

# 自動車保険データにみる 交通事故の実態

—提言と主な対策—

2007年4月～2008年3月



## は じ め に

2008年の交通事故の死者数は5,155人で8年連続の減少となるとともに、ピーク時であった1970年の16,765人と比べ3分の1以下となりました。また、交通事故発生件数および負傷者数についても、4年連続で減少し、2008年の発生件数は766,147件、負傷者数は945,504人といずれも減少傾向にあります。

しかしながら、日本の交通事故の死傷事故率（件／億台キロ）は、欧米と比べて約2～3倍（日本：109件、ドイツ：47.6件、イギリス：37件、アメリカ：38.6件（出典：OECD「国際道路交通事故データベース（IRTAAD）」））と高い水準にあり、また悲惨な事故は後を絶たず、交通事故は依然として憂慮すべき情勢にあります。

本報告書は、損害保険会社の自賠償保険・自動車保険で支払われた保険金データをもとに、交通事故の実態や特徴を明らかにするとともに、それら実態等を踏まえて、交通事故を防止・軽減させるための5つの提言と主な対策を表明することにより、交通事故がもたらす社会的コストを軽減させ、もって社会の安全・安心に貢献することを目的とするものです。

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せられて発生するとされており、交通事故の防止・軽減対策を立案する上では、これら要因を構成する属性、すなわち、被害者、加害者、年齢別、事故種別、受傷部位等を切り口とすることが有効と考えられています。本報告書は、こうした切り口からデータを集計し、交通事故の傾向や特徴点を整理するとともに、人身・物的損失にかかる保険金データを活用することにより交通事故の全体像を把握しようとするものです。

日本損害保険協会では、そのほかにも、社会の安全・安心に貢献することを目的として、交通事故多発交差点の改善提言、飲酒運転防止マニュアルの作成・頒布、自賠償保険運用益を活用した交通事故防止・交通事故被害者への支援等に積極的に取り組んでおります。本報告書の作成もまた、こうした取り組みの一環であり、掲載データや提言・対策等がさまざまな分野で広く検討、活用、実施されることを期待します。

2009年7月

（社）日本損害保険協会  
業務企画部自動車・海上グループ

本報告書の作成に当たっては、交通政策・管理、交通工学、交通心理学の各分野のご専門家である次の3先生方から貴重なご助言、ご教示をいただきました。また、掲載データについては損害保険料率算出機構からデータ提供をいただきました。

秋山尚夫 先生（元警視庁交通部理事官（技術士））

西田 泰 先生（警察庁科学警察研究所交通科学部付主任研究官）

松浦常夫 先生（実践女子大学人間社会学部教授）

## 提言と主な対策

次の5つの提言は、本報告書からみえる交通事故の実態や特徴等を踏まえて、交通事故の防止・軽減対策を提言することにより、交通事故がもたらす社会的コストを軽減させ、もって社会の安全・安心に貢献することを目的とするものである。

**提言1 交通事故がもたらす社会的コストの大きさを認識し、交通事故の防止・軽減に重点的に取り組むべきである。**

(説明)

- ・交通事故の発生件数、死者数および負傷者数は、いずれも減少しているが、他方、交通事故により直接的に発生した人身損失額と物的損失額を合計した損失額、すなわち「社会的コスト」は、年間3兆2,672億円にのぼり、これを国民1人当たりに換算すると年間約22,000円となる。
- ・交通事故は、社会に対し大きなコストをもたらしていることを忘れてはならず、交通事故の防止・軽減対策は、重点的に取り組むべき課題であることを再認識すべきである。

(注) 内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究報告書」(平成19年3月)によると、平成16年(度)の交通事故による損失額は、約6兆7千億円とされている。これには、各種公的機関等の損失(救急搬送費、警察の事故処理費用、裁判費用、訴訟追行費用、渋滞の損失等)のほか、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的な「死亡損失」についても分析・算入されている。

**提言2 事故類型別にみると、「追突」、「人対車両」、「出会い頭衝突」事故への対策が必要である。**

(説明)

- ・「追突」、「人対車両」、「出会い頭衝突」事故の3類型だけで人身事故被害者数の77.4%を占める。特に、「追突」による被害者数が38%と最も多く、人身損失額でも3,005億円にのぼる。
- ・これら事故を防止するためには、交通安全教育、安全車両対策等に加え、円滑で安全な道路環境の整備が重要となる。例えば、信号機の設置・高度化(注)、道路標識の整備、反射材の普及、視距離の改良等(無電柱化)等が考えられる。

(注) 信号機による交通事故の減少効果に関して、信号機が正しく設置・運用され、周辺交通環境等の変化に対応して維持・管理されることを前提に、交通事故の少なくとも70%が信号機により減少するという調査結果がある。(齋藤威氏(TRS研究所・元警察庁科学警察研究所交通部長))。

- ・日本損害保険協会では、交通事故による死亡事故の約50%が交差点(交差点付近を含む)で発生していることに着目し、各県ごとに事故が多発している交差点での注意喚起と改善提言を行ってきた。「社会資本整備重点計画(平成20年度から24年度)」においても、「事故危険箇所など、事故の発生割合の高い区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する」とされており、効果の高いところを選択し、重点的、優先的に事故防止対策を実施することが必要と考える。

**提言3 受傷部位別にみると、受傷した場合に重大な結果につながる「腹部」への対策が必要である。**

(説明)

- ・「腹部」受傷による死亡者・後遺障害者は、絶対数は少ないものの、致死率が4.0%（全部位平均の約3.2倍）、後遺障害率が9.9%（全部位平均の約1.7倍）と、他部位と比較して著しく高い。また、平均人身損失額も約288万円（全部位平均の約2.8倍）と他部位と比較して、著しく高額となっている。
- ・原因は、交通事故の被害に遭っても、出血でもない限り、損傷度合が視覚的に認識しにくいことから、軽症であると誤って自己判断してしまい診断を受けないことや、誤ったシートベルトの装着法等が考えられる。
- ・「腹部」受傷の危険性を認識させ、軽症であっても、必ず医師の診断を受けるよう注意喚起を行うこと、適正なシートポジションを取り、正しくシートベルトを着装すること、またシートベルトの素材等の改善を図ることが必要と考える。

**提言4 歩行中の65才以上の高齢者が被害者となる事故を軽減させる対策が必要である。**

(説明)

- ・高齢者の死亡事故のうち、76.7%を歩行中が占めている（全年齢平均は63.4%）。
- ・65才以上の高齢者が被害者となる事故件数についても、年々増加しており、また高齢者がひとたび事故被害に遭うと、死亡や後遺障害などの大きな被害となる割合が他年齢に比べて著しく高く、平均人身損失額も著しく高額となる(p12参照)。
- ・高齢者に対する交通安全教育の推進や、加齢に伴う身体機能の変化等について理解してもらうことなどに加え、高齢者にとって安全・安心な道路空間の整備・確保を図ること、例えば、待ち時間標示方式の信号機設置、生活道路の歩車分離化の推進、反射材の活用、生活道路等への一般車両の利用制限等の対策が必要と考える。

**提言5 年齢別にみると、29才以下の若年層が加害者となる事故を軽減させる対策が必要である。**

(説明)

- ・若年層が加害者となる事故件数や損失額は、絶対数でも、免許保有者あたりの割合でも、他の年齢に比べて著しく高い。
- ・原因は、他の年代との比較でも、運転経験の浅さによる技能の未熟さ、(事故が発生しやすい)夜間運転の多さ、走行スピードの速さ等にあると考えられる。
- ・幼児、小中学生、高校生など各年代別に段階的な交通安全教育を推進させること。例えば、高校生等を対象に参考資料等を作成・配付し、免許取得前教育により、クルマの安全利用、危険の予測と回避、運転者の責任等について理解を深めること、自動車教習所等での路上教習時間の増加、交通安全・交通マナーの意識付けを行うことなどが必要と考える。

以上

## 留意事項

本報告書に掲載した「自動車保険データ」には、次のような特徴がありますが、以下に掲げる1～3の事項については特に留意が必要です。

- ・被害者の治療関係費、逸失利益、慰謝料等、人身損失に対して支払われた保険金データや、物的損失の保険金データを活用することにより、交通事故に起因して直接的に発生した経済的損害額（ロスコスト）の全体像を把握することができる。
- ・年齢別、受傷部位別等に分類することで、加害者・被害者の特徴、被害者の損傷状況と死亡率との関係等を把握することができる。

1. 本報告書およびCD-ROM（注）で使用するデータは、損害保険会社のデータであることから、共済事業により支払われた事故、政府保障事業（ひき逃げ・無保険車等による事故）で支払われた事故については、本統計には含まれていない。ただし、本報告書中、「I. 交通事故による年間損失状況」においては、保険の普及率等をもとに、共済、政府保障事業による事故についても可能な範囲で推計し、算出した。（注）CD-ROMでは過去5年分のデータを収録している。

2. 本報告書でいう「損失額」は、交通事故に起因して発生する「直接的損失額」であって、「間接的損害」（例：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）は含まれていない。

3. 本報告書のデータは、次の点で「交通統計」（（財）交通事故総合分析センター）等とは異なる。

（1）本報告書の「交通事故による被害者数」は、事故時に無傷であっても、後日通院等により保険金支払いの対象となった被害者も含まれている。また、「死者数」は、事故発生から24時間以内または30日以内を問わない数字である。

（2）本報告書のデータは、2007年度年内（2007年4月～2008年3月）に保険金の支払いを完了したデータを対象としており、交通事故発生日をベースとする「交通統計」とは異なる。

（3）本報告書の「加害者」とは、事故を起こした保険契約車両の運転者を指し、保険契約車両側の過失がわずかであっても、損害賠償責任を負い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る。「交通統計」では、当該交通事故による過失が重い者等を「第1当事者」としているが、保険統計ではその区がないため、「加害者」の定義は異なる。

（4）本報告書でいう「被害者」とは、過失の有無・程度に関係なく、事故によって死亡、後遺障害、傷害を被り、損害賠償の補償を受けた者をいい、例えば、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をいう。なお、電柱との衝突や崖からの転落等、自損事故を起こした運転者等については、損害賠償の対象とはならないため、「被害者」には含まれていない。

# 目 次

## この冊子のみかた

1. 対象とする使用データ .....	1
2. 用語の定義 .....	1
3. 人身事故と物損事故の事故類型の相違 .....	2
4. 用途・車種区分 .....	3

## 集計結果

本報告書の概要 .....	4
（集計結果の解説）	
I. 交通事故による年間損失（人身・物的損失）状況 .....	5
II. 人に関する実態 .....	8
1. 人身事故に関する実態 .....	8
(1) 加害者の実態 .....	8
(2) 被害者の実態 .....	10
(3) 受傷状況の実態 .....	13
2. 物損事故に関する実態 .....	17
III. 車に関する実態 .....	18
1. 人身事故に関する実態 .....	18
2. 物損事故に関する実態 .....	19
IV. 事故類型に関する実態 .....	20
1. 人身事故に関する実態 .....	20
2. 物損事故に関する実態 .....	24
V. 事故発生地に関する実態 .....	25
1. 人身事故に関する実態 .....	25
2. 物損事故に関する実態 .....	26

## CD-ROM掲載データ（2007年度）

I. 加害者・被害者・被害状況別のデータ .....	27
II. 用途・車種別のデータ .....	28
III. 事故類型別のデータ .....	28
IV. 事故発生地に関するデータ .....	29

## この冊子のみかた

### 1. 対象とする使用データ

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	2007年4月 ～2008年3月 (2007年度)の1年間	約122万件
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357万件
	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292万件

注1) 損害保険会社のデータであることから、本報告書（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。ただし、「交通事故による年間損失状況」においては、保険の普及率等をもとに、共済等も含めた「人身事故全体」を可能な範囲で推計して算出しました。

なお、損害賠償に係る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。

### 2. 用語の定義

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）および構造物等（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20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19年度分）」によります。	

### 3. 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ため、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	構造物衝突 横転・転落

## 4. 用途・車種区分

### (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、本報告書では、略称、通称等を用いています。

## 集計結果

### 本報告書の概要

#### 1. 交通事故による年間損失状況（社会的コスト）について

- ・2007年度（2007年4月～2008年3月の1年間）に自賠責保険・自動車保険で支払われた保険金（人身損失額および物的損失額）の合計は3兆2,672億円であった。割合で見ると、人身損失額は47.2%（1兆5,416億円）、物的損失額は52.8%（1兆7,256億円）と物的損失額が上回っており、この傾向は例年変わっていない。
- ・前年度（2006年度）との比較でみると、人身損失額、物的損失額ともに増加に転じた。保険金支払単価に大きな変動は見られないが、保険金の支払（請求）件数が増加したことが主な要因と考えられる。

#### 2. 人身事故（加害者）の状況

- ・免許保有者1万人あたりで被害者数、人身損失額をみると、若年層（16～19才・20～24才）が加害者となる事故が他の年齢層に比べてかなり多い。要因としては、運転経験・スキル不足、自らの運動能力を過信したスピードの出し過ぎ等などが考えられる。
- ・他方、高齢者層（65才以上）についてみると、高齢者が加害者となる事故の被害者数、人身損失額およびその割合とも、他の年齢層に比べそれほど高くはない。高齢者の運転免許保有数は高いが、実際に運転する高齢者の数はそれほど多くないと思われること、高齢になるほど安全運転を心がけることが主な要因と考えられる。ただし、過去5年間の推移でみると、高齢者が加害者となる事故の絶対数は増加傾向にある。

