臺灣高等法院臺中分院民事判決

114年度上國字第8號

上　訴　人　潘冠宏

000000000000000000

黃鈺婷

000000000000000000

000000000000000000

000000000000000000

共　　同

訴訟代理人　宋永祥律師

被 上訴 人　交通部公路局北區公路新建工程分局

000000000000000000

法定代理人　陳永傑

訴訟代理人　徐文宗律師

上列當事人間請求國家賠償事件，上訴人對於中華民國114年10月23日臺灣臺中地方法院114年度重國字第2號第一審判決，提起一部上訴，本院於115年7月1日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人主張：訴外人即伊等之子〇〇〇於民國111年12月15日上午10時3分許，騎乘車號000-0000號普通重型機車（下稱A機車），沿台61線西部濱海快速公路（下稱台61線）北往南方向側車道之機慢車道行駛，行經苗栗縣台61線與苗8線道路（下稱苗8線）交岔路口（約在台61線北往南方向99.5K處，下稱系爭路口）時，始突然發現行向前方越過系爭路口後之車道（下稱系爭路段）業因施工全部封閉（即快車道以紐澤西護欄封閉、側車道以交通錐封閉），故僅能在側車道之機慢車道緊急大弧度左轉彎進入苗8線繞路通行，適訴外人〇〇〇駕駛車號000-0000號營業貨運曳引車（下稱B

車），沿台61線南往北方向側車道行駛至系爭路口並向西左轉，二車即在系爭路口發生擦撞，○○○並於倒地後遭B車輾壓致頭顱破裂當場死亡（下稱系爭事故）。被上訴人為系爭路段之道路管理機關，其未在系爭路段前至少1公里豎立直行道路封閉之警告標誌，或在封閉路段前方設置交通錐漸變段、佈設標誌車、固定拒馬、活動拒馬及夜間燈號、或以告示牌告示封閉路段起迄點與繞道行駛路線，復未派遣旗手在系爭路口協助指揮、管制交通及導引分流，對公共設施之管理有欠缺，與系爭事故之發生有相當因果關係，致上訴人潘冠宏受有扶養費用損害新臺幣（下同）112萬4,260元、非財產上損害200萬元，計312萬4,260元；上訴人黃鈺婷受有喪葬費用損害65萬7,680元、扶養費用損害139萬1,787元、非財產上損害200萬元，計404萬9,467元，應負國家賠償責任。因○○○就系爭事故應負40％過失責任，經按此比例減輕被上訴人之賠償責任後，潘冠宏、黃鈺婷得依序請求被上訴人賠償187萬4,556元、242萬9,680元等情。爰依國家賠償法第3條第1項規定，求為命被上訴人給付潘冠宏187萬4,556元、黃鈺婷242萬9,680元，及均加給自起訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息（下各稱187萬4,556元本息、242萬9,680元本息）之判決（原審為上訴人敗訴之判決，上訴人聲明不服，提起一部上訴，未聲明上訴部分不在本院審理範圍）。並上訴聲明：㈠原判決關於駁回上訴人後開第㈡項之訴部分廢棄；㈡被上訴人應依序給付潘冠宏、黃鈺婷187萬4,556元本息、242萬9,680元本息；㈢願供擔保，請准宣告假執行。

二、被上訴人則以：伊因進行台61線後龍觀海大橋及西湖溪橋改建工程（下稱系爭工程），業依已核定之交通維持計畫（下稱系爭交維計畫）辦理施工所需各項交通安全維持措施（下稱交維措施），於施工前已在台61線北往南方向沿線（包含93.1K、96.1K處）設置封閉道路施工預告牌面，施工期間利用沿線CMS資訊看板推播施工資訊，系爭路口上下班尖峰時段並配置交管人員維持交通，另系爭路口前北往南方向側車

道均繪設有路面標線，該路口亦設有行車管制號誌。系爭事故發生當日之相關道路狀況、交維措施、標誌及號誌功能皆屬正常，無公共設施管理欠缺情形。次系爭路段因在地居民尚有通行需求，僅封閉快車道（即主線車道）及以交通錐、交通錐連桿封閉側車道之內線2車道，側車道之機慢車道並未封閉，仍得繼續直行至104K。系爭事故實係因○○○未遵守號誌闖紅燈行駛，亦未注意前方讓甫完成左轉彎之B車先行所致，與系爭路段公共設施有無管理欠缺無相當因果關係。再喪葬費用逾45萬元部分難認合理，且上訴人請求之非財產上損害過高，又○○○始為肇事原因，應免除或減輕伊之賠償責任等語，資為抗辯。並答辯聲明：㈠上訴駁回；㈡如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

