

5 交通事故の被害・損失の経済的分析結果のまとめ

5.1 国内外における交通事故による損失の算定

5.1.1 国内の検討状況について

我が国におけるこれまでの検討状況を表 5.1-1 に整理して示す。

表 5.1-1 我が国における交通事故による経済損失の検討状況

調査主体・調査年	検討状況
内閣府（2007.3）	➤我が国における交通事故の経済損失の算定については、内閣府が平成 7 年度以降継続的に調査を実施しており、平成 23 年度調査時点における最新の結果を「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）」に取りまとめたものである。 ➤この中では、交通事故による損失を「金銭的損失」と「非金銭的損失」に分類し、「金銭的損失」については各種統計資料に基づき算定されている。また、「非金銭的損失」（死傷損失）のうち、死亡については仮想市場評価法（Contingent Valuation Method：CV 法）により損失額が算定されており、負傷については重傷を対象にスタンダード・ギャンブル法（Standard Gambles Method：SG 法）による試算が行われている。 ・金銭的損失：人的損失、物的損失、事業主体の損失、各種公的機関等の損失 ・非金銭的損失：死傷損失（死亡損失、重傷損失等） ➤「死傷損失」、特に負傷については、重傷のみについて算定しており、軽傷等については算定されていない。また、算定されている重傷についても、負傷区分が明確にされていないため、重傷の代表的な症例であるかどうか不明である、といった課題が残されている。 ➤なお、国土交通省では、内閣府殿が実施した前記調査結果を活用し、死亡による人的損失額（非金銭的損失の一部）の原単位として 226,000 千円／人を設定している。 ・「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（平成 21 年 6 月）」（p.16～20）
国土交通省国土技術政策総合研究所（2010.2）	➤交通事故による負傷区分（死亡を含めて 10 区分）ごとの死傷損失額を算定するために、ランキング・スケール法、SG 法、CV 法（確率的 CV 法・確定的 CV 法の 2 種類）による調査を実施している。 ➤アンケート調査は 2 回実施しており、1 回目は重軽傷度に応じた算定手法、微小なリスクに対する認識度の確認（スコープテスト）などを目的として実施し、2 回目は 1 回目の調査で明らかとなった課題解決等に向けた調査を実施している。なお、調査方法は、1、2 回目ともに、会場調査と WEB 調査により実施している。 【本調査で得られた主な知見】 ・交通事故により負傷する確率など微小なリスクを的確に認識させるためには、“ドット”や認知度の高いスポーツ施設の収容人員に対する比率などで説明することが有効 ・重傷については SG 法が、軽傷については CV 法が有効 ・負傷区分に係わりなく、CV 法よりも SG 法の方が回答のバラツキは小さい ・特に WEB 調査の場合は、質問数、画面レイアウトなどの見せ方、設問に対する理解度をチェックするためのトラップ質問を準備するなどの工夫が必要
内閣府(2010.3)	➤我が国における交通事故の経済損失の算定については、内閣府殿が平成 7 年度以降継続的に調査を実施しており、本調査時点における最新版の調査結果を「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査報告書（平成 24 年 3 月）」に取りまとめたものである。 ➤この中では、交通事故による損失を「金銭的損失」と「非金銭的損失」に分類し、「金銭的損失」については各種統計資料に基づき算定されており、海外の調査事例を踏まえる等して算定項目が精緻化された。また、「非金銭的損失」（死傷損失）のうち、死亡損失については CV 法により損失額が算定されており、負傷損失については SG 法と確定的 CV 法による試算が行われている。 ・金銭的損失：人的損失、物的損失、事業主体の損失、各種公的機関等の損失 ・非金銭的損失：死傷損失（死亡損失、重傷損失等） ➤負傷損失額の算定結果において、SG 法で得られた算定結果と確定的 CV 法で得られた算定結果に大きな乖離が認められるなど、今後の課題が整理されている。

5.1.2 海外の検討状況について

(1)検討対象

交通事故による経済損失について、非金銭的損失について検討しているイギリス、オランダ、アメリカ、ニュージーランド、オーストラリアの5カ国（表 5.1-4 参照）を対象に、交通事故による最新の損失算定結果について検討した。

