

険が認識されると、業務遂行性の理論が当該明らかな職業上の危険に対して補償を認めるよう工夫されなければならない。たとえば、被災労働者は、工場の入り口近くの線路を渡るといった、その雇用ゆえに特定の危険にさらされることになったか、という点が問題とされる。業務と危険との間に明らかに因果関係が存在するような場合には、必ずしも業務遂行性の概念が適合しないようなケースであっても、明らかに雇用によって引き起こされた負傷について補償を拒むといった不公正が生じないようにするため、その概念を拡張するといったことになるのである。「事業所構内ルール」の例外に対する実効ある説明としては、労働者が構内に近寄るかそこに残らなければならない諸状況と負傷の発生との間に明確な業務起因性ないしは因果関係が存在すると裁判所が判断すれば、業務遂行性は拡張して適用されてもよいというのである。

もっとも、例外として認められるか否かは事情によって複雑であり、以下、アメリカ各州の裁判所が判断してきた通勤災害に対する例外的な事例を類型化して示していくことで、その傾向を把握することとする。

#### (1) 「事業所構内」概念の拡張適用

##### a) 公道を事業所構内と同一視しうる場合

前述のごとく、通勤災害が補償される例外として、「事業所構内」の概念を拡張するという事例は少なくない。この種の拡張の例として、公道ないしは歩道を事業所構内と同一視しうるという論理がある。リーディングケースは、まさに職場に入ろうとする直前の公道たる歩道において、氷に足を滑らせて怪我をしたという事件 (Barnett v. Britling Cafeteria Co. 225 Ala. 462, 143 So. 813, 85 A.L.R. 85(1932)) である。この事件においては、事業所正面の歩道は、入り口に至るための手段として使用者のビジネスには不可欠なものであり、またたとえば窓ガラスを洗うときなどはそこに立っているのであるから、事業所構内の一部と同一視しうるものであるとして、補償を認めた。同裁判所は、事業所構内の拡張可能性についての基準として、「事業所構内でない場合あるいは公道であっても、それが職場に極めて密接しており、その一画ないしは環境に危険があるような場合には、労働者は法の保護の対象とされる」ものであり、「仕事が行われる際にどの範囲まで労働者に危険が及ぶかという領域が、事業所構内を定義づける際の実質的な判断要因となる」とした。

一方、他の判決においては、使用者が管理していない場所で労働者が負傷を被った場合であり、その事故発生時に労働者が職場にまだ到達していない場合には、職場の領域に達しているとはいえないとしているケース (MTD Products, Inc. v. Robatin, 61 Ohio St. 3d 66, 572 N.E. 2d 661 (1991)) もあり、事業所構内の拡張判断はかなり微妙であるといえる。公道について事業所構内の拡張解釈を認めるケースとしては、氷付いているために滑りやすくなっている歩道で怪我をしたという事件が多いといえるが、こうした事件において補償を認める理由としては、使用者が歩道を滑らないようにする義務を怠った、使用者が習慣的に用いていた場所であった、労働者がドアが開くまで待つ場所であった、などといっ

た理由が付されることが多い。

#### b) 駐車場との往復

「事業所構内」概念の拡張に関する事例は、事業所に隣接する駐車場を舞台とする事故のケースも多い。駐車場の事故について補償を認める根拠は事案ごとに多様であるが、以下のような条件に合致する場合には労働者に生じた負傷は補償される (Branco v. Leviton Mfg.Co. 518 A2d 621 (1986,RI))。

- ① 使用者が事業所の場所から離れた労働者利用の駐車場を維持している。
- ② 使用者が、指定するかもしくはこれを認めている離れた場所に労働者が駐車することを指示し、労働者の経路について管理する積極的な行動を取っている。
- ③ 労働者の負傷が駐車場から直接的に工場ないしは事業所へ向かう途中に発生したものである。

いくつかの州では、労働者が利用するために使用者が所有する駐車場は、それだけで事業所構内であるとする判断を示している。また、駐車場と職場との往復は、たとえそこが一般の人が利用する公道であったとしても、「事業所構内」の概念が拡張される場所であるとする州もある。

