

県内死者数の推移		
1947年	昭和22年	40
1948年	23年	39
1949年	24年	41
1950年	25年	52
1951年	26年	87
1952年	27年	78
1953年	28年	67
1954年	29年	77
1955年	30年	80
1956年	31年	80
1957年	32年	114
1958年	33年	142
1959年	34年	185
1960年	35年	224
1961年	36年	226
1962年	37年	257
1963年	38年	253
1964年	39年	265
1965年	40年	279
1966年	41年	350
1967年	42年	407
1968年	43年	420
1969年	44年	511
1970年	45年	580
1971年	46年	633
1972年	47年	586
1973年	48年	573
1974年	49年	480
1975年	50年	435
1976年	51年	374
1977年	52年	338
1978年	53年	331
1979年	54年	316
1980年	55年	317
1981年	56年	315
1982年	57年	327
1983年	58年	341
1984年	59年	354
1985年	60年	407
1986年	61年	380
1987年	62年	351
1988年	63年	390
1989年	平成元年	462
1990年	2年	450
1991年	3年	459
1992年	4年	481
1993年	5年	494
1994年	6年	421
1995年	7年	418
1996年	8年	385
1997年	9年	397
1998年	10年	353
1999年	11年	357
2000年	12年	328
2001年	13年	344
2002年	14年	331
2003年	15年	291
2004年	16年	266
2005年	17年	278
2006年	18年	239
2007年	19年	178
2008年	20年	210
2009年	21年	199
2010年	22年	205
2011年	23年	169
2012年	24年	142
2013年	25年	163
2014年	26年	132
2015年	27年	140
2016年	28年	150
2017年	29年	143
2018年	30年	122
2019年	令和元年	107
2020年	2年	84
2021年	3年	80
2022年	4年	91
2023年	5年	93
2024年	6年	94

令和6年版



茨城県警察本部交通部



第1

全国の交通事故

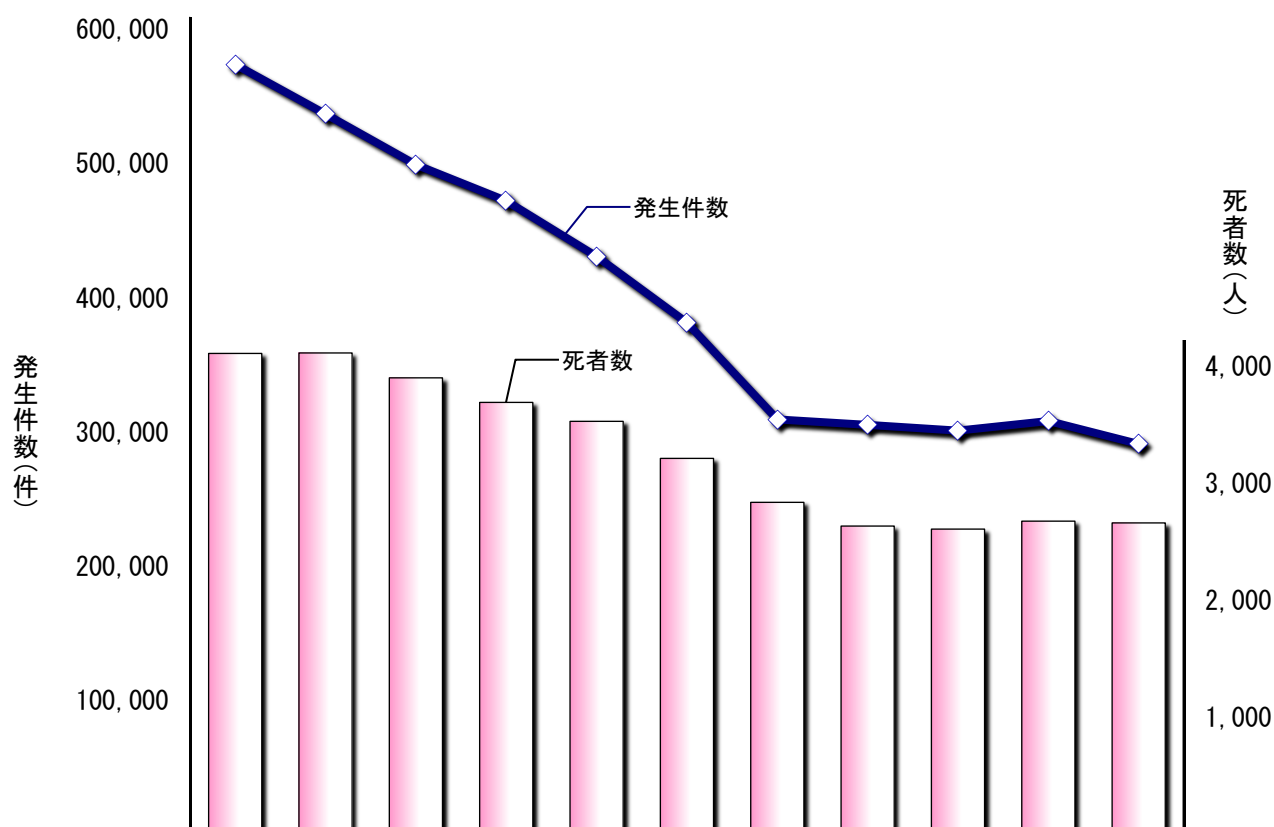
1 交通事故発生状況

(1) 概況

発生件数は減少傾向で推移、令和6年は昭和34年以来65年ぶりに30万件を下回りました。
死者数は令和4年まで7年連続で減少し、翌5年には増加に転じたものの、令和6年は減少しました。

	令和6年	令和5年	増減数	増減率
発生件数	290,895	307,930	-17,035	-5.5%
死者数	2,663	2,678	-15	-0.6%
負傷者数	344,395	365,595	-21,200	-5.8%

(2) 推移(平成26年～令和6年)



	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
発生件数	573,842	536,899	499,201	472,165	430,601	381,237	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895
指数	100	94	87	82	75	66	54	53	52	54	51
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
指数	100	100	95	90	86	78	69	64	63	65	65
負傷者数	711,374	666,023	618,853	580,850	525,846	461,775	369,476	362,131	356,601	365,595	344,395
指数	100	94	87	82	74	65	52	51	50	51	48
死者数 人口10万人当たり	3.24	3.24	3.07	2.91	2.79	2.55	2.25	2.10	2.09	2.15	2.15
死者数 自動車1万台当たり	0.51	0.51	0.48	0.45	0.43	0.39	0.34	0.32	0.32	0.32	0.32

※1 指数は平成26年を100とした。

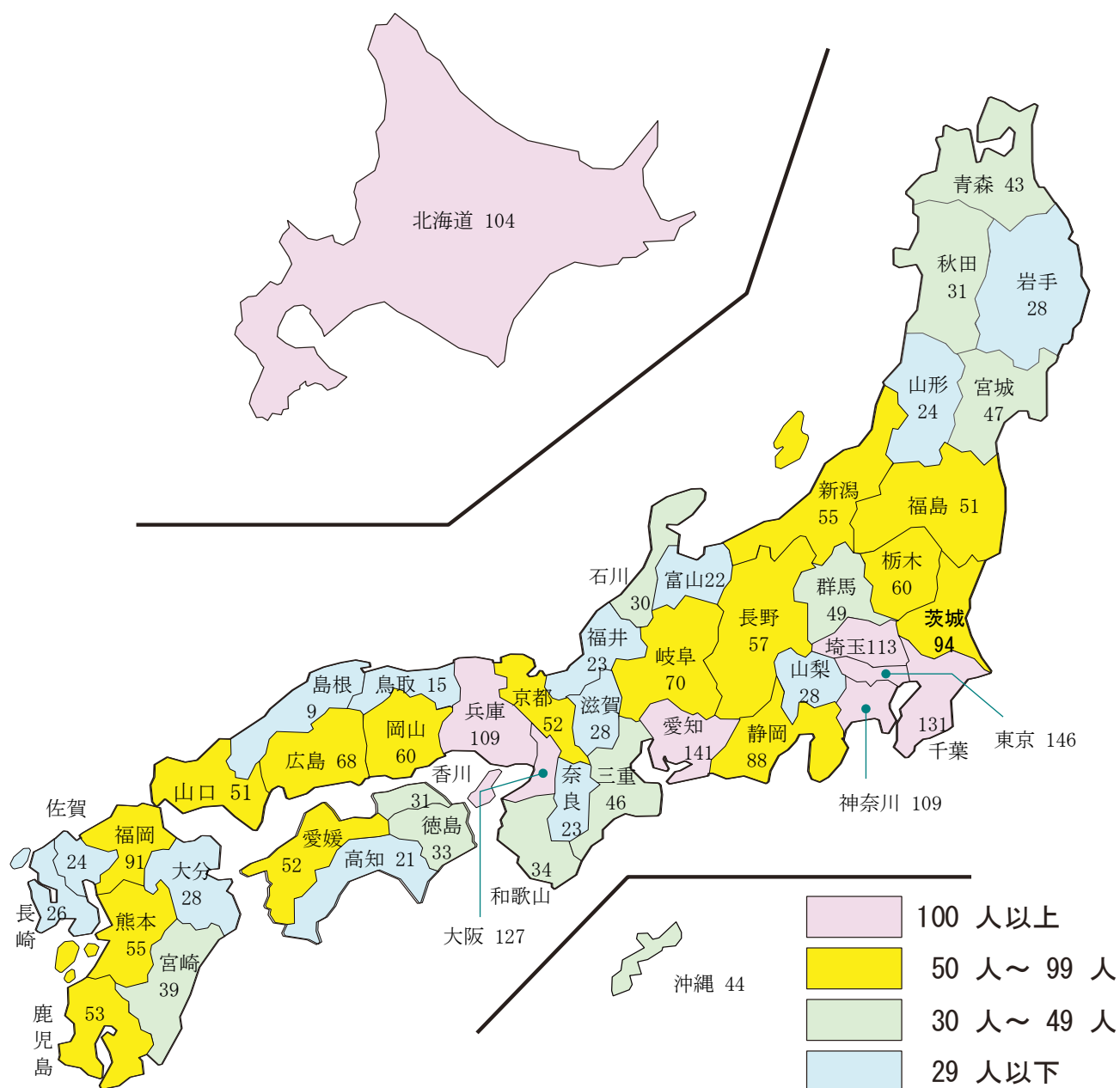
2 参照人口は各都道府県資料(各年10月1日現在)による。

3 参照自動車台数は各年12月末現在(国土交通省資料を基に警察庁が集計)である。

(3) 都道府県別死者数

死者数は東京が146人で最も多く、茨城は94人で前年より1人増加しました。
茨城の全国順位は、令和5年のワースト第10位から、9位となりました。

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



第2

県内の交通事故

1 交通事故発生状況

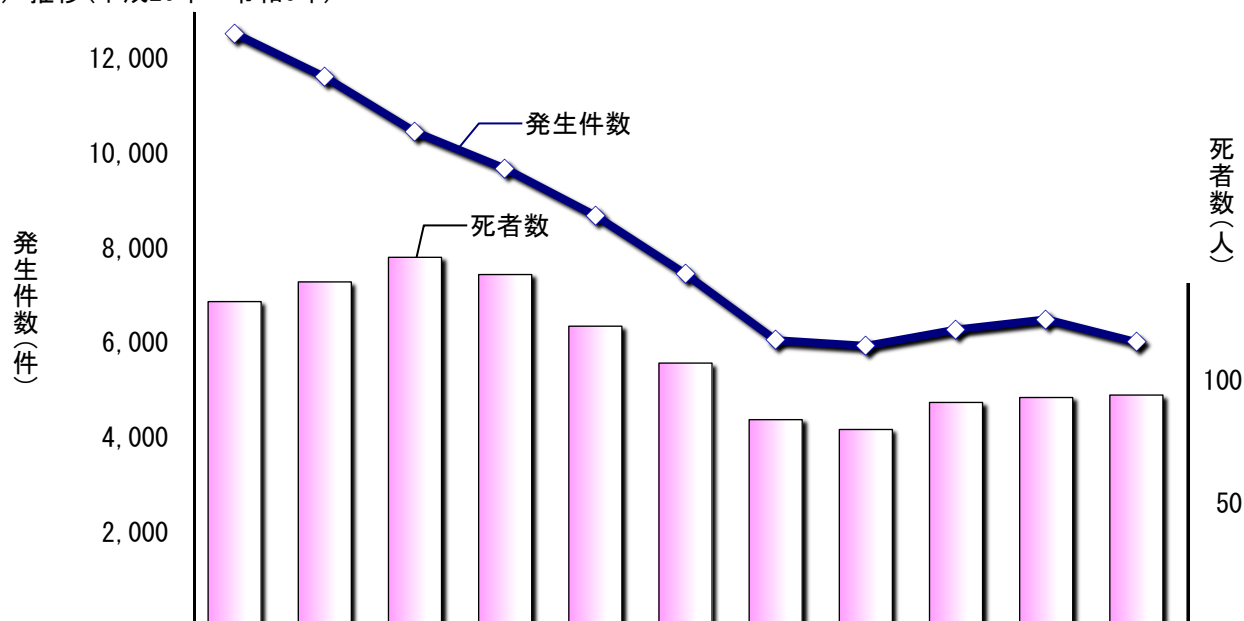
(1) 概況

発生件数は令和3年まで21年連続減少後、翌4年から2年連続で増加しましたが、令和6年は減少しました。
死者数は令和3年まで5年連続減少後、翌4年から3年連続で増加しました。

	令和6年	令和5年	増減数	増減率
発生件数	6,005	6,489	-484	-7.5%
死亡	91	92	-1	-1.1%
死者数	94	93	+1	+1.1%
負傷者数	7,456	7,885	-429	-5.4%

※「死亡」は死亡事故件数で、発生件数の内数。

(2) 推移(平成26年～令和6年)



	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
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
指数	100	93	83	77	69	59	48	47	50	52	48
死者数	132	140	150	143	122	107	84	80	91	93	94
指数	100	106	114	108	92	81	64	61	69	70	71
順位	11位	11位	8位	9位	10位	9位	11位	11位	9位	10位	9位
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
指数	100	92	82	75	67	57	45	44	47	48	45
死者数 人口10万人当たり	4.52	4.80	5.16	4.94	4.23	3.73	2.93	2.80	3.20	3.29	3.35
順位	16位	13位	11位	6位	13位	16位	20位	21位	11位	12位	12位
自動車1万台当たり	0.51	0.54	0.58	0.55	0.46	0.41	0.32	0.30	0.34	0.35	0.35
順位	29位	22位	13位	10位	22位	26位	34位	31位	18位	17位	18位
人口(千人)	2921.2	2917.0	2907.3	2896.7	2882.9	2868.0	2867.0	2852.1	2841.1	2826.0	2810.0
指数	100	100	100	99	99	98	98	98	97	97	96
免許人口(千人)	2057.5	2057.7	2058.4	2057.6	2054.4	2047.6	2042.9	2041.9	2041.5	2041.7	2036.6
指数	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99
自動車台数(千台)	2571.7	2584.7	2602.1	2614.9	2625.4	2636.0	2644.0	2646.9	2653.6	2666.1	2670.7
指数	100	101	101	102	102	103	103	103	103	104	104

※1 指数は平成26年を100とした。

2 表内順位は多い順。

3 人口は県統計課資料(各年10月1日現在)による。

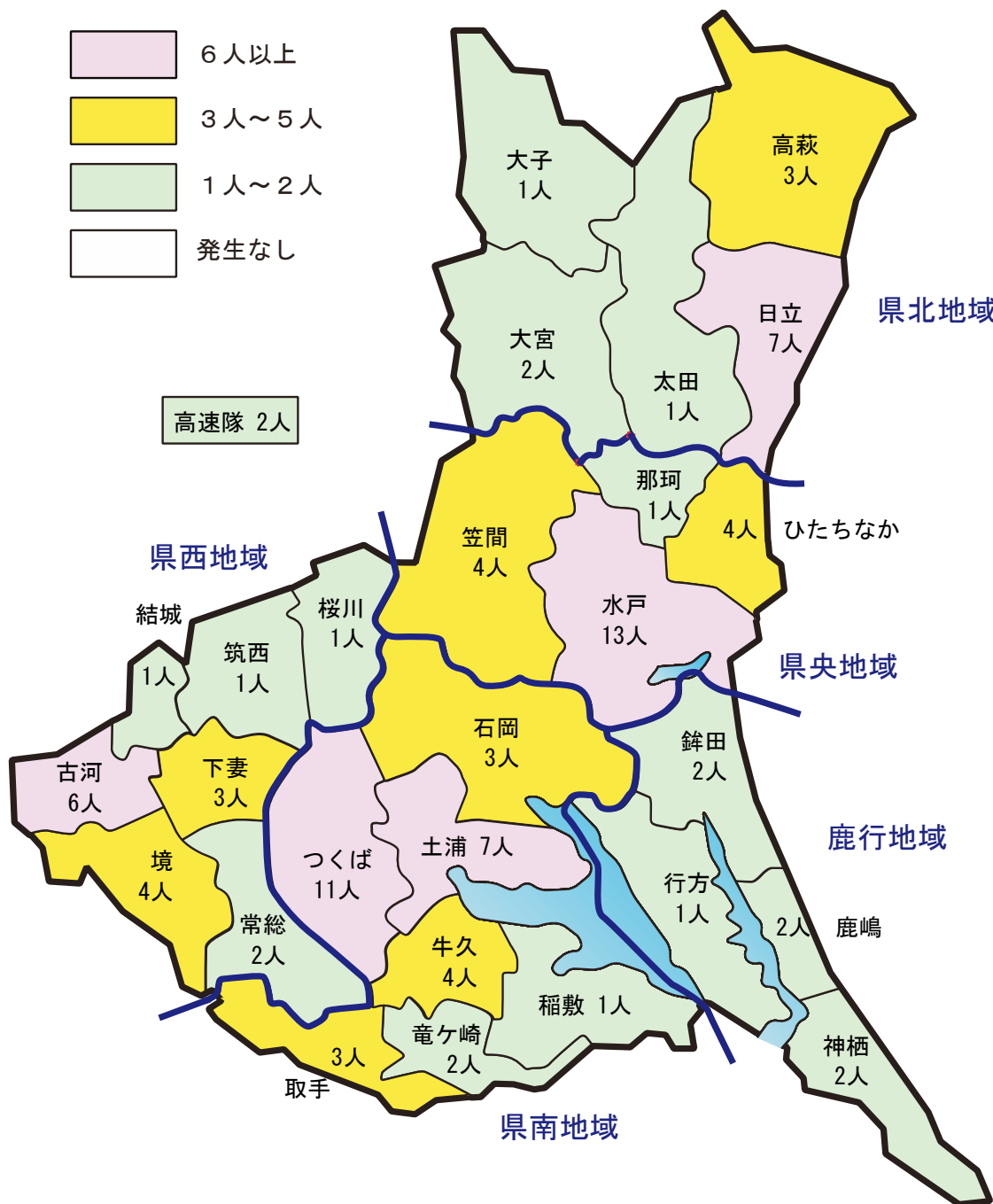
4 免許人口は運転免許保有者数で、茨城県警察資料(各年12月31日現在)による。

5 自動車台数は国土交通省資料(各年12月末現在)である。

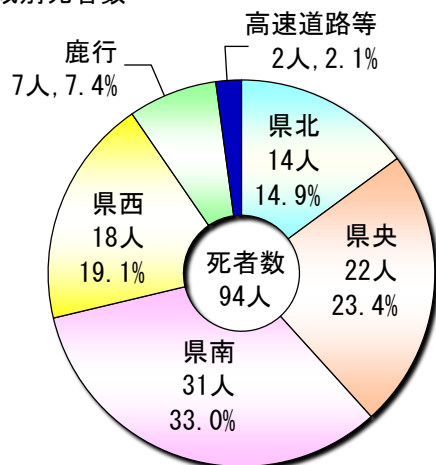
(3) 地域・警察署別死者数

地域別では「県南地域」が最も多く、次いで「県央地域」となっています。

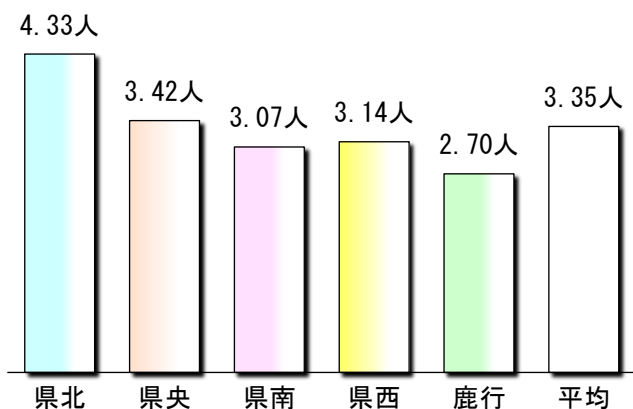
人口10万人当たりの死者数は「県北地域」が最も多く、次いで「県央地域」となっています。



◎ 地域別死者数



◎ 地域別死者数(人口10万人当たり)



※ 参照人口は県統計課資料(令和6年10月1日現在)による

(4) 警察署別発生状況・高齢者の死傷者数・人口・高齢者人口

発生件数、死者数、人口1万人当たりの死傷者数、高齢者の死傷者数は「水戸警察署」、高齢者の人口1万人当たり死傷者数では「太田警察署」が最も多くなっています。

	発生件数		死者数		負傷者数		人 口		人口1万人 当 たり 死 傷 者 数		高 齢 者							
											死 傷 者 数				人 口		人口1万人 当 たり 死 傷 者 数	
	うち死者																	
	順		順		順		順		順	順		順		順		順		順
水 戸	1	875	1	13	1	1,089	1	311,538	1	35.37	1	7	1	159	1	88,214	2	18.02
笠 間	15	142	6	4	15	167	13	87,725	25	19.49	8	2	13	35	12	30,818	20	11.36
ひたちなか	5	387	6	4	5	487	3	190,870	11	25.72	8	2	4	77	5	50,428	10	15.27
那 珂	21	85	21	1	25	107	20	52,299	20	20.65	-	-	25	15	22	17,756	26	8.45
大 宮	26	69	14	2	26	97	25	36,592	8	27.06	-	-	22	24	25	14,723	7	16.30
太 田	23	83	21	1	23	111	23	44,743	12	25.03	14	1	11	39	20	19,011	1	20.51
大 子	28	21	21	1	28	27	27	13,995	22	20.01	14	1	28	7	27	7,055	24	9.92
日 立	8	276	3	7	7	351	6	163,300	17	21.92	1	7	6	66	3	55,606	18	11.87
高 萩	18	99	10	3	19	123	17	64,739	26	19.46	-	-	21	25	15	24,479	22	10.21
鉾 田	22	84	14	2	22	114	24	44,543	10	26.04	14	1	24	20	24	15,392	17	12.99
鹿 嶋	17	100	14	2	21	118	16	64,853	27	18.50	8	2	18	28	17	21,063	16	13.29
神 栖	10	194	14	2	10	223	12	93,779	14	23.99	14	1	19	27	16	23,247	19	11.61
行 方	19	97	21	1	18	129	19	56,021	15	23.21	-	-	15	34	18	20,845	6	16.31
竜 ケ 崎	12	175	14	2	11	215	15	82,318	9	26.36	14	1	9	41	13	26,386	9	15.54
牛 久	6	327	6	4	6	405	8	133,720	3	30.59	8	2	8	58	8	39,270	13	14.77
稲 敷	16	115	21	1	16	144	21	49,956	4	29.03	14	1	16	32	19	19,098	5	16.76
土 浦	3	488	3	7	3	623	5	180,973	2	34.81	4	4	3	92	4	54,311	4	16.94
石 岡	9	251	10	3	9	329	9	116,245	6	28.56	8	2	7	61	9	38,966	8	15.65
つ く ば	2	573	2	11	2	692	2	259,618	7	27.08	3	6	5	73	6	48,432	11	15.07
筑 西	13	174	21	1	13	203	11	97,264	19	20.97	-	-	17	31	10	32,193	25	9.63
下 妻	20	96	10	3	20	120	18	61,803	23	19.90	5	3	20	26	21	18,921	15	13.74
桜 川	27	64	21	1	27	73	26	36,120	21	20.49	14	1	26	11	26	13,631	27	8.07
結 城	23	83	21	1	24	109	22	48,947	16	22.47	14	1	23	23	23	15,448	12	14.89
常 総	11	181	14	2	12	214	10	110,271	24	19.59	14	1	13	35	11	31,729	21	11.03
古 河	7	283	5	6	8	337	7	137,088	13	25.02	5	3	9	41	7	40,851	23	10.04
境	14	160	6	4	14	175	14	82,373	18	21.73	8	2	12	36	14	26,005	14	13.84
取 手	4	449	10	3	4	542	4	188,356	5	28.93	5	3	2	104	2	59,864	3	17.37
高 速 隊	25	74	14	2	17	132	-	-	-	-	-	-	27	10	-	-	-	-
合 計		6,005		94		7,456		2,810,049		26.87		54		1,230		853,742		14.41

※1 表内順位は多い順。

2 人口、高齢者人口とも、県統計課資料(令和6年10月1日現在)による。

3 警察署管轄区域は、令和6年12月31日現在である。

(5) 市町村別発生状況・高齢者の死傷者数・人口・高齢者人口

発生件数、死者数は「水戸市」が最も多く、人口1万人当たり死傷者数は「茨城町」、高齢者の死傷者数は「水戸市」、高齢者の人口1万人当たり死傷者数では「守谷市」が最も多くなっています。

	発生件数		死者数		負傷者数		人 口		人口1万人 当 たり 死 傷 者 数		高 齢 者							
											死 傷 者 数				人 口		人口1万人 当 たり 死 傷 者 数	
	順		順		順		順		うち死者		順		順		順			
水 戸 市	1	759	1	11	1	936	1	266,965	3	35.47	2	6	1	138	1	72,003	6	19.17
茨 城 町	23	84	11	2	24	109	33	29,892	1	37.13	12	1	33	13	32	11,070	30	11.74
大 洗 町	38	32	-	-	36	44	40	14,681	9	29.97	-	-	38	8	41	5,141	14	15.56
笠 間 市	15	118	7	3	16	140	12	70,817	35	20.19	12	1	16	27	11	23,810	33	11.34
城 里 町	40	24	23	1	40	27	38	16,908	42	16.56	12	1	38	8	38	7,008	32	11.42
ひたちなか市	4	305	5	4	4	378	4	153,213	22	24.93	7	2	6	58	5	40,877	19	14.19
東 海 村	27	82	-	-	24	109	28	37,657	12	28.95	-	-	24	19	34	9,551	4	19.89
那 珂 市	22	85	23	1	27	107	17	52,299	32	20.65	-	-	31	15	17	17,756	40	8.45
常陸大宮市	31	69	11	2	29	97	29	36,592	15	27.06	-	-	19	24	23	14,723	12	16.30
常陸太田市	25	83	23	1	22	111	23	44,743	20	25.03	12	1	9	39	15	19,011	3	20.51
大 子 町	42	21	23	1	40	27	41	13,995	36	20.01	12	1	40	7	37	7,055	36	9.92
日 立 市	6	276	3	7	5	351	3	163,300	25	21.92	1	7	4	66	2	55,606	29	11.87
高 萩 市	37	36	23	1	38	42	35	25,609	41	16.79	-	-	41	6	33	9,850	43	6.09
北 茨 城 市	33	63	11	2	32	81	26	39,130	28	21.21	-	-	24	19	24	14,629	26	12.99
鉾 田 市	23	84	11	2	21	114	24	44,543	17	26.04	12	1	22	20	21	15,392	25	12.99
鹿 嶋 市	17	100	11	2	20	118	15	64,853	39	18.50	7	2	15	28	14	21,063	23	13.29
神 栖 市	9	194	11	2	9	223	9	93,779	23	23.99	12	1	16	27	13	23,247	31	11.61
行 方 市	35	46	23	1	35	62	32	29,928	29	21.05	-	-	29	16	31	11,601	22	13.79
潮 来 市	34	51	-	-	34	67	34	26,093	18	25.68	-	-	27	18	35	9,244	5	19.47
龍ヶ崎市	12	161	23	1	11	200	11	74,886	16	26.84	12	1	10	38	12	23,260	11	16.34
河 内 町	45	14	23	1	45	15	44	7,432	27	21.53	-	-	43	3	43	3,126	38	9.60
牛 久 市	8	197	11	2	8	246	10	83,549	10	29.68	-	-	8	40	9	25,590	13	15.63
阿 見 町	14	130	11	2	14	159	20	50,171	7	32.09	7	2	27	18	26	13,680	24	13.16
稲 敷 市	19	96	-	-	18	126	30	36,244	4	34.76	-	-	14	30	25	14,381	2	20.86
美 浦 村	43	19	23	1	44	18	42	13,712	43	13.86	12	1	44	2	42	4,717	44	4.24
土 浦 市	3	402	5	4	3	513	5	142,202	2	36.36	4	3	3	72	4	41,413	8	17.39
かすみがうら市	21	86	7	3	23	110	27	38,771	11	29.15	12	1	22	20	29	12,898	15	15.51
石 岡 市	13	134	11	2	13	173	14	69,248	19	25.27	12	1	12	34	10	24,015	20	14.16
小 美 玉 市	16	117	23	1	15	156	22	46,997	5	33.41	12	1	16	27	22	14,951	7	18.06
つくば市	2	573	1	11	2	692	2	259,618	14	27.08	2	6	2	73	3	48,432	16	15.07
筑 西 市	10	174	23	1	10	203	8	97,264	30	20.97	-	-	13	31	8	32,193	37	9.63
下 妻 市	30	70	11	2	31	83	25	41,499	34	20.48	7	2	31	15	30	12,344	27	12.15
八 千 代 町	39	26	23	1	39	37	37	20,304	38	18.72	12	1	34	11	40	6,577	9	16.72
桜 川 市	32	64	23	1	33	73	31	36,120	33	20.49	12	1	34	11	27	13,631	41	8.07
結 城 市	25	83	23	1	24	109	21	48,947	24	22.47	12	1	21	23	20	15,448	18	14.89
常 総 市	18	99	11	2	19	121	16	58,887	31	20.89	12	1	24	19	16	18,379	34	10.34
つくばみらい市	27	82	-	-	30	93	18	51,384	40	18.10	-	-	29	16	28	13,350	28	11.99
古 河 市	5	283	4	6	6	337	6	137,088	21	25.02	4	3	7	41	6	40,851	35	10.04
境 町	36	41	23	1	36	44	36	23,877	37	18.85	-	-	36	10	36	7,161	21	13.96
坂 東 市	20	95	7	3	27	107	19	50,845	26	21.63	7	2	19	24	19	16,045	17	14.96
五 霞 町	40	24	-	-	42	24	43	7,651	8	31.37	-	-	44	2	44	2,799	42	7.15
取 手 市	7	267	7	3	7	330	7	103,617	6	32.14	4	3	5	60	7	36,067	10	16.64
守 谷 市	11	165	-	-	12	192	13	69,923	13	27.46	-	-	10	38	18	17,050	1	22.29
利 根 町	44	17	-	-	43	20	39	14,816	44	13.50	-	-	41	6	39	6,747	39	8.89
高速道路等	29	74	11	2	17	132	-	-	-	-	-	-	36	10	-	-	-	-
合 計	6,005		94		7,456		2,810,049		26.87		54		1,230		853,742		14.41	

※1 表内順位は多い順。

2 人口、高齢者人口とも、県統計課資料(令和6年10月1日現在)による。

3 市町村区域は、令和6年12月31日現在である。

(6) 状態・年齢層別

ア 死者数

状態別では「四輪車運転中」(29人)が30.9%を占め最も多く、次いで「歩行者横断中」(24人、25.5%)となっています。

年齢層別では「高齢者」(65歳以上)が54人で57.4%を占め、最も多くなっています。

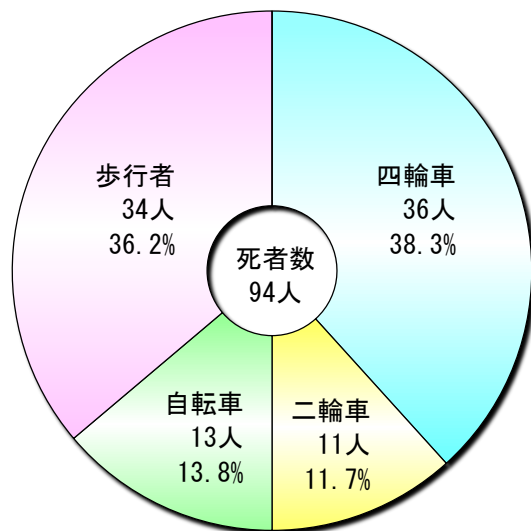
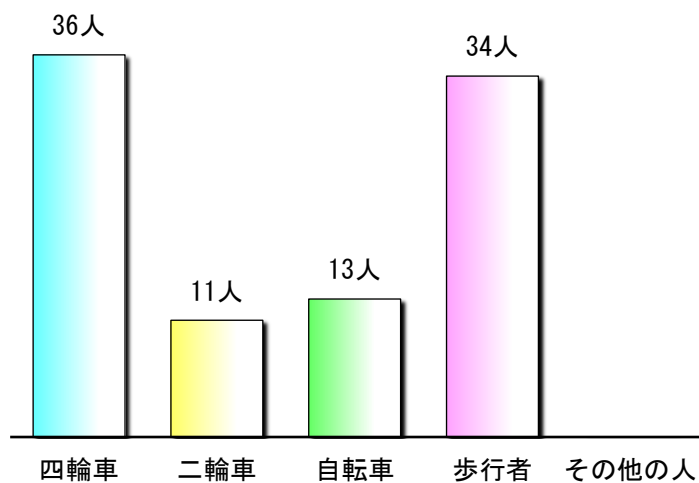
		四 輪 車		自 動 二 輪		原 付		自 転 車		歩 行 者		その の 他 人	合 計		内 数	
		運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	横断中	その他		前年比		男 性	女 性
15 歳 以下										1			1	- 1		1
青少年	16～19歳				1								1		1	
	20～24歳	1		3									4	- 1	4	
	小 計	1		3	1								5	- 1	5	
25 ～ 29 歳		3		2							1		6	+ 2	6	
30 歳代	30～34歳													- 2		
	35～39歳													- 5		
	小 計													- 7		
40 歳代	40～44歳	4		1						1	2		8	+ 7	8	
	45～49歳	1	1					1		1	2		6	+ 3	4	2
	小 計	5	1	1				1		2	4		14	+10	12	2
50 歳代	50～54歳	2								2			4	- 1	3	1
	55～59歳	4		1							1		6	- 2	6	
	小 計	6		1						2	1		10	- 3	9	1
60 ～ 64 歳										2	2		4	- 6	2	2
高齢者	65～69歳	2											2	-10	2	
	70～74歳	3	1			1		1		2	1		9	+ 1	5	4
	75～79歳	3		1				3		1			8	- 3	6	2
	80歳以上	6	5	1				8		14	1		35	+19	19	16
	小 計	14	6	2		1		12		17	2		54	+ 7	32	22
合 計		29	7	9	1	1		13		24	10		94	+ 1	66	28
前 年 比		+11	- 1	- 3	+ 1	- 3		- 4		+ 2	- 1	- 1	+ 1			
内数	男 性	28	1	9	1	1		9		10	7		66	- 1		
	女 性	1	6							14	3		24	- 2		
	幼 児															
	小 学 生									1			1	- 1		1
	中 学 生															
	高 校 生				1								1		1	

※1 「青少年」は16～24歳、「高齢者」は65歳以上で、内数である。

2 「その他の人」とは、道路外にいた者や建物・物件内にいた者等をいう。

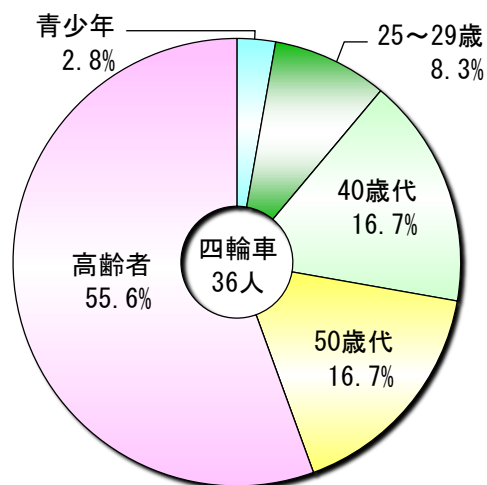
(ア) 状態別

「四輪車」が36人で38.3%を占め最も多くなっています。



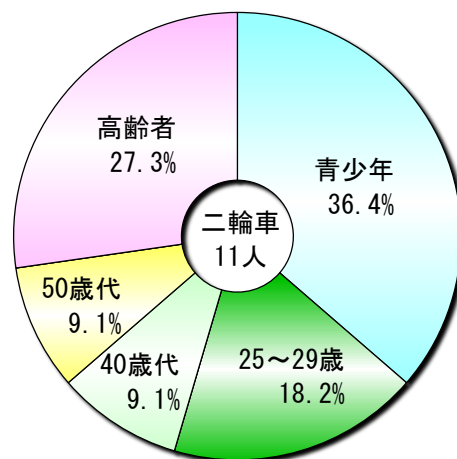
(イ) 四輪車

「高齢者」が55.6%を占めています。



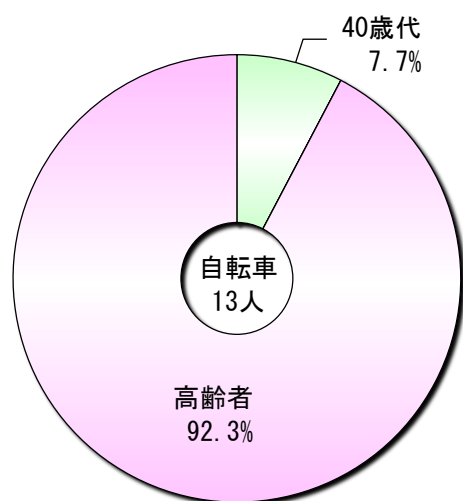
(ウ) 二輪車(自動二輪及び原付)

