

## ■経営リスク情報■

2013.2.22

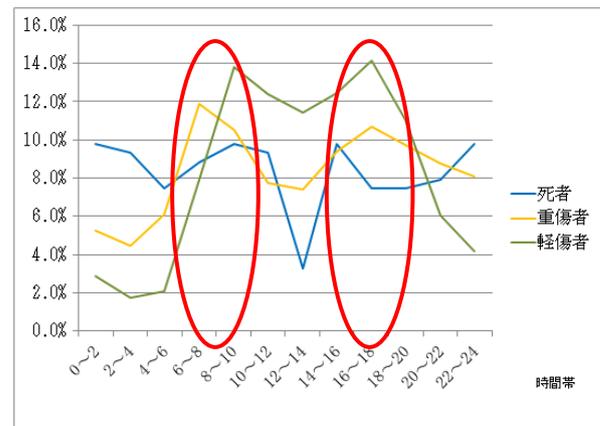
## マイカー通勤におけるリスクと企業責任

### 1. はじめに

平成 22 年国勢調査結果によると、15 歳以上の自宅外就業者等における利用交通手段別の割合を都道府県別にみると、「自家用車（以下、マイカー）」のみとした回答が 37 道県で 5 割を上回っており、東京都や大阪府など一部の都府県を除いた大半の地域では、通勤手段をマイカーに大きく依存していることが分かります。マイカーは、地域によっては通勤に必須の手段であるといえますが、通勤時間帯は、事故の発生件数が多い時間帯でもあり、マイカー通勤は事故により従業員が加害者となる恐れを伴います。原則として、従業員が交通事故を起こし加害者となったとしても、それが通勤中であり、業務使用でない場合には、基本的に企業には責任は発生しません。しかし、マイカー通勤の認め方によっては、従業員本人が損害賠償責任を負うだけでなく、企業にも法的責任が問われることがあります。

本レポートでは、従業員のマイカー通勤に内在する責任を経営リスクとして捉え、企業として備えておくべき対策について説明します。

図表 1：平成 23 年時間帯別交通事故発生状況



出典：警視庁

### 2. 交通事故によって問われる法的責任

#### (1) 企業が問われる責任の種類

交通事故を起こした場合、加害者である従業員は、「刑事上の責任」、「行政上の責任」および「民事上の責任」を問われることとなります。

「刑事上の責任」とは、自動車運転過失致死傷罪や過失建造物損壊罪など刑法や道路交通法に基づき発生する責任であり、「行政上の責任」とは、運転免許に関する停止や取り消しなど道路交通法に基づく行政処分となります。そして、「民事上の責任」とは、故意または過失により他人の権利を侵害した場合に負う損害賠償責任であり、人身事故の場合には、民法や自動車損害賠償保障法（以下、自賠法）、物損事故の場合には、民法に基づき発生する責任です。

社有車での業務中に発生した交通事故においては、企業にも刑事上（道路交通法第 123 条「両罰」規程による）および行政上（違反行為の下命・容認をすれば）の責任が発生することがありますが、マイカーによる通勤途上での交通事故に限った場合では、通常、両責任は運転者本人のみに発生するものであり、企業に発生することはありません。ただし、「民事上の責任」については、企業としてもマイカーによる通勤途上での交通事故に伴って損害賠償責任が問われる可能性があり、高額な賠償金の支払いが事業活動に大きな影響を与えるおそれがあります。

※  
図表 2：自動車事故による高額認定総損害額例

対人事故				
認定総損害額	判決年月日	被害者性年齢	被害者職業	被害態様
3億8,281万円	2005年 5月 17日	男性 29歳	会社員	後遺障害
3億5,978万円	2004年 6月 29日	男性 25歳	大学研究科在籍	後遺障害
3億3,531万円	2004年 12月 21日	男性 32歳	銀行員	後遺障害

対物事故		
認定総損害額	判決年月日	被害物件
2億6,135万円	1994年 7月 19日	積荷（呉服・洋服・毛皮）
1億3,580万円	1996年 7月 17日	店舗（パチンコ店）
1億2,036万円	1980年 7月 18日	電車・線路・家屋

