

臺灣桃園地方法院民事判決

114年度重國字第4號

原告 蘇彥○ (真實姓名及地址資料詳卷)

蘇宥○

兼上二人共同

法定代理人 蘇○仁

蘇○美

共同

訴訟代理人 李璇辰律師

被告 周祖珍聯合建築師事務所

法定代理人 周祖珍

訴訟代理人 李富祥律師

複代理人 廖禹喬律師

被告 交通部高速公路局北區養護工程分局

法定代理人 吳文益

追加被告 美商美聯科技股份有限公司台灣分公司

法定代理人 林振揚

上二人共同

訴訟代理人 侯雪芬律師

複代理人 柳慧謙律師

上列當事人間請求國家損害賠償事件，於民國115年2月4日辯論終結，本院判決如下：

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

壹、程序部分

一、訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但有下列各款情形之一者，不在此限：二、請求之基礎事實同一者。

三、擴張或減縮應受判決事項之聲明者。不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，非為訴之變更或追加。民事訴訟法第255條第1項但書第2、3款、第256條定有明文。經查：

(一)原告起訴訴之聲明第1項為「被告交通部高速公路局北區養護工程分局(下稱被告高工局)、被告A 1 1即A 1 1建築師事務所應連帶給付原告新臺幣(下同)2015萬8528元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按週年利率5%計算之利息。」，有民事起訴狀在卷可參(見士林地院卷第10頁)；原告主張嗣因A 1 1建築師事務所於民國113年8月已註銷，並以A 1 1聯合建築師事務所重新開業，原告係於113年9月24日起訴，有士林地院電話紀錄、民事起訴狀上之收狀章所示日期可參(見士林地院卷第170、10頁)，故原告於114年7月31日具狀將被告A 1 1即A 1 1建築師事務所變更為被告A 1 1聯合建築師事務所，有民事訴之變更聲請狀在卷可憑(見本院卷一第189至191頁)，其變更應屬更正事實上之陳述。

(二)原告嗣具狀追加被告美商美聯科技股份有限公司台灣分公司(下稱被告美商美聯公司)，有訴之變更聲請狀在卷可參(見本院卷一第273至275頁)；原告本件係主張楊梅休息站之設計與法規範有所不合，而提起國家賠償訴訟，因被告美商美聯公司為休息站設計規劃之人，故予以追加，應屬基礎事實同一之追加。

(三)原告嗣將起訴訴之聲明第1項變更為「(一)被告三人應連帶給付原告蘇○仁1718萬1534元，及自民事準備狀送達最後被告收受之翌日起至清償日止按週年利率5%計算之利息。

(二)被告三人應連帶給付原告蘇○美167萬4288元，及自民

01 事準備狀送達最後被告收受之翌日起至清償日止按週年利率
02 5%計算之利息。(三)被告三人應連帶給付原告蘇彥○112萬
03 896元，及自民事準備狀送達最後被告收受之翌日起至清償
04 日止按週年利率5%計算之利息。(四)被告三人應連帶給付
05 原告蘇宥○103萬1810元，及自民事準備狀送達最後被告收
06 受之翌日起至清償日止按週年利率5%計算之利息。」，有
07 民事準備狀在卷可憑(見本院卷一第433至434頁)；原告係將
08 原告4人各自請求金額分列4項，應屬事實陳述之更正，而請
09 求金額合計共2100萬8528元，與起訴請求金額亦有不同，惟
10 此屬應受判決事項聲明之擴張，與前開規定亦無不合。

11 二、次按依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務
12 機關請求之；賠償義務機關拒絕賠償時，請求權人得提起損
13 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
14 別定有明文。經查，本件原告主張依國家賠償法第3條第1
15 項、第5項規定向被告高工局請求國家賠償，經原告於113年
16 6月26日具狀向被告高工局提出請求，而經被告高工局於113
17 年8月8日以高工局113年8月8日北管字第1130035328號函拒
18 絕賠償(見士林地院卷第86至87頁)，是原告提起本件國家
19 賠償之訴，核與上開法條規定相符，應予准許。

20 貳、實體部分

21 一、原告主張：

22 (一)原告蘇○仁前於111年10月10日下午2時整許駕駛車牌號碼00
23 0-0000號之小客車(下稱系爭車輛)，搭載配偶即原告蘇○美
24 (副駕駛座)、兒子即原告蘇彥○、蘇宥○與兒子友人即訴外
25 人王○羽，行駛於高速公路南下經由五楊高架橋行經楊梅休
26 息站前時(南下71.3公里處)，因楊梅休息站有如附表一所示
27 違反設計原則之情形，導致原告蘇○仁碰撞楊梅休息站之交
28 通島，一家重傷骨折送醫外，並造成王○羽送醫後不治死
29 亡。且原告蘇○仁亦受有腰椎壓縮性骨折之傷害，原告蘇○
30 美則受有薦椎骨折併神經壓迫術後右足第三趾近端趾骨骨折
31 及內側楔狀骨骨折；原告蘇彥○則受有右側遠端脛骨併腓骨

