臺灣高等法院臺中分院民事判決

108年度重上字第9號

上　訴　人　吳阿福
訴訟代理人　林文凱律師
複代理人　　江芝聆律師
被上訴人　　台灣高速鐵路股份有限公司
法定代理人　江耀宗
訴訟代理人　詹文凱律師

上列當事人間請求確認損害賠償請求權不存在事件，上訴人對於中華民國107年11月19日臺灣苗栗地方法院104年度重訴字第69號第一審判決提起上訴，本院於108年11月6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

壹、程序方面：

一、按多數有共同利益之人，不合於前條第三項所定者，得由其中選定一人或數人，為選定人及被選定人全體起訴或被訴。訴訟繫屬後，經選定前項之訴訟當事人者，其他當事人脫離訴訟，民事訴訟法第41條第1項、第2項定有明文。又選定當事人之制，旨在求取共同訴訟程序之簡化，苟多數當事人所主張之主要攻擊或防禦方法相同，已足認有簡化訴訟程序之作用，而具有法律上之共同利益，即得由其中選定一人或數人為全體起訴或被訴，所謂有共同利益者，乃指於訴訟結果有影響之爭點，對於多數人均有利害關係者而言（最高法院76年度台再字第6號、87年度台上字第2917號判決意旨參照）。次按民事訴訟法第41條之被選定人中，有因死亡或其他事由喪失其資格者，他被選定人得為全體為訴訟行為，同法第43條亦有明定。經查，本件被上訴人起訴主張其經營之高鐵列車，於載客運輸過程產生之音量，符合噪音防制法第14條所訂「陸上運輸系統噪音管制標準」之規定，行政院環境

保護署（下稱環保署）公害糾紛裁決委員會（下稱系爭裁決委員會）民國104年6月5日環署裁字第1040004486號裁決書（系爭裁決書）乃認定被上訴人應賠償如附表所示選定人及被選定人共新臺幣（下同）833萬8,000元之非財產上損害，即有違誤等情，則附表所示選定人及被選定人堪認係多數有共同利益之人；又附表所示共同利益之人於原審選定胡復朝、上訴人為被選定人，為各該選定人及被選定人全體為被告應訴，嗣被選定人胡復朝於原審訴訟繫屬中死亡，他被選定人即上訴人繼續為全體為訴訟行為，核與上開規定相符。再者，上訴人於原審判決其敗訴後全部提起上訴，則其上訴效力自應及於各該選定人，即無疑義。而胡復朝於原審之承受訴訟人許貴娥、胡志峰、胡志龍、胡淑媚、胡秀桃、胡淑星於本院審理時，亦共同選定上訴人為被選定人，並出具授權書為憑（見本院卷一第186、187、277頁），依前開規定，上訴人於本院係為如附表所示選定人及被選定人全體進行訴訟，於法有據，核先敘明。

二、又按「當事人於裁決書正本送達後20日內，未就同一事件向法院提起民事訴訟，或經撤回其訴者，視為雙方當事人依裁決書達成合意。」公害糾紛處理法第39條第1項定有明文，再依同法第39條第3項準用第30條規定，可知裁決書如經雙方達成合意，與民事確定判決有同一效力，當事人就該事件，不得再行起訴。本件被上訴人於104年6月29日收受系爭裁決書，在送達後20日內之同年7月14日即向原審提起本件訴訟（見原審卷一第3、4頁），未遲誤上開期間，並為兩造所不爭執（見兩造不爭執事項㈡），尚無不合。

三、再按確認法律關係之訴，非原告有即受確認判決之法律上利益者，不得提起之，民事訴訟法第247條第1項前段定有明文。所謂即受確認判決之法律上利益，係指因法律關係之存否不明確，致原告在私法上之地位有受侵害之危險，而此項危險得以對於被告之確認判決除去之者而言（最高法院104年度台上字第1355號裁判意旨參照）。本件系爭裁決書認定被

上訴人應賠償如附表所示有共同利益之人乙情，已為被上訴人所否認，則被上訴人依公害糾紛處理法第39條第1項規定，對上訴人提起本件消極確認之訴，自有即受確認判決之法律上利益，應堪認定。

