臺灣花蓮地方法院民事判決

112年度建字第47號

原　　告　國營臺灣鐵路股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　鄭光遠

訴訟代理人　陳昶安律師

　　黃祈綾律師

　　高偉傑律師(嗣解除委任)

被　　告　聯合大地工程顧問股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　王美娜

被　　告　張清秀

000000000000000000

　　陳春瑋

　　謝文崇

上四人共同

訴訟代理人　黃豐玢律師

　　周聖皓律師

被　　告　李進福

000000000000000000

000000000000000000

　　張齊富財

上二人共同

訴訟代理人　陳紹倫律師

複　代理人　林沛蓉律師

被　　告　中棪工程顧問股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　陳玉璋

被　　告　李健贏

000000000000000000

　　郭國振　　指定送達處所：臺北市○○區○○○路

被　　告　陳達政
000000000000000000
訴訟代理人　陳逸如律師
上四人共同
訴訟代理人　謝佳伯律師
複　代理人　倪立晏律師
　　林詩涵律師（嗣解除委任）
參　加　人　潘堂益
訴訟代理人　吳明益律師
　　彭鈞律師
受　告知人　新光產物保險股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　吳昕紘
000000000000000000
受　告知人　東新營造有限公司
000000000000000000
兼
法定代理人　黃平和
受　告知人　林長清
訴訟代理人　黃梅燕
受　告知人　黃文利
　　李義祥

上列當事人間請求損害賠償事件，經臺灣臺北地方法院裁定移轉管轄而來（112年度建字第142號），本院於民國115年4月16日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

甲、程序方面

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，民事訴訟法第169條第1項定有明文；又國家機關有處理該機關私法上事項之權，為符合設機關分掌業務之旨，以利訴訟之實施，自有當事人能力。而國家機關因裁撤或改組而不存在者，其性質與法人因合併而消滅者相類，故其訴訟程序宜類推適用民事訴訟法第169條第1項規定，在承受其業務之機關承受其訴訟以前當然停止。是承受業務之機關提出書狀於受訴法院，聲明承受訴訟，即無不合（最高法院89年度台上字第868號判決意旨參照）。查本件原告起訴時係以交通部臺灣鐵路管理局名義為之，法定代理人為杜微(見臺北地院112年度建字第142號卷【下稱北院卷】一第13頁)，嗣於民國113年1月1日改制並變更名稱為國營臺灣鐵路股份有限公司（見本院卷二第428頁），法定代理人復於114年6月11日由為伍勝園變更為鄭光遠，是原告於114年7月1日具狀聲明承受訴訟(見本院卷七第99頁)，應予准許。

二、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之基礎事實同一、擴張或減縮判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項但書第2、3款分別定有明文。經查，本件係原告408車次太魯閣自強號(下稱系爭太魯閣列車)於110年4月2日發生大貨車掉落鐵軌上之事故，本件原告起訴狀訴之聲明為：「被告應連帶給付原告新臺幣（下同）486,874,043元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息；上開請求金額為全部請求之最低金額；原告願供擔保，請准宣告假執行（見北院卷一第13-14頁）」，嗣於115年4月2日將其訴之聲明變更為：「被告應連帶給付原告489,542,094元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息；上開請求金額為依民事訴訟法第244條第4項規定所請求之最低金額；原告願供擔保，請准宣告假執行（見本院卷十第261頁）」，經核原告上開訴之聲明變更及追加，合於前開規定，自應准

許。

三、按就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1項定有明文。查本件參加人潘堂益係原告之花蓮工務段(下稱花工段)員工，經花工段指派為辦理原告之北迴線清水隧道北側邊坡防護辦理「鐵路行車安全改善六年計畫(北迴線K51＋170~500山側邊坡安全防護設施工程)」標案(下稱K51標案)之主辦工程司，為原告就K51標案之現場負責人，就本件損害賠償事件，潘堂益與原告間有一致之利害關係，參加人為輔助原告訴訟，業於113年7月17日具狀聲請參加訴訟(見本院卷五第111頁)，應予准許。

乙、實體方面

一、原告主張：

(一)本案背景事實：

1.行政院於103年10月14日核定「鐵路行車安全改善六年計畫」（下稱六年計劃），由交通部轉原告公司執行計畫中之「建立邊坡滑動及土石流及強風預警系統計畫」，而「邊坡全生命週期維護管理」為上述計畫之子計畫，分別委託被告中棪工程顧問股份有限公司(下稱被告中棪公司)負責專案管理技術服務，被告聯合大地工程顧問股份有限公司(下稱被告聯大公司)負責工程設計與監造技術服務，原告並與被告聯大公司簽訂鐵路行車安全改善六年計劃－邊坡全生命週期維護管理（委託設計及監造技術服務）公共工程技術服務採購契約（下稱系爭設計監造契約），並與被告中棪公司簽訂鐵路行車安全改善六年計劃－邊坡全生命週期維護管理（委託專案管理技術服務）公共工程專案管理採購契約（下稱系爭專案管理契約）。又「邊坡全生命週期維護管理」計畫中包含「北迴線K51＋170～500山側邊坡安全防護設施工程」（下稱系爭工程），該工程主要工作範圍為於西正線軌道上方建置長176.35公尺之鋼骨鋼筋混凝土明隧道，於108年3月間由訴外人東新營造有限公司(下稱東新公司)得標為施工廠

商，並於108年4月26日開工並由其協力廠商即訴外人義祥工業社執行施工項目。李義祥於109年12月8日起擔任系爭工程之工地主任(見北院卷一第15頁)。

2.被告聯大公司為系爭工程之設計監造服務廠商，被告張齊富財、被告李進福、被告張清秀、被告陳春瑋、被告謝文崇均為被告聯大公司之員工。被告張齊富財自108年8月起，擔任系爭工程現場監造人員暨職業安全衛生管理員；被告李進福自109年5月間開始擔任系爭工程監造主任，其等均依聯大公司指示執行系爭工程，並分別負責系爭工程之施工進行監督、查核，以及系爭工程之工地安全衛生（含工地出入口管制）、職業安全衛生事項之監督與稽核；被告張清秀為被告聯大公司之設計技師及監造工作計畫主持人，其未就設計工作涉及現場作業親赴現場實地查核，亦未深入參與本案設計過程，對現場風險難以確實評估，而違背技師法第16條第2項，復未監督、管理派駐現場之監造主任及職安人員，以至於未能提早預防車輛行經施工便道熄火、滑落之情事；被告陳春瑋為被告聯大公司之監造技師，未落實契約約定鋪設施工便道AC路面、修改安全設計、拓寬彎道內側通路，亦未能核實審查工地現場廠商人員資格；被告謝文崇為被告聯大公司之監造技師，本件工地前於110年1月間發生車輛打滑事件，卻疏未注意無任何通報、督導修改施工便道安全設計、拓寬彎道內側通路之改善行為，亦未能核實審查重要分包商及人員資格，致發生工地管理鬆散及門禁管制未落實執行等重大缺失，被告張清秀、陳春瑋、謝文崇除違反技師法外，亦導致前開事故之發生，而遭工程會懲戒委員會分別給予不同程度之停業處分(見北院卷一第16、20、21頁)。

