

臺灣花蓮地方法院民事判決

114年度國字第21號

原告 蔡秋香

被告 國營臺灣鐵路股份有限公司

法定代理人 鄭光遠

訴訟代理人 葉繼升律師

複代理人 林佩儀律師

上列當事人間國家賠償事件，經臺北高等行政法院高等行政訴訟庭以113年度訴字第997號裁定移送本院審理，本院於民國115年3月3日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

一、原告起訴後，被告國營臺灣鐵路股份有限公司(下稱臺鐵公司)法定代理人由杜微變更為伍勝園，經具狀聲明承受訴訟後，又由伍勝園變更為鄭光遠，茲據變更後現任代表人具狀聲明承受訴訟，應予准許。

二、按訴狀送達後，若合於民事訴訟法第255條第1項但書各款規定之情形，或被告於訴之變更或追加無異議，原告固得將原訴變更或追加他訴，惟訴之追加或變更，僅得於言詞辯論終結前為之。於言詞辯論終結後，因已無從再利用原訴之訴訟程序為言詞辯論，即無從再准為訴之追加或變更，此觀諸民事訴訟法第255條、第261條規定即明(最高法院94年度台抗字第125號、101年度台抗字第708號裁定意旨參照)。經查，原告於民國115年3月13日提出民事追加被告狀，追加內政部警政署鐵路局花蓮分局龔姿方(原告誤載為襲姿方，本院逕予更正)、宜蘭縣監理站所長黃鈴婷、承辦人黃湘好、

01 違章四股股長蕭敏慧、吉安鄉公所建設科鄭寶俊、國家運輸
02 安全調查委員會為被告，並請求上開追加被告與被告臺鐵公
03 司連帶賠償原告新臺幣320萬元；原告請求本院就網狀線畫
04 錯、無人看守、遮斷器錯誤、花蓮縣警察局龔姿方警員沒有
05 臺鐵公司開公共危險罪罰單聲請鑑定。經查，原告請求追加
06 內政部警政署鐵路局花蓮分局龔姿方、宜蘭縣監理站所長黃
07 鈴婷、承辦人黃湘妤、違章四股股長蕭敏慧、吉安鄉公所建
08 設科鄭寶俊、國家運輸安全調查委員會等人為被告，惟原告
09 本件訴訟業於115年3月3日言詞辯論終結，揆諸前揭規定，
10 本件原告遲於本院言詞辯論終結後始具狀追加被告並非合
11 法，既不生追加之效力，本院亦無從為之審酌，合先敘明。

12 三、另原告本主張一併援引國家賠償法第2條為請求權之基礎云
13 云，但未具體指明有何應負責之公務員，而於言詞辯論期日
14 經本院闡明，國家賠償法第3條第1項規定乃採無過失責任主
15 義，而同法第2條則須以公務員有具體不法故意或過失為成
16 立要件，如尚且不能證明有機關應負責之無過失賠償責任，
17 即更難證明公務員有應負責之不法故意或過失責任後，原告
18 乃當庭表示不再主張上揭第2條之請求，然其於言詞辯論終
19 結後，復出爾反爾，羅列追加上開公務員為被告，但未具體
20 提出違法事實之證據，則上開追加即有違背訴訟程上誠實信
21 用原則之情事，應不許以再開辯論方式同意其追加；同理，
22 本院已於言詞辯論終結前向原告闡明其主張公共設施具有瑕
23 疵乙節所應達成之證明度負擔，非僅幾紙新聞報導已足，尚
24 須專家之可信鑑定始為足夠，而鑑定費用成本甚高且應由原
25 告墊付，且縱使證明平交道之設置或管理有瑕疵，該瑕疵亦
26 未必與損害發生有相當因果關係，勸諭原告深思其調查之必
27 要性，原告則當庭表示不聲請鑑定，則應不准其於言詞辯論
28 終結後之鑑定聲請，併予說明。

29 貳、實體部分：

30 一、原告主張：

31 (一)原告於民國112年9月10日20時36分駕駛車牌號碼000-0000號

01 自用小客車，行經花蓮縣吉安鄉稻香村鐵路平交道時，與臺
02 鐵公司445次普悠瑪列車發生擦撞，內政部警政署鐵路警察
03 局花蓮分局以有「於鐵路平交道臨時停車」之違規予以舉
04 發，嗣交通部公路局臺北區監理所依道路交通管理處罰條例
05 第54條第3款規定，以113年1月22日北監宜裁字第43-U00000
06 000號裁決書，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）3萬4,000元及
07 吊扣駕駛執照12個月，並應參加道路交通安全講習，惟原告
08 所涉公共危險罪刑事部分，經花蓮地方檢察署檢察官作成11
09 2年度偵字第7483號不起訴處分書。

