

# 建設工事に伴う交通事故発生状況 (2025 年中)

2026年3月

(一社)日本建設業連合会  
公衆災害対策委員会 交通対策部会  
建設三団体安全対策協議会

# 目 次

はじめに .....	1
1 調査の概要 .....	1
2 建設工事に伴う交通事故発生状況の概要 .....	2
3 車種別等交通事故発生状況 .....	3
4 大型貨物自動車(ダンプカー)による年別交通事故発生状況 .....	7
5 年別交通事故及び死亡事故発生状況 .....	8
6 被害別交通事故発生状況 .....	9
7 原因別交通事故発生状況 .....	10
8 クレーン等重機械類により第三者(通行人、車両、隣家等)に被害を 与えた事故 .....	11

## はじめに

昨年の全国の交通事故による死者数は、2,547人で前年比124人の減少となりました。また、交通事故の発生件数も、287,236件（前年比-3,659件）、負傷者数は、338,294人（前年比-6,101人）で、いずれも減少となりました。

新型コロナウイルスの流行に伴う社会活動の減少及びその後の活発化を一つの要因として、死亡事故をはじめとした交通事故発生件数や負傷者数等は、一時的な増減を見たものの、どの数値も高めながらも落ち着きを取り戻しつつあり、対前年比減少の状況となっています。

（一社）日本建設業連合会公衆災害対策委員会交通対策部会では、建設工事に伴う交通事故の防止のため、各種の施策を推進しています。

施策を推進する上での基礎資料とするため、1972年(昭和47年)以降、毎年、会員会社(以下「会社」という)のご協力を得て、年間の交通事故発生状況(協力会社を含む)の調査を実施しているところです。

2025年中における交通事故の発生状況について全国の会員会社に調査を依頼し、ご回答をいただいた結果をまとめたものがこの資料になります。

本資料に記載の各種統計は、建設業界全体を網羅したものではなく、完全なものではありませんが、発生状況の全般的な傾向は把握できるものと思われます。交通事故防止対策推進上の参考としてご活用ください。

また、業務ご多忙の中、本調査にご協力をいただきました会社各位には、厚く御礼申し上げます。

## 1 調査の概要

### (1) 調査方法

期間：2025年1月1日から同年12月31日まで

項目：建設工事に伴う交通事故について

方法：関東地区及び各支部の管轄区域ごとに、調査表により調査を依頼

(2) 回答状況 (表 1)

回答を寄せられた 119 社のうち、「事故あり」の会社数は 63 社(52.9%)で、「事故なし」の会社数 56 社(47.1%)となります。

表 1

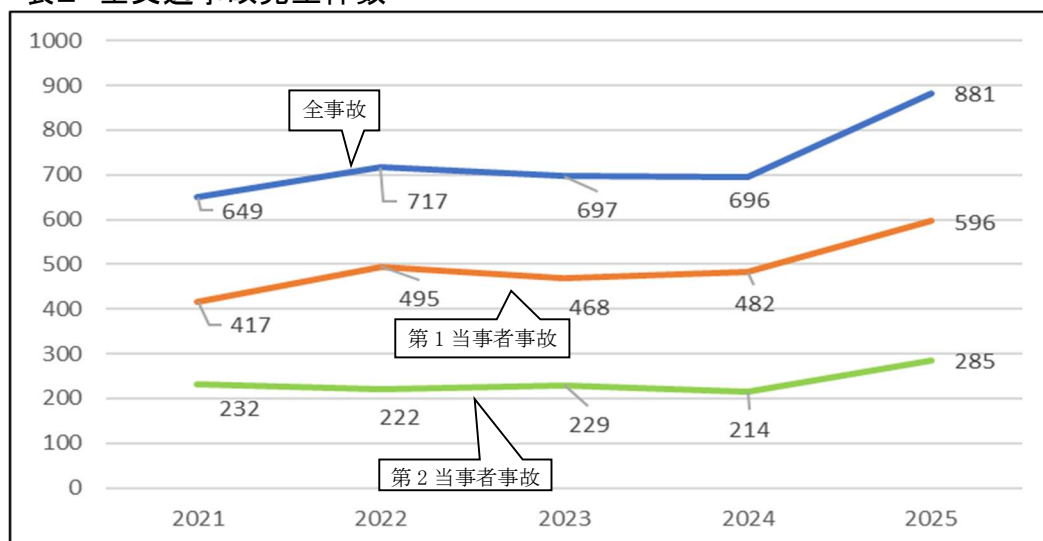
年 別	区 分		
	有回答		
		事故有	事故なし
2021年	123 社	67 社 (54.5%)	56 社 (45.5%)
2022年	118 社	60 社 (50.9%)	58 社 (49.1%)
2023年	119 社	62 社 (52.1%)	57 社 (47.9%)
2024年	120 社	59 社 (49.2%)	61 社 (50.8%)
2025年	119 社	63 社 (52.9%)	56 社 (47.1%)

