臺灣高等法院花蓮分院刑事判決

113年度交上訴字第9號

上　訴　人　臺灣花蓮地方檢察署檢察官
上　訴　人
即　被　告　蔡國松
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
卓奮杰
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
共　　同
選任辯護人　籃健銘律師
上　訴　人
即　被　告　彭東發
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
徐珍亮
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
共　　同
選任辯護人　林國泰律師
上　訴　人
即　被　告　温國雄
000000000000000000
000000000000000000
諶仲泰
000000000000000000

000000000000000000
共　　同
選任辯護人　陳明欽律師
　　鄭書暐律師
被　　告　林庠宏
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
上列上訴人因被告過失致死案件，不服臺灣花蓮地方法院111年度交訴字第22號中華民國113年7月5日第一審判決（起訴案號：臺灣花蓮地方檢察署109年度偵字第3911號、110年度偵字第2490號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決有罪部分均撤銷。

上開撤銷部分，蔡國松、卓奮杰、彭東發、徐珍亮、温國雄、諶仲泰均無罪。

其他上訴駁回。

理　由

一、公訴意旨略以：上訴人即被告蔡國松、卓奮杰（下逕稱姓名，或合稱蔡國松2人）為○○縣政府○○○（下稱○○○）技士、約用人員；上訴人即被告彭東發、徐珍亮（下逕稱姓名，或合稱彭東發2人）為○○營造有限公司（下稱○○公司）員工；上訴人即被告温國雄、諶仲泰（下逕稱姓名，或合稱温國雄2人）為○○工程顧問股份有限公司（下稱○○公司）員工。緣○○縣政府以公開招標方式發包「縣000線19K＋840～22K＋500○○○街至○○○○段」路段拓寬工程（下稱系爭工程），其中設計與監造部分於民國104年2月間由○○公司以政府採購法非建築物工程技術服務建造費用百分比各級距百分比上限之98%得標，施工部分則於108年12月間由○○公司以新臺幣（下同）4億6,598萬712元得標，○○縣政府並分別與○○公司、○○公司簽有工程採

購契約(下稱採購契約)、公共工程技術服務契約書（下稱技服契約）在案，系爭工程之交通維持計畫（下稱交維計畫）則由○○○提報予「○○縣道路交通安全聯席會報」（下稱道安會報）於109年2月18日初審通過後，並於109年2月26日提報道安會報109年2月份道安聯繫會議（下稱道安會議）審議通過，得標之○○公司指派徐珍亮及彭東發為施工單位之工地主任及安全衛生工程師；得標之○○公司指派溫國雄及諶仲泰擔任監工單位之監造技師及品質管理工程師，○○○則指派蔡國松及卓奮杰擔任系爭工程督導之主辦及協辦。徐珍亮、彭東發依據上開契約及相關法令，本應注意工地周邊地區交通之維護；溫國雄、諶仲泰依據上開契約及相關法令應注意監督施工單位交通維持工作，蔡國松、卓奮杰依法令應注意確實督導，蔡國松、卓奮杰、溫國雄、諶仲泰、徐珍亮、彭東發更應注意系爭工程應確實依據經核定之系爭交維計畫確實執行，尤應注意封閉路肩路段之照明、警示設施是否充足妥當，竟疏未注意如起訴書附表所示之項目(下合稱交維佈設)未確實依交維計畫設置，導致系爭工程之交通安全未達於經核定交維計畫所期待之合理狀態，而於109年8月25日18時57分許，被告林庠宏（下逕稱姓名）駕駛裝載礦物細料之車牌號碼000-0***號營業用曳引車（車號詳卷，下稱C貨車）沿○○縣○○鄉○○路0段（下稱系爭路段）由南往北方向行駛時，亦疏未注意駕駛C貨車行經施工區域應依工區速限行駛，且依其當時情形並無不能注意之情形，竟疏未注意及此，以超過工區時速限制30公里之平均時速約52.49公里駛至系爭路段與○○○路交岔路口（下稱事故路口）時，適有被害人葉○妏（下逕稱姓名）騎乘車牌號碼000-***號重型機車（車號詳卷，下稱A機車）同向行經該處，因該封閉路肩路段之照明、警示設施不足，致葉○妏閃避不及自摔後向左側跌倒，遭林庠宏所駕駛之C貨車右後車輪捲入而輾壓致全身多處鈍創、顱骨粉碎性骨折死亡，因認蔡國松、卓奮杰、溫國雄、諶仲泰、徐珍亮、彭東發、林庠宏（下合

稱被告7人）均涉犯刑法第276條過失致人於死罪嫌等語。

二、檢察官認被告7人涉有過失致死罪嫌，無非係以被告7人之供述、技服契約、採購契約、交維計畫、○○縣政府109年10月22日府警交字第1090207555號函檢送道安會報109年2月18日會議紀錄（下稱初審會議紀錄）及109年2月26日道安會議紀錄關於六、提案討論：提案一部分（下稱審議會議紀錄）等資料、道安會報111年3月30日花道安字第1110000570號函文、行政院公共工程委員會工程技術鑑定委員會（下稱工程會鑑定委員會）鑑定書（下稱工程會鑑定書）、葉○妏之相驗屍體證明書、檢驗報告書、相驗屍體照片、道路交通事故現場圖（下稱事故現場圖）、調查報告表㈠、㈡、車輛及現場照片、林庠宏右側車側行車紀錄器攝影紀錄（下稱行車紀錄器影像）、111年6月20日逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心（下稱逢甲大學行車鑑定中心）鑑定報告書（下稱逢甲大學鑑定報告）等資為依據。