3.被告中棪公司為系爭工程之專案管理技術服務廠商，被告郭國振、被告李健贏、被告陳達政均為被告中棪公司之員工。被告郭國振係經被告中棪公司指派擔任系爭工程之專案經理，負責系爭工程之統籌管理、協調溝通與督導工程等工作。被告郭國振具備土木技師、大地工程技師之身分，於本

件事故發生前多次前往工地現場督導稽核，應可獲知系爭施工便道未鋪設瀝青混凝土，僅佈滿無止滑效果之天然沙土，轉彎後緊接急降坡之下坡路段，並緊鄰東正線鐵道，彎道下方與邊坡又有高低差以及工區出入口並無相關管制措施等情，而有危及系爭工程之施工安全，卻不曾指揮、監督系爭工程設計監造廠商及施工廠商進行鋪設瀝青混凝土路面、修改既有道路安全設計、拓寬彎道內側通路及勒令施工單位禁止危險車輛通行等改善工地現場施工安全之措施，亦不曾要求監造廠商及施工廠商落實人員進出工區之管制。被告李健贏、被告陳達政為被告中棪公司之技師，依工程會技師懲戒委員會之懲戒理由，被告李健贏、陳達政未能核實審查重要分包商及人員資格，致發生工地管理鬆散及門禁管制未落實執行等重大缺失(見北院卷一第16、26、21頁)。

(二)本案事故緣由與經過：

因清明連假期間之疏運需求，且系爭工程地點鄰近軌道，為避免影響行車安全，原告前已要求訴外人東新公司(施工廠商)於110年4月1日12時至4月6日12時全面停工(日夜均不得施工)。李義祥因實際工程進度落後施工日誌所載進度，於110年4月2日駕駛車牌號碼000-00號吊卡大貨車(下稱系爭大貨車)搭載其所僱用之訴外人華文好前往工地違規施工。同日9時12分許，李義祥駕駛系爭大貨車行經施工便道(下稱系爭便道)時，系爭大貨車因車輛電瓶沒電熄火，李義祥嘗試以非專業方式欲將系爭大貨車車身拉正，因操作方式不正確，致系爭大貨車於先沿下坡滑行約15.7公尺後，翻落邊坡，並夾帶樹木、土堆滑行約11.5公尺後墜落於北迴線51K250M清水隧道北口之東正線軌道上。嗣於9時28分許，臺鐵408車次太魯閣自強號因煞車距離不足，於9時28分34秒，第8節車廂(即車頭)直接正面撞擊鐵軌上之系爭大貨車後，瞬間脫軌往左偏移，於9時28分35秒撞擊清水隧道口，再於隧道內產生嚴重撞擊(下稱系爭事故)，致系爭太魯閣列車嚴重毀損，且原告為救災、搶修而出動大量人力物力，並因此

受有營業損失（見北院卷一第18、28頁），故請求被告連帶給付489,542,094元（含機務部分4億4,756萬298元、運務部分778萬88元、工務部分1,868萬2,744元、電務部分2,204萬2,444元、形象損失及變動成本2,738萬8,928元、賠償予傷者之數額201萬1,398元、賠償予罹難者家屬之數額278萬6,000元，以上金額於扣抵被告聯大公司及被告中棪公司之服務費用共3,870萬9,806元後，原告共請求489,542,094元，計算式詳本院卷十第265-266頁）。

(三)其餘本件原告主張、請求權基礎均詳附表「原告主張」欄所載，原告對於被告答辯之回應亦詳附表「原告回應」欄所載。

(四)並聲明：（見本院卷十第261頁）

1.被告應連帶給付原告489,542,094元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

2.上開請求金額為依民事訴訟法第244條第4項規定所請求之最低金額。

3.願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：

(一)各該被告答辯均詳附表「被告答辯」欄所載，被告對於原告之回應亦詳附表「被告回應」欄所載。

(二)並聲明：原告之訴駁回；如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、參加人潘堂益則以：

參加人潘堂益意見詳附表「十一、參加人潘堂益意見」欄所載。

四、本院關於肇事原因及責任歸屬之判斷：

(一)本件事故肇事原因之判斷：

1.李義祥違反停工期間之指示進場施工，駕駛系爭大貨車因故障熄火後至系爭事故發生前，李義祥未通報原告或請求適當救援，逕與華文好操作非其業務職掌之系爭大貨車，俱為系爭事故之肇事原因：

①李義祥於停工期間之110年4月2日8時駕駛系爭大貨車搭載其僱用之華文好前往工地現場施工，因系爭大貨車故障熄火而停在下坡路（車頭朝向東正線之邊坡），李義祥本應注意求助專業拖吊方式解決，不可將挖土機作為目的外使用，且可預見系爭大貨車熄火停佇之邊坡地點與下方東正線軌道距離甚近（從該地點至鐵軌之邊坡坡度角度約33度，坡度百分比65.5），如以挖土機掛鉤連接布帶方式拖拉吊卡大貨車，苟操作不慎或布帶脫落，在邊坡無安全防護措施之情形下，該車極可能因靜力平衡狀態遭受破壞而滑落邊坡翻墜至軌道，導致軌道嚴重損壞、壅塞並使來往火車碰撞翻覆、造成火車上人員重大死傷，李義祥仍指揮華文好將停放一旁之挖土機駛近至系爭大貨車後方後，由李義祥以環狀布帶在系爭大貨車左側撐座打結，再將環狀布帶另一端以挖土機挖斗鉤環勾住後，指揮華文好下車，並指示華文好取石塊放置在系爭大貨車後輪，李義祥於同日9時26分許駕駛挖土機操縱挖斗將布帶連同系爭大貨車（車重7655公斤，車長840公分，車寬242公分，車高320公分）往車身左側拖拉，拖拉過程中布帶破損脫落，系爭大貨車因靜力平衡狀態遭破壞，於同日9時27分許先沿下坡滑行約15.7公尺後，翻落邊坡，並夾帶樹木、土堆滑行約11.5公尺後墜落於北迴線51K250M清水隧道北口之東正線軌道上。於同日9時28分許，臺鐵408車次太魯閣自強號駛至該處，火車司機員袁淳修見狀雖立即緊急煞車，然因煞車距離不足，於同日時28分34秒，第8節車廂（即車頭）直接正面撞擊鐵軌上之系爭大貨車，瞬間脫軌往左偏移，於同日時28分35秒撞擊清水隧道口，再於隧道內產生嚴重撞擊等情，業經本院刑事庭以110 年度原矚訴字第1號、110年度矚訴字第1號刑事判決(下稱刑事一審判決）、臺灣高等法院花蓮分院114年5月29日判決之112年度原矚上訴字第1號刑事判決(下稱刑事二審判決)、本院111年重訴字第11號民事判決（見前開判決書第「本件肇事原因之判斷」）、111年度重訴字第50號民事判決（見前開判決書

