

交通部公路總局

「道路工程引發國家賠償案件之研究分析」 委託研究案

研究報告



執行單位：萬國法律事務所

計畫主持人：張嘉真資深合夥律師

林雅芬資深合夥律師

協同計畫主持人：陳鵬光初級合夥律師

中華民國 100 年 11 月 30 日

目錄

壹、問題提出.....	1
貳、研究目的.....	3
參、研究方法.....	4
肆、案例分析—著重於現象面之分析.....	9
一、訴訟勝敗之情形.....	9
二、請求權基礎.....	15
三、國家賠償成立之原因.....	17
四、國家賠償不成立之原因.....	20
五、被告機關提出之抗辯.....	30
六、與有過失之事由.....	31
七、損害類型及求償項目.....	37
八、慰撫金之量定.....	43
九、協議案件之實情.....	50
伍、案例檢討—著重於規範面之考察及事故預防之機制.....	55
一、賠償義務機關之歸屬.....	55
(一) 以法定管理機關為原則，事實上管理機關為例外.....	55
(二) 個別問題之考察.....	57
(三) 複數賠償義務人之責任競合.....	64
二、道路設置管理之欠缺.....	67
(一) 欠缺之概念—評價性概念及客觀整體判斷法.....	67
(二) 判斷道路設置管理有無欠缺之審酌因素.....	70
(三) 主張責任及舉證責任.....	75
(四) 欠缺類型之考察.....	76
三、因果關係之成立.....	89
四、與有過失之抗辯.....	90
五、慰撫金之量定.....	92
六、時效問題.....	95
七、協議案件之管理.....	97
陸、結論與建議.....	99

附件目錄

附件 1	道路工程引發國家賠償訴訟案件之整理	106
附件 2	道路工程引發國家賠償協議案件之整理	241
附件 3	學者 A 訪談紀要	253
附件 4	學者 B 訪談紀要	265
附件 5	學者 C 訪談紀要	283
附件 6	專家 A、B 訪談紀要	304
附件 7	專家 C 訪談紀要	309
附件 8	座談會紀要	321

壹、問題提出

按國家賠償法（下稱國賠法）第3條第1項規定：「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。」第2條第2項規定：「公務員於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任。公務員怠於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者亦同。」可知公有公共設施之設置或管理有欠缺時，其設置管理機關就人民生命、身體或財產之損害應負無過失之國家賠償責任；若其設置或管理欠缺涉及公務員職務職權行使公權力或怠於執行職務時，則不排除成立過失責任之國家賠償。

食衣住行為為民生四大基本需求，其中行的部分乃是以國家之道路交通建設為基礎，故不問有無涉及公務員之過失或無過失，若道路之設置或管理有欠缺，致損害人民權利時，道路之設置管理機關往往將面臨人民請求國家賠償之問題。

在道路工程之國家賠償訴訟案件中，常見之爭議包括但不限於：
（1）被告機關是否為賠償義務機關？（2）道路之設置或管理是否有欠缺？國家賠償之訴求原因為何（例如：照明不足、路有坑洞、標示不清等）？（3）原告主張受侵害之權利是否限於生命、身體或財產？（4）道路之設置、管理之欠缺與原告主張受侵害之權利間是否有相當因果關係（責任成立之因果關係）？（5）原告主張之損害（例如：醫療費、增加生活上必要支出、勞動力喪失、慰撫金）是否合理、必要及是否有因果關係（責任範圍之因果關係）？（6）原告對損害之發生或擴大是否與有過失？（7）原告於起訴請求國家賠償以前，是否已依法踐行書面請求及協議程序？若未踐行該等程序，是否影響該起訴之合法性？若未踐行該等程序，是否得於訴訟中補正？（8）原

告之國家賠償請求權是否已罹於時效而消滅？（9）被告機關是否有免責事由（例如：預算不足、不可抗力是否得為免責事由）？（10）國家賠償請求權得否與其他請求權競合？等。

若能分析道路工程之國家賠償訴訟案件，理出其訴求原因、重要爭點及法院見解，則對於道路之設置管理機關，不僅有助於其在訴訟中充分答辯，更有助於其加強管控道路之各項設施，避免設施之設置管理有欠缺，預先消弭國家賠償之原因，預防國家賠償紛爭之發生，保護用路人之生命、身體、財產等之安全。

為此，交通部公路總局委託「道路工程引發國家賠償案件之研究分析」（下稱本研究案），並由萬國法律事務所組成研究團隊（計畫主持人：張嘉真資深合夥律師及林雅芬資深合夥律師；協同計畫主持人：陳鵬光初級合夥律師；研究人員：白友桂律師、黃舒瑜律師、陳誌泓律師、洪舒萍律師、吳雅貞律師、周廷翰律師、魏潮宗律師及張子柔律師）受託辦理，撰成本研究報告。

貳、研究目的

本研究案之研究目的主要有二：

- (一) 協助消弭道路工程之國家賠償原因，預防該等國家賠償案件之發生，達到人民與政府雙贏的結果。
- (二) 協助道路設置管理機關在國家賠償案件中提出有效之法律及訴訟對策。

參、研究方法

一、**檢索案例**：本研究案以「司法院法學資料檢索系統」為查詢基礎，必要時佐以法源為查詢，針對中華民國（下同）90年以後至100年5月之最高法院有關道路工程國家賠償判決（含機關勝訴及敗訴）案件進行檢索，並以交通部公路總局暨所屬機關之國家賠償案件優先列入，共有97件判決案例納入分析（附件1）¹。又交通部公路總局提供之協議案件亦一併納入分析，

¹ 本研究案選別案例裁判之標準及程序為：利用「司法院法學資料檢索系統」之「裁判書查詢」欄位，先以「國家賠償&公路」為搜尋之關鍵字，再以「國家賠償&道路-公路」為搜尋之關鍵字，分別檢索最高法院自90年1月1日至100年5月31日之相關裁判，共計180筆，其中初步擬列入分析之裁判共106筆（交通部交通總局暨所屬機關案件52筆），不列入分析之裁判共74筆，再將106筆中同一案件之不同審級裁判予以整合，共得97筆。

其詳細情形如下：

1. 以「國家賠償&公路」為搜尋關鍵字之99筆最高法院裁判資料，初步擬列入分析之裁判共76筆，不列入分析之裁判共23筆：
 - (1) 與道路工程國家賠償無關之案件共10件，分別為最高法院（下同）100年度台上字第666號（涉及加油站設置管理之問題）、99年度台上字第1725號（涉及駕駛執照之註銷）、99年度台上字第1172號（涉及加油站建址測繪錯誤之問題）、98年度台再字第9號（涉及公務人員退休問題）、97年度台上字第2239號（涉及公務人員退休問題）、95年度台上字第2809號（涉及公務人員退休問題）、94年度台上字第1929號（涉及員警執行職務是否過當問題）、92年度台上字第168號（涉及於監理站之階梯滑倒之國賠問題）、91年度台上字第421號（涉及警員於車禍案件中對現場之處置問題）及93年度台上字第1863號（涉及警員駕車撞傷他人，他人請求國賠）等裁判，因與道路工程國家賠償無實質關連，故不納為本研究案之分析基礎。
 - (2) 僅涉及程序事項（如：聲請選任訴訟代理人、聲請訴訟救助、定第三審律師酬金、承受訴訟、未附上訴理由而駁回等）而不涉及實體判斷之案件12件，分別為最高法院（下同）100年度台聲字第263號、100年度台聲字第96號、99年度台職字第24號、99年度台聲字第592號、99年度台聲字第230號、93年度台抗字第135號、93年度台抗246、92年度台聲字第267號、91年度台聲字第696號、90年度台抗字第225號、95年度台上字第2436號等裁判、94年度台再字30號（駁回對最高法院94年度台上字第136號裁判之再審聲請，而94年度台上字第136號業已納入分析）等裁判，因未涉及道路工程國家賠償事件之實體認定，應無助於道路工程國家賠償事件之案例分析，亦不納為本研究案之分析基礎。
 - (3) 無法查得下級審裁判以進一步分析者計1件（最高法院96年度台上字第899號，其下級審裁判字號為臺灣高等法院95年度上國字第1號裁判），因無法查得該下級審裁判之內容，無從分析是否值得納為本研究案之分析素材，故不擬納入。
 - (4) 除前述（1）至（3）所述不擬納為本研究案分析基礎之23件最高法院裁判外，其餘76件最高法院裁判初步擬納為本研究案之分析素材。

2.以「國家賠償&道路-公路」為搜尋關鍵字之 81 筆最高法院裁判資料，初步擬列入分析之裁判共 30 筆，不列入分析之裁判共 51 筆：

是否選別做為分析基礎之理由同前，本部分扣除與道路工程國家賠償無實質關連之案件（含：僅涉及程序事項而無涉實體判斷之裁判）後，共有 30 則相關裁判初步擬納為分析基礎，分別為：最高法院（下同）99 年台上字第 1937 號、98 年台上字第 1966 號、98 年台上字第 1608 號、98 年台上字第 1110 號、98 年台上字第 244 號、97 年台上字第 1496 號、97 年台上字第 953 號、97 年台上字第 448 號、97 年台上字第 131 號、96 年台上字第 2374 號、96 年台上字第 1879 號、96 年台上字第 93 號、95 年台上字第 2328 號、95 年台上字第 2147 號、95 年台上字第 2073 號、95 年台上字第 1717 號、95 年台上字第 1013 號、94 年台上字第 1587 號、93 年台上字第 2084 號、93 年台上字第 1992 號、93 年台上字第 991 號、93 年台上字第 667 號、92 年台上字第 2290 號、92 年台上字第 439 號、92 年台上字第 213 號、91 年台上字第 1092 號、91 年台上字第 858 號、91 年台上字第 359 號、90 年台上字第 2418 號及 90 年台上字第 1046 號等 30 則裁判。

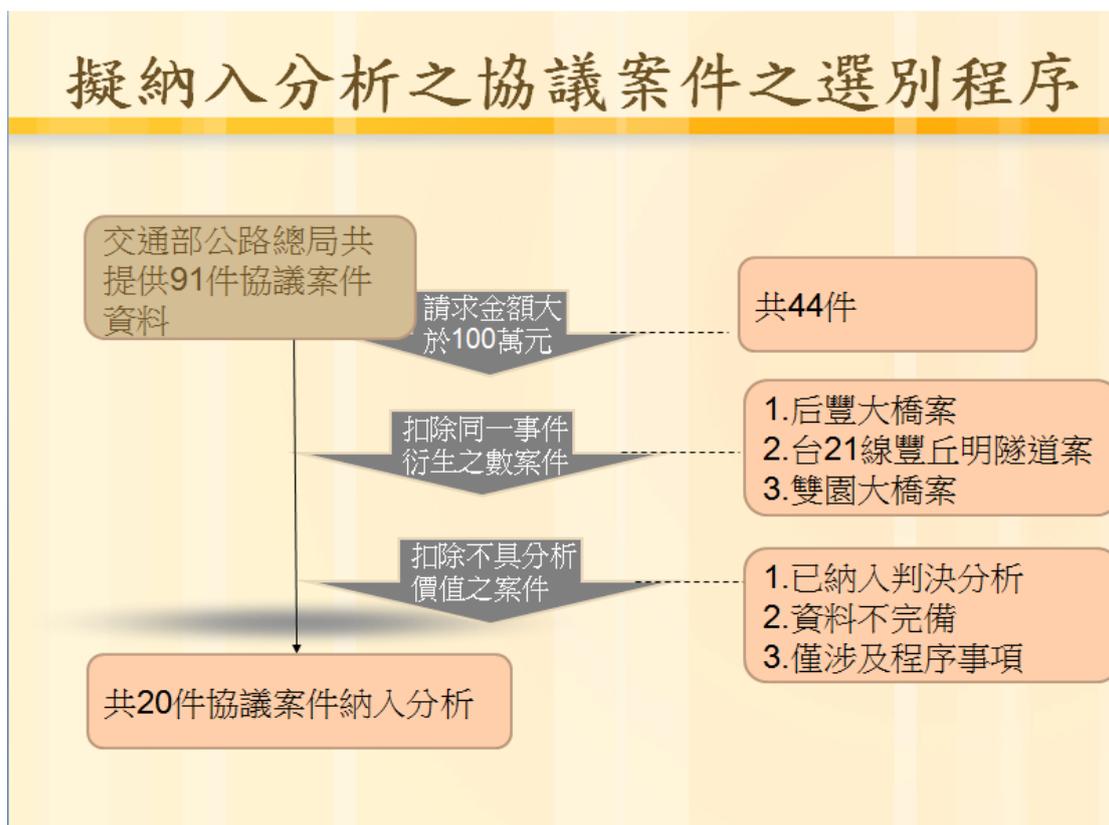
3.將上開 106 筆裁判中同一案件之不同審級裁判予以整合，共得 97 筆。

第 1 次檢索					
*司法院法學資料檢索系統之「裁判書查詢」	建議不予分析 23 件	與道路工程國家賠償並無任何實質關連		10	
		僅涉及程序事項		12	
		無法查得可得分析之進一步資料		1	
*關鍵字：「國家賠償&公路」 *時間範圍：90/1/1~100/5/31 *檢索結果：99 件	建議分析 76 件	類型化分析	涉及賠償機關應負責任間之分擔問題	76	
			原告請求原因		路面缺陷
					標示不清
					其他道路設置或管理之欠缺
			被告免責抗辯		已近注意義務或設置管理無欠缺
					原告與有過失
					無相當因果關係
賠償義務機關歸屬之爭議及時效問題					
第 2 次檢索					
*司法院法學資料檢索系統之「裁判書查詢」	建議不予分析 51 件	與道路工程國家賠償並無任何實質關連			
		僅涉及程序事項			
		無法查得可得分析之進一步資料			
*關鍵字：「國家賠償&道路-公路」 *時間範圍：90/1/1~100/5/31 *檢索結果：81 件	建議分析 30 件	類型化分析	涉及賠償機關應負責任間之分擔問題		
			原告請求原因	路面缺陷	
				標示不清	
				其他道路設置或管理之欠缺	
			被告免責抗辯	已近注意義務或設置管理無欠缺	
				原告與有過失	
				無相當因果關係	
賠償義務機關歸屬之爭議及時效問題					

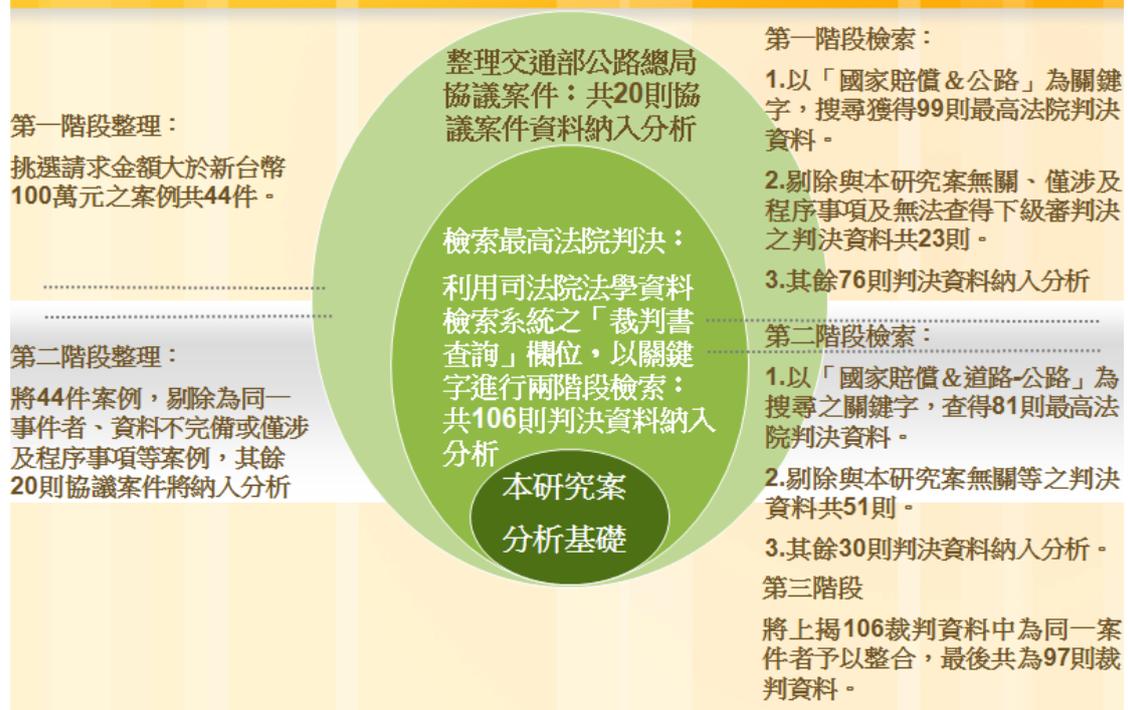
共有 20 件協議案例納入分析（附件 2）²。

² 交通部公路總局提供之該局第二區養護工程處、第三區養護工程處、第四區養護工程處及第五區養護工程處 96 年度至 100 年度協議案件共計 91 件，其中協議成立者 45 件、協議不成立者 45 件，請求人撤回者 1 件，經選別 20 件協議案件納入本研究案之研究分析，其選別標準及程序如下：

1. 因協議案件並無法院等介入就雙方提出之證據資料及攻防理由等進行裁斷，故本研究執行上僅得以協議案件請求人之國家賠償請求書、協議紀錄、協議書或拒絕賠償理由書等資料為範圍，進行案例選別及分析基礎。
2. 交通部公路總局提供之前揭協議案件 91 件，其中初步擬列入分析之案件共 20 筆，不列入分析之案件共 71 筆：(1) 將 91 件協議案件，以請求數額較大者為準，挑選出請求金額大於新台幣（下同）100 萬元之案例共計 44 件。(2) 前揭 44 件協議案件中，屬同一事件衍生數協議案件者，僅挑選其中請求金額最高者納入分析（重複事件衍生案例共 18 件）。(3) 前揭 44 件協議案件中，因已納入前開判決分析、資料不完備或僅涉及程序事項，故扣除而不納入分析者共計 6 件。(4) 綜上，20 件協議案件納入研究分析。



本研究案擬納為分析基礎之案例選別標準



二、**分析案情：**包括分析原告（請求人）之主張、被告機關（被請求人）之答辯、重要之爭點及法院之認定等，得藉以釐清道路工程國家賠償案之案件類型、發生原因、判決結果及賠償金額等。

三、**歸納分析：**以案例檢索及案情分析為基礎，歸納整理出道路工程國家賠償案例之類型，且儘量併以圖表方式呈現，以收一目了然之功效。

四、**提出因應：**針對道路工程國家賠償案例中常見之原被告主張，以法院見解及學說理論等為基礎，提出道路設置管理機關如何提出攻擊防禦方法之建議；另就所歸納整理有關道路管理設置欠缺之訴求原因，作為道路設置管理機關加強管控之基礎，以預先消弭道路工程國家賠償原因，防止該等國家賠償案件發生

之參考。

五、訪談專家學者：國內有關國家賠償法之學者專家眾多，本研究案訪談到 6 位學者專家，向其等請益國家賠償法制相關問題(訪談紀要如附件 3 至附件 7)

六、舉行座談會：為博採周諮，本研究案舉行座談會，邀請交通部公路總局人員及學者專家參與座談，由各方提供意見(座談會紀要如附件 8)

七、提出研究報告：由研究單位整合案例分析之研究成果與學者專家之意見，提出研究報告。

肆、案例分析－著重於現象面之分析

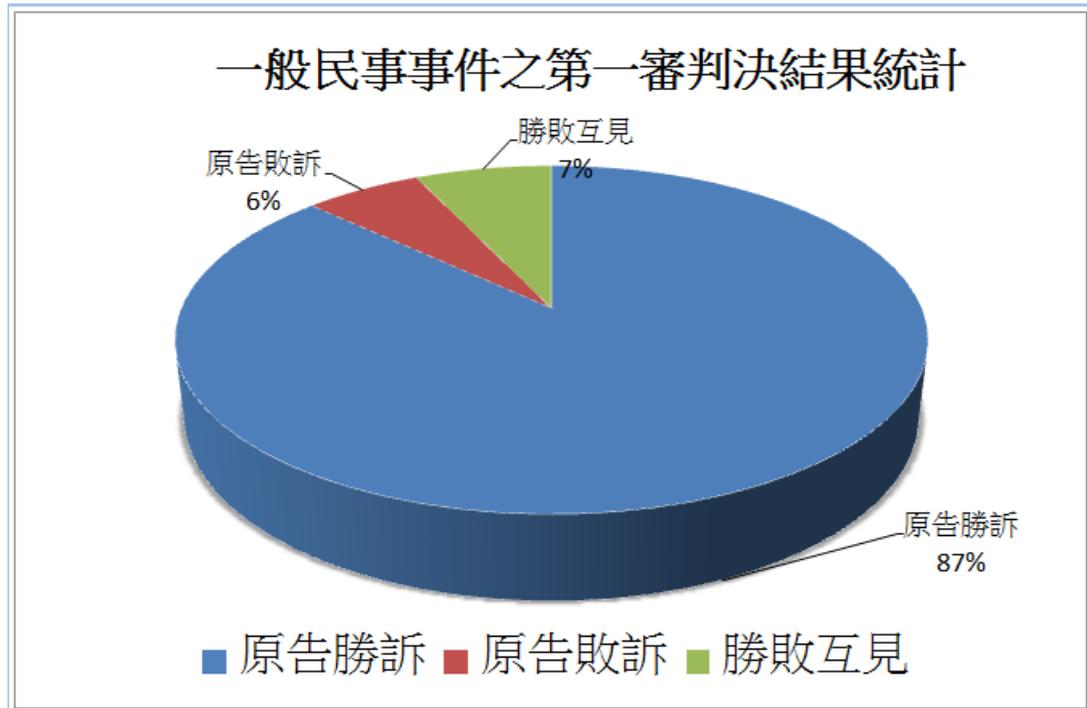
一、訴訟勝敗之情形

依據司法院統計³，自 90 年至 99 年間一般民事訴訟事件在第一審之勝敗比率情形如下：

一般民事事件之第一審判決結果統計					
年度		原告勝訴	原告敗訴	勝敗互見	合計
90	件數	85,907	9,052	10,054	105,013
	比 例 (%)	82	9	9	100
91	件數	95,752	9,180	9,664	114,596
	比 例 (%)	84	8	8	100
92	件數	109,939	9,656	9,906	129,501
	比 例 (%)	85	7	8	100
93	件數	124,949	8,608	10,087	143,644
	比 例 (%)	87	6	7	100
94	件數	145,328	8,283	9,619	163,230
	比 例 (%)	89	5	6	100
95	件數	201,940	8,624	10,605	221,169
	比 例	91	4	5	100

³ 網頁出處 <http://www.judicial.gov.tw/juds/report/Sf-3.htm>。因司法院網站未說明其統計之方法，故本研究報告對其統計之正確性及應用暫予保留。

一般民事事件之第一審判決結果統計					
年度		原告勝訴	原告敗訴	勝敗互見	合計
	(%)				
96	件數	217,464	8,436	10,570	236,470
	比 例 (%)	92	4	4	100
97	件數	155,626	8,715	10,413	174,754
	比 例 (%)	89	5	6	100
98	件數	111,648	9,509	10,712	131,869
	比 例 (%)	85	7	8	100
99	件數	80,400	10,687	11,795	102,882
	比 例 (%)	78	10	12	100
總件數		1,328,953	90,750	103,425	1,523,128
總比例 (%)		87	6	7	100



依據法務部統計，自 90 年至 99 年間全國各政府機關（含中央機關）之國家賠償總訴訟件數為 7503 件，其中判決賠償件數為 716 件，原告勝訴比率約為 10%；又中央機關之國家賠償總訴訟件數為 1871 件，判決賠償件數為 186 件，原告勝訴比率約為 10%。詳細情形如下⁴：

全國政府機關（含中央機關）國家賠償實施概況統計表

年度別	新收案件總件數	協議成立賠償件數	訴訟件數	訴訟判決賠償件數	賠償總金額（萬元）	第 2 條請求件數	第 3 條請求件數	求償總件數	獲償件數	求償總金額（萬元）
90	1,728	147	570	45	16,112	41	151	111	7	680
91	1,206	128	168	58	20,715	44	142	64	20	461
92	1,883	169	665	65	15,740	89	145	74	30	355

⁴ 網頁出處分別為 <http://www.moj.gov.tw/ct.asp?xItem=47003&ctNode=28154&mp=001> 及 <http://www.moj.gov.tw/ct.asp?xItem=47004&ctNode=28154&mp=001>。

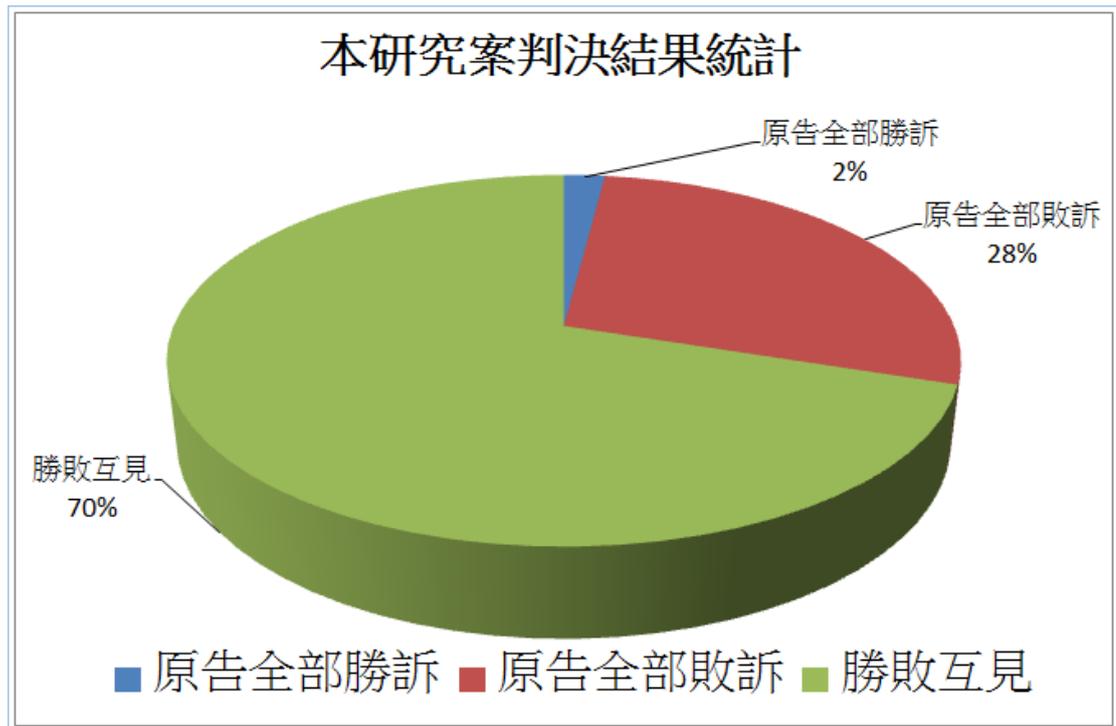
93	2,002	121	662	70	12,942	45	146	76	22	907
94	1,794	187	916	71	18,561	60	198	99	64	1,316
95	1,419	161	902	75	21,885	59	177	50	28	253
96	2,344	141	886	73	18,208	59	155	48	28	1,484
97	1,990	175	927	86	17,675	39	222	74	43	1,434
98	1,886	185	947	79	22,923	51	213	82	47	1,461
99	2,468	237	860	94	64,755	88	243	128	62	1,101

中央機關國家賠償實施概況統計表

年度別	新收案件總件數	協議成立賠償件數	訴訟件數	訴訟判決賠償件數	賠償總金額(萬元)	第 2 條請求件數	第 3 條請求件數	求償總件數	獲償件數	求償總金額(萬元)
90	618	46	192	23	10,269	17	52	80	6	415
91	400	26	77	22	12,074	8	40	39	10	419
92	425	16	80	15	1,600	11	20	37	17	158
93	442	8	94	18	4,357	9	17	28	14	40
94	544	29	164	22	6,121	22	29	30	24	874
95	438	3	204	12	3,320	5	10	18	14	92
96	1,193	19	217	17	3,534	9	27	26	19	1,170
97	743	19	279	18	8,180	8	29	24	19	865
98	700	23	284	20	6,622	16	27	25	19	829
99	645	29	280	19	8,285	12	36	21	21	523

本研究案所選取分析之訴訟案件共 97 件，其勝敗情形如下：

	原告全部勝訴	原告全部敗訴	勝敗互見	合計
件數	2 ⁵	27 ⁶	68	97
比例	2%	28%	70%	100%



比較上開資料，可知在一般民事事件，原告全部或一部獲賠償之比率約為 94%，但在道路工程引發國家賠償案件則降為 72%，但是

⁵ 參照訴訟案件編號 54、85。

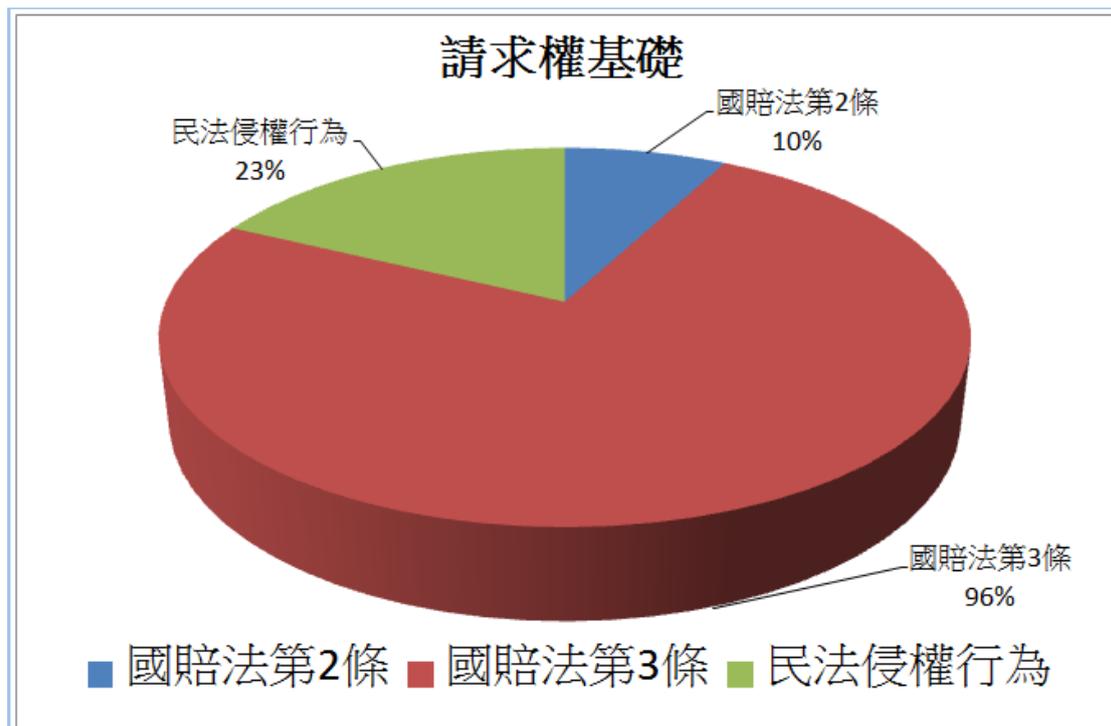
⁶ 參照訴訟案件編號 4、5、6（以上為龍王颱風案）、20（產業道路案）、21（減速丘案）、22（自己未靠右行駛致因故闖入對向車道）、24（有擺設三角錐、紅燈警示、紅白相間反光標示）、27（賠償義務機關錯誤）、28（未證明設置管理有欠缺）、29（廢土案，偶發事故）、41（道路管理機關於施工期間無執行補實路面之職務）、49（賠償義務機關錯誤）、53（欠缺因果關係）、58（未證明設置管理有欠缺）、59（未證明有欠缺且時效抗辯）、64（未證明設置管理有欠缺）、66（轉向承包商求償，但承包商依約不負責行道樹之管理維護）、68（設計無不當、公務員無故意過失或怠於執行職務）、76（未證明設置管理有欠缺）、81（未證明設置管理有欠缺）、84（非公有公共設施且無因果關係）、89（未證明設置管理有欠缺）、90（未證明設置管理有欠缺）、93（雜樹橫倒為臨時）、94（賠償義務機關錯誤）、96（時效抗辯）、97（賠償義務機關錯誤）。

相較於一般國家賠償案件中原告獲賠償之比率約為 10%，道路工程引發國家賠償案件中原告獲賠償之比率則提高。

二、請求權基礎

以本研究案所選取分析之 97 件道路工程引發國家賠償訴訟案件為基礎，檢視原告起訴主張之請求權基礎為國賠法第 2 條、國賠法第 3 條或民法第 184 條，統計其情形如下：

	請求權基礎		
	國賠法第 2 條	國賠法第 3 條	民法侵權行為
件數	10 ⁷	93 ⁸	22 ⁹
比例	10%	96%	23%



⁷ 參照訴訟案件編號 4、5、6、20、24、26、41、45、62、68。

⁸ 參照訴訟案件編號 1、2、3、7、8、9、10、11、12、13、14、15、16（判決記載國賠法第 5 條應為第 3 條之誤繕）、17、18、19、20、21、22、23、24、25、26、27、28、29、30、31、32、33、34、35、36、37、38、39、40、41、42、43、44、45、46、47、48、49、50、51、52、53、54、55、56、57、58、59、60、61、62、63、64、65、66、67、69、70、71、72、73、74、75、76、77、78、79、80、81、82、83、84、85、86、87、88、89、90、91、92、93、94、95、96、97。

⁹ 參照訴訟案件編號 9、18、19、30、37、38、40、45、46、47、48、49、50、52、53、56、61、80、84、91、93、96。

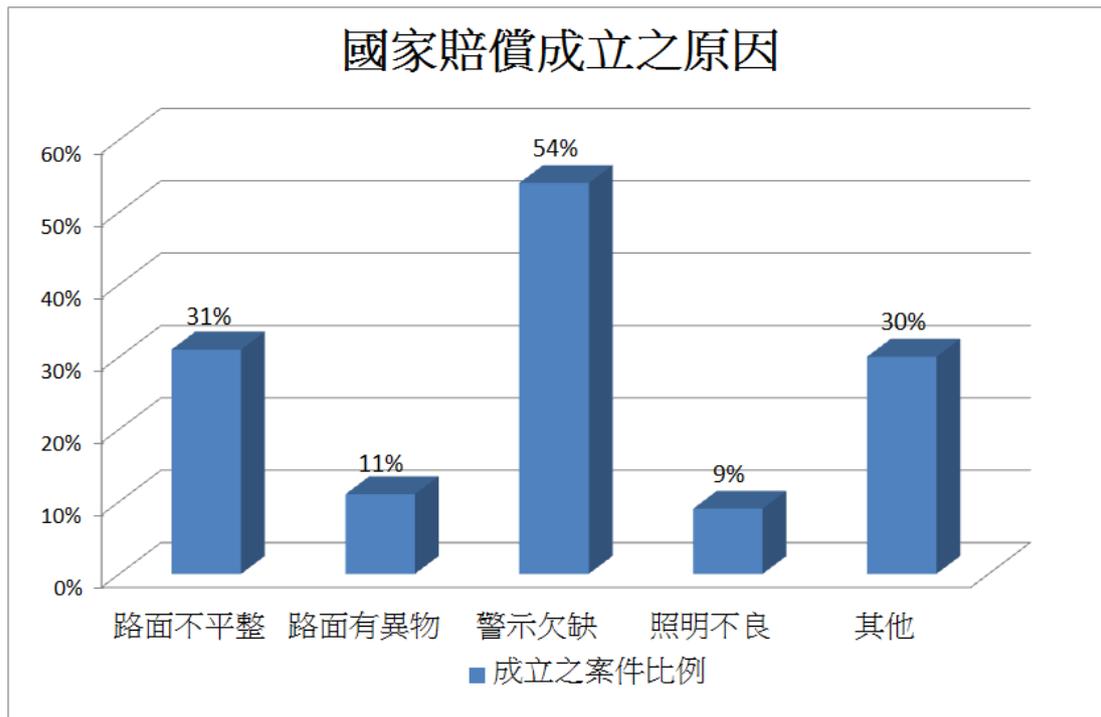
依據上開統計，在道路工程引發國家賠償案件中，雖然原告得以選擇合併之方式，同時主張國賠法第 2 條、國賠法第 3 條及民法第 184 條其中一個或數個或全部為請求權基礎，惟原告起訴主張之請求權基礎有國賠法第 3 條者仍占了絕對多數，比例高達約 96%。推敲其原因，可能是國賠法第 3 條規定就國家賠償責任採取無過失責任主義，相較於國賠法第 2 條規定之國家賠償責任及民法第 184 條規定之侵權行為損害賠償責任採取過失責任主義，故主張國賠法第 3 條為請求權基礎對於原告之舉證責任負擔較輕、被告之賠償責任較容易成立。從而，本研究案仍將研究重點至於國賠法第 3 條規定之國家賠償責任。

三、國家賠償成立之原因

以本研究案所選取分析之訴訟案件共 97 件為基礎，扣除原告請求全部無理由之案件 27 件，就其他 70 件國家賠償成立之案件，其國家賠償之原因統計如下：

原因		訴訟案件編號
路面欠缺 (坑洞、人孔蓋)	路面不平整 (22 件； 31%)	1 (人孔蓋高低差)、7 (凹陷)、8 (人孔蓋高低差)、9 (人孔蓋高低差)、10 (坑洞)、11 (坑洞)、12 (坑洞)、13 (坑洞)、15 (路面隆起)、16 (水溝蓋凹陷)、17 (坑洞)、18 (坑洞)、25 (水溝蓋凹陷)、26 (手孔突出)、36 (水溝蓋高低差)、41 (人孔蓋凸出)、42 (人孔涵洞無人孔蓋)、46 (坑洞)、80 (坑洞)、82 (坑洞)、92 (坑洞)、95 (坑洞)
	路面有異物 (8 件； 11%)	11 (碎石)、15 (大型凸起物)、38 (行道樹斷裂)、39 (標示凸出路面)、40 (電線桿)、43 (標牌違規凸出)、51 (護欄擺放位置不當且施工砂石未清除乾淨)、62 (水泥障礙物)
標示欠缺	警示欠缺 (38 件； 54%)	1 (人孔蓋)、2 (反光標脫落)、3 (水閘門)、7 (凹陷)、8 (人孔蓋)、10 (坑洞)、12 (坑洞)、13 (坑洞)、14 (凸起物)、15 (路面隆起)、18 (坑洞)、19 (湖岸堤防)、33 (海堤未設阻絕或警告標示)、40 (電線桿)、42 (人孔涵洞無人孔蓋)、47 (機車道內縮)、48 (道路坍塌)、50 (路面由寬變窄)、51 (護欄擺放位置不當且施工砂石未清除乾淨)、54 (施工)、55 (施工)、57 (施工)、60 (路旁為大排水溝)、61 (護欄未修復)、62 (水泥障礙物)、69 (施工)、70 (施工)、74 (道路終止)、77 (施工)、79 (彎度達

原因		訴訟案件編號
		90 度且前方為水池)、80 (坑洞)、83 (路面縮減)、85 (路寬縮減)、86 (彎道)、87 (鋼軌樁護欄)、88 (有碎石且為轉彎路段)、91 (匯流井)、92 (坑洞)
	照明不良 (6件;9%)	3、46、50、74、80、87
其他 (21件;30%)		23 (橋樑斷裂)、37 (橋樑斷裂)、67 (橋樑斷裂)、71 (橋樑斷裂)、72 (橋樑斷裂)、80 (橋樑斷裂); 30 (未設置護欄)、31 (未設置護欄)、32 (橋樑斷裂)、44 (未設欄杆)、45 (護欄遭移除)、61 (護欄未修復)、63 (護欄拆除未加防護)、73 (護欄高度不足); 34 (路基掏空)、35 (路基流失致不堪負重)、48 (雨勢不大卻道路坍方)、52 (道路塌陷); 56 (便道之涵管設計過小)、65 (事前應避免開路,且事後開路高度不夠、水土保持設施不足、擋土牆配筋不當)、78 (坡道落差不符合「公路路線設計規範」)



歸納上開國家賠償責任成立原因，最常見之道路設置管理欠缺包括：(1) 路面坑洞、(2) 人(手)孔蓋之高低差、(3) 護欄未設置或設置不當、(4) 路面異物(例如：路樹、油漬、廢土、砂石等)、(5) 危險路段未標示或標示不足、(6) 施工標示不足、(7) 橋樑斷裂及(8) 道路坍方塌陷等類型。又上開 70 件成立國家賠償之案件中，騎乘機車發生車禍事故之案件為 43 件，比例約為 61%，且機車車禍事故中，有 22 件涉及坑洞及人孔蓋高低差等路面不平整之瑕疵，比例約為 51%，可知路面不平整之道路瑕疵對於機車騎士有相當危險性¹⁰，建議交通部公路總局進行道路規劃時宜將機車駕駛之平穩度及安全性納入基礎設計考量。

此外，關於協議案件部分，其國家賠償責任成立原因，包括(1) 坑洞、(2) 警示欠缺、(3) 橋樑斷裂及(4) 隧道崩塌等，與上開道路工程引發國家賠償之訴訟案件之情形並無顯著差異。

¹⁰ 參照學者 B 之見解(詳附件 4)及專家 C 之見解(詳附件 7)。

四、國家賠償不成立之原因

以本研究案所選別分析之 97 件訴訟案件為分析樣本，其中經法院認定國家賠償責任不成立之訴訟案件共 27 件，比例佔 28%，為瞭解道路主管機關在國家賠償訴訟如何有效提出攻擊防禦方法以獲取有利之裁判，謹整理分析法院認定國家賠償責任不成立之原因如下：

訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
4、5(龍王颱風案)	被告機關非賠償義務機關
6(龍王颱風案) ¹¹	依地理及當時雨量，難認被告機關有作為義務；天災
20(產業道路案)	道路筆直，平整無缺陷，亦無障礙物，其設置管理無欠缺；雖無護欄等，惟考量道路之上述實情與原有道路、溝渠設施及國家經費之有限性等，仍應認道路之設置管理無欠缺；現行法令並無應於系爭道路設置警告標語、照明之明確規範
21(減速丘案)	系爭減速丘係依○○縣道安聯席會議決議所設置，其設置雖欠缺法源依據，但仍應具體審酌其是否危害行車安全；系爭減速丘之寬度(縱向長度)為 266 公分，最高點離地面 5 公分，與周圍路面之高低差僅 0.5 公分，並無車輛通過時會造成車輛越過中心線之情形，若依一般速限行駛，實難認有危險之虞；系爭路段並無依道路交通標誌標線號誌設置規則第 163 條第 1、2 項規定，設置「慢行」標誌之必要；原告無照駕駛重型機車，可推定其駕駛技術不佳，其失控駛入來車車道，與系爭減速丘之設置並無因果關係
22(機車闖入對向)	系爭事故地點之柏油路面乾燥、無障礙物、視距良

¹¹ 依據 100 年 5 月間司法院法學資料檢索系統之查詢情形，並無本件台灣高等法院花蓮分院 99 年度重上國更(一)字第 1 號判決之上訴與否資料。

訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
車道案)	好，機車騎士應可及時發現車前路況；機車騎士自承其騎乘機車經過坑洞後，再前行二、三部車距離，才因右後有車輛經過，發生拉扯力量，滑向對向車道發生系爭事故；依現場會勘記錄，系爭手孔蓋與事故發生地點尚有 32 公尺；鑑定意見認為車禍主因在機車騎士未靠右遵行車道行駛，突遇狀況而駛入對向車道；系爭道路為下坡路段暨修理路段，機車騎士未減速慢行，並為隨時停車之準備，仍以時速 30 公里至 40 公里速度向前行駛，已有違規，且其行車路線其寬度達 3.5 公尺，縱欲閃避系爭坑洞，亦未必將機車駛向中心道並偏斜入對向車道
24	系爭事故發生當日天候良好，並未下雨，數日前亦無下雨之情形，且系爭道路業經被告機關搶修完成，並無管理或維護上之欠缺；系爭道路經清除坍方後，被告機關確有擺設三角錐反光標誌，以提醒往來車輛小心駕駛，在道路災害標誌上方除紅燈警示外，下方亦有紅白相間之反光標示；依據被害人及家屬於事發後接受警詢表示，被害人係自行摔倒
27	系爭肇事地點位於鄉道，自應由鄉道之主管機關即○○縣政府為本件賠償義務機關，被告機關並非賠償義務機關；原告雖曾依國賠法第 9 條規定，請求上級機關確定本件賠償義務機關，但本件事務發生地點屬於「鄉道」，並無該條所訂「賠償義務機關有爭議」之情形，且法務部函文亦未明確指出本件賠償機關為何
28	發生事故之系爭道路，並無碎石、沙土或坑洞，且與碎石帶有相當之距離，碎石帶亦無機車倒地滑行之痕跡；系爭事故地點，位於原本車道，而非施工之路肩，

訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
	<p>且系爭道路至橋面處亦無路面縮減之情形，故系爭事故與系爭道路未設警示標誌或護欄間無因果關係；系爭事故究係因林○○自行跌倒？或係被併行之大貨車碰觸摔倒？實無法確定，原告復未舉證證明系爭事故係因系爭路段有何危險或缺，難認系爭事故與系爭道路之管理欠缺間有何因果關係</p>
29（廢土案）	<p>國賠法第 3 條規定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，倘已為及時且必要之具體措施，應認為其管理並無欠缺，而不生國家賠償責任，亦即須視相關設置及管理機關有無及時採取足以防止危害發生之具體措施為斷；國賠法第 3 條所謂公共設施管理欠缺，係指公共設施建造後之維持、修繕及保管不完全，不具備通常應有之狀態、功用或功能，致缺乏安全性而言，此安全性有無欠缺，應依通常情況，考量各項客觀因素認定，亦即應綜合公共設施之構造、用法、場所環境及利用狀況等情事，各別認定之；系爭路段平整無缺，遭人棄置廢土僅為偶發事件，○○公路全段甚長，於人力配置上無從要求被告機關 24 小時隨時巡察，以排除系爭事故；被告機關已依相關規定（巡查要點）進行例行性之巡邏與維護，衡情已足發現一般性養護之問題，於例行性巡查時間以外之時間發生系爭偶發性棄土事件，實難期待被告機關所得及時排除；系爭道路遭人棄置廢土之時間，應在 88 年 2 月 2 日晚間 8 時至 8 時 40 分之間，而機車騎士</p>

訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
	<p>李○○於 8 時 40 分撞及系爭廢土時，並未立即報警處理，被告機關自無從知悉而及時排除；被告機關係於 88 年 2 月 2 日晚間 9 時 30 分始獲知系爭道路遭人棄置廢土，旋即展開排除措施，並於當日晚間 11 時 30 分完成警示標誌，足證被告機關於系爭事故前，尚無從知悉系爭道路遭人棄土，自難認為其管理有欠缺；被告機關雖未於系爭道路設置路燈，但亦不能認為其管理有欠缺，蓋以○○公路設計之初，即已針對相關之交通量等進行照明設備之設計，並未違反交通部編訂之交通工程手冊，且事實上系爭路段之照明度達 6.3，已足以照明廢土所在位置，並無設置欠缺之情事</p>
41 (電信局案) ¹²	<p>人孔蓋縱申請單位之○○總局已施工完畢必完成假修復路面，惟未通知被告機關會勘認可前，施工路段之養護及交通安全，仍應由○○總局辦理；施工期間，係由○○管理局○○電信局占有管理中，被告機關實不可能就系爭道路為平日之管理維護。被告機關在接管系爭道路前，並無執行補實路面之職務</p>
49	<p>系爭道路位於○○縣○○鄉公所行政轄區，且○○縣○○鄉公所受有○○管理處補助其維修整建系爭道路，足認○○縣○○鄉公所為該系爭道路之管理機關，被告機關非賠償義務機關</p>
53 (樹木傾倒案一) ¹³	<p>依事故地點與系爭樹木傾倒地地點之距離，推估被害人之行車時速達 80 公里以上，系爭道路限速 60 公里以</p>

¹² 本件台灣高等法院 89 年度重上國更(一)字第 2 號判決駁回原告之全部請求，經最高法院 92 年度台上字第 2201 號判決發回後，查無後續裁判。

¹³ 本件台灣高等法院 93 年度重上國字第 5 號判決駁回原告之全部請求，經最高法院 95 年度台上字第 1723 號判決發回後，查無後續裁判。

訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
	下，被害人超速且未注意車前狀況，致系爭事故發生，與被告機關之管理欠缺無相當因果關係
58 (舉證責任案)	因公有公共設施管理欠缺，致騎乘機車摔倒受傷，可能因超速、擦撞、或行為人疏於注意等原因所致，原告主張被告機關管理系爭道路有欠缺，致其騎車摔傷，應就系爭事故原因負舉證責任；原告原先主張係遭不明車輛撞擊而滑倒，後又主張係因撞擊石塊而摔傷，主張自相矛盾；縱系爭道路之石塊有遭機車壓過之痕跡，亦不足證明系爭道路之管理有欠缺
59	原告並未舉證證明系爭房屋之地基遭淘空確係為被告機關施工不當所致；系爭房屋滅失之時間為90年9月19日，原告於92年7月間向被告機關請求為國家賠償協議時雖尚未罹於國賠法第8條第1項之2年時效期間，然被告機關已於同年8月25日發函拒絕賠償，原告延至95年9月14日始提起本件訴訟，已逾上開2年時效期間
64	系爭事故是原告駕車時心臟不適，欲踩煞車停靠路肩時竟誤踩油門，失控衝撞護欄後，再遭外側來車撞擊所致，足見系爭事故發生與護欄無關
66 (向承包商求償案)	系爭行道樹之管理維護非系爭工程之施工範圍，被告無須負責系爭行道樹之管理維護，原告機關之請求，不應准許
68	復建之系爭大橋提升橋面及引道高度，雖造成原告所有之系爭土地與橋面有高低落差，然此係為有效防止土石洪鋒，確保橋樑穩固，避免再次橋斷行阻之公共利益考量，該橋之設計應無不當。
76	淤沙位於路面白色邊線外，此處並非供車輛通行之路

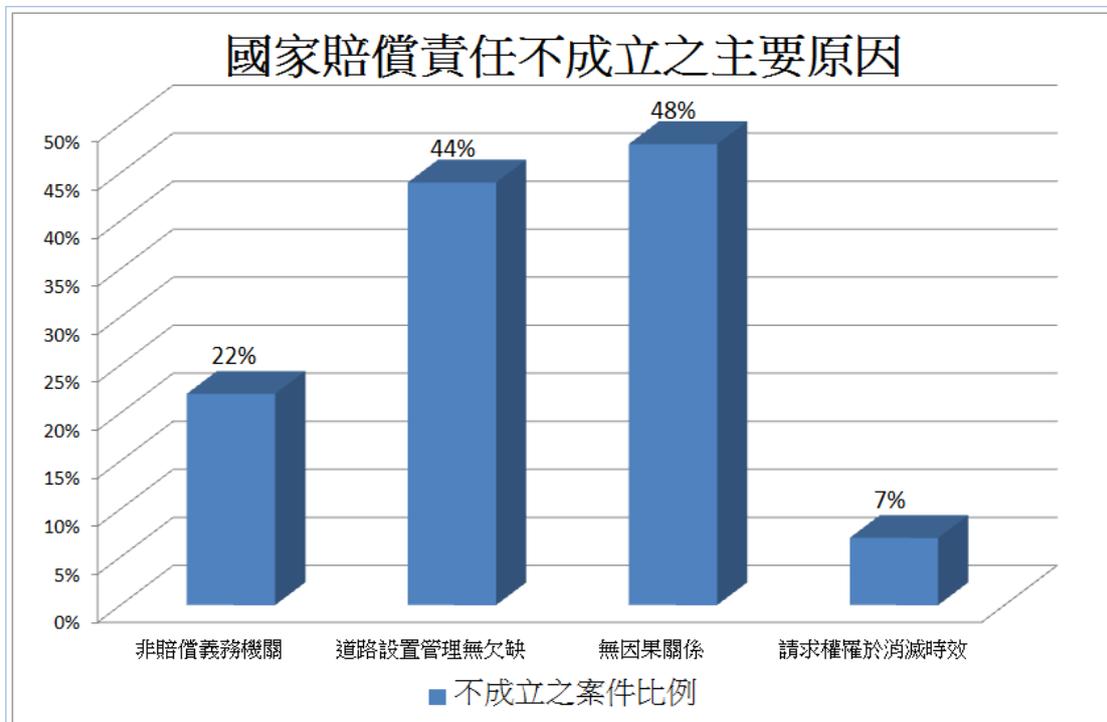
訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
	面，縱有淤沙，對於系爭路段供車輛通行之通常效用並無任何欠缺，因此難認被告機關就系爭路段之管理有欠缺；縱認為系爭路段之管理有欠缺，本件事故之發生乃因高○○車速過快、超車不慎所致，且機車滑行起點並非起自系爭路段之淤砂處，與淤沙未清無因果關係
81（涉水案）	系爭道路之路面寬敞，並無人車行走無法分辨道路或水圳之情形存在，被告機關於法令上並無設置護欄之必要，故系爭道路之設置、管理並無欠缺；系爭事故發生時水已淹至成人腰部，屬不可抗力之程度，難認屬於被告機關所應履行設置上或管理上之義務範圍；縱使護欄或警告標誌於系爭事故發生時存在，亦無法避免張○○跌入水圳中，因此即便被告機關就系爭道路之設置或管理有欠缺，亦與張○○之死亡無因果關係
84 ¹⁴	系爭道路在驗收完工而供公眾通行使用前，尚難謂為國賠法第 3 條第 1 項所謂「公有公共設施」；被害人身亡係自第一期工程路段行經第二期工程路段均超速行車所致，並非出於第二期工程道路之設置或管理有何欠缺
89	被告機關確已標畫白實線明確，且其依法僅須劃設路面邊線即可，並無設置「反光紐」、「鮮黃色斜線」、「防撞鐵桿」標誌或設施之義務，是被告機關嗣後增設「反光紐」、「鮮黃色斜線」、「防撞鐵桿」，僅係加強提醒用路安全，與系爭路段之設置或管理有無缺失無關，

¹⁴ 本件臺灣高等法院 88 年度上國更（二）字第 2 號判決駁回原告之全部請求，經最高法院 91 年度台上字第 1092 號判決發回後，查無後續裁判。

訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
	且被告機關既無增設之義務，即無違反之可歸責事由，顯無過失可言；原告未證明系爭事故之發生，與被告機關就系爭道路之管理間有何因果關係
90	被告機關已設有反射鏡，且有反光邊線，若一般駕駛人依照速限 40 公里及沿邊線行駛應可安全轉彎，此外在彎道之前亦有慢行之標示與速限 40 之標示，因此被告機關對系爭道路並無設置或管理之欠缺；系爭路段之護欄缺口係在王○○行車之對向車道，系爭事故發生乃因王○○未靠右行駛，縱使該護欄設置有欠缺，亦無因果關係
93（樹木傾倒案二）	系爭樹木為路邊之雜樹，並非建造之公共設施；系爭路段有橫倒樹木，時間上極為短暫，此固有影響交通安全之虞，惟非能且無法及時為必要之具體措施予以排除；行經因雨視線不清路段，且道路發生臨時障礙時，應減速慢行，系爭事故之發生乃因原告駕車未注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施所致，與系爭樹木橫倒於路段所發生之臨時障礙，並無相當因果關係
94	系爭事故之發生地點屬鄉道，其主管機關為縣（市）政府，並無「賠償義務機關有爭議」之情形，故被告機關並非賠償義務機關，不負國家賠償之責任
96 ¹⁵	被告機關對於系爭邊坡西側施工不完整，致系爭房屋於颱風過境時成為集水區，應負國家賠償責任，惟原告之損害賠償請求權已因 2 年間未行使而消滅
97	被告機關非系爭涵洞設置或管理之主管機關，原告向

¹⁵ 本件台灣高等法院 87 年度上字第 1249 號判決駁回原告之全部請求，經最高法院 90 年度台上字第 867 號判決發回後，查無後續裁判。

訴訟案件編號	國家賠償責任不成立之主要原因
	其請求國家賠償即屬無據



歸納上開法院認定國家賠償責任不成立之原因，主要為：

- (1) 被告機關非賠償義務機關（下稱第一類不成立原因）；
- (2) 道路之設置管理無欠缺或無證據證明其有欠缺（下稱第二類不成立原因）；
- (3) 車禍事故之發生與道路之設置管理欠缺間無因果關係（下稱第三類不成立原因）；
- (4) 請求權罹於時效而消滅（下稱第四類不成立原因）等四大類。

第一類不成立原因經法院採認之案件共 6 件，佔 27 件國家賠償不成立案件中之比例約為 22%，係由法院就被告機關有無設置管理訟爭路段之職務為審認，其中多以被告機關是否為法定管理機關為判

斷標準¹⁶，惟亦有以事實上之管理情形為判斷標準者¹⁷，顯示機關如事實上管理道路且足以引起其有管理職務之信賴外觀時，不完全排除可能被認定為道路之管理機關。從而，交通部公路總局面臨國家賠償請求時，宜檢討：

- (1) 交通部公路總局是否屬於法定管理機關？
- (2) 是否他機關事實上管理道路且足以引起其有管理職務之信賴外觀？

第二類不成立原因之有 12 件，比例約為 44%，其情形包括道路所設置減速丘之長寬高未危害交通安全、訟爭路段已設置警告標示等交通安全設施（例如：三角錐反光標誌、紅燈警示、紅白相間反光標示、白實線、反射鏡、反光標線等），而原告主張訟爭路段應設置之標誌（例如：慢行、路面縮減、護欄、反光紐、鮮黃色實線等）依法並無必要、訟爭路段符合設計規範或被告機關已及時採取足以防止危害發生之具體措施（例如：被告機關已進行例行性巡邏維護、廢土或路樹等異物出現時間極短）。從而，交通部公路總局面臨國家賠償請求時，宜檢討：

- (1) 原告主張之路面欠缺、警示欠缺或其他道路設置管理之欠缺是否存在？有無法令依據？
- (2) 交通部公路總局就訟爭路段是否已設置警告標示等其他交通安全設施？
- (3) 交通部公路總局是否已及時採取足以防止危害發生之具體措施？

第三類不成立原因有 13 件，比例約為 48%，其情形包括法院認定事故之發生係因天災介入（不可抗力，例如：颱風、淹水等）、第三人之行為介入（事變，例如：廢土棄置、樹木傾倒等）或被害人

¹⁶ 例如：訴訟案件編號 4、5、27、94。

¹⁷ 參照訴訟案件編號 49。

行為介入（例如：被害人未靠右遵行車道行駛、自行摔倒、車速過快、超車不慎、誤踩油門而失控、未注意車前路況等）。從而，交通部公路總局面臨國家賠償請求時，宜檢討：

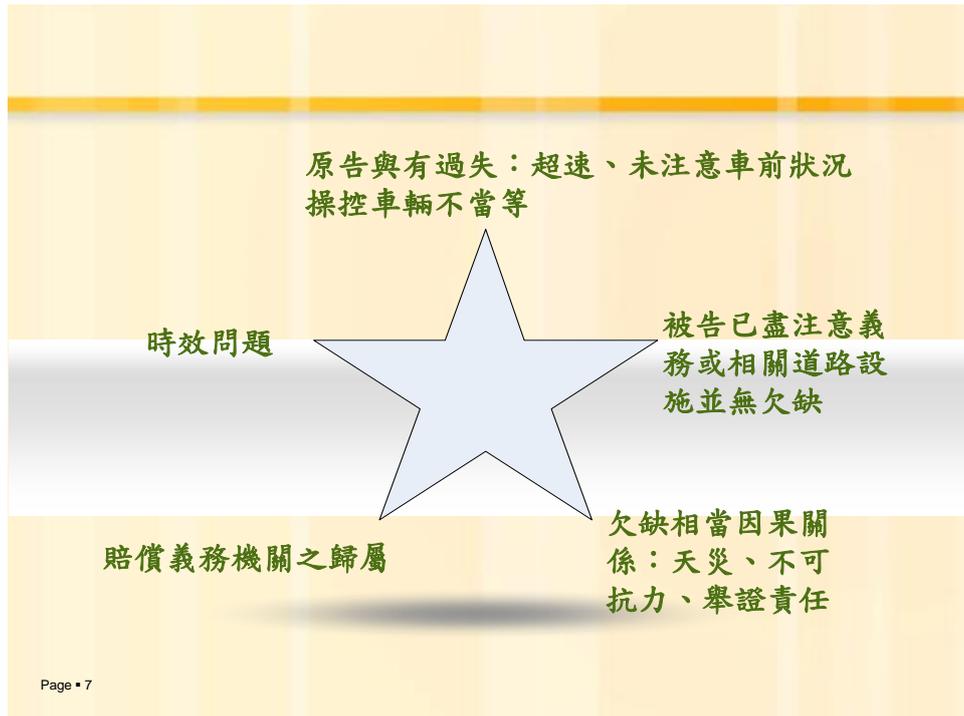
- (1) 是否有證據顯示事故之發生為天災、第三人行為或被害人行為所致？
- (2) 是否可證明只要有該等天災、第三人行為或被害人行為之存在，縱使道路之設置管理有欠缺，事故仍將發生？

第四類不成立原因有 2 件，比例約為 7%，此部分為法院採認被告機關提出之時效抗辯。從而，交通部公路總局面臨國家賠償請求時，宜檢討：

- (1) 原告之請求是否已罹於時效而消滅（例如：原告知悉損害發生至起訴間距離是否逾 2 年等）？
- (2) 踐行國家賠償法第 10 條之協議程序時是否有承認原告請求或引起不提出時效抗辯之信賴外觀？

五、被告機關提出之抗辯

綜合本研究案所選別分析之道路工程引發國家賠償訴訟案件，常見被告機關提出之抗辯如下：



六、與有過失之事由

以本研究案所選取分析且經審理與有過失抗辯之訴訟案件為基礎（共 55 件），整理法院之認定如下：

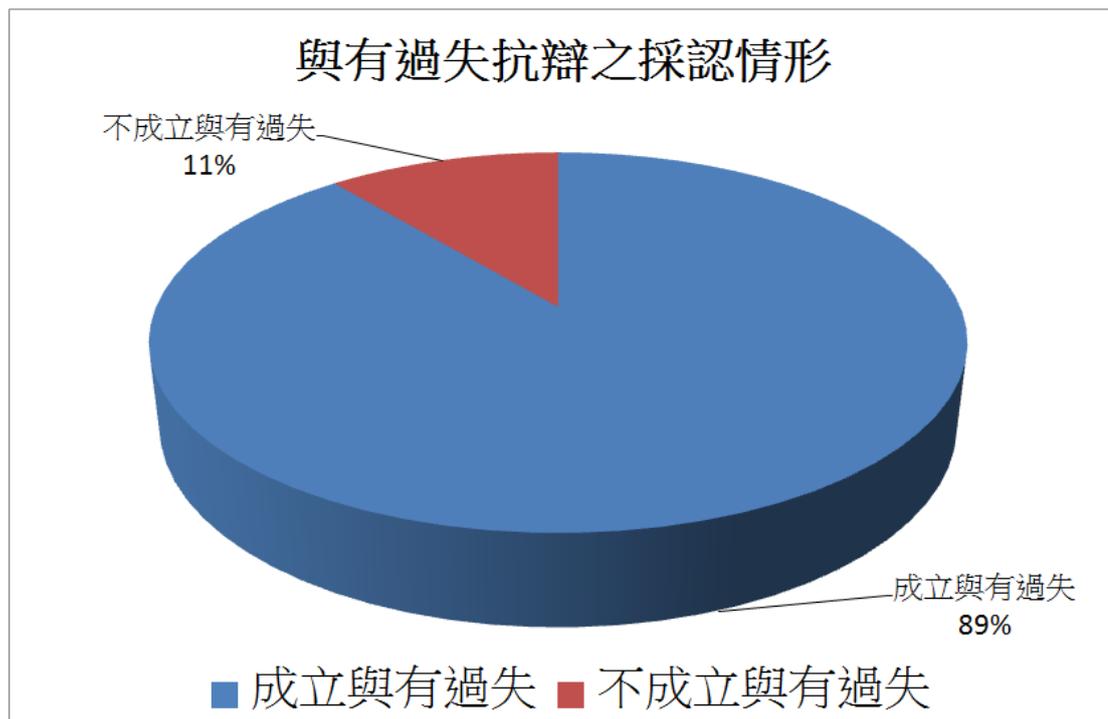
法院認定原告與有過失	訴訟案件編號	原因
（共 49 件，佔 89 %）	1	未注意車前狀況
	2	車速極快
	3	駕駛車輛逾越路肩、未注意車前狀況
	7	未注意車前狀況、車速極快
	8	未依車道行駛
	9	車速極快、未戴安全帽
	10	騎車追逐，未注意路面坑洞
	12	未注意車前狀況
	13	車速極快、未注意車前狀況
	14	未注意車前狀況
	15	未注意車前狀況
	16	為超車而駛出邊線
	17	車速極快、酒駕、未注意車前狀況
	18	車速極快、未注意車前狀況
	19	應注意系爭路段為緊鄰湖岸之道路，卻未注意車前狀況
	25	未注意車前狀況、車速極快超速
	26	車速極快
	30	未注意車前狀況
	33	駛經系爭海堤，應可察覺危險性，但仍冒險

		前進，與有過失
35		僅以支架支撐，使壓力集中於支架與地面接觸點上，適該處路基不緊實，產生支架陷入，致車斗翻覆，與有過失
36		自認有 50%過失
38		原告於颱風來襲期間外出，且事發時風勢非常強勁，原告仍冒險駕車外出，其對本件事務之發生與有過失
39		未注意車前狀況
40		車速極快、未注意車前狀況
42		車速極快
43		車速極快
44		無視防溺警告標示，仍進入河床
45		於路面積水下仍強行通過
47		未注意車前狀況
48		甲長久居住於當地，明知多日下雨將造成系爭道路為危險路段，卻仍於雨後貿然進入，甲與有重大過失
50		未注意車前狀況
51		未注意車前狀況
55		甲於夜間騎乘機車行經施工地段及無號誌之交岔路口，未靠柏油路面右側謹慎行駛
57		未注意車前狀況
60		未注意車前狀況
61		未注意車前狀況
63		未施作水土保持設施
70		車速極快

	73	無照駕駛
	74	未注意車前狀況
	77	未注意車前狀況並減速慢行
	78	車速極快、未注意車前狀況
	79	明知夜間視線欠佳且無反光標誌，卻未減速慢行注意前方彎道
	80	未戴安全帽、酒後駕車已達迷醉程度
	83	無照駕駛而推定就系爭事故之發生有過失，且未注意車前狀況
	86	車速極快
	87	未注意車前狀況
	88	行經施工路段未減速慢行且侵入來向車道
	91	未注意車前狀況
法院認定原告並無過失 (共6件，佔11%)	訴訟案件編號	原因
	11	有戴安全帽，並未超速，時值夜晚，難課其在瞬間進入系爭肇事路段前，除注意上橋、同方向行車路線、對象來車之車前狀況外，在無警示標誌情形下，亦能注意地面有碎石坑洞之義務，故無過失可言
	34	原告否認有超重載運，被告亦未能證明，故與有過失之辯解不可採
	37	大橋橋樑突然下陷之情況，不因詹○○有無飲酒而有異，故詹○○對於本件損害之發生或擴大並無過失
	46	系爭道路有坑洞且無照明設備，適逢大雨致該坑洞遭雨水填滿，依一般經驗法則，實難期待原告能注意車前狀況，原告並無過失

	85	被告機關未能舉證被害人有超速、酒醉駕車等違規行為
	92	被告機關未能舉證原告行駛超過時速 40 公里及甲摔倒後飛離坑洞 30 幾公尺，且該坑洞之存在，縱使有合法之駕駛執照，亦難以避免發生事故，因此甲雖無照駕駛，亦尚難認有相當因果關係，甲不負與有過失責任

依據上開整理可知，本研究案所選取 97 件訴訟案例中，其中 55 件經法院審理與有過失之抗辯是否可採，法院採認與不採認該抗辯之比率分別為 89% 及 11%，與有過失抗辯被採認之比率相當高。



最常為法院採認與有過失之原因力，包括未注意車前狀況¹⁸及車

¹⁸ 參照道路交通安全規則第 94 條第 3 項規定：「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。」

速過快¹⁹。另就無照駕駛之情形，最高法院 97 年度台上字第 448 號判決認定：「按未領有駕駛執照而駕駛機車者，係違反道路交通管理處罰條例第二十一條第一項第一款之規定，自屬違反保護他人之法律，依民法第一百八十四條第二項規定，應推定其有過失（本院六十七年台上字第 2111 號判例參照）。則原審既認定林○○係無照駕駛機車，依上說明，即應推定林○○就系爭損害之發生有其過失。乃原審未詳加研求，於未經被上訴人舉證證明林○○無照駕駛機車與其損害之發生並無因果關係前，反以上訴人未能證明林○○騎乘機車有操作不當等情事，遽認林○○並無過失，而為不利於上訴人之論斷，是否無違舉證責任分配之原則？非無疑義。倘林○○確因無駕駛執照駕駛機車，不諳道路交通安全規則，致生事故，能否謂其行為與系爭事故之發生無相當因果關係，而無須負『與有過失』之責任？上訴人辯稱：林○○無照違規駕駛機車致生事故，與有過失，依法應減輕伊之賠償金額，是否全然無據？即有斟酌之餘地。」²⁰，亦即以無照駕駛推定對於車禍事故之發生與有過失。

法院不採認與有過失之抗辯，其主要情形有二：一為被告機關未證明被害人有过失行為；一為被害人之過失行為與車禍事故之發生無因果關係。關於前者，多屬個案之證據有無及事實認定之問題；關於後者，最高法院 92 年台上字第 431 號判決認定：「未按民法第二百十七條第一項所謂被害人與有過失，須被害人之行為助成損害之發生或擴大，就結果之發生為共同原因之一，行為與結果有相當因果關係，始足當之。倘被害人之行為與結果之發生並無相當因果關係，尚不能

¹⁹ 參照道路交通安全規則第 93 條第 1 項規定：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過五十公里。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，時速不得超過四十公里。二、行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無標誌之交岔路口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準備。三、應依減速慢行之標誌、標線或號誌指示行駛。」

²⁰ 參照訴訟案件編號 22、83。

僅以其有過失，即認有過失相抵原則之適用。許○○未領有駕駛執照駕車，固屬違規行為，惟其此項違規行為與本件車禍之發生，能否認有相當因果關係，原審未予調查審認，遽為許○○不利之認定，並嫌疏略。」又台灣高等法院 98 年度上國更（一）字第 2 號確定判決亦認定：「按民法第 217 條第 1 項所謂被害人與有過失，須被害人行為助成損害之發生或擴大，就結果之發生為共同原因之一，行為與結果有相當因果關係，始足當之，倘被害人行為與結果之發生並無相當因果關係，尚不能僅以其有過失，即認有過失相抵原則之適用。甲於系爭事故發生時駕駛執照遭吊銷，其無照駕駛固屬違規行為，但系爭事故之發生，係因○○縣政府未盡公有設施管理之責，未及時修補路面，導致甲行車中撞擊坑洞受有重大損害，此坑洞之存在，對一般機車駕駛均有危險，縱領有合法之駕駛執照，遇此路面坑洞，亦難避免發生行車事故，是甲無照駕駛雖係違規，但於系爭事故之發生，尚難認有相當因果關係，自難謂甲因而負有過失責任。」²¹，亦即縱屬有無照駕駛之情形，如能舉證證明無照駕駛與事故發生無因果關係，則不負與有過失責任。

²¹ 參照訴訟案件編號 92。

七、損害類型及求償項目

謹將本研究案所研究分析 97 件訴訟案件之損害類型及求償項目整理如下：

人損	被害人死亡	<ul style="list-style-type: none"> * 醫療費 * 殯葬費 * 扶養費 * 慰撫金
	被害人未死亡	<ul style="list-style-type: none"> * 醫療費 * 增加生活上之需要 * 喪失或減少之勞動力 * 慰撫金
物損		<ul style="list-style-type: none"> * 所受損害 * 所失利益

上開損害類型及求償項目之情形與法務部頒訂之「國家賠償事件賠償項目及賠償金額參考基準」²²，二者相符。茲再就其中幾個訴訟

²² 有鑑於法務部為國家賠償事件之主管機關，該部所頒訂之「國家賠償事件賠償項目及賠償金額參考基準」足為道路主管機關處理國家賠償事件之參考，謹引述其規定內容如下：「

壹、前言

按國家賠償法（下稱本法）第 10 條第 1 項規定：「依本法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之。」對於損害賠償之請求，係採協議先行主義，其立法意旨在於便利人民並尊重賠償義務機關，使其有機會先行處理，以簡化賠償程序；同時避免訟累。

本部立於本法主管機關之立場，為解決當事人間就「賠償金額無法達成共識」之爭議，參酌近年來國家賠償事件有關中央機關之司法實務判決，區別被害人死亡與否及物之受損害，研訂三種類型賠償事件之賠償項目及基準，以及賠償金額之減免或扣除，供未來處理國家賠償事件之參考。

貳、法院審理國家賠償事件相關見解

依本法第 5 條規定：「國家損害賠償，除依本法規定外，適用民法規定。」從而，國家賠償事件中，請求權人所得請求之項目及範圍，自須依民法相關規定判斷之，合先敘明。

一、被害人死亡

(一) 財產上損害賠償

按民法第 192 條第 1 項及第 2 項分別規定：「不法侵害他人致死者，對於支出醫療及增加生活上需要之費用或殯葬費之人，亦應負損害賠償責任。被害人對於第三人負有法定扶養義務者，加害人對於該第三人亦應負損害賠償責任。」從而，國家賠償事件中，被害人身歿時，請求權人所得請求財產上損害賠償之項目分別為醫藥費、殯葬費及扶養費，茲分別敘述如下：

1. 醫藥費

被上訴人○○○為被害人○○○支出必要之醫療費用 1,458 元之事實，此有被上訴人提出醫療費用收據影本乙份在卷為憑（臺灣高等法院臺南分院 96 年度上國易字第 11 號民事判決參照）；原告主張○○○因本件事故，至臺中榮民總院、第一醫院治療，計支出醫療費用 10,720 元之事實，業據其提出醫療費用收據在卷為證（臺灣臺中地方法院 97 年度國字第 5 號民事判決參照），依上開司法實務見解，對於醫療費用部分，係採實報實銷之作法，以請求權人提出之醫療院所單據為計算損害賠償之標準。

