

裁判字號：臺灣桃園地方法院 95 年度國字第 23 號 民事判決

裁判日期：民國 96 年 04 月 30 日

案由摘要：國家損害賠償

臺灣桃園地方法院民事判決

95 年度國字第 23 號

原 告 葉○○

葉○純

葉○妃

葉○宜

葉○佩

程○○

前列六人共同

訴訟代理人 傅雲欽律師

被 告 桃園縣政府

法定代理人 朱○○

訴訟代理人 陳○○

邱○○

被 告 交通部公路總局第一養護工程處

法定代理人 陳○○

訴訟代理人 劉楷律師

複代理人 林凱律師

藍健瑋律師

被 告 交通部台灣區國道新建工程局

法定代理人 邱○○

訴訟代理人 何○○

上列當事人間請求國家損害賠償事件，於民國 96 年 4 月 17 日言詞
辯論終結，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、本件原告起訴主張：

(一)被害人葉程○○於民國 92 年 6 月 28 日下午 5 時 40 分許，騎乘車牌號碼 EWB-809 號輕型機車，沿桃園縣龍潭鄉大昌路 2 段（即縣道 113 號乙線），由南向北往中興路方向行駛，途經北部國道第二高速公路（下稱 3 號國道）龍潭交流道南下出口匝道旁時，因車道突由 4 線道縮減為 2 線道，且無設置車道縮減標誌、說明其距離之附牌及路寬變更線，適有同向由加害人彭光輝所駕駛車牌號碼 791-QP 號預拌混凝土大貨車行經該出口匝道旁時，被害人葉程月因閃避不及，致前開大貨車右後輪與被害人葉程○○前開機車左側車身發生擦撞，導致被害人葉程○○連人帶車倒地，遭前開大貨車之右後輪輾過被害人葉程○○之頭部，造成被害人葉程○○受有顱骨破裂併腦實質脫出當場死亡。

(二)按車道或路寬縮減應於同向多車道或路寬縮減路段將近之處，設車道或路寬縮減標誌，用以促使車輛駕駛人注意前方車道或路寬將縮減之情況。行駛速率較高路段得增設本標誌於車道或路寬縮減路段之前，並應設附牌說明其距離，使車輛駕駛人預知前方尚有多少距離處車道或路寬將縮減；又路寬縮減或車道減少應設路寬變更線，用以警告車輛駕駛人路寬縮減或車道數減少，應謹慎行車，並禁止超車。其線型為雙黃實線或黃虛線與黃實線，線寬與間隔均為 10 公分。路面由寬而窄之間，以「緩和區間線」連接之。緩和區間線兩端須加繪直線，路寬縮減起點端直線長度至少為安全停車視距；路寬縮減終點端直線長度至少為 20 公尺。本標線應配合設置車道縮減標誌，道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱交通標誌設置規則）第 28 條第 1 項、第 2 項、155 條第 1 項、第 2 項、第 3 項分別定有明文。查系爭路段，由南向北往中興路方向，3 號國道龍潭交流道北上出口匝道旁之車道本為 4 線道，惟往前行約 100 公尺經過高速公路陸橋下至該交流道南下出口匝道旁之路段，突縮減為 2 線道。因系爭路段交通流量頗大，加以車道縮減，依前開規定，車道縮減路段本應設置車道縮減標誌、說明其距離之附牌及路寬變更線，以促使車輛駕駛人注意前方車道將縮減之情況而未設置，致車輛

常發生碰撞情事。

(三)次查系爭路段原因為 2 線車道，惟因與 3 號國道龍潭交流道交岔之故，而需與該交流道北上出口匝道、南下右轉出口匝道及左轉入口匝道交會。為使該 3 條出入口匝道與大昌路交會，被告交通部台灣區國道新建工程局（下稱國工局）在設計上，除南下左轉入口匝道採交通號誌控管外，其餘北上出口及南下右轉出口 2 條匝道均採以緩衝車道併入大昌路之方式交會，且該 2 條匝道之緩衝車道均屬過短，前者僅留有 100 多公尺，後者更少。因該緩衝車道長度不夠，致其寬度勢需急遽縮減至零，加以在南下出口匝道與大昌路交會處旁之緩衝車道上劃設機車停等區線（俗稱機車暫停格）不當，致大昌路上之機車如遇交通號誌為紅燈時，均會向右偏移到南下出口匝道之緩衝車道上之機車停等區線暫停，迨至綠燈起步時，因緩衝車道遽減，造成緩衝車道上之車輛與原大昌路外側車道上之車輛爭道擠壓，被害人葉程○○即在此情況下，騎乘前開機車行駛於系爭車道外側上，一方面要受右方匝道下來之車輛擠壓，另一方面又要受原大昌路內側車道之車輛擠壓，可謂險象環生。縱於大昌路連接進入北上出口匝道前方 300 公尺處，設有交通標誌載明「多事故路段，請減速慢行」等標語，惟稍有不慎，即仍可能發生類似本件車禍事故，此亦為系爭路段時常發生車禍之原因，足見緩衝車道寬度急遽縮減係不當之設計。倘將進入南下右轉出口匝道旁前之系爭車道上之安全島設施拆除，拓寬改為道路，使北上出口匝道之緩衝車道寬度不致縮減，而與南下右轉出口匝道之緩衝車道接連，即可消除北上出口匝道之緩衝車道寬度驟減，車輛爭道之問題。

