臺灣高等法院民事判決

110年度上國字第12號

上　訴　人　臺塑汽車貨運股份有限公司
法定代理人　黃振青
訴訟代理人　黃聖展律師
被　上訴人　桃園市政府交通局
法定代理人　劉慶豐
訴訟代理人　許富雄律師

上列當事人間請求國家賠償事件，上訴人對於中華民國109年12月25日臺灣桃園地方法院108年度國字第12號第一審判決提起上訴，本院於111年1月5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：被上訴人在桃園市○○區○○○路00號前設置多年之限高架（下稱系爭限高架），實際淨高原為4.5公尺，惟其未事先公告將要調降之訊息，亦未考量在超限車輛能夠繞道或迴車之適當地點設置禁制標誌，即於民國106年10月14日驟然調降為4公尺，系爭限高架之設置及管理顯有欠缺，致伊之受僱人莊君泰於同年月16日上午6時40分許駕駛伊所有車號000-00營業貨櫃曳引車（下稱系爭曳引車）聯結車號00-00營業半拖車（下合稱系爭車輛）載運CMAZ0000000000號貨櫃（下稱系爭貨櫃），沿上開路段往林口交流道方向行經該處時，撞擊系爭限高架（下稱系爭事故），系爭曳引車及系爭貨櫃暨櫃內貨物因而受損，伊受有系爭曳引車修理費新臺幣（下同）212萬9503元、拖吊費2萬4000元、系爭貨櫃修理及額外費用計4萬5194元、應賠償貨物所有權人貨損90萬9409元、伊因系爭曳引車受損之營運損失14萬0201元等合計324萬8307元損害等情。爰依國家賠償法第3條第1項及

第7條第1項規定，求為命被上訴人給付324萬8307元，及其中242萬9171元自訴狀繕本送達翌日起、其中5萬3580元自108年11月1日起、其餘76萬5556元自109年10月8日起算之法定遲延利息之判決（原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服提起上訴。未繫屬於本院部分，不予贅述）。並於本院上訴聲明：㈠原判決關於駁回後開第2項之訴部分廢棄；㈡被上訴人應給付上訴人324萬8307元，及其中242萬9171元自訴狀繕本送達翌日起、其中5萬3580元自108年11月1日起、其餘76萬5556元自109年10月8日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息；㈢願供擔保請准宣告假執行。

二、被上訴人則以：系爭限高架設在鄰近桃園機場捷運線○○○○站（下稱系爭00站）前之○○○路上，原限高為4.2公尺，係為防止系爭00站體遭超高車輛撞擊。惟因系爭00站體屢遭超高車輛撞擊，影響捷運營運安全，故考量系爭00站體最低點及○○○路高程差等因素，將限高調降為4公尺，而駕駛人可在系爭限高架前之○○○路繞道行駛，是系爭限高架及限高標誌之設置應符合道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱標誌設置規則）、市區道路及附屬工程設計標準（下稱道路設計標準）及交通工程規範。又系爭車輛整體高度逾4.3公尺，除不符系爭限高架上所設限高4公尺之標誌，亦不符調降限高前之限高4.2公尺標誌，復未依道路交通安全規則第80條規定申請通行證，本不得上路行駛，更何況，調降後之系爭限高架在系爭車輛行駛之外側車道，因該路面之高程差關係，仍有4.3005公尺淨高，是系爭事故之發生及上訴人所受之損害，均係因系爭車輛超高且駕駛人未遵守限高標誌所致，與系爭限高架之設置及管理無因果關係等語，資為抗辯。並於本院答辯聲明：㈠如主文所示；㈡如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、查，㈠系爭限高架上之限高標誌原限高4.2公尺，系爭限高架實際高度則至少4.6公尺，被上訴人嗣係因前方系爭00站體最低點為4.45公尺，遂於106年10月14日拆除舊系爭限高

架及限高標誌，同日新設之限高標誌調降為限高4公尺，系爭限高架實際高度則調降為內側車道約4公尺，而外側車道則約4.3公尺，扣除法蘭接頭管徑突出約6.95公分，實際高度約4.2305公尺。㈡上訴人之受僱人莊君泰於106年10月16日上午駕駛載運系爭貨櫃、整體高度接近4.3公尺之系爭車輛，沿上開路段往○○交流道方向行駛，於6時40分許沿外側車道行經○○○路53號前時，撞擊被上訴人新設之系爭限高架。上開各情，有卷附上訴人之財產目錄及系爭車輛行車執照、被上訴人107年12月27日桃交工字第1070057621號函、系爭限高架詳圖及桃園市政府警察局龜山分局110年4月20日山警分交字第1100012972號函附之系爭事故調查資料可稽（見原審卷一第87、171、本院卷二第163、393頁、卷一第75至113頁），且為兩造所不爭執（見本院卷三第28至31頁），堪信為真。

