臺灣臺北地方法院民事判決

108年度國字第5號

原　　告　徐鶴書
訴訟代理人　孫慎海
被　　告　臺北市政府捷運工程局第一區工程處
　　政府捷運工程局北區工程處）
法定代理人　王怡仁
訴訟代理人　廖學興律師
　　林倖如律師
　　陳柏瑋律師
被　　告　互助營造股份有限公司
法定代理人　林志聖
訴訟代理人　莊文玉律師

上列當事人間請求國家賠償事件，經本院於中華民國108年9月25日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

被告臺北市政府捷運工程局第一區工程處應給付原告新臺幣壹拾肆萬貳仟貳佰參拾壹元，及自民國一百零七年十一月二十二日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

被告互助營造股份有限公司應給付原告新臺幣壹拾肆萬貳仟貳佰參拾壹元，及自民國一百零七年十一月二十二日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

前二項所命給付，有任一被告已為給付者，他被告於給付範圍內同免給付責任。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告連帶負擔十分之一，餘由原告負擔。

本判決第一、二項得假執行。但被告如以新臺幣壹拾肆萬貳仟貳佰參拾壹元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、被告臺北市政府捷運工程局第一區工程處（下稱捷運第一工程處）法定代理人原為簡哲宏，嗣於訴訟繫屬後變更為王怡

仁，變更後之法定代理人王怡仁已於民國107年12月22日聲明承受訴訟，有捷運第一工程處提出之臺北市政府函及承受訴訟狀可稽（見本院卷一第119、120頁），經核尚無不合，應予准許。

二、原告主張：

㈠位於臺北市○○區○○○路○段與鄭州路口（下稱系爭路口臺北市○○○路○段至重慶北路1段間之鄭州路南側道路，下稱系爭道路）於民國105年間進行臺北市政府捷運工程局北區工程處（下稱捷運北工處，於107年6月1日起與臺北市政府捷運工程局東區工程處因組織整併更名為臺北市政府捷運工程局第一區工程處）發包之桃園機場捷運A1臺北車站及臺北雙子星大樓聯開案共構工程（下稱系爭工程），為捷運第一工程處所管理之公有公共設施，被告互助營造股份有限公司（下稱互助公司）係系爭工程承包商，為系爭工程實際管理者。系爭工程將系爭路口附近原有人行道封閉，被告本應依「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」（下稱交安改善方案），於系爭工程安全圍籬外即系爭路口附近設置有頂蓋之行人安全走廊，並設立導引相關設施，且於適當間隔設置照明設備，以利夜間人車通行安全；又系爭道路附近為施工路段，最高速限為每小時30公里，被告原應依道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）第22條、第145條第1項等規定，臨時移設「限速40公里」之標誌、文字，且於系爭道路之工程圍籬（下稱系爭圍籬）及前方設立「限速30公里」之標誌及系爭道路上文字改為「限速30公里」，惟被告均未為前揭相關安全措施，致「系爭道路及系爭路口並無行人安全走廊供行人使用及導引相關設施，且無足夠照明設備，夜間昏暗，亦常致行經系爭路口之駕駛無法依行經施工路段限速每小時30公里之標誌或路面文字而超速行駛」（下稱系爭缺失）。原告於105年11月15日自高雄搭乘火車至臺北，於翌日（16日）凌晨0時40分許行經系爭道路因系爭缺失，為閃避超速達每小時60公里且因相互碰撞之機

車，致人身倒地，因而受有左側股骨頸骨折及雙膝挫傷等傷害（下稱系爭傷害，上開事故下稱系爭事故）。系爭事故發生時，捷運第一工程處為系爭工程之業主，且系爭工程既已使用系爭道路之人行道，則系爭道路應由捷運第一工程處負責養護，捷運第一工程處確屬系爭工程、系爭道路管理機關；又系爭工程固尚未完工開放供一般民眾使用，惟系爭道路並未封閉仍供使用，則仍有國家賠償法（下稱國賠法）之適用。系爭事故之發生係因系爭缺失，被告顯無及時採取足以防止危險損害發生之具體措施，因此所生之損害，應認係管理有欠缺，而應由負責管理維護之捷運第一工程處依國賠法第3條負擔損害賠償責任；被告就因系爭缺失所生系爭事故對原告所造成損害應共同負連帶賠償責任。另系爭工程係由捷運第一工程處發包予互助公司設計並施工，捷運第一工程處亦係從事營造工程，知悉施工過程須對系爭工程及系爭道路為前揭相關安全措施，更應為必要之注意相關安全防護，以防止損害發生，竟僅指示互助公司按圖施工，未對互助公司詳加指示，令施工廠商注意勿違反交安改善方案、設置規則等相關規定，是捷運第一工程處具有定作人指示上之過失。被告應依民法第184條、185條、第189條對原告負連帶賠償責任。

㈡原告因系爭事故而受有前揭傷害，所得請求賠償之金額總計為新臺幣(下同)289萬7,313元：

1.醫療費用：原告因系爭傷害於105月11月16日至臺北市立聯合醫院中興院區（下稱中興醫院）支出必要醫療費用8,552元。

2.看護費用：原告因系爭傷害致日常生活無法自理，自105年11月16日起需全日照料6個月；之後需半日照料60個月，合計需看護費用210萬元。

3.救護車費用及醫療用品費用：原告因系爭傷害於105年11月18日出院支出救護車費用2,000元，及支出購買醫療用品之費用8萬6,761元，合計8萬8,761元。

4.精神慰撫金：原告因系爭傷害自105年11月16日起至106年5月15日止長期臥床，之後僅能靠人扶持或使用輔具始能緩慢行走，須專人照顧生活起居，況原告於事發前可正常如廁，惟自105年11月16日起至106年2月間須依賴紙尿布，嗣後常於床上失禁或尿糞沾黏於衣褲上，影響正常生活，請求賠償精神慰撫金70萬。

㈢聲明：1.被告應連帶給付原告289萬7,313元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5% 計算之利息。2.願供擔保，請准宣告假執行。

