

臺灣臺中地方法院民事判決

113年度國字第5號

原告 昶慶運通有限公司

法定代理人 張諒緯

訴訟代理人 魏仰宏律師

張宇脩律師

被告 交通部公路局北區公路新建工程分局

法定代理人 陳永傑

訴訟代理人 徐文宗律師

被告 根基營造股份有限公司

法定代理人 袁藹維

訴訟代理人 李貞儀律師

何宗霖律師

呂宜樺律師

上列當事人間請求國家賠償事件，本院於民國114年2月10日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

甲、程序方面：

一、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，或自提出請求之日起逾30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，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項前段分別定有明文。查原告前以被告應負國家賠償責任為由，先以書面向被告請求，惟經被告於民國113年5月16日表示拒絕賠償，此為兩造所不爭執（見本院卷一

01 第296頁)，並有原告提出之被告函文及拒絕賠償理由書在  
02 卷可稽（見本院卷一第55至57頁），是原告提起本件訴訟，  
03 程序上並無不合。

04 二、被告交通部公路局北區公路新建工程分局之法定代理人於原  
05 告起訴後變更為甲○○，並經該新法定代理人分別具狀聲明  
06 承受訴訟（見本院卷一第133頁），經核於法並無不合，應  
07 予准許。

08 乙、實體方面：

09 一、原告起訴主張：

10 (一)原告於113年4月1日即向被告交通部公路局北區公路新建工  
11 程分局（下稱新工局）請求國家賠償，經被告新工局以113  
12 年度賠議字第2號拒絕賠償理由書拒絕賠償。

13 (二)被告新工局所發包「台61線後龍觀海大橋及西湖橋改建工  
14 程」（下稱系爭改建工程），因設置、管理有欠缺；且被告  
15 根基營造股份有限公司（下稱根基公司）於施工上有過失，  
16 致原告所有之車牌號碼000-0000營業用曳引車（下稱系爭車  
17 輛）於111年4月6日行經107公里南下車道施工路段時，因標  
18 線、號誌及照明設置、管理不當致車輛撞擊分隔島而全部毀  
19 損，原告因此損失新臺幣376萬7680元。

20 1.省道台61線106.6公里西湖橋至109公里距「赤土崎、好望  
21 角」2公里告示牌之路段（下稱系爭路段，位於西湖橋上及西  
22 湖橋南方下橋處）係西濱快速道路之其中一段，於110年以前  
23 原係與並行之平面道路共用同一橋面及路基，快速道路與平  
24 面道路間設置護欄做為分隔，且快速道路部分係雙向共6線  
25 道（包含路肩）之路段，共用橋面路基之平面道路單向2線道  
26 之路段。

27 2.於110年年末，系爭路段開始進行系爭改建工程，被告新工  
28 局（行為時名稱為「交通部公路總局西部濱海公路北區臨時  
29 工程處」，於112年9月15日改為現名稱）為定作人，被告根  
30 基公司擔任施工廠商。因施工完全封閉系爭路段原先北上之  
31 所有車道，於西湖橋北方上橋處前即拆除系爭路段原先南下

01 路段之快速道路與平面道路間之護欄，並於原先平面道路之  
02 快、慢車道處設置防撞桿，將原先平面道路之慢車道處做為  
03 施工時平面道路之機車道，原先平面車道之快車道做為施工  
04 時平面與台61線快速道路南下路段共線之唯一車道，並挪用  
05 原先快速道路南下路肩部分，做為施工時台61線快速道路北  
06 上車道，台61線南下與北上車道間設置有紐澤西護欄做為分  
07 隔。平面與台61線快速道路南下路段車道共線於原先平面道  
08 路之快車道上，於西湖橋南方下橋後仍應設置交流道，使行  
09 駛於快速道路與平面道路共線處之車輛分離，因此於系爭路  
10 段106.8公里前劃設左斜之穿越虛線，使欲繼續行駛於台61  
11 線快速道路之車輛必須向左繼續始能繼續行駛快速道路，欲  
12 行使平面道路之車輛則因所行駛之車道本來就是原先平面道  
13 路之快車道，故只須繼續直行即可接回平面道路。

14 3.原告係系爭車輛之所有權人。於111年4月6日深夜23時許，  
15 訴外人乙○○駕駛系爭車輛行駛於系爭路段時，因系爭路段  
16 交通維持計畫設計錯誤，且系爭路段未依照維持計畫佈置標  
17 線、照明等設施，致使乙○○因路線前方交通島上標誌照明  
18 不足、且因當時路段穿越虛線之劃設起點與交通島間距離過  
19 近，穿越虛線向左斜率過大，故無法於適當距離前即目視位  
20 於交通島頭之分號標誌「警22」及高(快)速公路出口標誌  
21 「指37」，以及地上穿越虛線係向道路左側傾斜劃設，因此  
22 應儘早將車輛靠左行駛始能繼續行駛於台61線快速道路南下  
23 路段，導致乙○○因不及反應撞擊交通島，致系爭車輛全部  
24 毀損。

25 4.原告因系爭車輛毀損，受有曳引車損失140萬2680元，購車  
26 價401萬1000元(曳引車係110年7月20日新車，無折舊)，事  
27 故後經富邦產險於111年11月17日給付保險金260萬8320元，  
28 原告受有140萬2680元損害、車斗維修損失24萬2500元、車  
29 禍當日拖吊車費用21萬元、營業上損失191萬2500元(自111  
30 年4月7日事故翌日起至111年11月17日保險公司給付保費  
31 止，共225日，每日以平均值8500元計算)，共計376萬7680