#### 3. 事故類型別（被害者）の状況

- ・事故類型別に被害者数を見ると、全年齢合計では「追突」が最も多く、「人対車両事故」、「出会い頭衝突」と続き、この3類型で77.4%を占める。「脇見運転」が「追突」事故につながり、「安全不確認」が「出会い頭」事故につながることが多いと考えられるが、昨今、生活道路上での事故が増えており、道路幅員、交差点での見通しの悪さなども関係していると考えられる。
- ・事故類型別に人身損失額と物的損失額を見ると、車両相互事故では「追突」の損失額がいずれも最も高い（人身：3,005億円、物的：4,247億円）。また、「出会い頭衝突」における人身損失額の値も大きく出ている（2,135億円）。

#### 4. 人身事故（被害者）の状況

- ・被害者を年齢層ごとに見ると、20～24才の被害者数が最も多いが（129,370人）、人身損失額では55～59才の年齢層が高い値を示している。
- ・過去5年間の推移で見ると、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、他の年齢層と比べ著しく増加している（対2002年度で約19%増）。少子高齢社会の進展、団塊の世代などが背景にあると考えられる。
- ・死亡者および後遺障害者の数および人身損失額を過去5年間の推移でみると、交通事故の減少に伴い死亡者の数および人身損失額は減少傾向にあるものの、後遺障害者の数および人身損失額は2007年度に増加に転じている。また、死亡者数と後遺障害者の数および人身損失額には相当の開きがみられる。これらは、エアバッグ等の車載安全装置や救命救急医療の進展等により死亡者数は確実に減少しているが、死亡は免れたものの後遺障害を負うケースが増加していることを示していると考えられ、何らかの対策が必要である。

#### 5. 受傷部位の状況

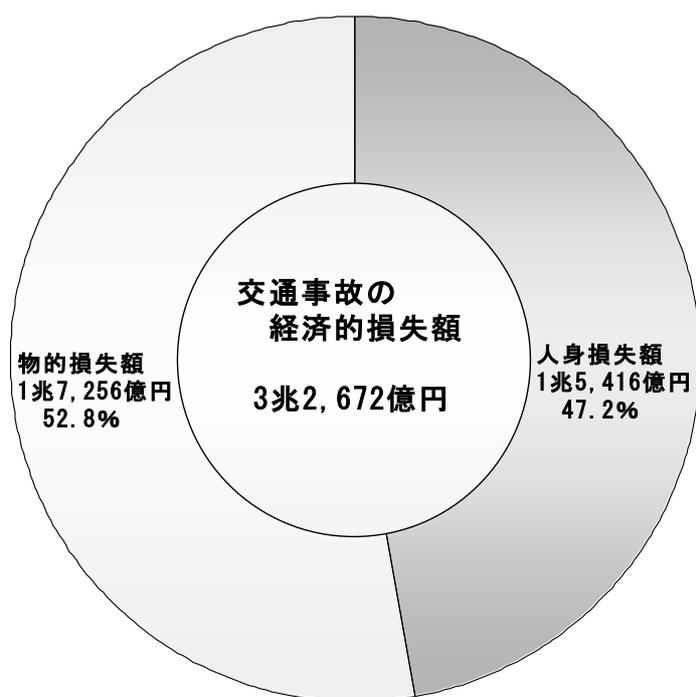
- ・被害者における受傷部位を見ると、「頸部」の受傷者数が圧倒的に多く（被害者総数の47%）、次いで「頭顔部」、「上肢」、「下肢」の順となっている。さらに、過去5年間の推移でみると、いずれにおいてもほぼ減少傾向が続いていたが、大半の部位で2007年度に微増に転じた。シートベルト、エアバッグ等衝突安全・軽減装置が一定の効果を発揮しているものと考えられるが、引き続き有効な対策が必要である。
- ・「腹部」の受傷者については、死亡者数・後遺障害者数ともに実数は少ないが、致死率・後遺障害率（被害者総数に占める死者・後遺障害者の割合）でみると、全部位を通じて最も高い値となっている（「頸部」受傷者の致死率・後遺障害率が0.04%・2.5%に対し、「腹部」では4.0%・9.9%にのぼる）。「腹部」受傷の危険性について認識させ、対策を講じる必要がある。

以上

# 集計結果の解説

## I. 交通事故による年間損失状況

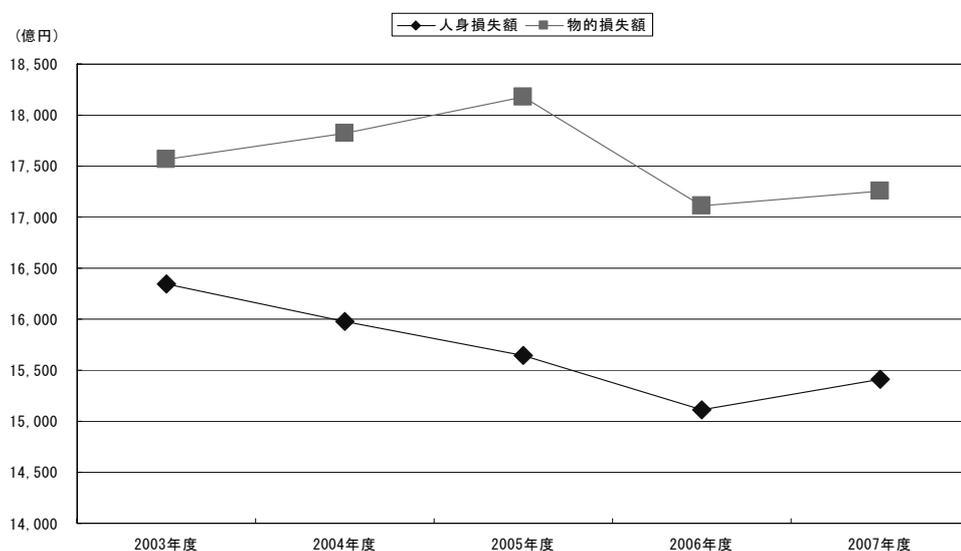
交通事故による経済的損失は、3兆2,672億円



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。

2007年4月から2008年3月までの1年間に自賠責保険・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、3兆2,672億円と推計される。

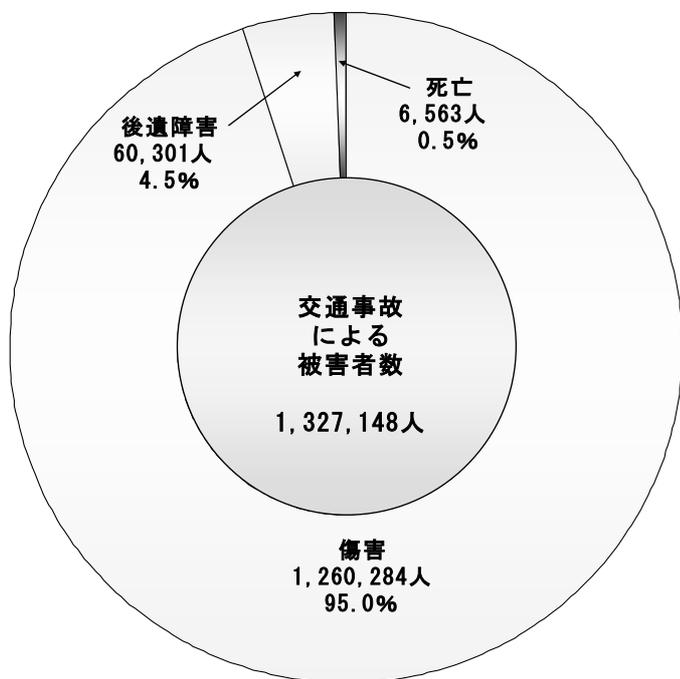
交通事故による経済的損失額 経年推移



また、過去5年間の経年推移をみると、人身損失額は交通事故の減少に伴い2004年度以降減少傾向にあったが、2007年度は増加に転じた。増加要因としては、保険金の支払(請求)件数の増加等が考えられる。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、2007年度に再び増加している。概して増加傾向にあるのは、車両の高額化等に伴い、保険金の支払(請求)件数が増加していることが考えられる。

交通事故による年間の被害者数は、約 133 万人

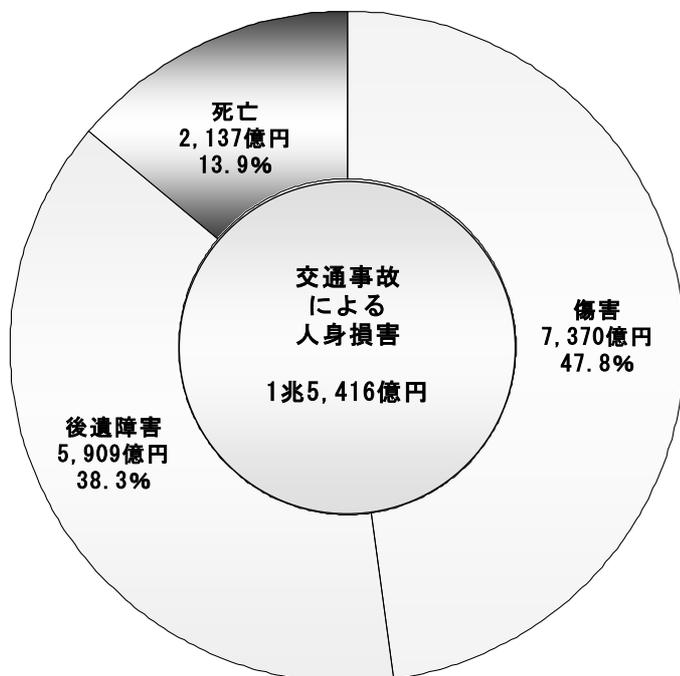
### 被害者数



2007 年 4 月から 2008 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、1,327,148 人である。この約 133 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、言いかえれば、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



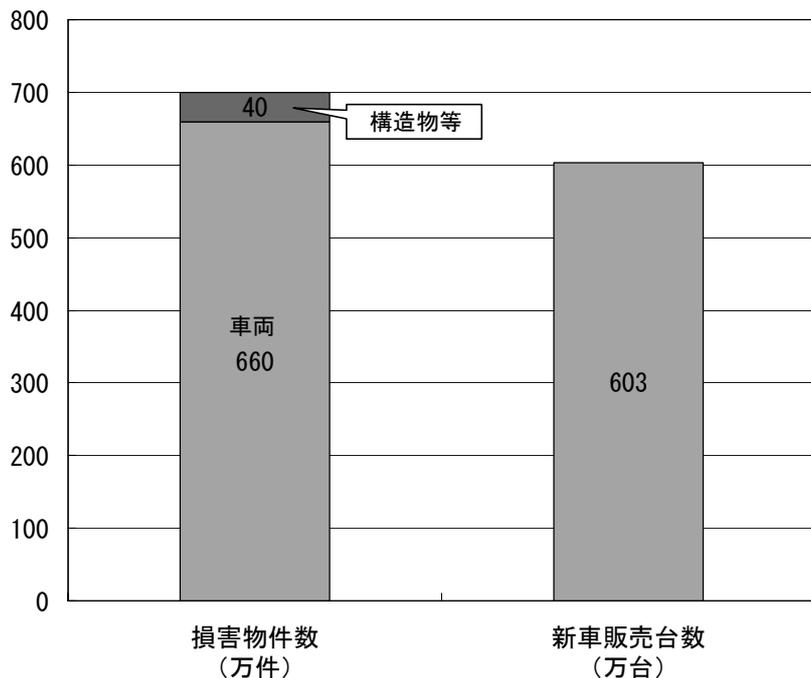
また、交通事故による人身損失額は、約 1 兆 5,416 億円であり、被害者 1 人当たりの平均人身損失額は、約 116 万円となる。

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、2007 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 700 万件

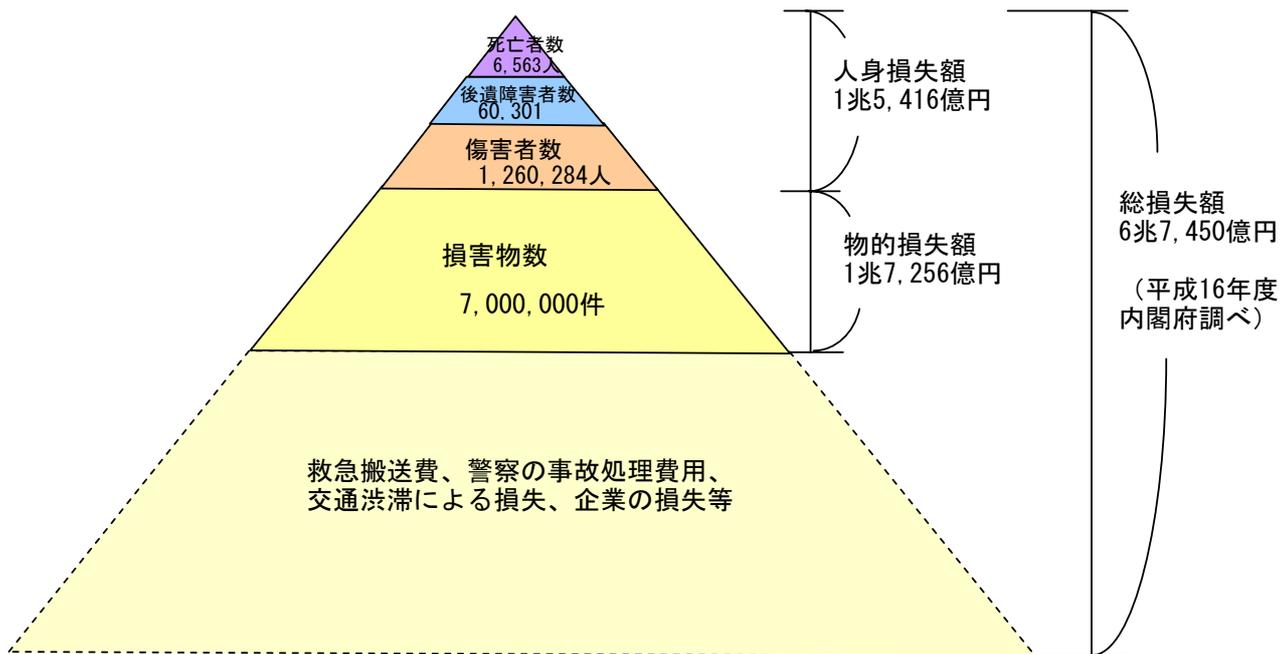


注：新車販売台数は、「(社)日本自動車工業会」資料による 2007 年数字

2007 年 4 月から 2008 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 700 万件であった。このうち車両の損害物数は、2007 年の新車販売台数（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。

