

本報告僅供委員參考

道路交通事故零死亡願景系列一
通勤災害法制問題研究

法制局 陳世超 撰

中華民國 113 年 3 月

道路交通事故零死亡願景系列一 通勤災害法制問題研究

目 次

摘 要

壹、前言.....	1
貳、問題研析與建議.....	2
一、職業傷害給付公約與建議書	2
二、日本通勤災害規定	3
三、我國通勤災害規定	8
四、對於通勤行為中斷或脫離而再返回通勤路徑後所發生事 故，是否仍屬通勤災害，法無明文，恐生爭議.....	11
五、以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，是否明定須與 事故發生具相當因果關係，以避免個案排除結果牴觸保障 通勤災害之意旨，尚存討論空間	13
六、通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害，因法無明文 而存有爭議	14
參、結論.....	27
參考文獻.....	28
附錄：「道路交通事故零死亡願景系列一通勤災害法制問題研究專 題研究報告（初稿）」座談會紀錄及參採情形.....	30

摘 要

通勤災害已是現代勞工上下班途中所不可避免的風險，我國勞工職業災害保險及保護法及其授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則，雖已有相關規範，惟因通勤災害非屬雇主所能控制或改善的風險，性質與一般傳統的職業災害尚有所不同，因此我國現行規範內容及規範密度是否妥適，尚存討論空間。爰本報告擬整理外國立法例及相關學者意見，以供委員問政或立法之參考。

道路交通事故零死亡願景系列一

通勤災害法制問題研究

壹、前言

依勞動部勞工保險局職業災害保險給付之統計資料，民國¹（下同）112 年 1 至 12 月上下班交通事故（通勤災害）所致職業傷害件數已占整體職業傷害件數 4 成以上²，顯見勞工通勤災害件數已占職業災害保險給付件數大宗。

我國勞工職業災害保險及保護法³雖已於 110 年 4 月 23 日三讀通過，將勞工保險條例的職業災害保險及職業災害勞工保護法相關規定予以整合，以完善整體職業災害保障制度。惟該法並無通勤災害相關定義，僅於其授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則，將通勤所致傷害視為職業傷害而依該法請領職業災害保險相關給付。

然勞工職業災害保險及保護法及其授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則，對於中斷或脫離通勤路徑所生事故相關規範、交通違規情事作為通勤災害排除事由以及通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害等，其規範內容及規範密度是否妥適，均尚存討論空間。

故本報告擬整理外國立法例及相關學者意見，以供委員問政或立法之參考。

¹ 本報告有關年分之使用，原則以民國紀年表述，惟涉及外國法制或立法例部分，改採西元紀年表述。

² 勞動部勞工保險局職業災害統計資料，網址：<https://www.bli.gov.tw/0019152.html>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 1 日。

³ 勞工職業災害保險及保護法規範重點主要為：擴大加保對象（受僱於登記有案事業單位勞工，不論僱用人數，全部強制納保）；受僱事業單位勞工自到職日就有保險保障，如果發生職災，萬一雇主沒加保，仍有給付保障；全面提升給付保障，除將投保薪資上限提高至新臺幣 72,800 元，下限提高至基本工資外，並充實各項給付權益；雇主藉由少許保費，讓勞工獲得大保障，雇主更有效分攤補償責任；整合職災預防與重建業務，使整體職災保障制度更完善。勞動部 110 年 4 月 23 日新聞稿，網址：<https://www.mol.gov.tw/1607/1632/1640/32988/>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 1 日。

貳、問題研析與建議

一、職業傷害給付公約與建議書

國際勞工組織於 1964 年通過職業傷害給付公約 (C121 Employment Injury Benefits Convention) 與建議書 (R121 Employment Injury Benefits Recommendation)，係目前有關職業災害補償制度之國際勞動基準與政策指導⁴。

其中，職業傷害給付公約 (第 121 號公約) 第 7 條⁵規定：「各會員國應規定『職業意外事故』之定義，包括上下班途中意外事故被視為職業意外事故之條件，並在其依照國際勞工組織憲章第 22 條規定所送有關執行本公約經過之報告中詳列此等定義之條件 (第 1 項)。如上下班途中之意外事故受到社會安全計畫保障，以及此類計畫提供有關上下班途中意外事故之給付，合併計算至少等於本公約規定之金額時，則該一意外事故就無必要再列入『職業意外事故』定義之內 (第 2 項)」。

職業傷害給付公約建議書 (第 121 號公約建議書) 第 5 點⁶並規定：「各會員國應依照規定條件視下列各類情況為職業意外事故：一、不論原因為何，只要是在工作期間內，在工作場所或其附近，或勞工除了因工作不會前往之場所發生之意外事故；二、在工作期間前後之合理時間，如

⁴ 張其恆，〈論通勤災害應否視為職業災害〉，《政大勞動學報》，第 27 期，100 年 12 月，頁 84。

⁵ C121 Employment Injury Benefits Convention Article 7：「1. Each Member shall prescribe a definition of "industrial accident", including the conditions under which a commuting accident is considered to be an industrial accident, and shall specify the terms of such definition in its reports upon the application of this Convention submitted under Article 22 of the Constitution of the International Labour Organisation. 2. Where commuting accidents are covered by social security schemes other than employment injury schemes, and these schemes provide in respect of commuting accidents benefits which, when taken together, are at least equivalent to those required under this Convention, it shall not be necessary to make provision for commuting accidents in the definition of "industrial accident".」。

⁶ R121 Employment Injury Benefits Recommendation 5.：「Each Member should, under prescribed conditions, treat the following as industrial accidents：(a) accidents, regardless of their cause, sustained during working hours at or near the place of work or at any place where the worker would not have been except for his employment；(b) accidents sustained within reasonable periods before and after working hours in connection with transporting, cleaning, preparing, securing, conserving, storing and packing work tools or clothes；(c) accidents sustained while on the direct way between the place of work and-- (i) the employee's principal or secondary residence；or (ii) the place where the employee usually takes his meals；or (iii) the place where he usually receives his remuneration.」。

運送、清除、準備、固定、保存、儲存及包裝有關工具與工作服時發生之意外事故；三、工作地點與下列地點之間發生之意外事故：（一）勞工之主要或次要住所；或（二）勞工通常用餐地點；或（三）勞工通常領取其薪資之地點」。

職業傷害給付公約第 7 條與其建議書第 5 點明確要求會員國將勞工上下班途中意外事故（通勤災害）視為勞工職業意外事故（職業災害）。但也規定，如於社會安全制度中已將通勤災害納入並符合該公約之給付時，職業災害定義中方得不包括通勤災害。

二、日本通勤災害規定

（一）規範沿革

日本勞動相關災害規範主要係由勞動基準法、勞動者災害補償保險法與勞動安全衛生法所構成。勞動基準法之目的在於保障勞動條件之最低標準；勞動者災害補償保險法係以罹災勞工與其家族之迅速生活保障為目的；至於勞動安全衛生法則含有事前防止勞動災害之立法意旨⁷。

日本於 1973 年前之勞動者災害補償保險法認為通勤並未處於雇支配範圍，不具業務遂行性，並認為通勤途中的事故不具備業務起因性，而未將通勤災害納入保護對象。僅限於具有特殊情事而得認為處於雇支配範圍內時，方可例外地認為係業務災害，包括「雇主提供專用的交通工具供勞工通勤使用者」、「上班或下班後，雇主特別命令其於途中處理公務時」、「發生突發事故而應雇主之要求出勤，或即使是假日也預先命其出勤時」等情形⁸。

然隨著產業發展與通勤遠距化現象，通勤災害日漸成為不可避免的社會危險，且 1964 年之國際勞工組織之職業傷害給付公約要求對通勤災害給予和業務災害相同的保護，因此日本為了滿足該公約之要求，遂

⁷ 李玉春，〈日本勞動災害補償給付制度之研究—兼論對我國推動職災保險專法之啟示〉，《國立中正大學法學集刊》，第 69 期，109 年 10 月，頁 3。

⁸ 徐婉寧，〈通勤災害之認定基準—兼評臺北高等行政法院 103 年度訴字第 1055 號判決〉，《政大法學評論》，第 148 期，106 年 3 月，頁 146-148。

於 1973 年修正勞動者災害補償保險法，創設「通勤災害保護制度」⁹。

因而勞動者災害補償保險法第 7 條第 1 項¹⁰規定，將其保險給付種類區分為「勞工因業務所致傷害、疾病、失能或死亡（業務災害）的保險給付」及「勞工因通勤所致傷害、疾病、失能或死亡（通勤災害）的保險給付」。

蓋通勤係和勞務的提供具有非常密切關聯的行為，且係於每天固定時間內，於一定路徑往返的定型化行為，此與旅行或休閒等純粹私人行為並不相同，縱不能作為業務災害，但也應給予一定之保護。因而勞動者災害補償保險法將通勤災害定位為一種社會的危險所導致的災害，而非基於雇主的補償責任。故日本雖將通勤災害置於勞動者災害補償保險法，但係採取與業務災害仍屬不同制度的二元主義¹¹。

（二）通勤災害定義

依勞動者災害補償保險法第 7 條第 1 項第 3 款規定，通勤災害係指「勞工因通勤所致傷害、疾病、失能或死亡」，所稱「通勤所致」，係指依經驗法則和通勤有相當因果關係者，換言之，必須是通勤通常伴隨之危險所具體化的結果，典型的例子為通勤途中之交通事故、被掉落的物體所傷等具體的情形¹²。

而所謂通勤，依勞動者災害補償保險法第 7 條第 2 項¹³規定，係指勞工關於就業而依合理路徑及方法於「住居與就業場所間之往返」、「從就業場所往其他就業場所之移動」或「於住居與就業場所間往返的先行

⁹ 同前註，頁 148。

¹⁰ 労働者災害補償保険法第 7 条第 1 項：「この法律による保険給付は、次に掲げる保険給付とする。一、労働者の業務上の負傷、疾病、障害又は死亡（以下「業務災害」という。）に関する保険給付。二、複数事業労働者（これに類する者として厚生労働省令で定めるものを含む。以下同じ。）の二以上の事業の業務を要因とする負傷、疾病、障害又は死亡（以下「複数業務要因災害」という。）に関する保険給付（前号に掲げるものを除く。以下同じ。）。三、労働者の通勤による負傷、疾病、障害又は死亡（以下「通勤災害」という。）に関する保険給付。四、二次健康診断等給付」。

¹¹ 徐婉寧，同註 8，頁 148。

¹² 徐婉寧，同註 8，頁 150。

¹³ 労働者災害補償保険法第 7 条第 2 項：「前項第三号の通勤とは、労働者が、就業に関し、次に掲げる移動を、合理的な経路及び方法により行うことをいい、業務の性質を有するものを除くものとする。一、住居と就業の場所との間の往復。二、厚生労働省令で定める就業の場所から他の就業の場所への移動。三、第一号に掲げる往復に先行し、又は後続する住居間の移動（厚生労働省令で定める要件に該当するものに限る。）」。

或後續之住居間的移動¹⁴」。所謂「關於就業」，即「就業關聯性」，係指因為要去上班或是下班之意，即移動行為和業務間必須有密切的關聯；至於所謂「合理的路徑及方法」，係指為通勤移動時，一般而言被認為是勞工會採行的路徑及手段，然不限於通常被採用的路徑與手段，其合理的代替路徑或手段也包含其中¹⁵。

一旦勞工逸脫¹⁶上開路徑，或是中斷¹⁷該等移動時，依勞動者災害補償保險法第7條第3項¹⁸本文規定，逸脫或中斷的期間及其後的移動，即非所謂之「通勤」。

論者認¹⁹，此係鑑於通勤災害係非處於雇主支配下所生災害，原則於逸脫或中斷後，縱使回到合理的通勤路徑上，仍認為不該當於「通勤」。

然而，依勞動者災害補償保險法第7條第3項但書規定，若該逸脫或中斷係日常生活上必要之行為，且係因執行主管機關所定之必要事由，於最小限度內所為之行為，除了逸脫或中斷間的移動外，其餘仍屬通勤的範圍。主管機關所定之必要事由，依勞動者災害補償保險法施行細則第8條²⁰規定，包括購買日用品、為開發職業能力而接受教育訓練、行使選舉權、於醫院接受治療或照護特定近親等事由²¹。

¹⁴ 所謂先行或後續之住居間的移動，主要係指勞工單身赴任時，赴任地之住所與赴任地之就業場所間的往返之先行或接續的移動。例如週末休息時回到家鄉的住居，為了上班而往赴任地的住所移動，即為此所稱先行於住居與就業場所間之往返的移動。而週末下班時先回到赴任地之住所，然後往家鄉的住居移動，即為住居與就業場所間之往返的接續的移動。