(2)各国の死傷損失算定結果

イギリス、オランダ、アメリカ、ニュージーランド、オーストラリアの5カ国における、最新の死傷損失について、表 5.1-2、表 5.1-3 に整理した。

(a)死亡損失

各国における最新の1名当たりの死亡損失算定額を見ると、最も小さいオーストラリアで、4千万円で、最も大きいアメリカで8.6億円となっている。イギリスでは、1.6億円、ニュージーランドでは、3.0億円、オランダでは、3.6億円となっている。オーストラリア以外の国では、支払意思額（Willingness to Pay：WTP）により算出されているが、オーストラリアではWTPとは異なる方法で算出されており、算出方法の違いから損失算定額に差が生じたと考えられる。

表 5.1-2 海外各国における死亡損失算定額と算定方法

国名	最新の1名当たりの死亡損失算定額 (千円/人)	前回の1名当たりの死亡損失算定額 ⁸⁵ (千円/人)	最新の死亡損失の算定方法
イギリス	167,407 (2012年時点)	154,486 (2009年算定)	1997年に算定された損失額をもとに、1名当たり実質GDP成長率に即して算定。
オランダ	356,789 (2009年時点)	348,000 (2007年算定)	2003年に算定されたVSLを更新し、最新のVSLを算定。
アメリカ	864,833 (2010年時点)	322,783 (2000年算定)	2003年に公表された大統領府行政管理予算局（OMB）の「通達A-4」に則り、2008年に運輸省（DOT）の大臣事務局（OST）がガイドラインを公表し、VSLを580万米ドルとすると定めた。これを経済状態や実質賃金の変動に即して調整した、2010年時点のVSL（886万米ドル）を、最新の算定に用いた。
ニュージーランド	302,831 (2015年時点)	260,332 (2009年算定)	1991年に算定されたVSL（200万NZドル）をもとに、最新の時間当たり平均収入単価に即して算定。
オーストラリア	40,359 (2006年時点)	22,687 (1996年算定)	最新の算定では、1996年の平成23年度調査で対象とされていた、死亡した本人が享受できたであろうQoLのほかに、親戚、友人の被った悲しみや苦しみも対象とされた。

⁸⁵ いずれの国についても、損失額算定年は2011年ではないが、上記脚注のとおり、表には2011年の購買力平価で日本円に換算した金額を記載し、括弧内には損失額算定年を記載した。

(b)負傷損失

各国における最新の1名当たりの負傷損失算定額を見ると、アメリカの瀕死では5.1億円、重篤で2.3億円、重症で9千万円となっている。表 3.3-4 に示した今回の試算結果と比較すると軽症については、我が国の値が小さくなっている。

表 5.1-3 海外各国における負傷損失算定額と算定方法

国名	負傷区分	最新の負傷損失算定額 (千円)	前回の負傷損失算定額 ⁸⁶ (千円)	最新の負傷損失の算定方法
イギリス	重傷	23,262 (2012年時点)	21,466 (2009年算定)	1997年に算定された損失額をもとに、1名当たりGDP成長率に即して算定。
	軽傷	1,703 (同上)	1,572 (同上)	
オランダ	-	-	-	-
アメリカ	瀕死	511,116 (2010年時点)	176,556 (2000年算定)	2000年に策定された負傷のQALY算定基準を用いて、2010年時点のVSLに基づき、負傷区分ごとにQALYを算定。
	重篤	227,451 (同上)	51,804 (同上)	
	重症	89,943 (同上)	17,308 (同上)	
	中等度	38,053 (同上)	12,313 (同上)	
	軽度	2,594 (同上)	602 (同上)	
ニュージーランド	重症	32,124 (2015年時点)	26,030 (2009年算定)	1991年に算定されたWTPをもとに算定。
	軽傷	1,717 (同上)	1,039 (同上)	
オーストラリア	最重度制限 (後遺障害等級 90-100%)	33,917 (2006年時点)	-	1996年の平成23年度調査では、後遺障害等級が30%以上の負傷を対象として損失額を算定したが、最新の調査では、後遺障害を4区分に分類し、それぞれの損失額を算定した。
	重度制限 (同 80-89%)	30,525 (同上)	-	
	中程度制限 (同 50-79%)	23,680 (同上)	-	
	軽度制限 (同 11-49%)	5,435 (同上)	-	
	後遺障害等級 30%以上	-	2,434 (1996年算定)	