### 交通事故がもたらす社会的損失のイメージ



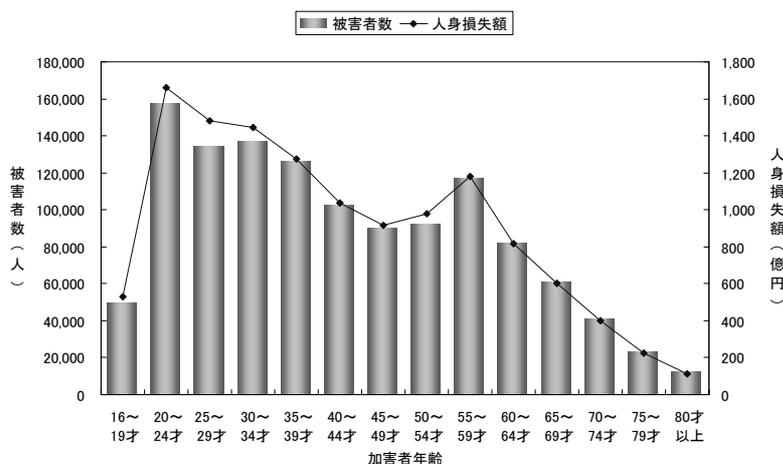
## II. 人に関する実態

### 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。

加害者年齢別の被害者数・人身損失額

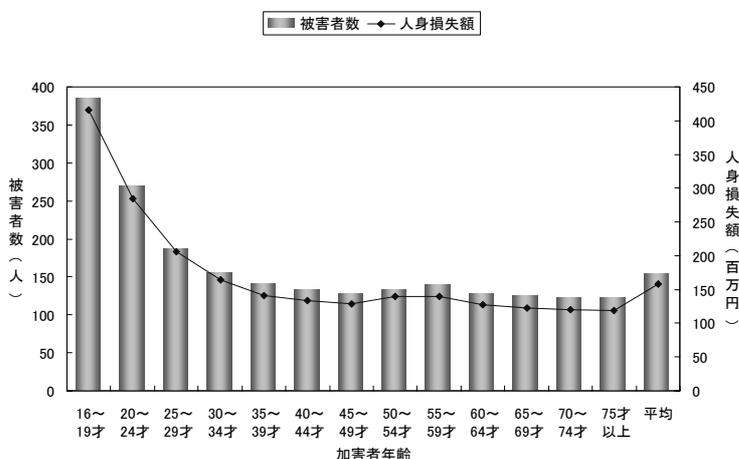


加害者の年齢層ごとに被害者数をみると、20～24才の加害者が起こした事故による被害者数が157,327人で最も多く、次いで30～34才の層が136,978人と続いており、この両年齢層で全被害者数の約24%を占めている。人身損失額も被害者数と同様の傾向を示しており、この両年齢層で全体の約25%を占める。

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。

65才以上の高齢者が起こした事故による被害者数を5年前と比較すると、27.8%増加しており、高齢者が加害者となる事故が増加している傾向がみられる。

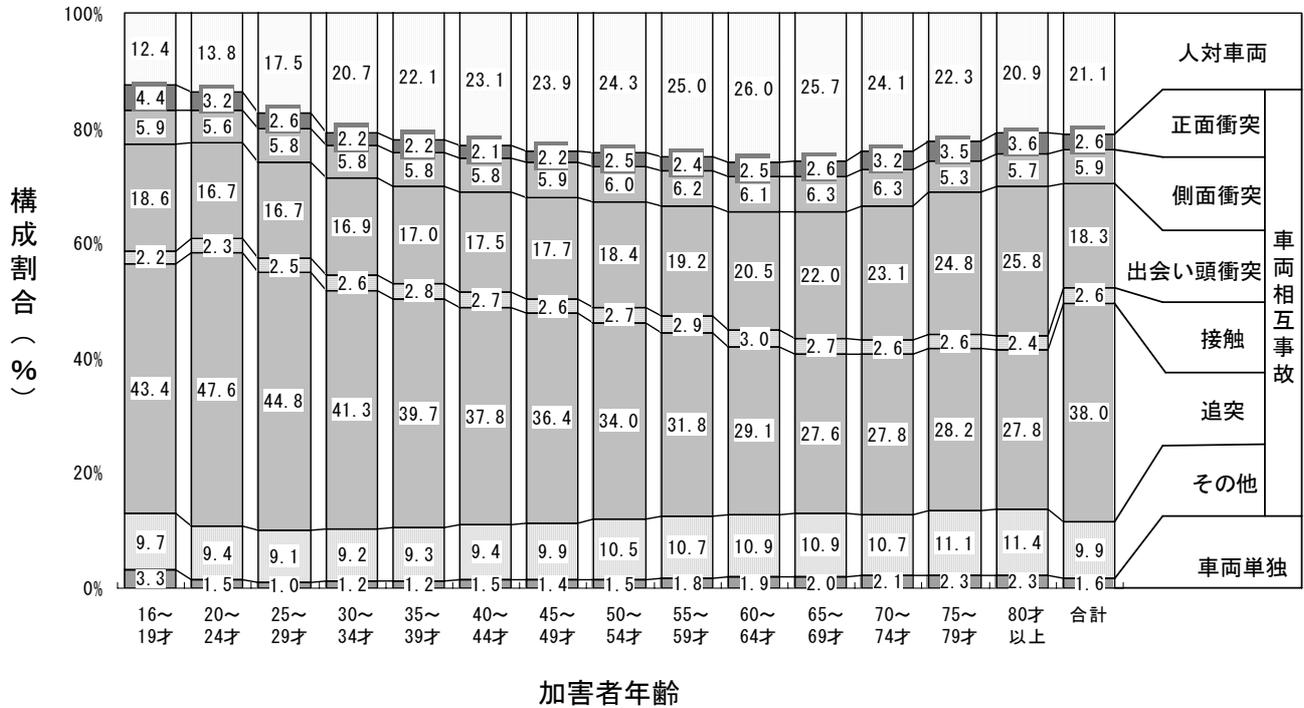
運転者年齢別にみた免許保有者数1万人当たり被害者数・人身損失額



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いて、昨年度と比較した増加率も7%と、全年齢層で最も高い値を示している。

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。

### 加害者年齢別／事故類型別の被害者数構成割合



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 38.0%、次いで人対車両事故 21.1%、出会い頭衝突 18.3%と続き、この3類型で 77.4%を占める。

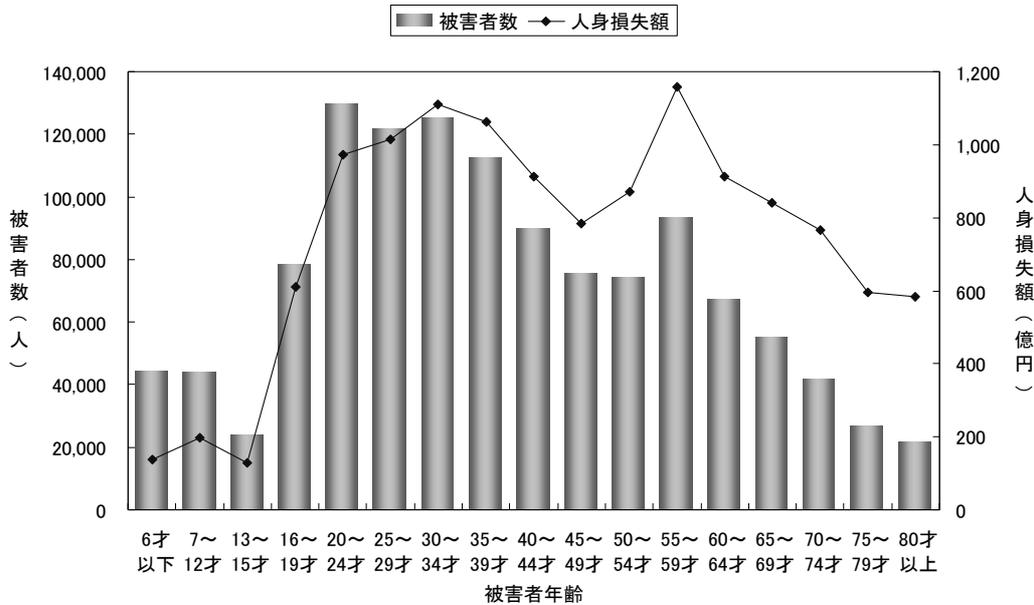
事故類型別の被害者数の構成割合は、年齢層によって以下のようないくつかの特徴がみられる。

- ・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。
- ・「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

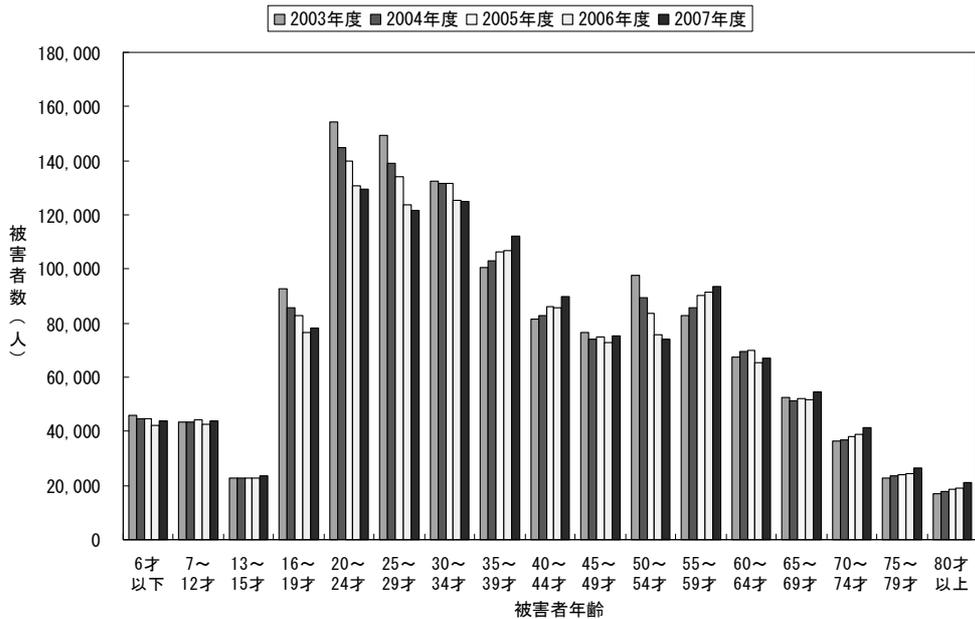
年齢層別の被害者では、被害者数は20～24才の年齢層が、人身損失額は55～59才の年齢層が高い値を示している。

被害者年齢別の被害者数・人身損失額



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、129,370人、人身損失額が最も多いのは55～59才の層で、1,158億円となっている。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い。

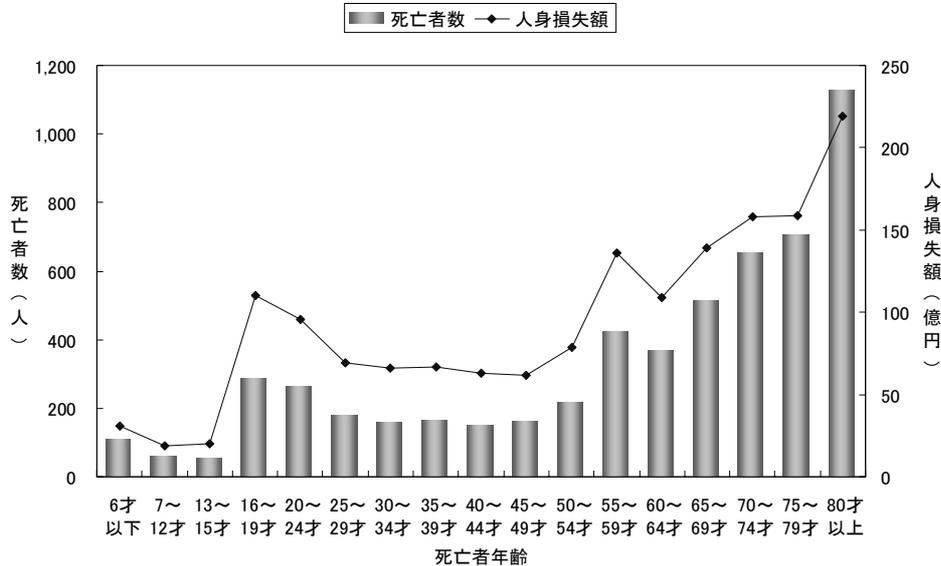
被害者年齢別の被害者数経年推移



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、若年層は概ね減少傾向を示しているが、35～39才、40～44才、55～59才および65才以上の2007年度の被害者数は、過去5年間で最も多い。特に2007年度の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(2003年度と比較して約25%増)。

