裁判字號：臺灣高等法院臺中分院 99 年度上國易字第 2 號 民事判決
裁判日期：民國 99 年 07 月 21 日
案由摘要：請求國家賠償事件

臺灣高等法院臺中分院民事判決　　99 年度上國易字第 2 號
上　訴　人
即被上訴人　潘再興
訴訟代理人　蔡志忠　律師
　　溫國彰
被　上訴人
即　上訴人　交通部公路總局第二區養護工程處
法定代理人　陳敬明
訴訟代理人　陳光龍　律師
上列當事人間請求國家賠償事件，兩造對於中華民國 99 年 4 月 2 日臺灣臺中地方法院 98 年度國字第 7 號判決第一審各自提起上訴，本院於 99 年 7 月 7 日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

兩造上訴均駁回。
第二審訴訟費用由兩造各自負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

按當事人喪失訴訟能力或法定代理人死亡或其代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人或取得訴訟能力之本人，承受其訴訟以前當然停止；惟有訴訟代理人者不適用之；另承受訴訟人，於得為承受時，應即為承受之聲明；民事訴訟法第 170 條、第 173 條及第 175 條第 1 項分別定有明文參照。本件被上訴人即上訴人交通部公路總局第二區養護工程處（下稱養護工程處，並不再冠以被上訴人即上訴人之名稱），於原審法定代理人係黃三哲，於本院上訴時卸任，由陳進發繼任法定代理人，嗣於本院審理中因職務異動而卸任，於民國（下同）99 年 6 月 1 日由陳敬明繼任法定代理人，並由養護工程處具狀聲明承受訴訟（見本院卷 51 頁），亦有其所提出之養護工程處 99 年 6 月 7 日二工勞字第 0991005567 號函、交通部令等

影本在卷足憑（見本院卷52、53頁），經核與前開規定相符，應准其承受訴訟，合先敘明。

貳、實體方面：

甲、上訴人即被上訴人潘再興（即原告）方面（下稱潘再興，並不再冠以上訴人即被上訴人之名稱）：

一、聲明：

㈠、上訴之聲明：

1.原判決關於駁回潘再興在第一審其餘之訴及該部份假執行之聲請暨命負擔訴訟費用部分之裁判均廢棄。

2.上開廢棄部份，養護工程處應再給付潘再興新台幣（下同）703,365元，並自起訴狀繕本送達養護工程處之翌日即98年4月7日起至清償日止按年息百分之5計算之利息。

3.第一、二審訴訟費用由養護工程處負擔。

㈡、答辯聲明：

1.上訴駁回。

2.第二審訴訟費用由養護工程處負擔。

二、陳述：

㈠、潘再興於97年5月21日17時40分許騎乘輕型機車（車號：000-000）行經由養護工程處負責養護之南投縣仁愛鄉南豐村台14線73K+700處（下稱肇事路段），因養護工程處怠於維護道路，於該路段路肩外側沿線所設置之欄柵蓋板失竊缺一塊後，未能及時補上，致潘再興行駛至該處時閃避不及失控跌倒，致機車毀損並受有左膝外踝開放性骨折、左鎖骨骨折、臉部多處撕裂傷、左手第二手指及左手臂撕裂傷、左側第二肋骨閉鎖性骨折等多處傷害，而送至行政院國軍退除役官兵輔導委員會埔里榮民醫院（下稱埔里榮民醫院）就診住院。潘再興並因此額外支出醫療費用35,524元（即42,024－6,500元＝35,224）、看護費用17,000元、就醫交通費10,600元，另受有勞動力減少之損失994,963元、機車毀損之損失41,300元、非財產上之損害（即慰撫金）384,000元等損失，另預計1至2年後開刀取出鋼釘應支出之費用10,000元等。肇事路段既為養護工程處所管理之公有公共設施，則其欄柵蓋板失竊，有危害公共行

車安全之虞時本應盡速維護，惟養護工程處怠於維護，其設置管理顯有欠缺，致其身體財產受有損害，爰依國家賠償法第 3 條第 1 項請求損害賠償，並聲明：「⑴養護工程處應給付潘再興 1,493,387 元，及自起訴狀繕本送達養護工程處翌日起至清償日止按年息百分之 5 計算之利息；⑵願供擔保，請准宣告假執行。」，原審判決：僅判准養護工程處應給付潘再興 301,442 元，及自 98 年 4 月 7 日起至清償日止按年息百分之 5 計算之利息，並准該部分假執行之宣告，而駁回潘再興其餘之訴及假執行之聲請，自有未合。上訴人就敗訴部分提起上訴，上訴聲明及答辯聲明均如上所示。

㈡、於本院並補稱以：

1.道路交通安全規則第 101 條第 1 項第 1 款規定行經設有隧道之路段，不得超車之規定，解釋上其規範對象為禁止後車超越前車，原審判決引用本條款作為上訴人與有過之之依據，顯然與法有違，蓋：原審判決認：潘再興顯係在不得超車路段『讓路』，『導致發生系爭事故』云云，竟對法條倒果為因曲解法條之意義，上揭法條依文義上解釋，係在處罰規範後面車輛不得超車之行為，被超車之前車並非上揭法律規範之對象。再者，本件車禍之肇事原因，潘再興騎乘機車行經隧道之路段，遭依法不得超車之自用小客車逼車至路肩，致摔落路肩水溝，實不應再令其負擔與有過失之責，蓋潘再興係遭後車違法違規逼近而被迫至路肩跌落水溝，潘再興並非原審所述之「讓車」，潘再興對於本件車禍之發生並無過失存在之事實，原審對於法律之解釋前後顛倒矛盾，顯然與法律不符。

2.隧道內法定最高速限為 40 公哩，潘再興縱自承係以貼近速限上限 40 公哩之速度行駛，係符合行車限速之規定，其行駛應無過失，自不應令其負過失相抵之責。

3.養護工程處為系爭道路之管理機關，依法對於系爭道路現場路肩外側沿線所設置欄柵蓋板之缺漏，依法自有迅速維護補充設施完整之義務，乃竟養護工程處明知依法應購置一塊新欄柵蓋板補充，竟放棄而不為，違法取用交通錐雖

