

自転車通勤導入に関する手引き



令和元年5月
自転車活用推進官民連携協議会

目次

1 背景・目的.....	1
2 自転車通勤制度導入のメリット.....	2
2.1 事業者のメリット.....	2
(1) 経費の削減.....	2
(2) 生産性の向上.....	3
(3) イメージアップ.....	4
(4) 雇用の拡大.....	4
2.2 従業員のメリット.....	5
(1) 通勤時間の短縮.....	5
(2) 身体面の健康増進.....	6
(3) 精神面の健康増進.....	7
3 通勤などにおける自転車利用の動向.....	8
3.1 自転車通勤へのニーズの状況.....	8
3.2 利用する自転車の車種へのニーズの状況.....	9
3.3 自転車による事故の発生状況.....	10
4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項.....	11
4.1 検討にあたって留意すべきポイント.....	11
4.2 検討すべき事項の全体像.....	11
4.3 検討すべき事項の解説.....	12
(1) 対象者.....	12
(2) 対象とする自転車.....	12
(3) 目的外使用の承認.....	14
(4) 通勤経路・距離.....	14
(5) 公共交通機関との乗り継ぎ.....	15
(6) 日によって異なる交通手段の利用.....	15
(7) 自転車通勤手当.....	16
(8) 安全教育・指導とルール・マナーの遵守.....	18

(9) 事故時の対応.....	20
(10) 自転車損害賠償責任保険等への加入	22
(11) ヘルメットの着用	25
(12) 駐輪場の確保と利用の徹底	27
(13) 更衣室・ロッカー・シャワールームなど.....	29
(14) 申請・承認手続き	30
4.4 補足事項①：自転車事故の責任	31
(1) 自転車事故には 3 つの責任がある.....	31
(2) 使用者責任が認められる場合.....	32
4.5 補足事項②：事故と労働災害	34
(1) 労働災害とは.....	34
(2) 通勤災害とは.....	34
(3) 通勤災害で認定されるケース・認定されないケース	35
5 制度運用上の関連様式のテンプレート	38
5.1 自転車通勤規程	38
5.2 自転車通勤許可申請書 兼 誓約書.....	41
6 参考	42
6.1 国による自転車通勤支援制度	42
6.2 自治体などによる自転車通勤支援制度.....	42

1 背景・目的

自転車は、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康維持増進、交通の安全確保、渋滞緩和などの公益増進、交通費削減などに資するものとして、その活用推進が求められています。

わが国では、平成 29 年 5 月に自転車活用推進法が施行され、平成 30 年 6 月に自転車活用推進計画が閣議決定されました。自転車活用推進計画では、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するための支援策の一つとして、「自転車通勤導入に関する手引き」を策定することが示されています。

この「自転車通勤導入に関する手引き」は、企業・団体などが過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように作成したものであり、その広報啓発により自転車通勤の促進を図るものです。

～本手引きのポイント～

本手引きは、これから自転車通勤制度を導入するための検討をする際や、すでにある自転車通勤制度の見直しを行う際の参考となるものです。

自転車通勤制度を導入することによるメリットや近年の自転車通勤へのニーズなどを踏まえ、事業者や従業員の視点から自転車通勤制度の導入／実施における課題などに対応した制度設計を行えるものとなっています。

本手引きの第 4 章では、制度設計を行ううえで「検討すべき事項」を記載しています。また、第 5 章では第 4 章の内容に対応した「制度運用上の関連様式のテンプレート」を記載しており、そのまま「自転車通勤規程」および「自転車通勤許可申請書 兼誓約書」としてご使用いただけるものとなっています。

2 自転車通勤制度導入のメリット

2.1 事業者のメリット

(1) 経費の削減

- 通勤手当や固定経費などの削減につながります

自転車はクルマや公共交通に比べて通勤にかかる費用が少ないため、通勤手当の削減につながります。また、クルマから自転車通勤への転換が図られることで、社有車や駐車場の維持にかかる固定経費などの削減につながります。

トピック

- 自転車通勤推奨により、従業員一人当たりの通勤費削減額は年間約 5.7 万円
- さらに固定経費が年間約 100 万円削減された事例も

自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査より、従業員一人当たりの通勤費削減額*は平均で年間約 5.7 万円という結果が出ています。

また、ある事業者において、通勤のために借り上げていた駐車場代がかからなくなったことにより、年間で約 100 万円もの固定経費が削減されたという事例もあります。



図 1 自転車通勤による経費削減効果の例

※通勤費削減額：通勤費削減効果があったと回答した 8 事業者の平均値を使用

【自転車通勤を推奨する事業者アンケート調査より】

(2) 生産性の向上

○ 時間管理や集中力、対人関係、仕事の成果など、生産性の向上が期待されます

自転車に乗って気分良く通勤している従業員は、自転車通勤をしない従業員に比べ、心身ともに健康的であり、従業員の健康維持・増進に伴う生産性の向上が期待されます。

トピック

○ 自転車通勤によって、仕事の作業などの身体的な活動だけでなく、時間管理能力や集中力が向上し、労働生産性がアップ

3 か月間の自転車通勤による労働生産性の変化を WLQ-J^{※1} という手法によって調査した結果によると、労働生産性を示す指標である「身体活動^{※2}」、「時間管理^{※3}」、「集中力・対人関係^{※4}」、「仕事の成果^{※5}」のすべてにおいて、自転車通勤の実施後の数値が改善し、自転車通勤により労働生産性が向上することが明らかとなっています。

労働生産性の変化 【3ヶ月間の自転車通勤前後の比較】

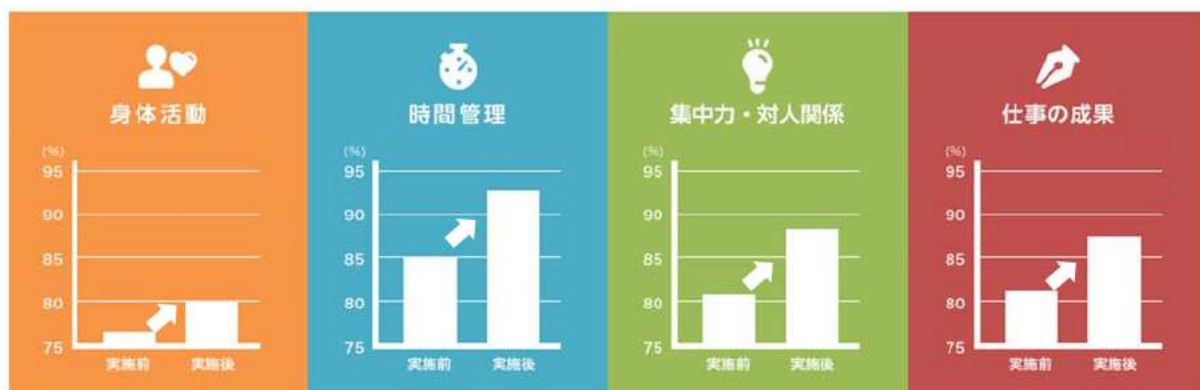


図 2 自転車通勤による労働生産性の変化 (n=20)

【出典：株式会社シマノ、株式会社フジクラ】

※1：SOMPO リスクマネジメント株式会社による労働生産性測定プログラムのこと

※2：業務に必要な動作や作業に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※3：勤務時間や始業時刻などの時間管理に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※4：集中力とは仕事への集中力に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

対人関係とはコミュニケーションに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※5：予定や期待通りに仕事の結果を出すことに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

(3) イメージアップ

○ 自転車通勤は事業者のイメージアップにつながります

事業者として自転車通勤の促進に取り組むことは、環境にやさしい、健康的といった事業者のイメージアップや社会的な評価につながります。

トピック

○ 自転車通勤企業としてのイメージアップがメディアなどへの露出拡大に寄与

花王株式会社 和歌山工場では、従業員の運動不足の解消や健康状態の改善などを図るため、自転車健康通勤プログラムを実施したところ、自転車通勤に積極的な企業としてイメージアップ、認知度が向上し、講演やメディアなどでの露出拡大につながっています。



図 3 第 1 回全国シクロサミット

IN 和歌山での講演の様子

【出典：花王株式会社 和歌山工場】

(4) 雇用の拡大

○ 従業員の自転車通勤を認めることで雇用範囲が広がり、雇用の拡大につながります

従業員の通勤手段として自転車通勤を認めることで、雇用の対象などの雇用範囲が広がり、雇用の拡大につながることが期待されます。

トピック

○ 自転車通勤制度の導入により従業員の雇用拡大に一定の効果

自転車通勤制度を積極的に導入し、全国自転車安全利用モデル企業などに認定されている日本電子株式会社では、通勤に自転車利用を認めることで、特に近隣に住む住民の雇用確保において一定の効果을上げています。



図 4 自転車通勤の様子

【出典：日本電子株式会社】

2.2 従業員のメリット

(1) 通勤時間の短縮

○ 自転車は近・中距離での通勤時間の短縮に効果的であり、定時性にも優れています

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

トピック

○ 自転車は約 500m から 5km 弱の距離において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短い

国土交通省の資料によれば、自転車は約 500m から 5km 弱の都市内移動において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

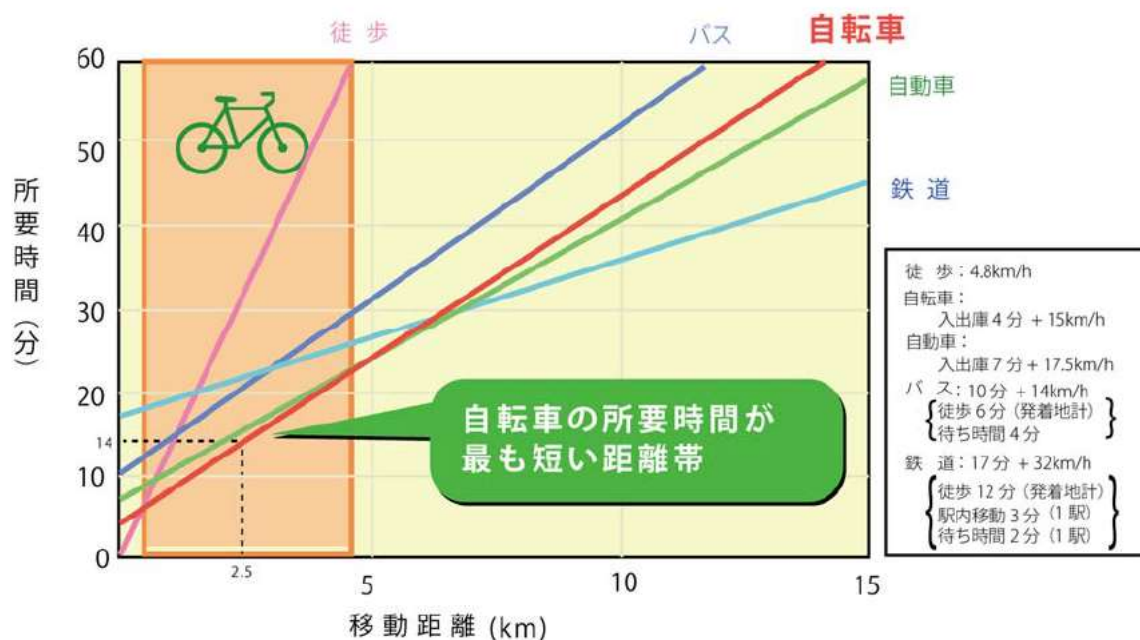


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典】以下の資料を基に作成。

- ・ MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月：八峰出版
- ・ 東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・ 平成 7 年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・ 平成 11 年 道路交通センサス：建設省道路局
- ・ 自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・ 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析
- ・ 土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10

