

裁判字號：臺灣嘉義地方法院 95 年度國字第 10 號 民事判決

裁判日期：民國 97 年 03 月 31 日

案由摘要：國家賠償

臺灣嘉義地方法院民事判決

95 年度國字第 10 號

原 告 劉葉○蓮

劉○華

劉○圻

劉○麟

共 同

訴訟代理人 黃裕中 律師

被 告 交通部公路總局第五區養護工程處

法定代理人 伍○男

訴訟代理人 張雯峰 律師

奚淑芳 律師

被 告 嘉義縣政府

法定代理人 陳○文

訴訟代理人 楊瓊雅 律師

上列當事人間請求國家賠償事件，經本院於民國 97 年 3 月 20 日言

詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、原告起訴主張：

（一）緣訴外人劉○明於民國 95 年 7 月 10 日上午 6 時許騎乘車號 LX

L○—○ 號重型機車，沿縣道 145 甲線道路由南往北行駛（

新港往元長方向），途經新港鄉南崙子 32 號橋上埤頭 62A

電桿前（下稱系爭路段）時，因道路上有坑洞，但未施設

警告設施，致劉○明途經該處時無法預先注意閃避，因而

於機車壓越坑洞時彈起，重心失控而摔倒，受有頭部外傷

併左側胸部挫傷，多根肋骨骨折及左側大量血胸並休克，

經送醫後不治死亡。查系爭路段坑洞於本件事故發生時，即有兩名機車騎士行經該處壓越坑洞摔倒受傷，其中一人即曾向嘉義縣警察局民雄分局埤頭派出所報案，是該坑洞並非事故當日始產生，而係本件事故前即已存在。

- (二) 且本件事故路段之承攬廠商金成營造有限公司負責人蔡協成因本件事故經嘉義地檢署以業務過失致死提起公訴，案經鈞院 96 年度交訴字第 31 號刑事判決無罪，經檢察官提起上訴，台南高分院以 96 年度交上訴字第 1140 號改判業務過失致死罪，其中一審判決書中認定：「系爭路段因於 94 年 3 月底級配層鋪設期間天候不佳，導致含水量過高，且級配層水分尚未完全排除，即因配合宗教活動於 94 年 4 月 9 日、10 日大甲媽祖進香活動前先行鋪設瀝青混凝土，造成日後路面不平均等因素，定作人即嘉義縣政府交通局遲遲未予驗收合格，經臺灣省土木技師工會鑑定結果，建議加鋪 3c m 瀝青混凝土面層，或將瀝青混凝土面層刨除，底層級配層及路床土壤進行翻曬作業以排除水分，翻曬後再鋪設 10 cm 瀝青混凝土面層等節，固有該公會 95 年 5 月 10 日（95）省土技字第 2480 號鑑定報告及嘉義縣政府 95 年 8 月 11 日府交工字第 0950008058 號函各乙份（見相驗卷第 101-108 頁及第 50 頁）在卷可查，是本件路面施工工程，確實因鋪設時期不當而造成日後路面不平整；事後經鑑定後，又未及改善所致工程瑕疵」等語，表示被告於系爭道路鋪設完成後不久即知系爭道路施工不良及改善方法，此距 95 年 7 月 10 日本事故發生日，有長達一年時間可供被告修繕，以確實保障過往人車安全之責，然被告等卻怠為修護，反與承攬廠商相互推諉責任，完全置來往人車安全於不顧，參以本件工程因施工不良，又未及時補強改善，終至路面破損，加上降雨，肇生系爭坑洞，然究其根源，若被告等及早履行養護路面之責，並循其他管道解決與承攬廠商間之契約糾紛，除可達到維護行車公共安全之責外，應能避免系爭坑洞形成，而免生本件事故，是被告機關怠於改善系爭道路，終至事故發生，是道路坑洞應為本件事故之主因。

- (三) 按縣道之養護，由縣（市）公路主管機關辦理；其屬縣道者，得委託中央公路主管機關辦理；縣道由縣（市）公路主管機關管理。但為整體運輸系統需要，必要時，縣（市）公路主管機關得將縣道委託中央公路主管機關管理；本法所稱公路主管機關：在縣（市）為縣（市）政府。公路法第 26 條前段、第 6 條第 2 項後段、第 3 條分別定有明文。又縣道之規劃、修建及養護，由縣（市）政府辦理；縣政府並得將縣道委託交通部之專設機構辦理。公路修建養護管理規則第 7 條亦定有明文。經查，依被告交通部公路總局第五區養護工程處（下簡稱五工處）拒絕賠償理由書記載：系爭路段屬該處水上工務段養護巡查，是其屬養護巡查機關自明；而被告嘉義縣政府則為縣道主管機關，是被告等均應負擔公路修建養護管理規則第 5 條維持公路原有效用，採行各種維護措施之責，然系爭路段於本件事故發生時，即有機車騎士壓越坑洞摔倒，並向當地警察機關報案，但被告機關卻未善盡修建、養護之責，因而致劉○明受傷，自應就公有公共設施因管理欠缺負國家賠償責任。
- (四) 次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；因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任；受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。國家賠償法第 3 條、民法第 184 條第 1 項前段、第 185 條第 1 項前段、第 188 條第 1 項前段分別定有明文。另按民事上之共同侵權行為（狹義的共同侵權行為，即加害行為）與刑事上之共同正犯，其構成要件並不完全相同，共同侵權行為人間不以有意思聯絡為必要，數人因過失不法侵害他人之權利，苟各行為人之過失行為，均為其所生損害共同原因，即所謂行為關連共同，亦足成立共同侵權行為，依民法第一百八十五條第一項前段之規定，各過失行為人對於被害人應負全部損害之連帶賠償責任。最高法院 67 年度台上字第 1737 號判例意旨得資參照。從而，數人間之故意或過失行為，只係對於侵害結果之

