

正当な理由がある場合には、年金が合意によるものであれ、または裁判所の決定によるものであれ、年金受給権者がこれを一時金に換えることを裁判所に求めることができる。

### 3 ベルジュラ協定書 (Protocole Bergeras, 1983年7月24日)

社会保障給付の交通事故関係費用の償還手続きを円滑に進めるための社会保障機関と保険会社（全体）との協定書である。両者の作成する「換算表」によって事務手続きを迅速に行う等の手続、および訴訟によらない紛争解決制度が定められている。

# イタリアにおける通勤災害保護制度

放送大学教授

山口 浩一郎

平成16年3月

## イタリアにおける通勤災害保護制度

はしがき	1
I 通勤災害の規定	1
1 条文	1
2 内容	2
3 統計	4
II 2000年法改正以前	6
1 労働災害としての保護	6
2 職業的危険の理論	6
3 伝統的理論と通勤災害	7
4 「加重一般危険」と判例	7
III 判例の発展	8
1 判例の発展	8
2 移動の保護	8
3 保護される移動	9
(1) 住居	9
(2) 労働場所	10
(3) 食事場所	10
4 保護されない移動	11
5 私的交通手段	12
IV INAILのガイドライン	12
1 ガイドラインの策定	12
2 通勤災害の定義	13
3 保護の限界	13
4 補償の要件	14

A	労働時間開始前または労働時間終了後に、習慣的に居住する場所と労働場所との間の行程で生じた災害および異なる使用者のもとにおける二つの労働場所間の行程で生じた災害	14
(1)	特殊的危険または加重一般危険の存在	14
(2)	災害・経路・労働の因果関係	15
B	休憩時間に食事のため住居と労働場所を往復する行程上で生じた災害	18
(1)	会社に食堂がある場合	18
(2)	会社に食堂がない場合	18
5	保険がカバーする危険	19
6	労働者の過失で生じた災害	20
V	2000年の法改正	20
1	立法の必要性と授權	20
2	立法命令12条の規定	21
(1)	住居と労働場所との往復の通常の行程上で被保険者に生じた災害	21
(2)	複数の労働関係がある場合の二つの労働場所をむすびつける通常の行程上で生じた災害	23
(3)	労働場所と習慣的に食事をする場所との往復の行路上で生じた災害	23
(4)	中断または逸脱	24
(5)	私的交通手段の利用の保護	25
(6)	運転態様による保護からの除外	25
VI	自賠償保険との関係	26
1	車輛運転者の責任	26
2	交通事故責任保険	26
3	支給方法と調整	27

## はしがき

イタリアでは、最近まで労災保険において通勤災害を直接補償する制度がなく、2000年に初めてこのような制度が設けられた。ただ、労働災害の補償に関する制度（つまり、労災保険）は存在したので、労働災害の「延長」として労災保険による保護がはかられてきた。

このような保護は労働災害の理論を前提にしたものであったから、もともと制約があったが、判例の展開によって保護の範囲はかなり拡大されてきた。このため、労災保険の所管団体である全国労働災害保険公社（INAIL）では通勤災害のためのガイドラインをつくり、これにもとづいて給付をおこなってきた。

通勤災害を正面からみとめた2000年の法改正はこのような状況のなかでおこなわれたものであるが、新しい通勤災害の制度は、従来の判例の立場を整理し集大成したものだといわれている。それだけに、2000年の法改正（ほかにも、管理職労働者、準従属労働者への適用拡大や生物学的損害の補償など斬新な改革があった）のなかでは、あまり注目されるものとはなっていない。

しかし、比較法的観点からみれば興味ある内容であるので、以下では、2000年の法改正にいたる経緯と、判例の展開によって形成されてきた現行法の内容を紹介する。

## I 通勤災害の規定

- 1 条文 2000年の法改正（2000年2月23日立法命令38号によるもの）によって設けられた規定は、次のようなものである。

「12条 通勤災害

基本規定第2条〔工業部門における労働災害に関する規定〕及び第210

条〔農業部門における労働災害に関する規定〕の末尾に、次の項を追加する。

『労働とはまったく無関係もしくは不必要な中断又は逸脱の場合を除き、本保険は、住居から労働の場所への往復の通常の経路、労働関係が複数ある場合においては2つの労働場所を結ぶ通常の経路、及び、企業内に食堂のサービスがない場合には、習慣的に食事をする場所と労働場所への往復の通常の経路において被保険者に生じた災害を含むものとする。中断及び逸脱は、不可抗力による場合、不可欠かつ延期不能の要請による場合、又は刑罰のある義務の履行による場合には、必要であったものと推定する。必要である限り、私的な移動手段を利用する場合も本保険の対象とする。この場合、アルコール及び向精神剤の濫用又は治療用でない麻薬及び幻覚剤の使用により直接に生じた災害は、本保険から除外する。また、所定の運転免許をもたない運転者にも、本保険は適用しない。』

