

# 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—

2008年4月～2009年3月

### はじめに

2009年の交通事故の死者数は4,914人で9年連続の減少となるとともに、ピーク時の1970年と比べ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、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倍と高い水準にあり、依然として憂慮すべき情勢にあります。

本報告書は、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とともに、それらの加害者・被害者の特徴、被害者の損傷状況と死亡率との関係等を明らかにし、必要な施策を検討することを目的とするものです。

日本損害保険協会では、このほかにも、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、自賠責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。

### ご使用にあたってご留意いただきたいこと

- (1) 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）は含まれません。
- (2) 本報告書で使用するデータは、損害保険（人身事故については自賠責保険および対人賠償保険、物損事故については車両保険および対物賠償保険）に係るデータに加え、保険の普及率等をもとに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を推計して算入しております。ただし、P.5以降の人身事故に係るデータについては、損害保険データに基づくものです。
- (3) 本報告書で使用するデータは、損害賠償に係るデータであり、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は含まれません。また、本報告書では、自動車事故に伴う損害賠償責任に対して保険金の支払が発生した場合、過失の程度に関係なく、当該責任を負った者を「加害者」、損害賠償の補償を受けた者を「被害者」としています。
- (4) 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。
- (5) 対象期間内に事故が発生したか否かを問わず、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。
- (6) 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ます。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すので、「交通統計」（財団法人交通事故総合分析センター）等とは異なります。

## 提言と主な対策

**提言 1** 交通事故により発生した人身損失額と物的損失額の合計額、すなわち交通事故による「社会的コスト」は、年間 3 兆 2,830 億円にのぼり、依然として高水準である。交通事故による「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必要がある。

- ・ 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する一方、後遺障害者数は増加しており、重大な損害につながる事故は後を絶たない。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 2,830 億円にのぼり、依然として高水準である（図 1-1）。
- ・ 日本損害保険協会では、交差点又はその付近では実に死亡事故の約 50%が集中していることから事故多発交差点の改善要望に積極的に取り組んでいる。交通事故の防止・軽減に向けては、事故多発交差点を中心に重点的・優先的な対策を講じる必要がある。

※事故多発交差点ホームページ URL（日本損害保険協会）：<http://www.sonpo.or.jp/protection/kousaten/>

**提言 2** 死亡事故では、歩行中の事故、特に 65 才以上の高齢者が被害者となる事故が多くを占める。歩行中の死亡事故を軽減させる歩行者保護対策が必要である。

- ・ 歩行中の死亡事故が最も多くなっている。例えば、人対車両事故（歩行中の事故）と車両相互事故を比較すると、人対車両事故が 66.0%を占めており、特に 65 才以上の高齢者では、どの年齢層でも 75%を上回っている（図 2-1）。
- ・ 高齢者の歩行中の事故が多い原因としては、「加齢に伴う体力や反射神経等の身体機能の低下が自覚できず、無理な横断をしてしまう割合が高い」、「自動車の免許保有率が低い<sup>※※</sup>、自動車の特性や交通ルールを理解している割合が低い」等にあると考えられる。
- ・ こうした事故を防ぐためには、交通安全教育<sup>※※※</sup>に加え、反射材を活用した服装の普及、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：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、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。

※諸外国では、乗車中の事故が死亡事故全体の約 5 割だが、歩行中の事故が多いのは、日本独特の特徴である。（IRTAD 資料より）

※※警察白書によると、2008 年の 65 才以上高齢者の免許保有率は 41.9%（全年齢では 73.6%）

※※※効果的な交通安全教育のためには、身体機能の低下の自覚や自動車の特性理解を促進する参加体験型のプログラムや、同世代の高齢者による指導や、本人の孫による呼びかけが効果的であると考えられる。

**提言 3** 物的損失では、車両相互の追突に比べ、車両単独による構築物衝突<sup>\*</sup>の損失額のほうが大きい。車両単独事故の被害軽減対策および予防対策を講じる必要がある。

- ・ 自動車保険データによれば、車両相互の追突による物的損失額が 4,191 億円程度に対し、車両単独による構築物衝突の物的損失額は 5,840 億円にのぼり、車両単独事故による損失額の方が大きい（図 4-1）。また、軽四輪乗用車については、保有台数の伸びとともに物的損失額が伸びており、特にここ 1~2 年の伸びが著しい（図 4-2）。
- ・ 警察統計によれば、人身事故においても平成 21 年度中の交通事故件数 736,688 件に占める死亡事故件数 4,773 件のうち、約 2 割の 986 件が単独事故によるものとなっている。
- ・ これらの車両単独事故に対し被害軽減対策および予防対策を講じる必要があるとともに、自賠償保険で

は補償されないため、任意保険への加入にあたっては、対物賠償の限度額や自身の補償を十分なものとすることを推奨したい。

※構築物衝突とは、家屋・ガードレール等への車両追突のことである。

**提言4 年齢別では、若年層（29才以下）が加害者となる事故の件数、損失額とも著しく高い。若年運転者への予防安全対策が必要である。**

- ・ 若年層が加害者となる事故の件数や損失額は、他の年齢に比べて著しく高い。例えば、物損事故においては、損害物数、物的損失額とも20才～24才の運転者が最も多くなっている（図5-1）。
- ・ これはスピードの出しすぎ<sup>※</sup>も一因ではあるが、技能の未熟さや、ヒヤリとした経験の不足、（事故が発生しやすい）夜間運転の多さなども原因であると考えられる。
- ・ 若年層の事故を防ぐためには、免許取得前からクルマの安全利用や危険の予測と回避、運転者の責任等について理解を深めることが重要である。したがって、幼児、小中学生、高校生を対象として、交通事故の恐ろしさを体感してもらえるようなプログラムを導入するなど、効果的な交通安全教育を推進させることが必要である。
- ・ さらに、「交通安全」を切り口に、身の回りにある危険を認識し、それを回避または備えるための方法などを考える機会を提供することが重要と考える。

※警察庁交通局「平成21年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」からも、死亡事故を法令違反別にみると24才以下の「最高速度違反」の占める割合は16.8%である（全年齢平均は7.5%）ことから、若年層のスピードの出しすぎが大きな事故の原因になっていると考えられる。

**提言5 受傷部位別では、頸部・頭顔部の対策だけでなく、受傷した場合に重大な結果につながる「腹部」への対策も必要である。**

- ・ 死亡・後遺障害での受傷部位では、頸部・頭顔部が多い。
- ・ しかし、腹部での受傷では、死亡者・後遺障害者の絶対数は少ないものの、致死率が3.7%（全部位平均の約9.4倍）、後遺障害率が9.7%（全部位平均の約1.9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2,682万円（全部位平均の約2.6倍）と他部位と比較して著しく高額となっている（図6-1～2）。
- ・ その理由としては、腹部の場合、出血がなければ損傷度合が視覚的に認識しにくいいため、軽症と誤って判断してしまい診断を受けないこと等が考えられる。
- ・ 腹部損傷を軽減するためには、まず適正なシートポジションやシートベルト装着法<sup>※</sup>を理解してもらうことが必要である。さらに、腹部に受傷した場合の危険性を周知し、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が必要である。

※①腹部ではなく、腰骨の上にベルトをかける。②ベルトを絞って体にフィットさせる。③席に深く腰掛けるなど。

本報告書の作成にあたっては、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名の先生その他、各関係者から貴重なご助言、ご教示をいただきました。

