

臺灣臺南地方法院刑事判決

108年度交訴字第146號

公 訴 人 臺灣臺南地方檢察署檢察官

被 告 陸 乙 豪

盧 廷 景

林 志 明

共 同

選任辯護人 呂郁斌律師

上列被告因過失致死案件，經檢察官提起公訴（107年度偵字第8926號、107年度偵字第19243號、108年度偵字第10208號），本院判決如下：

主 文

陸乙豪犯過失致人於死罪，處有期徒刑貳年。

盧廷景犯過失致人於死罪，處有期徒刑壹年拾月。

林志明犯過失致人於死罪，處有期徒刑壹年拾月。

事 實

一、盧廷景係聯全通運股份有限公司（址設桃園市○鎮區○○路○○○號2樓，下稱聯全公司）負責人，具有指揮、監督、管理聯全公司貨運業務之最終決策權，其並自民國6、70年間，陸續擔任景隆通運有限公司（下稱景隆公司）、景山交通股份有限公司（下稱景山公司）、景榮通運股份有限公司（下稱景榮公司）、統成通運股份有限公司（下稱統成公司）、永益通運有限公司（下稱永益公司）、中國通運有限公司（下稱中國公司）、龍景貨櫃股份有限公司（下稱龍景公司）、一中交通股份有限公司（下稱一中公司）、佑昇通運有限公司（下稱佑昇公司）等營運項目包含汽車貨運業或汽車貨櫃貨運業之公司負責人，車牌號碼000-0000號營業用大貨車即登記在佑昇公司名下；林志明擔任聯全公司高雄站之副理，負責調派包含陸乙豪在內之貨車司機出勤運送貨物之業務；陸乙豪自95年6月起受僱於聯全公司高雄站擔任貨車司機，負責駕駛貨車運送貨物之業務，盧廷景、林志明、陸乙豪均為從事業務之人，盧廷景並為勞動基準法第2條第2款所

01 稱之雇主。盧廷景身為包含聯全公司在內之上揭交通公司負
02 責人，實際指揮、監督、管理上揭公司貨櫃或貨運業務長達
03 數十年，而林志明為聯全公司高雄站副理，負責調度司機出
04 勤之業務亦已達十數年，均明知聯全公司主要業務係由貨車
05 司機駕車行駛於國道高速公路上南北往返載運貨物，其中針
06 對長途路線來回車程所需花費之交通時間通常超過8小時以
07 上，亦知悉勞動基準法第32條、第34條、第36條關於勞工延
08 長工時不得超過法定上限、不得連續出勤未有充足休息等規
09 定，倘司機超時工作、工作日間未有充足之休息，極有可能
10 處於精神不濟之狀態下駕駛，對於其他用路人之生命身體安
11 全影響甚鉅，尤其在來往車輛均為高速行駛之國道高速公路
12 上，肇致車禍之危險性更高等情，盧廷景、林志明本均應注
13 意上情，不得使司機連續駕車超過8小時，亦不得使司機連
14 續出勤未有充足之休息，以確保司機處於得安全駕駛之身心
15 狀態下駕車出勤，客觀上亦均無何不能注意之情事，竟均疏
16 未注意及此，盧廷景未制定公司內部禁止司機違反規定連續
17 出勤、強制2位司機一同出車執行長途路線送貨業務等相關
18 管控機制或配套措施，俾確保司機每次出勤均係處於得安全
19 駕駛之身心狀態，復規定司機須每月出勤28天始能領得全勤
20 獎金；而林志明未注意陸乙豪於107年4月22日下午4時許出
21 勤前，已處於連續出勤而未有充足休息之身心狀態，亦知悉
22 司機單獨駕車自高雄市路竹區開往桃園市蘆竹區，來回車程
23 加計搬運貨物時間須超過8小時，猶於107年4月22日下午4時
24 許，安排陸乙豪在未有其他司機一同出車之情形下，獨自駕
25 駛車牌號碼000-0000號營業用大貨車，自高雄市路竹區開往
26 桃園市蘆竹區長途往返出勤；又陸乙豪本身亦應注意不得連
27 續駕車超過8小時、如有患病影響安全駕駛之情形即不得駕
28 車，倘駕車上路，極可能危害其他用路人生命身體安全，仍
29 接受林志明安排獨自一人於同日下午4時許開始裝貨、於同
30 日下午5時20分許駕車上路，沿國道1號高速公路開往雲林縣
31 斗六市、桃園市龍潭區、大溪區、蘆竹區下貨，再自桃園市

蘆竹區欲駕車返回高雄市路竹區之聯全公司高雄站，嗣於107年4月23日凌晨4時37分許，陸乙豪已連續駕車超過8小時，行經國道1號南向308公里100公尺處附近時，復疏未注意汽車行駛高速公路，不得跨行車道，亦不得在路肩上行駛，且依當時天候晴、夜間有照明、柏油路面乾燥無缺陷、無障礙物、視距良好，客觀上並無不能注意之情事，陸乙豪因連續駕車超過8小時且有感冒症狀，體力及精神狀況不佳，而未注意其所駕駛車輛已跨行最外側車道及路肩，亦未察覺其行向前方路肩處，斯時明顯有蕭偉誌所駕駛、閃爍著雙黃燈之車牌號碼000-000號自用大貨車停放於該處（蕭偉誌當時正於其車輛前方近護欄處，接受國道公路警察局第四公路警察大隊新市分隊執勤員警郭振雄、葉家豪之交通違規取締，該2位員警所駕駛之車牌號碼0000-00號公務巡邏車則停放於蕭偉誌上開車輛前方路肩處），陸乙豪猶以時速超過90公里之高速繼續行駛，而撞擊蕭偉誌上開車輛之車尾，致該車往前滑衝，撞及當時在護欄邊之郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人，復再往前推撞上開公務巡邏車之車尾，迄陸乙豪所駕駛上開車輛完全停止時，蕭偉誌上開車輛已遭推撞往前滑行約17.9公尺，致郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人於瞬間高速連帶撞擊之過程中，郭振雄身體被撞壓至右側護欄上，葉家豪、蕭偉誌則遭碾壓於往前滑行之蕭偉誌上開車輛下方，郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人均因全身撞擠壓傷導致多處骨折出血休克死亡。嗣陸乙豪於肇事後，在員警前往現場處理而尚未發覺其犯行前，當場即向員警承認其為肇事車輛駕駛人而自首。

