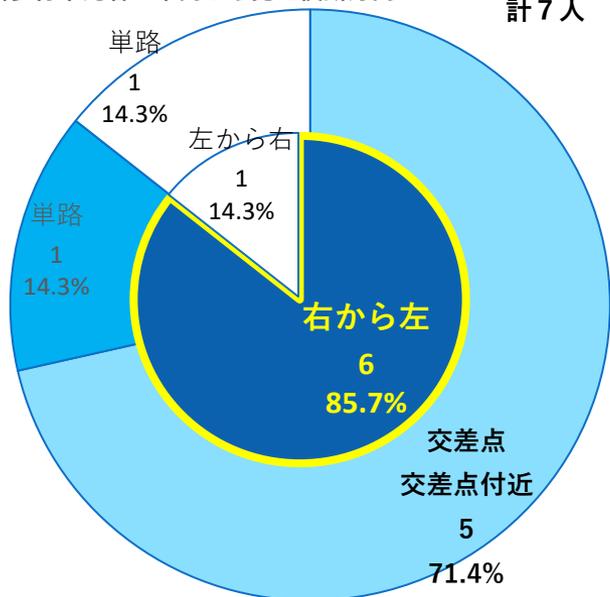
計 16件



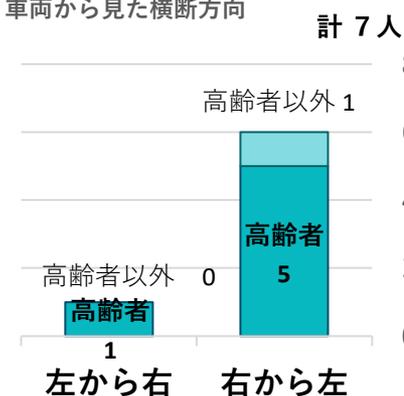
5-4 横断歩行者の死亡事故（横断方向）

- 横断歩行中の死亡事故は、車両に対して右からの横断が多く、横断中の死者7人中6人が高齢者で、全体に占める割合が高くなっている。

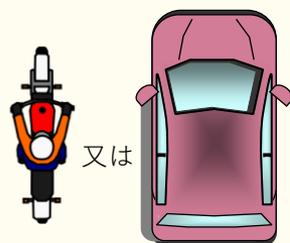
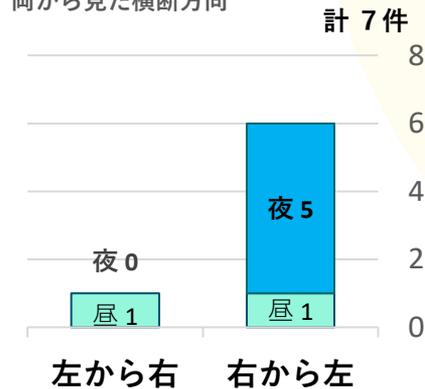
横断歩行中死者の車両から見た横断方向



