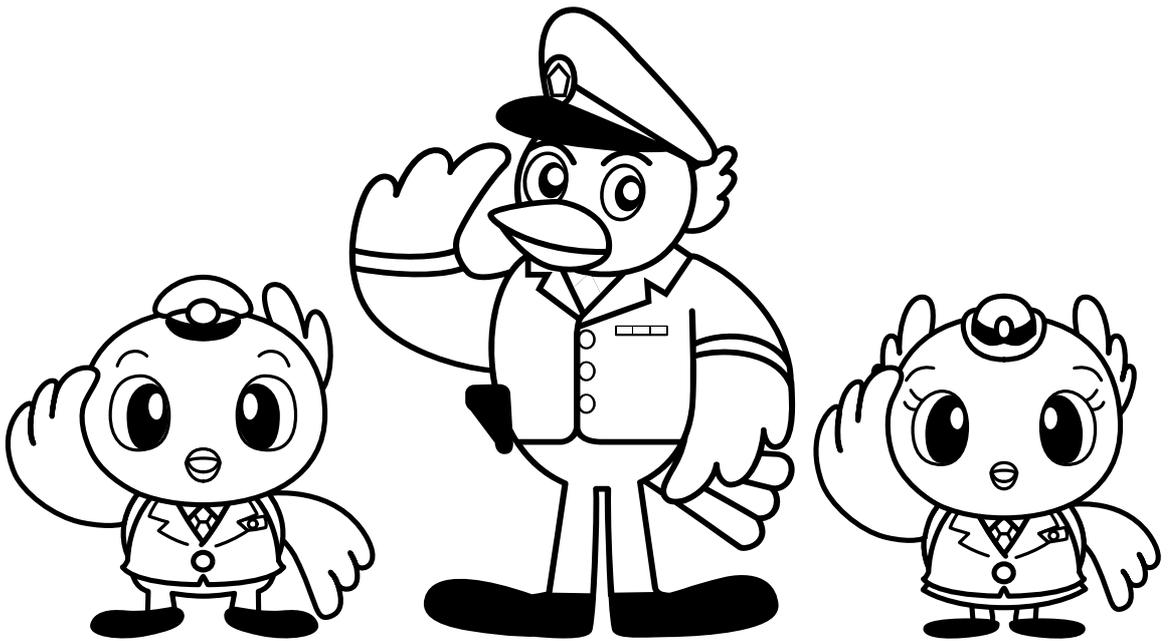


令和 8 年 2 月

令和 7 年中の 交通事故発生状況



茨城県警察本部交通部交通総務課

目 次

1	概況	1
2	飲酒運転による交通事故	5
3	小学生・中学生・高校生が関係した交通事故	7
4	自転車が関係した交通事故	9
5	高齢者(65歳以上)が関係した交通事故	11
6	高齢(65歳以上)運転者による交通事故	13
7	シートベルト着用状況	15
8	令和8年の交通安全年間スローガン	16

※ 本資料は、令和8年2月4日までに入手したデータにより作成

令和7年中の人身交通事故発生状況

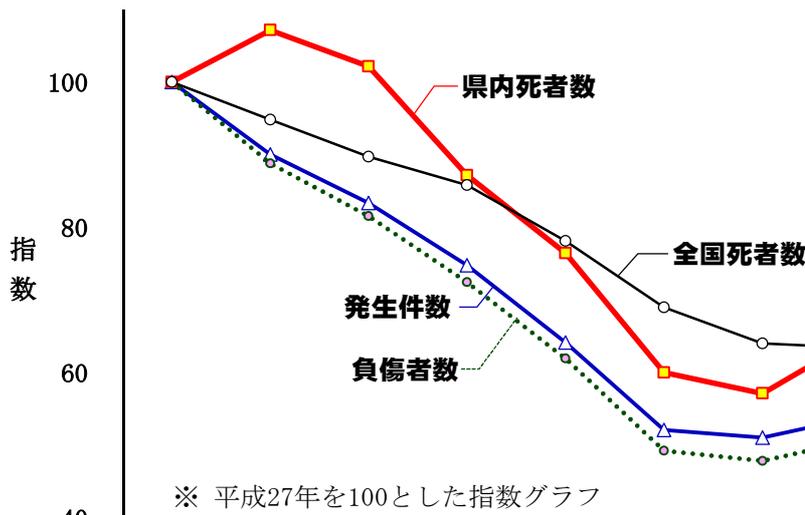
1 概況

県内の人身交通事故・全国死者数の推移(平成27年～令和7年)

死者数は82人、4年ぶり減少

- 発生件数は6,162件、令和2年以降は、増減を繰り返しながら、ほぼ横ばいで推移
- 死者数は82人、令和3年を最少に3年連続で増加後、令和7年は減少
- 全国の死者数は2,547人、令和3年以降は増減を繰り返しながら、ほぼ横ばいで推移

	発生件数		死者数	負傷者数
		うち死亡		
令和7年	6,162	80	82	7,603
令和6年	6,005	91	94	7,456
増減数	+157	-11	-12	+147
増減率	+2.6%	-12.1%	-12.8%	+2.0%



		H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
県内	発生件数	11,613	10,455	9,679	8,682	7,447	6,049	5,929	6,271	6,489	6,005	6,162
	死者数	140	150	143	122	107	84	80	91	93	94	82
	負傷者数	15,135	13,441	12,344	10,965	9,372	7,455	7,243	7,699	7,885	7,456	7,603
死者数ワースト順位		11位	8位	9位	10位	9位	11位	11位	9位	10位	9位	10位
全国死者数		4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663	2,547

死者数は全国ワースト10位、人口当たりでは14位

- 死者数(82人)の全国順位はワースト10位(前年9位)
- 人口10万人当たりはワースト14位(前年12位)、自動車1万台当たりではワースト25位(前年18位)

順位	都道府県	死者数	前年比
1位	神奈川	139	+30
2位	東京	134	-12
3位	北海道	129	+25
4位	埼玉	125	+12
5位	千葉	122	-9
6位	大阪	120	-7
7位	愛知	112	-29
8位	兵庫	98	-11
9位	福岡	85	-6
10位	茨城	82	-12
11位	静岡	72	-16

順位	都道府県	死者数
1位	滋賀	3.87
2位	高知	3.87
14位	茨城	2.94
	全国平均	2.06

順位	都道府県	死者数
1位	滋賀	0.50
2位	愛媛	0.45
25位	茨城	0.31
	全国平均	0.31

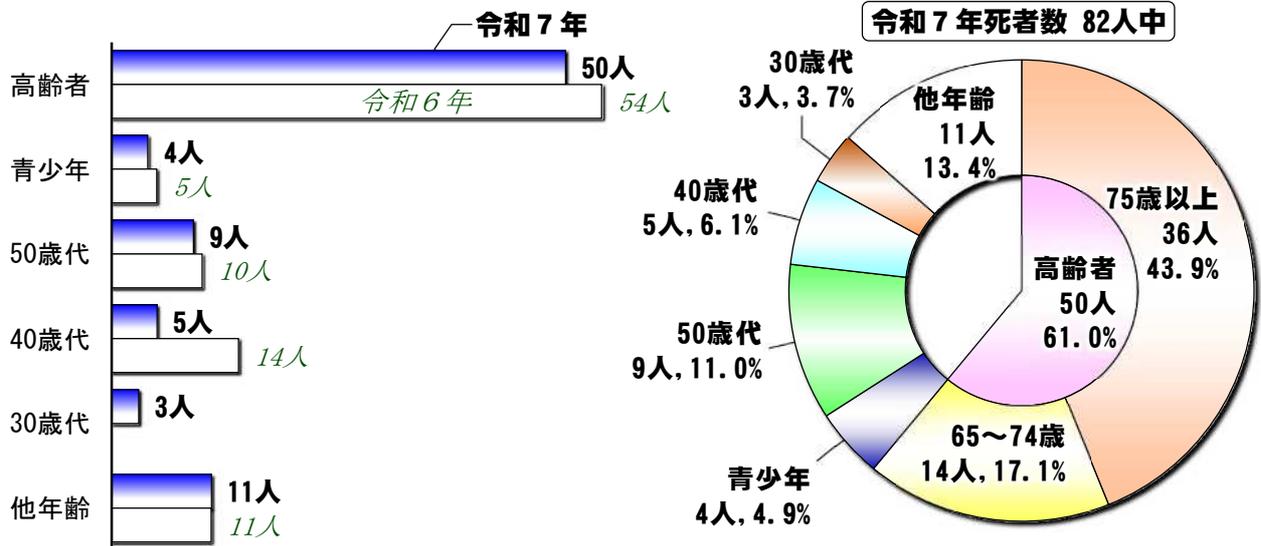
- 死者数82人
全国ワースト10位
【前年9位】
- 人口10万人当たり死者数
全国ワースト14位
【前年12位】
- 自動車1万台当たり死者数
全国ワースト25位
【前年18位】

※ 参照人口はR7/7/1現在
参照自動車台数はR6/12/31現在

年齢層別死者数

高齢者の死者数が約6割

- 高齢者(65歳以上)は50人と、全死者数の61.0%を占めるとともに、平成6年以降連続して死者数の最も多い年齢層【高齢者の死者数50人は、全国ワースト8位】
- 前年比では「30歳代」(+3人)が最も増加、「40歳代」(-9人)が最も減少、「高齢者」(-4人)、「50歳代」(-1人)、「青少年」(-1人)は減少

