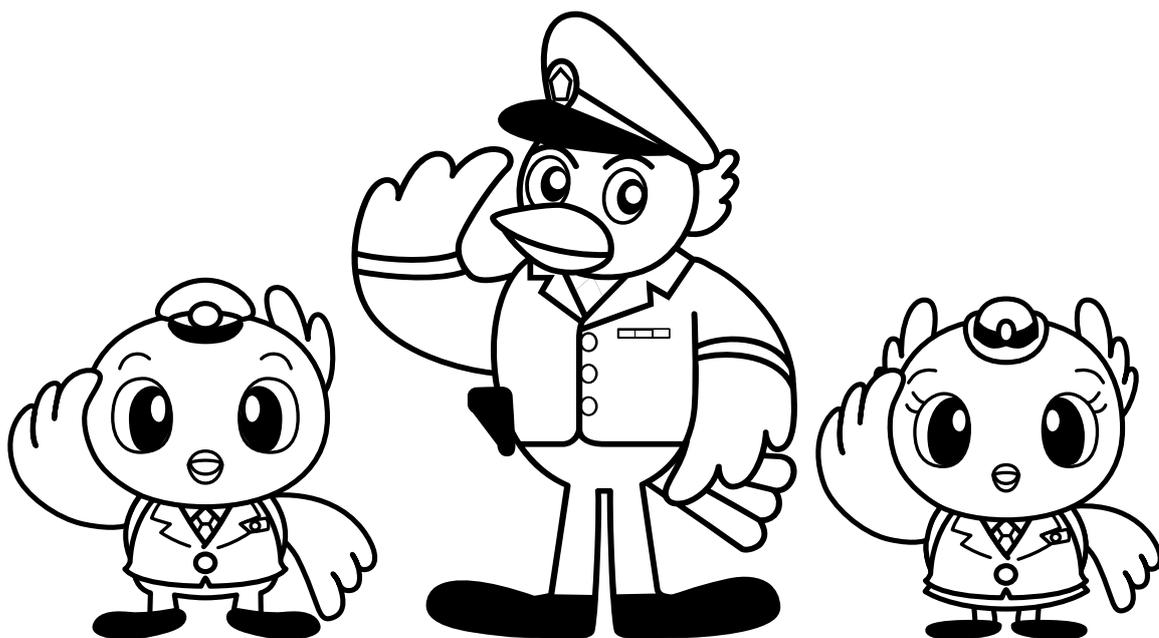


令和 7 年 1 月

令和 6 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7年の交通安全年間スローガン | 16 |

※ 本資料は、令和7年1月27日までに入手したデータにより作成

令和6年中の人身交通事故発生状況

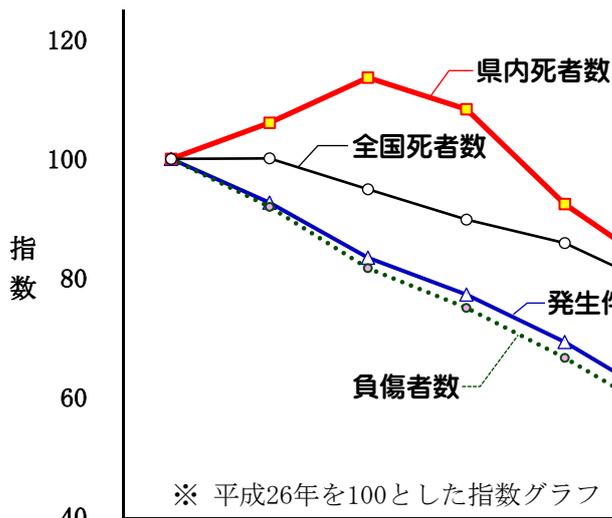
1 概況

県内の人身交通事故・全国死者数の推移(平成26年～令和6年)

死者数は94人、3年連続増加

- 発生件数は6,005件、令和3年まで21年連続で減少後、翌4年から2年連続で増加したが、令和6年は減少
- 死者数は94人、令和3年まで5年連続で減少後、翌4年から3年連続で増加
- 全国の死者数は2,663人(前年比-15人)で、令和4年まで減少後、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6年 | 6,005 | 91 | 94 | 7,456 |
| 令和5年 | 6,489 | 92 | 93 | 7,885 |
| 増減数 | -484 | -1 | +1 | -429 |
| 増減率 | -7.5% | -1.1% | +1.1% | -5.4% |



※ 平成26年を100とした指数グラフ

| | | H26年 | H27年 | H28年 | H29年 | H30年 | R1年 | R2年 | R3年 | R4年 | R5年 | R6年 |
|-----------|------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 県内 | 発生件数 | 12,534 | 11,613 | 10,455 | 9,679 | 8,682 | 7,447 | 6,049 | 5,929 | 6,271 | 6,489 | 6,005 |
| | 死者数 | 132 | 140 | 150 | 143 | 122 | 107 | 84 | 80 | 91 | 93 | 94 |
| | 負傷者数 | 16,460 | 15,135 | 13,441 | 12,344 | 10,965 | 9,372 | 7,455 | 7,243 | 7,699 | 7,885 | 7,456 |
| 死者数ワースト順位 | | 11位 | 11位 | 8位 | 9位 | 10位 | 9位 | 11位 | 11位 | 9位 | 10位 | 9位 |
| 全国死者数 | | 4,113 | 4,117 | 3,904 | 3,694 | 3,532 | 3,215 | 2,839 | 2,636 | 2,610 | 2,678 | 2,663 |

死者数は全国ワースト9位、人口当たりでは12位

- 死者数(94人)の全国順位はワースト9位(前年10位)
- 人口10万人当たりはワースト12位(前年12位)、自動車1万台当たりではワースト18位(前年17位)

死者数ワースト都道府県

| 順位 | 都道府県 | 死者数 | 前年比 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1位 | 東京 | 146 | +10 |
| 2位 | 愛知 | 141 | -4 |
| 3位 | 千葉 | 131 | +4 |
| 4位 | 大阪 | 127 | -21 |
| 5位 | 埼玉 | 113 | -9 |
| 6位 | 兵庫 | 109 | +6 |
| 6位 | 神奈川 | 109 | -6 |
| 8位 | 北海道 | 104 | -27 |
| 9位 | 茨城 | 94 | +1 |
| 10位 | 福岡 | 91 | -12 |
| 11位 | 静岡 | 88 | +18 |

人口10万人当たり

| 順位 | 都道府県 | 死者数 |
|------------|-----------|-------------|
| 1位 | 徳島 | 4.82 |
| 2位 | 愛媛 | 4.08 |
| 12位 | 茨城 | 3.35 |
| 全国平均 | | 2.15 |

自動車1万台当たり

| 順位 | 都道府県 | 死者数 |
|------------|-----------|-------------|
| 1位 | 徳島 | 0.53 |
| 2位 | 愛媛 | 0.50 |
| 18位 | 茨城 | 0.35 |
| 全国平均 | | 0.32 |

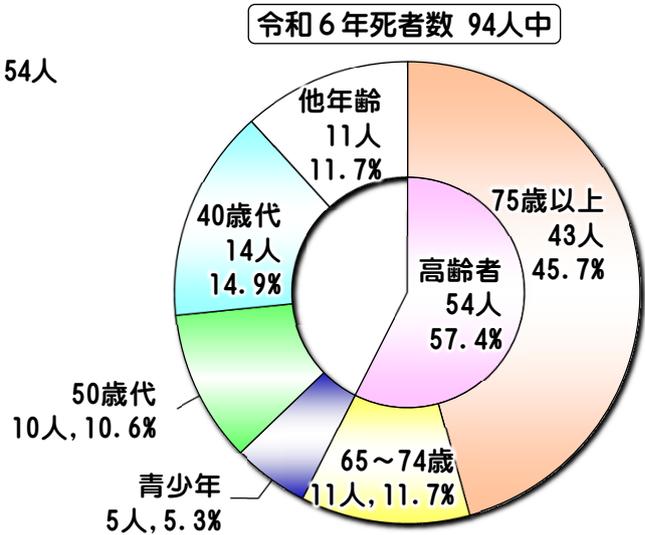
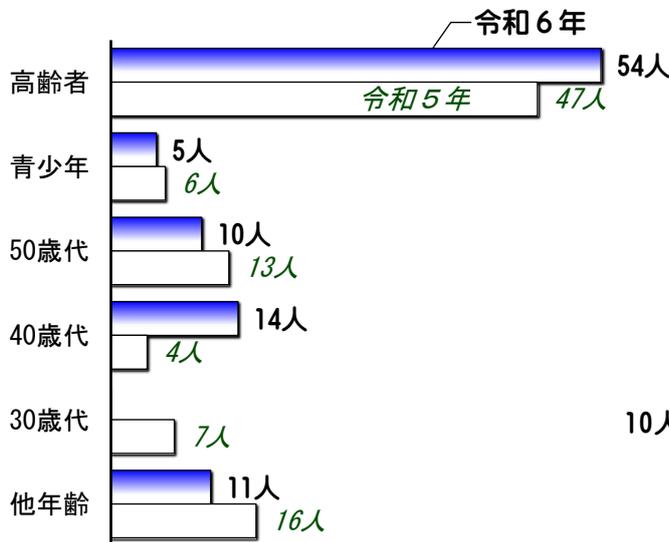
- **死者数94人**
全国ワースト9位
【前年10位】
- **人口10万人当たり死者数**
全国ワースト12位
【前年12位】
- **自動車1万台当たり死者数**
全国ワースト18位
【前年17位】

※ 参照人口はR6/10/31現在
参照自動車台数はR5/12/31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)が54人で、全死者数の57.4%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54人は、全国ワースト7位】
 高齢者の年齢層別では「75歳以上」が43人(高齢者の79.6%)
- 前年比では「40歳代」(+10人)が最も増加、「30歳代」(-7人)が最も減少、「高齢者」(+7人)は増加、「50歳代」(-3人)、「青少年」(-1人)は減少