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）

蓮花 一己 先生（帝塚山大学心理福祉学部教授）

# 集計結果

## 1. 交通事故による経済的損失額

- 人身損失額と物的損失額を合計した「交通事故による経済的損失」は、3兆2,830億円と推計される。
- 物的損失額は1兆7,524億円で、人身損失額の1兆5,306億円を上回っている。
- 人身損失額は、2006年度まで減少傾向であったが、近年増加に転じている。

交通事故による経済的損失額

図 1-1

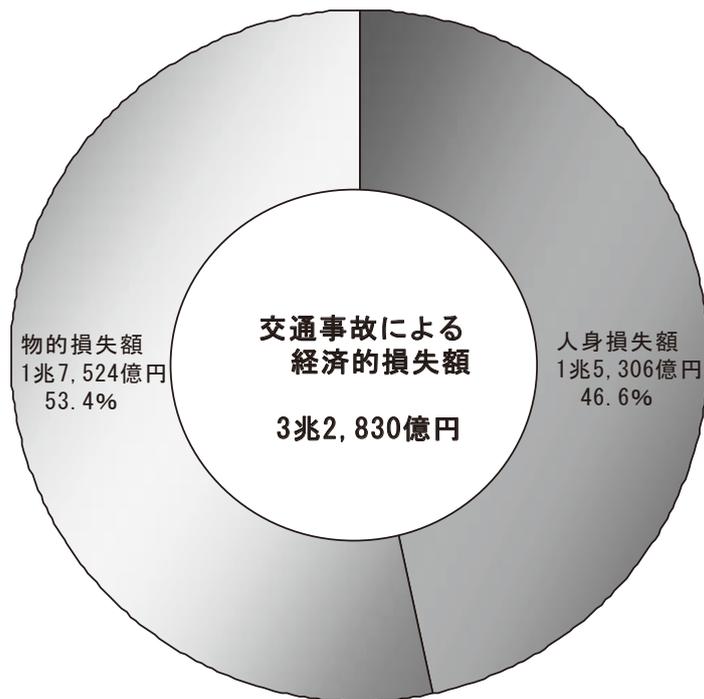
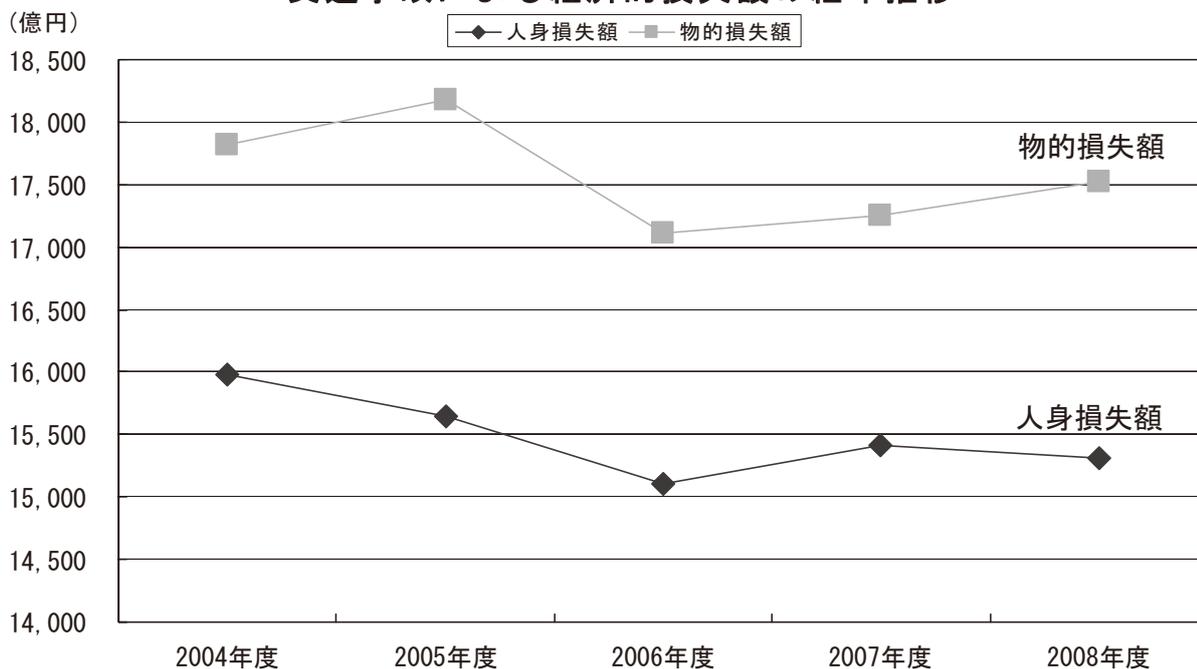


図 1-2

交通事故による経済的損失額の経年推移



- 交通事故による年間の被害者数は、約 130 万人である。
- 交通事故の被害者数に占める後遺障害者数の割合は 5.0%、死亡者数の割合は 0.5%とわずかであるが、これらに伴う損失額は、人身損失額の 50%以上を占めている。
- 交通事故の間接的損害を含めた社会的損失額は 6 兆 7,450 億円である。(平成 16 年内閣府調べ)

