臺灣臺北地方法院民事判決

108年度國更二字第3號

原　　告　葉翔文
訴訟代理人
兼送達代收人　葉天昱
被　　告　交通部公路總局西部濱海公路南區臨時工程處
法定代理人　江金璋
訴訟代理人　楊昌禧律師
受 告知人　光順營造股份有限公司
法定代理人　黃俊源

上列當事人間請求國家賠償事件，原告對於本院於中華民國108年1月24日所為之107 年度國更一字第1號裁定，提起抗告。經臺灣高等法院以108 年度國抗字第14號裁定廢棄發回，本院於108年5月30日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴及其假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、首按，依國家賠償法請求國家機關為損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之，且須賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，請求權人始得提起損害賠償之訴，國家賠償法第10條第1項、第11條第1項前段分別定有明文。經查，原告曾於民國104 年12月23日以書面向交通部公路總局（該部分業已審結）請求賠償，並經該局於105年1月26日以105年高南賠議字第001號拒絕賠償理由書拒絕賠償在案，有該拒絕賠償書附卷可稽（本院106 年度國字第55號卷，下稱國字卷、前審，第31至34頁）。然因交通部公路總局將前揭賠償請求書暨附件檢送被告，應認被告於收受該等文件時，原告業已向其請求賠償，依前揭說明，原告對被告業已踐行前揭國家賠償法（下稱國賠法）所規定之前置程序，是原告

自得對被告提起本件國家賠償訴訟，先予敘明。

二、次按，訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但為被告所同意、請求之基礎事實同一、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第1、2、3款分別定有明文。所謂請求之基礎事實同一，係指變更或追加之訴與原訴之主要爭點有其共同性，各請求利益之主張在社會生活上可認為同一或關連，而就原請求之訴訟及證據資料，於審理繼續進行在相當程度範圍內具有同一性或一體性，得期待於後請求之審理予以利用，俾先後兩請求在同一程序得加以解決，避免重複審理，進而為統一解決紛爭者，即屬之（最高法院90年度台抗字第2號裁定意旨參照）。經查，原告原起訴聲明係依國賠法第3條第1項規定，請求交通部公路總局及被告給付新臺幣（下同）85萬8224元，及自104年12月25日起至清償日止，按年息5%計算之利息；上開給付金額，如交通部公路總局或被告中一人為給付，另一人於該給付範圍內免為給付（國字卷第2頁）。嗣於本院前審審理期間，先於107年6月25日以民事補正狀擴張請求金額為155萬8224元、復於107年8月9日言詞辯論期日，對被告追加以國賠法第2條第2項為請求權基礎（本院107年度國更一字第1號，下稱國更一卷、前審，第193頁反面）。被告雖於前審程序不同意原告對被告之追加之訴，惟核原告上開追加之訴，僅係於同一基礎事實追加其請求權基礎，並擴張其應受判決之聲明，核與前揭規定相符，應予准許。惟原告已於本件言詞辯論期日撤回國賠法第2條第2項之法律陳述（詳本院卷第82頁），一併敘明。另原告於108年5月22日遞狀整理訴之聲明確定請求各項金額之遲延利息起算日，亦為被告所同意，自應准許；且本院前審對於原告與交通部公路總局之訴，於108年1月24日判決駁回原告之訴確定；是依原告之前揭不真正連帶債務之聲明，本件係就發回部分，亦即原告與被告之訴即聲明請求被告給付155萬8224元，及其中85萬8224元，自104年12月30日起、其餘70萬元，自107年6月26日起

，均至清償日止，按年息5%計算之利息，及其假執行之聲請有無理由為審酌，附此敘明。

三、末按，當事人得於訴訟繫屬中，將訴訟告知於因自己敗訴而有法律上利害關係之第三人。告知訴訟，應以書狀表明理由及訴訟程度提出於法院，由法院送達於第三人；前項書狀，並應送達於他造，民事訴訟法第65條第1項、第66條分別定有明文。被告於前審敘明受告知人光順營造股份有限公司與本件有法律上利害關係，聲請為訴訟告知，經本院依民事訴訟法第66條規定於前審程序將聲請告知訴訟書狀送達予受告知人，受告知人迄至本件言詞辯論終結前，並未提出書狀向本院聲明參加訴訟，一併敘明。