置於水溝底，僅頂端反光處仍有露出地面，不僅已違反其維護設施完整之義務，更且已違反道路交通標誌標線號誌設置規則第 23 條第 4 款之規定，關於警告標誌設置位置與警告標的物起點之距離，應配合行車速之率，自 45 公尺至 200 公尺為度，如受實際情形限制，得酌予變更。但其設置位置必須明顯，並不得少於安全停車視距之規定，自應負全部過失責任。

乙、被上訴人即上訴人養護工程處（即被告）方面：

一、聲明：

㈠、上訴之聲明：

1.原判決不利於養護工程處部分應予廢棄。

2.上開廢棄部分，潘再興在第一審之訴及其假執行聲請均駁回。

3.第一、二審訴訟費用由潘再興負擔。

㈡、答辯聲明：

1.上訴駁回。

2.第二審訴訟費用由潘再興負擔。

二、陳述：

㈠、養護工程處其所屬埔里工務段單位於發現肇事路段路肩外側沿線處之欄柵蓋板失竊後，即於該處設置交通錐以警示用路人，且因該路段於明隧道內，故養護工程處於肇事事故地點前方 2 公里處即設有速限標誌限速 40 公里，並於明隧道入口處設有「隧道中開頭燈」之標誌，於隧道內整段道路均標繪白實線之路面標線，明隧道立柱亦設置路旁障礙物體線，促使車輛駕駛人提高警覺，養護工程處對該路段之設置管理並無欠缺。且該處位於車道之外，本非供行駛所用，而據警方就系爭事故製作之交通事故現場紀錄表亦記載，系爭事故之發生係潘再興為閃避後方超車車輛所致，而養護工程處於該欄柵蓋板被竊處所放置之交通錐亦未見撞擊痕跡，顯見系爭事故之發生與養護工程處就失竊欄柵蓋板之處理並無因果關係，潘再興起訴請求養護工程處賠償損害，實無理由。另就潘再興請求養護工程處損害賠償之金額部分，關於勞動能力減損之部分，潘再興所提

作為計算基準之薪資金額過高，應以投保金額為準，且潘再興所列計算式未扣除霍夫曼係數之中間利息，其計算方式有誤；而機車毀損部分之請求，潘再興之計算式未依固定資產折舊率之定率遞減法計算，亦有錯誤；再者，潘再興就精神慰撫金之請求部分，亦屬過高，應予酌減。另潘再興未依規定行駛於車道，且未注意車前狀況，對系爭事故之發生亦有過失，應依比例減輕損害賠償金額等語，資為抗辯。答辯聲明：「⑴潘再興之訴及假執行之聲請駁回⑵如受不利判決願供擔保請求免為宣告假執行」。原審判決：養護工程處應給付潘再興 301,442 元，及自 98 年 4 月 7 日起至清償日止按年息百分之 5 計算之利息，並准該部分假執行之聲請，自有未合。至於原審判決駁回潘再興其餘之訴及假執行之聲請，並無不合。爰上訴聲明及答辯聲明如上所示。

㈡、於本院並補充辯以：

1.上訴部分：

⑴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。」，國家賠償法第 3 條第 1 項定有明文，惟此項國家賠償責任之發生，在客觀上須以公有公共設施之設置或管理有欠缺為前提，若是公有公共設施之設置或管理並無欠缺，縱使人民受有損害，國家亦不負賠償責任。

⑵本件事故發生地點係在台 14 線 73K+700 處明隧道路肩外側，沿線路側溝設置欄柵蓋板，事故發生前失竊一塊，養護工程處所屬埔里工務段即於該處設置交通錐以警示用路人。按「汽車超車及讓車時，應依下列規定： 行經設有彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口標誌之路段或鐵路平交道、道路施工地段，不得超車。」，道路交通安全規則第 101 條第 1 項第 1 款定有明文，本件事故依據警方製作之交通事故現場紀錄表記載：「當事人潘再興騎乘車號 000－000 之普通重型機車，由埔里往霧社方向行駛，行經上述地點，因閃避後方超車之車輛... 致受傷送醫。」，另外，潘再興於 97 年 5 月 26 日警詢時供

稱：「當時是因為後方有一部車超越我所騎之重機車，我往右方閃讓，前輪陷入水溝中造成摔車。」，是本件事故為潘再興騎乘機車，因閃避後方超車之車輛致失控撞到隧道內之岩壁所致車禍意外，潘再興顯係在不得超車路段讓路而將車輛駛至道路邊線外，導致發生系爭事故，與養護工程處之公有公共設施設置或管理並無關聯。至於潘再興主張：「本件車禍之肇事原因，乃潘再興騎乘機車行經隧道之路段，遭依法不得超車之自用小客車逼車至路肩，至摔落路肩水溝，實不應在令其負擔與有過失之責，蓋潘再興係遭後車違法違規逼近而被迫至路肩跌落水溝，潘再興並非原審所述之『讓車』，潘再興對於本件車禍之發生並無過失存在之事實，原審對於法律之解釋前後顛倒矛盾，顯然與法律不符」云云。惟查依上開規定，隧道內不得超車，潘再興對於後方超車之車輛自得不予理會，而潘再興既然選擇往右偏移行駛，自當注意車前狀況及不得駛離路面邊線，而潘再興竟疏未注意致駛出路面邊線，而撞及隧道內之岩壁，是本件車禍之發生，應係潘再興自己過失所致，與養護工程處之公有公共設施設置或管理並無關聯。

⑶另外，由現場照片觀之，潘再興機車之位置與養護工程處埔里工務段設置之交通錐，已有相當之距離，故潘再興機車並未撞擊水溝蓋內之警告標誌，且該交通錐並未被人撞擊傾倒或凹陷破損之現象，然原審判決事實及理由中並未論及於此，顯有判決不備理由之疏漏。

