

臺灣橋頭地方法院民事判決

111年度重訴字第167號

原告 國營臺灣鐵路股份有限公司

法定代理人 杜微

訴訟代理人 陳宣至律師

被告 吳振吉

大陸環保汽車貨運行

法定代理人 謝芯宸

上一人

訴訟代理人 黃淑芬律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，原告於刑事訴訟程序提起附帶民事訴訟，經本院刑事庭以109年度交附民字第131號裁定移送前來，本院於民國114年2月18日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

- 一、被告應連帶給付原告新臺幣62,643,693元，及自民國109年1月1日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。
- 二、原告其餘之訴駁回。
- 三、訴訟費用由被告連帶負擔十分之八，餘由原告負擔。
- 四、本判決第一項於原告以新臺幣2,100萬元供擔保得假執行；但被告如以新臺幣62,643,693元為原告預供擔保，得免為假執行。
- 五、原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序事項

- 一、按法人因合併而消滅者，訴訟程序在因合併而設立或合併後存續之法人承受其訴訟以前當然停止。當事人之法定代理人代理權消滅者，訴訟程序在有取得訴訟能力之本人承受其訴訟以前當然停止。承受訴訟人，於得為承受時，應即為承受

01 之聲明，民事訴訟法第169條第1項、第170條、第175條第1  
02 項分別定有明文。又按國家機關因裁撤或改組而不存在者，  
03 其性質與法人因合併而消滅者相類，其訴訟程序類推適用民  
04 事訴訟法第169條第1項規定，在承受其業務之機關承受其訴  
05 訟以前當然停止。本件原告原為交通部臺灣鐵路管理局（下  
06 稱臺鐵局），法定代理人原為張政源，後變更為丙○，再因  
07 改制而變更為國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公  
08 司），經丙○、臺鐵公司先後具狀聲明承受訴訟，並提出相  
09 關函令、總統府公報第7609號、交通部新聞稿等件為憑（本  
10 院109年度交附民字第131號卷《下稱交附民卷》第205至207  
11 頁；本院111年度重訴字第167號卷《下稱重訴卷》二第413  
12 至463頁），徵諸前開規定及說明，並無不合，應予准許。  
13 被告大陸環保汽車貨運行（下稱被告貨運行）之法定代理人  
14 原為王翔，嗣先後變更為謝碧玉、謝天、甲○○，並據新任  
15 法定代理人檢附高雄市政府經濟發展局相關函文及商業登記  
16 抄本，具狀聲明承受訴訟（交附民卷第219至227頁；重訴卷  
17 一第481至485頁；重訴卷二第355至359頁），核與前揭規定  
18 相符，應予准許。

19 二、次按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求  
20 之基礎事實同一，擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在  
21 此限，民事訴訟法第255條第1項第2款、第3款定有明文。查  
22 原告起訴聲明請求被告連帶給付新臺幣（下同）75,895,193  
23 元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算  
24 之利息（交附民卷第7頁），嗣減縮聲明請求被告連帶給付7  
25 5,124,608元，及其中74,892,150元自起訴狀繕本送達翌日  
26 起；其中232,458元自刑事附帶民事追加變更請求狀繕本送  
27 達翌日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息（重訴卷二  
28 第388頁），核其變更之訴合於前開規定，應予准許。

29 三、被告乙○○經合法通知，未於最後言詞辯論期日到場，核無  
30 民事訴訟法第386條所列各款情形，爰依原告之聲請，由其  
31 一造辯論而為判決。

01 貳、實體事項

02 一、原告主張：被告乙○○受僱於被告貨運行擔任司機，於民國  
03 109年4月10日13時12分許，駕駛車牌000-0000號營業貨運曳  
04 引車附掛車牌00-00號之營業半拖車（下合稱系爭貨車），  
05 自高雄市○鎮區○○○00號碼頭載運水泥熟料，沿高雄市楠  
06 梓區高楠公路屏山巷由東往西方向行駛，欲通過屏山巷平交  
07 道（基隆起393公里780公尺處）後左轉前往東南水泥廠內之  
08 倒料區（下稱系爭彎道），適系爭貨車駛入屏山巷平交道  
09 時，警鈴響起、閃光號誌閃爍、遮斷器開始放下，警示將有  
10 火車駛來，被告乙○○遇此情形，本應注意車前狀況，並隨  
11 時採取必要之安全措施，且應迅速將系爭貨車駛離鐵路平交  
12 道，並不得在該處倒車、臨時停車，而依當時情形，天氣晴  
13 朗、視野開闊、良好，前方亦有無遮擋之直行道路可駛入東  
14 南水泥廠大門內供其閃避，客觀上並無不能注意之情事，竟  
15 疏未注意及此，先於左彎時未掌握好轉彎時機及角度，致未  
16 留有足夠之轉彎半徑，使系爭貨車無法順利過彎，復未及時  
17 倒車再往前直行進入東南水泥廠大門內以離開平交道，而停  
18 留在該處，適有原告所屬司機員林佳維駕駛臺鐵第3198車次  
19 區間車（車牌號碼00-000號，共8節車廂，下稱系爭火車）  
20 由南往北方向通過屏山巷平交道，系爭火車左側車頭與系爭  
21 貨車之左側車尾發生碰撞，系爭火車因而傾覆（下稱系爭事  
22 故），致林佳維及包括沈翰旻、許聖煒、毛子瑄、蔡旻吟  
23 （下合稱沈翰旻等4人）在內等多名旅客受傷，原告亦因而  
24 受有如附表所示之損害，合計金額75,124,608元。被告乙○  
25 ○違反刑法第183條、第184條、第284條、道路交通安全規  
26 則第110條第1款、第111條第1項第1款等保護他人之法律，  
27 且經法院判決犯過失傾覆現有人所在之火車罪確定，而被告  
28 貨運行為被告乙○○之僱用人，其選任被告乙○○及監督其  
29 職務之執行顯有過失，應與被告乙○○負連帶賠償責任。為  
30 此，爰依民法第184條第1項前段、第2項、第188條第1項前  
31 段等規定，提起本件訴訟等語。並聲明：（一）被告應連帶給付

01 原告75,124,608元，及其中74,892,150元自起訴狀繕本送達  
02 翌日起；其餘232,458元自刑事附帶民事追加變更請求狀繕  
03 本送達翌日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息；(二)願  
04 供擔保，請准宣告假執行。

05 二、被告之答辯：

06 (一)被告乙○○辯以：伊駕駛系爭貨車已經行駛在平交道上，警  
07 鈴才響起，燈光才開始閃爍，貨車卻突然熄火，並非刑事判  
08 決所認定伊沒有掌握好轉彎時機及角度而肇致系爭事故。伊  
09 只有部分過失，且當時是車子熄火發不動，雇主也有責任，  
10 伊亦無能力負擔如此龐大的賠償金額等語置辯。並聲明：1.  
11 原告之訴及假執行之聲請均駁回；2.如受不利之判決，願供  
12 擔保請准宣告免為假執行。

13 (二)被告貨運行辯以：對刑事判決認定被告乙○○駕駛行為有過  
14 失不爭執，但伊僱用被告乙○○前，已審核其領有職業駕駛  
15 執照25年，為駕駛經驗豐富之司機，事發前2日曾行駛相同  
16 路線3趟、事發當日上午亦行駛相同路線1趟，均能精準過  
17 彎，足認其選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注  
18 意義務，依民法第188條第1項但書，不負賠償責任。又事故  
19 地點使用分區為鐵路用地，僅得供高鐵及台鐵之軌道、整備  
20 站、調車場及相關設施使用，原告長期將事故地點之鐵路用  
21 地出租予訴外人東南水泥股份有限公司（下稱東南水泥公  
22 司），容任該公司以大貨車每日上百車次之運輸量，違反都  
23 市計畫容許使用項目，且平交道之設置無法符合道路設計規  
24 範，增加事故地點肇事風險，就損害之發生亦與有過失，應  
25 負九成之過失責任；再原告主張受有如附表所示項目及金額  
26 之損害，有未盡舉證責任、無相當因果關係且未計算折舊等  
27 情形，其逾附表「被告貨運行不爭執項目金額」欄所示之請  
28 求，均無理由等語置辯。並聲明：1.原告之訴及假執行之聲  
29 請均駁回；2.如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執  
30 行。

31 三、兩造不爭執事項（重訴卷二第211至213頁）：

01 (一)被告乙○○受僱於被告貨運行擔任司機。

02 (二)被告乙○○於109年4月10日上午，駕駛系爭貨車，自高雄港  
03 55號散裝碼頭載運水泥熟料半成品，沿高雄市楠梓區高楠公  
04 路屏山巷由東往西方向行駛，並通過屏山巷平交道（基隆起  
05 393公里780公尺處）後左轉至系爭彎道，而完成第一趟載運  
06 水泥原料至東南水泥廠區之運輸作業。

07 (三)被告乙○○復於109年4月10日13時12分許，駕駛系爭貨車，  
08 自高雄市○鎮區○○○00號碼頭載運水泥熟料，沿高雄市楠  
09 梓區高楠公路屏山巷由東往西方向行駛，欲通過屏山巷平交  
10 道（基隆起393公里780公尺處）後左轉前往東南水泥廠內之  
11 倒料區，適系爭貨車駛入屏山巷平交道時，警鈴響起、閃光  
12 號誌閃爍、遮斷器開始放下，警示將有火車駛來，然被告乙  
13 ○○無法順利過彎，復未及時倒車再往前直行進入東南水泥  
14 廠大門內以離開平交道，而停留在該處，適有司機員林佳維  
15 駕駛臺鐵系爭火車由南往北方向通過屏山巷平交道，系爭火  
16 車左側車頭與系爭貨車之左側車尾發生碰撞，系爭火車因而  
17 傾覆，致林佳維受有腦震盪、左側第五蹠骨骨折、嘴唇、下  
18 巴撕裂傷（共15公分）、上排門牙1顆斷裂、肢體多處擦挫傷  
19 等傷害（下稱系爭傷害），旅客沈翰旻等4人亦因而受傷。

20 (四)被告乙○○因駕駛系爭貨車發生系爭事故致人受傷，經本院  
21 109年度交易字第143號刑事判決理由認被告乙○○有應注意  
22 車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，且應迅速將系爭貨  
23 車駛離鐵路平交道，並不得在該處倒車、臨時停車，且客觀  
24 上無不能注意之情事，卻疏未注意，先於左彎時未掌握好轉  
25 彎時機及角度，致未留有足夠之轉彎半徑，使系爭貨車無法  
26 順利過彎，復未及時倒車再往前直行進入東南水泥廠大門內  
27 以離開平交道，而停留在該處之過失，判決犯刑法第183條  
28 第2項、第1項之過失傾覆現有人所在之火車罪、刑法第184  
29 條第3項、第1項、第2項之過失以他法致生火車往來之危險  
30 因而致火車傾覆罪及刑法第284條前段之過失傷害罪，依想  
31 像競合從一重之過失傾覆現有人所在之火車罪處斷，處有期

