

司法院釋字第七八〇號解釋

【駕車闖越平交道處罰案】

中華民國108年7月26日

院台大二字第1080020771號

解 釋 文

中華民國 101 年 5 月 30 日修正公布之道路交通管理處罰條例第 54 條第 1 款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、……警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」同條例第 67 條第 1 項規定：「汽車駕駛人，曾依……第 54 條……規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第 67 條之 1 所定情形者，不在此限。」及同條例第 24 條第 1 項第 4 款規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：……四、有第 54 條規定之情形。」均未牴觸憲法第 23 條比例原則，與憲法第 15 條保障人民之工作權、財產權，及憲法第 22 條保障人民一般行為自由之意旨尚無違背。

同條例第 54 條第 1 款上開規定之適用，係以「警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下」為要件，相關機關關於警鈴、閃光號誌與遮斷器之運作，就兩列以上列車交會或續行通過平交道之情形，未就前一系列通過後警報解除，至次一系列來臨前警報啟動，設最低之合理安全間隔時間，應依本解釋意旨儘速檢討改進，併此指明。

解釋理由書

聲請人林見合於 102 年 7 月 4 日 16 時 16 分許，駕駛自用一般大貨車行經臺中市大慶街平交道（下稱系爭平交道），適逢系爭平交道設施運作中，系爭平交道於 16 時 16 分 38 秒列車通過後遮斷桿（器）開始升起，16 時 16 分 42 秒警鈴再度響起，閃光號誌顯示，16 時 16 分 46 秒聲請人駕駛車輛往前行駛，系爭平交道警鈴持續響 8 秒後，

遮斷桿（器）下降動作於 16 時 16 分 51 秒啟動。聲請人駕駛車輛於 16 時 16 分 54 秒至 16 時 17 分 0 秒間闖越平交道，並撞毀遮斷桿（器），經警員依行為時之道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第 54 條第 1 款（下稱系爭規定一）規定舉發，並移送交通部公路總局臺中區監理所處理，經該監理所以聲請人有「警鈴已響、閃光號誌已顯示，闖平交道因而肇事」之行為，依系爭規定一、道交條例第 67 條第 1 項（原處分漏載第 1 項，下稱系爭規定二）及第 24 條第 1 項第 4 款（原處分漏載第 1 項第 4 款，下稱系爭規定三）之規定，對聲請人裁處新臺幣 6 萬元、吊銷大貨車駕照、終身不得考領駕駛執照，並應參加道路交通安全講習。聲請人不服，提起行政訴訟，經臺灣南投地方法院 102 年度交字第 40 號行政訴訟判決，認原告之訴無理由駁回，聲請人提起上訴，經臺中高等行政法院 103 年度交上字第 44 號裁定，以上訴未具體表明原判決違背法令，上訴不合法而駁回上訴確定，故本件應以臺灣南投地方法院上開判決為確定終局判決。

聲請人主張因交通管理規定不盡完善詳實，且過於僵化，導致法院就聲請人所遭遇之情況無法作出公正合理、且合乎憲法保障人民權益之判決，並因確定終局判決所適用之系爭規定一、二及三而剝奪聲請人之謀生機會，有侵害其受憲法第 15 條保障之工作權、財產權及第 22 條保障之權利之疑義，向本院聲請解釋憲法。查系爭規定一、二及三均為確定終局判決所適用，是本件聲請核與司法院大法官審理案件法（下稱大審法）第 5 條第 1 項第 2 款所定要件相符，應予受理。爰作成本解釋，理由如下：

按憲法第 15 條規定，人民之工作權及財產權應予保障。對於工作權之保障，其內涵包括人民選擇職業之自由。對職業自由之限制，因其內容之差異，在憲法上有寬嚴不同之容許標準。關於人民選擇職業應具備之主觀條件，例如知識能力、體能、犯罪紀錄等，立法者若欲加以規範，其目的須為追求重要之公共利益，且其手段與目的之達成具有實質關聯，始符比例原則之要求（本院釋字第 749 號解釋參

照)。對人民違反行政法上義務之行為處以罰鍰，係對人民財產權之限制，應責罰相當，以符合比例原則（本院釋字第 685 號及第 716 號解釋參照）。復為維護個人主體性及人格自由發展，除憲法已保障之各項自由外，於不妨害社會秩序公共利益之前提下，人民依其意志作為或不作為之一般行為自由，亦受憲法第 22 條所保障（本院釋字第 689 號解釋參照）。

系爭規定一明定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、……警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」（該條文係於 101 年 5 月 30 日修正公布；嗣於 105 年 11 月 16 日修正為「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照 1 年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：一、……警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」）系爭規定二明定：「汽車駕駛人，曾依……第 54 條……規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第 67 條之 1 所定情形者，不在此限。」系爭規定一及二限制汽車駕駛人之一般行為自由；如駕駛人為職業駕駛人，則吊銷其駕駛執照將同時涉及人民選擇職業自由之主觀條件限制，而限制其工作權。系爭規定一對違規之汽車駕駛人處以罰鍰，限制其財產權。系爭規定三明定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：……四、有第 54 條規定之情形。」對於違反系爭規定一者，應接受道路交通安全講習，則係對人民一般行為自由之限制。

道交條例於 64 年修正時增訂第 54 條第 1 項第 1 款規定：「汽車駕駛人駕車在鐵路平交道有左列情形之一者，處五百元以上、一千元以下罰鍰：一、……遮斷器開始放下、或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。」其立法理由為「維護平交道車輛、乘客及行人之安全」（參見立法院公報第 64 卷第 51 期院會紀錄第 69 頁）。於 101 年

5月30日修正公布為系爭規定一，構成要件相同，僅提高罰鍰為1萬5千元以上6萬元以下，其修正理由係為防免汽車闖越平交道，以保障每日數十萬鐵路乘客之生命安全，並避免造成龐大財物損失，嚴重影響交通秩序（參見立法院公報第101卷第28期院會紀錄第111頁）。按行駛中之鐵路列車載運旅客可達千百人，如於鐵路平交道發生事故，除闖越平交道之車輛可能車毀人亡外，如導致列車出軌將造成眾多乘客傷亡，故系爭規定一、二及三之立法目的係為避免汽車駕駛人闖越平交道，以維護交通安全，並保障不特定多數人民之生命權、身體不受傷害之權利與財產權，屬於重大之公共利益，其目的合憲。

就系爭規定一及二限制人民工作權部分，系爭規定二未區分違反規定者之情節輕重與結果，一律規定終身不得考照，雖有過苛疑慮（本院釋字第531號解釋參照），然依道交條例第67條之1規定，汽車駕駛人曾依系爭規定一及二受終身不得考領駕駛執照處分者，符合特定條件，可依肇事所致損害之輕重，分別於處分執行已逾6年、8年、10年或12年之期間後，申請考領駕駛執照，對「終身不得考領駕駛執照」之限制設有緩和規定，使駕駛人有重新考領駕駛執照之機會，已非終身限制。其手段與目的之達成間具有實質關聯，未抵觸比例原則，與憲法保障工作權之意旨尚無違背。就系爭規定一限制財產權，與系爭規定一、二及三限制一般行為自由等部分，其手段與目的之達成間均具有合理關聯，亦不違反比例原則，與憲法保障財產權、一般行為自由之意旨尚無不合。

平交道交通安全，涉及跨越平交道之行人、各種車輛駕駛人及其乘客，以及為數眾多火車乘客之生命、身體與財產安全。平交道發生事故，動輒造成人民生命、身體及財產極鉅大之損失。國家針對平交道之通行，有致力於設置完善之規範及防護與保障機制之憲法上義務，以確保人民生命、身體及財產之安全。鐵路法第14條規定：「（第1項）鐵路與道路相交處，應視通過交通量之多寡，設置立體交叉或

