



【自転車通勤導入の留意点—使用者責任を中心に】

第1 はじめに

新型コロナウイルスの流行により、都市部を中心に、満員電車(バス)における感染リスクを考慮し、自転車通勤を希望する労働者が増えています。また、厚生労働省が公表した、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例においても、「公共交通機関の利用」につき、「徒歩や自転車も利用する」が示されているところです。

こうした動きを受けて、従前、安全性等の面から、自転車通勤を禁止していた企業においても、自転車通勤を許容しようとする動きがあります。

そこで、本稿においては、自転車通勤を許容しようとする場合に、多くの企業が懸念されると思われる使用者責任の問題を中心としつつ、その他、実務上の留意点について解説を行います。

第2 使用者責任の成否

1 使用者責任の成立要件

使用者責任が成立するためには、被用者が不法行為を行ったことのほか、行為当時に、使用者が被用者を事業のために使用していたこと(使用関係)、被用者の不法行為が、使用者の「事業の執行について」行われたものであることが必要です(民法715条1項本文)。そして、の「事業の執行について」は、判例上、被用者の職務執行行為のものには属しないが、その行為の外形から観察して、あたかも被用者の職務の範囲内の行為に属するとみられる場合を包むとさ

れています。

被用者が、通勤中に、交通事故を起こした場合においては、当該交通事故が、「事業の執行について」行われたといえるかが、特に問題となります。

2 裁判例の状況

(1) 自転車通勤に関する裁判例

自転車通勤中の交通事故における使用者責任について判示した裁判例は、それほど多くありませんが、主なものとして、以下の裁判例があります。

京都地判平成30年10月4日(D-1LAW.com判例ID28271513)

「使用者責任が認められるためには、被用者の不法行為が、使用者の「事業の執行」についてされたものであることが必要であり、この点については、行為の外形から客観的にみて使用者の職務の範囲内の行為に属するか否かを基準として判断するものと解される。

被用者の通退勤については、勤務先で労務を提供するために必要なものではあるが、被用者が本来の業務に従事している場合とは異なり、使用者が被用者に対して直接的な支配を及ぼすことは困難であり、私生活の側面が強い。とりわけ、通勤手段として被用者が自らの自転車を利用する行為は、その行為の外形から客観的にみると、使用者の職務の範囲外と考えるのが社会通念上相当である。

そうすると、**被用者が、就業時間外に、通**

勤手段として自転車を利用し、通勤途中に交通事故を起こした場合の使用者責任については、当該自転車が日常的に使用者の業務に利用されているなどの特段の事情がない限りは、使用者に使用者責任を認めることはできないと解するのが相当である。」

「本件事故は、被告乙山が被告会社の業務終了後、自己所有自転車（被告車）を運転して退勤していたときに生じたものであり、被告会社の業務の遂行そのものではない。また、本件では、被告乙山が被告車を日常的に被告会社の業務に使用していた事実は証拠上認められないし、被告会社の業務遂行自体において自転車を利用する必要があるなどの事情は、本件全証拠を精査しても窺えない。

したがって、本件事故につき、被告会社は使用者責任を負わないものというべきである。

仮に、公共交通機関の事情から被告乙山が被告会社に通勤するには自動車や自転車によるほかに、被告会社からその通勤手当が支給され、その駐車場が提供されていたなどの事情があったとしても、それらの事情は、前記特段の事情には当たらない。自転車の通勤を使用者が容認、助長していたとしても、その自転車の業務使用を容認、助長したものでない限り、前記特段の事情ではない。また、被告会社が、本件事故後の示談交渉時に原告と被告乙山の交渉に関与したとしても、それ自体は直接に使用者責任を裏付ける事情ということとはできない。」

東京地判平成 27 年 3 月 9 日（D-1LAW.com 判例 ID29025313）

「本件事故は、被告 Y 1 が勤務する被告会社からの帰宅途中に生じたものであり、被告

会社の事業執行には該当しない。そこで、行為の外形から客観的に見て使用者の事業執行に属すると認められるかを検討すると、被告 Y 1 が、通勤に利用する自転車を業務にも利用したことを認めるべき証拠はなく、同事実は認められない。被告会社は、被用者の自転車通勤を禁止していないが、通勤手段にかかわらず月額 9000 円の交通費を支給しており、被告 Y 1 の通勤時間帯は不規則ではあるものの、自転車の利用が不可欠であるとも認められず、被告会社にとって、被用者の自転車通勤は、被用者が、自己の便宜と嗜好によって自由に選択した交通手段であり、私的活動範囲において私物を利用しているに過ぎない。被告会社の事業の執行行為とは何ら関係がなく、本件事故時の被告 Y 1 による自転車の走行を外形から客観的に見ても、使用者の事業執行に属するとは認められない。