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

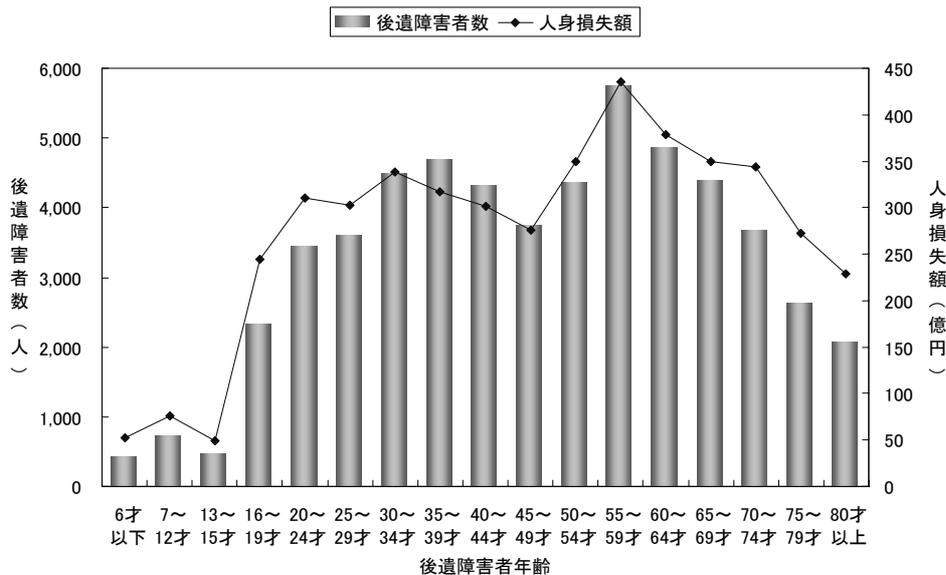


被害者の年齢層ごとに死亡者数をみると、40～44才の層を境として、それ以上の年齢層では55～59才がやや高い値を示しているほかは、概ね加齢とともに増加する傾向がみられ、80才以上の層が1,127人(全死者数の20.3%)で最多となる。

特に高齢者は、人対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%が人対車両の事故によるものであり、これが死亡者の多い主因となっている。

(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

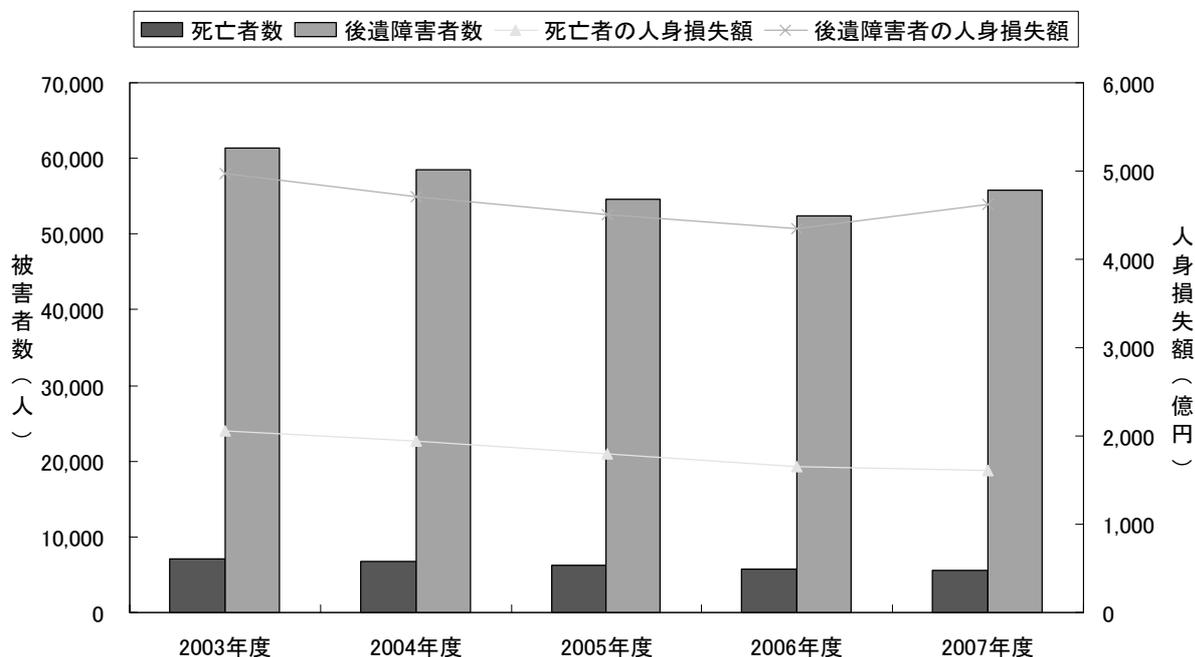


後遺障害者数に着目すると、第1のピークが35～39才の層にあり、45～49才までは減少傾向を示すが、50～54才の層から再び増加に転じ、55～59才の層で最大(5,743人(全後遺障害者の10.3%))となる。それ以降の年齢層では、加齢とともに減少する傾向がみられる。

人身損失額についても、第1のピークが30～34才であることを除いて、同じ傾向がみられる。

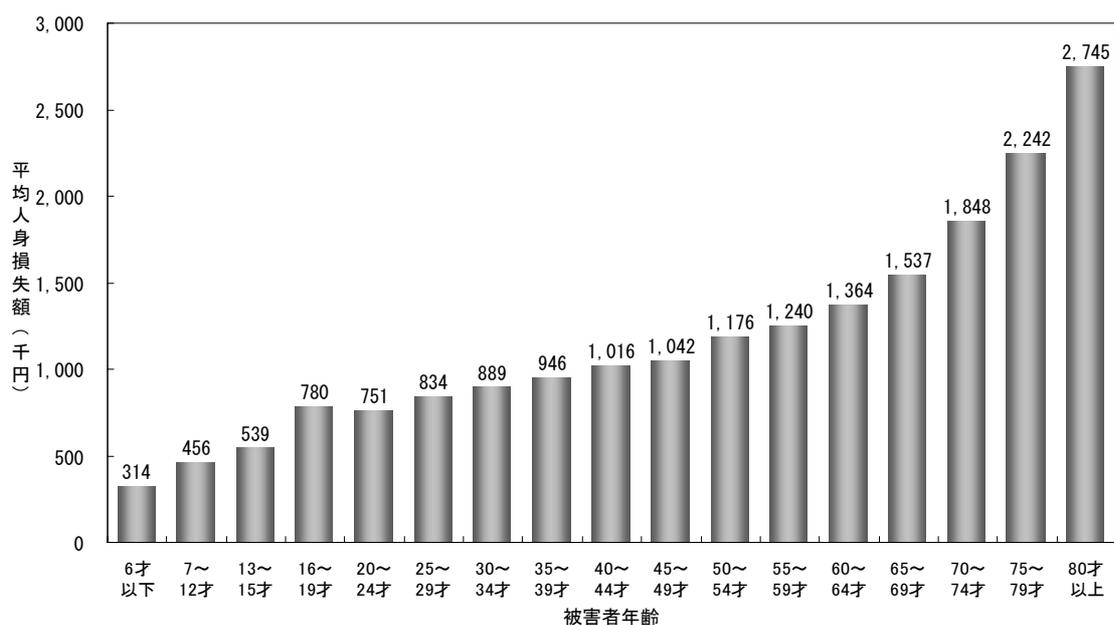
後遺障害者数は 2004 年度以降減少傾向にあったが、2007 年度は増加に転じた。

### 死亡者・後遺障害者の数・人身損失額の経年推移



死亡者および後遺障害者の数および人身損失額を過去5年間の推移で見ると、交通事故の減少に伴い死亡者の数および人身損失額は減少傾向にあるものの、後遺障害者の数および人身損失額は 2007 年度に増加に転じている。また、死亡者数と後遺障害者の数および人身損失額には相当の開きが見られる。これらは、エアバッグ等の車載安全装置や救命救急医療の進展等により死亡者数は確実に減少しているが、死亡は免れたものの後遺障害を負うケースが増加していることを示していると考えられる。

### 被害者年齢別の平均人身損失額

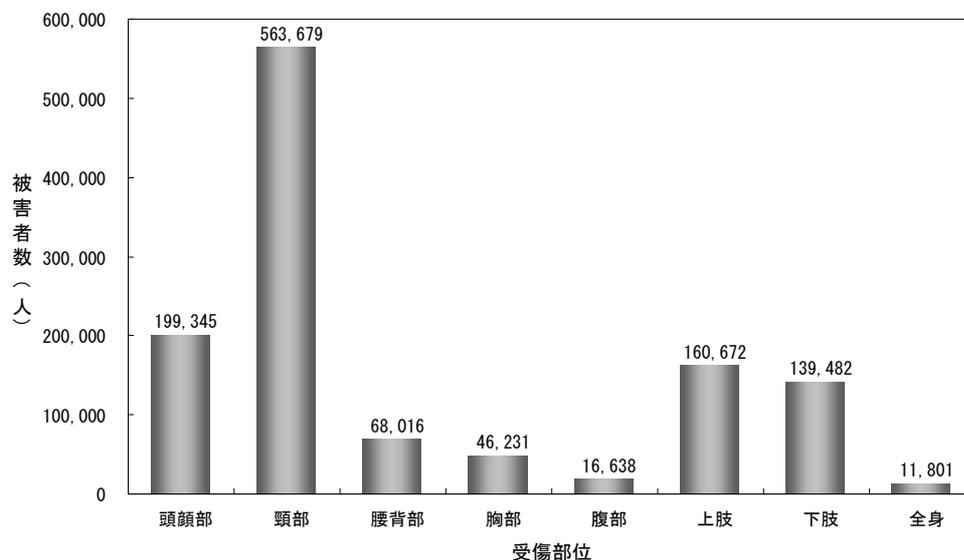


被害者の年齢層ごとに平均人身損失額をみると、加齢とともに増加する傾向がある。特に 65 才以上の高齢者の平均人身損失額は、著しく高額となる。

### (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。

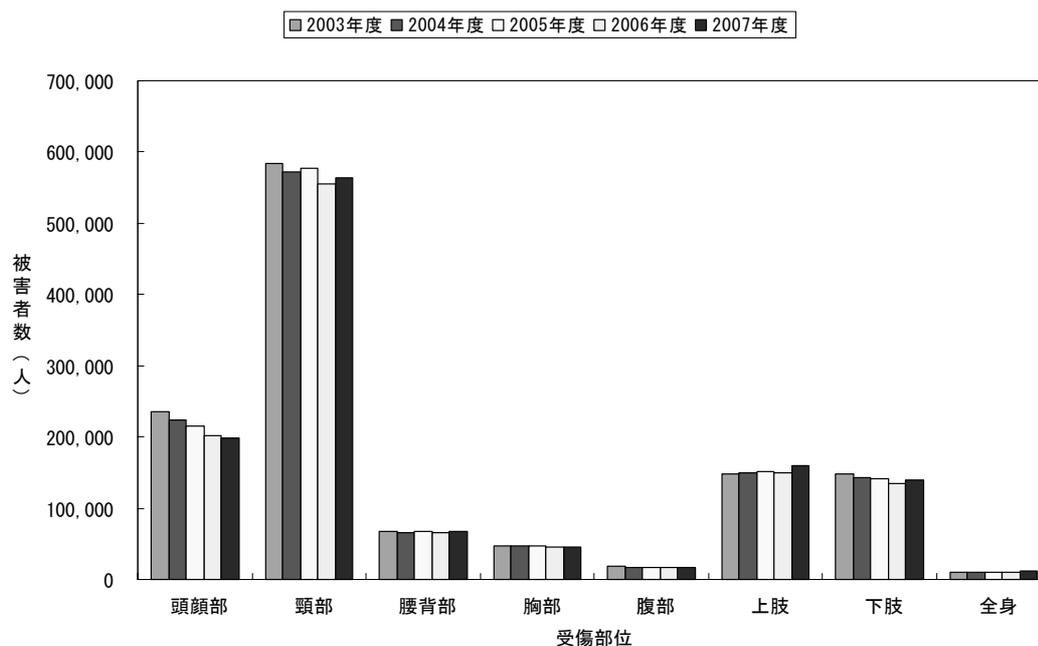
受傷部位別被害者数



被害者数を受傷部位別にみると頸部の受傷者が約56万人と圧倒的に多く、被害者総数の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。

