

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—

2009年4月～2010年3月

- ◆交通事故による死亡者が減る一方で、増加する後遺障害者数。…………… 1
- ◆高齢運転者の交通事故による経済的損失が急増。…………… 2
- ◆重症化しやすい腹部受傷。大切なのは、正しいシートベルトの着用。…………… 4
- ◆車両単独事故、特に構築物衝突による損害が増加。…………… 6
- ◆若年運転者100人あたりの被害者数は4人！うち1割以上が原付事故。…………… 8

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、損害保険に係るデータであるため、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、自動車事故に伴う損害賠償責任に対して保険金の支払いが発生した場合、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。
- (3) 本報告書で使用するデータは、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です。ただし、物損事故については、保険の普及率等をもとに共済により支払われた事故等を推計して算入しております。
- (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) 対象期間中に事故が発生したか否かを問わず、対象期間中に保険金支払い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数ですので、「交通統計」((財)交通事故総合分析センター)等とは異なります。

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種に区分しています。
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)

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。

1. 2009年度発生した交通事故に伴う経済的損失額

提言1 交通事故による死亡者が減る一方で後遺障害者数は増加しており、交通事故による社会的コストは年間3兆2,069億円と、依然として高水準である。交通事故による社会的コストを削減するためには、後遺障害への軽減対策も必要である。

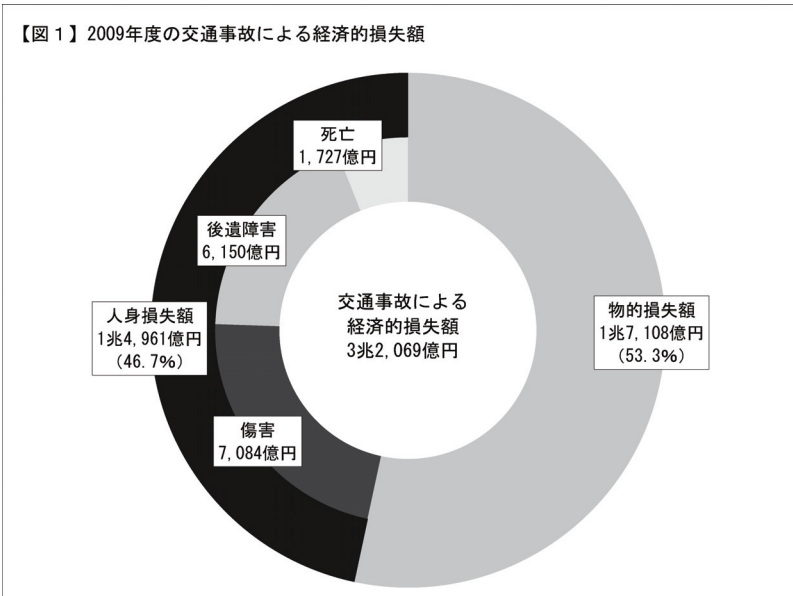


図1には、2009年度発生した人身事故および物損事故により発生した損失額を示した。人身損失額および物的損失額の合計、すなわち交通事故による経済的損失額は、年間3兆2,069億円にのぼり、依然として高水準である。

交通事故の発生件数は年々減少すると共に、死亡者数および傷害者数についても減少しているが、その一方で、人身損失額はそれに比例して削減されず、高止まりしている。これは、近年、後遺障害者数が増加していることが一つの原因と考えられる。

後遺障害者数は、表1のとおり、交通事故による被害者全体の5.2%（2009年度）に過ぎないが、その損失額は、人身事故による損失額全体のおよそ40%（6,150億円）を占め、後遺障害による損失は非常に大きいものとなっている。さらに、交通事故件数の減少傾向に反して、後遺障害者数は2007年度以降に増加している。

エアバック等の車載安全装置や救命救急医療の進展等により、死亡者数は減少しているものの、後遺障害を残す交通事故は依然として多く発生しているのである。

交通事故の情勢はこれまでと変わらず厳しい状況であり、交通事故に伴う社会的コストを削減するためには、死亡事故件数の削減に留まらず、後遺障害者数の推移を考慮した対策が必要である。

【表1】交通事故による経済的損失額の推移

年度	人身 損失額 (億円)	人身事故			物損事故			うち 死亡 (億円)	死亡者数 (人)	被害者中 (%)	物的 損失額 (億円)	経済的 損失額 (億円)
		うち 傷害 (億円)	傷害者数 (人)	被害者中 (%)	うち 後遺 障害 (億円)	後遺 障害者数 (人)	被害者中 (%)					
2005	15,642	7,460	1,274,829	95.1	5,753	58,279	4.3	2,430	7,420	0.6	18,176	33,818
2006	15,112	7,339	1,259,216	95.2	5,550	56,585	4.3	2,222	6,829	0.5	17,113	32,225
2007	15,416	7,370	1,260,284	95.0	5,909	60,301	4.5	2,137	6,563	0.5	17,256	32,672
2008	15,306	7,273	1,230,427	94.5	6,060	65,045	5.0	1,972	6,135	0.5	17,524	32,830
2009	14,961	7,084	1,215,064	94.4	6,150	66,850	5.2	1,727	5,607	0.4	17,108	32,069

* 上記の金額・人数については、保険の普及率等をもとに、共済や政府保障事業により支払われた事故等を含めた数値を推計していますので、他のページとは異なる場合があります。

