

臺灣高等法院民事判決

107年度上國字第10號

上訴人 曾繁祺
參加人 科康科技有限公司
法定代理人 呂和陵
訴訟代理人 曾繁祺
被上訴人 新北市政府
法定代理人 侯友宜
訴訟代理人 李承志律師
黃文承律師

上列當事人間請求國家賠償事件，上訴人對於中華民國107年4月27日臺灣新北地方法院106年度國字第16號第一審判決提起上訴，本院於中華民國108年1月9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

一、被上訴人之法定代理人於民國107年12月25日由朱立倫變更為侯友宜，並經具狀聲明承受訴訟（本院卷第339頁至第341頁），核與民事訴訟法第170條、第175條規定尚無不合，應予准許。

二、上訴人主張：伊於民國105年11月23日下午6時，駕駛車號0000-00號自用小客車（下稱系爭汽車），行經新北市○○區○○○路○段與忠孝二路口（下均簡稱該路名），因該處分隔島設置不當及多個恢復式導桿（下稱系爭交通桿）前已遭撞壞仍未修復，致伊撞上該分隔島，造成系爭汽車毀損，另伊胸部撞及汽車方向盤導致內傷，且當時車輛持續漏油及冒煙，伊以為要爆炸而受有驚嚇與緊張（下稱系爭事故）。伊因該分隔島設置不當及系爭交通桿前已遭撞壞仍未修復等公共設施管理欠缺，受有醫藥費新臺幣（下同）3,450元、汽車毀損790,000元、增加生活支出費用985,500元、非財產上損害222,000元，計2,000,950元之損失等情。爰依國

01 家賠償法第3條規定，求為命被上訴人如數給付之判決。原
02 審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服，提起上訴，上訴聲明
03 ：(一)、原判決廢棄。(二)、被上訴人應給付上訴人2,000,950
04 元。

05 三、被上訴人則以：上訴人所稱之分隔島，實為槽化島（下稱系
06 爭槽化島），該槽化島之設置符合市區道路及附屬工程設計
07 規範（下稱設計規範）與道路交通標誌標線號誌設置規則（
08 下稱設置規則），系爭交通桿亦無怠於修復之情事，且非維
09 持交通安全所必要之附屬設施，縱未設置亦難認有設置上欠
10 缺。又系爭事故肇因上訴人未注意車前狀況所致，與系爭槽
11 化島及交通桿之設置或管理無關。況上訴人均未證明其所受
12 之損害存在等語，資為抗辯。並答辯聲明：上訴駁回。

13 四、上訴人於105年11月23日下午6時許，駕駛系爭汽車撞擊位
14 於新北市○○區○○○路○段與忠孝二路交岔口之系爭槽化
15 島及交通桿，而系爭汽車原為參加人所有，現已報廢等事實
16 ，為兩造不爭執（本院卷第89頁），並有新北市政府警察局
17 新莊分局道路交通事故照片、汽車新領照登記書附卷可稽（
18 原審卷第57頁至第59頁、第85頁），堪信為真。

19 五、上訴人主張系爭槽化島設置不當及系爭交通桿前已遭撞壞仍
20 未修復等公共設施管理有欠缺，釀成系爭車禍，致伊受有前
21 開損害等情，為被上訴人所否認，並以前詞置辯。按國家賠
22 償法第3條第1項規定，公有公共設施因設置或管理有欠缺
23 ，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責
24 任。所謂公共設施之設置有欠缺，係指公共設施建造之初，
25 即存有瑕疵而言；管理有欠缺，係指公共設施建造後未妥善
26 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
27 而言。又人民依上開規定請求國家賠償時，尚須人民之生命
28 、身體或財產所受之損害，與公有公共設施之設置或管理之
29 欠缺，具有相當因果關係，始足當之。亦即在公有公共設施
30 因設置或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生
31 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。經查：

