

臺灣臺中地方法院民事判決

113年度國字第10號

原告 邱泳芳

訴訟代理人 王政涵律師

被告 臺中市政府交通局(即臺中市公共運輸及捷運工程處承受訴訟人)

法定代理人 葉昭甫

訴訟代理人 游雅鈴律師

蔡鈞戎

上列當事人間請求國家賠償事件，本院於民國114年11月5日言詞

主 文

被告應給付原告新臺幣30萬2351元，及自民國113年10月19日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

原告其餘之訴及假執行之聲請均駁回。

本判決得假執行；但被告如於假執行程序實施前，以新臺幣30萬2351元為原告預供擔保後，得免為假執行。

訴訟費用由被告負擔百分之55，餘由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面

(一)按依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之；賠償義務機關拒絕賠償，請求權人得提起損害賠償之訴，國家賠償法第10條第1項、第11條第1項前段定有明文。查原告於起訴前已以書面向被告請求國家賠償，然經被告拒絕賠償在案，有臺中市公共運輸及捷運工程處民國113年8月12日中市公捷運字第1130011141號函暨拒絕賠償理由書（見本院卷一第33-40頁）在卷可佐，是原告提起本件訴訟，已符合前揭規定，合先敘明。

(二)按當事人之法定代理人其代理權消滅者，應由有代理權之法定代理人承受訴訟，此觀民事訴訟法第170條、第175條之規定自明。次按國家機關因裁撤或改組而不存在者，其性質與法人因合併而消滅者相類，其訴訟程序類推適用民事訴訟法

第169條第1項規定，在承受其業務之機關承受其訴訟以前當然停止（最高法院107年度台上字第1828號判決要旨參照）。查被告臺中市公共運輸及捷運工程處於本院審理期間，因組織調整而裁撤，自114年1月1日起併入臺中市政府交通局，有臺中市政府交通局114年1月13日中市交設字第1140001986號函附卷可稽（見本院卷一第145頁），並據臺中市政府交通局及其法定代理人葉昭甫於114年2月17日具狀聲明承受訴訟（見本院卷一第141頁），核與上開規定相符，應予准許。

貳、實體方面

一、原告主張：

(一)原告於113年4月13日13時許，搭火車至臺中火車站，乘坐電梯至臺中火車站一樓公車轉運中心後，走至C月台與公車道連接處（下稱系爭地點），因該C月台與車道有20公分高低落差，而當時月台燈光昏暗，且公車轉運中心站台緣石標線已經斑駁，模糊不清楚，又出電梯後月台僅有設置「出站/搭車請搭電梯或走樓梯、禁止跨越月台」之標示，且未設有月台及車道有20公分高低落差之警示標語或語音，導致原告因系爭地點有20公分高低落差，踩空跌落至車道上（下稱系爭事故），受有左橈骨遠端粉碎性骨折等傷害。

(二)原告因上開傷害受有下列損害，合計新臺幣（下同）54萬8039元

- 1.醫藥費：原告因系爭事故受有上開傷害，至今已經支出醫藥費6229元（澄清醫院5740元、臺大醫院489元）。
- 2.將來手術費用：依據臺大醫院骨科診斷證明書，預計2年後手術取出固定物，且須於門診持續追蹤治療，預計將來手術費1萬5000元及掛號費2100元（每年一次），共1萬7000元。
- 3.計程車費：原告因往返醫院回診治療共17次，每次300元計算，支出交通費5100元。
- 4.將來交通費：兩年後手術取出固定物前，若以每月至骨科追蹤一次，每周至復健科復健2次，預計需搭乘50次計程車，支出交通費1萬5000元。

01 5.其他醫療器材：原告購買復健器材（吉懋低週波治療器）費
02 用2200元。

03 6.不能工作損害：原告雖已年屆67歲，仍持續開計程車維生，
04 因左手受有左橈骨遠端粉碎性骨折傷害，醫囑建議休養三個月，
05 故原告受有至少三個月不能工作之薪資收入損失，如以
06 113年基本工資2萬7470元計算，至少受有8萬2410之薪資收
07 入損失。