平交道。(第 2 項)前項鐵路立體交叉與平交道防護設施之規劃、設計、施工、新設、變更、廢除、設置基準、費用分擔及其他應遵行事項之辦法，由交通部定之。」交通部訂定之「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」(下稱設置規則)及交通部臺灣鐵路管理局工務處／電務處於 100 年 1 月編訂之「號誌裝置養護檢查作業程序」(下稱作業程序)對平交道之警鈴、閃光號誌與遮斷器之運作時間有所規定。然上開設置規則及作業程序，對於兩列以上列車交會或續行通過平交道之情形，均未就前一系列車通過後警報解除，至次一系列車來臨前警報啟動，設最低之合理安全間隔時間，致有前一系列車通過後，警報解除且遮斷桿升起，卻於其後 1 秒之內，警報突然又立即開始啟動者(臺灣桃園地方法院 106 年度交字第 374 號行政訴訟判決參照)；或有如本件確定終局判決所認定，於前一系列車通過後警報解除遮斷桿升起，至次一系列車來臨前警報啟動，僅間隔 4 秒之情形。車輛駕駛人於警報解除且遮斷桿升起，並開始啟動車輛時，固仍應隨時注意警鈴及閃光號誌之運作情形，以便在警鈴已響，閃光號誌已顯示時暫停(道路交通安全規則第 104 條參照)；然人之反應畢竟無法如機器般精準，且大車之駕駛人開始啟動與突然停止車輛，更需有合理之反應時間，車輛駕駛人眼見遮斷桿升起，即有可能誤判短時間內無列車通過平交道，致闖入平交道。設置規則及作業程序就兩列以上列車交會通行或續行通過時，兩段限制通行之時段間，均未設最低合理安全間隔時間，致在警報解除後於間隔時間極短之情形下，隨即又啟動警報，易使駕駛人誤闖平交道，造成事故，並因而受到系爭規定一及二之處罰。相關機關應依本解釋意旨，儘速檢討改進，並配合現代科技設置必要之資訊、通訊等設備或其他管控機制(例如：增加平交道延時警報功能，即在列車通過平交道欲解除警報時，若發現另一列車即將在一定秒數內到達啟動點，則需發出延時警報，使原平交道警報不終止，以避免兩車管制安全間隔時間過短釀禍)，併予指明。

聲請人另主張刑法第 51 條第 5 款、第 10 款及第 53 條規定抵觸憲法部分，查此等規定並未為確定終局判決所適用，聲請人自不得以之為聲請解釋之客體。是此部分聲請，核與大審法第 5 條第 1 項第 2 款規定不符，依同條第 3 項規定，應不受理。

大法官會議主席 大法官 許宗力
大法官 蔡焜燉 陳碧玉 黃璽君 羅昌發
黃虹霞 吳陳鐸 蔡明誠 林俊益
許志雄 張瓊文 黃瑞明 詹森林
黃昭元

部分協同意見書

蔡明誠大法官 提出
黃虹霞大法官 加入一、部分

本號解釋受理本聲請案，但僅以合憲檢討方式，呼籲相關機關就道路交通管理處罰條例第 54 條第 1 款規定之適用，於兩列以上列車交會或續行通過平交道之情形，未就前一系列車通過警報解除，至次一系列車警報啟動，設最低之合理安全間隔時間，應依本解釋意旨盡速檢討改進，固對於未來改善鐵路平交道之安全，有所助益。惟本號解釋僅提出檢討改進之呼籲，卻未從部分違憲觀點出發，恐其呼籲之力道，略嫌微弱，且因此本號解釋之聲請人未能獲得再救濟之機會，不免遺憾。爰提出部分協同意見書如下：

一、本原因案件所適用之相關法令有無過苛之問題

本號解釋肯定原因案件所適用法令合憲之情事，整體而言，固有所本。惟相關規定適用於本原因案件是否毫無缺陷，則不無商榷之餘地。詳言之，本原因案件涉及之第三種鐵路平交道¹，設有自動警報

¹ 依鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則第 14 條規定，鐵路平交道除依規定設置標誌外，其設施及防護，可分四種鐵路平交道規定：

1. 第一種鐵路平交道：設遮斷器及警報裝置，並應晝夜派看柵工駐守。

裝置及自動遮斷器，並不派看柵工駐守。有關警報時間之秒數設定，因其係屬於自動裝置之設定，應有一定之客觀上參考值，而予以設定。除非有人為疏失設定不當或故障等事故發生，否則此種鐵路平交道遮斷器之損壞，正常來說，往往不是因設計出問題，而可能係行為人經過鐵路平交道時未遵守相關規範所致，在道路交通安全規則中有相關規定。²另從比較法觀察，車輛行經路面相同高度之鐵路平交道

2. 第二種鐵路平交道：設遮斷器及警報裝置，並應每日在規定時間內派看柵工駐守，或僅於列車通過時以人工操作，其駐守或操作時間應視行車業務情形，由鐵路機構規定之，但特殊情形或軌距未達 1,067 公尺者得免設遮斷器。
3. 第三種鐵路平交道：設自動警報裝置及自動遮斷器，不派看柵工駐守，但軌距未達 1,067 公尺者得免設遮斷器，必要時得臨時派工防護。
4. 第四種鐵路平交道：僅設平交道警告標誌，不派看柵工駐守，但因特殊情事，得臨時派工防護，除專用鐵路外，不得作為公私事業機構專用之平交道。

前項第 1 款至第 3 款之鐵路平交道，認為不宜供汽車通行者，得免設遮斷器，但其自動警報裝置之警報時間不得少於 20 秒鐘，並應在平交道兩側道路上釘樁禁止機器腳踏車以外之汽車通行。軌距未達 1,067 公尺者得免設警報裝置。此外，上述鐵路平交道之防護設施，實務上有包括手動及自動遮斷裝置（即柵欄），用於阻斷公路行人及車輛進入，以及警報裝置，亦即警報鈴聲，在列車到達平交道前，應有 20 秒以上的警告時間，以提醒行人和車輛的注意。另有列車接近裝置及障礙物自動偵測裝置等，使列車司機員採取適當措施，避免發生平交道事故，確保行車安全。再者，鐵路平交道兩端設有高架，以防範衝撞平交道上方架設之電車線。

² 在行駛之車輛通過鐵路平交道方面，例如道路交通安全規則第 104 條（參照註 9）。對於行人通過鐵路平交道方面，例如道路交通安全規則第 135 條規定，行人通過鐵路平交道，應依下列規定：

- 一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理或警鈴及閃光號誌者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止或警鈴已響，閃光號誌顯示時，應即靠邊停止，不得通過。
- 二、鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器警鈴閃光號誌之設備者，應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。
- 三、行人如持有長形物品通過電氣化鐵路平交道時，其總高度不得高出軌面 4 公尺；各該平交道設有限高標誌者，依限高標誌之規定。

另如鐵路法第 57 條規定，旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導。

行人、車輛不得在鐵路路線、橋樑、隧道內及站區內非供公眾通行之處所通

時，德國道路交通法（Straßenverkehrsrecht）第 19 條規定，應遵守軌道車輛先行（即鐵路先行）（Vorrang der Schienenbahn）原則（所謂聖安德魯十字交通號誌；Andreaskreuz- Zeichen 201）³，且車輛之接近速度（Annäherungsgeschwindigkeit）僅允許以適中速度（nur mit mäßiger Geschwindigkeit）接近及等待義務（Wartepflicht）。至何謂適中速度，上開道路交通法並未明定，有謂約時速 25 至 30 公里⁴，或稱時速 50 公里以下。⁵此外，德國刑法第 315c 條有關道路交通危險（Gefährdung des Straßenverkehrs）罪之第 1 項第 2 款 d 規定，任何人於公眾往來道路交通為嚴重違反交通規則且疏忽者，於鐵路平交道口超速駕駛，致危及他人之身體、生命或貴重物品者，處 5 年以下自由刑或罰金。⁶由此可見，鐵路平交道口於超速駕駛，致人死傷或損及貴重之物，於德國刑法上認為其係對個人法益之保護，屬具體危險犯（konkretes Gefährungsdelikt），且伴隨保護道路交通安全之公共法

行。

行人必須跨越鐵路路線時，應暫停、看、聽，注意兩方確無來車，始得通過。

但鐵路電化區間，除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。

鐵路路線邊坡內及距軌道中心 5 公尺以內，嚴禁放牧牲畜。

- ³ 參照 Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25.Aufl., 2018- Beck-online, §19 Rn.6, 11, 16. 該交通號誌圖示如下：



- ⁴ 參照 <http://wunschauto24.com/lexikon/Maessige-Geschwindigkeit.php>（最後瀏覽日期：108 年 7 月 23 日）。
- ⁵ 參照 Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke, Straßenverkehrsrecht, a.a.O., §19 Rn.11.
- ⁶ 德國刑法第 315c 條第 1 項 2 款：(1) 2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos d)....Bahnübergängen zu schnell fährt, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

益，對於行為人可能處以刑罰。⁷又有關上開刑法第 315c 條危險駕駛，依刑法第 69 條規定，如認定該行為人不適合駕駛動力車輛，法院因受判決人無安全駕駛之能力，得吊銷駕駛執照（Entziehung der Fahrerlaubnis），並決定 6 個月以上至 5 年以下期間內不得授予新駕駛執照（Sperrung; 禁止考照）。此吊銷駕駛執照，係屬一種保安處分（或稱改善及保護處分; eine Maßregel der Besserung und Sicherung）。⁸如預期法定禁止考照期間，仍不足以防禦來自行為人危險之威脅，法院得命令其永久禁止考照。行為人如在行為前已受禁止考照之處分，該禁止考照期間不得短於 1 年。有事實足以認為行為人不再有不適合駕駛動力車輛者，法院得提前解除禁止考照期間。（德國刑法第 69a 條規定參照）。

我國現行規定，則明定將速度減低至時速 15 公里以下，接近平交道，並暫停、看、聽鐵路兩方無火車來時，始得通過，可供比較。⁹無

⁷ 參照 Kudlich, in: von Heintschel-Heinegg, Strafgesetzbuch-Kommentar, 2. Aufl., München: Beck, 2015, §315c, Rn.1, 55; Lackner/Kühl, Strafgesetzbuch, 28. Aufl., München: Beck, 2014, §315c Rn.1; Hecker, in: Schönke –Schröder, Strafgesetzbuch, 30. Aufl., 2019-beckOnline, StGB § 315c Rn.3, 20.

