

東京保険設計は保険のプロフェッショナルです

株式会社東京保険設計

目次

1. 当社のミッション
2. 会社案内
3. 「お客様価値の実現」図
4. 車両リスクマネジメント

ミッションは「お客様価値の実現」です。

私たちは、この一点に向かいます。

コンサルティングからソリューションへ。

社会的価値の実現とは、お客様価値創造の結果として、地域社会・市民社会・国際社会・地球環境に対する価値創造です。私たちの事業活動が人間の尊厳・社会の安寧・地球環境に貢献する結果をもたらすことです。

株主価値の実現とは、お客様価値実現の結果として、企業価値創造の成果を配当や連結利益で還元し、株主資本のより高い価値を実現することです。

社員価値の実現とは、お客様価値実現の結果として、各人が納得性の高い報酬を得るばかりでなく、技術的・人間的な成長を実現し、自己の能力を最高品質のサービスに結晶させることができる、全員がトップレベルの人財として価値を発揮することです。

お客様価値の創造とは、提案や企画、情報や知識の提供、お客様の期待を超える保険最適化の実現を通じて、お客様のリスクマネジメント体制の構築と運用を最適化し、お客様のプライベートな、又はビジネスの価値がより高まるように、お手伝いに徹することです。私たちは、この目的に向けて、スピードと効率を優先します。正確な手続きの最速化と、コンサルティングの充実とを、分離して追及します。お客様のご協力を賜ります。・・・これらは全て、お客様に、最適な判断を下す機会を確保していただくためです。

私たちは、お客様対話力・価値構想力・技術応用力という 3 つの力を高め、当社の人と技術が最も活きる成長分野へ経営資源を集中していきます。

私たちは、お客様価値の実現のためには、自社の仕事のやり方とシステムとを徹底的にスクラップし、抜本的に再構築して、果敢に挑戦する全社員のパッションを結集します。私たちは、お客様価値を実現します。

価値創造企業とは、お客様価値を創り出すことを通して、社員の価値、株主の価値、さらに社会の価値を創造する企業です。私たちは、人と技術を活かす最高品質の価値創造企業を目指して、あらゆる成功体験を捨て去って、不断の革新を進めます。

私たちはお客様とともに、コンサルティングからソリューションへシフトします。

車両リスクマネジメント

chapter 1 従業員の起こした交通事故、誰に責任がある？

会社を運営する上で、必ずと言って良いほど必要となるのが車ですよね。人や物を運ぶのにとっても便利なのは間違いありません。また、業種によっては(運送業やタクシー・介護タクシー業等)無いと仕事にすらならないなんてことも。

でも同時に心配なのが交通事故ですよね。従業員が加害者でも被害者でも避けたいものです。しかし、**全く交通事故が起こらないと言うことはありません。**不幸にも従業員が交通事故を起こしてしまったと仮定しましょう。

一口に従業員の起こした交通事故と言っても、いくつかのパターンがあります。分類すると、下の表のようになります。

	会社名義の車 (社有車)	従業員の車 (私有車)
業務中の 事故	パターン A	パターン B
通勤中の 事故	パターン C	パターン D

このそれぞれの場合について、会社の責任の有無を考えます。パターン A、パターン C に関しては、会社の車ですから当然に会社に責任がありますね。パターン B についてもパターン B も業務中ですから責任はありそうです。

ではパターン D はどうでしょうか？

従業員が自分の車で通勤中に起こした事故なんだから会社には関係ないって？確かに、基本的にはその通りです。通勤中の事故に対しては原則会社は責任を負いません。でも、ここで「原則」と言ったのは例外があるからなのです。

パターン D でも、会社が責任を負わなければならない場合があるのです！

それはどのような場合でしょうか？マイカーによる通勤中の交通事故について詳しくお話しします。

chapter 2 使用者責任とは？

その前に、会社が負う責任についてお話をしておきましょう。従業員が起こした事故について会社が負う責任は、民法第 715 条の使用者責任と呼ばれるものです。この使用者責任が発生する要件としては

- 1.ある事業のために他人を使用するものであること
- 2.その事業の執行中であること
- 3.被用者(従業員)が不法行為(民法第 709 条)によって三者に対して損害を与えたこと

が挙げられます。ただし、使用者責任は交通事故の場合は物損事故のときにしか登場しません。なぜなら、不法行為に基づく損害賠償請求は

- ア 加害者に故意又は過失があったこと
- イ 行為と損害の因果関係が成立していること

を、請求する側の被害者が立証しなければなりません。これでは被害者の救済がスムーズに行われな
いということになり、特に自動車の普及と共に増加した交通事故被害者の身体への賠償責任に関して
は「自動車損害賠償保障法(自賠法)」と言う法律ができたからなのです。

chapter 3 自賠法に基づく、運行供用者責任とは？

自賠法が制定された背景が被害者の救済をスムーズにするということだったので、運行供用者責任に基づく損害賠償請求に関しては

- ア 加害者に故意又は過失がなかったこと
- イ 行為と損害の因果関係が成立していないこと

を、賠償する側の加害者が立証しなければなりません。**立証できない時はたとえ実際には加害者に故意又は過失がなかったとしても故意又は過失があったものとされてしまい加害者はその損害を賠償しなくてはなりません。**これは非常に加害者に対して重いことです。ほとんどの場合、立証し得ないでしょう。

