

臺灣高等法院刑事判決

113年度矚上訴字第3號

上訴人 林群峰

即被告

上訴人 吳阿乾

即被告

選任辯護人 王清白律師

陳淳文律師

上訴人 陳國雄

即被告

選任辯護人 劉雅洳律師

謝建弘律師

上訴人 邊曉耕

即被告

選任辯護人 倪立晏律師

謝佳伯律師

上列上訴人即被告因過失致死等案件，不服臺灣宜蘭地方法院
111年度矚訴字第1號，中華民國113年5月8日第一審判決（起訴
案號：臺灣宜蘭地方檢察署111年度偵字第3648號）提起上訴，
判決如下：

主 文

上訴駁回。

吳阿乾緩刑5年，並應於判決確定之日起3個月內，向公庫支付新
臺幣25萬元。

犯罪事實及理由

一、本院審理結果，認原審以被告林群峰、吳阿乾、陳國雄及邊

01 曉耕均觸犯過失致人於死罪，林群峰處有期徒刑1年6月，吳
02 阿乾、陳國雄與邊曉耕各處有期徒刑2年，認事用法並無不
03 當，應予維持，並引用附件原判決記載之犯罪事實、證據及
04 理由（南方澳大橋相關設計圖、施工圖、監工日誌、結構計
05 算書、工程日報表、估驗及驗收紀錄等資料已逾保存年限而
06 銷毀。原判決第11頁第15至17行「據以施作、監造之施工說
07 明書、工程圖樣、施工計畫等內容，與竣工驗收決結算圖表
08 所附竣工圖內容當無明顯差異而大致相符」、原判決第13頁
09 第1至3行「亦堪認前開竣工圖與工程圖樣及施工說明書、施
10 工計畫之要求，當無明顯差異而大致相符」之論述未記載
11 「當無明顯差異而大致相符」的依據；然依據現存之工程合
12 約、竣工驗收決結算圖表及竣工圖做為論罪證據，並無違
13 誤。此部分之贅語不影響原判決結論，應予刪除）。

14 二、檢察官並未就原判決有罪部分上訴。因此，原判決不另為公
15 訴不受理部分，非屬本院審理範圍。被告方碩堂、黃維力無
16 罪部分，另行判決。

17 三、上訴人即被告4人上訴內容略以：

18 （一）被告林群峰：南方澳大橋完工使用至今20餘年，因環境多雨
19 鹹濕，重車使用頻繁又未檢修保養，鏽蝕嚴重導致橋樑損壞
20 才是主因；施工圖跟竣工圖不一樣，施工圖要經過審查合格
21 才施作，施工圖是很長的時間，還要經過估驗，核可的施工
22 圖視同合約，按照施工圖施工並非依竣工圖施工，經過監造
23 單位監控完成，工程沒有缺失，縣政府的人員有看到是依照
24 施工圖施工，否則估驗不會付款；檢察官拿竣工圖送請鑑定
25 認定沒有按照施工圖施工，實在很冤枉，請求判決無罪，如
26 果有罪請求給予緩刑。

27 （二）被告吳阿乾：認罪；有過失，請求給予緩刑（本院卷四第22
28 7頁）。

29 （三）被告陳國雄：施工圖跟竣工圖不一樣，施工及驗收當時並無
30 關於施工圖說應如何或由誰繪製的規範；竣工圖是工程完成
31 之後才繪製，明顯與施工圖不同，以竣工圖做為論罪依據純

屬主觀臆測；相關工程契約、施工圖、施工計畫、估驗及查驗資料均經宜蘭縣政府審核才實行，均按契約規定監造，現場施作狀況確實符合工程要求；契約設計圖、施工說明書都未要求施作錨碇套筒及喇叭型防水罩，並無監造不實；國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）調查報告及財團法人臺灣營建研究院（下稱營建研究院）鑑定報告對竣工圖的解讀錯誤；證人張文哲採抽驗原則進行複驗，並非全面性驗收，不足以做為論罪依據；應依施工圖而非竣工圖做為工程依據，施工過程已按施工圖施工、監造，並無過失，與死傷事故不具有因果關係；南方澳大橋發生坍塌是維護保養不當，未進行檢測所致，與施工監造沒有關係，請求判決無罪，如果有罪請求考量施工廠商負責人被告林群峰的刑期(1年6月)比監造廠商被告陳國雄(2年)低，顯然有失比例原則，並請求宣告緩刑。

(四)被告邊曉耕：九鼎公司已結束營業，沒有履約能力，承包吊橋端錨系統分包廠商是由品垣公司繼續履約，被告並非吊索端錨系統廠商現場工地負責人，相關監工日誌、工程日報、施工計畫、施工過程文件沒有被告以工地主任名義的簽核，被告只是無償在現場工地提供協助，與南方澳大橋坍塌並無關連；工程有按圖施作，竣工圖是事後繪製，自然與施工圖有所不同，不得以竣工圖與吊索端錨系統有差異即認未定按圖施工，請求判決無罪，如認有罪請從輕量刑並宣告緩刑。

四、南方澳大橋因銹蝕終至坍塌斷裂。相關設計圖、施工圖、監工日誌、結構計算書、工程日報表、估驗及驗收紀錄等資料均已銷毀。南方澳大橋究竟是如何設計、應如何施工、施工過程如何皆已無可考。被告等人，尤其被告陳國雄關於南方澳大橋施工過程之爭執、辯解及證據調查聲請，均不予審酌；況且被告並不否認南方澳大橋現場殘骸與存在的竣工圖不相符。造成南方澳大橋銹蝕坍塌斷裂的原因，歷經國家級專業機構運安會、營建研究院鑑定，被告陳國雄在原審另聲請函詢國家地震工程研究中心，聲請詰問另3位被告及張傳

01 家、張振芳、林憲三、陳坤榮；被告吳阿乾聲請詰問林憲
02 三、涂繼昌、陳坤榮及被告陳國雄，經原審調查審理，均未
03 獲得對被告4人有利、足以排除起訴犯罪事實的論據。在本
04 院，除被告邊曉耕另辯稱只是無償在場協助，並非包商的工
05 地負責人之外，被告4人的辯解基本上與原審的答辯相同。
06 本院從民國113年11月26日起至115年1月6日止，13個多月期
07 間，共12次審理期日(本院卷二、卷三、卷四)依被告陳國
08 雄、吳阿乾聲請，詰問2位鑑定證人、驗收人員張文哲、游
09 文雄及莊振德、竣工圖繪製人員黃春卿，依然未獲得足以推
10 翻南方澳大橋銹蝕坍塌斷裂的殘骸所呈現的殘骸實況與竣工
11 圖不相符、端錨系統長期處於積水潮濕環境，終致銹蝕坍塌
12 斷裂的工程瑕疵之被告4人的行政/資金監督/現場監工結果
13 的過失責任，此等過失與南方澳大橋因銹蝕終至坍塌斷裂，
14 造成人命傷亡(本院審理範圍僅限被害人死亡部分)具有常
15 情得以理解，符合經驗及論理法則的相當因果關係，補充論
16 斷如下：

- 17 (一)災後現場殘骸顯示南方澳大橋斷橋事故的根本原因：吊索端
18 錨系統與竣工圖據以為本的施工說明書及工程圖樣關於應裝
19 設密接錨碇套筒及喇叭狀防水保護罩設計不相符；另增設僅
20 以填縫膠接合之金屬材質箱體，致端錨系統長期處於積水潮
21 濕環境中，又因事故前橋樑屬性定位及相關法規不完整，未
22 落實針對特殊性橋樑之檢測，未及時發現上情予以改善，終
23 致銹蝕失效，造成橋樑坍塌斷裂，已經原判決第13至16頁詳
24 細論駁。本院依被告之聲請函詢營建研究院，獲回覆略以：
25 1. 南方澳大橋端錨系統之現實施作（設計）方式有所缺失，
26 導致下錨碇機構防水效能不佳，無法達到原設計應有的防水
27 及防蝕功能，造成錨碇構件產生嚴重鏽蝕，降低使用年限；
28 2. 於設計或施工時已存在的缺失，適當的管理養護可能延緩
29 端錨系統快速老劣化，但因相關管養單位怠惰終未能即時改
30 善修復，有該院113年11月4日營建防字第1130002863號函可
31 憑（本院卷二第25至29頁）；意即南方澳大橋因有上述殘骸

01 顯現的瑕疵；縱使保養維修檢測也只是延緩坍塌斷裂的時
02 程，並不會因為定期保養維修而使南方澳大橋的工程瑕疵消
03 失。被告4人的工程責任不能且不應寄望維修程序，維修的
04 品質只是延遲崩塌結果發生的快與慢；況且，縱使保養維修
05 檢測也難以免除殘骸所呈現的工程過失的損害結果發生。

06 (二)被告陳國雄之辯護人陳稱具有土木工程專業背景，質疑鑑定
07 證人即運安會王興中、曾仁松；營建研究院張嘉峰、邱冠彰
08 沒有建造南方澳大橋之類橋樑經驗的鑑定能力。然查，辯護
09 人個人縱然具有土木工程專業背景，然而南方澳大橋殘骸是
10 由營建研究院及運安會集結各類專業成員，以土木、營建技
11 術角度，藉由災後現場勘查、資料蒐集、委託土木水利學
12 會，涵蓋各項專業職能的國家級專業團隊鑑定機關，針對事
13 故原因進行集體鑑定，分析斷橋的肇因與各種因果關係。鑑
14 定的核心結論：「端錨系統長期處於積水潮濕環境中，終致
15 銹蝕」符合常情事理及經驗、論理法則，具有公信力，當然
16 可以採信。

17 (三)斷橋殘骸呈現的工程缺失事實且與竣工圖不相符，有過失已
18 可認定。

19 上述運安會及營建研究院之鑑定報告於原審即已存在，被告
20 等人均已針對鑑定報告表示意見及辯論，並未獲得有利的認
21 定。

22 被告陳國雄及邊曉耕於本院聲請詰問運安會及營建研究院之
23 鑑定證人，此部分從113年11月26日起至114年9月16日止，
24 長達10個月，歷經8個審理期日(本院卷二、卷三)耗費多次
25 審判程序，儘管鑑定證人均一再陳述並非以個人身分應答，
26 是立於運安會/營建研究院立場回答，鑑定報告未記載的內
27 容即非屬鑑定事項，無法答覆；然而詰問過程依然大多是令
28 鑑定證人回答：「鑑定報告未記載的內容，無法答覆。」、
29 進行科普教學、卷證釋義，並且不時宛如將鑑定證人當作現
30 場施工或監工人員，質問鑑定證人南方澳大橋應該如何建
31 造。長達10個月的詰問程序並未獲得足以推翻「斷橋殘骸呈

01 現的工程結果與竣工圖不符，工程瑕疵造成滲水、積水，日
02 積月累必然侵蝕，造成崩塌、斷裂的結果」的證據。被告陳
03 國雄、邊曉耕聲請重新或另行鑑定，無調查必要。

04 (四)南方澳大橋完工之後雖然經過驗收；然而驗收只是完成工程
05 契約的必要行為，驗收通過不等於工程不存在瑕疵。無從排
06 除驗收過程之疏忽或有被告並不否認工程實作結果與竣工圖
07 不相符而仍能竣工完成驗收的共犯結構，導致未發現或掩蓋
08 工程缺失。被告等人以既然驗收合格即無過失的辯解，顯然
09 有違常情事理及論理、經驗法則，不足採信。

10 (五)被告陳國雄辯稱竣工圖並非施工圖，竣工圖與施工圖不同，
11 南方澳大橋工程是依施工圖施作而非竣工圖，已按施工圖施
12 工、監造，竣工圖是事後繪製且非工程完工請款的必要文
13 件，不應以竣工圖檢視坍塌的南方澳大橋工程施作有無瑕
14 疵；然查：1. 施工圖等文件已經銷毀，已如前述。工程是行
15 進的，過程中有可能增減變更項目，原設計的施工圖與最後
16 完工的竣工圖可能有若干差異，常情得以理解；然被告辯稱
17 均依據施工圖施作的辯解，終究並無證據得以證明與事實相
18 符；何況，竣工圖已經明白證實與坍塌的南方澳大橋工程結
19 果不相符。所辯均依據施工圖施作，可信度自然低落；2. 竣
20 工圖既然存在於工程檔卷中，它就是「竣工」的表彰。不論
21 行為當時竣工圖是不是工程結算必要文件，既名為「竣工」
22 之圖，眾所皆知就是工程相關文件呈現工程最後完工階段樣
23 貌的「竣工」文件；而竣工圖與現場殘骸確實不相符，被告
24 並不否認。殘骸呈現的事實是開口向上的錨座加勁板呈碗
25 狀，沒有洩水孔或導水功能，產生積水現象；鋼絞線外圍沒
26 有錨碇套筒與錨頭密接保護，且未裝設喇叭狀防水罩。一般
27 常情事理均能理解鋼絞線、錨頭長期直接與滲入具鹽分的積
28 水接觸必將造成該處之鋼絞線、錨頭嚴重銹蝕，日積月累造
29 成斷裂、崩塌的結果。被告林群峰因而供稱：「運安會他們
30 的鑑定我同意。」(本院卷一第375頁第7行)事實證明國家
31 級專業鑑定機關營建研究院及運安會之鑑定結果符合常情事

01 理，當然具有證明力。

02 (六)被告陳國雄另聲請傳喚證人莊振德、游文雄、張文哲、馬肇
03 南；被告邊曉耕聲請函詢上述鑑定機關；被告吳阿乾聲請傳
04 喚證人林寬沛、莊振德、游文雄、黃春卿、張文哲。經查，
05 證人張文哲、黃春卿、莊振德及游文雄已經於本院詰證明確
06 (本院卷二第148至172、337至348頁、卷三第14至26、70至
07 85、134至145、204至215、284至293、337至347、395至405
08 頁、卷四第34至35、115至142頁)並未產生足以否定被告4
09 人過失責任的證據，其餘同質性證人馬肇南、林寬沛無再行
10 調查必要。

