

臺灣臺東地方法院民事簡易判決

113年度東原簡字第74號

原告 王漢宇
被告 陳敏逸
鍾凌翔

上二人

訴訟代理人 何俊賢律師

被告 國營臺灣鐵路股份有限公司

法定代理人 伍勝園

訴訟代理人 黃子寧律師

上列當事人間請求損害賠償（交通）事件，原告於刑事提起附帶民事訴訟，經本院刑事庭移送前來（111年度原交附民字第37號），本院於民國114年4月17日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應連帶給付原告新臺幣（下同）64萬元，及自民國111年12月17日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告連帶負擔64%，餘由原告負擔。

本判決第1項得假執行。但被告如以64萬元為原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

壹、程序方面（所有被告下合稱被告，單指一人則逕稱其名）：
按當事人喪失訴訟能力或法定代理人死亡或其代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人或取得訴訟能力之本人承受其訴訟以前當然停止；第168條至第172條及前條所定之承受訴訟人，於得為承受時，應即為承受之聲明，民事訴訟法第170條、第175條第1項分別定有明文。查本件國營臺灣鐵路股份有限公司（於民國113年1月1日改制前為交通部臺灣鐵路管理局，下稱臺鐵公司）之法定代理人原為杜微，於訴訟繫屬後已變更為伍勝園，茲據其聲明承受本件程序，有民事聲

01 明承受訴訟狀、民事委任狀附卷可稽（卷第95-97頁），核
02 無不合，應予准許。

03 貳、實體方面：

04 一、原告主張：

05 (一)陳敏逸、鍾凌翔係臺鐵公司花蓮電力段玉里電力分駐所(下
06 稱玉里電力分駐所)之技術助理，原告及訴外人潘志宏、訴
07 外人劉皇德、訴外人陳志榮等4人受僱於臺鐵公司，分別為
08 臺鐵公司臺東工務池上工務分駐所池上道班(下稱池上道
09 班)技術助理、技術領班、助理工程員、服務佐理。原告、
10 潘志宏、劉皇德及陳志榮等人於110年2月23日7時16分許，
11 向臺鐵公司關山站(海端站之管理站)申請於當日7時至17
12 時，就剛抽換完成之海端站南側第12A道岔(花蓮站起118K+9
13 51.5m處)之日間路線，為道岔沉陷情況監視並進行砸道臨
14 時簡易養護作業。另池上工務分駐所其他道班人員，於同日
15 5時許前某時，更換第12A道岔時，已在海端站主線(花蓮站
16 起118K+900m~119K+000m處)前後兩端設有40公里慢行號誌
17 機及延伸800公尺，每200公尺處設有慢行預告號誌機及慢行
18 預告標。玉里電力分駐所為辦理電力維修車駕駛實習訓練課
19 程，經向臺鐵公司綜合調度所申請派發203號行車電報，核
20 准玉里電力分駐所於110年2月23日至同月26日進行電力維修
21 車駕駛訓練，維修車速限為每小時80公里。於110年2月23日
22 7時55分許，由鍾凌翔擔任指導員、陳敏逸駕駛8742車次電
23 力維修車(車型為CMB-33，下稱本案電力維修車)，自花蓮
24 縣臺鐵公司玉里站，由北往南行駛前往臺東縣臺鐵公司臺東
25 站。

26 (二)陳敏逸、鍾凌翔2人於上開電力維修車駕駛訓練時，以超過
27 每小時80公里速限行駛，均有過失，致本案電力維修車於11
28 0年2月23日8時32分許，在K118+951.6公里處撞擊仍在鐵軌
29 路線上工作之潘志宏、劉皇德、原告等3人，原告因而受有
30 下頷骨粉碎性骨折及鼻骨骨折、頭皮大面積撕脫傷、胸骨骨
31 折及右側多處肋骨骨折併血胸、右側肩胛峰鎖骨關節脫臼及

01 右側肱骨骨折、骨岔骨折、胸椎第7至9節及腰椎第2至3節椎
02 突骨折、雙腳撕裂傷、雙側鼻鼻骨骨折、臉部骨折(下頷
03 骨)、外傷疤痕性落髮及右上第二小白齒、右上第二大白
04 齒、左上第二小白齒、右下第二小白齒、右下第一大白齒斷
05 裂等傷害(下稱系爭傷害)。原告因陳敏逸、鍾凌翔之上開
06 過失行為受有系爭傷害，且需長期復健診療，身心均承受極
07 大痛苦，爰依民法第184條第1項前段、第185條、第188條第
08 1項、第195條規定，請求陳敏逸、鍾凌翔賠償原告精神慰撫
09 金100萬元。而臺鐵公司為陳敏逸、鍾凌翔之僱用人，併依
10 民法第188條第1項規定，請求臺鐵公司連帶負損害賠償責任
11 等語。並聲明：被告應連帶給付原告新臺幣(下同)100萬
12 元，及自刑事附帶民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，
13 按年息5%計算之利息。

