

経済的損失額からみた 交通事故削減への提言

自動車保険データにみる交通事故の実態
(2010年4月～2011年3月)



- 提言1：交通事故による経済的損失は依然高水準。高額化しやすい後遺障害への軽減対策とともに、増加傾向にある自損事故の対策も必要。
- 提言2：重傷化しやすい腹部受傷のほか、車外放出等による全身受傷の危険を軽減するため、全席でのシートベルトの正しい着用推進が重要。
- 提言3：運転者全体に占める高齢運転者の割合の増加を踏まえ、高齢運転者による人身損失の低減に向けた交通安全啓発が重要。
- 提言4：高齢運転者による、構築物衝突などの物的損失の増加も深刻であり、効果的な対策が必要。

はじめに

交通事故は、被害者・加害者の双方に大きな痛み・悲しみと経済的な負担をもたらします。警察をはじめとする多くの関係者の方々の努力によって交通事故件数や死者数は年々減少しているものの、いまだに年間69万件近くの人身事故が発生し、85万人を超える死傷者が出ています。こうした交通事故を1件でも減らし、より安全・安心で円滑な交通社会を築くことは、国民全ての願いであるといえます。

本書は、自動車保険統計における支払保険金データをもとに、「経済的損失」という観点から近年の交通事故の実態を分析したものです。

発行にあたっては、交通政策、交通工学、交通心理学といった各分野の専門家の方々のご意見を参考に、交通事故の防止・軽減に向けた提言と対策をまとめています。

交通事故の低減に向けて、各種の普及啓発活動や交通安全教育の現場、あるいは交通安全施策に関する調査研究などで本書の内容・データをご活用ください。

2012年9月 一般社団法人 日本損害保険協会

ご協力いただいた有識者の方々

西田 泰 先生(公益財団法人交通事故総合分析センター 研究部 特別研究員兼研究第一課長)
蓮花 一己 先生(帝塚山大学 心理学部 教授)

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。(=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。(=物的損失額÷損害物数)

目次

2010年度に発生した交通事故に伴う経済的損失額	P1
受傷部位からみた交通事故の危険と対策	P3
高齢者へ向けた交通安全対策(人身損失)	P5
高齢者へ向けた交通安全対策(物的損失)	P7

ご使用にあたってご留意いただきたいこと

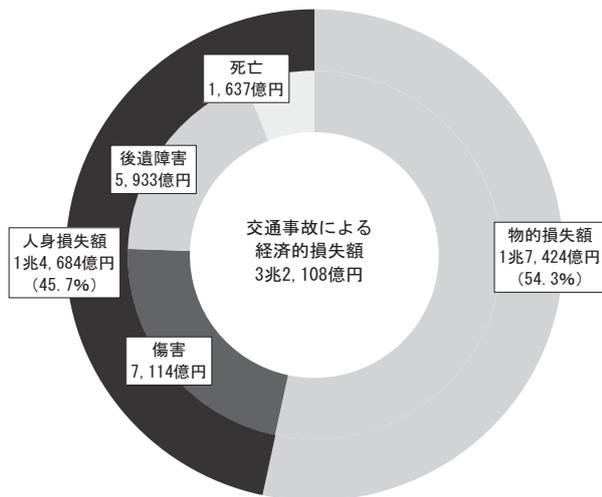
- (1) 本書でいう「損失額」は、交通事故に起因して発生する「直接的損失額」であって、「間接的損害」(例：救急搬送費、警察の事故処理費用、交通渋滞による損失、企業の損失等)は含まれません。
- (2) 本書で使用するデータは、損害保険に係るデータであるため、法律上の損害賠償責任が発生しない事故や自損事故による運転者自身の事故等は含まれません。また、自動車事故に伴う損害賠償責任に対して保険金の支払いが発生した場合、過失の程度に関係なく、当該責任を負った者を「加害者」、損害賠償の補償を受けた者を「被害者」としています。
- (3) 本書で使用するデータは、人身事故については自賠責保険および対人賠償保険、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。
- (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「交通統計(公益財団法人交通事故総合分析センター)」等とは異なり、事故発生から24時間以内か否かを問いません。

2010年度に発生した交通事故に伴う経済的損失

提言1 交通事故による経済的損失は年間3兆2,108億円と、依然として高水準である。
この交通事故による経済的損失を削減するためには、後遺障害への軽減対策と、構築物衝突に代表される自損事故への対策が必要である。

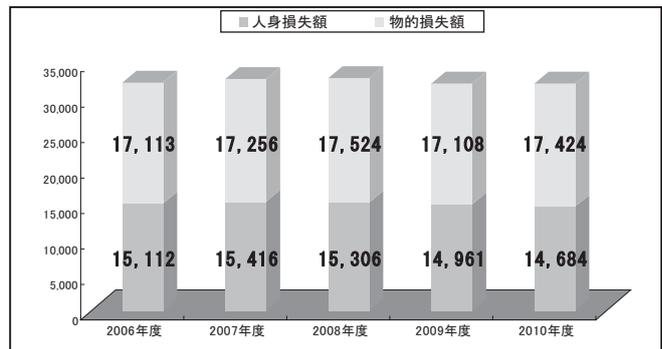
図1は、2010年度に発生した人身事故および物損事故に伴う損失額を示したものである。人身損失額および物的損失額の合計、すなわち交通事故による経済的損失は、年間3兆2,108億円にのぼっている。