年齢層別の横断歩行中死者の車両から見た横断方向



昼夜別の横断歩行中死者の車両から見た横断方向

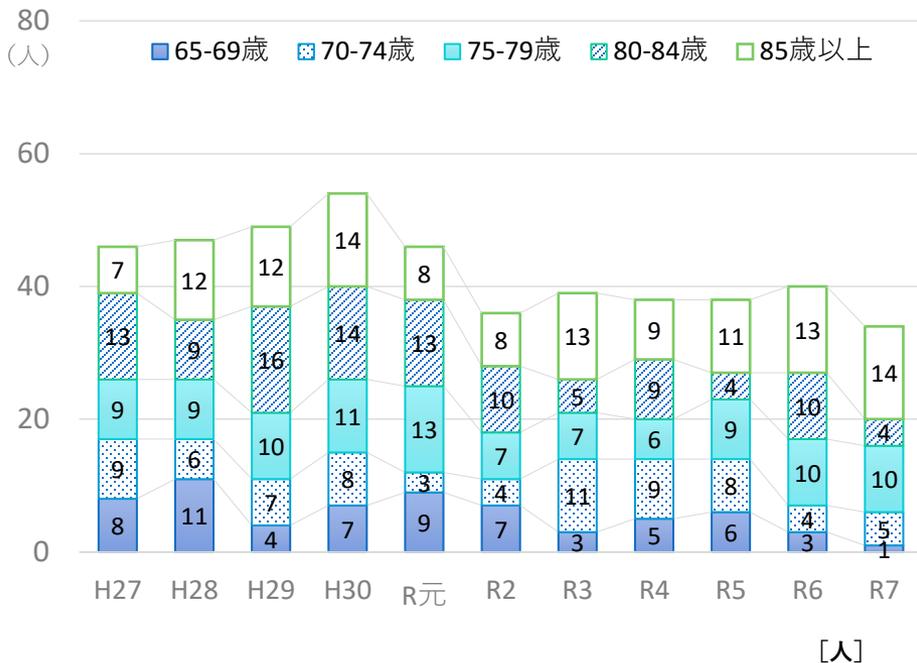


(内数)
 対四輪又は二輪
 右からの横断 6人
 左からの横断 1人

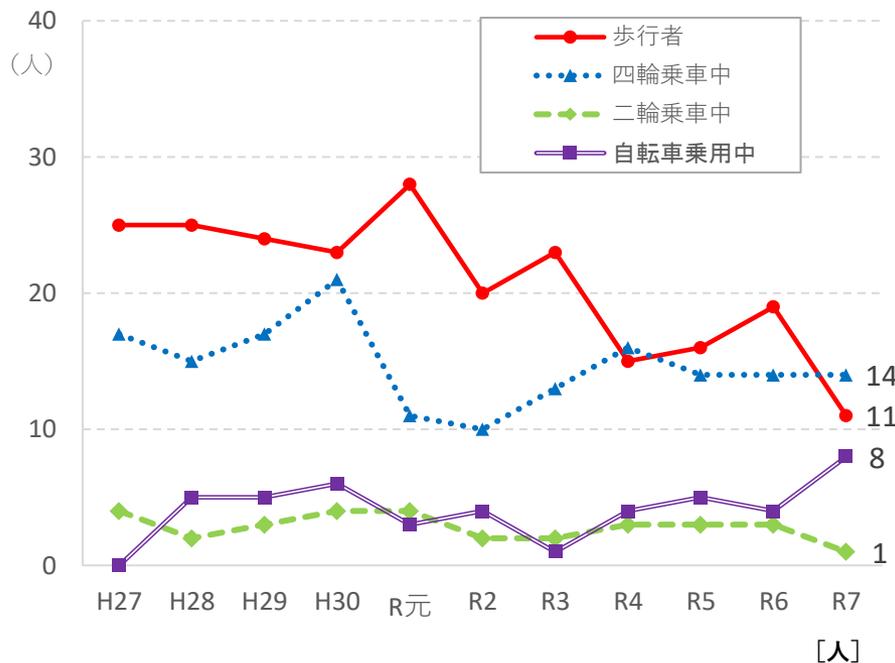
6 高齢者死者数（年齢層・状態別の推移）

- 令和7年の高齢者死者数は34人で、前年から6人減少し、全死者数の58.6%を占めている。
- 状態別では、四輪の死者数が最も多くなった。

年齢層別高齢者死者数の推移（平成27～令和7年）



状態別高齢者死者数の推移（平成27～令和7年）



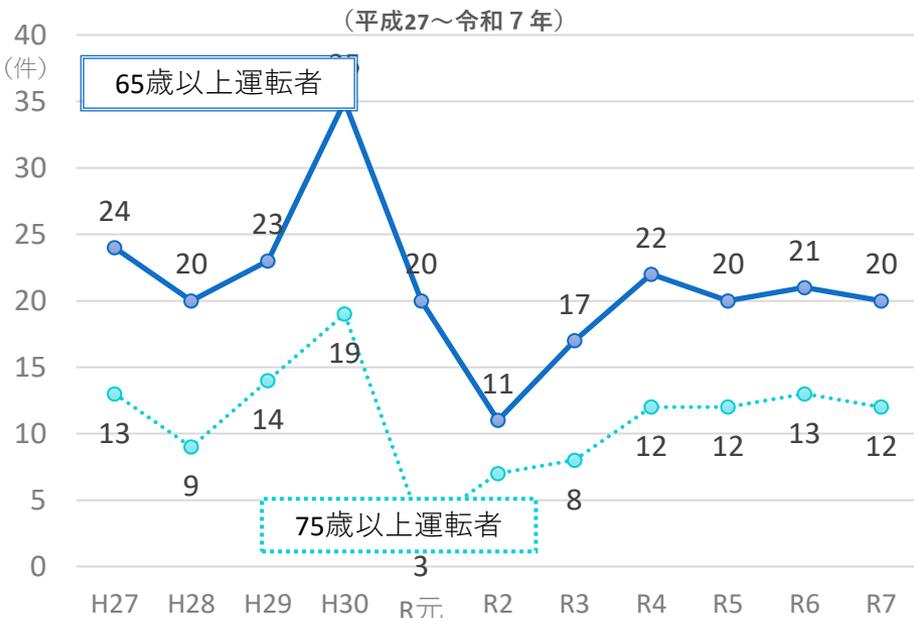
	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
65-69	8	11	4	7	9	7	3	5	6	3	1
70-74	9	6	7	8	3	4	11	9	8	4	5
75-79	9	9	10	11	13	7	7	6	9	10	10
80-84	13	9	16	14	13	10	5	9	4	10	4
