

通勤災害之問題研究——以最近 之行政解釋爲中心

高得潤*

目次

- 壹、前言
- 貳、通勤災害之法律性質
- 參、通勤災害認定之基準
- 肆、日本之解釋與學說
- 伍、結論

壹、前言

上班族之勞工、爲了維持最基本之生活，必須每天外出服勞務，以換取報酬始能達成目的。在外出服勞務或服完勞後，返家過程之通勤行爲（俗稱上下班）中，難免發生意外事故，輕則皮破血流，稍加治療即可，重則住院治療，可能因而殘廢或留下後遺症或造成死亡之結果。在事故發生時，若有加害人者，由加害人負侵權行爲之損害賠償責任（民法第一百八十四條參照）。若受害人亦有過失存在時，則構成過失相抵（民法第二百一十七條參照），受害人應負擔部分損失之責任。或僅係偶發之事件，如遭野狗攻擊受傷，或單純之自損事故，如撞到電線桿等。但無論何種情況，勞工得享有勞工保險條例之給付，如該條例第三十三條之傷害給付，第三十九條之門診或住院之醫療給付，第五十三條之殘廢給付或第六十二條之死亡給

*日本國立神戶大學法學博士，東海大學法律學系暨法研所專任副教授

付等。在勞保之普通傷病給付與職業災害給付，二者相差不大（註一）而且勞工在自身疏忽引發事故之情形下，仍得享有如此給付，大部分勞工已經心滿意足，少有再主張通勤災害之職業災患者。但是在勞動基準法於民國七十三年七月三十日公佈實施後，二者差距加大，在普通傷害時，仍然依勞工保險條例第三十三條及第三十五條之規定，發給補助費。即依被保險人平均月保薪資半數發給，每半個月給付一次，以六個月為限，傷病事故前加保之年資合計已滿一年者，增加給付六個月。在職業災害給付時，依勞動基準法第五十九條之規定，雇主除應補償必需之醫療費用外、在勞工醫療中不能工作時，尚需按勞工原領之工資數額予以補償。若喪失原有之工作能力又不合殘廢給付標準者，雇主得一次付給四十個月之平均工資後，免除該工資之補償責任。另外若合乎殘廢給付標準或死亡給付時，亦較勞工保險條例所規定之給付為優。因此發生意外事故時是否為職業災害，影響勞工之權益甚大。有關勞工之通勤災害之行政解釋，在肯定例中，皆以職業災害處理之，在否定例雖未能對勞工予以救濟，其用語仍不脫離「職業災害」，可見勞工之通勤災害，在具備一定要件時得為職業災害。

近年來，工商業突飛猛進，國民生活水準，大幅提昇，利用大眾運輸之鐵路，公共汽車或雇主提供之交通車作為通勤工具之勞工正在減少中，而利用勞工個人擁有之汽機車通勤者則逐年增加。加上台灣地區地區地狹車多，道路面積有限，大多數之上班族勞工又集中在一定時間之尖峰時刻通勤，發生意外事故，已是無法避免。但是勞工個人之疏忽行為發生交通事故，仍僅能享受普通傷病之勞工保險給付而不得主張職業災害？或是應以因公傷害之職業災害處理，由雇主負擔勞動基準法第五十九條之補償責任？若為前者，則了無新意，並無討論之必要。若是後者，則要求顧主負擔補償義務之基礎何在？早期之解釋函，雖採取否定之立場，並未加以說明理由。後來雖然改變立場，肯定通勤災害為職業災害，卻又轉變嚴格化解釋之態度。（註二）使受害之勞工獲得救濟者有之，遭受「閉門羹」者亦有之。但不論何者皆欠缺理論上說明。又雖然是解釋函，實際上則近乎行政命令，受害者幾乎是求助無門。以「工人於請假騎機車返家撞及他車受傷，難謂因公受傷，工人上下班途中發生車禍，於鑑定係肇事人未顧及安全，亦不得視為公傷處理。」（註三）

