

往来する場合。すべての市民が負う共通の危険である（1987年7448号、1988年5173号。乗っていた市バスが急ブレーキをかけ負傷したなどが典型例。なお、タクシーは、公衆に提供されているが時刻表がなく、少数の人のための個人的交通手段である。1984年2837号）。しかし、最近は公共交通機関でも通勤災害をみとめる例がある（郊外バスの事故、1998年455号）。

- (3) 適切な公共交通機関があり、また徒歩でも可能なのに私的交通手段を用いての行程の往来。労務提供の態様により必要とされず、労働者が危険を自由に選択しているからである（1978年1536号、1979年3495号、1983年7312号、1993年807号、同12179号、1997年7259号、同8929号。徒歩でいけるのにバイクでいくとか、私有車でいっても公共交通機関よりわずかし時間短縮にならないなどが典型例）。

4 補償の要件

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

- (1) 特殊的危険または加重一般危険の存在 労働災害の延長として補償されるものである以上、職業的危険の理論からこの存在が必要とされる。今日伝統的な理論からいって争いが無いのは、次のような場合である。

- ① 労働場所のみに通じる特定の道路をいく場合、または普通の道と比べ労働者に特別の危険がある道をいく場合、
- ② 労働活動の要請に応じ、使用者により選択、指示、提供された交通手段を用いる場合（利用義務はないが、公共交通機関に付加して、使用者がシャトルバスを提供している場合を含む）、
- ③ 公共交通機関がないとき、またはあっても所定時間までに到着できないときに、私的交通手段を利用した場合（使用者から緊急呼出をうけ私的交通手段を利用した場合を含む）、

④ 通常の移動を妨げる労働用具を運搬する必要がある場合。

私的交通手段の利用は争いの多い問題であるが、労働活動の組織的要請と労働者の生活の上の要請を考慮した「合理性基準」に従って、判例は次のような場合もみとめるようになっている、

- ① 公共交通機関が住居と労働場所の全行程をカバーしておらず、最も近い公共機関の停留場から徒歩以外に手段がないとき、
- ② 公共交通機関の時刻が労働時間にみあっておらず、公共交通機関を用いると極めて長い待ち時間ができるとき、
- ③ 公共交通機関を用いると、私的交通手段よりかなり長い時間がかかるとき、

これを要約すると、私的交通手段の利用は、「合理性基準」によって必要があったと評価されることを要する。これには次のような要素が関係する――

- a) 徒歩でいくべき行程の長さ（住居⇔労働場所、労働場所⇔最も近い停留場が片道1kmをこえると、徒歩は不合理で私的交通手段の利用がみとめられる）、
- b) 公共交通機関を利用した際の待時間（全体で1時間以上ロスタイムが生じると不合理となり、私的交通手段の利用がみとめられる）、
- c) 短縮される通勤時間（一時間以上短縮されるなら、私的交通手段の利用も合理的となる。公共交通機関の運行が正確でないというだけでは不十分）、
- d) 公共交通機関を利用できない事情（リューマチのように歩行困難な病気で利用できない事情があれば、私的交通手段の利用も合理的になる）、

