

中小企業の経営者が知っておきたい 社員の私有自転車を業務利用させる場合の リスク管理

資料作成：社会保険労務士 後藤 宏

目次

- 1. 自転車による交通事故は増加している 1
- 2. 自転車による交通事故と会社の責任 2
- 3. 社員の業務中や通勤途上の事故に備える自転車損害賠償保険等の管理に注意 3
- 4. 自転車通勤管理規程の整備 6

中小企業の経営者が知っておきたい 社員の私有自転車を業務利用させる場合の リスク管理

■ 1. 自転車による交通事故は増加している

～ヘルメット着用が努力義務化される背景（令和5年4月1日）～

令和4年中の交通事故の発生状況（警察庁交通局）によれば、交通事故全体の発生件数は前年より減少しているにも係わらず、自転車乗用中の交通事故は69,985件、前年より291件増加しています。また、交通事故全体の発生件数300,839件に占める自転車乗用中の交通事故の割合は約23%と高止まり、その構成比は平成28年以降ずっと増加傾向にあります。

また、自転車乗用中の死傷者数は68,140人と交通事故全体の死傷者数359,211人に占める割合は約19%であり、歩行中の死傷者数38,195人に比べ約1.7倍と高い数値を示しています。

同統計の自転車乗用中のヘルメット着用有無別死傷者数によれば、自転車乗用中の死傷者数68,140人の内、60,274人がヘルメットを非着用、非着用死傷者率は88.5%でした。

こうした状況を踏まえ、改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されることになりました。

これまでも、児童や幼児が自転車に乗る際、ヘルメットの着用は努力義務とされていたのですが、4月の法改正では、年齢にかかわらず自転車利用者全員に適用されるようになったのです。

このように、自転車による交通事故が増加しているということを、まず知っておきましょう。

■ 2. 自転車による交通事故と会社の責任

社員の自転車乗用中の交通事故が業務中の事由または業務の一部と捉えられる通勤途上で起こった場合、加害者たる社員を雇用する会社は、報償責任の原理（利益あるところに損失を帰せしめるのを公平とする考え方）により、（１）民事的責任、（２）刑罰的責任、（３）社会的（道徳的）責任を問われます。

業務用自転車による事故はもちろんですが、私用自転車であっても業務中や通勤途上で事故が発生すれば、会社の責任が問われ得ることに注意が必要です。

●表 1 私用自転車事故の会社責任

業務使用実態		事故発生時の状況		
		業務中	通勤途上	私用中
日常的業務使用	私用自転車を業務使用するように会社が命令、業務遂行のために私用自転車が必要で日常業務的に継続的使用をしている場合	◎	◎	△
便宜的業務使用	業務遂行のために私用自転車を使う必要はないが、使った方が便利・効率的であり、かつ会社が黙認・許可している場合	◎	○	△
業務使用なし (通勤のみ使用)	業務使用を厳禁しており、実態としても業務使用が一切ない場合	—	△	×

- ◎：会社責任を問われ得る
- ：一般的には会社責任を問われ得る
- △：場合によっては会社責任を問われ得る
- ×：会社責任を問われない

（１）民事的責任とは

会社が行う経済活動のための行為が原因で、他人に損害を発生させてしまった場合には、加害行為を行った者（社員）だけではなく、その使用者である会社にも法的な責任が発生します。法的な根拠としては、民法第 715 条（使用者責任）が挙げられます。

民法 第 715 条（使用者責任）

『ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。』

(2) 刑罰的責任とは

事故の内容に応じて社員は、過失致死傷罪（刑法210条）、重過失致死傷罪（同211条）に問われ得ることがあります。過失致死傷罪は罰金のみですが、重過失致死傷罪では罰金、懲役または禁錮のいずれかが科せられます。また、両罰規定により会社が罰金刑を科せられることもあります。

自転車は軽車両のため道路交通法が適用されます。安全運転義務違反（道路交通法70条）のほか、事故後負傷者の救護義務や危険防止措置義務を怠ればいわゆるひき逃げの罪（同72条）になります。車両による軽微な違反には交通反則通告制度、いわゆる反則金制度が適用されますが、軽車両は適用外のため、罰則の対象となってしまいます。執行猶予や罰金で済んだとしても、社員に前科がつくこととなります。自転車事故に対する刑罰は決して軽微なものではありません。