2. 殯葬費

依司法實務見解，就所稱殯葬費係指收殮及埋葬費用而言，其賠償範圍固應以實際支出之費用為準，惟仍應斟酌被害人當地之習俗、被害人之身分、地位、生前經濟狀況及實際上有無必要為據，（臺灣高等法院高雄分院 96 年度上國易字第 6 號民事判決、臺灣高等法院高雄分院 95 年度重上國更（一）字第 1 號民事判決參照）。

3. 扶養費

近年來國家賠償事件中扶養費之酌定，有以行政院主計處所編制之平均每戶家庭消費性支出統計為計算標準。（臺灣高等法院 96 年度上國更（二）字第 3 號民事判決、臺灣屏東地方法院 94 年度國字第 2 號民事判決參照）；亦有以年度綜合所得稅扶養親屬之寬減額或免稅額為計算標準（臺灣高等法院臺南分院 95 年度上國字第 4 號民事判決參照）。至其計算方式係以核定後之年扶養費，依據內政部製作之簡易生命表，查閱被害人及請求權人餘命，依霍夫曼計算法扣除中間利息後算定扶養費。

(二)、非財產上損害賠償

依民法第 194 條規定「不法侵害他人致死者，被害人之父、母、子、女及配偶，雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額。」，是依上揭規定，僅被害人之父、母、子、女及配偶始得請求慰撫金，合先敘明。

又非財產上損害之慰撫金，固非如財產損失之有價額可以計算，但仍應以被害人之父、母、子、女及配偶精神上所受之痛苦為準據，亦即應審酌被害人連同被害人之父、母、子、女、配偶之地位、家況，所受痛苦之程度、與其家屬之關係，加害人、僱用人之地位，暨其他一切情事，資為審判之依據（臺灣高等法院高雄分院 96 年度上國易字第 6 號判決參照）。是賠償義務機酌定慰撫金數額，宜參考上開標準。

二、被害人未死亡

(一)、財產上損害賠償

按民法第 193 條第 1 項規定：「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。」被害人自可就喪失或減少勞動能力及增加生活上之需要，請求損害賠償，茲分別敘述如下：

1. 喪失或減少勞動能力

司法實務上對於尚未就業，而無勞動收入者，係以行政院勞工委員會公布之基本工資作為喪失勞動能力損害賠償金額之計算標準（臺灣高等法院 97 年度重上國字第 3 號民事判決參照）；對於已就業者，則以薪資所得為計算標準（臺灣高等法院 96 年度上國易字第 2 號民事判決參照）；

案件之法院見解補充如下：

- (一) 關於扶養費之計算，台灣高等法院台南分院 96 年度上國字第 1 號確定判決認定：「所謂平均消費支出數額，若被害人所得並未達到平均所得的水準，自不得主張扶養權利人得請求相當於平均消費支出數額之損害。」²³

至減少勞動能力之比例部分，司法實務上多係參照醫療院所之鑑定報告為據，以判斷減少勞動能力及計算損害賠償之範圍（臺灣高等法院 96 年度上國易字第 2 號民事判決、臺灣高等法院 96 年度重上國更（一）字第 5 號民事判決及臺灣高等法院 96 年度重上國字第 15 號民事判決參照）。

2. 增加生活上之需要

被害人請求之項目經司法實務判決准許者多係交通費、醫療費、看護費及購買必要醫療用品所支出之費用（臺灣臺北地方法院 94 年度國字第 9 號民事判決、臺灣高等法院 95 年度上國易字第 16 號民事判決參照），至具體個案中是否另有其他增加生活需要之項目，宜視具體個案而定。

(二)、非財產上損害賠償

按民法第 195 條第 1 項規定：「不法侵害他人之身體、健康、名譽、自由、信用、隱私、貞操，或不法侵害其他人格法益而情節重大者，被害人雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額。…」，因此，被害人亦得向國家請求慰撫金。

近年司法實務就是類慰撫金之酌定，除參考被害人所受身體傷害之程度外，亦斟酌雙方當事人社會地位、資力及所受痛苦等一切情況而為判定（最高法院 51 年台上字第 223 號判例、最高法院 97 年度台上字第 449 號民事判決、臺灣高等法院 95 年度上國易字第 16 號民事判決、臺灣高等法院 96 年度上國字第 31 號民事判決及臺灣高等法院 97 年度重上國字第 3 號民事判決參照）。

三、物之受損害

司法實務上對於物之損害賠償部分，咸以行政院所公布固定資產耐用年限數表為計算標準，並依定率遞減法計算物之損害賠償之賠償金額（臺灣高等法院 95 年度上國易字第 16 號民事判決及臺灣高等法院 96 年度上國易字第 14 號民事判決參照）。

四、賠償金額之扣除或減免

(一) 損益相抵：依軍人撫卹條例所發放之撫卹金，依司法實務見解，因性質與國家損害賠償不同，故不應從國家賠償金額中扣除（最高法院 95 年度台上字第 2540 號民事判決、臺灣高等法院 96 年度上國字第 31 號民事判決、臺灣高等法院 97 年度重上國字第 3 號民事判決參照）。

(二) 與有過失：依民法第 217 條第 1 項規定：「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。」而司法實務上亦肯認國家賠償事件中，賠償義務機關得主張被害人與有過失（臺灣高等法院高雄分院 95 年度上國字第 8 號民事判決參照），是賠償義務機關自得斟酌雙方過失之輕重比例，以定賠償金額。

叁、結語

自 94 年度迄 97 年度，中央機關應負國家賠償責任之國家賠償事件共 139 件，其中透過協議成立之國家賠償事件共 70 件，足徵協議先行政程序，對於疏減訟源並使被害人求其家屬儘速獲得賠償，有其價值與必要性，本部參酌司法實務之見解，提供各機關辦理國家賠償事件參考基準，期各賠償義務機關能迅速與請求權人就國家賠償事件達成協議，以保障人民權益。」

²³ 參照訴訟案件編號 17。

- (二) 關於勞動力喪失之計算，台灣高等法院高雄分院 93 年度上國字第 2 號判決認定：「按身體或健康受侵害，而減少勞動能力者，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，最高法院 61 年台上字第 1987 號判例足資參照。是以被害人因身體健康被侵害，而喪失或減少勞動力所受之損害，其金額應就被害人受傷害前之身體健康狀態、教育程度、專門技能、社會經驗等方面定之，不能以一時一地工作收入尚未發失減少為準。」²⁴
- (三) 關於增加生活上需要之所謂看護費請求是否以有實際支出為限，最高法院 99 年度台上字第 531 號判決認定：「本件原審以：...按親屬代為照顧被害人之起居，固係基於親情，但親屬看護所付出之勞力並非不能評價為金錢，雖因二者身分關係而免除被害人之支付義務，惟此種基於身分關係之恩惠，自不能加惠於加害人。故由親屬看護時雖無現實看護費之支付，仍應認被害人受有相當於看護費之損害，得向加害人請求賠償，始符公平原則。...關於駁回上訴部分：原審依其採證、認事之職權行使，認定被上訴人因系爭傷害受有醫療費用十九萬九千六百四十七元、增加生活上需要之看護費用四萬一千四百元、就醫交通費用二萬八千二百八十元等損害、及精神慰撫金八十萬元，均應由上訴人連帶賠償，判令上訴人如數給付共一百零六萬九千三百二十七元本息部分，經核於法洵無違誤」。
- (四) 關於物之積極損害之計算，最高法院 96 年度台上字第 248 號

²⁴ 參照訴訟案件編號 23。

判決認定：「按因侵權行為而毀損他人之物，被害人據以請求金錢賠償者，應調查被害人實際上所受之損害，以定其數額之多寡。如有市價，即應以請求時或起訴時之市價為準，以回復其『應有狀態』。」²⁵

- (五) 關於物之消極損害之計算，台灣高等法院台南分院 90 年度上國字第 12 號判決認定：「上訴人主張前開車輛因泡水，處理費時，修繕期間前後共一百三十天不能營業，以每日淨收入五千元計算，共損失六十五萬元一節，就不能營業之期間，已據証人廖○○証述在卷，應屬可採。而每日淨收入部分，雖上訴人提出出車表多張為証（本院卷二七四頁以下），但各該表乃其片面作成，係九十年間之資料，且無每日收入，無法直接證明其八十六年六月至十月間之收入，經本院向○○市遊覽車客運商業同業公會函查，經該會函覆本院稱：『依全年平均每日收入毛額約新台幣六千六百元左右，扣除薪資油料維修保險後，每日每車純收益為三千五百元左右，有該會九十二高遊客字第二五四號函可按（本院卷二〇四頁），上開函文乃同業公會所出具，應屬公正客觀而可採，又本件修繕期間，乃逢暑假期間，係旅遊旺季，每日出車之情形亦屬合理，則此部分上訴人損失為四十五萬五千元，此部分應予准許。逾此請求，為無理由，不應准許。』」²⁶

至於協議案件之情形，交通部公路總局在本研究案 5 件協議成立案件中同意賠償之損害項目類型，包括醫療費、工作損失、殯葬費、扶養費、慰撫金及車損，符合上開法務部頒訂之「國家賠償事件賠償項目及賠償金額參考基準」，且就扶養費之計算方式，亦符合上開基

²⁵ 參照訴訟案件編號 65。

²⁶ 參照訴訟案件編號 78。

準，並無違誤。

八、慰撫金之量定

以本研究案所選取分析且經判准給付慰撫金之訴訟案件為基礎，分別就被害人死亡及受傷之情形，將法官量定慰撫金之情形整理如下：

(一) 被害人死亡之情形 (共 36 件)

訴訟 案件 編號	審酌要旨	金額 (元)
1	被害人退休且無業，痛失親母等	每人 50 萬，共 5 人，合計 250 萬
2	被害人年老喪子等	每人 100 萬，共 2 人，合計 200 萬
3	被害人頓失愛子等	每人 120 萬，共 2 人，合計 240 萬
8	被害人喪子，高中畢業，月薪 4 萬元，有配偶及出嫁女兒，有不動產 25 筆等	100 萬，共 1 人
11	社經地位等	每人 30 萬，共 5 人，合計 150 萬
12	配偶中年喪失，子女已成年且有工作等	配偶 60 萬，4 名子女每人 40 萬，合計 220 萬
13	被害人國小畢業，痛失愛女等	每人 100 萬，共 2 人，合計 200 萬
14	被害人喪夫，喪子，喪父等	每人 80 萬，共 4 人，合計 320 萬

訴訟 案件 編號	審酌要旨	金額(元)
16	被害人年老喪子，新婚喪夫等	每人 200 萬，共 3 人，合計 600 萬
17	被害人年老喪子，年幼喪父，配偶國小畢業且無業育子等	父母 1 名 30 萬，配偶 200 萬，子女 2 名每人 150 萬，合計 530 萬
19	被害人尚為學生，年老喪子等	父母 2 名每人 50 萬，子女共 10 名每人 30 萬，合計 400 萬（按：本件共有 3 人死亡，平均每名死者之遺族共得請求 133 萬）
26	被害人年老喪偶，驟失嚴父，學歷，職業等	配偶 40 萬，子女 3 名每人 30 萬，合計 130 萬
31	被害人年老喪女等	每人 300 萬，共 2 人，合計 600 萬
33	被害人年老喪子等	每人 100 萬，共 2 人，合計 200 萬
35	被害人年老喪子，配偶喪夫且無業，年幼喪父等	父母 1 名 60 萬，配偶 100 萬，子女 3 名每人 60 萬，合計 340 萬
37	被害人喪子，喪夫，喪父，學歷，有無財產等	父母 2 名 80 萬，配偶 100 萬，子女 3 名每人 80 萬，合計 500 萬
38	被害人新婚喪妻等	320 萬
39	被害人喪子，喪夫，喪父，無業，在學等	父母 1 名 100 萬，配偶 150 萬，子女 3 名每人 50 萬，

訴訟 案件 編號	審酌要旨	金額（元）
		合計 400 萬
40	被害人年老喪子、經濟情況等	每人 100 萬，共 2 人，合計 200 萬
43	被害人突遭喪子等	每人 100 萬，共 2 人，合計 200 萬
44	被害人中年喪偶且喪子，另一名被害人猶在襁褓，失所依靠等	喪偶喪子者 200 萬，喪母者 100 萬，合計 300 萬
45	被害人未讀書且無工作等	150 萬
47	被害人有 4 萬月薪但無產，另一名被害人無業但有產等	每人 90 萬，共 2 人，合計 180 萬
50	被害人為老弱婦孺，頓失依靠等	每人 50 萬，共 5 人，合計 250 萬
51	被害人喪失及其經濟能力等	每人 150 萬，共 2 人，合計 300 萬
61	被害人喪偶，喪父等	配偶 100 萬，子女 3 名每人 50 萬，合計 250 萬
62	被害人年老喪偶，喪母等	配偶 100 萬，子女 3 名每人 70 萬，合計 310 萬
73	被害人之成就等	每人 200 萬，共 2 人，合計 400 萬
74	被害人之經濟地位等	每人 100 萬，共 2 人，合計 200 萬
79	被害人喪子，喪偶，喪父及經濟情況等	配偶 60 萬，父母 2 名各 60 萬，子女 3 名各 30 萬，合計 270 萬

訴訟 案件 編號	審酌要旨	金額（元）
83	被害人喪女，喪母及經濟狀況等	每人 50 萬，共 4 人，合計 200 萬
85	被害人年老喪子等	每人 100 萬，共 2 人，合計 200 萬
86	被害人喪偶、喪子，另一名被害人年幼喪母等	喪偶喪子者 150 萬，喪母者 100 萬，合計 250 萬
87	被害人之身分、地位、經濟能力等	配偶 60 萬，子女 7 名每人 30 萬，合計 270 萬
88	被害人喪偶、喪子、喪父喪子及經濟狀況等	喪偶者 120 萬，喪子者 4 名每人 100 萬，喪父者 2 名每人 100 萬，合計 720 萬（按：本件共有 2 人死亡，平均每名死者之遺族共得請求 360 萬）
91	被害人之身分、地位、經濟能力等	每人 120 萬，共 2 人，合計 240 萬

依據上開整理，在道路工程導致被害人死亡之國家賠償責任案件中，遺族每人得請求之慰撫金最少為 30 萬元，最多為 320 萬元；每名死者之遺族共得請求之慰撫金最少為 100 萬元，最多為 600 萬元；其間範圍差距頗大，且相同斟酌因素卻頗多酌定不同慰撫金金額，似難簡明整合歸類。

至於本研究案協議成立案件中慰撫金給付之情形，其遺族每人得請求之慰撫金為 186 萬元、200 萬元與 260 萬元不等，落在法院判決

實務之慰撫金量定區間，謹將其量定慰撫金之審酌因素整理如下：

協議案件編號	審酌要旨	金額（元）
1	被害人為家中單傳，家裡就此絕後，父母內心受創甚鉅	父母每人 186 萬，共 2 人，合計 372 萬
2	請求人突然喪父、喪母或喪子	子女每人 260 萬共 4 人，父 1 人 150 萬，合計 1190 萬
4	請求人分別喪父、喪母、喪子，對被害人依賴甚深，精神痛苦	父母每人 150 萬，子女每人 200 萬共 3 人，合計 900 萬

(二) 被害人受傷之情形 (共 24 件)

訴訟案件編號	審酌要旨	金額（元）
7	被害人高中畢業且育有 2 名子女等	50 萬
9	被害人罹病餘年乃至死亡等	50 萬
10	被害人年少且全身癱瘓等	300 萬
15	被害人之病情等	100 萬
18	被害人之病情等	84 萬 9397 元
23	被害人年僅 28 歲，且無財產等	150 萬
25	被害人警察學校畢業、無財產等	100 萬
30	被害人年老且有妻小等	60 萬
32	被害人病情無法回復等	150 萬
42	被害人正值年少且全身癱瘓等	100 萬

訴訟 案件 編號	審酌要旨	金額（元）
46	被害人復健後仍有行動障礙，且高職畢業等	50 萬
48	被害人年方 26 歲，卻受重殘等	150 萬
52	被害人年已老邁等	30 萬
57	被害人工專肄業，從事大客車駕駛等	30 萬
60	被害人國中畢業且無業等	150 萬
67	被害人在學且傷後無法復原等	150 萬
70	被害人年紀尚輕等	100 萬
71	被害人正值壯年及其身份、地位、經濟狀況、損害程度等	150 萬
72	被害人為碩士及其身份、地位、經濟狀況、損害程度等	200 萬
75	被害人高中肄業、無產、傷害脊柱遺存畸形、工作易背痛	30 萬
77	被害人未滿 24 歲，國中畢業，月薪 3 萬，有汽車等	100 萬
80	被害人正值壯年，成為植物人等	80 萬
92	被害人正值壯年，工作穩定，有美滿家庭	200 萬
95	被害人傷勢嚴重	400 萬

依據上開整理，在道路工程導致被害人受傷之國家賠償責任案件中，每名傷者得請求之慰撫金最少為 30 萬元，最多為 400 萬元，甚至高於部分被害死亡所得請求之慰撫金，其間範圍差距極大。雖然被害人受傷之嚴重程度不同可能造成不同金額之慰撫金量定，惟同樣屬

於受傷極為嚴重之情形（例如：全身癱瘓、成為植物人），被害人得請求之慰撫金之金額不一，從 80 萬到 400 萬不等，已非受傷程度不同所能合理解釋，相同斟酌因素卻頗多酌定不同慰撫金金額，似難簡明整合歸類。

至於本研究案協議成立案件中慰撫金給付之情形，被害人得請求 3 萬元與 10 萬元（協議記錄及協議成立書均未見慰撫金之審酌因素），似比法院判決實務之慰撫金量定為低。

九、協議案件之實情

就本研究案所選別分析之 20 件協議案件，謹再綜合整理如下：

類型	件數	原因	備註
協議成立	5	橋樑斷裂（編號 1、4）、坑洞及警示欠缺（編號 3）、隧道崩塌（編號 2、5）	慰撫金每人 3 萬元、10 萬元、150 萬元、186 萬元、200 萬元及 260 萬元不等
協議不成立	15	路面凹凸不平（編號 6、16、18）、隧道落石擊中（編號 7）、路面積水及電線桿突出路面（編號 8）、彎道設計不當（編號 9）、路面縮減（編號 10）、警示欠缺（編號 9、10、13、15、17、19、20）、路口施工且交通指揮不當（編號 11）、未施工完成之道路缺口（編號 12）、照明不足（編號 14、19）、未設護欄（編號 19）	3 件起訴一部勝訴（編號 6、10、18）； 1 件起訴全部敗訴（編號 15）； 1 件起訴未為終局裁判（編號 20）； 10 件目前查無法院裁判（編號 7、8、9、11、12、13、14、16、17、19）

依據上開整理可知，(1) 協議案件（包括協議成立及不成立之情形）中，請求人主張之國家賠償原因與國家賠償訴訟案件之情形並無顯著差異；(2) 協議成立之案件中，請求人得請求之慰撫金金額亦範圍差距不小；(3) 協議不成立之案件中，有部分案件經起訴獲得勝訴

判決，惟有相當數量之案件經拒絕賠償後未經人民起訴請求國家賠償。

至於協議案件中協議不成立之案件，其中有後來經法院判決者。在協議案件編號6之情形，交通部公路總局認為：(1)系爭事故發生當時，路面尚屬平整，無須重新鋪設；(2)請求人行經系爭橋樑時，適逢二輛大卡車交會，系爭事故乃因請求人個人之駕駛行為所致，與系爭橋樑設置、管理之欠缺無相當因果關係等語。惟案經台灣宜蘭地方法院98年度國字第5號判決以系爭路面突起並有龜裂，屬設置管理有欠缺為由，判令交通部公路總局給付25萬4146元，並經台灣高等法院99年度上國易字第16號判決駁回上訴而告確定。此部分應屬證據提出及事實認定之問題，亦即法院係先依卷內證據認定路面隆起並有龜裂，不採認交通部公路總局否認路面平整之抗辯，其次就交通部公路總局抗辯已於事故發生前一個月進行路面修補等語，法院認定事故發生前之修補未徹底，最後總結認定系爭路面之設置管理有欠缺，則在法院所認定事實之前提下，法院之適用法律或無違誤，交通部公路總局或可檢討事故發生前之路面修補是否確實。

在協議案件編號7之情形，交通部公路總局認為：(1)交通部公路總局在系爭路段設有「注意落石」之標示，並於92年設置高約60公尺、長約48公尺之山坡掛網與型框植生，且交通部公路總局定期養護巡查系爭路段之邊坡掛網，並未發現掛網有破損之情事，就系爭路段之管理並無欠缺；(2)系爭落石係自屬○○局所管理之○○地墜落，交通部公路總局並非賠償義務機關等語。除交通部公路總局所提上開抗辯外，交通部公路總局或可再依事證掌握情形，主張落石屬天災，縱有掛網及植生，亦無法完全防免落石之掉落，故系爭事故之發生與系爭路段之設置管理有無欠缺不具因果關係等語。

在協議案件編號 8 之情形，交通部公路總局認為：(1) 系爭路面雖略有積水，但尚不致影響車輛通行，且當時夜間路燈正常點亮，護欄頂導標誌亦有顯著反光效果，系爭路面畫有邊線，電線桿位於路面邊緣外緣，系爭路段之設置、管理並無欠缺；(2) 系爭事故之發生與公共設施設置、管理之欠缺無相當因果關係等語。此部分除涉及證據提出及事實認定問題，建議交通部公路總局可加強證據收集外，因系爭事故係發生於 96 年以前，則若請求人迄今未起訴，交通部公路總局或得提出時效抗辯。類似涉及事證收集問題，且交通部公路總局或得視個案案情提出時效抗辯之協議案件，還包括協議案件編號 9、11、12、13、14、17、19 等。

在協議案件編號 10 之情形，交通部公路總局認為：(1) 系爭事故地點係屬路肩而非外側慢車道；系爭路面現況及路面寬度均符合相關規定；車道並無減縮而無設置警告標誌、護欄之必要；(2) 池○○本身違反道路交通安全規則第 99 條第 1 項第 5 款不得駛出路面邊緣之規定，系爭事故之發生與道路設施設置、管理之欠缺並無相當因果關係等語。惟案經法院（案號：台灣高等法院台南分院 98 年度上國字第 7 號及最高法院 99 年度台上字第 2329 號）判命交通部公路總局給付 236 萬 597 元確定，理由略以：(1) 系爭道路經過交叉路口處，原機車優先道即往內側縮，路面驟轉為路肩，對一般駕駛人而言，夜間駕駛機車行經系爭道路時，實難期其注意前方有機車道內縮情形，且該處並未設置任何警告標誌、護欄，被告機關就系爭道路之管理與設置有欠缺；(2) 池○○因被告機關之管理與設置有欠缺，致夜間駕駛於該道路時，反應不及而衝撞路樹死亡，被告機關之管理欠缺與池○○之死亡間有因果關係；(3) 被告機關於系爭路之管理雖有欠缺，惟池○○駕駛機車，應注意車前狀況而未注意，亦有過失。池○○與被告機關之過失比例為 4:6 等語。此部分首先涉及證據提出及事實認定之問題，交通部公路總局認為道路未縮減，法院則為相反之認定，

無論如何，交通部公路總局或得檢討類似之系爭路段之其他路面（亦即道路經過交叉路口處，原機車優先道即往內側縮，路面驟轉為路肩），必須加強警示及設置護欄；其次，被害人之行為雖造成事故之發生，惟此究屬與有過失之問題或因果關係欠缺之問題，未必可明確論斷，宜視個案中求償金額之合理性等情形，檢討交通部公路總局是否有與請求人成立協議之空間。

在協議案件編號 15 之情形，交通部公路總局認為：(1) 系爭遭撞擊之路肩構造物前，已設有長達 60 公尺餘之槽化線以禁止進入；況系爭構造物上有反光漆，上方亦有三面之安全導引標誌，且未被事故發生地點之雜草所覆蓋，其設置、管理並無欠缺；(2) 系爭事故乃因請求人之子劉○○駕駛不當或不明原因介入所致，與公共設施設置、管理之欠缺無相當因果關係等語。案經台灣台南地方法院 98 年度國字第 18 號判決駁回原告之訴。此部分若未尚未判決確定，交通部公路總局或得就所提出之上開抗辯加強提出事證支持，並著重於說明依現有之交通安全設施已足以及時且有效防止危害之發生。

在協議案件編號 18 之情形，交通部公路總局認為：(1) 系爭路段並無凹凸不平之情事；系爭路段前後均設有紐澤西式護欄；系爭路口設有特種閃光標誌及車輛停止線，公共設施之設置、管理並無欠缺；(2) 系爭事故之發生乃因駕駛超速失控、未遵循標誌所致，與系爭路段有無設置護欄並無相當因果關係等語。惟案經台灣嘉義地方法院 100 年度國字第 3 號判命交通部公路總局給付 35 萬 5140 元，理由略以：(1) 系爭事故當時現場路面並無碎石，該處連接縫隙小，路面尚稱平整，人孔蓋位於紐澤西式護欄邊，被害人陳○○之機車應未碰觸紐澤西式護欄邊之人孔蓋，再佐以交通部公路總局提出道路清掃車每日行車報告，系爭路段應有定期清掃維護，原告所指系爭路段連接縫與碎石未清理，路面破損、人孔蓋過高等情節與事實不符；(2) 惟

系爭台 19 線之該過路蓋版銜接嘉 36 線道路間，有一超過 1.4M 面寬之缺口，該缺口下方即為排水溝渠，事發當時該缺口處並未施設護欄或設置交通標誌，則以該過路蓋版寬逾 1.4M 之缺口位於路況較多之交岔路口旁，下方即為落差約 260 公分之水泥排水溝渠，易生危險，為一般人所可預見，理應作安全設備、預防，以免事故之發生，然該缺口自台 19 線完成拓寬工程，再經嘉 36 線拓寬銜接工程完工迄今，均未採取足以防止危險損害發生之具體措施，亦未施設護欄或設置交通標誌，以提高來往車輛之注意，被告雖謂交通工程手冊中無橫向垂直設置護欄之規定，但亦無免為交通安全施設之明文，自難認該過路蓋版旁寬逾 1.4M 之缺口現況無設置管理欠缺等語。本件判決一方面認定系爭路段並無碎石未清理、路面破損、人孔蓋過高等情，則系爭事故之發生應非系爭道路之設置管理有何欠缺所引起，惟他方面就被害人自己騎乘機車操控失當致生事故，法院則以系爭路段之路蓋版旁有缺口，為造成被害人跌落溝渠死亡之原因。換言之，本件判決一方面認定被害人就損害之發生應負主要責任（70%），一方面認定交通部公路總局仍應就損害之擴大負部分責任（30%）。若依本件判決之論理，交通部公路總局不僅須注意維護路面本身，以免危害之發生，且須檢討是否及如何充分設置路旁之交通安全輔助設施（例如：護欄、過路蓋版等）。

伍、案例檢討—著重於規範面之考察及事故預防之機制

一、賠償義務機關之歸屬

(一) 以法定管理機關為原則，事實上管理機關為例外

按國家賠償法第3條第1項規定：「公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。」、第9條第2項規定：「依第三條第一項請求損害賠償者，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關。」又依最高法院78年度台上字第588號判決²⁷、法務部96年5月21日法律決字第0960014830號函釋²⁸及法務部77年8月5日法律決字第12991號函²⁹，可知國家賠償法第9條第2項賠償義務機關之認定，原則上以「法定管理機關」作為該條之「管理機關」即「賠償義務機關」。

關於道路之法定管理機關，其認定原則上依據公路法第6條規定：「國道、省道由中央公路主管機關管理，中央公路主管機關得委託所在地直轄市或縣（市）公路主管機關管理。」、「縣道、鄉道由

²⁷ 最高法院78年度台上字第588號判決：「道路雖係鄉道，然依公路法第六條第三項規定，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三條所明定。另依臺灣省鄉道公路工程管理辦法第十六條及公路修建養護管理規則第六條規定，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○○市公所管理而免負賠償責任。」

²⁸ 法務部96年5月21日法律決字第0960014830號函：「依國家賠償法第3條第1項請求國家損害賠償時，係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。」

²⁹ 法務部77年8月5日法律決字第12991號函：「按國家賠償法第九條第二項對依國家賠償法第三條第一項請求損害賠償者，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。...本件鄉道因設置或管理欠缺發生國家賠償責任時，縱有縣政府委託鄉（鎮、市）公所養護之事實，應屬行政官署內部權責委任事項，為使人民易於明瞭索賠對象，自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九條之立法精神。」

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。」、「前二項委託程序、權利義務及管理等事項之辦法，由交通部定之。」及其授權制訂之「公路委託管理辦法」辦理。

國賠法修正草案亦維持以法定管理機關為賠償義務機關之原則，該草案第14條規定：「依第六條第一項請求損害賠償者，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關。」、「前項所稱管理機關，應依下列順序決定之：一、法規所定之管理機關；其依法辦理委任、委託或委辦事項時，為該受任、受託或受委辦之機關。二、無法規所定之管理機關時，為事實上之管理機關。三、事實上之管理機關不明時，為原管理機關；原管理機關不明時，為原設置機關。四、原設置機關不明時，為土地登記簿上所登載之該公共設施坐落土地之管理機關。」、「不能依前二項決定賠償義務機關時，以該公共設施所在地之直轄市政府或縣（市）政府為賠償義務機關。」、「依第六條第二項請求損害賠償者，以委託機關為賠償義務機關。」³⁰

以國民有知法義務為前提，將法定管理機關認定為賠償義務機關有便利人民求償之優點，人民請求國家賠償時無庸顧慮機關單位彼此間之內部權限分配或移轉。惟學說見解及法院判決亦有從權責相符及誠信原則、禁反言原理等觀點，認為事實上管理機關對於道路有事實上之管領力，或/且事實上管理機關曾以道路管理機關自居而爭取道

³⁰ 國賠法修正草案第14條之立法理由謂：「一、第一項由現行條文第九條第二項修正移列。二、公共設施之管理有欠缺所生損害，應以該設施之管理機關為賠償義務機關。為使請求權人明瞭應向何機關請求賠償，爰於第二項明定管理機關之決定順序。三、損害之發生，雖因公共設施之瑕疵所致，惟如有無法依第一項及第二項確定賠償義務機關之情形時（例如因年代久遠，無從確認公共設施係由何機關設置，而損害係因設置有欠缺所致），仍須有一補充管轄之規定，爰於第三項明定以公共設施所在地之直轄市政府或縣（市）政府作為賠償義務機關，以資補充。四、國家或地方自治團體將公共設施委託民間團體或個人管理後，如有因管理欠缺所生損害，國家或地方自治團體仍應負損害賠償責任，爰於第四項增訂以委託機關為賠償義務機關。」

路維修經費等，則事實上管理機關亦得作為賠償義務機關。³¹

（二）個別問題之考察

1. 訂立委託管理契約卻未完全踐行行政程序法第 15 條第 3 項、公路委託管理辦法第 6 條第 1 項規定之公告，受委託管理機關依法有無管理職務？

依據行政程序法第 15 條第 3 項規定：「前二項情形，應將委任或委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。」、公路委託管理辦法第 6 條第 1 項規定：「委託機關，應依照下列各款，編造委託管理契約書，經雙方同意並簽訂後，按約定時間完成交接後生效，並將委託管理事項、法規依據及期限公告之，刊登政府公報或新聞紙：一、公路基本資料。二、用地基本資料。三、附屬於公路之必要設施資料。四、委託管理事項。五、委託管理期間。六、經費負擔原則。七、其他事項。」，道路主管機關將公路委託他機關管理時，應訂立委託管理契約，並予以公告。經有效訂立及公告之委託管理契約，將發生道路管理權限委託行使之效果，由受委託機關取得管理受委託道路之法定權限，受委託機關即成為該道路之法定管理機關，為國賠法第 9 條所稱之賠償義務機關。³²

至於委託管理契約未經依法公告時，法定道路管理權限是否發生委託行使之效果固不免爭議，惟最高法院 98 年度台上字第 1588 號判決維持臺灣高等法院 97 年度重上國字第 14 號判決，認定：「行政機關之權限委託如未踐行行政程序法第十五條第三項規定辦理公告及

³¹ 參照學者 A 之見解（詳附件 3）學者 B 之見解（詳附件 4）學者 C 之見解（詳附件 5）；訴訟案件編號 48、95。

³² 參照訴訟案件編號 45 及國賠法修正草案第 14 條規定。

刊登公報或新聞紙時，參該條文立法意旨，係為保護人民利益而設，則如行政機關權限之移轉已依其他方式為人民所周知並產生信賴時，人民因而向受委託機關行使權利，代為管理之機關不得反以其受權限之委託，未完全踐行公示程序，拒絕就代為管理事項負其責任。準此，本件○○縣政府就系爭路段所在之縣道，每年均與養工處訂立行政契約委託養工處代為管理，而交通部公路總局更於所屬網站明白揭示『依據公路修建養護管理規則第六條之規定，縣道並得委託中央公路主管機關辦理，故目前省、縣道公路系統（不含經院轄市○○○市○路段）均由本局管理。』交通部公路總局既已自行就權限之受委託範圍為公告，周知人民縣道公路系統，業經委託公路總局代為管理之事實，養工處自不得推卸執行管理之責」等語，從維護人民信賴之觀點，仍肯認受委託機關為賠償義務機關³³，學者亦從受委託機關對道路有事實上管領力及維護人民信賴等觀點，贊同受委託機關為賠償義務機關³⁴。

此外，應予澄清者，道路之委託管理與路權之授與，並不相同，不宜混淆。在道路之委託管理情形，係將道路之管理權限整個委託予他機關，依據行政程序法第15條第3項及公路委託管理辦法第6條第1項等規定，必須簽訂委託管理契約，並依法踐行公告程序，惟若未依法公告時，有從維護人民信賴等觀點，肯認受委託機關為賠償義務機關，業如前述；在路權授與之情形，則為道路主管機關同意第三人有權排他性占有使用道路之全部或一部（例如：准許管線單位挖掘路面），其道路之法定管理權限及管理職務仍歸屬於道路主管機關，未經移轉³⁵，既不須簽訂委託管理契約，亦無庸依上開行政程序法第

³³ 參照訴訟案件編號16。

³⁴ 參照廖義男「委託管理之縣道因瑕疵致人死亡之責任歸屬--評析最高法院九十八年臺上字第一五八八號民事判決」，月旦裁判時報第3期，頁14以下；學者A之見解（詳附件3）、學者B之見解（詳附件4）及學者C之見解（詳附件5）。

³⁵ 參照本研究案之座談會中學者B之發言（詳附件8）。

15 條等規定為公告，更無未依法公告將生何等效力之問題。

2. 道路之路權移交予第三人，由該第三人占有使用道路（例如：婚喪喜慶或申請獲准為工區），則道路管理機關就移交部分之路段依法有無管理職務？道路管理機關發包道路工程予承包商施工，道路管理機關就施工部分路段依法有無管理職務？

就已供公用之道路³⁶，雖道路之路權移交予第三人，由該第三人占有使用道路，例如：婚喪喜慶、申請獲准為工區或發包道路工程予承包商施工，惟尚非屬法定管理權限之委託行使或移轉，道路管理機關就移交部分之路段依法仍有法定管理職務，得為賠償義務機關。³⁷、³⁸

³⁶ 學者認為，國家機關將物施以人為加工或創建某物，使之成為公共設施者，須以設置完成並開始供公眾使用。如僅在施工建造中，尚未完成以供公務或公眾使用者，不得謂為公共設施。又縱令施工完成，亦須國家機關有將之供公共目的使用之意思或行為始足當之。如無供用之意思或行為，不得逕認該物為公共設施。故新闢之道路，仍設有障礙物，不適用國賠第 3 條請求國家賠償。公共設施因修繕或擴建之必要，暫時封閉不供使用者，亦同此法理解決。但如不封閉，一面修繕或擴建，一面仍供使用者，如未為必要之防護措施，致仍供使用之部分欠缺通常應具備之安全性時，則有國賠法第 3 條之適用（參照廖義男，國家賠償法（增訂版），頁 75 以下）。法院判決同此見解（參照訴訟案件編號 84 之最高法院 91 年度台上字第 1092 號判決：「按公有公共設施之結構基礎如已完工，且已開放供公眾使用，縱尚未正式驗收，仍應認有國家賠償法第三條之適用，方足以保護大眾之利益。本件事故發生時，系爭道路工程固尚未經正式驗收，惟倘已開放供公眾使用通行，仍應認有國家賠償法第三條之適用。」訴訟案件編號 26 之最高法院 92 年度台上字第 731 號判決：「原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：...系爭道路雖未正式驗收，惟實際上已開放供公眾通行使用，仍有國家賠償法第三條之適用。...經核於法洵無違誤。」）

³⁷ 參照學者 A 之見解（詳附件 3）、學者 B 之見解（詳附件 4）及學者 C 之見解（詳附件 5）；本研究案之座談會中學者 B 之發言（詳附件 8）；訴訟案件編號 15、40、41、51、63、77 之判決見解。

³⁸ 參照台灣台中地方法院 99 年度國字第 23 號判決：「按國家賠償法第 3 條第 1 項請求國家損害賠償時，係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。亦有法務部 96 年 5 月 21 日法律決字第 0960014830 號函可參。又按國家賠償法第九條第二項對依國家賠償法第三條第一項請求損害賠償者，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。...本件鄉道因設置或管理欠缺發生國家賠償責任時，縱有縣政府委託鄉（鎮、市）公所養護之事實，應屬行政官署內部權責委任事項，為使人民易於明瞭索賠對象，自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九條之立法精神。亦有法務部

3. 道路施設之人（手）孔蓋等有欠缺，道路管理機關就人（手）孔蓋等設施及其與道路之界面依法有無管理職務？

歸納本研究案之訴訟案件中國家賠償責任成立之原因，最常見之道路設置管理欠缺包括路面不平整問題，所佔之比例達 31%，其中又以路面有坑洞及人（手）孔蓋之高低差為大宗，可知對於人（手）孔蓋之管理職務為重要課題。

77 年 8 月 5 日法律決字第 12991 號函可參。綜上，國家賠償法第 9 條第 2 項賠償義務機關之認定，應以『法定管理機關』作為該條之『管理機關』即『賠償義務機關』。蓋如此之認定，有利於被害人之請求，否則若以『實際管理機關』為賠償義務機關，因國家賠償程序要求當事人於起訴之前必須踐行國家賠償法第 10 條之『協議先行程序』，故若一方面要求被害人行『協議先行程序』，他方面又要求被害人必須查明誰為『實際管理機關』，則無異課與被害人過多舉證責任，故為使被害人易於了解賠償義務機關，自應以『法定管理機關』為賠償義務機關。2、經查，系爭路段屬○○市○○市區道路，依○○縣道路管理自治條例第 4 條第 2 項規定，係以○○市○○路段之『法定管理機關』，故○○區公所為國家賠償法第 9 條第 2 項之賠償義務機關，堪以認定，其權利義務，即應由被告○○市政府承受。3、另公權力委託，亦可使私人或非法人團體就個別受託行使公權力事項，成為行政機關。然查，本件○○區公所並未將系爭路段之管理高權委託予被告工程處，本件工程施作過程，所涉及之交通維持計畫，係由承包商即參加人提出，而由被告○○局○○處之監造單位○○工程顧問公司審核後，再提報○○區公所審查同意並據以實施，此有卷附○○區公所 100 年 2 月 14 日檢送之本件交通維持計畫封面內第 1 頁在卷可參。故就整個流程觀之，並無任何○○區○○路段之公法上管理權力移轉予被告○○局○○處或參加人，況本院函詢內政部，就本件臺中市○○區○○路之管理機關，經該部於 100 年 3 月 4 日內授營工程字第 1000801756 號函亦覆稱：『...○○市公所僅備查工程處所提交交通維持計畫書，未見公告將施工路段道路管理委託責付施工單位，爰該路段當時之道路管理機關，似仍為原○○縣○○市公所』及同部 100 年 6 月 27 日內授營工程字第 1000126069 號亦同本院前揭認定。故被告○○局○○處確非國家賠償法第 9 條第 2 項之賠償義務機關，亦可認定。4、另被告○○市政府雖辯稱系爭道路係○○工程施工中所增設之『施工便道』，而抗辯其為法定管理機關等語。惟按『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，依國家賠償法第三條第一項之規定，國家應負賠償責任，依同法第九條第二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○○公司○○工程處○○工務所挖掘路面所致，倘認該公司應負其責任，依同法第三條第二項之規定，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 年臺上字第 3938 號判例意旨參照。是以，佐以上揭立法目的之探究可知，實際上道路是否是增設，與原先之鄉縣道間之關係為何，充其量僅係被告○○市政府是否生得向被告工程處或參加人○○工程為求償之問題，尤不得因此解免被告○○市政府之國家賠償責任，故不應影響賠償機關之認定。」

人(手)孔蓋雖往往非道路主管機關設置，惟其設置於道路用地，成為道路之一部，道路主管機關對其即有管理維護之法定職務，是如人(手)孔蓋有高低差，致道路欠缺通常應有之安全性時，道路主管機關不排除成立國家賠償責任。至於人(手)孔蓋之設置機構是否對人民應負民事侵權行為損害賠償責任？與道路主管機關之國家賠償責任是否成立真正或不真正連帶債務？道路主管機關是否得對人(手)孔蓋之設置機構行使內部求償權？等情，則屬不同層次之問題。³⁹

例如，訴訟案件編號9之台灣高等法院台南分院89年度上字第23號判決認定：「(1) ...由此可見，肇事路段之人孔蓋，因凹陷不平，而依通常情形，機車行經此種低陷不平路面，一有疏失，即會跌倒受傷。而本件被上訴人之被繼承人機車倒地刮地痕，既如上述，距人孔蓋僅二十三·四公尺，並非過遠，由此可知，本件車禍之發生，應係被上訴人之被繼承人賴○○駕駛機車快速行經該處，壓及路面凹陷不平之人孔蓋，致機車失控跌倒，而上訴人係公路管理機關，有保持路面平坦利於行走之義務，一般人亦信其能保持路面平坦，一旦路面情況非一般人所想像，上訴人即應製作警示標誌，否則行進中之人車，常會措手不及，肇致事故，本件被上訴人之被繼承人賴○○固亦疏未注意車前狀況，車速亦過快（此點於後再為詳述），而有過失，然上訴人未將肇事路面維持平坦，顯見其就公路之管理有欠缺，此項管理欠缺與被上訴人損害之發生仍不免於有相當因果關係，自無疑義。... (2)、...本件系爭台三線省道，其法定主管及養護機關既為上訴人機關，雖該人孔蓋係由○○部○○指揮部所設置使用，惟道路人孔蓋，設置於公路用地使用後，已成為公路之一部，即上訴人或內政部八十八年一月二十日台(八八)內營字第八七一—○○一號函亦

³⁹ 參照學者A之見解(詳附件3)、學者B之見解(詳附件4)及學者C之見解(詳附件5)。

不否認人孔為埋設於道路範圍內管線之附屬設備(上訴人上級單位交通部公路局八十九年四月廿八日路養管字第八九一六二三〇號函參照一詳本院卷)，上訴人既為公路主管機關，平時負有維修、養護該路之責，其應維持使之平坦易行已如前述，且該人孔蓋並無破損或脫落，顯見其本與上訴人管理之路面一樣水平，如非上訴人再行維修馬路時，怠於將舊路面剷除，逕行將柏油鋪設於舊路面，致原路面加高，使人孔蓋陷落(此可見附於原審之現場照片)，其未設法將之一併墊高，又未舉證證明於施工時曾通知人孔蓋之設置機關一併施工，而人孔蓋之設置機關亦未積極維修，隨時將陷落之人孔蓋修補與路面齊平，該二機關就該處路面之管理不能不謂有欠缺，上訴人與○○部○○部既就該處路面之管理有欠缺，依民法第一百八十五條規定之共同侵權行為法理，本應對被害人負連帶損害賠償責任，是被上訴人對上訴人請求全部之損害賠償，依法並無不合，又為使人民易於明瞭索賠對象，自應以法定管理機為賠償義務機關，俾符合國家賠償法第九條之立法精神。至上訴人於負賠償責任後，就其與公路使用機關即○○部○○部之內部關係，應如何分配損害賠償責任，係屬其等內部權責分配事項，故上訴人以此抗辯，亦無理由。致公路土地使用規則及交通部公路局上開公文雖又謂『本案應按內政部函所示：管線人孔保護應由各該管線機構負責辦理』云云，應僅係規範人孔等使用公路用地之設施，由使用人負責養護，如有使用公路，致使公路設施損毀或肇致災害時，其修護賠償應由使用人負責，就機關權責予以規定，並未及於二者併合之管理欠缺，應如何賠償受害人。又上訴人所提出之台灣高等法院八十三年度上國字第三號民事判決，其中肇致災害之原因係人孔管線機管挖掘路面所造成，與本件之情形不同，究不能比附援引。」⁴⁰

總之，人(手)孔蓋與路面之界面高低差為常見之國家賠償原因，

⁴⁰ 另參照訴訟案件編號 1、8、9、41。

依目前多數法院實務見解，人(手)孔蓋雖非道路主管機關所設置，惟其屬路面之一部分，故道路主管機關有管理之職務，建議交通部公路總局對於所轄道路之人(手)孔蓋與路面之界面問題採取更積極之管理作為。

4. 存在公用地役關係之私人所有既成道路，是否屬國家賠償法第3條之「公有公共設施」？

通說認為，私有土地供公眾通行成為道路，歷數十年，因時效完成而被認為有公用地役關係存在，該道路之土地已成為他有公物中之公共用物，地主雖保有所有權，但其所有權之行使受到限制，不得違反供公眾通行之目的，行政主體亦因公用地役關係之存在而取得該道路之管理權。國賠法第3條強調公共設施限於公有，並非妥當，宜擴張解釋，凡公共設施由國家或其他公共團體設置或管理者，即有適用，無庸著重其所有權之歸屬。⁴¹

⁴¹ 參照廖義男，國家賠償法（增訂版），頁72以下；法務部75年3月28日法75律字第3567號函釋：「按國家賠償法第三條所謂之『公有』，並非專指國家或其他公法所有，凡公共設施由國家或地方自治團體設置或事實上處於管理狀態，即有國家賠償法之適用。查既成道路之土地雖屬私所有，但既供公眾通行多年，已因時效完成而有公用地役關係之存在，此項道路之土地，即已成為他有公物中之公共用物，行政院四十五年判字第八號著有判例，本案肇事地點之產業道路如符合前揭要件，又確有道路主管機關負責管理與養護，其行政主體亦因公用地役關係之存在而取得該道路之管理權者，貴府來函說明二認為宜有國家賠償法第三條第一項之適用，本部敬表贊同。」；訴訟案件編號52、60，其中台灣高等法院95年度上國更（一）字第7號認定：「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，國家應負賠償責任，國家賠償法第3條第1項定有明文。又國家賠償法第3條第1項所規定之國家賠償責任，係採無過失主義，祇須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，國家或其他公法人即應負賠償責任，致其對該設置或管理之欠缺有無故意或過失，或於防止損害之發生已否善盡其注意義務，均非所問。國家賠償法第3條所規定之國家賠償責任性質，係屬危險責任，並具社會保險之效果與機能，為保護人民權益，國家所設置管理之公共設施，如為供公共目的使用，國家所有者固屬之，但並不以國家所有者為限，即若非國家所有，但事實上處於由國家或地方自治團體之管理狀態，亦應屬之。故私有土地因借公眾通行而發生公用地役關係時，雖土地所有權人仍保有所有權，惟其所有權之行使，受到限制，不得違反供公眾通行之目的，國家並因該公用地役關係而取得該私有土地之管理權，此亦屬所謂公有公共設施，如設置或管理有欠缺，即有國家賠償法之適用。」；學者A之見解（詳附件3）、學者B之見解（詳附件4）及學者C之見解

國賠法修正草案第6條第1項規定：「由國家或地方自治團體設置或管理，直接供公共或公務目的使用之公共設施，因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體、人身自由或財產受損害者，國家或地方自治團體應付損害賠償責任。」其立法理由謂：「(前略)二、所謂『公有公共設施』，依現行實務，係指『由國家或地方自治團體設置且管理，或雖非其設置，但事實上由其管理』，且『直接供公共或公務目的使用』者，即有本法之適用。現行條文第三條第一項限於『公有』之公共設施，方有本法之適用，限縮成立國家賠償責任之範圍，與現行實務不符，爰將現行條文第三條第一項『公有公共設施』之『公有』二字刪除。…四、第一項所稱『由國家或地方自治團體設置或管理』，包括由國家或地方自治團體設置且管理及雖非其設置，但由其管理之情形(例如：既成道路或行政機關向民間租借使用之辦公大樓)。又公共設施由國家或地方自治團體設置且管理，應分就設置或管理之欠缺負其責任；惟如就公共設施僅有設置或管理，仍應分就設置或管理之欠缺負其責任。(下略)」，亦維持既成道路之管理欠缺足以成立國家賠償責任之立場。

(三) 複數賠償義務人之責任競合

若道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬不同機關時，則數機關間依本法是否成立連帶國家賠償責任？又若道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬機關與民間單位，則機關所負國家賠償責任與民間單位所負侵權行為責任是否成立連帶債務？

關於上開問題，若依國賠法第5條規定：「國家損害賠償，除依本法規定外，適用民法規定。」民法第272條規定：「數人負同一債

(詳附件5)。

務，明示對於債權人各負全部給付之責任，為連帶債務。」、「無前項之明示時，連帶債務之成立，以法律有規定者為限。」，則在現行法下，複數賠償義務機關不成立連帶國家賠償責任，且賠償義務機關與民間單位亦不成立國家賠償責任與侵權行為損害賠償責任之連帶債務。⁴²惟若從國賠法第 5 條準用民法第 185 條第 1 項前段規定：「數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任」之觀點，則有認得成立連帶國家賠償債務或國家賠償責任、侵權行為責任之連帶債務。⁴³

國賠法修正草案第 23 條規定：「同一賠償事件，數機關均負損害賠償責任時，請求權人得對賠償義務機關中之一機關或數機關或其全體，同時或先後請求全部或一部之賠償。」、「前項情形，請求權人如同時或先後向數賠償義務機關請求全部或一部之賠償時，應載明其已向其他賠償義務機關請求賠償之金額或回復原狀之內容。」⁴⁴，乃採

⁴² 參照臺灣高等法院暨所屬法院 89 年法律座談會研討結果：「數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任。民法第一百八十五條第一項前段定有明文。然公務員於執行職務行使公權力，不法侵害他人權利，此時為侵權行為之人仍係該公務員，至被害人得依國家賠償法第二條第二項之規定，向國家機關請求損害賠償乃基於國家賠償法之規定，該國家機關與普通自然人間並無行為關聯共同，是國家機關與普通自然人對被害人無同負民法第一百八十五條共同侵權行為連帶賠償責任之餘地。而連帶債務須法律有明文規定，或當事人間有明示之合意，始得成立。...審查意見：採乙說，因國家賠償法對被害人所負損害賠償責任，係國家之獨立責任。」，以及專家 D 於座談會之發言（專家 D 認為成立不真正連帶債務，詳附件 8）。

⁴³ 參照學者 B 之見解（詳附件 4）；訴訟案件編號 9。

⁴⁴ 國賠法修正草案第 23 條之立法理由謂：「一、本條新增。二、同一賠償事件，數機關均應負損害賠償責任時，請求權人應如何行使其權利，宜於本法明定，爰將本法施行細則第十八條第一項規定修正移列本條，於第一項明定請求權人得對賠償義務機關中之一機關或數機關或其全體，同時或先後請求全部或一部之賠償。三、請求權人雖得為第一項之請求，但為防止請求權人重複請求或超額請求，及為使損害賠償之協議早日成立，俾損害賠償之權利義務關係易於確定，爰將本法施行細則第十八條第二項修正移列本條，於第二項規定請求權人同時或先後向數機關請求時，其賠償請求書應記載之內容。」又現行國賠法施行細則第 18 條規定：「數機關均應負損害賠償責任時，請求權人得對賠償義務機關中之一機關，或數機關，或其全體同時或先後，請求全部或一部之損害賠償。」、「前項情形，請求權人如同時或先後向賠償義務機關請求全部或一部之賠償時，應載明其已向其他賠償義務機關請求賠償之金額或申請回復原狀之內容。」

取得成立連帶國家賠償債務之立場。⁴⁵

⁴⁵ 學者 C 贊同擴大連帶債務成立之修法方向（詳附件 5）。

二、道路設置管理之欠缺

(一) 欠缺之概念—評價性概念及客觀整體判斷法

依據本研究案之訴訟案件統計，警示欠缺為最常見之國家賠償原因，占了約 54%，比例超過 5 成。但警示欠缺經常伴隨其他類型之國家賠償原因，例如：訴訟案件編號 1 為未警示人孔蓋、編號 2 為反光標脫落、編號 3 為水閘門、編號 7 為路面凹陷、編號 8 為人孔蓋、編號 10 為坑洞、編號 12 為坑洞、編號 13 為坑洞、編號 14 為路面凸起物、編號 15 為路面隆起、編號 18 為坑洞、編號 19 為湖岸堤防、編號 33 為海堤未設阻絕或警告標示、編號 40 為未警示電線桿、編號 42 為人孔涵洞、編號 47 為機車道內縮、編號 48 為道路坍塌、編號 50 為路面由寬變窄、編號 51 為護欄擺放位置不當且施工砂石未清除乾淨、編號 54 為施工、編號 55 為施工、編號 57 為施工、編號 60 為路旁有大排水溝、編號 61 為護欄未修復、編號 62 為水泥障礙物、編號 69 為施工、編號 70 為施工、編號 74 為道路終止、編號 77 為施工、編號 79 為彎度達 90 度且前方為水池、編號 80 為坑洞、編號 83 為路面縮減、編號 85 為路寬縮減、編號 86 為彎道、編號 87 為鋼軌樁護欄、編號 88 為有碎石且屬轉彎路段、編號 91 為匯流井、編號 92 為坑洞等。由此衍生一個問題，警示欠缺是否為獨立之國家賠償之原因？其與其他國家賠償原因之關係為何？如何判斷道路之設置管理有無欠缺？以上涉及公共設施設置管理有欠缺之概念及其判斷方法。

關於欠缺之概念，以訴訟案件編號 29 中最高法院 92 年度台上字第 2672 號判決及台灣高等法院 90 年度上國字第 1 號判決之闡釋最具啟發性。最高法院 92 年度台上字第 2672 號判決認定：「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。」、台灣高等法院90年度上國字第1號判決認定：「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，國家賠償法第三條第一項固定有明文。然此項國家賠償責任之發生，必須客觀上公有公共設施之設置或管理有欠缺為前提，倘國家對於公有公共設施之設置或管理並無欠缺，縱人民受有損害，國家自不負賠償責任。而所謂公共設施管理欠缺者，係指公共設施建造後之維持、修繕及保管不完全，不具備通常應有之狀態、作用或功能，致缺乏安全性而言，此安全性有無欠缺，應依通常情況，考量各項客觀因素認定之，即應綜合考慮公共設施之構造、用法、場所的環境及利用狀況等情事，客觀、具體、個別決定。…國家賠償法第三條第一項所稱之公共設施設置有欠缺，係指公共設施建造之初，即存有瑕疵而言，所稱瑕疵指該公共設施欠缺通常之安全性，其是否欠缺通常安全性，應從整體性加以考慮，不以該公共設施自體無欠缺為已足，與該公共設施相關之附屬物是否足以使該公共設施具備通常之安全性，亦在判斷之列。上訴人主張：被上訴人管理之○○公路已達設置路燈標準，惟並未於系爭路段設置路燈，其設置有欠缺等語，然為被上訴人所否認。經查，照明設備之目的在使夜間或光線不足之道路用路人加強視覺，看清路幅及增加辨識距離，利於確認與控制行進方向，以促進交通安全。是道路之設置除須平坦外，亦須裝設必要之照明設備，以使道路具備通常之行車安全性，是公路若未設置必要之照明設備，應認亦屬公共設施設置有欠缺，然照明設備是否必要設置，係公路主管機關本於其專業及對道路調查幾何條件、路況、交通量、肇事及周邊環境等條件分析後所

為之決定，自應尊重其專業判斷之裁量權，是僅於其判斷違反設置規定或顯然不當致不具通常之安全性時，始應認其設置有欠缺。」

歸納整理上開判決見解，可知下列事項：

- (1) 所謂欠缺，重在公共設施不具通常應有之安全狀態或功能（上開最高法院判決之用語）⁴⁶或不具備通常之安全性（上開高等法院判決之用語）。從而，公共設施之欠缺乃屬評價性概念、規範性概念及不確定法律概念，並非描述性概念。
- (2) 如公共設施之設置或管理機關對於防止危險或損害發生，已為及時且必要之具體措施，即應認其設置管理並無欠缺，不生國家賠償責任。換言之，公共設施之設置管理機關得藉由舉證證明對於危險或損害發生已為及時且必要之具體措施，說服法院其設置管理無欠缺，而不負國家賠償責任；就此而言，國賠法第3條規定之國家賠償責任並非結果責任。
- (3) 公共設施之設置管理是否有欠缺，亦即是否欠缺通常之安全性，應依通常情況，考量各項客觀因素認定之，即應綜合考慮公共設施之構造、用法、場所的環境及利用狀況等情事，客觀、具體、個別決定，且應從整體性加以考慮，不以該公共設施自體無欠缺為已足，與該公共設施相關之附屬物是否足以使該公共設施具備通常之安全性，亦在判斷之列。換言之，對於公共設施之設置管理有無欠缺之判

⁴⁶ 參照最高法院73年台上字第3938號判例：「上訴人（○○市政府）管理之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，自得依國家賠償法第三條第一項及第九條第二項規定請求上訴人負賠償責任，至損害之原因，縱係由於某公司挖掘路面所致，倘認該公司應負責任，依同法第三條第二項之規定，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。」

斷，係採取客觀整體判斷法。⁴⁷

(二) 判斷道路設置管理有無欠缺之審酌因素

依據上開對於公共設施設置管理有無欠缺之理解，所謂道路之設置管理有欠缺，應係指道路欠缺通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性；若道路主管機關對於防止危險或損害發生已為及時且必要之具體措施，即應認道路之設置管理無欠缺；至於是否欠缺通常應有或可合理期待之安全性，應依通常情況，考量各項客觀因素認定之，即應綜合考慮道路及相關附屬設備（例如：交通安全設施）之構造、用法、場所的環境及利用狀況等諸般情事，客觀、具體、個別判斷之；至於所稱通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性，無寧應採取一般理性用路人之標準⁴⁸，以平衡兼顧道路主管機關設置管理之注意程度及用路人生命身體財產等安全之保護。整理相關學說及實務見解，判斷道路設置管理有無欠缺時，有必要至少審酌下列因素：

1. 道路及相關附屬設備（例如：交通安全設施）之構造、用法、場所的環境及利用狀況

道路之設置管理是否欠缺通常應有或可合理期待之安全性，無法一概而論。舉明顯一例言之，對於車速限速達 100 公里之國道高速公路及限速達 30、40 公里之市區道路或鄉道，其所要求通常應有安全狀態或可合理期待為安全之路面平整度，容有不同；不同功用目的之道路，將衍生不同之設計要求，其所得合理期待之安全性亦容或有異。故對於道路之設置管理是否欠缺應有或可合理期待之安全性，至少必須審酌道路種類（例如：國道、省道、縣道或鄉道等）、使用狀

⁴⁷ 學者 C 同此見解（詳附件 5）。

⁴⁸ 參照學者 C 之見解（詳附件 5）。

況（例如：速限等）、交通流量大小、地理環境優劣（例如：山間、市區、地質、地形等）、氣候條件良窳及不具安全性之嚴重程度（例如：危險之程度、損害發生之可能性）等因素，且除道路之本身外，亦須將其附屬設備（例如：交通標誌、交通標線、交通號誌、警告標示、照明設備等）之設置管理情形，一併納入有關判斷道路是否具備通常應有或可合理期待安全性之考量。換言之，道路本身縱有坑洞等欠缺通常應有安全性之狀態，惟若道路主管機關已及時為必要且充分之警示設施，對於防止人車掉落坑洞致影響通行安全已為有效之具體措施，仍屬道路之設置管理無欠缺。

2. 財政負擔大小及經費來源充足與否

道路主管機關對於道路之設置管理欠缺通常應有或可合理期待之安全性，是否能以預算不足為理由，抗辯不負國家賠償責任？容有肯定說與否定說之爭議⁴⁹。惟道路設置管理是否欠缺通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性，應採取一般理性用路人之標準，其間對於安全性欠缺之嚴重程度與是否及如何採取充分且有效之損害防止具體措施，或不得不斟酌財政及經費等資源分配及經濟效率因素。例如：危險之程度愈大、事故發生愈頻繁或損害發生之可能性愈高，則道路主管機關愈不得以經費預算為由而主張免責；反之，危險之程度愈小、事故發生愈罕見或損害發生之可能性愈低，則考量國家財政資源之有限性及效率運用，道路主管機關縱未採取特定之損害防止措施，較可能被認為其設置管理無欠缺。易言之，道路主管機關採取特定損害防止設施之財政負擔大小及其經費來源充足與否，應為判斷道路之設置管理是否欠缺通常應有或可合理期待安全性之審酌因素之一。^{50、51}

⁴⁹ 參照葉百修，國家賠償法之理論與實務（增訂一版），頁 235 以下。

⁵⁰ 參照學者 B 之見解（詳附件 4）。其認為財政因素為審酌因素之一，惟其審酌必須以嚴格標準。

⁵¹ 日本法上亦有認財政制約為瑕疵（欠缺）判斷因素，參照園部逸夫監修＝西荳章著，國家賠

以道路設置管理之實務而言，國道高速公路因供用目的在於提供車輛之快速行駛，故其所要求道路通常應有之安全性較高，且因其管理機關有較充足之經費來源，故有較充分之人力及資源維持高標準之安全性要求；國外之收費道路亦有類此情形。⁵²另就法院判決實務而言，財政經費及人力配置等因素亦為判斷道路之設置管理有無欠缺所斟酌⁵³。

3. 不可抗力、事變、用路人之非通常使用行為與結果預見可能性、迴避可能性

分析本研究案所選別道路引發國家賠償訴訟案件中，經法院認定國家賠償責任不成立之理由，其中就道路車禍事故不負國家賠償責任之原因得分為不可抗力、事變及用路人之非通常使用行為等三類。又所謂道路之設置管理有欠缺，係指道路欠缺通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性，若道路主管機關對於防止危險或損害發生已

償法，頁 300 以下。

⁵² 參照專家 A 及專家 B 之見解（詳附件 6）。

⁵³ 參照訴訟案件編號 20 之台灣高等法院台南分院 97 年度重上國字第 3 號判決認定：「本件事故地點為直線路段，路面平整，無缺陷、無障礙物，交通流量不大，則按照通常情形，可認路寬足夠且維護良好，應已足供安全通行之用。而溝渠水位不深，流速不快（因水量小），一般正常之人，縱使不慎掉入水溝，理應可輕易站起脫困，通常不會發生溺斃情形事件。…。被上訴人二機關考量上述因素與原有道路、溝渠設施及**國家經費的有限性**，雖未的事發地點設置水溝蓋板或護欄或其他警告標誌，本院依通常狀況考量各項客觀因素，認為事故地點之產業道路及灌溉溝渠，已具備通常應有之狀態、作用或功能，並無修繕及保管不完全，不具備通常應有之狀態、作用或功能，致缺乏安全性之情形。」、訴訟案件編號 29 之台灣高等法院 90 年度上國字第 1 號判決認定：「○○公路路段甚長，而路面遭人棄置廢土乃屬偶發情事，於**人力配置上實無從要求被上訴人二十四小時隨時巡查以排除此偶發事故**」，又台灣高等法院 95 年度上國易字第 8 號判決認定：「台二線道路因其地形、地質及氣候之關係，全線雖或均有落石之可能，但各路段發生落石可能性之大小，則有不同，且何時何處將發生落石並無法預測，若非全線均經常發生落石，則**課管理機關須於全線均設置設護網或防護柵欄之責，未免過苛**，於天然景觀亦有影響。被上訴人既已依台二線各路段之地理條件及歷年發生事故之頻率等經驗法則，分別設置防護網、防護柵欄、警告標誌、警語，對於維護道路之正常使用狀態及功能，應已採取足以有效防止危險或損害發生之具體措施」。

為及時且必要之具體措施，即應認道路之設置管理無欠缺，其損害之發生僅屬偶發事故。故對於天災、事變乃至用路人非通常之道路使用行為，如道路主管機關對於防止危險或損害發生已為及時且必要之具體措施，則應認道路之設置管理無欠缺。

從而，並非任何對道路之非通常使用或超越供用目的之使用，均屬道路之設置管理無欠缺⁵⁴，道路主管機關對於道路之非通常使用或

⁵⁴ 參照訴訟案件編號 36 之台灣高等法院花蓮分院 89 年度重上國字第 6 號判決：「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，國家賠償法第三條第一項定有明文。國家賠償法第三條第一項所規定之公共設施，依其物之性質，固然應有其一定之使用常軌，如違反物之使用常軌而自招損害，自不應課國家賠償責任，否則將因賠償範圍過份擴大而使全民承擔個人疏失所造成之損害，顯非國家賠償法立法之旨意。但所謂公有公共設施之通常使用情形，並不受限於公共設施原來所設定之使用目的，而應以客觀上，使用公共設施之人民通常可能之使用方法來加以決定，蓋以國家設置公共設施係供人民使用，而非僅係國家機關行政上便利之用。因此諸如設於路旁高於車行道之路肩，設置之目的固然不是供作車輛或是行人通行之用，但既然設置於車行道旁，在遇有特殊情形時，如車輛或行人為防車行意外而行走於路肩，仍屬使用公共設施之通常使用情形，如果因為路肩上水溝上之水溝蓋之管理或設置有欠缺，致人民生命、身體或財產受有損害，自得依照國家賠償法第三條第一項之規定請求國家賠償。本件導致被上訴人跌入水溝之水泥蓋，確實是由上訴人所管理設置，上訴人並不否認，惟一再以管理設置上並沒有欠缺，而且被上訴人不應在水溝蓋上騎乘腳踏車等理由資為抗辯。但查：（一）肇事地點之和清隧道內，僅有二線車道供往來車輛行使之用，並未區○○○道，再以和清隧道內之路邊白色實線到路肩之距離固然足以行駛慢車，但是在和清隧道內，因為距離甚長，而且並非直行，有多處轉彎，在路邊騎乘腳踏車，若有汽車往來時，所造成之風流，極可能使騎乘腳踏車之人掌握把手不穩，而肇致事端。（二）和清隧道內路肩足以供騎乘腳踏車，此觀附卷照片自明，則被上訴人將輕便可攜帶之腳踏車騎上路肩，以躲避往來車輛所可能產生之危險，並沒有顯然違反該設施通常使用之情事，況且和清隧道並未禁止腳踏車通行，也沒有禁止行人通行，則在和清隧道內之特殊行車狀況下，腳踏車以及行人為了躲避往來車輛而行走道路邊之路肩，致因水溝蓋未設置管理良善而脫離水溝，致被上訴人騎乘腳踏車跌入水溝成傷，顯難認為有何違反該公有公共設施之通常使用之情事。（三）至於上訴人稱在和清隧道南下入口處，即設有深達一百二十公分之陰井，且路肩水泥蓋高出路面達十五公分至三十公分，已經足以昭告並非供行車之用。但陰井係設置於入口處，水泥蓋高於路面十五公分至三十公分，對於行人或是腳踏車並不會造成任何進入使用上之困難，上訴人既未能設置其他適當之阻絕裝置，復未能在和清隧道內設置供行人行走以及腳踏車行駛用之路面，即應注意在可被供作行人使用以及腳踏車行駛之水溝蓋上保持平整，並應使水溝蓋在供作行人通行或是腳踏車行駛時得以安全行駛，乃竟在前揭地點留有未蓋水泥蓋之水溝面，致使被上訴人跌入其中，上訴人對於公有公共設施之管理自有欠缺。」；訴訟案件編號 33 之最高法院 93 年度台上字第 1992 號判決認定：「彰化縣芳苑鄉○○村○○路○○段舊海堤，為上訴人所管理之公共設施，該海堤不適於車輛行駛，重車行駛經過，有路基崩塌之危險，然該海堤與彰化縣芳苑鄉○○○○道路相連接，為公眾通行之道路，外觀上又均舖

超越供用目的之使用，仍須採取防止危險或損害發生之及時、必要且充分之具體措施，始不負國家賠償責任。至於何等措施為防止危險或損害發生之及時、必要且充分之具體措施，則須審酌道路之非通常使用或超越供用目的使用之偏離程度；若偏離程度愈嚴重，則危險及損害發生之可能性愈小，愈難為合理預見及迴避事故結果，道路主管機關所得採取之措施愈為有限及不必要，反之，若偏離程度愈輕微，則危險及損害發生之可能性愈大，愈可合理預見及迴避事故結果，道路主管機關所被要求採取之有效措施愈嚴格。⁵⁵

由於道路主管機關是否與如何及時採取防止損害發生之有效具體措施，可能涉及用路人之非通常使用道路行為之偏離程度，而偏離程度有高低升降之變化，並非截然二分，故用路人非通常使用道路肇致車禍事故，有時為道路設置管理無欠缺之問題，有時為道路設置管理之欠缺與車禍事故無相當因果關係之問題，有時為用路人對車禍事故之發生與有過失之問題，非可一概而論，仍須視個案案情及事證提出情形等而定。

設有柏油，一般人由道路外觀無法分辨該處與公眾通行之道路路基不同，車輛尤其重車通過甚有可能因路基崩塌而發生危險。負責管理該舊海堤之上訴人本即應設置阻止車輛通過之設施，或於入口處設立警告標誌禁止車輛通過或重型車輛通過，以預防危險之發生，惟上訴人竟未為應為之管理，無積極設置適當之阻絕設施或警告標誌，以使該公共設施具有通常應具備之安全性，上訴人之管理顯有欠缺。」。

⁵⁵ 日本法上關於公共設施之瑕疵與其非通常使用行為、結果預見可能性或迴避可能性之探討，參照園部逸夫監修＝西埜章著，國家賠償法，頁 312 以下；訴訟案件編號 29 之台灣高等法院 90 年度上國字第 1 號判決認定：「○○公路路段甚長，而路面遭人棄置廢土乃屬偶發情事，於人力配置上實無從要求被上訴人二十四小時隨時巡查以排除此偶發事故...系爭路段遭人棄置廢土乃發生於被上訴人之員工執行公務以外之時間，既難期被上訴人於該時段派員為例行之巡邏及養護，自無從經巡邏發現廢土並予排除。...本件事故發生前之晚上八時至九時十分許，雖李○○於當晚八時四十分行經系爭路段發生事故，但因其未報警處理，被上訴人未獲通知，無從知悉而及時採取排除措施，其於甲發生事故後之九時三十分始接獲通知，立即採取排除該障礙所須進行之措施，並於當日晚間十一時三十分許完成設置安全標誌，足證被上訴人於甲發生事故前，尚無從知悉系爭路段遭人棄置廢土予以排除以避免上訴人遭受損害，揆諸前開說明，自難認被上訴人未排除影響系爭路段道路安全性之瑕疵為其管理有所欠缺。」

4. 其他

由於道路設置管理有無欠缺屬評價性概念、規範性概念及不確定法律概念，必須為客觀整體之判斷，故以上審酌因素僅屬例示，並非網羅臚列，仍應針對具體個案為檢討，不排除有其他待審酌因素。

(三) 主張責任及舉證責任

道路設置管理有無欠缺屬評價性概念及規範性概念，故協議案中道路主管機關宜要求國家賠償請求人提出得據以評價為道路設置管理有欠缺之具體生活事實（下稱欠缺之評價根據事實），以利協議進行；又國家賠償之訴訟程序中，原告及被告機關亦宜分別提出欠缺之評價根據事實及無欠缺之評價根據事實（即得據以評價為道路設置管理無欠缺之具體生活事實），以利法院審理認定道路設置管理有無欠缺，必要時法院亦應曉諭兩造當事人具體主張該等評價根據事實。

56

關於道路設置管理有無欠缺之舉證責任，依據舉證責任之通說即法規要件分類說之見解，原則上應由主張國家賠償請求權存在之人就權利發生之要件事實，亦即道路之設置管理有欠缺之事實負舉證責任⁵⁷。

⁵⁶ 關於評價根據事實之審理程序，參照邱聯恭（2001），〈工程承包契約所生違約金請求事件之爭點整理〉，《爭點整理方法論》，頁168以下；陳鵬光於民事訴訟法研究基金會第111次研討會之報告論文「論損害額之酌定—併以最高法院98年度台上字第1831號判決為檢討之案例—」及共同研討記錄，預定登載於「法學叢刊」雜誌。

⁵⁷ 參照訴訟案件編號58之台灣高等法院96年度重上國字第4號判決認定：「惟按民事訴訟如係由原告主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實即令不能舉證，或其所舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求（最高法院17年上字第917號判例參照）。本件被上訴人否認上訴人之機車倒地受有上開傷害，係因其公有公共設施管理有欠缺所致，而因騎乘機車摔倒受傷之原因甚多，有因超速、有因擦撞、有因自己

（四）欠缺類型之考察

1. 坑洞等路面不平整問題

據統計 94 年至 96 年全國有關道路國家賠償案件數計 211 件，佔國家賠償案件總數約 38%，共造成 16 人死亡 125 人受傷，賠償 6400 餘萬元，且依行政院公共工程委員會（下稱工程會）96 年度「全民督工專線」通報案件之統計分析，有 3221 件申訴道路品質不佳⁵⁸。又依本研究案所選別道路工程引發國家賠償訴訟案件之統計分析，道路不平整之國家賠償原因佔了約 21%，其中又以坑洞及人（手）孔蓋之高低差等為大宗。可知坑洞等路面不平整問題亟待解決，以保護用路人之生命、身體、健康、財產安全。

坑洞為路面高低不平之劇烈顯現型態，是否路面有坑洞等不平整即屬道路設置管理有欠缺？所謂道路之設置管理有欠缺，係指道路欠缺通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性，故若道路主管機關對於防止危險或損害發生已為及時且必要之具體措施，即應認道路之設置管理無欠缺。從而，並非路面有坑洞或不平整，即當然構成道路之設置管理有欠缺，仍須再審視該坑洞或不平整是否已妨害道路通常應有之安全狀態或通常應有之安全性。審判實務上有認為一般以車輛或機車「依該路段最高速限，行經該路面能否安全行駛」為判斷是否容許路面不平整之標準，且有爭議時，一般會送鑑定，曾有訴訟案例經鑑定結果以該等程度之小坑洞不致造成行駛失控，路面不平整仍在容許範圍內⁵⁹。