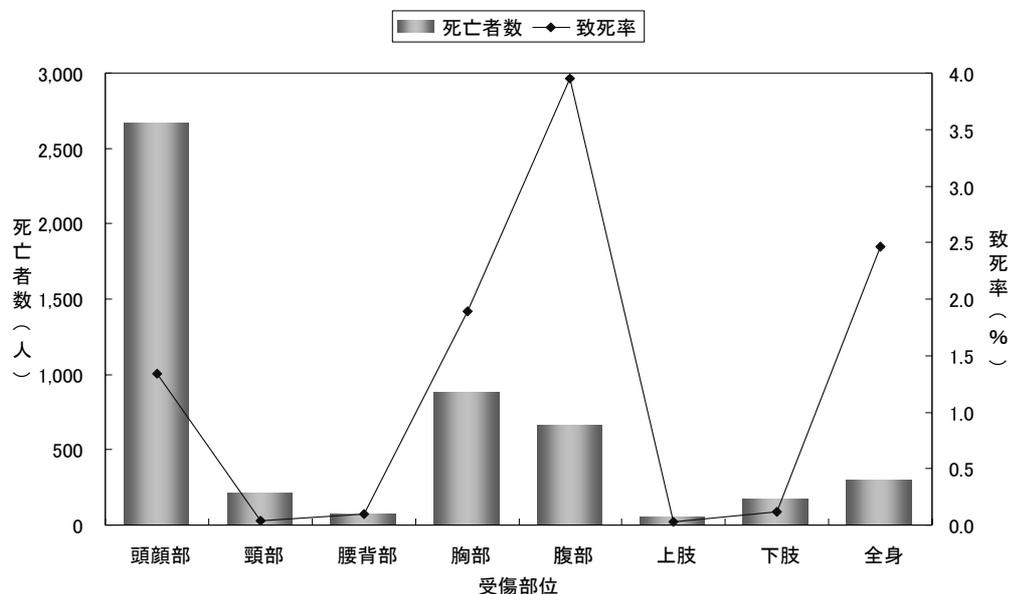
受傷部位別の被害者数経年推移



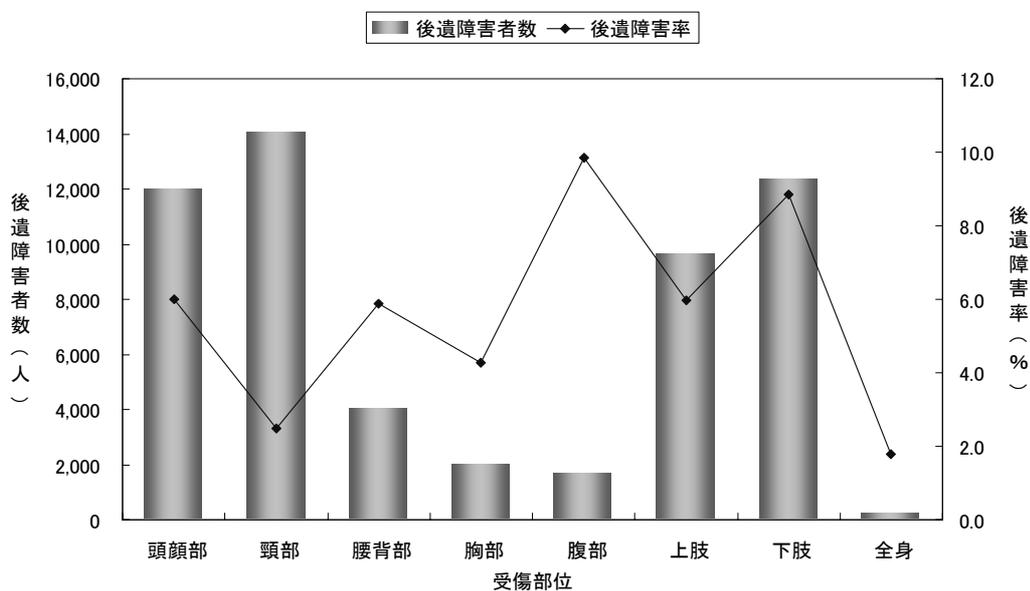
被害者数をさらに過去5年間の推移でみると、頭顔部、腹部、下肢受傷の被害者数は2006年度まで減少傾向が続いていたが、2007年度は頭顔部以外の部位が微増となった。

死亡者では頭顔部、後遺傷害者では頭顔部、頸部、上肢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。

受傷部位別死亡者数・致死率



受傷部位別後遺障害者数・後遺障害率



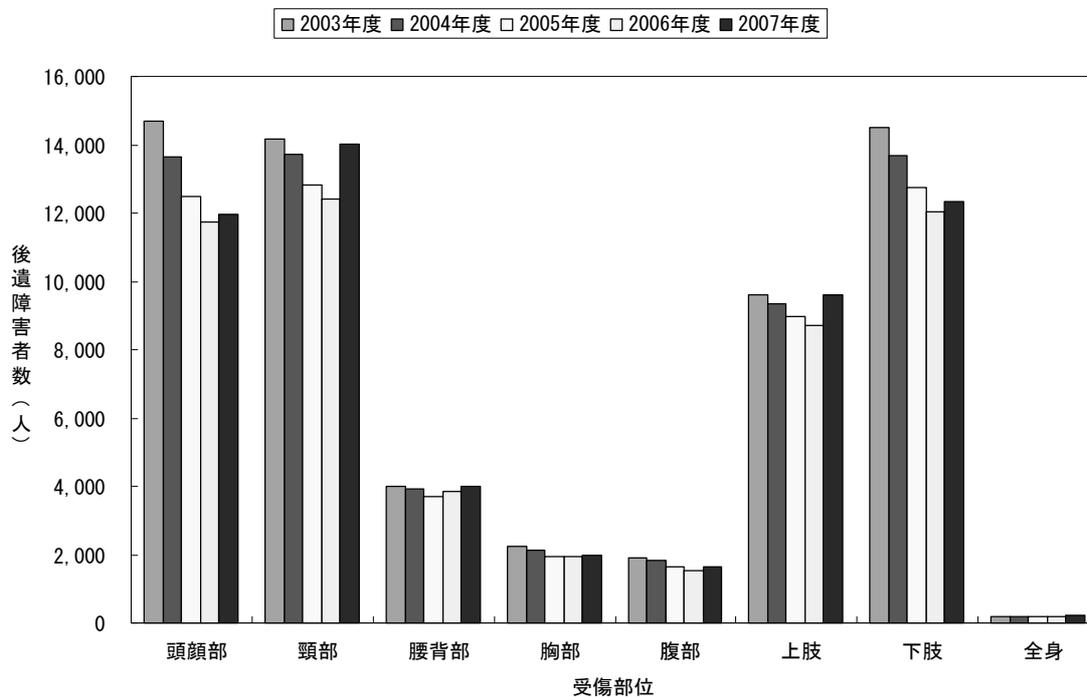
死亡者数を受傷部位別にみると、圧倒的に頭顔部が多いが、該当部位の被害者総数に占める死亡者の割合（致死率）をみると、腹部の受傷者の死亡率が4.0%と全部位を通じて最も高い。

同様に該当部位の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9.9%と最も高くなっており、次いで下肢も8.8%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、該当部位の被害者総数に占める死亡者の割合（致死率）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2.5%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。

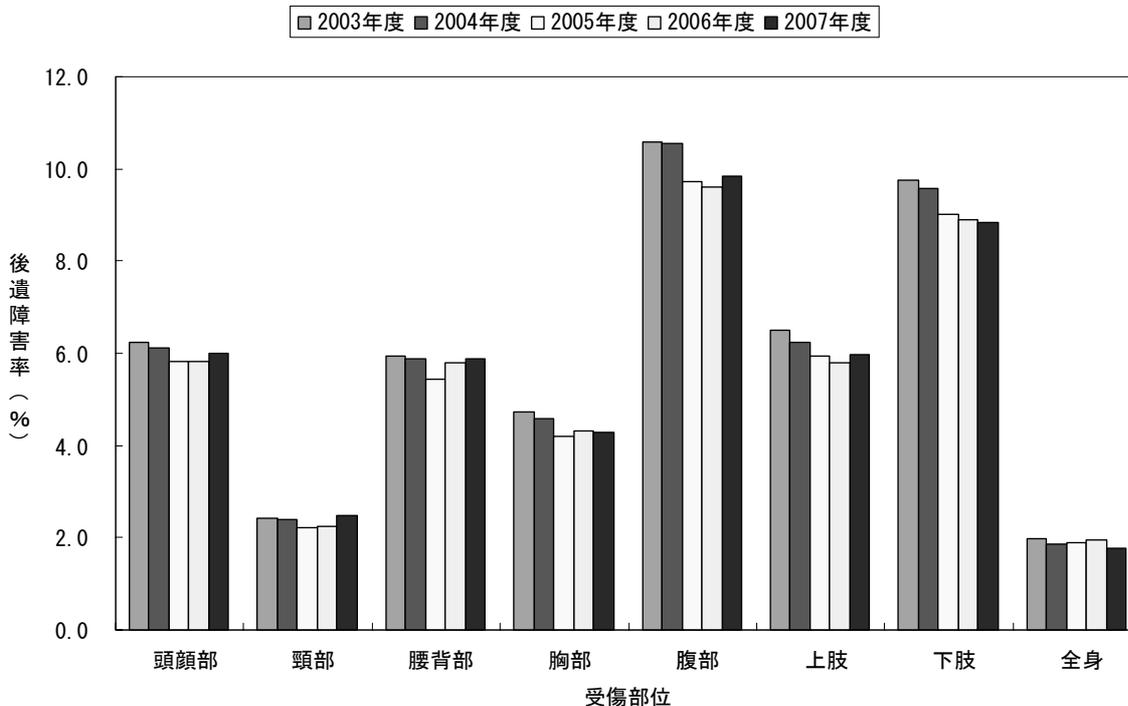
後遺障害者数は、2007年度に全ての部位で増加に転じた。

### 受傷部位別の後遺障害者数経年推移



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、2006年度までは概ね減少傾向が続いていたが、2007年は全ての部位で増加に転じた。

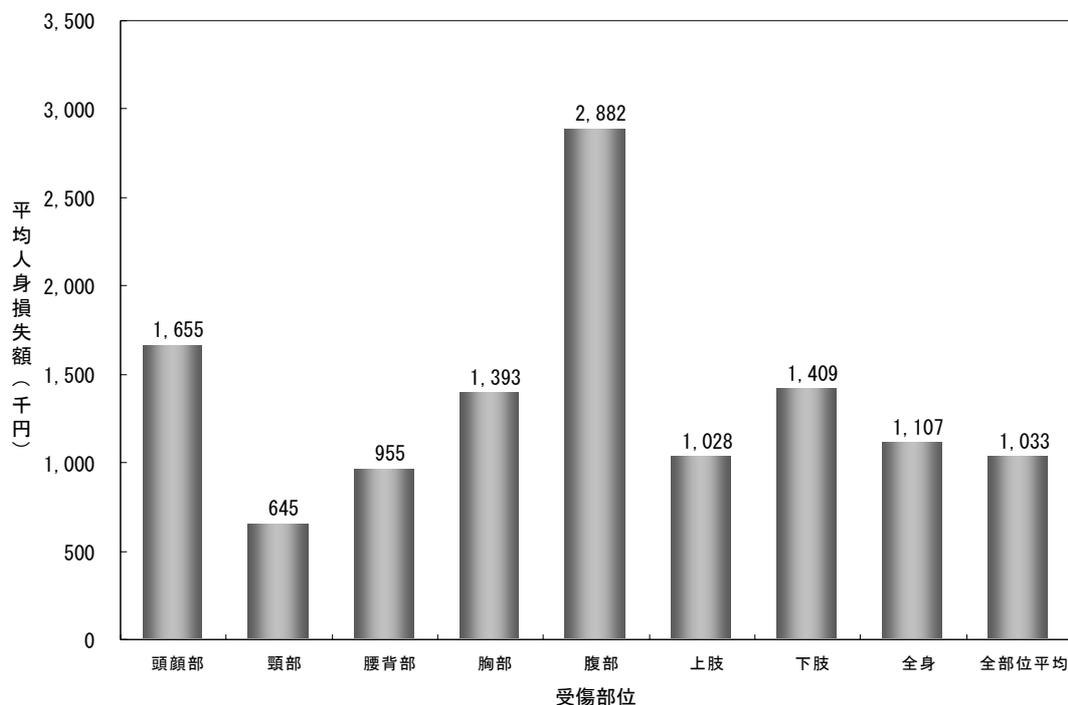
### 受傷部位別の後遺障害率経年推移



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、顕著な特徴は見られないが、2007年度はほとんどの部位で増加となった。

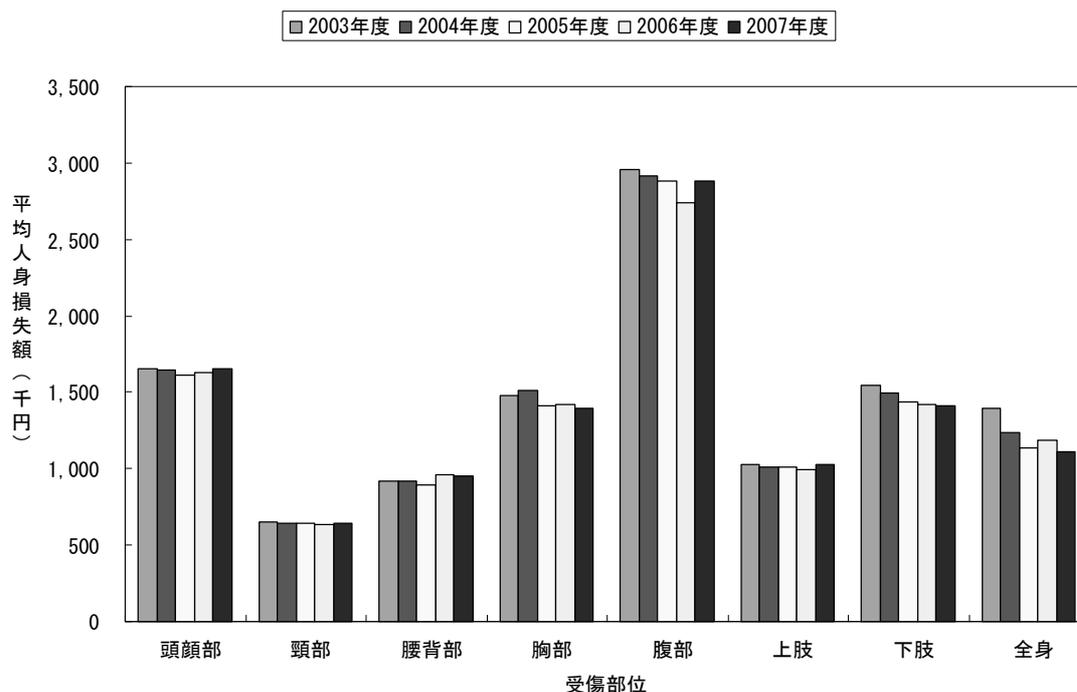
平均人身損失額は、腹部の受傷者の値が最も大きい。

### 受傷部位別の被害者 1 人当たり平均人身損失額



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 288 万円と、全部位平均の約 2.8 倍で圧倒的に高く、次いで頭顔部、下肢、胸部が続いている。