¹⁵ 徐婉寧，同註8，頁150。

¹⁶ 「逸脫」係指於通勤途中，為了和通勤或就業無關之目的而脫離合理的路徑。

¹⁷ 「中斷」係指在通勤的路徑上，從事和通勤無關之行為。

¹⁸ 勞動者災害補償保險法第7條第3項：「労働者が、前項各号に掲げる移動の経路を逸脱し、又は同項各号に掲げる移動を中断した場合には、当該逸脱又は中断の間及びその後の同項各号に掲げる移動は、第一項第三号の通勤としない。ただし、当該逸脱又は中断が、日常生活上必要な行為であつて厚生労働省令で定めるものをやむを得ない事由により行うための最小限度のものである場合は、当該逸脱又は中断の間を除き、この限りでない」。

¹⁹ 徐婉寧，同註8，頁151。

²⁰ 勞動者災害補償保險法施行規則第8條：「法第七条第三項の厚生労働省令で定める行為は、次のとおりとする。一、日用品の購入その他これに準ずる行為。二、職業訓練、学校教育法第一条に規定する学校において行われる教育その他これらに準ずる教育訓練であつて職業能力の開発向上に資するものを受ける行為。三、選挙権の行使その他これに準ずる行為。四、病院又は診療所において診察又は治療を受けることその他これに準ずる行為。五、要介護状態にある配偶者、子、父母、孫、祖父母及び兄弟姉妹並びに配偶者の父母の介護（継続的に又は反復して行われるものに限る。）」。

²¹ 李玉春，同註7，頁22。

論者認²²，此係因為通勤途中，可以想像勞工會從事為了滿足其本人或家人日常生活所必要或需要的各式各樣行為，如果一律把這些情形認定係逸脫或中斷，甚至回歸其原本的通勤路徑亦不視為通勤的話，將損及創設通勤災害保護制度之意義。

（三）通勤災害雖為勞動者災害補償保險法給付範圍，惟非屬日本勞動基準法之職業災害

日本勞動基準法關於職業災害僅於同法第 75 條²³以下抽象地規定「業務上」負傷或罹患疾病時，雇主應負補償責任；而勞動者災害補償保險法第 1 條²⁴則規定對於「業務上的事由」所致之勞工之負傷、疾病、失能、死亡等，給予迅速及公正的保護。由於「業務上」係一抽象的概念，則兩者所稱之「業務上」的內涵是否一致，即非無疑義。關於此問題，勞動者災害補償保險法第 12 條之 8 第 2 項²⁵規定「保險給付，於發生勞動基準法第 75 條至第 77 條、第 79 條以及第 80 條所規定之災害補償事由時，基於應受補償之勞工或其遺屬或為喪葬者之請求為之」，日本法向來將勞動者災害補償保險法第 12 條之 8 第 2 項的規定稱為「連結條項」，亦即透過本條之規定連結勞動基準法的災害補償事由與勞動者災害補償保險法之保險給付事由。另方面，勞動基準法第 84 條第 1 項²⁶規定「關於本法所規定之勞災補償事由，於依勞動者災害補償保險

²² 徐婉寧，同註 8，頁 151-152。

²³ 労働基準法第 75 条：「労働者が業務上負傷し、又は疾病にかかった場合においては、使用者は、その費用で必要な療養を行い、又は必要な療養の費用を負担しなければならない。……」。

²⁴ 労働者災害補償保険法第 1 条：「労働者災害補償保険は、業務上の事由、事業主が同一人でない二以上の事業に使用される労働者（以下「複数事業労働者」という。）の二以上の事業の業務を要因とする事由又は通勤による労働者の負傷、疾病、障害、死亡等に対して迅速かつ公正な保護をするため、必要な保険給付を行い、あわせて、業務上の事由、複数事業労働者の二以上の事業の業務を要因とする事由又は通勤により負傷し、又は疾病にかかった労働者の社会復帰の促進、当該労働者及びその遺族の援護、労働者の安全及び衛生の確保等を図り、もつて労働者の福祉の増進に寄与することを目的とする」。

²⁵ 労働者災害補償保険法第 12 条の 8 第 2 項：「前項の保険給付（傷病補償年金及び介護補償給付を除く。）は、労働基準法第七十五条から第七十七条まで、第七十九条及び第八十条に規定する災害補償の事由又は船員法（昭和二十二年法律第百号）第八十九条第一項、第九十一条第一項、第九十二条本文、第九十三条及び第九十四条に規定する災害補償の事由（同法第九十一条第一項にあつては、労働基準法第七十六条第一項に規定する災害補償の事由に相当する部分に限る。）が生じた場合に、補償を受けるべき労働者若しくは遺族又は葬祭を行う者に対し、その請求に基づいて行う」。

²⁶ 労働基準法第 84 条：「この法律に規定する災害補償の事由について、労働者災害補償保険法（昭和二十二年法律第五十号）又は厚生労働省令で指定する法令に基づいてこの法律の災害補償に相当

法或基於依厚生勞動省令指定之法律而應為相當於本法之災害補償之給付時，雇主免於補償之責」，亦即當依勞動者災害補償保險法應為保險給付時，雇主即無須為勞動基準法的職災補償責任²⁷。

且因勞動者災害補償保險法具有責任保險之性質，其與勞動基準法皆是基於雇主責任所為之補償，兩者原理上是相同的，於上開勞動者災害補償保險法第12條之8第2項及勞動基準法第84條第1項規定前提下，日本通說及實務上皆認為勞動基準法上的災害補償事由與勞動者災害補償保險法上的保險給付事由是一致的，兩者所稱「業務上」的意義及內容是相同的²⁸。

惟日本勞動基準法規定之雇主對勞工應負之職業災害補償責任，並未包括勞動者災害補償保險法之通勤災害。

蓋日本於勞動者災害補償保險法中，除業務災害外，另設有通勤災害保護制度。此係為避免通勤災害納入勞動者災害補償保險法將招致雇主對於通勤災害亦應負勞動基準法上業務災害補償責任之誤解，而於勞動者災害補償保險法中，將保險給付之種類區分為「業務災害保險給付」與「通勤災害保險給付」，以明示通勤災害與業務災害有別²⁹。

且勞動者災害補償保險法對於通勤災害與業務災害相關規範亦存有差異，例如，「保險給付名稱不同。其中，業務災害給付稱『休業補償給付』³⁰，但通勤災害不使用具有雇主補償責任意味之『補償』，而直接稱『休業給付』³¹」、「通勤災害之休業給付雖和業務災害之休業補償給付，同樣於休業的第4天開始給付，前3天是不為給付的³²。但相較

する給付が行なわれるべきものである場合においては、使用者は、補償の責を免れる……」。

²⁷ 徐婉寧，〈職災補償與損害賠償—以台日職業災害之雇主責任為中心〉，《中原財經法學》，第34期，104年6月，頁175。

²⁸ 同前註，頁175-176。

²⁹ 徐婉寧，〈過勞醫師疲勞駕駛交通事故致死，醫院也須負責？—日本的經驗〉，《月旦民商法雜誌》，第40期，102年6月，頁69。

³⁰ 労働者災害補償保険法第12条の8第1項：「第七条第一項第一号の業務災害に関する保険給付は、次に掲げる保険給付とする。一、療養補償給付。二、休業補償給付。三、障害補償給付。四、遺族補償給付。五、葬祭料。六、傷病補償年金。七、介護補償給付」。

³¹ 労働者災害補償保険法第21条：「第七条第一項第三号の通勤災害に関する保険給付は、次に掲げる保険給付とする。一、療養給付。二、休業給付。三、障害給付。四、遺族給付。五、葬祭給付。六、傷病年金。七、介護給付」。

³² 労働者災害補償保険法第14条：「休業補償給付は、労働者が業務上の負傷又は疾病による療養の

於業務災害之勞工，對於休業補償給付未給付之休業開始的前3天可以得到雇主依勞基法所為的休業補償，通勤災害則無法取得雇主之補償」、「通勤災害並非勞動基準法之業務上災害，故不適用勞動基準法第19條之解僱限制³³」³⁴。

此係因日本將通勤災害定位為一種社會性危險所導致的災害，故通勤災害雖屬勞動者災害補償保險法之給付事由，但與業務災害係採二元主義，亦即將通勤災害與業務災害列為完全不同的制度³⁵。

因此，通勤災害雖為勞動者災害補償保險法給付範圍，然而通勤災害並非日本勞動基準法上之職業災害，雇主無須為通勤災害負補償責任³⁶。

三、我國通勤災害規定

（一）通勤災害相關規範

依勞工職業災害保險及保護法第27條第1項³⁷規定，勞工因職業傷害³⁸而發生醫療、傷病、失能、死亡或失蹤保險事故者，被保險人、受益人或支出殯葬費之人得依該法規定，請領保險給付。

次依勞工職業災害保險及保護法第27條第3項³⁹授權訂定之勞工職

ため労働することができないために賃金を受けない日の第四日目から支給するものとし、その額は、一日につき給付基礎日額の百分の六十に相当する額とする。……」；第22条の2：「休業給付は、労働者が通勤による負傷又は疾病に係る療養のため労働することができないために賃金を受けない場合に、当該労働者に対し、その請求に基づいて行なう。第十四条及び第十四条の二の規定は、休業給付について準用する。……」。

³³ 労働者災害補償保険法第19条：「業務上負傷し、又は疾病にかかった労働者が、当該負傷又は疾病に係る療養の開始後三年を経過した日において傷病補償年金を受けている場合又は同日後において傷病補償年金を受けることとなつた場合には、労働基準法第十九条第一項の規定の適用については、当該使用者は、それぞれ、当該三年を経過した日又は傷病補償年金を受けることとなつた日において、同法第八十一条の規定により打切補償を支払つたものとみなす」。

³⁴ 徐婉寧，同註8，頁148。

³⁵ 李玉春，同註7，頁21。

³⁶ 徐婉寧，同註29，頁69。

³⁷ 勞工職業災害保險及保護法第27條第1項：「被保險人於保險效力開始後停止前，遭遇職業傷害或罹患職業病（以下簡稱職業傷病），而發生醫療、傷病、失能、死亡或失蹤保險事故者，被保險人、受益人或支出殯葬費之人得依本法規定，請領保險給付」。

³⁸ 勞工職業災害保險職業傷病審查準則第3條：「被保險人因執行職務而致傷害者，為職業傷害」。

³⁹ 勞工職業災害保險及保護法第27條第3項：「第1項職業傷病之職業傷害類型、職業病種類、審查認定基準、類型化調查審查程序及其他相關事項之準則，由中央主管機關定之」。

業災害保險職業傷病審查準則第 4 條（上下班途中）⁴⁰、第 9 條（公差往返途中）⁴¹、第 10 條（訓練往返途中）⁴²、第 15 條（因職業傷害就醫往返途中）⁴³及第 16 條（用餐往返途中）⁴⁴規定，將相關通勤所致傷害，視為勞工職業災害保險及保護法規定之職業傷害，而得依該法規定請領保險給付。

勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 17 條⁴⁵並規定，該準則第 4 條、第 9 條、第 10 條、第 15 條及第 16 條規定之通勤若有「非日常生活所必需之私人行為」、「未領有駕駛車種之駕駛執照駕車」、「受吊扣期間、吊銷或註銷駕駛執照處分駕車」、「行經有燈光號誌管制之交岔路口違規闖紅燈」、「闖越鐵路平交道」、「酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其他相關類似之管制藥品駕駛車輛」、「未依規定使用高速公路、快速公路或設站管制道路之路肩」、「駕駛車輛在道路上競駛、競技、蛇行或以其他危險方式駕駛車輛」或「駕駛車輛不按遵行之

⁴⁰ 勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 4 條：「被保險人上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返勞動場所，或因從事二份以上工作而往返於勞動場所間之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害（第 1 項）。前項被保險人為在學學生或建教合作班學生，於上、下班直接往返學校與勞動場所之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害（第 2 項）」。

⁴¹ 勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 9 條：「被保險人因公出差或其他職務上原因於工作場所外從事作業，由日常居、住處所或工作場所出發，至公畢返回日常居、住處所或工作場所期間之職務活動及合理途徑發生事故而致之傷害，視為職業傷害（第 1 項）。被保險人於非工作時間因雇主臨時指派出勤，於直接前往勞動場所之合理途徑發生事故而致之傷害，視為職業傷害（第 2 項）」。

