

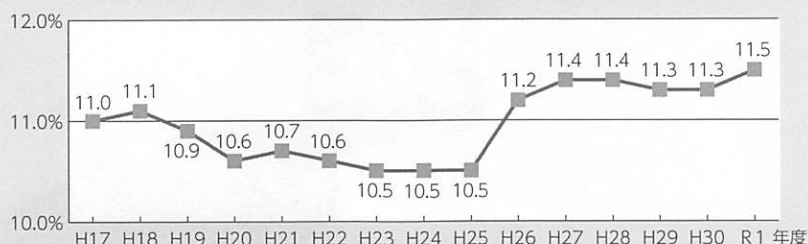
交通事故による被害者が 社会保険利用をしないことにより 二次被害に遭うことを防ぐために

～ 改訂版の発行にあたって ～

交通事故のない社会を目指し、政府全体で対策に取り組んできた成果として、令和2年中の交通事故死者数は現在の交通事故統計となってから最少となり、交通事故発生件数と負傷者数もピーク時に比べて半減しました。しかし、変わらず低位に推移する数値があります。交通事故（対自動車）における社会保険の利用率です。

平成17年度から令和元年度まで、若干の変動はあるものの、交通事故の治療における社会保険利用率は10～11%台。日本では「誰でも」「どこでも」「いつでも」保険医療を受けられる国民皆保険制度が確立されており、平成12年には世界保健機関（WHO）から「日本の医療保険制度は総合点で世界一」と評価されているに

■ 自動車事故の治療における社会保険利用率の推移



出典：損害保険料率算出機構「2020年度 自動車保険の概況」をもとに作成

もかわらず、こと交通事故に限れば、社会保険利用がされていない（保険診療ではなく自由診療で治療が行われている）のです。

特に問題なのは、交通事故の治療における労災保険の利用率の低さです。この点、交通事故の死傷者数について、出典の異なる2つの統計数値で比較すると、非常に興味深い結果が出てきます。警察庁発表の令和2年中の交通事故死者数は2,839人、負傷者数は368,601人。一方、厚生労働省労働基準局発表の「令和2年労働災害発生状況」で労働災害の数値を見ると、交通事故が原因の死者数は169人、負傷者数は6,791人となっています。交通事故に占める労働災害の割合が死者数6.0%、負傷者数1.8%というのは低すぎますし、負傷者数の割合が死者数の割合の約3分の1と少なくなるのも気になります。この違和感は、交通事故の治療において特に労災保険が利用されていないことが原因で生じているのではないのでしょうか。

筆者は、交通事故による被害者が、社会保険を利用しないことにより、やむを得ない治療中断・生活困窮といった二次被害に遭っているケースもあるのではないかと懸念しています。健康保険法等に基づく各種健康保険は、保険料がリスクではなく所得に応じて決定されていたり、国庫等からの財政援助がなされていたりと、民間保険に比べ保険料負担や保険金支払いの面で大きく優遇されます。さらに、交通事故が労災だった場合には労災保険から給付が行われますが、その給付内容は各種健康保険を上回っています。被害者やその関係者が社会保険の正確な情報を得られれば、より手厚い補償を受けることもできるのです。

本書は、「交通事故による被害者が社会保険利用をしないことに

より二次被害に遭うことを防ぐ」ために、社会保険労務士3名が知見を持ち寄って制作したものです。主として交通事故が労災だったケースを念頭に、対応のために必要となる基礎知識と実務のポイントをまとめました。

交通事故が業務上の事由により、または通勤途上で起こった場合、労災保険給付と、同一の事由に対する損害賠償についての請求権が競合することから、重複填補を避けるために調整が行われます。調整内容、調整方法、調整範囲やその手続き等はかなり複雑であり、実務を担当する方にとって理解しがたいのが現実です。また、交通事故にかかる労災保険の実務に対応するためには、自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）と自動車保険の仕組みを理解しなければ、行う手続きの優先順位も判断できません。

そこで本書では、実務に携わっている方々の参考としていただくため、交通事故の損害賠償についての基本的な事項を整理し、労災保険と自賠責保険との関係をわかりやすく説明しました。近時、労災保険法（複数の会社等に雇用されている労働者の方々への保険給付の変更）、道路交通法（あおり運転に対する罰則の創設等）、民法（法定利率の変更に伴う損害賠償金の増加）など、関連法令の改正が相次いでいますが、もちろん、これらの情報も網羅しています。また、対象となる方が多いにもかかわらず請求漏れが生じてしまうことが多い障害年金（国民年金・厚生年金）の制度についても触れました。さらに、企業のための対応実務として、無用なトラブルを回避するために事前に整備しておきたい各種規程や書式も収録しています。交通事故が労災だった場合の対応に必要な知識がすべて得られるものと自負しています。