01 徒刑10月確定（已入監執行完畢，下稱系爭刑案）。

02 (五)高雄市○○區○○段00000○000000○000000地號、高雄市  
03 ○○區○○段000○00000○000○000○000○000○000地號  
04 土地為原告所有，自108年10月21日起至111年10月20日止出  
05 租於東南水泥公司，雙方簽立之土地租賃契約第1條第3款記  
06 載「高楠段532-9地號土地為特種工業區，餘為鐵路用  
07 地」；第3條約定：「本租賃標的物限作為路面改善通行使  
08 用，不得作其他用途，如有違規情形，乙方（即東南水泥公  
09 司）應自行負責，如不改善，甲方得依違約處理。」

10 (六)臺鐵局曾以111/6/9鐵安預字第1110020331號函記載屏山巷  
11 平交道以西路段，為原告「袋地」出租予東南水泥公司作為  
12 進出通行使用，未開放公眾通行。

13 (七)國家運輸調查安全委員會（下稱運安會）製作之重大運輸事  
14 故調查報告（報告編號：TTSB-FOR-00-00-000）摘要報告第  
15 1頁記載事故列車編組ED858（編號8車）、EMA858（編號7  
16 車）及EP858（編號6車）共計三節車廂發生出軌情形。

17 (八)臺鐵局112年8月29日鐵安調字第1120025705號隨函檢送各站  
18 退票明細統計表，函復略以109年4月10日至110年4月9日期  
19 間旅客實際退票1,967張，合計511,410元。

20 (九)臺鐵局112年9月27日鐵安調字第1120031100號隨函檢送材料  
21 收料單價查詢（日期：111年12月23日）、存料分佈情況  
22 （日期：111年12月7日），函復系爭事故「路線、平交道設  
23 備搶修」及「電力及號誌設備搶修」項目之搶修材料費單價  
24 及使用數量如重訴卷二第333至334頁所示。

#### 25 四、本件爭點：

26 (一)被告乙○○就系爭事故之發生有無過失？如有，原告得請求  
27 被告乙○○賠償之項目及金額為何？

28 (二)被告貨運行對被告乙○○之選任監督有無過失？原告依民法  
29 第188條第1項前段主張被告貨運行應與被告乙○○連帶賠償  
30 所受損害，有無理由？

31 (三)原告就系爭事故之發生是否與有過失？如有，過失比例為

01 何？

02 五、本院之判斷：

03 (一)系爭事故係因被告乙○○之過失行為所致：

04 1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責  
05 任。違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責  
06 任；但能證明其行為無過失者，不在此限。汽車、機車或其  
07 他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕  
08 駛人應賠償因此所生之損害；但於防止損害之發生，已盡相  
09 當之注意者，不在此限。民法第184條第1項前段、第2項、  
10 第191條之2分別定有明文。又駕駛人對其在使用汽車、機車  
11 或其他非依軌道行駛之動力車輛中加損害於他人，須該損害  
12 非因駕駛人之過失所致時，始可免負賠償責任，此觀民法第  
13 191條之2但書規定即明；此種情形係駕駛人之免責要件，苟  
14 欲免其賠償責任，應就此負舉證之責（最高法院96年度台上  
15 字第333號判決意旨參照）。查系爭事故係在被告乙○○駕  
16 駛系爭貨車中發生，並致原告受有列車、鐵路設備毀損等損  
17 害，被告乙○○應依民法第191條之2規定負侵權行為損害賠  
18 償之責，且應由被告乙○○舉證證明其對於防止損害之發生  
19 已盡相當之注意，始能免負損害賠償責任。被告乙○○雖辯  
20 稱系爭事故係肇因於系爭貨車行經屏山巷平交道時突然熄  
21 火，致其閃避不及而無過失云云，惟查：

22 (1)依本院刑事庭勘驗東南水泥廠之監視器畫面結果，於系爭事  
23 故發生前約4分鐘，有一輛8輪大貨車循與被告乙○○在本案  
24 相同之路線欲通過屏山巷平交道後左轉，其自駛入鐵軌至通  
25 過系爭彎道為止，僅耗費約7秒之時間，且依監視器截圖畫  
26 面，其前輪甫駛離鐵軌不久，即將車頭往左彎，使過彎當下  
27 貨車車頭與東南水泥廠前之水溝保持相當距離（本院109年  
28 度交易字第143號卷《下稱刑事院卷》一第273頁）。惟參以  
29 屏山巷由南往北方向之監視器畫面勘驗結果及東南水泥廠之  
30 監視器畫面截圖，影片時間24秒許，屏山巷平交道之閃光號  
31 誌開始閃爍，系爭貨車之車頭及前輪甫駛入鐵軌，於影片時

01 間39秒許，系爭貨車之後輪幾已橫越鐵軌後，車頭才往左  
02 彎，致於過彎當下，車頭與東南水泥廠前水溝之距離甚為接  
03 近（刑事院卷一第217、253至257、275頁）；佐以運安會比  
04 對本件及被告乙○○事故當日上午駕駛系爭貨車成功過彎之  
05 監視器畫面：被告乙○○當日上午駕駛系爭貨車車頭駛入鐵  
06 軌，至該車後輪脫離鐵軌之時間約為6秒，而本件事發時，  
07 其駕駛系爭貨車駛入鐵軌至脫離鐵軌止，卻耗時17秒，復比  
08 對2次行駛路徑之監視器畫面，被告乙○○於事發時駕駛系  
09 爭貨車轉彎之幅度明顯小於當日上午轉彎之幅度（刑事院卷  
10 二第212至215頁），足徵在轉彎半徑足夠之情況下，正常貨  
11 車應可在6至7秒內成功過彎，而於本件事發前，系爭貨  
12 車前輪軸開始轉向之時機明顯較晚，且速度較慢、轉彎幅度  
13 較小，致其轉彎耗費之時間顯然慢於其他成功過彎之貨車，  
14 又因所留轉彎半徑不足，致車輛無法順利過彎。

15 (2)又系爭彎道為一90度之轉彎道路，且該彎道往東南水泥廠大  
16 門之路旁設有水溝，有運安會調查報告中所附之高鐵左營基  
17 地興建前後屏山巷道路示意圖、GOOGLE街景圖可參（刑事院  
18 卷二第218、365至367頁）。參以證人錢遠忠即東南水泥廠  
19 之保全組長於系爭刑案審理中證稱：我在東南水泥廠大門口  
20 擔任警衛約1年多的時間，每天自早上7時站崗到傍晚7時，  
21 單日載運水泥熟料進東南水泥廠的車輛約有1、200輛，但因  
22 系爭彎道是一個90度的轉彎，一般貨車都要行駛在外側，才  
23 能夠順利轉彎，偶爾遇到大貨車轉不過去的情況，就要倒車  
24 再前進，想辦法慢慢轉過去，或是直接駛入東南水泥廠大門  
25 內等語（刑事院卷二第342至344頁），核與訴外人孟繁偉即  
26 被告貨運行之調度員於運安會調查報告中載稱：系爭彎道前  
27 方設有水溝，不易轉彎，若是10輪的大貨車，轉彎半徑要大  
28 一點才能過彎，有經驗的貨車駕駛，發現轉不過去時，就會  
29 直接駛入東南水泥廠大門後再迴轉出來等語大致相符（刑事  
30 院卷二第196頁）。由此可知，系爭彎道相較於一般道路，  
31 地形特殊，較難過彎，而系爭貨車屬10輪大貨車（參刑事院

01 卷二第145頁事故曳引車行照登錄資料），雖需預留較大之  
02 轉彎幅度，然以載運水泥熟料之車次單日即高達百輛，可見  
03 慣常行駛該路線之大型貨車駕駛人，均知悉系爭彎道之特殊  
04 性，稍加注意即能順利過彎，縱使出現少數無法過彎之情  
05 況，亦得以直行駛入東南水泥廠大門內，再繞行通過系爭彎  
06 道之方式代替之，此乃有行駛系爭彎道經驗之司機基於職務  
07 所熟悉之認知及技能。而若因轉彎角度不佳，致無法順利在  
08 系爭彎道處過彎者，亦可選擇直行駛入東南水泥廠內之路  
09 徑，亦據證人錢遠忠於系爭刑案審理中證稱：當時被告乙○  
10 ○將車頭往左彎，若其倒車將卡在系爭貨車車尾上之遮斷器  
11 撞壞，再往前行駛，應可直行駛入東南水泥廠大門內等語可  
12 明（刑事院卷二第345至346頁）；惟觀諸屏山巷由南往北方  
13 向之監視器畫面勘驗結果（刑事院卷一第217頁），被告乙  
14 ○○發現其無法順利過彎後，於影片時間46秒許倒車，並於  
15 影片時間50秒許再往前行駛，試圖調整其轉彎角度，然仍無  
16 法過彎，即停留在屏山巷平交道長達14秒，終致系爭火車駛  
17 進屏山巷平交道而碰撞系爭貨車，是在被告乙○○發現其無  
18 法過彎而稍微調整轉彎角度後，仍有長達14秒之反應時間，  
19 可選擇繼續倒退、撞斷遮斷器後，再直行駛入前方無障礙物  
20 之東南水泥廠大門內加以閃避，然卻捨此不為，反而放任系  
21 爭貨車停留在原地即屏山巷平交道上，未採取任何安全措  
22 施，顯有過失甚明。

23 (3)又系爭貨車上安裝有衛星定位設備（GPS），每30秒回傳一  
24 次GPS資料，並透過網路上傳至客戶及廠商提供之雲端，以  
25 確認系爭貨車當時之定位、引擎狀態、時速等資訊，而系爭  
26 貨車自109年4月10日13時11分37秒許行至屏山巷平交道後，  
27 至事故發生後之13時14分4秒前，引擎狀態均顯示為正常，  
28 而時速顯示為0，至13時14分4秒許，引擎狀態方顯示為「熄  
29 火1時2分」等情，有系爭貨車之GPS衛星紀錄表在卷可按  
30 （臺灣橋頭地方檢察署109年度偵字第4510號卷《下稱偵  
31 卷》第61至74頁）；參以證人謝碧玉即事發時被告貨運行負