貳、實體方面：

一、被上訴人主張：被上訴人為台灣高速鐵路運輸服務之提供者，從事軌道鐵道之營運，依照各項法律規範、設置安全措施及管理維護制度，提供軌道車輛運輸旅客。上訴人則係分別居住在高鐵列車經過之苗栗縣○○鎮○○里○○○里路段（下稱系爭路段），以長期受有高鐵列車通過時高分貝噪音侵害，導致身體健康受損向系爭裁決委員會申請裁決，經系爭裁決委員會裁決被上訴人應分別賠償上訴人等人如附表所示共833萬8,000元之非財產上損害。系爭裁決委員會並認定本件公害糾紛損害賠償事件，應依民法第191條之3規定處理，上訴人無須證明損害與責任原因間之因果關係等語，惟該條之適用，應以事業經營者所從事之工作或活動，或其使用之工具或方法，具有生損害於他人之特別危險性者為限；惟被上訴人係從事軌道鐵路之營運，提供交通運輸服務為主要業務內容，而高鐵運輸屬安全、舒適及節能減碳之產業，載客運輸過程產生之聲音並非高速鐵路工作或活動之主要內容，更非高速鐵路之危險所在，且被上訴人載客運輸過程產生之音量，並非異於一般預期之特別危險、異常危險、高度危險或不合理危險，即無民法第191條之3規定之適用，而仍應回歸適用民法第184條關於侵權行為之一般規定，上訴人就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，負舉證之責。又系爭裁決書以專家意見：「人睡覺時噪音增量10分貝可被吵醒」等說明，逕要求被上訴人對噪音增量超過10分貝以上之上訴人進行賠償；惟未參考該專家附帶說明上開標準係因人而異，並非通則，且未形成管制標準等情，其認定賠償範圍，顯非適法。而一般人睡覺地點應於室內而非戶外，而苗栗縣政府環境保護局（下稱環保局）監

測結果是戶外值，除無法進行比較外，亦未考慮室內值與戶外值之差異。另環保署已訂定「鐵路交通噪音評估模式技術規範」，噪音影響程度之判定均以小時均能音量之增量判定，在符合噪音管制標準下，若小時增量位於0分貝至5分貝間，屬於「無影響或可忽略影響」，若小時增量位於5分貝至10分貝間，屬於「輕微影響」，若小時增量位於10分貝以上者，屬於「中度影響」，如超過「中度影響」時，開發單位則需研擬減輕對策。本件即使在環保局及上訴人選定於最具代表性之地點執行監測，其結果除可符合噪音管制標準外，只有少數地點之少數時段為「中度影響」，其餘各時段影響結果均在「無影響或可忽略影響」或「輕度影響」，均未達需納入改善之等級。再系爭裁決書以距離高鐵50公尺之數點高鐵戶外實測音量，據以推估100公尺以外之高鐵戶外音量；惟因噪音傳遞過程會受其聲波頻率、地形、地物及建築物等因素影響，其以此推估模式之計算結果作為賠償依據，其結果不合理。又縱使本件有適用民法第191條之3規定，惟是否有生損害於他人之危險，仍應以具有因果關係之合理蓋然性判斷，而非上訴人任意指稱之危險可斷定因果關係，上訴人既主張高鐵音量造成失眠危險，應先證明高鐵行車音量有造成失眠之危險及失眠之原因係因高鐵噪音而起，始能將高鐵行車音量及失眠二者為因果之推定。再者，建設高速鐵路之前，業經環境影響評估程序，且高鐵列車開始營運後，行車音量均符合標準，與原評估值無明顯差異，對於敏感點均持續監測，甚至在音量較高住家端設置氣密窗等工作，被上訴人對於防止損害之發生，已盡相當之注意。環保署就噪音管制劃分一般地區標準及陸上運輸系統噪音管制標準，本件應適用陸上運輸系爭噪音管制標準，而被上訴人之高鐵列車行經系爭路段所產生之音量，業經國立海洋大學（下稱海洋大學）鑑定結果，均未超出陸上運輸系統噪音管制標準，則被上訴人並未違背法令之行為，自無不法侵害之存在，惟系爭裁決書逕適用一般地區標準，尚有違誤等情，求為確認系

爭裁決委員會就系爭裁決書所認定被上訴人對上訴人如附表所示之833萬8,000元損害賠償請求權不存在之判決（原審為被上訴人勝訴之判決，上訴人聲明不服，提起上訴）。並答辯聲明：上訴駁回。

