

裁判字號：高雄高等行政法院 99 年度訴字第 281 號 行政判決

裁判日期：民國 99 年 08 月 19 日

案由摘要：有關交通事務事件

高雄高等行政法院判決

99 年度訴字第 281 號

民國 99 年 8 月 5 日辯論終結

原 告 甲○○

乙○○

被 告 高雄縣政府警察局

代 表 人 丙○○

訴訟代理人 王森榮 律師

賴柏宏 律師

丁○○

上列當事人間有關交通事務事件，原告乙○○、甲○○分別不服高雄縣政府中華民國 99 年 3 月 31 日府法訴字第 0990082854 號、同日府法訴字第 0990082791 號訴願決定，共同提起行政訴訟，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、程序事項：

本件原告乙○○雖曾對被告提起請求劃設禁止停車線之訴並經本院以 98 年度訴字 626 號判決駁回（上訴中）在案，然本院審酌前訴係原告乙○○與吳○燕共同提起，且係聲明求為判決被告應依據民國 98 年 1 月 10 日高縣警交字第 0980070283 號函文內容於高雄縣○○鄉○○路○○巷口及巷內劃設禁止停車線之一般給付之訴；而本件則係原告乙○○與原告甲○○共同提起，係聲明求為判決被告應依原告之申請，作成在高雄縣○○鄉○○路○○巷銜接○○路兩側至少各 3 公尺路段，設置禁止停車標線或其他禁止停車標示之處分，為課予義務訴訟，兩者並非同一事件，是被告認原告係就已起訴之事件，於訴訟繫屬中更行起訴一節，尚有誤會，合先敘明。

二、事實概要：

緣原告於 97 年 10 月起持續向被告陳情，請求於高雄縣○○鄉○○路○巷口（以下稱系爭地點）劃設禁止停車標線，被告於 97 年 11 月 7 日辦理會勘，研議由路權主管機關高雄縣烏松鄉公所劃設，因有住戶反對，被告再於 97 年 12 月 25 日辦理會勘，結論由被告研列 98 年度經費劃設，惟仍有住戶不同意，被告遂邀集相關單位於 98 年 3 月 19 日召開會議，會議結論略以：「1.○○鄉○○路○○巷經建設處認定為基地內之通路，非屬現有巷道，除經所有權人同意，不得於該通路施設任何設施。（下略）」嗣原告乙○○以 99 年 1 月 28 日高雄地方法院郵局 00000000 第 192 號存證信函、原告甲○○以 99 年 1 月 6 日高雄地方法院郵局 00000000 第 32 號存證信函向被告陳情應排除系爭地點停放車輛所產生之交通障礙，及重新評估系爭地點是否屬於道路交通管理處罰條例所定義之道路等相關法律疑義。經被告以 99 年 2 月 4 日高縣警交字第 0990004491 號書函覆原告乙○○略以：「主旨：為台端陳情○○鄉○○路○○巷旁車輛停放影響視野及認定該○巷惟道路交通管理處罰條例所定義之『道路』1 案，復如說明，請查照。說明：一、（略）。三、查台端建議事項（略）於 98 年 3 月 19 日開會討論並作成『○○鄉○○路○○巷經建設處認定為基地內之通路，非屬現有巷道，除經所有權人同意，不得於該通路施設任何設施。』會議結論之事實認定。四、承上，台端所建議事項既經本縣主管機關做出『非屬現有巷道』之事實認定，當無法依據道路交通管理處罰條例第 3 條 1 款所稱『道路』之定義納管，本案建請台端依據該會議決議內容，於所有權人同意後，再向主管機關（○○鄉公所）提出申請設置。」原告 2 人不服，分別提起訴願，均遭決定不受理，遂提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張：

- （一）原告為「高雄縣○○鄉○○路○○巷（私巷）」之所有權人之一，請求高雄縣政府警察局規範「高雄縣○○鄉○○路○巷口」停車秩序，該局以系爭巷道乃私設巷道為由，拒絕所有法令之適用，連巷口交會處公有○○路上，遭不

明車輛停放導致之行車視線障礙也不願管理，造成系爭巷口屢遭不明車輛占據，嚴重影響行車及消防安全，且○○路邊為機車道，約兩公尺，卻長期停放車輛，機車道僅剩不足1公尺，實有影響交通安全。