注) 各国の傷害度の高い段階から順に整理。

⁸⁶ いずれの国についても、損失額算定年は2011年ではないが、表には2011年の購買力平価で日本円に換算した金額を記載し、括弧内には損失額算定年を記載した。

表 5.1-4 平成 27 年度調査および本調査で用いた海外の関連資料・文献

死傷損失の 算定結果の 調査対象	国名	問い合わせ先(候補)	資料名	URL	過年度調査 における更 新の有無	今回調査における更新の 有無	発行元	今回調査の資料名称	URL
—	EU諸国	EC Community Research and Development Information Service (CORDIS)	COST 313 Socio-economic Cost of Road Accidents	http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Costs.pdf (原典の参照が困難だったため、オランダ・SWOV資料内記載を参照。)	無	有 (※過年度調査機関のウェブサイトにおいて参照されているプロジェクトの文献)	HEATCO	Bickel, P. et al (2006) HEATCO deliverable 5. Proposal for harmonised guidelines.	http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/
●	イギリス	Department of Transport	Transport Analysis Guidance TAG Unit 3.4.1: Tge Accudetbts Syb0lbhectuvem April 2011	http://www.norfolk.gov.uk/view/NCC144252	—	有	Department of Transport	Department for Transport(2014) TAG UNIT A4.1- Social Impact Appraisal	https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag
●	オランダ	SWOV (Institute for Road Safety Research, TNO)	Road crash costs, February 2006	—	有	有	SWOV (Institute for Road Safety Research, TNO)	SWOV(2014) Road crash costs	http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Costs.pdf
●	アメリカ	U.S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration	The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000 (May 2002, Washington, DC.:2002)	http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/809446.PDF	無	有	U.S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration	U.S. Department of Transportation, (2015) The Economic and Societal Impact of Motor Vehicle Crashes, 2010 (Revised)	http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pubs/812013.pdf
●	ニュージーランド	Ministry of Transport	The Social Cost of Road Crashes and Injuries June 2010 update	http://www.transport.govt.nz/research/roadcrashstatistics/thesocialcostofroadcrashesandinjuries/	有	有	Ministry of Transport	Ministry of Transport(2015) Social cost of road crashes and injuries 2015 update	http://www.transport.govt.nz/research/roadcrashstatistics/thesocialcostofroadcrashesandinjuries/
●	オーストラリア	Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics	Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics(2006)Cost of road crushes in Australia 2006 – Report 118	https://bitre.gov.au/publications/2010/report_118.aspx	有	無	Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics	Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics(2006)Cost of road crushes in Australia 2006 – Report 118	https://bitre.gov.au/publications/2010/report_118.aspx
—	カナダ	Transport Canada (旧 Department of Transportation)	Transport Canada(1994)Guide to Benefit-Cost Analysis in Transport Canada	http://data.tc.gc.ca/archive/eng/corporate-services/finance-bca-101.htm	無	無	Transport Canada (旧 Department of Transportation)	Transport Canada(1994)Guide to Benefit-Cost Analysis in Transport Canada	http://data.tc.gc.ca/archive/eng/corporate-services/finance-bca-101.htm
—	ノルウェー	The Institute of Transport Economics (TØI)	The Institute of Transport Economics (TØI)(2010) Value of time, safety and environment in passenger transport. Accidents – Valuation of statistical lives and limbs and the social costs of road accidents	http://www.toi.no/article29727-29.html ※概要(英語)	—	無	The Institute of Transport Economics (TØI)	The Institute of Transport Economics (TØI)(2010) Value of time, safety and environment in passenger transport. Accidents – Valuation of statistical lives and limbs and the social costs of road accidents	http://www.toi.no/article29727-29.html ※概要(英語)
—	フィンランド	Ministry of Transport and Communications	Ministry of Transport and Communications(2003) Guidelines for the Assessment of Transport Infrastructure Projects in Finland	http://www.lvm.fi/julkaisu/821052/guidelines-for-the-assessment-of-transport-infrastructure-projects-in-finland	—	無	Ministry of Transport and Communications	Ministry of Transport and Communications(2003) Guidelines for the Assessment of Transport Infrastructure Projects in Finland	http://www.lvm.fi/julkaisu/821052/guidelines-for-the-assessment-of-transport-infrastructure-projects-in-finland
—	スウェーデン	Swedish Transport Administration	Swedish Transport Administration(2012) Social costs of accidents in Sweden	https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26421.pdf	—	無	Swedish Transport Administration	Swedish Transport Administration(2012) Social costs of accidents in Sweden	https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26421.pdf