2. 高齢者に対する交通安全対策

提言2 高齢運転者の交通事故による経済的損失額が急増している。高齢者に対する交通安全対策は、歩行者としての視点に加え、運転者としての対策が必要である。

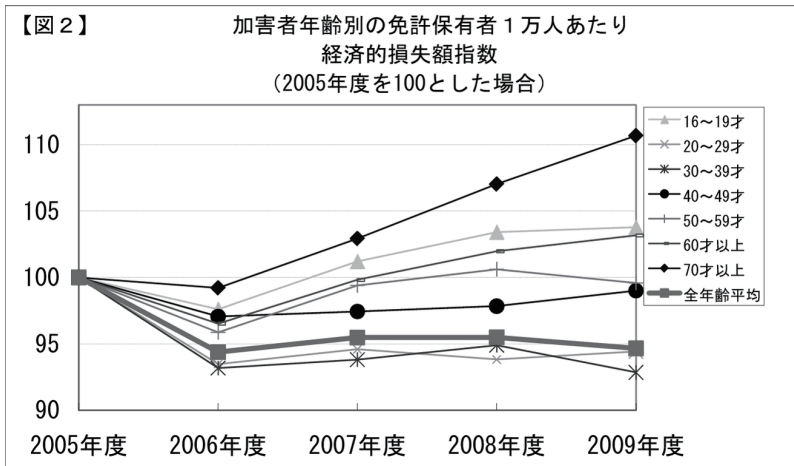


図2には、加害者年齢別に免許保有者1万人あたりの経済的損失額の変化を示した。2005年度から比較して、60才以上高齢運転者の経済的損失額が伸びていることがわかる。特に、70才以上は、2005年度と比較して、1割以上伸びている。

免許保有者数の推移をみると、表2のとおり、70才以上の高齢者層は年々増加しており、高齢運転者の危険は、今後もさらに高まる傾向が続くと考えられる。

都道府県警察において、高齢運転者に対する交通安全教育が実施されているところであるが、現在のところ、高齢運転者への対策は、講習予備検査（認知機能検査）が中心であり、高齢運転者への交通安全対策は十分ではない。特に、公共交通機関が充実していない地域では、自家用車の運転が欠かせない実態もあり、重点的な交通安全対策が必要である。

【表2】 免許保有者数の推移 (単位：人)

	免許保有者数			
	20才未満	60才以上	70才以上	
2005年	78,798,821	1,410,412	15,653,390	5,399,867
2006年	79,329,866	1,337,158	16,229,636	5,725,321
2007年	79,907,212	1,276,233	17,445,886	6,158,972
2008年	80,447,842	1,181,995	18,753,136	6,532,054
2009年	80,811,945	1,128,035	19,969,409	6,859,885

(出典：警察庁運転免許統計)

■日本損害保険協会では、高齢ドライバー教育拡充事業を支援しています。

「地域で実践できる高齢ドライバー教育拡充事業」
『あなたの運転チェックします』

日本損害保険協会 JNDP 自動車保険運用益拠出事業
企画・制作 財団法人日本交通安全教育普及協会



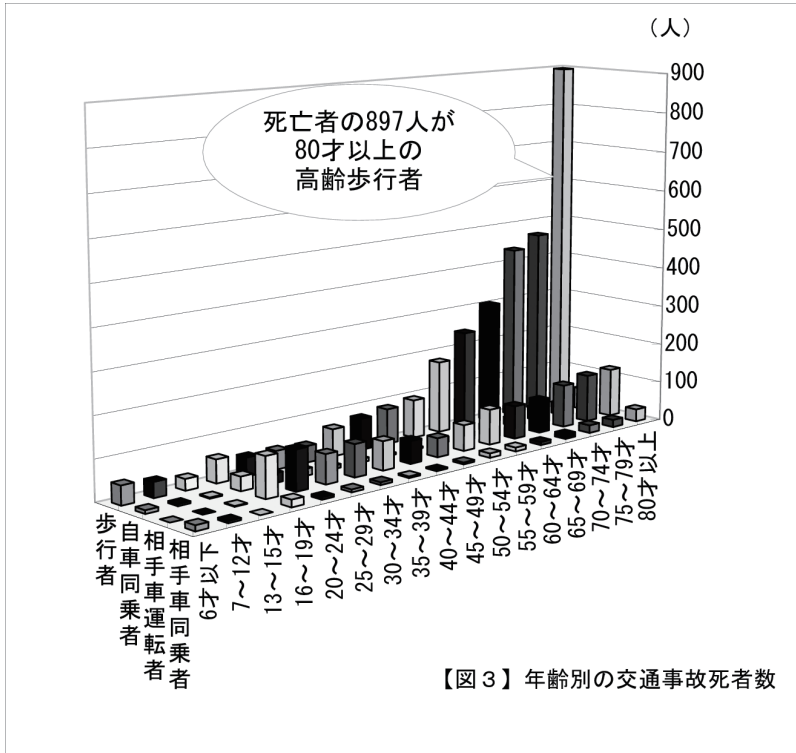
内閣府では、平成18年度から、高齢者安全運転の普及を促進するため、主に地域で交通安全に携わっている高齢者（シルバーリーダー）を対象に「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」を実施しました。これをさらに推進するため、高齢ドライバー教育拡充事業（主催：財団法人 日本交通安全教育普及協会）では、平成22年度に視聴覚教材（DVD）を作成しました。

本DVDでは、認知・判断力や身体機能、日常の運転行動に関する自己診断をすることで、自らの気付きを促します。また、過去の事故事例から、なぜその事故が起こったか、どう回避できるか確認できる映像が収録されています。

テーマごとに5分～10分で構成されていますので、様々な集会で手軽にご利用いただけます。

DVDをご希望の方は、本報告書（裏面記載）のお問い合わせ先までご連絡下さい。

■高齢歩行者の危険



高齢者が歩行中に事故に遭うケースが急増している。交通事故死者4,863人のうち、65才以上の歩行者が43%を占めており、特に80才以上の歩行者は897人と突出している。