こうした事情がない場合であっても、労働者が被った負傷と労働との間に因果関係があることを証明できる場合には、補償が実現される場合がある。十分な因果関係があるか否かの判断は、以下のような基準によって審査される (Branco v. Leviton Mfg.Co. 518 A.2d 621 (1986,RI))。

- ① 負傷が労働者の労働時間内に発生したか否か
- ② 合理的に見て、労働者の負傷が予期される場所で発生したか否か
- ③ 負傷の発生時、労働者は合理的に義務を遂行していたか、もしくはそれらの義務が遂行される条件下にあったか

#### c) 危険範囲の拡大

事業所構内の概念が拡張されるもう一つのケースとして、雇用に伴う危険範囲の拡大という理由が示されることがある。たとえば、公立学校の教員が学校のグラウンドに隣接する公道を歩いているとき、生徒が打った打球が当たって怪我をしたという事件 (Nelson v. City of St. Paul, 249 Minn.53, 81 N.W. 2d 272 (1957)) において、裁判所は、雇用に伴う危険が事業所構内の境界線を越えて降りかかったものであるとして、補償を認めた。これは、工場において爆発が生じた際に、事業所の外にいた労働者に破片が降りかかってきたことと同じ論理であり、出退勤の途中であるとの理由によって補償されないことにはならないというのである。こうした事件においては、危険がどこの範囲まで及ぶかという点が、事業所構内を定義づける際の実質的な判断要因であるとされている。さらに、使用者のビジネスのためにそこに集まってきた車やトラックなどによって引き起こされた交通渋滞の

ため、事業が行われる場所の埠頭に隣接する公道である護岸にいた労働者が怪我をしたという事件 (Freire v. Matson Navigation Co. 19 Cal. 2d 8, 118 P.2d 809 (1941)) においては、使用者によって作りだされた危険がゲートを越えて公道にまで拡大したものであるとして、業務遂行性を認め補償を肯定している。この事件において、裁判所は、事業所構内概念の拡大が生じたとしても、これが認められるのはそこで発生した特定の危険に限定されなければならないとしている。たとえば、この事件の場合において、もし、当該労働者が氷に足を滑らせたというものであったり、事業が行われる場所から合理的な距離を越えて (たとえば1ブロック先) 発生したというのであれば、業務遂行性は認められない。

## (2) 使用者のための特別な任務の遂行

### a) 使用者の指示の有無

通勤災害に業務遂行性が認められる法理として、使用者のために何らかの特別な任務を遂行していたといった事情が勘案される場合がある。出勤ないしは退勤において使用者の要求に応じる行動を取っている際に生じた事故は、サービス遂行の過程であるとみなされるのである。ただし、この例外が認められるのは、労働者の負傷とこれを受傷した時に遂行していた業務関連行為との間に因果関係が存在した場合だけであり (Zelasko v. Refrigerated Food Express, 128 N.J. 329, 608 A.2d 231(1992))、また当該負傷をもたらした労働者の行為について使用者の要求、指示、ないしは命令がなかった場合には認められない (Reynolds v. School Dist. Of Omaha, 236 Neb. 508, 461 N.W. 2d 758 (1990))。たとえば、ストアの事務員が、他の事務員から店の鍵と売上を回収した後に交通事故にあったという事件においては、当該被災労働者は翌朝それらを持ってくるように夜勤事務員に要求することができたものであり、この点について使用者は何らの指示も行っていないという理由から、業務遂行性は否定されている (Hetland v. Magnum Petroleum, 225 Mont. 389, 733 P.2d 343 (1987))。

### b) 特別な任務の判断基準

もともと、特別な任務であったか、および使用者の指示に基づく行動であったかとの判断は微妙なものとなりやすい。たとえば、警察官が、ロサンジェルスのある場所で行われている市主催のフェアの警備に自宅から直接に向かう途中で事故にあったという事件 (Guest v. Workmen's Comp. Appeals. Bd. 2 Cal 3d 670, 87 Cal. Rptr. 193, 470 P.2d 1(1970)) は、その典型的なケースであるといえる。この事件において、被災労働者側は、通常の勤務とは異なる特別な使命のもとに業務に向かったもので、通勤災害にかかるルールは適用されないと主張する一方で、労災補償局はフェアが17日間行われており、その間はずっと現場に向かうこととされており、何ら特別な任務が与えられていたわけではないと主張していた。問題の一つの焦点は、労働者が規則に違反して、自家用車によって、警察署で着替えることなく現場に向かった行為の正当性であったが、カリフォルニア州最