(四)經查，本件車禍發生地點係在縣道 113 號乙線與 3 號國道龍潭交流道南下出口匝道範圍內。縣道 113 號乙線係由被告桃園縣政府設置，轉由被告交通部公路總局第一養護工程處（下稱養工處）管理；而 3 號國道龍潭交流道出口匝道係由被告國工局設置，經被告桃園縣政轉交被告養工處管理，依國家賠償法第 3 條第 1 項規定，被告未於系爭車道減縮路段設置車道縮減標誌、說明其距離之附牌及路寬變更線，自屬設置及

管理上均有所欠缺，因而導致被害人葉程○○死亡及財產損害，自應負連帶損害賠償責任。

(五)被害人葉程○○死亡時，遺有配偶即原告葉○○；女兒即原告葉○純、葉○妃、葉○佩、葉○宜；母親即原告程○○。被害人葉程○○於44年3月1日出生，卻因遭前開大貨車之右後輪輾過頭部，慘死於路，死亡時未滿50歲，原告悲痛莫名，尤其原告葉○○頓失愛妻，更是哀傷。被告應連帶賠償原告損害，而因原告葉○○本欲請求慰撫金新台幣（下同）240萬元，扣除已獲強制汽車責任保險金140萬元後，尚得與原告葉○純、葉○妃、葉○佩、葉○宜、程○○各請求慰撫金100萬元。為此，爰依侵權行為之法律關係，提起本件訴訟，並聲明：被告應連帶給付原告葉○○、葉○純、葉○妃、葉○佩、葉○宜、程○○各100萬元，及均自95年6月28日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

二、被告桃園縣政府則以：肇事路段業已於92年12月31日委託公路總局第一區養護工程處自93年1月1日起至93年12月31日止代為養護桃園縣政府轄區內縣道公路，依雙方訂定契約第十二條約定如有發生國家賠償事件，應由受委託機關概括負責，伊非為賠償機關等語，資為抗辯，並聲明：駁回原告之訴。

三、被告養工處則以：

(一)查縣道113號乙線部分，全線均為雙向4線車道，亦即單一方分內、外2線車道，而未達3號國道龍潭交流道陸橋下前一直係單向2線車道，到達陸橋時因右側遇北上出口匝道，故將該匝道延伸設置一緩衝車道，以減少北上出口匝道車流與大昌路2段由南向北車流之衝突點。本件原告所稱之4線車道，實為縣道113號乙線同方向2線車道外，另自行加上自3號國道龍潭交流道匝道出口匯入主幹道之緩衝距離車道，及主幹道車輛左轉進入交流道南下匝道之專用車道，此該2條車道之設置皆係高速公路交流道進出口必備，作為緩衝並專供進出交流道之汽車所使用，非屬平面道路同向直行車道。被害人葉程○○沿大昌路2段由南向北行駛之路段，其全線僅有內、外2線車道，前述緩衝距離及專用車道，皆非供平面

道路直行車所使用，自不屬於縣道 113 號乙線之同向直行車道。另由大昌路 2 段由南向北通過陸橋抵達交通號誌時，可左轉進入南下匝道，為避免左轉車輛阻礙後方車流，故左側再增設左轉專用道，因此通過陸橋後，抵達交通號誌前，即再成為 4 線車道，而通過交通號誌後，除 2 線主幹道外，最右側北上出口匝道之緩衝車道再繼續延伸約 60 公尺，以利緩衝車道上之車輛順利併入主幹道。而本件車禍發生原因係加害人彭光輝駕駛前開大貨車，沿大昌路 2 段由石門往龍潭方向行駛，並非係從高速公路下交流道之車輛，乃加害人彭光輝與被害人葉程○○均係行駛在緩衝車道終點後之主幹道之外側車道上，已接近槽化線，既未行駛在緩衝車道上，則本件車禍發生碰撞之原因即與緩衝車道之設置無關，更與緩衝車道之終點前是否設置車道減縮標誌乙節無關。換言之，縣道 113 號乙線於本件車禍肇事路段處確係 2 線車道，並無車道縮減之情形，被告養工處作為該路段之管理機關，無從設置車道縮減標誌、說明其距離之附牌及路寬變更線。