⑷再者，本件車禍事故現場路面並無遭受災害，公路可供正常行駛通行，而排水設施之水溝蓋位於路肩範圍，已非車道，屬不可供機器腳踏車正常行駛之區域；且案發現場之隧道內整段道路皆標繪 15 公分寬白實線之路面標線予以明顯區分路面及路肩，是可知依本案發生當時情狀並非因災害阻斷交通，公路仍可正常通行，而路肩部分不得供作行駛之用。只要潘再興依據道路交通安全規則規定行駛於車道內，不要駛出路面邊線，即無危險。故本案事故地點並非路段有危險情況，養護工程處之設

置管理並無欠缺。而原審判決於判決書第 13 頁第 23 行以下亦認為：「經查，系爭故發生地點為隧道，此可參照交通事故調查表，而原告於警詢時自陳其係因閃避後方車輛之超車，而往右閃讓，導致前輪陷入路面邊線外緣之水溝中，造成摔車等語，是見原告之所以將車輛開至道路邊線外，乃為讓後方車先行，惟依照道路交通安全規則第 101 條第 1 項第 1 款之規定行經設有隧道之路段，不得超車，原告顯係在不得超車路段讓路，導致發生系爭事故」等語，認為潘再興顯然係因違反道路交通安全規則而致發生本案車禍。然原審判決卻以：「系爭事故現場位於明隧道內，屬雙向車道，繪有禁止超車之雙黃線，惟未分隔快車道及慢車道，且系爭事故發生處之路段，最寬為 3.8 公尺，最窄為 2.7 公尺，此觀系爭事故之交通事故現場略圖暨道路交通事故調查報告表㈠甚明，是於該路若有車輛與機車併行或錯車而過，則機車為閃避亦可能行駛至路肩部分...」云云，認為於車輛併行或錯車之時（即用路人違規時），機車亦可能行駛至路肩部分，而認為養護工程處對於路肩之設置及管理有欠缺，應負損害賠償責任。惟原審判決如此認定，顯然將用路人於自身違反道路交通規則所致生之損害，全由國家負擔無過失責任，如此擴張解釋國家賠償範圍，非但與國家賠償法之立法意旨相違，且與公平誠信原則相悖。

⑸按慰藉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相當之數額，最高法院 51 年台上字第 223 號判例參照。本件若養護工程處確有設施設置或管理欠缺，致潘再興受有身體傷害，精神上亦受有痛苦。然以潘再興畢業於埔里高工化工科，退役後從事貨車助理工作約 6 年，婚後在全省各工地從事營建鐵工工作，工作情形並不穩定，薪資係以日計算，若有受僱則月收入約 30,000 元，原審判決認為慰藉金應給付 200,000 元，然養護

工程處認為原審判決金額仍屬過高，應予酌減。況且原審於「減少勞動能力損害部分」認為潘再興每月收入為21,000元，卻於精神慰撫金部份之計算標準，以「薪資係以日計算，若有受僱則月收入約30,000元」為理由，判決認為慰藉金部份養護工程處應給付200,000元，原審判決理由顯有前後矛盾之處。

⑹退萬步言，若認為養護工程處應負損害賠償責任時，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」，民法第217條第1項法有規定。復按法院依該項規定減輕或免除賠償金額時，不問賠償義務人應負故意、過失或無過失責任，均有該條項規定之適用，且法院得以職權斟酌之，最高法院88年度台上字第62號判決意旨可供參照。按「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施」；「汽車在未劃設慢車道之雙向二車道行駛時，除準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線」，「行經設有隧道之路段，應減速慢行，作隨時停車之準備。」，道路交通安全規則第94條第3項、第97條第1項第4款、第93條第1項第2款分別定有明文。經查，系爭故發生地點為隧道，此可參照交通事故調查表，而潘再興於警詢時亦明白自陳其係因閃避後方車輛之超車，而往右閃讓，造成摔車等語，是見被上訴人之所以將車輛開至道路邊線外，乃為讓後方車先行，惟依照道路交通安全規則第101條第1項第1款之規定行經設有隧道之路段，不得超車，潘再興顯係在不得超車路段讓路，導致發生系爭事故。再者，潘再興行經系爭事故路段，仍以每小40公里時速前進，而發生事故時間為下午5時40分許，其光線為暮光，且當時下大雨、路面潮溼，又適逢下班時間交通流量大，視線不良等情，此亦經潘再興於警詢時陳述明白，有前開道路交通事故調查筆錄在卷可參。惟查，系爭事故路段時限為每小時40公里（參照道路交通事故表），潘再興在上開情形下，卻未注意行經遂道路段應減速之規定，卻仍以貼近速限上限之速度行使，足見潘

再興亦有未遵守應減速之規定。況且本件若係因潘再興駛出路面邊緣線，始撞擊養護工程處設置於水溝蓋處之交通錐，而該交通錐雖置於水溝底，惟其頂端反光處仍有露出地面，是若潘再興稍加注意車前狀況，應可發現該處之情形，而有所注意，亦不致因應變不及而釀成事故，是其就車禍之發生，有嚴重過失。原審判決認為雙方之過失情節及程度，雖認為應以潘再興之過失情節較為嚴重，而認定應由潘再興就系爭事故發生負擔之過失責任比例為百分之 70，而養護工程處僅需負擔百分之 30 之過失責任。然養護工程處認為潘再興係因違規所致車禍，則認應由潘再興自行負擔。至若鈞院認定養護工程處亦與有過失，原審判斷養護工程處需負擔百分之 30 之過失比例仍屬過高，應予以再行酌減。

2.答辯部分：

⑴系爭事故發生地點為隧道內，此事實可參照交通事故調查表，而潘再興於警詢時自陳其係因閃避後方車輛之超車，而往右閃讓，導致駛出路面邊線，造成摔車等語，是見潘再興之所以將車輛駛至道路邊線外，乃為讓後方車先行，惟依照上開道路交通安全規則相關之規定，行經設有隧道之路段，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，且應減速慢行，作隨時停車之準備，不得駛出路面邊線。故潘再興顯係在不得超車路段讓路，導致發生系爭事故，潘再興於該事件之發生，顯然有過失，其理自明。