2 建設工事に伴う交通事故発生状況の概要 (表 2)

2025 年中の建設工事に伴う交通事故は、発生件数、会社側が第 1 当事者となる交通事故とも大幅に増加しています。

- (1) 全交通事故件数は 881 件で、会社側が第 1 当事者の交通事故は 596 件、また、会社側が第 2 当事者の交通事故は 285 件となります。
- (2) 1 社あたりの平均事故発生件数は 7.40 件、また、1 社あたりの第 1 当事者での平均事故発生件数は 5.0 件、第 2 当事者での平均事故発生件数は 2.39 件となります。

表 2 全交通事故発生件数



### 3 車種別等交通事故発生状況

#### (1) 会社側当事者（表3-1、表3-2、表3-3）

車種別等に分類すると、普通乗用自動車(軽乗用自動車を含む。以下同じ。)が454件(51.5%)で最も多く、続いてダンプカー等の大型貨物自動車が176件(20%)、大型貨物自動車以外の貨物自動車(以下「普通貨物自動車」という)が118件(13.4%)、特殊自動車が42件(4.8%) さらにバス・マイクロ・ワゴン車が26件(3.0%)の順となっており、この五種で全事故の92.6%を占めています。

#### ア ダンプカー等の大型貨物自動車

前年の167件と比較して若干増加傾向にあります。ダンプカー等の大型車両は衝突の衝撃が車体に比例し大きく、交通事故が発生した際には、死亡事故を含めて重大事故につながるおそれがあり、今後も引き続き交通事故防止対策の最重点として強力な対策を推進していくことが重要です。

#### イ 普通乗用・貨物自動車

この両者の発生件数は依然として毎年上位を占めており、また、事故の危険性は、前述のダンプカー等の大型貨物自動車による被害と何ら変わることはありません。十分な交通事故防止対策を推進していくことが必要です。

#### ウ バス・マイクロ・ワゴン車

前年と比較して件数が倍増しており、車種の構造上、複数人が乗車しているため、ほとんどの事故が複数の人身被害を伴っています。

これらの事故の多くは、雑談等によるわき見運転(安全運転義務違反)、徐行義務違反、車間距離の不保持等が原因に上げられます。

#### エ 作業員(警備員を含む)

作業員等を当事者とする交通事故は、そのほとんどが人身被害を伴っており、前年の倍近くの発生状況です。

引き続き、受傷事故防止について作業開始前は勿論、作業中及び作業終了後

に繰り返し、注意指導を行っていくことが必要です。

特に、車両誘導要領については、現場の交通状況を十分に把握した上で、具体的に安全な誘導要領について指示を徹底する必要があります。

#### **オ その他（自転車や工事現場の施設等に関連して発生した交通事故）**

自転車の利用者には、自動車の運転者と同等の責任を負うこととなるので、交通ルールやマナーについての指導教養を実施する必要があります。

また、工事現場の施設等に関連して発生する交通事故を防止するためには、交通誘導員の配置及び工事標示板、保安柵、照明などの工事現場の保守管理のあり方について、改めて検討するなど、十分な事故防止対策を実施する必要があります。

#### **カ 単独事故**

表(3-3)に示すとおり普通乗用自動車は169件と最も多く、昨年と比較して倍増しており、続いて大型貨物自動車は48件、普通貨物自動車は35件、特殊自動車が17件、バス・マイクロ・ワゴン車が7件となっています。

単独交通事故は、運転手や誘導員等の少しの注意によって防ぐことができ、事故対応に係る種々の労力を減らすことができるものでありますので、機会毎の注意喚起が求められます。

表3-1 車種別等交通事故発生状況(会社側当事者)