※認定総損害額とは、弁護士費用を含む被害者の損害額をいい、被害者の過失相殺相当額あるいは自賠責保険等で支払われた金額を控除する前の金額。

出典：日本損害保険協会

## （2）企業が問われる「民事上の責任」

従業員が交通事故を起こし、加害者となった場合の「民事上の責任」として、従業員本人は「不法行為」（民法第709条）と「運行供用者責任」（人身事故の場合）（自賠法第3条）の規定によって損害賠償責任を負うこととなります。同時に、企業も損害賠償責任が問われる場合には、「使用者責任」（民法第715条）および同「運行供用者責任」が根拠となります。

使用者責任とは、事業の執行行為またはそれと一定の関係がある行為において被用者による違法な加害行為があった場合に、その加害者本人だけでなく使用者である企業にも損害賠償責任が発生するというものです。また、使用者に代わって事業を監督する者にも同様の責任があると定められているため（民法第715条第2項）、その事業を担当する企業の取締役あるいは執行役員なども、個人として連帯責任を負う可能性があります。

一方、運行供用者責任とは、企業が自己のために自動車を運行の用に供している中で、その車両の利用において何らかの支配（運行支配）を及ぼし、何らかの利益（運行利益）を得ていたならば、企業も運行供用者として責任を負う可能性があるというものです。

### 運行供用者責任（自賠法第3条）

自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを証明したときは、この限りでない。

運行供用者責任の根拠となる自賠法は、交通事故における被害者の救済を目的として、被害者から加害者に対する損害賠償請求を容易にするために昭和30年に制定されました。民法の不法行為責任においては、加害者による加害行為に故意または過失が認められた場合に限り、損害賠償責任が発生することとなりますが（過失責任主義）、故意または過失の立証責任は被害者側が負うこととなっています。これに対して、運行供用者責任においては、被害者は自動車

の運行により死傷したことのみに証明すれば足り、加害者は「自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」、「被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと」、および「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の全てを立証できない限り、損害賠償責任の発生は免れないとしました。この免責3要件は、その立証がほぼ不可能であるといわれており、運行供用者責任が実質的に無過失責任であるといわれる所以となっています。企業の側としては、非常に厳しい立場にあるわけです。

### (3) マイカーの使用と企業責任

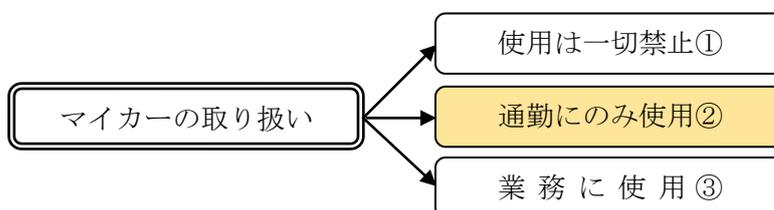
マイカー通勤時に従業員が交通事故を起こした場合、企業としても損害賠償責任を負うこととなるのかどうかについては、前述のとおり使用者責任および運行供用者責任の有無によることとなります。

企業における従業員のマイカー使用については、主に次の状況が考えられます。

(ケースⅠ) (図表3 ①の場合)

図表3：企業における従業員のマイカー使用状況

マイカー使用は一切禁止し、それが遵守されている場合には、当然のことながら企業に責任が発生することはありません。



このケースで、留意すべき点としては、一切禁止となっているのにも関わらず、隠れてマイカーを使用していた従業員が事故を起こしてしまうケースです。同ケースにおいて問われるのは、従業員に対する多頻度での周知など、マイカー通勤を一切禁止とする規程の運用と実現に日頃から如何にして努めていたかという企業の姿勢です。例えば、企業の従業員が、会社への届け出なしにマイカーを出張に利用し、その帰途交通事故を起こしたケースでは、マイカー利用の原則禁止や、直属課長の許可などマイカーを利用する際の許可基準について、企業は周知に努めていたとして、使用者責任を否定しました(最高裁 昭和52年9月22日)。

(ケースⅡ) (図表3 ②の場合)

