

労働災害対策

通勤災害～通勤途中の事故を防ぐために～

労働災害には、業務上の災害「業務災害」と通勤中の災害「通勤災害」があり、病気やケガ、障害、死亡に大別されます。中でも、通勤災害は通勤中の交通事故によるものが多く見受けられ、十分な注意が必要です。

通勤災害とは？



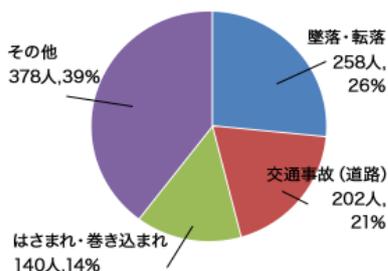
交通事故に限らず、通勤による労働者の傷病などを指します。この場合の「通勤」とは、就業に関し、

- ・ 住居と就業場所との間の往復
- ・ 就業場所から他の就業場所への移動
- ・ 単身赴任先住居と帰省先住居との間の移動
 - (1) 勤務日当日またはその翌日の赴任先住居から帰省先住居への移動
 - (2) 勤務日当日またはその前日の帰省先住居から赴任先住居への移動

について、合理的な経路や方法で行うことを指します。

移動の経路を逸脱・中断した場合は、逸脱・中断の間や、その後の移動は「通勤」とはなりません。つまり、「私的な宴会に参加するために、通勤経路から外れて移動をしている最中にケガをした」などは通勤災害として認められないのです。

労働災害の主なケースと交通事故の関係



労働災害は長期的に減少傾向にはあるものの、平成29年（2017年）の労働災害による死者数は978人となっています。

事故の型別では、**交通事故（道路）**による死者数は202人であり、「墜落・転落」に次いで**2番目に多い結果**となっています。

また、交通事故（道路）は、陸上貨物運送事業等以外でも多く発生しており、職業ドライバー以外で亡くなられた方も目立っています。そのため、事故防止への取り組みは、業種を問わず求められているのです。

【出典】平成29年労働災害データ

【注意】交通労働災害は12月に多発しています！

交通労働災害による死亡事例は、季節が冬にかわる12月に多く発生しています。日々の取り組みだけでなく、積雪や路面凍結の情報に注意するなど、季節に応じた交通労働災害防止対策が重要です。

交通事故の防止策とは？実際に注意すべき点を解説！

交通事故は突然起こるもの…。でも、実際は些細な心がけや防止策を行うことで、事故にあう可能性は低くなります！

交通事故防止のために出来る行動

自動車やバイク、自転車の乗車中や歩行中に限らず、交通事故を防止するための5つの行動があります。それはとても簡単で、簡単だからこそ油断してしまわれる方も多くいらっしゃるかと思います。

- もしかして (危険予測)
- とまる (一時停止)
- みる (安全確認)
- まつ (安全確保)
- たしかめる (再確認)

実際に5つの行動をみて、「こんな簡単なこと…？」と思われた方もいらっしゃるのではないのでしょうか。

車の通りが多い場所や死角になっている曲道など、事前に起こり得る危険を予測する必要がありますよね。そういった道路には、必ず「止まれ」の標識があります。

その時必要な行動は、速度を落とし、一時停止して見るという安全確認が必要です。また、横断歩道などがある場所では、しっかりと安全が確保されるまで人や車が通過するのを待ち、再度確かめてから出発する必要があります。

5つの行動は、簡単なことだからこそ見落としがちです。改めて意識して、行動していきましょう。

高齢ドライバーによる交通事故

高齢化社会の現代において、免許を保有する高齢ドライバーの割合も増え続けています。個人差はあるものの、年齢とともに身体能力が低下し、運転技術も少しずつ衰えていくでしょう。それに伴い、高齢運転者による交通事故も増加傾向にあります。

●主な交通事故の原因

- ブレーキやアクセル操作のペダルの踏み間違い
- 安全不確認や前方への注意不足
- 予測不適による判断の誤り



●交通事故対策

不測の事態に対応ができるように、周囲の状況をよく観察し、ペダルの踏み間違いがないように慌てず確かめて運転するようにしましょう。また、ペダルの踏み間違いを無くすために、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」や「自動ブレーキ」を搭載した車を選ぶのも、1つの手段となります。

追突事故はどうして起きるのか

～その時の運転者のエラーは～

はじめに

交通事故の負傷者数は、いろいろな交通安全対策を講じてきたことにより、平成14年にはわずかですが前年を下回りました。ただ依然として、年間120万人近くの負傷者がいる現状にあり、その約9割は軽傷者です。状態別軽傷者数の推移を図1に示します。状態別軽傷者数は自動車乗車中が一番多く、平成14年には軽傷者全体の64%を占めています。

この自動車乗車中の軽傷者数を事故類型別に分類すると、追突事故が全体の55%を占め、二番目の出会い頭事故の21%に比べ圧倒的に多数を占めています(図2)。したがって、軽傷者数の低減のためには、自動車同士の追突事故に重点を置いた対策の検討が重要と考えられます。

しかしながら、軽傷者の被害を軽減し、さらに無傷にまでもって行くことは容易でないと想像されます。

したがって被害軽減対策の検討と並行して、事故そのものが起きないようにする、いわゆる予防安全対策の検討が必要となります。ここでは、自動車同士の追突事故の発生状況を、交通事故統合データ、事故例調査データを使って、主に追突側運転者のエラーの観点から分析した結果を紹介します。