⑵再者，潘再興行經系爭事故路段，仍以每小 40 公里時速前進，而發生事故時間為下午 5 時 40 分許，其光線為暮光，且當時下大雨、路面潮溼，又適逢下班時間交通流量大，視線不良等情，此亦經潘再興於警詢時陳述明白，有前開道路交通事故調查筆錄在卷可參。而系爭事故路段時限為每小時 40 公里（參照道路交通事故表），潘再興在事發當時，客觀上有「行經遂道路段」、「泥濘或積水道路」、「人車擁擠處所」及「因雨霧致視線不清」等規定應減速規定之情形，卻未注意，仍以貼近速

限上限之速度行使，足見潘再興顯有未遵守應減速之規定，其有過失之情，昭昭自明。

⑶退萬步言，本件若認為係因潘再興駛出路面邊緣線，始撞擊養護工程處設置於水溝蓋處之交通錐，然該交通錐雖置於水溝底，惟其頂端反光處仍有露出地面，是若潘再興稍加注意車前狀況，應可發現該處之情形，而有所注意，亦不致因應變不及而釀成事故，是其就車禍之發生，顯有過失。

丙、兩造所不爭執之事實：

一、潘再興於 97 年 5 月 21 日 17 時 40 分許騎乘機車（車號：000-000）行經南投縣仁愛鄉南豐村台 14 線 73K+700 處肇事路段發生事故（下稱系爭事故）致機車毀損並受有左膝外踝開放性骨折、左鎖骨骨折、臉部多處撕裂傷、左手第二手指及左手臂撕裂傷、左側第二肋骨閉鎖性骨折等多處傷害（見原審卷 14、18 頁埔里榮民總醫院診斷證明書 2 件）。

二、養護工程處於 98 年 1 月 13 日已針對潘再興所請求之國家賠償作成 97 年度賠議字第 40 號拒絕賠償理由書（見原審卷 8 至 12 頁）。

三、養護工程處為系爭事故地點之道路負責養護機關。

四、系爭事故地點於事故發生當時，隧道路肩外側沿線所設置之欄柵蓋板因失竊而缺一。

五、潘再興自 97 年 5 月 21 日於埔里榮民總醫院住院至同年 6 月 6 日共計 17 日。

六、潘再興投保勞工保險之每月薪資為 21,000 元。

七、如認為養護工程處應負侵權行為責任，潘再興所得請求之看護費用為 17,000 元看護費（1,000 元　住院 17 日＝17,000 元）。

八、潘再興本件事故受傷其受傷情形符合勞工保險殘廢給付標準第 13 級。

九、如潘再興請求有理由，養護工程處所應賠償的後續醫療費用為 10,000 元。

十、關於潘再興若受傷就醫需搭計程車，對每次就醫搭乘計程車費為 200 元。

十一、潘再興於系爭事故所騎乘之機車已因該次車禍而損壞不堪使用，並已報廢，而該機車於潘再興購買時之價值為62,000元。

丁、兩造所爭執之事實：

一、本件公有公共設施之設置或管理有無欠缺？

二、本件事故，與公有公共設施之設置或管理有無因果關係？

三、潘再興請求損害賠償之項目、金額是否有理由？

四、本件車禍事故，兩造過失比例如何？

戊、本院判斷：

一、本件公有公共設施之設置或管理有無欠缺？

㈠、按公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受有損害者，國家應負損害賠償責任，國家賠償法第3條第1項法有明定。又按依該條所定之國家賠償責任，係採無過失主義，即以該公共設施之設置或管理有欠缺，並因此欠缺致人民受有損害為其構成要件，非以管理或設置機關有過失為必要（最高法院85年台上字第2776號判例意旨參照）。申言之，國家賠償法第3條第1項所定「公有公共設施因設置或管理欠缺」而生之國家賠償責任，性質上屬無過失責任賠償主義之特殊侵權行為，不以故意或過失為責任要件（最高法院98年度台上字第1130號判決意旨參照）。第按國家賠償法第3條所定公共設施設置或管理欠缺所生國家賠償責任之立法，旨在使政府對於提供人民使用之公共設施，負有維護通常安全狀態之義務，重在公共設施不具通常應有之安全狀態或功能時，其設置或管理機關是否積極並有效為足以防止危險或損害發生之具體行為，倘其設置或管理機關對於防止損害之發生，已為及時且必要之具體措施，即應認其管理並無欠缺，自不生國家賠償責任，故國家賠償法第3條公有公共設施之管理有無欠缺，須視其設置或管理機關有無及時採取足以防止危險損害發生之具體措施為斷（最高法院92年度台上字第2672號判決意旨參照）。復按公路主管機關，對所轄公路應指定養護單位擬訂全年養護計畫切實辦理，並保持各項設施之完整；遇有災害或意外毀損，應迅速通報並予搶修。又

「公路養護業務之範圍如下：一、公路路權之維護。二、公路路基、路面、路肩、橋梁、隧道、景觀、排水設施、行車安全設施、交控及通信設施之養護。三、其他設置於公路用地範圍內各項設施之養護。」，公路修建養護管理規則第 32 條、第 33 條亦分別定有明文。另按警告標誌係用以促使車輛駕駛人及行人瞭解道路上之特殊狀況、提高警覺，並準備防範應變之措施；又警告標誌設置位置與警告標的物起點之距離，應配合行車速率，自 45 公尺至 200 公尺為度，如受實際情形限制，得酌予變更。但其設置位置必須明顯，並不得少於安全停車視距。另交通錐，設於日間或行車速限低於每小時 70 公里以下之路段者，高度至少 45 公分；其設於夜間、高（快）速公路、行車速限每小時 70 公里以上之路段或須明顯指引處者，高度至少 70 公分，道路交通標誌標線號誌設置規則第 10 條第 1 款、第 23 條第 4 款、第 141 條第 2 項亦有明定。

