

高雄高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第二庭

114年度交上字第18號

上訴人 伍添富

被上訴人 臺南市政府交通局

代表人 王銘德

上列當事人間交通裁決事件，上訴人對於中華民國113年12月2日本院地方行政訴訟庭113年度交字第425號判決，提起上訴，本院判決如下：

主 文

- 一、上訴駁回。
- 二、上訴審訴訟費用新臺幣750元由上訴人負擔。

事實及理由

- 一、上訴人駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛），於民國112年8月21日10時21分許，行經○○市○區○○○○道處（下稱系爭地點），經民眾檢舉有「警鈴已響、閃光號誌已顯示，闖平交道」之違規行為，鐵路警察局高雄分局臺南分駐所（下稱舉發機關）員警檢視錄影畫面後乃於112年9月2日填製鐵警行字第U60207258號舉發違反道路管理事件通知單（下稱舉發通知單）逕行舉發。上訴人不服，於112年9月22日向被上訴人陳述不服。經被上訴人函詢舉發機關後仍認其有上揭違規行為，乃依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第24條第1項、第54條第1款等規定，於113年3月7日開立南市交裁字第000000000000號違反道路管理事件裁決書，裁處上訴人「罰鍰新臺幣（下同）7萬4,500元，吊扣駕駛執照12個月，並應參加道路交通安全講習」（下稱原處分）。上訴人不服，提起行政訴訟；

01 經本院地方行政訴訟庭113年度交字第425號判決（下稱原判
02 決）駁回其訴；上訴人不服，遂提起本件上訴。

03 二、上訴人起訴主張及訴之聲明、被上訴人於原審之答辯及聲
04 明、原判決之事實及理由，均引用原判決書所載。

05 三、上訴意旨：

06 （一）道交條例第4條第2項、道路交通安全規則（下稱道安規
07 則）第102條第1項第1款規定，駕駛人駕駛車輛，應遵守
08 道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並
09 服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽
10 查任務人員之指揮。汽車行駛至交岔路口，其行進、轉
11 彎，應遵守燈光號誌或交通指揮人員之指揮，遇有交通指
12 揮人員指揮與燈光號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為
13 準。蓋交通指揮人員可依現場實際車流狀況判斷何種行向
14 車輛先行較為通順，始能達舒緩交通之目的。而「依法令
15 執行指揮交通人員」係指經公路主管或警察機關基於交通
16 需求，依相關法令規劃、遴選、編組成立之人員。如義交
17 係依「民防團隊編組訓練演習服勤及支援軍事勤務辦法」
18 執行交通義勇警察大隊指定之協助整理交通秩序、交通指
19 揮、疏導與管制勤務之人員。內政部警政署訂定之交通疏
20 導作業程序五、(二)、2.規定，指揮疏導應儘量站於固定位
21 置，不可隨便走動或妨害車輛通行。其規範目的乃使往來
22 人車均能知道係由交通執勤人員指揮交通中，並避免妨害
23 人車通行。又交通執勤人員指揮前面來車停止手勢為「右
24 臂向前平伸，小臂向上直舉，手掌心向前，手稍齊於帽
25 頂，注視前方來車」。

26 （二）上訴人行經系爭地點時同時遇雙盞紅燈號誌及看守人員，
27 當下依一般人行車經驗研判懷疑號誌應是發生異常，方出
28 動看守人員於現場指揮交通，故當下認應以看守人員指揮
29 為準，並未刻意無視雙盞紅燈號誌。嗣縱經證明雙盞紅燈
30 號誌於當下並無異常，然此係事後諸葛，不能反推上訴人
31 當下所見案發現場狀況，而依正常駕駛人之行車經驗產生

01 懷疑後，短時間內所為行車判斷有錯。原判決認該看守人員之手勢為「手部平舉並往上舉起指揮棒，再平舉指揮棒
02 後放下」等語，顯與上開法規所定交通執勤人員指揮前面
03 來車停止應做手勢迥異。且由該檢舉影片可知，該看守人員是背對著系爭車輛，並持續緩慢步行往正前方雙盞紅燈
04 號誌走去（10:21:26-10:21:32），並非依循上開法規所示「指揮人員應站在固定位置，不可隨便走動；指揮前方
05 車輛停止，應面對前方來車，而非背對前方來車」，故該
06 看守人員指揮手勢顯與法規不合，難認係正確、適當的手
07 勢，實已影響駕駛人當下判斷。
08

09
10
11 （三）檢視檢舉影片連續影像可知該看守人員當時是背向系爭車
12 輛，其右手是由下而上朝向他自己右前方（而非右側方）
13 空中抬起指去，速即放下之動作（10:21:28-10:21:3
14 0），對比該看守人員於後續列車通過、遮斷器抬起後，
15 以背對車輛方式指揮車輛前進的動作（10:23:56-10:23:5
16 7），可說是如出一轍，2者均有「看守人員的右手由下而
17 上朝向他自己的右前方（而非右側方）空中抬起指去」之
18 相同動作，基於上開種種情形，由系爭車輛內角度看出去，該看守人員手勢確已讓駕駛人認為係指揮其向前行
19 進。況當時緊接系爭車輛之右後方有1輛普通重型機車，
20 亦通過平交道並向前行便可知悉。
21