これが新しく設けられた通勤災害の条文である。

なお、この条文で引用されている基本規定（1965年6月30日大統領令1124号）の2つの条文は、次のとおりである。

「第2条 保険は、労働の際に（in occasione di lavoro）急激な原因（causa violenta）により生じた災害で、死亡、絶対的もしくは部分的な永続的労働不能、または、3日間を超える欠勤を引き起こす絶対的な一時的労働不能が生じた場合のすべてを含む。

本令においては、炭疽病の感染は労働災害とみなす。他方、マラリアの感染による損傷（lesione）は労働災害に含まず、特別規定により規制する。」

「第210条 本章による保険は、労働の際に急激な原因により生じた災害で、死亡、絶対的もしくは部分的な永続的労働不能、または、3日間を超える欠勤を引き起こす絶対的な一時的労働不能が生じた場合の

すべてを含む。

労働能力を生涯にわたり完全に奪うこととなるような災害の影響を、絶対的永続的労働不能とみなす。

付表2にしたがい、労働能力が生涯にわたり、15%を超えて減少することとなるような災害の影響を、部分的永続的労働不能とみなす。

一定期間、事実上、完全に就労を妨げることとなるような災害の影響を、絶対的一時的労働不能とみなす。」

## 2 内容 条文の骨格を簡単にまとめると、以下のようになる。

### A 基本的構造

次の場合に通勤災害として補償がおこなわれる。

#### (1) 住居と労働場所間の往復の通常の経路上の災害

除外：労働と無関係もしくは必要のない中断または逸脱中の災害

#### (2) 複数の労働場所をつなぐ通常の経路上の災害

限定：複数の労働関係があるとき

#### (3) 労働場所と習慣的食事場所間の通常の経路上の災害

限定：事業所に食堂がないとき

### B 付随的内容事項

上記の補償に関連して、2つの事項を定めている。

#### (1) 必要のある中断または逸脱（補償肯定）

- ① 不可抗力
- ② 不可欠かつ延期できない要請
- ③ 刑事上の義務履行

#### (2) 私的交通手段の運転に関する例外（補償否定）

- ① アルコール濫用
- ② 向精神剤濫用
- ③ 治療目的でない麻薬及び幻覚剤の使用

3 統計 法改正当時の通勤災害の実情を知るために、若干の統計を掲げておく。

表1 INAILに申告された通勤災害件数

州	全件数				死亡事故			
	1997年	98年	99年	2000年	1997年	98年	99年	2000年
PIEMONTE	644	767	891	1,164	1	5	8	5
VALLE D'AOSTA	42	44	63	82	—	2	—	—
LOMBARDIA	1,795	2,041	2,464	4,179	14	11	14	21
LIGURIA	399	387	439	735	—	2	—	2
TRENTINO A.A.	374	505	7,423	812	6	3	3	1
VENETO	5,534	6,212	701	9,446	17	21	24	20
FRIULI V.G.	679	668	504	847	2	2	2	1
EMILIA ROMAGNA	4,239	5,350	4,732	6,362	21	13	15	27
TOSCANA	1,475	1,663	2,127	2,575	5	3	5	13
UMBRIA	425	499	515	705	1	5	—	4
MARCHE	1,233	1,653	1,571	1,844	1	2	5	5
LAZIO	393	431	500	432	7	3	—	—
ABRUZZO	167	215	127	172	—	1	—	2
MOLISE	8	17	15	13	—	—	1	—
CAMPANIA	186	193	169	347	1	—	2	3
PUGLIA	370	445	402	569	3	1	3	5
BASILICATA	19	14	37	78	—	—	1	1
CALABRIA	45	34	40	40	—	—	—	—
SICILIA	193	222	323	428	—	5	5	2
SARDEGNA	344	305	332	536	3	3	3	2
全イタリア	18,564	21,665	23,375	31,366	82	82	91	114