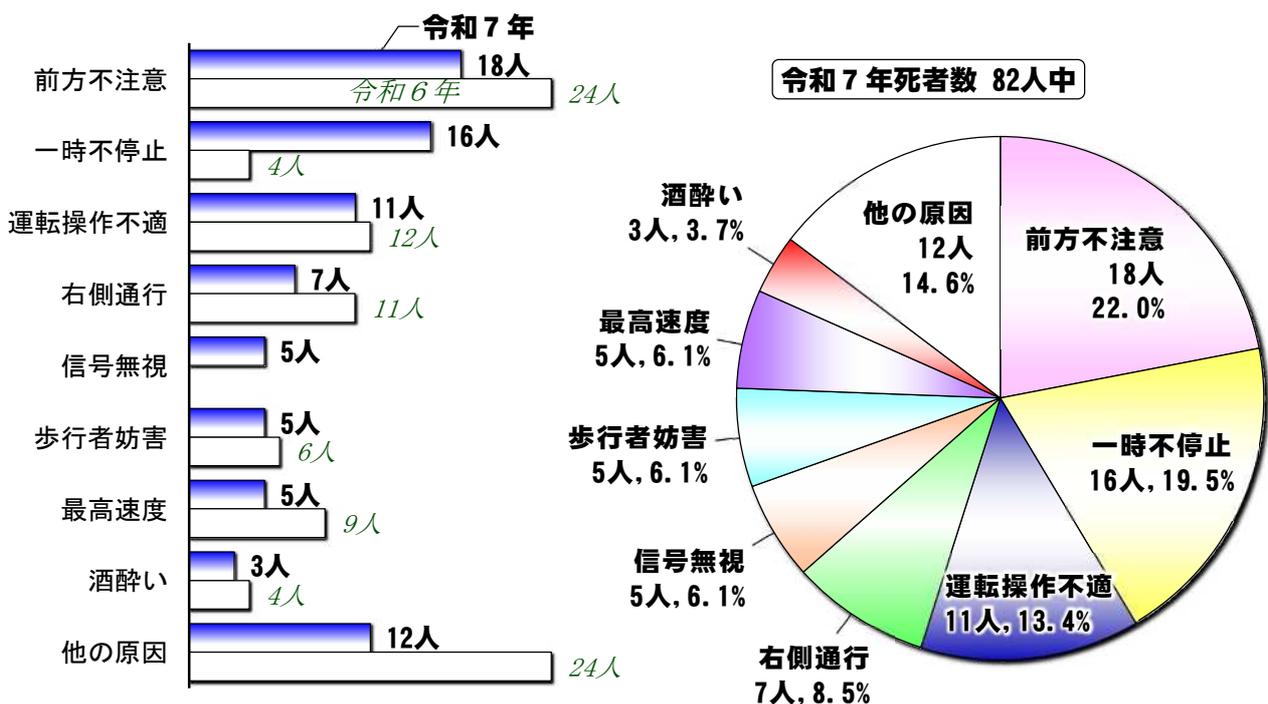


※「高齢者」は65歳以上、「青少年」は16~24歳、「他年齢」は15歳以下、25~29歳、60~64歳の合計

第1当事者の原因別死者数

前方不注意が最多、次いで一時不停止

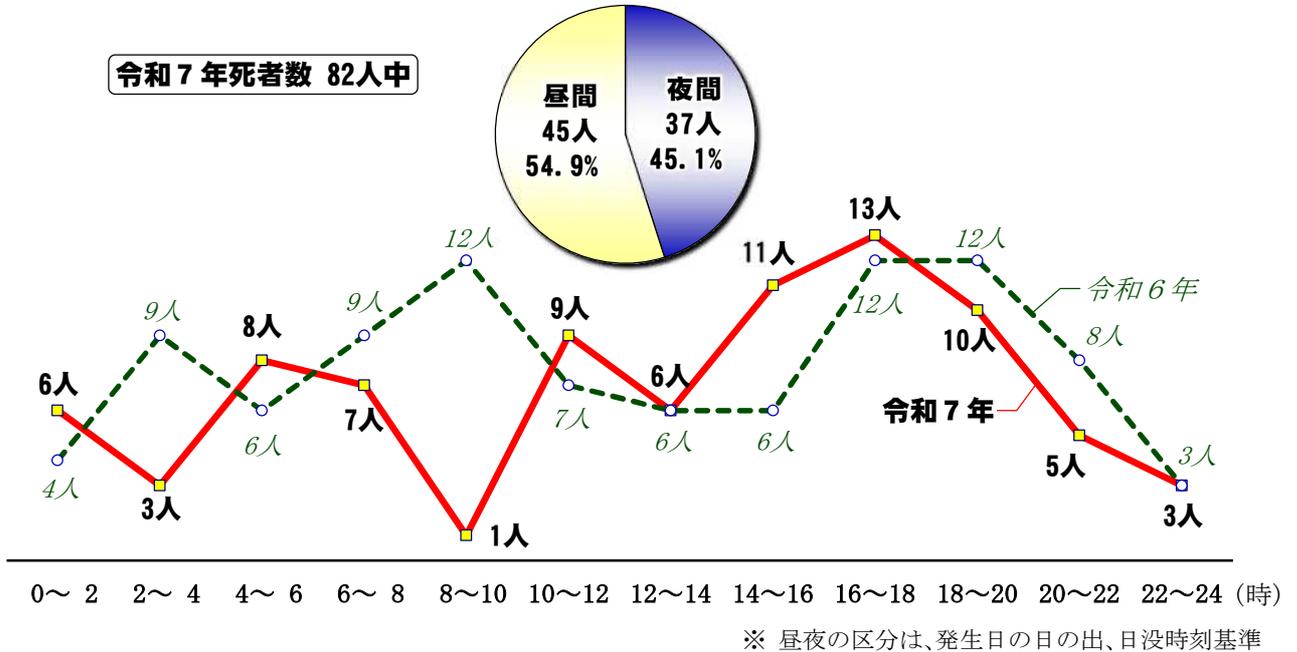
- 「前方不注意」(18人、22.0%)が最多、次いで「一時不停止」(16人、19.5%)。
- 前年比では「一時不停止」(+12人)が最も増加、「前方不注意」(-6人)が最も減少。



時間帯・昼夜別死者数

昼間が5割を超える、時間帯では16～18時が最多

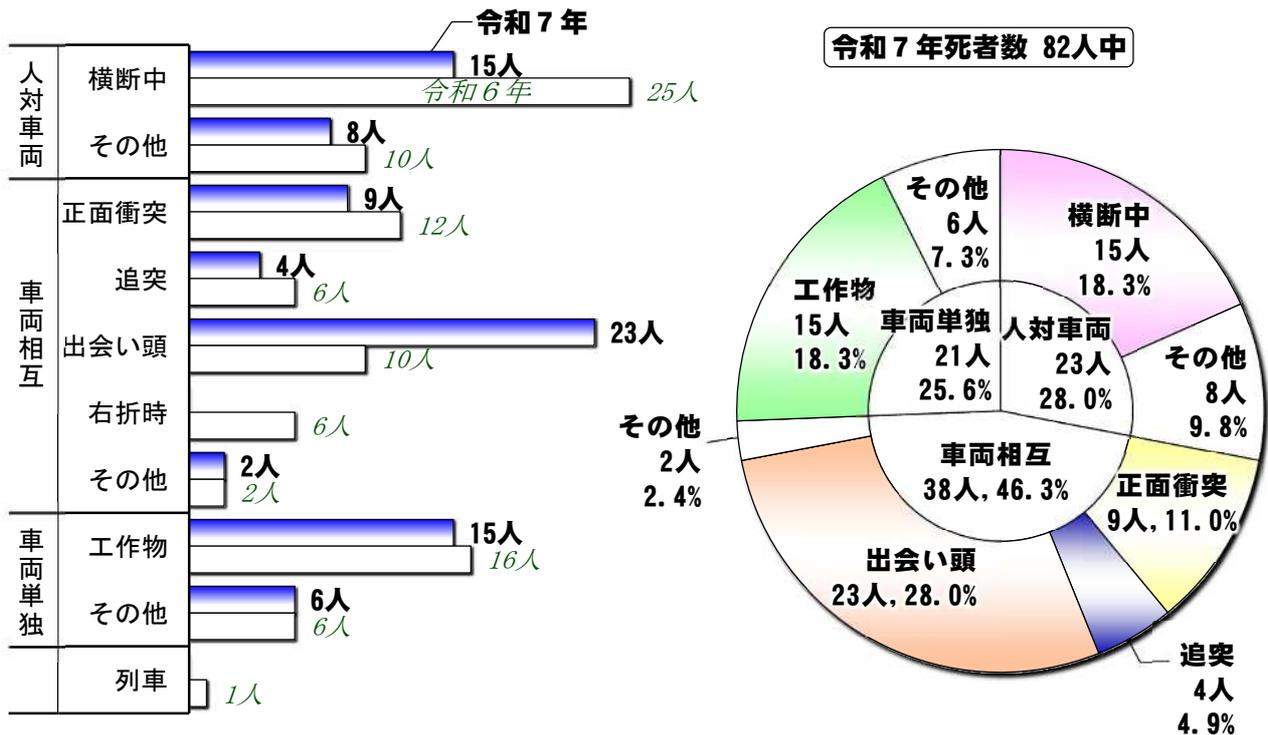
- 時間帯では「16～18時」(13人)が最多、次いで「14～16時」(11人)
- 時間帯の前年比では「14～16時」(+5人)が最も増加、「8～10時」(-11人)が最も減少
- 昼夜別では「昼間」が45人(54.9%)、「夜間」は37人(45.1%)
- 昼夜別の前年比では「昼間」(-1人)、「夜間」(-11人)ともに減少



事故類型別死者数

車両相互-出会い頭が最多

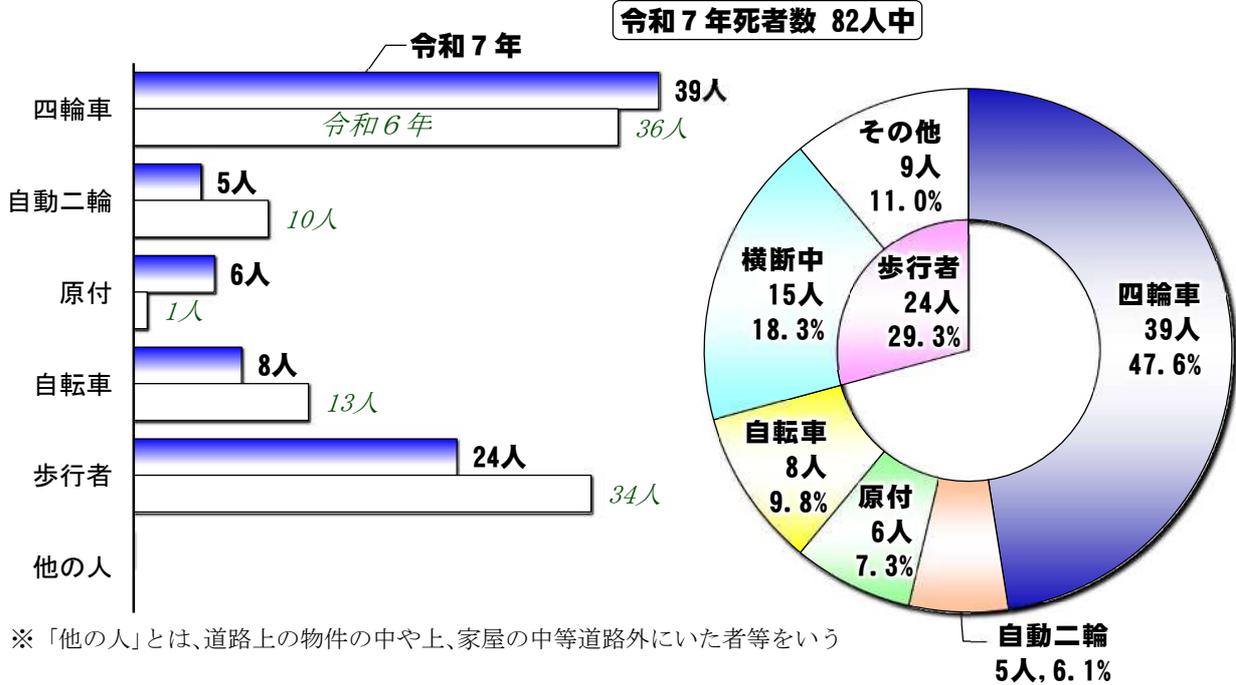
- 「車両相互」(38人、46.3%)が最多、次いで「人対車両」(23人、28.0%)
- 小類型では「車両相互-出会い頭」(23人)が最多、次いで「人対車両-横断中」「車両単独-工作物」(各15人)
- 前年比では「車両相互-出会い頭」(+13人)が最も増加、「人対車両-横断中」(-10人)が最も減少