三、訊據被告7人均堅詞否認有何過失致死之犯行，均辯稱：並無過失等語。辯護人則為被告辯護如下：

㈠蔡國松2人之共同辯護人：

⑴蔡國松2人為主辦機關之承辦人員，雖負有督促並指導監造單位及施工廠商依契約及規範執行工作之義務，惟具體檢視工程施作情形，並於發現缺失時及時要求施工廠商改善，應屬監造單位之工作內容及職責。

⑵蔡國松2人並非第一線常駐工地之人員，僅為工程案件之承辦人員，隨工程進度不定期前往工區進行督導，已符合「公共工程施工品質管理作業要點」第15點規定之要求。又該作業要點第15點第2項之書面通知改善義務，前提要件為機關「發現」工程缺失時，應通知監造單位及施工廠商改善，惟本案包括監造單位、施工廠商或其他用路人，均未曾反映系爭路段之交通維持設施佈設有何缺失或待改善之處，其等既「未發現」缺失，又如何「立即」書面通知監造單位、施工廠商改善；況本案非屬承辦人員明知有缺失卻怠於通知廠商

改善之情形，而係在無人通報、完全未知之前提下突然發生意外事故，自不能事後歸咎蔡國松2人未主動發現並要求廠商及時改善，而有注意義務違反之情形。

⑶葉○妏係違規行駛於系爭路段之路肩，更自C貨車後方突然加速行駛，逾越工區時速30公里之速限試圖追越C貨車，未與之保持適當安全距離，乃具有高度危險性之駕駛行為。

⑷系爭路段○○○護欄上方均設有紅色圓形燈，且事故路口前方有「LED限速30標誌」、路口設有「LED輔2標誌」、「遵19標誌」，足使葉○妏在抵達事故路口前可明確辨識前方為工區、應減速慢行，亦能清楚辨識加裝「圓形警示燈」之○○○護欄之具體位置，則系爭路段縱未拉設線燈，應不會影響駕駛人或用路人對於前方為工區或路肩有交維設施之判斷。

⑸○○縣政府委託社團法人中華民國交通工程技師公會（下稱交通技師公會）評估事故路口之交維設施佈設是否符合相關交通安全法規及工程實務，結果為：如A機車以速限30km/hr行駛，工區臨接路口，依道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱標誌設置規則）不用設置前漸變區段；工區臨接路口之寬度，足供車輛應變；工區照明足供系爭機車駕駛辨識工區後，逐漸駛離行駛路線進入改道段車道，有交通技師公會出具之施工中交通維持設施評估報告書（下稱評估報告）在卷可稽。

⑹葉○妏因違規行駛於路肩，又冒險追越C貨車，以時速63公里左右之速度行駛，違反工區限速時速30公里之規定，顯已違反一般人之駕駛經驗，其偶發之危險駕駛行為，致其操縱不慎而自摔，與本案交維設施之佈設無相當因果關係。

⑺蔡國松2人均係未在施工現場監工之主辦機關承辦人員，僅負有「督導」義務，難認其等對於葉○妏事發當時騎機車超速且違規行駛於路肩之事實，具有預見可能性。且其等無從知悉事故路口交維設施之擺放情況，更無法確認擺放情形與交維計畫有無不一致之情事，故縱認交維設施之佈設可能略

與交維計畫不一致，其等對此亦無客觀預見可能性。

⑻綜上，請為蔡國松2人無罪判決等語。

㈡彭東發2人之共同辯護人：

彭東發2人對於葉○妏發生本件車禍導致死亡之結果，並無過失可言，理由如下：

⑴工程會鑑定書並未就本案事故與施工單位等違反工程常規之處具有關聯性為鑑定。查本案事故地點之工區位在路面邊線以外，並無道路縮減而影響車輛通行之情形，又系爭路段已設置圓形警示燈及輔2、遵19、限速30公里等明顯標誌，已足達警示之效果。工程會鑑定書雖以審查核定之交維計畫及審議會議紀錄之內容，作為施工廠商、監造單位及業主有無確實執行之鑑定依據，惟事故路口之施工區域在非法定車道之路肩，依標誌設置規則145條規定之反面解釋，應無需設置漸變段、爆閃式警示燈、LED自發光施工標誌、施工標誌、活動型拒馬、交通錐等交通管制設施之必要，是工程會鑑定書未將工區係位在路面邊線以外之要件納入考量，遽認交維措施未盡完備，容有誤會，更無拘束法院之效力。

⑵本件車禍最主要之關鍵，在於葉○妏騎乘A機車行駛在非供車輛行駛之路肩，復有在工區嚴重超速行駛之危險駕駛行為，因操作不慎而自摔捲入C貨車之輪下而喪生，與系爭路段之路肩擺放○○○護欄位置或事故路口之照明，並無相當因果關係：

①逢甲大學鑑定報告認葉○妏騎乘A機車沿路肩超速行駛，致遇前方通行空間減縮狀況煞閃不及，同時未注意與左側C貨車保持安全間隔，為肇事主因。故葉○妏騎乘A機車於路肩之行為，明顯違反道路交通安全規則而屬違規行為，至為明確。

②C貨車於事故前係穩定行駛於外側車道，葉○妏騎乘A機車欲超越前方之C貨車，始由C貨車後方加速「違規行駛於路肩」而與C貨車併行，復因車速過快而自摔（依逢甲大學鑑定報告認事故前約為63.07km/hr，推估摔倒時約為55.89km/h

r），換言之，倘若葉○妏案發時有與C貨車保持適當距離，且依速限行駛，未有危險超車之行為，應不致有此憾事發生。

③依上，本案交維措施之擺放與葉○妏死亡之結果，並無相當因果關係。逢甲大學鑑定報告認可行駛路肩之結論，違反交通安全法規明文不得行駛於路面邊線之外（即路肩）之規定，將葉○妏此肇事因子排除在外（即行駛於路肩尚屬合理），未秉持客觀立場依現行交通安全規則之規定為鑑定，容有嚴重瑕疵，毫無拘束法院之效力，顯不足採。