（註 一） 比較勞工保險條例第三十五條及第三十六條規定白明。

（註 二） 從本文引用之前後之解釋函，加以比較時，即可發現該發展趨勢。

（註 三） 內政部六十年七月三日台內勞字第四二五〇七三號函參照。

爲例，均否定爲職業災害。除非受害之勞工已顧及安全或未違反交通規則始能成立職業災害，但是勞工若已顧及安全或未違反交通規則，則幾無發生事故之可能。以此爲理由否定勞工之通勤災害救濟、是否妥當？不無疑問。後來之解釋雖然改變態度、採取肯定之見解，如「勞工由家中赴車站搭車，如確爲上班行爲於途中發生車禍，應可視爲職業災害處理。」（註四）仍然欠缺法理之根據與說明。雖然後來之解釋應有優先適用早期解釋之效力，依此原則，可否推斷：凡屬上班行爲，在途中發生車禍，勞工有無顧及安全或違反交通法令在所不問，一律皆爲職業災害？若果真如此，在理論方面亦應加以明確之說明。

在通勤災害爲職業災害時，雇主對於受害之勞工依勞動基準法第七章之規定應負擔相當之補償責任。但是認定是否爲通勤行爲並非漫無標準，將通勤災害皆由雇主負補償責任，若脫離了通勤之時間或路線，進行與通勤行爲無關之事務時，仍不宜爲通勤災害，認定之基準上應有一定法理爲依據。早期日本之理論與實務亦有相當之差距，但理論之發展非常迅速、積極，頗值得借鏡，故在文中亦多介紹，期盼將來在相同問題之處理上，引用適當之法理依據，以解決問題，並期於立法或修法時有所助益。

貳、通勤災害之法律性質

勞工之通勤行爲在遭遇意外事故時，其法律上之性質如何？主管勞工事務之行政院勞工委員會及其前身之內政部對於通勤行爲之災害，作出不同結果之解釋。以「勞工上下班必經途中之意外事故，應包括交通事故及其他偶發意外事故，此類事故非出於勞工私人行爲而違反法令者，應屬職業災害。但仍應以個案發生之事實情況予以認定。」（註五）之解釋而言，一方面肯定勞工之通勤災害爲職業災害，不論是交通事故或其他偶發意外事故皆包括在內。另一方面，對意外事故之發生原因，嚴格限制在非出於勞工私人行爲而違反法令之範圍內，若與此要件不符，雖爲

（註 四） 行政院勞委員七十六年九月二日(76)勞動字第一五五八號函。

（註 五） 內政部七十五年六月十六日(75)台內勞字第四一二〇〇六號函參照。

通勤行為之意外事故，仍不得為職業災害。似乎職業災害之關鑑在於是否為「私人行為而違反法令」。通勤行為帶有「私人行為而違反法令」者，不得為職業災害，但是何謂「私人行為而違反法令」並不明確。最後以「仍應就個案發生之事實情況予以認定。」作結論，視個案而定其結果。詳細分析該函內容，前後不一令人不解該函之意義何在。

按職業災害之定義係規定於勞工安全衛生法第二條第四項，即「本法所謂職業災害，謂勞工就業場所之建築物、設備、原料、材料、化學物品、氣體、蒸氣、粉塵等或作業活動及其他職業上原因引起之勞工疾病、傷害、殘廢或死亡。」從此一定義上，似乎看不出通勤行為與職業災害有何關連，至多在「……作業活動及其他職業上原因……」加以擴張，將「作業活動及其他職業上原因」包括通勤行為在內。本來通勤行為應指勞工在開始服勞務前，自離開住居所之時起至抵達服勞務之處所時止（上班）或在服完勞務後，自離開該處所時起返抵住居所時止（下班），在此時間內利用各種交通工具或徒步之行為而言。嚴格言之，在通勤行為之時間內，勞工並未服勞務，未受雇主之監督管理，既未受監督管理，雇主即未能有效拘束到勞工之行為。雇主既無侵權行為存在，勞工即不得對雇主張民法第一百八十四條之侵權行為責任。又未開始服勞務，在債權債務之關係上，雇主亦無債務不履行之情形存在，雇主應無損害賠償之責任可言。反而勞工因自己本身之疏失，未盡到應有之注意義務。在此一前提下引起之災害，理應由勞工自己負責與雇主之責任毫無關係可言。