運転免許を保有しない場合、自動車の動きが予測しづらいため、歩行中に交通事故に遭う危険性が高いとされているが、現在、65才以上の女性の大半は、運転免許を取得したことがなく、特に、危険性が高くなっている。

運転免許を保有しない場合には、更新時などの再教育の機会もないことから、様々な機会を捉え、交通ルールの教育を実施する必要がある。

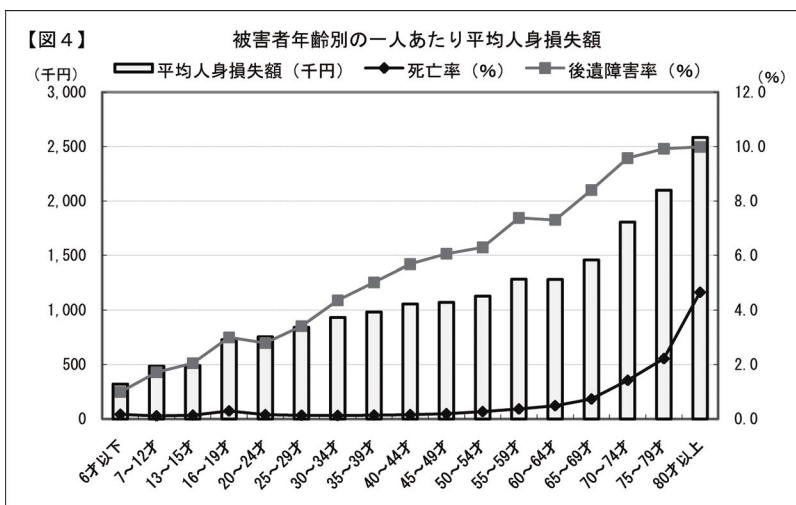
【表3】歩行中・自転車乗用中の高齢者の交通事故死者に占める運転免許保有者の割合（平成16年）

	免許なし	免許あり
歩行中	86.0%	14.0%
自転車乗用中	88.3%	11.7%

（出典：警察白書 平成16年）

■被害者年齢別の平均人身損失額

図4には、被害者一人あたりの人身損失額と死亡率・後遺障害率を年齢層別に示した。被害者年齢層が上がるにつれて、死亡率・後遺障害率が高まり、一人あたりの人身損失額も同様に上がっていることが分かる。



近年、交通事故死者は減っているにも関わらず、平均人身損失額が増加傾向にある。これは、前述のとおり、後遺障害者数の増加によるものであるが、死亡率・後遺障害率の高い高齢者の被害者が増えていることが、その一因であると考えられる。

社会の高齢化が進むにつれて、被害者に占める高齢者の割合はさらに増える可能性があり、交通事故に伴う損失は、今後さらに高まる危険があると言える。

3. 受傷部位からみた交通事故の危険

提言3 受傷部位では、受傷者数の多い頸部・頭顔部に加え、重症化しやすい腹部への対策が必要である。乗車中の腹部受傷の危険を回避するためには、適切にシートベルトを着用することが重要である。

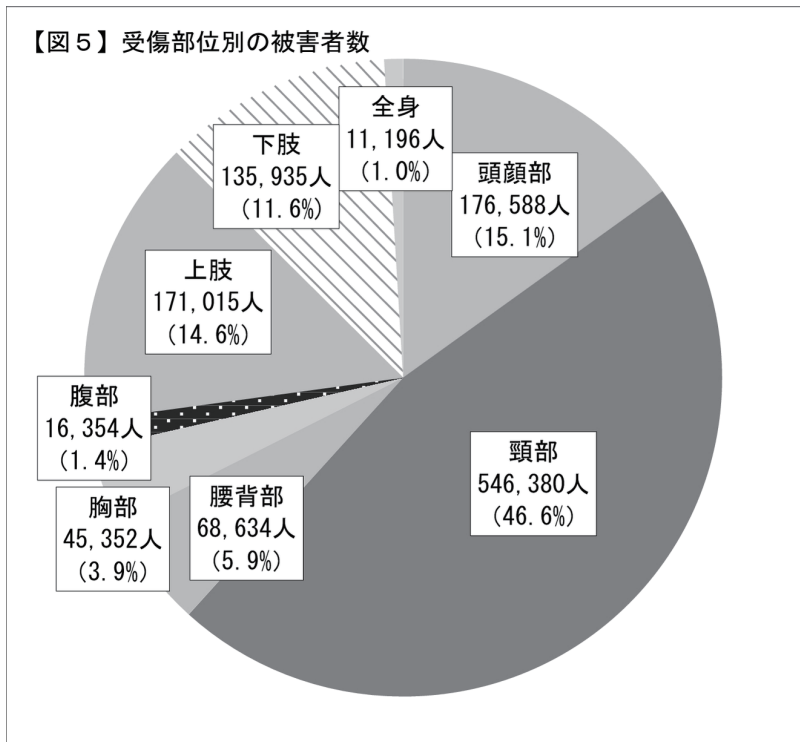
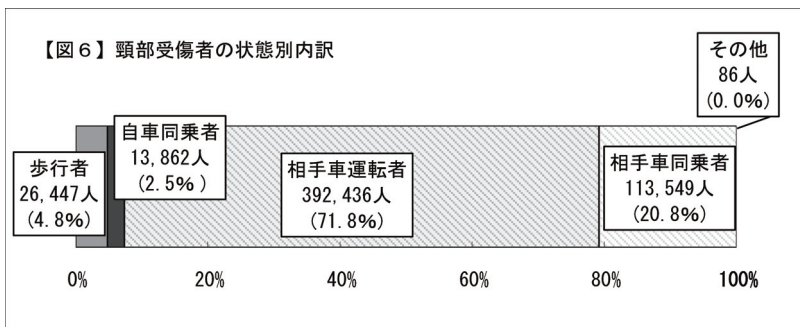