(2) 身体面の健康増進

- 自転車通勤は内臓脂肪を燃やし、体力・筋力の維持・増進に役立ちます
- さらに、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減が期待されます

自転車による運動は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、脚部や体幹部の筋肉を使うことにより筋力の維持・増強に役立ちます。また、がんや心臓疾患による死亡・発症のリスク軽減につながります。

トピック

○自転車通勤の運動強度は安静時の6.8倍 3か月で体重と体脂肪率がダウン

自転車による通勤は、安静時の6.8倍の運動強度*であるとされています。

3か月間の自転車通勤により、体重が7%減(約6kg減)、体脂肪率が4%減という調査結果もあります。



*運動強度を示す単位であるメッツ (METs) より

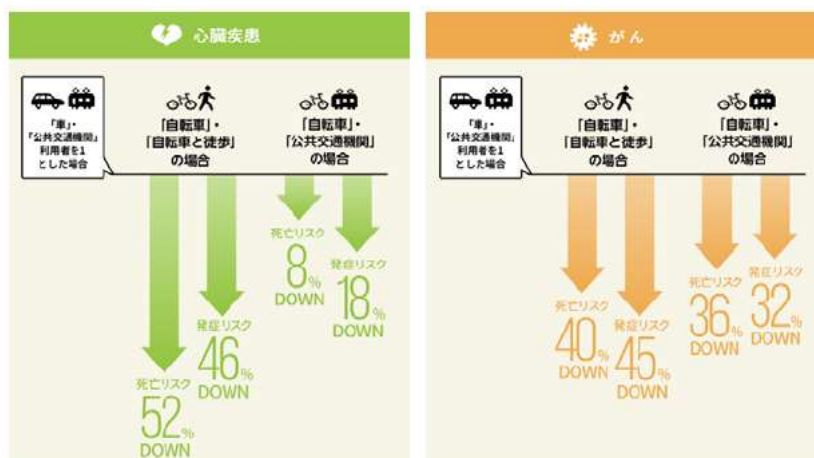
図 6 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化

【出典：株式会社シマノ】

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓疾患による死亡リスクが52%も低いことが明らかにされています。

通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の
心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク



【出典：BMJ2017;357:j1456】

図 7 通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

【出典(図)：株式会社シマノ作成】

(3) 精神面の健康増進

○ 自転車通勤は気分・メンタルの向上につながります

自転車通勤は、徒歩やクルマでは得られない心地よさがあり、加えて適度な運動などによって、気分・メンタルの向上につながります。さらに、都市部においては、満員電車で揺られることなく快適に自転車で通勤することができることもメリットの一つです。

トピック

○ 自転車通勤で出勤時から帰宅後まで気分がイキイキ・リラックスした状態に

自転車通勤による気分の「安定度（リラックス）」と「活性度（イキイキ）」を2か月間調査した結果、自転車通勤をした場合、出勤時・帰宅時ともに気分の「安定度」と「活性度」が向上することが明らかになっています。

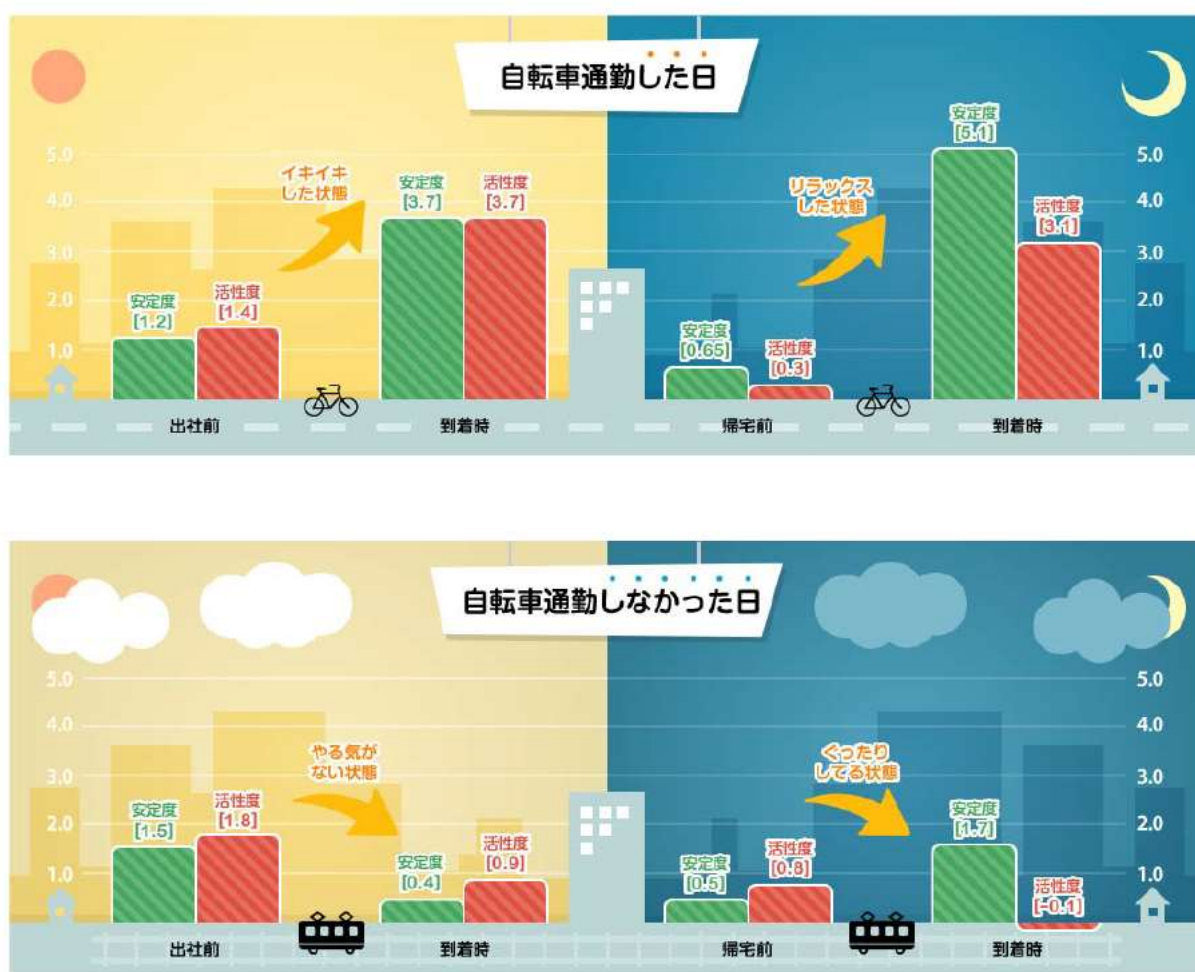


図 8 自転車通勤による気分の安定度・活性度の変化

【出典：株式会社シマノ】

3 通勤などにおける自転車利用の動向

3.1 自転車通勤へのニーズの状況

○ 通勤目的における自転車のシェアは増加傾向にあり、車種も多様化しています

全国の通勤目的における自転車の分担率（シェア）は増加傾向にあります。



図 9 通勤目的の自転車分担率の推計値（全国、平日）

【出典：全国都市交通特性調査（国土交通省）】

こうしたニーズや社会情勢などを踏まえ、事業者においては少数の利用でも自転車通勤を導入しているケースや、自転車通勤を導入したことにより徐々に利用者が増えているケースも出てきています。

トピック

○自転車通勤制度の導入により、自転車通勤者が7年間で約8%増

花王株式会社和歌山工場では、既存の自転車通勤制度に加えて、2013年に自転車とクルマやバイクを併用して通勤できる「健康づくり通勤制度」を導入しました。その結果、2011年から7年間で自転車通勤者は7.7%増加（約200人）し、2013年から毎年徐々に自転車通勤者が増え続けています。

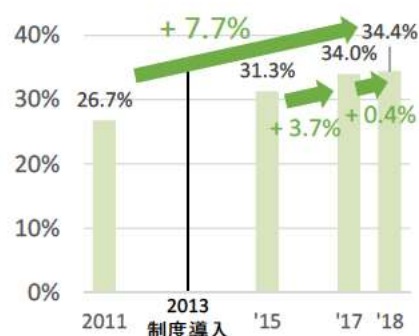


図 10 自転車通勤者数の推移

【出典：花王 株式会社資料】

トピック

○大手外資系 IT 企業の多くが自転車通勤を推奨

グーグルやヤフー、LINE、アマゾンウェブサービスジャパン、日本マイクロソフト、日本オラクルなど、大手外資系の IT 企業の多くが自転車通勤を推奨しています。

表 1 自転車通勤を推奨する外資系 IT 企業
 <IT 業界就職人気ランキング 2018>

順位	企業名
3	グーグル
8	ヤフー
12	LINE
19	アマゾンウェブサービスジャパン
21	日本マイクロソフト
52	日本オラクル

【出典：日経 xTECH IT 業界就職人気ランキング 2018】

3.2 利用する自転車の車種へのニーズの状況

- ママチャリなどのシティサイクルだけでなく、スポーツバイクや電動アシスト自転車など、車種へのニーズが多様化しています

これまではママチャリなどのシティバイクが中心でしたが、近年ではクロスバイクやロードバイクといった「スポーツバイク」や「電動アシスト自転車」が増加するなど、利用される自転車の車種が多様化しています。

「スポーツバイク」ではより快適に長距離を走ることができ、「電動アシスト自転車」では誰でも坂道を楽しめることができるなど、自転車の車種が多様化したことにより、従来の自転車では利用が困難だった地域でも、自転車の利用可能性が広がっています。