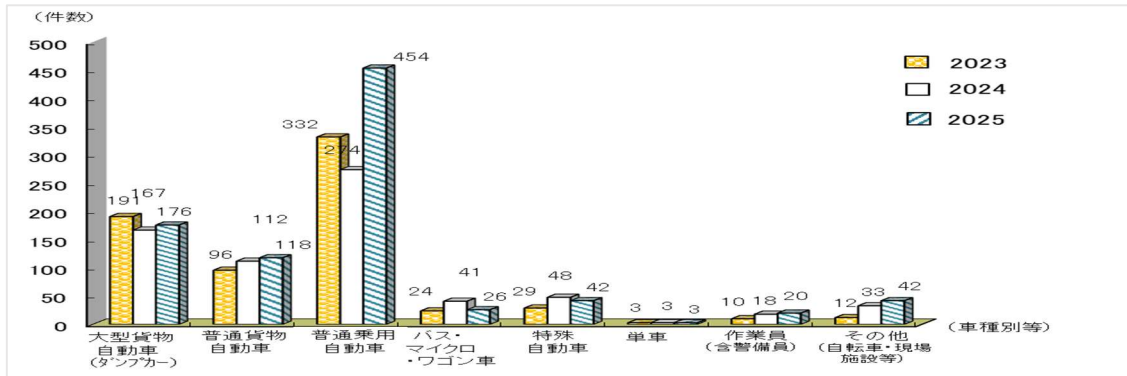


表3-2 車種別等交通事故発生状況(会社側当事者別構成比)

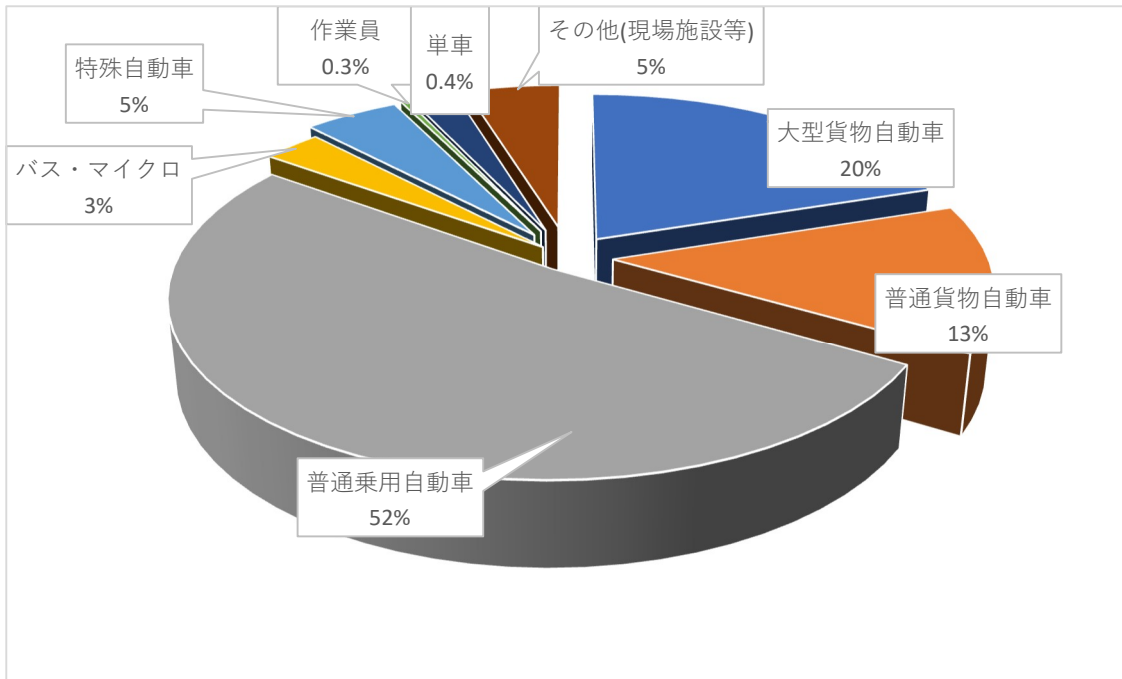
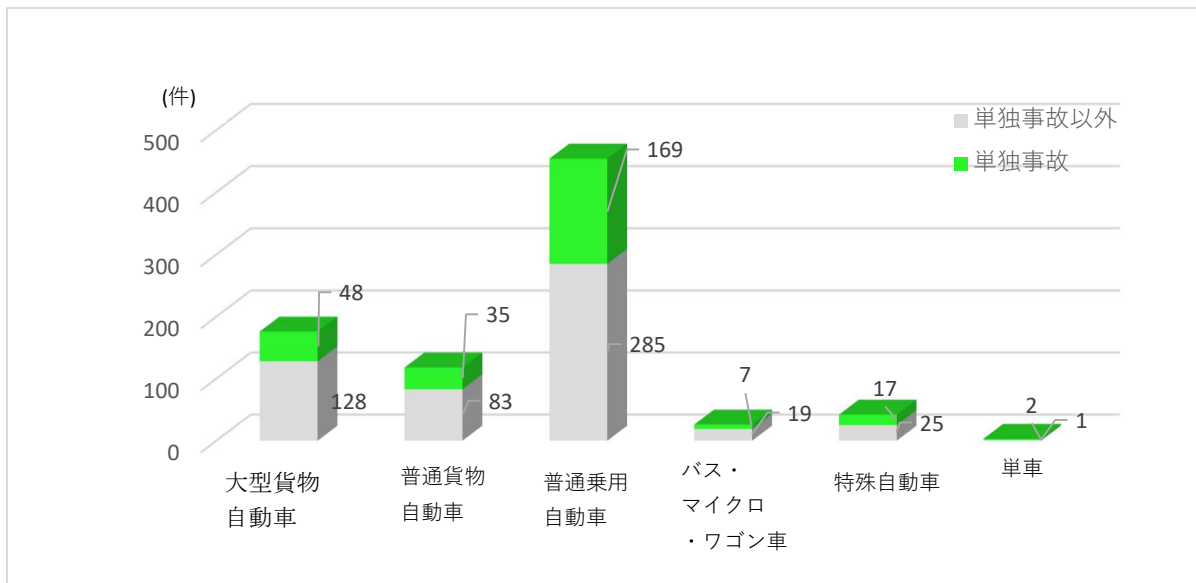


