

# 自動車保険データにみる 交通事故の実態

2006年4月～2007年3月



## は じ め に

交通統計によると、2007年の交通事故発生件数は832,454件、死者数は5,744人、負傷者数は1,034,445人といずれも減少傾向にあります。しかしながら、多くの方々が交通事故によって死傷しており、依然として交通事故情勢は厳しいものがあることから、引き続き交通事故の防止は重要な課題として取り組んでいく必要があります。

損害保険業界では、自賠責保険・自動車保険を通じて交通事故防止・軽減対策の一端を担うことから、日本損害保険協会を通じて交通事故防止対策等についての調査研究、交通安全推進ビデオの頒布、交通安全広報活動、交通安全教育事業への支援等のさまざまな活動を積極的に行っています。

本CD-ROMは、その活動の一環として、損害保険各社の自賠責保険・自動車保険で支払われた保険金のデータ（以下「自動車保険データ」といいます。）の中から、特に交通事故による経済的損失額など交通安全対策に役立つ部分を集計し、その結果を広く社会に提供することにより、交通事故防止・軽減対策策定の一助に資することを目的として作成しています。

有効な交通安全対策の立案には事故実態の正確な把握、つまり交通事故分析が基本となりますが、この自動車保険データには次の特徴があります。

- 被害者の治療関係費・逸失利益・慰謝料といった人身損害によってもたらされる経済的損失額が把握できる。
- 治療期間、受傷部位といった被害者の損傷状況を把握できる。
- 人的損害だけではなく物的損害のデータも含まれており、その双方を合わせてみるにより交通事故の全体像をよりの確に把握することができる。

このように他に類をみない本データが、さまざまな分野で広く活用され、交通事故防止・被害軽減のための研究や交通安全対策の策定にお役立ていただければ幸いです。

なお、本CD-ROMに掲載のデータの提供および集計表作成については、損害保険各社ならびに損害保険料率算出機構の全面的な協力をいただいておりますことを申し添えます。

2008年7月

社団法人 日本損害保険協会

# 「自動車保険データにみる交通事故の実態」データ活用方法について

---

本CD-ROMは、交通事故の防止・軽減に資することを目的に、損害保険各社の自賠責保険・自動車保険で支払われた保険金のデータを集計し、交通事故の実態について統計を行ったものです。

この統計は、2006年4月～2007年3月までの1年間に保険金の支払いが生じた交通事故による「被害者数」、「損害物数」と、事故の結果、被害を受けた人や物件に直接的に発生した「経済的損失額」の両面から交通事故の実態を明らかにしたもので、他の統計では得られないデータが盛り込まれています。

加えて、本統計には一部データについて過去5年分の推移も盛り込まれています。

交通安全関連行政、研究者、自動車メーカーなど、さまざまな方面から交通安全施策を立案・実行するに当たり、事故によってもたらされる経済的損失額の実態を把握し、交通安全施策の費用対効果の予測や検証に役立てていただけることを望むものです。

また、本統計をより有効にご活用いただくため、本CD-ROMには2006年度分を含む過去5年分のデータを収録しております。

## 1. 本CD-ROMの特色

---

交通事故の件数や大きさの実態を表わす全国統計の一つで、次のような特色を有する。

- ①被害者の治療関係費・慰謝料・休業損害・逸失利益等の人身損失額と、車両や工作物の損傷復旧費用等の物的損失額とに分けて集計している。
- ②治療期間、受傷部位といった被害者の受傷状況を把握でき、被害者救済対策策定の一助となる。
- ③人身事故だけでなく、物損事故のデータも含まれるため、その双方を合わせてみるにより交通事故全体の傾向をよりの確に把握できる。

## 2. 本CD-ROMの活用例

---

交通安全活動に携わる方々を対象としており次のような活用がされている。

- ・ 交通事故の実態分析の基礎データ
- ・ 交通事故により社会にもたらされる経済的損失額に着目した行政・自治体・関係機関・企業の交通安全対策の策定および教育・啓発活動
- ・ 事故対策費用と事故防止・被害軽減効果の予測および結果の検証
- ・ 自動車の安全性能向上のための重点研究項目への検討材料
- ・ 交通事故負傷者の医療面からの被害軽減対策への参考資料
- ・ その他

# 目 次

## データの概要

1. 本CD-ROMの集計の視点	1
2. データについて	2
3. 本CD-ROMにおける用語の定義	2
4. 人身事故と物損事故の事故類型の相違	3
5. 用途・車種区分について	4

## 集計結果の解説

I. 交通事故による年間損失状況	6
II. 人に関する実態	9
1. 人身事故に関する実態	9
(1) 加害者の実態	9
(2) 被害者の実態	11
(3) 受傷状況の実態	14
2. 物損事故に関する実態	18
III. 車に関する実態	19
1. 人身事故に関する実態	19
2. 物損事故に関する実態	20
IV. 事故類型に関する実態	21
1. 人身事故に関する実態	21
2. 物損事故に関する実態	25
V. 事故発生地に関する実態	26
1. 人身事故に関する実態	26
2. 物損事故に関する実態	29

# CD-ROM掲載データ（2006年度）

## I. 加害者・被害者・被害状況別のデータ

### 第1部 人身事故

#### (1) 加害者の特徴

加害者年齢別	被害者数（死亡・後遺障害・傷害別）／被害者数＜経年推移＞／後遺障害者数＜経年推移＞ ／人身損失額および平均人身損失額（死亡・後遺障害・傷害別）／ 免許保有者1万人当たり被害者数・人身損失額
加害者性・年齢別 ／事故類型別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数
加害者年齢別 ／事故類型別	人身損失額／死亡者の人身損失額／後遺障害者の人身損失額
加害者年齢別 ／用途・車種別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／平均人身損失額／死亡者の平均人身損失額／ 後遺障害者の平均人身損失額

#### (2) 被害者の特徴

被害者性・年齢別	被害者数（死亡・後遺障害・傷害別）／被害者数＜経年推移＞／ 人身損失額および平均人身損失額（死亡・後遺障害・傷害別）／ 人口10万人当たり被害者数／平均治療関係費と平均治療期間（傷害者のみ）
被害者年齢別 ／状態別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／平均人身損失額／死亡者の平均人身損失額／ 後遺障害者の平均人身損失額
被害者性・年齢別 ／事故類型別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／平均人身損失額／死亡者の人身損失額／ 後遺障害者の人身損失額
被害者年齢別 ／加害者用途・車種別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／平均人身損失額／死亡者の平均人身損失額／ 後遺障害者の平均人身損失額

#### (3) 受傷状況の特徴

受傷部位別	被害者数（死亡・後遺障害・傷害別）／被害者数＜経年推移＞／後遺障害者数＜経年推移＞ ／後遺障害率＜経年推移＞／平均人身損失額と傷害者の平均治療関係費・平均治療期間／ 被害者一人当たり平均人身損失額＜経年推移＞
被害者年齢別 ／受傷部位別	被害者数／平均人身損失額
被害者状態別 ／受傷部位別	被害者数

### 第2部 物損事故

運転者年齢別	損害物数・物的損失額と平均物的損失額／免許保有者1万人当たり損害物数・物的損失額
運転者年齢別 ／事故類型別	損害物数／平均物的損失額／自車両物的損失額

## II. 用途・車種別のデータ

### 第1部 人身事故

加害者用途・車種別	被害者数（死亡・後遺障害・傷害別）／被害者数＜経年推移＞／ 人身損失額および平均人身損失額／被害者の平均治療関係費・平均治療期間（傷害のみ）
加害者用途・車種別 ／被害者状態別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／死亡率・後遺障害率／平均人身損失額
加害者用途・車種別 ／事故類型別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／死亡率・後遺障害率／平均人身損失額
加害者用途・車種別 ／被害者受傷部位別	被害者数／平均人身損失額

### 第2部 物損事故

運転者用途・車種別	損害物数・物的損失額と平均物的損失額／損害物数＜経年推移＞
運転者用途・車種別 ／事故類型別	損害物数／物的損失額／平均物的損失額

## III. 事故類型別のデータ

### 第1部 人身事故

事故類型別	被害者数（死亡・後遺障害・傷害別）／ 人身損失額および平均人身損失額（死亡・後遺障害・傷害別）／ 被害者平均治療関係費と平均治療期間（傷害者のみ）／後遺障害率＜経年推移＞
事故類型別 ／被害者状態別	被害者数
事故類型別 ／受傷部位別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／平均人身損失額

### 第2部 物損事故

事故類型別	損害物数・物的損失額と平均物的損失額／平均物的損失額＜経年推移＞／ 自車両の損害物数・物的損失額と平均物的損失額（二輪車・原付を除く）
-------	--

### 第3部 人身事故（詳細データ）

事故類型別 ／加害者用途・車種別 ／性別	被害者数（死亡・後遺障害・傷害別）／人身損失額および平均人身損失額／ 死亡・後遺障害率／死亡率／後遺障害率／ 被害者平均治療関係費と平均治療期間（傷害者のみ）
事故類型別 ／加害者用途・車種別 ／被害者状態別 ／性別	被害者数
事故類型別 ／加害者用途・車種別 ／受傷部位別 ／性別	被害者数／死亡者数／後遺障害者数／人身損失額／被害者数構成割合／ 人身損失額構成割合／平均人身損失額

（注）事故類型として「人対車両」「正面衝突」「側面衝突」「出会い頭衝突」「接触」「追突」「車両相互事故のその他」「転倒」「道路外逸脱」「衝突」「車両単独事故のその他」「踏切事故」「不明」「合計（男性、女性）」ごとにデータを掲載。

## IV. 事故発生地に関するデータ

### 第1部 人身事故

事故発生地（都道府県）別	被害者数と人身損失額
事故発生地（都道府県）別 ／加害者用途・車種別／性別	被害者数
事故発生地（都道府県）別 ／加害者年齢別	被害者数
事故発生地（都道府県）別 ／被害者年齢別	被害者数
事故発生地（都道府県）別 ／被害者状態別	被害者数

### 第2部 物損事故

事故発生地（都道府県）別	損害物数と物的損失額
事故発生地（都道府県）別 ／運転者用途・車種別	損害物数
事故発生地（都道府県）別 ／運転者年齢別	損害物数
事故発生地（都道府県）別 ／事故類型別	損害物数

- \* 本CD-ROMには上記の他に、2002～2005年度の「自動車保険データにみる交通事故の実態」に掲載されたデータがエクセルデータで保存されております。

# データの概要

## 1. 本CD-ROMの集計の視点

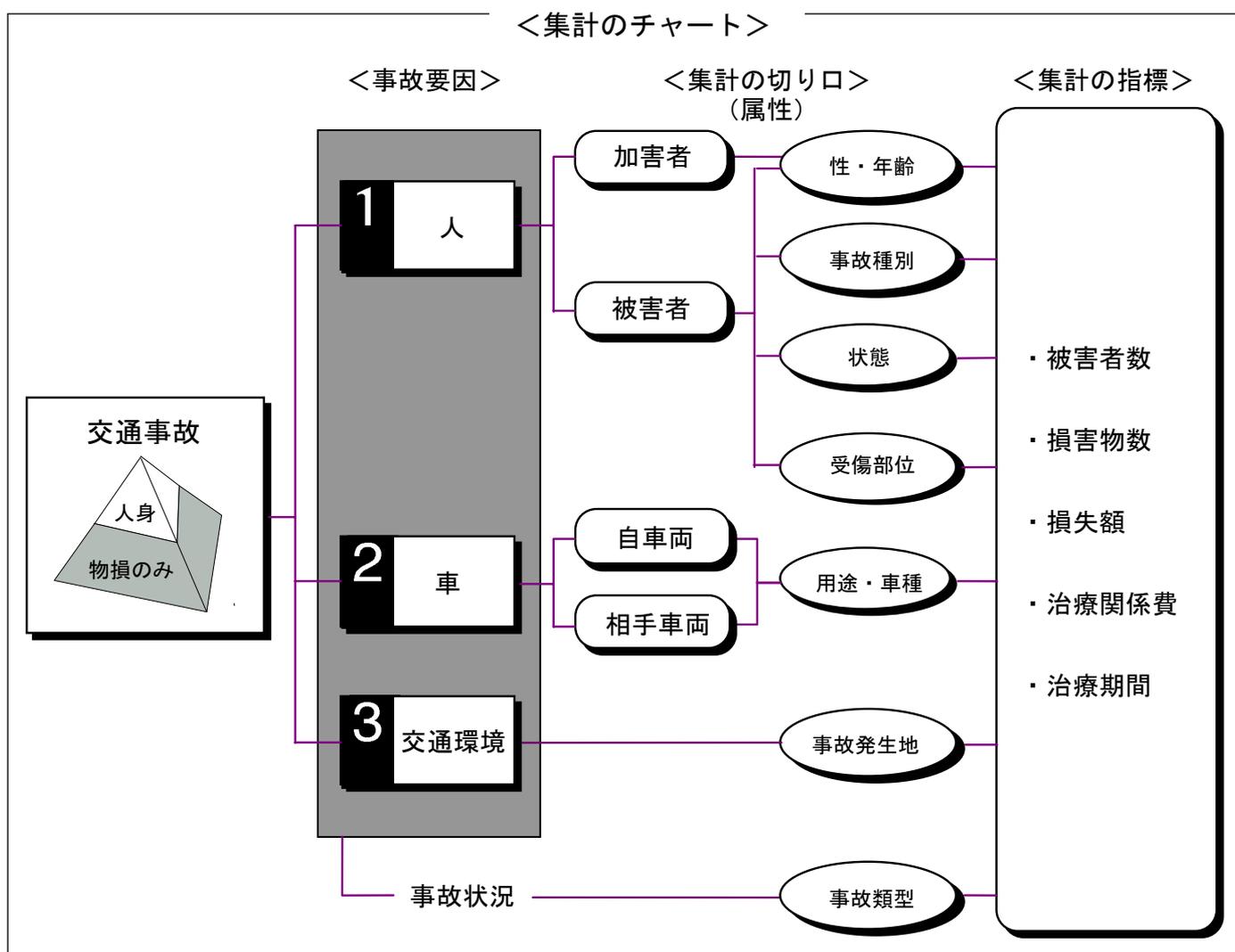
A. 交通事故は、その結果からみて「人身事故」と「物損事故」に区分できます。これをピラミッドに例えると、底部には膨大な「物損事故」が、そしてその上に死亡事故を頂点とする「人身事故」が位置しており、交通事故の全体像を捉えるうえでは人身事故・物損事故トータルの集計が必要となります。