二、案經郭振雄之配偶黃秋妹、葉家豪之配偶吳秉蓁、蕭偉誌之配偶蔡秀芬訴由臺灣臺南地方檢察署（下稱臺南地檢署）檢察官偵查起訴。

理由

壹、關於證據能力之認定：

按被告以外之人於審判外之陳述，雖不符刑事訴訟法第159條之1至第159條之4之規定，而經當事人於審判程序同意作

01 為證據，法院審酌該言詞陳述或書面陳述作成時之情況，認
02 為適當者，亦得為證據，刑事訴訟法第159條之5第1項定有
03 明文。本件檢察官、被告陸乙豪、盧廷景、林志明及其等辯
04 護人於本院準備程序時，對於本判決所引用被告以外之人於
05 審判外之言詞或書面陳述，已明示同意有證據能力（本院卷
06 一第156頁），本院審酌該等證據作成時之情況，並無違法
07 取證或其他瑕疵，與待證事實具有關聯性，證明力非明顯過
08 低，以之作為證據係屬適當，認得為證據；其餘引用之書證
09 等非供述證據，均與本案犯罪待證事實具有證據關聯性，且
10 無證據證明有何違法取證之情事，並經本院於審理期日依法
11 踐行調查證據程序，亦得為本案之證據使用，合先敘明。

12 貳、認定犯罪事實所憑之證據及理由：

13 訊據被告陸乙豪就其駕駛上開車輦致本案車禍事故之過失
14 致死犯行於警詢、偵查中及本院審理時均坦承不諱；被告盧
15 廷景固坦承其為前揭公司之負責人，實際掌管前揭公司內部
16 業務，且其知悉勞動基準法關於工時及連續出勤限制之相關
17 規定等事實，惟矢口否認有何過失致死犯行，辯稱：司機是
18 否出車，都是各分站「調度」（即負責調派司機出勤之職務
19 ）負責處理，被告陸乙豪是由聯全公司高雄站之調度林志明
20 負責安排出車，我不用自己處理，而且在本案事故之前，公
21 司都有口頭交代各公司分站的調度要注意司機連續出勤的狀
22 況、要給司機休假、長途送貨路程要有2名司機一同出車等
23 事項，也有安排交通安全宣導之教育訓練，司機若有多次交
24 通違規，公司也會扣司機的安全獎金或要求司機停駛；如果
25 各分站調度針對長途車程無法安排2個司機一同出車，其他
26 分站可以相互支援調派司機，如果司機不夠，各分站調度也
27 要負責僱請司機補足人力云云，辯護人則為其辯稱：被告盧
28 廷景所經營之聯全公司及上揭其他交通公司採分層負責，各
29 單位行政人員皆有專職，被告盧廷景實無法全盤了解轄下公
30 司各部門之實際狀況，且公司往年雖有多次裁罰紀錄，但比
31 例非高，尚不能因此認定被告明知有司機行車安全之疑慮卻

仍視而不見之態度，且從被告陸乙豪當月的差勤表來看，聯全公司對於長程的運輸路線確實有輪派2位司機出勤，又被被告陸乙豪從未有肇事紀錄，本案車禍之發生純屬被告陸乙豪個人開車不小心之意外事故，尚難直接認定本案車禍與被告盧廷景之行為間有必然之因果關係云云；被告林志明固坦承其為聯全公司之副理，負責調派包含陸乙豪在內之司機出勤相關職務，聯全公司高雄站只有其1人負責調度司機之工作，且其知悉勞動基準法關於工時及連續出勤限制之相關規定等事實，惟矢口否認有何過失致死犯行，辯稱：公司沒有強制規定禁止司機不能連續出勤，也沒有限制長途送貨車程一一定要2位司機同行才能出車，而且司機出車當天的身體狀況是由司機自行向公司報告，司機想加班出車的話，公司通常不會限制司機出車，公司也沒有限制司機出車後返程的時間，司機想休息的話，在路上都可以休息云云，辯護人則為其辯稱：被告林志明任職之聯全公司高雄站在本案之前從未有被主管機關裁罰之紀錄，而且被告林志明也會叮嚀司機要注意狀況，足證本案車禍乃被告陸乙豪偶發之疏忽所導致，與被告林志明調度職務間並無必然之因果關係云云。經查：

一、被告盧廷景係聯全公司負責人，具有指揮、監督、管理聯全公司貨運業務之最終決策權，並自6、70年間起，陸續擔任景隆公司、景山公司、景榮公司、統成公司、永益公司、中國公司、龍景公司、一中公司、佑昇公司等營運項目包含汽車貨運業或汽車貨櫃貨運業之公司負責人，車牌號碼000-0000號營業用大貨車即登記在佑昇公司名下，被告盧廷景實際經營上揭交通公司之貨櫃、貨運業務已長達3、40年；被告林志明擔任聯全公司高雄站之副理，負責調派貨車司機出勤運送貨物之業務；陸乙豪自95年6月起受僱於聯全公司高雄站擔任貨車司機，負責駕駛貨車運送貨物之業務，被告盧廷景、林志明、陸乙豪均為從事業務之人，被告盧廷景並為勞動基準法第2條第2款所稱之雇主等情，有聯全公司、景隆公司、景山公司、景榮公司、統成公司、永益公司、中國公司

、龍景公司、一中公司、佑昇公司之公司基本資料、車牌號碼000-0000號營業用大貨車之車輛詳細資料報表、桃園市政府勞動檢查處107年4月23日勞動條件檢查紀錄表、桃園市政府107年4月23日勞動條件檢查訪談紀錄、聯全公司高雄站司機助手在職名冊、投保歷史資料明細各1份（相驗一卷第92頁，偵一卷1第147至150、155頁，偵一卷2第42頁，偵二卷第151至170頁）在卷可稽，復為被告3人所不爭執（本院卷一第157至159頁），是此部分事實首堪認定。

