

除き、使用者に対する民事責任の追及を禁止している（1965年基金規定10条1項）、交通事故である通勤災害については、労災保険の請求のみをなしうるとも考えられる。しかし、上記の規定は、被災者は交通事故保険と労災保険のいずれをも請求できることとし、両者の調整をはかっている。

このため、交通事故保険の支払い手続は、①保険会社は保険金を支払う前に、被災者に他の強制社会保険に加入していない旨の申告書を提出させる、②他の社会保険に加入している旨の申告があった場合、保険会社は当該強制社会保険団体に通知する、③通知後45日以内に強制社会保険団体から返事（被保険者に代位する旨の意思表示）がないと、保険会社は保険金を支払う、となっている（28条2項、3項）。

このように、通勤災害は原則として労災保険で給付をおこない、その分を交通事故保険に求償するしくみになっている。交通事故保険が直接支払うのは、通勤災害でない交通事故ということになる。

《参考文献》

- ① Andrea Torrente e Piero Schlesinger, *Manuale di diritto privato*, Milano, 1997
- ② Gennaro Ferrari e Giulia Ferrari, *Infortuni sul lavoro e malattie professionali*, Padova, 2002
- ③ Giuseppe Alibrandi, *Infortuni sul lavoro e malattie professionali*, Milano, 2002
- ④ Giuseppe Casale, *L'infortunio in itinere*, Roma, 2002
- ⑤ Guglielmo Corsalini, *Infortunio in itinere: questioni applicative dell'art.12 del decreto n. 38/2000*, Riv. inf. mal. prof. 2000, I, 27
- ⑥ Edoardo Gambacciani, *Infortuni in itinere nel sistema di tutela contro i rischi del lavoro: il punto dopo la riforma del 2000*, Riv. inf. mal. prof. 2002, I, 259
- ⑦ *Rivista degli infortuni e delle malattie professionali*, INAIL, dal

1998—2002

- ⑧ 山口浩一郎「イタリアにおける通勤途上災害」ジュリスト518号(1972年10月15日号) 60頁以下

北米労災補償法における通勤災害補償の考え方

品 田 充 儀

1. 北米労災補償制度と通勤災害問題

アメリカおよびカナダの労災補償法は州法であり、両国ともに存在する連邦被用者に対する連邦被用者労災補償法と港湾労働者に対する特別立法を除くと、ほぼすべての労働者が州ごとに定められている労災補償法の適用下にある。こうした州法は、現在カナダに12（現在、カナダには13州あるがヌナバット州は独自の労災補償法をもっていない）、アメリカに50（コロンビア自治区と6つのテリトリーを入れると57）存在しているが、それらのなかに通勤途上において発生した事故を明文規定によって補償対象としているものはない。つまり、アメリカおよびカナダにおいては、通勤途上災害は原則として労災補償法上の給付事由とはみなされておらず、保護の対象下にはないのである。しかし、いうまでもなく、世界に冠たる自動車大国であるこれら2国において、わが国でいうところの通勤途上災害が相当数発生していることは想像に難くない。両国各州の労災補償法においては、こうした事故に対して、一般論としては補償の対象外としながらも、業務遂行性の概念を拡張する等の方法によって、事実上補償を実現しているというケースが少なからず見受けられる。

なお、アメリカとカナダの労災補償法制度は、現金給付の補償率の違い、民間企業が保険者となっている州の有無などに相違はあるものの、業務災害の認定基準の考え方や通勤災害の取扱いなどに関して、国としての違いは認められないため、ここでは北米全体の州を対象として検討していく。

2. 業務災害の認定にかかる判断基準

アメリカにおいても、業務災害の認定は、「業務に起因し、かつ業務遂行中に発生した」との要件が基準となる。ほとんどの州においては、これら二要件は別の概念であり、両方を満足することを業務上であることの要件とするが、少数の州（フロリダ、オレゴン、ワイオミング）では、それらを一つの業務関連性の概念として把握するとしている。もっとも、ここでいう「一つの業務関連性」という概念も、傷病と雇用における一定の条件、行動、環境、もしくは要求との間の関連性を意味するという点において、業務遂行性と類似した解釈に至ることとなる。一般的に、傷病が業務に関連するか否かの判断においては、以下の7つの要素が斟酌される。