三、本院之判斷：

㈠查上訴人主張被上訴人為系爭路段之道路管理機關，未據被上訴人否認。而上訴人為○○○之父母，○○○於111年12月15日上午10時3分許，騎乘A機車沿台61線北往南方向側車道之機慢車道行駛，行經系爭路口時，適○○○駕駛B車沿台61線南往北方向側車道行駛至系爭路口並向西左轉，二車即在系爭路口發生擦撞，○○○並於倒地後遭B車輾壓致頭顱破裂當場死亡（即系爭事故）。又被上訴人因辦理系爭工程，曾提送系爭交維計畫，經苗栗縣道路交通安全聯席會報於同年8月23日同意備查等情，為兩造所不爭執（見本院卷第124至125、146至147頁），且有戶籍謄本、道路交通事故現場圖、臺灣苗栗地方檢察署（下稱苗栗地檢署）相驗屍體證明書、苗栗縣警察局竹南分局114年3月24日南警五字第1140007626號函所附道路交通事故現場圖與現場處理摘要、現場照片、○○○警詢筆錄、道路交通事故調查報告表㈠、㈡、苗栗縣道路○○○○○○○○○000○0○00○○○道○○○00000000000號函（見原審卷第29至31、37、83至150、157至159、183至185頁）、系爭交維計畫（光碟見本院卷第237頁，紙本外放卷後）可稽，並經本院調取苗栗地檢署112年

度偵字第688、1130號〇〇〇涉嫌交通過失致死案件（下稱刑案）全卷核閱無誤。是上情均堪信為真。

㈡按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條前段定有明文。次按公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體、人身自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任，固為國家賠償法第3條第1項所明定。惟依此規定請求國家賠償者，須被害人之生命、身體或財產所受損害，與公有公共設施在設置上或管理上之欠缺，具有相當因果關係者，始足當之（最高法院110年度台上字第1710號判決意旨參照）。是主張國家應負國家賠償法第3條第1項所定損害賠償責任者，對於上開損害賠償之成立要件，應負舉證責任。又所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，在一般情形上，有此環境、有此行為之同一條件，足以發生同一之結果者，該條件即為發生結果之相當條件，其行為與結果為有相當之因果關係。反之，若在一般情形上，有此同一條件存在，依客觀之審查，不必皆發生此結果，該條件與結果尚非相當，而僅屬偶發之事實，其行為與結果間即難認為有相當因果關係（最高法院108年度台上字第1008號判決意旨參照）。

㈢上訴人雖主張：被上訴人因施工封閉系爭路段全部車道，竟未依道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱標誌標線號誌規則）第145條第1項、第2項第14款及交通部制定之交通工程手冊（下稱交通工程手冊）第10章第10.2.2節、第10.2.3節、第10.2.8節規定與系爭交維計畫，在系爭路段前至少1公里豎立「台61線北往南方向99.5K處」直行道路封閉之警告標誌，或在封閉路段前方設置交通錐漸變段、佈設標誌車、固定拒馬、活動拒馬及夜間燈號、或以告示牌告示封閉路段起迄點與繞道行駛路線，復未派遣旗手在系爭路口協助指揮、管制交通及導引分流，造成〇〇〇無從提前預知系爭路段封閉，未能從容減速、預作左轉準備，於抵達系爭路口

時始突然發現行向前方之系爭路段車道全部封閉，故僅能順應左轉專用號誌，在側車道之機慢車道被迫緊急大弧度左轉彎進入苗8線繞路通行。被上訴人對公共設施之管理有欠缺，與系爭事故之發生有相當因果關係云云（見原審卷第11至14、230至232、284頁，本院卷第9至12、90至92、138、176至177、203至210、240至247、276至277頁），惟為被上訴人否認。查：