二、又被告陸乙豪於107年4月23日凌晨4時37分許，駕駛車牌號碼000-0000號營業用大貨車，行經國道1號南向308公里100公尺處附近時，疏未注意汽車行駛高速公路，不得跨行車道，亦不得在路肩上行駛，且依當時天候晴、夜間有照明、柏油路面乾燥無缺陷、無障礙物、視距良好，客觀上並無不能注意之情事，被告陸乙豪竟疏未注意其所駕駛車輛已跨行最外側車道及路肩，亦未察覺其行向前方路肩處，斯時明顯有被害人蕭偉誌所駕駛、閃爍著雙黃燈之車牌號碼000-000號自用大貨車停放於該處（被害人蕭偉誌斯時正於其車輛前方近護欄處，接受國道公路警察局第四公路警察大隊新市分隊執勤員警郭振雄、葉家豪之交通違規取締，該2位員警所駕駛之車牌號碼0000-00號公務巡邏車則停放於蕭偉誌上開車輛前方路肩處），被告陸乙豪猶以時速超過90公里之高速繼續行駛，而撞擊被害人蕭偉誌上開車輛之車尾，致該車往前滑衝，撞及當時在護欄邊之被害人郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人，復再往前推撞上開公務巡邏車之車尾，迄被告陸乙豪所駕駛上開車輛完全停止時，被害人蕭偉誌上開車輛已遭推撞往前滑行約17.9公尺，致被害人郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人於瞬間高速連帶撞擊之過程中，被害人郭振雄身體被撞壓至右側護欄上，被害人葉家豪、蕭偉誌則遭碾壓於往前滑行之被害人蕭偉誌上開車輛下方，被害人郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人均因全身撞擠壓傷導致多處骨折出血休克死亡等情，有道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表（一

01) 及 (二) 、警員劉錦文及黃福成107年4月23日職務報告書
02 、國道公路警察局第四公路警察大隊調查報告、內政部警政
03 署國道公路警察局舉發違反道路管理事件通知單、車牌
04 號碼000-000號自用大貨車ETC門架車行紀錄、車牌號碼0000
05 -00號公務巡邏車ETC門架車行紀錄各1份、臺灣臺南地方檢
06 察署相驗屍體證明書、勘驗筆錄、檢驗報告書各3份(相驗
07 一卷第32、34至38、98、102至107、127、133至135頁,相
08 驗二卷第13、19、21至29頁,相驗三卷第13、19、21至29頁
09) 以及事故現場照片64張、上開車牌號碼0000-00號公務巡
10 邏車前、後行車紀錄器影像畫面擷圖共19張、相驗照片46張
11 、車損照片34張(相驗一卷第44至67、68至71、74至81、11
12 1至123、128至132頁,偵一卷1第21至37頁)在卷可稽,並
13 有上開車牌號碼000-000號自用大貨車行車紀錄器記憶卡、
14 車牌號碼0000-00號公務巡邏車之前、後行車紀錄器記憶卡
15 各1張扣案可佐,復為被告3人所不爭執(本院卷一第157至
16 159頁),是此部分事實亦堪認定。

17 三、被告陸乙豪有未注意不得連續駕車超過8小時、患病駕車以
18 及跨行車道、在路肩上行駛等過失,且其過失行為與被害人
19 郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人死亡結果間有相當因果關係,
20 應負過失責任:

21 (一)按汽車駕駛人有連續駕車超過8小時,或患病影響安全駕駛
22 之情形者,不得駕車,道路交通安全規則第114條第1、4款
23 定有明文。另按汽車行駛高速公路,不得跨行車道,亦不得
24 在路肩上行駛,高速公路及快速公路交通管制規則第9條第1
25 項第1、2款亦有明文。其中,道路交通安全規則第114條第1
26 款規定之規範意旨,即為維持交通安全,避免駕駛人於精神
27 不濟之狀態下駕車上路,縱其間有短暫休息,仍與該款規定
28 禁止長時間駕駛,以避免在疲勞狀態下開車無法集中精神,
29 影響行車安全之意旨有違,是就連續駕車時數之認定,應不
30 囿於駕車上路過程中均無停留之空檔,而係應考量駕車過程
31 中短暫停留之休息時數是否足以令駕駛人回復其精神及體力

01 ，以為認定其連續駕車是否超過8小時，俾符合上開規定之
02 規範意旨。

03 (二)本件被告陸乙豪自95年6月起即受僱於聯全公司擔任職業大
04 貨車司機，對於上開規定自不得諉稱不知，其駕車上路行駛
05 時，即應確實注意遵守上開規定謹慎駕駛，以維行車安全。
06 而就本件被告陸乙豪於本案車禍事故發生前，已連續駕車超
07 過8小時一節，業據被告陸乙豪於本院審理中供述：107年4
08 月22日下午出車，一開始在高雄裝貨，再開到斗六裝貨，裝
09 貨時間通常是1小時，路途中在彰化有遇到塞車，之後開到
10 桃園龍潭陸續前往2家廠商下貨，第2家廠商下貨很快，之後
11 繼續開到桃園大溪第3家廠商下貨，再開到桃園蘆竹第4家廠
12 商下貨後，即返程開回高雄，途中有在臺中后里的地磅站休
13 息一段時間，再開回高雄等語（本院卷二第57至61頁），且
14 經核對被告陸乙豪所駕駛上開車輛107年4月22日下午5時20
15 分至同年月23日凌晨4時38分間行車路線資料、該車輛107年
16 4月22日至23日ETC門架行車紀錄、被告陸乙豪107年4月22日
17 至23日工作行程一覽表（見相驗一卷第82至85頁、偵一卷2
18 第47頁、本院卷一第255至329頁），可徵被告陸乙豪於107
19 年4月22日下午5時20分許在高雄路竹起駛，於同日下午6時
20 57分許至該日晚上7時56分許停在雲林斗六裝貨約1個小時後
21 繼續行駛，於同日晚上8時37分許至同日時41分許在彰化遇
22 到短暫塞車，隨後一路行駛至桃園龍潭，於同日晚上10時6
23 分許至同日時42分許停在第1家廠商下貨約36分鐘，復於同
24 日時50分許至同日晚上11時1分許停在第2家廠商下貨約11分
25 鐘，再繼續行駛至桃園大溪，於同日晚上11時25分許至同日
26 時34分許停在第3家廠商下貨約9分鐘，復行駛至桃園蘆竹，
27 於107年4月23日凌晨0時7分許至同日時34分許停在第4家廠
28 商下貨約27分鐘後，隨即駕車返回高雄，途中於同日凌晨1
29 時58分許至同日凌晨3時2分許，停留在臺中后里休息近1個
30 小時之後，隨即駕車返回高雄，於同日下午4時38分許驟停
31 等情，足認被告陸乙豪自107年4月22日下午5時20分許在高

