

裁判字號：臺灣高等法院 105 年重上國字第 4 號民事判決

裁判日期：民國 106 年 02 月 16 日

裁判案由：國家賠償

臺灣高等法院民事判決

105年度重上國字第4號

上訴人 陳京華

法定代理人 高明安

訴訟代理人 陳振禮律師

被上訴人 臺北市政府捷運工程局

法定代理人 張澤雄

訴訟代理人 柏有為律師

張峪嘉律師

被上訴人 新北市政府養護工程處

法定代理人 林茂盛

訴訟代理人 李承志律師

黃文承律師

上列當事人間請求國家賠償事件，上訴人對於中華民國105年4月14日臺灣新北地方法院104年度重國字第2號第一審判決提起上訴，本院於106年1月26日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分暨訴訟費用之裁判（除確定部分外），均廢棄。

被上訴人新北市政府養護工程處應給付上訴人新臺幣貳佰零肆萬參仟參佰參拾陸元，及自民國一〇五年五月二十五日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一審（除確定部分外）及第二審訴訟費用由被上訴人新北市政府養護工程處負擔十分之三，餘由上訴人負擔。

事實及理由

- 一、按不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，非為訴之變更或追加，民事訴訟法第256 條定有明文。上訴人上訴聲明(二)原為：上開廢棄部分，被上訴人應「連帶」給付上訴人新臺幣（下同）837萬2,873元，及自上訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息（見本院卷第14頁）。嗣於本院審理時更正為：上開廢棄部分，被上訴人應「各」給付上訴人837萬2,873元，及自上訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。上開金額若任一被上訴人為給付時，其他被上訴人於給付範圍內，免除給付責任（見本院卷第15頁背面、第282 頁），僅為補充及更正訴之聲明，依首揭規定，非為訴之變更或追加，被上訴人對此亦無異議（見本院卷第282頁背面），先予敘明。

二、上訴人起訴主張：伊於民國（下同）101年10月18日下午6時42分，騎乘車號000－000號普通重型機車（下稱系爭機車），沿新北市○○區○○○路往中正南路方向行駛，行經環河南路與重安街口（下稱系爭路段）時，正前方設有寬3公尺，高20公分之人行道（下稱系爭人行道），因「臺北桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫CA450A標工程」（下稱機場捷運工程）之原有施工圍籬後撤而使系爭人行道外露，道路由原寬度15.2公尺向左驟減為9公尺，卻未設置任何警示標誌，且事發當時夜色昏暗，系爭路段之機場捷運工程附近無照明設備，忠孝橋下方亦無路燈之設置，致伊行車所需光線嚴重不足，未及反應下，擦撞系爭人行道而人車倒地，受有外傷性顱內出血之傷害（下稱系爭事故），手術後因腦部受創過重，致意識不清，四肢中亦有三肢無法行動，且生活無法自理，嗣經臺灣新北地方法院（下稱新北地院）於102年3月27日以102年度監宣字第91號裁定為監護宣告。被上訴人新北市政府養護工程處（下稱養工處）就系爭路段之「設置與管理」有欠缺，被上訴人臺北市政府捷運工程局（下稱捷運局）就系爭人行道之施工圍籬後撤亦有「管理」之欠缺，均與系爭事故之發生有相當因果關係，被上訴人應各依國家賠償法第3條第1項規定，負國家賠償責任，爰請求被上訴人賠償伊支出之醫療費用新臺幣（下同）27萬2,034元、住院及外勞看護費用394萬9,641元、減損勞動能力315萬1,198元、精神慰撫金100萬元，共計837萬2,873元，及自上訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。上開金額若任一被上訴人為給付時，其他被上訴人於給付範圍內，免除給付責任等語（其餘未繫屬本院部分，茲不贅述）。

三、被上訴人養工處則以：

- (一)系爭路段之交通號誌、標誌、標線、道路設計、路燈照明等項目之「設置」，分屬新北市政府交通局（下稱交通局）及新北市政府三重區公所（下稱三重區公所）之職權，非屬養工處職權。上訴人於原審係以新北市政府為被告，嗣經原審曉諭上訴人對新北市政府「未為協議先行」後，上訴人始更正養工處為被告而補正程序瑕疵。又系爭人行道之施工圍籬，係捷運局辦理機場捷運工程所規劃新設並由其負責擺放相關警示標誌等設施，於101年6月完工後，僅移交養工處「管理及維護」系爭人行道，機場捷運工程之施工如未設有警告標誌亦係捷運局及其包商之責任，是系爭事故之發生，當與養工處職權無涉。
- (二)系爭路段之照明並無不足情事，依交通局函覆臺灣新北地方法院檢察署（下稱新北地檢署）就系爭人行道有無設置警示標誌、反光片之法定義務之內容，交通局認系爭路段相關交通設施設置尚屬合宜。況系爭事故發生於000年00月間，系爭路段於101年6月由捷運局完工復舊移交予養工處時，無論係施工預算編列或規劃設計，事實上均不可能於4個月內完