本CD-ROMでは、人身事故・物損事故双方から、2006年4月から2007年3月までの1年間に支払われた保険金のデータより事故の傾向・特徴点について把握することを目的として集計を行いました。

B. 交通事故は「人」、「車」、「交通環境」の3つの要因が複合的に組み合わされて、発生するものと考えられます。したがって、交通事故対策を立案していくためには、これらの要因の組み合わせに着目した集計が有効と考えられます。本CD-ROMでは下記チャートに示すように、事故要因の発生する属性の複合的組み合わせを切り口としてデータを集計しました。

C. 本CD-ROMにおいては、以下のデータを集計の指標としました。

- ・ 事故の多さ . . . 「被害者数」「損害物数」
- ・ 事故の大きさ . . . 「損失額」
- ・ 傷害の程度 . . . 「治療関係費」「治療期間」



## 2. データについて

本CD-ROMでは、次のデータを使用しております。

本CD-ROMは、損害保険会社による保険金の支払いが発生した事故のデータを使用して集計したものであり、損害保険会社による保険金の支払いが発生しなかった事故のデータは使用しておりません。

事故種類	使用データ	使用データの対象期間	使用データの件数
人身事故	自賠責保険（強制保険）および対人賠償保険（任意保険）の保険金の支払いが完了した全データ	2006年4月 ～2007年3月 (2006年度)の1年間	約120万件
物損事故	車両保険の保険金の支払いが完了した全データ	同上	約358万件
	対物賠償保険の保険金の支払いが完了した全データ	同上	約301万件

注1) 損害保険会社のデータであることから、本CD-ROMが対象とする人身事故には、共済により支払われた事故、政府保障事業（ひき逃げ・無保険等）により支払われた事故等は含まれません。また、運転者以外の第三者に対する賠償のデータであることから、加害者に法律上の損害賠償責任が発生しない事故や自損事故による運転者自身の事故等も含まれません。

注2) 物損事故のデータには、物損事故のみで済んだケースだけではなく、人身事故に至ったケースにおける物損部分のデータも含まれます。

注3) 物損事故に関する分析については、上記1年間の自動車保険データを基礎として、保険の普及率等をもとに保険データではカバーしていない事故（共済により支払われた事故、保険や共済に加入していない車両による事故等）も推計して算入し、「物損事故全体」を対象としています。

注4) 上記のデータは当該対象期間内に事故が発生したか否かを問わず、当該対象期間内に保険金支払が完了した事故を対象としています。  
例えば、後遺障害等、保険金支払が完了するまでに長期を要する損傷の場合等は、前年度以前に発生した事故で保険金が支払われていれば、それが含まれています。一方、対象期間内に発生した事故でも保険金支払が完了していない場合は含まれません。

## 3. 本CD-ROMにおける用語の定義

本CD-ROMで用いている用語の定義は、次のとおりです。

用語	定義
加害者	事故を起こした自車両（保険契約車両）の運転者を指し、本書では、保険契約車両側の過失がわずかであっても、自賠責保険金や対人賠償保険金の支払が発生した場合には加害者という扱いになっています。
被害者	事故によって死亡、後遺障害、傷害を被った者。歩行者（自転車乗用中を含む）、相手車両の運転者、自車両・相手車両の同乗者など。過失の程度が加害者側より多くても損害賠償を受けた者は被害者という扱いになっています。 (注) 自車両（保険契約車両）の運転者は対象外（運転者以外の第三者に対する賠償のデータのため）となります。
被害者状態	被害者を歩行者（自転車乗用中を含む）、自車同乗者、相手車運転者、相手車同乗者、その他に区分。
事故種別	被害者を死亡、後遺障害、傷害の3種に区分。
受傷部位	被害者が事故により受傷した傷害部位。 本書では、1被害者に複数の受傷部位がある場合、そのうち重い方の傷害の1つに絞って集計を行っています。

運転者	物損事故の場合、本書においては加害者・被害者の区分をせずに、事故車両の運転者を「運転者」と総称しています。	
損害物数	事故によって損傷を受けた車両（自車両、相手車両）および構築物等（家屋、ガードレール等）の数で、事故の件数とイコールではありません。 例えば、1件の事故により、自車両、相手車両の2台の車両と1軒の家屋が損害を受け、自車両の損害については車両保険から、相手車両と家屋の損害については対物賠償保険からそれぞれ保険金が支払われた場合、損害物数は3件とカウントされます。	
損失額	人身損失額	被害者の治療関係費、慰謝料、休業損害、逸失利益等の合計。 （過失等による減額を考慮する前の損害認定実額で、保険金の支払額とは必ずしも一致しません）
	物的損失額	車両（自車両、相手車両）、家屋、ガードレール等の損傷復旧費用等の合計。 （過失等による減額を考慮する前の損害認定実額で、保険金の支払額とは必ずしも一致しません）
死亡率	被害者（死亡者、後遺障害者、傷害者の合計）中の死亡者の割合。 （＝死亡者数÷被害者数）	
後遺障害率	被害者（死亡者、後遺障害者、傷害者の合計）中の後遺障害者の割合。 （＝後遺障害者数÷被害者数）	
平均人身損失額	被害者1人当たりの人身損失額の平均値。（＝人身損失額÷被害者数）	
平均物的損失額	損害物1件当たりの物的損失額の平均値。（＝物的損失額÷損害物数）	
平均治療関係費	被害者1人当たりの治療費の平均値。 （＝治療費÷被害者数 人身損失額中の治療関係費のみを抽出）	
平均治療期間	被害者1人当たりの診療期間（初診から診療終了までの期間）の平均値。 （注）診療実日数（診療期間中に実際に診療を受けた日）ではありません。	
事故類型	人身事故と物損事故とは若干事故類型が異なります。詳細は「4. 人身事故と物損事故の事故類型の相違」を参照。	
用途・車種	人身事故と物損事故とは若干用途・車種が異なります。詳細は「5. 用途・車種区分について」を参照。	
車両保有台数	原付、小型特殊自動車を含む、全保有台数。国土交通省「自動車保有車両数（平成19年3月末現在）」資料によります。	
走行距離	自動車が走った距離の合計。国土交通省「自動車輸送統計年報（平成18年度分）」によります。	

#### 4. 人身事故と物損事故の事故類型の相違

自動車保険データにおいては、人身事故と物損事故の事故類型は若干異なるので、参考までに下表にその違いを整理しました。

人身事故		物損事故	
人対車両		人対車両	
車両相互事故	正面衝突 側面衝突 出会頭衝突 接触 追突 その他	車両相互事故	正面衝突 側面衝突 追突 後退時衝突 その他
車両単独事故	転倒 道路外逸脱 衝突 その他	車両単独事故	構築物衝突 横転・転落

## 5. 用途・車種区分について

### 1) 人身事故の用途・車種区分

用途・車種	大きさ、排気量、ナンバーの分類番号等
自家用乗用自動車	軽四輪自動車の規格を超えるもの。
営業用乗用車	ハイヤー、タクシー。
普通貨物自動車	小型貨物自動車の規格を超えるもの。通常1ナンバー。
小型貨物自動車	軽四輪自動車の規格を超え、長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下、排気量2,000cc以下。通常4ナンバー。
軽四輪自動車	660cc以下のもの。長さ3.30m以下、幅1.40m以下、高さ2.00m以下のもの。 (新規格では長さ3.4m以下、幅1.48m以下、高さ2.0m以下)
バス	乗車定員が11名以上。
小型二輪車	オートバイ。125ccを超えるもの。(国土交通省の規格では250ccを超えるものだが、本書の集計では125cc超～250cc以下を含む)
原動機付自転車	バイク。125cc以下の二輪車等。
その他	大型特殊自動車、小型特殊自動車、緊急自動車、商品自動車、特種用途自動車など。

### 2) 物損事故の用途・車種区分

用途・車種	ナンバーの分類番号、塗色等
自家用普通乗用車	3ナンバー。白地に緑文字。
自家用小型乗用車	5ナンバー、7ナンバー。白地に緑文字。
軽四輪乗用車	軽の5ナンバー(8ナンバー)。黄地に黒文字(白地に緑文字)。
二輪自動車	オートバイ。排気量が125cc超。
原動機付自転車	バイク。排気量が125cc以下。
自家用普通貨物車	1ナンバー。白地に緑文字。
自家用小型貨物車	4ナンバー。白地に緑文字。
営業用普通貨物車	1ナンバー。緑地に白文字。
営業用小型貨物車	4ナンバー。緑地に白文字。
軽四輪貨物車	軽の4ナンバー(6ナンバー)。黄地に黒文字。黒地に黄文字。
営業用乗用車	ハイヤー、タクシー。3ナンバー、5ナンバー、7ナンバー。緑地に白文字。
自家用バス	乗車定員が11名以上。2ナンバー、5ナンバー、7ナンバー。白地に緑文字。
営業用バス	乗車定員が11名以上。2ナンバー、5ナンバー、7ナンバー。緑地に白文字。
特種・特殊車	乗用、貨物運送用、工作用以外の特別な用途に使用される特種用途自動車や、土木、建設、農耕等に使用される工作車など。

注) 説明を簡略化するため、略称、通称等を用いています。



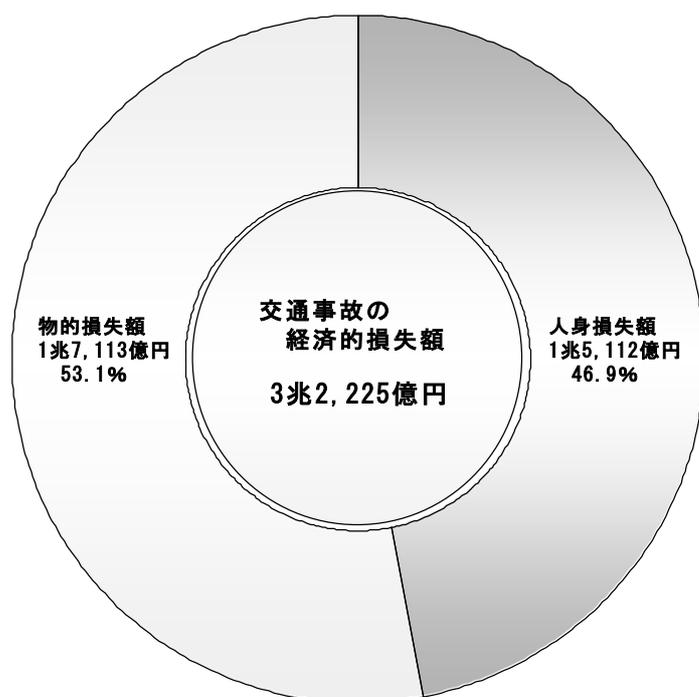
# 集計結果の解説

本CD-ROMに掲載している各統計のうち、主なものを用いて、データの特徴が一目で分かるようにグラフ化し、簡単な解説を加えています。

# 集計結果の解説

## I. 交通事故による年間損失状況

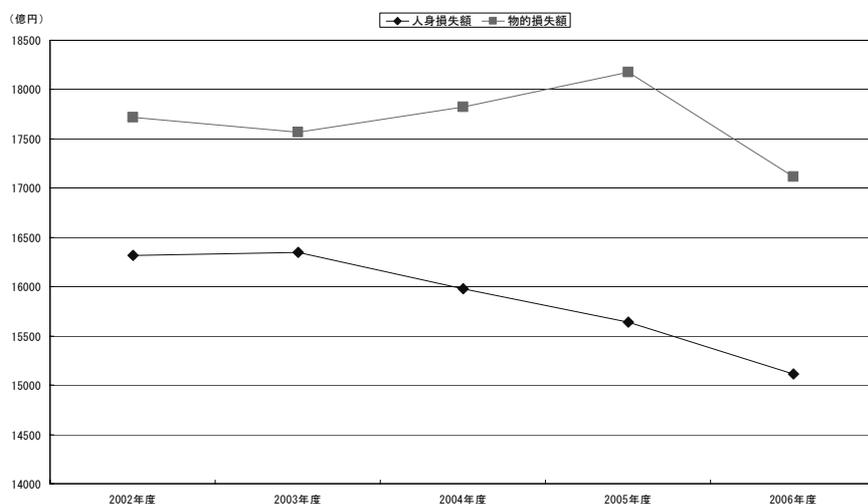
交通事故による経済的損失は、3兆2,225億円



注：左記は、事故によって直接的に発生する「人身損失額」と「物的損失額」を推計して、その合計を求めたものであり、事故に起因して発生するその他の「間接的損害」、例えば、救急搬送費、警察の事故処理費用、交通渋滞による損失、企業の損失等は対象としていない。

2006年4月から2007年3月までの1年間に自賠償保険・自動車保険で支払われた保険金のデータによれば、交通事故による「人身損失額」と「物的損失額」を合計した「経済的損失額」は、3兆2,225億円と推計される。