1.系爭路段側車道僅內側與中間車道封閉，最外側機慢車道並未封閉：

⑴查系爭路口處之台61線南北雙向車道均設有快車道（即內側主線車道，全線禁行機車）、側車道，並以分隔島相隔；台61線北往南方向側車道共分為3道，內側為左轉專用車道，中間為直行與右轉道，最外側為機慢車道等情，為兩造所不爭執（見本院卷第214頁），並有道路交通事故現場圖（見原審卷第29頁）、GOOGLE街景圖與空拍圖（見原審卷第201頁，本院卷第187至189頁）可憑。細繹系爭事故發生後之現場照片（見原審卷第100至101頁），並與事發前現場交維措施設置照片（見原審卷第197頁，本院卷第191頁。下合稱事發前照片）、TVBS電視台甫事發後至現場拍攝之新聞畫面截圖（下稱TVBS新聞截圖）互核比對，顯示系爭事故發生時，系爭路段之快車道經以紐澤西護欄與交通錐封閉，側車道之內側與中間車道雖有設置交通錐且以交通錐連桿相連，惟最外側機慢車道之車道本體全未設置交通錐，至位在機慢車道車道線更右側之禁止臨時停車線（紅實線）處固另有一交通錐，然該交通錐位置已甚為接近路邊護欄，對機慢車道上機車之行駛顯不生影響，復未以交通錐連桿與擺放在中間車道之交通錐相連，此觀上載現場照片、事發前照片、臺灣苗栗地方法院112年度聲自字第4號案件卷附上訴人所提TVBS新聞截圖（見該案件卷第43頁）即明，堪認系爭路段側車道僅內側與中間車道經完全封閉，最外側機慢車道並未封閉，且依一般社會經驗，用路人見聞此情應可判斷機慢車道仍可供通

行。上訴人徒以側車道之部分車道、路邊護欄旁擺放有交通錐為由，主張已構成側車道全部封閉，用路人見此擺設亦會認定係封路禁止通行云云（見原審卷第11、13、299至230頁，本院卷第138、204至206、215、240至242、277頁），並不可採。

⑵上訴人雖援引交通部公路總局（下稱公路總局）新竹區監理所112年3月20日竹監鑑字第1120016035號函（下稱新竹監理所3月20日函。見原審卷第235至236頁）、刑案卷附公路總局車輛行車事故鑑定覆議會0000000號案覆議意見書（下稱系爭覆議意見書）、檢察官勘驗筆錄內容暨編號76、79號現場照片（見苗栗地檢署112年度偵字第688號卷〈下稱偵688號卷〉第105至109、129頁，111年度相字第580號卷〈下稱相字卷〉第150、152頁），以為側車道已完全封閉之佐據（見原審卷第229頁，本院卷第204、207、244頁）。然新竹監理所3月20日函僅記載「…卷附路過車輛之行車影像紀錄器…可見肇事路口南端之南下側車道所擺放封閉之水泥護欄旁佈設交通錐延伸往路邊，故事故當時南下側車道實際可否供車輛持續通行不明…」（見原審卷第235頁），並未確切描述交通錐具體擺放情形或認側車道已封閉。而系爭覆議意見書固載有「周車行車影像（IQJZ3257.MP4）顯示…，約00：00：49初，左下角（周車左後）畫面可看見路口近端對向（黃車行向路口遠端）之快車道以紐澤西護欄封閉及側車道以交通錐封閉。」（見偵688號卷第107頁）；刑案檢察官勘驗上開檔案之勘驗筆錄雖亦有相同記載（見偵688號卷第129頁）。惟上開行車影像乃B車左側行車紀錄器畫面（詳後述），該畫面受限於B車行進中轉彎弧度、行進速度與拍攝視角，未必能完整、詳盡顯示側車道交通錐設置狀況，此觀本院擷取同一檔案畫面截圖所呈現之拍攝視角益明（見本院卷第160頁）。系爭事故發生時系爭路段側車道之交通錐擺放情形，既經本院參酌前揭照片、TVBS新聞截圖詳認如上，自不足徒以系爭覆議意見書、檢察官勘驗筆錄僅依B車行車

紀錄器動態視角所呈現之片段狀態，概指側車道已全部封閉。另前載刑案卷附現場照片（見相字卷第150、152頁）因拍攝視角遭警備車阻擋，無法觀得系爭路段側車道之機慢車道有無設置交通錐。是上揭事證皆難為上訴人有利之認定。