成路燈或其他設施之設置，實難認養工處有違反法令未於期間內設置欠缺之情形，而系爭路段之交通號誌、標誌、標線、道路設計、路燈照明之設置皆已符合相關設計管理之規範並經驗收完畢，縱事後有增設路燈等情事，亦不能否定系爭路段原已具備之通常應有狀態及功能，上訴人逕以嗣後系爭路段增設路燈即指摘系爭路段原有之安全性有所欠缺，實屬無據。且系爭事故之發生，係因上訴人未注意車前狀況所致，自與養工處就系爭路段有無「設置或管理」之欠缺無相當因果關係，上訴人請求養工處賠償之各項金額，顯無理由。

(三)縱認養工處應負國家賠償責任，因上訴人投保薪資並非其實際每月薪資收入，上訴人以此標準計算請求之勞動能力減損費用，並無理由，且上訴人請求之精神慰撫金逾越一般標準而過高。又系爭事故主要係因上訴人自己之疏失而造成嚴重之後果，上訴人應負七成以上之與有過失責任等語，資為抗辯。

四、被上訴人捷運局則以：

(一)捷運局於系爭路段施作機場捷運工程，而於97年5月18日開始設置施工圍籬將系爭人行道包覆，期間並無任何變更道路線型之施作，系爭路段道路線型設計於施工前後並無改變，始終維持4線車道縮減成3線車道之規劃，於系爭事故發生前，施○○○區○道路早已復舊完成，於101年6月30日開放車輛通行，並移交予養工處維護管理，後續路燈之規劃設置亦移由三重區公所自行辦理，交通標誌、標線、號誌則由交通局負責，捷運局於101年10月15日將施工圍籬後撤至人行道上，亦未影響道路通行，故捷運局對系爭路段並無「設置及管理」之責，系爭路段縱有道路縮減、交通標誌、標線、號誌或路燈設置或管理之缺失，亦非捷運局之職權。

(二)系爭路段縮減路段長達38公尺，上訴人亦自承施工圍籬後撤前已長期行駛系爭路段，對系爭路段施工情況應知之甚詳，應具充分時間可安全轉至縮減後之車道，不能以對施工圍籬位置之印象作為導航依據，上訴人迄今亦未說明捷運局就施工圍籬後撤有何法定作為義務之違反。系爭事故地點旁之中央分隔島上原即設有路燈，當時路燈有正常作用，捷運局架設於系爭人行道上之施工圍籬警示燈亦仍有作用，上訴人係擦撞系爭人行道邊緣而發生自摔，自非因現場照明不足或無警示標誌所致，況系爭事故亦可能係因上訴人與其他車輛擦撞所致，尚難認上訴人受傷之結果與捷運局就機場捷運工程之施工圍籬後撤之間有相當因果關係，上訴人請求捷運局賠償之各項金額，自屬無據，且上訴人就系爭事故之發生，應負七成以上之與有過失責任等語，資為抗辯。

五、原審對於上訴人之請求，判決上訴人敗訴，上訴人不服而上訴，聲明：

(一)原判決廢棄。

(二)上開廢棄部分，被上訴人應各給付上訴人837萬2,873元，及

自上訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。
。上開金額若任一被上訴人為給付時，其他被上訴人於給付範圍內，免除給付責任。

被上訴人則聲明：上訴駁回。

六、本件不爭執之事項（見本院卷第146頁、第147-1頁、第148、149頁）：

上訴人於101年10月18日下午6時42分，騎乘系爭機車沿新北市○○區○○路往中正南路方向行使，行經系爭路段時，發生系爭事故，嗣經新北地院102年3月27日以102年度監宣字第91號裁定為監護宣告。