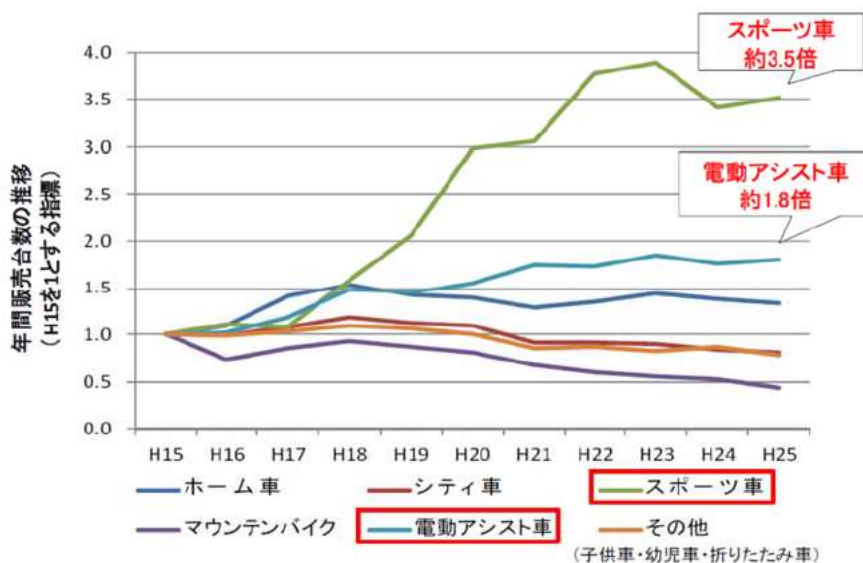


図 11 1店舗あたりの車種別販売台数の推移

【出典：(一財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査】

3.3 自転車による事故の発生状況

○ 事故死者数はクルマの約3分の1です

事業者にとって自転車通勤制度の導入によるリスクの一つが事故の発生ですが、自転車乗用中の事故がとりわけ多いということはありません。

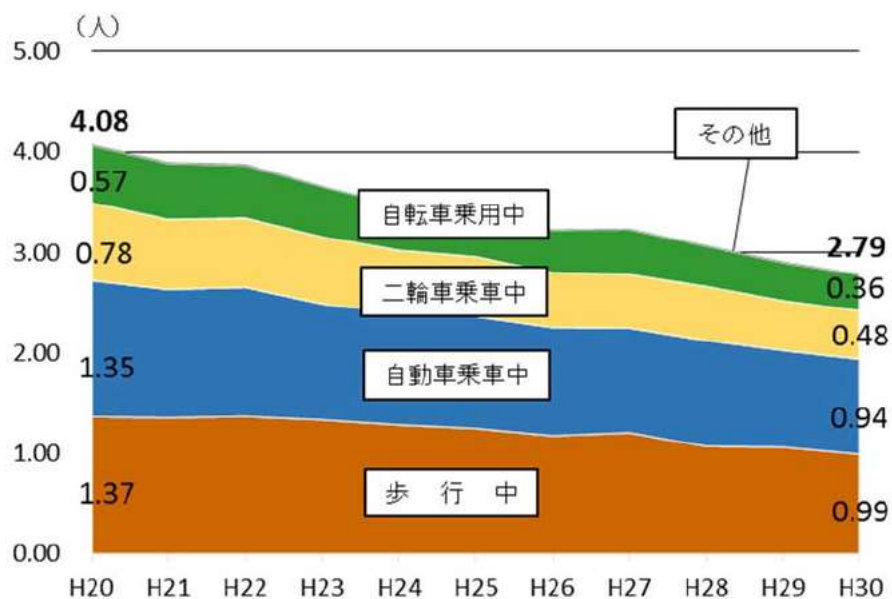


図 12 人口 10 万人当たり状態別死者数の推移 (平成 20 年～平成 30 年)

【出典：警察庁】

4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項

4章では、これから自転車通勤制度を導入する事業者や、制度の見直しを行う事業者のために、その制度設計において検討すべき事項をまとめています。

4.1 検討にあたって留意すべきポイント

検討にあたって留意すべきポイントは次のとおりです。

- (1) 日によって通勤経路や交通手段などが異なることを認める制度設計
- (2) (1) による事故時の責任や労災認定の明確化と生じるリスクへの対応
- (3) (1) を考慮した自転車通勤手当の設定
- (4) 自転車通勤にあたって必要な施設の整備（駐輪場など）

4.2 検討すべき事項の全体像

自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項の全体像は、次のとおりです。

- (1) 対象者
- (2) 対象とする自転車
- (3) 目的外使用の承認
- (4) 通勤経路・距離
- (5) 公共交通機関との乗り継ぎ
- (6) 日によって異なる交通手段の利用
- (7) 自転車通勤手当
- (8) 安全教育・指導とルール・マナーの遵守
- (9) 事故時の対応
- (10) 自転車損害賠償責任保険等への加入
- (11) ヘルメットの着用
- (12) 駐輪場の確保と利用の徹底
- (13) 更衣室・シャワー・ロッカールームなど
- (14) 申請・承認手続き

4.3 検討すべき事項の解説

(1) 対象者

- 自転車通勤の対象者を定めるにあたり、健康状態を考慮することが重要です

自転車通勤による事故やトラブルを防ぐためには、自転車通勤の対象者を定めるにあたり、従業員の健康状態などを考慮することが重要です。

規定例

(利用者)

自転車通勤は、原則として、自転車を運転することができる健康状態にある従業員に限り認める。

(2) 対象とする自転車

- 従業員が安全に通勤できるよう、使用する自転車の安全基準を定めることが重要です

安全な自転車通勤を促進するためには、従業員が通勤に使用する自転車の安全基準を定めることが重要です。

- 自転車の安全に係わる装備は法律に準拠し、正しく装着されていること
- 定期的な点検・整備を行っている など

定めた安全基準を適切に運用していくためには、定期的な従業員への周知や、自転車安全整備士が点検確認した自転車であることを示すTSマーク^{*1}の取得義務づけなど、年1回の販売店による点検・整備が望まれます。

また、盗難の防止や盗まれた場合の被害回復の観点から、自転車利用者に対し、都道府県公安委員会が指定する団体での防犯登録が義務付けられています。

規定例

(対象とする自転車)

通勤に使用する自転車は、以下に適合するものとする。

- 1 自転車の安全に係わる装備は法律に準拠し、正しく装着されている自転車とする。
- 2 定期的に正しく整備・点検された自転車とする。
- 3 防犯登録された自転車とする。

※TSマークとは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車（道路交通法第63条の3）に付与される証明書であり、電動アシスト自転車も対象となる。

■自転車の安全に係わる法定装備

(前照灯)

道路交通法第52条第1項、道路交通法施行令第18条第1項第5号、(例示)東京都道路交通規則第9条第1号で定める前照灯＝夜間又は暗所等において、光の色は白色か淡い黄色で10mの前方の交通上の障害物が視認できる光度を有するもの。

(反射板)

道路交通法第63条の9第2項、道路交通規則第9条の4＝後方100mから道路運送車両法の保安基準第32条第1項に定める基準に適合するヘッドライトで照らしてそのクルマの運転者が反射光を認識できる性能を持ち、その反射光の色は赤か橙色の反射板とする。

(尾灯)

道路交通法第52条第1項道路交通法施行令第18条第1項第5号、(例示)東京都道路交通規則第9条第1項第2号＝赤色で夜間、後方100mの距離から点灯を確認できる光度を有する尾灯。ただし、法定の基準の反射板を備えているときは尾灯をつけなくても良い。

(警音器 (ベル等))

道路交通法第71条第6号、(例示)東京都道路交通規則第8条第9号＝警音器の整備されていない自転車を運転しないこと。

(ブレーキ)

道路交通法第63条の9第1項、道路交通法施行規則第9条の3＝前輪と後輪を制動し、路面が平らな舗装路面を時速10kmで走行している時にブレーキをかけてから3m以内にスムーズに止まれる性能を持ったブレーキ。

【出典：電子政府の総合窓口 道路交通法施行規則より】

■防犯登録の義務付け

【自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律】

(自転車等の利用者の責務)

第12条 第3項 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

【出典：電子政府の総合窓口 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律より】

(3) 目的外使用の承認

○ 可能な限り柔軟な移動ができるよう目的外使用の承認が必要です

ひとえに自転車通勤といっても、用務場所への直行直帰や自転車通勤途中の立ち寄りなども想定され、目的外使用の厳密な線引きが難しいことから、可能な限り柔軟な移動ができるよう目的外使用の承認が必要です。

ただし、移動目的に応じて、自転車事故の「責任の所在」や「労働災害の認定」の取り扱いが異なるため、従業員・事業者とも対人・対物への損害賠償を補償する保険に加入するなどの対策が必要です。

→「自転車事故の責任」は p.31、「通勤災害で認定されるケース・認定されないケース」は p.35、「自転車損害賠償責任保険等への加入」は p.22 を参照してください。

規定例

(目的外使用の承認)

用務場所への直行直帰や私事目的での立寄りについては● km未満の場合のみ認めるものとする。

(4) 通勤経路・距離

○ 自転車通勤を認める距離を明確にする必要があります。また、従業員の自転車通勤経路や距離を把握しておくことが重要です

極端に短い距離や長い距離で自転車通勤の申請がされる場合も考えられることから、事業者として認める自転車通勤距離を明確にする必要があります。

また、事業者は、以下の理由から、従業員の自転車通勤経路や距離を把握しておくことが重要です。

- 自転車通勤経路や距離の合理性の確認
- 自転車通勤距離に応じた通勤手当を支給する場合の通勤距離の確認
- 万が一、災害が発生した場合における従業員の安否確認 など

→「通勤災害で認定されるケース・認定されないケース」は p.35 を参照してください。

規定例

(通勤経路)

住居から勤務地までの通勤経路は、合理的な経路をとるものとし、事業者の承認を得るものとする。また、通勤規制等の合理的な理由による、他の経路への迂回を認めることとする。

(通勤距離)

自転車通勤距離が●km 以上● km未満の場合に、当該区間での自転車通勤を認めるものとする。

(5) 公共交通機関との乗り継ぎ

○ 自転車と公共交通機関との乗り継ぎを認めることも必要です

自転車通勤には公共交通を乗り継ぐケースとそうでないケースがあり、これらを踏まえて制度設計を行うことが必要です。

- 乗り継ぐケース : 自宅から最寄り駅や、最寄り駅から事業所まで自転車で通勤
- 乗り継がないケース : 自宅から事業所まで自転車で通勤

規定例

(公共交通機関との乗り継ぎ)

従業員は自宅から勤務地までの合理的な経路上において、公共交通機関がある区間について、自転車と公共交通機関を乗り継げるものとする。

(6) 日によって異なる交通手段の利用

○ 日によって交通手段の変更を認めることも重要です

晴れの日には自転車、雨の日には公共交通といったように、日によって交通手段が異なる場合も考えられます。普段利用していない交通手段でも、「合理的な交通手段（電車やバスなどの公共の交通機関、自動車、自転車、二輪車、徒歩）」であれば労働災害（通勤災害）が認められることから、日によって交通手段の変更を認めることも重要です。

→ 「通勤災害で認定されるケース・認定されないケース」は p.35 を参照してください。

規定例

(日によって異なる交通手段の利用)

通勤時の交通事情や天候などの状況に応じて、自転車通勤をする者が自転車以外の合理的な交通手段（電車やバスなどの公共の交通機関、自動車、二輪車、徒歩）によって通勤することも認めるものとする。

(7) 自転車通勤手当

○日によって異なる交通手段を利用できるような支給額の設定が望まれます

従業員は自転車通勤によって、駐輪場代や自転車損害賠償責任保険等の保険料や掛け金、自転車のメンテナンス費など、一定の費用を負担することになります。また、雨の日には別の交通手段を利用するなどにより、別に交通費が発生する場合も考えられます。事業者はこうした従業員の実情と公平性、コストなどを考慮して、自転車通勤手当の支給額を検討することが重要です。

支給額を一律定額とする場合は、自転車通勤で最低限必要な額を下回らないように設定することが重要です。さらに、自転車通勤への転換を促すために、クルマ通勤が多い地方部では、クルマ通勤と同程度の手当を設定し、公共交通による通勤が多い都市部では、公共交通の定期代相当額を手当として支給するなど、日によって柔軟に交通手段を選択できるような手当の支給方法もあります。