01 骨折、脾臟撕裂傷、左第6、9根肋骨骨折、雙側血胸、左腎
02 撕裂傷、肝臟撕裂傷；原告蘇宥○受有左側近端肱骨開放性
03 骨折(下稱系爭交通事故)。

04 (三)被告高公局所設置之楊梅休息站交通島設計不符合設計規
05 範，故其所設置、管理之公共設施有欠缺，致原告等人受有
06 損害，被告高工局自應對於原告等人所受損害負賠償責任；
07 而被告A 1 1聯合建築師事務所為「楊梅休息站新建工程」
08 之共同投標者及監造單位，被告美商美聯公司則為該新建工
09 程之共同投標單位，應同負損害賠償責任；另楊梅休息站之
10 事發地點確實因設計瑕疵，屢屢發生車禍，足證楊梅休息站
11 之交通島設置管理確實有欠缺。國家運輸安全調查委員會
12 (下稱運安會)提出之「0000000電動小客車國道1號往南楊梅
13 休息站匝道自撞後起火事故事實資料報告」(下稱事實資料
14 報告)、「0000000電動小客車國道1號往南楊梅休息站匝道
15 自撞後起火事故期間運輸安全通告」(下稱運輸安全通告)，
16 可知被告高工局接受調查時僅有提出竣工圖，而非設計圖
17 說，故本件是否涉及設計不當，也應加以調查；但現況有部
18 分與法規建議值或原設計規範不一致，故有民法第184條第2
19 項違反保護他人法律之情形，且依民法第191條規定工作物
20 所有人亦因設置保管欠缺導致之他人損害負賠償責任。況且
21 被告高工局事後也有因運安會之建議而將2處分隔島減為1
22 處，且擴大槽化區，以降低車輛失控撞護欄島頭風險，更證
23 本件事故地點確實有設置、管理不良之情形。且原告蘇○仁
24 駕駛行為縱使有過失，但道路設計須有容錯能力，不能忽視
25 道路設計原本即有問題，如果做有效的碰撞防護設施或高度
26 漸變混凝土護欄，則事故發生頂多造成車輛翻覆，不至於一
27 碰撞擊造成能量無法分散而生死傷結果，故不能以原告蘇○
28 仁駕駛行為而免除被告等人之責任。

29 (四)原告等人因而受有如附表二所示之損害，且原告蘇○仁也因
30 而遭起訴過失致死，並遭王○羽之母親求償1488萬3523元，
31 亦屬原告蘇○仁因而受有之損害，爰依法請被告等人連帶賠

01 償。

02 (五)爰依民法第184條第1項前段、第184條第2項、第185條第1
03 項、第188條第1項、第193條第1項、第195條第1項、第213
04 條第1項、第3項、第215條規定提起本訴，並聲明：(一)被
05 告三人應連帶給付原告蘇○仁1718萬1534元，及自民事準備
06 狀送達最後被告收受之翌日起至清償日止按週年利率5%計
07 算之利息。(二)被告三人應連帶給付原告蘇○美167萬4288
08 元，及自民事準備狀送達最後被告收受之翌日起至清償日止
09 按週年利率5%計算之利息。(三)被告三人應連帶給付原告
10 蘇彥○112萬896元，及自民事準備狀送達最後被告收受之翌
11 日起至清償日止按週年利率5%計算之利息。(四)被告三人
12 應連帶給付原告蘇宥○103萬1810元，及自民事準備狀送達
13 最後被告收受之翌日起至清償日止按週年利率5%計算之利
14 息。(四)願供擔保請准宣告假執行。

15 二、被告則以：

16 (一)被告高工局、美商美聯公司：

17 1.系爭交通事故地點為水泥護欄，並非分隔島，原告援引交通
18 技術標準規範公路類公路工程交通工程規範之分隔島交通
19 設計已屬有誤。而「國道1號楊梅休息站新建工程規劃設計
20 及後續擴充(監造)委託技術服務採購案」(下稱系爭採購
21 案)確實由被告美商美聯公司與A 1 1 建築師事務所共同
22 得標。

23 2.系爭交通事故業經臺灣桃園地方檢察署依過失致死罪起訴原
24 告蘇○仁，並經鈞院以112年度交訴字第113號判決判處有期
25 徒刑8月，緩刑3年。而原告雖主張楊梅休息站之交通島設計
26 原則不符合規範，但系爭交通事故地點為水泥護欄，並非分
27 隔島，而系爭交通事故地點前有超過200公尺以上之平坦地
28 面、駕駛人視線亦無任何遮蔽，並有以雙白線線禁止跨越，
29 視距應已充足。且進入楊梅休息站之上游路段沿線均有設置
30 左車道「續行往湖口」、右車道「往楊梅休息站」等導引預
31 告標誌標線，並自70.7K起沿線利用標誌及地面標字指示行

01 駛方向及逐漸降低速限，已明確告知左車道往「湖口」、右
02 車道往「休息站」，並於水泥護欄前之實體鼻端上游設置注
03 水式交通筒、槽化線及約120公尺雙白線區隔2車道、2方向
04 車輛須於各自車道標線範圍內行駛，且禁止變換車道及應遵
05 守速限60公里/小時之規定，一般駕駛人包含原告均可清楚
06 查知。然系爭交通事故發生影片中，原告前方有2輛車輛均
07 未撞擊水泥護欄，原告本應一路跟隨前方2部車輛，卻於鄰
08 近水泥護欄前突然往外駛出違規跨越雙白線，方撞擊水泥護
09 欄造成事故，可見系爭交通事故實際上係因原告駕駛失誤而
10 與水泥護欄設計無關。依照鈞院刑事判決亦可知本件為原告
11 蘇○仁疏未注意使王○羽繫妥安全帶，復未注意車前狀況而
12 不慎撞擊前開便道中間設置之水泥護欄，而肇致系爭交通事
13 故；且依原告蘇○仁於警詢中之陳述也可知其當天駕車狀況
14 不佳，有疲勞駕駛之情形；況原告蘇○仁於刑事案件也曾主
15 張水泥護欄設計不良，但經車禍鑑定仍認原告蘇○仁確實為
16 肇事原因無誤。

17 3.因系爭交通事故係因原告違背法令跨越雙白線自穿越性車道
18 (匝道)駛出所致，與穿越性匝道規範、實體分隔型式、交通
19 島、行車導引如何設置、碰撞防護設施有無設置、視距設置
20 原則有無設置、連續鼻端距離無關。附表一編號1至4部分，
21 因穿越性匝道係指原告於事故發生前未變換車道前所行駛車
22 道，可見穿越性匝道規範與系爭交通事故之地點無關；至於
23 事實資料報告指出最短長度85公尺部分，但該規範並無此規
24 定，且混凝土護欄型式也是該規範所允許，且經空照圖、主
25 線車道線資訊進行圖資套疊及線形模擬，也符合時速60公
26 里/小時之設計標準。附表一編號5，分隔水泥護欄型式符合
27 C.6.1.3，凸島型式也無疑義，且公路路線設計規範也未針
28 對鼻端、岔端設計有明確規定，本件型式也類似公路設計規
29 範圖4.3.8.1，故應無疑義。附表一編號6部分，本件匝道線
30 形、視距、漸進端處理、安全設置也均符合規範。附表一編
31 號7部分，係指不宜設於坡頂，但系爭交通事故地點並非坡