【図1】2010年度の交通事故による経済的損失額



経済的損失額の推移は図2のとおりとなっており、2006年度以降、恒常的に高水準で推移していることがわかる。

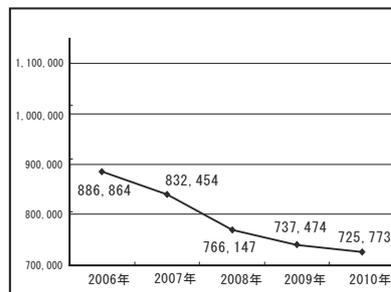
【図2】交通事故による経済的損失額の推移 単位：億円



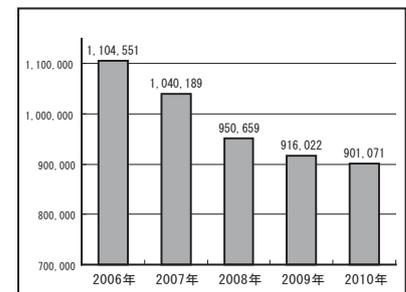
【人身損失額について】

人身事故の発生件数と死傷者数については年々減少している（図3・図4）が、図2からもわかるとおり人身損失額はそれに比例して減っているわけではなく、むしろ高止まりしている。

【図3】人身事故の発生件数 単位：件



【図4】死傷者数 単位：人



(出典：警察庁統計資料)

【表1】交通事故による人身損失額の推移

年度	人身損失額 (億円)	うち 傷害 (億円)			うち 後遺障害 (億円)			うち 死亡 (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 (%)	うち 死亡 (億円)	死亡者数 (人)	被害者中 (%)
2006	15,112	7,339	1,259,216	95.2	5,550	56,585	4.3	2,222	6,829	0.5
2007	15,416	7,370	1,260,284	95.0	5,909	60,301	4.5	2,137	6,563	0.5
2008	15,306	7,273	1,230,427	94.5	6,060	65,045	5.0	1,972	6,135	0.5
2009	14,961	7,084	1,215,064	94.4	6,150	66,850	5.2	1,727	5,607	0.4
2010	14,684	7,114	1,233,967	94.6	5,933	65,279	5.0	1,637	5,349	0.4

*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。

自動車保険データによれば、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%（2010年度）に過ぎないが、その人身損失額は全体のおよそ40%（5,933億円）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。後遺障害は、部位の欠損や外見上の変化、身体機能の低下など、事故の後も長期にわたって被害者の生活に影響を及ぼし、特に日常的な介助や介護などが必要な場合は、被害者のみならず家族や周囲にとっても、大きな心身的・経済的負担となる。

こうした背景には、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に至る事例が減少している反面、重度の後遺障害が残る事例が多いことなどが関係していると思われる。

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、交通事故に伴う人的な損失を低減するためには、死亡事故件数の削減に留まらず、後遺障害の件数・程度を詳細に分析し、それに基づき対策を講じる必要がある。

【物的損失額について】

物的損失額について、自動車保険データにより傾向を分析したものが表2である。

事故類型別に物的損失額を見てみると、10年前の2000年度では「追突」が最も大きな割合を占めているが、2004年度からは「構築物衝突」による損失額が「追突」を上回り、その後も増加し続けている。他の事故類型の物的損失額は減少または横ばいとなっていることを考慮すると、「構築物衝突」だけが突出した増加傾向にあることが見て取れる。

【表2】事故類型別の物的損失額の推移

単位：億円

事故類型	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	
人対車両	29	34	34	35	33	32	35	37	43	44	50	
車両相互事故	正面衝突	902	863	854	794	724	705	650	599	623	584	610
	側面衝突	4,046	4,151	4,009	3,806	3,521	3,494	3,351	3,135	3,107	2,929	3,017
	追突	5,324	5,354	5,160	4,962	5,007	5,015	4,516	4,489	4,428	4,435	4,550
	後退時衝突	1,250	1,284	1,214	1,232	1,244	1,253	1,186	1,174	1,203	1,197	1,261
	その他	1,372	1,333	1,366	1,410	1,410	1,492	1,458	1,388	1,351	1,338	1,408
車両単独事故	構築物衝突	4,145	4,470	4,483	4,664	5,233	5,563	5,305	5,761	6,121	6,396	6,404
	横転・転落	635	641	592	664	646	621	613	672	647	678	637