⁸ 參照 Ingo E. Fromm, Gnadenanträge bei Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot, NZV 2011, 329f..

⁹ 參照道路交通規則第 104 條

汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速 15 公里以下，接近平交道時，應依下列規定：

一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。

二、鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。

三、鐵路平交道上無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者駕駛人應在軌道外 3 至 6 公尺前暫停、看、聽鐵路兩方無火車來時，始得通過。

汽車駛至鐵路平交道前，如前面有車輛時，應俟前車駛離鐵路平交道適當距

論如何，一般車輛接近或行經鐵路平交道，基於交通安全，原則上遵守交通號誌，並應減低速度行駛，且嚴守軌道火車先行原則，並無疑義。

茲值得檢討者，係對於聲請人違規行為之處罰部分，如道路交通管理處罰條例第 54 條第 1 款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」（下稱系爭規定一，該條文於中華民國 101 年 5 月 30 日修正公布，嗣於 105 年 11 月 16 日修正，將罰鍰上限修改為 9 萬元，並增訂吊扣其駕駛執照 1 年，其餘相同。）其中所稱因而肇事者，吊銷其駕駛執照部分，道路交通管理處罰條例第 67 條第 1 項後段規定，終身不得考領駕駛執照，但有第 67 條之 1 所定情形者，不在此限。上開規定第 1 項，復分別肇事結果是否致死亡、重傷、受傷或其他案件，而區分為不同之一定期間後得以再考駕照，而非一概處以相同程度之行政罰。惟所謂其他案件，仍有未臻明確之疑慮。例如依系爭規定一對於本原因案件撞斷遮斷器行為之處罰，是否造成過苛之問題。詳言之，本原因案件對聲請人裁處新臺幣 60,000 元，吊銷大貨車駕照、終身不得考領駕駛執照，並命應參加道路交通安全講習。¹⁰對於聲請人之處罰是否過苛，應就其行為態樣之差異性及其嚴重性，個案加以判斷。

此外，系爭規定一以「因而肇事者」為構成要件，至於何謂肇事？實務上，以交通部 68 年 8 月 28 日交路字第 18577 號函釋，認所謂肇事，係指發生交通事故而言，不以有無傷亡為必要。復所謂道路交通

離而後車能安全通過後，始得通過。

¹⁰ 參照現行規定，對於違反道路交通管理處罰條例之汽車所有人或汽車駕駛人之行為，可能處以罰鍰並禁止其行駛（如道路交通管理處罰條例第 12 條）、處罰鍰並責令申請換領牌照或改正（如道路交通管理處罰條例第 13 條）、吊扣駕駛執照 3 個月（如道路交通管理處罰條例第 23 條）、接受道路交通安全講習（如道路交通管理處罰條例第 24 條）等。

事故，指車輛或動力機械在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、財物損壞之事故（道路交通事故處理辦法第 2 條第 1 款參照）。上述解釋亦適用於本原因案件。惟細繹前述見解，有些用語不甚明確，適用上恐有過苛之現象。例如所稱車輛、動力機械、財物損壞之結果，是否有輕重之分別？其與致人受傷或死亡之情形，兩者間自不可等量齊觀。如本案聲請人路經臺中市大慶街平交道（下稱系爭平交道），確有鐵路平交道遮斷器已下放，仍通過平交道，造成系爭平交道遮斷桿毀損之違規情事，被認定為其有警鈴已響、閃光號誌已顯示，闖平交道因而肇事之行為。其違規處罰之關鍵，在於其闖鐵路平交道因而肇事，但何謂肇事，其行為構成要件為何，雖有上開交通部 68 年之函釋，仍有待進一步法律明文規定，否則有違反處罰法定原則及罰責相當原則之疑慮。凡此法規解釋之疑義或規定不明確部分，如不問行為態樣之差異性及其嚴重性，動輒處以重罰，特別是吊銷大貨車駕照、終身不得考領駕駛執照部分，涉及職業選擇自由之主觀條件，嚴重限制聲請人受憲法保障之職業自由基本權，因而影響受處罰人之生計，故應予重新審酌現行罰則之妥當性。

二、本號解釋涉及一般行為自由與其他基本權競合及其適用問題

在憲法基本權之競合方面，另有深入探討之必要。本號解釋涉及一般行為自由¹¹及工作權，其中所謂憲法所保障之工作權，本號解釋

¹¹ 本院解釋曾於第 689 號解釋，認人民隨時任意前往他方或停留一定處所之行動自由（本院釋字第 535 號解釋參照），自在一般行為自由保障範圍之內。又本院釋字第 749 號解釋，將工作權與一般行為自由同時適用，認剝奪人民駕駛汽車之自由，顯逾達成目的之必要程度，不符憲法第 23 條比例原則。該解釋將憲法第 22 條作為保障人民一般行為自由之依據。換言之，憲法第 22 條所謂概括基本權，包括一般行為自由。惟本院釋字第 699 號解釋，認人民有隨時任意前往他方或停留一定處所之行動自由，於不妨害社會秩序公共利益之前提下，受憲法第 22 條所保障。此一行動自由應涵蓋駕駛汽車或使用其他交通工具之自由。該解釋以行動自由稱之，並以憲法第 22 條作為其解釋依據。由上述見解可知，行動自由與一般行為自由之概念及憲法依據是否相同，仍有推敲之餘地。特別是一般行為自由之概念，如認其係參酌德國法之概念及功能，其係屬攔截性基本權。於一般行為自由與工作權等基本權競合時，宜

延續本院解釋曾經所採之見解，認為工作權與德國基本法第 12 條規定所稱之職業自由（Berufsfreiheit）保障相似。惟嚴格言之，工作權著重於勞動權（Arbeitsrecht），職業自由著重於職業活動之執行及主客觀條件之選擇自由，兩者之意涵，仍有差異，故不宜將兩者等量齊觀。又本號解釋涉及一般行為自由之基本權，其依據係憲法第 22 條規定，尚無爭議。惟如比較德國基本法第 2 條第 1 項有關一般行為自由之概念及適用¹²，通說認為一般行為自由係具有適用補充性之所謂攔截性基本權（sog. Auffanggrundrecht mit Anwendungssubsidarität）¹³，亦即一般行為自由對於憲法保障之基本權，係屬於攔截性功能，其對於憲法明定之特別自由權（Spezialfreiheitsrechte），具有補充功能。如未涉及侵害特別基本權（例如財產權或職業自由等基本權）時，始適用一般行為自由。¹⁴

本號解釋認系爭規定一及道路交通管理處罰條例第 67 條第 1 項規定（下稱系爭規定二）限制汽車駕駛人之一般行為自由；如駕駛人為職業駕駛人，則吊銷其駕駛執照將同時涉及人民選擇職業自由之主

認為其係具適用之補充性或攔截性功能。

¹² 德國聯邦憲法法院裁判對於一般行為自由，係基於基本法第 2 條第 1 項人格自由發展基本權保護概括意義之一般行為自由（die allgemeine Handlungsfreiheit in einem umfassenden Sinne（vgl. BVerfGE 74, 129 [151 f.]; 97, 332 [340]）（參照 BVerfGE 114, 371[383] – Landesmediengesetz Bayern）。另有將一般行為自由直接適用基本法第 2 條第 1 項規定（BVerfGE 98, 218[261]-Rechtschreibreform）。（參照 Gröpl/Windthorst/von Coelln, 3.Aufl., München: Beck, 2017, Art.2 Rn.13.）

¹³ 參照 Di Fabio, in: Mauz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar, Januar 2019-beck-online, GG Art.2 Abs.2 Rn.21; Horn, in: Stern/Becker(Hrsg.), Grundrechte-Kommentar, Köln: Carl Heymanns, 2016, Art.2 Rn.6, 9, 其認為基本法第 2 條第 1 項有關人格自由發展基本權，包含一般自由權之保障。一般行為自由，係為人格自由領域之概括性表現，且同時是人民對國家之所有主觀防衛權之出發點。（Die allgemeine Handlungsfreiheit ist umfassender Ausdruck der persönlichen Freiheitssphäre und zugleich Ausgangspunkt aller subjektiven Abwehrrechte des Bürgers gegen den Staat.）（BVerfGE 49, 15[23]-Volksentscheid Oldenburg）。

¹⁴ 參照 Murswirk/Rixen, in: Sachs(Hrsg.), Grundgesetz Kommentar, 8.Aufl., München: Beck, 2018, Art.2 Rn.137.

