

平成19年(行ウ)第78号 労働者災害補償保険給付不支給決定処分取消請求事件

判 決  
主 文

- 1 半田労働基準監督署長が平成10年10月16日付けで原告に対してした労働者災害補償保険法による遺族年金給付及び葬祭料支給をしないとの処分を取り消す。
- 2 訴訟費用は被告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

主文同旨

第2 事案の概要

本件は、半田労働基準監督署長が、原告に対し、遺族年金給付及び葬祭料給付を支給しない処分（以下「本件処分」という。）をしたことにつき、原告が本件処分は違法であるとしてその取消しを求める事案である。

1 基本的事実関係（文末かっこ内の証拠等により認められる事実）

(1) 原告の夫であった被災者K（昭和39年 月 日生）は、平成3年7月1日、Tトラック運送株式会社N営業所（愛知県知多市a町b-c）（以下「会社」という。）に入社し、以後、後記交通事故により死亡する平成10年 月 日まで、同社従業員として、大型貨物自動車の運転に従事してきた（争いのない事実）。

(2) 被災者Kは、平成10年 月 日午前1時ころ、会社の業務としてトレーラーに荷物を積載して、静岡県清水市から石川県松任市に向かい、国道21号線を走行中、岐阜県大垣市d町e丁目f付近において、軽自動車（以下「事故車」という。）が横転している現場に遭遇し、同車から脱出した者から事故車内に閉じ込められている同乗者の救助を求められた。このため、被災者Kは事故車の前方にトレーラーを停めて、後続車の男性と協力して事故車内に閉じ込められていた2名の女性を救出したが（以下、これを「本件救

出行為」という。) , その後 , 上記男性と事故車を起こそうとしていた際 (以下 , これを「本件復元行為」という。なお , これと本件救出行為とを合わせて「本件救出行為等」ということがある。) , 後方から走行してきたY運転の普通乗用車が事故車に衝突し , 被災者Kは前方に押し出された事故車とトレーラーの間に挟まれて負傷し , 岐阜県大垣市の大垣市民病院に搬送されたものの , 同日午前2時35分 , 頭蓋骨骨折により死亡した (以下「本件事故」という。) (争いのない事実 , 乙1 , 3)。

(3) 被災者Kの遺族であり , かつ , 被災者Kの葬祭を行った原告は , 平成10年9月11日 , 本件事故は労働災害に当たるとして , 半田労働基準監督署長に対し , 労働者災害補償保険法に基づき , 遺族補償年金給付及び葬祭料の給付を請求した (争いのない事実 , 乙4 , 5 , 弁論の全趣旨)。

(4) 半田労働基準監督署長は , 上記請求に対し , 平成10年10月16日付けで遺族補償年金給付及び葬祭料の給付を支給しない本件処分をし , 同月23日 , 原告に通知した (争いのない事実)。

本件処分に係る不支給決定通知書には , 不支給理由として , 「業務上の傷病とは認められない。」という記載がある (甲2 , 3)。

(5) 原告は , この処分を不服として , 平成10年11月18日 , 愛知労働者災害補償保険審査官に審査請求をしたが , 同審査官は , 平成11年3月29日付けで原告の審査請求を棄却するとの決定をし , 同月30日 , 原告に通知した (争いのない事実)。

(6) 原告は , さらに , 上記決定を不服とし , 平成11年5月17日付けで労働保険審査会に対し , 再審査請求をしたが , 労働保険審査会は平成19年3年28日付けで再審査請求を棄却するとの裁決をし , 裁決書は , 同年4月1日 , 原告に送付された (争いのない事実)。

(7) 原告は , 平成19年9月28日 , 名古屋地方裁判所に対し , 本件訴えを提起した (当裁判所に顕著)。

(8) なお , 労働者災害補償保険法上 , 業務災害に関する保険給付は , 労働基準

法75条から77条まで、79条及び80条に規定する災害補償の事由が生じた場合に行うものとされており（労働者災害補償保険法12条の8）、労働基準法79条及び80条は、遺族補償及び葬祭料に関する災害補償事由として、「労働者が業務上死亡した場合」と定めている。

## 2 争点及び当事者の主張

本件の争点は、本件事故による被災者Kの死亡が業務上の災害と認められるかどうかである。

（原告の主張）

(1) 労災補償制度は、労働者若しくは遺族の生活保障を目的とした法定補償制度であるという性質から、労働基準法79条及び80条の「労働者が業務上死亡した場合」とは、業務と合理的関連性がある死亡をいうと解すべきであり、業務と合理的関連性があるかどうかは、労働者保護の見地から、労災補償の法的救済を与えることが合理的か否かの実質判断から合目的に総合判断されなければならない。したがって、このような視点に鑑みれば、「業務」の範囲を限定的に解釈をすることは誤りであり、むしろ拡大すべきというべきである。