(3) 社会的（道徳的）責任

相手方のお見舞いやお詫びの連絡など、良識に基づいたできる限りの誠意を尽くすことが求められます。事故後の責任ある対応を怠れば、被害者感情を悪化させることにつながり、報道等により会社の社会的信用の失墜にもつながります。

■ 3. 社員の業務中や通勤途上の事故に備える自転車損害賠償保険等の管理に注意

自転車事故により加害者となった場合の判決（民事的責任）で、以下のようなものがあります。

【神戸地裁 平成25年7月判決】

男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。損害賠償額：9,521万円

事故は起こらないのが望ましいのですが、一度自転車による交通事故が業務中や通勤途上で起こった場合、加害者たる社員を雇用する会社は、民事的責任を問われ、その損害賠償額は高額になり得ることを知っておきましょう。

自転車には自動車に対する自賠責保険のような強制保険制度がなく、自転車事故の賠償のための保険への加入率が低いことが問題視される中、自転車事故における被害者救済の観点から、地方自治体の条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化する動きが広がっています。自転車損害賠償責任保険等への加入義務化の条例改正は平成27年10月に初めて兵庫県で導入され、その後も多く

の地方自治体で義務化や努力義務とする条例が制定されています。令和3年10月1日現在、34都道府県・2政令都市において、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務づける条例が制定され、多くはその対象者を自転車利用者、保護者、事業者、自転車貸付事業者としています。会社は所属する自治体の条例も確認し違反しないことが必要です。

転ばぬ先の杖が自転車損害賠償責任保険等なのですが、業務中に起こした自転車による損害賠償事故は、個人が保険加入していても補償の対象とはならないことに最大の注意が必要です。

業務に社員の私有自転車を利用する場合、例えば社員が、

- ・ 銀行等に私有自転車を利用して行くことがある
- ・ 近隣の顧客への訪問に私有自転車を利用することがある
- ・ 持ち運べる荷物であれば私有自転車を利用して他の事務所に届けることがある

といった場合、社員個人が加入する自転車損害賠償保険等では、補償されないのです。

●表2 自転車損害賠償保険等の補償範囲

民事的責任	責任が転嫁される保険	業務中	通勤途上	日常生活中
使用者責任	施設賠償責任保険等	◎	△ 基本は個人責任	×
個人責任	日常生活賠償特約 個人賠償責任補償特約等	×	◎	◎

自動車に対する損害保険の手当（自賠責保険や自動車保険）と違い、自転車損害賠償保険等は自転車1台に対してではなく、自転車の利用用途に応じた損害保険の手当が必要になります。つまり、社員が私用自転車1台を通勤利用も業務利用もするのであれば、1台に対し通勤時の事故に備えて個人で自転車損害賠償保険等の手当が必要で、重ねて業務中の事故に備えて会社で自転車損害賠償保険等の手当も必要になるのです。

自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例条文解説（国土交通省）によれば、「自転車損害賠償責任保険等とは何か」について以下のように解説されています。

「答 自転車で歩行者とぶつかり怪我をさせた場合など、自転車利用者が加害者側となり、歩行者等の被害者に対する民事上の損害賠償責任を負うこととなった場合に、加害者が被害者に損害賠償を行なうための金銭負担を補償する保険や共済をいう。」

具体的には以下のとおりです。

(1) 通勤通学や買い物などの日常生活で自転車を利用している個人の場合

- ・自動車保険や火災保険、傷害保険など、他の保険商品等の“特約”として、「日常生活賠償特約」や「個人賠償責任補償特約」等の名称で販売されているものが、“自転車損害賠償責任保険等”に該当する代表的な商品であり、クレジットカード等の会員専用保険の中にも同様の商品がある。これらの「日常生活賠償特約」や「個人賠償責任補償特約」等は、日常生活で発生する様々なアクシデント（例えば、ショッピング中に売り物を壊したり、サッカーボールで他人にケガをさせたりした場合）を補償範囲とするものだが、自転車事故も日常生活上の事故の一つとして補償している。

※「日常生活賠償特約」や「個人賠償責任補償特約」等は、契約者本人だけでなく、契約者本人と同居している家族や、生計を一にする別居の未婚の子（親元を離れ、親から仕送りを受けて生活している大学生など）も保障対象範囲であることがほとんどであるため、家族全員の契約内容をよく確認することが重要である。

- ・これらのほか、主にインターネット等で販売されている保険商品の中には、自転車利用者本人のケガを補償する「傷害保険」と組み合わせた、自転車利用者向けパッケージ保険（いわゆる“自転車保険”）も多数あるため、これらに加入することも、自転車損害賠償責任保険等に加入する選択肢の一つである。