10 (二)被告臺鐵公司對於花蓮縣吉安鄉稻香村鐵路平交道有設計瑕
11 疵，儲車空間不足及遮斷器不明顯、未設置防撞錐、無人看
12 守導致原告受困黃網線上進退不得發生系爭車禍，被告臺鐵
13 公司設置設施顯有欠缺，原告因此遭處罰鍰及吊扣駕駛執
14 照，無法開車使房仲工作無法進行，往返醫院照顧家人不方
15 便而受有3,235,320元之損害，損害羅列如下：(一)自宜蘭
16 縣羅東鎮至花蓮地檢署交通費，每趟2,360元，來回合計4,7
17 20元。(二)宜蘭縣羅東鎮至宜蘭監理站陳述及申復往返交通
18 費，每趟150元，合計600元。(三)工作損失暨減少勞動能力
19 損害250萬元。(四)精神慰撫金50萬元。(五)汽車維修費13
20 0,000元。(六)車輛事故後價值減損130,000元。爰依國家賠
21 償法第3條之法律關係，提起本件訴訟，並聲明：被告應給
22 付原告3,235,320元。

23 二、被告臺鐵公司則以：事故發生當日，該列車前方行車記錄器
24 拍攝到原告駕駛車輛停止於鐵路平交道旁，且原告車輛之車
25 頭已侵入該處鐵路軌道上方，列車煞車不及而撞擊原告車輛
26 左前車頭，顯見原告於本件事發前，並未依道路交通安全
27 規則第104條第1項第3款規定，與軌道保持3至6公尺之安
28 全距離，且當時原告所駕駛車輛停車位置後方無其他車輛停
29 放，有足夠空間可供原告暫停以避讓列車，但原告並未倒車
30 以免遭到列車撞擊，足見原告駕駛車輛遭受列車撞擊受損，
31 顯因其過失所致等語，並聲明：原告之訴駁回。

01 三、本院之判斷：

02 (一)國家賠償法第3條第1項規定，公共設施因設置或管理有欠缺，
03 致人民生命、身體、人身自由或財產受損害者，國家應
04 負損害賠償責任。此項規定之成立，通說認為須具備四大要件：
05 須為公共設施、須設置或管理有欠缺、須人民受有損害，以及最關鍵之「須有相當因果關係」。上揭規定之國家
06 賠償責任，係採無過失主義，即以該公共設施之設置或管理
07 有欠缺，並因此欠缺致人民受有損害為其構成要件，非以管理
08 或設置機關有過失為必要（最高法院85年台上字第2776號
09 民事判例）。所謂公有公共設施，包括由國家設置且管理，
10 或雖非其設置，但事實上由其管理且直接供公共或公務目的
11 使用者，均屬之（最高法院108年度台上字第2454號民事判
12 決）。所謂公共設施之設置有欠缺，係指公共設施建造之
13 初，即存有瑕疵而言；管理有欠缺，係指公共設施建造後未
14 妥善保管或因其他情事發生瑕疵，而於瑕疵發生後怠於適時
15 修護而言（最高法院102年度台上字第1494號民事判決）。
16 又人民依上開規定請求國家賠償時，尚須人民之生命、身體
17 或財產所受之損害，與公有公共設施之設置或管理之欠缺，
18 具有相當因果關係，始足當之。亦即在公有公共設施因設置
19 或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生損害
20 者，即為有因果關係，如必不生該等損害或通常亦不生該等
21 損害者，則不具有因果關係（最高法院95年度台上字第923
22 號民事判決）。國家賠償法第3條第1項規定立法例採國家自
23 己責任，其性質係屬「危險責任」，具有社會保險之效果，
24 在現今風險社會中彌補過失責任填補功能之不足。而保障人
25 民安全係國家存在的意義及目的，因該風險造成人民自由權
26 利等損害者，風險責任當優先分配予國家。是以國家機關是
27 否應依本條項負國家賠償責任，在於公共設施有無設置或管
28 理欠缺之不法結果發生，不以設置或管理者主觀上有故意或
29 過失為必要。其如主張因不可抗力或第三人行為之介入而免
30 除責任，仍以該公共設施具備通常所應有之安全性為前提。
31

01 至被害人之行為倘為損害發生之共同原因，基於公平與損害
02 分配原則，賠償義務機關得主張過失相抵以減輕或免除賠償
03 金額，但不影響國家賠償責任之成立（最高法院111年度台
04 上字第1715號民事判決）。國家賠償法第3條所規範之國家
05 責任，不以設置或管理者主觀上有故意或過失為必要。這
06 種「危險責任」的邏輯在於，國家既然創造或維持了一個公
07 共空間或設施，便負有確保該設施具備「通常應有之安全
08 性」之職務義務。然而，這種安全性並非「絕對安全」，而
09 是指設施在「通常使用目的」與「通常使用方法」下之安全
10 性。倘若損害之發生，係因被害人或其他第三人行為介
11 入，且該行為本身已足以單獨導致損害結果之發生，並使原
12 設施欠缺之危險性不再具備支配力者，則應認原設施欠缺與
13 損害間之因果關係業已斷絕。國家賠償制度之目的，在於保
14 護人民免於不可控之行政風險，而非解除個人對於自身行為
15 之最終責任。