七、本院之判斷：

本件上訴後，兩造均同意簡化爭點項目（見本院卷第146頁背面、第147-1頁、第148、149頁、第237頁、第283頁），分述如下：

(一)系爭事故之事實是否係上訴人騎車撞上系爭人行道所致？

- 1.查系爭機車倒地之位置緊鄰系爭人行道旁並有刮地痕，且系爭機車前輪有摩擦痕跡，系爭人行道轉角亦有擦壁痕，此有道路交通事故現場圖及草圖、現場照片為證（見新北地檢署102年度他字第1849號卷，下稱他字卷，第18至20頁、第246至261頁）。且證人即到場處理之警員李旺洲證稱：接獲通報到場，當時只有系爭機車倒地，當事人已送醫院急救，現場民眾4人皆說看到時當事人已倒在路上，互相作證沒有撞倒當事人。事故調查是撞倒人行道邊緣角落，人行道路面高差15公分，照片有顯現輪胎與道路邊緣擦撞後產生的跡證。事故當時施工圍籬已經縮進去了，圍籬也沒有影響行車通行，圍籬警示燈有亮。當天現場昏暗，以照相機的閃光照片也無法照射，係以警車的車頭大燈輔助照明，路燈位置有亮，但光線還是昏暗，記得忠孝橋下原本有施工單位之輔助照明燈，但當天應該沒有亮。肇事路段之前因施工封閉，肇事前一星期才縮到人行道內，但就行車路線而言沒有變，若沿環河南路由中間車道往中興橋行駛不注意的話，直走就會碰到人行道，經測量那邊是不對稱路段。就行車的視線沒有辦法辨識前方可能有人行道，同事之前巡邏駕車時，有撞倒人行道邊緣等語（見他字卷第235、236頁）。這不是第一件，施工圍籬原本涵蓋人行道，但施工圍籬往後退之後，我們在那裡處理不少車禍案件，都是機車騎上人行道自撞的情形。『我從輪胎邊緣採集到白色痕跡，應該是擦撞到人行道邊緣』。環河南路往中興橋方向尚未到忠孝橋前，路口沒有設置前方道路縮減或前方人行道外突的警告標誌。正常車禍處理一般不用大燈就不用因為會影響到拍攝的照片，因為用大燈會影響到照片的跡證，但這個案件我如果沒有使用大燈只開遠燈畫面拍攝出來是全黑的，即使我用相機的閃光燈拍出來也是全黑的等語（見原審卷一第174至175頁）。綜合前述現場之跡證及證人李旺洲之證詞，足認系爭事故之事實確係上訴

人騎車撞上系爭人行道所致。

- 2.至證人李旺洲雖證稱：道路交通事故調查報告表記載的擦撞痕跡，是機車擦撞到人行道，我無法辨識這樣的擦撞痕是上訴人騎車撞到人行道或是跟其他車輛閃避過程中人車倒地發生碰撞所致，只能初步採證到她的輪胎有跟人行道接觸，所以才記載『因不明原因自摔受傷』等語（見原審卷一第175頁背面），然證人李旺洲前述證詞，已未排除上訴人騎車撞上系爭人行道之事實。證人李旺洲復證述：現場民眾4人皆說看到時當事人已倒在路上，互相作證沒有撞倒當事人等語在案（見他字卷第235頁背面），已如前述，上訴人機車輪胎與系爭人行道之擦撞痕，應可排除上訴人係與其他車輛擦撞而人車倒地之因素，是捷運局辯稱系爭事故亦可能係因上訴人與其他車輛擦撞所致云云，尚無可採。

(二)系爭事故是否係可歸責於養工處就公有公共設施設置或管理之欠缺所致？

- 1.查系爭路段之道路設計及交通號誌、標誌、標線之「設置規劃」為交通局權責，養工處僅負責平日之管理維護，另系爭路段之路燈設置及管理維護，為新北市政府三重區公所權責，亦非養工處負責之事實，有證人即養工處道路養護二科系爭路段負責人鍾一飛證述：路燈的規劃設置由三重區公所負責，不需要經過我們同意。交通局負責路面交通號誌及動向，路燈是三重區公所負責，我們只負責維護道路，不需透過我們做協調等語（見他字卷第236頁）。證人即三重區公所公務課技士馬舜清證稱：經我詢問前一位承辦人田文隆，因先前路燈設置已久，中間封閉，開放後就沿襲之前的沒有變更，他說那邊符合35至50公尺的標準等語（見他字卷第236頁背面）。證人即交通局交通管制工程科系爭路段之負責人江崇聖證稱：因為忠孝橋前後皆為兩車道，並無道路縮減的問題，亦有交通號誌作管控，該路段本應減速慢行，所以那邊的標誌標線就白天的部分應該已經足夠，夜間照明足夠的話還是可以的。在上開路段是否需要設置引道虛線部分，標誌標線設置規則第189條規定，我們會視實際需要去設置，並不是每個路口都需要去設置等語（見他字卷第236頁背面、第237頁）。並有新北市市區道路管理規則第4條規定（見本院卷第258頁）、新北市政府交通局組織規程第3條第3款規定（見新北地檢署103年度偵續字第158號卷，下稱偵續字卷，第115頁）、新北市政府養工處105年11月14日新北養二字第1053509923號函（見本院卷第203至205頁）、新北市三重區公所105年11月9日新北重工字第1052073535號函（見本院卷第200頁）在卷可憑。故養工處並非系爭路段之道路設計、交通標誌、標線、號誌設置之法定機關，而僅為管理維護機關，亦非系爭路段之路燈設置及管理維護之法定機關，堪予認定。