「本件肇事原因之判斷」）均認定在案，堪認為真。

②本院審酌李義祥、華文好均自陳無操作推土機及對大貨車進行拖吊救援之專業能力(見本院111年重訴字第11號民事卷九第26-27頁、卷十三第56頁)，對於推土機是否適合拖吊，拖吊應使用之索具，及拖吊時應注意之事項，均無專業知識，竟於系爭大貨車熄火無法發動後，踰越其能力而從事非屬其專業之事務，而採行上揭未符合專業及安全之拖吊方式（即李義祥駕駛挖土機操縱挖斗將布帶連同系爭大貨車往車身左側拖拉），致拖拉過程中所用布帶因無法承受重量破損脫落，而使系爭大貨車因靜力平衡狀態遭破壞，系爭大貨車即沿下坡滑翻落邊坡而墜落東正線軌道上，本院認為此應為本件事故主要肇事原因。又李義祥、華文好違反停工期間規定前往K51標案工地施工，並於系爭大貨車熄火後，未通報或請求適當救援，逕自操作非其業務職掌之機械進行拖拉，亦屬本件事故肇事之原因。

2.原告員工潘堂益容任李義祥施工，亦為系爭事故之肇事原因：

潘堂益係原告指派之K51標案主辦工程司，其知悉李義祥於停工期間可能施工，卻不為相應之處置而容任之，甚至向李義祥表示「你們要做就做，你們明天要做，我當作沒看到」等語，此有臺灣花蓮地方檢察署檢察官110年度偵字第3789、3790、3604號追加起訴書可參（本院111年度重訴字第50號卷三第155、167頁），並經刑事一審判決認定上情屬實（見刑事一審判決書第122至123頁），堪信為真。潘堂益雖於前開刑事案件中主張李義祥及證人高志民於刑事案件偵、審中之前後供、證述不一云云，惟查，證人高志民已於刑事一審審理中就此部分陳述：我聽到潘堂益與李義祥之對話2次，之前偵訊中只說其中一次是因為當下只說確定聽到的那一次等語(見刑事一審卷五第327頁、第330至331頁)，故證人高志民於刑事一審審理中證述與其先前偵查中證述實無相互齟齬之情形(見刑事一審判決書第122頁)；又李義祥

就此部分亦於刑事一審審理時亦陳稱：潘堂益這邊也講那邊也講，如果時間點是在貨櫃屋那邊的話，我坐車子裡所以隔音關係我可能沒聽到，我有聽到是在鐵軌那邊，有很多時間點等語(刑事一審判決書第125頁)，故難認李義祥此部分證述有何先、後明顯不一致之情形，實則證人高志民、李義祥於歷次證述時之回答或因訊問方式及問題而看似有所不一致，然其等就此部分已經檢察官及辯護於交互詰問程序中辯明，均證述確實有聽見潘堂益說出要施工就來、其會當作沒看到、自己注意等語，及潘堂益表明不只1次等情，故潘堂益上開陳述，難認可採。

(二)原告主張本件被告有下列之肇事原因，本院認為均不可採，且與系爭事故發生並無相當因果關係：

1.原告主張「被告聯大公司、中棪公司及其等所屬員工對於工區門禁管制未善盡其督導、監督責任」部分：

①依本件營造契約細部設計核定圖圖號T-03，明定設置工區出入口大門作為門禁管制之方式(見本院卷二第333頁，同111年度重訴字第50號卷八第167頁)，而施工廠商東新公司已按圖施作及設置大門，是被告中棪公司、被告郭國振業已依系爭專案管理契約協助機關執行專案管理工作；又被告郭國振於花蓮地檢署偵訊時稱：「（檢察官問：關於工地出入口管制，你多次至工地現場，是否注意到有做何管制？有無設置崗哨?)答：這是監造在處理，我看到的是現場大門（剪刀門)有一個人坐在該處管理人車進出」等語；被告中棪公司之工程師沈玄政於花蓮地檢署偵訊時亦陳稱：「(檢察官問：本次清明節期間，有無安排巡視人員？）答：我印象中在LINE群組上有看到監造(張齊富財)有要求承包商每日派員巡視。（檢察官問：可否提供手機供檢察官閱覽？）答：可以(庭呈手機），4月2日8時26分張齊富財在群組內有說。（檢察官問 ：工地出入由誰管理？）答：就我認為應該是承包商要負責管理等語，此有2人訊問筆錄可稽(見本院111年度重訴字第50號卷八第171、174頁)，堪認本件工地大門

確實有派遣東新公司人員在門口進行管制。又系爭事故是發生在清明連假停工期間，此有原告出具之「交通部臺灣鐵路管理局行車電報」所載：「一、連續假期停止施工日期及時間：…（四）清明節：自110年4月1日12時分起至4月6日12時分止」之清明連假停工通知可證(見本院卷一第143頁)，而被告張齊富財亦有將上開原告出具之清明連假停工通知貼在工程LINE群組，有LINE群組截圖可佐(見本院卷一第141頁)，是系爭事故是發生在清明連假停工期間甚明。復參酌「110年4月1日12時30分施工中工程110年清明連續假期收工前交通安全設施檢查表」，其中檢查類別：「三、工區」第1點之檢查項目為：「承商有無安排巡查及留守人員，以利管制遊客擅自進入工區，聯大公司檢查人員並於附註欄位註明：「承包商不定期巡查」等情（見本院卷一第163頁），由上可知上開清明連假停工期間應由承包商（即東新公司）安排巡查。復依謝定亞鑑定人之鑑定報告所載（見本院卷八第155-170頁），鑑定報告亦認「連續假期停工期間，工區門禁是由施工廠商負責，監造單位與專管單位並無監造或專管工作須執行，所以連續假期停工期間監造單位與專管單位並不需對工區門禁管制負任何責任」，有前開鑑定報告在卷可稽（見本院卷八第162頁）。綜上，本件工地大門確實有派遣東新公司人員在門口進行管制，堪認已有相關工地管制措施，難認連續假期停工期間監造單位（即被告聯大公司）與專管單位（即被告中棪公司）及其等所屬員工有何未盡督導責任之情形可言。是原告主張上開停工期間仍應由被告聯大公司派人留守並主張被告聯大公司、中棪公司及其等所屬員工就工區門禁管制未盡督導責任云云，難認可採。