貳、實體方面：

一、原告主張：

㈠原告於104年11月17日12時25分，駕駛車牌號碼為000-000之普通重型機車（下稱系爭機車），沿臺東縣太麻里鄉台9線由南向北車道（下稱系爭道路）前行，行經台9線410公里400公尺處時（下稱系爭事故地點），依路口管制人員之指揮，先停止後，經管制人員放行始復向北前行，嗣於接近佈設於道路中央分隔線之紐澤西水泥護欄時，始悉該路段中央設有水泥護欄，且遠處北上車道有施工情形，原告遂自北向車道切換至南向車道，致不慎撞及設置於道路中央之紐澤西水泥護欄（下稱系爭事故），並受有左側遠端橈骨粉碎性骨折及四肢多處挫傷之身體傷害，原告因而支出醫療費用4萬4184元、看護費用8000元，且於手術住院及術後修養及復健期間受有喪失勞動能力之損害9萬3366元及減少勞動能力之損害53萬5635元。又系爭機車因系爭事故嚴重毀損，原告為回復原狀而受有支出4萬4850元維修費用之損害；另原告於復建期間十分艱辛並痛苦，且上開身體傷害經治療後仍未能完全回復原狀，將終身喪失部分腕關節及手部功能，原告現年僅25歲，餘生均須忍受該等身體不適之情狀，所受精神痛苦甚鉅，亦得請求精神慰撫金150萬元。

㈡被告為「『南迴公路改善計畫』台9線408K+140～409K+900（舊椿號421K+840～424K+160）間拓寬改善工程（A2-1標）」（下稱系爭工程）之招標機關，由受告知人承攬施作。系爭工程施作期間，未依交通部之交通工程規範分區設置「前置警示區域」、「前漸變區段」、「緩衝區段」、○○○區段」、「後漸變區段」之交通管制區，且未確實將北上車道封閉，亦未於封閉路段沿線以明顯方式導引往來車輛行駛於開放道路。復未依系爭工程「單線雙向管制交通維持計畫書」（下稱系爭交通維持計畫書）之規範，於北上車道封閉端南側設置拒馬，及自封閉端起算向南20公尺範圍用交通錐以漸進方式將北上車道之車輛引導至南下車道等交通維持設施，僅於部分道路中央分隔線以縱向方式設置紐澤西水泥護欄，該工程處顯有管理上之缺失，致原告經管制人員放行後，誤入未完全封閉之北上車道，因應變不及而撞及該水泥護欄，受有前揭損害。被告不得因系爭工程由受告知人承攬施作而得免其責任，應就原告之損害共222萬6035元負全部賠償責任。惟因原告當日係自屏東縣墾丁國家公園騎乘機車赴臺東，路途遙遠、體力不濟，致注意力降低未注意車前狀況及施工路段之行車速限，就系爭事故之發生亦應負30%之過失，故僅請求損害賠償共155萬8224元。爰依國賠法第3條第1項訴請被告如數給付等語。

㈢並聲明：

1.被告應給付原告155萬8224元，及其中85萬8224元，自104年12月30日起、其餘70萬元，自107年6月26日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息。

2.願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：系爭工程係由受告知人承包，該工程之交通維持管制設施亦係由受告知人而非被告設置及管理，原告依國賠法第3條第1項規定，請求被告負損害賠償之責，於法未合。又受告知人縱有未依交通工程規範第10章規定佈設交通安全管制設施致侵害原告權利之情，應由受告知人依民法第189