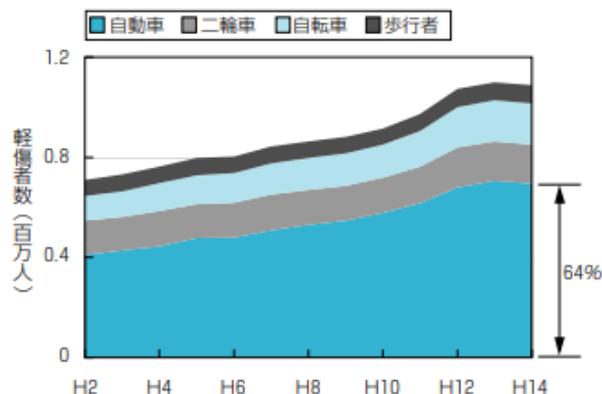


図1 状態別軽傷者数の推移

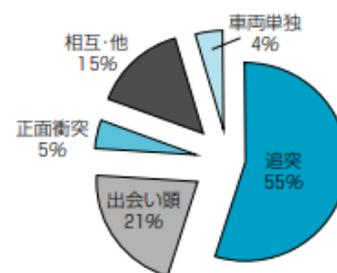


図2 事故類型別の軽傷者数 (平成14年)



全国交通事故総合データによる追突事故の特徴

自動車同士の追突事故に見られる特徴を紹介します

(1) 乗用車同士の追突事故が全体の66%

図3に平成13年の追突事故発生頻度を追突側と被追突側の車種の組み合わせごとに、数字で表してあります。なお、バスが関与する追突事故については件数が極めて少ないため、最初から除外してあります。平成13年の追突事故は204,324件ありました。その中で、乗用車対乗用車の組み合わせが約66%と最も多く、その次は、乗用車と小型トラックの組み合わせで約24%、大型トラックが関与する事故は少なく、約6%となっています。これは、とくに乗用車が追突されやすいとか追突しやすいということではなく、それぞれの車両保有台数の割合を反映していると考えられます。

(2) 追突側は無傷、追突された側は軽傷がほとんど

図3の小さな円グラフは、その時の被追突側／追突側運転者の人身損傷程度を示します。運転者の受ける傷害については、ほとんどの場合、追突側が無傷、被追突側が軽傷という良く知られたパターンですが、大型トラックに追突した場合には、追突側の運転者の傷害程度が重くなる傾向が顕著に見られます。これは衝突相手が自分より極端に大きく重いこと等によるものと考えられます。

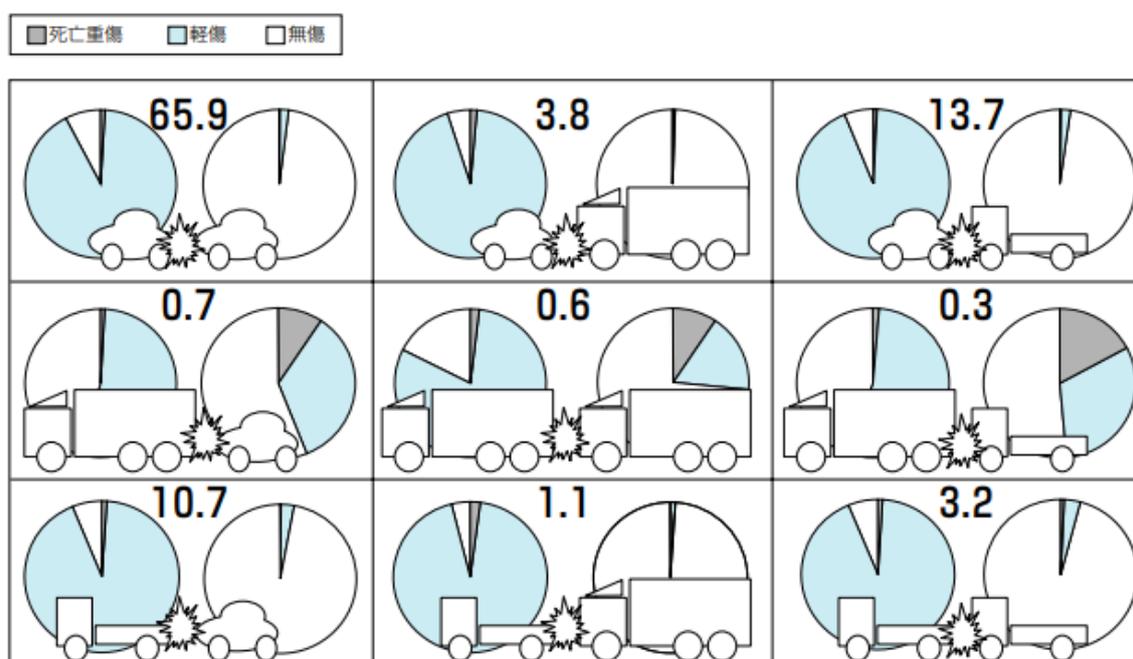


図3 車種の組み合わせ別の追突事故発生頻度

以下の説明は、乗用車同士の追突事故で、かつ被追突側の運転者が軽傷を負った事故に重点をおいて進めることにします。

(3) 高齢者、若年者が追突側になることが多い

図4には追突事故に関わった運転者が、追突側であった割合と追突された側であった割合を運転者の年齢層別に示しました。65歳以上の高齢者と24歳以下の若年の運転者が追突する頻度が高く、その他の年齢層とは対照的となっています。若年者ではいわゆる無謀な運転行動をとる傾向が強いこと、一方、高齢者では身体機能などの低下に起因する過失が増えることが原因と推測されますが、追突事故以外の事故でも同様の傾向にあります。