08 7.精神慰撫金：被告之設置管理有欠缺，致原告受傷且需持續
09 追蹤治療、進行復健，迄今仍飽受因該傷勢所受之身心煎
10 熬，自得請求精神慰撫金，考量原告年紀、所受傷勢及可能
11 影響生活之程度、經濟狀況，而被告為國家，組織與資本均
12 雄厚，故請求慰撫金42萬元。

13 (三)綜上，原告主張被告依國家賠償法第3條第1項負無過失責
14 任，或依同法第5條準用民法第184條第1項前段、第191條第
15 1項、第193條第1項、第195條第1項前段之規定，負損害賠
16 償責任。並聲明：被告應給付原告54萬8039元，及自113年1
17 0月19日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；如
18 受有利判決，請准宣告假執行。

19 二、被告則以：C月台之東西兩側均有自然光源，且系爭事故發
20 生時為13時許，日照充足，緣石標線亦無標示不清，可清楚
21 辨識月台與車道間之高低落差，被告就公共設施之設置或管
22 理並無欠缺。又原告於步出電梯後，係因轉頭往右側看並往
23 前直行，致其未注意月台與車道間之高地落差而發生系爭事
24 故，故系爭事故之發生，與被告就系爭地點之燈光、標線及
25 警示標語之設置管理間，並無因果關係。退步言，倘認原告
26 主張有理由，被告對於原告支出醫療費用2萬3329元、計程
27 車費用2萬100元、醫療產品2200元、薪資損失8萬2410元均
28 無意見，而慰撫金之部分，請法院依法認定等語，資為抗
29 辯。並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回；如受不利之
30 判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

31 三、本件爭點

32 (一)原告於事發當日跌倒受傷，是否係因被告對臺中火車站之設

- 01 置或管理有欠缺（例如：原告主張之燈光昏暗、公車轉運中
02 心站台緣石標線不清楚、欠缺警示月台與車道間落差等）？
03 (二)如被告應負損害賠償責任，其應賠償之項目、數額為若干？
04 (三)原告是否有與有過失？

05 四、本院得心證之理由：

- 06 (一)原告於事發當日跌倒受傷，是否係因被告對臺中火車站之設
07 置或管理有欠缺(例如：原告主張之燈光昏暗、公車轉運中
08 心站台緣石標線不清楚、欠缺警示月台與車道等)？

09 1.按公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或
10 財產受損害者，國家應負損害賠償責任，國家賠償法第3條
11 第1項定有明文。所謂公共設施之設置有欠缺，係指公共設
12 施建造之初，即存有瑕疵而言；管理有欠缺者，則指公共設
13 施建造後未妥善保管，怠為修護致該物發生瑕疵而言。次按
14 前開規定所定之國家賠償責任，係採無過失主義，即以該公
15 共設施之設置或管理有欠缺，並因此一欠缺致人民受有損害
16 為其構成要件，並不以管理機關有過失為必要（最高法院85
17 年度台上字第2776號判決意旨參照），是依前開規定請求國
18 家賠償時，只須人民之生命、身體或財產所受損害，與公有
19 公共設施設置或管理之欠缺間，具有相當因果關係，即足當
20 之，至國家對該設置或管理之欠缺有無故意或過失，或於防
21 止損害之發生已否善盡其注意義務，則非所問。

22 2.經查，原告在系爭地點跌落，導致受有上開損害，此經原告
23 提出澄清綜合醫院診斷證明書（見本院卷一第43頁）、現場
24 監視器光碟(見本院卷一第183頁)、勘驗筆錄(見本院卷二第
25 66頁)在卷可佐，堪信為真。而本院函詢交通部鐵道局中部
26 工程分局，表示臺中車站轉運站相關設施，已於107年10月1
27 1日完成轉運站設施點交作業，自該日起交由臺中市政府負
28 責後續維管事宜，公車轉運中心照明設備及A、B、C月臺之
29 黃色標線，管理維護單位為臺中市政府，此有交通部鐵道局
30 中部工程分局114年4月23日鐵道中土字0000000000號函(見
31 本院卷一第246頁)及交通部114年9月12日鐵道授中機字第11
32 40004981號函(見本院卷一第424-425頁)在卷可佐，是事發