85以上	7	12	12	14	8	8	13	9	11	13	14
合計	46	47	49	54	46	36	39	38	38	40	34

	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
歩行者	25	25	24	23	28	20	23	15	16	19	11
四輪	17	15	17	21	11	10	13	16	14	14	14
二輪	4	2	3	4	4	2	2	3	3	3	1
自転車	0	5	5	6	3	4	1	4	5	4	8
合計	46	47	49	54	46	36	39	38	38	40	34

7 高齢運転者による死亡事故

- 令和7年の高齢運転者による死亡事故件数は20件と前年比で1件減少したが、概ね、令和4年以降は横ばいで推移している。
- 令和7年の高齢運転者による免許人口10万人当たりの死亡事故件数は、後期高齢者（75歳以上）が前期高齢者（65～74歳）の約1.9倍の件数となっている。

高齢運転者による死亡事故件数の推移



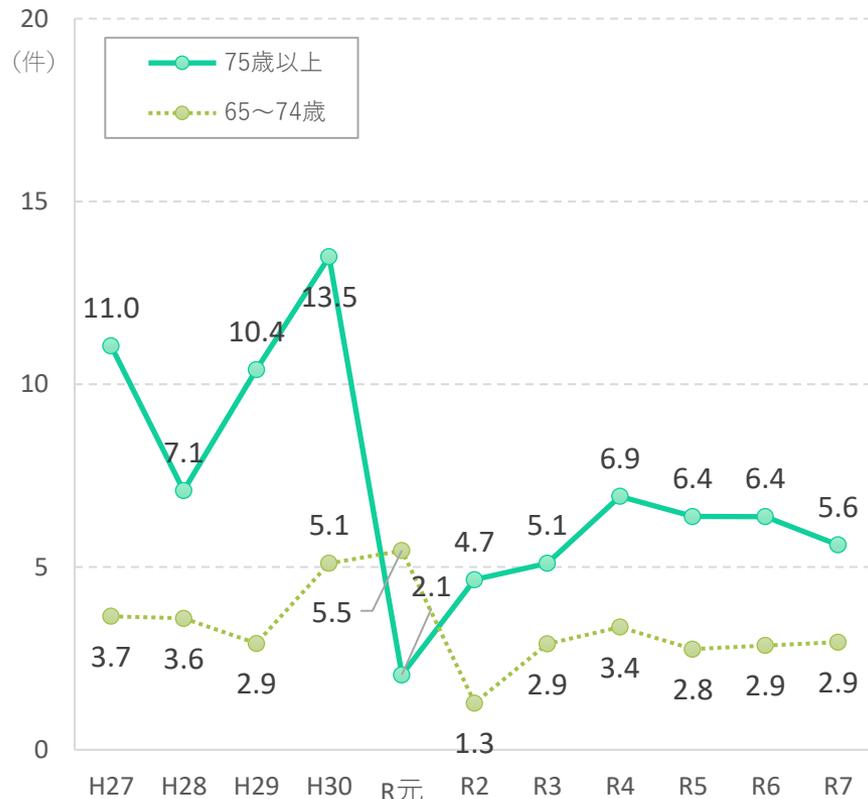
年齢層別 高齢運転者の死亡事故件数の推移 [件]

