

まっではならないことをも意味する。

しかし、経路の逸脱・中断については、以下のように、日仏法で若干の違いがある。

わが国の労災保険法7条は、原則として経路の逸脱・中断を認めないとしながら、同規則8条に定める「日常生活に必要な行為」があった場合に、正常な経路に復した時点以降の災害について、その例外を認めている。このことは、フランス法との関係で以下の二つの相違を示している。

1) 日本法では、理由の如何を問わず、逸脱・中断中はこれを通勤災害とは認めないと規定しているのに対し、フランス法はこの点曖昧で、逸脱・中断中でも通勤災害と認める余地を残している。殊に、逸脱中の災害について、そのようにいうことができる。

2) 日本法では前記規則8条によって、例外的に通勤災害と認められるべき事項が列举されていることから、争いの余地が比較的小さいのに対して、フランス法のこの点に関する規定は抽象性を免れず、訴訟好きのフランス人の国民性も手伝って、この点に関する紛争が多い。

#### ①経路の中断

通勤経路の中断中に生じた災害については破毀院判例の態度はほぼ一貫しており、保護の対象を移動中の交通事故に限定し、原則として中断中の災害は通勤災害とは認めないとしている。通勤災害の保護が再開されるのは、法定事由による中断が終って正常な通勤経路に復した後の災害であると解されている。

#### 判例9 破毀院全部会判決 1963年6月19日 D.1964.301

<事実>現場労働者が、いつも行くカフェで朝食をとっていたところをテロリストに襲撃された。

<判旨>通勤災害とは認められない。

たとえ日常生活に不可欠の必要性に基づく移動であっても、経路の中断中に生じた災害は通勤災害とは認められない。

#### 判例10 破毀院全部会判決 1968年2月29日 D.1968.409

<判旨>通勤災害とは認められない。

通勤災害の規定は経路の途中で生じた災害に関わるものであって、たとえそれが日常生活に不可欠の必要性によって動機づけられたものであっても、経路の中断中に生じた災害に関わるものではない。

原審は、作業員である被災者が通常朝食をとるカフェで火傷を負ったことにつき、経路の中断自体が、中断が終った後の経路と同じ法律上の保護制度の利益を受けるべきであると判示したが、これは法文に照らして違法であり、破棄差戻を免れない。

社会保障法の第一人者であるJ.-J. デュペイルウは、このような判例の結論は、結局、通勤災害を交通事故に帰結させることになり、著しく厳格で、しばしば理解に苦しむものであると述べている。しかし、このような判例の傾向は、以後も続いている。

**判例11** 破毀院社会部判決 1981年7月9日 JCP. II. 19810

〈事実〉 仕事が終わった後、被災者は、帰宅途中の経路上で車を止め、パンを買うために道路を横切ったときに交通事故にあった。

原審は、生活に必要な行為の途中であるとして、本件を通勤災害であるとした。

〈判旨〉通勤災害ではない。

災害は経路の中断中に生じたものであって、一般に中断の動機はなんら重要ではない。

もっとも、経路の中断中であっても、経路が長かったこと、気象条件が悪かったこと等を理由に通勤災害と認められたケースもある。

**判例12** 破毀院連合部会判決 1956年4月27日（第一事件） D. 1956. 468

〈事実〉その工業地域では、通常、労働者が使用者によって送迎される習慣であったが、おり悪しくその日は事業所の車の故障のため、被害者であるXは他の同僚と同じように、自転車で帰途についた。26kmの行程であった。

午後5時30分頃勤務先を出発、6時30分頃、行程の約半分のところで自転車がパンク、修繕のため傍らのカフェBに休む。5人の仲間がちょうど後から着いて皆で軽食をとる。更に2人着いて皆で少量飲酒、8時15分～40分頃、仲間の1人と自宅へ向けて出発。しばらく後、踏切のところで第1回目の転倒。10時30分頃、出血を止めるためカフェLで休息の後、その仲間と別れて出発。しばらく後、自転車のそばでXが死んでいるのが発見された。

