

臺灣高等法院花蓮分院民事判決

112年度重上國字第1號

上訴人

即被上訴人 葉茂麟

吳寶娜

共同

訴訟代理人 紀岳良律師

被上訴人即

上訴人 花蓮縣政府

法定代理人 徐榛蔚

訴訟代理人 籃健銘律師

上列當事人間請求國家賠償事件，兩造對於中華民國112年7月12日臺灣花蓮地方法院111年度重國字第2號第一審判決各自提起上訴，本院於113年1月15日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

兩造上訴均駁回。

第二審訴訟費用由兩造各自負擔。

事實及理由

一、上訴人即被上訴人葉茂麟、吳寶娜（各以姓名稱之，合稱上訴人）主張：伊等之女葉珊玟於民國109年8月25日晚上6時57分許，騎乘車牌000-000號普通重型機車（下稱系爭機車），沿花蓮縣○○鄉○○路0段南往北方向行駛，行經○○路0段與○○○路（下稱系爭路口）時，因花蓮縣政府發包、員達營造有限公司（下稱員達公司）所承作之道路拓寬工程，於系爭路口交通安全維持（下稱交維）設施不足，致葉珊玟無從提前預知路面縮減，於行至系爭路口時，為閃避前方突出路面之紐澤西護欄而左傾摔車後，遭同向後方由訴外人林庠宏駕駛之車牌000-0000號營業半聯結車（下稱系爭曳引車）碾壓身亡。花蓮縣政府為上開道路設施管理之主管

機關，就員達公司之上開疏失，應負國家賠償責任。伊等已於111年1月7日以書狀提出賠償請求，經花蓮縣政府111年4月29日以111年法賠字第1號賠償理由書拒絕，爰依國家賠償法第3條第1、2項、民法第184條第1項前段、第192條、第194條等規定，求判令：花蓮縣政府應分別給付葉茂麟新臺幣（下同）467萬1,786元（含殯葬費33萬6,600元、受扶養費133萬5,186元、精神慰撫金300萬元）、吳寶娜481萬4,195元（含受扶養費181萬4,195元、精神慰撫金300萬元），及均各自111年1月8日起至清償日止，按年息5%計息之判決。

二、被上訴人即上訴人花蓮縣政府則以：本件事故發生地段之紐澤西護欄係位在路面邊緣以外（即路肩），依原「綠帶」邊界佈設，並非供車輛行駛之法定車道，故無道路縮減而影響車輛通行之情形，依道路交通標誌標線號誌設置規則第145條規定之反面解釋，應無設置漸變段、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。又系爭路口前方有「LED限速30標誌」，路口設有「LED輔2標誌」、「遵19標」，及路肩所佈設之紐澤西護欄為黃黑相間斜紋線且上方有圓形警示燈，在車燈照射下，已足警示用路人之效果，系爭路口之交維設施應無缺失。葉珊奴係以時速63.07公里超速追越系爭曳引車行駛，並違規行駛於非法定車道之路肩，且未保持安全間隔，致未妥為判斷車前狀況並為及時反應，本件事故發生與系爭路口交維設施無因果關係等語置辯。並聲明：上訴人之訴駁回。

三、原判決命花蓮縣政府給付葉茂麟70萬1,960元、吳寶娜148萬5,909元，及均各自111年1月8日起至清償日止，按年息5%計算之利息，另駁回上訴人其餘之訴。兩造就敗訴部分均聲明不服，各自提起上訴，上訴人聲明：原判決駁回後開之訴部分廢棄；花蓮縣政府應再分別給付葉茂麟396萬9,826元、吳寶娜332萬8,286元，及均自111年1月8日起算之法定遲延利息；花蓮縣政府聲明：原判決不利於其部分廢棄；駁回上訴人之訴。兩造均答辯聲明：駁回對造之上訴。

01 四、兩造不爭執事項（見本院卷第152頁至第154頁）

02 (一)花蓮縣政府為花蓮縣193縣道道路（含系爭路口）之維護及
03 管理機關。

04 (二)000年00月間，花蓮縣政府與員達公司簽訂「縣193線19K+84
05 0～22K+500(即花蓮縣193縣道○○○街至花蓮大橋段)路段
06 拓寬工程」（下稱系爭工程）採購契約，系爭工程之交維計
07 畫由花蓮縣政府建設處提報於花蓮縣道路交通安全聯席會
08 議，於109年2月18日初審通過、同年月26日審查通過，作成
09 決議「三、提前於工區前方設置工程告示牌，並於工區設置
10 LED導標、輔2標誌及速限標誌，提醒車輛注意通行」、
11 「五、施工區段安全圍籬或紐澤西護欄前後拉設線燈及設置
12 爆閃式警示燈，並加強夜間警示設施且須隨時保持明亮，以
13 增加民眾視距及行車安全」、「六、工程施作區域漸變段交
14 通安全措施必須完善，兩端指派旗手疏導來車」。