觀條件限制，而限制其工作權。並認對於違反系爭規定一者，應接受道路交通安全講習，係對人民一般行為自由之限制。就一般行為自由（Allgemeine Handlungsfreiheit）與涉及主觀條件之職業自由基本權（或此所稱工作權），本號解釋是否擬將兩種基本權加以一併適用，如係肯定，參考前述有關一般行為自由性質上具有適用補充性之論點，本號解釋就此部分之見解，則有商榷之處。

三、本號解釋所提出鐵路平交道檢討改進事項之再思考

本號解釋所提出之檢討改進呼籲，仍有不足之疑慮，值得再思考。本件另宜檢討者，除檢討鐵路平交道警報及遮斷器升降間隔之秒差（所謂合理安全之差距），研究較佳之安排以外，另可參考外國運作方式。尤其是鐵路列車頻繁之歐洲地區，就兩輛或多輛列車通過鐵路平交道之間隔，實際上亦可預先就列車行車間隔時間上，作出適當安排，自可避免兩列車經過平交道時間未設一定之妥當安全間隔時間，致生警報或遮斷器升起又降下之間隔時間過短情形發生。此外，平交道設施附近之周圍環境，是否因等待區過度狹隘或因特殊道路環境，致路過之車輛駕駛未能及時聽到警報聲，或道路之轉彎處過短，致未能看到遮斷器下降等情況。因此，相關機關就鐵路平交道候車周圍環境之安全性，亦宜一併檢討改善。另按目前現實情況，如欲全面性將鐵道平交道與其他車道或人行道完全分開，不甚容易。但在法律政策上，宜參酌德國鐵路交道法第 2 條第 1 項¹⁵及第 3 條¹⁶等規定，

¹⁵ 德國 1963 年 8 月 14 日鐵路及道路平交道法（簡稱鐵路平交道法）（Das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vom 14. August 1963 (BGBl. I 1963, 681, neugefasst durch Bek. v. 21. März 1971, BGBl. I 337) 第 2 條第 1 項規定，適合行車道之性質並擬作為一般動力車輛交通使用之鐵路及道路平交道路交叉口，應建造公路橋樑（或譯立交橋；英語 flyover；美語 overpass）。

(1) Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, sind als Überführungen herzustellen.

¹⁶ 德國鐵路平交道法第 3 條規定，如考慮交通可預期發展之安全或流量所必要時，按與利害關係人（第 5 條）之協議，或符合平交道法程序（第 6 條及第 7

明文宣示不再新建鐵路及道路平交道（Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen）。如有必要時，則於平交道口改建為道路橋樑（Überführungen）。¹⁷

綜上，除本號解釋所提出檢討改進事項之呼籲及本原因案件之處罰是否過苛之問題外，基於有效管理鐵路系統及改善交通安全之理由，除設置智慧型平交道安全控制系統、車輛改道、改善平交道候車周圍環境之安全性、公路立體化等措施外，亦應評估鐵路或道路之立體化可行性¹⁸，並參酌外國立法例或實務經驗，以期未來減少或廢除

條）之平交道所要求者，得就平交道採取下列措施：

1. 廢除；
2. 經由建設設施，減少或減輕平交道之交通負荷；
3. 建造高架橋、提供技術安全裝置，特別是柵欄或光訊號，或在可見地區建造無技術上安全或以其他方式變更之平交道。

（Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.)

¹⁷ 德國鐵路平交道事故統計，2008年約有5萬個鐵路平交道（Bahnübergänge），其中有20,408個屬於德國鐵路公司（DB AG）。1996年有563件事務，2003年有258件，2008年有207件。但如從事故之嚴重性而言，2003年之258件事務中有39人死亡及194人受傷，2008年之207件事務中有52人死亡。依聯邦鐵路機關之事故評估報告，所有鐵路平交道之事故中97%係來自交通違規，特別是開車速度過快、不注意號誌（閃光號誌等）、撞倒柵欄、停留於鐵路平交道（駕駛過失、塞車）等。（參照 Adolf Rebler, Grundsätze der Haftung bei Verkehrsunfällen auf Bahnübergängen, SVR 2010 Heft 12, 441.）

¹⁸ 為改善鐵路平交道及沿線都市環境之需要，現行訂定有鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點等規定，地方政府得自籌經費辦理鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫可行性研究，或依上開要點規定提出申請計畫書向交通部申請補助。又地方政府所提改善方案，應優先

現有鐵路平交道，俾使鐵路平交道之事故得以逐漸減少。

協同意見書

羅昌發大法官 提出

黃虹霞大法官 加入一、部分

本件涉及兩項重點：其一為闖越平交道之吊銷駕照處罰是否過重；其二為平交道之管理機制欠缺，是否因而違反憲法保障人民生命、身體及財產權之意旨。

有關吊銷駕照處罰部分，多數意見認為並未過重，本席對其結論勉可接受；然將來修法時，實應授予法官對情節確實輕微者，酌科較輕之處罰。有關平交道管理機制欠缺部分，多數意見以併予指明方式，促相關機關檢討改進，本席對其結論亦勉可接受；然以多數意見論述之內容而言，實質上已經宣告此種欠缺為違憲；本席對於多數意見以較隱晦之方式促相關機關檢討改進，而未直接宣告其違憲，甚覺可惜；惟本號解釋認國家對於可能造成人民生命、身體及財產損失之設施，負有保護人民之憲法上義務，係本院解釋首次為此種宣告，應值肯定。謹說明如次：

一、有關闖越平交道之吊銷駕照之處罰是否過重之問題

- (一) 處罰之條件與內容：101年5月30日修正公布之道路交通管理處罰條例第54條第1款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣1萬5千元以上6萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、……警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」同條例第67條第1項規定：「汽車駕駛人，曾依……第54條……規定

具體量化評估設置智慧型平交道安全控制系統、車輛改道、公路立體化及鐵路車站跨站式站房等優先改善方案，若皆不可行，始評估鐵路立體化之必要性與可行性。惟重要者，是相關機關應有整體規劃，整合資源，積極爭取經費，儘速推動相關計畫，以達成鐵路平交道零事故之理想目標。

吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第 67 條之 1 所定情形者，不在此限。」(下合稱系爭規定)多數意見一方面認為，對於「警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越」(下稱闖越平交道)，因而肇事者，「終身」不得考領駕照，「雖有過苛疑慮」(見本號解釋理由書第 6 段)；然道路交通管理處罰條例第 67 條之 1 第 1 項規定：「前條第 1 項及第 4 項規定情形，符合特定條件，得於下列各款所定期間後，向公路主管機關申請考領駕駛執照：一、肇事致人死亡案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 12 年。二、肇事致人重傷案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 10 年。三、肇事致人受傷案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 8 年。四、其他案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾 6 年。」故法律對於違反系爭規定者，已因情節之差異，設有緩和之機制，而非要求「終身」不得考領駕照，故系爭規定之處罰並未過苛(見本號解釋理由書第 6 段)。

- (二) 處罰仍可能產生個案過苛之情形：多數意見之上述論述，固非無據，蓋闖越平交道之行為本來即屬甚為嚴重而應絕對禁止，以確保火車及其乘客、跨越平交道之各種車輛及其乘客以及行人之安全。然如權衡吊銷駕照對行為人所造成的嚴厲效果，就情節確實輕微者，吊銷駕駛執照之期限最少仍須達 6 年之久，其規定在個案適用上，仍有可能過苛之疑義。蓋肇事之概念甚廣，只要駕車者有責之情形下，其車輛有任何碰撞(而不問碰撞何物)，即屬肇事。例如駕駛人在情急之下，輕微撞壞「出口面」之遮斷器，或在擁擠的平交道上，所駕駛之車輛與平行或對向之車輛輕微擦撞，均屬危害較小之違規肇事情形；相較於被吊銷駕照可能使行為人在 6 年內無法藉由駕車而謀生，導致其生活面臨困境，系爭規定對此種輕微肇事所施加之處罰，實屬過重。法律對於個案可能造成過苛之情形，實應賦予法官