01 元。

02 (三)被告新工局及被告根基公司負損害賠償責任理由：

03 1.於交通標誌、標線及號誌於設置時若有設置及管理上有欠缺  
04 時，自屬國家賠償法第3條第1項之情形，而成立國家賠償責  
05 任。

06 2.道路交通標誌標線號誌設置規則第19條第1項、交通部110年  
07 9月所頒布之交通工程規範C3.5條第2項、第11項、第12項、  
08 C6.3，衡其性質為行政規則，對於主管機關有拘束力。主管  
09 機關未依照此規範設置交通標誌時，屬對於公共設施之設置  
10 有欠缺。又道路交通標誌標線號誌設置規則與交通工程規範  
11 均係法律用於保障道路交通用路人安全之法律，屬保護他人  
12 之法律，故施工單位於施工時如違反上開規定致生他人損害  
13 時，亦應依法負擔民法第184條第2項之侵權行為賠償責任。

14 3.系爭改建工程交通維持計畫於設計上或實際設置時，本應依  
15 上開交通工程規範之規定，提供足夠之照明，使行駛該路段  
16 之車輛駕駛有適當判讀距離及足夠反應時間可以以辨識設置  
17 於交通島上之分號標誌「警22」及高(快)速公路出口標誌  
18 「指37」，以即時做成反應決定究應繼續直行駛向平面道  
19 路，亦或靠左駕駛以繼續行駛於台61線快速道路上，否則因  
20 當時台61線快速道路與平面道路係共線於工程進行前原屬當  
21 時平面道路快車道之位置，若駕駛於夜間行駛時，直到車燈  
22 照射至交通島前防撞桿或交通島上分號標誌「警22」及高  
23 (快)速公路出口標誌「指37」始決定靠左以繼續行駛於台61  
24 線快速道路上，極有可能直接撞擊交通島或擦撞路旁護欄，  
25 導致車輛碰撞、翻覆。然系爭路段之交流道處，於111年4月  
26 6日前至4月6日期間，竟未依上述規定給予標誌及交通島足  
27 夠的夜間照明，致使該路段始終大小車禍不斷。因被告新工  
28 局及被告根基公司未依照道路交通標誌標線號誌設置規則第  
29 19條第1項及交通工程規範C3.5條第2項、第11項、第12  
30 項、C6.3之規定，設置足夠之照明使原告車輛駕駛於行車過  
31 程中能提早察覺後續車輛之行進路線，致使路線前方交通島

01 上標誌照明不足、且因當時路段穿越虛線之劃設起點與交通  
02 島間距離過近，穿越虛線向左斜率過大，故無法於適當距離  
03 前即目視位於交通島頭之分號標誌「警22」及高(快)速公路  
04 出口標誌「指37」，以及地上穿越虛線係向道路左側傾斜劃  
05 設，因此應儘早將車輛靠左行駛始能繼續行駛於台61線快速  
06 道路南下路段，導致乙○○不及反應，發生系爭車禍，被告  
07 新工局依國家賠償法第3條、被告根基公司依民法第184條  
08 第2項之規定負擔損害賠償責任。

09 4.被告新工局、根基公司之行為均為發生本件損害之共同原  
10 因，具有行為共同關聯，應構成共同侵權行為，故依法應就  
11 上開損害原告之部分負擔民事連帶賠償責任。

12 (四)聲明：1.被告應連帶給付原告376萬7680元，及自113年4月2  
13 日起至清償之日止，按年息5%計算之利息。2.願供擔保請准  
14 宣告假執行。

## 15 二、被告答辯：

### 16 (一)被告新工局：

17 1.系爭車禍係因乙○○超速之危險駕駛行為，又疏於注意車前  
18 狀況之自陷危險駕駛，被告自不負賠償責任。

19 (1)乙○○對被告根基公司工地主任提出過失傷害告訴，經苗  
20 栗地方檢察署以111年度調偵字第363號案件為不起訴處  
21 分，經臺灣高等檢察署臺中檢察分署以111年度上聲議字  
22 第3233號駁回再議。認定：被告林志昇是系爭改建工程之  
23 工地負責人，被告所辯系爭改建工程均依核備之交通維持  
24 計畫實施改道措施，並設置紐澤西護欄區隔北上及南下車  
25 道，另設置有相關之告示、警示燈光等語屬實，且肇事路  
26 段之交通維持設施已於111年3月21日完成，並依設計規劃  
27 工區速限為每小時50公里，於本件車禍發生時肇事路段並  
28 無相關施工作業。乙○○夜間駕駛甲車沿省道台61線外側  
29 快車道由北往南方向行駛至肇事地點，往左變換跨入內側  
30 欲續行於內側快車道時，未注意該處為施工路段，竟以超  
31 過規定限速近20公里之速度行駛，又未充分注意車前狀

