

臺灣屏東地方法院刑事判決

112年度交訴字第175號

公 訴 人 臺灣屏東地方檢察署檢察官
被 告 潘榮華

選任辯護人 陳怡融律師
吳軒宇律師

上列被告因過失致死案件，經檢察官提起公訴（112年度調偵字第1114號），本院判決如下：

主 文

乙○○無罪。

理 由

一、公訴意旨略以：被告乙○○本應注意屏東縣九如鄉三和街即屏26線（下稱本案路段），為「禁止20公噸以上砂石車」進入之路段，且應注意行車時，須隨時採取必要安全措施，又依當時情形無不能注意之情事，竟疏未注意，於民國112年6月30日7時56分許，駕駛車牌號碼000-0000號營業半聯結車（下稱A-1車）進入本案路段，並沿西往東方向行駛，於行經該路段與黃金路交岔路口往西900公尺處時，適被害人林沖騎乘車牌號碼000-0000號普通重型機車（下稱B車）於同向後方行駛，欲從左方超越A-1車時，因駛出道路邊線導致車輛失控，並自摔至A-1車前方倒地，隨即遭A-1車撞擊，致被害人受有胸腹部鈍傷併創傷性氣胸之傷害，經送往屏基醫療財團法人屏東基督教醫院救治，仍於同日8時24分許因前揭傷勢死亡。因認被告涉犯刑法第276條過失致死罪嫌等語。

二、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實；不能證明被告犯罪或其行為不罰者，應諭知無罪之判決，刑事訴訟法第154條第2項、第301條第1項分別定有明文。又按被

01 告之自白，不得作為有罪判決之唯一證據，仍應調查其他必
02 要之證據，刑事訴訟法第156條第2項定有明文。

03 三、公訴意旨認被告涉有前揭犯嫌，係以被告於警詢及偵查時之
04 供述、告訴人即被害人母親甲○○於警詢及偵查時之指訴、
05 道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)、(二)、現
06 場蒐證照片64張、屏基醫療財團法人屏東基督教醫院診斷證
07 明書、相驗屍體證明書、檢驗報告書、交通部公路總局高雄
08 區監理所屏澎區車輛行車事故鑑定會鑑定意見書（下稱初鑑
09 意見書）為主要論據。

10 四、訊據被告固坦承過失致死犯嫌（見本院卷第263頁），惟依
11 刑事訴訟法第156條第2項規定，不能單憑被告自白即為有罪
12 認定，而應審酌其他證據。經查：

13 (一)被告、被害人分別於前揭時、地駕駛A-1車、騎乘B車，為同
14 向前、後車，其中A-1車另附掛車牌號碼00-00號營業用半拖
15 車（起訴書漏載該半拖車，下稱A-2車）。又被害人欲從左
16 方超越A-1、A-2車，因駛出道路邊線導致車輛失控，自摔至
17 A-1車前方倒地，遭A-1車撞擊，致被害人受有胸腹部鈍傷併
18 創傷性氣胸、頭部、軀幹、肢體多處挫傷等傷害（起訴書漏
19 載頭部、軀幹、肢體多處挫傷），經送往屏基醫療財團法人
20 屏東基督教醫院救治，仍於同日8時24分許因前揭傷勢死亡
21 等節，有道路交通事故現場圖（見相卷第29頁）、道路交
22 通事故調查報告表(一)、(二)（見相卷第31至33頁）、A-1、A-2、
23 B車車籍資料3份（見相卷第37、39、41頁）、被告、被害人
24 駕籍資料（見相卷第43、45頁）、被害人診斷證明書（見相
25 卷第47頁）、現場照片共64張（見相卷第49至80頁）、相驗
26 屍體證明書（見相卷第89頁）、檢驗報告書（見相卷第97至
27 109頁）、相驗照片共34張（見相卷第117至149頁）。是此
28 部分事實，堪以認定。

29 (二)按為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，
30 得就下列事項發布命令：一、指定某線道路或某線道路區段
31 禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車