15 (三)葉茂麟及吳寶娜之女葉珊玟於系爭工程施工期間109年8月25
16 日晚上6時57分許，騎乘系爭機車沿花蓮縣○○鄉○○路0段
17 南往北方向行駛於路面邊線外（路肩），於行經系爭路口時
18 倒地往前滑行至路面邊線與紐澤西護欄間，遭同向左側由林
19 庠宏所駕駛之系爭曳引車碾壓身亡。

20 (四)本件事故路段係雙向四線道，未劃設機慢車道；本件事故發
21 生時路口設有「遵19」、「輔2」之LED標誌，路面劃設有
22 「慢」、限速「30」標線，路口南端有「限速30」之LED標
23 誌，施工區外圍紐澤西護欄上方有圓形警示燈，但未掛設線
24 燈或設置爆閃式警示燈，系爭路口原設置之路燈亦遭移除。

25 (五)葉茂麟支出葉珊玟之殯葬費33萬6,600元。

26 (六)葉茂麟及吳寶娜育有子女葉珊玟及葉人豪（00年0月生）2
27 人。

28 五、本院判斷

29 (一)花蓮縣政府就系爭路口之交維設施不足：

30 1.按公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體、人
31 身自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。前項設

01 施委託民間團體或個人管理時，因管理欠缺致人民生命、
02 身體、人身自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責
03 任。國家賠償法第3條第1、2項定有明文。又國家賠償法
04 第3條第1項規定立法例採國家自己責任，其性質係屬「危
05 險責任」，具有社會保險之效果，在現今風險社會中彌補
06 過失責任填補功能之不足。而保障人民安全係國家存在的
07 意義及目的，因該風險造成人民自由權利等損害者，風險
08 責任當優先分配予國家。是以國家機關是否應依本條項負
09 國家賠償責任，在於公共設施有無設置或管理欠缺之不法
10 結果發生，不以設置或管理者主觀上有故意或過失為必
11 要。其如主張因不可抗力或第三人行為之介入而免除責
12 任，仍以該公共設施具備通常所應有之安全性為前提。至
13 被害人行為倘為損害發生之共同原因，基於公平與損害
14 分配原則，賠償義務機關得主張過失相抵以減輕或免除賠
15 償金額，但不影響國家賠償責任之成立（最高法院111年
16 度台上字第1715號判決意旨參照）。又按保障人民安全係
17 國家存在的意義及目的，尤其是保障人身自由、生存權、
18 工作權、財產權及其他自由等基本權利。因公共設施不論
19 是供公共使用或供公務使用，均具有某種公共行政目的，
20 且與人民生活密切相關，倘設置或管理有瑕疵，均屬國家
21 職務義務之違反，並招致人民生活空間損害風險，自須課
22 予國家相當之風險管控義務，以國家賠償法公共設施瑕疵
23 責任承擔因該設置或管理所帶來之公共風險，並藉此督促
24 其積極採取防範措施，而不應受各該設施之功能、目的之
25 侷限（最高法院111年度台上字第1348號判決意旨參
26 照）。本件事故發生地之系爭路口為花蓮縣政府所管理，
27 且委由員達公司施作系爭工程，有花蓮縣政府109年6月3
28 日府建土字第0000000000號函附系爭工程交維計畫修訂第
29 一版資料、花蓮縣道路交通安全聯席會報109年2月26日花
30 道安字第0000000000號函附交維計畫審查會議紀錄等證可
31 參（見原審卷一第239頁至第278頁、第295頁至第299

頁)。是系爭路口之公共設施因設置或管理若有缺失並致人民受有損害時，花蓮縣政府自應負國家賠償責任。

2. 依上開交維計畫審查會議紀錄肆、審查結論「三、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。」、「五、施工區段安全圍籬或紐澤西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須隨時保持明亮，以增加民眾視距及行車安全」、「六、工程施作區域漸變段交通安全措施必須完善，兩端指派人旗手疏導來車」等內容（見原審卷一第297頁），可徵花蓮縣政府就系爭工程施作路段作成應執行上述交維設施之結論，核其內容，均係為加強施工路段交通安全，防止危險或損害發生，以保障用路人之生命、身體不被侵害，故花蓮縣政府自有實施並督導承攬廠商即員達公司施作之義務。查系爭路口北端路旁佈設之紐澤西護欄上僅間隔裝設圓形警示燈並未掛設線燈、設置爆閃式警示燈，且因佈設紐澤西護欄致路肩部分縮減（封閉），然未設置交通錐、拒馬等漸變段之導引設施等情，為兩造所不爭執，並有現場照片可稽（見原審卷一第140頁至第195頁），本件事故發生地確實有未依上開交維計畫審查會議之結論辦理之疏失，應堪認定。