⑶彭東發2人係依據交維計畫提出施工查驗申請，經監造單位審查為「合格」後，始依據查驗合格之交維計畫內容為具體之安全設施之施作，故其等並無過失，至為明顯。

⑷綜上，彭東發2人並無起訴書所載之過失致死犯行，請為該2人無罪之諭知等語。

㈢溫國雄2人之共同辯護人：

⑴事故路口之路燈（下稱系爭路燈）於事故發生前遭移除，將會影響工區之夜間照間效果及夜間辨識度，有工程會鑑定書可稽，是系爭路燈遷移顯將阻斷夜間警示措施不足之因果關係，取而代之成為產生車禍結果之原因。

⑵監造單位並非路燈遷移之權管單位，路燈、燈桿亦非監造設計範疇，監造實無法在第一時間「及時」得知路燈遷移之情形。系爭工程施工期間，若施工單位有遷移路燈之需要，會先通知監造單位，本案事故發生之前，監造單位並未收到任何來自施工單位、縣府人員或其他有關單位之消息，獲知事故地點之路燈將要遷移；尤其，系爭路燈為附掛於電線桿之路燈，並非契約項目內預計要拆遷之既有路燈(註：契約項目內之39盞路燈，外觀均為一體成型，而非附掛式，嗣因實際需要，僅拆遷33盞路燈），有施工單位工地主任徐珍亮於原審之證詞可稽，是假若要拆，拆遷前根本也不會通知監造單位，在在可見監造單位確實難於第一時間及時獲知系爭路燈遭拆遷之事。倘本案車禍之發生，乃繫諸於相關單位擅自

遷移系爭路燈之行為，自不足認監造單位人員有何過失。

⑶依系爭工程之監造計畫以觀，系爭工程係採取三級品管制度，而直接控管工地現場之單位，係負責第三級品管之施工單位，而非監造單位，徐珍亮即施工單位之工地主任於原審供述：本案事故地點前方未設置爆閃式警示燈，是因為肇事時間是在夜間，夜間收工，設施都已撤離；下班就會把拒馬跟三角錐等交維設施收起來等語，可知施工現場之交維設施並非一成不變，尤其於夜間，施工單位會自主隨機調整現場佈置，則在三級品管制度下，監造單位人員客觀上自不可能如施工單位人員一般，能夠第一時間獲悉現場任何變動，有效控管風險，避免危害發生。是本案車禍縱認係肇因於爆閃式警示燈等夜間警示設施不足，且監造單位有每週2次之巡查義務等情，仍會因施工單位於監造單位檢查後，對於爆閃式警示燈等夜間警示設施有所變動，從而使監造單位難以避免因此所生之風險。

⑷依交通技師公會評估報告，顯示事故地點之照明，實足夠機車騎士應變，且案發地點無規定應設置漸變區段，縱使有依當地速限設置漸變段，因機車騎士超速行駛，本案事故仍極有可能會發生，自難謂監造單位客觀上有預見並避免結果發生之可能性，益徵本案事故應係肇因於A機車之超速行駛，則漸變段設置與否，當與本案事故無相當因果關係。

⑸○○公司曾參與系爭工程之工作人數多達20餘人，而於監造之內部分工方面，溫國雄所擔任之監造技師，其職務並非專職專任在工地，因擔任此職同時尚有許多其他工程案件需處理，實際前往工地現場對施工單位為檢查之人員，乃○○公司指派於系爭工程之監造工程師(或稱品管工程師)，此職務始專門負責特定工地之檢查，通常僅在現場檢查面臨困難時，方會請監造技師到場協助，而系爭工程之專任監造工程師分別為謎仲泰、案外人沈○霜，並另有兼任之監造工程師即案外人盧○芳，溫國雄確非實際前往系爭工程工地現場檢查施工單位之人員。本案車禍發生前後，謎仲泰因遇○○謎

○鎮罹患惡性腫瘤，不時需要前去照顧(參上證4)，109年6月至8月間，謎○鎮長達28天皆在住院，故本案監造工程師間曾經內部協調，自同年6月中開始，不惟交維設施之數量幾乎皆由案外人沈○霜、盧○芳清點，此有系爭工程施工查驗申請單可稽，且持續至同年7、8月間，針對前往現場對施工單位為檢查之事宜，亦由沈○霜、盧○芳負責，是温國雄2人於監造單位內部分工下，並非案發當時實際檢查施工單位之人。

⑹綜上，温國雄2人實難以預見並避免本案車禍憾事之發生，核與檢察官所指涉之過失致人於死罪構成要件不符，請為其等無罪之判決等語。

四、經查：

㈠被告7人對於：⑴○○縣政府以公開招標方式發包系爭工程，其中設計與監造之部分由○○公司得標，施工部分由○○公司得標，○○縣政府分別與之簽訂技服契約及採購契約。⑵蔡國松及卓奮杰分別為發包單位○○○之技士及約用人員，為系爭工程之主辦及協辦。彭東發及徐珍亮分別為施工單位○○公司之工地主任及安全衛生工程師，都常駐在系爭工程的工地現場。温國雄及謎仲泰分別為監造單位○○公司之監造技師及品質管理工程師，監造技師不需要常駐系爭工程的工地現場，品質管理工程師需要常駐系爭工程工地現場。⑶交維計畫由○○公司彭東發擬定，交由○○公司謎仲泰審查後，提送○○○提報予道安會報，於109年2月18日初審通過後，再於109年2月26日提報道安會議審議通過，系爭工程之交維計畫即依此執行。⑷109年8月25日18時57分許，葉○妏騎乘A機車沿系爭路段由南往北之方向超速行駛於路肩，行至事故路口時，因路肩放置○○○護欄致路肩空間縮減，葉○妏因閃避不及自摔並向左側之外側車道倒地，適為同向後方林庠宏所駕駛超速行駛在外側車道之C貨車右後車輪捲入輾壓致全身多處鈍創、顱骨粉碎性骨折致死等事實均不爭執（本院卷一第340-341頁）。且本案交維計畫經道安