マイカーを業務に使用することはないが、通勤には使用されている企業は、その取扱いに十分慎重を期す必要があります。

そもそも、マイカー通勤途上で発生した事故については、企業は使用者責任も運行供用者責任も負いません。通勤自体は業務行為でもなければ、それと密接な関連がある行為でもなく、また企業の運行支配、運行利益があるわけでもないからです。ただし、企業が積極的にマイカー通勤を推奨しているような場合やマイカー通勤を黙認していて暗にマイカーでの通勤を推奨しているととられるような状況である場合には、従業員のマイカー通勤によって企業は何らかの利益を得ている可能性が高いと判断され、企業にも責任が発生するおそれが高まります。

さて、同ケースでは、「公共交通機関があるのにも関わらず利便性の面からマイカー通勤を認めている」場合と「公共交通機関や自社の送迎バスがなくマイカー通勤を許可せざるを得ない」場合の2つのケースが考えられます。まず、企業にも責任が発生する可能性があることを考慮すると、公共交通機関での通勤が可能な従業員からのマイカー通勤の許可願いに

対しては、原則として許可しないことが望ましいといえます。また、公共交通機関の未整備などからマイカー通勤を許可せざるを得ない場合においては、従業員のマイカー通勤から事業活動上の利益を得ていると判断されにくくするため、後述のようなマイカー通勤の運用体制を構築し、その厳格運用に努める必要があります。

また、規程を作成する際には、マイカー通勤者に対する交通費の支払いをどうするかにも注意を要します。マイカー通勤から利益を得ているような事実は無くとも、交通費の支払い方によって、暗にマイカー通勤を推奨していると類推されるケースがあるためです。例えば、公共交通機関などによっても通勤は可能である中、マイカー通勤者に対し通勤にかかったガソリン代の実費を交通費として支払っていたりした場合には、企業がマイカー通勤に対して積極的であると判断される可能性が強くなります（最高裁 昭和52年12月22日）。一方、ガソリン代ではなく、マイカー通勤をしていない従業員と同様に、公共の交通機関を利用した場合で計算した交通費の支給と規定しておくことは、マイカー通勤に対して消極的であるととられる可能性が高まると同時に、運行供用者責任を問われる可能性は減少します。

マイカー通勤が行われている以上、企業は、自社にも責任が発生するリスクを抱えることとなります。従って、従業員個人の自動車保険で損害賠償金額の全てが賄えるよう、マイカー通勤を許可する場合には、対人および対物事故に対する補償金額を無制限とするなどの許可基準を設けておく対策が必要であることはいうまでもなく、また、損害保険会社が無償提供しているマイカー通勤管理ソフトを活用して、自賠責保険・任意保険および免許証の有効期限や車検満了日などを管理していくことも検討する価値はあると考えられます。

#### (ケースⅢ) (図表 3 ③の場合)

従業員のマイカーを業務に使用している企業は、社有車の場合と同様に、マイカーの事故についても企業としての使用者責任および運行供用者責任を問われます。

業務への使用においては、ガソリン代、タイヤやオイルなど消耗品の維持費、自動車保険料負担、また業務使用中に交通事故が発生した場合の保険料負担の増加など、企業としての各取り扱いを定めたマイカー業務上使用規程を整備する必要があり、自動車保険への加入および補償内容の定期的な確認や従業員への十分な安全運転教育等、その運用の徹底に努める必要があります。

なお、従業員の起こした交通事故について、企業が使用者責任あるいは運行供用者責任によって被害者に対する損害賠償義務を負担したために被った損害は、従業員に対する求償が可能です（民法第 715 条第 3 項）。しかしながら、損害の全額を従業員に負担させることは出来ないと過去の判例では示されています（最高裁 昭和 51 年 7 月 8 日）。監督責任に基づいて損害を負担させる、あるいは運行を支配して利益を得ているものに損害を負担させるという考えからすれば、当然といえるかもしれません。

### 3. リスク回避のための企業の対応策

#### (1) マイカー通勤管理規程の整備とその運用

従業員のマイカー通勤において、企業が使用者責任および運行供用者責任を問われる可能性を極力抑えるためには、マイカー通勤管理規程を作成し、業務使用は絶対禁止とする必要があります。その上で、マイカーによる通勤は、従業員の申請を受けて初めて許可し、通勤途上で発生した事故に関する一切の責任は、企業は負わないことを規定するというように、日常的な業務性を排除することが望まれます。