3. 花蓮縣政府雖以交維計畫（含審查決議附帶事項）乃係就系爭工程應為何種交維設施為概要性規範，各路段之工區具體應如何擺放交維設施，施工廠商仍須會同監造單位、花蓮縣警察局交通隊、花蓮縣○○鄉公所及主辦單位實地履勘、參酌各方意見方能確認交維設置之佈設，並須經過道安會報核定，故交維計畫（含審查決議附帶事項）之內容並非完全適用於各路段之各工區，仍需因地制宜，依實際現況為交維佈設。並以擺放紐澤西護欄係佈設於路肩，未占用法定車道，應不影響原行車交通動線，故未辦理交維會勘（見原審卷二第89頁至第90頁），亦無裝設線燈及爆閃式警示燈之必要等語置辯。惟「道路」與「車道」範

圍不同，依道路交通管理處罰條例第3條第1、2款規定，道路指公路、街道、巷衕、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方；車道指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。如施工區域占用道路（包括路肩）範圍即應視需要設置交維設施，非僅針對施工區域占用法定車道致車道減縮之情況，且交維設施係為達到警示、導引、區隔及防護等功能，確保施工期間行車及行人之安全，即應儘量避免車行路徑之頻變與突變，以求對車流及行人之影響最小為原則，故在可預想用路人因種種因素影響下選擇於路肩行駛之情狀下，以紐澤西護欄圈圍之堤頭採突變段設置於路肩，屬不利於用路人之道道路條件，即應要使行駛路肩之用路人可立即清楚辨識前方之狀況，在該設施營造的風險範圍內仍能行的安全。查本件事故發生時，系爭路口北向原設置之路燈已遭移除，前方雖有路燈但偏往東側方向照明，紐澤西護欄上方雖有圓形燈但非連續性設置，有監造單位和建工程顧問股份有限公司函文及現場照片可稽（見偵2490號卷第155頁、第157頁，原審卷一第337頁至第340頁）。據系爭曳引車駕駛林庠宏於警詢時供述：本件事故當時視線有點暗，紐澤西護欄上的閃紅燈有點小（見原審卷一第117頁）；證人即報案人連靖於警詢時亦證稱：系爭路口視線堪用，但不夠亮等語（見原審卷一第128頁），可見系爭路口確有夜間照明不足影響視距及行車安全之疑慮。而行政院公共工程委員會（下稱工程會）鑑定報告認系爭路口之路燈主要照明範圍涵括本件事故封閉路段，若該路燈遷移，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紐澤西護欄堤頭處之夜間辨識度（見偵2490號卷第206頁至第208頁），以及逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心（下稱逢甲大學）肇事鑑定案件補充意見書亦認倘夜間光線不足，又未充分提供預先警示措施，係有可能影響用路人對於道路之辨識與警覺（見原審卷二第98

頁)。則紐澤西護欄前後拉設線燈及設置爆閃式警示燈，以及設置交通錐、拒馬等導引設施，用以加強提醒用路人前方有設置紐澤西護欄或為施工處所，避免事故發生，確有其必要性，此部分設置或管理欠缺，應屬國家職務義務之違反，已無庸疑。

4.系爭曳引車於本件事故發生前後之行車紀錄器影像（檔名：0000000000000000_0000000_000-0000_右側影像），經原審勘驗如下：「(1)時間00：00：10：系爭曳引車由南往北行駛於花蓮縣○○鄉○○路0段往北方向之外側車道，葉珊奴駕駛之系爭機車出現於系爭曳引車車身右後方，由南往北行駛於○○路0段往北方向車道之路面邊線外，並逐漸往前方行駛至位於系爭曳引車車身右側。(2)時間00：00：21：系爭機車進入系爭路口接近路旁的紐澤西護欄時在道路上時車身往系爭曳引車方向傾斜後，並於○○路0段往北方向外側車道外圍之紐澤西護欄及路面邊線間人車倒地。系爭曳引車持續由南往北行駛於○○路0段往北方向之外側車道。(3)時間00：00：28：系爭曳引車剎車停止行駛」（見原審卷一第214頁）。依此勘驗結果、道路交通事故現場圖、現場照片（見原審卷一第214頁、第110頁、第140頁至第195頁），可知本件事故發生之經過，為系爭曳引車沿○○路0段北向外側車道南往北行駛，葉珊奴騎乘系爭機車同向並在系爭曳引車右後方於道路邊線外之空間即路肩行駛，系爭機車逐漸在系爭曳引車右側，嗣至系爭路口時，系爭機車於接近前方紐澤西護欄前時突然人車往其左側即系爭曳引車方向倒下，而遭行至該處之系爭曳引車碾壓身亡。審酌葉珊奴為外地人，對於本件事故發生地之道路應不熟悉，依當下道路狀況，葉珊奴原行駛於道路邊線外之路肩，路面寬度達2.4公尺，有相當之行駛空間，於夜間照明不足，用以指示路肩或路面外側邊緣之白實線因道路施工非清晰可辨識之情狀下，有可能誤認該處「路肩」為可行駛之慢車道，以及大型車於外側車