⁴² 勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 10 條：「被保險人經雇主指派參加進修訓練、技能檢定、技能競賽、慶典活動、體育活動或其他活動，由日常居、住處所或勞動場所出發，至活動完畢返回日常居、住處所或勞動場所期間，因雇主指派之活動及合理途徑發生事故而致之傷害，視為職業傷害（第 1 項）。本法第 7 條及第 9 條第 1 項第 3 款規定之被保險人，經所屬團體指派參加前項各類活動，由日常居、住處所或勞動場所出發，至活動完畢返回日常居、住處所或勞動場所期間，因所屬團體指派之活動及合理途徑發生事故而致之傷害，視為職業傷害（第 2 項）」。

⁴³ 勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 15 條：「被保險人因職業傷病，於下列情形再發生事故而致傷害，視為職業傷害：一、經雇主同意自勞動場所直接往返醫療院所診療，或下班後自勞動場所直接前往醫療院所診療，及診療後返回日常居住處所之應經途中。二、職業傷病醫療期間，自日常居住處所直接往返醫療院所診療之應經途中」。

⁴⁴ 勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 16 條：「被保險人於工作日之用餐時間中或為加班、值班，如雇主未規定必須於工作場所用餐，而為必要之外出用餐，於用餐往返應經途中發生事故而致之傷害視為職業傷害」。

⁴⁵ 勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 17 條：「被保險人於第 4 條、第 9 條、第 10 條、第 15 條及第 16 條之規定而有下列情事之一者，不得視為職業傷害：一、非日常生活所必需之私人行為。二、未領有駕駛車種之駕駛執照駕車。三、受吊扣期間、吊銷或註銷駕駛執照處分駕車。四、行經有燈光號誌管制之交岔路口違規闖紅燈。五、闖越鐵路平交道。六、酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其他相關類似之管制藥品駕駛車輛。七、未依規定使用高速公路、快速公路或設站管制道路之路肩。八、駕駛車輛在道路上競駛、競技、蛇行或以其他危險方式駕駛車輛。九、駕駛車輛不按遵行之方向行駛或不依規定駛入來車道」。

方向行駛或不依規定駛入來車道」情事者，不得視為職業傷害。

（二）我國與職業傷害給付公約及其建議書之比較

我國勞動基準法對於職業災害並無相關定義，而職業安全衛生法第2條第5款雖規定：「職業災害：指因勞動場所之建築物、機械、設備、原料、材料、化學品、氣體、蒸氣、粉塵等或作業活動及其他職業上原因引起之工作者疾病、傷害、失能或死亡」，惟並未明文規範通勤災害是否亦屬該法定義之職業災害。

然我國已於勞工職業災害保險及保護法授權所訂勞工職業災害保險職業傷病審查準則，將通勤災害「視為職業傷害」。因此，我國就通勤災害相關規範，與職業傷害給付公約及其建議書之意旨，尚屬相符。

（二）我國與日本勞動者災害補償保險法之比較

日本通勤災害係於勞動者災害補償保險法中明確定義，於定義中強調須符合「就業關聯性」及「依合理路徑及方法」，且於該法明定，逸脫或中斷上開路徑時，逸脫或中斷的期間及其後的移動，即不該當於「通勤」；惟該逸脫或中斷如係日常生活上必要行為，且係因執行主管機關所定之必要事由，於最小限度內所為之行為，除了逸脫或中斷間的移動外，其餘仍屬通勤的範圍。

日本勞動者災害補償保險法並將保險給付之種類區分為「業務災害保險給付」與「通勤災害保險給付」，明示通勤災害與業務災害有別，以避免招致雇主對於通勤災害亦應負勞動基準法上業務災害補償責任之誤解。

而我國勞工職業災害保險及保護法，對於通勤災害並未有相關定義，亦未明定勞工通勤期間若有逸脫或中斷者，是否該當於「通勤」而有相關規範。

此外，我國勞工職業災害保險及保護法授權所訂勞工職業災害保險職業傷病審查準則，係將相關通勤情形以「視為職業傷害」的方式予以規範，此與日本勞動者災害補償保險法將保險給付種類區分為「業務災害保險給付」與「通勤災害保險給付」的規範方式，亦存有明確差異。

因而論者認⁴⁶，日本將通勤災害納入勞動者災害補償保險法，並將其明確區分於業務災害之外，定位為非屬職業災害，與日本勞動基準法上雇主職業災害補償責任無涉。而我國除了通勤災害是否為勞動基準法之職業災害向有爭議外，對於通勤災害之判斷，亦僅透過法規命令位階之勞工職業災害保險職業傷病審查準則予以認定，並未發展出嚴謹的認定基準，而尚有待檢討。

四、對於通勤行為中斷或脫離而再返回通勤路徑後所發生事故，是否仍屬通勤災害，法無明文，恐生爭議

（一）勞工職業災害保險職業傷病審查準則並無相關規範

按勞工職業災害保險職業傷病審查準則第4條第1項⁴⁷規定，勞工上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返勞動場所間之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害。同準則第17條第1款⁴⁸復規定，該通勤行為若有「非日常生活所必需之私人行為」者，則不得視為職業傷害。

是以，依勞工職業災害保險職業傷病審查準則規定，勞工於通勤途中若有「非日常生活所必需之私人行為」者，通勤行為即為中斷或脫離，而不得視為職業傷害。

惟通勤行為中斷或脫離後，如再度重回通勤路徑時，是否即可重新受到通勤災害之保障，勞工職業災害保險及保護法及其授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則，均無明文，不無疑義。

就此，有論者認⁴⁹，應考量中斷或脫離行為之性質及時間之長短等因素，綜合而定。一般而言，如其中斷或脫離的時間越久，則可推定受到外在影響而致傷害之機會越大，勞工可歸責性相對越大，因此不宜再受到通勤災害之保障。

⁴⁶ 徐婉寧，同註8，頁153。

⁴⁷ 同註40。

⁴⁸ 同註45。

⁴⁹ 楊通軒，〈論職業災害中之通勤災害—最高法院92年度台上字第1960號民事判決評釋〉，《臺灣勞動法學會學報》，第4期，95年3月，頁260。

司法實務認⁵⁰，勞工於該通勤途中所為日常生活所必需之私人行為，並不中斷其通勤路徑；惟如所為係非日常生活所必要之私人行為，該通勤路徑即告中斷，且中斷期間及其後發生之事故，均非屬通勤災害，不得視為職業傷害。

惟主管機關認⁵¹，依勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 17 條第 1 款規定，勞工於通勤途中若有「非日常生活所必需之私人行為」者，通勤行為即為中斷或脫離，當次中斷、脫離期間及其後發生之事故均不得視為職業傷害；然該中斷或脫離如屬「日常生活必要之最小限度範圍」，其返回通勤路徑後所發生之事故，仍得視為職業傷害。

亦即，主管機關似認，須將「日常生活所必需之私人行為」再細分是否屬「日常生活必要之最小限度範圍」，如為肯定，始得將其返回通勤路徑後所發生之事故視為職業傷害。此與司法實務對於中斷或脫離後再返回通勤路徑所發生之事故仍不視為職業傷害之見解，是否一致，似不無疑義。

又勞工職業災害保險及保護法及其授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則，對於中斷或脫離後再返回通勤路徑，是否得視為職業傷害，均無明文，亦無「日常生活必要之最小限度範圍」此一用語，主管機關逕以函釋規範，是否妥適，亦有待研求。

（二）日本勞動者災害補償保險法已有明確規範

⁵⁰ 臺北高等行政法院 99 年度簡字第 464 號判決：「……『勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則』第 4 條第 1 項、第 18 條第 1 款核均係審查職業傷害與否之必要基準，並未逾越母法授權，自值援用。是以，勞工保險被保險人為上、下班，於適當時間以適當之交通方法，往返於日常居住處所與就業場所，乃就業上之必要附隨行為，是於其間之合理應經途徑所生事故仍應視為職業傷害。然倘被保險人於該往返途中另為非日常生活所必要之私人行為，該往返歷程即告中斷，則中斷期間及其後發生之事故，即與執行職務要無干係，而非得視為職業傷害。……經核，原告如廁行為係基於生理所需，自屬日常生活所必須之私人行為，並不中斷其執行職務後之返途，然原告續滯於圖書館查閱上課資料，乃其為求職務之遂行，於非執行職務期間所為之個人行為，已逾越『日常生活所必需之私人行為』之範疇，其執行職務之返途歷程自此中斷，其後所生事故即非得視為職業災害。……」。

⁵¹ 行政院勞工委員會 95 年 1 月 25 日勞保 3 字第 0950000377 號函：「勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則第 18 條第 1 項第 1 款所稱『非日常生活所必需之私人行為』，係指勞工於上、下班通勤或因公差等交通往返途中，若個人從事無關日常生活所必需之中斷或脫離行為，當次中斷、脫離期間及其後發生之事故均不得視為職業災害。惟若被保險人之中斷或脫離行為，屬日常生活必要之最小限度範圍，為保障被保險人權益，其返回當次上、下班通勤路徑而發生之事故，原則上仍得請領職災保險給付。……」。

依日本勞動者災害補償保險法第 7 條第 3 項⁵²規定，逸脫或中斷的期間及其後的移動，即非「通勤」。惟該逸脫或中斷若係日常生活上必要之行為，且係因執行主管機關所定之必要事由，於最小限度內所為之行為，除了逸脫或中斷間的移動外，其餘仍屬通勤的範圍。

勞動者災害補償保險法施行細則第 8 條⁵³並規定，「主管機關所定之必要事由」係指購買日用品、為開發職業能力而接受教育訓練、行使選舉權、於醫院接受治療或照護特定近親等事由。

因此，日本係於法律中明文規範，通勤期間若有逸脫或中斷及其後移動的法律效果，並授權主管機關訂定相關認定事由，規範較為明確。

（三）綜上，相較於日本，我國勞工職業災害保險及保護法及其授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則，均無相關規範，尚有待檢討。

五、以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，是否明定須與事故發生具相當因果關係，以避免個案排除結果牴觸保障通勤災害之意旨，尚存討論空間

依勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 17 條第 2 款至第 9 款⁵⁴規定，該準則規定之通勤行為若有「未領有駕駛車種之駕駛執照駕車」、「受吊扣期間、吊銷或註銷駕駛執照處分駕車」、「行經有燈光號誌管制之交岔路口違規闖紅燈」、「闖越鐵路平交道」、「酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其他相關類似之管制藥品駕駛車輛」、「未依規定使用高速公路、快速公路或設站管制道路之路肩」、「駕駛車輛在道路上競駛、競技、蛇行或以其他危險方式駕駛車輛」或「駕駛車輛不按遵行之方向行駛或不依規定駛入來車道」等交通違規情事者，不得視為職業傷害。

前開規定目的或許是希望藉此要求勞工遵守交通規則以減少通勤事

⁵² 同註 18。

⁵³ 同註 20。

⁵⁴ 同註 45。

故，然要求勞工遵守交通規則已有道路交通管理處罰條例予以規範且有處罰規定，若造成傷亡亦可能有刑事責任或民事損害賠償責任。

且對於勞工因「故意行為」或「犯罪行為」所致之通勤災害，依勞工職業災害保險及保護法第 102 條⁵⁵準用勞工保險條例第 23 條及第 26 條⁵⁶規定，均已明文排除保險人之保險給付之責任。

因而有論者認⁵⁷，勞工之交通違規行為在接受交通法規、刑法等處罰以及負擔相關民事賠償責任後，尚須面對不能領取職業災害保險給付之不利對待，無異對當事人構成多重處罰。且於肇事勞工死亡情形，該等規定等於是把其遺屬作為處罰對象，讓已失去生活經濟支持者的家庭無法獲得較完整的保障，此等結果明顯牴觸勞工職業災害保險制度促進社會安全的任務功能。

另有論者認⁵⁸，以勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 17 條第 2 款規定「未領有駕駛車種之駕駛執照駕車者」為例，充其量僅是違規之行為，對於車禍的發生不一定有相當因果關係，但卻被全面排除成立通勤災害之可能，顯然並不妥當。

惟亦有論者認⁵⁹，考量多數通勤災害為交通違規所造成，若將其納入保險給付範圍可能造成保險給付經費增加，且會增加道德風險。

因此，立法政策上，主管機關如維持以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，是否明定交通違規情事須與事故發生具相當因果關係，以避免個案排除結果造成明顯牴觸勞工職業災害保險制度保障通勤災害意旨，尚存討論空間。

六、通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害，因法無明文

⁵⁵ 勞工職業災害保險及保護法第 102 條：「本法之免課稅捐、保險費免繳、故意造成事故不給付、故意犯罪行為不給付、養子女請領保險給付之條件、無謀生能力之範圍、年金給付金額隨消費者物價指數調整事項、基金之管理及運用等規定，除本法另有規定外，準用勞工保險條例及其相關規定辦理」。