「青少年」が36.4%を占めています。



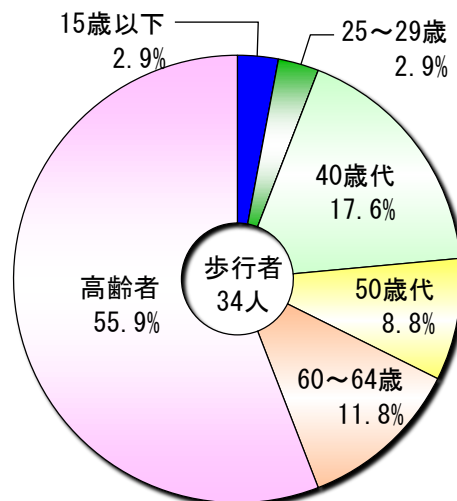
(エ) 自転車

「高齢者」が92.3%を占めています。



(オ) 歩行者

「高齢者」が55.9%を占めています。



イ 負傷者数

状態別では「四輪車運転中」(4,382人)が58.8%を占め最も多く、次いで「四輪車同乗中」(1,231人)となっています。

年齢層別では「40歳代」(1,355人)が最も多く、次いで「50歳代」(1,229人)となっています。

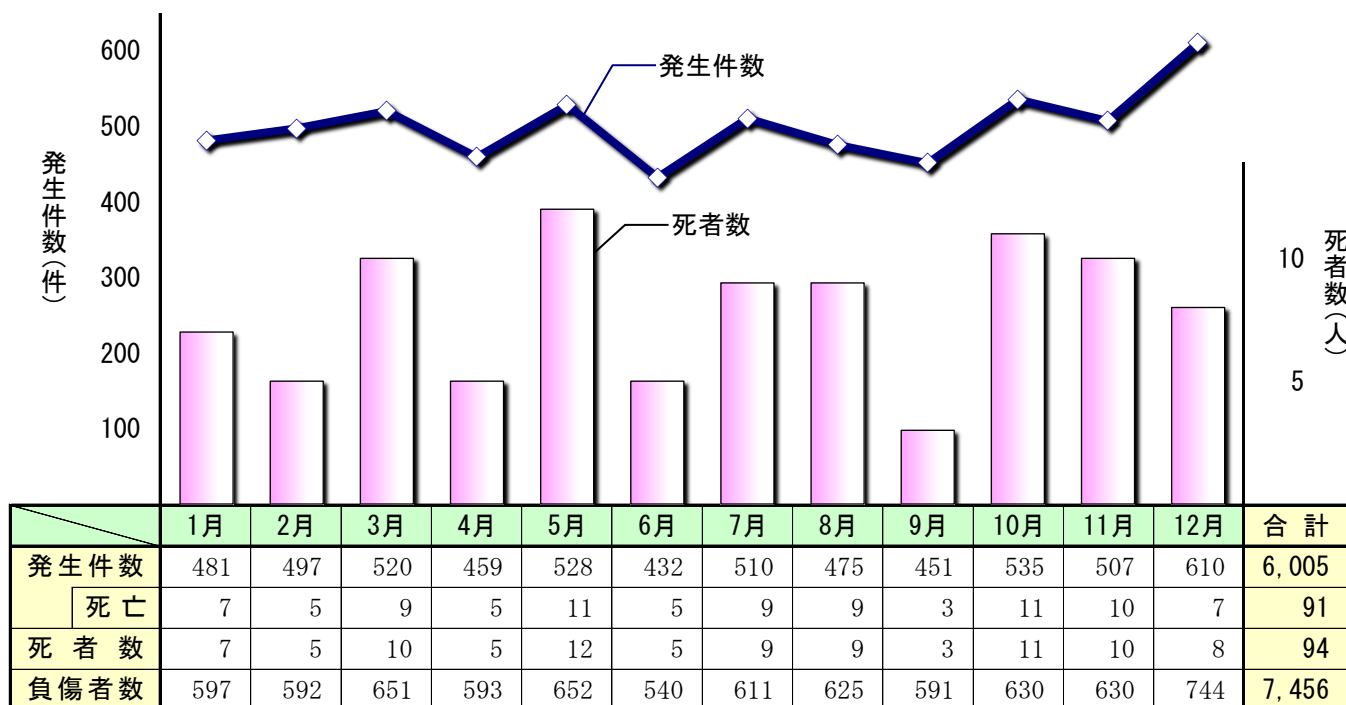
		四 輪 車		自 動 二 輪		原 付		自 転 車		歩 行 者		その の 他 人	合 計		内 数	
		運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	横断中	その他			前年比	男 性	女 性
15 歳 以 下			235		4			197	2	34	8		480	-45	292	188
青 少 年	16～19歳	61	83	22	1	44	2	170		17	10		410	-12	274	136
	20～24歳	330	117	23		18		54		28	11		581	+ 7	351	230
	小 計	391	200	45	1	62	2	224		45	21		991	- 5	625	366
25 ～ 29 歳		394	100	22		8		38		24	16	1	603	-52	346	257
30 歳 代	30～34歳	416	77	7	1	8		27		26	12	1	575	-42	318	257
	35～39歳	464	74	18	1	11		32		17	23	1	641	-23	359	282
	小 計	880	151	25	2	19		59		43	35	2	1,216	-65	677	539
40 歳 代	40～44歳	456	70	24	1	8		23		18	17	3	620	-73	348	272
	45～49歳	523	83	21		16		39		21	30	2	735	-18	406	329
	小 計	979	153	45	1	24		62		39	47	5	1,355	-91	754	601
50 歳 代	50～54歳	505	80	20		8		20		23	31	1	688	-74	371	317
	55～59歳	380	59	21		9		23		29	18	2	541	- 6	299	242
	小 計	885	139	41		17		43		52	49	3	1,229	-80	670	559
60 ～ 64 歳		264	45	13		8		31		17	28		406	-13	225	181
高 齢 者	65～69歳	198	46	5		9		28		23	18		327	-24	167	160
	70～74歳	194	63	4	1	6		23		26	25	1	343	-16	178	165
	75～79歳	131	41	1		6		33		23	21	1	257	+ 6	134	123
	80歳以上	66	58			5		44		45	30	1	249	-44	111	138
小 計		589	208	10	1	26		128		117	94	3	1,176	-78	590	586
合 計		4,382	1,231	201	9	164	2	782	2	371	298	14	7,456	-429	4,179	3,277
前 年 比		-276	-18	- 1	+ 2	- 8	+ 1	-118	- 1	- 7	- 4	+ 1	-429			
内 数	男 性	2,476	482	192	3	134		508	1	204	172	7	4,179	-162		
	女 性	1,906	749	9	6	30	2	274	1	167	126	7	3,277	-267		
	幼 児		76		1			1	2	7	2		89	+ 1	42	47
	小 学 生		93		1			49		20	3		166	- 6	113	53
	中 学 生		61					103		6	3		173	-27	98	75
	高 校 生	3	47	13	1	32	2	181		12	4		295	-34	202	93

※1 「青少年」は16～24歳、「高齢者」は65歳以上で、内数である。

2 「その他の人」とは、道路外にいた者や建物・物件内にいた者等をいう。

(7) 月別

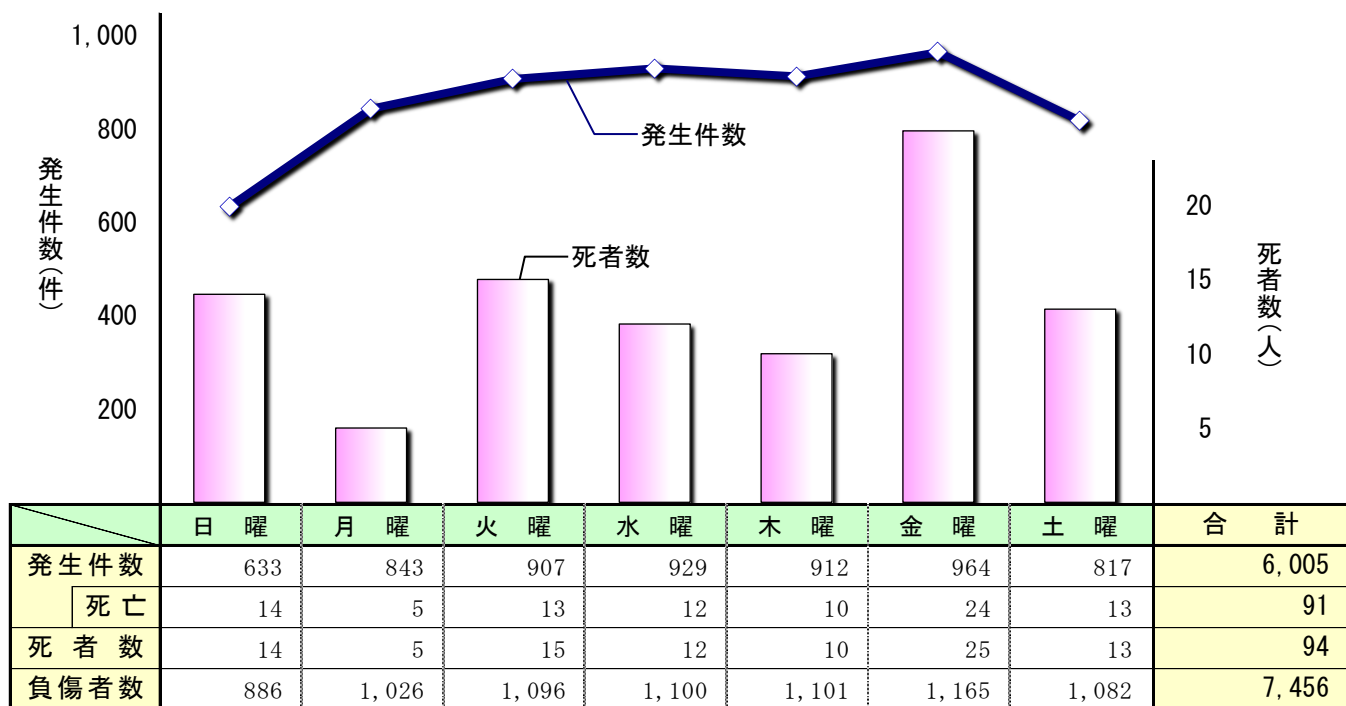
発生件数は「12月」が最も多く、「6月」が最も少なくなっています。
死者数は「5月」が最も多く、「9月」が最も少なくなっています。



※1「死亡」は死亡事故件数で、発生件数の内数。2月区分は計上月による。

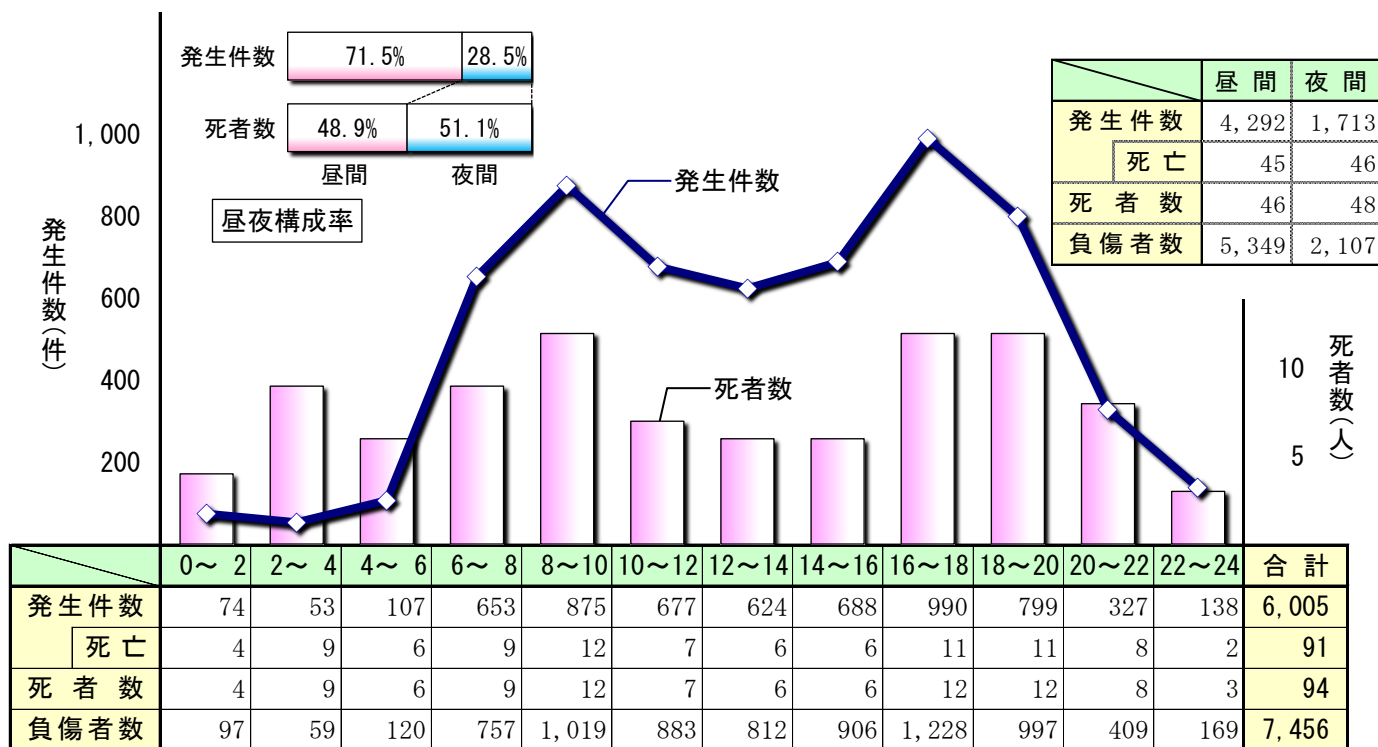
(8) 曜日別

発生件数は「金曜」が最も多く、「日曜」が最も少なくなっています。
死者数は「金曜」が最も多く、「月曜」が最も少なくなっています。



(9) 時間・昼夜別

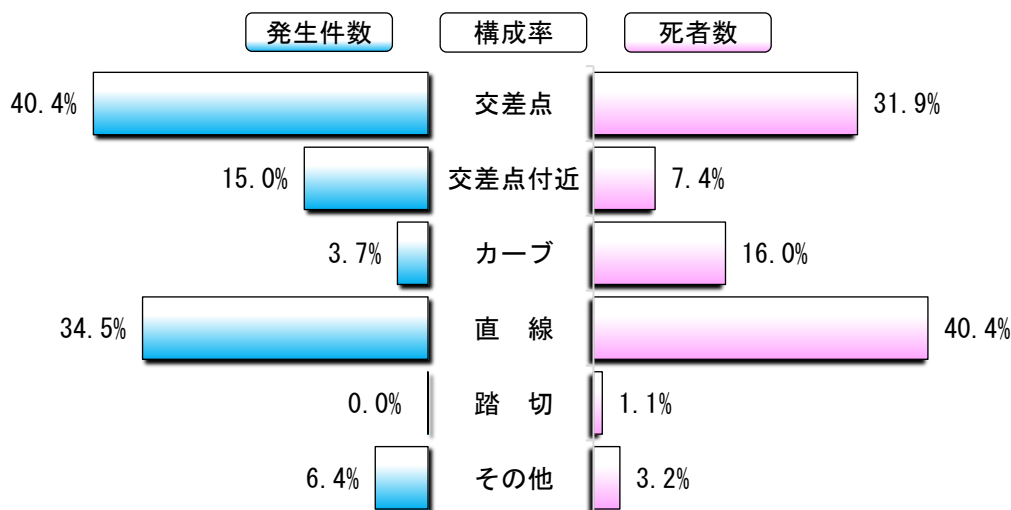
発生件数は「16～18時」、死者数は「8～10時」「16～18時」「18～20時」が最も多くなっています。
昼夜別では発生件数は「昼間」(構成率71.5%)が多く、死者数は「夜間」(51.1%)が多くなっています。



※1 「死亡」は死亡事故件数で、発生件数の内数。 2 昼夜の区分は、日の出、日没を基準とした。

(10) 道路形状別

発生件数は「交差点」、「直線」の順に多く、死者数は「直線」、「交差点」の順に多くなっています。



	交 差 点	交 差 点 付 近	カ ー ブ	直 線	踏 切	そ の 他	合 計
発生件数	2,429	898	222	2,072	1	383	6,005
死亡	30	6	15	36	1	3	91
死者数	30	7	15	38	1	3	94
負傷者数	2,842	1,168	273	2,734	-	439	7,456

※ 「交差点付近」は、交差点の側端から約30m以内の道路をいう。

(11) 第1当事者の原因別

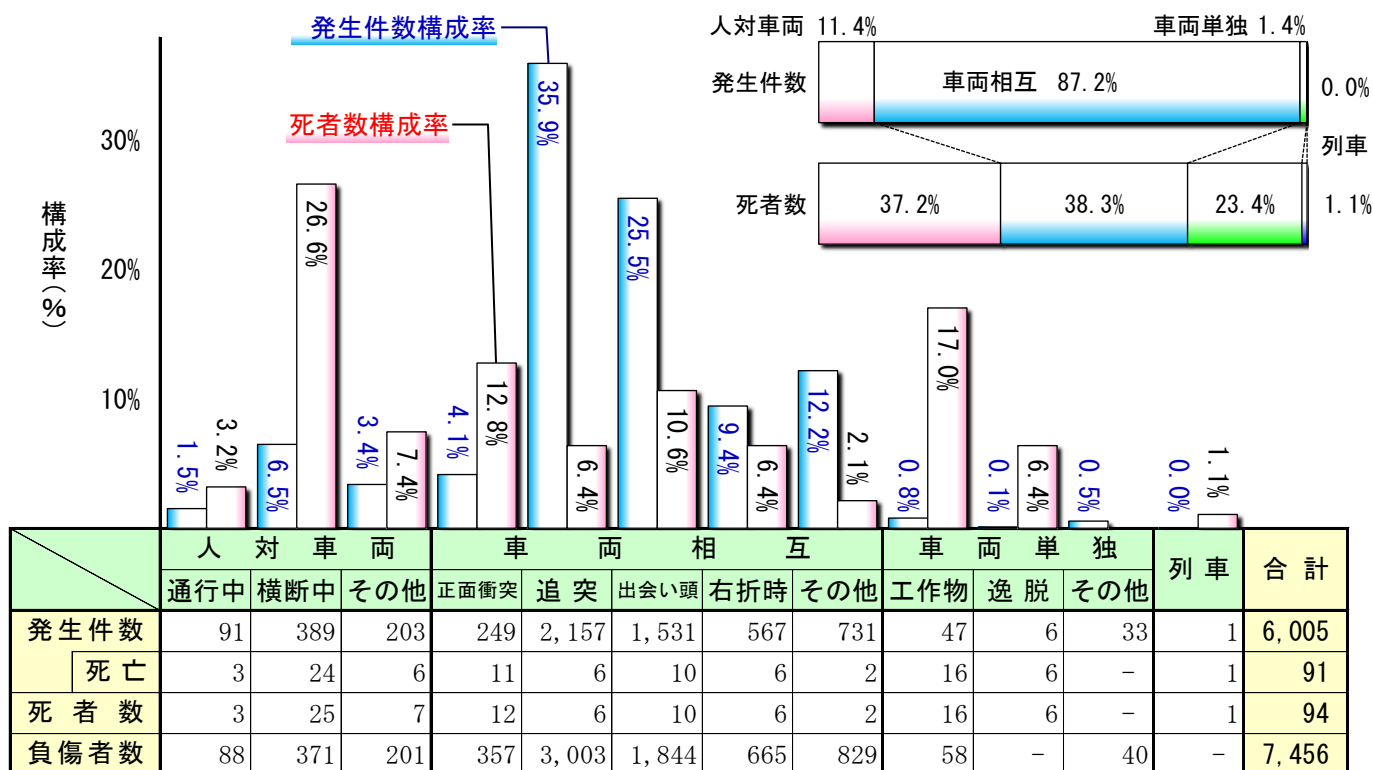
発生件数は「前方不注意」が最も多く、次いで「安全不確認」となっています。
死者数では「前方不注意」が最も多く、次いで「運転操作不適」となっています。



※「死亡」は死亡事故件数で、発生件数の内数。

(12) 事故類型別

発生件数は「車両相互」が87.2%を占め、特に「追突」、「出会い頭」が多くなっています。
死者数では「車両相互」が38.3%を占め最も多く、小類型では「人対車両-横断中」が最も多くなっています。

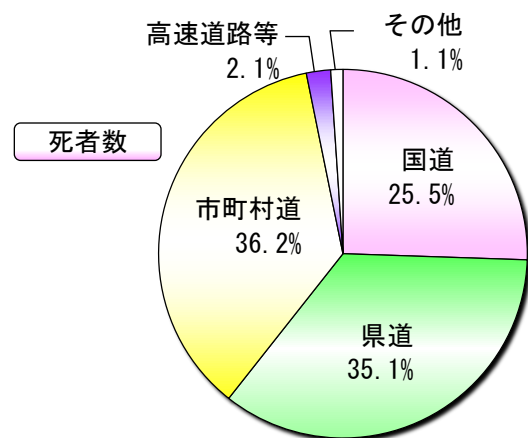
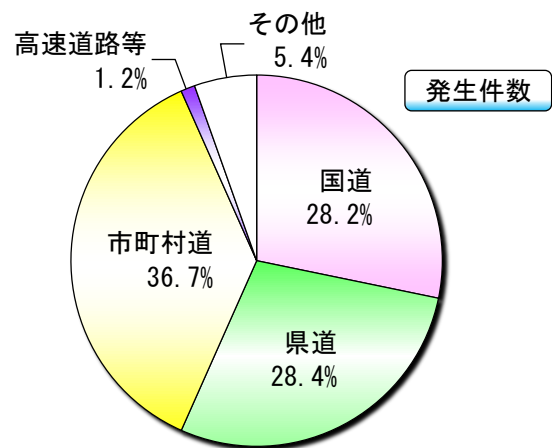


(13) 路線別

発生件数、死者数とも「市町村道」が最も多くなっています。

国道路線別では発生件数、死者数とも「6号」が最も多くなっています。

		発生件数		死者数	負傷者数
		発生	死亡		
国 道	4号	59	1	1	74
	6号	470	8	9	675
	50号	213	1	1	276
	51号	104	2	2	141
	118号	72	1	1	106
	123号	30	-	-	43
	124号	62	1	1	70
	125号	151	2	2	173
	245号	55	-	-	69
	293号	35	2	2	43
	294号	116	-	-	157
	349号	50	-	-	74
	354号	150	3	3	199
	355号	60	1	1	78
	408号	66	1	1	96
	461号	3	-	-	3
	小 計	1,696	23	24	2,277
県 道	主要地方道	1,021	16	18	1,249
	一般県道	685	15	15	835
	小 計	1,706	31	33	2,084
市 町 村 道		2,203	34	34	2,605
高 速 道 路 等		74	2	2	132
そ の 他		326	1	1	358
合 計		6,005	91	94	7,456

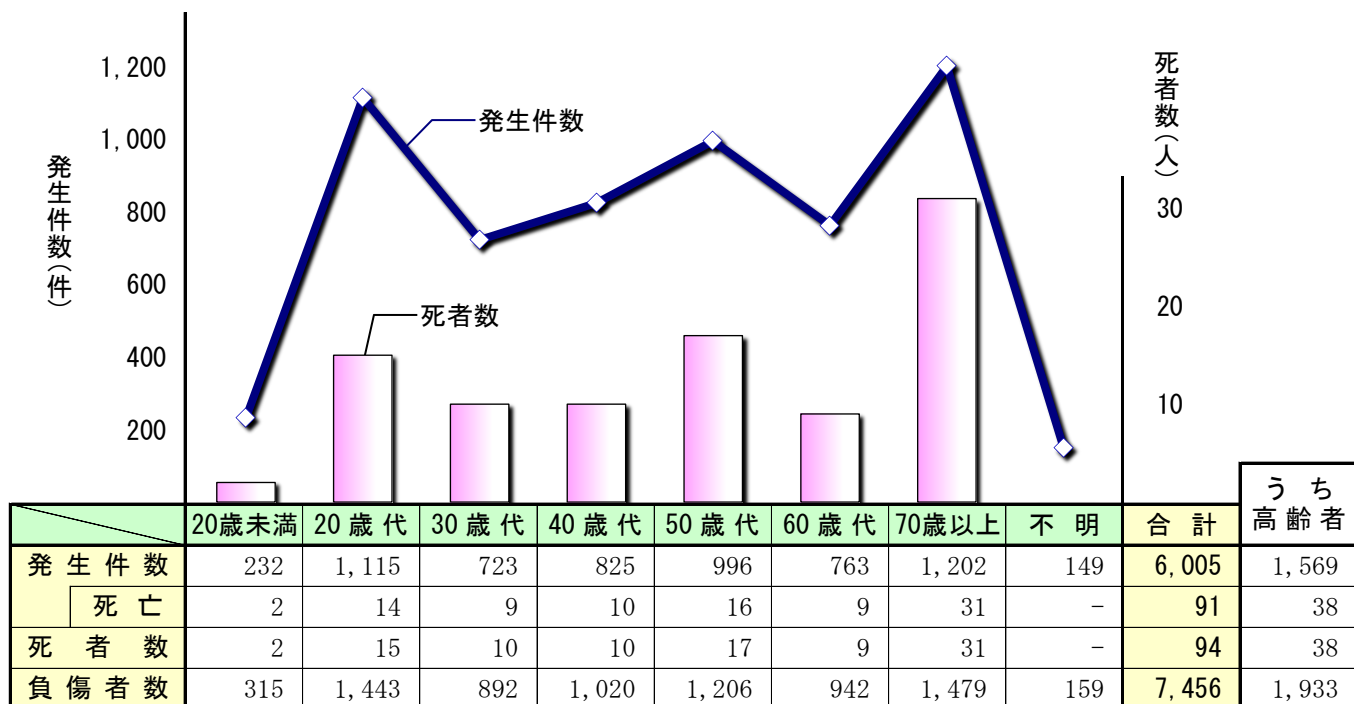


※1「死亡」は死亡事故件数で、発生件数の内数。 2「高速道路等」には指定自動車専用道路を含む。

(14) 第1当事者の年齢層別

発生件数は「70歳以上」が最も多く、次いで「20歳代」となっています。

死者数では「70歳以上」が最も多く、次いで「50歳代」となっています。



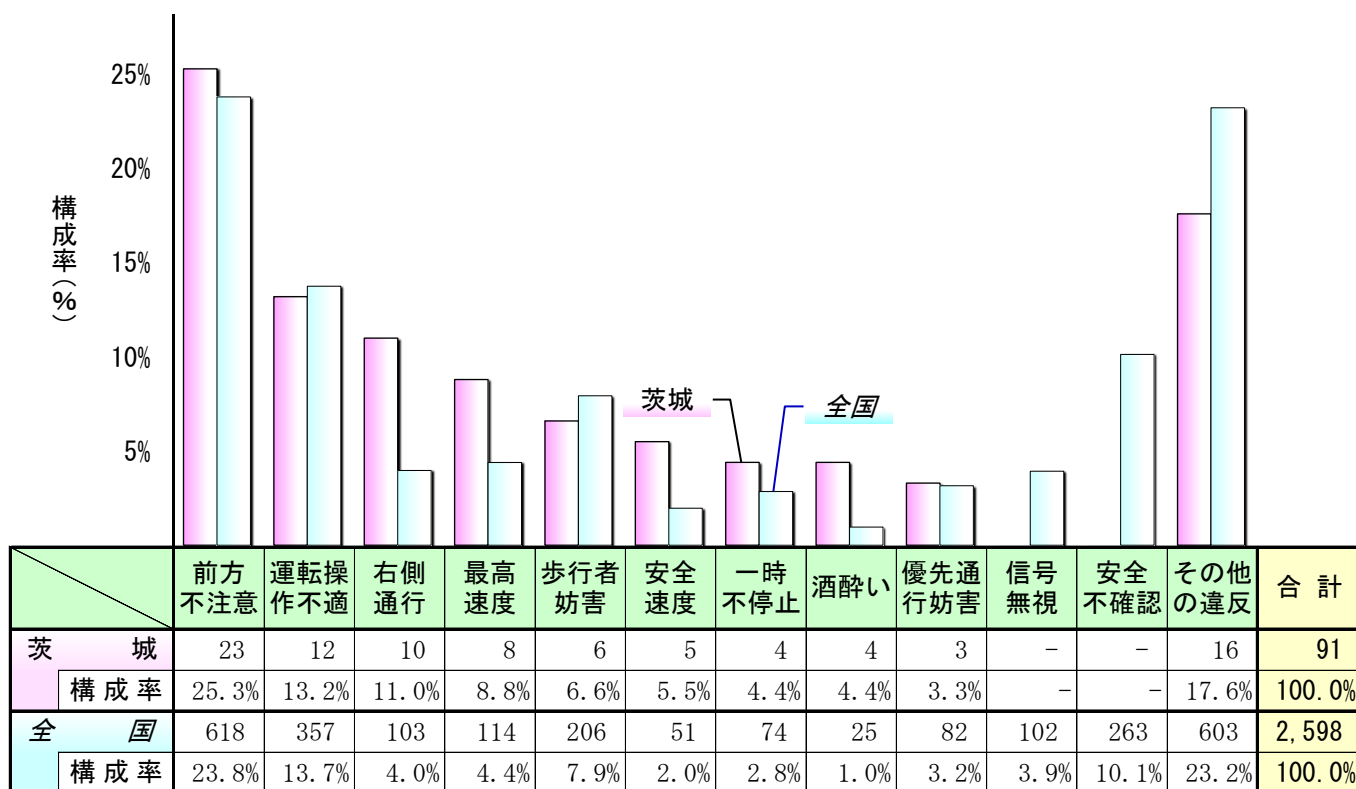
※1「死者数」及び「負傷者数」は、各年齢層による事故の全被害で、本人が負傷しているとは限らない。

2「高齢者」は65歳以上で内数である。

2 死亡事故・全国との比較

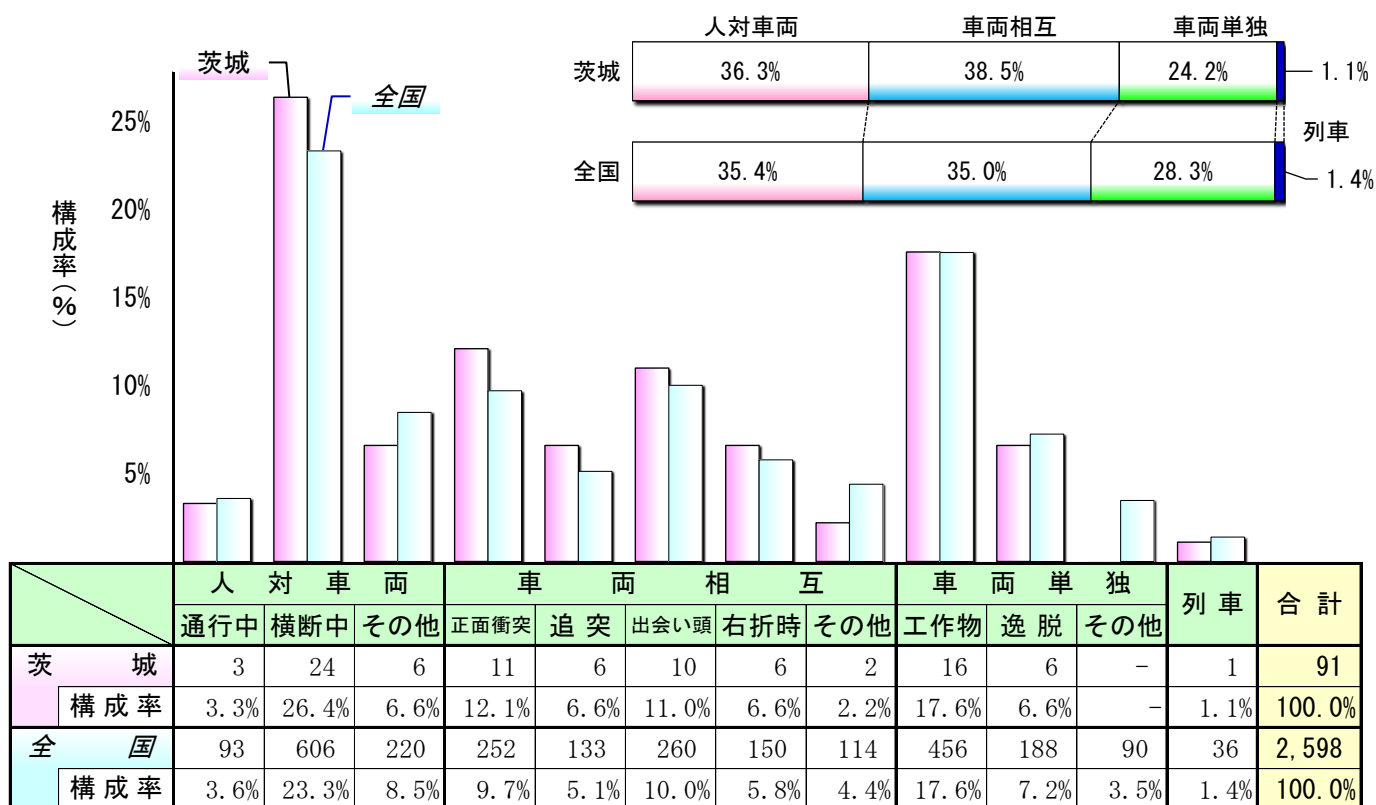
(1) 第1当事者の原因別件数

全国構成率に比べ、特に「右側通行」(+7.0ポイント)、「最高速度」(+4.4ポイント)が高くなっています。



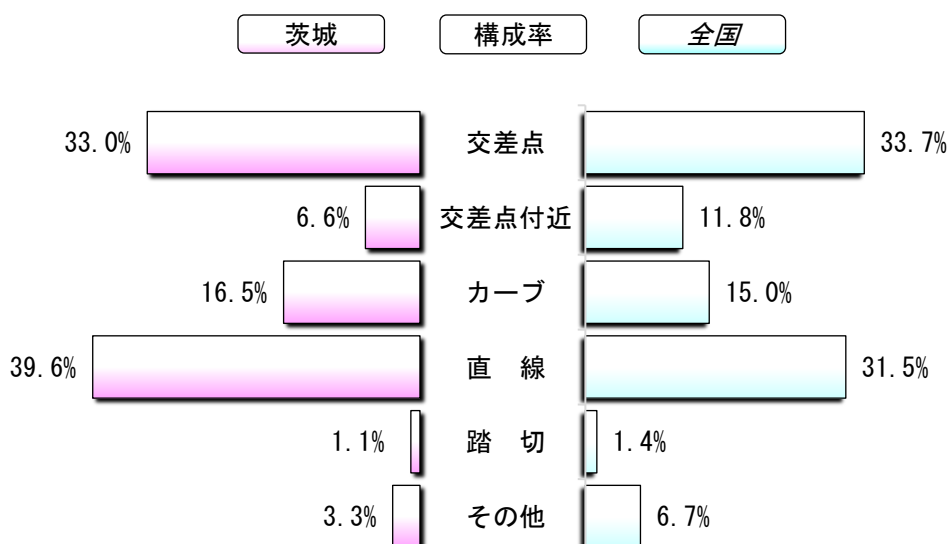
(2) 事故類型別件数

全国構成率に比べ「車両相互」(+3.5ポイント)が高く、「車両単独」(-4.1ポイント)は低くなっています。
小類型では特に「横断中」(+3.1ポイント)、「正面衝突」(+2.4ポイント)が高くなっています。



(3) 道路形状別件数

全国構成率に比べ、特に「直線」(+8.1ポイント)が高く、「交差点付近」(-5.2ポイント)は低くなっています。

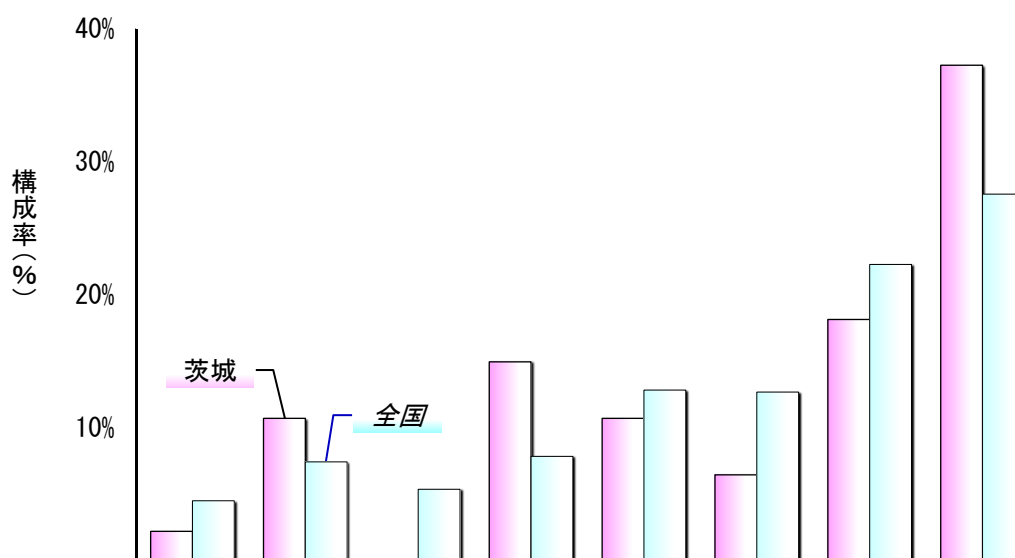


	交 差 点	交差点付近	カ ー ブ	直 線	踏 切	そ の 他	合 計
茨 城	30	6	15	36	1	3	91
構 成 率	33.0%	6.6%	16.5%	39.6%	1.1%	3.3%	100.0%
全 国	876	306	389	818	36	173	2,598
構 成 率	33.7%	11.8%	15.0%	31.5%	1.4%	6.7%	100.0%

※「交差点付近」とは、交差点の側端から30m以内の道路の部分进行。

(4) 年齢層別死者数

全国構成率に比べ、特に「80歳以上」(+9.7ポイント)が高く、「60歳代」(-6.2ポイント)は低くなっています。

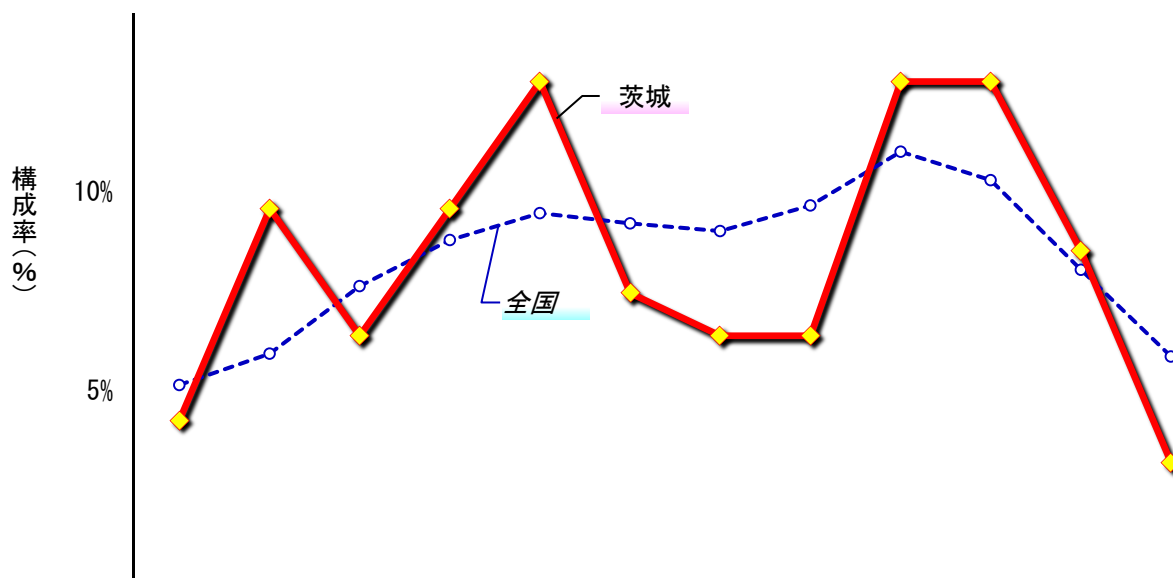


	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上	合 計	うち 高齢者
茨 城	2	10	-	14	10	6	17	35	94	54
構 成 率	2.1%	10.6%	-	14.9%	10.6%	6.4%	18.1%	37.2%	100.0%	57.4%
全 国	118	196	141	207	340	336	592	733	2,663	1,513
構 成 率	4.4%	7.4%	5.3%	7.8%	12.8%	12.6%	22.2%	27.5%	100.0%	56.8%

