

臺灣基隆地方法院民事判決

107年度簡上字第52號

上訴人 楊晏智

被上訴人 台灣自來水股份有限公司第一區管理處

法定代理人 董書炎

訴訟代理人 張聰德

被上訴人 勝泉工程有限公司

法定代理人 楊寶珠

訴訟代理人 陳志剛

上列當事人間請求侵權行為損害賠償等事件，上訴人對於中華民國107年7月20日本院107年度基簡字第34號第一審判決提起上訴，本院於108年1月21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、上訴人於原審請求被上訴人給付新臺幣（下同）200,000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，嗣於本院107年11月8日準備程序期日減縮為請求195,000元，及自起訴狀繕本最後送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，核係訴之聲明之減縮，依民事訴訟法第446條第1項但書、第255條第1項第3款規定，應予准許。

二、上訴人起訴及上訴主張：

(一)上訴人於104年10月20日18時57分許，駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱系爭汽車）行經新北市貢寮區台二線92.5公里處往花蓮方向時（下稱系爭路段），因該處係彎道地形，前方道路在施工，但僅草率擺放數支交通錐，並未有任
何警示，且於道路因施工回堵時未安排人員指揮交通，以致上訴人於過彎時才看見前方有車牌號碼00-000號大客車（下稱WD-242號大客車）靜止於同向車道上，上訴人遂立即煞車並轉往對向車道閃躲，惟對向車道亦有車牌號碼00-000號營

業用曳引車（下稱X6-969號曳引車）迎面駛來，上訴人無從防免，而與X6-969號曳引車迎面相撞，再因撞擊力道猛烈致車體旋轉，車尾再度撞及前述靜止中之WD-242號大客車，造成上訴人胸部挫傷，系爭汽車並受有車頭、車尾嚴重凹陷，車身歪斜、擋風玻璃碎裂、左前輪洩氣且輪框凹陷、駕駛座車門無法開啟等嚴重毀損而報廢。被上訴人台灣自來水股份有限公司第一區管理處（下稱台水公司第一區管理處）在系爭路段施作「台二線92K+353～93K+450汰換管線工程」（下稱系爭工程），並發包由被上訴人勝泉工程有限公司（下稱勝泉公司）施工，並就系爭工程訂立工程契約（下稱系爭工程契約），於系爭工程契約第9條第3項第1款載明：「契約施工期間，廠商應遵照…道路交通標誌標線號誌規則等有關規定確實辦理」及於公共工程監造報表第4點表明勝泉公司之交通號誌或相關維持交通安全之擺設須經台水公司第一區管理處同意等語，惟勝泉公司僅有於系爭工程涵蓋之工區草率擺放數支交通錐，未於施工前方道路及彎道作任何警示，且可預見因施工造成路面回堵，亦未安排人員指揮交通，顯然未盡道路施工警示之責，台水公司第一區管理處為監造單位，亦未盡督導之責，自應負侵權行為損害賠償責任。茲將損害分述如下：1.系爭汽車毀損修復費用及車險保費提高共100,000元：系爭汽車傷及車輛大樑，難以繼續維持駕駛安全，且無法回復原狀而報廢，參考SUM中古車報價表關於同年份中古車型售價係98,000元至138,000之間，加計車險保費因本件交通事故提高之損失，請求賠償100,000元。2.精神慰撫金100,000元：上訴人因胸部挫傷，以致1個月以上呼吸不順且影響生活作息，故請求賠償慰撫金100,000元。為此依侵權行為法律關係起訴，並聲明：被上訴人應給付上訴人200,000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。

(二)依道路交通標誌標線號誌設置規則第145條之佈設圖所示，漸變線長度是依道路交通標誌標線號誌設置規則第140條之

活動型拒馬為起點，終點為另一組活動型拒馬或是旗手，且由施工路段終止點之道路中線漸往道路邊緣靠近，並非由施工位置開始計算。勝泉公司僅於施工區域設置無緩衝段之漸變線，無法使駕駛人提早預知前方路況異常，且車輛改道之活動拒馬、電動旗手及交管人員位於同一平面，交通錐則擺放在幾乎垂直道路行進方向，並未以漸近方式往道路邊緣靠近，漸變線之設置有缺失，且因漸變段終點離彎道出口僅能容納3到4台車，應可預見因施工造成路面回堵，卻未安排人員指揮交通或設置充足的警示設施，又未遵守新北市○○○道路工程施工期間執行交通維持計畫注意事項禁止於下午5點到7點尖峰時段施工之規定，台水公司第一區管理處竟未糾正勝泉公司之缺失，故被上訴人應負過失責任。