表3-3 車種別等交通事故発生状況(会社側当事者事故と単独事故)



(2) 相手側当事者 (表4-1、4-2)

ア 歩行者事故は9件(1.5%)で昨年よりも半減したものの、その他(自転車・施設等)事故は60件(10.0%)で、合わせて69件(11.4%)となります。

イ 車種別等では、普通乗用自動車(383件、63.5%)と最も多く、続いて普通貨物自動車(55件、9.1%)、大型貨物自動車(45件、7.5%)、単車が26件(4.3%)、バス・マイクロ・ワゴン車が24件(4.0%)、歩行者が9件、その他(自転車・施設等)が60件、踏切が1件の順になっています。

表4-1 車種別等交通事故発生状況(相手側当事者)

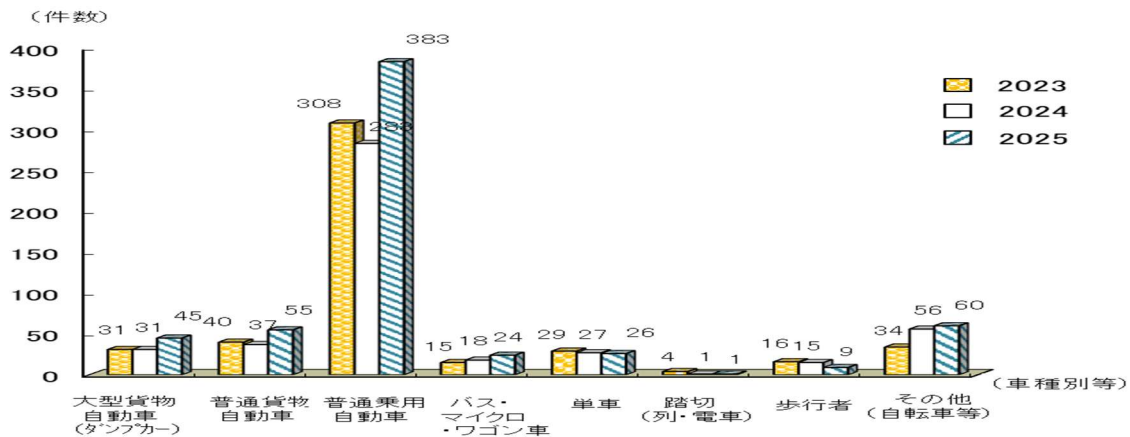
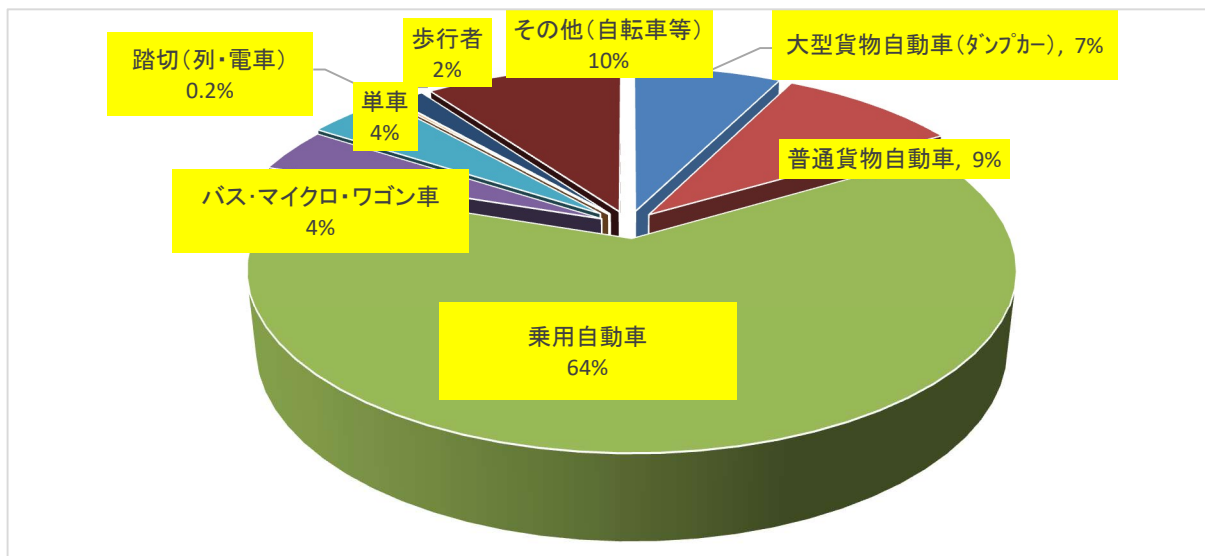