- (二) 道路交通管理處罰條例之道路定義為：「公路、街道、巷、街、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。」並無限定公有道路才是道路，騎樓也不分公有私有皆屬道路，交通部94年3月31日交路字第0940025217號函明確說明，若認定「可供公眾通行」，屬於「道路交通管理處罰條例」所定義之道路，則可為交通秩序之規範。亦可類推司法院釋字第400號及564號解釋：「為公共安全及交通秩序，於私設通道上劃設禁停線，對於私設通道私人土地之利用影響尚屬輕微」。又系爭巷道興建之初即規劃為開放型巷道，亦編列為○○鄉○○路○○巷，巷內尚有地下式消防栓及台電之配電箱，而消防火場搶救規定亦揭禁3樓以上建築物正面應留給雲梯車執行救災，系爭巷道內集合住宅每一棟都是5樓建築物，巷內寬度僅5米，更凸顯該巷應受規範之公益性，依交通部93年4月08日交路字第0930029486號函、94年8月17日交路字第0940046120號函、81年2月1日交路字第004059號函、94年3月31日交路字第0940025217號函及內政部警政署74年10月21日警署交字第43307號函，私有開放型巷道都有「道路交通管理處罰條例」之適用。且○○鄉○○村屬都市○○區○○○巷為集合住宅之開放式通道，巷內皆為五樓集合住宅，且每一棟一樓皆為法定停車空間，依建築法「供公眾使用建築物之範圍」，系爭巷道所屬之集合住宅亦屬「供公眾使用建築物(300平方公尺以上汽車庫)」；又既成巷道供公眾使用，其所謂「公眾」，乃指供2戶(含2戶)以上通行之謂，巷路必須供公眾通行20年以上，始構成既成道路。(最高行政法院88年度判字第4261號判決可資參照)集合住宅開放型巷道屬「供公眾通行之地方」。並道路交通管理處罰條例所謂「供公眾通行之地方」乃一不確定法律概念，亦應合目的性及合法認定，被告以有無所有權人同意作為認定道路

之標準與法未合，原告依法請求由法院代為認定：高雄縣○○鄉○○路○○巷○○道路交通管理處罰條例所定義之「道路」。

- (三) 道路交通管理處罰條例 56 條第 1 項第 5 款所稱：「在顯有妨礙其他人、車通行處所停車。」為一不確定法律概念，但被告拒絕認定於高雄縣○○鄉○○路○○巷口（○○路○號門口）停車，是否違反上開規定，觀諸道路交通管理處罰條例之立法意旨，係以維護交通安全為目的，另參道路交通安全規則—道路障礙章，第 140 條第 1 項第 2 款：「任何人不得有下列行為：…二、在道路兩旁附近燃燒物品，發生濃煙，妨礙行車視線。」社會秩序維護法第 74 條第 4 款及道路交通管理處罰條例第 82 條亦同，可推知妨礙行車視線亦屬妨礙他人行車，並且○○鄉○○路○○巷實際做為開放式道路，供人車自由進出。假設○巷為政府所有之巷道，則其使用目的與外觀皆同於目前私有之○巷，並不因公有私有而影響使用型態，該交岔處豈可因該巷為公巷就有影響行車安全，私巷就變成不影響行車安全。交通部運輸研究所亦專案函釋○○路○巷法令適用範圍並表示被告可依上開法令及函釋而為規範。另道路交通管理處罰條例第 55 條禁止車輛停放於交岔路口，其立法意旨乃在於：車輛行經交岔路口，若交岔處有車輛停放必產生行車視線受阻，而提升行車風險。包含行經○○路的車輛，也同樣無法看到○巷出入之人車。被告拒絕認定於高雄縣○○鄉○○路○巷口（○○路○號門口）停車，屬於道路交通管理處罰條例 56 條第 1 項第 5 款：在顯有妨礙其他人、車通行處所停車之情形，有違職責。
- (四) ○○路與○○路○巷交會處之○○路部分，屬於公有縣道，該處停放車輛將產生視線障礙，同於交岔路口停放車輛所生之風險，為維護交通安全，被告有權於該處繪設禁停線，依道路交通管理處罰條例第 5 條：「為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得就下列事項發布命令：一、指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車及臨時停車