01 況，以致於往左變換車道時失控撞擊快慢車道劃分島後翻  
02 覆，為肇事原因。然該處所設置以區隔北上、南下車道之  
03 紐澤西護欄上裝置有水管串燈足以警示，且該工區路段每  
04 隔五公尺尚設置有警示燈，沿途亦設有施工路段之告示  
05 牌，被告應可知悉該處為改建工程之工區路段應減速慢  
06 行、小心通過，然並未減速而以超過速限20公里之時速行  
07 進，致發現需往左變換車道以切入內側快車道，始能往西  
08 濱快速道路路橋行駛時，因車速過快致其所駕駛甲車失控  
09 撞擊快慢車道劃分島後翻覆。自肇事地點匯入內側快速車  
10 道處之路寬確實有因改道措施而有縮減，然在同一條件  
11 下，依客觀之審查，駕駛與被告相同車型之曳引車者，如  
12 依速限行駛、小心通過，應不會發生擦撞分隔島而翻覆之  
13 結果。

14 (2)道路交通事故調查報告表肇事經過摘要載明：乙○○所提  
15 供當時駕駛KLK-6099號砂石車的行車紀錄紙，顯示當時時  
16 速皆為60-80Km/hr，目前後龍鎮西濱快速道路105K-107K  
17 為道路施作拓寬工程，該路段為施工路段，最高速限為50  
18 Km/hr，顯有超速行駛及車斗載運砂石失控，而自撞橋頭  
19 橋墩分隔島。

20 (3)經送新竹區監理所鑑定「乙○○駕駛營業半聯結車，於夜  
21 間行經施工路段，超速行駛又未充分注意車前狀況，往左  
22 變換車道時撞擊分隔島，為肇事原因」。

23 2.被告就相關施工維安之設置及管理已達到通常安全之狀態：

24 (1)系爭路段由被告新工局依據橋梁改建工程施工路段之交通  
25 維持計畫（下稱交維計畫）所訂改道章節執行改善作業，  
26 並於同年3月18日將改道資訊公告於機關公開網站頁面。  
27 相關交通警告標誌、牌面皆依交維計畫設置完成，交維計  
28 畫亦經苗栗縣道路○○○○○○○○○○000○○○ ○○○○○道  
29 ○○○○○○○○○○○○ 號函同意備查。

30 (2)被告工務段均依規定辦理交維路段（含系爭路段）巡查作  
31 業，事故發生前相關道路狀況、交維設施、標誌、牌面功

01 能皆正常，亦無接獲用路人通報系爭路面不平整或有影響  
02 行車品質及安全之情事，系爭路段具通常安全使用狀態。

03 (3)依據交通部部頒之交通工程規範，並無規定標誌必需附設  
04 照明設施。被告根基公司所提之分道標誌「警22」等一般  
05 豎立式標誌，標誌下緣距路面僅1.8公尺，為車頭燈可照  
06 及範圍，該類型牌面不須額外增設照明設施。被告新工局  
07 已依前揭規定及交通維持計畫書辦理，公共設施之設置及  
08 管理並無欠缺。

09 3.縱認被告新工局負有國家賠償責任：

10 (1)乙○○就系爭車禍須負完全責任，請依民法第217條之規  
11 定免除被告新工局賠償責任。被告新工局主張過失相抵，  
12 始符公平原則。

13 (2)系爭車輛係110年7月20日出廠迄事故發生之111年4月6  
14 日，已逾八月餘，依法應予即須折舊。

15 (3)車斗損失應折舊。

16 (4)營業損失以原告向國稅局申報之營業額為準，自難以同業  
17 公會之函文為請求依據。

18 (二)被告根基公司：

19 1.被告根基公司無任何疏失，無違反保護他人法令之情事：

20 (1)被告新工局於111年3月18日公告：系爭改建工程採分階段  
21 改道並以半半施工方式進行，第一階段交維改道自111年3  
22 月21日8時起至112年9月30日止封閉台61線北上104公里至  
23 107公里後龍觀海大橋至西湖溪橋路段之主線及側車道進  
24 行北上線橋梁改建施工，並於南下線維持南北各2車道及1  
25 機慢車道通行。系爭車禍發生於系爭改建工程之第一階段  
26 交維改道期間。

27 (2)依交維計畫所載，系爭改建工程交通管制配合措施係依據  
28 「道路交通標誌標線號誌設置規則」、「交通工程規範」  
29 及「快速公路施工交通管制手冊」規定，並配合地區性交  
30 通運作需求進行擬定，並於交通維持配置平面圖明確指示  
31 就系爭改建工程交通維持設施之設置方式，包含施工中路

01 口槽化、標誌標線設置、車道重新佈設及交通警示措施之  
02 配置等內容。交維計畫於111年2月16日通過監造單位審  
03 核，並於111年3月1日經苗栗縣道路交通安全聯席會報同  
04 意備查在案，內容與「道路交通標誌標線號誌設置規  
05 則」、「交通工程規範」及「快速公路施工交通管制手  
06 冊」規定相符，則被告根基公司依照交維計畫之內容，於  
07 系爭路段沿線配置交通維持設施，自無任何違背保護他人  
08 法令之情事。

09 (3)依系爭工程交通維持配置平面圖內容，系爭路段之交通維  
10 持配置本無在系爭路段裝設路燈之規畫，而係於系爭路段  
11 南下線及北上線規劃設置區隔車道之紐澤西護欄，並應於  
12 紐澤西護欄、交通錐上裝設反光導標，附掛施工警告燈、  
13 紅色串燈等交通維持設施加強夜間警示，以利用路人夜間  
14 行車時，可看清並知悉路況，採取適當之應變措施，則被  
15 告根基公司按監造單位核准之圖說施作，自無任何管理、  
16 設置之疏漏。