㈡、查系爭事故發生時，隧道路肩外側沿線所設置之欄柵蓋板因失竊而缺一，此有南投縣政府警察局仁愛分局（下稱仁愛分局）98 年 6 月 8 日投仁警交字第 0980005215 號函所附仁愛分局道路交通事故照片在卷 4 幀可憑（見原審卷 103、104 頁），且為兩造所不爭執，堪認屬實，足認養護工程處所管理之上開道路，於系爭事故發生前即已有欄柵蓋板缺少之情形。而養護工程處既為上開道路之管理機關，為養護工程處所不爭，揆諸前揭說明，對於系爭事故現場隧道路肩外側沿線所設置之欄柵蓋板之缺漏，於其不具通常應有之安全狀態或功能時，應迅速維護設施完整之乃養護工程處之基本義務，以確保用路人之權益。惟本件養護工程處其處理方式卻僅於欄柵蓋板失竊處放置一交通錐作為警示用，且該交通錐放置於水溝處，僅上半段突出於路面，則用路人要發現本較不易，即使發現，則已駛近水溝缺口，難以應變，尚難認為其已符合警告標誌設置應與欄柵蓋板失竊處距離 45 公尺至 200 公尺之標準，堪認養護工程處之設置及管理有所欠缺。至養護工程處雖辯稱：「本件車禍事故現場並未遭受災害，公路可正常通行通，而排水設

施之水溝蓋位於路面邊緣以外，屬於路肩範圍，並非可供機器腳踏車行使，系爭事故發生地位於明隧道內，而養護工程處於系爭事故地點前方 2 公里處即設有速限標誌限速 40 公里，並於明隧道入口處設有『隧道中開頭燈』之標誌，於隧道內整段道路均標繪白實線之路面標線，明隧道立柱亦設置路旁障礙物體線，促使車輛駕駛人提高警覺，且該欄柵失竊處係位於路面邊線外，並非車道，本非供行車之用，只要潘再興依據道路交通安全規則行駛於車道內，不要駛出路面邊線，即無危險，故其設置管理並無欠缺」等語；就系爭路道設有速限標誌、開頭燈之標誌或設置路旁障礙物體線等，此等措施，固係養護工程處就事故現場所為之道路管理措施，然此乃養護工程處為維護交通安全所為之相關措施之一，並無法因有該等管理措施，即免除其應迅速維護設施完整之義務，是養護工程處於此所辯，尚難採信。稽諸系爭事故現場位於明隧道內，屬雙向車道，繪有禁止超車之雙黃線，惟未分隔快車道及慢車道，且系爭事故發生處之路段，最寬為 3.8 公尺，最窄為 2.7 公尺，此觀系爭事故之交通事故現場略圖暨道路交通事故調查報告表㈠甚明（見原審卷 98 至 101 頁），是於該路若有車輛與機車併行或錯車而過，則機車為閃避亦可能行駛至路肩部分，此亦與證人即仁愛分局南豐派出所處理系爭事故之警員楊志信於原審之證述：「小客車可以與機車併行，主要是看車寬；若是大貨車進入隧道，依照實務行駛的經驗，機車若要併行一定要走到白實線以外」等語（見原審卷 196 頁）相符。是雖路肩非供車輛平常行使之用，惟亦可因特殊狀況而有例外，則若路肩處有凹陷，機車駕駛人則可能因此失去平衡而釀成事故，因此養護工程處於路肩之設置及管理時應考量到前述情形，而不能僅謂邊線以外部分不可行駛即謂設置管理無欠缺，是養護工程處所辯並不足採。

二、本件事故，與公有公共設施之設置或管理有無因果關係？

㈠、損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相當因果關係為成立要件。故原告所主張損

害賠償之債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在（最高法院30年上字第18號、48年台上字第481號判例意旨參照）。

㈡、養護工程處故發生地點，即於欄柵蓋板失竊處附近，且系爭事故發生後，潘再興所騎乘之機車車頭全毀（前車輪），機車第一次撞擊部位為前輪位置，撞擊後並未移動現場，至於車身於撞擊後車頭觸地，惟後輪朝上靠於隧道內樑柱處等情，此有南投縣政府警察局道路交通事故調查筆錄暨現場照片足佐（見原審卷95、104頁），可見事故發生後養護工程處應係連人帶車往前翻倒，依現場狀況、車子之毀損狀況及倒地情形，可認系爭事故發生之原因，確係因該處欄柵蓋板缺一造成路面有凹陷，而養護工程處僅設置警告錐，未能另用板子鋪平，因其未有積極有效為足以防止危險或損害發生之具體行為，致潘再興行經該處時車頭陷入凹陷處致失控摔倒，故其受傷確與道路設置管理欠缺有相當因果關係。養護工程處雖辯稱：「系爭事故之發生係因潘再興為閃避後方來車，竟疏未注意致駛出路面邊線，而撞及隧道內之岩壁，本件車禍之發生，應係潘再興自己過失所致」云云。惟若該時養護工程處另用板子等物鋪平，抑或其他積極有效為足以防止危險或損害發生之具體行為，則縱潘再興真為閃避後方來車行至該處，亦應不致造成系爭事故之結果，是養護工程處所辯，亦難採信。

三、潘再興請求損害賠償之項目、金額是否有理由？

㈠、按不法侵害他人之身體或健康者，對於被害人因此喪失或減少勞動能力或增加生活上之需要時，應負損害賠償責任，又不法侵害他人之身體、健康者，被害人雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額；又不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減少之價額，民法第193條第1項、第195條第1項、第196條分別定有明文。

㈡、本件潘再興因養護工程處就公有公共設施之管理有欠缺，致身體受傷、車輛毀損，而分別支出醫療費用（含一年後開刀所需之費用）、看護費用、就醫交通費，且受有勞動能力減少、機車毀損以及非財產之損害，自得請求養護工