(2) 未成年者を監護する保護者（自転車を利用する子を持つ保護者）の場合

- ・「日常生活賠償特約」や「個人賠償責任補償特約」等は、契約者本人だけでなく、契約者本人と同居している家族や、生計を一にする別居の未婚の子（親元を離れ、親から仕送りを受けて生活している大学生など）も保障対象範囲であることがほとんどである。そのため、自転車を利用する子を持つ保護者の場合、保護者自身が契約している自動車保険や火災保険等に、「日常生活賠償特約」や「個人賠償責任補償特約」等を付けることで、子も同時に自転車損害賠償責任保険等に加入していることとなる。
- ・上記のほか、子を被保険者（保険でカバーされる者のこと）として自転車利用者向けパッケージ保険（いわゆる“自転車保険”）に加入することも、方法の一つである。

(3) 事業活動のために自転車を利用している事業者の場合

- ・自転車による宅配サービスを行なう会社など、事業活動のために自転車を利用している場合は、事業者向けに「施設賠償責任保険」等の名称で販売されている保険商品等が、自転車損害賠償責任保険等に当たる。
- ・事業者が従業者に自転車を利用させる場合も含まれる。

(4) 自転車貸付業者（シェアサイクル会社やレンタサイクル会社等）の場合

- ・上記（3）の事業者と同様に、「施設賠償責任保険」等の名称で販売されてい

る保険商品等が自転車損害賠償責任保険等に該当するが、一般的に、事業者側の整備不良等が原因である自転車事故は補償対象となる一方、もっぱら借り手の運転ミス等が原因である自転車事故については補償対象とならない。そのため、整備不良等が原因の自転車事故だけでなく、借り手の運転ミス等が原因である自転車事故についても補償対象とするため、個別に保険会社等と相談する必要がある。

※上記（１）～（４）はあくまで一般的な説明であるため、保険会社等から受け取った保険証券や重要事項説明書等をよく確認し、よくわからない場合は、契約している保険会社等や保険代理店等を確認するなど、まずは、自らが現在、どのような保険等に加入しているのか、よく確認することが重要となる。」

このように、社員の業務中や通勤途上の事故に備える自転車損害賠償保険等の管理の際は、自転車の利用用途により事故に備える保険種類が異なるのを知って管理することが大切です。

■ ４． 自転車通勤管理規程の整備

既述を踏まえ、自転車通勤の許可制（ヘルメット着用を含め許可基準の明確化）、原則、業務利用の禁止（業務利用は許可制）等の留意点を（参考例）自転車通勤管理規程にまとめていますので、参考にしてください。

社員の私有自転車を業務利用させるリスクを顕在化しないためには、会社が自転車通勤管理規程を整備・更新し、正確に制度運用していくことが大切です。

（参考例）自転車通勤管理規程

（目的）

第1条 本規程は、従業員が所有（占有を含む。）する自転車を使用して通勤する場合の要件およびその車両の管理に関する事項を定め、自転車を使用する通勤の安全の徹底を図ることを目的とする。

（自転車の定義）

第2条 本規程における自転車とは、道路交通法第2条第1項第11号の2に定める自転車であって、従業員が所有者または主たる使用者となっており、通勤のために使用する自転車をいう。

（所管）

第3条 本規程で定める事項は、総務部長の所管とする。

（許可基準）

第4条 自転車を使用する通勤の許可基準は、以下によるものとする。

- ① 住居から勤務事業所までの最短通勤距離が、片道2キロメートル以上であること
 - ② 通勤に自転車を使用することが、最も経済的で、かつ合理的な方法であること
 - ③ 通勤に使用する自転車に関する事故につき、以下の内容の保険などを契約していること
損害賠償責任の保険金額： 1億円以上
- 2 駐輪場の収容能力などに限度がある場合は、前項以外に制限を設けることがある。

(申請手続)

第5条 自転車を使用して通勤しようとする従業員は、「自転車通勤許可申請書」に所定の事項を記入し、以下の書類を添付のうえ所属長経由で総務部長に提出しなければならない。

- ① 誓約書
- ② 駐輪場使用許可申請書
- ③ 通勤経路図
- ④ 保険証券のコピーなどで補償内容がわかるもの

(許可証の交付・有効期限)

