

柒、國賠責任篇



類型：01. 公有公共設施設置欠缺致人死傷案

案情概述

甲機關辦理 A 自行車道及綠美化工程採購案，該工程完工後，某日民眾乙騎乘自行車從 X 橋下途經該處（坡道），雖機關於該處設有提醒「斜坡路段下車牽行」之告示牌，然因乙未下車牽引，而該處坡道過於傾斜且無漸變處理，致乙失控撞擊該凹陷路面後摔倒於地，經送醫急救後，仍陷於無意識狀態，已領有身心障礙手冊，嗣經法院為監護宣告。本件國賠案件經法院審理結果，機關判賠 600 萬元及至清償日止之 5% 利息。

風險評估

一、未依規定設置應有之安全防護措施，致該公有公共設施於設置之初即不具通常應有之安全狀態或功能：

(一)設計廠商於規劃設計之初未能參考相關主管機關所定之設計手冊¹⁶，使其具備通常應有之安全狀態或功能。

(二)機關可能未辦理設計審查會議或雖已辦理但未能發揮功能：審查委員很多時候都是在當天才拿到審查資料，單看書面設計方案，無法期待審查委員能在短時間內發現廠商提出的設計有無需要修正之處，這樣也無法

¹⁶ 例如：臺灣高等法院 102 年度重上國更(一)字第 1 號民事判決：「囿於道路線形（如坡度過陡）腳踏自行車無法騎乘，可獨立設置腳踏自行車牽引道，以供腳踏自行車牽引者而言。其設置原則除坡度不宜超過 25% 等外，接近上、下坡道的路面須做漸變處理，以方便牽扶腳踏自行車。又漸變處理，乃為因應道路路面、寬度、坡度等變化，在進入不同路況前，所設計之緩衝設施，以避免用路人突遭驟變路況反應不及致生危險」，其相關判準即係援引自交通部運輸研究所《自行車道系統規劃設計參考手冊》，因而認定機關自設置之初即有欠缺。又經本專案小組查詢該所網站 >> 首頁 >> 數位典藏 >> 本所出版品 >> 研究報告下載 (<https://www.iot.gov.tw/>)，該手冊於 106 年重行修訂。最後查詢日期為 108 年 8 月 14 日。

實現聘請外部專家參與的目的。

- 二、警告標示多屬觀念通知：「警告標示」旨在使駕駛人及行人提高警覺，並未發生任何法律效果，故不具規範效力，自無構成行政處分的可能；「指示標示」則是給予用路人於行車或行走時有所指引，性質上亦不具規範效力。實務上「斜坡路段，下車牽行」因標示恐不具強制力，造成多數民眾仍心存僥倖，未下車以牽行方式通過。

防治措施

- 一、明確納入工程規範：

工程規劃設計應依國家標準或其他相關規範，於工程合約中訂定材質標準及符合設計原則，如發包後始發現有誤，需變更設計，若致發包單位有損失時，應檢討設計單位有無疏失責任，並依合約扣除應罰款項。

- 二、下車牽行路段使用「禁止標示」：

「禁制標誌」之法律性質，其認為交通號誌乃對特定路段或處所應如何供民眾使用而為之權利，通說認為亦即行政程序法 92 條第 2 項後段中的「對物之一般處分」，因此如確認該路段為自行車牽引道，建議標示「自行車牽引道，禁止騎乘」。

- 三、辦理設計審查，審查前讓審查委員進行實地勘查：

在機關經費有餘裕時還是建議聘請外部人員參與，透過事前讓審查委員到實地去看的好處在於，委員會對現場狀況有認識，廠商設計時應注意配合現地之細節有哪些，或當地可能適合哪些樹種等等，審查委員建立一些基本資訊後，

再看書面資料比較能夠知道應該要特別注意哪一部分之設計，其審查也較具有效益。

四、考量納入人因工程概念：

建議機關在設置公有公共設施時能否思考設計一個強化民眾認知的設計或讓使用者必須要依照機關設計的方式來使用。舉例來說，在勞動環境下，有些機械的操作是設計成需要操作者將雙手放在平台上才能啟動的，避免操作者在機械啟動的時候將手伸進操作台內導致工安意外發生；又例如在禁止標誌的設計上，因為有使用者本身是有辨色能力障礙，單純的顏色設計可能還是會對這些辨色能力較弱的使用者造成障礙，或是文字表示可能還是需要一些反應時間，那是不是可以設計加上簡單的符碼協助這些使用者更快辨識標誌意涵呢？又或者是本案例情形，除了設置警告牌之外，是否可以設計需要讓使用者必須要下車牽引或是讓使用者減速的設置。

參考法令

- 一、國家賠償法第 3 條定有公共設施設置或管理欠缺所生國家賠償責任。
- 二、「交通工程規範」，交通部 104 年 01 月 09 日交技(104)字第 1045000197 號函頒。
- 三、其他參考資料：
 - (一)交通部運輸研究所，《自行車道系統規劃設計參考手冊》，106 年 11 月。

類型：02. 公有公共設施管理欠缺致人民生命、身體、財產受有損害案

案情概述

02-1 風災來臨前未為防護措施，致路樹倒塌壓損車輛

人民甲所有之自用小客車於 106 年 7 月 28 日 15 時 30 分許停放在臺北市○○區○○路○○○街 00 號之收費停車格內，迄至 106 年 7 月 31 日中午欲駕駛該車輛時，發現該車於 106 年 7 月 28 日至 30 日尼莎颱風來襲期間遭機關乙所管理之臺北市○○區○○段○○段 00 地號土地範圍內樹木斷裂枝幹壓損，甲依國家賠償法第 3 條第 1 項之規定請求乙應賠償該車輛之損害。