- 2.養工處雖非系爭路段之道路設計、交通標誌、標線、號誌之

設置機關，亦非系爭路段之路燈設置及管理維護機關，惟本院基於下述理由，認為養工處於本件仍屬賠償義務機關。茲說明如下：

- (1)按公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。依第3條第1項請求損害賠償者，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關。不能依前三項確定賠償義務機關，或於賠償義務機關有爭議時，得請求其上級機關確定之。其上級機關自被請求之日起逾二十日不為確定者，得逕以該上級機關為賠償義務機關。依本法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之。賠償義務機關對於前項請求，應即與請求權人協議。協議成立時，應作成協議書，該項協議書得為執行名義。賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾三十日不開始協議，或自開始協議之日起逾六十日協議不成立時，請求權人得提起損害賠償之訴。本法於其他公法人準用之。國家賠償法第3條第1項、第9條第2、4項、第10條、第11條第1項、第14條分別定有明文。又按，國家損害賠償，除依本法規定外，適用民法規定，為國家賠償法第5條所明定。而行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法。民法第148條第2項亦有明文。
- (2)現代行政機關之職權龐雜，行政機關內部組織就公有公共設施之設置及管理如何分配職務，並非人民可輕易得知，國家或地方自治團體就公有公共設施之設置及管理欠缺所負之國家賠償責任屬於無過失責任，國家賠償法亦就無法確定賠償義務機關或賠償義務機關有爭議時，包括消極競合及積極競合之情形，明文由上級機關確定或作為終局之賠償義務機關，即寓有使人民最終得向上級機關請求救濟之立法意旨。且國家賠償訴訟既有「書面協議先行」之前置程序，當人民向上級機關以書面請求國家賠償時，上級機關如認應由下級機關為賠償義務機關，得於協議前置程序中以書面或適當之方式使人民知悉，俾利人民得向下級機關行使權利，如有使人民誤信非屬系爭公有公共設施之設置或管理之下級機關為賠償義務機關之外觀者，依誠信原則，此項不利益自無從由人民負擔。要言之，經協議前置程序後，如因行政機關內部作業而由特定之下級機關以書面拒絕賠償，非可歸責於人民之事由，致人民起訴對象並非法定職權之賠償義務機關而有錯誤者，應以上級機關使人民誤信之下級機關作為賠償義務機關，以符上開規定保障人民權益之立法意旨。又按，賠償請求權，自請求權人知有損害時起，因二年間不行使而消滅；自損害發生時起，逾五年者亦同，國家賠償法第8條第1項定有明文。故人民因誤信上級機關之外觀行為，而致起訴請求之賠償義務機關錯誤，且經相當時日之經過者，亦可能導致人民受有罹於時效之不利益，此當非立法者就國家賠償請求權時效相較於侵權行為請求權時效設有短期時效之本意，上

