

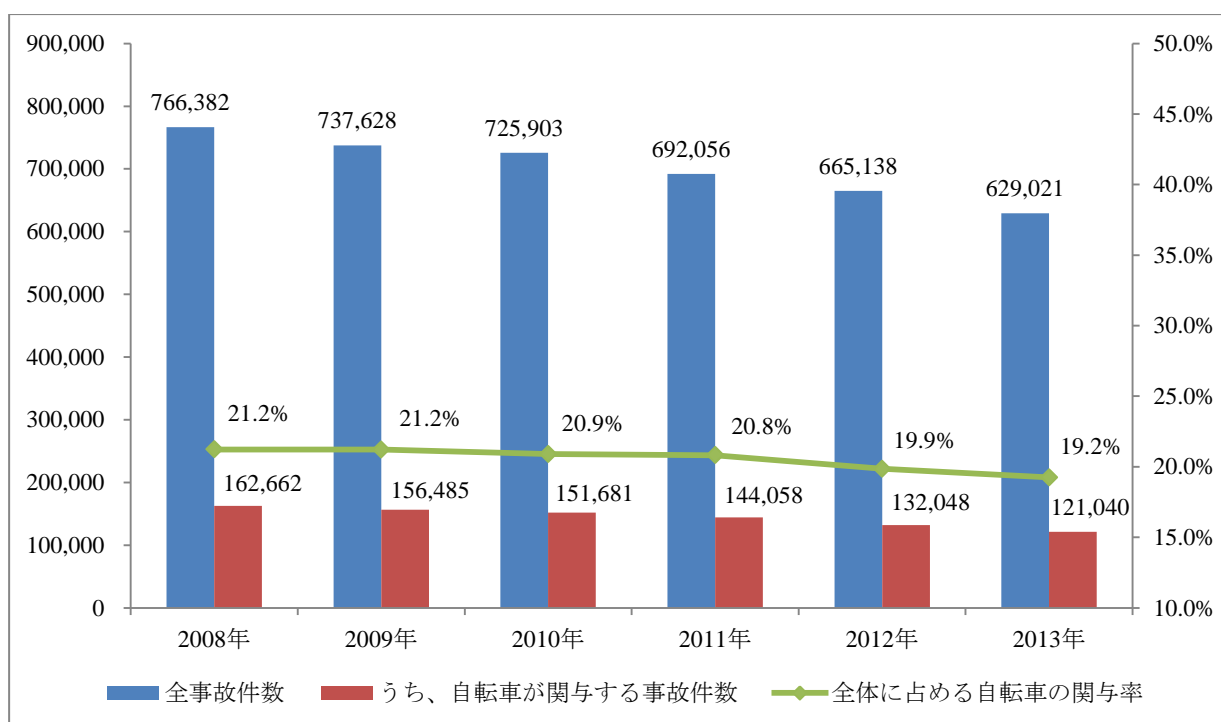
2015.4.15

交通リスク情報 <2015 No.1>

「自転車通勤」をめぐる、企業のリスク管理上の留意点

はじめに

健康志向や環境問題への関心の高まりなどを反映して、自転車通勤を行う人が増えているといわれている。一方で、図1のとおり、自転車に関与する交通事故は全体の20%程度で推移しており、自転車事故をいかに削減していくかは、交通事故対策上の課題の一つとなっている。



(図1：自転車事故発生状況の推移(全国))

「都内自転車の交通事故発生状況(警視庁)」を基に弊社にてグラフ作成

企業にとって、従業員の自転車通勤は、リスク管理上多くのおかねばならない問題を含んでいる。本稿では、自転車通勤を取り巻く企業のリスクおよびその対応策をお示ししたい。企業の安全管理を担当される方におかれては、自転車通勤にかかるリスクを再認識いただき、リスクの低減策を検討するきっかけとしていただければ幸いである。

1. 自転車事故に関連する世の中の動向

最近、自転車運転者が加害者となった交通事故で、高額な賠償金支払いを命じられた判例を報道などによってご存知の方も多と思う。表2のとおり、2013年には、小学生が歩行中の女性と正面衝突し、女性が頭がい骨骨折等の障害を負って意識が戻らない状態となった事故について、9,521万円の賠償を命ずる判決が下されたほか、数千万円の支払いを命じられた事例が何件も出てきている。

賠償額※	事故の概要
9,521 万円	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。女性は頭蓋骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成 25 年 7 月 4 日判決）
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成 20 年 6 月 5 日判決）
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 15 年 9 月 30 日判決）
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 19 年 4 月 11 日判決）
4,043 万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 17 年 9 月 14 日判決）

※賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額（概算）。

（表 2：「知っていますか?自転車の事故（一般社団法人日本損害保険協会）」より）

自転車事故防止のため、自治体でも取り組みを強化する動きがある。東京都では 2014 年 1 月、「東京都自転車安全利用推進計画」を公表し、「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する」ことを理念として掲げ、事業者に対しても「事業活動と自転車の関わりの内容・程度に応じて、事業者自身にも自転車の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取り組みを実施する」ことを求めている。東京都以外でも、大阪府や埼玉県など、自転車の普及率や事故率の大きい都道府県を中心に、同様の動きがみられる（表 3）。