2.○○○於系爭事故發生時係直行，且無從認定其確欲左轉：

⑴經本院勘驗刑案卷附路人行車紀錄器檔案（下稱甲檔案）與檔名「IQJZ3257」、「VLEM4918」之B車行車紀錄器檔案（下依序稱乙、丙檔案）畫面結果，顯示：

①甲檔案播放時間4分1秒許，B車開始起步朝苗8線東往西方向左轉，原在台61線北往南方向側車道停等之藍色貨車、黃色大型車輛則分別於播放時間4分9秒許、4分11秒許開始起步朝苗8線西往東方向左轉；播放時間4分12秒許，A機車出現在畫面左側，沿台61線北往南方向側車道行駛在黃色大型車輛之右側；播放時間4分14秒許，A機車直行至系爭路口，然依拍攝畫面無法觀得其有無轉向意圖或打左轉方向燈，而此時B車車頭已將近拉直並即將駛入苗8線，A機車隨即右傾、倒地，於播放時間4分15秒許與B車右側發生撞擊。

②乙檔案為B車前、後、左、右側行車紀錄器畫面之組合，各該畫面編號依序顯示「CH1」、「CH2」、「CH3」、「CH4」。乙檔案播放時間0分32秒許，B車開始啟動並緩速左轉行駛；播放時間0分39秒許，「CH1」畫面可見一藍色貨車出現，該貨車於播放時間0分40秒許持續左轉；播放時間0分45秒許，B車繼續行駛，與藍色貨車交錯後準備駛入苗8線東往西方向，此時「CH1」畫面已將近拉直；播放時間0分47秒許，B車即將駛入苗8線，此時「CH4」畫面右下方顯示A機車駛來並右傾，依拍攝畫面未見A機車有無打左轉方向燈；播放時間0分48秒許，「CH4」畫面顯示A機車倒地並撞擊B車右後側。

③丙檔案為B車右側行車紀錄器畫面，畫面編號顯示「CH4」。丙檔案播放時間0分10秒許，藍色貨車自畫面右方出現，車頭即將超過台61線北往南方向快車道與側車道間分隔島，並

旋即越過該分隔島繼續左轉；播放時間0分11秒許，側車道之黃色大型車輛亦緩步行駛；播放時間0分12秒許，畫面右下方顯示A機車出現在系爭路口內，往前行駛些微距離後隨即右傾，於播放時間0分13秒許倒地、並與B車右後側發生撞擊，依拍攝畫面未見A機車有無打左轉方向燈。

④上情有本院115年4月7日、同年7月1日勘驗筆錄暨各該次筆錄所附甲、乙、丙檔案畫面截圖可稽（見本院卷第151至164、279至301頁）。綜核前揭勘驗結果，並細觀甲檔案畫面截圖所示A機車與B車發生撞擊前相對位置（見本院卷第154至155頁）、丙檔案畫面截圖所示A機車最初出現在畫面時之位置（見本院卷第296頁），暨參酌道路交通事故現場圖所示各車道相對位置，僅可知○○○於系爭事故發生前自台61線北往南方向側車道之機慢車道直行駛入系爭路口，並在系爭路口接近苗8線東往西方向車道處旋即右傾、倒地，且與已完成左轉彎之B車發生撞擊，斯時亦未見○○○有何轉向舉措、車身左傾偏向或顯示左轉方向燈，則依○○○事發前行向與事故發生位置，僅可認○○○於系爭事故發生時係直行中，且無從遽謂其確欲左轉。

⑵上訴人固主張：○○○斯時欲前往位在其行向左前方之仁德醫護管理專科學校（下稱仁德醫專）補修學分，絕無可能直行闖入施工工地，其唯一且必然之行車動線即係左轉進入苗8線。又機車在系爭路口無必要切入左轉專用車道始能左轉云云（見原審卷第13至14頁，本院卷第91、126、137至138、175至176、206至207、215、244至245頁）。惟：

①○○○於系爭事故發生前原欲前往仁德醫專，雖為被上訴人所不爭執（見本院卷第149頁）。惟由台61線北往南方向欲前往仁德醫專，除得在苗8線左轉，亦可繼續直行至101K+200處之苗11線、102K+900處之苗11線、126線再行左轉，此觀GOOGLE地圖（見本院卷第141、195頁）、台61線後龍觀海大橋及西湖溪橋替代道路路線圖所標示之台61線里程數（見原審卷第199頁）、系爭交維計畫所附地圖標示（見該計畫第5