會報初審通過後，復經109年2月26日道安會議審議通過，其中事項包含：⑴提前於工區前方設置工程告示牌，並於工區設置LED導標、輔2標誌及速限標誌，提醒車輛注意通行、⑵施工區段安全圍籬或○○○護欄前後拉設線燈及設置爆閃式警示燈，並加強夜間警示設施且需隨時保持明亮，以增加民眾視距及行車安全、⑶工程施作區域漸變段交通安全措施必須完善，兩端指派人工旗手疏導來車、⑷該路段為交通要道且為大型貨車行駛路線，施工階段若僅剩1快車道1慢車道供車輛通行時，2車道間以交通桿區隔出快慢車道，以維護機慢車輛通行安全等事項（下合稱審議附帶事項），有○○縣政府109年10月22日府警交字第1090207555號函檢送之初審會議紀錄、審議會議紀錄等資料附卷可稽（相卷第285-295頁）。此外，復有技服契約、採購契約（均外放）、○○縣政府109年6月3日府建土字第1090104195號函檢送之交維計畫（相卷第155-194頁）、交通事故照片、事故現場圖、調查報告表㈠、㈡、相驗屍體證明書、檢驗報告書及相驗照片等附卷可參(相卷第69-139、215-224、263-279頁)。又本案事故前C貨車行駛在系爭路段往北方向之外側車道，葉○奴騎乘A機車出現在C貨車車身右後方，與之同向行駛，A機車行駛在車道路面邊線外之路肩，逐漸往前行駛至C貨車右側；後A機車進入事故路口接近路旁○○○護欄時，A機車車身往C貨車方向傾斜，並於外側車道外（即○○○護欄內、路面邊線外之路肩）人車倒地，C貨車接續行駛在外側車道後煞車停止等情，業經原審勘驗行車紀錄器影像屬實，製有勘驗筆錄附卷可參（原審卷二第61-62頁）。是上開事實，堪以認定。

㈡本案經送請工程會鑑定委員會鑑定結果如下，有工程會鑑定書（偵字第2490號卷第183-222頁）存卷可憑。

⑴本案設置之交維設施與交維計畫及審議附帶事項有以下差異：

①檢視109年6月30日空拍影片，工區前方似未發現設置「工程

告示牌」。

②事故地點○○○護欄上未見有「拉設線燈」，而以圓形警告燈號替代，但採間隔而未逐一於各護欄頂均設置。

③事故地點○○○護欄或路口未見有「設置爆閃式警示燈」。

④事故地點○○○護欄於路口堤頭未採漸變設置。

⑤「進入工區前LED自發光施工標誌」設置數量或有不足。

⑥「施工標誌」設置數量或有不足。

⑦未於事故地點路口設置「活動型拒馬」。

⑧未見有於事故地點路口設置「交通錐」。

⑨限速標誌下方未掛有「道路施工限速30」牌面。

⑩施工區域圈圍範圍由全部路肩改成退縮1.2公尺。

⑵事故現場路口有一路燈（即系爭路燈）被遷移。由於該路燈主要照明範圍涵括本事故封閉路肩路段，若現場路燈遷移，則照度即與先前道路照明不同，如無其他因應措施，恐有影響其照明效果之虞及○○○護欄堤頭處之夜間辨識度。

⑶依據「公共工程施工品質管理作業要點」第11點、系爭工程契約內之「公共工程施工階段契約約定權責分工表(無委託專案管理廠商）」之「16.工地安衛與環境保護」項、工程會建構之「公共工程三級品質管理制度」，施工單位、監造單位及○○縣政府相關督導人員就佈設交通維持設施與系爭交維計畫及審議附帶事項有所差異，有違反工程營建常規之處。

㈢本案事故送請逢甲大學行車鑑定中心鑑定肇事原因，結果如下，有逢甲大學鑑定報告（偵字第2490號卷第225-298頁）附卷可參。

⑴關於本案路肩空間，依實際現場狀況，大型車行駛於外側車道，機車靠右行駛的情況下，多有騎乘於路肩範圍之情形，且一般駕駛人因駕駛認知與習慣，難以辨別是慢車道或路肩（路面邊線是15cm線，快慢車道線是10cm線），是該中心排除以路肩論定不可通行之法條概念，而是視同為可供機慢車通行之車道空間，先予敘明。

⑵A機車事故前行駛於路肩，行車速度約為63.07km/hr。至事故路口時，因前方施工擺有○○○護欄致路肩寬度縮減，往左傾斜摔倒產生路面滑痕，推估摔倒時行車速度約為55.89km/hr，後A機車之人車分離，滑行至C貨車輪處遭輾壓，C貨車事故前係遵行外側車道行駛，行駛速度約介於49.37~54.54km/hr間，總平均行駛速度約為52.49km/hr，並未與A機車發生碰撞，係C貨車右後輪輾壓倒地之葉○妏。

⑶以○○○路為分界線，北端為施工區域，路肩擺放○○○護欄，路肩餘寬為1.2公尺；南端非屬施工範圍，路肩寬2.4公尺，前後路肩寬度差1.2公尺，係有縮減事實。又於夜間發生事故，遇有行駛空間縮減狀況，南端未有適當導引策略與設施，而北端路口轉角處○○○護欄未能充分警示用路人，為減災與防範意識不足。