01 雄路竹起駛，至同年月23日凌晨4時37分許發生本案車禍事
02 故為止，駕車總時數已長達11小時許將近12小時之久，縱其
03 間有短暫停留各站裝、卸貨以及休息，其仍處於工作狀態中
04 ，且休息時間非長，再參以被告陸乙豪於警詢、偵查及本院
05 準備程序中供承：我在臺中后里的地磅站停車睡覺，休息完
06 畢後繼續開車，快開到臺南新營服務區的時候，仍然覺得疲
07 憊，原本有想進去休息，但想說快到家了，就還是在身體及
08 精神狀況都不是很好的狀況下繼續開車等語（相驗一卷第14
09 至15、96頁，偵一卷1第202頁），益徵其中間停留休息之時
10 間，尚不足以讓其完全回復精神及體力，其猶在疲憊狀態下
11 繼續駕車上路，揆諸前揭道路交通安全規則之規範意旨，被
12 告陸乙豪於本案車禍事故發生前，實已連續駕車長達11小時
13 許將近12小時之久，而違反道路交通安全規則第114條第1款
14 禁止連續駕車超過8小時之規定。

15 (二)再被告陸乙豪於107年4月21日下午即開始出現喉嚨痛、咳嗽
16 等感冒症狀，且其於107年4月22日下午駕車上路時，感冒還
17 沒完全好等情，業據被告陸乙豪於警詢、偵查及本院中供承
18 在卷（相驗一卷第17、96頁，本院卷一第152頁），衡諸通
19 常之人於有感冒症狀之際，猶駕車上路，並連續駕車長達近
20 12小時之久，其體力與精神狀況應已處於極度疲勞之狀態，
21 嚴重影響行車安全，而依被告陸乙豪於警詢中供稱：「（問
22 ：你肇事前有無看到路肩有停放車輛？有無看到巡邏車？）
23 均無注意到；（問：你為何沒有注意到？）因為當時我已經
24 有點眯眯眼想睡覺了；（問：你肇事前有無採取相關反應措
25 施（煞車、或轉方向盤等）？）我沒有，直接就撞上去了；
26 （問：你根據車禍現場狀況，你肇事時，你的車輛是跨越行
27 駛外側及路肩？你是否知道？有無輾壓到反光標誌？）因為
28 我精神很不好，對於肇事前都沒有印象」（相驗一卷第15至
29 16頁）；嗣於偵查中亦供稱：「（問：從后里休息後，到事
30 故路段，精神狀況如何？）我到後面精神狀況就不好，想睡
31 覺；（當時路肩上國道巡邏車或大客車，你都沒印象有看到

01 ？）是」（相驗一卷第96頁）；復於本院準備程序中亦供述
02 ；我在本案事故發生之前，當時有些意識不清，蠻疲勞的，
03 也因為有感冒，導致精神狀況不好，在臺中后里休息1小時
04 之後，開到臺南的時候又好像有點疲憊，剛好過了新營休息
05 站，我就想說再撐一下，結果就發生事情了，當時沒有煞車
06 直接撞上去等語（本院卷一第86、152頁），足見被告陸乙
07 豪在患有感冒，並連續駕車長達近12小時之後，其體力及精
08 神狀況顯已處於極度疲勞之狀態，自應注意其精神不濟狀況
09 ，已足以影響安全駕駛，不得再行駕車，以防止危險之發生
10 ，其仍疏未注意，猶繼續駕車行駛於路上；又本案車禍事故
11 發生當時係天候晴、夜間有照明、柏油路面乾燥無缺陷、無
12 障礙物、視距良好等情狀，客觀上並無不能注意之情事，被
13 害人蕭偉誌所駕駛、停放在被告陸乙豪駕車行向前方路肩處
14 之車牌號碼000-000號自用大貨車，亦明顯閃爍暫停之雙黃
15 燈，已如前述，被告陸乙豪在處於極度疲勞、精神不濟之狀
16 態下仍繼續駕車，復疏未注意所駕駛車輛已跨行最外側車道
17 以及路肩上行駛，亦未察覺到行向前方路肩處有被害人蕭偉
18 誌上開車輛停放在該處，旋即高速撞擊該車之車尾，肇致被
19 害人郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人受該車滑衝撞擊而死亡，
20 足認被告陸乙豪對於本案車禍事故之發生，顯有違反前揭不
21 得連續駕車超過8小時、患病影響安全駕駛者不得駕車、行
22 駛高速公路不得跨行車道，亦不得在路肩上行駛等過失，且
23 其上開過失行為與被害人郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人之死
24 亡結果間有相當因果關係至明。

25 四、被告盧廷景、被告林志明就調派被告陸乙豪出勤業務，應遵
26 循不得讓勞工連續駕車超過8小時、連續出勤未有適當休息
27 等道路交通安全規則、勞動基準法相關規定之注意義務：

28 (一)按汽車駕駛人有連續駕車超過8小時者，不得駕車，道路交
29 通安全規則第114條第1款定有明文。考其規範意旨，即為維
30 護交通安全，避免駕駛人於精神不濟之狀態下駕車上路，縱
31 其間有短暫休息，仍與該款規定禁止長時間駕駛，以避免在

01 疲勞狀態下開車無法集中精神，影響行車安全之意旨有違。
02 而經營汽車貨運業者或負責調度貨車司機出勤之人，倘任令
03 司機1人出車跑南北往返之長途路線，其駕車時間必然超過8
04 小時，極容易使司機處於精神不濟之狀態下駕車上路，即應
05 注意在安排貨車司機運送貨物之出車路線途中，應有相關制
06 度及安排，例如強制安排2位司機一同出車換手駕駛，倘若
07 無足夠人手而須由司機1人出車，仍應有相關配套措施，讓
08 司機送貨完畢之後、駕車回程之前，得以獲得充足適當之休
09 息，避免司機在運送貨物途中連續駕車超過8小時，危害交
10 通安全。

11 (二)次按勞動基準法第32條第1項、第2項本文規定：「雇主有使
12 勞工在正常工作時間以外工作之必要者，雇主經工會同意，
13 如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將工作時間延
14 長之。前項雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1
15 日不得超過12小時；延長之工作時間，1個月不得超過46小
16 時」；勞動基準法第34條第1項、第2項本文規定：「勞工工
17 作採輪班制者，其工作班次，每週更換一次。但經勞工同意
18 者不在此限。依前項更換班次時，至少應有連續11小時之休
19 息時間」；勞動基準法第36條第1項規定：「勞工每7日中應
20 有2日之休息，其中1日為例假，1日為休息日」，此等規定
21 係為保障勞工之身心健康及福祉，避免勞工處於職業促發腦
22 血管及心臟疾病之工作負荷狀態，身為勞動基準法第2條第2
23 款之雇主，本應遵循上開勞動基準法規定，經雇主授權負責
24 安排司機出勤事宜之人，亦應遵循上開規定。又，在勞工係
25 擔任職業貨車司機之情形，其主要工作內容既為駕駛貨車行
26 駛於國道高速公路南北往返運送貨物，則司機之工時是否超
27 過法定延長工時之限制、連續出勤之工作日間有無連續11小
28 時之充足休息時間、每工作7日中有無2日之休息等，均將會
29 影響司機在駕車上路之際，其身體及精神狀態良好與否、是
30 否得以集中精神駕車行駛，倘司機超時工作、工作日間未有
31 充足之休息，則極有可能處於精神不濟之狀態下駕駛，對於