二、上訴人則以：系爭路段位於苗栗縣通霄鎮城北里，經苗栗縣政府劃定為第二類噪音管制區，被上訴人營運之高鐵列車通過時所生噪音除應適用噪音管制劃定區劃定作業準則第6條規定外，另應適用噪音管制標準第8條場所及風力發電機組以外設施之規定，即噪音管制標準值應於上午7時至晚上7時（日間）不得超過全頻（以下均省略）57分貝；於晚上7時至晚上11時（晚間）不得超過52分貝；於晚上11時至翌日上午7時（夜間）不得超過42分貝。依據㈠環境保護局委託中環科技事業股份有限公司於103年8月28、29日至系爭路段進行噪音測量，測得日間高鐵通過期間噪音達73.3~77.4分貝，噪音增量之程度較環境背景音量55~60分貝，高出15分貝；於104年5月18日之持續監測中，測得晚間19-20時高鐵通過期間噪音達70~75分貝，噪音增量之程度較環境背景音量45~50分貝，高出25分貝；㈡被上訴人於103年6月23日台高公發22字第1030001194號函文自述，在系爭路段之城北里噪音敏感點○○國小旁（地點為苗栗縣○○鎮○○里0鄰00○0號西南側旁空地附近）進行之每季監測，其中依99年第2季起至102年底檢測結果，高鐵平均最大音量約從63.3至74.9分貝，足見兩造之監測數值全數超標，高鐵列車行系爭路段產生之音量，顯已超過上開噪音管制標準第8條第二類管制區標準，具有侵害他人之危險性。被上訴人高鐵列車日夜通車反覆行經系爭路段（約160次數）所生間歇性噪音增量，已逾越法定標準值甚鉅（若高出25分貝已為人體噪音感受超過4倍以上），為人類本能無法適應之噪音干擾，導致上訴人之居住安寧、健康權長年遭受高鐵增量噪音侵害，使上訴人精神痛苦、夜不成眠，致分別受有失眠、焦慮、頭暈、精神衰弱、高血壓、重鬱癥症等身心症狀，上訴人之居住安寧、

健康權長年遭受高鐵噪音侵害。海洋大學鑑定結果，雖認為被上訴人並未違反陸上運輸系統噪音管制標準，但高鐵列車並非持續行經系爭路段，以量測之「平均音量」為依據者，係無法反應真實之間歇性增量噪音情況。再者，陸上運輸系統噪音管制標準僅屬行政管制規則，並無法阻卻民事不法，不應作為受噪音損害之唯一判斷依據，被害人是否受有損害仍應依個案認定之。被上訴人既係經營現代化大眾運輸系統以獲取營業利益之人，具有控制危險之能力，即屬民法第191條之3條文所規定之危險事業責任主體，且高鐵列車行駛至系爭路段得降低速度或加裝其他隔音設施之方式改善噪音、振動之產生，被上訴人能為而不為，顯對於損害之發生有應注意能注意而不注意之情，其行為要屬不法，且未能舉證免責。民法第191條之3危險活動之侵權責任，在89年5月5日修法後，被害人只須證明加害人之工作或活動之性質或其使用之工具或方法，有生損害於他人之危險性，且被害人所受損害係在加害人之工作或活動中產生即可，不須證明加害人有可歸責之故意或過失及其間之因果關係。此類干擾亦屬公害糾紛處理法第2條所稱之事件，因公害導致身體、健康受損，欲判斷因果關係是否存在，係以疫學因果關係為判斷基準，以被上訴人所營運之高鐵列車所增加之增量噪音已達醫學上合理確定性，即應推定本件因果關係成立，上訴人經年累月地暴露在被上訴人高鐵列車噪音侵害之環境，產生情緒波動起伏、睡眠品質降低、心血管疾病等症狀，經衛生福利部苗栗醫院確診為非特定性睡眠品質障礙、非特定性焦慮症、高血壓性心臟病，兩者間具有合理之蓋然性。系爭裁決書考量是類公害事件證據偏在被上訴人，上訴人難以證明被上訴人是否具有過失，故多數學說及實務均承認應有民法第191條之3之適用，從而系爭裁決書循此見解所為之法律適用並無違誤。被上訴人主張其營運時產生之噪音未違反陸上運輸系爭噪音管制標準第7條之管制標準，而未侵害上訴人權利造成侵害為無理由等語，資為抗辯。並上訴聲明：（一）