01 頂，且依規範係規定盡量避免，但即便設置也無違反規範。
02 附表一編號8、9部分，本件設置也均符合規範。附表一編號
03 11至14所引規範均非強制規定。附表一編號14至19，注水式
04 交通筒也只是為加強提醒與警示用路人所增加之交通工程警
05 示設施，用以輔助拒馬阻擋或分隔交通。附表一編號20部
06 分，原告引用狀況四之適用情境為市區道路，但本件為人煙
07 稀少之處，應適用狀況三，原告引用應屬有誤，且現場視距
08 也遠超過該規範內容。附表一編號21部分，原告並無進入楊
09 梅休息站，自與平曲線無關，且經空照圖、主線車道線資訊
10 進行圖資套疊及線形模擬，也符合時速60公里/小時之設計
11 標準。附表一編號22部分，國內高速公路雙車道匝道之每車
12 道寬、路肩寬、穿越性匝道單車道行車道寬、路肩寬均符合
13 公路路線設計規範，及高公局之要求。附表一編號24部分，
14 原告並無進入楊梅休息站之意，與連續鼻端之距離如何無
15 關，且外側兩車道已利用相關標線標誌提前告知駕駛人前往
16 地點且不得變換車道，故無檢討連續鼻端規範之適用，且現
17 場也符合規範無訛。

18 4.縱認被告高工局、美商美聯公司有何設計、管理之過失，原
19 告蘇○仁亦顯然為系爭交通事故之重要可歸責因素，且原告
20 蘇○仁為其餘原告之履行輔助人或使用人，原告如得向被告
21 求償，本件實屬與有過失之情形。況且，原告蘇○仁就王○
22 羽家屬向其求償部分，應屬原告蘇○仁未令其繫妥安全帶之
23 部分，則相關殯葬、扶養費、提存金、慰撫金費用均係因原
24 告蘇○仁過失所致，而與水泥護欄設計無關，且原告蘇○仁
25 主張之慰問金以及原告等人請求給付之醫療費用、交通費
26 用、看護費用全未檢附相關單據，無從認定屬實，所請求之
27 精神慰撫金部分，除原告蘇○美傷勢較嚴重外，其餘原告雖
28 有骨折但無專人照護之需求，原告每人卻均為請求精神慰撫
29 金100萬元，亦無理由。

30 5.另原告係於114年9月2日始追加被告美商美聯公司為被告，
31 應已罹於2年消滅時效，被告美商美聯公司縱須負損害賠償

01 責任，亦以此主張拒絕賠償等語，以資抗辯。並聲明：(一)
02 原告之訴及假執行之聲請均駁回。(二)如受不利判決，願供
03 擔保請准宣告免為假執行。

04 (二)被告A 1 1聯合建築師事務所：

05 1. A 1 1建築師事務所於113年8月9日申請註銷而不存在，伊
06 與A 1 1建築師事務所實屬不同組織團體，原告對伊提起訴
07 訟本屬有誤。而A 1 1建築師事務所固有參與系爭採購案之
08 投標並得標，然系爭採購案為A 1 1建築師事務所與被告美
09 商美聯公司共同投標，A 1 1建築師事務所負責拆除既有建
10 築物之減帳及拆除執照申請、新建建築物、汙水處理設施等
11 規劃設計、休息區停車場、廁所及相關附屬設施規劃設計、
12 基地開放空間與景觀之規劃設計、涉及建築法規(如綠建築
13 等)相關許可申請事宜；被告美商美聯公司則負責主線進出
14 休息站區之動線規劃設計、站區動線之規劃設計、道路線形
15 及交通設施檢討與改善、整理排水規劃設計、涉及環保护法
16 規、水土保持法規等相關許可申請事宜。故原告主張系爭交
17 通事故之交通島或水泥護欄設置、管理有所缺失，均非A 1
18 1建築師事務所主辦項目；且監造單位主要職責為依據設計
19 圖說有關要求，對承包廠商給予有關契約履行之指示、批准
20 或協議，但無權審查或修改設計圖說，而系爭採購案關於道
21 路相關監造事務也是由被告美商美聯公司指派監造工程師陳
22 俊旭負責監造事務。故原告主張伊就此有故意過失，並無理
23 由。

24 2. 況且系爭交通事故原因係因原告蘇○仁未依規定駕駛所致，
25 刑事判決亦認係因原告蘇○仁疏未注意使王○羽繫妥安全
26 帶，復未注意車前狀況而不慎撞擊前開便道中間設置之水泥
27 護欄，故原告請求被告連帶賠償，確屬無據；況王○羽之母
28 對原告蘇○仁請求損害賠償，也是以原告蘇○仁就系爭交通
29 事故有過失為由，與伊無關；縱認伊有賠償責任，本件亦應
30 有與有過失之適用等語，以資抗辯。並聲明：(一)原告之訴
31 及假執行之聲請均駁回。(二)如受不利判決，願供擔保請准