在英美法系之國家、例如英國、美國等至今仍未承認勞工之通勤災害為職業災害。（註六）但是交通事故逐漸增加，其中包括相當部分之通勤災害則不容否認。以日本之一九七七年為例，職業災害之受害人有一〇九萬九千人，通勤災害之受害人約三萬九千人，到一九八〇年職業災害之受害人有一〇五萬四千人，減少四萬五千人，但是通勤災害有四萬四千人反而增加五千人之多。（註七）在此之前，日人已在一九七〇年二月即發起通勤災害調查委員會，對於勞工之通勤災害實際情況作出詳細調查，基於該委員會之報告，一九七三年十二月開始施行通勤災害保護制

（註 六） 林弘子著「アメリカにおける通勤途上災害問題」，ジュリスト五一八號四十八頁，桑原昌宏著「イギリスにおける通勤途上災害」ジュリスト同期五十四頁。

（註 七） 日本労働省労働基準局編著「通勤災害保護制度の早わかり」第五頁。

度。另加上勞工之法律意識高漲，「無通勤即無勞動」之觀念下，要求勞動省將通勤災害與勞動災害（即職業災害）作相同水準之保護，演變到今日，日本之通勤災害之保護，已建立相當完善之制度。另外東、西歐各國也有五十個國家以上，已經立法將通勤災害列為業務上之災害，在世界之潮流中，保護勞工之通勤災害，似乎是一種不可避免之新趨勢（註八）。

雖說通勤災害為職業災害，其法理之所在仍不明確，在探討通勤災害之法律性質時，對於通勤行為之特性應先加以認識，以便正確把握觀念是必要的，其特性即如松岡三郎教授所言（註九）：

第一、附隨性：通勤行為雖非勞工之執行業務行為，卻具有附隨於業務行為之特性。

第二、拘束性：上下班之通勤時間與業務遂行場所係由雇主片面決定，勞工必須遵守之拘束性格。

第三、事業場外性：上下班之通勤行與勞工之出差，推銷業務之行為一樣，必定於事業場所之外進行，故具有事業場所外之性格。

若將通勤行為之特性，對照前述勞工安全衛法第二條第四項「作業活動及其他職業上原因」加以之擴張解釋時，顯然通勤行為已包括「作業活動及其他職業上原因……」之概念在內，與松岡教授之理論非常接近，故我國之通勤災害，在法理上是有所依據的。

除此之外，筆者認為

(一)勞工必須每天通勤始有機會付出勞力，付出勞力始有報酬維持其基本生活，故通勤行為屬於付出勞力過程中之不可欠缺之一部分，而非僅附屬於業務行為而已。

(二)通勤時間內，勞工雖未開始服勞務，實際上卻已在雇主之支配範圍下，不得任意變更。易言之，勞工等於已經開始服勞務，處於服勞務時間之提前或延後狀態，尤其與勞工完全未受支配而得任意進行活動之情形有所不同。

