自撞國賠—臺灣臺中地方法院114年度國字第9號民事判決評析

[1]輔仁大學附設醫院公共衛生學系 [2]臺北榮民總醫院職業醫學及臨床毒物部
謝翊甄（實習生）[1] 張凱媛（實習生）[1] 葛 謹[2]

前言

中華民國憲法(Constitution of the Republic of China 1947)第24條：「凡公務員違法侵害人民之自由或權利者，除依法律受懲戒外，應負刑事及民事責任。被害人民就其所受損害，並得依法律向國家請求賠償。」1981年施行之國家賠償法(State Compensation Law 1981)，即依憲法進一步規範國家賠償相關事項。「國家賠償法」第3條：「（第1項）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，國家應負損害賠償責任。（第2項）前項設施委託民間團體或個人管理時，因管理欠缺致人民生命、身體、人身自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。（第3項）前二項情形，於開放之山域、水域等自然公物，經管理機關、受委託管理之民間團體或個人已就使用該公物為適當之警告或標示，而人民仍從事冒險或具危險性活動，國家不負損害賠償責任。（第4項）第一項及第二項情形，於開放之山域、水域等自然公物內之設施，經管理機關、受委託管理之民間團體或個人已就使用該設施為適當之警告或標示，而人民仍從事冒險或具危險性活動，得減輕或免除國家應負之損害賠償責任。」公共設施，是指供公共使用的各種設施，這些設施必須已經開始供公共使用中，尚未完成以供公務或公眾使用，就不屬於「公共設施」。[1-4]公共設施國家賠償案中，又以道路（破洞、凹陷、下陷）、車道縮減、分隔島、橋樑水溝防護柵欄、路面平整、交通號誌瑕疵之案件較多。[5]

經過

甲於2023年10月6日13時許騎乘普通重型機車，由某市區市政北三路往市政北一路方向行駛，在該區文心路二段道路上，於行經路段時，為遵守原騎行之車道標線、避免跨越到其他車道，加上因雨天視線不佳，而未能及時反應前方路段為左彎路，不慎打滑衝出路面，撞擊彎道底端之路燈桿、人車倒地，雖送往A醫院急救，因胸部挫傷併骨折、胸腔內出血，而於同日14時7分不治死亡。

甲之父乙、母丙主張，現場道路由三車道增加為四車道，卻未設置安全方向導引標誌提醒，且安全方向導引標誌遭路樹遮蔽，亦未依規定採用放大型尺寸，致甲未能及時辨識前方彎道而發生事故。乙、丙於2024年11月5日向市政府交通局請求國家賠償，交通局拒絕賠償，協議不成立。乙、丙遂提起民事訴訟，原列市政府養護工程處及交通局為被告，於2025年6月17日撤回對養護工程處之起訴，僅向交通局請求賠償：(1)乙之扶養費損失969,490元、精神慰撫金1,000,000元，合計1,969,490元。(2)丙之喪葬費253,450元、扶養費損失1,120,563元、精神慰撫金1,000,000元，合計2,374,013元。(3)上述金額均自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算利息。

爭執1：道路由三車道增加為四車道，未提前設置提醒，是否構成公共設施設置或管理欠缺？

乙、丙主張：系爭道路原為三車道，通過市政北三路路口後，右側增加一車道，成為四車道，使原有車道寬度縮減。交通局未提前劃設標線或設置標誌提醒，致甲為遵循原車道標線，未能及時反應前方彎道。

交通局主張：(1)車道數調整僅發生於直線路段，並無乙、丙所稱於彎道由三車道變為四車道的情形；(2)現場亦已設置反光標誌提醒用路人，不存在設置或管理欠缺。

法院心證：(1)依行車紀錄器勘驗結果及地圖資料，道路於市政北三路路口後，確由三車道增加為四車道。(2)乙、丙未指出交通局依何法規，負有提前提醒車道數增加的義務。(3)縱有未提前設置提醒的情形，亦難據此認定公共設施設置或管理欠缺。