⑷肇事責任：

①A機車沿路肩行至事故路口，前方因施工擺放○○○護欄致路肩空間縮減，又因超速行駛(工區速限30km/hr)，致遇前方通行空間縮減狀況煞閃不及，同時亦未注意與左側C貨車保持安全間隔，為肇事主因。

②施工單位○○公司未能消彌前後端路肩空間縮減所衍伸之通行障礙，同時施工區域夜間警示相關措施不足致影響行車安全，為肇事次因。

③C貨車遵行於外側道路，未見有蛇行或不當變換行向之狀況，惟其事故前行車速度介於49.57～54.54km/hr，顯已超速行駛(工區速限30km/hr)，是否因超速行為提升肇事責任，進而影響本案三方責任比例，仍宜依職權綜合相關法學知識與專長及社會普世價值等，綜合判斷之。

㈣本案事故送請交通部公路總局（下稱公路總局）臺北區監理所花東區車輛行車事故鑑定會鑑定肇事原因，該會參酌行車紀錄器影像右側鏡頭影片：顯示時間約18:57:26秒時，C貨車在前，於外側車道行駛，時速約51公里時，A機車則於路肩行駛，並逐漸接近C貨車，約18:57:35秒時，A機車約駛至

C貨車右側於路肩並行，約18:57:36秒時，A機車車身左傾滑倒，約18:57:37秒時，A機車碰撞○○○護欄，葉○妏碰撞C貨車，約18:57:43秒時，C貨車停止。前鏡頭影片：顯示時間約18:57:32秒時，可見路肩有速限30公里標誌閃爍，約18:57:33秒時，可見「安全方向導引標誌（輔2)」及○○○護欄上方夜間警示燈閃爍，約18:57:35秒時，右前側出現A機車燈光，約18:57:43秒時，C貨車停止，及現場圖跡證、監視器、案外車輛（即報案人連○）行車紀錄器影像（下稱報案人行車紀錄器影像）、林庠宏及徐珍亮之警詢筆錄、A機車刮地痕、車損情形、2車停止位置等研判，認葉○妏駕駛A機車違規行駛路肩，且超速行駛，為肇事原因；林庠宏駕駛C貨車，遵行車道行駛，無肇事因素，惟其超速行駛違反規定；○○公司依道路主管機關核定方式擺設交維段施，無肇事因素等情，有公路總局臺北區監理所109年12月28日北監花東鑑字第1090336801號函檢送花東區車輛行車事故鑑定會鑑定意見書（下稱初鑑意見）附卷可稽（偵字第3911號卷第19-23頁）。再送請公路總局車輛行車事故鑑定覆議會（下稱行車事故鑑定覆議會）鑑定，參酌上開行車紀錄器影像及報案人行車紀錄器影像(檔名：00000000000000_0000000_，畫面下方時間18:58:06-15顯示，右側路外標誌速限30(下方無加掛「道路施工速限30」牌面）、護欄設有圓形警示燈(未掛設紅色水管燈），葉○妏橫倒於路外及外側車道(近行人穿越道端）、A機車左斜倒於葉○妏前方路外及外側車道，且林庠宏往後步行前往肇事地查看；錄影畫面(檔名：00000000000000_0000000_現場路況)顯示，右側路外標誌速限30下方無加掛「道路施工速限30」牌面，以及護欄僅設有圓形警示燈，未掛設紅色水管燈；依C貨車行車紀錄卡(大餅)顯示肇事前車速已超過施工區速限30km/hr；依交維計畫、審議附帶事項載有護欄上設置警示燈（紅色水管燈）、速限30下方加掛「道路施工速限30」牌面，暨事故現場圖、照片、筆錄等資料，認葉○妏夜間駕駛A機車，行經

施工區域附近，駛出路面邊線，且超速行駛，致遇狀況操控失當自摔，為肇事主因；○○公司施工區域夜間警示相關措施不足，影響行車安全，為肇事次因；林庠宏夜間駕駛C貨車，無肇事因素（惟超速行駛有違規定）等情，有公路總局110年2月22日路覆字第1100008496號函檢送行車事故鑑定覆議會覆議意見書（下稱覆議意見）存卷可憑（同上卷第31-35頁）。

㈤工程會鑑定書固認施工單位○○公司就工區之交維設施佈設與交維計畫及審議附帶事項存有部分型式或數量之差異；事故路口於本件車禍事故發生前原有之系爭路燈遭遷移，致該處照度與原先道路照明不同；事故地點○○○護欄上未拉設線燈，而以圓形警示燈替代；事故地點○○○護欄或路口未見設置爆閃式警示燈；事故地點○○○護欄於路口堤頭未採漸變設置等情形。且逢甲大學鑑定報告認施工單位○○公司，未能消彌前後端路肩空間縮減所衍伸之通行障礙，同時施工區域夜間警示相關措施不足致影響行車安全，為肇事次因；覆議意見亦為相同之認定，惟查：

⑴刑法第276條過失致人於死罪，以行為人有應注意、能注意，而疏未注意之義務違反，且被害人死亡結果之發生，與行為人之欠缺注意，具有相當因果關係、客觀歸責，方能成立。而注意義務係以社會共同生活領域中之各種安全或注意規則，來檢視行為人有無注意不讓法益侵害發生之義務，並以其違反注意義務之過失行為與結果間，在客觀上有相當因果關係，始得成立過失犯。所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，始具有相當因果關係。行為人是否違反「注意義務」仍應以行為人在客觀上得否預見並避免法益侵害結果為其要件。又行為與結果間，如具備「若無該行為，則無該結果」之條件關係，且依據一般日常生活經驗，有該行為，通常皆足以造成該結果之相當性，則行為及結果