図 1-3

### 交通事故による被害者数と人身損失額

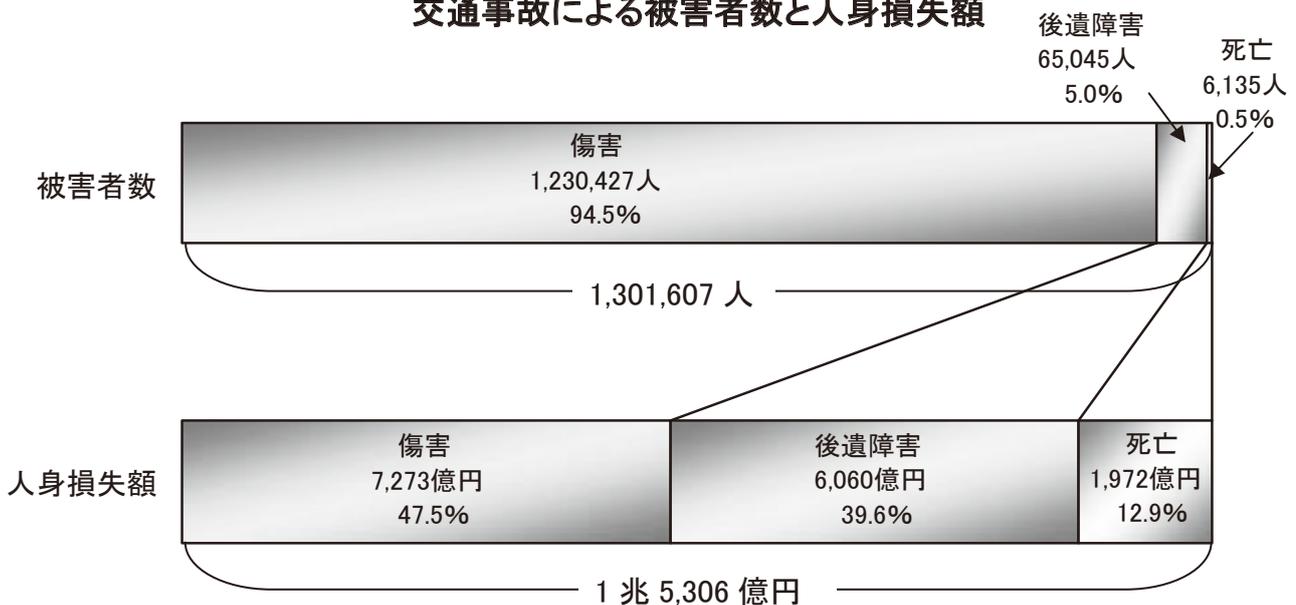
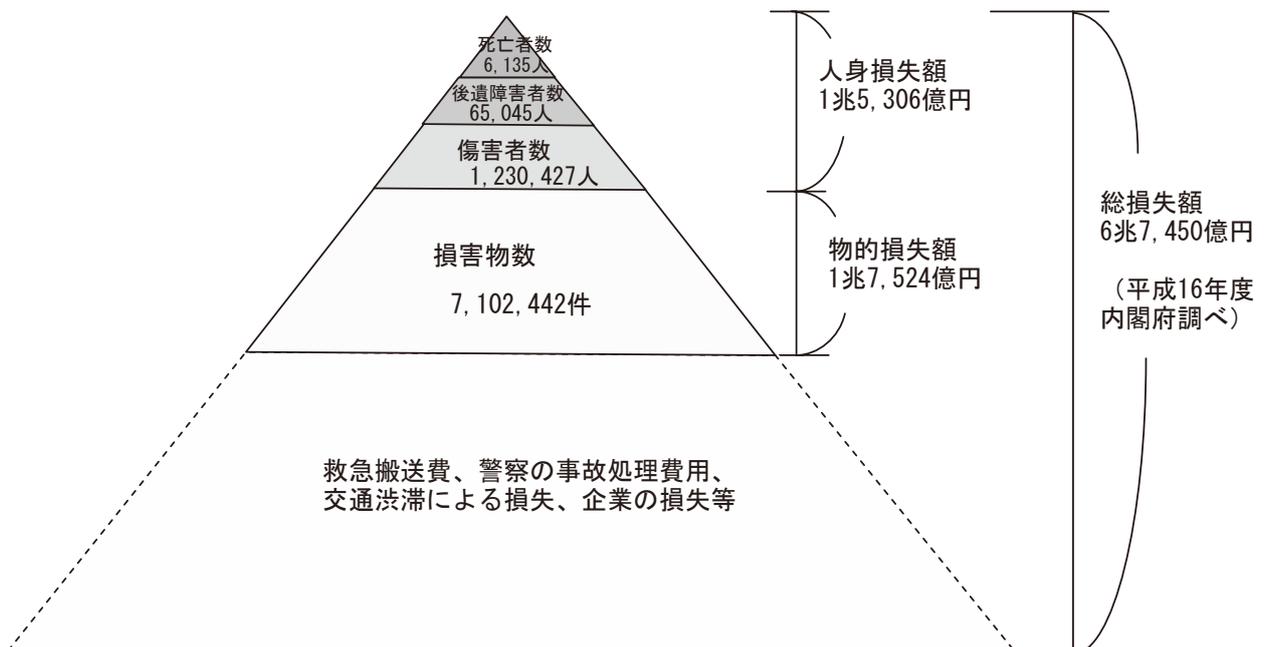


図 1-4

### 交通事故による社会的損失のイメージ

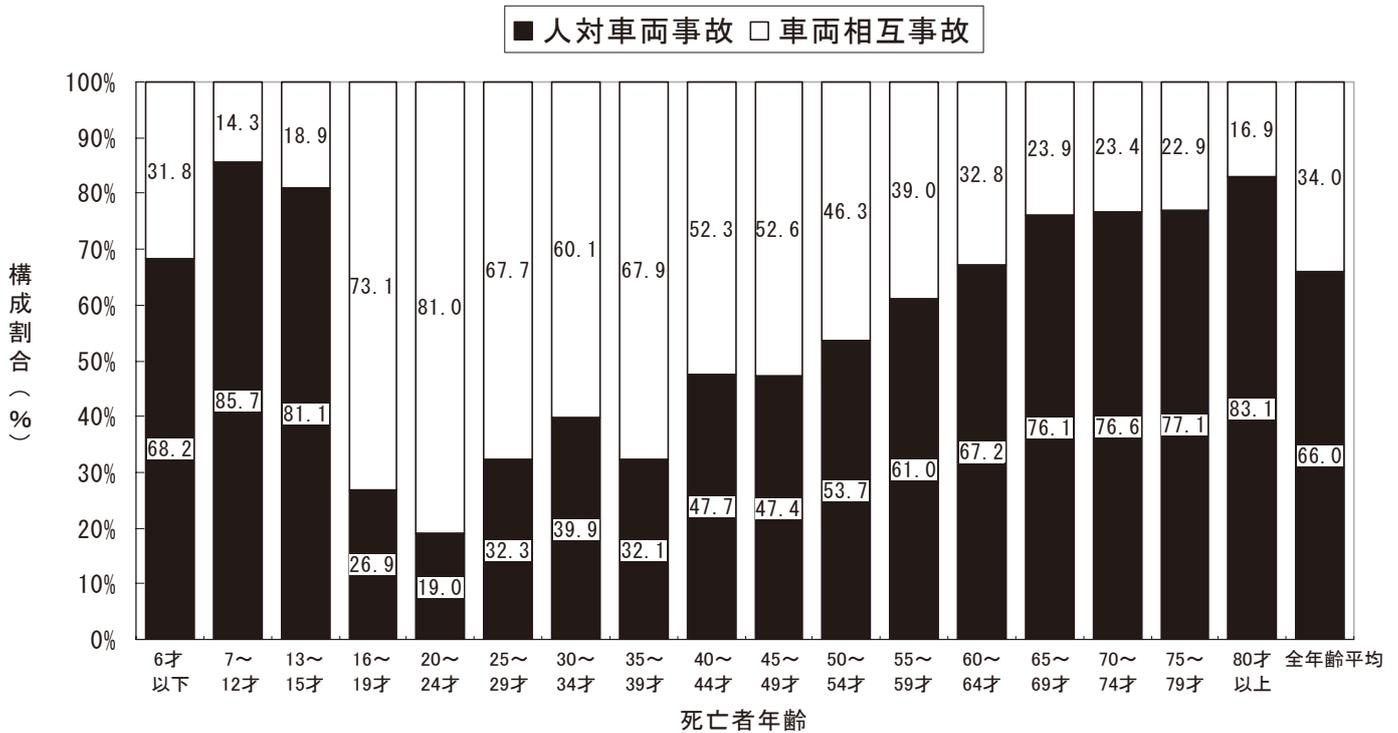


## 2. 死亡者年齢と加害者年齢にみる事故類型

- 死亡者年齢別に人対車両事故と車両相互事故の割合を比較すると、65才以上の高齢者は、人対車両事故による死亡事故の占める割合が高い。
- 加害者を事故類型別にみると、全ての加害者年齢で車両相互の追突による被害者数の割合が最も多く、全体でも37.6%を占めている。