- ① 労働者の行動が使用者の便益のために行われていたか
- ② 労働者の行動が使用者もしくは労働者によって予期されるものであったか
- ③ 労働者の行動が当該雇用上の一般的な危険もしくは当該雇用に伴随するといえるものであったか

- ④ 労働者は当該行動に当たって対価を支払われていたか
- ⑤ 労働者の行動が事業所の構内で行われたものであったか
- ⑥ 労働者の行動は使用者の指示もしくは使用者に黙認されたものであったか
- ⑦ 労働者の行動が自らの個人的な任務を果たすものではなかったか

業務起因性とは、雇用と傷病との因果関係を問うものであるが、雇用と傷病との間にどの程度の因果関係を求めるかは、法令ならびに判例において州ごとに微妙に異なっている。一方、業務遂行性とは、事故が発生した時間、場所、環境、および諸条件に関連する概念であるが、判例ならびに学説において承認されている見解によると、事故が業務遂行中に発生したというためには、「雇用されている労働者が、雇用されている時間中に合理的に見てなすべきことをなしており、またその時間中に合理的に見ているべき場所にいる場合をいう」とされている。これは、必ずしも傷病が業務の範囲内 (in the scope of employment) で起こったことを要求するものではなく、一般的には、業務遂行性の概念は広く解釈されている。

3. 通勤災害に対する基本的な考え方

(1) 業務遂行性の考え方

アメリカおよびカナダにおいては、通勤災害を特別に補償するという制度がない以上、こうした災害が業務上であるというためには、当該負傷（以下、通勤災害として労働者に発生した事態については、疾病、死亡を含めてすべて負傷と記述する）が業務遂行性の概念といかに整合しうるかという点が問題とされる。業務遂行性の考え方は、必ずしも業務時間中ないしは実際に業務に従事しているという状態に限定されるわけではないが、職場で発生していない以上、業務遂行性が認められる範囲は相当に狭くなることは間違いない。

労働者の負傷が事業所内で発生したか否かは、業務遂行性を認める上において重要な基準となる。しかしながら、この場所的概念をどの程度考慮するかという点については、各州において必ずしも一致しているわけではない。いくつかの州では、使用者が所有もしくは規制している領域で発生したあらゆる負傷について、業務遂行性があると判断しているが、他の州では、業務起因性と業務遂行性は使用者が提供している施設において、使用者が認めた行為を含むものとしている。ただし、通常、労働者が使用者の敷地内にいたというだけでは業務上と認められる十分な理由とはならない。そこにいることを使用者に要求され、その場所に内在する危険が顕在化するか、もしくはその場所における何らかの瑕疵が原因となっていなければ補償されない。

事業所構内ではないところで労働者に発生した負傷は、使用者のために任務として行っていたといった何らかの業務関連性が示されない限り補償されない。いくつかの州の労災補償法は、事業所構内ではないところで発生した負傷については、当該労働者が事故発生時点において、労務提供の一部として当該地域にいることを要求されていたか、もしくは使用者の明示又は黙示の指示によって当該地域で業務に従事していたことが証明されない

限り補償しないことを明言している。また他の州の法令は、使用者が提供する施設から離れた場所における私的な行動は補償対象とされないと明記している。

(2) 業務時間外に発生した負傷にかかる補償認定の判断基準

業務の時間外に発生した負傷については一般的には補償の対象とはされない。しかしながら、負傷発生時における労働者の行為が、雇用契約からみて明示もしくは黙示の指示のもとにあったという合理的な判断の下に行われたという場合には、補償される場合がある。さらに労働者の行為が、労使双方の利益を実現するために行われていたという場合や、私的な行為であったとしても業務に関連した行為であり、かつ合理的に予想される行為であり、また禁じられていた行為ではなかった場合にも、補償の可能性は生じる。