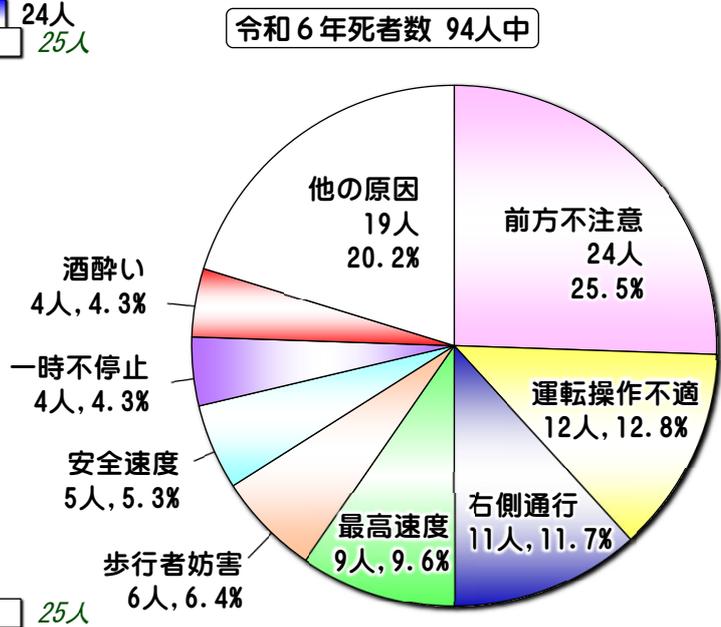
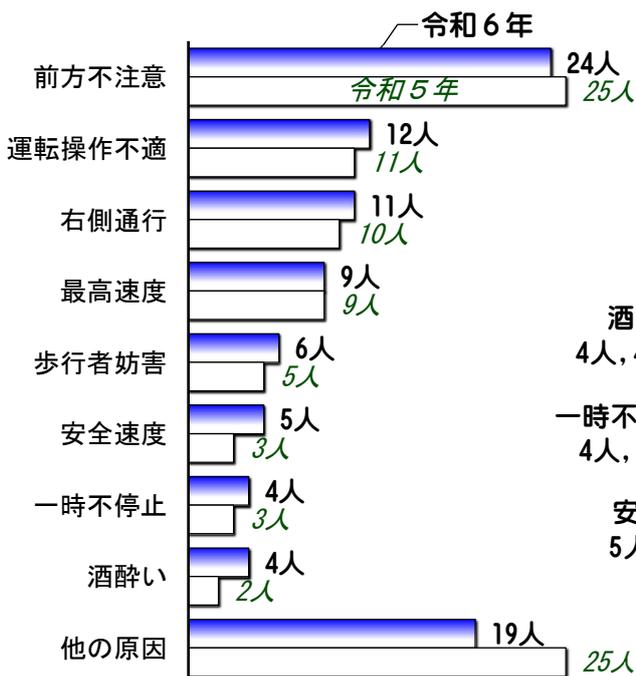


※「高齢者」は65歳以上、「青少年」は16~24歳、「他年齢」は15歳以下、25~29歳、60~64歳の合計

第1当事者の原因別死者数

前方不注意が最多、次いで運転操作不適

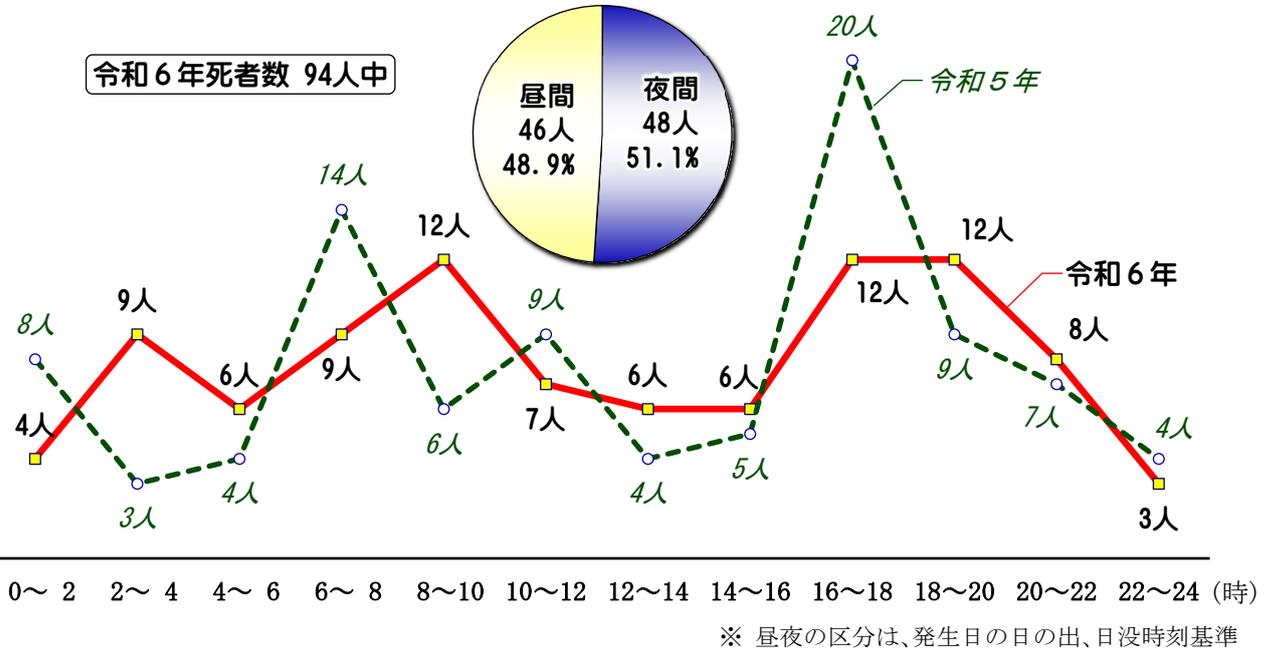
- 「前方不注意」による死者数(24人、25.5%)が最多、次いで「運転操作不適」(12人、12.8%)。
- 前年比では「安全速度」「酒酔い」(各+2人)が最も増加、「前方不注意」(-1人)が減少。



時間帯・昼夜別死者数

夜間が5割を超える、時間帯では8～10時・16～18時・18～20時が最多

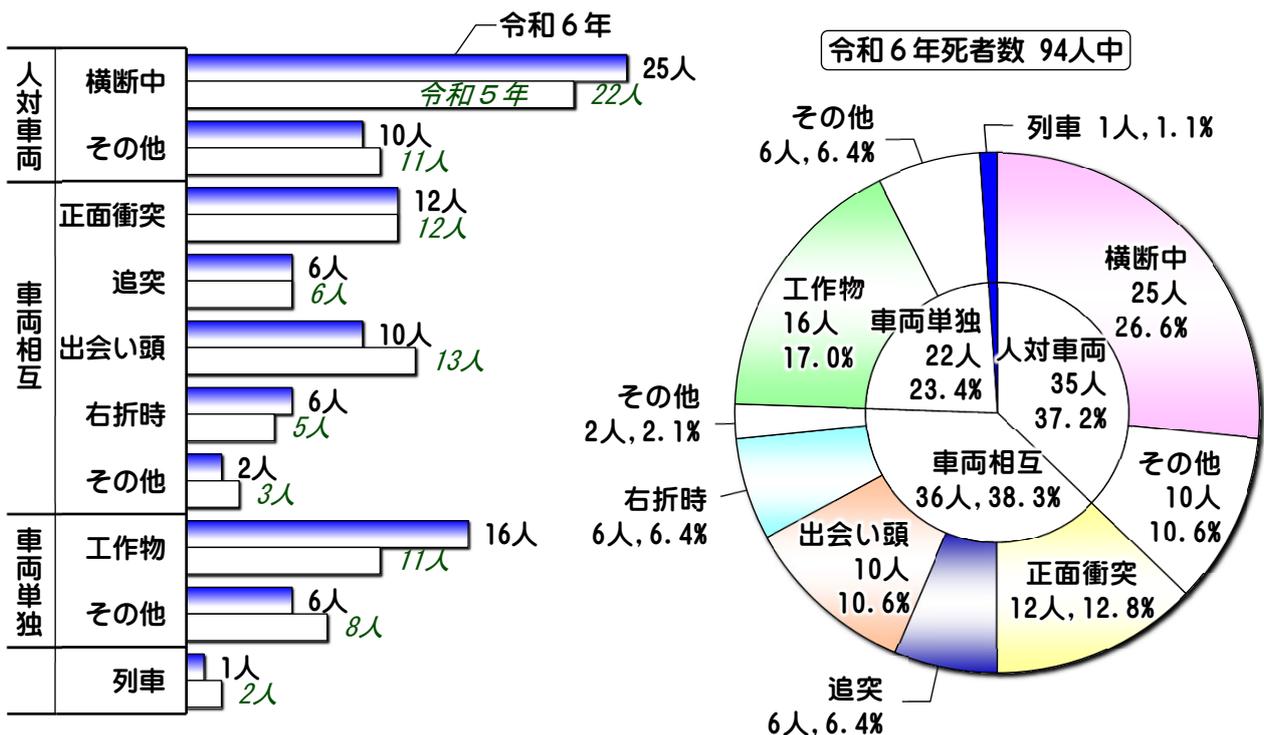
- 時間帯では「8～10時」「16～18時」「18～20時」(各12人)が最多
- 時間帯の前年比では「2～4時」「8～10時」(各+6人)が最も増加、「16～18時」(-8人)が最も減少
- 昼夜別では「夜間」が48人(51.1%)、「昼間」は46人(48.9%)
- 昼夜別の前年比では「夜間」(+3人)が増加、「昼間」(-2人)は減少



事故類型別死者数

人対車両-横断中が最多

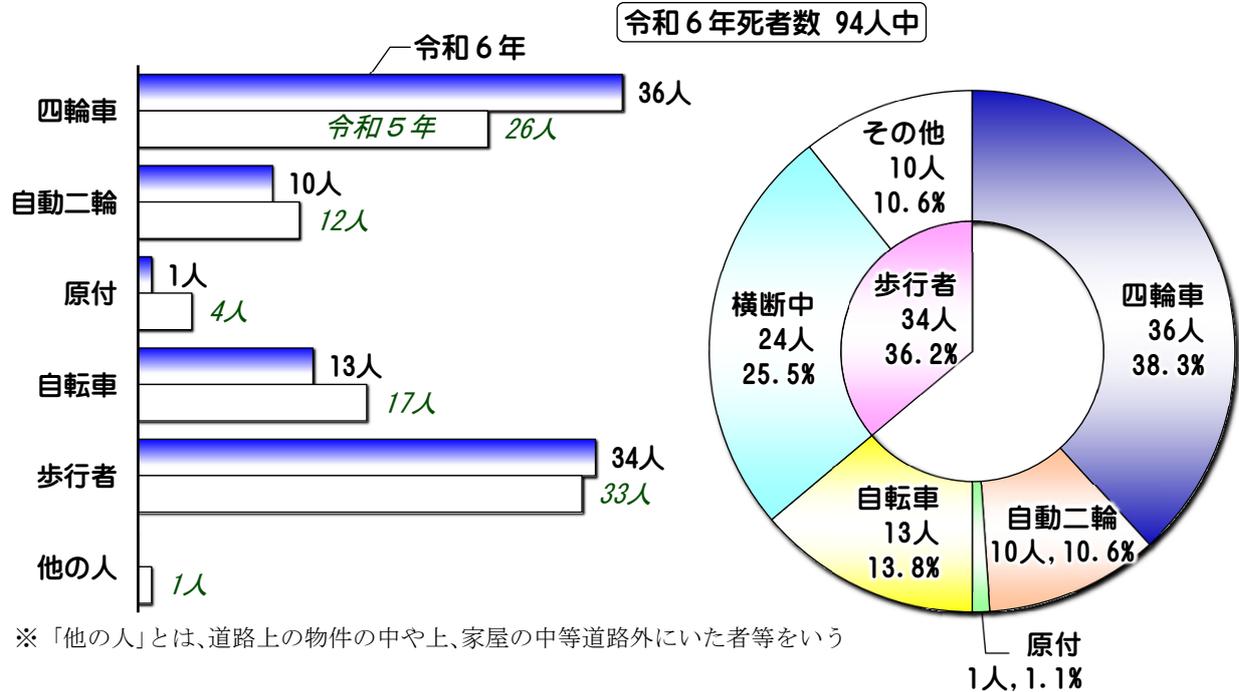
- 「車両相互」が36人(38.3%)で最多、次いで「人対車両」(35人、37.2%)
- 小類型では「人対車両-横断中」(25人)が最多、次いで「車両単独-工作物」(16人)
- 前年比では「車両単独-工作物」(+5人)が最も増加、「車両相互-出会い頭」(-3人)が最も減少