01 責人於警詢時陳稱：依系爭貨車之GPS衛星紀錄，在事故發  
02 生前，引擎欄均顯示為「正常」，代表引擎均有在正常發  
03 動，時速顯示為0，代表車輛雖有緩慢移動，但速率接近於  
04 0，至事故後之13時14分4秒許，引擎狀態方顯示為「熄火1  
05 時2分」，代表引擎有熄火等語（偵卷第59頁）。可徵系爭  
06 貨車在事故發生時，係以趨近於0之時速緩慢移動中，並未  
07 顯示引擎有熄火之狀況。

08 (4)復依屏山巷由南往北方向之監視器畫面勘驗結果，系爭貨車  
09 於影片時間26秒（即被告乙○○自稱熄火之時間）後，不但  
10 仍有向前移動，甚至在影片時間39秒許，車頭開始左轉，復  
11 於影片時間44秒至46秒許，系爭貨車有暫停再往後退，又於  
12 影片時間48秒許停住，於50秒許再往前行駛之動作。而屏山  
13 巷平交道之設計，為鐵軌處坡度較高，鐵軌旁兩側坡度較低  
14 等情，有運安會調查報告量測之坡度示意圖附卷可憑（刑事  
15 院卷二第123至125頁），觀諸屏山巷由南往北方向監視器畫  
16 面，影片時間46秒時（刑事院卷一第256至257頁截圖參照，  
17 即系爭貨車開始後退之時點），系爭貨車已完全橫越屏山巷  
18 平交道凸起之鐵軌，僅剩後輪仍在坡度較低之鐵軌旁，衡諸  
19 一般經驗法則及物理原則，在系爭貨車之後車斗裝載水泥熟  
20 料之情況下，如要自地勢較低處往後位移至地勢較高處，因  
21 有地心引力之故，勢必需要相當之馬力驅動，簡言之，斯時  
22 系爭貨車應尚處於引擎發動、未熄火之狀態，被告乙○○需  
23 刻意進行倒車動作，方能使系爭貨車在屏山巷平交道上往後  
24 退。

25 (5)再依被告乙○○於系爭刑案偵查中陳稱：事故發生後，我馬  
26 上重新發動系爭貨車，已經可以發動等語（偵卷第239  
27 頁），核與東南水泥廠之監視器畫面勘驗結果顯示影片時間  
28 13時10分49秒許（因監視器時間有誤差，真實時間應為13時  
29 12分26秒許），系爭貨車遭火車撞擊後仍數次往前移動再煞  
30 停一情相符，亦與上揭GPS衛星紀錄顯示系爭貨車於該段時  
31 間內並未熄火等情無違，足認GPS衛星紀錄並無誤載之情

01 事。參諸證人簡慶宏即被告貨運行員工於警詢時陳稱：案發  
02 當日14時16分56秒至14時18分16秒許，我有到事故現場發動  
03 系爭貨車，當時是可以發動的等語（偵卷第84頁），亦與上  
04 揭GPS衛星紀錄載明系爭貨車於案發當日13時14分4秒許熄火  
05 後，有於14時16分56秒重新發動引擎，再於14時18分16秒許  
06 熄火等節相符（偵卷第74頁），益徵GPS衛星紀錄運作正  
07 常，能準確紀錄車輛發動、熄火之狀況，而無漏載、誤載之  
08 情事，則系爭事故發生時，GPS衛星紀錄顯示系爭貨車並未  
09 熄火一情，應屬無訛。

10 (6)次依證人孟繁偉於系爭刑案審理中證述及於運安會調查報告  
11 中載稱：我駕駛系爭貨車此類車型之車輛已經10年了，很少  
12 會出現行駛過程突然熄火之狀況，換檔時也不容易熄火，在  
13 低速檔時更難熄火，至多只有剛起步的時候會熄火；且駕駛  
14 此類車型之貨車進入鐵路平交道時，均要換成低速檔行駛，  
15 因為過鐵軌時速度不能快，一般踩離合器以低速檔過鐵軌  
16 時，是不會再換檔的，大部分用2至3檔到轉過去這個彎為  
17 止，當車輛是低速檔時會有力又不會熄火，因此有經驗的駕  
18 駛員在鐵軌上都是不會換檔的等語（刑事院卷二第196至19  
19 7、352、354頁），要與被告乙○○於系爭刑案審理中陳  
20 稱：我駕駛系爭貨車以來，並沒有發生車輛突然熄火之情  
21 形，案發當日上午我駕駛系爭貨車時，車輛亦無異狀，無任  
22 何供油斷斷續續、引擎變聲、爆噴機油等情況發生；我行經  
23 屏山巷平交道前，已經換成低速檔行駛，且一直保持低速檔  
24 直到事故發生，中途均沒有換檔等語（刑事院卷二第55至5  
25 6、211頁），足認系爭貨車先前及案發當日之運作均屬正  
26 常，無任何機械故障或異常之情事，且被告乙○○於事發前  
27 通過屏山巷平交道之檔位，亦符合通常、正確之駕駛原則，  
28 其辯稱系爭貨車於途經屏山巷平交道時突發熄火一情，尚難  
29 採信。

30 (7)又系爭貨車配備之動力轉向主機為引擎驅動轉向輔助系統，  
31 如於車輛行進間引擎瞬間熄火，方向盤雖不會鎖死，但隨著

01 車速越來越低，方向盤之阻力會越來越大，故在車輛靜止之  
02 狀態下，駕駛人應無法徒手轉動方向盤，此有英屬維京群島  
03 商永德福汽車股份有限公司台灣分公司111年2月25日（11  
04 1）德技字第02252501號函復可佐（刑事院卷二第387頁），  
05 是倘被告乙○○所述為真，於屏山巷由南往北監視器畫面之  
06 影片時間26秒許，系爭貨車已熄火，則隨著熄火時間愈長，  
07 方向盤將愈難以轉動，而斯時平交道警鈴已響起，一般正常  
08 之駕駛人應會仰賴熄火後車輛繼續往前滑行之剩餘動力，盡  
09 速駛離鐵軌，並直行駛入東南水泥廠大門內加以閃避，殊難  
10 想像被告乙○○會冒著方向盤漸漸鎖死、車輛很可能完全靜  
11 止不動之風險，仍執意往左彎，此舉無異大幅提高其停留在  
12 平交道上與火車相撞之可能性，故被告乙○○所辯，顯與常  
13 情有悖，不足採信。

14 2.按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之  
15 安全措施，而鐵路平交道號誌雙盞紅燈開始交替閃爍時，表  
16 示行人與車輛均禁止進入平交道，車輛並應停止於停止線  
17 前，如已在平交道中，應迅速離開；在鐵路平交道等危險地  
18 帶，不得倒車、臨時停車，道路交通標誌標線號誌設置規則  
19 第209條、道路交通管理處罰條例第54條、道路交通安全規  
20 則第94條第3項前段、第110條第1款、第111條第1項第1款分  
21 別定有明文。被告乙○○係以駕駛營業貨運曳引車載運貨物  
22 為業，並領有職業大貨車、聯結車駕駛執照（刑事院卷二第  
23 134頁），就上開規定自難諉為不知，而當時天氣晴，視距  
24 良好、路面為平坦柏油道路，並無缺陷或障礙物，有現場照  
25 片在卷可參（警卷第35至49頁），足見其並無不能注意之情  
26 事，竟疏未注意，先未掌握好轉彎時機及角度，致系爭貨車  
27 無法順利過彎，又在仍有充足反應時間之情況下，未盡速倒  
28 車再直行駛入東南水泥廠以離開平交道，於鐵路平交道之警  
29 報裝置響起、遮斷器開始放下後，仍停留於平交道上，致系  
30 爭火車煞避不及，撞擊系爭貨車，釀成系爭事故，自有過失  
31 甚明。原告主張被告乙○○應依前揭侵權行為規定負損害賠

01 償責任，洵屬有據。

02 (二)被告貨運行為被告乙○○之僱用人，應負連帶賠償責任：

03 1.接受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與  
04 行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之  
05 執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損  
06 害者，僱用人不負賠償責任，民法第188條第1項定有明文。  
07 揆其立法旨趣，乃因日常生活中，僱用人恆運用受僱人為其  
08 執行職務而擴張其活動範圍及事業版圖，以獲取利益、增加  
09 營收；基於損益兼歸之原則，自應加重其責任，使其連帶承  
10 擔受僱人不法行為所造成之損害，俾符事理之平，且僱用人  
11 在經濟上恆比受僱人具有較充足之資力，令僱用人與受僱人  
12 連帶負損害賠償責任，亦可使被害人獲得較多賠償之機會，  
13 以免求償無著，有失公平。是僱用人選任受僱人雖已盡相當  
14 之注意，而監督其職務之執行未盡相當之注意者，如無縱加  
15 以相當之注意，仍不免發生損害之情事，仍負民法第188條  
16 第1項之賠償責任；雇主苟欲免其責任，即應就此其免責要  
17 件負舉證之責（最高法院103年度台上字第1114號判決意旨  
18 參照）。

19 2.被告貨運行固以其於僱用被告乙○○之初，即已審核其長達  
20 25年之職業大貨車駕駛資歷，且於事發前2日及當日上午，  
21 被告乙○○均曾駕駛系爭貨車順利通過系爭彎道，辯稱其就  
22 被告乙○○之選任及監督其職務之執行，已盡相當之注意義  
23 務等語。按依公路法第79條規定訂定之汽車運輸業管理規則  
24 第19條第1項規定，被告貨運行對所屬車輛、駕駛人及僱用  
25 之從業人員負有管理責任，然依運安會調查報告，被告貨運  
26 行卻未辦理行車安全訓練，未依交通部公路總局108年修訂  
27 之「汽車貨運業汽車路線貨運業汽車貨櫃運業安全考核作業  
28 要點」規定，每月填寫貨運業安全管理自主檢查表，依該自  
29 主檢查表中列有「駕駛員管理」項目、「(4)行車安全教育訓  
30 練」檢核重點、「是否實施駕駛員安全教育訓練（一年內之  
31 教育訓練紀錄及教材內容）」，而被告乙○○於平交道警報