②況且，本件縱已落實工地出入口人車管制之作為，工地門禁管制之目的應在避免非施工人員進入施工區域，然李義祥身為工地主任及施工人員，且擁有大門鑰匙，除非實施全面門禁管制（禁止包含施工人員在內之所有人員進入），否則實無法阻止李義祥於停工期間進入工區，前開謝定亞鑑定人之

鑑定報告結論亦同本院前開認定(見本院卷八第160頁)，堪認系爭事故之發生與門禁管制並無相當關係。

2.原告主張「系爭便道應鋪設AC路面及設置護欄，被告聯大公司、中棪公司及其等所屬員工對於東新公司未鋪設AC路面及設置護欄之情事未善盡其督導、監督責任」部分：

①按損害賠償請求權之成立，除債務人(加害人)對於損害之發生，具有可歸責之原因，尚須以損害之發生及歸責之原因間，有相當因果關係為必要；而所謂相當因果關係，係指無此事實，雖不必生此結果，但有此事實，按諸一般情形，通常均可能發生此結果者而言。須無此事實，必不生此結果，有此事實，按諸一般情形亦不生此結果者，始得謂為無相當因果關係(最高法院107年度台上字第2100號、111年度台上字第568號民事判決意旨參照)。易言之，縱債務人於履約上有違反相關職業安全規則或約定，而可認具有可歸責之原因，然若該可歸責之原因與事故發生間，依客觀事實判斷無相當因果關係，自不得僅以可歸責之原因存在，逕認損害賠償請求權業已成立。又損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相當因果關係為成立要件。故原告主張損害賠償之債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在，亦不得僅以行為人就其行為有故意過失，即認該行為與損害間有相當因果關係（最高法院102年度台上字第140號、105年度台上字第2309號判決意旨參照）。行為人因不作為成立損害賠償之債，除以行為人依法令、契約或自己之行為有作為義務外，仍以不作為與損害結果之發生有相當因果關係為要件，倘行為人有所作為仍不能防免損害結果之發生，該不作為與損害結果間，即無因果關係。

②系爭便道有無設置護欄及AC路面，均與系爭事故之發生並無相當因果關係：

⑴經查，本件前經本院刑事庭110年度原矚訴字第1號、110年度矚訴字第1號公共危險等案件（即刑事一審判決案件)囑託

工程會工程技術鑑定委員會進行鑑定，就「設置護欄能否在系爭大貨車撞擊時阻止該車墜落東正線軌道？」部分，雖認：本案東正線側事故邊坡未有任何之防護設施，如以工程技術(例如混凝土紐澤西護欄塊擺設完成後於底部進行灌漿固結，或於節塊孔洞間穿進鋼索並予以固緊)予以設置相關護欄，可降低正常運作下因施工車輛撞擊而墜落東正線軌道之風險(見前開刑事一審判決案件卷十五第282頁)；惟亦認：此種型式之護欄高度已高於大型車輛底盤高度，對於該既有道路之曲率半徑已小於車輛迴轉軌跡（最小迴轉半徑＋前懸）且現地環境而辦理拓寬或改善均受限制之既有道路，則車輛前懸於轉彎時無法突出於護欄，故車輛前懸迴轉軌跡受既有道路限制，較前述低矮護欄有增加工程車輛進出之困難度（例如要多次進退才能完成過彎動作）(見刑事一審判決卷十五第277頁)…任何改善道路工程硬體及安全防護措施旨在警示、引導及強化阻攔車輛駕駛，降低車輛意外衝出車道及防範意外事故之發生，惟該等改善及防護之基本作為，尚難完全防範因施工車輛駕駛輕忽或不符合正常操作程序之不安全行為，致衝出車道、掉落下邊坡時之情形而加以阻攔等語(見刑事一審卷十五第283頁)；就「系爭便道倘若鋪設有AC路面，於系爭大貨車墜落時能否產生阻力，並影響其墜落速度、時間、墜落位置？」部分，雖認：加鋪AC可強化路面強度，減少施工中行駛之車輛發生車輪卡陷或滑動情形，亦增加與輪胎間摩擦力，使車輛行駛平順並增加其操控性(見刑事一審卷十五第284-285、290頁)；然亦認：有無鋪設AC與系爭大貨車墜落時影響其墜落之速度、時間、墜落位置似無太多關聯(見刑事一審卷十五第285、290頁)。

⑵次查，國家運輸安全調查委員會重大運輸事故事實資料報告2.1.3《滑落主因》記載：「大貨車因採用氣壓煞車系統，車輛發動後由發電機帶動空氣壓縮機，將空氣送至儲氣箱儲存，當大貨車熄火後，儲氣箱空氣壓力將不再增加，大貨車於施工便道斜坡熄火時，工地主任曾多次踩踏煞車踏板消耗

