

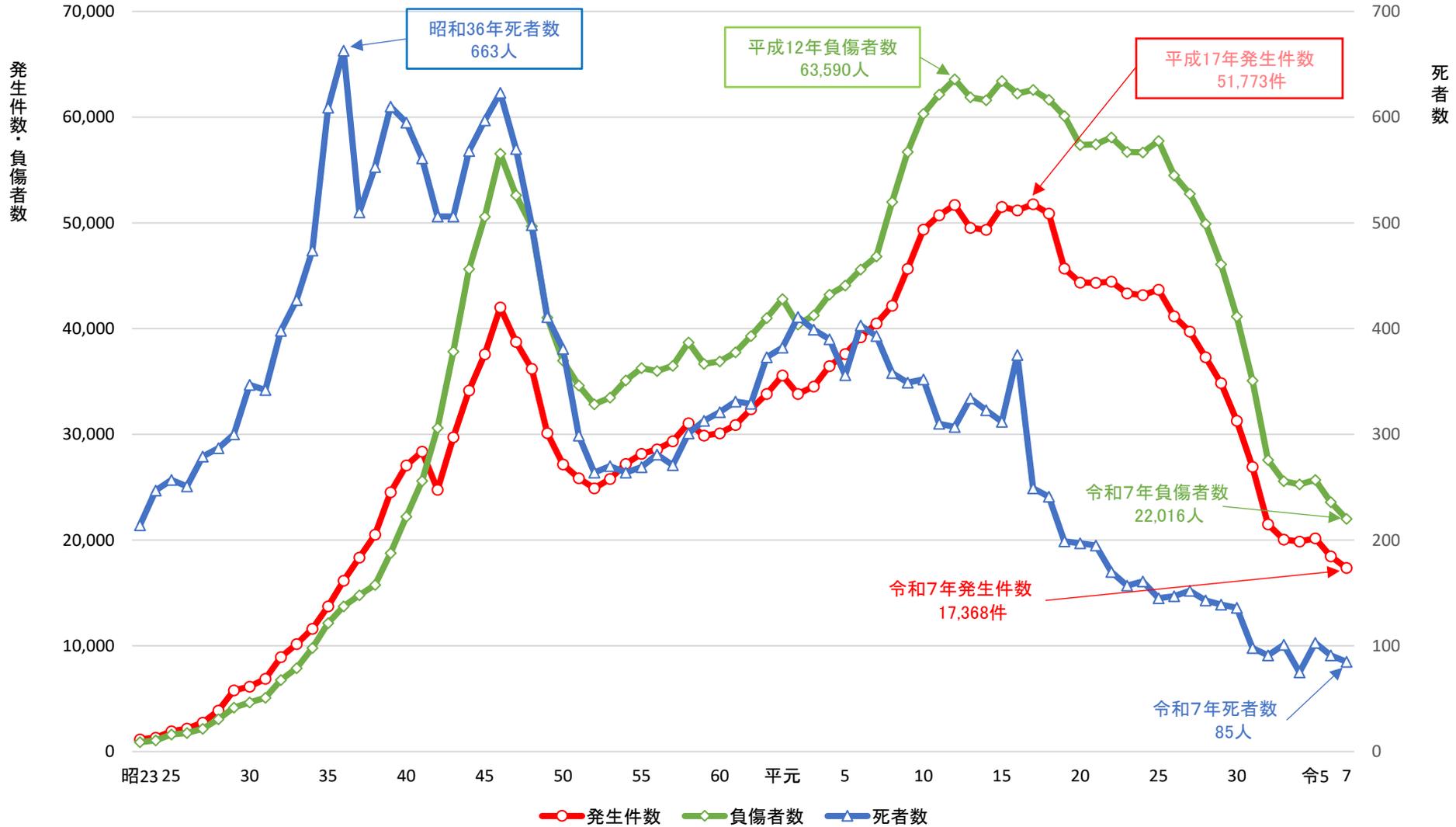
令和7年における交通事故 の発生状況について

令和8年3月3日
福岡県警察本部
交通企画課

- (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(発生件数・死者数・負傷者数)

- 令和7年中の死者数は85人で、前年比-6人、6.6%減
- 令和7年中の負傷者数は22,016人で、前年比-1,590人、6.7%減

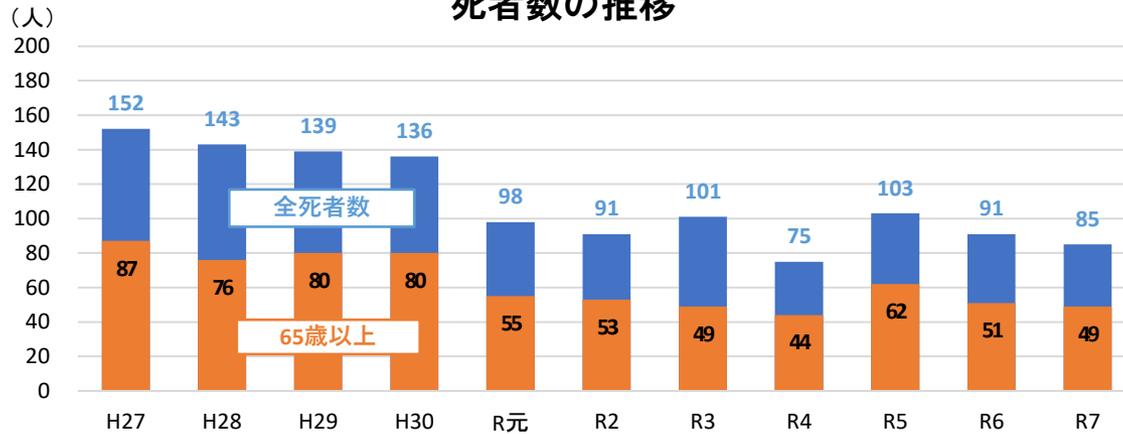


(注) ・ 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。
 ・ 昭和34年以前は軽微な被害(8日未満の負傷)事故は含まない。

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49人で、前年比-2人、3.9%減
- 全重傷者数は616人で前年比-78人、11.2%減、65歳以上の重傷者数は218人で、前年比-43人、16.5%減