裁量之調整機制，以避免輕重失衡之結果。立法者將來修法時，宜將此納入考量。

- (三) 附帶說明者，有關吊銷駕照對人民權利所造成之限制，多數意見認為，係汽車駕駛人之一般行為自由；如駕駛人為職業駕駛人，則吊銷其駕駛執照將同時涉及人民選擇職業自由之主觀條件限制，而限制其工作權（見本號解釋理由書第 4 段）。此固非無見。然其情形似可進一步細分。本席在本院釋字第 699 號解釋所提出之意見書曾有如下說明，可資參考：「駕照遭吊銷，有可能影響工作權的情形大略包括下列三種情形：其一，以駕駛為職業者，例如小客車、大客車、聯結車等駕駛人，以及公務機關所僱用之駕駛。此等人之駕照遭吊銷，即喪失擔任此種職務的資格，其工作權自受影響。其二，雖非以駕駛為職業，但其工作內容包括駕駛者，例如受外送業者僱用之送貨員，必須持有駕照始可能任職。雖然法令上言，擔任此項工作並無資格限制，但無駕照者實際上卻無法從事此工作。其駕照遭吊銷，自然亦直接影響其工作。其三，雖非以駕駛為職業，且其工作內容亦不包括駕駛，但如其赴工作場所必須依賴汽車作為代步工具者，其駕照遭吊銷，亦有可能影響其工作；由於我國目前管轄領域之幅員並非廣闊，一般上下班交通亦十分便利，故由於無法駕駛汽車而導致工作機會遭剝奪的情形，應甚為少見；然倘駕駛人居住之地點交通確實不便，每日往返車程耗費相當長時間，則吊銷駕照，亦有可能事實上導致其無法正常工作，而影響其工作權。此三種情形，均屬因吊銷駕照，實際上使駕駛人尋求工作機會或接受工作機會之權利受影響，甚至影響及於其謀生，而屬憲法上工作權的侵害。」又就吊銷執照與限制行動自由的關係而論，「一般而言，無法開車並不當然產生限制行動自由的效果。在我國的情形，因吊銷執照而無法開車，通常情形仍可以符合經濟效益的方式依賴其他的交通方式

移動（如搭乘公共運輸工具）；如屬此種情形，則行動自由並不因駕照遭吊銷致無法開車，而受到限制。不過，亦可能有些情形下，行動自由將因駕照遭吊銷而受到明顯的限制。例如，由於受吊銷執照者所居住或工作活動等地點較為偏遠，且無其他經濟有效的方式移動，則其因駕照遭吊銷而無法開車，將形同禁錮於一地。此種情形，未嘗不能構成限制行動自由。故行動自由的憲法上權利是否受影響，顯須依個案情形而定。」

二、有關平交道管理機制欠缺部分

- (一) 國家憲法上保護人民之義務：多數意見認為：「平交道交通安全，涉及跨越平交道之行人、各種車輛駕駛人及其乘客，以及為數眾多火車乘客之生命、身體與財產安全。平交道發生事故，動輒造成人民生命、身體及財產極鉅大之損失。國家針對平交道之通行，有致力於設置完善之規範及防護與保障機制之憲法上義務，以確保人民生命、身體及財產之安全。」（見本號解釋理由書第7段）此項宣示，甚值肯定。
- (二) 按國家所負保護之人民生命與財產安全之義務，係基於憲法第15條有關人民之生存權及財產權應予保障之規定而來。而「身體安全」或「身體不受傷害之權利」（right to bodily safety）在我國憲法下，則應認係屬於憲法第22條概括條款保護之範圍。另憲法所保障「健康權」（right to health）雖亦係基於憲法第22條之概括條款而來，然身體安全之權係指保護身體不受傷害，與健康權係指維護身心健康（physical and mental health）不同。本件情形，性質上非健康權之保障問題，而係身體不受傷害權之保障問題。
- (三) 本號解釋係具體的針對平交道的設置與運作，論述謂：由於平交道事故，動輒造成人民生命、身體、財產之重大損失，國家自有設置完善機制，致力於避免人民權利之損失。基於本號解釋此項論述，應可進一步推衍謂：如國家所設之其他設施，有

造成人民生命、身體、財產重大損失之高度風險時，自亦有相同的義務，設置完善機制，以保護人民之生命、身體、財產，避免其蒙受重大損失。

- (四) 國家此種義務，與其保障人民基本權之一般義務，有本質上的差異。例如國家在保障人民平等權之意旨下，不應以法令、政策或措施，對類似情況下的不同人民給予差別待遇，造成侵害人民平等權的結果；又例如國家在保障人民人身自由權之意旨下，亦不應以法令或具體措施，直接或間接剝奪或限制人民之人身自由。此等權利的作用，多在限制國家行為，使其不侵害人民基本權。而本號解釋所宣示的國家在憲法上義務，則在於使其採行積極的措施以保護人民；如未採行積極的保護措施，縱使國家沒有「侵害」人民權利之行為，仍有違憲疑慮。而國家是否已經符合採行積極的措施以保護人民之義務，多數意見係以國家有無「致力於」設置完善之規範及防護與保障機制，為衡量標準（見本號解釋第7段）；此所稱「致力於」之標準，並非單純「曾經嘗試過」，即已符合義務之履行，而是必須證明已經優先配置人力與物力，並已盡相當之努力，採行各種可能之方式以保護人民權利。
- (五) 是就生命權、身體權及財產權等重要權利而言，國家在前開特定條件下（即國家之設施有造成人民生命、身體、財產重大損失之高度風險之條件下），除有消極的義務之外，亦有積極的義務。國家之消極義務在於尊重且不侵害（obligations to respect and not to infringe）人民之生命權、身體權及財產權；國家的積極義務則在保護此等權利與確保此等權利之實現（obligations to protect and obligations to fulfill）。
- (六) 由於多數意見已經確認國家此種積極保護人民生命權、身體權及財產權，並確保其實現的義務；且認定平交道的規定，對於兩列以上列車交會或續行通過平交道之情形，均未就前一列車

通過後警報解除，至次一列車來臨前警報啟動，設最低之合理安全間隔時間，致有前一系列通過後，警報解除且遮斷桿升起，卻於其後1秒或4秒之內，警報突然又立即開始啟動之情形；故多數意見「實質上」已經認定此種保護欠缺之情形，有違憲疑義。惜多數意見僅以併此指明之方式對相關機關予以警示。

- (七) 或謂平交道之交通號誌如何運作及秒差如何設定等，本屬行政部門的專業，釋憲機關實不宜過度介入，以免本院落入計算秒數的枝微末節事項。然本席認為，涉及人民憲法權利保障之事項，本院本得由憲法角度切入，而為適當之宣告。本院既然發現制度之欠缺，使人民重要權利陷於高度危害之風險，如能適當的透過憲法解釋，促使行政部門將相關機制建立更為完善，自無不妥。鐵路管理之相關機關，實可藉由本號解釋之敦促作為其動力，爭取資源，加速鐵路系統及其管理的現代化。
- (八) 最後或可一提者：本院以往因「保護不足」而宣告違憲者，多係因「法律」之規定有所欠缺所造成。例如本院釋字第748號解釋所稱「民法第4編親屬第2章婚姻規定，未使相同性別二人，得為經營共同生活之目的，成立具有親密性及排他性之永久結合關係」，即係民法保護不足造成違憲的結果。本件情形，基本上係交通部訂定之「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」及交通部臺灣鐵路管理局工務處／電務處編訂之「號誌裝置養護檢查作業程序」對平交道之警鈴、閃光號誌與遮斷器之運作時間，規範有所不足；屬於「行政命令」之欠缺造成違憲的結果。由此而言，本號解釋係本院首次針對「行政命令」之規範不完備，造成保護不足，而宣告違憲。按「行政命令」(屬於法令規範)與「行政措施」(屬於行政作為)雖有本質上差異，但其運作常僅一線之隔；蓋現代法治國家為因應行政之多樣化、專業化、快速化與複雜化，「無法律，亦

得行政」，在沒有行政命令的諸多情形下，行政部門係直接以行政措施行之。故本院在宣告「行政命令」保護不足（即沒有訂定完善的行政命令，造成未能保護人民憲法上權利）時，自宜審慎為之，避免實質上等於宣告「行政部門沒有採行某種行政措施」為違憲的結果（蓋後者之情形，等於是審查「行政作為是否違憲」，而非審查「行政命令」是否違憲），而逾越本院限於抽象審查法規之職權。不過，本件由於多數意見明確指出前開「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」及「號誌裝置養護檢查作業程序」規定確有欠缺，導致對人民生命、身體及財產權之保護不足，故確屬對「行政命令」之審查；尚不至於有逾越本院抽象審查法規職權之疑慮。

協同意見書

黃瑞明大法官 提出

本號解釋認為道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第 54 條第 1 款、第 67 條第 1 項及第 24 條第 1 項第 4 款，對於駕車闖越平交道而肇事者，處以罰鍰、吊銷駕照，且汽車駕駛人應接受道路交通安全講習之規定，並未違憲。本號解釋併予指明「相關機關關於警鈴、閃光號誌與遮斷器之運作，就兩列以上列車交會或續行通過平交道之情形，未就前一系列通過後警報解除，至次一系列來臨前警報啟動，設最低之合理安全間隔時間，應依本解釋意旨儘速檢討改進，併此指明。」本席對於併予指明部分，認為有補充說明之必要，爰提出協同意見如下：

一、聲請人之原因案件：

聲請人林見合於 102 年 7 月 4 日 16 時許，駕駛一般大貨車行經臺中市大慶街平交道，因「遮斷桿已放下，仍通過平交道，造成平交道遮斷桿毀損」之違規，經警員依行為時之道交條例第 54 條第 1 款¹