(2) 災害・経路・労働の因果関係 発生した災害、とった経路、なすべき労働の間に因果関係があることが必要である。これは、次の条件がみたされていればあるとされる。

- ① 災害が習慣的滞在場所から労働場所に赴く通常の経路か、そ

の逆の通常の経路上で生じたこと。より具体的には、次のようになる——

- a) 習慣的滞在場所とは、労働者が居住を定めている場所である。家族と過ごす夏の滞在場所や週末を過ごす家のように、安定性があれば、二次的な居住場所でもよい。使用者が定めたものである場合は、労働のため一時的または臨時に宿泊する場所もこれに入る。使用者が定めたものでない場合は、他により適切な手段がなかったかどうか調べる必要がある（1990年1413号）。
- b) 労働場所とは労働者が習慣的に活動している場所のことであるが、使用者の指示で赴く場所（出張、研修、報酬受取等）はすべてこれに含まれる。
- c) 通常の経路とは、通行可能性という条件で正当化される道程である。一般的には、最短かつ直行の経路である。しかし、道路状況（すなわち、通行可能性）から、より長い、直行でない経路でもよいとされる場合がある（渋滞や危険をさけるための迂回など）。最短・直行の経路が複数あるときは、そのどれをとってもよい。
- d) 労働者が労働している町以外に居住しているとき、距離が合理的であれば、この二つの場所（労働場所と居住場所）間の往来は通常の経路である（この場合、大都市の経験からいって、全体として往復3時間をこえないことが必要である）。
- e) 労働場所と家族が居住する住居の間の距離が不合理に長い、労働活動にむすびついた理由（例えば、長期出張）で家族を転居させられない場合、定期的に家族の居住する住居へ帰宅することは通常の経路である（1997年12903号）。
- f) 逸脱が個人的な理由でなされているときは、通常の経路ではない。逸脱には複雑な問題がいろいろあるが、判例が

明らかにしているのは、労働上の理由や使用者の指示によるもの（1994年9099号）と、交通事故の被害者を救助するための逸脱（1990年4076号）は、逸脱と扱わないということだけである。

しかし、次のようなものも、逸脱から除外すべきであろう。

①不可抗力による場合（道路の閉鎖、車の故障、急病など）、②必要不可欠の要請による場合（生理的要求をみたす場合）、③同僚のピックアップにいく場合（一緒に労働場所へいく協定があるとき）。

これら以外のものは、判例もない以上、いかに社会的に評価できる行為であっても法的には「随意危険」であって、補償の対象とはならない。

しかし、逸脱が合理的な時間であるかぎり、通常の経路にもどると因果関係が復活する。合理的な時間であるか否かは、逸脱の理由に応じて判断される。

- ② 往来が労働を理由としていること。事業所にいくことは当然これに入るが、これ以外に、直ちに労務給付に入るものでなくても、労働に関連した理由で他の場所（報酬の受取、書類の受取・引渡、作業衣・作業道具の受取などのため）にいくことが含まれる。INAILの診療所へ労災の報告にいく途中の事故は、早くから労働を理由とするものと扱われている。
- ③ 災害が労働時間と結びついた時間内に生じたこと。これは、道路状況、出発の短い遅れ、経路途中の短い停止などによって変動するし、また逸脱があるかどうかによっても違うから、判断は柔軟にすべきである。とくに、出発の遅れや経路中の停止が用心のためになされているときは、否定的な評価をすべきではない。天候や急病のために出発を遅らせたり、行程を中断することも考えるべきである。出張中の労働者については、労働日が終了しても、より安全な条件で帰宅するため、その日は仕

事をすませた町に宿泊し翌日出発することを考えるべきである。

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

- (1) 会社に食堂がある場合 食堂または類似のサービス（労働場所の近くにスナックがある、近くにビュッフェとして利用できるチケット・レストランがあるなど）が会社にあるのに、労働者が家に帰って食事をするのは「随意危険」であって、保護の対象にならない（1997年11746号。食事の好みから会社食堂を利用しなかった例）。この場合、移動は必要なく、事故は避けえたものだからである。

家庭的要請の範囲は、昼食時における家族との談笑という点までは拡大されない（1997年1582号）。また、昼食時に家にもどらないのは、今や日常生活上の習慣になっている（1994年4402号）。

唯一の例外は、会社食堂の利用が健康状態と両立しない場合である。健康上の理由で特別の食事が必要とされるときは（例えば、そしゃく機能を喪失しており流動食が必要）、帰宅がみとめられる（1987年1883号、1997年11746号）。

判例も確立しているように、基本的な生理的要請をみたすための短い停止（昼食の休憩はこれに入る）は、労働の危険と事故の因果関係を切断するものではないから、会社の食堂に行く際の事故は当然保護の対象となる（1983年6904号、1986年1527号、1995年6088号）。会社が協定しているレストランに行くことも、同様に扱われる（1996年6374号）。