開不利益亦無從由人民負擔。

(3)查上訴人於103年9月18日向上級機關之新北市政府請求國家賠償（見本院卷第157至160頁），伊於賠償請求書中已提及突出之人行道設置不良、現場亦無設置路燈而照明不足且無警告標誌等「設置欠缺」之事實，非僅就系爭路段之「管理欠缺」而已，卻由下級機關之養工處於103年10月17日函覆拒絕賠償在案（見本院卷第161至163頁），伊原以新北市政府為被告而提起本件訴訟（見臺北地院卷第1頁），嗣原審詢問伊此部分意見後（見原審卷一第333頁），伊乃具狀變更被告為養工處（見原審卷二第16頁），養工處並具狀答辯並提出委任狀（見原審卷二第13至15頁），同時表明引用新北市政府先前答辯理由（見原審卷二第20頁）。復參照養工處105年11月14日新北養二字第1053509923號函文表示：因本處為新北市○○○道路主管機關，故本案由本處依據本府分工權責彙整新北市政府相關單位意見後，出具拒絕賠償理由書等語（見本院卷第203至205頁），足認上級機關之新北市政府於本件國家賠償之協議前置程序時，係「指示」其下級機關養工處出具拒絕賠償理由書，嗣後亦由養工處應訴並援引新北市政府之抗辯，外觀上足以使上訴人產生養工處為本件賠償義務機關之信賴，參照前述說明，自應以養工處作為本件賠償義務機關，而非再由新北市政府其他下級機關即交通局與三重區公所作為賠償義務機關。是養工處辯稱其非本件賠償義務機關云云，不足為採。

3.次查：上訴人行經系爭路段之前方道路縮減，系爭人行道確實突出於上訴人行進之方向（見他字卷第18至20頁）。依機場捷運工程相關資料顯示，捷運局僅就系爭路段為復舊工程而已，而無新增設設施（見他字卷第125頁、第131頁），並經捷運局陳稱：人行道突出是原本的設計，圍籬只是後撤，工程完工要將人行道還給用路人使用，施工前人行道就是現在的樣子，我們只是將其復舊等語在案（見本院卷第106頁）。則養工處辯稱：捷運局完辦理機場捷運工程規劃新設並負責擺放相關警示標誌等設施，於101年6月完工後，僅移交養工處「管理及維護」系爭人行道，如未設有警告標誌亦係捷運局及其包商之責任云云，並不足採。至交通局103年10月24日北交工字第1032008717號函雖表示：查無相關規定道路中心偏移時須設置相關標誌標線，惟可視各路口狀況與需求增設警示標誌，如道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）第162條反光導標及危險標記、第137條警告性質告示牌等，或標線如設置規則第171條槽化線、第189條轉彎線等；旨揭路口設有行車管制號誌管制車流，用路人依號誌燈號行駛，已可提醒用路人注意與行進路口；另案址人道鋪面顏色與外觀有別於車道鋪面，且有明顯高程差及緣石可供○路○區○○○於路口長達38公尺以上，偏移量3公尺，用路人於正常行車速度下尚有足夠視距與反應時間判斷前方路況

並適度調整行車動線，故旨揭路口相關交通設施設置尚屬合理等語（見偵續字卷第158 頁背面）。姑不論交通局亦為新北市政府下級機關而為交通標誌標線及號誌設置之法定機關，其就本件有利害關係，已難單憑上開意見而為有利於養工處之認定。況依證人李旺洲證稱：若沿環河南路由中間車道往中興橋行駛不注意的話，直走就會碰到人行道，經測量那邊是不對稱路段。就行車的視線沒有辦法辨識前方可能有人行道，同事之前巡邏駕車時，有撞倒人行道邊緣等語（見他字卷第236 頁）。這不是第一件，施工圍籬原本涵蓋人行道，但施工圍籬往後退之後，我們在那裡處理不少車禍案件，都是機車騎上人行道自撞的情形等語（見原審卷一第174 頁）。故以系爭路段之道路縮減及系爭人行道突出於系爭路段之客觀情事，對直行車用路人而言，確實會使行經系爭路段之用路人不慎撞擊系爭人行道之風險升高。

4. 本院認為配合周圍環境所為之道路縮減本身，雖為主管機關本於職權所為之規劃設計，惟當系爭路段在客觀上已升高用路人不慎撞擊系爭人行道之風險時，綜合下列因素，應認本件公有公共設施有交通標誌、標線及路燈照明設置欠缺，且與系爭事故之發生有相當因果關係：