¹ 行為時道交條例第 54 條第 1 款規定：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下

(下稱系爭規定一)規定舉發，並移送交通部公路總局臺中區監理所處理，經該監理所以聲請人有「警鈴已響、閃光號誌已顯示，闖平交道因而肇事」之行為，依系爭規定一、道交條例第 67 條第 1 項(原處分漏載第 1 項，下稱系爭規定二)及第 24 條第 1 項第 4 款(原處分漏載第 1 項第 4 款，下稱系爭規定三)之規定，對聲請人裁處新臺幣 6 萬元、吊銷大貨車駕照、終身不得考領駕駛執照，並應參加道路交通安全講習。聲請人不服，提起行政訴訟，經臺灣南投地方法院 102 年度交字第 40 號行政訴訟判決，認原告之訴無理由駁回，聲請人不服，提起上訴，經臺中高等行政法院 103 年度交上字第 44 號裁定，以上訴未具體表明原判決違背法令，上訴不合法而駁回上訴確定，故本件應以臺灣南投地方法院上開判決為確定終局判決。

二、聲請人聲請釋憲之主張：

聲請人於提起行政訴訟時主張其車輛行經平交道時，逢遮斷桿放下火車通過，聲請人駕駛車輛停在距平交道遮斷桿約 10 公尺左右等候，與其共同等候火車經過者，有 6 台機車及 1 台轎車。待火車通過後，遮斷桿升起，聲請人之車輛較重，起步移動較緩慢，加上車輛前進時，因閃避前機車、轎車先行通過，致其車輛排至最後通行。確定終局判決認定平交道於 16 時 16 分 38 秒列車通過後遮斷桿升起，16 時 16 分 42 秒警鈴再度響起，閃光號誌顯示，16 時 16 分 46 秒聲請人駕駛車輛往前行駛，平交道警鈴持續響 8 秒後，遮斷桿下降動作於 16 時 16 分 51 秒啟動。聲請人主張此時車輛前輪已跨越平交道遮斷桿，後面又有車緊隨，聲請人既無退路，也沒有多餘時間可以思慮，

列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」(該條文係於 101 年 5 月 30 日修正公布，嗣於 105 年 11 月 16 日修正為「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照 1 年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：一、不遵守看守人員之指示，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，或遮斷器開始放下，仍強行闖越。」)

為了火車乘客及自身安全，只得將車輛向前行駛越過平交道，於 16 時 16 分 54 秒至 16 時 17 分 0 秒間闖越平交道並撞毀遮斷桿。

聲請人於釋憲聲請書主張平交道遮斷桿於列車 16 時 16 分 38 秒通過後，緩緩升起，16 分 42 秒警鈴再度鳴響，中間僅間隔 4 秒，而 16 分 51 秒平交道遮斷桿再度降下。遮斷桿升起到降下只有短短 13 秒，不足供大貨車通過，平交道遮斷桿、警鈴、閃光號誌運作，未顧及大貨車載重、起步及通行速度，有致載重大貨車陷於危險處境可能，而認交通管理條例規定不盡完善詳實，且過於僵化，導致法院就聲請人所遭遇之情況無法作出公正合理、且合乎憲法保障人民權益之判決，並因確定終局判決所適用之系爭規定一、二及三而剝奪聲請人之謀生機會，有侵害其受憲法第 15 條保障之工作權、財產權及第 22 條保障之權利之疑義。

三、多件類似案例顯示平交道警報系統之安全疑慮

聲請人主張其通過平交道時，警報解除與警報再次啟動間之秒數不足，致其不得已繼續往前開之情形，並非特例，其他類似案件經法院判決且經媒體報導者不在少數，如下案例均值參考。

- (一) 桃園地院判決吳姓男子案：吳姓男子於 106 年 6 月 16 日 6 時 49 分許，駕駛營業小客車載著家人，行經桃園市中壢區自立新村平交道時，經民眾檢舉強行闖越平交道，被裁處罰鍰新臺幣 49,500 元²。吳姓男子向臺灣桃園地方法院提起行政訴訟，指當時柵欄升起與警鈴間隔僅 1 秒，「應檢討是 1、2 秒空檔根本不該舉起柵欄」。法官勘驗監視器畫面，認火車通過，遮斷器開始升起 1 秒後，警鈴又響起，吳姓男子只能持續往前通過平交道，是吳姓男子主張並未強行闖越平交道，並非無據，並以「其間隔之時間僅短短 1 秒鐘……導致原告於行經該處平交

² 鄭淑婷、許偉勳，平交道柵欄升起 1 秒又鈴響！駕駛收 4 萬 9500 元罰單判撤銷，自由時報，2018 年 6 月 30 日，<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2474172>（最後瀏覽日期：2019 年 7 月 26 日）

道時，無法即時反應系爭平交道警鈴、燈號、遮斷器作動之情形，造成原告不得已須繼續通過系爭平交道而無法暫停。是以，原告於駕車行經該平交道時，主觀上對其行為將違反平交道之響鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器開始放下，駕駛人應暫停等待火車通過之義務並無認識或預見之可能，且一般人處於相同情形下，均難以避免發生上開行為之情事，故原告顯然欠缺違反行政法上義務之故意或過失，故依上開行政罰法第7條規定，不予處罰。」³為理由，判決原處分撤銷。該案例「柵欄升起與下次警鈴響僅間隔1秒」與本解釋原因案件柵欄升起與警鈴鳴響間隔僅4秒，有類似情形。臺灣桃園地方法院對吳姓男子作成106年度交字第374號行政訴訟判決，其認事用法兼顧當事人之情境，對本號解釋之併予指明部分極具參考價值。

- (二) 基隆地院判決陳姓男子案：105年2月2日10時53分許，陳姓男子駕駛大貨車行經新北市瑞芳區瑞芳街平交道，因「警鈴已響、閃光號誌已顯示，遮斷器已開始放下，仍強行闖越平交道」之違規行為，被依系爭規定一處罰。陳姓男子提起行政訴訟，由地方法院判決書所附之平交道錄影內容文字敘述可知，陳姓男子於平交道前等待二列火車通過，於錄影畫面時間3分29秒全數通行完畢，而於3分32秒時警鈴停止，3分34秒時系爭平交道之遮斷器全部升起，並開始有車輛和機車通行經過，3分35秒警鈴再度鳴響。基隆地院認定陳姓男子是在警鈴已響、閃光號誌已顯示，甚至遮斷器已開始放下之情況下，仍駕車通過平交道，符合系爭規定一之處罰要件而駁回其訴。陳姓男子以「系爭平交道之遮斷器升起至警鈴又開始響起，僅有1秒之間隔」作為上訴理由之一，遭臺北高等行政法院以難認對原審判決如何違背法令已有具體之指摘，上訴為不合法，

³ 臺灣桃園地方法院106年度交字第374號行政訴訟判決。

駁回上訴確定⁴。本件由法院認定之事實可以得知於前一列車通過後解除警報，至次一列車來臨前警鈴開始鳴響，僅有 1 秒之間隔時間（與前述桃園地院判決吳姓男子案之情形類似），但審理本案之法院並未就此加以考慮，故法院判決結果不同。此案例亦顯示「前次警報解除，至下次警報啟動，僅 1 秒間隔」之案例並非少數，但法院判決結果可能不同。

- (三) 新竹地院判決葉姓男子案：葉姓男子於 106 年 8 月 27 日 10 時 52 分許，行經桃園市平鎮區延平路南平交道時，於警鈴響起 8 秒後駛入平交道入口，致平交道欄桿尾端降下打中車輛右後方，葉姓男子倒車而損壞遮斷器，經交通部公路總局新竹區監理所裁處罰鍰新臺幣 34,000 元，永久吊銷駕駛執照，並應參加道路交通安全講習。葉姓男子就原處分中關於「永久吊銷駕駛執照」部分不服，提起行政訴訟。新竹地方法院認為系爭規定一之「肇事」應作限縮解釋，以「本院認為本條文所指之『肇事』，應予限縮解釋，即應限於『涉及與其他人、車（含火車及各種車類）發生事故，或影響其他人、車之通行』者，始屬於此條文之『肇事』，若僅單純涉及現場財產設備之損害，並未造成其他人車之損害或影響其他人車之通行時，應認為不應構成本條所謂之『肇事』，如此解釋，始符合比例原則」⁵為理由，判決原處分關於「永久吊銷駕駛執照」部分撤銷。敗訴之新竹區監理所提起上訴，經臺北高等行政法院 108 年度交上字第 89 號判決駁回上訴確定。