疏於注意等不一而足，是上訴人主張被上訴人公有公共設施管理有欠缺，致其所騎機車摔倒身體受有上開損害，揆諸上開說明，自應就其前揭主張，負舉證責任。」

⁵⁸ 參照行政院 97 年 10 月 20 日院台工字第 0970045542 號函核定「推動道路平整專案」之前言說明。

⁵⁹ 參照專家 D 於座談會之發言（詳附件 8）。

道路之平整度（平坦度）不僅涉及用路之安全性問題，亦涉及用路之舒適性問題。目前許多道路主管機關有相關施工規範，對於路面平整度有相當之要求，例如：

頒訂單位	規範名稱	檢驗儀器	計算參數		門檻值
工程會	公共工程 施工綱要 規範	三米直規 或高低平 坦儀	一般 公路	單點高低 差 (Δh)	$\Delta h < \pm 6\text{mm}$
				平整度標 準差 (S)	$S < 2.6\text{mm}$
			高速 公路	單點高低 差 (Δh)	$\Delta h < \pm 3\text{mm}$
				平整度標 準差 (S)	$S < 2.4\text{mm}$
公路總局	瀝青混凝 土路面施 工說明書	三米直規 或高低平 坦儀	一般 公路	平整度標 準差 (S)	$S \leq 2.8\text{mm}$ 合 格； $2.8 \sim 3.4\text{mm}$ 改善或減價收 受； $S \geq 3.4\text{mm}$ 不合格強制改 善
			快速 公路		$S \leq 2.4\text{mm}$ 合 格； $2.4 \sim 2.8\text{mm}$ 改善或減價收 受； $S \geq 2.8\text{mm}$ 不合格強制改 善
交通部	公路工程 施工規範	三米直規	一般 公路	單點高低 差 (Δh)	$\Delta h < \pm 6\text{mm}$
			高速 公路		$\Delta h < \pm 3\text{mm}$
高公局	施工技術 規範	三米直規	單點高低差 (Δh)		$\Delta h < \pm 3\text{mm}$
國工局	施工技術 規範	三米直規	單點高低差 (Δh)		$\Delta h < \pm 3\text{mm}$
營建署	市區道路 施工說明 書	三米直規	單點高低差 (Δh)		$\Delta h < \pm 5\text{mm}$

惟上開路面平整度之要求乃屬道路施工時，道路主管機關與承包商間基於工程契約之驗收標準，內含用路之舒適性考量，尚不得遽以之為判斷路面不平整是否妨害道路通常應有安全狀態或可合理期待安全性之標準。

因坑洞大小及路面不平整之高低差程度與道路是否欠缺通常應有或可合理期待安全性有關，故日後發生道路工程引發國家賠償案件時，應注意下列事項：

- (1) 對於坑洞等路面不平整之有無、大小程度及周邊地理、天候環境、附屬交通安全設施等，允宜加以詳實觀察記錄，此部分尚有賴處理事故之警方配合。
- (2) 本研究案所選別之道路工程引發國家賠償訴訟案件中，部分案例之裁判未於理由中說明坑洞等不平整之大小程度，亦未見法院曉諭當事人為具體之主張，均待商榷。
- (3) 道路主管機關於國家賠償訴訟程序中就坑洞等路面不平整，若能主張、舉證以說服法院其已及時採取有效防止危險或損害發生之具體措施（例如：屬天雨臨時形成之偶發情形、已為充分且必要之警示等），則不負國家賠償責任。

關於如何消弭路面坑洞、不平整等道路工程引發國家賠償之原因，以預防國家賠償案件之發生，可從發現通報及警示修補二方面著手：

- (1) 對於坑洞等路面不平整之發現，首先有賴道路主管機關本身之巡查通報。巡查得分為經常巡查、定期巡查及特別巡查。巡查之密度與道路種類、道路長度、人力配置及經費預算等有關。⁶⁰

⁶⁰ 例如：依據交通部臺灣區國道高速公路局頒訂之「高速公路養護手冊」，該局之巡查分為經常巡查（每日次）、定期巡查（每半年1次）及特別巡查（在颱風前後、強降雨、地震或重大交通事故後），併請參照專家A、B及C之見解或座談會發言（詳附件6、附件7及附件8）。又依交

- (2) 對於坑洞等路面不平整之發現，亦有賴民眾、警方及鄰里區長等地方人士之主動通報。此部分有賴交通宣導及機關間聯繫配合。
- (3) 坑洞等路面不平整經通報後，道路主管機關應及時予以適當處理，包括警示及修補。對於坑洞等路面不平整為及時且充分有效之警示及修補，即屬道路主管機關對於防止危險或損害發生為及時且必要之具體措施。
- (4) 路面坑洞等不平整之修補，往往必須封閉路面之一部或全部，影響道路交通之通行順暢，故有時為免民怨，道路主管機關可能限制承包商之施工期間，致影響修補工程之品質，例如：考量交通管制及開發通車之時間壓力，常常造成養護期間不足，鋪面溫度尚未恢復常溫即開放通車，因此路面平整度不易要求，不平整之路面因過度之車輛震動亦加劇路面破壞⁶¹。修補工程之施工品質，固有賴落實標準之施工作業流程及完成後之檢查驗收⁶²，惟仍有賴對民眾加強宣導之正確道路養護觀念，給予承包商有充足之施工期間及道路有充分之養護修補，讓民眾更能接受忍耐一時之不便以追求更高之道路品質⁶³。

2. 人（手）孔蓋問題

依本研究案所選別道路工程引發國家賠償訴訟案件之統計分

通部頒訂之「公路養護手冊」(93年3月版)，巡查亦分為經常巡查（高速公路每日至少次，快速公路每週巡查至少2次，其他公路每週巡查至少1次）、定期巡查（對不同巡查項目，至少每2個月至個月1次）及特別巡查（颱風前後、霪雨期間、豪雨及地震後為之）。

⁶¹ 參照交通部臺灣區國道新建工程局「路面平坦度驗收規範之檢討研究」，頁140以下及174、175。

⁶² 參照行政院97年10月20日院台工字第0970045542號函核定「推動道路平整專案」之相關圖表。

⁶³ 參照專家C之見解（詳附件7）。

析，道路不平整之國家賠償原因佔了約 21%，其中又以坑洞及人(手)孔蓋之高低差等為大宗。截至 96 年底，台灣地區省、線、鄉道與市區道路總長度為 3 萬 8716 公里，台電、電信、自來水等管線設置在道路路面上之人(手)孔蓋數量約為 230 萬個，換算結果，平均每公里之道路約有 59 個人(手)孔蓋。道路路面上之人(手)孔蓋因材質界面等問題而經常無法確實與道路路面齊平，可能影響道路通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性，故道路與管線之主管機關長久以來持續設法在改善人(手)孔蓋與路面齊平之問題，但至今仍無法根法解決⁶⁴、⁶⁵。

人(手)孔蓋與路面之界面齊平問題實質上亦屬路面不平整問題之一環，故除上述有關坑洞等不平整問題之說明檢討得予援用外，茲再補充如下：

- (1) 比較國外作法，解決人(手)孔蓋與路面之界面齊平問題，其根本方法在於興建使用共同管溝。此部分涉及跨機關及跨部門之協調，亦涉及財政經費及長年政策推行，惟仍屬應持續努力推動之方向，否則只治標不治本，百年後仍將繼續面對此問題。⁶⁶
- (2) 對於他機關或管線單位提出之施工申請，依據現行公路法第 30 條⁶⁷及第 30 條之 1⁶⁸規定，道路主管機關就是否許可

⁶⁴ 參照行政院 97 年 10 月 20 日院台工字第 0970045542 號函核定「推動道路平整專案」之方案內容參、二、(四)。

⁶⁵ 100 年 10 月 14 日自由電子報刊載：「遏阻省道亂挖 培訓『小蜜蜂』取締 管線施工單位經常到處挖路，一直在各項民怨中名列前茅，過去一年半各縣市省道被挖掘面積達 151 萬 2250 平方公尺、約相當於 212 個足球場面積；交通部已修正法令，將授權公路總局第一線人員可對違規不當挖路直接開罰，避免裁罰公文往來費時，也已著手組訓上百位「小蜜蜂」，將進行全國省道不當挖掘的取締工作。根據公路總局對全台 120 處亟待修復、總長 491 公里路段的調查，全省省道道路受損原因，以管線挖掘佔 66% 最高，其次是重車超載輾壓破壞、佔 23%。」

⁶⁶ 參照專家 C 之見解（詳附件 7）及座談會發言（詳附件 8）。

⁶⁷ 公路法第 30 條規定：「公路用地，非經許可，不得使用。擅自使用、破壞公路用地，或損壞公路設施時，應由公路主管機關取締之（第一項）。使用公路用地設置管線或其他公共設施時，使用人應填具申請書，並檢附工程計畫書，向公路主管機關申請許可後，始得設置。公路主管機

似無裁量權，故有是否得為附負擔或條件之許可之問題。立法論上似可考量加重管線單位維護道路施工安全之責任，明文要求其承擔或一併承擔管線人（手）孔蓋與路面之界面齊平責任，或賦予道路主管機關有許可與否之裁量權，容許道路主管機關為道路安全得作成附負擔或條件之許可。

- (3) 道路主管機關查驗發現人（手）孔蓋自始或事後與路面不齊平，足以妨害道路通常應有或可合理期待之安全性時，應積極通知管線設置單位改善修復或一併施工⁶⁹、⁷⁰，並保

關除向使用人徵收許可費外，並應向使用人徵收公路用地使用費，優先用於公路之修建、養護及管理。但基於公共利益或特殊需要考量者，得減徵或免徵公路用地使用費（第二項）。前項公路用地使用費徵收之作業程序、減徵或免徵之條件、範圍、費率計算基準與考量因素、欠費追繳及溢繳退費等事項之辦法，由交通部定之（第三項）。」

⁶⁸ 公路法第 30 條之 1 規定：「公路主管機關修建或改善公路時，應於施工前公告，除國道工程外，應先協商當地直轄市、縣（市）政府，並通知必須使用公路用地之公私機構同時配合施工（第一項）。前項公路工程完竣後，於一定期間內得限制挖掘。但緊急搶修或定點局部修護需要，不在此限（第二項）。管線機構或其他工程主辦機關（構）為埋設管線或其他工程，必須挖掘公路時，應依前條第二項規定申請公路主管機關許可，並繳交許可費，始得施工。但緊急搶修，得以電話或傳真先行告知該管公路主管機關後，迅即辦理，並於事後補正許可程序（第三項）。前項管線機構必須挖掘公路時，除國道施工及緊急搶修外，應擬訂挖掘施工交通維持計畫，送所在地直轄市、縣（市）政府審查同意（第四項）。公路之挖掘及修復，公路主管機關得採取左列方式之一辦理：一、收取公路挖補費，並配合工程進度開挖及修復公路。二、協調或要求管線機構或其他工程主辦機關（構）統一施工，並監督其施工及限期完全修復公路（第五項）。前項業務及相關公路開挖計畫，公路主管機關得全部或一部委託民間團體辦理（第六項）。管線機構於工程完工後應定期巡檢，維護安全（第七項）。公路主管機關基於修建或改善公路工程需要，需將公路用地範圍內原有管線或其他公共設施遷移時，應協調使用人擇定遷移位置。使用人應依協調結果配合遷移，並負擔全部遷移費用。但同一工程限於工地環境，需辦理多次遷移時，除最後一次費用由使用人負擔外，其餘各次遷移費及用戶所有部分之遷移費，均由公路主管機關負擔（第八項）。」

⁶⁹ 參照訴訟案件編號 9 之台灣高等法院台南分院 89 年度上字第 23 號判決認定：「（前略）雖該人孔蓋係由○○部○○指揮部所設置使用，惟道路人孔蓋，設置於公路用地使用後，已成為公路之一部，即上訴人或內政部八十八年一月二十日台（八八）內營字第八七一〇一號函亦不否認人孔為埋設於道路範圍內管線之附屬設備（上訴人上級單位交通部公路局八十九年四月廿八日路養管字第八九一六二二三〇號函參照一詳本院卷），上訴人既為公路主管機關，平時負有維修、養護該路之責，其應維持使之平坦易行已如前述，且該人孔蓋並無破損或脫落，顯見其本與上訴人管理之路面一樣水平，如非上訴人再行維修馬路時，怠於將舊路面剷除，逕行將柏油鋪設於舊路面，致原路面加高，使人孔蓋陷落（此可見附於原審之現場照片），其未設法將之一併墊高，

留相關通知之事證，必要時（例如：人（手）孔蓋與路面之高低差極大對於用路安全有明顯立即之危險等）且在技術可行之範圍內，或須先主動修復再設法向管線單位求償。

- (4) 因人（手）孔蓋與路面之高低差引發國家賠償訴訟事件時，道路管理機關宜依據民事訴訟法有關訴訟告知及訴訟參加之規定，通知該第三人參與訴訟程序⁷¹，以利日後道路主管機關視判決結果決定是否及如何向管線單位求償（國賠法第3條第2項參照）。

3. 異物問題

又未舉證證明於施工時曾通知人孔蓋之設置機關一併施工，而人孔蓋之設置機關亦未積極維修，隨時將落落之人孔蓋修補與路面齊平，該二機關就該處路面之管理不能不謂有欠缺，上訴人與○○部○○部既就該處路面之管理有欠缺，依民法第一百八十五條規定之共同侵權行為法理，本應對被害人負連帶損害賠償責任，是被上訴人對上訴人請求全部之損害賠償，依法並無不合，又為使人民易於明瞭索賠對象，自應以法定管理機為賠償義務機關，俾符合國家賠償法第九條之立法精神。至上訴人於負賠償責任後，就其與公路使用機關即國防部統一通信指揮部之內部關係，應如何分配損害賠償責任，係屬其等內部權責分配事項（下略）。」

⁷⁰ 例如：100年10月12日之聯合新聞網刊載：「路平專案實施已久，但有民眾向花蓮市公所申訴市區道路經常「路不平」，路面坑洞遇雨積水，造成用路人安全的隱憂，花蓮市公所表示，從10月起，要求申請道路開挖單位確實做好道路回填，若未通過市公所的查驗標準，將不予核發開挖申請。花蓮市長表示，今年6月開始，他就要求道路管線開挖的施工單位在施工完成後，必須做好路面回填及修復，但有民眾向他投訴，部分路面回填不實，重鋪後的路面出現高低不平或長寬不一，導致下雨時雨水容易從接縫滲入，讓平整的柏油路面常有下陷或坑洞。市公所建設課表示，依「花蓮縣道路挖掘管理辦法」規定，申請路面開挖的管線單位經核准後，必須在施工完成，進行臨時性修補；道路挖掘前，應先進行路面切割，切割為正方或長方形，復原時，路基需以 CLSM 或 MRC 材料回填為限，路面修復瀝青鋪面需達 5 公分以上，力求平整，且要將原路面標線標好。花蓮市長強調，他多次要求施工單位改進，但成效不彰，所以市公所從 10 月起，將針對道路管線開挖的施工路段，派員不定期、不定點進行抽驗，落實監督機制，若施工回填後的路面不符合相關規定的標準，將不予核發管線施工單位下一次的開挖申請，也請民眾共同監督，若有回填不實，儘快通報市公所處理。」

⁷¹ 民事訴訟法第 58 條第 1 項規定：「就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起見，於該訴訟繫屬中，得為參加。」第 63 條第 1 項規定：「參加人對於其所輔助之當事人，不得主張本訴訟之裁判不當。但參加人因參加時訴訟之程度或因該當事人之行為，不能用攻擊或防禦方法，或當事人因故意或重大過失不用參加人所不知之攻擊或防禦方法者，不在此限。」第 65 條第 1 項規定：「當事人得於訴訟繫屬中，將訴訟告知於因自己敗訴而有法律上利害關係之第三人。」第 67 條規定：「受告知人不為參加或參加逾時者，視為於得行參加時已參加於訴訟，準用第六十三條之規定。」

異物為國道高速公路最常見可能妨害道路通常應有或可合理期待安全性之情形⁷²，惟快速公路或一般公路亦可能有異物掉落之情形，依本研究案所選別道路工程引發國家賠償訴訟案件之統計分析，道路有異物之國家賠償原因佔了約 11%，常見之異物包括落石、碎石、路面障礙物或凸起、路樹、電線桿、不當放置之護欄、廢土、砂石、油漬、廢輪胎、瓶罐乃至標誌標牌違規設置等。

關於路樹、廢土、砂石、油漬、廢輪胎、瓶罐等屬於外來之異物，其引發國家賠償案件，通常可能有機會被認定屬於天災或事變，若道路主管機關能主張、舉證以說服法院其已及時採取有效防止危險或損害發生之具體措施（例如：屬臨時形成之偶發情形、已為充分且必要之警示或排除異物等），則得不負國家賠償責任⁷³。至於標誌標牌之違

⁷² 參照專家 A、B 及 C 之見解或座談會發言（詳附件 6、附件 7 及附件 8）。

⁷³ 參照訴訟案件編號 29、93 及台灣高等法院 95 年度上國易字第 8 號判決認定：「關渡至蘇澳之省道台二線 73K+500 至 116K+489 為上訴人負責養護之路段，有公路總局第一局養護工程處○○工務段養護路線在卷可稽（見原審卷第 92 頁），是本件被上訴人車輛發生受損情況之台二線 85K-300 公尺處，為上訴人負責養護之路段，應堪認定。是上訴人就系爭道路之管理有無欠缺，應否依國家賠償法第 3 條第 1 項規定負賠償責任，端視上訴人是否積極並及時有效為足以防止危險或損害發生之具體行為而斷。2、查系爭台二線即○○公路位於本島東北角，邊坡岩層間之解理層不分發達，且夏季時有地形雨，每年 10 月至隔年 4 月則受東北季風影響，經年受海風及鹽霧等侵蝕，岩盤風化快速侵蝕性高，降雨時岩石間解理層吸收大量水分，造成土層膨脹，當天氣轉晴時水分受溫度作用迅速蒸發，岩層解理縫隙擴大，岩盤內部支撐失去平衡，即造成岩塊崩坍掉落路面，為易發生落石之道路，但並非全線皆危險，況路亦有住家，上訴人為兼顧用路人安全及自然景觀，已於全線沿線設置「注意落石」之警告標誌，且於路面加繪「注意落石」之變告標語，並依事故發生頻率、山勢高低、腹地大小、岩石年齡層、迎風或背風等自然條件，及經驗法則，設置適宜之防護設施。於腹地較大，落石不會直接掉至路面之地段，如 85K+300~460 公尺等路段，設置防護柵欄；於隘口，腹地小，有壓迫感，山勢陡峭常落石地段如 85K+000，則於邊坡設置防護掛網；若依歷年發生事故地段及工程經驗觀之，非落石易掉落路段，在考量用路安全與天然景觀之維護，則未設置防護柵欄或防護網，而以沿線設置警告標誌及路面繪製之警告標語提醒用路人注意。系爭 85K 至 85K-300 公尺路段，經依地理條件及經驗法則判斷，為非落石易掉落路段等情，已據上訴人所陳明（見原審卷第 38 頁、本院卷第 64 頁、第 84 頁），並有 85K+000 處路面及側邊防護安全設施照片、85K+100~460 路段邊坡防護網、防護柵欄設施照片在卷可稽（見本院卷第 26 至 35 頁、第 39 至 41 頁），而依上開照片所示，上訴人確有於系爭道路沿線路邊設置「注意落石」之標誌，並於路面繪有「注意落石」之警語。而系爭道路 85K-300

規設置，則有賴道路主管機關確實依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」為設置。

4. 警告標示等交通安全設施之設置問題

依據本研究案之訴訟案件統計，警示欠缺為最常見之國家賠償原因，占了約 54%，比例超過 5 成。常見有關警告標示等交通安全設施之設置問題，包括坑洞、異物、施工進行、路面縮減、道路終止、彎道或鄰近溝渠等是否應設置警示標示、護欄等交通安全設施。依據公路法第 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。」，道路主管機關應於必要地點設置交通安全設施。

由於標誌、標線、號誌、護欄等交通安全設施屬於道路之附屬設施，用以輔助維持道路之通常應有安全狀態或通常可合理期待安全性，故是否設置、如何設置或設置何等之相關交通安全設施，或須回歸客觀整體判斷之方法，著重於設置特定交通安全設施是否為及時防止道路上危險或損害發生所必要、充分且有效之具體措施⁷⁴。從而，公路法第 58 條第 1 項規定所稱必要地點，不以險要路段為限⁷⁵；且在道路具備通常應有或可合理期待安全性之情形下，縱未設置特定交通

公尺處自 92 年 3 月起至 93 年 3 月 17 日本件事故發生前，並未發生任何落石事件，亦有○○縣政府○○分局 94 年 9 月 8 日北縣警瑞交字第 0940014228 號函及所附相關資料在卷足憑（見本院卷第 43 至 46 頁）。又被上訴人車輛為落石擊中之時間，依○○縣警察局○○分局○○分駐所道路交通事故證明書所載，為 93 年 3 月 17 日 12 時 15 分（見原審卷第 14 頁），而該落石被上訴人業於當天 13 時 30 分清除，路面恢復正常交通，亦有 93 年 3 月 17 日日間經常巡查報告表在卷可稽（見本院卷第 36 頁），上訴人既已依台二線各路段之地理條件及經驗法則，設置相當之防護設施及警告標誌、警語，並於獲知發生土石掉落事件時，立即採取排除障礙之措施，其辯稱已盡管理之責，尚無非據。」

⁷⁴ 參照訴訟案件編號 21、24、90。

⁷⁵ 參照訴訟案件編號 30。

安全設施或事故後始補充設置，似難逕以推認道路之設置管理有欠缺
76。

對於交通安全設施之設置與否及如何設置，道路主管機關有無相當之裁量權或判斷餘地固容有爭議⁷⁷，惟仍不免法院事後以一般理性用路人之標準，檢視設置或設置特定交通安全設施是否影響道路有無具備通常應有或可合理期待之安全性。從而，道路主管機關仍須依據路段之具體情形判斷設置與否及如何設置⁷⁸，或不得完全拘泥於相關設置規則；對於曾經發生車禍事故之路段，允宜檢討是否補強設置相關道路安全設備。蓋以，自國賠責任之角度來看，任何可能影響用路人安全之地點，均可能被認定為應設置警告標示等交通安全設施之必要地點。特別是用路人愈多且愈容易發生車禍事故之地點，愈有必要將其認定為「必要地點」，例如設置「本路段為經常發生車禍路段，請小心」之警示標誌，故交通部公路總局宜掌握事故發生地點之相關統計數字，就發生車禍事故愈頻繁之地點，愈可能被認為屬於應設置警告標示等交通安全設施之「必要地點」⁷⁹。

此外，交通安全設施對於防止危害之發生必須確實有效，故設置警告標示時，警示之內容必須具體、明確、易懂，有效傳達危險之訊息⁸⁰，且其設置地點必須讓用路人有充分反應及採取應變之足夠時

⁷⁶ 參照訴訟案件編號 89。

⁷⁷ 參照學者 A 之見解（詳附件 3）、學者 B 之見解（詳附件 4）及學者 C 之見解（詳附件 5）。

⁷⁸ 參照專家 C 之見解（詳附件 7）及專家 D 於座談會之發言（詳附件 8）。

⁷⁹ 參照學者 B 之見解（詳附件 4）。

⁸⁰ 參照最高法院 95 年度台上字第 2229 號判決：「查○○風景區係國家機關利用天然山川、地形，設置景點供社會大眾休閒遊憩之場所，系爭事故地點立有『水深危險，禁止游泳』之標誌，進入系爭事故地點之路徑寬僅一點五公尺，兩旁長有高一點五公尺至二公尺之芒草，通行不易，為原審所認定之事實。果爾，被上訴人既自陳當地為國家風景管理區，整個區域均為遊樂區（一審卷第一宗六二頁），且其僅立有『水深危險，禁止游泳』，並無『此非遊憩區禁止進入』之標誌，證人林○○復證稱其承辦此次活動，事前曾至現場探路二次，看到多人在當地烤肉，始帶同學前往等語（同上卷九二頁），則上訴人主張系爭事故地點係位於○○風景區遊憩場所內，被上訴人之設置及管理有欠缺云云，是否全然無據？非無研酌之餘地。原審未詳加調查細究，逕認系爭事故地點為未開放遊憩之區域，非公有公共設施，而為上訴人敗訴之判決，自嫌疏率速斷，尚屬難昭折服。上訴論旨，指摘原判決不當，求予廢棄，非無理由。」

間；設置阻絕設施時，必須有效阻絕，不可使用路人誤認道路仍可供公眾使用致誤入⁸¹。

5. 道路工程施工問題

道路工程施工常見可能引發國家賠償之原因，包括砂石遺落路面、未充分且有效標示工區等。依據國內目前通說，就已供公用之道路，道路之路權移交予第三人，仍不解免道路管理機關之法定管理職務，故道路管理機關應更積極行使管理職權及履行管理職務，確保道路工程施工未造成道路欠缺通常應有之安全性。其確保之方式可從二方面著手：事前預防及事後究責。

關於事前預防方面，至少有如下方案可供採擇：

- (1) 依據公路法第 72 條第 1 項為處罰。按公路法第 72 條第 1 項規定：「擅自使用、破壞公路用地或損壞公路設施者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰；公路主管機關並應責令其回復原狀、償還修復費用或賠償。管線機構或其他工程主辦機關（構）使用公路用地設置管線或其他公共設施時，未依申請許可檢附之工程計畫書維持交通、辦理修復者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得繼續限期改善；屆期仍未改善者，按次連續處罰之。」，對於不服管理之承包商，如有擅自使用或毀損公路之情形，道路主管機關得處以罰鍰或請求其回復原狀、償還修復費用、賠償等。
- (2) 道路管理機關得制定道路施工之相關安全守則，並將之納為工程契約之合約文件之一，要求承包商遵守，且派員定

⁸¹ 參照學者 B 之見解（詳附件 4）及學者 C 之見解（詳附件 5），以及學者 B 與學者 D 於座談會之發言（詳附件 8）。

期或不定期查核⁸²；承包商未遵守時，除可能負民事上之債務不履行責任外，亦可能有行政上之不良廠商刊登政府採購公報問題（政府採購法第101條參照）；藉此亦可提高承包商之工安意識。

- (3) 道路管理機關與承包商間工程契約宜制定國家賠償之求償相關條款，設有諸如：①承包商施工未落實工區及其周邊之安全維護措施致道路主管機關負國家賠償責任時，應由承包商賠償道路主管機關；②承包商負有證明已依合約文件及法令落實工區及其周邊之安全維護措施之舉證責任（證據契約）⁸³；③承包商應投保營造綜合保險等，並將道路施工引發國家賠償納入投保之保險事故範圍；④對承包商之違約引發國家賠償課以懲罰性違約金；⑤人民以道路施工造成道路欠缺通常應有之安全性為由而請求國家賠償時，承包商有協助道路主管機關為處理，並參與協議程序及訴訟程序之義務等契約規定。
- (4) 對於他機關提出之道路施工申請，依據現行公路法第30條及第30條之1規定，道路主管機關就是否許可似無裁量權，故有是否得為附負擔或條件之許可之問題。立法論上似可考量加重申請施工單位維護道路施工安全之責任，或賦予道路主管機關有許可與否之裁量權，容許道路主管機關為維護施工安全得作成附負擔或條件之許可。至於所附負擔或條件之內容，或可參酌道路主管機關發包道路工程

⁸² 參照交通部台灣區國道高速公路局之作法；又該局訂有「施工之交通管制守則」（目前最新版為97年11月版，其前身依序為「台灣區高速公路新工養護安全設施須知」、「台灣區高速公路施工安全設施守則」、「台灣區國道高速公路施工之交通管制設施」及「台灣區國道高速公路施工之交通管制設施（手冊）」），可供參考。

⁸³ 關於證據契約之容許性，參照最高法院96年度台上字第2907號判決：「按民事訴訟法第三百七十六條之一既於保全證據程序，設有兩造得就訴訟標的、事實、證據或其他事項成立協議等『證據契約』之具體明文。是凡當事人間以合意就特定訴訟標的及其原因事實確定其證據方法之證據契約，倘其內容於公益無妨害，不侵害自由心證主義，並在當事人原有自由處分之權限及辯論主義之適當領域內者，本於私法自治原則，自應承認其效力。」

時之工程契約相關施工安全維護規定辦理。

關於事後究責方面，至少有如下方案可供採擇：

- (1) 配合前述之事前預防機制，追究承包商之債務不履行責任，或以之為不良廠商而刊登政府採購公報。
- (2) 道路工程施工引發國家賠償事件，且經起訴繫屬於法院時，道路管理機關宜依據民事訴訟法有關訴訟告知及訴訟參加之規定，通知該承包商參與訴訟程序，以利日後道路主管機關視判決結果決定是否及如何向承包商求償（國賠法第3條第2項參照）。

三、因果關係之成立

車禍事故之結果發生與道路設置管理之欠缺如無相當因果關係，則道路管理機關不負國家賠償責任。若道路主管機關得主張、舉證，縱使道路具備通常應有或可合理期待之安全性，車禍事故之結果仍將發生，說服法院並無相當因果關係，則道路主管機關不負國家賠償責任⁸⁴。惟如車禍事故之發生，有天災、事變或被害人不當使用道路行為之介入或競合時，該等介入或競合究屬道路之設置管理無欠缺、不具相當因果關係或與有過失（與有原因力）之問題，非可一概而論，仍須視個案案情及事證提出情形等而定，亦不排除三者混合、無法截然區分之可能⁸⁵。

⁸⁴ 參照訴訟案件編號 21、28、53、64、76、81、89、90、93。

⁸⁵ 參照學者 B 之見解（詳附件 4）及學者 C 之見解（詳附件 5）。

四、與有過失之抗辯

按民法第 217 條第 1 項規定：「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。」又「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，民法第二百十七條第一項定有明文。此項規定之目的，在謀求加害人與被害人間之公平，故在裁判上法院得以職權減輕或免除之。」最高法院著有 85 年台上字第 1756 號判例。故損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得依職權減輕或免除賠償金額。

惟就訴訟程序中所出現該當與有過失之具體生活事實(下稱與有過失之事實)，法院得依職權予以審酌、減輕或免除賠償之金額，並不意味排除辯論主義之適用，賠償義務人就與有過失之事實仍負有主張責任。此在同為法院得依職權酌減違約金之情形，已成為我國通說⁸⁶。

從而，就道路工程引發國家賠償訴訟案件，道路主管機關仍有必要具體主張與有過失之事實，俾法院據以依職權減輕或免除賠償之金額⁸⁷。所謂與有過失之事實，包括但不限於被害人未戴安全帽、無照

⁸⁶ 參照邱聯恭(2001)，〈工程承包契約所生違約金請求事件之爭點整理〉，《爭點整理方法論》，頁 168 以下；民事訴訟法研究基金會第 75 次研討會(收於民事訴訟法之研討(第十冊)，頁 132 以下；最高法院 94 年度台上字第 2230 號判決：「按約定之違約金額過高者，法院得減至相當之數額，為民法第二百五十二條所明定，此規定乃賦與法院得依兩造所提出之事證資料，斟酌社會經濟狀況並平衡兩造利益而為妥適裁量、判斷之權限，非因此排除債務人就違約金過高之利己事實，依辯論主義所應負之主張及舉證責任。」，類此見解如最高法院 93 年度台上字第 909 號判決及同院 92 年度台上字第 2747 號判決。

⁸⁷ 國賠法修正草案有不同設計，其第 34 條第 1 項及第 2 項規定：「國家賠償訴訟，除本法或行政訴訟法另有規定外，適用民事訴訟法之規定。」、「前項訴訟程序中，法院得斟酌當事人所未提出之事實，並應依職權調查證據。」其立法理由謂：「一、第一項由現行條文第十二條修正移列。二、依現行條文第十二條規定，國家賠償訴訟係由普通法院民事庭適用民事訴訟法之規定審理。惟考量目前司法院規劃於地方法院設立行政訴訟庭，以便利民眾行使訴訟權；鑑於國家賠償訴訟具有公法性質，如地方法院設立行政訴訟庭，國家賠償訴訟允宜適用行政訴訟法之規定，由行政

駕駛（推定駕駛技術不良或有過失⁸⁸）、酒醉駕駛、未依車道行駛、未提高警覺減速慢行，作隨時停車之準備及注意車前狀況⁸⁹之具體事實（例如：天雨、煞車痕過長、系爭路段之前無事故記錄等）等，此部分可參考本研究報告第 31 頁以下所整理法院審酌與有過失之事由。

訴訟庭及行政法院審理，爰於第一項增加除外規定，以保留彈性。三、國家賠償訴訟雖由普通法院民事庭審理，惟考量其公法性質，爰參酌民事訴訟法第五百七十五條之一第一項，於第二項增訂職權調查證據之規定，以符合國家賠償之屬性，並與賠償義務機關協議階段之處理原則相配合（即賠償義務機關受理請求後，依第二條第一項適用行政程序法第三十六條規定，賠償義務機關應依職權調查證據）。又此與人民就違法行政處分提起撤銷訴訟並請求損害賠償，行政法院適用行政訴訟法審理時，採行職權調查證據原則之精神相符，雖二者仍略有差異，此乃我國現行司法實務採訴訟二元制所致。」

⁸⁸ 參照訴訟案件編號 21、83。

⁸⁹ 參照道路交通安全規則第 93 條第 1 項第 1 款及第 2 款規定：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過五十公里。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，時速不得超過四十公里。二、行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準備。」第 94 條第 3 項規定：「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。」

五、慰撫金之量定

依據本研究案所選別分析之案例，在道路工程導致被害人死亡之國家賠償案件中，遺族每人得請求之慰撫金最少為 30 萬元，最多為 320 萬元，每名死者之遺族共得請求之慰撫金最少為 100 萬元，最多為 600 萬元。另在道路工程導致被害人受傷之國家賠償責任案件中，每名傷者得請求之慰撫金最少為 30 萬元，最多為 400 萬元，甚至高於部分被害死亡所得請求之慰撫金。以上顯示慰撫金量定之結果造成金額之範圍差距頗大，法安定似尚有不足。

慰撫金量定之結果所以容易欠缺法安定性，其原因至少有二：其一、慰撫金量定之審酌因素眾多⁹⁰，加之個案之案情不同，造成量定之金額高低不一；其二、法官之個人差異，不同法官因不同成長背景、價值理念、社會經驗等，就同一個案雖適用相同之法律及判例，惟不同法官是否會得到相同之量定金額恐有疑問，其量定之金額是否能相差無幾亦令人懷疑。

慰撫金之量定金額不一，其缺點之一為欠缺法安定性，造成法即權利範圍之預測困難，容易產生歧見，不利達成共識，也有損司法機關之威信；此在道路工程引發國家賠償案件中，足以妨礙國家賠償協議之成立或增加其成立之難度。慰撫金之量定金額不一，其另一問題

⁹⁰ 參照最高法院 51 年台上字第 223 號判例：「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當之數額。」最高法院 76 年台上字第 1908 號判例：「受僱人因執行職務，不法侵害他人致死者，被害人之父、母、子、女及配偶受有非財產上之損害，依民法第一百九十四條及第一百八十八條第一項規定，請求受僱人及其僱用人連帶賠償相當金額之慰撫金時，法院對於慰撫金之量定，應斟酌該受僱人及應負連帶賠償責任之僱用人，並被害人暨其父、母、子、女及配偶之身分、地位及經濟狀況等關係定之，不得僅以被害人與實施侵權行為之受僱人之資力為衡量之標準。」惟上開最高法院判例所認慰撫金之審酌因素，是否全無檢討之餘地，特別是審酌雙方之身分及地位是否符合平等原則，恐待商榷。另請參照學者 B 之見解（詳附件 4）、座談會發言（詳附件 8）及學者 C 之見解（詳附件 5）。

是可能增加審理之複雜性，拖延訴訟之進行，蓋以法院必需審酌諸多慰撫金量定因素，並調查審認相對應之評價根據事實；此在道路工程引發國家賠償案件中，也轉換型態為協議案件在處理過程中增加溝通之成本，延滯協議成立或不成立之結果產生，若同一國家賠償案件有複數被害人一起請求時，彼此比較，更將造成溝通及協議之困難。但不可否認，慰撫金之金額量定不一，亦可能是兼顧個案正義之彈性處理結果，屬司法權之核心領域並彰顯司法權之現代意義⁹¹，具有正面意義。

從而，慰撫金之量定金額不一具有正面及負面之意義，如何兼採其優點，迴避其缺點，本非易事，亦已非道路工程引發國家賠償案件單獨面臨之課題，而屬損害賠償法制之全面性檢討，據了解，目前司法法院已委託學者進行研究中⁹²，將來或可一併參酌其研討之結果辦理。對於賠償義務機關之行政機關而言，因無審判獨立被侵犯之疑慮，故制訂「慰撫金量表」或「慰撫金計算基準」作為處理協議案件之參考，應有實益，實務上亦有機關制定相關賠償標準⁹³，足供參考。惟慰撫金縱有定額化或定型化量定之趨勢，仍宜保留一定之彈性空間

⁹¹ 關於慰撫金之量定及定額化之是非，參照田中英夫＝竹內昭夫著，李薇譯，法の实现における私人の役割，頁128以下及頁209以下；學者B之見解（詳附件4）、座談會發言（詳附件8）及學者C之見解（詳附件5）。

⁹² 參照學者B之見解（詳附件4）、座談會發言（詳附件8）及學者C之見解（詳附件5）。

⁹³ 參照「台北市政府國家賠償事件賠償計算基準」第三條規定：「生命之損害賠償：…生命之損害賠償：…（四）慰撫金：1.請求慰撫金者，以被害人之父、母、子、女及配偶為限。子女部分包括胎兒。2.慰撫金應斟酌請求權人之身分、地位、職業、教育程度、財產、經濟狀況及其他情況，每一請求權人核給新臺幣（以下同）五十萬元至八十萬元整。同一被害人有數請求權人時，總額最高不超過三百萬元整。」第四條規定：「四、身體、健康之損害賠償：…（四）慰撫金：1.輕傷害：以請求權人相關醫療單據支出（包含健保等保險部分）之全部醫療費用一倍至二點五倍核給慰撫金，最高金額以二十五萬元整為限。2.重傷害：（1）輕度重傷害：以請求權人所受傷害符合勞工保險失能給付標準附表所載失能等級第九級至第十五級之規定者，核給五十萬元之慰撫金。（2）中度重傷害：以請求權人所受傷害符合勞工保險失能給付標準附表所載失能等級第五級至第八級之規定者，核給八十萬元至一百萬元之慰撫金。（3）重度重傷害：以請求權人所受傷害符合勞工保險失能給付標準附表所載失能等級第一級至第四級之規定者，核給一百萬元至一百五十萬元之慰撫金。3.植物人：核給二百萬元至三百萬元整之慰撫金。」

範圍，俾得針對個案案情予以調整因應。

六、時效問題

依據國賠法第8條第1項規定：「賠償請求權，自請求權人知有損害時起，因二年間不行使而消滅；自損害發生時起，逾五年者亦同。」，對於罹於消滅時效之國家賠償請求權，作為賠償義務機關之道路主管機關得提出時效抗辯⁹⁴。惟道路主管機關要提出時效抗辯，至少要注意下列二點：

- (1) 是否於協議程序中有承認人民之國家賠償請求權⁹⁵？
- (2) 避免引起人民產生道路主管機關將不提出時效抗辯之信賴⁹⁶？

⁹⁴ 參照訴訟案件編號 59。

⁹⁵ 參照訴訟案件編號 96。

⁹⁶ 參照學者 B 之見解（詳附件 4）及學者 C 之見解（詳附件 5）；最高法院 95 年度台上字第 1087 號判決：「按時效完成後，債務人僅取得拒絕給付之抗辯權，債權人之債權並不因而消滅（民法第一百四十四條規定參照），是否行使時效抗辯權，乃為債務人之權利，得由債務人自由處分。而行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法，民法第一百四十八條第二項定有明文。債務人行使時效抗辯權，違反誠信原則者，即為權利之不法行使，應予禁止。又債務人於債權人起訴前或起訴後，與債權人協議拋棄時效抗辯權惟保留其餘抗辯權，既為其處分權所得支配範圍，自有拘束兩造及法院之效力。如債務人違反其協議，於訴訟上仍為時效完成之抗辯者，即難謂非違反誠信原則。又解釋意思表示，應探求當事人真意，不得拘泥於所用之辭句，民法第九十八條定有明文。解釋當事人所立書據之真意，自應以當時之事實及其他一切證據資料為其判斷之標準，不能拘泥字面或截取書據中一二語，任意推解致失真意，本院十九年上字第 28 號判例可資參照。查系爭船舶碰撞事件發生於八十七年七月四日，上訴人及其被保險人於當日已知保險標之物之系爭軍艦遭被上訴人所有系爭油輪碰撞受損，即得行使其損害賠償請求權，上訴人遲至九十年一月三日始提起本件訴訟，固逾民法第一百九十七條、海商法第九十九條所定二年時效期間。惟上訴人之代理人○○公司於時效屆至前之八十九年六月八日致函被上訴人之代理人○○公司表示系爭船舶碰撞事件之損害賠償請求權時效將於八十九年七月四日屆至，為免以提起訴訟方式中斷時效，請被上訴人同意延長期限六個月，○○公司於同年月二十二日函表示已得被上訴人同意延長時效期間至九十年一月三日，○○公司並於同年十二月七日、同年十二月十二日分別以書函提出以美金八十五萬、一百萬元和解之要約，有各該信函（一審卷三一頁、六〇頁、三二頁至三三頁、六四頁、六六頁、台灣高雄地方法院九十年度保險字第 04 號卷，原證二號、原證四號）可稽。被上訴人既知上訴人係為避免訟累始要求展延時效期間，仍經由○○公司表示同意展延時效至九十年一月三日，嗣並由○○公司繼續與○○公司磋商和解金額，則○○公司上開八十九年六月二十二日函所謂『在完全不損及權利之基礎下，展延時效期間六個月，至九十年一月三日止』之真意，是否仍得解為上訴人如於九十年一月三日前提起訴訟，被上訴人仍保留時效抗辯權，即非無疑。果被上訴人同意展延時效期間之真意係期望兩造於展延期間內和解，如不能達成和解，上訴人於展延期間內提起訴訟，被上訴人亦不為時效抗辯，則上訴人因未能達成和解而於展延期間屆至前

另國賠法修正草案第 11 條第 1 項及第 2 項規定：「請求權時效，因請求權人向賠償義務機關提出賠償請求，或對侵害其自由或權利之行政處分或其他公權力行為提起行政爭訟而中斷。」¹「時效依前項規定中斷者，自賠償義務機關拒絕賠償理由書、協議不成立證明書送達，或行政爭訟之決定或裁判確定後，六個月內不起訴者，視為不中斷。但行政訴訟之裁判於裁判書送達前已確定者，自裁判書送達後六個月內不起訴，視為不中斷。」²，某程度解決協議先行程序與國家賠償請求權之消滅時效之緊張關係。

提起訴訟，被上訴人仍為時效抗辯，是否與誠信原則無違？自有進一步推求必要。原審徒以被上訴人係於不影響權利基礎下同意展延時效期間，認被上訴人於訴訟上為時效抗辯並不違背誠信原則，未免率斷。」

七、協議案件之管理

依據國賠法第 10 條第 1 項及第 2 項規定：「依本法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之。」、「賠償義務機關對於前項請求，應即與請求權人協議。協議成立時，應作成協議書，該項協議書得為執行名義。」，可知我國法對於國家賠償請求係採協議先行程序。對於協議先行制度之評價，法務部國賠法研修小組經調查後認為，透過協議成立之賠償件數約達總賠償件數之 7 成，成效良好，故國賠法修正草案仍保留協議先行制度⁹⁷。

依據「法院辦理國家賠償事件應行注意事項」第 4 條規定：「第一審法院對於原告提起之損害賠償之訴在指定期日前，應調查原告已否以書面向被告機關請求，並具備本法第十一條第一項前段規定之情形，如經調查結果，發現原告迄未以書面向被告機關請求或未具備本法第十一條第一項規定之情形者，應依民事訴訟法第二百四十九條第一項第六款規定，以其起訴不備其他要件裁定駁回其訴。」，法院就道路工程引發國家賠償案件為本案判決係以先經協議程序為前提。協議不成立之案件進入法院訴訟程序，仍有相當比例由原告獲得全部或一部勝訴之判決，因此，道路主管機關對於協議案件之處理，特別是對於是否成立國家賠償之判斷之正確性，或有進一步討論之處。

為提升對於國家賠償請求之審議正確性，參考法務部及所屬機關國家賠償事件處理要點第三條第 1 項及第 2 項規定：「國家賠償事件處理小組以 5 人至 15 人為限，其中 1 人為主席，由機關首長指派本機關之高級職員擔任，其餘成員由機關首長遴聘社會公正人

⁹⁷ 參照林建宏「淺析『國家賠償法』修正草案」，台灣法學第 138 期，頁 111。又交通部臺灣區國道高速公路局對於協議先行制度亦持正面評價，參照專家 A 及專家 B 之見解（詳附件 6）。

士、學者、專家及指派本機關高級職員擔任；其中社會公正人士、學者、專家不得少於小組成員二分之一。」、「前項成員應有二分之一以上具有法制專長。」，道路主管機關於必要時得組成國家賠償事件處理小組，並遴聘社會公正人士及學者專家擔任委員，參與國家賠償請求之審議；關此，交通部公路總局暨所屬工程機關業已成立國家賠償小組，值得肯定。

另依行政程序法第 36 條規定：「行政機關應依職權調查證據，不受當事人主張之拘束，對當事人有利及不利事項一律注意。」，**國家賠償事件處理小組於審議時得依職權調查證據**，例如：主動向處理國家賠償車禍事故之警方調取相關記錄及筆錄，或相關道路巡查記錄等，以查明真相，提高審議之客觀性及正確性。

陸、結論與建議

本研究案兼從理論與實務、工程與法律、實體與程序、國家賠償案件之事前預防與事後救濟等四大面向，分析檢討道路工程引發國家賠償，獲致如下結論及建議：

一、訴訟勝敗情形

在一般民事事件，原告全部或一部獲賠償之比率約為 94%，但在道路工程引發國家賠償案件則降為 72%，但是相較於一般國家賠償案件中原告獲賠償之比率約為 10%，道路工程引發國家賠償案件中原告獲賠償之比率則提高。

二、請求權基礎

在道路工程引發國家賠償案件中，雖然原告得以選擇合併之方式，同時主張國賠法第 2 條、國賠法第 3 條及民法第 184 條其中一個或數個或全部為請求權基礎，惟原告起訴主張之請求權基礎包含國賠法第 3 條者仍占了絕對多數，比例高達約 96%。

三、道路設置管理欠缺之原因類型

- (一) 道路設置管理之欠缺，可分為路面不平整（佔 31%）、路面有異物（佔 11%）、警示欠缺（佔 54%）、照明不良（佔 9%）及其他瑕疵（佔 30%）等五類。更具體言之，最常見之欠缺類型包括：①路面坑洞、②人（手）孔蓋之高低差、③護欄未設置或設置不當、④路面異物（例如：路樹、油漬、廢土、砂石等）、⑤危險路段未標示或標示不足、⑥施工標示不足、⑦橋樑斷裂及⑧道路坍方塌陷等。
- (二) 本研究案所分析之訴訟案件中，騎乘機車發生車禍事故之案件有 43 件，比例約為 61%，且機車車禍事故中，有 22 件涉及坑洞及人孔蓋高低差等路面不平整之瑕疵，比例約

為51%，可知路面不平整之道路瑕疵對於機車騎士有相當危險性，建議交通部公路總局進行道路規劃時，將機車駕駛之平穩度及安全性納入基礎設計考量。

四、道路設置管理欠缺之判斷標準

- (一) 道路之設置管理有欠缺，係指道路欠缺通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性；若道路主管機關對於防止危險或損害發生已為及時且必要之具體措施，即應認道路之設置管理無欠缺。
- (二) 是否欠缺通常應有或可合理期待之安全性，應依通常情況，綜合考慮道路及相關附屬設備之各種情事，客觀、具體、個別判斷之；至於所稱通常應有之安全狀態或通常可合理期待之安全性，係採取一般理性用路人之標準。
- (三) 判斷道路之設置管理有無欠缺，審酌因素包括：道路及相關附屬設備之構造、用法、場所的環境及利用狀況；不可抗力、事變、用路人之非通常使用行為與結果預見可能性、迴避可能性等。

五、對於常見道路設置管理欠缺之因應改善

- (一) 關於坑洞等路面不平整問題：
 - 1、審判實務上有認為以車輛或機車「依該路段最高速限，行經該路面能否安全行駛」為判斷是否容許之標準，且有爭議時，通常會送鑑定。
 - 2、發生事故時，對於坑洞等路面不平整之有無、大小程度及周邊地理、天候環境、附屬交通安全設施等，宜詳實觀察記錄，此部分有賴處理事故之警方配合。
 - 3、對於坑洞等路面不平整之發現，有賴道路主管機關本身之巡查通報，以及民眾、警方及鄰里區長等地方人士之主動通報，此部分有賴交通宣導及機關間聯繫配合。
 - 4、坑洞等路面不平整經通報後，道路主管機關應及時予以適

當處理，包括警示及修補。

- 5、就道路修補工程之施工品質，除有賴落實標準之施工作業流程及完成後之檢查驗收，亦有賴對民眾加強宣導之正確道路養護觀念，給予承包商有充足之施工期間及道路有充分之養護修補。

(二) 關於人(手)孔蓋問題：

- 1、人(手)孔蓋與路面之界面齊平問題亦屬路面不平整問題之一環，上述有關坑洞等不平整問題之說明檢討亦得援用。
- 2、解決人(手)孔蓋與路面之界面齊平問題，其根本方法在於興建使用共同管溝，此部分涉及跨機關及跨部門之協調，亦涉及財政經費及長年政策推行。
- 3、立法論上可考量加重管線單位維護道路施工安全之責任，明文要求其承擔或一併承擔管線人(手)孔蓋與路面之界面齊平責任。
- 4、人(手)孔蓋自始或事後與路面不齊平，足以妨害道路通常應有或可合理期待之安全性時，交通部公路總局得積極通知管線設置單位改善修復或一併施工，並保留相關通知之事證，必要時且在技術可行之範圍內，或須先主動修復再設法向管線單位求償。
- 5、因人(手)孔蓋與路面之高低差引發國家賠償訴訟事件時，交通部公路總局宜通知管線單位參與訴訟程序，以利日後求償。

(三) 關於異物問題：

- 1、關於異物引發國家賠償案件，若道路主管機關能說服法院其已及時採取有效防止危險或損害發生之具體措施，則得不負國家賠償責任。
- 2、標誌標牌之違規設置，有賴道路主管機關確實依據「道路

交通標誌標線號誌設置規則」為設置。

(四) 關於警告標示等交通安全設施之設置問題：

- 1、任何可能影響用路人安全之地點，均可能被認定為必須設置警告標示等交通安全設施之必要地點。
- 2、用路人愈多且愈容易發生車禍事故之地點，愈有必要將其認定為「必要地點」，例如設置「本路段為經常發生車禍路段，請小心」之警示標誌，建議交通部公路總局宜掌握事故發生地點之相關統計數字，就發生車禍事故愈頻繁之地點，愈可能被認為屬於應設置警告標示等交通安全設施之「必要地點」。
- 3、交通安全設施對於防止危害之發生必須確實有效，故設置警告標示時，警示之內容必須具體、明確、易懂，有效傳達危險之訊息，且其設置地點必須讓用路人有充分反應及採取應變之足夠時間。
- 4、設置阻絕設施時，必須有效阻絕，不可使用路人誤認道路仍可供公眾使用致誤入。

(五) 關於道路工程施工問題：

- 1、對於不服管理之承包商，如有擅自使用或毀損公路之情形，得處以罰鍰或請求其回復原狀、償還修復費用、賠償等。
- 2、得制定道路施工之相關安全守則，並將之納為工程契約之合約文件之一，要求承包商遵守，且派員定期或不定期查核。
- 3、承包商未遵守上開納為合約文件之施工守則時，除可能負民事上之債務不履行責任外，亦可能有不良廠商刊登政府採購公報問題，藉此亦可提高承包商之工安意識。
- 4、工程契約中宜制定國家賠償之求償相關條款。
- 5、在道路工程施工引發國家賠償事件，交通部公路總局宜通

知承包商參與訴訟程序，以利日後求償。

六、國家賠償責任不成立之原因及其啟發

(一) 歸納本研究案所選別訴訟案件中法院認定國家賠償責任不成立之原因，主要為：①被告機關並非賠償義務機關(比例佔 22%)；②道路之設置管理無欠缺或無證據證明其有欠缺(比例佔 44%)；③車禍事故之發生與道路之設置管理欠缺間無因果關係(比例佔 48%)；④請求權罹於時效而消滅(比例佔 7%)等四大類。

(二) 面臨國家賠償請求時，交通部公路總局宜依序檢討下列事項：

- 1、交通部公路總局是否屬於法定管理機關？
- 2、是否他機關事實上管理道路且足以引起其有管理職務之信賴外觀？
- 3、原告主張之路面欠缺、警示欠缺或其他道路設置管理之欠缺是否存在？有無法令依據？
- 4、交通部公路總局就訟爭路段是否已設置警告標示等其他交通安全設施？
- 5、交通部公路總局就訟爭路段是否已及時採取足以防止危害發生之具體措施？
- 6、是否有證據顯示車禍事故之發生為天災、第三人行為或被害人行為所致？
- 7、是否可證明只要有該等天災、第三人行為或被害人行為之存在，縱使道路之設置管理有欠缺，事故仍將發生？
- 8、國家賠償請求是否已罹於時效而消滅？
- 9、踐行國家賠償法第 10 條之協議程序時，是否有承認原告請求或引起不提出時效抗辯之信賴外觀？

七、賠償義務機關之認定

(一) 國家賠償法第 9 條第 2 項賠償義務機關之認定，原則上以

「法定管理機關」作為該條之「管理機關」即「賠償義務機關」，惟學說見解及法院判決亦有從權責相符及誠信原則、禁反言原理等觀點，認為事實上管理機關對於道路有事實上之管領力，或/且事實上管理機關曾以道路管理機關自居而爭取道路維修經費等，則事實上管理機關亦得作為賠償義務機關。

(二) 多數見解認為：

- 1、訂立委託管理契約未依法踐行相關公告，受委託管理機關依法有管理職務。
- 2、道路之路權移交予第三人，由該第三人占有使用道路或發包道路工程予承包商施工，道路管理機關就移交或施工部分之路段依法仍有管理職務。
- 3、道路施設之人(手)孔蓋等有欠缺，道路管理機關就人(手)孔蓋等設施及其與道路之界面依法有管理職務。
- 4、存在公用地役關係之私人所有既成道路，可構成國家賠償法第3條之「公有公共設施」。

八、與有過失抗辯之提出

- (一) 本研究案所選取 97 件訴訟案例中，其中 55 件經法院審理與有過失之抗辯是否可採，法院採認與不採認該抗辯之比率分別為 89% 及 11%，與有過失抗辯被採認之比率相當高。
- (二) 就道路工程引發國家賠償訴訟案件，有必要具體主張與有過失之事實，俾法院據以依職權減輕或免除賠償之金額。所謂與有過失之事實，包括但不限於：①被害人未戴安全帽、②無照駕駛、③酒醉駕駛、④未依車道行駛、⑤未提高警覺減速慢行，作隨時停車之準備及注意車前狀況之具體事實（例如：天雨、煞車痕過長、系爭路段之前無事故記錄等）等。其中最常為法院採認與有過失之原因力，包

括未注意車前狀況及車速過快。

九、慰撫金之量定

- (一) 依據本研究案所選別分析之案例，在道路工程導致被害人死亡之國家賠償案件中，遺族每人得請求之慰撫金最少為 30 萬元，最多為 320 萬元，每名死者之遺族共得請求之慰撫金最少為 100 萬元，最多為 600 萬元；另在道路工程導致被害人受傷之國家賠償責任案件中，每名傷者得請求之慰撫金最少為 30 萬元，最多為 400 萬元，甚至高於部分被害死亡所得請求之慰撫金；以上顯示慰撫金量定之結果造成金額之範圍差距頗大，法安定似尚有不足。
- (二) 關於慰撫金之定額化與否問題，據了解，目前司法院已委託學者進行研究中，建議交通部公路總局或可一併參酌其研討之結果辦理。
- (三) 慰撫金縱有定額化或定型化量定之趨勢，仍宜保留一定之彈性空間範圍，俾得針對個案案情予以調整因應。

附件 1 道路工程引發國家賠償訴訟案件之整理

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
1	<p>最高法院 99 年度台上字第 586 號 (台灣高等法院 98 年度上國字第 18 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告共訴請給付 336 萬 5,316 元，經判准 225 萬 5,453 元確定，勝訴率約為 67%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人呂○○駕駛機車行經被告機關負責管理維護之系爭道路時，因路面之人孔蓋周圍凹陷而摔倒死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 96 萬 5,316 元(含殯葬費 32 萬 5,200 元、醫療費 4 萬 0,116 元、慰撫金 60 萬元)；乙、丙、丁、戊各請求給付慰撫金 60 萬元。</p> <p>三、請求權基礎：國家賠償法(下稱國賠法)第 3 條第 1 項</p>	<p>一、因人孔蓋位於內車道，故呂○○未在遵行車道(外車道)內行駛，有過失。</p> <p>二、呂○○可能因與內車道內之車輛擦撞而倒地。</p>	<p>一、系爭道路確有大幅高低落差之人孔蓋坑洞，被告機關未及時修補系爭坑洞，亦未設置警告標誌，致生系爭事故，其管理有欠缺。</p> <p>二、人孔蓋係位於內、外車道交接處，其凹陷處亦同，難以認定呂○○是否未行駛於應遵行之外車道。</p> <p>三、呂○○未注意車前狀況(人孔蓋周邊坑洞)，違反道路交通安全規則第 94 條第 3 項，與有過失。原告與被告機關之過失比例應為 2:8。</p> <p>四、原告甲得請求給付 81 萬 9,316 元(含醫療費 4 萬 0,116 元、殯葬費 27 萬 9,200 元及慰撫金 50 萬元(考量其退休且無業))；乙、丙、丁、戊各得請求給付慰撫金 50 萬元(考量其痛失親母)。惟呂○○與有過失，適用過失相抵法則，甲得請求給付 65 萬 5,453 元，乙、丙、丁、戊各得請求給付 40 萬</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				元。
2	<p>最高法院 99 年度台上字第 905 號（台灣高等法院台中分院 97 年度上國字第 10 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付 509 萬 1,887 元，經判准 101 萬 8,353 元確定，勝訴率約為 20%。</p>	<p>一、請求之原因事實：張○○為原告甲與丙之子，於 96 年 2 月 11 日凌晨 3 時 53 分駕駛機車行經被告機關管理維護之系爭道路，因該道路屬轉彎路段，且未有照明設備，雖設有護欄及反光鈕，然該反光鈕脫落致張○○被誤導直行不及轉彎，於擦撞護欄後跌落溪谷受傷死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 244 萬 5,525 元(含扶養費 144 萬 5,525 元、慰撫金 100 萬元)；丙請求給付 264 萬 6,362 元(含殯葬費 32 萬 5,000 元、扶養費 132 萬 1,362 元、慰撫金 100 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項及第 5 條、民法第 192 條至第 195 條</p>	<p>一、系爭路段之交通量未達標準，無設置照明設備之必要。</p> <p>二、張○○係因駕駛機車跨出邊線，且高速撞擊護欄，致系爭事故發生。</p>	<p>一、系爭道路為彎道，依道路交通標誌標線號誌設置規則第 162 條及第 134 條等規定，有設置反光導標（即反光鈕）之必要，現實雖有設置，惟原設置之反光導標竟脫落，被告機關未予修復，管理有欠缺，致張○○誤認系爭路段為直線路段，不慎撞擊護欄而跌落溪谷死亡。</p> <p>二、張○○行駛系爭彎道之車速過快（煞車痕長達 14 公尺），操控失當駛出路面邊線為系爭事故之肇事主因，張○○與有過失。原告與被告機關之過失比例應為 8:2。</p> <p>三、原告甲得請求給付 244 萬 5,525 元（含扶養費 144 萬 5,525 元、慰撫金 100 萬元（考量其年老喪子））；丙請求給付 264 萬 6,362 元（含殯葬費 32 萬 5,000 元、扶養費 132 萬 1,362 元與慰撫</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				金 100 萬元（考量其年老喪子）。惟張 OO 與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求給付 48 萬 9,081 元，丙得請求給付 52 萬 9,272 元。
3	<p>最高法院 97 年度台上字第 67 號（台灣高等法院高雄分院 94 年度上字第 191 號）</p> <p>最高法院 98 年度台上字第 1464 號（台灣高等法院高雄分院 97 年度上更（一）字第 7 號）</p> <p>原告共訴請給付 423 萬 5,868 元，經判准 273 萬 5,778 元確定，勝訴率約為 65%。</p>	<p>一、請求之原因事實：甲與乙之被繼承人蔡○○，於 93 年 7 月 7 日凌晨 4 時乘坐邱○○駕駛之小客車經過系爭路段時，因被告機關設置、管理及維護之水閘門突出至到道路上，未漆成醒目顏色，更未設置路燈或照明設備，致邱○○駕駛之小客車撞及系爭閘門之水泥圍牆，蔡○○因而死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 202 萬 1,896 元（含扶養費 25 萬 1,896 元、慰撫金 150 萬元、喪葬費 27 萬元）；原告乙請求給付 221 萬 3,792 元（含扶養費 50 萬 3,792 元、慰撫金 171 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項及第 5 條、</p>	<p>系爭水閘門於設置之初並未突出於道路上，而係水閘門設置之後，○○縣○○鄉公所拓寬系爭路段，致水閘門突出於道路上，依公路附屬設施設置管理要點第 13 點規定，系爭水閘門之重新設施應由公路管理機關辦理，被告機關（台灣省○○農田水利會）並非賠償義務機關。</p>	<p>一、最高法院 97 年度台上字第 67 號認定：</p> <p>（一）系爭水閘門佔用路基，雖設有反光導標，惟反光效果有限，且水閘門未漆成醒目顏色，事故現場復未有充分之照明設備，故系爭水閘門之保管應有欠缺，與系爭事故間亦有因果關係。</p> <p>（二）原告已自邱○○獲得部分賠償，若上開賠償與原告向被告機關請求之賠償部分相同時，原告就該部分賠償不得向被告機關請求。</p> <p>二、更一審判決認定：</p> <p>（一）依公路用地使用規則第 3 條與第 8 條規定，於公路用地內附掛設施者為「使用人」，就該附掛之設施負有養護義務，故被告機關就該</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>民法第 191 條、第 192 條至第 195 條。</p>		<p>水閘門有保管責任，為賠償義務機關；至於公路附屬設施設置管理要點第 13 條規定，公路拓寬改善而需將灌溉水路重新設施者，由公路主管機關辦理，則與本件情形不同。</p> <p>(二) 本件有民法第 191 條與國賠法第 3 條第 1 項等規定競合之情形，無庸踐行國賠法所定之請求前置程序。</p> <p>(三) 邱○○為蔡○○之使用人，駕駛車輛逾越路肩，且未注意車前狀況，就系爭事故與有過失，故蔡○○應負擔 40% 之過失責任。原告雖非直接被害人，亦有過失相抵法則之適用，故原告與被告機關之過失責任比例為 4:6 (第一次第二審法院認為 2:8)。</p> <p>(四) 原告甲得請求給付 226 萬 6,961 元 (含扶養費 79 萬 6,961 元、精神慰撫金 120 萬元 (考量其頓失愛子)、喪葬費 27 萬元); 乙得請求給付 229 萬 9,335 元 (含扶養</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>費 109 萬 9,335 元、慰撫金 120 萬元（考量其頓失愛子）。惟蔡 OO 與有過失，依過失相抵法則，甲得請求給付 136 萬 0,177 元，乙得請求給付 137 萬 9,601 元。</p> <p>三、最高法院 98 年度台上字第 1464 號認定：被告機關上訴不合法。</p>
4	<p>最高法院 99 年度台上字第 839 號（台灣高等法院花蓮分院 98 年度上國字第 3 號）</p> <p>本件被告機關包括交通部公路總局○○處。</p> <p>原告訴請給付 167 萬 7,435 元，經判決全部駁回確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人黃○○因龍王颱風來襲，致電向被告機關求救，惟無人置理，後因發生土石流而死亡，且土石流之發生原因，在於被告機關未善盡山坡地養護之責，也未辦理原告房屋周圍山坡地之道路上方 Z 字型的公路路基之養護，更未施作山坡地邊坡工程，甚至讓人隨意傾倒施工後之碎石及廢土予道路兩旁。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 167 萬 7,435 元（扶養費 57 萬 7,435 元、慰撫金 110 萬元）。</p>	<p>一、系爭坍方路段之養護機關應為林務局。</p> <p>二、龍王颱風雨勢大且集中，引發土石流沖擊民宅導致災情；氣象單位亦表示該區風雨規模為近數十年來所少見；黃○○之房舍位於集水區下游，因颱風豪雨造成山地邊坡坍方，土石流直接衝擊淹沒房舍使其受災。系爭事故發生純屬天然災害及該房舍位於山溝集水區下游處所致，非人力可逆，亦非被告機關之公共設施設置或管理有欠缺。</p>	<p>一、系爭土石流災害發生時，依災害防救法第 4 條、第 24 條及第 27 條規定，應以○○縣政府為相關應變措施及救災事宜之權責機關。</p> <p>二、龍王颱風侵襲所帶來之降雨，遠逾超大豪雨標準，非周圍山坡地所能承載，且相關擋土牆之功能並非在擋土，而係用以維護行車安全，故系爭土石流災害之發生與原排水系統、涵管上方擋土牆之設計、管理、維護等無涉，更與是否有不法倒棄土石無關。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		三、請求權基礎：國賠法第 2 條第 2 項後段及第 5 條、民法第 192 條、第 194 條		
5	<p>最高法院 99 年度台上字第 837 號（台灣高等法院花蓮分院 98 年度上國字第 2 號）</p> <p>本件被告機關包括交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 500 萬元，經判決全部駁回確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人黃○○因龍王颱風來襲，致電向被告機關求救，惟無人置理，後因發生土石流而死亡，且土石流之發生原因，在於被告機關未善盡山坡地養護之責，也未辦理原告房屋周圍山坡地之道路上方 Z 字型的公路路基之養護，更未施作山坡地邊坡工程，甚至讓人隨意傾倒施工後之碎石及廢土予道路兩旁。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 500 萬元（含扶養費 56 萬 3,898 元、慰撫金 443 萬 6,102 元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 2 條第 2 項後段、第 5 條及民法第 192 條、第 194 條</p>	<p>一、系爭坍方路段之養護機關應為○○局。</p> <p>二、龍王颱風侵襲時，實際降雨量遠超過交通部中央氣象局所發布超大豪雨之標準，而土石流之發生本身為天然災害之一種，現行人工設施無法完全預防其發生，依一般經驗法則，周圍山坡無法承載上開降雨量，故與原排水系統、涵管上方擋土牆之設計、管理、維護有無欠缺無涉，要與養護工程處之作為、不作為無相當因果關係。</p>	<p>一、系爭土石流災害發生時，依災害防救法第 4 條、第 24 條及第 27 條規定，應以○○縣政府為相關應變措施及救災事宜之權責機關。</p> <p>二、龍王颱風侵襲所帶來之降雨，遠逾超大豪雨標準，非周圍山坡地所能承載，且相關擋土牆之功能並非在擋土，而係用以維護行車安全，故土石流災害之發生實與原排水系統、涵管上方擋土牆之設計、管理、維護等無涉，更與是否有不法倒棄土石無關。</p>
6	最高法院 99 年度台上字第 836 號	一、請求之原因事實：原告之被繼承人黃○○因	一、系爭事故發生當時，被告機關（○○縣	一、第一次第二審判決認定：

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>(台灣高等法院花蓮分院98年度上國字第2號；臺灣高等法院花蓮分院99年上國更(一)字1號)</p> <p>原告訴請給付500萬元，經判決全部駁回。(案件是否全部確定不明)</p>	<p>龍王颱風來襲，以手機致電向被告機關求救，未獲置理，因而失蹤不明，並經法院為死亡之宣告。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付500萬元(扶養費55萬6,700元、慰撫金424萬3,300元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第2條第2項後段、第5條及民法第192條、第194條</p>	<p>政府)已立即採取應變措施，而被告機關無法於系爭事故當天趕到現場，乃因自然環境造成之阻礙，並無怠於執行職務。且於龍王颱風侵襲期間，94年10月1日上午9時即成立災害應變中心，被告機關無怠惰情事。</p> <p>二、系爭坍方路段之養護機關應為○○局。</p>	<p>(一)龍王颱風所帶來之降雨，遠逾超大豪雨標準，非周圍山坡地所能承載，且相關擋土牆之功能非在於擋土，而係用以維護行車安全，故土石流災害之發生實與原排水系統、涵管上方擋土牆之設計、管理、維護等無涉。</p> <p>(二)被告機關已於94年10月1日上午9時，即開設三級防災應變中心，於同日14時開設一級防災，較中央災害應變中心作業要點之規定提早2小時，並通報各鄉鎮，尚無怠惰情形。</p> <p>二、最高法院判決認定：被告機關為土石流防救或應變之主管機關或執行機關，對於土石流之資訊及防救能力，具有絕對優於原告之能力，依民事訴訟法第277條但書規定，應由被告機關舉證其無過失。原審就此未予斟酌，尤非無再進一步推求之必要，故廢棄原審判決。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>三、更一審判決認定：系爭事故發生地點非屬土石流潛勢溪流影響範圍，且依當時之降雨量及風力，難以認定被告機關有何違反作為義務之處，故不得認被告機關裁量已收縮為零，而負有強制撤離之作為義務。且依民事訴訟法第277條但書，按兩造卷證之情形，黃○○係因颱風天災而死亡，天災非國賠法之要件，原告請求無理由。</p>
7	<p>最高法院 98 年度台上字第 244 號（台灣高等法院台南分院 96 年度重上國字第 4 號）</p> <p>原告訴請給付 1,244 萬 1,819 元，經判准 118 萬 9,647 元確定，勝訴率約為 10%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告駕駛機車行經被告機關管理之系爭道路，因閃避路面凹洞而失控衝入對向水溝，致其受有受有左股骨骨折、右腿完全喪失功能、急性呼吸衰竭等傷害。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 1,244 萬 1,819 元（其中醫療費 113 萬 8,097 元、減少勞動能力損失 816 萬 0,470 元、慰撫金 200 萬元等）。</p>	<p>一、系爭路段之坑洞起伏極小，不會有猛烈撞擊而大幅彈跳之問題，且被告機關業已委請道路承包商先使用級配料修補系爭路段並放置警告標示，故系爭道路之設置管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭路段之凹陷處附近並無煞車痕，原告有車速過快、不當超車之與有過失。</p>	<p>一、系爭道路確存有凹陷狀態，其柏油表面剝蝕凹陷，並非短時間內突然產生，且被告機關未就系爭凹陷處放置任何警告標誌或三角錐，其管理自有欠缺。</p> <p>二、系爭路段之凹陷處，於系爭事故發生前三日，尚有多起因路面坑洞而導致機車騎士跌倒之事故，堪認系爭事故與路面坑洞有因果關係。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項、民法第193條、第195條。</p>		<p>三、原告未注意車前狀況，且有超速情事（失控滑行之距離甚長），原告與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為7:3。</p> <p>四、原告得請求給付396萬5491元（含醫療費113萬8,097元、看護費57萬6,400元（全日看護2200元、日間看護1100元）、勞動能力損失175萬0,994元、慰撫金50萬元（考量其高中畢業且育有兩子女））。惟原告與有過失，適用過失相抵法則，原告得請求給付118萬9,647元。</p>
8	<p>最高法院95年度台上字第647號（台灣高等法院台中分院94年度上國字第10號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付238萬5,764元，</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人古○○於91年9月3日下午8時30分，駕駛機車行經被告機關養護管理之系爭道路，上開路面經○○公司設置人孔蓋，系爭人孔蓋未與路面齊平而凹陷達約10公分，被告機關於進行拓寬工程發現後仍未將之填平，致古○○撞及該人孔蓋而倒地死亡。</p>	<p>一、系爭人孔蓋屬於管線單位即○○公司所有並自行施工，不符國賠法第3條第1項之「公有公共設施」要件，應由○○公司負責賠償。</p> <p>二、被告機關曾通知○○公司配合提升人孔蓋，自無管理缺失。</p>	<p>一、依最高法院73年台上字第3938號判例，只需損害發生與公有公共設施之管理欠缺具有相當因果關係，即能請求。本件○○公司雖有管理系爭人孔蓋之責，但被告機關於拓寬工程進行前，應通知○○公司辦理人孔蓋提升之工作，否則將有柏油下陷致影響行車安全之危</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>經判准 108 萬 5,550 元確定，勝訴率約為 46%。</p>	<p>二、請求金額：原告請求給付 238 萬 5,764 元（其中醫療費 18 萬 2,311 元、喪葬費 36 萬 2,500 元、慰撫金 200 萬）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 9 條第 2 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>三、系爭人孔蓋位於近中間車道之快車道上，古○○未依規定行駛車道，與有過失。</p>	<p>險，迺被告機關並未通知○○公司到場辦理，拓寬工程完工複驗時，已發現人孔蓋下陷之狀況，仍未積極通知○○公司處理，復未設置必要之警告標示，管理自有欠缺，進而導致系爭事故發生，該缺失與系爭事故間即具相當因果關係。</p> <p>二、人孔蓋與路面具有整體安全利用之實質基礎，僅於管理機關與設置機關非屬同一單位時，基於權責區分，法令上乃規定管理機關應通知設置機關配合施作人孔蓋之提升，目的在求道路之整體平整，而非解免被告機關之監管、維護責任，故本件確有公共設施欠缺之情事存在。</p> <p>三、古○○未依車道行駛，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例應為 3:7。</p> <p>四、原告得請求給付 155</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				萬 0,785 元 (含喪葬費 36 萬 2,500 元、醫療費 18 萬 8,285 元、慰撫金 100 萬 (考量其資力豐富))。惟古○○與有過失，適用過失相抵法則，原告得請求給付 108 萬 5,550 元。
9	<p>最高法院 90 年度台上字第 101 號 (台灣高等法院台南分院 89 年度上字第 23 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 444 萬 8,278 元，經判准 63 萬 1,687 元確定，勝訴率約為 14%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人賴○○於 87 年 6 月 3 日晚間 10 時 35 分騎乘機車路經系爭道路，因被告機關設置之人孔蓋凹陷不平，致其機車碾及該人孔蓋而失控倒地，受有腦挫傷併顱內出血等傷害。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 444 萬 8,278 元 (其中醫藥費 43 萬 1,709 元、工作損失 60 萬 3915 元、勞動能力損失 184 萬 2,654 元、看護費 57 萬、慰撫金 100 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 185 條。</p>	<p>一、系爭人孔蓋屬於○○部○○部所設置管理，應以其為賠償機關。</p> <p>二、依台灣省○○區車輛行車事故鑑定委員會意見，系爭事故主因為賴○○自行駕駛失控所致，且倒地處與人孔蓋相距 50 公尺，可知系爭事故與人孔蓋並無關係。</p> <p>三、系爭道路之夜間照明設備並無欠缺，路面更無任何缺陷。</p>	<p>一、系爭道路之人孔蓋確有凹陷 (5 公分) 之情形，與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、系爭人孔蓋雖為○○部○○部所設置使用，但設置於公路用地使用後，已成為系爭道路之一部，被告機關依公路法第 3 條、第 6 條第 3 項及第 26 條前段等規定，負有維修、養護之責任。</p> <p>三、本件所以產生人孔蓋凹陷之高低差，原因在於被告機關維修馬路時，怠於剷除舊路面，即逕行將柏油鋪設於其上，致原路面加高，人孔蓋因而陷落，就此自有管理欠缺。惟系爭人</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>孔蓋之設計機關即○○部，亦有未積極維修人孔蓋之責任，應與被告機關連帶負責，故原告得依民法第 185 條請求被告機關賠償全部之損害。</p> <p>四、賴○○行車速度過快（刮地痕長），且系爭路段有夜間照明，能見度並非不佳，又賴○○未戴安全帽，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為 7:3。</p> <p>五、原告得請求給付 210 萬 5,624 元（其中醫藥費 43 萬 1,709 元、工作損失 60 萬 3,915 元、勞動能力損失依法無據、看護費 57 萬（看護費每月三萬*自車禍至身故之期間）、慰撫金 50 萬（考量其罹病逾年乃至死亡））。惟賴○○與有過失，適用過失相抵法則，原告得請求給付 63 萬 1,687 元。</p>
10	最高法院 95 年度台上字第 2328 號	一、請求之原因事實：原告於 91 年 8 月 12 日上午	一、系爭產業道路並無坑洞。	一、系爭產業道路於系爭事故發生後，出現新