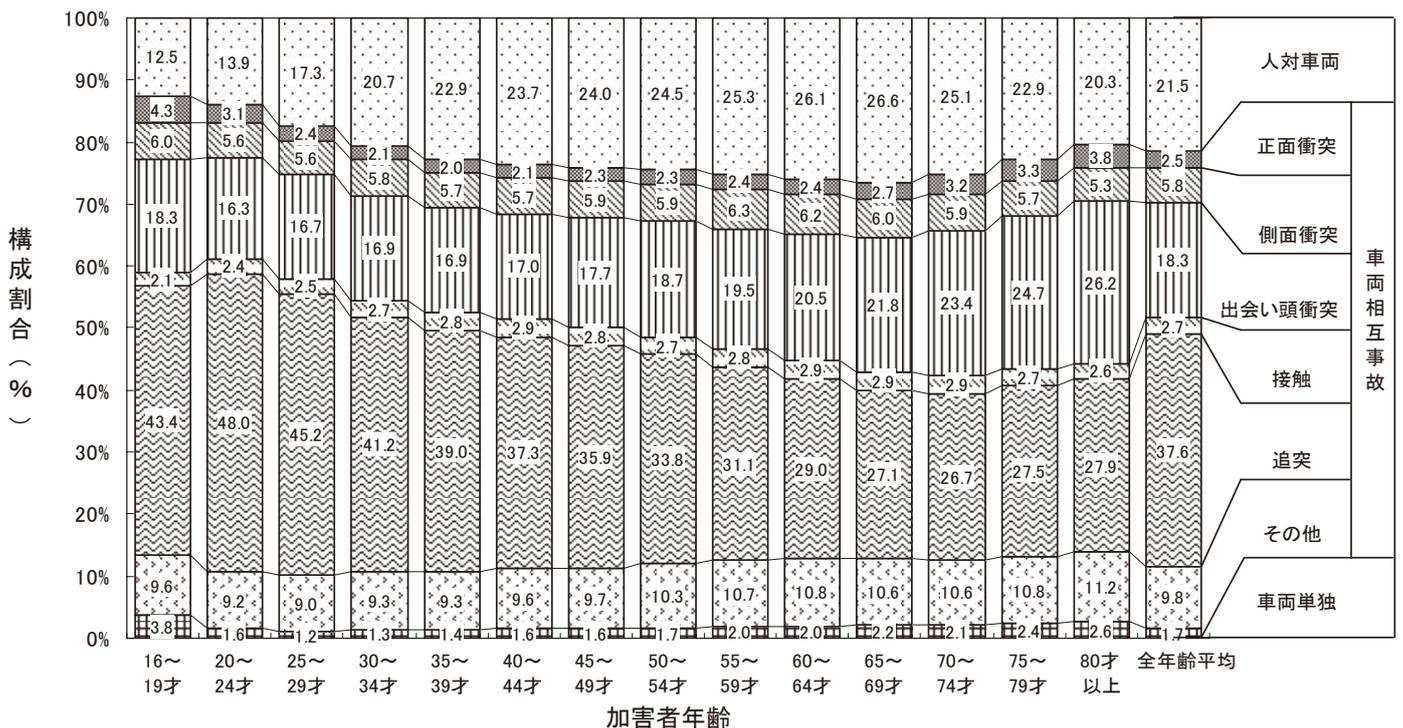
死亡者年齢別の人対車両事故と車両相互事故の割合

図 2-1



加害者年齢別／事故類型別の被害者数構成割合

図 2-2

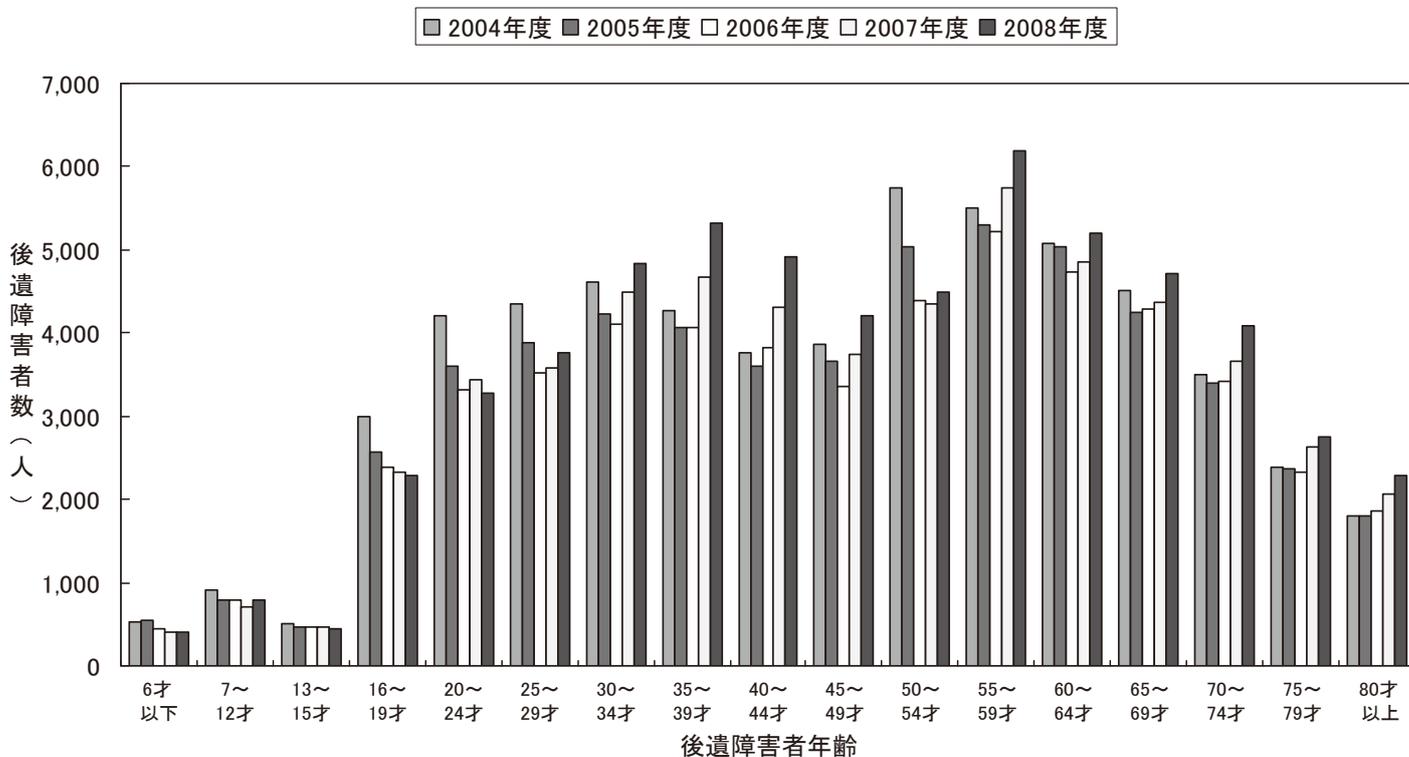


### 3. 被害者年齢別の後遺障害者数経年推移と平均人身損害額

- 後遺障害者数は、多くの年齢層において増加傾向にある。(全体では、55,801人から59,961人に増加した。)
- 被害者の平均人身損失額は、年齢が増加するとともに大きくなる。