22 （四）原判決認「另該看守人員之手勢為『手部平舉並往上舉起
23 指揮棒，再平舉指揮棒後放下』，並無使駕駛人誤認係指
24 示通過系爭平交道之可能。且參酌檢舉人車輛及其他車輛
25 均能依規定暫停於停止線前，則原告爭執該看守人員之手
26 勢有誤致其誤認而為通行等語，顯屬無據。」顯未忠實還
27 原其所勘驗影片內容，已嫌失真，並對前揭有利上訴人之
28 重要事項未予說明，致判決理由不備之判決違背法令，爰
29 請求再次勘驗檢舉影片，並確認前述原判決疏漏、不當所
30 造成錯誤之處。上訴人行為當下係受看守人員手勢之影
31 響，而認其手勢係指揮其前進，並無故意、過失違規可歸

01 責情形。本件應認原判決適用法規有所不當，請求廢棄原
02 判決與撤銷原處分。

03 四、本院之判斷：

04 (一) 應適用之法令：

05 1、道交條例

06 (1)第24條第1項：「汽車駕駛人或汽車所有人違反本條例規
07 定者，除依規定處罰外，並得令其或其他相關之人接受道
08 路交通安全講習。」

09 (2)第54條第1款：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列
10 情形之一者，處新臺幣15,000元以上90,000元以下罰鍰，
11 並吊扣其駕駛執照1年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：
12 一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯
13 示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」

14 2、道安規則第104條第1項第1款、第2款：「汽車行駛中，駕
15 駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時
16 速15公里以下，接近平交道時，應依下列規定：一、鐵路
17 平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如警鈴已響、閃光
18 號誌已顯示或遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，
19 應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通
20 過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、
21 聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。二、鐵路平交道設有
22 警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人
23 應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始
24 得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路
25 兩方無火車駛來，始得通過。」

26 3、道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）第209
27 條：「鐵路平交道號誌雙盞紅燈開始交替閃爍時，表示行
28 人與車輛均禁止進入平交道，車輛並應停止於停止線前，
29 如已在平交道中，應迅速離開。」

30 (二) 經核原判決駁回上訴人於原審之訴，並無違誤，茲就上訴
31 意旨論述如下：

01 1、按「行政法院應依職權調查事實關係，不受當事人主張之
02 拘束。」「行政法院應依職權調查證據。」「行政法院為
03 裁判時，應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依論理及
04 經驗法則判斷事實之真偽。但別有規定者，不在此限。」
05 「（第1項）判決不適用法規或適用不當者，為違背法
06 令。（第2項）有下列各款情形之一者，其判決當然違背
07 法令：……六、判決不備理由或理由矛盾。」行政訴訟法
08 第125條第1項、第133條、第189條第1項、第243條第1
09 項、第2項第6款分別定有明文。依同法第237條之9、第23
10 6條規定，上開規定於交通裁決事件準用。基此，行政訴
11 訟採取職權調查原則，不受當事人主張拘束，行政法院行
12 使此職權係以其為裁判基礎之事實不明為前提；若依既有
13 證據資料已足以證明待證事實時，則其未就其他證據予以
14 調查，即難謂違反上開規定。

15 2、上訴人固主張：其依行車經驗研判，懷疑號誌應是發生異
16 常，方出動看守人員於現場指揮交通，當下認應以看守人
17 員指揮為準，並未刻意無視雙盞紅燈號誌；縱嗣後證明雙
18 盞紅燈號誌於當下並無異常，仍不能反推其當下所見案發
19 現場狀況，依正常駕駛人行車經驗產生懷疑後，短時間內
20 所為行車判斷有錯云云。然：

21 (1)按行政罰法第7條第1項係規定違反行政法上義務之行為，
22 非出於故意或過失者，不予處罰。準此，違反行政法上義
23 務之行為無論係出於故意或過失均得予以處罰；所稱「過
24 失」係指對於違反行政法上義務構成要件事實之發生，雖
25 非故意，但按其情節應注意、能注意而不注意，或雖預見
26 其能發生而確信其不發生而言。原判決就此已敘明：「系
27 爭平交道警鈴及閃光號誌均正常運作，而依當時天候晴、
28 日間日然光線、前無障礙物、視距良好等情況，並無不能
29 注意之情事，原告未遵守前揭交通法規而闖越系爭平交
30 道，縱無故意，亦有過失，依行政罰法第7條第1項規定，
31 應加以處罰。……依勘驗所見，並未見系爭平交道有任何