- (二)按車道、路寬縮減標誌，用以促使車輛駕駛人注意前方車道或路寬將減縮之情況，設於同向多車道或路寬縮減路段將近之處，右側縮減用「警 8」，左縮減用「警 9」。行駛速率較高路段得增設本標誌於車道或路寬縮減路段之前，並應設附牌說明其距離，使車輛駕駛人預知前方尚有多少距離處車道或路寬將縮減；行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，行車時速不得超過 50 公里。但在未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過 40 公里，交通標誌設置規則第 28 條第 1 項、第 2 項、道路交通安全規則第 93 條第 1 項第 1 款分別定有明文。依交通標誌設置規則第 28 條第 2 項規定，既在行駛速率較高之路段「得」增設車道、路寬減縮標誌，即便係車輛行駛速率較高之路段，被告養工處對於是否有增設車道、路寬減縮標誌之必要性乙節，仍有憑藉專業判斷依法裁量之空間，屬行政機關之裁量權限。況且，本件車禍發生地點為大昌路 2 段，該路段之限速為時速 40 公里，相當於一般設有快慢車道分隔線之慢車道速限，顯非行駛速率較高路段

，則被告養工處對於該路段並無必須增設車道、路寬縮減標誌之義務。

(三)依交通部頒布之交通工程手冊第 3.2.2 條規定，標誌僅設於實際需要之地點，尤其在特定地點或特定時間上有特殊規定之處，禁制與警告標誌應慎重使用，以免濫用而失去其權威性，但指示標誌可從寬設置。而車道、路寬縮減標誌之設置位置，依常理通常係設置在道路突受地形地物影響（如山壁、懸崖、施工等障礙），而必須縮減原有路寬或車道之處，由於此種情況容易影響行車安全，故必須設置警告標誌用以提醒用路人注意，惟 3 號國道龍潭交流道系統所設置之緩衝車道（即輔助車道），其目的僅係為加強行車安全，避免行車之衝突點，並非有任何道路障礙，與前述應設立警告標誌之情況並不相同，故無設置警告標誌之必要。

(四)未按行車起駛前應顯示方向燈，注意前後左右有無障礙或車輛行人，並應讓行進中之車輛行人優先通行，道路交通安全規則第 89 條第 1 項第 6 款定有明文。本件車禍發生原因，依鈞院 93 年度壠交簡字第 1781 號刑事判決認係加害人彭光輝駕駛前開大貨車在停車後起步前行時，未遵前開規定，而非在行駛中變換車道肇事，其過失情節要與設置車道縮減標誌、說明其距離之附牌及路寬變更線無因果關係。基上，本件車禍發生既無法歸責於被告養工處，伊自無須就被害人葉程月雪之死亡及財產損害負賠償之責等語，資為抗辯，並聲明：駁回原告之訴。

四、被告國工局則以：

(一)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；依第 3 條第 1 項請求損害賠償者，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關；縣道、鄉道由縣（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：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府，國家賠償法第 3 條第 1 項、第 9 條第 2 項、公路法第 6 條第 2 項、第 3 條分別定有明文。查本件車禍發生地點係在桃園縣

113 號乙線縣道上，依公路法第 6 條第 2 項、第 3 條規定，被告國工局非屬賠償義務機關，自不符國家賠償法求償之要件。又公路主管機關為公路設置及管理機關，與國道緩衝車道設計及施工單位，二者顯有不同，亦即縣道上之設施或標誌設計或施工，並不會改變法律上明定公路主管機關為設置及管理機關之行政管轄權責，被告國工局既非公路主管機關，自非屬國家賠償法第 9 條第 2 項之賠償義務機關。另適用國家賠償法第 3 條第 1 項規定，須國家設置公有公共設施有欠缺、瑕疵時，國家始負損害賠償責任。查本件原告於 95 年 6 月 27 日向被告國工局請求國家賠償時，主張被告國工局之責任事由在於應設置而未設置「車道縮減標誌」，並非主張設置上有欠缺，嗣於 96 年 3 月 22 日本件訴訟審理中增列理由為系爭路段設計不當部分，因未踐行國家賠償法第 10 條第 1 項、同法施行細則第 17 條應先以書面向賠償義務機關請求之規定，應不得主張，故原告之主張與國家賠償法第 3 條規定設置或管理有欠缺不符，原告之訴並無理由。