業務に付随する行為中に発生した負傷についても、業務遂行性ありとみなされる可能性があるが、そのためには労働者は、まず当該危険が業務によって作り出されたものであること、および業務時間ならびにその場所との関係においてその限界点内で発生したものであり、かつ雇用に関連する行為をしている間に起こったことであることを証明しなければならない (*Whittemore v. Sullivan County Homemaker's Aid Service* (1987) 129 N.H. 432, 519 A.2d 919)。使用者が認めている休憩時間中に事業所構内において発生した事故に起因する負傷については、一般的に業務遂行性ならびに業務起因性があると判断される。ただし、業務起因性があるとされるためには、労働者が使用者の指示もしくはその習慣に従って行動していたことを求められる場合 (*Lemming v. University of Cincinnati* (1987, Hamilton Co) 41 Ohio App. 3d 194, 534 N.E.2d 1226) がある。休憩時間中に事業所外で発生した負傷について補償を認めるか否かは、ケースバイケースとなっている。一般的には、負傷発生時点での労働者の行動が諸状況に照らし合わせて、業務との関係において合理的に発生したものと見られるかが基準となる。たとえば、賃金が支払われている休憩時間中にソフトドリンクを購入する目的で事業所から道路に出た所で車にはねられたという事件においては、当該休憩には業務遂行性があり、またその負傷については業務起因性があると判断されている (*King Waterproofing Co. v. Slovsky* (1987) 71 Md. App. 247, 524 A. 2d 1245)。休憩の際にソフトドリンクを購入するという行為は、通常の業務に伴う事態であり、本件の状況から見て事業所を離れて道路に出ることも合理的な行動であるとの理由であった。しかしながら、使用者が休憩時間中に事業所を離れることを容認していた場合であっても、当該休憩時間を大きく超えていた場合や労働者の外出の目的が通常予期される利便性の供与の範囲を超えるような場合には補償は認められない (*Mitchell v. Employers Mut. Liability Ins. Co.* (1976, La. App. 3d Cir.) 341 So 2d 35, cert den (La) 342 So. 2d 1121)。この点、一般的には、労働者の私的な行為であっても、定期的な休憩時間におけるリフレッシュや身体的ないしは生理的な要求のために必要とされる事柄であれば、業務遂行性は否定されない。ただし、この場合においても、時間的場所的な合理性が求められることはもとより、当該行為は使用者が合理的に推定できるものであり、また禁止されていないも

のであることが条件とされる。

食事休憩時間中に発生した事故についても、基本的には補償の対象とされている。もっとも、自宅から持ち込んだサンドウィッチによって中毒死したといった場合には業務起因性が認められないとして補償されない (Forsythe v. INCO (1989) 95 N.C. App. 742, 384 Se .2d 30)。問題となるのは、職場を離れて食事に行った際に発生した事故についてであるが、こうした場合には、業務遂行性は認められないとの理由から原則として補償されないこととされている。雇用においては時間と場所が特定されており、こうした行為は業務の範囲を超えるものであるとみなされるのである (Shinn v. General Binding Corp., Koelling Metals Div. (1990, Mo. App.) 789 S.W. 2d 230)。ただし、この場合においても、使用者が当該食事休憩の時間に対して給与を支払っているといったケースにおいては、補償が行われることがある (Duncan v. Workers' Comp. Appeals Bd. (1983, 1st Dist) 150 Cal. App. 3d 117, 197 Cal. Rptr. 474)。

(3) 通勤災害を認めない理由

通勤途上の災害を労災補償の対象にしないという原則について、たとえばカリフォルニア州は、法制定まもない 1916 年の最高裁判例 (Ocean Acc. etc. Co. v. I.A.C. (slattery) 173 Cal. 313, 322, 159 P.1041 (1916)) により次のように述べている。

「通勤は雇用に必然的に伴うものであり、そこで生じた災害は、広い意味においては業務関連性 (起因性) があるといえる。しかし、補償受給権は、当該負傷が雇用から生じたか否かは雇用に伴随して生じたかという事実に基づいて発生するものではなく、負傷の発生時において労働者が提供していたサービスが雇用に基づいていたか否かは雇用に伴随するものであったか、という事実に基づいて発生するものである。つまり、通勤中の労働者は職場に到着するまで何らのサービスも提供しているわけではないため、補償の対象とはされない」