11 (七)南方澳大橋工程，被告4人行政/資金監督/現場監工的結
12 果，具有上述瑕疵之過失及因果關係之補充論述：

13 1. 被告林群峰(立永公司負責人)工地監督巡察及資金調配(本
14 院卷一第369至370頁)契約簽訂之後即開始有偷工減料的意
15 欲及行為：

16 問：被告陳國雄說你們立永選用的吊索及連結器不是施工說
17 明書的產品，他本來要拒絕、退件，但是立永公司的代表人
18 說你們用的是跟說明書規定的「同等品」，陳國雄說他就申
19 請核定，為什麼要用同等品？

20 被告林群峰答：這個我不清楚。

21 問：85年1月22日簽約，當月27日申報開工，沒有材料巨變
22 而必須改用同等品的問題，有什麼理由不能用施工說明書的
23 4家產品而改用同等品？

24 被告林群峰答：簽約的時候就可以使用同等品。

25 問：你是負責資金的，圖說規定的產品跟你所採用的同等品
26 當時的價格有無價差？

27 被告林群峰答：我不曉得。我只負責合約來怎麼付款我就付
28 款(本院卷一第369、370頁)。

29 2. 被告吳阿乾(立永公司現場工地主任)在上訴狀提出許多附件
30 為證明自己是專業工地主任；然其所辯是按照施工圖施工，
31 並非依據竣工圖施工的辯解，既不足採信且不足以否定原判

01 決第4頁第5至14行論斷的工程缺失。

02 3. 被告邊曉耕(包商工地負責人)於本院否認是現場工地負責人的辯解不足採信：

03 問：你有在場？

04 被告邊曉耕答：正確。

05 問：在原審，你並不否認你是承包吊索端錨系統的現場工地負責人，你也承認確實有在場，因為在原審宜蘭縣政府之陳坤榮到庭作證，對於你，他印象模糊，所以在上訴狀你就否認你是現場工地負責人？

06 被告邊曉耕答：正確。

07 問：九鼎公司是由誰負責？

08 被告林群峰答：當時是邊曉耕跟我們接洽，要合約的時候他是拿九鼎合約過來，我們就找邊曉耕。

09 問：你說九鼎公司有分包，品垣是不是其中的一家？

10 被告邊曉耕答：品垣是立永與九鼎合約的履約保證廠商。

11 問：在原審，你說「裝設預力系統的時候我一定會在場？」

12 被告邊曉耕答：正確。

13 問：你說你不知道為什麼現場施做的內容跟竣工圖不一樣？

14 被告邊曉耕答：竣工圖我沒有看過，但我有講過這句話(本院卷一第373至374頁)。

15 4. 被告陳國雄(現場監造人員)在原審及本院均坦承竣工圖與施工圖、實際施工狀況不一致，是便宜行事而將手中現有的「型錄」直接請亞新公司繪圖人員(黃春卿)套繪為竣工圖(本院卷一第372頁、卷三第408頁第8行、卷四第117頁第13、14行)。

16 南方澳大橋工程、監造之過失行為，造成端錨系統長期處於積水潮濕環境，與當時政府機關欠缺針對特殊橋樑定期檢測規範而未能及時改善修復南方澳大橋吊索端錨系統工程、監造過失之瑕疵，相互作用累積，導致端錨系統嚴重銹蝕而失效，終致橋斷坍塌，造成6人死亡(油罐車駕駛嚴重受傷，已經原審不另為公訴不受理判決確定)重大公共安全事故。被

01 被告林群峰在簽約之後第5天，關於工程材料品質就開始偷
02 工減料，被告陳國雄明知；被告吳阿乾、陳國雄及邊曉耕都
03 是專業監督人員，卻構造出錨座加勁鈑呈碗狀，沒有洩水孔
04 或導水功能，產生積水現象；鋼絞線外圍沒有錨碇套筒與錨
05 頭密接保護，且未裝設喇叭狀防水罩的明顯工程缺失；被告
06 陳國雄針對竣工圖產出等辯解，顯示工程過程存在著敷衍。
07 被告4人之過失行為與死亡事故具有相當因果關係，均應擔
08 負過失致人於死罪責，已經原判決詳細論述。至於被告邊曉
09 耕與包商之間究竟是立於何等契約關係，與其應擔負之刑事
10 責任無關。

11 (八)被告4人觸犯想像競合犯從一重罪處斷法定刑5年以下有期徒
12 刑、拘役或新台幣50萬元以下罰金過失致死罪，造成6人死
13 亡，原判決第21至22頁詳述量刑審酌，判處被告林群峰有期
14 徒刑1年6月，被告吳阿乾、陳國雄及邊曉耕各處有期徒刑2
15 年，已經從輕量刑。被告吳阿乾於本院言詞辯論終結之前，
16 坦白認罪，其餘被告3人上訴仍持相同辯解否認犯罪，就原
17 審之論駁依憑己意重覆爭辯，並無新產生足供量刑審酌之有
18 利事實，無可推翻原判決。現場實際監造之人被告陳國雄辯
19 稱不應判處比工地監督巡察、資金調配、未強詞狡辯及訴訟
20 資源耗費程度有別之立永公司負責人被告林群峰的刑期重6
21 個月，無理由。被告4人之上訴均予駁回。

22 (九)被害人所受損害皆已經國家機關代為填補，港務局另向被告
23 等人代位求償，訴訟進行中，過失傷害罪部分已撤回告訴，
24 南方澳大橋也已重建通車，斷橋事故的傷痕暫告一段落。被
25 告吳阿乾未曾因故意犯罪受有期徒刑以上刑之宣告，有本院
26 被告前案紀錄表可憑（本院卷一第233頁）考量被告吳阿乾
27 終能坦承犯行，經此偵審及科刑程序應已知警惕，尚無必要
28 使其立即入監執行，所宣告之刑宜暫不執行，依刑法第74條
29 第1項第1款規定宣告主文第2項所示緩刑期間；因被告4人終
30 究均未實際支出金錢賠償，為使坦白認罪之被告吳阿乾深切
31 記取教訓，併依刑法第74條第2項第4款規定命其向公庫支付

主文第2項所示金額。其餘被告3人經過兩次國家級專業機構鑑定，仍始終否認過失，企圖心存僥倖請求宣告緩刑，均不予准許。

據上論斷，依刑事訴訟法第373條、第368條，判決如主文。
本案經檢察官沈念祖到庭執行職務。

中 華 民 國 115 年 4 月 30 日
刑事第二十三庭審判長法官 許永煌
法官 雷淑雯
法官 郭豫珍

以上正本證明與原本無異。

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，其未敘述上訴之理由者並得於提起上訴後20日內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

書記官 蘇 婷

中 華 民 國 115 年 4 月 30 日

附錄：本案論罪科刑法條全文

中華民國刑法第276條

因過失致人於死者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。

附件：原判決

臺灣宜蘭地方法院刑事判決

111年度矚訴字第1號

公 訴 人 臺灣宜蘭地方檢察署檢察官

被 告 林群峰 男（民國00年00月00日生）

身分證統一編號：Z000000000號

住○○市○○區○○路0段000○○000號

居臺中市○○區○○○街000號7樓之6

吳阿乾 男（民國00年0月0日生）

身分證統一編號：Z000000000號

住○○市○○區○○路00○○00號

上 一 人

01 選任辯護人 王清白律師

02 陳淳文律師

03 被 告 陳國雄 男（民國00年00月00日生）

04 身分證統一編號：Z000000000號

05 住○○市○○區○○街00巷0號5樓

06 上 一 人

07 選任辯護人 劉雅洳律師

08 謝建弘律師

09 被 告 邊曉耕 男（民國00年0月00日生）

10 身分證統一編號：Z000000000號

11 住○○市○○區○○路0段000巷0弄0號4

12 樓

13 方碩堂 男（民國00年0月0日生）

14 身分證統一編號：Z000000000號

15 住宜蘭縣○○市○○路00巷0號

16 上 一 人

17 選任辯護人 林國漳律師

18 被 告 黃維力 男（民國00年0月0日生）

19 身分證統一編號：Z000000000號

20 住○○市○○區○○路000號17樓

21 上 一 人

22 選任辯護人 游儒倡律師

23 上列被告因過失致死等案件，經檢察官提起公訴（111年度偵字
24 第3648號），本院判決如下：

25 主 文

26 林群峰、吳阿乾、陳國雄、邊曉耕均犯過失致人於死罪，林群峰
27 處有期徒刑壹年陸月，吳阿乾、陳國雄、邊曉耕各處有期徒刑貳
28 年。

29 方碩堂、黃維力被訴過失致人於死部分均無罪。

30 方碩堂、黃維力被訴過失傷害部分均公訴不受理。

31 事 實

01 一、林群峰（原名林志忠）係立永營造有限公司（下稱立永公
02 司，嗣經經濟部商業司於民國91年7月1日以經授商字第0910
03 2135270號函廢止）負責人；吳阿乾係立永公司所承攬蘇澳
04 港跨漁港航道拱橋興建工程（下稱南方澳大橋工程）之現場
05 工地主任；陳國雄於85年至87年南方澳大橋工程施工期間，
06 係監造單位亞新工程顧問股份有限公司（下稱亞新公司）派
07 駐負責現場監造人員；邊曉耕係九鼎預力有限公司（下稱九
08 鼎公司，嗣經臺北市政府於95年4月28日以府建商字第09571
09 049200號函廢止）之副總經理，九鼎公司向立永公司分包承
10 攬南方澳大橋工程主橋（即鋼橋）部分之吊索端錨系統，邊
11 曉耕為現場工地負責人。

12 二、亞新公司於84年1月3日受宜蘭縣政府委託規劃設計南方澳大
13 橋工程，嗣設計完成後，宜蘭縣政府於84年12月31日辦理南
14 方澳大橋工程公開招標，於85年1月16日開標，由立永公司
15 得標，於85年1月22日簽訂工程合約；宜蘭縣政府另將南方
16 澳大橋工程之監造服務工作，委託亞新公司辦理；立永公司
17 於85年1月27日申報開工，於87年7月23日申報完工，宜蘭縣
18 政府於87年9月14日初驗合格，於87年11月26日複驗合格，
19 宜蘭縣政府驗收完竣後，於87年12月25日以87府農工字第15
20 2028號函檢送南方澳大橋工程之「工程結算驗收證明書」、
21 「工程竣工決結算圖表」予臺灣省政府交通處基隆港務局
22 （下稱基隆港務局，於101年3月1日改制為臺灣港務公司基
23 隆港務分公司）及其轄下蘇澳分局，將南方澳大橋及其銜接
24 引道移交予基隆港務局及其轄下蘇澳分局管養維護。而南方
25 澳大橋為雙叉式單拱設計之鋼結構橋，主橋結構包含拱架、
26 拱架柱、吊索、端錨系統、橋面板大梁、繫梁等，橋長140
27 公尺，橋寬15公尺，由13條吊索和13組上、下端錨系統結
28 合，並施加預力拉撐此雙叉式單拱橋及橋面板。依宜蘭縣政
29 府與承包商立永公司簽訂之工程合約及設計圖說，並未指定
30 端錨系統使用廠牌，僅於工程合約第一冊施工說明「壹、施
31 工說明（橋樑、道路工程）」之「第五章鋼橋材料規格、製

作及架設說明書」之「2.3吊索及附件」規定「吊索及聯結器（即指端錨系統）等附件應使用日本東京製鋼、日本新構造技術SEEE、美國USS TIGER BRAND及BETHELEHAM STEEL CO RP或其他同等品之專門用於鋼繫拱橋之吊索聯結器」，其後承包商提報監造單位審查、宜蘭縣政府核准之端錨系統施工詳圖，其13組錨碇機構皆可分為上端錨之固定端（FIXED ANCHORAGE）與下端錨之施拉端（ADJUSTABLE ANCHORAGE），固定端結構係由錨頭、錨碇套筒（ANCHORAGE TUBE，最小長度為1.2公尺）、承壓板（BEARING PLATE）、帽蓋（CAP）、彈簧及彈簧擋板等設施所組成【竣工圖圖號S-10參照】。是立永公司及其吊索端錨系統之協力廠商九鼎公司，即應依施工說明書及核定工程圖樣據以施作吊索端錨系統，監造單位亞新公司則應確實監造營造廠商按圖施工。

三、詎林群峰、吳阿乾、邊曉耕本應注意就南方澳大橋工程主橋之吊索端錨系統，應依照施工說明書及核定工程圖樣施工，陳國雄則本應注意監督營造業者按圖施工，以防止南方澳大橋因施工不良致橋樑斷裂坍塌等危險發生，而依當時之情形，其等並無不能注意按圖及依規定施工、監造之情形，竟疏未注意，施工內容有下列影響結構安全之缺失：吊索端錨系統上、下錨碇構造之錨頭處，本應裝設有一最少長度為120公分之錨碇套筒與之固定密接（一般為金屬鋼製套管，會與錨頭成一體或至少密接），並在其末端外部包覆一類似喇叭狀防水罩元件之方式施工【竣工圖圖號S-10內之固定端（FIXED ANCHORAGE）、施拉端（ADJUSTABLE ANCHORAGE）詳圖參照】，實際卻僅於吊索外部，直接被覆長度約20公尺至28公尺不等（即吊索端錨系統自西往東依序編號1至13號之吊索，上、下錨碇機構加勁鈹間之吊索長度），及無法與錨頭密接且會滑動之紅色高密度聚乙烯（HIGH DENSITY POLYETHYLENE，下稱HDPE）套管，再於大梁橋面板上方之HDPE套管外部，裝設一高約80至85公分、長及寬約25公分之白色方型金屬材質箱體包覆，白色金屬箱體與HDPE套管、橋面板