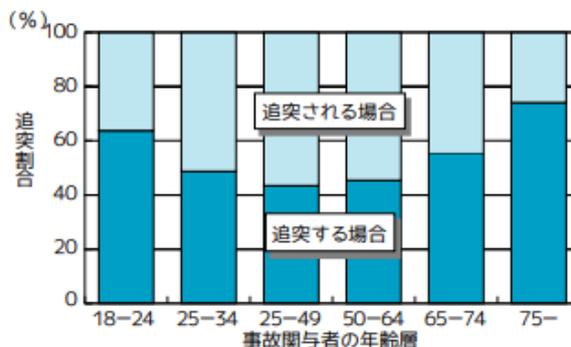


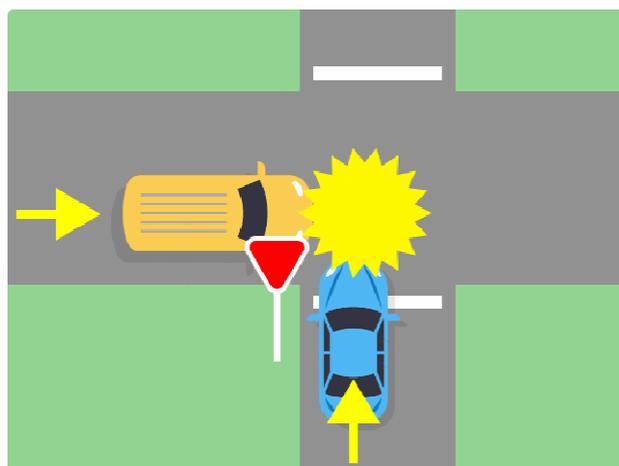
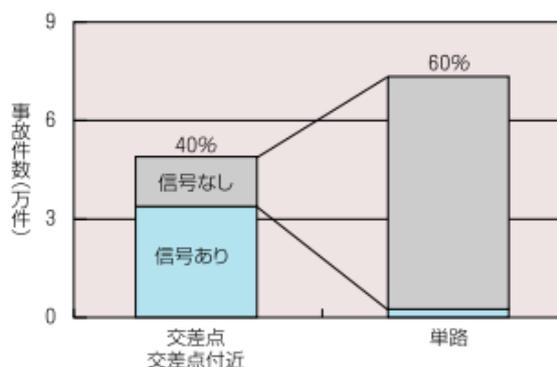
図4 年齢層別の追突割合 (平成14年事故)



(4) 信号のない単路での追突が過半数

(平成14年事故)

意外かもしれませんが、全体の約60%の追突事故が単路で発生し、そのほとんどは信号のない場所で発生しています。残る約40%は、交差点及び交差点付近で発生し、そのうち2/3が信号のある場所で発生しています(図5)。すなわち信号もなく比較的交通の流れがスムーズなはずの単路で追突事故が多く発生しているということです。この点については、次の事故例調査結果を用いた分析のところで改めて説明します。





事故例調査による運転者のエラーの分析

(1) 運転は、認知、判断・予測、操作・行動の連続

交通の流れの中を安全に通行するという事は、認知→判断・予測→操作・行動の連続であり、図6のように模式化することができます。認知とは、安全に運転する上で把握しておくべき対象を、単に見るだけでなく認識することを指します。判断・予測とは、対象を認知した結果、対象の動静や、対象の陰にいるかもしれない別の対象を予測したりして、次にどのような操作・行動をとれば

よいのかを決定することです。そして最後に操作・行動と続きます。すなわち、エラーは3段階で発生する可能性があります。

また、対象を一旦認知エラー（見落とし等）してしまえば、それに続くはずの判断・予測は存在できないことになります。

まさに、認知するという作業は安全運転の入り口とすることができます。

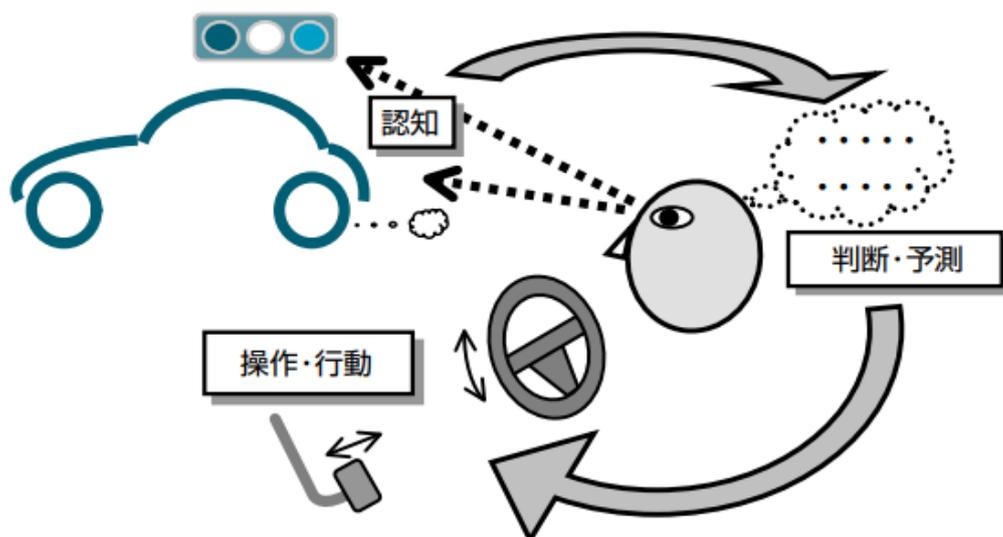


図6 エラーの種類

(2) 平常時のなげない判断・予測、操作・行動が事故を助長

分析の結果、多くの事故では平常時でのなげない認知→判断・予測→操作・行動が、事故直前のエラー「直接エラー」を助長していることが少なくないことが分かりました。このような「直接エラー」を助長するエラーを「背景エラー」と呼ぶこととしました。すなわちエラーの種類は、時間的に2種類に分類することができます。