死者数の推移

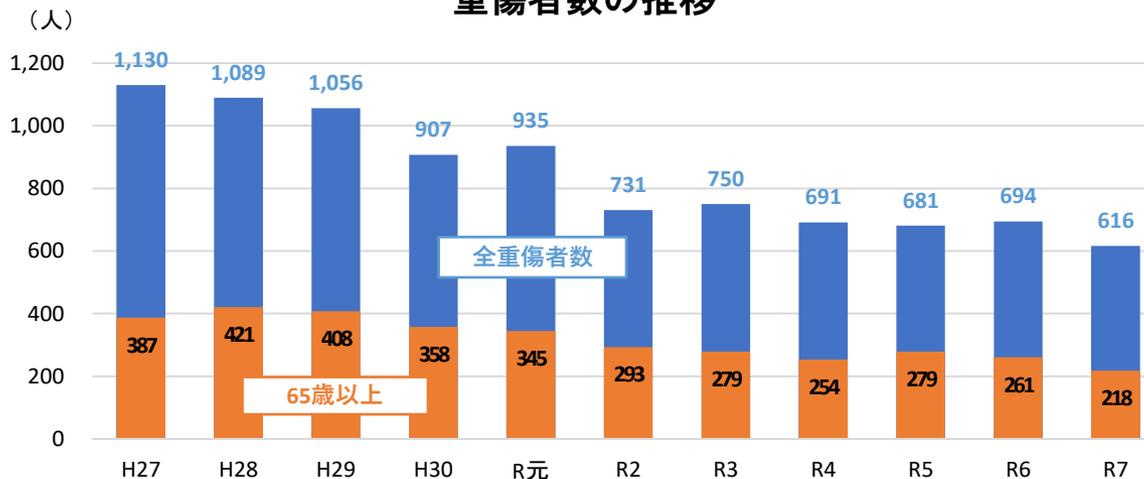


福岡県交通安全基本計画
の目標値(死者数)
第11次(R3~R7)
80人以下

65歳以上の構成率	57.2%	53.1%	57.6%	58.8%	56.1%	58.2%	48.5%	58.7%	60.2%	56.0%	57.6%
高齢者の人口(千人)	1,321	1,357	1,384	1,409	1,425	1,432	1,445	1,449	1,452	1,456	—
全人口に占める高齢者の割合	25.9%	26.5%	27.0%	27.5%	27.8%	27.9%	28.2%	28.3%	28.5%	28.6%	—

(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。

重傷者数の推移

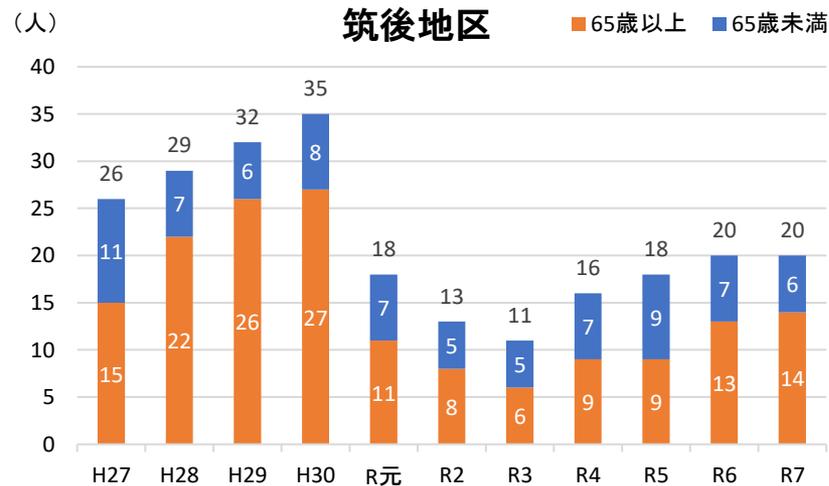
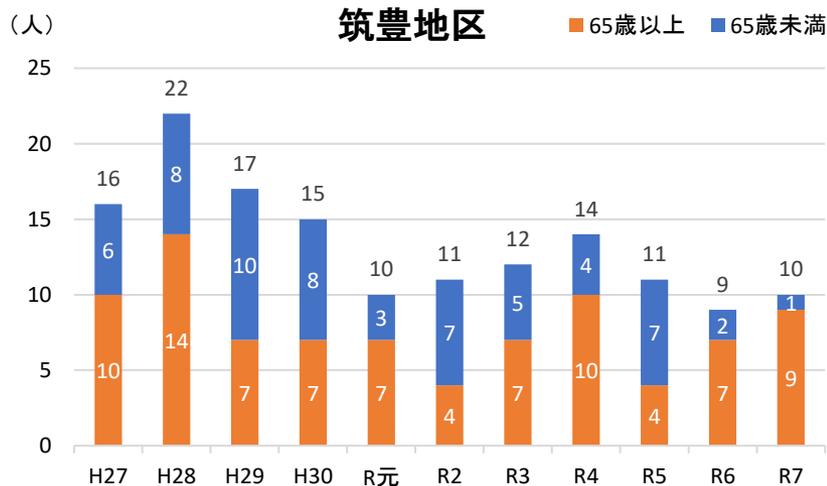
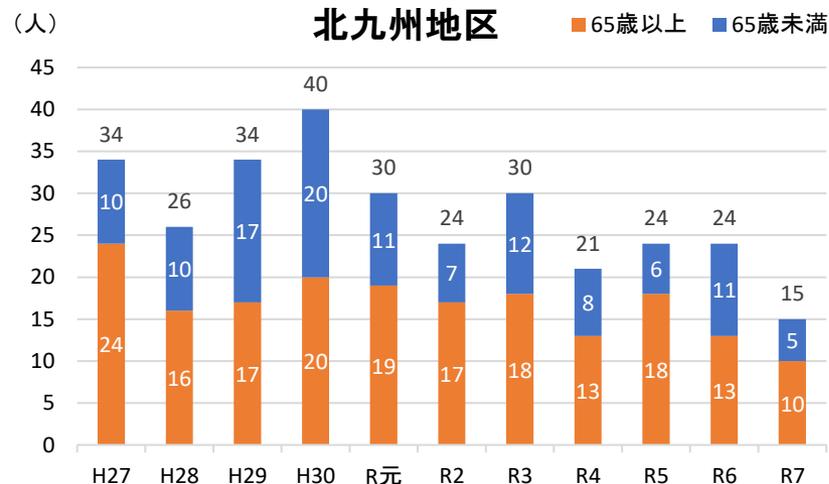
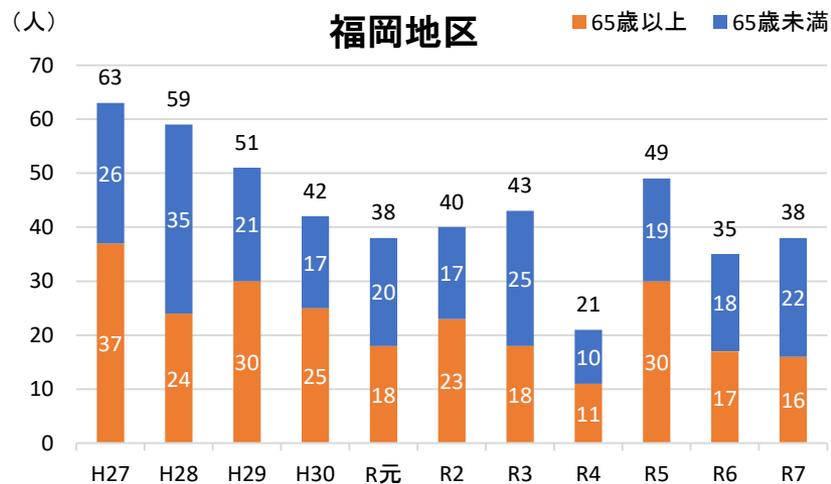