之接合縫隙處，則僅以樹脂類填縫膠（即矽利康、SILICON E）充填，並無於上、下端錨之錨頭處另外再裝設錨碇套筒與喇叭狀之防水罩。而該白色金屬箱體與紅色HDPE套管接合縫隙處之樹脂類填縫膠，易因該HDPE套管晃動而脫離（如經年累月強風吹襲、車行震動等），填縫膠本身亦會因風吹日晒雨淋而劣化，導致下錨碇機構之防水效能不佳。又南方澳地區靠海且潮濕多雨，長年受高鹽量海風及雨水侵蝕，南方澳大橋下錨碇機構之防水效能劣化後，含有鹽分之水沿HDPE套管外壁滲入下錨碇構造處，該處開口向上之錨座加勁鈹呈碗狀，未有洩水孔或導水功能，產生積水現象，復因該處鋼絞線外圍未按圖施作錨碇套筒與錨頭密接保護，亦無裝設喇叭狀之防水罩，鋼絞線、錨頭長期直接與滲入具鹽分之積水接觸，造成該處之鋼絞線、錨頭銹蝕嚴重，致南方澳大橋編號1至13之吊索端錨系統中，雖編號1至6、8號之吊索，仍分別有約90%、90%、90%、90%、80%、90%、90%之吊索有效斷面積比例，惟編號7、9至13號之吊索，僅分別剩約31%、70%、23%、22%、27%、23%之吊索有效斷面積比例，使全數吊索所能承受之總拉力大幅減少。

四、嗣於108年10月1日9時30分許，台灣中油股份有限公司（下稱中油公司）員工張建昌駕駛車牌號碼000-000號油罐車由西往東方向行經南方澳大橋，因吊索端錨系統編號7、10至13號之鋼絞線已銹蝕嚴重，所能承受之拉力大幅減少，該油罐車行至吊索端錨系統編號11號附近時，在該油罐車活載重及橋樑本身靜載重作用下，吊索端錨系統編號10號或11號之吊索所承受之拉力，已超過該吊索鋼絞線銹蝕後有效斷面積所能承受之極限負載，因而吊索先行斷裂，再經應力重新分配，引發連鎖之吊索斷裂及錨頭破裂等效應，橋體因此斷裂坍塌，壓毀當時分別停泊在大橋下方之新臺勝366號、新臺勝266號、新臺勝33號等漁船，油罐車亦跌落地面，使漁船上之印尼籍漁工ERCONA、MOHAMAD DOMIRI、WARTONO及菲律賓籍漁工ESCALICAS ROMULO JR ILUSTRISIMO、SERENCIO AN

01 DREE ABREGANA、IMPANG GEORGE JAGMIS等6人因創傷性休克
02 傷重不治死亡，油罐車駕駛張建昌則受有胸部挫傷併右側第
03 10-11肋骨骨折及左側第2-10肋骨骨折及氣血胸、左側股骨
04 骨折、腹部鈍傷併脾臟及左側腎臟撕裂傷、骨盆骨折併髂動
05 脈出血、左側骰骨骨折及雙側恥骨骨折、右側第一、二腰椎
06 橫突骨折、頭部外傷併臉部撕裂傷等傷害（林群峰、吳阿
07 乾、邊曉耕、陳國雄涉犯過失傷害部分，經本院不另為公訴
08 不受理之諭知，詳後述）。

09 五、案經臺灣宜蘭地方檢察署檢察官簽分後偵查起訴。

10 理 由

11 甲、有罪部分

12 壹、證據能力

13 一、對被告林群峰、邊曉耕而言

14 按被告以外之人於審判外之陳述，雖不符刑事訴訟法第159
15 條之1至之4等4條規定，而經當事人於審判程序同意作為證
16 據，法院審酌該陳述作成時之情況，認為適當者，亦得作為
17 證據，同法第159條之5第1項定有明文。查本判決所引用以
18 下被告以外之人於審判外作成之相關供述證據，檢察官、被
19 告林群峰、邊曉耕於本院準備程序均表示無意見而不予爭
20 執，亦未於言詞辯論終結前聲明異議，本院審酌上開證據資
21 料製作時之情況，尚無違法不當及證明力明顯過低之瑕疵，
22 亦認為以之作為證據應屬適當，故認前揭證據資料均有證據
23 能力。

24 二、對被告吳阿乾、陳國雄而言

25 （一）被告吳阿乾有爭執部分

26 被告以外之人於審判外之言詞或書面陳述，除法律有規定
27 者外，不得作為證據，刑事訴訟法第159條第1項定有明
28 文。被告吳阿乾及其辯護人對於證人即共同被告林群峰、
29 陳國雄、邊曉耕、證人陳坤榮於調查站詢問、檢察事務官
30 詢問時所為陳述之證據能力有爭執，依上開規定，認上開
31 證人於調查站詢問及檢察事務官詢問時所為之陳述，均無

證據能力。至於證人即同案被告方碩堂、黃維力於調查站詢問、檢察事務官詢問時之陳述，固經被告吳阿乾之辯護人爭執證據能力，然此部分未經本院援引為本案判決所憑證據，故不再贅述證據能力之有無。

（二）被告陳國雄有爭執部分

被告陳國雄及其辯護人對於證人即同案被告林群峰、邊曉耕、吳阿乾於調查站詢問、檢察事務官詢問陳述之證據能力有爭執，依上開規定，認上開證人於調查站詢問及檢察事務官詢問時所為之陳述，均無證據能力。至於證人即同案被告方碩堂、黃維力於調查站詢問、檢察事務官詢問時之陳述，證人王炤烈於檢察事務官詢問時所為之陳述，固經被告陳國雄之辯護人爭執證據能力，然此部分未經本院援引為本案判決所憑證據，故不再贅述證據能力之有無。

（三）被告吳阿乾、陳國雄及其等辯護人除爭執上開供述證據之證據能力外，對於本院其餘所引供述證據之證據能力，均表示無意見。爰審酌本案其他供述證據製作時之情況，並無不當取供及證明力明顯過低之瑕疵，依刑事訴訟法第159條之5第1項規定，前開供述證據對被告吳阿乾、陳國雄而言，均有證據能力。

三、按鑑定人由審判長、受命法官或檢察官就下列之人選任一人或數人充任之：一、就鑑定事項有特別知識經驗者。二、經政府機關委任有鑑定職務者，刑事訴訟法第198條定有明文。查卷附財團法人臺灣營建研究院（下稱臺灣營建研究院）鑑定報告，係臺灣宜蘭地方檢察署檢察官囑託專業鑑定機關針對本件事故原因進行鑑定，以土木、營建技術角度，藉由災後現場勘查之資料蒐集、國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）調查報告及交通部公路總局委託土木水利學會之探討、臺灣特殊橋樑使用狀況和環境暴露條件等，分析斷橋可能肇因與各種因果關係，以機關名義出具之鑑定意見，待鑑事項與本案密切相關，且鑑定機關取證資料、歷次鑑定諮詢及專家訪談等，均包含本案涉案事實在內，此觀諸

前開報告甚明，足供司法機關承辦本案之參考，具證據共通性，自有證據能力。被告吳阿乾、陳國雄及其等辯護人空言泛稱該鑑定報告立場不客觀而無證據能力云云，僅係臆測之詞，不足採取。

四、被告陳國雄及其辯護人雖以與本案無關連性為由；被告邊曉耕則以過往僅見過中文版為由，爭執法國Freeyssinet（下稱法西奈）公司年報、型錄資料之證據能力。惟此部分未經本院援引為本案判決所憑證據，亦不再贅述證據能力之有無。

五、至本院其餘所引非供述證據之證據能力部分，被告4人均表示同意有證據能力或無意見，且前開非供述證據，均與本件事實具有自然關連性，且核屬書證、物證性質，又查無事證足認有違背法定程序或經偽造、變造所取得等證據排除之情事，復經本院依刑事訴訟法第164條、第165條踐行物證、書證之調查程序，認均有證據能力。

貳、本案不爭執事項與被告林群峰、吳阿乾、邊曉耕、陳國雄各自之辯解

一、被告林群峰、吳阿乾、陳國雄、邊曉耕均不爭執（本院卷二第241至242頁、第365至366頁），且有起訴書證據清單及補充理由書所列相關證據可佐，足堪認定之客觀事實：

（一）南方澳大橋工程為亞新公司受宜蘭縣政府委託規劃設計，宜蘭縣政府於84年12月31日辦理南方澳大橋工程公開招標，於85年1月16日開標，由立永公司得標，於85年1月22日簽訂工程合約；宜蘭縣政府另將南方澳大橋工程之監造服務工作，委託亞新公司辦理；立永公司於85年1月27日申報開工，於87年7月23日申報完工，宜蘭縣政府於87年9月14日初驗合格，於87年11月26日複驗合格，宜蘭縣政府驗收完竣後，於87年12月25日以87府農工字第152028號函檢送南方澳大橋工程之「工程結算驗收證明書」、「工程竣工決結算圖表」予基隆港務局及其轄下蘇澳分局，將南方澳大橋及其銜接引道移交予基隆港務局及其轄下蘇澳分

01 局管養維護。

02 (二) 被告林群峰係立永公司負責人，被告吳阿乾係立永公司承
03 攬南方澳大橋工程之現場工地主任，被告陳國雄係亞新公
04 司派駐工地現場之監造人員。

05 (三) 依宜蘭縣政府與承包商立永公司簽訂之工程合約及設計圖
06 說，並未指定端錨系統使用廠牌，僅於工程合約第一冊施
07 工說明「壹、施工說明（橋樑、道路工程）」之「第五章
08 鋼橋材料規格、製作及架設說明書」之「2.3吊索及附
09 件」規定「吊索及聯結器（即指端錨系統）等附件應使用
10 日本東京製鋼、日本新構造技術SEEE、美國USS TIGER BR
11 AND及BETHELEHAM STEEL CORP或其他同等品之專門用於鋼
12 繫拱橋之吊索聯結器」。

13 (四) 臺灣宜蘭地方檢察署檢察官於南方澳大橋坍塌斷裂後，針
14 對南方澳大橋主橋鋼索結構、錨錠結構之材質特性檢測及
15 破斷分析，囑託國家中山科學研究院（下稱中科院）進行
16 鑑定；就南方澳大橋主橋之鋼絞線、錨頭及鋼鈎強度等項
17 目，囑託財團法人國家實驗研究院國家地震工程研究中心
18 （下稱國震中心）進行檢測、試驗及鑑定。經中科院、國
19 震中心鑑定結果，顯示吊索端錨系統編號1號至13號之吊
20 索有效斷面積比例，分別剩約90%、90%、90%、90%、8
21 0%、90%、31%、90%、70%、23%、22%、27%、23%，導致吊
22 索所能承受之拉力大幅減少。

23 (五) 中油員工張建昌於如上開事實欄四所示時、地，駕駛油罐
24 車行經南方澳大橋時，因前揭鋼絞線銹蝕嚴重，前述吊索
25 所承受拉力已超過極限導致斷裂，引發連鎖之吊索斷裂、
26 錨頭破裂等效應，橋體斷裂坍塌，壓毀停泊大橋下方漁
27 船，致印尼籍漁工ERCONA、MOHAMAD DOMIRI、WARTONO及
28 菲律賓籍漁工ESCALICAS ROMULO JR ILUSTRISIMO、SEREN
29 CIO ANDREE ABREGANA、IMPANG GEORGE JAGMIS等6人（下
30 稱被害人6人）因創傷性休克傷重不治死亡。

31 二、被告林群峰辯稱：我雖是承攬南方澳大橋施工之立永公司之

01 負責人，但我有交代要按圖施工，我是負責財務資金，工地
02 現場是工地主任吳阿乾負責，我已盡注意義務。

03 三、被告吳阿乾辯稱：不論起訴書、臺灣營建研究院或運安會之
04 調查報告，均認施工單位應依竣工圖施作主橋吊索端錨系
05 統，卻未按圖施作。然本件工程圖說應有設計圖、施工圖、
06 驗收用竣工圖、結算用竣工圖。檢察官引為本案證據之竣工
07 驗收決結算圖表所附竣工圖係亞新公司為供結算之用提出，
08 被告吳阿乾無從知悉。被告吳阿乾係依施作廠商提報，經監
09 造單位審查程序之施工圖進行施工，經亞新公司審查及宜蘭
10 縣政府驗收通過，已盡按圖施工之注意義務。

11 四、被告陳國雄辯稱：

12 （一）被告陳國雄係以設計圖、施工計畫、施工圖為據，監造南
13 方澳大橋工程。起訴書認定被告陳國雄未按竣工圖監造，
14 然該竣工圖並非立永公司製作，而係亞新公司繪圖人員製
15 作後，再由被告陳國雄簽名，程序上無法稱之為竣工圖。
16 依工程契約書及證人陳坤榮之證述，本案施工、監造及竣
17 工之依據及程序為：1. 施工廠商依設計圖及施工說明書規
18 定繪製施工詳圖。2. 監造廠商審定施工詳圖後，送請業主
19 宜蘭縣政府核定備查。3. 施工廠商依據施工詳圖，製作樣
20 尺裁切鋼料及鋼構。4. 按施工詳圖施工。5. 竣工驗收：如
21 有與設計圖或說明書不符之處，應在業主宜蘭縣政府指定
22 期限內修補完成。故該工程施工、監造、竣工驗收之依據
23 係設計圖、施工說明書，並非竣工圖。況竣工圖圖號S-12
24 顯示外露之金屬保護箱體為圓形，然實際施作為白色長方
25 形箱體，驗收人員若依此竣工圖驗收，不可能沒有發現此
26 明顯差異，可見該竣工圖並非施工或驗收之依據。