出所：INAIL「年次報告（2000年）」

表2 補償された通勤災害件数（1999年申告2000年内に補償）

州	男性				女性				男女計			
	一時不能	永続不能	死亡	計	一時不能	永続不能	死亡	計	一時不能	永続不能	死亡	計
PIEMONTE	234	17	5	256	183	20	2	205	417	37	7	461
VALLE D'AOSTA	20	1	—	21	26	—	—	26	46	1	—	47
LOMBARDIA	924	100	9	1,033	627	33	4	664	1,551	133	13	1,697
LIGURIA	119	18	—	137	93	8	—	101	212	26	—	238
TRENTINO A.A.	160	12	3	175	106	10	—	116	266	22	3	291
VENETO	3,279	182	18	3,479	2,446	67	5	2,518	5,725	249	23	5,997
FRIULI V.G.	222	18	1	241	210	10	1	221	432	28	2	462
EMILIA ROMAGNA	2,087	147	9	2,243	1,722	82	5	1,809	3,809	229	14	4,052
TOSCANA	782	105	4	891	570	37	1	608	1,352	142	5	1,499
UMBRIA	172	30	—	202	187	13	—	200	359	43	—	402
MARCHE	700	67	3	770	448	34	2	484	1,148	101	5	1,254
LAZIO	51	18	—	69	14	5	—	19	65	23	—	88
ABRUZZO	34	6	—	40	22	—	—	22	56	6	—	62
MOLISE	1	—	1	2	—	—	—	—	1	—	1	2
CAMPANIA	31	5	2	38	15	—	—	15	46	5	2	53
PUGLIA	116	22	3	141	123	—	—	123	239	22	3	264
BASILICATA	1	—	1	2	1	—	—	1	2	—	1	3
CALABRIA	8	4	—	12	10	1	—	11	18	5	—	23
SICILIA	98	9	4	111	21	2	—	23	119	11	4	134
SARDEGNA	134	18	—	152	91	5	2	98	225	23	2	250
全イタリア	9,173	779	63	10,015	6,915	327	22	7,264	16,088	1,106	85	17,279

出所：表1に同じ



イタリアで通勤災害を立法で措置する案は、過去にも何回か登場した。1963年にはこのための授權法も成立したが、財政的な理由から実をむすばなかった。しかし、このために当時の通勤災害をうかがう資料が公表されている。

表3 推計年間通勤災害件数

	工業	農業
永久的労働不能	16,800	1,940
死亡	1,568	100
一時的労働不能	要補償 178,752	15,320
	補償不要 26,880	2,640
計	224,000	20,000

出所：63年授權法による法案提出趣旨報告

表4 路面の利用方法別人身事故

区分	年	1961	1962	1963	1964	1965	1966
		総計	A 8,987 B 218,945	9,683 224,449	9,839 230,759	9,694 232,817	8,990 217,533
歩行者	A B	2,231 39,056	2,306 38,270	2,506 39,294	2,624 39,516	2,366 37,667	2,394 38,429
私有自動車運転者・同乗者	A B	1,803 45,586	2,561 57,219	2,729 68,769	2,792 83,143	2,663 82,027	2,827 84,643
他の自動車	A B	495 11,191	514 11,282	521 11,206	467 14,044	442 12,375	460 11,755
自動二輪・スクーター	A B	2,598 80,171	2,365 72,670	2,074 65,117	1,781 56,441	1,517 47,574	1,268 40,279
補助原付二輪	A B	496 12,393	568 15,201	679 18,111	762 19,262	731 19,317	781 20,882
自転車	A B	1,162 20,824	1,173 19,816	1,154 18,465	1,132 17,065	1,126 15,934	1,052 15,318
その他の交通機関	A B	202 9,724	196 9,991	176 9,797	136 3,346	145 2,639	122 1,900

出所：WHO, World Health Statistics Report, Vol.21, No. 5

註：Aは死亡, Bは傷害

これらの数字からみると、路上で生じた人身事故とINAILによる通勤災害の補償件数との間には、大きなひらきがあることがわかる。路

上の人身事故がすべて通勤災害とはいえないが、1963年授権法による法案も通勤災害についてこれに近い推計をしていたことをみると、この乖離が通勤災害の立法を必要とした最大の要因であったと考えられる。

## II 2000年の法改正以前

- 1 労働災害としての保護 2000年の立法命令(38号)による法改正(通勤災害についての条文の制定)以前は、通勤災害について特別の制度はなく、労働災害のわく内で保護がはかられてきた。しかし、そのためには、当然のことながら、事故が労働災害の要件をみたしていることが必要であった。