65歳以上の構成率	34.2%	38.7%	38.6%	39.5%	36.9%	40.1%	37.2%	36.8%	41.0%	37.6%	35.4%
-----------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

〈参考〉地区別死者数の推移(高速道路を除く)

- 福岡地区は令和元年から横ばい
- 筑豊地区は平成28年から減少傾向

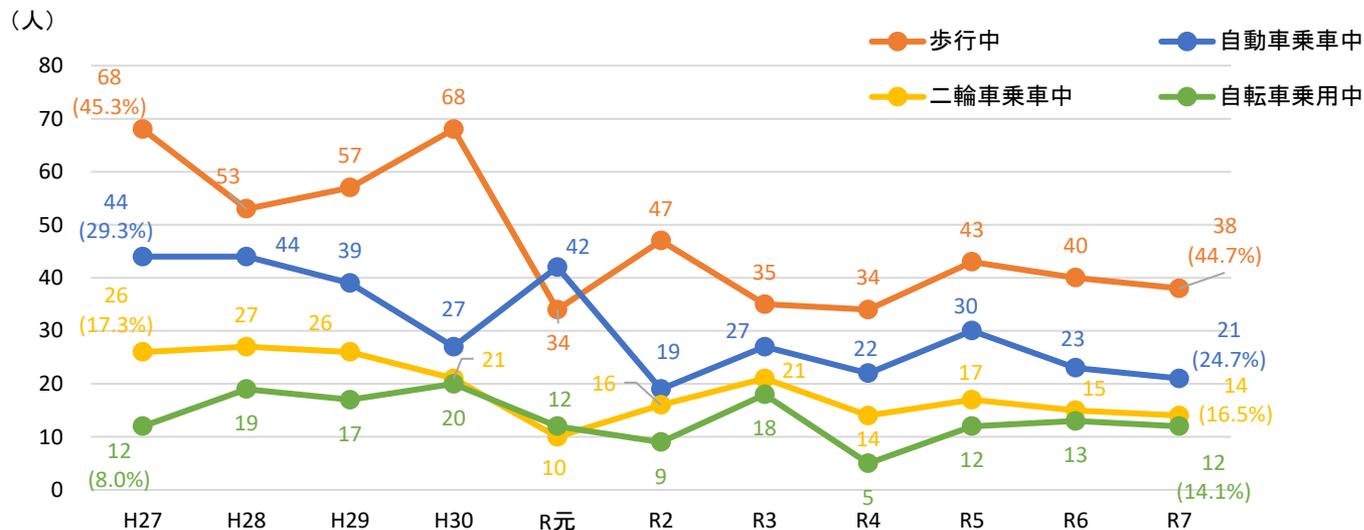
- 北九州地区は平成30年から減少傾向
- 筑後地区は令和3年から増加傾向



1-3 交通事故発生状況の推移(状態別死者数)

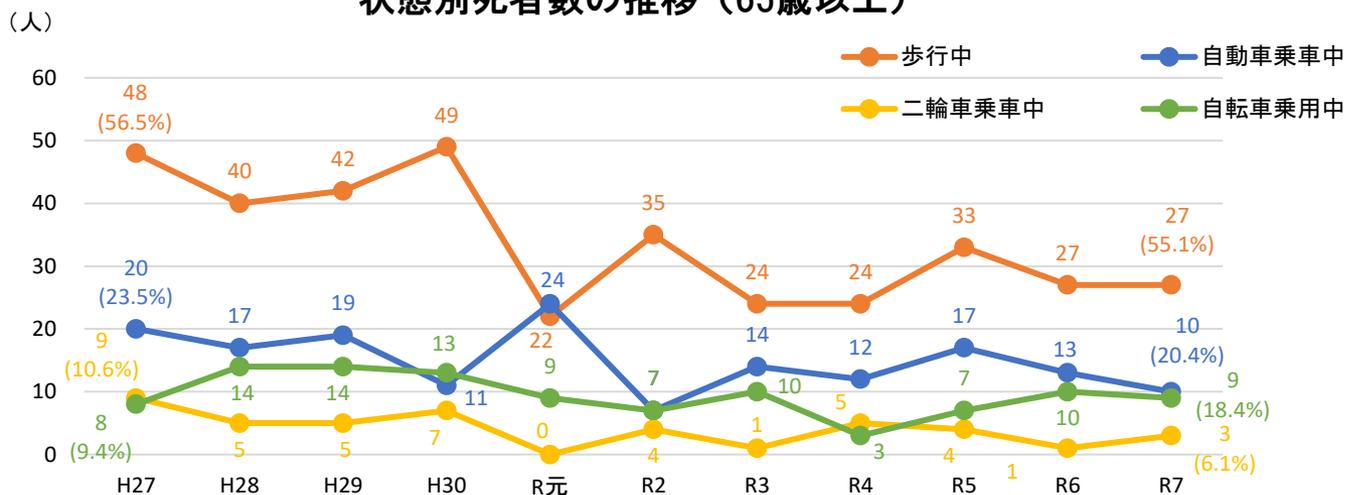
●全年齢、高齢者ともに「歩行中」が最も多い

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。(※その他の種別を除く)

状態別死者数の推移(65歳以上)