14 二、被告則以：

15 (一)陳敏逸、鍾凌翔：

16 原告並未舉證證明得以請求高額慰撫金之事由及依據，縱請
17 求有理由，金額顯然過高，應予酌減，且原告就本件事故亦
18 有過失，應有民法第217條過失相抵之適用等語，資為抗
19 辯。並聲明：原告之訴駁回。

20 (二)臺鐵公司：

21 原告未提出診斷證明書證明其傷勢，其請求慰撫金過高，且
22 原告就本件事故亦有疏失，應有民法第217條過失相抵之適
23 用，並考量原告已受領臺鐵公司給付之撫恤金等語，資為抗
24 辯。並聲明：原告之訴駁回。

25 三、兩造審理中不爭執及爭執事項(卷第89-91頁；本院依判決 26 格式修正或增刪文句，或依爭點論述順序整理內容)：

27 不爭執事項：

28 (一)陳敏逸為臺鐵公司花蓮電力段玉里電力分駐所之技術助理，
29 並參加臺鐵公司109年第14期電車線維修車司機員訓練課
30 程，於109年10月12日學科研習期滿檢定合格，於110年1月5
31 日至同年月29日間完成路線見習課程，並於110年2月22日開

01 始電車線維修車司機員實車操作訓練課程。

02 (二)鍾凌翔為臺鐵公司花蓮電力段玉里電力分駐所之技術助理，
03 於108年7月26日取得臺鐵公司電力維修車司機員工作證，於
04 109年2月15日獲交通部核發鐵路維修工程維修車駕駛執照，
05 除擔任電車線維修車司機員並兼任培訓司機員實習駕駛時之
06 訓練員。

07 (三)原告、潘志宏、劉皇德、陳志榮等4人受僱於臺鐵公司，分
08 別為池上道班之技術助理、技術領班、助理工程員、服務佐
09 理。於110年2月23日事故發生時，臺鐵公司為原告、潘志
10 宏、陳敏逸及鍾凌翔之僱用人。

11 (四)原告、潘志宏、劉皇德及其他池上道班員工陳志榮等人於11
12 0年2月23日7時16分許，申請於當日7時至17時，就剛抽換完
13 成之海端站南側第12A道岔(花蓮站起118K+951.5m處)之日
14 間路線，為道岔沉陷情況監視並進行砸道臨時簡易養護作
15 業。另池上工務分駐所其他道班人員，於同日5時許前某
16 時，更換第12A道岔時，已在海端站主線(花蓮站起118K+900
17 m~119K+000m處)前後兩端，設有40公里慢行號誌機及延伸
18 800公尺，每200公尺處設有慢行預告號誌機及慢行預告標，
19 而於110年2月23日7時至17時之養護工作期間，亦登載原告
20 擔任該養護作業之瞭望員。

21 (五)玉里電力分駐所為辦理電力維修車駕駛實習訓練課程，經向
22 臺鐵公司綜合調度所申請派發203號行車電報，核准玉里電
23 力分駐所110年2月23日至同月26日電力維修車駕駛訓練，維
24 修車之速限為每小時80公里。於110年2月23日7時55分許，
25 由鍾凌翔擔任指導員、陳敏逸駕駛本案電力維修車，自花蓮
26 縣臺鐵公司玉里站，由北往南行駛前往臺東縣臺鐵公司臺東
27 站。

28 (六)於110年2月23日8時21分許，臺鐵公司客運列車411次通行
29 後，池上道班人員觀察認新換道岔軌枕下方道床有不良點，
30 即由原告、潘志宏、劉皇德、陳志榮等4人進入海端站第12A
31 道岔軌道路線處準備進行砸道養護作業。詎陳敏逸、鍾凌翔

