

用語	定義
加害者・被害者	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。
事故	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。また、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による被害者の数は含みません。
被害者数	事故による被害者の数で、事故の件数とイコールではありません。また、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を含みます。
死亡者数	「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。
人身損失額	自賠責保険および対人賠償保険に係るデータによる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	車両保険および対物賠償保険に係るデータによる車両（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で、物損事故のみで済んだケースのほか、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。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。
被害者態様	被害者の状態により、死亡、後遺障害、傷害の3種に区分しています。

※本資料中の数値は、四捨五入等の関係から合計値が一致しない、あるいは100%とならない場合があります。

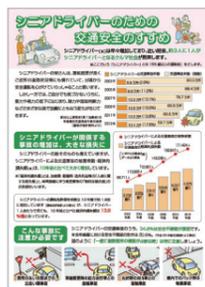
日本損害保険協会の交通安全に向けた取組みのご紹介

当協会では、交通安全に向けた様々な取組みを行っております。
 詳細および各種資料等は、当協会ホームページ（<http://www.sonpo.or.jp/>）からご覧いただけます。

【ホームページ】
 全国交通事故
 多発交差点マップ



【PDFチラシ】
 シニア
 ドライバー
 のための
 交通安全の
 すすめ



【PDFチラシ】
 後部座席
 シートベルト
 着用推進



【冊子】
 飲酒運転
 防止
 マニュアル



【冊子】
 知って
 いますか？
 自転車の
 事故



【冊子】
 小学生の
 ための
 自転車
 安全教室



本資料に使用した各種データは、日本損害保険協会のホームページ上にエクセル形式で公開しています。
http://www.sonpo.or.jp/archive/report/traffic/cd_data.html

【本資料に関するお問い合わせ先】

一般社団法人 **日本損害保険協会** 生活サービス部 安全安心推進グループ
 TEL : 03-3255-1294 E-Mail : ansui@sonpo.or.jp

2014年度版

自動車保険データにみる 交通事故の経済的損失の状況 (2012年4月～2013年3月)

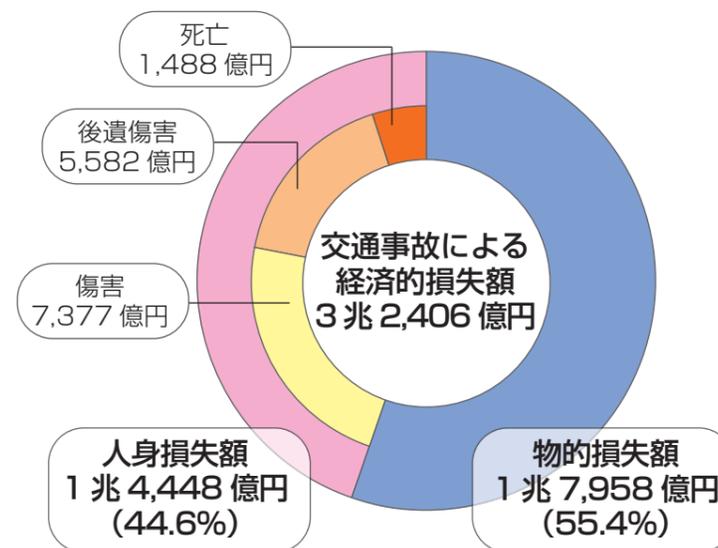
本資料は、2012年度中に自賠責保険および自動車保険で支払われた保険金データをもとに、交通事故による経済的損失額をまとめたものです。