三、被告均聲明：原告之訴及其假執行之聲請均駁回，如受不利判決願供擔保，請准宣告免為假執行，並為下列抗辯：

㈠捷運第一工程處部分：

1.依臺北市政府警察局中正一分局（下稱中正一分局）交通分隊所繪製之「道路交通事故現場圖」，系爭事故之發生地點位於系爭道路西往東車道近中央分隔島處，原告獨自行走於系爭道路東往西方向，穿越重慶北路口，經過路口南北向行人穿越道，繼續由東往西方向行走，不知何故，於距離路口行人穿越道以西23公尺處，由南往北跨越系爭道路外側車道進入內側車道內，當時有訴外人王暐絜騎乘車牌號碼000-000重型機車（下稱B機車）行經系爭道路西往東方向，為閃避行走在內側車道之原告，緊急煞車，遭後方同向由訴外人萬有朋（與王暐絜合稱萬有朋等2人）駕駛之車牌號碼000-000號重型機車（下稱A機車）追撞，原告雖未因2輛機車相撞而遭碰撞，疑似因驚嚇跌倒受傷。系爭事故之發生地點，並非系爭路口或該路口之行人穿越道上，而係距離路口行人穿越道以西之23公尺處之系爭道路「內側車道」近中央分隔島處（下稱原告跌倒處）。而系爭工程之施工圍籬係設置在系爭道路之外側車道旁，與系爭事故發生地點有相當距離。

2.又系爭道路平整、無坑洞或障礙物，相關道路標線包括：車道線（白虛線）、指向線（白色箭頭）、分向限制線（中央分隔島旁黃實線）、枕木紋行人穿越道線及速限標線40等，

劃設清楚，且相關號誌以及道路照明設備，均運作正常，另系爭道路旁之施工圍籬上，設有警示燈及照明燈，該警示燈及照明燈，亦正常運作，足見系爭道路，並無未妥善保管、怠為修護，致發生瑕疵之情事，應無公共設施管理維護欠缺之國家賠償責任。

3.交安改善方案前言已明揭係以申請建造執照、雜項執照之建築行為，為規範對象。本件系爭工程之「捷運車站」依建築法第98條規定列為「特種建築物」，免申請建造執照興建，非屬交安改善方案之規範對象。況系爭工程施工期間，關於交通維持作業，捷運第一工程處於施工前已先向臺北市政府交通局（下稱交通局）申請審查，經核定後即依核定計畫內容確實執行才開始施工。捷運第一工程處於102年間為佈設鄭州路施工圍籬，於佈設前後共召開3次現場會勘，通知交通局道安會報等相關單位參與並作成結論。因系爭工程工區腹地狹長，且須採「全斷面明挖工法」施作，故無足夠空間設置行人安全走廊，為避免施工時大型機具影響行人通行安全，經核准於施工期間暫時取消此段系爭道路旁之人行道，並設置「導引圖」，導引行人，東西向改行至鄭州路北側及北平西路北側之人行道通行；南北穿越則須利用重慶北路之人行道及系爭路口之行人穿越道通行，以維行人通行安全。是原告跌倒處之系爭路道旁固未設置行人安全走廊，但已按政府交通局等相關單位核定之交通維持計畫實施，於相關位置設置導引圖，導引行人改於其他人行道及行人穿越道通行，並無原告所指未採取足以防止損害發生之措施。

4.系爭工程面臨系爭道路部分，係於路外（道路範圍外）施工，且系爭事故發生時，並無阻斷系爭道路情形，應無設置規則第22條及第145條規定之適用。再系爭事故發生時，道路照明設施，包括施工圍籬裝設有警示燈及照明燈，均正常運作。又系爭道路路面上劃設速限40標線，是原告稱捷運第一工程處未設速限標誌標線，顯有誤會。況本件萬有朋等2人騎乘機車超速行駛為系爭事故原因之一，顯與事故現場有無

設置速限標誌標線無關。本件不論行人改道導引圖、道路照明、施工圍籬裝設警示燈及照明燈及道路速限標線等，均有設置，並正常運作。

5.系爭事故係因原告進入道路未注意往來車輛、A機車超速未注意車前狀況及B機車超速所致，且系爭道路並無任何瑕疵情形。又原告高齡92歲，獨自推菜籃，於深夜獨自行走於系爭道路東往西方向，於系爭路口與路人交談後，未行走斑馬線而直接走在車道上穿越重慶北路，嗣於距離系爭路口行人穿越道以西23公尺處，由南往北跨越系爭道路外側車道進入內側車道內，B機車行經系爭道路西往東方向，為閃避原告緊急煞車，遭後方同向A機車追撞，B機車倒地滑行，而原告自述未遭機車碰撞，應認原告係因行走於內側車道上，目睹A機車與B機車碰撞，受驚嚇而跌倒受傷，屬人為因素。是系爭道路管理維護有無欠缺，與系爭事故發生及原告損害之間，顯不具相當因果關係。另照明設備是否必要設置，係道路主管機關本其專業及對道路調查，基於路況、交通量、肇事可能、周邊環境等條件分析後，依法規所為之決定，道路主管機關具有專業判斷之裁量權，僅於其判斷違反設置規定或顯然不當致不具通常之安全性時，始應認其設置有欠缺。系爭事故發生時有路燈且正常放光、施工圍籬之警示燈及照明亦正常運作，系爭道路路面劃有速限標線，並無照明設備不足導致機車未依速限行駛之情，已具一般通常安全狀態，依上可知，本件系爭事故之發生顯與照明設備之是否足夠無相當因果關係。

6.又捷運車站非交安改善方案之規範對象，捷運第一工程處自無未依該方案指示互助公司設置行人安全走廊之過失。且系爭道路旁係因現況無法設置而未設置行人安全走廊，但已設置「導引圖」，導引行人改於其他人行道及行人穿越道通行。又系爭事故發生時，道路照明設施，包括路燈及施工圍籬所裝設之警示燈及照明燈，均正常運作。再系爭工程於系爭道路面已劃設有速限標線，則有關系爭道路之管理維護，捷

運第一工程處對施工廠商互助公司之指示，並無任何過失。

7.就原告請求損害賠償金額部分：

⑴關於醫療費用8,552元：除300元證明書費非系爭事故造成之損害不能求償外，餘無意見。

⑵關於看護費用210萬元：診斷證明書僅記載需專人照顧，無期限證明，原告主張105年11月16日至106年5月15日之6個月需人全日照顧，106年11月16日至111年5月15日之60個月需人半日照料，洵屬無據。且起訴後107年10月29日至111年5月15日間看護費，屬未來給付，不僅欠缺依據，更未依據霍夫曼係數計算「現價」。