状態別死者数

四輪車が最多、次いで歩行者

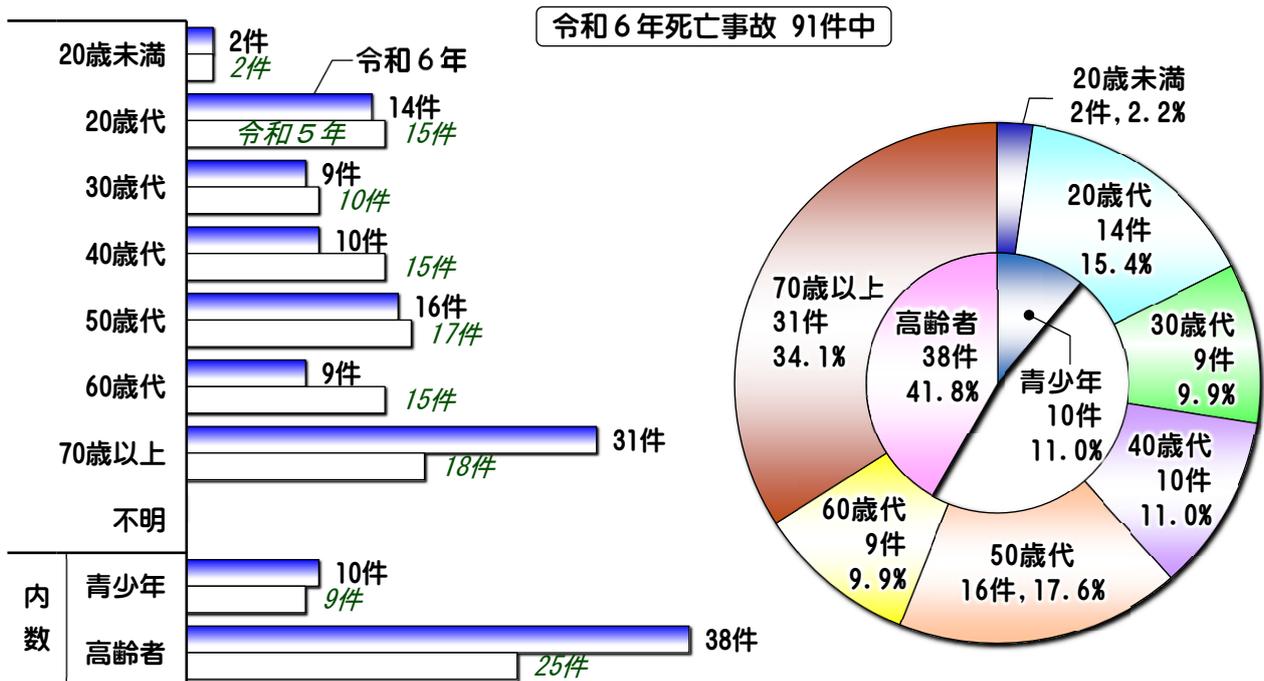
- 「四輪車」(36人、38.3%)が最多、次いで「歩行者」(34人、36.2%)
- 前年比では「四輪車」(+10人)が最も増加、「歩行者」(+1人)は増加、「自動二輪」(-2人)、「原付」(-3人)、「自転車」(-4人)、「他の人」(-1人)は減少



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」(31件、34.1%)が最多、次いで「50歳代」(16件、17.6%)
- 前年比では「70歳以上」(+13件)が最も増加、「60歳代」(-6件)が最も減少
- 内数の「青少年」は10件(+1件)、「高齢者」は38件(+13件)



2 飲酒運転による交通事故

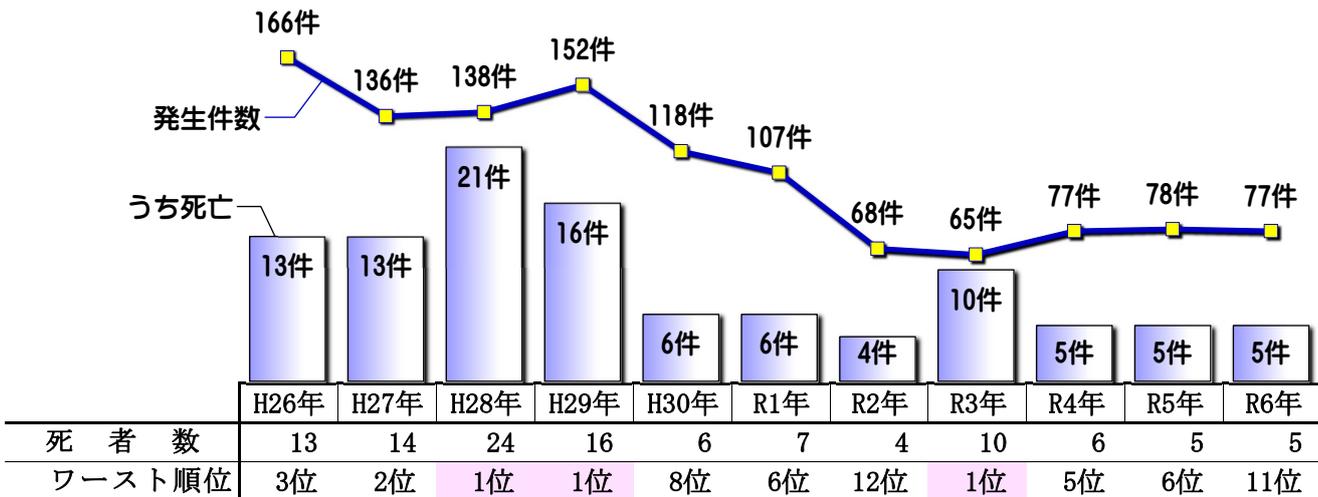
飲酒運転による交通事故の推移(平成26年～令和6年)

発生件数、死亡事故とも、3年連続で横ばい

- 発生件数は77件、令和3年まで減少傾向で推移後、翌4年に増加しほぼ横ばい
全人身事故発生件数に占める割合(構成率)は1.3%(前年1.2%)
- 死亡事故件数(5件、前年比±0件)、死者数(5人、前年比±0人)とも前年と同数
全死亡事故件数に占める割合(構成率)は5.5%(前年5.4%)
- 死者数5人は、全国ワースト11位【前年6位】※3

| | 発生件数 | | 死者数 | 負傷者数 |
|------|------|------|------|------|
| | | うち死亡 | | |
| 令和6年 | 77 | 5 | 5 | 103 |
| 令和5年 | 78 | 5 | 5 | 107 |
| 増減数 | -1 | | | -4 |
| 構成率 | 1.3% | 5.5% | 5.3% | 1.4% |

※「構成率」は、全交通事故に占める割合

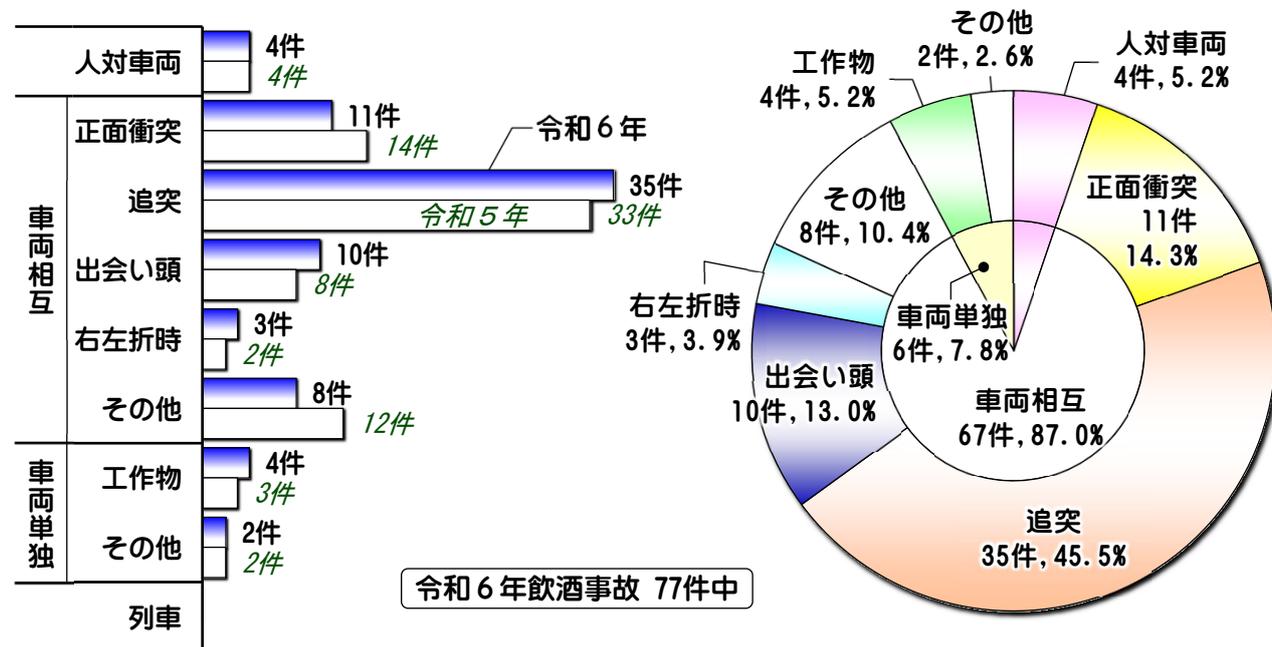


- ※1 発生件数は、原付以上の飲酒運転者が第1当事者となった事故件数。死者数、負傷者数は、その事故による全被害で、飲酒運転者が死傷しているとは限らない。以下同じ
 2 死亡事故件数は、発生件数の内数
 3 令和6年の死者数のワースト順位は、令和7年1月27日抽出時の速報値を基にしており、今後変更される可能性がある