間即具有相當因果關係。易言之，依據經驗法則，綜合行為當時所存在的一切事實，為客觀地事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為的同一條件，均可發生同一的結果，即行為與結果間並無偏離常軌之因果歷程，結果之發生與行為人之行為具有「常態關連性」者，即具有相當因果關係，行為人自應就該結果負責。反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係。另按刑法上之過失犯，以行為人對於犯罪結果之發生按其情節應注意，並能注意，而不注意者，始克相當，若事出突然，依當時情形，不能注意時，縱有結果發生，仍不得令負過失責任。交通安全規則所由訂立之本旨，乃繫於交通路權優先之概念，亦即關於他人違規行為所導致之危險，僅就可預見，且有充足時間可採取適當之措施以避免結果之發生時，方負其責任，對於他人突發不可知之違規行為並無防止之義務，若事出突然，行為人依當時情形，不能注意時，縱有結果發生，仍不得令負過失責任。

⑵交通技師公會針對本案施工中之交維設施評估，結果如下，有該會之評估報告在卷可憑（本院卷一第443-480頁）。

①本案事故發生於路口，路口上游路段之路肩寬2.4公尺，路口下游路段之施工區路肩寬1.2公尺，本案事故發生時之工區為○○路至○○○路（北上），事故地點鄰近該工區南端之○○○路口，施工區為道路東側，施作排水溝及人行道為主，可維2快車道運行空間。依標誌設置規則第145條交維佈設規定及圖例，與本工程施工區型態無法完全對應，這是實務上常見的狀況。但各圖例的佈設原則，是為參考。在圖例中，路側施工地點臨路口時，上游路段無設置前漸變區段，而設有告示牌。假設不考慮系爭工程是否位於路口，系爭工程路肩縮減之前漸變區段需求，依標誌設置規則，前漸變區段長度L之計算公式為：當速限為時速60公里以下(含），L=

Wd*V²/155；L為前漸變區段長度(m)；Wd為縮減之路寬(m)；V為施工路段之速限或非交通尖峰時間之85百分位行車速率(km/hr)。依事故現場圖可知，系爭工程路肩由2.4公尺縮減至1.2公尺，施工路段之速限V=30km/hr；縮減之路寬Wd=1.2(2.4-1.2)公尺，則工區前方應設置之前漸變區段長度L=1.2*30*30/155=6.97(公尺)，則工區路肩縮減，不考慮是否位於路口，依上開法規計算，前漸變區段長度需求6.97公尺，事故路口寬度有14m以上，大於前漸變區段所需的6.97公尺。亦即工區臨接路口，依標誌設置規則圖例之設置原則，不用設置前漸變區段。本案事故地點，上游路段無設置前漸變區段，但有設置告示牌，與標誌設置規則圖例之設置原則相符。且工區連接之事故路口寬度，有足夠的漸變距離，讓以施工速限30km/hr正常駕駛的車輛，由路口上游，漸變進入下游施工路段。

②現況之交維佈設，經查看行車紀錄器影像，於施工路口（即事故路口）前方有設置速限30的LED閃光警示牌、於工區前端設置LED輔二標誌、導行方向牌面、警告燈號等，除上述工區現場之前置警示及照明設施外，事故發生時，事故路口之照明依調查報告表為視距良好、光線狀態為「有照明且開啟」，且事故前，A機車行駛於C貨車右方，C貨車車頭燈幫助A機車前方照明。是本工區有照明，在本案事故中，A機車有注意到工區才煞車。依事故現場圖，以路口A機車滑痕起始點距路面邊線外1.4公尺處，設定為開始可辨識工區處，接著車輛需變換行向，進入路口下游施工路段，則施工路段之速限V=30km/hr；縮減之路寬Wd=1.4公尺(假設不再行駛路肩，到達工區前駛回正常道路)，依標誌設置規則所需前漸變區段長度為L=Wd*V²/155，即1.4*30*30/155=8.13(公尺)，警方事故現場圖，由A機車滑痕起始點到施工區段為9.8公尺，大於前漸變區段所需的8.13公尺。亦即以A機車之滑痕起始處，設定為車輛開始可辨識工區之起點，經計算，路口有足夠距離，讓車輛由辨識工區開始，再漸變進入下游施

工區段。檢視本案事故之工區照明，在A機車注意到工區時（A機車滑痕起點），其以施工路段速限30km/hr正常駕駛的情況下，有足夠的漸變距離，駛入施工區段的道路。

③本案事故中，若A機車以速限30km/hr行駛，工區臨接路口，依法規不用設置前漸變區段；工區臨接的路口寬度，足供車輛應變；工區照明足供A機車辨識工區後，逐漸駛離行駛路線進入改道段車道。但本案事故情境中，具體情況為A機車從路肩進入路口，逐漸駛離行駛路線，欲進入改道段車道時，動線被直行的C貨車擋住，導致無法順利變換；A機車變換動線時，依道路交通安全規則「應讓直行車先行，並注意安全距離」，由於變換動線受阻，A機車因此必須煞車禮讓；工區警示設施難以防免超速的風險，如本案中，A機車因超速，增加了煞車失控的風險；儘管交維設施足供應變，仍需要駕駛人依序依規行駛，才能發揮其應有的效果。