⑶關於救護車及醫療用品費用8萬8,761元：救護車費用2,000元，原告未證明有使用救護車之必要性。又105年12月1日至107年10月19日之醫療用品費用8萬6,761元，其中顧筋骨良方3萬元，以及救骨水1萬5,000元，營養食品3萬元等，原告未證明其必要性，其餘無意見。

⑷關於精神慰撫金70萬元：本件原告主張70萬元，應有過高。

8.又系爭事故發生為2輛機車超速，並因見到原告行走於內側車道，緊急煞車閃避不及而追撞，原告係因受驚嚇跌倒受傷，本件縱認應予賠償，原告行走於內側車道亦與有過失，應減少賠償金額。

9.系爭事故造成原告、機車乘客受傷及機車受損，然系爭事故發生之原因，原告及萬有朋等2人均有過失，理應互負賠償責任。原告對萬有朋等2人之請求權時效業已完成。捷運第一工程處依國賠法第3條第2項規定，得援引萬有朋等2人之時效利益，拒絕給付，其等應分擔部分，即得依民法第276條第2項規定同免其責任，應扣除萬有朋等2人應分擔部分。

㈡互助公司部分：除與捷運第一工程處抗辯之1.至5.、7.至9.相同外，法人並無侵權能力，原告主張互助公司應依民法第184條、第185條及第189條負侵權行為損害賠償責任云云，洵屬無據。

四、兩造不爭執之事實（詳見本院108年4月24日言詞辯論筆錄，

卷一第526至527頁）：

㈠原告於105年11月15日自高雄搭乘火車至臺北車站，於105年11月16日凌晨0時40分許，推著菜籃車穿越系爭道路時，適有王暐絜騎乘B機車沿鄭州路西向東第一車道發現車道有人緊急剎車時，遭同向騎乘A機車之萬有朋撞擊車尾，二車人車倒地，原告受此驚嚇而跌倒，受有系爭傷害。原告菜籃車之散落物（雞蛋）於系爭道路第一車道，距離系爭路口行人穿越道23公尺，有臺北市政府警察局交通警察大隊（下稱北市交通大隊）108年2月25日函及函附交通事故初步分行研判表、道路交通事故現場圖、道路交通事故談話紀錄表、道路交通事故調查報告表、道路交通事故照片黏貼紀錄表（見本卷一第323至363頁）為證。

㈡系爭事故發生時，臺北市○○區○○○路○段、鄭州路與北平西路圍繞之東半部C1工地及延平北路1段、鄭州路、重慶北路1段與北平西路圍繞之西半部D1工地（下稱系爭工地）正進行捷運第一工程處發包，並由互助公司承攬系爭工程，系爭工地周邊道路，包括延平北路1段至重慶北路1段間之系爭道路，經相關主管機關移由捷運第一工程處負責管理維護。系爭工程於系爭道路之側溝上佈設施工圍籬（下稱系爭圍籬），系爭道路原有人行道拆除封閉於系爭圍籬內，系爭圍籬外未設置行人安全廊道。

㈢原告於105年12月16日以捷運第一工程處前身即捷運北工處未於系爭圍籬外設置行人安全廊道、系爭路段現場路燈未正常照明，造成視線不佳，無法於夜間辨識道路狀況，且未於工區前100公尺設置「前有工區減速慢行」之警告標誌，致系爭事故發生而使其受有系爭傷害，請求國家賠償。經捷運北工處於106年2月7日拒絕賠償，有賠償請求書及拒絕賠償理由書等影本（見本院卷一第35至39頁）可憑。

㈣原告因所受系爭傷害，扣除300元證明書費，支出8,252元醫療費用，有醫療收據影本（見本院卷一第73頁）可參。

㈤原告所受系爭傷害，其診斷證明書記載：「後續因骨折造成

行動不便，建議需專人照顧。」等語，有診斷證明書影本（見本院卷一第69頁）可參。

五、本件主要爭點為：

㈠原告依國賠法第3條第1項及第184條第1項前段、第2項、第189條但書規定請求捷運第一工程處賠償；及依民法第184條第1項前段、第2項、第189條規定請求互助公司賠償，有無理由？1.被告就系爭路段有關導引、照明、交通標誌之設置及管理是否有設置不當或管理欠缺之情事？2.系爭事故之發生與被告就系爭路段有導引、照明、交通標誌之設置或管理間，是否具相當因果關係？

㈡原告請求被告連帶賠償因系爭事故所受損害289萬7,313元，有無理由？

㈢被告抗辯原告與有過失有無理由？如有，兩造、萬有朋等2人就系爭事故應負擔過失比例為何？

㈣被告抗辯萬有朋等2 人應負共同侵權行為責任部分罹於時效後，被告援引該二人之時效利益，拒絕全部給付，有無理由？若此抗辯無理由，被告主張類推適用或適用民法第276條第2項規定，得扣除上開二人應分擔部分，有無理由？

六、茲就兩造爭執分敘如下：

㈠原告依國賠法第3條第1項及第184條第1項前段、第2項、第189條但書規定請求捷運第一工程處賠償；及依民法第184條第1項前段、第2項、第189條規定請求互助公司賠償，有無理由？1.被告就系爭路段有關導引、照明、交通標誌之設置及管理是否有設置不當或管理欠缺之情事？2.系爭事故之發生與被告就系爭路段有導引、照明、交通標誌之設置或管理間，是否具相當因果關係？

1.原告主張被告違反交安改善方案規定未於系爭工程安全圍籬外即系爭路口附近設置有頂蓋之行人安全走廊，並設立導引相關設施，且於適當間隔設置照明設備，以利夜間人車通行安全；亦未依設置規則第22條、第145條第1項等規定，臨時移設「限速40公里」之標誌、文字，且於系爭路口之工程圍

