

逢 甲 大 學

交通工程與管理學系碩士班

碩士論文



事故鑑定芻型與理賠機制之研究

**A Study of the Prototype Model of Authentication and  
Insurance Compensation for the traffic Accident**

指導教授：葉名山

研 究 生：林世淵

中 華 民 國 九 十 三 年 七 月

## 誌 謝

研究所兩年的生涯轉眼即逝，在這兩年中對我影響最深的莫過於是我的指導教授 葉名山博士。不論是在學習之態度或是做人處事之方法都影響我甚巨，在老師不厭其煩的指導與叮嚀之下，學生終於能夠順利完成論文，相信這經過老師兩年的教導後，學生終於能夠充滿自信的踏出校園進入社會，在此獻上學生最深的感謝之意。

在論文計畫書及進度審期間承蒙 胡大贏博士與 邱裕鈞博士，針對學生思慮不及之處提出建議，使學生能得以思考盲點並深入瞭解不足之處。也非常感謝 楊宗璟博士與 林大傑博士提供學生寶貴意見，使的論文更加完善。

在論文口試期間，也承蒙交通大學 吳水威教授與警察大學 陳高村教授在百忙之中撥冗指導，提供許多寶貴意見與建議，特此深表謝意。

而陪伴我一起走過這兩年的同窗小潔、小 p、婉郁、阿鵝、小明、Taco、阿美、芳誼、大哥、凱斌、宗泓、阿旁、振嘉、伯鴻、阿亮、沛儒、佳穎、延祥、國樑，我們一起趕報告看早晨的日出、一同慶生慶祝、一起聊八卦和一同打球...等等，都在我腦海中留下了深刻的回憶。還有大學長銘亮和小師弟品翰我也不會忘記和你們一起拼計畫案和互相交流影片的美好日子。

最後更感謝父母的支持與鼓勵，無論是心靈的陪伴或生活的供應，使我能毫無掛心的完成論文。因為有你們的存在才会有現在的我，真的謝謝你們。在此，僅將我的論文獻給你們，與你們一起分享。

林世淵 僅誌于  
逢甲大學丘逢甲紀念館 2004 年 7 月

## 摘 要

近年來，國內道路交通事故發生之案件數再加入 A2 事故類型後，已由 89 年 52,952 件增加至九十一年 86,259 件三年來平均每年增加 25%，再加上由於近年來事故當事人對自身應有權利的主張，已有愈來愈重視的趨勢，導致申請鑑定之案件數也隨之激增。若將所有案件均交由各地區行車事故鑑定委員會（車鑑會）鑑定，將會造成鑑定時程過長或鑑定品質下降之嫌。因此構建一基本事故類型之鑑定的模式提供鑑定委員作為鑑定參考或事故當事人參考或可減少委託鑑定案件數量以及縮短鑑定時程。為了達到快速鑑定的目的，本研究將分下列兩個步驟進行，第一確立事故鑑定之準則。第二建立事故責任比率對照表，作為事故當事人進行理賠程序之參考，以加速理賠之流程。

本研究先藉由文獻回顧與專家問卷，問卷對象為 14 個地區車鑑會與 3 個覆議會之委員與秘書，進行共發放 170 份問卷，有效 82 份佔總數之 48.2%，再以權重法來進行分析以做為肇事責任理賠百分比之依據，完成制定無號誌路口左、右方車在不同超速、酒醉程度下之肇責分攤表。本研究建議可採用目前產險業之責任分擔比率為基礎，再逐步探討修正。其次運用 ASP 之觀念撰寫程式，開發使用者友善介面。本研究之程式撰寫，基於研究人力與時程，先完成兩車碰撞類型，其行向區分為同向、對向與橫向。提供肇事者、受害者或保險業者可上網查詢以作為理賠之參考。程式驗證方面，以覆議會與車鑑會鑑定結果一致之案例作為樣本，在同向事故案件上取得判中率 83%，對向事故案件上取得判中率 74%，橫向事故案件上取得判中率 74%，模式總判中率達 76%。現行理賠制度方面，經本研究訪談相關專業人員後，得知目前理賠制度上存有醫療人員對理賠等級認定不一致之情況存在，故本研究建議應加強保險理賠之認定，使其標準化以減少爭議。同時針對現行理賠處理原則不合理之處，提出檢討與改進策略。

關鍵字:交通事故、鑑定芻型、責任比率對照表、保險理賠

## Abstract

Recently, the road traffic accidents have been increasing yearly after joining the type of A2 traffic accident, and the authentication cases for traffic accident also increasing simultaneously. If all of the traffic accidents need to be authenticated by the Local Traffic Accident Authentication Committee (LTAAC), it will prolong the authentication time, and also degrade the quality of authentication. Therefore, it is desired as to construct an authentication software for the committee members of LTAAC or the clients of a traffic accident as reference, so that LTAAC would receive less the authentication cases and shorten the authentication process. Firstly, this study will define the authenticated specifications in which will be used in the traffic accident. Secondly, this study will establish a table of responsibility percentage for both sides. Therefore, both sides can use this table as the standard compensation in order to shorten the compensation process.