高裁判所は現場の状況から見て自宅で着替えて現場に直接向かう行為は不合理なものではなく、当該任務は合理的に見て特別なものであると判断した。ただし、この判断が極めて微妙なものであったことは、多数意見を導いた Garzoli 裁判官が、労働者に補償を与えるため、裁判所は労災補償法をリベラルに解釈するという条文があることに言及していることから想像されよう。

しかしながら、カリフォルニア州についてみた場合にも、特別な任務の考え方がその後拡大されたというわけではない。最初に出社した者がコーヒーを入れておくという習慣があった会社において、事前にコーヒーを入れておくため、通常より1時間15分早く家を出て、ガソリンとコーヒーを購入して始業時間より45分も早く会社に到着し、会社の前に車を止めて降りたところ、通りがかった車に轢かれたという事件 (General Ins. Co. of America v. Workmen's Comp. App. Bd.(Chairez) 16 Cal. 3d 595, 128 Cal. Rptr.417(1976)) においては、最高裁で判断が覆るという結果となった。一審ならびに控訴裁では、労働者はその仕事の合理的な限界内にあり、事業所構内に到着した時からドアを開け、コーヒーを入れるという目的において、使用者のために行動していた。さらに使用者は事業所構内に駐車する場所を置くことなく、早い時間に労働者が出社することを許したことにより労働者に危険を招いた、として業務遂行性を認め補償を容認する判断を下したが、最高裁判所では5対2で逆転される結果となった。最高裁判所は、「事業所構内ルール」は拡張される傾向にあるが、それらとて一定のカテゴリーのなかにあり、本件には適用されない。「特別な危険」という例外にも、また単に職場に早く来てコーヒーを入れるといったことでは「特別な任務」を得ていたという例外にもあたらない、というのである。

ところが、同じくカリフォルニア州最高裁は、比較的類似した8年後の事件 (Price v. Workers' Comp. App. Bd. 37 Cal 3d. 559, 209 Cal Rptr. 674, 693 P.2d 254, 257(1984)) において、次のような判断を示す。同事件の労働者 Price は、始業時刻15分前の7時45分に会社に到着したが、会社にはカギがかかっており入ることができなかつたため、その待ち時間を利用して車にオイルを入れていたところ、通りがかりの車に轢かれて負傷した。最高裁は、この事件において補償を認める判決を下すが、Chairez 事件との相違については、Chairez の場合は事業所構内に到着する前に起こったことであるが、Price の場合は、事業所構内に一旦入って、使用者を待っている間に発生した事故であった (ドアが開けられたらすぐに仕事ができるよう待機していた) というのである。

カリフォルニア州においては、使用者の特別な任務の遂行という法理について、以下のような適用基準を定めている。

「使用者の明示または黙示の要求によっているか、雇用における合理的な期待に応じたものであること。つまり、労働者のボランティアでも、労働者自身の利便のためでもなく、雇用上の条件となっていることが必要であり、そして、

- ① 労働者が日常の業務との関係において、とりわけ特別な職務に従事していたか
- ② それが、業務遂行中の行為であったといえるか、さらに

③ 当該行為が使用者の明示又は黙示の要求ないしはその勧誘によって行われていたか、を問う。」

特別な任務は、その任務が完遂されるか労働者が帰宅するまで終わらない。こうした任務からの軽微な逸脱は、例外の適用に影響しないが、使用者の業務から完全に離れてしまうような場合には、厳格に解釈される。