發生有相當因果關係存在，即應認為可歸責，要與主觀上有無意思聯絡並不相涉。本件事故發生前已有兩起事故，且為當地埤頭派出所所知悉，惟被告機關不但不為積極修護，且未設置任何警告標誌，以提醒路過人車注意，完全置行車安全於不顧，因而致使本件事故之發生，是被告等自應連帶負賠償責任。而原告等為被害人劉○明之法定繼承人，爰依法請求被告等賠償如下之項目及金額：

1. 喪葬費用：由原告劉葉○蓮支出新臺幣（下同）286,150 元。
2. 扶養費：原告劉葉○蓮為被害人劉○明之配偶，38 年 6 月 17 日生，現年 57 歲，依台灣地區國人女性平均餘命 79.70 歲，至本件事故發生時尚有餘命 22.70 年，原告與被害人劉○明共有子女三人，劉○明應負擔 4 分之 1 扶養責任，依 94 年度親屬扶養寬減額每年 74,000 元計算，請求之扶養費為 269,731 元（ $74,000 \times 14.58006299 \div 4$ ）。
3. 精神慰撫金：被害人劉○明因本件事故突然死亡，原告等驟失至親，悲慟萬分，為此請求賠償原告每人各 60 萬元之精神慰撫金。

（五）逢甲大學行車事故鑑定意見書之鑑定並未詳細審酌現場目擊證人在鈞院所為之證述，且未說明其所憑判斷之理由，除認定本件事故與坑洞有因果關係外，其餘所為鑑定意見，似嫌速斷，容有未當。

1. 逢甲大學鑑定認為機車駕駛未戴安全帽云云，應係依據證人林○銘之警詢供述摔倒在地時未發現有戴安全帽等語所為判斷。但證人林○銘於警詢時已供稱不知道劉○明騎乘時有無戴安全帽，足徵證人林○銘並不知被害人劉○明當時是否有戴安全帽；再參酌另一目擊證人陳○助於鈞院證稱：「（問：被害人是否有戴安全帽？）答：有，當時他有戴，我可以確定，因為當時他的安全帽還有損壞。」（96 年 5 月 17 日筆錄）；又依據警繪事故現場圖顯示被害人倒地後之血跡及拖鞋接近道路中心線，而證人陳○助亦曾表示伊見安全帽遺留在道路中央，為免往來車輛為閃避安全帽而再生事故，有將安全帽移至路旁，足見被害人劉○

明於騎乘機車時有戴安全帽，因本件事故致安全帽脫落，故前開鑑定認為機車駕駛未戴安全帽，顯有違誤。

2.逢甲大學鑑定認為機車駕駛超速，然並未說明所憑理由為何，似係以機車所遺留刮地痕作為判斷。但查，依證人陳○助在鈞院證陳：「（問：是否有注意到被害人的車速？）答：以我的感覺應該沒有很快。」（96年5月17日筆錄）參以後附交通事故處理種子教官研習資料內關於車速與煞車距離關係圖顯示，看到危險後至車輛停止，期間包含駕駛人反應距離及煞車制動距離，又衡諸一般物理觀念，在相同時速之前提下，車輛以煞車制動力使車輛停止所需距離，必然較該車輛轉（傾）倒後，藉由車身與地面摩擦所生制動力，而使車輛停止之距離為短（且兩者所需距離應有倍數以上差距，否則即無設置煞車裝置之必要）。本件事故現場並未遺留煞車痕，被害人劉○明輾壓坑洞後，並未立即轉倒，經前行 20.8 公尺後，機車轉倒並遺有 35.7 公尺刮地痕，參以逢甲大學鑑定認為坑洞最大深度不小於 10 公分，因該坑洞落差甚大，被害人騎乘至此時，可能因輾壓坑洞致右手所控制機車油門往下轉動瞬間加速，雖極欲維持平衡未果，終至傾倒造成刮地痕，是比對車速與煞車距離關係圖與本件刮地痕距離，被害人劉○明當時行車時速約在 40 至 60 之間，系爭路段速限 50 公里，被害人應無超速駕駛之情。