*上記の数字は、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」を推計したものです。

構築物衝突はいわゆる自損事故であり、運転者が注意していればある程度は防止できる事故であるが、人身事故に至らない場合もあるため、あまり注目されていない。しかし、こうした自損事故による経済的損失は看過できない水準（物的損失額全体の約36%）に至っており、今後の事故防止対策として、例えばすれ違い時や後退時の周辺確認と減速の周知徹底、「だろー運転」から「かもしれない運転」への意識変革の呼びかけなど、交通マナー向上の施策を官民一体となって進めていく必要がある。

受傷部位からみた交通事故の危険と対策

提言2 受傷部位ごとに見ると、受傷者数の多い頸部受傷に加え、重傷化しやすい腹部受傷への対策が必要である。シートベルトの適切な着用は、腹部受傷のほか車外放出等による全身受傷の危険を軽減できることから、全ての座席で着用するよう意識づけることが重要である。

【図1】2010年度の受傷部位別の被害者数

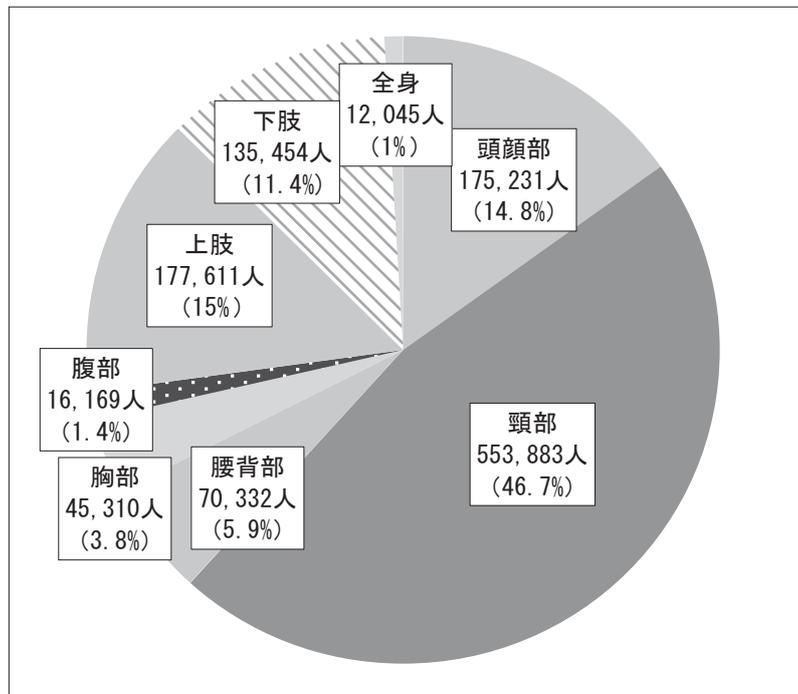


図1は、交通事故被害者の受傷部位別の割合を示したものである。受傷部位の中で半数近く（46.7%）を占めるのは頸部であり、次いで上肢（15%）、頭顔部（14.8%）となっている。

また、頸部を損傷する被害者については歩行者の割合が極端に低く、被害者の約95%は自転車同乗者または相手車の運転者および同乗者となっており（下表1参照）、その他の受傷部位とは傾向が大きく異なっている。

これは、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や過屈曲運動が起こったことに伴う損傷によるものと考えられる。

【表1】被害者状態別／受傷部位別の被害者数と状態別の割合

上段：受傷者数(人)、下段：部位の受傷者総数に占める状態別の割合(%)

被害者状態	頭顔部	頸部	腰背部	胸部	腹部	上肢	下肢	全身	合計
歩行者	55,939 31.9%	25,228 4.6%	22,641 32.2%	11,495 25.4%	7,118 44.0%	58,848 33.1%	69,202 51.1%	2,164 18.0%	252,635 21.3%
自転車同乗者	13,072 7.5%	14,287 2.6%	2,905 4.1%	4,390 9.7%	955 5.9%	6,229 3.5%	4,409 3.3%	819 6.8%	47,066 4.0%
相手車運転者	74,313 42.4%	400,367 72.3%	35,030 49.8%	22,969 50.7%	6,418 39.7%	94,861 53.4%	53,338 39.4%	4,334 36.0%	691,630 58.3%
相手車同乗者	31,835 18.2%	113,933 20.6%	9,719 13.8%	6,440 14.2%	1,669 10.3%	17,581 9.9%	8,427 6.2%	4,719 39.2%	194,323 16.4%
その他	72 0.0%	68 0.0%	37 0.1%	16 0.0%	9 0.1%	92 0.1%	78 0.1%	9 0.1%	381 0.0%
合計	175,231	553,883	70,332	45,310	16,169	177,611	135,454	12,045	1,186,035

注)受傷部位が「不明」「その他」の場合を除く

一方、受傷部位別に見て死亡率が高くなっているのは、頭顔部（1.3%）、胸部（1.6%）、腹部（3.4%）、および全身（1.8%）である（表2）。全身受傷については、その他の部位と比べ後遺障害率が低く、死亡率が相対的に高くなっている。全身受傷の事例に関しては、シートベルトの非着用により衝突時に車内や前席で全身を強打する、あるいは車外に放出され全身を強打することにより死亡に至るといったケースが報告されている。

