

# 自転車等通勤を 認める際の ルールづくりと 留意点

社員に  
周知  
したい

会社や最寄りの駅まで自転車を使う人は少なくありません。また近年は、自転車や電動キックボードのシェアリングサービスを利用する人も増えています。会社として、従業員に通勤時の自転車等の利用を認める際の留意点を解説します。

ひさの社会保険労務士事務所  
特定社会保険労務士  
久野 航



## 増える 自転車等による通勤

朝の通勤時間帯、スーツ姿にリュックを背負い、ロードバイクで通勤するビジネスパーソン姿は、すでに見慣れた光景となりました。国も、環境負荷の低減、国民の健康増進、渋滞緩和等の観点から、自転車活用推進法の施行（平成29年5月）、自転車活用推進計画の閣議決定（平成30年6月）、その閣議決定に基づき自転車活用推進官民連携協議会が「自転車通勤導入に関する手引き」を策定（令和元年5月）と、自転車活用政策を推し進めています。

もはや自転車通勤の推進は、国の1つといってよいでしょう。

一方で、多くの企業では、自転車通勤に関するルールや規程が整備されていないのが現実です。また、新たな交通手段として電動キックボードの出現、シェアリングサービスの普及といった環境の変化にどのように対応するべきか、頭を悩ませている人事労務担当者も多いことでしょう（以下、自転車と電動キックボードをあわせて「自転車等」といいます）。

そこで本稿では、昨今の自転車等に関する法令による規制の動向を概観し、企業としての実務対応を検討していきます。

## 法令による規制の動向と 社会背景の変化

### (1) 自治体による自転車安全利用に関する条例の広がり

平成20年前後から、全国の都道府県および市区町村において、自転車安全利用に関する条例が制定されるようになりました。東京都を例に挙げると、平成25年7月に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、令和2年4月には改正されたものが施行されています。

この条例では、自転車通勤をする従業員がいる事業者に対する責務も定められていて、自転車通勤の社内ルールを策定する際の参考になります。具体的には、

- 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所を確保していることを書面により確認【義務】（30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

**図表1 自転車損害賠償責任保険の地方公共団体の  
条例の制定状況(令和5年4月1日現在)**

条例の種類	都道府県
義務	32(宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、新潟県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、広島県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県) ※上記のほか、政令指定都市では岡山市において県に先行して義務条例を制定済み
努力義務	10(北海道、青森県、岩手県、茨城県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、佐賀県)

出典：国土交通省「自転車損害賠償責任保険等への加入促進について」

**図表2 「特定小型原動機付自転車」の特徴**

車体の大きさ	長さ：190cm以下 幅：60cm以下
原動機	定格出力0.60kw以下の電動機
免許	不要
ヘルメット	努力義務
最高速度	20km/h
走行場所	車道、自転車レーン(一定の条件で歩道)
年齢制限	16歳以上
自賠償保険	加入義務
ナンバープレート	必要
その他	●オートマチック・トランスミッション(AT)機構 ●走行中に最高速度の設定を変更できないこと ●最高速度表示灯を装備

※基準を満たさないものは、従来どおり通常の原付バイクとして扱われる

(4) 電動キックボードを対象とした新たな車両区分「特定小型原動機付自転車」  
従来、電動キックボ

(5) シェアリングサービスの普及  
自転車等のシェアリングサービスが普及している点についても触れておきます。  
このサービスを通勤に利用する

車は運転する本人に對するものであり、自転車通勤を認める場合でも、直接企業側に責任が生じるわけではありませ

ードは原動機付自転車(原付バイク)と同じ区分に分類され、免許証やヘルメットが必要でした。その後、政府の実証実験を経て、認定事業者から貸し出された電動キックボードを用い、定められた区域を走行する場合には、「小型特殊自動車」扱いとなり、免許証は必要なのもののヘルメットは不要となりました。