01 宣告免為假執行。

02 三、原告蘇○仁於111年10月10日下午2時17分許前某時，駕駛系
03 爭車輛，搭載其配偶蘇○美、其子即蘇彥○、蘇宥○及其子
04 之友人王○羽，沿國道1號高速公路由北往南之方向行駛，
05 於111年10月10日下午2時17分許，撞擊前開便道中間設置之
06 水泥護欄，致後座未繫安全帶之王○羽死亡，原告蘇○仁因
07 而經本院刑事庭依過失致死罪判處有期徒刑8月，緩刑3年，
08 上訴後經臺灣高等法院改判有期徒刑6月，有本院刑事庭112
09 年度交訴字第113號判決、臺灣高等法院114年度交上訴字第
10 89號判決附卷可參(見本院卷一第63至66、455至461頁)；而
11 原告蘇○仁亦因而受有腰椎壓縮性骨折之傷害，原告蘇○美
12 則受有薦椎骨折併神經壓迫術後右足第三趾近端趾骨骨折及
13 內側楔狀骨骨折；原告蘇彥○則受有右側遠端脛骨併腓骨骨
14 折、脾臟撕裂傷、左第6、9根肋骨骨折、雙側血胸、左腎撕
15 裂傷、肝臟撕裂傷；原告蘇宥○受有左側近端肱骨開放性骨
16 折等情，有原告4人之診斷證明書在卷可參(見士林地院卷第
17 74至80頁)。上情為兩造所不爭執，應堪認定屬實。

18 四、原告主張被告高工局為系爭交通事故地點之設置管理機關，
19 而系爭交通事故地點有如附表一所示設置管理欠缺情形，而
20 被告A 1 1聯合建築師事務所、被告美商美聯公司為系爭採
21 購案之共同投標者，負責該處設計、監造，亦應共同負損害
22 賠償責任，惟為被告所否認，並以前揭情詞置辯，是本件應
23 審究者為：(一)原告得否請求被告負損害賠償責任？(二)原
24 告請求被告連帶給付如附表二所示金額，有無理由？

25 (一)原告不得請求被告負損害賠償責任。

26 1.按獨資經營之商號，雖無從認為非法人之團體，而無當事人
27 能力，但該商號與其主人合屬一體，商號之主人即為當事人
28 (最高法院43年台上字第601號判決意旨參照)。經查，系爭
29 採購案為A 1 1建築師事務所與被告美商美聯公司共同投
30 標，有共同投標協議書在卷可參(見本院卷一第83頁)；而被
31 告A 1 1聯合建築師事務所之員工蔡柏良當庭表示A 1 1建

01 築師事務所原為獨資型態，嗣變更為合夥型態(見本院卷一
02 第93頁)，而被告A 1 1聯合建築師事務所係於113年8月9日
03 為開業登記，並同時註銷A 1 1建築師事務所之開業證書，
04 有臺北市政府都市發展局113年8月15日北市都建字第113603
05 79561號函在卷可憑(見本院卷一第269頁)；則A 1 1建築師
06 事務所原為獨資型態，即應由負責人A 1 1建築師為當事
07 人，而被告A 1 1聯合建築師事務所係於嗣後始成立，應為
08 另行開業，與A 1 1建築師事務所應不能認為同一人格或法
09 人格；而原告主張應類推民事訴訟法第169條第1項「法人因
10 合併而消滅者，訴訟程序在因合併而設立或合併後存續之法
11 人承受其訴訟」之規定由被告A 1 1聯合建築師事務所承受
12 訴訟，惟A 1 1建築師事務所與被告A 1 1聯合建築師事務
13 所應非同一法人，已如前述，且無事證足認有何與其他法人
14 合併之情形，況被告A 1 1聯合建築師事務所也是在原告起
15 訴前即已成立，並非在訴訟程序中而變更其組織，故經本院
16 當庭駁回其承受訴訟之聲請(見本院卷一第349頁)；然原告
17 仍以被告A 1 1聯合建築師事務所為本件當事人，本難認有
18 據。

19 2.按公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體、人身
20 自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。國家賠償法
21 第3條第1項定有明文。次按公有公共設施因設置或管理有欠
22 缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償
23 責任，國家賠償法第3條第1項固定有明文。惟所謂公共設施
24 之設置有欠缺，係指公共設施建造之初，即存有瑕疵而言；
25 管理有欠缺者，係指公共設施建造後未妥善保管，怠為修護
26 致該物發生瑕疵而言。又人民依上開規定請求國家賠償時，
27 尚須人民之生命、身體或財產所受之損害，與公有公共設施
28 之設置或管理之欠缺，具有相當因果關係，始足當之。亦即
29 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
30 察，通常會發生損害者，即為有因果關係，如必不生該等損
31 害或通常亦不生該等損害者，則不具有因果關係(最高法院

01 95年度台上字第923號民事判決意旨參照)。復按因故意或過
02 失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。違反保護他
03 人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行
04 為無過失者，不在此限。土地上之建築物或其他工作物所致
05 他人權利之損害，由工作物之所有人負賠償責任。但其對於
06 設置或保管並無欠缺，或損害非因設置或保管有欠缺，或於
07 防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限。民法第18
08 4條第1項前段、第2項、第191條第1項定有明文。再按損害
09 賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之
10 間，有相當因果關係為成立要件。故原告所主張損害賠償之
11 債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存
12 在(最高法院48年台上字第481號民事裁判先例意旨參照)。
13 是依前開實務見解可知，請求國家賠償時，公有公共設施之
14 設置管理的欠缺須與所受侵害有相當因果關係存在；而請求
15 侵權行為損害賠償責任，亦以侵權行為與損害發生之結果有
16 相當因果關係存在，先予敘明。

17 3. 依照被告高工局提供之現場監視錄影畫面翻拍照片可知(見
18 本院卷一第71至72頁)，原告蘇○仁所駕駛之系爭車輛前方
19 為一白、一藍之小客車，原告蘇○仁所駕駛之系爭車輛係在
20 藍色小客車後方，原告蘇○仁自撞之水泥護欄係分隔島之末
21 端，分隔島分隔區分為兩車道，一車道往楊梅休息站、一車
22 道則續行前往國道，而原告蘇○仁所駕駛之車輛與前方一
23 藍、一白小客車均係行駛於前往國道之車道；參以分隔島之
24 前方係劃設雙白實線，依道路交通標誌標線號誌設置規則第
25 149條第1項第1款第7目規定亦可知雙白實線係設於路段中，
26 用以分隔同向車道，並禁止變換車道；則原告蘇○仁於監視
27 錄影畫面時間14：06：03即行駛於前往國道之車道，本無從
28 再變換車道至前往楊梅休息站之車道，卻於監視錄影畫面時
29 間14：06：05偏移往前往楊梅休息站之車道而撞上水泥護
30 欄，又參以系爭事故發生時為下午2時許，依監視錄影畫面
31 亦可知天色實屬明亮；又當時天候陰、日間自然光線、柏油