⁵⁶ 勞工保險條例第 23 條：「被保險人或其受益人或其他利害關係人，為領取保險給付，故意造成保險事故者，保險人除給與喪葬津貼外，不負發給其他保險給付之責任」、第 26 條：「因戰爭變亂或因被保險人或其父母、子女、配偶故意犯罪行為，以致發生保險事故者，概不給與保險給付」。

⁵⁷ 陳建文，〈勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則第 18 條之探討〉，《政大勞動學報》，第 10 期，90 年 1 月，頁 112。

⁵⁸ 楊通軒，同註 49，頁 264。

⁵⁹ 鄭津津，報告初稿座談會所提意見二。

而存有爭議

通勤災害依勞工職業災害保險及保護法授權所訂勞工職業災害保險職業傷病審查準則，以「視為職業傷害」予以規範，因而得依勞工職業災害保險及保護法請領「職業災害保險」之相關給付⁶⁰，並無疑義。

惟勞動基準法及勞工職業災害保險及保護法對於「職業災害」均無相關定義規範，以至於二者所指「職業災害」是否相同，似有未明。因而導致通勤災害是否應適用勞動基準法第 59 條⁶¹規定職業災害之雇主補償責任及同法第 13 條⁶²之雇主解僱限制規定，尚存爭議。

蓋勞動基準法第 59 條規定雇主於勞工職業災害保險為相關給付後，對尚餘不足部分仍負有補償責任（以勞工在醫療中不能工作為例，勞工依勞工職業災害保險及保護法⁶³規定，僅得自不能工作之日起算第 4 日起，按「平均月投保薪資」的一定比例請求給付，而雇主依勞動基準法規定，係自不能工作之日起按勞工「原領工資數額」予以補償，二者存有落差）。此外，勞動基準法第 13 條復規定，勞工在醫療期間，雇主原則上不得終止契約。

因此，通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害，對於雇主及勞工權利義務關係影響重大，因無明確規範，迭生爭議。

（一）司法實務對通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害，尚有不同見解

1. 肯定說

⁶⁰ 勞工職業災害保險及保護法第 26 條：「本保險之給付種類如下：一、醫療給付。二、傷病給付。三、失能給付。四、死亡給付。五、失蹤給付」。

⁶¹ 勞動基準法第 59 條：「勞工因遭遇職業災害而致死亡、失能、傷害或疾病時，雇主應依下列規定予以補償。但如同一事故，依勞工保險條例或其他法令規定，已由雇主支付費用補償者，雇主得予以抵充之：一、勞工受傷或罹患職業病時，雇主應補償其必需之醫療費用。……二、勞工在醫療中不能工作時，雇主應按其原領工資數額予以補償。……」。

⁶² 勞動基準法第 13 條：「勞工在第 50 條規定之停止工作期間或第 59 條規定之醫療期間，雇主不得終止契約。但雇主因天災、事變或其他不可抗力致事業不能繼續，經報主管機關核定者，不在此限」。

⁶³ 勞工職業災害保險及保護法第 42 條：「被保險人遭遇職業傷病不能工作，致未能取得原有薪資，正在治療中者，自不能工作之日起算第 4 日起，得請領傷病給付（第 1 項）。前項傷病給付，前 2 個月按被保險人平均月投保薪資發給，第 3 個月起按被保險人平均月投保薪資 70%發給，每半個月給付 1 次，最長以 2 年為限（第 2 項）」。

有司法實務認，勞動基準法第 59 條所稱「職業災害」，不以勞工於執行業務時所生災害為限，亦應包括勞工準備提出勞務之際所受災害。是以，通勤災害應視為勞基法上之職業災害。

例如，最高法院 81 年度台上字第 2985 號民事判決⁶⁴、臺灣高等法院暨所屬法院 90 年法律座談會民事類提案第 19 號決議⁶⁵。

亦有司法實務認，勞動基準法與勞工職業災害保險及保護法⁶⁶，均係為保障勞工而設，勞動基準法對於職業災害所致之傷害，雖未加以定義，惟本於勞動基準法所規範之職業災害，與勞工職業災害保險及保護法所規範之職業傷害，具有相同法理及規定之類似性質，並參酌勞工職業災害保險及保護法授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則⁶⁷規定，而認通勤災害係屬勞動基準法第 59 條之職業災害。

例如，最高法院 92 年度台上字第 1960 號民事判決⁶⁸、最高法

⁶⁴ 最高法院 81 年度台上字第 2985 號民事判決：「……按勞工遭遇職業災害而死亡時，雇主除給與五個月平均工資之喪葬費外，並應一次給與其遺屬 40 個月平均工資之死亡補償，其遺屬以配偶及子女為第 1 順位受領者，勞動基準法第 59 條第 4 款定有明文。所謂職業災害，不以勞工於執行業務時所生災害為限，亦應包括勞工準備提出勞務之際所受災害，是故上班途中遭遇車禍而傷亡，應可視為職業災害。……」。

⁶⁵ 臺灣高等法院暨所屬法院 90 年法律座談會民事類提案第 19 號：「法律問題：某甲係受 A 公司僱用之勞工，而 A 公司係屬於適用勞動基準法之事業單位。某甲於民國 90 年 6 月 1 日早上 8 時許，騎機車上班（或下班）途中與他人發生車禍（某甲有戴安全帽、未喝酒），致某甲身受重傷，則 A 公司是否需對某甲負勞動基準法第 59 條之職業災害補償責任？討論意見：甲說：所謂職業災害，不以勞工於執行業務時所生災害為限，亦應包括勞工準備提出勞務之際所受災害。是故上班途中遭遇車禍受傷，應可視為職業災害。A 公司自需對某甲負勞動基準法第 59 條之職業災害補償責任。……審查意見：（一）採甲說。（二）發生車禍地點如係某甲騎機車上（下）班必經地點，應視為職業災害，A 公司自需對某甲負勞動基準法第 59 條之職業災害補償責任。研討結果：照審查意見通過。」。

⁶⁶ 由於勞工保險條例中有關職業災害保險相關規定，已納入 110 年 4 月 23 日三讀通過之勞工職業災害保險及保護法以專法方式規範，且依勞工職業災害保險及保護法第 107 條規定：「勞工保險條例第 2 條第 2 款、第 13 條第 3 項至第 6 項、第 15 條第 1 款至第 4 款、第 19 條第 5 項、第 6 項、第 20 條第 1 項、第 20 條之 1、第 34 條、第 36 條、第 39 條至第 52 條、第 54 條及第 64 條有關職業災害保險規定，除本法另有規定外，自本法施行之日起，不再適用」，於 111 年 5 月 1 日勞工職業災害保險及保護法施行後，不再適用勞工保險條例有關職業災害保險規定。因此，本報告引註之法院判決用語雖係「勞工保險條例」，惟本報告為論述方便，均將其修正為「勞工職業災害保險及保護法」，併此敘明。

⁶⁷ 勞工保險條例授權訂定之「勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則」，已配合勞工職業災害保險及保護法之施行，於 111 年 3 月 9 日修正為「勞工職業災害保險職業傷病審查準則」，並自 111 年 5 月 1 日施行。因此，本報告引註之法院判決用語雖係「勞工保險條例授權訂定之『勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則』」，惟本報告為論述方便，均將其修正為「勞工職業災害保險及保護法授權訂定之『勞工職業災害保險職業傷病審查準則』」，併此敘明。

⁶⁸ 最高法院 92 年度台上字第 1960 號民事判決：「……按勞動基準法與勞工保險條例，均係為保障勞工而設，勞動基準法對於職業災害所致之傷害，並未加以定義，原審本於勞動基準法所規範之職業災害，與勞工保險條例所規範之職業傷害，具有相同之法理及規定之類似性質，並參酌勞工傷病審查準

院 99 年台上字第 178 號民事判決⁶⁹、最高法院 107 年度台上字第 958 號民事判決⁷⁰、臺灣高等法院高雄分院 108 年度勞上易字第 75 號民事判決⁷¹、臺灣高等法院 110 年度勞上字第 86 號民事判決⁷²、臺灣高等法院 110 年度勞上字第 97 號民事判決⁷³。

則第 4 條之規定，認被上訴人係屬勞動基準法第 59 條之職業傷害，於法並無違誤。……」。

⁶⁹ 最高法院 99 年度台上字第 178 號民事判決：「……勞基法與勞工保險條例，均係為保障勞工而設，勞基法對於職業災害所致之傷害，並未加以定義，本於勞基法所規範之職業災害，與勞工保險條例所規範之職業傷害，具有相同之法理及規定類似，並參酌勞工傷病審查準則第 4 條規定『被保險人上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返就業場所之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害』，顯見所謂職業災害，不以勞工於執行業務時所生災害為限，應包括勞工往返工作職場提出勞務之際所受災害。被上訴人係於下班返家途中發生車禍事故，自屬勞基法第 59 條規定之職業災害。……」。

⁷⁰ 最高法院 107 年度台上字第 958 號民事判決：「……按勞基法與勞保條例，均係為保障勞工而設，雖勞基法對於職業災害所致之傷害，並未加以定義，惟勞基法第 59 條之補償規定，係為保障勞工，加強勞、雇關係、促進社會經濟發展之特別規定，性質上非屬損害賠償，與勞保條例所規範之職業傷害，具有相同之法理及規定之類似性質。前行政院勞工委員會依勞保條例第 34 條第 2 項規定訂定之勞工傷病審查準則第 4 條規定：被保險人上下班，於適當時間，以適當交通方法，從日常居住處所往返就業場所之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害。勞基法第 59 條所稱之職業災害亦應為相同之解釋。……」。

⁷¹ 臺灣高等法院高雄分院 108 年度勞上易字第 75 號民事判決：「……按勞基法與勞保條例，均係為保障勞工而設，雖勞基法對於職業災害所致之傷害，並未加以定義，惟勞基法第 59 條之補償規定，係為保障勞工，加強勞、雇關係、促進社會經濟發展之特別規定，性質上非屬損害賠償，與勞保條例所規範之職業傷害，具有相同之法理及規定之類似性質。行政院勞動部前身即勞工委員會依勞保條例第 34 條第 2 項規定訂定之勞工傷病審查準則第 4 條規定：被保險人上下班，於適當時間，以適當交通方法，從日常居住處所往返就業場所之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害。勞基法第 59 條所稱之職業災害亦應為相同之解釋。……」。

⁷² 臺灣高等法院 110 年度勞上字第 86 號民事判決：「……基法第 59 條規定勞工因遭遇職業災害而致死亡、失能、傷害或疾病時，僱主應依該條規定予以補償，惟何謂職業災害，勞基法無定義規定。……勞基法、勞保條例均係為保障勞工權益而設，且勞基法第 59 條規定職業災害補償，如同一事故，依勞保條例或其他法令規定，已由僱主支付費用補償者，僱主得以抵充，可見勞基法所規範之職業災害，與勞保條例規範之職業傷病，具有相同之法理及規定之類似性質，故勞保條例所規定職業傷病，自得作為勞基法第 59 條規定職業災害所致傷害之認定標準。……次按勞保條例第 34 條第 2 項規定授權訂定之勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則第 4 條第 1 項規定，被保險人上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返就業場所，或因從事 2 份以上工作而往返於就業場所間之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害。又按傷病審查準則第 18 條規定，被保險人於第 4 條之規定而有下列情事之一者，不得視為職業傷害：一、非日常生活所必需之私人行為。二、未領有駕駛車種之駕駛執照駕車。三、受吊扣期間或吊銷駕駛執照處分駕車。四、經有燈光號誌管制之交岔路口違規闖紅燈。五、闖越鐵路平交道。六、酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥或管制藥品駕駛車輛。七、駕駛車輛違規行駛高速公路路肩。八、駕駛車輛不按遵行之方向行駛或在道路上競駛、競技、蛇行或以其他危險方式駕駛車輛。九、駕駛車輛不依規定駛入來車道。……勞工上下班必經途中之交通事故，倘非出於勞工私人行為而無傷病審查準則第 18 條各款之情事，又非違反其他法令者，應認屬於職業災害。是勞保條例所規定勞工因執行職務所致傷病，既包括勞工上下班必經途中之交通事故所致傷害，則勞基法第 59 條所規定職業災害而致傷害亦應為相同之解釋。……」。

⁷³ 臺灣高等法院 110 年度勞上字第 97 號民事判決：「……按勞基法與勞保條例，均係為保障勞工而設，雖勞基法對於職業災害所致之傷害，並未加以定義，惟勞基法第 59 條之補償規定，係為保障勞工，加強勞、雇關係、促進社會經濟發展之特別規定，性質上非屬損害賠償，與勞保條例所規範之職業傷害，具有相同之法理及規定之類似性質。前行政院勞工委員會依勞保條例第 34 條第 2 項規定訂定之勞工傷病審查準則第 4 條規定：被保險人上下班，於適當時間，以適當交通方法，從日常居住處所往返就業場所之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害。勞基法第 59 條所稱之職業災害亦應為相同之解釋。……」。