※「高齢者」は65歳以上で内数である。

(5) 時間別死者数

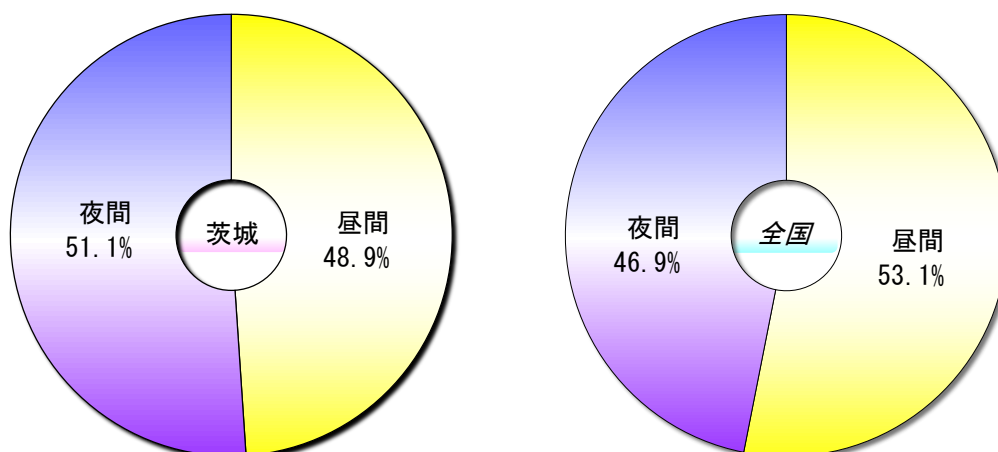
全国構成率に比べ、特に「2～4時」(+3.7ポイント)が高く、「14～16時」(-3.3ポイント)は低くなっています。



	0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	合 計
茨 城	4	9	6	9	12	7	6	6	12	12	8	3	94
構 成 率	4.3%	9.6%	6.4%	9.6%	12.8%	7.4%	6.4%	6.4%	12.8%	12.8%	8.5%	3.2%	100.0%
全 国	137	158	203	234	252	245	240	257	293	274	214	156	2,663
構 成 率	5.1%	5.9%	7.6%	8.8%	9.5%	9.2%	9.0%	9.7%	11.0%	10.3%	8.0%	5.9%	100.0%

(6) 昼夜別死者数

全国構成率に比べ「夜間」(+4.2ポイント)が高く、「昼間」(-4.2ポイント)は低くなっています。



	昼間	夜間	合 計
茨 城	46	48	94
構 成 率	48.9%	51.1%	100.0%
全 国	1,414	1,249	2,663
構 成 率	53.1%	46.9%	100.0%

※ 昼夜の区分は、日の出、日没を基準とした。

第3

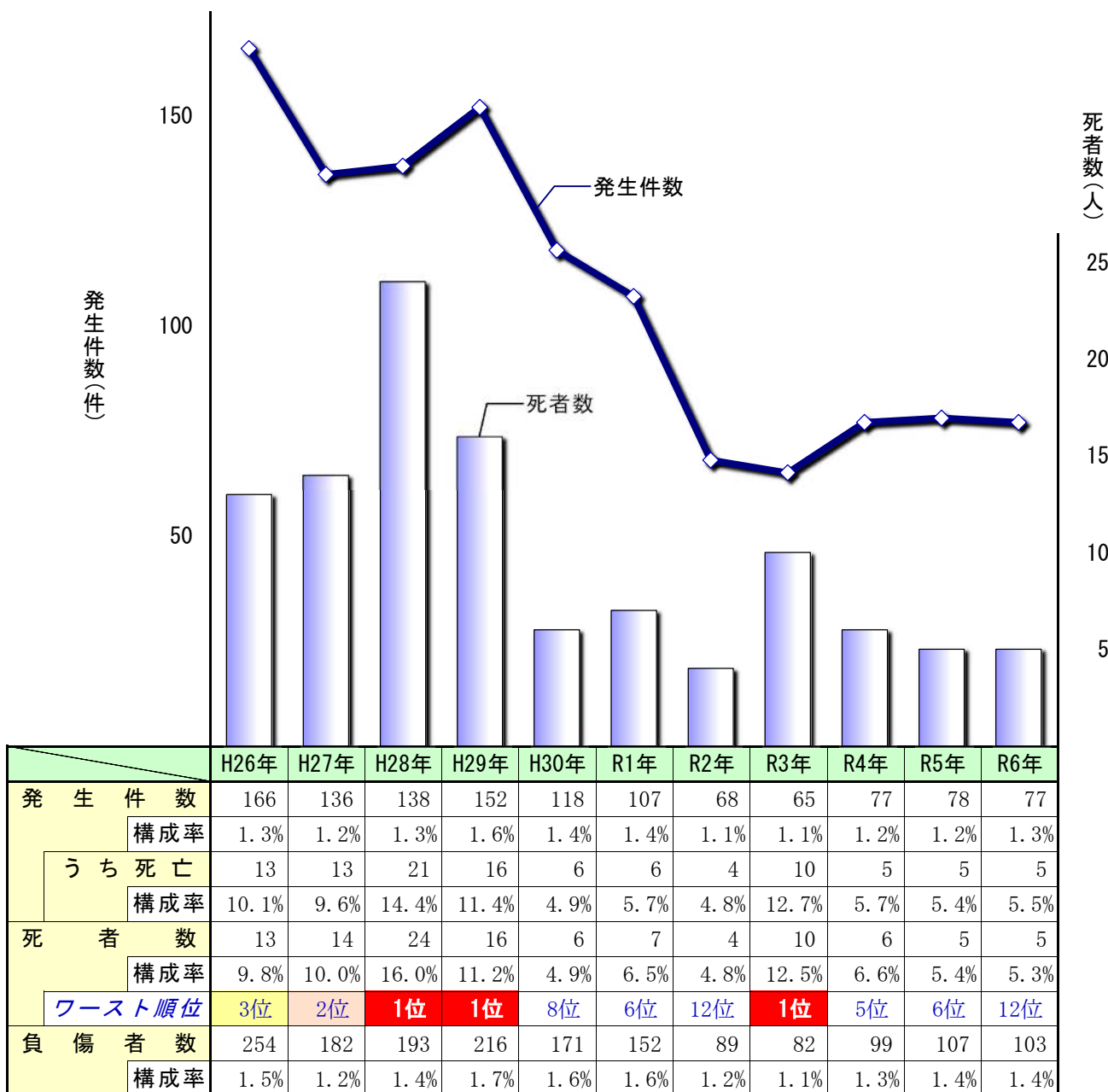
飲酒運転による交通事故

1 推移(平成26年～令和6年)

発生件数は、統計資料の残る昭和42年以降で最少となる令和3年まで減少傾向で推移後、翌4年から2年連続で増加しましたが、令和6年は減少しました。

死者数は増減を繰り返して推移、令和6年は前年と同数でした。

令和6年の死者数全国順位は、ワースト第12位でした。



※1 「発生件数」は、身体に酒気を帯びた状態で原付以上の車両を運転していた者が、第1当事者となった交通事故の件数で、「死亡」は死亡事故件数で内数である。

2 「死(負傷)者数」は、前記交通事故による全ての死(負傷)者数をいい、飲酒運転者本人の死傷を含む。

3 「構成率」は、全交通事故(発生件数、死亡事故件数、死者数、負傷者数)に占める割合である。

4 飲酒運転の罰則強化等を含む改正道交法施行は、平成14年6月、平成19年9月、平成21年6月の計3回である。

5 飲酒運転による死者数の全国ワースト第1位は、過去9回(平成3年、5年、7年、9年、10年、11年、28年、29年、令和3年)で、都道府県別の統計資料は、平成2年以降現存している。

2 月別

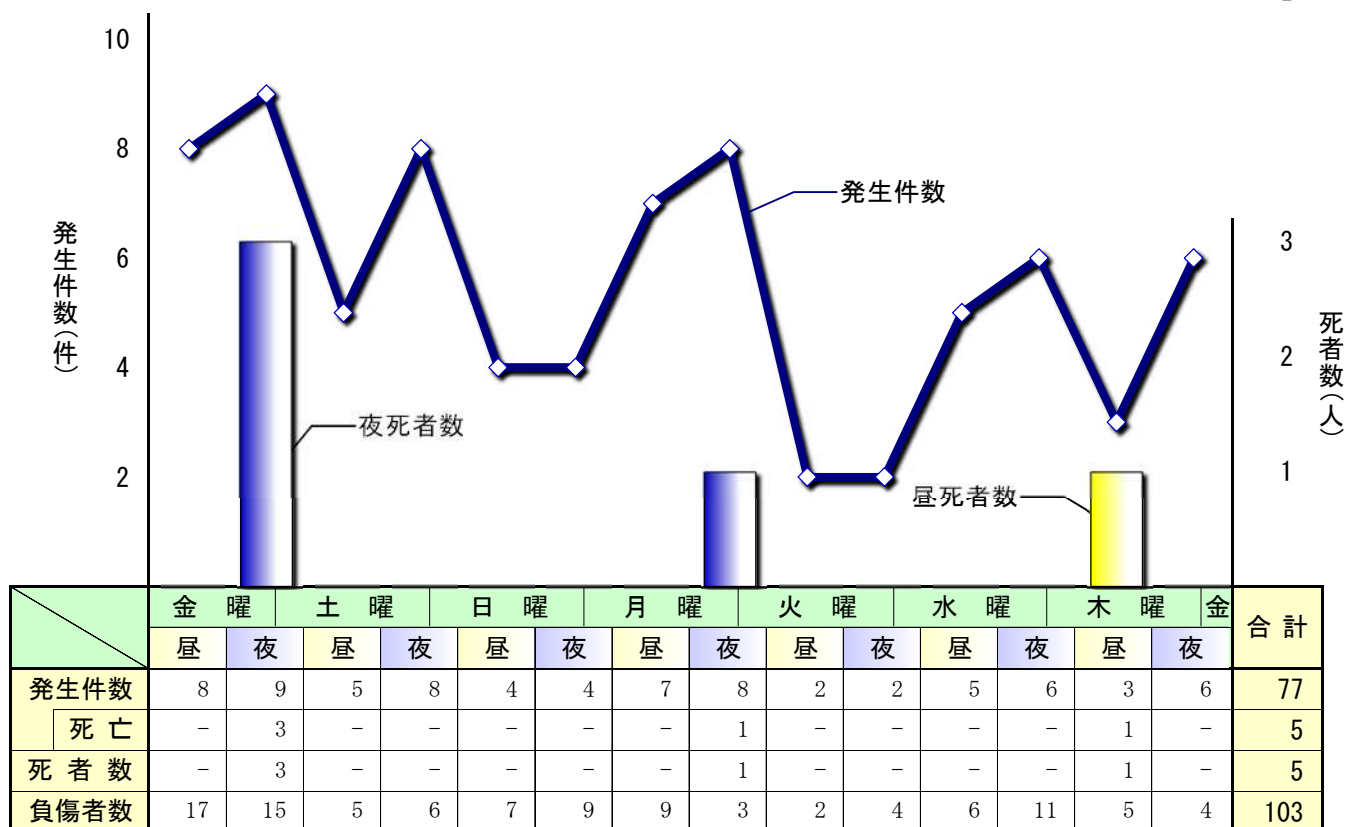
発生件数は「1月」(14件)が最も多く、次いで「10月」「12月」(各9件)となっています。
死者数は「5月」(2人)が最も多く、「1月」「7月」「11月」が各1人となっています。



※1「死亡」は死亡事故件数で、発生件数の内数である。2月区分は計上月による。

3 曜日・昼夜別

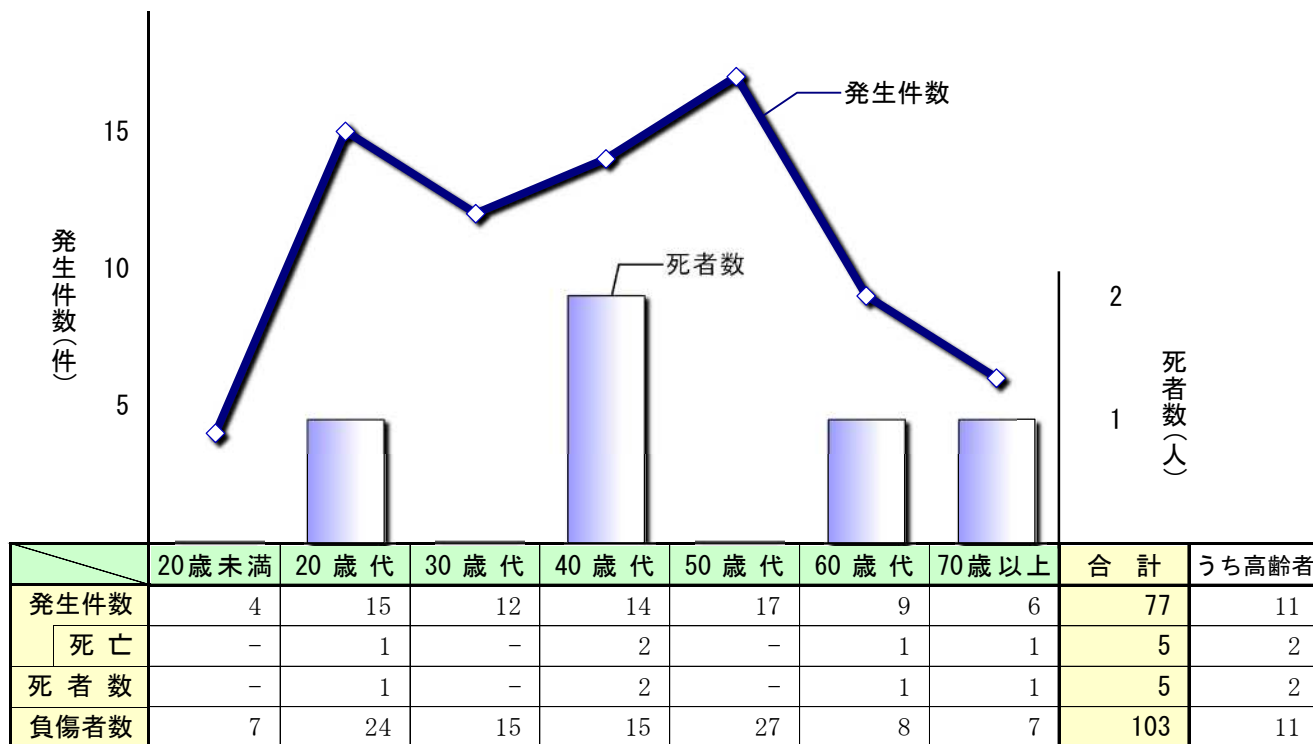
発生件数、死者数とも「金曜から土曜にかけての夜」が最も多くなっています。



※ 昼夜の区分は、日の出、日没時刻を基準とした。

4 第1当事者の年齢層別

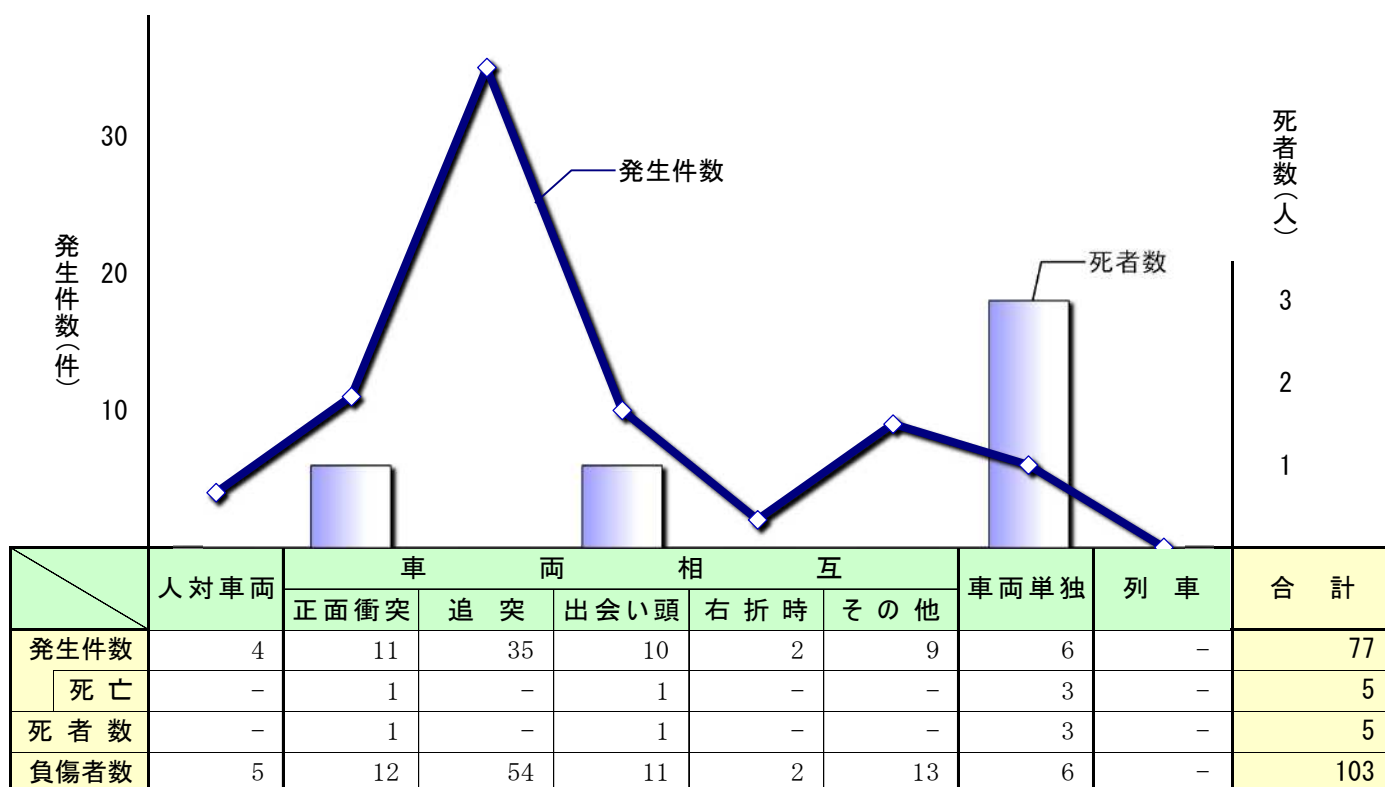
発生件数は「50歳代」(17件)が最も多く、次いで「20歳代」(15件)となっています。
死者数は「40歳代」(2人)が最も多くなっています。



※1「死亡」は死亡事故件数で、発生件数の内数である。2「高齢者」は65歳以上で内数である。

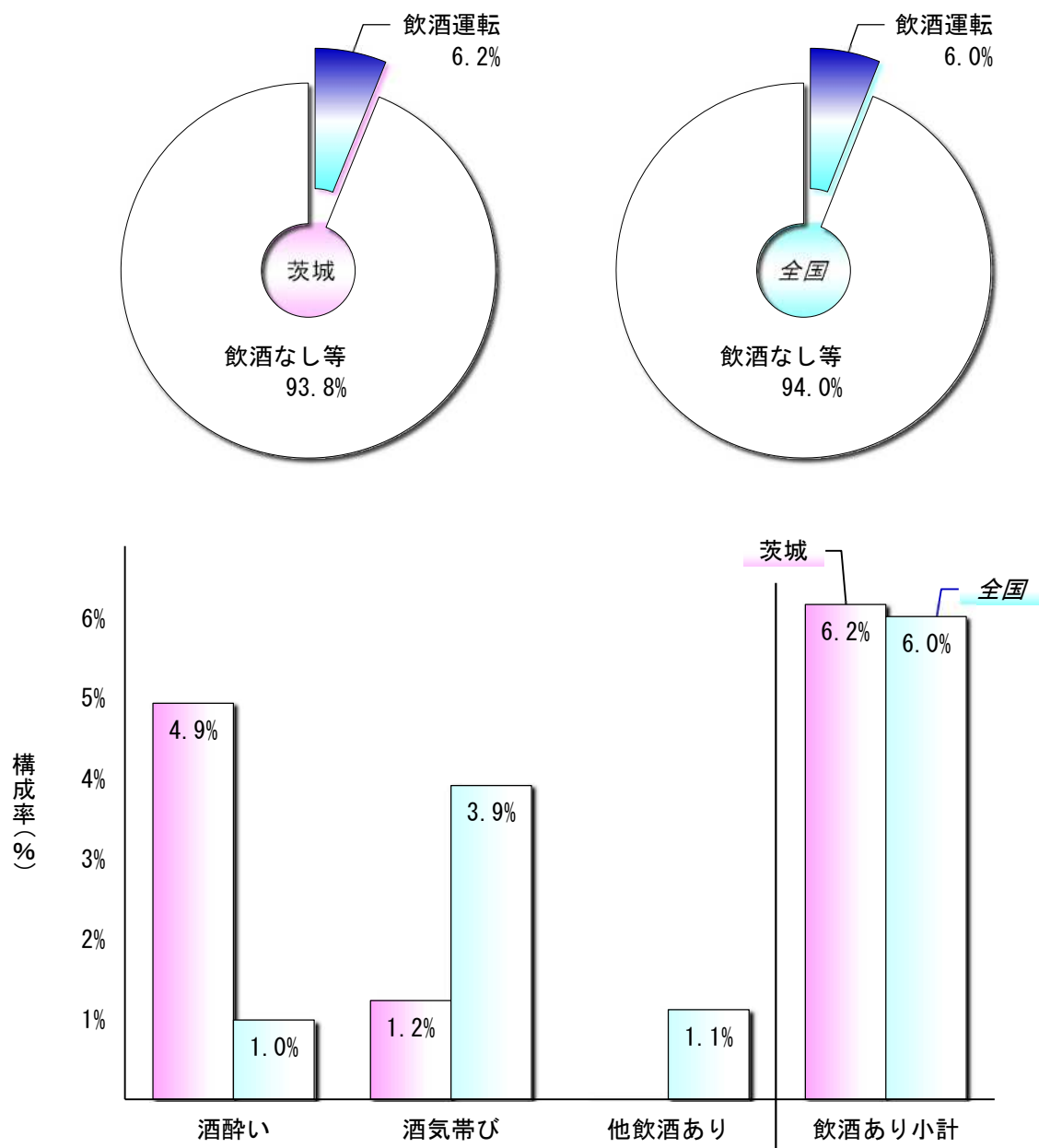
5 事故類型別

発生件数は「追突」(35件)が最も多く、次いで「正面衝突」(11件)となっています。
死者数は「車両単独」(3人)が最も多くなっています。



6 全国との比較(死亡事故件数)

原付以上の運転者が第1当事者となった、全死亡事故に占める飲酒運転の割合(構成率)を全国と比較すると、0.2ポイント高くなっています。



	原 付 以 上 の 第 1 当 事 者 運 転 者					
	飲 酒 運 転				飲酒なし等	合 計
	酒酔い	酒 気 帯 び	他飲酒あり	小 計		
茨 城	4	1	－	5	76	81
構 成 率	4.9%	1.2%	－	6.2%	93.8%	100.0%
全 国	23	91	26	140	2,185	2,325
構 成 率	1.0%	3.9%	1.1%	6.0%	94.0%	100.0%

※1 対象は、原付以上の運転者が第1当事者となった死亡事故件数である。

2 「酒酔い」とは、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいう。

3 「酒気帯び」とは、身体に政令で定める数値以上のアルコールを保有する状態をいう。

4 「他飲酒あり」とは、上記2、3、以外で身体に酒気を帯びた状態等をいう。

5 「飲酒なし等」には、「調査不能」を含む。

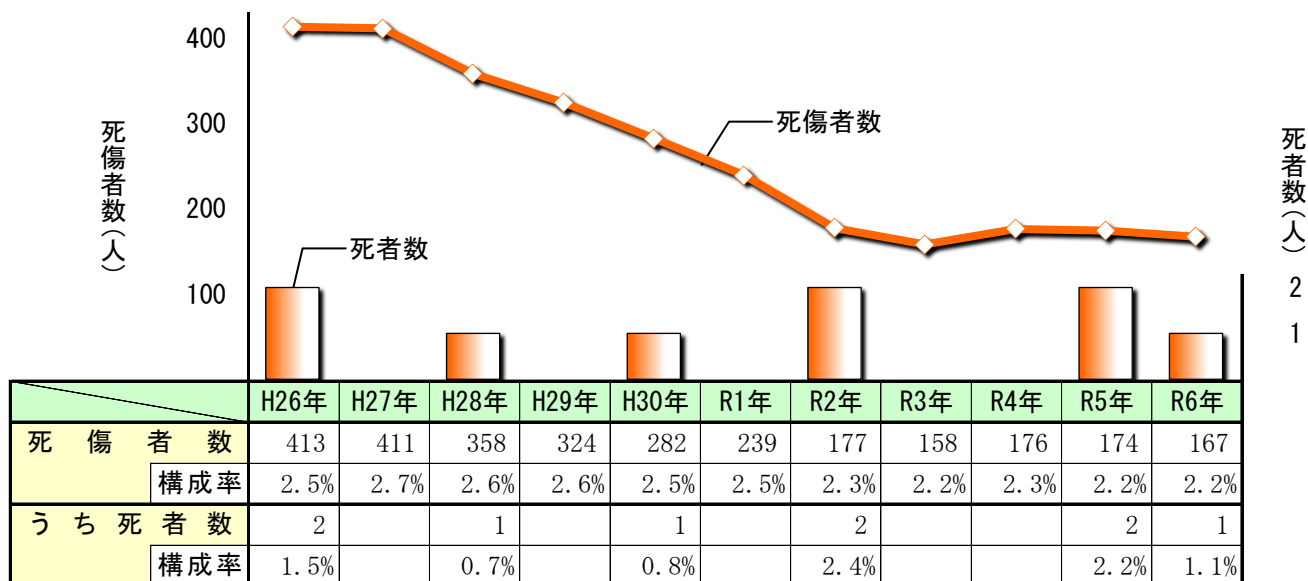
第4

小学生が関係した交通事故

1 推移(平成26年～令和6年)

死傷者数は過去最少の令和3年まで減少後、翌4年に増加しましたが、令和5年からは2年連続で減少しました。

過去10年間の死者数では、平成26年・令和2年・令和5年(各2人)が最も多くなっています。



※1 「死者数」は「死傷者数」の内数である。

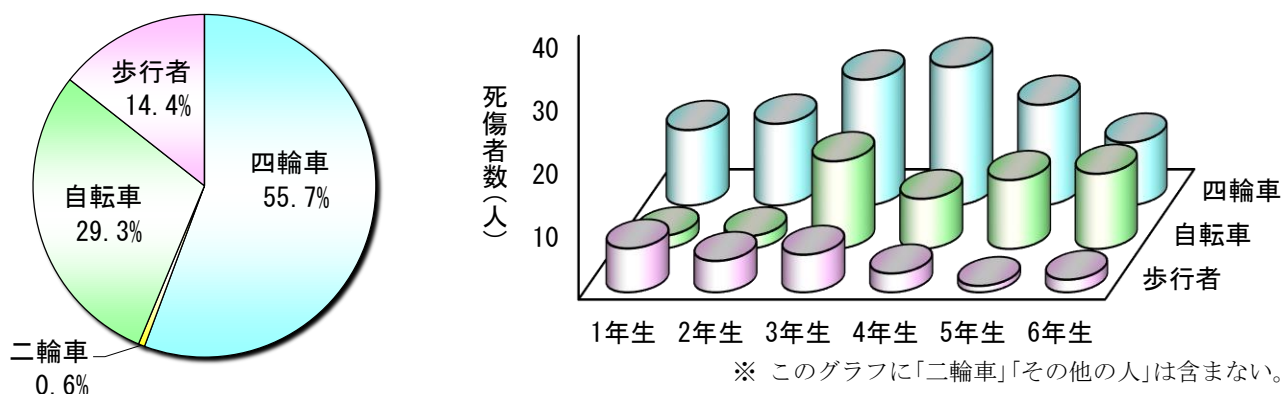
2 「構成率」は、全交通事故(死者数、死傷者数)に占める割合である。

2 死傷者数

(1) 状態・学年別

死傷者数は「四輪車(同乗中)」、学年別では「3年生」が最も多くなっています。

状態別学年別では、歩行者は「1年生」、自転車は「3年生」が最も多くなっています。



※ このグラフに「二輪車」「その他の人」は含まない。

	1 年 生	2 年 生	3 年 生	4 年 生	5 年 生	6 年 生	合 計
四 輪 車	12	13	20	22	16	10	93
二 輪 車	1	-	-	-	-	-	1
自 転 車	2	2	14	8	11	12	49
歩行者	6	(1)	4	5	3	1	(1)
その他の人	1	1	1	-	-	-	3
合 計	22	(1)	20	33	28	24	(1)

※1 ()内は死者数で内数である。

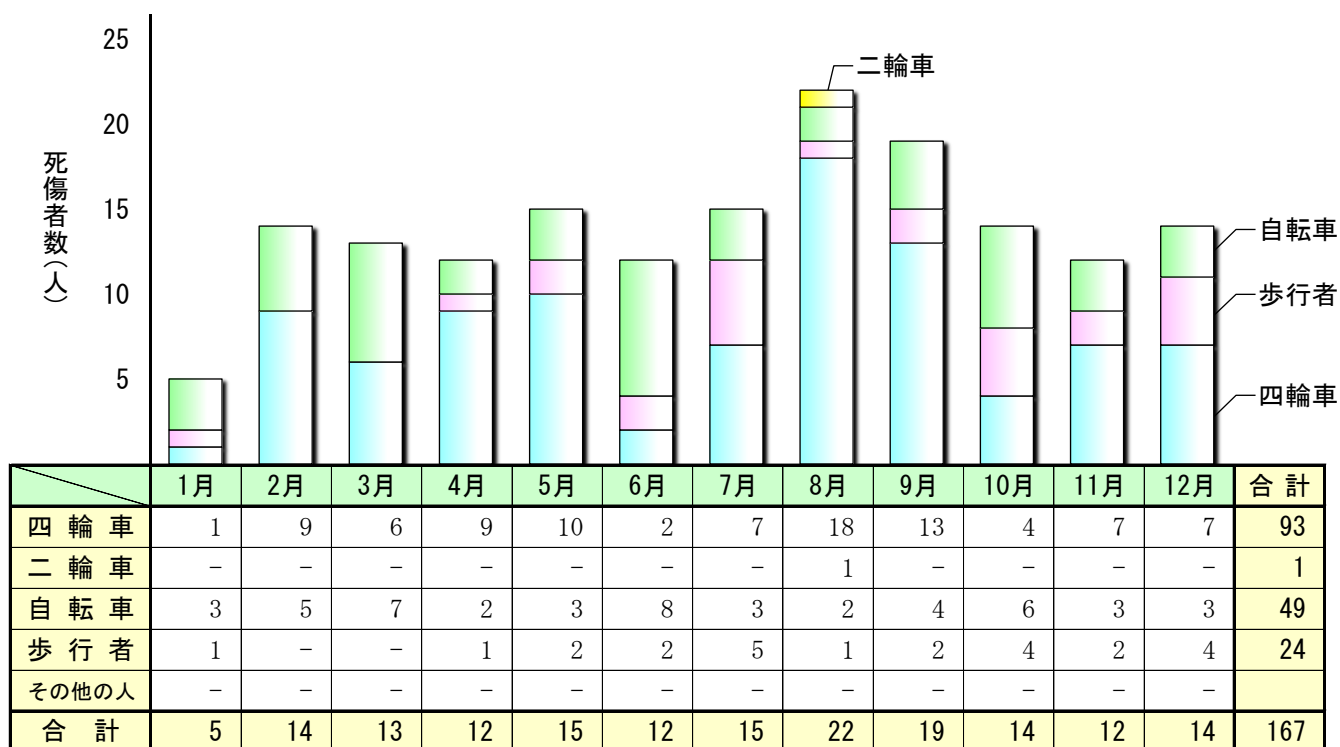
2 「四輪車」「二輪車」はすべて同乗中である。

3 「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等をいう。

(2) 月・状態別

月別では「8月」が最も多く、次いで「9月」となっています。

月別状態別では、四輪車(同乗中)は「8月」、自転車は「6月」、歩行者は「7月」が最も多くなっています。



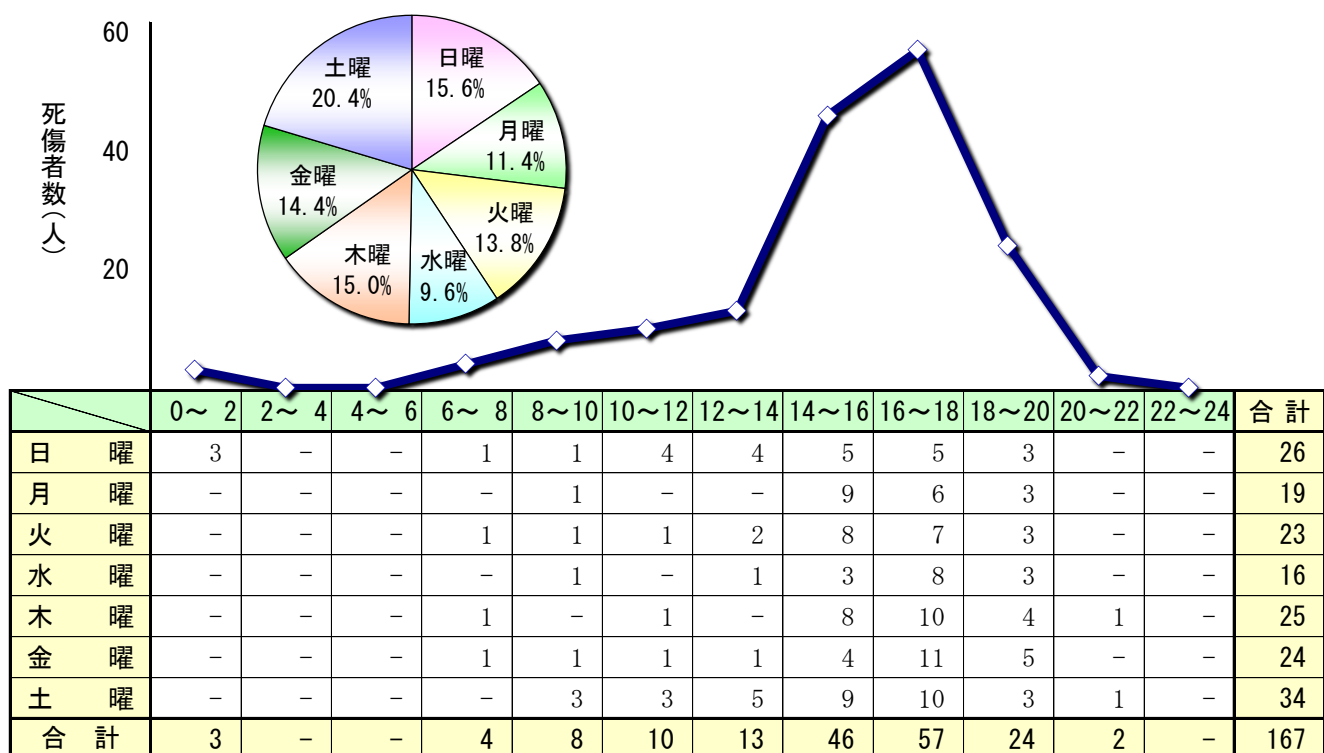
※1 月区分は計上月による。 2「四輪車」「二輪車」はすべて同乗中である。

3「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等をいう。

(3) 時間・曜日別

時間別では「16～18時」、曜日別では「土曜」が最も多くなっています。

時間別曜日別では、「16～18時の金曜」が最も多くなっています。

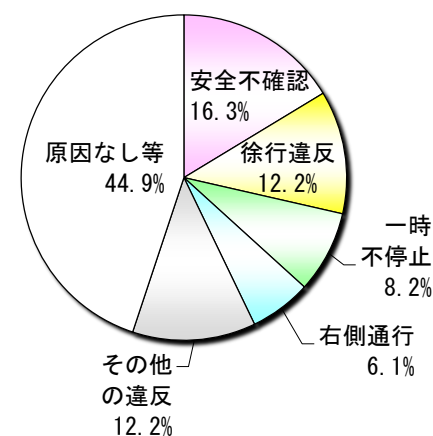
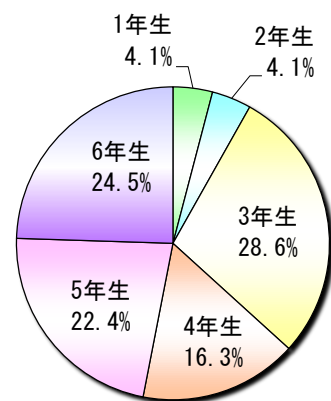
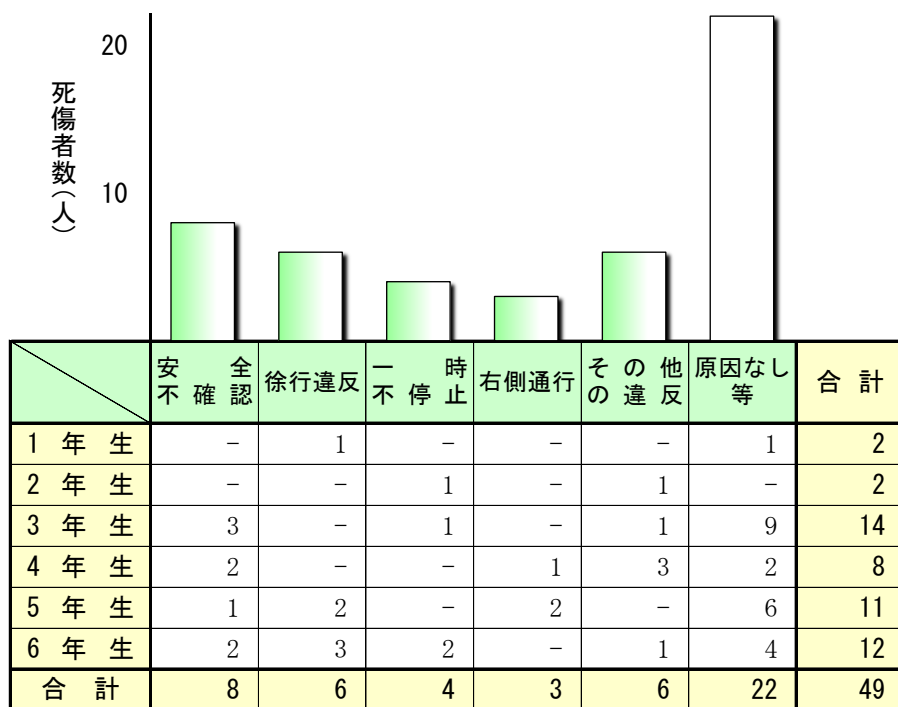