アメリカおよびカナダにおいては、通勤は労働者個人の行為であり、労災補償が対象とするのは、労働者が職場に到達し、使用者に対して何らかの利益を与えるべき行為をした時点からということになる。通勤は、移動を目的として行動しているあらゆる者に共通する危険であり、通常の雇用に伴う事故とはみなされないのである。こうした原則を、北米では「通勤ルール (the going and coming rule)」と呼ぶが、これは逆に労働者が引き受けることになる危険と労働との間に何らかの合理的な因果関係が見出される場合には、補償が肯定されることを意味する。こうした因果関係が存在するとされるためには、一般的に次のような 3 つの条件が必要とされる。

- ① 負傷が労働者の雇用期間内に発生したこと
- ② 合理的にみて、労働者がそこにいることが予期される場所で負傷が発生したこと
- ③ 負傷は、労働者が職業上の任務を遂行している途上、もしくは当該任務に伴随する何らかの仕事を遂行している途上で発生したこと

ただし、後述するように、通勤ルールに対する例外には多様な形態が存在しており、必ずしもこれらの条件に合致する場合だけとは限らないといえそうである。この点、たとえばウィスコンシン州法では、「通勤ルール」について次のように規定している。

「通常の経路において通勤している労働者は、負傷の発生が事業所構内もしくはそこに密接に隣接した場所であるか、使用者の指定した駐車場と職場との間を直接的に結ぶ場所を中断なく通常の経路において歩行している場合、もしくは支援のための呼び出しに応じて当該職場のある町ないしは村を離れて仕事をする消防士または自治体職員が、その行動において法に違反していない場合、業務に関連した負傷とみなされる。」

こうした規定のあり方は、州ごとに異なっているものの、いくつかのバリエーションに分けられるといわれている。

4. 事業所構内の定義と労働への着手の考え方

先のカリフォルニア州最高裁判決の見解によると、労働の着手点は、労働者が職場に到達しサービスの提供が始まった段階ということになるだろうが、この場合にも職場への到達とはどの段階をいうのか、また職場へ到達しサービスに従事したとはどこからをいうのかなど、問題は残る。さらに、具体的な事件においては、何らかの業務上の必要性や業務命令があった場合はどう考えるかといったことなども発生し、結局多くの例外について判例のなかで議論が展開される事態となる。そして、裁判例において、業務遂行性の概念を拡張する事例が多くなるにつれ、その原則自体に対する疑問も生じてくるのである。

職場への到達とはどのような段階を指すのか、という点については、そもそも事業所の領域が問題となる。つまり、どこまで到達したら事業所の構内であるとして業務遂行性を認めることが可能になるのかということが確定されなければならない。通勤においては、一定の地点までは公衆に対する一般的な危険の範囲内にあるとして補償の可能性は存在しないものの、使用者が管理・管轄する敷地内に入った段階において業務遂行性の可能性が生じるため、この問題は決定的な影響をもたらすこととなる。特に、自家用車で会社に通勤することが多く、また一般的にあって、事業所の敷地が広いアメリカならびにカナダにおいては、その範囲をどこまで認めるかによって対象となる事故の数は大きく異なってくるのである。

(1) カナダオンタリオ州における事業所構内の定義と判断基準

構内の概念は、州ごとに判例ないしは法令等によって定義づけられているが、いずれの州においても必ずしも使用者が所有もしくは占有している土地ないしは領域だけを指すわけではない。たとえば、カナダのオンタリオ州では、労災補償局の判断基軸となるポリシーマニュアルおよびガイドラインにおいて、まず地理的な関係における業務遂行性の概念を以下のように説明している。

「労働者は、適切な時間に、使用者の業務を行うために承認された出退勤の方法におい

て、事業所の構内に入った時点で、業務遂行中とみなされる。労働者は、業務上の都合により構内を離れた場合でない限り、事業所の構内を離れた時点で、業務遂行中という状態は終わる。」「例外はあるものの、一般的には、労働者は、職場への移動ないしは職場からの移動については、業務遂行中にあるとはみなされない。局としては、事業所の構内で起こった事故に関して、労働者が事故発生時に業務遂行中であつたか否かに関する判断要素としては、地理的な場所を重視する。場所とは、個人的な行動と業務に関連する行為との間に描かれた境界線として受け止められる。