〈判旨〉労働者が家に帰るために長い行程を行かなければならなかったこと、天気が悪かったこと、空腹を満たすためにしばらく休憩すべく飲食店に留まらなければならなかったこと、および、その後、事故により被害者の死亡したことが認められるときは、通勤災害である。

通勤の中断は被害者の責に帰すべくもない状況によるものであり、その中断は職務と無関係なものではなく、また個人的な利益によって導かれたものでもない。

さらに、経路の中断中の災害であっても、給油の場合と献身的救助行為につき通勤災害と認められた例がある。

**判例13** 破毀院社会部判決 1990年4月26日 Dr. Soc. 1992. 500

〈事実〉夫とともに帰宅途中の女性国家公務員が、給油のため車を降りたところ、サービスステーションのエリアで転倒、負傷した。彼女は給油時間内を利用して電話をかけた

行こうとしていた。

＜判旨＞通勤災害である。

給油の行為は、被災者夫妻の通勤行為と一体をなす。

彼らが労働の場所と住居との間の直接の行程をとっていたことには争いが無い。

この災害は、被災者が一般の交通に開かれた道筋をたどっていたときに生じたものである。

**判例14** 破毀院社会部判決 1973年10月17日 D.1974.26

＜事実＞被災者は、労働の場所から自分の住居への帰途に水路のそばを通行していたところ、子供が水路に落ちたのを見て、その救済のため飛び込んだが、うっ血 (congestion) で死亡しているのが発見された。

＜判旨＞通勤災害である。

①被災者は泳ぎを知っていて、自分を重大な危険にさらすことなく溺れそうになっている子供を救助できると思った。

②このような例外的状況において、被災者には道義的にも、法律上も、援助の義務があり、連帯の余儀ない責務の履行による献身的な行為であった。

③本件は、私的な利益を追求したものというべきではない。

**②経路の逸脱**

中断中の災害と異なり、経路の逸脱中の災害であっても、それが日常生活の不可欠の必要性によって正当化されるか、あるいはまた就労となんらかの関係がある場合には、必ずしも通勤災害の保護を失うわけではない。以下のような事案が、日常生活の不可欠の必要性による逸脱と認められたケースとして通勤災害と認定されている。

1) 廉価で日用品を購入するために。破毀院社会部判決 1963年1月10日 D.1963.134

2) 床屋に行こうとして。破毀院社会部判決 1966年10月13日 D.1966.764

3) 郵便局にサラリーを受け取りに行こうとして。破毀院社会部判決 1972年10月26日 JCP.1973.17387

注目すべき判例として下記のものがある。

**判例15** 破毀院全部会判決 1975年10月10日 D.1976.334

＜事実＞被用者であった女性デザイナーは、その住居に向う前に、美容センターに立寄り、その後に自宅に戻ったところで、階段で転倒した。

原審は、Xが習慣的な道筋に補充的な小さな経路を付け加えたことによって、廻り道をしたに過ぎないとして、本件を通勤災害と認めた。

＜判旨＞通勤災害とは認められない。

「その女性は、しばしば通っている美容センターに行くために、法律の意味における逸

脱ではなく、労働の場所からその自宅への通常の道筋とは明確に区別され、かつそれとは異なる経路 (trajets distincts et différents) をたどったのである。」

**判例16** 破毀院社会部判決 1981年5月14日 JCP. II. 19810

＜事実＞被災者は、勤務の帰りに、妻の実家によって、預けてある妻を引取って自宅に戻る予定であった。妻は重い妊娠障害のため、毎日、日中は実家で過ごすことになっていた。

原審は通勤災害と認定したが、本件は、私的な利益による動機によるもので、日常生活の不可欠の必要性によるものではないとして上告された。

＜判旨＞通勤災害である。

被災者は、妻が田舎での長期静養を指示され、その指示を実行すべく、20日程前から、出勤前に田舎の妻の家に妻を送り届け、勤務の帰りに彼女を引取るという生活を送っていた。原審の下記のような認定判断には理由がある。

もし、被災者が妻の実家に行くためにたどった行程が最短の行程でなかったとしても、本来の経路と完全に異なる経路を構成するものではない。その上、個人的な利益によって導かれたものでない動機で、かつ彼の妻の妊娠とその悪い健康状態による余儀ない必要性を理由として、被災者がたどった行程上で生じた災害は通勤災害とみなされるべきである。