図5には、交通事故被害者の受傷部位の割合を示した。

受傷部位の中でおよそ半数を占めるのは頸部である。頸部を損傷する被害者の93%は、相手側の運転者および同乗者であり（図6）、事故時の追突、衝突、急停車等によって頸部の急激な過伸展、過屈曲運動が起こったことに伴う損傷である。

一方、後遺障害率、死亡率を比較すると（表4）、頸部受傷は他の部位に比較して、後遺障害率、死亡率が低く、最も高いのは腹部受傷である。

腹部受傷者は1割近くが後遺障害を残しており、平均治療関係費についても腹部が最も高い。



腹部受傷については、受傷者が少なく、その危険が認知されていないが、他と比較して重症化しやすい部位であると考えられ、腹部受傷の危険について、認知度を高める必要があると考えられる。

【表4】受傷部位別の被害者数（うち傷害者数・後遺障害者数・死亡者数）

受傷部位	被害者数 (人)	うち傷害者数			うち後遺障害者数		うち死亡者数 (人)	死亡率 (%)
		うち傷害 (人)	平均治療 関係費 (千円)	平均治療 期間 (日)	うち後遺障害 (人)	後遺障害率 (%)		
頭顔部	176,588	162,052	288	83.6	12,167	6.9	2,369	1.3
頸部	546,380	529,035	207	75.3	17,145	3.1	200	0.0
腰背部	68,634	63,929	199	60.3	4,646	6.8	59	0.1
胸部	45,352	42,509	254	63.1	2,100	4.6	743	1.6
腹部	16,354	14,165	468	72.3	1,619	9.9	570	3.5
上肢	171,015	160,120	323	90.7	10,846	6.3	49	0.0
下肢	135,935	123,330	337	80.6	12,490	9.2	115	0.1
全身	11,196	10,771	94	28.7	218	1.9	207	1.8

■車両乗車中の腹部受傷の危険

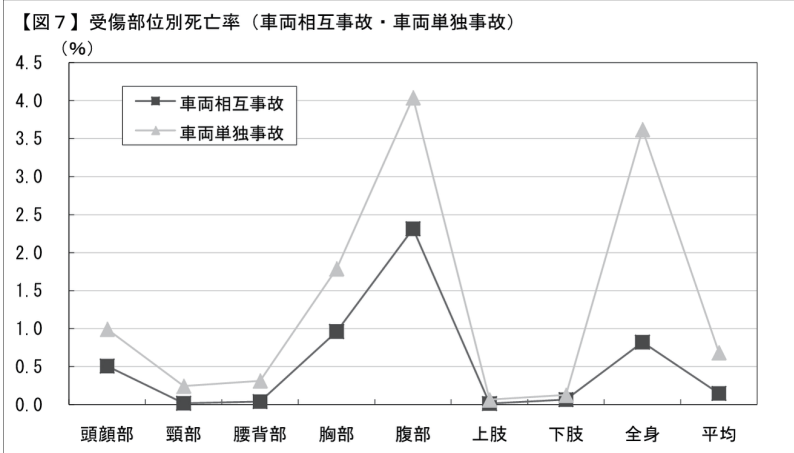


図7では、さらに、受傷部位別の死亡率について、車両相互事故と車両単独事故を取り出して示した。

これらの被害者は乗車中であつたと考えられるが、乗車中であっても、同じく腹部受傷による死亡率が高いことが分かる。

シートベルトを着用していない場合には、衝突時に車内で全身を強打する場合、車外へ放出される場合などがあり、大変危険である。

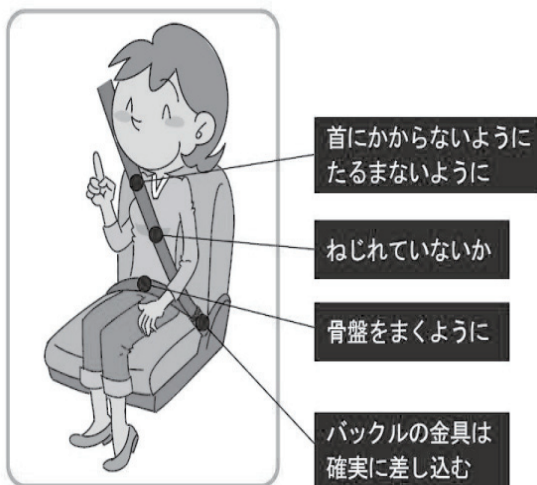
しかし、シートベルトを着用している場合であっても、正しく装着していない場合には、事故発生時の衝撃がシートベルトにより腹部に集中する危険もあることが分かっている。