(三)在勞工領有交通費或補助費或津貼時，則通勤行為具有對價關係之性質相當明

（註 八） 佐藤進著「通勤災害と産業勞害」世界の勞働，一九六六年四月號第二頁參照。

（註 九） 見松岡三郎著，學會誌勞働法第四十三集，「通勤災害之勞災保護法適用問題」第二十三頁。

顯，與根本未受給付之勞工私人行為有異。

(四)在勞工遭遇通勤災害未能視為職業災害時，將由勞工自行負擔無收入之責任，可能非其能力所及。尤其低收入之勞工，肩負家庭生活支柱時，恐將使勞工陷入生活絕境。

綜上所述，通勤災害得否為職業災害，在理論上之探討或許仍嫌不足，若與日本之代表性理論相比較時，則相距不遠矣。以中村博教授所主張之「社會的危險論」而言，將勞工之通勤途上之社會的危險性與一般市民生活上之危險性比較時，勞工之社會的危險性明顯地被加重，而且一般市民比較容易回避危險。故對於勞工而言，通勤行為已成為義務，已被雇主拘束時，應予以特別之保護。(註一〇)將通勤行為所遭遇之事故認為是不可避免的。既是無法避免之社會的危險，理應加以特別保護。另一代表性理論，棚田洋一教授主張之「密切不可分性」、即通勤行為與勞務之提供，二者之間，實際是連接在一起的觀念，具有密切不可分之性質，得與私人行為互相區別。既是不可分之觀念，將通勤災害與業務上災害為相同之保護乃是理所當然之事。(註一一)

在我國憲法第十五條規定：「人民之生存權……應予保障。」及同法第一百五十五條規定：「國家為謀社會福利，應實施社會保險制度……。」明文規定著生存權之保障，為實現生存權之保障。由此可見將通勤災害列為職業災害在法理上並無問題，況且在民國八十三年八月九日政府已經開始實施全民健康保險，亦屬社會福利制度之一，勞工遭遇輕微之通勤災害，得享受該保險之醫療給付不成問題。若是受害嚴重，因而住院或死亡失去收入時，更需要社會福利制度之保護。但是將通勤災害以職業災害之方式救濟，由雇主負擔補償責任，其公平性如何應加以深入探討。

(註一〇) 中村博著「通勤災害の理論と實際」，(勞働法令協會)勞働省勞働基準局補償保編『新編通勤災害認定事例總覽』第七十九頁參照。

(註一一) 棚田洋一著，「通勤災害をめぐる社會法理論」，現代勞働法謂働第十二集日本勞働法協會編，第二三八頁。

參、認定通勤災害之基準

勞工之通勤災害應予以適當救濟，已不容置疑，但是以職業災害之補償方式救濟，因係由雇主負擔勞基法第七章規定之補償責任，雇主若為逃避該項責任，可能採取對勞工不利之方式處理，對於勞工相當不利。例如勞工於通勤行為時接送家人上班上學，或轉赴超市購物或聽演講等，在遭遇災害時，雇主可能以勞工之私人行為而推卸責任。為避免此種情事之發生由行政機關作出解釋，說明應有之認定基準，惟語焉不詳。以前述之「勞工上下班必經途中之意外事故，應包括交通事故及其他偶發意外事故。此類事故非出於勞工私人行為而違反法令者，應屬職業災害。但仍應就個案發生之事實情況予以認定。」解釋函，既肯定通勤災害應包括交通事故及其他偶發事故為職業災害，卻又以非出於勞工私人行為而違反法令者加以限制，至於何謂「私人行為而違反法令」則未說明。

按私人行為與通勤行為有所區別，應不容混淆，而且私人行為不得為職業災害亦係理所當然。若私人行為而違反法令亦係其個人之事，與職業災害無關，應勿庸贅言。問題是通勤行為兼具私人行為時，是否仍為職業災害？例如在上下班時，自行轉赴他處載送同事而發生事故，依勞委會之解釋：「……另原住公司宿舍，其上下班必經途中，其外出至另一勞工住宅處接送其上班，除受雇主之命接送外，屬私人行為，應不屬職業傷害。」（註一二）若該勞工已經脫離其上下班之必經路線，特地轉赴另一同事處接送上下班，固為私人行為，但是若僅順道接送，或脫離路線以三分鐘，五分鐘之駕車時間去接送，促進同事間之友誼，有助提昇工作效率，則有無嚴格限制之必要，不無疑問。又如在服勞務處所附近巧逢舉辦說明會、展示會時，下班即順道去參加然後再返家，依前函解釋因屬私人行為，若巧遇事故，即不得為職業災害。若要求勞工先行返家再外出參加活動，可能時間上又無法配合，而且來回浪費時間、金錢等。此種情形，以私人行為處置，實不近人情，亦不合理。若以「仍應就個案發生之事實情況予以認定。」則可能產生有的可成立職業災害，有的不得成立職業災害之結果，亦非妥當。