其他用路人之生命身體安全影響甚鉅，尤其在來往車輛均為高速行駛之國道高速公路上，肇致車禍之危險性更高，從而為確保司機個人以及其他不特定用路人之生命、身體以及往來交通安全，上開道路交通安全規則及勞動基準法相關規定，自屬汽車貨運相關業者以及負責調度司機出勤之人所應負之注意義務。

(三)經查，被告盧廷景身為包含聯全公司在內之上揭交通公司負責人，實際指揮、監督、管理上揭公司貨櫃或貨運業務長達數十年，且為勞動基準法第2條第2款所定之雇主，而被告林志明為聯全公司高雄站副理，負責調度司機出勤之業務亦已達十數年，已如前述，再依被告盧廷景、林志明從事上開業務之認知及經驗，其等對於上開勞動基準法相關規定，均應知之甚詳，此亦據被告盧廷景、林志明於偵查中自承在卷（偵一卷1第350、390頁）；另就聯全公司主要業務係由貨車司機駕車行駛於國道高速公路上南北往返載運貨物，其中針對長途路線來回車程所需花費之交通時間通常超過8小時以上等情，亦應甚為明瞭，其等對於上開道路交通安全規則所規範之注意義務，亦不能諉為不知，被告盧廷景既具有指揮、監督、管理聯全公司貨運業務之權責，而被告林志明亦經被告盧廷景授權負責掌管聯全公司高雄站調派司機出勤以及工時、休假安排之業務，被告盧廷景當應遵循上開注意義務，制定公司內部禁止司機違反規定連續出勤、強制2位司機一同出車執行長途路線送貨業務等相關管控機制及配套措施，以供聯全公司各站之調度依循並安排司機出勤業務，亦使司機保有遵循相關交通規則之警惕心；被告林志明亦應遵循上開注意義務，在安排司機出勤業務時，確實注意司機個別有無連續出勤未有充足休息而違反勞動基準法相關規定之狀況、依照司機每7日應有之休息日數予以排班、在長途路線主動安排2位司機一同出車以便換手駕駛等事項，俾確保司機每次出勤均係處於得安全駕駛之身體及精神狀態。

五、被告盧廷景、林志明均未盡其等所負上開不得讓勞工連續駕

01 車超過8小時、連續出勤未有適當休息等道路交通安全規則
02 、勞動基準法相關規定之注意義務，均有過失，且其等過失
03 行為與本案車禍事故之發生間均具有相當因果關係：

04 (一)就被告陸乙豪於107年4月1日至同年月22日之出勤狀況，觀
05 諸聯全公司高雄站107年4月1日至同年月22日車輛路線排班
06 表所載每日出車之車號、路線、預定出車時間、司機等內容
07 (偵一卷2第113至161頁)，以及被告陸乙豪於本院審理中
08 供稱：原則上都是按照排班表出車，不會掛名，我和王發固
09 定一起開車牌號碼000-0000號營業用大貨車跑長途路線，偶
10 爾我支援其他送貨地點，會開車牌號碼000-00號或462-GY號
11 的車跑高雄統昶、高雄美食的路線，高雄的路線來回一趟約
12 2小時；4月1日至7日我都和王發一同出車跑淡水路線；4月8
13 日我先1人出車跑高雄統昶，同日下午我再和王發一起出車
14 跑基隆路線；4月9日上午我先1人出車跑高雄美食，同日下午
15 我再和王發一起出車跑基隆路線；4月10日下午我和王發
16 一起出車跑基隆路線；4月11日上午我先1人出車跑高雄美食
17 ，同日下午我再和王發一起出車跑基隆路線；4月12日上午
18 我先1人出車跑高雄美食，同日下午我再和王發一起出車跑
19 基隆路線；4月13日上午我1人出車跑高雄美食；4月14日上
20 午我1人出車跑高雄美食；4月15日我休假，未出車；4月16
21 日下午我和王發一同出車跑基隆路線；4月17日上午我先1人
22 出車跑高雄美食，同日下午我再和王發一起出車跑基隆路線
23 ；4月18日下午我和王發一同出車跑基隆路線；4月19日上午
24 我先1人出車跑高雄美食，同日下午我再和王發一起出車跑
25 基隆路線；4月20日上午我先1人出車跑高雄美食，同日下午
26 我再和王發一起出車跑基隆路線；4月21日上午我先1人出車
27 跑高雄美食，同日下午我再1人出車跑基隆路線；依多年跑
28 車之經驗，下午2點出車跑基隆路線，包含裝貨時間在內，
29 約晚上9點多到基隆，之後約晚上10點多從基隆開回高雄等
30 語（本院卷二第50至56頁），可徵被告陸乙豪於107年4月1
31 日至同年月22日（即本案車禍事故前1日），僅於107年4月

01 15日有休假，107年4月1日至12日、16日至21日均跑長途路
02 線送貨至淡水或基隆，其中在107年4月8日、9日、11日、12
03 日、17日、19日、20日、21日，均於各該日上午先跑一趟高
04 雄，下午再繼續跑長途路線，而在本案車禍事故前2日即107
05 年4月21日，被告陸乙豪於上午係1人出車先跑高雄一趟，下
06 午再獨自1人出車跑長途路線送貨至基隆，該日晚上自基隆
07 開回高雄，隔日即107年4月22日下午4時許，被告陸乙豪又
08 再度獨自1人出車跑長途路線至桃園大溪、蘆竹等情，復參
09 佐高雄市政府勞工局於本案車禍事故發生後，對聯全公司實
10 施勞動檢查結果略以：被告陸乙豪於107年4月1日至同年月
11 20日間，延長工時共計76小時32分，已超過勞動基準法第32
12 條第2項所定延長工時每月46小時之上限；且其於107年4月1
13 至2日、2至3日、5至6日、7至8日、8至9日、10至11日、11
14 至12日、16至17日、17至18日及19至20日，多日連續出勤輪
15 班，間隔時間少於勞動基準法第34條第2項所定更換班次至
16 少應有連續11小時之休息時間；又其於107年4月1日起至同
17 年月12日、107年4月16日至同年月22日分別連續出勤12天及
18 7天，違反勞動基準法第36條第1項所定每7日中應有2日之休
19 息等節，有高雄市政府勞工局107年5月1日高市勞條字第000
20 00000000號裁處書1份（偵一卷2第7至8頁）附卷可參，益徵
21 被告陸乙豪於本案車禍事故發生前之107年4月間，在聯全公
22 司高雄站連續出勤日數或休假日數，多有違反上開勞動基準
23 法關於工時限制、連續輪班間應有充足休息以及每7日中應
24 有2日之休息等規定，足認被告陸乙豪於本案車禍事故發生
25 前之107年4月22日下午4時許出車時，已處於連續出勤而未
26 有充足休息之身心狀態。