では、運行供用者責任が認められる要件とは一体何でしょうか？それは自賠法第3条にあるように

- 1.自己のために自動車を運行の用に供する者が
- 2.自動車の運行によって
- 3.他人の生命又は身体を害した

の3つです。これについて、詳しく見て行きましょう。

まず 1.自己のために自動車を運行の用に供する者 ですが、これは「運行支配」と「運行利益」の2面から判断するとされています。ようするに「その車に対して何らかの支配を及ぼしている」「その車から何らかの利益を得ている」場合であればこれに該当します。これは、会社と言うことであれば所有者・保有者である場合はもちろん、判例によっては「A社の社名入りの車をB社の社員に使わせていた際にB社社員が起こした事故でもA社に運行供用者責任がある」なんてものもあります。A社には「何らかの支配」と「何らかの利益」があったと認められたこととなりますが、**かなり広範囲にわたって認められうる**ということがお分かりいただけたかと思います。

次に 2.自動車の運行によって ですが、「運行」には通常すぐに考えられる運行の他に、例えばクレーン車を停車させてクレーン作業をしている最中等もこれに含まれるとされています。また、「運行によって」には通常考えられる走っている自動車を被害者に直接ぶつけてしまったというものの他に、例えば自分に向ってくる車をよけようとした歩行者が転倒して怪我を負ってしまった場合や違法駐車中の車輻にバイクが突っ込んでしまったときなども含まれるとされています。

最後に 3.他人の生命又は身体を害した ですが、ここでは「他人」の範囲が論点となります。全く見ず知らずの人は当然「他人」で良いでしょうが、例えば無償や好意で同乗していた人はここで言う「他人」に該当するのでしょうか？この場合、その同乗者の「他人」としての性質は薄く、損害賠償額が減額さ

れたり全く認められなかったりすることもあります。

運行供用者責任が認められるか否かで、会社が負う賠償責任が存在するか否かが決します。しかも、運行供用者責任は広範囲に認められる傾向が強いので、会社としてはその対策を十分に練らないといけません。

chapter 4 そのマイカー通勤、どうやって認めましたか？

さて、話が少しそれてしまった感もありますので、本題に戻しましょう。マイカー通勤中の事故について、会社に責任があるのか？と問われるならば「原則 会社に賠償責任は発生しない」というしかありません。

しかし、「原則」と言っている以上は、「例外」が存在しうると言うことです。会社は運行供用者責任を負う可能性があるのですが、先ほども書きましたように この従業員が「自己のために自動車を運行の用に供する者」であれば会社に運行供用者責任が発生します。では、どのような場合それが該当するのでしょうか？

そもそもマイカー通勤は所有者が従業員自身だから会社には関係ないのでは？と思われる方もいるかも知れませんが、運行支配や運行利益は広範囲にわたって認められうるものです。どのような認められ方をするか、見て行きましょう。

まず、このマイカー通勤がどのような経緯で行われるようになったかというのが大事になってきます。

- ア 会社が奨励して行われるようになった
- イ なんとなくマイカー通勤ということになっている
- ウ 本来は禁止されているのだが、特別な許可を得てマイカー通勤にしている

ア では会社がマイカー通勤をしてもらうことにより、何らかの利益を得ている可能性が高いと判断されますので運行共用者性が認められると思われます。

イ ではどうでしょうか？ア と比べると利益を得ているような雰囲気はなさそうに見えますが、これはマイカー通勤を認めていると言うことです。つまり暗にマイカーでの通勤を奨励していると取られる可能性があります。奨励しているのであれば先ほど ア と同様に何らかの利益を得ている可能性が出てきます。

ウ のように、本来はマイカー通勤が禁止であること、そして従業員からの申請によって初めてマイカー通勤を許可することでやっと利益を得ていないと主張することができます。

もちろん、その許可申請は口頭ではなく書面をもって行い、その許可申請書は厳重に保管されていることが重要であることは言うまでもありませんね。口頭での許可申請なんて、あって無きが如し。即座に ア や イ の場合に準ずると取られてしまいかねません。

chapter 5 許可制にしている、なお

しかし、ウの許可制にしている、なお運行供用者責任を問われてしまうような場合があります。一体、どういふことなのでしょう？運行供用者責任はマイカー通勤を(暗に)奨励している場合に発生しうるといふことは、chapter 4でお話しました。chapter 4では導入の経緯についてだけお話しましたが、もう一つ大事な要素があるのです。