8頁）即明。系爭事故發生時，系爭路段側車道之機慢車道並未封閉，仍可供通行，已經詳認如上；參以被上訴人至遲於111年12月4日在台61線北往南方向93.1K、96.1K處，設置載有「111年12月6日～12月20日於後龍台61線104K-107K進行橋梁施工封閉道路，請改駛台1線」之施工預告牌面，有預告牌面照片可憑（見原審卷第195至196頁），依該牌面公告內容，亦已揭明自104K起始為封閉。況依事發前照片（見原審卷第197頁，本院卷第191頁），復未見系爭路段交通錐後方目視可及範圍存有施工工地。則○○○行至系爭路口時，自仍有可能繼續直行。上訴人陳謂○○○絕無可能直行闖入施工工地，其唯一且必然之行車動線即係左轉進入苗8線云云，殊非可採。

②再者，本件依勘驗結果，僅可知○○○右傾、倒地前係自機慢車道直行駛入系爭路口，業悉敘如前。而系爭事故發生時左轉專用號誌已亮起、同向其他車輛亦陸續左轉等節，本不足遽憑以率推○○○個人行向或行駛意圖。且系爭路口未設置兩段式機車待轉區，為兩造所不爭執（見本院卷第214頁）；台61線北往南方向側車道之左轉專用車道僅繪設「左彎專用」禁制標線，亦未設有禁行機車標誌或標線，此觀現場照片即明（見原審卷第201頁），足見系爭路口未就機車之轉彎特設標誌或標線，依道路交通安全規則第102條第1項第5款規定，機車行駛至系爭路口如欲左轉彎，應距交岔路口30公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側左轉專用車道，不得逕自機慢車道左轉。上訴人主張機車在系爭路口無必要切入左轉專用車道始能左轉云云（見本院卷第215頁），要無足取。準此，更難徒以○○○自機慢車道直行進入系爭路口時，左轉專用號誌已經亮起之事實，遽指○○○斯時必欲左轉。上訴人所言○○○「因突然發現直行車道封閉，而欲在機慢車道緊急大弧度左轉彎」乙節，容乏客觀稽證可佐。此外，上訴人復未提出其他證據，證明○○○於系爭事故發生時確欲左轉，其前揭主張，皆難憑採。又，本件既已無從認

定○○○於系爭事故發生時欲左轉，則上訴人另主張：○○○係因被上訴人未依法提前警示，方未能提前30公尺換入內側左轉專用車道云云（見本院卷第245頁），仍僅屬臆測之詞，無可採取。

⑶另上訴人因系爭事故對○○○提起過失致死告訴，經苗栗地檢署檢察官以刑案偵查後，以：系爭事故係因○○○直行闖紅燈所致為由，對○○○為不起訴處分，經臺灣高等檢察署臺中檢察分署檢察長駁回再議確定。上訴人嗣聲請准許對○○○提起自訴，亦經法院以：○○○以相當速度直接前駛進入系爭路口，未有明顯減速舉措，其當時應欲繼續直行；系爭事故係肇因於○○○未遵守燈光號誌，貿然前駛進入路口後繼續直行，且未充分注意前方甫完成左轉彎之B車並讓之先行所致為由，駁回上訴人之聲請，有苗栗地檢署112年度偵字第688、1130號不起訴處分書（見本院卷第47至54頁）、臺灣苗栗地方法院112年度聲自字第4號刑事裁定（見本院卷第109至116頁）可佐，復與本院之認定相合。尤彰○○○於系爭事故發生時確係直行。

3.系爭事故之發生，與被上訴人對系爭路段交維措施之設置無相當因果關係：

⑴按標誌標線號誌規則第145條第1項雖規定「道路因施工、養護或其他情況致交通受阻，應視需要設置各種標誌或拒馬、交通錐等，夜間應有反光或施工警告燈號，必要時並應使用號誌或派旗手管制交通。」，同條第2項第14款並就在道路阻斷情況嚴重，無法開闢便道，必須繞道行車情形下，前項所指交通管制措施為何設有佈設圖例（見本院卷第227頁）。而交通工程手冊第10章第10.2.3節就快速公路之施工，雖亦定有「交通管制區」，依序分為「前置警示區段」、「前漸變區域」、「緩衝區段」、「工作區段」（即工程進行區域）、「後漸變區段」，「前置警示區段」之設置長度為「工作區段」800至1,600公尺前，設置目的在於駕駛人得有時間調整行車速度、進行變換車道準備（見原審卷