なお、規程を形骸化させず、その運用を徹底させるためには、運転免許証や任意保険の保険証券、また車検証のほか、マイカー通勤の許可申請書なども毎年年度初めに提出させることが有効です。

図表 4：規程に盛り込むポイント例

◆マイカー通勤の取り扱い 会社による許可制とするのが妥当と考えられます。			
◆許可の基準 運転免許の所持	事故歴	交通機関の整備状況	任意保険への加入 (対人・対物賠償：無制限)
◆遵守事項 道路交通法、安全運転	飲酒・暴走運転禁止	体調管理	指定場所への駐車
◆届出事項 車両の変更	通勤経路の変更	通勤手段の変更	交通事故、交通違反
◆会社としての免責事項 交通事故に伴う損害賠償責任 車両の盗難、破損			
◆その他 許可の取消基準 業務使用の禁止			

#### (2) 事故対応上の注意

マイカー通勤者が、道路交通法および安全運転を遵守すべきであることはいうまでもありません。同時に、企業としては、事故対応についての教育など従業員が事故を起こした場合に適切な初期対応がとれるように備えておく必要があります。例えば、事故現場での救護やその後の訪問などの初期対応を誤ったために、保険会社への示談交渉の引き継ぎについて被害者の同意を得られない事態に陥ることがあります。そうなった場合には、被害者との直接交渉を余儀なくされ、時間や手間の発生が事業活動にも支障をきたすおそれがあります。

交通事故を起こした従業員から連絡を受けた場合、企業は迅速に自社の責任の有無を判断し、企業としても事故の責任は免れないと考えられる場合には、速やかに被害者を訪問するなどの対応をとる準備をする必要があります。一方で、企業としての法的責任は発生しないと考えられる場合には、従業員個人の事故解決を後方で支援するという方針を徹底し、被害者に対する直接的な対応は控えた方が望ましいといえます。法的責任は発生しないと考えながらも、道義的責任から被害者を訪問したことで、被害者側に誤解が生じ、法的責任まで認めたととられてしまうことなどもあるためです。

#### (3) 自転車通勤への対応

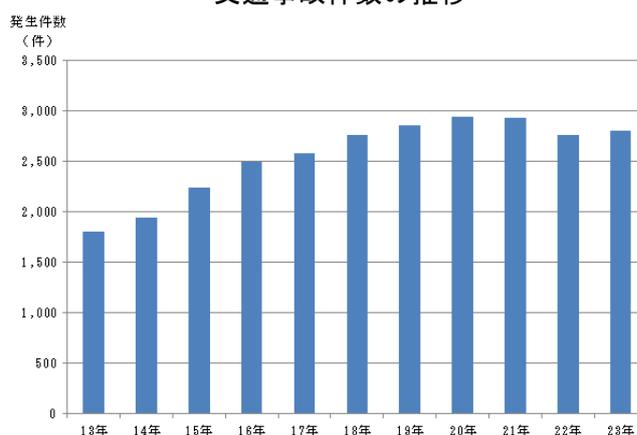
最後に、昨今、増加傾向にある自転車通勤についても、内在する責任について説明しておきたいと思います。自転車の対歩行者交通事故件数は、概ね増加傾向にあり、また、規程整備な

ど自転車通勤に対するリスク対策には未対応という企業も多いと考えられることから、企業によってはマイカー通勤以上のリスクといえるかもしれません。

また、自転車は軽車両に該当し（道路交通法第2条）、その通行は車道が原則であり、歩道は例外であると規定されています（同17条）。自動車事故の場合、交通事故において当事者の過失をいくらすとするかは、過去の判例や損害保険会社による基準を参考に決定されていますが、自転車事故においては、そのような明確な基準がありませんでした。そうした中

で、平成22年3月、東京や大阪など主要4地裁の交通事故専門の裁判官が「歩道上の事故は原則、歩行者に過失はない」とする新基準を提示しました。これは、自転車が歩道上で歩行者と接触し、被害を加えた場合には、原則、満額の損害賠償を求められるということであり、同新基準は、自転車を利用することの今後のリスクの更なる高まりを示唆しているものといえます。