また、腹部受傷は、他の受傷部位に比して、後遺障害（9.8%）、さらには死亡（3.4%）に至る割合が最も高くなっている。腹部受傷の事例に関しては、シートベルトを正しく装着していなかったために事故発生時の衝撃が腹部に集中し、結果的に重傷化するといったケースが報告されている。

腹部受傷の場合は、内臓破裂・出血等を伴っていても事故当初は外見からそれが判明せず、被害程度が軽いと判断される場合があることにも注意が必要である。

【表2】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 後遺障害 (人)	後遺障害率 (%)	うち 死亡 (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)				
頭顔部	175,231	161,458	287	82.2	11,516	6.6	2,257	1.3
頸部	553,883	536,268	207	74.8	17,427	3.1	188	0.0
腰背部	70,332	65,653	198	60.2	4,627	6.6	52	0.1
胸部	45,310	42,493	248	62.7	2,087	4.6	730	1.6
腹部	16,169	14,025	473	71.8	1,587	9.8	557	3.4
上肢	177,611	166,948	329	92.2	10,610	6.0	53	0.0
下肢	135,454	123,517	337	79.3	11,795	8.7	142	0.1
全身	12,045	11,610	94	29.0	214	1.8	221	1.8

注)受傷部位が「不明」「その他」の場合を除く

全身および腹部の受傷については、受傷者の総数が比較的少ないことから、その危険への認知度こそ低いと思われるが、他の部位と比較して重傷化しやすい傾向が見て取れるため、危険への認知度をより高める必要がある。また、あわせて全ての座席でシートベルトを正しく装着することへの意識啓発や普及教育が必要である。

【シートベルト着用推進に向けた取り組み】

日本損害保険協会では、後部座席を含む全ての座席でシートベルトの正しい着用を呼びかけるリーフレットを作成し、啓発を呼びかけています。

1 高まる致死率

事故の衝撃で、自分自身の身体が前席のシートや天井、ドア等にすさまじい力でたたきつけられます。後部座席シートベルト非着用者の致死率は、着用者の3倍強となります。



2 車外放出の危険性

時速40kmで車が衝突した場合、シートベルトを着用しない後部座席の乗員には、体重の約30倍もの強い力がかかりますので、車外へ放り出されて、大ケガをします。危険性もあります。



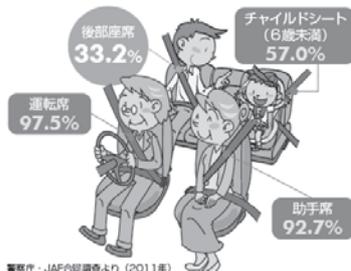
3 前席乗員への加害

もし後部座席の乗員が前席の背もたれに衝突した場合、前席乗員はシートベルトをしていないにもかかわらず、ハンドル等に顔を激しく打ちつけて、ケガをさせてしまう危険性があります。このような座席後部からの衝撃には、エアバックが作動しないことがあることに注意が必要です。



後部座席のシートベルト着用が義務付けられています！

後部座席のシートベルト着用率は、義務化後も、30%台(一般道)にとどまっており、前席の着用率90%台と比べて、大幅に低い状況となっています。
※高速道路での違反については、運転者に違反点数1点が課せられます。
●シートベルト着用率&チャイルドシート使用率



シートベルトは正しく着用しましょう。

シートベルトは、正しく着用しなければ効果がありません。正しい方法によりきちんと着用しましょう(下図参照)。また、妊娠中の女性も適切にシートベルトを着用することで母体や胎児の安全を守ることができますので、医師とも相談の上、正しく着用しましょう。