交通事故による経済的損失額 経年推移

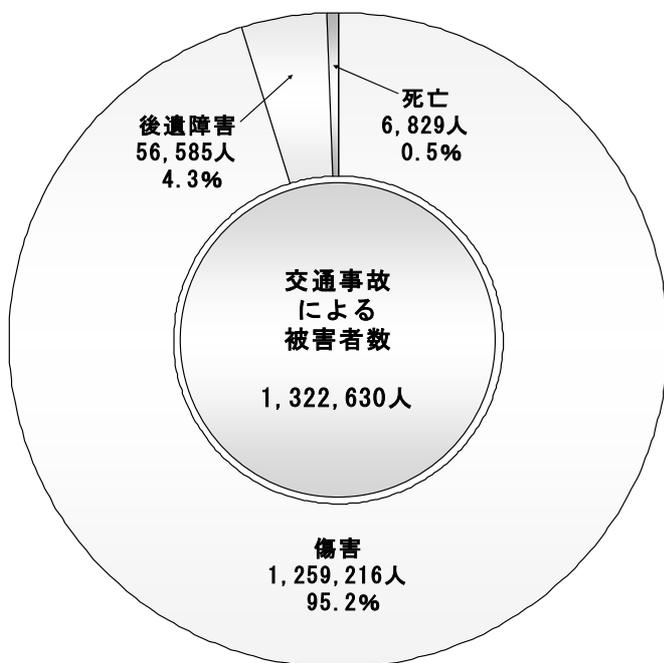


また、過去5年間の経年推移をみると、人身損失額は2004年度以降は減少傾向にある。

物的損失額は、2004年度以降は増加傾向にあったが、2006年度は減少に転じている。

交通事故による年間の被害者数は、約132万人

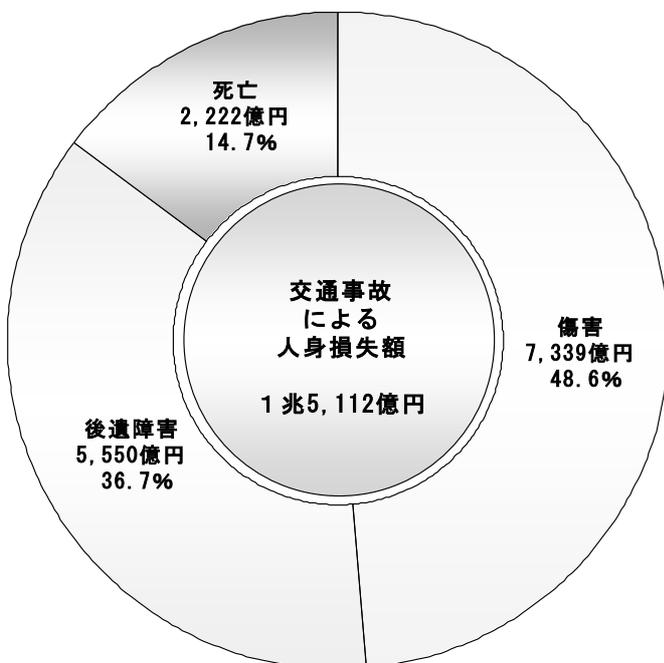
### 被害者数



2006年4月から2007年3月までの1年間に自賠責保険・自動車保険による保険金が支払われた被害者数をもとに推計した交通事故による被害者数は、1,322,630人である。この約132万人という数字は、47都道府県別人口のうち、15県の人口を上回る数字に相当し、言い換えれば、1年間にこれら1つの県の全住民が交通事故でケガもしくは亡くなっていることと等しいといえる。

注：自動車保険データでは、事故時に無傷であっても病院で検査をした人が含まれている等のため、警察統計の死傷者数より多くなる。

### 人身損失額



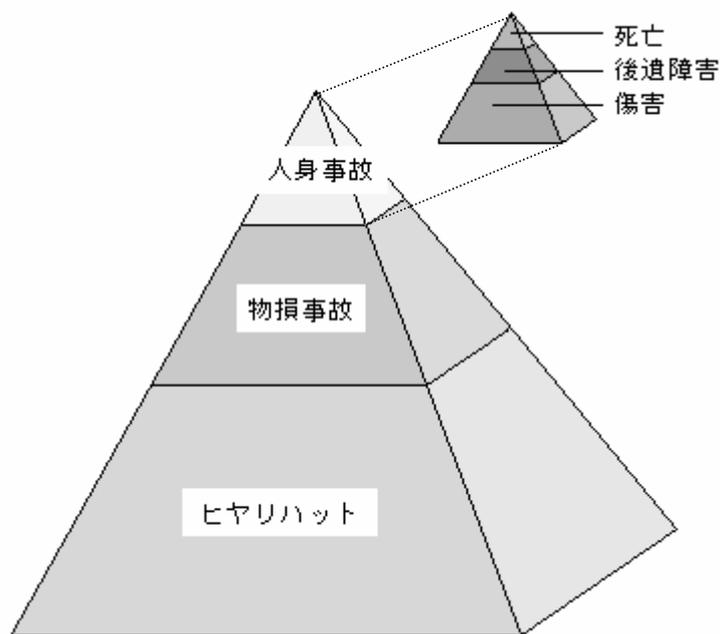
また、交通事故による人身損失額は、約1兆5,112億円であり、被害者1人当たりの平均人身損失額は、約114万円となる。

被害者の内訳をみると、死亡・後遺障害者の割合は全体の5%程度に過ぎず、残りの95%は傷害者が占めている。

一方、損失額では、死亡・後遺障害者の割合が半数以上を占めており、死亡・後遺障害者の損失額がいかに膨大であるかが見てとれる。

注：上記数字は、2006年度の自賠責保険・自動車保険の保険金支払いデータを基礎として保険の普及率等をもとに、保険データには含まれていない事故（共済により支払われた事故、保険や共済に加入していない車両やひき逃げによる事故）も含めた「人身事故全体」を可能な範囲で推計して算出したものである。ただし、人身損失額に関しては、一部推計不能の部分もあるため、実際の人身損失額はこれを上回ると考えられる。

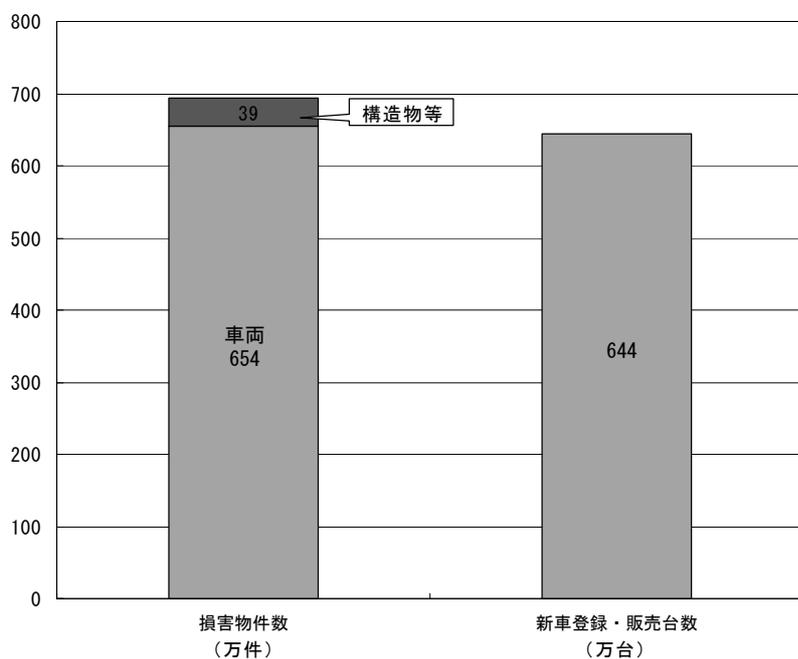
物損事故による損害物件数は、約693万件



交通事故のピラミッド（イメージ）

「交通事故」は悲惨な「人身事故」のイメージが強いが、人身事故の他にも膨大な数の「物損事故」や、事故に至らなかったおびただしい「ヒヤリハット」が存在している。

ヒヤリハットを統計的に把握することは困難であるが、自動車保険データでは、人身事故や物損事故を合わせて分析することができるため、交通事故の全体像をよりの確に把握することができる。



2006年4月から2007年3月までの1年間に自動車保険による保険金が支払われた損害物数を基に推計した交通事故による損害物数は、約693万件であった。このうち車両の損害物数は、2006年の新車登録・販売台数(原動機付自転車を含む)を上回り、実に膨大な数であるといえる。

なお、自動車保険データでいう損害物数は、事故によって損傷した自動車や建物などの「物」の合計数で、この中には、人身事故に至った事故の損害物も含まれる。

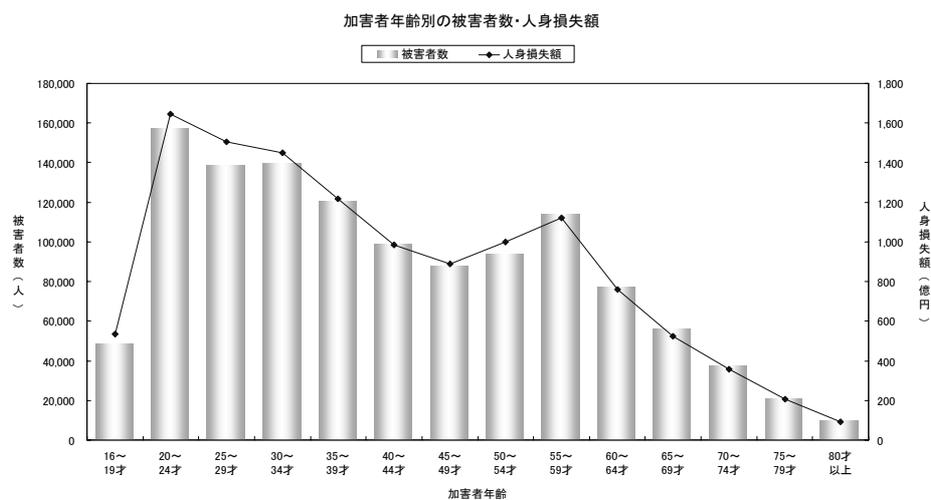
注：新車登録・販売台数は、「(社)日本自動車工業会」資料による2006年数字

## II. 人に関する実態

### 1. 人身事故に関する実態

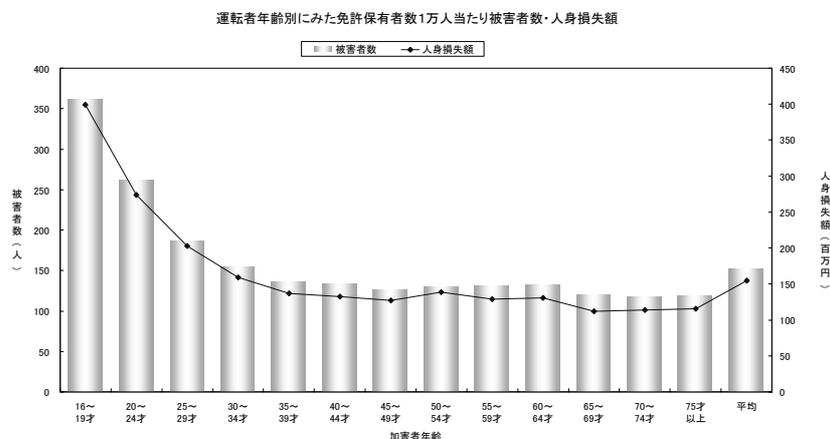
#### (1) 加害者の実態

加害者年齢別の被害者数・損失額は、20～24才の年齢層を頂点に加齢とともに減少している。また、免許保有者1万人当たりで見ると、加害者16～19才の年齢層が突出している。



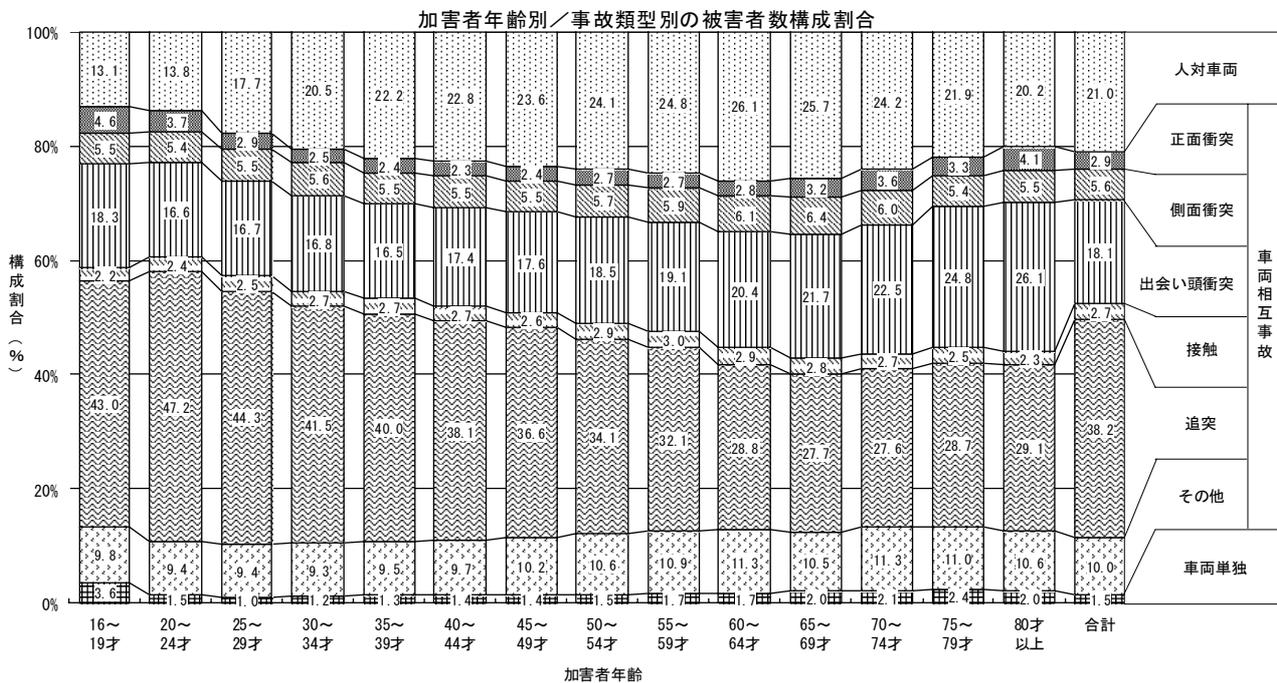
加害者の年齢層ごとに被害者数をみると、20～24才の加害者が起こした事故による被害者数が157,291人で最も多く、次いで30～34才の層が139,372人と続いており、この両年齢層で全被害者数の約25%を占めている。人身損失額も被害者数と同様の傾向を示しており、この両年齢層で全体の約25%を占める。

35才以降は、55～59才がやや高い値を示しているほかは、ほぼ加齢とともに被害者数、人身損失額とも低減する傾向がみられる。



また、免許保有者1万人当たりで被害者数・人身損失額をみると、16～19才の年齢層が突出して高い値を示しており、引き続き若年層運転者への安全運転対策は重要な課題と考えられる。