また、ここで扱うエラー情報は、その時点で適切に認知、判断・予測、操作・行動していれば事故を避けられたであろうと考えられる時点までのものとし、それ以降のパニック的なもの、あるいは意図的でないものは分析の対象から省いています。

(3) 一件の事故で、一人あたり約2.6回のエラーを犯している

図7に種類別エラー件数を追突直前の「直接エラー」とそれ以前に運転者の油断を誘う背景となった「背景エラー」に分けて示しています。これを見ると、事故直前では合計で269件のエラーを犯しており、その内の約80%を認知エラーが占めています。一方、「背景エラー」は合計122件あり、その内の約80%が判断・予測エラーとなっています。背景エラー～直接エラーまで合計すると391件のエラーとなり、追突側運転者一人当たり約2.6件（391件/152人）のエラーを犯していることがわかります。言い換えますと、事故を避けるチャンスは2～3回あったということになります。

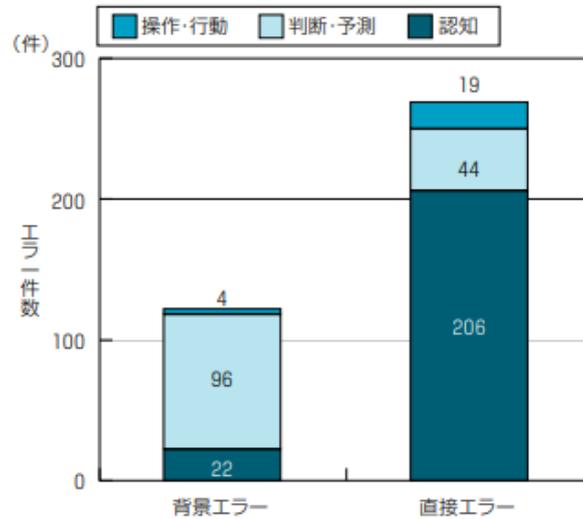


図7 種類別エラー件数

(4) 追突の直前では前を見ていない／「直接エラー」の分析

「直接エラー」の大部分を占める、認知エラーについて分析を実施しました。図8に認知エラーしてしまった対象を縦軸にとり、認知エラー件数をその要因ごとに塗り分けて示しました。

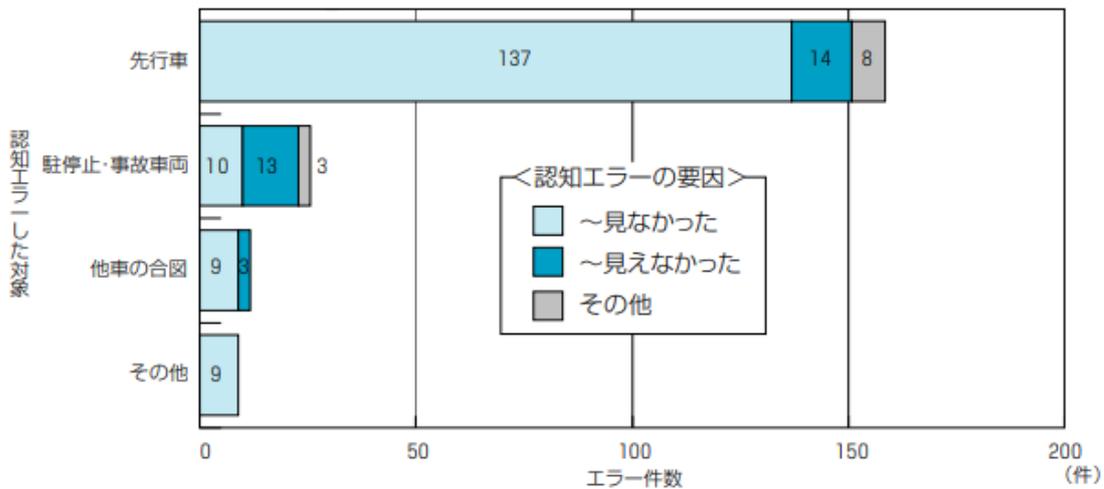


図8 事故直前の認知エラー

①認知エラーした対象

認知エラーした対象は、被追突車両である先行車、駐停止・事故車両が多く、全体の約90%を占めています。

その他、追突側の運転者に誤解、錯覚を与えるもととなった、「他車の（この場合は被追突側運転者の不適切な）合図」も約6%存在しています。たとえば、ウインカーを出すタイミングやブレーキを踏むタイミングが遅いため、追突車の運転者に認知エラーを発生させてしまい、追突されるような場合です。また、信号を認知エラーした結果、他の車に追突した場合などが「その他」に含まれます。

②認知エラーの要因

図8をみると、認知エラーの要因は、「見れば見

えたのに見なかった」（図8では、“～見なかった”と表示）に尽きるといえます。

それとは別に、「見ようと思っても見えなかった」（図8では、“～見えなかった”と表示）という要因も散見されます。たとえば、“暗い時間帯に”“無灯火”で路肩・路上に止まっている駐停止・事故車両を認知エラーしているような場合です。

③「～見なかった」の内訳

「～見なかった」の内訳は、図9にあるように、「（車内外の）他のものに注意、脇見」してしまったものが大半ですが、「眠気、飲酒、急病」も全体の1/4程度あります。飲酒は論外ですが体調の維持には十分心掛け、眠気などを催すことがないようにしたいものです。

