

社有車の私的利用と私有車の業務使用における企業責任  
(「人と車」2015年5月号から)

はじめに

令和6年6月11日(火)に開催されたSDAの総会において、入谷評議員((一財)全日本交通安全協会 専務理事)から基調講話を頂いたが、その主題が「車両による交通事故発生時の企業責任について」であったので、この問題を再認識していただくために、6年前の定例会議で紹介した、(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2015年5月号に掲載された記事の概要を紹介する。筆者は共栄火災海上保険(株) 商品開発部・安全防災センター長(当時)の城川信男(しろかわ・のぶお)氏である。なお、文中の「マイカー」という表現を、すべて「私有車」と呼びかえた。

何年前か前、SDA事務局に、ある女性から、「会社のバイクで通勤している人がいる。そんなことをさせていいのか。どういう指導をしているのか」という電話があった。会員数社に尋ねたところ、「ポステイングをさせながら出勤することがあり、一概に問題があるとは考えていない」という意見があった。また、会社の車両を通勤に使用することを許可している会員もあった。

今回は、社有車の私的利用、私有車の公的利用について考えてみたい。

■ 社有車の私的利用に対する企業責任

以下は、会社が社有車の持ち帰りを黙認しており、社員がその車で休日に事故を起こし、会社にも賠償責任を認めた例である。

● 事例1

会社員Aは、職場の上司が放任していたので、度々社有車による直帰を繰り返していた。ある日、会社のワゴン車で得意先を回り、そのまま自宅に持ち帰っていた。

翌日が休日であったため、社有車に乗って友人たちとサッカーの試合の応援に出かけたが、速度を出し過ぎてカーブを曲がり切れず、対向車と衝突事故を起こして多数の負傷者を出した。

休日の私的利用とはいえ、社有車による事故なので、会社も運行供用者責任(自賠法第3条)を問われ、多額の損害賠償をすることになった。

● 安全管理上の問題点

この事例における安全管理上の問題点として以下の3点が上げられた。

- ① 社有車の持ち帰りについて明確な規定がない。
- ② 社有車を誰が持ち帰ったのか把握していない。
- ③ 持ち帰った社有車を私的に使用することを禁止していない。

- 対策

この事例における安全管理上の対策として以下の2点が考えられる。

- (1) 社有車の持ち帰りには必ず申請書を提出させる。

社有車については、安易な持ち帰りを認めないことが危機管理上重要である。社有車を持ち帰ると次のようなリスクが発生する。

- ① 直帰時には業務から離れる意識が働きやすく、運転者の気が緩み、運転が散漫になる可能性がある。
- ② 持ち帰った社有車を私的に使用して事故を起こす可能性がある。
- ③ 持ち帰った社有車を自宅近くの路上に放置したりして、駐車違反に問われる可能性がある。

したがって、社有車の持ち帰りは無原則に認めるのではなく、事前に「許可申請書」を提出させて、安全運転管理者か所属長の許可を受けさせるようにする。また、「許可申請書」には「社有車を業務以外には使用しない」と明記する。

- (2) 申請書のチェックを厳しくする。

前記のような仕組みを作っても、「書類さえ提出すればいい」といった安易な雰囲気になりがちなので、管理者は厳格に審査する必要がある。

たとえば、どうしても持ち帰りが必要か、代替え案はないかを検討させる。保管場所についても、「駐車場はあるのか」「あります」といった形式的なものではなく、具体的な場所を地図上で示させる必要がある。

- 私有車の業務使用に対する企業責任

以下は、会社が無断で業務に使用していた私有車を、勤務時間内に私用で運転中に事故を起こして、会社にも賠償責任を認めた事例である。

- 事例2

会社員Bは、勤務中に上司がいないことから勝手に職場を抜け出し、私有車を運転して給油をして戻る途中、交差点を右折する際に、直進してきたバイクと衝突事故を起こし、バイクの運転者に重傷を負わせた。

Bは過去にも私有車を業務使用しており、会社側もそれを禁止していなかったことから、会社も使用者責任（民法第715条）を問われ、多額の損害賠償をすることになった。

- 安全管理上の問題点

この事例における安全管理上の問題点として以下の3点が上げられた。

- ① 私有車による通勤者に対する管理が十分でない。
- ② 私有車の業務使用について明確な規定がない。
- ③ 社員が勝手に私有車を業務に使用することを黙認している。

## ● 対 策

この事例における安全管理上の対策として以下の3点が考えられる。

### (1) 私有車の業務使用はできる限り認めない。

私有車を業務に使用すれば、業務中の事故ばかりでなく、通勤中の事故や、事情によっては、私用運転時の事故についても会社に損害賠償責任が及ぶ場合がある。

したがって、私有車を業務に使用するのは絶対に禁止しておくべきである。臨時に車が必要になったときでも、安易に私有車を使用するのではなく、レンタカーやタクシーを利用することを考えるべきである。

さらに注意しなければならないのは、一応は禁止しているが、従業員が勝手に使うのを黙認するケースである。「従業員が勝手にしていることだから」と言っても、企業の責任は回避できない。

### (2) 私有車を業務に使用する場合は許可制にする。

どうしても私有車を業務に使用せざるを得ない場合には、事前に会社の許可を得る「許可制」にする。許可するにあたっては、口頭で行うのではなく、「私有車業務使用許可申請書」を備え、事前に必ずこの申請書を提出させる。これによって、誰が、いつ、何のために私有車を業務のために使用しているかを把握できるし、走行上の注意を与えることもできる。

### (3) 業務に使用する私有車の自動車保険を管理する。

次の三つのポイントをしっかり押さえる。

- ① 業務に使用する私有車に自動車保険加入を義務付ける。
- ② 補償内容は、対人・対物無制限とする。
- ③ 自動車保険証の写しを提出させ、定期的に保険契約（保険期間・車両番号・補償内容など）を確認する。

おわりに

以上の二つの事例を見ても分かるように、「社員が社有車を私的に利用した場合」や「社員が私有車を業務に使用した場合」は、一般的に企業の責任は免れない。

特に最近では、「個人」よりも支払い能力の高い「企業」に幅広く責任を求める社会的傾向が一段と強くなっているため、企業の安全管理対策の重要性は益々高まっている。

SDAにおいても19年前、社有のバイクを勝手に持ち帰り、友人宅で飲酒して自宅に帰る途中、一方通行の道路を逆走し、老人二人をはねて一人を死亡させている。店長のキーの管理の不適切がその要因であった。

以 上