01 施工之情，且警鈴、閃光號誌、遮斷器均正常運作，亦無
02 原告所指因施工或其他因素致故障之情形。」對照閃光號
03 誌開始運作時，系爭車輛距離平交道尚有相當距離，平交
04 道上方所設看板明確顯示「列車接近中」「注意兩方來
05 車」「警報勿進入」等字樣，此據原審勘驗檢舉影片（見
06 原審卷第85頁至第101頁）屬實，核與卷內證據相符。足
07 見原判決已針對上訴人主張其未刻意無視閃光號誌乙節敘
08 明其認定上訴人具有過失責任之理由，核無違誤。

09 (2)系爭地點設有看守人員指揮交通，無非係因臺南市區道路
10 車流經常壅塞，恐因此使平交道周圍更易成為肇事熱點，
11 尚難僅以該處設有看守人員即當然推斷閃光號誌發生異
12 常；上訴人主張其見系爭地點有看守人員，當下懷疑號誌
13 異常而認為應以看守人員指示為準，係以其主觀臆測為
14 據，自難解免其責。

15 3、上訴人復主張：道交條例第4條第2項、道安規則第102條
16 第1項第1款規定，遇有交通指揮人員指揮與燈光號誌並用
17 時，以交通指揮人員之指揮為準；交通執勤人員指揮前面
18 來車停止手勢應為「右臂向前平伸，小臂向上直舉，手掌
19 心向前，手稍齊於帽頂，注視前方來車」，原判決認該指
20 揮人員手勢為「手部平舉並往上舉起指揮棒，再平舉指揮
21 棒後放下」顯與上開法規所定交通執勤人員指揮前面來車
22 停止應做手勢迥異；且指揮人員背對系爭車輛，並持續緩
23 慢步行往正前方的閃光燈號走去，未遵守「指揮人員應站
24 在固定位置，不可隨便走動；指揮前方車輛停止，應面對
25 前方來車，而非背對前方來車」，該指揮人員指揮手勢顯
26 與法規不合，難認係正確、適當的手勢，實已影響上訴人
27 當下判斷；指揮人員當時右手動作，由系爭車輛內角度看
28 出去，確已讓其認係指揮其向前行進云云。惟按事實認定
29 乃事實審法院之職權，苟其事實之認定符合證據法則、經
30 驗法則，縱其證據之取捨與當事人所希冀者不同，致其事
31 實之認定亦異於該當事人之主張者，亦不得謂為原判決有

01 違背法令之情形。查原審認定看守人員之手勢並無使駕駛
02 人誤認係指示通過平交道之可能，係依勘驗檢舉影片結果
03 「工作人員手部平舉並往上舉起指揮棒，再平舉指揮棒後
04 放下」（見原審卷第86頁）。而看守人員之手勢是否有使
05 駕駛人誤解之可能性應視當下情況綜合判斷，看守人員於
06 閃光號誌啟動時便平舉指揮棒示意駕駛人暫停行駛，並非
07 多次揮動指揮棒示意駕駛人前進，足見原審前揭認定並無
08 違背經驗法則及論理法則，上訴人主張看守人員指揮手勢
09 影響其當下判斷，自屬無據。至上訴人主張看守人員背對
10 系爭車輛指揮，違反內政部警政署訂定之交通疏導作業程
11 序云云，然該規定係「指揮疏導應儘量站於固定位置，不
12 可隨便走動或妨害車輛通行」，並非要求指揮人員絲毫不
13 能移動，核其規範目的乃是為免指揮人員隨意走動妨害車
14 輛通行，故上訴人此部分主張，亦不足作為對其有利認定
15 之佐憑。

16 4、至上訴意旨請求再次勘驗檢舉影片以確認其所主張之事實
17 及所指摘原判決疏漏處。惟本院高等行政訴訟庭就交通裁
18 決事件之上訴為法律審，依行政訴訟法第237條之9準用第
19 236條、第254條第1項規定，應以地方行政訴訟庭交通裁
20 決事件判決確定之事實為判決基礎，故於地方行政訴訟庭
21 判決後，不得主張新事實或提出新證據方法而作為提起上
22 訴之理由。上訴人於上訴後爭執原審勘驗筆錄之記載，核
23 非本院所能審酌。

24 五、綜上所述，原判決已論明其事實認定之依據及得心證之理
25 由，核無判決不適用法規或適用不當，及判決不備理由或理
26 由矛盾之情事。上訴人仍執前詞指摘原判決違背法令，求予
27 廢棄，為無理由，應予駁回。

28 六、上訴審訴訟費用750元應由上訴人負擔。

29 七、結論：上訴為無理由。

30 中 華 民 國 114 年 3 月 31 日

31 審判長法官 孫 國 禎

01

法官 林 韋 岑

02

法官 曾 宏 揚

03 上為正本係照原本作成。

04 不得上訴。

05

中 華 民 國 114 年 3 月 31 日

06

書記官 林 幸 怡