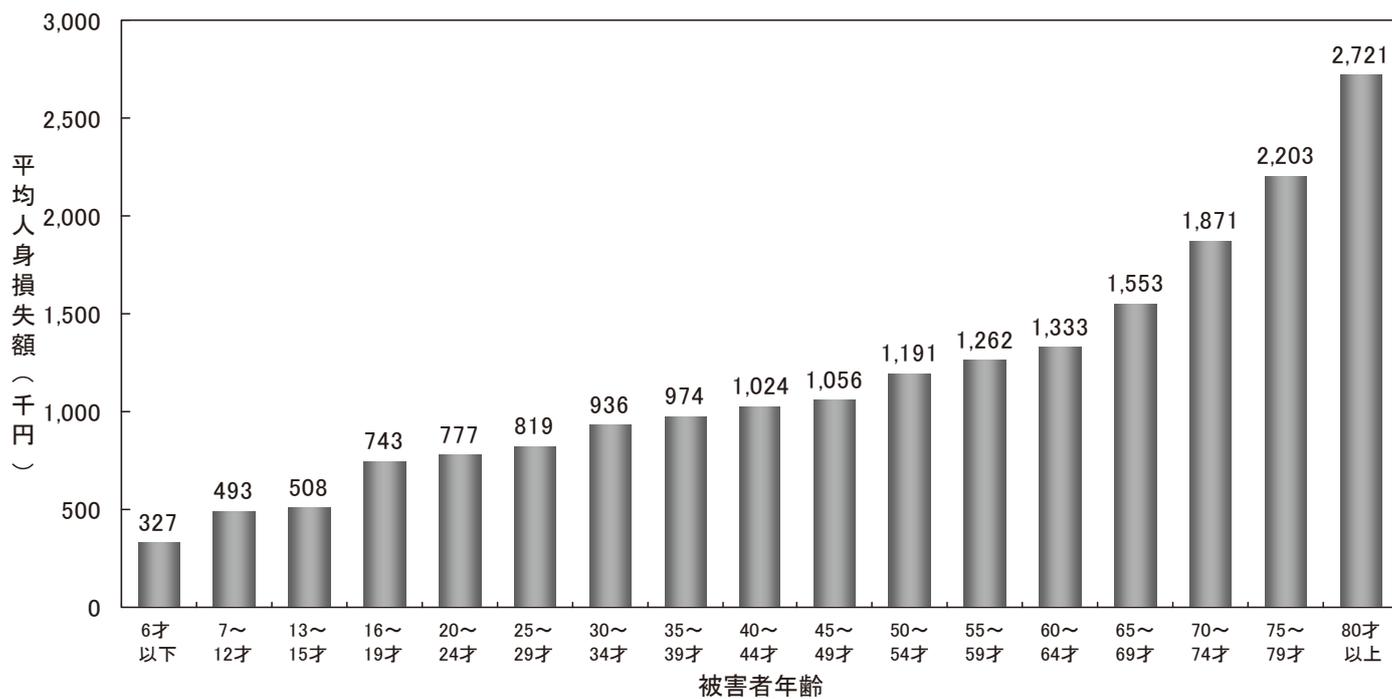
被害者年齢別の後遺障害者数経年推移

図 3-1



被害者年齢別の平均人身損失額

図 3-2



## 4. 事故類型別にみる損害物数と物的損失額

- 事故類型別に損害物数と物的損失額をみると、車両単独事故の構築物衝突によるものが最も多く、それぞれ 2,326,654 件、5,840 億円にのぼる。
- 軽四輪乗用車の保有台数の増加傾向に伴って、物的損失額も増加傾向にある。

事故類型別の損害物数と物的損失額

図 4-1

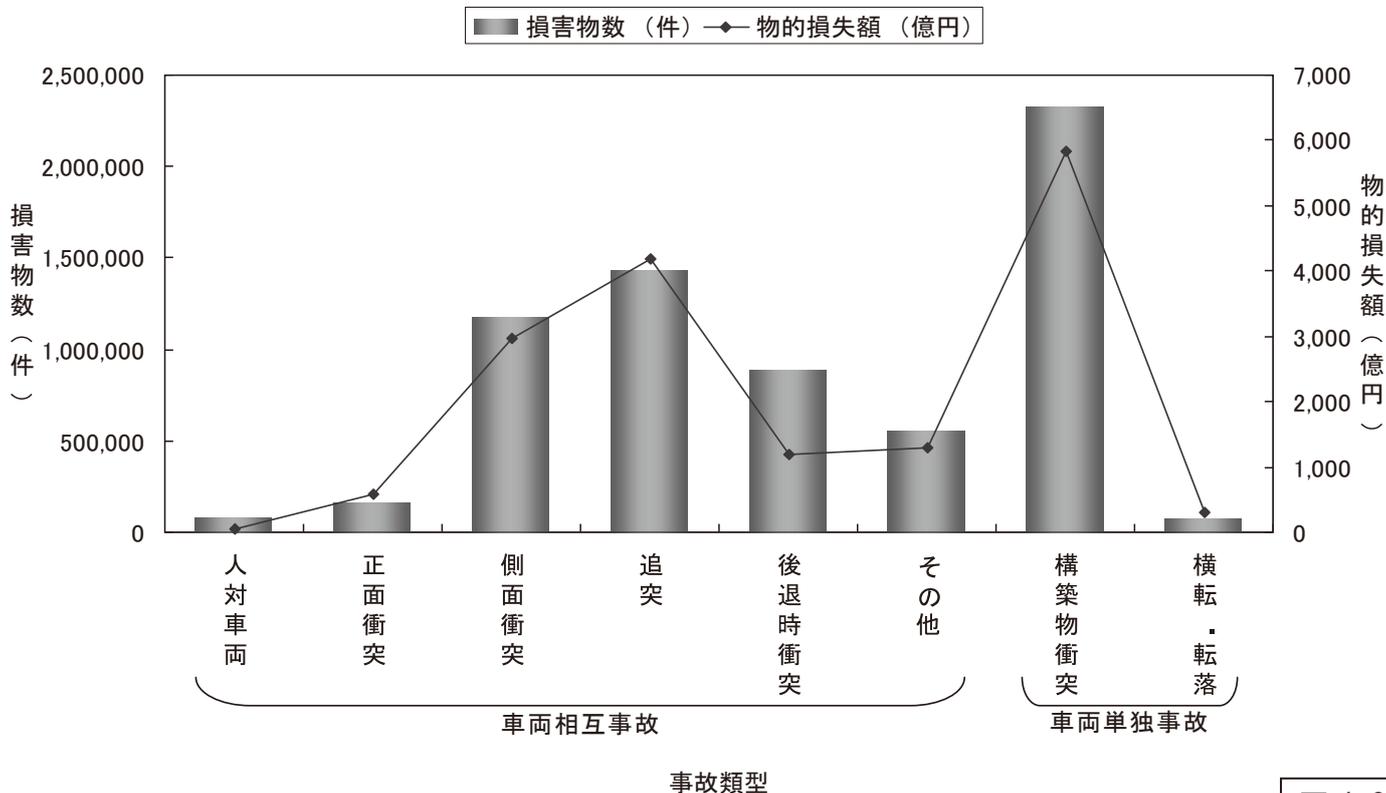
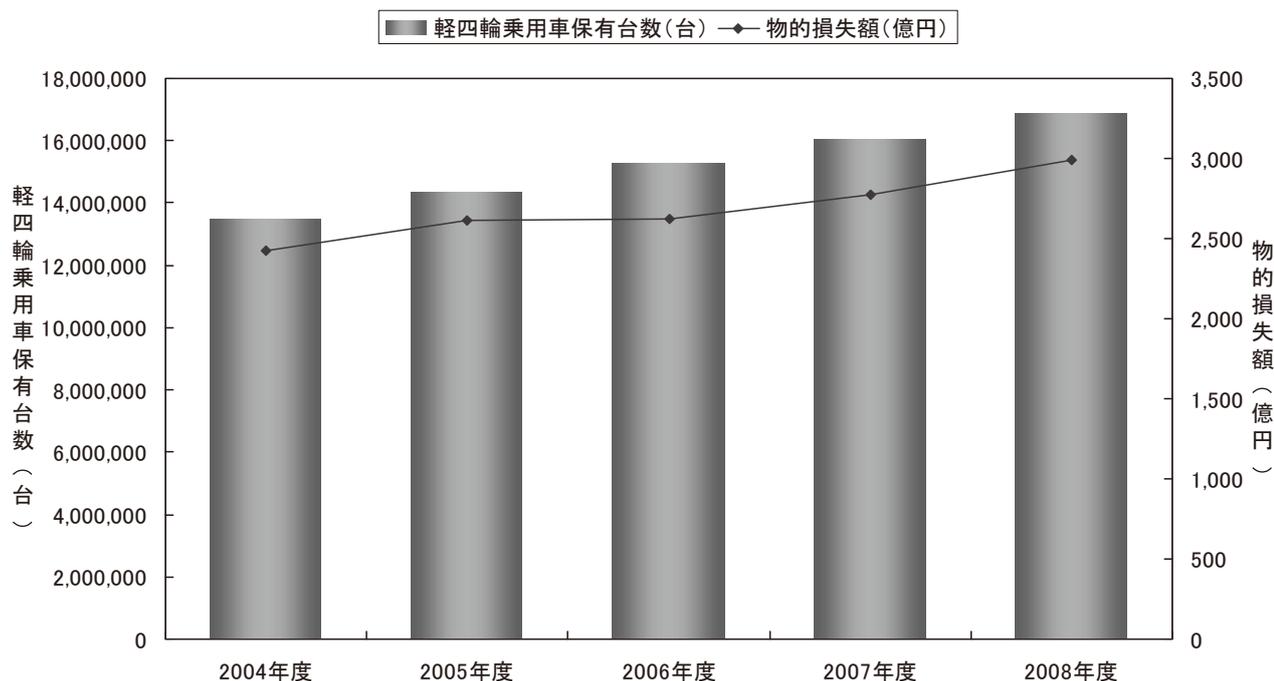