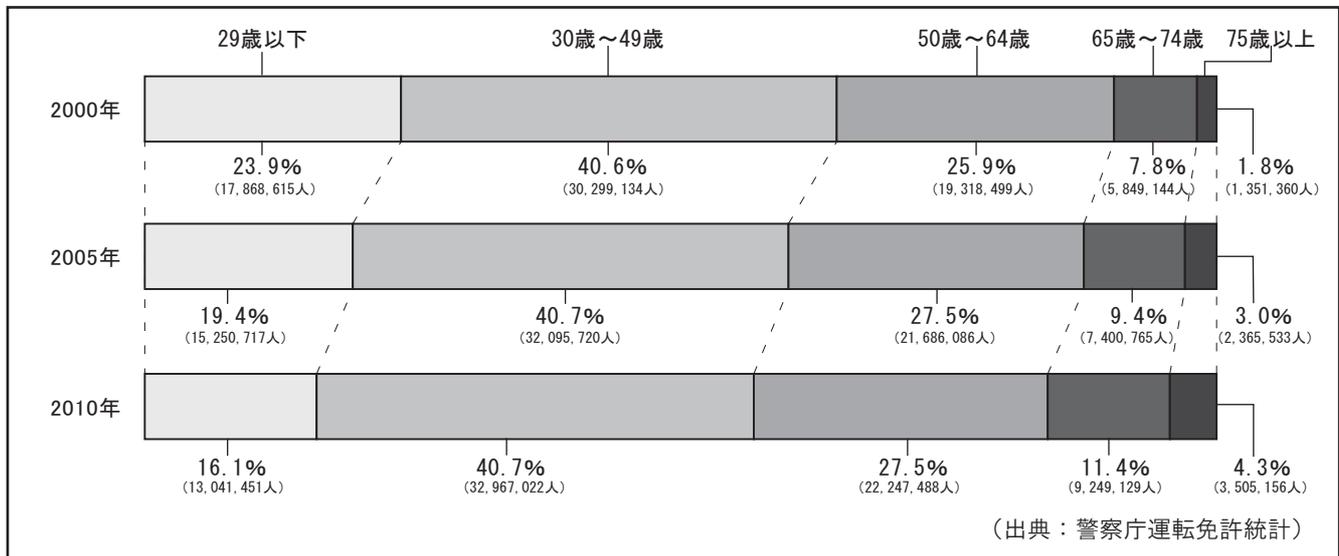


<http://www.sonpo.or.jp/archive/publish/traffic/0012.html>

高齢者へ向けた交通安全対策（人身損失）

提言3 運転者の高齢化に伴い、運転者全体に占める高齢運転者の割合も増加している。今後一層の高齢社会を迎えるに際し、人身損失の低減に向けて、高齢運転者への交通安全啓発が重要である。

【図1】 運転免許保有者数の年齢層別構成割合の推移



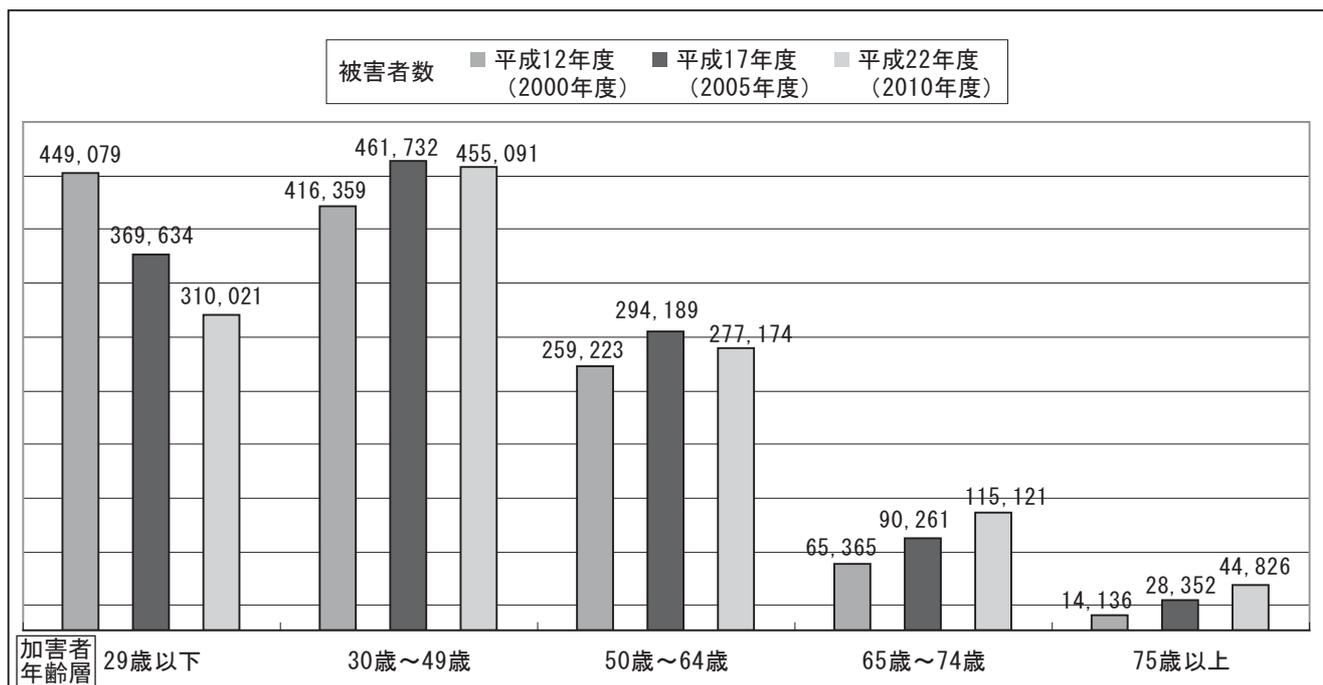
運転免許保有者数の推移は上図1のとおりとなっている。10年前(2000年)に比べ、29歳以下の若年層運転免許保有者数は3割近く減少している一方で、65歳以上75歳未満(いわゆる「前期高齢者」)の運転免許保有者数は約1.6倍、75歳以上(いわゆる「後期高齢者」)に至っては約2.6倍となっている。