(4) 自転車の学年・原因別

学年別では「3年生」が最も多く、次いで「6年生」となっています。

原因別では「安全不確認」が最も多くなっています。

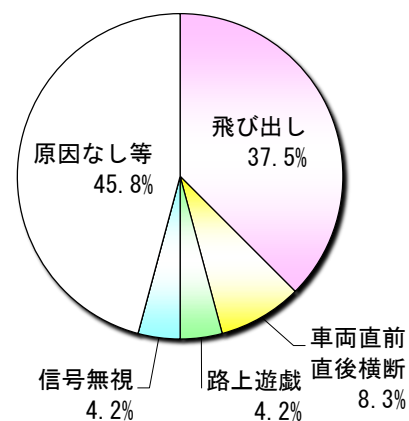
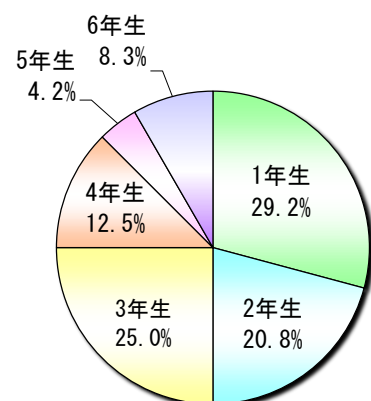
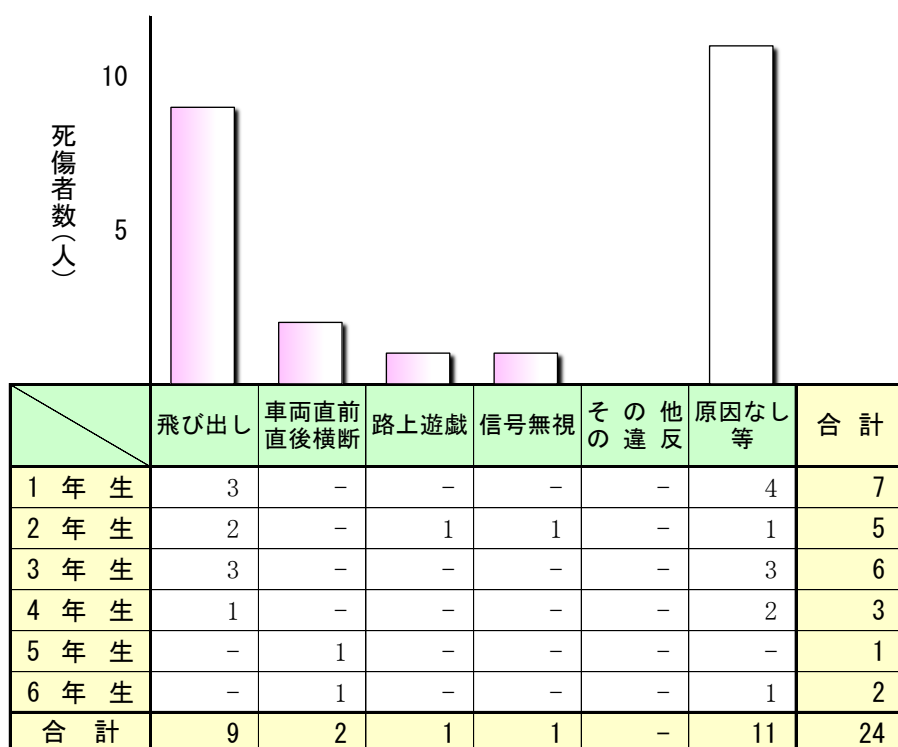
学年別原因別では「3年生の安全不確認」「6年生の徐行違反」が最も多くなっています。



(5) 歩行者の学年・原因別

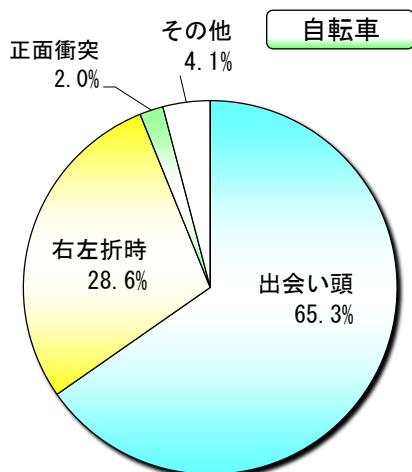
学年別では「1年生」が最も多く、次いで「3年生」となっています。

原因別では「飛び出し」が最も多くなっています。

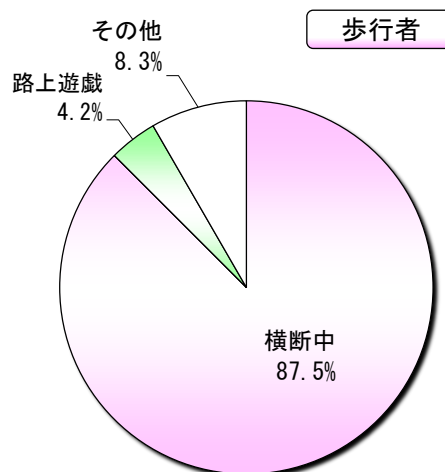


(6) 事故類型別(自転車・歩行者)

自転車は「出会い頭」、歩行者は「横断中」が最も多くなっています。



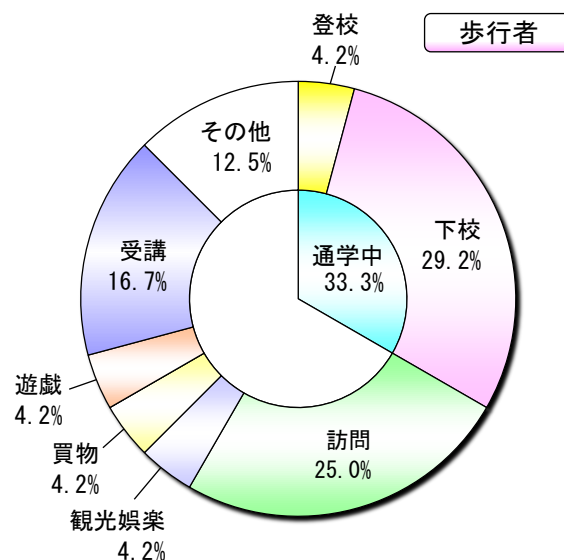
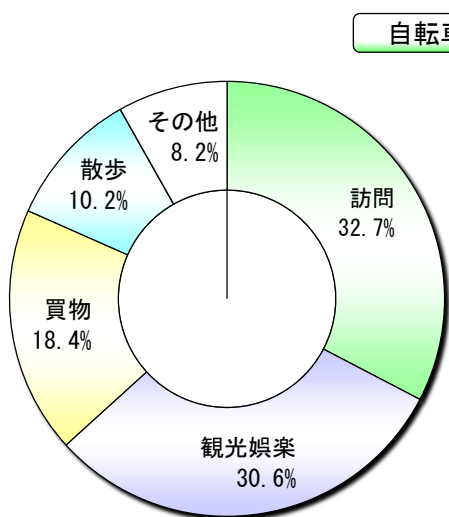
自転車		
車両相対	出会い頭	32
	右左折時	14
	正面衝突	1
	その他	2
車両単独		-
合 計		49



歩行者	
事故類型	人数
横断中	21
通行中	-
路上遊戯	1
その他	2
合 計	24

(7) 通行目的別(自転車・歩行者)

自転車は「訪問」、歩行者は登下校時の「通学中」が最も多くなっています。



	通 学 中		訪 問	観光娯楽	買 物	散 歩	遊 戯	受 講	そ の 他	合 計
	登 校	下 校								
自 転 車	-	-	16	15	9	5	-	-	4	49
歩 行 者	1	7	6	1	1	-	1	4	3	24

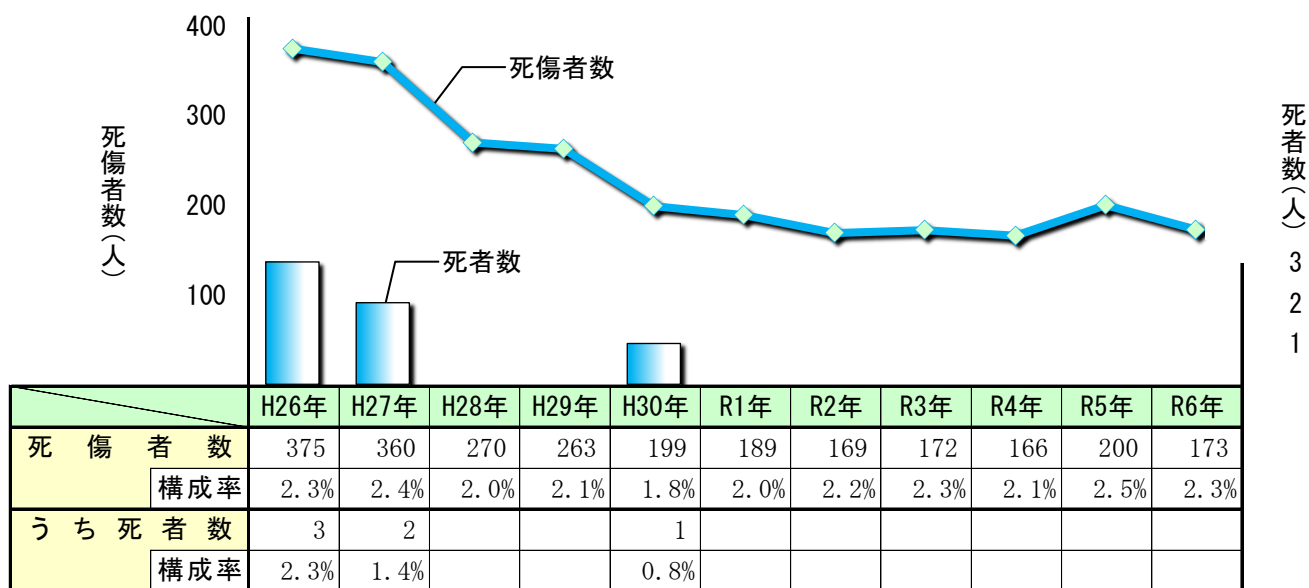
※「観光娯楽」にはスポーツ等を含む。

第5

中学生が関係した交通事故

1 推移(平成26年～令和6年)

死傷者数は過去最少の令和4年まで減少後、翌5年に増加しましたが、令和6年は減少しました。
過去10年間の死者数では、平成26年の3人が最も多く、令和元年以降の発生はありません。



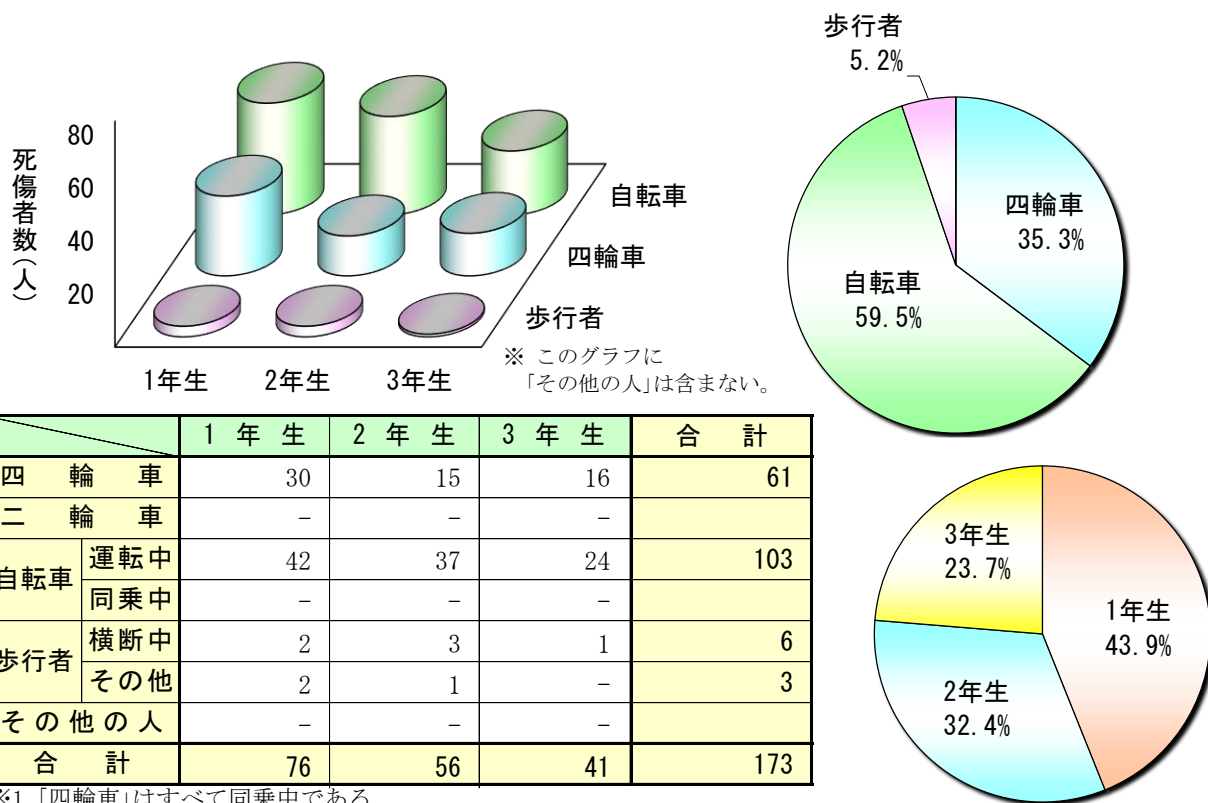
※1 「死者数」は「死傷者数」の内数である。

2 「構成率」は、全交通事故(死者数、死傷者数)に占める割合である。

2 死傷者数

(1) 状態・学年別

死傷者数は「自転車運転中」、学年別では「1年生」が最も多くなっています。
状態別学年別では「自転車運転中の1年生」が最も多くなっています。



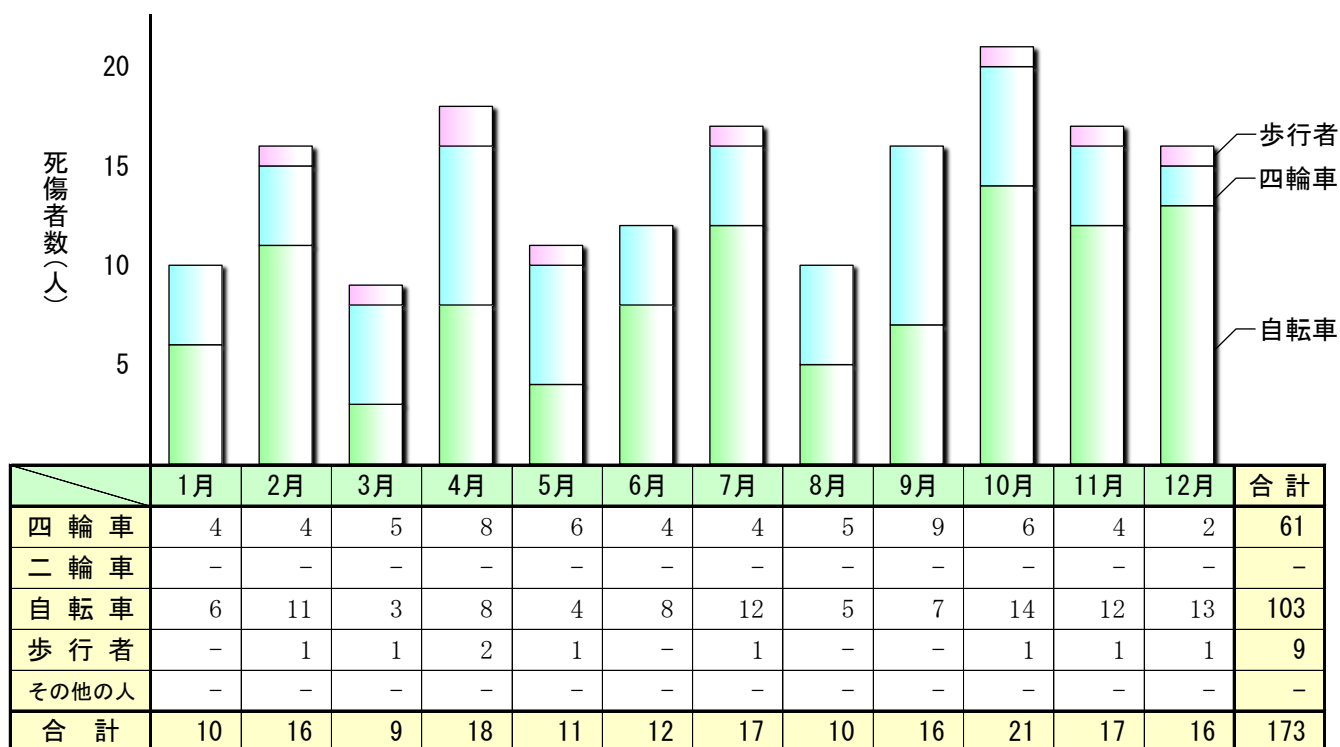
※1 「四輪車」はすべて同乗中である。

2 「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等をいう。

(2) 月・状態別

月別では「10月」が最も多く、次いで「4月」となっています。

月別状態別では「10月の自転車」が最も多くなっています。



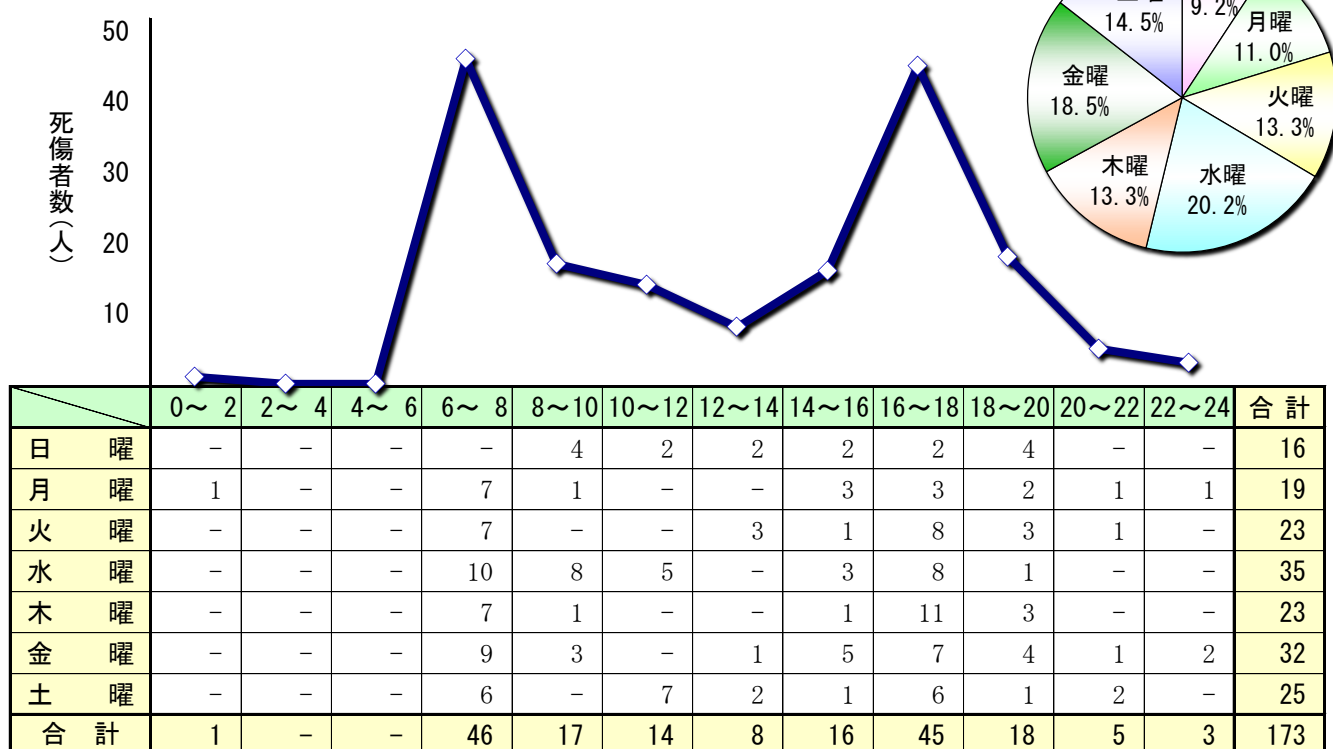
※1 月区分は計上月による。 2 「四輪車」はすべて同乗中である。

3 「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等をいう。

(3) 時間・曜日別

時間別では「6～8時」、曜日別では「水曜」が最も多くなっています。

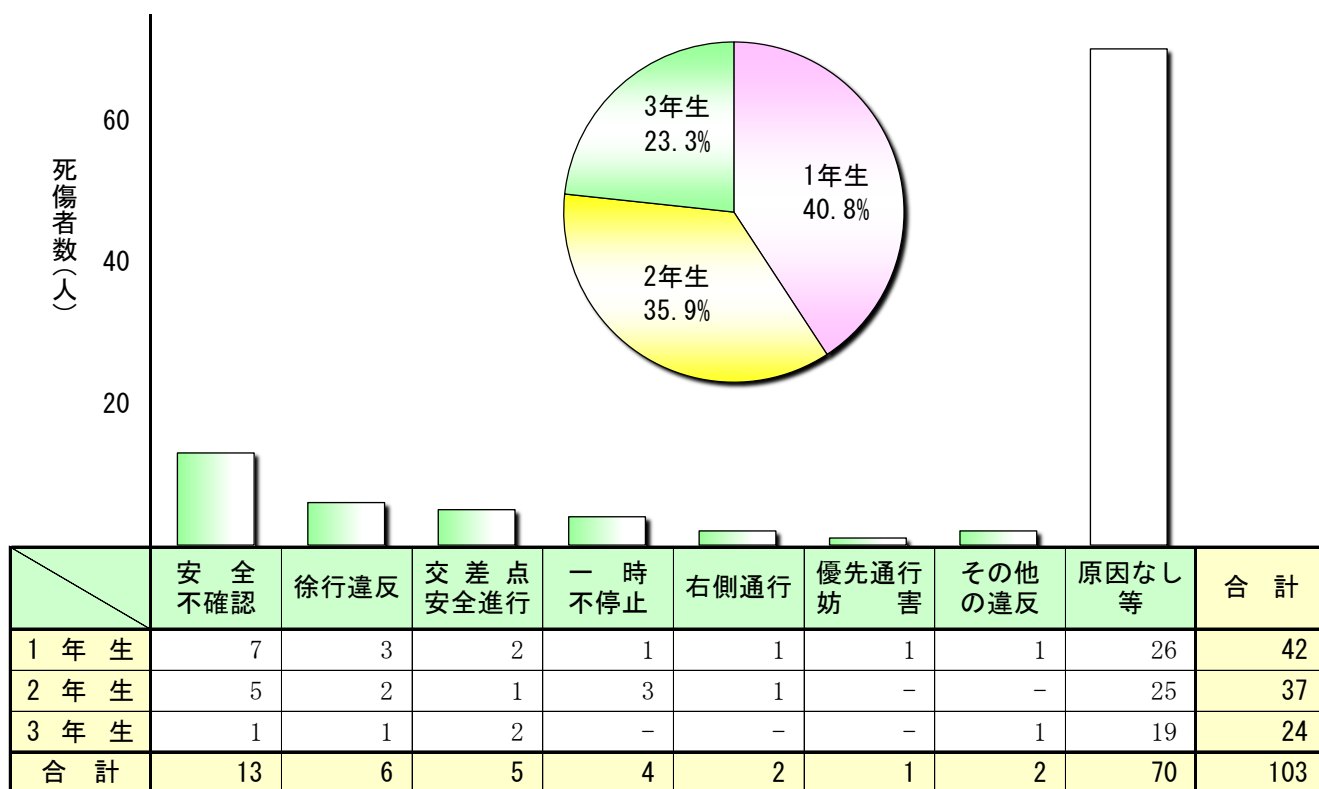
時間別曜日別では「16～18時の木曜」が最も多くなっています。



(4) 自転車の学年・原因別

原因別では「安全不確認」が最も多く、次いで「徐行違反」となっています。

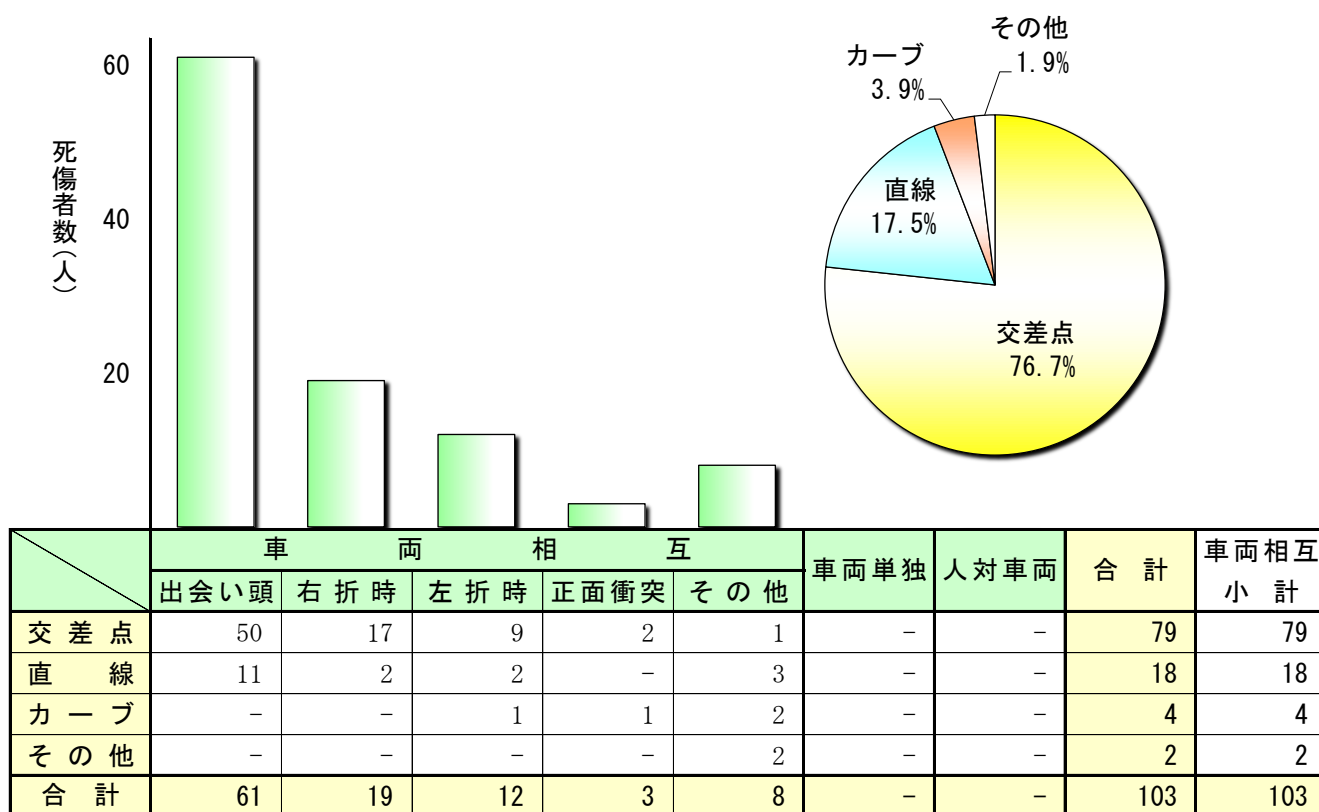
学年別原因別では「1年生の安全不確認」が最も多くなっています。



(5) 自転車の道路形状・事故類型別

道路形状別では「交差点」、事故類型別では「出会い頭」が最も多くなっています。

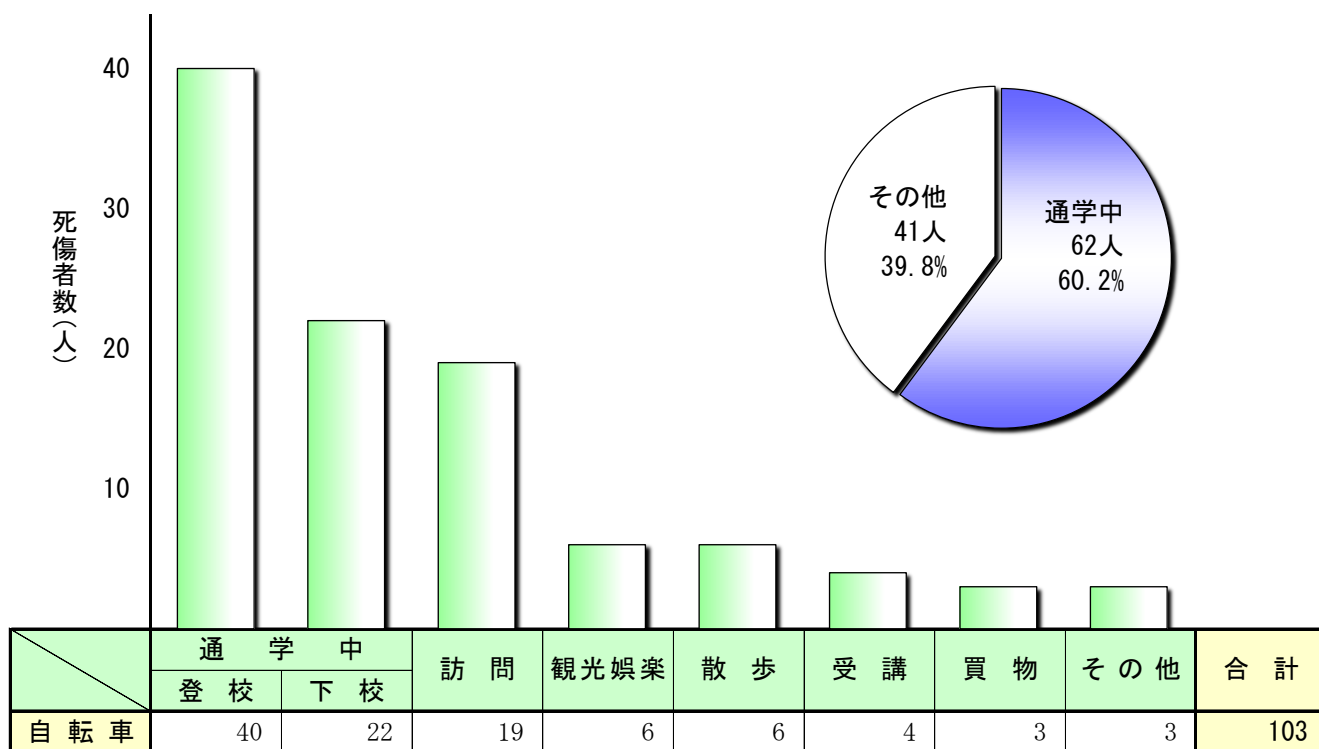
道路形状別事故類型別では「交差点の出会い頭」が最も多くなっています。



(6) 通行目的別

ア 自転車

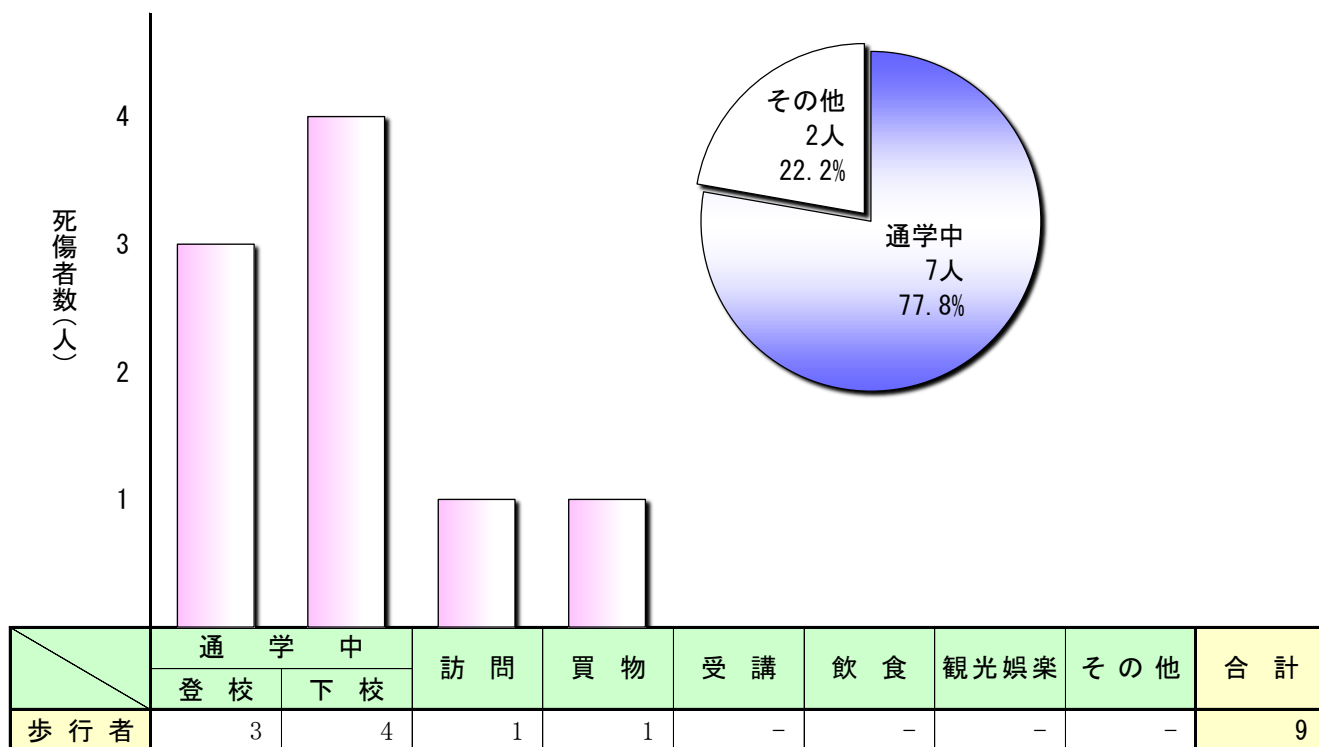
「登校」、「下校」の順に多く、登下校時の「通学中」は60.2%を占めています。



※「観光娯楽」には、スポーツ等を含む。

イ 歩行者

「下校」が最も多く、登下校時の「通学中」は77.8%を占めています。



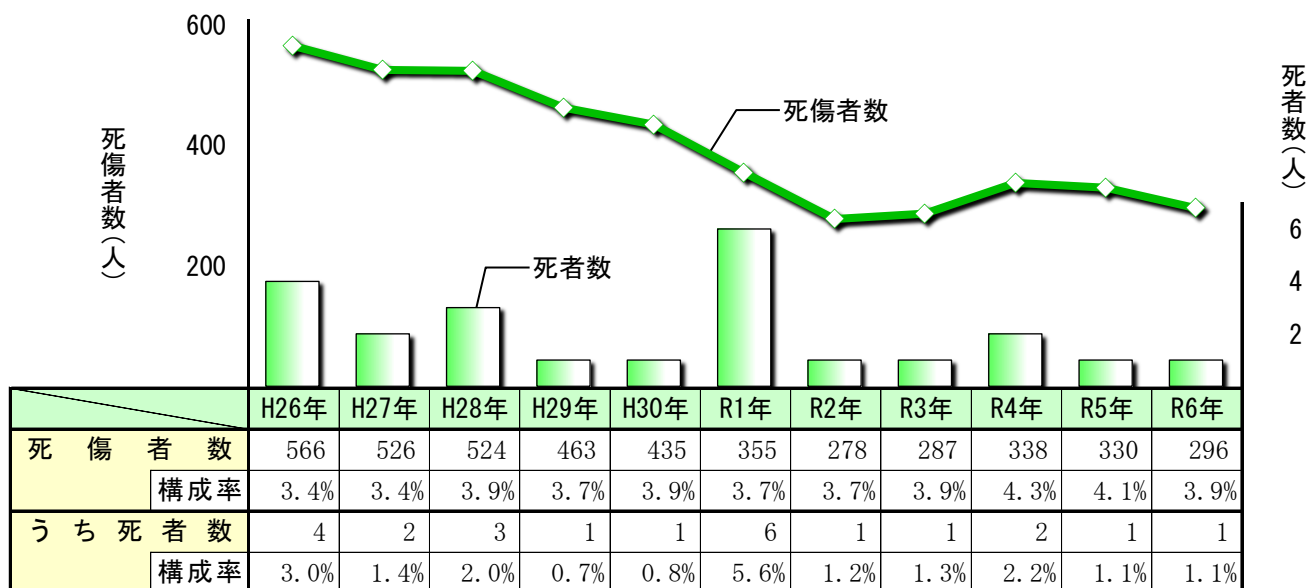
第6

高校生が関係した交通事故

1 推移(平成26年～令和6年)

死傷者数は令和2年まで減少後、翌3年から2年連続で増加しましたが、令和5年からは2年連続で減少しました。

過去10年間の死者数では、令和元年の6人が最も多く、令和6年は1人でした。



※1 「死者数」は「死傷者数」の内数である。

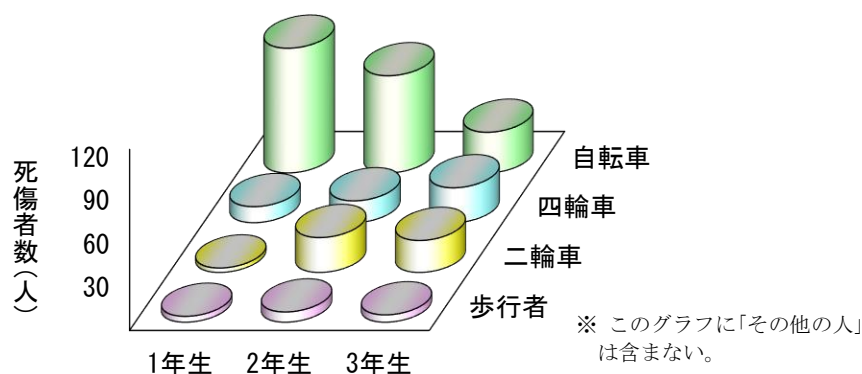
2 「構成率」は、全交通事故(死者数、死傷者数)に占める割合である。

2 死傷者数

(1) 状態・学年別

状態別は「自転車」、学年別では「2年生」が最も多くなっています。

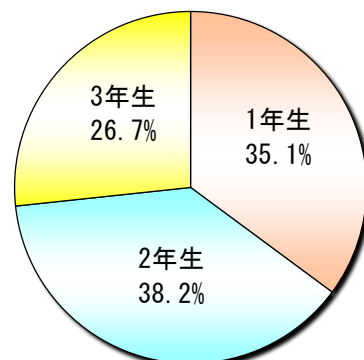
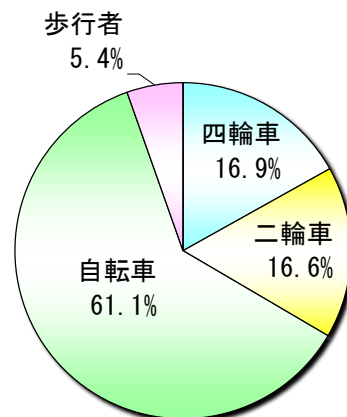
状態別学年別では「自転車運転中の1年生」が最も多くなっています。



		1 年 生	2 年 生	3 年 生	合 計
四 輪 車	運 転 中	-	1	2	3
	同 乗 中	11	14	22	47
二 輪 車	運 転 中	3	22	20	45
	同 乗 中	-	(1)	2	(1) 4
自 転 車	運 転 中	86	67	28	181
	同 乗 中	-	-	-	-
歩 行 者	横 断 中	4	4	4	12
	そ の 他	-	3	1	4
そ の 他 の 人		-	-	-	-
合 計		104	(1) 113	79	(1) 296