02-2 路樹倒塌壓損行經之車輛且致死傷案

人民甲於 105 年 9 月 14 日上午 6 時 12 分許，駕駛自用小貨車於 00 縣 00 鎮 00 街由西往東方向行駛，遭路邊上垂榕傾倒直接壓陷車輛，車輛滑行撞擊路邊護欄始停止，雖經消防隊獲報到場處理並隨即將甲送往醫院急救仍不幸於 105 年 9 月 15 日下午 1 時 46 分死亡，甲之繼承人乙依國家賠償法第 3 條第 1 項之規定請求機關丙應賠償損害。

02-3 柏油路面與路緣綠化帶存有高低落差致死傷案

人民甲於 103 年 6 月 13 日 19 時 31 分許，騎乘普通重型機車，沿○○縣台○線由北往南行駛，行經至由機關乙負責管理養護之路段，該路段之道路邊線以外係以碎石鋪面，且與柏油路面交接處存有高低落差。甲因不慎摔車，致其頭部外傷合併嚴重腦挫傷腦出血，左側大腦急性硬腦膜下腔出血、右側顱

底骨骨折、右側鎖骨骨折等傷害，送往醫院急救後，仍於 103 年 6 月 17 日 16 時 52 分死亡。

風險評估

一、災害應變不佳，警覺心不足：

機關明知颱風即將來臨，卻未要求廠商前往管理之土地進行巡查及進行相應之防護措施。

二、機關未確實督導廠商詳實記載管理維護內容：

本案法院審理乙機關提出之文件資料(通知確認表及廠商完工確認表)，認該文件僅記載修剪樹木 2 棵，未記載巡查發現之情形、判定修剪之標準或緣由及維護之程度，無從證明機關已善盡管理責任。

三、機關錯認養護之責任範圍：

本案機關於法院審理時提出抗辯認為「路段邊線外側之綠帶等非供汽機車行駛之路面，與柏油路面交界處間有高低落差，或有些許毀損，亦無填補之義務」，然依據公路修建養護管理規則第 33 條及第 35 條規定，判斷道路之設置及管理是否欠缺，不祇著重於該道路路面本身，尚**應及於影響該道路通行安全之週邊**，非供車輛行駛之景觀(綠帶)亦為機關養護之責任範圍。而機關對道路之經常派員巡迴視察，不得作為判斷道路是否已具備安全性之唯一依據，必要時，仍**應採取相應的防護措施**。

防治措施

一、風災來臨前機關為相應之防颱措施：

如修剪枝幹過高或超出本案例機關管轄之土地圍籬外樹

木枝葉、固定樹木防止倒塌斷裂、在所轄土地之四周圍籬張貼公告籲民眾於颱風登陸期間勿停放車輛等等。

二、平日管理維護時應留下相關文件紀錄：

國家賠償事件於具體個案中，衡酌訴訟類型特性與待證事實之性質、當事人間能力、財力之不平等、證據偏在一方、蒐證之困難、因果關係證明之困難及法律本身之不備等因素，倘人民已主張國家機關有違反作為義務之違法致其受有損害，並就該損害為適當之證明時，揆之民事訴訟法第 277 條但書規定，自應先由國家機關證明其有依法行政之行為，而無不作為之違法，始得謂為無過失，並與該條但書所揭依誠實信用及公平正義原則定其舉證責任之本旨無悖(最高法院 99 年度台上字第 836 號判決意旨參照)。

三、依據本案判決法院提出判斷公有公共設施設置或管理是否欠缺之標準，供機關承辦人員平日辦執行養護工作時之自我檢視：

(一)關聯性：即該設施之通常用法與周邊環境。如以道路為例：所稱通常應具備之安全性，指按道路之等級及形狀，須具備平穩安全，能堪一般人、車使用之程度。

(二)時間性：即公有公共設施通常所具有之安全性，必須隨科學技術與社會環境而隨時調整，即該設置或管理公有公共設施時，雖須依當時之工程科學技術而為之，惟嗣因社會環境變遷，或因科學技術之進步，致該設施之設置或管理已不符原應具備之安全標準時，**國家應為**

適時之調整，使之無欠缺。

(三)整體性：指公有公共設施是否具有通常應具備之安全性，應就與該設施之安全性有影響關係之客觀情事一併整體斟酌判斷。故如道路管理機關針對有落石之虞之道路，未設置防護設備、或未採取禁止通行或除去有落石之虞之岩石等措施，致落石傷人。

(四)不受法規限制性：即法規雖明定設置或管理機關對公有公共設施應為如何之設置或管理，僅係判斷設施是否具有欠缺之大體上方針，不得作為絕對基準，否則將使國家藉口已履行法規所定之設置或管理行為而要求免責，致國家賠償法第 3 條第 1 項之立法精神落空，故對道路之經常巡迴視察，不得作為判斷道路是否已具備安全性之唯一依據，仍須視**有無因應道路特殊性之相關設施以為斷**。

參考法令

- 一、國家賠償法第 3 條定有公共設施設置或管理欠缺所生國家賠償責任。
- 二、國家賠償法第 5 條、民法第 192 條第 1 項、第 2 項、第 194 條及第 196 條定有財產上及非財產上之損害賠償責任。
- 三、公路修建養護管理規則第 7 條第 1 項之公路修建、養護及管理責任。

- 四、公路修建養護管理規則第 33 條：「公路養護業務之範圍如下：一、公路路權之維護。二、公路路基、路面、路肩、橋梁、隧道、**景觀**、排水設施、行車安全設施、交控及通信設施之養護。三、其他設置於**公路用地範圍內**各項公路**有關設施之養護**」。
- 五、公路修建養護管理規則第 35 條規定，機關應採取必要措施及依災害防救法採取緊急應變之處置。