自治体名	取り組み	概要
東京都	東京都自転車安全利用推進計画	自転車にかかわる各主体は、次の取り組みを実施する。 1. 自転車の安全利用の実践 2. 自転車の安全利用に関する教育の推進 3. 放置自転車の削減 4. 安全な自転車利用環境の整備等 5. 安全性の高い自転車の普及 6. 自転車事故に備えた措置 7. 悪質・危険な自転車利用者に対する対処
大阪府	自転車安全利用推進のための重点行動指針	（今後の取り組みの方向性） 1. ルール周知・安全教育 ・交通安全運動（自転車マナーアップ強化月間など）の改善 ・学生・若年層、成人層、高齢者に対するルール周知 2. 指導取締り強化 ・街頭指導の強化、悪質違反者の検挙 3. 自転車通行空間の確保 ・自転車車道通行の原則に基づいた通行空間の確保
埼玉県	ぐるっと埼玉サイクルマナーアップ県民運動 2014	（運動の重点） ・自転車交通ルールの遵守とマナーの向上 ・自転車の点検整備の促進 ・損害賠償保険等への加入促進 ・高齢者による反射材の装着その他の交通安全対策の促進 （推進事項） ・サイクルマナーアップ気運の醸成 ・自転車利用者に対する参加・体験・実践型の自転車交通安全教育の推進 ・交通安全ボランティアの育成及び支援 ・歩行者、自転車及び自動車安全に通行できる道路交通環境の整備

（表 3：＜自治体における自転車事故防止に向けた取り組み事例＞各自治体の資料をもとに弊社にて表作成）

自転車の運転に関連して、道路交通法の改正も実施されている。2013年12月に表4のとおり規定が施行されたほか、信号無視や遮断中の踏切への立ち入り、酒酔い運転、ブレーキのない自転車の運転などを繰り返す悪質・危険な自転車の運転者を対象にした講習制度も2015年6月より開始される。

規定名	概要
検査及び応急措置命令等の規定	警察官が、自転車のブレーキについて停止させて検査し、運転者に対し、道路における危険を防止し、安全を図るため必要な措置を命じ、応急の措置ができないと認められる場合は、自転車の運転を継続してはならない旨を命ずることができる。
自転車の路側帯通行に関する規定	軽車両の路側帯通行は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限ることとする。

(表4：自転車の運転に関連する道路交通法の改正概要（2013年12月施行）警視庁資料「道路交通法が一部改正されました」をもとに弊社にて表作成)

このように最近では、自治体を挙げての取り組み、道路交通法改正による罰則の強化など、事故防止に向けた動きが活発化している。

2. 自転車通勤をめぐる企業のリスク

東日本大震災時から、エネルギーや環境問題、移動手段としての機動性等により、自転車の利便性が注目され、通勤手段として考える人が多くなった。また、敷地内に駐輪場を整備するなどして、自転車通勤を推奨する企業も多い。そうした中、従業員が自転車通勤をする場合、企業は以下のリスクを伴うことに留意すべきである。

(1) 人的資源の喪失

いうまでもなく、従業員が交通事故に遭遇し、不幸にも死傷するようなことがあれば、会社にとって貴重な人的資源を喪失する。

(2) 使用者責任

従業員が交通事故の加害者となり、「1. 自転車事故に関連する世の中の動向」で紹介したような高額賠償責任を負った場合、当事者だけでは支払えない状況が想定される。通勤時や業務中に従業員が事故を起こし、第三者に損害を加えた場合、使用者として、従業員と連帯して企業が責任を負うことがありうる。

(3) 風評リスク

重大な事故を起こした従業員の所属する企業が出るみに出れば、その企業の風評に重大な影響を及ぼすおそれがある。

3. リスクへの対応策

自転車通勤に伴う企業のリスクをお示ししたが、次に、企業としてどのように対応したらよいか、どのような点に留意すべきかについて取り上げたい。自転車通勤を認めている、認めていないいずれのケースにおいても、すべての企業において検討いただきたい事項がある。

(1) 自転車通勤を認めているケース

前項で示したリスクの存在を改めてご認識いただいたうえで、リスク低減策として実施すべき事項は以下のとおりと考えられる。

- ・ 規則の整備（自転車通勤規則、通勤手当、自転車通勤許可申請など）
- ・ 従業員に対する安全運転の啓発
- ・ 駐輪場の整備

- ・ 自転車利用者への保険加入（特に個人賠償責任保険）

「規則の整備」に関して、自転車通勤規則で、自転車通勤を許可する条件、承認期間、事故発生時の対応、罰則規定などを盛り込むとよい。自転車通勤導入に伴い、通勤手当の支給に関するルールも整備しておかなければならない。手当を支給する場合、何を支給の対象とするのか（雨天時の代替交通手段に相当する額、消耗品に相当する額、もしくは健康増進の奨励金の意味合い、など）を明確にするとよい。なお、事故が起きた場合に備え、通勤災害や労働災害を適用するケースについて整理しておく必要もある。