状態別死者数

四輪車が最多、次いで歩行者

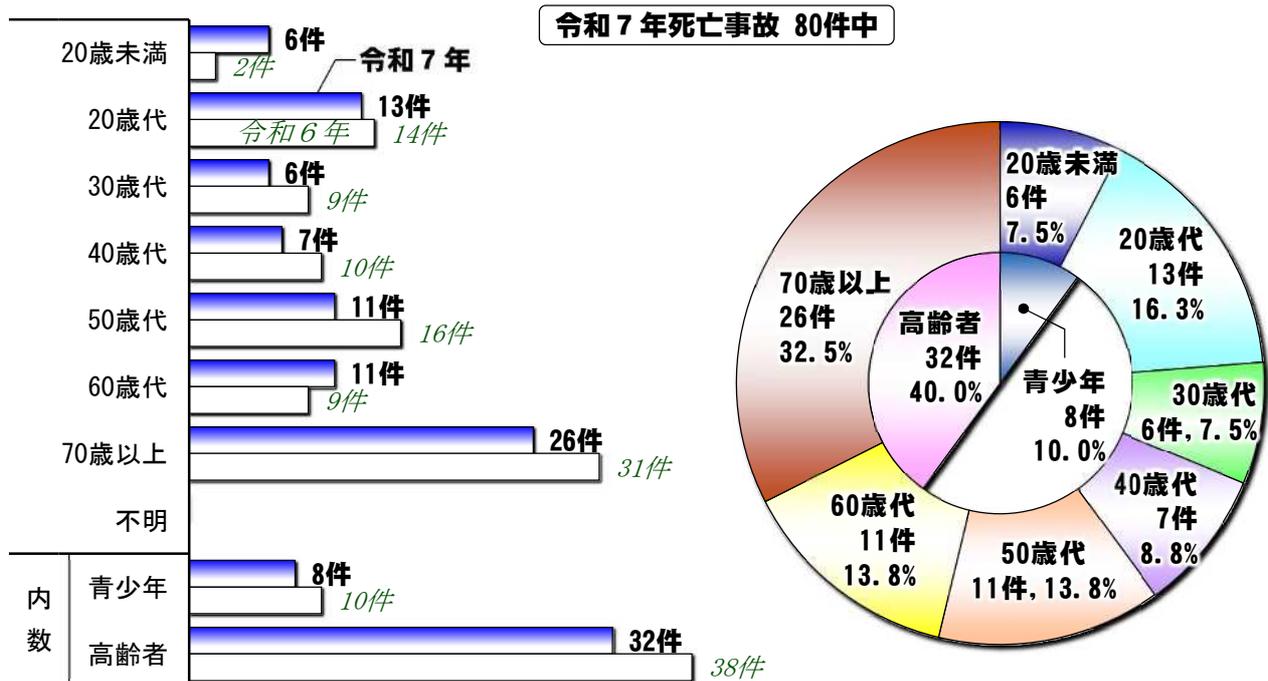
- 「四輪車」(39人、47.6%)が最多、次いで「歩行者」(24人、29.3%)
- 前年比では「原付」(+5人)が最も増加、「歩行者」(-10人)が最も減少、「四輪車」(+3人)は増加、「自動二輪」(-5人)、「自転車」(-5人)は減少



第1当事者の年齢層別死亡事故件数

70歳以上が最多

- 「70歳以上」(26件、32.5%)が最多、次いで「20歳代」(13件、16.3%)
- 前年比では「20歳未満」(+4件)が最も増加、「50歳代」「70歳以上」(各-5件)が最も減少
- 内数の「青少年」は8件(-2件)、「高齢者」は32件(-6件)



※1 「高齢者」は65歳以上、「青少年」は16~24歳で内数
 ※2 第1当事者には「自転車」、「歩行者」、「ひき逃げ不明」を含む

2 飲酒運転による交通事故

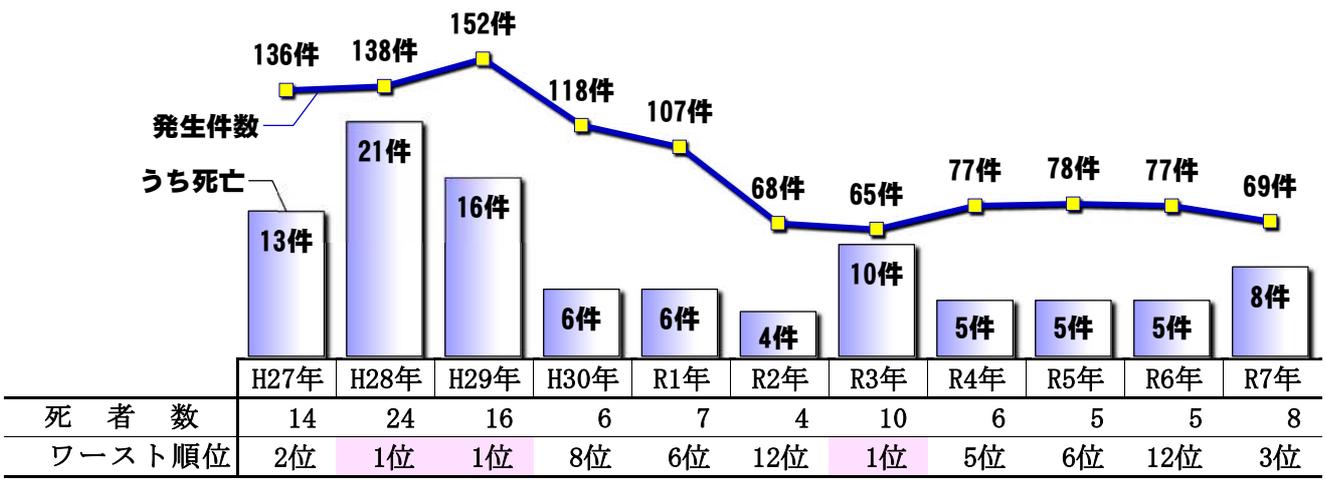
飲酒運転による交通事故の推移(平成27年～令和7年)

発生件数は減少するも死亡事故は増加

- 発生件数は69件、令和2年以降は、増減を繰り返しながら、ほぼ横ばいで推移
全人身事故発生件数に占める割合(構成率)は1.1%(前年1.3%)
- 死亡事故件数は8件、令和2年以降では、最多の令和3年に次いで多い
全死亡事故件数に占める割合(構成率)は10.0%(前年5.5%)
- 死者数8人は、全国ワースト3位【前年12位】※3

	発生件数		死者数	負傷者数
		うち死亡		
令和7年	69	8	8	94
令和6年	77	5	5	103
増減数	- 8	+ 3	+ 3	- 9
構成率	1.1%	10.0%	9.8%	1.2%

※「構成率」は、全交通事故に占める割合

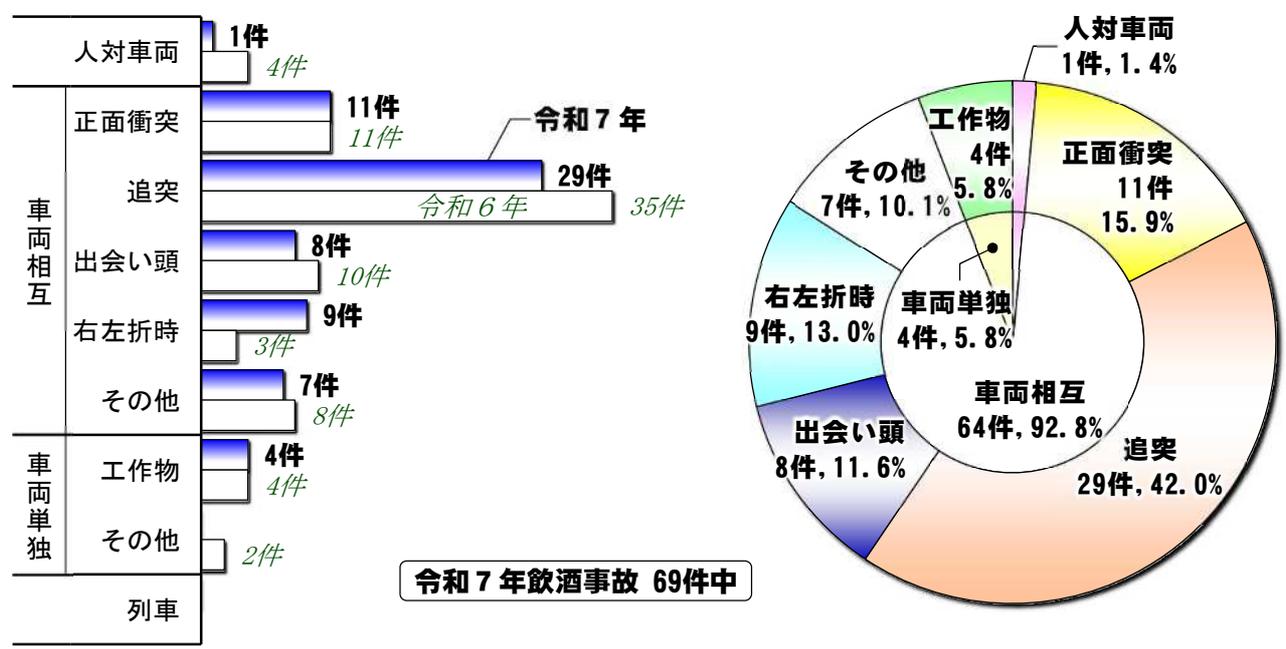


※1 発生件数は、原付以上の飲酒運転者が第1当事者となった事故件数。死者数、負傷者数は、その事故による全被害で、飲酒運転者が死傷しているとは限らない。以下同じ
 2 死亡事故件数は、発生件数の内数
 3 令和7年の死者数のワースト順位は、令和8年2月4日抽出時の速報値を基にしており、今後変更される可能性がある