爭執2：安全方向導引標誌是否遭路樹遮蔽，影響駕駛人辨識？

乙、丙主張：現場標誌設置於人行道路樹下，多有樹葉遮蔽，影響光線照射及駕駛人辨識，構成設置、管理與維護欠缺。

交通局主張：事故當日標誌清楚可見，並無路樹遮擋，可供用路人正常辨識；路樹亦非交通局管理、維護的權責範圍。

法院心證：(1)依行車紀錄器勘驗結果及畫面截圖，標誌上方雖有樹葉緊鄰，但未達遮蔽、阻擋程度。(2)交通局亦否認具有路樹管理、維護權責。(3)乙、丙主張標誌遭樹葉遮蔽，構成交通局負責的公共設施欠缺，並不可採。

爭執3：安全方向導引標誌的尺寸是否符合規定？

乙、丙主張：該路段為四車道，交通局未依《道路交通標誌標線號誌設置規則》第134條，設置放大型安全方向導引標誌「輔2」，構成公共設施設置欠缺。

交通局主張：現場標誌的數量、尺寸及反光性均符合規定，並無設置或管理欠缺。

法院心證：(1)現場已設置安全方向導引標誌「輔2」，可認交通局將該路段視為易肇事的彎道路段。(2)依交通局自行量測並提出的照片，標誌長約74公分、寬約60公分。(3)該路段為四車道，依設置規則第134條所附尺寸規定，應採長90公分、寬75公分的放大型標誌。(4)現場標誌僅接近標準型尺寸，與規定不符，構成公共設施設置欠缺。

爭執4：標誌尺寸不足與甲的事故，是否具有相當因果關係？

乙、丙主張：交通局未設置符合規定的警示標誌，致甲未能及時辨識前方彎道，因而打滑衝出道路，交通局應負國家賠償責任。

交通局主張：現場已設置反光標誌提醒用路人，事故與交通設施無相當因果關係，應係甲車速過快、注意力降低及天雨路滑所致。

法院心證：(1)安全方向導引標誌的用途，在於促使駕駛人減速慢行，並引導安全行駛方向。(2)依行車紀錄器勘驗結果，甲通過市政北三路路口後持續向前行駛，最後衝出車道撞擊路燈桿。(3)倘交通局依規定設置放大

型標誌，應能使甲及早發現彎道、減速並小心駕駛，避免事故。(4)標誌設置欠缺與事故具有相當因果關係，交通局應依國家賠償法第3條第1項負賠償責任。

爭執5：甲是否有酒精濃度超標、影響安全駕駛的情形？

交通局主張：(1)甲送醫後的抽血結果顯示酒精濃度超過法定標準，已達不能安全駕駛的程度；(2)行車紀錄器亦顯示甲沿途加速、多次超車，可認其因酒精或相類藥物影響而降低注意力。

法院心證：(1)醫院血液酒精濃度檢驗結果為6.8mg/dL。(2)警方事故現場圖記載，換算呼氣酒精濃度為0.035mg/L。(3)呼氣酒精濃度未達行政罰之處罰法定標準：0.25mg/L，亦無從認定甲於事故前飲用酒精，交通局的抗辯無理由。

爭執6：丙請求喪葬費253,450元，是否合理？

丙主張：因甲死亡，支出牌位款120,000元、服務費20,000元及喪葬費113,450元，合計253,450元。

法院心證：(1)依民法第192條第1項，對於支出殯葬費之人，應負損害賠償責任。(2)丙提出相關統一發票，足以證明上述支出。(3)喪葬費253,450元，應予准許。