3.又被告主張系爭坑洞係於事故發生前連續豪雨始形成云云。惟本件事故係因被害人劉○明輾壓坑洞所致，除有目擊證人林○銘在鈞院證陳：「我每週至少走系爭路段二次，該路段應該完工很久，系爭坑洞在車禍發生之前就有看過」，及當地居民即證人陳○助在鈞院具結證稱：「我每天都在系爭路段出入，系爭坑洞我知道存在不只一天，有好幾天了，因為我已經閃那個坑洞好幾次，因為車子碾壓的關係，系爭坑洞從伊第一次看到後，坑洞越深廣」等語外，另經嘉雲區行車事故鑑定委員會及逢甲大學鑑定後，亦採相同看法，足見本件事故與系爭坑洞間確有因果關係存在。

- (六) 聲明：被告應連帶給付原告劉葉○蓮 1,155,881 元，給付原告劉○華、劉○圻及劉○麟各 600,000 元，及自起訴狀繕本送達之翌日（即 95 年 11 月 28 日）起至清償日止，按年息 5% 計算之利息；願供擔保請准宣告假執行。

二、被告嘉義縣政府則以：

- (一) 雖按公路法第 6 條第 2 項前段規定，系爭道路之法定管理機關為被告嘉義縣政府，而被告嘉義縣政府自辦拓寬工程（即 145 甲線拓寬工程第二期工程）於 94 年 7 月 22 日竣工尚未完成驗收，惟被告嘉義縣政府依公路法第 6 條第 2 項但書、第 3 項及公路委託管理辦法之規定於 94 年 11 月與被告五工處訂有「九十五年度嘉義縣縣道公路委託管理契約書」，委託該處管理縣道 145 甲線於嘉義縣境內土庫—中庄線（10K+856～13K+084）之部分，管理期間為 95 年 1 月 1 日至同年 12 月 31 日止，該縣道法定管理權限業移轉予五工處，並未因 145 甲線拓寬工程第二期工程尚未完成驗收而有礙被告五工處之養護與管理，是五工處依法為管理機關，有修建、養護與管理之權責，且系爭道路之賠償義務機關亦經交通部於 96 年 1 月 16 日以交訴字第 0960000810 號函指定為被告五工處，準此，被告五工處為本件國家賠償事件之賠償義務機關自明。
- (二) 原告起訴請求被告連帶負損害賠償責任，除提出道路交通事故現場圖、診斷證明書、相驗屍體證明書外，未能舉證被害人劉○明死亡結果與路面之坑洞有相當因果關係。
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，國家賠償法第 3 條第 1 項固定有明文。惟此項前提須客觀上公有公共設施之設置或管理欠缺，倘國家對於公有公共設施之設置或管理並無欠缺，縱使人民受有損害，國家自不負賠償責任。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；管理有欠缺者，係指公共設施建造後未妥善保管，怠為修護致該物發生瑕疵而言。又人民依上開規定請求國家賠償時，尚須人民之生命、身體或財產所受之損害，與公有公共設施之設置或管理之欠缺，具有相

當因果關係，始足當之。亦即在公有公共設施因設置或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生損害者，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。（最高法院 84 年度台上字第 1004 號、92 年度台上字第 2672 號判決足參）

- 2.經查，依嘉義縣警察局民雄分局埤頭派出所繪製之道路交通事故現場圖顯示，被害人劉○明所騎乘之機車倒地處離原告所稱之「坑洞」底側長達 56.5 公尺，機車倒地後刮地痕之起點亦距坑洞底側 20.8 公尺遠，延至血跡處 14.6 公尺，延至機車倒地處長達 35.7 公尺，而現場所遺血跡亦距該坑洞 35.4 公尺遠程（ $35.7\text{m}-1.5\text{m}-19.6\text{m}+20.8\text{m}$ ），依常情該機車若係因行駛時不慎壓越坑洞以致重心不穩摔倒，人車理應跌落在坑洞附近，而非 35.4~56.5 公尺遠，刮地痕更不會離坑洞 20.8 公尺遠，故由現場相關圖繪及所遺事證均無法證實該坑洞係車禍肇事原因，且機車倒地處距坑洞約 56.5 公尺，刮地痕長亦達 35.7 公尺，顯見被害人劉○明騎乘機車嚴重超速，故被害人劉○明機車倒地致傷重死亡係屬個人駕駛行為，非因坑洞致其跌落。
- 3.而判斷管理機關之管理是否欠缺，應以管理機關於知悉後是否及時排除，倘係於例行性巡查以外之時間所發生之偶發事故，自非管理機關所得及時排除，當無設置及管理不當（管理欠缺）之問題。查本案事故發生前，被告未曾接獲民眾或相關單位通知系爭路段有坑洞，被告五工處水上工務段亦辦理數次養護巡查（95 年 6 月 26 日、29 日、7 月 3 日、6 日），均未發現系爭路段有坑洞，又依現場拍攝之「路面坑洞」照片顯示，路面坑洞周遭潮濕，按一般道路路面常因潮濕經大型車輛或違規載重車輛經過容易壓壞路面，而系爭路段於案發前二天即 95 年 7 月 8 日、9 日（恰逢星期六、日）每日落雨總量分別累積有 77.5mm 及 30.5 mm，前數日（7 月 1 日至 7 日）則均無落雨紀錄，系爭坑洞為連二日豪雨沖刷而臨時形成，屬偶發事故，且本件事故發生時點為連日豪雨之週末過後之週一上班首日清晨，對於偶然發生之坑洞、事出突然之路面瑕疵，既然不能及時注