※1 ()内は死者数で内数である。

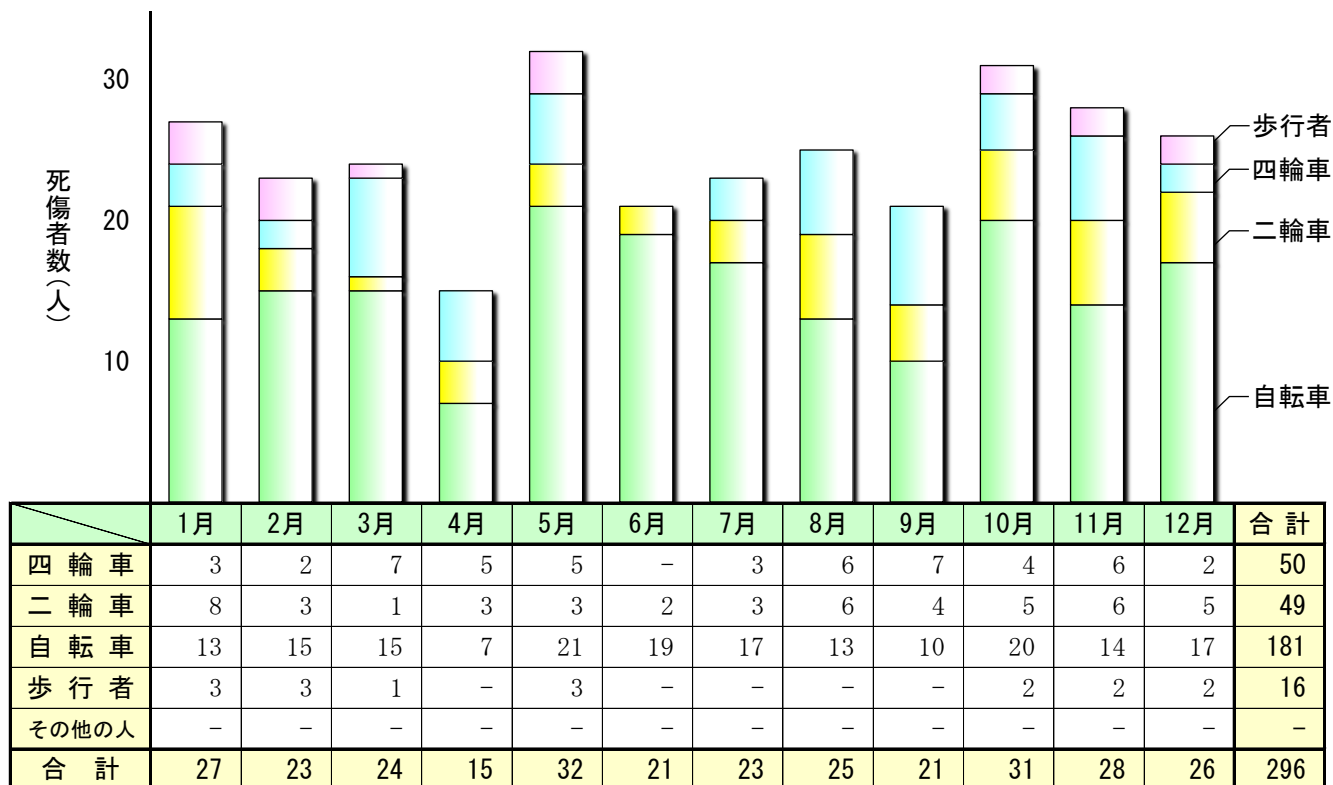
2 「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等をいう。



(2) 月・状態別

月別では「5月」が最も多く、次いで「10月」となっています。

月別状態別では自転車は「5月」、二輪車は「1月」、四輪車は「3月」「9月」が最も多くなっています。

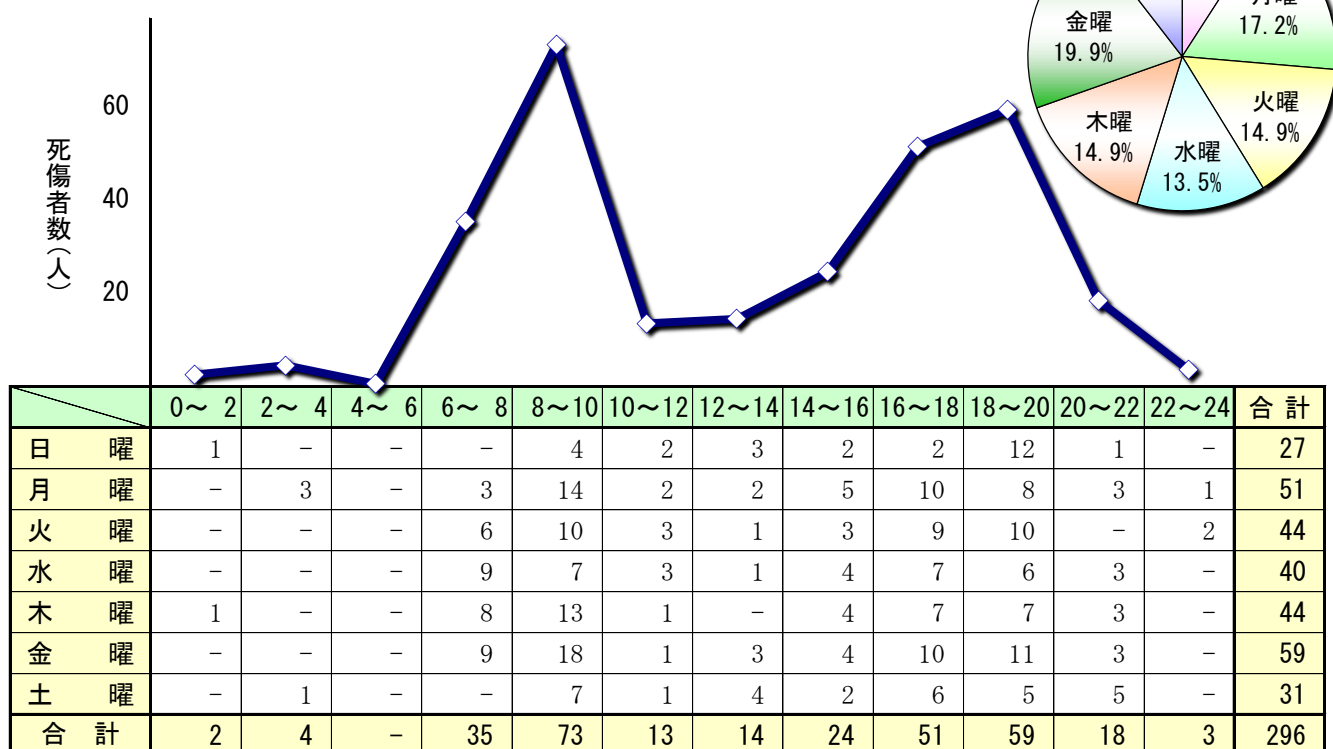


※1 月区分は計上月による。 2 「四輪車」「二輪車」には運転者を含む。

(3) 時間・曜日別

時間別では「8～10時」、曜日別では「金曜」が最も多くなっています。

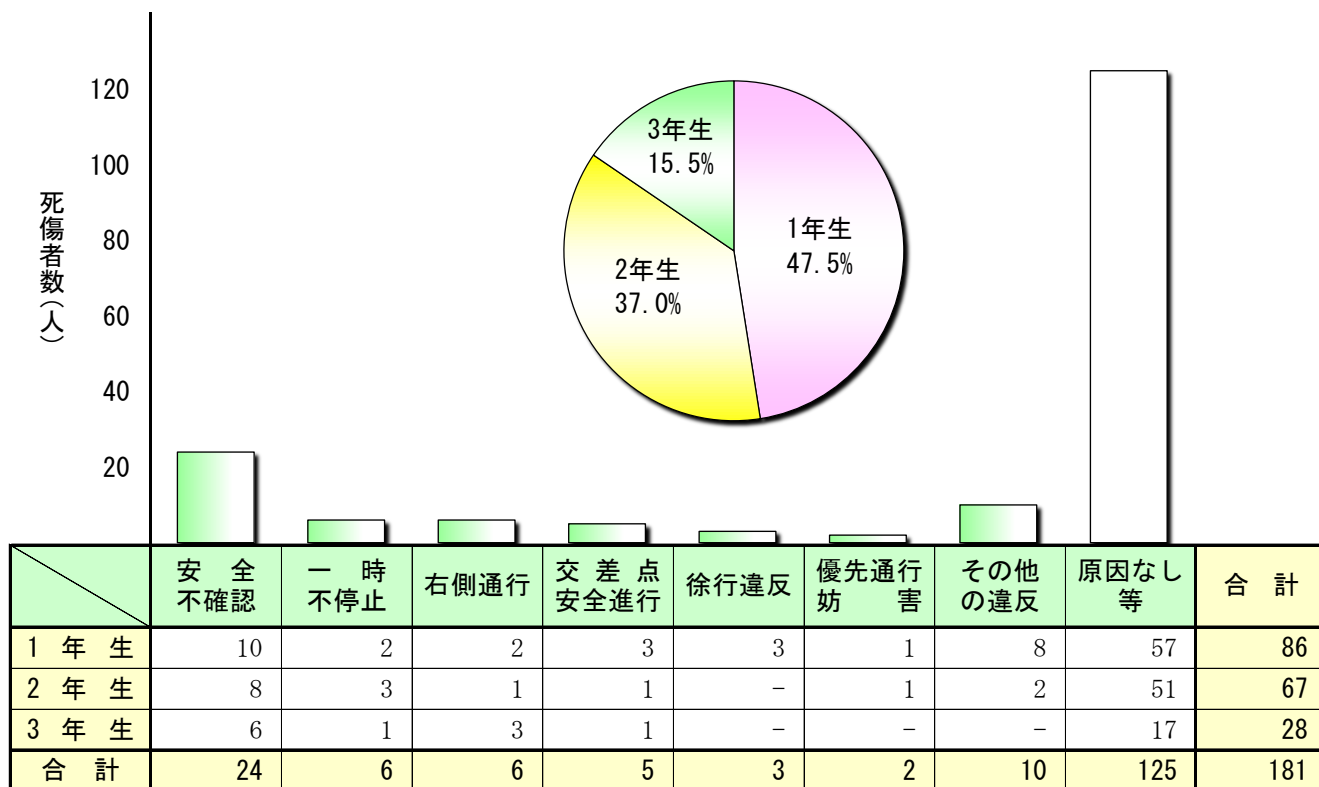
時間別曜日別では「8～10時の金曜」が最も多くなっています。



(4) 学年・原因別

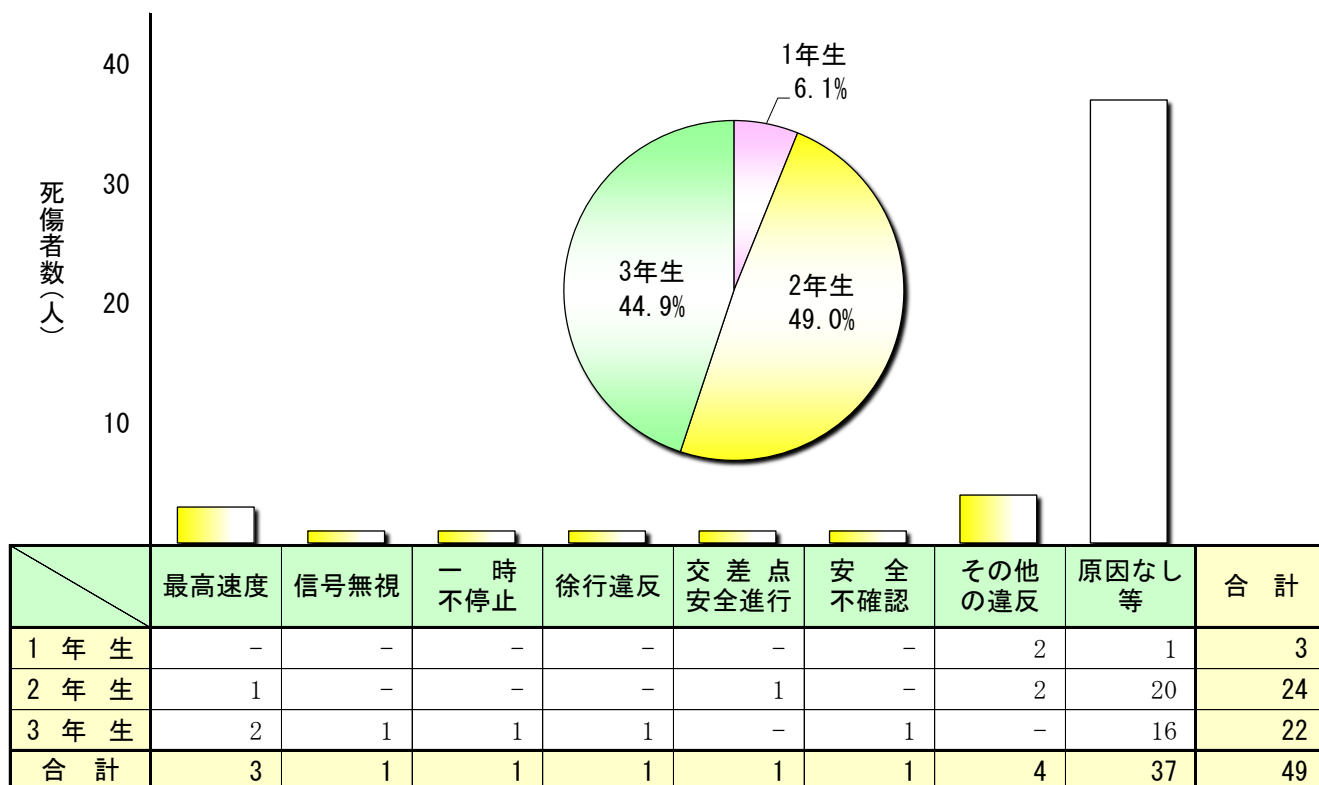
ア 自転車

学年別では「1年生」、原因別では「安全不確認」が最も多くなっています。
学年別原因別では「1年生の安全不確認」が最も多くなっています。



イ 二輪車

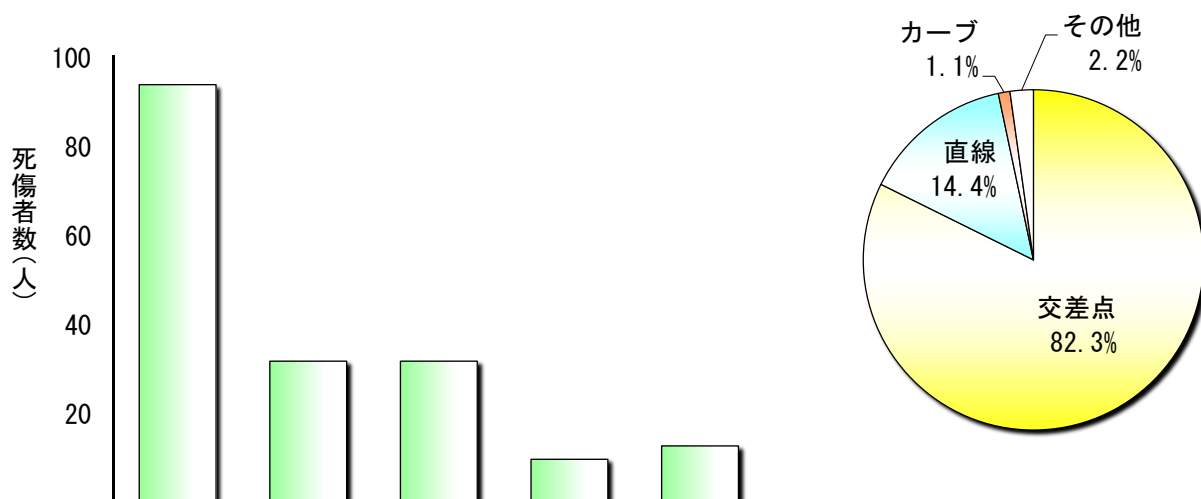
学年別では「2年生」、原因別では「最高速度」が最も多くなっています。
学年別原因別では「3年生の最高速度」が最も多くなっています。



(5) 道路形状・事故類型別

ア 自転車

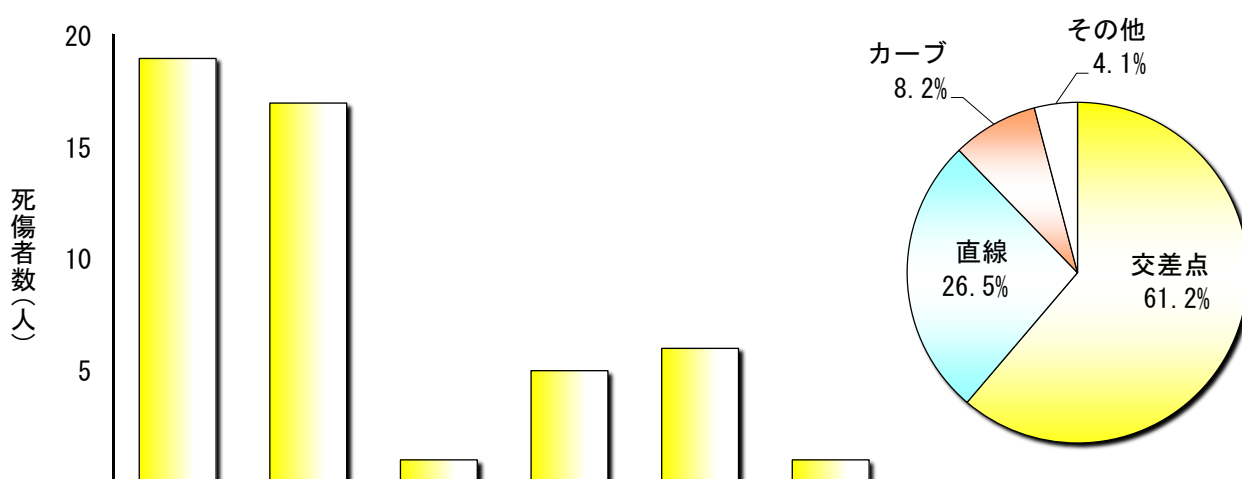
道路形状別では「交差点」、事故類型別では「出会い頭」が最も多くなっています。
道路形状別事故類型別では「交差点の出会い頭」が最も多くなっています。



	車 両 相 互					車両単独	人対車両	合 計	車両相互 小 計
	出会い頭	右折時	左折時	追越追抜時	その他				
交 差 点	83	32	30	3	1	-	-	149	149
直 線	9	-	2	6	9	-	-	26	26
カ ー ブ	-	-	-	-	2	-	-	2	2
そ の 他	2	-	-	1	1	-	-	4	4
合 計	94	32	32	10	13	-	-	181	181

イ 二輪車

道路形状別では「交差点」、事故類型別では「右折時」が最も多くなっています。
道路形状別事故類型別では「交差点の右折時」が最も多くなっています。

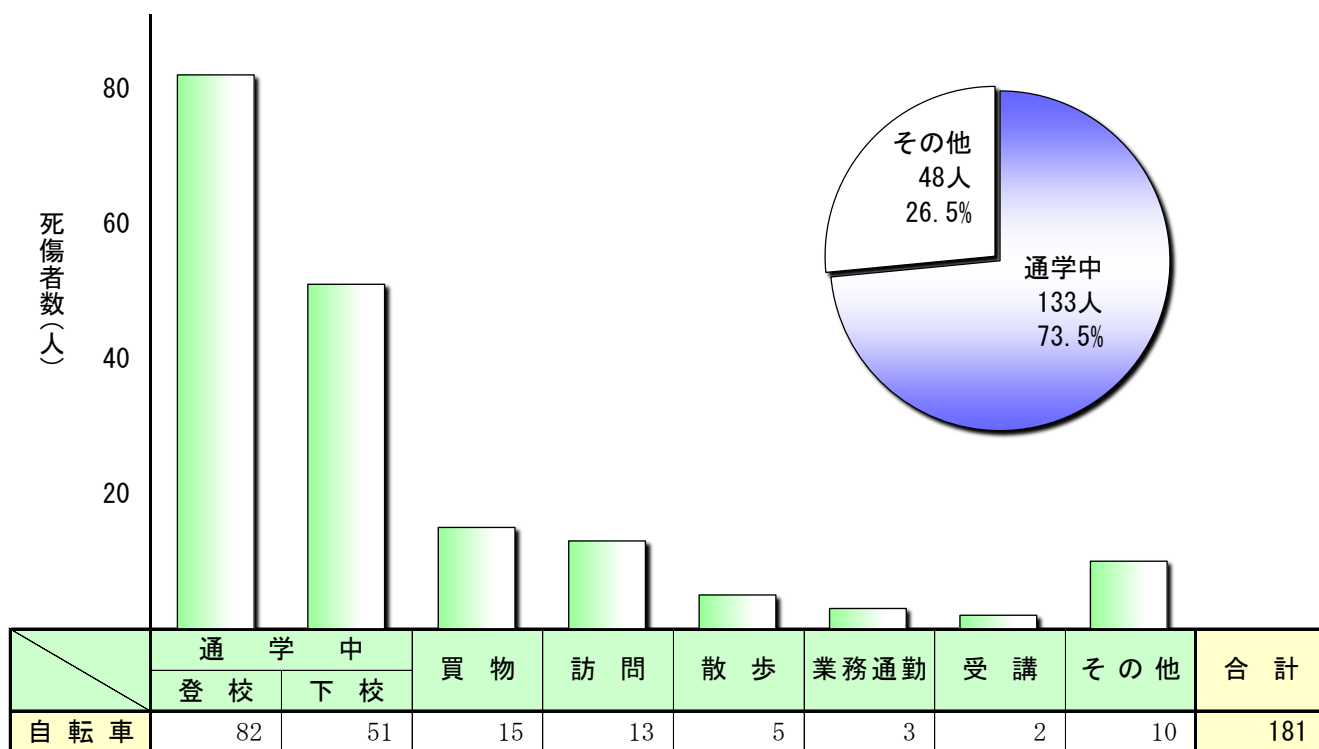


	車 両 相 互					車両単独	人対車両	合 計	車両相互 小 計
	右折時	出会い頭	左折時	追 突	その他				
交 差 点	14	12	1	-	3	-	-	30	30
直 線	5	5	-	3	-	-	-	13	13
カ ー ブ	-	-	-	-	3	1	-	4	3
そ の 他	-	-	-	2	-	-	-	2	2
合 計	19	17	1	5	6	1	-	49	48

(6) 通行目的別

ア 自転車

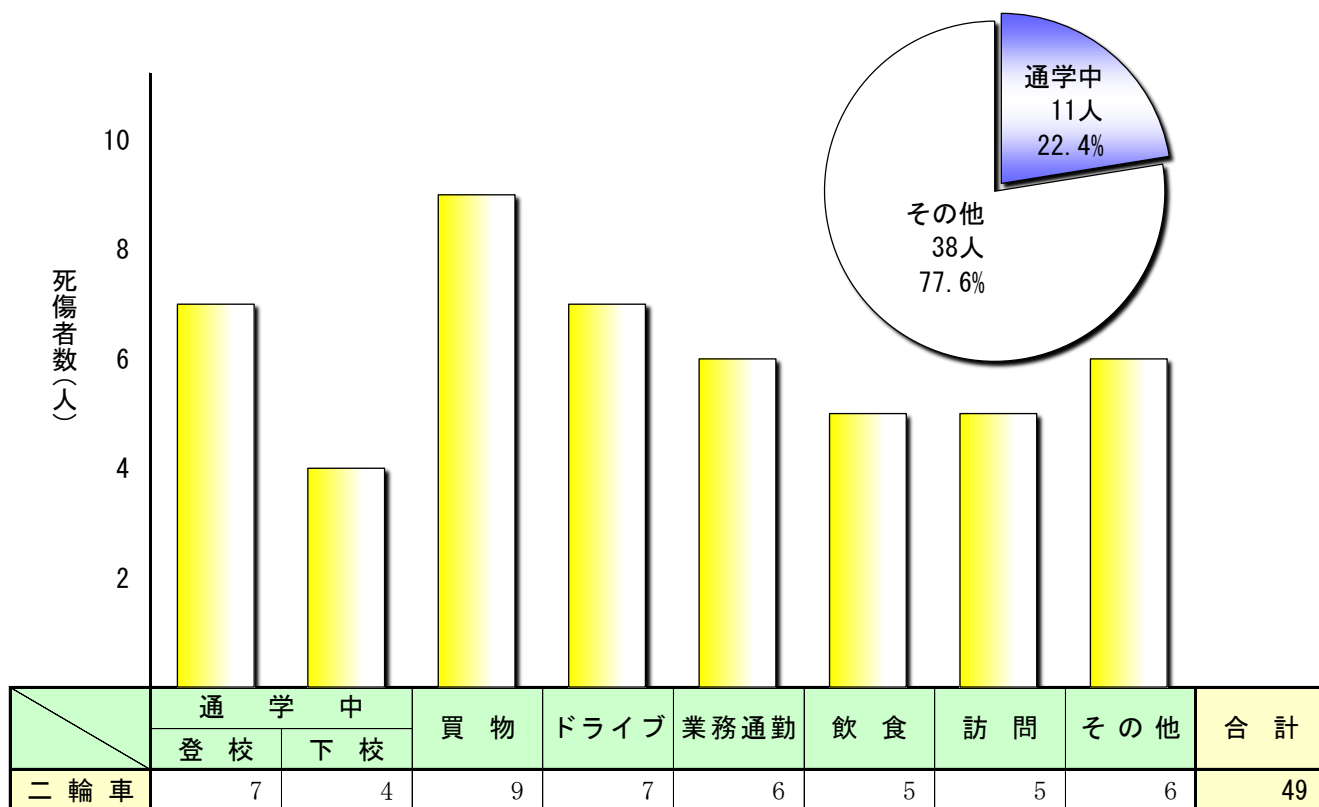
「登校」、「下校」の順に多く、登下校時の「通学中」は73.5%を占めています。



※「業務通勤」とはアルバイト先等への通勤途中やアルバイト中をいう。

イ 二輪車

「買物」が最も多く、登下校時の「通学中」は22.4%を占めています。



第7 高齢者の交通事故

1 高齢者が関係した交通事故

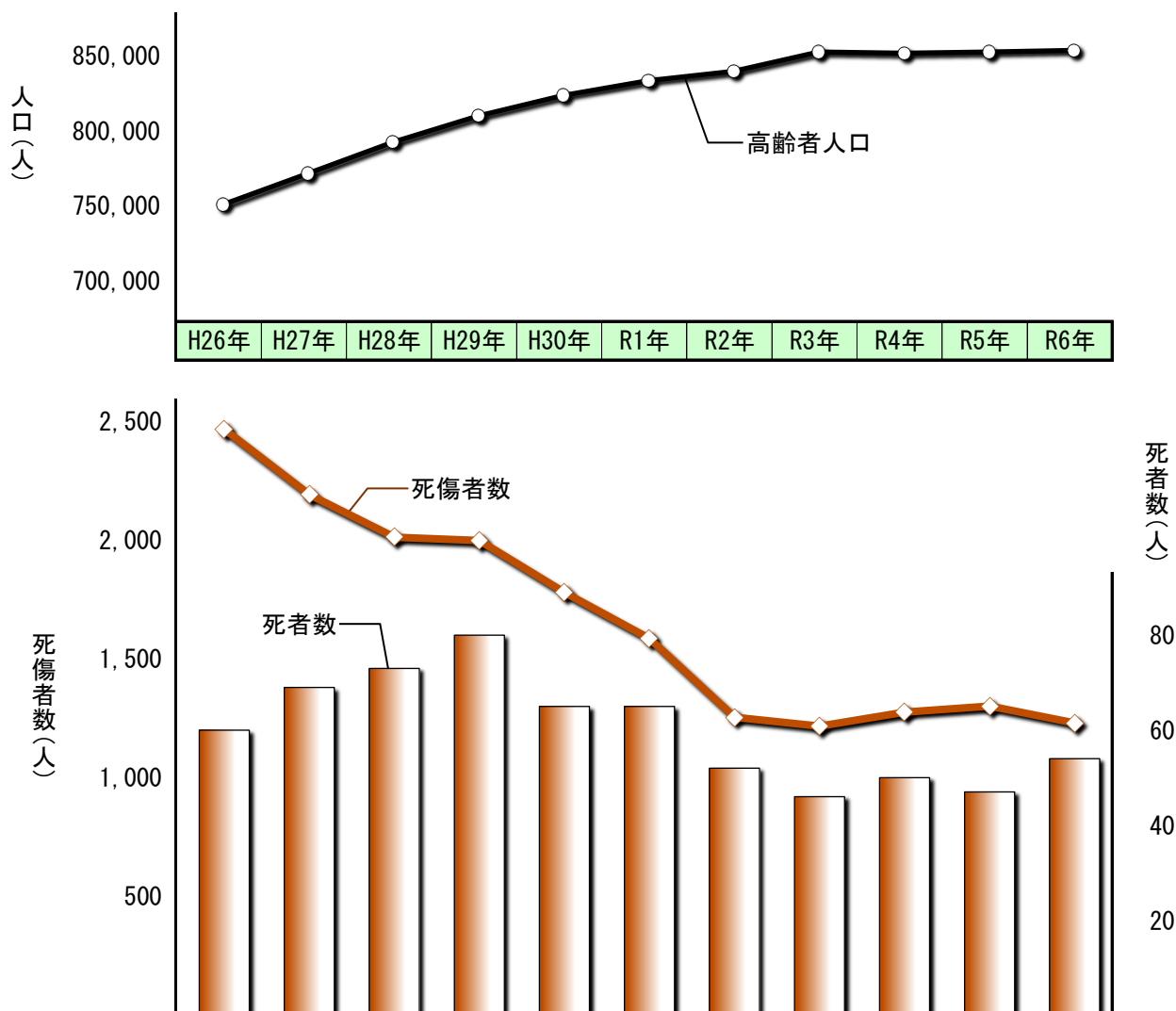
(1) 推移(平成26年～令和6年)

高齢者人口は増加傾向で推移、人口構成率は毎年上昇し、令和4年からは30%を超えています。

死傷者数は令和3年まで減少後、翌4年から2年連続で増加しましたが、令和6年は減少しました。

死者数は平成30年から減少傾向で推移後、令和2年からほぼ横ばいで推移、令和6年は増加しました。

全死者数に占める高齢者の構成率は、過去最高率を記録した平成25年(63.2%)以降、上昇下降を繰り返して推移、令和6年は57.4%でした。



	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
死 傷 者 数	2,467	2,192	2,012	1,998	1,780	1,586	1,254	1,217	1,276	1,301	1,230
構 成 率	14.9%	14.4%	14.8%	16.0%	16.1%	16.7%	16.6%	16.6%	16.4%	16.3%	16.3%
う ち 死 者 数	60	69	73	80	65	65	52	46	50	47	54
構 成 率	45.5%	49.3%	48.7%	55.9%	53.3%	60.7%	61.9%	57.5%	54.9%	50.5%	57.4%
フースト順位	13位	10位	9位	4位	10位	7位	10位	10位	9位	9位	7位
高 齢 者 人 口	750,927	771,678	792,473	810,110	823,653	833,494	839,907	852,753	851,922	852,653	853,742
構 成 率	25.7%	26.5%	27.3%	28.0%	28.6%	29.1%	29.3%	29.9%	30.0%	30.2%	30.4%

※1 「高齢者」が65歳以上と定義されたのは平成元年であり、それ以前は60歳以上としていた。

※2 「死者数」は「死傷者数」の内数である。

※3 「構成率」は、全交通事故(死者数、死傷者数)に占める割合とした。

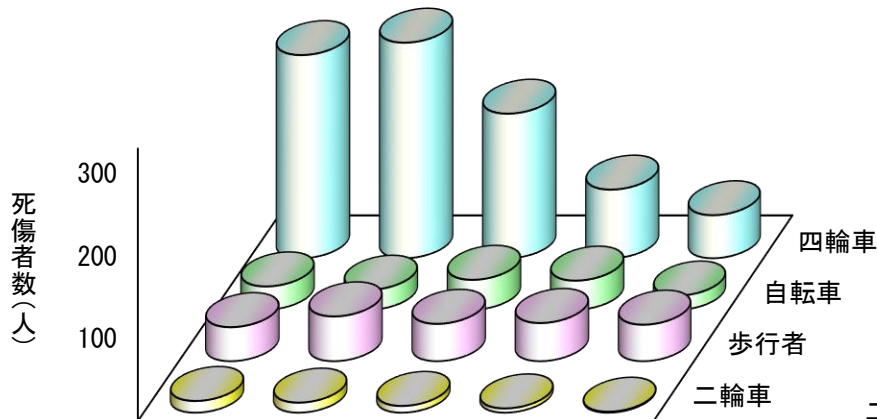
※4 高齢者人口及び参照した全人口とも、県統計課資料(各年10月1日現在)で、「構成率」は全人口に占める割合とした。

(2) 年齢・状態別

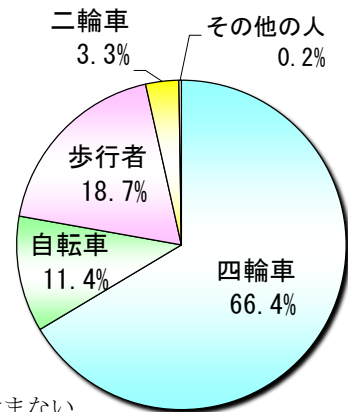
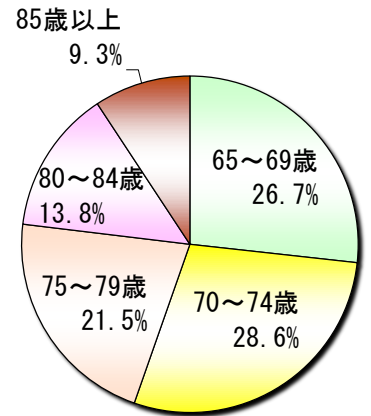
ア 死傷者数

年齢別では「70～74歳」、状態別では「四輪車運転中」が最も多くなっています。

年齢別状態別では「65～69歳の四輪車運転中」が最も多くなっています。



		65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	合 計
四輪車	運転中	200	197	134	51	21	603
	同乗中	46	64	41	32	31	214
二輪車	運転中	14	11	8	5	1	39
	同乗中	-	1	-	-	-	1
自転車	運転中	28	24	36	35	17	140
	同乗中	-	-	-	-	-	-
歩行者	横断中	23	28	24	29	30	134
	その他	18	26	21	17	14	96
その他の人		-	1	1	1	-	3
合 計		329	352	265	170	114	1,230

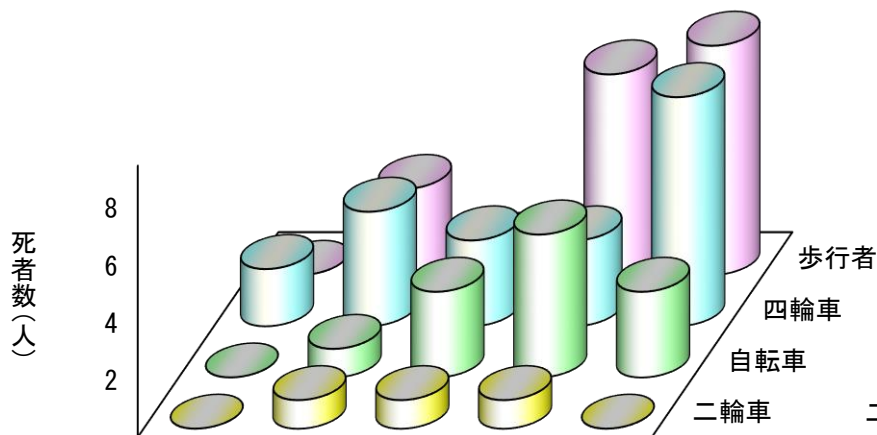


※「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等で、上部棒グラフには含まない。

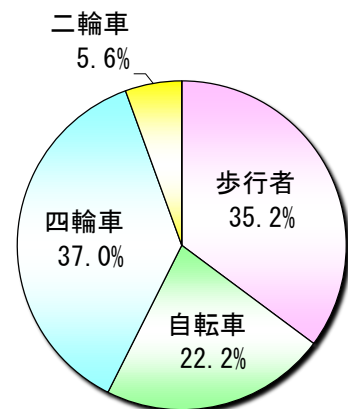
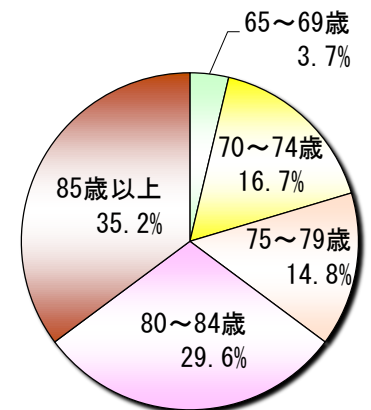
イ 死者数

年齢別では「85歳以上」、状態別では「歩行者横断中」が最も多くなっています。

年齢別状態別では「85歳以上の歩行者横断中」が最も多くなっています。



		65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	合 計
四輪車	運転中	2	3	3	2	4	14
	同乗中	-	1	-	1	4	6
二輪車	運転中	-	1	1	1	-	3
	同乗中	-	-	-	-	-	-
自転車	運転中	-	1	3	5	3	12
	同乗中	-	-	-	-	-	-
歩行者	横断中	-	2	1	6	8	17
	その他	-	1	-	1	-	2
その他の人		-	-	-	-	-	-
合 計		2	9	8	16	19	54



※「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等で、上部棒グラフには含まない。

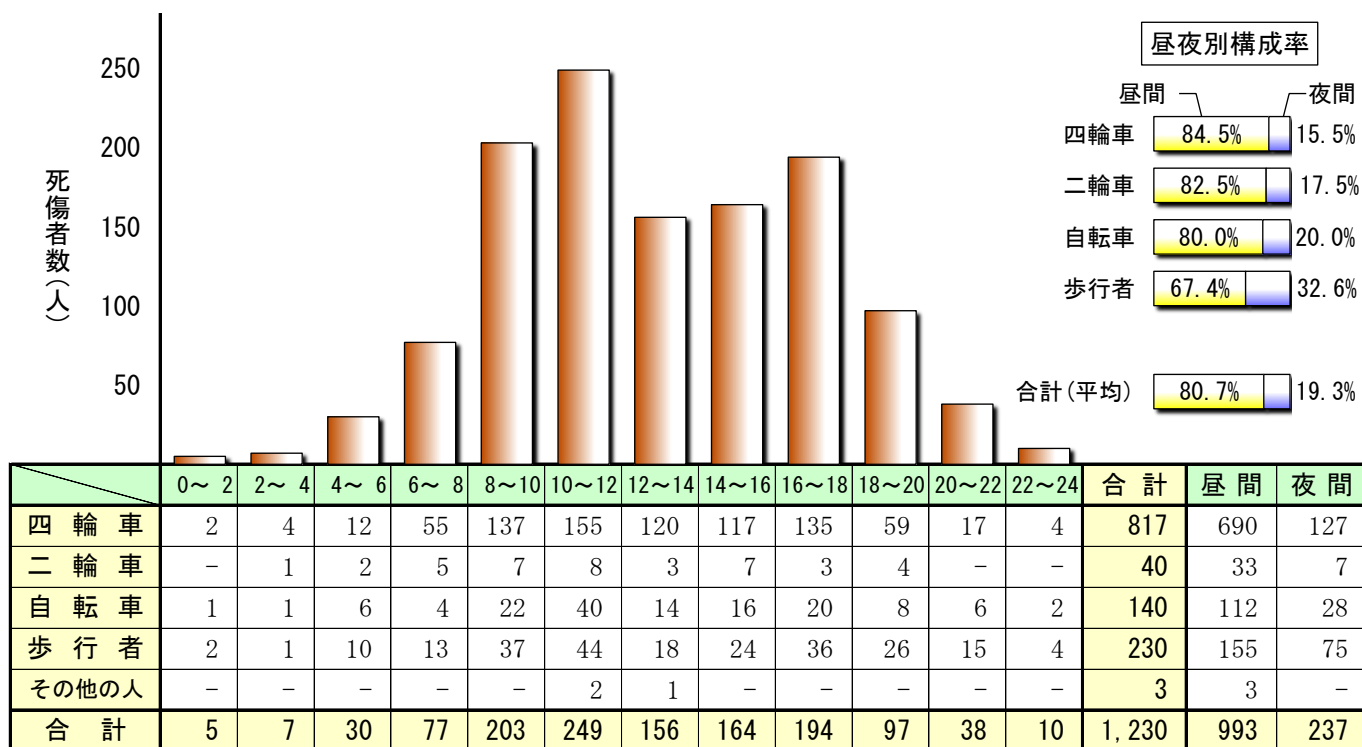
(3) 状態・時間・昼夜別

ア 死傷者数

時間別では「10～12時」が最も多く、次いで「8～10時」となっています。

状態別時間別では、四輪車、二輪車、自転車、歩行者とも「10～12時」が最も多くなっています。

昼夜別では「昼間」が80.7%を占めています。



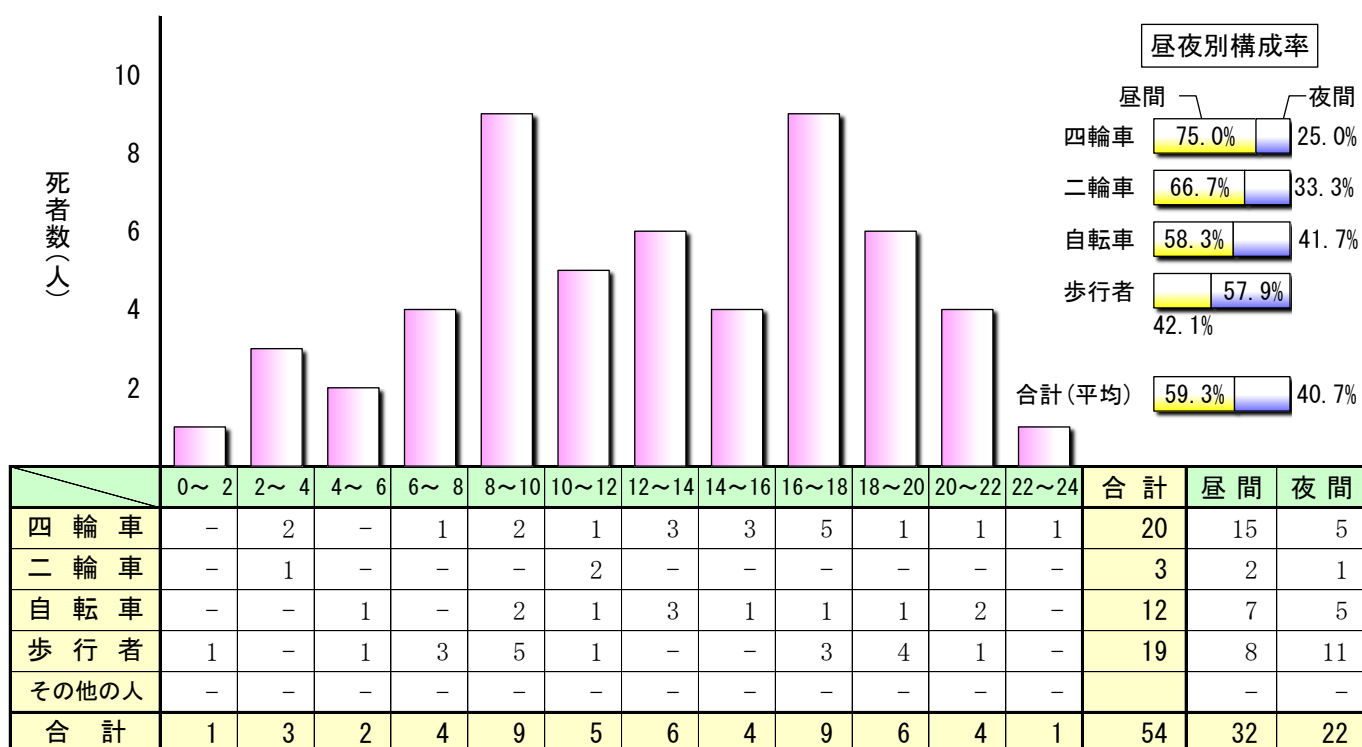
※1 昼夜の区分は、日の出、日没時刻を基準とした。 2 「昼夜別構成率」グラフに「その他の人」は含まないが、合計(平均)には含む。