爭執7：乙、丙具有受甲扶養之權利，扶養費應如何計算？

乙、丙主張：甲死亡使其喪失日後可受扶養的利益，乙請求扶養費損失969,490元，丙請求1,120,563元。

交通局主張：直系血親尊親屬如可用自身財產維持生活，即無受扶養權利。乙、丙未證明不能維持生活，扶養費請求並無理由；即使具有受扶養權利，其計算金額亦有錯誤。

法院心證：(1)直系血親尊親屬雖不受無謀生能力的限制，仍須符合不能維持生活的條件。(2)乙於事故時為60歲，每月收入約36,000元；丙為59歲，每月收入約30,000元，依其收入與財產情形，目前仍可維持生活。(3)以65歲作為推估工作收入停止的時點，認定乙、丙自年滿65歲起享有受扶養權利。(4)以2023年南投縣平均每人每月消費支出18,650元，計算每年扶養費為223,800元，並參考平均餘命、其他扶養義務人及霍夫曼式計算法扣除中間利息。(5)丙另有二名女兒，甲對丙所負扶養義務之分擔比例為三分之一；甲對乙所負扶養義務之分擔比例，於丙年滿65歲前為四分之一，其後為三分之一。(6)法院核定乙的扶養費損失為957,808元，丙為1,102,023元。

爭執8：乙、丙各請求精神慰撫金1,000,000元，是否適當？

乙、丙主張：甲因事故死亡，使其遭受精神痛苦，各請求精神慰撫金1,000,000元。

交通局主張：乙、丙請求的精神慰撫金過高。

法院心證：(1)甲死亡時年僅26歲，乙、丙為其父母，因喪子而遭受精神痛苦，請求非

財產上損害賠償具有依據。(2)審酌乙、丙的教育程度、職業、收入與財產，以及精神痛苦程度及對生活的影響，認定精神慰撫金各以500,000元為適當。(3)超過上述金額的請求，不予准許。

爭執9：甲是否與有過失，應減輕多少賠償金額？

交通局主張：甲沿途多次高速超車，於雨天路面濕滑的情況下仍車速過快，事故應由其駕駛行為所造成。

法院心證：(1)依行車紀錄器及地圖資料，甲自通過臺灣大道路口至撞擊路燈桿，約於29秒內行駛550公尺，換算該段行程平均時速約68公里。(2)事故路段速限為時速50公里，當時天候為雨、路面濕潤，甲有超速及未注意雨天路況而小心駕駛的過失。(3)綜合交通局未設置放大型標誌的欠缺，以及甲的駕駛過失，認定甲應負50%的過失比例。(4)乙、丙雖為間接被害人，請求賠償時仍應承擔甲與有過失的結果，故減少50%的賠償金額。(5)乙得請求賠償之金額：72萬8904元（計算式：1,457,808元×50％＝728,904元）。(6)丙得請求賠償之金額：92萬7737元（計算式：1,855,473元×50％＝927,737元）。

法院判決

地方法院：(1)交通局應給付乙新臺幣72萬8904元。(2)交通局應給付丙新臺幣92萬7737元。[6]交通局不服，上訴高等法院。[7]

高等法院：調解成立。[8]

討論

交通標誌：道路交通管理處罰條例(Road Traffic Management and Penalty Act 1968)第4條：「（第1項）道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理，應提供車輛、大眾捷運系統車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全。（第2項）駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。（第3項）前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之。（第4項）駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統車輛或行人違反第二項規定肇事或致人肇事因而致人受傷或死亡者，應依法負其刑事責任。但因執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮有明顯過失而致之者，不在此限。」同法第3條第1項第5款：「五、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。」而「道路交通標誌標線號誌設置規則」係依據「道路交通管理處罰條例」第4條第3項訂定，全文共235條，內容兼具法規及技術手冊性質，內容複雜，如未經講習，一般民眾恐不易了解，影響法規的施行。道路交通標誌標線號誌設置規則第3條：「標誌、標線及號誌之定義如左：一、標誌 以規定之符號、圖案

或簡明文字繪於一定形狀之標牌上，安裝於固定或可移動之支撐物體，設置於適當之地點，用以預告或管制前方路況，促使車輛駕駛人與行人注意、遵守之交通管制設施。二、標線 以規定之線條、圖形、標字或其他導向裝置，劃設於路面或其他設施上，用以管制道路上車輛駕駛人與行人行止之交通管制設施。三、號誌 以規定之時間上交互更迭之光色訊號，設置於交岔路口或其他特殊地點，用以將道路通行權指定給車輛駕駛人與行人，管制其行止及轉向之交通管制設施。」本案爭執為「交通標誌」。[9]