三、被上訴人抗辯略以：

(一) 台水公司第一區管理處：依系爭工程契約第9條第5項、第8項約定，被上訴人勝泉公司承作系爭工程期間，應維持系爭工程施工路段之交通順暢，並進行交通安全管制措施作業，台水公司第一區管理處已編列交通維持及安全管理措施經費，復經新北市道路交通安全督導會報審查通過實施在案，且告知勝泉公司應按台水公司第一區管理處頒定之「自來水管線埋設工程施工說明書」落實、執行交通維持計畫，確實做好施工安全措施、改道公告措施及掌握工程進度，並加派人員疏導交通，維持人車通行，勝泉公司均已依交通維持計畫書內容執行交通措施，有公共工程監造報表可憑。台水公司第一區管理處已善盡計畫、預算、編列、執行及督導之義務，並無上訴人所述不依規定作業之情形，本件交通事故係因上訴人違反交通規則肇事，不應由被上訴人負賠償責任。並聲明：上訴人之訴駁回。

(二) 勝泉公司：勝泉公司於104年4月24日起施作系爭工程，施工前除遵循相關法令提出交通維持計畫書，並經新北市政府交通局於104年4月21日會同行政院交通部公路總局、新北市政府環境保護局、新北市政府養護工程處、新北市政府警察局

、新北市貢寮區公所暨台水公司第一區管理處等單位以「交通維持計畫審查會議」審查核准外，勝泉公司於施工期間，均有遵循交通安全法規規定及該交通維持計畫書之設計、安排，於系爭工程工區週遭設置告示牌、警告燈號、交通錐、爆閃紅藍色警示燈號、電動旗手及交通指揮人員，已符合相關交通法令及系爭工程契約之要求，並無任何故意或過失可言。本件交通事故係因上訴人駕駛系爭汽車超速行駛，且未注意車前狀況，為了閃避前方靜止的WD-242號大客車，卻煞車不及駛入對向車道，碰撞對向車道之X6-969號車輛所致，與被上訴人於下午5點到7點尖峰時段施工根本無關。並聲明：上訴人之訴駁回；如受不利判決，願供擔保聲請宣告免予假執行。

四、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服提起上訴，並減縮上訴聲明：(一)原判決廢棄；(二)被上訴人應給付上訴人 195,000 元（系爭汽車毀損修復費用 95,000 元、精神慰撫金 100,000 元），及自起訴狀繕本最後送達翌日起至清償日止，按週年利率 5% 計算之利息。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

五、勝泉公司承攬台水公司第一區管理處系爭工程，於 104 年 10 月間在系爭路段進行道路施工，且為施工之進行將系爭路段往宜蘭、花蓮方向車道封閉作為施工區，上訴人於 104 年 10 月 20 日 18 時 57 分許，駕駛系爭汽車行經系爭路段，看見前方 WD-242 號大客車靜止於同向車道上，雖立即煞車並往對向車道閃躲，惟對向車道有 X6-969 號曳引車迎面駛來，系爭汽車煞避不及，而與 X6-969 號曳引車迎面相撞，復因撞擊力致車體旋轉，車尾再度撞及前述靜止中之 WD-242 號大客車後方才停止，造成上訴人胸部挫傷，系爭汽車並受有車頭、車尾嚴重凹陷，車身歪斜、擋風玻璃碎裂、左前輪洩氣且輪框凹陷、駕駛座車門無法開啟等嚴重毀損而報廢等事實，業據上訴人提出本件交通事故現場及車損照片、系爭汽車行車紀錄器錄影畫面擷取照片、新北市○○○○○道路交通事故當事人登記聯單、新北市貢寮區衛生所診斷證明書、系爭汽車行車

執照等件影本為證（見原審卷(一)第81頁至第100頁），另有
新北市政府警察局瑞芳分局106年8月23日新北警瑞交字第10
63362453號函及106年9月5日新北警瑞交字第1063363311號
函所附本件交通事故處理資料（見原審卷(一)第41頁至第72頁
、第74頁至第76頁）、台水公司第一區管理處所提系爭工程
契約及工程估價單、新北市00 000000000000道0
00000000000號道路交通安全督導會報函、系爭工程104年7
月28日第二次施工協調暨勞工安全會議紀錄、公共工程監造
報表等件影本（見原審卷(一)第108頁至第140頁）、勝泉公司
所提系爭工程契約及交通維持計畫書及施工照片等件影本（
見原審卷(一)第156頁至第194頁、第203頁），且為兩造所不
爭執，堪信屬實。