條規定負賠償責任，被告於定作或指示並無過失，無須負損害賠償責任。況交通工程規範第10章並非強制規定，系爭工程施作前亦已依道路交通標誌標線號誌設置規則並參考交通工程規範，考量台9線道路之特性、速限、系爭工程規模、施工方式等因素，撰擬系爭交通維持計劃書並經臺東縣道路交通安全聯席會報同意備查後，佈設交通安全管制設施，並無設置及管理之欠缺，受告知人對系爭工程之交通安全管制已為必要之設施，被告亦無疏於督促西濱南工處應分別設置5個交通管制區域之情，原告請求被告依國賠法第3條第1項規定負損害賠償責任，顯無理由。縱系爭工程交通安全管制設施之設置及管理有欠缺，原告係因疏於注意車前狀況，且未依交通管制人員之指揮，自行進入已封閉之道路區再轉換回管制通行路段，並因而擦撞設置於行車分向線之紐澤西護欄，始受有身體傷害及財物損失，與公有公共設施之設置及管理並無相當因果關係，原告向被告請求國家賠償，亦屬無據。另外，原告請求醫療費用自付額4萬4184元部分，其中伙食費、證明書費並非醫療費用，原告不得請求被告給付；至於材料費4萬3055元部分則未舉證係何費用、看護費8000元部分亦未舉證有看護必要及應全日或半日看護、喪失勞動力之損害9萬3366元部分，原告則應舉證其退伍後旋覓得工作，並應扣除求職期間、減少勞動力之損害53萬5365元部分，原告每年勞動力減損之損害應為1萬2005元，且應扣除前揭請求喪失勞動力之6個月期間，並應舉證至65歲前均有勞動力減損10%之情、機車修復費用4萬4850元部分，原告先請求校正車台工資3800元，嗣請求更換車台費用1萬3000元，惟車台既經更換，則無校正之必要，上開校正車台工資3800元應予扣除；且系爭機車99年12月出廠至系爭事故發生日即104年11月17日，已達5年之久，更換零件部分亦應扣除折舊。至於慰撫金50萬元部分，因原告僅左手骨折，且住院4日即出院，請求50萬元顯屬過高，應予酌減；又原告於107年6月22日擴張請求慰撫金100萬元部分，已罹於2年之請求權時

效，被告得拒絕給付。再者，原告係因疏未注意車前狀況且未遵循管制人員之指揮擅闖工區，始發生系爭事故，且其機車近乎全毀，顯然車速過快，原告之過失比例應為90%，始屬公允等語為辯。並聲明：㈠原告之訴及其假執行之聲請均駁回；㈡如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、不爭執事項：

㈠原告於104年11月17日12時25分騎乘系爭機車沿臺東線太麻里鄉台九線由南往北行經410公里400公尺處，撞擊設置於該處之紐澤西水泥護欄，致受有左手臂左側遠端橈骨粉碎性骨折之身體傷害，並致系爭機車受損。原告因系爭事故所致上開身體傷害，於104年11月17日由急診入院，嗣於104年11月18日接受左側開放性復位及骨釘骨板固定手術，於同年月20日出院，並於同年月28日回診，骨頭癒合約需3個月。系爭機車於104年11月18日、同年12月19日分別由台東縣太麻里鄉之順風機車行、苗栗縣竹南鎮之尚騏機車行檢查修復。依原告提出之單據，所記載之修復費用共4萬4850元。

㈡系爭事故發生時，該事故地點即台9線410K+400K處尚在施作「南迴公路改善計畫」台9線400K+900M至412K+350M間拓寬改善之系爭工程（A2-1標）；被告為上開改善計劃之招標機關，由受告知人承攬施作；該事發地點所屬路段緊鄰海岸線，採靠海側單邊拓寬方式施工。

㈢台9線為公路法第2條第1款所指之公路，應適用交通部依公路法第33條訂定之「交通工程規範」。

㈣原告於00年0月00日出生，系爭事故發生時尚在服替代役，嗣於104年12月27日退伍；系爭事故發生時即104年11月17日之基本工資為每月2萬0008元。

㈤原告於104年12月23日以新竹武昌街郵局第002273號存證信函，向交通部公路總局請求國家賠償；該局於104年12月25日以路秘法字第1043056941號函轉知被告工程處，並於105年1月26日以路高南字第1050001557號函所附105年南高賠議字第001號拒絕賠償理由書，拒絕賠償。

四、本院之判斷：

原告主張系爭工程施作期間未依交通工程規範及系爭交通維持計畫書之規範設置交通管制區及拒馬，亦未確實封閉車道並導引車輛行駛，僅於部分道路中央分隔線以縱向方式設置紐澤西水泥護欄，致原告誤入未完全封閉之車道並撞及水泥護欄，受有前揭損害。被告就台九線南迴公路之設置不當，推動「南迴公路改善計畫」有所缺失，致原告受有上開損害，應依國家賠償法第3條第1項規定，就原告之上開損害負國家賠償責任等語，然為被告否認，並以前揭情詞置辯。是本件之爭點闕為：原告對被告依國家賠償法第3條第1項規定請求國家賠償，是否有據？本院審酌如下：