腹部損傷を回避するためには、シートベルトの正しい装着法を理解することが大切である。

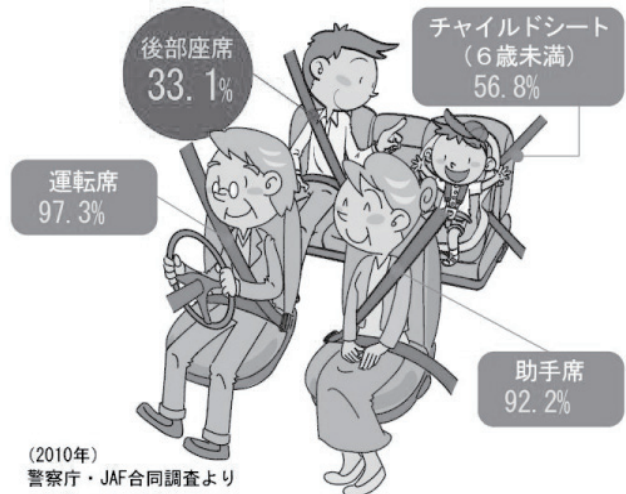
■シートベルトの正しい装着法

シートベルトは正しく装着すると交通事故にあつた場合の被害を大幅に軽減できます（図A参照）。

【図A】正しい装着方法



【図B】シートベルト着用率



図Bにあるとおり、後部座席のシートベルト着用率は、義務化後も、一般道路は30%台にとどまっております、前席の着用率90%台と比べて、大幅に低い状況となっております。もし、後部座席でシートベルトを着用しないで事故にあつた場合、車外に放り出される危険性やシートベルトを着用している前席乗員へ危害を加えてしまう可能性もあり、大変危険です。

日本損害保険協会では、特に着用率の低い後部座席シートベルトの着用率を高め被害者を減らしたいという思いから、車内貼付用ステッカーを作成し、有償頒布しています。

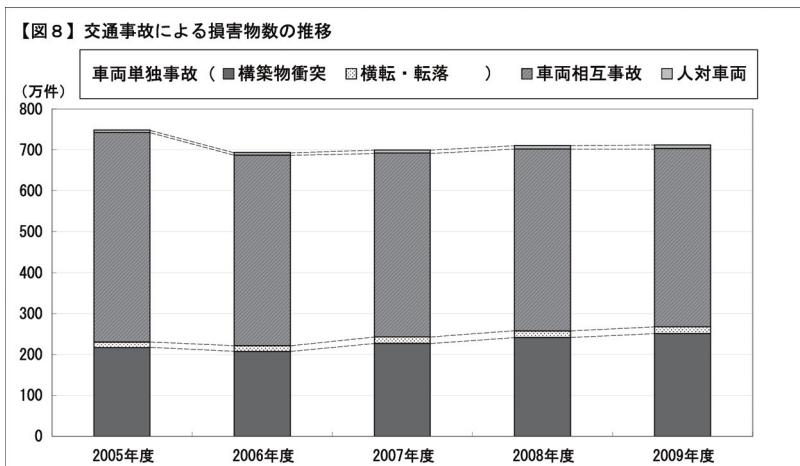
ご希望の方は、当協会ホームページ (<http://www.sonpo.or.jp/>) の「統計・刊行物・報告書」から入手方法をご確認いただけます。



車内貼付用ステッカー

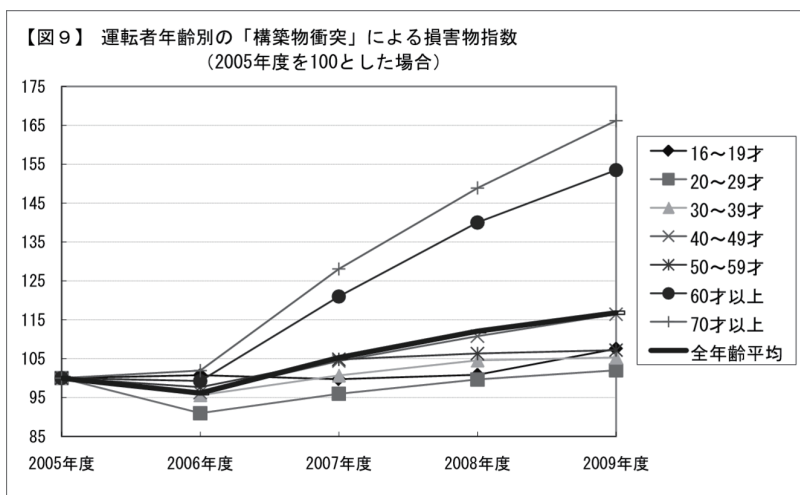
4. 車両単独事故の危険

提言4 構築物衝突による車両単独事故は、事故件数が減少している一方で、損害物数が全年齢で増加しており、対策が必要である。



車両単独事故は、いわゆる自損事故のことで、「構築物衝突」と「横転・転落」の事故類型に分けられる。「構築物衝突」については、警察庁の交通事故統計では、「工作物衝突」に分類されており、年々減少し、10年前と比較して半分以下になったとされている。

しかし、自動車保険データによれば、図8に示すとおり、構築物衝突は年々増加しており、交通事故による損害物数を押し上げていることが分かる。



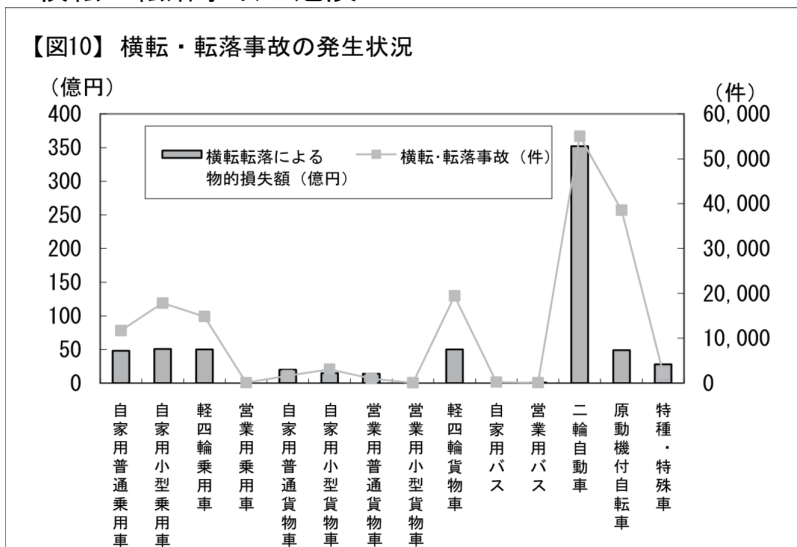
さらに、図9には、構築物衝突による損害物数について、2005年度を基準とした年齢別の指数を示した。2006年度は、一旦減少しているように見えるが、その後、全ての年齢で増加傾向である。特に、60歳以上、70歳以上は、2005年度と比較して150%以上の伸びを示しており、対策が急務である。

