



長谷川俊明法律事務所  
弁護士  
長谷川 俊明

# マイカー通勤中の事故と企業責任

## はじめに

コロナ禍で、“密”を避けるためにマイカー通勤<sup>\*1</sup>をする人が、都市部にある会社でも増えています。

マイカー通勤途中で事故を起こした場合に、雇用主・会社の損害賠償責任は、会社がマイカー通勤を認めていたか、さらに会社の駐車場まで使わせていたか等によって生じたり生じなかったりします。

そこで、裁判例をもとに、どのような場合に会社の責任が認定されるのかを探ってみます。

<sup>\*1</sup> この記事の中で通勤とは、出勤時と退勤時を含めている。

### 事例1 帰宅途中の事故 (会社はマイカー通勤を黙認)

建築工事請負会社に勤務していたAさんは、工事現場からマイカーで帰宅する途中で事故を起こしました。

会社の損害賠償責任を追及する訴訟が被害者から起こされ、裁判所は会社の責任を認めました。(最高裁判所平成元年6月6日判決)

まず会社は、工事現場で働く従業員には工事現場にマイカーで通勤することを禁じていましたが、徹底していなかったようです。工事現場が公共交通機関での訪問に不便な場所にある場合等には、作業員の移動に支障が生じて、マイカー通勤を黙認せざるを得なかったからです。

Aさん自身、マイカーで工事現場に行っていました。会社にマイカー通勤の届出はせず、上司から注意を受けたこともありませんでした。

これでは、会社の認識は「黙認」を越え、むしろマイカーを利用させることで、会社としても利益を得ていたのではないかとみられます。加えて、会社の寮に住まわせ、社屋に隣接する駐車場も使用させていたことが明らかになっています。

裁判所は、「会社は本件車両の運行につき直接又は間接に指揮監督をなす地位にあり、社会通念上その運行が社会に害悪をもたらさないように監視、監督すべき立場にあった」とし、会社の運行供用者責任を認めました。

本事例では、会社は従業員の工事現場への交通手段について、支障が無いよう対策(例：社有車として送迎バスや乗用車の手配など)を施した上で、工事現場へのマイカー通勤の禁止をもっと徹底しておくべきでした。

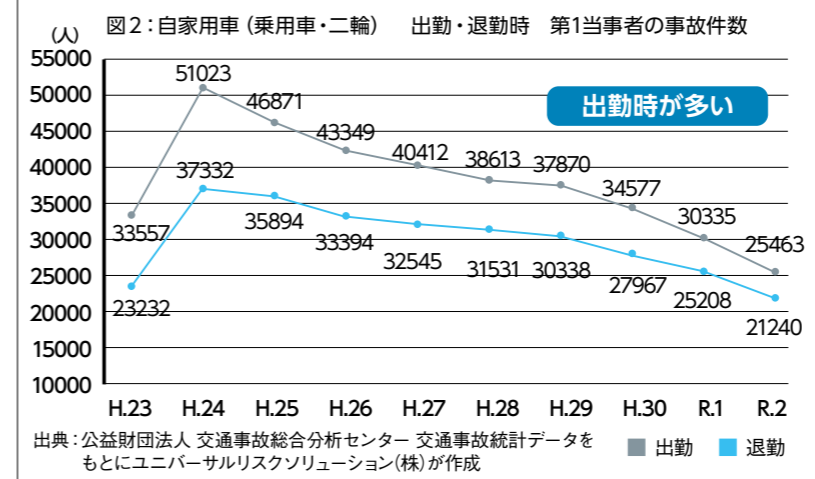
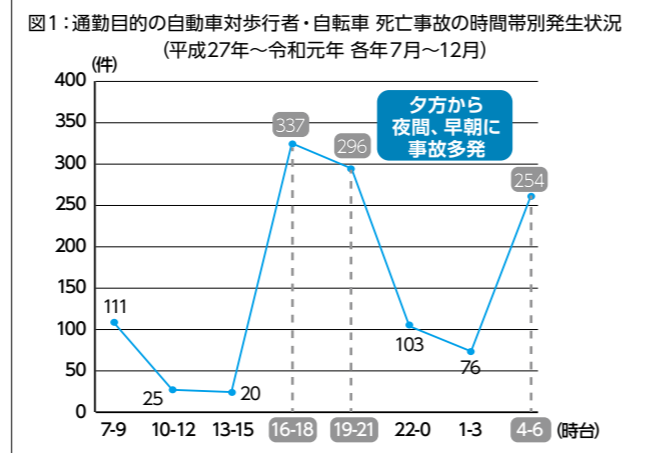
### 事例2 早朝に帰宅途中の事故 (会社はマイカー通勤を承認)

Bさんは、レンタルビデオ店の副店長をしており、勤務時間は午後5時30分から午前2時30分までと決められていました。

帰宅時間が深夜であり、公共交通機関を使って帰宅するのは困難なため、会社はBさんのマイカー通勤を認めていました。その際、店舗付近に駐車場を用意し、通勤に必要なガソリン代も支給していました。なお事故の発生は午前4時50分で、Bさんには前方不注意などの過失がありました。