なお、給与に加算して支給する通勤手当は、一定額を超える場合には非課税の対象外となることに留意する必要があります。

表 2 自転車通勤手当の支給額の設定方法例

支給額の設定方法		支給額（月額）の一例
①一律定額で支給		通勤距離にかかわらず 3,000 円
②距離に応じて支給		2km 以上：2,000 円、さらに 1km につき 700 円加算 自動車通勤と同額を支給 (例：片道距離 [km] × 30 円/日)
③定期代相当額を支給	一部を支給	公共交通機関の往復運賃 5 日分
	全額を支給	公共交通機関を使用した場合の運賃
④ ①～③のいずれか + 駐輪場代を支給		定期乗車券の 30%、および駐輪場代

トピック

○都市部・地方部問わず、月間の駐輪場代は 1,501～3,000 円が最も多い

全国の自転車通勤者を対象とした調査結果より、都市部、地方部を問わず、月間の駐輪場代は 1,501～3,000 円だった従業員は全体の 47%を占めています。

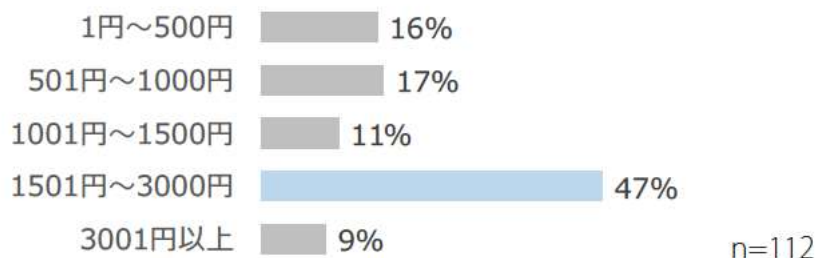


図 13 自転車通勤者の月額駐輪場代

【自転車通勤者アンケート調査より】

表 3 給与所得者に支給する通勤手当の非課税限度額

区分		課税されない金額
①交通機関又は有料道路を利用している人に支給する手当		1 か月あたりの合理的な運賃などの額 (最高限度 150,000 円)
②自動車や自転車などの交通用具を使用している人に支給する通勤手当	通勤距離が片道 55 k m 以上である場合	31,600 円
	通勤距離が片道 45 k m 以上 55 k m 未満である場合	28,000 円
	通勤距離が片道 35 k m 以上 45 k m 未満である場合	24,400 円
	通勤距離が片道 25 k m 以上 35 k m 未満である場合	18,700 円
	通勤距離が片道 15 k m 以上 25 k m 未満である場合	12,900 円
	通勤距離が片道 10 k m 以上 15 k m 未満である場合	7,100 円
	通勤距離が片道 2 k m 以上 10 k m 未満である場合	4,200 円
通勤距離が片道 2 k m 未満である場合	(全額課税)	
③交通機関を利用している人に支給する通勤用定期乗車券		1 か月あたりの合理的な運賃などの額 (最高限度 150,000 円)
④交通機関又は有料道路を利用するほか、交通用具も使用している人に支給する通勤手当や通勤用定期乗車券		1 か月あたりの合理的な運賃などの額と②の金額との合計値 (最高限度 150,000 円)

【出典：国税庁ホームページより】

(8) 安全教育・指導とルール・マナーの遵守

- 従業員に自転車の交通ルール・マナーを正しく理解させるとともに、その遵守を図る仕組みづくりが重要です

事故やトラブルを未然に防ぐためには、従業員に「自転車安全利用五則」などの交通ルールや、マナーを正しく理解してもらう安全教育・指導を適切に行うことが重要です。また、従業員のルール・マナー遵守を図るため、自転車通勤の条件として「安全教育・指導の受講」を義務化するなどを検討することも重要です。

規定例

(安全教育・指導)

自転車通勤する者は、自転車の交通安全に関する教育・指導を受講すること。

(ルール・マナーの遵守)

自転車通勤する者は、交通規則や自転車の利用マナーを遵守すること。



図 14 自転車安全利用五則

【出典：国土交通省 HP】

表 4 安全教育・指導の種類

安全教育の方法
① 交通ルール・マナー講習などの座学
② スケアード・ストレイト（スタントマンによる事故危険シーンの実演・鑑賞）
③ 実際に自転車に乗って安全運転を学ぶ講習
④ 自転車シミュレータによる安全運転の体験
⑤ eラーニングといったインターネットなどを利用した学習

トピック

○自転車シミュレータを用いた安全教育により、体験者の8割以上で安全運転意識の向上に効果アリ

職場の空きスペースを活用して、誰でも安全に自転車の運転を体験しながら自転車ルールを学ぶことができる自転車シミュレータでは、その体験者の8割以上で安全運転意識の向上に効果があったという結果が出ています。

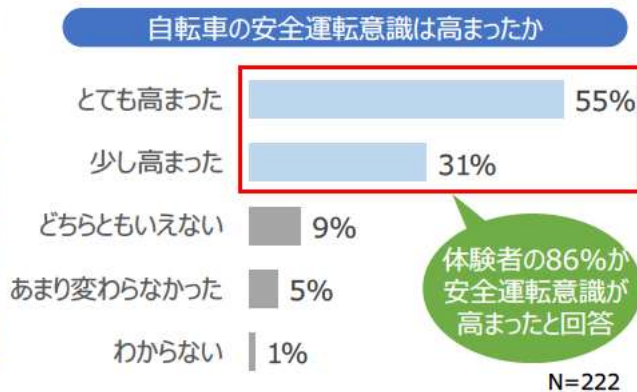


図 15 自転車シミュレータを用いた安全教育の様子（左）とその効果（右）

(9) 事故時の対応

- 事故時に事業者・従業員の双方が行うべきこと明確にしたマニュアル、緊急連絡体制の作成と周知が必要です

従業員が自転車通勤途中で事故を起こした際は、人命第一を基本として、道路交通法で定められた措置を冷静に行う必要があります。そのためには、事故時の対応を事業者・従業員の双方があらかじめ把握しておくこと、従業員から会社への報告も忘れずに行うことが重要となります。

そこで、事業者・従業員が事故時に行うべきことを明確にしたマニュアル(優先順位と手順)と緊急連絡体制を作成し、従業員へ周知することが必要となります。

規定例

(事故時の対応)

自転車通勤途上に交通事故の当事者となった場合は、負傷者の救護および警察への届出を行うとともに、速やかに会社に報告し、会社の指示に従って行動しなければならない。

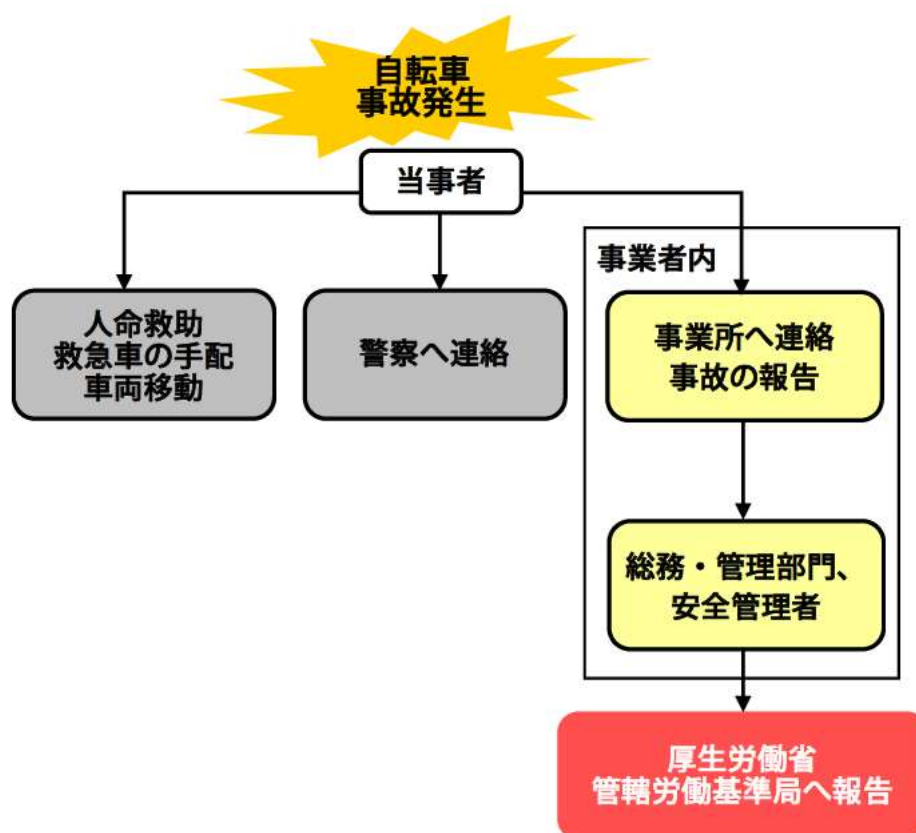


図 16 自転車事故直後の対応の例

表 5 会社への報告マニュアル例

手順	連絡内容	
1	発信者	〇〇〇〇〇〇 (部署名) の〇〇〇〇 (氏名)
2	いつ	〇月〇日〇時〇分頃
3	どこで	〇〇市〇〇町、国道〇号〇kmなど
4	事故概要	〇〇事故
5	誰が	被災者および加害者
6	どうした	物損や怪我の程度、第三者影響を知らせる <例> 自転車が凹んだ～自転車が破、自ら動けない～作業員が骨折したが、命に係らないなど
7	今後の対応	病院搬送や警察への連絡などを知らせ、すべき対応などの指示を請う

※被災者救護・関係機関への連絡、事故対応は、現場の協力者、上長、事故処理の支援社員と協働し、落ち着いて実施する

(10) 自転車損害賠償責任保険等への加入

- 従業員・事業者とも「自転車損害賠償責任保険等」への加入が必要です。また、賠償額は1億円以上であることが望まれます
- シェアサイクルを利用する際は、当該シェアサイクル事業者が自転車損害賠償責任保険等に加入していることを確認することが重要です

通勤時に従業員が他人を死傷させた場合や他人の物を壊した場合に発生した対人・対物賠償責任は従業員自身が負いますが、事業活動中の事故であると認められた場合、事業者の使用者責任が問われ損害賠償責任を負うことになります。そのため、従業員だけでなく、事業者も損害賠償責任に備え、対人・対物への損害賠償を補償する「自転車損害賠償責任保険等」への加入が必要となります。賠償額は1億円以上であることが望まれます。

また、労働災害として認定された場合、従業員の負傷等の補償に労災保険が適用されますが、対人・対物賠償責任に対して労災保険による補償は適用されないことに留意が必要です。

→「自転車事故の責任」は p.31 を参照してください。

→「労働災害とは」は p.34 を参照してください。

また、従業員が負傷した場合、労働災害として認められなければ、健康保険が適用され、医療費の一部は従業員の自己負担となります。そのため、従業員は民間保険会社が販売する「傷害保険」にも加入することが望まれます。