01 作動後至列車撞及期間，復未能及時按壓平交道旁之手控緊  
02 急告警按鈕，無法藉由行調無線電告警聲響及道旁第一、二  
03 告警燈閃爍提醒列車司機員平交道上有障礙發生，進行煞車  
04 之應變處置，致被告乙○○面對鐵路平交道上之車輛拋锚或  
05 無法移動時，無法緊急應變或實施規避措施，有上述安全考  
06 核作業要點、貨運三業安全考核表、貨運業安全管理自主檢  
07 查表、運安會調查報告等件為佐（重訴卷一第263至273頁；  
08 刑事院卷二第90、215、226頁）；另依被告乙○○於系爭刑  
09 案警詢時，自陳其駕駛該聯結車僅1個多月而已（重訴卷一  
10 第287頁），足見其使用被告貨運行提供之系爭貨車駕駛、  
11 運送貨物尚屬陌生，操作時間亦相當短暫，而被告乙○○前  
12 於101年1月間，曾因駕駛營業用曳引車不慎撞及訴外人所駕  
13 駛之自用小客車，經判處業務過失傷害罪確定，有臺灣高雄  
14 地方法院101年度交簡字第2844號刑事判決書、前科表在卷  
15 可稽（重訴卷一第275至289頁），被告貨運行於僱用被告乙  
16 ○○以前，自應詳加瞭解其有無違反道路交通規則相關情  
17 事，適度安排其工作內容，並隨時監督其職務之執行有無不  
18 能勝任之情況，且應安排事前教育訓練以確保被告乙○○符  
19 合標準程序安全駕駛系爭車輛，降低其駕駛行為致生公共危  
20 險之風險。而系爭彎道為一90度之轉彎道路，且該彎道往東  
21 南水泥廠大門之路旁設有水溝，不易轉彎，以被告乙○○所  
22 駕駛者為10輪大貨車而言，需預留較大之轉彎半徑才能過  
23 彎，即便出現無法順利過彎情形，亦得以直行駛入東南水泥  
24 廠大門內，再繞行通過系爭彎道方式代之，已如前述，然未  
25 見被告貨運行就此一特殊路況，對司機駕駛員定期宣導、教  
26 育，於遇有緊急狀況應採取之應變措施、定期考核所僱用之  
27 司機於執行職務時之狀況，並於執行業務過程應提供相當之  
28 協助，被告貨運行未舉證證明其有考核所僱用之司機在執行  
29 職務時之狀況，亦未能證明其有定期評量僱用司機之駕駛安  
30 全程度若干、是否適任等情。是被告貨運行以被告乙○○考  
31 領有職業大貨車駕駛執照且從事該駕駛業務多年及於事發前

01 亦曾駕駛系爭貨車順利過彎為由，抗辯無庸負僱用人之連帶  
02 侵權行為責任，即無足採。從而，被告貨運行為被告乙○○  
03 之僱用人，被告乙○○載運水泥而駕駛系爭貨車行經系爭彎  
04 道，屬執行職務，則被告貨運行自應就被告乙○○之侵權行  
05 為，負連帶損害賠償責任。

06 (三)原告請求被告連帶賠償如附表「本院判准金額」欄所示項目  
07 及金額之損害為有理由，逾此範圍則屬無據：

08 1.附表項次1即營業損失部分：

09 原告主張因系爭事致遭退票，受有旅客退票損失511,410  
10 元、易遊網旅行社股份有限公司（下稱易遊網公司）包車費  
11 退費損失8,357元，另支出接駁費156,595元等情，業提出臺  
12 鐵局運務處109年4月22日便簽、各站退票明細、新左營一楠  
13 梓聯結車侵入路線遭3198次撞及影響列車延誤時分及旅客人  
14 數統計表、易遊網公司函、臺鐵局函復易遊網公司暨退費明  
15 細、高雄捷運股份有限公司發票、穎昌交通股份有限公司發  
16 票暨請款明細表、高雄汽車客運股份有限公司發票、臺鐵局  
17 支出傳票等件為證（交附民卷第27至54頁；重訴卷一第79至  
18 88、367至453頁），且經臺鐵局112年8月29日鐵安調字第11  
19 20025705號函復本院略以：系爭事故造成之退票及晚點賠償  
20 退票係以該事故發生一年內（109年4月10日至110年4月9  
21 日）旅客實際退票計算，經統計退票共1,967張，金額合計5  
22 11,410元等語，並隨函檢送各站退票明細統計表【含電腦退  
23 票（對號列車490,009元、非對號列車18,453元）及人工退  
24 票2,948元】為佐（重訴卷二第281至313頁）。被告貨運行  
25 不爭執其中易遊網公司包車費退費損失8,357元及接駁費15  
26 6,595元，惟以原告未舉證證明退票原因與系爭事故直接相  
27 關，且未依臺鐵局92年6月27日鐵行字第0920013966號函所  
28 附「行車事故請求賠償案件索賠計算標準」扣除年度平均退  
29 票率等語為辯。按依臺鐵局旅客運送契約第34條規定「因列  
30 車班次遲延、取消、運行中斷、車輛故障、或不可歸責於旅  
31 客之事由情形之一者，旅客得憑票自發生日起一年內向車站

01 辦理相關退票事宜，並免收退票手續費。」（重訴卷一第36  
02 1頁），原告主張本件距事發已逾一年，已可實際估算其損  
03 失金額而毋須採取上開計算標準以為估算，尚非無據。而觀  
04 諸各站退票明細統計表顯示乘車日期均為系爭事故發生日即  
05 109年4月10日、退票原因記載「事故」、「晚點賠償」，然  
06 未記載退票原因即非對號列車合計退票金額18,453元部分  
07 （重訴卷一第441至445頁），尚無法直接認定與系爭事故有  
08 相當因果關係，原告主張以因系爭事故之對號列車退票金額  
09 比例計算非對號列車（未記載退票原因）因系爭事故退票金  
10 額之比例40.4%，計算結果為7,455元（計算式： $18453 \times 40.4\% = 7455$ 元），為被告貨運行所不爭執（重訴卷三第304  
11 頁），從而，原告主張其因系爭事故致受有營業損失合計66  
12 5,364元【計算式：旅客退票（490009元+7455元+2948  
13 元）+易遊網包車退費8357元+接駁費156595元=665364  
14 元】，為有理由，應予准許，逾此金額則難認有據。被告貨  
15 運行固抗辯依原告109年4月22日便簽所記載符合晚點120分  
16 車次、停駛車次、折返車次與上述臺鐵局112年8月29日函復  
17 所檢附之各站退票明細統計所列退票車次不符，認應扣除非  
18 事故影響車次之合計259,105元之退票金額。惟系爭事故發  
19 生一年後，原告依前揭規定停止接受旅客退票，所受事故影  
20 響辦理之所有對號及非對號車次之退票金額已可確定，且經  
21 臺鐵局調取電磁紀錄統計並函復如前，該便簽尚無從為有利  
22 被告之認定。

## 24 2.附表項次2即路線、平交道設備搶修費用部分：

### 25 (1)人員加班及誤餐費部分：

26 ①原告主張因系爭事故致鐵路運輸中斷，其派任高雄工務段人  
27 員進行搶修，因而支出搶修人員加班及誤餐費合計398,466  
28 元（加班費387,306元、誤餐費11,160元）等情，業據提出  
29 工程決算書、工程決算明細表、109年4月員工延長工作加給  
30 工資請領單、餐費收據、109-4-10屏山巷鐵路平交道事故出  
31 勤人員名單等件為佐（重訴卷一第293至310頁），堪信為真

01 實。

02 ②被告貨運行固辯稱誤餐費屬原告之恩惠性給與，與侵權行為  
03 所生損害賠償無關。惟原告為激勵員工士氣，確保行車安  
04 全，提昇經營績效，訂定「交通部臺灣鐵路管理局從業人員  
05 績效獎勵支給要點」，並依據該要點第2條之3條規定制訂  
06 「交通部臺灣鐵路管理局員工參與事故搶修請領各項給與暨  
07 獎勵規定事項」（下稱獎勵規定事項），誤餐費即係依獎勵  
08 規定事項第3條第4款「搶修員工參加搶修工程時得報支搶修  
09 誤餐費（每4小時報支一餐、未滿4小時以4小時計算）」之  
10 規定核發（重訴卷二第93頁），如無被告乙○○之不法侵權  
11 行為，原告即無須為加速搶通交通運輸而支給上開費用，故  
12 此誤餐費之支出與被告乙○○之侵權行為具有相當因果關  
13 係，被告貨運行上開所辯，尚非可採。原告請求誤餐費11,1  
14 60元，應予准許。

15 ③被告貨運行另辯稱依原告於109年4月11日上午8時所發布之  
16 新聞稿（重訴卷三第19頁），於事發當晚21時已將東正線搶  
17 通回復單線雙向通車，翌日上午7時53分西正線回復雙線通  
18 車而結束所有搶修工作，而搶修工作始於事發日16時30分，  
19 翌日上午7時53分完成，則加班時數超過15.5小時即加班費  
20 逾33,332元之部分並無必要等語。惟原告於109年4月11日上  
21 午8時發布已恢復雙向通車之新聞稿中，亦載明「目前事故  
22 路段暫以30公里慢行通過」等語，而系爭事故造成鐵路沿線  
23 損壞嚴重，於工務人員修復路線、平交道設備後，尚須待命  
24 進行監管巡查，此與平日一般例行性之監管巡查程度、時間  
25 均屬有別，應認搶修完成後所進行之監管巡查因而支出之加  
26 班費與系爭事故有相當因果關係。又依上開獎勵規定事項第  
27 3條規定「延時工資及加班費」係於正常工作時間以外繼續  
28 工作之費用，此部分既屬原告為回復正常交通運輸情形所支  
29 出之員工加班費用，自應得列入。則原告請求加班費387,30  
30 6元，亦應准許。

31 (2)搶修獎金部分：

01 原告主張因系爭事故派任65名工務人員進行路線、平交道設  
02 備搶修，業支付每人1,000元、合計65,000元之搶修獎金等  
03 情，業據提出本局員工參與事故搶修具體績效請領搶修獎金  
04 查核表、搶修獎金請領單等件為佐（重訴卷一第311至318  
05 頁），堪信為真。被告貨運行固辯稱搶修獎金65,000元屬原  
06 告之恩惠性給與，與侵權行為所生損害賠償無關。惟上開搶  
07 修獎金係依獎勵規定事項第4條前段「搶修員工於下班時間  
08 出勤搶修，凡適時趕到現場直接參與搶修工作且具有績效  
09 者，高員級（含高員級）以下人員核給1,000元獎金。」之  
10 規定所依法核發之費用（重訴卷二第93頁），如無被告乙○  
11 ○之不法侵權行為，原告即無須為加速搶通交通運輸而支給  
12 上開獎勵費用，故此搶修獎金之支出與被告乙○○之侵權行  
13 為具有相當因果關係，原告此部分之請求應予准許。