01 及臨時停車。按道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設
02 置與管理，應提供車輛、大眾捷運系統車輛駕駛人及行人有
03 關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保
04 交通安全。道路交通管理處罰條例第4條第1項、第5條第1款
05 定有明文。又指定某種車輛禁止進入標誌，圖例如下：禁止
06 大貨車及聯結車進入用「禁4」（圖示詳本院卷第123頁）；
07 附牌，為主標誌牌之輔助標誌，凡主標誌牌無法完全表達設
08 置目的（如特定管制時段或車種）等，或僅為說明、教育性
09 質者，得設置之。道路交通管理處罰條例第4項第3項授權訂
10 定之道路交通標誌標線號誌設置規則第73條、第136條第1項
11 亦有明文。經查，屏東縣政府於105年4月19日，以屏府工養
12 字第10512087901號函公告本案路段為「禁止行駛20噸以上
13 車輛」之路段，此有屏東縣鄉道行車管制公告路段路線清單
14 影本1份、屏26線之說明附卷可查（見本院卷第23、25
15 頁），又該府除前揭公告，復於104年5月間，於本案路段旁
16 設置「禁4」標誌，並於108年，將附牌更改為「禁止20噸以
17 上砂石車輛進入」，此有屏東縣政府113年9月4日屏府工養
18 字第1130102581號函暨所附照片在卷可佐（見本院卷第11
19 3、119頁），對限制車輛之種類，前後固有差異，惟參以標
20 誌暨附牌設置時間在後，及與公告文義之重疊範圍，應認本
21 案路段於案發時，為設有「禁止20噸以上砂石車輛進入」之
22 限制行車路段。至屏東縣政府曾函覆本院稱：本案路段全面
23 禁止砂石車進入等語，有該府113年6月18日屏府工養字第11
24 35000353號函可佐（見本院卷第101頁），惟此與前揭公
25 告、標誌暨附牌顯有矛盾，為本院所不採，合先敘明。

26 (三)次按刑法第276條過失致人於死罪，必須行為人有應注意、
27 能注意，而疏未注意之義務違反，且被害人死亡結果之發
28 生，與行為人之欠缺注意，具有相當因果關係、客觀歸責，
29 始能成立。而所謂「相當因果關係理論」，乃指行為與結果
30 間，依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀
31 之事後審查，認為在一般情形下，有此環境，有此行為之同

01 一條件，均可發生同一之結果者，即可謂具有相當性。反
02 之，若在一般情形下，有此同一之條件存在，而依客觀之觀
03 察，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，
04 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
05 可言。而所謂「客觀歸責理論」，係指唯有行為人之行為對
06 於行為客體製造或昇高法所不容許的風險，並且該風險在具
07 體事件歷程中實現，導致構成要件結果之發生者，該結果始
08 可歸責於行為人，如該結果係基於反常的因果歷程而發生，
09 亦即基於一般生活經驗所無法預料的方式而發生，則可判斷
10 結果之發生，非先前行為人製造之風險所實現，此種「反
11 常因果歷程」（不尋常的結果現象）即阻斷客觀歸責，行為
12 人不必對於該結果負責。換言之，最終結果因為係其他原因
13 所獨立造成者，並與行為人所欠缺之注意間無常態關聯者，
14 無論依「相當因果關係理論」或「客觀歸責理論」，均無從
15 使行為人背負過失致死之罪責（最高法院112年度台上字第2
16 205號判決意旨參照）。故過失致死案件中，就行為人有無
17 過失之認定，應依「行為人有無違反注意義務」，及行為人
18 倘有違反注意義務之行為，「被害人死亡結果與該行為間是
19 否有常態關聯性」等各節，均予審查。茲分述如下：