27 （二）依被告陳國雄之記憶，立永公司選用之吊索及聯結器，並
28 非施工說明書所例示之4家公司產品，而係由英國BRIDON
29 INTERNATIONAL LTD. 生產之吊索，法國法西奈公司生產之
30 錨座、承壓環、夾片，及白色金屬箱體與HDPE套管所組成
31 之錨定系統。立永公司提出之施工圖含HDPE吊索保護套

01 管、吊索保護套帽（金屬箱體）、吊索區澆灌混凝土包
02 覆，具備防水功能，被告陳國雄初始予以拒絕退件，但立
03 永公司代表林憲三主張上開物件屬於與施工說明書規定之
04 同等品，被告陳國雄為確認是否屬同等品，曾會同營造單
05 位、監造單位及業主開會確認，經核定後再予施工，此有
06 臺灣省宜蘭縣政府農業局材料設備品質查證紀錄表所附進
07 口報單、查證紀錄等件（即本院卷一第397至420頁之被證
08 2、被證3）可以證明。此外，由南方澳大橋工程86年8月2
09 6日第16次施工協調會會議記錄中決議編號15-16-24記
10 載：「主橋吊索用之棗紅色HDPE管有異常退色現象，請通
11 知製造商前來查看，並更換該批材料。」，可證明棗紅色
12 HDPE管係主橋吊索之施工圖或施工計畫之一部份。

13 （三）至於為何竣工圖與實際施工情形不一致，係因南方澳大橋
14 工程發包時，並未約定應由何人製作契約文件（包括工程
15 契約、設計監造契約），宜蘭縣政府承辦人員於南方澳大
16 橋工程初驗後，方指示被告陳國雄製作「竣工驗收決結算
17 圖表」，被告陳國雄迫於無奈，才便宜行事將手中現有型
18 錄直接請亞新公司繪圖人員予以套繪。

19 （四）南方澳大橋竣工後，需透過專業、經常性檢測維護，始能
20 維持橋樑安全。本件事故係因欠缺專業檢測維護保養所
21 致，與被告陳國雄執行之監造工作無關。被告陳國雄監造
22 系爭工程並無過失，與本件事故造成被害人6人之死亡亦
23 無因果關係。

24 五、被告邊曉耕辯稱：九鼎公司雖有分包南方澳大橋吊索端錨系
25 統工程，但九鼎公司於83年6月30日即停止營業，我是在78
26 年至83年擔任該公司副總經理；南方澳大橋工程施作時，我
27 只是在場幫忙協調，幫忙看預埋套管方式、順序、角度正確
28 與否，施預力時幫忙記錄，並與監造協調是否增加壓力；吊
29 索端錨系統之材料是使用法西奈預力系統，由公司負責人張
30 傳家負責進口作業，產品說明書是新加坡分公司印的中文版
31 說明；裝設預力系統時我一定會在場，不知道為何現場施作

01 內容與竣工圖不一樣。

02 參、認定犯罪事實所憑之證據及理由

03 一、南方澳大橋吊索端錨系統之施工及監造單位，應據以施作、
04 監造之施工說明書、工程圖樣、施工計畫等內容，與竣工驗
05 收決結算圖表所附竣工圖內容當無明顯差異而大致相符：

06 (一) 南方澳大橋之設計、施工、完工驗收等資料，雖因宜蘭縣
07 政府「檔案分類暨保存年限基準表」保存年限為10年，相
08 關設計圖、施工圖、竣工圖、監工日誌、結構計算書、工
09 程日報表、估驗紀錄、驗收紀錄等資料已逾保存年限而遭
10 銷毀，有該府108年10月15日府農發字第1080171225號函
11 (他卷一第207至209頁)可稽。惟由工程合約第5條、第6
12 條、第8條第2款(偵卷一第32至36頁)，及合約附件施工
13 說明書第5章第3.1節(1)(偵卷一第67頁)等規定，可知立
14 永公司應按施工說明書及工程圖樣施工，監造人員亦應按
15 此範圍監督；立永公司於工程合約訂立後，應按施工說明
16 書及工程圖樣之規定及精神，編製工程鋼構造部分之施工
17 計畫、工程預定進度表及繪製施工詳圖，送核定、認可
18 後，始得製作樣尺裁切鋼料、製作鋼構部分。

19 (二) 被告陳國雄於本院審理時雖辯稱：竣工圖內容與原本施工
20 圖、實際施工狀況並非一致，我是便宜行事而將手中現有
21 型錄直接請亞新公司繪圖人員套繪為竣工圖云云。惟假使
22 經提報送審核准之吊索端錨系統施工圖，確僅設計於吊索
23 外加HDPE套管及其外包覆金屬箱體，則監造單位以原本施
24 工圖為據，再按實際施作狀況繪製竣工圖，並無困難，被
25 告陳國雄何以大費周章另覓其他型錄，再委請繪圖人員繪
26 製與現況不符且屬隱蔽部分之圖號S-10之固定端、施拉端
27 錨頭詳圖，徒增誤導驗收及後續管理單位之困擾。被告陳
28 國雄前開辯解，與一般經驗法則尚有不符，已難遽信。

29 (三) 又觀諸該竣工驗收決結算圖表，檢附會同各單位簽名確認
30 之營繕工程驗收紀錄、再驗紀錄、初驗紀錄，所附竣工圖
31 除圖表外亦含詳細文字說明，又該文件係供辦理造價達新

01 臺幣（下同）2億5千萬餘元工程之驗收、決結算等事項之
02 正式憑據，即無隨意以與本案工程無關之型錄套繪充數之
03 理。再者，被告陳國雄於偵查中亦陳稱：竣工圖是用立永
04 公司提送施工計畫裡面的型錄，是我放進結算書圖裡，因
05 為施工圖量非常大，我就單純以施工計畫內的繪製，我送
06 的竣工結算書圖，也經過業主驗收結案程序並確認，業主
07 決結算與我出的圖表是吻合的等語（偵卷一第169至171
08 頁），可見上開竣工圖係本於按合約規定及精神編製之施
09 工計畫製作，作為正式結算之用。參以證人即當時為宜蘭
10 縣政府農業局技士、負責南方澳大橋工程複驗之張文哲於
11 偵查中證稱：我依據上開竣工圖及契約書辦理複驗，竣工
12 圖是契約的一部分，若契約圖說與竣工圖不一致，我會去
13 看是否曾變更契約，若有變更契約，則依竣工圖內容處理
14 等語（偵卷一第263至266頁）；又被告陳國雄於本院審理
15 時以證人身分證述：該竣工圖係87年8月21日製作，送結
16 算是87年9月30日等語（本院卷四第305至307頁）；而依
17 卷附竣工驗收決結算圖表所附驗收紀錄等資料（偵卷一第
18 82至86頁），南方澳大橋工程複驗係於87年11月間進行，
19 則證人張文哲證稱其持已送交宜蘭縣政府之竣工圖進行複
20 驗一節，時序上並無矛盾，應屬可採，亦堪認前開竣工圖
21 與工程圖樣及施工說明書、施工計畫之要求，當無明顯差
22 異而大致相符，本案始得順利辦理工程複驗及結算等事
23 宜。

24 二、臺灣營建研究院、運安會對於本件事故之調查結果，及南方
25 澳大橋坍塌斷裂之原因：

26 （一）臺灣營建研究院與相關調查單位共同勘查事故現場，並檢
27 視施工說明及竣工圖說內容後，認定略以：

28 （一）經檢視南方澳大橋端錨系統之竣工圖後發現，其上、下端
29 錨之錨頭處應裝設有一120公分之錨碇套筒與之固定密
30 接，並在其外部及與錨頭連接之吊索外部再包覆一類似喇
31 叭狀之防水罩元件，最後再連接至HDPE保護外套管，然勘

查實際之端錨系統竣工方式，係於吊索外直接外加一未與錨頭密接且會滑動之紅色HDPE套管，並於大梁橋面板上方裝設一方型金屬材質箱體包覆HDPE套管外部，但並無另外再裝設一金屬製錨碇套筒與喇叭狀之防水罩，此種施作方式會容易使吊索直接與沿HDPE套管外壁滲入之雨水接觸，影響吊索與其端錨構造之防蝕功能…端錨系統竣工圖中之錨碇套管一般應為金屬製造…設置錨碇套管的主要作用即是為了達到吊索防水的效果…現場採類似保護HDPE外套管的施工方式是於大梁橋面板上方再包覆一方型的金屬材質箱體，惟此箱體與HDPE套管的密接方式（接合處填縫膠硬質劣化）並無法有效阻隔雨水不滲入到箱型梁內，同樣影響到吊索與其端錨構造之防蝕、防水功能…關於南方澳大橋端錨系統是否為採用法國法西奈公司生產產品，由於相關舉證資料皆已銷毀，且經進一步比對麥帥二橋所用之端錨系統，亦發現南方澳大橋錨頭材質及構造似非法西奈原廠出廠之材料品質，同時錨頭品質存在有不佳之狀況，惟錨頭品質不佳與是否使用法西奈端錨系統之間有否絕對關連性，由上述提出之相關證據力現階段仍可能尚顯不足。…施工單位有未按照竣工圖說裝設金屬製錨碇套筒及喇叭狀防水罩元件之缺失，監造單位亦未盡監督工程責任施工之責任，導致其在不當之施作過程下，使防水要求似無法有力達到阻絕外部雨水滲入之隔離功能，進而使錨碇機構長期處於積水且潮濕的封閉環境下，直接造成端錨系統呈現嚴重銹蝕而失效（臺灣營建研究院調查報告第107至110頁）。

(二)本次斷橋事故之根本原因：a. 施工單位未按圖施作（未裝設密接之錨碇套筒及喇叭狀防水保護罩、另增設以填縫膠接合之金屬材質箱體），監造單位未盡監督工程施工之責任，導致端錨系統在不當之施作工程下，造成其材料強度不足，更長期處於積水潮濕環境中，終而銹蝕失效。b. 橋樑法定及契約規定管養單位臺灣港務公司長期權責不明，

01 橋樑定期檢查制度未執行到位、評估作業多年無法有效依
02 約落實（臺灣營建研究院調查報告第139頁）。

03 （二）又運安會調查本次運輸事故，亦略認：

04 （一）與肇因有關之調查發現：

- 05 1. 南方澳大橋位於漁港出海口，屬重鹽害、高濕度區域。
06 大橋於使用多年後，中央分隔島金屬箱體與HDPE套管之
07 防水接縫封條發生硬質破壞，雨水沿HDPE套管滲入槽狀
08 之錨碇機構而產生積水現象，橋面端錨與鋼絞線長時間
09 處於具鹽分的積水環境中，造成積水線附近之鋼絞線嚴
10 重銹蝕，致使10、11、12、13號橋面端錨處之數束鋼絞
11 線於事故發生前陸續銹斷，吊索有效殘餘截面積僅剩約
12 22至27%。
 - 13 2. 當中油油罐車行經大橋10號吊索附近，11號吊索系統生
14 銹鋼絞線之殘餘強度因無法承受負載而斷裂，接著相鄰
15 之吊索、吊索系統橋面端錨處之銹蝕鋼絞線陸續斷裂，
16 陸續造成8號、6號錨頭及7號吊索、4、5號錨頭、3號錨
17 頭、2號錨頭，及1號錨頭等其他吊索系統之連鎖破壞。
 - 18 3. 大橋吊索系統開始破壞，橋面大梁鋼構應力隨著吊索破
19 壞數目之增加而逐漸上升，當吊索全數破壞時，橋面大
20 梁鋼構已產生顯著破壞，導致大橋斷裂崩塌。
 - 21 4. 南方澳大橋為一雙叉式單拱設計之特殊性橋樑，重要承
22 載構件如吊索及端錨系統，皆位於拱架、套管，或大橋
23 鋼箱梁等隱蔽處，應依該橋結構力學行為及構件特殊
24 性，定期執行特殊性橋樑檢測，較能掌握橋樑結構之健
25 全度。然事故發生前，我國橋樑屬性定位及主管機關相
26 關法規不完整，特殊性橋樑檢測方式及規範指引不完
27 備，且未落實執行，致該橋於竣工後執行過之7次橋樑
28 檢測皆為定期目視檢測，且事故前3年7個月間，未有任何
29 橋樑檢測（運安會調查報告第一冊第1至2頁）。
- 30 （二）比對斷橋後實際取得之端錨系統，與竣工圖記載之端錨系
31 統多處不符：…。2. 上、下端錨組立剖面圖皆顯示，連接

01 錨頭之吊索外部以類似喇叭口之保護套管包覆後，再連接
02 至HDPE套管，實際施工方式則為吊索直接包覆HDPE套管，
03 無喇叭口套管…（運安會調查報告第一冊第206至207
04 頁）。

05 (三)檢視南方澳大橋端錨系統主要防水方式，HDPE套管由拱圈
06 開孔內布置橋面端錨處，HDPE套管進入橋面內部後，與錨
07 定機構間並沒有鎖固機構的設計，而僅以本身重量相接於
08 橋面錨定機構。橋面中央分隔島之金屬材質箱體未見於竣
09 工圖上，該箱體內部表面即接合面有嚴重銹蝕現象，已出
10 現腐蝕剝離狀況…中央分隔島金屬箱體與HDPE套管之接縫
11 封條硬質劣化，具鹽分的水易沿HDPE套管滲入錨定機構，
12 然而開口向上之錨定機構未有洩水孔或導水功能，因此易
13 出現積水現象，HDPE套管與錨定機構相接處無防水裝置，
14 該處鋼絞線與端錨可能直接浸入水中，易產生銹蝕。事故
15 大橋端錨系統水密性劣化破壞後，無法有效隔絕腐蝕因
16 子，若無定期維護與管理，端錨系統易發生銹蝕（運安會
17 調查報告第一冊第211至212頁）。