意填補修護或設置警示標誌、標號，即難苛責養護機關有過失，另被告五工處亦未接獲通報，自無公共設施建造後未妥善保管或怠為修護致發生瑕疵，管理有欠缺之問題。

4.是以，系爭路段坑洞係因外在偶發事件即連日豪雨介入所造成，縱有金成營造公司於94年3月底級配層鋪設期間天候不佳，導致含水量過高，且級配層水分尚未完全排除即因配合宗教活動於94年4月9日、10日大甲媽祖進香活動前先行鋪設瀝青混凝土，造成因施工不善、日後路面不平均等因素，亦不必然就會形成坑洞，難認定該工程之施工瑕疵與本件事故間有何相當因果關係，進而定作人即被告嘉義縣政府未予驗收合格更與被害人之死亡結果無相當因果關係，無庸負擔共同侵權行為損害賠償責任。

(三) 本件事故並非肇因於系爭坑洞所致，而係劉○明騎乘重型機車嚴重超速行駛所肇致，已如前所述。另依道路交通事故現場圖顯示系爭路段坑洞係位於快車道，劉○明騎乘重型機器腳踏車，應依道路交通安全規則第90條及第99條規定，騎乘於靠右側之機車道，如此機車必然不會壓越系爭坑洞，然劉○明不但嚴重超速且騎乘在快車道範圍內，導致遭遇路面坑洞，與本件事故之發生顯有相當因果關係。又依據嘉義縣警察局道路交通事故照片黏貼紀錄表一照片編號3顯示，劉○明於事故發生時安全帽仍置於機車置物箱內，則劉○明於本件事故受有頭部外傷併胸部挫傷係因其超速及未戴安全帽等不當駕駛行為所致，其自身對死亡之結果亦需負責任。

(四) 被告嘉義縣政府並非僱用人，本件並無民法第188條第1項前段規定之適用。

(五) 就賠償金額方面：

- 1.原告劉葉○蓮起訴主張支出喪葬費用286,150元，惟其中由春○葬儀社出具之收據內容僅記載「喪禮全部承辦項目189,000元」，未列出細目，是否均屬喪葬之必要費用無法證明，原告應舉證證明之。
- 2.原告劉葉○蓮主張扶養費269,731元部分顯無理由。按夫妻互負扶養義務，受扶養權利者，以不能維持生活而無謀

生能力者為限。民法第 1116 條之 1 及第 1117 條第 1 項分別定有明文。查原告被繼承人劉○明為 35 年 6 月 29 日生，於 95 年 7 月 10 日 12 時 40 分死亡時已年滿 60 歲，達勞動基準法規定強制退休之年齡，已無工作或勞動能力，需受子女扶養，顯無扶養原告劉葉○蓮之能力，而原告劉葉○蓮係 38 年 6 月 17 日生，於劉○明死亡時為 57 歲，尚有謀生能力，故原告劉葉○蓮請求扶養費部分為無理由，應予駁回。

3.原告等請求各 60 萬元之精神慰撫金顯然過高，應予駁回。

4.又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，或免除之。民法第 217 條第 1 項定有明文。上開過失相抵之規定，其目的既在謀求加害人與被害人間之公平，且未將非財產上之損害除外，則於其適用上自宜賦予法官較大之權限，得不待當事人之主張而依職權適用之。本件縱認劉○明之車禍肇因於路面之坑洞，然該路段為寬 5.7 公尺道路，且該坑洞位於內側快車道，當時既非上下班時間，交通流量通暢，路邊又無車輛或障礙物，倘劉○明稍加注意車前狀況當可防避本件危險事故之發生，惟劉○明超速行駛於快車道，又未戴安全帽，難謂其自身無過失，其對於損害之發生及擴大亦與有過失，應占有九成之責任，被告主張過失相抵。

（六）並答辯聲明：原告之訴駁回；如受不利判決，願提供擔保，請准免予假執行。

三、被告交通部公路總局第五區養護工程處則以：

（一）被告並非系爭道路管理機關：

1.系爭道路於 94 年 1 月間由嘉義縣政府委託交通部公路總局第五區養護工程處自 90 年 1 月 1 日起代為管理，然案發時間該路段恰由嘉義縣政府自辦拓寬工程，該工程於 93 年 7 月 10 日開工，94 年 7 月 22 日完工，但因驗收之爭議遲至案發時間仍未完成驗收，卻已開放供民眾通行。經查，依委託管理契約第 10 條，縣道偶有拓寬之必要，委託機關得委託受託機關規劃、設計、施工，所需經費應由委託機關籌款因應，是以，縣道之拓寬以委託機關自辦為原則，在拓寬期間遇有風險，工程慣例上由能實際掌握工地安全衛生之