- (2) 会社に食堂がない場合 この場合、労働者に労働場所での食事を強制することはできない（1989年1483号）。したがって、会社外で食事をするのがみとめられる。帰宅がみとめられるか否かは、労働者の人格、家族状況、経済的影響、食事後労働再開まで

の待機時間などの要素できまる(1985年3296号)。また、交通手段は問わないが、休憩時間に往復できる距離でなければならない(1978年1536号、1989年1483号、1995年12881号)。判例によれば、この場合、私的交通手段は入らないとするものもある(1993年12179号)。

家へ帰るのでなく、外へでて食事をしたり、食事を買いに外へでる場合にも、場所の問題がある。距離、費用、食物の種類等からみて、合理的な場所である必要がある。

- 5 保険がカバーする危険 通行の一般的危険が職業的危険(特殊的危険または加重一般危険)に転化する条件の存在が肯定されると、移動の全行程が保険による保護の対象となる。これは、労働者が車を運転している場合であろうと、他人の車に同乗している場合であろうと同じである(ただし、後者の場合、被災者である労働者が被保険者であることを要する)。

この原則にもとづき、判例は次の場合にも補償をみとめている—

- ① 自分の車で労働場所につれていく同僚をまわっているときに労働者が自動車にひかれた事故(1987年4657号)、
- ② 交通事故の犠牲者を救助し病院につれていく途中、労働者があつた事故(1990年4076号)、
- ③ 自分の車が駐車していた場所へいく途中、停っていたバンの扉が突然開いて負傷した事故(1997年3756号)。

私的交通手段の利用を労働者が使用者から許されていたか否か、いかなる種類の私的交通手段を用いたかは、補償の可否には影響しない(1978年1536号、1979年3495号、1994年3734号)。しかし、補償の対象となる危険は、とつた行程または用いた手段によって決定されるものでなければならない。このため、判例は、次のような場合は補償を否定している—

- ① 労働者が自分のオートバイで帰宅途中、誰れか不明の者に銃で打たれた事故(1987年6382号)、

- ② 運転が原因で他の運転手と口論になり負傷した事故（1991年2195号）、
- ③ 車を駐車させてから偶然転倒した事故（1992年10961号、1996年1494号）。

6 労働者の過失で生じた災害 労働している際に生じた災害と同じく、通勤災害においても、労働者の過失は労働の危険と災害の因果関係を中断しないから、労働者の行為の主観的側面（懈怠、不注意、軽率等）は問題にならない。ただし、行動があまりにも異常な場合には、「随意危険」とされることもある。

「随意危険」というためには、労働者を危険にさらした行為が恣意的になされているとか、まったく個人的な衝動や気まぐれからなされていることが必要である。例をあげれば、酩酊状態で危険な運転をしたとか、スピード競争をしたとか、閉鎖され通行禁止の道路をいくとか、といった例がこれにあたる。選択に過失があり、正当化することができない行為とも表現されている（1987年6625号）。

V 2000年の法改正

1 立法の必要性と授権 これまでみてきたように、判例の展開やIN-AILのガイドラインによって、通勤災害に対する保護はかなりの進展をみた。しかし、労災保険制度全体としてみると、「危険な産業」を中心とした工業化時代の立法であるという沿革的制約が強く、①保護される労働者（被保険者）の範囲、②保険事故の範囲（通勤災害規定の不存在）、③職業病表（専門的知見による見直しの必要）、④給付の改善（生物学的損害の補償）など、問題の多いことが指摘されてきた。このうち、生物学的損害（danno biologico）の補償については憲法訴訟が提起され、現行法の補償のしくみ問題があることをみとめた憲法裁判所の判決があいついでだされた（1986年7月14日184号、1991年2

月15日87号、1997年11月21日350号)。

そこで、1999年に雇用創出投資や失業に関する立法権限を政府に授権する際、労災保険の制度とその運営についても政府に立法権限が授権された(1999年5月17日法144号)。