㈠被告是否為賠償義務機關？

按依第3 條第1 項請求損害賠償者，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關，國家賠償法第9條第2項定有明文。查被告既為系爭改善計畫之招標機關，自為系爭路段之設置及管理機關自明，依前揭說明，原告以被告就系爭事故為賠償義務機關，應屬有據。被告僅以系爭工程為受告知人所施作，即稱非其設置及管理云云，難認有據。

㈡被告就系爭工程交通管制設施之設置及管理有無欠缺？倘有，與原告所受損害有無相當因果關係？

1.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，為國家賠償法第3條第1 項所明定。該條文係規定國家就公有之公共設施之設置或管理有欠缺，致人民之生命、身體、財產受損害者，所負賠償責任之要件。即：⑴須公有之公共設施，如道路、河川之類；凡非政府所設置或管理者，不在其內。⑵須設置或管理上有欠缺，諸如設計錯誤、建築不良、怠於修護屬之。如純係因天災、地變等不可抗力之事由或第三人之行為所造成之損害，既非設置或管理上有欠缺，國家自不負損害賠償責任。⑶須因而致人民之生命、身體或財產受損害；即須人民之生命、身體或財產等損害之發生與公共設施之設置或管

理有欠缺具有因果關係（國家賠償法第3 條第1 項立法理由參照）。又國家賠償法第3 條第1 項所謂之「公有公共設施」，係指已設置完成並開始供公眾使用之設施而言，施工中之建築物或工作物，固非此之「公有公共設施」。然施工中不能認為公共設施者，應係指新建工程尚未完工開放供一般民眾使用，或舊有之公共設施因修繕或擴建暫時封閉不供公眾使用之情形而言。如舊有公共設施並未封閉，一面修繕或擴建，一面仍供使用者，則仍有國家賠償法之適用（最高法院96年度台上字第434 號判決意旨參照）。再者，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。且國家對於防止損害之發生，若已盡相當之注意，並已為防止損害發生之必要措施，可認其管理並無欠缺者，則國家賠償責任即無由發生。而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，係指公共設施建造後未妥善保管或因其他情事發生瑕疵，而於瑕疵發生後怠於適時修護而言。

2.原告主張被告未依交通工程規範設置交通管制措施，有設置及管理之欠缺，應依國家賠償法第3條第1項規定，負國家賠償責任云云，然為被告所否認。經查：

⑴系爭工程雖係由受告知人承攬施作道路拓寬工程，惟於施工期間實施單線雙向管制交通維持計畫，該計畫書並經監造單位及臺東線道路交通安全聯席會報同意備查，有系爭交通維持計畫書歷次送審紀錄表、交通部公路總局東西向快速公路高南區工程處第一工務段104 年11月12日高南一段字第1040018594 號函在卷可稽（國更一卷一第86頁、第100頁），是系爭工程於施作期間並未完全封閉該路段不供公眾使用，而係於施作系爭工程同時，一面拓寬公路、一面仍供公眾使用，被告仍為系爭道路之管理機關，顯無疑義。是揆諸前揭說明，本件原告主張之事實仍有國家賠償法之適用，被告辯稱