機關及該工程之承攬廠商負擔，則系爭路段之工地既未完成驗收，且未辦理移交接管，則應無由交通部公路總局第五區養護工程處負擔風險而為管理之理。

- 2.逢甲大學鑑定報告表示：「道路設施不良，未畫警示或填補為肇事次因」，然系爭道路為嘉義縣政府發包予營造商施作，被告五工處並非發包單位，對於道路之施工亦無指揮監督之權限，故道路設施不良部分，應不可歸責於被告五工處，如認被告五工處對於本事件之發生有過失，則被告應負較低之過失責任。

(二) 被告對系爭路段並無管理欠缺：

- 1.按國家賠償法第三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，故國家賠償法第三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 號判決意旨得資參照。本件被告之水上工務段有依規定於 95 年 6 月 26 日、29 日、7 月 3 日、6 日做平時之養護巡查，該巡查間隔已足以發現系爭路段一般性養護之所需，而於肇事時間前 7 月 8 日、9 日因當地連續下雨造成系爭路面坑洞，屬偶發事故，被告無從及時採取排除措施，且於獲知後已立即採取排除該障礙所須進行之措施，難認被告之管理有欠缺。
- 2.依證人林○銘於檢方訊問時陳述：「案發前一個禮拜的週四（95 年 7 月 6 日），我早上去上班的時候就有看到那個坑洞」，惟證人受檢方訊問時，離事故發生之時有相當時日，況且證人所陳述之日期與肇事地點連續下雨日 95 年 7 月 8 日、9 日僅相隔二日，依訴訟實務判斷，實不能完全否認證人有記憶不明確而其所見坑洞之日期與實際日期相左之可能。縱使其陳述屬實，然亦無法確認其於 95 年 7 月 6 日所

見坑洞之大小即與事故發生當時之坑洞大小相當，換言之，證人於該日所見坑洞可能僅屬輕微，尚不致構成肇事原因，嗣因7月8日、9日當地有連續下雨之情形，加以大型車輛行駛過該處之碾壓方使原有坑洞迅速擴大，故被告於同年7月6日實施例行養護巡查時，方並未將其列為修復標的，且被告之水上工務段既有依規定做平時之養護巡查，則無理由見該坑洞而不予修復之理。縱上以觀，該坑洞極應於7月8日、9日後才形成，被告既於系爭道路之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。

(三)縱認被告對系爭路段之管理有欠缺，然被害人死亡與該道路之管理欠缺亦無因果關係：

- 1.依道路交通事故現場圖所示，系爭路面坑洞係位於快車道上，而劉○明所騎乘車號L○—○號重型機車之刮地痕起點與路面坑洞距離為20.8公尺，現場所遺血跡及拖鞋亦分別距肇事坑洞35.4、36.9公尺遠，又依據目擊證人表示「當時行駛至新港鄉南崙村（新港要往雲林縣元長鄉），就看到乙部機車在我前方離我約100公尺，對方突然左右搖晃一段時間後就摔倒在地」，則依經驗法則，如被害人確因行經坑洞造成行車失控，理應無法再前進20.8公尺，故被害人摔倒應與該坑洞無因果關係。
- 2.按依國家賠償法第3條第1項請求國家賠償時，尚須人民之生命、身體或財產所受之損害，與公有公共設施之設置或管理之欠缺，具有相當因果關係，始足當之。亦即在公有公共設施因設置或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生損害者，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。最高法院84年度台上字第1004號判決意旨參照。查，臺灣省嘉雲區車輛行車事故鑑定委員會之鑑定結果雖謂被害人劉○明之死亡結果與系爭坑洞可能有因果關係，然並未進一步說明是否具「相當因果關係」，與上開判決意旨即有未合。是以，該坑洞與本件被害人之摔倒既無相當因果關係，原告即不得請求被告賠償。

(四) 被害人劉○明與有過失：

依據證人林○銘 95 年 7 月 12 日於警訊時陳述：「…對方騎乘時我不知道有無戴安全帽，對方摔倒在地時未發現有安全帽」，另依據「嘉義縣警察局道路交通事故照片黏貼紀錄表—照片編號 3」顯示，被害人劉○明於事故發生時安全帽仍置於機車置物箱內，故於事故發生當時被害人劉○明未戴安全帽。再者，系爭道路為設有快慢車道之道路，速限 50 公里，該路面坑洞係位於快車道上，從被害人騎乘之機車所造成之刮地痕長達 35.7 公尺可推斷被害人於事故發生前有超速行駛之情形，且肇事當時為白天，視距良好，若非被害人車速過快，並顯未注意車前狀況，當不致有此事故發生。依道路交通安全規則第 99 條第 1 項「機器腳踏車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛」規定，被害人既有行駛於快車道及超速等情，且發生事故未戴安全帽，則被害人對於損害之發生係其超速及未戴安全帽等不當駕駛行為所致，自與有過失，被告爰依民法第 217 條為過失相抵之主張。