01 路面乾燥、無缺陷、無障礙物、視距良好，亦有道路交通事故事
02 故調查報告表(一)附卷可憑(見本院卷一第114頁)；故該路
03 段均為直線路段，視線無遮蔽，系爭車輛與前後方車輛也均
04 有間隔相當距離，尤其原告蘇○仁駕駛往國道之車道相較於
05 往楊梅休息站之車道更屬筆直，依照一般理性駕駛人之習
06 慣，在分隔島前原本如行駛於車道中央，在無任何遮蔽阻擋
07 之情形，並不會無故突然偏移駛向分隔島位置，是原告蘇○
08 仁自撞水泥護欄顯然是駕駛個人自身行為所致，並無外力影
09 響也與外界環境無關。

10 4.又依照原告蘇○仁之行車紀錄器畫面顯示，原告蘇○仁所駕
11 駛之車輛確實無其他車輛影響其行駛狀態，卻無故開始向右
12 側車道偏移，因而碰撞上緩撞防護設施，再撞上分道水泥護
13 欄，有刑案採證照片5張在卷可參(見本院卷一第171至175
14 頁)；原告蘇○仁於警詢時也表示：我從五股上交流道要去
15 竹北，我從五楊高架下來要匯入主線，之後我就不是很清
16 楚，一直到我車與分隔島很近時馬上踩剎車，後續不知過了
17 多久，我就檢查乘客狀況，當時都在車上等語(見本院卷一
18 第168頁)；則原告蘇○仁於駕駛時顯然有恍神、精神不濟之
19 情形，所以在離分隔島很近時才突然發覺而急踩剎車。且系
20 爭交通事故送經桃園市政府車輛行車事故鑑定會進行鑑定，
21 雖原告蘇○仁及其辯護人(即本件原告訴訟代理人)均有反應
22 現場標示混亂、設計有問題等等，但鑑定意見仍為「蘇○仁
23 駕駛自用小貨車行經國道中央分隔帶路段，未充分注意車前
24 狀況，為肇事原因」，有桃園市政府車輛行車事故鑑定會桃
25 市鑑000000案鑑定意見書附卷可參(見本院卷一第177至180
26 頁)。足證系爭交通事故之肇事原因為原告蘇○仁駕駛行為
27 之過失所致無訛。

28 5.則無論系爭交通事故地點之水泥護欄、分隔島或路線規劃有
29 無欠缺，顯然均非肇致原告蘇○仁自撞水泥護欄之原因，原
30 告依國家賠償法第3條第1項規定向被告高工局請求損害賠
31 償，顯無理由。原告固主張公共設施之設置管理有欠缺即應

01 負國家損害賠償責任，不得因人民駕駛行為之過失免除國賠
02 責任等語；經查：

03 (1)行為人之過失確實不能免除公共設施之設置管理欠缺之國家
04 賠償責任，但仍以公共設施之設置管理欠缺與損害發生有相
05 當因果關係存在為必要。而相當因果關係係指依客觀之觀
06 察，通常會發生損害者，始能認定有因果關係；而依系爭交
07 通事故現場之環境，並無任何外力影響，且原告蘇○仁駕駛
08 之系爭車輛前方有一藍、一白小客車均順利繼續前行而不會
09 撞向分隔島，益顯系爭交通事故現場之水泥護欄、分隔島或
10 路線規劃，通常不會造成駕駛人撞上分隔島之損害結果；則
11 系爭交通事故現場之水泥護欄、分隔島或路線規劃縱有設置
12 管理缺失存在，也與原告所受損害無相當因果關係。

13 (2)原告固表示系爭交通事故之現場曾多次發生類似車禍，但各
14 件車禍之原因本未必相同，且即便該處為易發生事故路段，
15 也不能逕認該處公共設施之設置管理有欠缺。而原告所舉運
16 安會就「0000000電動小客車國道1號往南楊梅休息站匝道自
17 撞後起火事故」提出之事實資料報告、運輸安全通告(見本
18 院卷一第531至601頁)，均非針對系爭交通事故所進行之調
19 查，本難直接適用於系爭交通事故。況且，依照運安會就上
20 開事故提出之運輸安全通告(見本院卷一第601頁)，也僅建
21 議被告高工局檢視行車動線、道路及交通工程設施之安全
22 性，儘速研擬並執行相關優化措施，以避免類似事故再發
23 生，並非指稱現場之水泥護欄、分隔島或路線規劃即為事故
24 發生之原因，是原告以事實資料報告、運輸安全通告主張被
25 告高工局須負國家賠償責任，亦無所據。

26 (3)另原告又稱道路設計須有容錯能力，不能忽視道路設計原本
27 即有問題，如果做有效的碰撞防護設施或高度漸變混凝土護
28 欄，則事故發生頂多造成車輛翻覆，不至於一碰撞擊造成能
29 量無法分散而生死傷結果云云。惟正常道路及公路設施之規
30 畫設計本係以一般理性駕駛人應有之合法正常駕駛行為進行
31 考量，如道路環境已足供一般理性駕駛人合法正常使用，而

01 駕駛人因個人因素碰撞道路分隔島，再怪罪道路分隔島並未
02 減緩其碰撞力道，而認道路環境設計有缺失，顯非合理，原
03 告上開主張顯無從採認。

04 6.而被告美商美聯公司與A 1 1 建築師事務所固然為系爭採購
05 案之共同投標者，而負責現場之水泥護欄、分隔島、路線等
06 規劃及設置，惟依前開所述，與原告所受損害並無相當因果
07 關係，其設置規劃無論是否違反保護他人之法律，原告均不
08 得請求侵權行為損害賠償。故原告聲請調閱系爭採購案之契
09 約書，以確認由何人負責設計、何人負責監造，顯無必要。
10 又無論如何，本應以現場之狀態去判斷與損害發生有無相當
11 因果關係，原始設計有無違失或現場狀態是否相符，更與系
12 爭交通事故無關，是原告一再主張須確認現場水泥護欄、分
13 隔島、路線規劃於設計之適用法規及目的等等，亦無於本件
14 調查之必要，併予敘明。

