

## 車両（マイカー）管理規程

コロナ禍における感染リスク軽減の観点から、公共交通機関ではなく、マイカーでの通勤を認めることも検討に値します。そこで、今回は、車両（マイカー）管理規程を作成する際の留意点を説明します。

弁護士  
田村 裕一郎

弁護士  
黒田 雄太

### 掲載(予定)テーマ

1月号	副業・兼業取扱規程
2月号	私傷病休職規程
3月号	希望退職・早期退職者支援規程
4月号	フレックスタイム労使協定
5月号	1年単位の変形労働時間制度に関する労使協定
6月号	1か月単位の変形労働時間制度に関する労使協定

### 1 車両（マイカー）通勤の意義

コロナ禍により、労働者が感染リスクをおそれ、出社命令に応じない問題が発生するケースも散見されます。マイカー通勤は、時差出勤と共に、感染リスク軽減のための有効な手段になり得ます。また、特に地方においては、公共交通機関の整備が十分でなく、マイカー通勤を認めざるを得ない場合もあると考えられます。

### 2 使用者責任のリスク

マイカー通勤を認める場合の最

大のリスクは、事故発生時の使用者責任です。通勤中の事故については、基本的に使用者責任を負わないと考えられます。

しかし、裁判実務上、マイカーの業務での使用を認めていた等の事情がある場合、使用者責任が肯定されることがあります。本稿では、主に使用者責任のリスクを軽減する観点から、規程作成上の留意点を説明します。

### 3 規程作成にあたっての留意点

#### (1) マイカーの定義（第2条）

本規程では、労働者が、自らが所有または適法に占有（例…リー

ス契約等）する、道路交通法上の自動車または原動機付自転車通勤することを想定しています。

なお、自転車通勤をしている労働者がいる場合、自転車事故も重大な損害を生じさせるおそれがあることから、「マイカー」の定義に含める、または、別規程を設けることも考えられます。

#### (2) 申請と許可（第3条）

マイカー通勤による事故発生時の使用者責任のリスクを軽減する観点から、許可制にすることにより、日頃からリスク管理を行なうことが重要です。

申請書類には、有効な運転免許証や、自動車損害賠償責任保険証

等の写し、任意保険の保険証の写しのほか、事故発生時に、労働者が全責任を負う旨の誓約書等を求めることも有用であると考えられます。

#### (3) 遵守事項（第4条）

マイカーが通勤のためのみならず、業務にも使用されていた事案では、裁判実務上、使用者責任が肯定される傾向にあります。そのため、業務での使用を禁止しておくことが重要です（1号）。

また、使用者が業務での使用を許可していない場合でも、労働者が業務に使用することが常態化している事案では、使用者が業務での使用を黙認していたとみなされ

## ■車両（マイカー）管理規程例

### 車両（マイカー）管理規程

#### （目的）

第1条 この規程は、車両（マイカー）管理について定める。

#### （マイカーの定義）

第2条 この規程において、「マイカー」とは、道路交通法第2条第9号に定める自動車および同条第10号に定める原動機付自転車で、従業員がこれを所有または適法に占有するものをいう。

#### （申請と許可）

第3条 マイカーによる通勤を希望する従業員は、別紙〇に記載の必要書類を添付のうえで申請し、会社から許可を得なければならない。

#### （遵守事項）

第4条 マイカー通勤をする従業員は、次の各号を遵守しなければならない。

- ① マイカーを業務に使用しないこと
- ② マイカーに会社名を表示するなど、社用車と誤認される行為をしないこと
- ③ 任意保険を締結していない状態で通勤に使用しないこと
- ④ 任意保険を会社に無断で解除または変更しないこと
- ⑤ アルコールまたは心身の疲労の影響等により、正常な運転が困難な状態で運転しないこと

#### （任意保険への加入義務）

第5条 マイカー通勤をする従業員は、①自動車損害賠償責任保険、②任意保険に加入しなければならない（任意保険の内容の詳細については別紙〇のとおりとする。）。

#### （会社の免責）

第6条 マイカー通勤時の事故について、従業員が全責任を負うものとし、会社は一切の責任を負わないものとする。

#### （許可の取消し）

第7条 会社は、マイカー通勤をする従業員が本規程に反した場合、またはマイカー通勤の継続が適切でないと判断した場合には、マイカー通勤の許可を取り消すことができる。

以上

るリスクがありますので、注意が必要です。

さらに、通勤中であっても、外形上、職務の範囲内の行為とみられる場合、「事業の執行」に当たるとして、使用者責任が肯定されることもあり得るため、そのような誤解を生じさせる行為を禁止しています（2号）。

定（5号）を設けています。特に、通勤時の事故の原因が、過重労働（恒常的な長時間労働）等であった場合、使用者にも法的責任が発生し得ると考えられますので、注意が必要です。

#### （4）任意保険への加入義務（第5条）

任意保険として、対人損害賠償保険や対物損害賠償保険等があり、任意保険でカバーできる範囲に上限があるものから無制限のものまであります。特に損害額が膨

大になるおそれが高い対人損害賠償保険については、無制限のプランに加入することを義務付けることもあり得ます。

#### （5）会社の免責（第6条）

マイカー通勤時の事故について、労働者が全責任を負い、使用者は一切の責任を負わないとしています。これは、労働者に対する意識付けの観点からは、有用であると考えられます。

もつとも、近年、使用者責任が

肯定された事案で、労働者から使用者に対する逆求償を肯定した判例（最二小判令和2年2月28日）が出ています。そのため、使用者責任が成立する事案では、この規定が無効と判断されるおそれがある点に留意すべきです。

#### （6）許可の取消し（第7条）

通勤中に事故が発生させるおそれのある労働者にマイカー通勤を継続させて事故が発生した場合、安全管理の意識が低い使用者とみなされ、社会的信用を失うリスク等があります。そこで、許可の取消しについて定めています。

## 4 その他の留意点

本規程に加えて、マイカー通勤手当（ガソリン代や高速代等）の支給や駐車スペースの提供等の措置を講じることも労働者の福利厚生に資するものとして、検討に値します。しかし、その反面、使用者責任が肯定されるリスクは高まりますし、日本版同一労働同一賃金の問題もあります。

そのため、マイカー通勤をどの程度支援するかは、法的リスクとビジネス上の必要性の比較衡量のうえで判断すべきです。