この授権法のなかで通勤災害制度の設置が指示され、「判例で確立された通勤災害の保護のための特別規定」をおくこととされていた。

そして、その内容は――

労働者が「住居と労働場所との往來の通常の行程途中で蒙った災害、複数の労働関係がある場合二つの労働場所間の往來の通常の行程途中で蒙った災害、労働場所と習慣的に食事をする場所との往來の通常の行程途中で蒙った災害について、労災保険の保護を及ぼすこと」

と具体的に定められていた(前掲授権法第55条1項u号)。

この授権法にもとづいて政府が公布したのが2000年の委任立法(2000年2月23日立法命令38号)であり、その12条が通勤災害に関する規定であった。この規定は判例の到達点(punto di arrivo)を示すものといわれているが、上記のような経緯からいって、ごく自然の評価だといえる。

2 立法命令12条の規定 こういった背景から、12条の規定は、これまでの判例やINAILのガイドラインに従って解釈・運用されていくことになる。それらの内容はすでにみたとおりであるので、ここではくり返さない。以下では、その後明らかにされた内容をつけくわえ、条文に即して基本的な点を整理しておくこととする。

(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
これが通勤災害のプロトタイプである。

① 移動手段 徒歩、公共交通機関、私的交通手段のすべてがみとめられる。法改正後、INAILは、「行程が労働の要請と目的にむすびついているかぎり、すべての移動方法(徒歩、公共手段、必要な私的手段、これらの混合)が保護される」との立場を明らかに

した（2000年3月15日補償局通達）。これは、条文上、「私的な移動手段を利用する場合も本保険の対象とする」とされたからであるが、「必要であるかぎり」という限定がついていることに注意を要する。法改正後も、判例はかなりきびしい制限をおいているように思われる（60歳の労働者が私有車で出勤中事故にあったが、住居と労働場所の距離が約1kmだったので、歩行で困難なしとして補償を否定されている。2001年12月11日15617号。同じように、1km強の距離を自転車で出勤中事故にあったのも、徒歩か公共交通機関で行けたとして補償が否定されている。2002年10月12日11112号）。

- ② 通常の行程 通常とっている経路でよい。論理的には最短・直行の経路だともいえるが、道路状況や利用の便・不便もあるので、必ずしも最短の経路であることを要しない。通常の経路でない場合には、逸脱・中断の問題になるので、経路だけが独立して問題となることはほとんどない。
- ③ 住居 通常居住する場所のことであるが、安定性（stabilità）があれば一時的住居でもよい（夏の滞在場所や週末のセカンドハウスでもよい）。

労働が理由で住居と違うところに宿泊すると、宿泊場所が一時的住居となる（月曜から金曜まで工場に出張しその近くに泊る、労働が遅い時間に終わったので事業所の近くに泊る、洪水・地震・豪雨等不可抗力で帰宅できなくなり住居以外のところに泊るなど）。

出張の場合、使用者が宿泊地や宿泊先をきめていれば、そこが一時的住居である。きめられていなければ、労働者がきめた宿泊地・宿泊先が労働の要請にあっているか否か（主として距離）で判断する。

住居に関して疑問があるのは、偶発的な住居である。例えば、自分の町と違った町に住んでいる両親を訪ね、その日はそこに

泊って、翌日朝そこから出勤したが、途中事故にあったというような事例である。条文の住居とは居住する場所という意味であって、いかなる場所でもよいということではないとして、否定的に解されているようである。

④ 労働場所 労働者が日常労務を給付している場所のことであるが、労働の必要があつて出向く場所（出張先など）もこれに含まれる。

⑤ 保護の範囲 出発（始点）から到着（終点）までである。これ以前および以後の移動は保護から排除される。このことは、従前から、「保護される移動の危険の空間的範囲は、被保険者の住居の出口から始まり、住居の入口で終わる」というINAILの通達によって明らかにされている（補償局1999年7月8日）。したがって、バスに乗るために急いでいて家の階段から墜落したと（2003年6月9日9211号）、労働後オートバイで帰ってきてガレージへ入っていく際に転倒したというような事故は、補償の対象ではない。