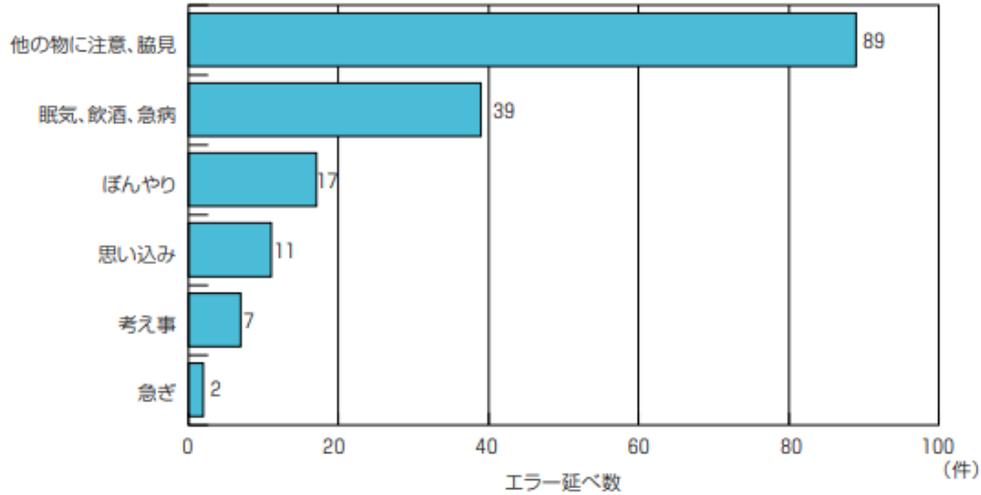


図9 「～見なかった」内訳

(5) 運転者の油断を誘う要因

このように、事故直前のエラーを説明してきましたが、どうしてこうも簡単に運転者が前方から目（注意）をそらすのでしょうか？

何か運転者の油断を誘うものがあるのではないかと、という観点で考えてみることにします。

①油断を誘う要因その1 / 「背景エラー」

ー平常時の判断・予測は願望になりやすいー

全152人のうち65人の運転者は、事故の危険を予測していない平常時でもエラーを犯していたことがわかっています。さらに、その約80%は、判断・予測エラーでした。

あるものを認知したのに、それについて何か不適切な判断・予測をしてしまったエラーが全体の約80%ということです。

認知できているのに、判断・予測エラーしてしまった対象の内訳は、主なものから、先行車57%、

自分の車の速度の選択が23%、信号が10%となっています。

追突する直前に、脇見などで認知エラーする頻度が一番高いものは、先行車であると説明しましたが、その少し前までは（平常時には）しっかりと認知していたものを、すぐ後に認知エラーしているという事実は興味深いものがあります。

では、これらの対象を認知して運転者は何を考え、何を予測したのでしょうか。頻度の一番高い先行車を例に、結果を図10に整理しました。

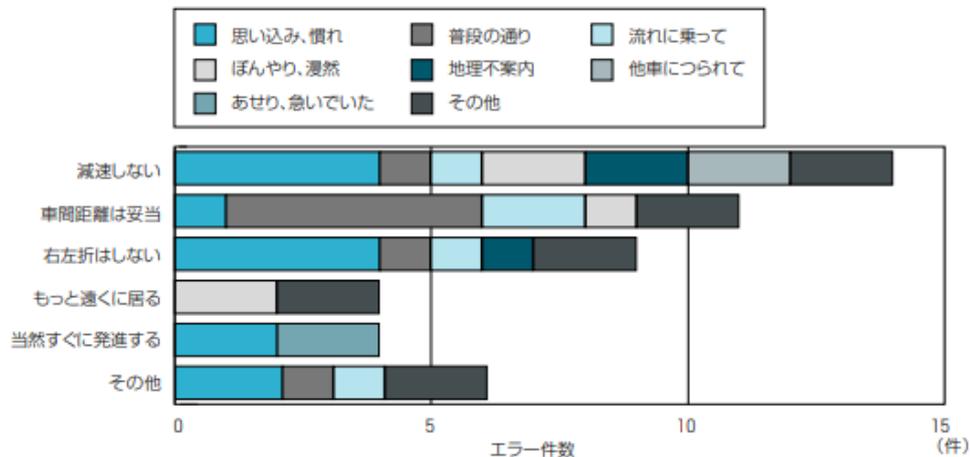


図10 平常時の判断・予測エラー

縦軸の項目は、判断・予測エラーの内容で、その要因を内訳として塗り分けて、凡例に具体的に表現しておきました。判断・予測エラーの内容ですが、「(先行車は) 減速・右左折しない」、「(先行車との) 車間距離は問題ない」などです。信号、

渋滞などで停止中の先行車については、「(先行車は) もっと遠くにいる」、「(先行車は) すぐに発進する」などです。これらの内容は判断・予測というよりはむしろ期待・願望と言った方が適切かも知れません。

②油断を誘う要因その2／道路、交通環境

1の(4)で、信号もなく交通の流れが比較的スムーズなはずの単路での追突事故発生頻度が高いと説明しました。もちろん世の中には道路として「信号のない単路」自体が多いのが一番の理由ですが、次のような理由も考えられます。すなわち、交通が錯綜する交差点付近では先行車が減速、停止することは当然予測しながら運転しているものです。一方、単調な(単調に見える)単路走行では、むしろ先行車は減速、停止するはずはないと考え、後続の運転者は“何らかの余裕・油断”を持って運転していることが多いのではないのでしょうか。ところが現実に