亦即，司法實務認，通勤災害如符合勞工職業災害保險職業傷病審查準則規定，應認屬勞動基準法第 59 條之職業災害。

例如，最高法院 101 年度台上字第 544 號民事判決⁷⁴、臺灣高等法院 105 年度勞上字第 37 號民事判決⁷⁵、臺灣高等法院臺中分院 108 年度勞上字第 2 號民事判決⁷⁶、臺灣高雄地方法院 109 年度勞訴字第 76 號民事判決⁷⁷。

惟司法實務亦認，通勤災害雖屬勞動基準法第 59 條之職業災害，然職業災害補償在解釋上須勞工因就業場所或作業活動及職業上原因所造成之傷害，即造成職業災害之原因原則須雇主可得控制之危害始有適用，若危險發生原因非雇主可得控制之因素，則不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則無異加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，亦有礙社會之經濟發展，故應依勞工職業災害保險職業傷病審查準則慎重認定，若非勞工於上下班，於適當時間，從日常居、住處所往返就業場所之應經途中所發生之事故傷害，即非

⁷⁴ 最高法院 101 年度台上字第 544 號民事判決：「……按勞工上下班必經途中之交通事故，倘非出於勞工私人行為而無勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則第 18 條各款之情事，又非違反其他法令者，應認屬於職業災害。……」。

⁷⁵ 臺灣高等法院 105 年度勞上字第 37 號民事判決：「……按勞工因遭遇職業災害而致死亡、殘廢、傷害或疾病時，雇主應予以補償，勞動基準法第 59 條定有明文。又本條規定勞工遭遇之職業災害，係勞工於執行其業務上之工作時，因工作的意外事故，而致使勞工發生死亡、殘廢、傷害或疾病之災害。而勞工上下班必經途中之交通事故，倘非出於勞工私人行為，而無勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則第 18 條各款之情事，又非違反其他法令者，應認屬於職業災害。……」。

⁷⁶ 臺灣高等法院臺中分院 108 年度勞上字第 2 號民事判決：「……按關於『職業災害』之認定，參酌勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則第 4 條第 1 項規定：『被保險人上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返就業場所，或因從事二份以上工作而往返於就業場所間之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害。』，以及同準則第 18 條之規定：『被保險人於第 4 條、第 9 條、第 10 條、第 16 條及第 17 條之規定而有下列情事之一者，不得視為職業傷害：一、非日常生活所必需之私人行為。二、未領有駕駛車種之駕駛執照駕車。三、受吊扣期間或吊銷駕駛執照處分駕車。四、經有燈光號誌管制之交岔路口違規闖紅燈。五、闖越鐵路平交道。六、酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥或管制藥品駕駛車輛。七、駕駛車輛違規行駛高速公路路肩。八、駕駛車輛不按遵行之方向行駛或在道路上競駛、競技、蛇行或以其他危險方式駕駛車輛。九、駕駛車輛不依規定駛入來車道。』，可知職業災害，不以勞工於執行業務時所生災害為限，如勞工往返工作職場途中發生事故，並無除外條款所規定之情形時，應屬職業災害。……」。

⁷⁷ 臺灣高雄地方法院 109 年度勞訴字第 76 號民事判決：「……按『勞工因遭遇職業災害而致死亡、殘廢、傷害或疾病時，雇主應依左列規定予以補償。但如同一事故，依勞工保險條例或其他法令規定，已由雇主支付費用補償者，雇主得予以抵充之：……』勞基法第 59 條定有明文。……所謂職業災害，不以勞工於執行業務時所生災害為限，亦應包括勞工準備提出勞務之際所受災害，是故上班途中遭遇車禍而傷亡，倘非出於勞工私人行為，而無『勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則』第 18 條各款之情事，又非違反其他法令者，應認屬於職業災害應可視為職業災害。……」。

屬職業傷害。例如，臺灣高等法院 112 年度勞上易字第 62 號民事判決⁷⁸。

2. 否定說

有司法實務認，勞動基準法第 59 條規定勞工遭遇之職業災害，應參照職業安全衛生法第 2 條第 5 款⁷⁹規定：「因勞動場所之建築物、機械、設備、原料、材料、化學品、氣體、蒸氣、粉塵等或作業活動及其他職業上原因引起之工作者疾病、傷害、失能或死亡」予以認定。而通勤災害並非在勞動場所遭遇之傷害，非屬勞動基準法第 59 條所稱之職業災害。例如，最高法院 78 年度台上字第 371 號民事判決⁸⁰。

亦即，司法實務認，勞動基準法第 59 條規定之職業災害，勞動基準法並未明文定義，一般係參照職業安全衛生法第 2 條第 5 款規定予以認定，即造成職業災害之原因須雇主可得控制之危害始有適用，若危險發生之原因非雇主可控制之因素所致，則不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則無異加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，同時亦有礙社會之經濟發展。雖勞工職業災害保險及保護

⁷⁸ 臺灣高等法院 112 年度勞上易字第 62 號民事判決：「……按勞基法第 59 條對職業災害所致之傷害，未加以定義，基於相同之法理，一般援引行政院勞動部所頒之『勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則』（下稱系爭準則，於 111 年 3 月 9 日修正名稱為『勞工職業災害保險職業傷病審查準則』，並將原第 18 條移列為第 17 條，於同年 5 月 1 日施行）為判斷基準。系爭準則第 4 條規定：被保險人上下班，於適當時間，以適當交通方法，從日常居住處所往返就業場所之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害。勞基法第 59 條所稱之職業災害應為相同之解釋。又職業災害補償在解釋上須勞工因就業場所或作業活動及職業上原因所造成之傷害，即造成職業災害之原因原則須雇主可得控制之危害始有適用，若危險發生原因非雇主可得控制之因素，則不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則無異加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，亦有礙社會之經濟發展，故是否符合上開規定，自應慎重認定，若非勞工於上下班，於適當時間，從日常居、住處所往返就業場所之應經途中所發生之事故傷害，即非屬職業傷害。……」。

⁷⁹ 職業安全衛生法第 2 條：「本法用詞，定義如下：……五、職業災害：指因勞動場所之建築物、機械、設備、原料、材料、化學品、氣體、蒸氣、粉塵等或作業活動及其他職業上原因引起之工作者疾病、傷害、失能或死亡」。

⁸⁰ 最高法院 78 年度台上字第 371 號民事判決：「……按勞動基準法第 59 條規定勞工遭遇之職業災害，參照勞工安全衛生法第 2 條第 4 項規定係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。準此，勞動基準法第 59 條第 4 款所稱之職業傷害，當指上述雇主提供工作場所之安全與衛生設備等職業上原因所致勞工之傷害而言。查被害人吳志銘為上訴人公司之僱工，於騎機車載送上訴人公司瓦斯途中為第三人溫麗琴所駕駛之機車撞死，固係因執行其在上訴人公司之職務而殉職，惟其死亡乃因第三人意外車禍所加害，能否謂係在工作場所遭遇職業災害（傷害）而死亡，殊有疑義。……」。

法第 27 條第 3 項授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則將通勤災害視為職業傷害，惟勞動基準法及勞工安全衛生法係在規範雇主責任，而勞工職業災害保險及保護法係在規定勞動部勞工保險局對勞工有關職業災害保險給付之範圍，兩者立法目的本不相同。因此在認定是否構成勞動基準法第 59 條規定之職業災害時，應依職業安全衛生法之定義為之。故通勤災害非屬勞動基準法第 59 條所稱之職業災害。

例如，臺灣高等法院 86 年度勞上字第 36 號民事判決⁸¹、臺灣高等法院 87 年度勞上字第 13 號民事判決⁸²。

另有司法實務認，勞動基準法第 59 條並未對職業災害有所定

⁸¹ 臺灣高等法院 86 年度勞上字第 36 號民事判決：「……三、按職業災害，係勞工於執行其業務上之工作時，因工作的意外事故，而致使工人發生死亡、殘廢、傷害或疾病的災害。惟勞動基準法就『職業災害』並未加以定義，一般均比照勞工安全衛生法第 2 條第 4 款對於職業災害定義之規定，即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、殘廢或死亡為職業災害。……職業災害補償在解釋上，須勞工因就業場所或作業活動及職業上原因所造成之傷害，即造成職業災害之原因須雇主可得控制之危害始有適用，若危險發生之原因非雇主可控制之因素所致，則不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則無異加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，同時亦有礙社會之經濟發展。……雖行政院勞工委員會函釋有關勞工於上下班時間，必經途中發生車禍受傷，如無私人行為及違反『勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則』第 18 條規定情事之一者，應屬職業災害等語，然該審查準則係依勞工保險條例第 34 條第 2 項規定訂定之，而勞動基準法第 59 條有關雇主應負之職業災害補償與勞工保險條例第 34 條第 1 項之勞工保險局應給付勞工職業傷害補償或職業病補償之適用範圍、給付義務人、有關職業災害與職業傷害之定義均不相同，勞動基準法及勞工安全衛生法係在規範資方即雇主之責任，而勞工保險條例係在規定保險人即勞工保險局對被保險人之勞工有關勞保給付之範圍，兩者之立法目的本不相同，因此在認定是否構成職業災害，應依勞工安全衛生法之定義為之，法院自不受上開函釋之拘束，可依法律之解釋自行認定。準此，上訴人因本件交通事故所受之傷害既非職業災害，則雇主當無適用職業災害補償規定予以補償之餘地。……」。

⁸² 臺灣高等法院 87 年度勞上字第 13 號民事判決：「……（二）按職業災害，係勞工於執行其業務上之工作時，因工作的意外事故，而致使工人發生死亡、殘廢、傷害或疾病的災害。惟勞動基準法就『職業災害』並未加以定義，一般均比照勞工安全衛生法第 2 條第 4 款對於職業災害定義之規定，即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、殘廢或死亡為職業災害。……職業災害補償在解釋上，須勞工因就業場所或作業活動及職業上原因所造成之傷害，即造成職業災害之原因須雇主可得控制之危害始有適用，若危險發生之原因非雇主可控制之因素所致，則不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則無亦加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，同時亦有礙社會之經濟發展。……雖上訴人提出勞工保險局有關丁時傑於上班途中發生車禍受傷死亡，符合勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查第 4 條第 1 項規定，應按職業災害死亡發給付等情，然該審查條例係依勞工保險條例第 34 條第 2 項規定訂定之，而勞動基準法第 59 條有關雇主應負之職業災害補償與勞工保險條例第 34 條第 1 項之勞工保險局應給付勞工職業傷害補償或職業病補償之適用範圍、給付義務人、有關職業災害與職業傷害之定義均不相同，勞動基準法及勞工安全衛生法係在規範資方即雇主之責任，而勞工保險條例係在規定保險人即勞工保險局對被保險人之勞工有關勞保給付之範圍，二法之立法目的原不同，因此在認定是否構成職業災害，自應依勞工安全衛生法之定義為之。則丁○○因本件交通事故所受之傷害死亡，既非屬職業災害，則雇主即被上訴人當無適用職業災害補償規定予以補償之餘地。……」。

義，應以「業務遂行性」及「業務起因性」作為認定標準。所謂「業務遂行性」係指勞工依勞動契約在雇主指揮監督支配狀態下提供勞務，勞工之行為必須是在執行職務，始有發生職業災害之可言；所謂「業務起因性」則係指勞工所執行之業務必須與災害之間有緊密關係存在，亦即災害必須被認定為業務內在或通常伴隨之潛在危險的現實化，且該危險之現實化必須為依經驗法則一般通念上可認定者。雖勞工職業災害保險及保護法第 27 條第 3 項授權訂定之勞工職業災害保險職業傷病審查準則將通勤災害視為職業傷害，惟勞動基準法第 59 條係規範職業災害發生時雇主對勞工之補償責任，而勞工職業災害保險及保護法係規定勞動部勞工保險局對勞工有關職業災害保險給付之範圍，兩者立法目的本不相同。因此在認定是否構成勞動基準法第 59 條之職業災害，仍應依「業務遂行性」及「業務起因性」之判斷標準為之。故通勤災害因已脫離雇主有關勞務實施之危險控制範圍，不符「業務遂行性」，且其傷害結果與其業務之間，亦不具相當因果關係，而不符「業務起因性」，而非屬勞動基準法第 59 條所稱之職業災害。