#### c) 呼び出しに応じた場合の基準

他の州の裁判例についても、概ねカリフォルニア州に類似した判断が行われているといえそうである。たとえば、一時的にレイオフされていた電気技師が学校で特別な仕事のために呼び出され、現場に行く途中で事故にあったという事件 (Le Vasseur v. Allen Electric Co. 338 Mich. 121, 61 N.W. 2d 93 (1953)) では、特別な任務の遂行であるとして補償を認める判断が下されている。また、通常の労働日ではなかった土曜日に呼び出された帳簿係が、帰宅する途中、自宅前で車から降りて歩いている途中で怪我をしたという事件 (Bengston v. Greening 230 Minn. 139, 41 N.W. 2d 185 (1950)) でも、業務遂行性があったとして補償を容認している。

特別な任務であったか否かについての労働時間との関係は、難しい判断になっているといえる。たとえば、単に残業を2時間させた後の帰宅については、こうした特別な任務を遂行したことには当たらない (Welsh v. Aetna Cas. Sur. Co., 61 Ga. App. 635, 7 S.E. 2d 85 (1940))。ところが、昼間機械を稼働させるために、通常8時に出社すべきところ午前4時に出社することを命じたケース (Thurston Chem. Co. v. Casteel, 285 P.2d 403 (Okla. 1955)) においては補償が認められている。理由は、この場合の通勤にかかる負荷は明らかに大きかったというのである。終業時刻を越えて職場に滞留した後に起こった事故については、たとえ事故が事業所構内で発生したとしても、使用者が労働者のために便宜を図っていただけである場合や使用者が当該労働者の行為から直接的な利益を受けていない場合には補償の対象とはされないこととなっており、一般的には事故が事業所外で発生した場合の認定基準は厳しいものになるといえる。

### (3) 特別な危険の存在と事業所間の移動

#### a) 避けがたい危険な通勤経路

負傷が発生した事業所外の場所が、職場への唯一のルートであるか、もしくは通常のルートでありながらも、そこには特別な危険があるとみなされる場合には、雇用上の危険であるとして当該通勤災害に対して補償がなされる場合がある。この法理が適用されるためには、

- ① 事業所構内への経路に密接に結びついた場所であり、
- ② その経路において想定される特別な危険であり、
- ③ 労働者は、当該経路を通るが故に特別な危険にさらされるものであり、そして

④ その特別な危険と事故との間に因果関係がなければならない (Posso Cherne Constr. v. Posso, 735 P.2d 384, 54 Utah Adv. Rep. 35 (1987, Utah))

さらに、いくつかの州の裁判例によると、この法理が適用される条件として、第1に、当該負傷が業務に起因して発生していなければならないとの基準を示す。つまり、雇用がなかったならば労働者はその場所にいなかったという条件が必要となる。第2に、当該負傷を生じさせた危険は、公衆一般に対する危険よりもその性質ないしは程度において大きなものでなければならない。カリフォルニア州の数多くの裁判例に見る限り、第1の要件について、最高裁は雇用のために労働者はその場所にいることになったことにおいて要件を具備すると述べているが、実際の裁判例においては、事業所の近隣で発生したか、雇用環境が特別な危険を作り出したといった事情を要求している。もっとも、第1の要件については常に必要とされるものではないとの裁判例 (General Ins. Co. v. W.C.A.B. (Chairez) 16 Cal. 3d 595, 601, 128 Cal. Rptr. 417, 546 P.2d 1361 (1976)) もある。この法理の適用はやや曖昧であり、たとえばフロリダ州において、使用者が管理し得ない行動で発生したものであり、また当該危険が公衆一般にも同様に存在するものであったとしても、それだけで補償が否定されるわけではないとの判断を示す裁判例 (Doctor's Business Service Inc. v. Clark, 498 So. 2d 659, 11 FLW 2444, review den (Fla.) 506 So. 2d 1041 (1986, Fla. App. D1)) もある。たとえば、工場に到着するために線路を歩行しなければならない、そのように通勤することが多くの労働者にとって通常の方法となっている場合に起こった事故においては、特別な危険であるとして補償を認めた (Cudahy Packing Co. v. Parramore, 263 U.S. 418, 44 S. Ct. 153, 68 L.Ed. 366, 30 A. L. R. 532, 23 N.C.C.A. 744 (1923)) が、ほとんどの労働者は線路を通過する当該道路を利用していない経路で発生した事故については、補償を認めていない (Pulliam v. McDonnell Douglas Cork., 558 S.W. 2d 693 (Mo. Ct. App. 1977))。他の安全で便利なルートがある場合や多くの労働者がその方法によっていなかった場合には、この例外とはみなされないこととされている。