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>(台灣高等法院台中分院 95 年度重上國更(一)字第 1 號)</p> <p>原告訴請給付 3,631 萬 2,103 元，經判准 696 萬 8,217 元確定，勝訴率約為 19%。</p>	<p>騎腳踏車行經被告機關管理維護之系爭產業道路，因道面有坑洞，復未設置任何警告設施，致其撞及坑洞人車倒地，頭部受傷，已呈植物人狀態，四肢癱瘓需人長期照顧。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 3,631 萬 2,103 元(其中醫藥費 26 萬 5,932 元、喪失勞動能力 411 萬 3,828 元、看護費 2,693 萬 2,343 元、慰撫金 500 萬)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>	<p>二、本件係原告自行摔倒，並非撞擊坑洞所致。</p> <p>三、系爭事故發生時天氣晴朗，原告如注意路況，即不致於發生事故。</p>	<p>鋪柏油之痕跡，且根據當時與原告同行者證述陳稱，原告確係因系爭坑洞而跌倒，可知原路面確有坑洞，僅係事發後經人修補而不復存在，且未設有任何警示標誌，故系爭路面之設置管理有欠缺，且與系爭事故之發生有因果關係。</p> <p>二、原告騎腳踏車追逐前方之同學，疏未注意路面坑洞，致生系爭事故，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為 5.5:4.5。</p> <p>三、原告得請求給付 1,548 萬 4,927 元(其中醫藥費 26 萬 5,932 元、喪失勞動能力 353 萬 1,036 元、看護費 868 萬 7,959 元、慰撫金 300 萬(考量其年少且全身癱瘓))。惟原告與有過失，適用過失相抵法則，原告得請求給付 696 萬 8,217 元。</p>
11	最高法院 91 年度	一、請求之原因事實：原	一、被告機關經常派員	一、系爭道路有碎石與

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>台上字第 1128 號 (台灣高等法院 高雄分院 88 年度 上國字第 2 號)</p> <p>本件被告機關為 交通部公路總局 ○○處</p> <p>原告共訴請給付 228 萬 3,730 元， 經判准 171 萬 8,430 元確定，勝 訴率約為 75%。</p>	<p>告之被繼承人張○○於 87 年 3 月 8 日下午 8 點 35 分許騎機車途經被告 機關管理之系爭道路，因 路面破損佈滿砂石，形成 長約 5 公尺、深約 20 公 分之凹陷窪洞，且路旁燈 光昏暗，未設置任何警示 標誌，致張○○行至系爭 路段時失控滑倒，腦部挫 傷併發顱內出血死亡。</p> <p>二、請求金額：原告等五 人各請求給付 45 萬 6,746 元(含慰撫金 40 萬、殯 葬費 5 萬 6,746 元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法 第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>修補系爭道路，並設有 警示標誌交通錐。</p> <p>二、本件係張○○自行 摔倒，並非撞擊坑洞所 致。</p> <p>三、張○○行車超速， 且未注意車前狀況。</p>	<p>大坑洞(長 5 公尺、寬 4.2 公尺、深 22 公分)， 與路面呈現相當大距 差，與系爭事故有因果 關係。</p> <p>二、系爭道路砂石車經 過流量甚大，被告機關 更應時時注意修補，至 於其主張已設置警示標 誌云云，與系爭肇事之 坑洞無關。</p> <p>三、張○○有戴安全 帽，並未超速，時值夜 晚，難課其在瞬間進入 系爭肇事路段前，除注 意上橋、同方向行車路 線、對象來車之車前狀 況外，在無警示標誌情 形下，亦能注意地面有 碎石坑洞之義務，故張 ○○並無過失可言。</p> <p>四、原告等五人各得請 求給付 34 萬 3,686 元(含 殯葬費 4 萬 3,686 元、慰 撫金 30 萬元(考量其等 人之社經地位))。</p>
12	<p>最高法院 91 年度 台上字第 2232 號</p>	<p>一、請求之原因事實：原 告之被繼承人姜○○於</p>	<p>一、被告機關每日均派 員巡察養護系爭路</p>	<p>一、依到場員警證述， 系爭事故係姜○○行經</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>(台灣高等法院高雄分院 89 年度上國字第 9 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付 553 萬 1,900 元，經判准 151 萬 0,950 元確定，勝訴率約為 27%。</p>	<p>88 年 5 月 3 日下午 2 時許騎機車途經被告機管理之系爭道路，路面上有一大坑洞（直徑約一公尺，深約 20 公分），復未設置任何警示標誌，致姜○○行至系爭路段時失控滑倒，腦部挫傷併發顱內出血死亡。</p> <p>二、請求金額：原告已請求給付 253 萬 1,900 元(含殯葬費 45 萬 1,900 元、扶養費 108 萬、慰撫金 100 萬)；丁、丙、甲、乙、戊各請求給付慰撫金 60 萬元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>面，並無管理欠缺之情事。</p> <p>二、姜○○之機車「車頭」倒臥方向與該車道正常行駛方向相反，周圍亦無任何刮地痕跡，可知姜○○當時逆向行駛，遭對向車輛撞及而發生車禍，與系爭坑洞無關。</p>	<p>車禍現場時，機車撞擊系爭坑洞後彈起倒地，系爭路面確有大坑洞，且與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、被告機關於車禍當日巡察時即已發現系爭坑洞，於事發當日下午 4 時 40 分許始通知修復，又未設置警告標誌，其管理自有欠缺。</p> <p>三、系爭事故發生當時天氣晴朗（視距良好），系爭道路亦為直線道，姜○○未注意車前狀況，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例應為 5:5。</p> <p>四、原告已得請求給付 102 萬 1,900 元（含殯葬費 42 萬 1,900 元、慰撫金 60 萬（考量其中年喪夫））；丁、丙、甲、乙、戊各請求給付慰撫金 40 萬（考量其已成年並有工作）。惟姜○○與有過失，適用過失相抵法則，已得請求給付 51 萬 0,950 元，丁、丙、甲、</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				乙、戊各請求給付 20 萬元。
13	<p>最高法院 91 年度台上字第 2045 號（台灣高等法院 89 年度重上國字第 3 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告共訴請給付 585 萬 5,152 元，經判准 174 萬 4,045 元確定，勝訴率約為 30%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人陳○○於 86 年 3 月 24 日下午 6 時 45 分許騎機車途經被告機關負責管理之系爭道路，路面上有一大坑洞，復未設置任何警示標誌，致陳○○行至系爭路段時失控滑入對向車道，遭來車撞死。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 295 萬 3,100 元（含殯葬費 35 萬 9,975 元、扶養費 109 萬 3,125 元、慰撫金 150 萬）；原告乙請求給付 290 萬 2,052 元（含扶養費 140 萬 2,052 元、慰撫金 150 萬）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>一、系爭事故發生當時系爭道路並無坑洞。</p> <p>二、縱令當時路面高低不平，亦與事故之發生不具因果關係。</p> <p>三、陳○○疏未注意車前狀況，為與有過失。</p>	<p>一、系爭道路確有大坑洞，面積約佔機慢車道 1/3 大，與正常路面有明顯落差。陳○○突遇坑洞，操作不良而滑入對向車道，與來車對撞死亡，故系爭事故與系爭坑洞具因果關係。</p> <p>二、依系爭坑洞之形狀，係一段時間經車輛碾壓所形成，復未設置警示標誌，被告機關有管理維護之欠缺。</p> <p>三、陳○○車速過快（煞車痕達 12 公尺），又疏未注意車前狀況，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例應為 4:6。</p> <p>五、原告甲得請求給付 159 萬 4,741 元（含殯葬費 35 萬 9,975 元、扶養費 23 萬 4,766 元、慰撫金 100 萬（考量其國小畢業且痛失愛女））；乙得請求給付 131 萬 2,000</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				元(含扶養費 31 萬 2,000 元、慰撫金 100 萬(考量其國小畢業且痛失愛女))。惟陳 OO 與有過失，適用過失相抵法則，甲得請求給付 95 萬 6,845 元，乙得請求給付 78 萬 7,200 元。
14	<p>最高法院 97 年度台上字第 1177 號(台灣高等法院 96 年度上國字第 23 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付 587 萬 6,840 元，經判准 479 萬 6,726 元確定，勝訴率約為 82%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人庚於 95 年 6 月 14 日下午 5 時 30 分許，騎乘重型機車途經被告機關管理之關渡大橋，因橋面上有一高 12 公分，長 30 公分、寬 20 公分之凸起物(下稱系爭凸起物)，復未設置警示標誌，庚壓過後失控駛入對向車道，撞擊來車而亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 137 萬 0,790 元(醫療費 5,670 元、殯葬費 56 萬 5,120 元、慰撫金 80 萬元)；丁請求給付 152 萬 2,611 元(扶養費 72 萬 2,611 元、慰撫金 80 萬元)；戊請求給付 163 萬 6,859 元(扶養費 83 萬 6,859 元、慰撫金 80 萬</p>	<p>一、系爭事故與系爭凸起物並無因果關係。</p> <p>二、庚疏未注意車前狀況，為與有過失。</p>	<p>一、系爭道路有大型凸起物，且與周圍路面高低落差甚大，復未設置警示標誌，致庚突遇之，操作不良而滑入對向車道，與來車對撞死亡，而與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、庚未注意車前狀況，與有過失，雖原告非直接受害人，亦有過失相抵法則之適用，原告與被告機關之過失責任比例為 1.5:8.5。</p> <p>三、原告甲得請求給付 116 萬 6,240 元(含醫療費 5,670 元、殯葬費 36 萬 570 元、慰撫金 80 萬(考量其喪夫且國小畢業))；丁得請求給付 150 萬 8,846 元(含扶養費</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>元)；已請求給付 134 萬 6580 元 (扶養費 54 萬 6,580 元、慰撫金 80 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>		<p>70 萬 8,846 元、慰撫金 80 萬 (考量其喪父))；戊得請求給付 162 萬 1,547 元 (含扶養費 82 萬 1,547 元、慰撫金 80 萬 (考量其喪父))；已得請求給付 134 萬 6,580 元 (含扶養費 54 萬 6,480 元、慰撫金 80 萬 (考量其年老喪子))。惟 Z 與有過失，適用過失相抵法則，甲得請求給付 99 萬 1,304 元；丁得請求給付 128 萬 2,514 元；戊得請求給付 137 萬 8,315 元；已得請求給付 114 萬 4,593 元。</p>
15	<p>最高法院 100 年度台上字第 308 號 (台灣高等法院台南分院 98 年度上國字第 6 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告共訴請給付 495 萬 4,901 元，經判准 146 萬 3,176 元，勝訴率</p>	<p>一、請求之原因事實：原告於晚上 7 時 30 分許，騎乘機車行經被告機關養護管理之系爭道路，因 ○○ 電信於該路段施作工程，承包商 ○○ 公司施工致路面隆起突出高度達 6、7 公分，被告機關未於系爭道路設置禁行或警示標誌，亦未於夜間封閉道路或設置警示燈及照明設備，致原告騎車行經系爭道路時倒地受傷。</p>	<p>一、被告機關係因 ○○ 電信配合進行埋管工程，而將路權移交予 ○○ 電信，並由其轉由 ○○ 公司施工，被告機關於事發時並非道路管理機關。</p> <p>二、原告未注意車前狀況，且未行駛於機車專用道上，為與有過失。</p>	<p>一、第二審法院判決認定：</p> <p>(一) 系爭道路確有路面隆起 (約 5 公分) 而未整平，復未設置警示標誌、警示燈，且亦有其他行車事故發生，可認其設置管理確有欠缺。</p> <p>(二) 路權縱令已移交由 ○○ 電信，亦僅屬被告機關與其間之內部求償問題而已，無礙本件國賠責任之成立。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	約為 30%。(案件是否全部確定不明)	<p>二、請求金額：原告請求給付 495 萬 4,901 元（含醫療費 40 萬 6,323 元、後續支出醫療費 10 萬 3,487 元、看護費 19 萬 4,000 元、勞動能力損失 325 萬 1,091 元、慰撫金 100 萬）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>		<p>（三）因系爭道路之夜間照明光線尚佳，故系爭事故之肇事主因，參酌台灣省○○區車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見，應以原告未注意車前狀況而失控滑倒，為肇事主因，故負 60% 之過失責任。</p> <p>（四）原告得請求給付 365 萬 7,940 元（含醫藥費 40 萬 6,323 元、後續支出醫療費 10 萬 3,487 元、看護費 19 萬 4,000 元（全日看護費用 2,000 元）、勞動能力損失 195 萬 4,130 元、慰撫金 100 萬（考量其病情））。惟因原告與有過失，依過失相抵法則，原告得請求給付 146 萬 3,176 元。</p> <p>二、最高法院認定，系爭道路有隆起之情形，且未設置警示標誌、護欄、夜間警示燈，佐以尚有多件行車事故，能否謂被告機關之過失程度較原告未注意車前狀況之過失程度為輕，尚有再推求之餘，故廢棄部分第二審判決，發回</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				台灣高等法院台南分院。
16	<p>最高法院 98 年度台上字第 1588 號（台灣高等法院 97 年度重上國字第 14 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告共訴請給付 792 萬 1,788 元，經判准 396 萬 0,894 元確定，勝訴率約為 50%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人曾○○於下午 4 時 49 分許，騎乘機車途經被告機關管理之系爭道路，因路面上有一水溝蓋形成凹洞，致曾○○駛過時滑倒而遭其他車輛碾斃。</p> <p>二、請求金額：原告乙請求給付 392 萬 1,788 元（含殯葬費 63 萬 0,600 元、扶養費 129 萬 1,188 元、慰撫金 200 萬）；原告丙請求給付慰撫金 200 萬；原告丁請求給付慰撫金 200 萬。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 5 條、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>一、系爭道路屬○○縣○○號縣道，為○○市之市區道路，管理機關為○○縣政府或○○市公所。</p> <p>二、○○縣政府雖與被告機關訂有「公路委託管理契約書」（系爭合約），但未刊登政府公報或新聞紙，其權限委託不生效力。</p> <p>三、系爭事故與系爭水溝蓋凹洞（僅有 4 公分之高低差）並無因果關係。</p>	<p>一、系爭道路有水溝蓋凹陷之不平整缺陷，且與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、系爭合約已明訂因受託管理事項所生之國賠案件，應由被告機關依法辦理，此亦有公路法第 6 條第 3 項及「公路委託管理辦法」第 6 條為法源依據，故系爭道路雖依公路法第 2 項規定係以○○縣政府為管理機關，但已由被告機關依系爭合約而受託管理，被告機關應為本件賠償義務機關。</p> <p>三、不論系爭合約是否經踐行完整之公示程序，人民已產生信賴，即不得推卸管理之責，且被告機關亦已自行上網公告，尤不得為主張其非管理機關。</p> <p>四、系爭事故發生時天雨，曾○○為超車而駛</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>出邊線，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為 5:5。</p> <p>五、原告乙得請求給付 392 萬 1,788 元（含殯葬費 63 萬 0,600 元、扶養費 129 萬 1,188 元、慰撫金 200 萬（考量其年老喪子））；丙得請求給付慰撫金 200 萬（衡量其年老喪子）；丁得請求給付慰撫金 200 萬（衡量其新婚喪夫）。惟因曾 OO 與有過失，依過失相抵法則，乙得請求給付 196 萬 0,894 元；丙得請求給付 100 萬元；丁得請求給付 100 萬元。</p>
17	<p>最高法院 97 年度台上字第 2292 號（台灣高等法院台南分院 96 年度上國字第 1 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告共訴請給付 1,397 萬 5,937</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人辛於零時 40 分許，騎乘機車途經被告機關管理之系爭道路，因路面上有深達 15 公分之坑洞，復因照明不足、天雨積水等因素，致辛未注意而駛過滑倒死亡。</p> <p>二、請求金額：原告乙請求給付 173 萬 0,442 元（含</p>	<p>一、被告機關均依規定進行巡察，從未接獲關於路面坑洞之通報，且近年來並未因路況不佳而肇生事故，系爭坑洞係因天雨所形成之偶發事故。</p> <p>二、辛未依遵行車道行狀況且行車超速。</p>	<p>一、系爭道路確有多處坑洞存在，且依系爭道路旁之店家證述，相關坑洞存在已久，被告機關之管理實有欠缺，並與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、辛有超速、酒駕及未注意車前狀況之情事，與有過失，雖原告非直接被害人，亦有過</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	元，經判准 269 萬 5,897 元 確定，勝訴率約為 19%。	<p>醫療費 5,000 元、殯葬費 34 萬 8,500 元、扶養費 37 萬 6,942 元、慰撫金 100 萬元)；原告丁請求給付 494 萬 1,094 元 (含扶養費 294 萬 1,094 元、慰撫金 200 萬元)；原告戊請求給付 354 萬 2,744 元(含扶養費 204 萬 2,744 元、慰撫金 150 萬元)；己請求給付 376 萬 1,657 元(含扶養費 226 萬 1,657 元、慰撫金 150 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 5 條、民法第 192 條、第 194 條。</p>		<p>失相抵之適用，原告與被告機關之過失責任比例為 7:3。</p> <p>三、原告乙得請求給付 92 萬 1,423 元 (含醫療費 5,000 元、殯葬費 40 萬 8,000 元、扶養費 26 萬 7,923 元、慰撫金 30 萬元 (考量其年老喪子))；丁得請求給付 375 萬 7,932 元 (含扶養費 175 萬 7,932 元、慰撫金 200 萬元(考量其國小畢業、無業且育有子女))；戊請求給付 212 萬 6,750 元 (含扶養費 62 萬 6,750 元、慰撫金 150 萬元(考量其喪父且年幼))；己得請求給付 218 萬 0,218 元(含扶養費 68 萬 0,218 元、慰撫金 150 萬元 (考量其喪父且年幼))。惟因乙與有過失，依過失相抵法則，原告乙得請求給付 27 萬 6,427 元、丁得請求給付 112 萬 7,380 元、戊得請求給付 63 萬 8,025 元、己得請求給付 65 萬 4,065 元。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				四、計算扶養費時，所謂平均消費支出數額，若被害人所得並未達到平均所得的水準，自不得主張扶養權利人得請求相當於平均消費支出數額之損害。
18	<p>最高法院 95 年度台上字第 68 號（台灣高等法院高雄分院 93 年度上國字第 3 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付 1,356 萬 2,683 元，經判准 150 萬元確定，勝訴率約為 11%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告於 90 年 10 月 21 日下午 3 時許，騎乘機車途經被告機關管理之系爭道路，因路面上有一大型坑洞，其閃避不及，致駛經該坑洞後滑行摔倒而受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 1,356 萬 2,683 元(含醫療費 24 萬 9,177 元、看護費 521 萬 3,666 元、喪失勞動能力損失 609 萬 9,840 元、慰撫金 200 萬)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 5 條、民法第 184 條、第 191 條、第 193 條、第 195 條。</p>	<p>一、系爭事故當時系爭道路並無原告所主張之大坑洞存在。</p> <p>二、系爭道路雖有一處經開挖回填，尚未鋪設瀝青之區域，但尚稱平坦，上訴人在遠處即應予注意並閃避，且原告之煞車痕長達 13.3 公尺，可知其車行速度甚快，而為系爭事故之肇事主因。</p>	<p>一、系爭道路確有大坑洞存在(長 3 公尺，寬 1 公尺，深 5 公分)，且系爭道路既有坑洞存在而不具通常應有之安全狀態，被告機關復未積極採取有效防止危害之措施(如：有無在發現坑洞後，及時回填或設置警示標誌)，其管理自有欠缺，並與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、被害人車行速度甚快(煞車痕長達 13.3 公尺)，未注意車前狀況，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為 7:3。</p> <p>三、原告得請求給付 500 萬(含醫療費 5 萬 3,392 元、看護費 25 萬 6,031 元、未來應支出看護費</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				209 萬 1,580 元、勞動能力損失 174 萬 9,600 元、慰撫金 84 萬 9,397 元(考量其病情)。惟因原告與有過失，依過失相抵法則，得請求 150 萬元。
19	<p>最高法院 91 年度台上字第 826 號(台灣高等法院高雄分院 88 年度重上國字第 2 號)</p> <p>原告共訴請給付 1,154 萬 0,363 元，經判准共 686 萬 2,415 元確定，勝訴率約為 59%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人地○○於晚上 7 時許，駕車途經被告機關管理之系爭環湖道路，因其略呈彎曲，距離澄清湖之湖岸甚近，夜間照明不良，又未於路緣設置警告標誌與護欄等安全措施，致原告之被繼承人地○○、酉、戌墜入湖中死亡。</p> <p>二、請求金額：請求被告機關連帶給付原告寅 56 萬 8,634 元、癸 68 萬 6,234 元、壬 79 萬 4,952 元、辛 89 萬 6,036 元、子 94 萬 4,036 元、丑 107 萬 9,124 元、午 116 萬 2,620 元、戌 120 萬 2,620 元、辰 188 萬 1,895 元、己 51 萬 0,471 元、乙 95 萬 8,145 元、丁 73 萬 7,596 元、丙 1 萬 8,000 元。</p>	<p>一、被告機關○○縣政府主張，依台灣省市區道路管理規第 3 條後段規定，系爭環湖道路位在○○鄉，其管理機關應為○○鄉公所，非○○縣政府。</p> <p>二、被告機關○○縣○○鄉公所主張，系爭環湖道路，靠近湖岸部分之所有權人為自來水公司，而非○○鄉公所，設置護欄屬○○公司之義務。</p> <p>三、被告機關○○○公司主張，系爭環湖道路管理機關為○○鄉公所，因其須向○○鄉公所付使用費。</p> <p>四、系爭事故係由地○○疏失所致，與道路管理是否有缺失，無因果</p>	<p>一、被告機關○○縣政府徵收該土地後，所有人登記為被告機關○○縣○○鄉，使用土地管理人亦為○○縣○○鄉公所，而○○縣政府依公路法第 3 條、第 6 條、第 11 條第 2 項等規定，則為系爭道路之法定主管機關，○○縣政府及○○鄉公所依法均屬系爭道路之管理機關。</p> <p>二、系爭事故之現場距湖岸甚近，夜間照明不良，被告機關○○縣政府及○○鄉公所為系爭道路之設置或管理機關，竟疏未於路緣適當位置設立警告標誌及護欄等交通安全設施，違反公路法第 58 條規定，有管理之欠缺。</p> <p>三、湖岸堤防等設施性</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 5 條、民法第 184 條、第 191 條、第 192 條、第 194 條。</p>	<p>關係。</p>	<p>質上屬於土地上之工作物，且該堤岸為被告機關○○○公司所有，○○○公司疏未注意在此設置必要之警告標誌或護欄等安全設備，其對工作物之施設保管亦有欠缺。</p> <p>四、被告機關應負管理欠缺之責，惟地○○駕車行駛其間，應注意該路況係緊臨湖岸之道路，其疏未注意車前狀況，致事故發生，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為 4:6。</p> <p>五、原告寅得請求給付 56 萬 8,634 元（含扶養費 26 萬 8634 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、癸得請求給付 68 萬 6,234 元（含扶養費 38 萬 6234 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、壬得請求給付 79 萬 4952 元（含扶養費 49 萬 4952 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、辛得請求給付 89 萬 6,036 元（含扶養費</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				59 萬 6036 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生）、子得請求給付 94 萬 4,036 元（含扶養費 64 萬 4036 元、慰撫金 30 萬（考量其尚為學生））、丑得請求給付請求 107 萬 9,124 元（含扶養費 77 萬 9124 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、午得請求給付 116 萬 2,620 元（含扶養費 86 萬 2620 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、戌得請求給付 120 萬 2,620 元（含扶養費 90 萬 2620 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、辰得請求給付 188 萬 1,895 元（含 158 萬 1895 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、己得請求給付 51 萬 0,471 元（含扶養費 21 萬 0471 元、慰撫金 30 萬元（考量其尚為學生））、乙得請求給付 95 萬 8,145 元（含扶養費 21 萬 7495 元、慰撫金 50 萬元（考量其年老喪子）、喪葬費 24 萬 0650 元）、丁得請求給付 73

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>萬 7,596 元 (扶養費 23 萬 7596 元、慰撫金 50 萬元 (考量其年老喪子))、丙得主張得請求給付 1 萬 8,000 元 (喪葬費)。惟地 OO 與有過失，適用過失相抵法則後，寅得請求給付 34 萬 1180 元、癸得請求給付 41 萬 1740 元、壬得請求給付 47 萬 6971 元、辛得請求給付 53 萬 7622 元、子得請求給付 56 萬 6422 元、丑得請求給付 64 萬 7474 元、午得請求給付 69 萬 7572 元、戊得請求給付 72 萬 1572 元、辰得請求給付 112 萬 9137 元、己得請求給付 30 萬 6283 元、乙得請求給付 57 萬 4887 元、丁得請求給付 44 萬 2558 元、丙得請求給付 1 萬 0800 元。</p>
20	<p>最高法院 98 年度台上字第 1110 號 (台灣高等法院台南分院 97 年度重上國字第 3 號)</p>	<p>一、請求之原因事實： (一) 原告之被繼承人蘇○○騎自行車行經被告機關 (鄉公所) 養護管理之系爭產業道路，因清晨天色昏暗，欠缺充足照明，路旁排水溝之渠道側</p>	<p>一、系爭道路符合農路之設計及養護規範，長年以來具備應有之狀態、作用或功能，並無缺乏安全性之情事，足供安全通行之用。系爭事故發生之地點，其路</p>	<p>一、依現場照片及勘驗筆錄，發生事故之系爭產業道路，路面筆直，平整無缺陷，亦無障礙物，已足供安全通行之用。</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>原告共訴請給付 608 萬 5,046 元，經判決全部駁回確定。</p>	<p>牆又與路面同高，無任何防護設計，復無任何警告標誌，致蘇○○無預警跌落水溝，因頭部受撞擊昏迷而無法自救，乃溺水窒息身亡。</p> <p>(二)系爭水溝之側牆原高於路面，但被告機關(鄉公所)不斷以堆疊柏油之方式修繕系爭道路，致路面終與水溝側牆同高，復未設置防護設施、照明設備與警告標示，致生系爭事故，其管理維護有欠缺，且被告機關所屬人員檢查巡視系爭產業道路時，對該等危險缺失視而不見，難謂非屬公務員怠於執行職務。</p> <p>(三)系爭排水溝寬達 1.5 公尺，被告機關(農田水利會)為管理單位，卻未加設蓋版或其他防護措施，且未將排水溝進行由 V 型溝改為 U 型溝之改善，因前者較後者之危險性更高(掉落者不易施力自救)，管理維護亦有欠缺。</p> <p>二、請求金額：原告丁請求給付 86 萬元(含喪葬</p>	<p>面平整無缺，現場視線良好，且事故發生之地點在路面以外，並非車道範圍，是蘇○○未依車道行駛，因而掉進水溝溺斃。</p> <p>二、當地分駐所接獲民眾或車輛掉落排水溝之報告僅本案一件，且系爭道路平時交通流量小，限於國家經費之有限性，雖未設置相關護欄，但應已足供安全通行之用，而蘇○○未依車道行駛，核屬可歸責於自己之事由所致，不能因本案此一特殊案件，認定系爭道路之設置管理有欠缺。</p> <p>三、蘇○○有癲癇病史，本件事故發生之際，極可能係因其個人身體及精神之因素發生癲癇或昏厥而摔落水溝。</p> <p>四、系爭溝渠 71 年間即已設計為 V 字型，案發當時該溝渠之水</p>	<p>二、依進水量及配水量月報表，系爭事故發生時溝內水深僅 21 公分，尚不及膝，符合原設計之水深深度，設計管理無欠缺。</p> <p>三、系爭農路與水溝於 95 年 1 月至 96 年 12 月之二年期間內，並無任何事故發生；溝內水流速度不快(因水量小)，縱令不慎掉入水溝，理應可輕易站起脫困，通常不致於發生溺斃事件。</p> <p>四、系爭地點雖未設置護欄等，考量前揭情形與原有道路、溝渠設施及國家經費之有限性等，系爭道路及溝渠並無修繕或保管欠缺而缺乏安全性之問題。</p> <p>五、現有法令並無被告機關應於系爭道路設置警告標語、照明之明確規範，被告機關所轄公務員更未因此有設置警告標語、照明義務而無不作為之裁量餘地，原</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>費 36 萬元、慰撫金 50 萬元)；原告戊請求給付慰撫金 50 萬元；原告己請求給付 190 萬 8,349 元(含扶養費 140 萬 8,349 元、慰撫金 50 萬元)；乙請求給付 281 萬 6,697 元(含扶養費 281 萬 6,697 元，慰撫金 50 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 2 條第 2 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>計，從而管理並無欠缺。</p> <p>五、系爭事故發生當時水深僅 21 公分，蘇○身高超過 160 公分，縱因自身騎乘不當而跌落溝渠，亦不可能因此溺斃，無相當因果關係。</p> <p>六、系爭溝渠因常須辦理疏浚之故，加蓋將會影響用水調節與管理，故本件實無任何設計或管理之過失。</p>	<p>告主張依國賠法第 2 條第 2 項後段請求損害賠償，與大法官釋字第 469 號解釋所定要件不符。</p>
21	<p>最高法院 97 年度台上字第 953 號(台灣高等法院高雄分院 96 年度上國字第 2 號)</p> <p>原告訴請給付 158 萬 1,128 元，經判決全部駁回確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告於 16 時許，駕駛機車途經被告機關管理之系爭道路，因遭遇被告機關所設置之「減速丘」(路面凸起障礙物)而失控駛入對向車道，與來車相撞而受傷。系爭減速丘之設置(高 4 公分)有位置錯誤(設於已過彎處，而非彎道前)、設計欠缺(高於道路交通標誌號誌設置規則第 159 條所訂之減速丘標準 0.6 公分)等問題，更未公告周知及報請</p>	<p>一、系爭減速丘位於轉彎處，前方路面已有「慢」之警告標誌，目的在促使行車者注意及減速慢行。</p> <p>二、系爭減速丘與行車道路路面平整一致，並無高低落差，且非道路交通標誌號誌設置規定第 159 條所訂之減速標線，故無於減速丘前同時設置「路面顛簸標誌」之必要。</p>	<p>一、系爭減速丘係依○縣道安聯席會議決議所設置，目的在維護行車安全，而系爭減速丘雖欠缺法源依據(與道路交通標誌號誌設置規定第 159 條所訂之規格不同)，但仍應具體審酌其是否危害行車安全。</p> <p>二、系爭減速丘之寬度(縱向長度)為 266 公分，最高點離地面 5 公分，與周圍路面之高低差僅 0.5 公分，並無車輛</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>主管機關核准，有設置與管理欠缺之不備，致生系爭事故。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 158 萬 1,128 元（其中慰撫金 150 萬元、醫藥費 7 萬 6628 元、機車修理費 45,00 元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>	<p>三、與系爭減速丘相同之減速丘在車城鄉有十幾個，均未發生事故。系爭事故純係原告自行闖入對向車道所致，與系爭減速丘無關。</p>	<p>通過時會造成車輛越過中心線之情形，若依一般速限行駛，實難認有危險之虞，且系爭減速丘之設計符合學者論文之研究報告，原告復未能舉證系爭減速丘有何不當之處，故其設置應無欠缺。</p> <p>三、系爭路段並無依道路交通標誌標線號誌設置規則第 163 條第 1、2 項規定，設置「慢行」標誌之必要。</p> <p>四、原告無照駕駛重型機車，可推定其駕駛技術不佳，其失控駛入來車車道，與系爭減速丘之設置並無因果關係。</p>
22	<p>最高法院 93 年度台上字第 446 號（台灣高等法院 89 年度上國字第 28 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人陳○○於 86 年 4 月 8 日中午 12 時許，乘坐訴外人陳○○駕駛之輕型機車，途經被告機關管理之系爭道路，因路面坑洞甚多，且有突出路面之手孔蓋，致陳○○之機車失控，與對向車道之由黃○○駕駛之來車</p>	<p>一、系爭道路並無坑洞，且被告機關並非系爭道路及系爭手孔蓋之設置管理機關。</p> <p>二、系爭事故係黃○○所駕駛來車之突出物，突然鉤住陳○○之提包，致陳○○之機車失控肇事，與系爭道路</p>	<p>一、依現場照片及交通事故調查報告表所示，系爭事故地點之柏油路面乾燥、無障礙物、視距良好，騎乘機車之陳○○應可及時發現車前路況。</p> <p>二、本件陳○○已於刑事訴訟警訊時供稱，其</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>原告共訴請給付 423 萬 5,090 元，經判決全部駁回確定。</p>	<p>相撞，陳○○倒地死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 184 萬 9,586 元；丁請求給付 238 萬 5,504 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>之管理並無因果關係。</p>	<p>騎乘機車經過坑洞後，再前行二、三部車距離，才因右後有車輛經過，發生拉扯力量，滑向對向車道發生系爭事故等語，可知其非因經過坑洞或系爭手孔蓋，致機車不穩失控發生事故；且依現場會勘記錄，系爭手孔蓋與事故發生地點尚有 32 公尺，益證系爭事故與系爭路段之坑洞及手孔蓋無關。</p> <p>三、本件肇事責任，曾函請台灣省○○縣區車輛行車事故鑑定委員會鑑定及台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會覆議，認定主因在陳○○未靠右遵行車道行駛，突遇狀況而駛入對向車道，並未認定為系爭道路之坑洞或手孔蓋所造成。</p> <p>四、依據刑事訴訟履勘現場之情形，陳○○行駛之系爭道路為下坡路段暨修理路段，其未依道路交通安全規則第 93</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>條第 1 項第 4 款減速慢行，並為隨時停車之準備，仍以時速 30 公里至 40 公里速度向前行駛，違反上開規定。且陳○○之行車路線其寬度達 3.5 公尺，縱欲閃避系爭手孔蓋，亦未必將機車駛向中心道並偏斜入對向車道。</p>
23	<p>最高法院 95 年度台上字第 967 號（台灣高等法院高雄分院 93 年度上國字第 2 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 725 萬 9,747 元，經判准 273 萬 2,182 元確定，勝訴率約為 38%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告於乘坐訴外人曾○○駕駛之自小客車，途經被告機關管理之○○大橋，詎料○○大橋竟無預警突然斷裂，致其摔落橋下受傷。</p> <p>二、請求金額： 原告請求給付 725 萬 9,747 元（含醫療費 32 萬 4,697 元、看護費 26 萬元、勞動力減損 95 萬 3,785 元、增加生活上需要 2 萬 0,955 元、慰撫金 300 萬等）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>	<p>原告所主張之損害賠償項目，除應扣除法務部已為給付之金額，另原告所請求之中醫醫療費龜鹿二仙膠 1 萬 5,000 元、看護費用逾 9 萬 9,000 元部分均非必要費用，原告未受有勞動能力減損 95 萬 3,785 元之損失，其精神慰撫金應僅可得 70 萬元。</p>	<p>一、針對醫療費龜鹿二仙膠 1 萬 5,000 元，洪○○中醫師並未列入醫療費用明細表中，而係建議原告自費購買服用，原告主張其屬醫療必要費用，尚不足採。</p> <p>二、身體或健康受侵害，而減少勞動能力者，其減少及殘存勞動能力之價值，不能以現有之收入為準，蓋現有收入高者，一旦喪失其職位，未必能自他處獲得同一待遇，故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，最高法院 61 年台上字第 1987 號判例足資參</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>照。本件原告所受傷害屬勞工保險殘廢給付標準表第 55 項目第 12 級之殘廢，故原告減少之勞動力估計約為 10%，其請求之勞動能力損失 95 萬 3,785 元，應屬有據。</p> <p>三、針對慰撫金，系爭事故發生時，原告年僅 28 歲，身心苦痛可想而知，且無其他財產，應認原告得請求給付精神慰撫金 150 萬元。</p> <p>四、針對看護費用 9 萬 9,000 元（每日 1500 元），因有單據為據，故應准許。</p> <p>五、至於原告請求全民健保保險給付 180,349 元，中央健康保險局因本件事故，除向被告機關請求支付代墊之急診部分負擔及非全民健保給付範圍之部分費用外，其餘支出之原告全民健康保險醫療費用，並未被告機關代位求償，則被告機關辯稱中</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>央健康保險局可代位求償，應扣除 180,349 元云云，自不足採，原告請求賠償此部份之醫療費用 180,349 元，即屬正當，應予准許。</p> <p>六、原告得請求給付共 273 萬 2,182 元（含必要醫療費、看護費、勞動力減損、增加生活上需要及慰撫金）。</p>
24	<p>最高法院 95 年度台上字第 923 號（台灣高等法院高雄分院 93 年度重上國字第 1 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 1,210 萬元，經判決全部駁回確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告於 90 年 10 月 14 日晚 8 時許，乘坐乙所駕駛之機車，途經被告機關管理之系爭道路，因下雨路滑，路面坑洞滿佈且無照明設備等原因，乙失控滑倒，致原告受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 1,210 萬元（含慰撫金 200 萬、醫藥費 20 萬、勞動能力損失 990 萬）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 2 條第 2 項後段、第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>	<p>一、原告所主張之事發地點前後不一，未舉證證明事故之確實地點。</p> <p>二、系爭道路雖因納莉颱風之侵襲而部分坍方，但被告機關亦已搶修系爭路段完畢，並無延滯或怠於修護，更設有道路災害之紅色遮欄及紅色三角錐反光示警，未違反社會上防範危險發生之義務。</p> <p>三、原告未依交通法規配戴安全帽，導致安全帽緣傷及上訴人頭部，對於系爭事故之發生與有過失。</p>	<p>一、系爭道路因颱風來襲而損壞，雖人民對其修復享有反射利益，但僅有促請政府機關儘速修復之建議權，並無公法上請求權可資行使，本件原告不得以國賠法第 2 條第 2 項後段為請求權基礎。</p> <p>二、系爭事故發生當日天候良好，並未下雨，數日前亦無下雨之情形，且系爭道路業經被告機關搶修完成，並無管理或維護上之欠缺；系爭道路經清除坍方後，被告機關確有擺設三角錐反光標誌，以提</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>醒往來車輛小心駕駛，在道路災害標誌上方除紅燈警示外，下方亦有紅白相間之反光標示。依據當事人及家屬於事發後接受警詢表示，乙係自行摔倒。原告不能證明被告機關「有何管理欠缺」及「與本件事務間之因果關係」，不得依國賠法第2條第2項後段、第3條第1項等規定請求賠償。</p>
25	<p>最高法院 92 年度台上字第 439 號（台灣高等法院高雄分院 89 年度重上國更（一）字第 2 號、最高法院 89 年度台上第 1850 號）</p> <p>原告訴請給付 1,812 萬 4,622 元，經判准 926 萬 5,491 元確定，勝訴率約為 51%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告於 86 年 7 月 13 日凌晨零時 30 分許，騎機車途經被告機關管理之系爭道路，因有路面坑洞未予填平，且未設置警告標誌，致其陷入系爭坑洞倒地受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 1,812 萬 4,622 元（含醫藥費 48 萬 0,468 元、喪失勞動能力損失 824 萬 4,782 元、增加生活需要費用 739 萬 9,372 元、慰撫金 200 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法</p>	<p>一、原告未能舉證係因陷入系爭道路之坑洞而跌倒受傷。</p> <p>二、縱認原告有受傷，但亦未因該傷害完全喪失勞動能力。</p> <p>三、原告辦理資遣退休後，每半年得領取退休金 14 萬 0,579 元，應與減少勞動能力部分請求相抵。</p> <p>四、原告未戴安全帽、行經十字路口未減速行駛、未靠右行駛、未注意前方路況，應負擔</p>	<p>一、系爭道路確有水溝蓋凹陷之不平整缺陷，復未設置警告標誌，機車與腳踏車不慎碾壓該洞，極可能因重心不穩跌倒，臨時發現而閃避，亦可能與他車發生車禍，故該坑洞與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、原告未戴安全帽，在光線尚稱充足之情形下，復未注意路前方之坑洞，且有超速行駛之情事，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例應為 4:6。</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	第3條第1項、民法第193條、第195條。	80%之過失。	<p>三、勞動能力減損之損害賠償，旨在補償受侵害人於通常情形下擁有完整勞動能力時，憑此勞動能力陸續取得之收入。原告身為一公務人員，若未受此損害，於退休後本得領取退休金，不論以一次退休金或月退休金方式領取，均無不可，此與原告請求正常工作期間內勞動能力之損害，並不相同；再者，被害人身體或健康遭受損害，致喪失或減少勞動能力，其本身即為損害，並不限於實際所得之損失，至於個人實際所得額，則僅得作為評價勞動能力損害程度而已，不得因薪資未減少即謂即謂無損害（司法院（八二）廳民一字第一三七〇〇號參照），是原告雖現仍領有月退休金，亦不能執此扣抵原告所得請求之勞動能力減損之損害賠償。</p> <p>四、原告得請求給付1,544萬2,485元（含醫</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				藥費 47 萬 9,768 元、喪失勞動能力損失 807 萬 0,088 元、增加生活需要費用 589 萬 2,629 元、慰撫金 100 萬（考量其警察學校畢業且無產）。惟因原告與有過失，依過失相抵法則，得請求給付 926 萬 5,491 元。
26	<p>最高法院 92 年度台上字第 731 號（台灣高等法院臺南分院 89 年度重上國字第 3 號）</p> <p>原告訴請給付 769 萬 9,491 元，經判准 98 萬 2,588 元確定，勝訴率約為 13%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人陳○○於 85 年 3 月 4 日 19 時 30 分許，騎機車撞及被告機關發包予○○公司設置之「手孔」而摔倒死亡，該「手孔」突出路面高達 10 公分，被告機關復未設置反光或警告標誌，應負國家賠償責任。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 319 萬 9,491 元（含醫療費用、殯葬費用、扶養費用、精神慰撫金）；原告乙、丙、丁各請求給付 150 萬元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 2 條第 2 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>一、系爭工程尚未開始供公眾使用，非屬國賠法第 3 條所訂之公共設施。</p> <p>二、原告遲至 87 年 3 月 5 日始提出國家賠償請求書，已逾越 2 年之時效期間。</p>	<p>一、系爭道路確有突出高於路面之「手孔」，復未設置反光或警告標誌，與系爭事故有因果關係。</p> <p>二、被告機關為申請挖掘系爭道路之施工單位，為系爭手孔之設置單位，應與公路之設置管理單位（台灣省交通處公路局）同負國家賠償責任。</p> <p>三、系爭道路雖未正式驗收，但已實際開放供公眾通行使用，仍屬國賠法第 3 條所訂之公共設施。</p> <p>四、系爭事故路段因同時有台灣省交通處公路</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>局及被告機關同時發包施作工程，於台灣臺南地方法院 86 年度訴字第 1096 號、同院 87 年度上訴字第 1590 號刑事判決後，被告機關應負賠償責任，始趨明朗，故消滅時效應自原告知悉該刑事判決時起算，則本件並無罹於時效之問題。</p> <p>五、陳○○行經系爭修復路段，本應減速慢行，預防危險發生，但陳○○車速極快（越過系爭手孔後，尚滑行 20.7 公尺後，始有刮地痕 8.2 公尺），與有過失，原告雖非直接被害人，亦有過失相抵適用，原告與被告機關之過失責任比例為 5:5。</p> <p>六、原告甲得請求給付 106 萬 5,175 元（含殯葬費 110 萬 0,405 元、醫療費 2 萬 5,383 元、扶養費 27 萬 0,401 元、慰撫金 40 萬）；乙、丙、丁各得請求慰撫金 30 萬元。惟陳 OO 與有過失，依過</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				失相抵法則，甲得請求給付 53 萬 2,5878 元，乙丙、丁各得請求給付 15 萬元。
27	最高法院 94 年度台上字第 136 號（台灣高等法院花蓮分院 92 年度重上國更（一）字第 1 號、最高法院 91 年度台上字第 2471 號） 原告訴請給付 1,934 萬 4,878 元，經判決全部駁回確定。	一、請求之原因事實：原告於 80 年 10 月 5 日騎乘機車，因被告機關挖掘道路後未予填平，留下約 10 公分深的凹洞，復未及時修補或設置警示標誌，致原告摔倒受傷。 二、請求金額：原告請求給付 1,934 萬 4,878 元(含醫療費及醫療器材費、喪失工作能力、看護費、慰撫金)。 三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。	系爭路段並非被告機關所管理維護，該坑洞亦非被告機關所挖掘。	一、依公路法第 6 條規定，系爭肇事地點既位於鄉道，自應由鄉道之主管機關即○○縣政府為本件賠償義務機關，故本件賠償義務機關應為○○縣政府，而非交通部公路局。 二、原告雖曾依國賠法第 9 條規定，請求上級機關（行政院，後由行政院法務部出具確定之函文）確定本件賠償義務機關，但本件事故發生地點屬於「鄉道」，並無該條所訂「賠償義務機關有爭議」之情形，且法務部函文亦未明確指出本件賠償機關為何，故原告主張應以被告機關為賠償義務機關云云，並無理由。
28	最高法院 95 年度台上字第 524 號（台灣高等法院	一、請求之原因事實：原告之繼承人林 OO 於 89 年 10 月 20 日騎機車行經	一、林 OO 係於舊有 AC 路上遭大貨車同向擦撞後碾斃，並非拓寬	一、發生事故之系爭道路，並無碎石、沙土或坑洞，且與碎石帶有相

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	台中分院 93 年度重上國字第 4 號) 本件被告機關為交通部公路總局○○處 原告訴請給付 686 萬 1,391 元，經判決全部駁回確定。	被告機關養護之系爭道路，因該路段實施拓寬工程，與路面相接未及拓寬之橋樑，即形成路面狹縮，被告機關未設置任何警示標誌，復以系爭施工路段散佈碎石，致林○○跌倒遭旁不詳貨車碾斃。 二、請求金額：原告甲請求給付 362 萬 5,234 元(含殯葬費 56 萬 2,800 元、扶養費 106 萬 2,434 元、慰撫金 200 萬元)；乙請求給付 323 萬 6,157 元(含扶養費 123 萬 6,157 元、慰撫金 200 萬元)。 三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。	工程相接之路面，系爭事故與拓寬工程無關。 二、林○○無照駕駛重型機車，就系爭事故與有過失。	當之距離，碎石帶亦無機車倒地滑行之痕跡。 二、系爭事故地點，位於原本車道，而非施工之路肩，且系爭道路至橋面處亦無路面縮減之情形，故系爭事故與系爭道路未設警示標誌或護欄間並無因果關係。 三、系爭事故究係因林○○自行跌倒？或係被併行之大貨車碰觸摔倒？實無法確定，原告復未舉證證明系爭事故係因系爭路段有何危險或欠缺？因此是否未設相關警示標誌等節，難認系爭事故與系爭道路之管理欠缺間有何因果關係。
29	最高法院 92 年度台上字第 2672 號(台灣高等法院 90 年度上國字第 1 號) 本件被告機關為交通部公路總局○○處	一、請求之原因事實：原告於晚間 9 時許駕車行經被告機關養護之系爭道路，撞及該路段遭人棄置之廢土而受傷，事發前一小時亦有機車騎士李○○駕車撞及系爭廢土，被告機關怠於及時移除系爭廢土，系爭道路復未依	一、系爭道路於事發時平整無缺，被告機關平日均依相關規定養護巡邏，李○○撞及系爭廢土與系爭事故發生之間，被告機關並未獲得通知，無法及時排除系爭廢土，被告機關實無管理欠缺之問題。	一、最高法院認定，國賠法第 3 條規定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

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
原告訴請給付284萬8,500元，經判全部駁回確定。	<p>「台灣省公路橋樑隧道照明設備裝設與維護要點」(下稱維護要點)設置路燈，被告機關就系爭道路之管理自有欠缺。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付284萬8,500元(含醫療費11萬0,663元、減少工作收入30萬元、減少勞動能力213萬6,337元及慰撫金60萬元)</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項、民法第193條、第195條。</p>	<p>二、系爭道路不符「維護要點」所訂之路燈設置標準，且依系爭路段之平均照明度，駕駛車輛於速限內開大燈，應可看見廢土所在，縱未設置路燈，亦無設置欠缺之問題。</p>	<p>防止危險或損害發生之具體行為，倘已為及時且必要之具體措施，應認為其管理並無欠缺，而不生國家賠償責任，亦即須視相關設置及管理機關有無及時採取足以防止危害發生之具體措施為斷。</p> <p>二、第二審法院判決認定，國賠法第3條所謂公共設施管理欠缺，係指公共設施建造後之維持、修繕及保管不完全，不具備通常應有之狀態、功用或功能，致缺乏安全性而言，此安全性有無欠缺，應依通常情況，考量各項客觀因素認定，亦即應綜合公共設施之構造、用法、場所環境及利用狀況等情事，各別認定之。</p> <p>三、被告機關雖未移除系爭廢土，但亦不能認為其管理有欠缺：</p> <p>(一)系爭路段平整無缺，遭人棄置廢土僅為偶發事件，○○公路全段甚長，於人力配置上</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>無從要求被告機關 24 小時隨時巡察，以排除系爭事故。</p> <p>(二) 被告機關已依相關規定(巡查要點)進行例行性之巡邏與維護，衡情已足發現一般性養護之問題，於例行性巡查時間以外之時間發生系爭偶發性棄土事件，實難期待被告機關所得及時排除，應以「被告機關於知悉後是否及時排除」為判斷其管理是否欠缺之依據。</p> <p>(三) 系爭道路遭人棄置廢土之時間，應在 88 年 2 月 2 日晚間 8 時至 8 時 40 分之間，而機車騎士李○○於 8 時 40 分撞及系爭廢土時，並未立即報警處理，被告機關自無從知悉而及時排除之。</p> <p>(四) 被告機關係於 88 年 2 月 2 日晚間 9 時 30 分始獲知系爭道路遭人棄置廢土，旋即展開排除措施，並於當日晚間 11 時 30 分完成警示標誌，足證被告機關於系爭事故前，尚無從知悉</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>系爭道路遭人棄土，自難認為其管理有欠缺。</p> <p>四、被告機關雖未於系爭道路設置路燈，但亦不能認為其管理有欠缺，蓋以○○公路設計之初，即已針對相關之交通量等進行照明設備之設計，並未違反交通部編訂之交通工程手冊，且事實上系爭路段之照明度達6.3，已足以照明廢土所在位置，並無設置欠缺之情事。</p>
30	<p>最高法院96年度台上字第654號（台灣高等法院94年上國字32號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付318萬4,879元，經判准165萬6,623元確定，勝訴率約為52%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告騎乘腳踏車，行經被告機關管理維護之系爭道路，因被告機關疏於管理，未設置紐澤西護欄及警告標誌，致伊不慎摔落排水涵洞，受有頭部外傷並造成重度失智症。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付318萬4,879元（含醫療費用1萬2,326元、看護費用185萬6,224元、減少工作損失31萬6,329元、慰撫金100萬元）。</p>	<p>一、系爭道路非屬被告機關92年3月26日有關護欄設置原則及型式研商會議決議所應置護欄之路段，且系爭路段為行車安全考量已設置標誌、標線等設施促使駕駛人及行人提高警覺小心行駛，故系爭路段之設置或管理並無欠缺。</p> <p>二、原告掉落之野溪（無水溝渠），在公路路側以外，非屬被告機關管轄範圍，被告機關</p>	<p>一、被告機關有關護欄設置原則及型式研商會中曾決議：設計速率小於七十公里／小時路段，護欄設置地點為填土高達二公尺以上及具潛在性危險地區，採用標準紐澤西式護欄（淨高八十公分）。系爭肇事地點為一微幅轉彎處，轉彎後路寬急遽擴大，路旁緊鄰一面寬超過二公尺之野溪排水道（未加蓋），肇事地點即屬此「具潛在性危險地區」，自有設置護欄之必</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項、民法184條第1項前段、第193條第1項、第195條第1項。</p>	<p>無予以加蓋或於溪旁設置護堤之義務。</p> <p>三、原告未加注意在標線之路面範圍內騎車，始跌落到野溪排水道，且原告於案發後約十四小時體內仍殘存呼氣酒精濃度小於0.047mg/dl，足見原告於案發前有飲酒，以致其注意能力較諸平常為低，與有過失。</p>	<p>要。系爭事故發生前未設置任何護欄，堪認系爭道路之設置或管理有欠缺。</p> <p>二、被告機關於系爭事故發生前僅於野溪排水道旁邊設置障礙物體線，促請車輛駕駛人提高警覺，及道路同時劃有白色及紅色實線（但緊鄰柏油路面之邊緣，甚為迫近野溪排水道之「匚字型」缺口），指示該處禁止臨時停車，並告知行人及車輛路面之範圍而已，尚不足以有效確保往來人車之安全、防止墜落，堪認系爭道路之設置或管理有欠缺。</p> <p>三、系爭道路乃位於一微幅轉彎處，其行進方向僅設一個車道，轉彎後道路路寬急遽擴大，稍有不慎重心易生不穩，在通常情形下可預期腳踏車駕駛人有不慎自路面跌下方排水道受傷之可能，且若被告機關於系爭肇事地點設</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>置護欄，原告縱因故騎乘腳踏車重心不穩，亦不致連人帶車自路面跌下方野溪涵洞受傷，足證原告所受之傷害，與被告機關未設置護欄，有相當因果關係。</p> <p>四、依現有科技無法推算前一天酒精濃度，且原告亦否認當日有飲酒，原告於事故發生前縱有飲酒，亦難認其已達不能對所駕車輛為正常控制之程度，難謂原告應負較重之責任。</p> <p>五、原告理應熟悉系爭道路之危險路況，自應注意警告標誌減速慢行，卻疏未注意車前狀況，不慎連同腳踏車自路面跌下方野溪涵洞，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為4:6。</p> <p>六、原告得請求給付276萬1,038元（含醫療費1萬2,326元、看護費用185萬6,224元、減少工作收入損失29萬2,488</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>元、慰撫金 60 萬（考量其年老且有妻小）。惟因原告與有過失，依過失相抵法則，原告得請求 165 萬 6,623 元。</p> <p>七、公路主管機關為維護公路安全及暢通，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，公路法第 58 條定有明文。此係保護人身行車安全之法律，是「護欄」等交通安全工程設施於「必要地點」即應設置，不以險要地點為限，亦不以「紐澤西式護欄」為限。</p>
31	<p>最高法院 97 年度台上字第 635 號（最高法院 95 年度台上字第 514 號、台灣高等法院高雄分院 95 年度重上國（一）字第 1 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p>	<p>一、請求之原因事實：甲與乙之被繼承人黃○○騎乘機車，行經被告機關管理維護之系爭道路時，遭機車擦撞而滑出慢車道，因被告機關未在路肩排水溝旁設置護欄或其他安全防護設施，致黃○○跌入路旁寬 1.2 公尺、深 2.1 公尺之排水溝內溺死。</p>	<p>一、系爭道路慢車道寬 3.5 公尺，依規定無設置護欄之必要，系爭事故發生地點從未設置護欄，亦不影響行車安全。系爭道路之設置保管並無不當或欠缺。</p> <p>二、系爭道路護欄工程於系爭事故發生前已於 91 年 11 月 4 日發</p>	<p>一、系爭排水溝所在地之所有權為被告機關，且系爭排水溝亦為被告機關於建築系爭道路時所興建，故被告機關為管理機關。</p> <p>二、交通部交通技術標準規範公路類公路工程交通部交通工程手冊規定：「路側護欄：為縱向長條形之交通安全防護設</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
原告共訴請 1,539 萬 4,031 元，經判決准共 809 萬 1,712 元確定，勝訴率約為 53%。	<p>二、請求金額：原告乙請求給付 771 萬 0,433 元(含殯葬費 21 萬 3,005 元、扶養費 149 萬 7,428 元、慰撫金 600 萬)；甲請求給付 768 萬 3,598 元(其中扶養費 164 萬 8,598 元、慰撫金 600 萬、機車毀損 3 萬 5,000 元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條第 1 項、第 2 項、第 194 條。</p>	<p>日起即負設置警示及防護等安全設施之責，被告機關不負任何管理責任，並非賠償義務機關。</p>	<p>施，佈設於路側，面向車道之單側防護設備，以減少車輛意外駛出路外而受傷害」，可知設置護欄係用以降低事故之嚴重性。系爭排水溝地形對人身有重大威脅，被告機關乃因系爭排水溝易生危險而發包施作護欄，由此可知其興建系爭排水溝未設置安全防护措施有欠缺。</p> <p>三、系爭事故發生前，護欄工程尚未開始施作，現場無任何施工設施、材料，足徵系爭事故係因前開道路既有安全設施設置不當所致，與承包商行為無涉。</p> <p>四、原告乙得請求給付 433 萬 1,066 元(含殯葬費 20 萬 8,005 元、扶養費 112 萬 3,061 元、慰撫金 300 萬(考量其年老喪女))；甲得請求給付 376 萬 0,646 元(其中扶養費 72 萬 5,246 元、慰撫金 300 萬(考量其年老喪女)、機車毀損 3 萬 5,000 元)。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
32	<p>最高法院 95 年度台上字第 983 號 (台灣高等法院高雄分院 92 年度上國字第 1 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 943 萬 9,377 元，經判准 379 萬 9,716 元確定，勝訴率約為 40%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告駕駛自小客車，行經被告機關管理維護之系爭陸橋，因被告機關設置管理有欠缺，橋樑突然斷裂，致原告所駕自小客車從數十公尺之橋面墜落，因而受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 943 萬 9,377 元 (醫療費 10 萬 0,067 元、增加生活上支出等共計 95 萬 5,987 元、勞動能力減損 548 萬 3,390 元、慰撫金 300 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 191 條、第 193 條、第 195 條。</p>	<p>原告請求賠償之金額，除醫療用品費 8,060 元、前往就醫之交通費計 2,535 元、看護費 9 萬元及不能工作之損失 13 萬 9,516 元外，其餘非屬必要費用，或並不相當。</p>	<p>一、○○大橋因管理欠缺，於八十九年八月二十七日突然斷裂，致原告所駕駛自小客車由橋面墜落，受有傷害。被告機關係○○大橋維護機關，依法應負國家賠償責任。</p> <p>四、原告得請求 379 萬 9,716 元 (醫療費用 7,420、健保給付 18 萬 9,802、醫護用品費 8,060 元、看護費 9 萬、交通費 1,500 元、減少勞動能力之損失 162 萬 4,103 元、精神慰撫金 150 萬 (考量其病狀無法回復))。</p>
33	<p>最高法院 93 年度台上字第 1992 號 (台灣高等法院台中分院 92 年度上國字第 8 號)</p> <p>原告訴請給付 460 萬 6,765 元，經判准 171 萬</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲與乙之被繼承人楊○○，其駕駛吊車，行經被告機關管理維護之系爭海堤，因被告機關設置管理有欠缺，無積極設置適當之阻絕設施或警告標誌，致楊○○行經系爭海堤時因路基崩陷而翻覆，致腦部挫傷及頭部骨</p>	<p>一、系爭海堤鋪設柏油，係在防止下方砂土流失，非供民眾通行，被告機關對之管理及維護，亦限於以防潮保土為目的而為管理維護，非以於該海堤區域內修築維護道路以供公眾通行使用為目的。</p>	<p>一、系爭海堤外觀鋪設有柏油，一般人從其外觀無法分辨該處與公眾通行之道路路基不同，車輛甚有可能因路基崩塌而發生危險，惟被告機關竟未設置阻絕設施或警告標誌，管理顯有欠缺。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	8,375 元確定，勝訴率約為 37%。	<p>折當場死亡。</p> <p>二、請求金額：原告乙請求給付 301 萬 5,650 元(其中喪葬費 33 萬 8250 元、扶養費 53 萬 2,900 元、吊車修理費用 114 萬 4,500 元慰撫金 100 萬元等)；甲請求給付 159 萬 1,115 元(扶養費 59 萬 1115 元、慰撫金 100 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>二、楊○○冒然駕駛車輪距與路面幾乎等寬，而高度達 3.62 公尺，重量達 31.8 公噸重之系爭吊車於系爭堤頂所鋪設窄而不平之柏油路面上行駛，極易因重心失衡而導致翻覆或壓毀路面，為高度危險性之行為，竟冒然行駛，以致發生系爭事故，與被告機關對於系爭海堤之管理是否有欠缺之事實，並無因果關係。</p> <p>三、楊○○明知系爭海堤岸無法承重，不適合吊車行走，致不幸翻落肇事，與有過失。</p>	<p>二、楊○○因行經系爭海堤時因路基崩陷而翻覆，致當場死亡，且被告機關之管理欠缺，與楊○○之吊車通過因路基崩陷而死亡，其間有相當因果關係存在。</p> <p>三、楊○○駛經過系爭海堤，應可察覺危險性，但仍冒險前進，與有過失之責，原告雖非直接受害人，亦有過失相抵適用，原告與被告機關之過失責任比例為 5:5。</p> <p>四、原告乙得請求給付 243 萬 6,750 元(含喪葬費 29 萬 2,250 元、扶養費不准、慰撫金 100 萬元(考量其年老喪子))；甲得請求給付慰撫金 100 萬元(考量其年老喪子)。惟楊○○與有過失，依過失相抵法則，乙得請求給付 121 萬 8,375 元，甲得請求給付 50 萬元。</p>
34	最高法院 92 年度台上字第 213 號	一、請求之原因事實：莊○○駕駛由原告承保之	一、系爭道路性質為產業道路，依精省前臺灣	一、系爭道路屬於村里級道路，由各所在地

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>(台灣高等法院 89 年度上易字第 250 號)</p> <p>原告訴請給付 145 萬 5,404 元，經判准 136 萬 6,834 元確定，勝訴率約為 94%。</p>	<p>預拌混泥土車，行經被告機關管理維護之系爭道路(產業道路)，因被告機關管理有欠缺，路面突然下陷，致該車翻落溪谷損毀。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付其所支付之保險費 145 萬 5,404 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、保險法第 53 條。</p>	<p>省產業道路養護辦法規定，其養護計劃與執行乃為鄉鎮縣轄市及區公所應辦理事項，被告機關並非賠償義務機關。</p> <p>二、保險法非國賠法之補充法，不生代位請求國家賠償責任之問題。</p> <p>三、莊○○超重載運，致系爭道路路基不堪負荷而沉陷，翻落溪谷，莊○○與有過失，原告應予繼受。</p>	<p>鄉、鎮市公所管理。被告機關為系爭道路之管理機關，路基掏空已有相當期日，管理顯有欠缺，因而致莊○○身體及財產損害，被告機關應負國家賠償責任。</p> <p>二、保險法第 53 條實為被保險人將其對第三人之損害賠償請求權讓與之規定。國家賠償係人民向國家請求填補損害之權利，除專屬於被害人之慰撫金請求權外，得為讓與。故原告得代位請求國家賠償責任。</p> <p>三、原告承載總重量並未逾前揭交通規則之載重限制，況系爭肇事路面路基已掏空，應係經年累月雨水沖刷造成，被告抗辯系爭車輛逾道路載重之事實，迄未據其提出事證以實其說，自不足採。</p> <p>四、原告得請求給付 136 萬 6,834 元(經扣除折舊 8 萬 8,570 元)。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
35	<p>最高法院 92 年度台上字第 2290 號 (台灣高等法院高雄分院 91 年度上國字第 1 號)</p> <p>原告訴請給付 1,410 萬 3,937 元，經判准 297 萬 5,076 元確定，勝訴率約為 21%。</p>	<p>一、原告之繼承人陳○○於被告機關管理維護之系爭道路，進行卸貨，於將卸貨完畢時，系爭道路路面因地層鬆軟陷落，導致車輛翻覆，被害人陳○○因遭車輛傾倒而下之玉米長時間壓埋，送醫急救後仍因傷重不治死亡。</p> <p>二、請求金額：原告乙請求給付 113 萬 2,428 元(撫養費 13 萬 2,228 元、精神慰撫金 100 萬元計 113 萬 2,428 元)；己請求給付 767 萬 4,973 元(殯葬 68 萬 2,289 元、撫養費 599 萬 2684 元、精神慰撫金 100 萬元)；丙請求給付 164 萬 9,811 元(撫養費 84 萬 9811 元、精神慰撫金 80 萬元)；丁請求給付 173 萬 8,757 元(撫養費 93 萬 8757 元、精神慰撫金 80 萬元)；戊請求給付 190 萬 7,968 元(撫養費 110 萬 7968 元、精神慰撫金 80 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>一、被告機關處於 88 年 4 月間曾辦理路面刨除封層工程，系爭路基倘在一般合理車載情形下應不致於造成路面凹陷問題，本件係陳○○違規於不得卸貨之系爭道路卸貨，且未依一般貨運卸貨之常規，故其死亡之損害結果非因系爭道路設置管理不當所致。</p> <p>二、陳○○業已違規超載、卸貨在先，亦未就其車輛為適當之支撐，其對系爭事故之發生與有過失。</p>	<p>一、各級道路係供車輛人行通常使用，其除需考量車輛重複輾壓之疲勞破壞外，本亦需具有得承載各級車輛法定載重範圍內之能力，以應付車輛停止時之情況，今系爭道路表層下方之路基已流失或鬆軟，則該路面無法承載前開載重之框式車斗總重以致凹陷，其顯不具備道路通常應有之狀態及功能而已影響行車之安全，被告機關對之管理實有欠缺。</p> <p>二、陳○○僅以支架支撐，使壓力集中於支架與地面接觸點上，適該處路基不緊實，產生支架陷入，致車斗翻覆，與有過失，原告雖非直接受害人，亦有過失相抵法則適用，故原告與被告機關之過失責任比例應為 7:3。</p> <p>三、原告乙得請求給付 68 萬 6,062 元(慰撫金 60 萬(考量其年老喪子)、扶養費 8 萬 6,062</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				元); 己得請求給付 153 萬 1,063 元 (殯葬費 53 萬 1,063 元、慰撫金 100 萬 (考量其喪夫且無業)); 丙得請求給付 115 萬 1,436 元 (慰撫金 60 萬 (考量其年幼喪父)、扶養費 55 萬 1,436 元); 丁得請求給付 126 萬 4,055 元 (慰撫金 60 萬 (考量其年幼喪父)、扶養費 66 萬 4,055 元); 戊得請求給付 131 萬 7,532 元 (慰撫金 60 萬 (考量其年幼喪父)、扶養費 71 萬 7,532 元)。惟陳 00 與有過失, 依過失相抵法則, 乙得請求給付 25 萬 5849 元元、己得請求給付 45 萬 9390 元、丙得請求給付 34 萬 5431 元、丁得請求給付 37 萬 9217 元、戊得請求給付 39 萬 5260 元。
36	最高法院 90 年度台上字第 213 號 (台灣高等法院花蓮分院 89 年度重上國字第 6 號) 本件被告機關為	一、請求之原因事實：原告騎腳踏車行經被告機關管理維護之系爭隧道，因被告機關未設置足夠的照明設備，亦未在隧道內設置慢車道，也沒有設置任何禁止使用路邊	一、系爭隧道內路旁加蓋水溝蓋，係為防止人車通行隧道時不慎掉落排水溝，其設置之目的，不在供人車使用，故被告機關對排水溝蓋本無設置人車禁止	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，國家賠償法第三條第一項定有明文。國家賠償法第三條