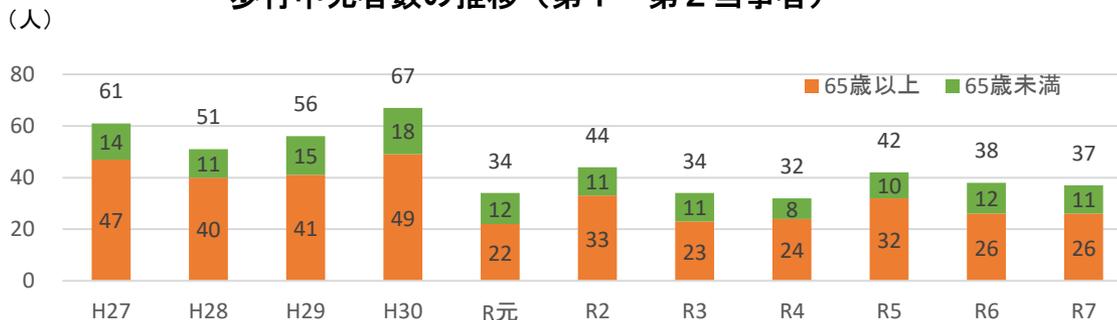


(注) ()内は全死者数に占める構成率であり、小数点以下第2位を四捨五入している。(※その他の種別を除く)

課題1 歩行者

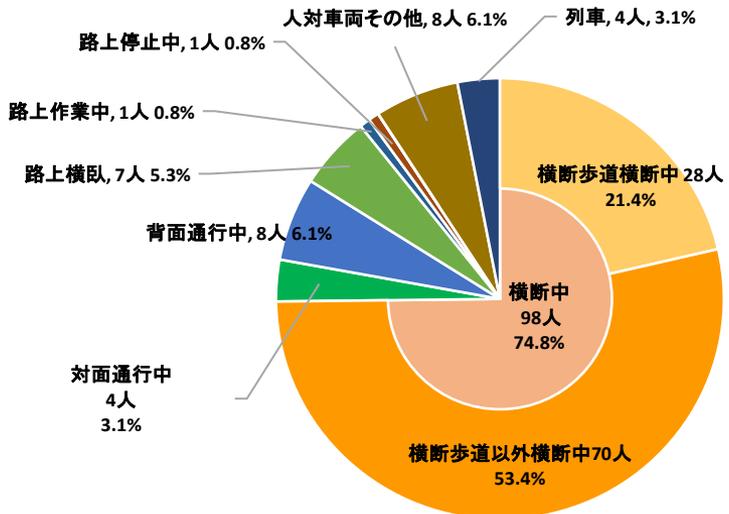
- 65歳以上の死者数は前年と比べ横ばい
- 令和3年から令和7年の歩行中死者の約7割が横断中
- 歩行者の約6割に違反あり

歩行中死者数の推移（第1・第2当事者）

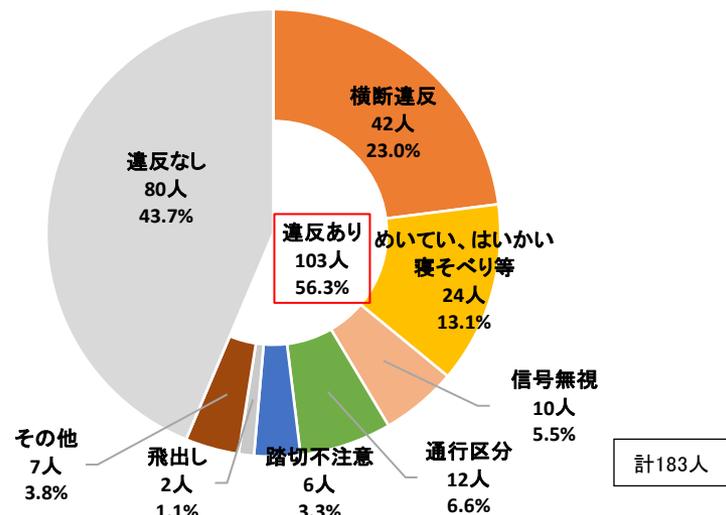


65歳以上の構成率	77.0%	78.4%	73.2%	73.1%	64.7%	75.0%	67.6%	75.0%	76.2%	68.4%	70.3%
-----------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