表4-2 車種別等交通事故発生状況(相手側当事者別構成比)



#### 4 大型貨物自動車(会社側ダンプカー)による年別交通事故発生状況 (表5)

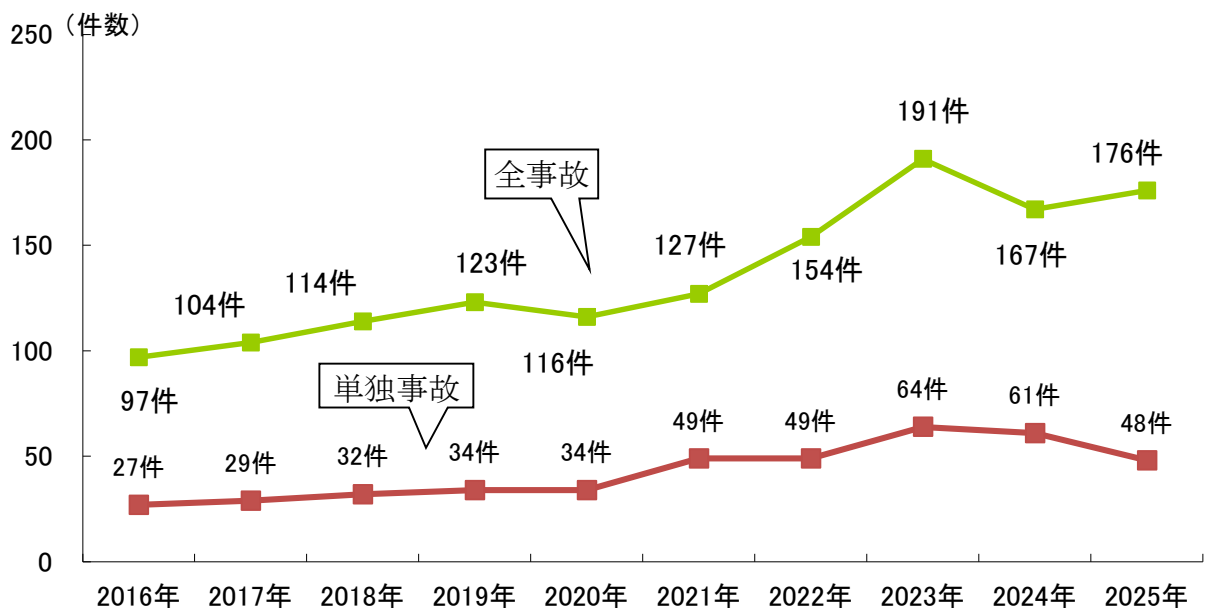
本調査をはじめた1972年の発生件数は159件で、全事故の16%を占めていましたが、その後、大幅な減少となり、1988年～1991年は毎年10件台で推移しました。