● 自転車安全利用推進者の選任【努力義務】(14条の2)  
● 自転車通勤する従業員に対して、自転車損害賠償保険等の加入確認、未加入の場合の情報提供【努力義務】(27条の5)  
(2) 自転車損害賠償責任保険等への加入促進  
国土交通省では、都道府県等に対して条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入義務付けを要請しています。東京都の場合、前述の令和2年4月施行の改正条例で自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されました。

国土交通省が公表している資料をみると、令和5年4月1日現在、都道府県で義務化されているのは32か所(ほかに、義務化されている政令指定都市が1か所)、努力義務化されているのは10か所にのぼっています(図表1)。さらに、ことし3月には山口県と岡山県が自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化する条例を制定、10月1日から施行されます。

(3) 自転車運転者にヘルメット着用の努力義務化  
令和5年4月施行の改正道路交通法により、自転車運転時のヘルメット着用が努力義務となりました(同法63条の11)。

そして、令和5年7月施行の改正道路交通法により、一定の基準を満たした電動キックボードは、新たな区分「特定小型原動機付自転車」に分類され、16歳以上であれば免許証もヘルメットも不要(ヘルメットは努力義務)となりました(図表2)。

ためには、乗るにも降りるにもちやうど便利な場所にポートがあることが必要となるので、従業員からの利用を希望する声は、それほど多くないかもしれません。

ただ、自転車なり電動キックボードなりの利用を認めるなら、それぞれのシェアリングサービスも、想定されるリスクには大差なにもいえるので、同様に認めてもよいのではないのでしょうか。許可する基準としては、当該サービスを運営している事業者が適切な保険に加入していることを確認することが考えられます。

## (6) 自転車の交通違反にも反則金制度導入の予定

そして、本稿執筆中（4月22日）に国会で審議されている改正道路交通法により、自転車にも反則金制度（いわゆる青切符）が導入される見込みです。

成立すれば、令和8年までに施行されます。

## 自転車通勤等を認める際の使用者責任

自転車や電動キックボードの利用を認める場合、使用者にはどのような責任が生じるのでしょうか。

### (1) 通勤中に交通事故を起こした場合、企業は責任を負うか

企業側が最も気になるのはこの点ではないでしょうか。結論としては、自転車等の利用を通勤時のみ認めていて、これを厳守していた場合、原則として企業が責任を負うことはありません。

従業員がその事業の執行について第三者に損害を加えた場合に、使用者が負う損害賠償責任を「使用者責任」といいます（民法715条）。ここでいう「事業の執行について」とは、「仕事中に」という意味ですが、純粹な職務執行行為ではなくても、その行為の外形から見て、職務の範囲内の行為に属するものとみられる場合も含む、とされています（外形標準説）。

裁判例には、

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およぼすことが困難な場合が多いことから、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。

と判断したものがあります（広島高裁松江支判平14・10・30）。

逆にいうと、自分の自転車等を業務に使っていたという事実があると、通勤中の事故にも使用者責任が認められる可能性があるということです。

自転車等による通勤を認める際は、自転車等を絶対に業務に使用させないように、社内ルールを徹底しなければなりません。

### (2) 無許可や届け出ている経路と異なる経路で通勤中の事故でも、通勤災害と認定されるか

企業の許可を得ずに自転車通勤をしていたり、許可を得ていても、届け出ている経路と異なる経路上で事故に遭った場合、通勤災害として認められないと考えている人が多いものです。しかし、それはよくある誤解です。

労災保険法における「通勤」の定義は、「労働者が就業に関し、住居と就業の場所との間を、合理的な経路および方法により往復すること」をいい、業務の性質を有す

るものを除くものとする」と定めています（7条2項1号）。

ポイントとなるのは、「合理的な経路および方法」とは、企業が認めているか否かとは関係がないということです。

通勤災害であると認定するのは、あくまでも労働基準監督署です。そうでないと、まったく同じ状況で事故に遭っても、ある労働者は企業の許可を得ていたので通勤災害と認定され、別の労働者は企業の許可を得ていなかったたので認定されなかったということになると、法の安定が損なわれることになります。

