臺灣橋頭地方法院民事判決

110年度國字第3號

原　　告　順富工程行
法定代理人　翁朝軒
訴訟代理人　蔡東泉律師
被　　告　交通部高速公路局第二新建工程處
法定代理人　郭呈彰
訴訟代理人　丁詠純律師

上列當事人間國家賠償事件，本院於民國110 年8 月11日言詞辯論終結，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、程序事項：

按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但被告同意者，不在此限，民事訴訟法第255 條第1 項第1 款定有明文。本件原告原起訴請求被告給付原告新臺幣（下同）720,706 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。嗣於本院民國110 年4 月7 日言詞辯論時當庭具狀減縮請求之金額為717,625 元，核屬訴之變更，惟經被告同意（見本院卷第55頁），揆諸上開規定，其訴之變更自屬合法，應予准許，合先敘明。

貳、兩造陳述要旨：

一、原告主張：

㈠原告僱用之司機即訴外人包俊源於民國108 年5 月30日上午6 時38分許，駕駛原告所有車牌號碼000-000 號自用曳引車（下稱系爭曳引車），由南向北行經高雄市○○區○道○ 號380 公里800 公尺處北向外側車道時，因被告設置限高架（下稱系爭限高架）及限高橫桿（下稱系爭限高橫桿）之高度、位置、設計未符合法令規範，且系爭限高橫桿具有歪斜狀態，致包俊源因閃避不及而撞擊系爭限高橫桿因而導致系爭

曳引車之前擋風玻璃、右後照鏡、前遮陽板、儀表板等20幾處均受有損壞。系爭限高架及系爭限高橫桿係由被告設置及管理之設施，用以裝設限高標誌及管理國道3號高速公路之交通，具有直接供公共或公務使用之目的，應屬公共設施。

㈡而系爭限高架及限高橫桿係被告就「國道3號田寮3號高架橋及中寮隧道長期改善工程（第D11標）」（下稱系爭工程）所設置及管理之交通維持設施，被告設置之規定標準，乃源於「施工技術規範第01556章」之法令依據，而「施工技術規範第01556章交通維持」之內容應適用「1.4相關準則」之法令規範，前開相關準則有分為「道路交通標誌、標線、號誌設置規則」、「交通工程手冊」、「施工之交通管制守則」三種。原告所有系爭曳引車之車高為304.6公分（即3.046公尺），而系爭限高架及限高橫桿之設置高度分別為「4.6公尺」及「4.3公尺」，惟依照道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）第18條第3項前段及交通工程手冊貳、標誌篇2.0.4設置原則二、懸掛式標誌（二）垂直淨高規定，懸掛式標誌之垂直淨空，架設於高速公路時，高度不得少於4.9公尺，被告設置系爭限高架及限高橫桿之設置高度均未符合法令規範標準。另本件限高標誌乃懸掛於系爭限高架上，依據設置規則第83條規範標準，限高標誌應設置於「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」，且「應考慮超限車輛能在該處繞道行駛或迴車」，惟系爭限高架及限高橫桿之設置位置無法使超限車輛於設置處繞道行駛或迴車，以避免撞擊系爭限高架及限高橫桿，故應認系爭限高架及限高橫桿之設置位置具有未符合法令規範之欠缺。

㈢另綜觀設置規則、交通工程手冊及施工之交通管制守則之相關規定，皆未有規範「限高橫桿」之設置依據及標準，則被告設置系爭限高橫桿乃係欠缺法令依據，應可認定被告設置系爭限高橫桿有欠缺。觀察被告所設置未具有法令許可依據之系爭限高橫桿，僅以「細小不堅固之不鏽鋼鐵條」為媒介

而懸吊於系爭限高架上，亦應認被告欠缺考量系爭限高橫桿之設置環境條件乃在高速公路上，即應以更加堅固之方式固定系爭限高橫桿，以避免系爭限高橫桿遭超高車輛撞擊後，將可能衍生系爭限高橫桿傾斜或掉落於高速公路上，致引起巨大交通危險及損害車輛駕駛人生命、身體、財產之情事，故系爭限高橫桿之設計亦應認不具備一般通常應有之安全效用功能，亦可認定被告設置系爭限高橫桿有欠缺。復以，系爭交通事故發生當時，系爭限高橫桿即具有歪斜狀態，致包俊源駕駛系爭曳引車行經事故發生地點時，因閃避不及而撞擊系爭限高橫桿，致生原告受有財產損害，故系爭限高橫桿欠缺一般通常應有之狀態及功能，足以影響行車之安全，即應認被告管理有欠缺。