例如，臺灣高等法院 96 年度勞上易字第 32 號民事判決⁸³、臺灣士林地方法院 106 年度勞訴字第 29 號民事判決⁸⁴、臺灣桃園地方

⁸³ 臺灣高等法院 96 年度勞上易字第 32 號民事判決：「……勞動基準法第 59 條規定勞工遭遇之職業災害，係勞工於執行其業務上之工作時，因工作之意外事故，而致使勞工發生死亡、殘廢、傷害或疾病之災害。雖勞動基準法對『職業災害』未設有定義之規定，但依該法第 1 條第 1 項規定，本法未規定者，適用其他法律規定。至於其他法律對職業災害有定義規定者，則為『勞工安全衛生法』，一般均參照該法第 2 條第 4 項規定，係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。準此，勞動基準法第 59 條所稱因『職業災害』而殘廢之情形，當指上述雇主提供工作場所之安全與衛生設備等職業上原因所致勞工之傷害所致殘廢而言……是以職業災害之認定標準，須具備下列要件：（1）「職務遂行性」：即災害係在勞工執行職務之過程中所發生之狀態，乃基於勞動契約在事業主指揮監督之下之情形。……（2）「職務起因性」，即職務和災害之間有因果關係，此種因果關係可分為責任成立及責任範圍因果關係，均應依相當因果關係認定之。此係指伴隨著勞工提供勞務時所可能發生之危險已經現實化（即已經實現、形成），且該危險之現實化為經驗法則一般通念上可認定者。……勞工在上下班途中遭遇交通意外等事故而導致死傷殘病者，一般稱之為『通勤災害』，如果該通勤災害有職災保險等相關補償規定之適用時，則稱之為『通勤職災』。至於通勤災害是否得視為職業災害，而有職災補償規定之適用，則應視是否置於雇主之指揮監督之狀態下。是以勞工於上下班必經途中所發生之車禍或其他偶發意外事故，非因職業或作業之關係所自然引起之危害，實係第三者之不法侵害，應非職業災害。……」。

⁸⁴ 臺灣士林地方法院 106 年度勞訴字第 29 號民事判決：「……然傷病審查準則係適用於勞工保險條例上之職業災害，而勞基法上之職業災害是否需採用相同標準？按勞工保險具有社會安全制度特性，故

法院 107 年度勞訴字第 20 號民事判決⁸⁵、臺灣桃園地方法院 110 年度勞訴字第 50 號民事判決⁸⁶、臺灣桃園地方法院 111 年度勞訴字第

保險給付之來源，是除勞方、雇主外，尚有國家之參與，係集全體雇主及國家補助之力給予勞工保障，勞工保險屬社會保險之一環而兼有風險分攤及社會福利之目的，與勞基法由雇主單方面補償有所不同，其勞工保險規範目的重在『社會保險制度下風險之承擔』，是當然非不能本於其性質與特殊政策目的，例如採取擬制之方式而擴大適用範圍，最明顯者即如『視為職業災害』之設計，從另一角度而言，既屬『視為』之擬制，則性質上即非職業災害，而應認係本於勞工保險之社會保險規範目的而調整者，亦當與勞基法有所不同。是以勞基法上之職業災害不需與勞工保險上之職業災害保險給付等同視之。……本院認為勞基法之職業災害不需依照勞工保險條例之標準，是否為職業災害，自應具備『業務遂行性』及『業務起因性』。所謂業務遂行性，係指勞工依勞動契約在雇主支配狀態提供勞務，勞工之行為是在執行職務中，此執行職務範圍，包括業務本身行為及業務上附隨必要合理行為。另業務起因性，即職務和災害之間有因果關係，此種因果關係可分為責任成立及責任範圍因果關係，均應依相當因果關係認定之。此係指伴隨著勞工提供勞務時所可能發生之危險已經現實化（即已經實現、形成），且該危險之現實化為經驗法則一般通念上可認定者。本件下班通勤過程中所受之災害，並非在雇主之支配管理下，無業務遂行性存在，勞基法第 59 條規定雇主無過失責任職業災害補償，其範圍不宜過度擴張，本院認為，被告不須依勞基法第 59 條補償原告。……」。

⁸⁵ 臺灣桃園地方法院 107 年度勞訴字第 20 號民事判決：「……（一）按所謂職業災害，依學理上普遍定義，係指勞工因執行職務遭遇災害，而致死亡、殘廢、傷害或疾病者而言。勞動基準法第 59 條並未對職業災害有所定義，我國學說通說及實務多數上以『業務遂行性』及『業務起因性』為要件。所謂『業務遂行性』係指勞工依勞動契約在雇主指揮監督支配狀態下提供勞務，勞工之行為必須是在執行職務，始有發生職業災害之可言。……所謂『業務起因性』則係勞工所執行之業務必須與災害之間有緊密關係之存在，亦即災害必須被認定為業務內在或通常伴隨之潛在危險的現實化，且該危險之現實化必須為依經驗法則一般通念上可認定者。（二）被保險人上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返就業場所，或因從事二份以上工作而往返於就業場所間之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害，勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則（下稱傷病審查準則）第 4 條第 1 項固定有明文。傷病審查準則雖將通勤災害納入職災給付事由，惟通勤災害是否即應視為勞基法上之職業災害，素有爭議。……本院認為……勞基法第 59 條乃規範職業災害發生時雇主對勞工之補償責任，而勞工保險條例則係規定保險人即勞保局對被保險之勞工有關勞保給付之範圍，兩者之立法目的本不相同，若危險發生之原因非雇主可控制之因素所致，則不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則無異加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，同時亦有礙社會之經濟發展，因此在認定是否構成職業災害，本院認仍應依前述業務遂行性及業務起因性之判斷標準為之。（三）……原告因系爭事故所受之前述傷害，非因就業場所之設備、或作業活動及職業上原因引起之傷害，而係於業務執行開始前，因交通事故所導致，該交通事故之發生已脫離雇主即被告有關勞務實施之危險控制範圍，自不符前述『業務遂行性』之要件，且原告所受之傷害結果與其業務之間，不具有相當因果關係存在，亦不符前述之『業務起因性』內涵，是原告因系爭事故所受之傷害結果難認屬勞基法第 59 條之職業災害。……」。

⁸⁶ 臺灣桃園地方法院 110 年度勞訴字第 50 號民事判決：「……按所謂職業災害，依學理上普遍定義，係指勞工因執行職務遭遇災害，而致死亡、殘廢、傷害或疾病者而言。勞動基準法第 59 條並未對職業災害有所定義，我國學說通說及實務多數上以『業務遂行性』及『業務起因性』為要件。所謂『業務遂行性』係指勞工依勞動契約在雇主指揮監督支配狀態下提供勞務，勞工之行為必須是在執行職務，始有發生職業災害可言。……所謂『業務起因性』則係勞工所執行之業務必須與災害之間有緊密關係之存在，亦即災害必須被認定為業務內在或通常伴隨之潛在危險的現實化，且該危險之現實化必須為依經驗法則一般通念上可認定者。……傷病審查準則雖將通勤災害納入職災給付事由，惟通勤災害是否即應視為勞基法上之職業災害，素有爭議。……本院認為……勞基法第 59 條乃規範職業災害發生時雇主對勞工之補償責任，而勞工保險條例則係規定保險人即勞保局對被保險之勞工有關勞保給付之範圍，兩者之立法目的本不相同，若危險發生之原因非雇主可控制之因素所致，則不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則無異加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，同時亦有礙社會之經濟發展，因此在認定是否構成職業災害，本院認仍應依前述業務遂行性及業務起因性之判斷標準為之。……原告因系爭事故所受之傷害，非因就業場所之設備、或作業活動及職業上原因引起之傷害，而係於業務執行開始前，因交通事故所導致，該交通事故之發生已脫離雇主即被告有關勞務實施之危險控制範圍，自不符前述『業務遂行性』之要件，且原告所受之傷害結果與其業務之間，不具有相當因果關係

70 號民事判決⁸⁷。

(二) 論者對通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害，亦存不同意見

1. 肯定說

勞動基準法對於職業災害雖無相關定義規範，惟有論者認⁸⁸，依該法第 59 條之立法說明「職業災害之含意，『勞工安全衛生法』第 2 條第 4 項⁸⁹有詳明之解釋，職業災害之發生，既因勞工就業場所之建築物、設備、原料、材料、化學物品、氣體、蒸氣、粉塵或作業活動等所引起，勞工之傷害、疾病、殘廢或死亡，自應由雇主負補償之責⁹⁰。……」，勞動基準法的職業災害係指職業安全衛生法第 2 條第 5 款⁹¹定義之「職業災害」。

至於通勤災害是否屬職業安全衛生法第 2 條第 5 款定義之「職業災害」，而得依此認定為勞動基準法的職業災害。

有論者認⁹²，職業安全衛生法對職業災害原因的規定，可分為三大類，第一類為「勞動場所及其內部所存在之物質所引起者」；第二類為「作業活動上原因所引起者」；第三類為「其他職業上原

存在，亦不符前述之「業務起因性」內涵，是系爭事故非屬勞基法第 59 條之職業災害。……」。

⁸⁷ 臺灣桃園地方法院 111 年度勞訴字第 70 號民事判決：「……按勞基法對於『職業災害』，並未設有定義性之規定，……職業災害之認定標準須具備：(1)『業務遂行性』：即災害是在勞工執行職務的過程中所發生的狀態；(2)『業務起因性』：即職務和災害之間有因果關係，此種因果關係可分為責任成立及責任範圍因果關係，均應依相當因果關係認定之。此係指伴隨著勞工提供勞務時所可能發生之危險已經現實化（即已經實現、形成），且該危險之現實化為經驗法則之一般通念可認定者；……傷病審查準則雖將通勤災害納入職災給付事由，惟通勤災害是否即應視為勞基法上之職業災害，素有爭議。……本院認為……勞基法第 59 條乃規範職業災害發生時雇主對勞工之補償責任，而勞保條例則係規定保險人即勞保局對被保險之勞工有關勞保給付之範圍，兩者之立法目的本不相同，若危險發生之原因非雇主可控制之因素所致，則不宜過分擴張職業災害認定之範圍，否則無異加重雇主之責任，而減少企業之競爭力，同時亦有礙社會之經濟發展，因此在認定是否構成職業災害，本院認仍應依前述業務遂行性及業務起因性之判斷標準為之。……是以勞工於上下班必經途中所發生之車禍或其他偶發意外事故，非因職業或作業之關係所自然引起之危害，實係第三者之不法侵害，應非職業災害。……」。

⁸⁸ 施正吾，《通勤災害法律問題之探討》，國立中正大學法律學系碩士論文，107 年 1 月，頁 45。

⁸⁹ 現已修正為職業安全衛生法第 2 條第 5 款規定。

⁹⁰ 立法院議案關係文書（院總第 1121 號政府提案第 2126 號），71 年 3 月 10 日印發，頁 23。

⁹¹ 職業安全衛生法第 2 條：「本法用詞，定義如下：……五、職業災害：指因勞動場所之建築物、機械、設備、原料、材料、化學品、氣體、蒸氣、粉塵等或作業活動及其他職業上原因引起之工作者疾病、傷害、失能或死亡」。

⁹² 黃越欽，《勞動法新論》，翰蘆圖書出版有限公司，4 版，101 年 9 月，頁 263-264。

因所引起者」，此為一概括性規定，凡不能合於前兩種情形，卻由於職業上原因引起之職業災害皆屬之，例如，通勤災害即屬之。

亦即，論者認⁹³，職業安全衛生法對職業災害原因的規定包括「其他職業上原因引起」之災害，例如勞工於正常途徑上下班途中，因異物飛入眼中引起之眼疾，應視為職業安全衛生法上所稱之職業災害。

另有論者認⁹⁴，我國於 73 年制定勞動基準法時，較國際勞工組織通過之職業傷害給付公約與建議書晚了 20 年，甚至較我國勞工保險條例提供通勤災害保險給付晚了 10 年左右。如以制度進步的正面方向設想，勞動基準法當時的立法可能隱含著藉由第 59 條的制定，以提高勞工保險職業災害給付水準的企圖。亦即，依勞動基準法第 59 條的雇主職業災害補償責任，於勞工保險職業災害給付抵充後，尚餘不足部分仍有支付責任。換言之，我國如排除通勤災害適用勞動基準法第 59 條，即有違反職業傷害給付公約所定國際基準之可能。

2. 否定說

論者認⁹⁵，關於職業災害的認定，應符合「業務遂行性」與「業務起因性」。所謂「業務遂行性」係指災害是在勞工執行職務的過程中所發生，而執行職務指的是基於勞動契約在雇主的監督指揮下的行為。而「業務起因性」，依相當因果關係說，職業災害必須在勞工所擔任之業務與災害間有密接的關係存在，即災害必須是業務內在或通常伴隨潛在危險的現實化，其具體構成內容包含「業務與造成傷病之突發性事故間有因果關係」及「該事故與傷病結果間具有因果關係」。