### 受傷部位別の被害者 1 人当たり平均人身損失額経年推移

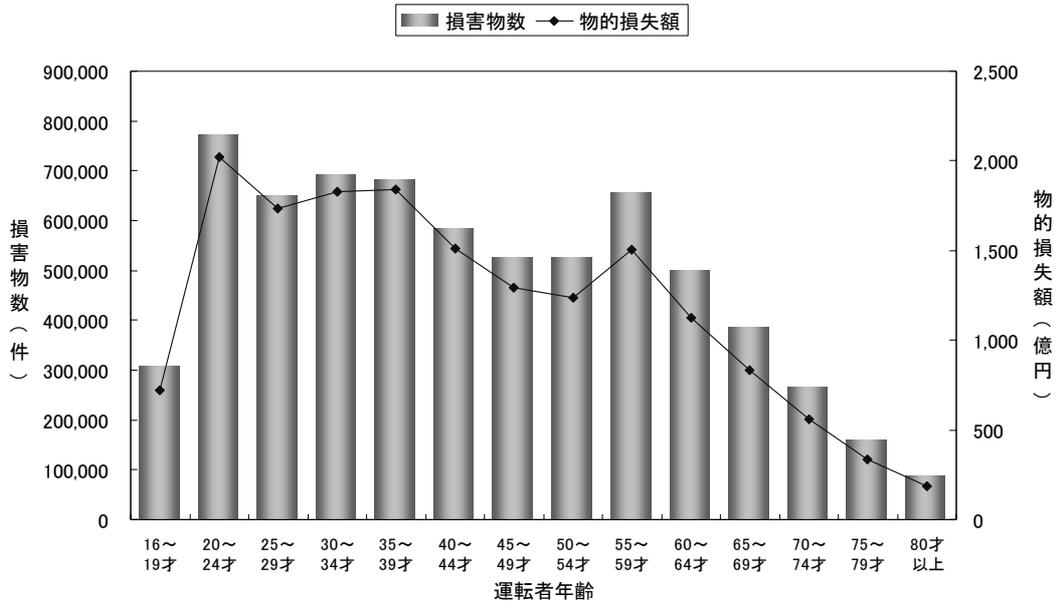


受傷部位別の平均人身損失額を過去 5 年間の推移で見ると、2007 年度は概ね横ばいだが、腹部の増加が著しい。

## 2. 物損事故に関する実態

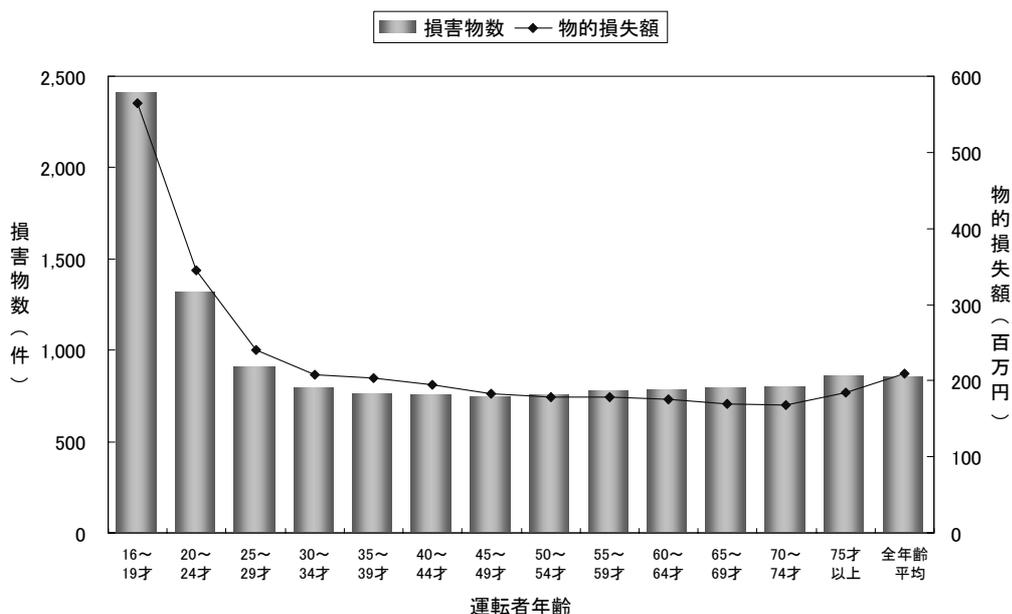
損害物数・物的損失額ともに若年層の運転者が起こした事故による数・額が突出している。

運転者年齢別の損害物数・物的損失額



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769,390件で最も多く、次いで30～34才の層が692,489件と続いており、この両年齢層で全損害物数の約22%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23%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、概ね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。

運転者年齢別にみた免許保有者1万人当たり損害物数・物的損失額



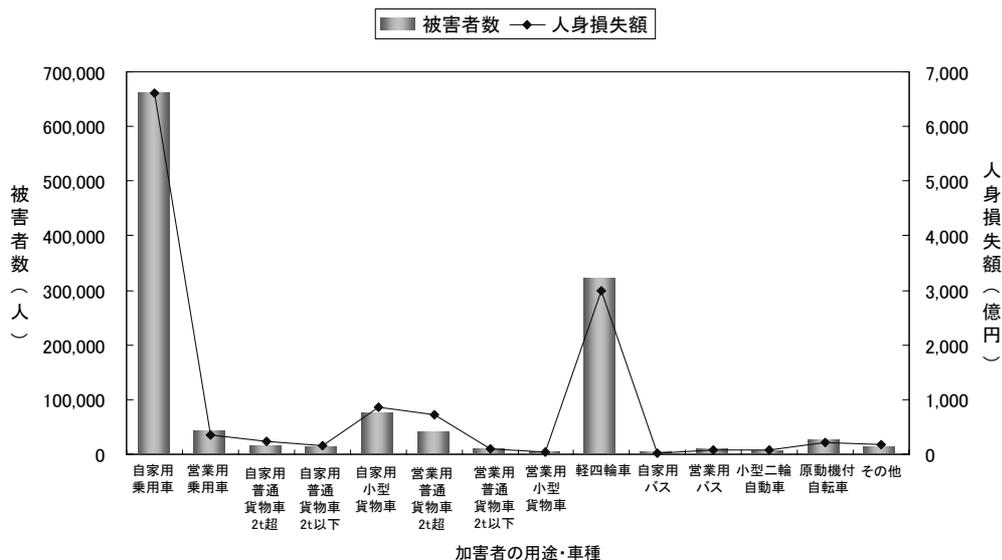
また、免許保有者1万人当たりで損害物数・物的損失額をみると16～19才の年齢層が突出して高い値を示している。

### Ⅲ. 車に関する実態

#### 1. 人身事故に関する実態

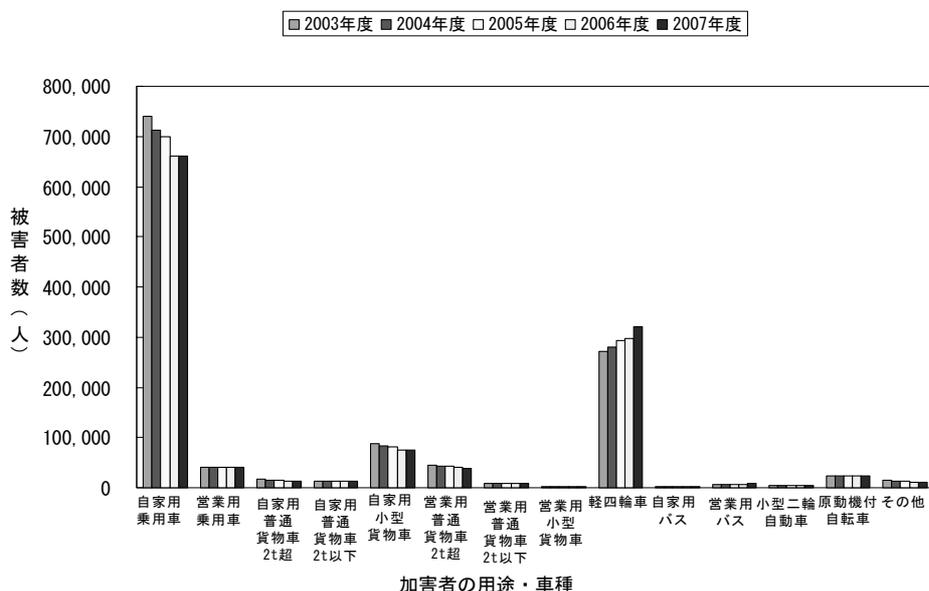
自家用乗用車による事故では、全体の5割強にあたる約66万人の被害者が発生している。また、人身損失額も、全体の5割強にあたる約6,600億円が自家用乗用車の事故によるものである。

加害者の用途・車種別の被害者数と人身損失額



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659,976人で圧倒的に多く、次いで軽四輪車が321,513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(6,617億円)だけで全用途車種合計の人身損失額の約52%を占めており、軽四輪車(2,985億円)を合わせると全体の約76%を占めることとなる。

加害者の用途・車種別の被害者数経年推移

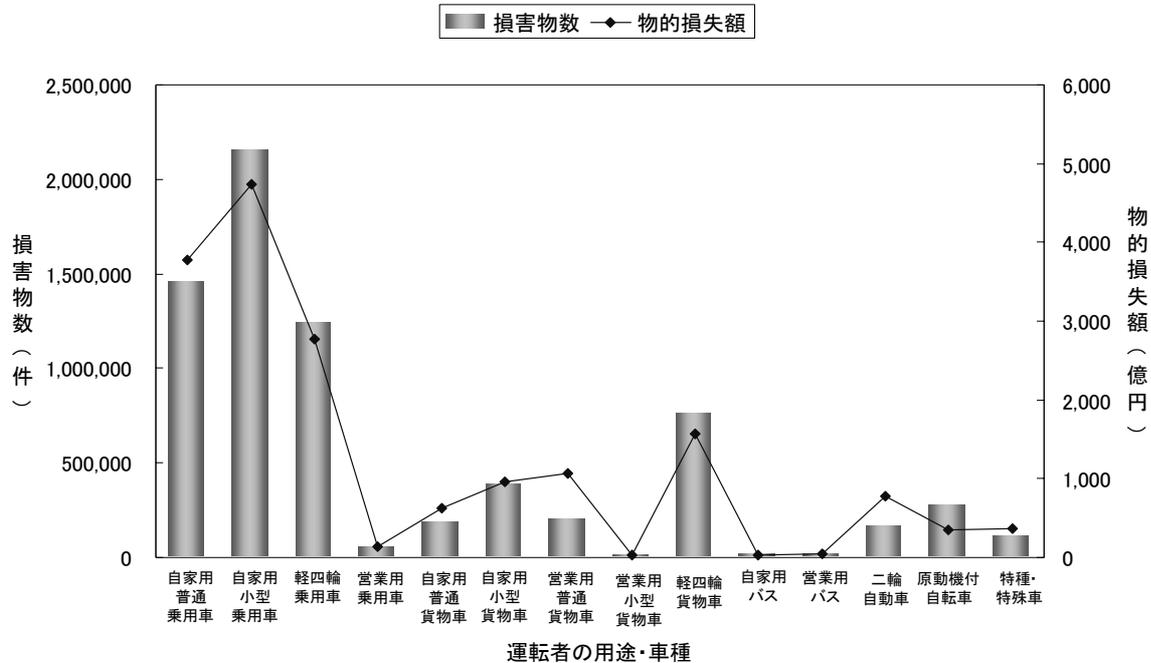


過去5年間の推移をみると、他の用途車種と比較して軽四輪車の増加が著しい。

## 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。

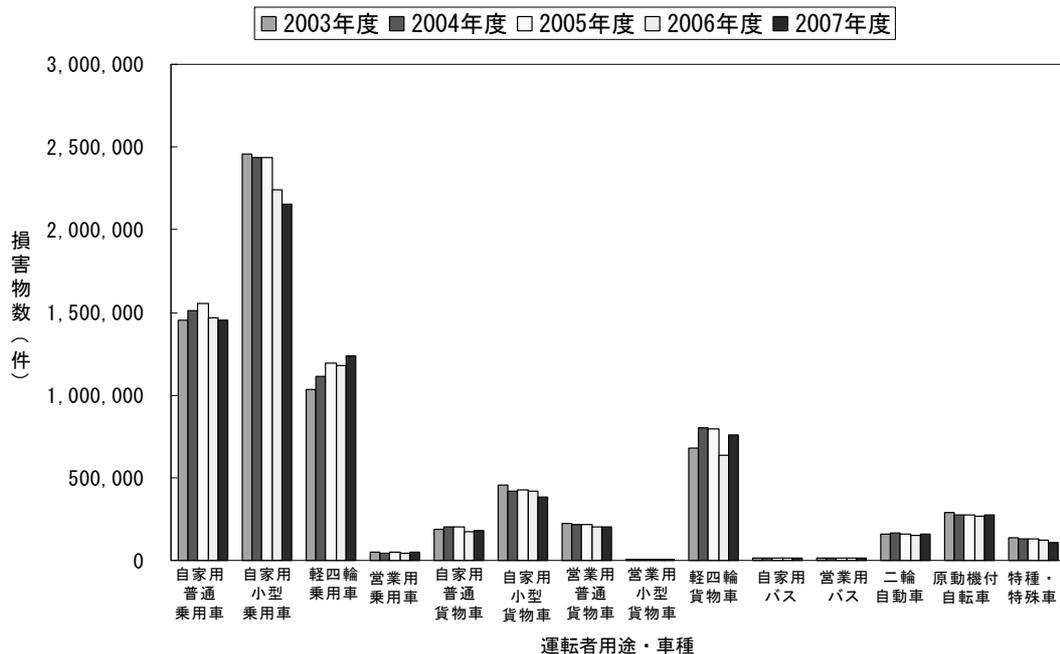
### 運転者用途・車種別の損害物数と物的損失額



運転者の用途・車種別に発生した損害物数をみると自家用乗用車（小型・普通の合計）が約360万件で、その構成割合は全体の51.5%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8,508億円にのぼり、全体の49.3%を占めている。