16 (二)原告主張其於112年9月10日20時36分駕駛自用小客車，行經
17 花蓮縣吉安鄉稻香村鐵路平交道時，與臺鐵公司445次普悠
18 瑪列車發生擦撞事故之事實，有臺北高等行政法院判決（11
19 4年度交字第2173號）卷附採證照片（高行卷第46至49頁、
20 第69至78頁、第101至105頁）、舉發通知單、交通違規陳述
21 單、違規陳述書及附件，及原處分暨送達證書附卷可稽（高
22 行卷第35至38頁、第53至56頁、第65至67頁）及花蓮地檢署
23 112年度偵字第7483號檢察官不起訴處分書等可稽，為兩造
24 所不爭。

25 (三)原告以其駕車遭被告普悠瑪列車擦撞，乃因有稻香村鐵路平
26 交道有設計瑕疵，儲車空間不足及遮斷器不明顯、未設置防
27 撞錐、無人看守等設置或管理上之瑕疵，主張被告應賠償其
28 因該事故所生如上之損害，乃依國家賠償法第3條第1項規定
29 請求國家賠償等語，惟經被告否認及拒絕賠償。然查：

- 30 1. 系爭事故發生之稻香村鐵路平交道，因其遮斷器設置之位
31 置，與鐵軌間之距離，長達四十多公尺，中間路面為繪製黃

01 色之網狀線，依交通部在109年9月發佈行政令函「交路字第
02 10950105311號函」，針對車輛在鐵路平交道網狀線等列車
03 通過的行為，重新定義所謂的平交道範圍。根據此行政令
04 函，設有柵欄的平交道，以柵欄界定平交道範圍；未設置柵
05 欄的平交道，以停止線及其延伸界定其範圍。故本件平交道
06 因改善前，按其設置狀態，在遮斷器與鐵軌間之網狀線區
07 域，在交通法規上被視為平交道範圍，因此當通行車輛繁忙
08 時，已通過遮斷器之車輛容易因前方尚有車輛緩慢行進，於
09 火車將通過而燈光、聲響警報作動及遮斷器放下之際，仍困
10 於四十多公尺之網狀線內，造成暫停平交道或於平交道倒車
11 等重大違規事件，乃本院職務上知悉之事實（本院行政訴訟
12 庭112年度交字第28號）。因此，新聞報導所指「危險平交
13 道」，亦係因上述說明之緣由而來。是以，危險平交道乃指
14 容易造成違規吊照之陷阱而言，而是指駕駛人必須格外注意
15 通過以防被困在網狀區內造成高額罰款及吊照之情事發生。

16 2. 又依鐵路法第14條及47條授權訂定頒布之「鐵路立體交叉及
17 平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」第14條規定，平
18 交道依設置防護強度，共分為四種。其中除第一種平交道須
19 設遮斷器及警報裝置，並應晝夜派看守柵工駐守外，其餘三
20 種則並無須派員日夜看守。而依同規則第10條規定，雖合於
21 第一種平交道之每日交通量標準者，但若連續6小時以上無
22 列車通過者，得設第二種鐵路平交道；同規則第11條規定，
23 道路交通尖峰小時通過列車次數30次以下，鐵路平交道跨越
24 正線在4線以下、自動警報器之閃光燈視距在40公尺以上、
25 警報時間在三十秒鐘以上者，得設為第三種鐵路平交道。而
26 本件事務發生之稻香平交道，依上述設置規則，其夜間有長
27 達六小時無列車通過，每日通過列車不及上述次數，且鐵路
28 平交道跨越正線在4線以下等情形，顯而亦見，應可推知非
29 有設為第一種鐵路平交道之必要。故難認有未派員看守之缺
30 失。