圖一　交通輔助標誌（來源參考路寶企業有限公司）。

輔助標誌：道路交通標誌標線號誌設置規則第10條：「標誌之分類及其作用如左：一、警告標誌 用以促使車輛駕駛人及行人瞭解道路上之特殊狀況、提高警覺，並準備防範應變之措施。二、禁制標誌 用以表示道路上之遵行、禁止、限制等特殊規定，告示車輛駕駛人及行人嚴格遵守。三、指示標誌 用以指示路線、方向、里程、地名及公共設施等，以利車輛駕駛人及行人易於識別。四、輔助標誌 除前述三款標誌外，用以便利行旅及促進行車安全所設立之標誌或標牌。」其中「輔助標誌」依設置規則，分為3種，分別為「輔1」：車道預告標誌（第133-1條）；「輔2」：安全方向導引（第134條）；「輔3」：調撥車道分向線指示（第135條）。（標誌如附圖一）本案法院認為：該路段為四車道，應依設置規則第134條所附尺寸規定之放大型標誌，即應長90公分，寬75公分。[10]

安全駕駛：無法安全駕駛的行為主要有酒駕、毒駕與疲勞駕駛[11]，由於毒駕缺乏快速篩檢，需要等實驗室的血液、尿液檢驗結果，除非已有交通事故，無法立即處置。酒駕部分，交通部運輸研究所1990年8月之「酒醉駕車對駕駛行為之分析研究」指出：(1)吐氣酒精含量0.25毫克/公升(mg/L)等於血液酒精濃度0.05%，亦即每一百毫升血液中含五十毫克酒精。(2)血液酒精濃度到達百分之零點零三至百分之零點零五時，對駕駛能力之影響為：多數駕駛人心境逐漸變幻不定、視覺與反應靈敏性減弱、對速度及距離的判斷力差。對心理行為之影響為：觀察力逐漸欠缺、心情漸趨輕鬆、自信心增加、多話、精神狀態處於陶醉感。(3)血液酒精濃度到達百分之零點零五至

百分之零點零八時，對駕駛能力之影響為：反應遲鈍：駕駛能力受損、遲而不決或決而不行。對心理行為之影響為：情緒鬆散、感情與行為趨向誇張、肌肉不協調、精神處於興奮狀態。(4)血液酒精濃度到達百分之零點零八至百分之零點一五時，對駕駛能力之影響為：判斷力嚴重受到影響、體能與精神協調受損、駕駛之體能困難增加。對心理行為之影響為：產生情緒異常現象、步伐不平穩、言語不清、反應惡劣、記憶及判斷力受損、精神處於錯亂狀態。(5)血液酒精濃度超過百分之零點一五，對駕駛能力之影響為：視線搖晃、駕駛已進入恍惚狀態、判斷及理解遭到扭曲、駕駛不穩定。對心理行為之影響為：意識不明、嘔吐、站、走及講話困難、責任感喪失、精神處於麻痺狀態。(6)血液酒精濃度超過百分之零點五，對駕駛能力之影響為：無法開車。對心理行為之影響為：爛醉如泥、失去知覺可能致死、精神處於昏睡狀態[12-15]。2013年修正刑法第185條之3第1項第1款：「一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。」道路交通安全規則第114條：「汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：一、連續駕車超過八小時。二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升零點一五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零三以上。三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。四、患病影響安全駕駛。五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。」本案醫院血液酒精濃度檢驗結果為6.8mg/dL，濃度百分比為：0.0068%。遠低於「道路交通安全規則」之百分之零點零三。雖然血液中有酒精濃度，但未達刑法與行政法之酒駕濃度，無法做為「不能安全駕駛」之證明。