	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
65-69	4	6	6	6	8	2	3	6	5	3	3
70-74	7	5	3	10	9	2	6	4	3	5	5
75-79	4	2	6	7	0	3	2	4	6	5	7
80以上	9	7	8	12	3	4	6	8	6	8	5
合計	24	20	23	35	20	11	17	22	20	21	20

注) 「高齢運転者による死亡事故」・・・原付以上の65歳以上高齢者が主たる原因となった死亡事故。

高齢運転者による免許人口10万人あたりの

死亡事故件数の推移 (平成27～令和7年)



注) 算出に用いた免許人口は、各年12月末の免許人口で、運転免許課資料による。

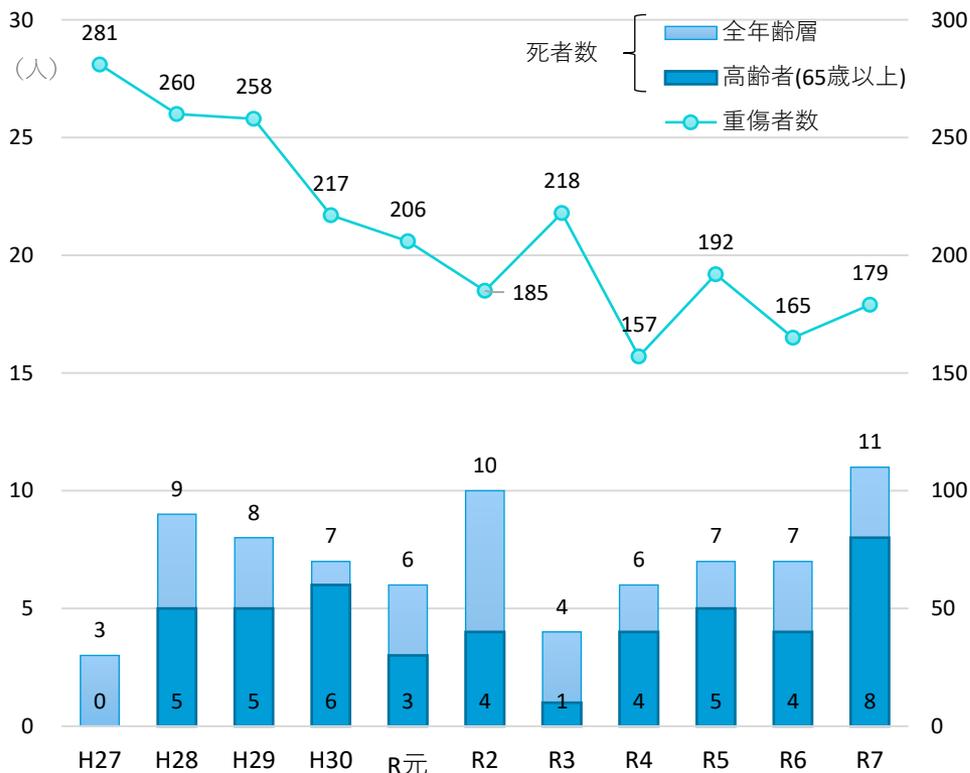
8 自転車の交通事故

○ 令和7年の自転車乗用中の死者数は11人で、前年から4人増加し、過去10年で最多となった。