事故類型別の被害者数構成割合は、加害者の年齢層によって、違いがみられる。



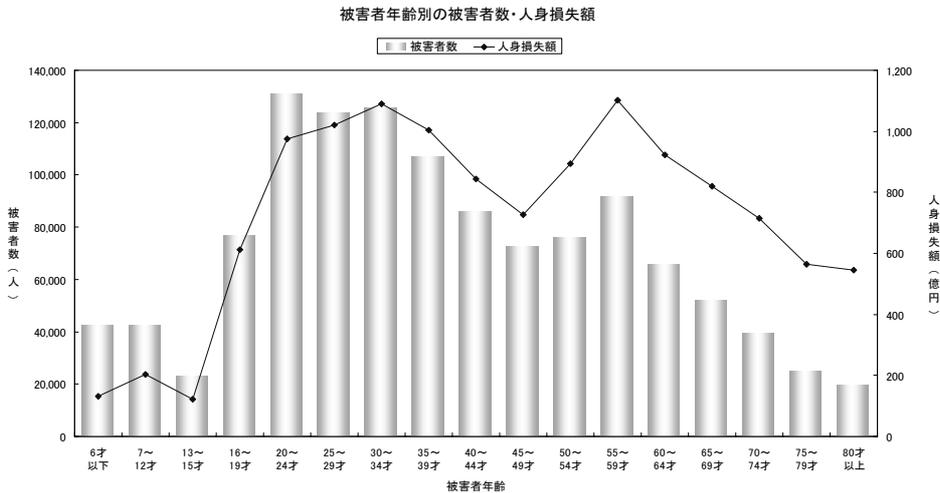
事故類型別に被害者数の構成割合をみると、全年齢平均では「追突」が最も多く 38.2%、次いで人対車両事故 21.0%、出会い頭衝突 18.1%と続き、この3類型で 77.3%を占める。

事故類型別の被害者数の構成割合は、年齢層によって以下のようないくつかの特徴がみられる。

- ・全年齢を通じて最も被害者数の多い「追突」は、加齢とともに構成割合が概ね低くなる傾向があるが、75才以上から高くなっている。
- ・「出会い頭衝突」は、加齢とともに構成割合が高くなる傾向があり、75才以上の年齢層では、追突に次いで構成割合の高い事故類型となる。
- ・「人対車両」では、若年層で構成割合が低く、加齢とともに次第に構成割合が高くなるが、高齢者層で再び構成割合が低減する。
- ・10代では、「車両単独」の割合が他の年齢層よりも高い。

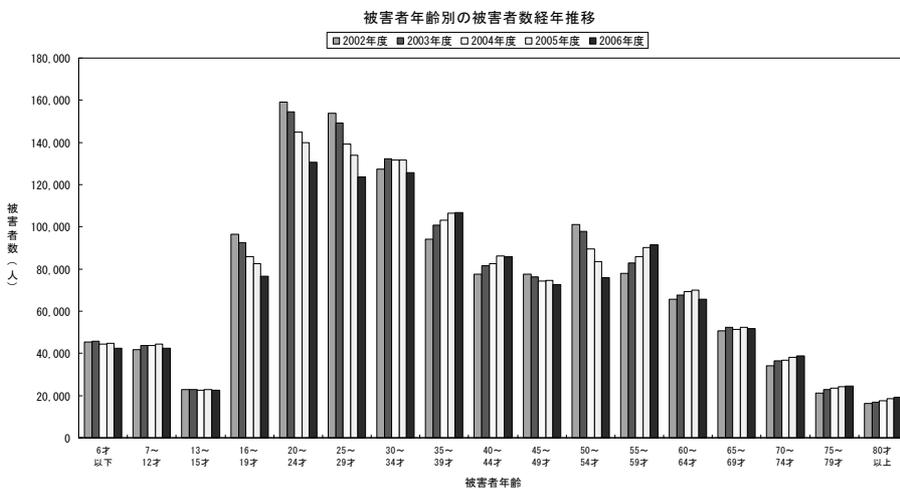
## (2) 被害者の実態

年齢層別の被害者では、被害者数は20～24才の年齢層が、人身損失額は55～59才の年齢層が高い値を示している。



被害者を年齢層ごとにみると、被害者数が最も多いのは20～24才の層で、130,671人、人身損失額が最も多いのは55～59才の層で、1,102億円となっている。

また、55～59才の年齢層は、若年層(20～34才)と比べて被害者数が少ないにもかかわらず、人身損失額は若年層よりも高く、被害者一人あたりのダメージの大きさが伺える。

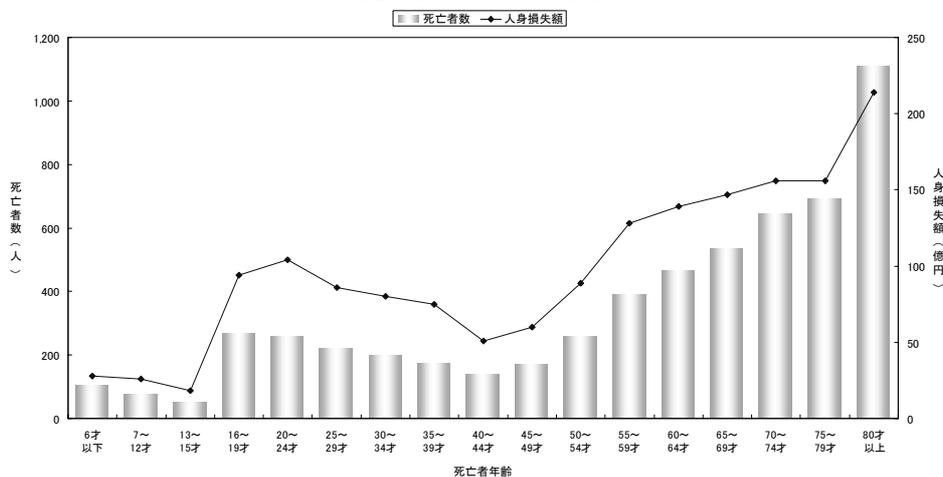


被害者の年齢層ごとに過去5年間の被害者数推移をみると、35～39才、55～59才および70才以上の被害者数が増加しており、特に80才以上の被害者数は他の年齢層と比較して著しく増加している(2002年度と比較して約19%増)。

なお、単年度でみたときに一番被害者数が多い20～24才の年齢層では、減少傾向を示している(約18%減)。

死亡者数は、高齢者ほど多くなる傾向がある。  
 後遺障害者数は 55～59 才が最多である。

被害者年齢別の死亡者数・人身損失額

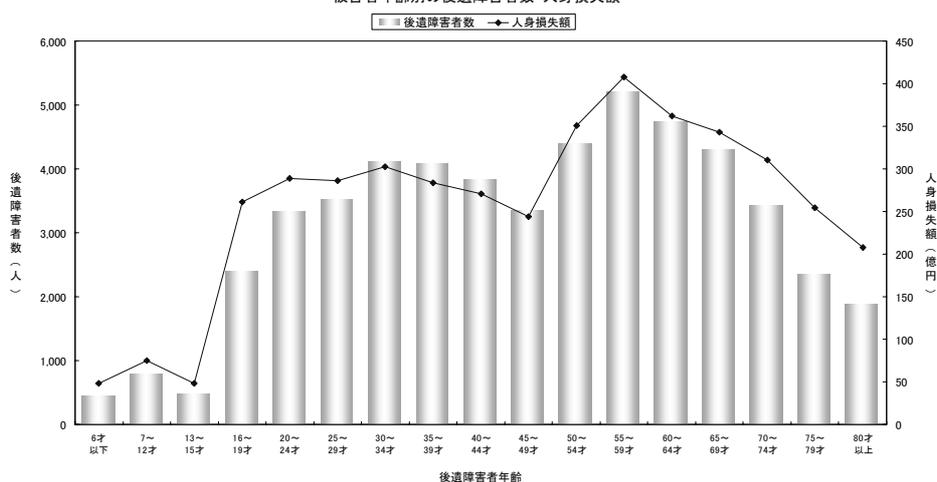


被害者の年齢層ごとに死亡者数をみると、40～44 才の層を境として、それ以上の年齢層では加齢とともに増加する傾向がみられ、80 才以上の層が 1,107 人（全死者数の 19.3%）で最多となる。

特に高齢者は、人对車両事故による死亡者が極めて多い状況にある。本データでは、80 才以上の死亡者のうち、約 80%が人对車両の事故に遭っており、これが死亡者の多い原因の一つとなっている。

（詳細はCD-ROMデータ参照）

被害者年齢別の後遺障害者数・人身損失額

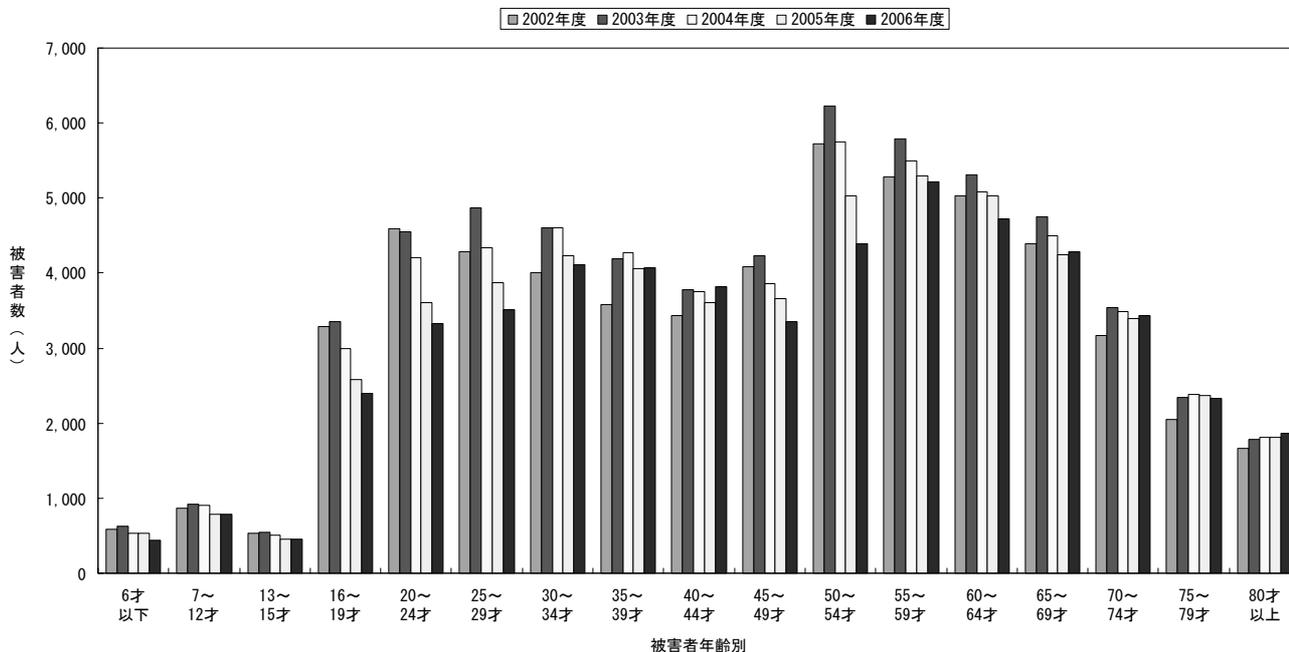


また、後遺障害者数に着目すると、第一のピークが 30～34 才の層にあり、45～49 才までは減少傾向を示すが、50～54 才の層から再び増加に転じ、55～59 才の層で最大（5,212 人（全後遺障害者の 9.9%））となる。それ以降の年齢層では、加齢とともに減少する傾向がみられる。

人身損失額についても同じ傾向がみられる。

後遺障害者数は 2004 年度以降減少傾向が続いているが、80 才以上の年齢層は増加傾向にある。

被害者年齢別の後遺障害者数経年推移

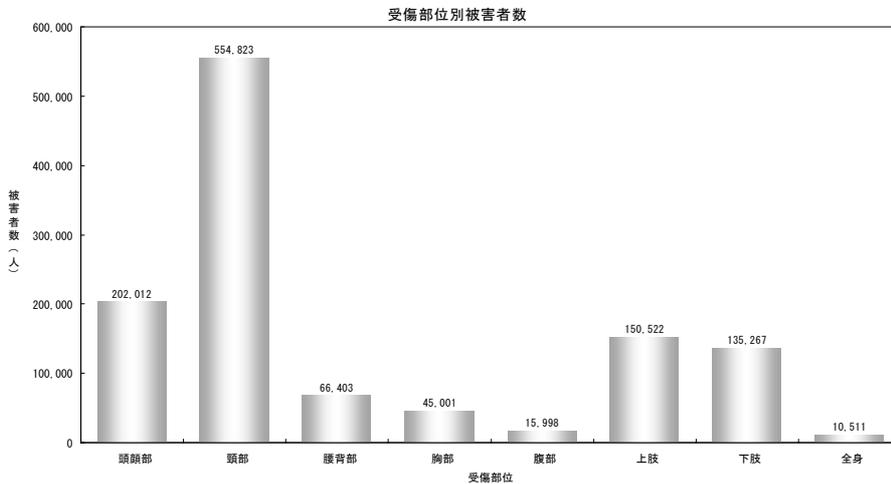


被害者の年齢層ごとに過去5年間の後遺障害者数推移をみると、2004年度以降はほとんどの年齢層で横ばいまたは減少している（40～44才、65～69才および70～74才の層は、2006年度は増加に転じている）。