。二、…。」而被告邀集相關單位於 98 年 3 月 19 日討論相關問題，建設處引用地方制度法及建設法令取代道路交通管理處罰條例，所謂既成道路(現有巷道)公用地役(公共地役)不僅需可供公眾通行，還要連續數十年未中斷，乃為私人土地徵收問題，與道路交通管理處罰條例中道路之定義不同，目的也不同。被告依道路交通管理處罰條例管理開放型私巷，無須該私巷所有權人同意，其土地作為開放型私巷之初即負有受管理之義務。退萬步言，縱使私巷內被告不願規範，巷口交會之公有○○路上亦應予以規範，方可維持交通安全，停車格位與禁停標線劃設原則對於私有巷道出入口亦有相關規範及劃設規定，該原則乃一行政自我拘束之原則，並無裁量空間，被告有權依停車格位與禁停標線劃設原則，於高雄縣○○鄉○○路○○巷口○○路上劃設禁停線。若繪設禁停線，亦無強制連私巷一併繪設(L型)之規定，○○路上可單獨繪設禁停線。警察局亦認為系爭位置停車有影響行車及救災安全(高縣警交字第 0980070283 號函、高縣警交字第 0970051151 號函)警察局之見解與建設處原本不同(府警交字第 0980012792 號函)，後錯認須「強制書面同意」及錯認禁停線遇私巷需強制 L 型繪設而不禁止(增加法所無之限制)。

- (五) 高雄縣○○鄉○○路○○○○道，車流量大，被告消極不作為之態度導致系爭巷口無人可規範停車秩序，不明車輛長期占用停車，行車風險明顯提高。被告原認為○○路○巷是道路交通管理處罰條例所定義之道路(以下稱道交道路)，亦承認系爭位置停放車輛會產生行車危險，故有許多次會勘及高雄縣警交字第 0980070283 號函決議。因建設局對道路管理法令不熟悉，提出既成道路以取代道交道路，乃屬本案明顯之判斷瑕疵。
- (六) 原告居住於○○路○巷內，○巷為唯一出口，○○○區○道出入口，若為他巷則屬反射利益，但○巷為原告持分之道交道路，並居住於該處，社區門口之安全，原告有訴訟上之利益，並非僅反射利益。
- (七) 立法意旨是法律解釋最重要之依據，道路交通管理處罰條

例之本旨即為交通安全，而不確定法律概念答案只有一個，除非涉及專業性、屬人性、經驗性之判斷並且無判斷瑕疵，否則法院可以審查，○○路○巷屬道交道路或非道交道路僅有一個正確答案，並且須依使用型態為認定，但警察局以有否所有權人同意為認定，明確為不合目的性之非法認定，行政法院有權審查(司法院釋字 432 號解釋參照)；另本案涉及急迫性(隨時有車輛行駛)、可預見(可預見行車視線障礙)，必須仰賴公權力，人民無法自力解決，以至裁量限縮，警察機關應為管制措施。「得」應作目的性限縮而解釋為「應」(司法院釋字 469 號解釋參照)。

- (八) 警察局承辦人不具法律概念，誤認交通部函示意旨，自認為私設道路需土地所有權人書面同意，方可認定為道路交通管理處罰條例所定義之道路(以下簡稱道交道路)，實則忽略默示同意之事實，○○路○巷為開放式(無門、無柵欄)，巷內所有權人購屋時早已默示同意公眾通行，與一般公寓大廈有鐵捲門之地下車庫車道有別，○○路○巷確為道交道路。另既成道路尚需連續 20 年不中斷之私有道交道路方屬之，不可不辨。
- (九) 被告認為原告並沒有申請依據，但依據停車格位與禁停標線之劃設原則，注意事項最後一行，有載明或民眾個案申請之禁止停車區，可見這些一般係民眾個案申請。
- (十) 高雄縣政府 98 年 5 月 1 日府警交字第 0980012792 號函有記載，與被告 98 年 3 月 19 日會議記錄結論不同。先前被告承辦人員認為需要劃設，因為有危險性，且為道交道路。但後來建設局認為並非既成道路，換了承辦人，認為並非既成道路，就不是道交道路。這不能推翻危險的本質，系爭巷道就是有危險，不能以個人的恣意裁量來推翻危險。本案涉及公益及公共安全，亦為原告一輩子住家出入安全問題等情。並聲明求為判決：(一)訴願決定及原處分均撤銷。(二)被告應依原告之申請，作成在高雄縣○○鄉○○路○○巷銜接○○路兩側至少各 3 公尺路段，設置禁止停車標線或其他禁止停車標示之處分。