現行法上、労働災害は、「労働の際に (in occasione di lavoro) 急激な原因により生じた災害」と定義されている(1965年の基本規定第2条)。このうち「急激な原因」というのは災害を説明したものであるから、労働災害にとって重要なのは、事故が「労働の際に」生じたということである。

- 2 職業的危険の理論 「労働の際に」という言葉は、表現だけからいえば「業務遂行性」を想像させるが、そうではなく労働と災害の結びつき、つまりどちらかといえば「業務起因性」に近い意味のものと解されてきた。というのは、労働と災害の関係は、①災害が労働中に生じた(時間的關係)、②災害が労働場所で生じた(地理的關係)、③災害が労働を原因として生じた(原因的關係)、の三様でありうるが、「労働の際に」は一般に③を意味するものとされているからである。

これがイタリアの労災補償の基礎的立場であり、これを確立したのが「職業的危険 (rischio professionale)」の理論である。この理論は、景気や為替の変動と同じように、災害事故による損害も事業にとりなう危険として企業(事業主)が負担すべきものだという考え方であり、

もともとは使用者の保険料拠出による労災保険制度の根拠づけとなったものである。

しかし、労災保険の制度が設置されてから後は、この理論は補償の範囲を画する基準として機能してきた。

職業的危険の理論によれば、労災保険は市民生活（人間生活）に内在する「一般的危険（rischio generico）」を対象とするのではなく、労働自体の危険である「特殊的危険（rischio specifico）」か、労働によって危険が加重される「加重一般危険（rischio generico aggravato）」を対象とするものと位置づけられる。そして、このような位置づけによれば、通勤にともなう路上あるいは交通機関利用の危険は、市民生活（人間生活）に内在する一般的危険であって、労働災害として補償の対象となるものではないということになる。

- 3 伝統的理論と通勤災害 上記のような伝統的理論のもとでも、通勤災害が労働災害として補償される可能性が皆無であったわけではない。「特殊的危険」あるいは「加重一般危険」によって、災害と労働の結びつきが肯定されれば、それは労働災害として保護をうけた。

おおむね次の三つの場合が、これに該当すると扱われてきた。

- ① それが労働場所にいたる唯一の道である場合（労働による経路の拘束）
- ② 使用者が提供する交通手段を利用する場合（特別の移動手段による拘束）
- ③ 労働用具・物品の運搬をともなう場合（労働に附随した危険の増加）

判例は、伝統的理論にのっとりつつ、当初からこの範囲では通勤災害への補償をみとめてきたのである。

- 4 「加重一般危険」と判例 判例の保護は、しかしながら、伝統的理論で可能な範囲にとどまらなかった。それは、さきの統計が示してい

るように、かなりの通勤災害の発生が推測されるのに、伝統的理論では、路上や交通機関の危険であるために、ほとんどの通勤災害は市民生活に内在する一般的危険の顕現であるとされて、補償の対象とならなかったからである。

判例は、労働と災害の原因関係は間接的もしくは反射的なものでもよいとし、直接的には路上や交通機関の危険によるものであっても、①労働目的で、②通常の経路を、③労働に適切な時間（時刻）に移動する場合には、普通の市民生活とは違った危険があるとして、「加重一般危険」の概念を通勤にあてはめるようになった。

これは、市民の負う道路通行ないし路上移動の一般的危険が、往来が労働場所への到着また住居への帰着を目的としており、他の手段の選択の可能性がなかったという事実によって、危険が加重されているとするものである。これにより、通勤は一般的危険を加重一般危険に転化させるという考え方（転化理論）がとられるようになった。この結果、労災保険による通勤災害の保護は大きく前進した。

### Ⅲ 判例の発展

1 判例の発展 通勤災害について一般的な規定が設けられていなかった2000年以前は、「職業的危険」の理論を活用した判例によって保護がはかれてきたことは、すでにみたとおりである。それは労働災害と位置づけられるかぎりでの保護であったが、保護の範囲は予想されるよりずっと広いものであった。内容的には、通勤災害の規定をもつ他の国（ドイツ、フランス）の取扱いとさほど違いのない保護が、判例の展開によって実現されてきた。

破毀院の判例を中心に、判例が展開してきた保護の内容を概観しておく（特にことわらないかぎり、以下の判例は破毀院のものである）。

2 移動の保護 判例は移動（iter）の危険を「加重された危険」と評価

し、その範囲で通勤災害に保護を与えようとしている。ここから、次のような保護の枠組みが形成されてきた。

移動の危険がある以上、その手段は問われない。①徒歩の場合はほとんど例外なく補償され（1998年10月24日10582号、同10月16日10272号、同5月20日5047号、同5月5日4535号）、②公共交通機関による場合も補償される例が多かった（1999年11月23日13097号、1998年11月2日11008号、同1月19日455号）。