六、上訴人主張勝泉公司對於系爭路段之交通維持措施有疏失，
台水公司第一區管理處未善盡督導責任，致生本件交通事故
，上訴人並受有傷害及系爭汽車毀損，應依侵權行為規定負
賠償責任等情，為被上訴人所否認，並以前揭情詞抗辯，本
院判斷如下：

(一)按依民法第184條第1項前段規定，侵權行為之成立，須行為
人因故意過失不法侵害他人權利，亦即行為人須具備歸責性
、違法性，並不法行為與損害間有因果關係，始能成立，且
主張侵權行為損害賠償請求權之人，對於侵權行為之成立要
件應負舉證責任（最高法院100年度台上字第328號民事裁判
要旨參照）。又損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原
因之事實，並二者之間有相當因果關係為成立要件。故原告
所主張損害賠償之債，如不合於此項成立要件者，即難謂有
損害賠償請求權存在（最高法院97年度台上字第1627號、98
年度台上字第273號、101年度台上字第443號、100年度台上
字第390號民事裁判要旨參照）。而所謂相當因果關係，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，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一
條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相

01 當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般
02 情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆
03 發生此結果者，則該條件與結果並不相當，不過為偶然之事
04 實而已，其行為與結果間即無相當因果關係（最高法院87年
05 度台上字第154號、98年度台上字第673號民事裁判要旨可資
06 參照）。

07 (二)依原審於107年1月17日當庭勘驗本件交通事故當日系爭汽車
08 行車紀錄器錄影畫面結果，系爭汽車行駛在台二線往宜蘭方
09 向車道，自87.2公里、87.3公里處，沿途多處因施工而擺設
10 交通錐、路障、警示燈及菱形施工標誌，且沿途路旁設有多
11 個「慢」字標誌，路面亦有多處繪設「慢」字標誌，並設有
12 速限60公里之標誌，及於本件交通事故發生地點前約100公
13 尺至150公尺處路旁設有菱形之施工標誌及連續彎路之警告
14 標誌（見原審卷(二)第4頁至第6頁），經兩造表示不爭執（見
15 原審卷(二)第6頁、第7頁），依上開交通維持設施，應認用路
16 人於駛出龍洞隧道後即經提醒有施工情事，應注意減速並依
17 指示行駛。又原審會同兩造及本件交通事故承辦警員張銘點
18 於107年3月19日勘驗本件交通事故現場，依當時施工狀況測
19 量結果，本件交通事故發生地點在里程標誌92.5公里旁之「
20 慢」字標誌前方約94.7公尺，漸變線末端在里程標誌92.5公
21 里旁之「慢」字標誌前方約18.9公尺，施工位置在里程標誌
22 92.5公里旁之「慢」字標誌後方約81.4公尺，本件交通事故
23 地點距離漸變線末端約75公尺等情，有原審勘驗筆錄在卷足
24 憑（見原審卷(二)第20頁、第21頁），並為兩造所不爭執，堪
25 認系爭工程所設置之漸變段長度約100.3公尺（計算式：18.
26 9公尺+81.4公尺=100.3公尺），符合上訴人主張速限時速
27 60公里依道路交通標誌標線號誌設置規則第145條規範長度9
28 2.29公尺之漸變段，參酌勝泉公司所提出之交通維持計畫書
29 ，業經新北市○○道路交通安全督導會報審查會議審議通過
30 並飭令其據以執行（見原審卷(一)第133頁、第195頁至第199
31 頁），顯見勝泉公司就系爭工程所設置之交通維持措施符合

法令規範。上訴人雖主張漸變線長度是依道路交通標誌標線號誌設置規則第 140 條之活動型拒馬為起點，終點為另一組活動型拒馬或是旗手，並非由施工位置開始計算云云。然依道路交通標誌標線號誌設置規則第 145 條之佈設圖所示，施工路段是位於漸變段範圍內，無論里程標誌 92.5 公里旁之「慢」字標誌後方約 81.4 公尺是指系爭工程施工路段的北側或南側，系爭工程所設置的漸變段均符合道路交通標誌標線號誌設置規則第 145 條規範，上訴人復未舉證證明施工路段之漸變段長度低於 92.29 公尺，此部分主張，自屬無據。