なお、80才以上の年齢層は、5年間の推移で増加傾向を示している。

### (3) 受傷状況の実態

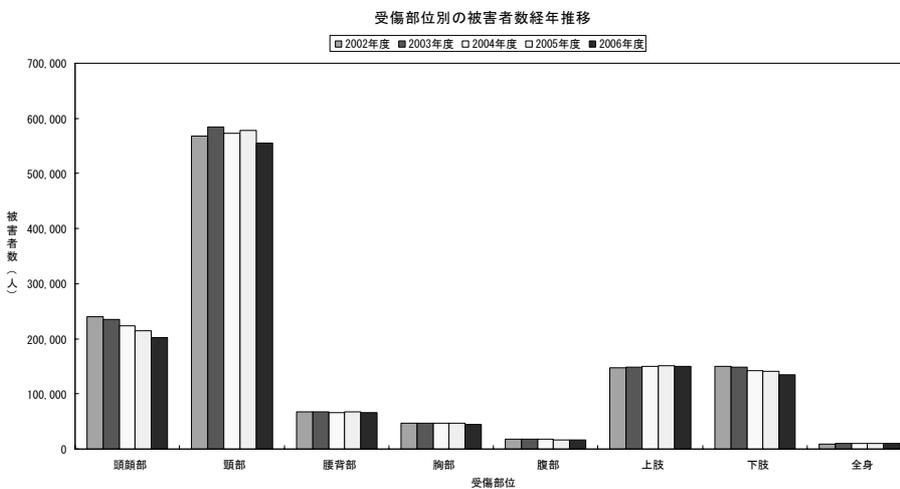
被害者の受傷部位では、頸部の受傷が圧倒的に多い。



被害者数を受傷部位別にみると頸部の受傷者が約 55 万人と圧倒的に多く、被害者総数の約 47%を占めている。

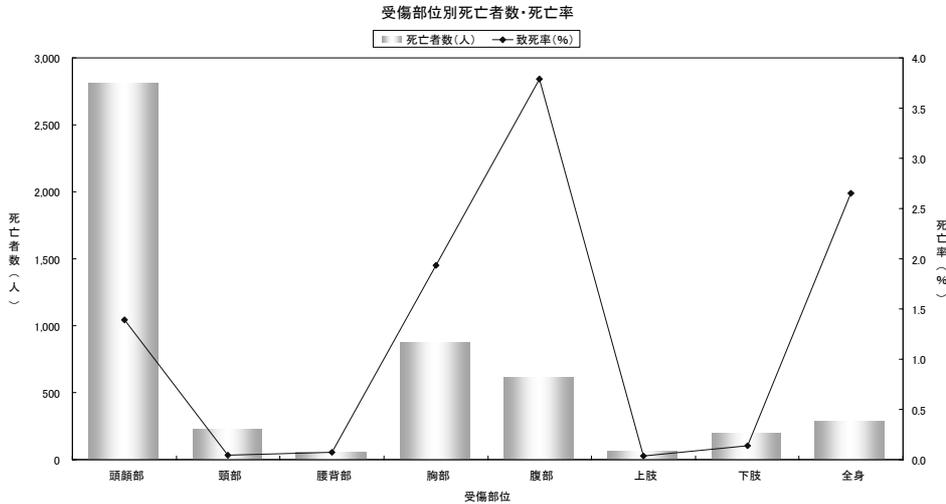
次いで、頭顔部が約 20 万人で続き、さらに上肢、下肢の順となっている。

なお、被害者が複数の部位に受傷するケースがあるが、その場合は、受傷程度の最も重い部位に集約して集計を行っている。



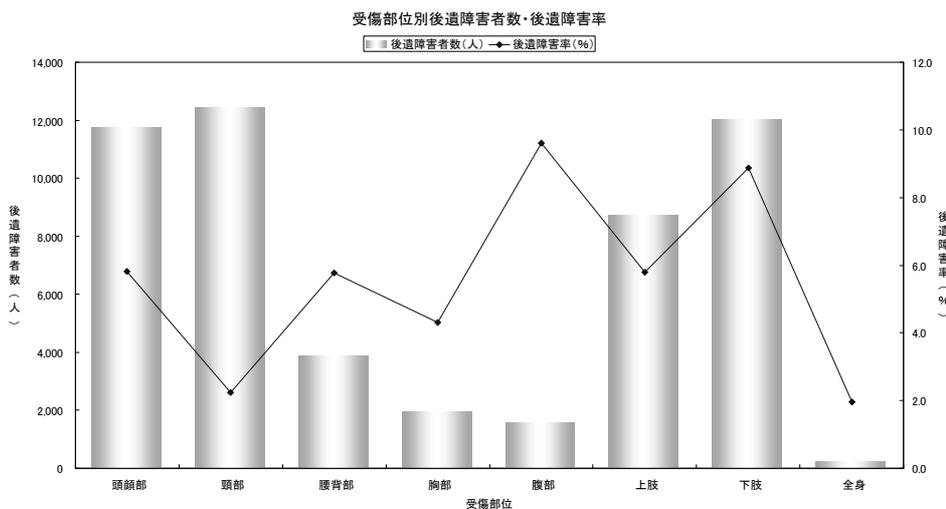
被害者数をさらに過去5年間の推移で見ると、頭顔部、胸部、腹部、下肢受傷の被害者数は減少傾向が続いている。

死亡者では頭顔部、後遺傷害者では頭顔部、頸部および下肢の受傷が目立つ。また、死亡率と後遺障害率が最も高いのは、腹部の受傷者である。



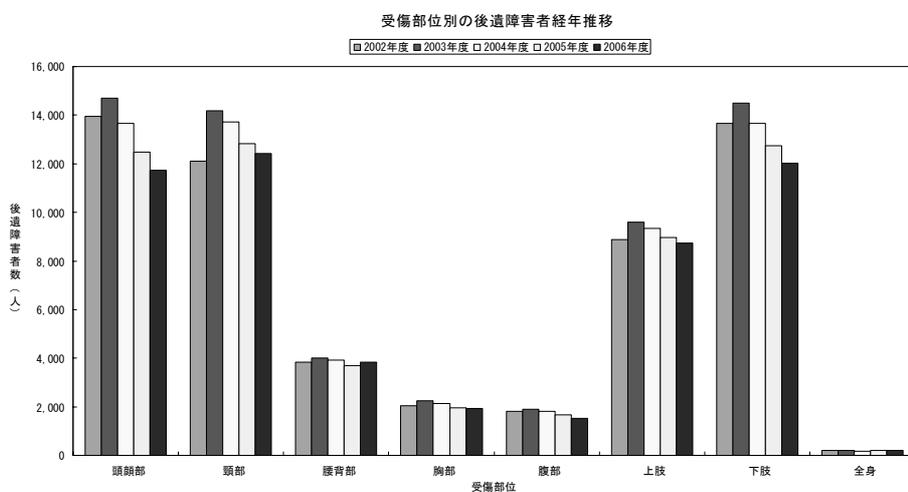
死亡者数を受傷部位別にみると、圧倒的に頭顔部が多いが、被害者総数に占める死亡者の割合（死亡率）をみると、腹部の受傷者の死亡率が3.8%と全部位を通じて最も高い。

同様に被害者総数に占める後遺障害者の割合（後遺障害率）も腹部が9.6%と最も高くなっており、次いで下肢も8.9%と目立っている。

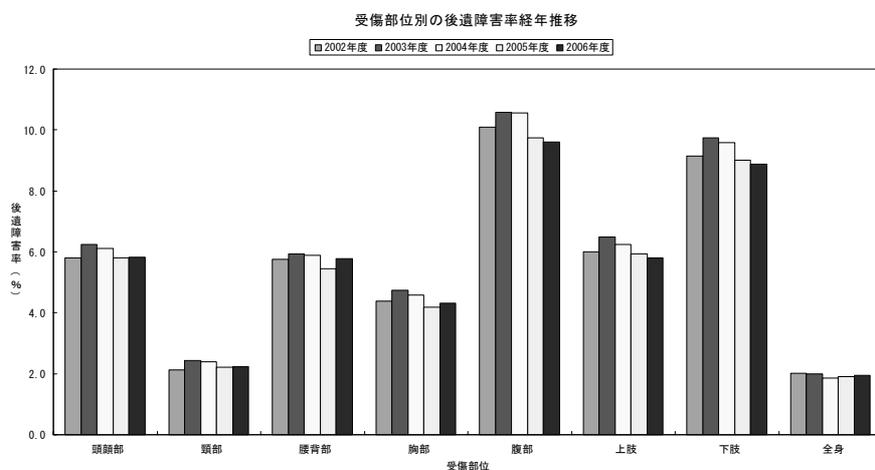


一方で、被害者総数の約47%を占める頸部の受傷者についてみると、被害者総数に占める死亡者の割合（死亡率）は0.04%、被害者総数に占める後遺障害者の割合（後遺障害率）は2.2%に過ぎず、その大半は傷害にとどまっていることが分かる。

後遺障害は人数、率ともに一部の部位で増加に転じている。

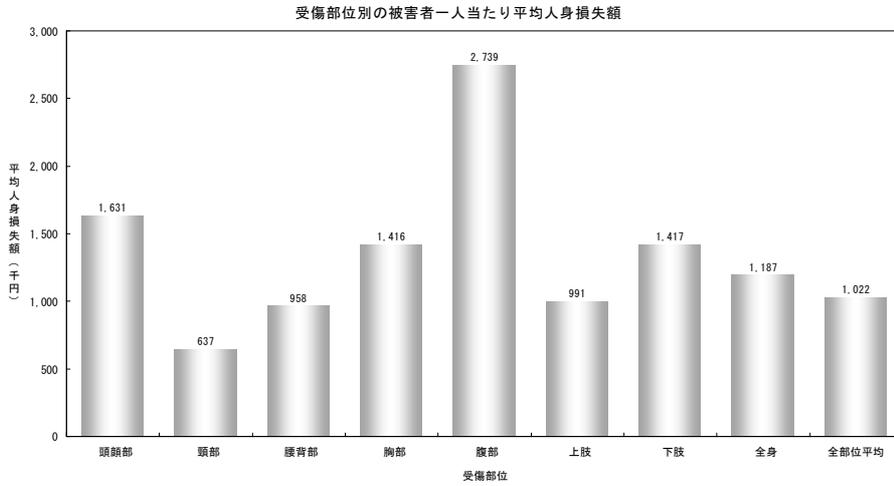


受傷部位別の後遺障害者数を過去5年間の推移で見ると、2003年度まではどの受傷部位も増加していたが、2004年度以降は腰背部および全身が2006年度は増加に転じているものの、概ね減少傾向が続いている。

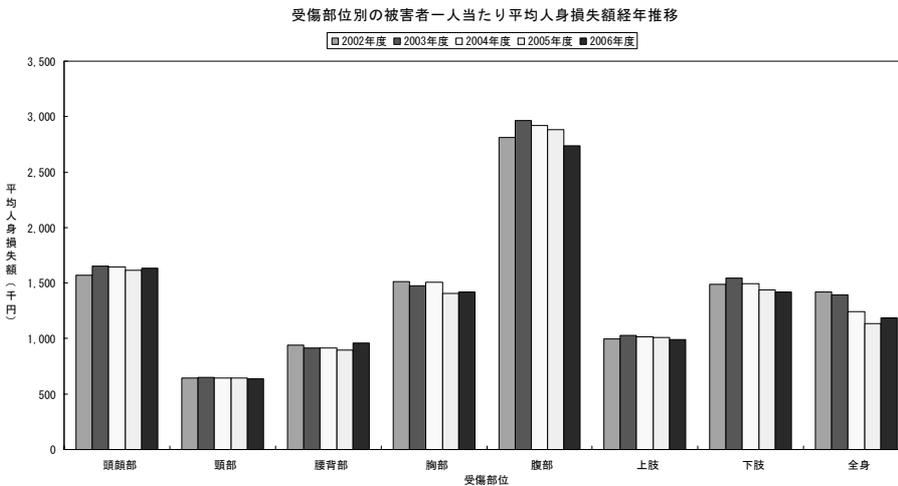


一方、受傷部位別の後遺障害率を過去5年間の推移で見ると、概ね後遺障害者数と同じ傾向を示している。

平均人身損失額は、腹部の受傷者の値が最も大きい。



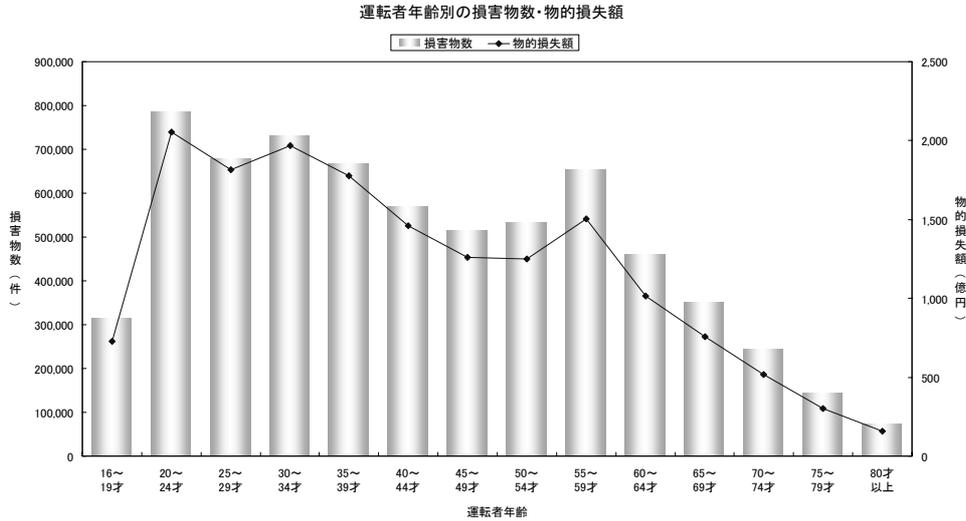
被害者1人当たりの平均人身損失額を受傷部位別にみると、腹部の受傷者が約274万円と、全部位平均の約2.7倍で圧倒的に高く、次いで頭顔部、下肢、胸部と続いている。



受傷部位別の平均人身損失額を過去5年間の推移で見ると、2004年度以降は概ね減少傾向に転じていたが、2006年度は頭顔部、腰背部、胸部および全身が増加に転じている。

## 2. 物損事故に関する実態

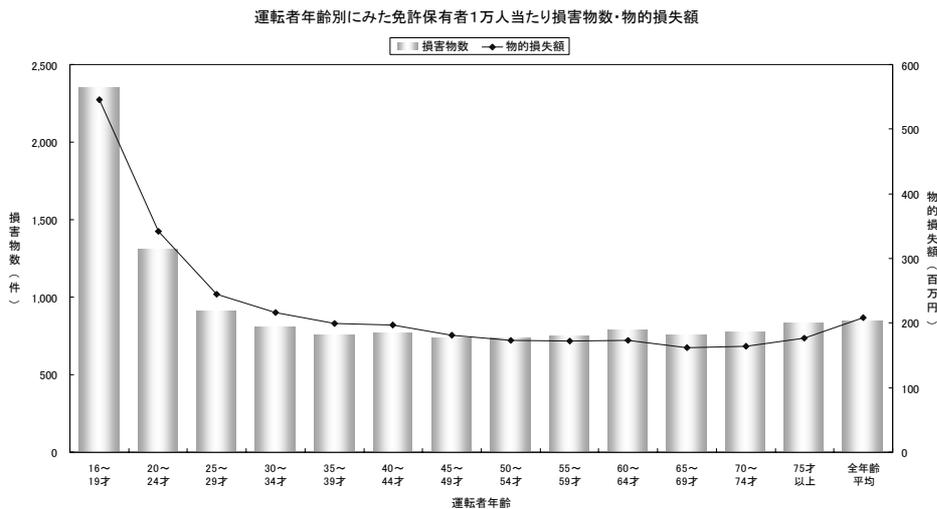
損害物数・物的損失額ともに若年層の運転者が起こした事故による数・額が突出している。