(二)次按「設置」與「設計」二者在法律上之概念亦有不同，設置機關當係指法定有權設置之機關，例如公路，應指公路法第 3 條、第 6 條之主管機關才有權設置及管理，亦係有權宣布或公告公共設施供公眾通行之機關，在尚未供公眾通行之前，尚非屬公有公共設施（行政院 71 年 7 月 20 日 71 台法字第 12226 號函釋參照），且依法務部 89 年 4 月 25 日（89）法律字第 014091 號函釋，認賠償義務機關之認定，應以實際上已否行使該公共設施之管轄為其標準。另依同部 85 年 8 月 27 日（85）法律決字第 21948 號函釋，認國家賠償法第 3 條第 1 項有關公有公共設施侵權行為之成立要件為：(一)須公有（或公役地）之公共設施。(二)須該公共設施之設置或管理有欠缺。(三)須人民之生命、身體或財產受損害。(四)須該項損害與公共設施設置或管理之欠缺具有相當因果關係。至公路（包括國道、縣道或其他道路）之設計或施工，所涉範圍相當廣泛，包括路線規畫、地形限制、道路線型、地面厚度、材質、行車舒適度、速限、車道寬窄、施工技術、耐用年限等，並需配合現有車輛工業之發展及當地現況，例如道路寬窄、坡度

、地質、人口密集度、車流量等，複雜之程度當須由公路工程設計之專業工程師判斷或法規規範始得為之。若僅從單一個案之交通事故，即認係設計不當，對於設計單位或管理機關而言，似嫌率斷。況有關公路之設計，目前政府機關大抵均依政府採購法規定，發包予私人機構辦理。經查，系爭路段道路包括龍潭交流道緩衝車道及縣道 113 號乙線之設計單位均為財團法人中華顧問工程司，發包簽約機關為交通部台灣區國道高速公路局（下稱高公局），被告國工局既非招標簽約機關，亦非設計單位，自不符原告所指設置或設計機關。而施工單位為中華工程股份有限公司，被告國工局亦非實際施工單位，僅代理高公局、被告桃園縣政府監督承包廠商工程設計、施工計畫之施行，屬於行政機關間之內部分工，俟工程完成後，國道部分則移交高公局接管，縣道部分則移交被告桃園縣政府接管，至於接管後之通車供公眾通行與否或如何管理（包括速限或標誌設置），均非被告國工局之權責。又依行政程序法第 11 條第 1 項、5 項規定，行政機關之權限均係以法規為依據，不得任意設定變更，此亦即為管轄恆定原則，故公路法既有明文規定公路主管機關，則被告國工局雖曾為監督公路工程之設計、施工單位，然並不影響法律上明定行政機關之管轄權責。

(三)縱認本件車禍肇事路段為被告國工局所施工，惟該路段業於 86 年 10 月 20 日由被告國工局移交被告桃園縣政府接管，迄今已近 10 年，且依法務部 73 年 10 月 8 日（73）法律字第 11914 號、85 年 11 月 26 日（85）法律字第 30105 號函釋、被告國工局暫行組織規程第 2 條規定，被告國工局均非公路法所定主管機關或管理機關，縱依交通標誌設置規則第 5 條規定，亦非縣道 113 號乙線道路之公路主管機關或警察機關，則縣道 113 號乙線道路之管理機關對於該道路之設置或管理有欠缺，致請求權人因而受有身體或財產之損害時，依同部 86 年 5 月 14 日（86）法律字第 13599 號函釋，自應由管理機關為賠償義務機關。如經確定賠償義務機關後，其他非賠償義務機關即非爭訟主體，依同部 90 年 12 月 4 日（90）法律字第 000745 號函釋，自宜請原告撤回對於其他非賠償義務機關之訴訟。