は単路であっても、中央分離帯の切り下げ(車両が右折、Uターンできるように、中央分離帯を開放している部分)や、道路沿道施設の出入り口などの「目立たない分岐点」が存在し、そこで右折、左折するために減速停止する車両は少なくないものです。また駐車車両、工事・事故あるいは渋滞なども往々にして存在し、交通の流れを乱している場合もあるでしょう。

そこで、追突事故が発生した場所(状況)を、先行車の減速、停止を「予測し易いか／し難いか」という観点で分類して事故頻度を比較した結果を図11に示します。

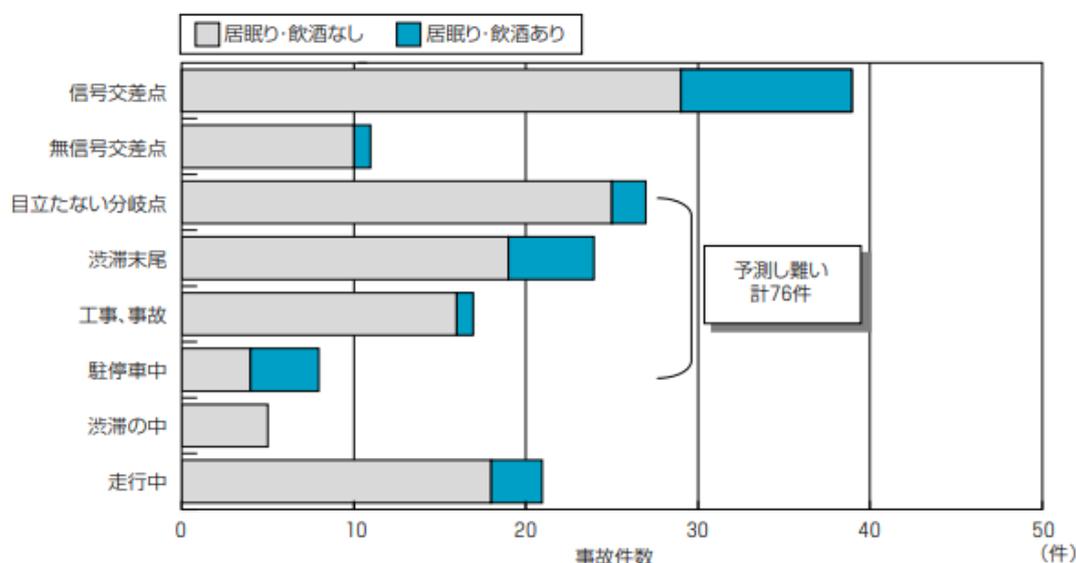


図11 場所、状況別の追突事故発生件数

結果を要約しますと、先行車の減速停止を予測し難いと想像した、「目立たない分岐点」、「渋滞末尾」、「工事・事故」、「駐停車中」での追突事故は合計76件と全体152件の半数を占めています。すなわち単路であっても交通の流れを乱す存在があり、そこで追突事故が多く発生している事実を確認することができました。

「渋滞の中」での追突事故は5件と多くはありませんでしたが、渋滞というものは、地域、時間的な偏りも多く、全国では、もっと頻度は高いのではないかと推察しています。

走行中の先行車に追突する事故は、21件ありますが、内16件は高速道路上の事故であり、単調になりがちな高速道路走行に伴う緊張感の低下がその要因であると考えられます。

以下に追突事故の典型的なパターンを紹介しておきます、の部分が「背景エラー」となります(図12)。

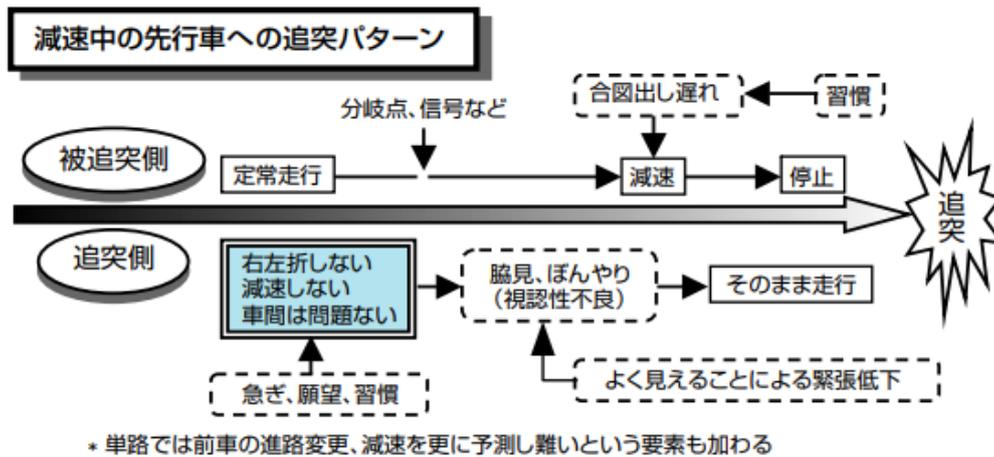


図12 減速中の先行車への追突パターン



おわりに

追突事故を起こさない／追突されないためには

自動車同士の追突事故を予防するためには、以下の対策を講じることが有効と考えられます。

(1) 運転者の心がけ

a. 追突しないために

- さしあたり危険がないような状況の時こそ、脇見したり、運転以外のことを考えないこと。
- 先行車(被追突側)の制動灯が故障していたり、方向指示器の合図がない等の不測の事態が起きても、慌てずに余裕を持って、認知、判断・予測、操作・行動を行なえるだけの車間距離と速度の選定をすること。
- ブレーキやウinkerなどのタイミングは自分とは異なる人もいることを理解すること。

b. 追突されないために

- 予告ブレーキや早めのウinkerを心がけること。
(後続車の回避動作を促す効果に加え、刺激として相手の低下した集中力を回復する効果も期待できます)
- 渋滞末尾で停止するときはハザードランプを点灯すること。