表 5.1-5 海外各国における死亡損失の算定

国名	死亡損失の考え方	算定範囲	死者数の算定方法	損失額の算定方法 (算定方法ごとの検討)	死亡損失算定額 ⁸⁷	死亡損失と慰謝料の重複 の有無の考え方
イギリス	死亡事故の件数の予測値と、死亡事故のコストを掛け合わせて損失額を算定。	・ 被害者本人、親戚、友人の被った、悲しみや苦しみ、生きる喜びを享受できなくなることを算定範囲とする。	「STATS 19」というフォーマットによって警察に報告された死者数、および全国交通調査 (National Travel Survey : NTS) のフォローアップ調査を通じて明らかになった。警察に報告されていない死者数から算定。	・ 支払意思額 (Willingness to Pay : WTP) アプローチのうち、表明選好法 (Stated Preference : SP) を用いて、負傷リスク削減に対する WTP から、損失額を算定。	死者 1 人当たりの損失額 (2012 年時点) : 167,407 千円 (1,117,101 ポンド)	慰謝料は未計上
オランダ	死者 1 人当たりのコストに、死者数を乗じることによって、損失額を算定。	・ 被害者本人、家族、友人の被った QoL の喪失、すなわち苦しみ、苦痛、悲しみおよび生きる喜びを享受できなくなることを、算定範囲とする。	記録されていない死者数も考慮して、「実際」の死者数を算定。	・ WTP アプローチの表明選好法のうち、CV 法とコンジョイント法 (Conjoint Analysis) を用いて、死亡リスク削減に対する WTP から、統計的生命価値 (Value of a statistical life : VSL) を算定。 ・ 2001 年に WTP アプローチにより算定された VSL に基づき、インフレ調整を行い最新の VSL を算出。 ・ VSL には、死亡した本人の消費の金銭的価値も含まれるため、補正する必要がある。	VSL (2009 年時点) : 356,789 千円 ⁸⁸ (2,600,000 ユーロ)	慰謝料は未計上
アメリカ	死者 1 人当たりのコストに、死者数を乗じることによって、損失額を算定。	・ 被害者本人の QoL の喪失を、算定範囲とする。 ・ 事故により、被害者の家族・友人が心理的影響を被るとの記述はあるが、それを算定範囲に含むかは明記されていない。	死傷分析報告システム (Fatality Analysis Reporting System : FARS) のデータから算定。	・ WTP アプローチの顕示選好法 (Revealed preference : RP) のうち、ヘドニック法 (hedonic wage studies) を用いて、死亡を回避するための WTP から、VSL を算定。 ・ WTP アプローチにより算定された VSL には、逸失利益が含まれるため、VSL から金銭的損失を除外する必要がある。	死者 1 人当たりの損失額 (2010 年時点) : 864,833 千円 (7,747,082 米ドル)	慰謝料は未計上
ニュージー	死者 1 人当たりのコストに、死者数を乗じることによって、損失額を算定。	・ 死亡や QoL の喪失により、被害者本人および家族が被る苦痛や苦しみを算定範囲とする。	すべての死亡事故が記録されている、警察の交通事故報告書 (Traffic Crash Reports : TCRs) から算定。	・ WTP アプローチを用いて、1 人の死を回避する安全性向上のための WTP から、VSL を算定。	死者 1 人当たりの平均損失額 (2014 年時点) : 302,831 千円 (4,057,300NZ ドル)	慰謝料は未計上
オーストラリア	死者 1 人当たりのコストに、死者数を乗じることによって、損失額を算定。	・ 被害者本人が享受できたであろう QoL、および親戚・友人が被る苦痛や悲しみ、苦しみを算定範囲とする。	オーストラリア交通安全局 (ATSB) が発表する死者数を使用。	・ 人的資本アプローチ (human capital approach) に、死亡した本人の QoL を算定対象に加える等の修正を加えた、ハイブリッド人的資本アプローチ (hybrid human capital approach) を用いて損失額を算定。 ・ 本人が享受できたであろう QoL については、ビクトリア州における、死亡した本人の喪失した QoL に対する法定賠償額 (387,900 豪ドル、2005 年時点) に基づき算定。 ・ 親戚、友人の被った悲しみや苦しみに対する死亡損失については、ニューサウスウェールズ州における、親戚、友人に対する法定賠償額 (最大 50,000 豪ドル、2002 時点) に基づき算定。 ・ 社会的割引率のような主要指標が、損失額算定を左右するとして、社会的割引率を、リスクがないとされる 3% に設定。	死者 1 人当たりの損失額 (2006 年時点) : 40,359 千円 (454,600 豪ドル)	慰謝料は死亡損失の代用として計上

⁸⁷ 死傷損失算定額については、算定年の購買力平価を用いて日本円に換算した。OECD StatExtracs 4. PPPs and exchange rates, PPPGDP: Purchasing power parities for GDP (http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA_TABLE4)