01 2人本應注意進行上開電力維修車駕駛訓練時，應依203號行
02 車電報每小時80公里速限行駛，且應隨時注意通行之鐵軌路
03 線旁有無慢行預告號誌機、慢行號誌機，並依該慢行預告標
04 誌、慢行號誌機作適當之減速應對，於發現通行之鐵軌路線
05 上有施工人員時，應正確操作該車煞車系統，迅速啟動煞車
06 至全制動位以避免撞擊危害發生；而原告本應注意申請保修
07 施作時，於保安裝置保修工作簿填載其係擔任瞭望員，因而
08 知悉並收取站長郭淑鳳交付載有：「8742號加班車」之列車
09 到開時刻表，並經站長告知該加班車為限時刻行駛後，負有
10 應通知並提醒當日值勤道班員工之客觀注意義務，且當時客
11 觀狀況亦無不能注意之情事，然其疏未通知，陳敏逸、鍾凌
12 翔及原告竟均疏未注意及此，於同日8時31分21秒許，前開
13 由陳敏逸所駕駛且由鍾凌翔指導之本案電力維修車，於接近
14 海端站北側K118+118公里處慢行預告號誌機位置時，仍以逾
15 80公里之時速前行且未適時減速，於同日8時31分45秒通行
16 海端站月台，看見在海端站南側第12A道岔處工作之潘志宏
17 等池上道班人員時，未即時啟動煞車，且於啟動煞車後，復
18 遲至8秒後才將煞車操作至全制動位置，而未能於海端站南
19 側第12A道岔處前煞停本案電力維修車；另因原告未告知當
20 日有8742號加班車，潘志宏等人無法知悉本案電力維修車之
21 時刻表，因而未能及時離開鐵軌路線躲避，致本案電力維修
22 車煞車不及，於同日8時32分許，在K118+951.6公里處撞擊
23 仍在鐵軌路線上工作之潘志宏、劉皇德、原告等3人（下稱
24 系爭事故），經送醫急救後，潘志宏因頭部外傷顱內出血、
25 肋骨骨折氣血胸，中樞神經休克呼吸衰竭死亡；劉皇德因頭
26 部外傷顱內出血、腹腔內出血、中樞神經休克、出血性休克
27 死亡；原告則受有系爭傷害，陳志榮因不在列車行駛範圍內
28 故未受傷。

29 (七)臺鐵公司於110年7月6日已核發意外傷害保險理賠12萬元予
30 原告；於110年12月16日簽核發給原告其他醫療照護費用37
31 萬1,063元；至112年12月27日止核定原告因公傷病之醫療照

01 護費用68萬1,073元，上開保險理賠及醫療照護費用共117萬
02 2,136元，加計公傷慰問金1,200元、公傷住院慰問金1,200
03 元，臺鐵公司已給付原告117萬4,536元撫卹金。

04 本件爭點：

05 (一)原告就本件事故是否有未將關山站列車到開時刻登記表交付
06 予技術領班潘志宏，致使潘志宏無從知悉或提醒當日現場道
07 班員工避讓列車及未依臺鐵公司安全衛生工作守則於作業現
08 場專責擔任瞭望員之過失？

09 (二)原告請求之精神慰撫金，以何金額為適當？

10 四、得心證之理由：

11 (一)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
12 任；數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責
13 任。不能知其中孰為加害人者亦同。造意人及幫助人，視
14 為共同行為人；不法侵害他人之身體、健康、名譽、自由、
15 信用、隱私、貞操，或不法侵害其他人格法益而情節重大
16 者，被害人雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額，
17 民法第184條第1項前段、第185條、第195條第1項前段分別
18 定有明文。

19 (二)陳敏逸、鍾凌翔就系爭事故有未遵守慢行號誌之指示為適當
20 之減速應對並超速駕駛本案電力維修車之過失，應各負擔2
21 5%過失責任；原告就系爭事故有未將關山站列車到開時刻
22 登記表交付予技術領班潘志宏，致使潘志宏無從知悉或提醒
23 當日現場道班員工避讓列車及未依臺鐵公司安全衛生工作守
24 則於作業現場專責擔任瞭望員而與有過失，應負擔20%過失
25 責任；潘志宏為現場負責人兼現場技術領班，其就系爭事故
26 有未依臺鐵公司人工砸道標準作業程序及臺鐵公司安全衛生
27 工作守則，配置瞭望員、列車監視聯絡員等監視人員及未設
28 置工作鳴笛標等警告裝置之過失，應負擔30%過失責任；臺
29 鐵公司為陳敏逸、鍾凌翔、潘志宏之僱用人，就原告因系爭
30 事故所受傷害，應與陳敏逸、鍾凌翔、潘志宏（因系爭事故
31 死亡）負連帶損害賠償責任，臺鐵公司就系爭事故雖無過失