事故類型別発生件数

車両相互-追突が最多

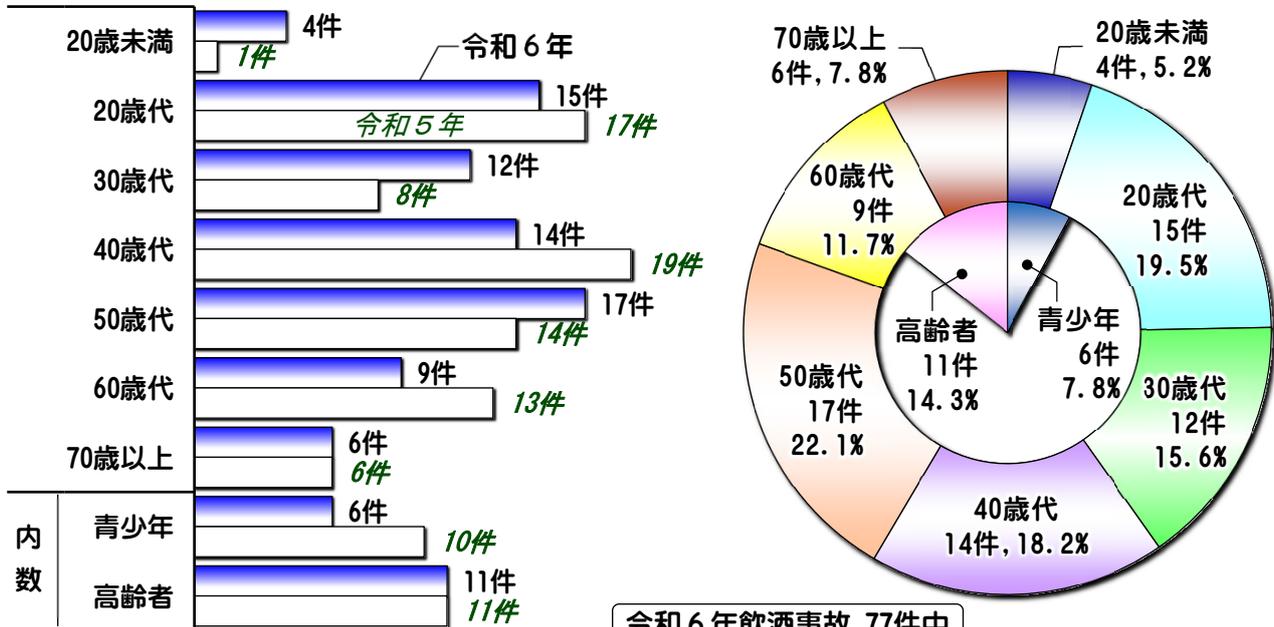
- 「車両相互」が67件(87.0%)、「車両単独」が6件(7.8%)、「人対車両」が4件(5.2%)
- 小類型では「車両相互-追突」(35件)が最多、次いで「車両相互-正面衝突」(11件)



第1当事者の年齢層別発生件数

50歳代が最多

- 「50歳代」が17件(22.1%)で最多、次いで「20歳代」(15件、19.5%)
- 前年比では「30歳代」(+4件)が最も増加、「40歳代」(-5件)が最も減少
- 内数の「青少年」は6件(-4件)、「高齢者」は11件(±0件)

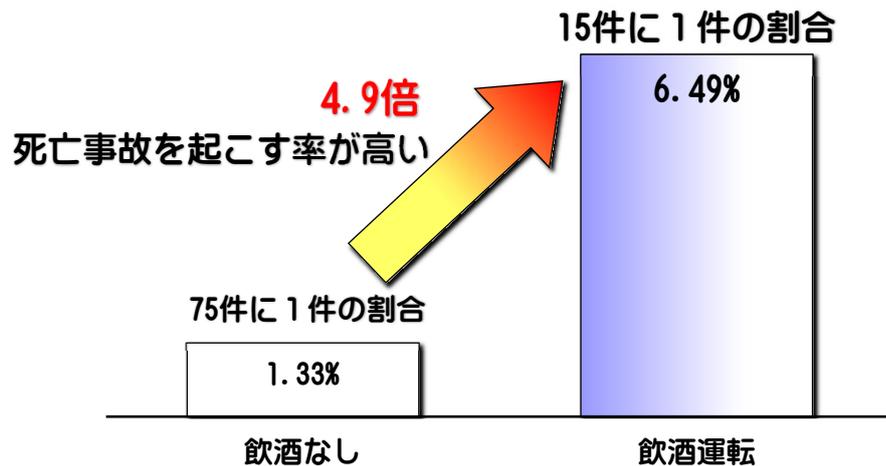


※ 「高齢者」は65歳以上、「青少年」は16～24歳で内数

運転者死亡事故率の比較

飲酒運転者は約5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4.9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 | 5,730 | 77 | 5,807 |
| うち死亡 | 76 | 5 | 81 |
| 死亡事故率 | 1.33% | 6.49% | 1.39% |

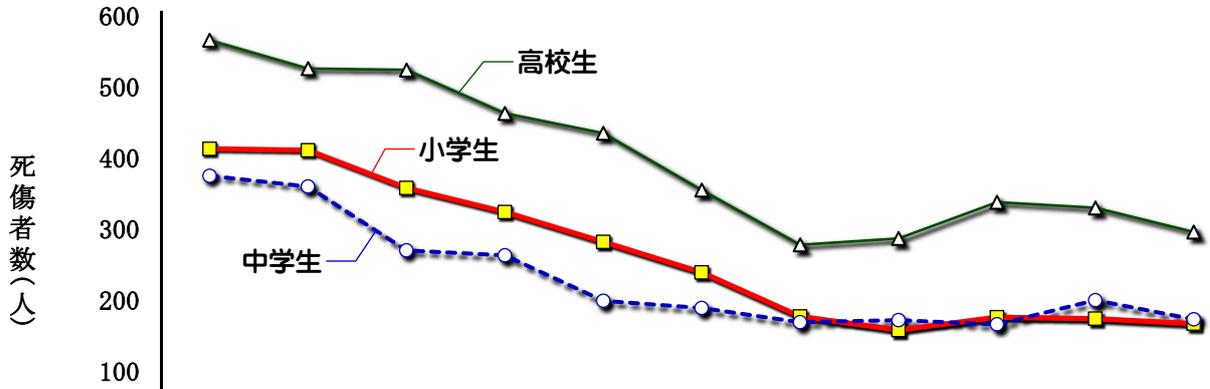
※1 死亡事故率 = (原付以上第1当事者の死亡事故件数) ÷ (原付以上第1当事者の全発生件数) × 100
 ※2 死亡事故第1当事者のうち、自転車・歩行者・ひき逃げ不明(10件)を除く
 ※3 全事故第1当事者のうち、自転車・歩行者・ひき逃げ不明(198件)を除く

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26年～令和6年)

各学齢とも減少傾向で推移

- 小学生は減少傾向で推移、平成26年に比べ246人(59.6%)減少
- 中学生は減少傾向で推移、平成26年に比べ202人(53.9%)減少
- 高校生は令和2年まで減少、翌3年から2年連続で増加したが、令和5年から2年連続で減少。平成26年に比べ270人(47.7%)減少



| | | H26年 | H27年 | H28年 | H29年 | H30年 | R1年 | R2年 | R3年 | R4年 | R5年 | R6年 |
|-----|------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 小学生 | 死傷者数 | 413 | 411 | 358 | 324 | 282 | 239 | 177 | 158 | 176 | 174 | 167 |
| | 死者数 | 2 | - | 1 | - | 1 | - | 2 | - | - | 2 | 1 |
| 中学生 | 死傷者数 | 375 | 360 | 270 | 263 | 199 | 189 | 169 | 172 | 166 | 200 | 173 |
| | 死者数 | 3 | 2 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - |
| 高校生 | 死傷者数 | 566 | 526 | 524 | 463 | 435 | 355 | 278 | 287 | 338 | 330 | 296 |
| | 死者数 | 4 | 2 | 3 | 1 | 1 | 6 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |

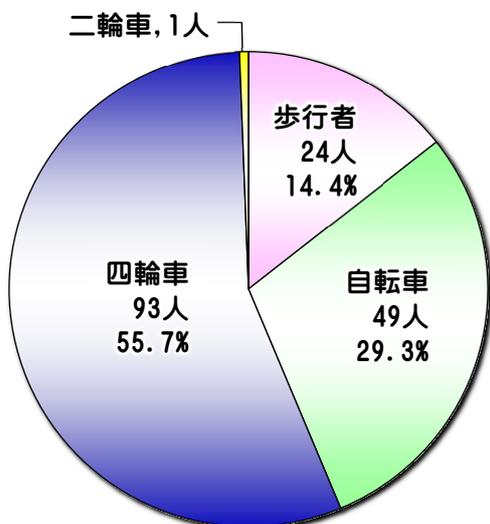
※ 「死者数」は「死傷者数」の内数、以下同じ

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

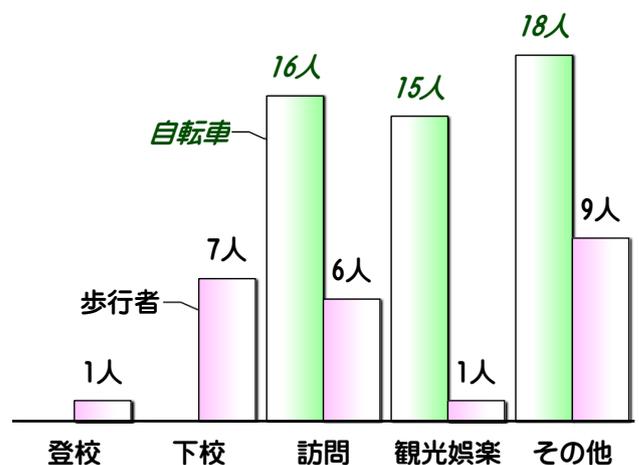
- 状態別では「四輪車(同乗中)」(93人、55.7%)が最多、次いで「自転車」(49人、29.3%)
- 歩行者の通行目的では「下校」(7人、29.2%)が最多、登下校時の「通学中」は8人(33.3%)
- 自転車の通行目的では「訪問」(16人、32.7%)が最多、次いで「観光娯楽」(15人、30.6%)

令和6年小学生の死傷者数 167人中



※ 「四輪車」「二輪車」は全て同乗者

自転車・歩行者(73人)の通行目的



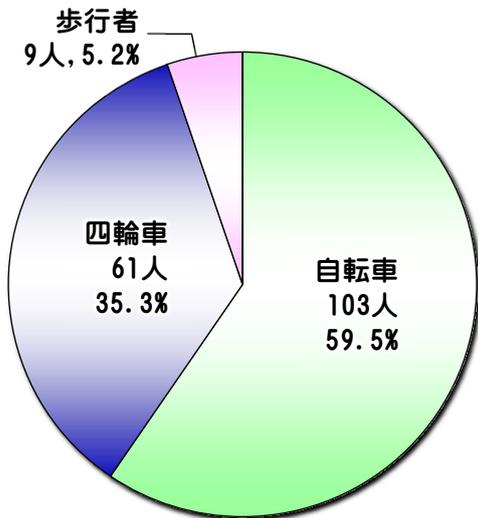
※1 「通学中」: 自転車0人(0.0%)、歩行者8人(33.3%)
 2 「観光娯楽」にはスポーツ等を含む