籬及前方設立「限速30公里」之標誌及系爭路口上文字改為「限速30公里」等安全措施等過失行為，致發生系爭事故，致原告受有系爭傷害等語，被告則否認有過失。

⑴查，本件原告稱其於105年11月15日自高雄搭乘火車至臺北，於翌日（16日）凌晨0時40分許在系爭路口附近為閃避高速機車而跌倒受有系爭傷害。有關其自臺北車站至跌倒處之路線為何，原告雖稱不知道（見本院卷一第291頁）。然查，原告於105年11月16日上午0時40分許因在系爭路口附近之原告跌倒處發生系爭事故，經中正一分局交通分隊前往處理，其道路交通現場圖略載：萬有朋騎乘A機車沿鄭州路西向東直行至肇事處前車頭撞及同向前方閃避行人急剎由王暐絜騎乘之B機車左後車尾，兩車倒地而肇事。行人自述未與AB車發生碰撞（行人疑似因車輛碰撞驚嚇而受傷），行人稱機車碰撞菜籃車經檢視無撞痕等語（見本院卷一第329頁），依該分隊所製作之道路交通事故談話紀錄表，就原告部分記載：「行人表示不識字，詢問發生過程時表示南向北穿越馬路，未與機車發生碰撞（獨居）不願連絡家屬……徐婆婆表示他是推著菜籃車跌坐在地上而受傷，未與機車發生碰撞」等語（見本院卷一第339頁）；又依該現場圖所載畫有行人散落物，該散落物位於鄭州路西向東內側車道，距離系爭路口行人穿越道23公尺之跌倒處（見本院卷一第329頁）。另經本院勘驗捷運第一工程處提出之工區監視器畫面（見本院卷一第149頁）、北市交通大隊108年2月25日北市交警大事字第1083002336號函（下稱北市交通大隊108年2月25日函）附光碟（見本院卷一第365頁），其中工區監視器畫面內容略為：身著白色衣物推著車子的人（按係指原告），沿著鄭州路逆向走在馬路上，在系爭路口與路人交談，交談後仍沿著鄭州路穿越重慶北路（該名著白色衣物之人沒有走行人穿越道）。另北市交通大隊108年2月25日函所附光碟，其中檔名：00000000000交控翻拍影片之VID-00000000-WA0002內容為，左側隱約有看到一個人影站在圍籬日光白燈下，於8、9

秒左右即由南向北穿越鄭州路（即由畫面左側往右側，該處非行人穿越道），於20秒左右，有多輛車輛頭燈照射下可看到明顯人影正在穿越馬路，其中部份車輛變換方向而過，其他部份車輛疑似有減速的情形，最後有一輛機車車頭燈往畫面右側行駛後疑似倒地，有勘驗筆錄在卷（見本院卷二第305頁）可憑，核與原告於道路交通事故談話紀錄表所載原告推著菜籃車由南往北穿越系爭道路及機車倒地情形相符，上開監視器畫面及光碟內容並經捷運第一工程處予以翻拍成照片（見本院卷一第401至415頁），是參酌原告自臺北車站出來後至跌倒處暨上開監視器畫面所拍攝原告行走路線，可認捷運工程處所提出原告於系爭事故發生前之行走路線（該路線為原告沿鄭州路南側逆向行走於道路旁，嗣沿鄭州路穿越重路南路一段路口而未行走行人穿越道，仍繼續沿系爭道路，其後於距系爭路口23公尺左右之系爭道路，由南往北穿越系爭道路，至系爭道路內側車道之原告跌倒處，見本院卷一第401至409頁）應屬實在。

⑵復查，有關被告抗辯系爭工程施工期間，被告於施工前先向交通局申請審查，經核定後依核定計畫內容執行後才開始施工，於102年間為佈設鄭州路施工圍籬，於佈設前後共召開3次現場會勘，通知交通局道安會報等相關單位參與並作成結論，經核准於施工期間暫時取消此段系爭道路之人行道，並設置「導引圖」，導引行人，東西向改行至鄭州路北側及北平西路北側之人行道通行；南北穿越則須利用重慶北路之人行道及系爭路口之行人穿越道通行，以維行人通行安全。是系爭道路旁固未設置行人安全走廊，但已按交通局等相關單位核定之交通維持計畫實施，於相關位置設置導引圖，導引行人改於其他人行道及行人穿越道通行等語，業據提出捷運北工處函及附件會議紀錄及附近道路周遭照片（見本院卷一第175至233頁）。參酌捷運第一區工程處提出有關第一至三階段圍籬佈設平面所畫設之位置均包含界於延平北路至重慶北路間有關市○○道（按此部分市○○道為高架道，平面道

路為鄭州街）南側之人行道，並設置公告牌，有上開捷運北工處會議紀錄會勘資料平面圖及照片足佐（見本院卷一第197、199、205、209頁、第231至233頁），足認被告上開抗辯應屬實在。本件依發生系爭事故前之原告行走路線可知，原告為行人，確實未依上開被告設置之導引圖所指示之可行走路線行走，而逆向行走於系爭道路車道上，至跌倒處外側車道時，由南往北穿越系爭道路時肇致系爭事故發生。

⑶原告雖主張被告本應依交安改善方案於系爭工程安全圍籬外之系爭道路、系爭路口附近設置有頂蓋之行人安全走廊及導引設施暨照明設備，且系爭路口附近為施工路段，最高速限為每小時30公里，被告應依設置規則臨時移設「限速40公里」之標誌、文字，並於系爭道路及系爭路口之工程圍籬及前方設立「限速30公里」之標誌及系爭路口上文字改為「限速30公里」，竟未為前揭相關安全措施，致發生系爭事故云云，為被告否認。查：

A.按為確保臺北市公共交通安全，促進市容觀瞻，凡建造執照、雜項執照之承造人或申請人於申報開工時，申報主管建築機關備案之施工計畫書及圖說應合於本方案規定。拆除建築物時，應有維護施工及行人安全之設施，並不得妨礙公眾交通。臺北市政府乃制定「臺北市建築物施工中妨礙交通及公共安全改善方案」，其中規定：二、（安全圍籬之設備內容）…㈧警示燈及安全照明：圍籬應每隔2.25公尺至6公尺、突出處、轉角、施工大門處設立警示燈，並於適當間隔設置照明設備，以利夜間人車通行安全。五、凡建築基地臨接計畫道路內人行道者，應於安全圍籬外設置有頂蓋之行人安全走廊，以銜接基地相鄰之騎樓或人行道。六、行人安全走廊之設置應依左列規定辦理：……㈣安全走廊內應設置照明設備。……。（見本院卷一第50至51頁）。依上開規定開宗明義即載明係為規範建物之建造執照及雜項執照承造人或申請人申報開工時，應於施工計畫書及圖說依改善方案規定辦理，以維交通安全及市容觀瞻。另按特種建築物得經行政院之