系爭工程係由受告知人施作，本件無國家賠償法之適用，洵無足採，先予敘明。

⑵交通部頒佈之交通工程規範「第十章道路施工時之交通維持與管理」「C10.2 交通維持與管理計畫」「《參考》原交通工程手冊規範之『交通維持與管理計畫』」以下規定：「一、交通安全管制設施之佈設：㈡佈設原則：1.交通安全管制設施之佈設應從管制範圍自起點順行車方向，向施工地點推進；撤除時，應返順序為之。工作人員應隨時注意行駛中車輛。2.交通安全管制設施之佈設，應配合路形適時而有效地對往來之車輛及行人傳送所表達的訊息，其指引應力求清晰與明確；㈢管制範圍：交○○○區○○○○區段為中心，向車道上下游各延伸一定距離，在其中佈設各項交通安全管制設施，以維持管制區車輛、行人及施工人員的安全，並減少因施工所造成車輛、行人之不便。如圖10.2.1所示，交通管制區通常分為五個區段：前置警示區域、○○○區段○○○區段、工作區段、後漸變區段。2.○○○區段○○道路車行寬度因施工而減少時，應提供足夠之距離，引導車輛逐漸駛離正常路線進入改道段車道，此區段應用明顯的槽化導向設施清楚標示，其延伸長度可參考下列公式並視情況決定之：當速限為60公里以下（含） L=W dV2/150、當速限為60公里以上L=0.6V Wd。其中，L為前漸變區段長度（公尺）、Wd：為減縮之路寬（公尺）、V：為施工路段之速限或非交通尖峰時間之85 百分位行車速率（公里/小時）；㈣系統設計：3.交通安全管制設施之設置：⑶一般公路施工時，交通錐及拒馬之設置視交通狀況而定，至少每20公尺佈設一個交通錐」，並於「三、交通安全管制設施佈設範例㈢佈設範例1.市區○○○○路佈設範例⑴用於雙車道路面局部施工，其中一向行車路面阻斷者」設有如附圖所示之佈設範例（國字卷第58至60頁）；工程契約「附錄2、工地管理」「4交通維持及安全管制措施」4.3 條亦規定：「交通維持及安全管制措施應確實依核准之交通維持計畫及圖樣、數量佈設並據以估

驗計價」（卷外工程契約第47頁）；依上開工程契約附錄2經核准之系爭交通維持計畫書第四章交通維持方案則規範：「㈢交通管制設施（路口幾何佈設、號誌、停車等）：1.施工交通管制：於施工路段前後設置各式警示標誌、拒馬、警告燈、交通錐提醒往來車流注意，並安排旗手進行24小時單道雙向交維管制措施」，並附交通維持設施圖供參（卷一第92頁）。綜上，系爭工程之交通管制措施應適用交通部依公路法第33條訂定之交通工程規範及系爭交通維持計畫書之規範，應堪認定。

⑶次查，參諸原告於起訴狀自承：「由南向北行經410公里400尺處（即施工路段南側路口）時，㈠先依路口管制人員指揮停止，嗣依管制人員指示放行後，再續行依北上車道朝北騎乘。」等語（國字卷第2頁反面至第3頁），足徵系爭工程施作時，於車輛即將進入封閉路段前，確有設置旗手及管制人員指揮用路人駛離封閉車道，指引用路人續往對向車道行進，以避免車輛誤駛入施工路段。復參諸系爭工程施作期間之照片記錄表，104 年11月15日408K+140 至409K+900 沿線路段，均設有「進入工地車輛請開頭燈」、「施工車輛進出請小心駕駛」、「前方道路施工進行單線雙向交通管制請減速慢行」等警示標誌（照片記錄表卷第59至61頁）；拒絕賠償理由書所附之照片紀錄表，104年11月15日系爭409K+630（現地410+530）及409K+710（現地410+610）路段均設置「前方道路施工進行單線雙向交通管制請減速慢行」之告示牌、409K+650 （現地410+550）路段設置「道路減縮」圖示之告示牌、409K+720 （現地410+720）路段設置道路施工速限告示牌、409K+850 （現地410+750）路段設置道路施工圖示之告示牌、409K+860 （現地410+760）、409K+890 （現地410+790）路段均設置減速慢行圖示之告示牌、409K+860（現地410+760）設置「進入工地車輛請開頭燈」之告示牌、409K+900 （現地410+400）設置前方300公尺道路施工之告示牌、410K+500（現地410+900）設置前方1公里道路施工之告示牌