本件判決所審理案件之事實並沒有如本號解釋之原因案件，有兩部列車先後通過平交道之情形，但法院認定「雖原告因疏未注意警鈴及閃光號誌已作動而貿然前行致闖越平交

⁴ 臺灣基隆地方法院 105 年度交字第 38 號行政訴訟判決及臺北高等行政法院 105 年度交上字第 136 號裁定。

⁵ 新竹地方法院 107 年度交字第 76 號行政訴訟判決。

道，其後發現誤闖而倒車，致不符緊急避難之要件，惟審酌原告究係為避免造成可能發生之更大危險，始行倒車駛離平交道，應認原告此行為與惡意違規有別」，亦注意到駕駛人駕車通過平交道時，於時間急迫之下，撞斷遮斷桿，有可能是為避免更大之危險發生。

- (四) 2012年臺鐵埔心交通事故：發生在2012年臺鐵埔心平交道之事故，卡車司機主張列車通過後柵欄升起他才開車經過，但不到10秒柵欄又突然放下，整個車斗卡住，根本來不及反應⁶。另有媒體報導指出，「台鐵表示，事故平交道為自動柵欄，短時間起、落兩次，間隔僅8秒鐘，疑砂石車未與前車保持淨空肇禍……從電聯車通過、平交道柵欄升桿完成的8時29分38秒，到平交道再次響起警示鈴聲的8時29分46秒，前後僅有8秒時間；從警示鈴聲響起到火車撞擊砂石車的8時30分18秒，前後也只有32秒時間。」⁷監察院之調查報告指出「……二(二)……防護設施啟動阻斷公路通行長達約4分46秒後，兩側遮斷桿始上升放行，惟人車僅通行約14秒，平交道遮斷桿即因278次太魯閣號觸動而再度降下」。由上述報導可見此交通事故之發生因素確實存在二部列車先後通過，遮斷桿升起後，於短時間內警鈴再度鳴響，致卡車卡在平交道之危險情形。
- (五) 媒體報導火車駕駛均認為平交道、路線、號誌等保安設備未提升，因此於2015年春節期間曾決定「經過全國200多個平交

⁶ 參維基百科2012年臺鐵埔心平交道事故 <https://zh.wikipedia.org/wiki/2012%E5%B9%B4%E8%87%BA%E9%90%B5%E5%9F%94%E5%BF%83%E5%B9%B3%E4%BA%A4%E9%81%93%E4%BA%8B%E6%95%85> (最後瀏覽日期：2019年7月26日)。

⁷ 參陳舜協，要命8秒砂石車疑未淨空肇禍，中央社，2012年1月17日，<https://tw.ews.yahoo.com/%E8%A6%81%E5%91%BD%E7%A7%92-%E7%A0%82%E7%9F%B3%E8%BB%8A%E7%96%91%E6%9C%AA%E6%B7%A8%E7%A9%BA%E8%82%87%E7%A6%8D-122222001.html> (最後瀏覽日期：2019年7月26日)。

道時，都將降速到時速 60 公里」，可見火車駕駛員亦認平交道有安全顧慮而訴求應減速通過⁸。

四、有關平交道警報系統運作之相關規定

經查平交道預警時間係規定於交通部訂定之「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」（下稱設置規則）及交通部臺灣鐵路管理局工務處／電務處於 100 年 1 月編訂之「號誌裝置養護檢查作業程序」（下稱作業程序）。

依設置規則，鐵路平交道依每日交通量及其他標準，分為 4 種，分別訂其設施及防護標準（設置規則第 9 條、第 10 條、第 11 條、第 13 條及第 14 條參照）：

（一）第一種及第二種平交道之警報時間定為 1 分鐘至 2 分鐘

第一種鐵路平交道設遮斷器及警報裝置，並應晝夜派看柵工駐守（設置規則第 14 條第 1 項第 1 款參照）。第二種鐵路平交道設遮斷器及警報裝置，並應每日在規定時間內派看柵工駐守，或僅於列車通過時以人工操作。（設置規則第 14 條第 1 項第 2 款參照）

設置規則第 20 條規定第一種或第二種鐵路平交道看柵工，應於列車或車輛通過鐵路平交道 1 分鐘至 2 分鐘之前，先使附設之手動警報裝置起動後放下遮斷器，並於列車或車輛通過鐵路平交道後，停止警報並開啟遮斷器。故知第一種及第二種平交道之預警時間為 1 分鐘至 2 分鐘。（作業程序第 287 條亦有相同規定）

（二）第三種鐵路平交道未就二列以上列車交會或續行通過平交道之情形，設最低之合理安全間隔時間，顯有缺漏：

第三種鐵路平交道指設自動警報裝置及自動遮斷器，不派看柵工駐守之平交道（設置規則第 14 條第 1 項第 3 款）。

至於警報時間則於作業程序第 280 條規定：「平交道自動警報機，在列車到達平交道前，應有 20 秒以上之警告時間，裝有自動遮

⁸ 黃立翔，台鐵駕駛抗議將減速過平交道，2015 年 2 月 13 日 <https://news.ltn.com.tw/news/life/paper/855534>（最後瀏覽日期：2019 年 5 月 8 日）

斷機之平交道，其警報時間，不得少於 30 秒，列車未通過平交道前，警告不得停止，遮斷機不得開放。」

由上可知，第一種及第二種平交道，其警報時間為 1 分鐘至 2 分鐘。第三種平交道，其警報時間依作業程序第 280 條之規定，應為 20 秒以上。但是兩列車交會或續行通過平交道時，前一列車通過後，距離次一列車來臨前應有多久之間隔時間，始得於前車通過後升起柵欄，設置規則與作業程序並未規定。

五、目前平交道警報運作方式

依據本院為審理本案，於 108 年 5 月 29 日召開說明會，邀請交通部及臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）人員至本院。臺鐵局說明目前臺鐵平交道之運作方式大致為：

- (一) 目前臺鐵自動平交道設置所作時間的規定，有東、西正線，東正線與西正線列車是個別行駛、個別控制。設置規則並未規定兩部列車先後通過平交道時，前車通過後警報解除與後車來臨前警報啟動應間隔多少時間，係因每輛列車駛至臺鐵局平交道啟動點後觸發平交道設備動作，至駛離平交道後遮斷桿升起完成之防護動作，為一獨立事件。
- (二) 兩列車交會時，在第一輛車已進入到警戒區，第二輛車如果後續階段還沒有解除平交道管制的情況下，也進入到警戒區時，平交道兩個是重疊性的時候，平交道必須在兩列車完全通過之後，平交道柵欄才會升起來。若在兩部列車警報時間沒有重疊的情況下，前一列車通過之後警報解除，次一列車再進入警戒區，柵欄才會啟動，才会有柵欄拉起的時間點。
- (三) 兩部列車之間平交道升起再放下的間隔時間，目前沒有規定，係因技術上有困難。
- (四) 由於臺鐵設備較為傳統，不像高鐵、捷運有數位化設備，加上鐵路車種眾多，各車種車速亦不同，故採取列車偵測的技術，偵測一定區間的列車，偵測點設在特定地點，通常平交道設定

在 1084 公尺以上，東正線和西正線是無法作連接的，確實有困難。

由臺鐵局的說明確認目前平交道警報系統之運作並未就前一列車通過後警報解除，至次一列車來臨前警報啟動，設最低之合理安全間隔時間。

六、由技術層面討論改善平交道安全之資料

經查交通部及專家學者對於如何改善平交道安全曾多有討論，其中與平交道警報系統之運作有關者如下：

- (一) 「赴歐洲考察鐵路平交道安全及車站開發業務」為交通部交通事業管理小組於 94 年 12 月出訪英國及西班牙所作之出國考察報告。報告指出英國魯斯罕 (Rusham) 平交道「……當遮斷桿及其他保安設備因其他列車作用而重新舉起，致使自動關閉程序因遮斷桿必須再次降至最低位置而不足 10 秒時，間歇性紅燈及警音應保持作用。當有其他列車將到達時，警音之頻率應增加……」(報告第 33 頁，計畫表二第二部分第 8 點報告) 介紹英國平交道遮斷桿之運作情形，於有其他列車將到達時，規定間歇性紅燈與警音之運作方式。報告的結論指出，臺灣、英國及西班牙三國之平交道比較，臺灣是無整體之平交道政策，無專責機構或部門負責平交道安全⁹，平交道安全的工作是分散於各部門，而且是兼辦。其平交道事故率，以每年每百處平交道死亡人數為例，臺灣是 4.47 人，英國是 0.027 人，西班牙是 0.59 人(報告第 61 頁)。結論是「我國平交道事故遠高於英、西兩國，雖然我國在平交道硬體設備上，如障礙物偵測器及緊急按鈕，遠較兩國為先進，然在軟體之政策、規範及組織方面，均遠遜於該兩國，此點顯示，我國今後平交道安全工作，亟須從以往只重視建設之作為，大幅調整，亦即今後應加強軟體之規劃、建設與管理，以策整體平交道安全」(報告第 61 頁

