



105律師第2題

甲市市政府為推動騎乘自行車風氣，委由乙公司於其所屬自來水園區遊客中心前廣場舉辦「樂活水岸鐵馬自由行」活動，活動主要内容在介紹自來水園區之設施及附近景點，並鼓勵民眾騎乘自行車前往與園區相連接之河濱自行車道旅遊。為避免活動舉辦時所用之電纜線散亂，維護在園區參與活動之人車安全，乙公司另委由丙公司在緊臨自來水園區遊客中心前廣場的自行車專用道上鋪設橫向具有反光警示效果之黃底黑皮電纜線保護槽（高5.1公分、寬44.5公分、長91.4公分）。丙公司受僱人丁負責現場執行電纜線保護槽之鋪設，惟匆忙中並未設置警告標誌，且在活動結束後亦未立即撤除電纜線保護槽。甲市市民戊於活動結束後，約晚上10點騎自行車行經自來水園區遊客中心前廣場的自行車專用道，因天色昏暗未能辨識有電纜線保護槽存在，因而摔倒並造成右手骨折。

(一)甲市市政府與乙公司間法律關係之性質為何？乙公司是否得再委由丙公司鋪設電纜線保護槽？（25分）

(二)戊是否得向甲市市政府請求國家賠償？（25分）

題型分析

第一小題涉及「根據私法契約羅致之私人」之概念，雖然「根據私法契約羅致之私人」享有較「行政助手」高的自主獨立性，但「行政助手」、「根據私法契約羅致之私人」仍非行政委託，不涉及權限移轉，因此，乙再將其部分工作內容委由丙完成，不受再委任禁止的限制（視甲乙間私法契約有無禁止再委任之約定）。

第二小題應分別討論國家賠償法第2條及第3條，第2條的部分可以討論「公務員」、「行使公權力」的要件，第3條的部分則未限制須「行使公權力」始得成立，故私經濟行為亦有本條之適用，依108年修

正之新法，雖委由乙管理，仍得成立國賠責任。

擬 答

【共895字】

(一) 甲與乙間法律關係為私法契約關係，乙得再委由丙鋪設保護槽：

1. 乙為「根據私法契約羅致之私人」，甲與乙間成立私法契約：

(1) 按隨著行政任務種類多樣化，及機關人力、物力、效率考量，私人開始參與行政任務，其中，「行政助手」及「根據私法契約羅致之私人」之差別在於，後者於執行任務時具有自主獨立性，前者僅得根據機關之指示，完成輔助性質的活動¹⁹。

(2) 查甲委由乙舉辦活動，因無涉公法上法律關係，且甲僅係出於推廣騎乘自行車風氣之目的，與公權力行使的關聯性較為薄弱，尚不具有濃厚公益目的，依通說之契約標的兼目的說，應屬私法契約，惟乙於舉辦活動時，對於活動內容、安排享有高度的自主性，非僅聽從甲之指示完成輔助性任務，故乙為「根據私法契約羅致之私人」。

2. 雖乙為「根據私法契約羅致之私人」而享有較高的自主性，惟仍未涉及權限移轉，因此，甲委由乙舉辦活動後，乙再將鋪設保護槽之任務委由丙辦理，不適用行政程序法第11條第5項之管轄恆定原則，自得為之。

(二) 戊得否依國家賠償法（下稱國賠法）請求國賠，分述如下：

1. 戊不得依國賠法第2條請求國賠：

¹⁹ 程明修（2003），〈「根據私法契約羅致之私人」之國家賠償責任？〉，《台灣法學雜誌》，第50期，頁153。

(1)按「根據私法契約羅致之私人」是否為國賠法第2條所稱「公務員」，德國實務採「工具理論」，認為機關對於該私人的影響力愈高，其工具性格愈明顯，愈可能作為「公務員」²⁰。

(2)查乙對於活動內容、安排享有高度的自主性，甲對於乙之影響力薄弱，故乙非國賠法第2條之公務員，且舉辦活動之性質為私經濟行為，並非「行使公權力」，故受乙委任之丙，其受僱人丁未設置警告標誌、未立即撤除保護槽致戊受傷，不成立國賠法第2條之國賠責任。

2. 戊得依國賠法第3條請求國賠：

(1)按國家將公共設施委託私人管理後，雖已非國家直接支配或管理，惟該等設施仍係供公共或公務目的使用，不應使國家藉由委託私人管理以脫免責任，故108年修正第3條規定，將此情形納入國賠之範疇。