01 道，機車多有靠右行駛於路肩範圍之實際道路狀況（見偵
02 2490號卷第246頁逢甲大學鑑定分析意見），一般人身處
03 葉珊奴騎乘系爭機車欲通過系爭路口，倘不知前方有紐澤
04 西護欄佈設，加上左側車道有系爭曳引車持續占用中之情
05 狀，遵依「靠右行駛」之駕駛經驗，應該會繼續使用「路
06 肩」之道路前進，此紐澤西護欄佈設使前方道路大部縮減
07 ，屬路徑突變，有行車安全疑慮，衡情並非無法預見或想
08 像之狀況，花蓮縣政府為道路管理機關，於系爭工程施工
09 期間即應督促員達公司設置相關警示及導引功能之設施，
10 遵照花蓮縣道路交通安全聯席會報裁示「施工區段安全圍
11 籬或紐澤西護欄前後拉設線燈及設置爆閃式警示燈，並加
12 強夜間警示設施且須隨時保持明亮，以增加民眾視距及行
13 車安全」、「工程施作區域漸變段交通安全措施必須完
14 善，兩端指派旗手疏導來車」等原則辦理。倘於紐澤西
15 護欄上掛設線燈及爆閃式警示燈，並採漸變段設計，加強
16 提醒用路人前方道路縮減，勢必能讓不論車種而欲通過該
17 處之用路人確認前方狀況而提前做適當反應，故上開裝置
18 自屬必要。本件因上開交維設施不足，使葉珊奴進入系爭
19 工區之前，未能及時發現前方有紐澤西護欄佈設及道路大
20 部縮減之狀況，適時採取防免本件事故發生之反應，致發
21 生死亡之結果，花蓮縣政府就上開道路設置管理缺失部分
22 與葉珊奴死亡結果間，應有相當因果關係，洵堪認定。

23 (二)葉珊奴於本件事故中與有過失：

- 24 1.按行車速度，依速限標誌或標線之規定。汽車行駛時，駕
25 駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要
26 之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕
27 車。機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標
28 誌或標線者，依下列規定行駛：五、除起駛、準備停車或
29 臨時停車外，不得駛出路面邊緣。慢車行駛之車道，應依
30 標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依下列規定
31 行駛：一、應在劃設之慢車道上靠右順序行駛，在未劃設

慢車道之道路，應靠右側路邊行駛。但公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關對行駛地區、路線或時間有特別規定者，應依其規定。道路交通安全規則第93條第1項前段、第94條第3項、第99條第1項第5款、第124條第3項第1款定有明文。

2.經查：

(1)系爭工程施工路段自○○路0段與○○○街至○○路0段與花蓮大橋口，施工路段包括系爭路口，承商為求工區管理，工程單位提報工區速限，通常是以整體施工路段作為依據，不會刻意排除尚未施工之路段，除非工程單位或主管單位另有安排或另行公告排除之，系爭路口速限自應受工區速限30公里管制，有系爭工程〈縣193線19K+840~22K+500〉交維計畫修訂第一版可稽（見原審卷一第240頁至第278頁）。查依系爭曳引車行車紀錄器畫面顯示，由南往北進入系爭路口前之右側有設立速限30公里之交通標誌（但限速標誌下方未掛有「道路施工限速30」牌告，見原審卷一第339頁、第263頁）。依逢甲大學就系爭曳引車行車紀錄器影像畫面所作之分析：「1.於分格檔案『C車（即系爭曳引車）右側影像327至C車右側影像646』，為總分格中第327格至第646格，A車（即系爭機車）行駛於路肩範圍處。2.於分隔檔案『C車右側影像647至C車右側影像687』，為總分格中第647格至第684格，A車往左傾斜摔倒（人車均傾倒）後於地面滑行。3.A車事故前行駛速度約為63.07公里/小時。碰撞（自摔倒地後）最低車速約為55.89公里/小時。4.綜上，A車行至○○○路口之施工路段前時，遇狀況往左傾斜摔倒，應受其行車速度與前方路肩空間減縮所致（為閃避前方紐澤西護欄）」（見偵2490號卷第245頁），可知葉珊姩所騎乘之系爭機車於本件事故發生前之車速約每小時63.07公里至55.89公里之間，有違規超速之事實。倘葉珊姩於夜間視距不良情形下，遵依

01 限速行駛，衡情係有可能於通過系爭路口時發現前方紐
02 澤西護欄之佈設而得以煞車停下，避免本件事故發生，
03 是以葉珊奴超速之違規行為，同為本件事故之肇事因
04 素，而有過失，應可認定。