このため、運転免許保有者数全体に占める65歳以上の高齢者は10年前の1.7倍となっており、全体に占める割合は約15.7%にまで高まってきている。

自動車保険データに基づき、上図1と同じ年齢区分により2000年度、2005年度、2010年度の加害者年齢層別の被害者数と人身損失額について比較したのが図2および図3である。

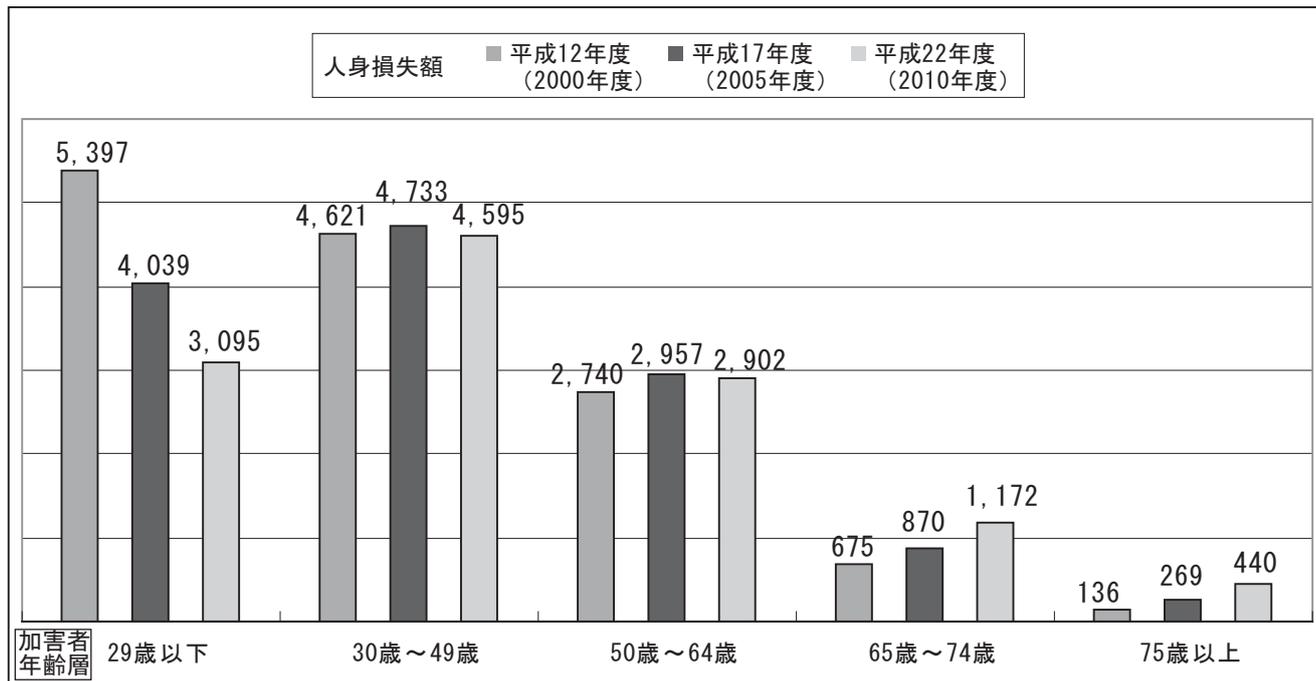
【図2】 自動車保険データにみる、加害者年齢層別の被害者数の推移

単位：人



【図3】自動車保険データにみる、加害者年齢層別の人身損失額の推移

単位：億円

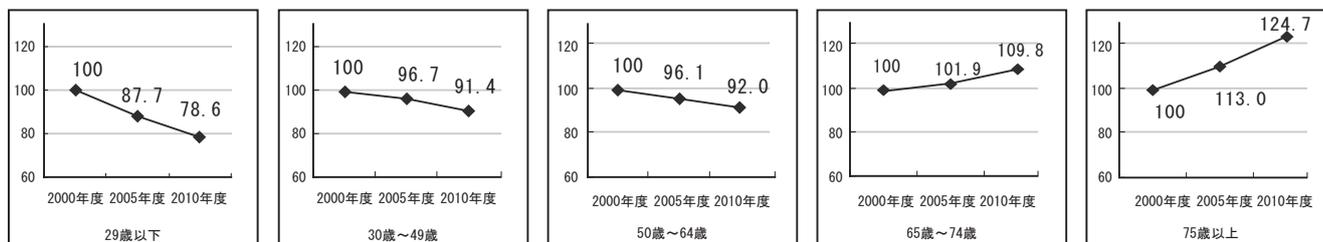


2000年度と2010年度とを比較すると、前期高齢者が加害者となった事故で損害賠償を受けた被害者数は5万人近く増加（約1.8倍）しており、人身損失額は497億円の増加（約1.7倍）となっている。また、後期高齢者が加害者となった事故で損害賠償を受けた被害者数は3万人以上増加（約3.2倍）しており、人身損失額は304億円の増加（約3.2倍）となっている。