**判例17** 破毀院全部会判決 1985年12月13日 Dr. Soc. 1986. 158

＜事実＞被災者（母親である労働者）は、勤務終了後、ベビーシッターの家で子供達を引取り、ついで視力矯正眼科で診療を受けさせたのち、帰り道の通常の経路に着いたところ、交通事故で死亡した。原審は、通勤災害と認めた。

上告理由は下記の通り。

被災者は帰り道の通常の経路に至る前に、その経路とは「反対の方向に」行程をたどったのであって、通常の経路に復したのは勤務終了後1時間以上経ってからである。

＜判旨＞原審（ポワティエ控訴院）は、終局的に、通勤災害と判示した。

**判例18** ベルサイユ控訴院判決 1992年2月12日 D. 1992. 503

＜事実＞国益市場の構内にある作業施設で働く現場労働者原告Xが、同じ構内にある企業の建物の中に使用者が提供した宿舎を出て、そこから少し離れたところにある売店でパンを買って、軽オートバイで自分の労働の場所に着いたところで、午前8時少し前に交通事故にあった。宿舎と労働の場所との距離は約30メートル、宿舎からパンの売店までは約500メートルであった。

Xは、本件が通勤災害であると主張して争った。

金庫等は、本件が通勤災害にあたらぬとして労災保険法の適用を拒否したが、第一審裁判所はXの請求を認容し、パリ控訴院は再びこれを否定した。上告審破毀院社会部判決

は控訴審の判決を不当として、ベルサイユ控訴院に本件を差戻した。

＜判旨＞通勤災害である。

①災害発生時の経路が、Xの住居と労働の場所との直線距離と比べて均衡を失する不相当なものに見えるとしても、Xが最短の経路でパンを買いに行ったことは疑いが無い。本件では、通勤の経路が存在したと考えられる。

②Xは、いかなる個人的な利益や動機によるものではなく、日常生活の必要性に基づいて、やむなくその行程をたどったのであった。

③使用者は、Xの労働日の就労につきいかなる食事の便宜も与えていなかったために、Xはやむなくパンを入手しようとしていたのであった。

④Xの逸脱に要した時間は、通常の通勤時間と同視されるべきである。

### ③二重就業

かつてフランスでも、二重就業者が第一の職場から第二の職場に向う途中の事故が通勤災害となるか争われたが、下記のように、立法によることなく、判例によって解決されている。

#### 判例19 破毀院社会部判決 1969年11月20日 D.1970.153

＜事実＞複数の農園で働いていたXは、第一の職場であるAの勤務を終えて、原付自転車で、第二の職場Bに向う途中で交通事故にあい、重傷を負った。原審はこれを通勤災害と認めたが、金庫等は原審判決を不当として、次のように争った。

Xが、第一の労働の場所であるAに行くことによって、Xの住居と第二の労働の場所であるBとの間の通常の経路の外に出たのであって、Xは、副業で収入を得ることを望んでその経路を中断、逸脱した。そのことは、Xの雇用と無関係な個人的利益のあらわれに他ならない。

＜判旨＞通勤災害である。

①住居に戻ることなく、複数の雇主を渡り歩く労働者にとっては、一つの労働の場所からもう一つの労働の場所への直接の行程は、第二の使用者への往路の通勤経路となる。

②このようにしてなされた逸脱は、個人的な利益に導かれたものでも、雇用と無関係なものではない。第一の農園へのその労働者の行程は、第二の雇主がこれを知っており、職業生活の範囲内においてたどられたものである。

③Xの住居から、Aを経て、Bに至る全行程が、Xの通勤経路の往路とみなされるべきである。

### ④相乗り

2001年7月21日の法律によって、「規則的な相乗り」(covoiturage régulier)に伴う災害が通勤災害と認められることになった。これによって同僚等の送迎に、通常の通勤経

路を逸脱して廻り道をしたときの災害を通勤災害と認める余地が与えられたことになる。社会全体としてエネルギーの節約になるという考慮も働いて、労働者間で一般化している相乗りを通勤災害として保護することにしたのである。