中学生の状態・通行目的別死傷者数

自転車約6割を占め最多

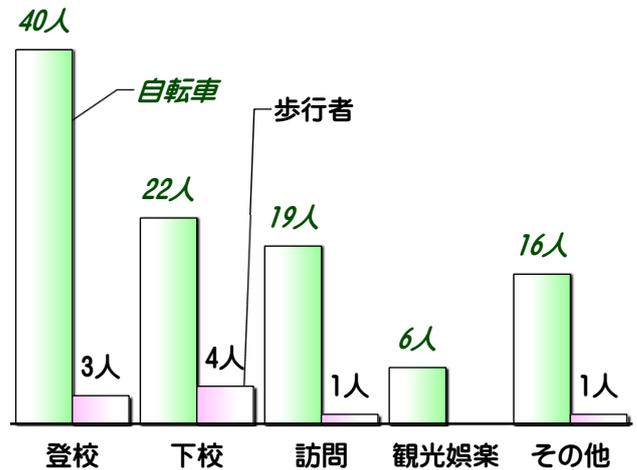
- 状態別では「自転車」(103人、59.5%)が最多、次いで「四輪車(同乗中)」(61人、35.3%)
- 自転車の通行目的では「登校」(40人、38.8%)が最多、登下校時の「通学中」は62人(60.2%)
- 歩行者の「通学中」は7人(77.8%)。

令和6年中学生の死傷者数 173人中



※「四輪車」は全て同乗者

自転車・歩行者(112人)の通行目的



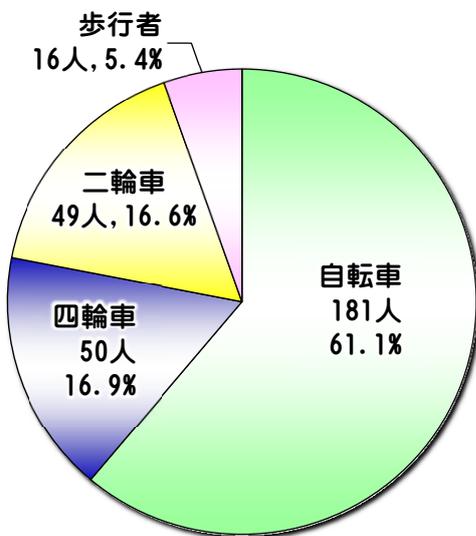
※1 「通学中」: 自転車62人(60.2%)、歩行者7人(77.8%)
 ※2 「観光娯楽」にはスポーツ等を含む

高校生の状態・通行目的別死傷者数

自転車が6割を超え最多

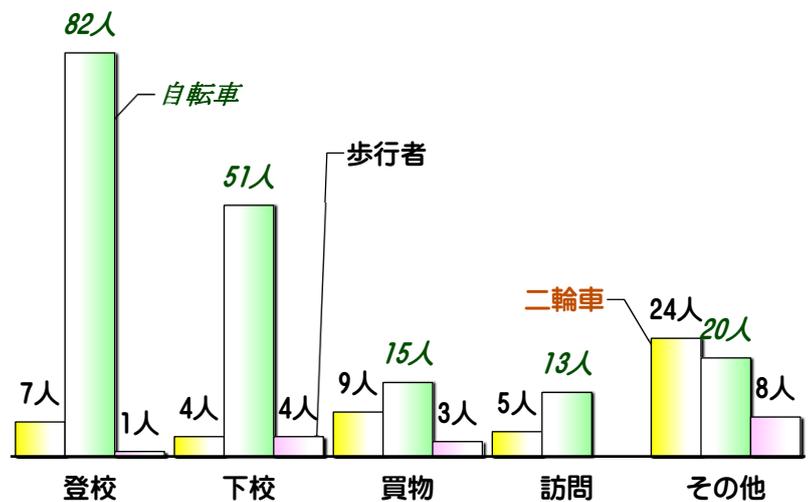
- 状態別では「自転車」(181人、61.1%)が最多、次いで「四輪車」(50人、16.9%)
- 自転車の通行目的では「登校」(82人、45.3%)が最多、登下校時の「通学中」は133人(73.5%)
- 二輪車の「通学中」は11人(22.4%)、歩行者の「通学中」は5人(31.3%)

令和6年高校生の死傷者数 296人中



※「四輪車」「二輪車」には運転者を含む

二輪車・自転車・歩行者(246人)の通行目的



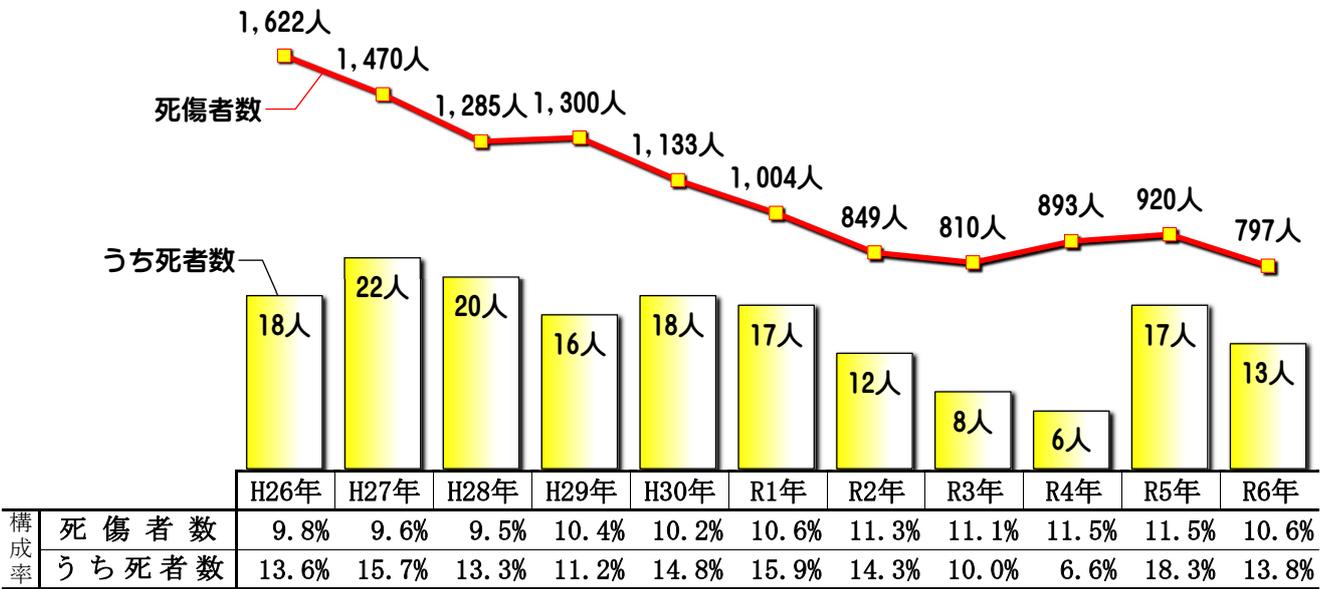
※1 「通学中」: 二輪車11人(22.4%)、自転車133人(73.5%)、歩行者5人(31.3%)
 ※2 「観光娯楽」にはスポーツ等を含む

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26年～令和6年)

死傷者数、死者数とも前年より減少

- 死傷者数は797人、減少傾向で推移、令和6年は統計資料の残る昭和40年以降で最少。全死傷者数に占める割合(構成率)は10.6%
- 死者数は令和4年まで4年連続で減少後、翌5年に増加したが、令和6年は減少。全死者数に占める構成率は13.8%



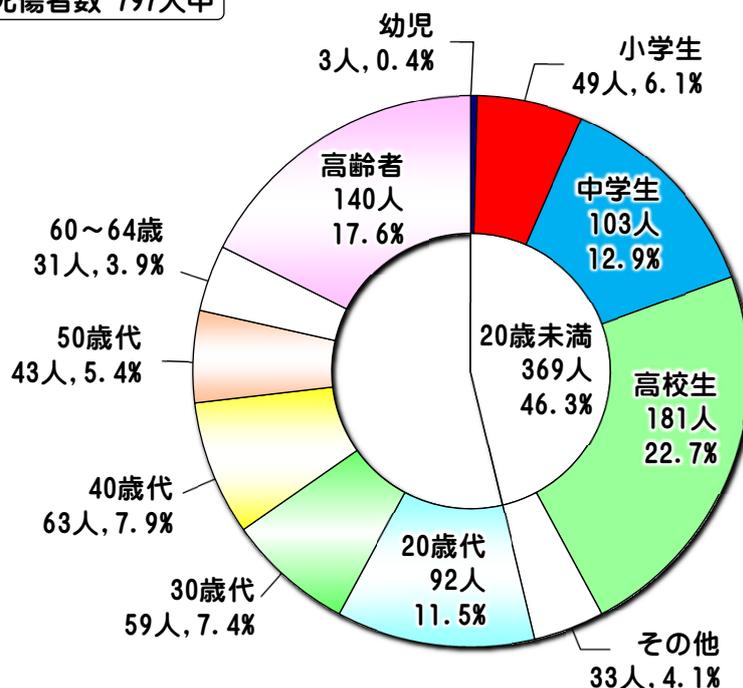
※1 「死者数」は「死傷者数」の内数、以下同じ 2 「構成率」は全死傷者数、全死者数に占める割合

年齢層・学齢別死傷者数

20歳未満が最多

- 「20歳未満」(369人、46.3%)が最多、次いで「高齢者」(140人、17.6%)
- 学齢別では「幼児」が3人、「小学生」が49人、「中学生」が103人、「高校生」が181人

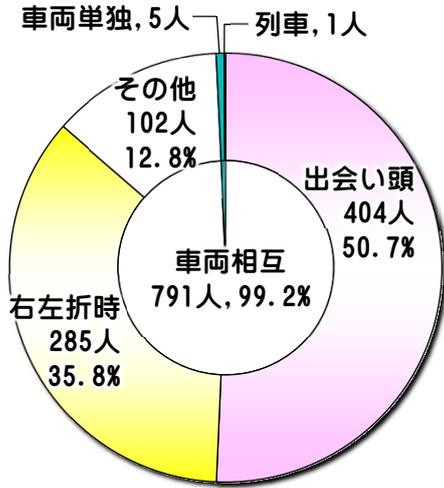
令和6年自転車死傷者数 797人中



事故類型別死傷者数

出会い頭が5割を超える

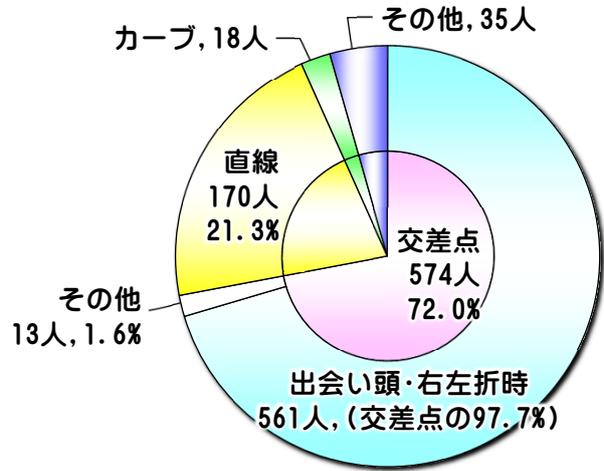
- 「車両相互」が791人(99.2%)
- 小類型では「車両相互-出会い頭」(404人、50.7%)が最多、次いで「右左折時」(285人、35.8%)