事故類型別歩行中死者数（65歳以上・第1・第2当事者） 【令和3年～7年合計】

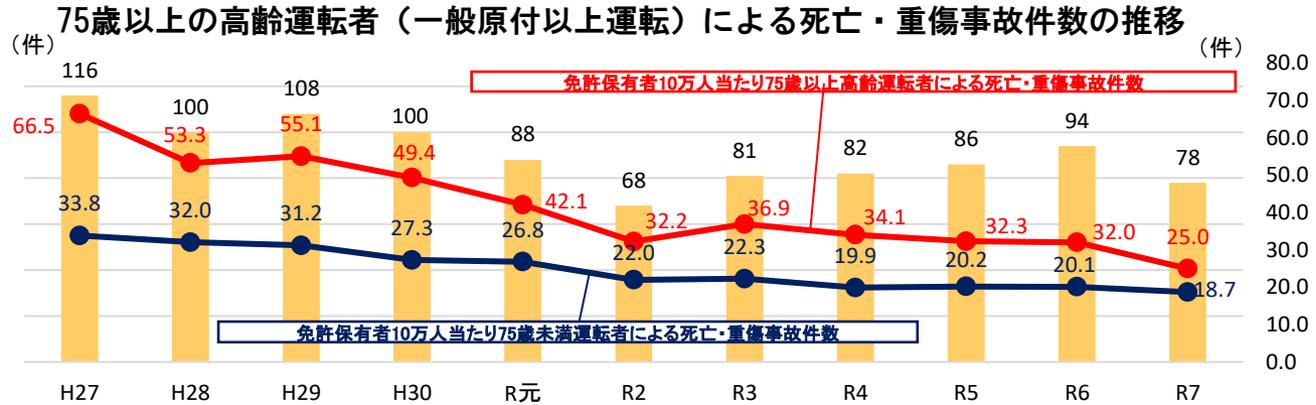


法令違反等別歩行中死者数（第1・第2当事者） 【令和3年～7年合計】



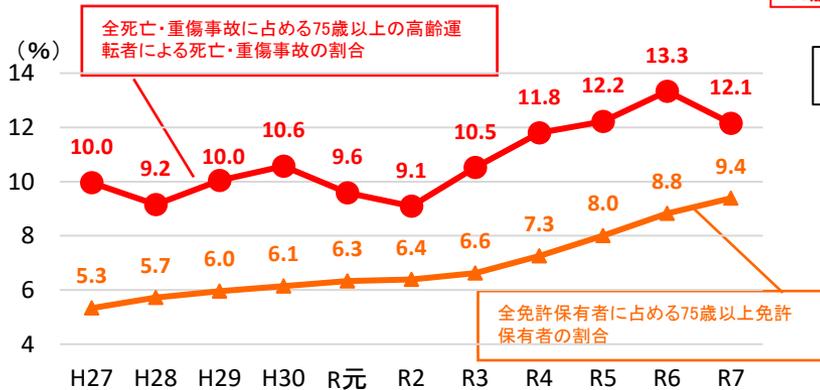
課題2-1 自動車 ~ 高齢運転者

- 75歳以上の高齢運転者による死亡・重傷事故は、前年比-16件(約17.0%減)
- 全死亡・重傷事故に占める75歳以上の高齢運転者による死亡・重傷事故の割合は令和2年から増加傾向であったが、昨年は減少
- 75歳以上の自動車運転者による死亡・重傷事故の人的要因のうち、「操作不適」の割合は75歳未満の約3倍

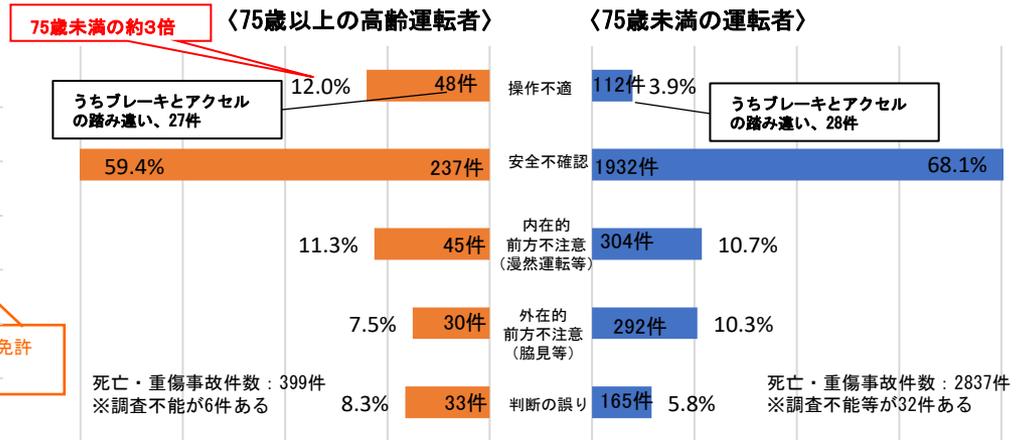


(注)・第1当事者が一般原付以上(令和5年は特定小型原動機付自転車を含む、以下同じ。)の件数。
 ・運転者の年齢が16歳以上の事故について集計。
 ・算出に用いた免許保有者数は、各年12月末の値である。

全死亡・重傷事故に占める75歳以上の高齢運転者による死亡・重傷事故の割合の推移



自動車運転者による年齢層別死亡・重傷事故の人的要因比較【令和3~7年】



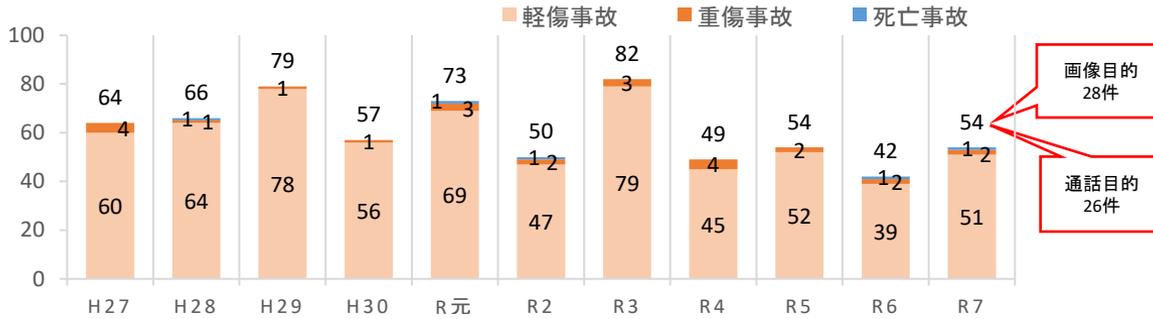
(注)・第1当事者が一般原付以上の死亡・重傷事故を計上。
 ・「75歳以上の高齢運転者による死亡・重傷事故の割合」とは、一般原付以上運転者による死亡・重傷事故のうち、75歳以上の高齢運転者による死亡・重傷事故が占める割合をいう。

(注)第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の死亡・重傷事故を計上。

課題2-2 自動車 ~ 携帯電話等使用

- 携帯電話等使用による人身事故は昨年より増加
- 携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用時の約1.8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2.2倍

携帯電話等使用による人身事故件数の推移



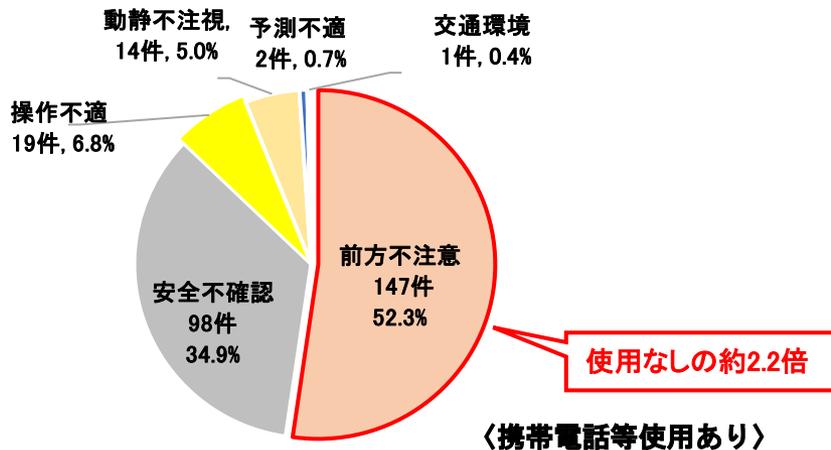
(注) ・ 第1当事者が一般原付以上の件数。
 ・ 携帯電話、スマートフォン等の使用（画像目的使用、通話目的使用）が要因となって発生した事故を集計。