01 責任，但存有系統風險：

- 02 1. 陳敏逸、鍾凌翔就系爭事故有未遵守慢行號誌之指示為適當
03 之減速應對並超速駕駛本案電力維修車之過失，應各負擔2
04 5%過失責任：

05 依專案調查報告（卷二）第2頁（壹、事故發生經過1.1事故
06 說明之圖1.1-2事故現場示意圖）、第14頁（參、事實發現
07 3.1.2 2月22~23日路線養護作業及相關工程一、海端站抽
08 換第12A道岔工程(-)工程內容圖3.1.2-3道岔抽換慢行變更里
09 程處所電報）、第82-83頁（肆、分析4.1事證分析4.1.2電
10 力維修車行駛分析二、電力維修車行車紀錄分析(二)車輛停止
11 前之車速情形表4.1.2-1推估CMB-33通過各點速度表）、第
12 96頁（肆、分析4.1事證分析4.1.2電力維修車行駛分析六、
13 CMB-33行經海端站時操作情形圖4.1.2-7CMB-33進入海端站
14 運轉情形）所示，於110年2月5日行車電報第1點已載明在
15 「海端站主正線、副正線及其南端站端路線K118+900-
16 K119+000處，自110年2月23日5時0分起至3月4日5時0分
17 止」，會進行該路段道岔抽換工程，行車速度「慢行
18 40K/H」，且於上開施工路段之K118+118.0公里處設有
19 40kph（車速）慢行預告號誌機（使用3個黑色麟形之白色正
20 三角形反光板，下方並有長方形版顯示慢行速度；臺灣鐵路
21 管理局行車實施細則第345條第1項第4款、第346條第1項第4
22 款）、K118+331.2公里處設有600公尺預告標（使用橙黃色
23 三角形反光板，每個三角形代表100公尺，用以告知司機員
24 列車離慢行路段還有多遠，此處設有6個橙黃色三角形反光
25 板；臺灣鐵路管理局行車實施細則第347條）、K118+493.7
26 公里處設有400公尺預告標（此處設有4個橙黃色三角形反光
27 板；臺灣鐵路管理局行車實施細則第347條）、K118+666.7
28 公里處設有200公尺預告標（此處設有2個橙黃色三角形反光
29 板；臺灣鐵路管理局行車實施細則第347條）、K118+896.8
30 公里處設有40kph（車速）慢行號誌機（臺灣鐵路管理局行
31 車實施細則第346條第1項第2款），然由鍾凌翔所指導且由

01 陳敏逸駕駛之本案電力維修車，於110年2月23日8時31分21
02 秒行駛至K118+118.0公里處記錄器車速為每小時86.1公里
03 （該車次經綜合調度所核發之最高速限為每小時80公里）、
04 行駛至K118+331.2公里處記錄器車速為每小時86.0公里（速
05 限每小時80公里）、行駛至K118+493.7公里處記錄器車速為
06 每小時85.7公里（速限每小時80公里）、行駛至K118+666.7
07 公里處記錄器車速為每小時84.2公里（速限每小時80公
08 里）、行駛至K118+896.8公里處記錄器車速為每小時57.4公
09 里（速限每小時40公里）、8時32分行駛至K118+951.6公里
10 撞擊事故處記錄器車速為每小時47.5公里，可見陳敏逸、鍾
11 凌翔於上揭時、地進行電力維修車駕駛訓練時，不僅以超過
12 各路段每小時80公里、40公里速限行駛，且途經減速路段亦
13 未確實遵守慢行號誌之指示為適當之減速應對，直至發現鐵
14 道上有施工人員，於8時31分41秒駛至K118+559公里處方進
15 行煞車減速（車速為每小時85.9公里），於8時31分50秒駛
16 至K118+765公里處，才趨近最大煞車壓力《車速為每小時
17 74.2公里，專案調查報告（卷二）第82頁表4.1.2-1列車通
18 過各點速度表、第96頁圖4.1.2-7CMB-33進入海端站運轉情
19 形即行車資料記錄器車速與事故現場相關位置圖》，因陳敏
20 逸、鍾凌翔超速駕駛，加上反應時間及煞停距離等因素，縱
21 然已操作啟動煞車系統，依舊無法避免本案電力維修車撞擊
22 在鐵道上工作之潘志宏、劉皇德、原告等3人，致原告受有
23 系爭傷害，陳敏逸、鍾凌翔顯有未盡前揭作為及注意義務之
24 過失，而陳敏逸、鍾凌翔之過失行為與原告系爭傷害之結果
25 間，具有相當因果關係，原告請求陳敏逸、鍾凌翔應就本件
26 事故之發生負損害賠償責任，應屬有理。本院衡酌陳敏逸、
27 鍾凌翔之肇事情節、過失程度輕重，認陳敏逸、鍾凌翔應各
28 負擔25%過失責任。

- 29 2. 原告就系爭事故有未將關山站列車到開時刻登記表交付予技
30 術領班潘志宏，致使潘志宏無從知悉或提醒當日現場道班員
31 工避讓列車及未依臺鐵公司安全衛生工作守則於作業現場專