⁸⁸ 死亡した本人の消費の金銭的価値も含む (死亡損失のみの値は確認できず)。なお、2001 年に WTP アプローチを用いて算定された VSL (死亡した本人の消費の金銭的価値を除いた値) は、1,500,000～2,100,000 ユーロ、日本円で 247,956～347,138 千円 (2001 年時点の購買力平価で換算) である。

表 5.1-6 海外各国における負傷損失の算定

国名	負傷損失の考え方	算定範囲	負傷区分の分類の考え方	負傷区分の分類方法	各分類の負傷数の算定方法	各分類の損失額の算定方法	負傷損失算定額
イギリス	各事故種別（重傷/軽傷）のコストに、各事故種別の件数を乗じることによって、損失額を算定。	被害者本人、親戚、友人の被った悲しみや苦しみを算定範囲とする。	負傷の程度に応じて分類。	①死亡（事故発生から 30 日以内に死亡）、②重症（病院での治療が必要で、負傷状態が続くが 30 日位以内に死亡しない場合）、③軽傷（病院での治療が必要ない、もしくはすぐに回復する場合）の 3 段階に分類。	「STATS 19」によって警察に報告された負傷数、および全国交通調査のフォローアップ調査を通じて明らかになった、警察に報告されていない負傷数から算定する。	WTP アプローチを用いて、負傷リスク削減に対する WTP から、損失額を算定。	負傷者 1 人当たりの損失額（2012 年時点） - 重症：23,262 千円（155,226 ポンド） - 軽傷：1,703 千円（11,363 ポンド）
オランダ	負傷者 1 人当たりのコスト（負傷レベル別）に、負傷数を乗じることによって、損失額を算定。	被害者本人、家族、友人の被った QoL の喪失、すなわち苦しみ、苦痛、悲しみおよび生きる喜びを享受できなくなることを、算定範囲とする。	負傷の程度に応じて分類。	①死亡、②重症（負傷レベル（MAIS：Maximum Abbreviated Injury Scale）が 2 以上の病院にて治療を受け、かつ事故後 30 日以内に事故の影響で死亡しない場合）、③軽傷（MAIS0-1）の 3 段階に分類。	記録されていない負傷数も考慮して、「実際」の負傷数を算定。	WTP アプローチを用いて、事故率削減に対する WTP から、損失額を算定。	-
アメリカ	負傷者 1 人当たりのコスト（負傷レベル別）に、負傷数を乗じることによって、損失額を算定。	- 被害者本人の QoL の喪失を、算定範囲とする。 - 事故により家族・友人が心理的影響を被るとの記述はあるが、それを算定範囲に含むかは明記されていない。	負傷の程度に応じて分類。	MAIS0～5 の 6 段階に分類。	- 全体推計システム（General Estimates System：GES）を通じてサンプル推計した負傷数を 1.107 倍して、警察に報告された負傷数を負傷レベルごとに推計する。 - 警察に報告されていない負傷数については、運輸省道路交通安全局（NHTSA）との契約に基づき調査会社 M. Davis and Company（MDAC）が実施する、全国調査から、負傷レベルごとに推計する。	- 負傷の持続期間や、障害の程度・心理的苦痛等により、損失額は異なるとして、質調整生存年 （Quality-Adjusted Life Year：QALY）の考え方を 用いて損失額を算定。	負傷者 1 人当たりの平均損失額（2010 年時点） - MAIS 5（瀕死）：511,116 千円（4,578,525 米ドル） - MAIS 4（重篤）：227,451 千円（2,037,483 米ドル） - MAIS 3（重症）：89,943 千円（805,697 米ドル） - MAIS 2（中等度）：38,053 千円（340,872 米ドル） - MAIS 1（軽度）：2,594 千円（23,241 米ドル）
ニュージーランド	負傷者 1 人当たりのコスト（負傷レベル別）に、死者数を乗じることによって、損失額を算定。	負傷や QoL の喪失により、被害者本人および家族が被る苦痛や苦しみを算定範囲とする。	負傷の程度に応じて分類。	①死亡、②重症、③軽傷の 3 段階に区分。	警察が記録する TCRs に報告されない負傷事故があるため、TCRs のほかに、入院データや事故補償制度（Accident Compensation Corporation：ACC）の自動車事故に係る請求データを用いて算定。	- WTP アプローチを用いて、1 人の負傷を回避する安全性向上のため、WTP から損失額を算定する。 - 警察に報告されていない負傷事故の損失額を考慮するため、平均損失算定額を拡大・調整する。	負傷者 1 人当たりの平均損失額 ^{89）} （2015 年時点） - 重症：32,124 千円（430,400NZ ドル） - 軽傷：1,717 千円（23,000NZ ドル）
オーストラリア	後遺障害区分ごとの 1 人当たりの平均損失額と、負傷数を乗じることによって、損失額を算定。	被害者本人が被る苦痛や苦しみ、QoL の喪失を算定範囲とする。	負傷の程度に応じて分類。	後遺障害ごとに分類。障害の程度に応じて、0-100%に区分される（100%が最大、0%は障害なし）。なお年齢、性別、負傷部位により、後遺障害の程度は異なるとされる。	負傷者が事故への補償を求めてビクトリア州交通事故委員会（TAC）に申請した情報（負傷の程度等）を集計して、TAC が負傷区分、後遺障害区分ごとの負傷数を算出しており、それにオーストラリア健康福祉研究所（AIHW）が規定する後遺障害区分を適用することで、後遺障害区分ごとに負傷数を算定。同負傷数と、オーストラリア統計局（ABS）が推計する、交通事故によって後遺障害を被ったとされる 15～64 歳までの人数を勘案して、後遺障害区分ごとに負傷者を推計。	ビクトリア州における、死亡した本人の喪失した QoL に対する法定賠償額（387,900 豪ドル、2005 年時点）に基づき、後遺障害区分ごとの平均損失額を算定。	後遺障害区分ごとの 1 人当たりの平均損失額（2006 年時点） - 最重度制限（後遺障害等級 90-100%）：33,917 千円（382,037 豪ドル） - 重度制限（後遺障害等級 80-89%）：30,525 千円（343,834 豪ドル） - 中程度制限（後遺障害等級 50-79%）：23,680 千円（266,727 豪ドル） - 軽度制限（後遺障害等級 11-49%）：5,435 千円（61,222 豪ドル）