㈣綜上，系爭限高架及限高橫桿之高度、位置、設計具有未符合法令規範之欠缺，且系爭限高橫桿具有歪斜狀態之欠缺，致原告受有財產損害。故原告前於108 年9 月18日向交通部高速公路局申請國家賠償，兩造有於108 年11月19日進行國家賠償請求案協調會，惟會議結論未有協議賠償結果，且自前開協調會後已逾60日，被告亦無再開任何會議以處理原告向被告申請國家賠償之事宜，應認被告拒絕賠償或協議不成立。爰依國家賠償法第3 條第1 項請求被告賠償原告系爭曳引車折舊後之修復費用新臺幣（下同）141,625 元、系爭曳引車使用利益喪失之替代費用即另行租用車輛使用之租金576,000 元，請求賠償之金額總計為717,625 元等語，並聲明：㈠被告應給付原告717,625 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；㈡願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：

㈠依設置規則第18條第3 項規定，懸掛式標誌之垂直淨高，固以不得少於4 公尺90公分為原則，然仍可視道路狀況酌予變更。被告於事故發生地點附近進行系爭工程，為因應中寮隧道內有施工機具架設於車道上方，勢將導致車道淨空高度下

降及施工人員安全之必要考量，故有限制車輛高度為4.3 公尺之必要；又系爭限高架及限高橫桿基於上開考量，亦將設置之垂直淨空高度向下調整至4.6 公尺、4.3 公尺，俾以提醒用路人，一旦車輛最高處高於限高橫桿，即已超出限制高度，若強行駛入中寮隧道，恐有危險發生。此一調整固然少於上開設置規則4.9 公尺之規定，然係基於中寮隧道施工之特殊情況所不得不為之調整，又雖將車輛高度限制下修至4.3 公尺，然並未低於道路交通安全規則第38條第1 項及第79條關於車輛全高及裝載貨物高度之限制為4 公尺，換言之，將該路段之限制高度調降為4.3 公尺，亦不致妨礙車輛之通行，是以，被告評估施工之特殊情況，依據設置規則第18條第3 項但書規定酌予變更，要難謂設置系爭限高架及限高橫桿有何欠缺之情事。

㈡此外，於系爭限高架往北方向隨即有一工作站足供超高車輛停放、調整貨物，且隧道口前亦有迴車道之設置，並非如原告所述無任何迴車處之設置，原告主張容有誤會。其次，國賠法第3 條第1 項所謂「設置或管理有欠缺」，固不以公務員於履行設置或管理職務時有疏失為要件，然亦非謂只要公共設施客觀上欠缺通常應有之安全性，被害人即可請求國家賠償，仍須視行政機關對損害之發生是否已盡相當之注意，並已採取可防止損害發生之緊急措施。尤其是因天然災害等不可抗力，或因其他公共設施使用者之行為造成公共設施欠缺安全性，致人民受有損害之情形，倘不考慮行政機關是否有採取緊急措施之可能，僅因公共設施本身欠缺安全性，即要求國家負起賠償責任，國家賠償之範圍將過度膨脹，而與保險無異。是於類此國家難以事前預防且係肇因於外力介入之情形，所謂的「管理有欠缺」應特別著重在公共設施欠缺安全性後，國家是否在可期待之時間內即時採取妥適之因應措施。若未採取因應措施，聽任公共設施之瑕疵繼續存在，造成人民之損害，即有國賠法第3 條第1 項之適用，反之則否。該路段於系爭交通事故發生前，有一車輛超高仍強行繼

續行駛，致撞擊系爭限高橫桿，而該路段於當日凌晨5時30分始開放通車，依據通車當時監造廠商於現場之紀錄狀況顯示並無任何異常狀況發生，嗣後雖有違規超高車輛強行通過、撞損系爭限高橫桿，然被告並未接獲任何通知，亦無法於短時間內迅速限制車輛通行、修復系爭限高行橫桿，故隨後於當日6時38分行駛通過之系爭曳引車遭受碰撞損害，實非因被告之管理有欠缺所致。