27 (二)其次，被告陸乙豪於本案車禍事故發生前，實已連續駕車長
28 達11小時許將近12小時之久，而違反道路交通安全規則第11
29 4條第1款禁止連續駕車超過8小時之規定，業如前述，再關
30 於被告林志明調派被告陸乙豪出勤之班表安排一節，被告陸
31 乙豪於本院審理中供稱：聯全公司高雄站是由被告林志明負

責調派司機出勤，送貨路線有5條線，分別為基隆2條線以及淡水、臺南、桃園各1條線，我出車路線會輪流跑上開地點，1個地點跑7天，自禮拜日開始跑到禮拜六，每7天會更換1次路線，有固定輪次，禮拜日為更換路線之第1天；原則上長途路線，例如基隆、淡水、桃園，會有2位司機配1台車，休假安排是2位司機自己講好，約3、4天前填假單，經過被告林志明同意就可以，若其中1人要休假，我們司機通常會想說自己出車就好，因為薪水有差，除非貨很多才會請公司派司機支援，如果公司也調不到其他司機支援的話，就還是要1個人去跑，若司機沒有跟公司反應要求支援的話，公司也不會主動安排另1位司機支援，公司並沒有規定長途路線一定要2位司機一起出車；若2位司機要同一天休假，被告林志明會看當天人手是否足夠，若人手不足，可能會請我們休1個，人手足夠就可以2個都休；被告林志明會叮嚀我們司機安全第一、累了就休息，但沒有強迫休假；1個月要跑車28天才能領到全勤獎金等語（本院卷二第44至50頁）；被告林志明於本院審理中亦坦稱：聯全公司高雄站之排班路線及輪次如同被告陸乙豪上開所述，由我1人負責安排調度，我是在前一天晚上做隔天的班表；公司沒有規定哪些路線一定要2人一組才能出車，如果有司機請假，且司機主動要求公司安排別的司機支援，我才會請別的司機支援，若沒有辦法調到其他司機支援的話，還是會讓司機1個人出車，公司沒辦法避免長途路線來回車程一趟會超過8小時；被告陸乙豪於107年4月22日自己1個人出車這天，沒有其他司機可以支援；公司有口頭指示我最好1個星期讓司機休假1天，但都是由司機自行安排休假，如果司機不想休假，我也不會勉強，只要司機想要出勤都可以，我排班時不會考量司機前面已經連續工作幾天；公司有規定1個月要出勤28日才能拿全勤獎金；本案車禍事故發生後，才修改全勤獎金日數之規定等語（本院卷二第65至71、82頁），互核被告陸乙豪、林志明上開供述，可知被告林志明針對聯全公司高雄站司機出勤之安排，

原則上只會確保貨物均有司機可以出車運送至客戶處，至於被告陸乙豪於107年4月22日出車當天，係其連續出勤之第7日而未有2日之休息，且其延長工時已遠超過法定上限，其先前復有多次出勤輪班其間連續休息時間少於11小時，此等影響被告陸乙豪在本案車禍事故前駕車之身體及精神狀況事項，則均非被告林志明在調派被告陸乙豪出勤時所會注意納入考量之必要事項，亦即，被告林志明知悉被告陸乙豪已有上開影響其身體及精神狀況之勞動情形，且該次長途路線僅被告陸乙豪1人獨自出車，其連續駕車時間必然超過8小時以上等情形，仍疏未注意依循上開道路交通安全規則、勞動基準法所規範之相關注意義務，調整被告陸乙豪該日應休假，或致力調派另1位司機陪同被告陸乙豪出車以便中途換手駕駛，猶按照排班表調派被告陸乙豪於本案車禍事故前1日即107年4月22日下午獨自1人出車，足認被告林志明未注意被告陸乙豪出車前已有連續出勤而未有充足休息之身心狀態，仍在未安排其他司機一同出車之情形下，調派被告陸乙豪於107年4月22日下午獨自1人出車之行為，已屬有過失。被告林志明雖辯稱：公司沒有強制規定禁止司機不能連續出勤，也沒有限制長途送貨車程一定要有2位司機同行才能出車，而且司機出車當天的身體狀況是由司機自行向公司報告，司機想加班出車的話，公司通常不會限制司機出車云云，然被告林志明既身為聯全公司高雄站之副理，且係該站唯一負責調度司機出勤業務之人，也是最為瞭解被告陸乙豪連續出勤狀況、而最能掌握及安排被告陸乙豪當日出車與否、是否調派支援司機陪同出車之人，自難僅因公司沒有相關強制規定、司機要求加班出車等情，而解免其應遵循上開道路交通安全規則、勞動基準法所規範相關注意義務之責，被告林志明上開所辯，要無可採。

(二)按對於一定結果之發生，法律上有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者同。因自己行為致有發生一定結果之危險者，負防止其發生之義務，刑法第15條定