31 3. 再者，本件平交道之鐵軌外尚留有40多公尺之網狀線，有充

01 足之儲車空間。更甚者，此平交道固存在容易使車輛困在網
02 狀區內之違規陷阱，但此原因乃道路與鐵道先天環境因素使
03 然，而由法律經濟分析之觀點，若要防範交通事故發生，其
04 注意義務之分擔，以駕駛人遵守交通規則即可避免，成本最
05 低；反之，若要改變現存環境，則成本甚高。系爭事故之平
06 交道設有遮斷器及警報裝置，並繪有各種警告標誌及標線，
07 若駕駛人確實遵守道路交通安全規則第104條第1項第1款規
08 定：「汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，
09 應即將速度減低至時速15公里以下，接近平交道時，應依下
10 列規定：一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如
11 警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下或看守人員
12 表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行
13 後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，
14 仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。……」等規
15 定，則當可避免事故發生。而原告違反上開規定，肇生事
16 故，有裁罰書及確定行政訴訟判決在卷，自難反指被告之平
17 交道設置或管理有欠缺。原告停車於鐵軌旁，依當時之狀況
18 （原告車輛進入平交道前，警報器已啟動，而其前方鐵軌另
19 一側之遮斷器尚未放下，同時尚有原告後方的小貨車可超越
20 通過，小貨車通過約10多秒後前方鐵軌另一側遮斷器始放
21 下，放下後又約20多秒後列車始出現通過平交道），對合理
22 之汽車駕駛人而言，應有足夠反應時間，且應可理解其停車
23 之位置會有火車即將通過，而當時非無可能防止事故發生之
24 餘地，原告卻忽視未採行成本甚低之手段（倒車退出鐵軌範
25 圍）予以防止碰撞，關於損害之發生，其過失之重大程度，
26 已達依民法第217條第1項規定，損害之發生得免除被告賠償
27 之地步。復觀原告請求之損害項目中，大部分為無理由或欠
28 相當因果關係，不應准許，實無耗用不相當之勞費及時間就
29 系爭平交道無設置或管理上欠缺加囑託鑑定之必要。

- 30 4. 最重要的，本件如被告所辯，當燈光及聲響警報器已作動、
31 遮斷器已放下時，原告應知有火車即將通過此平交道，而原

01 告車頭仍停留在鐵道範圍內，亦即火車將會通過之範圍內，
02 而其後方尚有40多公尺的網狀空間可以倒退，非但不倒退，
03 且無視聲光警報之警示作用，仍將其車停在鐵軌旁，而車
04 頭、左前輪侵入鐵道範圍（如附圖，高行卷第103頁），無
05 異等待火車來碰撞。蓋公共設施之設置及管理，雖應追求絕
06 對之安全，然用路人對於公共設施之利用亦負有自我保護之
07 注意義務。查系爭平交道縱因地理環境特殊而有縱深較長之
08 情形，然被告已依規定設置警鈴、閃光號誌及遮斷器，並足
09 以提供用路人預警。原告於警報啟動後，本應保持安全距
10 離，卻仍冒險闖入並將車輛停滯於軌道範圍內，且於長達數
11 十秒之預警時間內，未採取倒車避讓之極低成本避險作為，
12 此種『個人冒險行為』實已超越公共設施所能預期之安全負
13 擔範圍。依客觀觀察，損害之發生完全係因原告之極度疏忽
14 所致，設施之狀態僅為其違法行為之背景環境，難認有相當
15 因果關係。因此，由本件事故發生過程，若非有原告上述不
16 合理行為，通常依此平交道設置之狀態，亦應不致於發生該
17 等碰撞事故及損害，是以難認本件平交道之設置與管理，與
18 原告主張之損害間，有相當因果關係。此亦為本院審酌後，
19 認無再開辯論及交付鑑定必要之理由。

20 (四)綜上所述，原告未能證明被告所設置及管理之鐵路平交道有
21 何缺失，且縱有一定缺失，該缺失僅存在違規陷阱，尚不足
22 以認定與其主張之損害間有相當因果關係。從而，原告主張
23 國家賠償而請求命被告給付如其訴之聲明，乃無理由，應予
24 駁回。

25 四、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判
26 決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。至於原告於言
27 詞辯論後始提出民事追加被告狀，請求本院就網狀線畫錯、
28 無人看守、遮斷器錯誤、花蓮縣警察局龔姿方警員沒有臺鐵
29 公司開公共危險罪罰單等聲請鑑定，惟本件言詞辯論既已終
30 結，原告始提出新攻擊、防禦方法，本院無從審酌，一併敘
31 明。

01 據上論結，原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主
02 文。

03 中 華 民 國 115 年 3 月 27 日
04 民事第二庭 法 官 沈培錚

05 以上正本係照原本作成。

06 如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上
07 訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後
08 20日內補提上訴理由書（均須按他造當事人之人數附繕本並繳納
09 上訴裁判費）。

10 如委任律師提起上訴者，亦應一併繳納上訴審裁判費。

11 中 華 民 國 115 年 3 月 27 日
12 書記官 陳良璋

13 附圖
14



事故現場平交道記錄器錄影-拍到原告車輛停在平交道上，其車頭、左前車輪侵入軌道範圍
影片時間 00：00：13（行車記錄器時間 20：39：19）