道路形状別死傷者数

交差点が7割を超える

- 「交差点」が574人(72.0%)で最多、次いで「直線」(170人、21.3%)
- 交差点の574人中、「出会い頭」、「右左折時」が97.7%

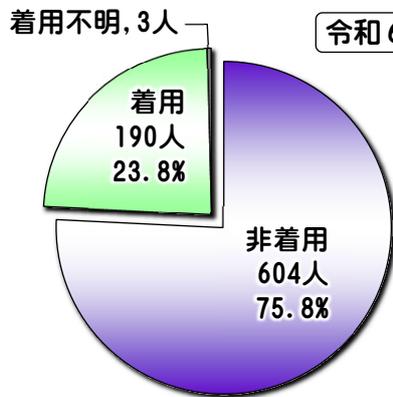


令和6年自転車死傷者数 797人中

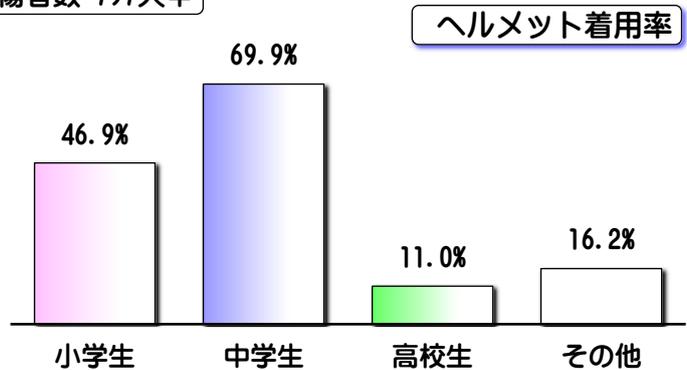
ヘルメット着用別死傷者数

非着用が約8割

- 「非着用」が604人(75.8%)、「着用」が190人(23.8%)、「着用不明」が3人
- 学齢別ヘルメット着用者の構成率では、「小学生」が46.9%、「中学生」が69.9%、「高校生」が11.0%



令和6年自転車死傷者数 797人中



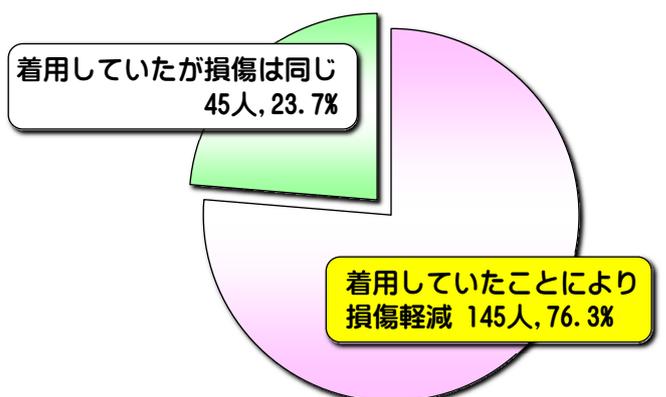
ヘルメット着用の効果

約8割が着用により損傷軽減

- 「ヘルメット着用(190人)」の着用効果では、「着用により損傷軽減」が145人(76.3%)

| | 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 | 145人 | 234人 | 145人 | 234人 | 76.3% | 38.7% |
| 損傷は同じ | 45人 | 370人 | 45人 | 370人 | 23.7% | 61.3% |
| 合計 | 190人 | 604人 | 190人 | 604人 | 100.0% | 100.0% |

令和6年ヘルメット着用の死傷者数 190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

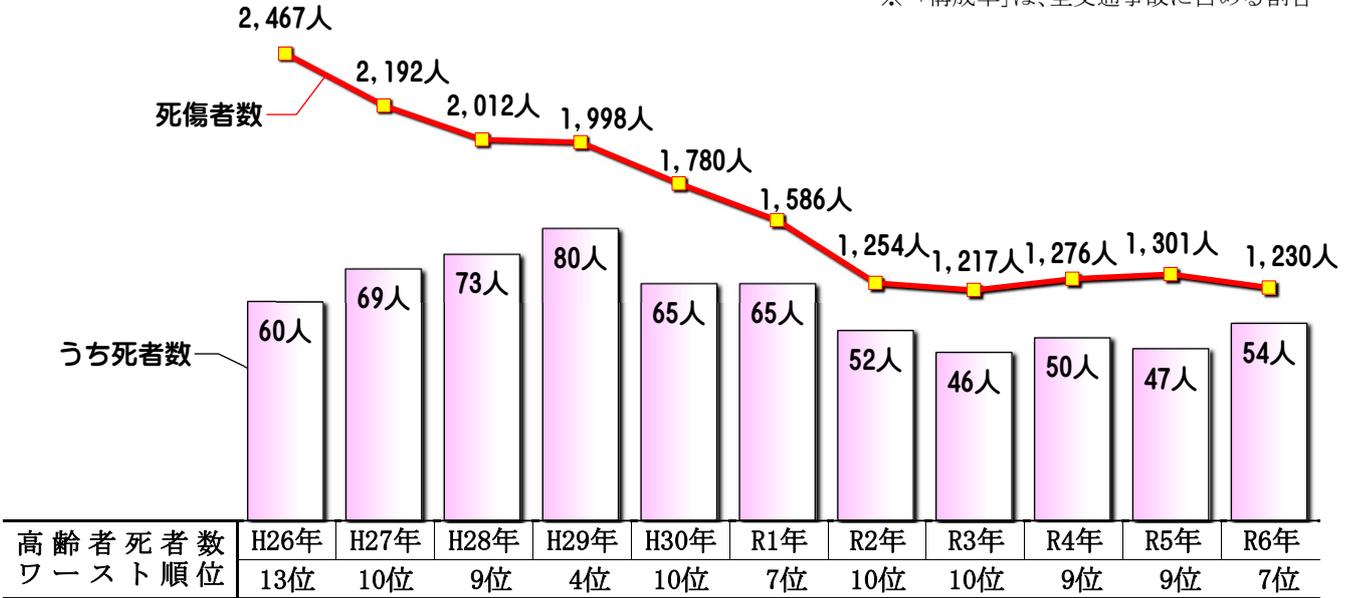
高齢者が関係した交通事故の推移(平成26年～令和6年)

死者数は54人、前年より増加

- 死傷者数は1,230人。令和3年まで7年連続で減少後、翌4年から2年連続で増加したが、令和6年は減少
- 死者数は54人、前年比+7人と増加。全死者数に占める割合(構成率)は57.4%(前年50.5%)
- 死者数54人は、全国ワースト7位【前年9位】

| | 死傷者数 | | 合計 |
|------|-------|-------|-------|
| | 死者数 | 負傷者数 | |
| 令和6年 | 54 | 1,176 | 1,230 |
| 令和5年 | 47 | 1,254 | 1,301 |
| 増減数 | +7 | -78 | -71 |
| 構成率 | 57.4% | 15.8% | 16.3% |

※「構成率」は、全交通事故に占める割合

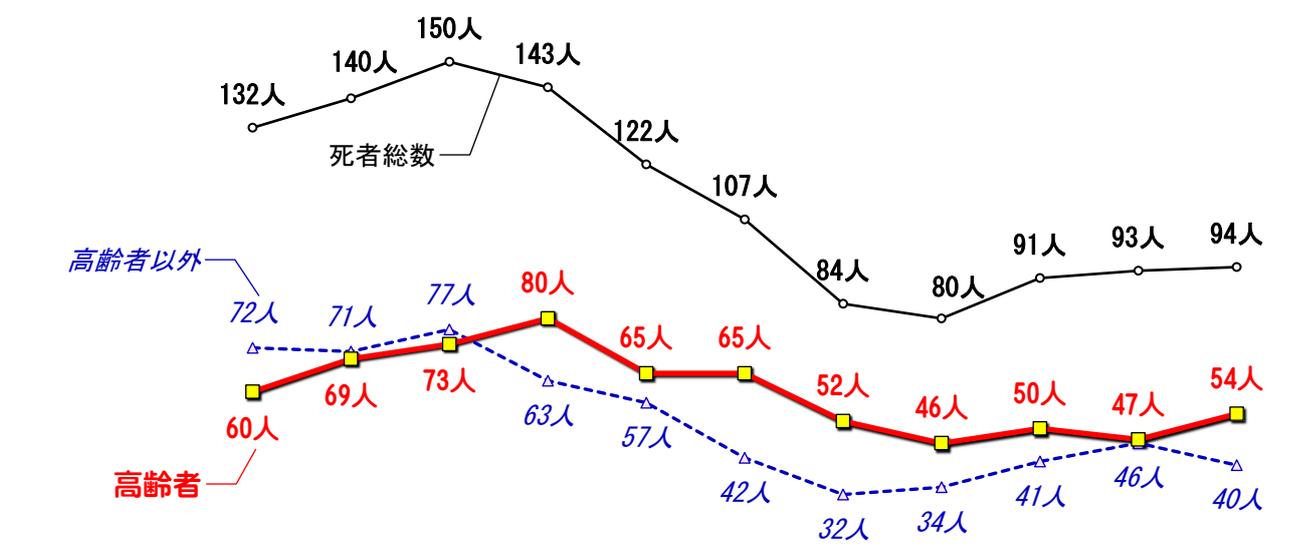


※「死者数」は「死傷者数」の内数、以下同じ

全死者数と高齢者死者数の推移(平成26年～令和6年)

高齢者の死者数が約6割

- 死者総数は減少傾向で推移したが、令和4年から3年連続で増加
- 高齢者の死者数は、平成30年から減少傾向で推移、令和6年は増加
- 高齢者の構成率は、令和3年から3年連続で下降したが、令和6年は上昇



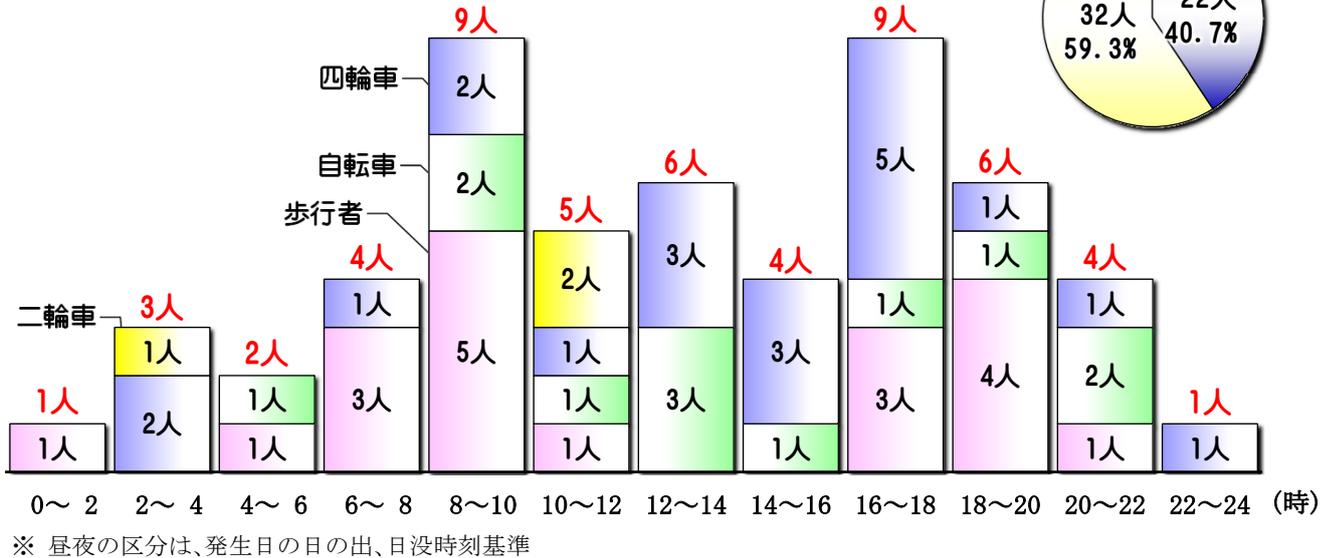
| 高年齢者構成率 | H26年 | H27年 | H28年 | H29年 | H30年 | R1年 | R2年 | R3年 | R4年 | R5年 | R6年 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 45.5% | 49.3% | 48.7% | 55.9% | 53.3% | 60.7% | 61.9% | 57.5% | 54.9% | 50.5% | 57.4% |