29歳以下の層では、運転免許保有者数が10年間で約27%減少しているのに対し、被害者数は約31%減少、人身損失額は約42.7%減少と、相対的に減少幅は大きい。また、30歳～49歳の層と50歳～64歳の層では、運転免許保有者数は増加傾向にあるものの、被害者数・人身損失額ともに横ばいまたは微減傾向にある。しかし、65歳以上の高齢者層は、運転免許保有者数が10年間で約1.7倍の増加となっているのに対し、被害者数・人身損失額ともに2倍近くに増加しており、いずれも増加幅が極めて大きくなっている。

それぞれの年齢区分における運転免許保有者1人あたりの人身損失額を指数分析したものが以下の図4である。高齢運転者による人身損失額が他の年齢層と比べて著しい増加傾向にあることがわかる。

【図4】加害者年齢層別 運転免許保有者1人あたりの人身損失額の推移（2000年度を100とした場合）



長寿化・高齢化によって、65歳以上の運転者、なかでも75歳以上の層が今後増加していくであろうことを考えれば、前期高齢者、後期高齢者、それぞれの特性の違いを考慮しながら、いかに効果的な対策を実施するかが課題である。

具体的には、自動車教習所等での高齢者向け安全運転講習の拡大、免許更新時講習における高齢運転者教育の充実などが考えられる。

高齢者へ向けた交通安全対策（物的損失）

提言4 構築物衝突による物的損失は全ての年齢で増加しているが、なかでも高齢運転者層の増加傾向が深刻であり、効果的な対策が必要といえる。

以下の表1は、2010年度の事故類型別の損害物数を示したものである。

損害物数（事故によって損傷した物の数）が最も多いのは「構築物衝突（34.4%）」で、次いで「追突（21.9%）」「側面衝突（16.9%）」「後退時衝突（12.5%）」となっており、この4つの事故類型で損害物数全体の85.7%を占める。

【表1】事故類型別の損害物数(2010年度)

単位：件

	人対車両	車両相互事故					車両単独事故		合計
		正面衝突	側面衝突	追突	後退時衝突	その他	構築物衝突	横転転落	
件数	92,192	172,638	1,218,695	1,581,681	899,382	614,159	2,485,203	154,933	7,218,883
合計に占める割合	1.3%	2.4%	16.9%	21.9%	12.5%	8.5%	34.4%	2.1%	100%

*上記の数字は、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」を推計したものです。表2および表3についても同様です。

これら4つの事故類型について、運転者年齢別・事故類型別に2000年度、2005年度、2010年度の損害物数を比較したものが以下の表2である。

【表2】運転者年齢別・事故類型別の損害物数の推移(4つの事故類型を抜粋したもの)

単位：件

運転者年齢	構築物衝突			追突			側面衝突			後退時衝突		
	2000年度	2005年度	2010年度	2000年度	2005年度	2010年度	2000年度	2005年度	2010年度	2000年度	2005年度	2010年度
29歳以下	386,449	470,982	456,807	791,746	660,762	516,017	470,722	375,016	271,832	211,426	181,424	147,821
	10年前と比べ約1.2倍に増加			10年前と比べ約35%減少			10年前と比べ約42%減少			10年前と比べ約30%減少		
30～49歳	461,481	785,281	855,782	646,806	681,723	596,902	488,788	488,846	412,595	336,805	336,819	291,410
	10年前と比べ約1.9倍に増加			10年前と比べ約8%減少			10年前と比べ約16%減少			10年前と比べ約13%減少		
50～64歳	285,118	565,272	659,154	320,533	341,538	286,034	312,711	339,859	287,194	226,785	277,399	248,966
	10年前と比べ約2.3倍に増加			10年前と比べ約11%減少			10年前と比べ約8%減少			10年前と比べ約1.1倍に増加		
65～74歳	72,867	189,912	302,289	78,394	101,274	103,569	92,922	122,063	144,528	68,360	102,862	128,712
	10年前と比べ約4.1倍に増加			10年前と比べ約1.3倍に増加			10年前と比べ約1.6倍に増加			10年前と比べ約1.9倍に増加		
75歳以上	15,821	63,224	119,358	17,944	34,121	44,306	22,735	44,089	69,506	15,590	37,105	59,401
	10年前と比べ約7.5倍に増加			10年前と比べ約2.5倍に増加			10年前と比べ約3.1倍に増加			10年前と比べ約3.8倍に増加		
合計	1,221,736	2,074,671	2,393,390	1,855,423	1,819,418	1,546,828	1,387,878	1,369,873	1,185,655	858,966	935,609	876,310
	10年前と比べ約2倍に増加			10年前と比べ約17%減少			10年前と比べ約15%減少			10年前と比べ約2%増加		