18 (三) 本院審酌上開機關均具專業，取證過程嚴謹，並以科學方
19 法分析本件事故可能肇因與各種因果關係，結論亦大致相
20 符，堪以採認。從而，依上開調查報告，可認南方澳大橋
21 實際施作之吊索端錨系統，主要因與前述竣工圖據以為本
22 之施工說明書及工程圖樣中關於應裝設密接之錨碇套筒及
23 喇叭狀防水保護罩之設計不符，另增設僅以填縫膠接合之
24 金屬材質箱體，致端錨系統長期處於積水潮濕環境中，復
25 因事故前橋樑屬性定位及相關法規不完整，未落實針對特
26 殊性橋樑之檢測，未及時發現上情予以改善，終致銹蝕失
27 效，造成橋樑坍塌斷裂一節，應堪以認定。

28 三、被告林群峰雖以前詞置辯，惟查：

29 (一) 被告林群峰於調詢、檢察事務官詢問時自陳：立永公司派
30 駐工地現場有工地主任吳阿乾及其他協助人員3至4名，公
31 司內有5名會計人員，有1名俗稱大會計，負責開立支票與

01 銀行聯繫貸放款事宜，開立支票需經由我叔叔林東河、我
02 本人及大會計蓋章，才能至銀行提款，公司沒有細分工務
03 部、採購部等部門，剛開始是我跟我叔叔一起創業；南方
04 澳大橋及各子項目都是由我及林東河共同研商後才決定與
05 哪一家廠商配合施作；採購錨頭纜線是我叔叔提資料給
06 我，我有跟廠商碰頭，關於公司對錨頭鋼纜施工計畫書之
07 製作及相關進口資料送審，是廠商提出計畫書給我們，再
08 以立永公司名義提報監造單位審查，監造同意後才進行採
09 購及發包給專業廠商等語（他卷四之二第262頁反面、第2
10 63頁、他卷四之二第265至268頁）。參酌竣工驗收決結算
11 圖表所附營繕工程驗收紀錄、再驗紀錄、初驗紀錄亦均有
12 被告林群峰所為之原名「林志忠」簽名（偵卷一第82、8
13 4、87至88頁），被告林群峰於本院審理時亦陳述：上開
14 「林志忠」簽名為我所簽，初驗複驗時我都有在現場，初
15 驗認應改善之事項，我也有督促下屬改善（本院卷四第35
16 0頁），可見立永公司組織規模非大，被告林群峰雖為立
17 永公司負責人，然依該公司之分層負責範圍，其對於南方
18 澳大橋吊索端錨系統材料之採購過程，及後續驗收事宜皆
19 有參與，且涉入程度深，並非全然授權工地主任處理而對
20 工程無實質掌控監督。

21 （二）參以證人吳阿乾於檢察事務官、檢察官詢問時證稱：林群
22 峰是老闆，我依指示管理工地，哪些工班何時要進場，請
23 林群峰預先進行採購、發包事宜，南方澳大橋鋼橋材料及
24 錨頭纜線部分有些牽涉國外進口，因要送審，主要由林群
25 峰進行採購；鋼纜錨頭施工計畫書及相關進口資料送審，
26 是公司處理；吊索端錨系統的材料是林群峰自己買的，廠
27 牌都是送審合格，工地由我調配協調等語（他卷四之一第
28 253至254頁、偵卷一第148頁反面）。另由證人邊曉耕於
29 調詢、檢察官詢問時證述：林群峰施作南方澳大橋期間，
30 有向九鼎公司採購材料，由我們九鼎公司提供錨頭及鋼絞
31 線的產品目錄給林群峰，由林群峰送目錄給業主及設計監

01 造，審查通過後，林群峰才會向九鼎公司採購，九鼎公司
02 會依林群峰採購樣式出貨，前置作業約耗時3個月；立永
03 公司負責人林群峰要使用法西奈的產品，他透過朋友牽線
04 跟我們公司接洽，我們承攬的就是錨頭跟鋼纜等語（他卷
05 九第91至93頁、第95至96頁），亦可徵被告林群峰將吊索
06 端錨系統工程分包後，仍參與吊索端錨系統材料之採購，
07 對工程進行有實質掌控權限。

08 （三）從而，被告林群峰為承攬南方澳大橋工程之立永公司之負
09 責人，且其參與程度深，有實質掌控及監督權限，自應督
10 促立永公司及分包廠商依約履行。然南方澳大橋實際施作
11 之吊索端錨系統有前述未按圖施作之情形，且依當時情
12 形，亦無不能注意之情形，被告林群峰對此顯有疏失甚
13 明。其辯稱僅負責財務，既交代下屬按圖施作，已盡注意
14 義務云云，並不足採。

15 四、被告吳阿乾雖以前詞置辯，惟查：

16 （一）證人即當時為宜蘭縣政府農業局技士、承辦南方澳大橋工
17 程相關業務之陳坤榮於偵查、本院審理時證稱：端錨系統
18 安裝前我並未去看，安裝完畢後我去現場，但看不到裡面
19 的狀況，亞新公司於現場有派駐監造，我們並無人力或能
20 力去判斷專業的施工性質及材料，看得到的部分都會去驗
21 收，隱蔽的部分依據監造資料來查看處理，真的都看不
22 見，由廠商及監造負責，而被告陳國雄所提之臺灣省宜蘭
23 縣政府農業局材料設備品質查證紀錄表所附進口報單、查
24 證紀錄等件（即本院卷一第397至420頁之被證2、3），是
25 監造單位審核後再給我，這附件是英文，給我看也看不
26 懂，關於施作的紅色HDPE套管、白色金屬箱體，因為現場
27 有監工在負責，監工沒有問題，我們就沒有問題，施工實
28 況與圖說的差異，應該是沒有看那麼仔細等語（偵卷一第
29 252至253頁、本院卷三第185至205頁）；證人張文哲亦於
30 偵查中證稱：我負責複驗，是抽驗性質，我當初抽驗工程
31 時，並無抽驗錨頭部分，也沒有抽驗金屬箱體，沒有注意

01 到，我們對特殊專業工程沒有專業知識，所以都由監造去
02 處理，抽驗時端錨系統都已埋到裡面看不見，也就沒發現
03 未按竣工圖施作，我的專業是農業工程，對於特殊工程我
04 沒有專業知識等語（偵卷一第263至266頁）。由前開證人
05 之證詞，可見宜蘭縣政府之相關承辦、驗收人員，對南方
06 澳大橋工程吊索端錨系統有無依約按圖施作，因受限於時
07 間及專業能力，並未仔細核對，多仰賴監造單位之判斷，
08 然南方澳大橋實際施作之吊索端錨系統，既有前述未按圖
09 施作之情形，自不能以該工程經宜蘭縣政府驗收通過，而
10 推論被告吳阿乾及分包廠商已按圖施工。

11 （二）從而，被告吳阿乾既為承攬南方澳大橋工程之立永公司之
12 工地主任，顯有依合約履行，及監督分包工程之九鼎公司
13 或現場承作之邊曉耕依約按圖施作之注意義務。而本案實
14 際施作之吊索端錨系統有前述與工程圖樣不符之情形，且
15 依當時情形，亦無不能注意之情形，則被告吳阿乾就此顯
16 有過失甚明。

17 五、被告陳國雄雖以前詞置辯，惟查：

18 （一）被告陳國雄所提出之臺灣省宜蘭縣政府農業局材料設備品
19 質查證紀錄表所附進口報單、查證紀錄等件（即本院卷一
20 第397至420頁之被證2、被證3），固記載主橋吊索係向BR
21 IDON INTERNATIONAL LTD.進口，主橋吊索聯結器係向法
22 西奈進口，均經原廠檢驗等情，惟該等文件僅得證明所使
23 用吊索端錨系統構件之材料來源，並無法證明南方澳大橋
24 工程有按圖施作或監造。且證人陳坤榮於本院審理時如前
25 述證稱：這附件是英文，給我看也看不懂等語，足見其僅
26 仰賴監造單位之判斷而為形式上複核，並無能力確認該等
27 文件之真實性，亦無能力核對用以施作之材料構件是否合
28 於工程圖樣之要求。而南方澳大橋吊索端錨系統實際施工
29 方式經運安會比對後，認僅吊索直接包覆HDPE套管，無喇
30 叭口套管，與工程圖樣不符，已如前述，即難謂被告陳國
31 雄有按圖監造。

01 (二) 被告陳國雄雖又以南方澳大橋工程86年8月26日第16次施
02 工協調會會議記錄中決議編號15-16-24記載：「主橋吊索
03 用之棗紅色HDPE管有異常退色現象，請通知製造商前來查
04 看，並更換該批材料。」(本院卷三第222頁)，欲證明
05 棗紅色HDPE管係主橋吊索之施工圖或施工計畫之一部份，
06 惟工程圖樣本即要求連接錨頭之吊索外部以類似喇叭口之
07 保護套管包覆後，再連接至HDPE套管，業如前述，故HDPE
08 套管為工程圖樣之要求之一部並無疑義，而南方澳大橋吊
09 索端錨系統之實際施工方式為吊索直接包覆HDPE套管，無
10 喇叭口套管，業如前述，是被告陳國雄所提之該等文件並
11 無法證明其有按圖監造。

12 (三) 從而，被告陳國雄既為監造單位亞新公司派駐南方澳大橋
13 工程工地現場之監造人員，顯有監督廠商按圖施作，按圖
14 監造之注意義務。而本案實際施作之吊索端錨系統，有前
15 述與工程圖樣不符之情形，且依當時情形，亦無不能注意
16 之情形，則被告陳國雄就此顯有過失甚明。

17 六、被告邊曉耕雖以前詞置辯，惟查：

18 (一) 九鼎公司於77年1月28日設立，曾於85年5月1日至86年4月
19 30日暫停營業，嗣經臺北市政府於95年4月28日以府建商
20 字第09571049200號函廢止公司登記之事實，有九鼎公司
21 變更登記事項卡(本院卷二第395至400頁)在卷可稽。故
22 九鼎公司於85年1月下旬南方澳大橋工程開工時，形式上
23 仍為正常營業之公司，被告邊曉耕所稱九鼎公司於83年6
24 月30日即停止營業一節，與前開公司登記事項不符，尚難
25 採信。參以被告邊曉耕於偵查時自承：我於78年至83年擔
26 任九鼎公司之副總經理，九鼎公司有承攬南方澳大橋相關
27 工程，當時不可能用我個人名義承攬，林群峰透過我曾經
28 在中華工程上班的朋友牽線，來跟我們公司接洽，我們公
29 司是由我跟他接洽，九鼎公司承攬錨頭跟鋼纜，我有到現
30 場監督，記憶中要去個4至5趟，每一趟都7至10天才完成
31 這個工程；南方澳大橋工程初步合約係九鼎公司承作，但

01 後來公司倒閉，由履約保證公司承攬（他卷九第95至96
02 頁、偵卷一第153至158頁）等語，則立永公司起初係將南
03 方澳大橋工程吊索端錨系統，分包予九鼎公司承作一節，
04 堪以認定。

05 （二）參酌被告邊曉耕於調詢時自陳：九鼎公司指派工人至現場
06 施作，我負責監看，公司技術部門也會協助，我只要到工
07 地都會跟監工見面，因為在場有些事必須會同完成等語；
08 且於檢察事務官、檢察官詢問時，對於南方澳大橋吊索端
09 錨系統材料之採購、進口報關、裝鋼纜、套管、端錨、施
10 預力等過程，均能詳細說明，工程期間更以其本人名義為
11 匯款人辦理採購材料事宜（他卷九第91至93頁、第95至96
12 頁、第178至181頁、偵卷一第153至158頁、本院卷四第45
13 頁），有匯出匯款申請書（本院卷一第414頁）可稽；且
14 證人即同案被告陳國雄於檢察事務官詢問時陳稱：我當時
15 是跟吳阿乾、邊曉耕接洽現場預力端錨部分的工程事宜
16 （偵卷一第165頁反面）；證人即同案被告林群峰於偵
17 查、本院審理時則證稱：關於南方澳大橋工程吊索及施預
18 力、吊索聯結器等項目，現場施作是邊曉耕跟他帶來的人
19 ；我印象中是邊曉耕來跟我談這筆生意（偵卷一第28至
20 29頁、本院卷四第58頁）等語，可認被告邊曉耕參與甚
21 深，亦率領工人在場施作，縱使九鼎公司嗣後有經營不善
22 改由其他公司承攬分包工程之情，仍可認定被告邊曉耕為
23 分包南方澳大橋吊索端錨系統廠商之現場工地負責人。

24 （三）從而，被告邊曉耕既為分包南方澳大橋工程廠商之現場工
25 地負責人，顯有按圖施作之注意義務。而本案實際施作之
26 吊索端錨系統，有前述與工程圖樣不符之情形，且依當時
27 情形，亦無不能注意之情形，則被告邊曉耕就此顯有過失
28 甚明。

29 七、準此，被告林群峰、吳阿乾、邊曉耕就南方澳大橋之施工方
30 面有前揭未按圖施作之過失；被告陳國雄則於監造方面有未
31 按圖監造之過失，造成端錨系統長期處於積水潮濕環境中，

01 均堪認定。而被告4人前揭過失行為，與案發前政府機關欠
02 缺針對特殊性橋樑之定期檢測規範，而未能及時改善修復南
03 方澳大橋吊索端錨系統之情況相互作用累積，導致端錨系統
04 產生嚴重銹蝕而失效，進而發生斷橋坍塌事故，造成被害人
05 6人死亡，被告4人上述過失行為，與被害人6人死亡間，自
06 具有相當因果關係，均應負過失致人於死犯行之責任。