（註一二） 台70勞安三字第二四四三號出參照。

故在認定之基準上，外觀上似為私人行為，處理私人事務，若兼具通勤行為時，即與單純之私人行為有別，此時非「仍應就個案……予以認定。」而應考察該私人行為是否為「日常生活上最小限度之需求」（註一三）如順道去理髮，美容，即使花費一小時、二小時，仍是生活上最小限度之需求者，除正在處理私人事務之時間內，遭遇事故不得為職業災害外，在完成私人行為後，自返回通勤之必經路線時起至返問住居所時止，若有意外事故，仍應以職業災害處理為妥。若脫離通勤之必經路線，處理私人事務，而該事務非日常生活最小限度之需求者，例如與友人打牌，吃喜酒等，在打完牌、吃完喜酒返回通勤行為之必經路線時，亦非屬通勤行為，即使發生事故，亦非屬職業災害。理由即因已非屬通勤行為。

故勞工外出至另一勞工住宅處接送其上班，不屬私人行為，發生事故亦應屬職業災害。若非如此，則被接送之勞工在發生事故時，如「勞工於上班時間必經途中，因搭乘他人所駕駛之汽車，發生車禍而致受傷，如該勞工本人無違反法令，應屬職業災害。」（註一四）得為職業災害，接送者反而非職業災害，顯然有欠妥當。

另有一特殊情形，亦應加注意，即「有關勞工於下班後不乘交通車，而改搭別人便車，發生交通事故受傷乙節，因公司既已提供為執行職務所需交通工具，而勞工自行改搭他人機車，於途中發生意外事故，不宜以『職業災害』論。惟雇主應酌情予以照顧。」（註一五），在雇主已提供交通車讓勞工利用，而勞工未加以利用，改搭他人之交通工具，此種情形，在雇主已經提供交通車為通勤工具時，等於雇主在履行一項安全保護之義務，對勞工而言，則是一種受保護之權利，既然放棄該權利，改搭他人機車，則發生事故應與雇主無關，當然不得謂為職業災害。該函之結論亦係「不宜以職業災害論」，固然妥當，惟未加以說明理由，實為美中不足。

又「勞工於下班後，如未直接返家，而於宿舍休息一段時間後再返家，於途中發生車禍，因已非『上下班時間』所生之事故，難謂為『職業災害』。但雇主仍宜

（註一三） 日本勞働省之行政解釋，如勞働省勞働基準局監修「勞災保險法解釋總覽」，勞働法令協會，第一八八頁，第二〇九頁參照。

（註一四） 台(78)勞安三字第二三七六三號函。

（註一五） (74)台內勞字第三三九九〇二號函。

配情予以照顧。」（註一六）之解釋，亦不無疑問。在一般情形，勞工在下班時是直接返家，但是若工作勞累，先在公司（工場）內略作休息，或為避開下班之交通尖峰時段，或參加公司員工組成之社團活動，或參加工會活動等，只不過將「上下班之時間」提前或延後，仍是勞工之通勤行為，在遭遇意外事故，應屬職業災害才是。而該解釋竟嚴格限制勞工必須在「下班時間」立刻直接返家，其理由何在並未可知，但是應無如此限制之必要，而且如前所述，在通勤時間勞工仍可為「日常生活上最小限度之活動」，以符合勞工之實際需要。至於「……雇主仍應酌情予以照顧。」亦令人費解，既然函中嚴格限制「上下班時間」，脫離該段時間即不屬職業災害，既非職業災害、雇主應無責任可言，何來仍應酌情予以照顧？若要照顧勞工，即應放寬解釋、讓勞工能夠依法向雇主請求補償而非由雇主酌情予以照顧。