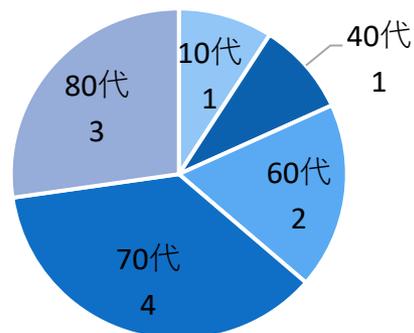
うち、高齢者が8人で72.7%を占めた。

○ 令和7年の事故類型別では、車両単独事故が6人で最も多い。

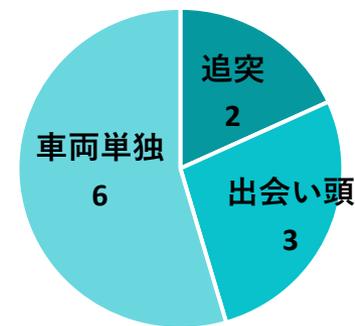
自転車乗用中死者数、重傷者数の推移（平成27～令和7年）



年齢別の自転車乗用中死者数（7年）



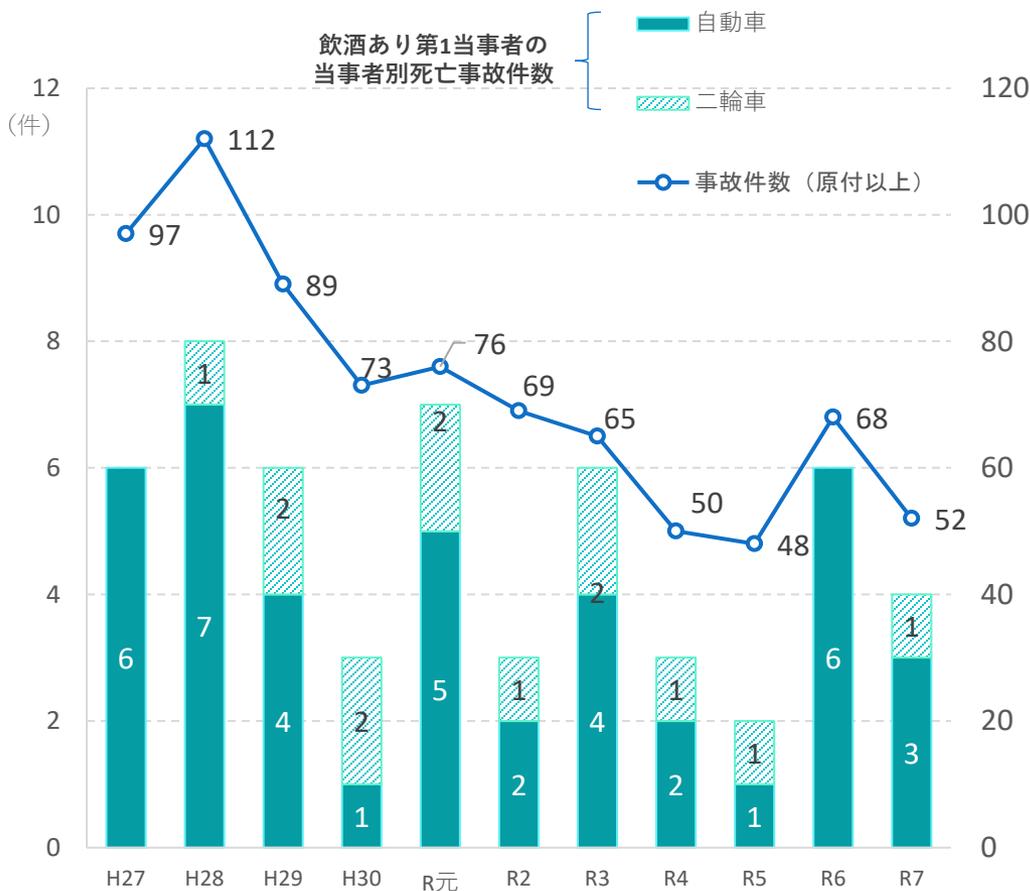
事故類型別の自転車乗車中死者（令和7年）



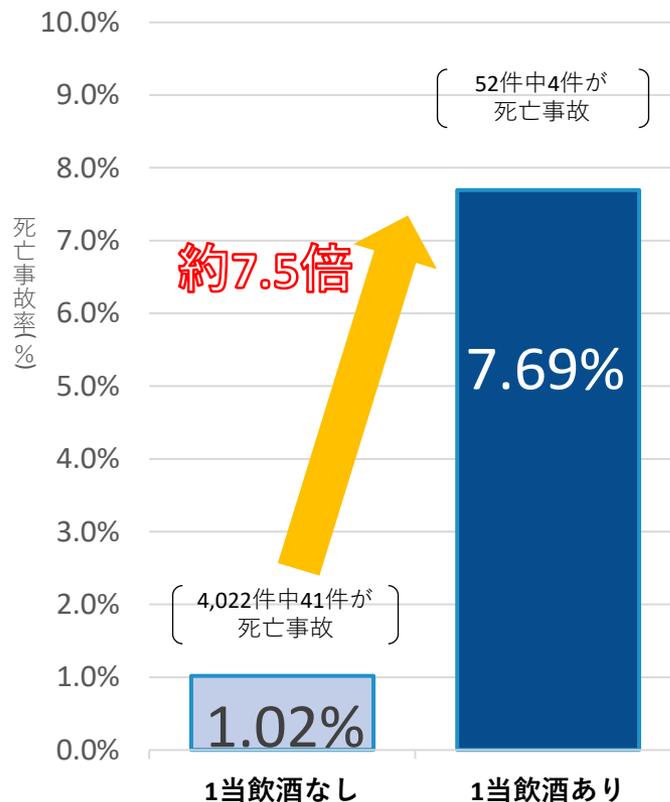
9 飲酒事故

- 令和7年の飲酒運転による事故件数、死者数は前年比で減少した。
- 飲酒の有無による死亡事故率は、飲酒ありの事故（7.69%）が飲酒なしの事故（1.02%）の**約7.5倍**となる。