當時，被告為系爭地點之管理機關一情，亦屬明確。則本件之爭點即為原告於事發當日跌倒受傷，是否係因被告對系爭地點之設置或管理有欠缺，析之如下

①系爭地點之燈光是否符合標準

(1)按主管機關應依大眾運輸發展或重大建設需要，規劃設置大眾運輸場站或轉運站，而主管機關為改善大眾運輸營運環境，得建立大眾運輸使用道路之優先及專用制度，前項優先及專用之條件、規劃、設計、興建及營運等事項之辦法，由主管機關定之，此觀發展大眾運輸條例第1條、第5條自明。而依上開第5條訂定之大眾運輸使用道路優先及專用辦法第16條規定，大眾運輸專用道之照明設計，應包含車道及候車站台兩部分。照明照度應考量保障候車乘客之安全、足夠辨明候車站台上大眾運輸相關資訊及其他車道駕駛人能夠明識專用道路及候車站台位置為原則；照明設施應考量能源效益比，是系爭事發地點之照明照度，自應符合相關之規定，方能達到保障候車乘客之安全，合先敘明。

(2)而「臺中車站段主體工程」係由台灣世曦工程顧問股份有限公司設計（林信忠建築師負責簽證），及由中興工程顧問股份有限公司監造，又轉運站公車月台之照明設計，係依據設計當時之中華民國國家標準CNS12112照度標準附表8之B級，車站月台平均照度值（75~150Lux）設計，此有交通部鐵道局中部工程分局114年4月23日鐵道中土字0000000000號函（見本院卷一第246頁）、照度標準（見本院卷一第251頁）、交通部鐵道局中部工程分局114年9月16日鐵道中機工字第1140005026號函（見本院卷二第10頁）可佐，是系爭事故地點之平均照度值應維持在平均照度值75~150Lux，方符合該轉運站之設計規範。而本件經兩造、京鴻檢驗科技股份有限公司（下稱京鴻公司）及本院於114年8月14日14時（與系爭事故時間相近）到系爭事故地點，並委由京鴻公司鑑定照明度，在系爭地點標出20個測量點進行測量，實測水平照度介於65.48至49.51Lux之間，平均照度為59.86Lux，此有京鴻公司現場照度量測試驗報告在卷可佐，顯見被告並未維持平均照度

01 值75~150Lux，堪認被告就系爭案發地點之照明管理有欠
02 缺，是原告因此主張系爭地點設置及管理有欠缺，自屬有理
03 由。

04 (3)被告雖辯稱系爭地點原始設計之照度標準，與日後管理規範
05 之照度並不相同云云，然查，既然系爭地點之平均照度應維
06 持在75~150Lux，方符合該轉運站之設計規範已如上所述，
07 是之後管理規範自應維持於此平均照度值內方能確保安全，
08 況被告亦無提出任何管理規範之標準為何，圖以上情置辯，
09 實難可採；被告又稱在交付系爭地點予被告後，被告並未曾
10 調整照明設備，且系爭地點雖然交由被告管理，然照明設備
11 之啟閉，被告均配合台鐵公司中央電器室控制，被告無法自
12 行調整，然被告已為系爭地點之管理機關，被告即負有確保
13 系爭地點之照度達安全標準，並向台鐵公司協調何時得開啟
14 系爭地點照明設備之責任，是若系爭地點之光照設計自始並
15 未達標準，被告應得向廠商反映，要求加強照明設備至合法
16 標準，並要求得自行調控系爭地點之照明設備，且上開要求
17 在現實上對被告亦無困難之處，是被告主張系爭地點之照度
18 於交付當時已未達標準，且無法控制系爭地點之照明設備，
19 主張其並無過失等節，自無理由。