労災保険法は、労働者本人と国との間の問題であることを忘れてはいけません。

もっとも、無許可や届出と異なる通勤をしていたことに対し、企業が懲戒処分をすることについては、有効になる余地はありません。

## 実務対応のポイント

企業側としてまず決めなければならないのは、自転車等による通勤を認めるのか、完全に禁止するのか、という点です。そして、認



図表3 自転車通勤規程(例)

自転車等通勤規程

- 第1条(総則) この規程は、従業員が通勤のために自転車および電動キックボード(以下「自転車等」という)を使用する場合の取扱いについて定める。
- 2 この規程における「電動キックボード」とは、道路交通法第2条第1項第10号口に定める「特定原動付自転車」に区分されるものに限る。
- 第2条(自転車等通勤の許可) 自転車等による通勤を希望する者は、所定の許可申請書を会社に提出し、許可を受けなければならない。
- 2 前項の申請内容に変更があった場合、速やかに許可申請書を提出し、再度許可を受けなければならない。
- 3 第1項の許可を受けた場合であっても、自転車等を業務に使用してはならない。
- 第3条(許可基準) 自転車等による通勤は、次の各号を満たす場合にのみ許可する。
- (1) 自転車等を用いて移動する距離が○km以上○km未満の者
- (2) 対人賠償1億円以上の個人賠償責任保険に加入していること
- (3) 駐輪が許可されている場所を従業員自身において確保していること
- 2 シェアリングサービスを利用する場合、当該サービスを運営する事業者が前項第2号に定める保険に加入していなければならない。
- 3 許可期間は1年間とし、期間満了後に更新を希望する者は、期間満了の1か月前までに、あらためて前項にもとづき、許可申請書を提出しなければならない。
- 第4条(ヘルメットの着用) 自転車等による通勤をする者は、ヘルメットの着用に努めること。
- 第5条(禁止事項) 自転車等による通勤をする者は、次の各号に定める運転をしてはならない。
- (1) 飲酒運転
- (2) 心身の疲労等、安全運転が困難な状態での運転
- (3) 整備不良の自転車等の運転
- (4) 夜間における無灯火運転
- (5) 傘をさしながらの運転
- (6) イヤホン、携帯電話、スマートフォンを使用しながらの運転
- (7) その他道路交通法等に違反する運転
- 第6条(安全教育) 自転車等による通勤をする者は、会社が指定する安全講習を受講しなければならない。
- 第7条(事故時の対応) 自転車等による通勤途上に交通事故の当事者となった場合、負傷者の救護および警察への通報を行なうとともに、速やかに会社に報告し、会社の指示に従わなければならない。
- 第8条(費用負担) 自転車等の整備に要する費用、修理費その他の費用については、従業員の負担とする。
- 2 駐輪中における自転車等の破損、盗難等について、会社は責任を負わない。
- 第9条(通勤手当) 自転車等による通勤をする者に支給する通勤手当は、通勤距離に応じて支給することとし、別に定める賃金規程による。
- (以下省略)

めるのであれば、ルールを規程に落とし込んだうえで「許可制」にするべきです(図表3第2条)。

国土交通省のホームページ(「自転車通勤導入に関する手引き」について)には、「自転車通勤規程」と「自転車通勤許可申請書兼誓約書」のひな形が掲載されていて、

- 大いに参考になります。規程をつくる際のポイントとしては、
- 自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付け
  - 駐輪場の届出
  - 通勤経路の届出
  - 業務に使用することを禁止

- シェアリングサービス利用の可否
- ヘルメット着用の努力義務
- 禁止事項(飲酒運転、運転中の携帯電話やイヤホンの使用、極度の疲労時等)
- 車両の整備義務
- 安全運転の心得

- 事故を起こした場合の対応、報告義務
- 駐輪中の盗難等について、企業は責任を負わないこと
- 通勤手当の取扱い
- 規程に違反した場合は、懲戒処分の対象になること
- などが挙げられます。

ひさの わたる 寿司職人、チェーン系居酒屋店長等を経て、社会保険労務士として独立。現場での経験と法的な視点を持ち合わせる異色の社労士として、飲食業の労働環境整備に向けて日々奮闘中。