㈢復以，該路段因施工原因，已將最高限速調降至每小時40公里，並設置有限制標誌，則原告之員工包俊源駕駛系爭曳引車倘有依照規定速度行駛，則行經該路段發現系爭限高橫桿有歪斜情形時，理應可及時採取緊急應變措施而不至於直接撞擊系爭限高橫桿，應認原告對於系爭交通事故之發生，負有與有過失責任。至原告雖主張受有系爭曳引車使用利益喪失替代費用之損失，然並未提出於系爭曳引車修復期間，其所有其他車輛均因另有運輸砂石材料之業務，而無法替代受損車輛進行運輸工作，否則，原告捨自有車輛而逕自承租車輛作為替代使用，難認有支出之必要性。且原告亦未證明系爭曳引車有需該等修復期間之必要。另就租金部分，該金額為附加駕駛之金額，然原告並未提出任何證據佐證租用車輛尚有附加駕駛之必要，該部分亦無必要等語資為抗辯，並聲明：原告之訴駁回。

參、本件經法官會同兩造整理爭點，結果如下：

一、不爭執事項（本院採為判決之基礎）：

㈠原告所有系爭曳引車為000年9月出廠。於108年5月30日6時38分許，由原告聘僱之駕駛即訴外人包俊源所駕駛，沿國道三號高速公路北向車道行駛，行經北向380.8公里處時，因被告設置於該處之系爭限高橫桿呈歪斜狀態，包俊源因閃避不及致系爭車輛撞擊系爭限高橫桿而發生事故，並致系爭曳引車受損，原告因而支出修理費用263,500元（其中零件費用195,000元，工資68,500元）。

㈡被告設置於上開地點之系爭限高架之設置高度為4.6公尺，

系爭限高橫桿之設置高度則為4.3公尺。隧道限高為4.3公尺。

㈢如被告應賠償系爭曳引車之修復費用時，經折舊後之金額應以141,625元計算。

㈣原告業已依國家賠償法規定向被告請求賠償，被告未做成賠償決定，依法視為被告拒絕賠償在案。

二、爭執事項：

㈠被告就系爭限高架及限高橫桿之設置及管理有無欠缺？

1.被告就限高架及限高橫桿設置之高度、位置及設計有無符合法令規範？

2.被告就限高橫桿之設置有無法令依據？其材質有無不當？

3.被告就限高橫桿之管理有無欠缺？

㈡原告聘僱之駕駛就本件事故之發生是否與有過失？

㈢原告得否請求被告賠償營業損失？

1.系爭曳引車因本件事故而需之合理維修期間為何？

2.又如原告得請求營業損失時，其金額應如何計算？

肆、得心證之理由：

一、按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，固為國家賠償法第3條第1項所明定。但此項國家賠償責任之發生，必須在客觀上以有公共設施之設置或管理有欠缺為前提，倘國家對於公有設施之設置或管理並無欠缺，縱人民受有損害，國家亦不負賠償責任。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；管理有欠缺者，係指公共設施建造後未妥善保管，怠為修護致該物發生瑕疵而言。又得依國家賠償法第3條第1項規定請求賠償者，係以被害人之生命、身體或財產所受損害，與公有公共設施在設置上或管理上之欠缺，有相當因果關係者為限。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。

二、被告就系爭限高架及系爭限高橫桿之設置及管理並無欠缺：

㈠被告就系爭限高架及系爭限高橫桿設置之高度、位置及設計符合法令規範：

1.按懸掛式標誌之垂直淨空，一般道路不得少於四公尺六十公分，高速公路不得少於四公尺九十公分；其支柱或支架與路肩邊緣相距以不少於六十公分為原則。但情況特殊者，在影響行車最小原則下得酌予變更。車輛高度限制標誌「限3」，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。本標誌圖案為假定數字，其限制之高度由主管機關定之，為設置規則第18條第3 項及第83條所分別明定。

2.本件被告設置於事故發生地點之系爭限高架之設置高度為4.6 公尺，系爭限高橫桿之設置高度則為4.3 公尺，為兩造所不爭執，雖足認該設置高度低於設置規則第18條第3 項規定之高度。惟該路段後方隧道於事故當時正進行系爭工程，且隧道限高為4.3 公尺，亦為兩造所不爭執，故被告考量系爭工程中隧道之限高後，而有調整限高之必要，故本於高速公路主管機關之權限，將該處懸掛式標誌之垂直淨空調整為4.3 公尺，本院審酌依道路交通安全規則第79條第1 項第5 款規定，貨車裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過4 公尺，該調整自不影響大貨車合法載運貨物之高度，且尚留有30公分之空間，確屬被告於施工情況特殊下，在影響行車最小原則下所為酌予變更，自屬合法。是系爭限高架及系爭限高橫桿之設置高度，仍符合該處經變更後懸掛式標誌之垂直淨空，自無設置高度不當之情形，原告此部分主張，並無理由。