→「通勤災害で認定されるケース・認定されないケース」は p.35 を参照してください。

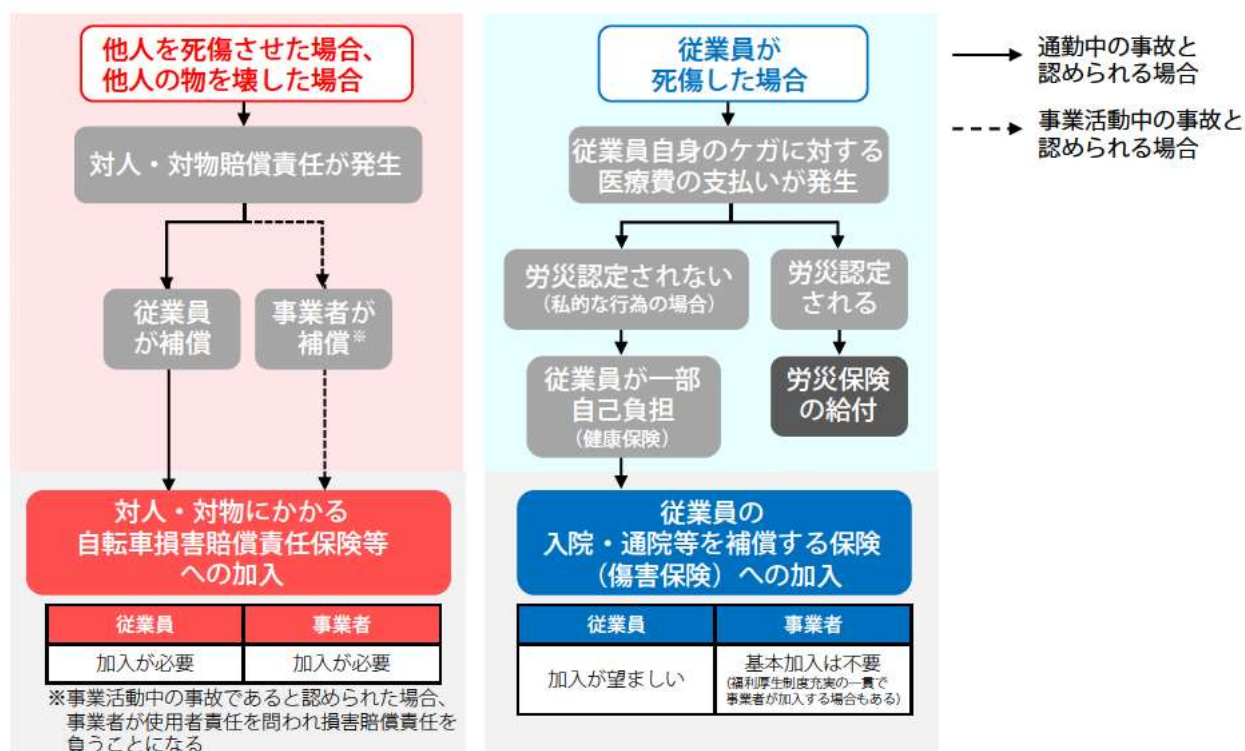


図 17 自転車通勤をする際に従業員・事業者が加入すべき保険

4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項

自転車損害賠償責任保険等は種類に応じてその補償内容や補償限度額が異なることに留意する必要があります。代表的な例を下表のとおりです。事業者はこれらの違いを踏まえて、どのように保険に加入すべきかを検討する必要があります。

労災認定されない
場合に備え

表 6 保険加入により適用される補償

保険の種類	加入者	保険対象	補償内容		1回の事故の 損害賠償補償 限度額
			従業員向け 入院・通院補償	対人・対物への 損害賠償補償	
自転車利用者向けの パッケージ保険	従業員	従業員	○	○ (通勤目的のみ適用)	1~3億円程度
自動車保険の 個人賠償責任 補償特約	従業員	従業員	—	○ (通勤目的のみ適用)	1億円程度
TSマーク 付帯保険*1 (自転車向け保険)	従業員 又は事業者	自転車 搭乗者	△ (通院補償なし)	△ (対物損害賠償補償なし)	青：1,000万円 赤：1億円
団体保険**2 (任意加入型)	従業員	従業員	○	○ (通勤目的のみ適用)	1億円程度
団体保険**2 (全員加入型)	事業者	従業員	○	○ (通勤目的のみ適用)	1億円程度
施設賠償 責任保険	事業者	事業者	—	○ (業務目的のみ適用)	1~3億円程度

※1：TSマーク付帯保険とは、自転車安全整備店で点検・整備をした普通自転車に貼付されるTSマークに付帯するもので、自転車事故が起こった際の補償は搭乗者に適用されません。

※2：団体保険とは、事業者が保険会社と契約する保険契約となり、「任意加入型」、「全員加入型」の2種類があります。

また、団体保険に入るメリットは次のとおりです。

- 保険料が団体割引で安くなる
- 上記より、従業員に必要な保険の加入促進につながる
- 従業員の加入状況を簡単に確認できる

なお、シェアサイクルを自転車通勤手段として利用する際は、以下の点に留意する必要があります。

- 当該シェアサイクル事業者が自転車損害賠償責任保険等に加入しているか確認する
- 当該シェアサイクル事業者が未加入の場合、従業員自身で加入する必要がある

規定例

(自転車損害賠償責任保険等への加入)

自転車通勤する者は、必ず従業員自身の怪我による入院・通院などが補償される保険と1億円以上の損害賠償を補償する保険に加入するとともに、保険証券の写しなど保険加入内容が確認できる書類を提出することとする。

(シェアサイクルの利用)

シェアサイクルを利用する場合も上記保険への加入を義務付けるものとする。

トピック

○自転車事故により1億円近い高額な賠償金が課せられるケースも

＜自転車事故による高額賠償事例＞

損害賠償額	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、平成 25 (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（言語機能の喪失など）が残った。 (東京地方裁判所、平成 20 年 6 月 5 日判決)
6,779 万円	男性が夕方の時間帯にペットボトルを片手に持ってスピードを落とさずに下り坂を走行して交差点に進入したところ、横断歩道を横断中だった 38 才の女性と衝突した。女性は脳挫傷などで 3 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 15 年 9 月 30 日判決)
5,438 万円	男性が昼間の時間帯、信号無視をして速いスピードで交差点に進入し、青信号で横断歩道を横断中だった 55 才の女性と衝突しました。女性は頭蓋内損傷などで 11 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 19 年 4 月 11 日判決)
4,746 万円	男性が昼間の時間帯、信号無視をして赤信号で交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中だった 75 才の女性に衝突。女性は脳挫傷などで 5 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 26 年 1 月 28 日判決)

【出典：一般社団法人日本損害保険協会】

(11) ヘルメットの着用

○ ヘルメット非着用では、致死率が着用時の約 2.5 倍に高まります

自転車乗用中死者の損傷部位は、頭部が約 6 割を占めています。従業員の安全性確保のために、ヘルメット着用を周知することが重要です。

規定例

(ヘルメットの着用)

自転車通勤する者は、ヘルメットの着用に努めること。

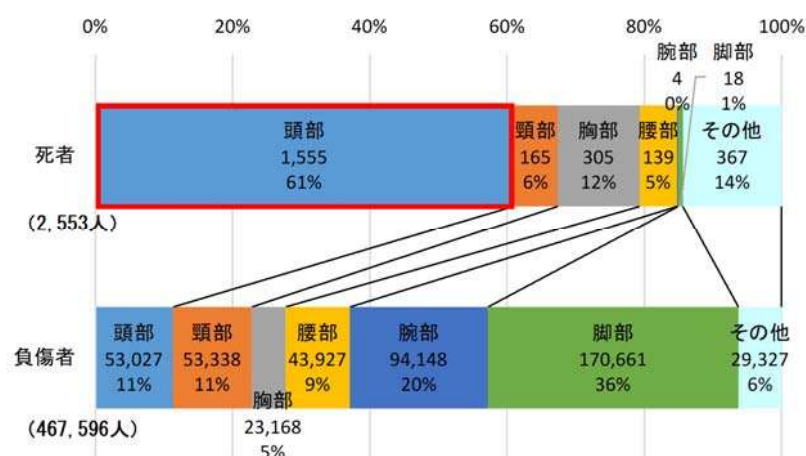


図 18 自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位比較（平成 26 年～平成 30 年合計）

注：「人身損傷主部位」とは、損傷程度が最も重い部位（死亡の場合は致命傷の部位）をいう。

「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

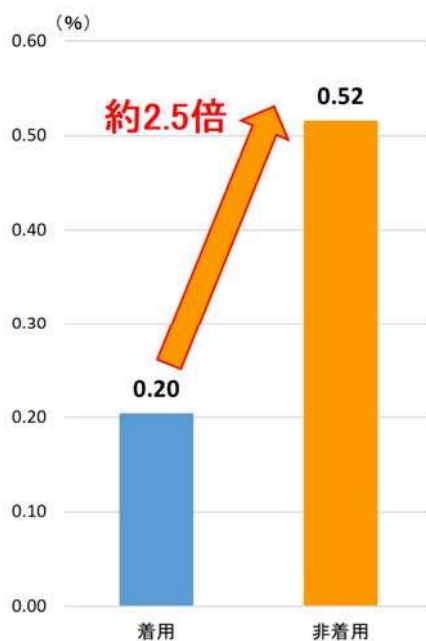


図 19 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較（平成 21 年～平成 30 年合計）

注：「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

トピック

○大切な命を守るヘルメット～ヘルメットのおかげで九死に一生を得た事例～

愛媛県では、ヘルメットを着用していなければ死亡していたと推定される事故を紹介し、ヘルメット着用の重要性を啓発しています。

<事故の概要>

男性が自転車で道路左側を直進中、センターラインをはみ出して進行してきた普通乗用車と正面衝突しました。男性は、頭部を普通乗用車のフロントガラスに打ちつけ転倒し、脊椎骨折・肺挫傷等の重傷を負いましたが、ヘルメットを着用していたため、頭部に大きな損傷はありませんでした。