図 4-2

軽四輪乗用車の保有台数<sup>※</sup>と物的損失額



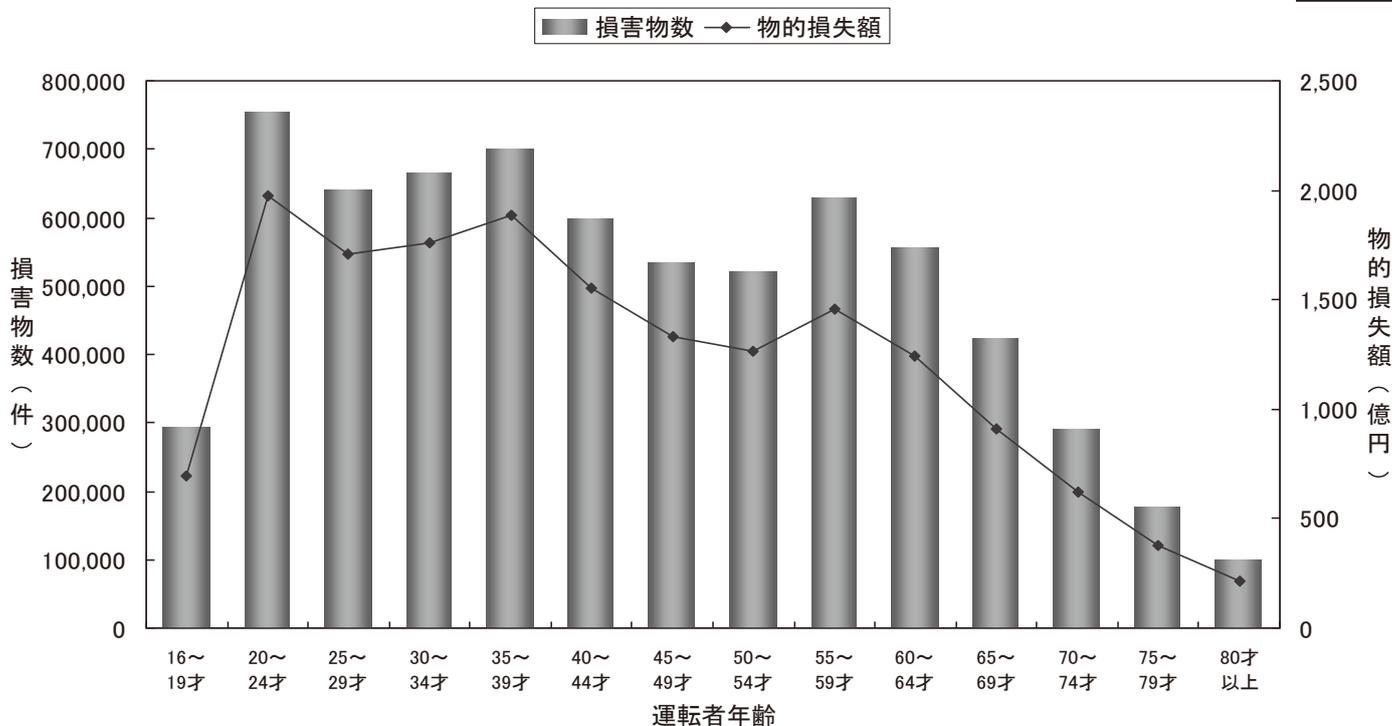
※財団法人自動車検査登録情報協会調べ

## 5. 運転者年齢別の損害物数と物的損失額

- 運転者年齢別の損害物数と物的損失額は、20～24才の年齢層を頂点に年齢が増加するとともに減少している。
- 免許保有者1万人当たりで見ると、16～19才の年齢層が突出している。