15 7.從而，原告依國家賠償法第3條第1項規定或依侵權行為相關
16 規定請求被告負損害賠償責任，均無理由。

17 (二)原告既不得請求被告負損害賠償責任，則原告請求被告連帶
18 給付如附表二所示金額，即無理由。

19 六、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第184條第2項、
20 第185條第1項、第188條第1項、第193條第1項、第195條第1
21 項、第213條第1項、第3項、第215條規定請求被告連帶給付
22 如附表二所示，均無理由，不應准許。其訴既經駁回，其假
23 執行之聲請即失所附麗，應併予駁回之。

24 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊或防禦方法，經本院斟酌
25 後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不予逐一論列，附
26 此敘明。

27 八、訴訟費用之依據：民事訴訟法第78條。

28 中 華 民 國 115 年 4 月 13 日
29 民事第四庭法 官 丁俞尹

30 以上正本係照原本作成。

31 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。

01 如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

02 中 華 民 國 115 年 4 月 14 日

03 書記官 張禕行

04 附表一(即本院卷一第443至451頁)

編號	違反法規具體內容			違反態樣及說明依據
1	交通技術標準規範公路類公路工程部交通	第六章交通島	<u>6.3 設計原則</u> 1. 交通島之設計應考慮設計速率、視距、車種與用路人、車輛轉彎半徑、漸近端之處理及安全設施設置等因素。	設計不良：設計圖說沒有考慮進入楊梅休息站匝道線形並非直線、速率、應變視距、車輛轉彎半徑【事實資料報告】P28指出，依據楊梅休息站竣工圖其穿越性匝道71K+002至71K+226為直線路段，71K+226至71K+262路段轉彎半徑為1000公尺(平曲線長度36公尺)，71K+262至71K+437為直線路段；比對空拍圖、現場照片及CCTV影像，該路段之平曲線自71K+240至71K+276間，轉彎半徑介於350至850公尺(平曲線長度約35公尺)曲線最短長度應有85公尺)、沒有考量交通島以混凝土護欄型式呈現可能對駕駛者風險，進而考慮漸進端處理及安全設置。
2	工程規範(104年12月		<u>6.3 設計原則</u> 5. 交通島周邊配置之車道應具有適當之寬度與車輛轉彎半徑。	設計不良：設計圖說沒有考慮進入楊梅休息站匝道線形之車輛轉彎半徑。設計圖說在往休息區車道車寬僅3.5公尺(圖號F-016)；【事實資料報告】P18指出，南向3車道，1穿越性匝道車道寬度3.6至4.5公尺、分隔島路段內、外路肩各0.5公尺(空拍圖量測)、外側分隔島(小

	頒布)			型車停車場)寬度4.2公尺；1小型車匝道車道寬度3.0至3.5公尺；1大車匝道車道寬度3.2至3.6公尺、外側路肩0.8至1.2公尺。【事實資料報告】P24指出，車故穿越性匝道適用單車道行車道之中型半聯結車最小寬度。
3			表6.3.3設計交通狀況代號表，在「單車道不超車」，以中型半聯結車種WB12，設計交通狀況代號1C，對比出表6.3.4轉向彎道最小全寬，在內圓半徑R大於等於200公尺時，轉向彎道平面曲線最小路寬應符合4.3公尺。	設計不良：設計圖說、圖號F-016、兩外側車道設計車道寬僅有3.5公尺；【事實資料報告】P18指出，南向3車道，1穿越性匝道車道寬度3.6至4.5公尺、分隔島路段內、外路肩各0.5公尺(空拍圖量測)、外側分隔島(小型車停車場)寬度4.2公尺；1小型車匝道車道寬度3.0至3.5公尺；1大車匝道車道寬度3.2至3.6公尺、外側路肩0.8至1.2公尺。【事實資料報告】P19指出，楊梅休息站穿越性匝道：...、最小轉彎半徑1000公尺(竣工圖)，依據空拍影像所量測的轉彎半徑為350至850公尺、...。(3)楊梅休息站入口匝道：南向縱坡度0.53%、最小轉彎半徑196公尺。
4		解說目錄	C6.1.2 種類： 1. 分隔島 用以分隔對向車流或分隔快慢車輛之用，含中央分向島、中央分隔帶、快慢車道分隔島等。	
5			C6.1.3 設置方式	設計不良：設計圖說看不出採

		交通島之設置方式可採實體分隔如凸島、凹低帶、緣石等，或非實體分隔如標記、標線，以及其他適當方式。	用實體分隔類型為「凸島」的理由。
6		<p><u>C6.3 設計原則</u></p> <p>交通島之設置須導引用路人進入應有之行車動線，並能在安全環境下逐漸改變其行車速率。交通島之設計應考慮設計速率、視距、車種與用路人、車輛轉彎半徑、漸近端之處理及安全設施設置等主要因素。</p>	設計不良：設計圖說沒有考慮進入楊梅休息站匝道線形、速率、視距、車輛轉彎半徑、漸進端處理及安全設置。
7		<p>C6.3 設計原則</p> <p>●主要考慮因素</p> <p>4. 交通島漸近端之處理：... 交通島漸近端處理應注意事項為：</p> <p>(1) 鼻端設置</p> <p>A. 儘量避免設於平曲線段或豎曲線坡頂處。</p>	設計不良：設計圖說沒有避免交通島之鼻端設置於平曲線段
8		<p>C6.3 設計原則</p> <p>●主要考慮因素</p> <p>4. 交通島漸近端之處理：... 交通島漸近端處理應注意事項為：</p>	設計不良：設計圖說沒有考量設計速度之應變視距(Sd)外之，交通島是危險物體的警告標誌