^{89）} 警察に報告された負傷者 1 人当たりの損失額。なお、警察に報告されていない負傷事故の損失額について考慮・調整された、負傷者 1 人当たりの損失額については、文献内に示されていない。

5.2 交通事故の被害・損失の経済的分析

5.2.1 損失額

平成 26 年度の交通事故の損失額は、金銭的損失(慰謝料を除く)で 3.5 兆円、非金銭的損失で 10.4 兆円、合計で 13.8 兆円となる。

平成 21 年度を対象とした以前の損失額の算定結果は、金銭的損失(慰謝料を除く)で 3.4 兆円、非金銭的損失で 2.4 兆円、合計で 5.8 兆円であった。平成 21 年度の死傷者数、物損事故数で、平成 26 年度の 1 名当たりの損失額、1 件当たりの物損事故の損失額により損失額を算出すると、金銭的損失(慰謝料を除く)で 3.4 兆円、非金銭的損失で 12.0 兆円、合計で 15.4 兆円となり、平成 26 年度より大きくなる(図 5.2-2 参照)。

平成 26 年度の損失額が、平成 21 年度を対象とした以前の算定結果より大きくなったがその内訳は、非金銭的損失によるものが大部分を占めている。非金銭的損失を算出する際の 1 名当たりの死傷損失額が平成 26 年度推定値と平成 21 年度推定値とで大きく異なることが、上記の差の要因となっている。

表 5.2-1 交通事故による損失額（平成 26 年度）（十億円）

内訳項目			死亡	後遺 障害	傷害	物損	合計
金銭的損失	人的損失	逸失利益・治療関 係費・葬祭費	90	354	313	－	757
		慰謝料[A]	69	90	357	－	517
		小計	159	445	670	－	1,274
	物的損失		2	24	470	1,299	1,796
	事業主体の損失		6	14	95	－	115
	各種公的機関等の損失		13	85	699	18	815
	金銭的損失合計 [B]		181	567	1,934	1,318	3,999
	非金銭的 損失	死傷損失[C]	3,001	6,170	1,186	－	10,358
総計（慰謝料分除外）[B]-[A]+[C]			3,113	6,647	2,763	1,318	13,840
総計（慰謝料分除外せず）[B]+[C]			3,182	6,737	3,120	1,318	14,357