第292至294頁），且系爭交維計畫同有類此規定（見該計畫第80至83頁）。惟標誌標線號誌規則第145條第2項第14款所示情形，核係指道路阻斷處位在交岔路口以外之直行道路中段，且該處道路倘經全部封閉即無其他道路可資改道，此觀該佈設圖例即明。而依交通工程手冊第10章第10.2.3節（見原審卷第292頁）與系爭交維計畫（見該計畫第80頁）關於「交通管制區」之圖例，顯示所指工程進行區域亦係位在快速公路中段且前方無交岔路口。此與系爭路段側車道之最外側機慢車道仍未封閉，且系爭路段前方即為交岔路口（系爭路口），縱使越過交岔路口之系爭路段車道確已封閉，用路人仍得於進入系爭路段前，即在系爭路口依號誌指示改道，皆要屬不同；遑論系爭交維計畫就「交通管制區」之設置明載：依施工性質之不同，並非所有工程之交通維持均包含所有區段等語（見該計畫第80頁）。上訴人指稱被上訴人未按上開法規、交通工程手冊或系爭交維計畫內容設立警告標誌、漸變段、固定拒馬、活動拒馬及夜間燈號云云（見本院卷第241至242頁），已非可採，況系爭事故發生時為日間，亦無必要設置夜間燈號。另系爭交維計畫第80至83頁並未記載「封閉路段前方，應視道路速率設置足夠長度之交通錐漸變段（Taper），並於漸變段起點配置標誌車及活動拒馬，以利車流順暢調度引導」。上訴人指稱上開頁數有此內容之明文規範云云（見本院卷第242頁），應有誤會。

⑵再者：

①按汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應遵守燈光號誌，道路交通安全規則第102條第1項第1款定有明文。查台61線南北雙向車道於系爭路口處設有行車管制號誌，南北雙向側車道並設有左轉專用車道與左轉專用號誌（即左轉箭頭綠燈），於左轉專用號誌亮起時，直行燈號即為紅燈，且南北雙向側車道之左轉專用號誌為同一時相。又該等號誌於系爭事故發生時有正常運作等情，有道路交通事故現場圖、現場照片可參（見原審卷第29、201頁），且觀系爭覆議意見書

即明（見偵688號卷第107頁），復為兩造所不爭執（見本院卷第124、147、275頁）。依甲檔案前揭勘驗結果，由藍色貨車、黃色大型車輛分別於播放時間4分9秒許、4分11秒許即開始左轉，斯時○○○尚未出現於畫面中，顯見早在○○○行至系爭路口以前數秒許，台61線南北雙向側車道之左轉專用號誌已經亮起，斯時直行燈號當為紅燈。則○○○於抵達系爭路口前，明見直行方向早已轉為紅燈，猶於紅燈之際自機慢車道繼續直行進入系爭路口，自未遵守號誌行駛。上訴人主張○○○斯時係遵照系爭路口之左轉專用號誌行駛，非闖紅燈云云，並不可採。

②準此，雖被上訴人至遲於111年12月4日在台61線北往南方向沿線（含前述93.1K、96.1K處）設置之封閉道路施工預告牌面係記載「111年12月6日～12月20日於後龍台61線104K-107K進行橋梁施工封閉道路，請改駛台1線」（見原審卷第187至196頁），其在台61線北往南方向93.1K處設置之CMS資訊看板則推播「111K至130K主線封閉施工」等施工訊息（見原審卷第197頁），皆未提及系爭路段有部分車道封閉情形；上訴人主張系爭事故發生時，系爭路口無人協助指揮交通乙節，亦未據被上訴人爭執。惟姑不論系爭交維計畫第14至16、45、62頁並無上訴人所指「凡於重大改道、車道縮減或實體阻斷之重要交岔路口（即系爭路口），必須配置身著反光背心、手持指揮棒之交通引導人員（旗手或義交），用以強制疏導混流車輛」之內容（見本院卷第243頁），綜合系爭路段事發時之部分車道封閉情形、被上訴人所設告示牌或CMS資訊看板未就系爭路段有何說明、暨現場未有旗手指揮等各節，為客觀之事後審查，不能認為通常均會發生誘使行駛至系爭路口之機車用路人無視號誌、逕闖越紅燈直行之結果。反面以論，果若○○○斯時確實遵守直行紅燈燈號在機慢車道停等，無論系爭路段側車道之交通錐設置情形為何、被上訴人有無針對系爭路段在前方一定距離設置何種告示或交維措施、或現場有無人協助指揮交通，依一般社會經驗，