⁹ 據報導，臺鐵營運安全處於 2018 年 12 月 11 日成立。

至第 62 頁)。

- (二) 101 年警察大學教授發表「鐵路平交道事故原因探討及防治之初探」¹⁰，指出我國平交道平均事故率最高的是第三類甲種平交道，造成事故的主要是大型拖車、砂石車及大貨車等重車，並指出以下關鍵內容：「駕駛狀態中有 90% 以上之訊息接收是來自於視覺，其餘則是由聽覺或視覺接收」，「聽覺對駕駛人的重要性遠不及視力，且在車內常無法聽清楚車外的狀況。」(報告第 310 頁)。作者在平交道的研究報告中提到駕駛人視覺及聽覺之作用，將駕駛人的行為列入預防平交道事故之研判，極具參考價值。而本案相關的事實是駕駛人視覺上看到遮斷桿升起，但很短時間內警鈴再度鳴響，駕駛人可能依賴視覺而忽略聽覺。
- (三) 交通部於 102 年 6 月提出的「運輸政策白皮書」指出，「平交道事故原因多為公路側駕駛人(如砂石車、大貨車)誤判短時間無車而闖越」(報告第 58 頁)，本席發現交通部不指摘駕駛人不守規定亂闖平交道，而是用比較中性的用語「誤判」，表示有些情境不完全可歸責於駕駛人，可能讓駕駛人產生誤判。交通部所提出之對策為「策略 3、加強改善鐵路平交道之安全防護。行動綱領 2、加強平交道安全管理。推動內容 2、推動鐵路智慧平交道安全控制系統。」(報告附表 4.8)。
- (四) 臺鐵局於 102 年委託中興工程顧問公司公開徵求「智慧平交道安全控制系統與平交道障礙物偵測器」開發廠商，指出「交通部近年來為提昇鐵路平交道安全……分析出『公路駕駛因素』為鐵路列車與公路車輛在平交道上發生撞擊的主因，其中又以公路駕駛人『誤判短時間無車而闖越』(公路車輛駕駛誤判短時間內無列車通過平交道而闖越)……為最關鍵的因素」。招標

¹⁰ 蔡中志、張湘婷，鐵路平交道事故原因探討及防治之初探，101 年道路交通安全與執法研討會，101 年 9 月。

案說明，要求廠商提供之產品應有延時警報的功能。所謂延時警報係指「在平交道警報解除前，若發現另一列車即將接近既設平交道啟動點前 10 秒（或特定時間）內，則原平交道警報不應終止。」

- (五) 2018 年 10 月由中興工程顧問公司與國家中山科學院人員共同發表之「鐵路智慧平交道安全控制系統與偵測器研發」¹¹。這篇報告最關鍵的結論是「狀況一：當列車駛離平交道欲解除警報時，反向無來車，需發出解除警報。」「狀況二：當列車駛離平交道欲解除警報時，反向有來車，該車將在 10 秒內到達啟動點，需發出延時警報。」即不解除警報的意思。「狀況三：當列車駛離平交道欲解除警報時，反向有來車，該列車到達啟動點的時間大於 10 秒，需發出解除警報。」（報告第 41 頁至第 42 頁）。測試結果，延時警報有 2% 之誤報率。結論「本計畫初步驗證台灣資通訊產業配合雷射與微波技術，可完成平交道之障礙物偵測、影像傳輸、定時警報與延時警報之初步原型機系統整合技術」（報告第 44 頁）。

綜上資料，可知交通部及臺鐵局已經認知有建立智慧平交道之必要，而智慧平交道控制系統應當包括當前一列車離開後解除警報，不到 10 秒，隨即又有列車即將來臨時，智慧系統應可以偵測到此風險，從而不解除警報。

七、違憲宣告或是合憲併予指明？

本號解釋認為系爭規定一、二及三合憲的理由包括「系爭規定一、二及三之立法目的係為避免汽車駕駛人闖越平交道，以維護交通安全，並保障不特定多數人民之生命權、身體不受傷害之權利與財產權，屬於重大之公共利益，其目的合憲」，認定避免平交道發生事故屬於重大公共利益。由原因案件及上開多件案例可見，現行法規未規

¹¹ 利文廷、吳培瑛、林志平、林根勝，鐵路智慧平交道安全控制系統與偵測器研發，工程，第 91 卷第 5 期，第 33 頁至第 44 頁，2018 年 10 月。

定前一系列通過後解除警報、遮斷桿升起至次一系列來臨前警報啟動之安全間隔時間，致通過此類平交道的汽車駕駛人及乘客與火車駕駛員及乘客均陷入險境。然而本號解釋對於目前警鈴、閃光號誌與遮斷桿之運作，未給予合理安全間隔部分，僅以併予指明之方式要求主管機關檢討改進，未對相關法令之缺乏規定為違憲宣告，本席認為實為可惜。本席認為以宣告違憲方式處理，更能督促主管機關正視此問題而加以改善。

查聲請人雖未主張設置規則或作業程序之具體條文違憲，但於釋憲聲請書主張「交通管理條例規定不盡完善詳實」、「……平交道遮斷桿、警鈴、閃光號誌運作，未顧及大貨車載重起步及通行速度計算考量，有致載重大貨車危險處境可能……」，其意涵應包括爭執設置規則及作業程序對遮斷器、警鈴及閃光燈之作業規範不足且有違憲疑義。次查平交道警報時間亦為確定終局判決所曾調查之事實及作為駁回聲請人主張之依據。確定終局判決引用作業程序第 283 條（判決書誤植為第 291 條）第 1 款規定：「自動遮斷機，應依下列規定調整：1、入口方遮斷機之降下動作，應在警報動作開始後 6 秒至 8 秒後啟動。」故應認作業程序已為確定終局判決所適用，而應可一併納入審查。

本案原因事實應適用的條文應該是作業程序第 283 條第 9 款之規定：「自動遮斷機，應依下列規定調整：……9、列車通過平交道，警鈴停止鳴響、遮斷桿上升，若有交會或續行列車隨即又進入警報區間，啟動警報裝置，警鈴再度鳴響，遮斷桿應繼續上升至垂直位置，經警鈴鳴響 6 至 8 秒後再降下。」該條所涵攝的事實是「列車通過平交道，警鈴停止鳴響，遮斷桿上升，若有交會或續行列車隨即又進入警報區間」之情形，正是本案原因案件之情形，但確定終局判決係引用該條第 1 款為判決，並未引用第 9 款。然而無論引用第 283 條第 1 款或第 9 款而為判決並沒有差別，因為第 9 款與第 1 款均規定遮斷桿應在警鈴鳴響 6 至 8 秒後下降，不論是第 1 款之一般情況或是第 9 款之「有交會或續行列車隨即又進入警報區間」之狀況，並沒有區別。

事實上這也正是本號解釋之原因案件與許多類似案例所顯示問題之所在，即相關行政規定對於前一系列車通過平交道後解除警報，但於相當短的時間內，有交會或續行列車隨即又進入警報區間之情形，未有任何特別之規定以處理如此容易發生危險之情況。此即為法令對人民權益保障不足之情形。如此危險之情況已經導致許多汽車駕駛人因此被認定為闖越平交道，而被處罰鍰及吊銷駕駛執照。本席相信，因此而發生嚴重車禍，導致汽車駕駛人、乘客或火車駕駛員、乘客喪生之案例必然存在。因該法令規範不足，對於通過平交道之不特定多數人之生命權、身體不受傷害之身體權與財產權，均有危害之虞而應為違憲之宣告。本號解釋未為違憲宣告，可能出於種種考慮，如違憲審查之對象是否包括確定終局判決未明文適用之行政法規，以及延時警報之技術是否確實可行等原因，本席雖尊重並支持多數意見，但對未能作成違憲宣告仍感遺憾。

八、結語

「安全是回家唯一的路」，鐵路地下化或高架化應可減少平交道所發生之事故。惟若現實情形保留了鐵路平交道，國家就有致力於設置完善之規範及防護與保障機制之憲法上義務，以確保人民生命、身體及財產之安全。本號解釋作成前，108年7月22日至25日聯合報連續4天以「解鎖臺鐵誤點之謎」專題報導臺鐵的問題。對臺鐵之經營、組織、文化等問題深入檢討，並特別指出南韓國營鐵路以公司化及善用科技而脫胎換骨，與本號解釋之併予指明事項所期待者相同。本號解釋之作成過程驚險，宛如於短時間內闖過平交道，最後以合憲併予指明之方式倖存，但願本號解釋之併予指明事項對於提升我國平交道之安全有所幫助，甚至進而帶動臺鐵全面科技化，不僅為臺灣鐵路運輸提供更好的服務，更讓通過平交道的行人、汽車駕駛及乘客與火車上的駕駛員及乘客之生命與身體安全獲得更多保障。

（相關聲請書及裁判請上司法院大法官網站連結「解釋及不受理決

司法院釋字第七八〇號解釋

議」閱覽，網址：<http://cons.judicial.gov.tw/jcc>)