扶養費：扶養費的計算是十分個案化，合理扶養費的金額，法院會綜合考量各項因素後，依職權酌定。本案法院依據民法(Civil Code 1929)第192條：「（第1項）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。（第2項）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。」甲車禍死亡，甲對父母之扶養義務轉由交通局負擔。再依民法第1114條：「左列親屬，互負扶養之義務：一、直系血親相互間。二、夫妻之一方與他方之父母同居者，其相互間。三、兄弟姊妹相互間。四、家長家屬相互間。」民法第1116-1條：「夫妻互負扶養之義務，其負扶養義務之順序與直系血親卑親屬同，其受扶養權利之順序與直系血親尊親屬同。」同法第1117條：「（第1項）受扶養權利者，以不能維持生活而無謀生能力者為限。（第2項）前項無謀生能力之限制，於直系血親尊親屬，不適用之。」本案法院以以「勞動基準法」第54條所定之65歲強制退休年齡，作為乙、丙工作收入停止的時點，作為推估受扶養權利起算時間的依據，認定乙、丙自年滿65歲起享有受扶養權利。再以2023年南投縣平均

每人每月消費支出18,650元，計算每年扶養費為223,800元，並參考平均餘命、其他扶養義務人及霍夫曼公式計算法扣除中間利息。[16]

與有過失：民法第217條：「（第1項）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。（第2項）重大之損害原因，為債務人所不及知，而被害人不預促其注意或怠於避免或減少損害者，為與有過失。（第3項）前二項之規定，於被害人之代理人或使用人與有過失者，準用之。」本案法院以事故路段速限為時速50公里，當時天候為雨、路面濕潤，甲有超速及未注意雨天路況而小心駕駛的過失，認定甲應負50%的過失比例。

結語

過失定義：我國刑法第14條：「（第1項）行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為過失。（第2項）行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者，以過失論。」我國至今雖仍採主觀構成要件說，然國際民主國家甚至對岸共產國家，對於過失(negligence)成立與否，已不採「主觀構成要件」，均採「過失客觀四原則」：事件是否成立「過失」，要依下列四點逐一審理，且須4者均成立，方有過失：(1)被告對原告有無「照顧責任」(duty of care)。(2)被告有無「違反照顧義務」(breach of standard of care)。(3)損害與過失有無因果關係(causality)。(4)損害之事實(damages)。[17]我國司法或醫事審議之「過失」，如果仍採應注意、能注意而不注意之「主觀構成要件」說，未討論因果關係，日後易孳生爭議。

無過失補償：職業傷病補償法(Workers' Compensation Act)係為解決「工業革命」後造成貧富懸殊之社會問題，因為在「職業傷病補償法」未立法前，雇主(employer)經常以下列原因抗辯(rebuttal)，逃避補償責任：(1)其他員工過失(the fellow worker rule)：員工之傷病源自工廠之物質或其他員工之過失，並非雇主造成，雇主應免責；(2)自願接受危險(the voluntary acceptance of risk)：員工工作前雇主已充分告知工廠之危害，而員工仍願工作，可見員工知情同意在先，發生職業傷病，雇主應可免責；(3)過失抵免(the contributory negligence rule)：勞僱雙方「與有過失」(contributory negligence)即勞僱雙方都有過失，應可互相抵免；(4)個人體質因素：其他員工並未得病，可見職業傷病是個人之體質因素，雇主應無責任。個人體質因素除外，前三項雇主不公義之抗辯，又被稱為「邪惡三位一體」(unholy trinity)。雇主輕易逃避職業傷病補償責任，將職業傷病補償舉證責任與照顧傷病之醫護責任，推卸與轉嫁至職業傷病患者之家庭與社會，顯然不符社會正義。1884年德國首先通過「職業傷病補償法」，將職災補償法從根本脫離出民法(civil law)、刑法(criminal law)之適用，而歸之於新創設出的「社會法」(social law)，該法具有六項特點，即(1)無過失補償(liability without fault），(2)職災補償