，且104年11月9日409K+500（現地410+400）路段設有車輛改道管制人員（國字卷第34至43頁；國更一卷一第101至111頁）。是系爭工程施作時確已依交通工程規範及系爭交通維護計畫書之規範，於施工路段前後設置各式警示標誌、交通錐、紐澤西護欄以提醒往來車流注意，並安排旗手進行單道雙向交維管制措施，避免車輛誤入施工路段等情，足堪認定。上開照片紀錄表所示交通管制措施雖與系爭交通維持計畫書「圖3 交通維持設施圖」所示設置方式及交通工程規範及其佈設範例之圖示不盡相同（國字卷第58頁第61頁反面；國更一卷一第92頁反面）；惟依交通工程規範「第十章道路施工時之交通維持與管理」「C10.2交通維持與管理計畫」「2.交通維持與管理計畫應因地制宜，於規劃時應充分考慮道路之交通特性、速限、道路線行、工程規模、施工方式、施工時程與施工機具之使用等因素適當佈設」，及系爭交通維持計畫書「第四章交通維持方案：㈠交通維持方案構想及施工影響區：1.本○○○區○○○○○道路來往車輛通行，故採用單線雙向管制方式進行交通維持，施工時考量現況路面寬度以及施工機械擺設之需予以適度調整，施工期間維持順暢通行為原則」、「㈢交通管制設施（路口幾何佈施、號誌、停車等）7.施工期間交通維持注意事項：B.於施工時，遵照現況設置各項安全及交通維持管制設施，並嚴格確切執行之，必要時，應依據現況予以加強。因應交通實際情況變化，所做各項交通維持作業調整。」等語觀之（國更一卷一第92頁），可知交通工程規範之佈設範例及系爭交通維持計畫書圖3 所示交通維持設施圖均僅僅係作為範例供參，系爭工程施作期間之交通管制設施，仍應考量道路特性、速限、道路線形等因素予以調整，目的係為一方面提醒用路人道路施工、確保用路人行車安全，再方面係為維持道路順暢通行，不影響用路人之權益等目的之彈性運用。查系爭道路○○區道路，未進行施工管制路段速限僅時速40公里○○○區段道路行車速限則為每小時25公里，有系爭事故調查報告表在卷

可憑（國更一卷一第181 頁）。又該路段車道較為蜿蜒，車輛行經該路段時倘依速限行駛，行車速度本應不致過快；且系爭工程施作期間，於系爭事故事發地點前約100 公尺處即409K+630（現地410K+530）處即設警示標誌提醒用路人前方道路施工減速慢行，並於即將接近施工路段處設交通錐提醒改道，且於施工路段前方約20公尺處即橫向設置紐澤西護欄並配置管制人員指揮車輛改行至對向車道，以阻擋車輛避免其誤入施工路段。另自該管制人員指揮改道處，用路人僅憑肉眼即清晰可見前方之行車分向線縱向設置紐澤西○○○區○○○路段，有上開各該照片附卷可稽，該等交通管制設施實已足使用路人於未接近施工路段時即知悉前方因道路施工實施單線雙向通行而需改道。再者，依系爭事故調查報告表所載，系爭道路往臺東方向即由南向北之車道，於系爭事故撞擊點前數公尺記載為「已封路」（國更一卷一第181 頁），益徵系爭事故發生時，系爭道路由南向北之車道於410.4公里處前方數十公尺確已封閉。綜上諸情，系爭工程之交通管制設施確係依交通工程規範及系爭交通維持計劃書所載規範，及系爭道路之特性、速限、道路線形等因素予以調整後所設置，且業已達交通工程規範及系爭交通維持計畫書之規範目的，是上開交通管制設施之設置或管理尚無欠缺一節，應堪認定。

⑷原告雖另以104 年11月17日救護車車廂外之錄影畫面，主張系爭工程之交通管制設施未依交通安全規範及系爭交通維護計畫書之規範設置云云，固據提出該錄影畫面之光碟為證（國字卷第48頁）。惟觀諸該救護車之行車錄影畫面即檔名為FL001302 之影片（下稱第一段影片），該救護車係由臺東往屏東即由北往南之方向赴系爭事故地點，於行車至系爭事故地點時即迴轉車行方向轉為由南往北（第一段影片V1畫面欄所示 2015/11/17 12：31：48至12：31：58處），嗣原告經救護人員引導上車後，該救護車即循原路由南往北開往臺東方向（第一段影片 2015/11/17 12：32：56後，及檔名為FL

001309影片），該救護車之行車路線與原告於該日由南往北行車至系爭事故地點之行車路線迥然有異，並無重疊之處，自無從以該救護車之行車紀錄器畫面認定系爭工程交通管制設施之設置是否有所欠缺，原告所執前詞，實無足採。