(四)第按現行有關設計錯誤之訴訟實務上，依臺灣高等法院 88 年度上更(二)字第 201 號判決意旨，如毀損高速公路標誌設施時，係由高公局為損害賠償之權利人，反面推知如因主張設置與否或設計錯誤而受有損害時，依法務部 77 年 6 月 1 日 (77) 法律字第 9109 號行政函釋，自以高公局為賠償義務機關，此乃行政管轄之必然關係。而系爭路段道路究屬國道或縣道，依同部 91 年 4 月 2 日法律字第 0910011653 號、91 年 7 月 25 日法律字第 0910028678 號函釋，認係屬事實認定問題，且於交流道附近發生之交通事故，應以高公局或縣(市)政府為賠償義務機關。故本件原告如主張縣道未設標誌或設計不當部分，依同部 78 年 3 月 20 日 (78) 法律字第 5226 號函釋，認應屬縣道主管機關即被告桃園縣政府之權責，及為國家賠償義務機關。退萬步而言，縱認亦屬國道主管機關之權責，則因被告國工局自始非國道主管機關，而應以高公局為賠償義務機關。

(五)再按本規則(指交通標誌設置規則)依交通管理處罰條例第 4 條第 2 項規定訂定之；駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮；前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部訂之，交通標誌設置規則第 1 條、道路交通管理處罰條例第 4 條分別定有明文。可知交通標誌設置規則係為具體化人民應遵守之道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定始由國家訂定，故同設置規則之規範意旨係課予人民遵守國家所設置交通標誌、標線或號誌之義務，而非課予國家應設置特定交通標誌、標線或號誌之義務。因此，同設置規則第 28 條規定不僅未課予國家設置車道或路寬縮減標誌之義務，亦不具保護特定人生命、身體、財產等權利之規範意旨，原告充其量僅因路段設置縮減標誌而受有反射利益，且該反射利益並非法律上之利益。原告主張被告國工局在系爭車道路段應設置而未設置車道縮減標誌，損害其權利云云，洵無理由。又標誌、標線、號

誌等安全設施應否設置或如何設置，公路主管機關自可本其專業，依據道路調查、幾何條件、路況、交通量及週邊環境等條件分析後，斟酌國家財政負擔，裁量決定之，亦即，公路主管機關對於交通設施之設置與否，應有判斷餘地及裁量權限，基於憲法上權利分立原則及交通事務具有高度技術性之事務本質，司法機關應尊重其判斷。本件原告主張緩衝車道過短，須加長緩衝車道長度，不僅毫無任何法規依據，被告桃園縣政府、國工局亦無作為義務，原告更非受保護之特定第三人。況且，縣道 113 號乙線道路全線自起點至終點為止，未有車道縮減或增減車道數之情形，故無須設置車道縮減標誌之必要，原告有無反射利益，尚有疑義，遑論有損害原告何種法律上之權利或利益。

(六)本件車禍發生前，系爭路段車道並無因所謂未設置縮減車道標誌而發生車禍事故之紀錄，亦該路段縱未設車道縮減標誌，通常亦不會導致車禍之發生，故系爭路段車道有無設置車道縮減標誌與本件車禍之發生，欠缺相當因果關係。而原告本件提出桃園縣大昌路沿線交通事故件數統計表，係由原告片面製作，被告國工局否認其真實性。縱認該統計表上所載之數據為真，然該統計資料並無顯示車輛事故與本件車禍地點是否為同一，亦無顯示車輛事故係因未設置警告標誌或道路設計不當所致。

(七)本件原告所指 3 號國道龍潭交流道出口匝道緩衝車道併入縣道之設計不當爭執云云。查該道路係於 74 年間設計完成，依高速公路設計準則、施工標準規範、交通工程規範、公路路線設計標準規範、公路橋樑工程設計規範及道路標誌標線號誌設置規則等工程標準及規範設計而成，原告如主張道路設計不當，須先指出系爭路段之設計，違反何項工程標準及規範，如未能指出違反之法規，則行政機關依法行政，應無違法或不當可言。若如原告所指設計不當，係指施工標準或規範之不當，則屬法規訂定或修正之立法問題，亦即是否增設或變更標誌或更動道路路寬或路線線型屬公法事項，應循公法行政爭訟制度處理。查系爭路段道路在設置或管理上並無欠缺，損害之發生純粹係外力所致（即前開機車與大貨車擦

撞），亦即為本件車禍直接發生損害之原因，與公共設施之設置或管理並無相當因果關係。而通常擦撞之原因，多為交通事故雙方或其中一方，未遵守道路交通安全規則所致，且從現行道路實務中，車道縮減或變更隨處可見，尤以車流繁忙之路段至多。經查，被害人葉程○○為桃園縣龍潭鄉鄉民，應係經常行駛系爭路段，對於該路段行車速率限制、車道變化、地形地物，當知之甚詳，會發生本件車禍，似決非國道緩衝道與縣道合併設計不當之故。況以本件車禍肇事地點而觀，恰在系爭路段道路主線上，一般緩衝車道理應係由高速公路下來之車輛行駛，且原設計之緩衝車道從3號國道高速公路龍潭交流道陸橋下起算即已超過900公尺長，如以車禍肇事地點之限速40公里計算，車程時間約需1分半鐘，因速限甚低，車輛間之安全措施容易掌控，如被害人葉程○○遵守交通規則，殊難想像緩衝車道會造成交通事故之主因。