運転者の年齢層ごとに損害物数をみると、20~24才の運転者が起こした事故による損害物数が784,781件で最も多く、次いで30~34才の層が729,373件と続いており、この両年齢層で全損害物数の約23%を占めている。

物的損失額も損害物数と同様の傾向を示しており、この両年齢層で全体の約24%を占める。

30代以降は、55~59才の層がやや高い値を示しているほかは、ほぼ加齢とともに損害物数、物的損失額が低減する傾向がみられる。

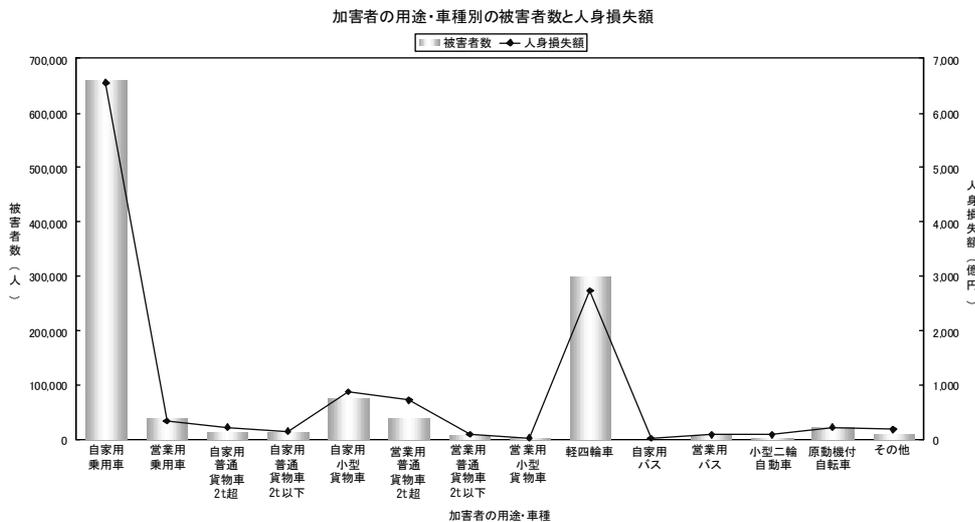


また、免許保有者1万人当たりで損害物数・物的損失額をみると16~19才の年齢層が突出して高い値を示している。

### Ⅲ. 車に関する実態

#### 1. 人身事故に関する実態

自家用乗用車による事故では、全体の5割強にあたる約66万人の被害者が発生している。  
また、人身損失額も、全体の5割強にあたる約6,500億円が自家用乗用車の事故によるものである。

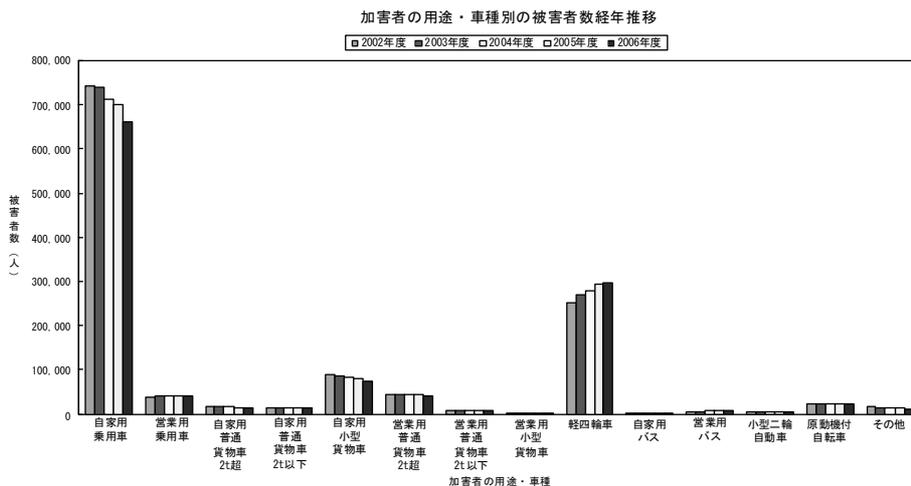


加害者の用途・車種別に被害者数をみると、自家用乗用車が660,078人で圧倒的に多く、次いで軽四輪車が297,349人で続き、この両車種で全用途車種合計の被害者の80%を占めている。

なお、自家用自動車および軽四輪車の車両保有台数は全台数の約75%を占めており、概ね台数の多さが被害者数の多さにつながっているものと考えられる。

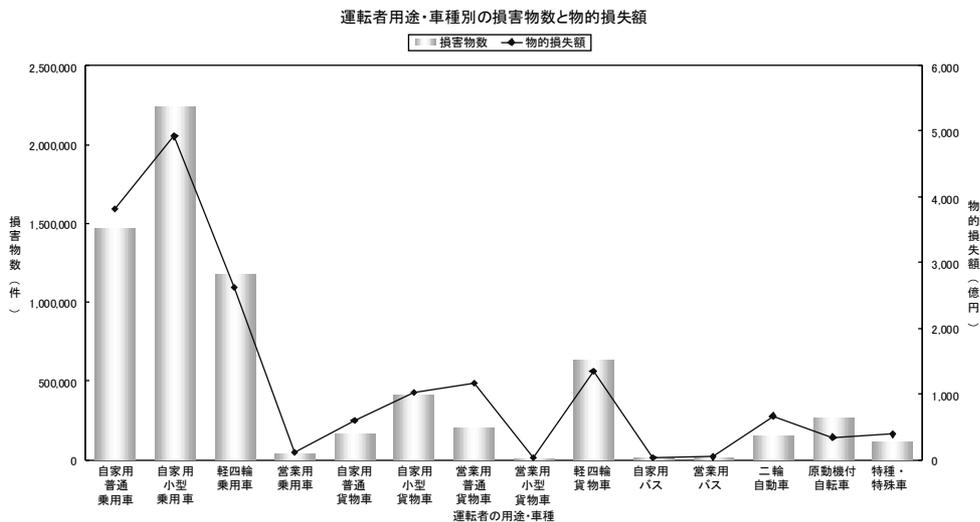
また、人身損失額では被害者数と同じく、自家用乗用車(6,556億円)だけで全用途車種合計の人身損失額の約53%を占めており、軽四輪車(2,726億円)を合わせると全体の約76%を占めることとなる。

さらに、過去5年間の推移をみると、他の用途車種と比較して軽四輪車の増加が著しい。



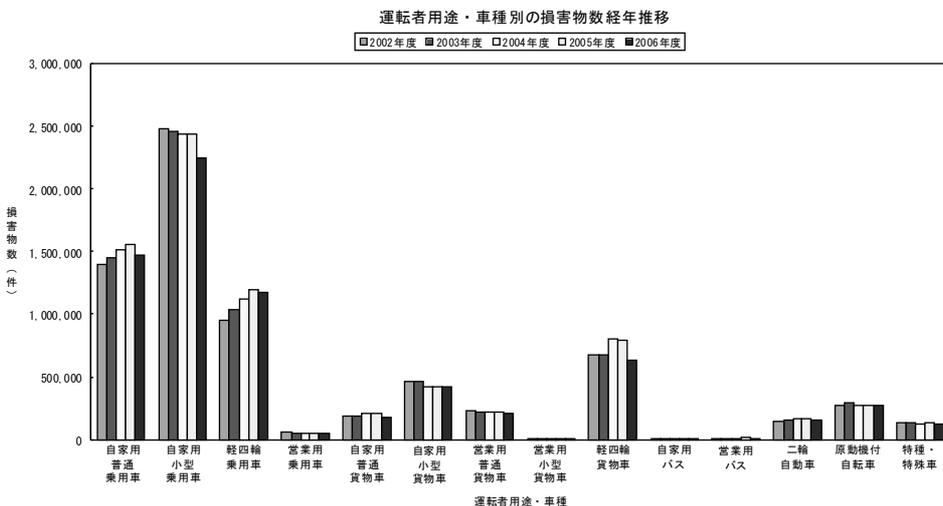
## 2. 物損事故に関する実態

損害物数・物的損失額は自家用小型乗用車の事故によるものが最大であるが、経年推移で見ると自家用小型乗用車は減少傾向である。



運転者の用途・車種別に発生した損害物数を見ると自家用乗用車（小型・普通の合計）が約371万件で、その構成割合は全体の53.5%と過半数を占めて圧倒的に多い。

物的損失額も同様の傾向を示しており、自家用乗用車（小型・普通の合計）で8,731億円にのぼり、全体の51.0%を占めている。

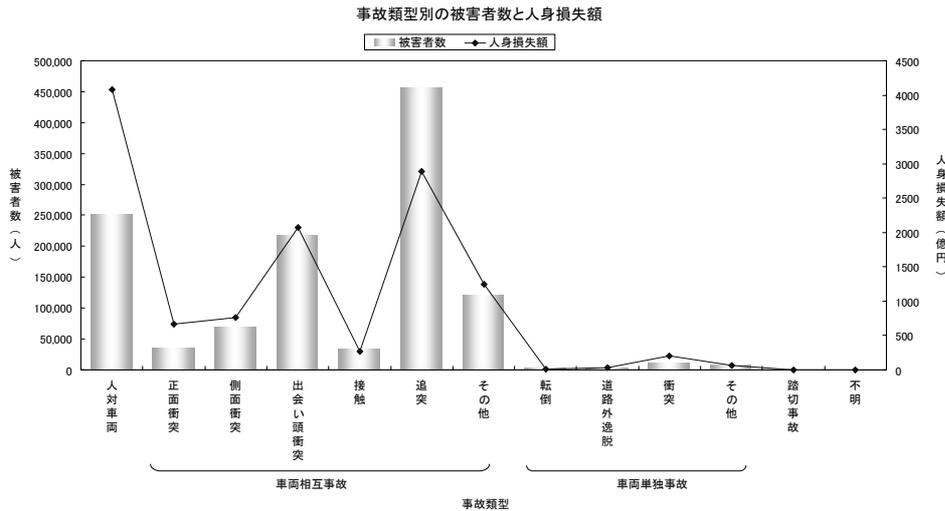


また、過去5年間の推移をみると、単年度では突出している自家用小型乗用車は減少傾向を示しており、継続して増加していた自家用普通乗用車および軽四輪乗用車も2006年度は減少に転じている。

## IV. 事故類型に関する実態

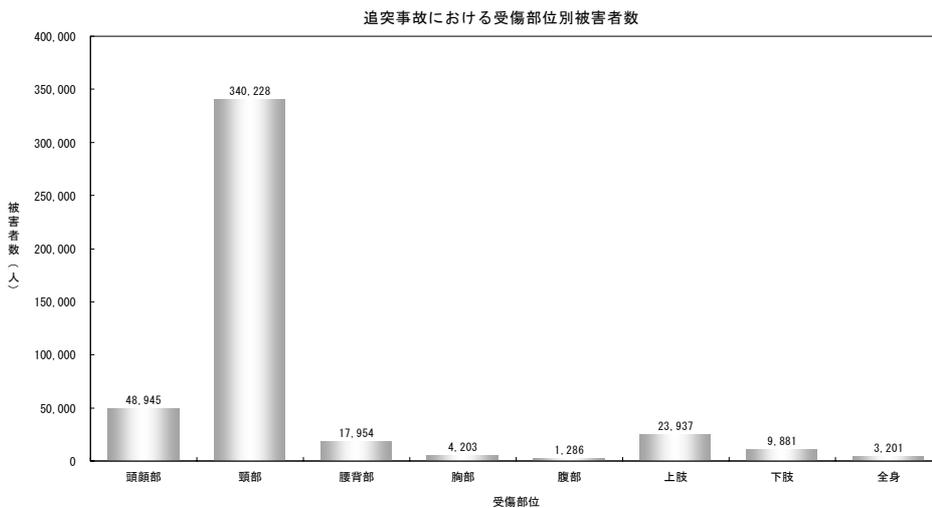
### 1. 人身事故に関する実態

被害者総数の3分の1以上が「追突」による被害者である。  
人身損失額は「人対車両」が最も多い。



交通事故による被害者数を事故類型別にみると、「追突」による被害者数が456,421人で被害者総数の約38%を占めている。

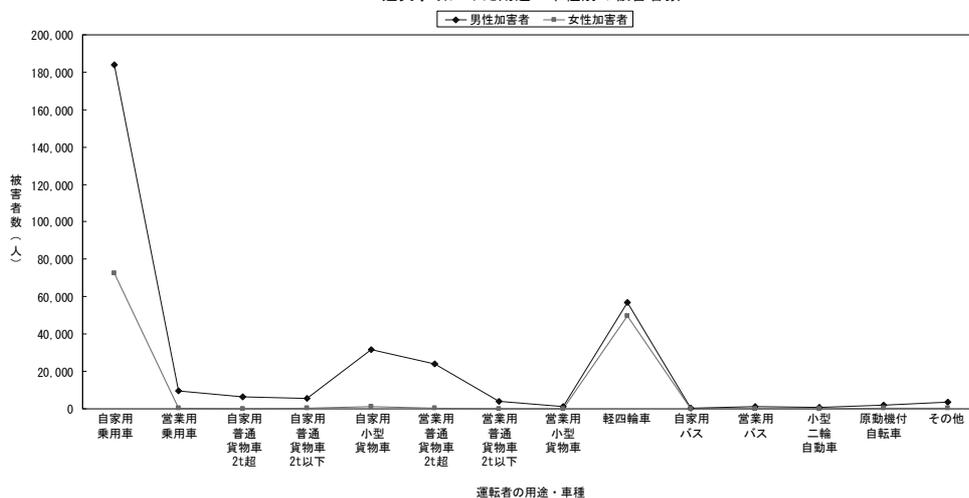
また、人身損失額では、「人対車両」による被害者の人身損失額が4,076億円で全体の約33%に及ぶ。次いで「追突」が2,888億円、「出会い頭」が2,073億円となっている。