原判決廢棄。（二）被上訴人在第一審之訴駁回。

三、兩造不爭執事項：

(一)上訴人前向系爭裁決委員會請求被上訴人賠償因噪音所受損害，經該委員會於104年6月5日以系爭裁決書裁決被上訴人應分別賠償上訴人如附表所示共833萬8,000元之非財產上損害。

(二)被上訴人於收受系爭裁決書正本送達後20日內，就同一事件向原審提出本件訴訟。

(三)系爭裁決書係針對於被上訴人營運之高鐵因行經上訴人等人居住之系爭路段所產生間歇性音量，且其影響期間係自96年2月至103年8月。

(四)系爭裁決書所憑之監測地點，僅就苗栗縣○○鎮○○里0鄰00○0號頂樓、0鄰0號、0鄰00號、0鄰00之0號頂樓、0鄰00號、0鄰00號頂樓測量，據以推估其他地點之音量，並以噪音增量及瞬間音量作上訴人損害之依據。

(五)被上訴人興建高鐵時，業經通過環評，環保署並訂有陸上運輸系統噪音管制標準。

(六)兩造同意以系爭裁決書裁決當時雙方提供之全部資料，作為認定系爭裁決之事實基礎是否允當。

四、兩造爭執事項及法院之判斷：

(一)被上訴人主張其係從事軌道鐵路之營運，提供交通運輸服務為主要業務內容，而高鐵運輸屬安全、舒適及節能減碳之產業，聲音並非高速鐵路工作或活動之主要內容，更非高速鐵路之危險所在，且高鐵載客運輸並非異於一般預期之特別危險、異常危險、高度危險或不合理危險，就被上訴人載客運輸過程產生之音量應無民法第191條之3規定之適用，上訴人如主張其權利受侵害，則仍應適用民法第184條第1項侵權行為之規定，並負舉證責任。又系爭裁決書所憑之噪音測量結果，係在戶外，且僅數個測量點，並據以推測其他地點之音量，未考量聲音傳遞過程會受聲波頻率、地形、地物及建物等因素影響，亦未考慮戶外值與室內值之差異，其結果不合

理。再高鐵運輸應適用陸上運輸系統噪音管制標準第7條規定之標準，並以小時均能音量為準；而非適用一般地區標準，亦非以瞬間噪音增量為準。是系爭裁決書認定尚有違誤等語；上訴人則否認之，並以前詞置辯。

(二)被上訴人因載客運輸過程產生之音量行為，是否構成民法第191條之3之特別危險責任？有無該規定之適用？

1,按經營一定事業或從事其他工作或活動之人，其工作或活動之性質或其使用之工具或方法有生損害於他人之危險者，對他人之損害應負賠償責任。但損害非由於其工作或活動或其使用之工具或方法所致，或於防止損害之發生已盡相當之注意者，不在此限，民法第191條之3定有明文。其立法理由明揭：「近代企業發達，科技進步，人類工作或活動之方式及其使用之工具與方法日新月異，伴隨繁榮而產生危險性之機會大增。如有損害發生，而需由被害人證明一定事業或從事其他工作或活動之人有過失，被害人將難獲得賠償機會，實為社會不公平現象。且鑑於：(一)從事危險事業或活動者製造危險來源。(二)僅從事危險事業或活動者能於某種程度控制危險。(三)從事危險事業或活動者，因危險事業或活動而獲取利益，就此危險所生之損害負賠償之責，係符合公平正義之要求。為使被害人獲得周密之保護，凡經營一定事業或從事其他工作或活動之人，對於因其工作或活動之性質或其他使用之工具或方法有生損害於他人之危險（例如工廠排放廢水或廢氣，筒裝瓦斯廠裝填瓦斯、爆竹廠製造爆竹、舉行賽車活動、使用炸藥開礦、開山或燃放焰火），對於他人之損害，應負損害賠償責任。請求賠償時，被害人只須證明加害人之工作或活動之性質或其使用之工具或方法，有生損害於他人之危險性，而在其工作或活動中受損害即可，不須證明其間有因果關係。但加害人能證明損害非由於其工作或活動或其使用之工具或方法所致，或於防止損害之發生已盡相當之注意者，則免負賠償責任，以期平允。」是本條規定乃因應近代企業發達，科技進步，人類工作或活動之方式及其