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>交通部公路總局第四區處</p> <p>原告訴請給付 781 萬 7372 元，經判准 636 萬 2,209 元確定，勝訴率為 81%。</p>	<p>水泥鋪面之標示，原告為避免遭經過的車輛從後追撞，遂騎乘於路邊之水泥鋪面上，未料被告機關所設置的水泥鋪面上竟有未鋪設水泥蓋空洞，以致原告在漆黑中連人帶車跌入洞內，造成下半身癱瘓之重傷害。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 781 萬 7372 元（主張損害含醫療費 30 萬 4106 元、看護費 9400 元、交通費 31,400 元喪失勞動能力 1270 萬 2493 元、慰撫金 250 萬元、腳踏車毀損 2800 元等，但僅聲明請求被告給付 781 萬 7372 元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 191 條、第 193 條。</p>	<p>進入之警告標誌之義，。</p> <p>二、原告違反物之使用常軌而在水泥溝蓋上騎乘腳踏車，與被告機關是否未加蓋並無相當之因果關係。</p>	<p>第一項所規定之公共設施，依其物之性質，固然應有其一定之使用常軌，如違反物之使用常軌而自招損害，自不應課國家賠償責任，否則將因賠償範圍過份擴大而使全民承擔個人疏失所造成之損害，顯非國家賠償法立法之旨意。但所謂公有公共設施之通常使用情形，並不受限於公共設施原來所設定之使用目的，而應以客觀上，使用公共設施之人民通常可能之使用方法來加以決定，蓋以國家設置公共設施係供人民使用，而非僅係國家機關行政上便利之用。因此諸如設於路旁高於車行道之路肩，設置之目的固然不是供作車輛或是行人通行之用，但既然設置於車行道旁，在遇有特殊情形時，如車輛或行人為防車行意外而行走於路肩，仍屬使用公共設施之通常使用情形，如果因為路肩上水溝上之水溝蓋之管理或設置有欠</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>缺，致人民生命、身體或財產受有損害，自得依照國家賠償法第三條第一項之規定請求國家賠償。</p> <p>二、被告機關未在系爭隧道內路旁之水溝蓋設置適當之阻絕裝置，復未能在系爭隧道內設置供行人行走以及腳踏車行駛用之路面，即應注意在可被供作行人使用以及腳踏車行駛之水溝蓋上保持平整，並應使水溝蓋在供作行人通行或腳踏車行駛時得以安全行駛，故被告機關對於公有公共設施之管理有欠缺。</p> <p>三、原告既係因為被告機關所設置之水溝蓋有欠缺而跌入水溝受傷，二者間自有因果關係。</p> <p>四、原告自認對於本件事故之發生與有百分之50之過失，原告與被告機關之過失責任比例為5:5。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>五、原告得請求給付1,272萬4,417元(其中醫療費9,778元、看護費9,400元、喪失勞動能力1,270萬2,439元、慰撫金不得審理(第一審法院未判決,原告亦未於第二審法院提出附帶上訴,故第二審法院不得就漏未判決而審理))。惟原告與有過失,依過失相抵法則,原告得請求636萬2,209元。</p>
37	<p>最高法院98年度台上字第857號(台灣高等法院台中分院97年度重上國字第2號)本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付1,822萬5038元,經判准730萬9700元確定,勝訴率約為40%。</p>	<p>一、請求之原因事實:原告為詹○○之繼承人,詹○○駕車行經被告機關管理維護之系爭大橋,突遇橋面崩落,車輛隨橋面下墜因而撞擊橋面連接處,致車輛毀損,詹○○受傷後送醫不治。</p> <p>二、請求金額:原告戊請求給付448萬4,473元(含慰撫金200萬元、扶養費248萬4,473元);丁請求給付499萬6,710元(含慰撫金200萬、扶養費299萬6,710元);乙請求給付251萬4,010元(含醫療費用16萬390元、喪葬</p>	<p>一、原告未依民訴法第277條舉證證明,被告機關就系爭大橋之設置或管理欠缺致系爭大橋突然下陷。</p> <p>二、系爭事故發生前,被告機關已派員處理並設立封鎖線,管理並無欠缺。</p> <p>三、詹○○於事故發生時酒醉駕車,未繫安全帶,詹○○就系爭事故損害之發生或擴大,亦有過失。</p>	<p>一、詹○○以正常方式行經系爭大橋,但橋樑卻未具有通常應有之狀態、作用、功能(正常供通行之用),有斷橋之缺陷,導致正常行駛之車輛墜落橋面,已經影響行車之安全,故系爭大橋之設置與管理有欠缺。</p> <p>二、系爭事故發生前,系爭大橋有耐洪及耐震能力嚴重不足之現象,安全已非無虞,被告機關對於系爭大橋管理難謂無欠缺。</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>費 35 萬 3,620 元、慰撫金 200 萬元); 庚請求給付 203 萬 5,000 元 (含慰撫金 200 萬元、喪葬費用 3 萬 5,000 元); 辛請求給付慰撫金 200 萬元; 壬請求給付慰撫金 200 萬元; 癸請求 19 萬 4,845 元 (車輛毀損)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 5 條、民法第 184 條第 2 項、第 192 條、第 194 條、第 196 條。</p>		<p>三、詹○○死亡係因系爭大橋管理欠缺所致，故系爭大橋之瑕疵與詹順裕死亡有因果關係，且大橋橋樑突然下陷之情況，不因詹○○有無飲酒而有異，故詹○○對於本件損害之發生或擴大並無過失。</p> <p>四、原告戊得請求給付慰撫金 80 萬元 ((考量其喪子且有產)); 丁得請求慰撫金 80 萬元 (考量其喪子); 乙得請求給付 148 萬 9,555 元 (含醫療費用 15 萬 8,735 元、喪葬費用 33 萬 0,820 元、慰撫金 100 萬元 (考量其喪夫且大學畢業、有產)); 庚得請求給付 83 萬 5,000 元 (含慰撫金 80 萬元 (考量其喪父且大學畢業、有產)、喪葬費用 3 萬 5,000 元); 辛得請求給付慰撫金 80 萬元 (考量其喪父且研究所畢業、有產); 壬得請求給付慰撫金 80 萬元 (考量其喪父且研究所畢業); 癸得請求 19 萬 4,845 元。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
38	<p>最高法院 90 年度台上字第 2125 號（台灣高等法院花蓮分院 90 年度上國字第 4 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付 358 萬 2,175 元，經判准 220 萬元確定，勝訴率為 61%。</p>	<p>一、請求之原因事實：被告機關管理養護之路旁系爭木麻黃樹（行道樹），於系爭事故發生時已枯死，隨時有自行或遭強風吹倒之可能，被告機關未為必要之防護安全措施，致原告駕車搭載其配偶張○○，遭枯死斷裂之行道樹擊中，車輛全毀，原告及張○○分受傷害及死亡。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 358 萬 2,175 元（含殯葬費 28 萬 2175 元、汽車毀損 10 萬元及撫慰金 320 萬）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 5 條、民法第 184 條第 2 項、第 192 條、第 194 條、第 196 條。</p>	<p>一、系爭行道樹係○○縣政府所栽植，被告機關已於 85 年 11 月 14 日去函要求○○縣政府辦理移交，迄未獲移交，被告機關因而無從管理，並非賠償義務機關。</p> <p>二、系爭行道樹之斷裂，若非颱風來襲之強風，尚不足以致之。而颱風、地震乃屬不可抗力，非被告機關盡注意之義務所得避免。</p> <p>三、原告於颱風來襲出遊，發生事故非預料之外，其猶不顧危險而外出，應負較多之責任。</p>	<p>一、○○縣政府以系爭路段之行道樹，固係其於 82 年之前所植，然依據臺灣省行道樹栽植管理辦法第 3 條及第 5 條第 1 款規定，省道上行道樹之栽植及養護管理，係被告機關之法定義務，系爭路段既為省道，其行道樹之管理維護機關即為被告機關。</p> <p>二、系爭木麻黃樹於系爭事故發生時業已枯死，其樹幹週徑泰半已朽壞，隨時有自行或強風吹倒之可能，而颱風來襲，尤隨時有屋毀樹摧之危險，被告機關應事前將枯樹砍除或採取防護措施，並加強防備，卻怠於為之，致原告駕車經過時，斷裂倒塌擊中原告所駕汽車，造成原告夫妻傷亡，被告機關對系爭木麻黃行道樹之養護管理有欠缺。</p> <p>二、原告於颱風來襲期間外出，且事發時風勢</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>非常強勁，原告仍冒險駕車外出，其對本件事務之發生與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為4:6。</p> <p>三、原告得請求給付358萬2,175元(含殯葬費28萬2175元、汽車毀損10萬元及撫慰金320萬(考量其新婚喪妻))。惟原告與有過失，依過失相抵法則，原告得請求給付220萬元。</p>
39	<p>最高法院95年度台上字第2027號(台灣高等法院高雄分院93年度上國更(一)字第2號、最高法院93年度台上字第1610號、臺灣高等法院高雄分院89年度重上國字第4號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付</p>	<p>一、請求之原因事實：原告五人(被繼承人潘○○，騎乘機車行經被告機關養護管理之系爭道路，因該路面之系爭標誌支柱及其水泥座設置不當，致原告撞擊該標誌後，重傷不治。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付199萬7,772元(含殯葬費15萬5,460元、扶養費34萬2,312元、慰撫金150萬元)，原告丙請求給付116萬4,361元(含扶養費16萬4,361元、慰撫金100萬元)，原告乙、</p>	<p>一、系爭道路屬於快、慢車混合車道，混合車道外為路肩，被告將系爭標誌設置於路肩上，並緊鄰右側水泥護牆處，並無礙車輛之行駛。</p> <p>二、系爭標誌之支柱已加漆黑黃相間之反光線條，僅因該支柱遭人貼滿廣告紙，致未能發揮其反光功能，而被告機關並非清除廣告紙之管理機關，就系爭標誌之設置及管理並無缺失。</p>	<p>一、系爭標誌所設置之地點，依財團法人成大研究發展基金會鑑定，係屬慢車道，被告機關主張設置於路肩，不可採。被告機關未依道路交通標誌標線號誌設置規則第18條第3項規定，未於影響行車最小原則下設置系爭標誌，令系爭標誌突出路面而佔用慢車道，有設置管理之缺失。</p> <p>二、潘○○係正常行駛於慢車道上，因無從閃避而正面撞擊系爭標誌</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
467 萬 8,693 元，經判准共 249 萬 8,316 元確定，勝訴率約為 53%。	<p>戊請求給付各 50 萬元(慰撫金)；丁請求給付 51 萬 6,560 元 (含扶養費 1 萬 6,560 元、慰撫金 50 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>二、潘○○疏於注意車前狀況致發生車禍，與有過失。</p>	<p>致受傷死亡，其死亡與系爭標誌設置之缺失有相當因果關係。</p> <p>三、潘○○騎乘機車，疏未注意道路前方狀況，致未能及時採取適當之措施，亦有過失，原告雖非直接被害人，依衡平法則，亦有過失相抵之適用，考量系爭標示之設制欠缺及肇事地點照明不良足以影響潘○○之注意能力，潘○○之過失責任較輕，原告與被告機關之過失比例為 4:6。</p> <p>四、原告甲得請求給付 165 萬 5,460 元 (含殯葬費 15 萬 5,460 元、扶養費不准 (考量其擁有房產)、慰撫金 150 萬元(考量其喪夫且無業))、原告丙得請求給付 100 萬元 (含扶養費 (考量其擁有房產)、慰撫金 100 萬元 (考量其年老喪子))、原告乙得請求給付 50 萬元(為慰撫金 50 萬元 (考量其喪父且在學))、原告戊得請求給</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>付 50 萬元(為慰撫金 50 萬元(考量其喪父))、原告丁得請求給付 50 萬 8,400 元(含扶養費 8,400 元(考量其尚有 2 個月又 24 日方成年)、慰撫金 50 萬元(考量其喪父且未成年))。惟潘 OO 與有過失,適用過失相抵法則後,原告甲得請求給付 99 萬 3,276 元,原告丙得請求給付 60 萬元,原告乙、戊各得請求給付 30 萬元,原告丁得請求給付 30 萬 5,040 元。</p>
40	<p>最高法院 92 年度台上字第 1830 號(台灣高等法院台中分院 89 年度上國字第 4 號、台灣高等法院台中分院 92 年度上國更(一)字第 1 號)</p> <p>原告共訴請給付 424 萬 3243 元,經判准共 99 萬元確定,勝訴率約為 23%。</p>	<p>一、請求之原因事實:原告甲與乙之被繼承人陳○○,駕駛機車於凌晨 2 時 20 分行經被告機關管理維護之系爭道路,因系爭路段正值擴寬工程且設有三根電線桿,卻未設警告標誌,致陳○○未能閃避該電線桿,撞擊電線桿死亡。</p> <p>二、請求金額:(一)原告甲請求給付 209 萬 3840 元(含扶養費 89 萬 3840 元、慰撫金 100 萬元及喪</p>	<p>一、系爭肇事路段之電線桿屬○○公司○○營業處所有,其已函請該處配合遷移,故本系爭事故應由該處負責。</p> <p>二、陳○○死亡,與撞擊電線桿及是否設置警告標誌,並無因果關係。</p> <p>三、縱有因果關係,陳○○未能注意車前狀況,導致事故發生,與有過失。</p>	<p>一、被告機關依 88 府工土字第 252457 號函為系爭路段道路之管理機關,其雖已發函○○公司○○營業處要求遷移電線桿,但被告機關仍應善盡道路養護之責,隨時察看系爭道路是否處於安全通行之狀態。系爭事故發生時,被告機關未能督促承包商依規定設置安全措施,足以影響行車安全,自有管理之欠缺。</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>葬費用 20 萬元)。(二)原告乙請求給付 214 萬 9403 元 (含扶養 114 萬 9403 元、慰撫金 100 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項及第 5 條、民法 185 條。</p>	<p>四、非在工程進行之中施工道路，依道路交通安全規則第 143 條規定，其無設置警告標誌之義務。</p>	<p>二、依卷內事證，堪認陳○○確係撞擊電線桿而死，足認其死亡與撞擊電線桿有因果關係。</p> <p>三、丙工程公司於夜間未設置警告標誌，且被告機關未盡監督之責，任施工單位於施工區域漫不設防，以致肇事，被告機關與丙工程公司應負共同侵權行為賠償責任。</p> <p>四、陳○○駕駛機車超速，且未注意車前狀況，與有過失。甲、乙雖非直接被害人，然其請求賠償之權利係基於侵權行為之規定，依衡平原則，亦有過失相抵之適用，原告與被告機關之過失責任比例分別為 5.5：4.5。</p> <p>五、原告甲得請求給付 209 萬 3,840 元 (含殯葬費 20 萬、慰撫金 100 萬 (考量其年老喪子及經濟情況))；原告乙得請求給付慰撫金 100 萬 (考量其年老喪子及經濟情</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>況))。惟陳○○與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求 54 萬元，乙得請求 45 萬元。</p> <p>五、民法第 1117 條第 1 項規定，受扶養權利者，以不能維持生活而無謀生能力者為限。而同條第 2 項規定，前項無謀生能力之限制，於直系血親尊親屬不適用之，並非規定前項不能維持生活之限制，於直系血親尊親屬不適用之。是直系血親尊親屬，如能以自己財產維持生活者，自無受扶養之權利。</p>
41	<p>最高法院 92 年度台上字第 2201 號 (台灣高等法院 89 年度重上國更(一)字第 2 號)</p> <p>原告共訴請給付 679 萬 3,018 元，經判決全部駁回。(案件是否全部確定不明)</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲、乙、丙、丁、戊之被繼承人陳○○，駕駛機車行經被告機關管理維護之系爭道路，因系爭路段之水孔蓋高過路面，陳○○行經該水孔蓋後失控，與對向來車相撞致死。</p> <p>二、請求金額：(一)原告戊請求給付 109 萬</p>	<p>一、系爭事故係陳○○與訴外人鄭○○雙方過失所致，非因被告機關對系爭路段之管理有欠缺。</p> <p>二、系爭路段係由交通部○○電信管理局○○電信局申請施工，被告機關無從為系爭路段之養護，故被告機關非屬賠償義務機關。</p>	<p>一、更一審法院判決認定：人孔蓋縱申請單位之電信總局已施工完畢必完成假修復路面，惟未通知被告機關會勘認可前，施工路段之養護及交通安全，仍應由○○總局辦理。施工期間，係由電信管理局○○電信局占有管理中，被告機關實不可能就系爭道路為平日之管理維</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>3,167 元、(二) 原告乙請求給付 80 萬 6,498 元、(三) 原告丙請求給付 124 萬 6,684 元、(四) 原告丁請求給付 139 萬 1,888 元、原告甲請求給付 225 萬 4781 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 2 條第 2 項後段、第 3 條第 1 項、第 5 條、民法 192 條、第 194 條。</p>		<p>護。被告機關在接管系爭道路前，並無執行補實路面之職務，縱被告機關未勤於查核施工期間是否經過，督促施工單位回報並定期會勘，亦難謂公務員怠於職務，故原告請求無理由。</p> <p>二、最高法院認定：被告機關與電信局之「申請挖掘道路注意事項」，僅為電信局與被告機關間之內部權責劃分。原判決既認被告機關為市區道路管理機關，卻未說明在法律上何以電信局申請於該路段施工，被告機關即無須對於人民負管理維護或監督之責，僅以施工期間由施工單位占有管理，而為原告不利之判決，應屬判決理由不備，故廢棄原判決，發回台灣高等法院。</p>
42	<p>最高法院 90 年度台上字第 1046 號 (台灣高等法院台南分院 89 年度上國更 (二) 字</p>	<p>一、請求之原因事實：原告乘坐顏○○之機車，於晚上 10 點 5 分行經被告機關管理維護之系爭道路，因系爭路段之水孔蓋</p>	<p>一、系爭車禍肇事期間，該人孔涵洞並未施工，該人孔蓋係因重型車輛輾過而推移位置，被告機關對系爭路</p>	<p>一、系爭事故現場中被告機關設置之人孔涵洞，於肇事時系爭人孔蓋未覆蓋於該涵洞上，且未放置任何警示標</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>第 4 號)</p> <p>原告訴請給付 680 萬 2,440 元，經判准 159 萬 1374 元，勝訴率為 20%。(案件是否全部確定不明)</p>	<p>施工且堆置砂石，卻未設置任何防範措施或警示標誌，致顏○○因夜間視線不良，於超速行車下，閃避不及而滑倒，原告受有重傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 585 萬 2978 元（含醫療費 41 萬 5104 元、喪失勞動能力 423 萬 7874 元、慰撫金 120 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項及第 5 條、民法 191 條、第 193 條。</p>	<p>段之管理無欠缺。</p> <p>二、系爭事故與人孔蓋之管理欠缺無因果關係，系爭事故係因顏○○超速飆車所致。</p> <p>三、原告由顏○○搭載，任其超速飆車而未加阻止，與有過失。</p>	<p>誌，人車行經該路段，有發生摔倒或掉落危險之可能，影響夜間行車安全，其管理有欠缺。</p> <p>二、依台灣省車輛行車事故鑑定委員會鑑定結果，顏○○超速行駛為肇事主因，被告機關未於人孔涵洞設置警示標誌，影響夜間行車安全，為肇事次因。故人孔涵洞設置及保管之欠缺與系爭事故有相當因果關係。</p> <p>三、原告乘坐顏○○之重機車，顏○○為原告之使用人，依民法第 217 條第 3 項準用第 1 項規定，顏○○超速行駛肇事即視同為賠償權利人（即原告）亦與有過失。原告與被告機關之過失責任比例為 2：1。</p> <p>四、原告得請求給付 477 萬 4123 元（含醫療費 41 萬 5104 元、減少勞動能力損失 335 萬 9019 元（以喪失工作能力為六分之五計算）、慰撫金</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				100萬(考量其正值年少且全身癱瘓)。惟原告與有過失，適用過失相抵法則後，原告得請求給付159萬1374元。
43	<p>最高法院97年度台上字第1496號(台灣高等法院95年度重上國字第25號、台灣高等法院97年度重上國更(一)字第3號)</p> <p>原告共訴請給付546萬5,010元，經判准共133萬2,506元，勝訴率約為24%。(案件是否全部確定不明)</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲與乙之被繼承人梁○○，騎機車行經被告機關管理維護之系爭道路，因系爭道路之機車專用道左側不當開設缺口，致不明轎車駛入，使行駛在梁○○前之機車緊急煞車，梁○○因閃避不及，碰撞路旁之測速警告標牌而死亡。</p> <p>二、請求金額： 原告甲請求給付256萬2,233元(含殯葬費8萬元、扶養費148萬2,233元、慰撫金100萬元)。 原告乙請求給付290萬2,777元(含扶養費190萬2,777元、慰撫金100萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項及第5條、民法192條、第194條。</p>	<p>系爭路段管理並無不當或欠缺，系爭事故之發生係因小客車違規自內側切入機車專用道，致梁○○閃避不及追撞前方機車肇事，與其設置或管理標誌有無缺失無關。</p>	<p>一、被告機關因於離道路邊緣線30公分之位置設有「前有測速照相，請依速限行駛」之標牌，違反設置規則第18條應相距50公分至2公尺之規定，致使梁○○與前方機車碰撞而滑行倒地後，撞擊該凸出標牌致死，足見被告機關設置標牌違反規定，其管理有所欠缺。</p> <p>二、梁○○未依規定速限行駛，於系爭車禍之發生，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為1:1。又被告機關與交通大隊內部責任分擔各1/2，原告起訴後始追加交通大隊為被告，已逾二年時效，故交通大隊得拒絕給付。</p> <p>三、交通大隊抗辯原告請求權罹於2年時效而</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>消滅為有理由。因被告機關及交通大隊內部責任分擔各 1/2，故原告得向被告機關請求其餘 1/2 賠償金額。</p> <p>四、原告甲得請求給付 256 萬 2,233 元（含殯葬費 8 萬元、扶養費 6148 萬 2,233 元、慰撫金 100 萬元（考量其突遭喪子）），原告乙得請求給付 290 萬 2,777 元（含扶養費 190 萬 2,777 元、慰撫金 100 萬元（考量其突遭喪子））。惟梁○○與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求 128 萬 1,117 元，乙得請求 145 萬 1,389 元。</p> <p>五、保險人依強制汽車責任保險法規定給付之保險金，視為加害人或被保險人損害賠償金額之一部分，加害人或被保險人受賠償請求時，得扣減之，修正前強制汽車責任保險法第 30 條（修正後第 32 條）定有明文，原告甲、乙為被害人父母，應依修正後</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>強制汽車責任保險法第11條第2項規定，平均分配140萬元保險給付，經扣減後（每人各減70萬元），甲得請求58萬1,117元，乙得請求75萬1,389元。</p>
44	<p>最高法院96年度台上1082號（台灣高等法院台南分院93年度上國字第8號、最高法院95年度台上字第1717號、台灣高等法院台南分院95年度上國更（一）字第3號）</p> <p>原告共訴請給付632萬3,607元，經判准共248萬5,929元，勝訴率約為39%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲與乙之被繼承人宋○○與盧○○，因全家至被告機關管理維護之系爭貝殼化石保護區遊玩，因該保護區之上游洪水暴發，該區未設安全措施或警告標示，致宋○○及盧○○走避不及而遭水襲擊致死。</p> <p>二、請求金額：（一）原告甲請求給付284萬4,462元（含扶養費184萬4,462元、慰撫金100萬元）。（二）原告乙請求給付347萬9,145元（含殯葬費50萬8,910元、扶養費97萬0,235元、慰撫金200萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項及第5條、民法192條、第194條。</p>	<p>系爭事故之發生時，相關機關已於河床周圍設置防溺警告標示，原告未理會該標示，擅自闖入而導致系爭事故發生，與有過失。</p>	<p>一、系爭貝殼化石保護區之下坡階梯末端原為高架觀景步道，設有欄杆圍阻，但90年間桃芝颱風過境，沖毀高架步道，導致殘留階梯可直接到達石鰻坑溪河床，被告機關並未檢修損害護欄，其管理確有欠缺。</p> <p>二、系爭事故係因原告及宋○○、盧○○無視防溺警告標示，進入系爭河床而發生，對於損害之發生，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為1:1。</p> <p>三、原告乙得請求給付301萬3122元（含殯葬費50萬8910元、扶養費50萬4212元（依每年消費金額14萬0957元進行霍夫曼式計</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				算)、慰撫金 200 萬元(考量其中年喪偶且喪子));原告甲得請求給付 195 萬 8736 元(含扶養費 95 萬 8736 元、慰撫金 100 萬元(考量其猶在襁褓,失所依靠))。惟宋○○及盧○○與有過失,適用過失相抵法則後,原告甲得請求 97 萬 9368 元,原告乙得請求 150 萬 6561 元。
45	<p>最高法院 98 年度台上字第 1608 號(台灣高等法院高雄分院 96 年度重上國字第 2 號)</p> <p>原告訴請給付 680 萬 2,440 元,經判准 195 萬 3,330 元確定,勝訴率約為 29%。</p>	<p>一、請求原因事實：原告之被繼承人子○○，行經被告機關管理養護之系爭道路時，因遭大水衝擊倒地，而從系爭道路水泥護欄欠缺之處，被衝入農田中溺水死亡。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 680 萬 2,440 元(含殯葬費 29 萬 5,737 元、扶養費 350 萬 6,703 元、慰撫金 300 萬元)</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 2 條第 2 項、第 3 條第 1 項及第 5 條、民法第 184 條、第 192 條、第 194 條。</p>	<p>一、系爭道路之養護機關為○○縣政府。</p> <p>二、系爭道路之水泥護欄因遭他人移除，非被告機關之設置及管理有欠缺。</p> <p>三、被告機關因系爭道路積水，已於該道路之一側拉起封鎖線，子○○仍強行通過，與有過失。</p>	<p>一、按國賠法第 9 條第 2 項所稱之「管理機關」，係指法律所定之管理機關或依法律代為管理之機關。○○縣政府既與被告機關訂有委託管理契約，依○○縣道路管理自治條例第 2、4 條規定，被告機關即為系爭道路之管理機關。</p> <p>二、被告機關於系爭事故前已知系爭道路之水泥護欄遭移除，卻未及時採行防止危險發生之具體措施，致子○○溺水死亡，難謂其管理無欠缺。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>三、子○○於路面積水下仍強行通過，難謂無過失。子○○與被告機關之過失比例應為4:6。</p> <p>四、原告得請求給付325萬5,550元（含殯葬費29萬5,737元、扶養費145萬9,813元（以子○○之年薪為計算基礎）、慰撫金150萬元（考量其未讀書且無工作））。惟子○○與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求195萬3,330元。</p>
46	<p>最高法院99年度台上字第1937號（台灣高等法院98年度上國字第26號）</p> <p>原告訴請給付245萬5,617元，經判准173萬2,687元確定，勝訴率約為71%。</p>	<p>一、請求原因事實：原告於夜間22時20分許，騎車行經被告機關管理養護之系爭道路時，因系爭道路有大坑洞，且逢雨積水又無路燈照明，致原告於該坑洞處摔傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付245萬5,617元（含醫療費18萬1,272元、看護費12萬4,000元、減少勞動能力114萬5,645元、機車修理費4,700</p>	<p>一、原告出院後僅需半日看護，其請求之看護費過高，另其請求之減少勞動能力及慰撫金亦過高。</p> <p>二、原告騎乘之機車有照明設備，其未能注意車前狀況，亦有過失。</p>	<p>一、系爭道路有坑洞且無照明設備，適逢大雨致該坑洞遭雨水填滿，依一般經驗法則，實難期待原告能注意車前狀況，原告並無過失。</p> <p>二、原告得請求給付173萬2,687元（含醫療費18萬1,272元、看護費7萬9,000元（全日看護2,000元，共12日，半日看護1,100元，共55日）、減少勞動能力96</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		元、慰撫金 100 萬元) 三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 184 條、第 191 條、第 193 條。		萬 7,715 元、機車修理費 4,700 元、慰撫金 50 萬元（考量其原告復健後仍有行動障礙，且高職畢業）。
47	最高法院 99 年度台上字第 2329 號（台灣高等法院台南分院 98 年度上國字第 7 號） 原告共訴請給付 519 萬 9,667 元，經判准共 236 萬 597 元確定，勝訴率約為 45%。	一、請求原因事實：原告甲乙之被繼承人池○○，於晚上 8 時 20 分許行經被告機關管理養護之系爭道路時，因系爭道路縮減，致其衝撞車道外側樹木而死亡。 二、請求金額：（一）原告養父甲請求給付 265 萬 7,910 元（含殯葬費 29 萬 1,350 元、扶養費 136 萬 6,560 元、慰撫金 100 萬元）；（二）原告養母乙請求給付 251 萬 1,757 元及（含扶養費 151 萬 1,757 元、慰撫金 100 萬元）。（三）機車所有權人丙請求給付機車毀損損害 3 萬元。 三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 184 條、第 192 條、第 194 條。	一、系爭道路之路面並無縮減，故無設置警告標誌、護欄等交通安全設施之必要。 二、系爭事故係因池○○未依「道路交通安全規則」行駛，非被告機關設置有欠缺或過失，且系爭事故之發生與公共設施設置或管理間並無相當因果關係。縱認有因果關係，因池○○行駛於路肩車道外，致事故發生，亦有過失。	一、系爭道路經過交叉路口處，原機車優先道即往內側縮，路面驟轉為路肩，對一般駕駛人而言，夜間駕駛機車行經系爭道路時，實難期其注意前方有機車道內縮情形，且該處並未設置任何警告標誌、護欄，被告機關就系爭道路之管理與設置有欠缺。 二、池○○因被告機關之管理與設置有欠缺，致夜間駕駛於該道路時，反應不及而衝撞路樹死亡，被告機關之管理欠缺與池○○之死亡間有因果關係。 三、被告機關於系爭路之管理雖有欠缺，惟池○○駕駛機車，應注意車前狀況而未注意，亦有過失。池○○與被告

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>機關之過失比例為 4:6。</p> <p>四、(一) 原告養父甲得請求給付 205 萬 8,270 元 (含殯葬費 29 萬 1,350 元、扶養費 86 萬 6,920 元、慰撫金 90 萬元 (考量其有 4 萬月薪但無不動產)); (二) 原告養母乙得請求給付 186 萬 3,684 元 (含扶養費 96 萬 3,684 元、慰撫金 90 萬元 (考量其無業但有不動產)); (三) 機車所有權人丙得請求損害賠償額 1 萬 2,375 元 (事故發生時機車殘值)。惟池 OO 與有過失，適用過失相抵法則後，原告養父甲得請求 123 萬 4,962 元，原告養母乙得請求 111 萬 8,210 元。</p>
48	<p>最高法院 93 年度台上字第 2420 號 (台灣高等法院花蓮分院 93 年度重上國更 (二) 字第 1 號、最高法院 93 年度台上字第 881 號、台灣高等法院花蓮</p>	<p>一、請求原因事實：原告騎車行經被告機關管理養護之系爭道路時，因系爭道路之路基下陷，致其翻落山谷而受重傷，成為重度肢障。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 2,360 萬 5,418 元 (含</p>	<p>一、系爭道路之養護機關為花蓮縣政府，被告機關非系爭道路之管理機關。</p> <p>二、系爭事故發生前連日大雨，致道路地質不穩而發生路基下陷，故系爭道路之地基下陷</p>	<p>一、系爭道路位於被告機關 (○○縣○○鄉公所) 之行政管轄區內，且公路法第 6 條、第 6 條第 3 項雖規定縣市政府為主管機關，但並不排除被告機關實際管理系爭道路之能力，另被告機關有自承在系爭道</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
分院 91 年度重上國更(一)字第 2 號、最高法院 91 年度台上字第 857 號、台灣高等法院花蓮分院 88 年度重上國字第 4 號) 原告訴請 2,360 萬 5,418 元，經判准 748 萬 3,661 元確定，勝訴率約為 32%。	醫療費 48 萬 507 元、特殊醫療器材 4 萬 8,000 元、看護費 927 萬 4,256 元、減少勞動能力 1,222 萬 0,967 元、慰撫金 158 萬 1,688 元) 三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 184 條、第 191 條、第 193 條。	應屬不可抗力之天災，並非被告機關設置或管理有欠缺。 三、被告機關已在系爭道路路口設置「注意落石」、「懸崖危險」之牌示，甲係當地居民，知多日下雨將造成系爭路段顯有坍塌之可能，卻仍行經系爭路段，與有過失。	路裝路燈並申請補助改善維修系爭道路之工程費，自應以被告機關為本件事故之賠償義務機關。 二、系爭路段坍塌，被告機關未設立任何警告標誌，且系爭事故發生日降雨量並不大，難認屬於天災，被告機關自須就設置、管理欠缺負責。 三、甲長久居住於當地，明知多日下雨將造成系爭道路為危險路段，卻仍於雨後貿然進入，甲與有重大過失，應負擔 50% 之責任。 四、甲得請求給付醫療費 48 萬 507 元、看護費 927 萬 4256 元、特殊器材費 4 萬 8000 元、減少勞動能力減損 397 萬 5,998 元、精神慰撫金 150 萬元(考量傷害程度與雙方財力)等共 1,496 萬 7,321 元。惟甲與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求 748 萬

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>3,661 元。</p> <p>五、保險制度，旨在保護被保險人，非為減輕損害事故加害人之責任。保險給付請求權之發生，係以定有支付保險費之保險契約為基礎，與公有公共設施因設置或管理有欠缺所生之國家賠償請求權，並非出於同一原因。後者之損害賠償請求權，殊不因受領前者之保險給付而喪失。</p>
49	<p>最高法院 91 年度台上字第 858 號（台灣高等法院花蓮分院 88 年度重上國字第 4 號）</p> <p>原告訴請給付 2,360 萬 5,418 元，經判全部駁回確定。</p>	<p>一、請求原因事實：原告騎車行經被告機關管理養護之道路時，因道路之路基下陷，致其翻落山谷而受重傷，成為重度肢障。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 2,360 萬 5,418 元（含醫療費 48 萬 507 元、特殊醫療器材 4 萬 8,000 元、看護費 927 萬 4,256 元、減少勞動能力 1,222 萬 0,967 元、慰撫金 158 萬 1,688 元）</p>	<p>系爭道路之養護機關應為○○縣○○鄉公所（最高法院 91 年度台上字第 857 號之被告機關）。</p>	<p>系爭道路位於○○縣○○鄉公所行政轄區，且○○縣○○鄉公所受有○○○管理處補助其維修整建系爭道路，足認○○縣○○鄉公所為該系爭道路之管理機關，被告機關行政院○○會○○局○○林區管理處及行政院○○委員會○○農場非本案之賠償義務機關。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		三、請求權基礎：國賠法第3條第1項、民法第184條、第191條、第193條。		
50	<p>最高法院91年度台上字第359號（台灣高等法院高雄分院90年度上更(二)字第3號、最高法院89年度台上字第2690號、臺灣高等法院高雄分院88年度上更(一)字第2號判決）</p> <p>原告共訴請給付308萬9,613元，經判准共262萬3,102元確定，勝訴率約為85%。</p>	<p>一、請求原因事實：原告等五人之被繼承人鄭○○，於夜間10點20分許騎乘機車行經被告機關管理養護之系爭道路時，因系爭道路縮減，且無設置警告標誌、護欄、路旁標線及裝設路燈，致其衝撞車道外側橫置之半截電線桿後，頭部撞擊路面而死亡。</p> <p>二、請求金額：原告等五人請求給付殯葬費、扶養費、精神慰藉金、醫藥費及機車損害修理費，請求金額分別為：原告戊請求給付63萬5,055元、丁請求給付78萬6,417元、甲請求給付44萬4,300元、乙請求給付67萬5,622元、丙請求給付54萬8,219元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項、民法第184條、第192條、第194條。</p>	<p>系爭道路為鄭○○騎乘機車時常經過之地，應不致有意外事故發生，鄭○○之死，是否因超速行駛或酒醉騎駛，尚屬不明，原告並未證明鄭○○死亡與系爭道路之因果關係。</p>	<p>一、更(一)審判決（臺灣高等法院高雄分院88年度上更(一)字第2號判決）認定：系爭路段之設置既由寬變窄，自屬險要路段，卻未設置警告標誌或劃設路旁邊線，亦無裝設路燈使人於夜間知悉路況，被告機關對系爭道路之設置管理，顯有欠缺，進而導致鄭○○騎車衝落窄路段之路邊斜坡，頭部受撞而死亡。</p> <p>二、最高法院89年度台上字第2690號判決廢棄更(一)審判決而認定：因原告主張鄭○○非衝撞橫置電線桿，係直線衝入路邊斜坡，第二審法院並未說明鄭○○衝入斜坡後，其頭部如何受撞擊致死亡，以查明肇事經過，故廢棄原判決，發回台灣高等法院高雄分院。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>三、更（二）審判決（臺灣高等法院高雄分院 90 年度上更（二）字第 3 號判決）認定：系爭路段係屬由寬變窄之險要路段，被告機關未於該系爭道路設置警告標誌、路旁邊線及路燈，致鄭○○擦撞路旁半截電線桿後，衝落路邊斜坡而頭部撞地死亡，被害人死亡與被告機關之管理欠缺，有因果關係。惟鄭○○未注意車前狀況，亦有過失。</p> <p>四、最高法院 91 年度台上字第 359 號判決認定：第二審法院判決，經核於法並無違誤。</p> <p>五、鄭○○駕駛機車，應注意車前狀況而未注意，亦有過失，原告雖非直接被害人，依衡平法則，與有過失相抵之適用，原告與被告機關之過失比例為 2:8。</p> <p>四、原告等五人請求給付殯葬費、扶養費、精神慰藉金、醫藥費及機</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				車損害修理費，原告戊得請求給付 49 萬 4,022 元、原告丁得請求給付 55 萬 4,567 元、原告甲得請求給付 43 萬 5,440 元、原告乙得請求給付 62 萬 0,498 元及原告丙得請求給付 51 萬 8,575 元。
51	<p>最高法院 96 年度台上字第 533 號（台灣高等法院 94 年度重上更（一）字第 48 號、最高法院 94 年台上字 616 號、臺灣高等法院 91 年度重上字第 462 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付 693 萬 2,510 元，經判准共 218 萬 9,812 元確定，勝訴率約為 32%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告之被繼承人彭○○，騎乘機車行經被告機關施工之系爭道路，系爭道路工程之承包商於施工時，縮減慢車道，且未連續設置紐澤西護欄，護欄斜面亦無反光片，路面散布砂石，亦無標示警示燈，致彭○○撞擊護欄後，遭同側來車撞擊死亡。</p> <p>二、請求金額：（一）原告甲請求給付 357 萬 6,118 元（含醫療費 4 萬 9,829 元、殯葬費 24 萬 3,828 元、扶養費 28 萬 2,461 元、慰撫金 300 萬）；（二）原告乙請求給付 335 萬 6,392 元（含扶養費 35 萬 6,392 元、慰撫</p>	<p>一、系爭事故地點屬縣道，管理機關為○○縣政府，被告機關僅為事實上管理機關，非國賠法第 3 條第 1 項之賠償義務機關。</p> <p>二、承包商依法擺設施工警示標誌及紐澤西護欄於路肩，且其使用預拌混凝土，不可能在路面留有砂石，被告機關對系爭道路管理及對承包商施工之監督並無缺失。</p> <p>三、系爭事故地點係發生在慢車道，與承包商之施工無因果關係。</p>	<p>一、國賠法第 3 條第 1 項所稱之「管理機關」，應包括法律所定之管理機關或依法律代為管理之機關，○○縣政府已將系爭道路之養護及管理委託被告機關，被告機關即為具賠償義務之代管機關。</p> <p>二、系爭道路因承包商承攬該路段拓寬工程時，擺設紐澤西水泥護欄位置不當，致慢車道路面縮減，而系爭道路所遺留之砂石，且鑑定報告顯示彭○○係因騎車擦撞護欄後倒地，遭來車撞擊死亡，故彭○○之死與被告機關缺失有因果關係。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>金 300 萬)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>		<p>三、彭○○騎車未注意車前狀況，有過失，原告雖非直接被害人，依衡平法則，亦有過失相抵之適用，原告與被告機關之過失比例為 1:2。</p> <p>四、原告甲得請求給付 178 萬 4,717 元（含醫療費 4 萬 9,829 元、殯葬費 23 萬 4,888 元、扶養費不准（考量其具維持生活之能力）、慰撫金 150 萬（考量其喪女及其經濟能力））；（二）原告乙得請求給付 150 萬元（慰撫金 150 萬（考量其喪女及其經濟能力））。惟彭 OO 與有過失，適用過失相抵法則後，原告甲得請求給付 118 萬 9,812 元，原告乙得請求給付 100 萬元。</p>
52	<p>最高法院 95 年度台上字第 2435 號（台灣高等法院 93 年度上國字第 6 號、台灣高等法院 95 年度上國更（一）字第 7 號）</p>	<p>一、請求之原因事實：原告於納莉颱風來襲時，騎乘機車行經被告機關養護管理之系爭道路，該道路突然塌陷，致其跌落溪床而受重傷。</p>	<p>系爭道路係私設道路，非屬鄉道，被告機關非設置管理機關。</p>	<p>一、國家所設置管理之公共設施，如為供公共目的使用，國家所有者固屬之，但並不以國家所有者為限，即若非國家所有，但事實上處於由國家或地方自治團體</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>原告訴請給付 216 萬 7,632 元，經判准 60 萬 6,751 元確定，勝訴率約為 28%。</p> <p>(案件是否全部確定不明)</p>	<p>二、請求金額：原告請求給付 216 萬 6,732 元(含機車毀損 8000 元、醫療費 15 萬 1,632 元、喪失三年勞動能力 100 萬 8,000 元、慰撫金 100 萬)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 184、第 193 條、第 195 條。</p>		<p>之管理狀態，亦應屬之。故私有土地因借公眾通行而發生公用地役關係時，國家因該公用地役關係而取得該私有土地之管理權，此亦屬所謂公有公共設施，如設置或管理有欠缺，即有國家賠償法之適用。</p> <p>二、系爭道路係○○山莊之聯外道路，並為供公眾通行之道路，依行政院 46 年判字第 39 號判例之意旨，該系爭道路已有公用地役權存在，故系爭道路雖非被告機關所有，但其仍有養護之責。</p> <p>三、被告機關養護管理之欠缺，致道路塌陷，使原告受有重傷，自應負賠償之責。</p> <p>四、原告得請求給付 121 萬 3,502 元(醫療費 9 萬 1,632 元、喪失三年勞動能力 82 萬 1,870 元(每月月薪 2 萬 3,000 元)、慰撫金 30 萬(考量其年已老邁並任職警衛))，</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				惟與有過失 50%（未聽從現場指揮而跌落溪床），適用過失相抵法則後，得請求 60 萬 6,751 元。
53	<p>最高法院 95 年度台上字第 1723 號（台灣高等法院 93 年度重上國字第 5 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局與另四個機關</p> <p>原告共訴請給付 3620 萬 8,149 元，經判決全部駁回。（案件是否全部確定不明）</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲駕駛自用小貨車附載原告乙，行經被告機關養護管理之系爭道路，因該路面有傾倒之系爭樹木，甲為閃避系爭樹木，駛向對向車道，並與來車相撞，致甲、乙重傷癱瘓。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 1,774 萬 1,072 元（含醫療費 120 萬元、看護費 36 萬、勞動能力損失 1,465 萬 3,992 元、慰撫金 100 萬元、小貨車修理費 53 萬 7,080 元），原告乙請求給付 1,846 萬 7,122 元（醫療費 120 萬元、看護費 36 萬、勞動能力損失 1,590 萬 7,122 元、慰撫金 100 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 185 條、第 193 條、第 195 條。</p>	<p>系爭樹木非生長於系爭道路上，被告機關皆非該系爭樹木之管理機關。</p>	<p>一、第二審法院判決認定：</p> <p>（一）系爭樹木生長之土地為中華民國所有，管理機關即為被告機關之○○局。另依公路法第 6 條第 2 項之規定，系爭道路屬於省道，其管理機關為被告機關之交通部公路總局。故○○局及交通部公路總局為系爭事故之賠償義務機關。</p> <p>（二）依事故地點與系爭樹木傾倒地點之距離，推估甲之行車時速達 80 公里以上，系爭道路限速 60 公里以下，甲超速且未注意車前狀況，致系爭事故發生，與被告機關之管理欠缺無相當因果關係。</p> <p>二、最高法院判決認定：</p> <p>（一）第二審法院查明甲之剎車痕是否存在與</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>長度若干，而以「事故地點與系爭樹木傾倒地點」之距離推估甲之行車時速，已有可議。</p> <p>(二)系爭樹木位於甲行駛之車道，甲為閃避系爭樹木始駛入對向車道，系爭事故發生是否與系爭樹木無相關因果關係，亦有研求之必要。</p>
54	<p>最高法院 96 年度台上字第 434 號 (台灣高等法院台中分院 94 年度重上國更(一)字第 3 號、最高法院 94 年度台上字第 1227 號、台灣高等法院台中分院 92 年度重上國字第 2 號)</p> <p>本件原告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 775 萬 6,239 元，經全部判准確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：被害人林○○騎車行經原告機關養護管理之系爭道路，正值被告承攬該道路之改善與拓寬工程期間，因被告管理分向島有欠缺，致林○○撞擊中央分向島而受重傷，使原告機關負國賠責任，故轉向被告求償。</p> <p>二、請求金額：原告機關請求償還國賠金額 775 萬 6,239 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、兩造之工程契約第 13 條。</p>	<p>一、被告於 82 年 4 月 15 日開工後，已於 83 年 10 月 16 日前已完成全部工程(不包括變更設計部分)，並估驗完畢，原告機關於 83 年 11 月 29 日辦理變更設計，要求被告於 84 年 11 月 6 日復工，故林○○於 84 年 5 月 2 日發生事故時，被告係處於停工之狀態。</p> <p>二、系爭道路工程因故展延工期，應認原告機關受領遲延，依民法第 237 條規定，被告僅就故意或重大過失負責。</p>	<p>一、原告機關遭林○○訴請國家賠償，並已給付 775 萬 6,239 元本息，兩造無爭執。</p> <p>二、依兩造工程合約第 13 條規定，一般損害概由被告負擔，且第 21 條規定，系爭工程因被告設置缺失施工不良、管理不善而導致國家賠償責任時，原告機關對被告有全部求償權。</p> <p>三、系爭事故地點之工程雖已估驗完畢，但估驗僅在勘估施作程度，並作為被告請領工程款之依據，系爭工程既尚待繼續施作，於施工完畢驗收並交付原告機關</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>業管前，被告仍有維持估驗完畢之安全措施之義務，不因該部分工程已估驗或辦理變更設計，即可免管理維護之責任，且系爭道路工程並非全部工程已完工，縱工地現場處於停工之狀態，不能遽指原告機關受領遲延。</p> <p>三、最高法院 96 年度台上字第 434 號判決認定，國家賠償法第 3 條第 1 項之「公有公共設施」，係指「已設置完成並開始供公眾使用之設施而言，施工中之建築物或工作物，固非此之『公有公共設施』。然施工中不能認為公共設施者，應係指新建工程尚未完工開放供一般民眾使用，或舊有之公共設施因修繕或擴建暫時封閉不供公眾使用之情形而言。如舊有公共設施並未封閉，一面修繕或擴建，一面仍供使用者，則仍有國家賠償法之適用。系爭道路早經設置供公眾使用，既未</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				因本件改善及拓寬工程而封閉，其工程縱未完工，依上說明，仍屬『公有公共設施』，而有國家賠償法之適用」
55	<p>最高法院 90 年度台上字第 658 號 （因無法找尋到台灣高等法院台中分院 87 年度重上國字第 1 號判決，故部分資訊短缺）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局第二區處</p>	<p>一、請求之原因事實： 原告甲騎乘機車行經台中縣清水鎮○○路與○○街交岔口，撞及被告機關施工中之中央分向島，致成重度殘障。</p> <p>二、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>		<p>一、系爭道路並未封閉，仍供公眾通行使用，雖在該分向島上設有二聯式反光導標三支，惟其中一支倒落傾斜於紅綠燈桿後方，一支之反光板全部脫落，一支之反光板已脫落一個而僅剩一個，其在○○電信股份有限公司○○營運處新建大樓工程施工圍籬旁所設「道路施工」拒馬上之警告燈號於夜間並未運作，其在分向島前端所漆黃黑相間之斜紋線縱係使用反光油漆，惟該處光源不足，如僅藉駕駛車輛之燈光，尚有未足，是被告機關在前開肇事地點設置之警告設施有設置不足及管理不善情形。</p> <p>二、甲於夜間騎乘機車行經施工地段及無號誌</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>之交岔路口，未靠柏油路面右側謹慎行駛，違反道路交通安全規則第94條第3項及第99條第1項第1款規定，疏未注意，致撞及系爭分向島，倘甲當時施以相當之注意，即可避免本件車禍，是甲之過失程度較重，應負60%之過失責任。</p> <p>三、原告得請求給付1,618萬6,310元（含減少勞動力、增加生活需要（看護費用）及醫療費用之損害及精神慰撫金），惟甲與有過失，適用過失相抵法則後，原告得請求647萬4524元。</p>
56	<p>最高法院95年度台上字第244號（台灣高等法院花蓮分院92年度重上國字第3號）</p> <p>本件被告機關包括交通部公路總局○○處</p>	<p>一、請求之原因事實：被告機關所養護管理之系爭便道，因其委由○○公司所設計之涵管過小，致奧托颱風來襲時，使溪水受阻而溢流至原告所有之九孔池，致九孔因淡水混入大量死亡。</p> <p>二、請求金額：原告請求</p>	<p>一、系爭事故係因不可抗力之天災所致，原告損害與系爭便道之涵管設計無因果關係。</p> <p>二、系爭工程未完成驗收前，被告機關無管理維護之責。</p>	<p>一、依行政院○○會○○試驗所之函覆，海堤涵洞並未阻塞，故溪水溢流係因系爭便道之涵管設計過小所致，非因不可抗力之天災所致，系爭事故與系爭涵管有相當因果關係。</p> <p>二、系爭便道是供公眾</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	原告訴請給付 2,100 萬元，經判准 357 萬 5,118 元確定，勝訴率約為 17%。	給付 2,100 萬元（九孔死亡損失）。 三、請求權基礎：國賠法第 3 條、民法第 184 條第 2 項、第 185 條、第 189 條。		通行，已成為公有公共措施，足認被告機關為系爭便道之管理使用機關，其就管理欠缺亦負國賠責任。 三、系爭便道之涵洞係因○○公司設計之過失，於颱風來襲時，致溪水受阻而溢流至原告九孔池，此非不可抗力之天災所致，故○○公司應負侵權行為之賠償責任。 四、被告機關與○○公司對原告成立不真正連帶債務關係。 五、原告得請求給付 357 萬 5,118 元（依每公頃平均收益 593 萬 5,667 元*原告所有之 0.60231 公頃）。
57	最高法院 96 年度台上字第 1879 號（台灣高等法院 95 年度上國字第 14 號） 原告訴請給付	一、請求之原因事實：原告騎乘機車，行經被告機關養護管理之系爭道路，因系爭道路施作護欄工程，並挖掘護欄柱洞，卻未設立警告標示及防護柵欄，再加上雨天視線	一、原告未依規定行駛於車道內，其摔傷非因被告機關設置管理系爭道路有欠缺所致。 二、原告疏於注意車前狀況而致受傷，與有過	一、第二審法院判決認定： （一）被告機關為系爭道路之管理機關，且未於護欄柱洞設立警告標示及防護柵欄。 （二）原告未依道路交

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	511 萬 0,017 元，經判准 327 萬 8541 元，勝訴率約為 64%。(案件是否全部確定不明)	<p>不良且路燈故障，致原告摔入洞中受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 511 萬 0,017 元（含醫療費 4 萬 9,150 元、工作損失 356 萬 0,867 元、慰撫金 150 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>	失。	<p>通安全規則第 94 條第 3 項注意車前狀況，與有過失，原告與被告機關之過失責任比例為 2:8。</p> <p>（三）原告得請求給付 327 萬 8,541 元（含醫療費 4 萬 5,757 元、工作損失 80 萬 7,535 元、減少勞動能力損失 212 萬 5,249 元、慰撫金 30 萬元（考量其工專肄業且從事大客車駕駛））。惟原告與有過失，適用過失相抵法則後，原告得請求給付 262 萬 2,833 元。</p> <p>二、最高法院判決認定：</p> <p>（一）原審未就過失責任比例之認定說明其心證。</p> <p>（二）原審法院未調查審認原告受傷是否與被告機關管理欠缺有因果關係。</p> <p>（三）原審對於原告主張其腳受傷，無法駕駛手排車大客車之攻擊防禦方法，並未說明其取捨之意見。</p>
58	最高法院 96 年度	一、請求之原因事實：原	一、原告原先主張係遭	一、因公有公共設施管

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>台上字第 2374 號 (台灣高等法院 96 年度重上國字 第 4 號)</p> <p>原告訴請給付 511 萬 0,017 元， 經全部駁回確 定。</p>	<p>告騎乘機車，行經被告機 關養護管理之系爭道 路，因道路有石塊掉落， 致原告撞擊石塊後滑倒 受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求 給付 697 萬 3,525 元(含 醫療費 4 萬 4,005 元、看 護費 24 萬元、減少勞動 能力之損害 568 萬 9,520 元、慰撫金 100 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法 第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>	<p>不明車輛撞擊而滑 倒，為聲請保險理賠而 報案，顯非因撞擊系爭 道路之石塊所致，原告 主張自相矛盾。</p> <p>二、原告未依交通規則 駕駛車輛，致系爭事故 發生，原告受傷非因系 爭道路之管理維護有 所欠缺所致。</p>	<p>理欠缺，致騎乘機車摔 倒受傷，可能因超速、 擦撞、或行為人疏於注 意等原因所致；原告主 張被告機關管理系爭道 路有欠缺，致其騎車摔 傷，應就系爭事故原因 負舉證責任。</p> <p>二、原告原先主張係遭 不明車輛撞擊而滑倒， 後又主張係因撞擊石塊 而摔傷，主張自相矛盾 ；縱系爭道路之石塊 有遭機車壓過之痕跡， 亦不足證明系爭道路之 管理有欠缺。</p>
59	<p>最高法院 97 年度 台上字第 131 號 (台灣高等法院 96 年度上國字第 8 號)</p> <p>原告訴請給付 500 萬元，經全部 駁回確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：原 告所有之系爭房屋，因被 告機關施作道路拓寬工 程不當，造成其地基淘 空，後因納莉颱風引起之 水災，致系爭房屋被沖 毀。</p> <p>二、請求金額：原告請求 給付 500 萬元(房屋毀 損)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法 第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、系爭房屋位於護岸 上，因 921 大地震及納 莉颱風引起之洪水沖 刷而滅失，並非施工有 缺陷所致。</p> <p>二、原告之請求權亦已 罹於時效而消滅。</p>	<p>一、原告並未舉證證明 系爭房屋之地基遭淘空 確係為被告機關施工不 當所致，難認被告機關 對何項公共設施之設置 及管理有所欠缺。</p> <p>二、系爭房屋滅失之時 間為 90 年 9 月 19 日， 原告於 92 年 7 月間向被 告機關請求為國家賠償 協議時雖尚未罹於國賠 法第 8 條第 1 項之 2 年 時效期間，然被告機關 已於同年 8 月 25 日發函</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				拒絕賠償，原告延至 95 年 9 月 14 日始提起本件訴訟，已逾上開 2 年時效期間。
60	<p>最高法院 95 年度台上字第 1013 號（台灣高等法院高雄分院 93 年度上國字第 5 號）</p> <p>原告訴請給付 817 萬 245 元，經判准 306 萬 3,842 元確定，勝訴率約為 38%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告騎乘機車，行經被告機關養護管理之系爭 T 字型道路，該道路北側緊鄰大排水溝，未設置警告標誌或水泥護欄，因岸邊雜草叢生，且清晨有塵霧，致原告摔入大排水溝而受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 817 萬 245 元（原告主張損害共 1,021 萬 2,806 元，含醫療費 2 萬 8006 元、增加生活上需要之費用 556 萬 4,372 元、減少勞動能力之損害 312 萬 0,428 元、慰撫金 150 萬元，惟原告自認對本件事務之發生與有過失，應負 20% 之過失責任，按此比例減輕被告機關之賠償金額，故請求被告機關賠償 817 萬 245 元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193</p>	<p>一、系爭 T 字型道路係私人施設之既成道路，非其所興建之產業道路，亦非屬防汛搶險所需之水防道路，其非系爭事故之國家賠償義務機關。</p> <p>二、原告就事故之發生或擴大與有重大過失。</p>	<p>一、系爭道路坐落私人土地，位於都市計劃區內，業由被告機關認定為既成道路，且系爭道路屬市區道路，有高雄縣政府 94 年 8 月 24 日府工土字第 0940183627 號函在卷可查，足認系爭道路係屬供公眾通行之公有公共設施。又被被告機關依市區道路條例第 4 條為市區道路之主管機關，依法即為其管理機關。</p> <p>二、系爭道路旁為大排水溝，卻未設置警告標誌及護欄防護，自屬行車危險路段，已欠缺通常應具備之安全性，管理有欠缺。</p> <p>三、原告未注意車前狀況，且事故當時為 11 月初清晨 6 時 30 分，天色不致於難見前方路況，且無陰雨，原告若能減</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		條、第 195 條。		<p>速慢行，當能預見道路前方有大排水溝之狀況而及時煞止，原告應負之過失責任較重，應負擔 70% 之過失責任。</p> <p>四、原告得請求給付 871 萬 2806 元元（含醫藥費 2 萬 8006 元、支出增加生活上需要之費用 5 萬 1400 元、看護費 551 萬 2972 元、喪失勞動能力之損失 312 萬 0428 元、慰撫金 150 萬元（考量其國中畢業且為無職之家庭主婦））。惟原告與有過失，適用過失相抵法則後，原告得請求給付 306 萬 3,842 元。</p>
61	<p>最高法院 96 年度台上字第 93 號（台灣高等法院高雄分院 94 年度重上國字第 8 號）</p> <p>原告共訴請給付 378 萬 5,290 元，經判准共 196 萬 9,205 元確定，勝訴率約為 52%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告四人之被繼承人韓○○，騎乘機車行經被告機關養護管理之系爭道路，因緊鄰橋邊之溪畔護欄遭納莉颱風吹毀未修復，且未設警示標誌，致韓○○摔入溪中，重傷不治。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 228 萬 5,290 元</p>	<p>一、系爭事故地點之河岸原有護欄，非其所設置及管理，其非賠償義務機關。</p> <p>二、系爭道路業經被告機關所屬之風景區管理所公告禁止車輛進入，韓○○擅自騎乘機車進入，違法在先，且疏於注意車前狀況致發生車禍，故肇事地點</p>	<p>一、二被告機關業經共同上級機關依國賠法第 9 條第 4 項指定其一為賠償義務機關，性質上屬於內部行政權之行使，實非私法之爭議，普通民事法院自應尊重行政權之行使。</p> <p>二、系爭道路之護欄因納莉颱風吹毀未修復，更未設警示標誌，被告</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>(含喪葬費 63 萬 8,590 元、扶養費 64 萬 6,700 元、慰撫金 100 萬元)，原告丁、戊、丙各請求給付 50 萬元 (慰撫金)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 185 條、第 192 條、第 194 條。</p>	<p>未設置護欄與韓○○發生車禍死亡間並無相當因果關係；且韓○○與有過失，至少應負 80% 以上之責任與有過失。</p>	<p>機關之管理有欠缺，且與被害人韓○○之死亡間，具有相當因果關係。</p> <p>三、韓○○疏未注意車前狀況，然因系爭事故當日天候及視線不佳，適逢下雨，韓○○與被告機關之過失責任比例為 3:7。</p> <p>四、原告甲得請求給付 131 萬 3,150 元 (含喪葬費 27 萬 8,790 元、扶養費 3 萬 4,360 元、慰撫金 100 萬元 (考量其喪偶))，原告丁、戊、丙各得請求給付 50 萬元 (慰撫金 (考量其喪父))。惟韓○○與有過失，原告雖非直接被害人，依衡平法則，亦有過失相抵之適用，甲得請求給付 91 萬 9,205 元、原告丁、戊、丙各得請求給付 35 萬元。</p>
62	<p>最高法院 98 年度台上字第 1997 號 (台灣高等法院 97 年度上國字第 4 號)</p>	<p>一、請求之原因事實：原告四人之被繼承人李○○，騎乘機車行經被告機關養護管理之系爭道路，系爭道路上留有固定</p>	<p>一、被告機關已依公路養護手冊養護管理系爭道路，且於系爭事故發生前，並未發現系爭水泥障礙物，其執行職</p>	<p>一、系爭事故發生前後，並未降雨，然李○○之機車前後輪均有遭水泥塊擦撞痕跡，可推知系爭水泥障礙物已經</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請給付332萬2,711元，經判准共199萬3,627元確定，勝訴率約為60%。</p>	<p>水泥障礙物且未設任何警告標誌，致李○○撞及該水泥障礙物，機車失控倒地而死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付122萬2,711元(含醫療費2,861元、喪葬費21萬9,850元、慰撫金100萬元)，原告乙、丙、丁各請求給付70萬元(慰撫金)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第2條第2項、第3條第1項、民法第192條、第194條。</p>	<p>務並無過失。</p> <p>二、系爭水泥障礙物係由路過車輛掉落之袋裝水泥與大量雨水混合後，凝結而成，被告機關無從即時清除，管理無欠缺。</p>	<p>相當硬化時間，而被告機關巡查系爭道路時，未發現系爭水泥障礙物亦未設警告標誌，管理有欠缺。</p> <p>二、系爭事故發生時，天氣晴朗且視距良好，李○○行經該系爭道路，疏未注意道路前方狀況，致未能及時採取適當之措施，應負40%之過失責任。原告雖非直接被害人，依衡平法則，亦有過失相抵之適用，原告與被告機關之過失比例為4:6。</p> <p>三、原告甲得請求給付122萬2,711元(含醫療費2,861元、喪葬費21萬9,850元、慰撫金100萬元(考量其年老喪偶))、原告乙、丙、丁各得請求給付70萬元(慰撫金(考量其喪母及經濟情況))。惟李○○與有過失，適用過失相抵法則後，原告甲得請求給付73萬3,627元，原告乙、丙、丁各得請求給付42萬元。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
63	<p>最高法院 90 年度台上字第 1593 號（台灣高等法院台中分院 87 年度上國字第 1 號）最高法院 92 年度台上字第 575 號（台灣高等法院台中分院 90 年度上國更（一）字第 2 號）</p> <p>本件原告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 398 萬 4,764 元，經判准共 309 萬 0,146 元確定，勝訴率約為 78%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告所有之系爭果園，因被告機關施作道路外側護欄改善工程不當，將水泥護欄拆除後即停工，後因賀伯颱風引起之水災，豪雨自無護欄基溝沖入系爭果園，造成果園毀損。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 398 萬 4,764 元（含果樹毀損及搬運工具毀損）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、第 9 條第 2 項。</p>	<p>一、系爭土地早由台灣省政府以府農林字第 163060 號公告收回造林，原告卻執意超限墾植。系爭土地既經公告收回，原告對系爭土地即無權源，其不得向被告機關主張賠償。</p> <p>二、被告機關已將系爭道路工程委由○○公司施工，被告機關並無定作或指示上之過失，在承攬人○○公司未經移交被告機關管理前，不可謂其為公有設施，被告機關不負賠償責任。</p> <p>三、原告乃違法墾殖，又未做水土保持，與有過失。</p>	<p>一、第二審法院判決認定：</p> <p>（一）被告機關為系爭道路之管理機關，其拆除道路外側護欄後，未為改善工程亦未加防護措施，管理有欠缺，且與本件損害有因果關係。</p> <p>（二）若無被告機關就系爭公有公共設施管理有欠缺，則不致釀成本件災害，原告並未與有過失。</p> <p>（三）原告得請求給付 309 萬 0,146 元（含果樹毀損 218 萬（每株 2 萬元）、搬運工具毀損 91 萬 0,146 元）。</p> <p>二、最高法院 90 年度台上字第 1593 號裁定：</p> <p>（一）第二審法院判決未就系爭果園是否為違反墾殖為判斷，若為違法墾殖，是否可據以求償，自屬可議。</p> <p>（二）原告受損害之區域範圍，仍無從確定，第二審法院未待原告舉證證明其所主張之受災</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>區域為真實，即採為有利被上訴人之認定，亦難謂合。</p> <p>(三) 原告未提出其果樹年齡均逾30年以上之證據，第二審法院未為調查，即據此論斷每株2萬元，尤欠允洽。</p> <p>(四) 廢棄原判決，發回台灣高等法院台中分院。</p> <p>三、更一審判決認定：</p> <p>(一) 被告機關為系爭道路之管理機關，其拆除護欄後，並未加防護措施，管理有欠缺。</p> <p>(二) 經函詢台灣省政府○○廳○○局，無被告機關所主張之違法墾殖問題。</p> <p>(三) 縱系爭事故係由○○公司承攬上開工程時疏忽所致，依國賠法第3條第2項之規定，僅被告機關對之有求償權，不因而免除被告機關對原告之賠償義務。</p> <p>(四) 原告受損之水梨樹樹齡均在三十年以上，一年可收益二萬元諸情，已據證人到庭結</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>證屬實，同位於○○縣○○鄉之地上物果樹樹齡25年每株尚得補償1萬元，而原告之系爭果樹樹齡已達30年以上，每株請求賠償2萬元，應屬合理。</p> <p>(五)若無被告機關就系爭公有公共設施管理有欠缺，則不致釀成本件災害，原告並未與有過失。</p> <p>(六)原告得請求給付309萬0,146元(含果樹損失218萬元(每株2萬元)，單軌車路損失3萬7,311元，搬運車步道損失87萬2,835元)。</p> <p>四、最高法院92年度台上字第575號：兩造上訴均不合法。</p>
64	<p>最高法院95年度台上字第2073號(台灣高等法院94年度上國字第31號)</p> <p>原告訴請給付320萬9,597元，</p>	<p>一、請求之原因事實：原告丙駕駛自小客車，搭載原告乙、丁及劉○○，行經被告機關養護管理之系爭道路，因丙心臟不適，欲停靠路肩，卻撞擊路邊護欄，且因護欄設置不當，致其撞擊後彈回路中，並遭後車撞擊，致</p>	<p>一、系爭事故係原告丙患病駕車及超速行駛所致，並非系爭事故地點之護欄及金屬護欄交接處之設置或保管欠缺所致。</p> <p>二、原告丙患病駕車及超速行駛，與有過失。</p>	<p>一、系爭事故是原告丙駕車時心臟不適，欲踩煞車停靠路肩時竟誤踩油門，失控衝撞護欄後，再遭外側來車撞擊所致，足見系爭事故發生與護欄無關。</p> <p>二、原告不能證明護欄</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	經全部駁回確定。	<p>丙、丁、乙受傷，劉○○死亡。</p> <p>二、請求金額：(一)原告丙請求給付 150 萬 0,487 元 (含殯葬費 13 萬 5,250 元、扶養費 56 萬 5,237 元、慰撫金 80 萬元)；(二)原告丁請求給付 162 萬 7,841 元 (含醫療費 1 萬 3,934 元、工作損失 1 萬 3,200 元、扶養費 65 萬 7,07 元、慰撫金 95 萬元)，(三)原告乙請求給付 8 萬 1269 元 (含醫療費 1269 元、慰撫金 8 萬元)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 191 條第 1 項、第 192 條第 1 項、第 193 條第 1 項、第 194 條、第 195 條第 1 項前段、第 196 條。</p>		銜接處之設置與損害結果間有無因果關係。
65	最高法院 96 年度台上字第 248 號 (台灣高等法院台南分院 93 年度上國字第 2 號、台灣高等法院台南分院 96 年度上	<p>一、請求之原因事實：原告所有之系爭房屋，因被告機關施作之系爭道路開闢、邊坡保護及排水系統等工程不當，後因納莉颱風來襲，豪雨挾帶土石流灌入系爭房屋，致系爭</p>	<p>一、系爭事故係天災所致，與系爭工程設置或管理是否欠缺無關。</p> <p>二、原告無法證明受有損害，所提之單據亦非真正。</p>	<p>一、被告機關就道路開闢、邊坡保護、排水系統及擋土牆等公有公共設施之設置時，並未慮及系爭區域之地質環境敏感，屬山崩潛感性高之地帶，應儘量避免開</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	國更(一)字第1號) 原告訴請給付322萬8,505元,經判准54萬9,173元確定,勝訴率約為17%。	房屋及傢俱毀損。 二、請求金額:原告請求給付322萬8,505元(含房屋毀損重建費用及營業損失)。 三、請求權基礎:國賠法第3條第1項、第9條第2項。	三、系爭房屋所在區域應避免開發,上訴人並未申請建築執照,擅建系爭房屋致遭土石流毀損,其對於損害之發生亦與有過失。	發,竟未經充分調查規劃即逕行開闢道路,且所開闢之道路高度亦不足,道路開發後所為相關水土保持措施不足及擋土牆配筋不當等,有台灣省土木技師公會之鑑定報告可參,足認被告機關對系爭工程之設置及維護有所欠缺,系爭事故非天災所致。 二、損害賠償之目的在於填補所生之損害,其應回復者,並非原來狀態,而係應有狀態,應將損害事故發生後之變動狀況考慮在內。算定被害物價格時,應以起訴時之市價為準,被害人於起訴前已曾為請求者,以請求時之市價。依「台灣地區住宅類建築造價參考表」,原告得請求給付54萬9,173元(含房屋及傢俱毀損,但原告未證明有營業損失,不得請求)。
66	最高法院96年1162號(台灣高等法院花蓮分院	一、請求之原因事實:原告機關主張被害人林○及其配偶駕駛汽車行	一、系爭行道樹之砍伐,非其承攬工程範圍。	一、第二審法院判決認定: (一)依系爭工程契

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>94 年度上字第 40 號、最高法院 95 年度台上字第 2121 號、台灣高等法院花蓮分院 95 年度上更(一)字第 17 號)</p> <p>本件原告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 220 萬元，經全部駁回確定。</p>	<p>經其所養護管理之系爭道路，正值被告承攬該道路拓寬工程，因被告怠於砍伐行道樹，致一行道樹斷裂倒塌撞擊林○○之車，致林○○受傷及其配偶死亡，使原告機關負國賠責任。</p> <p>二、請求金額：原告機關請求償還國賠金額 220 萬元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 2 項、兩造之工程契約第 21 條。</p>	<p>二、系爭行道樹之倒塌，係因颱風而斷裂倒塌，非其施工所致。</p>	<p>約，被告施工範圍應包含行道路樹之砍伐，且該契約亦編列環境設施及管理維護費，自應由被告負責行道樹之管理與維護。</p> <p>(二) 被告於颱風過境前，並未排除系爭工地可能導致之危害因素，未盡其管理維護之責。</p> <p>(三) 原告機關得請求給付 220 萬元。</p> <p>二、最高法院判決認定： (一) 查系爭工程契約，並不包含行道樹之管理維護，被告主張似非無理。 (二) 系爭工程進行期間，原告機關並未封閉系爭道路，仍供大眾通行，系爭道路是否全由被告接管，非無疑。</p> <p>三、更(一) 審法院判決認定：系爭行道樹之管理維護非系爭工程之施工範圍，被告無須負責系爭行道樹之管理維護，原告機關之請求，不應准許。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
67	<p>最高法院 94 年度台上字第 454 號（台灣高等法院高雄分院 92 年度上國字第 3 號、台灣高等法院高雄分院 94 年度上國更（一）字第 1 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 330 萬 4343 元，經判准 232 萬 5715 元確定，勝訴率約為 70%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告乘坐友人陳○○之小客車，行經被告機關養護管理之系爭大橋，突遇大橋斷裂，致原告摔落而受有重傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 330 萬 4,343 元（含醫療費 23 萬 4,499 元、增加生活所需費用 56 萬 9,844 元、慰撫金 250 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 193 條、第 195 條。</p>	<p>原告請求之機票費（增加生活所需費用）非專為醫療，不得請求，且原告請求之慰撫金過高。</p>	<p>一、第二審法院判決認定：</p> <p>（一）被告機關為系爭大橋之設置管理機關，系爭大橋在無任何天災之情況下，無預警斷裂，此斷橋事件顯肇因於被告機關之設置及管理有欠缺，被告機關應負國家賠償責任。</p> <p>（二）原告每年暑假均會回國兩次，其所請求之機票費應扣除其本會回國之交通費，扣除後，原告得請求給付 45 萬 2,500 元。</p> <p>（三）原告請求給付之慰撫金，考量其尚在學且傷後無法復原，原告得請求給付慰撫金 150 萬元。</p> <p>（四）原告得請求給付 232 萬 5,715 元（含醫療費 23 萬 4,499 元、增加生活所需費用 45 萬 2,500 元、慰撫金 150 萬元）。</p> <p>二、最高法院判決認定：就機票費是否該扣除，第二審法院未詳查，廢棄二審判決，發</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>回台灣高等法院高雄分院。</p> <p>三、更（一）審法院判決認定：原告暑假期間本會回國，並非專為治療而回國，該次回國之機票費用，自非治療所需之必要費用。</p>
68	<p>最高法院 92 年度台上字第 2318 號（台灣高等法院台中分院 91 年度重上國字第 4 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請給付 745 萬 9,644 元，經全部駁回確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告所有之系爭土地與系爭建物，因被告機關之引道工程設計不當，造成橋面及路面升高，造成系爭建物之基地低窪，影響人車出入，侵害原告所有系爭土地及系爭建物之使用、收益。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 745 萬 9,644 元（含營業損失 400 萬元、建物損失 197 萬 4,081 元、填高工程費用 48 萬 5,563 元、慰撫金 100 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 2 條第 2 項。</p>	<p>一、因賀伯颱風沖毀系爭大橋，於復建工程設計時，為提高行車安全，提升橋面與引道路面高度，該設計並無不當。</p> <p>二、原告請求之每月營業損失，實為學理上之「純粹之經濟上損失」，非國賠法第 2 條第 2 項前段所指之「權利」。</p>	<p>一、復建之系爭大橋提升橋面及引道高度，雖造成原告所有之系爭土地與橋面有高低落差，然此係為有效防止土石洪鋒，確保橋樑穩固，避免再次橋斷行阻之公共利益考量，該橋之設計應無不當，亦非公務員之故意或過失行為，或怠於執行職務之行為。</p> <p>二、系爭建物之山產店，係原告與許○○合夥經營，因合夥事務而涉訟者，應由全體合夥人為原告或被告，本案原告單獨起訴，欠缺當事人適格，其請求給付之營業損失無理由。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>三、系爭土地與橋面有高低落差非因被告機關公務員之故意或過失行為，或怠於執行職務之行為，故原告所主張之建物損失及填高工程費用均無理由。</p> <p>四、兩造曾召開調處會議，不生被告機關依民法第 129 條所為之承認，故本件國賠請求權已罹於兩年之時效而消滅。</p>
69	<p>最高法院 96 年度台上字第 2495 號（台灣高等法院台南分院 95 年度上字第 136 號）最高法院 97 年度台上字第 2174 號（臺灣高等法院臺南分院 96 年上更（一）字 36 號）最高法院 98 年度台上字第 1130 號（台灣高等法院台南分院 97 年度上更（二）字第 29 號）</p>	<p>一、請求之原因事實：原告機關主張被害人何○○騎乘機車行經原告機關管理養護之系爭道路，正值被告承攬該道路拓寬工程，因被告開挖水溝後，未設置警示標誌及夜間警示燈，致何○○於夜間騎機車衝入排水溝而受重傷，使原告機關負國賠責任，故轉向被告求償。</p> <p>二、請求金額：原告機關請求償還國賠金額 348 萬 9,756 元。</p>	<p>一、被告○○公司主張，其僅負監造責任，而系爭工程施工中之道路交通安全設施並非其設計監造之範圍，且報路交通安全之維護乃原告應負之公法上義務，非其監造內容。</p> <p>二、被告之○○土木包工業主張，其已和何○○達成和解，何○○不得再向原告請求；又契約第 18 條不含因原告機關之過失所致之國家賠償責任，不應轉</p>	<p>一、第二審法院判決認定：</p> <p>（一）被告○○土木：依系爭工程契約第 18 條，○○土木本包工業即應負最終國家賠償責任，因○○土木包工業本未設置警示標誌及夜間警示燈之缺失，致系爭國賠事故發生，原告機關得向被告請求給付國賠金額。</p> <p>（二）被告○○公司：依其與原告機關簽訂委託測量設計監造合約第 1 條，監造包括工地交通安全，其未督導○○土</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
原告訴請給付 348 萬 9,756 元，經判准 232 萬 6,504 元確定，勝訴率約為 67%。	三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 2 項、原告與被告 OO 土木之工程契約第 18 條及原告與被告 OO 公司之契約第 1 條。	嫁予被告，且此契約請求權同民法第 493 條只有一年時效。	<p>木包工業依約施作並進行安全維護，致系爭事故發生，依約對原告機關負債務不履行之損賠責任，且與○○土木間亦為不真正連帶。</p> <p>二、最高法院 96 年度台上字第 2495 號認定：</p> <p>（一）原告機關是否可依系爭工程契約第 18 條，將國賠責任全部轉嫁給被告，非無研求之地。</p> <p>（二）原告機關與○○公司所簽訂之契約，似未規定工地交通安全維護為監造範圍，○○公司是否應負全部賠償責任，難招折服。</p> <p>三、更一審法院判決認定：</p> <p>（一）被告○○土木：依系爭工程契約第 18 條，因○○土木包工業本未設置警示標誌及夜間警示燈之缺失，致系爭國賠事故發生，原告機關得向○○土木請求給付國賠金額。且兩者無分擔額之問題，而應</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>由○○土木負最終局之損賠責任，且此仍屬契約上請求權，故有15年之請求權時效。</p> <p>(二) 被告○○公司：依原告機關與○○公司之系爭監造契約，依一般道路施工經驗法則，監造責任應包含系爭施工道路交通安全維護之監督在內，且其監工日誌亦記載交通安全措施之進度，故原告機關亦得依債務不履行之規定向○○公司請求給付國賠金額。</p> <p>(三) 原告機關得基於不真正連帶債務關係，得向任一被告請求給付348萬9,756元。</p> <p>四、最高法院97年度台上字第2174號認定：按賠償義務機關依國賠法第3條第1項規定賠償被害人損害後，得對於就損害原因應負責之人求償，同條第2項固有明文。然國家就損害原因亦與有過失時，應得類推適用民法第217條過失相抵之規定。不</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>因系爭工程合約第 18 條約定被告機關因可歸責於○○土木之事由而富有國家賠償責任時，得對之求償而有異。次按民法第 217 條第 1 項過失相抵規定之適用，原不以侵權行為為限，即債務不履行之損害賠償，於計算賠償金額時亦有其適用。查被告機關對於何○○所受損害，原審既認有過失，則被告機關賠償何○○之金額能否全數向○○土木或○○公司求償，非無再研求之餘地。</p> <p>五、更二審法院判決認定：</p> <p>（一）被告○○土木：原告機關未盡靜態養護管理系爭道路之責，而○○土木亦為依系爭工程合約書之義務，動態於夜間設置警告標誌及警告燈，因原告機關與○○土木具有不真正之連帶債務關係，可類推適用過失相抵之規定，依鑑定報告，原告機關與○○土木、被害人</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>過失責任比例為 2:4:4，故原告機關與○○土木之過失責任比例為 1:2。</p> <p>(二) 被告○○公司：○○公司之監工日誌實係○○土木之工程進度表，所載之交通安全設備費為○○土木擬請之款項，且道路交通安全維護乃原告機關基於道路安全法令應負之公法上義務，且事實上係交給○○土木承攬施作，故交通安全維護非○○公司之監工項目，故原告機關不得向○○公司請求償還。</p> <p>(三) 原告機關與有過失，類推適用過失相抵法則後，僅可向被告○○土木請求給付 232 萬 6,504 元。</p> <p>六、最高法院 98 年度台上字第 1130 號認定：兩造上訴均被判決駁回。</p>
70	最高法院 93 年度台上字第 991 號 (臺灣高等法院臺南分院 90 年度重上國字第 2 號)	一、請求之原因事實：被告機關放任系爭道路之施工單位未依法設置夜間警示裝置，且亦未公告管制封閉系爭道路，致	一、系爭道路尚未完成驗收以供公眾通行，國家無從管理，其並非「設施」，自無適用國賠法第 3 條第 1 項之餘	一、依市區道路條例第 5 條之規定，被告機關為○○市○○街之管理機關。