しかし、③私的交通手段（私有車など）の利用は、「随意危険 (rischio elettivo)」との関係で、利用が必要な場合に限定されていた。必要性があるか否かは、労働活動の組織的要請と労働者の生活上の要請を総合した「合理性基準」によって判断された（1995年12月16日12881号、1994年11月4日9099号、同5月6日4402号、1986年3月25日2128号、1982年10月26日5600号）。この結果、①徒歩で十分いける距離であるとか、②適切な公共交通機関がある場合には、保護が否定された（1998年11月18日11628号、1997年9月11日8929号、1996年9月23日8396号、1993年3月26日3606号、1992年4月2日4062号）。

### 3 保護される移動——起点と終点

移動の起点および終点になりうるものとして、住居、労働場所、食事場所の三つがみとめられている。

- (1) 住居 民法上の住所や居所とは異なり、実際かつ通常滞在する特定の場所のことである。現実に住居する場所よりは広く、別荘やセカンドハウスを含むといわれているが、具体的な事例での判断は微妙である。例えば、婚約者の住居に長期間滞在していたときは、これが住居と考えられたのに（2000年4月18日5063号。住民登録は自分の住居のほうでしていたが、婚約者の住居のほうで労働場所に近かった）、戸籍上の住所である母親の住居は、そうとは考えられなかった（1986年2月15日924号。母親の住居を戸籍上の住所とし、住込みでホテルで働き、休日に母親のところにもどっていた）。

はっきりしているのは、災害は住居である建造物や施設の外でおこったものでなければならないということである（1998年5月13日4841号。家の前で下車しオートバイをガレージに押していく際の事故。補償否定）。逆にいえば、住居内の災害は通勤災害でありえないということであるが、駐車場があればそこまでが通勤である（1996年2月26日1494号、1992年10月8日10961号。駐車場に車をとめ家に入る前の事故。補償を否定された）。この例外は、仕事に必要なものを住居にとりに帰ったときで、この場合は住居内の事故も保護の対象となる（1999年6月2日5419号。道具をとりに帰り階段を降りていたときの事故）。

- (2) 労働場所 これも住居と似た問題がある。移動の保護は、附属物を含む会社施設の外で終わる（1997年5月22日4557号）。しかし、厳密には労働する場所でなくとも、労働場所と同視されるものがある。①給料をもらうためあるいは書類を提出するために赴く場所、②INAILの診療所が、これにあたとされている。これは、直接労働する場所でなくとも、使用者の意思または指示で赴く場所も労働場所とされていること（1994年11月4日9099号）と関係している。

これに反し、会社施設への往来であっても、①組合活動への参加（1996年2月17日1220号、1993年11月4日10895号、1986年8月25日5188号、1983年11月8日6602号、1982年8月19日4684号）、②ストライキへの参加（1988年2月2日956号）は、労働を目的とするものではなく、労働場所への移動と扱われない。

- (3) 食事場所 食事場所への移動も、住居や労働場所とならんで保護される。これには、会社に食堂や食事サービスがある場合とそうでない場合がある。会社に食堂等食事サービスがある場合、外の他の場所へ食事に行く往来は保護されない（「随意危険」である）。したがって、食事の好みや他の個人的理由で会社の食堂を利用しない場合（1997年11月24日11746号、1993年1月25日806号）や、家族と食事するため外にでる場合（1997年2月21日1582号）などは、補償の

対象とならない。会社に食堂があっても家へ帰ることが許されるのは、健康上の必要等客観的な理由があるときにかぎられる（1987年2月21日1883号）。

なお、労働場所の至近距離にある協定した食事場所（チケットレストラン、ビュッフェ等）は、会社の食堂と同視される（1996年7月13日6374号）。

会社に食堂や食事サービスがない場合、弁当の持参や特定の食事場所の利用を強制することはできないから、会社施設外での食事とそのためのお出かけをみとめざるをえない（1989年3月23日1483号）。

したがって、習慣的に食事する場所でありさえすれば、そこへの往来が保護される（1998年5月5日4535号、1995年12月16日12881号）。習慣的な食事場所であるか否かは「合理性基準」によって判断されるが、定まった特定の場所である必要はなく、休憩時間や食事のタイプ（レストラン、ピッツァ屋、ビュッフェ等）に応じその都度選ぶものであってよい。