(五) 再就損害賠償範圍部分：

- 1.原告劉葉○蓮請求扶養費部分：原告為被害人之配偶，依民法第 1114 條及第 1117 條之規定，仍須以不能維持生活，且無力謀生者為限，始有受他方扶養之權利，此有最高法院 63 年度第 6 次民事庭決議、臺灣高等法院暨所屬法院 67 年度法律座談會民事類第 2 號、(70)廳民一字第 0649 號等可資為據，故原告自應依民事訴訟法第 277 條之規定舉證證明其不能維持生活且無力謀生。
- 2.原告請求殯葬費用 286,150 元部分：原告於國家賠償請求書中僅請求賠償殯葬費用 153,200 元，與本件請求金額竟相差 132,950 元，原告應舉證說明其差異之理由。又原告劉葉○蓮出具春○葬儀社之收據內容僅記載「喪禮全部承辦項目 189,000 元」，未列出細目，是否均屬喪葬之必要費用無法證明，原告應舉證證明之。

3.原告請求精神慰撫金部分：按精神慰撫金之請求，應依兩造身份、地位、經濟狀況，並被害人所受痛苦之程度，與其家屬之關係暨其他一切情事為之。查原告劉葉○蓮所請求之精神慰撫金即有過高之嫌，而原告劉○華、劉○圻、劉○麟身為劉○明之子女，縱使內心痛苦不已，然其哀傷程度是否可與原告劉葉○蓮相衡，而請求相同數額之精神慰撫金，更有疑義，爰請求鈞院於認被告應負賠償責任時，於合理範圍內酌減原告等人請求之慰撫金數額。

四、兩造不爭執事項：

- (一) 原告劉葉○蓮之夫劉○明於 95 年 7 月 10 日上午 6 時許騎乘車號 L○—○ 重型機車，沿縣道 145 甲線道路，由南往北行駛（新港往元長方向），途經新港鄉南崙村南崙子 32 號橋上埤頭 62A 電桿前摔倒，送醫後不治死亡。
- (二) 本件事故發生時，系爭道路於上開路段附近有一坑洞，而系爭道路係由被告嘉義縣政府委託被告交通部公路總局第五區養護工程處負責養護。
- (三) 系爭道路由嘉義縣政府委託交通部公路總局第五區養護工程處管理期間該路段由嘉義縣政府自辦拓寬工程，已完工但未完成驗收。
- (四) 被告交通部公路總局第五區養護工程處於 95 年 6 月 26 日、29 日、7 月 3 日、6 日有做平時之養護巡查。

五、按賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾三十日不開始協議，或自開始協議之日起逾六時日協議不成立時，請求權人得提起損害賠償之訴，國家賠償法第 11 條第 1 項前段定有明文。本件原告因認被告對於系爭路段未善盡修建、養護之責，致使訴外人劉○明於騎經該處時壓越坑洞後彈起，重心失控而摔倒受傷、不治死亡，原告已於 95 年 9 月間向被告嘉義縣政府及交通部公路總局第五區養護工程處提出國家賠償請求，惟被告交通部公路總局第五區養護工程處於 95 年 10 月 30 日以五工法賠字第 0951002159 號函、被告嘉義縣政府交通局於 95 年 10 月 24 日以嘉縣交行字第 0950015700 號函拒絕賠償，此有原告提出上開函文影本二份在卷可憑。揆諸首開說明，原告提起本訴，程序上並無不合，合先敘明。

六、本件之爭點厥為，被告是否為本件國家賠償之義務機關？劉

○明騎機車摔倒受傷並因而死亡是否為系爭坑洞所致？有無相當因果關係存在？兩造各執一詞，本院經查：

（一）被告均為國家賠償之義務機關：

- 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，國家賠償法第3條第1項定有明文。是賠償義務機關之認定，依同法第9條第2項規定，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關，其所稱管理機關，應指法律所定之管理機關或依法律代為管理之機關而言。
- 2、本件事故發生路段為縣道145甲線，依公路法第3條規定：「本法所稱公路主管機關：在中央為交通部，在直轄市為直轄市政府，在縣（市）為縣（市）政府。」同法第6條第2項規定：「縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。」足見被告嘉義縣政府為該路段之主管機關。再參諸法務部89年律字第002398號函釋：「……其所稱『管理機關』，應指法律所定之管理機關或依法律代為管理之機關而言。……縱有縣政府委鄉（鎮、市）公所養護之事實，應屬行政官署內部權責委任事項，……應以法定管理機關縣政府為賠償義務機關，俾符合國家賠償法第9條之立法精神。」及最高法院78年度臺上字第588號判決意旨：「道路雖係鄉道，然依公路法第6條第3項規定，縣鄉道由縣公路主管機關管理。縣公路主管機關即縣政府為同法第3條所明定。另依臺灣省鄉道公路工程管理辦法第16條、及公路修建養護管理規則第6條規定，縣政府對所屬鄉道公路應負責養護、規劃及修建，上訴人不得以上開道路係委託豐原市公所管理而免負賠償責任。」等語，益證被告嘉義縣政府為該路段之主管機關無訛。
- 3、被告嘉義縣政府主張系爭路段已於94年11月與被告五工處訂有「九十五年度嘉義縣縣道公路委託管理契約書」，委託該處管理縣道145甲線於嘉義縣境內土庫一中庄線（10K+856～13K+084）之部分，管理期間為95年1月1日至同年12月31日止，為被告五工處所不爭執，並有上開契約書