許可，不適用本法全部或一部之規定，為建築法第98條所明定。而本件系爭工程係為施作捷運車站，依建築法第98條係屬特種建築物，免申請建照興建，有捷運第一工程處提出之行政院76年7月19日函影本（見本院卷一第169至173頁）為證。再參照有關系爭工程為減少施工期間對交通之影響，就該工程施工前辦理會勘並作成會議紀錄，該會議就有關佈設範圍、導引牌面位置、內容等，由臺北市道路交通安全督導會報、管制工程處、交通警察大隊、停車管理工程處、北工處土木第三工務所、附近里長辦公處、捷運工程局工務所及台灣世曦工程顧問有限公司（下稱台灣世曦公司）、互助公司等多個單位多次勘查討論，由會議主席依討論結果指示施工單位應辦事項，有捷運第一工程處提出之捷運北工處函、簽到簿、捷運北工處會議紀錄等影本（見本院卷一第175至219頁）為證，可認系爭工程之建築物因屬特種建築物，於施工前已經會同包含臺北市道路交通安全督導會報、管制工程處、交通警察大隊、停車管理工程處相關交通單位就系爭工程對交通安全及相關疏導措施暨設施等作了相當之會議協調，目的與前開改善方案之相關規定雷同，惟因其範圍及施工之一般申請建照執照或雜項執照有所不同，自未適用一般通案即交安改善方案之規定，是被告抗辯系爭工程之捷運站係屬特種建物，不適用改善方案等語，應屬可取。又按有左列情形之一者，應設置警告標誌：……四、道路施工路段。道路因施工、養護或其他情況致交通受阻，應視需要設置各種標誌或拒馬、交通錐等，夜間應有反光或施工警告燈號，必要時並應使用號誌或派旗手管制交通，為設置規則第22條第4款及第145條第1項所明定，是依上開規定，並未載明道路施工路段應臨時移設「限速40公里」之標誌、文字，並於施工路段工程圍籬及前方設立「限速30公里」之標誌，及在施工路段文字改為「限速30公里」；再者，依捷運第一工程處所提出之上開捷運北工處函所附會議紀錄，就該市○○道○○道路（按即鄭州路南側道路），其結論亦無有關此部分

之記載，原告復未說明其他上開應設置上開速限標誌、文字之依據，自難僅憑原告上開主張，即認被告有違反上開規定之情事。

B.另查，依捷運第一工程處提出之捷運北工處102年11月19日桃園機場捷運線CA450B標A1站連通臺北地下街出入口整併移設工程之既有地面路燈、消防栓及交通號誌等設施拆除前會勘紀錄，其中會議結論一記載：旨案臺北地下街出入口整併移設工程範圍之地面路燈，共計8米單燈13盞、5米景觀燈（雙燈）5盞，拆除後繳回本府公園路燈管理處，屆時地面路燈復舊之相關管線及燈具、燈桿等設備需新設、並送圖審；另有關路燈拆除前須先設臨時照明設備(400瓦水銀燈)，並由捷運北工處監造工務所另案辦理會勘確認（見本院卷一第301頁）；而依本院勘驗工區監視器畫面及北市交通大隊108年2月25日函附光碟及交控翻拍影片結果，原告跌倒處旁之圍籬雖有警示紅燈正常運作，且原告亦係自跌倒處之路旁圍籬旁日光燈下由南往北穿越馬路，有勘驗筆錄（見本院卷二第305頁）可佐，另依被告提出之光碟片截取畫面亦可見有日光燈及警示紅燈正常運作。惟上開勘驗結果，並未見有捷運北工處102年11月19日會議紀錄所載之復舊燈具或400瓦水銀燈之照明設備，依互助公司提出之工區監視器畫面截圖亦顯示該路段之畫面左側（指鄭州路南側即系爭道路，為原告跌倒處路面）確較右側為暗（見本院卷一第425頁）。又依系爭事故之北市交通大隊提出中正一分局交通分隊製作之道路交通事故調查報告表(一)⑤光線欄位記載4.夜間(或隧道、地下道、涵洞)無照明（見本院卷一第341頁），被告雖質疑北市交通大隊就上開調查報告表可能記載有誤云云，然經本院函詢結果，中正一分局覆稱：有關本案交通調查報告表(一)「5光線」欄載明4「夜間(或隧道、地下道、涵洞)無照明」部分，經查處理員警至事故現場時，該路段均無路燈照明設施，其施工圍籬設有紅色警示燈，惟該圍籬紅色警示燈無法照亮路面，故該欄載明資訊並無違誤，並檢附有處理員

警職務報告供參，有該分局108年7月8日北市警中正一分交字第1083019423號函在卷可考（見本院卷二第217至219頁），酌以北市交通大隊108年2月25日函所附道路交通事故照片黏貼紀錄表所示系爭事故現場照片（見本院卷一第247至351頁），就事故現場路面除照相時之閃燈照亮前面路面及機車、人員外，其餘部分較遠部分路面並無可清楚照亮路面之光線，核與前開中正一分局108年7月8日函相符。本件依捷運北工處102年11月19日會議結論既要求施工單位及執行單位應架設400瓦水銀燈之臨時照明設備，現場卻未見有該等照明設備，則被告就此部分即難認為無過失。至捷運第一工程處雖辯稱：依市區道路及附屬設施工程設計規範第19.1.1之規定，除該條應設置照明路段外，亦僅屬原則性設置，且機車依道路交通安全規則第39條之2第5款規定，夜間行駛應開亮頭燈，足見機車夜間行駛時頭燈為其主要照明設備，從係市區道路設備照明，亦僅為輔助之用云云，並提出市區道路及附屬工程設計規範節本、臺灣高等法院（下稱高院）101年度上國易字第13號判決影本（見本院卷一第587頁、卷二275至282頁）為證。然查，上開高院判決之事實係該件被上訴人以其為拍攝電影而至臺北市河濱公園第六號水門附近之公共廁所如廁，因該處照明不足，亦無反光板或塗反光漆，於騎乘機車倒地受傷請求國家賠償，經高院認依前開市區道路及附屬設施工程設計規範第19.1.1規定，市區道路設○道路照明，除上開應設置照明路段外，僅屬原則性設置，機車夜間行駛時頭燈為其主要照明設備為由，認該處未設置燈具照明，並無設置或管理欠缺情事（見本院卷二第280頁），與本件前開捷運北工處102年11月19日會議紀錄既已達成應設備400瓦水銀燈之臨時照明之結論，且原告跌倒處係位於系爭道路附近，為市區○○道路，車輛往來頻繁等情不同，即難認該路段並無設置照明設備之必要，被告此部分抗辯，尚無足取。