「人身損失額」と「物的損失額」について、それぞれ2つの視点から傾向を分析していますので、悲惨な交通事故をなくす各種活動のご参考として、ご活用ください。

- 交通事故による年間の経済的損失額は3.2兆円以上
- 人身事故件数・死傷者数は減少、しかし経済的損失は高止まり

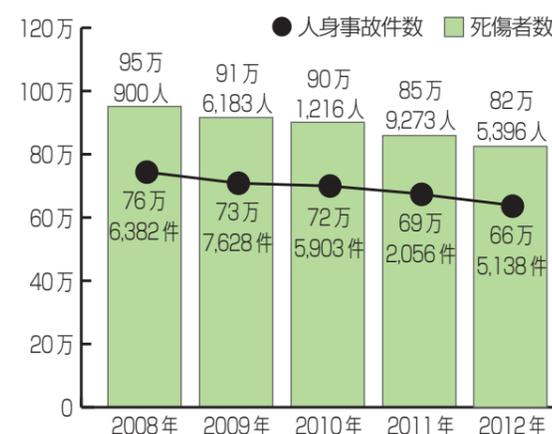
2012年度の交通事故による経済的損失額（※1・※2）

直近5年度における交通事故による経済的損失額の推移（単位：億円、※1・※2）



2012年度の「交通事故による年間の経済的損失額」は、3兆2,406億円にのぼっている。

直近5年度における人身事故件数および死傷者数の推移（警察統計より）



警察統計によれば、2008年以降の5年間に人身事故件数は約76.6万件から約66.5万件となり、死傷者数も約95.1万人から約82.5万人へと大幅に減少している。

しかし、人身事故と物損事故の双方を含む「交通事故による経済的損失額」はこうした改善状況に比例していないことがわかる。また、直近5年度で比較しても3.2兆円台の水準で高止まりしている。

※1：人身損失額については、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たもので、他の箇所とは異なります。

※2：物的損失額に関する各種数値は、保険の普及率等をもとに、共済により支払われた事故や無保険事故等も含めた1年間の「物損事故全体の数値」を推計したものです。

※3：本資料における「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、「間接的損失額」（例：救急搬送費、警察の事故処理費用、交通渋滞による損失額、企業の損失額等）は含みません。

1-1 人身損失に関する全体的な状況について

- 「死亡」と「後遺障害」の合計は、被害者数のわずか5%にとどまっているにもかかわらず、人身損失額の半分を占める。

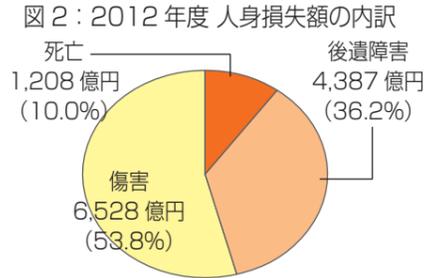
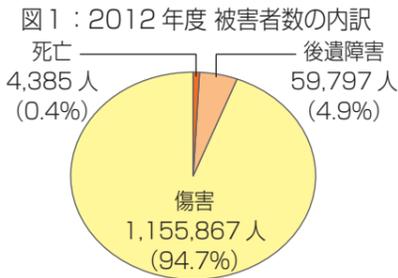
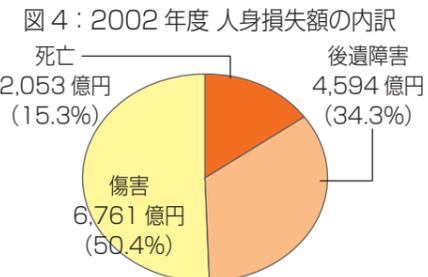
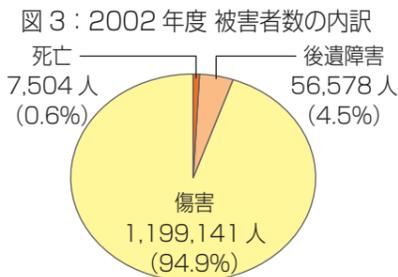


図1・2は、被害者態様ごとの2012年度の被害者数と人身損失額とをまとめたものである（推計値ではなく実数ベース）。

これらの図から、被害者態様のうち「死亡」は被害者数の0.4%に過ぎないが人身損失額の1割（10.0%）を占めていること、また、「後遺障害」は被害者数の約5%に過ぎないが人身損失額の約4割（36.2%）を占めていることがわかる。

10年前の2002年度（図3・4）と比較すると、被害者数の構成割合は10年間での大幅な傾向変化は見られない（図3・1）が、人身損失額の構成割合（図4・2）を比較すると、「死亡」の割合が5ポイント程度減少している一方で、「後遺障害」の割合が約2ポイント増加していることがわかる。