四、被告則以：

- (一) 行政訴訟法第 107 條第 1 項第 7 款規定當事人就已起訴之事件，於訴訟繫屬中更行起訴者，行政法院應以裁定駁回之。本件原告所訴，已於 99 年 1 月 6 日經貴院判決，並由原告乙○○提起上訴，目前由最高行政法院審理中，其就已起訴之事件，於繫屬中更行起訴，顯不合法。
- (二) 行政訴訟法第 5 條規定，課予義務訴訟原告應有請求權，而本件原告主張之道路交通管理處罰條例係規定不能停車，並沒有明確請求權依據請求被告需要處分，原告請求應無理由。
- (三) 關於路段上劃設禁停線，依據道路交通管理處罰條例第 56 條第 5 項，圓環、岔路口 10 公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定汽車之停車處所，既然係規定「得」，就是主管機關裁量權。本件被告至現場勘驗及與相關單位開會結果認定沒有必要劃設，故本件不論由課予義務之本質，或現場勘查結果，原告並無請求權。
- (四) 原告係先以○○路○巷口劃設紅線禁止停車來申請，交通管理處罰條例第 56 條規定係路口 10 公尺內劃設。98 年時被告會勘認為這是路口，但事後要劃設時，同一社區 70 號住戶提出異議，認為○巷並非道路，僅係建築用地通道而已，係私有產權，並非公有道路。後來被告找建管單位來開會，98 年 3 月會議結論認為，○○路○巷係建築地的私有通道。被告有告知原告，如要劃設需要全體所有權人同意，但原告並未提出，而係提出訴願及行政訴訟。
- (五) 被告曾向交通部請示本件有無不妥之處，經回函稱本件由主管機關實質認定，故依據有關單位開會之認定，系爭巷道並非真正的道路，乃不按照路口之方式來處理。
- (六) 原告主張不處理路口，可以處理公路段的部分。而公路段要劃設，並非請求就一定劃設。這是被告的裁量權，被告會考量是否有停車需求，是否影響停車秩序等，被告查明系爭巷口並沒有立即必要禁止停車，才可保障原告安全等語，資為抗辯。並聲明求為判決駁回原告之訴。

五、本件如事實概要欄所示之事實，有原告乙○○99年1月28日高雄地方法院郵局 00000000 第 192 號、原告甲○○99年1月6日高雄地方法院郵局 00000000 第 32 號存證信函、被告 99 年 2 月 4 日高縣警交字第 0990004491 號函等相關函件、被告研商○○鄉○○路○○巷口繪設禁止臨時停車線及○○○區○○○道權責案會勘紀錄、被告「開放○○○區○○○○○道○○○巷道）法律定位及劃設標線之正當性」會議結論等附原處分卷可資佐參，洵堪認定。茲就兩造之爭執論述如下：

- (一) 按「標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。」為道路交通管理處罰條例第 3 條第 6 款所明定。禁止停車標線或禁止臨時停車標線係屬禁制標線，其在對用路人之行止有所規制，課予用路人一定之不作為義務，為具有規制性之標線。禁制標線之規範客體雖是特定之道路（公物），然其並未對道路之性質加以設定或變更，仍是以人之行為為直接規範對象，亦與行政程序法第 92 條第 2 項後段所稱「公物之一般使用」，係指直接以公物作為利用對象，非可等同論之。再者，依行政程序法第 92 條第 2 項前段「對人之一般處分」，仍須針對「具體事件」為規範，僅在規範對象（人）從寬認定。因此禁制標線之劃設，雖非針對特定人，然係以該標線效力所及即「行經該路段之用路人」為規範對象，可謂「依一般性特徵」（特定路段之用路人）可得確定，並係針對「各該（無數之）用路事實」所為之規範，從而可將之認定為一種「對人之一般處分」。又道路交通管理處罰條例第 4 條規定：「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令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定之。」由此規定中，立法者將道路交通標誌、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，授權交通部會同內政部以法規命