有明文。而刑法上過失不純正不作為犯之成立要件，係居於保證人地位之行為人，因怠於履行其防止危險發生之義務，致生構成要件之該當結果，即足當之（最高法院83年度台上字第4471號判決意旨參照）。查被告盧廷景就指揮、監督、管理聯全公司內部貨運業務之實際作為，依被告盧廷景所述，僅口頭交代各站調度要注意讓司機休假、長途路線要有2位司機陪同等事項、聯全公司並沒有規定司機開車7日一定要有1日休息，此情亦據被告林志明於本院審理中供稱：聯全公司針對司機不能連續出勤幾天、行車一趟不能連續開車超過幾個小時、工作幾日要休1日等事項，均無強制規定，僅口頭交代等語在卷（本院卷二第82至86頁），足徵被告盧廷景疏未注意遵循上開道路交通安全規則、勞動基準法所規範之相關規定，制定公司內部禁止司機違反規定連續出勤、強制2位司機一同出車執行長途路線送貨業務等相關管控機制或配套措施，以供聯全公司各站之調度依循並安排司機出勤業務，亦使司機保有遵循相關交通規則之警惕心，俾確保司機每次出勤均係處於得安全駕駛之身心狀態。揆諸上開說明，被告盧廷景本於指揮監督及管理聯全公司內部貨運業務之保證人地位，本應注意依循上開規定制定相關制度或配套措施，猶怠於履行其義務，任令被告陸乙豪在身體、精神狀況不佳而足以影響安全駕駛之狀態下，仍依照排班表獨自1人出車跑長途路線，被告盧廷景顯已有過失不作為甚明。況且，依被告陸乙豪、林志明前揭所述關於聯全公司全勤獎金之制度，可知司機1個月須出車28日始得領有全勤獎金，此亦為被告盧廷景坦承在卷（本院卷二第74頁），而依上開全勤獎金之制度，若司機當月欲領取全勤獎金，即無可能每出勤7日中有2日之休息，毋寧係變相鼓勵司機減少休假、增加出勤，更為彰顯被告盧廷景主觀上漠視上開道路交通安全規則、勞動基準法相關規定之心態，實不可取。

(四) 被告盧廷景及其辯護人雖辯稱：聯全公司採分層負責，被告陸乙豪是由聯全公司高雄站之調度林志明負責安排出車，被

告盧廷景無法全盤了解實際狀況，而且在本案事故之前，公司都有口頭交代各公司分站的調度要注意司機連續出勤的狀況、要給司機休假、長途送貨路程要有2名司機一同出車等事項，也有安排交通安全宣導之教育訓練，司機若有多次交通違規，公司也會扣司機的安全獎金或要求司機停駛；如果各分站調度針對長途車程無法安排2個司機一同出車，其他分站可以相互支援調派司機，如果司機不夠，各分站調度也要負責僱請司機補足人力云云。然查，被告盧廷景所舉其轄下公司安排交通安全宣導講習之教育訓練相關書面資料（本院卷一第179至227頁），日期均係在本案車禍事故發生之後，尚不足採為對被告盧廷景有利之認定；另針對司機違規而要求停駛或扣除獎金之作法，亦僅是事後作為，無從事前防堵司機處在精神不濟、影響行車安全之狀態下出車；再者，被告盧廷景身為聯全公司以及其他交通公司（景隆公司、景山公司、景榮公司、統成公司、永益公司、中國公司、龍景公司、一中公司及佑昇公司）之負責人，針對指揮監督及管理各站之調度應依循上開道路交通安全規則、勞動基準法相關規定之內部規範，全僅憑口頭交代之方式為之，且被告盧廷景對於各站司機人力充足與否、有無足夠人力相互支援、公司所招攬貨物運送之業務量是否已超過各站司機人力所能負荷等問題，則未予置理，均由各站調度處理（此為被告盧廷景於本院審理中供述在卷），再依被告林志明於本院供述：公司沒有規定哪些路線一定要2人一組才能出車，如果有司機請假，且司機主動要求公司安排別的司機支援，我才會請別的司機支援，若沒有辦法調到其他司機支援的話，還是會讓司機1個人出車，公司沒辦法避免長途路線來回車程一趟會超過8小時；被告陸乙豪於107年4月22日自己1個人出車這天，沒有其他司機可以支援；公司有口頭指示我最好1個星期讓司機休假1天，但都是由司機自行安排休假，如果司機不想休假，我也不會勉強，只要司機想要出勤都可以，我排班時不會考量司機前面已經連續工作幾天等語（本院卷二

第 65 至 71、82 頁），益徵被告盧廷景所採取之上開做法，顯然無法確保司機每次出勤均係處在得安全駕駛之身心狀態，被告盧廷景及其辯護人上開所辯俱不足採。

(五)再刑法之過失，其過失行為與結果間，在客觀上有相當因果關係始得成立。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，認為在一般情況下，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當條件，行為與結果有相當因果關係（最高法院 76 年台上字第 192 號判決意旨參照）。本件被告林志明上開過失行為、被告盧廷景上開過失之不作为，均使被告陸乙豪原先因連續出勤未有充足休息而累積之疲勞狀態尚未解消，猶經被告林志明安排出車，復於長途車程中，繼因患有感冒、連續駕車超過 8 小時以上，終致其在身心疲憊、體力不堪負荷之情形下，肇致本件車禍事故之發生，足認被告林志明上開過失行為、被告盧廷景上開過失之不作为，與本案車禍事故間均具有相當因果關係。被告林志明雖辯稱：司機想休息的話，在路上都可以休息云云，辯護人亦辯稱：本案車禍乃被告陸乙豪偶發之疏忽所導致，與被告盧廷景、被告林志明之間均無必然之因果關係云云。惟依被告陸乙豪於本院審理中供述：107 年 4 月 22 日是跑大溪，依照排班表，接下來 107 年 4 月 23 日下午原本也要出車跑大溪，當時這天我本來有想要請假，但還沒跟被告林志明講要請假的事等語（本院卷二第 62 至 63 頁）；被告林志明於本院審理中亦供稱：原本照排班表，若被告陸乙豪 107 年 4 月 23 日下午這天沒有臨時請假的話，車牌號碼 000-0000 號這台車就是要跑大溪路線等語（本院卷二第 69 至 71 頁），可見依照被告林志明原先排定之班表，被告陸乙豪於 107 年 4 月 23 日下午 4 時仍須出車跑大溪路線，縱使其於 107 年 4 月 22 日該次出車送貨完畢後、本案車禍事故發生前之駕車過程中感到疲勞不堪，被告陸乙豪仍僅能暫時將車輛停於服務站或地磅站稍事休息後，即須駕車回到高雄站，準備當日下午之出勤，顯