そして、ここでいう事業所構内の概念については、

「事業所の構内とは、労働者が立ち入るビルディング、プラント、もしくは場所と定義され、それらは労働者が職場への出退勤の際に利用する使用者によって管理された入口、出口、階段、エレベーター、ロビー、駐車場、通路、道路などを含む」としている。

もともと、実際の解釈における事業所構内の概念は事業の種類によって多様にならざるを得ず、その都度解釈される結果となっているといえそうである。たとえば、建設労働者が、業務時間終了後に建築現場の門の外に駐車してあつたトラックに乗ろうとしている途中で凍結した路面に滑って怪我をした事件において、労災補償局は事故が使用者の財産権の及ぶラインを超えていたとして補償を認めなかった（WCAT Decision No.789/87,1988）ものの、不服審査局では、建築資材が門の外にも置かれていたことや業務上の行動がそうした地域で行われていたことなどを理由に、補償を認めるとの判断を下している（9 WCATR 153, 1988）。少なくともオンタリオ州では、物理的な境界線よりも、領域ないしは労働者に対して使用者がどこまでコントロールを及ぼしているかという概念のほうが重視されているといわれている。

（2）アメリカにおける「事業所構内ルール」の意味

アメリカの多くの州においては、「事業所構内ルール（employer's premises rule）」という概念に基づいて、通勤途上における一般的な危険と業務遂行性のある負傷とを区別するという手法をとる。つまり、このルールが適用される州では、事業所構内に到達しているか、もしくは実際に就労を行う場所の近隣にいるという事実において、通勤ルールは適用されず、補償の可能性が生じてくるのである。もともと、「事業所構内ルール」による補償の可能性は、通常就労時間の前もしくは後の合理的な時間内において、通勤中に事業所構内で発生した事故を対象とするものであり、その射程範囲は狭いといえる。

「事業所構内」の定義について、アメリカの多くの州は、「構内とは、労働者が職務に従事する企業において、使用者によって提供されたすべての領域を含む」としている。たとえば、雇用の場所が工場であれば、使用者の財産が何エーカーに及ぶとも、その構内とは工場のフェンス内すべてを含む（Pineda v. Oliver B. Cannon & Sons, Inc., 172 Pa. Super. 625, 93 A.2d 902 (1953)）。また、労働者が大学で勤務している場合には、キャンパス内の全域がここでいう構内となる。実際、正式な労働契約を締結するための書類を持って大学

キャンパスへ入ったところで学生の車に轢かれて負傷した事例において、大学キャンパスに入った時点で業務遂行性ありとして補償を認められた例 (Warren's Case, 326 Mass. 718, 97 N.E.2d 184 (1951)) がある。また、たとえば、広大なアパート建築現場で働く労働者は、その全域が職場であり、通常業務に従事している場所から380ヤード離れた場所に報告に行く途中で滑落死した大工も、業務遂行性ありとされている (Employer's Ins. Co. v. Bass, 81 Ga. App. 306, 58 S.E. 2d 516 (1950))。

「事業所構内」の定義については、各州とも一般的な定義を有しながらも、実際には事案ごとに判断しているといえそうである。カリフォルニア州最高裁は、事業所構内に関する地理的な境界線は、「雇用」がはじめられる場所を裁判所が客観的かつ公正に確定するものであるとしている (General Ins. Co. v. W.C.A.B. (Chairez) 16 Cal. 3d 595, 128 Cal Rptr. 417 (1976))。しかし、実際の判断は難しく、使用者の財産ないしは建物に隣接する地域における判断は微妙なものとなっている。カリフォルニア州最高裁判所は、ここでいう「雇用」について、労働をはじめるないしはこれを終えるために必要となる時間的、場所的な限界点を含むものとしており、使用者が実際に影響力を行使する所有地の境界線を意味するわけではない (Cal. Cas. Ind. Exch. v. I.A.C. (Cooper) 21 Cal. 2d 751, 135 P.2d 158 (1943))、としている。一般的には、事故発生場所が職場に近ければ近いほど、当該負傷は補償される可能性が高くなるといえるが、構内周辺の危険についても、事情によっては「事業所構内ルール」に関係なく補償が認められる場合がある。

