月２回発行　2017年3月1日／毎月1・15日発行　昭和29年10月12日第３種郵便物認可　通巻2277号

安全・衛生・教育・保険の総合実務誌

安全スタッフ

特集Ⅰ

震災復旧の経験をつなぐ

東日本大震災直後 仙台東部道路復旧事例から

ネクスコ・メンテナンス東北　大槻 法雄

特集Ⅱ

新入社員のための安全衛生教育 上

労務安全監査センター 代表理事 東内一明

ニュース

受検者の「5～9%」最多

中災防 ストレスチェックで実態調査

WEB 版はカラーでご覧になれます!!
WEB 登録（無料）のお問い合わせは
0120-972-825
メルマガも配信中です！

No.2277
2017
3/1

社労士が教える 労災認定の境界線

トラックのガレージに向かう途中で衝突事故

＜執筆＞
一般社団法人ＳＲアップ21　大阪会
ファロス社会保険労務士法人
代表社員　宮田　元

第 238 回

■ 災害のあらまし ■

近距離運送をメイン業務としている運送会社Ｘで、中型トラック運転手として働いているＡは、まだまだ寒さが残る３月のある日、専任の業務としている早朝の大型物販店への配送業務に備えるため、深夜０時に本社に出勤した。

当直の運行管理担当者の点呼と乗務状況チェックを実施した後、自らが乗務する中型トラックのガレージまで移動することにした。この会社は中型トラックを十数台保有しているが、本社敷地内にはすべてを保管できず、本社周辺にガレージを借りて保管している車両も数台あった。

その日、Ａの乗務する中型トラックの保管してあるガレージまでは直線距離にして４～５ｋｍあり、Ａはいつもと同様この日も出勤に使用している自家用の原付バイクを運転してガレージに向かった。しかし、０時 42 分ごろ、ガレージまでの道の途中にある、信号機のある交差点において、別の運送会社の中型トラックと出会いがしらに衝突し、胸部外傷により死亡したものである。

■ 判断 ■

ある程度車両台数を保有している運送会社の場合、本社敷地内にすべての所有している車両を保管できるスペースがなく、所在地と実際に乗務するトラックの保管場所が離れている場合も少なくない。

本件でも、いったん本社に出社し、乗務チェックや体調チェックを行った後、自家用の原付バイクに乗って、その日乗務するトラックの保管場所であるガレージに向う必要があった。その際に起こった事故である。本来業務する中型トラックにはまだ乗

車したわけではないが、点呼などの出社確認も終了した後の事故なので**業務上**災害との判断になった。

■ 解説 ■

労災保険の適用になる事故では、その基準として業務起因性と業務遂行性が問われる。どういう事実があれば業務遂行性があるといえるかについては、次のような３つの類型に分けられる。

（１）事業主の支配・管理下で業務に従事している場合

労働者が、あらかじめ定められた担当の仕事をしている場合、事業主からの特命業務に従事している場合、担当業務を行う上で必要な行為、作業中の用便、飲水などの生理的行為を行っている場合、その他労働関係の本旨に照らして合理的と認められる行為を行っている場合などである。

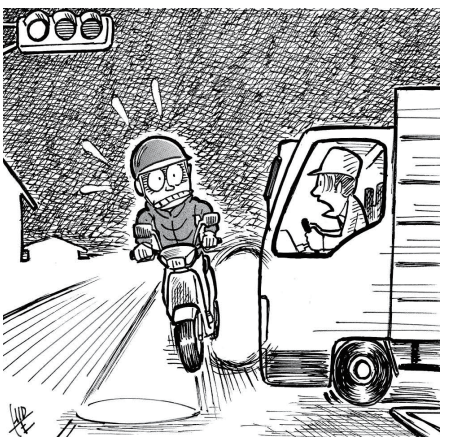
（２）事業主の支配・管理下にあるが、業務に従事していない場合

休憩時間に事業場構内でキャッチボールをしている場合、社員食堂で食事をしている場合、休憩室で休んでいる場合、事業主が通勤専用に提供した交通機関を利用している場合などである。

（３）事業主の支配下にあるが、管理下を離れて業務に従事している場合

出張や社用での外出、運送、配達、営業などのため事業場の外で仕事をする場合、事業場外の就業場所への往復、食事、用便など事業場外での業務に付随する行為を行う場合などである。

今回のケースでは、Ａが、いったん本社に出社して、当直の運行管理担当者の点呼と乗務状況チェックを実施した後に、自らが乗務する中型トラックのガレージに行くために、自家用の原付バイクを運転して移



動していたことが分かっている。また、別の運送会社のトラックと衝突したのは、ガレージに向かう途中の交差点である。そのため、（３）事業主の支配下にあるものの、管理下を離れて業務に従事している場合、に該当するものと思われる。

なお、このようなケースでは、事業主の管理下を離れていることから、事故発生の有無や事故状況などに関する的確な業務連絡を怠ってしまうと、事故後の初動対応に齟齬が出ることがあるのでこの点は普段からの注意が必要になってくる。

とくに今回の場合は、深夜時間帯であることが災いして、目撃情報なども一切なく事故の詳細な状況がよく分からなかったことがある。事故証明書からは事故の詳細は読み解けず、また所轄の警察からも遺族に対して詳しい説明はなかった。実はＡがどちらからどちらの方向へ走行していて衝突したのかもよく分かっていない状況だったという。

これは余談ではあるが、所轄の労働基準監督署に提出する労働者死傷病報告も、事故の詳細が分からなかったため、かなり雑駁な内容にならざるを得ない状況だった。

◇ SR アップ 21：www.srup21.or.jp