05 (2)至葉珊奴原本即行駛於路肩上，於行至系爭路口時，發
06 現前方道路因紐澤西護欄設置，為閃避紐澤西護欄而往
07 左傾斜致失控摔車後往前滑行，遭行至該處之系爭曳引
08 車輾壓身亡，因此路徑突變之警示及導引設施不足，使
09 葉珊奴未能提前預知路面縮減，致發生本件憾事。審酌
10 葉珊奴當下遇此狀況僅能採取左傾閃避，故本件事故發
11 生與其未與左側系爭曳引車保持安全距離無涉。再依當
12 下道路之狀況，為施工路段，道路上標誌標線有可能更
13 動，則在夜間照明不足，且用以指示路肩或路面外側邊
14 緣之白實線因道路施工非可清楚辨識之情狀下，葉珊奴
15 係有可能誤該處之「路肩」為可行駛之慢車道，或遵依
16 「靠右行駛」之駕駛經驗繼續前行，此應難以歸責，花
17 蓮縣政府主張葉珊奴於本件事故之過失程度，應將其違
18 規行駛於路肩併為評價，應不合理。逢甲大學補充鑑定
19 報告略以：國內媒體、主管機關、駕訓制度下，皆強調
20 機車須靠右行駛，須遠離大型車輛等概念，又上述路線
21 多有大型車輛(砂石車)行駛，爰此機車駕駛人普遍多選
22 擇道路最右側空間為其行駛通道，以符合行駛要件（靠
23 右行駛）與自身安全（遠離大型車）。而研析本案騎士南
24 往北行駛路線，至臺11與縣193路口時，臺11外側為慢
25 車道，而至縣193時內側禁行大型車，以致大型車會往
26 中線車道行駛，此時機車駕駛人會面臨三種狀況：1. 變
27 換行向，不行駛外側路肩範圍，以此條件下，機車駕駛
28 人由臺11道路右側慢車道，經路口往左偏駛至縣193中
29 線或內側車道，符合法條規範；2. 繼續直行，行駛外側
30 路肩範圍，以此條件下，機車駕駛人由臺11道路右側慢
31 車道，經路口直行至縣193外側路肩空間，不合法條

01 規範。3.發現路肩空間不得行駛後，往左變換車道，以
02 此條件下，機車駕駛人須能明確辨別10公分與15公分之
03 差異，並因此做出判斷。惟上述狀況中第1及第3種狀
04 況，需要顧慮與判斷的因素過多，在一個路口距離的時
05 間內，機車駕駛人恐難做出上述複雜判斷反應，更遑論
06 夜間情況下。因此呼應，本中心立場係排除以路肩論定
07 不可通行之法條概念，而是視同為可供機慢車通行之車
08 道空間，即就本案而言，行駛於所稱之「路肩」範圍，
09 應係受前述種種因素影響之選擇（見原審卷二第101
10 頁），亦同此認定。

11 (3)另林庠宏所駕駛之系爭曳引車，依逢甲大學鑑定分析
12 「1.於分格檔案『C車（即系爭曳引車）右側影像327至
13 C車右側影像684』，為總分格中第327格至第684格，C
14 車遵行車道行駛。2.C車事故前行駛速度約介為49.57-5
15 4.54公里/小時；總平均行駛速度約為52.49公里/小
16 時。3.綜上，C車行經○○○路口（事故發生）前，係
17 遵行車道行駛，無蛇行或不當變換行向之狀況」（見偵
18 2490號卷第245頁），可見林庠宏於事故前確有超速行
19 為，但其既均行駛於外側車道，係於事故地點因葉珊奴
20 所騎乘之系爭機車突然左傾而與系爭曳引車之右側發生
21 碰撞，不論林庠宏有無超速，衡情其當下應無法預見其
22 右側會有機車突然倒下而可及時閃避以避免事故發生，
23 故其雖有超速之違規事實，但因與本件事故間欠缺因果
24 關係，難認有肇責因素。

25 (三)上訴人依國家賠償法、民法侵權行為法律關係，請求花蓮縣
26 政府賠償下列損害，有無理由？

27 1.按公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體、人
28 身自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。前項設
29 施委託民間團體或個人管理時，因管理欠缺致人民生命、
30 身體、人身自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責
31 任。國家損害賠償，除依本法規定外，適用民法規定。國

01 家賠償法第3條第1、2項、第5條分別定有明文。次按，因
02 故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。
03 不法侵害他人致死者，對於支出醫療及增加生活上需要之
04 費用或殯葬費之人，亦應負損害賠償責任。被害人對於第
05 三人負有法定扶養義務者，加害人對於該第三人亦應負損
06 害賠償責任。不法侵害他人致死者，被害人之父、母、
07 子、女及配偶，雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之
08 金額。民法第184條第1項前段、第192條第1、2項、第194
09 條亦有明定。

10 2.查花蓮縣政府就系爭路口之道路設施設置管理有上開缺
11 失，且與本件事故葉珊奴死亡結果有相當因果關係，已如
12 上述。上訴人為葉珊奴之父母，依上開規定請求花蓮縣政
13 府負國家賠償責任，即屬有據。茲將上訴人請求之項目、
14 金額，有無理由，分述如下：