事故類型別発生件数

車両相互-追突が最多

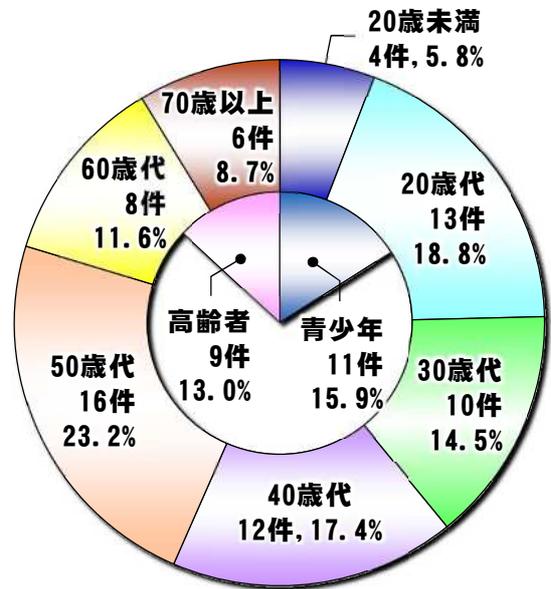
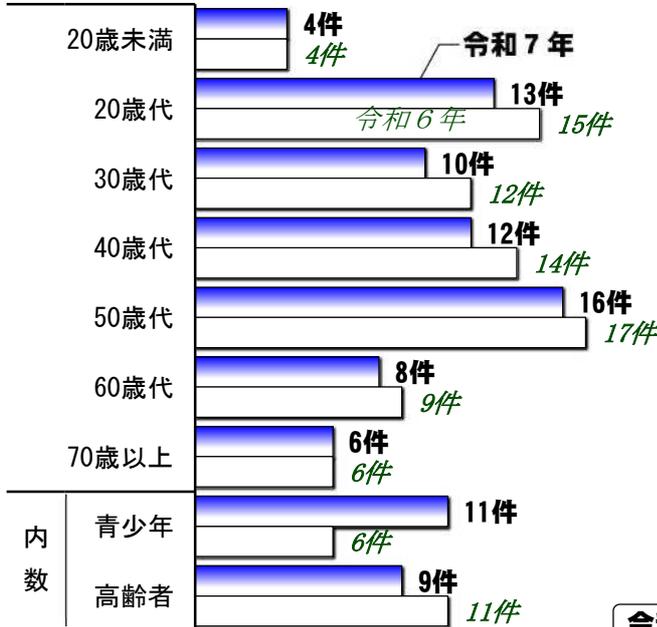
- 「車両相互」が64件(92.8%)、「車両単独」が4件(5.8%)、「人対車両」が1件(1.4%)
- 小類型では「車両相互-追突」(29件)が最多、次いで「車両相互-正面衝突」(11件)



第1 当事者の年齢層別発生件数

50歳代が最多

- 「50歳代」(16件、23.2%)が最多、次いで「20歳代」(13件、18.8%)
- 前年比では、「20歳代」「30歳代」「40歳代」(各-2件)が最も減少
- 内数の「青少年」は11件(+5件)、「高齢者」は9件(-2件)

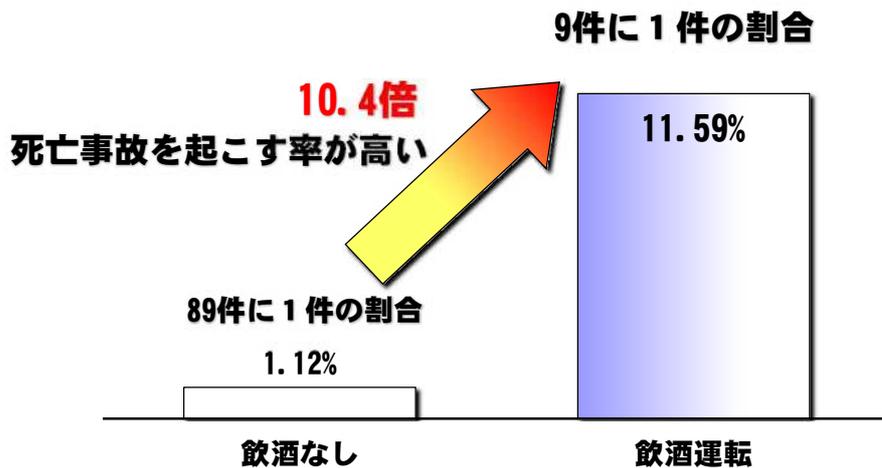


※ 「高齢者」は65歳以上、「青少年」は16～24歳で内数

運転者死亡事故率の比較

飲酒運転者は約10倍も死亡事故を起こしやすい

- 飲酒運転者は、飲酒なしの運転者に比べ、死亡事故を起こす率が10.4倍高い



	運転者の飲酒有無		合計(平均)
	飲酒なし	飲酒運転	
発生件数	5,905	69	5,974
うち死亡	66	8	74
死亡事故率	1.12%	11.59%	1.24%

※1 死亡事故率 = (原付以上第1 当事者の死亡事故件数) ÷ (原付以上第1 当事者の全発生件数) × 100

2 死亡事故第1 当事者のうち、自転車・歩行者・ひき逃げ不明(6件)を除く

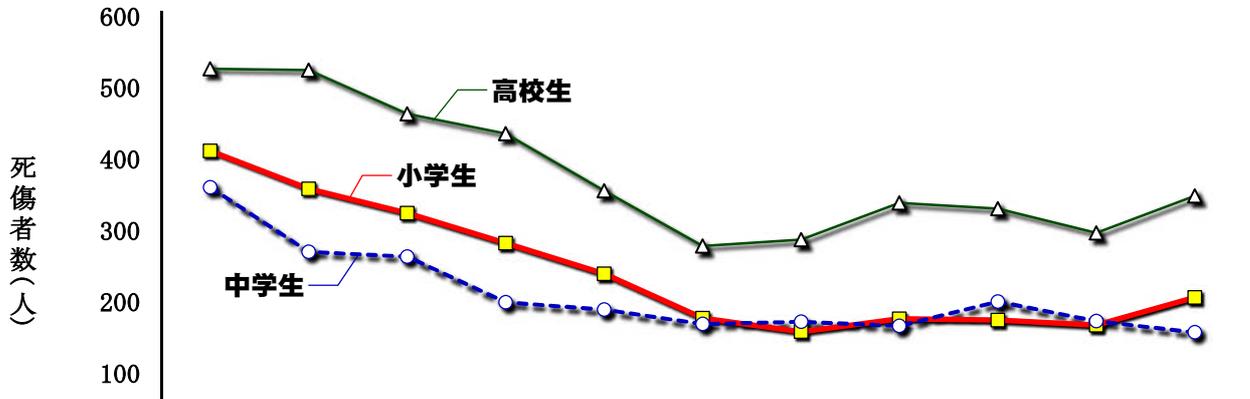
3 全事故第1 当事者のうち、自転車・歩行者・ひき逃げ不明(188件)を除く

3 小学生・中学生・高校生が関係した交通事故

小学生・中学生・高校生死傷者数の推移 (平成27年～令和7年)

各学齢とも減少傾向で推移

- 小学生は減少傾向で推移していたが、令和7年は増加
- 中学生は減少傾向で推移
- 高校生は令和2年まで減少していたが、以降は増加傾向



		H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
小学生	死傷者数	411	358	324	282	239	177	158	176	174	167	206
	死者数	-	1	-	1	-	2	-	-	2	1	1
中学生	死傷者数	360	270	263	199	189	169	172	166	200	173	157
	死者数	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
高校生	死傷者数	526	524	463	435	355	278	287	338	330	296	348
	死者数	2	3	1	1	6	1	1	2	1	1	5

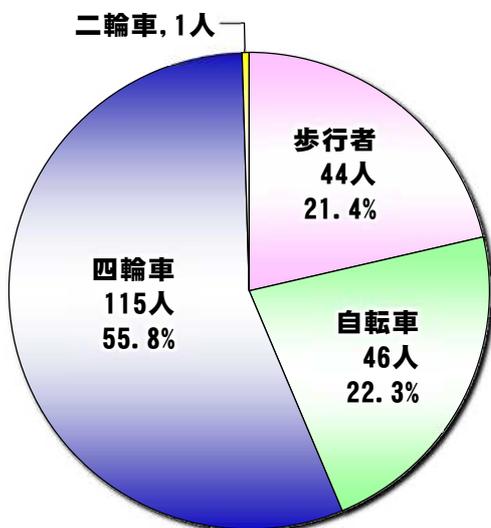
※「死者数」は「死傷者数」の内数、以下同じ

小学生の状態・通行目的別死傷者数

四輪車(同乗中)が約6割で最多

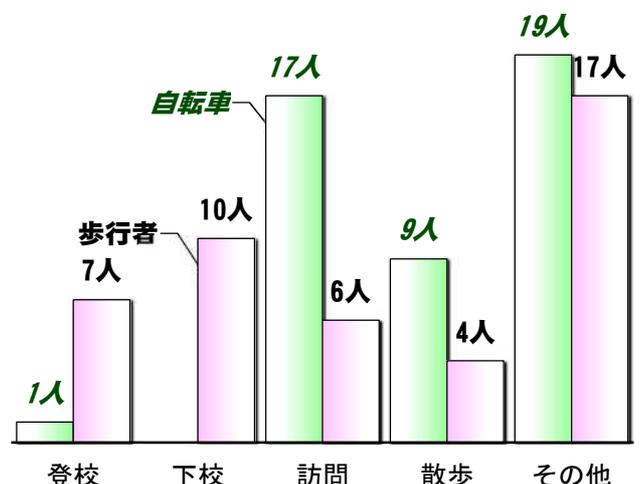
- 状態別では「四輪車(同乗中)」(115人、55.8%)が最多、次いで「自転車」(46人、22.3%)
- 歩行者の通行目的では「下校」(10人、22.7%)が最多。登下校時の「通学中」は17人(38.6%)
- 自転車の通行目的では「訪問」(17人、37.0%)が最多、次いで「散歩」(9人、19.6%)

令和7年小学生の死傷者数 206人中



※「四輪車」「二輪車」は全て同乗者

自転車・歩行者(90人)の通行目的



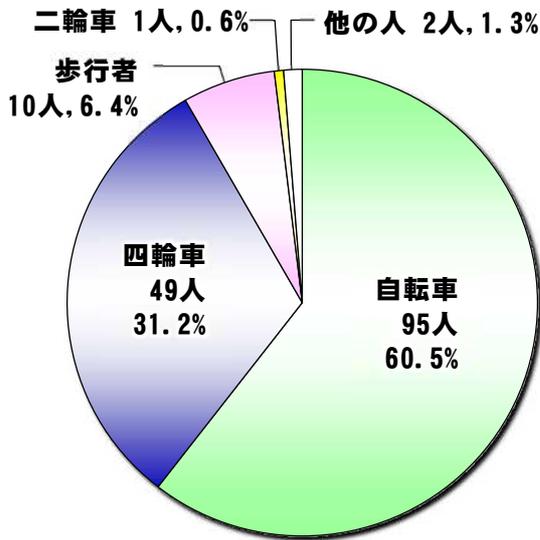
※「通学中」: 自転車1人(2.2%)、歩行者17人(38.6%)