それは、いわゆる交通費なのです。

交通費をどのように支払っているかで会社がマイカー通勤に対して積極的であるか否か、つまりは(暗に)奨励しているか否かを類推されることがあります。例えば交通費として通勤にかかったガソリン代を支払っていたとすると、これは会社がマイカー通勤に対して積極的であると判断される可能性が強くなります。1Kmあたりの交通費単価を決めておいて、家から会社までの距離をかけたものを一日の交通費とする方法もこれに準じます。

これに対してマイカー通勤をしていない人と同様に公共の交通機関を利用したのものとして交通費を支給しておけば、これについては企業はマイカー通勤に対して消極的な態度であると取られる可能性が強くなります。このように交通費を規定しておけば、運行供用者責任を問われる可能性は減少します。

しかし、この方法には問題点もあるのです。

公共の交通機関を利用したのものとして支払う交通費は、おしなべてマイカー通勤の場合より高いんですよ。つまり、公共交通機関を利用したものとすると、より多くの費用を従業員に支払ってしまうことになる。まあそれも運行供用者責任を問われるくらいなら安いものかと言えれば良いのですが、なかなかそんな太っ腹な社長さんも今の世の中いらっしゃらないのが事実。

こういった細かい部分での調整は、やはり専門家が間に入るとスムーズに行きます。従業員との話し合いをすることによって、双方が納得する形で落ち着かせます。そして、**それらを規程と言う形にして置き、いつでも取り出せて閲覧ができる状態にしておくことが重要です。そして、マイカー通勤中の交通事故に関しては会社が責任を取らないという姿勢を見せることで、交通事故に対する注意を喚起する効果も期待できます。**

chapter 6 事故が起こったときに、すべきこと

規程を作ったら事故がなくなりました、なんてことはありません。どんなに注意を払っていても、悲しいかな事故というものは起こってしまいます。では、事故を起こしてしまったときにはどうすればよいのでしょうか？

まず第一には、負傷者を救護します。**間違っても(どれだけ気が動転していても)その場から逃げてしま
うようなことの無いようにしないといけません。**これを行うことにより、後々の被害者との話し合いもスム
ーズに進む場合が多いです。必要に応じて、救急車を呼ぶようにしましょう。

次に、警察に対して通報をします。事故を起こした場合には、即座に警察に通報することが義務付けら
れています。**特に人身事故の場合、この通報を怠っていると事故証明が出ず、保険会社が対応しない
といったことにもなりかねません。**通報を怠ることで警察からの心象も悪くなってしまいますので、必ず
通報はしましょう。

そしてその後に会社と保険会社に連絡を入れます。事情徴収などで身動きが取れなくなりますので、
会社には一報を入れておかないと仕事が立ち行かなくなります。また、保険会社に連絡することも忘れ
ずに。

できれば、これらと平行して事故時の状況をなるべく記録することです。**ぶつかってから車が動いてい
ない状態で写真を撮っておいたり(携帯電話付属のカメラ機能でも良いので)、目撃者がいたら、名刺を
もらっておいて後の証言者になってもらうようお願いしたりする**と良いのですが、ここまではなかなかで
きないのが現状です。

警察では事情徴収が行われます。ここで一つ大事なことがあります。**「間違っても自分の主張と異なる
調書にはサインをするな！」**ということです。ここで作られる調書は、実はものすごく証拠力のあるもの
なのです。そのため、安請け合いで自分に非があることを認めてしまうと、後で取り返しのつかないこと
になりかねません。ただ自分の記憶に従って供述し、主張すべきことは主張するのみです。

実際に事故を起こしたときにはこれだけの事を行わなければいけないのです。しかも、ほとんどの人は
事故に対して経験が豊富という事はありません。すなわち、事故を起こした人は気が動転しているもの
です。**従業員が事故を起こしたときに少しでも適切な行動を取れるように、あらかじめ教育を施しておく
ことは、とても重要なことです。**

chapter 8 マイカー通勤を認めるうえで、大事なこと

これまで挙げてきたリスクを考えると、以下のことが必要になってくることがお分かりいただけると思います。

1. マイカー通勤中の交通事故は、従業員だけが責任を負うということを明確にしておくこと。そのためにはマイカー通勤規程等を作成し、許可制をとり、書面の管理をすること
2. マイカーを利用する従業員に対しては安全運転の宣誓や事故時の対応などについて十分な教育を行うこと
3. いざと言う時に保険が有効でないと話にならないので、保険についてしっかりと管理をすること

この3つを行うことによって、会社が万一の時に負うリスクをゼロに近づけることができます。逆に言いますと、ここまでやっておかないと会社にとって不測の事態は起こりうるということです。そこで、お伺いします。

あなたの会社はこれらの管理・教育を行っておりますでしょうか？

今まで事故が起らなかったからこれからも平気、という考えも一つです。ただ、ここまで読まれたあなたはそれで大丈夫だとは思わないはず。従業員のマイカー通勤は、会社にとって放ったらかしにしてはいけないことなのです。