(三) 又上訴人駕車行經系爭路段，看見前方 WD-242 號大客車靜止於同向車道上，雖立即煞車並往對向車道閃躲，惟對向車道有 X6-969 號曳引車迎面駛來，系爭汽車煞避不及，而與 X6-969 號曳引車迎面相撞，復因撞擊力致車體旋轉，車尾再度撞及前述靜止中之 WD-242 號大客車後方才停止等情，已如前述，參酌原審判決附件檔案名稱「證 00000-00-00-00-00-00.MOV」錄影內容，在畫面一開始前方約 100 公尺處之右側路邊可見有菱形施工標誌及連續彎路標誌，上訴人明知將行經施工路段及彎道，自應遵守道路交通安全規則第 93 條第 1 項第 2 款規定：「行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無標誌之交岔路口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準備。」但上訴人未減速慢行，以致無法於接近 WD-242 號大客車時，將車速減至隨時可煞停之速度，遂往對向車道閃躲，仍無法煞車停止，而與對向車道的 X6-969 號曳引車迎面相撞，而後車尾再撞擊靜止中之 WD-242 號大客車後方始停止，堪認本件交通事故之發生，應係上訴人駕駛系爭汽車行經系爭路段時，疏未遵守前開交通安全規則及未注意車前狀況所致。又依原審勘驗系爭汽車行車紀錄器錄影畫面結果（見原審卷(二)第 6 頁），系爭汽車在系爭路段駛入對向車道而與 X6-969 號曳引車碰撞前，其前方除臺灣電力公司之 WD-242 號大客車

正在停等外，更前方另有小貨車及大貨車等多輛汽車亦在停等中，並據WD-242號大客車駕駛張天助於警詢陳稱：「我駕駛自用大客車WD-242由基隆往宜蘭方向，因為當時前方道路施工有實施交通管制，所以我被指揮停在原地等待通行，因此我是靜止狀態，不知何原因突然就遭到後方自小客3826-HQ追撞。」等語明確（見原審卷(一)第48頁），足見當時系爭路段往花蓮方向之車道，於前述漸變段末端後係諸多車輛依序排列暫停等候與對向來車輪流通行，均未因系爭工程或實施交通維持計畫而發生未能避免之危險。再者，勝泉公司所佈設漸變線之末端距離本件交通事故發生位置為75公尺，已如前述，上訴人並非在系爭工程施工路段或佈設漸變段範圍內與X6-969號曳引車迎面相撞，且不是直接碰撞勝泉公司之施工機具或佈設之拒馬、交通錐、護欄，系爭汽車之所以與X6-969號曳引車相撞，係因上訴人行經施工路段及彎道時，未將車速減至隨時可煞停之速度所致，與勝泉公司所佈設之漸變段有無以漸近方式往道路邊緣靠近，及有無遵守於下午5點到7點尖峰時段禁止施工之規定，依經驗法則，難認於通常情形皆發生此損害結果，依前揭說明，即無相當因果關係，上訴人復未提出勝泉公司應在上訴人所稱之彎道前設置指揮人員或充足警示設施的法令規範，上訴人主張勝泉公司佈設之漸變段有缺失、違反於下午5點到7點尖峰時段禁止施工之規定、未於彎道前設置指揮人員或充足警示設施，台水公司第一區管理處卻未盡督導之責，應負侵權行為損害賠償責任云云，自屬無據。

七、綜上所述，勝泉公司因系爭工程所佈設之漸變段及於下午5點到7點尖峰時段施工，與本件交通事故之發生係因上訴人行經施工路段及彎道時，未將車速減至隨時可煞停之速度，致上訴人受有傷害及系爭汽車毀損，並無相當因果關係，上訴人依侵權行為法律關係，請求勝泉公司、台水公司第一區管理處給付195,000元，及自起訴狀繕本最後送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回

01 。原審為上訴人敗訴之判決，核無違誤。上訴意旨指摘原判
02 決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。又本件事證
03 已經明確，兩造其餘攻擊防禦方法及未經援用之證據，經審
04 酌後核與判決結果不生影響，爰不一一論述，附此敘明。

05 八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第436條之1第
06 3項、第449條第1項、第78條，判決如主文。

07 中 華 民 國 108 年 2 月 11 日
08 民事庭審判長法官 黃梅淑
09 法官 華奕超
10 法官 陳湘琳

11 以上正本係照原本作成。

12 本件判決不得上訴。

13 中 華 民 國 108 年 2 月 11 日
14 書記官 林惠如