### 運転者用途・車種別の損害物数経年推移



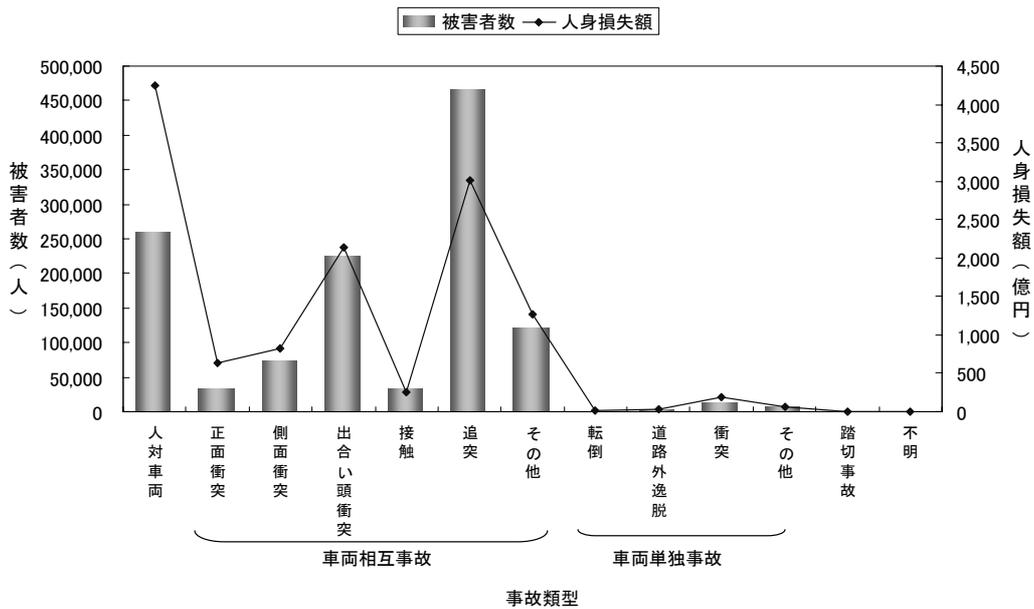
過去5年間の推移をみると、単年度では突出している自家用小型乗用車は減少傾向を示している。

## 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。

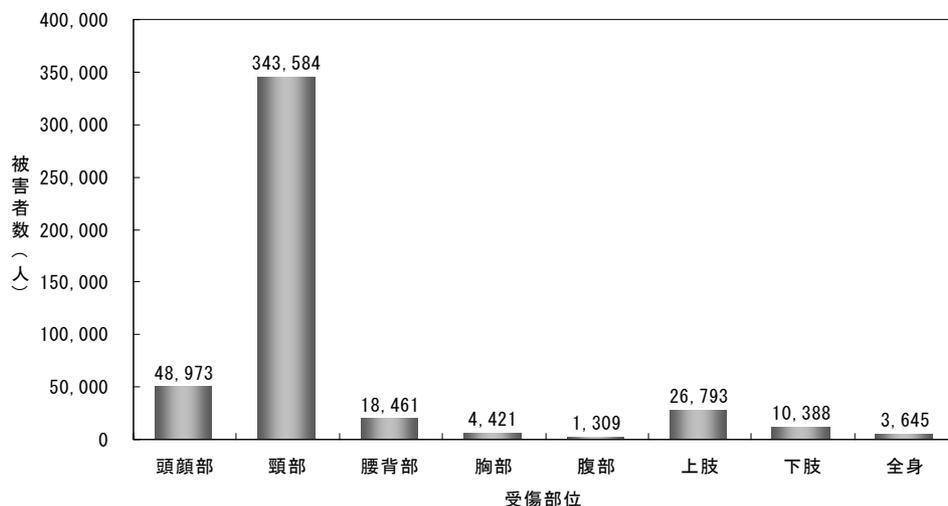
事故類型別の被害者数と人身損失額



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463,951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4,240億円で全体の約33%に及ぶ。次いで「追突」が3,005億円、「出会い頭衝突」が2,135億円となっている。

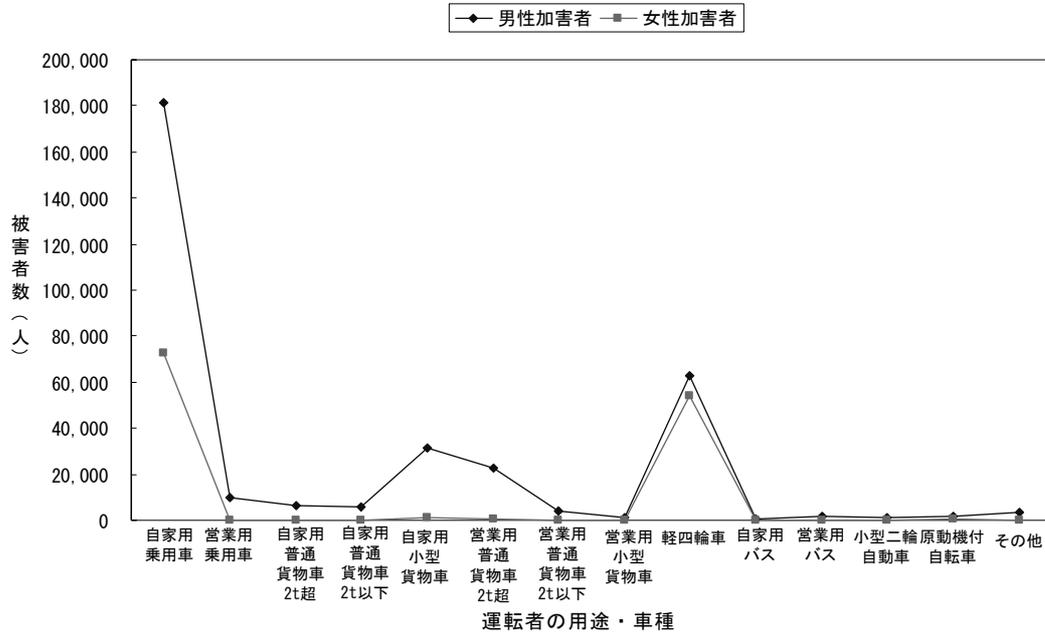
追突事故における受傷部位別被害者数



なお、追突事故における受傷部位では「頸部」が全体の約75%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。

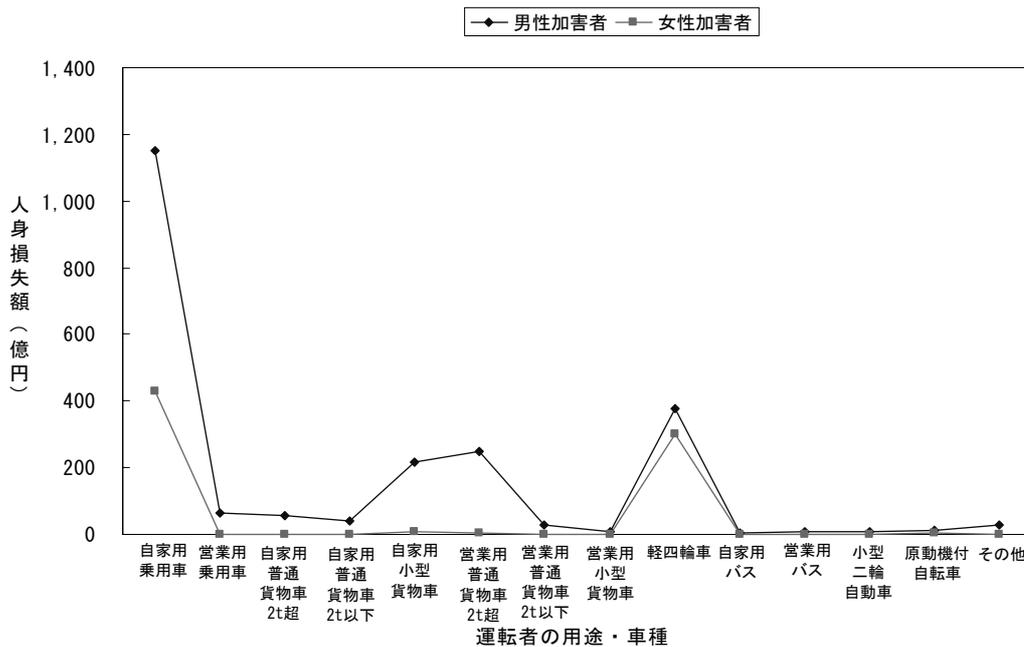
追突事故にみた用途・車種別の被害者数



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 24.7 倍、49.7 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。

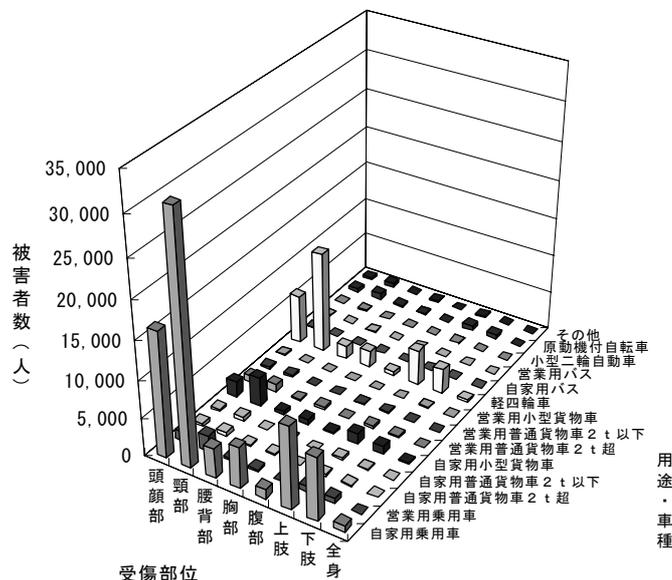
追突事故にみた用途・車種別の人身損失額



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。

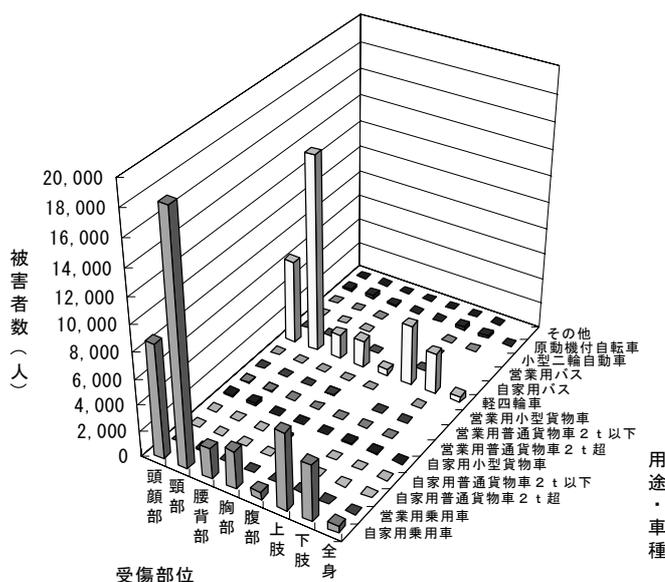
出会い頭事故にみた受傷部位別の被害者数（男性）



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。

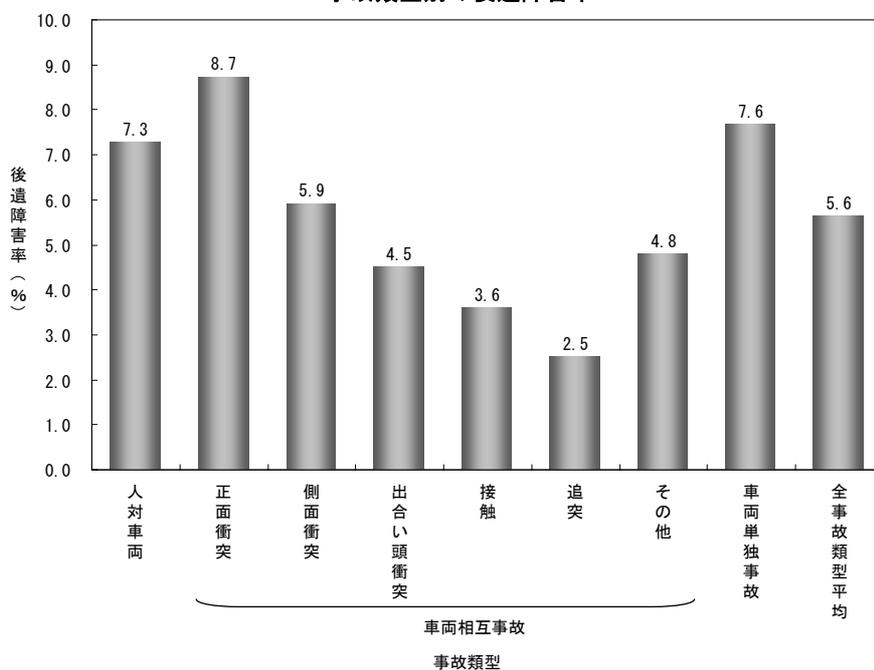
出会い頭事故にみた受傷部位別の被害者数（女性）



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。

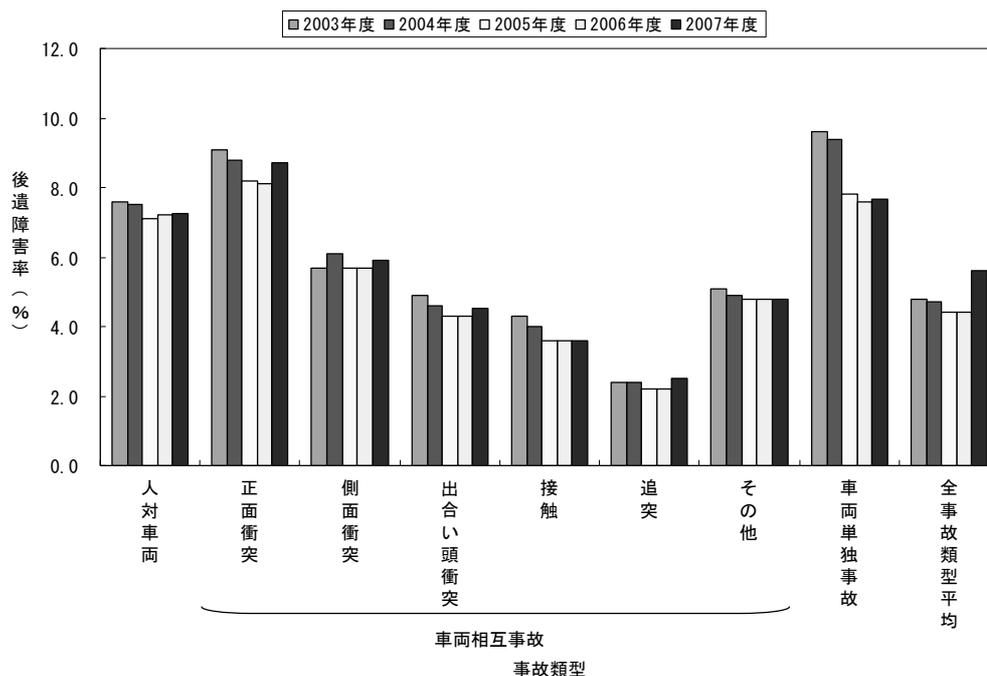
「正面衝突」は後遺障害率が最も高い。

事故類型別の後遺障害率



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8.7%、次いで「車両単独事故」7.6%、「人対車両」7.3%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。