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
原告訴請 1,402 萬 7,402 元，經判准 501 萬 8,265 元確定，勝訴率約為 35%。	<p>原告誤闖，跌入排水溝，受有重傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 1,402 萬 7,402 元(含醫藥費 82 萬 1,125 元、勞動能力喪失 753 萬 0,282 元、增加生活支出之損失、醫療器材、車資、看護費共 470 萬 8,195 元、精神慰撫金 300 萬)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>地。</p> <p>二、排水溝之開挖，乃承包商為趕進度而自行開挖，其施工復在監工人員下班後所為，該開挖應屬承包商個人之行為，被告機關並無管理欠缺情事。</p> <p>三、原告貿然行駛於禁行之道路，且未依速限行駛更疏於注意車前狀況，與有過失。</p>	<p>二、依公路修建養護管理規則第 9 條、公路法第 58 條與公路修建養護管理規則第 8 條等規定，於公路改善及修護工程施工期間，應盡量維持通車及加強安全設施，故系爭道路拓寬工程於驗收前被告機關應設置警告標誌。</p> <p>三、系爭事故現場現場所設置黃色塑膠帶之位置及警示，尚不足以達到警告路過人車不得進入之功能，且被告機關疏忽監督承包商於夜間設置必要之警告標誌及警告燈，因此被告機關管理系爭路段有違反道路安全相關規定之欠缺。</p> <p>四、因原告超速之行為與有過失，應承擔系爭事故 60%與有過失之責任。</p> <p>五、原告得請求給付 1,254 萬 5,663 元(含醫療費 82 萬 1,125 元、喪失勞動力之損失 608 萬</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				2,378 元、增加生活支出之損失 464 萬 2,160 元、慰撫金 100 萬元（考量年紀尚輕）。惟原告與有過失，適用過失相抵法則後，得請求給付 501 萬 8,265 元。
71	<p>最高法院 95 年度台上字第 983 號（台灣高等法院高雄分院 92 年度上國字第 1 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請 943 萬 9377 元，經判准 379 萬 9716 元確定，勝訴率約為 40%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告駕駛自小客車行經高屏大橋，因該橋斷裂，原告連車自橋面墜落，受有重傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 943 萬 9,377 元（含醫療費 10 萬 67 元、增加生活上需要之費用 35 萬 379 元、減少勞動能力減損 588 萬 8,931 元、精神慰撫金 300 萬元等）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項</p>	<p>一、健保給付之醫藥費部分，健保局可向被告機關代位求償，因此原告並無請求權。</p> <p>二、原告仍繼續就職，其職位、薪資皆無影響，不能認其有勞動能力減損之損失。</p>	<p>一、本件非汽車交通事故，因此無強制汽車責任保險法第 31 條與全民健康保險法第 82 條保險代位之問題。此外，全民健康保險性質上涵蓋健康保險及傷害保險，依保險法第 135 條、130 條準用 103 條之結果，均無保險法第 53 條代位權之適用。</p> <p>二、原告之工作多為輕便工作，依「勞工保險殘廢給付標準表」之「各殘等級喪失或減少勞動能力比率表」，其喪失之勞動能力為 23.07%，按勞動基準法第 54 條第 1 項第 1 款勞工強制退休年齡為 60 歲之標準，計算其勞動力喪失之金額。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>三、考量原告正值壯年及其身分、地位、經濟狀況、損害程度等一切情狀，慰撫金以 150 萬為適當。</p> <p>四、原告請求給付醫療費、增加生活上需要之費用、減少勞動能力減損、精神慰撫金等共 379 萬 9,716 元。</p>
72	<p>最高法院 93 年度台上字第 2372 號（台灣高等法院高雄分院 91 年度重上國字第 2 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請 1,407 萬 1,844 元，經判准 575 萬 5,987 元，勝訴率約為 41%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告乘坐其友人之自小客車行經○○大橋時，因該橋斷裂，原告隨車自橋面墜落，受有重傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 1407 萬 1,844 元（含醫療費 82 萬 6,932 元、整形費及脊椎手術費 41 萬 6,584 元、住院伙食費 1 萬 480 元、未來服用中藥費 35 萬 6,313 元、醫護用品費 6 萬 8,902 元、看護費 40 萬 9080 元、交通費用 2 案 9,115 元、證書費 1,850 元、減少勞動能力減損 895 萬 2,588 元、精神慰撫金 300 萬元等）。</p>	<p>一、健保給付之醫藥費部分，健保局可向被告機關代位求償，因此原告並無請求權。</p> <p>二、原告仍繼續就職，其職位、薪資皆無影響，不能認其有勞動能力減損之損失。</p>	<p>一、本件非汽車交通事故，因此無強制汽車責任保險法第 31 條與全民健康保險法第 82 條保險代位之問題。此外，全民健康保險性質上涵蓋健康保險及傷害保險，依保險法第 135 條、130 條準用 103 條之結果，均無保險法第 53 條代位權之適用。</p> <p>二、原告之工作性質多為輕便工作，喪失之勞動能力為 25%，按勞動基準法第 54 條第 1 項第 1 款勞工強制退休年齡為 60 歲為標準，計算其勞動力喪失之金額。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項</p>		<p>三、考量原告教育程度為研究所碩士及身分、地位、經濟狀況、損害程度等一切情狀，慰撫金以200萬為適當。</p> <p>四、原告得請求給付醫療費、增加生活上需要之費用、減少勞動能力減損、精神慰撫金等共575萬5,987元。</p>
73	<p>最高法院98年度台上字第1872號（台灣高等法院台中分院97年度上國字第2號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請592萬4,903元，經判決准共78萬4,921元確定，勝訴率約為13%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告丙、丁之子陳○○騎乘機車行經被告機關所管理之橋樑時，為閃避對向車道撞擊系爭橋梁之護欄，因護欄高度不足而未發生作用，致陳○○連人帶車跌入溪谷中死亡。</p> <p>二、請求金額：原告丙、丁分別請求給付239萬8,563元與352萬6,340元（含醫療費450元、殯葬費13萬500元、扶養費76萬7,613元、102萬6,340元及精神慰撫金各250萬等）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項。</p>	<p>系爭事故係因陳○○無照駕駛，又超速行駛，以致撞擊護欄後跌入山谷，事故發生與護欄高度不足無因果關係。</p>	<p>一、系爭橋梁之護欄高度僅有50公分，不符交通部所公布之設計規範（80公分），無法發揮護欄應有之功能，系爭護欄之設置有欠缺。</p> <p>二、被告機關未能舉證縱依規定設置80公分之護欄，仍不免系爭車禍之發生。</p> <p>三、陳○○行車速度過快，且未注意道路有設置警示牌等車前狀況，復其無照駕駛，陳○○操控機車不當為系爭事故之肇事主因，應承擔80%之與有過失責任。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>四、原告丙、丁得請求給付醫療費 450 元、殯葬費 13 萬 500 元、扶養費 76 萬 7,613 元、102 萬 6,340 元、精神慰撫金（考量陳○○之成就）各 200 萬等，分別共 189 萬 8,563 元與 202 萬 6,340 元。惟陳○○與有過失，適用過失相抵法則後，丙得請求 37 萬 9,713 元、丁得請求 40 萬 5,208 元。</p>
74	<p>最高法院 94 年度台上字第 1684 號（台灣高等法院台中分院 92 年度上國字第 11 號）原告共訴請 322 萬 1,980 元，經判決准共 191 萬 3,510 元，勝訴率約為 59%。（案件是否全部確定不明）</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲、乙之子陳○○騎乘機車行經被告機關管理之系爭道路時，因缺乏交通標誌與夜間照明欠佳，致陳○○無法預見系爭道路之盡頭即為階梯，致其連人帶車摔落而死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲、乙分別請求給付 151 萬 8,093 元與 170 萬 3,887 元（含各自殯葬費 10 萬 3,275 元、扶養費 41 萬 4,818 元、60 萬 612 元及精神慰撫金各 100 萬等）。</p>	<p>一、系爭路段之盡頭已設有路燈及水泥塊護欄，被告機關就系爭路段之設置或管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故之發生乃因陳○○自身之疏忽，與系爭路段之設置或管理無相當因果關係。</p> <p>三、陳○○車速過快且未靠右行駛，與有過失。</p>	<p>一、系爭道路未經設置道路終止之危險警告標誌，或道路行進方向修正為右轉之警告標誌或反光標誌，且系爭道路雖有路燈但為路樹所遮蔽，故其設置管理有欠缺。</p> <p>二、被告機關就上開路況應可預見有連人帶車跌落階梯死亡之危險，卻未為適當之設置、管理，陳○○之死亡與該欠缺具有因果關係。</p> <p>三、陳○○未注意車前狀況而摔落致死，應承</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		三、請求權基礎：國賠法第3條第1項。		<p>擔30%之與有過失。</p> <p>四、原告甲、乙得請求給付各自殯葬費8萬1,550元、扶養費25萬1,897元、31萬8,591元、精神慰撫金各100萬(考量經濟地位)等，分別共133萬3,447元與140萬141元。惟陳OO與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求93萬3,412元、乙得請求98萬98元。</p>
75	<p>最高法院96年度台上字第1304號(台灣高等法院高雄分院95年度上國字第2號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請799萬2,503元，經判准236萬2,869元確定，勝訴率約為30%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告搭乘汽車行經被告機關所管理之橋樑時，因橋面斷裂崩塌，致原告隨車自橋面摔落，受有重傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付799萬2,503元(含勞動能力減損損失749萬2,503元、精神慰撫金50萬等)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項、民法第193條第1項及195條第1項。</p>	<p>一、原告之部分損害已經前案判決確定，因此無權利保護必要。</p> <p>二、原告主張之傷害與損害係自身照顧不周所導致，與系爭橋梁管理無相當因果關係。</p>	<p>一、原告所請求費用之起點不在前案之審判範圍內，請求損失之時點無重複。且就慰撫金部分係因後遺症所致，屬不同之原因事實，原告非無權利保護必要。</p> <p>二、原告係因被告管理○○大橋之欠缺，受有第十二胸(脊)椎骨折之傷害，經第一審法院於前案判決認定明確，並為兩造所不爭，原告因此持續在治療中。被告機關未能舉證原告之傷害有何疏未妥善照顧</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>自己之情事，其所辯兩者欠缺因果關係云云，並不可採。</p> <p>三、原告得請求給付勞動能力減損損失 206 萬 2,869 元、精神慰撫金 30 萬（考量高中肄業、無產、傷害脊柱遺存畸形、工作易背痛），共 236 萬 2,869 元。</p>
76	<p>最高法院 95 年度台上字第 2147 號（台灣高等法院 93 年度上國字第 11 號、台灣高等法院 95 年度上國更（一）字第 6 號）</p> <p>原告共訴請 625 萬 8,248 元，經全部駁回。（案件是否全部確定不明）</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲、乙之子高○○騎乘機車行經被告機管管理之道路，因被告機關任令泥沙淤積於路面，致高○○失速打滑撞及路邊施工圍籬而死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲、乙請求給付 625 萬 8,248 元（含喪葬費 70 萬元、甲之扶養費 94 萬 4911 元、乙之扶養費 111 萬 3,337 元、精神慰撫金共 350 萬元等）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條、第 194 條。</p>	<p>一、系爭事故之發生乃因原告車速過快及超車不慎所致，與系爭道路之管理無相當因果關係。</p> <p>二、被告機關已於施工期間將速限調降至每小時 30 公里，並無管理之欠缺。</p>	<p>一、被告機關於原告請求國家賠償時，已自承為系爭路段之管理機關，且於第一審亦未爭執，迨第一審為其不利判決後且本件已罹 2 年請求權時效始抗辯非賠償義務機關，難謂其行使權利無違誠信原則，且按國賠法第 9 條規定之意旨，應以被告機關為賠償義務機關。</p> <p>二、淤沙位於路面白色邊線外，此處並非供車輛通行之路面，縱有淤沙，對於系爭路段供車輛通行之通常效用並無任何欠缺，因此難認被告機關就系爭路段之管</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>理有欠缺。</p> <p>三、縱認為系爭路段之管理有欠缺，本件事故之發生乃因高○○車速過快、超車不慎所致，且機車滑行起點並非起自系爭路段之淤砂處，與淤沙未清無因果關係。</p>
77	<p>最高法院 93 年度台上字第 991 號（台灣高等法院台南分院 90 年度上國字第 2 號）</p> <p>原告訴請 1,402 萬 7,402 元，經判決准 501 萬 8,265 元確定，勝訴率約為 35%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告行經被告機關道路拓寬工程之工地，因周圍並未設置警告標誌，致原告不及反應衝入工地之排水溝內，受有重傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 1,634 萬 1,102 元（含醫療費 82 萬 1,125 元、喪失勞動能力之損失 753 萬 0,282 元、增加生活支出之損失 479 萬 8,195 元、慰撫金 300 萬，惟應再扣除已由第三人李○○獲償之 211 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、系爭道路尚在施工，並未完成以供公務或公眾使用，其並非「設施」，自無適用國賠法第 3 條第 1 項之餘地。</p> <p>二、排水溝之開挖，乃承包商為趕進度而自行開挖，其施工復在監工人員下班後所為，該開挖應屬承包商個人之行為，被告機關並無管理欠缺情事。</p> <p>三、原告已向該工程之承攬人請求損害賠償 210 萬元，並達成和解，其損害已獲填補，不得再向被告機關求償。</p>	<p>一、系爭道路並非尚未完工之新設道路，而係已供公眾通行使用後才由被告機關發包拓寬，仍屬於公共設施。</p> <p>二、依公路修建養護管理規則第 9 條、公路法第 58 條與公路修建養護管理規則第 8 條等規定，於公路改善及修護工程施工期間，應盡量維持通車及加強安全設施，同時公路主管機關為維護公路及市區道路交通之安全與暢通，應於險要或適當地點，設置標誌、標線、號誌，故系爭道路拓寬工程於驗收前被告機關應設置警告標誌。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
			<p>四、原告誤闖車道、未注意前車狀況及超速行駛，與有過失。</p>	<p>三、被告機關就系爭道路既未完全封閉禁止人車通行，亦未設置夜間警示標誌或燈號，僅於挖起的石土堆旁圍有黃色塑膠袋，尚不足以達到警告路過人車不得進入之功能，對系爭道路之管理有欠缺。</p> <p>四、原告未注意車前狀況且未減速慢行，應負60%之與有過失責任。</p> <p>五、原告得請求給付1,254萬5,663元（醫療費82萬1,125元、喪失勞動能力之損失608萬2,378元、增加生活支出之損失464萬2,160元、慰撫金100萬（考量被害人未滿24歲，國中畢業，月薪3萬，有汽車等））。惟原告與有過失，適用過失相抵法則後，原告得請求給付501萬8,265元。</p>
78	最高法院93年度台上字第2351號（台灣高等法院	一、請求之原因事實：原告之司機黃○○駕駛遊覽車行經被告機關發包	一、系爭路段於施工中之道路坡長15公尺以上，符合施工規範，且	一、系爭路段之坡道不過5公尺，落差54公分，不合於道路施工規

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>台南分院 90 年度上國字第 12 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告訴請 353 萬 2,620 元，經判准 153 萬 3,735 元確定，勝訴率約為 43%。</p>	<p>整修之系爭路段時，因路面突然下陷且未設置警告標誌，致車輛失控衝入吳○○之魚塢內造成損失，並造成車內乘客呂○○等受傷。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 353 萬 2,620 元（含賠償吳○○之費用 42 萬、賠償呂○○之費用 13 萬、遊覽車送修之費用 233 萬 2,600 元、營業損失 65 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>系爭路段之起點設有「前面施工」及「限速 25 公里」之警告標誌，被告機關就系爭路段之管理並無欠缺。</p> <p>二、黃○○未依速限行駛，與有過失。</p>	<p>範「公路路線設計規範」，顯有欠缺，且該欠缺與事故之發生有相當因果關係。</p> <p>二、黃○○超速行駛且未注意路況，應負 25% 之與有過失責任。</p> <p>三、原告得請求給付 204 萬 4,980 元（賠償吳○○之費用 42 萬、賠償呂○○之費用 13 萬、遊覽車送修之費用 115 萬 6,980 元、營業損失 45 萬 5,000 元）。惟原告與有過失，適用過失相抵法則後，原告得請求給付 153 萬 3,735 元。</p>
79	<p>最高法院 98 年度台上字第 1966 號（台灣高等法院台南分院 96 年度上國字第 5 號）</p> <p>原告共訴請 704 萬 6162 元，經判准共 209 萬 3,518 元確定，勝訴率約為 30%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告己、丙、丁、戊、辛、癸之被繼承人子駕車行經被告機關管理之系爭道路，因系爭道路未在 90 度之彎道設置警告標誌，造成子跌落路旁水池溺斃。</p> <p>二、請求金額：原告已請求給付 89 萬 7,736 元、丙請求給付 85 萬 8,821 元、</p>	<p>一、系爭路段僅係為防止外圍水入侵而設，並非道路，因此無設置警告標誌之義務。</p> <p>二、被告機關在接管系爭道路時即無警告標誌之設置。</p> <p>三、子落水時有酒精反應，且曾有吸毒紀錄，可認其精神不佳而不</p>	<p>一、系爭道路屬圍堤上之「防汛道路」，雖非屬道路交通管理處罰條例之道路，惟因其事實上業已供公眾通行而作為交通運輸之用，故應視為一般道路，被告機關有設置警告標誌之義務。</p> <p>二、系爭路段之彎度達 90 度，前方臨水池，被</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>丁請求給付 110 萬 9,333 元、戊請求給付 120 萬 6,591 元、辛請求給付 129 萬 7,217 元、癸請求給付 167 萬 6,464 元（其中喪葬費 18 萬元、扶養費已 61 萬 5,473 元、丙 71 萬 7,643 元、丁 121 萬 8,667 元、辛 159 萬 4,435、精神慰撫金每人 100 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>能安全駕駛，被告機關無過失。</p>	<p>告機關就系爭道路怠於設置「警告標誌」及「夜間照明燈或反光標誌」，應依國賠法第 2 條第 1 項後段及第 3 條第 1 項負損害賠償責任。</p> <p>三、被告機關之過失與子之死亡間有相當因果關係。</p> <p>四、被告機關未舉證子有吸用毒品，且其遺體酒精成分僅有微量，故子並非不能安全駕駛。</p> <p>五、子明知夜間視線欠佳且無反光標誌，竟未減速慢行注意前方彎道，應負 70% 之與有過失責任。</p> <p>六、已得請求給付 132 萬 1,148 元（含喪葬費用 18 萬元、扶養費 54 萬 1,148 元及精神慰撫金 60 萬元）、丙得請求給付 123 萬 7,341 元（扶養費 63 萬 7,341 元、精神慰撫金 60 萬元）、癸得請求給付 106 萬 2,843 元（扶養費 46 萬 2,843</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				元、精神慰撫金 60 萬元)、丁得請求給付 102 萬 4,791 元 (扶養費 72 萬 4,791 元、精神慰撫金 30 萬元)、戊得請求給付 113 萬 923 元 (扶養費 83 萬 923 元、精神慰撫金 30 萬元)、辛得請求給付 120 萬 1,346 元 (扶養費 90 萬 1,346 元、精神慰撫金 30 萬元)。惟子與有過失，適用過失相抵法則後，己得請求給付 39 萬 6,344 元、丙得請求給付 37 萬 1,202 元、癸得請求給付 31 萬 8,853 元、丁得請求給付 30 萬 7,437 元、戊得請求給付 33 萬 9,277 元、辛得請求給付 36 萬 0,404 元。
80	最高法院 93 年度台上字第 667 號 (台灣高等法院台中分院 91 年度上國字第 1 號) 原告共訴請 2,773 萬 0,284 元，經判准共 335 萬 7202 元確定，勝訴率	一、請求之原因事實：原告己之子原告戊行經被告機關管理之道路時，因系爭道路施工後留有坑洞，且被告機關未放置路障、設立警告標誌及於夜間未安裝警告燈，致戊人車倒地後重傷，成為植物人。	一、系爭事故發生時乃承包商之施工期間，被告機關既無從參與設置或管理，自非賠償義務機關。 二、系爭事故之發生乃因戊酒後駕車且未戴安全帽所致，與路面之坑洞無因果關係。	一、系爭路面確有坑洞存在，且與事故之發生有相當因果關係。 二、系爭路段於夜間照明不良且視線不清，依道路安全規則第 143 條規定應安裝各項安全措施，以維護往來交通之安全，被告機關卻怠於

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	約為 12%。	<p>二、請求金額：原告戊請求給付 2,623 萬 0,284 元（含看護費 1,653 萬、喪失勞動能力損害 769 萬 1,536 元、精神慰撫金 200 萬）。原告已請求給付精神慰撫金 140 萬元。共計 2,773 萬 0,284 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 184 條第 2 項、民法第 185 條、民法第 191 條、民法第 193 條、民法第 195 條。</p>	<p>三、系爭路面早已填補且完成通行已久，並無坑洞存在。</p>	<p>為之。</p> <p>三、戊未戴安全帽，且酒後駕車已達迷醉程度，應承擔 80% 之與有過失。</p> <p>四、原告戊得請求給付 1,678 萬 6,011 元（看護費 846 萬 3,209 元、喪失勞動能力損害 752 萬 4,802 元、精神慰撫金 80 萬）。原告已不得請求給付。惟戊與有過失，適用過失相抵法則後，戊得請求給付 335 萬 7202 元。</p>
81	<p>最高法院 93 年度台上字第 2084 號（台灣高等法院 91 年度上國字第 8 號）</p> <p>原告共訴請 188 萬 9028 元，經全部駁回確定。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲、乙之子張○○牽自行車行經被告機關管理之系爭道路時，因系爭道路未做好護欄等安全防护措施，致張○○無法分辨道路及水路，跌落水圳中溺斃。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 99 萬 3,035。原告乙請求給付 89 萬 5,993 元。共計 188 萬 9028 元。</p>	<p>一、被告機關並非系爭道路之管理機關。</p> <p>二、並無法令規定系爭道路必須設置護欄，且系爭事故之發生係因豪雨所致，為不可抗力，與該護欄之設置無相當因果關係。</p>	<p>一、系爭道路之路面寬敞，並無人車行走無法分辨道路或水圳之情形存在，被告機關於法令上並無設置護欄之必要，故系爭道路之設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故發生時水已淹至成人腰部，屬不可抗力之程度，難認屬於被告機關所應履行設置上或管理上之義務範圍。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		三、請求權基礎：國賠法第3條第1項、民法第193條、第195條。		三、縱使護欄或警告標誌於系爭事故發生時存在，亦無法避免張○○跌入水圳中，因此即便被告機關就系爭道路之設置或管理有欠缺，亦與張○○之死亡無因果關係。
82	<p>最高法院93年度台上字第2246號（台灣高等法院91年度重上國更(一)字第8號、最高法院91年度台上字第1816號、台灣高等法院89年度上國字第16號）</p> <p>原告訴請515萬7,197元，經判准共499萬2,251元確定，勝訴率約為97%。</p>	<p>一、請求之原因事實：原告機關為系爭道路之管理機關，被告單位向原告機關申請挖掘系爭道路，且於施工後通知原告機關會同勘驗，然於原告機關尚未會勘接管前，因被告單位未將路面填實壓平，造成歐○○騎車行經系爭路段時，因路面坑洞、泥濘過多及未有照明設備、警告標誌等，致歐○○摔為重傷，原告機關因此對歐○○負損害賠償責任，故轉向被告單位求償。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付499萬2,251元（對歐○○之損害賠償）。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法</p>	<p>一、系爭道路並非被告單位所挖掘之區域，因此歐○○之受傷與被告單位無關。</p> <p>二、已繳納道路修復費用，因此原告機關方為賠償義務機關。</p>	<p>一、歐○○車禍倒臥地點雖非被告單位之施工區域，惟此乃慣性作用之理，其車禍發生地點，應係於被告單位之施工區域內。</p> <p>二、被告單位未指揮承攬人於完工後依規定於原告會勘認可前，對挖掘路段為必要之回填，鋪設簡易瀝青路面，致歐○○發生車禍，屬國賠法第3條第2項「應負責之人」。</p> <p>三、被告單位雖繳納費用，但不可據此免責</p> <p>四、原告機關得請求給付499萬2,251元。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		第 3 條第 2 項。		
83	<p>最高法院 97 年度台上字第 448 號（台灣高等法院高雄分院 97 年度上國更（一）字第 1 號、台灣高等法院高雄分院 96 年度上國字第 5 號）</p> <p>原告共訴請 432 萬 8,473 元，經判決准共 139 萬 7,083 元，勝訴率為 32%。（案件是否全部確定不明）</p>	<p>一、請求之原因事實：原告甲、乙、丁之被繼承人林○○行經被告管理之系爭道路時，因系爭道路有坑洞且雜草叢深，又未設置警告標示，路燈照明亦不足，致林○○未及注意該坑洞，摔車滑倒身亡。</p> <p>二、請求金額：原告乙請求給付 132 萬 8,473（醫療費 2 萬 9,373、殯葬費 29 萬 9,100 元、精神慰撫金 100 萬元）、原告甲、丙、丁另各自分別請求精神慰撫金 100 萬元。共計 432 萬 8,473 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、林○○摔倒之處並非系爭道路，而係私人所有之凸出農地，被告機關無權管理，當非賠償義務機關。</p> <p>二、系爭農地之前方路面上設有「右側減縮」、「慢」之標誌，足見被告機關就系爭道路之設置、管理並無欠缺。</p> <p>三、系爭事故乃林○○無照駕駛，操作機車不當之過失所造成，與被告機關就系爭道路之設置、管理無相當因果關係。</p>	<p>一、系爭事故發生處之路段有農地凸出於路面，凸出路面之距離為 3.7 公尺，則系爭路段由北向南行駛至系爭凸出農地前，南向路面即有縮減之情形，駕駛車輛行駛於該路段，即有可能因不及注意路面縮減情形，駛入系爭凸出農地，有相當危險。被告機關雖對系爭凸出之私有農地無管理之權，也無法任意加以拓寬，尚難認道路設置之本身有何欠缺，但仍負有設置警告標誌措施，充分警示此路段有道路減縮之情形，以保護行車安全之責任。</p> <p>二、系爭道路「慢」之標誌書寫於十字路口附近且距事故發生之凸起農地前方約 200 公尺，其提醒駕駛人應減速慢行之功能及限行經十字路口部分，不及於行經凸出農地之部分；「右側減縮」僅以文字標誌而</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				<p>未輔以圖號標誌，亦不足以達到警告之作用，可見被告機關就系爭道路有道路減縮之警示標誌不足，管理有欠缺。</p> <p>三、被告機關對系爭路段管理上之過失與林○○之死亡具有相當因果關係。</p> <p>四、林○○無照駕駛，推定就系爭事故之發生有過失，且其未注意車前狀況，應承擔 40% 之與有過失責任。</p> <p>五、原告乙得請求給付 82 萬 8,473（醫療費 2 萬 9,373、殯葬費 29 萬 9,100 元、精神慰撫金 50 萬元）、原告甲、丙、丁另各自分別請求精神慰撫金 50 萬元。共計 232 萬 8,473 元。惟林○○與有過失，適用過失相抵法則後，甲、乙、丙、丁得請求給付 139 萬 7,083 元。</p>
84	最高法院 91 年度台上字第 1092 號	一、請求之原因事實： 原告之子程○○於騎乘	一、系爭事故發生時，系爭路段尚未完工驗	一、更二審判決認定： (一)系爭道路在驗收

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>(臺灣高等法院 88 年度上國更(二)字第 2 號)</p> <p>原告訴請 178 萬 6993 元，經判決全部駁回。(案件是否全部確定不明)</p>	<p>機車行經系爭道路時，因被告機關未於系爭道路終點設置警告標誌、夜間警告燈等安全設施，致其應變不及，衝上道路終點之土堆，摔倒死亡。</p> <p>二、請求金額： 原告請求給付 178 萬 6,993 元(殯葬費、扶養費及精神上之損害)。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條、民法第 184 條第 2 項、第 185 條。</p>	<p>收，並非國賠法第 3 條所指之公共設施。</p> <p>二、被告機關已於系爭道路之終點設置圓錐形反光警告標誌及旗幟，並依道路寬度填實長約 30 公尺之土方，作為緩衝坡，安全措施並無欠缺，亦無設計或管理上之瑕疵。</p> <p>三、程 00 就損害之發生與有過失。</p> <p>四、侵權行為之損害賠償請求權已罹於時效。</p>	<p>完工而供公眾通行使用前，尚難謂為國賠法第 3 條第 1 項所謂「公有公共設施」。</p> <p>(二) 被害人身亡係自第一期工程路段行經第二期工程路段均超速行車所致，並非出於第二期工程道路之設置或管理有何欠缺。</p> <p>二、最高法院判決認定： (一) 公有公共設施之結構基礎如已完工，且已開放供公眾使用，縱尚未正式驗收，仍應認有國家賠償法第 3 條之適用，方足以保護大眾之利益。</p> <p>(二) 原審疏於調查未設警告標示與被害人摔倒死亡有無因果關係，即為對原告不利之判決，亦嫌速斷。</p>
85	<p>最高法院 91 年台上字第 2567 號 (臺灣高等法院高雄分院 91 年度上國字第 3 號民</p>	<p>一、請求之原因事實： 原告(乙、丙)二人之子蔡○○於夜晚行經被告機關所管理之路段時，因該路段道路寬度突然縮</p>	<p>一、被告機關已將系爭路段委託鄉公所養護，因此被告機關並非賠償義務機關。</p>	<p>一、系爭道路為鄉道，依公路法第 3 條、第 6 條第 3 項、第 11 條第 2 項、第 26 條及法務部 77 法律字第 12991 號函及</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>事判決)</p> <p>原告共訴請 220 萬元，經全部判准確定。</p>	<p>減，路緣之灌溉溝渠與道路間又未設置任何護欄、反光板或於溝渠上加蓋等明顯分界區安全設備，又道路中央黃線於案發地點附近即消失，並無指引功能，復以該路段未設置路燈，且路旁電線桿佔用路面，亦未設置提醒來往人車注意之其他警告標示、反光板，致蔡○○與所騎乘之機車一併跌入路旁溝渠，當場死亡。</p> <p>二、請求金額：殯葬費、扶養費及慰撫金之損害，請求給付乙、丙各 110 萬元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>二、原告未能證明系爭道路設置或管理有何欠缺。</p> <p>三、原告未能證明該欠缺與蔡○○死亡有何等因果關係。</p> <p>四、蔡○○亦超速，與有過失。</p>	<p>交通部公路總局第三區養護工程處 91 年三工養字第 9115354 號函，被告機關（縣政府）為系爭道路之主管機關及管理機關。</p> <p>二、被告機關未依「道路交通標誌標線號誌設置規則」之規定，在肇事路段設置路寬減縮標誌，復未以反光警告標誌等設施表明道路之路寬界限，足認被告機關對於系爭路段顯然疏於維護管理。且被告機關對於公共設施設置、管理之欠缺，與被害人蔡○○死亡具有相當因果關係。</p> <p>三、被告機關未能舉證被害人有超速、酒醉駕車及未戴安全帽等違規行為，因此被告機關主張蔡○○與有過失，自嫌無據。</p> <p>四、原告乙、丙得各請求給付 110 萬元（含乙所支出之殯葬費 17 萬 5,000 元、乙扶養費 16</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				萬 5,085 元、丙之扶養費 22 萬 6,336 元，兩人各自慰撫金（考量原告已年邁，且兒子退伍後正欲扶養雙親）100 萬元）。惟限於原告訴之聲明，僅各判賠 110 萬。
86	<p>最高法院 90 年度台上字第 2350 號（臺灣高等法院臺中分院 89 年上國字 2 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○○處</p> <p>原告共訴請 600 萬元，經判准 106 萬 1,613 元確定，勝訴率約為 18%。</p>	<p>一、請求之原因事實：被告機關對系爭道路各標誌等之設置有缺失，加上該處又無路燈等夜間照明設備之設置，原告甲、乙開車行經系爭路段無法即時煞車，失控偏出邊線，撞及路邊電線桿，乘坐於自小客車內甲之妻林○○（乙之母）、子陳○○二人傷重不治死亡。</p> <p>二、請求金額：原告甲請求給付 332 萬 8,425 元（含殯葬費 38 萬 5,000 元、扶養費 125 萬 1,284 元、精神慰藉金 169 萬 2,141 元）。原告乙請求給付 267 萬 1,575 元（含扶養費 97 萬 9,434 元及精神慰藉金 169 萬 2,141 元）。</p>	<p>一、本件車禍肇因於原告甲酒後以超高車速前進所致，甲未依規定減速慢行、超速失控為肇事主因，與被告機關之標誌、標誌設置與否並無因果關係。</p> <p>二、甲酒後駕車，與有過失。</p>	<p>一、被告機關雖謂已設置相關標誌，惟依其所提出之證據，無法看出，且依卷內相關證據，足認被告機關確未依規定於系爭路段設置左彎標誌及慢行標誌，系爭路段之交通標誌之設置有欠缺。</p> <p>二、被告機關就系爭路段之交通標誌設置有欠缺，堪認一般車輛之駕駛人於行經系爭路段時，通常會因前開設置之欠缺，致無從提早查知該路段係易肇事之彎道，而依規定減速慢行。是甲於行經該處彎道時以超過每小時 70 公里之高速行駛，未能注意減速慢行，因而肇生車禍，致受損害，與系爭路段之交通標誌設置</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>三、請求權基礎：國賠法第3條第1項。</p>		<p>有欠缺間具相當因果關係。</p> <p>三、甲經警測試酒精濃度為每公升 0.06 毫克，難認喝酒與本件車禍事具有相當因果關係。</p> <p>四、原告甲乃超速行駛，顯見原告對於損害之發生，與有過失，堪以認定。爰斟酌雙方原因力之強弱及被告機關過失較輕、原告過失較重，減輕被告機關 70% 之賠償。</p> <p>五、甲得請求給付 204 萬 8,993 元（殯葬費 37 萬 8,000 元、扶養費 17 萬 0,993 元及精神慰藉金 1,50 萬元）。乙得請求給付 148 萬 9,717 元（係扶養費 48 萬 9,717 元及及精神慰藉金 100 萬元「考量乙仍年幼」）。惟原告與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求賠償之金額為 61 萬 4,698 元；乙得請求賠償之金額為 44 萬 6,915 元。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
87	<p>最高法院 90 年台上字 2418 號民事（臺灣高等法院臺南分院 90 年上國字 1 號）</p> <p>原告共訴請 1,092 萬 0,154 元，經判決准 206 萬 4,079 元確定，勝訴率約為 18%。</p>	<p>一、請求原因事實： 原告之被繼承人廖○○於行經被告機關管理之鐵路沿線道路時，因系爭路段並未設置標誌、號誌等設施，及清除鐵路沿線覆蓋鋼軌之植物，致廖○○未能看清鋼軌樁與前方路況，在無柵欄、號誌、標語等警示標誌情況下，撞及人孔蓋衝撞鋼軌樁當場死亡。</p> <p>二、請求金額： 廖○○之配偶戊，請求給付 602 萬 154 元（含殯葬費 102 萬 154 元、扶養費，暫以 300 萬元請求、精神慰藉金 200 萬元）。其餘原告為被害之子女，各請求精神慰撫金 70 萬元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、事故發生地處偏僻，人車稀少，且系爭事故地點闢設二十年，雖未設相關標誌、標線，從未發生事故，且道路盡頭為鐵路局之鐵路平交道專用路權，已施設鋼軌樁護欄，當時路燈照明正常，雖鋼軌樁護欄部分為雜草覆蓋，但未覆蓋全部，一般行車仍可看見護欄阻隔及警告設施，應會減速或停車查看，不可能直接衝撞草叢，廖○○自行衝撞護欄，不能歸咎被告機關，縱鋼軌樁護欄之草未清除，亦不影響行車安全。</p> <p>二、系爭路段屬鐵路局管理，故被告機關並非賠償義務機關。</p> <p>三、廖○○深夜行經該處，未熟悉道況，未依行車速率行駛，致生事故，與系爭路段之管理與設施維護無關，且系爭路段上之人孔蓋與</p>	<p>一、系爭路段之夜間照明狀況尚非良好，亦無交通標誌或號誌等警示設施，僅設之鋼軌樁護欄之交通標誌，又遭未經清除之叢生雜草完全覆蓋，被告機關對系路段之設置及管理，顯有欠缺。廖○○之死亡，顯與被告機關機關設置、管理系爭路段之欠缺，亦有相當因果關係，堪以認定。</p> <p>二、系爭路段至鐵路沿線道路兩側既均屬被告機關養護，並非訴外人鐵路局設置或管理，則對系爭道路上叢生並攀爬覆蓋鋼軌樁護欄之雜草等低矮植物，仍屬市區道路主管機關即被告機關負管理、維護之責。</p> <p>三、系爭事故發生時，雖係晚上十一時四十分許，惟肇事路段有附近路燈光線，系爭道路右側之鋼軌樁護欄仍可視見，天候良好，僅有鋼軌樁護欄並無其他障礙</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		<p>柏油路面旁凹陷處並非大凹洞，僅差約五公分，人孔蓋距鋼軌樁約二點四公尺，廖○○非因撞及人孔蓋旁再衝撞鋼軌樁護欄致死，難認其死亡與道路設施有相當因果關係，且廖○○與有過失，原告應承擔其過失。</p>	<p>物存在，然被害人廖○○駕車行進其間，衡諸常情，客觀上應能注意該路況係緊臨鐵路平交道之道路，並採取必要及適當之安全措施，其應注意且能注意而未注意車前狀況，致自行撞及系爭道路盡頭之鋼軌樁護欄而發生車禍事故，違反上開道路交通安全規則之規定，廖○○就損害之發生，自屬與有過失。此項過失，雖係直接被害人之過失，原告雖係間接被害人，亦應承擔其 40% 之與有過失。</p> <p>四、戊得請求給付 134 萬 1,831 元（殯葬費 50 萬 3,018 元、扶養費 190 萬 5,370 元，戊得請求給付 8 分之 1（因得受其他子女扶養），即 23 萬 8,163 元、精神慰藉金 60 萬元（身分、地位、經濟能力、所受之精神痛苦）。其餘原告則各得請求給付 30 萬元精神慰撫金。惟廖○○與有過失，適用過失相抵法則</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				後，原告戊得請求給付 80 萬 4,709 元，其餘原告 7 人各為 18 萬元。
88	<p>最高法院 91 年台上字 541 號（臺灣高等法院花蓮分院 90 年重上國字 5 號）</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請 1,118 萬 1,570 元，經判准 920 萬 5,305 元確定，勝訴率約為 82%。</p>	<p>一、請求之原因事實：因被告機關疏未於系爭路面樹立警告標示，亦未於夜間安裝警告燈，李○○駕駛途經系爭道路時，因欠缺警示燈光引導車行，致偏滑往左侵入至對向車道撞及迎面而來之大貨車，李○○及車上乘客劉○○因而死亡。</p> <p>二、請求之金額：</p> <p>（一）李○○死亡之部分：</p> <p>甲請求給付 316 萬 1,720 元，乙請求給付 147 萬 0,520 元，丙請求給付 143 萬 7,230 元，丁請求給付 126 萬 2,980 元。（含扶養費甲 116 萬 1,720 元、丙 43 萬 7,230 元、乙 47 萬 0,520 元、丁 26 萬 2,980 元、戊 44 萬 2,800 元。慰撫金甲 200 萬元、乙、丙、丁、戊各 100 萬元）</p> <p>（二）劉○○死亡部分：已請求給付 187 萬 3,920 元、庚請求給付 197 萬</p>	<p>系爭事故之原因絕大部分為李○○駕車超速、失控所造成，並非警告標誌之問題，且李○○對損害之發生與有過失。</p>	<p>一、被告機關管理之系爭路段，於系爭事故發生時係鋪滿碎石，為轉彎路段，且無放置三角錐或他照明設備，有管理上之欠缺，與被害人死亡有相當因果關係。</p> <p>二、李○○行經施工路段未減速慢行且侵入來向車道，有 15% 之與有過失。</p> <p>三、李○○與有過失，適用過失相抵法則後，甲得請求給付 201 萬 2,052 元、乙得請求給付 124 萬 9,942 元、丙得請求給付 122 萬 1,646 元、丁得請求給付 107 萬 3,533 元、戊得請求給付 122 萬 6,380 元、己得請求給付 116 萬 7,832 元、庚得請求給付 125 萬 3,920 元。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		5,200 元（含扶養費已 37 萬 3,920 元、庚 47 萬 5,200 元。慰撫金已、庚各 150 萬元。） 三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。		
89	最高法院 95 年台上字 482 號（臺灣高等法院 94 年度上國字第 25 號） 本件被告機關為交通部公路總局○○處 原告共訴請 829 萬 7,000 元，經全部駁回確定。	一、原因事實 原告甲於凌晨，騎乘機車經過系爭路段時，因路肩距離突然減縮為僅約 25 公分，卻未設有警示標示，致原告無法及時發現系爭路段之路面突然減縮之危險狀況，撞及路邊水泥堤岸而重傷。 二、原告請求給付 829 萬 7,000 元（含甲之醫藥費 100 萬元、看護費 570 萬元、減少勞動能力費 119 萬 7,000 元、其他原告妻、子女共四人，分別請求慰撫金共 40 萬元）。 三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。	一、被告機關對於系爭路段之各項交通標誌標線皆已依法設置或劃設，系爭路段並無路面縮減情形，且於法並無於路肩縮減時應設警示標誌之規定，其更非易肇事路段，因系爭路段對於公共設施之設置或管理並無欠缺。 二、本件事故之發生，乃因酒後駕車所致，非被告機關對系爭路段之設置或管理有欠缺。 三、因原告酒後駕車，其對於本件受傷之結果亦與有過失，且其過失應屬較重。	一、被告機關確已標畫白實線明確，且其依法僅須劃設路面邊線即可，並無設置「反光紐」、「鮮黃色斜線」、「防撞鐵桿」標誌或設施之義務，是被告機關嗣後增設「反光紐」、「鮮黃色斜線」、「防撞鐵桿」，僅係加強提醒用路安全，與系爭路段之設置或管理有無缺失無關，且被告機關既無增設之義務，即無違反之可歸責事由，顯無過失可言。 二、原告就系爭事故之發生，與被告機關就系爭道路之管理間有何因果關係，並未再舉證以為證明。
90	最高法院 95 年台上字 941 號（臺	一、請求原因事實： 被告機關在○○縣 122 號	一、系爭道路之白色邊線已具有反光效果，如	一、被告機關已設有反射鏡，且有反光邊線，

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	<p>灣高等法院 93 年度上國字第 12 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告共訴請 814 萬 2,124 元，經全部駁回確定。</p>	<p>縣道，原本全線皆設置鋼板護欄，卻因施工致系爭路段有 1 公尺之缺口，且又未適當設置警告標誌，造成王○○（原告之被繼承人）跌落山谷死亡。</p> <p>二、請求之金額： 甲請求給付 388 萬 210 元（含扶養費 288 萬 0,210 元、慰撫金 100 萬元）、乙請求給付 426 萬 1,914 元（含扶養費 248 萬 1,164 元、喪葬費用 78 萬 0,750 元、慰撫金 100 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>行車正常開有大燈，反光效果即係清處可晰，在彎道之處亦設有反射鏡，因此系爭路面並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故現場之速度僅 40 公里，王○○跌落山谷乃因其未減速慢行，縱使設置護欄王○○亦會跌落山谷，無相當因果關係。</p>	<p>若一般駕駛人依照速限 40 公里及沿邊線行駛應可安全轉彎，此外在彎道之前亦有慢行之標示與速限 40 之標示，因此被告機關對系爭道路並無設置或管理之欠缺。</p> <p>二、系爭路段之護欄缺口係在王○○行車之對向車道，系爭事故發生乃因王○○未靠右行駛，縱使該護欄設置有欠缺，亦無因果關係。</p>
91	<p>最高法院 98 年台上字 1354 號（臺灣高等法院台中分院 98 年度上國更（一）字第 10 號)</p> <p>本件被告機關包括交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告共訴請 513</p>	<p>一、請求原因事實： 被告機關在所設置之系爭道路及排水溝渠、溝井，未設置護欄、遮蓋或警告標語，致路人難以辨識，造成原告之被繼承人王○○於 94 年 11 月 8 日騎乘機車行經該處未能及時發現該井溝，連人帶車摔入溝渠內窒息死亡。</p> <p>二、請求金額：</p>	<p>一、系爭匯流井之設置並無違反設置當時之法規或注意義務，被告機關並無過失。</p> <p>二、王○○乃向北直行，並非在涵洞右轉，因此系爭事故發生與系爭匯流井之設置無因果關係。</p> <p>（三）現場遺留王○○</p>	<p>一、系爭匯流井之設置，為涵洞出來右轉的人不及預見，缺少道路應有之安全性，是系爭道路、安全井之設置顯有欠缺。</p> <p>二、系爭匯流井存在之便道，既係供公眾通用，被告機關有責任保持適於通行之安全狀態，卻未對系爭匯流井</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	萬 3,818 元，經判准 165 萬 0,981 元確定，勝訴率約為 32%。(案件是否全部確定不明)	<p>甲請求給付 236 萬 2,639 元(含扶養費 36 萬 2,639 元、精神慰撫金 200 萬元)。丁請求給付 277 萬 1,179 元(含扶養費 57 萬 6,029 元、精神慰撫金 200 萬元、殯葬費 19 萬 5,150 元)。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 2 項、民法第 184 條、第 185 條。</p>	<p>之小狗，王○○騎車時仍須注意小狗，對事故之發生與有過失。</p>	<p>為防止危害之必要處置，需負賠償責任。</p> <p>三、王○○之死亡係因涵洞出來後右轉突出之匯流井，導致其掉落其中窒息死亡，顯具有相當因果關係。</p> <p>四、當日天氣良好，王○○應無不能注意之情形，卻未充分注意車前狀況，應承擔 70%之與有過失責任。</p> <p>五、乙得請求給付 180 萬 4,236 元(含殯葬費用 19 萬 5,150 元、扶養費 40 萬 9,086 元、慰撫金 120 萬元，慰撫金乃考量精神上痛苦、身分、地位、經濟能力)。甲得請求給付 149 萬 7,725 元(含扶養費 29 萬 7,725 元及慰撫金 120 萬元)。適用過失相抵法則後，乙、甲得分別請求連帶賠償 90 萬 2,118 元、74 萬 8,863 元。</p>
92	最高法院 99 年度台上字第 418 號	<p>一、請求原因事實： 被告機關所管理之系爭</p>	<p>一、被告機關非系爭路段之管理機關。</p>	<p>一、依市區道路條例第 4 項與公路修建養護規則</p>

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
<p>(臺灣高等法院 97 年度上國字第 24 號、最高法院 98 年台上字 905 號、台灣高等法院 98 年度上國更(一)字第 2 號)</p> <p>原告訴請 1,439 萬 9,034 元，經判決 790 萬 1,690 元，確定，勝訴率約為 55%。</p>	<p>道路，在○○施作工程後，留有多處未經修補之坑洞，且未設警告標誌，致原告甲騎乘機車經過時摔倒，受有重傷。</p> <p>二、請求之金額： 甲請求 1,439 萬 9,034 元（含醫藥費 19 萬 6,860 元、看護費 14 萬 9,000 元、減損勞動能力 905 萬 3,174 元、精神慰撫金 500 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>二、原告所受之傷害與系爭路段上之坑洞間並無因果關係。</p> <p>三、系爭道路行車速限為 40 公里，然依原告所述情節，推測其行駛之車速極為快速，始有彈出飛離 30 公尺遠之離譜情形發生，因此原告與有過失。</p>	<p>第 7 條規定，○○縣政府應為系爭道路之法定管理機關，被告機關雖有委託鄉鎮市公所養護之事實，但此屬行政機關內部權限之委任事項，仍應以法定管理機關○○縣政府為管理單位，且事故發生前，○○縣政府曾經對系爭路段進行加封工程，其並非對之無管理權，故桃園縣政府為賠償義務機關。</p> <p>二、系爭道路多處有 5 至 15 公分之坑洞，且未有設立警告標誌，加以當天雨路滑視線不良，而造成原告發生事故。</p> <p>三、被告機關未能舉證原告行駛超過時速 40 公里及甲摔倒後飛離坑洞 30 幾公尺，且該坑洞之存在，縱使有合法之駕駛執照，亦難以避免發生事故，因此甲雖無照駕駛，亦尚難認有相當因果關係，甲不負與有過失責任。</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				四、原告得請求給付 790 萬 1,690 元（醫藥費 18 萬 9,610 元、看護費 12 萬 9,100 元、減損勞動能力損害 558 萬 2,899 元、精神慰撫金 200 萬元，考量其正值壯年、有收入穩定之工作，並有一幸福美滿之家庭）。
93	<p>最高法院 96 年台上字 1174 號（臺灣高等法院 95 年度重上國更（一）字第 7 號）</p> <p>本件被告機關包括交通部公路總局○○處</p> <p>原告共訴請 3,364 萬 8,194 元，經判決全部駁回確定。</p>	<p>一、請求原因事實： 被告機關任其所管理之樹木橫倒於路上未予移除，影響視線與行車安全，致原告甲駕駛時為閃避該樹木，駛入來車車道與大貨車對撞，甲與車上之庚受有重傷。</p> <p>二、請求金額： 甲請求 1,774 萬 1,072 元（醫療費 120 萬元、看護費 3 萬 6,000 元、勞動能力損失 1,465 萬 3,992 元、精神慰撫金 100 萬元、小貨車修理費 52 萬 7,080 元），庚請求共 1846 萬 7122 元（醫療費 120 萬、看護費 36 萬、勞動能力損失 1,590 萬 7,122 元、精神慰撫金 100 萬元）</p>	<p>一、原告自行駛入對向車道，其損害與該樹木橫倒無相當因果關係。</p> <p>二、該樹木僅為枯木，非公有公共設施，且其倒於路邊應由道路管理機關設置標誌或予以排除。</p> <p>三、原告未依國賠法第 10 條第 1 項進行協議先行之程序，應依民事訴訟法第 249 條第 1 項第 6 款裁定駁回。</p> <p>四、該樹木為路邊之雜樹，非行道樹，非屬被告機關所管理。</p>	<p>一、系爭樹木為路邊之雜樹，並非建造之公共設施。</p> <p>二、系爭路段有橫倒樹木，時間上極為短暫，此固有影響交通安全之虞，惟非能且無法及時為必要之具體措施予以排除。</p> <p>三、系爭事故之發生乃因原告甲駕車未依道路交通安全規則第 93 條第 1 條第 2 款、第 94 條第 3 項規定，於行經因雨視線不清路段，且道路發生臨時障礙時，應減速慢行，注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，卻未為之所致，與系爭樹木橫倒於路段所</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
		三、請求權基礎： 國賠法第3條第1項、民法第185條。		發生之臨時障礙，並無相當因果關係。
94	最高法院91年台上字2471號（臺灣高等法院花蓮分院89年度上國字第5號、台灣高等法院花蓮分院92年度重上國更（一）字第1號） 本件被告機關為交通部公路總局○○處 原告訴請1,807萬9,120元，經判決全部駁回。（案件是否全部確定不明）	一、請求原因事實： 原告行經被告機關管理之台九線時，因系爭道路挖掘遺留約10公分之凹洞，且未及時修補及設置警告標識，致原告騎機車經過該處時，撞擊該凹洞而彈起摔倒，造成原告成為植物人。 二、請求金額： 甲請求給付1,807萬9,120元（含醫療費及醫療器材30萬4,484元、工作損失377萬4,636元、看護費1,000萬元、精神慰撫金400萬元） 三、請求權基礎： 國家賠償法第3條第1項。	一、依公路法第6條規定，系爭路段非以被告機關為管理機關。 二、原告未戴安全帽，與有過失。	一、第一次第二審判決認定，被告機關並未於拒絕賠償理由書中具體指明本件肇事路段之管理維護機關，而公路之管理，依一般人民之合理判斷，應係由被告機關管理維護，故依國家賠償法第10條但書，被告機關為賠償機關。 二、最高法院認定，原審未調查清楚是否已該當國家賠償法第9條第4項上級機關所為確定之函復，廢棄原審判決。 三、更（一）審法院判決認定系爭事故之發生地點屬鄉道，其主管機關為縣（市）政府，並無「賠償義務機關有爭議」之情形，故被告機關並非賠償義務機關，不負國家賠償之責任。
95	最高法院94年台上字1673號（台灣高等法院高雄	一、請求原因事實： 原告騎車經過被告機關設置、管理之系爭道路	一、系爭路段屬○○線鄉道，由○○縣政府發包，而系爭事故係發生	一、被告機關越級爭取道路改善經費，於系爭道路之擴建改善時，係

案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
分院 92 年重上國 更（一）字第 1 號、最高法院 91 年台上字第 2559 號、台灣高等法 院高雄分院 90 年 度重上國字第 1 號） 原告訴請 991 萬 9,095 元，經判准 521 萬 5,430 元確 定，勝訴率約為 53%。	時，因路上坑洞過大且無 安全維護標示設施，造成 原告剎車不及致摔傷，四 肢癱瘓。 二、請求金額： 原告請求 991 萬 9,095 元 （醫藥費 108 萬 3,559 元、喪失勞動能力之損害 101 萬 9,659 元、看護費 281 萬 5,877 元（此部分 為更審時擴張請求）、精 神慰撫金 500 萬元） 三、請求權基礎： 國家賠償法第 3 條第 1 項。	在承包商復工後，關於 工程施工範圍內所有 公共安全措施之設 置、維護，應由高雄縣 政府負責。 二、原告超速行駛，對 系爭事故之發生與有 過失。	以系爭道路之修築、改 善及養護機關自居，被 告機關自為系爭道路之 國家賠償義務機關。 二、被告機關對於其管 理之系爭道路，於下雨 後路面產生之坑洞，未 及時修補致原告經過坑 洞時受傷，被告機關管 理系爭道路之不當與原 告之受傷具有相當因果 關係。 三、系爭事故發生時為 上午 11 時 30 分，視線 良好且坑洞必非佔據全 部路面，肇事地點僅有 坑洞積水，其他路面並 無積水，如予注意應可 繞道行駛，因此原告與 有過失，應承擔 20% 之 責任。 四、適用過失相抵法則 後，原告得請求為 521 萬 5,430 元（含醫藥費 7 萬 2,680 元、喪失勞動能 力之損害 20 萬 5,920 元、看護費 224 萬 0,688 元、精神慰撫金 400 萬 元，乃考量其傷勢之嚴

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
				重。)
96	<p>最高法院 90 年度台上字第 867 號 (台灣高等法院 87 年度上字第 1249 號)</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局</p> <p>原告訴請給付 521 萬 7,761 元，經判決全部駁回。(案件是否全部確定不明)</p>	<p>一、請求之原因事實：被告機關就系爭道路坍方緊急搶修工程時，因西側施作不完整，致西側陡峭之邊坡於連續颱風、豪雨過境後坍方，造成原告之房屋受有嚴重之損害。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付房屋損壞之修補費用 521 萬 7,761 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項、民法第 184 條。</p>	<p>一、系爭房屋之損害係原告建屋開發山坡地時，未妥善處理水土保持所致，與被告機關之搶修工程無相當因果關係。</p> <p>二、原告之請求已罹於時效。</p>	<p>一、第二審判決認定：(一)被告機關對於系爭邊坡西側施工不完整，致系爭房屋於颱風過境時成為集水區，應負國家賠償責任。(二)原告之損害賠償請求權已因二年間未行使而消滅。</p> <p>二、最高法院判決認定：原告與被告機關於 85 年之協調會議，是否為被告機關承認原告之請求權，原審未調查審認。</p>
97	<p>最高法院 91 年度台上字第 1971 號、台灣高等法院高雄分院 90 年度上國字第 5 號、屏東地方法院 90 年度國字第 5 號</p> <p>本件被告機關為交通部公路總局 ○○ 處</p> <p>原告訴請給付</p>	<p>一、請求之原因事實：被告機關在系爭路段實施道路拓寬墊高工程，惟未將排水涵洞擴大，致系爭路段東側遭遇豪雨時，淹沒原告之住宅與蝦苗場。</p> <p>二、請求金額：原告請求給付 735 萬 8,195 元。</p> <p>三、請求權基礎：國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、原告已獲敗訴判決確定，再行起訴為不合法。</p> <p>二、淹水係因下游排水溝遭占耕而阻塞，屬地方農田水利會之權責，亦屬於地方縣市政府排水及汙水下水道設置之問題，被告機關實非賠償義務機關。</p> <p>三、被告機關道路施工時，並未破壞原有之排</p>	<p>一、前判決係以原告未依據國家賠償法先以書面向被告機關求償為由，駁回其訴，其後原告依法定程序向被告機關請求賠償，並經被告機關以 90 年賠償字第 13 號理由書予以拒絕，且前訴訟之聲明與本件不同，故本件訴訟標的非受已確定之前判決效力所及。</p> <p>二、被告機關既非系爭</p>

	案號及訴訟結果	原告之主張要旨	被告之抗辯要旨	法院之認定要旨
	735 萬 8,195 元， 經全部駁回確定。		水涵洞，系爭道路之設置、管理並無欠缺。	涵洞設置或管理之主管機關，原告向其請求國家賠償即屬無據。

附件 2 道路工程引發國家賠償協議案件之整理

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
1	交通部公路總局○○處97年度賠議字第18號	<p>一、請求之原因事實： 被請求機關明知系爭橋樑為橋基裸露嚴重之危險橋樑，卻在颱風來襲時未就系爭橋樑補強加工，亦未封鎖系爭橋樑，致請求人甲、乙之子沈○○駕車行經系爭橋樑時，系爭橋樑斷裂，沈○○因閃避不及，掉落大甲溪中死亡。</p> <p>二、請求金額： 甲請求給付新台幣（下同）816萬7,661元（含殯葬費61萬0,250元、增加生活上需要之費用1萬2,459元、扶養費454萬4,952元、慰撫金300萬元）；乙請求給付828萬1,904元（含車損20萬元、扶養費508萬1,904元、慰撫金300萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國家賠償法（下稱國賠法）第3條。</p>	被請求機關同意給付請求人甲307萬8,662元（含殯葬費51萬0,726元、扶養費70萬7,936元、慰撫金186萬元）；乙273萬6,346元（扶養費79萬0,546元、車損8萬5,800元、慰撫金186萬元），共計581萬5,008元。	協議成立，請求人共請求給付1,644萬9,565元，協議後賠償581萬5,008元。
2	交通部公路總局○○處99年度賠議字第7號	一、請求之原因事實： 請求人甲、乙、丙、丁、戊之被繼承人金○○、王○○行經被請求機關興建「台21線○○隧道段改建橋樑工程」之施工臨時便道時，遭瞬間大量墜落之土石活埋，	被請求機關同意給付請求人甲241萬2,873元（含殯葬費22萬0,873元、慰撫金260萬元，扣除救助慰問金40萬8,000元）；乙、丙各219萬2,000元慰撫金（慰撫金260萬元，扣除救助慰問金40萬	協議成立，請求人共請求給付1,919萬2,451元，協議後賠償1,101萬7,331元。

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
		<p>當場死亡。</p> <p>二、請求金額： 甲請求給付 425 萬 5,993 元（含殯葬費 25 萬 5,993 元、慰撫金 400 萬元）；乙、丙各請求給付 400 萬元慰撫金；丁請求給付 477 萬 6,479 元（含扶養費 77 萬 6,479 元、慰撫金 400 萬元）；戊請求給付 215 萬 9,979 元（含扶養費 15 萬 9,979 元、慰撫金 200 萬元），共計 1,919 萬 2,451 元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條第 1、2 項、第 194 條。</p>	<p>8,000 元）；丁 296 萬 8,479 元（含扶養費 77 萬 6,479 元、慰撫金 260 萬元，扣除救助慰問金 40 萬 8,000 元）；戊 125 萬 1,979 元（含扶養費 15 萬 9,979 元、慰撫金 150 萬元，扣除救助慰問金 40 萬 8,000 元），共計 1,101 萬 7,331 元。</p>	
3	交通部公路總局○○處 99 年度賠議字第 19 號	<p>一、請求之原因事實： 請求人張○○騎車行經系爭路段時，因路面有坑洞卻無任何警告標示，致請求人摔倒後重傷。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付 109 萬 1,905 元（含醫療費、財物損失、看護費、交通費、慰撫金）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、○○工務段之意見： 坑洞屬實，系爭道路管理上有瑕疵，惟張○○亦有駕駛疏忽，與有過失。</p> <p>二、被請求機關同意給付請求人 13 萬 0,737 元（含醫療費 2 萬 1,595、車損 1,087 元、工作損失 2 萬 2,581、慰撫金 10 萬元）。</p>	協議成立，請求人共請求給付 109 萬 1,905 元，協議後賠償 13 萬 0,737 元。
4	交通部公路總局○○處 99 年	一、請求之原因事實： 被請求機關所管理之系爭橋	被請求機關同意給付請求人甲 169 萬 7,291 元（含扶養	協議成立，請求人共請求給付 1,764

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
	度賠議字第專4號	<p>樑，為橋基裸露之危險橋樑，被請求機關卻未在颱風來襲時適時地封鎖系爭橋樑，請求人甲、乙之子（丙、丁、戊之父）林○○駕車行經系爭橋樑時，系爭橋樑斷裂，致林○○掉落河中死亡。</p> <p>二、請求金額： 甲請求給付 244 萬 5,409 元（含扶養費 44 萬 5,409 元、慰撫金 200 萬元）；乙請求給付 255 萬 4,829 元（含扶養費 55 萬 4,829 元、慰撫金 200 萬元）；丙請求給付 390 萬 8,055（含扶養費 90 萬 8,055 元、慰撫金 300 萬元）；丁請求給付 429 萬 3,744 元（含扶養費 129 萬 3,744 元、慰撫金 300 萬元）；戊請求給付 444 萬 1,716 元（含扶養費 144 萬 1,716 元、慰撫金 300 萬元），共計 1,764 萬 3,753 元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條、民法第 184 條第 1 項前段、第 192 條第 2 項、第 194 條。</p>	<p>費 32 萬 2,691 元、殯葬費 17 萬 4,600、慰撫金 150 萬元，扣除汽車強制責任保險金 30 萬元）；乙 161 萬 8,465 元（含扶養費 41 萬 8,465 元、慰撫金 150 萬元，扣除汽車強制責任保險金 30 萬元）；丙 257 萬 2,727（含扶養費 87 萬 2,727 元、慰撫金 200 萬元，扣除汽車強制責任保險金 30 萬元）；丁 293 萬 9,934 元（含扶養費 123 萬 9,934 元、慰撫金 200 萬元，扣除汽車強制責任保險金 30 萬元）；戊 310 萬 3,611 元（含扶養費 140 萬 3,611 元、慰撫金 200 萬元，扣除汽車強制責任保險金 30 萬元），共計 1,193 萬 2,028 元。</p>	<p>萬 3,753 元，協議後賠償 1,193 萬 2,028 元。</p>
5	交通部公路總局○○處99年度賠議字第16號	<p>一、請求之原因事實： 請求人行經宜蘭○○隧道，未料隧道突然崩塌，落石、燈具及纜線掉落擊中請求人，致機車倒地，造成機車</p>	<p>一、掉落之電纜線為被請求機關管理之設施，且與請求人發生之損害有因果關係。 二、請求人並無過失。</p>	<p>協議成立，請求人共請求給付 134 萬 0,610 元，協議後賠償 14 萬 2,814 元。</p>

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
		<p>嚴重毀損、防摔褲破損、左食指撕裂傷，且系爭事故發生當下一片漆黑，請求人等待十分鐘皆無人救援，遂忍痛自行推車至隧道出口。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付 134 萬 0,610 元（含物損 34 萬 0,610 元、慰撫金 100 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項、民法第 184 條第、第 193 條、第 195 條。</p>	<p>三、被請求機關同意給付請求人 14 萬 2,814 元（含物損 11 萬 2,814 元、慰撫金 3 萬元）。</p>	
6	交通部公路總局○○處 98 年度賠議字第 7 號	<p>一、請求之原因事實： 請求人李○○騎車行經系爭橋樑時，因橋面凹凸不平，致請求人摔倒後受有重傷。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付 210 萬 0,015 元（含醫療費 12 萬 0,915 元、看護費 16 萬 2,000 元、車損 1,150 元、交通費 9,900、工作薪資損失 90 萬 7,200 元、慰撫金 90 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 2 條第 2 項、第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、系爭事故發生當時，該路面尚屬平整，無須重新鋪設。</p> <p>二、請求人行經系爭橋樑時，適逢二輛大卡車交會，系爭事故乃因請求人個人之駕駛行為所致，與系爭橋樑設置、管理之欠缺無相當因果關係。。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>經台灣宜蘭地方法院 98 年度國字第 5 號判決以路面突起並有龜裂，屬設置管理有欠缺為由，判令給付 25 萬 4146 元，並經台灣高等法院 99 年度上國易字第 16 號判決駁回上訴而告確定。</p>
7	交通部公路總局○○處 99 年度賠議字第 17 號	<p>一、請求之原因事實： 請求人古○○騎車行經系爭隧道口時，該處山坡掛網與</p>	<p>一、被請求機關在系爭路段設有「注意落石」之標示，並於 92 年設置高約 60 公</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p>

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
	號	<p>型框植生有瑕疵，惟被請求機關未為其他補強或防護措施，致請求人在系爭隧道被落石擊中，受有重傷。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付 3,571 萬 4,518 元（含看護費 1,826 萬 7,423 元、醫療費 4 萬 6,551、慰撫金 200 萬元、減少工作能力損害 1,540 萬 0,544 元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 2 條第 2 項、第 3 條第 1 項。</p>	<p>尺、長約 48 公尺之山坡掛網與型框植生，且被請求機關定期養護巡查系爭路段之邊坡掛網，並未發現掛網有破損之情事，就系爭路段之管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭落石係自屬○○局所管理之林班地墜落，被請求機關並非賠償義務機關。</p>	目前查無後續訴訟案。
8	交通部公路總局○○處 96 年度路祕法字第 0960003775 號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人甲、乙之子王○○騎車行經○○縣○○鄉○○路暨縣道 164 東往西方向時，因路面出現積水及電線桿凸於路面，致王○○跌落地面並撞及電線桿致死。</p> <p>二、請求金額： 請求人甲請求給付 250 萬元慰撫金；乙請求給付 250 萬元慰撫金。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、系爭路面雖略有積水，但尚不致影響車輛通行。且當時夜間路燈正常點亮，護欄頂導標誌亦有顯著反光效果，系爭路面畫有邊線，電線桿位於路面邊緣外緣，被請求機關之設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故之發生與公共設施設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>
9	交通部公路總局○○處 96 年度路祕法字第 0960005541 號	<p>一、請求之原因事實： 請求人之被繼承人洪○○騎車行經○○市○○路及省道交叉高架橋下時，因道路彎</p>	<p>一、系爭道路之彎道曲線半徑 200 公尺以上、機慢車專用寬度 2.8 公尺均符合設計規範，且系爭路段無車道減</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟</p>

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
	函	<p>曲設計不當及無適當之警告標示，致洪○○車禍死亡。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付 200 萬元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>縮，不須設置警告標誌，系爭路段之設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、洪○○本身違反道路交通安全規則第 99 條第 1 項第 5 款不得駛出路面邊線之規定，且酒醉駕車，系爭事故之發生與道路設施設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p>	案。
10	交通部公路總局○○處 96 年度臺工字第 0960400385 號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人甲、乙之女池○○騎車行經○○縣○○鄉○○村省道台一線 298.4 公里南下車道時，因外側慢車道路突然減縮，且未有設置警告標誌、護欄等，致池○○不慎撞及減縮車道外側之樹木死亡。</p> <p>二、請求金額： 請求人甲請求給付 265 萬 7,910 元（含殯葬費 29 萬 1,350 元、扶養費 136 萬 6,560 元、慰撫金 100 萬元）；乙請求 251 萬 1,757 元（含扶養費 151 萬 1,757 元、慰撫金 100 萬元）；丙請求給付車損 3 萬元，共計 519 萬 9,667 元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條第 1 項、第 2 項、第 194 條。</p>	<p>一、系爭事故地點係屬路肩而非外側慢車道；系爭路面現況及路面寬度均符合相關規定；車道並無減縮而無設置警告標誌、護欄之必要；沿線亦裝有路燈，照明良好，系爭道路之設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、池○○本身違反道路交通安全規則第 99 條第 1 項第 5 款不得駛出路面邊線之規定，系爭事故之發生與道路設施設置、管理之欠缺並無相當因果關係。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>本研究案之訴訟案件編號 47 即為本件後續。</p>

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
11	交通部公路總局○○處96年度五工法賠字第0961004292號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人甲、乙、丙、丁、戊之被繼承人許○○，騎車行經○○縣○○市○○路，因當時系爭岔路口施工，交通指揮不當、設置與管理有欠缺，導致交通混亂，致許○○發生交通事故，送醫後不治。</p> <p>二、請求金額： 請求人共請求給付 1,303 萬 2,690 元（含殯葬費 40 萬 0,590 元、配偶扶養費 63 萬 2,100 元、配偶之慰撫金 400 萬元、子女四人之慰撫金 800 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項、民法第 192 條第 1 項、第 2 項、第 194 條。</p>	<p>一、依相關資料顯示，系爭事故之發生與施工單位就系爭路段設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p> <p>二、請求人未提出其他具體事證證明公有公共設施之設置或管理有欠缺。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>
12	交通部公路總局○○處96年度路秘法字第0961005137號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人陳○○，乘坐機車行經台南縣北門鄉台 17 線與縣 171 線交叉路口，發生車禍而摔落時，因被請求機關所管理未施工完成之道路有缺口，致陳○○摔入高約 2-3 公尺的路邊水溝，受重傷。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付 700 萬元（含將來所需之生活開銷、醫療費用、慰撫金）。</p>	<p>一、依現場資料無從確定請求人是否從系爭缺口掉落水溝。</p> <p>二、依事故現場狀況分析，系爭事故與系爭道路設施設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
		<p>三、請求權基礎： 國賠法第3條第1項。</p>		
13	交通部公路總局○○處97年度五工營字第0971000184號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人王○○，駕車行經台84線快速道路之急彎時，因被請求機關未依規定設置警告標誌，而違規車輛從後方追撞，致車輛毀損人員受傷。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付200萬元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第3條第1項。</p>	<p>一、系爭路段屬平順轉彎線型，非危險路段且無礙行車安全，故無設置警告標誌之必要，其設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故乃因請求人與肇事對方所造成，與系爭道路設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>
14	交通部公路總局○○處98年度五工法賠字第0981002353號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人甲、乙之父廖○○，於○○縣○○鎮○○里牽引腳踏車並停駐於安全島旁時，因該處路口高照燈損壞，視線昏暗，致肇事者騎乘機車時未發現廖○○而發生車禍，廖○○送醫後不治。</p> <p>二、請求金額： 請求人共請求給付150萬元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第3條第1項。</p>	<p>一、系爭事故地點已有照明設備，被請求機關之設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故發生時天色未達昏暗，且系爭事故之發生乃因駕駛人未依規定開啟或設置前燈所致，與系爭公路設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p> <p>三、系爭道路由○○縣○○鎮公所管理、維護，被請求機關非賠償義務機關。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>
15	交通部公路總	一、請求之原因事實：	一、系爭遭撞擊之路肩構造	被請求機關全數拒

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
	局○○處98年度五工法賠字第0981003392號函	<p>請求人之子劉○○，騎乘機車行經○○縣○○鄉○○村○○路行時，因系爭道路以護欄減縮，惟護欄為雜草所覆蓋，致劉○○未發現護欄而發生車禍，受有重傷。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付 2,855 萬元、工作能力減損之費用 6,000 元（含醫療費 270 萬元、看護費 600 萬元、慰撫金 200 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>物前，已設有長達 60 公尺餘之槽化線以禁止進入；況系爭構造物上有反光漆，上方亦有三面之安全導引標誌，且未被事故發生地點之雜草所覆蓋，其設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故乃因請求人之子劉○○駕駛不當或不明原因介入所致，與公共設施設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p> <p>※本件請求人之子未死亡，但因請求人不諳法律，所以出現以非權利主體之名義來請求之情形。</p>	<p>絕賠償。</p> <p>經台灣台南地方法院 98 年度國字第 18 號判決駁回原告之訴。</p>
16	交通部公路總局○○處99年度五工法賠字第0991001003號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人甲、乙、丙、丁、戊之被繼承人鄭○○，騎乘機車行經○○縣○○市○○路時，因道路施工凹凸不平，致黃○○不慎跌倒死亡。</p> <p>二、請求金額： 請求人共請求給付 2,00 萬元、工作損失 54 萬元、醫藥費 1 萬 7,805 元、慰撫金 110 萬元）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>一、刮地痕乃存在於凹陷路面之前，顯見鄭○○之摔倒與凹陷之系爭路面，並無相當因果關係存在。</p> <p>二、系爭事故為鄭○○未遵守道路交通安全規則第 124 條第 2 項所致，與系爭路段設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>
17	交通部公路總	一、請求之原因事實：	一、系爭事故發生時，安全	被請求機關全數拒

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
	局○○處99年度五工法賠字第0991008248號函	<p>請求人王○○，騎乘機車行經○○縣經台一線340公里110公尺之二層行橋時，因路燈及警示燈未亮，致王○○與人發生擦撞，受有傷害。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付100萬元。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第3條第1項。</p>	<p>護欄上之警示燈均有點亮，視線仍屬清晰，其設置管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故為請求人超速及未注意前車狀況所致，與系爭路段設置、管理之欠缺並無相當因果關係。</p>	<p>絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>
18	交通部公路總局○○處100年度五工法賠字第1001000721號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人之子陳○○，騎乘機車行經○○市○○里台19線86公里500公尺處時，因車輪碰觸路面鋪設之連接處，致陳○○滑倒，摔落前方未設置柵欄之水溝中死亡。</p> <p>二、請求金額： 請求人請求給付349萬元（含殯葬費49萬、扶養費240萬、慰撫金60萬）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第3條第1項。</p>	<p>一、系爭路段並無凹凸不平之情事；系爭路段前後均設有紐澤西式護欄；系爭路口設有特種閃光號誌及車輛停止線，公共設施之設置、管理並無欠缺。</p> <p>二、系爭事故之發生乃因駕駛超速失控、未遵循標誌所致，與系爭路段有無設置護欄並無相當因果關係。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>經台灣嘉義地方法院100年度國字第3號判決命給付35萬5140元。</p>
19	交通部公路總局○○處100年度五工法賠字第1001001949號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人甲、乙、丙、丁、戊之被繼承人李○○，騎乘機車行經台17線127.6公里處之路肩欲停車時，因路燈昏暗不明，反光標誌倒地且間</p>	<p>一、系爭道路之路燈照度良好，反光標導標亦符合規範，且均已依規定劃設路邊標線，路肩寬度亦已達2公尺，無須設置護欄，系爭道路之設置管理並無欠缺。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>目前查無後續訴訟案。</p>