飲酒事故件数の推移（平成27～令和7年）



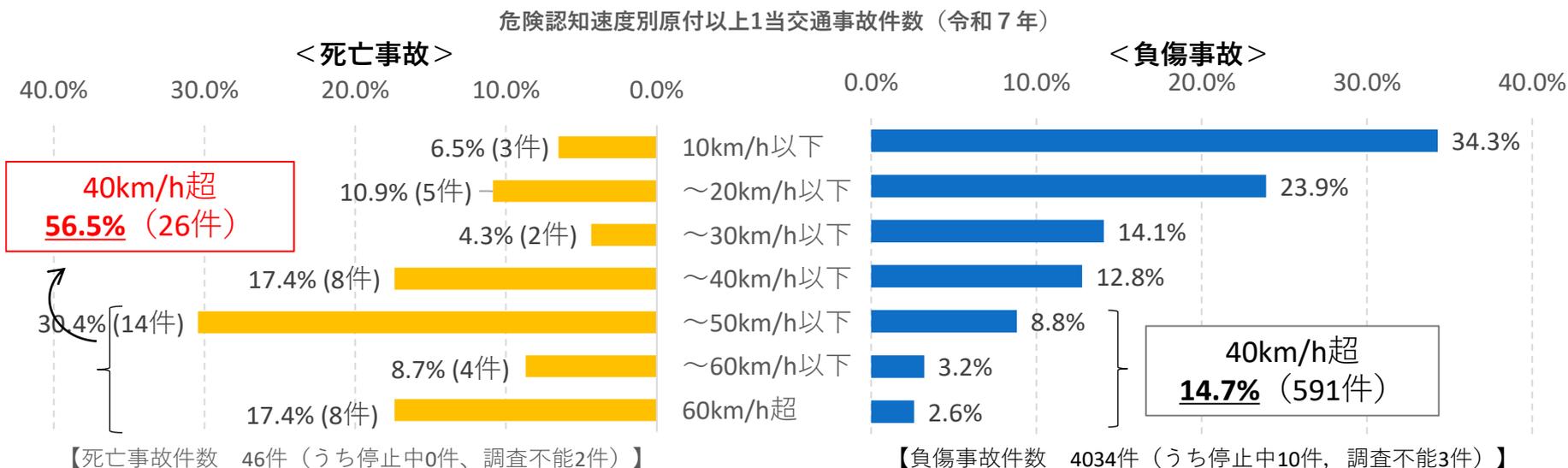
飲酒の有無別死亡事故率（令和7年）



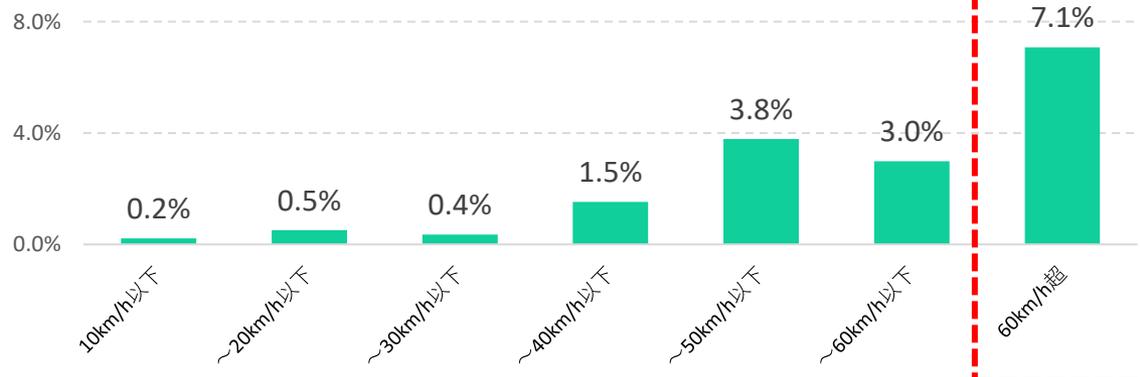
注) 死亡事故率 = 原付以上1当死亡事故件数 ÷ 原付以上1当事故件数 × 100

10 危険認知速度と死亡事故率

- 原付以上（自動車又は二輪車）第1当事者による事故を危険認知速度別にみると、死亡事故は死亡事故
- 危険認知速度が60km/hを超えると死亡事故率が増加している。 以外の負傷事故より高速度域で発生しており、40km/h超の死亡事故が全死亡事故の56.5%を占める。



危険認知速度別死亡事故率（令和7年）



注1) 危険認知速度とは、運転者が相手方を認め、危険を認知した時点の速度。運転者が危険を認知せずに事故に至った場合は、事故直前の速度。

注2) 死亡事故率 = 原付以上1当死亡事故件数 ÷ 原付以上1当事故件数 × 100

11 市区町別死亡事故発生状況

	死者数		人口10万人あたり死者数		原付以上1当死亡事故件数		免許人口10万人あたり死亡事故件数			死者数		人口10万人あたり死者数		原付以上1当死亡事故件数		免許人口10万人あたり死亡事故件数	
	(人)	内. 高齢者	(人)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者		(人)	内. 高齢者	(人)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者
広島県全体	58	34	2.13	4.14	46	20	2.53	4.12	庄原市	1	1	3.21	7.19	1	1	4.75	11.10
広島市	18	12	1.53	3.86	15	6	1.95	3.54	大竹市	1	1	3.94	10.75	1	0	6.03	0.00
中区	3	0	2.19	0	2	0	2.34	0	東広島市	5	3	2.62	6.31	4	2	3.00	6.00
東区	0	0	0	0	0	0	0	0	廿日市市	3	3	2.60	8.18	3	2	3.87	8.69
南区	3	2	2.14	5.63	3	1	3.35	5.9	安芸高田市	1	0	3.84	0.00	1	0	5.70	0.00