四、本件應審究者為㈠被上訴人就系爭限高架之設置或管理有無欠缺？㈡上訴人依國家賠償法第3條第1項、第7條第1項規定對被上訴人請求國家賠償，有無理由？茲分述如下：

㈠、被上訴人就系爭限高架之設置或管理有無欠缺？

1.按國家賠償法第3條第1項規定，公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。而所謂公共設施之設置有欠缺，係指公共設施建造之初，即存有瑕疵而言；管理有欠缺，係指公共設施建造後未妥善保管或因其他情事發生瑕疵，而於瑕疵發生後怠於適時修護而言。又人民依上開規定請求國家賠償時，尚須人民之生命、身體或財產所受之損害，與公有公共設施之設置或管理之欠缺，具有相當因果關係，始足當之。亦即在公有公共設施因設置或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生損害者，即為有因果關係，如必不生該等損害或通常亦不生該等損害者，則不具有因果關係（最高法院102年度台上字第1494號、95年度台上字第923號、88年度台上字第62號、84年度台上字第1004號裁判要旨參照）。

2.次按標誌設置規則第83條第1項規定：「車輛高度限制標誌，用以告示車輛駕駛人通過前方道路結構物之高度限制，超限之車輛不准通行。設於結構物垂直淨高小於公路或市區道路設計標準地點將近之處，並須考慮超限車輛能在該處繞道行駛或迴車。」而懸掛式標誌，係利用支架懸掛於車道上方，例如牌面架設於門型桁架結構之門架式標誌，標誌設置規則第17條及交通工程規範第三章C3.3條第2項規定（見本院卷一第44頁）亦有明定。另參道路設計標準第14條第2款規定：「立體交叉處道路淨高不得小於4.6公尺；限制車種通行者，淨高不得小於最大可通行車輛高度加0.5公尺，並應設置限高架或警告設施。」可知，為防止立體交叉處道路遭撞擊，主管機關得設置限高架並在其上架設限高標誌構成門架式標誌，以限制超高車輛通行，而超高車輛駕駛人見限高標誌時，即應繞道行駛或迴車而不准通行至明。

3.查系爭事故發生時，系爭車輛整體高度約4.3公尺，系爭限高架上設有限高4公尺之標誌，有卷附系爭事故相關照片可參（見本院卷一第591、103、104頁），且為兩造所不爭執（見本院卷三第28至31頁）。又系爭車輛在抵達系爭限高架前之○○○路與○○○路之交岔路口前，即可看見設在過該交岔路口後之系爭限高架及其上限高標誌，亦有本院就系爭車輛之行車紀錄器錄影畫面勘驗筆錄在卷足稽（見本院卷三第8頁、卷一第103頁）。且上訴人自承系爭限高架已設置多年，原即設有車輛限高4.2公尺標誌，並提出照片供參，亦為被上訴人所不爭（見原審卷一第37、130頁、本院卷二第15頁、卷三第29頁）。揆之前揭說明，無論限高係之前之4.2公尺或系爭事故發生時之4公尺，超限之系爭車輛駕駛人莊君泰至遲於行至○○○路與○○○路交岔路口時，即應繞道或迴車，而不准通行前方設有系爭限高架之路段。

4.次查系爭限高架及其上限高標誌原限高4.2公尺，係被上訴人為防止超高車輛撞擊○○○路前方系爭00站體所設，惟因迭有超高車輛發生撞擊系爭00站體情事，被上訴人方於相關

會勘後，考量系爭00站體最低點4.45公尺，及○○○路高程差約0.26至0.43公尺等因素，將限高調降為4公尺並同步調降系爭限高架等情，有被上訴人提出之新聞稿及照片、會勘紀錄在卷可參（見本院卷一第167至175頁、卷二第131至133頁），且為上訴人所不爭（見本院卷三第26頁）。足見，在考量系爭00站體最低點及○○○路高程差後，原本限高4.2公尺客觀上即有不足防止超高車輛再次撞擊系爭00站體之虞，則被上訴人於106年10月14日將原本限高4.2公尺之限高標誌及限高架拆除後，同日新設限高4公尺之限高標誌及系爭限高架，自核符前揭2.所述相關規範意旨，上訴人就此指謫系爭限高架之設置或管理有所欠缺，洵非可取。

5.上訴人雖主張上開新設之限高標誌及系爭限高架，未事先公告調降訊息及通知鄰近工業區，其設置及管理有所欠缺云云。惟上訴人就其前述應事先公告或通知之主張，並未舉其依據供參。且按禁制標誌之設置，係以該標誌效力所及即「行經該路段之用路人」為規範對象，針對各該用路事實所為之規範，可認係一種對人之一般處分。而主管機關之設置行為，即屬一種公告措施，故具規制作用之禁制標誌於對外設置完成時即發生效力（最高行政法院98年度裁字第622號判決意旨參照）。則依據道路交通管理處罰條例第4條第1項：「駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定……」之規定，用路人就已設置之所有道路交通標誌、標線或號誌即有遵守之義務，無從以主管機關未事先公告或通知，而卸免其遵循之義務，或指謫主管機關之設置或管理有所欠缺。