01 責擔任瞭望員而與有過失，應負擔20%過失責任：

02 (1)依臺鐵公司安全衛生工作守則「第肆章：機械、設備或器具
03 之維護及檢查、第三節：路線上、橋隧內作業、五十一、路
04 線上、橋隧內作業（二）在路線上定點工作時，應在工作地
05 點兩端各為000-0000公尺處，但影響聲音傳播之路段，得酌
06 予縮短，惟不得少於500公尺處，設立穩固之工作鳴笛標，
07 及在兩端適當地點指派瞭望員，應隨工作進度移動；另指派
08 列車監視聯絡員，於車站運轉室監視列車運轉情形，以確實
09 有效掌握列車之動態，提早連絡通知現場作業負責人待避列
10 車。（四）瞭望員及工作人員發現列車駛抵臨時鳴笛牌處
11 時，應即互相呼喚，無論本線或鄰線來車應即暫停作業速攜
12 帶工具避於路線外側並舉手呼（回）應，注視列車來往。

13 （五）瞭望員應由作業負責人指派富有責任感與耐性之人擔
14 任，站立於經作業負責人勘定之地點，專責擔任瞭望工作
15 ，嚴禁兼任其他工作，工作時應攜帶行車調度無線電對講
16 機、號誌旗（燈）、哨子及通訊器具。」《專案調查報告
17 （卷二）附件2第24-25頁，下稱系爭工作守則》，上開規定
18 於臺鐵公司所屬各單位員工均應確實遵守《專案調查報告
19 （卷二）附件2第3頁臺鐵公司安全衛生工作守則第壹章總
20 則》。

21 (2)原告於保安裝置保修工作簿上填載由其擔任瞭望員《專案調
22 查報告（卷二）第24頁之保安裝置保修工作簿》，依系爭工
23 作守則，原告應確實至適當地點，專責擔任瞭望工作，不得
24 兼任或從事其他工作，且其因而知悉並收取站長郭淑鳳交付
25 載有：「8742號加班車」之110年2月23日列車時刻表《專案
26 調查報告（卷二）第22頁之關山站列車到開時刻登記表》
27 時，即負有通知並應將上開列車時刻表交予領班潘志宏，促
28 使領班潘志宏得以提醒當日現場道班員工避讓列車之客觀注
29 意義務，原告疏未告知並交付潘志宏上開列車時刻表，致潘
30 志宏無從知悉原軌道路線養護時段，會有增開車次即本案電
31 力維修車經過，且原告亦未確實於作業現場專責擔任瞭望

01 員，亦無其餘道班人員從事瞭望警戒工作，因而未能即時察
02 覺已有列車靠近，且無人適時發出警示通知現場人員盡速離
03 開軌道以即時避讓列車，終致在軌道上工作之潘志宏、劉皇
04 德、原告等3人，因閃避不及遭本案電力維修車撞擊致死
05 傷，原告顯有未盡前揭作為及注意義務之過失，而與有過
06 失，本院衡酌其肇事情節、過失程度輕重，認原告應負擔2
07 0%過失責任。

- 08 3. 潘志宏為現場負責人兼現場技術領班，其就系爭事故有未依
09 臺鐵公司人工砸道標準作業程序及臺鐵公司安全衛生工作守
10 則，配置瞭望員、列車監視聯絡員等監視人員及未設置工作
11 鳴笛標等警告裝置之過失，應負擔30%過失責任：

12 依臺鐵公司人工砸道標準作業程序，現場負責人之施工前準
13 備為：「1. 勤前教育及危害告知。2. 工作分配」、技術領班
14 於施工前準備為：「1. 檢點材料及機具。2. 指派列車瞭望人
15 員」、班員於施工前準備為：「依指派工作施作。」《專案
16 調查報告（卷二）附件3，下稱系爭作業程序》，復參酌系
17 爭工作守則『第肆章：機械、設備或器具之維護及檢查、第
18 三節：路線上、橋隧內作業、五十一、路線上、橋隧內作業
19 （一）每日上工之前，作業負責人應清點作業人員人數，並
20 實施勤前教育，告知當日工作內容、工作時間、工作地點、
21 使用工具、可能發生危害，如何防範災害發生等事項，以加
22 強員工安全防護心態，並依「站外鐵路設施維修標準作業程
23 序」向工作地點鄰近車站辦理保修申請及密切與值班站長連
24 繫，以了解當日列車運轉。（二）在路線上定點工作時，應
25 在工作地點兩端各為000-0000公尺處，但影響聲音傳播之路
26 段，得酌予縮短，惟不得少於500公尺處，設立穩固之工作
27 鳴笛標，及在兩端適當地點指派瞭望員，應隨工作進度移
28 動；另指派列車監視聯絡員，於車站運轉室監視列車運轉情
29 形，以確實有效掌握列車之動態，提早連絡通知現場作業負
30 責人待避列車。（五）瞭望員應由作業負責人指派富有責任
31 感與耐性之人擔任，站立於經作業負責人勘定之地點，專責