然無法獲得充足適當之休息以回復精神及體力後，始繼續駕車，被告林志明所辯已與實情不符；再者，被告陸乙豪於107年4月22日當天早上所服用藥物係其太太看診領取之一般喉嚨潰瘍藥物，並未有嗜睡之副作用一情，業據被告陸乙豪供述在卷（本院卷二第63至65頁），並有盧榮福內兒科函文暨所附被告陸乙豪之配偶洪雅萍病歷資料1份（本院卷一第335至347頁）在卷可參，可徵被告陸乙豪於駕車過程中精神不濟之情形，並非因藥物所致，而被告盧廷景、林志明上開過失行為，已使被告陸乙豪係處在連續出勤而未有充足休息之身心狀態下獨自1人出車，未有其他司機陪同而可換手行駛，因而導致其精神不濟而肇致本案車禍事故，業如前述，就本案車禍事故之發生，顯不能完全歸責於被告陸乙豪自身過失之行為，被告林志明及辯護人上開所辯均不足採。

六、綜上，本案事證明確，被告陸乙豪、盧廷景、林志明上開犯行洵堪認定，均應依法論科。

參、論罪科刑：

一、按行為後法律有變更者，適用行為時之法律，但行為後之法律有利於行為人者，適用最有利於行為人之法律，刑法第2條第1項定有明文。查本件被告3人行為後，刑法第276條業於108年5月29日經總統公布修正施行，並自同年5月31日起生效。修正前刑法第276條第2項原規定：「從事業務之人，因業務上之過失，犯前項之罪者，處5年以下有期徒刑或拘役，得併科3千元以下罰金。」，修正後之條文則為：「因過失致人於死者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。」，經比較修正前後之規定，新法刪除從事業務之人之規定，回歸該條第1項適用，且依刑法第33條、第35條第3項之主刑種類、主刑輕重標準之相關規定，修正前刑法第276條第2項並無主刑得選科罰金刑之種類，且主刑種類除有期徒刑、拘役外，亦得併科罰金刑，而修正後刑法第276條規定，尚有選科罰金刑之主刑種類，是比較新舊法之結果，應以修正後之規定較有利於被告3人，被告3人本案犯行自應適

01 用修正後即現行刑法第276條規定處斷。

02 二、核被告盧廷景、林志明、陸乙豪所為，各係犯刑法第276條
03 之過失致人於死罪。被告3人各以一行為侵害數被害人生命
04 法益，觸犯數罪名，應屬想像競合犯，依刑法第55條規定，
05 各論以一過失致人於死罪。

06 三、又被告陸乙豪肇事後，於員警前往現場處理而尚未發覺其犯
07 行前，當場即向員警承認其為肇事車輛駕駛人一情，有國道
08 公路警察局第四公路警察大隊新營分隊道路交通事故肇事人
09 自首情形紀錄表1份（相驗一卷第40頁）在卷可參，被告陸
10 乙豪即係於有偵查犯罪權限之機關或公務員知悉其犯罪前，
11 即自首而接受裁判；參以被告陸乙豪自始均配合檢、警偵辦
12 及遵循本院傳喚進行審理程序，並就事故經過供述明確而坦
13 承上開過失致死犯行，堪認其確有自首接受裁判及真摯悔悟
14 之意，爰依刑法第62條前段之規定減輕其刑。

15 四、爰審酌被告陸乙豪未遵循相關交通規則，未注意在體力及精
16 神狀況不佳之狀態下不得繼續駕車；被告盧廷景、林志明均
17 未依循相關道路交通規則及勞動基準法規定，被告盧廷景未
18 注意制定相關制度、被告林志明未注意適當調派勤務，以確
19 保司機處於得安全駕駛之狀態下駕車，肇致本案車禍事故，
20 導致被害人郭振雄、葉家豪、蕭偉誌3人傷重不治死亡，造
21 成被害人3人與其等家屬天人永隔之慘劇，使被害人3人之家
22 屬感受心理上極大悲痛，被告3人所為均應予嚴厲之非難；
23 復考量被告陸乙豪坦承犯行、表示悔意之犯後態度、被告盧
24 廷景、林志明均否認犯行、未能坦然面對自己過失之犯後態
25 度，以及被告陸乙豪、佑昇公司業與被害人蕭偉誌之家屬達
26 成和解並賠償損失（此有調解書1份【偵一卷1第235至236頁
27 】在卷可佐）；被告3人迄今未與被害人郭振雄、葉家豪之
28 家屬達成和解、被告陸乙豪另已各賠償200萬元予被害人郭
29 振雄之家屬黃秋妹、被害人葉家豪之家屬吳秉蓁（此有匯款
30 單據2紙【本院卷二第147、149頁】附卷可參），兼衡被告3
31 人之素行，暨被告3人於本院審理中自述：被告陸乙豪高職

畢業之智識程度、已婚、無子女、目前在聯全公司從事內勤工作、月收入約新臺幣2萬4,000元之家庭經濟生活狀況；被告盧廷景國小畢業之智識程度、已婚、有3名成年子女、目前是聯全公司及上揭其他交通公司之負責人、月收入約數百萬元、須扶養家人之家庭經濟生活狀況；被告林志明高職畢業之智識程度、已婚、有3名成年子女、目前在聯全公司擔任調度之工作、月收入約7萬元、須扶養母親及3名子女之家庭經濟生活狀況（本院卷二第86至87頁）等一切情狀，分別量處如主文第一項至第三項之刑。

據上論斷，應依刑事訴訟法第299條第1項前段，刑法第2條第1項但書、第276條、第55條、第62條前段，刑法施行法第1條之1第1項，判決如主文。

本案經檢察官吳梓榕提起公訴，檢察官郭書鳴到庭執行職務。

中 華 民 國 109 年 7 月 21 日
刑事第七庭 審判長法官 黃琴媛
法官 孫淑玉
法官 吳彥慧

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決應於收受本判決後20日內向本院提出上訴書狀，並應敘述具體理由。其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

書記官 張儷瓊
中 華 民 國 109 年 7 月 23 日

附錄本案論罪科刑法條：

中華民國刑法第276條

因過失致人於死者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。

【備註表：卷宗代號對照表】

編號	卷宗名稱	代號
1	臺灣臺南地方檢察署107年度相字第582號偵查卷宗	相驗一卷
2	臺灣臺南地方檢察署108年度相字第583號偵查卷宗	相驗二卷
3	臺灣臺南地方檢察署108年度相字第584號偵查卷宗	相驗三卷
4	臺灣臺南地方檢察署107年度偵字第8926號偵查卷宗	偵一卷1、2
5	臺灣臺南地方檢察署107年度偵字第19243號偵查卷宗	偵二卷
6	臺灣臺南地方檢察署108年度偵字第10208號偵查卷宗	偵三卷
7	臺灣臺南地方法院108年度交訴字第146號刑事卷宗	本院卷一、二