07 肆、論罪科刑

08 一、核被告林群峰、吳阿乾、陳國雄、邊曉耕所為，致被害人6
09 人死亡，均係犯刑法第276條之過失致人於死罪。又被告林
10 群峰、吳阿乾、陳國雄、邊曉耕以一過失行為，致被害人6
11 人因而死亡，屬一行為觸犯數罪名之同種想像競合犯，應依
12 刑法第55條之規定從一重之過失致人於死罪處斷。

13 二、爰以行為人之責任為基礎，審酌南方澳大橋工程與大眾利益
14 及安全具有密切關聯，被告林群峰、吳阿乾分為承攬南方澳
15 大橋工程之立永公司之負責人、工地主任，被告邊曉耕則為
16 分包廠商之工地主任，本應依施工說明書及工程圖樣施作吊
17 索端錨系統，被告林群峰應監督立永公司人員及分包廠商依
18 約履行，被告吳阿乾、邊曉耕則均應負實際承造之責，然其
19 等未盡義務，未確實按圖施工；被告陳國雄為監造人員，並
20 受有相當之報酬，應對施工加以監督，以防止未按圖施工，
21 其重要性並不亞於實體工程之施作，且依其專業知識，自應
22 注意並能注意依規定監督承造廠商按圖施工，然其未盡義
23 務，未確實監督承造廠商按圖施工，違背其職務，其等上開
24 疏失，與案發前政府機關欠缺針對特殊性橋樑之定期檢測規
25 範，而未能及時改善修復南方澳大橋吊索端錨系統之情況相
26 互作用累積，導致端錨系統於使用20餘年後產生嚴重銹蝕而
27 失效，進而發生斷橋坍塌事故，造成被害人6人死亡之損
28 害，並審酌被告林群峰、吳阿乾、陳國雄、邊曉耕各自之素
29 行（見其等之臺灣高等法院被告全國前案紀錄表），又被告
30 4人犯後均否認犯行，並未賠償被害人6人家屬，然臺灣港務
31 股份有限公司（下稱臺灣港務公司）已賠償被害人6人家

屬，有和解協議書（本院卷四第133至165頁）可稽，兼衡其等於本院審理時自述之智識程度、家庭經濟生活狀況等一切情狀，分別量處如主文所示之刑。

伍、不另為公訴不受理諭知部分

一、公訴意旨另以：被告林群峰、吳阿乾、陳國雄、邊曉耕前述過失行為，造成南方澳大橋於上開時間坍塌斷裂，使告訴人JAEDI BIN KAMIN受有左側遠端橈骨骨折之傷害、告訴人張建昌受有如事實欄四所示之傷害，因認被告4人均涉犯刑法第284條前段之過失傷害罪嫌云云。

二、按告訴乃論之罪，告訴人於第一審辯論終結前，得撤回其告訴，刑事訴訟法第238條第1項定有明文；又起訴之程序違背規定或告訴經撤回者，法院應諭知不受理之判決，刑事訴訟法第303條第1款、第3款亦有明文。復按起訴之程序是否違背規定，應於案件起訴程序完成並繫屬於法院時，由法院進行整體審查，起訴程序若尚未完成，自無從論斷起訴程序是否合法。再者，案件繫屬時，告訴乃論之罪若欠缺告訴要件，自屬起訴程序違背規定，法院應依刑事訴訟法第303條第1款之規定，諭知不受理之判決（最高法院82年度台非字第380號判決意旨參照）。又刑事訴訟法第303條第3款規定：「告訴或請求乃論之罪，未經告訴、請求或其告訴、請求經撤回或已逾告訴期間者」，其中所謂「告訴經撤回」，係指檢察官根據合法之告訴而起訴，於訴訟繫屬後，法院審理中撤回告訴者而言，並不包括檢察官提出起訴書於法院前業已撤回告訴之情形在內。另刑法第284條前段之過失傷害罪，依同法第287條前段規定，須告訴乃論。

三、經查：

（一）本案於111年9月1日繫屬於本院，此有臺灣宜蘭地方檢察署111年8月31日宜檢嘉忠111偵3648字第1119015934號函及其上之本院收狀日期戳可憑，則起訴程式是否完備，依前揭說明，自應以提起公訴之日即本院收文之111年9月1日為斷。

01 (二) 告訴人JAEDI BIN KAMIN已於108年10月16日向臺灣宜蘭地
02 方檢察署遞狀表示撤回本案告訴，告訴人張建昌則於111
03 年9月26日具狀向本院表示撤回告訴，有刑事撤回告訴聲
04 請狀、撤回告訴狀(他卷二第123頁、本院卷一第143頁)在
05 卷可稽。依刑事訴訟法第303條第1款、第3款之規定，原
06 應就此部分為不受理判決，惟因公訴意旨認此部分過失傷
07 害罪與被告4人上開所犯過失致人於死罪間，具有想像競
08 合之裁判上一罪關係，爰不另為公訴不受理判決之諭知。

09 乙、被告方碩堂、黃維力被訴過失致人於死無罪部分

10 一、公訴及補充理由意旨略以：

11 (一) 南方澳大橋於88年間通車後，除供基隆港務局蘇澳分局本
12 身維護港區設施時運輸使用外，亦作為道路開放給民眾自
13 由通行使用，南方澳大橋及其銜接引道之道路(跨港路)
14 依專用公路管理規則第2條第1款，均應屬於公路法所定義
15 之專用公路。又南方澳大橋既為公路鋼結構橋，且屬於預
16 力吊索形式鋼拱橋之特殊性橋樑，管養維護單位自應依交
17 通部頒定之「公路鋼結構橋梁之檢測及補強規範」、「公
18 路橋樑檢測及補強規範」、「公路養護規範」等相關規
19 定，辦理橋樑檢測及維修補強，以維護橋樑整體結構保持
20 良好狀態，確保民眾通行安全。又商港法於100年12月28
21 日修正公布，101年3月1日施行，因應商港法第2條第2項
22 第1款「國際商港：由主管機關設國營事業機構經營及管
23 理；管理事項涉及公權力部分，由交通及建設部航港局
24 (下稱航港局)辦理。」之規定，於101年3月1日設立臺
25 灣港務公司，統轄基隆、臺中、高雄及花蓮四個港務分公
26 司，基隆港務局蘇澳分局則改制為臺灣港務公司基隆港務
27 分公司蘇澳港營運處(下稱蘇澳港營運處)。另航港局於
28 101年12月7日與臺灣港務公司簽訂國際商港區域內公共基
29 礎設施興建維護委託辦理契約書(下稱國際商港設施興建
30 維護委辦契約)，將國際商港(基隆港、台北港、蘇澳
31 港、花蓮港、台中港、高雄港、安平港)區域內公共基礎

設施之興建維護，委託臺灣港務公司辦理，第5條契約期間約定：「一、自中華民國101年3月1日起至105年12月31日止，契約期滿前三個月，雙方得另行協商訂定新約。二、契約期滿後新約未議定前，視同依原契約繼續委託辦理。」，契約附表載明公共基礎設施應包括「…八、橋樑。…。十一、公共道路（含溝渠、下水道、號誌、標誌、標線、道路駁坎等附屬設施）。…」；嗣於105年12月31日契約屆滿前，因航港局對於雙方合作情形及相關議題，認仍需研議協商，無法在契約期滿前3個月內簽訂新約，故於105年8月18日以航港字第1051810927號函臺灣港務公司，表明將按上揭委辦契約第5條第2項規定「契約期滿後於新約未議定前，視同依原契約繼續委託辦理」。臺灣港務公司亦以106年6月12日港總工字第1060132411號函航港局，表明上揭委辦契約已於105年12月31日期滿，惟新約未議定前，視同原契約委託辦理；其後航港局為落實國際商港設施興建維護委辦契約之執行，於106年10月間訂定「委託港務公司辦理國際及國內商港（澎湖、布袋）公共基礎設施作業程序」，供航港局、臺灣港務公司雙方有所遵循；復於108年8月14日召開研商「國際商港區域內公共基礎設施興建維護委託辦理契約書」會議，針對新契約條款加以討論並獲共識。故南方澳大橋於101年3月1日至108年10月1日間之管養維護，係航港局委託臺灣港務公司辦理，實際執行管養維護單位則為蘇澳港營運處。

（二）被告方碩堂自103年1月起至106年5月止，被告黃維力則自106年6月8日起至108年5月31日止，先後擔任蘇澳港營運處工務科經理，負責南方澳大橋管養維護事宜，本應注意南方澳大橋屬公路法所稱之專用公路，所處位置靠海潮濕多雨，長年受高鹽量海風及雨水侵蝕，且於105年至108年間，迭有載運消坡塊、土石方之重型車輛進出，對於橋梁整體結構較易產生劣化或損害，應依「公路鋼結構橋梁之檢測及補強規範」、「公路橋樑檢測及補強規範」、「公

路養護規範」等相關規定至少2年辦理1次定期檢測，且針對南方澳大橋此類特殊性橋樑，更應依橋樑特性、現地狀況及養護條件，另訂檢測及養護作業規定，竟均疏未注意及此，於渠等分別任職期間，僅就南方澳大橋進行與結構安全無涉之路燈損壞改善、伸縮縫改善、道路損壞維修、油漆等工程，均未針對南方澳大橋之特殊性，自行訂定或建請上級單位訂定有關結構安全之吊索端錨系統之檢測及養護計畫，亦未依上揭規定，辦理定期檢測，致未能發現南方澳大橋下部錨碇構造處之鋼絞線、錨頭嚴重銹蝕，及時改善修復，致於108年10月1日9時30分許，發生本件南方澳大橋坍塌斷裂事故，造成被害人6人死亡。因認被告方碩堂、黃維力所為，均係犯刑法第276條之過失致人於死罪嫌。

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。且認定不利於被告之事實，須依積極證據，苟積極證據不足為不利於被告事實之認定時，即應為有利於被告之認定，更不必有何有利之證據；犯罪事實之認定，應憑真實之證據，倘證據是否真實尚欠明確，自難以擬制推測之方式，為其判斷之基礎；刑事訴訟上證明之資料，無論為直接或間接證據，均須達於通常一般之人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度，始得據為有罪之認定，若其關於被告是否犯罪之證明未能達此程度，而有合理懷疑之存在，致使無從形成有罪之確信，根據「罪證有疑，利於被告」之證據法則，即不得遽為不利被告之認定（最高法院30年上字第816號、53年台上字第656號、76年台上字第4986號判決意旨參照）。

三、公訴人認被告方碩堂、黃維力均涉犯過失致人於死罪嫌，無非以起訴書證據清單及補充理由書所列之相關證據為其主要論據。訊據被告方碩堂、黃維力均堅詞否認有上開犯行，答辯略以：

01 (一) 被告方碩堂答辯略以：

02 (一)被告方碩堂於103年1月至106年5月9日兼代工務科經理期
03 間，均依74年1月8日修訂之「基隆港務局港區巡察工作執
04 行要點」，及101年9月19日訂頒之「臺灣港務股份有限公
05 司各項設施之巡查、維護權責作業要點」等規定，執行港
06 埠設施維護作業之工作項目及內容，上開規定並無橋樑定
07 期檢測之規定或有關檢測之規範。直至本件事故發生後，
08 臺灣港務公司方依交通部指示於109年1月7日修正「臺灣
09 港務股份有限公司各項設施之巡查、檢測及維護權責作業
10 要點」，將「檢測」設施列入工作。被告方碩堂僅為基層
11 維護單位，依當時公司規定辦理巡查、維護，已盡注意義
12 務。

13 (二)「臺灣地區橋樑管理資訊系統」前將南方澳大橋之管理機
14 關列宜蘭縣政府，宜蘭縣政府於105年10月間發覺有誤
15 後，函請交通部運輸研究所予以修正，相關來文均未告知
16 臺灣港務公司應於107年度辦理橋樑檢測等事宜。被告方
17 碩堂乃依接獲之宜蘭縣政府「105年度宜蘭縣橋樑檢測及
18 鄉鎮橋樑巡查作業委託服務」橋樑檢測期中成果報告，安
19 排下任經理應針對上開報告之建議改善事項為一般性維護
20 工作，並於106年度內完成改善，並無職務疏失。

21 (三)公路法第2條所定義之7種公路系統，包括國道、省道、市
22 道、縣道、區道、鄉道、專用公路。依公路法第4條規
23 定，前6種公路系統制定程序均需經行政院核定公告，且
24 有統一編號，南方澳大橋並未經行政院核定公告，亦無統
25 一編號，且係宜蘭縣政府所興建供公眾通行使用，並未申
26 請核准作為港區專用道路，故非屬前6種公路系統，亦非
27 屬專用公路，被告方碩堂未依公路法第33條辦理橋樑檢
28 測，並無違法。

29 (二) 被告黃維力部分答辯略以：

30 (一)起訴書係以南方澳大橋屬公路法規範之公路橋樑，蘇澳港
31 營運處為南方澳大橋之實際執行管養維護單位，應依「公

路鋼結構強梁之檢測及補強規範」、「公路橋樑檢測及補強規範」、「公路養護規範」等相關規定，辦理南方澳大橋之橋樑檢測及維修補強，被告黃維力自106年6月8日至108年5月31日為工務科經理，應針對南方澳大橋之特殊性，自行訂定或建請上級單位訂定有關結構安全之吊索端錨系統之檢測及養護計畫卻未辦理為由，認定被告黃維力就本件事故負有過失責任。然運安會調查報告已指出「…南方澳大橋所屬道路多年來因不屬於公路系統，造成無公路法定義之公路主管機關，依循交通部頒布之相關橋樑檢測及補強規範進行檢測、評估、維修及補強作業，亦未針對南方澳大橋訂定特殊性橋樑之檢測項目及檢測方式…」、「…南方澳大橋未歸類於公路法定義之國道、省道、市道、區道、鄉道及專用公路等各類公路中，故依我國現行法規，南方澳大橋並無公路法定義之公路主管機關應依公路橋樑相關檢測及養護規範負責該橋之維管作業…」等情；且交通部於107年10月24日修訂「公路橋樑檢測及補強規範」，亦未函知航政主管機關或臺灣港務股份有限公司，此有該部107年10月24日交技字第1075014465號函可稽，可見南方澳大橋並未歸類於公路法定義之各類公路中，並無「公路橋樑檢測及補強規範」、「公路養護規範」之適用。