令予以訂定。而交通部目前發布有「道路交通標誌標線號誌設置規則」，對於各種標誌、標線、號誌之設置條件、地點、方式等詳為規定，俾使交通主管機關據以執行。交通主管機關再依上開規則於各地點設置交通標誌、標線、號誌，由是乃形成「法律、法規命令、行政處分」層次分明之交通法規體系，足證禁制標線之性質非屬法規命令，而是行政處分中之一般處分，是人民如有請求權之依據，自非不得於請求經否准並依訴願程序後，提起課予義務訴訟，請求主管機關劃設禁止停車之標誌、標線，先予敘明。

- (二) 按「人民因中央或地方機關對其依法申請之案件，予以駁回，認為其權利或法律上利益受違法損害者，經依訴願程序後，得向高等行政法院提起請求該機關應為行政處分或應為特定內容之行政處分之訴訟。」為行政訴訟法第5條第2項所明定。故提起本項之課予義務訴訟，須人民因中央或地方機關對其依法申請之案件，予以駁回即作成否准之行政處分，認為其「權利或法律上利益受損害」者，經依「訴願程序」後，始得向法院提起之，若無此種情形，而人民卻向高等行政法院提起課予義務訴訟，其起訴即應認不備要件而為不合法。而所謂「依法」申請之案件係指人民依法律有請求行政機關為行政處分或為一定內容行政處分之公權利而言。實體法規範有明文賦予人民申請權者，該申請權人固得依法申請；反之，法律雖未明文規定申請權人，但依法律規定，受該法律保護之權利人，亦得依法申請。而所謂法律保護之權利，應指法秩序認為應予保護之權利而言，如僅為反射利益或非具法律上之利害關係者，即不在保護之內（最高行政法院98年度判字第1339號判決參照）。
- (三) 關於請求權之依據，原告於本院99年7月20日行準備程序時陳稱：「道路交通管理處罰條例第55條、56條及有關此2條文之內政部、交通部函釋，加上交通部運輸研究所對○○路○巷的專案函釋，依據這些法令，被告應劃設禁停線，．．．」，於本院99年8月5日言詞辯論時則陳稱：「

道路交通管理處罰條例與其相關函釋、劃設原則等，· · ·
· 」是原告提起本件課予義務訴訟，無非係依道路交通管理處罰條例第 55 條、56 條及道路交通標誌、標線、號誌設置規則為據。惟查：

- 1、道路交通管理處罰條例第 55 條係規定汽車駕駛人違規臨時停車之處罰，第 56 條第 1 項係規定汽車駕駛人違規停車之處罰，第 2 項係規定汽車駕駛人在道路收費停車處所未依規定繳費之處罰，第 3 項係規定於第 1 項之情形，交通執法人員得令違停人移置車輛或自行移置，第 4 項係規定第 1 項第 10 款之違規應以最高額處罰之及第 2 項之欠費追繳之，第 5 項則係規定雖在圓環、交岔路口 10 公尺內之禁停區，主管或警察機關仍得於不妨害行人通行或行車安全無虞之原則下，設置必要之標誌或標線或行規定汽車之停車處所。觀諸上開法條規定，均係關於違規停車之處罰、車輛移置、欠費追繳及於圓環、交岔路口 10 公尺內例外准許停車之規定。無論依據道路交通管理處罰條例上開 2 法條規定或其法規範意旨，均未授予人民請求主管機關劃設禁止停車標誌、標線之權利。
- 2、道路交通標誌標線號誌設置規則與禁止停車有關之規定係第 78 條：「禁止停車標誌『禁 25』，用以告示不得停放車輛。但臨時停車不受限制。設於禁停路段。已設有禁止停車標線者，得免設之。· · ·。」、第 79 條：「禁止臨時停車標誌『禁 26』，用以告示不得臨時停車，其限制條件得以附牌說明之。設於禁止臨時停車路段。已設有禁止臨時停車線者，得免設之。· · ·。」及第 149 條：「標線依其型態原則上分類如左：一、線條 以實線或虛線標繪於路面或緣石上，用以管制交通者，原則上區分如左：· · · (四) 黃實線設於路側者，用以禁止停車；· · · (五) 紅實線設於路側，用以禁止臨時停車。」其係明定「禁 25」、「禁 26」禁止停車、禁止臨時停車標誌之禁制作用內容及設置路段等及禁止停車、禁止臨時停車標線之顏色區分與禁制作用內容。依其規定，亦未有授予人民得請求主管機關設置上開禁止停車標誌、標線之權利之內容與