17 (4)被告根基公司基於維護、管理系爭路段用路安全之目的，  
18 每日定時派員駕駛車輛行經系爭路段進行夜間巡檢，針對  
19 系爭路段沿線有無施工掉落物、道路AC鋪面是否因工程毀  
20 損、交維警告標誌是否正常等事項進行檢查。111年4月6  
21 日晚間7時許系爭路段沿路設置之交維警告標誌及警示燈  
22 號均正常運作，並無損壞之情形，已足發揮指示用路人判  
23 斷行駛路線之功能，倘用路人按速限行駛、小心通過，應  
24 可看清並知悉知悉路況而採取適當之應變措施，不會發生  
25 擦撞分隔島而翻覆。原告指稱被告根基公司未按交通維持  
26 計畫於系爭路段增設照明、佈設標線等設施，導致其無法  
27 於適當距離前確認路況而發生系爭事故云云，並非事實。

28 2.系爭車禍係因乙○○於系爭路段超速行駛且未充分注意車前  
29 狀況所致，被告根基公司未有任何過失或違反保護他人法令  
30 之情事，無民法第184條第2項損害賠償責任。

31 3.原告主張各損害賠償項目俱無理由：

01 (1)原告請求曳引車損失140萬2680元：原告未證明系爭車輛全  
02 損。系爭車輛營運期間已達8個月餘，應予計算折舊。若  
03 系爭車輛全損，然其餘零件尚屬完整，仍具有相當價值，  
04 原告維修車斗，系爭車輛仍有修復可能，且有殘餘價值，  
05 原告未考量有修復可能，以全新價格扣除保險理賠請求，  
06 實無理由。

07 (2)車斗維修費用24萬2500元：原告未證明修繕車斗為系爭車  
08 輛。修繕項目中樓梯做新、油塞系統改裝、油管換新等，  
09 俱與修繕車斗無關，虛增不實之修繕項目。原告未證明系  
10 爭車輛之車斗因系爭車禍受有損害、已支付車斗維修費用  
11 24萬2500元。

12 (3)拖吊車費用21萬元：原告未證明確實有支付拖吊車費用。

13 (4)營業上損失191萬2500元：原告未證明就其因系爭車禍受  
14 有何營業損失。同業公會函文僅能證明同業在營運時間8  
15 小時之情況下之營業收入，未扣除成本支出。原告未證明  
16 已承接任何運送業務而因系爭車禍無法出車運送。

17 4.乙○○超速行駛又未充分注意車前狀況發生系爭車禍，造成  
18 系爭路段之標示牌、分隔島與相關交通維持設施嚴重毀損，  
19 被告根基公司為避免造成用路人影響，連夜搶修系爭路段受  
20 損區域，額外支出之修復費用並受有財產上之損害，依照民  
21 法第184條第1項、第188條第1項規定，原告與乙○○應就前  
22 開修繕費用連帶對被告根基公司負損害賠償之責。若原告主  
23 張有理由，被告根基公司主張以修繕費用與原告請求之損害  
24 賠償數額互為抵銷。

25 (三)均聲明：1.原告之訴駁回。2.如受不利之判決，願供擔保請  
26 准宣告免為假執行。

### 27 三、兩造不爭執事項：

28 (一)原告於113年4月1日即向被告新工局請求國家賠償，經被告  
29 新工局以113年度賠議字第2號拒絕賠償理由書拒絕賠償。

30 (二)系爭路段為省道台61線106.6公里西湖橋至109公里距「赤土  
31 崎、好望角」2公里告示牌之路段，位於西湖橋上及西湖橋

01 南方下橋處，係西濱快速道路之其中一段。於110年以前原  
02 係與並行之平面道路共用同一橋面及路基，快速道路與平面  
03 道路間設置護欄做為分隔，且快速道路部分係雙向共6 線道  
04 (包含路肩) 之路段。

05 (三)系爭路段於110年年末進行系爭改建工程，被告新工局為定  
06 作人，被告根基公司擔任施工廠商。

07 (四)因施工完全封閉系爭路段原先北上之所有車道，於西湖橋北  
08 方上橋處前即拆除系爭路段原先南下路段之快速道路與平面  
09 道路間之護欄，並於原先平面道路之快、慢車道處設置防撞  
10 桿，將原先平面道路之慢車道處做為施工時平面道路之機車  
11 道，原先平面車道之快車道做為施工時平面與台61線快速道  
12 路南下路段共線之唯一車道，並挪用原先快速道路南下路肩  
13 部分，做為施工時台61線快速道路北上車道，台61線南下與  
14 北上車道間設置有紐澤西護欄做為分隔。

15 (五)原告係系爭車輛之所有權人。乙○○於111年4月6日23時30  
16 分許，駕駛系爭車輛，沿苗栗縣○○鎮○道00號西濱快速道  
17 路由北往南方向行駛，行駛至系爭工程台61線107公里南下  
18 快車道往左變換車道時，因自撞被告根基公司所架設之快慢  
19 車道分隔島後再衝撞門框式門架道路路標指示牌，系爭車輛  
20 失控翻覆。

21 (六)系爭車輛於110年7月20日出廠，購車價401萬1000元，原告  
22 因系爭車禍，經富邦產險於111年11月17日給付保險金260萬  
23 8320元。