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
		<p>距過長、無劃設路面邊線、未依規定設置護欄，致李○○墜落路旁之魚塢中溺水死亡。</p> <p>二、請求金額： 請求人甲請求給付 113 萬 8,484 元（含扶養費 13 萬 8,484 元、慰撫金 100 萬）、 請求人乙請求給付 115 萬 5,208 元（含扶養費 15 萬 5,208 元、慰撫金 100 萬）、 請求人丙請求給付 155 萬 3,937 元（含扶養費 55 萬 3,937 元、慰撫金 100 萬）、 請求人丁請求給付 162 萬 0,835 元（含扶養費 62 萬 0,835 元、慰撫金 100 萬）、 請求人戊請求給付 294 萬 6,335 元（含殯葬費 15 萬 9,000 元、扶養費 78 萬 7,335 元、慰撫金 200 萬）。</p> <p>三、請求權基礎： 國賠法第 3 條第 1 項。</p>	<p>二、系爭路段為李○○出勤時必經之路，理應熟悉周邊地形，系爭事故之發生乃因李○○駕駛不當或不明原因介入所致，與系爭道路設施設置、管理之欠缺並無相當因果關係。</p>	
20	交通部公路總局○○處 100 年度五工法賠字第 1001002857 號函	<p>一、請求之原因事實： 請求人甲、乙之子倪○○，騎乘機車行經台 1 線 277 公里 600 公尺處時，因橋樑檢測之施作未設置具體之安全措施，致倪○○發生車禍死亡。</p> <p>二、請求金額： 請求人共請求給付 1,000 萬</p>	<p>肇事時、地之視線及視距良好，倪○○應可預見前方有大型機械工程車停車之狀況，而適時採取閃避、繞越等必要措施，系爭事故之發生乃因倪○○疏未注意前車狀況所致，與系爭道路設置、管理之欠缺無相當因果關係。</p>	<p>被請求機關全數拒絕賠償。</p> <p>經台灣嘉義地方法院 100 年度補字第 176 號命補繳裁判費。</p>

	協議案號	請求人之主張	機關之意見	協議結果
		元。 三、請求權基礎： 國賠法第 2 條第 2 項、第 3 條第 1 項、民法第 184 條、第 192 條、第 194 條。		

附件 3 學者 A 訪談紀要

- 1.1 我國道路之路面普遍存在凹陷或突起等不平整之情形，是否任何道路路面不平整皆屬道路設置或管理有欠缺？
- 1.2 道路路面不平整之容許與不容許之界線為何？
- 1.3 其判斷標準為何或應審酌之因素有哪些？

就問題 1.1 而言，路面凹凸或不平整雖然是瑕疵，但該瑕疵不一定等同於安全性欠缺，而要考慮該路面凹凸的程度是否會讓行駛中的車輛或是摩托車有跳起的危險。若是，方能謂有凹凸或不平整的路面欠缺安全性，因此要個案認定。

關於問題 1.2，即道路平整度的容許界限，一般視被害人在正常速度下行駛機車或汽車的狀態而定。因為倘若被害人超速，即使路面有一點凹凸也會跳起來。不過在被害人本身超速的情況下，由於路面凹凸不平之情形仍屬於不正常的現象，就算時速 40 或 50 公里都有可能會跌倒，所以在道路管理上還是有瑕疵，故在有些實務判決中，賠償義務機關要負責但同時可主張被害人與有過失。

至於問題 1.3，就是技術層面的問題了，凹凸達到幾公分就可被認定為不容許之程度，應從個案的情狀綜合判斷，難以一概而論。

- 2.1 法院實務上有判決認定道路之路面有坑洞且未設置警告標示，故其道路之設置管理有欠缺等語，道路之路面不平整與未設置警告標示二者之關係為何？
- 2.2 二者是否各自獨立為道路設置管理有欠缺之原因，或複合而成為道路設置管理有欠缺？

就問題 2.1 而言，與前述道路凹凸不同，道路若有坑洞，應屬道路欠缺安全性之情況。因此若有坑洞而未設置警示標示者，即屬設置管理有欠缺。

至於問題 2.2，道路雖有坑洞但設有警告標示者，此時道路設置管理是否有欠缺，應再區分該警告標示能否達到警示效果。若不能產生警示效果，即不能因設有警告標示，即謂公有公共設施之管理或設置並無欠缺，亦即應視警告標示之設置情況而定。例如道路上有坑洞，但在坑洞前幾公尺才設立警示牌對用路人施以警告，或是有在坑洞前設圍籬，這兩者效果就不同，前者並未達到警告效果。

3.1 道路之路面雖不平整，但依速限行駛通常不發生車禍事故，卻因

超速行駛甚至飆車競速致生車禍事故，則該路面不平整是否不構成公有公共設施之設置管理有欠缺？

或是該事故發生與該路面不平整不具相當因果關係？

或是該超速行駛甚至飆車競速僅屬與有過失之減輕或免除賠償金額問題？

道路之路面雖不平整，但依速限行駛通常不發生車禍事故，卻因超速行駛甚至飆車競速致生車禍事故，就是剛才我所說的「與有過失」問題，蓋此時受害人本身固然不應該飆車，但同樣地，路面本身也不應該不平整，因此本情形還是屬與有過失。但若道路不平整或有坑洞，是工程設計本身不符標準，或路面未達一定斜度致車輛轉彎時因斜度不夠而容易滑倒，就屬於設計的問題，應認為欠缺安全性。

另外要提出來講的是的用語方面的問題。雖然我了解你們講的是坑洞的問題，但題目中經常使用的是卻「不平整」，但是一者不平整的情況通常較為少見，反而是有小坑洞的情況比較多，二者，不平整有時反而是路面所必須的，例如在高速公路或是山坡上，路面就一定要有斜度，此時路面平整反會造成用路人滑

倒，因此並非路面平整即等於無欠缺。

至於坡度要幾度、工程標準下什麼叫不平整，路面經車壓、滲水、滲透及下陷等情況之施工維護，都有一定的標準在。因此雖然坑洞會讓大家覺得是用眼睛看就會發現的事，但其實很難講，如有一天遇到機車騎士騎很快的話，事故就發生了。因此縱使騎士本身不應飆車，但無論如何路面也不應該有坑洞。

- 4.1 按公路法第 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。」，其所指「必要地點」如何具體化？
- 4.2 道路之特定路段是否有必要設置及如何設置標誌等交通安全工程設施，是否屬涉及高度技術性與專業性之事項，由道路主管機關享有判斷餘地？
- 4.3 如果道路管理機關已依現行交通安全工程設施之技術規範（例如：交通部編訂「交通工程手冊」）為道路之設置管理維護，是否應認其已無欠缺？

首先是問題 4.1。「必要地點如何具體化」，基本上一般駕駛時都會有一些行車的指示，以速限為例，要如何具體出必要地點，應視交通流量及地形等因素而定。在沒有具體標準之情況下，必要地點就只能抽象指客觀上能讓行人、車輛在使用公路時，確保其行車注意及安全的地方，亦即在具有危險性又無法避免的地方，即屬必要地點。例如在兩條路有彎曲的時候，就必須有一個凸透鏡供交會車輛注意這個問題；又如果此路段有落石，在一般情況下光憑一個「注意前方落石」的標示是不夠的，萬一車子被砸，從學理上來講等於是老百姓冒著生命危險使用道路，因此若該路段經常有落石的話，主管機關應該要做一個防坡堤、上有遮簷之半開隧道來避免這種現象；小落石者，則應該做一個屋簷，機關不能以經費

不夠當作不作為的理由；若是巨石者，該路段即應避開。因此所謂之「必要地點」，主要是要達到交通要安全目的，並配合交通流量、地形等因素共同來看。另外有些交通設置、標誌也不能完全沒有，例如雖然路面已設有行車最高限速來防止轉彎時因離心力過大而造成事故，但有時除了行車限速之外，仍有進一步設置欄柵以保護那些超過限速駕駛之必要。當然，具體路段是否真有設欄柵的必要，我想工務局或交通主管機關會有許多的數據，作為其要否施作欄柵之依據及施工標準。

其次是問題 4.2，即使對於道路之特定路段是否有必要設置及如何設置標誌等交通安全工程設施，涉及財力及主管機關的判斷，但機關最終能否免責，我仍認為法官得在具體個案中予以審查。蓋所謂的工程手冊其實是針對一般性的情況而設，但在特殊地形下，機關之工程手冊是否當然可以適用，應容許且應尊重法官在具體個案的判斷權限。尤其當交通主管機關以自行制定之交通工程手冊，主張其施作工程符合標準而應免責云云，不免有球員兼裁判的問題。因此若今天以機關施作本身不符該工程手冊為由，即認定機關設置有欠缺，固沒有問題，但若反過來說，機關設置已符合該標準，故設置並無欠缺云云之主張就可能有問題。機關是可以提出抗辯，但法官不一定要採信。況且國賠法中關於公有公共設施之設置或管理有欠缺係採無過失責任，因此即使機關在工程中已經盡到注意義務並符合工程標準，但只要客觀上該公共設施存有瑕疵，在特殊具體的情形下也發生損害，賠償義務機關還是要承擔國賠責任，這也是公共設施設置或管理有欠缺之國賠責任之立法本意。因此即使機關符合標準，至多也只能說有盡到注意義務，但國賠法第 3 條並不考慮注意義務的問題。

最後是問題 4.3，也就是當機關依既定標準進行維護管理時，是否就可以主張該道路並無欠缺？法院是否也會採取這種見解？這都有可能。但要注意的是，當機關主張其符合交通設置之標準時，仍有必要進一步追問，該安全標準本身是否訂的夠高？是否有符合地形的要求？舉例而言，橋樑、堤防設置之高度，若機

關是依照二十年來的水位所計算出的數值再提高十公尺而設置，但若有天發生洪水爆漲、淹過橋樑、堤防而沖毀或潰堤，即使主管機關主張該橋樑、堤防係依照機關所擬定之交通工程手冊標準所設置，但也不能因此證明這個公共設施之設計或管理無欠缺，蓋這裡最主要的問題在於：機關自己擬定的標準可能太低了。

5.1 在道路工程引發國家賠償責任中，是否得請求物之所有權受侵害造成之營業上損失？

（訪談者：實務上曾發生因道路有坑洞或者因為坡度設計太陡，導致遊覽車受損、翻覆，遊覽車所有權人因而於國賠中主張不能營業所受之損害）。學者 A：若此案例為人身之損害當然較無疑問。但在物之損害上，我採較保守的態度，認為國賠案件之損害賠償範圍不應那麼大，而應以直接損害為限，不及於因物不能使用而造成之營業上損失。且在人身損害之情況，比方說我身體受到損害，雖說可以請求勞動力喪失或減少的部分，但進一步因為不能執行職務所造成之損害，例如受害人原本可以談成卻未談成之生意呢？主張遊覽車受損致生其無法出租之營業損害，亦同此理。因此我認為被害人可得求償之範圍不應那麼大，況且國賠法中第 3 條採無過失責任，若又將損害範圍如此延伸，責任太重。

至於我所知實務上類似的案例像是機關埋設之水管破裂，致水淹到店面而造成損害。此時其損害究為停業損失，抑或營業上損失，取決於其開了什麼店而定，若如百貨公司不能營業或是他本身就是靠該賣場在販賣的，此時多少可以請求間接之損害賠償。但若是在前述車輛損失的例子，就可能有一點問題。雖說該判決最後法院係依被害人請求，認定機關應賠償其修繕期間無法利用該遊覽車營業所造成之損失，而將該損失定性為「所失利益」，但目前還是個案，因此還要有

待更進一步的分析。

6. 在道路工程引發國家賠償責任中，慰撫金之判命給付佔損害賠償之相當比例。

6.1 慰撫金之功能為何？

6.2 其量定標準為何？

6.3 有無將慰撫金予以定額化之必要或可能？

6.4 慰撫金定額化之利弊得失為何？

6.5 比較法上有無可供參考之處？

本問題其實就是法院標準的問題，與國賠的審判原因無關。這樣的問題也曾有學者提出計算公式，例如被害人職業為何？所得水準？親屬的精神上撫慰金應如何計算？被害人之子女人數、年齡為何？另外也有人主張法院應做一個點跟面的額度衡量表以供參考，避免法官自由心證的裁量權過大。像美國，關於刑罰之徒刑就有一個衡量表。現在，精神慰撫金方面在台灣已能夠成立，這表示台灣已經開始慢慢有不錯的進展，但慰撫金額額度之多少，可能要再累積很多的判例、判決。至於是否要支持以這種標準化、表格化的量表，做為努力的方向，雖有人持反對意見，但我基本上是給予肯定的，蓋量化表有其參考價值存在，尤其可避免幅度差距太大，造成社會大眾質疑法院判斷標準欠缺公平性的負面觀感。不過嚴格說起來這部分應非國賠法所要討論的重點，而應屬一般民法上撫慰金的計算。

7. 以下為法院實務上常見被告機關是否為賠償義務機關之爭議類型：

① 訂立委託管理契約卻未完全踐行行政程序法第 15 條第 3 項之公告，受委託管理機關依法有無管理職務？

② 道路管理機關發包予承包商施工，道路管理機關就施工部分路段

依法有無管理職務？

- ③道路施設之人孔蓋等有欠缺，道路管理機關就人孔蓋等設施及其與道路之界面依法有無管理職務？
- ④道路之路權移交予第三人，由該第三人占有使用道路，則道路管理機關就移交部分之路段依法有無管理職務？
- ⑤法務部 96 年 5 月 21 日法律決字第 0960014830 號函：「依國家賠償法第 3 條第 1 項請求國家損害賠償時，係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。」，其所為釋示是否正確無誤或容有例外？
- ⑥存在公用地役關係之私人所有既成道路，是否屬國家賠償法第 3 條之「公有公共設施」？
- ⑦對於道路之非通常使用或超越設置目的之使用（例如：飆車、行駛於海堤），是否有成立國家賠償之可能？

7.1 在現行國家賠償法（下稱本法）下，對於上開爭議宜採何種見解？

7.2 本法修正草案對於上開爭議有無相關規定可資處理解決？

就問題 7、①而言，主要還是以有無實際管理之事實來認定，並不因未踐行公告行為，即可主張免責。

就問題 7、②而言，雖然通常實際情況中，未盡管理之責者是承包商，但畢竟該施工內容仍為道路，因此施工當中有維護不良或未設警示標誌等情事時，道路主管機關或是依法管理之機關仍應負責。因此從法的層面來講，機關是一定要負責的，至多於給付賠償額後，再依約向承包商請求加害給付之損害賠償。因此實務上賠償義務機關一定要負起國賠責任，只是賠償後機關可將最終賠償責任轉嫁至承包商。至若該路段為尚未啟用的新路段時，由於尚未成為公共設施，此時就沒有國家賠償責任的問題，因此若有侵害第三人權利之情況就是承包商的問題了，國家只是立於單純定作人之地位。

就問題 7、③而言，我曾經寫過一篇討論路面上人孔蓋邊緣凹凸問題的國賠文章，基本上人孔蓋雖不是道路的主體，但由於道路本就不應該容許有此凹凸，因此道路管理機關還是要為此負責。法院判決亦認為該道路有瑕疵。若是施工的問題，此時人民可以擇定欲申請國賠的對象為施工單位或道路主管機關，而賠償機關賠償後，再尋內部管道向最終應負責之機關求償。

就問題 7、④而言，本問題的關鍵在於，移交部分的路段有沒封閉。若該道路已封閉不供公眾使用，道路管理機關自可免責；若僅移交而未封閉，例如特許人民使用路面辦理婚喪喜慶，此時若人民所搭設備、帳篷，欄杆旁邊有凸出，導致其他用路人晚上不注意發生事故，此時道路管理機關仍要負起未盡要求、監督的責任，對施作不良部分承擔起國賠之責，以保障被害人。當然，賠償後道路管理機關可以再向該占有人求償。而機關求償的權利，可以透過契約之訂立加以保障。但即使未約定，依國家賠償法第 3 條第 2 項也賦予機關求償權。

就問題 7、⑤而言，依管理的層次而論，當管理有瑕疵時應以事實管理機關作為第一線，亦即先以實際管理機關作為賠償義務機關；實際管理機關不明者再找法定機關。而在國賠法修正草案第 14 條中，更進一步規定若法定管理機關也不明者，以公共設施設置地之地方政府為賠償義務機關，因此在法理上，最終一定會有負責之機關。

就問題 7、⑥而言，既成巷道的所有權雖屬於私人，但性質上屬公用公物，因此仍為公共設施。而公用地役關係中仍應再進一步區分道路主管機關有無實際介入而不同，例如一些私人所有的山坡因常有民眾進行登山活動而自然走出一條路，但若該山路並未由政府介入管理規劃，也未有機關對此設有標示指其為風景區、登山道等，則該山路即非公共設施，民眾縱在該路跌倒，亦不能請求國賠。但若政府已經介入設置管理，例如鋪設柏油路、建下水道，或規劃為公園等，此時就會構成公有（管理）公共設施。簡言之，成立公用地役關係之既成道路未必等於公有公共設施，重點是政府有無事實上的管理。至於「管理事實存在」之認定不需太嚴格，例如當民眾反映既成道路下雨時泥濘不堪而請政府整地時，政府只要一有整地行為就已經屬管理行為了，而且該管理行為只要未變更該既成道路

原有供公眾通行之意思時，尚無徵收之必要，惟若將既成道路改為排水溝，就需補償或徵收。

最後則是問題 7、⑦。這其實是與有過失的問題。(訪談者補充問題內容) 如果海邊的堤防或防波堤，其原本之設置目的在於防止潮水入侵，但若有一輛吊車開上該海堤，因地基不穩而下陷時，可否成立國賠？) 有些防波堤建造的很寬，確實有讓人在上面騎車、開車的空間。若人民開車進入防波堤而發生損害，主管機關應否負國賠責任，應分兩種情形討論。一種是機關知有此事實，但並未做任何防止人民進入的動作，而默許該防波堤成為公眾交通往來的通道，則該堤防就會變成事實上的道路，因此若人民在該處騎腳踏車因有坑洞而跌倒，那就可能成立國賠。相反的，若機關已經表明該堤防之用途與目的，並警示人民禁止在上面通行、停車，由於此時供民眾通行已非該公共設施公用之目的，故當人民本身違法、違規之使用行為所致之傷害，即不能再主張該公共設施的設置或管理有欠缺。因此像海堤的例子，若它外觀上很容易讓人誤會為道路，此時機關就應設警示標誌。另外像歐洲的池塘到了冬天因危險性增加，也會在池塘四周（非僅於池塘前面）設警示標誌民眾禁止進入，若民眾進入了，要自己負擔危險，該警示即有廢止了池塘供親水、戲水的作用要民眾不要進入之意，而當機關表示廢止公用之意思時，該設施已不具備公共設施應為公用的條件，其即非公共設施。

- 8.1 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬不同機關，則數機關間依本法是否成立連帶國家賠償責任？
- 8.2 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬機關與民間單位，則機關所負國家賠償責任與民間單位所負侵權行為責任是否成立連帶債務？此時人民行使權利是否仍須踐行本法第 10 條及第 11 條之程序？
- 8.3 本法修正草案對以上問題有無相關規定可資處理解決？

首先是問題 8.1，我認為前提是管理機關有可能複數嗎？（訪談者：以人孔蓋為例，若認為界面有高低差是道路主管機關及設置人孔蓋之機關（例如國防部通訊指揮所）均要負責時，此時兩個機關對人民同樣都要負國賠責任，他們是處於什麼關係？）問題在於道路上的人孔蓋其實不是供公眾通行使用，它應該只是造成道路有瑕疵的原因，故還是道路主管機關要負責，只是道路主管機關給付賠償金後可以向國防部求償，但此時道路主管機關及國防部的責任範圍到底是一半一半或是其他比例這是機關內部的問題。所以與人民的外部關係，以兩個機關為被告請求國賠，這個可能有問題。又既既然人孔蓋的位置就是設在道路上的必經之地，所有用路人都會經過它，其又是直接造成瑕疵的原因，所以國防部有責任，而道路機關因為自己也容許該人孔的存在，所以也有責任，因此我認為此時的責任分擔應是道路主管機關及國防部各一半一半。

（訪談者：目前國賠法草案 23 條中規定，同一賠償事件，數機關均負損害賠償責任時，請求權人得對賠償義務機關中之一個或數個或全部機關請求全部或一部之賠償，亦即各義務機關間成立連帶責任，那在現行法之下呢？）現行法也可使用這種法理，亦即站在被害人的角色，讓他可以對數賠償義務機關請求全部或一部，至於機關內部的責任分配如何，若法律沒有規定者，就平均分擔。至於此時算真正連帶還是不真正連帶，由於真正連帶與不真正連帶間最大的差別在於前者各債務人之間對於該債務有一個內部各自分擔的部分存在，而後者各債務人間原則上沒有各自分擔的部分，而是有一個要終局負責之人，但為了便利被害人之請求得以實現，才讓被害人可以對不真正連帶之債務人同時或先後，向一人或數人為一部或全部之請求，至於不真正連帶債務人間要如何分配責任歸屬，視他們彼此間之法律關係而定。

其次是問題 8.2 與 8.3。本題若引用國家賠償法，還是道路主管機關要負責，但對真正造成損害原因之人，在國賠法第 3 條第 2 項之規定下仍無法免責。因此道路上人孔蓋造成路面凹凸的問題，即便是用路時會通過人孔蓋本身圓圓的那

塊，由於這時人孔蓋屬於道路之一部分，所以還是道路的問題，負責單位仍是道路主管機關。至於人孔蓋施工不良凹凸很高，那只涉及相關單位間求償的問題，因此沒有複數機關管理的問題。因此當人孔蓋在設置的時候界面沒做好，道路主管機關驗收後通知設置單位修正人孔的差距、下陷、有坑洞等缺失，但在修正完成之前就有人民因此摔倒之情況下，雖法院實務承認人孔設置單位及道路主管機關均有設置管理之欠缺，故兩個都要負國賠責任，但我認為，即使人孔在設置時就沒做好，但人孔並非公共設施且非供道路使用，這種情況只能算道路的一部分，所以應該找道路主管機關負責，而不應兩個都一起告。

9. 本法第 10 條及第 11 條分別採取書面請求及協議先行主義，未踐行該等程序者，依據「法院辦理國家賠償事件應行注意事項」第 4 點規定，法院應以起訴不備要件裁定駁回。本法第 8 條亦採取短期時效制度。

9.1 若人民於踐行本法第 10 條或第 11 條之程序時未罹於請求權消滅時效，卻於起訴時已罹於請求權消滅時效，經機關提出時效抗辯者，法院就該時效抗辯應如何審判？

9.2 本法修正草案對以上問題有無相關規定可資處理解決？

現在，依民法之規定當然是十年、二年，不過現行國賠法及將來國賠修正草案第 10 條對國賠請求權之時效則特別規定為二年、五年，但對於時效完成之效果，草案又更進一步採權利當然消滅，而非時效抗辯。但以目前法律之規定來講，因為還是適用民法，故仍採抗辯主義。

當機關與人民踐行國賠的協議先程序但日後卻協議不成，致人民再對機關起訴時已經超過兩年的時效期間，我認為在這種情形下，協議先程序中就應先中斷請求權時效的進行比較合理，不過依現行民法規定，確實無法有時效中斷的

效果，人民還是要在請求後六個月內起訴，否則時效視為不中斷。法院實務上有無類似的案例？法院見解如何？（訪談者：就國賠倒是沒有直接看到，但在有些案例法院會認為如果提出時效抗辯有違誠信原則者，法院會以權利濫用禁止這樣的抗辯）這個不錯，我贊成，應該好好的宣揚。

10. 本法第 11 條採取協議先行主義，又民法第 129 條第 1 項規定：「消滅時效，因左列事由而中斷：一、請求。二、承認。三、起訴。」，故可能有機關為免被認定承認請求權之一部或全部，其消滅時效因此中斷，而逕予否認請求權，致機關與人民依本法第 11 條所行之協議流於形式，失其實質。

10.1 就以上現象，在本法下如何因應？

10.2 本法修正草案就上開現象有無相關規定可資處理解決？

（訪談者：在判決中，若機關與人民協議的過程中曾表示承認人民請求之權利，縱協議不成，在人民日後提起的國賠訴訟中，法院仍認為協議中機關既已承認人民之權利，因而不採認機關提出之時效抗辯。惟如此一來是否會令機關擔心會有日後訴訟上的不利效果，致使在協議的階段盡量保守，矢口否認到底？）是有這個可能，不過至少機關在談判的過程中所承認的金額，該部分機關還是不能主張時效抗辯。不過機關也可以在協議中作出一定的保留，例如表示進行賠償金額之協議不代表對人民請求權之承認，來保護自己。況且有時進行協議的公務員較無經驗或者紀錄得不好，至使其真意雖不見得有承認的意思，但紀錄卻呈現出承認之意思。例如機關可能在協議過程中單純認為人民請求金額太高，於是表示：「你有損害是我們的錯我們賠，但是損害金額應該沒那麼大，你的要求太高了」之類的，可能會有這樣的情形發生，但事實上可能具體的事實機關都還不清楚。

附件 4 學者 B 訪談紀要

- 1.1 我國道路之路面普遍存在凹陷或突起等不平整之情形，是否任何道路路面不平整皆屬道路設置或管理有欠缺？
- 1.2 道路路面不平整之容許與不容許之界線為何？
- 1.3 其判斷標準為何或應審酌之因素有哪些？

首先是問題 1.1。自國賠法立法意旨採「無過失責任」之性質來看，認定上要比較寬鬆，所以概括而言，個人採肯定見解，亦即道路之路面凹陷或不平整，構成「公有公共設施設置有欠缺」，惟是否因此即應負國賠責任，尚須視是否具備其他責任成立要件而定，亦即只有存在客觀上之道路不平整現象時，不一定即須負國賠責任，須視不平整程度是否已對用路人產生不安全之危險，若然，即符合國賠法「公有公共設施設置有欠缺」之要件。另外，國賠法草案第 6 條雖刪除了「公有」之要件，但還是不影響國賠法採無過失責任之精神。

其次是問題 1.2。道路不平整之容許與不容許之界線為何？我認為界線在於「是否對用路人之道使用行為，造成危險或不安全性」。這當然比較抽象，所以應就個案具體事實進行判斷。我談一些先前擔任北市府國賠委員的案例。

第一個案例是：颱風過後路上充滿被風吹落的樹葉與樹木，大水也帶來許多雜物，縱使清理過、水退了還是在路上，還沒有時間處理，如果發生車禍，原則上應認為有責任。但還是要按具體情況來看，例如以當時台北市政府的人力而言，不可能颱風警報一解除就恢復百分之百的用路安全環境，但原則上應先認定造成用路人之危險或不安全，不過台北市政府可以說明事故（車禍）發生與警報解除間經過多少時間、在這段時間內進行了何等恢復用路安全的措施，如果警報解除與事故發生時間越接近，我們會傾向認定不構成國賠責任，因為不能無過失

到這種程度，那畢竟是颱風造成的，不過如果時間已經久了才發生事故，我們會傾向認定成立國賠責任。

（訪談者：可否認定路樹在平常即應由政府維護妥當？）學者 B：平常時（颱風未來襲前）固應如此，所以如果颱風來之前路樹都很正常，沒有動輒倒下的情形，就可以將事故純粹歸咎於颱風所引起，因此並非天災過後，政府就應馬上使道路恢復至未發生天災前的功能（供用路人安全使用），必須個案判斷，所以不能認為所有路面不平整均係管理或設置有欠缺，尚須視產生不安全狀態之原因為何，這是第一個類型，要看意外事故發生跟颱風警報解除間之時間間隔而定。

第二個類型，是出於不明原因造成路面上遺有油漬，此類型不易處理的原因是，油漬之來源無法證明（尤其從前不像現在每條路都有監視器）。再者，就算得以證明是某些車輛所遺留，仍有道路維護管理的問題，故判斷基準還是要看油漬存在與車禍發生間之時間間隔，北市府設有巡路員騎摩托車巡邏，若有問題就回報，道路主管機關也會抗辯，事故現場十分鐘前才巡過，無法預想十分鐘內會出現造成事故之油漬云云，可是被害人又不幸在十分鐘內剛好路經事故發生地點。如果道路主管機關真能提出這些紀錄，亦應以前述案例一之標準處理之，因為不可能二十四小時保持道路處於無油漬的狀態，自難謂道路主管機關之管理有欠缺（雖然本法第 3 條採無過失責任，但還是需有可歸責之事由，如果真的證明事故發生不久前才經巡察，自難謂道路主管機關管理有欠缺）。

另一類型是工程案件之承包商亂倒廢土，往往牽涉人命而為新聞廣泛報導，現在可能情況較為改善，以前我曾在木柵動物園旁小路上目睹過，案情事實大概都是騎機車撞上傾倒之廢土。一般道路上遭傾倒廢土，顯然非政府所造成，但也無從查考是誰所為，因此要視具體情況而定。如果真的廢土傾倒地太嚴重，道路主管機關反應又太慢，自然符合「管理有欠缺」之要件。這類案例同樣應依前述標準來處理，要看接獲檢舉報告，到道路主管機關處理之間之時間間隔，若越久則應負越重之國賠責任，但若只是一接獲檢舉就馬上發生車禍事故，即未必符合

「設置或管理有欠缺」之要件。

綜上所述，可知道路之凹陷不平整、油漬、廢土、颱風後之混亂狀態，是否成立國賠責任，大概應採此基本原則來處理，所以問題 1.2、1.3 實在不容易具體回應，建議從判決整理中加以類型化，舉最高法院 93 年台上字 2084 號判決為例，道路主管機關機關是宜蘭縣羅東鎮公所，案情事實是颱風時溪水暴漲淹過橋面，被害人騎腳踏車仍強行通過而落水，這與問題 2.1 未設置警告標示亦有關連，法院還是會個案衡量，尤其天災時難以要求機關立即設置警告標誌，法院認為被害人落水死亡與有無在系爭道路設置護欄或警戒標誌間並無因果關係。

另一案例則是，事故發生地點約在承德路跟民權西路交叉口附近，被害人騎機車撞及掉落路面之竹簍後摔車，復被後方來車撞死，現場目擊者表示該竹簍是由被害人前車掉落，被害人不及閃躲而撞上。被害人家屬雖對後車駕駛人提起刑事告訴，但最終判決無罪確定，因為前方機車突然倒地，後車駕駛人不及煞車，難以論科刑責，而掉落竹簍之前車駕駛人已尋覓無門，所以僅能請求國賠。本案雖然牽涉人命，但因竹簍是剛掉下來就因此發生事故，此類路面之突發狀況，即使客觀上確實影響用路安全，但仍不符「設置或管理有欠缺」之要件。不過如果掉落物已擱置在路上長達一二十分鐘，亦已通報主管機關請求排除、處理，或巡路員理論上應發覺卻未發覺致生車禍，理論上當然得要求道路主管機關負責。但如果是掉落後之一瞬間，或屬連續發生行為，自難謂道路主管機關管理上有所欠缺。所以純從條文解釋或法律原則來看，就是不能影響到用路人的安全，或道路雖有不平整但不致影響用路人安全之情況下，就不應成立國賠責任。

（訪談者：老師所提在路面傾倒廢土的類型，最高法院 92 年台上字 2672 號判決可供參考，案例事實係在○○公路上突然出現廢土，被害人騎機車撞上。最高法院認定略以：設置或管理機關有無及時採取足以防止危害發生之具體措施，若已為及時且必要的具體措施，便認管理無欠缺等語。其國賠責任成立之判準便如老師所說，要看道路主管機關就事故發生路段是否已依巡查要點進行平時

之經常巡邏及管理維護，而該巡查間隔是否足以發現事故路段遭人傾倒廢土。) 學者 B：有些案例是在夜間傾倒廢土，這時顯不可能要求公務員二十四小時在全國任何路段皆須保持道路之安全性。若設置有欠缺如道路不平，此乃客觀可知；但管理有無欠缺，若採無過失責任，似應客觀判斷，雖然現行法規定「管理有欠缺」而非「有過失」，但仍隱有對「有無過失」之判斷。例如已經民眾檢舉或通報卻未為處理，這無論稱其為管理有欠缺或有過失，都應符合要件。

(訪談者：若因人力資源配置發生問題，會否發生縱令設置有欠缺，道路主管機關亦難以及時發現之情況？例如花蓮之山區道路？) 學者 B：其實以台北市而言，也有可能發生這種情形。但在花蓮的山區道路，我個人認為應考慮道路主管機關原本就無法頻繁巡視，縱要處理也要花比較多時間，故應容許道路主管機關有較長之彈性處理時間。

(訪談者：另外，「道路設置或管理有欠缺」之要件若追根究底，恐怕也與道路主管機關之預算及財政負擔有關。) 學者 B：同意。惟從國賠法之立法精神出發，是否容許接受道路主管機關為此抗辯？或法院因而作不同判斷？我不敢斷言，但我認為個案判斷上應予斟酌，不過這僅是斟酌因素之一，且應斟酌到何種程度也是問題。因為雖然理論上可能要求道路主觀機關提供用路人百分之百的安全環境，但考量到成本、效益與經費等因素，事實上是不可能的。這也牽涉到因果關係認定之問題，就是為何使用該道路之用路人眾多，卻只有某位被害人發生事故？

以前我擔任台北市政府國賠委員時曾處理過一個案例：○○市場有兩座電梯，其中一座先故障幾天未修復，後來在電梯內發現已死亡數日之死者。法醫相驗並無任何外傷，死者母親請求國家賠償，主張因○○市場是公有市場，若管理員每天進行管理，便可能發現死者或聽到求救聲而不致發生死亡結果。但因不可能要求管理員二十四小時隨時注意電梯狀況，亦難以證明管理員之管理行為與死亡間有因果關係。

（訪談者：若更貫徹國賠法採無過失責任之精神，可否將責任之成立要件放寬？或可否以補償之概念處理此例？）學者 B：會有適用順序之問題。因為只有在國家賠償責任不成立時，才轉為請求犯罪被害補償（當然如果國家賠償責任不成立，可另請求社會救濟，但那是另一問題）。再者若以補償處理，會有補償金額無法百分之百填補損害之情形，賠償則無此問題。例如台北地檢署犯罪被害人補償中，慰撫金只有四十萬，最高也只得一百萬，但若依民法為損害賠償請求，則得請求之金額大有不同。國賠責任亦有金額達千萬者。因此，應先從對被害人較有利的國賠責任出發，若果真已窮盡一切救濟途徑（盡量作最有利被害人之解釋）後，仍認為不成立國賠責任，才能請其轉向請求犯罪被害人補償或社會救濟，要件上就不受國賠法之限制，但可請求金額有限。判斷標準為何或應審酌之因素為何，簡言之便是：除一般性地考量有無影響到用路安全外，便是盡量去類型化，如天災或不明原因所造成之事故、道路不安全狀態為何？與損害發生間之關連性（特別是時間上之關連性）為何？綜合考量相關因素後，再判斷應否由道路主管機關負國賠責任。

- 2.1 法院實務上有判決認定道路之路面有坑洞且未設置警告標示，故其道路之設置管理有欠缺等語，道路之路面不平整與未設置警告標示二者之關係為何？
- 2.2 二者是否各自獨立為道路設置管理有欠缺之原因，或複合而成為道路設置管理有欠缺？

我認為「路面有坑洞」與「未設置警告標示」等二項要件，僅需其中之一發生並足以導致被害人發生損害，便已符合「道路設置管理有欠缺」之要件。不過大部分案例都不會有警告標誌，因為相關路面缺陷多是突然發生或長期累積而發生。例如在台北市，連續下雨幾天後路面就會出現坑洞，汽車還無所謂，但摩托車就很危險，夜晚不易注意，也沒有警告標誌。

（訪談者：若坑洞先前已存在，且經充分警示之情形呢？）學者 B：這是因果關係是否成立之問題。在工程案件中雖然將工地與道路隔離起來，也設有警告標誌（比如說捷運工地），但是否可據以排除國賠責任，應從因果關係是否成立來看。

（訪談者：若僅設警告標誌，但未將道路工地與道路隔離，或未考慮夜晚未必看得到警告標誌（或孩童不認識警告標誌）之情況，是否足認已為充分警示？）學者 B：此應從因果關係是否成立來考量，即道路主管機關所設警告標誌，是否足以滿足其管理之職責，從而足堪認定具體損害發生和管理欠缺間不成立因果關係，尚要考慮到個人與有過失，即與問題 3 有關。

（訪談者：有時研究判決會覺得實務似乎在責任成立因果關係、責任範圍因果關係及與有過失之判斷上，並無固定的區別標準。）學者 B：實務較偏向於個案判斷。本來與有過失就是行為人之過失雖導致被害人發生損害，但被害人本身也有導致損害之過失，是否可能被害人本身過失程度已超越加害人之過失程度，從而足以否認損害發生與加害人之行為間有因果關係，不應再論以與有過失，反而是損害係因被害人本身之行為所引起。舉例而言，夜不閉戶還讓錢財露白，此似難謂是「與有過失」，而接近「自招危難」。所以應判斷被害人自己的過失達到什麼程度，從而可謂縱然不是純粹因被害人自己之行為而招致損害，但因被害人過失程度高於行為人之過失，故不論以與有過失而是因果關係不成立。但實務判決不容易出現此論點，特別是造成生命損害之情形，法官對於在判決中寫出要歸責於被害人自己過失此點，心中會有猶豫。但純從理論上是有可能。

所以，原則上具備此兩要件（即道路有坑洞或未設置警告標誌）其中之一，並與損害發生間具備因果關係便應足夠。亦即道路有坑洞但未設置警告標誌，會構成管理有欠缺，但有坑洞又設有警告標誌，便要具體判斷所設警告標誌是否足以提醒前面道路有坑洞。最簡單的例子，台北市進行捷運工程時，路面曾經突然出現很大的坑洞，當然坑洞產生時已立即向主管機關通報，但在主管機關還沒趕

到現場處理前，便已發生事故。我認為此例中，縱有坑洞也未設置警告標誌，但此際應不成立國賠責任。因被害人自己過於輕忽，那麼大的坑洞應屬不用設置警告標誌都應注意之危險，自難歸責於主管機關。當然這是較少見的特殊例外，基本上仍應要求道路主管機關就路面坑洞設置警告標誌。問題 2.2，我認為基本上各自獨立得構成道路之設置管理有欠缺之原因，不用複合推認。不過若此二者都具備，是構成管理有欠缺。

3.1 道路之路面雖不平整，但依速限行駛通常不發生車禍事故，卻因

超速行駛甚至飆車競速致生車禍事故，則該路面不平整是否不構成公有公共設施之設置管理有欠缺？

或是該事故發生與該路面不平整不具相當因果關係？

或是該超速行駛甚至飆車競速僅屬與有過失之減輕或免除賠償金額問題？

飆車之情形，我認為較能採納欠缺因果關係之見解。我在北市府時，道路主管機關曾抗辯，事故發生之道路產生不平整已超過一小時，這段期間內所經過之車輛中，為何唯獨被害人發生事故？但我認為這抗辯應不成立，因為其他用路人未發生事故可能是因駕駛技術較好或運氣較好，但縱謂運氣比較不好，仍不得藉以阻卻國賠責任之成立，頂多考量是否亦有與有過失，因為駕駛技術不好亦算入與有過失。所以應在個案上進行判斷，不過若在極端之案例，特別是被害人明知前面有坑洞卻仍執意飆車，無論理由是自甘冒險或因果關係不具備，被害人之損害便與道路之管理有欠缺間無關。例如前面所提 93 年台上字 2084 號判決之見解，即是縱然於死者落水處之系爭道路設置足以區分路面及水圳界限之防護設備

(如護欄或警戒標誌)，於事故發生時，亦不足以避免死者落水之情事發生，是以道路主管機關對於系爭道路所為防護設施之設置或管理即令有所欠缺，亦難認與死者之死亡間有因果關係。回到飆車之情形，即係不問路面是否不平整，仍係被害人執意飆車導致損害結果發生(飆車行為本身就已提高風險，所以致生損害結果之可能性更高)，所以道路不平整與飆車所生損害間不具因果關係。另外像騎機車不戴安全帽並因此發生事故，嚴格來講若醫生敢證明若戴安全帽便不致產生損害，便可謂不具備因果關係。但沒有醫生敢為此證明。至於法官頂多論以與有過失，判以減少百分之五十之責任之類。但理論上我覺得在醫學上，應可為此種證明。例如證明若有戴安全帽擋住來自某些角度的尖銳物撞擊，便不致發生損害。但若醫生為此證明，被害人家屬恐難接受，法官其實也要面對相同的問題。被害人飆車之過失程度已經高於因設置管理有欠缺之過失，故應將被害人之損害歸咎於其自己飆車的行為，而非道路不平整，純從學術理論上來說是無法排除此情形。93 年台上字 2084 號判決便是我印象中少數採此見解之判決。雖然絕大部分都用與有過失，可能此案便是法官經個案判斷後認為情事已很明顯，進而獲得堅強的心證。

- 4.1 按公路法第 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。」，其所指「必要地點」如何具體化？
- 4.2 道路之特定路段是否有必要設置及如何設置標誌等交通安全工程設施，是否屬涉及高度技術性與專業性之事項，由道路主管機關享有判斷餘地？
- 4.3 如果道路管理機關已依現行交通安全工程設施之技術規範(例如：交通部編訂「交通工程手冊」)為道路之設置管理維護，是否應認其已無欠缺？

就問題 4.1 而言，自國賠責任之角度來看，似乎任何可能影響用路人安全之地點，均係必要地點。但仍應考量成本問題。用路人越多且越容易發生車禍事故之地點，越有必要將其認定為「必要地點」。具體適用上，如高速公路或是轉彎路段上，設有「本路段為經常發生車禍路段，請小心」之標誌，即係主管機關盡其法律上義務而為提醒，若機關有事故發生之相關統計數字，則越易發生車禍之處，便越應視為「必要地點」。

問題 4.2 與 4.3 可以合併回答。我認為道路主管機關就特定路段是否有必要設置、如何設置標誌等事項，有判斷餘地，但法院不受該專業判斷之拘束。至於現行交通安全工程設施之技術規範（如交通安全手冊），僅能謂最低標準。未遵循自然可推定設置或管理有欠缺，但縱若百分之百遵守，法院依據法律獨立審判，得參考交通安全手冊但不受其拘束。蓋國賠法並無明文規定，若遵循上開交通安全工程設施之技術規範，即可推定或視為設置或管理無欠缺。

5.1 在道路工程引發國家賠償責任中，是否得請求物之所有權受侵害造成之營業上損失？。

物之所有權本身當然是損害賠償之對象，但有時牽涉範圍廣大。（訪談者：有某裁判之案例事實略以：遊覽車因路面坑洞而受損致無法營業，遂請求車輛修理期間內不能營業的損失。）學者 B：若僅就此個案，我認為應得請求，因可預期且範圍亦不大。但若與純粹經濟上損失結合，例如租地蓋屋，或蓋遊樂設施，而向主管機關承租、或土地係主管機關所填之海埔新生地，之後因主管機關設置或管理有欠缺，致土地承租人所蓋建物因地層下陷而受損，受害人若主張其數月不能營業，請求該數月之營業額，似可允許。蓋其係受害人之所失利益。

金融海嘯中就發生銀行越大卻越不能任其倒閉的情形，這是純粹經濟損失荒謬之處，損害越大，卻越不敢求償，結果竟無庸賠償，損害較小時反而因賠得起

所以要賠，這在政策上很荒謬。最高法院 98 台上字 1961 號判決雖與國賠法無關但論理相同，該案中原告之電腦產品要運到美國參展，但在華航洛杉磯之倉庫內遭竊，原告請求因未能參加商展所致之營業額損失 2000 萬元，但實際上遭侵害者僅有物之所有權，法院認定原告請求屬純粹經濟損失，故不得請求。

總之，因物之所有權受侵害造成之營業上損失得否請求，仍應個案判斷。若符合民法 216 條規定，自無不許之理。例如先前○○公路上載有陸客之遊覽車至今未尋獲，若假設國賠責任成立，遊覽車其物之所有權自得請求賠償，但其作為生產工具繼續使用之營業上損失，是否得請求？（訪談者：若賠償被害人新車，那自購入新車到被害人實際收受之間的空窗期，是否亦得請求？）學者 B：但若得請求，便可能爭執期間多久，屆時該爭執期間亦計入求償範圍，反而將造成訴訟過程越長得請求越多。其實要解決此問題，似乎仍須類型化，或個案判斷是否符合民法第 216 條之要件。

6. 在道路工程引發國家賠償責任中，慰撫金之判命給付佔損害賠償之相當比例。

6.1 慰撫金之功能為何？

6.2 其量定標準為何？

6.3 有無將慰撫金予以定額化之必要或可能？

6.4 慰撫金定額化之利弊得失為何？

6.5 比較法上有無可供參考之處？

慰撫金之功能如填補損害或慰撫痛苦，有諸多認定標準，最近司法院針對 192 條、194 條、195 條請學者研究，我個人是研究死亡慰撫金，預計 11 月在司法院報告。慰撫金定額化若可能，應有其必要。但是否可能，我認為不可能採絕對定額化，只是力求相同事務做相同處理，是否死者年齡、教育程度、謀生能力越接近，所判給慰撫金之金額應越接近。目前法院實務多考量死者教育程度與身

分背景等因素，不無人連死也不平等之喟嘆。

（訪談者：若認為慰撫金是填補精神上苦痛，為何尚需考量上開因素？）學者 B：理論上沒錯，但至少目前實務是採此標準，例如會斟酌死者畢業於何所高中。可能造成原先越富有的人可獲得較高之慰撫金。所以應該整理出各種考量因素後加以檢討。不能謂教育程度高就判給較高慰撫金，否則難謂不帶有階級意識。此外如身份地位亦有此問題。我認為在慰撫金認定上不應考量這些因素。但對法官來說，可能就籠統地一句話論以精神痛苦，但精神痛苦又該如何衡量？純就法院判決之發展過程來看，過去判決為使請求金額與所受非財產上損害相當，便籠統地列舉已斟酌的考量身分地位或教育程度等等，或列出相關單據來證明。其實我會建議這個問題應向法官詢問其慰撫金之判斷標準，因為法官之思考過程不會詳細表現在判決中。

因我國民法 194 條、195 條係完全繼受於德國法，德國法上對慰撫金金額判斷的確有標準化。（訪談者：德國法上所採標準是否與我國法院判決相類？）學者 B：德國法上標準較我國實務更為細膩。但亦無法絕對定額化，如將條件完全輸入電腦即可計算得出，仍包括有法官個人判斷在內。斟酌因素亦難免與居住地、收入、經濟狀況相關。

7. 以下為法院實務上常見被告機關是否為賠償義務機關之爭議類型：

- ① 訂立委託管理契約卻未完全踐行行政程序法第 15 條第 3 項之公告，受委託管理機關依法有無管理職務？
- ② 道路管理機關發包予承包商施工，道路管理機關就施工部分路段依法有無管理職務？
- ③ 道路施設之人孔蓋等有欠缺，道路管理機關就人孔蓋等設施及其與道路之界面依法有無管理職務？
- ④ 道路之路權移交予第三人，由該第三人占有使用道路，則道路管

理機關就移交部分之路段依法有無管理職務？

- ⑤法務部 96 年 5 月 21 日法律決字第 0960014830 號函：「依國家賠償法第 3 條第 1 項請求國家損害賠償時，係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。」，其所為釋示是否正確無誤或容有例外？
- ⑥存在公用地役關係之私人所有既成道路，是否屬國家賠償法第 3 條之「公有公共設施」？
- ⑦對於道路之非通常使用或超越設置目的之使用（例如：飆車、行駛於海堤），是否有成立國家賠償之可能？

7.1 在現行國家賠償法（下稱本法）下，對於上開爭議宜採何種見解？

7.2 本法修正草案對於上開爭議有無相關規定可資處理解決？

就問題 7、①而言，自國賠法立場來看，受委託管理之機關仍應有管理職務，國賠法草案第 14 條第 1 項，依第 6 條第 1 項，損害賠償以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關，此項即現行法第 3 條。國賠法草案第 14 條第 2 項：前項所稱管理機關，應依下列順序決定之一、法規所定之管理機關；其依法辦理委任、委託或委辦時，為該受任、受託或受委辦之機關，故若未依行政程序法第 15 條第 3 項為公告，我個人會認為受委託管理機關不能據以為抗辯，但若爭執受委託管理機關尚未依法完成受託程序，那便應由委託機關負責。國賠法上我傾向認為由實際管理機關負責。故若受委託管理機關，尚未踐行行政程序法第 15 條第 3 項之公告但已實際管理，便應負國賠責任。因法規程序欠缺之不利益，不能讓一般人民承擔，且一般人民亦難得知程序是否完成，僅知實際管理者是誰。

就問題 7、②而言，我認為道路管理機關仍有管理職責，實務運作亦然，至多為機關內部與承包商求償的問題。法律對國家所課之管理義務，不得轉交予私人履行，因為立即會牽涉到國家與承包商在清償能力上不同之問題，故國家不能主張其與工程發包後所生之國賠責任一概無關，實際風險仍應由道路管理機關承擔，不應由人民承擔。

就問題 7、③而言，有時人民係向設置人孔蓋之機關求償，但因人孔蓋者可

能是電信、瓦斯、自來水管等相關機關所設。依我在北市府的經驗，會要求北市府負責，縱令機關抗辯人孔蓋係由台電或其他單位所設，但那是北市府與台電間協調之問題，對一般人民而言，僅關切系爭道路之用路安全。再者，一條路上可能有複數之人孔蓋主管機關，甚至難以辨明設置機關為何。換言之，有權責不明之問題。但道路主管機關對一般人民而言較易尋找，故可說有為方便被害人求償之考量。亦即若被害人可找到設置機關，便向其請求，若找不到則由北市府承擔此不利益。但若此兩機關之管理明顯有欠缺，則均應負責。

就問題 7、④而言，路權移交係指一時性或永久性？如臨時用於婚喪喜慶，又或因施工必要而將一部道路圍起。就後者而言，最高法院曾有判決認定，道路管理機關是縣政府，因施工而移交，就此期間所生之車禍事故，施工廠商與主管機關均要負責。自法條上來看，似認應由損害事故發生時對該路段具管理職務者負責。但一般人民難以判斷施工者為何人，故同問題 7.2 之標準，原則上法定之管理機關應該負責，除非已將管理職務亦一併移轉，否則仍應由具法定管理職務之人負責。特別如臨時性之婚喪喜慶，很難令受害人向取得臨時路權之私人請求賠償，而不可再向法定管理機關求償。因為可能發生清償不能之風險轉嫁之問題。（訪談者：有過類似案例，施工單位是國工局，法定主管機關是台中市政府，受害人對兩者均起訴。地院判決認定應由法定主管機關之台中市政府負責）。學者 B：此判決之見解就是我剛才所提到的，法定管理機關需負國賠責任，但問題在於取得路權從而實際管理之機關是否亦應負責。此會與問題 7.5 之函釋有關。該函釋係指法定管理機關須負國賠責任。再者，對被害人而言，相較於實際管理機關，法定管理機關較易尋找，舉證責任亦相對容易。依國賠法草案第 14 條第 2 項第 2 款，若無法規所定之管理機關者，以事實上管理機關為賠償義務機關。不過原則上應先適用第一款前段，即法規所定之管理機關。（訪談者：依此，事實上管理機關會否無須負責？）學者 B：若依國賠法草案，此問題應採肯定見解。事實上管理機關應為備位求償選擇。但若法定管理機關之預算較事實管理機關更

困乏，則一般人民有可能需要承擔該不利益，但邏輯設計或依法理上，自然有明文規定時依規定處理。故國賠法草案仍認以法定管理機關為賠償義務機關，對路權暫時使用並未另設規定。

就問題 7、⑤而言，我認為法務部的函示基本上正確，至於有無例外，可從國賠法草案第 14 條第 2 項出發，一定能找到一個機關負責賠償。

就問題 7、⑥而言，依國賠法草案第 6 條之立法理由第四點：第一項所稱「由國家或地方自治團體設置或管理」，包括由國家或地方自治團體設置且管理或雖非其設置，但由其管理之情形，例如：既成道路。既成道路在國賠法草案下，是當成公共設施的一部。草案第 6 條將本來之「公有」要件刪除，強調國家若有設置或管理即應負責，不問是否屬國家所有。既成道路有時會造成管理機關之困擾，因為不知何時成為既成道路。既成道路似乎無法規規定由何機關管理，故實際上要看有無機關自己主動管理，若無，則最終應由當地政府管理。主動管理之機關應負責，與無因管理之法理相同。一旦主動管理就應負善良管理人注意義務。當初定國賠法草案時便認為，基於國家賠償法之精神，不能將賠償義務機關不明確之不利益讓被害人承擔。縱令縣市政府抗辯不知既成道路存在云云，但「不知」本身即構成「管理有欠缺」。雖可能遭批評過於苛刻，但自被害人立場，除土地所有人外，自然是向國家請求賠償。對土地所有人來說，則係其土地已為公用，尚要因此負責，亦不甚公平。

就問題 7、⑦而言，應從因果關係是否具備出發，即依個案具體判斷，使用人之行為是否使機關之設置管理有欠缺，切斷與損害發生間之因果關係。（訪談者：某案件之情形是將用路人將吊車開到海堤，因地基不穩，致路面下陷而翻車造成死亡。法院見解是成立國賠責任，主要理由是該海堤外觀與道路相似，亦未設禁止通行之警告標誌。）學者 B：此仍應認定設置管理上有欠缺。但這均須於個案斟酌認定。國賠法上若此道路非一般道路，但一般用路人可以進入，管理機關自應以適當措施防止一般用路人進入。若明顯非一般用路人所使用，管理機

關應無「設置或管理有欠缺」可言（訪談者：若設置目的並非供一般用路人使用，但外觀上不易判斷時，管理機關是否應負國賠責任？）某道路施工之案例是，主管機關已將道路封鎖，但仍能容機車通過，用路人騎機車進入後發生車禍。此例應考量是否設置足夠的警告標誌，與是否已真正封閉道路，然仍須依個案事實具體衡量。故道路主管機關若不欲讓一般人民使用，應採取足夠之防範措施，使人民不致於誤認可供公眾使用，或不致使一般人民誤入。否則若因外觀引起人民信賴，甚至誤信，便足以發生管理是否欠缺之問題。此法理不僅適用於道路，亦可適用於池塘或海邊。理論上可完全封閉，但若係為防止少數人行為則無必要。

（訪談者：是否可謂因財政負擔考量，不得不容忍個案之事故發生）不能排除此可能性，但須以嚴格標準來判斷基於成本效益分析所得之結論。例如曾在景美分局看守所內有人自殺，家屬請求國賠，認為應隨時注意。但若無特殊情事使警員認為此人須特別注意（例如自殺傾向等），便不得僅因在看守所內發生死亡結果，便認設置或管理有欠缺而成立國賠責任。海堤之情形亦然，若客觀明顯為海堤，加上設有禁止一般人進入或非公眾使用之標誌，行為人便應自行負責。

- 8.1 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬不同機關，則數機關間依本法是否成立連帶國家賠償責任？
- 8.2 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬機關與民間單位，則機關所負國家賠償責任與民間單位所負侵權行為責任是否成立連帶債務？此時人民行使權利是否仍須踐行本法第 10 條及第 11 條之程序？
- 8.3 本法修正草案對以上問題有無相關規定可資處理解決？

就問題 8.1 而言，最高法院有一判決，被告是國工局○○處跟地方縣政府，且均有管理上欠缺，死者因車禍事故身亡，其父母請求被告應負國賠責任與侵權行為之損害賠償責任。高院二審對原告請求均准許，並認應依民法 185 條負共同

侵權行為的連帶賠償責任，最高法院雖將高院判決廢棄發回，但其理由並非法律見解有誤，而係在證據取舍上。國賠法原條文設計雖未假設數機關之情形，但因第 5 條規定除依本法規定外適用民法，故若數機關對同一事故發生，確實各自在設置或管理上有欠缺，則除各自成立國賠責任外，同時構成民法 185 之共同侵權行為。（訪談者：亦即透過民法第 185 條作媒介，避免民法第 272 條要求負連帶債務須明示或法律明文規定？）學者 B：考慮國賠法與民法之關係，雖然國賠法未就共同侵權行為有明文規定，但仍可透過現行國賠法之適用、或將來國賠法之準用，使數個有責機關負擔民法第 185 條之連帶債務。建議可以「國家賠償責任」加「共同侵權行為」搜尋相關判決。

就問題 8.2 而言，依法務部 97 年 6 月 30 日版本之國賠法草案 22 條，或 98 年版國賠法草案之第 23 條，實質上可使數機關間負連帶責任。但現在不太確定修法當時，為何不明訂應負連帶賠償責任。若設置管理分屬機關與民間單位時，在責任分配上會較為棘手。（訪談者：例如施工之民間單位可能警告不足，主管機關亦未盡監督責任之情形？）例如私人舉行婚喪喜慶而強佔道路設置障礙，應該當於民法之侵權行為，但主管機關若未排除即係怠於管理，應不排除民法 185 條之適用。法官判斷上應先審查該私人有無民法第 184 條之故意過失、主管機關之審查有無管理上欠缺，若均具備，且與損害結果發生間具備因果關係，即所謂行為關連共同，便成立民法第 185 條共同侵權行為。如以「國家賠償責任」加「共同侵權行為」搜尋相關判決，應有最高法院判決。在道路上常見的例子是機車雙載發生事故，後座乘客或其家屬，得依繼承之法律關係，對機車騎士與道路主管機關請求損害賠償，但是否應負共同侵權責任，印象中最高法院似均採肯定見解。

國賠法修正草案第 22 條（97 年 6 月 30 日版本）可明確處理問題 8.1，但問題 8.2，則須視是否類推適用第 22 條，或不類推適用仍依現行規定處理，即依國賠法第 5 條適用民法第 185 條。

9. 本法第 10 條及第 11 條分別採取書面請求及協議先行主義，未踐行該等程序者，依據「法院辦理國家賠償事件應行注意事項」第 4 點規定，法院應以起訴不備要件裁定駁回。本法第 8 條亦採取短期時效制度。
- 9.1 若人民於踐行本法第 10 條或第 11 條之程序時未罹於請求權消滅時效，卻於起訴時已罹於請求權消滅時效，經機關提出時效抗辯者，法院就該時效抗辯應如何審判？
- 9.2 本法修正草案對以上問題有無相關規定可資處理解決？

國賠法草案第 11 條第 2 項與 31 條（依新版為第 32 條）就此有討論。依草案第 11 條第 1 項前段指出請求權時效，因請求權人向賠償義務機關提出賠償請求而中斷。第 2 項則規定時效中斷自賠償義務機關拒絕賠償、或協議不成立後六個月內視為不中斷。亦即納入民法相關時效中斷規定，使一般人民可以較安心地與行政機關為協議，無須畏懼兩年短期時效。尤其當事人在接近時效消滅前才向機關請求賠償，若機關受理後又刻意拖延拒絕賠償，進而在之後之訴訟中主張時效抗辯，此行徑實有不當，故國賠法草案才引進民法精神，仿效民法時效中斷而設相關規定。現行法下第 11 條第 1 項時效問題並不易處理。依國賠法草案第 11 條第 2 項，若在時效未屆滿前開始進行協議程序即可中斷時效，不問協議程序進行多久，而無須擔心時效消滅問題。但現行法並無明文規定。

10. 本法第 11 條採取協議先行主義，又民法第 129 條第 1 項規定：「消滅時效，因左列事由而中斷：一、請求。二、承認。三、起訴。」，故可能有機關為免被認定承認請求權之一部或全部，其消滅時效因此中斷，而逕予否認請求權，致機關與人民依本法第 11 條所行之協議流於形式，失其實質。
- 10.1 就以上現象，在本法下如何因應？
- 10.2 本法修正草案就上開現象有無相關規定可資處理解決？

現行法下因可能發生進行協議導致時效中斷之情形，故機關會傾向完全不承認人民之請求，反而造成協議流於形式。但依現行法第 10 條第 1 項又採強制協議先行，結果似乎造成人民之程序不利益。不過，依國賠法草案第 11 條第 2 項，似可某程度解決此問題。蓋以不論協議程序是否終結，均尚有六個月時效，故機關在協議程序中是否願意承認人民請求，便與時效中斷與否無關，協議程序才有實質進行之可能。

附件 5 學者 C 訪談紀要

學者 C：你們提出來的問題裡面，有些我比較有把握，有些問題則未必，只能提供初步的想法。以下就依問題順序交換意見，你們也可以隨時介入。

- 1.1 我國道路之路面普遍存在凹陷或突起等不平整之情形，是否任何道路路面不平整皆屬道路設置或管理有欠缺？
- 1.2 道路路面不平整之容許與不容許之界線為何？
- 1.3 其判斷標準為何或應審酌之因素有哪些？

首先是問題 1.1，亦即道路之「凹陷不平」是否即為「設置或管理有欠缺」？我個人認為，所謂「欠缺」（或「安全性欠缺」）之用語，較少出現在法律條文中，在民法第 191 條關於「工作物所有人之侵權責任」之條文中雖有出現，但相關著作之闡釋不甚清楚，國賠法第 3 條之情況亦同，不過所謂「欠缺」之用語或概念，在消費者保護法之商品責任或服務責任裡面也有出現，其內涵係指「商品或服務欠缺通常可合理期待之安全性」而言。當然，相同之概念未必應為相同之理解，但若該概念背後的立法政策是一樣的，亦即假設前揭條文之目的，都是在保護用路人或消費者人身、財產之完整性，則關於國賠法上「安全性欠缺」要件之闡釋，縱令無法從民法第 191 條得到靈感，但仍可以嘗試從消費者保護法上關於商品服務責任之問題探討過程中（雖然相關討論也不多），找到一些線索。

（訪談者：老師好像在台灣本學第 183 期（2011 年 9 月 1 號），發表了文章「在餐廳滑倒受傷與服務欠缺安全性-----最高法院 100 年度台上字第 104 號判決評釋」可以參考）學者 C：對。剛好也是因為我國法院幾乎都把「安全性欠缺」理解成「過失」，如果這樣的話，國賠法第 2 條跟第 3 條其實沒什麼不同，這是

相當可惜的。亦即，如果所謂的「安全性欠缺」並非一個獨立的法律概念，而只是「過失」的另外一種化身的話，關於「過失責任」、「無過失責任」等歸責原理的討論，完全是虛假的議題，對人民而言沒有實質的感覺。所以就安全性欠缺的定義，應認為就「道路之不平整或凹陷」本身而言，只能說是「異常」，但未必構成「安全性欠缺」。

2.1 法院實務上有判決認定道路之路面有坑洞且未設置警告標示，故

其道路之設置管理有欠缺等語，道路之路面不平整與未設置警告

標示二者之關係為何？

2.2 二者是否各自獨立為道路設置管理有欠缺之原因，或複合而成為道路設置管理有欠缺？

3.1 道路之路面雖不平整，但依速限行駛通常不發生車禍事故，卻因超速行駛甚至飆車競速致生車禍事故，則該路面不平整是否不構成公有公共設施之設置管理有欠缺？

或是該事故發生與該路面不平整不具相當因果關係？

或是該超速行駛甚至飆車競速僅屬與有過失之減輕或免除賠償金額問題？

問題 2.2：「道路之路面有坑洞」或是「未設置警告標示」，究係各自均可獨立構成「安全性欠缺」之要件，或應複合而據以推認「管理有欠缺」之要件？我想答案應該是後者，且關於「安全性欠缺」之定義內涵，應從一般用路人之角度進行觀察，只要道路之設置管理，不符一般人合理期待應有的安全性，即屬未達標準，而道路之路面有無坑洞或不平整現象，只是認定「欠缺安全性」之一項因素，所以並非「路面凹陷不平」即當然等同於「安全性欠缺」，否則國賠法第 3 條就要改定性為擔保責任、絕對責任（亦即，只要路面不平整，即當然可以要求

賠償。消保法的商品責任也沒有這個意思)。「安全欠缺」既然是一個不確定法律概念，在認定該概念是否成立時，我初步想到三個參考因素，其中有兩個可以在消費者保護法施行細則第 5 條看到。

第一個參考因素就是「危險、損害本身是不是異常」。譬如道路不平導致摔傷，考量人民身體法益之重要性與道路之平整度等價值，顯然身體法益價值較高，而當兩種價值落差很大的時候，應認為存在「異常的危險」。如果某個損害的發生是由異常的危險而來時，即不能認為具備所謂「通常可合理期待之安全性」。不過這個因素只是參考因素之一。雖然在一般情況下，路面之凹陷或不平整會被認定為有欠缺，但不能當然認為只要凹陷、不平整就當然構成安全性之欠缺，我建議應該以危險之發生究竟為一般人可容忍或合理期待的危險，還是一個異常、不正常的危險，來判斷安全性是否有欠缺。

第二個參考因素就是問題 2.1 提到的「警告標示」。對於道路潛存的危險性，有無設置必要之警告標示？我必須特別強調，「警告」是一種傳遞給用路人的資訊，必須充分、有效地傳達才行。所以警告標示究竟要做到什麼程度？不應以專業者觀點考察，而應以一般用路人角度去看警告是否充分。譬如夜間燈光夠不夠亮？圍籬、柵欄是否有足夠之緩衝距離能讓用路人及時反應？等問題，就夜間燈光之亮度，或設置距離之長短，都應從警告的充分性角度，去判斷能否有效地傳遞危險資訊。在消保法我一直強調應從消費者的角度去看，在國賠法的部分，就應該要從用路人的角度進行觀察。這也是國賠法第 3 條責任與過失責任未必完全相同的地方，因為「過失」是從專業者角度，而國賠法第 3 條我則一直強調要從用路人的角度去看警告標示是否妥善。所以判斷是否欠缺安全性的第二個參考因素，就是「警告標示或是安全資訊的充分完整與否」。

第三個參考因素，就是用路人是否「合理使用道路」，消保法施行細則第 5 條第 2 款亦如此規定，也就是消費者必須合理期待地使用商品，用路人也必須以一般方法使用道路設施。這也牽涉到問題 3.1 提到飆車之類的問題，如果用路人

未合理地使用道路，則既然這樣的使用行為不被合理期待，就應偏向於認定此處之安全性並未欠缺。

綜上所述，所謂之「安全性欠缺」，就是前揭三項因素綜合判斷的結果。如果說道路管理機關有什麼預防損害發生的措施可以做，很明顯，最重要就是「警告標示」要做得很徹底。另外對用路人可以宣導「合理使用道路」，例如不能喝的爛醉還開車上路之類。從預防的角度上，也許可以朝這個方向去做。那事後的部分，審判者要如何判斷有無安全性欠缺呢，我想也應該要參考這些因素。

所以問題 1.1 就有答案了，我個人看法是不能把路面不平整當然認為是「道路設置或管理有欠缺」，而平整與否的容許界線則應從用路人的角度判斷。

4.1 按公路法第 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。」，

其所指「必要地點」如何具體化？

4.2 道路之特定路段是否有必要設置及如何設置標誌等交通安全工程

設施，是否屬涉及高度技術性與專業性之事項，由道路主管機關享有判斷餘地？

4.3 如果道路管理機關已依現行交通安全工程設施之技術規範（例

如：交通部編訂「交通工程手冊」）為道路之設置管理維護，是否應認其已無欠缺？

第 4 題是從專業角度進行觀察所提之問題，但我不認為應用專業的道路管理

工程技術去判斷道路之平整與否。社會不斷的在變動，台灣社會一直在進步，人民對道路平整度之要求也會越來越高，這是進步社會所必要的條件，我雖然沒有具體的答案，但還是應從一般用路人使用道路時，會否因此滑倒或有發生交通事故之虞，也就是應從一般人、外行人的角度，來認定道路平整度是不是夠安全。

所以就問題 4.1 而言，公路法第 58 條第 1 項規定，為了維護交通安全與暢通，應在必要地點設置警告標誌，這個「必要地點」，可以是專業者角度的。但是在專業者角度下，如果要適用國賠法，因為國賠法第 3 條不排除第 2 條，所以若未於必要之地點設置必要之標誌、標線、號誌，不但可能構成第 3 條「公有公共設施管理有欠缺」，也可能構成第 2 條「執行職務故意過失不法侵害人民權利」，因為這是行政法上課予公路管理機關設置警告或安全標誌之義務，屬於過失概念下之作為或不作為義務，而與國賠法第 2 條有關（尤其第 2 條還有消極不作為，怠於執行職務的國家賠償責任）。

問題 4.2 提到高度之技術性跟專業性，應由道路主管機關享有判斷餘地，我同意。但是我認為這是指國賠法第 2 條規範意義下之判斷餘地，亦即故意過失責任。如果國賠法第 3 條真要貫徹無過失責任主義的話，我傾向不贊成從高度技術性專業性的角度，來認定有無專業之判斷餘地，我還是認為要從用路人的角度，去認定是否合乎一般人可以合理期待之標準。如果從這個角度去看，可能有些地方道路主管機關會覺得沒有判斷餘地，但是警告標示還是可以做好。其實如果真的按公路法好好去做，大部分都不會有意外。可是少數有意外的時候，往往重點不在於必要地點或有無判斷餘地，而是警告標示有沒有做好，或是用路人自己酒醉等其他問題。

接下來是問題 4.3，如果按交通工程手冊去做道路的維護管理，是否可以認為已無欠缺？我的答案是「不當然」，如果專業上的水準都做到了，只可能說是無過失，但如果要貫徹國賠法第 3 條之無過失責任，恐怕還是有可能會被認定安全性有欠缺。

從以上的問題，可以再回頭思考問題 1.3 的答案。雖然可能有其他學者採取不同意見，但我認為應該採納消費者、外行人的觀點，也就是「用路人」的觀點，來認定道路之安全性是否欠缺，這主要也可以借用消保法施行細則第 5 條的判斷標準，我只是從一些國外判例上的累積觀察發現，可以再加上有無「異常的危險」作為判斷因素（損害與道路設置的異常現象不成比例），因為管理設置成本不怎麼高，但人命關天，所以這裡就應該認為有「危險的異常性」存在，這個要件即便未形諸於條文，但國外的文獻或判例上還是設有這個要件，大概是這樣。

若然，則問題 2.1 的背景，或許可以認為：法院實務上把「路面不平整」與「未設置警告標示」綁在一起，大概只是要加強判決的說服力，可能未必清楚認識到這是兩個判斷的因素，亦即有坑洞就是安全性欠缺，沒有設置警告標示也是安全性欠缺，我覺得這兩個應要結合在一起綜合判斷。方法論上這不是一個檢驗標準（Test），應該只是一個參考因素（factor）的性質。如果是檢驗標準（Test）就會變成有坑洞就是安全性欠缺，我想判決應該沒有這個意思。我傾向解讀為，法院把這兩個因素結合在一起認定，並導出結論即「安全性有欠缺」。如果這樣的話，我就問題 2.2 的想法大概也出來了。

當然，問題 3.1 也與這些判斷的因素有關（依速限行駛通常不會發生事故，這裡要補充一下，其實超速跟飆車也有輕重程度之別，你我都難免會超速，因為在商品責任裡面汽車暴衝案，爭點在於安全氣囊沒有爆開防護，原告會據以主張車子的安全性有欠缺，但很多被告會抗辯原告在事故當時是超速行駛，而我們有很多判決認為，因為超速行駛是不合理的使用車子，結論就變成商品安全性沒有欠缺，這當然是一個比較嚴格的態度）。

超速某程度上也可以叫作飆車，我認為只要不很離譜（現在取締不是有 10 公里的容忍值嗎？），就不能認為用路人未合理地使用道路，也就是說我們在認定安全性欠缺時，假設當地時速限制為 60 公里，事發當時行車速度雖為 70 公里，但也不能認為用路人不合理地使用道路。一個文明、進步社會的道路，從另一個

角度來看，應該也要做到超速或是飆車一樣擁有安全性。在商品責任我一再這樣講，所以這裡我也不認為超速或飆車當然就是不合理使用道路之行為，因此安全性沒有欠缺（當然，我也不排除很離譜的飆車行為，確實是不合理的行為）。只是合理不合理，一般人可能會覺得超過一點點又怎樣，所以我的意思是，所謂人民的期待，就是合理的範圍內，超速仍然擁有他應該具備的安全性。因此這個問題就變成說，超速駕駛只是判斷安全性是否欠缺的因素之一，但不適合直接倒推回來，認為超速就不賠償，可能還是要從剛剛講那幾個因素，綜合判斷的結果去做認定。

至於問題 3.1 的法律定位，我比較傾向認為不是因果關係的問題。在生命身體健康等涉及人身完整性的法益部分，認定因果關係的趨勢就是放寬，不能太嚴格去操作因果關係，因為意外事故的比例都是很低的，萬分之一，問題是沒有就沒有，一有就是很嚴重的死傷。因果關係跟過失或是安全性欠缺，有很多是重疊的，所以說它是安全性欠缺或是因果關係？我不能說因果關係不對，但在論述上，重點應該在安全性有無欠缺，畢竟摔傷還是跟道路有關，道路的設置管理還是一個必要條件。如果放寬因果關係，不要求什麼因果聯繫的「相當性」，只要有必要條件就好了，讓因果關係容易成立，重點還是在安全性有沒有欠缺。所以飆車這個問題，大概用安全性欠缺去控制可能會比較好，因為這個才能達到事前的預防，安全性欠缺是有可能操作成事前可以預防的（例如作好充分警告標示），因果關係事後爭議解決有很多程序成本的考量，盡量不要導入因果關係裡面去。

最後，問題 3.1 提到是否構成與有過失或免除賠償金，這確實也是法院常見的問題，剛好消保法商品責任跟國賠法第 3 條一樣，希望以安全性欠缺取代過失，去實現無過失責任。很多國家在建構無過失責任的立法政策下，往往有個重要的前提，就是潛在被害人要合理的依通常目的使用、消費商品或者道路。所以責任嚴格，可是相對潛在被害人注意義務也要提高，就是消費者（用路人）不能濫用商品（道路）。所以剛剛說些許的超速不叫做安全性欠缺，但如果是嚴重飆