西区	1	1	0.54	2.19	1	1	0.82	4.18	江田島市	2	2	9.67	21.45	2	1	14.88	17.84
安佐南区	4	3	1.65	5.6	3	1	1.85	3.26	安芸郡府中町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安佐北区	5	4	3.66	8.19	4	1	4.37	3.36	安芸郡海田町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安芸区	1	1	1.33	4.76	1	1	2	8.43	安芸郡熊野町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
佐伯区	1	1	0.72	2.53	1	1	1.07	4.08	安芸郡坂町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
呉市	3	0	1.49	0	1	0	0.79	0	安芸太田町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
竹原市	0	0	0	0	0	0	0	0	北広島町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
三原市	5	4	5.74	12.68	3	2	5.09	9.84	大崎上島町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
尾道市	7	5	5.54	10.61	5	4	5.87	13.52	世羅町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
福山市	5	2	1.1	1.49	4	1	1.28	1.18	神石高原町	1	0	12.82	0.00	1	0	18.66	0.00
府中市	0	0	0	0	0	0	0	0	高速道路	6	1	—	—	5	1	—	—
三次市	0	0	0	0	0	0	0	0									

注1) 算出に用いた人口は、令和7年1月1日現在の住民基本台帳人口。免許人口は令和7年12月末現在で運転免許課資料による。

注2) 高速道路とは、高速道路交通警察隊管轄道路をいう。