(2) ところで、荷物を輸送する業務を行う運転手が、その輸送業務に従事中の道路において、交通事故に遭遇したり、事故を目撃したり、事故車から救助を求められることは十分予測できることである。そして、道路において、転倒した車に閉じ込められている人の救出を求められたときに、自車を止めて救助行為に及ぶことは、自動車運転者として、また、正常な判断能力を有する通常の間人として当然の行為であり、極めて合理的な行為であって、むしろ義務であると言っても過言ではない。ことに運送業務に従事し、日常的に自動車を運転することが業務である場合には尚更である。したがって、被災者Kが横転車両を目撃し、その同乗者から救援を求められ、本件救出行為等に及んだのは業務と合理的関連性を有するものであり、本件事故は業務上の災害に当たるといふべきである。

(3) もし、本件救出行為等による死亡が労災認定されないというのであれば、  
「人命救助を求められても無視して通り過ぎよ」というに等しく、このよ  
うな社会常識、人道に反する判断は正義に反しており、到底許されない。

(4) よって、本件事故は業務上の災害に当たるといふべきである。

(被告の主張)

(1) 労働者災害補償保険制度は、労災保険法に基づき政府が運営する社会的な保険制度であるが、本制度の趣旨は、つまるところ労働者の業務上の災害による負傷等に対する事業主の災害補償責任を担保する、あるいは、労働者の通勤途上の災害による負傷等に対して必要な保護を行うため、全額事業者負担の保険料に一部国庫補助を加えた財源をもって運営されるものである。したがって、社会的な保険制度であるとはいえ、その趣旨に照らすと、その補償の対象とすべき範囲には自ずと限界があるのであって、かつ、その範囲は厳格であるべきである。したがって、労働基準法79条及び80条の「業務」性の判断に当たっても、時々において安易に拡張されるべきものではない。

(2) ところで、労働基準法79条及び80条の「業務」とは、労働契約の予定する職務行為、作業行為のみならず、これに付随する行為を含むが、その範囲は、例えば、業務と関連する突発的事情あるいは緊急の事態に臨んで行われる緊急行為、作業中における用便等の生理的必要行為や反射的な行為、作業前後における準備行為や後始末行為など、当該業務を担当する労働者として合理的な行為であるか、または、必要な行為であることを要するといふべきである。

本件においては、本件救出行為等が荷物の輸送という本来的業務でないことは明らかであり、また、自己の運転する運行車両以外の車両にかかる事故は被災者Kの業務とは有意な関連はなく、本件救出行為等が業務と関連する突発的事情によって行われる緊急行為や生理的必要行為とはいえない。さらに、これら行為は約5分間に及び、場所の移動を伴うもので、い

ずれも被災者Kの選択・判断が介在するものであるから、反射的な行為ということもできず、また、本件事故現場は片側2車線であるところ、事故車両は第2車線にあるに過ぎず、被災者Kは第1車線を通行することは可能であったうえ、事業主や運輸局も救助活動を積極的に指導していたものではなく、必ずしも必要な作業であったともいえない。加えて、被災者K以外の者が、同様の状況に陥った場合、被災者Kと同じ行動をすとの経験則は存在しない。とりわけ、本件復旧行為は相応の危険を伴い、一般的に警察ないし道路管理者の対応に委ねるべきものであり、運送業務を行う上で通常想定されている合理的行為とは言い難い。したがって、本件事故は業務上の災害とは認められない。

### 第3 当裁判所の判断

1 前記第2の1において認定した事実及び証拠等（甲1，4，9，11，乙1ないし3，9ないし12，14ないし17，28）によれば、次の事実が認められる。

(1) 被災者Kは、平成10年 月 日午前零時20分ころ、トレーラーに乗って愛知県江南市の自宅を出発し、午前8時30分ころ、静岡県清水市所在のM（荷主）に到着した。そして、同所において、ビール原料をトレーラーに積載し、午前11時、同所を出発し、東名高速道路に入り、静岡インターチェンジで午前11時30分ころから午後10時ころまで休憩した後、同高速道路を西進して翌同月 日午前零時20分ころ、小牧インターチェンジで同高速道路を下りて、国道21号線を石川県松任市にある麒麟ビール松任工場に向けて走行していた。なお、荷物の搬送に時間的余裕がないという状況にはなかった。