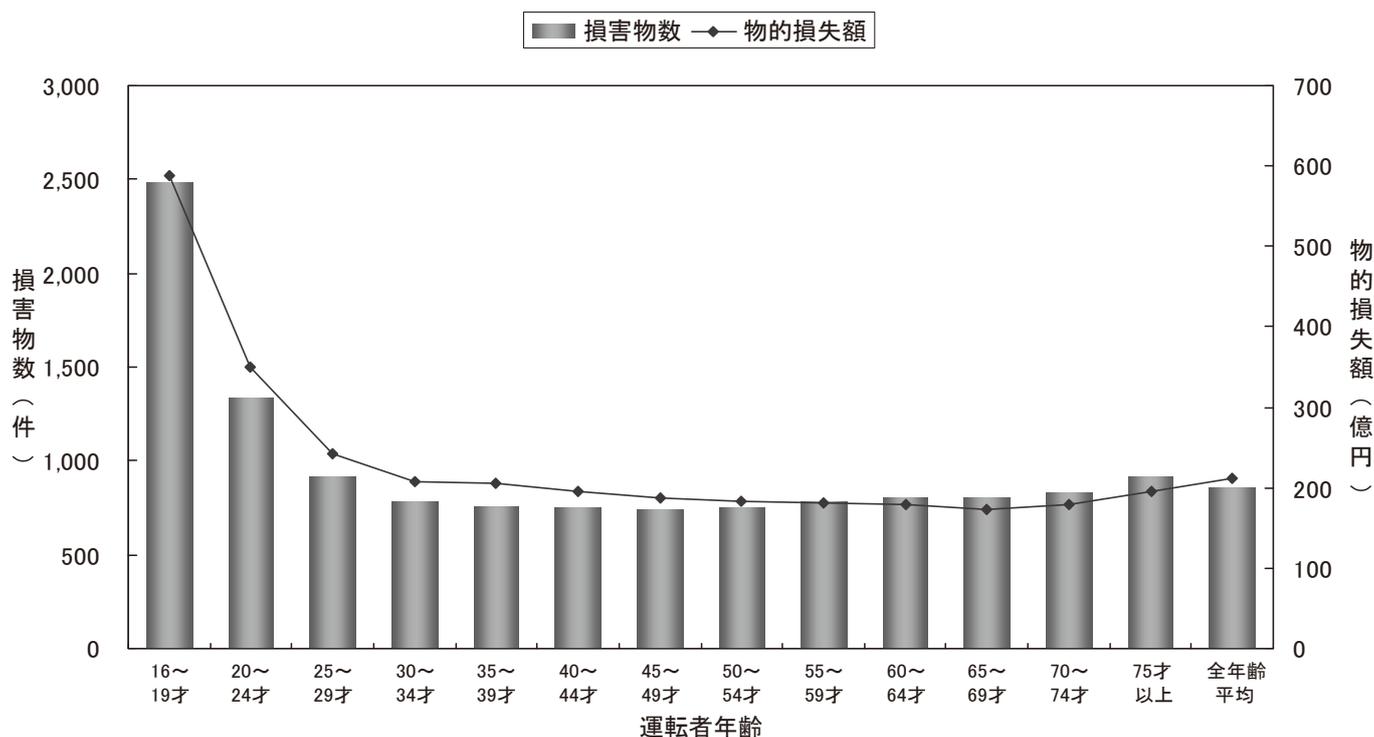
運転者年齢別の損害物数・物的損失額

図 5-1



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

図 5-2

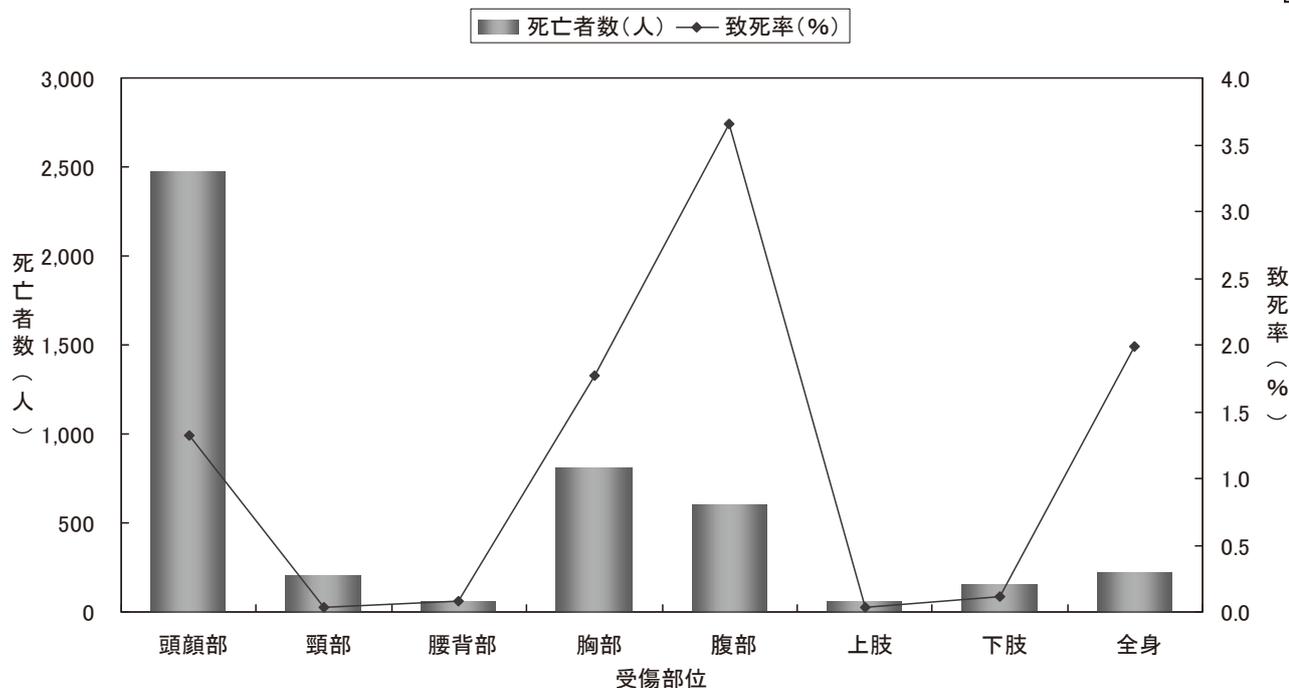


## 6. 受傷部位別の死亡者数・致死率と後遺障害者数・後遺障害率

- 受傷部位別にみると、死亡者数は頭顔部受傷によるものが2,476人で最も多く、後遺障害者数は頸部受傷によるものが16,029人で最も多い。
  - 一方、重症化する割合をみると、腹部受傷が最も高く、致死率\*が3.7%、後遺障害率\*が9.7%にのぼる。
- ※当該部位を受傷した被害者のうち、死亡および後遺障害に至った割合のこと。