(2)查自行車道乃供民眾騎乘之公共設施，因晚上天色昏暗使反光警示無從發揮效果，故丁未設置警告標誌、未立即撤除保護槽已使該自行車道客觀上不具安全使用之狀態，其管理顯有欠缺，且與戊受傷間具因果關係，因甲享有自行車道的所有權及管理權，即便委由乙管理，依國賠法第3條第2項，仍成立國賠責任。

²⁰ 程明修（2003），〈「根據私法契約羅致之私人」之國家賠償責任？〉，《台灣法學雜誌》，第50期，頁154-155；董保城（2003），〈行政助手與委外辦理國家賠償案例之研究〉，《台灣本土法學雜誌》，第51期，頁153。



3 99政大第4題（節錄）

政治大學法律系四年級學生甲於春節返回台中與父母團圓過年途中，在搭乘台北高鐵車站內月台電梯時，因該電梯下降至月台時突然劇烈頓挫，造成甲重心不穩，跌撞電梯內不銹鋼扶手桿，胸腔肋骨遭到撞擊受傷。禍不單行地，甲父利用甲未到站前之接人空檔，先至台中烏日市區採購年貨。甲父將愛車停放於市集附近公辦民營之台中縣立天才國小地下停車場時，因下坡車道上之減速擋條失修鬆脫，致行車壓過時反彈打到愛車底盤，造成排氣管破裂。試問：

- (一)台灣高鐵公司是否應對甲成立國家賠償責任？又假設甲所搭乘者為自強號火車，並為台鐵月台電梯所傷，則台鐵對甲所成立之損害賠償責任類型，與高鐵對甲者有無不同？（10分）
- (二)經營台中縣立天才國小地下停車場之民間業者是否應對甲父成立國家賠償責任？（6分）

題型分析

《國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例》已於113年生效，台鐵改制為「臺灣鐵路股份有限公司」，因此，本題無論是高鐵月台電梯、台鐵月台電梯或地下停車場皆係由「私人」管理，則得否請求國家賠償，涉及國家賠償法第3條第2項之適用。如前所述，若國家自始即無管理權限，即無從「委託管理」，故可從「國家是否曾經享有系爭設施之所有權或管理權」進行說明。

擬答

【共627字】

- (一)台灣高鐵公司及臺鐵公司之責任，分述如下：

1. 按國家將公共設施委託私人管理後，縱已非國家直接支配或管理，該等設施仍係供公共或公務目的使用，不應容許國家藉由委託私人管理以脫免責任，故108年修正國家賠償法（下同）第3條規定，將此情形納入國賠責任。
2. 查甲因使用高鐵月台電梯而受傷，不得請求國賠，蓋高鐵係以「民辦民營」（BOT）的方式營運，移轉予國家之前，台灣高鐵公司享有該電梯之所有權及管理權，國家自始無控制或支配權限，故無第2項之「委託」情事，甲僅得依民法向台灣高鐵公司請求損害賠償。
3. 假設甲因使用台鐵月台電梯而受傷，得請求國賠，蓋：
 - (1) 過往台鐵係由台灣鐵路管理局經營，乃公法組織型態之公營事業，故其所設置或管理之設施乃國有財產，國家既享有該電梯之所有權，自屬第1項所稱「公共設施」。
 - (2) 改制為「臺鐵公司」後，該電梯是否為第1項所稱「公共設施」固有疑問²¹，惟考量過往該電梯乃國有財產，可認係交通部「委託」臺鐵公司管理該電梯²²，故交通部依第3條第2項成立國賠責任，臺鐵公司則負民事責任，甲對交通部之國賠請求權及對臺鐵公司之損害賠償請求權間，構成請求權競合。

(二) 民間業者僅負民事責任，委託機關則負國賠責任：

-
- ²¹ 公營事業所設置或管理之設施是否為「公共設施」，有以「組織型態」認定者，若為公法組織型態則是，若為公司型態則否，亦有以「事業性質」認定者，若為公用事業則是，若為營利事業則否，相關討論，參見：林三欽（2021），〈淺論公共設施瑕疵國賠責任之近期爭議——兼論國賠法第三條修正內容〉，《高雄律師會訊》，第110-5、6期，頁66。
- ²² 國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第1條：「交通部為經營鐵路，設國營臺灣鐵路股份有限公司（以下簡稱臺鐵公司），其設置依本條例之規定。」

查該地下停車場之減速擋條失修鬆脫，其管理顯有欠缺，且與甲父汽車受損間具因果關係，該地下停車場係以「公辦民營」的方式營運，則該地下停車場係由國家設置，且享有所有權，即便委託民間業者經營管理，委託機關依第3條第2項仍成立國賠責任，民間業者則負民事責任，亦構成請求權競合。