表 5.2-2 交通事故による損失額（平成 21 年度）（十億円）

内訳項目			死亡	後遺 障害	傷害	物損	合計
金銭的損失	人的損失	逸失利益・治療関 係費・葬祭費	114	428	290	－	832
		慰謝料[A]	87	100	340	－	527
		小計	201	528	630	－	1,359
	物的損失		3	26	433	1,249	1,711
	事業主体の損失		5	13	58	－	77
	各種公的機関等の損失		14	81	712	20	827
	金銭的損失合計 [B]		222	649	1,834	1,269	3,974
非金銭的 損失	死傷損失[C]		1,509	577	269	－	2,355
総計（慰謝料分除外）[B]-[A]+[C]			1,644	1,126	1,763	1,269	5,802
総計（慰謝料分除外せず）[B]+[C]			1,732	1,225	2,103	1,269	6,329

出所：「平成 23 年度交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査」（内閣府）より作成

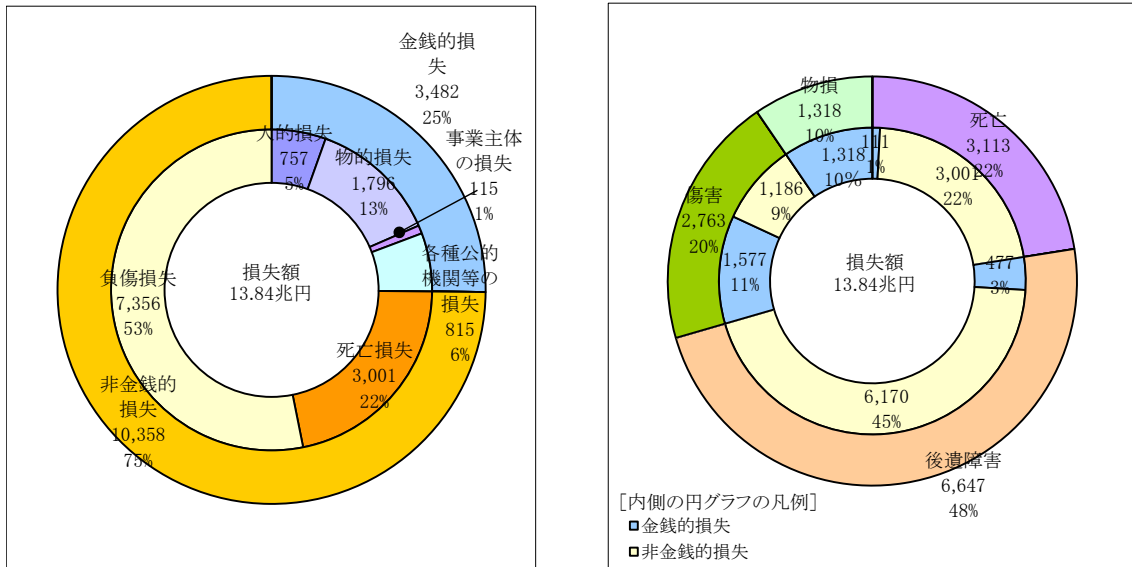


図 5.2-1 交通事故による損失額

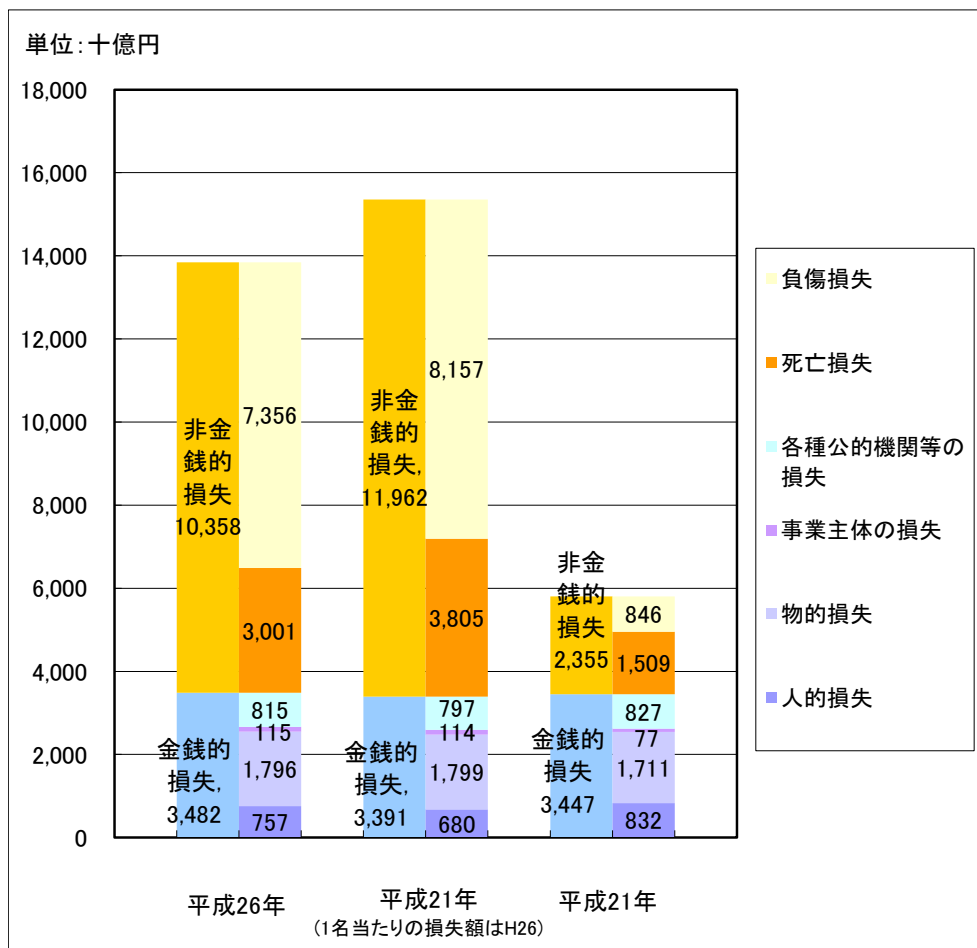


図 5.2-2 交通事故による損失額

5.2.2 海外との比較

(1)死亡損失

各国における 1 名あたりの死亡損失額の算定額を表 5.2-3 に示す。死亡損失額は約 4 千万~約 8.6 億円となっており、今回の推計結果もこの範囲内である。

表 5.2-3 各国における 1 名あたり死亡損失額の算定状況

国名	最新の死亡損失 算定額 (千円)	最新の死亡損失の算定方法
イギリス	167,407 (2012 年時点)	1997 年に算定された損失額をもとに、1 名当たり実質 GDP 成長率に即して算定。
オランダ	356,789 (2009 年時点)	2003 年に算定された VSL を更新し、最新の VSL を算定。
アメリカ	864,833 (2010 年時点)	2003 年に公表された大統領府行政管理予算局 (OMB) の「通達 A-4」に則り、2008 年に運輸省 (DOT) の大臣事務局 (OST) がガイドラインを公表し、VSL を 580 万米ドルとすると定めた。これを経済状態や実質賃金の変動に即して調整した、2010 年時点の VSL (886 万米ドル) を、最新の算定に用いた。