又何謂「違反法令」？（註一七）似乎指勞工之通勤行為過程中有違反法令之行為而言。實際上應是專指利用交通工具時違反交通規則之情形。例如，超速、闖紅燈、闖單行道、逆向行駛、違規左右轉、未保持安全距離，甚至於車輛保養不良，方向燈不亮、無照後鏡、無煞車燈等情形，都是違反交通規則之行為。若謂勞工通勤行為違反法令者不得為職業災害，則吾人得謂所有之勞工通勤災害，皆不得為職業災害。因為發生事故時，莫不有違反交通規則者，如此之解釋已無意義可言。但是若又謂「違反法令」之通勤行仍得為職業災害，則又不盡然，勞工若是故意違反法令時，則仍不宜視為職業災害。蓋故意之行為，惡性重大、不值得保護。例如飲酒開車，無照駕駛（包括被吊銷駕駛執照者），吸食興奮劑，（如迷幻藥、安非他命等）超速達到一定程度等之情形，勞工已明知此等行為已是違反法令，尚故意為如此行為，即使是未必之故意，亦難謂為職業災害，以避免過度濫用職業災害之救濟，反而不妥。

其實無照駕駛等在發生事故時不得為職業災害，行政解釋亦採相同之見解，結論雖然一致所持之理由稍有不同，即「勞工無照駕駛機（汽）車、於上下班必經途中肇事受傷，應否給予公假一案，可參照內政部 60.7.3. 內勞字第四二五〇七三號代電規定處理。」（註一八）按該電函係謂「一工人上下班途中發生車禍，於鑑定

（註一六） 70 台內勞字第三三三九九三號函。

（註一七） 前後各解釋函多次用及該一用語，諸如 75 台內勞字第四一〇三〇一號函。台 76 字第四七六三號函，台 78 勞安三字第二三七六三號函等。

（註一八） 台 76 勞動字第〇五一五號函參照。

後肇事當事人未雇及安全或係違反交通規則時亦不得視為公傷處理。」如此將無照駕駛之違規行為與一般之違規行為並列，實有未妥，按一般之違規行為仍有可能成立職業災害，已如前述，而無照駕駛應仍不得為職業災害。但亦有「查本案君係無照駕駛，雖於下班途中因機車熄火於路邊步行之際，遭他車撞及受傷，惟其無照駕駛之行為已顯有犯意，依本會60、8、31台⁽⁷⁶⁾勞字第〇五一五號函，應不屬勞工安全衛生法第二條所稱之職業災害。……」（註一九）之解釋過度嚴格，在無照駕駛之行為，即使發生事故亦不得為職業災害，本件情形勞工在無照駕駛之行為後，機車熄火於路邊步行之際，遭他車撞及受傷，顯然無照駕駛之行為已因機車熄火而中斷，在步行時遭他車撞傷，並非無照駕駛之行為中，遭他車撞及受傷，二者有別，不應混為一談，尤其在中斷無照駕駛後，改為步行之行為時與無照駕駛之行為已經脫離關係，故應屬通勤災害。惟此種情形，該肇事之加害人應負民法第一百八十四條之侵權行為責任，而不得為職業災害。