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】



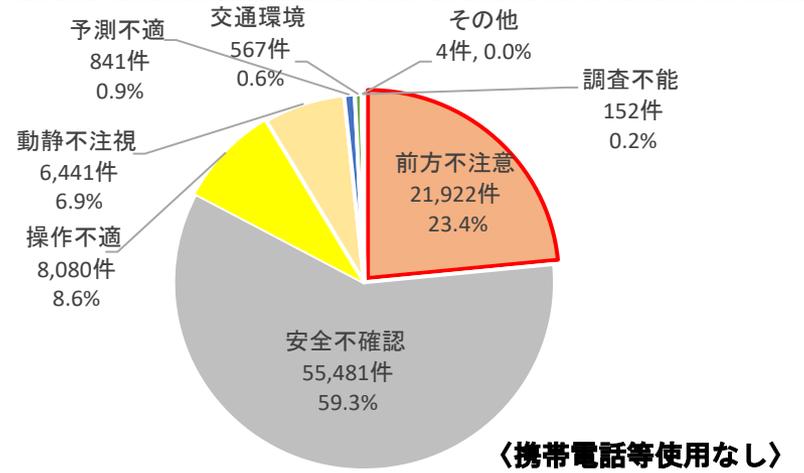
(注) ・ 第1当事者が一般原付以上を集計。
 ・ 「死亡事故率」とは、第1当事者が一般原付以上の交通事故件数に占める死亡事故件数の割合をいう。

携帯電話等使用による人的要因別の人身事故件数（一般原付以上・第1当事者）【令和3年～7年合計】



(注) ・ 携帯電話、スマートフォン等の使用（画像目的使用、通話目的使用）が要因となって発生した事故を集計。

参考～人的要因別人身事故件数（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】

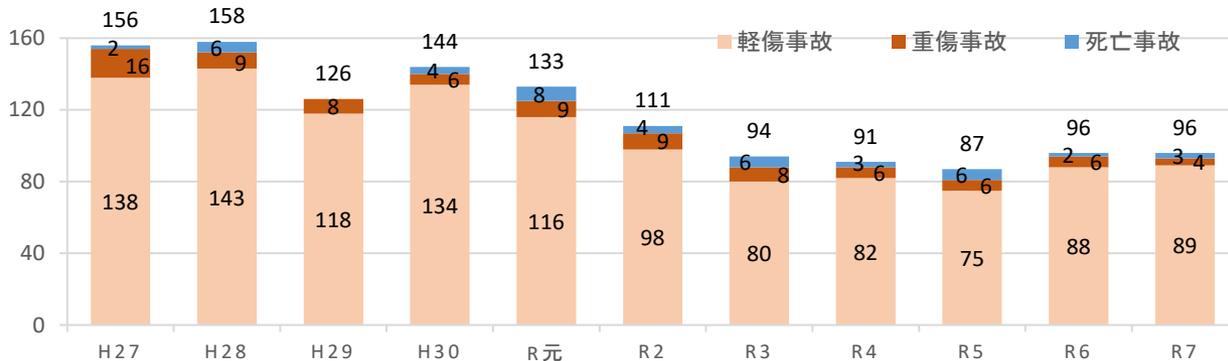


(注) ・ 携帯電話の使用状況の「調査不能」を除く

課題2-3 自動車 ~ 飲酒運転

- 飲酒運転による人身事故は平成30年から減少傾向であったが、令和6年から増加傾向
- 飲酒運転の死亡事故率は飲酒なしの場合の約10.8倍

飲酒運転による人身事故件数の推移



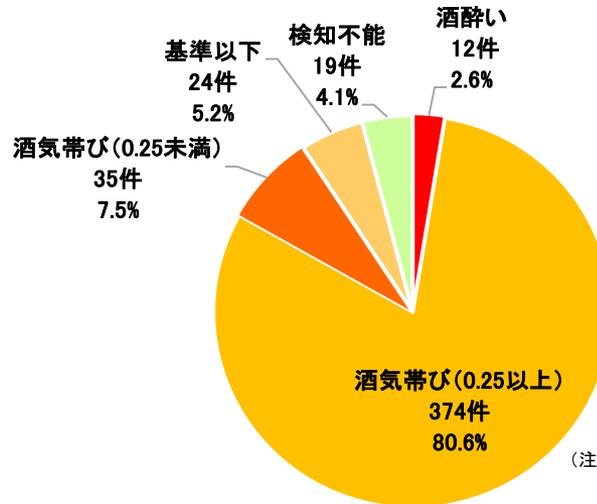
(注) ・ 第1当事者が一般原付以上の件数。
 ・ 「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当するものをいう。以下同じ。