なお、追突事故における受傷部位では「頸部」が全体の約76%を占めており、圧倒的に多いことが分かる。

「追突事故」は自家用乗用車、自家用小型貨物車、営業用普通貨物車 2 t 超で被害者数・人身損失額に男女差がみられるが、軽四輪車では大きな男女差はない。

追突事故にみた用途・車種別の被害者数

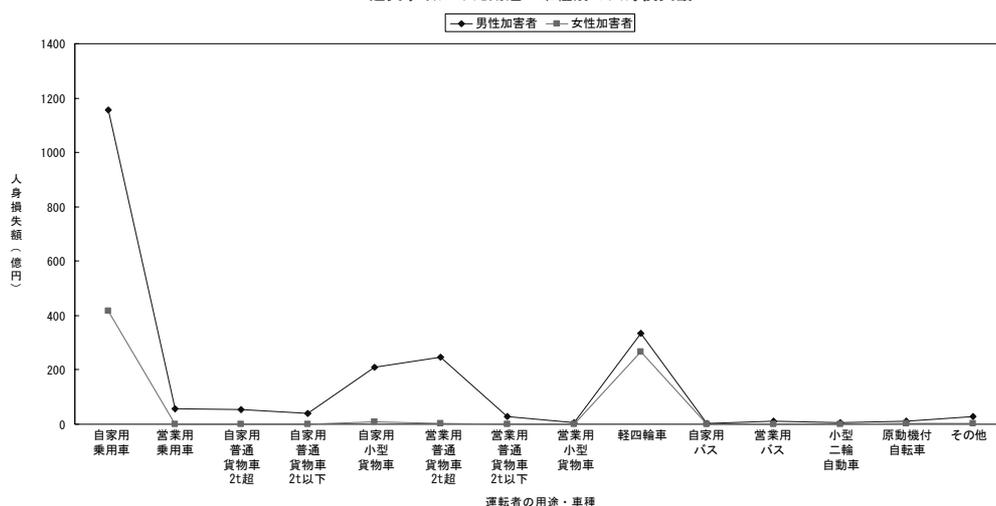


追突事故における用途車種別の被害者数を運転者の男女別に見ると、車両保有台数に応じて自家用乗用車による被害者数が男女ともに多いが、男性による被害者数は女性の約2.5倍となっている。

また、自家用小型貨物車および営業用普通貨物車 2 t 超で男女差がみられる（それぞれ 24.0 倍、51.2 倍）。

なお、自家用乗用車に次いで保有台数が多い軽四輪車は自家用乗用車と異なり、大きな男女差はみられない。

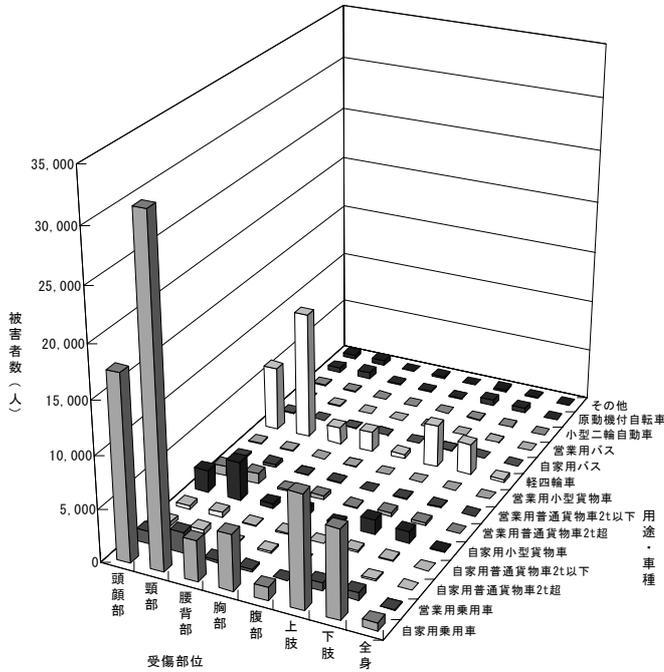
追突事故にみた用途・車種別の人身損失額



人身損失額についても、上記被害者数と同様の傾向を示している。

「出会い頭事故」の受傷部位は頸部が最も多い。

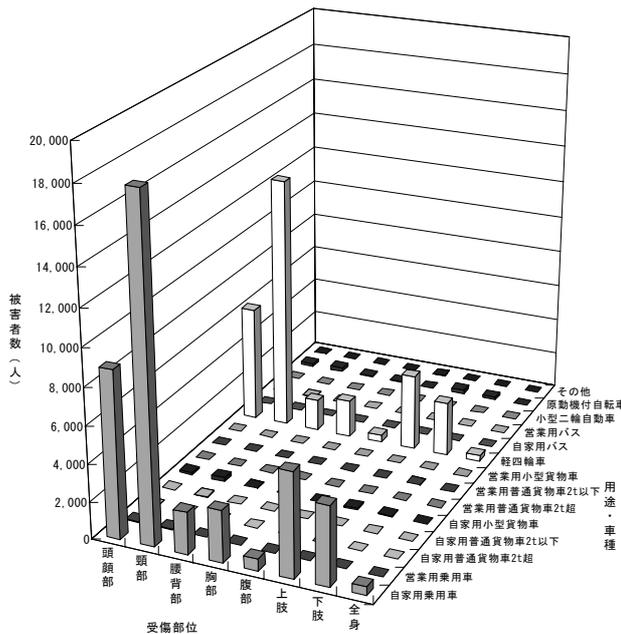
出会い頭事故にみた受傷部位別の被害者数（男性）



出会い頭事故における受傷部位別・用途車種別による被害者数を運転者の男女別に見ると、車両保有台数に応じて、自家用乗用車および軽四輪車による被害者数が多い。

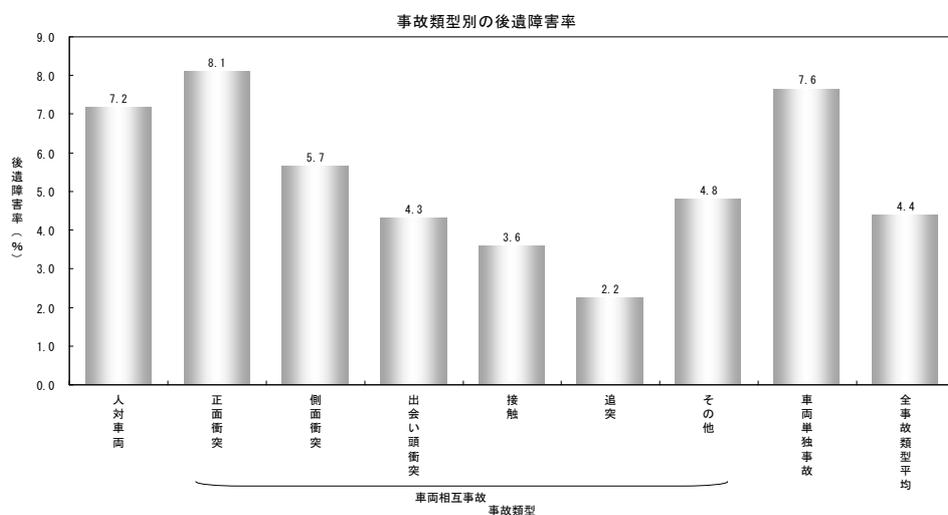
また、出会い頭事故による受傷部位は頸部が最も多く、次いで頭顔部、上肢、下肢となっている。

出会い頭事故にみた受傷部位別の被害者数（女性）

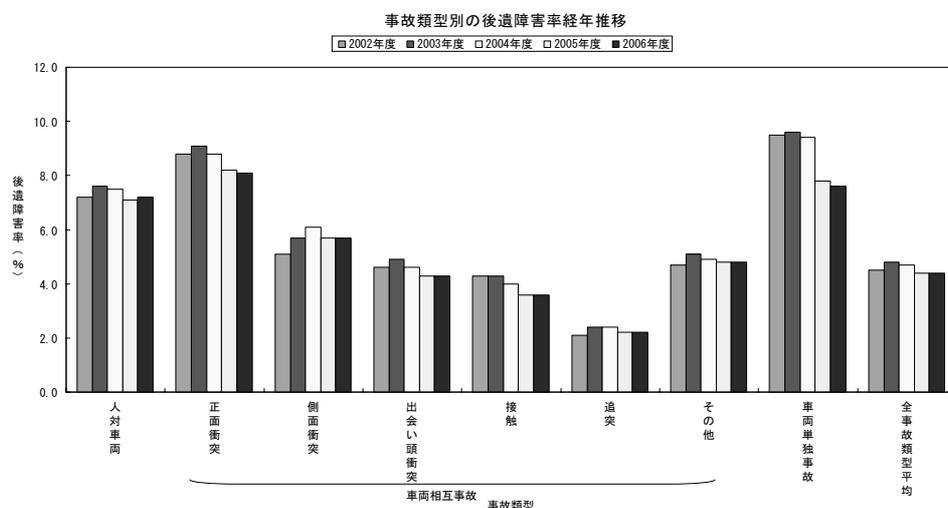


なお、女性の運転による軽四輪車の被害者数は男性の運転による被害者数よりも多くなっている。

「正面衝突」は後遺障害率が最も高い。



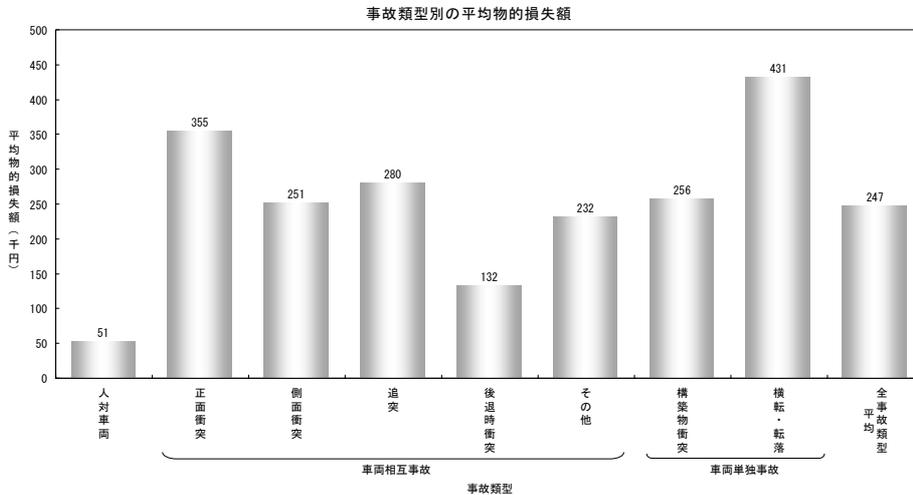
事故類型別に被害者の後遺障害率を見ると、「正面衝突」が最も高く8.1%、次いで「車両単独事故」7.6%、「人対車両」7.2%と続いており、上記の3類型において特に重大事故につながりやすいことがわかる。



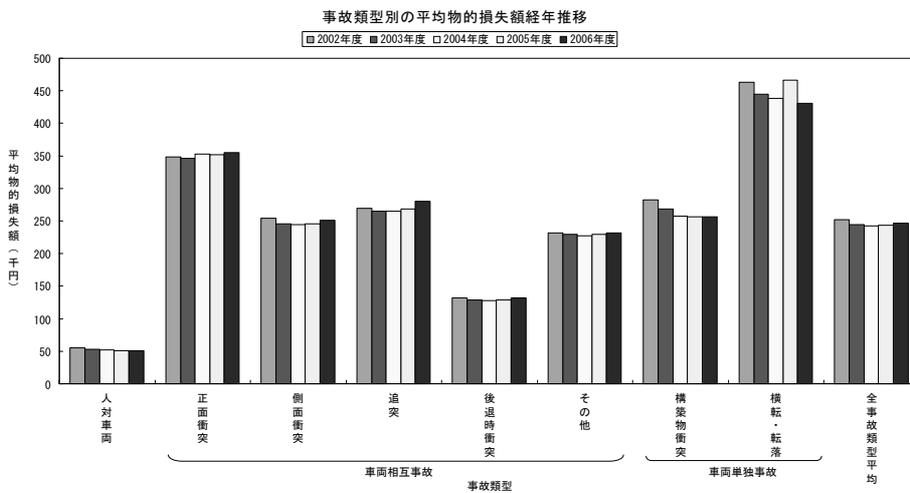
また、過去5年間の推移をみると、「人対車両」が2006年度は増加に転じているが、概ね減少若しくは横ばいとなっている。

## 2. 物損事故に関する実態

平均物的損失額は、「横転・転落」が最大である。



事故類型別にみた損害物1件当たりの平均物的損失額は、車両単独事故の「横転・転落」が約43万円と最大で、次いで「正面衝突」が比較的高い値を示している。



過去5年間の推移では、2004年度まで減少傾向にあった「側面衝突」「追突」「後退時衝突」「その他」および「全事故類型平均」が2005年度以降増加傾向を示している。

一方、「人対車両」および「構築物衝突」については2002年度以降減少傾向にある。

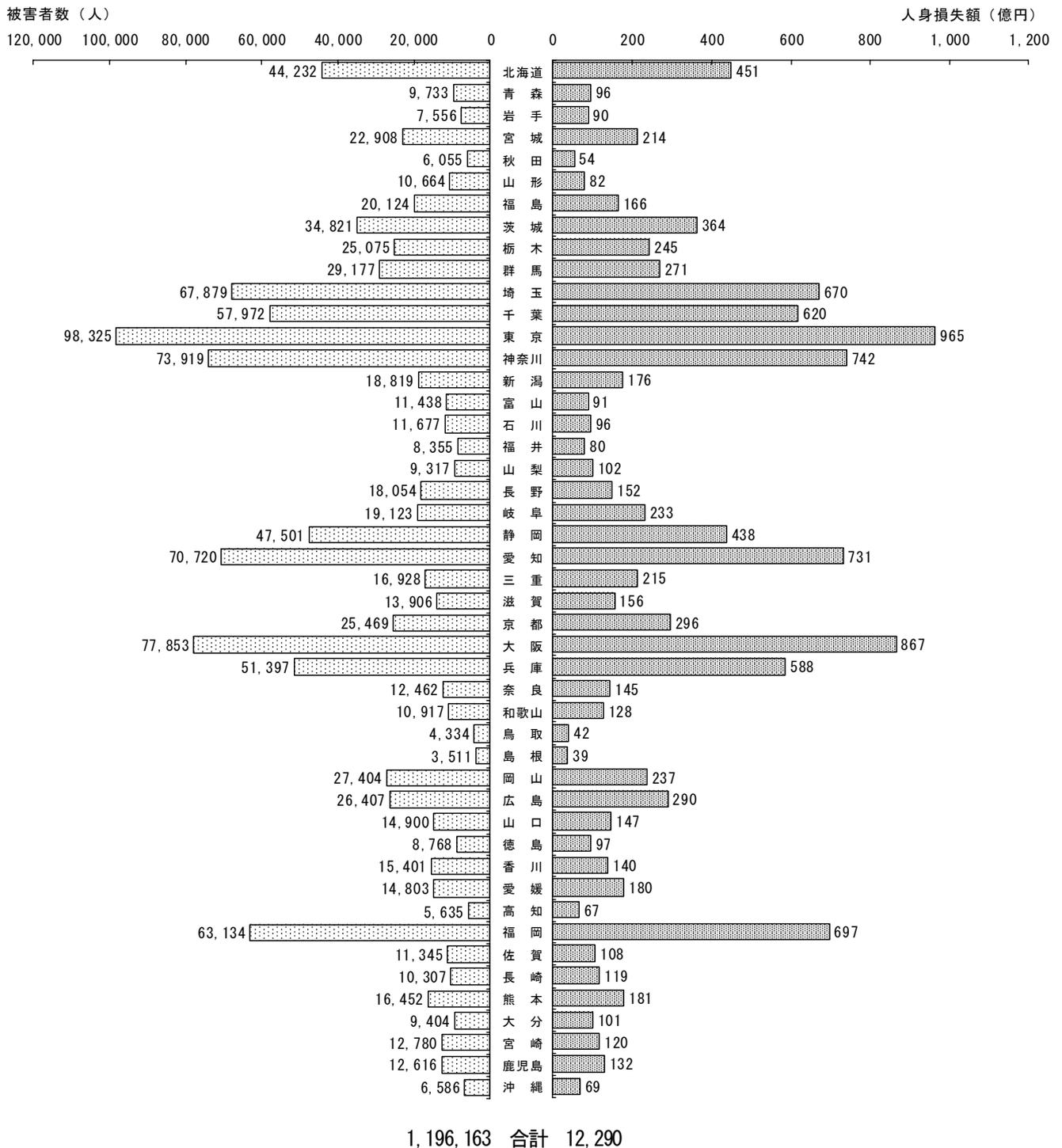
なお、2005年度に増加に転じた「横転・転落」は、2006年度には減少している。