(3) 「事業所構内ルール」における境界線の拡張

「事業所構内ルール」が維持される限り、原則としては、たとえ事業所の入り口まで1ステップの距離にあったとしても補償は否定されることとなる。実際、たとえば会社への出勤時に事業所ビルの入り口の踏み段まで来て、ドアのハンドルに到達しようというところで地面の凍結のためにすべって怪我をしたというケースにおいては、未だ道路の一般的な危険のもとにあったとして補償はなされないこととされている (Simpson v. Lee & Cady 294 Mich. 460, 293 N.W. 718 (1940))。ところが、同じ州ではないが、事業所のドアに至るまで6フィートの距離にある場所で転んで怪我をしたという事件において、テラゾフロアであったといった希薄な理由で補償を認めているケースもある (Fidelity & Casualty Company v. Kennard 162 Neb. 220, 75 N.W. 2d 553 (1956))。「事業所構内」の概念をどの程度まで拡張しうるかという点は、各州の裁判所を悩ませる1つの問題点になっているといえそうである。この点、裁判例では労働者が保護されるべき「合理的な距離」といった用語が用いられる場合があるが、その解釈の幅は大きく原則を導き出すには至っていないといえる。

しかしながら、一般論としては、労働者がその道路を使う必然性と使用者が何らかの形で影響力を行使しうるといったことを根拠として、事業所構内の境界線は拡張される傾向にある。たとえば、労働者が利用する駐車場、入退出口の周辺の合理的な範囲、事業所構

内に隣接する道路や歩道は、使用者が維持しないしは管理していること、また労働者がその行動をすることについて時間的場所的な合理性があることを根拠として、職場として拡張解釈される範囲内にあるといえる。アメリカ労災補償法の権威であるオーサー・ラーソン教授によると、裁判所は、労働者が事業所構内にアプローチしなければならない必然性と負傷発生との間に明確な業務起因性ないしは因果関係が認められる場合には、状況が許す限りにおいて業務遂行性を認めることができるという意見を述べている (A. Larson, *The Law of Workmen's Compensation* (Matthew Bender) 15.15)。

5. 「事業所構内ルール」に対する例外判例 (ミシガン州とニュージャージー州) と学説

事業所の概念をどこまで拡張するかという問題はあったが、「事業所構内ルール」は、これを明言する州においては基本的に維持されてきた。ところが、1970年代にいくつかの州においてこれを破棄したとみられる裁判例が出てきたことから、議論が巻き起こった。一つはミシガン州において、出勤途中に職場に隣接した凍結路面にて転んで怪我をしたというケース (*Fischer v. Lincoln Tool & Die Co.* 37 Mich. App.198, 194 N.W. 2d 476 (1972)) であった。本件では、使用者が従業員に駐車場を与えていなかったため、従業員は路上駐車を余儀なくされ、そこから徒歩にて通勤することとなっていた。裁判所は、使用者は労働者が路上駐車することを予期しており、隣接地域は使用者の事業所構内の一部とみなされるべきである、として補償を認めたのである。

もう一つは、ニュージャージー州において、勤務する学校に隣接する公道で、バス停に向かう途中、道路のひび割れ部分にヒールをはさまれ転んで怪我をしたというケース (*Dinardo v. Newark Bboard of Education* 118 N.J.Super. 536,289 A.2d 259 (1972)) である。この事件において、裁判所は、通常予期される時間と場所において事故は発生したこと、駐車場に向かう途中であれば補償がされるが、公共交通機関を用いたということによって補償が成されなくなる結果は不合理である、として補償を認める判断を下す。判決において裁判所は、公共交通機関の利用は公衆にとっても使用者にとっても利益があるとの理由を示すが、この種の問題が多様な要素を検討しなければならない事態を生み出すことを示唆しているといえるかもしれない。