程處負賠償責任，茲就潘再興之請求是否妥適，分述如下：

1.醫療費用部分：

潘再興主張其因系爭事故共支出醫療費 42,024 元，扣除非必要之證明書費 6,500 元，剩餘 35,524 元等語，並提出埔里榮民醫院之醫療費用收據、住院伙食費用收據、門急診醫療費用彙總表在卷為證（見原審卷 216 至 218 頁），養護工程處對於潘再興上開支出部分，亦不爭執，可信為真。又查，本件潘再興係主張其因養護工程處機關管理公有公共設施有所欠缺而致其身體受傷，養護工程處機關顯非立於強制汽車保險之保險人之地位，是上開醫療費用之支出部分，即令有一部份係由全民健康保險人提供給付，亦僅係潘再興投保全民健康保險之結果，茲因該部分之給付，並無再依照全民健康保險法第 82 條之規定，向養護工程處機關代為求償，從而，養護工程處抗辯關於全民健康保險人提供給付部分，應予扣除云云，自難採信。是潘再興此部分請求醫療費用 35,524 元，為屬有據。

2.看護費用部分：

潘再興主張其因系爭事故住院 17 天，每日之看護費用為 1,000 元，共計支出 17,000 元之看護費用（見原審卷 42 頁訴外人潘春秀 98 年 1 月 1 日出具之看護費用收據），並為養護工程處所不爭執，是潘再興自得請求此部分之損害賠償。

3.就醫交通費用部分：

潘再興主張其因系爭事故身體受傷，需就醫治療，共支出交通費用 10,600 元。經查，潘再興因系爭事故，至醫院回診需有交通工具（汽車）載送，家人（或親戚）如無汽車可載送，則就醫有搭計程車之必要，此有埔里榮民醫院 98 年 10 月 22 日埔醫行字第 0980007883 號函在卷可稽（見本院卷 234、235 頁），可知其為就醫所支出之計程車費係屬潘再興因系爭事故而支出之必要費用。再查，潘再興於 97 年 5 月 21 日系爭事故發生後至 98 年 5 月 21 日 1 年間，至埔里榮民醫院骨科就診 24 次、至復健科就診 29 次，共計 53 次，此亦有前開函示附卷可查，而所支出之計程車費每次 200 元

，業經兩造不爭執在案，是潘再興所支出之就醫交通費用共計 10,600 元（即 200　53＝10,600 元），潘再興此部分之請求為屬有據。

4.減少勞動能力損害部分：

⑴按身體或健康受侵害，而喪失或減少勞動能力者，其減少及殘存勞動能力之價值，不能以現有之收入為準，蓋現有收入每因特殊因素之存在而與實際所餘勞動能力不能相符，現有收入高者，一旦喪失其職位，未必能自他處獲得同一待遇，故所謂減少及殘存勞動能力之價值，應以其能力在通常情形下可能取得之收入為標準；被害人因身體健康被侵害而喪失勞動能力所受之損害，其金額應就被害人受侵害前之身體健康狀態、教育程度、專門技能、社會經驗等方面酌定之，不能以一時一地之工作收入為準（最高法院 61 年台上字第 1987 號判例、63 年台上字第 13943 號判例參照）。次按勞動能力損害與勞動年齡具有密切關係，是有法定退休年齡者，自得以之為判斷基準。另按依民法第 193 條第 1 項命加害人 1 次支付賠償總額，以填補被害人所受喪失或減少勞動能力之損害，應先認定被害人因喪失或減少勞動能力而不能陸續取得之金額，按其日後本可陸續取得之時期，各照霍夫曼式計算法，扣除依法定利率計算之中間利息，再以各時期之總數為加害人 1 次所應支付之賠償總額，始為允當（最高法院 22 年上字第 353 號判例參照）。

⑵查本件潘再興因系爭事故，致左膝關節活動不良、運動範圍角度限制（左膝運動範圍角度 0-90 度）遺存運動障礙，有埔里榮民醫院 98 年 1 月 6 日埔醫診字第 98000064 號診斷證明書在卷可按（見原審卷 14 頁）。又查，前開傷害經勞工保險局審查後，核定其失能程度符合失能給付標準附表第 L12-35、7-27 項，亦有勞工保險局 98 年 6 月 29 日 098031020472 號核定通知書附卷可證（見原審卷 221 頁），則參照勞工保險條例第 53 條附表即勞工保險殘廢給付標準表，潘再興之傷勢係屬第 13 級之殘障等級，此亦為兩造所不爭執。而前開勞工保險殘廢給付標準表

關於身體障害狀態及殘廢等級之分類，雖係針對勞工保險給付所為之規定，但針對一般損害賠償，應可作為重要之參考標準。又該勞工保險殘廢給付標準表所載殘廢等級雖有 15 級，但第 1 級、第 2 級、第 3 級依該表所載之身體殘害狀態均為終身不能從事任何工作，故為百分之百喪失勞動能力，扣除第 2 級、第 3 級後，實際僅有 13 級，每一級差距為 100%　13＝7.69%，而以 7.69%為第 15 級，往上計算每級均加 7.69%，則殘廢等級第 13 級經換算之結果，減少勞動能力比例為 23.07%，是應可認定潘再興因系爭事故減少勞動能力之比例為 23.07%。

⑶另潘再興雖主張其於系爭事故發生時係擔任營造鐵工，並提出尚發工程行 97 年 9 月 8 日出具之工作證明為證（見原審卷 210 頁），依其薪資在通常情形下可獲得之薪資為 35,000 元，且依證人即潘再興雇主姚忠發之證述，潘再興受雇時每月工作約 15 天，每天薪資 2,000 元，故潘再興每月工作收入至少可得 30,000 元，故以 30,000 元作為其通常情形下可獲得之收入等語。惟系爭事故發生之時間為 97 年 5 月 21 日，然核諸證人姚忠發（尚發工程行負責人）於原審到庭證述：「潘再興到我們工程行任職約 4、5 個月，時間約在國道 6 號完成之前，潘再興約在 96 年 1 月受僱於我們工程行，做到 96 年 4、5 月左右就沒有在我們工程行工作，潘再興沒有繼續工作是因為潘再興說他上班回去的路上因為剛好下雨天跌倒，我承包的國道 6 號河渠段施工完成是在 2 年前施工就結束，潘再興是在施工期間受僱於我工程行。」、「（法官問：潘再興在你那邊的工作情形如何？）答：潘再興在我們工程工作時間沒有固定，他是屬於臨時工的狀況，平均一個月大約來工作 15 天左右，每天工資 2,000 元，他的工作內容是鋼筋板紮…。」、「（法官問：提示工作證明，是否你出具的工作證明？）答：這是我發給的，當時我在南投縣政府勞工處協調時簽的。」、「（法官問：上開工作證明記載潘再興開始工作的時間，為何開具的時間與你剛才所述的時間不一致？）答：…97 年我已經開