肆、日本之解釋與學說

日本之早期通勤行為遭遇災害得否成立職業災害，學說之主張與實務並不一致，與我國目前解釋函之情形，非常類似。例如在下班後事務所內進行約二小時五十分之茶道社團活動後，在返家路途遭到暴徒攻擊不幸死亡事件（照49.9.26.基收二〇二三號）及下班後，出席勞資協議會至晚上十一時二十分（約六小時）返家在路途上遭遇災害。（昭50.11.4.基收二〇四三號）行政解釋採取嚴格之態度，認定為非通勤災害。但是遭到學者嚴厲批判，認為在雇主允許勞工在事業所內進行茶道，合唱團、運動等社團活動時，在允許之時間範圍內，在事業所內或雇主指定之場所進行活動，有促進勞工之身心健康或文化生活之培養，應得為解釋與業務具有直接關連。又在後者之情形，出席勞資協議會，應為工會活動之業務附隨之行為，雖然大幅超過下班時間才返家，仍然與工作有直接關連，尤其在勞資雙方皆同意採取協調爭議時，更應該有堅強理由得認為與工作有直接關連。在此前提下，嚴格限

（註一九） 行政院勞委會七十八年七月二十七日台⁽⁷⁸⁾勞動三字第一四九三二號函參照。

制下班後必須直接返家，並無合理之根據。（註二〇）。在保障勞工立場上如此批判，甚為允當。另「因工作之必要性，勞工與家族之居住場所分開，在工作場所附近另外租屋，在輪到早班或長時間加班時，才住宿於該屋，在通勤時應承認家族之居住場所與租屋兩者皆為住居之場所。」（註二一），如此解釋兼顧事實，富有人性化，頗值得參考。但是亦有採取否定之解釋者，例如「因工作與家族分開住居之所謂土歸月來型（週六回家、週一再上班，平時住於租賃處或宿舍）之勞工，有關從家族居住之場所直赴公司出勤時，路途上遭遇災害事例，家族居住之住所不得認為係本人工作據點之住所，否定為通勤災害。」（註二二）此一解釋、亦遭到學者之批判，理由謂「與家族共同生活乃是次日得到充分提供勞力之重要部分，盡管如此，因為雇主之單方面之因素，加以轉換職務，無法以通常形態通勤，不得不單身赴任，過另外之生活，並非自己個人之喜好，租用公寓或宿舍。因此在土歸月來型之勤務，應解為自週六（或週五之晚上）起至週一為止，將與家族生活亦列為『住居』、成為通勤災害保護之對象。在有關「住居」與工作場所間之通勤途上災害，從生存權保障勞工或其家族之目的來觀察，應認為有保護之必要性。（註二三）。以上僅舉數例，具代表性之解釋與我國相較，似乎更為優厚，又除行政解釋外，另有認定通勤災害認定基準之學說，有如下數說：

(一)相當因果關係說：認為勞工在通勤時遭遇災害，凡與通勤有相當因果關係者即為通勤災害。易言之，依通勤通常所伴隨之危險是否具體化，作為認定之標準。此一見解為傳統之通說，在相關之判例，行政解釋皆被廣泛引用。此說對於勞工或其遺族之救濟不夠充分，從通勤災害保護之目的或性格來看，皆有未當。（註二四）

(二)合理的關連性說：由於前說之結果未能真正保護受到災害之勞工或家屬，於是有第二說之理論出現。即通勤災害保護之目的在保護勞工之所以為人之生活，採用民法之損害賠償制度之相當因果關係為法律上之要件，欠缺合理之根據，

（註二〇） 如水野勝著「勞災、職業病、通勤災害」學會誌勞働第四十三集第一六八頁。

（註二一） 同註一二之解釋總覽第一八七頁、第二〇〇頁。

（註二二） 照和四十九、六、十九基收一四三二號行政解釋。

（註二三） 棚田洋一著前掲書第二四四頁。

（註二四） 日本之行政解釋，大部份都採此說，參照註一二同掲書，第一八四頁。

的關連性」即為已足，在判斷是否具有「合理的關連性」時，以保護勞工之立場，依有無合理性為實質判斷基礎，以決定是否能得到法律上之救濟（註二五）。

(三)生存權目的關連說：從生存權目的關連性觀察，在判斷有必要保護勞工時，解釋上應予積極肯定，將通勤災害之本質建立在生存權之保障上，更能達到「社會保障化」目的，或許存有若干不盡合理之處，卻更能使受害者獲得救濟在法理之解釋上，屬於前進、積極之理論。（註二六）