(二)南方澳大橋位於蘇澳港與南方澳漁港間，非屬港區專用道路。另監察院調查報告指出「…據交通部109年3月23日函：『公路總局對公路管理之見解，此種非屬公路系統之村里道路，應屬地方政府所主管』…」，且臺灣港務公司110年8月23日總授基港蘇字第11013227019號函亦稱：

「…六、本案跨港路（即南方澳大橋）依據其當初設置前規劃報告之功能定位係為發展漁業觀光及改善漁港外環道路之『村里道路』或『市區道路』，並非港區『專用道路』，經參酌交通部公路總局有關公路管理之解釋，該非屬公路系統之村、鄰、里道路，由當地縣市政府主管…」

01 等情。交通部及臺灣港務公司既均認南方澳大橋非屬公路
02 系統之橋樑，如何能苛求、期待僅為工務科經理之被告黃
03 維力，可以獨排眾議，逾越主管機關及臺灣港務公司之認
04 定，依「公路橋樑檢測及補強規範」、「公路養護規範」
05 辦理南方澳大橋之定期檢測？

06 (三)臺灣港務公司僅係依商港法第2條第2項第1款之規定，受
07 航港局委託辦理維護設施，不涉及公權力，如何有能力訂
08 定橋樑檢測及養護作業之規定。且依航港局「國際（內）
09 商港建設經費負擔原則」，有關國際（內）商港區域內公
10 用道路及港區外聯外道路，凡涉及興建維護由航港建設基
11 金負擔，其餘屬日常例行性維養等所需費用，由港務公司
12 營業基金支應，可見臺灣港務公司僅須就南方澳大橋辦理
13 辦理日常性維養，不含橋樑檢測。

14 (四)南方澳大橋完工時，宜蘭縣政府並未提送「維護管理手
15 冊」予前基隆港務局。被告黃維力任職期間，仍依據亞新
16 公司之規劃報告養護原則，及「臺灣港務公司各項設施巡
17 查、維護權責作業要點」進行南方澳大橋之養護，並依同
18 案被告方碩堂於106、107年編列之計畫經費執行，且編列
19 109年度之檢測、修復及主體結構補強等預算，經航港局
20 與臺灣港務公司於108年2月會商共識編列500萬元預算辦
21 理，然因本件事務發生而不及執行。被告黃維力已盡基層
22 執行人員之注意義務，對本件事務並無過失。

23 四、按刑法上之「過失不純正不作為犯」，係結合不作為犯與過
24 失犯二者，以「作為義務」與「注意義務」分別當成不作為
25 犯與過失犯之核心概念。「作為義務」其法源依據主要係依
26 刑法第15條第1項規定：「對於犯罪結果之發生，法律上有
27 防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者
28 同。」乃以行為人是否具有「保證人地位」來判斷其在法律
29 上有無防止犯罪結果發生之義務，進而確認是否應將法益侵
30 害歸責予行為人之不作為。而「注意義務」其法源依據主要
31 來自同法第14條第1項規定：「行為人雖非故意，但按其情

01 節應注意，並能注意，而不注意者，為過失。」係以社會共
02 同生活領域中之各種安全或注意規則，來檢視行為人有無注
03 意不讓法益侵害發生之義務，進而決定其行為應否成立過失
04 犯。是上述兩種義務法源依據不同，處理問題領域亦有異，
05 或有重合交錯之情形，惟於概念上不應將「作為義務」與
06 「注意義務」相互混淆，而不能以行為人一有違反「作為義
07 務」即認違背「注意義務」。換言之，保證人地位僅是行為
08 人「作為義務」之理由，無法直接從保證人地位導出「作為
09 義務」之內容。至行為人是否違反「注意義務」仍應以行為
10 人在客觀上得否預見並避免法益侵害結果為其要件。非謂行
11 為人一經立於保證人地位，即應課予杜絕所有可能發生一切
12 危害結果之絕對責任，仍應以依日常生活經驗有預見可能，
13 且於事實上具防止避免之可能性，亦即須以該結果之發生，
14 係可歸責於保證人之過失不作為，方得論以過失不純正不作
15 為犯（最高法院107年度台上字第4276號判決意旨參照）。

16 五、檢察官、被告方碩堂、黃維力及其等辯護人均不爭執，且有
17 起訴書證據清單及補充理由書所列之供述、非供述證據可
18 佐，足堪認定之客觀事實：

19 （一）被告方碩堂自103年1月起至106年5月中旬止，被告黃維力
20 自106年6月8日起至108年5月31日止，先後擔任蘇澳港營
21 運處工務科經理。

22 （二）臺灣港務公司自101年3月1日起，受航港局委託辦理國際
23 商港公共基礎設施之興建維護。蘇澳港營運處工務科之任
24 務職掌為「1. 工程計畫之擬訂及工程概算之審核、編制
25 事；2. 重大及新建工程設計、變更修正及查勘擬議處理事
26 項；3. 施工預算；4. 施工督導、考核、驗收及決業務；5.
27 施工管理及問題處理；…」。工務科係蘇澳港營運處內負
28 責南方澳大橋維管事宜之科室。

29 （三）蘇澳港營運處之前身為基隆港務局蘇澳分局，自101年3月
30 1日改制後，均未曾辦理南方澳大橋之橋樑檢測工作。

31 （四）宜蘭縣政府前誤認其為南方澳大橋之管理機關，分別於90

01 年、96年、98年、99年、101年、103年、105年間辦理宜
02 蘭縣境內轄管橋樑檢測時，將南方澳大橋納入檢測，嗣宜
03 蘭縣政府於105年9月22日以府工養字第1050153371號函將
04 蘇澳鎮境內之「105年度宜蘭縣橋樑檢測及鄉鎮橋樑巡查
05 作業委託服務」橋樑檢測期中成果報告函送蘇澳鎮公所，
06 嗣蘇澳鎮公所就南方澳大橋部分之橋樑檢測期中成果報告
07 以105年10月14日蘇鎮建字第1050015474號函轉管養單位
08 蘇澳港營運處（副本寄送宜蘭縣政府工務處），宜蘭縣政
09 府始發現南方澳大橋之管養單位應為蘇澳港營運處，遂以
10 105年10月31日府工養字第1050175118號函請交通部運輸
11 研究所將「臺灣地區橋樑管理資訊系統」（下稱橋樑管理
12 系統）內南方澳大橋之管理機關予以修正，交通部運輸研
13 究所即以105年11月3日運計字第10500090090號函及其委
14 辦國立中央大學以105年11月10日中大工字第1053440202
15 號函，將南方澳大橋之管理機關調整為臺灣港務公司，轄
16 下機關調整為蘇澳港營運處之函文，副本均知會蘇澳港營
17 運處，蘇澳港營運處亦以105年11月15日基蘇工字第10513
18 27673號函交通部運輸研究所（副本航港局、宜蘭縣政
19 府、國立中央大學），表示南方澳大橋產權屬航港局，臺
20 灣港務公司係依「國際商港設施興建維護委辦契約」辦理
21 興建維護。

22 （五）被告2人任職蘇澳港營運處工務科經理期間，有進行與南
23 方澳大橋結構安全無涉之路燈損害改善、伸縮縫改善、道
24 路損害維修、油漆等工程。

25 （六）南方澳大橋下部錨碇構造處之鋼絞線、錨頭因嚴重銹蝕，
26 未能及時改善修復，致於108年10月1日9時30分許，發生
27 斷橋坍塌事故，造成被害人6人死亡。

28 六、被告方碩堂、黃維力分別於上開期間擔任蘇澳港營運處工務
29 科經理，負責南方澳大橋管養維護事宜，而本件斷橋坍塌事
30 故造成6名被害人死亡之事實，雖據本院認定如前，然被告2
31 人既以前揭情詞置辯，本件即應審究：其等有无辦理南方澳

01 大橋至少2年1次之定期檢測、自行或建請上級單位訂定南方
02 澳大橋結構安全之檢測及養護計畫之作為義務？在客觀上得
03 否預見南方澳大橋下部錨碇構造處之鋼絞線、錨頭嚴重銹
04 蝕，需及時改善修復，避免本件事故發生之可能性？茲分述
05 如下：

06 (一) 被告2人有無辦理南方澳大橋至少2年1次之定期檢測，及
07 自行或建請上級單位訂定南方澳大橋結構安全之檢測及養
08 護計畫之作為義務？

09 (一)關於臺灣港務公司對維護國際商港公共基礎設施之規
10 範：

11 (1)觀諸航港局於101年12月7日與臺灣港務公司簽訂之國
12 際商港設施興建維護委辦契約（他卷五之一第22至23
13 頁），航港局依商港法第10條第1項規定，於101年3
14 月1日起將國際商港（基隆港、台北港、蘇澳港、花
15 蓮港、台中港、高雄港、安平港）區域內公共基礎設
16 施之興建維護，委託臺灣港務公司辦理，並於契約附
17 表臚列公共基礎設施應包括橋樑、公共道路、防波堤
18 等項，且依委託契約第3條規定，乙方（即臺灣港務
19 公司）應本於善良管理人之注意義務辦理委託事項；
20 乙方應負責辦理委託事項之所有相關執行事項，包括
21 先期計畫、預算概估、規劃、設計、招標決標、監
22 辦、施工監造、履約管理、驗收結算及相關管理事
23 宜，而將公共基礎設施之維護，委由臺灣港務公司辦
24 理。然對於具體維護方式，於契約中並未載明。依上
25 開契約內容及參酌航港局說明資料（他卷七第1至172
26 頁），航港局主要義務為審核並編列臺灣港務公司所
27 提之支出事項費用，並未提供臺灣港務公司維護作業
28 相關注意事項或文件資料。

29 (2)再觀諸101年9月19日訂頒之「臺灣港務股份有限公司
30 各項設施之巡查、維護權責作業要點」（他卷七第83
31 至85頁），該要點係針對工務巡查單位就各項設施之

01 巡查時間及頻率，及發現損壞後設置警示、通報處理
02 等事項為規範，並未載明巡查之具體方式，亦未要求
03 對橋樑辦理定期檢測。於本件事務發生後，臺灣港務
04 公司始於109年1月7日參考交通部109年1月3日頒修之
05 「公路橋樑檢測及補強規範」修正該要點，納入特殊
06 性橋樑之檢測規定、重新檢討各項設施巡查頻率、增
07 加納入檢測及維護規範、及訂定督導及稽核機制等規
08 定，有交通部109年11月16日交航密（一）字第10999
09 00091號函所附說明（本院卷二第14頁）可稽。此應
10 係原要點並非完善，為避免再度發生相關憾事，致權
11 責無從釐清，而為相關補救措施。

12 (3)又證人即自103年1月起至108年7月止擔任蘇澳港營運
13 處資深處長之林健明於本院審理時證稱：蘇澳港營運
14 處前係依據「臺灣港務股份有限公司各項設施之巡
15 查、維護權責作業要點」，及亞新公司規劃報告內建
16 議維護事項而維護南方澳大橋，上開要點及建議均未
17 提及需對南方澳大橋進行檢測或定期檢測等語（本院
18 卷四第240至241頁）。

19 (4)綜合前述事證，可認航港局並未提供臺灣港務公司關
20 於含南方澳大橋等公共基礎設施之維護作業相關注意
21 事項或文件資料，且於被告2人任職蘇澳港營運處工
22 務科經理期間，依當時之「臺灣港務股份有限公司各
23 項設施之巡查、維護權責作業要點」及亞新公司之建
24 議維護事項，並未要求管養單位應針對特殊性橋樑設
25 施之結構安全進行定期檢測，臺灣港務公司亦未提出
26 維護及檢測計畫（運安會同此認定，見調查報告第一
27 冊第265頁）。另由前述不爭執事項（三）關於蘇澳
28 港營運處於101年3月1日改制後，從未曾辦理南方澳
29 大橋之橋樑檢測工作之事實，亦可徵諸上情。

30 (二)南方澳大橋是否屬公路法定義之公路？是否應適用「公
31 路鋼結構橋梁之檢測及補強規範」、「公路橋樑檢測及

01 補強規範」、「公路養護規範」等相關規定，辦理南方
02 澳大橋之橋樑檢測及維修補強？

03 (1)交通部就監察院質疑南方澳大橋橋樑管理機關妾身不
04 明，致橋樑檢測、評估作業權責不清之檢討改進案，
05 曾以109年11月16日交航密（一）字第1099900091號
06 函向行政院就審核意見研提查復說明略以：「（回應
07 說明）…二、查跨港路（含南方澳大橋）非屬公路系
08 統各級道路（非國、省、縣、鄉道），屬商港區道路
09 之一，故非公路法及公路相關規範含括之範疇（跨港
10 路為『道路』，非『公路』），其道路主管機關、養
11 護管理機關及第一線養護單位等分工權責，宜回歸視
12 其設施所有權，依其管轄權責律定各級機關（或單
13 位）權責，及銜接介面與其他機關權責分界，以利後
14 續道路及橋樑管理、修建、養護工作執行順遂。」、
15 「（回應說明）…二、南方澳大橋所在道路非屬公路
16 系統，依法並非公路橋樑檢測及補強規範適用對
17 象。」，有前開函文及所附說明（本院卷二第9至10
18 頁）可稽。而交通部為主管全國交通行政及交通事業
19 之中央機關，負責交通政策、法令規章之釐定和業務
20 執行之督導，對此應有認定權限，故南方澳大橋非屬
21 公路法及公路相關規範定義之公路。