(一)、上訴人主張被上訴人先稱系爭槽化島為分隔島，後改稱為槽化島，又未全部路段設置，致往來車輛極易撞到，且系爭槽化島非為分隔對向車流或分隔快慢車輛之用，違反設計規範第15.2.2.1條，即為設置之初即有瑕疵云云。按「交通島定義：交通島為車道間之特定區域，用以區分行車方向、分隔快慢車道、導引車流、提供行人臨時庇護及設置交通管制設施。可採凸島、凹降、標記、緣石、標線或其他設置方式。」、「交通島依功能區分為以下四類：1.分隔島：用以分隔對向車流或分隔快慢車輛之用，包括中央分隔島、車道（快慢）分隔島等。2.槽化島：用以引導車輛進入適當之動線。」，設計規範第15.2.1條、第15.2.2.1條、第15.2.2.2條分別定有明文。查文化三路之計畫道路寬度為30米寬且已全寬開闢完妥，前因地方民眾常反映該路段人行道多有破損且人行道上之溝蓋板為混凝土材質，不易側溝清淤，故由新北市政府養護工程處（下稱新北市養工處）針對文化三路（八德路～仁愛路）間規劃辦理人行道改善，又該處辦理設計規劃時，文化三路與八德路口已開發為機場捷運林口站，文化三路與忠孝二路口則已預計開發為大型商場使用，經考量機場捷運開通及商場開幕後將導致周邊道路交通流量提升，且當時八德路～忠孝二路間雙號側用地已由新北市政府經濟發展局推動新北影城國際媒體發展區，新北市養工處考量區域未來發展，一併調整人行及車道寬，依據上述說明規劃設計後，確認文化三路過忠孝二路後之人行道有突出情形，故經與交通局等單位討論後，為引導直行及右轉車流，決議於該路口前規劃設置實體分隔，作為設計規範第15.2.2條之槽化島功能，後續經新北市政府交通局來函表示因現況車流已穩定依車道動線調整，故由新北市養工處派工拆除等情，有新北市養工處107年11月20日新北養二字第1073660722號函○○○○區○○○路（八德路－仁愛路）人行道及附屬設施改善工程細部書圖審查會會議紀錄在卷可稽（本院卷第221頁至第

222 頁、第 225 頁至第 227 頁)。則新北市政府係為引導直行及右轉車流而施作實體分隔，按此設置功能為分類，依前開規定所載，該實體分隔之性質應為槽化島。是被上訴人辯稱實為槽化島，先前陳述誤為分隔島等語，應屬可採。上訴人主張系爭槽化島於規劃文件及設計圖卻誤寫為分隔島，可見設置就有欠缺或瑕疵云云，然系爭槽化島有無設置欠缺，並非僅以名稱有無錯置即為判定，仍應實體審查其設置或管理有無欠缺。又文化三路 1 段行至忠孝二路口前最右側車道為右轉專用車道乙情，有現場照片在卷可稽（原審卷第 30 頁）。則該車道既為右轉專用車道，與其他車道之行車方向不同，為區分相異行車方向，避免路口交通混亂致生危險，被上訴人於此設立槽化島區別不同行向車流，符合其設置合理目的，依前開說明，難認違法。再者，右轉彎時，應距岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢，換入外側車道、右轉車道或慢車道，駛至路口後再行右轉。為道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 4 款所明載。如全路段均置實體分隔，右轉彎車道如何於岔路口前 30 公尺換入右轉車道。是上訴人前開主張，即無可取。另上訴人主張被上訴人就系爭槽化島設置原因，前後陳述不一云云。觀之被上訴人稱考量文化三路與忠孝二路口人行道有凸出部分，如未設置該槽化島恐有車輛闖人行道情形，再稱案址路口前後車道寬度不一，確有設置實體設施以區隔右轉與直行車流需求等情，有電子郵件回覆及新北市政府養護工程處訴願答辯書在卷可稽（臺北高等行政法院 106 年度訴字第 856 號卷，下稱北高行卷，第 13 頁、第 37 頁）。則被上訴人所稱設置原因，均是行經該路口後，所面對人行道有凸出致最外側車道縮減，前後車道寬度不一，為避免往來交通危險，因而設置，是被上訴人就系爭槽化島設置目的前後陳述一致，上訴人前揭主張，亦無可信。再者，上訴人主張僅須於人行道出口處設置圓柱形水泥柱，即可防止車輛誤闖，被上訴人卻在對面道路設置系爭槽化島，無法律上依據云云。然為區隔車流、維護往來交通安全，行

政機關本得據前揭規定設置槽化島，並非欠缺法令上依據。且行政機關為達行政目的，本得依其職權選擇合乎比例之行政作為，提前於路口前方即設置系爭槽化島區別車流，也可以避免危險是發生在行人道處，對行人安全之保障未必劣於上訴人所述在人行道出入口處設置圓柱形水泥柱之方法，即不能證明系爭槽化島於建造之初存有瑕疵。

(二)、上訴人主張系爭槽化島尺寸設置不符規定云云。按平面交叉路口應避免太多槽化島，槽化島面積宜7平方公尺以上，最小5平方公尺；槽化島為三角形時，邊長宜4公尺以上；為長條形時，寬度依15.2.3.1條規定，長度宜6公尺以上；槽化島鼻端處之退縮宜大於1公尺，最小0.5公尺；分隔島寬度至少0.5公尺；有公共設施時，寬度宜大於0.8公尺；如有植栽其寬度宜大於1.2公尺。設計規範第15.2.4.1條、第15.2.4.2條、第15.2.4.4條及第15.2.3.1條定有明文。查系爭槽化島為長形，長度20公尺，寬0.3公尺，面積6平方公尺等情，有平面圖及槽化島圖附卷可稽（本院卷第249頁至第253頁）。則系爭槽化島之長度已逾6公尺，及面積亦逾最小5平方公尺，已符合規定，惟寬度僅0.3公尺，未達最少0.5公尺之規定，復未見鼻端處有退縮。參酌系爭槽化島前方設置有系爭交通桿，並於地面上繪制有雙白實線，而系爭汽車是正面撞擊系爭槽化島乙情，有道路交通事故現場圖及照片可以為證（原審卷第45頁、第57頁至第58頁）。則系爭槽化島雖有設置過窄或鼻端未退縮之問題，但其前方已有系爭交通桿，並於地面上繪有雙白實線，足可警示前方有系爭槽化島，況系爭汽車先從正面撞過整排系爭交通桿後，才撞擊系爭槽化島，顯然非因系爭槽化島設置過窄致系爭事故發生，且縱使系爭槽化島鼻端有退縮，依前述撞擊方式，也無法防免事故發生，足見系爭事故與系爭槽化島設置過窄或鼻端未退縮乙事並無相當因果關係，依前開說明，上訴人自難執此請求國家賠償。