自転車は前後輪とも外れハンドルは変形、ヘルメットは右側頭部が破損

図 20 自転車・ヘルメットの損傷状況

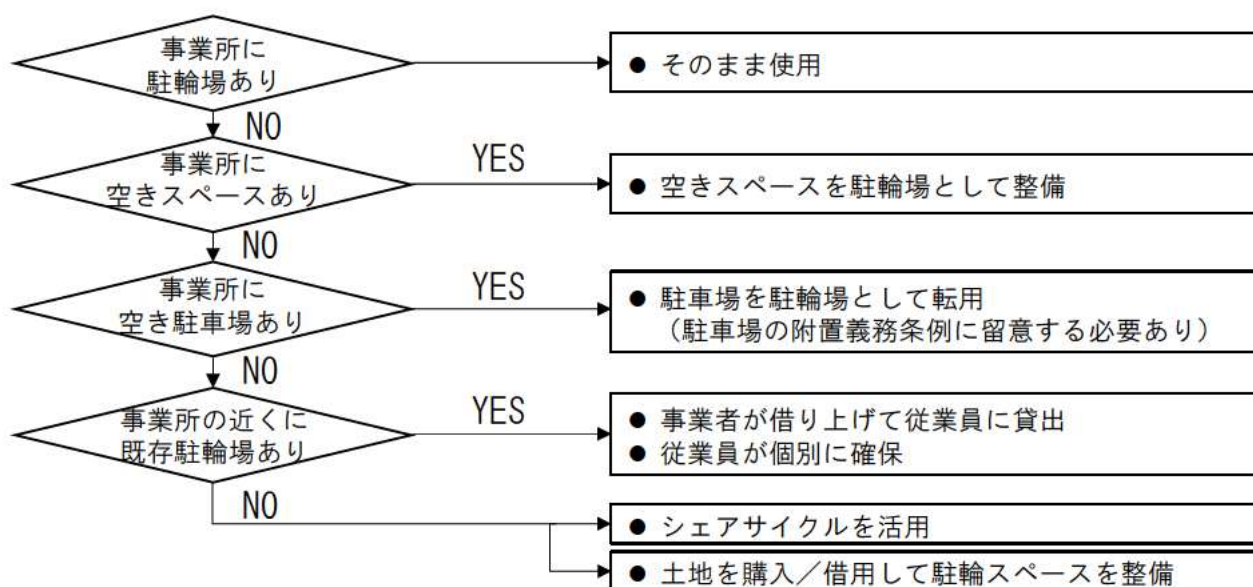
【出典：愛媛県】

(12) 駐輪場の確保と利用の徹底

- 従業員の利便性とコストなどを考慮しながら駐輪場を確保し、従業員に正しく駐輪場を利用させることが重要です

従業員による放置自転車を発生させないためにも、事業者は駐輪場を確保し、従業員に正しく駐輪場を利用させる必要があります。

事業者は、コストと従業員の利便性（事業所に近くて便利な場所）などを考慮しながら駐輪場の確保について検討することが重要です（図 21）。なお、屋根がある駐輪場、盗難の心配が少ない屋内型の駐輪場などは、自転車通勤を促すインセンティブとなります。



※駅などについては、従業員による駐輪場の確保が必要

図 21 駐輪場確保のための検討フロー

事業者として駐輪場の確保が難しい場合は、従業員に周辺の駐輪場やシェアサイクルの利用を周知する必要があり、必要に応じてその費用を手当に含めるなどの対策を行うことが重要です。

また、従業員に駐輪場を正しく利用させるための周知を行うほか、従業員に駐輪場の確保と利用を義務づけるなど、正しい駐輪場の利用を促す仕組みづくりも重要です。

規定例

（駐輪場の利用）

自転車通勤する者は、駐輪が許可されている場所を確保するとともに、その駐輪場を正しく利用しなくてはならない。

トピック

○敷地内の空きスペースを活用して屋根付きの駐輪場を確保した事例

花王株式会社 和歌山工場は、自社の敷地内の空きスペースを活用して屋根付きの無料駐輪場 約 100 台分を整備し、毎年増加する従業員の自転車通勤に対応しています。



図 22 敷地内の空きスペースに屋根付き駐輪場を確保した例

トピック

○オフィス近隣の駐輪場を借り上げた事例

株式会社はてなでは、京都オフィス（本社）、東京オフィス（本店）ともに、オフィスからすぐ近くの場所に屋根付きの屋外駐輪場を借り上げることで、自転車通勤者の駐輪場を確保しています。



図 23 駐輪場を借り上げた例

(13) 更衣室・ロッカー・シャワールームなど

○ 更衣室・ロッカー・シャワールームなどで自転車通勤が快適になります

従業員にとっての自転車通勤の悩みは汗をかき、衣服にしわが寄ってしまうことです。

事業所に更衣室やロッカー・シャワールームがある場合、自転車通勤者へ開放することで快適な自転車通勤の実現につながります。ない場合には、事業所内への整備を検討するほか、周辺に類似の施設があれば、その利用料金を手当てに含めるなどの検討も重要です。

また、事業所に空気入れや工具を用意しておくことは、安全・安心・快適な自転車通勤につながるとともに、従業員による自主的な自転車の点検・整備につながることから重要です。

規定例

(更衣室・ロッカー・シャワールームなどの利用)

自転車通勤する者は、事業所が指定する更衣室・ロッカー・シャワールームを利用できるものとする。

トピック

○スポーツバイクでも安心して駐輪でき、更衣室やロッカー、シャワーを備えた屋内型駐輪場サービスの事例

都市部などでは、スポーツバイクを利用する自転車通勤者でも安心して駐輪でき、更衣室、シャワー、ロッカーを利用できる屋内型駐輪場サービスが展開されています。



図 24 更衣室・ロッカー・シャワーを備えた屋内型駐輪場サービスの例

トピック

○自転車で通勤する従業員のために事業所に空気入れを設置した事例

花王株式会社 和歌山工場では、自転車で通勤する従業員のために、事業所に空気入れやコンプレッサーを設置し、適切なタイヤ空気圧による安全・快適な自転車通勤を促進しています。



図 25 事業所に空気入れを設置した例

(14) 申請・承認手続き

- 円滑な手続きなどのためには主管部署を定めるとともに、従業員への周知が重要です

制度設計や申請・承認手続き、安全管理などを円滑に行うには、それらを主管する部署を定めるとともに、申請の手続き方法などを従業員に周知することが重要です。

また、自転車通勤申請者を管理する方法の一つとして、許可証シールによる運用は、管理の簡素化と従業員の適切な自転車利用を促す上で有効です。

規定例

(主管部署)

自転車通勤に関する許可などの主管部署は、●●とする。

(許可申請)

自転車通勤を希望する者は、所定の申請様式を（主管部署）にて定める部署へ提出のうえ、許可を受けなければならない。

事業者は、自転車通勤を許可した者に対し、「許可証シール」を交付する。許可を受けた者は、それを速やかに自転車の視認できる箇所に貼付しなければならない。

トピック

○自転車通勤の「許可証シール」により管理の簡素化と従業員の意識啓発を両立

日本電子株式会社では、自転車通勤者に対し「駐輪証シール」を交付し、自転車の後輪泥除けカバーへの貼付けを義務化しており、管理の簡素化だけでなく従業員の自転車利用意識の啓発において一定の効果을上げています。



図 26 許可証シールの例

【出典：日本電子株式会社】

4.4 補足事項①：自転車事故の責任

(1) 自転車事故には 3 つの責任がある

従業員が加害者となる自転車事故には次の 3 つの責任が発生します。

- 民事上の責任：対人・対物の損害賠償など
- 刑事上の責任：懲役、禁固、罰金など
- 行政上の責任：自動車運転免許の停止など

基本的には、自転車通勤における上記 3 つの責任は従業員が負うことになるため、従業員は交通安全ルール・マナーを遵守するとともに、自転車損害賠償責任保険等への加入が必要です。また、「使用者責任」が認められた場合は、事業者が対人・対物の損害を賠償することになります。

トピック

○免許が必要ではない自転車での事故でも、刑事罰や自動車運転免許停止処分を受ける場合がある

<事故の概要>

2011 年 5 月 12 日、大阪市の国道 25 号線において、自転車に乗った男性が安全確認をすることなく車道を横断。片側 2 車線の右側車線を走行していたワゴン車が右側から来た自転車を避けようと左車線に入り、さらに左車線にいたタンクローリーがワゴン車を避けようとして左側の歩道に乗り上げて、歩行者 2 名が死亡。

<自転車利用者が負った責任>

責任の種類	責任の内容
刑事上の責任	重過失致死傷罪（刑法 211 条）で禁固 2 年実刑
行政上の責任	運転免許の 180 日停止処分

<裁判官の判断>

- ① 「注意の欠如は甚だしいばかりか、信号待ちという当然の事柄を嫌がり、周囲の交通に多大な影響を及ぼす行為に自ら進んで出たもので、安易で身勝手な行動が事故を招いた」と自転車の過失を批判
- ② 被告側の「車が人を殺しているのに自分だけ有罪なのか」との異議には、「車の運転者の回避行動は異常と言えず適切だった。被告の行動に問題があった」と諭した

【出典：シンク出版「交通事故の判例ファイル 16」（自転車の重過失）】

(2) 使用者責任が認められる場合

従業員が加害者となる自転車事故であっても、事業者が民法715条で定める、「使用者責任」を問われた場合、従業員が事業の執行について第三者に加えた損害（対人・対物）への損害賠償責任を事業者が負うこととなります。

次の3つの要件をすべて満たしたとき「使用者責任」が認められます。

- 従業員が不法行為責任を負う場合
（故意又は過失によって他人の権利または利益を侵害する行為（民法709条））
- 不法行為当時、使用者と被用者に使用関係がある場合
- 事業の執行において第三者に損害を与えた場合

「使用者責任」が認められる代表的なケースを以下に示しています。

表 7 使用者責任が認められる代表的なケースと判断基準

ケース	判断基準
事業者名がわかる自転車を従業員に貸与した場合の自転車通勤途中の事故	外観上職務の範囲内のように見えるかを基準（外形標準説）に、使用者責任の有無を判断しており、通勤だけでなく私用であっても左記のケースでは、「使用者責任」が問われる場合がある
休日に緊急呼び出しを受け、家を出てから事業所に到着するまでの事故	「休日に呼び出しを受けて出勤」する場合などの移動は「業務」とみなされ、「使用者責任」が問われる場合がある

ただし、事業者は従業員の不法行為に常に責任を負うわけではありません。

以下の要件を立証できた場合は「使用者責任」が免責されます。

- 従業員の不法行為が成立しない場合
- 従業員の選任およびその事業の監督について相当の注意をしていた場合
- 相当の注意をしても損害が生じた場合

「使用者責任」への対策として、従業員が不法行為をおこなわないように、安全管理を徹底するとともに、交通安全教育の実施や自転車の安全点検などを実施することが重要です。

トピック

○使用者責任が問われなかった事例

<事故の概要>

通勤時に従業員が歩道でスピードを出して自転車走行をしていた際、歩行者に背後から衝突してしまい、歩行者は通院 6 ヶ月の後、頸部痛や腕のしびれなどの後遺症を残す被害となった。

<判決結果> 業務執行性が否定され「使用者責任」が免責された

<判決のポイント>

- ① 歩道では徐行義務があるが、徐行していないため不法行為責任がある
- ② 事業者の従業員であり使用関係がある
- ③ 下記の事実を考慮しても判断を左右するものではないと業務執行性が否定された
 - ・加害者がいつもの通勤コース上で起きた出来事である
 - ・事業者が駐輪場を用意していたが、自宅から会社までの距離が 4 km を超える場合はバス代相当の手当を支給していた
 - ・事業者が定期的にチラシを配布するなど従業員の交通安全意識の滋養を図っていた

【出典：自転車事故の法律相談（編者：高木宏之・岸郁子、発行：学陽書房）】

4.5 補足事項②：事故と労働災害

(1) 労働災害とは

「労働災害」とは、仕事が起因となる「業務災害」、通勤が起因となる「通勤災害」の2種類があり、これらの事由で従業員が負傷、疾病、障害または死亡した場合、労働災害と認定され、労災保険で従業員の医療費や得られるはずの賃金などが補償されます。