15 (1)殯葬費部分：花蓮縣政府對於葉茂麟支出殯葬費用33萬
16 6,600元之內容及金額，均不予爭執（見原審卷一第407
17 頁），故葉茂麟此部分請求，應予准許。

18 (2)扶養費用部分：

19 ①按直系血親相互間互負扶養義務；受扶養權利者，以
20 不能維持生活而無謀生能力者為限；前項無謀生能力
21 之限制，於直系血親尊親屬，不適用之。民法第1114
22 條第1項第1款、第1117條定有明文。次按，夫妻互負
23 扶養之義務，其負扶養義務之順序與直系血親卑親屬
24 同，其受扶養權利之順序與直系血親尊親屬同；負扶
25 養義務者有數人而其親等同一時，應各依其經濟能
26 力，分擔義務。民法第1116條之1及第1115條第3項亦
27 有明文。夫妻互負扶養義務之順序既與直系血親卑親
28 屬同，自應與直系血親卑親屬各依其經濟能力，分擔
29 扶養義務（最高法院82年度台上字第743號判決意旨
30 參照）。

31 ②上訴人主張葉茂麟為49年10月**日生，吳寶娜為55年

01 9月**日生，其2人於65歲後原可期待葉珊姘與另名子
02 女扶養終老，葉珊姘應負1/2扶養義務；依109年男性
03 平均餘命為78.1歲、女性平均餘命為84.7歲，以及行
04 政院主計處統計其居住地○○市109年每人每月平均
05 支出為21,656元為計算基準，其2人自65歲退休起至
06 平均餘命時止，依霍夫曼式計算法扣除中間利息後，
07 葉茂麟應可受扶養之金額為133萬5,186元，吳寶娜應
08 可受扶養之金額為181萬4,195元等語。查：

09 (甲)依卷附葉茂麟109年綜合所得稅各類所得資料清單
10 (見原審卷一第103頁)所示其該年度之所得總額為1
11 4萬481元、110年度稅務電子閘門財產所得調件明細
12 表(見原審卷一第207頁)所示其該年度之所得總額
13 為9萬9,676元、111年度稅務電子閘門財產所得調件
14 明細表(見原審卷二第159頁至第161頁)所示其該年
15 度之所得總額為44萬2,397元(所得類別記載為股利
16 憑單、利息所得)、名下財產為土地2筆、房屋2棟、
17 股票投資8筆，財產總額為523萬4,470元，經扣除其
18 居住之房地(○○市○○路000號房屋、○○○段0小
19 段000號)外，剩餘之土地(建地)公告現值為233萬
20 8,700元、房屋價值為13萬7,800元、股票每股以10元
21 計算價值64萬4,120元，合計312萬0,620元。依葉茂
22 麟主張試算本件可請求至死亡時之扶養費用金額為13
23 3萬5,186元，其所需扶養費用為267萬372元，以葉茂
24 麟名下之財產價值(不含居住房地部分)及上開財務
25 狀況，應足以維持生活至終老，其請求扶養費用部
26 分，與民法第1117條規定不合，不應准許。

27 (乙)依卷附吳寶娜109年綜合所得稅各類所得資料清單
28 (見原審卷一第97頁)所示其該年度之所得總額為7
29 萬9,212元、110年度稅務電子閘門財產所得調件明細
30 表(見原審卷一第203頁)所示其該年度之所得總額
31 為10萬4,545元(所得類別均為股利憑單)、111年度

稅務電子閘門財產所得調件明細表（見原審卷二第163頁至第165頁）所示其該年度之所得總額為11萬7,616元（所得類別記載均為股利憑單），名下財產為股票投資8筆，財產總額為143萬3,180元，經核應不足供吳寶娜於年滿65歲後仍繼續維持生活，而有受扶養之需求。查吳寶娜之扶養義務人計有配偶葉茂麟、子女葉珊紋、葉人豪等3人，審酌扶養義務人之年齡及資力等情，葉珊紋、葉人豪應較葉茂麟更有能力可分擔扶養義務，葉珊紋、葉人豪、葉茂麟各應負擔扶養義務比例為25/60、25/60、10/60。吳寶娜主張依行政院主計總處公布之其居住地即○○市109年度平均每人月消費支出2萬1,656元作為計算扶養費用之基準，乃客觀有據，依此計算，其一年所需之扶養費用為25萬9,872元（計算式： $21,656 \times 12 = 259,872$ ）。吳寶娜請求自年滿65歲即120年9月20日起至死亡之日止之扶養費用，依內政部公布之109年全國簡易生命表之統計結果，○○市65歲女性平均餘命為22.15年。據此，吳寶娜所需之22.15年之扶養費依霍夫曼式計算法扣除中間利息（首期給付不扣除中間利息）核計其金額為394萬3,636元【計算方式為： $259,872 \times 15.00000000 + (259,872 \times 0.15) \times (15.00000000 - 00.00000000) = 3,943,635.000000000$ 。其中15.00000000為年別單利5%第22年霍夫曼累計係數，15.00000000為年別單利5%第23年霍夫曼累計係數，0.15為未滿一年部分折算年數之比例(22.15 [去整數得 0.15])。採4捨5入，元以下進位】，吳寶娜原可請求葉珊紋負擔之扶養費金額為164萬3,182元（計算式： $3,943,636 \times 25/60 = 1,643,181.666$ ，小數點後位4捨5入）。

