

## 自転車事故と企業のリスク管理

前 克明 Yoshiaki Mae

リスクマネジメント事業本部

大阪支店 自動車コンサルティンググループ

シニアコンサルタント

### はじめに

自転車は、運転免許が不要で維持コストが安く、年齢・性別を問わず、誰もが仕事や日常の外出およびレジャーなど広い利用範囲で手軽に利用できる乗り物として長い歴史を持っている。近年は、健康増進、省資源、無排ガス、交通渋滞緩和などのメリットや高性能でファッション性を持つ自転車の普及などから、利用者が増加傾向にある。さらに2011年3月に発生した東日本大震災を契機として、特に都市部において日常の移動手段を自動車から自転車に変更する傾向が顕著になっている。

自転車の利用は、自動車に比べて移動および駐車場探しにかかる時間・維持コストを削減できることから、自転車の利用を制度として設ける企業も出てきている。

しかし、自転車の利用は利用者に多くのメリットをもたらす一方で、自転車事故というデメリットをもたらす可能性があることを忘れてはならない。

本稿では、自転車事故が企業にもたらすリスクとそれに対して企業がとるべき対策についてまとめた。

### 1. 自転車事故の現状

自転車の通行ルールは道路交通法に従うことになっているが、過去に何度か法改正があったうえに自転車の運転には免許制度がないため、利用者の理解が進まずルール違反による通行が頻発している。自転車事故の発生件数の推移を相手別に調べると、「対自動車」「対2輪車」の減少率に比べて「対歩行者」「自転車相互」の減少率が小さく、結果として自転車が加害者になる事故が目立つことになった（図1）。

被害者が死亡・重大な後遺症に至った事故では加害者が自転車であっても1億円近い賠償金の支払いが命じられた事例も発生している（表1）。また、自転車が被害者の場合でも、自動車との衝突であれば自転車側の被害の程度は重大なものになる可能性が大きく、さらに自転車側にルール違反があった場合には、過失相殺で十分な損害賠償を得ることができないこともある。

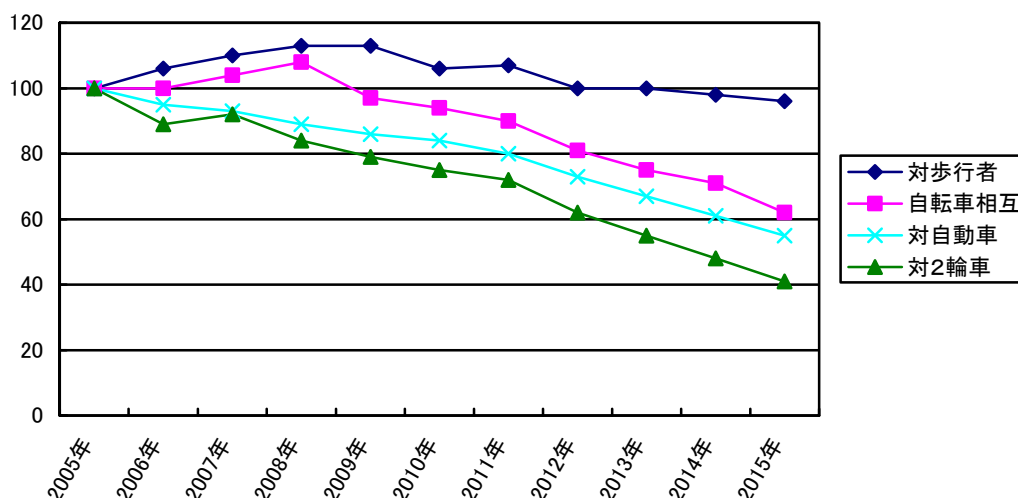


図1 自転車関連事故で相手別事故件数推移 (2005年の事故件数を100として表示)<sup>1</sup>

表1 自転車での加害事故の高額賠償例<sup>2</sup>

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、2013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、2008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、2003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、2007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、2005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(上記金額は概算額)

<sup>1</sup> 警察庁交通局“平成27年における交通事故の発生状況。”統計局ホームページ,  
[http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?\\_toGL08020103\\_listID=000001150496&requestSender=search](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_listID=000001150496&requestSender=search), (アクセス日:2016-04-14). をもとに当社作成

<sup>2</sup> 一般社団法人日本損害保険協会“自転車事故と保険。”日本損害保険協会,  
<http://www.sonpo.or.jp/protection/jitensya/>, (アクセス日:2016-04-14).