図表5：自転車関連事故の対歩行者  
交通事故件数の推移



出典：警察庁

※  
図表6：自転車事故による高額賠償額例

賠償額	判決年月日	事故概要
6,779万円	2003年 9月30日	下り坂から交差点に進入、女性に衝突し死亡させた。
5,000万円	2005年 11月25日	無灯火で走行中、女性に衝突し後遺障害を負わせた。
3,138万円	2002年 2月15日	歩道から交差点に無理に進入、女性に衝突し死亡させた。

※賠償額は、判決文で加害者が支払いを命じられた金額（概算額）。

出典：日本損害保険協会

さて、自転車通勤に対しても、企業としてのリスク対策は、マイカー通勤の場合と同様で、自転車通勤管理規程を設け、自転車による通勤は従業員の申請を受けて初めて許可するものとし、事業活動との関連性を一切排除することが基本となります。

なお、自動車あるいは自転車のいずれにおいても、交通事故を起こし、加害者となった場合には、前述の裁判例にもあるとおり、高額な金額の損害賠償を命じられるおそれがあることから、補償金額を無制限とした損害保険への加入が必須となります。自動車保険の場合、まずは強制保険である自賠法に基づく自動車損害賠償責任保険（以下、自賠責保険）へ加入することとなりますが、自賠責保険のみでは、対人賠償に伴う補償金額が死亡事故で3,000万円など十分とはいえません。また、対物賠償に伴う損害は補償されません。そのため、自賠責保険への上乘せ補償として任意保険へ加入し、高額な損害賠償に備えることとなります。しかし、自転車の場合、自動車という最低限の補償を手配するための自賠責保険のような制度自体が存在せず、補償を得るためには個人賠償責任保険への加入や火災保険、傷害保険や自動車保険の特約として賠償責任補償をセットするなど任意加入のみでの手配となります。従って、自転車通勤を許可した場合には、損害保険への加入確認について、毎年の保険証券提出等の運用をより厳

格に行わなければ、加害事故が発生した際に無保険の状態となっていたという事態も発生しかねないことに充分留意する必要があります。

ちなみに、原動機付自転車やバイク（自動二輪）の場合には、自賠責保険への加入が義務付けられています。しかし、原動機付自転車や排気量が250cc以下のバイクには車検制度がないため、車検制度のある自動車などと比較すると、自賠責保険の満期を知る機会が少なく、気が付くと自賠責保険も切れていたという事態が想定される点には留意が必要です。

#### 4. まとめ

マイカー通勤には、事故の責任が企業にも及ぶリスクが内在し、また自賠法第3条による「運行供用者責任」では、幅広くその責任が問われます。従業員にとっても、企業にとっても、事故を起こさない・起こさせないことが何より重要であり、企業は、日頃から事故防止に真摯に取り組んでいく必要があります。企業として、万一の場合に備えて、従業員の自動車保険の団体扱い制度を整備するなどの工夫を図りながらも、マイカー通勤管理規程の整備や運用、安全運転教育や研修により従業員の安全運転意識を高め、まずは自動車事故そのものの削減に努めていくことが何より重要であることはいうまでもありません。

#### 【参考文献】

- ・企業実務編集部編（2005）『「会社の自動車」管理規程と実務ノウハウ』日本実業出版社
- ・千葉 博（2011）「リスクに備える 業務使用車の交通事故をめぐる企業の責任と対応策」『労政時報』第3809号 労務行政
- ・千葉 博（2012）「従業員の自動車事故への会社の対応」『労働基準広報』2012.1.1-2012.1.21 労働調査会
- ・服部英治（2009）「高額損害賠償リスク回避のための社用車・マイカー・自転車の管理」『ビジネスガイド』2009.2 日本法令
- ・松下三千男（2008）「中小企業における安全運転管理と企業責任」日新火災 SAFETY INFORMATION Vol.78

#### 【本レポートに関するお問合せ先】

銀泉リスクソリューションズ株式会社 保険リスクコンサルティング第一部 小川 泰広  
102-0074 東京都千代田区九段南 3-9-14  
TEL : 03-5226-2263 FAX : 03-5226-2884 <http://www.ginsen-risk.com/>

\*本レポートは、企業のリスクマネジメントに役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。