飲酒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。

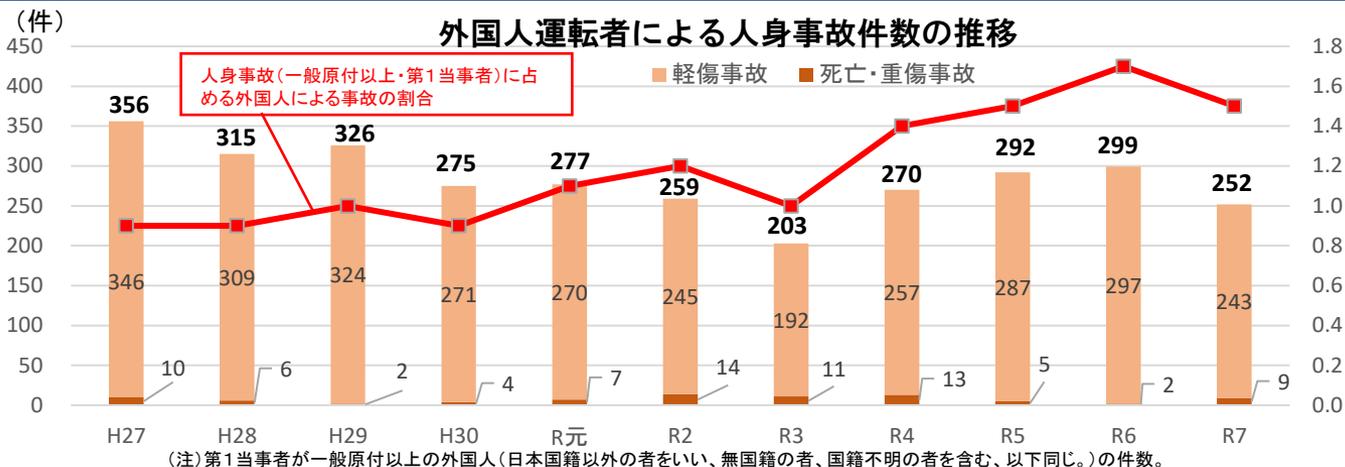
【参考】飲酒運転の飲酒状況別人身事故件数 【令和3年～7年合計】



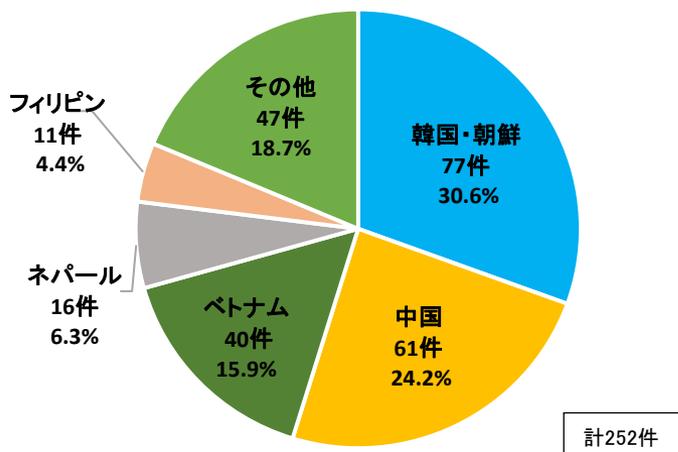
(注) ・ 第1当事者が「飲酒あり」の一般原付以上の事故件数を集計。

課題2-4 自動車 ~ 外国人運転者

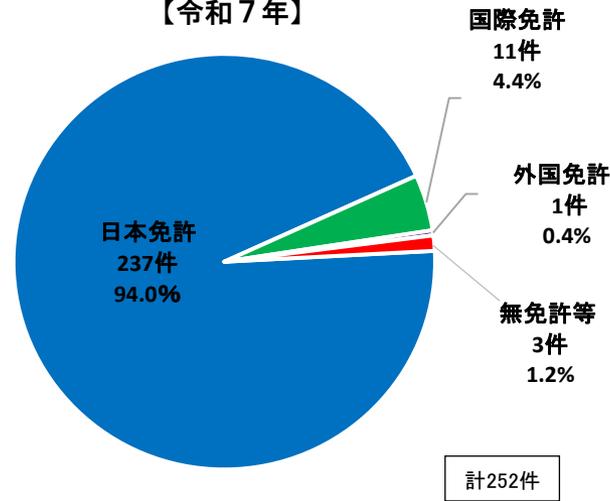
- 外国人運転者による人身事故は令和3年から増加傾向
- 国籍(地域)別の構成率は、中国、韓国・朝鮮、ベトナム、ネパール、フィリピンが全体の約8割



国籍(地域)別外国人運転者による人身事故件数【令和7年】



【参考】運転資格別外国人運転者による人身事故件数【令和7年】

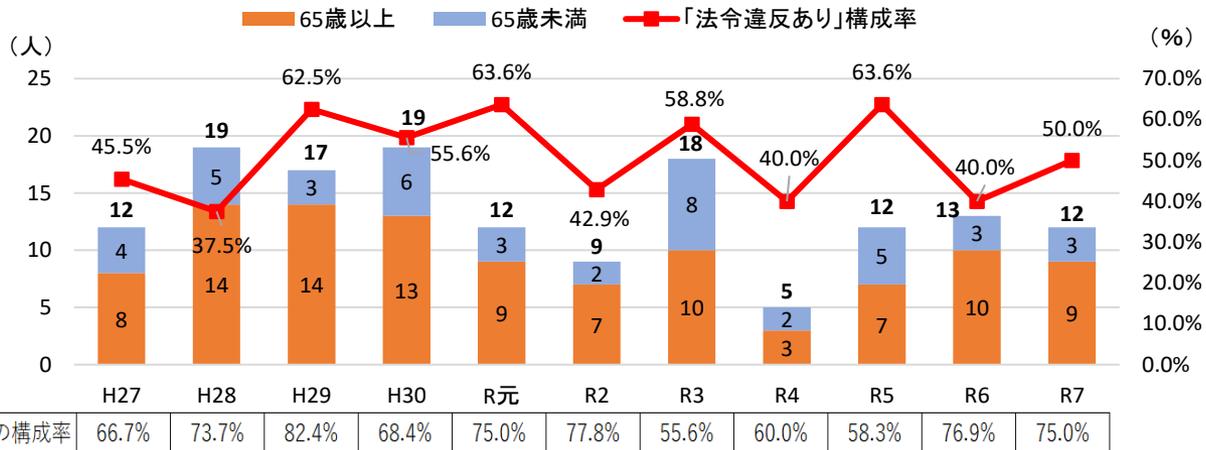


- (注) 第1当事者が一般原付以上の外国人の件数。
- ・国際免許とは、道路交通に関する条約(ジュネーブ条約)第24条第1項の運転免許証で、条約附属書9又は条約附属書10に定める様式に合致したものをいう。
 - ・外国免許とは、道路交通法第107条の2に規定される外国運転免許証をいう。

課題3-1 自転車 ~ 死者数の推移等

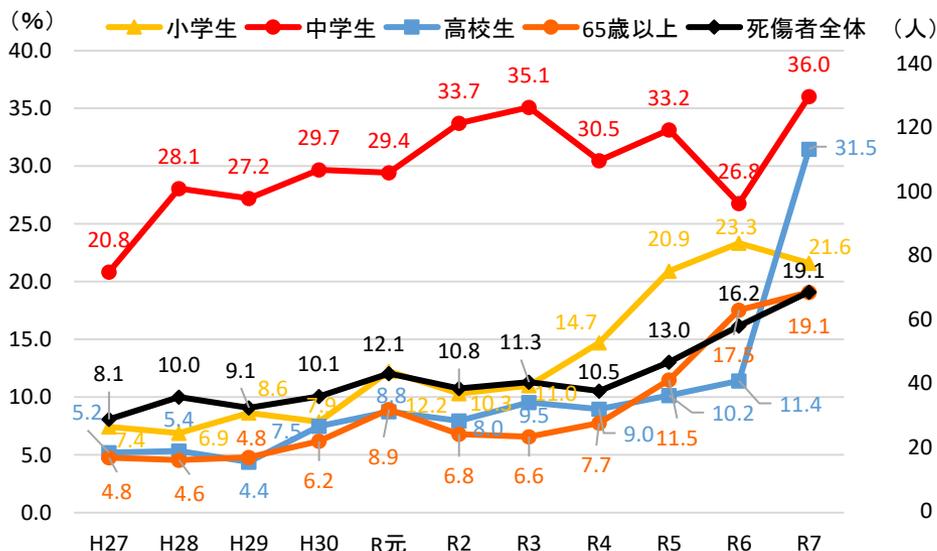
- 65歳以上は前年比+1人、10.0%減少、65歳未満は前年比±0人の横ばい
- ヘルメットの着用率は全体的に上昇傾向にあり、特に高校生の着用率は前年比約2.8倍の上昇となっている
- 自転車対歩行者事故は横ばい傾向にあり、衝突地点は歩道・横断歩道が約6割