			(2) 行近交通島所需之視距，至少應與設計行車速率所需之安全停車視距相等。	
9			<p>C6.3 設計原則</p> <p>●主要考慮因素</p> <p>5. 交通安全措施</p> <p>(2) 標誌</p> <p>交通島之佈置及車輛行駛之路徑需藉適當的標誌以提供駕駛人確切的訊息，警告危險的物體或地點，協助駕駛人做及時正確的反應。標誌規劃、交通島佈設與道路幾何設計應作整體考慮，一併納入設計與施工。</p>	設計不良：設計圖說沒有考量設計速度之應變視距(Sd)外，距離多少會出現交通島，是危險物體的警告標誌
10	第八章、交通安全防護設施	規範目錄	<p>8.2.1 護欄</p> <p>護欄可以單面防護或雙面防護方式設置，下列路段應考慮設置護欄。</p> <p>1. 車輛意外衝出後可能導致嚴重傷亡之路段。...</p> <p>5. 分隔帶內有固定物必須防護之地點。</p>	
11			<p>8.2.2 碰撞防護設施</p> <p>2. 車輛意外碰撞可能導致嚴重傷亡之區域。</p>	設計不良：設計圖說未說明分隔島護欄採用「混凝土」設置的理由，無從看出是否有遵守「設置」與「設計」原則；亦

12			<p>8.3.1 護欄</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 護欄設計應以導正或攔阻車輛偏離車道，並減輕傷亡為優先考量。 2. 護欄被撞時之導正或攔阻車輛偏離車道之性能應有試驗結果。 3. 護欄設計應就標準段、漸變段及端末分段處理。 4. 護欄端末之設計應考慮道路設計速率、平均每日交通量等對應之影響長度、後退距離與展開率等。 	<p>未按圖監造就護欄端末之處理(參設計圖說、圖號FS-021)。 【事實資料報告】P18指出，中央分隔島及穿越性匝道與小型車停車場間分隔島為混凝土護欄、主線與穿越性匝道分隔島為鋼板護欄。</p>
13			<p>8.3.2 碰撞防護設施</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. 碰撞防護設施之設計應詳加考量設施之結構與安全性、成本以及維護之難易等要素。 	
14	解說目錄		<p>C8.1.2 範圍...</p> <p>本章僅對護欄、碰撞防護設施、防眩設施及防護網等交通安全防護設施之規劃與設計作規範，其餘設施已闡述於其他章節。簡述護欄、碰撞緩衝設施、防眩設施及防護網等設施如下。...2. 碰撞防</p>	<p>設計不良：碰撞防護設施採用何種型式，未出現於設計圖說，無從看出有無考量設計原則，惟自圖號FS-003可看出有依「道路交通標誌標線號誌設置規則」第162條，設置於障礙物體之「太陽能供電式危險標記第三類」。另外交通部北區養護工程分局114.8.6答辯三狀稱「注水式交通筒」即為碰撞防護設施中「動量傳遞擴散</p>

			<p>護設施為局部性之交通安全防護設施，通常設於護欄末端及無法遷移之剛性障礙物前，依動能或動量不減原理，使車輛在意外正面碰撞障礙物時，能平緩減速而停止；當側面擦撞時，能將車輛導回正軌，以降低事故之嚴重性，或避免事故之發生。</p>	<p>型」，姑不論與道路交通標誌標線號誌設置規則§141I：「交通錐、交通筒、交通桿及交通板，用以輔助拒馬阻擋或分隔交通」使用目的不同有所差異，顯然其主觀上亦認「碰撞防護設施」確實有設置必要性。然此並無符合「降低車輛衝撞固定物體的危險性」的功能性要求。</p>
15			<p>C8.2.2 碰撞防護設施</p> <p>1. 在道路範圍內、路側清除區及公路分叉處之尖角區內，若有無法遷移之剛性物體或有固定障礙物，宜設置碰撞防護設施。...</p> <p>3. 依過去肇事資料篩選高危險地區或經評估設置必要性之處。</p>	
16			<p>C8.3.2 碰撞防護設施</p> <p>1. 型式</p> <p>(1)碰撞防護設施依設計理念大致可分為吸收動能壓縮型及動量傳遞</p>	

			<p>擴散型等兩類型。</p> <p>A. 吸收動能壓縮型緩衝設施係借由緩衝構材的壓縮及退後，使動能轉化為位能，達到緩衝之目的，並於緩衝體後端建立一剛性阻體或支撐，提供車輛與固定物間更安全的保護。</p> <p>B. 動量傳遞擴散型緩衝設施係裝有水、沙或其他不易造成二次傷害之物質的容器，來承受車輛的撞擊，並經由能量的傳遞、擴散以達到防止或降低車輛衝撞固定物體的危險性。</p>	
17			<p>C8.3.2 碰撞防護設施</p> <p>1. 型式</p> <p>(2)碰撞防護設施型式之選擇考量事項，應包括緩衝構材、行車導向構材、後背支撐、緩衝方式、產生碎片、減速率及使用限制等。</p>	

18			<p>C8.3.2 碰撞防護設施</p> <p>2. 設置考量因素</p> <p>(3)碰撞緩衝設施之設計應詳加考量設施之結構與安全性、成本、維護之難易以及美觀等要素。</p> <p>A. 設施之結構與安全性包括衝擊時之減速率、方向導正能力、是否需要錨定、受衝擊時是否產生碎片，與後方是否需要支撐結構等。</p> <p>B. 成本之考慮包括設置之初期成本、維護成本、對車輛或駕駛等之損害成本、與設施之使用年限等。</p>	<p>設計不良：採用何種型式，未出現於設計圖說，無從看出有無考量設計原則。惟交通部北區養護工程分局114.8.6答辯三狀稱「注水式交通筒」即為碰撞防護設施中「動量傳遞擴散型」，姑不論與道路交通標誌標線號誌設置規則§141I：「交通錐、交通筒、交通桿及交通板，用以輔助拒馬阻擋或分隔交通」使用目的不同有所差異，顯然無事先考慮左列A、B事項納入設計原則。</p>
19			<p>C8.3.2 碰撞防護設施</p> <p>2. 設置考量因素</p> <p>(4)新建高（快）速公路宜在道路分叉處預留設置碰撞緩衝設施之空間。其建議尺寸如表 8.3.2 與圖 8.3.24 所示。</p>	<p>設計不良：採用何種形式，未出現於設計圖說，無從看出有無考量設計原則。惟交通部北區養護工程分局114.8.6答辯三狀稱「注水式交通筒」即為碰撞防護設施中「動量傳遞擴散型」，但無預留緩衝空間，為緊貼於混凝土護欄前狀態。</p>
20	交通技術標準	第三	<p>3.3 視距</p> <p>1. 停車視距 S_s：</p>	<p>設計不良：設計圖說設計速率，不等於實際速率。【事實</p>