その他に、被告会社が被用者の通勤手段を把握し、通勤途中の自転車による走行を管理し、監督すべき事情は認められない。

したがって、本件事故が、被告 Y 1 による被告会社の業務執行中に生じたとは認められない。」

広島高松江支判平成 14 年 10 月 30 日（D-1LAW.com 判例 ID28082886）

「通勤は、被用者が本来の業務に従事している場合と異なり、使用者が被用者に対して直接的な支配を及ぼすことが困難な場合であるから、被用者が通勤手段として自転車を利用し、通勤途中に交通事故を起こした場合の使用者責任については、当該自転車が日常的に被用者の業務に利用され、かつ、使用者もこれを容認、助長していたような特

段の事情のない限り、これを認めるのは相当ではない。すなわち、単に、被用者が自己の個人的な便宜のために当該自転車を通勤の手段として利用していたような場合には、使用者は民法七一五条一項の使用者責任を負わないものと解するのが相当である。

本件では、前記認定のとおり、被控訴人乙川は本件自転車を日常的に業務に使用していたわけではなく、また、被控訴人会社も、被控訴人乙川が本件自転車を日常的に業務に使用することを認容、助長していたわけでもない。被控訴人乙川は単に自己の個人的な便宜のために本件自転車を通勤の手段として使用していたに過ぎない。したがって、被控訴人乙川の本件事故当時の本件自転車の運転行為が被用者である被控訴人会社の職務執行行為そのものに属するものでないのはもちろん、その行為の外形からみても被控訴人会社の職務の範囲内の行為と認めることもできず、被控訴人会社は使用者責任を負わないものというべきである。**本件事故が、被控訴人乙川のいつもの通勤コース途上で起きた出来事であること、被控訴人会社が、本件事故当時、自転車通勤者のために駐輪場を確保し、自転車通勤であっても、自宅から会社までの距離が四キロメートルを超える場合はバス代相当の手当を支給していたこと、被控訴人会社が、定期的にチラシを配布するなどして従業員の交通安全意識の涵養を図っていたこと等の事実を考慮しても同判断を左右するものとはいえない。」**

(2) 自動車(マイカー)通勤に関する裁判例

自動車(マイカー)通勤中の事故における使用者責任については、数多くの裁判例が存

在しており、こちらも参考になります(なお、自動車通勤中の事故の場合は、民法上の使用者責任に加え、自動車損害賠償保障法上の運行供用者責任も問題になります)。

紙幅の都合もあり、ここで逐一裁判例の内容を紹介することは致しませんが、裁判例上は、業務における自家用車の使用の有無、運転に至った経緯(例えば、公共交通機関が、利用できない早朝の時間帯で、上司が自動車の利用を指示したなど)、自家用車を利用する必要性の程度(公共交通機関や徒歩等による通勤が可能であったか否か)、通勤手当の支給や駐車場の提供などの便益の提供の有無、通勤に関する内規の有無(自家用車による通勤を禁止するといった内規を定めていたか、定めていたとして、どの程度守られていたか)、使用者による安全管理(安全管理を怠っていたか否か)等の事情を総合的に考慮して使用者責任の成否(「事業の執行」につきといえるか)が判断されています。

そして、これらの事情のうち、とりわけ、結論を大きく左右しているのは、「業務における自家用車の使用の有無」とこれに次いで、「自家用車を利用する必要性の程度であり」、その他の事情(、、)は、個別の事案に応じてその比重は様々であり、これらを総合考慮したうえで、「事業の執行につき」といえるかが判断されている、との分析もなされています(以上、マイカー通勤中の事故に関する裁判例の分析については、中畑啓輔「マイカー通勤中の交通事故に関する使用者の責任」判例タイムズ1436号39頁を参照)。

(3) 分析・検討

自転車通勤にかかる上記(1)～の裁判例及び上記マイカー通勤にかかる裁判例の傾向等を踏まえると、使用者責任の成否につき、最も重視されているのは、通勤に利用している自転車(自動車)が業務に使用されていたか否かという点であると言えます(上記(1)及びの裁判例においては、使用者責任が認められるためには、通勤用の自転車が業務に使用されていることに加え、使用者が、業務使用を容認・助長していることが必要とされています)。

「自転車の利用の必要性」については、上記(1)の裁判例は、公共交通機関の事情から通退勤するには自転車によるほかなかったとしても、使用者責任を基礎づける事情には当たらない旨判示していますが、上記(1)の裁判例は、使用者責任を否定する理由(被告会社の事業の執行行為とは何ら関係がない理由)の一つとして、「自転車の利用が不可欠ともいえ」ないことを挙げており、この事情をどこまで重視すべきかについては、裁判所間でもやや考えが分かれているようにも思われます。