- (1) 系爭路段於系爭事故發生前就道路縮減致系爭人行道突出之情事，並無設置任何警告標誌乙節，業經證人李旺洲證述在案（見原審卷一第175 頁），兩造對此亦無爭執。而系爭路段直行車道寬度略減，中心線有偏移狀況，宜依設置規則第148 條規定劃設適當之標線，以促使車輛及行人瞭解道路上之特殊狀況，提高警覺，並準備防範應變措施等語，有臺北市交通工程技師公會103年8月20日北交技（103）字第015號函可資參照（見偵續字卷第62號），足認系爭路段並無適當之警告標誌、標線促使上訴人提高警覺而避免不慎擦撞系爭人行道。
- (2) 系爭路段為忠孝橋下方緊鄰新北環快道路與忠孝橋立體交叉高架道路之道路，位於臺北橋及中興橋之間（見他字卷第125 頁、第131頁；本院卷第280頁），由於高架道路及橋樑結構體之遮蔽，客觀上其光線照明條件受有相當之限制，此參證人李旺洲前述證詞亦可得知（見他字卷第235 頁背面；原審卷一第174頁）。系爭事故發生時為黃昏即101年10月18日下午6 時42分許，亦屬光線較為昏暗之時間，而當時系爭路段僅於忠孝橋下方兩側及分隔島中央有路燈照明，但忠孝橋之橋樑結構體正下方並無裝設路燈照明設備乙節，有現場照片可證（見原審卷一第123頁、第205頁；本院卷第98頁），並有新北地檢署履勘現場筆錄在卷可憑（見他字卷第119 頁），與道路交通事故現場圖及草圖互為比對（見他字卷第18至20頁），即可得知系爭路段處於忠孝橋之橋樑結構體正下方約38公尺距離之路口，除路口兩側及距離系爭人行道約10公尺之分隔島中央有路燈照明外，當上訴人騎乘系爭機車行

經忠孝橋之橋樑結構體正下方時，並無適當之路燈照明設備可讓上訴人明確辨識系爭人行道之位置。至養工處雖表示內政部頒布「市區道路及附屬工程設計規範」第19章道路照明19.1.1（下稱系爭照明設置規定）僅說明「橋樑下之路段應設置照明」，並非規定「橋樑下方特定位置需設置照明」，系爭路段於橋樑下方兩側均有設置照明，業已符合上開規範云云（見本院卷第263頁）。查系爭照明設置規定僅為原則性規範（見本院卷第31頁），固無就橋樑下方特定位置需設置照明予以明確規範，然系爭路段緊鄰新北環快道路與忠孝橋立體交叉高架道路，位於忠孝橋之橋樑結構體正下方之道路距離為38公尺，均詳如前述，以系爭人行道突出於系爭路段之情形而言，忠孝橋之橋樑結構體正下方如無適當之照明設備，顯不足以使用路人能明確辨識前方道路縮減而突出於道路之系爭人行道之位置。按法律規定之內容非僅屬授予國家機關推行公共事務之權限，而其目的係為保護人民生命、身體及財產等法益，且法律對主管機關應執行職務行使公權力之事項規定明確，該管機關公務員依此規定對可得特定之人所負作為義務已無不作為之裁量餘地，猶因故意或過失怠於執行職務，致特定人之自由或權利遭受損害，被害人得依國家賠償法第2條第2項後段，向國家請求損害賠償（大法官會議釋字第469號解釋參照）。養工處就本件公有公共設施設置或管理欠缺應負無過失賠償責任，參照前述解釋意旨之相同法理，就系爭路段之客觀情況，於涉及用路人之生命、身體之重大法益時，應認對於照明設施之設置位置已無裁量之餘地，應於忠孝橋之橋樑結構體正下方設置適當之照明設備，是養工處前開辯解，並不足採。

- 5.再查，原審援引新北市政府警察局三重分局104年6月2日新北警重交字第1043292888號函暨所附道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)、(二)共5份（見原審卷一第155至170頁），而認系爭路段於101年7月至102年1月之所有交通事故相關資料包含本件車禍共有5起，除訴外人黃振芳案件外，其餘4起均為兩車碰撞所致，認並無證人李旺洲證稱車禍頻繁之情形，亦無法證明系爭路段有何燈光昏暗或因道路減縮未設置警示標誌所導致等語，固非無見。然系爭路段發生之車禍事件是否每件均有正式報案記錄，已屬可疑，不能以此否定證人李旺洲依個人值勤經驗所證述內容之真實性。況證人黃振芳亦證稱：於101年10月15日下午5時55分許，騎乘機車沿新北市○○區○○路往中興橋方向行駛，發生自摔車禍。事故發生原因那麼久我忘記了，當時我是騎乘機車，好像是人行道有那個防護矮矮的我沒有注意到，就撞到了，當時車速沒有很快。那時候的燈光如何我忘記了。我忘記我車禍是否與道路減縮有關，應該也是有關係，因為直直走沒有注意就會撞到了等語（見原審卷一第300至301頁），亦可佐證道路縮減確為系爭路段發生車禍之風險升高因素，如