(2) 追突事故が起きにくい道路環境、仕組みの整備

- a. 車でよく利用するガソリンスタンド、ファミリーレストラン、コンビニ等の沿道施設の駐車場出入り口を集約化し、危険ゾーンの頻度を減少。
- b. 中央分離帯切り下げ箇所の解消。
- c. 交差点に進入する車両の運転者が、停止すべきか通過すべきか判断に迷う領域(いわゆるジレンマゾーン)を回避するように、黄信号を制御するジレンマ感応制御式信号の導入および促進。
- d. 車間距離警報を含む追突警報装置の普及。

最近、この装置を搭載する車両も出始めましたが、普段の運転に心がけてこそ、いざという時に役立つものです。装置に頼りきりになったり、過信したりせずうまく付き合っていくようにしたいものです。

交通事故の基礎知識[行うべき措置について]

[Q] 交通事故を起こしたら、加害者はどうすべきですか？

[A] 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必要があります。



- 事故発生時はただちに運転を停止し、人や物の被害状況を確認。
- 最寄りの警察署や現場の警察官に事故発生の日時と場所などを報告。
- 対人事故は60日以内に書面の通知がないと保険金は支払われない。

事故発生時に加害者が行うべき措置は、法律に定められた義務です。道路交通法（72条1項前段）には「交通事故があつたときは、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。」（原文まま）とされています。

法律で定めているのは以下の3点です。

●負傷者の救護

必要があれば近くの病院に運ぶとともに救急車の手配などを求めます。救護措置をとらずに現場を立ち去ると、ひき逃げ（救護義務違反）となり処罰されます。



●道路上の危険の除去

他の通行車両や歩行者に二次災害が発生しないように処置します。



●警察への報告

最寄りの警察署（交番、駐在所）の警察官に、事故を報告します。



現場の道路状況、衝突地点、停車位置、被害者の転倒地点、事故車両の破壊状況など、事故状況の証拠の収集しておきましょう。これが今後の手続きに役に立ちます。目撃者がいる場合は、その住所、氏名、連絡先など話を聞いておくことも大切です。カメラなどがあれば撮影しておくのも有効な方法です。保険会社への通知も忘れてはいけません。通知を怠ると、保険金が支払われない場合もあります。保険契約を締結している保険会社の対応窓口か、その取扱い代理店に対し、すみやかに連絡を入れましょう。

▶ 負傷者の救護と道路上の危険の除去

(1) 運転の停止

ただちに自動車の運転を停止し、人や物に対する被害状況を確認しなければなりません。

(2) 負傷者の救護

負傷者がある場合はただちに救護し、必要があれば近くの病院に運び、救急車の手配などを求めなければなりません。これらの救護の措置をとらずに現場を立ち去りますと、運転者はひき逃げ（救護義務違反）となり、処罰されます。運転者が被害状況を確認しなかったため、負傷者のいることを知らずに現場を立ち去った場合、あるいは運転者自身の判断で、負傷は軽微であるから救護の必要はないとして現場を立ち去った場合でも、ひき逃げ事故として同様に罰せられますから、事故を起こしたときは必ず負傷者の有無を確認すべきです。なお、被害者が死亡している場合は、遺体をいつまでも路上に放置せず、手厚く安全な場所に移動しておくべきでしょう。

(3) 道路における危険の防止

交通事故の続発を防ぐため、事故車両を安全な場所に移動したり、接近してくる他の自動車に事故の発生を知らせるなど、道路における危険防止の措置をとらなければなりません。なお、この場合、後に事故現場がわからなくなることをないよう配慮する必要があります。

▶ 警察への報告

負傷者の救護や道路における危険防止の措置が終わったら、運転者などはただちに最寄りの警察署（交番、駐在所でもよい）の警察官（現場に警察官がいればその警察官）に、次の5つの事項を報告しなければなりません（道路交通法72条1項後段）。

- (1) 事故発生の日時と場所
- (2) 死傷者の数と負傷者の負傷の程度
- (3) 損壊した物と損壊の程度
- (4) その交通事故にかかわる車両などの積載物
- (5) その事故についてとった措置

もっとも憲法38条1項によって、何人も自己に不利益な供述は強要されませんから、運転者に過失があることまで報告する義務はありません。この報告は電話で行ってもかまいませんが、この報告を怠ると処罰されます。

▶ 事故状況の証拠の収集

交通事故は、加害者の一方的過失で起こるだけでなく、被害者の過失や、両者の過失の競合あるいは道路の欠陥などが原因となって発生することが少なくありません。このような場合、加害者に対する刑事責任や民事責任（損害賠償の請求など）の追及などに備えて、被害者側の過失あるいは道路の欠陥などを立証する資料を収集しておくことは重要です。そのためには、現場の道路状況、衝突地点、停車位置、被害者の転倒地点、破片の散乱状況、事故車両の破壊状況などの写真を撮ったり、スリップ痕の位置や長さを測定したり、図面を作成するなどして記録しておく大変役に立ちます。また事故の目撃者がいる場合は、その住所、氏名、連絡先、目撃内容などをメモしたり、話をテープにとっておくことなども効果的です。