時間帯・昼夜・状態別死者数

8～10時・16～18時が最多

- 時間帯では「8～10時」「16～18時」(各9人)が最多、次いで「12～14時」「18～20時」(各6人)
- 昼夜別では「昼間」が32人(59.3%)、夜間は22人(40.7%)
- 時間帯・状態別では「8～10時の歩行者」「16～18時の四輪車」(各5人)が最多
- 夜間の22人中、歩行者が11人(50.0%)

令和6年高齢者死者数 54人中

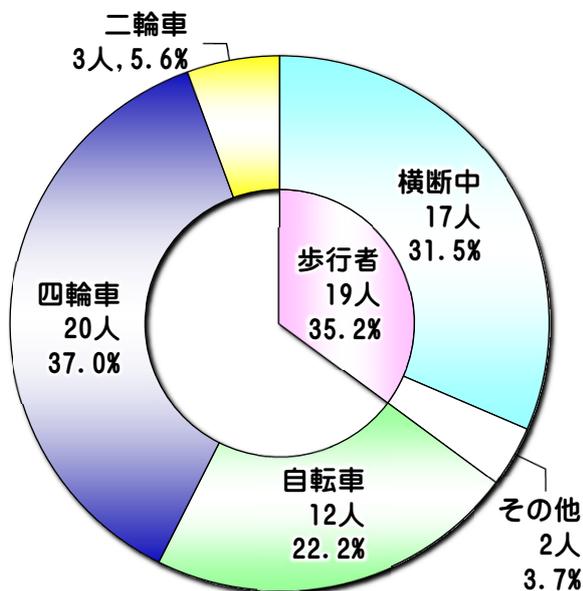


状態別死者数

四輪車が最多

- 「四輪車」(20人、37.0%)が最多、次いで「歩行者」(19人、35.2%)
- 歩行者、自転車の合計は31人(57.4%)。このうち全員(31人、100.0%)は運転免許を保有しておらず、18人(58.1%)は、自宅から半径500m以内

令和6年高齢者死者数 54人中

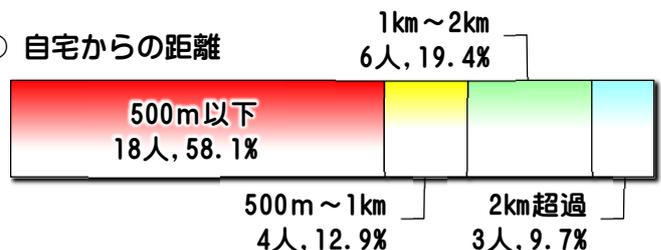


歩行者・自転車 31人中

- 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

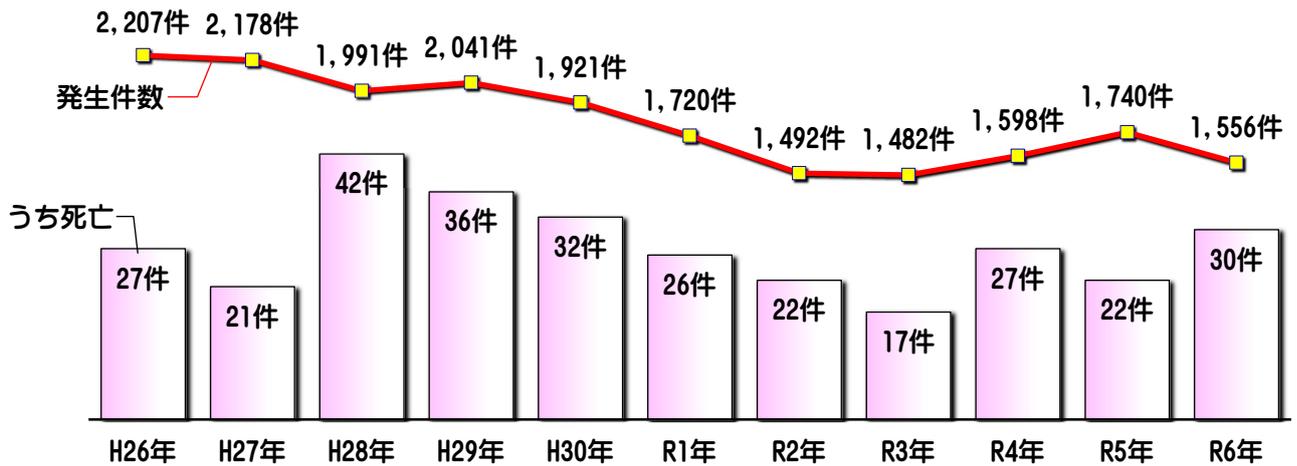
高齢運転者による交通事故の推移(平成26年～令和6年)

発生件数は減少、死亡事故は増加

- 発生件数は1,556件、令和3年まで減少傾向で推移後、翌4年から2年連続で増加したが、令和6年は減少
 全人身事故発生件数に占める割合(構成率)は25.9%で、統計資料の残る平成2年以降、最高率となった令和5年(26.8%)から下降
- 死亡事故(件数)は30件、令和3年まで5年連続で減少後、翌4年から増加傾向で推移、令和6年は増加。全死亡事故(件数)に占める構成率は33.0%(前年23.9%)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6年 | 1,556 | 30 | 30 | 1,926 |
| 令和5年 | 1,740 | 22 | 22 | 2,115 |
| 増減数 | -184 | +8 | +8 | -189 |
| 構成率 | 25.9% | 33.0% | 31.9% | 25.8% |

※「構成率」は、全交通事故に占める割合

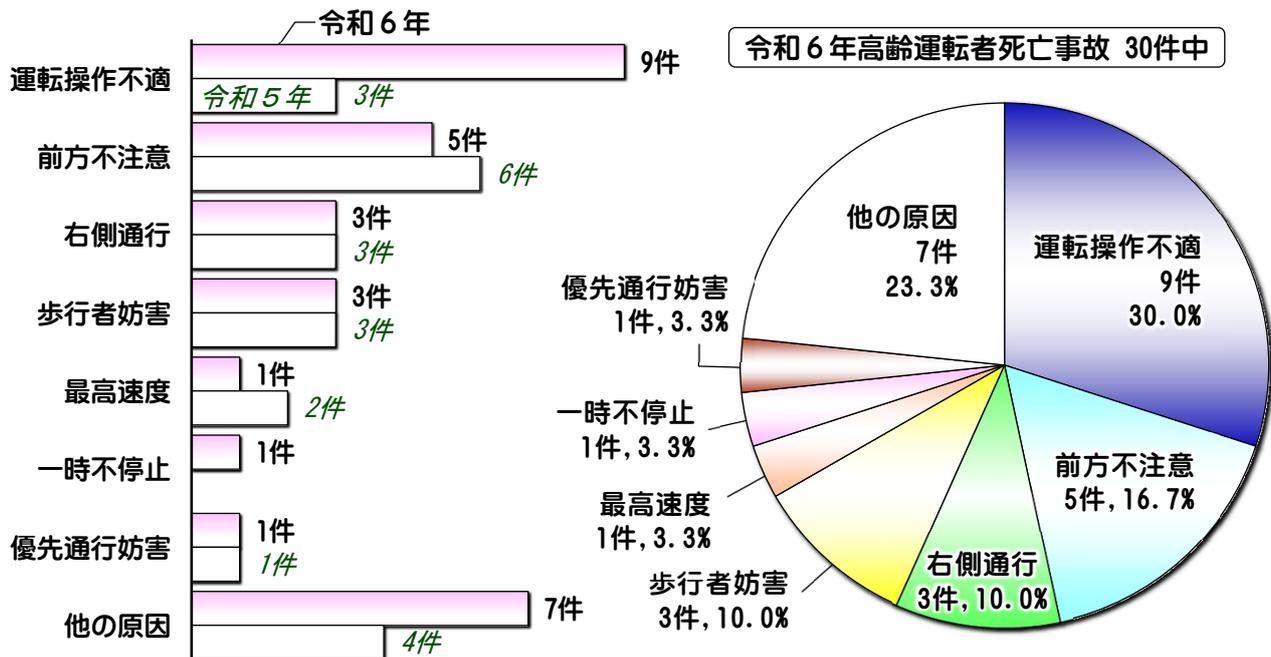


※1 発生件数は、原付以上の車両を運転中の高齢者(65歳以上)が第1当事者となった事故件数。死者数、負傷者数は、その事故による全被害で、高齢運転者が死傷しているとは限らない。以下同じ
 ※2 死亡事故件数は、発生件数の内数