2.被告雖抗辯原告係因行走於系爭道路內側車道上，目睹A機

車與B機車碰撞，受驚嚇而跌倒受傷，與系爭道路管理維護有無欠缺無關，系爭事故發生及原告損害之間，不具相當因果關係云云。查，本件萬有朋騎乘A機車沿鄭州路西向東直行至肇事處前車頭撞及同向前方閃避行人（即原告）急剎由王暐絜騎乘之B機車左後車尾，兩車倒地而肇事，已如前述。原告固係行走於系爭道路之內側車道，然依前述系爭路段因無照明而較為黑暗，不易辨識前方路況，可見應係王暐絜於騎乘機車經過原告跌倒處前，忽見車頭燈所照亮之前方原告行走於內側車道而急剎，致後方萬有朋騎乘A機車來不及反應撞及王暐絜騎乘之B機車倒地，原告因此受到驚嚇而跌倒，依上開情形，如被告有依前開捷運北工處102年11月19日會議結論設置400瓦水銀燈之臨時照明設備，王暐絜當於較遠處即得因路旁清楚之照明設備發現行走於系爭道路上之原告，而得適時減速行駛，不致因急剎而發生系爭事故，是被告上開抗辯，尚無足取。

㈡原告請求被告連帶賠償因系爭事故所受損害289萬7,313元，有無理由？

1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任，承攬人因執行承攬事項，不法侵害他人之權利者，定作人不負損害賠償責任。但定作人於定作或指示有過失者，不在此限，民法第184條第1項前段、第189條定有明文。又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，國賠法第3條第1項定有明文。查，本件系爭事故雖係因原告未依被告所布設之行人導引圖所指之之路線行走，並違規穿越系爭道路時遭遇萬有朋等2人於發現前方有行人而急剎，致原告受到驚嚇而跌倒，然被告亦未依捷運北工處102年11月19日會議紀錄設置400瓦水銀燈，亦有過失。復按大眾捷運系統之規劃、建設、營運、監督及安全，依本法之規定；本法未規定者，適用其他法律之規定」、「大眾捷運系統主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府」、「大眾

捷運系統工程建設機構因施工需要，得使用河川、溝渠、涵洞、堤防、道路、公園及其他公共使用之土地。但應事先通知各有關主管機關」，大眾捷運法第2條、第6條第1項及第18條分別定有明文。又「國道、省道由中央公路主管機關管理，中央公路主管機關得委託所在地直轄市○縣○市○○路主管機關管理。縣道、鄉道由縣(市○○路主管機關管理。但為整體運輸系統需要，必要時，縣(市○○路主管機關得將縣道委託中央公路主管機關管理。前2項委託程序、權利義務及管理等事項之辦法，由交通部定之」，公路法第6條定有明文。再按「本辦法所稱委託管理，指公路主管機關，就其主管之公路，將修建、養護與管理業務，委託另一主管機關辦理」，為公路委託管理辦法第3條第1項所規定。本件系爭工程為大眾捷運系統之建設，因此捷運第一工程處應屬主管機關，並得因施工需要，使用道路及公用土地。又系爭工程之施工，因有長時間施工而為施工圍籬之佈設，且於施工期間由被告將路燈拆除後繳回臺北市○○路燈管理處，並委由被告架設400瓦水銀燈臨時照明設備，臺北市○○路燈管理處事實上無法進行維護管理，則其應係依上開規定將系爭道路相關路燈管理維護權責移交予捷運第一區工程處。而系爭事故係發生於被告就系爭工程之施工期間，則捷運第一區工程處為該處照明設備之設置管理機關，其既未依捷運北工處102年11月19日會議紀錄結論設置400瓦水銀燈之臨時照明設備，自屬公有公共設施設置有欠缺，應依國賠法第3條第1項規定負賠償責任。又互助公司為系爭工程之承攬人，就上開捷運北工處會議結論應設置400瓦水銀燈之臨時照明設備未確實執行，致發生系爭事故致原告受有系爭傷害，亦屬承攬人因執行承攬事項，不法侵害他人之權利，亦應負賠償責任。

2.茲就原告請求之損害賠償之項目及金額審究如下：

⑴醫療費用8,552元：原告主張因系爭事故致受有系爭傷害，於105月11月16日至中興醫院支出必要醫療費用8,552元，提出門急診費用收據影本（見本院卷一第73頁）為證，被告除

證明書費300元部分外，其餘部分不爭執。惟原告既因系爭傷害而至中興醫院就醫，並經原告提出診斷證明書（見本院卷一第69）以證明其損害發生及醫療情形，自應納入損害之一部分，而得請求賠償（最高法院92年度台上字第2653號判決意旨參照），被告此部分所辯尚無可取。故原告此部分所受醫療費用損害為8,552元。