なお、注目すべき特別な危険の例外として、カリフォルニア州の裁判所においては、「特別な危険としての左折」という法理を発展させている (たとえば、Greydanus v. I.A.C. (Basterretche) 63 Cal. 2d 490, 47 Cal Rptr. 384, 407 P.2d 296 (1965))。少なくともカリフォルニア州では、一般には日常的に左折をすることはないため、左折によって会社に入ろうとして起こった事故は、特別な危険になるというのである。もっとも、この理論を用いる判決の背景には、事故の場所が構内にごく近いという事情があるといえる。

c) 構内(事業所間)の移動

使用者の所有ないしは占有 (メンテナンス) する事業所間を移動する際に起こった事故については、ほとんどの場合補償が認められる。使用者が所有ないしは貸借している駐車場から事業所構内へ移動する間に発生した事故も、このケースに当てはまるものとして補償されることとなるが、駐車場が完全に私的なものである場合には、事業所構内間の移

動にはあたらないこととなり、補償されない場合もある。また駐車場に到達するために公道を移動している間の事故も補償の対象とはならない。しかしながら、職場に始業時刻の1時間30分前に到着し、タイムカードを打刻した後に、洋服を着替える目的で異なる建物に位置するロッカールームに向かうため公道を通っている途中で車にはねられて怪我をしたという事件では、補償が認められている (Kuharski v. Bristol Brass Corp., 132 Conn. 563, 46 A.2d 11 (1946))。事業所構内間の移動については、公道の利用も補償の対象とされているといえそうである。事業所と駐車場との間の移動における公道利用についても、当該被災労働者だけのために使用者が貸借していた駐車場であり、便益を供与していた特別なケースであるとして、労災補償の給付を認め、その排他的救済条項の適用により事故を引き起こした同僚職員への損害賠償請求を退けている (Knight-Ridder Newspaper Sales, Inc. v. Desselle, 176 Ga. App. 174, 335 S.E. 2d 458 (1985))。

労働者が事業所と自宅の両方で職務に従事している場合には、通勤は業務遂行性ありとみなされる。ただし、単なる持ち帰り残業は、対象とはならない。雇用の環境が労働者の利便性のためではなく、自宅が第2の職場となっていることが条件となっている (Bramall v. W.C.S.B. 78 Cal. App. 3d 151, 144 Cal. Rptr. 105 (1978)) といえる。この条件を満たすためには、使用者が労働者の自宅が職場になっていることを正当に認めており、そこでの職務に対して手当を支払うことが明示もしくは黙示的に雇用契約の内容となっていることが必要である (Santa Rosa Junior College v. W.C.A.B. (Smyth) 40 Cal. 3d 345, 220 Cal. Rptr. 94, 708 P.2d 673 (1985))。

#### (4) 使用者による通勤への便宜供与がある場合

##### a) 使用者による通勤手段の提供

使用者が、労働者の通勤について、その手段を提供するか、費用を支弁していたような場合には、業務遂行性があったと判断され補償が認められることがある。まず、通勤の手段が使用者から提供されているかもしくは移送サービスを行っていた場合においては、以下のような条件があれば「通勤ルール」の例外とみなされる。

- ① 移送が、労使間の明示もしくは黙示の協定のもとに行われており、
- ② 雇用契約の一部として、習慣的もしくはたまたま与えられているものであるか、もしくは
- ③ 労使双方の利益になる業務の成果として与えられている、場合である。

こうした通勤手段の提供については、労働者によってなされるべき職務と労働者の動きとの間に関連性が見出されるかが問題であり、使用者の利益のために業務を遂行しようとして行動していたとみなされれば補償される可能性がある。しかしながら、たとえば、労働者が通勤のために車を与えられていたというだけであれば、それが使用者の利益のために行動しているということが労働契約からみて合理的に解釈される場合でなければならない。