20 1. 依卷內證據，尚難認被告有違反「禁止20噸以上砂石車輛進
21 入」之注意義務：

22 (1) 按車重，指車輛未載客貨及駕駛人之空車重量；載重，指車
23 輛允許載運客貨之重量；總重，指車重與載重之全部重量；
24 總聯結重量，指曳引車及拖車之車重與載重之全部重量。道
25 路交通安全規則第2條第1項第16款、第17款、第18款、第19
26 款分別定有明文。本案路段「禁止20噸以上」之文字，因前
27 揭公告、牌面與附牌，未載明該公噸數之具體內涵，亦未如
28 實務上部分路段標誌，基於該路段特別需要或規範目的考
29 量，會於公告時或於附牌處標明「總重」、「總聯結重量」
30 以供駕駛人參考，解釋上存有疑義。考諸交通法規中，僅有
31 當車輛「實際重量」，超過特定橋樑規範載重限制，或該車

01 輛之「載重」、「總聯結重量」時，始會限制行車，而未見
02 有以「載重」、「總聯結重量」超過某一限制，即禁止行駛
03 某特定路幅、路種、路段之法律明文，而總重3.5公噸雖得
04 用以區分大、小車種，惟總重20公噸時，則係用於區分車輛
05 軸距，及有無裝載行車紀錄器、載重計、轉彎及倒車警報裝
06 置義務之作用，未有區分車種之功能，且汽車尺度依前揭規
07 則第38條第1項第1款第2目之1規定，車寬限制均為2.5公
08 尺，亦與車輛容許載重大小間無關聯。故本案路段「禁止20
09 噸以上」之文字，既無明確標示，又無從依法規推導出「總
10 重」或「總聯結重量」之解釋，依對被告有利之認定，自不
11 得擴張解釋其為「總重」或「總聯結重量」。經查，A-1
12 車、A-2車「車重」依序為8.1、9.06公噸（共計17.16公
13 噸），「總聯結重量」依序為43公噸、35公噸，有A-1車、A
14 -2車車籍查詢資料可佐（見本院卷第41、45頁），依道路交
15 通安全規則第81條第1款規定，加計車重後，A-1車附掛A-2
16 車固可「容許」載運至總計35公噸之貨物，惟被告於審理時
17 供稱：我當時車斗是空的，當天沒有載貨物等語（見本院卷
18 第79頁），而卷內並無檢警機關於案發當下，有對A-1車、A
19 -2車為過磅檢查、查扣車輛上之載重計、拍攝或勘驗車斗內
20 部貨物裝載情形等相關證據（見相卷第49至80頁現場照片64
21 張），僅能依被告供述，認定案發時其駕駛A-1車附掛A-2車
22 實際重量為17.16公噸，低於本案路段所限制之20公噸，揆
23 諸前揭說明，自不得遽謂被告駕駛A-1車附掛A-2車，已違反
24 本案路段之行車限制規定。

25 (2)復本案路段「砂石車輛」之文字，因前揭公告、牌面與附
26 牌，未載明「砂石車輛」之具體內涵，或明確限制「砂石專
27 用車」，且「砂石車」、「砂石車輛」，非屬道路交通安全
28 規則第2條第1款所規定之車輛種類分類，解釋同有疑義。依
29 交通部所訂立裝載砂石土方車輛使用專用車輛或專用車廂規
30 定，裝載砂石、土方之車輛，於符合一定條件下，雖可登檢
31 為「砂石專用車」，惟非謂一旦該車輛經登檢，即僅能裝載

01 砂石或土方，參以交通法規中，係就載運砂石、土方之車
02 輛，未依規定使用專用車輛、車廂，且該專用車輛、車輛不
03 能變更等節設有處罰規範（參道路交通管理處罰條例第29條
04 之1第1項），而非以「砂石專用車」為構成要件，且如將
05 「砂石車」、「砂石車輛」解為經登檢之「砂石專用車」，
06 將使非經登檢為「砂石專用車」之車輛違法裝載砂石、土方
07 時，反毋庸受到限制，亦不合理。從而，「砂石車」或「砂
08 石車輛」一詞，應解為實際裝載砂石、土方之車輛，至有無
09 經公路監理機關登檢為「砂石專用車」，僅影響該車輛是否
10 受許可能裝載砂石、土方，如車輛未裝載載運砂石、土方，
11 仍應依該車輛實際車種、重量、裝載貨物之情形分別適用對
12 應法規。查被告所駕駛A-1車附掛A-2車，其中A-1車未經登
13 檢為「砂石專用車」，A-2車則經登檢為「砂石專用車」，
14 有該等車輛車籍查詢資料可佐（見本院卷第41、45頁右上
15 角），固有部分車輛屬於「砂石專用車」，惟依卷內證據，
16 尚無法判斷該等車輛是否有裝載貨物，已如前述，揆諸前揭
17 說明，自無法認為該等車輛為本案路段所指之「砂石車
18 輛」。