一份在卷可稽。又「上訴人管理之該路段既留有坑洞未能及時修補，又未設置警告標誌，足以影響行車之安全，已不具備通常應有之狀態及功能，即係公共設施管理之欠缺，被上訴人因此受有身體或財產之損害，依國家賠償法第3條第1項之規定，國家應負賠償責任，依同法第9條第2項之規定以管理機關之上訴人為賠償義務機關。損害之原因，縱係由於臺灣省自來水公司南區工程第三工務所挖掘路面所致，倘認該公司應負其責任，依同法第3條第2項之規定，上訴人對之有求償權，並不因而可免除上訴人對被上訴人之賠償義務。」（最高法院73年度臺上字第3938號判例意旨參照）。則本件車禍縱係發生於被告嘉義縣政府委託被告五工處管理期間，被告嘉義縣政府與五工處均屬管理機關，應可認定。

（二）系爭坑洞與劉○明騎機車摔倒死亡並無相當因果關係存在：

- 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，國家賠償法第3條第1項固有明文。惟人民依上開規定請求國家賠償時，尚須人民之生命、身體或財產所受之損害，與公有公共設施之設置或管理之欠缺，具有相當因果關係，始足當之。而所謂相當因果關係，係以行為人之行為所造成之客觀事實，依經驗法則，可認通常均可能發生同樣損害之結果而言，如有此同一條件存在，通常不必皆發生此損害之結果，則該條件與結果並不相當，即無相當因果關係。是以，在公有公共設施因設置或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生損害者，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（最高法院90年度台上字第772號、84年度台上字第1004號判決意旨參照）。
- 2、次按駕駛人駕駛汽車，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從交通指揮人員之指揮；機器腳踏車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路

應在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路應在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。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。道路交通安全規則第 90 條、第 99 條第 1 項第 2 款、第 94 條第 3 項分別定有明文。

- 3、本件車禍雖發生於 95 年 7 月 10 日上午 6 時許，依該時段尚屬白晝，往來視線應仍充足，且依警繪之現場圖，肇事路段為雙向車道，劉○明所騎乘之機車距離坑洞約 56.5 公尺，機車倒地後之刮地痕起點距坑洞 20.8 公尺，現場所遺血跡及拖鞋分別距離坑洞 35.4 公尺、36.9 公尺，衡情設若劉○明之機車，因行駛不慎壓過該坑洞致重心不穩摔到在地，人車理應跌落在坑洞附近，而非 35.4、56.5 公尺，刮地痕更不會離坑洞 20.8 公尺遠。系爭機車刮痕距坑洞 20.8 公尺，刮痕長度 35.7 公尺，坑洞最大深度不小於 10 公分（參見逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心肇事鑑定案件意見書），須多大時速始可造成連車帶人飛躍 20.8 公尺著地後，又刮地長達 35.7 公尺始靜止，對此參照一般公路汽車煞車距離、行車速度對照表，即使時速 80 公里車速，煞車距離也僅 30 公尺而已，75 公里時速煞車距離也僅 26.2 公尺，而本件車禍如係先飛躍 20.8 公尺，刮痕長度為 35.7 公尺，劉○明是否可能僅因騎入坑洞造成本件車禍，已非無疑。
- 4、經查，坑洞之位置位在內側快車道，而機車刮地痕亦在快車道上，血跡及拖鞋分別距離分向線 0.4 及 1.3 公尺，機車倒置於快車道與慢車道之界線上，此有道路交通事故現場圖及照片四禎在卷可稽。則依經驗定則及交通規則，騎乘機車原則上應行駛機車專用道，如果行駛汽機車共用道，則應儘靠右行，此乃駕駛人所應知及奉行，而劉○明當無不知之理，竟違反道路交通安全之規定，騎乘機車於快車道上，且未充分注意車前狀況，致生本件車禍，尚無法證實系爭坑洞係本件車禍肇事原因。
- 5、證人陳○助證稱：「（95 年 7 月 10 日是否目擊系爭車禍發生？）農曆 6 月 15 日我是在被害人的對面車道，我有剛好目擊被害人摔下去，當時在被害人摔下去之前好像是柏油