有適當之警告標誌、標線及路燈照明設備之設置，當可降低前述風險，此部分自屬設置之欠缺。

(三)系爭事故是否係可歸責於捷運局就公有公共設施管理之欠缺所致？

上訴人雖主張捷運局將施工圍籬後撤，沒有加裝警告標誌等，亦未作好與養工處之聯繫工作，導致伊依先前有施工圍籬包覆系爭人行道之慣性行駛而直行，而發生系爭事故，捷運局有管理之欠缺云云。惟查，捷運局僅為復舊工程，並未新增任何設施，已如前述，且證人李旺洲證稱：系爭事故當天圍籬已經縮進去了，圍籬也沒有影響行車通行，圍籬警示燈有亮等語（見他字卷第235頁背面；原審卷一第174頁）。而施工圍籬設置警示燈之作用，係在於避免用路人撞上施工圍籬，並不在於避免用路人撞上系爭人行道，系爭事故既非撞上施工圍籬所致，且施工圍籬警示燈於系爭事故發生時確實有亮，則系爭事故之發生自與捷運局管理是否有欠缺無涉。況上訴人行駛道路，本因隨時注意車前狀況，伊過往之行車慣性如何，並不能構成國家賠償責任成立之事由，故上訴人前揭主張，顯屬無據。

(四)上訴人請求被上訴人依國家賠償法第3條第1項規定，請求被上訴人賠償837萬2,873元（已支出醫療費用27萬2,034元、住院及外勞看護費用394萬9,641元、減損勞動能力315萬1,198元、精神慰撫金100萬元），有無理由？

- 1.醫療費用部分：上訴人因系爭事故受傷而就醫，於馬偕紀念醫院臺北院區支出3萬7,713元；於康寧醫院護理之家支出1萬6,000元、2,885元、3,054元；於馬偕紀念醫院淡水院區支出6萬8,868元；於振興醫院支出7萬2,842元、4萬2,509元；於臺北市立聯合醫院中興院區支出2萬8,163元，共計27萬2,034元之事實，有上開醫院之醫療費用收據附卷可參（見北院卷第23至30頁），養工處對上開收據之形式真正亦無爭執，應予准許。
- 2.住院及外勞看護費用部分：查上訴人因系爭事故受有外傷性顱內出血之傷害，致患有左大腦顱葉挫傷性出血（術後）、顱骨缺損（術後）、癲癇之疾病，生活起居需專人24小時照顧，業經臺北市立聯合醫院開立病症暨失能診斷證明書在案（見原審卷一第210頁、本院卷第230頁），嗣經新北地院102年3月27日以102年度監宣字第91號裁定為監護宣告，亦見前述不爭執事項所載，足認伊於系爭事故發生後，於住院及出院後，日常生活起居均需由專人24小時照護之事實。伊於馬偕紀念醫院住院期間，自101年10月18日至同年11月26日共40日；於馬偕紀念醫院淡水分院住院期間，自102年1月17日至同年2月1日共16日（上訴人僅請求8日）；於台大醫院住院期間，自102年3月22日至同年5月2日共42日；於振興醫院住院期間，自102年10月29日至同年11月11日共14日；於臺北市立聯合醫院中興院區住院期間，自103年2月17日至同

年2月26日共10日（見本院卷第37至39頁），合計日數為122日，伊僅請求114日，自屬有據。又伊主張住院期間看護費用以每日2,000元計算，有台大醫院看護費用收費標準之說明資料為證（見北院卷第21頁），尚稱合理，住院期間之看護費用合計為22萬8,000元（計算式： $114 \times 2,000 = 22\text{萬}8,000$ ），應予准許。伊主張出院後以雇用外勞看護之費用每月1萬9,906元、每年23萬8,872元計算乙節，養工處對此並無爭執（見本院卷第236頁），應屬可採。伊主張自103年4月26日起算，當時伊約58歲又3個月（00年0月0日生），以伊住所之新北市平均餘命表顯示，58歲之女性於103年度之平均餘命為28.10年（見本院卷第259頁），按此標準並依霍夫曼公式計算，伊得請求出院後之看護費用合計為426萬2,946元（第一年不扣除中間利息）[計算式： $238872 \times 17.00000000$ （此為應受扶養28年之霍夫曼係數） $+ 238872 \times 0.1 \times (18.00000000 - 00.00000000) = 426\text{萬}2,946$ （小數點以下4捨5入，以下均同）]，伊僅請求372萬1,641元，應予准許。故伊請求住院及出院之看護費合計394萬9,641元，均屬有據。