本書を参考に交通事故による被害者および関係者に社会保険の正確な情報を届けていただき、それによって交通事故の治療における社会保険利用率が高まることを願っています。そして、労災保険給付、社会復帰促進等事業の特別支給金、障害年金の請求漏れがなくなることで、被害者がしかるべく救済されたなら、こんなに嬉しいことはありません。

令和3年10月

一般社団法人「ともに」

後藤 宏 高橋 健 松山純子

CONTENTS

STEP 1

交通事故対応のための基礎知識を得る

STEP1-1	交通事故をめぐる現状	12
STEP1-2	事故発生時に求められる対応	16
STEP1-3	人身事故の解決までの流れ	20

STEP 2

自賠責保険と自動車保険の仕組みを理解する

STEP2-1	自賠責保険と自動車保険	24
STEP2-2	自賠責保険からの補償	27
STEP2-3	自賠責保険が利用できない主なケース	32
STEP2-4	対人任意一括制度	34
STEP2-5	あおり運転の被害者への保険金	36

STEP 3

労災保険について整理する

STEP3-1	労災保険の基礎知識	40
STEP3-2	業務災害・通勤災害認定の仕組み	44
STEP3-3	「第三者行為災害」としての労災保険	45

STEP 4

交通事故による損害の補償について検討する

STEP4-1	交通事故の治療	52
STEP4-2	民事損害賠償における過失相殺	58
STEP4-3	労災保険における過失相殺（支給制限）	61
STEP4-4	損害の請求先	64
STEP4-5	自賠責保険・労災保険の選択	67

STEP4-6	被害者の権利の時効	70
---------	-----------	----

STEP 5

交通事故を解決する

STEP5-1	示談	76
---------	----	----

STEP 6

障害年金の請求漏れがないかチェックする

STEP6-1	障害年金の仕組み	82
STEP6-2	障害年金を受給するための要件	87
STEP6-3	初診日の証明	93
STEP6-4	障害認定日	95
STEP6-5	障害年金の請求パターン	97
STEP6-6	障害年金の請求手続	101
STEP6-7	交通事故と障害年金	104
STEP6-8	「障害年金をもらいながら働く」	112