19 2. 又縱使認為被告有違反「禁止20噸以上砂石車輛進入」之注
20 意義務，惟本案事故之發生，與該違反義務之行為間不具常
21 態關聯性，仍不得歸責予被告：

22 (1) 本案路段限制行車之緣由，依屏東縣道路交通安全聯席會報
23 104年11月暨12月會議記錄所載，係考量本案路段道路狹
24 窄，導致大型車輛會車困難而易發生危險，因而禁止該路段
25 行駛20公噸以上車輛，此有該紀錄在卷可佐（見本院卷第11
26 7頁），可知該府設置該限制行車公告之目的，係為避免大
27 型車輛進入本案路段與對向來車會車時，所產生對會車周邊
28 車輛及其他用路人之風險而設。又參以無論車輛噸數為何，
29 車寬均受2.5公尺限制，業如前述，且本案路段並未因路幅
30 較小，即一概限制一定車寬、車長以上之車輛，或全面禁止
31 4輪以上汽車或任何聯結車進入等節，可推知前揭限制行車

01 之目的，並不包含保障同向前、後車輛之行駛空間、或後車
02 超車時之行車安全。從而，倘同向前、後車輛在本案路段
03 中，因其他非屬行車管制規定之構成要件效力範圍內之因素
04 導致交通事故時，縱使大型車輛有違反限制行車規定，尚不
05 能僅憑該注意義務之違反，即將該事故歸責予大型車輛，仍
06 應依個案具體情形，審視有無其它一般性過失始能判斷。而
07 被告所駕駛A-1車附掛A-2車相對於B車而言，為同向前方車
08 輛，且曾與B車並行，B車自摔後則倒臥於A-1車前方，故應
09 依道路交通安全規則第94條第3項前段「汽車行駛時，駕駛
10 人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安
11 全措施」之一般性交通注意義務，具體審查被告是否有其他
12 過失。

13 (2)經查，依本院勘驗A-1車附掛A-2車、B車後方行車紀錄器錄
14 影畫面，於「影片時間（下同）00：00：00至00：00：03」
15 間，顯示本案路段未畫設有分向線或車道線，A-1車附掛A-2
16 車、B車分別於同向行駛在前、在後，對向來車已通過；於
17 「00：00：05」時，A-1車附掛A-2車在前穩定行駛，B車突
18 朝A-1車附掛A-2車左側行駛，並貼近左側路面邊線；於「0
19 0：00：06」時，A-1車附掛A-2車，B車駛出道路邊線，車身
20 向右傾斜；於「00：00：07」時，B車失控摔至A-1車附掛A-
21 2車前方；「00：00：08」時，A-1車附掛A-2車剎車燈亮
22 起，有勘驗筆錄在卷可佐（見本院卷第89至94頁），可知A-
23 1車附掛A-2車、B車為同向之前、後車，非對向會車，且B車
24 自A-1車附掛A-2車左側超車，因而行駛至A-1車附掛A-2車左
25 方之2車並行時，對向車輛均已通過，期間A-1車附掛A-2車
26 在前方穩定直行，未見有突然減速、偏向行駛或蛇行等未注
27 意並行車輛之駕駛行為，嗣B車自摔，則係因其超車時駛出
28 路面邊線後車輛失控所致。

29 (3)復依本院勘驗事故現場側邊監視器結果，於「錄影畫面時間
30 07：50：25」時，被害人正因機車側翻而向前方側翻跌倒
31 時，A-1車即撞擊B車車身，隨後撞擊被害人，有該勘驗筆錄