因而有論者認⁹⁶，勞工在雇主指揮監督下工作，雇主自有安全

⁹³ 林豐賓、劉邦棟，《勞動基準法論》，三民書局股份有限公司，8 版，104 年 7 月，頁 245。

⁹⁴ 張其恆，〈上下班交通事故應否視為職災—情理法的探討〉，《臺灣勞工》，第 27 期，100 年 9 月，頁 82-83。

⁹⁵ 徐婉寧，同註 8，頁 125-126。

⁹⁶ 邱駿彥，〈我國職業災害補償制度〉，《輔仁法學》，第 17 期，87 年 6 月，頁 212。

衛生之照顧義務，雖雇主有盡到監督管理之責任，而仍不免發生災害時，由於勞工係在雇主支配管理下，雇主自然責無旁貸。但是勞工通勤途中，已脫離雇主之掌握，雖說是服勞務準備行為之過程，但若有因勞工個人應注意而未注意之疏忽，其災害之發生卻仍然需由雇主負擔補償責任者，未免太延伸雇主之責任，是否妥當不無商榷之餘地。勞工於通勤途中受災時，雖應有勞工職業災害保險給付之適用，但通勤災害不能與勞動基準法職業災害相提並論。因此，通勤災害沒有勞動基準法第 59 條之適用。

亦即論者認⁹⁷，通勤災害發生時，勞工根本尚未提供勞務或已提供勞務完畢，明顯地欠缺所謂的「業務遂行性」及「業務起因性」，自非勞動基準法上的職業災害範圍。

另有論者認⁹⁸，由於我國職業災害之定義係由職業安全衛生法明定，在該法的定義下，職業災害僅限於「勞動場所之災害媒介或作業活動及其他職業上原因引起之疾病、傷害、失能或死亡」，通勤災害顯非前述定義下的職業災害。勞工職業災害保險職業傷病審查準則雖有明定通勤災害除有該準則第 17 條所定之情形外，即應被視為職業傷害。然而，勞動基準法係在規範勞動最低基準，而勞工職業災害保險職業傷病審查準則是為提供勞動部勞工保險局在決定勞工之傷病是否係因執行職務所致之判斷標準，屬於社會保障機制。兩者在職業災害之用語雖相近，但不能因此就把兩個不同性質、不同目的、不同定義之規定直接劃上等號。

因此，論者認⁹⁹，考量通勤災害之風險，雖然勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 4 條第 1 項已將之限縮於「於適當時間，從日常居、住處所往返勞動場所間之應經途中」，惟途中之風險，雇主確實甚難加以事先預防或排除。況且，雇主對於「作業場所內」及「通勤途中」所應負之責任，不應一視同仁。基於此，將通勤災

⁹⁷ 林更盛，《勞動法案例研究（二）》，五南圖書出版股份有限公司，初版，98 年 3 月，頁 292。

⁹⁸ 鄭津津，〈通勤災害是否屬勞動基準法之職業災害——評桃園地方法院 110 年度勞訴字第 50 號民事判決〉，《月旦裁判時報》，第 119 期，111 年 5 月，頁 50-51。

⁹⁹ 楊通軒，同註 49，頁 263。

害劃歸社會保險之勞工保險處理，而不再強制雇主依據勞動基準法第 59 條給予職業災害補償，應係較為妥當的作法。

亦即，論者認¹⁰⁰，雇主在現行勞工職業災害保險機制中對於勞工通勤災害損失之填補已盡到給付全額職業災害保險費之責任，倘若現行通勤災害之保險給付仍不夠周延者，似應從社會保險相關制度去改善，而非將此種責任轉嫁給雇主負擔，較為妥適。

因而論者多建議¹⁰¹，參考日本勞動者災害補償保險法，在我國勞工職業災害保險及保護法中獨立專章規範「通勤災害」相關法制，並明確規範「通勤災害」是否適用勞動基準法雇主補償責任，以避免相關爭議。

¹⁰⁰ 鄭津津，同註 98，頁 51。

¹⁰¹ 鄭津津，同註 98，頁 52；李玉春，同註 7，頁 35；施正吾，同註 88，頁 120；徐婉寧，〈精神疾病與雇主之職業災害補償及民事賠償責任—兼評臺灣板橋地方法院 100 年度勞訴字第 1 號判決〉，《政大法學評論》，第 134 期，102 年 9 月，頁 128。

參、結論

論者認¹⁰²，通勤災害的發生乃是勞工上下班途中所不可避免的風險，即使勞工自己本身善盡注意義務亦可能因他人的過失而發生通勤災害。然通勤災害與一般傳統的職業災害性質仍有所不同，通勤災害並非雇主所能控制或改善的風險，因此我國實務常為此在是否由雇主負擔勞動基準法第 59 條之職業災害補償責任的權衡陷入兩難，一方面希望站在保護勞工的立場，期望能達到保護勞工的目的，但同時卻又必須犧牲雇主而要求其負擔無法控制的通勤災害風險，因而造成看法分歧。且對雇主而言，由於必須負擔職業災害補償責任而可能不願協助勞工對於職業災害的認定，亦恐形成勞雇雙方看法的對立。這些分歧或對立主要乃是因為我國法制對於通勤災害的相關規範不夠明確。

另相較於日本勞動者災害補償保險法，係於法律中明文規範通勤期間中斷或脫離及其後移動的法律效果，並授權主管機關訂定相關認定事由；我國勞工職業災害保險及保護法及其授權之勞工職業災害保險職業傷病審查準則，對於通勤行為中斷或脫離而再返回通勤路徑後所發生事故是否屬通勤災害，均無明文，規範密度似有未足。

此外，主管機關如維持勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 17 條第 2 款至第 9 款，以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，是否明定交通違規情事須與事故發生具相當因果關係，以避免個案排除結果造成明顯牴觸勞工職業災害保險制度保障通勤災害意旨，尚存討論空間。

因此，為避免司法實務、勞工及雇主對於通勤災害保險給付等重要權利義務關係之認定不確定性，建議主管機關參酌各方意見，於我國勞工職業災害保險及保護法明定相關規範，較為妥適。

¹⁰² 施正吾，同註 88，頁 113。

參考文獻

一、書籍

- 1、林更盛，《勞動法案例研究（二）》，五南圖書出版股份有限公司，初版，98年3月。
- 2、林豐賓、劉邦棟，《勞動基準法論》，三民書局股份有限公司，8版，104年7月。
- 3、黃越欽，《勞動法新論》，翰蘆圖書出版有限公司，4版，101年9月。

二、期刊論文

- 1、李玉春，〈日本勞動災害補償給付制度之研究—兼論對我國推動職災保險專法之啟示〉，《國立中正大學法學集刊》，第69期，109年10月，頁1-50。
- 2、邱駿彥，〈我國職業災害補償制度〉，《輔仁法學》，第17期，87年6月，頁205-220。
- 3、施正吾，《通勤災害法律問題之探討》，國立中正大學法律學系碩士論文，107年1月。
- 4、徐婉寧，〈通勤災害之認定基準—兼評臺北高等行政法院103年度訴字第1055號判決〉，《政大法學評論》，第148期，106年3月，頁113-162。
- 5、徐婉寧，〈職災補償與損害賠償—以台日職業災害之雇主責任為中心〉，《中原財經法學》，第34期，104年6月，頁169-223。
- 6、徐婉寧，〈精神疾病與雇主之職業災害補償及民事賠償責任—兼評臺灣板橋地方法院100年度勞訴字第1號判決〉，《政大法學評論》，第134期，102年9月，頁115-172。
- 7、徐婉寧，〈過勞醫師疲勞駕駛交通事故致死，醫院也須負責？—日本的經驗〉，《月旦民商法雜誌》，第40期，102年6月，頁59-74。
- 8、張其恆，〈論通勤災害應否視為職業災害〉，《政大勞動學報》，第27

期，100 年 12 月，頁 77-99。

- 9、張其恆，〈上下班交通事故應否視為職災—情理法的探討〉，《臺灣勞工》，第 27 期，100 年 9 月，頁 79-83。
- 10、鄭津津，〈通勤災害是否屬勞動基準法之職業災害—評桃園地方法院 110 年度勞訴字第 50 號民事判決〉，《月旦裁判時報》，第 119 期，111 年 5 月，頁 44-52。
- 11、楊通軒，〈論職業災害中之通勤災害—最高法院 92 年度台上字第 1960 號民事判決評釋〉，《臺灣勞動法學會學報》，第 4 期，95 年 3 月，頁 247-268。

附錄：「道路交通事故零死亡願景系列—通勤災害法制問題研究專題研究報告（初稿）」座談會紀錄及參採情形

時間：113 年 3 月 19 日（星期二）上午 10 時

地點：立法院法制局 305 會議室

主席：盧組長焜鑫

紀錄：陳世超

參加人員：

一、學者專家：

國立中正大學法律學系 鄭教授津津

二、勞動部：

科長 林煥柏

視察 呂佳昇

三、勞動部職業安全衛生署：

科長 陳容博

四、本局出席人員：

賴研究員怡瑩

楊副研究員盛旺

陳助理研究員建懌（書面）

發言要點：

國立中正大學法律學系鄭津津教授：

一、有關通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害部分：

雖勞工職業災害保險職業傷病審查準則將通勤災害「視為職業傷害」，而得依勞工職業災害保險及保護法請領「職業災害保險」之相關給付，惟考量通勤災害並非雇主所得控制風險，且勞動基準法之雇主補償責任與勞工職業災害保險職業傷病審查準則係為提供勞工社會保險給付，二者性質不同，不應直接劃上等號。因此，學者多認，通勤災害非屬勞動基準法規定之職業災害，不適用勞動基準法之雇主補償責任規定。

二、通勤災害之保險給付範圍部分：

交通違規是否作為通勤災害保險給付之排除事由，考量多數通勤災害為交通違規所造成，若將其納入保險給付範圍可能造成保險給付經費增加，且會增加道德風險。因此，個人較支持以交通違規作為通勤災害保險給付之排除事由。至於脫離通勤路徑部分，個人認為此應非屬通勤災害保險給付範圍。

參採情形：

一、所提意見二：

報告初稿業已說明，有論者認，部分交通違規事項，與車禍的發生不一定有相當因果關係，卻被全面排除成立通勤災害之可能，是否妥適，不無疑義。

因此，立法政策上，主管機關如維持以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，是否明定交通違規情事須與事故發生具相當因果關係，以避免個案排除結果造成明顯牴觸勞工職業災害保險制度保障通勤災害意旨，尚存討論空間。

二、其餘意見，均錄供參考。

勞動部保險司林科長煥柏：

一、查勞工職業災害保險及保護法第 27 條規定，已就職業傷病類型、審查認定基準等明確授權，並據以訂定勞工職業災害保險職業傷病審查準則，就上、下班途中往返日常居住處所與勞動場所間所生事故，明定視為職業傷害；此外，本部因應實務審查需求，就前開事故得否視為職業傷害之個案類型，亦發布相關函釋，以利保險人、被保險人及投保單位遵循。

二、有關交通違規情事作為通勤災害之排除事由一節，考量勞工職業災害保險職業傷病審查準則所定上、下班通勤所生事故，非屬投保單位所得預見或預防，將其視為職業傷害範圍，已屬放寬。故為保險資源之有效運用，針對被保險人於上、下班途中違反上開準則所定各項交通規則者，即非屬勞工職業傷害保險之保障範圍，係屬該保

險之立法政策考量，與該被保險人之違規情事已接受交通法規、刑法處罰等無涉。

三、另就報告初稿所提通勤行為中斷或脫離再返回等情事，是否仍屬通勤災害範圍等節，本部前已函示在案，未來亦將適時針對實務作業情形，研議檢討上開準則及相關函釋規定，俾因應保險人審查需求，並確保被保險人給付權益。

參採情形：

一、所提意見一：

報告初稿業已說明，通勤災害依勞工職業災害保險職業傷病審查準則規定「視為職業傷害」，得依勞工職業災害保險及保護法請領「職業災害保險」之相關給付，並無疑義。惟因勞動基準法及勞工職業災害保險及保護法對於「職業災害」均無相關定義規範，以至於二者所指「職業災害」是否相同，似有未明。因而導致通勤災害是否應適用勞動基準法第 59 條規定職業災害之雇主補償責任及同法第 13 條之雇主解僱限制規定，尚存爭議。