- (八)末按有關非財產上損害之慰撫金數額，究竟以若干為適當，應斟酌當事人身分、地位、職業、教育程度、財產及經濟情況（最高法院86年度台上字第511號、92年台上字第1262號判決可參）。原告並未敘明前述情況，逕而提出原告每人各100萬元之慰撫金求償，實屬無據。退萬步而言，縱認被告國工局仍應賠償原告慰撫金之損害，依民法第216條之1損益相抵原則規定，除原告葉○○自承本件請求慰撫金額已扣除自強制汽車責任保險獲得140萬元保險金之理賠外，並應將自加害人彭光輝處求償或和解之金額扣除。再縱認被告國工局之公有公共設施之設置有所欠缺，而應負國家賠償責任，該國家賠償責任之債務與加害人彭光輝所負之侵權行為損害賠償責任，依臺灣高等法院高雄分院90年度上國易字第4號判決意旨，應成立不真正連帶債務。經查，本件車禍事故於前開時、地發生當時，天候及視線均屬良好，且無障礙物，被害人葉程○○與加害人彭光輝間應注意能注意而未注意車前狀況及兩車併行之間隔，亦未採取安全措施減速慢行，致發生車禍，顯已違反道路交通安全規則第91條、第94條第3項、第98條、第99條、第102條規定，被害人葉程○○就損害之發生，自屬與有過失，依同法第217條第1項過失相

抵原則規定，請求權人與有過失時，法院得斟酌雙方原因之強弱與過失之輕重決定賠償之範圍（最高法院 54 年台上字第 24 33 號判例參照）。且原告本件請求法定遲延利息自 95 年 6 月 28 日起算不合理，至多僅能從起訴時起算等語，資為抗辯，並聲明：駁回原告之訴。

五、原告起訴主張：原告之被繼承人即被害人葉程○○於 92 年 6 月 28 日下午 5 時 40 分許，騎乘車牌號碼 EWB—809 號輕型機車，沿桃園縣龍潭鄉大昌路 2 段（即縣道 113 號乙線），由南向北往中興路方向行駛，途經 3 號國道龍潭交流道即 3 號國道北往南出口匝道與大昌路 2 段的交會處，該處並未設置車道減縮標誌（說明其距離及路寬變更線提供警告），與同向由第三人彭光輝駕駛車牌號碼 791—QP 號預拌水泥車擦撞，致被害人葉程○○遭前揭預拌水泥車輾壓，當場不幸死亡之事實，業據原告提出桃園縣警察局道路交通事故證明書影本一份、台灣桃園地方法院檢察署相驗屍體證明書影本一份在卷可稽，並為被告所不爭執，堪信為真實。

六、本件爭點為：1 車禍現場路段未設置道路減縮之警告標誌，被告是否有設置及管理上之缺失？2 車禍現場之機車停等區設於緩衝車道，主管機關是否有設置及管理之缺失？3 肇事現場之匝道緩衝車道寬度減縮是否為不當之設計？茲分論如後：

七、車禍現場路段未設置道路減縮之警告標誌，及機車停等區設於緩衝車道上，被告是否有設置及管理上之缺失？

（一）原告主張本件肇事現場並未設置道路減縮之警告標誌，為被告所不爭執，堪信為真實。

（二）本件首應認定為車禍之發生與未設置「車道減縮之警告標誌」、「機車停等區設置於緩衝車道上」是否有因果關係？本院認無因果關係，茲敘述如下：

1、本件車禍肇事現場非在減縮車道終點匯入正常車道附近，而係在接近國道 3 號高速公路南下右轉（進入台 3 線、龍潭市區）出口匝道旁之槽化線之外側車道上，離車道減縮終點匯入正常車道已有二十公尺遠，離機車停等區更遠，此觀諸台灣桃園地方法院檢察署 93