なお、運転は自分でするものでも、他人がするもの（被保険者は同乗者）でもよい。ただ、同乗者である場合、運転者が無免許運転や無謀運転をしたというだけでは補償を否定されないが、これを十分認識して同乗したとき（運転者が泥酔しているを知って同乗したなど）は、「随意危険」となり補償を否定される。

(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 この規定は、労働者がある使用者のもとで労務の給付をやめ、すぐ次の使用者のところへいくときのことを考えて設けられたものである。住居→労働場所を、前事業所→次事業所におきかえれば足り、これまでの説明があてはまる。

(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 食堂や食事サービスが事業所にないときの規定である。判例では、食堂や食事サービスがある場合も争われてきたが、条文は、これらがない場合についてのみ規定をおいた。食堂そのものがなくて

も、それにかわるスナック、ビュッフェ、チケツトレストランがあればよく、これらは会社施設の近くであればそれでよい。事業所にこのようなサービスがある場合には、食事のための外出ないし帰宅は「随意危険」と考えられ、補償の対象にはならない。

事業所外の食事場所を利用しなければならないときは、移動手段が徒歩であれ公共交通機関であれ、習慣的に食事をする場所であるかぎり、事業所との往復の経路上で生じた災害は、すべて通勤災害として保護される。私的交通手段を利用する場合には、①徒歩または公共交通機関でいけないとき（距離的・時間的に）、②事業所近くでの食事が不可能なとき、という事情が必要である。

習慣的に食事をする場所とは日頃食事をする場所のことであるが、一つには限定されない。距離、時間、費用等からみて合理的なものであればよい。特定性の点では、住居より範囲が広い。その反面、ここから、通常いく場所が当日閉まっていたため（週休日、夏季休業、工事中の閉店等）別の遠い店にいったとか、その日だけ特別の食事をするため店を変えたというような場合をどう扱うべきか、などの問題を生じている。

結局、労働者が自宅に帰って食事をするのが許されるのは、①会社に食堂や食事サービスがない場合で、休憩時間の範囲で往復できるときと、②食堂や食事サービスの有無を問わず、健康上・栄養上の理由から自宅での食事が必要とされるときである。会社食堂の食事が気に入らないとか、食事の際家族と談笑したいというのは、正当な理由とはみとめられない。

- (4) 中断または逸脱 中断と逸脱は、通常の行程（経路）を途中で中止したりそこから外れることである。これによって、移動（ないし行程）は労働との因果関係を失うから、中断・逸脱中の災害は通勤災害として保護されない。

しかし、これはあくまで労働との関係が失われるかぎりでのことであるから、条文は、「労働とはまったく無関係もしくは不必要な中

断または逸脱」に限定し、逆に「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、または刑罰のある義務の履行による場合」には、中断または逸脱が必要であったものと推定し、保護の対象としている。

中断または逸脱からもとの経路（通常の行程）にもどったときは、理由や時間からみて、中断・逸脱が労働関係の開始・終了と関係を失わせるほどのものでないかぎり、保護を回復する。

- (5) 私的交通手段の利用の保護 私的交通手段の利用は、条文が示しているように、つねにではなく、「必要であるかぎり」においてみとめられるものである。必要であるか否かは、労働の組織的要請と労働者の生活上の要請を考慮した「合理性基準」(criterio di razionalità)によって判断される。公共交通機関がない場合というような狭い意味ではない。公共交通機関があっても適切な時刻にはないとか、住居と労働場合の間の距離上徒歩では困難であるといった事情があれば、必要性は肯定される。

すでに判例では、①公共交通機関を利用した場合、住居と労働場所の往復に車でいくより30分～40分よけいにかかる（1987年6625号）、②リ्यूマチで歩行困難のため私有車を利用した（1995年8519号。なお、このような場合はタクシーでもよい）、③家族と離れて働いている労働者が自分の車で家族のもとへクリスマスに帰った（1997年12903号）場合、などをみとめている。