もっとも、こうした判断に対しては、疑問の声も挙がることとなる。そもそも、業務遂行性の問題について、公共交通機関と自家用車を用いることを比較することに意味があるのか、もし6ブロックも離れた公道に車を駐車した場合、バス停まで歩くことと区別されるであろうか、さらには何らの交通手段を用いることなく、徒歩で通っている場合どう考えればよいか、といった疑問である。こうした通勤途上災害に対する否定的な考えの背景には、通勤や帰宅の意思に対する証明の難しさがある。何百万、何千万という人が通勤しており、それらのうち何百人かが事業所から離れた場所で事故にあっており、それらは必ずしも家に直行することなく帰宅する途中である可能性がある。つまり、自宅に直行していたか否かは誰も証明できないし、そもそもそれらの危害の原因は、明確に雇用に結びつ

いたものではない、というのである。

ところが、一方において、労災補償法制度は、労働者に有利になるようその例外は広く解釈されていくべきだとする考え方が、裁判例において言及されることもある。背景には、アメリカの労災補償法は排他的な救済手段とされており、労災補償の対象とはされないことが民事損害賠償訴訟提起の条件であるため、事案によっては必ずしも労働者に不利になるとは限らない、という問題がある。通勤途上の災害について、使用者の過失が問題となるケースはさほど多くないと考えられるが、駐車場の瑕疵や周辺領域の管理責任など労災補償が認められない場合には民事損害賠償訴訟が可能となる事態も存在するのである。

「事業所構内ルール」については、当初よりこうしたルールは無意味であり、廃棄されるべきであるといった主張（たとえば、Horovitz, *Workmen's Compensation: Half Century of Judicial Development*, 41 *Neb. L. Rev.* 1, 51 (1961), Pound, *Comments on Recent Important Workmen's Compensation Cases*, 15 *NACCA L. J.* 45, 86-87 (1955), Note, *Arising out of and in the Course of the Employment Under the New Jersey Workmen's Compensation Act*, 20 *Rutgers L. Rev.* 599, 613-21 (1966))があった。この種の主張の理由は様々であるが、「そもそも通勤は雇用には必然的に伴うものであり、補償の対象とされるべき」である（*Moosebrugger v. Presbyterian Church*, 12 N.J. 212, 96 A2d 401 (1953)における Jacobs 裁判官の意見）とするものや、「通勤は雇用に不可欠なばかりか、多くのケースにおいては職場におけるよりも大きな危険を伴うものである」（*Ricciardi v. Damar Products Co.*, 45 N.J. 61, 211 A.2d 350におけるヴァイントローブ裁判長の意見）といった意見がある。また「職場への行き返りは、明白に労働それ自身の基礎をなすものであり、議論は事業所構内ルールから切り離して検討されるべきである」といった意見（Note, *Arising out of and in the Course of the Employment Under the New Jersey Workmen's Compensation Act*, 20 *Rutgers L. Rev.* 599, 613-21 (1966))もある。

6. 「通勤ルール」の例外法理

これまでみてきたように、アメリカおよびカナダにおいては、「通勤ルール」のもと通勤災害に対する業務遂行性は認められないとの立場をとりながらも、「事業所構内」の概念を拡張するなど、微妙なケースにおいては補償を認めるという現実的な対応を図ってきたといえる。こうした状況に至る理由は、事業所外労働や時間外労働、さらには特殊な業務の場合や使用者による指揮命令があったといえる場合など、一見通勤中と見られる場合であっても個別的に判断せざるを得ない様々な事情を生じるという実態があろう。

これらの事情について、共通した原則を見出すことは容易ではない。たとえば、その内容を見ると、必ずしもその時間帯に賃金が支払われていたといった伝統的な雇用関係の判断基準に基づくものではなく、また帰宅している他の労働者とは異なり使用者の利益のために行動していたといったものでもない。判断の一つの基軸は、業務遂行性の概念が業務起因性の概念に続くか、という点にあるといわれる。つまり、まず雇用に関連性のある危