⑶證人黃○樟即時任○○縣警察局○○○○之初審會議主持人於原審結證稱：交維設施著重在事故的預防，如何在道路上面的事故能夠減少越多，那是我們的工作範疇，尤其在施工階段的時候，因為夜間的視距，燈光如果不足，很可能造成用路人的行車失距造成事故發生，所以要凸顯施工區區塊，警示用路人前面是施工區段的這些設施是沒有一定的標準。在何種情況底下要在安全圍籬或○○○護欄，拉線燈或設置爆閃式警示燈，沒有一定的規範，審議附帶事項中之爆閃式警示燈跟線燈是同樣的安全級數，至少要有一項以上，也可以並行，沒有一定同時必要，只要能達到警示的效果。針對事故現場之交維設施沒有做現場會勘，因為變動不大，只影響到路肩1.3米左右的範圍，有2個車道可同時使用，影響到車流的狀況不大，影響到車流狀況很大才會到現場做比較詳盡的會勘等語（原審卷二第158、160、162-163、167-168頁）。其於本院結證稱：我們要求做線燈及爆閃式警示燈部分，是在系爭工程第2階段施作箱涵時才需要，因為在做箱涵時，○○○街箱涵切掉2米多的道路，所以剩下1個車道，

而且從北到南到○○○街是2加1，即2個汽車道、1個機車道，會漸變成剩下1個汽車道，所以在1個漸變的過程裡面，我們才要求一定要用線燈或爆閃式警示燈。事實上以1個道路工程來講，線燈已經達到我們非常強烈的警示要求了，所以我在會議當時說用線燈或爆閃式警示燈，而且要怎麼樣提示用路人非常清楚道路狀況，線燈是比較強的，但因線燈是1條水管裡面裝了很多細燈管，這個工程距離非常長，我們沒有辦法要求承包商沿線都設線燈，所以我提出的要求是在道路變化漸變段變化比較多且縮減車道部分一定要用線燈，其他比較寬闊的路段，用爆閃式警示燈也可以提示到道路狀況，二者擇一即可。如果沒有涉及車道減縮或者車道受阻礙而變化情況，一般圓形燈也可以達到對用路人提醒的效果。從蒐證照片可知，○○○護欄上的警示燈都有亮，○○○護欄都有反光條紋，已讓用路人非常清楚看到前面車道之動線狀態，能夠警示用路人前面有一些道路障礙，已經達到警示的效果。依吉安分局於事故前巡查事故現場路段之交維設施結果均回報符合要求。事故現場沒有車道變更，對道路交通安全的影響性沒那麼大，危險性沒有高到一定要用審議附帶事項中所載之線燈，而且事故現場還有路燈及警示燈，再加上○○○護欄都有反光條紋等語（本院卷二第279-285頁）。由此可知，審議附帶事項關於線燈、爆閃式警示燈並非於施作系爭工程各階段均一體適用，應視工程施作對車道減縮或車道受阻礙而變化所生影響之大小而異，本案事故路段因僅涉及路肩減縮，未涉及車道減縮或車道受阻礙而變化之情況，且事故現場還有路燈、警示燈及○○○護欄上之反光性條紋等交維設施，已足以達到對用路人提醒、警示的效果。

⑷依google2019街景圖及○○公司109年6月30日空拍攝影資料，事故路口確實有1盞附掛路燈（即系爭路燈）於該路口處；109年8月17日○○縣政府施工查核廠商簡報資料中109年7月15日排水溝基礎開挖施工照片其後方已未見系爭路

燈；依施工日誌109年7月15日工程正辦理路側水溝開挖作業，且水溝開挖尚未進行至該路口處，已未見系爭路燈，故系爭路燈遷移時間約為7月1日至7月15日之間，系爭工程在該區段時間並未於該路口處有項目施作。事故路口於109年6月18日經廠商申請提出查驗道路路邊線外(路肩處)所擺設之臨時設施LED輔2、導引指示牌面及○○○護欄移設作業，監造單位依擺設完成現況進行數量確認供後續辦理計價作業，前述交維擺設位置未占用車輛行駛車道空間(路邊線外約100公分），如交維施設擺設有需占用車道情形，皆依規定邀集相關交通單位現場會勘，再依結論進行擺設，擺設後將再次邀集交通單位現場確認符合規定要求方才進行工程作業等情，有○○縣政府111年2月18日府建土字第1110005192號函及檢送資料附卷可稽（偵字第2490號卷第109-110、121-131頁）。另○○公司於109年7、8月間辦理既有路燈桿拆遷調整，惟無系爭路燈之情，有○○公司111年5月6日函及檢送之監造日誌、施工日誌（均外放）在卷可佐。是系爭路燈雖於本件事故發生前有遭拆遷，而生影響事故路口照明之情形，惟依卷證資料無法證明係由系爭工程之施工單位即彭東發、徐珍亮所屬之○○公司人員所為。

⑸依上可知：

①本案交維計畫及審議附帶事項並非對系爭工程所有施工階段均一體適用，依事故發生時之施工階段並無設置線燈或爆閃式警示燈之必要，加以事故路口前已有速限30的LED閃光警示牌、LED輔2標誌、遵行方向牌面、警告燈號等警示設施，工區外之路肩亦有擺放○○○護欄，其上有反光性條紋，且頂端亦有圓形之夜間警示燈等交維設施，已足以對依速限行駛之車輛駕駛達到提醒、警示的效果，如在事故路口前及○○○護欄上加設線燈或爆閃式警示燈，固可更加強警示效果，然並非系爭工程在該施工階段必須佈設之交維設施，尚難執此遽為本案之交維佈設對依速限行駛之車輛駕駛警示不足而有過失之認定。