イ 死者数

時間別では「8～10時」「16～18時」が最も多くなっています。

状態別時間別では「四輪車の16～18時」「歩行者の8～10時」が最も多くなっています。

昼夜別では「昼間」が59.3%と多く、四輪車、二輪車、自転車は「昼間」、歩行者は「夜間」が多くなっています。



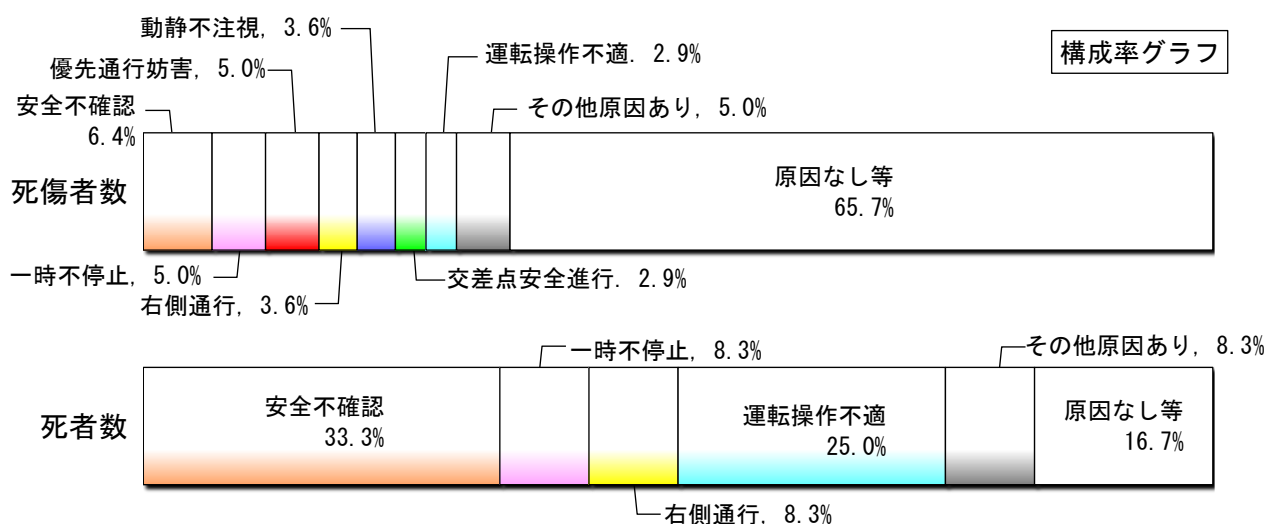
※ 「昼夜別構成率」グラフに「その他の人」は含まないが、合計(平均)には含む。

(4) 状態・原因別

ア 自転車

死傷者数は「安全不確認」が最も多く、次いで「一時不停止」「優先通行妨害」となっています。

死者数は「安全不確認」が最も多く、次いで「運転操作不適」となっています。



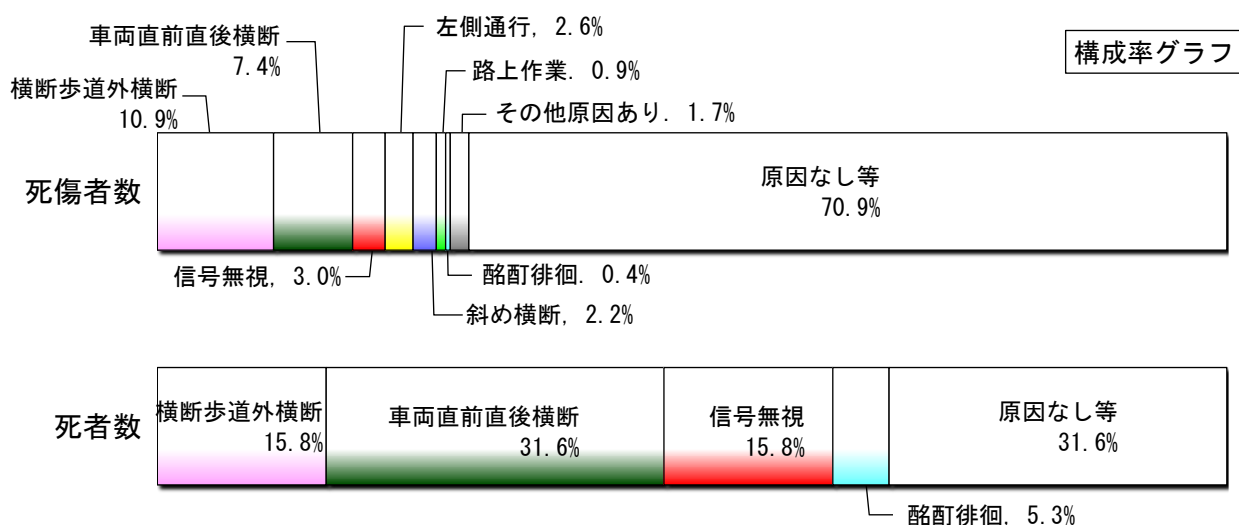
	安全不確認	一時不停止	優先通行妨害	右側通行	動静不注視	交差点安全進行	運転操作不適	その他原因あり	原因なし等	合計
死傷者数	9	7	7	5	5	4	4	7	92	140
うち死者数	4	1	-	1	-	-	3	1	2	12

※「死者数」は「死傷者数」の内数である。

イ 歩行者

死傷者数は「横断歩道外横断」が最も多く、次いで「車両直前直後横断」となっています。

死者数は「車両直前直後横断」が最も多く、次いで「横断歩道外横断」「信号無視」となっています。

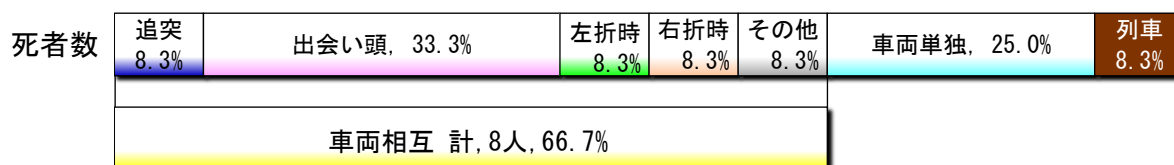
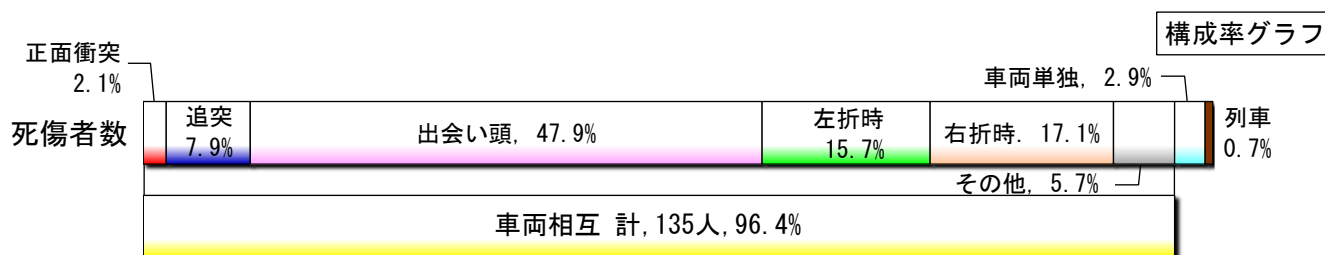


	横断歩道外横断	車両直前直後横断	信号無視	左側通行	斜め横断	路上作業	酩酊徘徊	その他原因あり	原因なし等	合計
死傷者数	25	17	7	6	5	2	1	4	163	230
うち死者数	3	6	3	-	-	-	1	-	6	19

(5) 自転車の事故類型別

死傷者数は「出会い頭」が最も多く、「車両相互の計」が96.4%を占めています。

死者数は「出会い頭」が最も多く、「車両相互の計」が66.7%を占めています。



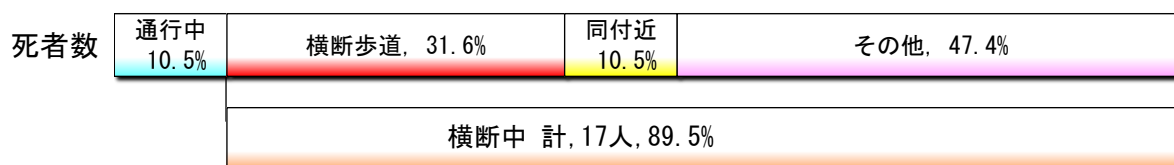
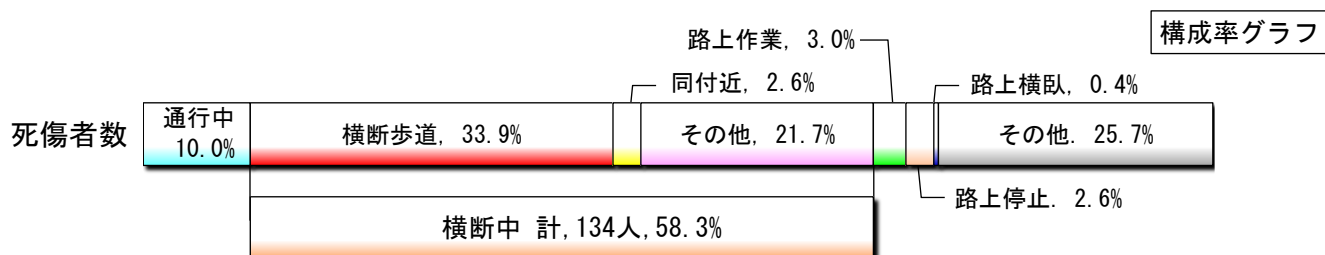
	人対車両	車 両 相 互						車両単独	列 車	合 計
		正面衝突	追 突	出会い頭	左 折 時	右 折 時	そ の 他			
死 傷 者 数	-	3	11	67	22	24	8	4	1	140
うち死者数	-	-	1	4	1	1	1	3	1	12

※「死者数」は「死傷者数」の内数である。

(6) 歩行者の行動類型別

死傷者数は「横断歩道横断中」が最も多く、「横断中の計」が58.3%を占めています。

死者数は「その他横断中」が最も多く、「横断中の計」が89.5%を占めています。



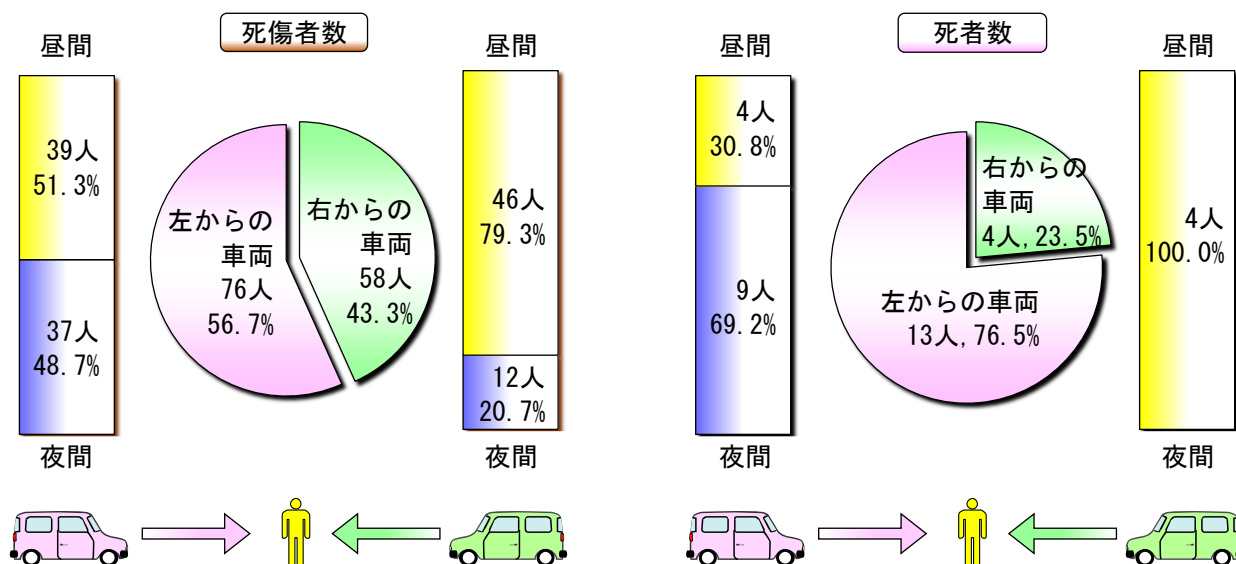
	通 行 中	横 断 中			路上作業	路上停止	路上横臥	そ の 他	列 車	合 計
		横断歩道	同 付 近	そ の 他						
死 傷 者 数	23	78	6	50	7	6	1	59	-	230
うち死者数	2	6	2	9	-	-	-	-	-	19

※「同付近」は、「横断歩道付近」の略である。

(7) 横断歩行者の昼夜・横断方向別

死傷者数は「左からの車両」との衝突が56.7%と多くなっています。

死者数では「左からの車両」が76.5%(13人)と多く、このうち夜間が69.2%(9人)を占めています。



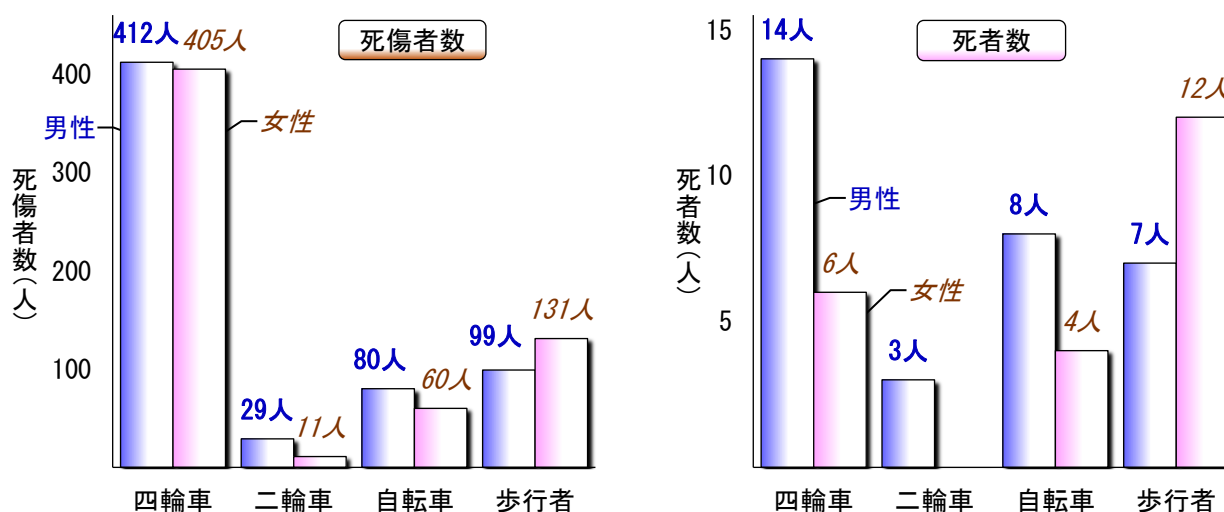
	左からの車両			右からの車両			合 計
	昼 間	夜 間	小 計	昼 間	夜 間	小 計	
死 傷 者 数	39	37	76	46	12	58	134
うち死者数	4	9	13	4	-	4	17

※「死者数」は「死傷者数」の内数である。

(8) 状態・男女別

死傷者数は男性、女性とも「四輪車」が最も多く、「歩行者」では女性が多くなっています。

死者数では「男性の四輪車」が最も多く、次いで「女性の歩行者」となっています。



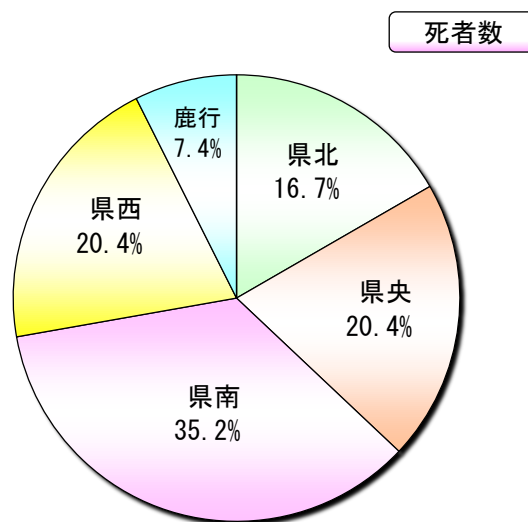
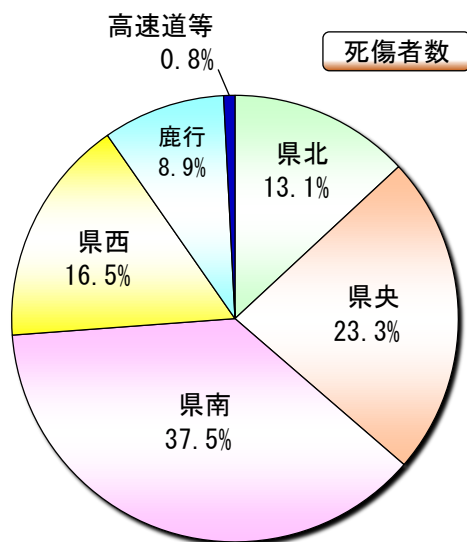
		四 輪 車	二 輪 車	自 転 車	歩 行 者	その他の人	合 計
死 傷 者 数	男 性	412	29	80	99	2	622
	女 性	405	11	60	131	1	608
うち死者数	男 性	14	3	8	7	-	32
	女 性	6	-	4	12	-	22

※「その他の人」とは、家屋内等建物や物件内にいた者等で、上部棒グラフには含まない。

(9) 地域別

死傷者数は「県南地域」が最も多く、次いで「県央地域」となっています。

死者数では「県南地域」が最も多く、次いで「県央地域」「県西地域」となっています。



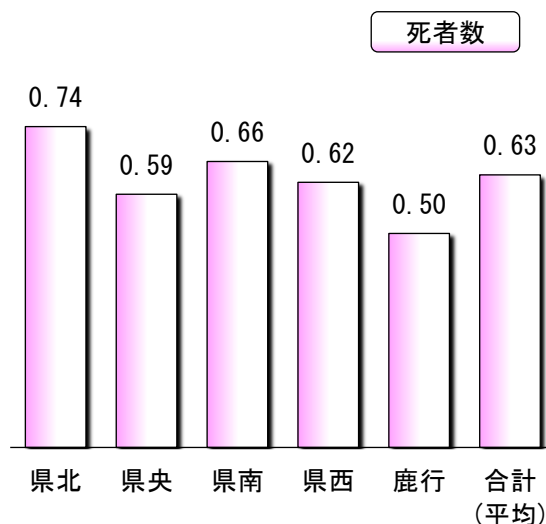
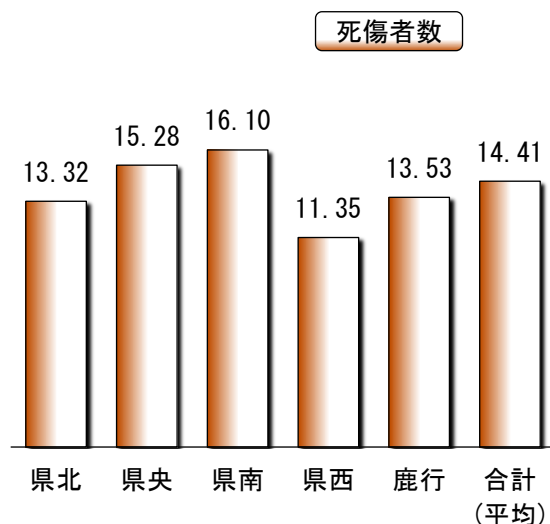
	県北	県央	県南	県西	鹿行	高速道等	合計
死傷者数	161	286	461	203	109	10	1,230
うち死者数	9	11	19	11	4	-	54

※「死者数」は「死傷者数」の内数である。

◎ 高齢者人口当たり

人口1万人当たりの死傷者数は「県南地域」が最も多く、次いで「県央地域」となっています。

人口1万人当たりの死者数では「県北地域」が最も多く、次いで「県南地域」となっています。



	県北	県央	県南	県西	鹿行	合計(平均)	高速道等
死 傷 者 数	161	286	461	203	109	1,230	10
人口1万人当たり	13.32	15.28	16.10	11.35	13.53	14.41	
う ち 死 者 数	9	11	19	11	4	54	-
人口1万人当たり	0.74	0.59	0.66	0.62	0.50	0.63	
高 齢 者 人 口	120,874	187,216	286,327	178,778	80,547	853,742	

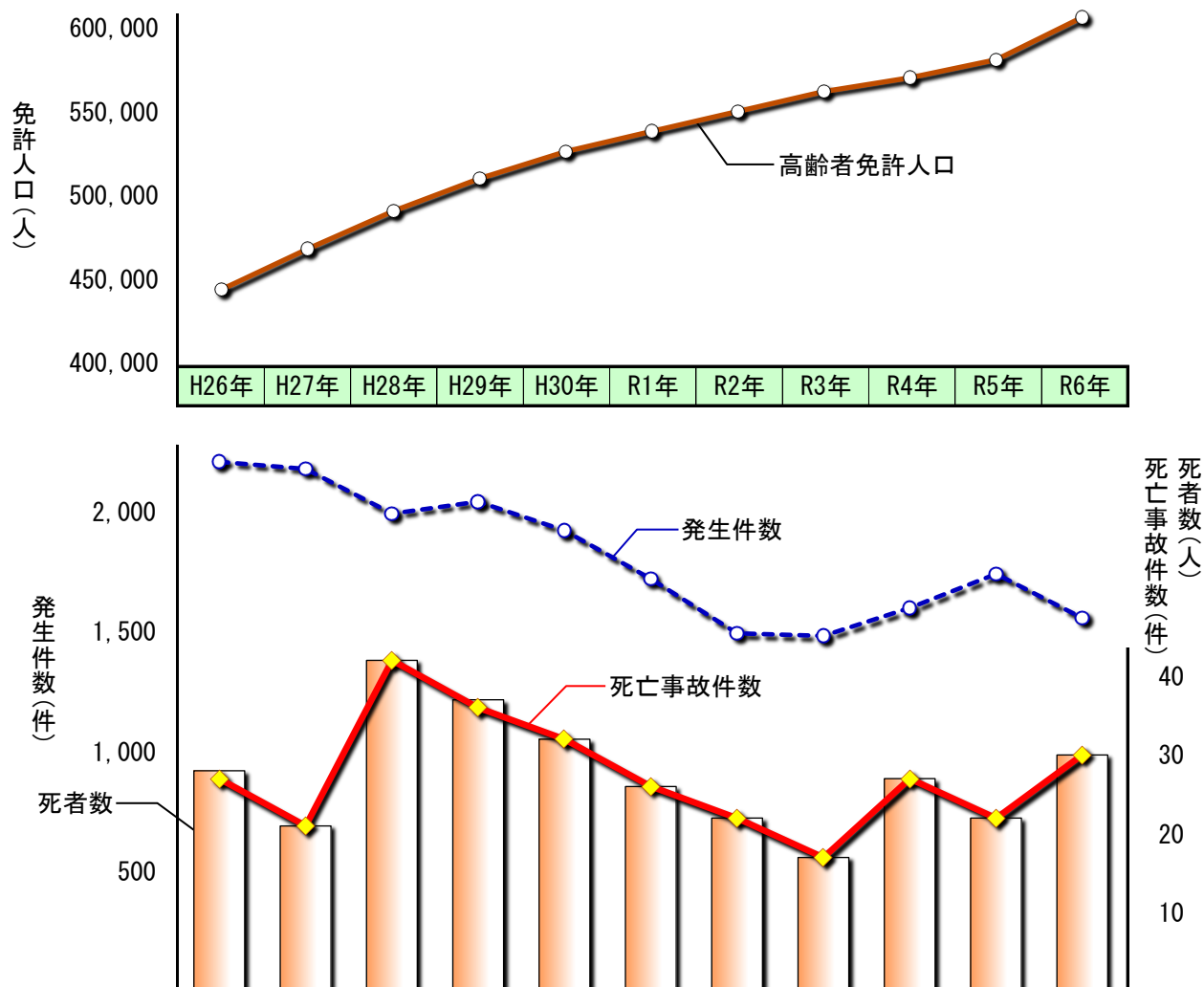
※1「高齢者人口」は、県統計課資料(令和6年10月1日現在)による。

2「合計(平均)」には「高速道等」を含む。

2 高齢運転者による交通事故

(1) 推移(平成26年～令和6年)

高齢者免許人口は毎年増加し、令和6年は平成26年に比べ約1.4倍に増加しています。
発生件数は令和3年まで減少傾向で推移後、翌4年から2年連続で増加、令和6年は減少しました。
全発生件数に占める割合(構成率)は毎年上昇していましたが、令和6年は下降しました。
死亡事故件数は増減を繰り返して推移、令和6年は増加しました。
高齢運転者のうち「75歳以上」の免許人口は、平成26年に比べ約2.1倍に増加しています。



	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
発生件数	2,207	2,178	1,991	2,041	1,921	1,720	1,492	1,482	1,598	1,740	1,556
構成率	17.6%	18.8%	19.0%	21.1%	22.1%	23.1%	24.7%	25.0%	25.5%	26.8%	25.9%
うち死亡	27	21	42	36	32	26	22	17	27	22	30
構成率	20.9%	15.4%	28.8%	25.7%	26.2%	24.8%	26.2%	21.5%	30.7%	23.9%	33.0%
死者数	28	21	42	37	32	26	22	17	27	22	30
構成率	21.2%	15.0%	28.0%	25.9%	26.2%	24.3%	26.2%	21.3%	29.7%	23.7%	31.9%
負傷者数	2,838	2,816	2,478	2,534	2,396	2,120	1,810	1,786	1,943	2,115	1,926
構成率	17.2%	18.6%	18.4%	20.5%	21.9%	22.6%	24.3%	24.7%	25.2%	26.8%	25.8%
高齢者免許人口	443,799	468,146	490,820	510,198	526,263	538,357	550,354	562,142	570,338	581,254	606,542
構成率	21.6%	22.8%	23.8%	24.8%	25.6%	26.3%	26.9%	27.5%	27.9%	28.5%	29.5%
75歳以上											
発生件数	777	757	714	760	758	682	592	612	678	797	748
うち死亡	10	12	18	21	17	12	6	12	15	10	16
死者数	11	12	18	21	17	12	6	12	15	10	16
負傷者数	993	968	888	955	954	838	721	736	819	972	924
免許人口	123,106	133,995	146,038	156,142	166,467	174,485	179,224	188,566	206,616	226,139	258,706

- ※1 「発生件数」は、原付以上の車両を運転する高齢者が第1当事者となった交通事故の件数で、「死亡事故件数」は内数である。
※2 「死(負傷)者数」は、前記交通事故による全ての死(負傷)者数をいい、高齢運転者本人の死傷を含む。
※3 発生件数(含む死亡)、死者数、負傷者数の「構成率」は、全交通事故(発生件数、死者数、負傷者数)に占める割合とした。
※4 高齢者免許人口は茨城県警察資料(各年12月31日現在、令和5年以降は暫定値)で、「構成率」は全免許人口に占める割合とした。
※5 「75歳以上」は高齢運転者の内数である。

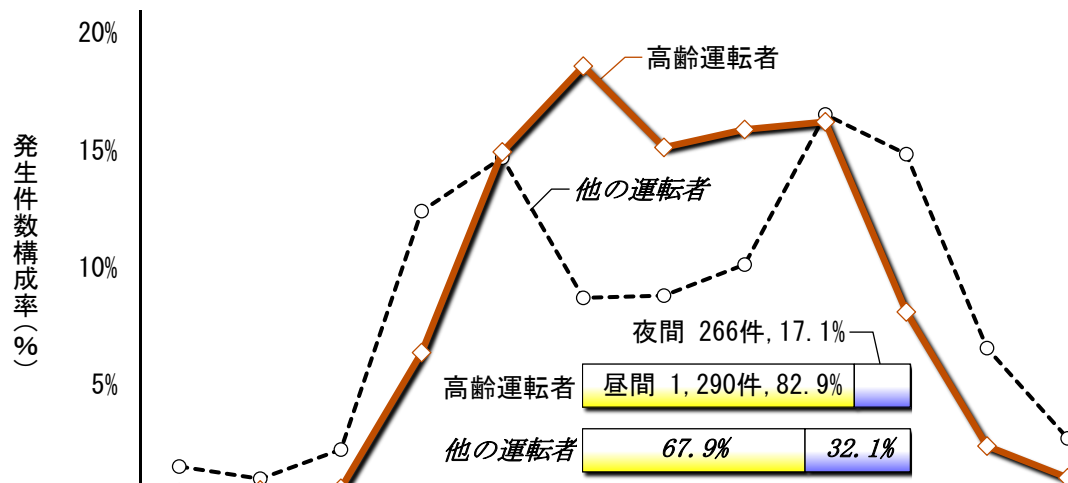
(2) 時間・昼夜別

○ 発生件数

時間別では「10～12時」が最も多く、次いで「16～18時」となっています。

「他の運転者」に比べ「10～16時」の構成率が高くなっています。

昼夜別では「昼間」が82.9%で、「他の運転者」(67.9%)に比べ15.0ポイント高くなっています。



		0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	合計
発生件数	高齢運転者	6	8	9	99	232	289	235	247	252	126	37	16	1,556
	75歳以上	2	4	1	35	116	162	122	118	121	48	14	5	748
構成率	高齢運転者	0.4%	0.5%	0.6%	6.4%	14.9%	18.6%	15.1%	15.9%	16.2%	8.1%	2.4%	1.0%	100.0%
	他の運転者	1.5%	1.0%	2.2%	12.4%	14.7%	8.7%	8.8%	10.1%	16.5%	14.8%	6.6%	2.7%	100.0%

※1 「75歳以上」は高齢運転者の内数である。

2 「他の運転者」とは、高齢運転者を除いた第1当事者運転者で、「ひき逃げ不明」「自転車」「歩行者」等は含まない。

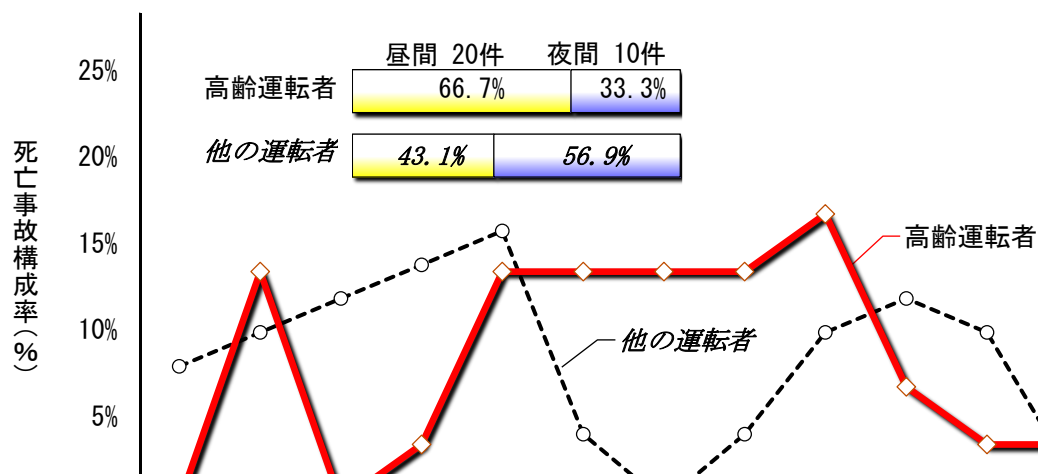
3 昼夜の区分は、日の出、日没時刻を基準とした。

○ 死亡事故件数

時間別では「16～18時」が最も多くなっています。

「他の運転者」に比べ「10～18時」の構成率が高くなっています。

昼夜別では「昼間」が66.7%で、「他の運転者」(43.1%)に比べ23.6ポイント高くなっています。



		0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	合計
死亡事故件数	高齢運転者	-	4	-	1	4	4	4	4	5	2	1	1	30
	75歳以上	-	1	-	1	3	3	2	3	3	-	-	-	16
構成率	高齢運転者	-	13.3%	-	3.3%	13.3%	13.3%	13.3%	13.3%	16.7%	6.7%	3.3%	3.3%	100.0%
	他の運転者	7.8%	9.8%	11.8%	13.7%	15.7%	3.9%	-	3.9%	9.8%	11.8%	9.8%	2.0%	100.0%