裁判所は、Bさんの通勤にはマイカーを使用することを選択せざるを得なかったと認め、会社もマイカー通勤を積極的に認めていたといえるので、本件事故は会社の「職務の執行につき発生させた」と認めるのが相当である」としました。(東京地方裁判所平成26年3月27日判決)

本事例では、例えば、会社は危険な夜間や早朝に及ぶ通勤(図1)にマイカーを使わせることはせずに、タクシーで帰宅を行わせるか、職住接近の手配などしていれば、事故自体を避けられたことでしょう。



### 事例3 バイクで帰宅途中の事故 (会社はマイカー通勤を承認)

会社員のCさんは、所有するバイクを運転し、会社の工事現場から帰宅する途中で、前方不注意による事故を起こしました。Cさんが所属していた営業所の同僚の大半は自家用車を通勤に使用し、上司の指示があれば、自宅と工事現場への往復にも利用していました。

同僚を同乗させることも多く、会社はマイカー通勤を承認し、走行距離に応じたガソリン手当やバイク手当を支給していました。事故当日、上司の指示で自宅から直接工事現場に出勤し、就業後、会社の寮に帰る同僚を同乗させ、同僚を降ろした後、帰宅する途中で事故が起きました。

裁判所の判決は、会社はCさんのバイクの運行につき「運行支配と運行利益を有するので、自賠法3条の損害賠償責任を負う」としました。(最高裁判所 昭和52年12月22日)

本事例では、会社がCさん自らの通勤だけでなく、同僚の送迎にも一部マイカー(バイク)の使用を認めていたことが、運行管理上の責任が重くなる根拠になりました。まず従業員の通勤には、明確にマイカー通勤せざるを得ない事情がない限り、マイカー利用を禁ずることを検討すべきでしょう。

### 事例4 早朝出勤途中の事故 (会社はマイカー通勤を黙認・助長)

Dさんは、会社の責任者として、通常の出勤時刻より早めにマイカーで出勤し、仕事の道具が足りないときに作業所に道具を取りに行く際にも利用することがありました。Dさんの他にも、約4割の従業員がマイカー通勤で、ガソリン代の支給を受けていました。

事故は、多発傾向が見られる早朝の午前5時40分(図1)に起こりましたが、公共交通機関でDさんが通勤することは可能でした。

裁判所の判決は、会社は約4割もの従業員のマイカー通勤を黙認していたことになり、使用者責任を認め、「自家用車による通勤者に対して、普段から安全運転に努めるよう指示・教育をするとともに、万一交通事故を起こしたときに備え、十分な保険契約を締結しているか否かを点検指導す

べきである」としました。(神戸地方裁判所 平成22年5月11日)

また、ガソリン代の支給や業務使用の実態から、会社が「マイカーの使用を助長又は少なくとも容認するなどの事情があった」として、Dさんの運転がマイカーによる通勤途上であっても、会社の職務の範囲内の行為に属するとしていました。

本事例では、会社がマイカー通勤を認めていたのであれば、安全運転教育や保険契約の有無・補償内容の確認などを怠ってはいけませんでした。また日頃から、業務でマイカーを使用することは禁止であると、従業員に徹底しておくべきでした。

## まとめ

マイカー通勤中の事故における雇用主に対する請求の法的根拠には、①使用者責任(民法715条)、および②運行供用者責任(自動車損害賠償保障法3条)があります。

両責任の関係や成立要件の違いは、大まかにいいますと、前者①が運転者との人的(雇用)関係に着目するのに対し、後者②が自動車に対する物的支配、利用の関係に着目する点にあります。

ただ実際上、マイカー通勤事故の場合、両責任が共に認められることは少なくありません。被害者はいずれかを選んで主張することも、両方共主張することもできます。

企業の損害賠償責任を認めた上記4つの裁判例をもとに、企業は日頃からどういった点に注意をすれば、重大な法的リスクを低減できるかをまとめてみます。

1. コロナ禍でマイカー通勤を認めて欲しいとする要望が従業員からあっても、個別の申請ごとに審査し承認することとすべきです。それ以外は、マイカー通勤を原則禁止する旨を、内規などで明確に公表しておきましょう。
2. マイカー通勤でないと著しく通勤が不便な場合は、無断でマイカー通勤を行わないよう、企業としても何らかの対策(例：職住接近の手配、罰則でのけん制など)を行う必要があります。
3. マイカー通勤を承認する場合の主な対策として、①マイカー通勤の必要性の確認、②運転免許証の有効性の管理、③保険付保状況の確認(保険証券の提出、補償内容や保険金額に不足はないか、無保険でない事)④ドライバーの安全運転教育の充実があります。また、マイカーを業務に使用させることは、原則禁止と徹底すべきでしょう。
4. マイカー通勤の原則禁止を明確に打ち出さず、会社の駐車場の使用を黙認したり、通勤に必要なガソリン代を支給するなどの曖昧な対応はしないことです。