(3)精神慰撫金部分：

- ①按慰藉金之賠償須以人格權遭遇侵害，使精神上受有痛苦為必要，其核給之標準固與財產上損害之計算不

同，然非不可斟酌雙方身分、資力與加害程度，及其他各種情形核定相當之數額（最高法院51年台上字第223號判例意旨參照）。

②審酌葉茂麟為高職畢業，吳寶娜原為○○國人，未受正式教育，為家管，2人均已退休，靠勞退金維生等語（見原審卷一第95頁），並衡以上訴人109年至111年度財產所得資料所示財產狀況，暨葉珊奴為87年3月**日生，本件事故發生時年僅22歲，及本件事故事發經過、花蓮縣政府所管理之公共設施缺失、葉珊奴過失情節，上訴人白髮人送黑髮人之悲痛，吳寶娜並因葉珊奴死亡而患有重鬱症、創傷後壓力症（見原審卷一第71頁）等一切情狀，認上訴人各請求非財產上損害250萬元為適當，逾此範圍應屬過高，不應准許。

(4)據上，本件事故葉珊奴死亡結果，葉茂麟受有殯葬費33萬6,600元、精神慰撫金250萬元，合計283萬6,600元之損害。吳寶娜受有扶養費164萬3,182元、精神慰撫金250萬元，合計414萬3,182元之損害。

(四)本件過失相抵之適用：

1.按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之。民法第217條第1項定有明文，又該規定依國家賠償法第5條規定，於本件亦適用之。法院對於酌減賠償金額至何程度，應斟酌雙方原因力之強弱與過失之輕重以定之（最高法院88年度台上字第2867號判決參照），亦即應針對損害發生之具體情形，分析其原因力及過失之強弱輕重予以決定。

2.花蓮縣政府就系爭路口之道路公共設施設置管理欠缺，已如前述，據工程會鑑定結果認系爭路口交維措施與審查核定之交維計畫及審查附帶決議事項有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事故地點紐澤西護欄上未見有拉設線燈，而以圓型警告燈號為替

代，但採間隔而未遂一於各護欄頂均設置；③事故地點紐澤西護欄或路口未見有設置爆閃式警示燈；④事故地點紐澤西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未於事故地點設置活動型拒馬；⑧未見於事故地點路口設置交通錐；⑨限速標誌下方未掛有「道路施工速限30」牌面、⑩施工區域圈圍範圍由全部路肩改成退縮1.2公尺等型式或數量之差異（見偵2490號卷第217頁至第218頁）。又本件事故曾經交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會覆議，認葉珊奴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；員達公司施工區域夜間警示措施不足影響行車安全，為肇事次因；林庠宏夜間駕駛營業半聯結車，無肇事因素，惟超速行駛有違規定（見原審卷一第53頁至第57頁）。逢甲大學補充鑑定則認本案交通安全章節由非具備交通背景人員撰寫，其規劃之交維持計畫與交維計畫佈設圖說雖參照法規、相關規範或他案工程樣(範)本，卻可能無法實際符合施工現場交通安全需求；本案工程團體（即監造廠商、施工廠商、主辦機關）主張以法條規範劃分車輛通行權，忽略現場用路人實際使用情況，又在此基礎上設置不友善的道路施工環境，致任何車種之用路人皆暴露在高風險的道路環境中，爰此，本案工程團體應負肇事主因以上之責任，本案機車騎士雖受道路環境影響，惟其超速行為及未能與大車保持安全間隔係案發經過事實，權衡之下，應負本案肇事次因以下責任（見原審卷二第101頁、第102頁）。本院斟酌上開肇事情形及當事人過失情節並綜合所有證據，未採納上開鑑定意見所稱葉珊奴駛出路面邊線及未能與大車保持安全間隔之過失（參前述）。考量葉珊奴騎乘系爭機車由南往北行駛，自○○路0段與○○0街起進入系爭工程工區之道路範圍時，即應知悉道路施工及工區限速（每小時30公里），但其違規超速追越系爭曳引車，致遇狀況未及煞停

或適時反應，其於本件事故應負過失責任40%。

3. 本院依上開過失比例，減輕花蓮縣政府之賠償金額後，葉茂麟得請求給付之金額應為170萬1,960元（計算式： $2,836,600 \times 60\% = 1,701,960$ ）；吳寶娜得請求給付之金額應為248萬5,909元（計算式： $4,143,182 \times 60\% = 2,485,909$ ，小數點後位4捨5入）。