# V. 事故発生地に関する実態

## 1. 人身事故に関する実態

被害者数、人身損失額とも大都市圏に集中している。

事故発生地（都道府県）別の被害者数と人身損失額



29才以下が起こした事故による被害者数の都道府県別構成割合（上位および下位5番目）

順位	都道府県名	構成割合 (%)
1	沖縄県	34.4
2	佐賀県	33.2
3	石川県	32.6
4	熊本県	32.4
5	栃木県	32.0

$$\text{全国平均 } 28.7\% = \frac{\text{29才以下が起こした事故による被害者数}}{\text{総被害者数}} \times 100$$

<参考>

43	兵庫県	27.3
44	埼玉県	26.5
45	京都府	26.1
46	神奈川県	25.6
47	東京都	22.8

2002年度			2003年度		2004年度		2005年度	
順位	都道府県名	構成割合 (%)	都道府県名	構成割合 (%)	都道府県名	構成割合 (%)	都道府県名	構成割合 (%)
1	沖縄県	38.8	沖縄県	37.8	沖縄県	36.4	沖縄県	34.6
2	滋賀県	37.6	佐賀県	36.8	鳥取県	35.1	佐賀県	33.9
3	愛知県	36.8	福岡県	35.5	佐賀県	34.7	滋賀県	33.8
4	佐賀県	36.7	宮城県	35.4	滋賀県	34.5	石川県	33.5
5	青森県	36.7	滋賀県	35.3	熊本県	34.4	熊本県	33.1
43	岩手県	33.1	兵庫県	31.1	埼玉県	29.2	高知県	28.0
44	和歌山県	33.1	神奈川県	30.7	高知県	29.2	兵庫県	27.8
45	高知県	32.7	長野県	30.4	秋田県	29.1	埼玉県	27.8
46	秋田県	32.5	秋田県	30.4	神奈川県	28.4	神奈川県	26.7
47	東京都	29.8	東京都	27.8	東京都	26.0	東京都	24.0

65才以上が起こした事故による被害者数の都道府県別構成割合（上位および下位5番目）

順位	都道府県名	構成割合 (%)
1	鹿児島県	13.30
2	高知県	12.99
3	長野県	12.89
4	島根県	12.82
5	富山県	12.71

$$\text{全国平均 } 10.3\% = \frac{\text{65才以上が起こした事故による被害者数}}{\text{総被害者数}} \times 100$$

<参考>

43	神奈川県	9.50
44	埼玉県	9.46
45	愛知県	9.22
46	滋賀県	8.77
47	大阪府	8.62

2002年度			2003年度		2004年度		2005年度	
順位	都道府県名	構成割合 (%)	都道府県名	構成割合 (%)	都道府県名	構成割合 (%)	都道府県名	構成割合 (%)
1	鳥取県	11.15	山形県	11.54	高知県	11.78	山形県	12.78
2	山形県	10.82	島根県	11.35	山形県	11.74	長野県	11.99
3	高知県	10.76	富山県	11.06	長野県	11.62	高知県	11.83
4	島根県	10.53	高知県	10.82	富山県	11.35	鳥取県	11.46
5	長野県	10.27	鹿児島県	10.71	徳島県	11.29	富山県	11.38
43	神奈川県	6.63	埼玉県	7.26	埼玉県	7.86	愛知県	8.56
44	埼玉県	6.61	神奈川県	7.13	神奈川県	7.73	沖縄県	8.45
45	滋賀県	6.55	滋賀県	6.67	滋賀県	7.67	埼玉県	8.38
46	沖縄県	6.27	大阪府	6.66	沖縄県	7.65	滋賀県	8.27
47	大阪府	6.03	沖縄県	6.50	大阪府	7.17	大阪府	7.97

都道府県別にみた「加害者の年齢別による被害者数」の過去5年間の増減に関する全国の上位および下位5番目までの都道府県

\* 都道府県ごとに2002年度データを1として2006年度データを指数化

順位	16～19才		20～24才		25～29才		30～34才	
	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数
1	沖縄県	1.03	沖縄県	1.13	沖縄県	1.02	沖縄県	1.27
2	三重県	1.01	栃木県	0.98	三重県	0.91	三重県	1.12
3	和歌山県	0.92	滋賀県	0.98	岩手県	0.90	滋賀県	1.10
4	栃木県	0.90	熊本県	0.98	栃木県	0.90	大分県	1.10
5	愛媛県	0.89	三重県	0.97	新潟県	0.88	福井県	1.09

43	北海道	0.67	京都府	0.77	埼玉県	0.70	山梨県	0.88
44	青森県	0.67	高知県	0.77	千葉県	0.70	鳥取県	0.86
45	神奈川県	0.66	青森県	0.70	京都府	0.69	神奈川県	0.84
46	鳥取県	0.64	神奈川県	0.70	神奈川県	0.68	青森県	0.83
47	東京都	0.63	東京都	0.69	東京都	0.65	東京都	0.80

順位	35～39才		40～44才		45～49才		50～54才	
	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数
1	沖縄県	1.32	愛知県	1.20	愛知県	1.08	沖縄県	1.22
2	栃木県	1.24	沖縄県	1.20	三重県	1.08	宮城県	0.94
3	滋賀県	1.24	滋賀県	1.18	栃木県	1.03	新潟県	0.91
4	兵庫県	1.20	大阪府	1.15	福井県	1.03	山梨県	0.89
5	鳥取県	1.20	三重県	1.14	新潟県	1.00	福島県	0.88

43	佐賀県	0.97	大分県	0.86	大分県	0.82	大分県	0.69
44	島根県	0.96	鹿児島県	0.86	北海道	0.81	東京都	0.68
45	青森県	0.93	山口県	0.85	青森県	0.81	京都府	0.68
46	秋田県	0.93	宮崎県	0.84	宮崎県	0.81	香川県	0.68
47	福島県	0.90	高知県	0.79	奈良県	0.80	島根県	0.67

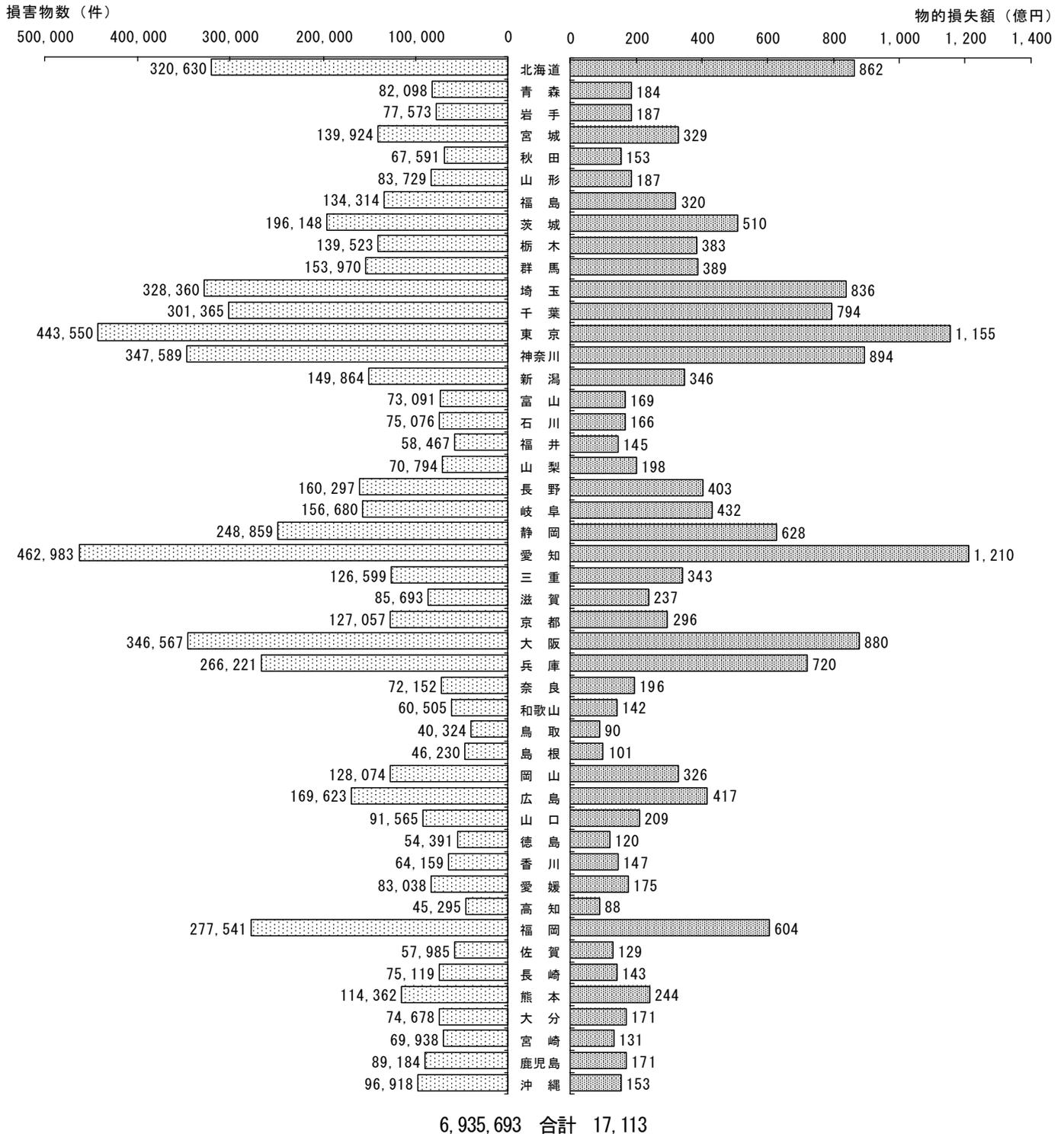
順位	55～59才		60～64才		65才以上	
	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数	都道府県名	増減指数
1	沖縄県	1.67	三重県	1.27	沖縄県	1.86
2	長崎県	1.63	滋賀県	1.27	三重県	1.46
3	徳島県	1.48	栃木県	1.26	岩手県	1.40
4	熊本県	1.48	福井県	1.25	滋賀県	1.40
5	栃木県	1.45	石川県	1.23	大阪府	1.37

43	和歌山県	1.14	岐阜県	0.94	島根県	1.10
44	長野県	1.13	鹿児島県	0.93	大分県	1.10
45	埼玉県	1.12	山形県	0.87	山形県	1.09
46	東京都	1.12	佐賀県	0.84	高知県	1.08
47	神奈川県	1.11	青森県	0.82	鳥取県	1.01

## 2. 物損事故に関する実態

損害物数、物的損失額とも大都市圏に集中している。

事故発生地（都道府県）別の損害物数と物的損失額



注) 上記数字は自動車保険データを基礎に、保険データではカバーしていない事故（共済により支払われた事故、保険や共済に加入していない車両による事故等）も含めた1年間の「物損事故全体の数値」を推計したものである。

**自動車保険データにみる交通事故の実態  
(2006年4月～2007年3月)**

人身事故・物損事故の件数と経済的損失額

2008年7月

社団法人 日本損害保険協会  
業務企画部  
自動車・海上グループ

〒101-8335 東京都千代田区神田淡路町2-9  
電話 03-3255-1943 (直通)  
E-mail : gyoki2@sonpo.or.jp

本書の転載・複製に際しましては、上記へご一報いただければ幸いです。

## 日本損害保険協会の安全防災事業

### 交通安全のために

- 交通安全啓発のための広報活動
- 交通安全推進ビデオの販売・貸出
- 交通安全教育事業への協力
- 救急医療体制整備の援助
- 交通事故防止機器材の寄贈

### 防災予防のために

- 消防機材の寄贈
- 防火標語の募集、防火ポスターの寄贈
- 防災リーダー養成講座の開催
- 防災ビデオの貸出
- 防火教育の推進

### 安全防災に関する調査・研究活動

交通事故、火災、自然災害、傷害、賠償責任等さまざまなリスクとその安全防災対策について、調査研究活動を進めています。

## 社団法人 日本損害保険協会

〒101-8335 東京都千代田区神田淡路町2-9  
電話 03-3255-1943（業務企画部 自動車・海上グループ）  
E-mail gyoki2@sonpo.or.jp

日本損害保険協会のホームページでは、  
損害保険に関するさまざまな情報を提供しています。

<http://www.sonpo.or.jp>



くるまから離れるときは必ずキーを  
抜きドアをロックしましょう。  
イモビライザは、とても効果的な  
盗難防止装置です。



JQA-EM1791

かけがえない環境と安心を守るために  
(社)日本損害保険協会はISO14001を  
認証取得しています。



古紙パルプ配合率70%再生紙を使用

大豆インクで印刷しています