しかし、聖路に合理性（つまり、通常の聖路）がなければならぬことはいうまでもない（4 kmほど遠回りした道を選んだのに対し、早朝でより近い道は混雑もしておらず、長い道を選んだ必要性がないとして、補償が否定されている。2002年2月1日1320号）。

- (6) 運転態様による保護からの除外——無謀運転と無免許運転 私的交通手段の利用がみとめられるときであっても、①災害がアルコールもしくは向精神薬の濫用あるいは治療目的でない麻薬もしくは幻覚剤の使用から生じた場合と、②運転者が運転免許を有しない場合

は、通勤災害の保護は否定される。

①は無謀運転、②は無免許運転であるが、ともに異常行動であり「随意危険」であると考えられて、このような規定がおかれた。

無免許運転はもともと運転免許を有しない場合（免許をうける資格がないとか、試験にパスしないとかで免許を取得していない場合や免許を偽造ないし変造している場合）であるが、免許停止中もこれと同じように扱われる。しかし、免許の非携帯はこれに入らない。

麻薬や幻覚剤の使用でも、治療目的の場合には保護から除外されない。向精神剤の治療目的での使用について条文はなにも定めておらず、疑問が生じている。医師の処方で定量を服用する場合には保護から除外されないが、処方に反したり無断で服用する場合には、「随意危険」で保護されないといわれている。

VI 自賠償保険との関係

- 1 車輛運転者の責任 イタリアでは、民法典の不法行為に関する規定のなかに、車輛運転者の責任を定めた次のような規定がある。

「2054条〔車輛の運転〕 軌道によらない車輛の運転者は、損害をさけるために可能な一切のことはしたことを立証しないかぎり、車輛の運行により人または物に生じた損害を賠償する義務を負う。」

この規定は典型的な交通事故を想定したものであるが、人あるいは物に損害を与えた場合、運転者は、それを回避するために可能なすべての手段をつくしたことを証明しないかぎり、賠償責任を負うことを明らかにしている。つまり、対人や対物の交通事故を惹起した場合、不可抗力によるものでないかぎり運転者は責任を免れず、故意または過失がないと責任を負わない一般の不法行為の場合と大きく異なっている（2043条参照）。

車輛（とくに自動車）が現代の交通においてはたす危険にかんがみて、運転者の責任を重くするためにこのような特別規定がおかれたと

いわれている。

- 2 交通事故責任保険 そこで、交通事故から被害者を救済し、かつ車輛運転者にその責任を履行させるために、わが国の自賠責保険にあたる交通事故責任保険の制度が導入された。それが、「原動機つき車輛および船舶の交通から生じる民事責任についての強制保険法」(1969年12月24日法990号。いわゆる交通事故保険法)である。

この法律によると、軌道によらない車輛(船舶についての説明はここでは省略)は、民法典2054条に定める第三者に対する民事責任のための保険(すなわち、交通事故保険)に加入しないかぎり、公衆が使用する道路で運行の用に供してはならないとされている(1条1項)。保険による補償の対象は第三者と同乗者である(同2項、3項)。

この保険は、車輛の所有者または所持者が保険会社と契約をむすぶが、自動車の場合、付保する補償金額は15億リラ(約9,000万円)を下回ってはならない(附表A)。

補償は被害者が保険会社に請求する。加害車輛が不明である場合などのためには、保険会社の団体(CONSAP)内に「交通被害者補償基金」がつけられ、これが補償にあたる。

- 3 支給方法と調整 通勤災害が自動車による交通事故である場合、被害者は、労災保険と交通事故保険の請求権を競合して有することになる。そこで、これについて、交通事故保険法は次のような規定をおいている。

「28条2項 被災者が社会保険に加入しているときは、社会保険の所管団体は、当該社会保険を規律する法律および規則にもとづいて、被災者に支給した給付の費用を、責任を負う保険会社……から、直接償還させる権利を有する。」

交通事故保険は民法典の不法行為としての損害賠償責任を担保するためのものであるが、労災保険法は、刑事上有罪判決をうけた場合を