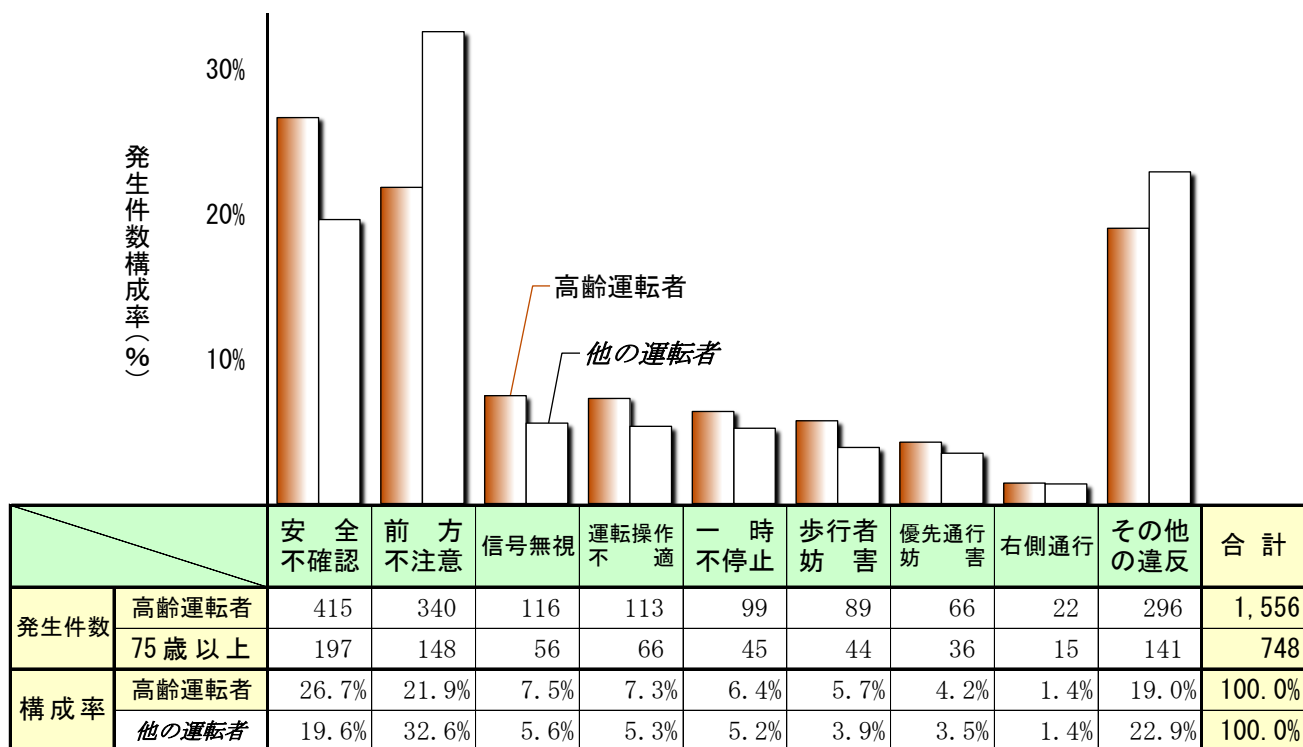
※ 「死亡事故件数」は「発生件数」の内数。

(3) 原因別

○ 発生件数

「安全不確認」が最も多く、次いで「前方不注意」となっています。

「他の運転者」に比べ「安全不確認」が7.1ポイント高く、「前方不注意」が10.7ポイント低くなっています。

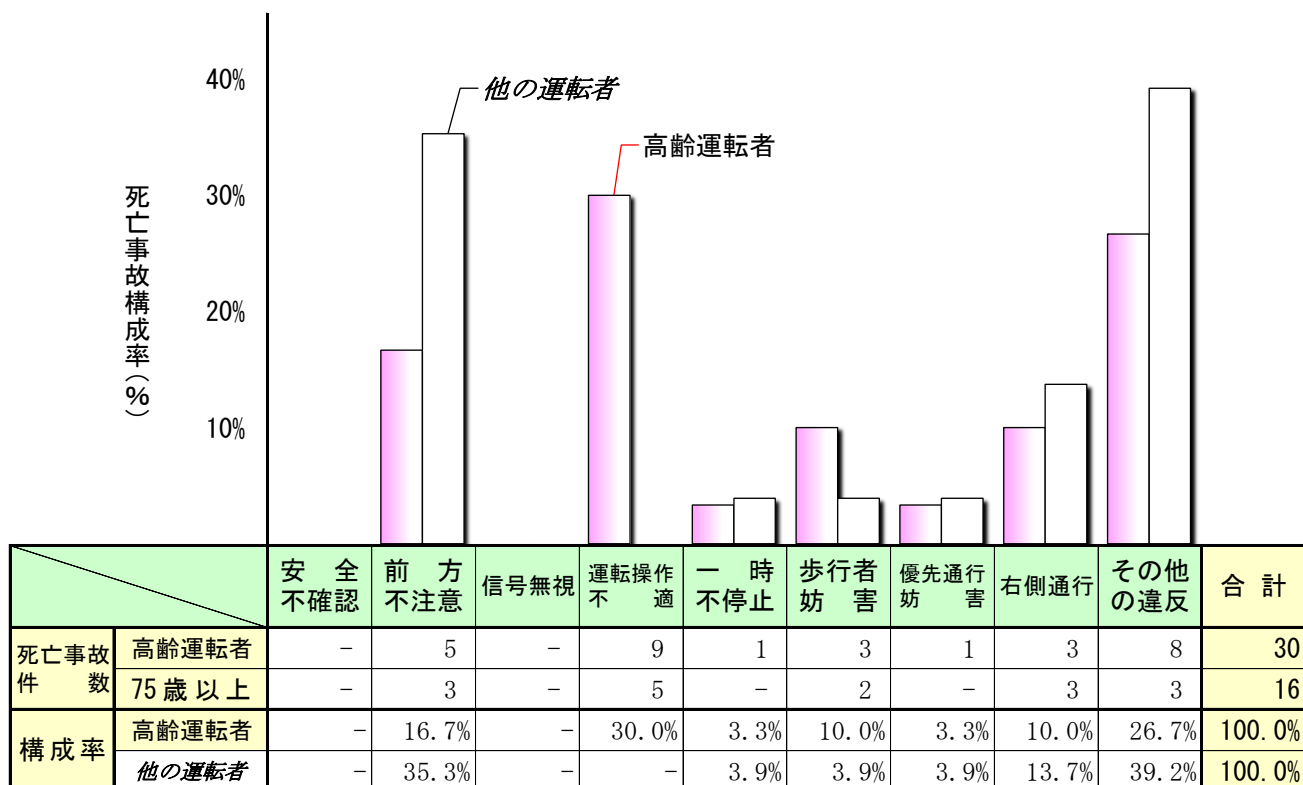


※「他の運転者」とは、高齢運転者を除いた第1当事者運転者で、「ひき逃げ不明」「自転車」「歩行者」等は含まない。

○ 死亡事故件数

「運転操作不適」が最も多く、次いで「前方不注意」となっています。

「他の運転者」に比べ「運転操作不適」の構成率が30.0ポイント高くなっています。



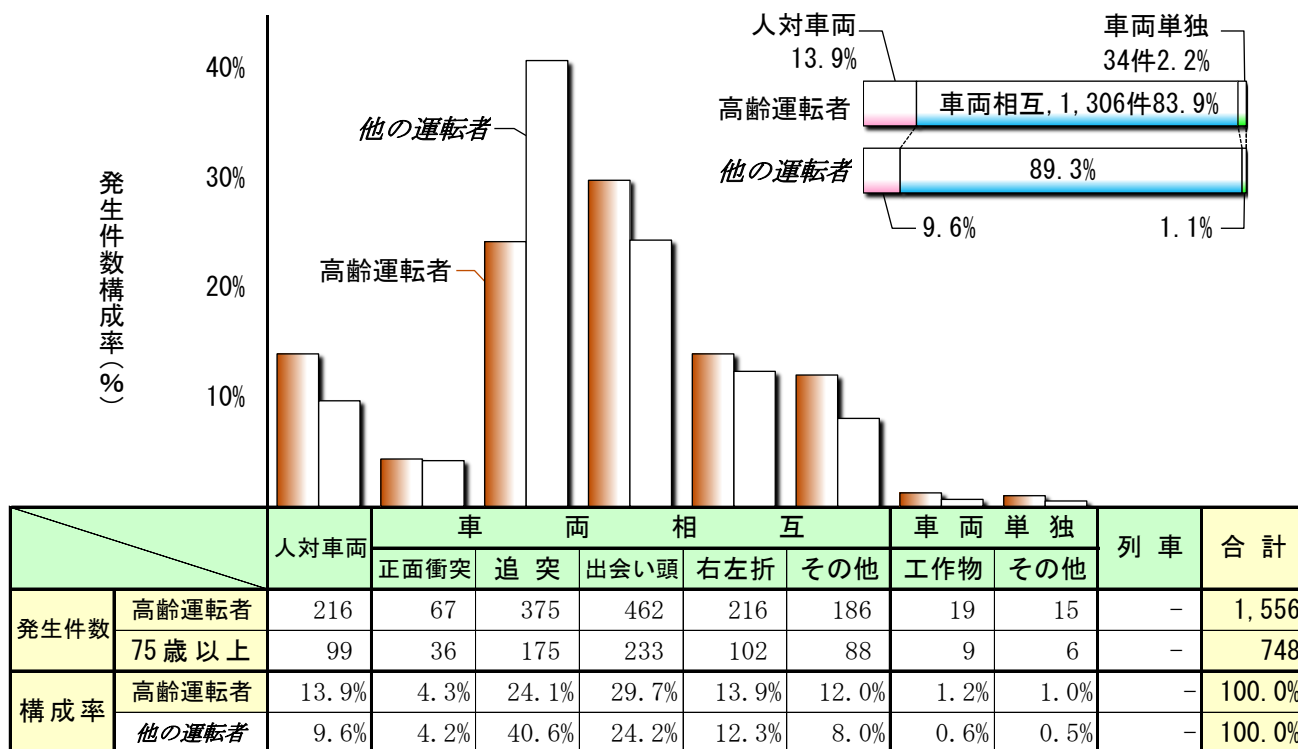
※「死亡事故件数」は「発生件数」の内数。

(4) 事故類型別

○ 発生件数

「出会い頭」が最も多く、次いで「追突」となっています。

「他の運転者」に比べ「出会い頭」の構成率が5.5ポイント高く、「追突」が16.5ポイント低くなっています。

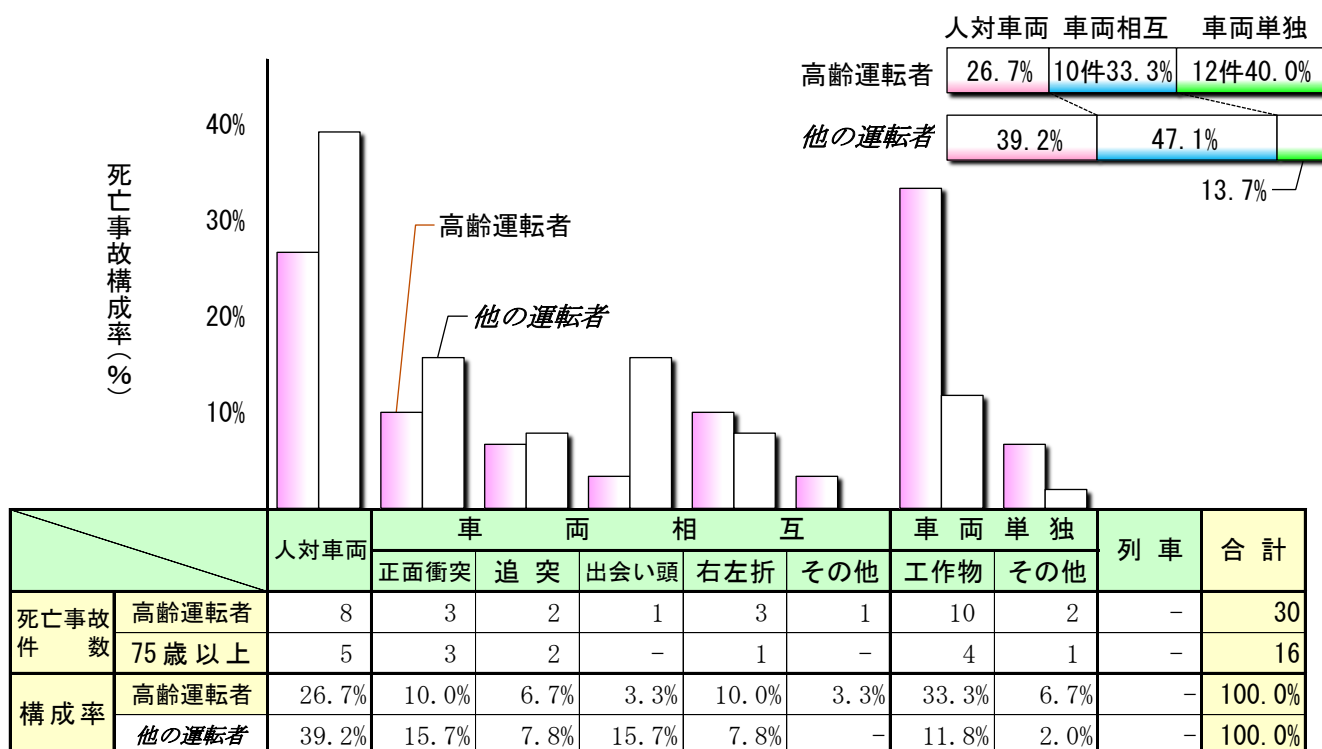


※「他の運転者」とは、高齢運転者を除いた第1当事者運転者で、「ひき逃げ不明」「自転車」「歩行者」等は含まない。

○ 死亡事故件数

「工作物」が最も多く、次いで「人対車両」となっています。

「他の運転者」に比べ「工作物」の構成率が21.5ポイント高く、「人対車両」が12.5ポイント低くなっています。



※「死亡事故件数」は「発生件数」の内数。

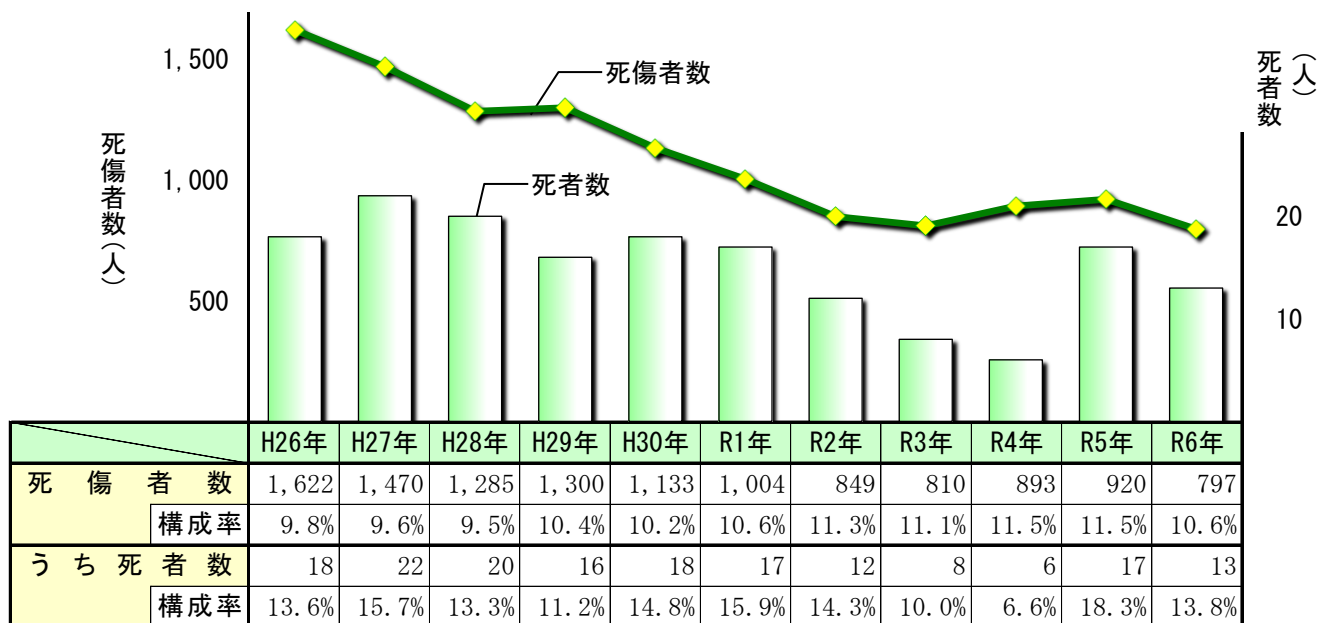
第8

自転車に関係した交通事故

1 推移(平成26年～令和6年)

死傷者数は令和3年まで減少傾向で推移後、翌4年から2年連続で増加しましたが、令和6年は減少しました。

死者数は増減を繰り返して推移、令和6年は減少しました。



※1 「死者数」は「死傷者数」の内数である。

※2 「構成率」は、全交通事故(死傷者数、死者数)に占める割合である。

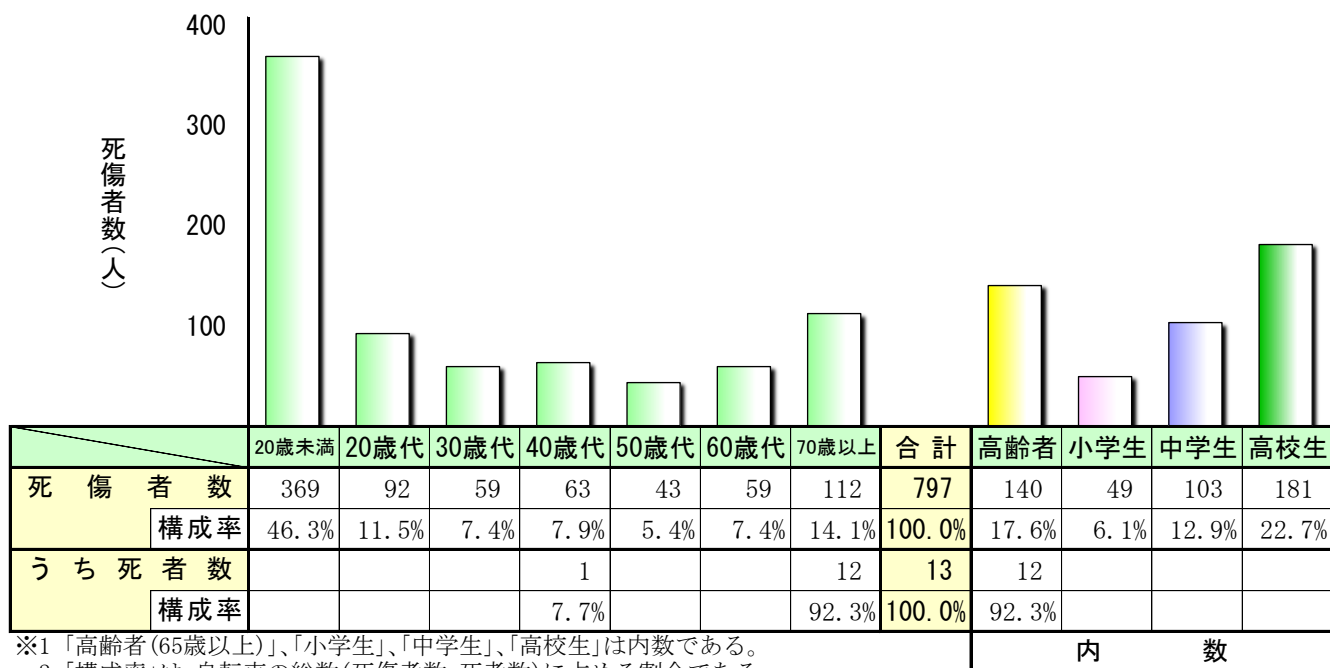
2 死傷者数

(1) 年齢層・学齢別

年齢層別では「20歳未満」が46.3%で最も多く、次いで「70歳以上」となっています。

学齢別では「高校生」が22.7%で最も多くなっています。

死者数では「高齢者」が92.3%を占めています。



※1 「高齢者(65歳以上)」、「小学生」、「中学生」、「高校生」は内数である。

※2 「構成率」は、自転車の総数(死傷者数、死者数)に占める割合である。

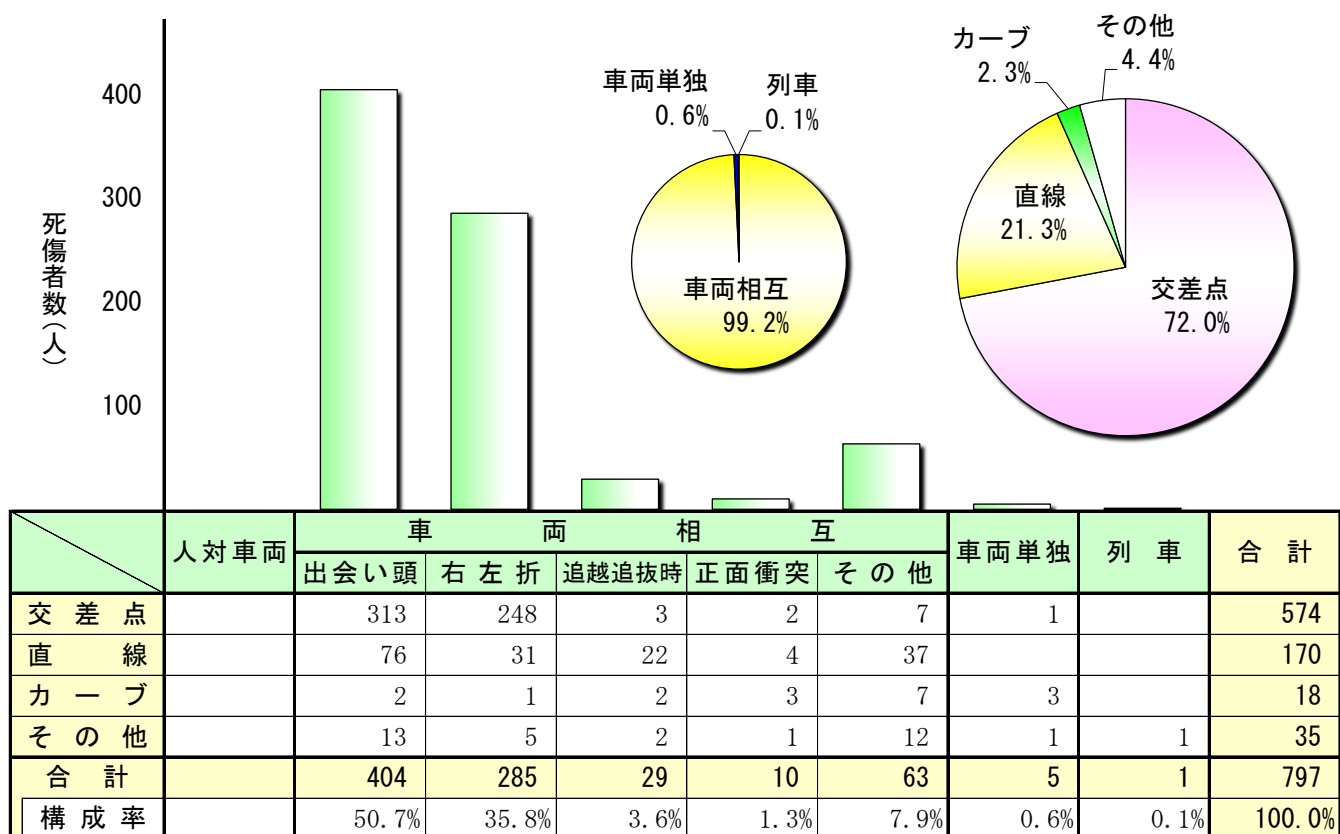
内 数

(2) 道路形状・事故類型別

道路形状別では「交差点」が72.0%で最も多く、次いで「直線」となっています。

事故類型別では「出会い頭」が最も多く、次いで「右左折」となっています。

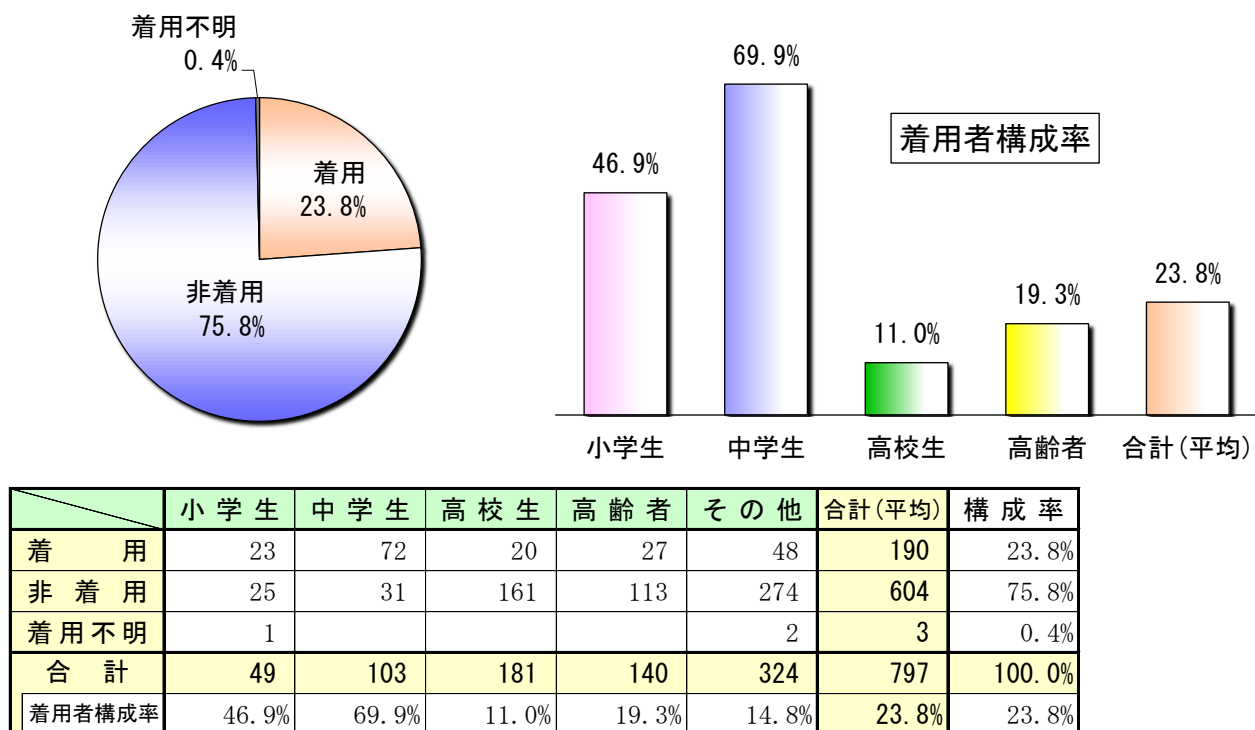
道路形状別事故類型別では「交差点の出会い頭」が最も多くなっています。



(3) ヘルメット着用・学齢等別

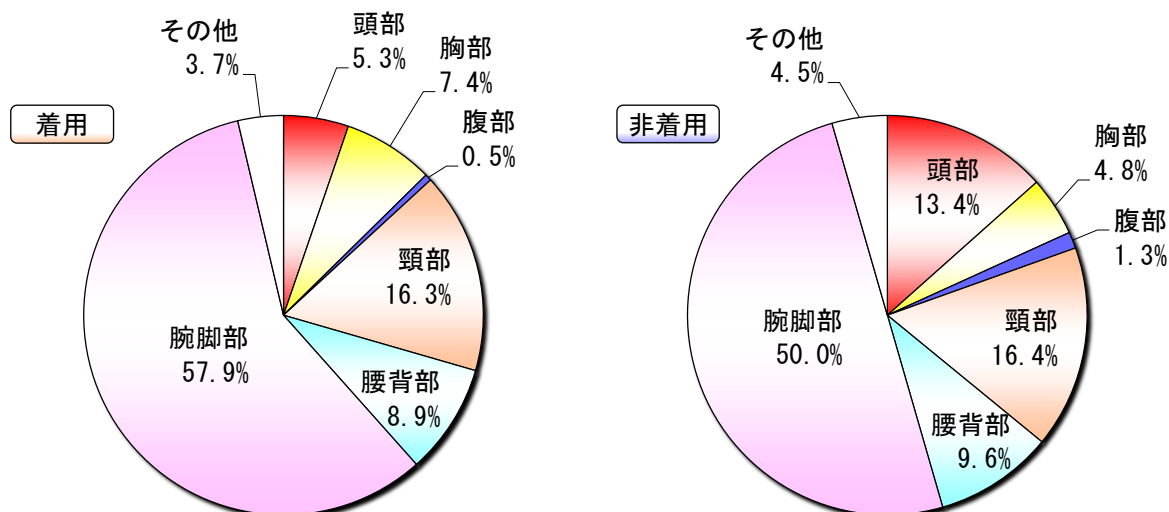
ヘルメット着用別では「非着用」が75.8%を占め、「着用」は23.8%となっています。

学齢別の着用率では「中学生」が69.9%と高く、「小学生」は46.9%、「高校生」は11.0%で、高校生は平均(23.8%)以下となっています。



(4) ヘルメット着用・主な損傷部位別

着用では「腕脚部」が57.9%で最も多く、次いで「頸部」、「腰背部」となっています。
非着用では「腕脚部」が50.0%で最も多く、次いで「頸部」、「頭部」となっています。
頭部損傷の構成率を比較すると、「非着用」は「着用」の2.5倍高くなっています。

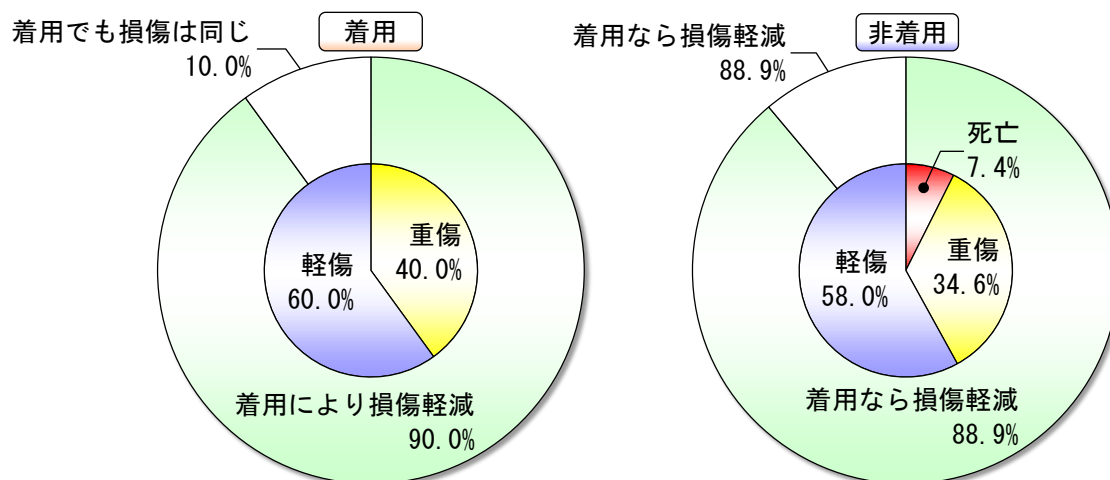


	頭 部	胸 部	腹 部	頸 部	腰 背 部	腕 脚 部	そ の 他	合 計
着 用	10	14	1	31	17	110	7	190
非 着 用	81	29	8	99	58	302	27	604
着用不明	1		1			1		3
合 計	92	43	10	130	75	413	34	797

※ 上記グラフに「着用不明」は含まない。

(5) 頭部損傷のヘルメット着用状況とヘルメット着用効果

着用では「軽傷」が60.0%で最も多く、「重傷」が40.0%、「死亡」はありません。
非着用では「軽傷」が58.0%で最も多く、「重傷」が34.6%、「死亡」が7.4%となっています。
頭部のヘルメット着用効果では、着用、非着用とも「着用で損傷軽減あり」が約9割となっています。



	頭 部 損 傷			合 計	ヘルメット着用効果	
	死 亡	重 傷	軽 傷		損 傷 軽 減	率
着 用		4	6	10	9	90.0%
非 着 用	6	28	47	81	72	88.9%
合計(平均)	6	32	53	91	81	89.0%

※1 「ヘルメット着用効果」とは、「着用により損傷が軽減」、「非着用だが着用していれば損傷が軽減」された場合をいう。

2 上記表、グラフに「着用不明」は含まない。

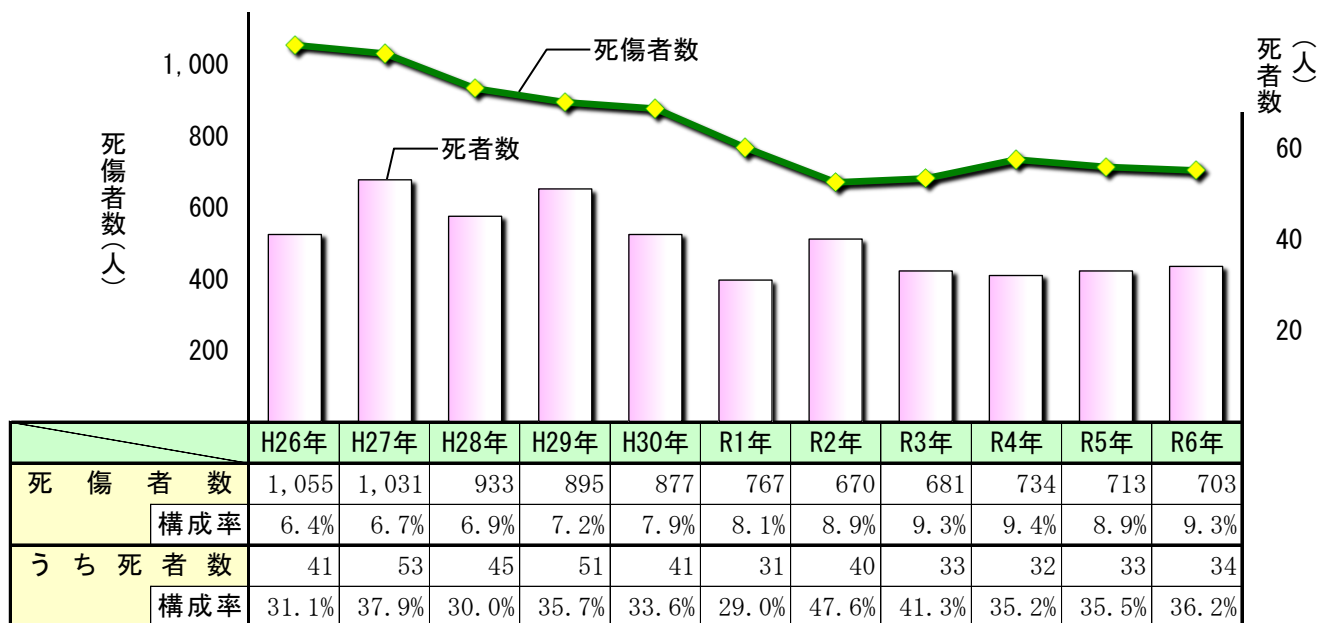
第9

歩行者が関係した交通事故

1 推移(平成26年～令和6年)