亦不致發生與遵守他時相號誌指示行駛車輛在路口內碰撞之同一結果。

③上訴人雖復主張：○○○因被上訴人對公共設施之管理欠缺，無從提前預知系爭路段封閉，未能從容減速、預作左轉準備，其左轉行為係遭強制誘發。又倘被上訴人有派遣旗手在系爭路口協助指揮、管制交通及導引分流，即能讓北往南方向來車知悉系爭路段已封閉之事實，且讓雙向左轉較為順暢，不致發生路口對撞情形云云（見原審卷第231至232頁，本院卷第11、92、203至205、244至245、277頁）。惟本件無從認定○○○於系爭事故發生時確欲左轉，自不能以此假設性事實為基礎，率推系爭事故係因被上訴人之交維措施欠缺所致。上訴人以前詞指稱○○○無從提前準備、係遭強制誘發左轉，如有交通指揮即不致在雙向左轉期間發生對撞云云，俱非可採。實則，系爭路口設有左轉專用車道，依道路交通安全規則第102條第1項第5款規定，含機車在內各車輛如欲左轉彎，皆必須換入該車道；且該車道除繪設「左彎專用」禁制標線，與中間車道間亦有雙邊禁止變換車道之禁制標線（見原審卷第201頁）。參酌標誌標線號誌規則第3條第2款、第3款規定標線乃用於管制用路人行止、號誌則用以指定道路通行權與管制用路人行止及轉向，同法第148條第2款亦明定禁制標線係用以表示道路上之遵行、禁止、限制等特殊規定，告示用路人嚴格遵守等規範，則車輛行至系爭路口時，既僅能自左轉專用車道左轉，應認左轉專用號誌乃專就左轉專用車道所設通行管制，非行駛在左轉專用車道之車輛，自不得援引該燈號行駛，始符法意。據此，○○○行駛至系爭路口時既尚在機慢車道，無論其內心主觀意圖為何，仍僅得遵循直行紅燈燈號先行停等，附此敘明。

④另經刑案檢察官囑託公路總局車輛行車事故鑑定覆議會鑑定結果，認○○○行經行車管制號誌交岔路口，未依號誌指示（闖紅燈）行駛，嚴重影響行車安全；本案如行車用路人均能依號誌指示行駛，可免除此事故發生，有系爭覆議意見書

可憑（見偵688卷第108至109頁），復與本院之認定無違，益徵系爭事故實係因○○○未遵守號誌行駛所肇致，與被上訴人對交維措施之設置間並無相當因果關係。

4.基上，依上訴人所為舉證，既不足證明系爭事故與被上訴人就系爭路段交維措施之設置間有相當因果關係，無論被上訴人就該交維措施設置等公共設施之管理有無欠缺，依前說明，上訴人依國家賠償法第3條第1項規定請求被上訴人賠償，皆乏所據。

四、綜上所述，上訴人依國家賠償法第3條第1項規定，請求被上訴人依序給付潘冠宏、黃鈺婷187萬4,556元本息、242萬9,680元本息，為無理由，不應准許。原審為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，理由雖與本院不同，結論則無二致，仍應予維持。上訴意旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上訴。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經本院審酌後，認於判決結果均不生影響，爰不一一予以論駁贅述。

六、據上論結，本件上訴為無理由，爰判決如主文。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　7　　月　　29　　日

民事第四庭　審判長法　官　楊熾光

法　官　戴博誠

法　官　李佳芳

正本係照原本作成。

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，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提上訴理由書（須按他造當事人之人數附繕本）。

上訴時應提出委任律師或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項但書或第2項所定關係之釋明文書影本。

如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴裁判費。

書記官　劉雅玲

中　　華　　民　　國　　115　年　　7　　月　　29　　日