01 擔任瞭望工作，嚴禁兼任其他工作，工作時應攜帶行車調度
02 無線電對講機、號誌旗（燈）、哨子及通訊器具。』《專案
03 調查報告（卷二）附件2第24-25頁》，潘志宏既為現場負責
04 人兼現場技術領班，應確實遵守系爭作業程序及系爭工作守
05 則，對道班人員施以「勤前教育及危害告知」，並「設置工
06 作鳴笛標」、「指派列車監視聯絡員、列車瞭望員」，以確
07 實有效掌握監視列車動態及工作現場瞭望警戒工作，依《專
08 案調查報告（卷二）第19-20頁》之工作前危害告知簽名紀
09 錄表所示，於事故當日並非全體道班人員（當日出勤5名）均
10 有於上開紀錄表上簽名（僅2名出勤者有簽名），潘志宏就勤
11 前教育及危害告知部分已有缺失；原告雖於保安裝置保修工
12 作簿上填載由其擔任瞭望員《專案調查報告（卷二）第20頁
13 之110年2月23日工作日誌、第24頁之保安裝置保修工作
14 簿》，然原告於作業現場並未實際從事瞭望警戒工作，潘志
15 宏亦未指派列車監視聯絡員或與車站站長聯繫確認當日列車
16 運營狀況，且未設置工作鳴笛標及指派專責瞭望員從事監視
17 警戒工作，致使道班人員未能即時察覺已有列車靠近，且無
18 人適時發出警示通知現場工作人員盡速離開軌道以即時避讓
19 列車，致原告因閃避不及遭本案電力維修車撞擊致傷，潘志
20 宏顯有未盡前揭作為及注意義務之過失，而潘志宏之過失行
21 為與原告系爭傷害之結果間，具有相當因果關係，本院衡酌
22 潘志宏之肇事情節、過失程度輕重，認潘志宏應負擔30%過
23 失責任。

24 4. 臺鐵公司為陳敏逸、鍾凌翔、潘志宏（因系爭事故死亡）之
25 僱用人，其就陳敏逸、鍾凌翔、潘志宏（因系爭事故死亡）
26 因執行職務之行為，就原告因系爭事故所受傷害，自應與陳
27 敏逸、鍾凌翔、潘志宏（因系爭事故死亡）負連帶損害賠償
28 責任，臺鐵公司就系爭事故雖無過失責任，但存有系統風
29 險：

30 (1) 接受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與
31 行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之

01 執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生
02 損害者，僱用人不負賠償責任，民法第188條第1項定有明
03 文。查，本件陳敏逸、鍾凌翔、潘志宏（因系爭事故死亡）
04 係為臺鐵公司服勞務，而為臺鐵公司之受僱人，臺鐵公司自
05 應就陳敏逸、鍾凌翔、潘志宏（因系爭事故死亡）因執行職
06 務對他人造成之不法侵害負損害賠償責任。陳敏逸、鍾凌翔
07 駕駛本案電力維修車，潘志宏（因系爭事故死亡）及原告從
08 事軌道路線監視及養護工作，客觀上已足以認定為執行職務
09 之行為，揆諸上開說明，臺鐵公司應就陳敏逸、鍾凌翔、潘
10 志宏（因系爭事故死亡）於執行職務中之前揭過失行為，就
11 原告因系爭事故所受傷害，與陳敏逸、鍾凌翔、潘志宏（因
12 系爭事故死亡）負連帶損害賠償責任。