第6条 総務部長は、前条による申請について第4条第1項の許可基準に基づき審査し、許可した従業員に対し「自転車通勤許可証」(以下「許可証」という。)および「許可ステッカー」を発行する。

- 2 自転車を使用して通勤する従業員は、常に許可証を携帯し、提示を求められたら提示しなければならない。また、自転車には、会社が指定する位置に許可ステッカーを表示しなければならない。
- 3 許可証の有効期間は、1年間とする。ただし、自転車による通勤をしなくなったときは、その時点で有効期間が終了する。
- 4 有効期間満了後も引き続き自転車を使用して通勤しようとする従業員は、前条の手続きにより再度申請を行うものとする。

(不許可・許可の取消し)

第7条 総務部長は、従業員が以下の各号に該当する場合、自転車を使用する通勤を許可せず、あるいは既に与えた許可を取り消す。

- ① 過去の自転車利用に関する交通法規違反または事故の程度が重大である場合
- ② 正常な運転を維持できない健康状態にある場合
- ③ 滑り込み出勤または遅刻が多く、出勤途上の安全運転が懸念される場合
- ④ 指定駐輪位置への駐輪が守られていない場合
- ⑤ 第4条第1項第3号に規定する保険を契約していない場合
- ⑥ 自転車を使用する際にヘルメットを着用していない場合
- ⑦ その他、本規程に違反する行為がある場合

(届出の義務)

第8条 以下の各号に該当した場合は、すみやかに所属長経由で総務部長に届け出なければならない。

- ① 通勤途上での交通違反または交通事故
- ② 第4条第1項第3号に規定する保険契約の内容の変更
- ③ 住居または通勤経路の変更
- ④ 通勤時の自転車使用の中止

(駐輪場)

第9条 自転車を使用して通勤する従業員は、指定された駐輪場以外に駐輪してはならない。

- 2 駐輪場への入場許可は、自転車に表示された許可証ならびに許可ステッカーをもって行う。
- 3 駐輪中の自転車の破損および盗難防止その他の管理は各々の従業員の責任において行い、会社は一切の責任を負わない。

(業務使用の禁止)

第10条 従業員は、自転車を業務に使用してはならない。

- 2 従業員は、通勤時に業務に関連した事項を行ってはならない。
- 3 前2項の規定にかかわらず、従業員が事前に「自転車業務使用許可申請書」を提出し、総務部長の許可を得た場合は、この限りではない。

(会社表示の禁止)

第11条 自転車を使用して通勤する者は、自転車に対し以下の行為を行ってはならない。

- ① 自転車に文字、ステッカー、旗などを用いて会社の表示をすること
- ② 前号のほか、自転車に会社所有の物とみなされるような外観を施すこと

(遵守事項)

第12条 自転車を使用して通勤する従業員は、道路交通法および関連法令を遵守しなければならない。

- 2 自転車を使用して通勤する従業員は、以下のような行為を行ってはならない。
 - ① 健康状態が悪いときの運転
 - ② 悪天候その他悪条件下での運転
 - ③ その他、危険な運転
- 3 自転車を使用して通勤する従業員は、会社が指定する交通安全教育を受けなければならない。

(事故の責任)

第13条 自転車を使用して通勤する従業員が発生させた事故について、会社は一切責任を負わない。

- 2 自転車を使用して通勤する従業員は、自己の責任と負担において前項

の事故を処理し、会社に迷惑または損害を及ぼしてはならない。

(求償)

第14条 従業員が自転車で通勤途上に事故を発生させ、そのことで会社が損害賠償責任を負担するなどの損害を被った場合には、会社は当該従業員に対し、会社が被った損害について賠償請求することができる。

(通勤手当)

第15条 自転車を使用する通勤の許可を受けた従業員に対する通勤手当は、別途定める「賃金規程」における「自転車を使用する通勤手当」を支給する。

(会社の補助等)

第16条 会社は、自転車を使用する通勤について、駐輪場の提供以外に補助もしくは便益の供与を一切行わない。

【著者プロフィール】 後藤 宏 (ごとう ひろし)

	労働保険事務組合 中部労働保険協会 常務理事
	愛知県職業能力開発協会 TWI 監督者指導員
現職	株式会社オーキッズ 取締役
	株式会社 Belle・Herald 取締役
	一般社団法人ともに 代表理事
経歴	明治大学政治経済学部経済学科卒業
	あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
著書・論文	「交通事故が労災だったときに知っておきたい保険の仕組みと対応」株式会社日本法令 (2020年共著)