②事故路口原有系爭路燈存在，惟系爭路燈於109年7月1日至15日間遭拆遷，故本案事故發生時，事故路口之照明度固與原有系爭路燈存在時不同，然檢察官並未提出證據證明系爭路燈係施工單位○○公司人員所拆遷。且事故路口於本案事故發生時路燈有開啓、有照明之事實，亦有現場照片及調查報告表㈠在卷可佐（相卷第112、114-115、137頁）。事故路口前確有速限30的LED閃光警示牌，工區前端有LED輔2及遵行標誌、警告燈號等警示設施，有行車紀錄器影像截圖附卷足參（本院卷一第473頁），核與證人即報案人連靖所為：施工位置之警示燈清楚，無障礙物等語之證述相符（相卷第49頁）。又本案事故發生前，葉○妏係騎乘A機車行駛於系爭路段之路肩，並於續行路肩時欲超越C貨車而逐漸接近遵行道路行駛之C貨車，並行在C貨車右側，故A機車及C貨車之車頭燈均能提供A機車前方之照明。葉○妏行駛進入事故路口時，前方工區在路肩放置○○○護欄致路肩縮減，護欄頂端有圓形警示燈，葉○妏因注意到前方工區動線受阻而煞車減速，故在事故路口距路面邊線外1.4公尺處留下A機車滑痕，足徵該處之照明及現場之交維佈設已足使葉○妏注意到前方工區之狀況。

③系爭工區臨接事故路口，依現有法規，不用設置前漸變區段。且事故路口寬有14公尺以上，如葉○妏確以工區速限30km/hr行駛，不論以路肩寬度縮減為1.2公尺，或以路肩寬度縮減為1.4公尺即葉○妏注意到前方為工區之A機車滑痕起始點計算，均有足夠之漸變距離，供其駛入施工區段的道路。

④葉○妏於事故發生前車速約63.07km/hr，碰撞（自摔倒地）後最低車速約55.89km/hr；林庠宏於事故前則駕駛C貨車遵行車道（外側車道）行駛，平均車速約52.49km/hr，足見葉○妏於事故前係以超過工區速限2倍之車速行駛，因此增加煞車失控之風險，當其注意到前方工區○○○護欄時，因煞車失控往左傾倒自摔撞擊○○○護欄，人橫倒在外側車道及路外（路肩），遭C貨車右後輪輾壓死亡。倘若葉○妏騎乘A

機車能依工區速限行駛，當其注意到前方工區時，尚有足夠之距離讓其逐漸駛入車道行駛，避免此憾事之發生。

⑤本案事故之發生，係因葉○妏超速行駛於C貨車右側，與之併行時復未保持安全距離，看見前方路肩放置○○○護欄致路肩縮減時，煞車失控往左傾倒自摔撞擊○○○護欄後，人橫倒在外側車道及路肩之間，遭遵行在外側車道行駛之C貨車右後輪捲入而輾壓致死，顯係事出突然，雖林庠宏於事故前有超速行駛之違規情形，惟難認林庠宏在當時可預見及防範騎乘A機車之葉○妏會突然失控倒在其行駛之車道上，佐以初鑑意見及覆鑑意見均同認林庠宏無肇事因素。另本案現場交維佈設固與交維計畫及審議附帶事項存有部分型式或數量之差異，然交維佈設既在預防事故之發生，自以對依規行駛之駕駛達到警示之效果為已足，實難認交維佈設必須達到預防違規行駛者發生事故之效果。從而，林庠宏超速駕車之行為及交維佈設存有上開差異之事實，均難認與本案事故之發生具有相當因果關係。

五、綜上所述，依卷存證據難認被告7人就本案事故之發生有何過失責任，其等所為並無過失之辯解，應可採信。檢察官起訴被告7人涉有過失致死罪嫌，所提出之證據，無法使本院形成被告確有過失致死犯行之確信。此外，復查無其他積極證據足以證明被告7人有檢察官起訴之犯行，揆諸前揭說明，基於無罪推定之原則，自應為被告7人均無罪之諭知。

六、撤銷改判部分（蔡國松、卓奮杰、彭東發、徐珍亮、温國雄、諶仲泰部分）：

原審認蔡國松、卓奮杰、彭東發、徐珍亮、温國雄、諶仲泰有檢察官起訴之過失致死犯行，並予以論罪科刑，尚有未洽。其等否認犯罪提起上訴，指摘原判決不當，為有理由，自應由本院將原判決此部分撤銷，並為其等無罪之判決，以免冤抑。

七、上訴駁回部分（林庠宏部分）：

原審判決為相同之認定，認依檢察官提出之證據，不足以形

成林庠宏犯有過失致死犯行之確信，而為林庠宏無罪判決，核無違誤，應予維持。檢察官猶執前詞指摘原判決不當，為無理由，應予駁回。

據上論斷，應依刑事訴訟法第369條第1項前段、第368條、第364條、第301條第1項，判決如主文。

本案經檢察官黃柏岳提起公訴，檢察官林英正提起上訴，檢察官劉仕國、黃怡君到庭執行職務。

中　　華　　民　　國　　114　　年　　9　　月　　12　　日

刑事第二庭審判長法　官　林慧英

法　官　李水源

法　官　謝昀璉

以上正本證明與原本無異。

一、被告林庠宏部分:

檢察官依刑事妥速審判法第9條規定，限制以判決所適用之法令牴觸憲法、違背司法院解釋及違背判例為由方得上訴。如上訴，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未敘述上訴之理由者，並得於提起上訴狀後20日內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

二、其他被告部分(即蔡國松、卓奮杰、彭東發、徐珍亮、温國雄、謎仲泰):

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，其未敘述理由者，並得於提起上訴狀後20日內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

告訴人或被害人如對於本判決不服者，應具備理由請求檢察官上訴，其上訴期間之計算係以檢察官收受判決正本之日期為準。

中　　華　　民　　國　　114　　年　　9　　月　　15　　日

書記官　徐文彬

附錄刑事妥速審判法第9條：

除前條情形外，第二審法院維持第一審所為無罪判決，提起上訴之理由，以下列事項為限：

一、判決所適用之法令牴觸憲法。

二、判決違背司法院解釋。

三、判決違背判例。

刑事訴訟法第三百七十七條至第三百七十九條、第三百九十三條第一款規定，於前項案件之審理，不適用之。