使用者が移送を行うこととされている場合においては、実際にその手段を利用していな

い時でも補償が認められる場合がある。使用者がバスを提供し、労働者からは費用を徴収していたが、そのバスを利用しないことは労働者の自由であったという事例においては、まず、バスに乗っている限りの事故は補償の対象とされる (Bristow v. Cross 210 Va. 718, 173 S.E.2d 815(1970)) のは当然であり、たとえばミネソタ州では、法令により「移動手段 (送迎) が定期的に提供されている労働者には、補償は拡張適用される」と明言している。一方、使用者が会社の送迎車で労働者を送り届けることに同意をしていたが、ある日その車が使えなかったために、バスで通勤しようとしたところけがをしたという事件においても、補償は認められている (Katz v. Katz 137 Conn.134, 75 A.2d 57 (1950))。多くの州では、使用者によって移動手段が提供されていた際の補償については、当該移動手段 (車) に乗っているか、乗り込もうとしないしは降りようとする状況においては補償がなされるとしている。しかし、こうした限定的な取扱いには疑問も提起されている。理由は、労働者は使用者が管理している駐車場から事業所構内に向かう間は業務遂行性ありと見られるにもかかわらず、たとえば送迎車と工場の入り口との間については補償はなされないといった奇妙な事態が生じるからである。こうした場合には、そこに特別の危険があり労働者はそこを通る必要があったといった別の要因を特定する必要性が生じることとされている。

#### b) 使用者の都合により労働者が自家用車を利用する場合

使用者の都合によって、労働者が自らの自家用車を用いて通勤する途中において発生した事故については補償の対象とされる (Medical Associates Clinic, P.C. v. First Nat. Bank 440 N.W. 2d 374 (1989, Iowa))。その理由については、労働者が職務のために自家用車を利用する義務を負う場合には、労働者は通勤方法の選択肢を放棄していることになり、使用者が要求する場所および方法において使用者のために実質的なサービスを提供していることになるからであると説明される。この点、たとえばカリフォルニア州では、1968年に判例が変更されるまでは、労働者の自家用車による通勤については、通勤災害にかかる例外の適用はないとされてきた (Postal Tel. Cable Co. v. I.A.C. (Mahret) 1 Cal. 2d 730, 37 P.2d 441 (1934))。しかし、1968年の判例において、最高裁は、「現代のモータリゼーションの時代にあつて、使用者が自らの利益のために、労働者が自らの車を職務に利用することを求めたという場合には、使用者の責任を覆い隠すために通勤災害のルールを利用すべきではない」 (Smith v. W.C.A.B. 69 Cal. 2d 814, 73 Cal. Rptr.253, 447 P.2d 365 (1968)) としている。

使用者が、明示もしくは黙示に職務上労働者の車を利用することを求めたという事情がある場合には、結果として使用者は利益を得ていたと推定する、という論理となる。この点、労働者は、自らの車を利用することについて何らかの対価を受けていたか、その時間を労働時間として取り扱われていたかは関係がない。ここでいう、使用者の利益とは、仕事目的で利用させていることであり、経済的利益を意味する。なお、車の所有が誰である



かは必ずしも関係はないものとされており、当該車が職務上の義務を遂行するために利用されていたという事実が重視される。ただし、労働者が自分の車を利用するか否かについて裁量権を与えられているような場合には、例外の取扱いにはならない。

c) 通勤に対する対価の支払い

いくつかの州では、使用者が通勤時間について賃金を支払っている場合や通勤にかかる費用を支弁している場合には、業務遂行性があるとして補償を認めることがある。

通勤時間について、賃金を支払っている場合としては、時間給が出社する時間から帰宅する時間まで支払われていたケース (Voehl v. Indemnity Ins. Co. 288 U.S.162, 53 S.Ct. 380(1933)) がある。ただし、こうした通勤にかかる費用を支弁していた事例において補償が認められるのは、通勤距離がかなりにわたるために配慮が必要であり、通勤自体がサービス提供のために実質的な一部をなすといった場合である。ところが、特に通勤の費用を支弁していない場合でも、20分ないし30分しか要しない仕事に1時間かけて向かうといった職務において、相当額の夜間勤務手当を出しているというケースにおいては、補償を認めている (O'reilly v. Robert Homes 32N.J. Super. 387, 107 A2d 9(1954))。