空氣壓力，造成儲氣箱內的空氣壓力低於5kg/cm²，駕駛座儀表之煞車氣壓低壓警告燈亮並發出警告聲響。大貨車有加裝氣壓輔助駐煞車，當啟動開關後，壓縮空氣透過煞車增壓器傳至煞車油泵而制動後輪之輪煞車；當車輛熄火後，只要不關閉開關，且空氣管線與儲氣箱無漏氣情形，氣壓輔助駐煞車會持續作用，後輪仍有煞車制動力。依據同型大貨車煞車測試資料，當煞車氣壓低壓警示燈亮起時，氣壓輔助駐煞車之煞車制動力有1,923公斤重，與正常煞車氣壓相比（煞車制動力2,605公斤重），仍有74%煞車制動力。綜上述：工地主任下車前將排檔置於N檔、啟動氣壓輔助駐煞車開關及拉手煞車，大貨車仍應具備氣壓輔助駐煞車及手煞車制動力(見本院111年度重訴字第50號卷十八第293頁)…大貨車熄火停於施工便道斜坡時，工地主任下車後要求移工在大貨車後輪前緣墊上石頭，此時大貨車手煞車及氣壓輔助駐煞車之煞車制動力均僅作用於後輪，前輪未有任何煞車。雖然大貨車車身重心偏前軸且前輪未有任何煞車，有向下滑動的趨勢，但輪胎與舖面之間的摩擦力以及石頭仍可以阻擋大貨車滑動，故大貨車靜止不動，處於靜力平衡狀態。挖掘機第一次拉動大貨車時，大貨車稍微位移，致使後輪壓住石頭，工地主任請移工另放石頭，此時大貨車仍靜止不動，吊帶處於緊繃狀態。第二次拉動時，大貨車位移較大，推測後輪前緣已無石頭阻擋，僅剩吊帶的負載能阻止大貨車向下滑動，然而挖掘機挖斗之掛勾有缺口，當挖掘機拉動動作過大時，吊帶脫離掛勾，造成原本靜力平衡消失，輪胎與舖面之間的摩擦力已經無法阻止大貨車向下滑動。…綜上述：工地主任於大貨車熄火無法再發動時，未請求車輛維修業者救援，而係利用挖掘機以吊帶連結大貨車，試圖將大貨車移至適當位置以利後續連接挖掘機電瓶接電。另工地主任未將吊帶固定於挖掘機之掛勾上，於拖動過程中造成吊帶脫離掛勾，破壞了原吊帶的負載與大貨車重量之靜力平衡，又該施工便道坡度達12.6度並覆蓋泥土及砂石，輪胎與舖面之間的摩擦力無法阻

止大貨車向下滑動」（見刑事一審卷十六第239-240頁、同本院111年度重訴字第50號卷十八第293至294、409至410頁）。

⑶又謝定亞鑑定人鑑定報告亦認：系爭便道係鋪設PC(即無鋼筋混凝土)，惟PC與AC(瀝青混凝土)皆為符合「市區道路及附屬工程設計規範」之合法鋪面，具相同止滑效果。亦均為營建署「市區道路及附屬工程設計規範」9.1所肯認之車道鋪面材料，可供車輛安全通行（見本院卷七第315頁)…依照工程實務，AC與PC均具有車輛防滑之功能，為營建署「市區道路及附屬工程設計規範」9.1所肯認之車道鋪面材料。工程會110年度編號10-052鑑定書第20頁已認定「契約項次0115A編列『既有進出道路維護費』898,776元，惟無示意圖說，顯見維護方式可由廠商自行決定」，故承攬廠商可依照現場實況決定維護方式（見本院卷七第321頁)…AC與PC皆為合格的道路鋪面，並皆有相當之摩擦力，且於本案事故邊坡既有道路鋪設PC之情形下，若無不當操作之情況，系爭吊卡大貨車不致墜落邊坡，本件事故實係因李義祥以怪手不當拖拉系爭吊卡大貨車，導致靜力平衡破壞，系爭吊卡大貨車靜止狀態遭破壞，而致滑動、翻落邊坡，即便本案事故邊坡鋪設AC，於李義祥以不當外力介入之情況下，仍會使本案吊卡大貨車沿下坡滑行致翻落邊坡墜落鐵軌（見本院卷七第322頁)。

⑷是依上揭工程會鑑定結果，認有無鋪設AC與系爭大貨車墜落時影響其墜落之速度、時間、墜落位置似無太多關聯，而運安會報告亦表示系爭大貨車於熄火時，其輪胎與路面間的摩擦力以及石頭仍可以阻擋系爭大貨車滑動，故系爭大貨車係靜止不動而處於靜力平衡狀態，即難認須鋪設AC路面始生防免車輛滑落之效果，又謝定亞鑑定人之鑑定報告亦認即便系爭事故邊坡鋪設AC路面，在李義祥以不當外力介入之情況下，仍會使系爭大貨車沿下坡滑行致翻落邊坡墜落鐵軌，綜上所述，堪認系爭便道是否鋪設AC路面，與系爭事故發生並

無相當因果關係。

⑸又系爭便道之安全護欄之設置，原告之工務處、勞工安全衛生室分別於109年3月13日、6月17日、9月18日進行稽核、查核，並於安全衛生業務查核改善對策及結果表中記載：「為因應日、夜間施工需要及避免作業人員及車輛滾落邊坡，請立約商將本工區之落差2M以上之邊緣開口位置，依據營造安全衛生設施標準之相關規定增設強度足夠之防墜落設施及夜間警示燈具」，此有上開安全衛生業務查核改善對策及結果表可按（見本院111年度重訴字第50號卷十八第295至305頁）；交通部於同年10月7日進行工程施工查核，雖指於高差2公尺以上之工作場所邊緣，未設置符合規定之護欄（見本院111年度重訴字第50號卷十八第309頁）；嗣原告之前身臺鐵局於同年12月25日進行督導(複查)，指示仍有安全護欄設置高度與規格不符規定之缺失（見本院111年度重訴字第50號卷十八第314頁）；嗣經改善後，臺鐵局乃於110年3月11日發函通知中棪公司、聯大公司及東新公司，表示對於109年12月25日複查之督導缺失改善情形同意備查等情，有臺鐵局110年3月11日花工施字第1100001498號函可稽（見本院111年度重訴字第50號卷十八第317頁），是護欄設置之目的既已明載係為避免人員及車輛滾落邊坡，並經原告同意備查，自難認護欄之設置有何缺失。

⑹復依謝定亞鑑定人之鑑定報告結果，認：本件依業主臺鐵局之「鐵路沿線施工安全作業標準」，該事故邊坡設置紅色三角警示旗即符合規定。系爭事故邊坡依工程專業判斷，不宜設置紐澤西護欄。目前事故邊坡紐澤西護欄加上鋼軌樁之設置，為事故發生後臺鐵公司面臨重大輿論壓力下所為之高規格防墜措施，依本人所知，先前於任何工程當中，皆未規範此等安全防護措施。目前實務上使用最頻繁之高速公路、機場等工程亦無設置坡紐澤西護欄加上鋼軌樁安全防護措施（見本院卷七第318-319頁）。

⑺本件實係因李義祥於停工期間私自駕駛系爭大貨車至工地，

於行駛系爭便道時熄火，復因拖吊不慎致系爭大貨車翻覆，已逸脫系爭便道於本件工程期間預定之使用狀態，致相關配套之安全措施無法發揮其效用，顯非正常運作，是原告主張系爭便道倘有鋪設AC路面及設置護欄可有效防止本件事故發生云云，均不可採。且因系爭事故發生之情狀非屬系爭便道預定使用狀態，亦難認與系爭事故發生有相當因果關係。