3.至原告另主張系爭限高架及限高橫桿之設置位置違反設置規則第83條規範云云，惟該條係就限高標誌之設置所為規定，與系爭限高架及限高橫桿無關，本件事故既係因原告所有之車輛撞擊系爭限高橫桿所致，而與該處懸掛之限高標誌並無

因果關係，該限高標誌設置位置是否符合規範，即與事故本身並無任何因果關係，自難以此主張系爭限高架及限高橫桿之設置位置有何違反法令之處，原告此部分主張，顯有誤會。再者，系爭限高架及限高橫桿之原始設置高度為4.6公尺及4.3公尺，原告所有之系爭曳引車載運貨物之高度亦未達到4.3公尺，亦不致發生撞擊，更足徵本件事故之發生，亦與系爭限高架及限高橫桿之設置高度及位置無關。

㈡原告雖又主張系爭限高橫桿之設置欠缺法律依據及標準，且應以更加堅固之材質設置，均屬設置之欠缺云云，然本院審酌系爭限高橫桿之設置高度為4.3公尺，與後方隧道之限高相符，顯係用以提醒往來車輛後方隧道之限高，如未設置該限高橫桿，將導致超高之車輛未能提早發見已超過後方隧道限高，而有於進入隧道後受阻而妨礙隧道通行之危險，故系爭限高橫桿之設置，顯係用以輔助限高標誌所為設置，雖無明確之設置依據，惟考量其設置目的，仍難謂並無設置之必要，且無從以此推認有何設置之欠缺。至其設置之材質部分，其設置目的既係用以對超高之車輛提前示警以避免受阻於隧道，如以堅固之材質設置，將導致超高之車輛受有嚴重損壞，而造成生命財產之明顯危險，已逾越警示之目的，更有導致因嚴重事故阻礙通行之危險，顯與設置之目的不符，自難以此認為其設置有何欠缺。

㈢被告就系爭限高橫桿之管理並無欠缺：

本件事故係因系爭曳引車於108年5月30日6時38分許，由包俊源所駕駛行至事故發生地點時，因被告設置於該處之系爭限高橫桿呈歪斜狀態，包俊源因閃避不及致系爭車輛撞擊系爭限高橫桿而發生事故等情，為兩造所不爭執，堪信屬實。惟系爭限高橫桿係於同日5時30分設置完成，且當時並無任何異狀，有被告提出之施工照片為證（見本院卷第71至72頁），堪信於系爭限高橫桿設置完成當時，並無任何導致本件事故發生之可能，其後雖因於事故發生前不明時點，遭不明車輛撞擊而導致系爭限高橫桿歪斜，然該撞擊發生時間與

本件事故發生時間，最長亦僅約1小時，被告既未獲報系爭限高橫桿有遭撞擊之情形，自亦無從立即前往處理，亦難苛求被告應24小時監控全部限高橫桿有無遭車輛撞擊毀損，尚難以此短時間內發生之偶發事故，即認被告就系爭限高橫桿之管理有何疏失，原告此部分主張，亦無理由。

㈣又被告就系爭限高架及系爭限高橫桿之設置及管理既無任何欠缺，而無庸負國家賠償責任，則本件其餘關於損害賠償數額部分調查證據之聲請，即無另行調查之必要，併此敘明。

三、綜上所述，被告就系爭限高架及系爭限高橫桿之設置及管理既無任何欠缺，揆諸首揭說明，縱原告有因而受有損害，亦無從請求被告賠償。從而，原告依國家賠償法第3條第1項請求被告賠償717,625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，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回。

肆、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提之證據，經審酌後於本件判決結果無影響，爰不逐一論述，附此敘明。

伍、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　8　　月　　25　　日

民事第一庭　法　官　蕭承信

以上正本係照原本作成。

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。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　　110　　年　　8　　月　　25　　日

書記官　林慧雯