中学生の状態・通行目的別死傷者数

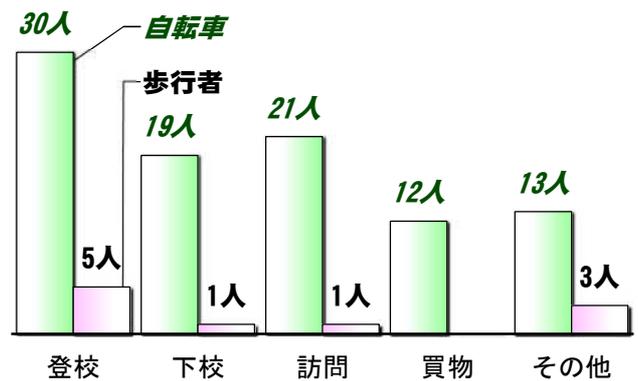
自転車が約6割を占め最多

- 状態別では「自転車」(95人、60.5%)が最多、次いで「四輪車(同乗中)」(49人、31.2%)
- 自転車の通行目的では「登校」(30人、31.6%)が最多。登下校時の「通学中」は49人(51.6%)
- 歩行者の「通学中」は6人(60.0%)。

令和7年中学生の死傷者数 157人中



自転車・歩行者(105人)の通行目的



※「四輪車」は全て同乗者

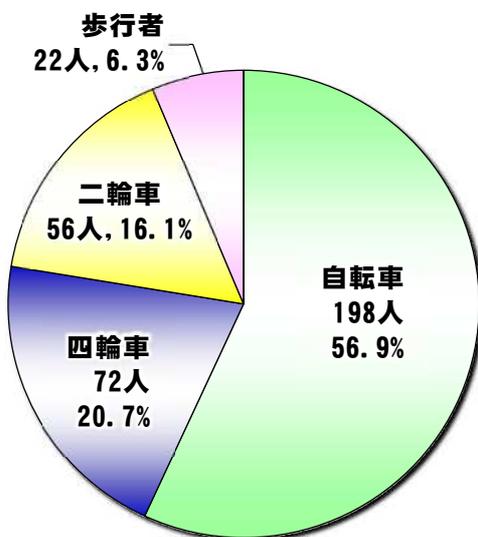
※「通学中」: 自転車49人(51.6%)、歩行者6人(60.0%)

高校生の状態・通行目的別死傷者数

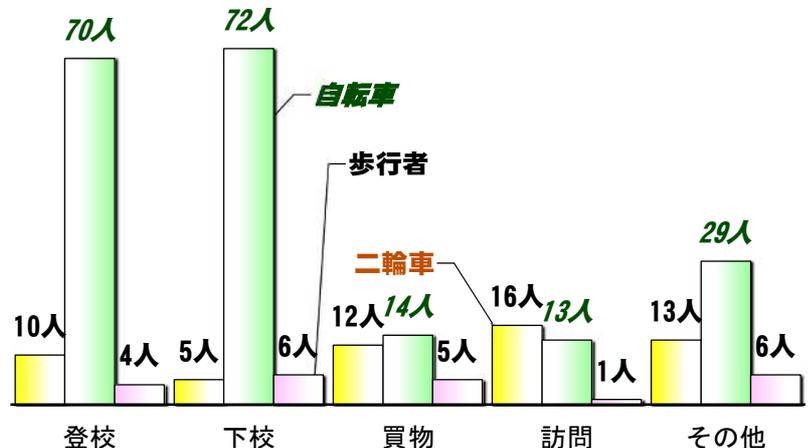
自転車が約6割を占め最多

- 状態別では「自転車」(198人、56.9%)が最多、次いで「四輪車」(72人、20.7%)
- 自転車の通行目的では「下校」(72人、36.4%)が最多。登下校時の「通学中」は142人(71.7%)
- 二輪車の「通学中」は15人(26.8%)、歩行者の「通学中」は10人(45.5%)

令和7年高校生の死傷者数 348人中



二輪車・自転車・歩行者(276人)の通行目的



※「四輪車」「二輪車」には運転者を含む

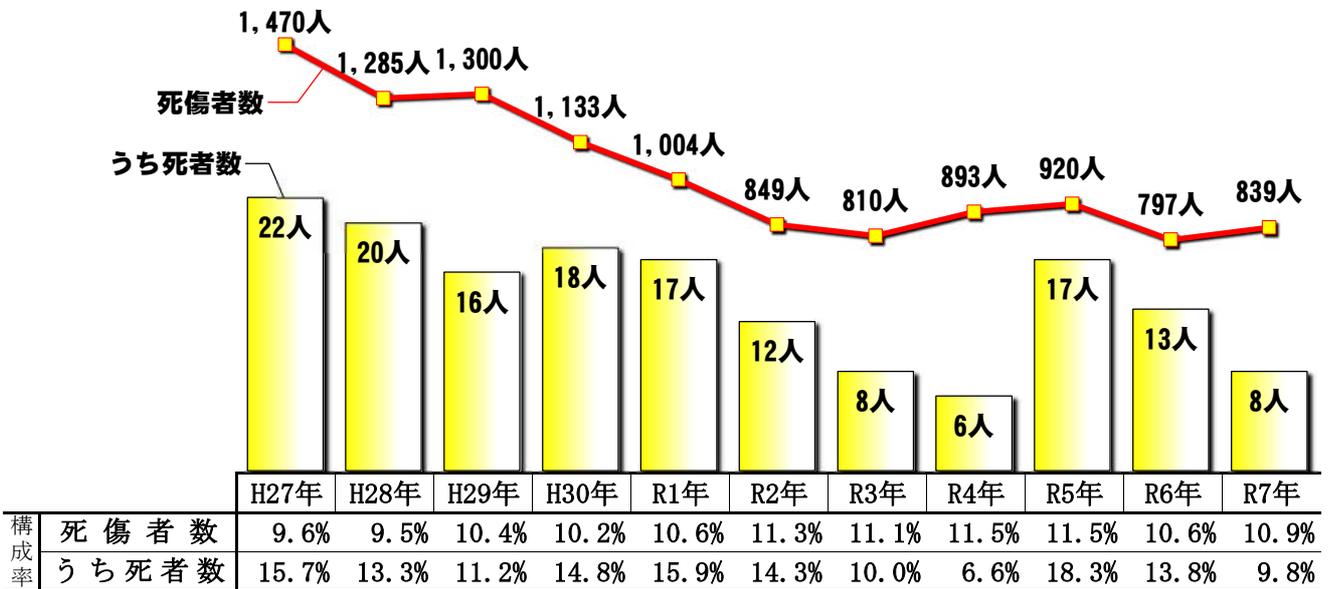
※「通学中」: 二輪車15人(26.8%)、自転車142人(71.7%)、歩行者10人(45.5%)

4 自転車に関係した交通事故

自転車の死傷者数の推移 (平成27年～令和7年)

死傷者数、死者数とも前年より減少

- 死傷者数は839人、令和2年以降は、増減を繰り返しながら、ほぼ横ばいで推移
- 全死傷者数に占める割合(構成率)は10.9%
- 死者数は8人、令和2年以降では、令和5年を最多に、2年連続で減少
- 全死者数に占める構成率は9.8%



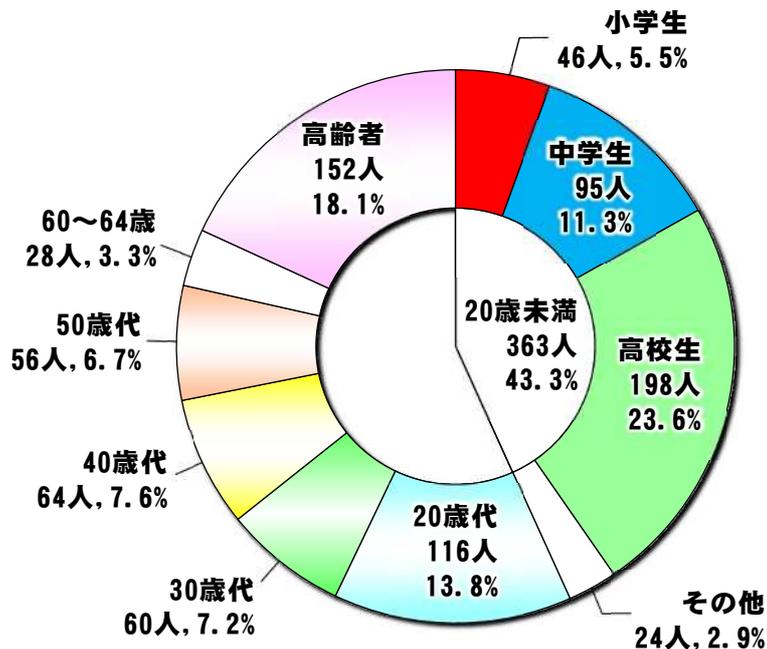
※1 「死者数」は「死傷者数」の内数、以下同じ 2 「構成率」は全死傷者数、全死者数に占める割合

年齢層・学齢別死傷者数

20歳未満が最多

- 「20歳未満」(363人、43.3%)が最多、次いで「高齢者」(152人、18.1%)
- 学齢別では「小学生」が46人、「中学生」が95人、「高校生」が198人

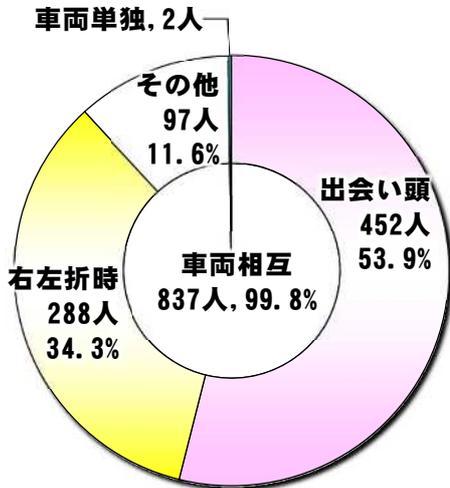
令和7年自転車死傷者数 839人中



事故類型別死傷者数

出会い頭が5割を超える

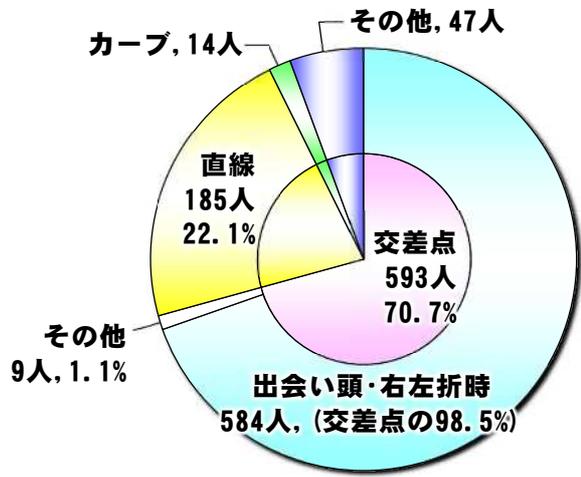
- 「車両相互」が837人(99.8%)
- 小類型では「車両相互-出会い頭」(452人、53.9%)が最多、次いで「右左折時」(288人、34.3%)