24 (七)乙○○對被告根基公司工地主任林志昇提出過失傷害告訴，  
25 經臺灣苗栗地方檢察署以111年度調偵字第363號案件為不起  
26 訴處分，經臺灣高等檢察署臺中檢察分署以111年上聲議字  
27 第3233號處分書駁回再議。記載：系爭改建工程均依核備之  
28 交維計畫實施改道措施，並設置紐澤西護欄區隔北上及南下  
29 車道，另設置有相關之告示、警示燈光，且肇事路段之交通  
30 維持設施已於111年3月21日完成，並依設計規劃工區速限為  
31 每小時50公里，系爭車禍發生時，系爭路段並無相關施工作

01 業。乙○○駕駛系爭車輛至肇事地點，往左變換跨入內側欲  
02 續行於內側快車道時，未注意該處為施工路段，竟以超過規  
03 定限速近20公里之速度行駛，又未充分注意車前狀況，以致  
04 於往左變換車道時失控撞擊快慢車道劃分島後翻覆，為肇事  
05 原因。該處所設置以區隔北上、南下車道之紐澤西護欄上裝  
06 置有水管串燈足以警示，且該工區路段每隔五公尺尚設置有  
07 警示燈，沿途亦設有施工路段之告示牌，可知悉該處為改建  
08 工程之工區路段應減速慢行、小心通過，乙○○並未減速而  
09 以超過速限20公里之時速行進，致發現需往左變換車道以切  
10 入內側快車道，始能往西濱快速道路路橋行駛時，因車速過  
11 快致系爭車輛失控撞擊快慢車道劃分島後翻覆。自肇事地點  
12 匯入內側快速車道處之路寬確實有因改道措施而有縮減，然  
13 在同一條件下，依客觀之審查，駕駛與被告相同車型之曳引  
14 車者，如依速限行駛、小心通過，應不會發生擦撞分隔島而  
15 翻覆之結果等語。

16 (八)道路交通事故調查報告表肇事經過摘要載明：乙○○所提供  
17 系爭車輛行車紀錄紙，顯示當時時速皆為60-80Km/hr，目前  
18 後龍鎮西濱快速道路105K-107K為道路施作拓寬工程，該路  
19 段為施工路段，最高速限為50Km/hr，顯有超速行駛及車斗  
20 載運砂石失控，而自撞橋頭橋墩分隔島等語。

21 (九)新竹區監理所鑑定：「乙○○駕駛營業半聯結車，於夜間行  
22 經施工路段，超速行駛又未充分注意車前狀況，往左變換車  
23 道時撞擊分隔島，為肇事原因」等語。

24 (十)系爭路段由被告新工局依據交維計畫所訂改道章節執行改善  
25 作業，並於同年3月18日將改道資訊公告於機關公開網站頁  
26 面。相關交通警告標誌、牌面皆依交維計畫設置完成，交維  
27 計畫亦經苗栗縣道路○○○○○○○○○○000○○0○○○○道  
28 ○○○0000000000號函同意備查。

29 (十一)被告新工局之工務段均依規定辦理交維路段（含系爭路段）  
30 巡查作業，無接獲用路人通報系爭路面不平整或有影響行車  
31 品質及安全之情事。

- 01 (三)被告根基公司所提之分道標誌「警22」等一般豎立式標誌，  
02 標誌下緣距路面僅1.8公尺。
- 03 (三)被告新工局於111年3月18日公告：系爭改建工程採分階段改  
04 道並以半半施工方式進行，第一階段交維改道自111年3月21  
05 日8時起至112年9月30日止封閉台61線北上104公里至107公  
06 里後龍觀海大橋至西湖溪橋路段之主線及側車道進行北上線  
07 橋梁改建施工，並於南下線維持南北各2車道及1機慢車道通  
08 行。系爭車禍發生於系爭改建工程之第一階段交維改道期  
09 間。
- 10 (四)依交維計畫所載，系爭改建工程交通管制配合措施係依據  
11 「道路交通標誌標線號誌設置規則」、「交通工程規範」及  
12 「快速公路施工交通管制手冊」規定，並配合地區性交通運  
13 作需求進行擬定，並於交通維持配置平面圖明確指示就系爭  
14 改建工程交通維持設施之設置方式，包含施工中路口槽化、  
15 標誌標線設置、車道重新佈設及交通警示措施之配置等內  
16 容。
- 17 (五)交維計畫於111年2月16日通過監造單位審核，並於111年3月  
18 1日經苗栗縣道路交通安全聯席會報同意備查在案，內容與  
19 「道路交通標誌標線號誌設置規則」、「交通工程規範」及  
20 「快速公路施工交通管制手冊」規定相符。
- 21 (六)依系爭工程交通維持配置平面圖內容，系爭路段之交通維持  
22 配置無在系爭路段裝設路燈之規畫，而係於系爭路段南下線  
23 及北上線規劃設置區隔車道之紐澤西護欄，並應於紐澤西護  
24 欄、交通錐上裝設反光導標，附掛施工警告燈、紅色串燈等  
25 交通維持設施加強夜間警示。
- 26 (七)被告根基公司基於維護、管理系爭路段用路安全之目的，每  
27 日定時派員駕駛車輛行經系爭路段進行夜間巡檢，針對系爭  
28 路段沿線有無施工掉落物、道路AC鋪面是否因工程毀損、交  
29 維警告標誌是否正常等事項進行檢查。
- 30 (八)系爭車禍造成系爭路段之標示牌、分隔島與相關交通維持設  
31 施嚴重毀損，被告根基公司為避免造成用路人影響，連夜搶