使用之工具與方法日新月異，伴隨繁榮而產生危險性之機會大增，而於88年修正民法時，在一般侵權行為規定外另新增之規定，故於適用時，自應參酌上開立法意旨，審酌是否符合加害人因危險事業獲取利益，且處於防免損害發生之優勢地位，要求弱勢被害人負舉證責任對其不公平等要件。亦即經營一定事業或從事工作或活動者，因其於從事危險事業、工作或活動時製造危險來源並獲取利益，且僅其能在某種程度控制危險，為符公平正義，故特予規定其應對他人所受損害負賠償責任；再者，由前開立法理由之舉例觀之，特別針對工廠之「排放廢水或廢氣」、筒裝瓦斯廠之「裝填瓦斯」、爆竹廠之「製造爆竹」，非謂社會生活中可能發生之一般危險均有適用，而應僅限於有生損害於他人之特別危險、異常危險、高度危險或不合理危險，始有本條之適用，亦即指本於危險源之性質或其使用之工具或方法所致難於控制之損害，符合確實有製造、控制、分散危險，並有獲利可能性者，方才屬之，否則即無該條適用之餘地。

2.上訴人雖主張被上訴人營運之高鐵列車，其通過系爭路段所生間歇性高分貝噪音來源，具有侵害上訴人身體健康權之危險性，被上訴人係從事危險事業，並以此獲利，且得於盡其相當注意義務而避免之，係屬民法第191條之3之經營一定事業之危險製造人等語，並提出European EnvironmentAgency（EEA）Report－Noise in Europe 2014原文節錄、世界衛生組織-Burden of disease from environmental noise原文節錄、苗栗縣政府公告噪音管制區分類情形等件為證（見原審卷五第385-423頁、本院卷二第160-164頁），已為被上訴人所否認，且被上訴人係以經營高鐵運輸服務為業，從事使用軌道車輛運送旅客，其可能之危險源則為列車高速行駛時之撞擊及高壓電之電擊，此於高鐵規劃之初，即將高鐵軌道設計高架化、避市區〇路線、環境評估，對一般人應已無上開危險之存在；至於高鐵列車載客運輸過程所產生之聲音，因於任何交通工具行駛時均會發出聲音，此為社會生活中

可能發生之一般危險，並非特別危險、異常危險、高度危險或不合理危險；且被上訴人興建高鐵時，業經通過環評，環保署並訂有陸上運輸系統噪音管制系統，則民法第191條之3所稱「損害他人之危險」，至少亦應以音量是否超出法令管制標準為判斷，如有超出噪音管制標準之事業或工作或使用之工具，始能認係特別危險、異常危險、高度危險或不合理危險，未超出噪音管制標準者，則僅能認係一般危險。又依噪音管制法第3條規定：「本法所稱噪音，指超過管制標準之聲音。」、第14條第2項亦規定：「快速道路、高速公路、鐵路及大眾捷運系統等陸上運輸系統之噪音管制量及測定標準，由中央主管機關會同交通部定之。」而陸上運輸系統噪音管制標準係依噪音管制法第14條第2項訂定，其中第7條訂有高速鐵路交通噪音管制標準，是本件被上訴人高鐵列車行經系爭路段所產生之音量是否超過管制標準，自應適用上開陸上運輸系統噪音管制標準第7條之規定，上訴人認應適用噪音管制標準第8條第二類管制區標準一般地區音量標準，核屬誤會。

3.又依照陸上運輸系統噪音管制標準第7條之高速鐵路交通噪音管制標準，其標準值可分為小時均能音量及平均最大音量二大類，系爭路段為第二〇〇〇區〇〇〇〇〇路交通噪音管制標準之小時均能音量為早、晚間（上午5時至上午7時、指晚上8時至晚上10時）不得超過65分貝、日間（上午7時至晚上8時）不得超過70分貝、夜間（晚上10時至翌日上午5時）不得超過60分貝；平均最大音量則不得超過80分貝（見原審卷一第200頁）。本件被上訴人高鐵列車經過系爭路段所產生之音量，經原審送請海洋大學鑑定結果均未超出陸上運輸系統噪音管制標準，此有鑑定報告書可稽（見原審外放卷），且經海洋大學至上訴人認噪音影響最大之敏感點之實地測量結果（測量日期：2018/1/10-2018/1/11，測量地點：苗栗縣〇〇鎮〇〇里0鄰0000號），其早、晚、日間、夜間，無論整體音量或軌道系統，其小時均能音量、平均最大音量