13 (2)如同107年10月21日下午4點50分臺鐵公司普悠瑪出軌意外事
14 故，該次事故中，直接原因係列車駕駛員超速駕駛及關閉隔
15 離ATP系統所致，然該次事件中某些的起因卻是臺鐵公司系
16 統中互相關聯之各部份，因為難以直覺判定其因果關係而產
17 生之「系統風險」(systemic risk)，如列車駕駛員及相
18 關人員專業技術不足、缺乏故障解讀及排除能力、無線電通
19 訊品質不良、綜合調度所指揮系統紊亂、普悠瑪號啟動整備
20 程序之出車檢查項目不完整，未明訂最低設備清單，導致司
21 機員缺乏明確之出車標準，因此錯失更換正常列車編組運轉
22 之機會；人員訓練及檢定方式欠周延，致列車駕駛員對列車
23 系統及操作不熟悉，未能及時正確識別列車故障原因；並未
24 提供普悠瑪號車型相關運轉或操作手冊予司機員操作依循之
25 系統風險（臺灣宜蘭地方法院111年度重訴字第20號民事判
26 決，卷第110-111頁）；本件事故之肇事原因為列車駕駛員
27 未遵守慢行號誌指示為適當之減速應對並超速駕駛，而道班
28 員工亦未落實相關工作安全守則及規範要求，設置警告裝置
29 並配置監視警戒人員，因而導致潘志宏、劉皇德2人死亡及
30 原告受有系爭傷害，臺鐵公司雖無過失，存有下列之系統風
31 險：(一)組織層面：海端施工現場人力不足、員工安全意識不

01 足。(二)程序層面：員工對規章解讀不同、適用規章不明確、
02 行車電報傳遞沒有確認追蹤確認、施工慢行電報傳遞有斷
03 點、電力維修車行駛電報傳遞有斷點。(三)環境層面：施工現
04 場沒有設置鳴笛標、砸道施工現場吵雜《專案調查報告（卷
05 二）第111-113頁》。

06 (三)原告依據侵權行為法律關係請求被告賠償，自屬有據。茲本
07 院審酌原告請求精神慰撫金之損害賠償請求有無理由？析述
08 如下：

09 按法院對於精神慰撫金之量定，應斟酌雙方之身分、地位、
10 資力與加害之程度及其他各種情形核定相當之數額。其金額
11 是否相當，自應依實際加害情形與被害人所受之痛苦及雙方
12 之身分、地位、經濟狀況等關係決定之（最高法院76年度台
13 上字第1908號、85年度台上字第460號判決意旨參照）。原
14 告受有系爭傷害之結果，係因陳敏逸、鍾凌翔於系爭事故之
15 過失行為所致，原告之身心均承受相當之痛苦，其依民法19
16 5條規定請求非財產上之損害，應屬有據。爰審酌系爭事故
17 之起因、兩造之過失程度、系爭傷害程度，再衡量本院依職
18 權調取之稅務電子閘門財產所得調件明細表（限閱卷）及卷
19 內兩造學經歷（卷第74、79頁，隱私不予揭露）、臺鐵公司
20 資本額為800億元（卷第127頁），原告已受高額補償，認原
21 告得請求被告賠償之精神慰撫金，應以80萬元為適當，原告
22 應負擔20%過失責任，是原告請求被告連帶給付精神慰撫金
23 （80萬元×80%=64萬元）部分，為有理由，爰予准許；逾
24 此部分之請求，應屬無據，不予准許。

25 (四)臺鐵公司就本件事務雖依民法第188條第1項規定與受僱人負
26 連帶損害賠償責任，但基於目的性限縮解釋，臺鐵公司不得
27 依民法第188條第3項規定，對受僱人行使求償權：

28 1. 按國家賠償法第2條第3項規定「前項情形，公務員有故意或
29 重大過失時，賠償義務機關對之有求償權。」係限制國家對
30 於公務員輕過失之求償，同時，民法第186條第1項規定「公
31 務員因故意違背對於第三人應執行之職務，致第三人受損害

01 者，負賠償責任。其因過失者，以被害人不能依他項方法受
02 賠償時為限，負其責任。」，可知公務員因過失行為對第三
03 人造成損害時，第三人如可透過國家賠償法獲得補償，則公
04 務員對外不負責任，此對公務員之保護規定，是對於公務員
05 之對外責任之限制，應可類推適用於一般受僱人之可能，而
06 使其受相同保護，而認受僱人因輕過失造成損害之對外責任
07 限制。

08 2. 現代社會的情形，法人企業經營規模龐大、構成員眾多、組
09 織複雜及分工精細，而且還有利用科技機器設備處理營運業
10 務的情形。侵害特定結果的發生，時常是統合很多行為與機
11 器設備共同作用的結果，並不是特定自然人的單一行為而產
12 生。如上所述，臺鐵公司就本件事故亦存有下列之系統風
13 險：(一)組織層面：海端施工現場人力不足、員工安全意識不
14 足。(二)程序層面：員工對規章解讀不同、適用規章不明確、
15 行車電報傳遞缺乏追蹤確認機制、施工慢行電報傳遞有斷
16 點、電力維修車行駛電報傳遞有斷點。(三)環境層面：施工現
17 場未設置鳴笛標、砸道施工現場吵雜《專案調查報告（卷
18 二）第111-113頁》等。法人既然藉由組織活動，追求並獲
19 取利益，也具備分散分險的能力，應該自己負擔組織活動所
20 生的損害賠償；受僱人，因僅係該法人組織之一分子，聽命
21 行事、執行之使用人或手足而為該法人服勞務，法人為僱用
22 人恆運用受僱人為其執行職務而擴張其活動範圍及事業版
23 圖，以獲取利益、增加營收；基於損益同歸之原則，自應該
24 由該法人承擔受僱人不法行為所造成之損害，方符事理之
25 平，自不得濫為諉之弱勢之勞工以過失責任而代實際獲益之
26 法人受責，違反保護勞工之現代立法意旨。