年度相字第 1089 號相驗卷之 P 5 警製道路交通事故現場圖、P 15 之現場相片被害人及機車臥躺於近槽化線處、P 18 下方相片被害人臥躺於外側車道上該路邊線均是白實線、P 19 下方相片被害人臥躺於外側車道上離減縮車道終點匯入正常車道處（約於第二部警車右後方）已有一段距離、被告交通部公路總局第一養護工程處提出之被證三之示意圖（原告於 96 年 3 月 22 日狀援引之附表）所示緩衝車道終點（OK+900）、肇事地點（OK+925）之情，及原告於 96 年 4 月 17 日當庭提出現場相片（旁有註記 93 年 7 月攝）所示機車停等區離肇事現場更遠自明。本件被害人葉程○○騎乘前揭機車於前揭道路上人車倒地，遭第三人彭光輝駕駛前揭預拌水泥車右後輪輾壓不幸身亡之事實，為兩造所不爭執。則本件車禍當係第三人彭光輝駕駛之前揭預拌水泥車與被害人葉程○○騎乘之機車未保持安全間距所致，與減縮車道及機車停等區設置於緩衝車道上應無關連。

- 2、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。道路交通安全規則第 94 條第 3 項定有明文。又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。此觀諸道路交通標誌標線號誌設置規則第 10 條規定自明。

本件次應斟酌為：肇事現場是否為需設警告標誌，否則用路人無法提前明白前方有「車道減縮」之「特殊狀況」？經查：

本件肇事現場並無障礙物，此觀諸台灣桃園地方法院檢察署 93 年度相字第 1089 號相驗卷第 6 頁警製道路交通事故調查報告表（一）載明無障礙物、視距良好之情，及原告於 96 年 4 月 17 日當庭提出現場相片（旁有註記 93 年 7 月攝）自明，任何用路人於停等紅燈時，均可看清楚前方有減縮車道。是本件肇事現場路段之車道減縮，即非用路人無法事先注意之「特殊狀況」

，故本件有無設置警告標誌之必要，即有斟酌之餘地。次參酌第三人彭光輝於前揭相驗案件警訊中陳稱：當時我在大昌路與北二高南下往石門方向停紅燈然後我起步往前行駛，當時我停在第一輛車位置，我的車前沒有車「右邊有機車」等情，可知被害人葉程○○於被害前曾於機車停等區等紅燈；是第三人彭光輝及被害人葉程○○於停等紅燈時，均可清楚知悉前方有「車道減縮」之情形，所以對被害人葉程○○及第三人彭光輝而言，本件肇事現場路段有減縮車道之情形，亦非特殊狀況。

- 3、又按行駛速率較高路段得增設本標誌（減縮警告標誌）於車道或路寬縮減路段之前，並應設附牌說明其距離，使車輛駕駛人預知前方尚有多少距離處車道或路寬將縮減。道路交通標誌標線號誌設置規則第 28 條第 2 項定有明文。是速率較高路段係設置減縮警告標誌之要件。經查：本件肇事現場路段速限 40 公里，此觀諸本院依聲請調閱之台灣桃園地方法院檢察署 93 年度相字第 1089 號相驗卷第 6 頁道路交通事故調查報告表（一）⑦速限 40 及同卷第 15 頁現場相片有速限 40（公里）之標誌。依道路交通安全規則第 93 條第 1 項第 1 款規定「設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過四〇公里。」，可知時速 40 公里，是慢車之速限，本件肇事現場既非行駛速率較高之路段，自與前揭設置減縮警告標誌之要件「行駛速率較高路段」不合，故被告未於肇事路段設置「車道減縮之警告標誌」即非國家賠償法第 3 條第 1 項所指之「公有公共設施設置或管理有欠缺」。

- （三）未將肇事現場路邊白實線外區域含島地拆除供作緩衝車道使用，是否有設置管理之欠缺？本院認與本件車禍肇事無因果關係，茲論述如下：

本件如前（二）1 所述，肇事路段係在正常之外側車道上，離緩衝車道終點已有近二十公尺遠，且車禍肇事原因為第三人彭光輝駕駛上開預拌水泥車與被害人葉程月

雪騎乘之輕型機車未保持安全間距之情，與緩衝車道之設置無關，則緩衝車道如何設置？設置是否有缺失，均與本件車禍肇事無直接因果關係，是原告之主張不足採信。

八、綜上所述，原告之主張上開肇事路段設置有欠缺致發生本件車禍肇事之情，不足採信，是原告請求判決被告應連帶給付原告葉○○、葉○純、葉○妃、葉○佩、葉○宜、程○○各100萬元，及均自95年6月28日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。