Ⅰ第411条の2第1号但書 「行われた逸脱が規則的な相乗りの範囲で必要とされる場合には、その経路は一番の近道でなくてもよい。」

「相乗り」については、かねてより、これに伴う災害を通勤災害と認めるべしとの主張があったようであるが、裁判では一般に、このような相乗りによって経路の廻り道をした場合には通勤災害と認めないとされていた。次の例は、もし相乗りが認められるとすればこんなケースであろうと思われるほどに、いわば条件が揃ったケースである。

**判例20** 破毀院社会部判決 1975年1月8日 D.1975.229

＜事実＞夜勤終了後、被災者は、自分の車で同じく夜勤の同僚をその家に送ってから自宅に戻ることを習慣としていた。災害が被災者の通勤経路の逸脱中に起きた。

＜判旨＞通勤災害と認めるべし。

夜勤終了の時刻を考えると通常の交通手段がないことから、被災者は、その同僚があまりに長く待つことによる疲労と不慮の出来事を避け、よい身体のコンドিশョンで雇主のための勤務に就くことができるようにしていたのであって、相乗りが行われることにつき雇主のイニシアティブがあったか否かは重要ではない。

さらにもう一つ「相乗り」が通勤災害と認められた例を示そう。これは比較的最近の事例であるが、このケースが通勤災害と認められるのであれば、2001年法は必要がなかったであろうともいえよう。ただし、この判例では、後述のように、破毀院が控訴審の判断をコントロールしないとした判例であることにも留意すべきである。

**判例21** 破毀院社会部判決 1995年3月16日 GADSS.403

＜事実＞被災者は、習慣的にそうであったように、女友達をその勤務先に送っていくために自分の住居から労働の場所への一番の近道である経路を逸脱し、彼女を勤務先で車から降ろした後、交通事故にあった。控訴審は通勤災害にあたりと判断した。

金庫の側は、原審判決（クレルモン 1992年10月1日）を不服として、以下の理由で、本件上告に及んだ。

本件災害は被災者の住居と労働の場所との間でたどられるべき経路と異なる経路上で生じたもので、目的の場所は全く別のものであった。なぜならそれは彼女の労働の場所であったからである。この場合、経路の変更の動機は問題とならないのであって、第一審裁判所が本件災害を通勤災害と認定したことは違法である。

＜判旨＞通勤災害である。

控訴審は、控訴審が分析した原因状況を考慮して本件係争災害は通勤災害を構成すると終局的に（souverainement）決定したものであって、上告には理由がない。

今後、「相乗り」の範囲や「規則的な」の文言の解釈が問題となろう。

#### Ⅳ 労働災害と通勤災害との区別

##### 1 区別の利益

フランスでは、1946年法によって、通勤災害も「同じく労働災害とみなされる。」ことになった（2条2項）。この立法によって通勤災害にも労働災害と同様の労災保険給付が行われるべきことになる。

しかし、以下のような三つの領域において、通勤災害を労働災害と区別すべき利益があり、法技術的にも、両者の区別はしばしば困難を伴い、多くの裁判例が出されている。とくに、事業場構内の災害、企業が労働者を送迎する場合の災害、および出張の往復路における災害でこの傾向は顕著である。

区別の利益は主として次の三点にある。

(1) 社会保障法の領域。上記のように、労働災害であるか通勤災害であるかによって、企業が負担する保険料については違いが生じる。これは、社会保障機関と企業（使用者）との関係である。事情はわが国とほぼ同様であるが、フランス法ではメリット制の適用のみをめぐって企業が争うことができる。

さて、フランスでも、労働災害、通勤災害のいずれについても、その保険給付に要する費用は全額使用者の負担であるが、通勤災害については全企業一律のフラット制がとられている。

これに対して、労働災害についてはメリット制が採用されていて、集団保険率、個別保険率および混合保険率の三つがある。

① 集団保険率：労働者10人未満の企業および政令で定める特定業種に属する企業に適用される。業種ごとの算定である。

② 個別保険率：労働者常時200人以上の企業の災害実績によって算定される。

③ 混合保険率：常時使用する労働者が10人以上199人以下の企業に適用される。保険率は二つの部分からなり、一部は業種ごとの保険率により、他の一部は当該企業の災害実績による。