⑻綜上，系爭便道之設置及維護並無欠缺，且系爭便道有無設置護欄及AC路面，與系爭事故發生亦無相當因果關係。至本件事發地點是否在K51標案工區內，因本院認系爭便道之設置維護與系爭事故發生間無相當因果關係，自無審究之必要，附此敘明。

3.原告主張「被告聯大公司、中棪公司及其等所屬員工未盡其監督或審查李義祥擔任工地主任之資格」部分：

原告雖主張被告聯大公司、中棪公司及其等所屬員工未盡其監督或審查李義祥擔任工地主任之資格云云，惟依「110年4月1日12時30分施工中工程110年清明連續假期收工前交通安全設施檢查表」，其中檢查類別：「三、工區」第1點之檢查項目為：「承商有無安排巡查及留守人員，以利管制遊客擅自進入工區，聯大公司檢查人員並於附註欄位註明：「承包商不定期巡查」等情，有前開檢查表可稽（見本院卷一第163頁），應認原告已知悉並認可承包商即東新公司已不定期巡查工地，且管制對象為遊客。又中棪公司工程師沈玄政於花蓮地檢署偵訊時亦陳稱：「(檢察官問：本次清明節期間，有無安排巡視人員？）答：我印象中在LINE群組上有看到監造(張齊富財)有要求承包商每日派員巡視。（檢察官問：可否提供手機供檢察官閱覽？）答：可以(庭呈手機），4月2日8時26分張齊富財在群組內有說。（檢察官問：工地出入由誰管理？）答：就我認為應該是承包商要負責管理等語，業如前述，故本件工地大門確實有派遣東新公司人員在門口進行管制，堪認已有相關工地管制措施。就原告主張前開被告未盡其監督或審查李義祥擔任工地主任資格部

分，本院審酌縱使李義祥不具工地主任資格，然因李義祥本身即具系爭工程施工人員之身分（並非前開檢查表所指之遊客），且擁有大門鑰匙，亦即，無論李義祥是否擔任工地主任，其均有進入系爭工地之權限，故系爭事故之發生與李義祥是否具有工地主任之資格間並無關聯，難認兩者間有相當因果關係。綜上，本件肇事原因乃係李義祥違反停工期間規定及後續一系列連鎖且反常之反應始導致系爭事故，要難認本件之發生與李義祥有無工地主任資格間有何相當因果關係，故原告此部分主張，難認有據。

4.原告主張「被告聯大公司、中棪公司及其等所屬員工未盡監督或確認施工進度及填寫監造報表」部分：

原告固主張被告聯大公司、中棪公司及其等所屬員工未盡監督或確認施工進度及填寫監造報表，致李義祥於停工期間進入工區施工致生系爭事故云云。惟查，本件縱使有施工進度及填寫監造報表與實際有落差之情形，然所謂相當因果關係，係指無此事實，雖不必生此結果，但有此事實，按諸一般情形，通常均可能發生此結果者而言。本件縱使有施工進度及填寫監造報表與實際有落差之情形，惟有此事實，亦非通常均可能發生此事故發生之結果，申言之，系爭事故之發生實乃李義祥違規於停工期間進入工區施工後，復因李義祥、華文好等人後續一系列連鎖且反常之行為（同前述）始導致系爭事故發生，故本院認為施工進度及填寫監造報表與實際縱有落差，仍非通常均可能發生系爭事故，綜上，施工進度及填寫監造報表情形與系爭事故發生間，難認有相當因果關係。

(三)本件被告對於系爭事故之發生並無肇事責任：

1.本件原告對被告李健贏、陳達政、張清秀、陳春瑋、謝文崇、李進福、張齊富財、郭國振部分，均依民法第184條侵權行為之法律關係為請求。而就被告聯大公司部分，原告主張被告聯大公司為系爭工程之設計監造服務廠商，被告聯大公司所屬人員即被告張清秀、陳春瑋、謝文崇、李進福、張

齊富財因未盡前開監督、督導責任，應負過失侵權行為責任，依系爭設計監造契約第14條第2項：「廠商履約，其有侵害第三人合法權益時，應由廠商負責處理並承擔一切法律責任及費用，包含機關所發生之費用。機關並得請求損害賠償」（見北院卷一第305頁）、「各項採購交付承攬安全衛生管理要點第一章第3條」（見北院卷一第335頁）等契約約定、民法184條第1項前段、第184條第2項，並以民法第185條、第188條規定，被告聯大公司應與其所屬員工、被告中棪公司及其所屬員工間負連帶責任。又被告中棪公司部分，原告主張被告中棪公司為系爭工程專案管理顧問，因被告中棪公司所屬人員即被告陳達政、李健贏、郭國振有前開原告所主張之不作為義務違反，故被告中棪公司應依系爭專案管理契約第15條第2項：「廠商履約，其有侵害第三人合法權益時，應由廠商負責處理並承擔一切法律責任及費用，包含機關所發生之費用。如同時損及機關之權益時，機關並得請求損害賠償」（見北院卷一第570頁）、「各項採購交付承攬安全衛生管理要點第一章第3條」（見北院卷一第588頁）等契約約定、民法184條第1項前段、第184條第2項規定，與前開被告負共同侵權責任以及雇主連帶損害賠償責任。按民法第185條第1項前段所謂共同侵權行為，須共同侵權行為人皆已具備侵權行為之要件始能成立，若其中有人無故意過失，或無不法侵害行為，則不須與具備侵權行為要件之人負連帶損害賠償責任。而依民法第184條第1項前段規定，侵權行為之成立，須行為人因故意過失不法侵害他人權利，亦即行為人須具備歸責性、違法性，並不法行為與損害間有因果關係，始能成立，且主張侵權行為損害賠償請求權之人，對於侵權行為之成立要件應負舉證責任（最高法院109年度台上字第912號判決意旨參照）。就歸責事由而言，無論行為人因作為或不作為而生之侵權責任，均以行為人負有注意義務為前提，在當事人間無一定之特殊關係（如當事人間為不相識之陌生人）之情形下，行為人對於他人並不負一般防範

損害之注意義務。又就違法性而論，倘行為人所從事者為社會上一般正常之交易行為或經濟活動，除被害人能證明其具有不法性外，亦難概認為侵害行為，以維護侵權行為制度在於兼顧「權益保護」與「行為自由」之旨意（最高法院100年台上字第328號判決意旨參照）；次按侵權行為要件中之加害行為雖包括作為與不作為，惟如以不作為侵害他人之權益而成立侵權行為者，須以行為人依法令規定，或契約約定，或自己危險之前行為，或公序良俗負有積極作為之義務者始足當之(最高法院102年度台上字第1893號判決意旨參照)；再按因不作為而造成他人損害，應負侵權行為責任，除有法律或契約上有為一定作為義務外，亦須該不作為與損害之造成有因果關係為必要(最高法院104年度台上字第2004號民事判決意旨參照)。