道路形状別死傷者数

交差点が7割を超える

- 「交差点」(593人、70.7%)が最多、次いで「直線」(185人、22.1%)
- 交差点では、「出会い頭」、「右左折時」が98.5%を占める

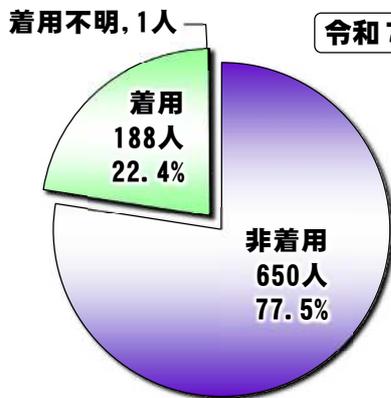


令和7年自転車死傷者数 839人中

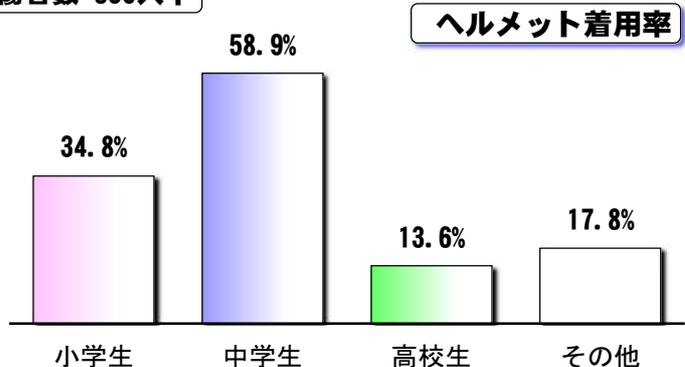
ヘルメット着用別死傷者数

非着用が約8割

- 「非着用」が650人(77.5%)、「着用」が188人(22.4%)、「着用不明」が1人
- 学齢別ヘルメット着用者の構成率では、「小学生」が34.8%、「中学生」が58.9%、「高校生」が13.6%



令和7年自転車死傷者数 839人中



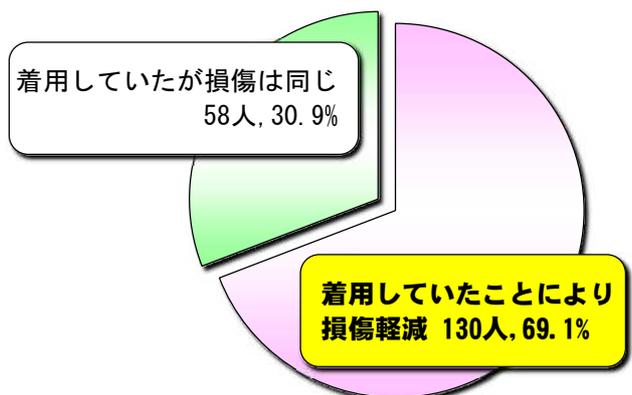
ヘルメット着用の効果

約7割が着用により損傷軽減

- 「ヘルメット着用(188人)」の着用効果では、「着用により損傷軽減」が130人(69.1%)

	着用		非着用		構成率	
	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用
損傷軽減	130人	279人	69.1%	42.9%		
損傷は同じ	58人	371人	30.9%	57.1%		
合計	188人	650人	100.0%	100.0%		

令和7年ヘルメット着用の死傷者数 188人中



※ 上記表に「着用不明」は除く

5 高齢者(65歳以上)が関係した交通事故

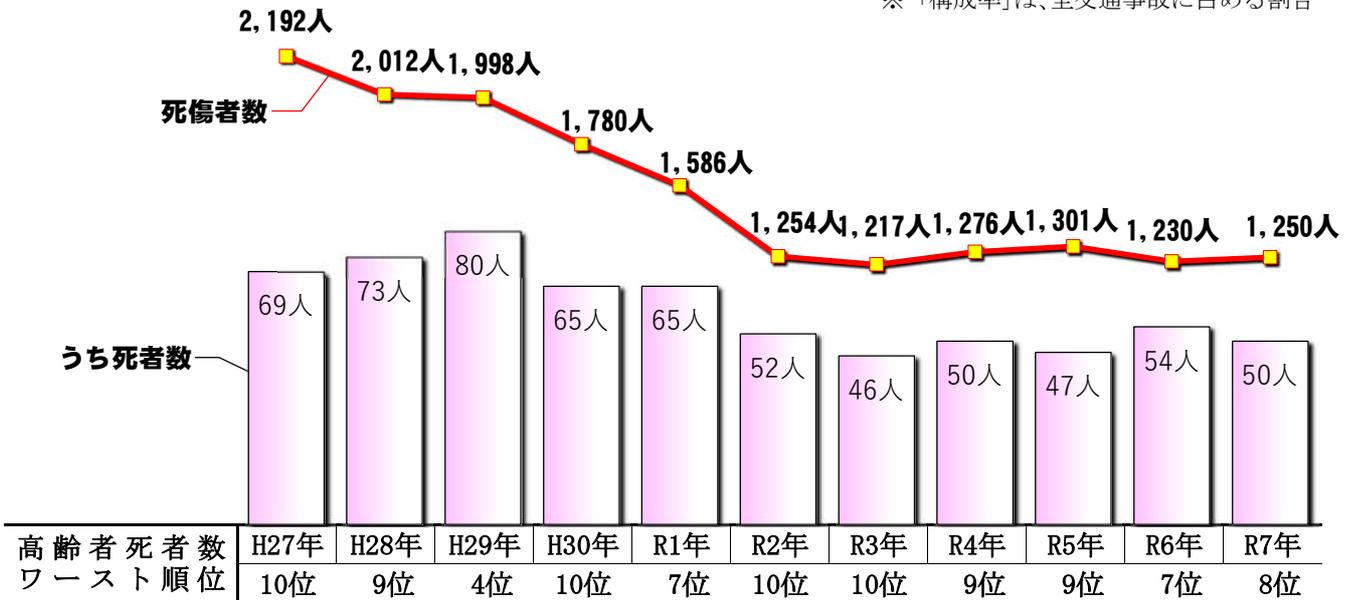
高齢者が関係した交通事故の推移(平成27年～令和7年)

死者数は50人、前年より減少

- 死傷者数は1,250人、令和2年以降は、増減を繰り返しながら、ほぼ横ばいで推移
- 死者数は50人、令和2年以降は、ほぼ横ばいで推移
- 死者数50人は、全国ワースト8位【前年7位】

	死傷者数		合計
	死者数	負傷者数	
令和7年	50	1,200	1,250
令和6年	54	1,176	1,230
増減数	-4	+24	+20
構成率	61.0%	15.8%	16.3%

※「構成率」は、全交通事故に占める割合

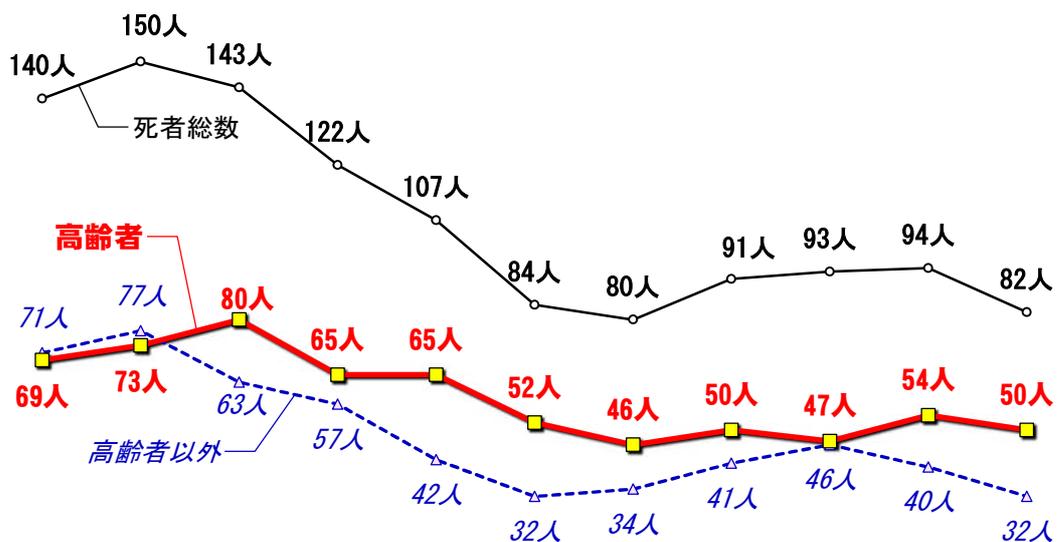


※「死者数」は「死傷者数」の内数、以下同じ

全死者数と高齢者死者数の推移(平成27年～令和7年)

高齢者の死者数が約6割

- 死者総数は、令和3年を最少に3年連続で増加後、令和7年は減少
- 高齢者の死者数は、令和2年以降は、ほぼ横ばい

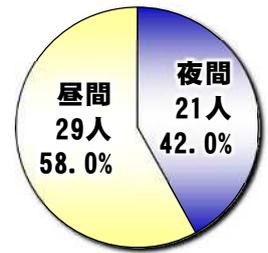


高齢者構成率	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
	49.3%	48.7%	55.9%	53.3%	60.7%	61.9%	57.5%	54.9%	50.5%	57.4%	61.0%

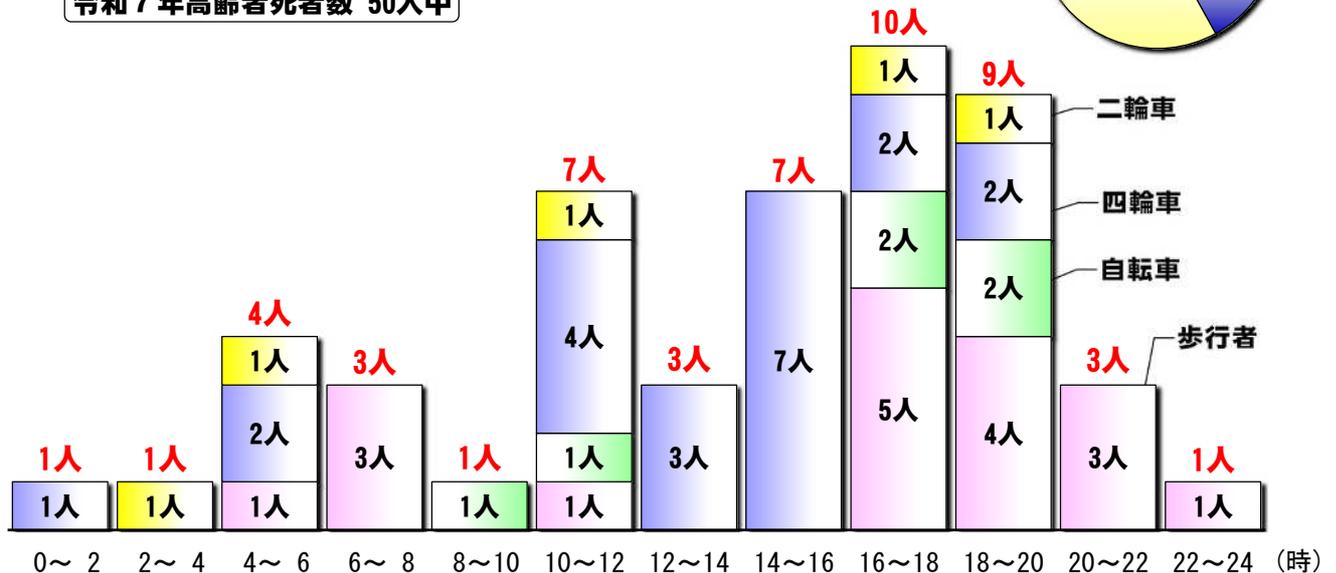
時間帯・昼夜・状態別死者数

16～18時が最多

- 時間帯では「16～18時」(10人)が最多、次いで「18～20時」(9人)
- 昼夜別では「昼間」が29人(58.0%)、夜間は21人(42.0%)
- 時間帯・状態別では「14～16時の四輪車」(7人)が最多
- 夜間の21人中、歩行者が12人(57.1%)