20 ②系爭地點之石緣標線及未設置警告標語是否有管理缺失

21 (1)按「標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及
22 行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅
23 及促進交通安全。本規則所稱主管機關，指公路主管機關、
24 市區道路主管機關及警察機關。標誌、標線、號誌應經常維
25 護，保持清晰完整及有效性能。標誌、標線、號誌所用顏
26 色，依臺灣區塗料油漆工業同業公會中華民國七十六年審定
27 之劃一編號為準。除黑色、白色、螢光黃綠色及螢光黃色
28 外，其餘各種顏色標準規定如下：三、黃色：色樣第十八
29 號。標線依其型態原則上分類如下：（四）黃實線設於路側
30 者，用以禁止停車；設於中央分向島兩側者，用以分隔對向
31 車流。路面標記，設於道路上用以代替應有之標線，或輔助
32 原有標線、交通島、緣石界線或實體分隔設施等，以促進行

車安全。依其設置環境之不同可分為：三、作為輔助交通島、緣石界線或實體分隔設施者，應有自發光源或具反光性能」，道路交通標誌標線號誌設置規則第2條、第5條、第7條第1項、第9條第1項第3款、第149條第1項第4款、第152條第1項第3款定有明文。又系爭事故地點之標線設計應依據交通部鐵道局頒施工規範第02763章「標線」設計，而該準則規定標線為CNS 1333 路線漆，而該「黃色：色樣第十八號」，實際顏色如下：

三、黃色：色樣第十八號。



此有交通部鐵道局中部工程分局114年4月23日鐵道中土字000000000號函(見本院卷一第246頁)及02763章標線準則(見本院卷第247-249頁)在卷可憑，是系爭事發地點之石緣標線，應符合上開色樣，方符合法律規範，以達到警示行人，維護行人安全之目的。

(2)經查，現場監視器之畫面之截圖(見本院卷二第69頁)如下：



顯見C月臺之石緣標線幾乎難以辨認，與上開法規規範之標準黃色第十八號差異甚大，是原告主張，難謂無據；又為求慎重，本院偕同兩造於114年8月14日14時前往系爭地點勘驗，現場照片如下(見本院卷一第399-401頁，由電梯走向公車車道方向【由遠至近】，依序稱圖一、二、三)：

01



02





可見系爭地點之石緣標線，已經嚴重退色，若自電梯下到C月臺後走向車道方向，因視角緣故，一開始石緣標線幾乎與車道顏色相同(見上圖一)，二者融合一體，難以辨認，需走進至車道時，方能從車道之標線勉強分辨出車道與月台之區別(見上圖三)，已經失去標線之功能，且搭配現場並無任何提醒行人注意月台高低落差之警告標示，導致行人可能因此未注意月台高低落差，影響行人安全甚鉅，是被告對於系爭地點之標線管理，顯有疏失，足徵原告此部分主張，堪信為真。

3. 綜上，被告於系爭地點之光線不足及標線退色，未即時處理，亦未設置警告標語，導致系爭地點已經欠缺安全性，顯見被告對於系爭地點之光線不足及標線退色未善盡養護、巡查及檢測之義務，並迅速採取必要措施，足見其管理顯有欠缺。又原告既於系爭地點發生爭系事故，受有損害，堪認其所受傷害與被告管理欠缺之間，具有相當因果關係，其得請求國家賠償。被告之上開抗辯並未管理欠缺云云，即無足採。

01 (二)如被告應負損害賠償責任，其應賠償之項目、數額為若干？

02 1.不法侵害他人之身體或健康者，對於被害人因此喪失或減少
03 勞動能力或增加生活上之需要時，應負損害賠償責任；不法
04 侵害他人之身體、健康，被害人雖非財產上之損害，亦得請
05 求賠償相當之金額，此觀民法第193條第1項、第195條第1
06 項前段規定即明。