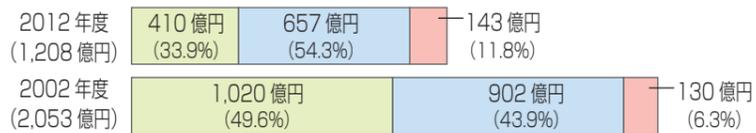
1-2 人身損失のうち、加害者年齢層別人身損失額の状況について

- 「後遺障害」に伴う人身損失額は、10年前と比べて、35～64歳の層では255億円、65歳以上の層では306億円の増加。

図5・6・7は、被害者態様ごとの加害者年齢層別人身損失額を、10年前の2002年度と直近の2012年度と比較したものである。

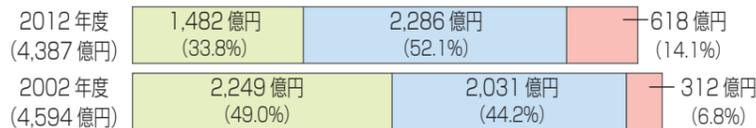
■ 34歳以下 ■ 35～64歳 ■ 65歳以上

図5：「死亡」による損失額の年齢層別内訳



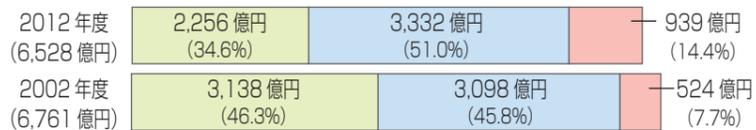
「死亡（図5）」については、65歳以上の年齢層でのみ、10年前と比べて人身損失額が増加している。このため、65歳以上の層の人身損失額の構成割合は10年前の6.3%から11.8%と、約6ポイントの増加となっている。

図6：「後遺障害」による損失額の年齢層別内訳



「後遺障害（図6）」の人身損失額については、10年前と比較して約207億円の減少となっている。加害者年齢層別に見た場合は、35～64歳の層が2,031億円から2,286億円に増加しているほか、65歳以上の層は312億円から618億円に増加している。

図7：「傷害」による損失額の年齢層別内訳



「傷害（図7）」については、人身損失額は10年前と比べて減少しているが、35～64歳の層では3,098億円から3,332億円、65歳以上の層では524億円から939億円に増加している。

表1：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（2002年度を100とした指数）

	34歳以下	35～64歳	65歳以上
2012年度	85	93	102
2002年度	100	100	100

表1は、加害者年齢層別に運転免許保有者1人あたりの人身損失額を、2002年度を100として指数化したものである。保険の加入率や車両保有率等は考慮していないものの、65歳以上の層は、運転免許保有者1人あたりで見ても損失額が増加している。