還是什麼情況讓他有打滑的狀況，當時他人摔下去機車還繼續往前滑行，我就趕快下車查看，並且告訴村長請他廣播車號。」、「（被害人是否有戴安全帽？）有，當時他有戴，我可以確定，因為當時他的安全帽還有損壞。」、「（是否有注意到被害人的車速？）以我的感覺應該沒有很快。」、「（被害人是騎在快車道還是慢車道？）以我的感覺他當時應該是騎在慢車道。」、「（你是否注意到系爭坑洞？）有，且被害人是因為騎過坑洞有陷下去才打滑摔倒，我看得很清楚。」、「（是否在很遠的距離之前就看到被害人？）對，且被害人跌倒前離我的距離就已經很近，所以我很清楚看到他因為坑洞而陷下去，當地的橋是平的，所以我有看到被害人在橋頭的情形。我有看到被害人的安全帽是戴在頭上，跌倒的時候才掉的，那條路我常走，當地是兩個車道，我是騎在慢車道，但是就被害人那邊因為視線沒有阻礙，我還是可以看得很清楚，當時我正要上橋，被害人是 在橋的另一頭，被害人是先到坑洞後有搖晃一段距離才摔在地上，當時人是摔下去，車子還滑出去一段距離。」；證人林○銘則證稱：「（95 年 7 月 10 日是否親眼目睹系爭車禍發生經過？）有，我在被害人後方超過 100 米，看到被害人機車左右上下跳動然後倒地。」、「（是否注意到被害人倒地原因？）雖然距離很遠，但以我的判斷機車會如此跳動應該是有坑洞。」、「（當時被害人騎在快車道還是慢車道？）我不確定，我自己是開車在快車道，被害人是其在我正前方，但是因為距離蠻遠的，所以不一定是在快車道。」、「（被害人有無戴安全帽？）跌倒之前我沒有看到。」、「（在你前方除了被害人車輛外有無其他車輛？）我這個車道是我第一個到，但對向車道還有他車到。」、「我每週至少走系爭路段 2 次，那段路應該完工很久了，系爭坑洞在車禍發生之前就有看過，可能是因為雨水沖刷造成。」（見本院 96 年 5 月 17 日言詞辯論筆錄）。證人陳○助及林○銘均係現場目擊車禍發生之經過，就劉○明機車是否行駛在快車道或慢車道？劉○明有無戴安全帽？兩人之證述竟不相同？其證

言之真實性已非無疑。又互核前揭 4 之說明，劉○明應係行駛於快車道，則證人陳○助所證稱，劉○明是行駛在慢車道云云，顯然與事實相違，足證，陳○助證稱被害人是因為騎過坑洞有陷下去才打滑摔倒云云；林○銘證稱以我的判斷機車會如此跳動應該是有坑洞云云，均係個人推測之詞，均尚不足據以證明本件車禍係肇因於路面坑洞。

6、本件肇事責任，經本院囑請臺灣省臺南區車輛行車事故鑑定委員會鑑定，雖據該會以 96 年 2 月 1 日嘉雲鑑 950872 字第 0965800348 號函覆鑑定意見略以：「劉○明駕駛普通重機車，行經肇事地點未妥設警示設施之坑洞路面時，顯未注意車前狀況，致輾壓路面坑洞路後，操控不穩，倒地滑行肇事之可能性較大」等語。惟經本院囑請逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心鑑定車輛肇事責任，該中心於 96 年 11 月 26 日製有行車事故鑑定報告書略稱：「一、機車駕駛超速、未戴安全帽，白天視距良好，應負肇事主因。二、道路設施不良，未畫警示或填補為肇事次因。」等語。惟本件路面坑洞之面積與深度，對機車之行使安全雖有影響，惟因肇事時、地為晴天、日間自然光線、直路路段，該坑洞之存在，駕駛人應非無法預見，且坑洞之位置並非位於機慢車道內，則該坑洞之存在與本件車禍之肇生，難謂有客觀上之相當因果關係。

七、縱上所述，原告未能舉證證明劉○明騎機車摔倒受傷並因而死亡，與系爭坑洞間有何相當因果關係。是以，本件被告嘉義縣政府及交通部公路總局第五區養護工程處雖為本件管理養護機關，然本件車禍之發生與系爭路段上存有坑洞間並無相當因果關係，已如前述，原告請求被告應連帶給付原告劉葉○蓮 1,155,881 元，給付原告劉○華、劉○圻及劉○麟各 600,000 元，及自起訴狀繕本送達之翌日（即 95 年 11 月 28 日）起至清償日止，按年息 5% 計算之利息，即屬無據，應予駁回。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法與舉證，均無礙勝負判斷，爰不一一論列，附此敘明。

九、本件原告既因訴無理由而受敗訴判決，其假執行之聲請即失

所依據，應併予駁回。

十、據上論結，本件原告之訴為無理由，依民事訴訟法第 78 條，
判決如主文。

中 華 民 國 97 年 3 月 31 日

民事第一庭法 官 柯月美

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。

中 華 民 國 97 年 3 月 31 日

書記官 李文政

資料來源：臺灣嘉義地方法院民事裁判書彙編（97 年版）第 117-138 頁