なお、車両単独事故であっても、物が壊れるだけとは限らない。車両単独事故に伴う死傷者数は、他の事故によるものと比べて少ないが、その後遺障害率と死亡率は、人対車両事故と同様に高い数値を示しており、人にとっても危険性の高い事故と言える。

【表5】事故類型別の被害者の状況

	被害者数 (人)	うち 傷害 (人)	うち 後遺障害 (人)	後遺	うち 死亡 (人)	死亡率 (%)
				障害率 (%)		
人対車両	257,694	234,876	19,649	7.6	3,169	1.2
車両相互事故	905,959	864,434	40,000	4.4	1,525	0.2
車両単独事故	21,363	19,553	1,644	7.7	166	0.8
その他	178	166	9	5.1	3	1.7
合計	1,185,194	1,119,029	61,302	5.2	4,863	0.4

■横転・転落事故の危険



横転・転落事故による損害物数は、図8のとおり、比較的少ないが、1事故あたりの物的損失額は、表6に示すとおり、横転・転落事故が最も高いことが分かる。

横転・転落事故を車種別にみると、二輪自動車と原動機付自転車による事故件数が非常に多く（図10）、全体の半分以上を占めており、十分な対策が必要である。

【表6】事故類型別の平均物的損失額

事故類型	平均物的損失額 (千円)
横転・転落	408
正面衝突	353
追突	286
構築物衝突	255

事故類型	平均物的損失額 (千円)
側面衝突	247
その他	230
後退時衝突	137
人対車両	51

■物損事故の高額賠償事例

物損事故では、事故によって壊れた車両や店舗などの修理費用に伴う直接損害だけでなく、代車を手配するためにかかった費用、店舗休業による損害に伴う間接損害などについても、法律上の損害賠償責任を負うことが求められる。また、道路上の構築物（ガードレールや照明など）に衝突した場合にも、高額な修理費用がかかることがある。

表7には、過去に発生した物損事故に伴う高額賠償事例を示した。このような例に限らず、身近な道路上の構築物を損傷した場合にも、材料費および修理費に賠償は高額となる場合が多いことから、十分な備えが必要である。

【表7】高額判決例

認定総損害額 (万円)	裁判所	判決年月日	事故年月日	損害物件
26,135	神戸地裁	1994年7月19日	1985年5月29日	積荷 (呉服・洋服・毛皮)
13,580	東京地裁	1996年7月17日	1991年2月23日	店舗 (パチンコ店)
12,036	福岡地裁	1980年7月18日	1975年3月1日	電車・線路・家屋

※認定総損害額とは、被害者の損害額をいい、被害者の過失相殺相当額を控除する前の金額のこと。

【表8】道路上の構築物の参考価格

構築物	参考価格 (円)
ガードレール (1mあたり)	5,000~50,000
照明柱	100,000~500,000
交通信号機用コンクリートポール	33,000~70,000
カーブミラー	40,000~100,000

※いずれも大きさ・形状などにより異なる。

5. 若年層に対する交通安全対策

提言5 16～19才の若年層は、免許保有者1万人当たりの人身事故被害者数が最も高い。その事故類型は、スピードの出しすぎによる追突の割合が高く、運転者の責任や交通マナーについて理解を深める教育が必要である。

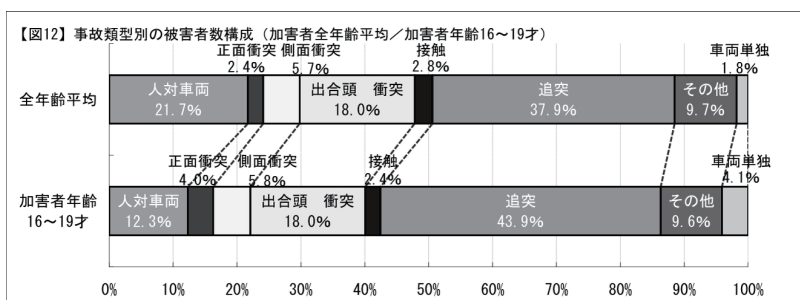
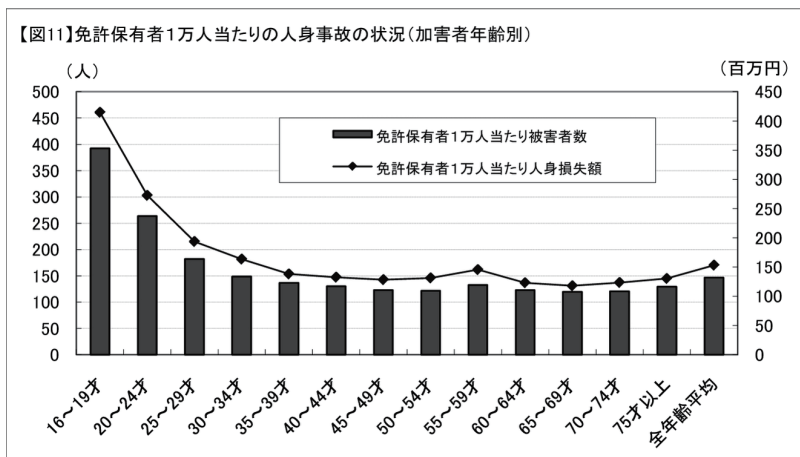