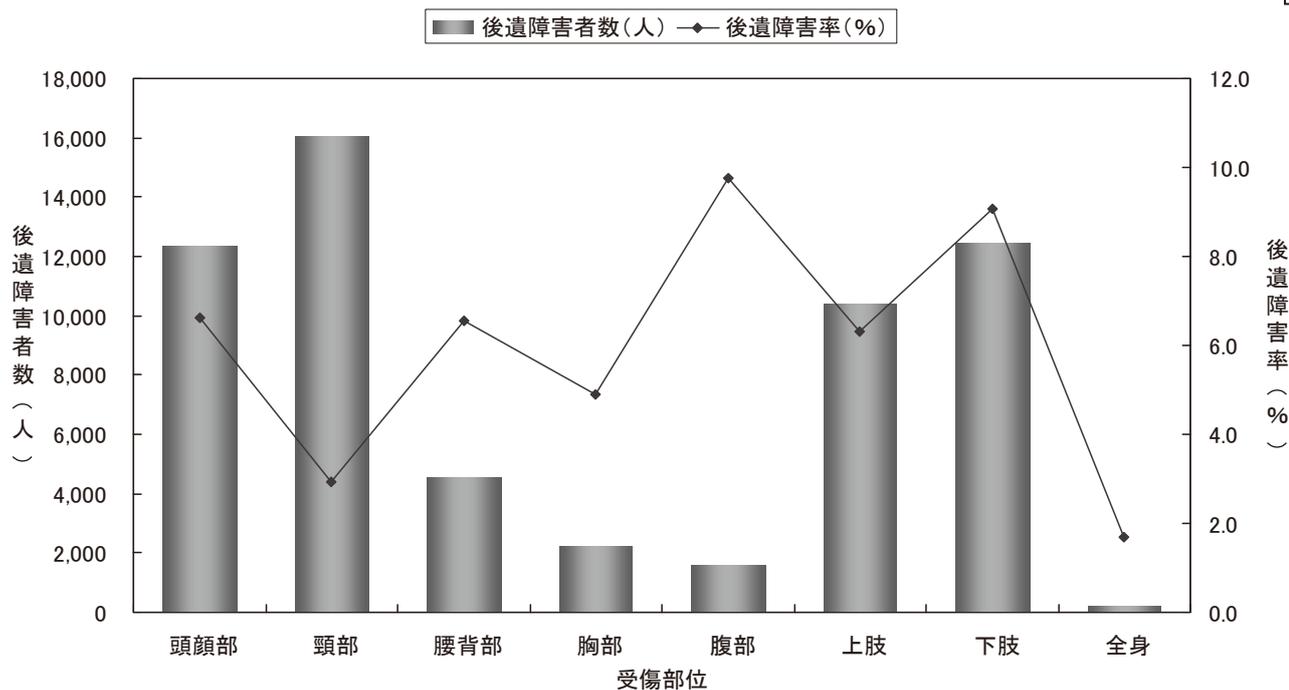
受傷部位別死亡者数・致死率

図 6-1



受傷部位別後遺障害者数・後遺障害率

図 6-2

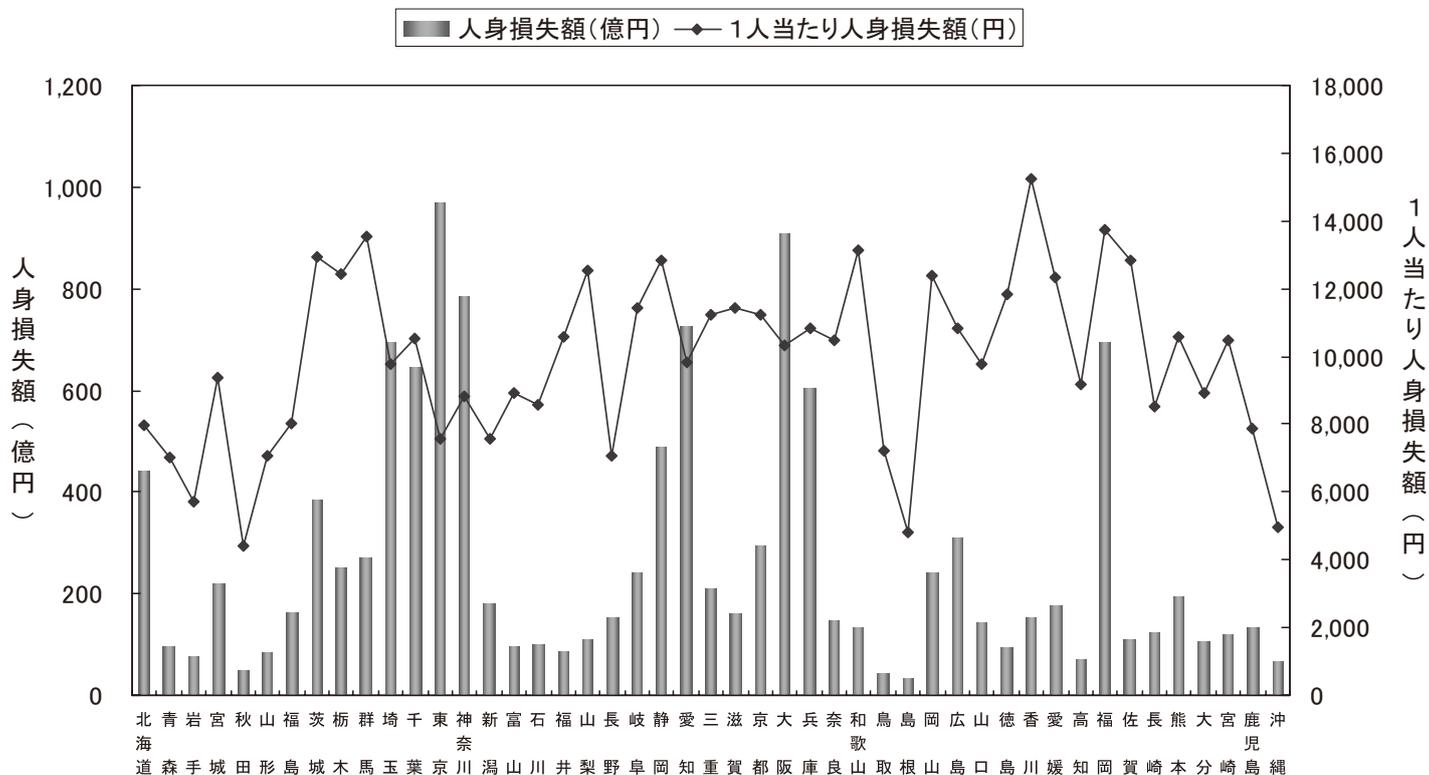


## 7. 事故発生地（都道府県別）にみる人身損失額と物的損失額

○ 人身損失額・物的損失額ともに人口の多い都道府県ほど大きいですが、1人当たり損失額では人口の多さに関わらず地域差がある。

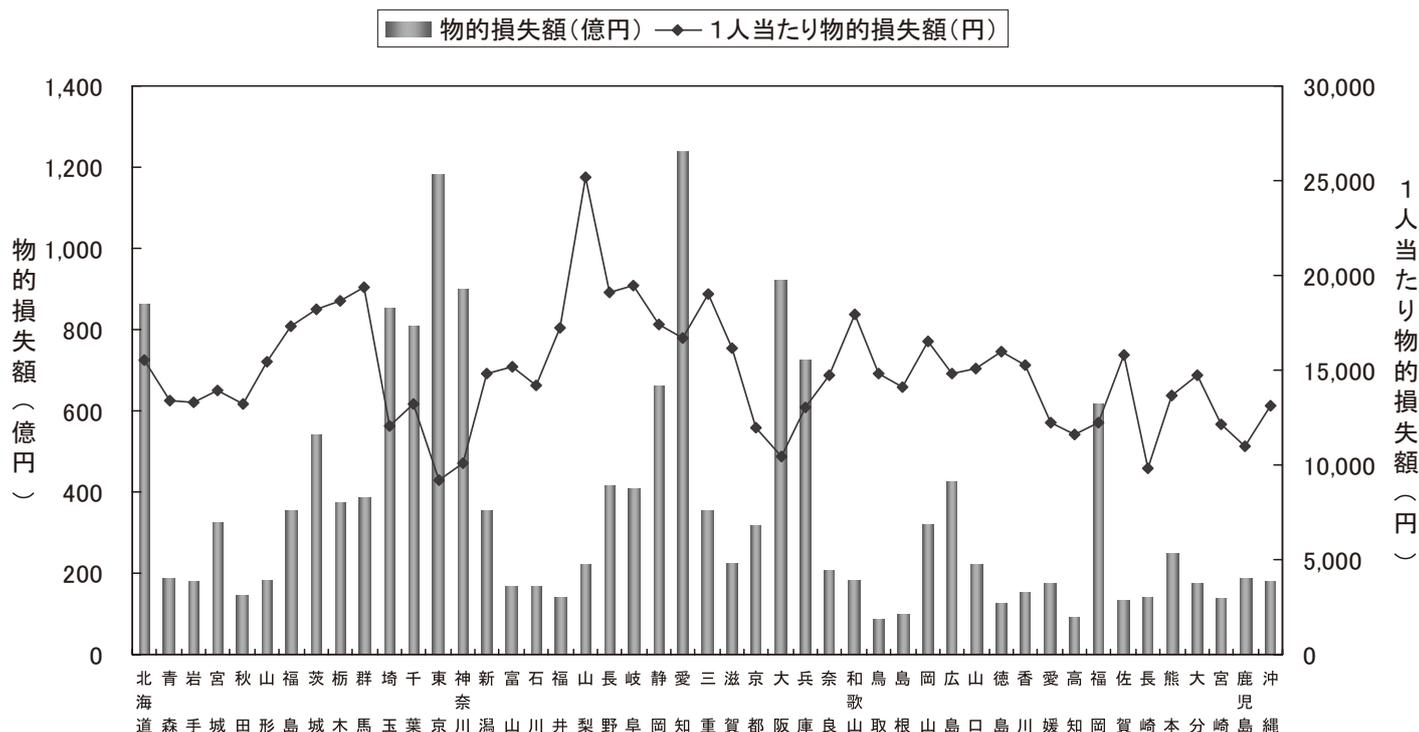
事故発生地（都道府県）別の人身損失額と1人当たり人身損失額

図 7-1



事故発生地（都道府県）別の物的損失額と1人当たり物的損失額

図 7-2



## 用語解説

### 1. 用語の定義

用語	定義
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。
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）

### 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) 本報告書では、説明を簡略化するため、略称、通称等を用いています。

本報告書の作成にあたり、使用したデータについては、損害保険料率算出機構からご提供いただきました。  
日本損害保険協会のホームページでは、本書に掲載した以外にも関連データをご覧いただけます。  
URL: <http://www.sonpo.or.jp/>

お問い合わせ先 (社)日本損害保険協会 〒101-8335 東京都千代田区神田淡路町 2-9  
業務企画部 自動車・海上グループ TEL (03) 3255-1943



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。  
イモビライザーは、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。

JQA-EM1791