(三)、上訴人主張系爭交通桿於系爭事故前於被撞斷多根云云，以

01 訴外人黃慶輝於105年9月20日騎乘車號000-00號普通重型
02 機車（下稱黃慶輝機車）已撞斷多根之現場照片及GOOGLE街
03 景照片為證（原審卷第207頁至第208頁、北高行卷第11頁
04 ）.然按交通錐、交通筒、交通桿及交通板，用以輔助拒馬
05 阻擋或分隔交通。設置規則第141條第1項定有明文。惟依
06 前開現場照片及街景照片所示，扣除被撞斷之交通桿，於系
07 爭槽化島前仍有超過10根以上交通桿，無論有無修復損壞之
08 交通桿，仍可使往來駕駛人得以注意，並達分隔交通之用，
09 不因損壞些許交通桿而造成上訴人未能注意該處車道已有分
10 隔之情事。因此，上訴人以前情主張公有公共設施管理有欠
11 缺云云，依前開說明，尚無可信。

12 (四)、上訴人主張黃慶輝機車亦於105年9月20日在同處發生車禍
13 ，且系爭槽化島因設置不善而被移除，可見系爭事故與系爭
14 槽化島及系爭交通桿之設置有關云云。查黃慶輝機車固於10
15 5年9月20日於同處發生事故，撞斷些許交通桿等情，有新
16 北市政府警察局新莊分局道路交通事故調查卷宗可稽（原審
17 卷第201頁至第211頁）。惟系爭槽化島及交通桿之設置、
18 管理尚不足認為有欠缺，已如前述，不能以黃慶輝機車於同
19 處有發生車禍，即認系爭事故與系爭槽化島及交通桿有關。
20 又前為因應林口OUTLET開幕文化三路道路拓寬，設置實體分
21 隔將右轉與直行車流分流，以避免該路口車流動線混亂，嗣
22 經新北市政府交通局派員觀察，現況車流已穩定依車道動線
23 調整，函請新北市養工處將系爭槽化島拆除及槽化線磨除改
24 繪雙白線等情，有新北市政府交通局105年12月15日新北交
25 工字第1052453944號函、新北市養工處107年11月20日新北
26 養二字第1073660722號函附卷可稽（本院卷第229頁、第221
27 頁）。則系爭槽化島拆除原因係現場車流已趨穩定，並非設
28 置不善。因此，上訴人上開主張，不能採信。

29 (五)、從而，依上訴人所舉之事證，不足證明系爭槽化島及交通桿
30 之設置、管理有欠缺且致系爭事故發生，是上訴人依國家賠
31 償法第3條第1項請求被上訴人賠償其損害，即失所據。

01 六、綜上所述，上訴人依國家賠償法第3條第1項規定，請求被
02 上訴人應給付2,000,950元，為無理由，不應准許。從而，
03 原審所為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴意旨指摘原判
04 決不當，聲明廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

05 七、上訴人聲請調查被上訴人於嗣後移除系爭槽化島之相關簽呈
06 ；系爭槽化島從設置至移除期間，是否有更多事故紀錄；重
07 新丈量系爭事故對面路口之人行道及調閱當初設計圖，證明
08 系爭槽化島設置不當云云。惟系爭槽化島移除原因已如前述
09 ，無必要再調查相關簽呈。又交通事故發生原因眾多，調閱
10 有無發生其他事故紀錄，亦未能證明為系爭槽化島設置不當
11 所致。再者，系爭事故對面路口人行道如何設置，與系爭槽
12 化島設置有無欠缺無關。上訴人前揭聲請均無必要，應予駁
13 回。本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用
14 之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，
15 爰不逐一論列，附此敘明。

16 八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1
17 項、第78條，判決如主文。

18 中 華 民 國 108 年 1 月 30 日

19 民事第十四庭

20 審判長法官 詹文馨

21 法官 陳麗玲

22 法官 藍家偉

23 正本係照原本作成。

24 如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其
25 未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀
26 （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
27 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
28 格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但
29 書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。如委任律師提
30 起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

31 中 華 民 國 108 年 1 月 31 日

附註：

民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。