始沒有做了，潘再興受傷寄存證信函給我，要我賠償問題，我與中華工程的鄧主任及鄭主任他們陪我去縣政府協調，協調結果，我依潘再興所要求的問題都答應，且當時協調的主辦人員也都知道。97 年 2 月是潘再興受傷後隔一定時間來要求我寫的，我們工程在 96 年 10 月就已經完工了，所以潘再興在 97 年 2 月並沒有在我們工程行工作。」、「（被告訴訟代理人問：國道 6 號是在 96 年 10 月完工，完工後是否有要再僱用潘再興在現場工作？）答：沒有，因為工程完成後，就沒有做了。」等語（見原審卷 240、241 頁），足見於系爭事故發生時，潘再興已未繼續受僱於尚發工程行，潘再興此部分陳述，亦不足取。再查，潘再興自埔里高工化工科畢業，於退役後從事貨車助理工作，婚後從事營建鐵工工作，依證人姚忠發前述，潘再興之工作並非固定，而係屬臨時工性質，若有工程施作才可能會有收入，且其收入亦視其每月上工實際日數而定，故其收入來源並不穩定，經斟酌潘再興於系爭事故發生前之教育程度、專門技能、工作狀況、社會經驗等方面因素，認養護工程處所辯之 21,000 元（每月投保薪資）較為妥適。

⑷基上，以潘再興因系爭事故受傷之日起，至依一般正常情形，潘再興（48 年 10 月 15 日生））強制退休年齡 65 歲為止，尚可工作之勞動日數為 5,991 天，可折算為 16 年 4 月 24 日（殘餘日數折算月數之分母數為 30 日，殘餘日之年度總日數為 365 日），依霍夫曼式計算法扣除中間利息（首期給付不扣除中間利息）核計金其額為 3,022,870 元【計算方式為：（21,000　143.50580946＋（21,000　0.8）　0.55045872）＝3022869.705156。其中 143.50580946 為月別單利（5/12）%第 196 月霍夫曼累計係數，0.8 為未滿一月日數折算月數之比例，0.55045872 為月別單利（5/12）%第 197 月霍夫曼單期係數。採 4 捨 5 入，元以下進位】。再以潘再興喪失勞動比例計算，潘再興因系爭事故減少勞動能力之損失金額應為 697,376 元（即 3,022,870　23.07%＝697,376，元以下 4 捨 5 入），

潘再興請求之金額於上開範圍以內，應屬有據，逾此請求部分，則非有據。

⑸日後開刀取出鋼釘費用所生之損失部分：

潘再興主張其因系爭事故骨折而植入鋼釘，日後需接受二次手術取出，所支出之必要費用預計為 10,000 元，此為養護工程處所不爭執，是潘再興自得請求此部分之損害賠償。

⑹機車毀損之損害：

再按依民法第 196 條請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修復費用為估定之標準，但以必要者為限（例如：修理材料以新品換舊品，應予折舊），最高法院 77 年度第 9 次民事庭會議決議可供參照。是依前開決議之意旨，在物品全毀而請求損害賠償時，應扣除其折舊額。又依行政院所頒「固定資產耐用年數表」及「固定資產折舊率表」之規定，機器腳踏車之耐用年數為 3 年，依定率遞減法每年折舊 536/1000；另依「營利事業所得稅結算申報查核準則」第 95 條第 8 項規定：固定資產提列折舊採用定率遞減法，以 1 年為計算單位，其使用期間未滿 1 年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿 1 月者，以月計；又其最後 1 年之折舊額，加歷年折舊累積額，其總和不得超過該資產成本原額之 9/10。經查，潘再興於系爭事故所騎乘之機車已因該次車禍而損壞不堪使用，並已報廢，購買時價值為 62,000 元，為兩造所不爭執，並提出購車證明 1 件在卷可佐（見原審卷 164 頁先陽機車行出具之購車證明），堪認為真實。上開機係潘再興於 96 年 8 月 18 日購買，有前揭購車證明附卷可按，至系爭事故發生之日即 97 年 5 月 21 日，已使用 9 個月餘，則依前揭說明，其折舊額為 27,693 元〔62,000　536/1000　10/12＝27,693（元以下 4 捨 5 入）〕。扣除該折舊額後，潘再興因機車毀損所受之損害為 34,307 元（62,000－27,693=34,307），是潘再興所得請求之損害賠償應為 34,307 元，逾此請求為屬無據。

