

## 釋字第 780 號解釋協同意見書

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，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<sup>1</sup>（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

---

<sup>1</sup> 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。」）

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，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<sup>2</sup>。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。」<sup>3</sup>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

---

<sup>2</sup> 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）

<sup>3</sup> 臺灣桃園地方法院 106 年度交字第 374 號行政訴訟判決。

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，駁回上訴確定<sup>4</sup>。本件由法院認定之事實可以得知於前一系列車通過後解除警報，至次一系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」

---

<sup>4</sup> 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。

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」<sup>5</sup>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<sup>6</sup>。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。」<sup>7</sup>監察院之調查報告指出「……二（二）……防護設施啟動

---

<sup>5</sup> 新竹地方法院 107 年度交字第 76 號行政訴訟判決。

<sup>6</sup> 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）。

<sup>7</sup> 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.news.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%8>

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<sup>8</sup>。

#### 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

---

2%87%E7%A6%8D-12222001.html（最後瀏覽日期：2019 年 7 月 26 日）

<sup>8</sup> 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）

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，前一系列車通過之後警報解除，次一系列車再進入警戒區，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。

## 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<sup>9</sup>，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

---

<sup>9</sup>據報導，臺鐵營運安全處於 2018 年 12 月 11 日成立。



「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」<sup>10</sup>，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

---

<sup>10</sup> 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。

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」<sup>11</sup>。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

---

<sup>11</sup> 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。

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，現行法規未規定前一系列車通過後解除警報、遮斷桿升起至次一系列車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。