九、至於原告聲請調查證據即人證彭光輝及聲請就肇事路段之設置是否有欠缺送請國立交通大學運輸研究所鑑定之情，本院認無調查之必要，茲敘述如下：

（一）原告聲請傳喚證人彭光輝以證明：本件車禍肇事原因是否包括道路設施的設置與管理不當？然查：

第三人彭光輝於前揭相驗案件警訊中供陳：

「駕駛自大貨車791-QP，沿著大昌路石門往龍潭方向行駛要去五福街工地。當時我在大昌路與北二高南下往石門方向停紅燈然後綠燈後我起步行駛，當時我停第一輛車位置，我的車前沒有車右邊有機車，我往前開沒有多久就聽到撞擊聲我趕緊煞車停車查看，結果就看到輕機車EWB—890號由葉程○○駕駛．．．」

「當時我車速約30-40公里左右，我沒看到輕機車如何行駛是我聽到碰撞聲後才知道。天候良好。路面狀況良好。沒有道路障礙，視線良好。沒有號誌管制。標誌、標線非常清楚。當地速限40公里。」

「我當時行駛外側車道。」

「我的車沒有壞掉，第一次撞擊點我不知道，撞擊後沒有移動現場，對現場圖沒有意見，沒有目擊證人可以出面作證。」

第三人彭光輝於偵查初訊時供陳：

「開混泥土車，．．公司在做混泥土，攪水泥，發生車禍時，我要去工地送水泥。」

「紅燈停綠燈要走時，我有看清楚旁邊沒有車，我在注意

交流有沒有車下來，碰一聲我就壓到了，我右後輪撞到死者，我時速三十至四十公里」

（？都沒發現旁邊有機車？）「沒有，我都是直行。」

第三人彭光輝於偵查複訊時供陳：

「93年6月28日下午5時40分，在桃園縣龍潭鄉方向出口旁，駕駛自大貨車791-QP大貨車（水泥車），我現在已經沒有在作駕駛，我正要往石門往龍潭去五福街工地，我當時看是綠燈就開始起路，走了一段路後，我有聽到聲音才知道，我當時有看左右有無來車，我是第一部車，起步時看機車沒有跟上來，後來機車（死者騎EWB—890號機車）從右邊跟上來，我當時車流量大，我注意看前面沒有注意到右邊，當時我車速約三、四十公里，剛起步沒辦法開很快，我開車前五點二十分左右在公司有喝一杯維士比」。

從第三人彭光輝上開證言可知：

- 1、其係沿大昌路由石門往龍潭方向行駛之情，觀諸原告起訴狀所提出之附圖（即地圖）所示石門在該地圖上係在龍潭下方，其沿著大昌路即可經過肇事現場，亦即大昌路是最近到肇事現場之路，是第三人彭光輝並非自國道三號高速公路北上出口匝道下交流道進入緩衝車道。
- 2、第三人彭光輝駕駛之預拌水泥車右後輪撞擊被害人之情，參酌前揭警製之現場圖：肇事後彭光輝之車頭及車身均正向朝前，顯見第三人彭光輝並非行駛於緩衝車道，若係行駛緩衝車道於匯入正常車道時肇事，應是左方撞擊被害人且車頭及車身歪斜。
- 3、第三人彭光輝沒有注意到車禍如何發生。

是第三人彭光輝於上開刑事案件，已就其所知之車禍發生情形供陳明確，且依第三人所言，其就車禍如何發生尚無法說清楚，且其並非自交流道下來進入緩衝車道，如何證明肇事現場路段設置是否有缺失？是本件應無傳喚證人彭光輝之必要。

（二）是否有送鑑定之必要？

如前所述本件車禍情形為第三人彭光輝駕駛沿大昌路由石門往龍潭方向行駛，於外側車道上（已距緩衝車道終點匯入正常車道處二十公尺）與被害人葉程○○未保持安全間距，致所駕駛之預拌水泥車右後輪輾壓被害人頭部，被害人不幸當場死亡，第三人彭光輝及被害人葉程○○於車禍前均能清楚知悉前方有減縮車道之情。則本件是否因未設置「車道減縮之警告標誌」、「機車停等區設於緩衝車道上」、「未將白實線外區域含島地設置為緩衝車道」等，即與本件被害人死亡，無直接因果關係，為免當事人支出不必要之訴訟費用及延遲訴訟，本院認無送鑑定之必要。

十、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及其他未經援用之證據，經斟酌尚無礙於本院前述之認定，無一一論究之必要。

十一、結論：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 96 年 4 月 30 日

民事第一庭法 官 吳爭奇

上為正本係照原本作成。

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 96 年 5 月 1 日

書記官 梁麗雲

資料來源：臺灣桃園地方法院民事裁判書彙編（96 年版）第 193-210 頁