その後、増加に転じ、2003年に一旦ピーク(71件)を迎え、以後、しばらくは同程度の水準(70件前後)で増減を繰り返していました。

2011年からの東日本大震災の復旧・復興に向けてダンプカーの稼働率が上がるとともに発生件数も大幅に増加しました。一方で、2020年初頭から流行し始めた新型コロナウイルス感染症に伴う生活様式や経済行動の変化により、増加傾向は緩やかなものになりましたが、その後、行動制限が全て撤廃され、経済活動が活発化したことから交通事故の発生件数は増加に転じたものの、一昨年からは、高止まりの傾向ではあるものの落ち着きを取り戻しつつあります。

建設車両のイメージを代表するダンプカーの事故については、最重点の防止対策が必要であり、こうした状況を踏まえ、今後も改めて安全教育の徹底やダンプカー運転者の安全意識とマナーの向上に取り組むことにより、交通事故防止の気運を大いに盛り上げていくことが重要です。

表5 大型貨物自動車(会社側ダンプカー)による年別交通事故発生状況



## 5 死亡事故等発生状況

### (1) 交通死亡事故等発生状況

昨年中に建設工事に関連して発生した死亡事故は、9件9人です。以下、死亡事故の概要を何件か記載しますので参考にしてください。

#### 【死亡事故の概要】

- 午前7時00分ころ、大型貨物車両で現場に向かって都道府県道を走行中、道路を逸脱、横転し、運転者が死亡したものの。
- 午後3時30分ころ、大型貨物車両で都道府県道を走行中、交差点を左折する際、後方から来た自転車と衝突したものの。
- 午前11時00分ころ、大型貨物車両で都道府県道を走行中、交差点を左折する際、後方から来た自転車と衝突したものの。
- 午後2時30分ころ、大型貨物車両で駐車場から都道府県道に出る際、歩道走行中の自転車と衝突したものの。
- 午後1時00分ころ、大型特殊自動車を運転中、道路を逸脱、横転し、運転者が死亡したものの。