(2) 同日午前1時ころ、岐阜県大垣市d町e丁目fの地点において、被災者Kが片側2車線の道路を岐阜市方面からg町方面に向かい走行中、同人は、第2車線上に軽自動車（事故車）が横転している現場に遭遇し、同車から脱出した女性から事故車内に閉じ込められた同乗者の救出を求められた。そのた

め、被災者Kは、事故車横の第1車線を通って通過し、事故車から約18.3メートル前方の第2車線上にトレーラーを止め、後続車を運転していたOと協力して横転した事故車内に閉じ込められた女性2名を救出した（本件救出行為）。その数分後、Oとともに、横転した事故車を起こそうとしていたところ（本件復旧行為）、折から、第1車線上の猫の死骸に気を取られ、前方注視を怠ったY運転の普通乗用自動車は横転した事故車に衝突した。そのはずみで、事故車は進路前方に押し出されるように被災者Kらに衝突し、同人は頭蓋底骨折の傷害を負い、午前2時35分ころ、岐阜県大垣市の大垣市民病院において、同傷害により死亡した。

- (3) 被災者Kは、死亡当時、主に固定客を回る定期路線運送の運転手をしており、本件事故当時も会社の業務としてトレーラーを運転していたものである。なお、本件事故の現場は業務の出発地から目的地（石川県松任市）に向かう途中にあり、被災者Kが運行コースを外れていた様子は窺われない。
- (4) 会社では、一般道は50キロ、高速道路は80キロで走行すること、休憩を適宜取ること、運行コースを外れないようにすることなどの指示はしていたが、事故に遭遇した場合の対応などについては特段の指示はしておらず、その対応は従業員の良心に委ねられていた。
- (5) 会社においては、本件事故の後、今後の事故対策を検討したが、その内容は、被災者Kが横転した車の前に停めたことにつき、今後は事故車の後ろに停めるなど停車位置を考えるというものであった。
- (6) 当時の会社の営業所長Sは、平成10年10月7日の事情聴取の際、半田労働基準監督署の労働事務官に対し、「『K』君の、この人柄が事故車輛の救助に応じたものと考えられ、人命救助のことであり、労災においても業務上との判断が出るものと期待し、これを望んでいます」と述べており、また、会社側が被災者Kの葬儀について、社葬を申し出たということもあった。
- (7) なお、中部運輸局は、運送業の事業者に対して、第三者の人命救助について積極的に協力するという行政指導は実施していないが、事業者の運行管理

者の講習用テキストにおいては、事故を目撃しまたは起こした場合の対処方法が記載されており、同書には「必要ならすぐ他の自動車運転者などの協力を求めます。救護に直接タッチしていなくても、救急車への連絡とか現場の警戒の合図とかに人手が必要です。ことに交通量の多い幹線道路や高速道路、  
・ ・あるいは夜間、霧、雨、雪などの場合に必要です。」、「事故で負傷した人を助けるため、負傷者に近づくとき、現場の安全をまず確認します。他の車が突っ込んでくる可能性はないか、ガソリンが流れ出ていないか、エンジンはまだ動いたままか、倒れた電柱などの電線がたれさがっていないか、煙が吹き出していないか、いろいろと危険をおびたものは、排除しなければなりません。 ・ ・とにかく現場の安全を可能な限り確保することです。そうしないと、救護しようとする者がまきぞえになってしまうこともあります。」という記述がある。

## 2 争点について

(1) 労働者の死亡が業務上の災害によるものと認められるためには、災害が労働者の業務遂行中に（業務遂行性）、業務に起因して発生した（業務起因性）ことが必要であると解される。

### (2) 業務遂行性

ア そこで、まず、業務遂行性について判断するに、確かに、事故車の横転は被災者Kの運送業務及び同人運転車両の運行に由来するものではなく、また、これを見過ごして通過することも不可能ではなかったことが認められ、本件救助行為等は、一見、被災者Kの運送業務からは逸脱した行為に映る。また、乙第15号証によれば、原告の同僚であるHも「走行車線を走行しておれば行き過ぎたかもしれない。」などと供述している。

イ しかしながら、事故車の横転は、被災者Kが会社の業務としてトレーラーを運転していた道中に見掛けたものであり、同人の運行コースが外れていた様子もなく、まさに業務の最中に遭遇したものである。そして、被災者Kが目当たりにした光景は、深夜、軽自動車が第2車線

を塞ぐようにして横転している状況であり、しかも、女性から横転車両内に閉じ込められている同乗者の救出を求められたというのであるから、これを放置しては、人の生命に関わりかねない、一刻を争う重大な事故である可能性を疑うべき状況にあったといえ、このような事態に至って、少々時間をかけても業務に支障のない被災者Kが、本件救助行為等に着手したのも無理からぬものがある。かえって、救助を無碍に断り、通り過ぎれば、本人としても良心の呵責を覚え、社会的にも道徳的非難を浴びかねないところである。