この他、上記(1)及びの裁判例が、使用者が通勤手当の支給や駐輪場の確保を行ったとしても、使用者責任を基礎づけることにはならない旨判示している点も注目に値します。

3 実務上の留意点

通勤用の自転車を業務に使用させない

上記分析・検討からも明らかとおり、使用者責任を負うか否かの最大のポイントは、通勤用の自転車を業務に使用していたか(そして、それを会社が容認・助長していたか)

とすることができます。そこで、会社として、使用者責任のリスクを軽減するためには、被用者に対して、通勤用の自転車を業務に使用しないよう指導教育を徹底するとともに、会社として業務への使用を容認していないことを明確にしておく必要があります。

具体的には、自転車通勤規程等に、通勤用の自転車を業務に使用してはいけない旨を明記するとともに、被用者からは、業務には使用しない旨の誓約書を徴求するなどして、通勤用自転車を業務に使用しないよう徹底しておく必要があります。

任意保険の加入を必須とする

最終的に、使用者責任が否定される場合であっても、訴訟等に巻き込まれるリスク等を踏まえれば、被用者に、一定の条件(例えば対物対人無制限)の任意保険への加入を義務付けたうえで、加入が確認できた場合に限り、自転車通勤を認めることが必要となると思われれます。具体的には、自転車通勤の許諾にあたって、保険証券等の提出を求めることになると考えられます(令和2年4月1日現在、東京都、大阪府をはじめとする15都道府県及び仙台市、さいたま市等の8政令指定都市においては、条例により、自転車利用者に自転車損害賠償責任保険等への加入が義務付けられているものの、未加入に対する罰則等はなく、未加入者も一定数存在することが想定されます)。

なお、当初保険に加入をしても、その後、何らかの事情により、契約が更新されずに、保険契約が終了している事態も想定されるところであり、定期的に(例えば毎年1回)、契約状況の変化等を確認する仕組みを構築しておくことが望ましいと思われれます。

第3 その他の実務上の留意点

自転車の利用に関しては、各地方公共団体において条例が定められており、各企業の事業所が所在する都道府県等の条例の内容を十分に確認しておく必要があります。

例えば、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(以下「条例」といいます)においては、事業者には以下の義務が課されています。

自転車通勤する従業員のために事業者が駐輪場所を確保するか、その従業員が駐輪場確保していることを従業員に対して確認すること(条例第30条)

これは、昨今問題になっている放置自転車対策として、事業者には課されているものです。

なお、確認の時期については、()従業員を新たに雇ったとき、(ii)従業員の通勤の経路、手段等が変わったときに行うこととされ、確認の方法については、駐輪場の利用契約書や利用証、従業員の申告書等の書面で行うこととされています(条例施行規則5条)。

自転車通勤する従業員に対して、自転車の安全利用のための研修、情報提供その他の必要な措置を講ずるよう努めること(条例第14条)

東京都では、交通ルールや研修の方法などについてまとめた自転車安全利用指針を作成しているほか、研修用教材(DVD、パワーポイント資料)をホームページ

(<https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha/sei>

[saku-jyourei/jitensha-jourei/jitensha-joureiqa/index.html](https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha-jourei/jitensha-joureiqa/index.html))に掲載しており、参考になります。

自転車安全利用推進者を選任するよう努めること(条例第14条の2)

自転車安全利用推進者の役割としては、研修計画の策定、研修マニュアルの作成、自転車の安全利用に関する情報収集、ヘルメット等の安全整備に関すること等が想定されています。また、自転車安全利用推進者は、都(警察署等含む)が実施する講習会や提供する教材による学習、これらに準じた方法(区市町村の実施する講習会等)により、必要な知識・技能を習得した者から選任することとされています。

このほか、平成30年6月に閣議決定された自転車活用推進計画に基づき、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、自転車活用推進官民連携協議会において『自転車通勤導入に関する手引き』(令和元年5月)が策定され、同協議会のホームページ(<https://www.jitensha-kyogikai.jp/>)において公表されています。同手引きには、自転車通勤導入時に検討すべき事項に加え、自転車通勤規程・自転車通勤許可申請書兼誓約書等の書式例等も記載されており、実務上参考になると思われます(なお、これらの書式では、業務使用の禁止が明示されていませんが、使用者責任のリスクを軽減するという観点からは、これを明記しておくことが望ましいことは上述のとおりです)。

以上