亦均未超出上開噪音管制標準（見該鑑定報告書第179- 181頁）。則由系爭路段實地噪音測試，其結果既均未超過陸上運輸系統噪音管制之標準，對於上訴人應無立即的影響，僅能認係一般危險，不具備特別危險之存在，自非特別之危險所使用之工具或方法。上訴人以被上訴人高鐵列車行經系爭路段所產生之音量，辯稱有民法第191條之3之適用，尚屬無據。

4.又被害人依民法第191條之3規定請求賠償時，被害人雖無須證明危險與損害間具有因果關係；惟仍須證明確有損害存在。查，上訴人主張受有失眠、睡眠障礙、焦慮、頭暈、精神衰弱、高血壓、憂鬱症等損害，固提出診斷證明書為證（見原審卷二第22-47頁）；惟查依上開診斷證明書所載，除吳俊漢看門診3次（含頭椎關節退化，未伴有脊髓病變、睡眼障礙），其餘之人均僅看門診一次，而上開病症，依一般人就診經驗，除高血壓可以量測外，醫師初次門診均僅憑病人主述為判斷；若未經專業鑑定，縱病人為不實之陳述，醫師亦無從得知病人主述之病症是否屬實。是上訴人雖提出上開病症之診斷證明書；惟均為一次門診之診斷證明書，未經專科醫師之鑑定，尚難足夠證明有上開病症，亦即上訴人未證明有損害，自無上開條文之適用。況高血壓及其餘上開病症發生之原因多端，已為目前一般人之通病，亦未必係因高鐵列車所產生之噪音所造成。

5.另系爭裁決書所憑之監測地點，僅就苗栗縣○○鎮○○里0鄰00○0號頂樓、0鄰0號、0鄰00號、0鄰00之0號頂樓、0鄰00號、0鄰00號頂樓測量，據以推估其他地點之音量，並以噪音增量及瞬間音量作上訴人損害之依據；惟聲音傳遞受頻率、地形、地物、建物、風向等因素影響，而本件並非不能以逐戶室內外測量方式行之，則上開推估音量方式，自無海洋大學就上訴人逐戶室內外監測精確，而難採信。且陸上運輸系統噪音管制標準係以小時均能音量及平均最大音量作為有無超過管制標準之基準，已如前述，系爭裁決書以噪音增

量及瞬間音量為基準，核與上開管制標準不符。又系爭裁決書以人睡覺瞬間噪音增加10分貝可被吵醒云云，並以增量超過10分貝以上進行金錢賠償；惟噪音增量並非陸上運輸系統噪音管制標準。況一般人睡眠時瞬間噪音增加多少分貝可被吵醒，乃因人而異，系爭裁決書以超過10分貝為標準，未考量各人差異性，亦乏依據。另通常室內之音量比室外為低，其以室外測量值作為上訴人睡眠被吵醒認定之依據，尚有未妥。

6.基上，本件就被上訴人高鐵列車行經系爭路段所產生之音量，並無民法第191條之3規定之適用，是上訴人抗辯被上訴人就此應依民法第191條之3規定負侵權行為損害賠償責任，於法自難認有據。

(三)被上訴人因載客運輸過程產生之音量行為，是否構成民法第184條第1項前段侵權行為損害賠償責任？

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。民法第184條第1項前段定有明文，次按依民法第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。就歸責事由而言，無論行為人因作為或不作為而生之侵權責任，均以行為人負有注意義務為前提，在當事人間無一定之特殊關係（如當事人間為不相識之陌生人）之情形下，行為人對於他人並不負一般防範損害之注意義務。又就違法性而論，倘行為人所從事者為社會上一般正常之交易行為或經濟活動，除被害人能證明其具有不法性外，亦難概認為侵害行為，以維護侵權行為制度在於兼顧「權益保護」與「行為自由」之旨意（最高法院100年度台上字第328號判決意旨參照）。