交通事故の相手の身元を確認する

最初に、事故の相手の身元を確認しましょう。

人生に一度あるかないかの交通事故に巻き込まれたとき、相手と冷静に話をするのは難しいかもしれませんが、まずは落ち着いて双方の名前や住所、電話番号やメー

■保険のためと割り切ってお互いの身元を確認

事故直後は、どちらが加害者か被害者かが明確でない場合もあります。

自分の過失だと思い込んでいても、実は相手が交通違反を起こしている可能性もあります。

どちらにせよ、後に示談交渉をしなければなりませんから割り切って、名前と連絡先を交換しましょう。

念のため、免許証を見せてもらったり、名刺をもらったりして聞き間違いがないか、本当に聞いた名前で合っているのか確認しておくのも大切です。

■メモがない場合は、携帯電話やスマートフォンを活用する

名前と連絡先を聞いたとしても、その後警察の聴取を受けたり病院に行ったりしている間に忘れてしまっただけでは意味がありません。

メモを取って確認すべきですが、車にメモとペンを備えている運転者は少ないでしょう。

メモを取れない時は、携帯電話やスマートフォンの録音機能を利用して、後で聞き直せるようにしておくか、メールに記載して自分のアドレスへ送信しておきます。

■交通事故の相手の免許証の写真を撮るのは失礼？

日常的なメモとしてスマートフォンのカメラ機能で写真を撮影する方は少なくありません。

相手の免許証の写真を撮っておけば、正確な情報を押さえておけるのは事実です。

互いの合意さえ取れば、スマホのカメラ機能を利用して、相手の免許証の写真を撮っても失礼にはあたりません。

ただし、個人情報を含む免許証を撮影されることを嫌がり、事故の相手とトラブルになることも考えられます。

■名前も連絡先も教えてくれない場合は？

交通事故の当事者となってしまうと、人身事故または物損事故にかかわらず、加害者は被害者に損害賠償を行う必要があるため、連絡先を交換するのが当たり前です。

しかし中には自分の名前を明らかにしたくない人も存在します。

事故直後で気が動転して、自分が事故を起こしたと認めたくないで混乱しているのかもしれない。

あるいは、業務中に事故を起こしてしまい、会社に知られたくない、または免許取り消しはなんとしても避けたいなどの事情が考えられます。

いずれ警察官が到着するので無理矢理聞き出す必要はありません。

車や車両ナンバーをメモしたり携帯電話やスマートフォンで撮影したりしておきましょう。

■ 事故直後の現場を撮影・画像に残すことで有力な証拠に

救急車や警察官が到着する前に済ませておいた方が良いもう一つのポイントは、事故現場の記録です。

事故が起こった状況は基本的にそのまま記録しておくことが望ましいのですが、事故当事者は負傷者救護と、危険防止措置という二次災害を防ぐための行動が義務付けられているため、実際の事故後の現場とは違うかもしれません。

いずれにせよ

- 車体の傷あと
- タイヤのブレーキ痕
- 路上に散らばっている車体の破片など

は、事故状況を示す重要な証拠となるので、しっかりと撮影しておいた方が良いでしょう。

■ 証拠隠滅を図る加害者への対応

性質の悪い加害者は、タイヤのブレーキ痕を足で消そうとしたり、破片を除けたりして何気なく証拠隠滅を図ることもあるようです。

このような行動を注意すると逆ギレされる可能性が高いため、加害者の行動を撮影しておくのもひとつの手段です。

スマートフォンで動画撮影し、きっちりと不正行為を記録しておきましょう。

▶ 保険会社への通知など

(1)ただちに事故発生の日時、場所および事故の概要を通知するほか、

(2)遅滞なく、書面をもって、（事故の状況/被害者の住所、氏名または名称/事故の状況について証人となる者がいるときは、その住所、氏名、名称/損害賠償の請求を受けたときは、その内容）を通知しなければなりません。

正当な理由がなく、この通知を怠りますと、保険金が支払われないことがあります。対人事故の場合には、事故発生の日から60日以内に、書面による上記（2）の通知がなされないと、原則として保険金は支払われないので、注意を要します。なお、被害者の住所、氏名、連絡先のほか、被害者側にも過失がある場合に、損害賠償を請求することになりますので、被害者の加入している自動車保険も調べるべきでしょう。

救急車や警察官が到着するには何分かかる？

総務省が発表している令和4年版「救急・救助の現況」によると、令和3年中の救急車の現場到着所要時間は9.4分。

長崎県・・・消防防災年報より
現場到着平均所要時間 8.9分

また同じく令和4年の警察白書によると、令和3年中の110番通報後のレスポンス・タイム（通信指令室が110番通報を受理し、パトカーなどに指令してから警察官が現場に到着するまでの所要時間）は8分24秒と発表されています。

★警察への通報後の待ち時間は意外と長い

これらの数値は平均値であって、警察署の目の前で交通事故が起きればすぐに警察官が駆け付けるでしょうし、一方で人里離れた山中ではもっと長くなると考えられます。



また事故発生の時間帯により交通事情も違い、事故が多発している時には遅くなることもあるでしょう。
ある程度の時間がかかると知っておくべきです。

★非常に重要な、事故当事者しかいない時間帯

交通事故が起こり、救急車や警察官が到着するまでの間、現場には事故の当事者と目撃者しかいません。

交通事故当事者がこの時間をどう使うかでその後の事故処理や示談交渉が順調に進むのか、あるいは紛糾してしまうのか、大きな違いが発生します。



通常の会話ができないような重傷を負っていた場合は、負傷者の救護を第一に行動してください。