01 附卷可佐（見本院卷第80、93頁），可知被害人摔車至遭被
02 告撞擊之間，時間甚短，參以交通部公路局車輛行車事故鑑
03 定覆議會依前揭行車紀錄器、側邊監視器畫面，鑑定被害人
04 自摔至A-1車前方時至遭B車撞擊，僅有約1.4秒左右之反應
05 時間，有該覆議意見書在卷可查（見本院卷第222頁，下稱
06 覆議意見書），經加計一般實務所採取1.6秒反應時間與剎
07 車時間後，無論被告所駕駛為何種車種、或有無充分注意車
08 前狀況，均無從避免撞擊事故發生。

09 (4)從而，縱使認被告有違反「禁止20噸以上砂石車輛進入」之
10 注意義務，然被害人於超車時失控自摔，係因其駛出道路邊
11 線所致，非屬前揭限制行車所欲控制之常態風險，且被害人
12 摔車後，無論被告駕駛何種車輛，均猝不及防，無法避免事
13 故之發生，自難認事故之發生與被告前揭違反注意義務行為
14 間，有常態關聯性，或被告另有未注意車前狀況、未採取必
15 要安全措施等其他一般性過失，揆諸首揭說明，本案事故即
16 無從歸責予被告。

17 (四)至公訴意旨雖另舉初鑑意見書（見偵卷第17至19頁），以推
18 認被告就本案事故有過失，惟此經本院釐清本案路段限制行
19 車情形、目的暨勘驗行車紀錄器、監視器，再送交通部公路
20 局行車車輛事故鑑定覆議會覆議結果，已同認被告就本案事
21 故發生並無肇事因素，有覆議意見書可佐（見本院卷第223
22 頁），且前揭初鑑意見書並無拘束本院之效力，仍應由本院
23 依法獨立認定。另告訴人雖具狀稱公噸數與車長、車寬、車
24 重成正比，被告駕駛噸位較重之車輛，嚴重影響其視線與反
25 應時間，故本案事故與被告行為間，有相當因果關係等語
26 （見本院卷第269至270頁），惟被害人失控自摔至遭A-1車
27 撞擊間，間隔僅約1.4秒，時間甚短，無論被告係駕駛何種
28 車輛，均不能避免事故之發生，已如前述，故縱使採認被告
29 駕駛大型車輛，可能因車高、車長須較長之反應、剎車時
30 間，亦與本案事故之責任歸屬無關。又告訴人於審理時稱：
31 被告沒有進入本案路段，就不會發生這件事等語（見本院卷

01 第264頁)，惟此僅在說明被告駕駛行為與被害人死亡結果
02 間，具條件因果關係，至刑法上得否將結果歸責於被告，仍
03 應具體審視被告有無違反注意義務、是否具有常態關聯性等要
04 件，始得判斷。從而，公訴意旨及告訴人之主張，均難憑
05 採。

06 五、綜上所述，被告駕駛行為是否有違反注意義務、被害人死亡
07 結果是否得歸責予被告等節，在客觀上均未達於通常一般
08 人均不致於有所懷疑，得確信其為真實之程度，本院無從形
09 成有罪之確信，基於無罪推定原則，自應為被告無罪判決之諭
10 知，以昭審慎。

11 據上論斷，依刑事訴訟法第301條第1項，判決如主文。

12 本案經檢察官郭書鳴、吳盼盼提起公訴，檢察官吳紀忠到庭執行
13 職務。

14 中 華 民 國 114 年 1 月 22 日
15 刑事第一庭 審判長法官 王以齊
16 法官 林鈺豐
17 法官 吳品杰

18 以上正本證明與原本無異。

19 如不服本判決應於收受判決後20日內向本院提出上訴書狀，並應
20 敘述具體理由；其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日
21 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
22 逕送上級法院」。

23 中 華 民 國 114 年 1 月 24 日
24 書記官 沈君融