2.被告李健贏、陳達政、張清秀、陳春瑋及謝文崇（以下合稱李健贏等5人）部分：

①就被告李健贏等5人，原告主張其等之肇事原因(即前述四、(二)1.2.3.4.)，均不可採，業經本院認定如前，茲不贅述。

②至被告李健贏等5人因系爭事故涉有違反技師法部分，按民事法院法官依法獨立審判，本不受行政機關或行政訴訟判決認定事實之影響，自仍得依調查證據、本於辯論之結果，以其自由心證而為認定，另案民事判決或行政判決所為事實之認定，於獨立之民事訴訟裁判，並無拘束力（最高法院100年度台上字第1191號、106年度台上字第2443號判決意旨參照）。

③原告雖以被告李健贏等5人因系爭事故涉有違反技師法，已受工程會懲戒分別予以不同程度之停業處分，並提出各該懲戒決議書為據(見本院111年度重訴字第50號卷五第341至461頁)，認被告李健贏等5人應連帶負損害賠償責任云云；惟經審視上開懲戒決議書之懲戒理由，其中被告李健贏部分為：「李義祥君為東新公司之分包商義祥工業社及義程營造有限

公司負責人，其於108年4月26日擔任系爭工程品管人員，復於109年12月8日轉任工地主任。李員改任工地主任時，被付懲戒人（即李健贏）為專案管理單位之技師，對於監造單位就施工廠商各項送審資料是否符合契約約定與相關法規之審查情形，負有複核之責，卻發生李員為本工程分包廠商公司負責人亦擔任工地主任，違反營造業法第28條規定之情事，顯被付懲戒人未覈實複核監造單位就廠商人員資格之審查情形，難謂善盡其專案管理技師覈實複核之作為義務。臺鐵局因應110年清明連續假期疏運旅客，於110年4月1日起至同年4月6日止一律禁止施工，被付懲戒人（即李健贏）知悉相關規定，應知工地出入口管制為工地安全重要環節之一，系爭工程工地範圍內包含營運中軌道，工地與軌道間並無阻隔，若施工人員、車輛及機具，於停工期間擅自進場施作，極可能導致工地發生意外。被付懲戒人（即李健贏）對於前述之危險，應藉由停工期間派員巡察工地，或設置可遠端連線之監視系統，以督導施工廠商及監造單位就工地門禁管制之執行或監督，被付懲戒人（即李健贏）疏於採行相關督察作為，未盡注意之義務…被付懲戒人對於工地現場安全防護措施之不足、相關工程品質缺失重複發生，且未覈實複核廠商資歷及人員資格，與停工期間未落實門禁管制情事發生，實屬被付懲戒人（即李健贏）應能注意而未注意之情事…」(見本院111年度重訴字第50號卷五第348-349頁)；被告陳達政部分為：「被付懲戒人（即陳達政)未針對本案工程鄰近東正線之潛在風險，提醒設計單位規劃妥適之安全防護措施，以避免發生嚴重危害公共工程安全情事，另就相關查核缺失重複發生及施工廠商品管人員資格不符合規定等情事，亦屬被付懲戒人（即陳達政)應注意能注意而未注意之情事」(見本院111年度重訴字第50號卷五第369頁)；被告張清秀部分為：「因未防患於先，未就案發地進行完善之風險評估，於既有施工便道規劃設置妥適之安全防護設施，復於發生混凝土預拌車熄火卡在邊坡之情形，亦未採取相關補救措

施…對其設計內容之掌握度嚴重不足，甚未實際至現場工區勘查及評估潛在風險可能性…情節重大」（見本院111年度重訴字第50號卷五第393頁）；對被告陳春瑋部分為：「本工程有工地現場安全防護措施不足、施工品質與安衛缺失重複發生及施工廠商人員資格不符合規定情事之發生，相關缺失實屬被付懲戒人（即陳春瑋）應注意能注意而未注意之情事，被付懲戒人（即陳春瑋）未善盡監造技師之義務」（見本院111年度重訴字第50號卷五第429頁）；被告謝文崇部分為：「本工程有工地現場安全防護措施不足、施工品質與安衛缺失重複發生及施工廠商人員資格不符合規定與停工期間門禁管制未落實等情事之發生，相關缺失實屬被付懲戒人（即謝文崇）應注意能注意而未注意之情事；又被付懲戒人（即謝文崇）對於工地現場異常情形之掌控，態度消極，輕忽110年1月間發生預拌混凝土車於施工便道彎道打滑、熄火之工地安全情事，未能即時積極處理督導施工廠商採行改善措施，未善盡監造技師之義務…」（見本院111年度重訴字第50號卷五第451頁）。綜上，除被告李健贏、謝文崇所涉「停工期間門禁管制未落實」之懲戒理由外，其餘事由業據本院認定與系爭事故無相當因果關係同前。從而，自難據此認李健贏、陳達政、張清秀、陳春瑋、謝文崇應就本件事故負責。

④至被告李健贏、謝文崇懲戒理由中之「停工期間門禁管制未落實」部分，係以：「李健贏、謝文崇知悉110年4月1日起至同年4月6日止一律禁止施工，應知工地出入口管制為工地安全重要環節之一，系爭工程工地範圍內包含營運中軌道，工地與軌道間並無間隔，若施工人員、車輛及機具施停工期間擅自進場施作，極可能導致工地發生意外。被付懲戒人對於前述危險，應藉由停工期間派員巡查工地，或設置可遠端連線之監視系統，以督導施工廠商工地門禁管制之執行，被付懲戒人疏施採行相關督察作為，未盡其監造技師之注意義務」等語（見本院111年度重訴字第50號卷五第348-349、450-451頁）。然在停工期間之前，系爭工地即有大貨車進

場施作多次之事實，均未發生與系爭事故類似之車輛掉落鐵軌之情事，是上開理由中所述「若施工車輛於停工期間擅自進場施作，極可能導致工地發生意外」等語，即非無疑；況且除非所稱之門禁管制係指全面禁止任何人進入，否則尚無法禁止李義祥以其內部人之身分於停工期間進入工區；再者，縱使違反門禁管制進入工區，亦不代表必然發生車輛墜落鐵軌之情事，系爭事故實乃違反門禁管制進入工區並因後續一系列連鎖且反常之行為(均如前述)始造成，故實難認二者間有何有相當因果關係存在。