ニュージーランド	302,831 (2015 年時点)	1991 年に算定された VSL (200 万 NZ ドル) をもとに、最新の時間当たり平均収入単価に即して算定。
オーストラリア	40,359 (2006 年時点)	最新の算定では、1996 年の平成 23 年度調査で対象とされていた、死亡した本人が享受できたであろう QoL のほかに、親戚、友人の被った悲しみや苦しみも対象とされた。

(2)負傷損失

1名当たりの負傷損失額について、本調査と同様に、負傷区分を細かく設定しているアメリカと比較すると、アメリカの瀕死では5.1億円、重篤で2.3億円、重症で9千万円と、本調査の結果と同程度の値となっている。

表 5.2-4 各国における負傷損失算定額の算定状況

国名	負傷区分	最新の負傷損失 算定額 (千円)	最新の負傷損失の算定方法
イギリス	重傷	23,262 (2012年時点)	1997年に算定された損失額 をもとに、1名当たり GDP 成長率に即して算定。
	軽傷	1,703 (同上)	
オランダ	-	-	-
アメリカ	瀕死	511,116 (2010年時点)	2000年に策定された負傷の QALY 算定基準を用いて、 2010年時点の VSL に基づ き、負傷区分ごとに QALY を 算定。
	重篤	227,451 (同上)	
	重症	89,943 (同上)	
	中等度	38,053 (同上)	
	軽度	2,594 (同上)	
ニュージー ランド	重症	32,124 (2015年時点)	1991年に算定された WTP をもとに算定。
	軽傷	1,717 (同上)	
オーストラ リア	最重度制限 (後遺障害等級 90- 100%)	33,917 (2006年時点)	1996年の平成 23 年度調査 では、後遺障害等級が 30%以 上の負傷を対象として損失 額を算定したが、最新の調査 では、後遺障害を 4 区分に分 類し、それぞれの損失額を算 定した。
	重度制限 (同 80- 89%)	30,525 (同上)	
	中程度制限 (同 50- 79%)	23,680 (同上)	
	軽度制限 (同 11- 49%)	5,435 (同上)	
	後遺障害等級 30% 以上	-	

注) 各国の傷害度の高い段階から順に整理。