22 (2)公訴意旨雖認南方澳大橋屬專用公路，然專用公路管
23 理規則第2條第1款規定：專用公路，指各公私機構興
24 建，專供其本身運輸之道路，區分其類別如下：一、
25 港埠、農場、牧場、礦場、社區、工業區、電廠、工
26 廠等與公路銜接之道路；而由宜蘭縣政府蘇澳港跨漁
27 港航道拱橋興建工程規劃報告，可見南方澳大橋供民
28 眾通行使用，並配合外環道路計畫，以利地方及漁業
29 之發展需求，非專供港區本身運輸之用，與專用公路
30 之定義並不相符。參酌交通部前開函文說明，亦可認
31 南方澳大橋非屬專用公路。

01 (三)縱本件事故發生後，監察院調查報告指出：臺灣港務公
02 司稱依橋樑管理系統及宜蘭縣政府委託健行科技大學所
03 辦理105年度橋樑檢測報告之記載，南方澳大橋之道路
04 等級為「市區道路」，應以當地縣市政府即宜蘭縣政府
05 為南方澳大橋之公路主管機關；而臺灣營建研究院則
06 認：南方澳大橋應屬公路法定義之專用公路，由前臺灣
07 省政府交通建設基金補助興建，宜蘭縣政府僅為代辦興
08 建而非權責主管機關（臺灣營建研究院調查報告第121
09 頁），就南方澳大橋是否屬公路固有不同解釋，然此均
10 與交通部前述認定不符，況將該等設施委託臺灣港務公
11 司維護之港務局亦屬交通部轄下，自難期待被告2人逾
12 越主管機關之認定，依「公路橋樑檢測及補強規範」、
13 「公路養護規範」辦理南方澳大橋之定期檢測。

14 (四)從而，南方澳大橋非屬公路法及公路相關規範定義之公
15 路，並無「公路鋼結構橋梁之檢測及補強規範」、「公
16 路橋樑檢測及補強規範」、「公路養護規範」等規定之
17 適用。且依被告2人任職蘇澳港營運處工務科經理期間
18 之「臺灣港務股份有限公司各項設施之巡查、維護權責
19 作業要點」等規定，亦無應辦理特殊性橋樑檢測之規
20 定，故被告2人並無辦理南方澳大橋至少2年1次定期檢
21 測之作為義務。

22 (五)至公訴意旨認被告2人應針對南方澳大橋之特殊性，自
23 行訂定或建請上級單位訂定有關結構安全之檢測及養護
24 計畫一節，查證人林健明於本院審理時證稱：臺灣港務
25 公司並非公路主管機關，並無公權力，並無資格訂立檢
26 測及維護規範等語（本院卷四第240頁）；另經審酌臺
27 灣港務公司基隆分公司各級單位執掌表（偵卷三第211
28 頁），工務科僅為該分公司之二級單位，任務執掌除如
29 前述不爭執事項（二）所載事項外，尚需承辦年度計畫
30 （預算）會報、工程管理、工程資訊管理系統作業督
31 導、工程職安衛事項執行彙報、工程災害防救事項執行

彙報、採購作業事項、工程管理相關表報（彙整提報）、工程圖資管理、全民督工系統事項（督導作業）、維護管理處工程訴訟債權強制執行事項等業務。被告2人既僅為臺灣港務公司基層工務科室主管，航港局並未提供維護南方澳大橋之作業相關注意事項或文件資料，臺灣港務公司對此亦無指示，自難期待其等具備檢測、養護特殊性橋樑之專業知識或技能，得以自行或建請上級訂定有關結構安全之計畫。公訴意旨前開所指，實已超乎其等專業及工作上之負荷，而逾越法令對基層工務科室主管之要求，一併說明。

（二）被告2人在客觀上得否預見南方澳大橋下部錨碇構造處之鋼絞線、錨頭嚴重銹蝕，需及時改善修復，避免本件事故發生之可能性：

（一）蘇澳港營運處於101年3月1日改制後，均未曾辦理南方澳大橋之橋樑檢測工作一節，已如前述。另運安會調查報告略以：「…資料顯示，前基隆港務局及港務公司於南方澳大橋興建工程保固期滿維修完成後，自民國94年至107年間，共進行60項橋樑維護工程，然各項維護工程中，除2次主橋油漆工程及1次AC瀝青鋪面刨除重鋪工程外，其他多屬例行巡查及維修之小工程。」等情（運安會調查報告第一冊第265頁），可見蘇澳港營運處向來未曾辦理南方澳大橋之定期檢測，亦未曾發現該橋下部錨碇構造處之鋼絞線、錨頭嚴重銹蝕，需及時改善修復之情。

（二）宜蘭縣政府誤認其為南方澳大橋之管理機關期間，曾分別於90年、96年、98年、99年、101年、103年、105年間辦理宜蘭縣境內轄管橋樑檢測時，將南方澳大橋納入檢測，業如前述。觀諸交通部運輸研究所108年12月17日運港字第10800098940號函及所附前述南方澳大橋相關定期檢測資料（他卷四之一第3至157頁），及臺灣營建研究院之調查報告，前述7次檢測中，僅98年之檢測

01 作業有進入南方澳大橋鋼箱梁中進行勘查，並記錄箱梁
02 內構件之銹蝕程度，然未針對主橋預力系統有相關檢測
03 紀錄，其餘6次目視檢測作業皆無進到該橋之箱梁內進
04 行相關檢測，均未檢測出下部錨碇構造處之鋼絞線、錨
05 頭有銹蝕之情狀（臺灣營建研究院調查報告第127至128
06 頁）。參酌上述調查報告認：「…針對類似南方澳大橋
07 之特殊性橋樑，其檢測項目除一般性橋樑項目之外，包
08 含：橋塔或立柱、端錨系統、拱圈或立柱等重要特殊橋
09 樑之構件，檢測其有否銹蝕單憑肉眼是無法檢測，必須
10 仰賴詳細檢測中的儀器檢測，並利用高空作業車將檢測
11 人員送至特殊構件部位進行偵測，藉以了解橋樑的應
12 變、位移、沉陷、傾斜或索力長期變化之趨勢，以提供
13 各養護單位掌握橋樑結構的安全性…本院認為航港局既
14 為南方澳大橋之產權管理單位，其應依特殊橋樑所具備
15 之重要構件，蒐集特殊橋樑相關檢、監測實務案例，盡
16 其監督考核之責，提出各項適切的檢測方式需求及建
17 議，供橋樑管養單位辦理橋樑檢測及預算編列時之依循
18 或參考。」之意見（臺灣營建研究院調查報告第127
19 頁），足認類似南方澳大橋之特殊性橋樑應就重要構件
20 予以檢測，且檢測方式較一般性橋樑更具專業。而南方
21 澳大橋最先係由臺灣省政府委託宜蘭縣政府代辦興建，
22 在竣工驗收後由前基隆港務局管理，改制移撥給航港局
23 後，又因航港體制變革，再委由臺灣港務公司接手，致
24 宜蘭縣政府、航港局、臺灣港務公司對於南方澳大橋之
25 管理權皆誤認不清（臺灣營建研究院調查報告第130頁
26 參照）。以本件案發前各機關管理權責不清、欠缺關於
27 檢測特殊性橋樑之具體規範、航港局亦未提供南方澳大
28 橋之維護作業相關注意事項或文件資料之狀況而言，蘇
29 澳港營運處於未能了解橋樑相關維護及檢測規定之情形
30 下，依當時既有規範及向來慣例為設施巡查，或參酌前
31 述以目視檢測方式所為之橋樑檢測報告，實難發現該橋

01 下部錨碇構造處之鋼絞線、錨頭已呈嚴重銹蝕，亦難期
02 待僅分別於103年1月起至106年5月中旬、106年6月8日
03 起至108年5月31日擔任工務科經理之被告方碩堂、黃維
04 力得以知悉上情。

05 (三)又蘇澳港營運處固如前述不爭執事項（四），收受經蘇
06 澳鎮公所函轉之「105年度宜蘭縣橋樑檢測及鄉鎮橋樑
07 巡查作業委託服務」橋樑檢測期中成果報告，然觀諸上
08 開檢測報告（偵卷一第201至206頁）所建議之維修工
09 項，多針對橋墩墩體、帽梁、伸縮縫等項目進行混凝土
10 修復、落水管修復、角鋼伸縮管更換等事項，並未針對
11 吊索端錨系統為任何建議。然105年檢測期中報告所發
12 現之缺失，臺灣港務公司已於106至107年間投入約1,00
13 0萬元辦理修繕補強，並於107年10月全部完成（臺灣營
14 建研究院調查報告第87頁參照）；公訴意旨亦認被告2
15 人於任職蘇澳港營運處工務科經理期間，有進行與南方
16 澳大橋結構安全無涉之路燈損害改善、伸縮縫改善、道
17 路損害維修、油漆等工程（見起訴書犯罪事實四），可
18 認被告2人已依其能力維護修繕南方澳大橋。此外，因
19 「全民督工」系統通報南方澳大橋橋面銹蝕，臺灣港務
20 公司乃於107年間邀集航港局會勘、討論，於編列航港
21 建設基金建設計畫預算時，提出「南方澳跨海大橋於民
22 國88年完工啟用，其部分外觀已老舊，如橋身及橋墩鋼
23 構等主體結構部分之防銹塗漆剝落，恐影響內部結構安
24 全，並已多次收到民眾陳情，急需委託辦理安全性評估
25 檢測及修復作業，爰蘇澳港營運處預定於109年度編列5
26 00萬元辦理檢測及修復作業（包含主體結構補強）以維
27 港區公共道路安全，另維護修繕作業由港務公司辦理」
28 之工作項目，嗣經會商共識編列500萬元預算辦理，航
29 港局於108年3月14日將初審結果報交通部，續由交通部
30 於108年4月2日召開審查會議，預算決議核列金額為500
31 萬元，後續航港局依據行政院預算審議結果，將該預算

01 編列至109年航港建設基金預算書等情，業據證人林健
02 明於本院審理時證述在卷（本院卷四第243至245頁），
03 並有航港局說明資料、「109年度委託代辦航港建設基
04 金預算需求」研商會議會議紀錄及彙整表（他卷七第4
05 至5頁、第127頁、第133頁）可稽，然該預算因本件事
06 故發生而不及執行，亦可見被告2人已依其能注意之範
07 圍，維護修繕南方澳大橋。

08 (四)從而，本件事發生前，既欠缺特殊性橋樑之檢測規
09 定，蘇澳港營運處經函轉收受之橋樑檢測期中成果報告
10 亦未對南方澳大橋吊索端錨系統之維護為任何建議，乃
11 按民眾反應需求編列109年度南方澳大橋之檢測及修復
12 作業之預算，則依日常生活經驗，難認被告2人在此情
13 形下，得以預見南方澳大橋下部錨碇構造處之鋼絞線、
14 錨頭嚴重銹蝕，需及時改善修復。

15 (三)故依公訴人所舉之事證，尚難認被告2人對南方澳大橋有
16 至少2年1次為定期檢測，及自行或建請上級單位訂定南方
17 澳大橋結構安全之檢測及養護計畫之作為義務；亦難認其
18 等在客觀上得已預見南方澳大橋下部錨碇構造處之鋼絞
19 線、錨頭嚴重銹蝕，需及時改善修復，避免本件事發發生
20 之可能性。

21 七、綜上所述，本件6名被害人因南方澳大橋坍塌斷裂事故，導
22 致其等死亡之結果，固屬遺憾，然被告方碩堂、黃維力刑事
23 責任之認定，本應憑據證據為之，如不能證明被告犯罪者，
24 即應諭知無罪之判決。本件依公訴人所提事證，尚不足認被
25 告2人具有公訴意旨所指之作為義務，或有何違反注意義
26 務，本件事故之發生並非被告2人客觀上所得預見及防止，
27 尚不足認定被告2人犯刑法第276條之過失致人於死罪責，本
28 於無罪推定之原則，應依法對被告2人為無罪之諭知。

29 參、被告方碩堂、黃維力被訴過失傷害不受理部分：

30 一、公訴意旨另略以：被告2人前述過失行為，造成南方澳大橋
31 於上開時間坍塌斷裂，使告訴人JAEDI BIN KAMIN、張建昌

01 受有上揭傷害，因認被告2人均涉犯刑法第284條前段之過失
02 傷害罪嫌云云。

03 二、查告訴人JAEDI BIN KAMIN已於108年10月16日向臺灣宜蘭地
04 方檢察署遞狀表示撤回本案告訴，告訴人張建昌則於111年9
05 月26日具狀向本院表示撤回告訴，有刑事撤回告訴聲請狀、
06 撤回告訴狀在卷可稽，業如前述，應依刑事訴訟法第303條
07 第1款、第3款之規定，諭知公訴不受理之判決。

08 據上論斷，應依刑事訴訟法第299條第1項前段、第301條第1項、
09 第303條第1款、第3款，判決如主文。

10 本案經檢察官郭欣怡提起公訴，檢察官黃正綱到庭執行職務。

11 中 華 民 國 113 年 5 月 8 日

12 刑事第三庭審判長法官 許乃文

13 法官 陳嘉年

14 法官 李宛玲

15 以上正本證明與原本無異。

16 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，並應
17 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
18 內向本院補提理由書(均須按他造當事人之人數附繕本)「切勿逕
19 送上級法院」。

20 書記官 翁靜儀

21 中 華 民 國 113 年 5 月 8 日

22 附錄論罪科刑法條

23 中華民國刑法第276條

24 因過失致人於死者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰
25 金。