「労働災害」として認められない場合、健康保険が適用されますが、医療費の3割や生活費は従業員の負担となります。

また、「労働災害」として認定された場合、従業員の負傷等の補償に労災保険が適用されますが、対人・対物賠償責任に対して労災保険による補償は適用されないことに留意が必要です。

→ 「自転車損害賠償責任保険等への加入」は p.22 を参照してください。

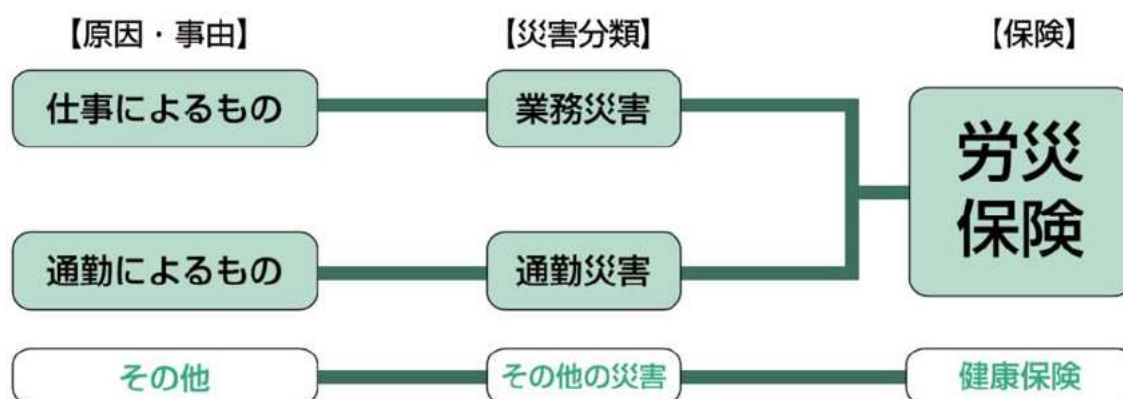


図 27 労働災害の種類

【出典：労災保険給付の概要（厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署）】

(2) 通勤災害とは

「通勤災害」とは、通勤によって従業員が被った傷病等をいいます。

この場合の「通勤」とは、**就業に関し、**

- ㊦ 住居と就業の場所との間の往復
- ㊧ 就業の場所から他の就業の場所への移動
- ㊨ 単身赴任先住居と帰省先住居との間の移動

※㊦～㊨までの移動を、**合理的な経路および方法で行うこと**をいい、**業務の性質を有するものを除く**とされています。

※**移動の経路を逸脱し、または中断した場合**には、逸脱または中断の間およびその後の移動は「通勤」とはなりません。ただし、例外的に認められた行為で逸脱または中断した場合には、その後の移動は「通勤」となります。

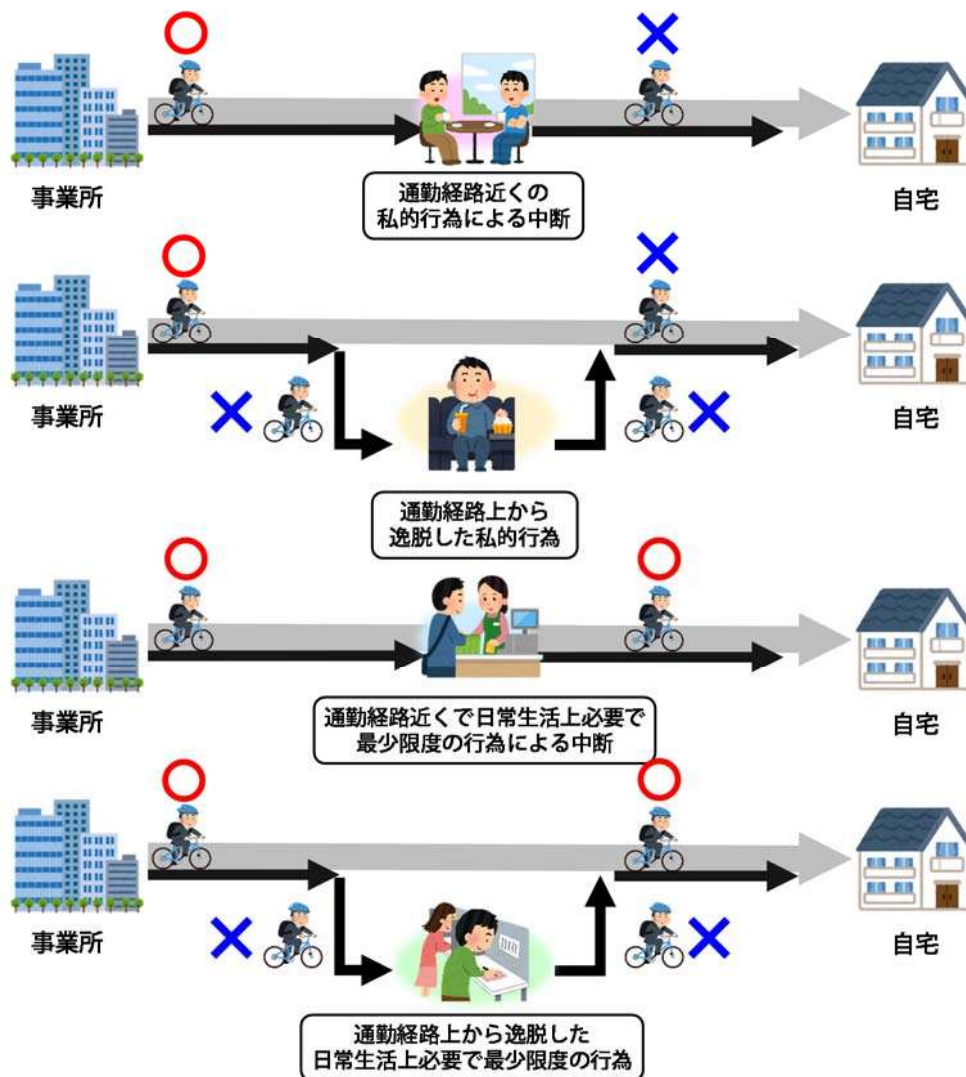
通勤災害と認められるためには、その前提として、㊦～㊨までの移動が労災保険法における通勤の要件を満たしている必要があります。

(3) 通勤災害で認定されるケース・認定されないケース

労働災害のうち、「通勤災害」として認定される要件は以下の通りです。

通勤中の事故でも、「労働災害として認定されないケース」もあるため、事業者はこういったケースについて従業員への周知と従業員は自身のケガや対人・対物への損害賠償を補償する保険への加入が重要です。

→「自転車損害賠償責任保険等への加入」は p.22 を参照してください。



■逸脱・中断の例外となる行為

- [日常生活上必要で最少限度の行為]
- 1.日用品の購入
 - 2.職業訓練・学校教育を受ける
 - 3.選挙権の行使
 - 4.病院又は診療所で診察・治療
 - 5.親族の介護
(継続的に又は反復して行われるものに限る)

- Red circle: 通勤として認められる
- Blue X: 通勤として認められない
- Grey arrow: 通勤経路
- Black arrow: 従業員の移動経路

※通勤災害では、「移動の経路を逸脱または中断した場合」、「逸脱または中断の間およびその後の移動」は、「通勤」とは認められません。

図 28 通勤災害における「通勤」と認められる場合

4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項

Q1：当日の交通状況により普段と異なる経路に迂回した場合の事故は？

A1：特段の事情により通勤のためにやむを得ず通る経路は「合理的な経路」となり、「通勤災害」として認められる。ただし合理的な理由もなく、著しく遠回りとなる経路をとる場合は、「合理的な経路」とはならない。

Q2：普段公共交通機関を利用して通勤しているが、たまたま自転車を利用した際の事故は？

A2：普段利用していない交通手段でも、通常用いられる交通手段（鉄道やバスなどの公共交通機関を利用、自動車、自転車などを本来の用法に従って使用、徒歩など）は、「合理的な方法」に該当し、「通勤災害」として認められる

Q3：共働きの夫婦が、自転車通勤の途中で保育園を経由する経路上での事故は？

A3：通勤災害での「合理的な経路」とは、「一般に従業員が用いると認められる経路」のことで、「最短経路」とは限らない。また、「他に子供を監護する者がいない共働き夫婦」の場合、遠回りとなる経路であっても「合理的な理由」となり、「通勤災害」として認められる

Q4：雨の日、晴れの日など、日によって、交通手段を変えているが、たまたま自転車を利用していた際の事故は？

A4：普段利用していない交通手段でも、通常用いられる交通手段（鉄道やバスなどの公共交通機関を利用、自動車、自転車などを本来の用法に従って使用、徒歩など）は、「合理的な方法」に該当し、「通勤災害」として認められる

Q5：外勤業務に従事する労働者で、営業の担当区域が決まっている場合、自宅から最初の用務先へ到着するまでの事故は？

A5：外勤業務に従事する従業員で、特定区域を担当し、区域内にある数力所の用務先を受け持って自宅との間を往復している場合には、自宅を出てから最初の用務先が業務開始の場所で、最後の用務先が業務終了の場所と認められている。したがって、外勤業務のうち、「特定区域を担当」している場合に限り、「自宅から最初の用務先」までの事故は、「通勤災害」として認められる

Q6：外勤業務に従事する労働者で、営業の担当区域が決まっている場合、最初の用務先から次の用務先に移動している際の事故は？

A6：外勤業務に従事する従業員で、特定区域を担当し、区域内にある数力所の用務先を受け持って自宅との間を往復している場合には、自宅を出てから最初の用務先が業務開始の場所で、最後の用務先が業務終了の場所と認められている。したがって、「最初の用務先から、最後の用務先」までの間の事故は、「業務災害」として認められる

Q7：出張先に向かう途中の事故は？

A7：出張の場合には自宅を出て用務地に赴き、仕事を終えて自宅に帰るまでの全過程に業務遂行性が認められることとなり、その出張業務の成否や遂行方法について包括的に事業者が責任を負っていると判断される。また、出張中の個々の行為については、積極的な私用、私的行為・恣意的行為等にわたるものを除き、それ以外は一般に出張に当然または通常伴う行為として業務遂行性を認めることが相当であると解されることから、積極的な私的行為等の最中を除き「業務災害」として認められる

Q8：通勤経路上の近くにある公衆トイレを利用している際の事故は？

A8：通常通勤の途中で経路近くの公衆トイレを使用する場合は「ささいな行為」として一般的には「逸脱・中断」とみなされず、「通勤災害」として認められる

Q9 通勤経路近くの公園で短時間休息したり、通勤経路上のお店で飲み物等を購入したあとの帰宅途中の事故は？

A9 通勤の途中で経路の近くにある公園で短時間休息する場合や、経路上の店でタバコやジュースを購入する場合などの「ささいな行為」を行う場合には、一般的には「逸脱・中断」とみなされず、「通勤災害」として認められる

Q10：通勤途中で日用品の購入など、日常生活上必要で最小限度の行為をおこない、通常の通勤経路に戻った後の事故は？

A10：「日常生活上必要な行為であって、厚生労働省令で定めるものをやむを得ない事由により最小限度の範囲で行う場合には、「逸脱・中断」の例外としてみなされ、合理的な経路に戻った後は、「通勤災害」として認められる