令和7年高齢者死者数 50人中



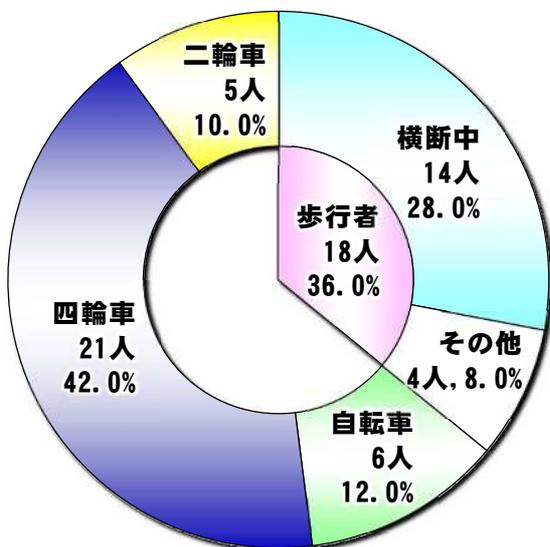
※ 昼夜の区分は、発生日の日の出、日没時刻基準

状態別死者数

四輪車が最多

- 「四輪車」(21人、42.0%)が最多、次いで「歩行者」(18人、36.0%)
- 歩行者、自転車の合計は24人(48.0%)。このうち17人(70.8%)は運転免許を保有しておらず、16人(66.7%)は、自宅から半径500m以内

令和7年高齢者死者数 50人中

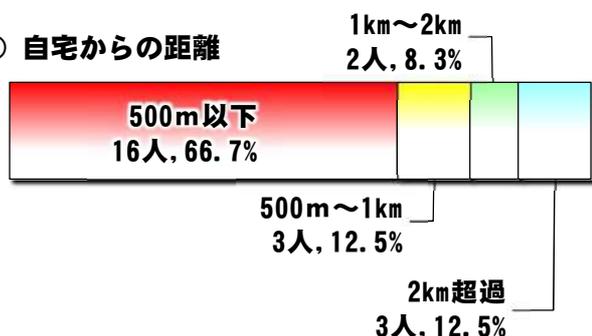


歩行者・自転車 24人中

- 運転免許保有状況



- 自宅からの距離



6 高齢(65歳以上)運転者による交通事故

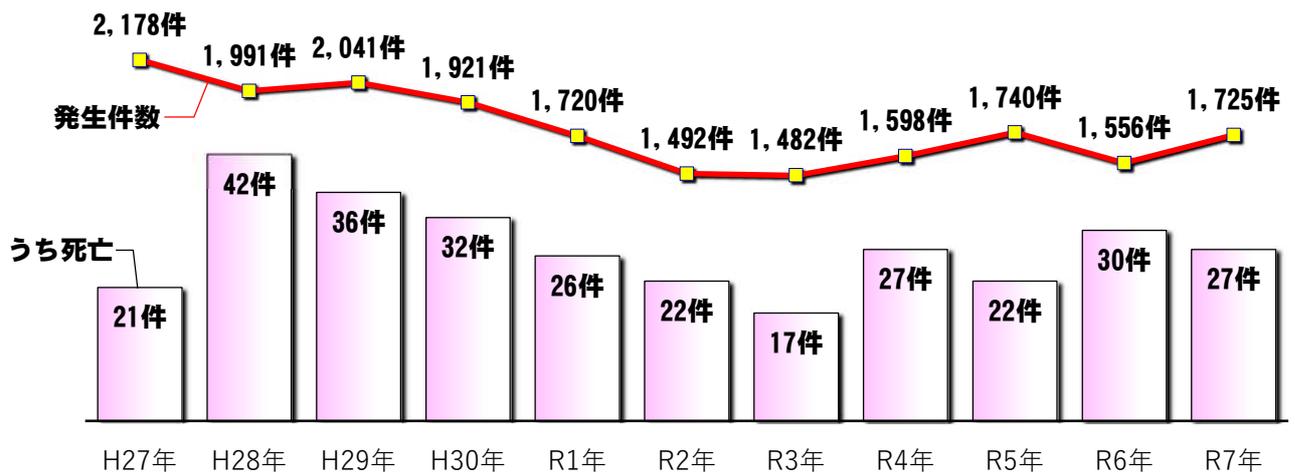
高齢運転者による交通事故の推移(平成27年~令和7年)

発生件数は増加、死亡事故は減少

- 発生件数は1,725件、令和3年まで減少傾向で推移後、翌4年以降は増加傾向
全人身事故発生件数に占める割合(構成率)は28.0%で、統計資料の残る平成2年以降、最高率を更新
- 死亡事故(件数)は27件、令和3年まで5年連続で減少後、翌4年以降は増加傾向で推移。全死亡事故(件数)に占める構成率は33.8%(前年33.0%)で前年より上昇し、統計資料の残る平成2年以降で最高率を更新

	発生件数		死者数	負傷者数
		うち死亡		
令和7年	1,725	27	27	2,096
令和6年	1,556	30	30	1,926
増減数	+169	-3	-3	+170
構成率	28.0%	33.8%	32.9%	27.6%

※「構成率」は、全交通事故に占める割合

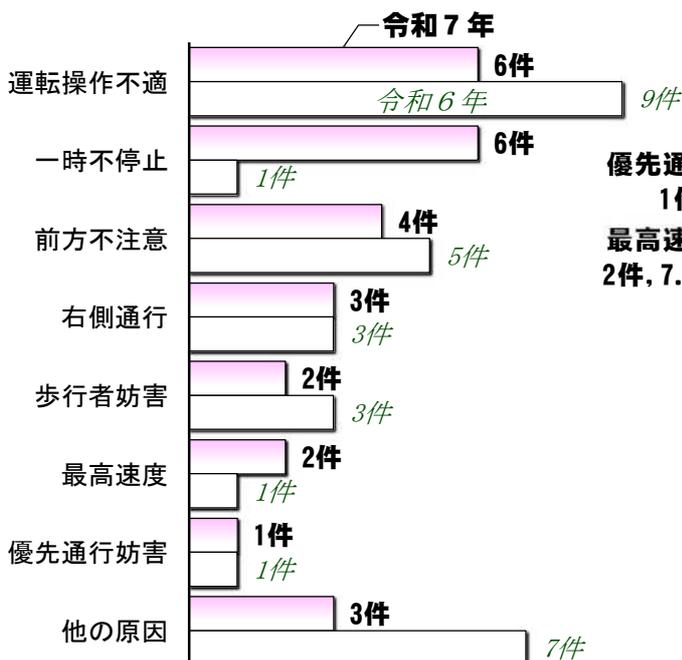


※1 発生件数は、原付以上の車両を運転中の高齢者(65歳以上)が第1当事者となった事故件数。死者数、負傷者数は、その事故による全被害で、高齢運転者が死傷しているとは限らない。以下同じ
2 死亡事故件数は、発生件数の内数

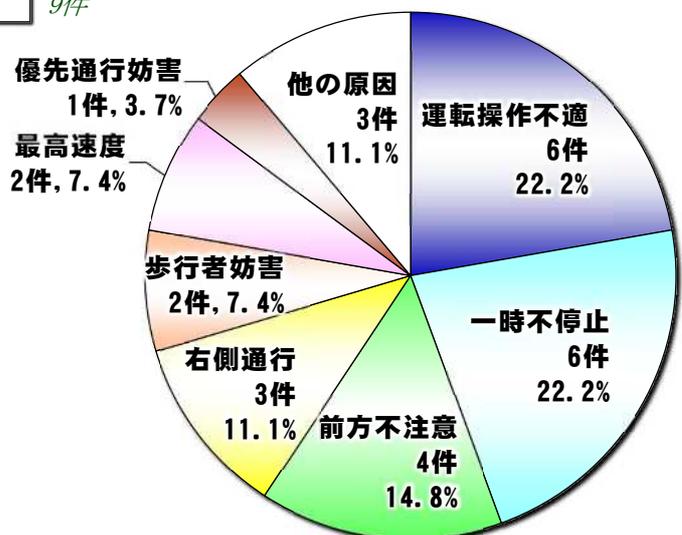
原因別死亡事故件数

運転操作不適・一時不停止が最多

- 「運転操作不適」「一時不停止」(各6件、22.2%)が最多、次いで「前方不注意」(4件、14.8%)
- 前年比では「一時不停止」(+5件)が最も増加



令和7年高齢運転者死亡事故 27件中

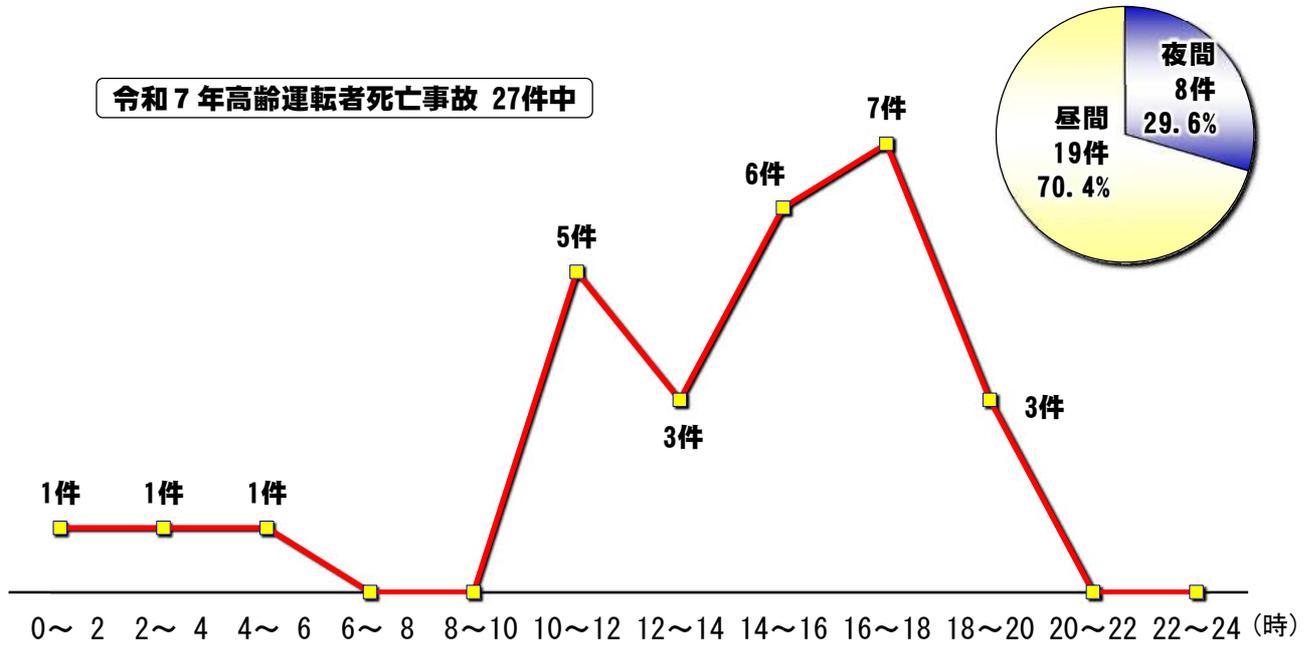


時間帯・昼夜別死亡事故件数

昼間が約7割

- 時間帯では「16～18時」(7件)が最多、次いで「14～16時」(6件)
- 昼夜別では「昼間」が19件(70.4%)、「夜間」が8件(29.6%)