3.減損勞動能力部分：查上訴人主張因系爭事故所受之傷害，業已完全喪失勞動能力之事實，養工處就此並無爭執（見本院卷第236頁背面）。伊雖主張應以投保薪資3萬8,200元計算，並提出100年11月至101年10月之投保薪資收據乙紙為證（見原審卷一第23頁），然伊於100、101年度之財產所得資料中，僅有薪資所得各1萬元而已（見本院卷第268、274頁），兩者顯有不符，足認伊之投保薪資與實際所得未必相符，伊亦未提出其他證據以實其說，則養工處抗辯不應以投保薪資計算，尚屬有據。惟伊客觀上既有工作之事實及能力，本院認仍應以系爭事故發生當時之101年度之最低工資每月1萬8,780元計算（見本院卷第250頁），每年為22萬5,360元。查伊於系爭事故發生時，約為56歲又9個月（00年0月0日生），計算至法定強制退休之65歲為止，尚有8年3個月，約8.25年，按霍夫曼公式計算（第一年不扣除中間利息），伊減損之勞動能力金額為158萬9,445元[計算式： 225360×6.00000000 （此為應受扶養8年之霍夫曼係數） $+ 225360 \times 0.25 \times (7.00000000 - 0.00000000) = 158\text{萬}9,445$]，逾此範圍，即無理由。

4.精神慰撫金部分：上訴人因系爭事故受傷，業已失能並完全喪失勞動能力，需長期治療及復健，其精神上受有極大痛苦，堪予認定。又伊為空大學士，曾任職於中國國民黨台南市委員會，嗣後並擔任傳教及教導插花才藝之工作（見原審卷一第27至29頁），養工處則為行政機關。爰審酌系爭事故發生之情節，並參酌伊於100、101年度之所得各為4萬8,542元、4萬5,888元，名下財產課稅現值為329萬2,470元（見本院卷第268至279頁）；102年度之所得為1萬5,735元，名下財產課稅現值為226萬4,140元（見原審卷一第75至77頁），認

伊請求精神慰撫金100萬元，尚稱允當，應予准許。

(五)如被上訴人應負國家賠償責任，上訴人之與有過失責任比例為何？

按國家賠償法第3條第1項之國家賠償責任，固採無過失賠償主義，惟依同法第5條規定，國家損害賠償，除依本法規定外，適用民法規定。則民法第217條關於被害人與有過失之規定，於國家賠償責任，亦有其適用。查兩造對於上訴人就系爭事故之發生應負與有過失責任乙節，並無爭執（見本院卷第237頁），考量系爭事故發生之情節，主要係上訴人疏未注意車前狀況所致，且伊自承平均每週固定2次騎車外出教插花都會行經系爭路段，於系爭事故前半年至1年間開始騎乘系爭路段等語（見本院卷第147頁、第283頁背面），足認伊對於系爭路段之路況應有相當之認識，猶未注意車前狀況而發生系爭事故，縱使養工處應負無過失責任，本院認為上訴人應負70%之過失責任比例，始屬允當。

八、綜上所述，上訴人依國家賠償法第3條第1項規定，得請求之金額為681萬1,120元（計算式：27萬2,034元+394萬9,641元+158萬9,445元+100萬元=681萬1,120元），扣除伊應負70%之與有過失責任比例，伊得請求養工處賠償之金額為204萬3,336元。查養工處於原審委任之黃文承律師並無特別代理權（見原審卷二第15頁），原審判決送達後，黃文承律師並無代理養工處收受上訴聲明之權限，則本件上訴狀繕本送達養工處之日期應為105年5月24日（見本院卷第48頁）。是上訴人請求養工處給付204萬3,336元及自上訴狀繕本送達養工處之翌日即105年5月25日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，不應准許。從而原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴論旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第二項所示。至於上訴人之請求不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，經核並無不合，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。

九、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

十、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第79條，判決如主文。

中 華 民 國 106 年 2 月 16 日
民事第二十庭

審判長法 官 陳雅玲

法 官 吳燁山

法 官 林俊廷

正本係照原本作成。

臺北市政府捷運工程局不得上訴。

陳京華、新北市政府養護工程處如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中 華 民 國 106 年 2 月 16 日
書記官 鄭淑昀

附註：

民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

資料來源：司法院法學資料檢索系統