以上の算定方式から、少なくとも大企業としては、生じた災害を労働災害ではなく通勤災害とみなされることに利益を感じることになる。

(2) 労働法の領域；1981年1月7日の法律によって、労働災害（職業病を含む）の被災者の解雇が制限されることになったが、通勤災害の被災者には、この法律は適用されない。1981年法（これを補う1989年法および1992年法）の概略は下記の通りである。

① 労働ができない期間中、および公的機関の認定によるリハビリテーション、職業再教育、再訓練の期間中は、労働契約が停止する。

② 傷病治癒後は、災害前と同一の職場、またはそれができない場合には類似の職場に被災者を配置しなければならない。

③ 契約の停止期間中は解雇が禁止され、これに反する解雇は「無効」となる。

④ ただし、使用者が相当の職場を企業内で見出すことができないとき、または被災者が



使用者によって与えられた職場を拒否した場合には、この限りではない。

被災者にとっては、1981年法の適用は人生を左右しかねない大きな問題であり、この法律の適用との関係で、通勤災害ではなく労働災害であると主張することになる。

(3)民事法の領域で；前述のように、フランスでは、労働災害と職業病につき労災民訴が禁止されている。これに対して、通勤災害については判例が分かっていたが、破毀院連合部判決1962年6月27日は、通勤災害についても有責の同僚に対する民事訴訟を認めないとの判断を示した（詳細は後に述べる）。しかし、翌年に制定された1963年8月6日の法律は、上記の判決を覆し；通勤災害の被災者にその使用者や同僚に対する損害賠償請求が認められることになった。

被災者は、この問題との関係では、当然のことながら、通勤災害であると主張することになる。

とはいえ、1993年3月1日の法律によって、被災労働者の使用者または同僚が加害者である交通事故については、通勤災害と同じく労働災害の場合にも、それらの加害者に対する被災労働者の損害賠償請求が認められることになったことから、労働災害と通勤災害との区別の実益は、部分的に縮小されることになった。

## 2 事業場の構内における到着時および出発時の災害

労働者が事業場の構内に到着したときの災害、およびその構内から出発しようとしていたときの災害については、判例の態度は一貫しており、労働者が使用者のもとにある限り、その権力と監督のもとにあるとして、これらの災害を通勤災害ではなく、労働災害と認定している。

### 判例 22 破毀院社会部判決 1960年12月20日 D.1961. p.127

〈事実〉女性労働者が仕事を終って帰宅しようとして、事業場構内で滑って転倒し、指を2本折った。

〈判旨〉労働災害である。何故なら、被災者はなお事業場構内にいたからである。

評釈者のJ.-J. デュベイルらは、これは使用者に対する相当に重い不当な判決であり、この種の判例が続けば、使用者は事業場の駐車場への労働者の立入を禁止することになると述べている。

しかし、次の判例からも明らかなように、破毀院全部会判決も、同様の判断を示している。

### 判例 23 破毀院全部会判決 1987年7月3日 D.1987. p.578

〈事実〉タイヤ製造会社ミシュランに使用されていた労働者Mは、1978年3月14日に負傷した。彼はその日の労働時間が終わったばかりで、雇主から提供されていた駐車場で二輪

車に乗ろうとした時に被災した。原審は、本件災害は通勤災害であって労働災害ではないと判断していた。

使用者である(株)ミシュランが、本件は労働災害であるとの社会保障機関の判断を不服として、提訴した。原審は通勤災害と判示していた。労働災害とされるとメリット制の適用によって企業が不利益を被るからである。

〈判旨〉本件は以下の理由で、通勤災害ではなくて労働災害である。

①労働災害に関する規定の解釈から、労働者が使用者の権力と監督に服している限りで、その労働者は労働の時間と場所にある。労働のポストを離れたばかりで、なおその者が雇われている事業場の構内にいる時の労働者は、この場合に当たる。