⑵看護費用210萬元：原告主張所受系爭傷害，致日常生活無法自理，自105年11月16日起至106年5月15日止需人全日照料6個月，預估應於111年5月16日康復，自106年11月16日起至111年5月15日止需人半日照料60個月，均由原告之子孫慎海負擔照護責任，以全日看護費用2,000元，半日看護費用1,000元，每月以30日計算，原告得請求看護費用210萬元，提出診斷證明書影本為證（見本院卷一第69頁）。查，依上開診斷證明書記載原告受有左側股骨頸骨折，因上述原因於105年11月16日0時51分到中興醫院急診就醫，經急診初步診治後於同日自動離院，後續因骨折造成行動不便，建議需專人照顧。惟並未載明應照顯為全日或半日及期間長短，經本院詢問高雄榮民總醫院略稱：病患（按指原告）因年紀大，加上已2年半的時間未行走，配合X光所示，可以得知病患目前無法自理生活，連上下廁所都成問題，故應為全日專人照護。專人照護期限以病患狀況而定，若病患能接受雙側髖關節置換手術，加上復健治療，有機會可以自理日常生活，則可不需專人照護。但病患年事已高，手術風險及麻醉風險亦高，若家屬考慮風險問題不接受手術，則就需持續專人照護至生命終點，此期限為人力無法預測，故僅能以「持續專人照護」書寫等語（見本院卷一第563頁）。本院依民法第222條規定，審酌原告為00年0月00日出生，於事發時已92歲，迄今已95歲，依一般經驗，一般骨折癒合約需6個月左右；本件原告所受系爭傷害為股骨頸骨折，較之一般骨折癒合時間較長，加以原告為高齡者，可能約需1年至2年。至於高雄榮民總醫院雖稱需持續專人照顧至生命終點，然酌以該函亦

稱如接受雙側髖關節置換手術，加上復健治療，有機會可自理日常生活，顯見需專人照顧至生命終點，係因原告之年齡及所受系爭傷害以外之原因，而非單純因系爭傷害所需。認原告主張自105年11月16日起至106年5月15日止需人全日照料6個月，之後需人半日照料18個月等情，應屬可取，逾此部分之主張，即非可取。又原告主張專人全日照顧每日需2,000元；半日為1,000元一節，被告雖未予爭執，然另辯稱：原告於系爭事故發生時高齡92歲，難謂系爭事故發生前，生活上全然不需親屬照料，原告未實際支出看護費用，由負法定扶養義務之親屬照料，非增加生活上之需要。又長期看護一般常態會選擇外籍看護，依勞動部107年公告，外籍看護工薪資不得低於每月1萬7,000元，加計其他必要費用，每月薪資為2萬2,174元，應以此計算看護費用等語，並提出勞動部107年公告及社團法人中華長照協會網站資料（見本院卷二第13至17頁）為證。本院參酌原告於深夜尚得自行搭乘火車自高雄至臺北車路，並自臺北車站行走至原告跌倒處，顯見原告本身具相當之單獨行動能力，依其情形應得自理生活。是被告抗辯依原告之高齡生活上非全然不需照料一節，自難遽予採信。又本件原告是否有聘請外籍看護一節，被告就此並不能證明，則其此部分主張，亦難逕採。是本件原告主張所受看護費用之損失，金額計為90萬元（計算式：{2,000×6×30}+{1,000×18×30}=900,000，原告於起訴後未久，言詞辯論前所需看護期間就已結束，故不扣除中間利息）。

⑶救護車費用2,000元及醫療用品費用8萬6,761元：原告主張其因系爭傷害於105年11月18日出院，需由救護車自中興醫院送至其子孫慎海住處而支出救護車費用2,000元；且自105年12月1日起至107年10月19日止，支出購買醫療用品之費用共計8萬6,761元，以上合計8萬8,761元一節，提出聯安救護車有限公司派車單、收據等件影本（見本院卷一第75至79頁）為證。被告雖抗辯原告不能證明有使用救護車之必要，然

本院審酌原告所受傷害為股骨頸骨折，且已高齡92歲，依其情形使用救護車，尚難認為無必要。另原告主張之醫療用品費用部分，其中內容顧筋骨良方3萬元、救骨水1萬5,000元、營養食品3萬元等部分（被告爭執其必要性），原告不能證明此部分之必要性，自應予以扣除，則此部分原告所受損害為1萬3,761元。

㈣精神慰撫金：

A.按慰撫金之賠償須以人格權遭遇侵害，使精神上受有痛苦為必要，其核給之標準固與財產上損害之計算方式不同，然非不可斟酌雙方身分資力與加害程度，及其他各種情形核定相當之數額。又所謂相當，自應以實際加害情形與其名譽影響是否重大，及被害者之身分地位與加害人經濟狀況等關係定之（最高法院51年台上字第223號裁判、47年台上字第1221號裁判要旨參照）。

B.原告因系爭事故受有系爭傷害，精神上自受有痛苦。爰審酌捷運第一工程處為捷運施工單位，互助公司則為承攬系爭工程之法人，原告因穿越馬路時遭受萬有朋等2人急剎而在其面前互撞，受到驚嚇而跌傷，所受傷害需較長時間始得痊癒，亦需相當期間復健；且被上訴人為13年次之高齡者等一切情況，認原告主張因此所受傷害之精神慰撫金為50萬元範圍內應屬可取，逾此範圍之請求為無理由。

㈤綜上，原告主張所受損害金額合計為142萬2,313元（計算式：8,552＋900,000＋13,761＋500,000＝1,422,313），應屬可取，逾此部分主張尚屬無據。

㈢被告抗辯原告與有過失有無理由？如有，兩造、萬有朋等2人就系爭事故應負擔過失比例為何？

1.按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額或免除之，民法第217條第1項定有明文。此項規定之目的，在謀求加害人與被害人間之公平，故在裁判上法院得以職權減輕或免除之（最高法院85年台上字第1756號民事判例意旨參照）。又按民法第217條第1項規定，損害之發生或擴

大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額或免除之。此項規定之適用，原不以侵權行為之法定損害賠償請求權為限，即契約所定之損害賠償，除有反對之特約外，於計算賠償金額時亦難謂無其適用，且此項基於過失相抵之責任減輕或免除，非僅視為抗辯之一種，亦可使請求權全部或一部為之消滅，故債務人就此得為提起確認之訴之標的，法院對於賠償金額減至何程度，抑為完全免除，雖有裁量之自由，但應斟酌雙方原因力之強弱與過失之輕重以定之（最高法院54年台上字第2433號裁判意旨參照）。又「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一行車時速不得超過五十公里。但在未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過四十公里。」、「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車」、「行人穿越道路，應依下列規定：一、設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路。……三、在禁止穿越、劃有分向限制線、設有劃分島或護欄之路段或三快車道以上之單行道，不得穿越道路。」道路交通安全規則第93條第1項第1款、第94條第3項、第134條第1款、第3款定有明文。查本件原告自高雄搭乘火車至臺北車站後，於出站後沿鄭州路南側道路東往西行走於道路旁，且未依被告所佈設之行人導引圖指示依循該等路線行走，而仍逆向行走於系爭道路之馬路，並由南往北任意穿越系爭道路，適有萬有朋騎乘A機車沿系爭道路西向東直行至原告跌倒處前，其前車頭撞及同向前方閃避原告急剎由王暐絜騎乘之B機車左後車尾。原告因車輛碰撞驚嚇而跌倒受傷。參酌北市交通大隊108年2月22日函所附萬有朋等2人之道路交通事故談話紀錄表記載其等當時時速為60公里，而依該函所附道路交通事故調查報告表(一)所載該路段速限為40公里（見本院卷一第335、337