27 3. 按憲法第153條規定「國家為改良勞工及農民之生活，增進
28 其生產技能，應制定保護勞工及農民之法律，實施保護勞工
29 及農民之政策。」，且為保障受僱人之權利，依法律的合憲
30 性解釋，及依企業報償、危險責任理論，民法第188條第3項
31 應為目的性限縮解釋，僱用人對受僱人之求償權，需以受僱

01 人出於故意或重大過失始足當之，如受僱人僅有輕過失之情
02 形，僱用人尚不足行使該項之求償權。本件陳敏逸、鍾凌
03 翔、原告及潘志宏之行為，應非出於故意或重大過失，臺鐵
04 公司應無對陳敏逸、鍾凌翔、原告及潘志宏之求償權。

05 五、按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其
06 催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人
07 起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相
08 類之行為者，與催告有同一之效力；遲延之債務，以支付金
09 錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；應
10 付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利
11 率為5%，民法第229條第2項、第233條第1項前段、第203
12 條分別定有明文。本件係屬侵權行為損害賠償之債，自屬無
13 確定期限者，又以支付金錢為標的，則依上揭法律規定，原
14 告請求自刑事附帶民事起訴狀繕本送達之翌日起加計年息
15 5%之利息，亦屬於法有據，應予准許。而本件刑事附帶民
16 事起訴狀繕本送達最後被告為111年12月16日（本院111年度
17 原交附民字第37號卷第11-19頁），從而，原告向被告請求
18 遲延利息之起算日為111年12月17日，應堪認定。

19 六、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第185條、第188
20 條第1項及第195條規定，請求被告連帶給付64萬元，及自11
21 1年12月17日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理
22 由，應予准許。逾此數額之請求，則無理由，應予駁回。

23 七、末按當事人聲明之證據，法院應為調查。但就其聲明之證據
24 中認為不必要者，不在此限，民事訴訟法第286條規定甚
25 明。所謂不必要者，係指聲明之證據中，依當事人聲明之意
26 旨與待證之事實，毫無關聯，或法院就某事項已得心證而當
27 事人仍聲明關於該事項之證據方法等情形而言（最高法院92
28 年度台上字第2577號判決意旨參照）。查陳敏逸、鍾凌翔、
29 臺鐵公司雖均聲請調查電力段、施工段及臺鐵公司之肇責原
30 因及肇責比例鑑定，然本院已分別就電力段陳敏逸、鍾凌
31 翔，以及工務段原告、潘志宏、臺鐵公司對於系爭事故之過

01 失原因及肇責比例，業經本院認定如前，則陳敏逸、鍾凌
02 翔、臺鐵公司此部分聲請調查之證據，實無任何調查之必
03 要。本件事證已臻明確，兩造所提其餘攻擊防禦方法及證
04 據，核與判決結果不生影響，經本院審酌後，於判決結果均
05 無影響，自無逐一論述之必要。

06 八、本件原告勝訴部分，係依民事訴訟法第427條第2項第11款適
07 用簡易程序所為被告敗訴之判決，依同法第389條第1項第3
08 款規定，應依職權宣告假執行，並依同法第436條第2項適用
09 第392條第2項規定，依職權宣告被告於預供擔保後，得免為
10 假執行。

11 九、本件係刑事附帶民事訴訟，由合議庭裁定移送民事庭之事
12 件，依刑事訴訟法第504條第2項之規定，免納裁判費，惟仍
13 爰依民事訴訟法第79條之規定，諭知訴訟費用之負擔，以備
14 將來如有訴訟費用發生時，得確定其負擔，併此敘明。

15 中 華 民 國 114 年 5 月 8 日
16 臺東簡易庭 法 官 陳建欽

17 以上正本證明與原本無異。

18 如對本判決不服，須於判決正本送達後20日之不變期間內，向本
19 庭提出上訴狀。（須按對造當事人之人數附繕本）

20 如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

21 中 華 民 國 114 年 5 月 8 日
22 書記官 謝欣吟