上述三說，皆各具特色，以(一)之相當因果關係說而言，因採用抽象的認定標準，有可能產生相同之事故，有的得為救濟，有的不得為救濟之結果，對於遭受事故之勞工或遺族之救濟，確實不夠充分，從通勤災害制度之保護目的或性格上而言，因為仍未脫離傳統之民事法範疇，有欠妥當。又此說對於勞工之所以為人之生活立論，欠缺合理的根據。於是產生了第二說之「合理的關連性說」。此說將通勤災害制度之保護目的之範圍上，「訂立勞工為過人之生活，應達到必要之最低勞動條件基準，並予以保護」，立足於社會法理論之解釋。在救濟被害之勞工或遺族方面，比起(一)之學說較為有利，但是用語上之「合理的」概念，仍然過於抽象又曖昧不明。第三說則是基於生存權理念，更重視「生存權目的」屬於新興學說，具有更積極，進步的看法，但是仍有理論上不夠充分之問題存在。（註二七）

以具體之實例而言，勞工自乘機車上班，在路途上遭蜜蜂刺傷時，或在下班途中遭到精神病患突然之攻擊，而受傷時，或在上班途中，遭到數隻野狗攻擊，右手受傷等事件，以偶然突發之災害，未具有相當因果關係為理由，否定當事人之請求，未能被認定為通勤災害。但是一名勞工在下班路途上，因按喇叭催促前車前進，而遭到前車駕駛人用槍射殺，或從高爾夫球場下班之回家路途上遭到野豬攻擊受傷，或女性勞工在搭電車回家時，遭人刺殺事件，則被認定為通勤災害。故在第一說之見解，採用因果關係說時，相同性質之事件，卻有可能出現不同之結果。若採取第二說或第三說，從生存權之目的出發，認為只要遭遇災害之勞工或其遺族有

（註二五） 岡村親宜・阿部長次郎合著。「通勤災害補償の實務」第一卷第三篇解說「通勤災害をめぐる争點と認定例の動向」第十八頁以下。

（註二六） 棚田洋一著，前掲書第二四〇頁。

（註二七） 棚田洋一著，前掲書第二三八頁參照。

生活保障之必要，即可認定為保護救濟之對象，甚至於行政解釋未能被認定為通勤災害之通勤路上突發心臟病，在第三說仍能獲得救濟。在保障勞工之生活方面，第三說最能發揮效果，已成為強而有力之學說。

五、結語

按行政解釋乃是指行政機關執行法律時所為之解釋而言，這種解釋，祇在同一系統的行政機關之間發生拘束力。（註二八）易言之，本文中所提到之各解釋函只對行政院勞委會所屬之下級機關，如台灣省政府勞工處，各縣市政府社會局勞工科有拘束力可言。因此勞工在遭受通勤災害，是否屬於職業災害，發生爭議時，並非依行政機關之解釋函，即可平息紛爭、解決問題。而是應指導勞工依照司法途徑提出訴訟由司法機關做出裁判方為正途，即使法令不備，仍得由司法機關做出司法解釋。由於提出訴訟、花費時日、金錢等，一般勞工難以承受如此負擔，又加上如此頗具偏差，未能保障勞工權益之行政解釋，少有勞工願意為了通勤災害是否為職業災害而對簿公堂者，有關此一問題之理論探討也因此並不多見。事實上，綜上所述，通勤行為之意外事故，應屬職業災害，已無疑義，目前採取嚴格解釋之態度，極待修正偏差，雖然不能期待如日本之「生存權目的關連說」之幾為完全保障之程度，至少亦應到達早期之「相當因果關係說」之境界，而且與勞基法第七章之規定相互配合，將使通勤災害之爭議，減低至最小程度，並達到保護勞工之目的。

（註二八） 韓忠謨著「法學緒論」第八十五頁。