14 (3)材料費部分（軌枕、橡膠墊片、尼龍絕緣座、石碴）：

15 ①原告主張系爭事故路線為特甲級線，每50公尺須鋪設82根預  
16 力混凝土（P.C）枕，依修復距離163公里計算，共須使用26  
17 7支軌枕，每支單價694.48元，共185,426元；又每根軌枕須  
18 使用2片橡膠墊片，以267支軌枕計算共須使用534片，每片  
19 單價11.29元，共6,029元；再每根軌枕須使用4片尼龍絕緣  
20 座，以267支軌枕計算，共須使用1,068片，每片單價2.52  
21 元，共2,691元；另現場需使用60單位石碴，每一單位單價  
22 2,800元，共168,000元，合計上開材料費金額362,146元等  
23 情，業據提出軌枕配置根數表、材料收料單價查詢、領據、  
24 存料卡、材料費計算說明等件為證（重訴卷二第41、63至64  
25 頁；重訴卷三第119至120、283至285頁），且經臺鐵局112  
26 年9月27日鐵安調字第1120031100號函復在卷（重訴卷二第3  
27 33、335至336頁），堪信為真。

28 ②按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，  
29 應回復他方損害發生前之原狀；第1項情形，債權人得請求  
30 支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀；損害賠償，除  
31 法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害

01 及所失利益為限，民法第213條第1項、第3項、第216條第1  
02 項分別定有明文。是計算原告得請求之回復原狀必要費用  
03 時，材料部分自應扣除折舊，並以填補原告實際所受損害為  
04 限。又預力混凝土軌枕、橡膠墊片、尼龍絕緣座、石碴最低  
05 使用年限各為15年、3年、5年、3年，有被告貨運行提出之  
06 交通及運輸設備分類明細表及原告提出之材料使用年限在卷  
07 為佐（重訴卷二第111至117頁；重訴卷三第281至282頁），  
08 參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6款規定，依定率遞  
09 減法，每年折舊為1000分之536，加歷年折舊累計額，其總  
10 和不得超過該資產成本額之10分之9，即等於成本10分之1計  
11 算折舊。審酌原告所提材料收料單價查詢，顯示預力混凝土  
12 軌枕、橡膠墊片、尼龍絕緣座、碎石道渣自製造日期至事發  
13 時均已逾前述耐用年限，是經折舊後，所得請求被告賠償之  
14 範圍，應以36,215元為限【計算式： $(185426元 + 6029元 +$   
15  $2691元 + 168000元) \times 1/10 = 36215元$ ，小數點以下四捨五  
16 入】。原告雖援引行政院公布之財物標準分類總說明第五點  
17 (五)記載「凡須經常維持十足使用效能之財產，如鐵路之軌道  
18 等，因其維護費用全部列為收益支出，不論有編列最低使用  
19 年限，均不提列折舊。」（重訴卷一第459頁），主張不需  
20 折舊計算，然此僅係為行政機關內部加強財物管理及便利統  
21 計財物之之行政規則，無從為有利原告之認定。

#### 22 (4) 器具使用費部分：

23 原告主張其因系爭事故進行搶修及復舊路線、平交道設備，  
24 於109年4月10日至同年月16日，共租用6台板車、11台挖土  
25 機，及使用2台中型砸道車，合計支出器具使用費152,235  
26 元，被告貨運行則以不論有無發生系爭事故，原告依其與廠  
27 商間之租賃契約，本須負擔租用費等語為辯。查，原告因於  
28 上開期間使用板車、挖土機而支付訴外人恆豪軌路工程行10  
29 2,235元，業據提出108-109年度高雄工務段租用挖土機配合  
30 施工作業、恆豪軌路工程行統一發票2紙為證（重訴卷二第7  
31 3至74頁），應認原告此部分主張為可採。惟原告另主張使

01 用2台中型砸道車，1台以25,000元計算，共支出5萬元之部  
02 分，僅提出交通部鐵道局施工車輛申請租用管理要點（下稱  
03 租用管理要點）暨所附附表一租用申請單、租用費用表及使用  
04 中型砸道車照片為佐（重訴卷一第329至334頁；重訴卷三  
05 第271至277頁），然依租用管理要點第1點揭禁制訂目的係  
06 為利工程順利進行，各計畫施工廠商利用原告所屬施工車輛  
07 行駛於軌道（含營運及非營運路線）施工路線以及施工需要  
08 佔用路線時，應依租用管理要點辦理，所稱「所屬施工車  
09 輛」固包含中型砸道車在內，然此係廠商向原告租用所屬施  
10 工車輛之計費標準，而原告自承事發時所使用之中型砸道車  
11 係原告所有，並非與第三人成立租用契約（重訴卷三第266  
12 頁），自無從適用上開費用標準據以計算所受損害。是原告  
13 雖有使用中型砸道車進行搶修，然未舉證證明支出租用費  
14 用，其請求被告賠償此部分所受損害5萬元，自屬無據。

15 (5)依此，原告請求被告賠償路線、平交道設備搶修費用合計60  
16 1,916元（計算式：人員加班及誤餐費398466元＋搶修獎金6  
17 5000元＋材料費36215元＋器具使用費102235元＝601916  
18 元），為有理由，應予准許，逾此範圍則屬無據。

19 3.附表項次3即車輛設備修復與搶修費用部分：

20 (1)車輛修復費部分：

21 ①原告主張因系爭事故致EMU858車輛全毀，以對外招標方式進  
22 行修復，修復工資4,954,660元、材料費47,844,193.18元、  
23 間接費11,664,261元、管理費（按：71年公告之「臺灣鐵路  
24 局代辦工程作業要點」係以「管理費」稱之，後因法規變  
25 動，改以「代辦服務費」稱之）64,463,113.75元，其中管  
26 理費以1折計算後為6,446,311.38元，合計金額70,909,425  
27 元等情，固提出臺鐵局機務處109年6月10日便簽、臺鐵局臺  
28 北機廠109年5月22日北廠工字第1090002621號函、臺北機廠  
29 代外工作工料估計單、臺鐵局招標、投標及簽約三用表格、  
30 投標廠商報價單、臺鐵局98年12月25日鐵工管字第09800344  
31 43號函、臺鐵局代辦業務作業要點、臺鐵局第71年第44期公

01 報等件為證（交附民卷第57至74頁；重訴卷一第89至92頁；  
02 重訴卷二第75至80頁）。

03 ②被告貨運行雖抗辯依運安會調查報告僅第6、7、8共三節車  
04 廂出軌毀損，惟原告所請求修復之車廂共4節，難認有其必  
05 要。查依運安會調查報告記載，系爭事故造成事故列車編組  
06 ED858（編號8車）、EMA858（編號7車）及EP858（編號6）  
07 共計三節車廂發生出軌情形，而該型列車每編組計8節車  
08 廂，由兩單元車組所組成，每單元車組中可區分為駕駛拖  
09 車、馬達車A、電力車及馬達車B，各有其功能等語（刑事院  
10 卷二第106、138至139頁），原告主張編號8、7、6與編號5  
11 車廂係屬同單元車組，而系爭事故屬重大事故，雖外觀上僅  
12 三節車廂發生出軌，然屬同單元車廂之編號5自有併送檢  
13 查、更換零件甚至維修之必要，尚非無據。又依原告110年6  
14 月17日之財產毀損報廢單，記載4節車廂因系爭事故毀損報  
15 廢，報廢總價85,024,332元，經提列折舊數額後合計金額為  
16 16,485,851.7元（重訴卷三第59頁），故對外修復投標條件  
17 仍以4節車廂為標案進行，係基於公共安全之考量，應認有  
18 其必要性。被告貨運行上開所辯，自無足採。

19 ③被告貨運行另抗辯間接費、管理費之實際內容不明，無從認  
20 定有該等費用之損害。查間接費、管理費係依據「交通部臺  
21 灣鐵路局代辦業務作業要點」（原名稱「臺灣鐵路局代辦工  
22 程作業要點」，下稱代辦業務作業要點）第11點第2項「代  
23 辦修造費用」第3款規定「間接費：包括設備折舊、工具消  
24 耗、間接材料消耗、水電、動力、搬運及直接管理費，按每  
25 一工攤列計算。」及第5款規定「代辦服務費：按自辦工  
26 程、材料費、間接費等10%計算。」（重訴卷二第77至78  
27 頁），即「間接費」乃工廠直接管銷費用、管理費（即代辦  
28 服務費）則係為行政、管理支出之費用。惟由代辦業務作業  
29 要點第1點至第3點可知訂該要點乃係臺鐵局為處理他機構委  
30 託其代辦業務所訂定，其第11點就代辦修造費用自辦工費、  
31 材料費、雜費、稅捐等均依規定按實際需要或市價計算，而

01 臺鐵局就系爭火車所為之修復，並非為他人代辦工程，其因  
02 修復所稱之工資、材料費等既已分依實際需要或市價計算而  
03 求償，已足填補所受損害，其既無間接費、管理費之實際支  
04 出，自不得逕依前開作業要點請求被告賠付該2項費用。是  
05 經扣除原告所列間接費11,664,261元及以10分之1計算之管  
06 理費6,446,311.38元後，原告此部分所受損害計為52,798,8  
07 53元（計算式：00000000元－00000000元－0000000.38元＝  
08 00000000元，小數點以下四捨五入）。

09 ④至被告貨運行抗辯原告並未提出經驗收完畢且支付價金之相  
10 關佐證一節，惟原告係將「EMU858編組事故車（4輛）修復  
11 案」以預算金額126,000,000元對外招標，決標日期為111年  
12 1月20日、簽約日期為同年月22日，經臺灣車輛股份有限公  
13 司報價123,039,000元，其中4節車廂加計5%營業稅之報價金  
14 額已達5,859,000元（重訴卷一第91頁），而原告於系爭事  
15 故發生時為公務機關，相關招標、報價文件應堪信為真實，  
16 上開金額尚且高於本院以原告請求金額扣除間接費、管理費  
17 後之金額，應認原告請求車輛修復費52,798,853元，為有理  
18 由，逾此金額則難認有據。

19 (2)高雄機務段搶修費部分：

20 原告主張為儘速回復西線鐵路運輸而指派高雄機務段人力進  
21 行搶修，因而支出加班及差費合計151,635元、誤餐費2,100  
22 元、搶修獎金16,000元、吊車陸運費1,326,788元，合計1,4  
23 96,523元等情，業據提出高雄機務段出動搶修名單、行車命  
24 令書、行車事故搶修工作記錄、搶修工作報告、搶修延時工  
25 作申請表、誤餐請領單、免用統一發收據、員工出差請示  
26 單、國內出差旅費報告表、搶修獎金請領單、查核表、欣順  
27 發起重工程有限公司出貨單、搶修工作紀錄、採購案件底價  
28 表、驗收紀錄、現場概況（含照片）、臺鐵局南區供應廠開  
29 標/比、議價/保留決標/決標/流標/廢標紀錄、高雄機務段  
30 修繕股109.04.20簽等件為佐（重訴卷一第93至150頁），被  
31 告貨運行就其中加班費及差費合計151,635元、吊車陸運費