⑸綜上所述，系爭工程施作期間於施工路段廣設警示及提醒告示牌，提醒用路人減速慢行並注意前方道路因施工實施單線雙向通行，並於距施工路段尚有數十公尺處、肉眼可見前方即為施工路段處，橫向設置紐澤西護欄封閉道路，並配置管制人員引導用路人改道，且於施工路段旁之行車分向線縱向設置紐澤西護欄與開放通行路段區隔，以再次提醒用路人該路段為封閉路段，上開交通管制設施已達交通工程規範及系爭交通維護計畫書之規範目的，設置或管理上均無欠缺。

3.再查，依系爭事故調查報告表「肇事經過摘要」欄記載：「葉翔文（即原告）騎乘車號000-000號重機車，沿台9線南往北行駛，行經事故地點台九線410.4 公里處時，因該處為道路拓寬工程實施單線雙向管制，開放通行時未注意前方所放置於行車分向線上紐澤西護欄，因而擦撞後倒地受傷送醫治療」等語（國更一卷一第181 頁）；及系爭事故初步調查表所載：「問：肇事前你的行進方向及行駛何車道？車速為何？肇事經過情形？答：當時要往台東的方向，由南往北，當時是單線雙向管制，行駛一般車道。車禍經過我完全沒有印象，只知道摔車了。」、「問：事故現場標誌、標線、號誌是否清楚？答：勾選『清楚』」、「問：當時路況、天候、視線如何？答：路況勾選『良好』。天候勾選『良好』。視線勾選『良好』」等語（國更一卷一第182 頁）；原告於起訴狀自承：「由南向北行經410公里400尺處（即施工路段南側路口）時，㈠先依路口管制人員指揮停止，嗣依管制人員指示放行後，再續行依北上車道朝北騎乘。」等語（國字卷第2頁反面至第3頁）觀之，足認原告於行經台9 線410K+400處前，即明確知悉該路段因施工實施單線雙向管制，並封閉北上車道。再參諸臺東縣警察局大武分局107年8月31日武警

交字第1070010790號函所附事故現場照片編號01及編號04，原告依管制人員指揮停止處即為橫向設置紐澤西護欄以封閉北上車道處，該處至縱向設置紐澤西護欄處僅約3 部自小客車之距離（國更一卷一第203 頁）；原告復曾於系爭事故調查表中言及系爭事故發生當日，路況、視線及天候均良好，且事故現場之標誌及標線亦屬清楚可辨之狀態，是綜觀上情，均足徵原告經管制人員攔停時，除已知悉台9 線410K+400北上車道因道路施工實施單線雙向管制而為封閉路段外，亦可見及縱向設置於該封閉路段行車分向線之紐澤西護欄。惟原告經管制人員放行後，明知北上車道已為封閉路段，且前方即為施工路段，仍恣意行駛於已封閉之北上車道，於接近縱向紐澤西護欄時欲轉往對向車道，未注意車前狀況，始撞擊縱向設置之紐澤西護欄而受有損害，此觀上開諸情及系爭調查報告表所繪製之原告行車方向自明（國更一卷一第181頁）。準此，原告經管制人員引導後，明知北上車道已為封閉道路，仍恣意行車於該車道，且未盡其行車注意義務，始為系爭事故之肇事原因；且依上開客觀情狀觀察，一般正常理性之行車用路人行經該處，經管制人員引導並見及前方為施工路段且縱向設置紐澤西護欄後，通常即不會進入已封閉之北上車道致撞擊紐澤西護欄而發生損害。足見原告所受之損害，係因其未盡注意車前狀況之義務所致，尚與系爭工程交通管制設施之設置或管理無涉。況系爭工程交通管制設施之設置或管理均無欠缺，已如前述，揆諸前揭說明，原告仍執前詞以為主張被告應負國家賠償之責，洵無足採。

五、綜上所述，被告就系爭工程交通管制措施之設置及管理均無欠缺，原告所受損害係因其未盡車前注意義務所致。從而，原告依國家賠償法第3條第1項請求被告給付155 萬8224元，及其中85萬8224元部分，自104 年12月25日起；其餘金額自擴張聲明書狀送達被告翌日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，併予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　5　　月　　31　　日

民事第三庭　　法　官　洪純莉

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　　5　　月　　31　　日

書記官　范國豪