	<p>規範公路類公路工程部公路路線設計規範(108年9月頒布)</p>	<p>章設計要素</p>	<p>駕駛人發現車道中有障礙物，自反應、煞車至完全停止車輛所需之距離。各級公路應符合最短停車視距之規定。</p> <p>2. 應變視距 S_d： 在車輛行進中遇到非預期或較複雜的資訊、路況，可能影響駕駛人辨識或認知其潛在危險性，駕駛人仍得以充分、有效地變換適當車道、車速、車向或停止，完成安全駕駛所需之距離。</p> <p>★根據表 3.3.1.3 最短停車視距，設計 60 公里/小時，對應狀況四需有 235 公尺；設計 50 公里/小時，對應狀況四需有 195 公尺。</p>	<p>資料報告】P18指出，休息站入口匝道設計速率60公里/小時(71K+152至71K+262)；71K+152至71K+200速限60公里/小時，71K+200至71K+262速限50公里/小時。時速60公里/小時僅有48公尺應變，時速50公里/小時僅有62公尺應變，不足以滿足最短應變視線距離之規定。</p>
<p>21</p>			<p>3.8 平曲線最短長度 3.8.1 同向曲線最短長度</p> <p>1. 單曲線或單曲線加緩和曲線之最短長度依設計速率規定如表 3.8.1.1。</p> <p>2. 由兩個以上單曲線組成之複曲線，其總長應符合表 3.</p>	<p>設計不良：設計圖說設計速率，不等於實際速率。【事實資料報告】P28指出，竣工圖71K+226至71K+262路段轉彎半徑為1000公尺(平曲線長度36公尺)，71K+262至71K+437為直線路段；比對空拍圖、現場照片及CCTV影像，該路段之平曲線自71K+240至71K+276間，轉彎半徑介於350至850公尺(平曲線</p>

		8.1.1 規定，且每一圓曲線段最短長度依設計速率規定如表 3.8.1.2。	長度約35公尺)。竣工圖之匝道線型檢視，僅有單曲線或單曲線加緩和曲線之設計，但對比空拍圖、現場照片，線型由複曲線所組成。
22	第四章公路交叉	<p>4.3.6 匝道設計</p> <p>5. 行車道寬度</p> <p>(1) 匝道行車道最小寬度、單車道匝道行車道加兩側路肩最小總寬規定如表 4.3.6.2 所示。</p> <p>(2) 匝道每側路肩不得小於 0.5 公尺，右側路肩宜大於 1.8 公尺。</p> <p>★ 中型半聯結車匝道行車道最小寬度(公尺)惟 4.3 公尺。加上兩側路肩最小寬度為 6.2 公尺。</p>	設計不良：設計圖說在往休息區車道車寬僅 3.5 公尺(圖號 F-016)；【事實資料報告】P24 指出，事故穿越性匝道適用單車道型車道之中型半聯結車最小寬度。【事實資料報告】P15 指出楊梅休息站匝道：南向 2 車道(1 休息站匝道、1 穿越性匝道)、車道寬度 3.65 公尺、內側路肩寬度 0 至 3.5 公尺、外側路肩寬度 2.0 至 0.5 公尺。
23		4.3.6 匝道設計	設計不良：設計圖說(圖號 F-011)因無看到「岔出長度 DS」)，應為雙車道「平行式」出口匝道，其設計時速為 110~60kph、60~30kph 的速度作設計前提，然此與實際上該處時速分別為 60 公里/小時、50 公里/小時明顯不同。且設計圖說並非竣工圖。
24		4.3.9 連續匝道鼻端間距離★表 4.3.9 連續匝道鼻端最小距	未按圖監造：【事實資料報告】P28 指出，楊梅休息站穿越性匝道內外兩側分隔島間鼻端

(續上頁)

01

			離之行駛路段設計速率為60公里/小時，最小距離為90公尺。	距離為33公尺。該註釋11稱依照高公局提供資料，實際鼻端位置分別為71K+100及71K+281，兩鼻段距離為181公尺。
--	--	--	-------------------------------	---

02

附表二

03

編號	原告	另案求償刑事附帶民事金額	慰問金	提存清償金	喪葬費用	醫療費	慰撫金	請求總額
1	蘇○仁	1488萬3523元	10萬元	85萬元	25萬8200元	8萬9811元	100萬元	1718萬1534元
2	蘇○美					67萬4288元	100萬元	167萬4288元
3	蘇彥○					12萬896元	100萬元	112萬896元
4	蘇宥○					3萬1810元	100萬元	103萬1810元

04

依民事訴訟書狀規則第 5 條規定：

05

當事人未依格式或記載方法製作書狀，經法院定期間通知其補

06

正，而未補正或未能補正符合規定之書狀者，法院得拒絕其書狀

07

之提出，不列為訴訟資料；其嗣後再就同一事由提出未依格式或

08

記載方法製作之書狀者，不生效力，法院毋庸處理。

09

當事人於前項期間內補正者，視同於原書狀到院時已提出；逾期

10

始提出符合規定之書狀者，為新提出之書狀。

11

當事人未依第一項規定補正前，法院得不將書狀分與法官辦理。