STEP 7

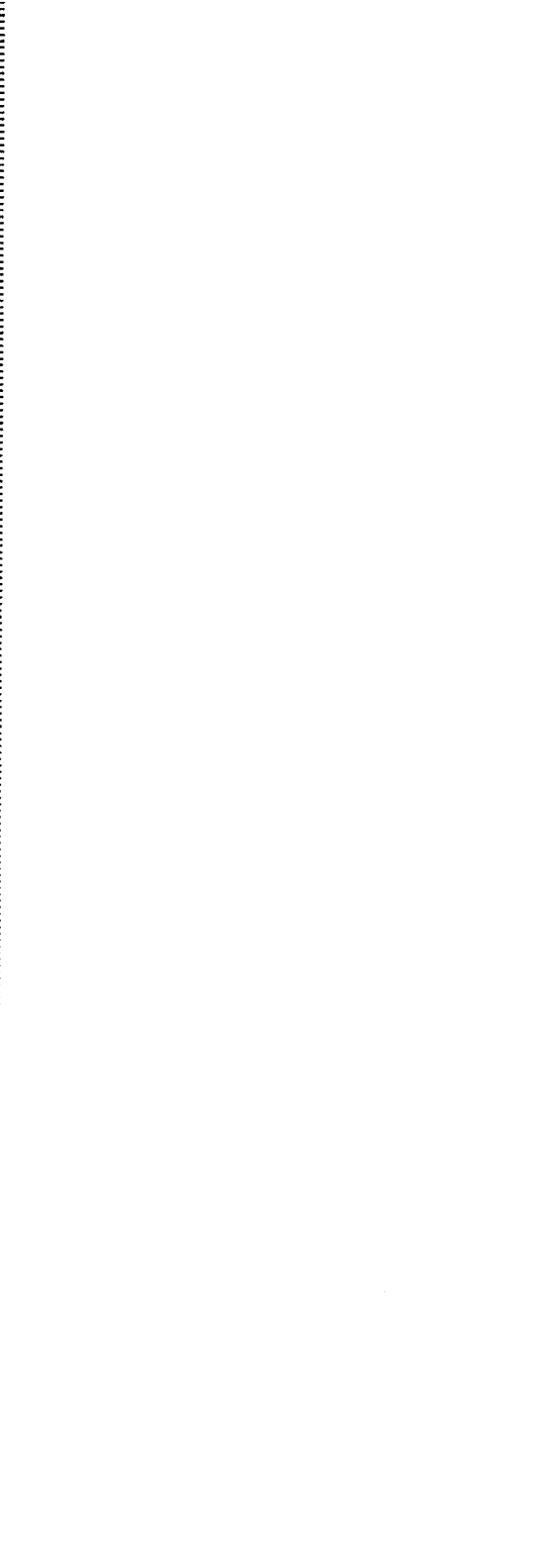
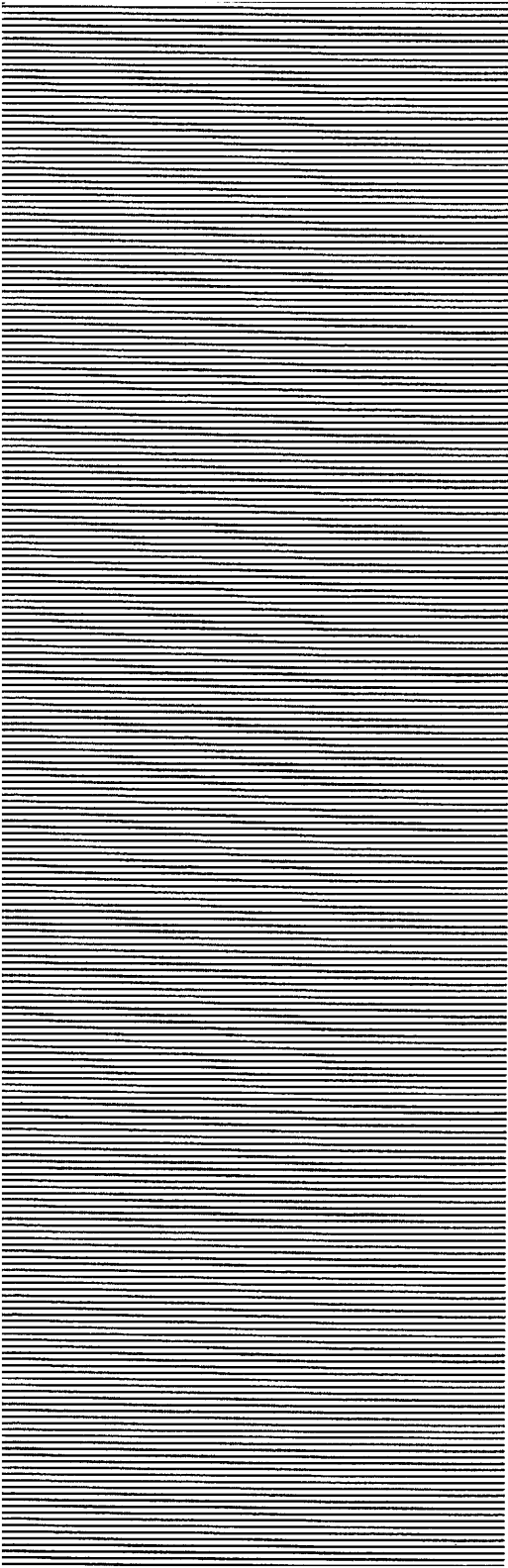
モデルケースで対応を学ぶ

STEP7-1	初動時に確認すべき事項	118
STEP7-2	労災保険を使う場合の実務	122
STEP7-3	社会保険労務士に期待されること	138

STEP 8

企業において自動車・自転車利用を管理する

STEP8-1	交通災害と会社責任	144
STEP8-2	会社の方針と管理ルール	148
STEP8-3	社有車管理規程（例）	150
STEP8-4	私有車通勤管理規程（例） 【便宜的な業務使用を認める場合】	175
STEP8-5	私有車通勤管理規程（例） 【業務使用を厳禁する場合】	188
STEP8-6	自転車通勤管理規程（例）	195