※運転者年齢15歳以下および不明分を除く

表2からもわかるように、65歳以上の年齢層では、4つの事故類型全てにおいて、10年間で損害物数が全年齢層における増減の割合に比して、顕著に増加している。

また、構築物衝突については、損害物数の総数そのものが10年前の約2倍に増加してはいるものの、前期高齢者では4倍以上、後期高齢者に至っては8倍近くとなっている。

このように、高齢運転者による物的損失の数は、運転免許保有者数における高齢者層の増加傾向（10年間で約1.7倍）をはるかに上回っている。高齢運転者数そのものの増加に加え、加齢によりさまざまな身体機能が変化・低下していくことが事故の要因と考えられるため、社会問題として捉えるべき課題と思われる。

運転者年齢別に、物的損失額の推移を比較したのが以下の表3である。

【表3】運転者年齢別の物的損失額の推移

単位：億円

運転者年齢	2000年度	2005年度	2010年度	10年間で増減額	10年前との対比
29歳以下	6,237	5,061	4,230	-2,007	3分の2に低減
30歳～49歳	6,069	6,772	6,744	675	11%程度の増加
50歳～64歳	3,277	3,978	4,005	728	22%程度の増加
65歳～74歳	834	1,260	1,706	872	2倍に増加
75歳以上	189	431	739	550	3.9倍に増加
合計	16,606	17,502	17,424	818	5%程度の増加

※運転者年齢15歳以下および不明分を除く

損害物数については高齢者層に顕著な増加傾向があることは既に述べたが、物的損失額についても同様で、運転者の年齢が高くなるにつれて増加の割合が大きくなっている。今後さらなる高齢社会に突入することを考えれば、運転者本人への注意喚起や意識啓発などを通じて、高齢運転者による物的損失額を低減していくことが、社会全体にとって重要かつ喫緊の課題であるといえる。

【高齢運転者層を対象とした交通安全啓発の取り組み】

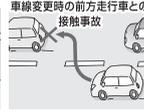
日本損害保険協会では、リーフレット「シニアドライバーのための交通安全のすすめ」を作成し、会員各社と連携しながら高齢者に対する注意喚起と交通安全啓発を行っています。

このリーフレットはホームページからダウンロードできるほか、実費にて販売しておりますので、ホームページからお申し込みいただき、交通安全活動の際にご活用ください。

こんな事故に注意が必要です



信号のない交差点での
出会い頭事故



車線変更時の前方走行車との
接触事故



右折時の対向車との
接触事故



構内でのバック時の
物損事故

チェック項目 思い当たるものがあれば、を入れてください。

- 通り慣れた交差点で、急に飛び出てきた自転車や歩行者とぶつかりそうになったことがある。
- 車線変更の際、安全確認を行ったつもりが、気がついたら前方に車が迫っていたことがある。
- 右折時、対向車の陰から直進してきた二輪車と接触しそうになった、または相手車との距離をつかめなかったことがある。
- 駐車や車庫入れの際には、身についた車両感覚でバックすることが多い。
- 急いでいる時など、アクセルとブレーキを思わず踏みまちがえそうになったことがある。

上の項目のいずれかに1つでもチェックがあった場合は、次のような点に注意しましょう。

油断は禁物、「必要な注意・確認」をしっかりと。

慣れた道であっても、十分な減速や目標による確認を行い、死角に人や物があった場合でも適切に対応できるよう、必要な注意・確認を確実に行いましょう。あなた自身を事故から守ることもつながります。

「確認したつもり」になっていませんか？

周囲の確認よりも運転操作が先行してしまうと、急な飛び出しや他の車の予想外な動きに対応できず、思わぬ事故につながる恐れがあります。また、一時停止の標識では確実にいったん止まり、ひと呼吸おいてから心に余裕を持って発進するようにしましょう。

事故防止のためには、自分の運転を過信せず客観的に評価し、安全運転の基本動作が常に出来ているか意識することが重要です！

【監】 奥野 光雄（京都大学東山大学院 客員教授）
【発】 一般社団法人 日本損害保険協会 生活サービス部 TEL:03-3255-1294

<http://www.sonpo.or.jp/archive/publish/traffic/0015.html>

提言のまとめ

- 提言 1 交通事故による経済的損失は年間3兆2,108億円と、依然として高水準である。
この交通事故による経済的損失を削減するためには、後遺障害への軽減対策と、構築物衝突に代表される自損事故への対策が必要である。
- 提言 2 受傷部位ごとに見ると、受傷者数の多い頸部受傷に加え、重傷化しやすい腹部受傷への対策が必要である。
シートベルトの適切な着用は、腹部受傷のほか車外放出等による全身受傷の危険を軽減できることから、全ての座席で着用するよう意識づけることが重要である。
- 提言 3 運転者の高齢化に伴い、運転者全体に占める高齢運転者の割合も増加している。
今後一層の高齢社会を迎えるに際し、人身損失の低減に向けて、高齢運転者への交通安全啓発が重要である。
- 提言 4 構築物衝突による物的損失は全ての年齢で増加しているが、なかでも高齢運転者層の増加傾向が深刻であり、効果的な対策が必要といえる。

一般社団法人 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) 3255-1294 (生活サービス部 安全安心推進グループ)

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/>