6.上訴人又主張被上訴人上開新設之限高標誌及系爭限高架不符標誌設置規則第18條規定，其設置有所欠缺云云。惟參標誌設置規則第18條規定：「懸掛式標誌之垂直淨空，一般道路不得少於4公尺60公分……。但情況特殊者，在影響行車最小原則下得酌予變更。」可知，所謂在一般道路設置懸掛式標誌之垂直淨空不得少於4.6公尺，係就所有懸掛式標誌

而言，並非針對限高之懸掛式標誌，且在特殊情況下亦非不得在斟酌影響行車條件下酌予變更。本件限高4公尺標誌及系爭限高架，既係為防止超高車輛撞擊系爭00站體所設，而系爭00站體之最低點為4.45公尺，且有○○○路高程差等因素，則系爭限高架及限高標誌之懸掛式設置，在客觀上已無拘泥前揭垂直淨高4.6公尺規定之餘地，上訴人執此主張系爭限高架之設置及管理有所欠缺，已難謂有據。

7.上訴人尚主張被上訴人未在新設限高標誌及系爭限高架前方適當處設置提示或警告標示，其設置不符交通工程規範C3.5條第2項及第11項規定云云。按交通工程規範C.3.5條第2項及第11項規定：「標誌設置地點及位置應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條件影響視讀效果。」「禁制標誌除依標誌設置規則規定外，其設置應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線預告。」然而，為防止立體交叉處道路遭撞擊，主管機關得設置門架式限高標誌，以限制超高車輛通行，業如前述。而上開交通工程規範之規定，係指標誌設置地點及位置，以能提供用路人適當判讀距離及足夠反應時間為原則，未見有如上訴人所稱，在設置門架式限高標誌之前方尚需另設提示或警告標示之涵義。乃上訴人據此，主張被上訴人就系爭限高架之設置或管理有所欠缺云云，亦核屬無據。

8.上訴人固又稱舊有之系爭限高架已設置多年，而被上訴人未提供充足資訊讓駕駛人反應系爭限高架已然調降，無法使駕駛人提高警覺而影響行車安全，不具備通常應有狀態，設置顯有欠缺云云。惟按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況並隨時採取必要之安全措施，為道路交通安全規則第94條第3項所明定。且系爭車輛在抵達系爭限高架前之○○○路與○○○路口前，即可看見過該交岔路口後之系爭限高架及其上限高標誌，業如上開3.所述。則系爭車輛駕駛人莊君泰如於系爭事故發生前，有確實注意其車前可見之系爭限高架及其上限高標誌，而非僅憑之前限高4.2公尺之認知，則其在系

爭車輛駛越上開交岔路口前，即可知其所駕駛之系爭車輛因超高而不准繼續通行且無法通過系爭限高架，應及時在該交岔路口左轉○○○路繞道行駛。從而，上訴人據此主張調降之限高標誌及系爭限高架有所欠缺，亦無可採。

9.況系爭車輛駕駛人莊君泰前於警詢及另案已自承其每天都會行駛系爭路段（見臺灣桃園地方法院107年度交字第19號卷第46、64頁），並於上開另案提出上訴人其他車輛於106年10月14日、15日之行車紀錄器錄影檔案供參（見同上案卷第67、68、75頁）。足見上訴人至遲於系爭事故發生前1日，即應知系爭限高架及限高標準已然調降之事。而莊君泰卻仍於106年10月16日上午駕駛整體高度達4.3公尺、且即使按原限高標準4.2公尺仍屬超高之系爭車輛，未依限高標誌而在○○○路與○○○路交岔路口改道行駛，逕自違規通行該門架式限高標誌，致即使其行駛之外側車道因高程差、淨高尚有逾4.2公尺之系爭限高架，仍撞擊系爭限高架而發生系爭事故（見上開三、不爭執事項）。足見，系爭事故係因系爭車輛駕駛人未遵限高標誌之駕駛行為所致，非因系爭限高架及限高標誌之設置或管理有何欠缺。

㈡、上訴人依國家賠償法第3條第1項、第7條第1項規定對被上訴人請求國家賠償及其各項金額，有無理由？

承前所述，被上訴人就系爭限高架及限高標誌之設置及管理未見有何欠缺。則上訴人主張因系爭限高架之設置及管理有欠缺，致發生系爭事故及其因而受有前述各項損害，而依國家賠償法第3條第1項及第7條第1項規定，請求被上訴人負國家賠償責任，即屬無據。

五、從而，上訴人依國家賠償法第3條第1項及第7條第1項等規定，訴請被上訴人給付324萬8307元本息，不應准許。原審此部分所為上訴人敗訴之判決，理由與本院容有不同，惟結論並無二致，仍應予維持。上訴人仍執前詞指謫原判決此部分不當，求予廢棄，為無理由，應駁回其上訴。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證

據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

七、據上論結，本件上訴為無理由。爰判決如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　1　　月　　26　　日

民事第九庭

審判長法　官　楊絮雲

法　官　郭顏毓

法　官　陳賢德

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日內向本院補提理由書狀（均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，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　1　　月　　26　　日

書記官　張佳樺