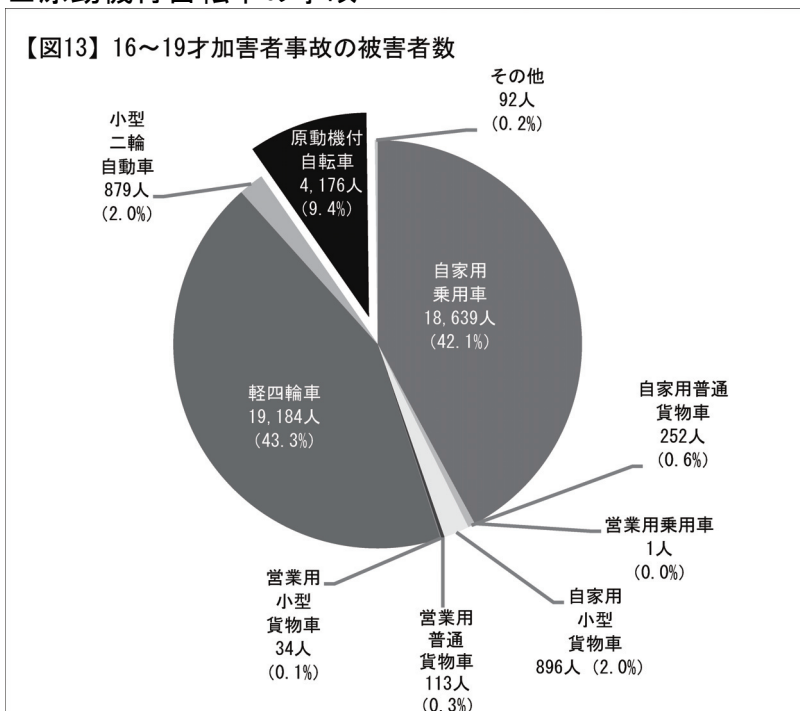
図11には、免許保有者1万人あたりに発生した人身事故に伴う被害者数と人身損失額を、加害者年齢別に示した。

被害者数、人身損失額ともに16～19才の若年層が最も高く、言い換えれば、16～19才の免許保有者100人がいれば、4人の被害者が発生することになり、いかに事故の危険が高いかが分かる。

事故類型を比較すると、図12のとおり、16～19才の若年層は全年齢平均と比較して、追突による事故が多い。追突事故は主にスピードの出しすぎなどが原因で起こり、運転者の安全意識で減らせる事故でもある。