### (2) その他の重大交通事故発生状況

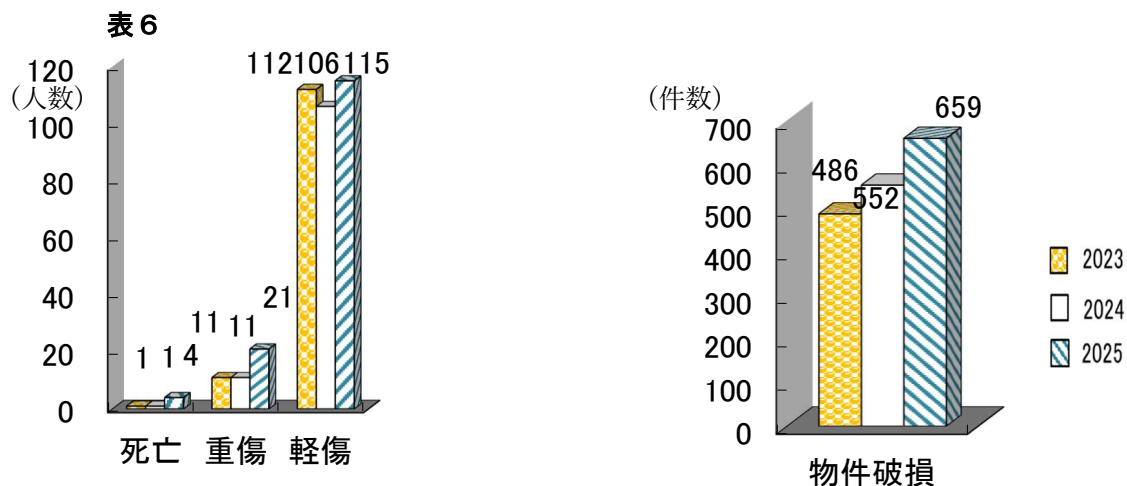
発生の報告はありません。

## 6 被害別交通事故発生状況

### (1) 会社側の被害 (表6)

全交通事故(881件)中、会社側の人身被害があった事故件数は123件で、被害程度別では、死亡が4人、重傷が21人、軽傷が115人となります。

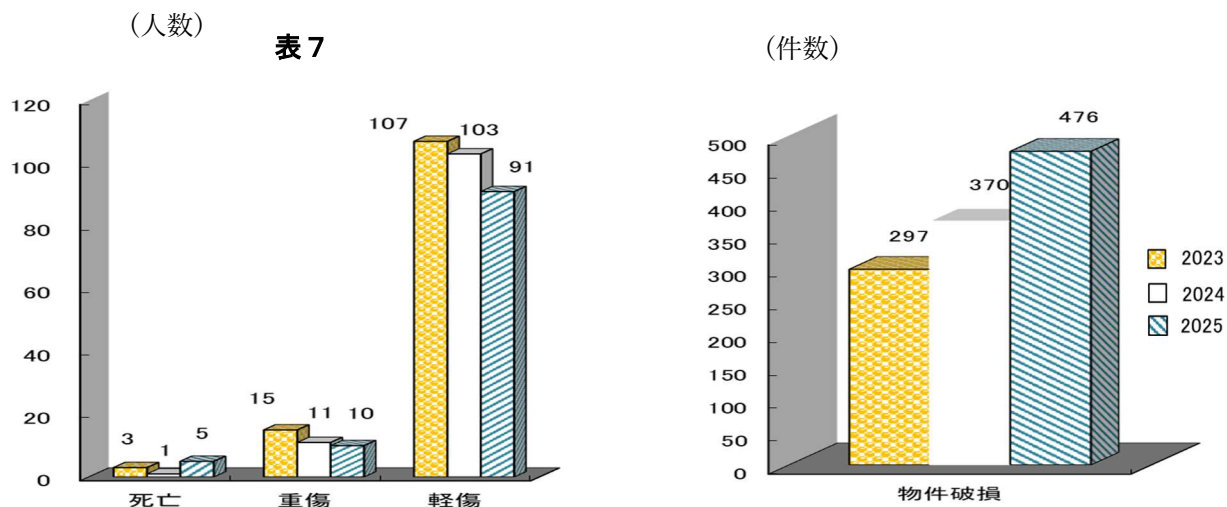
物件破損の発生は、659件です。



### (2) 相手側の被害 (表7)

相手側が人身被害を受けた事故件数は100件で、被害程度別では、死亡が5人、重傷が10人、軽傷が91人となります。

物件破損の発生件数は、476件です。



### (3) 被害の軽減対策の推進

交通事故は発生当時の双方車両の状態、走行態様、被害者の状態、気候条件等の影響により、重大事故に発展します。

本調査の数だけを捉えることなく、交通安全防止資機材の有効活用や交通安全教育の反復継続等の交通事故防止対策を押し進めてください。

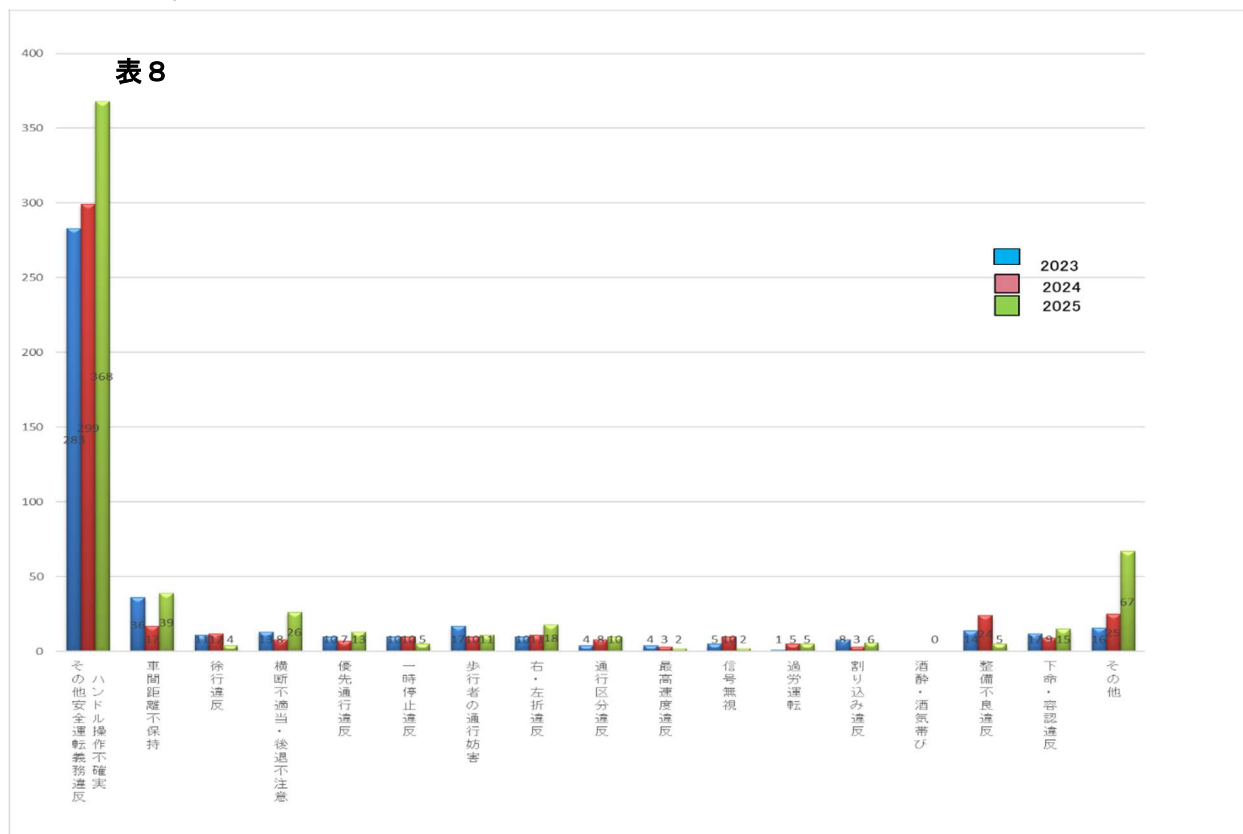
交通安全意識を現場職員の一人一人まで浸透させて、悲惨な交通事故を一件でも多く防止させていくことが求められています。