、341頁），顯見萬有朋等2人於行經系爭道路騎乘機車超速及未注意車前狀況，為其等撞車及摔車原因。又系爭道路業經被告施作系爭工程而佈設圍籬及設置「導引圖」，導引行人，東西向改行至鄭州路北側及北平西路北側之人行道通行；南北穿越則須利用重慶北路之人行道及系爭路口之行人穿越道通行，且依北市交通大隊所拍攝之車禍現場為設有畫分島之路段，該大隊108年2月25日函附道路交通事故照片黏貼紀錄表（見本院卷一第59至61頁）可佐；另原告跌倒處距系爭路口行人穿越道僅23公尺，依上開道路交通安全規則第134條第1款、第3款規定，原告不得自系爭道路該處穿越馬路而竟任意穿越，致萬有朋等2人發生碰撞，原告因而受到驚嚇跌倒受傷，肇致系爭事故之發生。依上堪認被告就未設置400瓦水銀燈之臨時照明設備雖有過失，然萬有朋等2人超速行駛及未注意車前狀況，原告任意穿越馬路亦均有過失。應減輕被上訴人之賠償金額，審酌前述事故發生經過等情節，認原告應負過失比例為80%，被告負10%，萬有朋等2人應負擔10%之賠償金額。是扣除原告與有過失應負責任部分，原告本件主張被告應賠償其所受損害之金額於14萬2,231元範圍內為可採（計算式：1,422,313× 10%=142,231，元以下四捨五入），逾此範圍之請求自屬無據。

2.按不真正連帶債務，係指數債務人以同一目的，本於各別之發生原因，對債權人各負全部給付之義務，因債務人其中一人為給付，他債務人即應同免其責任之債務而言。又被害人因國家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，依國賠法第3條第1項之規定，請求國家機關損害賠償，乃基於國賠法之特別規定，原不生該國家機關應依民法第185條規定，與其所屬公務員為共同侵權行為之其他第三人，負連帶損害賠償問題。斯時縱國家機關與該第三人因相關法律關係之偶然競合，對於被害人負有同一目的給付（賠償）之債務，然此僅屬不真正之連帶債務關係。故不真正連帶債務人中之一人所為之清償，如已滿足債權之

全部或一部，即應發生絕對清償效力，債權人就已受償部分，自不得再向包括國家機關在內之其他債務人請求清償（最高法院98年度台上字第813號、100年度台上字第848號裁判意旨參照）。準此，國家機關基於國賠法之規定對被害人負有賠償之責，縱有第三人因相關法律關係之偶然競合，對於被害人負有同一目的之賠償責任，則國家機關與該第三人者間係成立不真正連帶債務關係。經查，被告因未能依捷運北工處102年11月19日會議紀錄裝設400瓦臨時照明設備，原告於穿越系爭道路時，適萬有朋等2人亦因超速及未能注意車前狀況，致原告受到驚嚇跌倒而有系爭傷害，原告自得對互助公司及萬有朋等2人主張侵權行為之損害賠償責任；又捷運第一工程處係所屬公務員就公有公共設施之設置管理有欠缺所生國家賠償責任，乃基於國賠法之特別規定所生，與互助公司所應負侵權行為損害賠償債任之發生之原因不同，但對原告應負賠償之給付內容同一，即被告對原告因系爭事故所受之損害，應各負全部給付之義務，故彼此間係成立不真正連帶債務關係，苟被告各別已就上揭給付內容為部分之給付，使原告之損害獲得部分填補，為避免超額賠償而生不當得利結果，其他不真正連帶債務之債務人自當同免其責。是本件被告所負者為不真正連帶之賠償責任，原告請求被告連帶給付，於法尚有未合，是原告請求逾不真正連帶部分，即屬無據，應予駁回。

㈣被告抗辯萬有朋等2 人應負共同侵權行為責任部分罹於時效後，被告援引該二人之時效利益，拒絕全部給付，有無理由？若此抗辯無理由，被告主張類推適用或適用民法第276條第2項規定，得扣除上開二人應分擔部分，有無理由？

查，本院業已審酌兩造及萬有朋等2人就本件應負擔比例而減少被告之賠償金額，業如前述，就被告應賠償金額，並未計算萬有朋等2人之責任範圍，則此部分自無再予論述之必要，附此敘明。

七、再者，依民法第229條第2項規定：「給付無確定期限者，債

務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力。」、同法第233條第1項前段規定：「遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息。」，原告主張被告應自起訴狀繕本送達翌日即起給付法定遲延利息，自屬有據。

八、綜上所述，原告依國賠法第3條第1項規定、民法第189條前段規定，請求被告分別給付於14萬2,231元，及自起訴狀繕本送達翌日即自107年11月22日起至清償日止，按年息5%計算之利息，其中一人為給付，他被告在給付範圍內同免給付責任部分，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求為無理由，應予駁回

九、本件原告勝訴部分，所命給付未逾50萬元，爰依民事訴訟法第389條第1項第5款規定，依職權宣告假執行；並依被告聲請准供相當擔保金後，得免為假執行。至原告敗訴部分，其假執行之聲請，因訴之駁回而失所依據，應併予駁回。

十、本件為判決之基礎已臻明確，兩造其餘之陳述及所提其他證據，經本院斟酌後，認為均於判決之結果無影響，亦與本案之爭點無涉，自無庸逐一論述，併此敘明。

十一、結論：原告之訴為一部有理由，一部無理由，並依民事訴訟第79條、第85條第2項、第389條第1項第5款、第392條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　10　　月　　16　　日

民事第四庭　法　官　蔡政哲

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　　108　　年　　10　　月　　16　　日

書記官　李婉菱