令和7年高齢運転者死亡事故 27件中

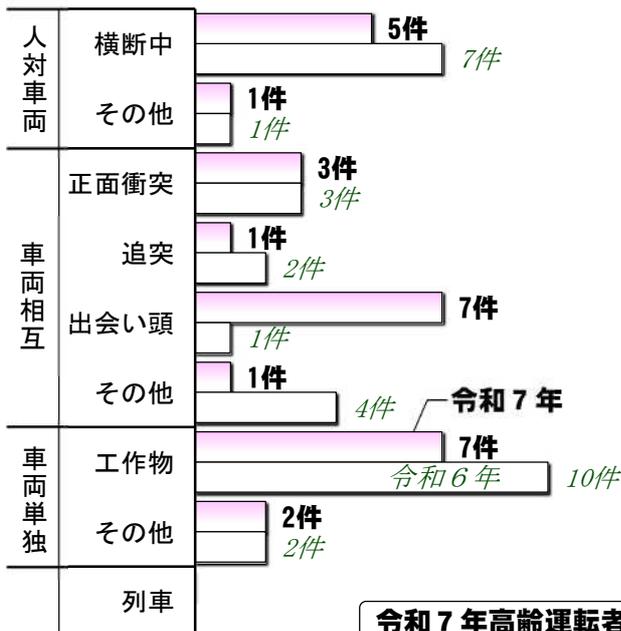


※ 昼夜の区分は、発生日の日の出、日没時刻基準

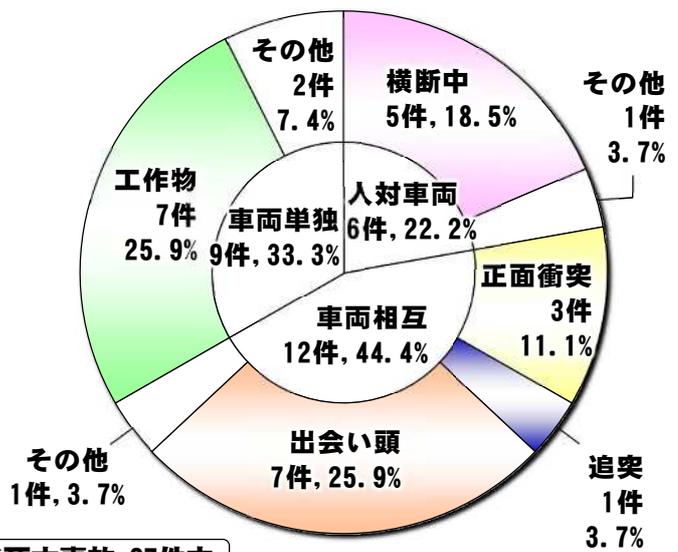
事故類型別死亡事故件数

車両相互-出会い頭・車両単独-工作物が最多

- 「車両相互」(12件、44.4%)が最多、次いで「車両単独」(9件、33.3%)
- 小類型では「車両相互-出会い頭」「車両単独-工作物」(各7件、25.9%)が最多



令和7年高齢運転者死亡事故 27件中

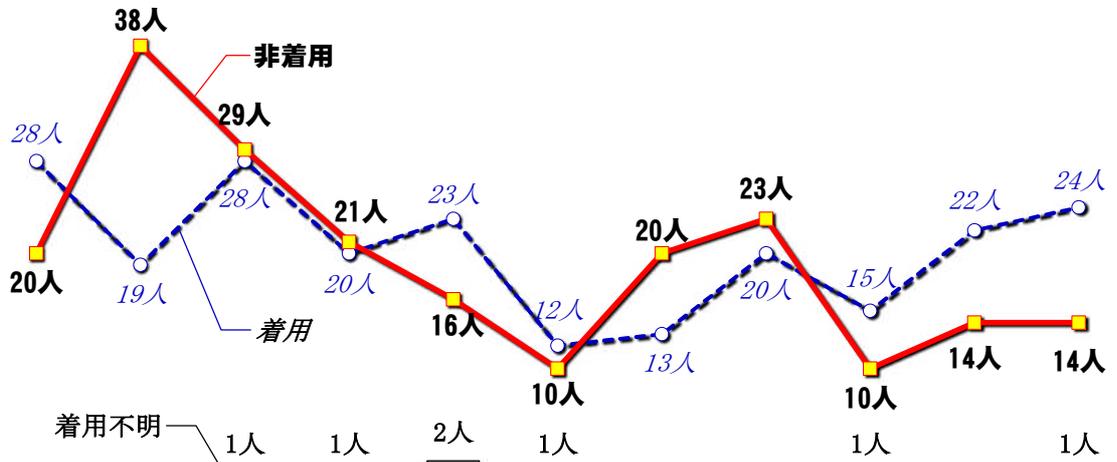


7 シートベルト着用状況

シートベルト着用別死者数の推移 (平成27年～令和7年)

シートベルト非着用死者数は約4割

- シートベルト非着用死者数は14人、令和2年まで4年連続で減少後、翌3年以降は増減を繰り返す推移
- シートベルト着用死者数は24人、令和2年の減少後、翌3年以降は増加傾向

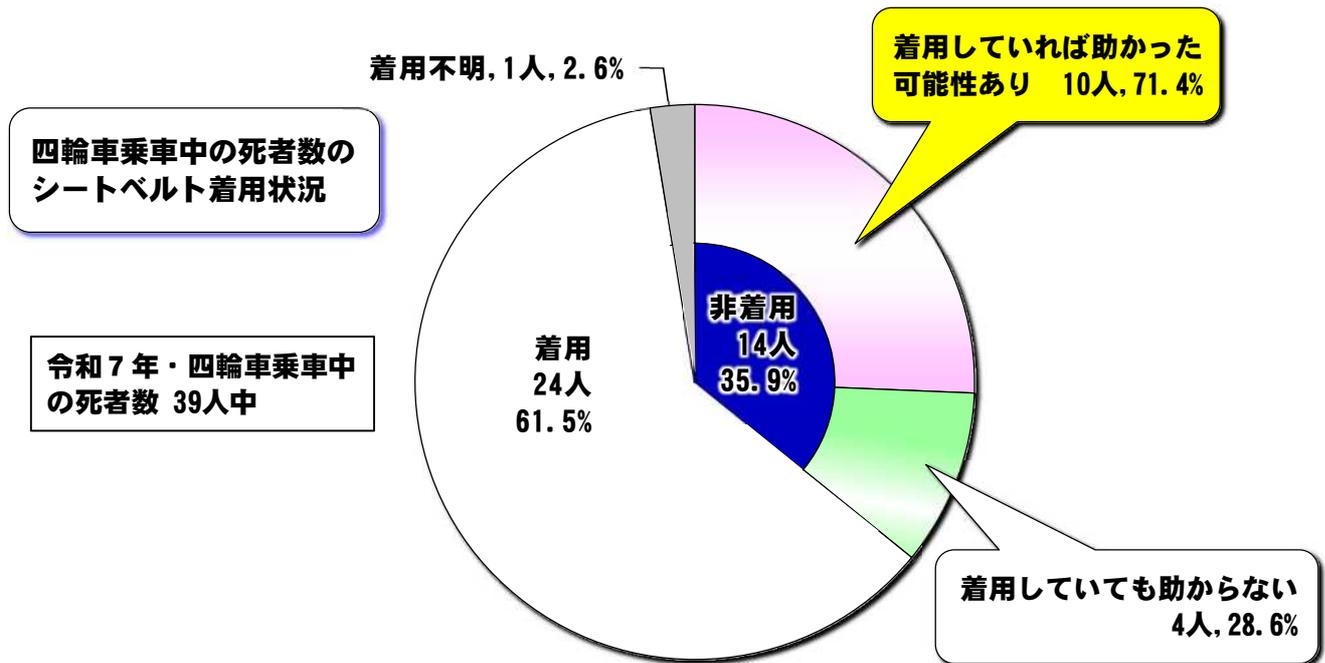


	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
構成率											
非着用	41.7%	66.7%	50.0%	50.0%	39.0%	43.5%	60.6%	53.5%	38.5%	38.9%	35.9%
着用	58.3%	33.3%	48.3%	47.6%	56.1%	52.2%	39.4%	46.5%	57.7%	61.1%	61.5%
着用不明	-	-	1.7%	2.4%	4.9%	4.3%	-	-	3.8%	-	2.6%

※ シートベルト着用状況の対象は、トラクター等の特殊車を含む四輪車の乗員全て

シートベルト非着用死者数の7割以上は、着用していれば助かった可能性あり

- 四輪車乗車中の死者数39人のうち、「シートベルト非着用」は14人(35.9%)、「着用」は24人(61.5%)
- 「非着用」14人中、71.4%に当たる10人は、シートベルトを着用していれば助かった可能性あり



8 令和8年 交通安全年間スローガン**一般部門 A：自動車の運転者（同乗者を含む）に呼びかける部門**

- ◎ 急ぐほど 狭まる視野と 増すリスク
- 譲り合い ハンドル越しの 思いやり
- 黄昏に 一番星の 前照灯

一般部門 B：歩行者等（自転車等利用者を含む）に呼びかけるもの

- ◎ 親を見て 子供も止まる 赤信号
- ヘルメット 命のお守り 忘れずに
- それいいね 夜道にきらり 反射材

こども部門：こどもたちに交通安全を呼びかける部門

- ◎ 車から ぼくたちみえない 手をあげよう
- ヘルメット かぶって安全 いきます！
- 合言葉 止まる待つ見る 守ろうよ
- あせらずに 青になっても 再確認

問い合わせ先

茨城県警察本部交通部交通総務課

郵便番号 310-8550

所在地 水戸市笠原町978番6

電 話 029(301)0110 内線5042

U R L https://www.pref.ibaraki.jp/kenkei/a02_traffic/index.html

E-mail keikoso@pref.ibaraki.lg.jp