07 2.原告主張受有醫藥費6229元、將來手術費1萬7000元、交通
08 費5100元、將來交通費1萬5000元、購買復健器材（吉懋低
09 週波治療器）費用2200元、不能工作損害8萬2410元，共12萬
10 7939元（計算式：6229+17000+5100+15000+2200+82410=1279
11 39），表示無意見（見本院卷一第123頁），依民事訴訟法第
12 279條第1項之規定，應採為判決基礎，原告此部分之主張，
13 自屬有理。

14 3.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
15 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
16 雙方身分資力與加害程度，及其他各種情形核定相當之數
17 額（最高法院51年台上字第223號判決意旨參照）。原告因
18 被告管理公共設施欠缺致受左手左橈骨遠端粉碎性骨折，足
19 見原告精神上應受有相當之痛苦。復參酌原告為低收入戶，
20 已67歲，仍駕駛計程車司機為業，獨自租屋居住於台北，每
21 月收入約2萬餘元（見本院卷一第21頁）；被告為公務機
22 關，業據兩造陳明在卷。是本院審酌兩造之身分地位、資
23 力、系爭事故發生情節與原告受傷復原情形、所受痛苦等一
24 切情狀，認原告請求賠償慰撫金，以25萬元為適當。

25 4.綜上，原告得請求之金額合計為37萬7939元（計算式：12793
26 9+250000=377939）。

27 (三)原告是否與有過失？

28 1.復按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠
29 償金額，或免除之，民法第217條第1項定有明文。而民法第
30 192條第1項、第194條規定之損害賠償責任，均係間接被害
31 人得請求賠償之特例。此項請求權，自理論言，雖係固有之
32 權利，然其權利係基於侵權行為之規定而發生，自不能不負

01 擔直接被害人之過失，倘直接被害人於損害之發生或擴大與
02 有過失時，依公平之原則，亦應有民法第217條過失相抵規
03 定之適用（最高法院73年台再字第182號號判決意旨參
04 照）。

05 2.本院勘驗現場錄影畫面「監視器畫面時間13：38：52至13：
06 38：54：原告拖著行李箱出現在C月台，臉對前方（即對面B
07 側月台），往前看之後右側看，仍不斷前進，因C月台有高
08 低落差，踩空後跌倒。」（見本院卷二第66頁），由畫面中原
09 告原先臉往前方看後，即往右側觀看後，並未再注意前方，
10 然仍不斷前進，因此導致其跌落月台，可認原告確實有未注
11 意前方狀況之過失，然依現場狀況觀之，若現場之光線足
12 夠，且系爭地點石緣標線有定期維護，符合上開「黃色：色
13 樣第十八號」之標準，原告在直行走向C月臺，第一時間望
14 向前方時，即可因該黃色標線，知悉該處有公車月台與車道
15 之交接落差，即可提早警覺，而不至之後即向右觀看，導致
16 跌落地面，是本院認定系爭事故之主因，為被告未盡其管理
17 責任，是被告應負擔8成之責任，原告負擔2成之責任，依民
18 法第217條第1項規定之適用，即應按比例減輕被告之賠償責
19 任，經計算減輕比例後，原告得向被告請求損害賠償之金額
20 為30萬2351元（計算式：377939 x 80% = 302351，元以下四
21 捨五入）。

22 五、綜上所述，原告依國家賠償法第3條第1項規定，請求被告給
23 付30萬2351元，及自113年10月19日起（兩造無意見，見本院
24 卷一第122頁）至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有
25 理由，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，應予駁
26 回。

27 六、本件所命給付金額未逾50萬元，依民事訴訟法第389條第1項
28 第5款規定，應依職權宣告假執行，並依同法第392條第2項
29 規定，依職權諭知被告預供相當之擔保，得免為假執行。至
30 於原告敗訴部分，其假執行之聲請失所附麗，應予駁回。

31 七、本件判決之結果已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，核與判
32 決結果不生影響，毋庸一一贅述，附此敘明。

01 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。
02 中 華 民 國 114 年 11 月 26 日
03 民事第五庭 法 官 陳冠霖
04 正本係照原本作成。
05 如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如
06 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。
07 中 華 民 國 114 年 11 月 26 日
08 書記官 黃善應