## 2. 企業における自転車利用のリスク

自転車利用のリスクで最も大きなものは自転車事故である。自転車事故においては、原則として、運転者個人に刑事、行政および民事上の責任が発生するが、企業の従業員の業務中あるいは通勤時に発生した事故では、その企業にこれらの責任が及ぶことがある。

また、第三者に対する賠償責任とは別に自転車を利用していた従業員自身が負傷する等のリスクも考慮しておくべきである。

以下は、自転車事故で企業の使用者責任が認められた事例であるが、従業員が自転車を使用する企業にも、それなりの対策や従業員の自転車運転教育が必要なのではと思わせる事例である。

### 自転車事故で企業の使用者責任が認められた事例<sup>3</sup>

<p>(平成 15 年 2 月 20 日大阪地裁判決)</p> <p>会社員男性の運転する自転車が交差点を横断後に歩道上の人混みに高速度で突っ込み、美容室経営兼主婦(61 歳)に衝突して転倒させた事例。</p> <p>女性は右大腿骨頸部内側を骨折し、後遺障害等級 8 級 7 号。</p> <p>危険性の高い走行とされ無謀運転の自転車運転者の過失は 100%。</p> <p>損害として、約 2,108 万円を認容した。</p> <p>また、会社員が取引先に書類を届ける途中に起こした事故であったので、雇い主である企業の使用者責任が認められて賠償責任を負った。</p>
--

### 2.1. 自転車事故により生じる企業の責任

自転車事故であっても、業務中の事故は自動車による交通事故と同様に使用者として刑事、行政および民事上の責任を問われることがある。なお、通勤時の事故については、基本的には自転車利用者個人が責任を負うことになるが、事故の状況によっては雇用者である企業も労務管理上の責任を追及されることがある(表 2)。

表 2 自転車事故により生じる企業の責任<sup>4</sup>

刑事上の責任	事故の原因として自転車の管理や利用者への安全教育等に不備があった場合、道路交通法第 74 条や、その他関連法令、条例違反となることがある。
行政上の責任	刑事上の責任と同様に、事故の原因として企業に何らかの不備があった場合、関連法令、条例違反となることがある。
民事上の責任	従業員が企業の業務遂行中に自転車事故を起こし第三者に損害を与えた場合には、民法第 715 条の「使用者責任」により損害賠償責任を問われることがある。さらに通勤時の事故にも適用される場合がある。
労務管理上の責任	自転車事故であっても従業員の業務災害、通勤災害(通勤時の場合)として企業が責任を負う場合がある。

<sup>3</sup> 行政書士 西嶋法務事務所. “自転車対歩行者の事故の高額賠償裁判例.” 自転車事故判例, <http://www.ac.auone-net.jp/~nyantoro/jitensha-hanrei.html#jihorei>, (アクセス日: 2016-04-14)

<sup>4</sup> 当社作成

### 3. 企業が行うべき対策

自転車事故で生じるリスクに対して企業が行うべき対策には、「事故の発生を防ぐ対策」と「発生した事故による損失を最小化する対策」がある。ここでは「事故の発生を防ぐ対策」を中心に述べる。

#### 3.1. 自転車の安全利用の体制づくり

自転車の安全利用を進めていくためには、次の①～③の3点を基本に、しっかりとした体制を整えることが必要である。

- ① 自転車の安全利用について管理する者を置く。
- ② 自転車の安全利用に必要な社内規程や帳票を整備する。
- ③ 自転車の安全利用に関する教育訓練や事故防止活動を実施する。

なお、地域によっては、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「モデル企業」に指定して、従業員の交通安全意識の高揚と他の企業への拡大を図ることを目的とした制度を設けているところがある。

東京都の「自転車安全利用モデル企業」制度、大阪府の「自転車安全利用推進優良企業」認定制度、京都市の「京都市自転車安全利用推進企業制度」などがある。東京都の制度（概略）は以下の通りである（表3）。

表3 警視庁「自転車安全利用モデル企業」制度の概略<sup>5</sup>

警視庁が、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定し、従業員の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める企業の拡大を図っていくことを目的とした制度です。

「自転車安全利用モデル企業」は、次の基準を満たし、かつ、他の企業の模範となることが指定の条件になります。

- 自転車利用者（通勤又は業務）が10人以上であること
- 自転車の安全利用について管理する者が置かれていること
- 自転車安全利用に関する社内規則を制定していること
- 自転車を利用する従業員に対し、年1回以上、自転車の交通安全に関する教養指導を実施すること

#### 3.2. 自転車の安全利用の体制の維持管理

自転車の安全利用の体制を長期にわたって維持・管理していくためには、次の3点を基本に具体的施策を定めて確実に実行するとよい。

- ① 実行可能な施策である
- ② 施策の内容、目的を従業員全員が理解している
- ③ 原則として関係する従業員全員が参加する

<sup>5</sup> 警視庁. “自転車安全利用モデル企業”警視庁, <http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle/modelkigyou.htm>, (アクセス日: 2016-4-14) ※2016年3月31日現在、66社（事業所）が「自転車安全利用モデル企業」の指定を受けている。

具体的な施策例としては、次のようなものがある。

#### ① 自転車安全教育

自動車の運転免許所有の有無にかかわらず、自転車特有の交通ルールは利用者によく理解されていないのが実情であり、自転車安全教育は、業務時、通勤時だけでなく私用時も含め、自転車を利用する可能性がある従業員全員に定期的実施する。