01 修系爭路段受損區域，額外支出之修復費用。

02 四、爭執事項：

- 03 (一)系爭改建工程交通維持計畫設計，於交通島上之分號標誌  
04 「警22」及高(快)速公路出口標誌「指37」，是否未設計足  
05 夠照明，違反道路交通標誌標線號誌設置規則第19條第1項  
06 及交通工程規範C6.1.3之規定？
- 07 (二)交通維持的計畫於交通島上之分號標誌「警22」及高(快)速  
08 公路出口標誌「指37」的地方，沒有設計提前設置分號標  
09 誌，違反交通工程規範C3.5條第2項？
- 10 (三)交通維持的計畫於交通島上之分號標誌「警22」、高(快)速  
11 公路出口標誌「指37」的地方，距離可變換車道的空間只有  
12 112.5公尺，設計分號標誌及變換車道距離太近，違反交通  
13 工程規範第11、12項？
- 14 (四)系爭路段是否因於分號標誌「警22」及高(快)速公路出口標  
15 誌「指37」交通島上之未設置足夠照明，使乙○○行駛該路  
16 段沒有適當判讀距離及足夠反應時間，可以辨識設置於交通  
17 島上之分號標誌「警22」及高(快)速公路出口標誌「指3  
18 7」，以即時做成反應，而撞擊交通島，發生系爭車禍？
- 19 (五)系爭路段是否因設置穿越虛線之劃設起點與交通島距離過  
20 近，使乙○○行駛該路段沒有適當判讀距離及足夠反應時  
21 間，可以辨識設置於交通島上之分號標誌「警22」及高(  
22 快)速公路出口標誌「指37」，以即時做成反應，而撞擊交  
23 通島，發生系爭車禍？
- 24 (六)系爭路段是否因沒有提前設置分號標誌，使乙○○行駛該路  
25 段沒有適當判讀距離及足夠反應時間，可以辨識設置於交通  
26 島上之分號標誌「警22」及高(快)速公路出口標誌「指3  
27 7」，以即時做成反應，而撞擊交通島，發生系爭車禍？
- 28 (七)系爭路段有無按照交通維持計畫劃設雙白線禁止變換車道之  
29 標線，使乙○○行駛該路段沒有適當判讀距離及足夠反應時  
30 間，可以變換車道，而撞擊交通島，發生系爭車禍？
- 31 (八)乙○○於系爭車禍發生有無超速、未注意車前狀況之過失？

01 是否有過失相抵之適用？

02 (九)原告所受損害之金額？

03 五、得心證之理由：

04 (一)按公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體、人身  
05 自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任，國家賠償法  
06 第3條第1項定有明文。所謂公共設施設置有欠缺，係指公共  
07 設施建造之初，即存有瑕疵而言，即該公共設施欠缺通常之  
08 安全性；而所謂公共設施管理欠缺，係指公共設施建造後之  
09 維持、修繕及保管不完全，不具備通常應有之狀態、作用或  
10 功能，致缺乏安全性而言。又原告主張公共設施之設置或管  
11 理有欠缺，致其受有損害者，須就被告對該公共設施之設置  
12 或管理有欠缺之利己事實，負舉證責任。復人民依上開規定  
13 請求國家賠償時，尚須人民之生命、身體或財產所受之損  
14 害，與公有公共設施之設置或管理之欠缺，具有相當因果關  
15 係，始足當之。亦即在公有公共設施因設置或管理有欠缺之  
16 情況下，依客觀之觀察，通常會發生損害者，即為有因果關  
17 係，如必不生該等損害或通常亦不生該等損害者，則不具有  
18 因果關係，最高法院95年度台上字第923號判決要旨參照。  
19 又請求履行債務之訴，除被告自認原告所主張債權發生原因  
20 之事實外，應先由原告就其主張此項事實，負舉證之責任，  
21 必須證明其為真實後，被告於其抗辯事實，始應負證明之責  
22 任，此為舉證責任分擔之原則。損害賠償之債，以有損害之  
23 發生及有責任原因之事實，並二者之間有相當因果關係為其  
24 成立要件。本件原告主張系爭改建工程未依交通工程規範之  
25 規定，提供足夠之照明，並且沒有提前設置分號標誌，使行  
26 駛該路段之車輛駕駛有適當判讀距離及足夠反應時間可以辨  
27 識設置於交通島上之分號標誌「警22」及高(快)速公路出口  
28 標誌「指37」，以即時做成反應決定，導致原告所有車輛之  
29 駕駛乙○○不及反應，發生系爭車禍之事實，既為被告所否  
30 認。準此，原告自應就此有利之事實負舉證責任。

31 (二)系爭改建工程交通維持計畫設計，於交通島上之分號標誌

01 「警22」及高(快)速公路出口標誌「指37」，是否未設計足  
02 夠照明，違反道路交通標誌標線號誌設置規則第19條第1項  
03 及交通工程規範C6.1.3之規定？