事故防止策として安全運転教育・指導を実施することも大切である。道路交通法を改めて読み返し、禁止・違反行為を確認すること、警視庁が公表しているデータなどを参考に、自転車が関連する交通事故を身近な問題として捉えること、冒頭で紹介したような高額賠償事例を示し、事故を起こしてしまった場合、自身やその周囲に重大な影響を及ぼす恐れがあること等を教育・指導していただくとうい。

駐輪する場所にも配慮が必要である。一例として表3で紹介した「東京都自転車安全利用推進計画」では、事業者に対し、「自転車通勤をする従業員のための駐輪場所を確保し、通勤途中の駅周辺も含めて従業員が通勤自転車を違法に放置しないようにすること」を求めている。自転車を受け入れる側の施設等の整備が不十分であれば、周辺地域に迷惑をかけることになるためである。

また、事故への金銭的な備えとして、保険に加入しておくことも大切である。自身が被害者になったときの備えとしては「傷害保険」、加害者になったときの備えとしては「個人賠償責任保険」が該当する。最近では、被害、加害双方のケースを補償する自転車運転者向けの保険も販売されている。これら損害保険への加入、特に「個人賠償責任保険」については、自転車通勤規則で加入を義務付けるなどの方策もある。

(2) 自転車通勤を認めていないケース

自転車通勤を認めていない企業においても、検討しておきたい事項は存在する。第一に、「自転車通勤を認めない」との会社の姿勢を従業員に明確に示すことである。例えば、社内会議や新入社員へのオリエンテーションなどの機会に、通勤にかかるルールについて繰り返し周知し、徹底させるとよい。就業規則や通勤規則にも、違反した場合の取り扱いを明示しておくことが効果的と考えられる。

しかしながら、規則をいかに厳しく定めたとしても、リスクはゼロにならないことに留意しなければならない。自宅から最寄り駅まで、徒歩での移動が困難と思われる場合や、シフト勤務で夜間に通勤する場合など、自転車を使用するほうが利便性がよい従業員は、たとえ会社が認めていなくても自転車を使用することがあると考えられる。そのような従業員が交通事故を起こしたときには、ケースバイケースではあるが、企業が使用者責任を問われる可能性は依然として残る。

4. まとめ

従業員の自転車通勤には、企業にとって脅威となりうるさまざまなリスクが存在することと、これらリスクへの対応策を用意していただきたいことを申し上げてきた。

すでに自転車通勤を認めている企業においては、リスク低減策を現状どの程度講じているかについて、点検することをおすすめる。点検のポイントは以下を参考としていただきたい。

(規則等の整備)

- ・ 自転車通勤を許可する基準を定めているか
- ・ 事故発生時の対応手順を定めているか
- ・ 通勤災害、労働災害を適用するケースを整理しているか
- ・ 通勤手当の支給ルールを定めているか

(従業員に対する取り組み)

- ・ 交通事故防止のための教育・指導を行っているか
- ・ 駐輪場を確保しているか
- ・ 保険加入を義務付け、加入状況を確認しているか
- ・ 通勤経路・通勤手段を定期的に確認しているか

上記点検は一度実施したらそれで終わり、ということではなく、定期的・継続的に実施することが肝要である。そうすることにより、自転車通勤にかかるしっかりとした体制を定着させることができる。

また、自転車通勤を認めていない企業におかれては、やむを得ず自転車を使用しなければならない従業員が少なからず存在することを見越して、一定の条件を満たす従業員については自転車通勤を認め、その代わりリスク低減のための様々な手立てを講じることも方策として考えられる。

自転車通勤にかかる留意点について、企業の安全管理をご担当される方を対象に申し上げてきたが、根本は自転車運転者一人ひとりがルールを守り、安全運転を確実に行うことに変わりはない。自転車事故によって加害者・被害者となるような不幸な人を作らないために、また、事故によって企業への責任を生じさせないために、安全運転を続けていただきたいと思う。

株式会社インターリスク総研
交通リスクマネジメント部 交通リスク第一グループ 上席コンサルタント
吉田 利秀

株式会社インターリスク総研は、MS&AD インシュアランスグループに属する、リスクマネジメント専門のコンサルティング会社です。
コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問い合わせ先、または、お近くのあいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

㈱インターリスク総研 交通リスクマネジメント部 交通リスク第一グループ
TEL.03-5296-8916/FAX.03-5296-8942 <http://www.irric.co.jp/>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。
また、本誌は、読者の方々に対して企業の CSR 活動等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。

不許複製／Copyright 株式会社インターリスク総研 2015