因此，為避免爭議，報告初稿建議主管機關參酌各方意見，於我國勞工職業災害保險及保護法明確規範，應尚屬妥適。爰所提意見，謹錄供參考。

二、所提意見二：

報告初稿業已說明，職業傷害給付公約第 7 條與其建議書第 5 點已明確規範，勞工上下班途中意外事故（通勤災害），除非已納入社會保險機制，否則原則上應視為勞工職業意外事故（職業災害）。是以，參酌該公約與其建議書之規範意旨，將通勤災害納入職業傷害保險給付範圍，應非僅屬立法政策上之恩惠措施，而應屬整體勞工保障之一環。

至於是否以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，此或屬立法政策上得予以斟酌事項。惟報告初稿業已說明，有論者認，部分交通違規事項，與車禍的發生不一定有相當因果關係，卻被全面排除成立通勤災害之可能，是否妥適，不無疑義。

因此，立法政策上，主管機關如維持以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，是否明定交通違規情事須與事故發生具相當因果關係，以避免個案排除結果造成明顯牴觸勞工職業災害保險制度保障通勤災害意旨，尚存討論空間。

勞動部勞動條件及就業平等司呂視察佳昇：

- 一、通勤災害是否屬雇主應依勞動基準法規定負補償責任之職業災害疑義，學說與司法實務判決，持肯定說者與否定說者均有。
- 二、依內政部於主管勞工事務時期之函釋，勞工為上、下班從居住處所往返工作場所之間，在適當之時間內，以適當之交通方法，在必經途中所發生之交通事故，以職業災害論。本部現仍維持此一見解。

參採情形：

同回應勞動部保險司林科長煥柏所提意見之參採情形一。

勞動部職業安全衛生署陳科長容博：

依職業安全衛生法第 2 條第 5 款及職業安全衛生法施行細則第 6 條規定，已有職業災害定義。就上下班通勤災害並非勞工作業活動或其衍生行為所致災，即無業務起因性與業務遂行性，非屬職業安全衛生法所稱職業災害範疇。

參採情形：

同回應勞動部保險司林科長煥柏所提意見之參採情形一。

賴研究員怡瑩：

- 一、日本之勞動者災害補償保險法第 7 條第 3 項但書規定，若逸脫或中斷通勤路徑係日常生活上必要之行為，且係因執行主管機關所定之必要事由，於最小限度內所為之行為，除了逸脫或中斷間的移動外，其餘仍屬通勤的範圍。故報告初稿援引日本立法例，檢討我國現行規定，提出「對於通勤行為中斷或脫離而再返回通勤路徑後所發生

事故，是否仍屬通勤災害，法無明文，恐生爭議」，敬表贊同。

- 二、日本勞動者災害補償保險法第 7 條第 1 項規定，將保險給付種類區分為「勞工因業務所致傷害、疾病、失能或死亡（業務災害）的保險給付」及「勞工因通勤所致傷害、疾病、失能或死亡（通勤災害）的保險給付」。勞動者災害補償保險法將通勤災害定位為一種社會的危險所導致的災害，而非基於雇主的補償責任。故日本雖將通勤災害置於勞動者災害補償保險法，但係採取與業務災害仍屬不同制度的二元主義，並且與日本勞動基準法上雇主職業災害補償責任無涉。故報告初稿基此檢討本國現行規定，提出「通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害，因法無明文而存有爭議」，亦敬表贊同。
- 三、另本報告提出「以交通違規情事作為通勤災害之排除事由，是否妥適，尚有待討論」部分，建議報告內容得酌予補充日本立法例。

參採情形：

一、所提意見三：

經查日本勞動者災害補償保險法並無「以交通違規情事作為通勤災害排除事由」之相關規定。爰所提意見，謹錄供參考。

二、其餘意見，均錄供參考。

楊副研究員盛旺：

- 一、報告初稿以通勤災害法制問題進行研究，首先說明職業傷害給付公約與建議書及日本通勤災害相關規定，並與我國現行通勤災害規定作比較，最後提出我國現行規定對中斷或脫離通勤路徑所生事故相關規範、交通違規情事作為通勤災害排除事由以及通勤災害是否屬勞動基準法規定之職業災害等，其規範內容及規範密度是否妥適，均尚存討論空間等建議，報告內容簡要清晰，研析有據，敬表贊同。
- 二、謹提出以下淺見，併請酌參：

- （一）報告初稿前言所提「112 年 1 至 12 月上下班交通事故（通勤災害）所致職業傷害件數已占整體職業傷害件數 4 成以上，顯見勞工通

勤災害已占職業災害保險給付大宗」一節，勞工通勤災害職業傷害件數雖占整體職業傷害件數 4 成以上，然其保險給付占整體職業災害保險給付之比例為何，若能補充提供相關數據，較能呼應前開報告所提顯見勞工通勤災害已占職業災害保險給付大宗。

(二) 職業傷害給付公約（第 121 號公約）第 7 條規定：「……如上下班途中之意外事故受到社會安全計畫保障，以及此類計畫提供有關上下班途中意外事故之給付，合併計算至少等於本公約規定之金額時，則該一意外事故就無必要再列入『職業意外事故』定義之內」，該規定所提之「社會安全計畫」是否包含私人投保之個人商業保險，建請確認。

參採情形：

一、所提意見一：

經查勞動部勞工保險局職業災害統計資料之網頁並無通勤災害給付金額占職業災害保險給付金額之比例，爰修正相關文字為「112 年 1 至 12 月上下班交通事故（通勤災害）所致職業傷害件數已占整體職業傷害件數 4 成以上，顯見勞工通勤災害『件數』已占職業災害保險給付『件數』之大宗」。

二、所提意見二：

職業傷害給付公約既係課予會員國相關法規範義務，該規定所稱「社會安全計畫」自不包含私人另行投保之個人商業保險。爰所提意見，謹錄供參考。

陳助理研究員建議（書面）：

一、職業災害相關之雇主預防責任、職災給付、雇主補償責任分別規定於職業安全衛生法、勞工職業災害保險及保護法、勞動基準法。學者就勞動基準法與職業安全衛生法之職業災害是否同義，可區分為同義說與不同義說，其中同義說主張勞動基準法與勞工職業災害保險及保護法均未明定職業災害之定義，故以職業安全衛生法之規定

為定義；而不同義說則由二法之立法目的為不同解釋，職業安全衛生法係為維護勞工於作業環境中從事作業活動之安全，而課予雇主負有預防職業災害之安全衛生責任，然超出就業場所外之災害，已非雇主可控制範圍，如主張以職業安全衛生法中「職業上的原因」認為就業場所以外與作業活動相關聯之活動均包含，在解釋上似有不妥，故職業安全衛生法、勞動基準法及勞工職業災害保險及保護法之職業災害概念應有所不同，定義無法一體適用勞工發生職災之保障。依勞動基準法第 59 條，雇主有「補償責任」，例如，上班時間在公司（業務遂行性），被指派搬東西摔倒（業務起因性），即使雇主完全無過失，但也有補償的責任。若雇主有過失，另有「賠償責任」，例如勞工跌倒，是因為地上濕滑，且是雇主可事前避免，則雇主除「補償責任」外，還須另負「賠償責任」。

二、勞動基準法並未就職業災害作出定義，僅在勞動基準法第 59 條規定，如果發生職業災害，雇主有補償責任。依據勞工職業災害保險職業傷病審查準則第 4 條第 1 項規定：「被保險人上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返勞動場所，或因從事二份以上工作而往返於勞動場所間之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害」，關於通勤災害認定，目前法院的判決尚未統一，部分法院不認為是勞動基準法上之職業災害，主要理由係認為上下班途中出車禍，實非雇主可控制，不管從「業務遂行性」或「業務起因性」來看，都不宜過份擴張職業災害認定之範圍，否則等於是加重了雇主的責任；部分法院則認為通勤災害屬於勞動基準法的職業災害，其主要理由係「職業災害補償制度」是對受到「與工作有關傷害」之勞工，提供及時有效醫療、照顧、補償制度，使勞工及其家庭不致於陷入貧困，造成更大的社會問題。

三、職業傷害給付公約（第 121 號公約）第 7 條規定：「……如上下班途中之意外事故受到社會安全計畫保障，以及此類計畫提供有關上下班途中意外事故之給付，合併計算至少等於本公約規定之金額時，則該一意外事故就無必要再列入『職業意外事故』定義之內」；職業

災害認定之原則或標準：「業務起因性（arise out of employment, AOE）」與「業務遂行性（in the course of employment, COE）」，係英國於 1897 年職災勞工補償法（Workmen's Compensation Act）中所確立¹⁰³；美國不論在聯邦法或是州法，原則上均未將通勤災害視為職業災害；德國職業災害保險法第 7 條及第 8 條將通勤災害定為該法所規範之保險事故，並由職災保險填補勞工因通勤災害所受之損失¹⁰⁴；日本勞動者災害補償保險法第 7 條及韓國產業災害補償保險法第 37 條，均將通勤災害定為保險事故，由職災保險給付，但通勤災害並非其勞動基準法所定之職業災害，雇主對此無補償責任¹⁰⁵。

四、宜於法律明定「通勤職業災害」之定義，並就「適當時間」、「應經途中」建立相關指引：

（一）宜於法律明定「通勤職業災害」之定義：

通勤災害是否為勞動基準法所定之職業災害，學說與實務見解分歧不一。我國勞動基準法與相關法律並未定義也未規範「通勤災害」。多年來，各級法院雖已就通勤災害災害認定案件作成多次判決，但自臺灣高等法院 86 年度勞上字第 36 號民事判決採取否定的法律意見後，對於通勤災害是否視為職業災害，見解並不一致¹⁰⁶，為避免相關爭議，宜修正勞動基準法及職業安全衛生法，明定通勤災害之定義，以資明確。

（二）「適當時間」、「應經途中」，建立相關指引：

我國職業災害規定散見於各法規，且法律尚無通勤災害定

¹⁰³ 張其恆，同註 4，頁 83。

¹⁰⁴ 鄭津津，同註 98，頁 46。

¹⁰⁵ 鄭津津，同註 98，頁 46-47。

¹⁰⁶ 臺灣桃園地方法院 110 年度勞訴字第 94 號民事判決，即認為：「原告於 107 年至 108 年間騎乘系爭機車 1 年內至少發生 3 起道路交通事故，堪認見原告騎乘系爭機車發生交通事故，且無法和解並進入刑事訴訟程序之比率，顯高於常情甚多，而被告對此情形，實無可加以防止或管理控制之能力，且顯已不符前述『業務遂行性』之要件，且原告所受之傷害結果與其業務之間，不具有相當因果關係存在，亦不符前述之『業務起因性』內涵，是原告因系爭事故所受之傷害結果難認屬勞基法第 59 條之職業災害。從而，原告主張其於上班途中發生之系爭事故，屬職業災害，被告應依勞基法第 59 條請求給付原告醫療費用及工資補償云云，均屬無據，應予駁回」。但也有如最高法院 107 年度台上字第 958 號民事判決認為：「雖勞基法對於職業災害所致之傷害，並未加以定義，惟勞基法第 59 條之補償規定，係為保障勞工，加強勞、雇關係、促進社會經濟發展之特別規定，性質上非屬損害賠償，與職災保險法所規範之職業傷害，具有相同之法理及規定之類似性質」。

義，僅有命令位階之勞工職業災害保險職業傷病審查準則以「被保險人上、下班，於適當時間，從日常居、住處所往返就業場所，或因從事二份以上工作而往返於就業場所間之應經途中發生事故而致之傷害，視為職業傷害」，將通勤災害擬制為職業傷害，惟上開規定多為不確定法律概念，造成實務認定基準不同，影響勞工權益。我國現行僅有職業安全衛生法中對於職業災害有明確定義，而構成職業災害補償體系之勞動基準法與勞工職業災害保險及保護法卻無明確定義，僅於勞工職業災害保險職業傷病審查準則，有職業傷害與職業病之定義，因此衍生行政機關、司法實務與學者對於職業災害認定爭議，又認定職業災害多以「業務遂行性」及「業務起因性」兩要件來判斷。上下班途中受傷的通勤災害是否屬於職業傷害，需從適當時間通勤途中、日常居或住處所往返就業場所過程、非日常生活所必需之私人行為、無重大交通違規等 4 大要件加以掌握，建議就「適當時間」、「應經途中」等不確定法律概念，作更細緻的規定。

五、報告初稿其餘內容及建議事項，敬表尊重與贊同。

參採情形：

一、所提意見四、(二)：

考量「適當時間」、「應經途中」既涉不確定法律概念，似難以法規具體規範，允宜依個案判斷。故所提意見，謹錄供參考。

二、其餘意見，均錄供參考。

散會（上午 10 時 50 分）