04 1.按系爭交通工程規範C6.1.3規定：「交通島之設置方式可採  
05 實體分隔如凸島、凹低帶、緣石等，或非實體分隔如標記、  
06 標線，以及其他適當方式。」C6.3規定：「5.交通安全措施  
07 (1)照明：所有交通島及供車輛行駛之路徑，在夜間應設置  
08 足夠的照明或反光設施，使駕駛人能自相當距離的遠方確認  
09 路況，適時採取適當的應變措施。」等語。

10 2.原告空言指摘上開設計照明不足，然並未有何舉證以實其  
11 說。細究系爭工程交通維持配置平面圖內容可知（見本院卷  
12 一第230至239頁），系爭路段之交通維持配置本無在系爭路  
13 段裝設路燈之規畫，而採取在鄰近交通島分號標誌「警22」  
14 及高（快）速公路出口標誌「指37」沿線之交通錐及紐澤西  
15 護欄上均有裝設反光導標及紅色串燈（見本院卷一第243至2  
16 46頁），使用路人於夜間行駛時，可自相當距離的遠方確認  
17 路況並採取適當應變措施。倘用路人於夜間行駛時按速限行  
18 駛並開啟車燈，應可看清、判讀標誌並有足夠反應時間確認  
19 路況。系爭工程交通維持計畫在鄰近交通島分號標誌「警2  
20 2」及高（快）速公路出口標誌「指37」之交通錐及紐澤西  
21 護欄上採用反光導標，難認有原告所稱違反道路交通標誌標  
22 線號誌設置規則第19條第1項、交通工程規範C6.1.3條規定  
23 之情事。

24 (三)交通維持的計畫於交通島上之分號標誌「警22」及高(快)速  
25 公路出口標誌「指37」的地方，沒有設計提前設置分號標  
26 誌，違反交通工程規範C3.5條第2項？

27 1.按交通工程規範C3.5條第2項有：「標誌設置地點及位置應  
28 能提供用路人適當判讀距離及足夠反應時間，且避免其環境  
29 條件影響試讀效果。」等規定。

30 2.原告固主張上開設計未提供適當距離及反應時間，然就此並  
31 未有何舉證。觀諸系爭工程交通維持計畫，交通島上分道標

01 誌「警22」前方之106K+800m處有設計「路線方位指示」及  
02 「行車方向指示」等標誌、106K+703m處設計「白沙屯靠  
03 左」標誌（見本院卷一第237頁、第424頁），佐以系爭路段  
04 沿線之交通錐及紐澤西護欄均有裝設反光導標及紅色串燈之  
05 事實，提供用路人適當判讀距離及足夠反應時間，如用路人  
06 夜間行經系爭路段時，按速限行駛並開啟車燈，應可看清、  
07 判讀標誌，實可知悉系爭路段將有車道變換之情事。是以，  
08 系爭工程交通維持計畫已於交通島前方適當距離設置道路變  
09 換之相關標誌，已足發揮指示用路人判斷行駛路線之功能，  
10 核與交通工程規範C3.5條第2項規定相符。

11 (四)交通維持的計畫於交通島上之分號標誌「警22」、高(快)速  
12 公路出口標誌「指37」的地方，距離可變換車道的空間只有  
13 112.5公尺，設計分號標誌及變換車道距離太近，違反交通  
14 工程規範第11、12項？

15 1.按交通工程規範C3.5第11、12項分別明文規定：「禁制標誌  
16 除依『道路交通標誌標線號誌設置規則』規定外，其設置應  
17 使駕駛人能有足夠應變時間為原則，必要時得以其他標誌標  
18 線預告。」、「指示標誌除依『道路交通標誌標線號誌設置  
19 規則』規定外，其設置應有足夠之應變時間，並應考量不同  
20 道路銜接之連續性。」

21 2.原告主張可供變化車道之距離為112.5公尺，不足應變時間  
22 等節，然未提出相關證據。按系爭工程交通維持計畫之交通  
23 管制設施佈設原則，關於外側車道施工路段速限為每小時60  
24 公里者，其漸變區段應預留85公尺（見本院卷一第481  
25 頁），此與「快速公路施工交通管制手冊」中關於交通管制  
26 設施之佈設規定相符（被證12號）。而系爭事故發生路段速  
27 限為每小時50公里，依據系爭工程交通維持計畫設置交通島  
28 上之分道標誌「警22」及高（快）速公路出口標誌「指37」  
29 前方預留可變換車道空間達112.5公尺（本院卷一卷第113  
30 頁），相較系爭工程交通維持計畫、「快速公路施工交通管  
31 制手冊」規範每小時60公里之更高速限路段漸變區段長度為

01 85公尺，尚餘有27.5公尺之應變空間，已預留適當之判讀距  
02 離，倘用路人按速限行駛，應有足夠反應時間可以變換車  
03 道。準此，原告主張交通島上之分道標誌「警22」及高  
04 (快)速公路出口標誌「指37」設置位置與變換車道距離太  
05 近，違反交通工程規範C3.5第11、12項規定云云，不足為  
06 採。

07 (五)系爭路段是否因於分號標誌「警22」及高(快)速公路出口標  
08 誌「指37」交通島上之未設置足夠照明，使乙○○行駛該路  
09 段沒有適當判讀距離及足夠反應時間，可以辨識設置於交通  
10 島上之分號標誌「警22」及高(快)速公路出口標誌「指3  
11 7」，以即時做成反應，而撞擊交通島，發生系爭車禍？