STEP 1

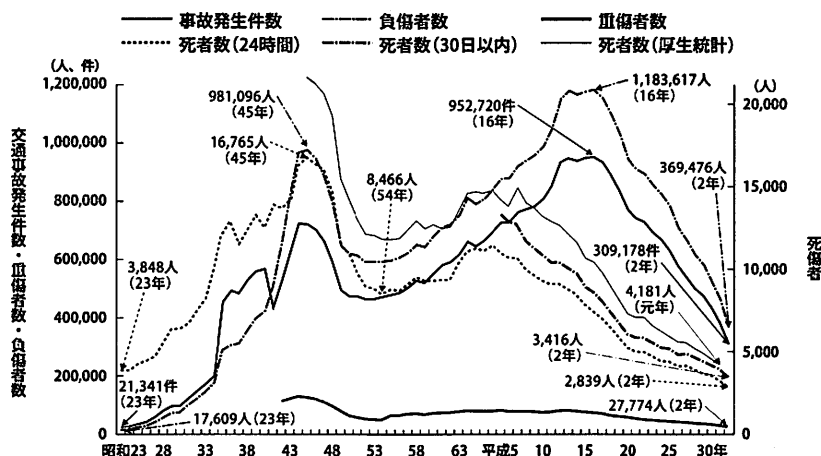
**交通事故対応のための
基礎知識を得る**

STEP 1-1

交通事故をめぐる現状

警察庁発表「令和2年中の交通事故死者数について」によれば、令和2年の交通事故の発生件数は309,178件。ピークであった平成16年952,720件の約3分の1に減少しています。負傷者数も、平成16年は1,183,617人であったものが、令和2年には368,601人と、こちらも約3分の1となりました。増加を続けていた交通事故発生件数・負傷者数が平成16年を境に減少に転じた

■ 交通事故発生件数、死者数、負傷者数および重傷者数の推移



背景には、相次いで行われてきた道路交通法の改正、自動車運転死傷処罰法の施行や、自動車走行キロの減少が考えられています。

また、交通事故による死亡者数も減り続けており、「第2次交通戦争」とも呼ばれる状況となった平成4年には11,452人であったものが、令和2年には2,839人にまで減少しています。

死亡者数の減少カーブのほうが先に来たのには、シートベルト装着率が大幅に向上したことと、エアバッグ・ABS等がほぼ標準装備となるなどといった車両の安全性能の向上が貢献しているようです。

近年は、高齢者による交通事故、地方における移動手段の不足、物流運送業における人手不足といった社会課題の解決策として自動

注 1 警察庁資料による。

2 「死者数(24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。

3 「死者数(30日以内)」とは、交通事故によって、発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)に死亡した者をいう。

4 「死者数(厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。

なお、平成6年以前は自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

5 昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。

6 死者数(24時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

出典：内閣府「令和3年版交通安全白書」

運転が注目されており、官民ITS構想では、令和7年に高速道路での完全自動運転を実現することを目標に、研究・開発が進められています。また、悪質なあおり運転が相次いでいることを受け、令和2年6月には妨害運転（あおり運転）に対する罰則の創設等を内容とする、道路交通法の一部を改正する法律が成立、施行されました。交通事故を起こさない自動車を目指す先進安全技術の開発・実用化と、危険な運転の厳罰化により、交通事故の発生がさらに減少し、安全・安心な道路交通社会が実現することが望まれています。

STOP！ あおり運転！！「妨害運転罪」の創設

「あおり運転」（妨害運転）は、一般的に、前の車との車間距離を詰めたり、前方や周囲の車を威嚇・挑発したりする行為とされ、重大な交通事故にもつながりかねない、極めて悪質・危険な行為です。しかし従来、あおり運転自体を取り締まる規定は道路交通法になく、車間距離不保持・急ブレーキ禁止違反などが適用されてきました。

このあおり運転について、悪質なケースが相次いでおり、また悲惨な事故もたびたび発生していることから、令和2年6月30日、改正道路交通法により罰則が創設されました。他の車両等の通行を妨害する目的で急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の違反を行うことは、厳正な取締りの対象となり、最大で懲役3年の刑に処せられます。また、妨害運転により著しい交通の危険を生じさせた場合は最大で懲役5年の刑に処せられることとなり、さらに、妨害運転をした者は運転免許を取り消されることとなりました。安全・安心な道路交通社会の実現に寄与するものと期待されています。

STEP 1-2

事故発生時に求められる対応

万一交通事故を起こしてしまった場合には、次のような対応が必要となります。

負傷者を救護する

- ☞ ☐ 負傷者がいる場合は119番に連絡し、消防機関の指示を仰いであげ、救護措置を最優先して行う。
- ☐ 頭を強打した可能性がある場合は、むやみに動かさない。