事故類型別の後遺障害率経年推移

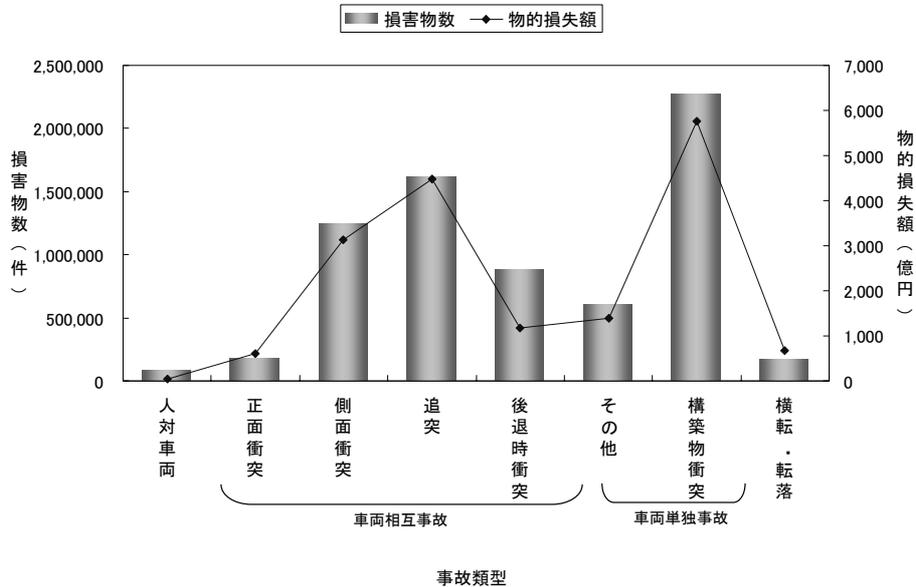


また、過去5年間の推移をみると、上記3類型において、2006年度までは概ね減少傾向にあったが、2007年度には増加に転じた。

## 2. 物損事故に関する実態

車両相互事故においては、「追突」の損害物数・物的損失額が最大である。

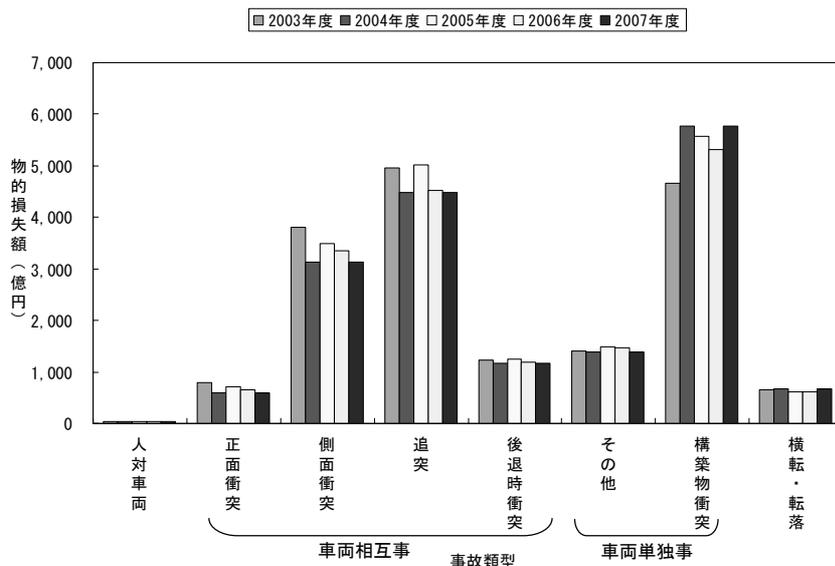
事故類型別の損害物数と物的損失額



交通事故による損害物数を事故類型別にみると、「構築物衝突」が2,268,004件で損害物総数の約32%を占めている。次いで、「追突」が1,604,685件で、損害物総数の約23%を占めている。

また、物的損失額は、損害物数と同様の傾向を示し、「構築物衝突」が5,761億円で物的損失額総額の約33%を占めて、次いで「追突」が4,489億円で、物的損失額総額の約26%を占めている。

事故類型別の物的損失額経年推移



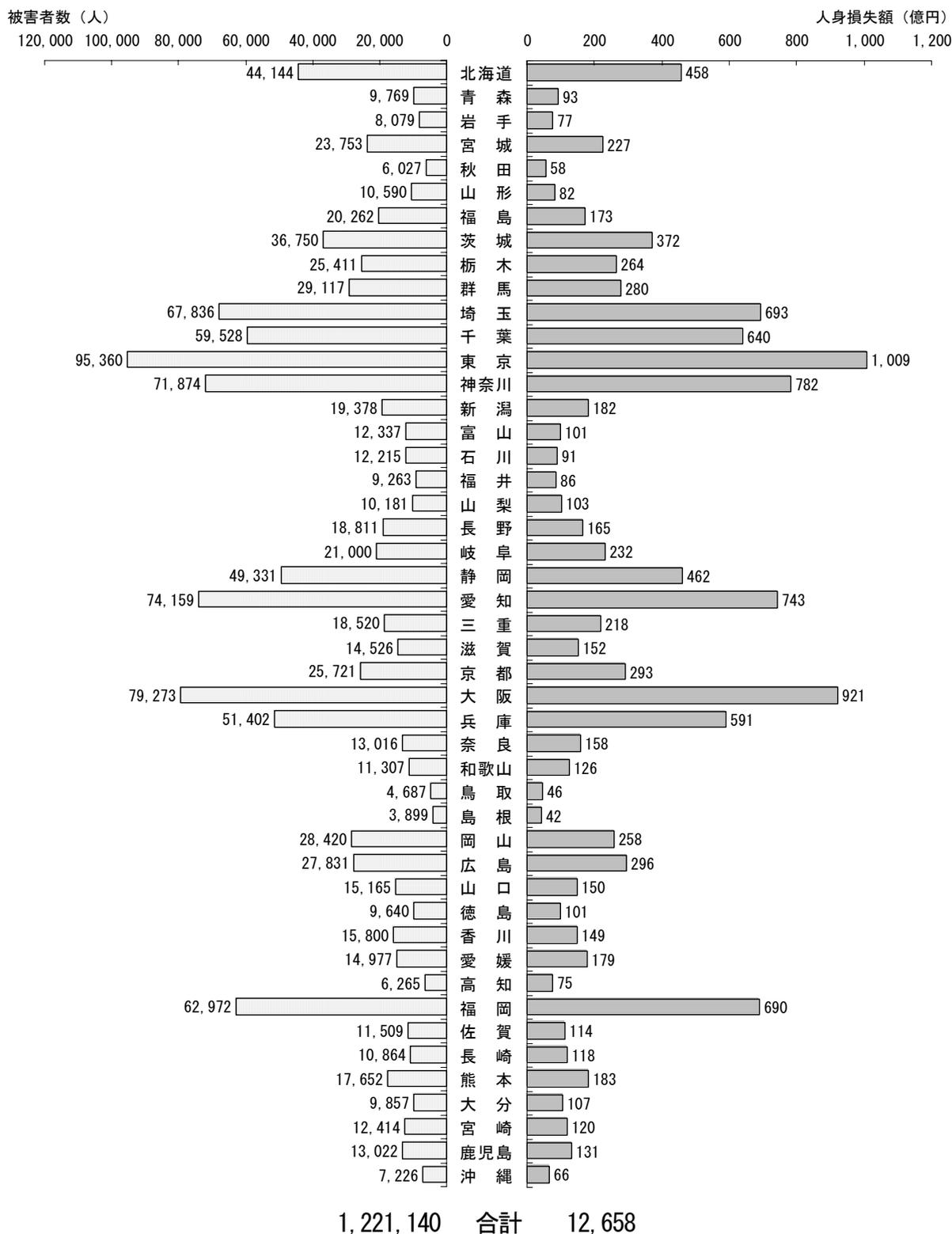
過去5年間における、事故類型別の物的損失額の推移をみると、「構築物衝突」は2006年度までは減少傾向にあったが2007年度に増加に転じた。また、「追突」の2007年度の物的損失額は、2006年度と比較してほぼ横ばいである。

# 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。

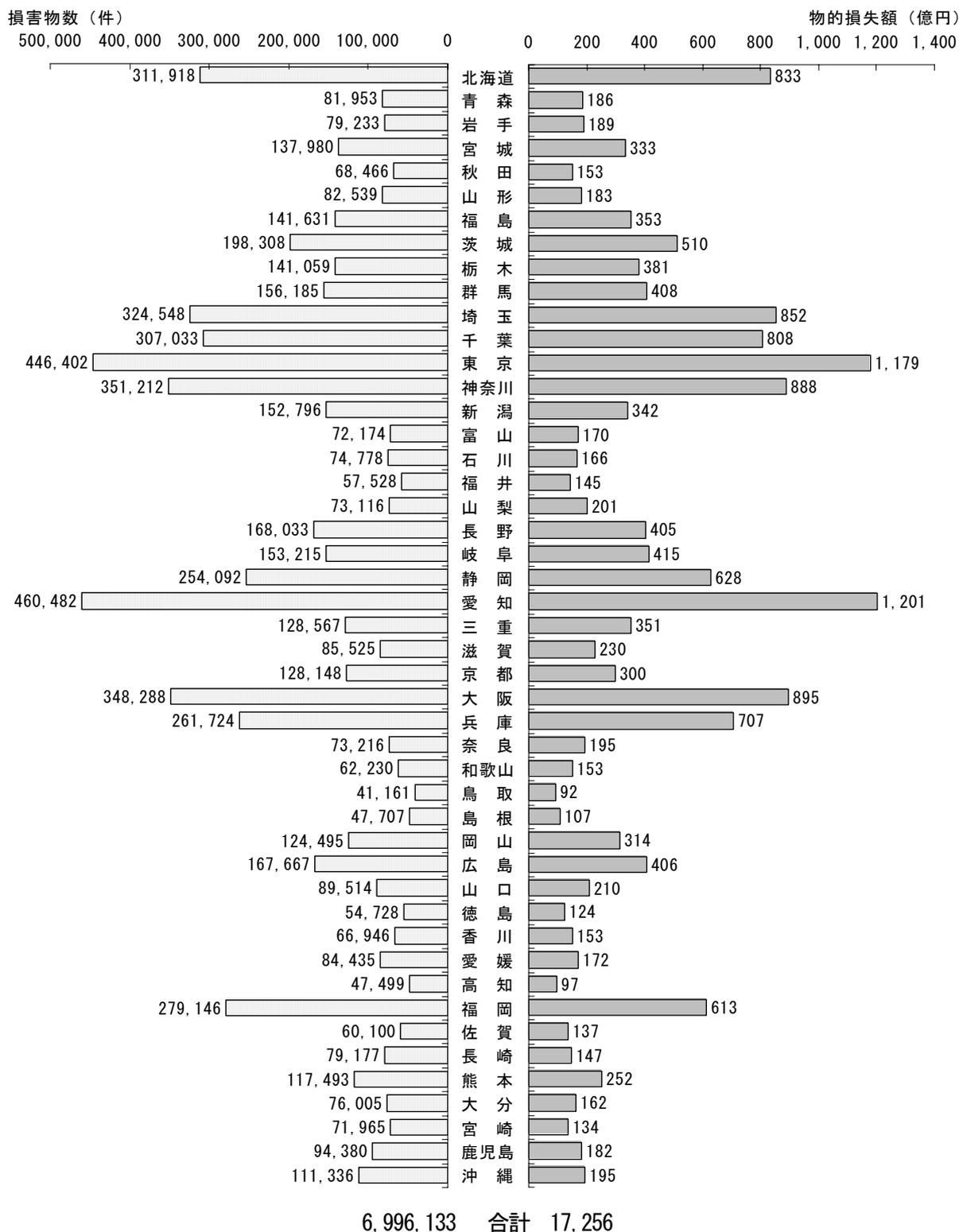
事故発生地（都道府県）別の被害者数と人身損失額



## 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。

## CD-ROM掲載データ（2007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1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「人对車両」「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、2003～2006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。

**自動車保険データにみる交通事故の実態**  
**(2007年4月～2008年3月)**  
**— 提言と主な対策 —**  
人身事故・物損事故の件数と経済的損失額

2009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。



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