- 4 保護されない移動——逸脱または中断 逸脱または中断とは、住居、労働場所または食事場所との往復を、通常の経路からはずれておこなったり、往復を停止することである。一番典型的な例は寄り道や回り道である。逸脱・中断は保護されない移動である。それは、逸脱・中断中は労働者の自由な選択によるもので、労働による危険の加重がないと考えられることによる。つまり、移動が労働と関係がなくなり、一般的危険の範囲にとどまることが、保護から除外される理由である（1999年7月15日7486号、1992年2月24日2291号）。出退勤の途中で、軽食をするとか、コーヒーを飲むとか、煙草を買うとかする行為などが逸脱または中断にあたる（1997年5月20日4492号、1996年12月7日10910号、1995年5月30日6088号）。

ただし、通常の経路に復してからは労働との因果関係を回復するので、補償の対象となる（1995年4月19日4346号）。

それだけでなく、①家庭的要請をみたすものである場合（子供の学校への送迎や親族の見舞など。1998年11月5日11148号、1997年12月19日12903号、1992年2月1日1043号、1982年5月27日3273号、1978年4月4日1536号、1979年6月21日3495号）、②個人の生理的要求をみたすものである場合（1991年7月24日8292号、1990年1月15日131号）、③他人の救助にあたる場合（交通事故の被害者の救助など。1990年5月12日4076号）、④同僚を同乗させるためのものである場合（1987年5月22日4657号）、⑤使用者の要求によるものである場合（1994年4月4日9099号）には、逸脱・中断は必要なものであったと判断され、補償の対象となっている。

- 5 私的交通手段 以上が判例理論の骨子であるが、このほか判例上大きな問題となっていたのは、私的交通手段の利用にどの程度の保護を与えるかということである。利用を正当とみとめる範囲の確定問題とともに、無謀運転や無免許運転など運転の態様が問題とされ、同乗者への補償可能性の問題も登場した。しかし、2000年の法改正以前には、これらについて判例の立場は確立されなかった。

#### IV INAILのガイドライン

- 1 ガイドラインの策定 判例の展開に促されて、1998年に、INAIL（全国労災保険公社）は通勤災害の取扱いのためのガイドラインを作成した。「通勤災害の場合の取扱いのためのガイドライン」（Linee guida per trattazione nei casi di infortuni in itinere）がそれであるが、内容は、当時の判例をもとに、若干の外国の法制をも参照して、補償の方針を確定したものである。以後、通勤災害に対する補償の実務はこれにもとづいておこなわれてきたという点と、2000年の法改正の方向を決定づけたという点で、極めて重要なものである。以下はその内容である。



2 通勤災害の定義 通勤災害 (Infortunio in itinere) とは、労働者が、以下の行程において通行の危険の結果であった災害をいう、

(1) 習慣的に滞在する場所から労働場所へ向う行程およびその逆の行程。労働時間開始前であっても終了後であってもよく、昼食休憩時間であってもよい。

(2) 労働場所から食事場所または習慣的に滞在するのとは異なる宿泊場所へ向う行程およびその逆の行程。

(3) 労働者が複数の使用者に従属して労務を給付する場合、一の労働場所から他の労働場所へ向う行程。

通行の危険の結果によるものであっても、労務の給付と直接または間接にむすびつき、時間的または空間的に労務給付中に発生した事故は、通勤災害でなく労働災害である。

3 保護の限界 通勤災害の保護は労災保険の延長としてのみ可能であるが (憲法裁判所1990年429号判決)、判例は以下の点で一致している (引用判例は破毀院のもの)。

(1) 保護の対象となるのは、労災保険の被保険者である労働者のみである。

(2) 被保険者が労働に赴き帰宅する際にである通行の危険は、労務提供とは異なる一般的なものであるから、本来は保護されない。通行の危険が保護されるのは、労働者個人の職務遂行もしくは労働組織に帰する理由があつて、一般の道路利用者が負うのとは違う一層大きな危険がある場合にかぎる。

この関係で、次の場合は通勤災害ではない。①公衆の通行に開放された普通の道路を通り、かつ歩行の平衡を失わせる可能性のある労働用具をもたないで、徒歩で行程を往来する場合。空間的移動の一般的活動にむすびついた共通の危険であるからである (1978年2488号、1987年7448号、1988年1745号、1992年2291号、1992年2883号、1995年6531号、同11731号)。②公共の交通機関を使って行程を