判例上、必ずしも一致を見てはいないが、通勤の費用が支払われていない場合でも、労働者が自分の車で通わざるを得ないようなケースでは、補償対象とされることがある。労働者に通勤の費用を提供していたという事例においても、そうしたことが明示もしくは黙示の契約 (少なくとも慣習) 内容になっていたことが条件とされる場合が多い。使用者の承諾なく勝手に乗り込んだという場合は業務遂行性なしと判断される。しかし、この点については、そうした移動手段の提供が契約内容に基づいて義務として提供されていたかどうかを問題としない以上、補償法理の拡張を基礎付ける理由になるとは考えるべきではないという、反論もある。

## 7. おわりに

アメリカおよびカナダにおいては、通勤途上災害に対する特別な補償制度は存在しないものの、上記のように様々な理由によって、こうした事態に対する補償を認めるケースは少なからず存在する。もっとも、この種の申立て件数ならびに認定数にかかる統計は、少なくともアメリカないしはカナダ全域においては存在していないため、どの程度がこうした例外として補償が認められているのかを知ることはできない。また、北米では、通勤災害を業務遂行性の概念の中で捉えるため、昼食や休憩時間中に職場を離れた場合の行き帰りの問題も通勤災害の場合と同じ考え方をとる。つまり、「通勤ルール」といった法理を発展させてきた事実はあるものの、その問題の捉え方は通勤中であることを特別に考えるというよりも、業務遂行性の概念を時間ならびに場所的にいかに考えるかという思考の延長上に、通勤の問題があるに過ぎないともいえる。たとえば、急いで昼食を取ってすぐに戻ってこいといった業務命令を下したことにより、慌てて戻る途中で事故にあったという事件で補償を認めた例はあるが、基本的には通勤災害の場合と同様、事故が使用者の構内で

発生したか否かが問題とされる。また、終業時間前もしくは終業時間後に発生した事故であっても、それが職場ないしはその近くにおいて、就業時間との関係において合理的な時間内において発生したか否かが問われることとなる。

アメリカ、カナダにおける通勤災害の取扱いは、補償しないという原則に対して、業務との関連性、使用者の便益の有無、労働者の行動の合理性など、多様な要因を勘案することにより例外法理を発展させるという道を進んできた。通勤は、労働者個人の問題であり、公衆に共通する一般的な危険であるとの立場に立ちながらも、補償を否定することが他の業務災害との関係においてバランスを欠く結果を生み出すことや、それが排他的救済条項の非適用を生じさせ、結果的に損害賠償訴訟を容認することになるといった事情のなかで修正を余儀なくされてきたといえる側面があるように思われる。しかし、労働災害を理由とする損害賠償訴訟との引き換え条件として誕生した北米の労災補償制度は、あくまで使用者責任を法の原理としていること、ならびに使用者の関心は常に保険料率とその額に向いているという実態があることから考えて、一般的に通勤途上災害を補償するという法改革が近い将来において実現されるとは考えにくい。

#### 参考文献

- Modern Workers' Compensation, Vol. 1 (West group, 2004)
- Larson's Workmen's Compensation, Vol.1,2 (Matthew Bender, 1992)
- California Law of Employee Injuries and Workers' Compensation, Revised 2d ed., Vol. 1,2,3 (Matthew Bender, 1992)
- Wex S. Malone, Marcus L. Plant, Joseph W. Little, Workers' Compensation and Employment Right, 2d ed. (West, 1980)
- Joseph W. Little, Thomas A. Eaton, Gary R. Smith, Workers' Compensation Case and Materials, 4<sup>th</sup> ed. (West, 1999)
- Garth Dee, Nick McCombie, Gary Newhouse, Butterworths Workers' Compensation in Ontario Service (Butterworths, 1997)
- William Sailer, John True, California Employment Litigation strategies and Tactics (Lexis Nexis, 2002)