②災害は、事業場長がその組織、管理および監督権限を行使している企業の施設内で起こったものであり、かくしてその労働者はなお使用者の権力のもとにあり、未だ、完全に独立して労働の場所と住居とをつなぐ経路についていたとはいえない。したがって原審判決は、法令の規定を誤って適用したもので破棄差戻を免れない。

### 3 使用者による労働者の送迎中の災害

わが国では、1973年の通勤災害立法以前から、企業の車等による労働者の送迎中の交通事故等は、原則として、使用者の支配下において生じたものとみなされて労働災害として取扱われ、1973年の立法後もその取扱いが踏襲されている。

これに対して、フランスでは、1898年法の時代は、これらの送迎の事故も労働災害と認める傾向にあったが、1946年法によって通勤災害にも労災保険給付がなされることになったことから、議論が再燃した。

結論を先にいえば、その送迎の時間中にも賃金が支払われている場合、または使用者によって確保される交通手段を労働者が利用せざるを得ない（利用が事実上強制される）場合に限って、労働災害と認めるという破毀院の方針は一貫しているが、その境界線上に多くの事案が横たわっており、以下に示すように、しばしば判定は微妙である。

#### 判例 24 破毀院社会部判決 1961年1月26日 D. 1961. p. 301 note. J. -J. Dupayroux

〈事実〉1952年10月26日、現場労働者を運送中の雇主のトラックが交通事故にあい、2名が重傷を負った。労働者達の住居から労働の場所に向う途中であった。

原審は、通勤災害と判断した。社会保障機関は、もともとこれを通勤災害と認定していたが、使用者は、被災者側からの損害賠償請求を免れようとして、この災害が労働の履行のために使用者が確保していた交通手段によって生じたものであって、労働災害であるとして上告した。

〈判旨〉通勤災害である。理由は下記の通り。

- ①労働の場所の外で生じた。
- ②住居と作業場の間の運送の途中に生じた。

- ③労働者の利用は無料であり、利用するか否かは労働者の選択に任されていた。
- ④運送の時間には賃金が支払われていなかった。
- ⑤以上のことから、災害が労働の時間および場所において生じたものとはいえない。

評者のJ. -J. デュペイルウは、多くの企業が労働者の送迎も行っている現実を考えると、この判決の影響には大きなものがあると述べている。

この判例からは明らかではないが（フランスの判例は、多くの場合、事実関係を明示していない）、この作業現場がどんなところであって（例えば、山中等）、その送迎につき企業の危険とその交通手段が結合していたものであって、もしそうだとすれば、事実上、労働者にはこの交通手段を利用しないという選択肢はなかったのではないかと推察される。

**判例 25** 破毀院社会部判決 1996年5月23日 n° 94. 16. 487 Bull. civ. L. S. p. 42

＜事実＞労働時間終了後に、企業のバスで自宅に向う途中の事故。

＜判旨＞通勤災害である。

被災者がその交通手段を利用するか否かは全く自由で、そのバスに乗車中、彼はもはや使用者の権力のもとにはなかった。

**判例 26** 破毀院社会部判決 1996年12月4日 Dr. Soc. 1997. p. 100 note. Y. Saint-Jours

＜事実＞被災者は1989年2月10日、作業場から本社の敷地に戻る途中で交通事故にあった。

被災者の車はその敷地内にあり、その車を取りに行く途中の事故であった。

被災者は、事故のとき、使用者の車に乗っていた。

使用者は被災者の負傷治癒後、原職復帰不可能、配転も困難と判断して被災者を解雇した。被災者はこれを不当解雇であるとして、解雇手当等の支払いを求めた。

原審は本件を労働災害と認めて被災者の請求を認容した。

使用者は下記の理由で上告し、本件は通勤災害であるから1981年の解雇制限法の適用はないと主張した。

①たとえ、企業の車中での移動であったとしても、労働時間外の事故であった。

②労働者が企業が用意した車を利用するか否か自由であった。

＜判旨＞本件は以下の理由で、通勤災害ではなく、労働災害であるから、原審の判断は正当である。

①災害は勤務に関わる移動 (déplacement professionnel) の途中で生じた。

②それは、作業場から本社施設への帰路で生じた。

③その施設に被災者の車が置いてあった。

④以上のことから、被災者は使用者との間で従属状態にあった。