2.查本件被上訴人高鐵列車經過系爭路段所產生之音量，經海洋大學鑑定結果均未超出陸上運輸系統噪音管制標準，已如

前述，則被上訴人載客運輸過程產生之音量，並未違背法令之行為，自無不法侵害之存在，堪以認定。上訴人雖以噪音管制法第9條所訂之噪音管制標準第8條第二類管制區標準，認被上訴人載客運輸過程產生之音量，已超過管制標準，惟噪音管制法係針對場所、工程及設施等固定音源所訂之管制標準，與陸上運輸系統噪音管制標準係針對交通運輸之移動音源，顯然有所不同，行政法規既已區分不同性質之音源加以規範，即不應混淆適用。又是否不法，自應以整體法秩序之規範為判斷依據，且為維護國民健康及環境安寧，提高國民生活品質，既制定噪音管制法，並針對各種不同情形訂定不同噪音管制標準，則該管制標準當得資為民事上是否構成不法侵害之判斷標準，上訴人雖辯稱不得以行政法規所定之噪音管制標準做為判斷是否為民事不法云云，即非可採。此外，上訴人始終未能舉證證明被上訴人載客運輸過程產生之音量具備違法性，即難謂被上訴人有何不法性。又上訴人不能僅憑一次門診所開具之診斷證明書，即謂受有上開病症之損害，已如前述，則上訴人未舉證有何損害及被上訴人有何不法，則其侵權行為損害賠償請求權自不存在。

(四)本件被上訴人經營高鐵列車載客服務，高鐵列車經過系爭路段所產生之音量僅係一般危險，並非特別危險。又上訴人所持診斷證明書亦難證明有上開病症之損害，本件自不能適用民法第191條之3規定。且上訴人亦未舉證其符合民法第184條侵權行為之要件。是被上訴人高鐵列車經過系爭路段所產生之音量，難認有侵害上訴人權利。被上訴人既未侵害上訴人權利，則系爭裁決書裁決被上訴人應依附表所示金額賠償上訴人，即非允當。被上訴人請求確認系爭裁決書所認定被上訴人對上訴人如附表所示損害賠償請求權不存在，即有理由。

五、綜上所述，被上訴人請求確認系爭裁決委員會就系爭裁決書所認定被上訴人對上訴人如附表所示之833萬8,000元損害賠償請求權不存在，自屬正當，應予准許。從而，原審為上訴

人敗訴之判決，並無不合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上訴。

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、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第78條、第85條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　4　　日

民事第三庭　審判長法　官　張浴美

法　官　莊嘉蕙

法　官　楊國精

正本係照原本作成。

如不服本判決，應於收受送達後二十日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後二十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）。

上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第四百六十六條之一第一項但書或第二項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴裁判費。

書記官　康孝慈

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　4　　日

附表：

編號	共同利益人	姓　　名	裁決金額（新臺幣）
1	選定人	邱月嬌	182,000元
2	選定人	詹壁桃	182,000元

（續上頁）

3	選定人	詹水妹	182,000元
4	選定人	張秀雲	364,000元
5	選定人	繆黃錦蘭	273,000元
6	選定人	繆細福	273,000元
7	選定人	繆富男（死亡；其繼承人為繆志明、繆至陽、繆秉峰）	364,000元
8	選定人	繆蕭香	273,000元
9	選定人	胡義吉（死亡；其繼承人為胡繆梅嬌、胡基印、胡基財、胡惠玲）	400,000元
10	選定人	胡繆梅嬌	400,000元
11	選定人	馬源聰	455,000元
12	選定人	曾五妹	455,000元
13	選定人	張勝雄	364,000元

（續上頁）

14	選定人	王阿霞	364,000元
15	選定人	古綉英	440,000元
16	選定人	李安弘	364,000元
17	選定人	黃翠凝	364,000元
18	選定人	胡久雄	182,000元
19	選定人	胡李阿春	182,000元
20	選定人	張春妹	273,000元
21	被選定人	吳阿福	273,000元
22	選定人	吳俊漢	273,000元
23	選定人	張來好	364,000元
24	選定人	吳健恒（死亡；其繼承人為吳佩珍、吳志祥、吳楷庭）	364,000元
25	選定人	許貴娥	364,000元

（續上頁）

26	選定人	胡復朝（死亡；其繼承人為許貴娥、胡志峰、胡志龍、胡淑媚、胡秀桃、胡淑星）	364,000元
合計			8,338,000元