01 1,326,788元均不爭執，惟辯稱搶修獎金16,000元、誤餐費  
02 2,100元均屬原告之恩惠性給與，與侵權行為所生損害賠償  
03 無關。惟原告係依據前述獎勵規定事項第3條第4款、第4條  
04 之規定而核發誤餐費、搶修獎金，而如無被告乙○○之不法  
05 侵權行為，原告即無須為加速搶通交通運輸而支給上開費  
06 用，故此搶修獎金及誤餐費之支出與被告乙○○之侵權行為  
07 具有相當因果關係，被告貨運行上開所辯，尚非可採。

08 (3)嘉義機務段搶修費部分：

09 原告主張為儘速恢復西線鐵路運輸而指派嘉義機務段人力進  
10 行搶修，因而支出加班費21,374元、搶修獎金及差費9,000  
11 元、上班時段搶修工資4,873元，合計35,247元等情，業據  
12 提出臺鐵局機務處109年6月10日便簽、嘉義機務段車輛搶修  
13 費用概算報告、請款報銷清單、延長工時請領清單、延長工  
14 作時間簽到（退）表、行車事故搶修工作紀錄、搶修工程報  
15 告、差旅費請領單、出差請示單、國內出差旅費報告表、臺  
16 鐵局107年4月17日鐵工管字第1070012181號函等件為佐（交  
17 附民卷第57、76頁；重訴卷一第151至183頁；重訴卷三第17  
18 7至178頁），被告貨運行就其中搶修加班費21,374元、差費  
19 4,000元均不爭執，雖其辯稱搶修獎金5,000元屬原告之恩惠  
20 性給與，與侵權行為所生損害賠償無關，惟原告係依據前述  
21 獎勵規定事項第4條之規定而核發搶修獎金，如無被告乙○  
22 ○之不法侵權行為，原告即無須為加速搶通交通運輸而支給  
23 上開獎勵費用，故此搶修獎金之支出與被告乙○○之侵權行  
24 為具有相當因果關係，被告貨運行上開所辯，尚非可採。被  
25 告貨運行另抗辯原告所支付之上班時段搶修工資4,873元，  
26 本屬基於勞雇關係所為給付，與系爭事故無相當因果關係。  
27 惟原告為恢復運輸通行，確有調用上開單據所載人力，而本  
28 件乃被告乙○○過失所造成之突發重大事故，致系爭火車及  
29 相關設備嚴重受損，其修復顯非原告之員工原本日常工作，  
30 原告動用大批人力進行修復，自己排擠原本工作時程，如無  
31 搶修，則其等上班時間均係從事其日常正常業務，是尚不得

01 以原告以局內員工進行修復工作，遽謂其未受有工費損害。  
02 又原告代辦業務作業要點第11點已明定工資係依實際需要計  
03 算，其卷附「代辦業務用人每日薪俸計算表」（重訴卷三第  
04 178頁）乃原告實際計算工資時所依憑之計算基準，該表雖  
05 將員工月所得及年所得各項目列入，惟此僅在說明其用人每  
06 日工資金額之計算方式，非謂該工資尚包含保險、醫藥、服  
07 裝、各類獎金等費用之給付。而該「代辦業務用人每日薪俸  
08 計算表」乃臺鐵局進行代辦業務時工資之計算標準，本件係  
09 因突發事故造成嚴重損害，致需進行車廂及相關機務、電務  
10 之修復工程，非臺鐵局日常維修業務，則臺鐵局依此計算本  
11 件工費損害，尚無不當。被告貨運行此部分所辯，尚非可  
12 取。

13 (4)高雄檢車段搶修費部分：

14 原告主張為儘速恢復西線鐵路運輸而指派人力進行搶修，高  
15 雄檢車段因而支出加班費56,258元、搶修獎金及差費（雜  
16 費）18,040元、上班時段搶修工資34,426元，合計108,724  
17 元等情，固提出臺鐵局機務處109年6月10日便簽、高雄檢車  
18 段車輛搶修費用概算報告、搶修獎金請領單、搶修延時工資  
19 申請表、誤餐費請領單、餐費收據、搶修出動人員名單、行  
20 車事故搶修工作報告、搶修工作記錄、搶修獎金查核表、因  
21 天災事變突發事件延長工作時間通報、行車事故搶修行車命  
22 令等件為憑（交附民卷第57、77頁；重訴卷一第185至197  
23 頁），惟依上開費用請領單據所列載之搶修獎金為1萬元、  
24 誤餐費為1,120元、差費為4,400元，合計金額僅15,520元  
25 （重訴卷一第186至188、190至191頁），原告主張「搶修獎  
26 金及差費（雜費）」項目合計費用為18,040元（重訴卷一第  
27 185頁），應認逾15,520元部分，並無理由。被告貨運行不  
28 爭執搶修加班費56,258元、差費4,400元，惟辯稱搶修獎  
29 金、誤餐費均屬原告之恩惠性給與，與侵權行為所生損害賠  
30 償無關云云。惟原告係依據前述獎勵規定事項第3條第4款、  
31 第4條之規定而核發搶修獎金1萬元、誤餐費1,120元，如無

01 被告乙○○之不法侵權行為，原告即無須為加速搶通交通運  
02 輸而支給上開費用，故此搶修獎金及誤餐費之支出與被告乙  
03 ○○之侵權行為具有相當因果關係，被告貨運行上開所辯，  
04 尚非可採。被告貨運行另抗辯原告所支付之上班時段搶修工  
05 資34,426元，本屬基於勞雇關係所為給付，與系爭事故無相  
06 當因果關係。惟原告為進行系爭火車之修復，確有調用上開  
07 單據所載人力，而本件乃被告乙○○過失所造成之突發重大  
08 事故，致系爭火車及相關設備嚴重受損，其修復顯非原告之  
09 員工原本日常工作，原告動用大批人力進行修復，自己排擠  
10 原本工作時程，如無搶修，則其等上班時間均係從事其日常  
11 正常業務，是尚不得以原告以局內員工進行修復工作，遽謂  
12 其未受有工費損害。從而，原告請求高雄檢車段搶修費用10  
13 6,184元（計算式：搶修加班費56238元＋搶修獎金、誤餐費  
14 及差費15520元＋上班時段搶修工資34426元＝106184元）。

15 (5)依此，原告請求被告賠償車輛設備修復與搶修費用合計54,4  
16 36,807元（計算式：車輛修復費00000000元＋高雄機務段搶  
17 修費0000000元＋嘉義機務段搶修費35247元＋高雄檢車段搶  
18 修費106184元＝00000000元），為有理由，應予准許，逾此  
19 範圍則屬無據。

#### 20 4.附表項次4即電力及號誌設備搶修部分：

21 原告主張因系爭事故致鐵路運輸中斷，其派任電務人員搶  
22 修，為此支出下列費用：

##### 23 (1)搶修人工費用部分：

24 原告主張因系爭事故，支出搶修人工差費3,700元、加班費1  
25 14,178元、誤餐費5,760元，合計123,638元等情，業據提出  
26 國內出差旅費報告表、109年4月員工延長工作加給工資請領  
27 單、免用統一發票收據（便當費）、誤餐費明細表等件為憑  
28 （重訴卷一第319至327頁），被告貨運行不爭執差費3,700  
29 元及搶修時數在15.5小時內即未逾111,076元之加班費，惟  
30 認逾15.5小時之加班費並無必要，另誤餐費亦與系爭事故無  
31 相當因果關係等語為辯。惟原告係依據前述獎勵規定事項第

01 3條第4款規定核發誤餐費，如無被告乙○○之不法侵權行  
02 為，原告即無須為加速搶通交通運輸而支給上開費用，故此  
03 誤餐費之支出與被告乙○○之侵權行為具有相當因果關係；  
04 另系爭事故造成鐵路沿線損壞嚴重，於電務人員搶修電力及  
05 號誌設備後，尚須待命進行監管巡查，此與平日一般例行性  
06 之監管巡查程度、時間均屬有別，應認搶修完成後所進行之  
07 監管巡查因而支出之加班費與系爭事故有相當因果關係。被  
08 告貨運行上開所辯，尚非可採。

09 (2)搶修維修車輛費用部分：

10 原告主張因系爭事故，租用電力維修車2輛，單價16,000  
11 元，合計32,000元等情，固提出相關費用明細、租用管理要  
12 點、施工車輛租用申請單暨租用費用表為據（交附民卷第79  
13 頁；重訴卷一第329至334頁），為被告貨運行所否認，自應  
14 由原告舉證證明確有上開費用之支出。惟迄至本院言詞辯論  
15 終結前，原告均未提出相關收據明細為佐，而觀諸其所提出  
16 之租用費用表，電車線維修車（空車）日租費為16,780元，  
17 非原告主張之16,000元，且原告所屬電力總隊亦有4輛電車  
18 線維修車（重訴卷一332頁），則是否有另行租用維修車輛  
19 而支付此部分費用之必要，實屬有疑，原告亦未說明其舉證  
20 有重大困難而應適用民事訴訟法第222條第2項由本院依自由  
21 心證定其數額之情形，該舉證之不利益自應由原告負擔，即  
22 難認原告此部分之請求為有據，不應准許。

23 (3)搶修材料費部分：

24 原告主張因系爭事故，使用庫存之雙槽構造柱、門型架進行  
25 修復，受有上開材料費用各12,521元、55,237元，合計67,6  
26 37元之損害等情，固提出存料分佈情況為佐（重訴卷一第33  
27 5至336頁；重訴卷三第121頁），並據臺鐵局112年9月27日  
28 鐵安調字第1120031100號函復雙槽構造柱（料號000000000  
29 0）平均單價48,157.23元，搶修使用拆收料（以約2.6折計  
30 算）1件，計12,400元；門型架（料號0000000000）平均單  
31 價55,236.71元，搶修使用1件，計55,237元等語在卷（重訴

01 卷二第334、337頁)。被告貨運行以原告未提出領用證明，  
02 且依原告提出之雙槽構造柱存料分佈情況，尚有較低廉之單  
03 價25,232.76元之存料可使用，原告擇其中單價較高之48,15  
04 7.23元再以2.6折為計算基準亦有疑義，且應計算折舊等語  
05 為辯。觀諸存料分佈情況，可知事發時有雙槽構造柱存料之  
06 宜蘭電力段，一為料性3（即新品或資本料），另一為料性P  
07 （專案工程料），依原告所述專案工程料均係為特定工程專  
08 用，故未使用於系爭事故之維修材料，且原告係使用存放於  
09 倉庫內之存料，未再對外進行採購程序，故無收據得提出等  
10 語，並有材料性質代號表在卷可佐（重訴卷三第65頁），應  
11 堪採信。再原告雖提出領用證明而足佐使用上開材料於系爭  
12 事故之搶修，然依原告所提存料分佈情況，僅能證明事發時  
13 雙槽構造柱、門形架分別於宜蘭電力段、臺南電力段有存料  
14 及購入平均單價，無從確認製造或購入日期據以計算折舊，  
15 此部分舉證之不利益應歸原告負擔，應認已完全折舊。參酌  
16 營利事業所得稅查核準則第95條第6款規定，依定率遞減  
17 法，每年折舊為1000分之536，加歷年折舊累計額，其總和  
18 不得超過該資產成本額之10分之9，即等於成本10分之1計算  
19 折舊，合計金額為10,339元【計算式：（48157.23元+5523  
20 6.71元） $\times$ 1/10=10339元，小數點以下四捨五入】，逾上開  
21 金額即難認有據。