(五) 本件有強制汽車責任保險法第32條規定之適用

1. 按保險人依本法規定所為之保險給付，視為被保險人損害賠償金額之一部分；被保險人受賠償請求時，得扣除之。汽車交通事故之發生，如可歸責於被保險人以外之第三人，保險人於保險給付後，得代位行使被保險人對於第三人之請求權。強制汽車責任保險法第32條、第33條前段分別定有明文。查上訴人為葉珊奴之父母，因本件車禍事故領取強制險保險金200萬元，每人分別領得各100萬元，而花蓮縣政府及施工廠商屬該法第33條所稱之第三人，故葉茂麟所受損害170萬1,960元，扣除所領得之強制險保險金100萬元後，尚得請求賠償70萬1,960元。吳寶娜所受損害248萬5,909元，扣除所領得之強制險保險金100萬元後，尚得請求賠償148萬5,909元。

2. 上訴人雖以本件係屬工程違失，與汽車強制責任險無關，花蓮縣政府亦非汽車駕駛人，更未給付保險費，系爭曳引車駕駛於本件事故應無過失，故不得扣除強制險保險金。惟查：

- (1) 稱汽車，係指公路法第2條第8款規定之汽車及行駛道路之動力機械。所謂汽車交通事故者，係以使用或管理汽車致乘客或車外第三人傷害或死亡之事故稱之。因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付（或向財團法人汽車交通事故特別補償基金請求補償）。為強制汽車責任保險法第5條第1項、第13條、第7條所明定。本件交通事故致葉珊奴死亡，不問肇事之系爭曳引

01 車駕駛林庠宏有無過失，上訴人為葉珊奴之遺屬，其等
02 所受領之保險給付，有本法之適用。

03 (2)又強制汽車責任保險法之制定，乃在使發生汽車交通事
04 故之被害人能迅速獲得基本保障，是受害人或遺屬依該
05 法之規定，不論加害人有無過失，均得直接向保險人請
06 求給付保險金。汽車交通事故之發生倘係可歸責於被保
07 險人或加害人以外之第三人時，該第三人因保險人已支
08 付保險金予受害人，依該法第33條第1項規定，就該部
09 分金額，該第三人對受害人即免負賠償責任。故在保險
10 代位權得以適用之場合，受害人或遺屬就其已受保險所
11 填補損害範圍內，其請求國家賠償之權利，已法定移轉
12 予保險人，此部分賠償請求權既然已不屬於受害人或遺
13 屬，賠償義務機關自然得將之扣除，僅就餘額履行賠償
14 責任，因此在國家賠償責任的計算中，得扣除強制汽車
15 責任保險人所給付之保險金（參葉啟洲教授「保險代位
16 權於國家賠償事件適用之探討」-相關判決及國賠實務
17 綜合分析一文，刊載於月旦法學雜誌第287期，2019年3
18 月，第165頁）。

19 (3)再者，基於同一原因事實受有損害並受有利益者，其請
20 求之賠償金額，應扣除所受之利益（民法第216條之1參
21 照），必其損益相抵之結果尚有損害，始應由債務人負
22 賠償責任，以免被害人反因損害事故之原因事實而受有
23 不當利益。是以，國家損害賠償請求權人因同一原因事
24 實所取得之利益，應予扣除（最高法院98年度台上字第
25 1588號、95年度台上字第598號及96年度台上字第888號
26 判決參照）。據此，上訴人因本件事故請領之強制汽車
27 責任保險金應自請求賠償金額中扣除之。上訴人此部分
28 所辯，應不可採。

29 六、綜上所述，上訴人依國家賠償法第3條第1、2項、民法第184
30 條第1項前段、第192條、第194條規定，請求花蓮縣政府給
31 付葉茂麟70萬1,960元、吳寶娜148萬5,909元，及自提出國

01 家賠償請求之書面翌日即111年1月8日（見原審卷一第69
02 頁）起，至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應
03 予准許。原審判決花蓮縣政府為上開給付，並駁回上訴人其
04 餘之請求，經核並無違誤。兩造各就其敗訴部分上訴，指摘
05 原判決不當，求予廢棄改判，均為無理由，應駁回上訴。

06 七、本件事證已臻明確，花蓮縣政府聲請囑託中華民國交通工程
07 技師公會就交維設施有無缺失乙節再為鑑定，及兩造其餘之
08 攻擊或防禦方法暨所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足
09 以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

10 八、據上論結，本件上訴為無理由，判決如主文。

11 中 華 民 國 113 年 2 月 16 日

12 民事第一庭審判長 法 官 劉雪惠（主筆）

13 法 官 詹駿鴻

14 法 官 廖曉萍

15 以上正本係照原本作成。

16 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
17 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
18 （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
19 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
20 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
21 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
22 提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

23 中 華 民 國 113 年 2 月 17 日

24 書記官 林香君

25 附 註：

26 民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

27 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
28 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

29 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
30 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
31 院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