## 7 原因別交通事故発生状況 (表 8)

全交通事故（881件）のうち、会社側が第1当事者となった事故は596件で、その事故の発生原因を分類した結果は、表8のとおりです。

この調査では、相手方の違反内容は求めているものの、交通事故の発生には相手側に起因する様々な原因も存在しています。

ハンドルを握る時は交通法規を順守することは勿論、歩行者や自転車、他の車両などの動向にも十分配慮して、安全運転を心掛けられますよう指導の徹底をお願いいたします。



## 8 クレーン等重機械類により第三者(通行人、車両、隣家等)に被害を与えた事故

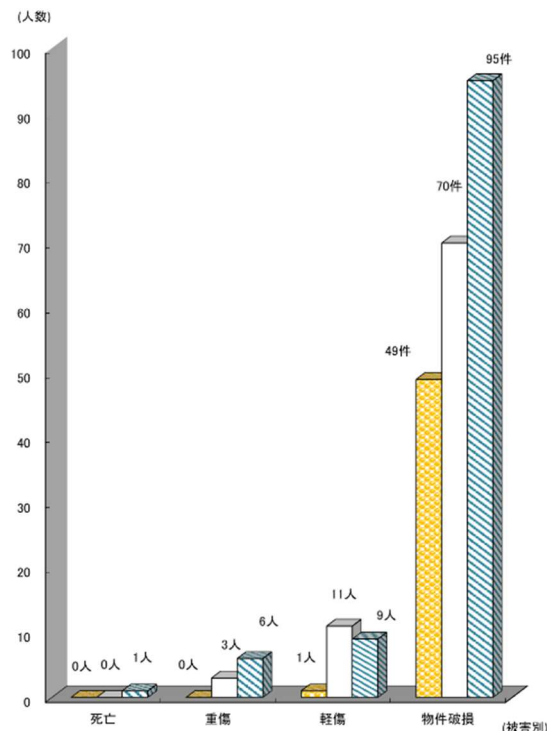
クレーン等による事故は、一旦発生すると第三者に与える被害は甚大で、また、加害会社の責任や社会的反響も大きく、建設業全体に対する批判にもつながりますので、特に日頃からクレーン等の操作員の健康管理と具体的な安全対策の推進にご配慮をお願いいたします。

表 9

### (1) 事故発生状況 (表 9)

事故発生状況は、111件が発生。  
被害内容は、死亡者1名、重傷者6名  
軽傷者9名、物件破損95件です。

年別	事故発生数
2021	89件
2022	98件
2023	49件
2024	70件
2025	111件



### (3) 原因別事故発生状況 (表 10)

原因別では、「安全不確認」が42件で全体の4割を占め、続いて「操作不確実」が25件、「合図不履行」が24件の順となっています。