#### ② 社有自転車の管理

自転車の安全で良好な利用環境を維持するために、関係法令や条例にもとづいて管理する。適切な管理のために行うべきこととして、主なものを挙げると次の通りである。

- ・防犯登録、条例に基づいた登録等をする。
- ・自転車の駐輪場を確保する。
- ・自転車の日常の整備状況を確認するための点検管理記録簿を整備する。
- ・日常の使用前後の自転車の整備状況を確認・記録する。
- ・管理者等による一定期間ごとの自転車の整備状況を確認・記録する。
- ・簡単な自転車整備用工具等を配備する。

#### ③ 従業員の通勤時使用自転車の管理

従業員が通勤に自転車を利用することは企業と従業員の双方にメリットとデメリットがあるので、自転車利用の通勤は、一定の許可基準を定めて許可するようにする。

許可基準として、主なものを挙げると次のようなものがある。

- ・自宅から職場までの距離が一定以下で、自転車の安全な通行に支障がない経路を利用できる。
- ・通勤に利用できる適切な公共交通機関がない。
- ・使用する自転車が保安基準を満たしている。
- ・使用する自転車が防犯登録等をしている。
- ・自転車保険など適切な保険に加入している。

#### ④ 自転車事故防止活動

事故を防止していくためには、安全教育だけでなく、普段から企業全体で事故防止活動を展開していく必要がある。

活動への取り組みでは次の点に留意する。

- ・情報（事故防止活動にはどのようなものがあるか、他社での活動と効果などについての情報や、警察、交通安全協会などの各種運動に関する情報）を収集する。
- ・目標を立てる。
- ・全員を参加させる。

## ⑤ 自転車事故情報の管理と活用

事故を防止するためには、事故の実態を正確に把握して再発防止策を講じる必要がある。特に企業活動や通勤での自転車事故防止を重視するのであれば、自社の事故情報を確実に収集するために、次のようなことがポイントになる。

- ・「どんな事故でも速やかに報告させる」

自動車の事故であれば警察や救急車を呼ぶような状況でも、自転車事故の場合は、その場の処置について被害者、加害者ともに曖昧なままで済ませ、後で問題になることがあるので、些細な事故でも電話等で速やかに報告させる。

- ・「口頭ではなく、必ず定型の報告書で報告させる」

第一報は電話等で速やかに報告することを強調するが、口頭による報告だけでは、報告内容に抜けがあったり、後々の記憶が曖昧になることがあるので、必ず定型の報告書を提出させる。

- ・「事故原因を分析し再発防止策を策定する」

事故原因の分析では「脇見をしていた」などの直接的原因だけにとどまらず、「なぜ脇見をしたか」という、事故の直接的原因のもとになった間接的原因（周囲の景色に興味をひかれたなど）にまで踏み込んで分析する。

再発防止策の策定についても直接的原因の再発防止だけでなく、間接的原因の再発防止に重きをおく。

- ・「従業員（自転車利用者）に周知徹底する」

事故防止には、事故の発生、原因、再発防止策を知ることが重要であるので、事故情報は日常の事故防止活動の中で従業員に周知徹底する。

### 3.3. 保険への加入

先に紹介したように自転車事故で第三者に与えた損害の賠償金は近年高額化している。高額化する賠償金の支払いや自転車の運転者自身のケガの治療費、破損した自転車の修理費などを補填するために、企業、個人ともに保険へ加入が望ましい。

### おわりに

自転車のルール違反による通行はかなり以前から行われそれが原因の事故もあった。最近まで自転車事故といえば自転車が被害者というイメージがあり、自転車の運転を問題にすることは少なかったと思われる。そのため、多くの利用者が、自転車は道路交通法に定められた車両であることを忘れたかのような使い方をしてきたことが現在の自転車を取り巻く状況を招いた一因といえる。

自転車の運転に免許制度がない現在の状況下では、ルール違反による通行が目にする自転車利用状況を改善することは簡単ではないが、まずは企業の自転車利用者がルールを守り他の利用者の良き手本になることが自転車事故防止の第一歩となり、企業イメージの向上にも役立つのではないかとと思われる。

## 執筆者紹介

前 克明 Yoshiaki Mae

リスクマネジメント事業本部

大阪支店 自動車コンサルティンググループ

シニアコンサルタント

## SOMPO リスクアマネジメントについて

SOMPO リスクアマネジメント株式会社は、損保ジャパン日本興亜グループのグループ会社です。「健康指導・相談事業」「メンタルヘルスケア事業」「リスクマネジメント事業」を展開し、特定保健指導・健康相談、メンタルヘルス対策、全社的リスクマネジメント（ERM）・事業継続（BCM・BCP）などのソリューション・サービスを提供しています。

## 本レポートに関するお問い合わせ先

SOMPO リスクアマネジメント株式会社

経営企画部 広報担当

〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル

TEL : 03-3349-5468（直通）