22 (4)廠商搶修費用部分：

23 原告主張因系爭事故搶修臺南電力段，支付廠商搶修費用5  
24 4,747元，業據提出臺鐵局臺南電力段請購請示單、川源機  
25 電工程有限公司（下稱川源公司）工程報價單為憑（重訴卷  
26 一第337至338頁），被告貨運行雖抗辯僅為請購單、報價  
27 單，無法證明原告已支付此部分費用而受有損害。惟觀諸請  
28 購單有申請單位、預算審核及單位主管即臺南電力段段長簽  
29 核用印，而工程報價單亦蓋有川源公司之工程專用章及統一  
30 發票專用章，應認原告確有支付川源公司此部分費用而經蓋  
31 用統一發票章於該報價單，被告貨運行上開所辯，並無足

01 採。

02 (5)大型方向指示器構架拆除及安裝復舊費用部分：

03 原告主張因系爭事故需修復臺南段電力設備，因而支付川源  
04 公司大型方向指示器構架拆除及安裝復舊費用41萬元，業提  
05 出招標、投標及簽約三用表格為佐（重訴卷一第339至340  
06 頁）。被告貨運行雖抗辯原告未能提出支付費用之證明，惟  
07 原告經招標、投標及決標程序而與川源公司締結上開工程契  
08 約，並已限定預算上限，被告貨運行亦不爭執原告有修復臺  
09 南段電力設備之必要，應認原告此部分請求為可採。

10 (6)依此，原告請求被告賠償電力及號誌設備搶修費598,724元

11 （計算式：搶修人工費用123,638元＋搶修材料費10339元＋  
12 廠商搶修費54747元＋大型方向指示器構架拆除及安裝復舊  
13 費用410000＝598724元），為有理由，應予准許，逾此範圍  
14 則屬無據。

15 5.附表項次5即醫療慰問費部分：

16 (1)司機員林佳維部分：

17 原告主張林佳維於執行職務中因發生系爭事故致受有系爭傷  
18 害，原告因而支付其公傷自費醫療費用40,923元、公傷假期  
19 間（109年4月10日至同年5月19日，計40日）職務津貼51,00  
20 3元、職務慰問金1萬元及當下慰問金5,000元，且於公傷假  
21 期間須由其他司機員替班，以林佳維事故前（即109年1月至  
22 3月）平均薪資、平均加班費及平均乘務旅費加安全獎金計  
23 算，須支付替班司機99,275元（含40天薪資50,177元、加班  
24 費28,171元、乘務旅費加安全獎金20,927元），固提出高雄  
25 榮民總醫院診斷證明書、臺鐵局高雄運務段109年4月20日高  
26 運段總字第1090002668號函、臺鐵局機務段109年6月30日高  
27 機人字第1090002721號函、臺鐵局109年5月22日鐵人三字第  
28 1090015857號函、109年7月28日銀人三字第1090023355號  
29 函、臺鐵局電報、公傷假期間津貼及替班費用明細簽核、員  
30 工薪津明細單、轉存明細、本局員工因公傷病住院醫療費用  
31 補助申請表、高雄機務段109年6月執行職務意外傷亡慰問金

01 請領單、公務人員執行職務意外傷亡慰問金申請表、領款收  
02 據等件為憑（偵卷第51頁；交附民卷第97至117頁；重訴卷  
03 三第73至77頁）。被告貨運行就其中自費醫療費用40,923元  
04 不爭執，惟認慰問金係屬恩惠性給與，且無發放兩次慰問金  
05 之必要，再替班司機如為原告所屬員工，原告本即有支付其  
06 薪津之必要，復未舉證證明實際支付替班司機前開薪津，應  
07 予剔除等語為辯。查：

08 ①原領工資補償部分：

09 林佳維於上述公傷假期間未對原告提供勞務，原告仍支付其  
10 薪資51,003元，係履行勞基法第59條第2款規定之原領工資  
11 補償義務，而林佳維因傷病期間不能工作，亦得依侵權行為  
12 法律關係向加害者請求損害賠償不能工作之損失，兩者之意  
13 義及性質有所不同，林佳維既不因已受領雇主之工資補償而  
14 喪失對被告之損害賠償請求權，即難認原告之工資補償義務  
15 係因系爭事故所受之直接損害，其請求被告連帶賠償已給付  
16 林佳維之薪資，難認有據。

17 ②慰問金部分：

18 原告甫於系爭事故發生後，即給付林佳維5,000元慰問金，  
19 然其未能明確說明給付依據，僅以基於社會通常事理之常情  
20 為其論據（重訴卷二第163頁），應屬原告之任意性給付，  
21 難認為系爭事故直接所致之損害。嗣林佳維申請公務人員執  
22 行職務意外傷亡慰問金，經臺鐵局以109年5月22日鐵人三字  
23 第1090015857號函以其執行職務無故意或重大過失，合於公  
24 務人員執行職務意外傷亡慰問金發給辦法第2條因公受傷、  
25 第3條第1項第1款執行職務發生意外及第4條第1項第1款第6  
26 目連續住院未滿14日或未住院而須治療7次以上之規定，核  
27 發慰問金1萬元（交附民卷第113至114頁），該1萬元慰問  
28 金，係原告基於與林佳維間之僱傭關係及前揭規定所給付，  
29 而系爭事故係被告乙○○過失行為所致，林佳維本得依侵權  
30 行為法律關係請求被告連帶賠償，亦得依其與原告間之僱傭  
31 契約關係以及上開規定請求原告給付，原告係就債之履行有

01 利害關係之第三人，依民法第312條規定，得於代被告清償  
02 後，承受其對被告之侵權行為損害賠償權利，是原告請求被  
03 告賠償其已給付林佳維之1萬元慰問金，應認有據。

04 ③替班司機員薪津報酬部分：

05 原告雖提出經高雄機務段段長簽核之司機員替班費用，證明  
06 已支付替班司機員薪津報酬合計99,275元（交附民卷第101  
07 頁），然原告係另聘司機員或由所屬司機員輪班以補足林佳  
08 維公傷假期間之人力短缺，未據原告說明，無從認定原告尚  
09 應給付替班司機員40天薪津。又原告以林佳維109年1月至3  
10 月平均薪津、加班費、乘務旅費加安全獎金據以計算替班司  
11 機員可領得同額之上開費用，惟替班司機員如屬原告之員  
12 工，其與林佳維之職級、薪資、加班時數是否完全相同，不  
13 無疑義，難認亦可領得與林佳維相同之薪資、加班費、乘務  
14 旅費加安全獎金，原告復未舉證證明確已支付上開金額及給  
15 付於何人，被告貨運行此部分所辯，尚非無據。應認原告請  
16 求被告給付替班司機員99,275元薪津報酬部分，為無理由。

17 ④從而，原告得請求被告給付之金額為50,923元（含已給付林  
18 佳維之自費醫療費用40,923元、慰問金1萬元）。

19 (2)旅客沈翰旻等4人部分：

20 按就債之履行有利害關係之第三人為清償者，於其清償之限  
21 度內承受債權人之權利，民法第312條定有明文；所謂第三  
22 人就債之履行有利害關係，係指該第三人因清償而發生法律  
23 上之利害關係者而言。復按鐵路機構因行車及其他事故致人  
24 死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。前項鐵路  
25 行車及其他事故之發生，如能證明非由於鐵路機構之過失  
26 者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。但  
27 事故之發生係出於受害人之故意或過失行為者，不在此限。  
28 前二項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他  
29 相關事項之辦法，由交通部定之。鐵路法第62條定有明文。  
30 交通部於106年12月29日交通部交路監(一)字第0000000000  
31 號令修正發布之鐵路機構行車與其他事故損害賠償及補助費

01 發給辦法第4條、第5條並分別規定：「鐵路行車或其他事故  
02 之發生，能證明非由於鐵路機構之過失者，對於受害人死亡  
03 或傷害之卹金或醫藥補助費……。」、「前二條事故，另有  
04 應負責之人者，鐵路機構得向該應負責之人求償。」，是依  
05 上開規定，因行車事故致人受傷者，縱其事故之發生非可歸  
06 責於原告，原告仍應負補償之責，並得向應負責之人求償。  
07 查系爭事故係因被告乙○○之過失所致，業如前述，則因系  
08 爭事故受傷之系爭火車上旅客，本得依侵權行為法律關係請  
09 求被告賠償，亦得依其與原告間之運送契約以及上開鐵路法  
10 相關規定請求原告賠償。又原告主張其旅客沈翰旻因系爭事  
11 故致受有左側小腿挫傷、右側前臂擦傷、上下唇鈍傷、頸部  
12 挫傷之傷害，支出醫療費用7,400元；旅客蔡旻吟受有左側  
13 肩膀挫傷、雙側膝部挫傷之傷害，支出醫療費用550元；旅  
14 客許聖煒、毛子瑄亦因系爭事故受傷，分別支出醫療費用55  
15 0元、2,857元，另支付沈翰旻、許聖煒、毛子瑄各5,000元  
16 慰問金，合計26,257元等情，業據提出臺鐵局高雄運務段10  
17 9年4月20日高運段總字第1090002668號函、臺鐵電報、臺鐵  
18 局高雄運務段小額採購請購單、領款收據、切結書、沈翰旻  
19 等4人身分證正反面影本、沈翰旻健仁醫院及天成醫療社團  
20 法人天晟醫院乙種診斷證明書、醫療費用收據、蔡旻吟健仁  
21 醫院乙種診斷證明書等件為憑（交附民卷第115至138、141  
22 頁；重訴卷二第165至196頁），徵諸前開規定及說明，原告  
23 主張其係就債之履行有利害關係之第三人，依民法第312條  
24 規定，得於代被告清償該等有求償權之人後，承受其等對被  
25 告之侵權行為損害賠償權利，而請求被告賠償26,257元。自  
26 屬有據。被告貨運行抗辯慰問金係原告之恩惠性給與而與系  
27 爭事故無相當因果關係，自不足採。