ウ また、運送事業者の運行管理者の講習用テキストにおいても、事故があった場合に他の運転者に協力を呼びかけ、運転者同士が相互協力し合うことを想定した記述が認められ、交通事故において救助等を求められた場合に、可能な限り協力することは自動車運転者として奨励される行為であったということができ、本件救助行為等は、自動車運転を行う労働者として、通常予想される範疇の行動と言い得るものである。

エ そして、会社としても、上記のような状況下で、これを放置して運送業務を継続することが望ましいと認識したとは到底考え難い。現に、本件事故後に、会社において行われた事故対策の検討においても、被災者Kの車両の停止位置が問題とされたことはあったが、本件救助行為等を行うこと自体が問題視された様子はなく、また、会社のN営業所長も、本件事故後、被災者Kの死亡について労災認定がなされることを希望し、さらに、会社として、被災者Kの社葬を遺族に打診していたというのであるから、会社が被災者Kの執った行動を支持していたことは明白である。

オ 以上の諸点に照らせば、事故車の同乗者から救助を要請されて行った本件救出行為等は、長距離の自動車運転業務に従事する労働者が、業務を行う上で当然なことが予想される行為であり、本件事故は業務遂行中の災害と認めるのが相当である。

カ なお、再審査請求の裁決書（甲1）によれば、被災者Kの行為を本件救

出行為と本件復元行為に分け、本件救出行為は業務に付随する行為であるが、本件復旧行為は、業務に付随する行為と評価することはできず、本件復旧行為中に生じた被災者Kの死亡は業務上の災害に当たらないとしているところ、確かに、本件復旧行為は事故車内に閉じ込められた者を車外に脱出させた後であり、本件復旧行為を行うことまで事故車乗員から依頼された様子もなく、業務からの逸脱性はより強い印象を受ける。

しかしながら、本件救出行為後といえども、本件復旧行為はその数分後、引き続いて同一場所で行われた行為であるうえ、当時の現場の状況は、事故車が第2車線を塞ぎ、未だ後続車が衝突してきて第2の惨事が起こる危険も十分にある状況にあったのであるから（現にY運転車両が衝突していることが認められる。）、事故車同乗者の救助行為を引き受けた自動車運転者としては、本件救出行為に引き続き、現場の安全確保の措置として、咄嗟に本件復旧行為を行うことも、当然、予想される行動である。なるほど、そこに居合わせた者らの安全を考えれば、直ちに退避して警察を呼ぶなどの措置を講じることが望ましい行動であったと言い得るところであり、その選択の余地はあったのではあるが、他方、現場で救助行為を引き受ける者の心理に思いを致せば、そのような方法を選択せず、本件復旧行為に及ぶことは咄嗟の行動として自然なことであり、予想されない行為ということとはできず、また、自力での復旧が適切ではなかったとしても、非難されなければならない行動ということもできない。会社としても、前記1(5)、(6)の事実を照らせば、本件復旧行為が不要であったと認識していたということもできない。

キ したがって、本件救出行為のみならず、本件復旧行為も本件救出行為に継続した行為として、業務遂行中の行動と評価し得るものであり、結局、本件事故は業務遂行中の災害と認めるのが相当である。

### (3) 業務起因性

次いで、業務起因性について判断するに、被災者Kの業務は長距離の自動

車運転であり，仕事柄，業務中に交通事故に遭遇することも想定されるところであり，かつ，事故の処理中に，後続車の追突事故に巻き込まれる可能性も予想されるものであるから（運送事業者の運行管理者の講習用テキストにおいても，事故処理中に他の車が突っ込んでくる可能性があることを前提とした記述がある。），このような事故に遭遇する危険性は，自動車運転を内容とする業務に内在するものといえる。したがって，運送業務途中の事故処理中に後続車のY運転車両が追突してきたという本件事故も，被災者Kの業務に内在する危険性が現実化したものといえることができ，被災者Kの業務と相当因果関係があると認めるのが相当である。

(4) なお，原告及び被告は，労働基準法79条及び80条の「業務」の意義ないし解釈態度につき云々するが，いずれの見解に立つとしても，ここでの結論に影響はない。

(5) 以上によれば，本件事故による被災者Kの死亡は業務上の災害と認められる。

3 よって，本件事故による被災者Kの死亡を業務上の災害と認めなかった本件処分は違法といわざるをえず，原告の請求は理由がある。

名古屋地方裁判所民事第1部

裁判官 遠 藤 俊 郎