原因別死亡事故件数

運転操作不適が最多

- 「運転操作不適」(9件、30.0%)が最多、次いで「前方不注意」(5件、16.7%)
- 前年比では「運転操作不適」(+6件)が最も増加

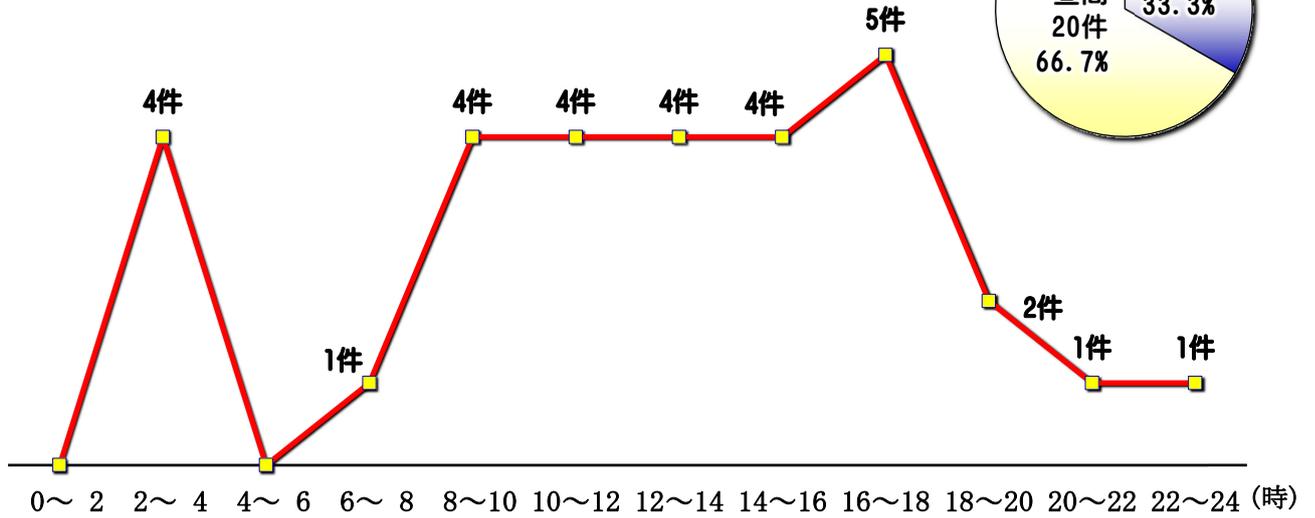


時間帯・昼夜別死亡事故件数

昼間が約7割

- 時間帯では「16～18時」(5件)が最多
- 昼夜別では「昼間」が20件(66.7%)、「夜間」が10件(33.3%)

令和6年高齢運転者死亡事故 30件中

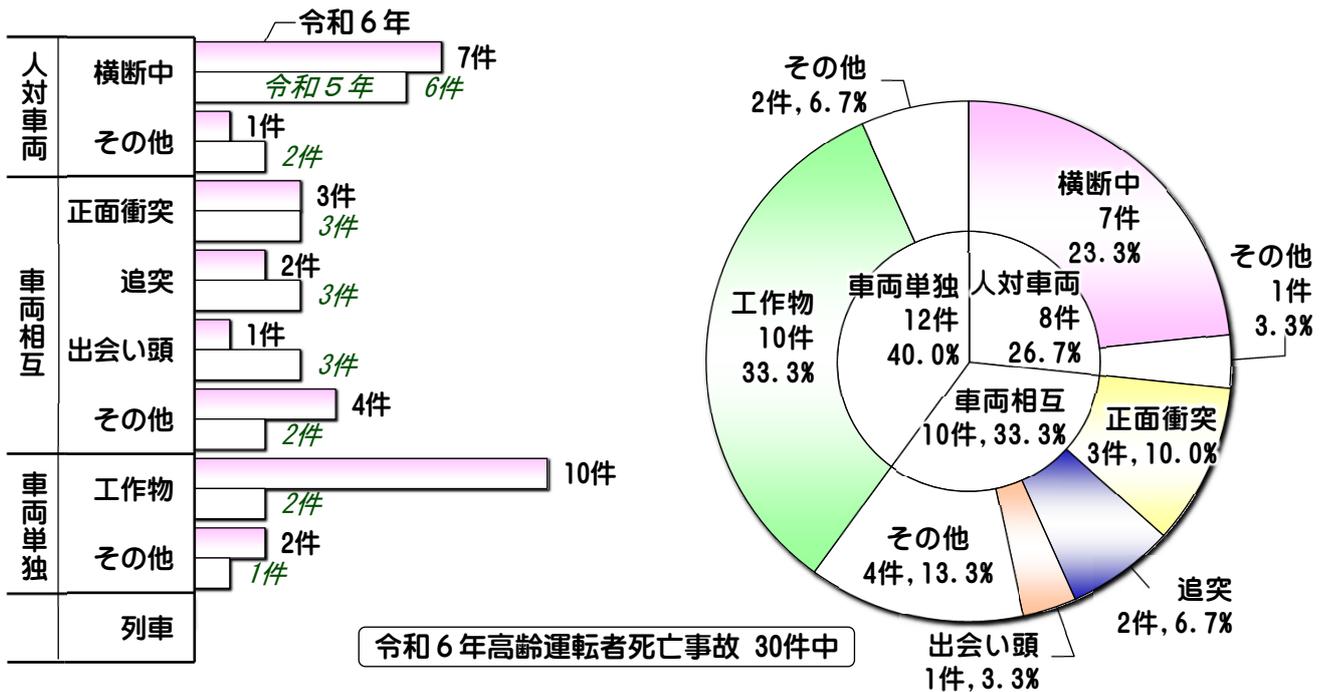


※ 昼夜の区分は、発生日の日の出、日没時刻基準

事故類型別死亡事故件数

車両単独-工作物が最多

- 「車両単独」(12件、40.0%)が最多、次いで「車両相互」(10件、33.3%)
- 小類型では「車両単独-工作物」(10件、33.3%)が最多、次いで「人対車両-横断中」(7件、23.3%)



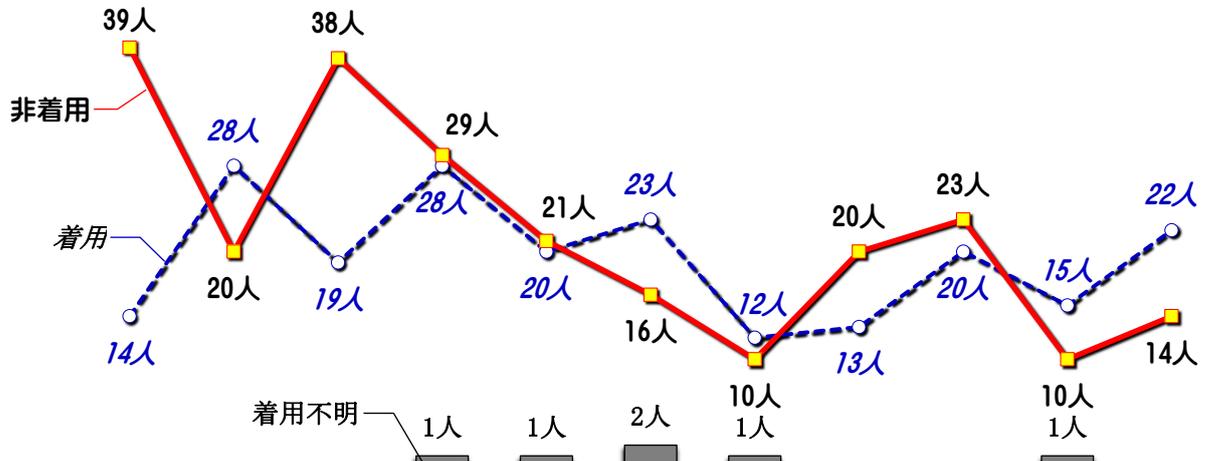
令和6年高齢運転者死亡事故 30件中

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26年～令和6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年から2年連続で増加し減少、令和6年は増加
- シートベルト着用死者数は22人、増減を繰り返して推移、令和6年は増加

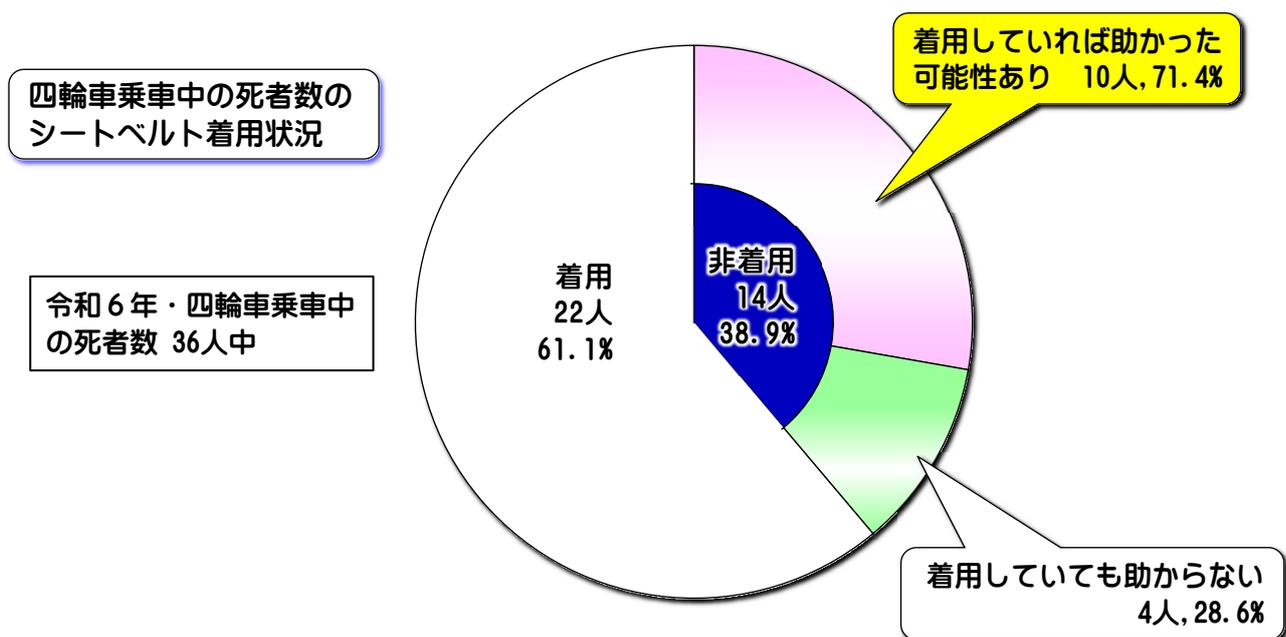


| | | H26年 | H27年 | H28年 | H29年 | H30年 | R1年 | R2年 | R3年 | R4年 | R5年 | R6年 |
|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 構成率 | 非着用 | 73.6% | 41.7% | 66.7% | 50.0% | 50.0% | 39.0% | 43.5% | 60.6% | 53.5% | 38.5% | 38.9% |
| | 着用 | 26.4% | 58.3% | 33.3% | 48.3% | 47.6% | 56.1% | 52.2% | 39.4% | 46.5% | 57.7% | 61.1% |
| | 着用不明 | - | - | - | 1.7% | 2.4% | 4.9% | 4.3% | - | - | 3.8% | - |

※ 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36人のうち、「シートベルト非着用」は14人(38.9%)、「着用」は22人(61.1%)
- 「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7年 交通安全年間スローガン

一般部門A：運転者（同乗者を含む）に呼びかけるもの

- ◎ 守ろうよ チャイルドシートで 子の未来
- 夕暮れに 歩行者を照らす ^{ショウ}照time
- 飲む前に 車じゃないよね？ 再確認

一般部門B：歩行者・自転車・特定小型原動機付自転車利用者に呼びかけるもの

- ◎ 危険です ながらスマホで 踏むペダル
- 見えないを 見えるに変える 反射材
- ヘルメット かぶるあなたは カッコいい

こども部門：こどもたちに交通安全を呼びかけるもの

- ◎ 青だけど 自分の目で見て たしかめて
- てをあげて くるまにおしらせ ぼくはここ
- まだ行ける？ いいえ黄色は もう止まれ
- 反射材 わたしとかがやく 夜の道

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

URL https://www.pref.ibaraki.jp/kenkei/a02_traffic/index.html

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