自転車乗用中死者数の推移（第1・第2当事者）



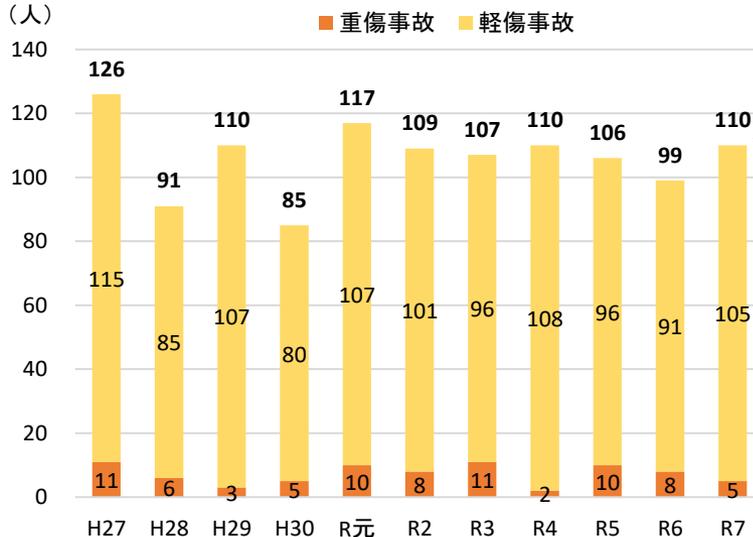
「法令違反」構成率は、違反種別不明を除いた法令違反あり及び法令違反なしの数値から算出

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、着用不明を除いて着用及び非着用の数値から算出。

自転車対歩行者の交通事故件数の推移（第1・第2当事者）



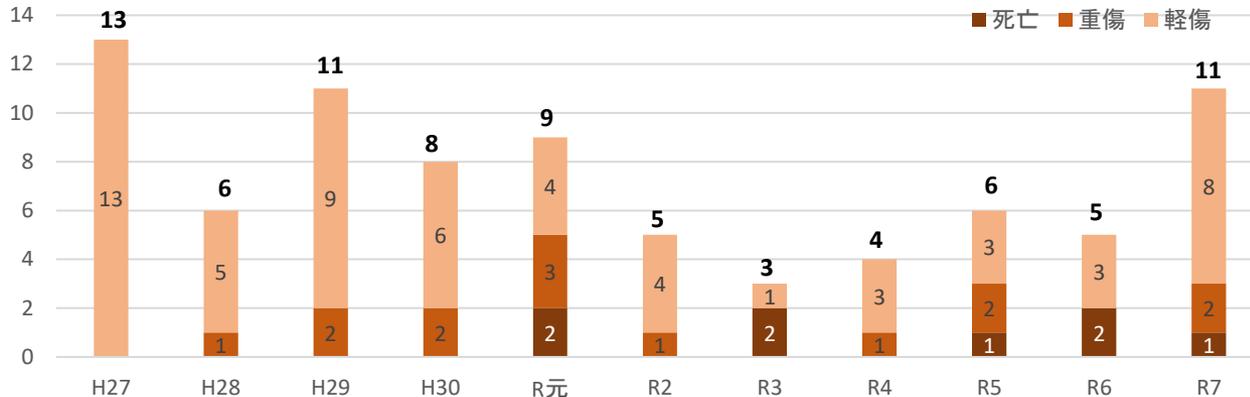
(注)自転車第1又は第2当事者となった事故を計上した。

【衝突地点】
歩道及び
横断歩道
64件
58.2%

課題3-2 自転車 ～ 飲酒運転・携帯電話等使用

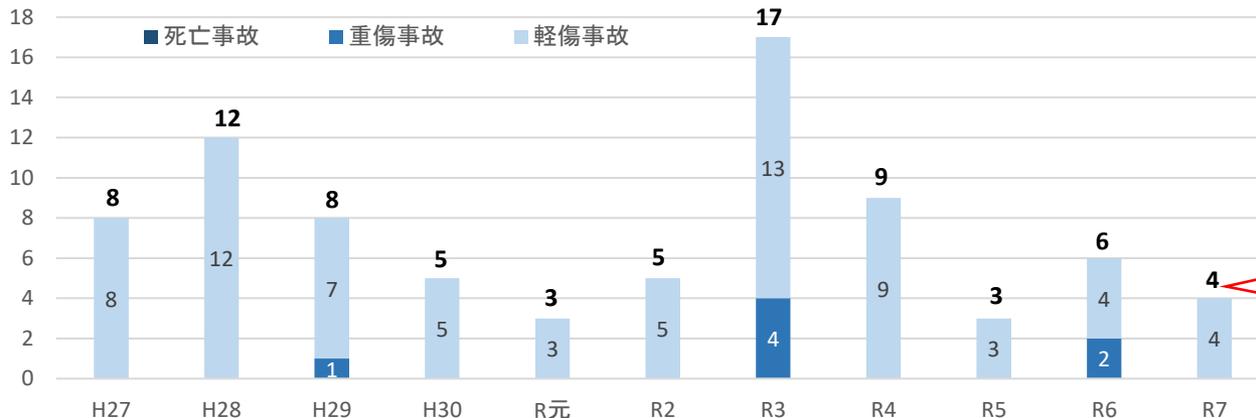
- 飲酒運転の自転車が関係する人身事故は、令和3年から増加傾向で推移
- 携帯電話等使用による人身事故は近年減少傾向で推移

飲酒運転の自転車が関係する人身事故件数の推移（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が関係する人身事故件数の推移（第1・第2当事者）



画像目的 2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(画像目的使用、通話目的使用)が要因となって発生した事故を集計。