28 (3)依此，原告請求被告給付醫療慰問費77,180元（計算式：司  
29 機員林佳維50923元＋旅客沈翰旻12300元＋旅客許聖煒5550  
30 元＋旅客毛子瑄7857元＋旅客蔡旻吟550＝77180元），為有  
31 理由，應予准許，逾此範圍則屬無據。

01 6.綜上，原告得請求被告連帶賠償如附表「本院判准金額」合  
02 計欄所示之損害共計62,643,693元。

03 (四)被告貨運行抗辯原告就系爭事故之發生與有過失，為無理  
04 由：

05 1.被告貨運行以事故地點所屬之都市計畫細部計畫為「變更高  
06 雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（配合高速鐵路左營  
07 車站建設）」，而依該細部計畫附錄一之土地使用分區管制  
08 要點第17條第7款規定，鐵路用地僅得「供高鐵及台鐵之軌  
09 道、整備站、調車場及相關設施使用」，惟原告將之出租東  
10 南水泥公司，由他人使用、管理、維護並因此營利長達50  
11 年，就損害之發生與有過失。惟依高雄市政府都市發展局11  
12 2年2月6日高市都發開字第11230126100號函復意旨，事故地  
13 點為高雄市○○區○○段000000地號，其所屬之都市計畫主  
14 要計畫為「擴大及變更原高雄市主要計畫」，無擬定細部計  
15 畫，其使用分區為高雄市都市計畫區鐵路用地，且為需地機  
16 關已取得之公共設施用地，其土地使用應依主管機關臺鐵局  
17 規定辦理等語（重訴卷一第243頁），原告主張被告貨運行  
18 誤解凹子底地區變更都市計畫細部計畫附錄之土地使用分區  
19 管制要點第17條第7款規範意旨（重訴卷一第37至38、49至  
20 7頁），尚非無據。被告貨運行另援引內政部67.9.1台內營  
21 字第80517號函示：「都市計畫鐵路用地應以鐵道使用為  
22 準，但因營運業務上所必須之附屬設施及工作人員之單身宿  
23 舍，其設置不影響行車或公共安全者，應可准許。」（重訴  
24 卷二第101頁），以原告未遵守上開鐵道使用規範，將其管  
25 理權限轉移予承租人即東南水泥公司，該公司卻將該處作為  
26 專供運輸車道通行使用，違反內政部上開函釋而有違規使用  
27 之責，及以運安會調查報告認大型半聯結車最小轉彎半徑為  
28 14公尺，事故地點之袋地與平交道所構成之路型限制，於未  
29 改善前將增加大型半聯結車無法安全通過之風險而應維持袋  
30 地及鐵道使用，然原告卻未維持現狀而出租他人作運輸原料  
31 之違法使用，提升用路風險亦有過失。然查，原告係於發現

01 東南水泥公司占用原告土地後，經東南水泥公司於100年11  
02 月30日來函，說明略以：「此通道多年來並為本公司高雄一  
03 廠與二廠（正泰水泥廠股份有限公司）間通行及原料運輸必  
04 經要道，為顧及本公司生產原料正常供應及員工將來生計，  
05 建請同意依國有財產法第42條第1項規定，將本公司高雄  
06 一、二廠使用通道得以標租方式辦理。」等語（重訴卷二第  
07 221頁），原告因而於102年辦理公開標租，並於與東南水泥  
08 公司之租約中載明僅供路面改善通行使用等語（重訴卷二第  
09 25頁），難認有違法使用之情。而原告將事故地點土地出租  
10 於東南水泥公司之管理行為，或平交道之設置無法符合道路  
11 設計規範，尚不必然肇致發生系爭事故之結果，且原告對於  
12 平交道並無任何不適法設施之設置或設計，難認原告出租土  
13 地之管理行為同為損害發生之原因，而就系爭事故同負過失  
14 之責。

15 2.被告貨運行再抗辯依運安會調查報告記載「於13:11:44時平  
16 交道自動遮斷桿開始降下，13:11:53時遮斷桿碰觸半聯結車  
17 車斗均未能放置於水平定位，平交道監控設備（CMT）向臺  
18 鐵局電務分駐所內設置之號誌連續集中監視設備（CMS）有  
19 提供異常告警訊息，惟臺鐵未賦予接收遮斷桿未放置於水平  
20 定位告警訊息之相關人員，有相應之監控及應變權責。」，  
21 及「屏山巷平交道已建置『平交道障礙物自動偵測系統』，  
22 惟臺鐵局尚未啟用，未能於本次事故發揮功能」等語（重訴  
23 卷一第274頁），認原告就系爭事故之發生亦有過失。依運  
24 安會調查報告記載：「中央行車控制系統及事故列車影像紀  
25 錄，13:11:53自動遮斷桿碰觸到事故車輛車斗，遮斷桿未到  
26 達水平定位，約13:12:19時列車撞及貨車。此次事故遮斷桿  
27 未達水平位時，臺鐵電務分駐所收到告警訊號及提示聲  
28 響。……該告警訊息係提供臺鐵局電務維修單位實施查修使  
29 用之功能，如檢查該遮斷桿是否位移、電動機馬達是否異常  
30 等，經查臺鐵相關規範並未要求電務分駐所人員有即時監看  
31 遮斷桿未達水平位之告警及進行相應措施之權責及程序」等

01 語（刑事院卷二第223至224頁），是於系爭事故發生時，遮  
02 斷桿未達水平位之告警僅作為臺鐵局電務單位之查修使用功  
03 能，故未賦予相關權責人員於遇有類此障礙物侵入平交道之  
04 狀況即時監看並採取應變措施之權能，非臺鐵局違反其依法  
05 令之作為義務，原告主張運安會僅提供改善建議而非就原告  
06 之設施、設備或處置機制有未盡監督之責認有過失，尚非無  
07 據。再就於系爭事故發生前已建置但尚未啟用平交道障礙物  
08 自動偵測系統一節，運安會調查報告亦未指出原告有何違反  
09 法令或有違監督義務或過失之責，原告主張其係依循法定時  
10 程，對於建置設備定時辦理如設置、施工完成、驗收等程序  
11 而無過失，應認有據。況系爭事故之發生原因為被告振吉未  
12 掌握好轉彎時機及角度，致系爭貨車無法順利過彎，且未即  
13 時採取盡速倒車再直行駛入東南水泥廠以離開平交道，致於  
14 鐵路平交道之警報裝置響起、遮斷器開始放下後，仍停留於  
15 平交道上，系爭火車因而煞避不及，撞擊系爭貨車，至原告  
16 將該處出租東南水泥公司是否適當、接收遮斷桿未放置於水  
17 平定位告警訊息之相關人員採取處置措施、平交道障礙物自  
18 動偵測系統已否啟用，與系爭事故之發生並無相當因果關  
19 係，被告貨運行以此抗辯原告與有過失，並無理由。

20 六、綜上所述，原告依侵權行為法律關係，請求被告連帶給付6  
21 2,643,693元，及自起訴狀繕本送達翌日即109年11月1日

22 （參交附民卷第81至83頁本院送達證書）起至清償日止，按  
23 年息5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾上開範圍之請  
24 求，為無理由，應予駁回。

25 七、本件原告勝訴部分，兩造均陳明願供擔保聲請宣告假執行或  
26 免為假執行，經核無不合，爰分別酌定相當擔保金額，予以  
27 准許。至原告敗訴部分，其假執行之聲請已失依據，應併予  
28 駁回。

29 八、本件係刑事附帶民事訴訟，由本院刑事庭移送民事庭，依法  
30 不需徵收裁判費，且至本院言詞辯論終結時，亦未發生其他  
31 訴訟費用，惟仍應依民事訴訟法第87條第1項、第78條規

01 定，諭知訴訟費用負擔如主文第3項所示，以備將來如有訴  
02 訟費用發生時，以確定其數額（臺灣高等法院暨所屬法院10  
03 7年法律座談會民事類提案第18號研討結果參照）。

04 九、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所用之證據，  
05 經本院斟酌後，認與判決結果不生影響，爰不一一論列，併  
06 此敘明。

07 十、據上論結，本件原告之訴一部為有理由，一部為無理由，判  
08 決如主文。

09 中 華 民 國 114 年 4 月 18 日  
10 民事第三庭 法官 楊捷羽

11 以上正本係照原本作成。

12 如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如  
13 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

14 中 華 民 國 114 年 4 月 18 日  
15 書記官 許雅如

16 附表（參重訴卷二第409至411頁、重訴卷三第21至31頁）：

項次	類別	原告請求金額	被告貨運行不爭執項目金額	本院判准金額
1、營業損失（676,362元）				
(1)	晚點等因素賠償	519,767元	易遊網退票8,357元	508,769元
(2)	接駁費	156,595元	接駁費156,595元	156,595元
2、路線、平交道設備搶修費用(977,847元)				
(1)	人員加班及誤餐費	398,466元	搶修時數15.5小時內加班費33,332元	398,466元
(2)	搶修獎金	65,000元		65,000元
(3)	材料費	362,146元		36,215元
(4)	器具使用費	152,235元		102,235元
3、車輛設備修復與搶修費用(72,549,919元)				
(1)	車輛修復費	70,909,425元		52,798,853元
(2)	高雄機務段搶修費	1,496,523元	①加班費及差費151,635元 ②吊車陸運費1,326,788元 合計：1,478,423元	1,496,523元
(3)	嘉義機務段搶修費	35,247元	①加班費21,374元 ②差費4,000元 合計：25,374元	35,247元
(4)	高雄檢車段搶修費	108,724元	①加班費56,258元 ②差費4,400元	106,184元

(續上頁)

01

			合計：60,658元	
4、電力及號誌設備搶修(688,022元)				
(1)	搶修人工費用	123,638元	①差費3,700元 ②搶修時數15.5小時內加班費111,076元 合計：114,776元	123,638元
(2)	搶修維修車輛費用	32,000元		0元
(3)	搶修材料費	67,637元		10,339元
(4)	廠商搶修費用	54,747元		54,747元
(5)	大型方向指示器構架拆除及安裝復舊費用	410,000元		410,000元
5、醫療慰問費(232,458元)				
(1)	司機員林佳維	206,201元	自費醫療費用40,923元	50,923元
(2)	旅客沈翰旻	12,300元	醫療費用7,300元	12,300元
(3)	旅客許聖煒	5,550元	醫療費用550元	5,550元
(4)	旅客毛子瑄	7,857元	醫療費用2,857元	7,857元
(5)	旅客蔡旻吟	550元	醫療費用550元	550元
合計		75,124,608元		62,643,693元