■ 道路交通法の規定

第72条（交通事故の場合の措置）

- 1 交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員（以下この節において「運転者等」という。）は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署（派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。）の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該

二次災害に気をつける

- ☐ 車を安全な場所に移動させる。
- ☐ ハザードランプを点灯させ、三角表示板を立てる、発煙筒を焚く等して、他の車に危険を知らせる。
- ☐ 車が自力走行不能の場合は、レッカーを手配する。

警察署への届出をする

- ☐ 110番へ連絡し、警察署へ事故の届出を行う。
- ☐ 人身事故の場合は、被害者が遅滞なく診断書を提出することにより人身事故であることを届け出る。

相手方ならびに目撃者について確認する

- ☐ 事故に相手方がいる場合は、相手方の住所、氏名、勤務先、電話番号、車両の登録番号等、できる限りのことを

交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

- 2 前項後段の規定により報告を受けたもよりの警察署の警察官は、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止するため必要があると認めるときは、当該報告をした運転者に対し、警察官が現場に到着するまで現場を去ってはならない旨を命ずることができる。
- 3 前二項の場合において、現場にある警察官は、当該車両等の運転者等に対し、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な指示をすることができる。

(以下略)

確認してメモに書き留める。

- ☐ 事故の状況を正確に把握するため、事故を目撃した人が近くにいないか確認する。目撃者がある場合は、その人の住所・氏名を確認し、証言をしてもらえるよう依頼する。

保険会社へ連絡する

-  ☐ 事故現場での対応がひととおり終わったら、事故の状況について、自動車保険を契約している保険会社または保険代理店に連絡する。

会社へ連絡する

-  ☐ 事故について、車両管理責任者に報告する。

なお、独断で相手方と示談交渉をしてはならない旨、徹底しておく必要があります。

自動車保険に加入すると、以上の内容が記されたカードやスマートフォンアプリの案内が、保険会社から契約者に届きます。誰でも事故直後は慌ててしまい、適切な対応が難しくなりますので、車内にカードを配備する、スマートフォンにアプリをインストールしておく等、いざという時に備えておくことが大切です。

著者略歴

一般社団法人「ともに」



所在地 〒164-0003
東京都中野区東中野 1-53-11 パークハウス東中野 2 F
YORISOU 社会保険労務士法人内

ホームページ <https://tomoni-tomoni.jp/>

病気やケガが原因で、お金のこと、仕事のこと…等さまざまな悩み・不安を抱えながら生活をしている方々がいらっしゃいます。「ともに」は、そのような方々への就労支援と場づくり支援のため、相互扶助の仕組みをつくり社会を明るくしたいという思いで社会保険労務士 3 名が集い、平成 29 年 10 月に設立されました。

困りごとを抱える方の周りには必ず支援者がいます。私達「ともに」は、多くの支援者と繋がりながら、ともに悩み、少しでも不安を軽減していけたらと思っています。

後藤 宏（ごとう ひろし）

社会保険労務士／社会保険労務士法人 中部経営労務センター 代表

損害保険会社に10年間勤務し、大企業から中小・零細企業まで、多くの法人保険や交通事故対応に携わる。交通事故の被害者が、社会保険を知らないことが原因で二次被害に遭うことを実感し、社会保険の専門家である社会保険労務士資格を取得する。平成16年損害保険・生命保険代理店である株式会社オーキッズに取締役として就任、その後社労士事務所を併設し現在に至る。

高橋 健（たかはし たけし）

社会保険労務士／たかはし社会保険労務士事務所 所長

昭和48年労働省（現厚生労働省）入省、厚生労働事務官として労働本省、都道府県労働局、労働基準監督署に勤務。平成21年3月退職。平成23年事務所開業。労災認定現場での実務経験を基にしたの労災全般に関する各種相談業務、セミナー講師、専門誌寄稿などを中心に活動。

松山 純子（まつやま じゅんこ）

社会保険労務士／YORISOU社会保険労務士法人 代表

職員の約半数が障害者の社会福祉法人に、人事総務およびケースワーカーとして10年以上勤務。業務を通じて「社会とのつながりが人を元気にしてくれる」ことを学ぶ。平成18年松山純子社会保険労務士事務所開業。平成29年10月に法人化。YORISOU社会保険労務士法人となる。