2-1 物的損失に関する全体的な状況について

- 「構築物衝突」による物的損失額の増加が顕著。

図8：2012年度の物的損失額構成割合の内訳

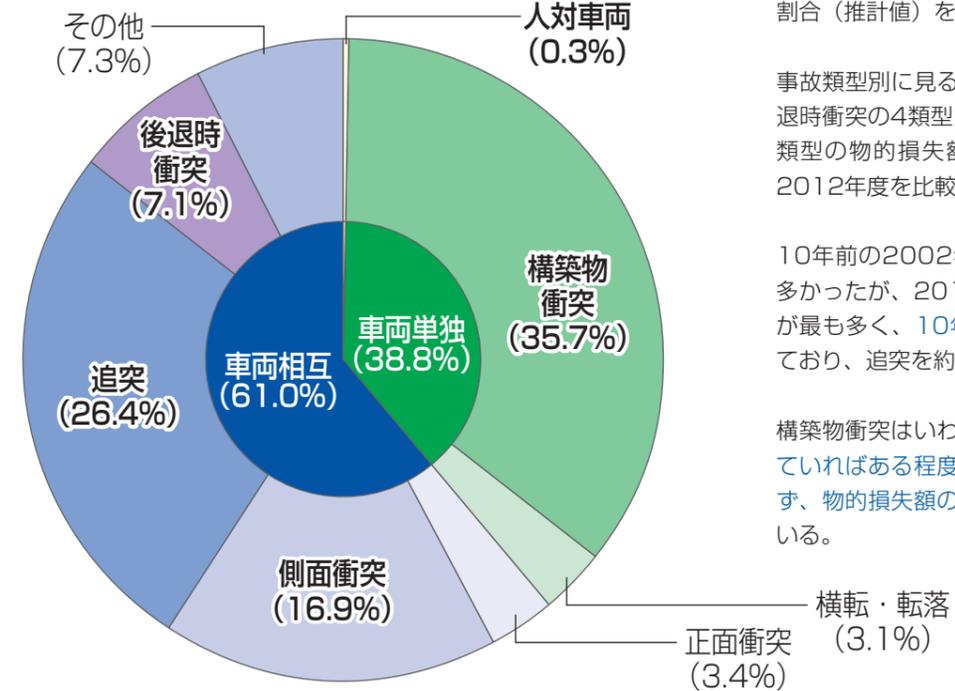


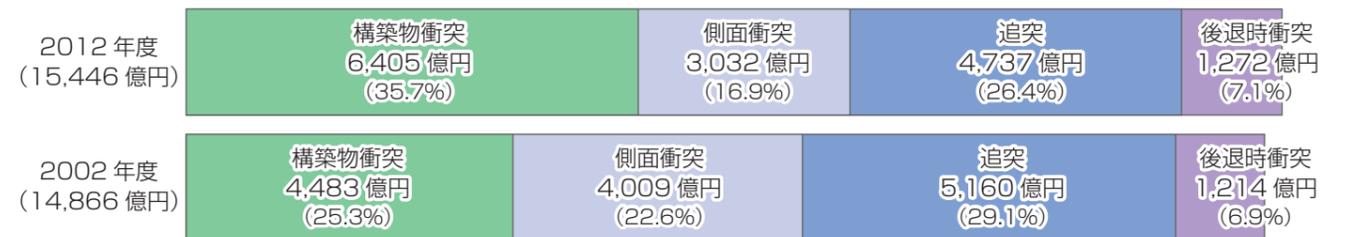
図8は、事故類型ごとに2012年度の物的損失額の構成割合（推計値）を示したものである。

事故類型別に見ると、構築物衝突・側面衝突・追突・後退時衝突の4類型が全体の86.1%を占めるため、この4類型の物的損失額について2002年度（10年前）と2012年度を比較したものが図9である。

10年前の2002年度は、追突による物的損失額が最も多かったが、2012年度は構築物衝突による物的損失額が最も多く、10年前と比較して1,900億円以上増加しており、追突を約1,670億円上回っている。

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にもかかわらず、物的損失額の3分の1以上を占めるまでに増加している。

図9：4類型の物的損失額の内訳



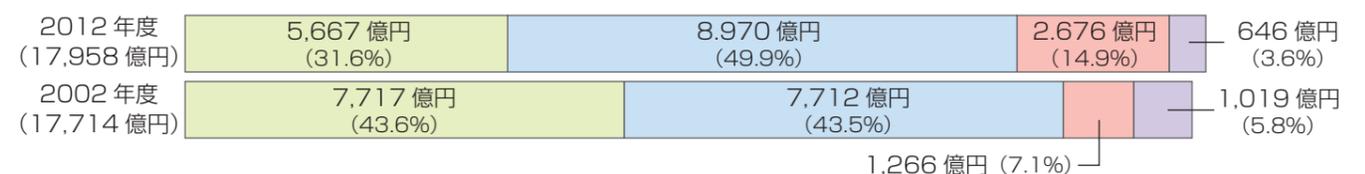
2-2 物的損失のうち、運転者年齢層別物的損失額の状況について

- 物的損失額は34歳以下の層で大幅に減少している一方、65歳以上の層では大幅に増加している。年齢層が上がるにつれて増加割合が高まる傾向。

図10は、運転者年齢層別の物的損失額（推計値）を2002年度と2012年度とで比較したものである。

図10：物的損失額の運転者年齢層別内訳

■ 16～34歳 ■ 35～64歳 ■ 65～98歳 ■ その他（※）
（※）運転者年齢15歳以下および99歳以上



16～34歳の層では物的損失額が10年間で大幅に減少しているが、65～98歳の層では1,410億円（約2.1倍）も増加している。35～64歳の層では1,258億円（16.3%）増加しており、運転者年齢層が上がるにつれて物的損失額の増加割合が高まっていく傾向が見られ、特に65歳以上の層への啓発が必要と考えられる。