死傷者数は令和2年まで12年連続で減少、翌3年から2年連続で増加後、令和5年以降は2年連続で減少しました。

死者数は減少傾向で推移、令和3年以降はほぼ横ばいとなっています。



※1 「死者数」は「死傷者数」の内数である。

2 「構成率」は、全交通事故(死傷者数、死者数)に占める割合である。

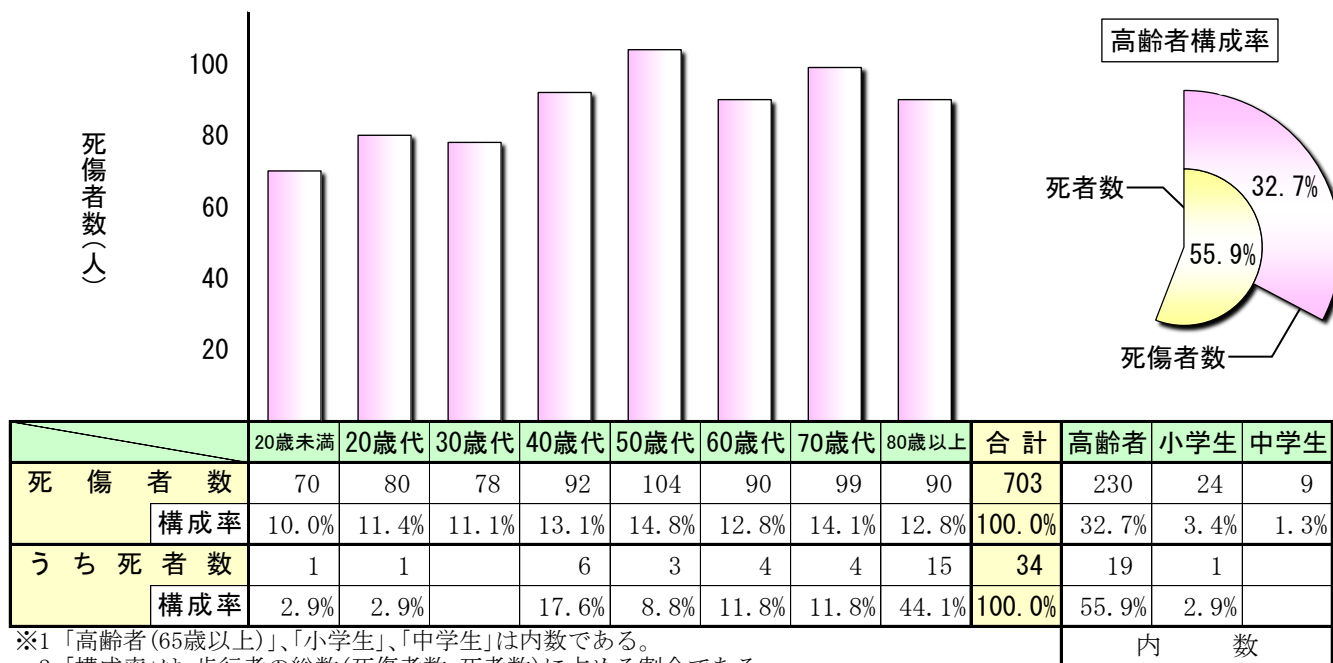
2 死傷者数

(1) 年齢層・学齢別

年齢層別では「50歳代」が14.8%で最も多く、次いで「70歳代」となっています。

内数の「高齢者」は32.7%を占めています。

死者数では「80歳以上」が44.1%で最も多く、内数の「高齢者」は55.9%を占めています。



※1 「高齢者(65歳以上)」、「小学生」、「中学生」は内数である。

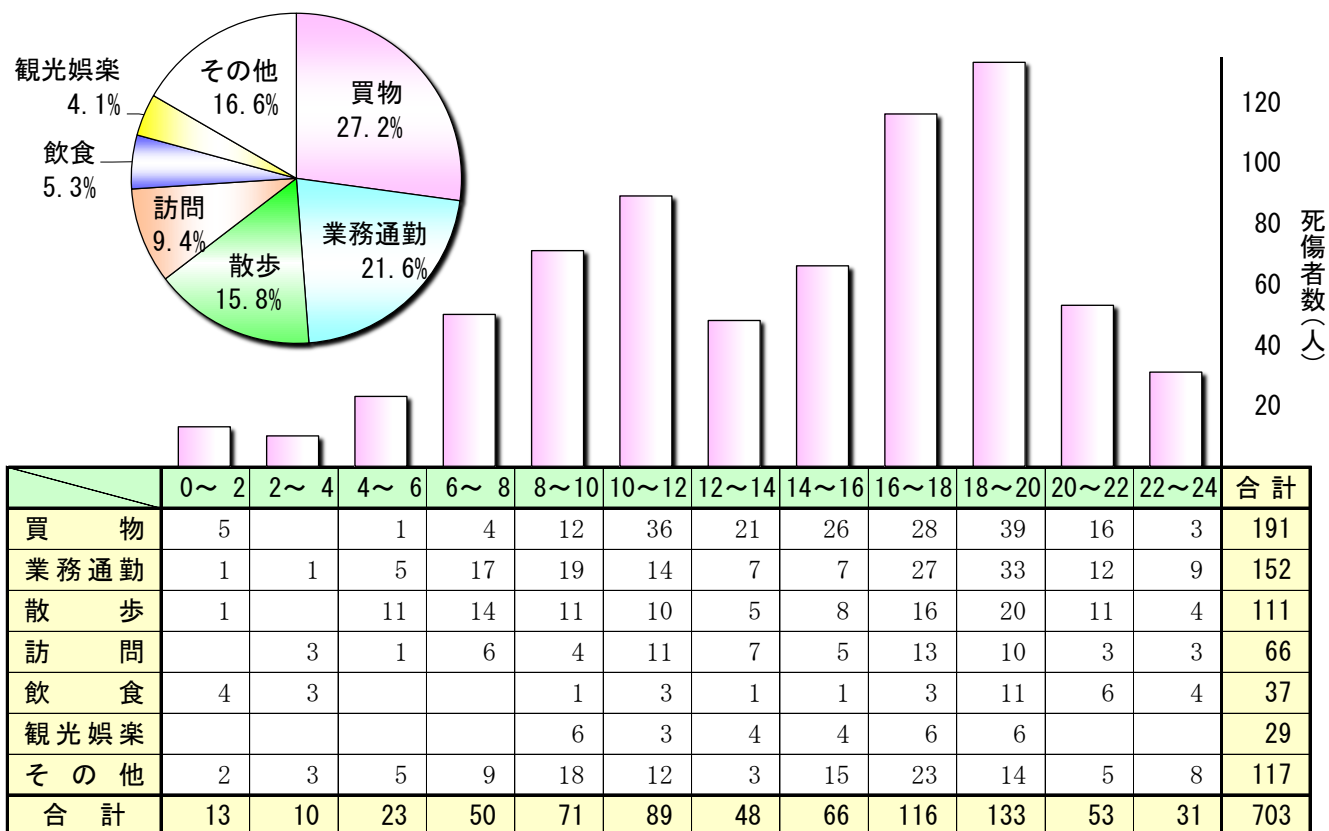
2 「構成率」は、歩行者の総数(死傷者数、死者数)に占める割合である。

(2) 通行目的・時間別

通行目的別では「買物」が27.2%で最も多く、次いで「業務通勤」となっています。

時間帯別では「18～20時」が最も多く、次いで「16～18時」となっています。

通行目的別時間帯別では「18～20時の買物」が最も多くなっています。



※「観光娯楽」には、スポーツ等を含む。

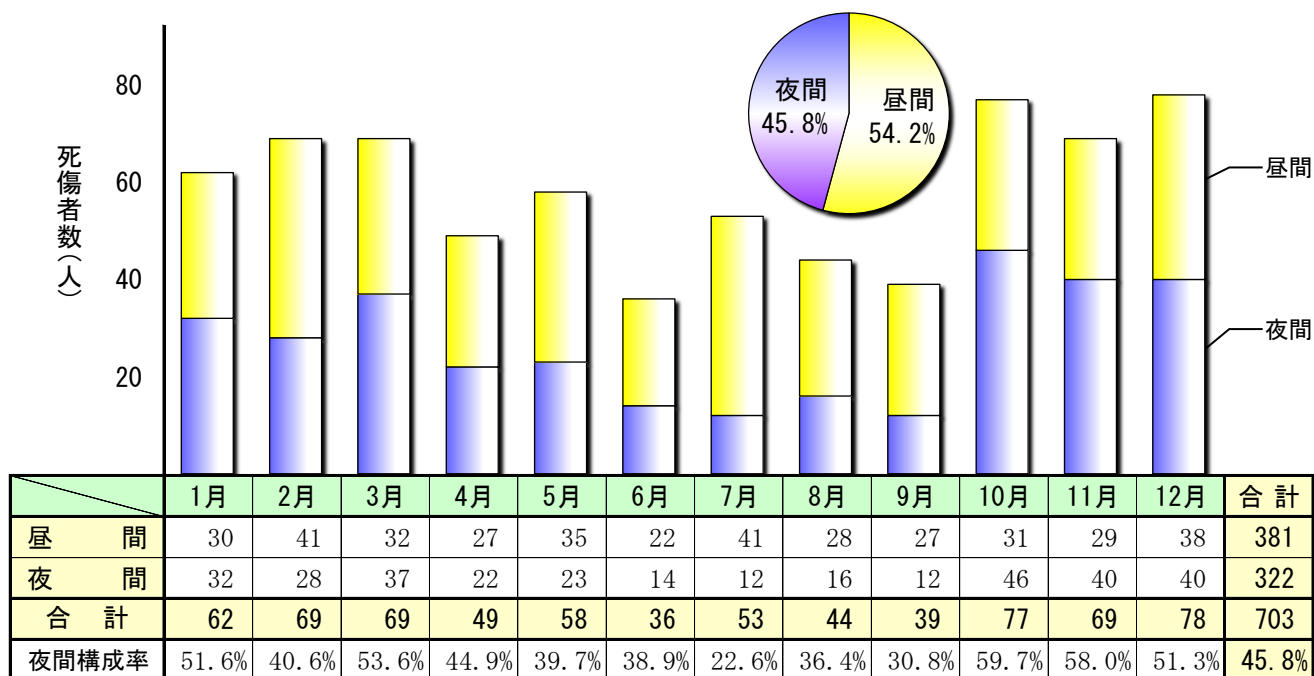
(3) 昼夜・月別

昼夜別では「昼間」が54.2%と多く、「夜間」は45.8%となっています。

月別では「12月」が最も多く、次いで「10月」となっています。

昼夜別月別では「10月の夜間」が最も多くなっています。

月別の夜間構成率では「10月」(59.7%)が最も高く、「7月」(22.6%)が最も低くなっています。



※1 月区分は計上月による。

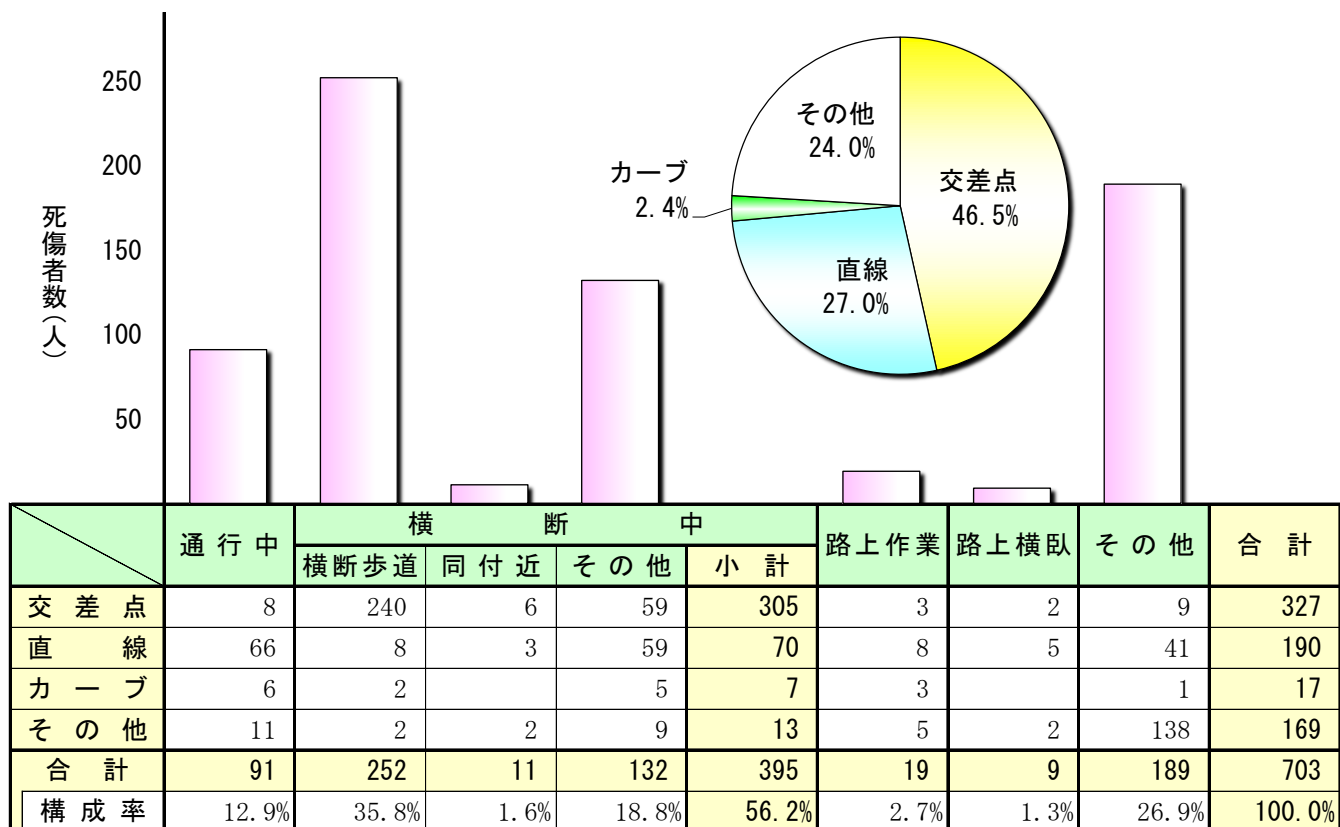
2 昼夜の区分は日の出、日没を基準とした。

(4) 道路形状・行動類型別

道路形状別では「交差点」が46.5%で最も多く、次いで「直線」となっています。

行動類型別では「横断歩道横断中」が最も多く、「横断中」の小計は56.2%を占めています。

道路形状別行動類型別では「交差点の横断歩道横断中」が最も多くなっています。

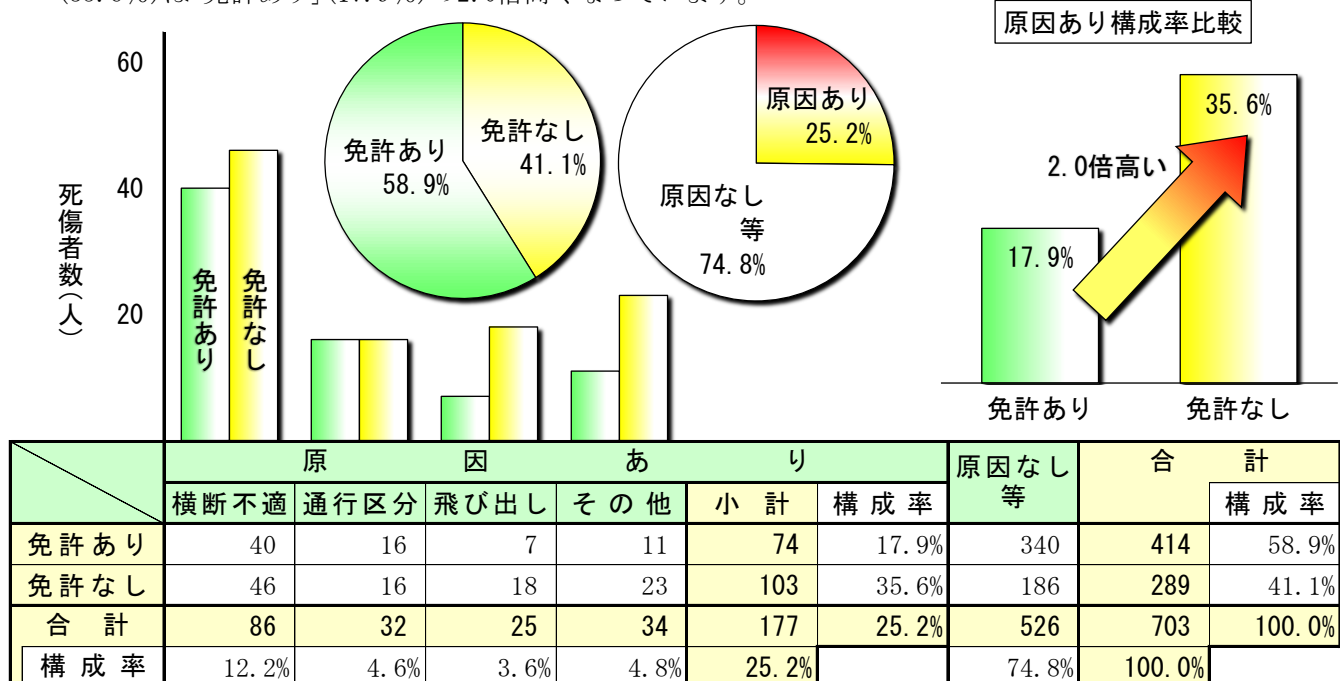


(5) 免許有無・原因別

免許の有無別では「免許あり」が58.9%を占め、「免許なし」は41.1%となっています。

原因別では「原因あり」が25.2%を占め、特に「横断不適」が多くなっています。

免許有無別原因別では「免許なしの横断不適」が最も多く、原因ありの構成率を比較すると、「免許なし」(35.6%)は「免許あり」(17.9%)の2.0倍高くなっています。



※1 「免許あり」とは事故当時運転免許を保有していた者で、免許取消しや返納等、過去に保有していた者は含まない。
 2 歩行者の原因の「横断不適」とは、横断歩道外横断や直前横断等、「通行区分」とは車道通行等をいう。

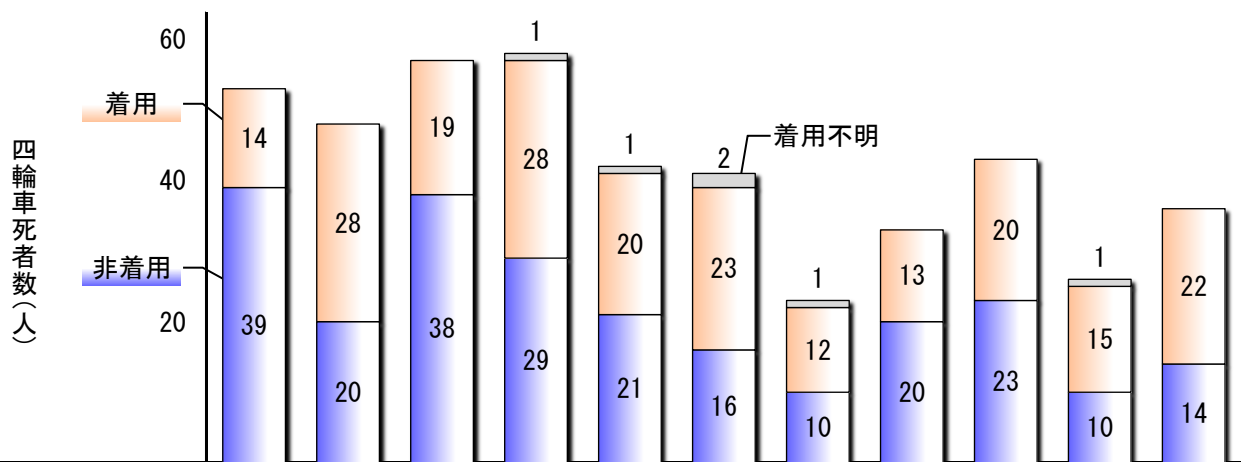
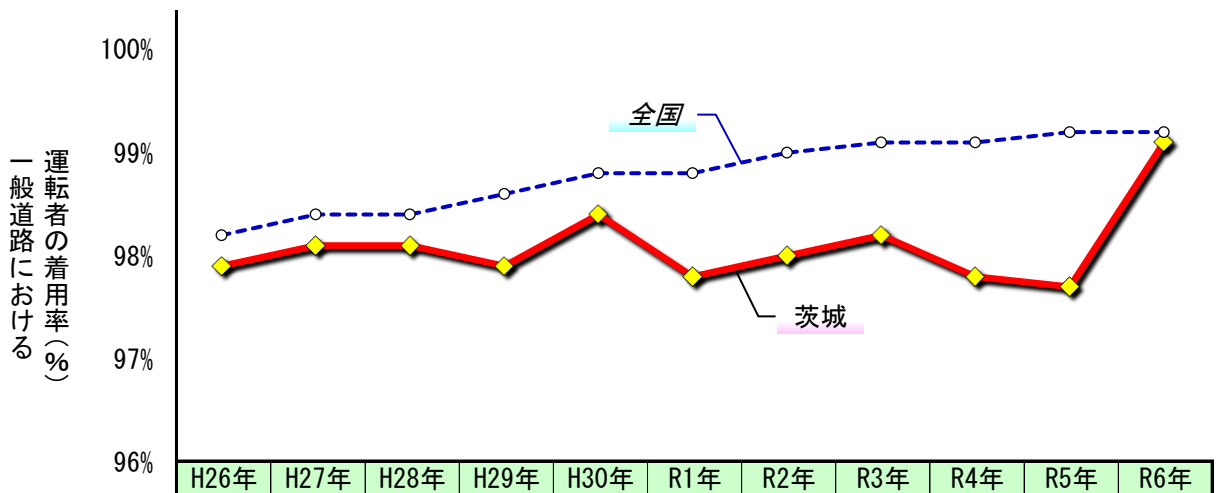
第10

シートベルトの着用状況

1 死者の着用状況・着用率の推移(平成26年～令和6年)

令和6年の一般道路における運転者のシートベルト着用状況(着用率)は99.1%、助手席95.8%、後部座席45.8%で、運転席、助手席は全国平均を下回っており、運転者着用率の全国順位は29位となっています。

シートベルト非着用の死者数は増減を繰り返して推移、令和6年は増加しました。。



			H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
死 者 数	着 用		14	28	19	28	20	23	12	13	20	15	22
	構 成 率		26.4%	58.3%	33.3%	48.3%	47.6%	56.1%	52.2%	39.4%	46.5%	57.7%	61.1%
	非 着 用		39	20	38	29	21	16	10	20	23	10	14
	構 成 率		73.6%	41.7%	66.7%	50.0%	50.0%	39.0%	43.5%	60.6%	53.5%	38.5%	38.9%
	着用不明		－	－	－	1	1	2	1	－	－	1	－
四輪車死者数 合計			53	48	57	58	42	41	23	33	43	26	36
着用率調査	運 転 者	茨 城	97.9%	98.1%	98.1%	97.9%	98.4%	97.8%	98.0%	98.2%	97.8%	97.7%	99.1%
		順 位	29位	32位	38位	41位	37位	45位	44位	45位	46位	47位	29位
		全国平均	98.2%	98.4%	98.4%	98.6%	98.8%	98.8%	99.0%	99.1%	99.1%	99.2%	99.2%
	助 手 席	茨 城	90.7%	93.2%	88.7%	93.7%	92.4%	92.3%	92.1%	88.8%	92.1%	91.2%	95.8%
		全国平均	93.9%	94.6%	94.9%	95.2%	95.9%	95.9%	96.5%	96.7%	96.9%	97.1%	96.8%
	後部座席	茨 城	33.5%	31.9%	30.3%	30.2%	27.9%	35.8%	31.5%	37.7%	34.7%	49.2%	45.8%
		全国平均	35.1%	35.1%	36.0%	36.4%	38.0%	39.2%	40.3%	42.9%	42.9%	43.7%	45.5%

※1 「死者数」とは、小型特殊車等を含む四輪車乗車中の全ての死者をいい、同乗者を含む。

※2 「着用率」は一般道路における調査結果で、JAF(日本自動車連盟)と警察の合同調査。表内「順位」は、着用率の高い順。

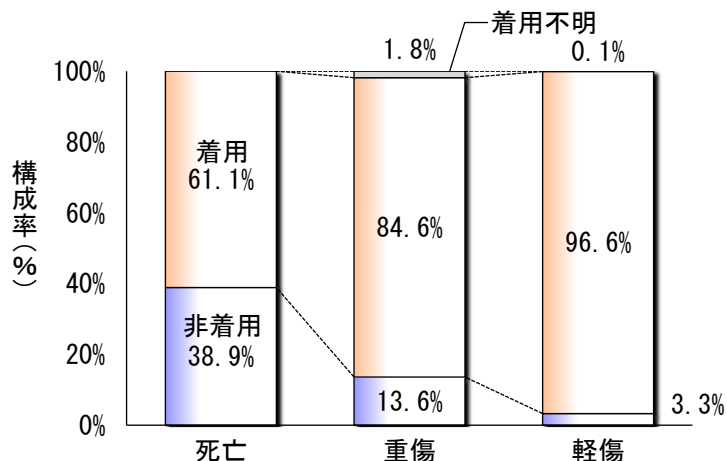
※3 後部座席シートベルト着用義務化の法施行は、平成20年6月である。

※4 シートベルト着用状況の統計開始は、平成2年である。

2 損傷の程度別着用状況

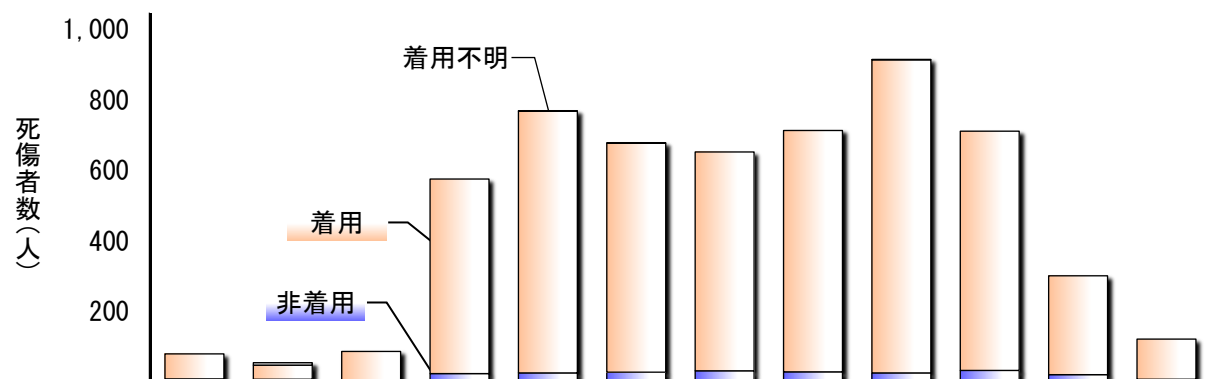
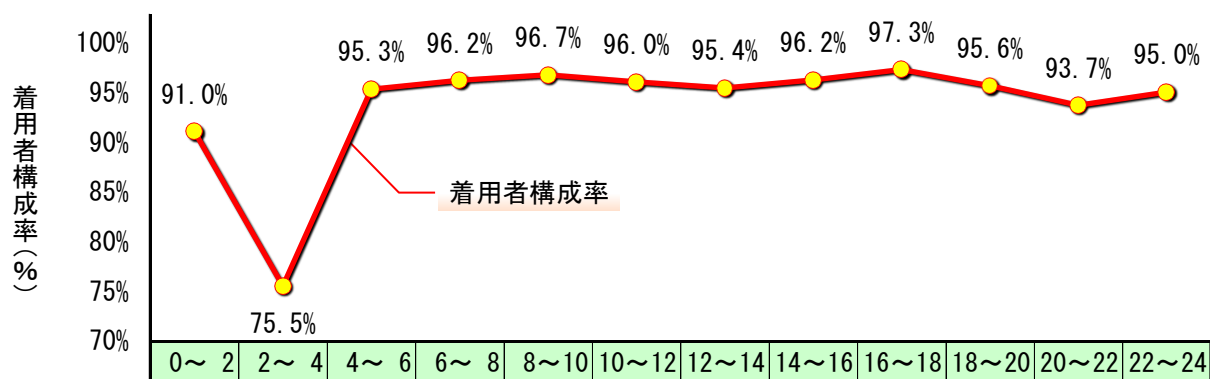
損傷程度が重くなるにつれて、シートベルト非着用者の構成率が高くなっています。

		死亡	重傷	軽傷	合計
死傷者数	着用	22	230	5,161	5,413
	構成率	61.1%	84.6%	96.6%	95.8%
	非着用	14	37	175	226
	構成率	38.9%	13.6%	3.3%	4.0%
	着用不明	—	5	5	10
	構成率	—	1.8%	0.1%	0.2%
合計		36	272	5,341	5,649
構成率		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



3 時間別着用状況

着用者構成率は「0～2時」が75.5%と最も低くなっています。



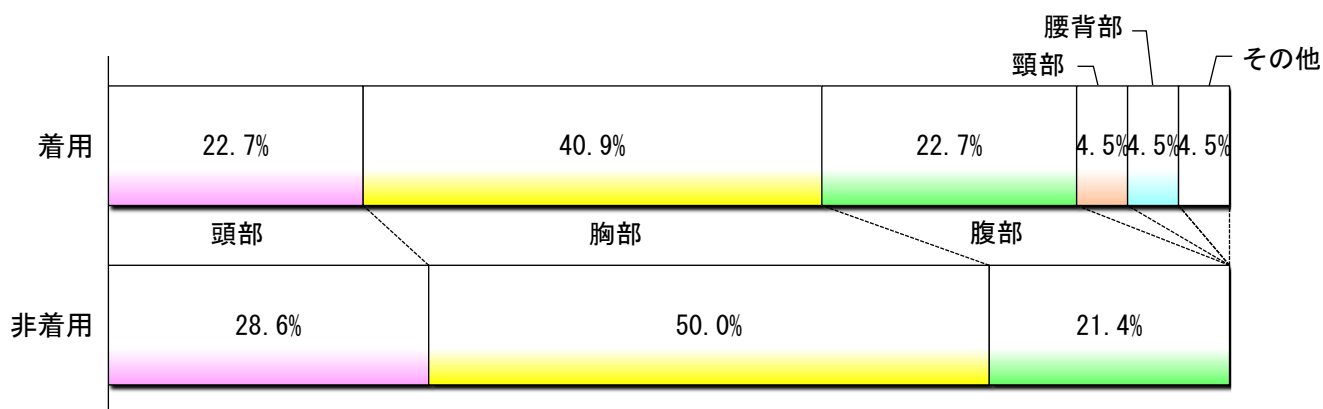
		0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	合計
死傷者数	着用	71	40	81	553	744	651	622	686	890	680	281	114	5,413
	構成率	91.0%	75.5%	95.3%	96.2%	96.7%	96.0%	95.4%	96.2%	97.3%	95.6%	93.7%	95.0%	95.8%
	うち死者数	—	3	1	2	2	1	—	4	6	—	2	1	22
	非着用	7	6	4	22	24	26	30	27	24	31	19	6	226
	構成率	9.0%	11.3%	4.7%	3.8%	3.1%	3.8%	4.6%	3.8%	2.6%	4.4%	6.3%	5.0%	4.0%
	うち死者数	1	4	—	2	2	—	3	—	—	1	1	—	14
着用不明	着用不明	—	7	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	10
	構成率	—	13.2%	—	—	0.1%	0.1%	—	—	0.1%	—	—	—	0.2%
	うち死者数	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計		78	53	85	575	769	678	652	713	915	711	300	120	5,649

※「死者数」は「死傷者数」の内数である。

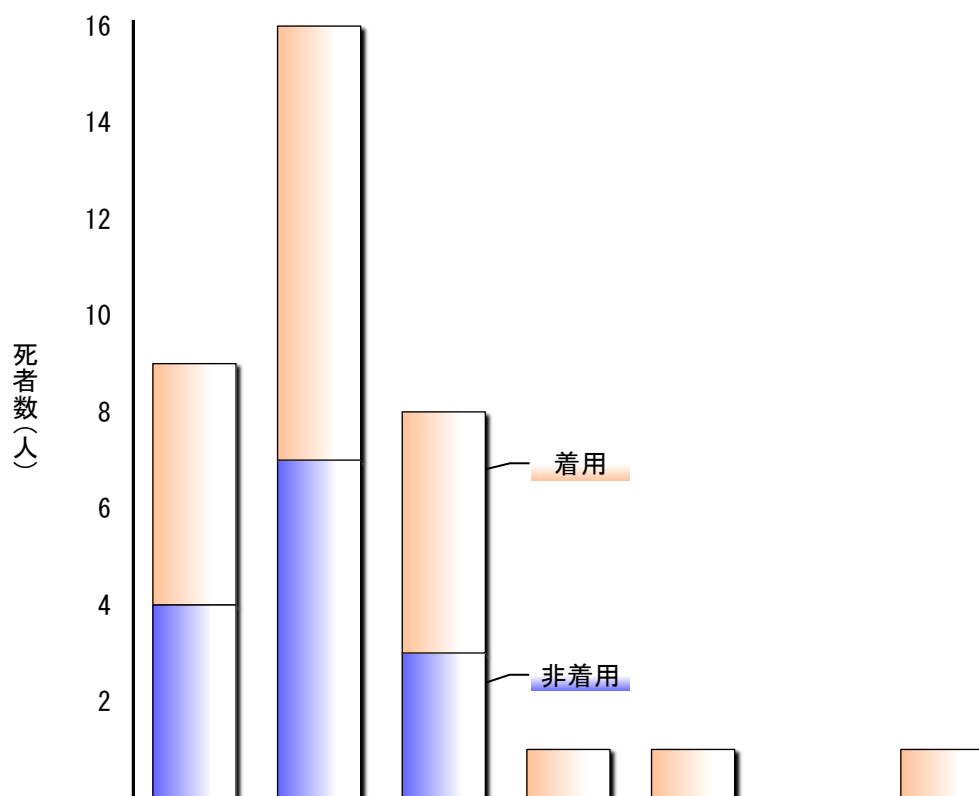
4 主な損傷部位・着用別死者数

着用は「胸部」が40.9%で最も多く、次いで「頭部」「腹部」(各22.7%)となっています。

非着用は「胸部」が50.0%で最も多く、次いで「頭部」(28.6%)となっています。



※ 上記グラフには「着用不明」を除く。

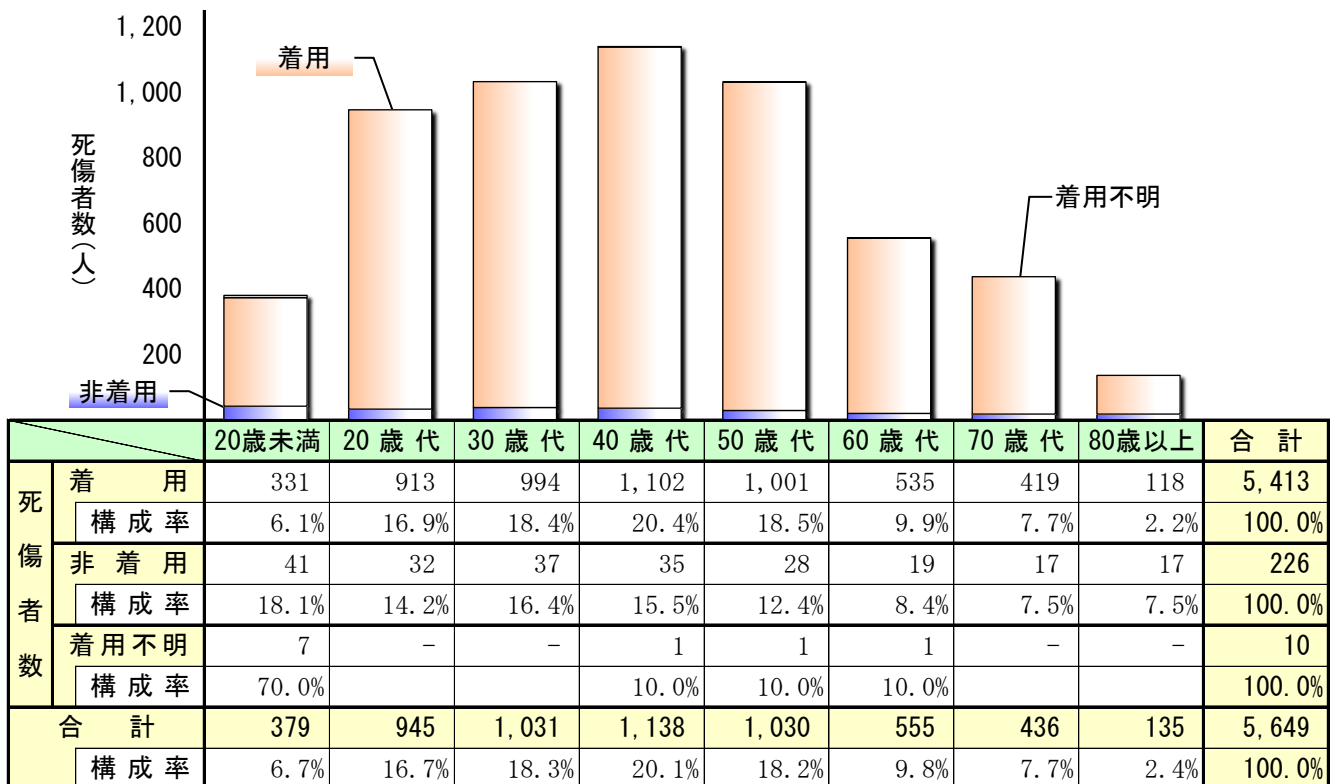


		頭 部	胸 部	腹 部	頸 部	腰 背 部	腕 脚 部	そ の 他	合 計
死 者 数	着 用	5	9	5	1	1	-	1	22
	構 成 率	22.7%	40.9%	22.7%	4.5%	4.5%		4.5%	100.0%
	非 着 用	4	7	3	-	-	-	-	14
	構 成 率	28.6%	50.0%	21.4%					100.0%
	着 用 不 明	-	-	-	-	-	-	-	-
	構 成 率								
合 計		9	16	8	1	1	-	1	36
構 成 率		25.0%	44.4%	22.2%	2.8%	2.8%		2.8%	100.0%

5 年齢層別着用状況

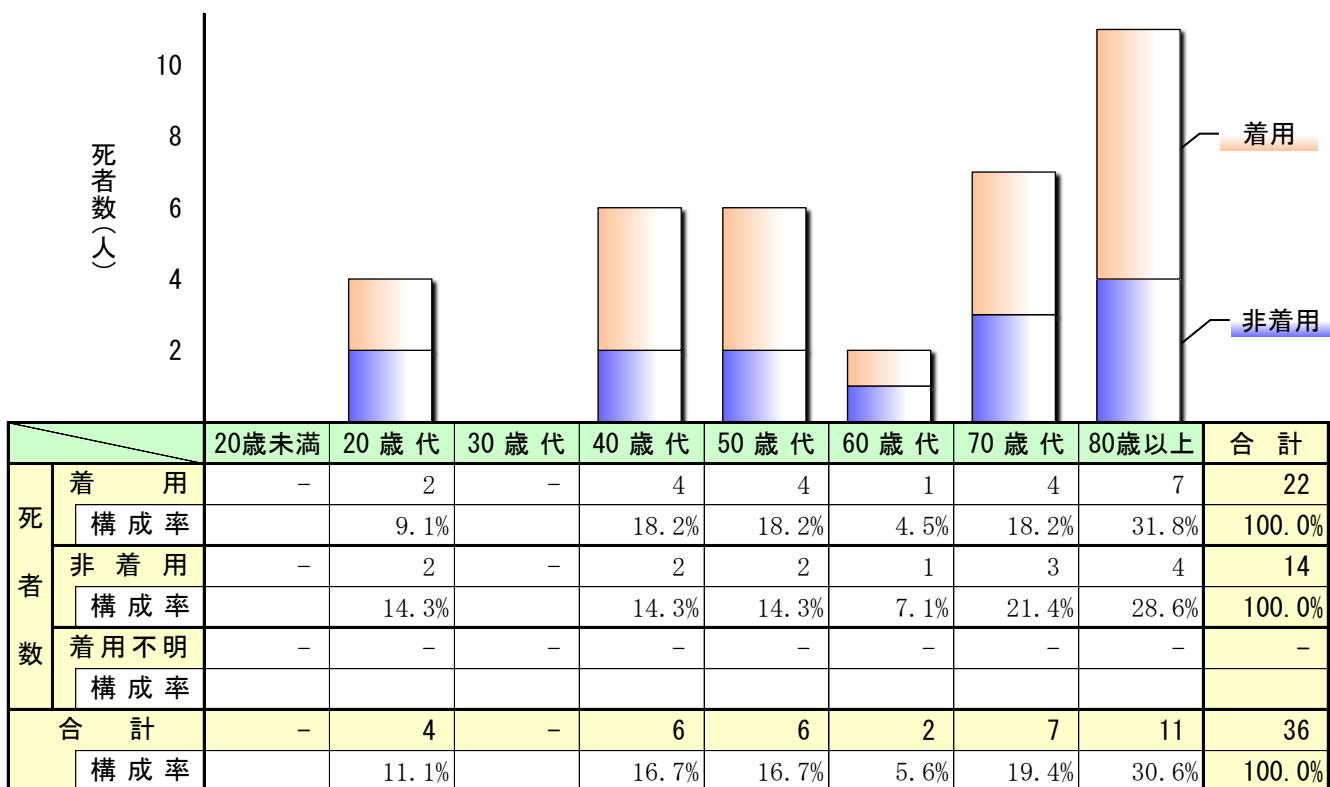
(1) 死傷者数

着用では「40歳代」が最も多く、次いで「50歳代」となっています。
非着用では「20歳未満」が最も多く、次いで「30歳代」となっています。



(2) 死者数

着用、非着用とも「80歳以上」が最も多くなっています。



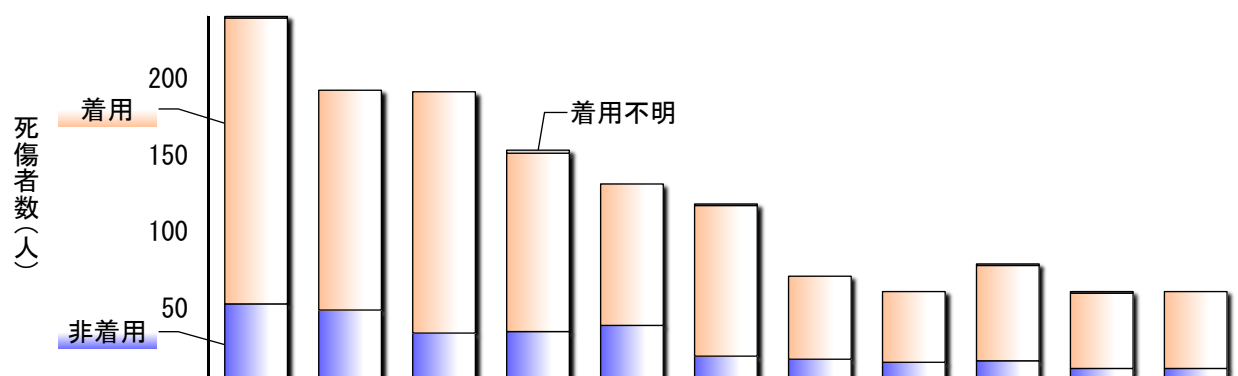
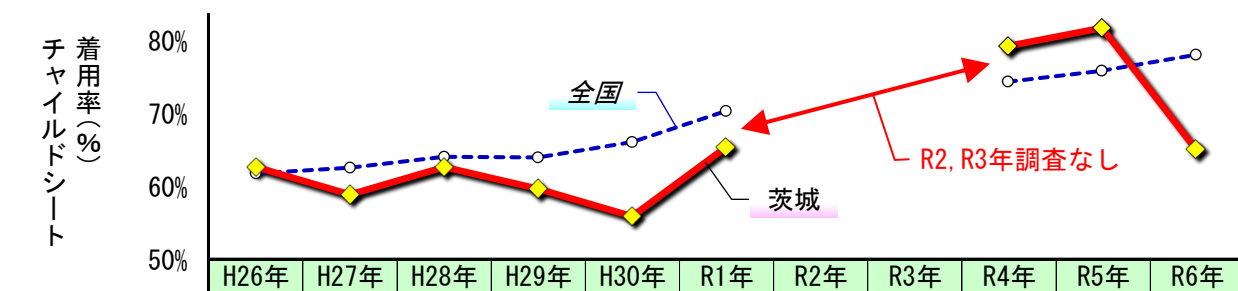
※「死者数」は「死傷者数」の内数である。

6 6歳未満幼児のチャイルドシート着用状況

(1) 推移(平成26年～令和6年)

令和6年のチャイルドシート着用状況(着用率)は65.2%で過去最高率であった前年(81.9%)から大きく下降し、全国順位は43位(ワースト順では5位)でした。

チャイルドシート非着用の死傷者数は減少傾向で推移し、令和5年から2年連続で、統計資料の残る平成2年以降最少となりました。



		H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
死傷者数	着用	186	143	157	116	92	98	54	46	62	49	50
	うち死者数	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	構成率	77.5%	74.5%	82.2%	75.8%	70.2%	83.1%	76.1%	75.4%	78.5%	80.3%	82.0%
	非着用	53	49	34	35	39	19	17	15	16	11	11
	うち死者数	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	構成率	22.1%	25.5%	17.8%	22.9%	29.8%	16.1%	23.9%	24.6%	20.3%	18.0%	18.0%
着用不明		1	-	-	2	-	1	-	-	1	1	-
合 計		240	192	191	153	131	118	71	61	79	61	61
着用率調査	茨 城	62.8%	59.0%	62.8%	59.8%	56.0%	65.5%	※4	※4	79.4%	81.9%	65.2%
	順 位	24位	33位	25位	32位	41位	31位	-	-	15位	16位	43位
	全国平均	61.9%	62.7%	64.2%	64.1%	66.2%	70.5%			74.5%	76.0%	78.2%

※1 対象は、四輪車乗車中の死傷者数のうち、年齢が6歳未満の幼児とした。

※2 死者数は内数である。

※3 チャイルドシート着用以外(大人用着用、非着用)は、一括して「非着用」に計上した。

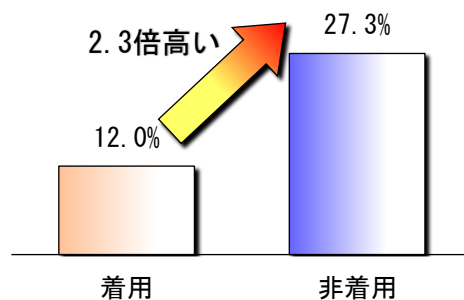
※4 「着用率」はJAFと警察の合同調査結果で、表内「順位」は着用率の高い順。ただし令和2年・3年は新型コロナウイルスの影響により調査中止。

(2) チャイルドシート着用有無・主な損傷部位別

着用、非着用とも「頭部」が最も多くなっています。「頭顔部」の構成率を比較すると、「非着用」は着用の2.3倍高くなっています。

				構 成 率	
	着用	非着用	着用不明	合 計	
頭 顔 部	6	3	-	9	12.0% 27.3%
頸 部	36	5	-	41	72.0% 45.5%
胸 腹 部	1	2	-	3	2.0% 18.2%
腕 脚 部	7	1	-	8	14.0% 9.1%
そ の 他	-	-	-	-	
合 計	50	11	-	61	100.0% 100.0%

頭顔部損傷の構成率比較



ヘッドライトの活用と反射材着用で 交通安全意識アップ!

ヘッドライトで
ライトアップ
Light up

上向きライトの効果

ライトの基本は上向きです。対向車や先行車がないときは、上向きで走行を。早めのライト点灯と、上向きライトの活用で、交通事故を防止しましょう。



反射材で
ドレスアップ
Dress up

反射材の効果

車のライトに反射して光ります。自分の存在を知らせることで、暗い時間帯(夕方・夜間・早朝)の交通事故を防止します。LEDライトをプラスすれば、さらに効果アップ!



茨城県警察 交通安全

茨城県警察本部交通部交通総務課

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

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