12 1.原告主張上開設置不足適當距離及反應時間而有欠缺，無非  
13 係以乙○○在系爭路段發生系爭車禍為唯一論據。查證人乙  
14 ○○固到庭證稱：前面路段速限是80公里，我開時速80至90  
15 公里間。系爭路段速限是50公里，我開時速60至80公里間。  
16 當時警察有跟我確認過，該路段我有超速的情況，但該路段  
17 有上坡，所以會有超速情形。我於事故前有經過該路段，當  
18 時是封閉的，要走替代道路，該路段有時開放，有時不開  
19 放，我都按照當下指示走。車禍當天因為沒有路燈，所以我的  
20 車燈能照到的有限。我沒有看到告示牌。對交通島上有指  
21 37及警22的標示沒有印象，當時有一定的車流，且開放的空  
22 間不大，我在注意兩側照後鏡，除非開遠燈才能照到這兩個  
23 告示，我沒有開遠燈。因為主要道路封閉，用原本的機車道  
24 路作為替代路線，到路口時，因為沒有燈光，也沒有指示，  
25 差不多到路口才知道有無擺設安全錐，才知道有無開放車  
26 道。我是大車走外側車道，道路口要進入左側車道，在變換  
27 車道的操作上，曳引車切換角度比較大，還要閃避現場設的  
28 紐澤西護欄，護欄的反光比較暗等語(見本院卷二第70至76  
29 頁)。然系爭肇事路段為柏油路面，事發時天候晴、光線夜  
30 間有照明、路面乾燥、無缺陷、無障礙物等節，有道路交通  
31 事故調查報告表(一)可參(見本院卷一第123頁)，而111年4

01 月6日晚間7時許系爭路段沿路設置之交維警告標誌及警示燈  
02 號均正常運作，並無損壞之情形，此有被告根基公司所屬人  
03 員製作之夜間巡檢表（見本院卷一第247至250頁）及巡視人  
04 員沿途拍攝路況之照片（見本院卷一第251頁）在卷可參。  
05 足認111年4月6日晚間，系爭路段沿路設置之交維警告標誌  
06 及警示燈號均正常運作，並無損壞之情形，已足發揮指示用  
07 路人判斷行駛路線之功能，倘用路人按速限行駛、小心通  
08 過，應可看清並知悉知悉路況而採取適當之應變措施。是乙  
09 ○○駕駛系爭車輛至肇事地點，往左變換跨入內側欲續行於  
10 內側快車道時，未注意該處為施工路段，以超過規定限速之  
11 速度行駛，又未充分注意車前狀況，以致於往左變換車道時  
12 失控撞擊快慢車道劃分島後翻覆，為肇事原因。此由交通部  
13 公路總局新竹區監理所111年10月3日竹監鑑字第1110237949  
14 號鑑定意見書亦同此意見（見本院卷一第173至177頁），亦  
15 徵系爭事故肇事原因實係因乙○○超速又未充分注意車前狀  
16 況所致。足見系爭路段沿路設置之交維警告標誌及警示燈號  
17 均正常運作，並無損壞之情形，客觀上並無視線昏暗不佳、  
18 難以辨視路況等不能安全行駛之情。

19 2.又系爭路段沿路之交通維持設施，與「道路交通標誌標線號  
20 誌設置規則」、「交通工程規範」及「快速公路施工交通管  
21 制手冊」等規定內容相符，且該等交通維持設施於系爭事故  
22 發生當日亦正常運作，並無任何過失或違背保護他人法令之  
23 情甚明，實難認定被告新工局、根基公司對於系爭路段有何  
24 未設計足夠照明及提前設置分號標誌，而違反交通工程規範  
25 規定，致乙○○不足反應撞擊交通島，發生系爭車禍。是  
26 以，原告指摘系爭車禍之發生即係被告對於系爭道路公共設  
27 施之管理、設置有欠缺，恐失其據，自難採憑。

28 (六)系爭肇事路段難認已欠缺通常安全性或設置、管理有欠缺，  
29 被告尚無怠於防止危險發生或怠於執行職務之情形存在，難  
30 認被告新工局、根基公司對於系爭路段未設計足夠照明及提  
31 前設置分號標誌，而有違反交通工程規範規定，致乙○○行

01 駛該路段沒有適當判讀距離及足夠反應時間，可以變換車道  
02 而撞擊交通島，故原告依國家賠償法第3條、民法第184條第  
03 1項前段、第185條規定，請求被告連帶賠償376萬7680元本  
04 息，於法無憑。原告所主張上開各項損害之項目及金額是否  
05 有據，即無再行審究之必要，併此敘明。

06 六、綜上所述，原告依國家賠償法第3條、民法第184條第1項前  
07 段、第185條之規定，請求被告連帶賠償376萬7680元，及自  
08 113年4月2日起至清償之日止，按週年利息百分之5計算之利  
09 息，為無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行  
10 之聲請亦失所附麗，應併予駁回。

11 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，核  
12 與判決結果不生影響，爰不一一論述，附此敘明。

13 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

14 中 華 民 國 114 年 3 月 28 日

15 民事第五庭 法官 陳僑舫

16 正本係照原本作成。

17 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  
18 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

19 中 華 民 國 114 年 3 月 28 日

20 書記官 黃俞婷