Q11：帰宅途中に、自宅とは反対方向で長時間食事をして、通常の通勤経路に戻った後の事故は？

A11：「自宅と事業所との往復にともなうささいな行為の域を出ている」とみなされた場合は、「通勤経路を逸脱後の事故」と判断され、「通勤災害」として認められない

Q12：通勤途中、長時間のウインドーショッピングなど私的理由で通勤経路を中断・逸脱し、通常の通勤経路に戻った後の事故は？

A12：ウインドーショッピングなどの私的行為で、「日常生活上必要で最小限度の行為」に該当せず、「通勤経路を逸脱後の事故」と判断された場合は、「通勤災害」として認められない

Q13：休日に、事業所からの緊急の呼び出しを受けて出勤する場合に、自宅を出てから事業所に到着するまでの事故は？

A13：休日に呼び出しを受けて出勤する場合や、予め出勤を命ぜられている場合には、休日であっても、自宅から現場までの途上は業務遂行中であると解されることから、出勤途中の事故でも、「業務災害」として認められる

※ 上記については一般的な事例です。実際の労災認定は、様々な要素を総合的に勘案して個別具体的に判断されることになり、上記の回答と異なる結果となる場合がございますのでご注意ください。

5 制度運用上の関連様式のテンプレート

5章では、4章の検討すべき事項に対応し、そのまま使用できる「自転車通勤規程」および「自転車通勤許可申請書 兼 誓約書」をまとめています。

5.1 自転車通勤規程

自転車通勤規程

第1条(総則)

本規定は、従業員が通勤のために自転車を使用する場合の取り扱いについて定める。

第2条(利用者)

自転車通勤は、原則として、自転車を運転することができる健康状態にある従業員に限り認める。

第3条(対象とする自転車)

通勤に使用する自転車は、以下に適合するものとする。

- 1) 自転車の安全に係わる装備は法律に準拠し、正しく装着されている自転車とする
- 2) 定期的に正しく整備・点検された自転車とする
- 3) 防犯登録された自転車とする

第4条(目的外使用の承認)

用務場所への直行直帰や私事目的での立寄りについては●km未満の場合のみ認めるものとする。

第5条(通勤経路)

住居から勤務地までの通勤経路は、合理的な経路をとるものとし、事業者の承認を得るものとする。また、通勤規制等の合理的な理由による、他の経路への迂回を認めることとする。

第6条(通勤距離)

自転車通勤距離が●km以上●km未満の場合に、当該区間での自転車通勤を認めるものとする。

第7条(公共交通機関との乗り継ぎ)

従業員は自宅から勤務地までの合理的な経路上において、公共交通機関がある区間について、自転車と公共交通機関を乗り継げるものとする。

第8条(日によって異なる交通手段の利用)

通勤時の交通事情や天候などの状況に応じて、自転車通勤をする者が自転車以外の合理的な交通手段(電車やバスなどの公共交通機関、自動車、二輪車、徒歩)によって通勤することも認めるものとする。

第9条(自転車損害賠償責任保険等への加入)

自転車通勤する者は、必ず従業員自身の入院・通院などが補償される保険と1億円以上の損害賠償を補償する保険に加入するとともに、保険証券の写しなど保険加入内容が確認できる書類等を提出することとする。

第10条(シェアサイクルの利用)

シェアサイクルを利用する場合も上記保険への加入を義務付けるものとする。

第11条(ヘルメットの着用)

自転車通勤する者は、ヘルメットの着用に努めること。

第12条(駐輪場の利用)

自転車通勤する者は、駐輪が許可されている場所を確保するとともに、その駐輪場を正しく利用しなくてはならない。

第13条(更衣室・ロッカー・シャワールームなどの利用)

自転車通勤する者は、事業所が指定する更衣室・ロッカー・シャワールームを利用できるものとする。

第14条(安全教育・指導)

自転車通勤する者は、自転車の交通安全に関する教育・指導を受講すること。

第15条(ルール・マナーの遵守)

自転車通勤する者は、交通規則や自転車の利用マナーを遵守すること。

第16条(事故時の対応)

自転車通勤途上に交通事故の当事者となった場合は、負傷者の救護および警察への届出を行うとともに、速やかに会社に報告し、会社の指示に従って行動しなければならない。

第17条(主管部署)

自転車通勤に関する許可などの主管部署は、●●とする。

第18条(許可申請)

自転車通勤を希望する者は、所定の申請様式を(主管部署)にて定める部署へ提出のうえ、許可を受けなければならない。

事業者は、自転車通勤を許可した者に対し、「許可証シール」を交付する。許可を受けた者は、それを速やかに自転車の視認できる箇所に貼付しなければならない。

第19条(禁止条項)

1. 運転に際しては、次の各号に該当する行為をしてはならない。
 - 1) 飲酒や過度の疲労等、安全運転が困難と予想される状態で運転すること
 - 2) その他、道路交通法令により禁止されている行為をすること
2. 前項の事項に該当する行為をした場合、自転車通勤の許可を取り消すことがある。

第20条(通勤手当)

1. 自転車通勤をする従業員には、通勤手当を次のとおり支給する。

自宅から会社までの距離	通勤手当
2km 以上 5km 未満	3,000 円
5km 以上 10km 未満	4,200 円
10km 以上 15km 未満	7,100 円
15km 以上 20km 未満	10,000 円

2. 通勤に使用する自転車の修理費その他一切の費用については、従業員の自己負担とする。

(付則)

本規定は20●●年●月●日より実施する。

5.2 自転車通勤許可申請書 兼 誓約書

自転車通勤許可申請書 兼 誓約書

私は下記の理由により、自転車での通勤の許可をいただきたく、申請いたします。

許可申請期間	年 月 日～ 年 月 日
申請理由	
防犯登録番号	
任意保険の有効期間	年 月 日～ 年 月 日

※保険証券のコピーを必ず添付すること。

【通勤ルート】※別添も可

通勤距離(片道) Km
 所要時間(片道) 時間 分
 ※最も合理的な経路を図示すること。

誓約書(仮)

私は自転車通勤をするにあたり、以下の事項を厳守して使用することを誓約いたします。

1. 私は、道路交通法、及び関係諸法令を誠実に守り、常に安全な運転につとめます。
2. 過労な状態、病気、薬物の摂取その他の影響で、正常な運転に支障をきたすおそれがあるときは、絶対に運転をいたしません。
3. 如何なる事由がありましても、絶対に飲酒・酒気帯び運転および携帯電話を使用しながらの運転はいたしません。
4. 本申請書の記載内容に変更が生じた場合は、直ちに〇〇まで連絡します。
5. 自転車は決められた場所に駐輪し、違法駐車はしません。
6. 通勤途上の第三者に対する加害事故については、会社側に一切の責任を負わせません。また、事故等が発生した場合は速やかに、警察署等に連絡し、上司および社長に報告します。

年 月 日

申請者 住所

氏名

会社決済欄

部長	社長

6 参考

6.1 国による自転車通勤支援制度

「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト (国土交通省 自転車活用推進本部)

国土交通省 自転車活用推進本部では、通勤や業務における自転車利用の拡大に向け、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを今後創設する予定です。

これは、自転車通勤を推進する企業・団体に対し、「宣言企業」と「優良企業」を認定し、それら企業・団体をPRするほか、認定された企業・団体が使用可能なロゴマーク発信や、自転車通勤の好事例の発信を行うなど、国による企業・団体の自転車通勤支援プロジェクトです。

6.2 自治体などによる自転車通勤支援制度

自治体などによる自転車通勤の支援制度の事例を紹介します。

自転車ツーキニスト推進事業所登録制度（愛媛県）

えひめクールチョイス大作戦

自転車ツーキニスト推進事業所を募集します！

※「自転車ツーキニスト」には、自転車で通勤・通学する人のことです。

登録制度では今年度から、自転車によるエコ通勤への転換に積極的に取り組む事業所を「自転車ツーキニスト推進事業所」として登録し、その取り組みを広く紹介することとしています。ぜひ、「自転車ツーキニスト推進事業所」に登録して、ご自身の推進活動の取組につなげる取組が広がります。

登録要件

- ・県内に所在する事業所であること。
- ・事業所において自転車通勤を推進していること。
- ・自主目標も設定し、県に提出していること。
- ・事業所のホームページ等で自転車によるエコ通勤を推進する事業所であることと記載していること。

推進事業所の役割

- ・通勤・通学と自主目標設定シートへの掲載
- ・県から送附するポスター等を有効に活用
- ・県が行うアンケート調査等への協力
- ・自転車通勤の推進

自主目標項目

店主自認し、以下の項目から喜んで（専業主婦可、主体的な取り組み等）記入してください。

- ①エコツーキニストクラブ登録人数
- ②自転車通勤者の数
- ③企業・団体の従業員数
- ④自転車通勤者に対する安全運転講習等の実施
- ⑤自転車通勤者へのインセンティブ付与
- ⑥その他の取組の記載

推進効果

随時受付

- ・県のHP等で自転車ツーキニスト推進事業所として紹介します。
- ・事業所に紹介するポスター等を無償で提供します。

登録のメリット

2025.10.1付～2025.12.31

〒790-8570 松山市一橋町3丁目4番地2
 愛媛県環境エネルギー推進センター 環境エネルギー課
 TEL: 089-922-2343 FAX: 089-922-2344
 E-mail: nekoushou@ehime.jp

愛媛県では、自転車によるエコ通勤への転換に積極的に取り組む事業所を「自転車ツーキニスト推進事業所」として登録する制度を実施しています。

登録事業所は、愛媛県のHPなどで紹介されるほか、「えひめツーキニスト応援隊」として協力する飲食店・自転車店・道の駅・宿泊施設などで割引などの特典を受けることができます。

>><https://www.pref.ehime.jp/h15600/coolchoice/tourkinist-promotion.html>

【出典：愛媛県ホームページ】

出前講座「自転車通勤のススメ」（宇都宮市）



宇都宮市では、自転車通勤を推進しようとする事業者を支援するため、自転車通勤のメリットや自転車の交通ルール・マナーや宇都宮市の自転車の取り組みなどを紹介する「**出前講座**」を実施しています。

■対象

- 宇都宮市に立地する事業所の方
- 宇都宮市在住、または通勤者で5人以上の団体等

>><https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/jitensha/1016064.html>

【出典：宇都宮市ホームページ】

「全国自転車安全利用モデル企業制度」 （公益財団法人 日本交通管理技術協会）



公益財団法人 日本交通管理技術協会は、自転車を業務または通勤で利用するにあたり、自転車の安全利用や自転車の交通事故防止を図るため、他の模範となる活動を行っている企業を「全国自転車安全利用モデル企業」として認定する取り組みを行っています。

>><https://www.tmt.or.jp/safety/index9.html>

【出典：公益財団法人 日本交通管理技術協会ホームページ】

「自転車安全利用モデル企業制度」 (警視庁)



警視庁は、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るために、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」に指定する取り組みを行っています。

>>https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/modelkigyoo/model_co.html

【出典：警視庁ホームページ】

自転車活用推進官民連携協議会 令和元年5月

<https://jitensha-kyogikai.jp>