無謀な運転による事故を防止するためには、若年層が交通事故の恐ろしさを認識し、運転者の責任や交通マナーについて理解を深める教育が必要である。

■原動機付自転車の事故



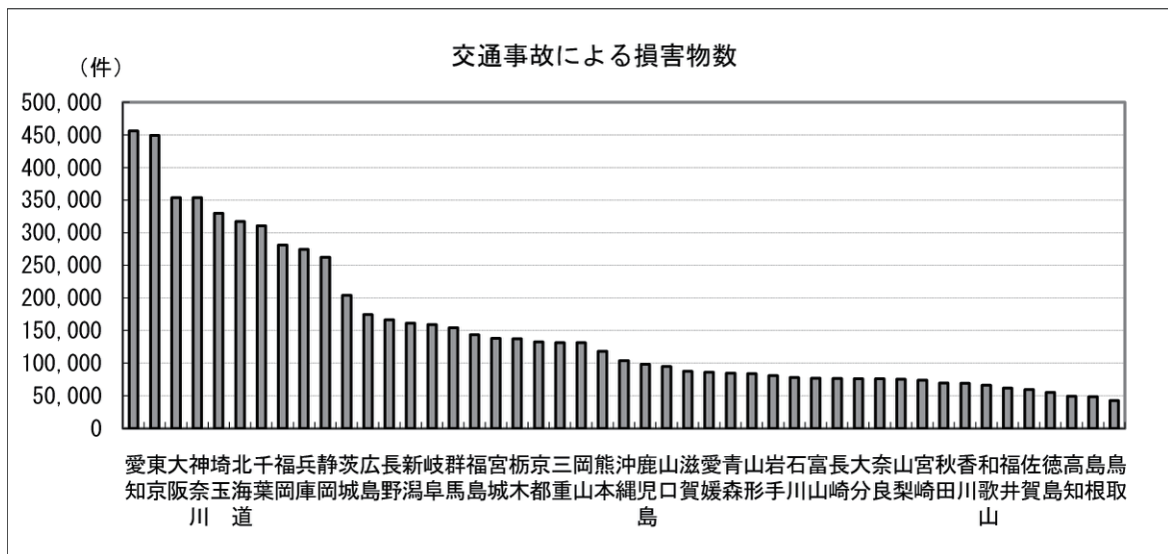
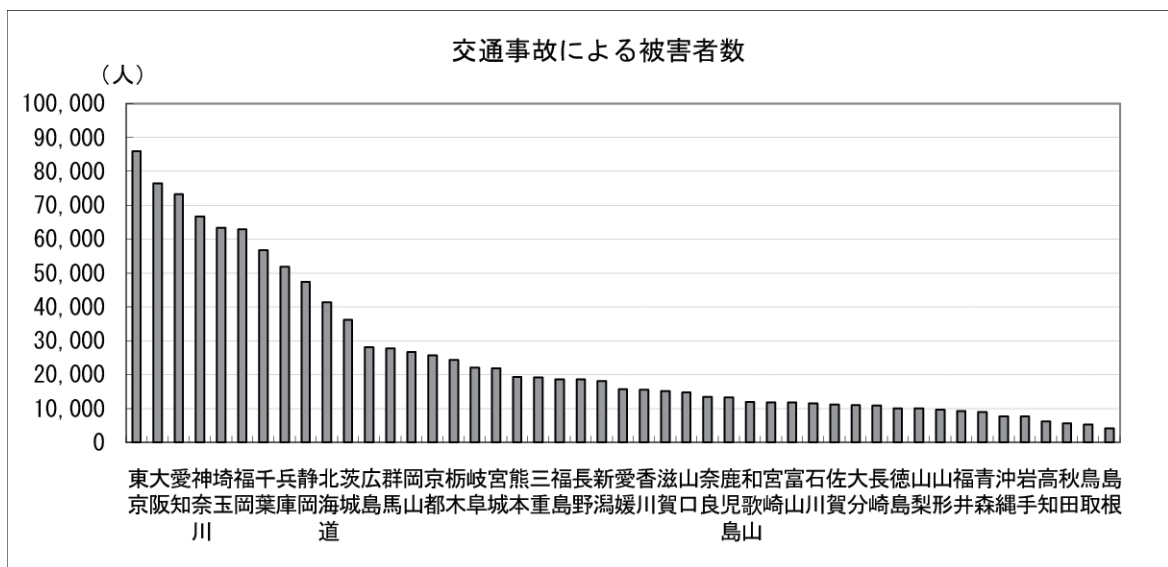
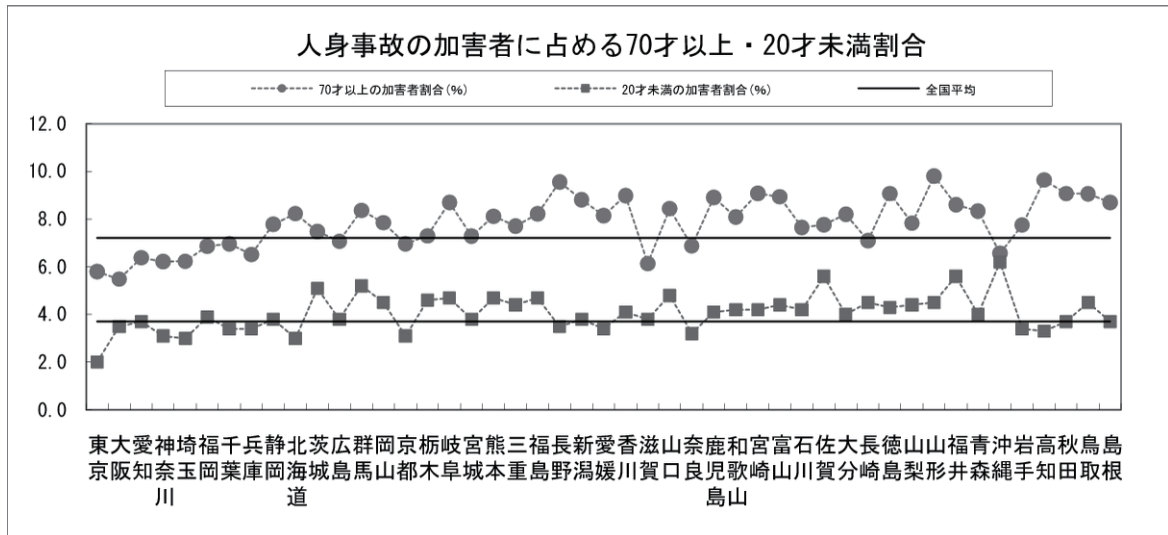
16～19才加害者事故の車種構成をみると、原動機付自転車(原付)による事故の被害者がおよそ1割にもものぼる(図13)。

また、それら原付事故に伴う平均人身損失額は、全年齢・全車種平均と比較しても高額である(表9)。事故の状況によっては、賠償額が非常に高額になることもあり、加入義務のある自賠責保険だけでなく、任意保険に加入して、万に備える必要がある。

【表9】加害者年齢・車種別の平均人身損失額

加害者年齢/車種	平均人身損失額(万円)
16～19才/原付	113
16～19才/全車種	106
全年齢/全車種平均	104

(付録) 都道府県別の状況



本報告書の作成にあたっては、交通政策・管理、交通心理学の分野のご専門家である次の先生から貴重なご助言、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）

蓮花 一乙 先生（帝塚山大学心理福祉学部教授）

まとめ

- 提言 1 交通事故による死亡者が減る一方で後遺障害者数は増加しており、交通事故による社会的コストは年間3兆2,069億円と、依然として高水準である。交通事故による社会的コストを削減するためには、後遺障害への軽減対策も必要である。
- 提言 2 高齢運転者の交通事故による経済的損失額が急増している。高齢者に対する交通安全対策は、歩行者としての視点に加え、運転者としての対策が必要である。
- 提言 3 受傷部位では、受傷者数の多い頸部・頭顔部に加え、重症化しやすい腹部への対策が必要である。乗車中の腹部受傷の危険を回避するためには、適切にシートベルトを着用することが重要である。
- 提言 4 構築物衝突による車両単独事故は、事故件数が減少している一方で、損害物数が全年齢で増加しており、対策が必要である。
- 提言 5 16～19才の若年層は、免許保有者1万人当たりの人身事故被害者数が最も高い。その事故類型は、スピードの出しすぎによる追突の割合が高く、運転者の責任や交通マナーについて理解を深める教育が必要である。

社団法人 日本損害保険協会

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

本報告書で使用したデータは、
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、
本報告書の掲載データを含む、自動車保険関連データをご覧いただけます。

URL: <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。

JQA-EM1791