車，安全性是沒有欠缺的，那是「無責任」，而不是「有責任卻減輕賠償金」，不是與有過失的問題。無過失責任為什麼會要求潛在被害人使用之態度必須合理正常？因為這是一個對價，一方面責任嚴格，他方面潛在被害人也要合理的有一個配合行為。所以照我的理解，真的飆車非常嚴重，而路面是不平整但不嚴重，甚至警告標誌也做的還可以，可是因為飆太快煞車來不及，判斷的結果是認為安全性沒有欠缺，就是沒有責任，沒有與有過失減輕賠償金額的問題。

（訪談者：照老師剛剛的見解，可不可能有一種狀態是，也許用路人沒有到所謂不依通常方式使用道路，可是在使用上對於損害結果的發生，也許還是有原因力的參與？換句話說，在成立不成立國賠的中間，可能有成立國賠但是與有過失這種狀態？）學者 C：有，理論上絕對是有。因為與有過失是責任範圍層次的問題，要先以成立國賠責任為前提。假如我們第一階段先審查說安全性有沒有欠缺，結論是有欠缺，責任成立了，接下來在算賠償金額時，確實有可能將被害人的某種行為，譬如說超速稍微超過一點點，但是真的有不注意，合理煞車空間應該夠，可是他還是沒有及時煞車，這時候跟超速可能有關，我剛剛說超速應該有一個容忍值，安全性有欠缺可是被害人有過失，在算賠償金額時，是有可能被砍一部份掉，國賠現在也是用民法與有過失的規定。

5.1 在道路工程引發國家賠償責任中，是否得請求物之所有權受侵害造成之營業上損失？

就問題 5.1 而言，因為現階段國賠也保護物的完整性（很多無過失責任立法只保護到人身完整性，但我們的國賠法還擴大到物），所以只要是物的所有權，應該在國賠法第 3 條保護的範圍，修正草案好像也沒有動這一部份。如果這樣的話，所謂「營業上損失」，也一樣應被定性為責任範圍上所受損害與所失利益之問題。我們向來是用因果關係去控制這一部分，也就是只要營業上損失跟物的所有權受侵害之間，確實存在相當因果關係而可以進行連結的話，還是要賠的。

（訪談者：可否麻煩老師釐清這部分跟「純粹經濟上損失」間的差別或異同）我剛好在臺灣法學雜誌今年 11 月號會刊登一篇文章（抽沙污染海域影響附近蚵苗成長：權利侵害或純粹經濟上損失？－最高法院 100 年度台上字第 250 號判決評釋－），裡面大部分重點在「純粹經濟上損失」跟「所有權的侵害」有哪些不同。就這個問題來講，「純粹經濟上損失」這個概念是指責任成立上，被侵害的客體直接就是一個營業利益，但是如果中間透過一個所有權被侵害，那衍生出來的也可以叫純粹經濟上損失嗎？不，他只能叫「經濟上損失」，不能叫純粹，因為這裡的問題是，物的所有權被侵害所造成的營業上損失，是民法第 216 條責任範圍上的所失利益，這部分比較沒有爭議，只要有因果關係、能夠舉證證明，除非沒有任何物的所有權被侵害，否則就可以請求賠償。

我現在舉個例子：道路不平造成交通事故，波及路旁的商家，譬如說大卡車就撞上去，商家真的店面就毀了不能營業。他是物的所有權被侵害，他五天不能營業，請求賠償營業利益的損失，照我剛剛的說法，只要有因果關係就是可以請求賠償的。

什麼情況是「純粹經濟上損失」呢？我的房子沒被撞到，也沒被毀損，因為附近交通大亂、道路封閉，雖然兩天不能做生意，但店面的所有權絲毫未損，這個時候就是純粹經濟上的損失了，因為沒有一個什麼權利被侵害，直接被侵害的客體本身就是一個經濟上的利益。像九份遊覽車事故，發生時不是觀光受挫嗎？觀光受挫附近店家就哀鴻遍野說生意大受影響，阿里山也常常會碰到這種問題，那個是「純粹經濟上損失」，因為沒有店面沒有房子被撞，沒有其他東西壞掉，所以這裡可能要區分。我猜你問題大概也是要問「純粹經濟上損失」，但是在物的所有權被侵害時，我們目前損害賠償法的原則還是，只要責任成立，不論是經濟上還是非經濟上的損失，只要有因果關係，均應加以賠償，而不再使用過失、不法或是安全性欠缺等概念進行限制。

6. 在道路工程引發國家賠償責任中，慰撫金之判命給付佔損害賠償之相當比例。

6.1 慰撫金之功能為何？

6.2 其量定標準為何？

6.3 有無將慰撫金予以定額化之必要或可能？

6.4 慰撫金定額化之利弊得失為何？

6.5 比較法上有無可供參考之處？

關於第六個問題，最近剛接受司法院一個研究計畫，題目是慰撫金酌定標準與金額之研究，其實就是處理問題 6 所示的問題，坦白說最後的研究結論就是可以畫一個表格，給法官一個參考標準，大概什麼狀態、什麼樣的事件類型、什麼樣的侵害狀態，應該要判多少慰撫金，也就是進行「客觀化」的研究工作（因為現在慰撫金的認定差異很大，很難預測），這個研究計畫在 12 月初時必須在司法院的研討會上提交報告論文，也有點算是慰撫金的酌定標準跟金額的初步研究報告。當初會考慮接這個研究報告，也是因為我也有一些想法，所以想說試試看，大概預計要看一兩千個判決，看看有無標準可循。所以問題 6 對我來講說來話長，我可以講很多，但是恐怕今天不適合，到時候有寫出什麼研究報告再提供給你們參考。

慰撫金的功能，向來還是照傳統的觀念即「損害填補」，也就是填補精神上痛苦，但我不這麼認為，我認為精神上的不利益是無法填補的。慰撫金的功能大概就是懲罰制裁、預防、損害填補、再來就是慰藉或慰撫，不過因為我想從事客觀化、表格化或定額化的研究，所以我必須把功能單純化，參酌因素也要簡化，這樣才有客觀化之可能。

所以就慰撫金的功能而言，我會傾向去批評所謂之「損害填補」功能，因為損害填補一定因人而異，同樣是精神上的痛苦，每個人的感受會有不同（例如因

車禍而臉部受傷事件，對一個重視外表的漂亮藝人來說，可能會因此自殺，但一般人可能無所謂，只不是一個疤痕而已)，如果過度強調損害填補的功能，理論上應該是越痛苦的人賠越多，那不那麼痛苦的人怎麼辦？所以這一點就不是我要推動的方向。美觀上受傷了，消遣娛樂功能都會受影響，尤其斷手斷腳之類的，我認為人的尊嚴或者價值，在這方面應該有某種一致、共通的等價性，不應該過於強調損害填補，所以我最後會採取文字上出現的慰藉、慰撫的功能，而不能完全用損害填補的觀點去定性慰撫金的功能，也不能完全用刑法上有無故意過失的懲罰制裁觀念，或依加害人的資力大小去酌定慰撫金金額。至於預防的功能，我認為是在責任成立上，透過過失的操作去預防，因為我不認為賠多少錢的損害預防功能有多大。所以我最後會傾向主張，所謂「慰撫」或「慰藉」，就是讓被害人覺得公平正義的實現，讓被害人覺得有勇氣，因為我有一些無形上的損失，一筆錢讓被害人覺得正義公平，而可合理滿足其情緒上的不平，主要是這個功能。

因為這樣，我會試著去簡化目前實務上的量定標準。你們找的那些判例大概都差不多，不過我認為雙方的身份地位並不重要，雙方的資力多寡也並非那麼重要，我認為重要的是侵害情節。譬如以道路來講，大概就生命身體健康是最常見的損害，生命比較嚴重，然後身體健康也有各種不同程度的重傷輕傷之別，所以我的研究結論，盡可能會朝向依死傷之情節輕重，而區分為幾個等級，然後每個等級取法院判決之平均數為參考數字，整體方向大概是這樣，不過實際上做出來會怎樣，我現在還不知道。我會建議簡化最高法院裁判上出現的參酌因素，並剔除某些因素，然後針對一兩個重要的因素，看看過去判決金額的大致趨勢，並據以設計一個表格。

我完全贊同包括國家賠償應該要定額或者是表格化，就是要更提高裁判之客觀性與預測可能性。這個問題不單只在國賠上，其實這是損害賠償法上都會碰到的一般性問題。所以有無必要或可能進行定額化之作業？我認為必要，當然也有可能。利弊得失大概你們比我感受更深，關於預測可能性提昇的優點，大略是促

進庭外和解、訴之聲明與實際判決金額不會落差太大、減少遭法官廢棄的可能等等。比較法上我也有稍微瞭解一下，其實各國也不太敢進行定額化的作業，原因在於司法權獨立的問題，如果司法行政機關（司法院）制訂一個表格，很容易引發司法干預、審判獨立的問題。所以各國有沒有做？有，大家都在努力做，但通常不是透過中央的司法行政機關去定一個標準。我知道的都是法院自己做，透過他們內部統計，法院內部會有一個參考表格，完全是給法官參考，而實際上法官都會照表格去下判決。我們到時候司法院作出來，大概會說這只是行政指導，但對於司法界說我只是指導而已，不是一個上對下的命令，恐怕大家都很敏感。所以比較法上好像也沒有當作一個法令或是統一規定要求都照這個表格來判，通常都是法院自發自治去做統計，然後大概有一個參考行情價。

7. 以下為法院實務上常見被告機關是否為賠償義務機關之爭議類型：

- ① 訂立委託管理契約卻未完全踐行行政程序法第 15 條第 3 項之公告，受委託管理機關依法有無管理職務？
- ② 道路管理機關發包予承包商施工，道路管理機關就施工部分路段依法有無管理職務？
- ③ 道路施設之人孔蓋等有欠缺，道路管理機關就人孔蓋等設施及其與道路之界面依法有無管理職務？
- ④ 道路之路權移交予第三人，由該第三人占有使用道路，則道路管理機關就移交部分之路段依法有無管理職務？
- ⑤ 法務部 96 年 5 月 21 日法律決字第 0960014830 號函：「依國家賠償法第 3 條第 1 項請求國家損害賠償時，係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。」，其所為釋示是否正確無誤或容有例外？
- ⑥ 存在公用地役關係之私人所有既成道路，是否屬國家賠償法第 3 條之「公有公共設施」？

⑦對於道路之非通常使用或超越設置目的之使用（例如：飆車、行駛於海堤），是否有成立國家賠償之可能？

7.1 在現行國家賠償法（下稱本法）下，對於上開爭議宜採何種見解？

7.2 本法修正草案對於上開爭議有無相關規定可資處理解決？

第7題因為問題很多，所以先大概交代一下。國賠法第3條的責任，在歸責原理上重要的是「權責相符」（「權限」跟「責任」是相對應的）。亦即正當化國家責任之理由，是國家對公有公共設施有設置管理之權限（管理監督權，Power），相應的責任就會較大，在父母、法定代理人責任或是雇用人責任之部分，我傾向用這樣的歸責原理去詮釋其正當性。其實歸責原理，到最後我們都在正當化為什麼他要負這麼重的責任，為何不是回到民法第184條？如果國賠法是以設置管理之監督權或管理權作為責任基礎，則第7大題底下，如果我們抽象的來講，其實我們民法第187、188條已經出現很多類似的案子了。

管理監督機關可不可以是複數的？管理監督機關有沒有可能移轉權限？能否透過權限移轉予他人而不用負責？民法第187條關於父母（法定代理人）的責任而言，因為現在隔代教養很多，很多父母都抗辯主張小孩子從小就跟著爺爺奶奶，父母從來沒有跟小孩子住在一起，因小孩子闖禍而父母成為被告，能否抗辯沒管理監督之權限？民法第188條關於雇用人之責任有更多案例，例如勞動派遣中到底誰是雇主？公家機關也在用派遣人力，不過公家機關成為被告時，公家機關又抗辯自己不是雇主，雇主是另外的人力派遣公司。所以管理監督機關有沒有複數，就變成一個問題。再來就是權限者有沒有可能因權限移轉而免責？這也是現在我們面臨的問題。

所謂權限移轉又可以分兩個層次，一個是依法的法律上移轉，一個是事實上移轉（就是依法我雖然沒有移轉之權限，但實際上我也沒在管理，全部都由另一個機關團體在管理），就像雇用人也有事實上雇用人跟契約上、規範上之雇用人，

坦白說目前實務上，沒有辦法說最高法院一定會採取某個穩定的一貫見解，都還在演變當中，國賠法實務上也慢慢面臨很多這方面的問題，例如發包出去或是中央要地方去管理的道路，出事了誰要負責。如果不考慮個案情況，我個人認為管理監督權限可以是複數的，從外文中很容易可以看出來可以加 S，可以是複數的。

權限移轉是可能免責的，因為正當化其責任基礎的就是管理監督權限，不過有時候移轉的只是一部份權限，其實自己也還保留某種監督權限，不過如果依法有效的移轉了，就可以免責。譬如父母因為酗酒、吸毒而由法院改定監護人，就是依法移轉權限，依民法第 187 條父母即不用負責，而是由監護人負其責任，這個我可以接受。除了依法有效、全部移轉者可以免責外，其他情況恐怕基於保護被害人的政策，不能輕易以權限已經移轉、轉託、委託或委辦即因此免責。不過我昨天稍微看了一下國賠法草案，人家不一定跟我的想法一樣，因為公權力的「委託」依法是可以移轉，但是我們的國賠法草案好像是把「委辦」也算進去，上級就一件事務「委辦」下級，上級還是保有監督權，可是草案認為「委辦」的上級不用負責。這個見仁見智，至少我們草案好像把公權力的委託、委辦放在同一個地方，只要你委託委辦了就不是你的事務，受委託受委辦的機關要當賠償義務機關，這裡可能以後會有這方面的爭議。所以我的大原則會變成，只要依法律、規範上或是事實上，仍然對道路保有種管理監督的權限，就不能主張管理權已依契約發包，或依法委辦下級機關來管理，而抗辯自己不再是管理機關而免責，我傾向不能這樣解釋。

以下就第 7 題的各子題逐一檢討。

①所謂的「管理監督權限」包括規範上跟事實上，民法第 188 條的雇用人責任，目前實務上也是把規範上跟事實上的雇用人均列入其中。所以如果受託之管理機關事實上有進行管理，即便委託管理並未依行政程序法進行公告，雖然在行政程序上有瑕疵，但從賠償法或責任法的角度來看，並沒有任何影響，既然事實上有管理，就應該是管理機關。

②我認為即便是承包商佔用了道路，管理機關大概很難抗辯自己已不再是道路管理機關，這是偏向從用路人的角度去看責任歸屬，但其實管理機關可以利用與承商間契約內的求償機制，亦即公家機關出面對人民負責，但事後要求廠商負責。我想有很多原因是在廠商而不在機關，所以對一個公家機關來講，我認為還是該負的責任要負，機關可以做的應該是事後的求償。

③（訪談者：譬如人孔蓋可能是國防部通訊指揮所或電信公司設置的，可能有些案子是只告機關，有些案子是兩個都告，法院可能面臨的問題是：人孔蓋介面要算誰的責任？）學者 C：這有一點模糊，不過公法上對公有公共設施之權限分配，我比較傾向認定在權限分配有爭議或不明確時，風險不能轉嫁至用路人身上。即便人孔蓋不應由道路管理機關負責，但它的監督權限應該包括協調介面，人孔蓋本身他管不了，但是至少介面這部份風險不能轉嫁出去。

④像喜事喪事那種路權移交給第三人的情形，我想大概也不能說監督權限業已移轉。亦即路權的許可，在行政法上可以附加很多附款、負擔或條件，我認為不能因路權經許可而暫供第三人使用，即可認定道路管理機關不再是管理機關。更何況行政法上還賦予行政機關很多籌碼，例如限制時間、使用面積、設置必要安全設施等等，這是管理機關應該要求的。

⑤至少在雇用人責任的發展方向上是擴大的，不限於依法規範上雇用關係，事實上雇用關係現在很穩定的不斷被擴張出去。

⑥所以像接下來的私人既成道路問題，可能關鍵還是在於說有沒有進行管理，亦即既成道路之使用情況千差萬別，可能某機關依法並無管理權限，但不排除有事實上管理之可能性，例如可能要求蓋一個公園或是座椅等等，恐怕還是要看實際上的情況判斷，不能一概而論既成道路是不是公有公共設施。

⑦這題 3.1 應該提過，就是非通常使用或是超越設置目的。

7.1 在現行國家賠償法（下稱本法）下，對於上開爭議宜採何種見解？

7.2 本法修正草案對於上開爭議有無相關規定可資處理解決？

問題 7.1、7.2 的見解不一定很一致。未來國賠法應該要發展的方向，我認為應該是與民事責任法一致。國賠事件本來都是民事法院在審理，現在國賠法草案要說他是公法事件，然後收歸行政法院審判。但我認為重點是不要進行不合理的差別待遇，亦即很多事件同時可以是民事事件也可以是國賠事件，公有公共設施設置管理會有欠缺，私人設施設置管理也同樣會有欠缺，因此要盡量避免因為屬於國家賠償事件還是民事事件，而因此一偶然的、技術的因素，造成對被害人的差別待遇。譬如國賠的消滅時效最長 5 年，民法上是最長 10 年；雖然國賠是起算點兩年，民法也是兩年，可是要起算的點又不太一樣，國賠是「知有損害」，民法則是「知有損害及賠償義務人」。這些不合理的差別待遇，我認為要消除，我不認為民事事件跟行政事件在這邊有必要去明確劃分，而應該是讓人民選擇那個比較有利。最好是不要區隔，例如時效、相關賠償要件等等，盡量消除不必要之差異，讓國賠法很多規定的解釋能夠跟民事責任一致化，這也許是我們可以努力的方向。

8.1 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬不同機關，則數機關間依本法是否成立連帶國家賠償責任？

8.2 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬機關與民間單位，則機關所負國家賠償責任與民間單位所負侵權行為責任是否成立連帶債務？此時人民行使權利是否仍須踐行本法第 10 條及第 11 條之程序？

8.3 本法修正草案對以上問題有無相關規定可資處理解決？

8.1 的問題，複數是有可能的。至於現行法雖然沒有規定連帶，不過國賠法

草案第 23 條已有明文規定連帶，至少避免掉解釋適用上的疑義。

以現行國賠法的規定，因為一直卡在民法第 272 條規定（連帶責任要有法律明文規定），所以理論上一直很難突破。所以我認為國賠法草案的規定是對的。連帶責任是因果關係上不可分的一個觀念，就是數人的行為都扮演某種因果關係的角色，雖然每個人未必是造成全部損害的原因，但是數人都有原因力時，因為因果關係是不可分的，我們視為「單一」，所以要求連帶，目的在確保被害人損害有效獲得賠償的利益。如果從這個角度，就會產生很多法律根本沒有明文規定，但在因果關係上是彼此有關連性的。像法國的連帶責任就很明顯有兩個不同的法文字，但是都叫連帶，其中一個是依法（法律有明文規定）成立的連帶責任，另一個則是由法院個案裁判承認的連帶責任（允許法官個案創造負連帶責任之類型）。我們也有可能依照這種方式進行解釋，亦即法律雖無明文，但如果管理機關是複數，然後各個管理機關的設置管理欠缺都是損害原因時，即使法律沒有明文規定，也可以讓各管理機關負連帶責任，當然如果以後修正草案明文規定了，就更沒有問題。

另就問題 8.2 而言，民間單位當然是依侵權責任。有沒有連帶的問題又牽涉到，修正草案將之定性為公法事件，民間單位責任則認定是民事事件，那民事責任跟公法上責任有沒有連帶？我認為這個對人民來講非常不利，也難以理解。也就是說一般民間企業就算有三、四個，只要有共同原因就應負連帶責任，但如果其中有一個是國家機關就去切割他，我認為這不是一個值得去努力的方向。所以假如去突破連帶責任的理論，不一定要法律有明文規定，從因果關係單一不可分或保障被害人的角度去看的話，那中間有國家機關也沒關係，還是可以成立連帶責任。

如果這樣的話，當然也會涉及國賠法第 10 條與第 11 條之書面請求、協議先行程序應如何定位之問題。本來民事事件也可以協議，只是民事事件是任意的協議，國賠法是強制先行協議，這或許是立法上有特殊考量，要給行政機關或賠償

義務機關某種可以矯正或考量自己問題的特殊規定。不過這些都還是採用民事、行政審判二元論思考的角度，我認為從人民的角度來看，區別一定要先為書面請求或先為協議程序，只是增加額外的程序負擔，而且如果這個規定只是純粹賦予國家機關一個緩衝機制的話，其實不論是訴訟前或訴訟進行中，隨時都可以協議，似無須必於訴訟前為之。所以在現行法制度下，確實會造成要請求連帶責任，被害人對民間企業可以直接訴訟，但對國家機關就只能照書面請求或協議先行。不過在立法論上，我們也不無可能去討論是否有必要採取協議先行主義，只是國賠法草案好像還是維持先行主義，但有一個規定要去解決消滅時效期間計算不合理的問題。

9. 本法第 10 條及第 11 條分別採取書面請求及協議先行主義，未踐行該等程序者，依據「法院辦理國家賠償事件應行注意事項」第 4 點規定，法院應以起訴不備要件裁定駁回。本法第 8 條亦採取短期時效制度。

9.1 若人民於踐行本法第 10 條或第 11 條之程序時未罹於請求權消滅時效，卻於起訴時已罹於請求權消滅時效，經機關提出時效抗辯者，法院就該時效抗辯應如何審判？

9.2 本法修正草案對以上問題有無相關規定可資處理解決？

關於消滅時效，我們民事事件也有一樣的問題，因為我們沒有引進「時效停止進行」制度（至少條文沒有規定）。比較明顯的案例是保險公司的情形，風險實現了然後保險公司就跟人家談理賠，可是拖到最後談不攏，被保險人就起訴請求保險金，但時效已經過了。在國外這種情形是「時效停止進行」，開始談的時候時效就停止進行，但是我們沒有這個制度，法官也不太可能自己創造出來。所以最近這幾年有部分裁判是以誠實信用原則來限制消滅時效抗辯，你先跟人家談判，談判不成破裂，最後抗辯消滅時效業已完成，這似乎違反誠實信用原則。

所以如果國賠法草案有規定清楚就更好，但現行法上就這個問題，也許去創造一個「時效停止進行」制度，或者回歸誠實信用這種概括條款，去合理的限制消滅時效的抗辯。好像國賠法草案第 11 條已有規定，以後就變成自拒絕賠償確認書做成以後，再去起算六個月，問題將可因此解決。

10. 本法第 11 條採取協議先行主義，又民法第 129 條第 1 項規定：「消滅時效，因左列事由而中斷：一、請求。二、承認。三、起訴。」，故可能有機關為免被認定承認請求權之一部或全部，其消滅時效因此中斷，而逕予否認請求權，致機關與人民依本法第 11 條所行之協議流於形式，失其實質。

10.1 就以上現象，在本法下如何因應？

10.2 本法修正草案就上開現象有無相關規定可資處理解決？

（訪談者：有些裁判認為，在協議過程中，機關已經承認人民的國賠請求權，發生時效中斷，避免請求權消滅。因此，是否可能有些機關會怕被認定已經承認了人民的請求權，所以在協議的過程中就比較不主動、積極去談賠償金額）。學者 C：先拋開第 10 題這個事實問題，剛才協議先行的問題，本來優點是國家機關可以自省自律，可是另一個缺點就是，要自己反省等於是承認自己有疏失，因此也可能機關就矢口否認。所以回到這個問題，如果承認國賠請求權，那協議就成立了，怎麼還會提起訴訟？（訪談者：請求權成立但金額上談不攏，而發生消滅時效的問題）確實，如果承認是指權利存在與否的承認，承認之後時效就中斷了，事後賠償金額即便談不攏，時效還是中斷的。既然機關承認請求權而中斷時效，只是金額留給法院去審判，對賠償義務機關也沒有什麼不利。

「承認」當然在概念上是指對請求權本身承認，而不是對於某件事實，例如警告標示沒做好的承認。不是任何承認都叫做這裡的承認。如果人民真的請求權存在，內部開會覺得沒錯，就承認啊。這個可能是機關的心態問題。修正草案也

對這問題好像沒有提供什麼解決辦法，我想這應該不是規範上的問題，而是實踐上或事實上的問題。

書面請求跟協議先行在目前實務上的運作，是不是一個有效率而必要的制度，我覺得很值得研究。只是為什麼要多一道程序？對人民來講每一個程序都是一個成本，因為協議程序並不是交給客觀第三者判斷，而是當事人之間自己進行，其實可以看出整個國家賠償法上人民跟機關強弱的地位還是不一樣，賠償義務機關還是比較強勢，就是人民來找機關談，不是機關主動去找人民談。

11. 貴學者之其他補充意見。

我覺得國賠責任也是廣義的民事責任，對於「承擔責任」我們往往是以比較負面、認錯觀點去理解。可是不要忘記國賠法第3條責任是一個無過失責任，無過失責任就是沒有任何的譴責、非難意味的責任，純粹是風險分配的問題。所以如果可以給委託機關一些建議的話，我覺得應該要建議用人民的角度來看問題，會比較勇於承擔責任。

就事前預防來看的話，譬如說警告標示做好、把道路設置的技術水準提高，引用最先進的技術，讓道路更平整，然後只要管理有效率、有到達專業技術水準，就可以盡量避免因為工程而不得不出現的坑洞，我想我們道路的安全水準應該也可以跟先進國家一樣的。至於警告標示也是管理的一部份，我自己親身經驗很多地方警告實在很草率，我覺得可以做的更好。也許機關會認為這是包商的問題，可是監督管理包商是機關的責任，我想怎麼樣做好監督管理，就行政機關來講應該是可以努力的方向。

至於事後的責任歸屬問題，如果是無過失責任的話，因為純粹只是安全性欠缺的問題而已，所以國賠法上的求償權，盡量不要輕易對公務員個人求償。其實公家機關常常會怕責任歸屬，好像對外要負國家賠償責任，會因此影響考績，甚

至對公務員個人求償云云，不過其實真正的無過失責任並非如此，而是說我雖然負責賠償，但我沒錯，不過我們不太容易建立這個觀念，所以無過失責任很難在我們國家推行。法院也很喜歡把消費者保護法中商品欠缺安全性定性為過失，因為判決比較容易具有說服力，企業經營者有錯，所以要賠償消費者。不過真正的商品責任觀念是企業經營者沒有過錯，但如果流入市場的商品造成損害，企業經營者會負責到底，而這個觀念不容易建立起來。公務員必須有過失才能夠對其像求償、記過等等，從來沒有人說公務員無過失也要記過，如果有可能重新讓機關對責任歸屬有一個體認，那在國賠請求、協議上，公家機關才不會顧慮太多。很多道路工程的發包管理，也許可以做的更好的，這才是一個好的態度。我們都希望制度可以更好，而我們的研究可以提供給機關參考，也許朝我們剛剛溝通的方向去做，可以讓制度往更好的方向發展。這大概是我的補充意見。

附件 6 專家 A 與專家 B 訪談紀要

在高速公路上，因為車輛高速行駛的特性與需求，及巡查制度完善（我們有所謂的每日巡查、定期巡查及特別巡查，通常一發現路面缺陷就會予以紀錄）等因素，所以路面不允許，也幾乎很少出現坑洞或凹凸不平等瑕疵，這是高速公路與一般道路不一樣的地方，因此我們高公局的國賠案例不多，就算有，也很少是因為路面凹凸不平所引發者。換言之，因路面不平整所導致的國賠案件，並非本局之主流問題。

至於就路面之修補與翻修而言，除了遇到凹凸不平的狀況會即時發現並修補外，我們還有一種「計畫性翻修」，因為高速公路在使用一段時間後，整個路面一定會耗損，這時就要整體性地進行個別車道之翻修，或是分段翻修。目前大概依路段之不同，三到五年會翻修一次，南部路段可能五到七年；北部路段則因車輛狀況較多，約維持在三年左右翻修一次，也就是計畫性地一段段將相關路面刨除重作，這跟公路總局也不太一樣，因為公路總局所轄道路之交通量較低，翻修頻率不必，也不會那麼高。

這當然與預算來源也有關，因為高速公路有向用路人收取費用，所以養護費用比較寬裕，管養工作可以做得比較好。不過公路總局則是把一個固定數額的總預算，分配在不同路段，有時候某些路段會沒有分配的預算，路況自然會比較差。其實在美國也是一樣，當走在州際公路（Interstate）時，有收費跟沒收費的路段，開車的人一跨州就知道。「使用道路是否收費」與「安全性之要求」間在人民觀感上確實會有差異。

高速公路是有收費的，用路人付錢使用高速公路，如果發生國家賠償事件，人民觀感上自然比較強烈，所以在與當事人溝通時，就必須更照顧、留意到當事人的情緒，這在慰撫金的協商溝通過程中尤其重要，我們特別考量了民眾對高速公路用路安全之期待等因素，來認定相關之慰撫金賠償數額。

（訪談者：國賠協議程序是由何單位承辦？）高工局的受理機關是各地區工程處，因為他們是實際從事道路管理養護的第一線機關，而大部分的國賠案件與管理養護有關，局本部只是督導而已，各工程處成立協議後報局，局同意後再往上呈報。每個層級（針對每個案件）都有不同的授權金額（總額），如果金額在五百萬元以上，就要經行政院同意了。高工局屬於「行政院所屬機關處理國家賠償事件逕行決定賠償金額」中的三級機關，我們下面有四級機關。

（訪談者：在蒐集國內關於道路工程的國賠案例中，第一類是路面出現坑洞、凹凸等不平現象。第二類則是所謂的標示不足，譬如特定路段如彎道等，應要設置警示標誌或柵欄。想要請教專家 A、專家 B 的是：至少在一般道路，我們常見有凹陷或突起不平整的狀況，但是否所有的路面不平整都會被認定為「道路設置管理有欠缺」？其標準為何？有沒有一些技術上規範？高工局做為道路主管機關之一，通常如何管養高速公路之路面？）就高速公路來講，這些都是非主流的問題。因為高速公路之狀態，與公路總局所轄道路間有很大的差異，也就是高速公路發生坑洞之機率，雖然不是沒有，但實在很低，而且坑洞存在之時間不長，因為我們的管理強度（管養制度）是不一樣的，所以這部分對高速公路而言，是比較不常見的一個請求理由，也比較不會發生。

設置警示標誌的問題，就高速公路而言，每一公尺都是經過設計的，而高速公路上的所有設施，也都是照圖施工做出來的，亦即高速公路都是按相關部頒設置標準去進行設計施工，該有的東西（分道線、障礙線、警告號誌及各種的輔助標示）都有，所以會產生的問題，大概只有原本設置的標誌突然掉落，可能因此發生國賠事件。

在高速公路可能發生的國賠類型，就是高速公路沿線在施工時，可能因施工過程不符某些規定而發生國賠事件。不過，關於施工階段之交通維持等事項，仍須遵行相關守則，例如在高速公路上施工時，夜間燈都要點亮、多遠前就要設立警示標誌、應該配置如何之警戒車輛等，讓用路人及早知道前面有施工。當然，

如果按照這個規定去做，也未必能完全排除意外，但至少可以排除所謂的「公務員責任」部分。至於在施工階段，相關交通安全措施未設置完全而致生意外時，通常也不會有國賠責任，因為這是施工階段，應由承商負賠償責任。

（訪談者：是因為機關會督促廠商先去洽談賠償事宜嗎？）對，如果廠商是可歸責的（或有時是道義責任），因為一般來說，廠商都有投保綜合營造險，有一大部分可用保險解決，自己再想辦法處理其餘的部分。所以這種案例反而比國賠程序更快、更容易達成協議，而且對請求人來說，他們不在乎是誰來賠，反正有人能迅速提出賠償就好。大概像那種情況也很少會變成國賠，所以有很多種不同的情況。不過話說回來，我認為所謂的「道路平整度」，並沒有一個特定量化的標準，使得在該標準以上（以下）就一定會導致國家賠償事件，可能要個案進行因果關係之認定。

（訪談者：就掉落物的問題來說，從「發現」到「處理」究竟要多久，才能認定為管理有（無）欠缺？常可聽到警廣等節目在廣播，請用路人及道路主管機關注意。）如果掉落物三天三夜都沒有移走，可能設置就有欠缺，不過請求人要舉證三天前掉落物就已經在這裡了，這種舉證並不容易，因為我們也會提出相關之巡路報表，證明昨天下午、晚上都有巡查該等路段，卻未發現掉落物存在。當然，也常有用路人打電話通報哪裡有散落物，我們會立即前去處理，這也是交通維護管理的一部分。

如果高速公路上出現散落物或掉落物，我們會立即處理，因為行車速度很快，又不能期待用路人自行停車排除，如果不及時處理會有很大的危險，曾經出現的掉落物像椅子、捲紙、輪胎皮（目前最常見之掉落物）甚至豬隻，不一而足，不過這通常會馬上變成一個交通事件（accident），就沒有所謂國賠責任的問題，因為如果有人死傷，應由掉落物者負賠償責任，不是國家要負責。

再強調一點，高速公路是經過百分之百設計的產品，製程相對嚴謹，但一般省公路的設計過程卻非如此，因為經費不足，所以一般只是畫個路線與標準路

寬，至於說兩邊邊坡怎麼處理，就是看現場狀況進行調整，所以必須靠一些輔助標誌去降速或引導，如果漏掉的話，就可能有問題，與高速公路之狀況不同，因此兩個局面對的問題，自然不同。

（訪談者：對這樣的一個國賠訴訟案件，不曉得局裡是否有專業分工或標準管理程序？）局裡面是有國賠小組存在（機動編組、臨時編組），並依國賠法及法務部所訂的國賠程序來進行協議。我認為協議程序確實可以讓案件能迅速解決，當然我也知道可能有不同的看法存在，例如某些家屬可能不願意與機關協商，不如早點起訴會比較好。

（訪談者：我們也看過有些國賠案件，機關與人民雖然進行協商，但協議的時間很長，可能超過兩年了，但協商到最後協議不成立，人民才起訴，有的機關可能就會提出時效抗辯。）這樣子恐怕有不誠信的問題。我想對公務機關而言，面對國賠請求時，難免都有一定程度的心理障礙，因為國賠責任成立有兩種類型，一個就是「有過失」，另一個是「設置有欠缺」，不過縱令是「設置有欠缺」，追根究底還是有管理未盡理想的問題，所以要能夠很有效率地去處理國賠，首須打破自己心理上的障礙。就高公局的案例來看的話，從 95 年到 100 年這幾年期間，應該有十幾件國賠，講起來量雖然不多，不過其中只有兩件是循訴訟途徑解決，其餘均循協議程序解決，而且兩件訴訟都由本局勝訴。

例如國道三號土石崩落案最後也是用協議解決的，當時我們的著眼點，就在於希望能協助被害人家屬，盡量縮短程序進行的時間，避免到法院進行曠日廢時的訴訟程序，以儘速撫平家屬的悲傷，因為每一次觸及這個案件，對家屬而言無異於又重回不堪的情境，所以用這樣的同理心與家屬進行溝通時，其實他們都聽得進去。至於談到慰撫金的問題，我們的作法是收集各種法院的判決、案例給家屬參考，讓請求權人知道，到法院進行訴訟亦可能是如此，他們知道大家都盡力了，於是就成立了協議。總之，就是盡量用同理心來處理國賠之協議問題。

（訪談者：實務上有些機關就慰撫金訂有一個標準，比較法上像日本也是，

但這有好有壞。)講起來是有一點抽象，不過我覺得即便是精神撫慰，將之轉換為金錢時，它的數字不見得都一樣，因為所謂之請求權人，雖與受害人有血親關係或配偶關係，但即便是父母子女關係，有的也不一定真有精神上的痛苦，不過也有痛不欲生的情形，如果強制一定要完全定額化(例說每個人死亡就是一百五十萬)，實在不容易。當然對於承辦單位而言，最好是定個標準，而且越明確越好，這樣子雖然很簡單，但實在不容易，因為我覺得每個案例確實會不太一樣。

附件 7 學者 C 訪談紀要

- 1.1 在道路工程引發國家賠償責任之案件中，路面不平整佔有相當比例。但我國道路之路面普遍存在凹陷或突起等不平整之情形。是否任何道路路面不平整皆屬道路設置或管理之欠缺？
- 1.2 關於道路路面不平整之容許與否，國內有哪些相關技術規範？該等技術規範是否仍有不足之處？
- 1.3 貴局作為道路主管機關之一，是如何管理維護路面，並及時發現暨處理路面不平整？敬請提供貴局之寶貴經驗，或對其他道路管理機關提供建議。

問題1.1

道路不平整是否屬於道路設置或管理之欠缺？以新建道路工程而言，目前機關已有相關施工規範，如公路工程施工規範即為交通部所頒施工規範，部頒規定中將道路作等級區分並就路面平整度予以規定。因此，關於新建道路平整度規範，於設置時都會由主辦機關與承包商為約定。道路開放通車後，究維護管理上對平整度要求為何，依交通部部頒之公路養護手冊，初步有對養護路面時其平整度要求做規範。由於，養護工作多採外包給專業廠商施作，會透過訂立合約將施工規範加入，故又會回到公路工程施工規範之適用。

養護機關是否在前述施作工程結束並於路面開放使用後，仍應承諾用路人一個關於路面平整度的維持標準？這或許是目前在道路使用的平整性方面，常引發國賠的主要爭議之處。機關被要求國賠時，須先確認其在設置或管理上是否有欠缺的這個要件，但究竟什麼情形才能稱之為「沒有欠缺」？法院是否會以機關與承包商間所訂的的合約標準為依據？抑或是當聲請人能舉證路面不平整對行車之影響的話，法院即認定有欠缺？若以工程師對平整度的認定，目前多會從技術面說明其量測方式多以3 米直規為之，兩點間允許的段差值分別為3mm(國道)或

6mm(一般公路)，至於這樣的段差值是否合理，涉行車舒適性而非行車安全問題。另外，雖設置機關在驗收時使用的標準是以3mm為之，但路面開放使用上要求負責之管理機關要一直維持在3mm以內的標準，就實務面而言，相當困難，此因涉經濟性考量及用路人權益兩者間的平衡。此外，造成路面不平整的因素很多，其中車輛超載(包括重車的超載及超出原設計之交通量)就是一個很大的問題，再加上台灣地區多雨的環境，容易造成路面損壞，因此在開放通車使用後，基本上不易維持與新施作完工時相同的狀態。

問題1.2

主要的規範，在上段已經提及，地方政府也會有自己的規範。以台北市為例，近年來為推動路平專案，在路面平整度檢測上，率先引進新的檢測方式：國際糙度指標(International Roughness Index, IRI)。引用此法，係鑑於目前3米直規有所不足。簡言之，通常一段路面可能長達三公里、四公里，若以目前的3米直規來檢測，基於經濟與時間考量，通常會以取樣方式去做，但基本上這種檢驗方式僅為局部有效，因為即使3米的距離是合格的，但若拉長為連續6米、連續12米看就不一定會合格，更何況是1公里或更長。即使每部分都只有些微的偏差，但每段偏差不斷累積後，差距結果就會顯現出來。

國際糙度指標對路面平整度的檢測方式，是以車輛於受檢測路面，利用安裝於車上的偵測器在道路上行駛過程中由回傳的訊號，收集路面高程資訊，最後將所有高程資訊加以計算即可得出該段路面高低的剖面，即可對照出路面是否在容許高差值內。此檢測方式所得結果對用路人而言最為真實，並能因此訂出行車舒適性的數值。但此方法，事實上在高速公路上會比較可行，因為在市區道路或是省道，路面上的障礙物太多(例如砂石、人孔、標線、巷弄與主幹道路接合之處的段差等)，此外量測車輛在市區行走會遭遇許多紅綠燈，以致量測時會有車輛

加減速對結果的影響。故使用IRI，常因這些外在因素，產生檢測方法可靠度的爭議，故使用上應要降低干擾因素的影響。

自技術規範而言，交通部所轄道路機關都以前述部頒規範為主，國工局在民國89年亦曾針對路面平坦度(即平整度)的驗收規範做了「路面平坦度驗收規範之檢討研究」之研究報告。現有規範其實是一種「允受的標準」，在國際上大致沒有太大變動，因此允受標準本身問題不大。但允受標準是跟著允受方法在走，目前3公尺3mm的標準是跟著直規走，若採其他規範時(如國際糙度指標)，標準就改變了。目前，國際糙度指標檢驗法已有CNS國家標準，國內有些機關也曾試採國際糙度指標作為驗收的標準，但如前所述，此一方法仍有使用上、技巧上的侷限。

問題1.3

路面不平整的發現與管理問題，必須回到公路養護手冊裡面的巡查制度來看。道路在新建且未通車情況下，道路主管機關對路面平整度的檢查較易進行。但對開放中的道路要檢查平整度有其困難度。為避免干擾用路人的行車便利性，主要做法是直接駕駛車輛於欲巡查的路面，根據車輛跳動與舒適性情況，輔以目視進行檢測，如路面是否已有表層剝落、車轍或坑洞現象。

所謂車轍，就是車子行駛過路面後在其上所留下的凹痕，該痕跡寬度約與車輪一致。路面破壞通常先發生車轍，也是路面變形的開始，其後隨路面持續使用，以瀝青做為黏著物而結合的石頭開始與瀝青產生剝離，進而產生裂縫，該裂縫再經雨水滲透及車輛行駛，週而復始便造成碎解，坑洞因而形成。當車輛快速行駛過，若該車輪胎老化或性能較差，快速行進中遇到路面坑洞情形，就恐有爆胎的危機。因此從行車安全性來看，當路面產生坑洞時，一定要立即予以修補。與此

相反，車轍影響多半只在行車舒適性，應不致於使行駛中車輛產生安全性問題。

路面不平整的發現與管理除採定期巡查方式，還有一個重要的來源管道是民意反映。不過當民眾反應路面不平整時，該路面通常多已達到不能忍受的程度(往往已產生坑洞)，此時路面不平整之情況，也都已大於管理機關對路面要求的平整度。

路面如何維持平整，已不是單一道路機關的問題，造成路面不平整的結果，有些時候是和其他機關間的介面問題，或是和路面鋪築的條件等因素有關，實不能完全歸責於道路管理機關，最常發生的就是人孔蓋的問題。所謂路面不平整，指路面有高差存在，當路面鋪築完成後，若有人孔蓋凸出現象，就要想辦法將人孔高度往下降，此時路面平整與否，就涉及到跨機關間的協調與配合問題，非道路管理機關就可解決。路面鋪築條件不足者，如市區道路在施工條件上，多半受限於晚上才能施工，所以有施工視線不良、人力機具調度困難等障礙，再加上機關及社會大眾不願給施工人員一個合理的施工期間，致鋪築完後瀝青混凝土尚未降至適當溫度就開放通車，容易使剛鋪完的路面產生車轍變形。另與其他機關之權限事項有關者，如為安置管線而申請路證開挖馬路的問題。過去曾有道路管理機關規定，對重鋪過之道路於六個月內不可以開挖，但因管線安置涉及重要的民生問題，所以很難堅持下去，最後仍然只能繼續開放申請路證。可是一旦准許開挖，道路主管機關要如何整合，使大家在設置管線完成後將路面填補回去時能與原本路面一樣平整？又涉及執行與監督的問題。這種情況下，除仰賴施工廠商自我要求外，道路主管機關對於其他機關在挖路後所回填之路段未達平整度之要求時，只好以罰鍰的方式處理，並將該筆罰鍰作為日後重新鋪築路面之經費，也讓挖路的單位產生不重視路面平整度的心態。

另外，會造成路面不平的原因，還有一個值得提出的情況，就是路面下基底層不紮實的問題。車子重量透過輪胎傳遞到瀝青混凝土，再傳遞至下面的基底層，若路基做的不好時，即使上面的瀝青混凝土有按照規定鋪築且平整，但車子一壓，瀝青混凝土些微變形的力量往下傳遞後，若基底層不實路一樣會不平。因此有時看到路面凹陷得非常厲害，甚至幾乎已經超過瀝青混凝土本身的變形極限，事實上就很有可能是該路面本身的基底層做的不好。所以要把路面做平，首要將基底層做好。

如何解決前述因管線設置而挖路的問題，根本解決之道可採用共同管溝。共同管溝，就是將路面下的管線全部集中到一個管溝內，再將其設置在人行道下面，並在人行道預留人孔，日後若有修理管線的需要時，便不用再挖路。但是這樣的構想要實踐，在國內老舊管線充斥，路幅寬度有限的情形下真是困難重重。除了民眾是否願意因此忍受停水、停電的施工期不便之外，還有共同管溝費用分擔、用地不足的問題及各機關的介面協調等須解決。國內過去曾推動共同管溝，但似乎有其困難。雖然共同管溝構想很難一次到位，但或許可從「穿著衣服改衣服」的原理，逐步改善，在每一次核准路證時，盡可能要求申請者把管線移往某一個地區，這樣逐步進行，大家的管線或有機會慢慢移到固定區位，如此一來下次開挖時就只需至固定位置即可，就不會如同現在挖來挖去的現象。

2.1 在道路工程引發國家賠償責任之案件中，交通安全工程設施之欠缺（主要為未設警告標示、未設柵欄及照明不足等三類，但不以此為限）佔有相當比例。又公路法第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。」決定特定地點是否有必要設置某一或某些交通安全工程設施之標準為何？

2.2 國內有哪些重要之交通安全工程設施之相關技術規範？該等技

術規範是否仍有不足之處？

2.3 貴局作為道路主管機關之一，決定交通工程安全設施之設置與否之程序為何？敬請提供貴局之寶貴經驗，或對其他道路管理機關提供建議。

問題2.1有關標誌、標線、號誌、護欄行車分隔設施等交通安全工程設施方面，交通部與內政部會銜制定了「道路交通標誌標線號誌設置規則」，另外在施工時，主辦機關也有施工交通管制守則。施工中應在何處設置號誌標誌及應設置什麼號誌標誌，有一套標準。若施工中道路位於開放通車路段，此時需檢送交通維持計畫予道路主管機關審查。

問題2.2若交通事故與號誌有關，多因號誌不清楚或是號誌設置位置不當。如號誌設置規定擺設位置應在右側，但有時基於現場狀況而調整至其他位置，民眾會因而忽略以致走錯或違反規定。因此交通號誌的設置機關除依規定設置外，還須考量到用路人使用時能否理解的問題。

問題2.3首先至少還是要先滿足設置規範。有規範外，規範內容是否充足，是不是可達導引交通及使用路人行車安全的目的也是很重要。若車禍起因號誌問題，但設置已符合規範，則應該再強化設置細節。過去南部曾有個案是晚上時，一個高中女生騎摩托車上錯匝道，她將下快速道路的匝道當作是上去的匝道，結果一騎上去就發生對撞。雖說該設的標誌均都有設置，但有時用路人若對比較複雜的路段不熟，或天黑下雨視線不佳，或因年輕開車經驗較不足等，致標線或標誌未能發揮應功能，此時標誌的內容則有再改善空間。在日本，為避免讓民眾誤上逆向車道，曾以彩色瀝青鋪設匝道，或是用某種反光的標誌來區別，好讓用路人很容易去辨識應否開上該匝道。除此之外，日本在下匝道的路段，也會劃設比

較厚一點的橫向標線，好讓車輛在下匝道時產生一些跳動，達到提醒駕駛人減速的作用。當然，這樣的交通設置必須配合社會大眾的教育及習慣的養成，讓用路人知道何種顏色的瀝青路面代表不能上去的道路，如紅色代表不應上去，綠色表示可下來。另外，日本進一步還有所謂的加強辨識系統，讓用路人的行車安全性再提高。也就是除了考量一般用路人對交通號誌、標線等的理解外，對於反應能力或是判斷能力較差的用路人(例如老年人)，給予再加強的交通設施輔助措施，如用路人在高速匝道逆向時，有辦法用電子偵測逆向後，於前方做一個「你已逆向行駛」的警示。不過這當然會涉及投資成本及發生頻率的考量了。

3.1 在道路工程引發國家賠償責任之案件中，道路施工卻未按規定設置警告標示，或工區周圍有坑洞、碎石等情形，亦佔一定比例。貴局作為道路主管機關之一，是如何有效約束施工單位做好工區之交通安全維護？敬請提供貴局之寶貴經驗，或對其他道路管理機關提供建議。

最主要的方式是在契約上明定責任歸屬，除此之外，施工過程中要求承包商提交通管制的計畫，並經審查該計畫後再透過監造單位要求確實執行。若承包商未依計畫執行，除要求改善外，在改善不成時當然就須面對罰款及契約責任。另外國工局本身比較少面對申請國賠案件，即使用路人提出國賠申請，事實也都發生在該道路尚未開放通車前。如過去二高曾發生路面已經施做完成但尚未開放通車，就有民眾私自搬移護欄後開車上去，結果與工程車對撞，但這成立國賠的可能性很低。

至於民眾誤入工區的情況，早期在捷運工程也發生過。由於捷運車站部分是明挖的，因此市區道路挖開後會在上面用覆工板覆蓋。最早期的覆工板材質為鐵板，一遇下雨天，磨擦係數低，因此許多摩托車騎到鐵板上，轉彎不慎就滑倒甚

至滑進工區，引發用路人與主辦機關間的國賠事件。對此機關會主張該區域屬施工區而不受理。但也有不同見解認為，既然覆工板是施工的臨時措施，且係經過機關同意後才開放給用路人使用，機關自應負責。對此，道路管理機關若是在開放中的道路上施工而產生路面障礙者，應該也有所謂的施工交通維持計畫存在，而該計畫既然送到道路主管機關審查並合格通過，依該計畫而為之設置就可以認定有符合設置標準。至於設置後因欠缺管理，例如本來應該有燈，但事故當天晚上剛好跳電，是否會涉及國賠，又是另外一個問題。

另外，施工中對所設置的交通導引設施是否明確，設置單位同樣也應於設置完成後，再找該單位的非設置人員來勘察，試著實際開車走一趟，這樣比較客觀，也才能真正達到導引用路人的目的。此即一個路段在通車前會辦一個通車前履勘。以台北捷運為例，台北市政府在捷運通車前也會辦一個通車前履勘，找來不同背景的人試乘後，由試乘者指出標誌標示不清之處。這就是回歸以用路人的觀點來看待標誌的問題。道路工程開放通車前的履勘也是同樣的作法。

- 4.1 對於道路工程引發國家賠償之訴訟案件，貴局是如何為案件管理？
- 4.2 貴局有無案件管理之標準程序？
- 4.3 貴局對於法院之判決有何感想？
- 4.4 貴局有無建議可供我國法院參考？

國工局國賠案件比較少，原則上是由工程處受理國賠案件，並由局設窗口來協助辦理。不過由於主張國賠的案件，在國工局主要都是發生在施工中的狀態(因為通常尚未設置完成，所以也沒有公物管理的問題)，一般而言工程處大致上會拒絕受理。而高公局那邊，權責劃分上也由工程處受理國賠案件，並於受理後啟動審議會議來判定是否符合國賠要件。另外機關設有民意信箱，在工程會亦有

全民督工系統，因此只要有民眾投訴，大部分都可得到答覆，但該答覆是否能讓人民滿意，就會進一步涉及機關與人民間就肇事責任歸屬之認定。

因此在國賠案件管理上，以機關內部權責劃分而論，先由工程處受理並經承辦人員予以初判是否符合國賠要件，若有成立國賠之可能時，工程處會召集相關單位說明並認定是否構成國賠，若構成，下一步就會開始與人民協議；若不構成，受理之承辦之人即會發函人民，告知機關無法受理國賠之理由。有無一套管理流程存在，目前因為案件也不是很多，因此是沒有的。至於國賠案件很多的台北市政府和公路總局，應該要定一個標準程序會較為理想，否則隨著人員更迭，若不去制訂標準程序，經驗是無法傳承下去的。因此認為本研究案若能將標準程序予以訂立，甚至也可以將這些國賠案件做一些分類，例如國賠之申請人有那幾類？其申請程序為何？機關之處理程序如何應對？常見的國賠類別為何？遇到不同類別的案件應如何處理？甚至進一步將處理及答辯的建議與答辯時所引用的條文一併列入，如此一來就如同自動化人工智慧系統一般，案件受理人員雖然資淺，仍可操作國賠案件，只要依此標準程序而為處理，就像固定的申請表單一般，勾選是否受理及不受理之理由，如此一來就非常明確了。

- 5.1 國家賠償法（下稱本法）第10條及第11條分別採取書面請求及協議先行主義。對於國家賠償之書面請求及協議案件，貴局是如何為案件管理？
- 5.2 貴局有無案件管理之標準程序？
- 5.3 貴局有無決定是否同意國家賠償請求之標準？
- 5.4 部分行政機關就國家賠償事件訂有給付標準（例如：「台北市政府國家賠償事件賠償計算基準」），貴局認為訂立該等給付標準之利弊得失為何？
- 5.5 貴局認為本法第10條及第11條所定程序之實施成效如何？有無建議可供修法之參考？

5.6 民法第129 條第1 項規定：「消滅時效，因左列事由而中斷：一、請求。二、承認。三、起訴。」該條項第2 款規定是否會造成貴局處理國家賠償之書面請求及協議案件之困擾？

就問題5.1而言，若有成立國賠案件之情形，申請人當然會提出書面的請求。以最近這一次基汐段走山案為例，高公局由工程處指派一位副處長召開協議會議進行協議，並由申請人提出一些請求。記得當時審閱內容，包括申請人所請求的每一個列舉事項，高公局都會去尋找給付標準(包含參考其他機關的賠償標準)。

就問題5.2 與5.3 而言，協議管理的程序，如同前述，若像公路總局這麼經常性的發生國賠時，應統一由公路總局訂定受理國賠申請案件之作業標準程序，如此一來各工程處在處理國賠案件上也比較有依據，不會出現彼此相異的處理方式。另外，若是經常性發生國賠事件者，機關內部仍應建立賠償標準的資料庫。當初高公局在處理基汐段案時，除先判斷申請人之請求事項應否承認外，當肯認申請人之請求事項後，進一步便是要求申請人檢附年齡、月薪等相關事項的證明文件(如公司開具薪資單、在職證明等)。所以建議，面對國賠案件一定會涉及人身及財物的賠償問題，可先設定標準，如在人身賠償時，基本上准許的請求是那幾類，其計算依據、工具或方法為何。若申請人提出不屬於標準內的請求時，再依個案予以衡量。

就問題5.4而言，關於給付標準的利弊得失方面，主要在名稱上就不要用「標準」而以「參考資料」稱之即可，以確保機關適用上的彈性。蓋一旦稱之為「標準」，就有非得適用的問題。因此建議可列幾個原則就好，訂了原則之後自然就會有標準產生，同時也可以容許例外存在，因此由各地區根據他自己的特性及原則去處理就好。

問題5.5，關於第10條、第11條協議的成功率，依法務部的網站所提供的資料，94年至97年度國賠事件共有139件，而透過協議解決的有70件，所以國賠的協議應為與政府採購法中規定調解的精神是相同的。以基汐段走山國賠事件來說，就是協議成功的例子。當然人民的立場多半認為若能協議處理最好，並不希望進行訴訟，除了訴訟結果、期間長短具有不確定性外，以個人之力來對抗機關，也是力量微薄。因此反過來講，雖然大部分的機關也許會想將國賠事件交給法院處理，因為對機關而言一旦進入訴訟後剩下就是律師的事。但機關應該要體認人民的立場，對屬於機關自己應負責的事，就應該承擔責任勇於面對，不能將國賠協議操作成不成立，再讓法院去處理。

6.對於重大國家賠償案件，作為行政機關如何紓解傷亡者本人或其家屬之不滿，並應對媒體？請貴局提供寶貴經驗，或對其他道路管理機關提供建議。

7.貴局之其他補充意見。

路面人孔的問題，有的人孔蓋(鋼板材質)四周會有混凝土，有的是瀝青混凝土，由於鋼板與瀝青混凝土材料的變形特性與摩擦力不一致，因此常發生摩托車來到這個兩個材料之間的界面時，若人孔是凸起的，基本上車輪是處於撞擊情況，若前輪撞擊力量太大，會使後輪翹起(overturning)，使騎士有飛出去而不是滑倒的風險。若遇到坑洞，由於前方會突然下降，而一下降也是呈現撞擊的現象，通常摩托車發生這種事情多半也都是傾倒不是滑倒。滑倒則是發生在下雨天，行進到人孔蓋上若有轉彎路徑，則會因水使輪胎與鋼板間摩擦力下降而有滑倒風險。一般道路管理上，只要出現坑洞就應立即修補，況且坑洞的修補可使用冷作瀝青來處理，該種瀝青不同於一般熱拌瀝青，即便在常溫下它一樣有可塑性，只是價格較高，因此可用於局部修復。所以若有坑洞未修的情況，可能與相關機關的行政作業程序比較沒有積極性和效率有關。

人孔牽涉界面管轄權問題，由於道路管理機關通常非人孔所有權人，所以無權擅自將人孔高度降下，也因此國賠請求對象究為道路主管機關抑或人孔設置機關，就會產生爭議。過去也曾有管線主管機關主張應該由道路主管機關在鋪築路面時配合人孔高程鋪設路面，因此認為應由道路主管機關負國賠責任。

有時用路人不免質疑為何許多年來都碰到一樣的問題？原因可能出在機關間介面及管轄權無法統一所致。不過，技術人員還是要有自己的專業和堅持，才有可能進步，不然再過幾十年路依舊不平。此外，機關的執行力與使命感也非常重要，必要時，透過法令的制訂約束相關機關或給予機關適當權限，或許能解決根本的問題。(結束)

附件 8 座談會紀要

委辦機關：交通部公路總局

研究團隊：萬國法律事務所

座談會時間：民國 100 年 10 月 6 日下午 2 時 30 分開始

座談會地點：萬國法律事務所 15 樓會議室

一、主席致詞

二、來賓介紹

三、研究團隊萬國法律事務所簡報

四、學者專家第一輪次發言(發言順序依姓氏筆畫排列，每人限時 10 分鐘)

【專家 D】：

關於問題 1.1，有關道路路面平整與否，在審理上一般以標準車輛或機車「依該路段最高速限，行經該路面能否安全行駛」為判斷是否容許之標準。又有爭議時，一般會送鑑定。法院過去曾有案例經鑑定結果認為，此種程度小坑洞不可能發生行駛失控，證明路面不平整仍在容許範圍內。

關於問題 2.1，就必要地點之具體化，應以一般道路使用者之駕駛經驗為準。如可能產生視覺死角或以最高速行駛時可能產生偏移等地點，就應設置相關設備。經費不足在國賠上並不能作為判斷必要地點之依據，重點在於一般情形下駕駛者需要提醒、標示，或如果超速就可能打滑時，即有必要設置護欄。原則上 2.1、2.2 兩個問題，是以一般用路人的標準去判斷。

關於問題 4①，實務上多數認為公告僅為形式，對於管理職務的判斷採取類似於侵權行為之見解，如外觀上已實質交付管理就應負責。至於有無公告，僅屬機關內部關係。但實務上可能有不同看法。

關於問題 4②，道路管理機關有管理職務，且可能與施工承包商各依國賠法與侵權行為成立不真正連帶責任。

關於問題 4④，移交路段只是暫時性移交，道路管理機關仍有管理職務。

關於問題 4⑤，就非通常使用目的使用之情形，道路管理機關應為提醒，但提醒一次即可。

【專家 I】：

問題 1、2 為技術性問題，重點不在於設置標準。在法律上應著重因果關係。

就委託、委任之問題，應判斷權限是否已真正合法移轉至施工機關與人孔蓋設置機關，或僅屬內部關係上行政助手。在後者之情形，權限並未移轉，道路管理機關仍應負責。

研究團隊所報告案例，似偏重於國賠法第 3 條物之管理設置有無欠缺，建議增加探討因國賠法第 2 條「人的責任」造成賠償之問題。

國賠法第 3 條為無過失責任，而設置管理機關一般是以天災與否，決定是否賠償。但就天災之認定有逐漸放寬之趨勢。

就未開放之設施是否應負賠償責任，理論上有所爭議，應該以是否已標示及妥善阻隔為準。建議研究團隊就「公有公共設施」之定義加以討論。

【學者 D】：

關於問題 1，就平整與否之容許界線，應依個案認定。考量國賠法第 3 條為無過失責任，道路等公共設施應符合一般安全標準。贊同專家 D 所提判斷標準，並可參考如「台北市政府國家賠償事件求償權行使基準」，以路面坑洞大小面積來判斷，不僅是不容許，甚至推定有重大過失而可以求償。

關於問題 3，工程發包時，應在契約中明訂發包單位希望達到之安全標準，及爭議時之處理方式。

關於問題 4①，行政程序法第 15 條第 3 項主要是權限移轉之程序，但國賠法第 3 條重點在於實質控制力，如果受委託機關已有實質控制力時，如排除其賠償責任似與國賠法之立法目的有所違背。

關於問題 4②，道路管理機關縱發包出去仍有管理職務。就維護道路安全等事項，不得為職務移轉。

關於問題 4③所提人孔蓋問題，道路管理機關可能還是有責任，人孔蓋設置單位則可能成立連帶債務。

關於問題 4④，道路移交予第三人時，就有無要求道路占有人設置適當警示或阻絕等設施，道路管理機關仍有監督管理之責。惟就婚喪喜慶路段或工區內部路段，可能難以認定有管理職務。

關於問題 4⑤，就非通常使用之情形，以高速公路為例，該彎道之設計，係依速限上限時速 120 公里行駛而仍可順暢通過，若以時速 200 公里行駛發生車禍時，此種大幅超速情形，要認定道路設置管理有欠缺，恐怕有困難，至少會認為用路人應與有過失。行駛海堤之情形亦同，應視管理機關是否已有足夠警示阻

絕，如果已設置應可認已善盡管理責任。

關於問題 5，複數機關或主管機關與民間單位之間，皆應成立連帶責任。

關於問題 7.3，訂定國賠標準可能有困難。國賠法已實行三十多年，如果可以整理出準則當然很好。

關於問題 7.4，對台北市所定之計算基準，可核實認列部分要賠，而慰撫金之給付亦不低。其雖有改進空間，但應持正面評價。

【專家 J】：

道路工程案件一般會在契約中約定，發包後施作期間由承包商負責。國賠法第 3 條所謂「公有公共設施」，係指設施已驗收完成並開放給民眾使用的狀態，在這之前都屬於承包商的責任。

道路的管理與設置分屬不同機關，國道新建工程局屬於設置機關，當構成國賠責任時，可能與管理機關負連帶責任。若公共設施已經開放通行，而事故原因來自施工廠商且國賠責任成立時，一般會要求廠商以訴訟參加方式均分賠償責任。

由於國道新建工程局為道路設置機關，通常是封鎖路段進行工程，就算發生事故傷亡也是承包商的責任，所以在國賠上的問題比較單純。

「台北市政府賠償責任計算基準」對於相對弱勢的民眾較為標準寬鬆，盡可能讓人民可以獲得賠償。

【學者 B】：

關於問題 1.1，針對道路不平整之容許界線，專家 D 之見解值得參考，但超過速限而發生意外，是否就一定不負國賠責任，尚有討論餘地，為了使被害人獲償，有可能以成立國賠責任但與有過失處理。

關於問題 1.2，以台北市巡路員制度為例，必須依巡察記錄，判斷該事件是否管理機關已及時採取防止損害發生之具體措施。如有油漬、廢輪胎皮等掉落物，仍須依個案認定道路主管機關是否已盡管理責任。

關於問題 2，最高法院已有判決表示，公有公共設施一經開放通車，不能以未經驗收為免責之事由；至於未開放之情形，則視有無採取適當阻隔設施與警告標示而定（參照最高法院 95 年台上字第 2229 號判決）。

關於問題 2.1 所謂必要地點之判斷，仍須回歸到個案認定判斷。

關於問題 3，僅工程合約中單純編列相關安全維護費用，不足以認定道路主管機關已盡管理之責。

關於問題 4①，事實上管理機關應該要負責。

關於問題 4②，道路主管機關與承包商間約定由承包商負責，僅為內部約定，無從拘束受害人民對道路主管機關求償。

關於問題 4④，管理職務不可能移轉給舉行婚喪喜慶之當事人，故道路主管機關仍有管理職務。

關於問題 4⑤，就道路之非通常使用或超越設置目的使用，應分三層次思考：一、用路人有非通常使用行為時，是否仍可謂設置管理有欠缺？二、如認有欠缺，其與事故之發生是否有因果關係？三、假設具有因果關係，用路人是否與有過失？

【專家 C】：

我國早期道路之設計，係源自美國加州交通設計規範，但如機車、氣候、幅員及使用頻率等，實際上與我國皆不相同。

就標誌之設置部分，交通部有頒訂「道路交通標誌標線號誌設置規則」作為標準。

就平整度問題，基於用路人權益及經濟考量，不可能隨便封路維修。平整度原係與車輛行駛之舒適度有關，且依速限不同而改變，並非出自安全性考量。

就人孔蓋而言，管線單位挖路頻率過高，且產生人孔蓋與路面有高低差。就路面維護上，必須將部分責任轉移至管線單位，管線單位才會注意維護路面。可考慮道路主管機關不向管線單位收取路面修復費，由管線單位自行修復，道路管理機關則負責查核，將國賠法上責任轉嫁給管線單位，管線單位才會認真面對此一問題。新北市於 10 月 1 日開始已經由管線單位自行修復，未來成效如何仍待觀察。

設置標示之必要地點，考慮用路人之反映增加之。

道路工程對外發生事故，一般都是先在國賠上賠償，再對承包商於工程款中扣除賠償金額，但對機關形象影響頗大，期許研究單位找出根本解決之道。

【專家 B】：

就國道新建部分，國賠成立案件非常少，因為工區管制較為嚴格，一般民眾不太可能進入。

高速公路局自 90 年至 100 年間成立國賠案件為 16 件，近兩年部分，包括國道三號邊坡事件外，今年度國道一號邊坡崩落造成二車損，其他包括電纜掉落、涵洞路面油漬致機車滑倒、隧道燈具掉落、收費亭被吹壞露出鋼架、橋樑伸縮縫鋼管翹出、用路人為閃避路外側坑洞撞上護欄及限速牌螺絲鬆動掉落等原因（路面不平整之事故只有兩件），其中 3 件係透過法院判決，13 件則透過協議進行國

賠，協議先行制度應具有成效。

對高速公路而言，根據養護手冊規定，有各種不同巡查制度，包括每天一次經常巡查、每半年一次定期巡查及特別事件發生後之特別巡查，針對不同狀況為相對應的處理。除巡查外，也會根據用路人通報而盡快處理。

就賠償爭議應該盡量以人民的立場去思考問題。

【專家 G】：

就研究標的上，建議可參考法務部函釋或國賠法草案。

關於賠償義務機關之認定，國賠法第 9 條之原意係為使人民得確定求償對象，故目前傾向以法定管理機關為賠償義務機關。

關於問題 4①，未踐行公告之程序，是否發生權限移轉之效力，有認為屬生效要件，亦有認為僅屬程序瑕疵，如回歸國賠法第 9 條本意，既然公告程序有欠缺，人民無從得知應負責機關為何，應由法定管理機關對人民負責，如此對人民保障較為周全；賠償義務機關行使後續求償權，如果可以順利進行，在國賠責任認定上可以更寬鬆，對人民也更有利。

關於問題 4⑤，就道路之非通常使用與超越設置目之使用，是否就不屬道路之設置管理有欠缺，仍應依個案事實判斷；其在相當因果關係之認定上可能較有爭議；如果成立國賠責任，才會考慮被害人是否與有過失，並不當然因道路非通常使用即否定國賠責任之成立。

建議研究團隊就各議題一併考慮有無可能發生國賠法第 2 條第 2 項與第 3 條第 1 項之競合。

五、學者專家補充發言(自由發言)

【學者 B】：

關於問題 5.1，國賠法目前雖無連帶責任之規定，但可依民法第 185 條負真正連帶責任。

關於問題 5.2，不管成立真正或不真正連帶債務，對被害人而言，其都可依民法 273 條規定請求，差別只是債務人有無內部責任分攤之問題。

關於問題 7，慰撫金的量定在理論上有定額化之必要，但因變化因素太多，實際上定額化可能有困難。德國法務部有類似定額化量表。

【專家 D】：

關於問題 7，據聞司法院已著手整理分析案例，進行侵權行為慰撫金與犯罪

行為量刑之參考標準，但應僅供參考之用。慰撫金因涉及人性，在客觀化時有所難度，原則上仍以最高法院判例所引標準判斷之，例如身份、地位、受損害狀況等。

六、與會者交換意見 (Q&A)

【專家 E】：管線單位的問題，除了路面高低差之外，也包括機車騎士在人手孔上滑倒或人手孔本身不平之情形。但基本上管線單位都不願負責，不參與協議、訴訟，亦不接受道路機關對其求償。就算求償成功，往往道路主管機關仍要負一定比例責任，對道路機關不公平。

【學者 B】：專家 E 所提及之問題，應視個案事實而定。國賠法上規定對外道路主管機關應該負責，至於對內求償問題，可以訴訟方式解決，關鍵在道路主管機關應該掌握管線單位應負責之證據。

【專家 D】：就機關之間賠償責任之比例分配，應該就個案事實認定，例如：就算原因出於管線單位設置人孔蓋有疏失，但道路機關仍可在人孔蓋周圍設置隔離或警告設施。如果警告設施等都有設置，則得舉證證明道路機關之管理無欠缺。

【專家 C】：除了人孔蓋與路面有高低差問題之外，人孔蓋本身因金屬材質，本來就容易滑倒。也許可以立法要求人孔蓋之摩擦係數與路面之係數相同，降低滑倒風險。

【專家 E】：技術上在人孔蓋上面鋪瀝青很容易剝落，已有委託學者研究其他適合材料。又就人孔蓋數量上，因為無法推行共同管溝，減量有困難，但有打算著手修正相關規定。

【專家 F】：高速公路基本上比較沒有管線單位挖路或設置人孔蓋等問題。

【專家 C】：就人孔蓋問題，在對管線單位究責時，無法利用政府採購法上對廠商停權之方式為解決。

【專家 B】：分享國道三號邊坡案之國賠協議經驗，宜先安撫家屬情緒並協助處理事故現場，狀況穩定後才來研究有無國賠法之適用，並主動協助家屬處理國賠

程序所需資料，讓家屬感受道路主管機關之善意。協議過程中最主要問題還是在於慰撫金，因各家屬情況不同，協議所需時間也比較久，但最終仍妥善解決。

【專家 G】：協議金額在 500 萬以上時，必須報行政院核定，而行政院會交辦給法務部。求償權係由賠償義務機關決定是否行使，目前有確實進行求償的單位，以公路總局為主。

【專家 H】：國家賠償之預算係編列在法務部，因此後續求償金額會回歸法務部。向承包商行使國家賠償之求償權時，會依承攬契約主張承包商責任，有時也會對承包商投保之保險公司求償。現在監察院有積極查核國賠後，賠償義務機關有無檢討責任、求償、追究公務員行政責任及缺失有無改善。管線單位不一定是公家機關，不適用國賠法，因此相較下人民依國賠法向道路主管機關求償較為簡單。適用國賠法第 3 條第 1 項規定時，就是否為天災之認定在個案上可能有爭議，各機關對於賠償與否之標準應該更審慎。

【專家 I】：天災當然不必賠，但是災害是否純粹因為天災發生，就有爭議。例如颱風造成斷橋，固然屬於天災，但封橋時機錯誤造成損害就不是純天災，仍可能包涵人為疏失在內。又國道三號邊坡案，就邊坡水土保持也應注意。因此就算是天災，仍應考量有無人為疏失在其中。

七、散會

座談會議題

- 1.1 在道路工程引發國家賠償責任之案件中，路面不平整（含凹陷、突起或有坑洞等）或有障礙物（例如：交通設備、掉落物或路樹等）佔有相當比例。但我國道路之路面普遍存在不平整之情形。道路路面不平整之容許與不容許之界線為何？關於道路路面不平整之容許與否，國內有哪些相關技術規範？
- 1.2 作為道路主管機關，如何管理維護路面，並及時發現暨處理路面不平整？

- 2.1 在道路工程引發國家賠償責任之案件中，交通安全工程設施之欠缺（主要為未設警告標示、未設柵欄及照明不足等三類，但不以此為限）佔有相當比例。又公路法第 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。」其所指「必要地點」如何具體化？決定特定地點是否有必要設置某一或某些交通安全工程設施之標準為何？國內有哪些重要之交通安全工程設施之相關技術規範？
- 2.2 作為道路主管機關，如何決定交通工程安全設施之設置與否？

- 3.1 在道路工程引發國家賠償責任之案件中，道路施工卻未按規定設置警告標示，或工區周圍有坑洞、碎石等情形，亦佔一定比例。作為道路主管機關，如何有效約束施工單位做好工區之交通安全維護？

4. 以下為法院實務上常見被告機關是否為賠償義務機關之相關爭議類型：
 - ①訂立委託管理契約卻未完全踐行行政程序法第 15 條第 3 項之公告，受委託管理機關依法有無管理職務？
 - ②道路管理機關發包予承包商施工，道路管理機關就施工部分路段

依法有無管理職務？

- ③道路施設之人孔蓋等有欠缺，道路管理機關就人孔蓋等設施及其與道路之界面依法有無管理職務？
- ④道路之路權移交予第三人（例如：婚喪喜慶或他機關申請工區為施工等），由該第三人占有使用道路，則道路管理機關就移交部分之路段依法有無管理職務？
- ⑤對於道路之非通常使用或超越設置目的之使用（例如：飆車、行駛於海堤），是否有成立國家賠償之可能？

4.1 在現行國家賠償法（下稱本法）下，對於上開爭議宜採何種見解？

- 5.1 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬不同機關，則數機關間依本法是否成立連帶國家賠償責任？
- 5.2 如果道路設置管理之欠缺為複數，且其設置管理分屬機關與民間單位，則機關所負國家賠償責任與民間單位所負侵權行為責任是否成立連帶債務？

6.1 對於道路工程引發國家賠償之訴訟案件，如何為案件管理？

6.2 是否或如何訂立訴訟案件管理之標準程序？

7.1 本法第 10 條及第 11 條分別採取書面請求及協議先行主義。對於國家賠償之書面請求及協議案件，如何為案件管理？

7.2 是否或如何訂立協議案件管理之標準程序？

7.3 如何訂立決定是否同意國家賠償請求之標準？

7.4 部分行政機關就國家賠償事件訂有給付標準（例如：「台北市政府國家賠償事件賠償計算基準」），訂立該等給付標準之利弊得失為何？特別是在道路工程引發國家賠償責任中，慰撫金之判命給付佔損害賠償之相當比例，慰撫金量定之標準為何？有無將慰撫金予以定額化之必要或可能？

7.5 本法第 10 條及第 11 條所定程序之實施成效如何？