⑤綜上，工程會懲戒之理由，並非針對系爭事故之侵權行為責任加以判斷，依前揭說明，民事法院就事實理由之認定自不受其他機關或判決認定事實之影響與拘束。是原告主張被告李健贏等5人因系爭事故涉有違反技師法，應負連帶賠償責任云云，為無理由。

3.被告李進福、張齊富財部分：

①原告固主張被告李進福及張齊富財分別擔任監造主任與職業安全衛生管理員，負有協助聯大公司監督東新公司施工之職責，被告李進福未如實審查李義祥有無工地主任資格、未落實門禁管制、未確保施工、監造日誌、施工進度填載正確、未落實工地安全措施（即AC路面、設置護欄）；被告張齊富財則未如實審查李義祥有無工地主任資格，確保施工、監造日誌、施工進度填載正確、未落實門禁管制、未善盡主動發現風險、善盡防免風險發生之責（即AC路面、設置護欄），其等上開不作為顯與系爭事故發生間具有因果關係，應負侵權行為損害賠償責任云云。

②惟查，原告前開主張，均經本院認定與系爭事故之發生並無相當因果關係，茲不贅述。至原告主張被告張齊富財未善盡「主動發現風險、善盡防免風險發生之責(未落實工地安全措施，即AC路面、護欄)」部分，本院審酌設置AC路面、護欄與否，均與系爭事故並無相當因果關係，況且本件護欄之設置亦無欠缺，業如前述，是原告此部分主張，亦屬無據。

又原告主張之被告張齊富財未善盡主動發現風險、善盡防免風險發生之責，若係指被告張齊富財於停工期間未落實工地門禁管制部分，惟審酌民事法律關係上，當事人間權利義務之適用順序為具體至抽象，亦即在當事人在具體事項已有約定或指示，即無由在此具體事項外，另援引契約抽象條款或相關法律規定就相同事項形塑其他義務，必待當事人間權利義務規範不明確，復無從自契約抽象條款中推演得出，始得援引相關法律規定推演出一般注意義務，此乃在私法自治原則下，解釋適用民事法律關係之當然。本院審酌系爭工程於清明連假停工期間，既已具體約定門禁係由東新公司執行，則即無再援引契約之抽象條款而逕為認定被告張齊富財有何未善盡主動發現風險、善盡防免風險發生之疏失甚明。綜上，原告前開主張，均屬無據。

4.被告聯大公司：

①按損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相當因果關係為成立要件。故原告主張損害賠償之債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在，亦不得僅以行為人就其行為有故意過失，即認該行為與損害間有相當因果關係（最高法院102年度台上字第140號、105年度台上字第2309號判決意旨參照）。又行為人因不作為成立損害賠償之債，除以行為人依法令、契約或自己之行為有作為義務外，仍以不作為與損害結果之發生有相當因果關係為要件，倘行為人有所作為仍不能防免損害結果之發生，該不作為與損害結果間，即無因果關係。

②原告主張被告聯大公司為系爭工程之設計監造服務廠商，被告聯大公司所屬人員即被告張清秀、陳春瑋、謝文崇、李進福、張齊富財應負過失侵權行為責任，依系爭設計監造契約第14條第2項：「廠商履約，其有侵害第三人合法權益時，應由廠商負責處理並承擔一切法律責任及費用，包含機關所發生之費用。機關並得請求損害賠償」（見北院卷一第305頁）、「各項採購交付承攬安全衛生管理要點第一章第3

條」（見北院卷一第335頁）等契約約定、民法184條第1項前段、第184條第2項規定，並以民法第185條、第188條規定應與其所屬員工、被告中棪公司與其所屬員工間負連帶責任云云。

③惟查，原告前開主張之肇事原因(即未落實系爭便道安全、未設置護欄、AC路面、工地門禁管制、被告聯大公司停工期間由東新公司巡查、李義祥是否具工地主任資格、施工進度及填寫報表等方面之設計監造義務等，均同前述)，本院認為俱不可採，對於被告聯大公司所屬人員即被告張清秀、陳春瑋、謝文崇、李進福、張齊富財主張之前開肇事原因，本院亦認為均與系爭事故發生並無相當因果關係。從而，原告主張聯大公司應依前開規定及系爭設計監造契約之約定就系爭事故應負賠償責任，均屬無據。

5.被告中棪公司、郭國振部分：

①原告主張被告郭國振係受僱中棪公司擔任系爭工程之專案經理，其未監督落實工地安全措施（AC路面、設置護欄）、未落實門禁管制、未監督其指派人員核實審查李義祥擔任工地主任之資格、未監督其指派人員查核施工進度、監督監造報表填報情形致生系爭事故，依民法第184條第1項前段、第184條第2項等規定，並以民法第185條規定與其他被告成立連帶責任。原告並主張被告中棪公司為系爭工程專案管理顧問，而因被告陳達政、李健贏、郭國振有前述不作為義務違反，被告中棪公司依應依專案管理契約第15條第2項：「廠商履約，其有侵害第三人合法權益時，應由廠商負責處理並承擔一切法律責任及費用，包含機關所發生之費用。如同時損及機關之權益時，機關並得請求損害賠償」（見北院卷一第570頁）、「各項採購交付承攬安全衛生管理要點第一章第3條」（見北院卷一第588頁）等契約約定、民法184條第1項前段、第184條第2項規定，與其等負共同侵權責任以及雇主連帶損害賠償責任云云。

②惟查，原告前開主張之肇事原因(未預先規劃、設計完善風

險防免設施如AC路面、設置護欄等、未督導被告聯大公司及監督東新公司落實工地安全措施如AC路面、設置護欄、未審查李義祥工地主任之資格、未監督查核施工進度、監督監造報表等，均同前述)，本院認均不可採，且與系爭事故發生並無相當因果關係，業如前述。從而，原告主張被告中棪公司、郭國振應依前開規定及契約約定就系爭事故負賠償責任，即屬無據。

五、綜上所述，原告依附表「原告主張之請求權基礎」欄，請求被告連帶給付489,542,094元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息，應予駁回，其假執行之聲請亦失附麗，併予駁回。

六、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。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　16　　日

民事第二庭　法　官　施孟弦

上列正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內向本院提出上訴狀（上訴狀應表明上訴理由）並繳納上訴審裁判費，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）。

如委任律師提起上訴者，亦應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　16　　日

書記官　洪瑞鴻

【附表】（原告主張、被告答辯及參加人意見，均詳附表）