⑺精神慰撫金部分：

按慰藉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相當之數額，最高法院 51 年度台上字第 223 號判例參照。本件潘再興因養護工程處設置管理有欠缺而導致身體受傷，需進行手術、住院治療，並使其左膝關節遺存運動障礙，需持續復建，可能無法完全康復，而殘存局部疼痛或不適感，精神上自不免受有痛苦，茲審酌潘再興畢業於埔里高工化工科，退役後從事貨車助理工作約 6 年，婚後在全省各工地從事營建鐵工工作，兩名子女甫成年，惟仍於大學就讀，未能有經濟收入，妻原為家庭主婦，故潘再興原為家中主要經濟來源，而潘再興之工作並非固定，而係屬臨時工性質，若有工程施作才可能會有收入，且其收入亦視其每月上工實際日數而定，故其收入來源並不穩定，每月薪資至少約有 21,000 元（投保薪資）等情，認潘再興請求 384,000 元尚嫌過高，而應核減為 200,000 元，始為允當。養護工程處雖辯稱：「原審於『減少勞動能力損害部分』認為潘再興每月收入為 21,000 元，卻於精神慰撫金部份之計算標準，以『薪資係以日計算，若有受僱則月收入約 30,000 元』為理由，判決認為慰藉金部份養護工程處應給付 200,000 元，原審判決理由顯有前後矛盾之處」云云。惟如上述，本院認潘再興每月薪資至少約有 21,000 元（投保薪資）等情，而非以『潘再興薪資係以日計算，若有受僱則月收入約 30,000 元』為理由據為認定慰藉金一部分之標準，但並不影響潘再興請求慰藉金以 200,000 元為允當之認定。養護工程處此部分辯解要無可採。

⑻綜上合計，潘再興因本件事故身體受傷及車輛毀損，得請求養護工程處損害賠償之金額計為 1,004,807 元（計算式：35,524＋17,000＋10,600＋697,376＋10,000＋34,307＋200,000＝1,004,807）。

四、本件車禍事故，兩造過失比例如何？

㈠、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，民法第 217 條第 1 項法有規定。復按法院依該項規定減輕或免除賠償金額時，不問賠償義務人應負故意、過失或無過失責任，均有該條項規定之適用，且法院得以職權斟酌之（最高法院 88 年度台上字第 62 號判決意旨參照）。次按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施；汽車在未劃設慢車道之雙向二車道行駛時，除準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線，又行經設有隧道之路段，應減速慢行，作隨時停車之準備，道路交通安全規則第 94 條第 3 項、第 97 條第 1 項第 4 款、第 93 條第 1 項第 2 款分別定有明文。

㈡、本件養護工程處機關對於所共有公共設施之管理固有欠缺，惟系爭故發生地點為隧道，此可參照上述交通事故調查表，而潘再興於警詢時自陳其係因閃避後方車輛之超車，而往右閃讓，導致前輪陷入路面邊線外緣之水溝中，造成摔車等語（見原審卷 95 頁），是見潘再興之所以將車輛開至道路邊線外，乃為讓後方車先行，惟依照道路交通安全規則第 101 條第 1 項第 1 款之規定行經設有隧道之路段，不得超車，潘再興顯係在不得超車路段讓路，導致發生系爭事故。再者，潘再興行經系爭事故路段，仍以每小 40 公里時速前進，而發生事故時間為下午 5 時 40 分許，其光線為暮光，且當時下大雨、路面潮溼，又適逢下班時間交通流量大，視線不良等情，此亦經潘再興於警詢時陳述明白，有前開道路交通事故調查筆錄在卷可稽（見原審卷 94 頁）。惟查，系爭事故路段時限為每小時 40 公里（參照上述道路交通事故表），潘再興在上開情形下，卻未注意行經遂道路段應減速之規定，卻仍以貼近速限上限之速度行使，足見潘再興亦有未遵守應減速之規定。潘再興雖於本院抗辯：係遭後車違法違規逼近而被迫至路肩跌落水溝，其並非原審所述之「讓車」等語，縱令潘再興發生事故前因遭閃避後方車輛之逼近而被迫行駛路肩乙情屬實，然苟潘再興當時能注意車前狀況及減速慢行，且注意操控，應可避免事故發生。是潘再興之抗辯，不足採取。準此，本件係因潘再興駛出路面邊緣線，始撞擊養護工程處設置於水溝

蓋處之交通錐，而該交通錐雖置於水溝底，惟其頂端反光處仍有露出地面，是若養護工程處稍加注意車前狀況，應可發現該處之情形，而有所注意，亦不致因應變不及而釀成事故，是其就車禍之發生，亦有過失。故本院斟酌雙方之過失情節及程度，認為應以潘再興之過失情節較為嚴重，應潘再興就系爭事故發生應負擔之過失責任比例為百分之 70，而養護工程處僅需負擔百分之 30 之過失責任。依過失比例減輕後，潘再興可請求之金額為：301,442 元〔計算式：1,004,807　30%＝301,442（元以下 4 捨 5 入）〕。

五、綜上所述，潘再興依國賠償法第 3 條第 1 項及民法第 193 條第 1 項、第 195 條第 1 項、第 196 條規定，聲明請求養護工程處應給付潘再興 301,442 元，及自起訴狀繕本送達養護工程處之翌日即 98 年 4 月 7 日起至清償日止按年息百分之 5 計算之利息，為有理由，應予准許。逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回。就上開應予准許部分，兩造均陳明願供擔保請求准為或免為假執行之宣告，爰分別酌定擔保金額准許之。至不應准許部分，潘再興請求假執行之宣告，因失所附麗，應併予駁回。原審判令養護工程處應給付潘再興 301,442 元，及自 98 年 4 月 7 日起至清償日止按年息百分之 5 計算之利息，並依兩造陳明願供擔保請求准為或免為假執行之宣告，爰分別酌定擔保金額准許之，而駁回潘再興其餘之訴及假執行之聲請，均無不合。兩造各就其敗訴部分上訴，上訴意旨分別指摘原判決不當，聲明求予廢棄改判，均為無理由，應予駁回。

己、又本件事證已臻明確，兩造其餘主張或攻擊防禦方法並其他證據資料，對本件判決結果並無影響，毋庸審酌之，附此敘明。

庚、據上論結，本件兩造之上訴，均為無理由，依民事訴訟法第 449 條第 1 項、第 78 條，判決如主文。

中　華　民　國　99　年　7　月　21　日

民事第一庭　審判長法　官　吳火川

法　官　饒鴻鵬

法　官　胡景彬

以上正本係照原本作成。

兩造均不得上訴。

書記官　劉建智

中　華　民　國　99　年　7　月　21　日

S

資料來源：臺灣高等法院臺中分院民、刑事裁判書彙編（99 年版）第 160-187 頁