採強制責任險機制(compulsory insurance)，(3)及時補償(automatic benefit)，(4)醫療照護(medical care)，(5)薪資保障(income protection)，(6)迅速判定職業傷病責任避免對立(expeditious resolution of disputes)，以迅速與有效方式保護職業災害勞工之基本權益。該法著眼於追求社會之安定繁榮與正義，所以不以故意(intent)或過失(negligence)為補償構成要件，而是以「無過失補償」為原則，雇主對該災害事故的發生是否具有故意或過失，在所不問。[18]

因果關係：國家賠償法第2條：「（第1項）本法所稱公務員者，謂依法令從事於公務之人員。（第2項）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。（第3項）前項情形，公務員有故意或重大過失時，賠償義務機關對之有求償權。」國家賠償法既然明定「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」，應非採職業傷病補償法之「無過失補償」，因此本文認為：依據「過失客觀四原則」，「輔2標誌」(breach of standard of care)與自撞事故（傷害）間有無因果關係(causality)，自應詳為論證，較為妥適。

重大過失案例集：國家賠償法明定：「公務員有故意或重大過失時，賠償義務機關對之有求償權。」國家賠償法提出之「重大過失」，1981年即首見於我國法律，實為進步之立法，然「重大過失」之法律定義與相關案例，仍應盡速參考國際案例，建立可大可久又符合國際法之「案例集」。英格蘭Sir Edward Coke (1552 -1634)於萬曆43年（公元1615年）判決：英格蘭之醫療糾紛，除非醫師有「故意」或「重大過失」行為，方負刑事責任。建議我們及早參考國際案例，建立符合國際法之「重大過失案例集」。[19-20]

參考文獻

1. 李惠宗：國家賠償法要義。台北市，新學林；2020.
2. 葉百修：國家賠償法(State compensation law)。修正二版，台北市，葉百修；2023.
3. 王宗偉：國家賠償法。台北市，書泉出版；2020.
4. 紀博倫：兩岸公共設施瑕疵致害之國家賠償責任論－兼評臺灣2019年國家賠償法修正與實務。台北市，五南圖書；2020.
5. 何澄輝：國家賠償法上公共設施設置或管理欠缺之研究－以道路為研究核心。台中市，東海大學法律學研究所碩士論文；2002.
6. 臺灣臺中地方法院114年度國字第9號民事判決（民事第五庭，2025年12月12日）。
7. 臺灣臺中地方法院114年度國字第9號民事裁定（2026年1月15日）。
8. 臺灣高等法院臺中分院115年度上國字第5號民事判決（2026年6月24日）。
9. 黃清德、陳正根主編：道路交通管理處罰條

例逐條釋義。台北市，五南圖書；2024.
10. 道路交通標誌標線號誌規則」架構之研析。台北市，交通部運輸研究所；2020.
11. 黃春美：違背安全駕駛行為態樣調查報告。台北市，法務部；2009.
12. 臺灣高等法院106年度交上易字第380號刑事判決。
13. 勒納(Lerner, BH)著/林志懋譯：酒杯裡的謀殺－從飲酒文化到反酒駕運動的百年發展史(One for the road : drunk driving since 1900)。台北市，啟示；2017.
14. 張文菘：酒駕、正當法律程序與實證研究。台北市，翰蘆圖書；2017.
15. 法官學院：行政裁判實務教材－交通裁決事件：酒駕拒測案。台北市，法官學院；2024.
16. 郭欽銘：親屬案例式。台北市，五南圖書；2024.
17. 葛謹：英國醫療糾紛處理制度：對改進我國制度之啟示。臺灣醫界2008; 51(2)：68-73.
18. 葛謹：職業傷病補償法之立法必要性。醫事法學2007; 14(3,4): 103-15.
19. 楊怡強、葛謹：職災變國賠－臺灣高等法院102年度重上國字第11號民事判決評析。台北市醫師公會會刊2016; 60(5): 24-9.
20. 最高法院107年度台上字第516號民事裁定。