規範意旨。

3、又原告提出卷附交通部 92 年 8 月 27 日函訂之「停車格位與禁停標線之劃設原則」，其中「表 3 道路禁止停車標線劃設參考原則一覽表」最後注意事項 2. 雖載有「開放停車區內之淨空原則（視現況劃設禁停紅、黃線）：交叉路口、停車場出入口、公寓樓間出入口、防火巷口、消防栓、機關或單位或『民眾個案申請』之禁止停車區。」其雖有「民眾個案申請」之字樣，然查此劃設規則係上級機關為協助下級機關或屬官認定事實及行使裁量權而訂頒之行政規則，依行政程序法第 159 條規定並無直接對外之發生法規範效力，且此所謂「機關或單位或民眾個案申請」僅係在促使行政機關職權之發動，尚難以此即認人民有請求行政機關劃設禁止停車標誌、標線之請求權，是原告此部分之主張亦不足採。

4、雖然，人民可因上開禁止停車標誌、標線之制定，而獲得交通便利、秩序與安全，然此僅係反射利益，並非法律上之權利，是原告就禁止停車標線、標誌之劃設，並無法律上之請求權，其起訴於法不合。

（四）退而言之，本件縱認原告有法律上之請求權，然查：道路交通管理處罰條例並未有關於「警察機關」應於路旁劃設禁止停車之標誌、標線之規定，另依據道路交通管理處罰條例第 4 條第 2 項規定授權訂定之道路交通標誌標線號誌設置規則第 4 條第 1 項則規定：「標誌、標線、號誌之設置、養護及號誌之運轉，由『主管機關』依其管轄辦理之。」，此所謂「主管機關」，道路交通管理處罰條例並未明定，而依公路法第 58 條第 1 項規定：「公路主管機關為維護公路之安全及暢通，應於必要地點設置標誌、標線、號誌、護欄及行車分隔設施等交通安全工程設施，並得視實際需要劃設車輛專用道。」同法第 3 條則規定：「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。」是依上開規定，本件設置道路交通標誌、標線之主管機關應為高雄縣政府，被告依法並無設置道路交通標誌、標線之權責。雖道路交通管

理處罰條例第 5 條規定：為維護道路交通安全與暢通，公路或「警察機關」於必要時得就下列事項發布命令：「一、指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車及臨時停車。二、劃定行人徒步區。」然此係於特定必要情形下，就特定道路或道路區段所為之大範圍管制，且係以發布命令方式為之，尚不能以此法條規定遽指被告有設置本件禁停標誌、標線之權限。從而原告起訴請求無權責設置道路交通標誌、標線之被告作成於高雄縣○○鄉○○路○○巷銜接○○路兩側至少各 3 公尺路段，設置禁止停車標線或其他禁止停車標示之處分，亦於法無據。

(五) 綜上所述，原告之主張不足取，被告否准原告之申請，並無違誤；訴願決定遞以維持，亦無不合。又本件事證已明，兩造其餘攻擊防禦方法，核與判決結果不生影響，茲不一一論述，併此敘明。

六、據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第 98 條第 1 項前段、第 104 條、民事訴訟法第 85 條第 1 項前段，判決如主文。

中 華 民 國 99 年 8 月 19 日

高雄高等行政法院第二庭

審判長法官 江 幸 垠

法官 簡 慧 娟

法官 吳 永 宋

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後 20 日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提起上訴後 20 日內向本院提出上訴理由書（須按對造人數附繕本）；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後 20 日內補提上訴理由書（須附繕本）。未表明上訴理由者，逕以裁定駁回。

中 華 民 國 99 年 8 月 19 日

書記官 李 昱

資料來源：司法院高雄高等行政法院裁判書彙編（99 年版）第 129-143 頁