The methodologies of this study are literature review, and expert questionnaire investigation. This investigation includes 14 LTAAC and 3 Advanced Traffic Accident Authentication Committee (ATAAC). There are 170 copies of questionnaires for authentication committees, secretaries, and staffs, but there are only 82 copies out of the 170 are effective. The result of this investigation will be used to construct a responsibility percentage for compensation. Furthermore, this study will use the ASP language for programming, to develop a user-friendly interface. Due to the limitations of manpower and timing, this preliminary study only focuses the case of two vehicles in non-signaling intersection. Its direction can be categorized into three types such as same, opposite, and horizontal direction. This software will post in World Wide Web, so that the clients can use this software through the Internet very freely and conveniently. A total of 3,996 two-vehicle crash accident cases from year 2000 to 2002 are selected to obtain the same authenticated judgment between LTAAC and ATAAC. The results show that this model can achieve 83 % accuracy in the same direction, 74 % accuracy in the opposite direction, and 74% accuracy in the horizontal direction. The overall accuracy is 76%. In the insurance compensation aspect, the medical doctors have different jurisdiction about the levels of injured, and it will cause

the different insurance compensation. Therefore, this study will recommend the medical jurisdiction shall be standardized. Also this study will discuss the improper insurance compensation principles, and propose the improved strategies.

Keywords: traffic accident, prototype model of authentication, a table of responsibility percentage, insurance compensation



## 目 錄

誌謝 .....	I
中文摘要.....	II
英文摘要.....	III
目錄 .....	V
圖目錄 .....	IX
表目錄 .....	XI
<b>第一章 緒論 .....</b>	<b>1</b>
1.1 研究動機.....	1
1.2 研究目的.....	3
1.3 研究範圍.....	3
1.4 研究方法.....	5
1.5 研究成果之應用.....	6
1.6 專有名詞定義 .....	6
1.7 研究流程.....	7
<b>第二章 文獻回顧.....</b>	<b>8</b>
2.1 國內車輛行車事故鑑定制度的發展.....	8
2.2 事故鑑定的發展.....	11

2.2.1 大陸地區實施事故鑑定的現況 .....	11
2.2.2 程序化事故鑑定之優缺 .....	12
2.3 人為肇事因素 .....	12
2.3.1 常見之人為肇事因素.....	13
2.4 路權 .....	14
2.4.1 侵權行為 .....	14
2.4.2 路權之變化情況 .....	15
2.5 鑑定準則.....	16
2.5.1 因果關係 .....	17
2.5.2 中區產險業者之鑑定原則.....	17
2.5.3 中區產險業者之鑑定原則.....	18
2.6 小結 .....	18
<b>第三章 研究方法.....</b>	<b>20</b>
3.1 專家問卷之設計.....	20
3.2 建立基本事故類型.....	21
3.2.1 事故類型之範圍 .....	21
3.2.2 基本事故類型.....	21
3.2.3 「基本事故類型」問卷之設計內容.....	26
3.2.4 「基本事故類型」問卷之分析 .....	27
3.2.5 產險業判斷原則與大陸地區判斷原則比較.....	29
3.2.6 「無號誌路口肇事案件責任鑑定」問卷之設計.....	30
<b>第四章 模式構建.....</b>	<b>41</b>
4.1 如何將 ASP 運用於事故鑑定.....	41
4.1.1 建構事故鑑定之流程.....	42
4.1.2 系統架構 .....	54
4.1.3 網頁說明 .....	56

4.2 一般市區道路 - 事故責任比率模擬.....	59
4.2.1 同向事故 .....	62
4.2.2 對向事故 .....	72
4.2.3 橫向事故 .....	80
4.2.4 路口中心問題探討.....	95
4.3 模式驗證.....	95
<b>第五章 現行理賠機制探討 .....</b>	<b>105</b>
5.1 建立理賠程序 .....	105
5.2 現行理賠機制之探討.....	106
5.2.1 汽車任意第三人責任險 .....	107
5.2.2 強制汽車責任保險法.....	107
5.2.3 理賠實務探討.....	108
5.2.4 殘障理賠問題之探討.....	108
5.3 保險公司在肇事責任認定上之問題探討.....	109
5.4 過失成數判定原則之比較.....	115
5.4.1 產險業者 .....	115
5.4.2 日本.....	116
5.4.3 三者比較 .....	119
<b>第六章 結論與建議 .....</b>	<b>121</b>
6.1 結論 .....	121
6.2 建議 .....	122
參考文獻.....	124
附錄一 .....	127



附錄二 .....	131
附錄三 .....	136
附錄四 .....	153



## 圖 目 錄

圖 1.1 研究流程圖 .....	7
圖 2.1 幹支道路權優先示意圖（一） .....	16
圖 2.2 幹支道路權優先示意圖（二） .....	16
圖 2.3 事故分析圖 .....	19
圖 3.1 問卷設計流程圖 .....	20
圖 4.1 同向行車 .....	44
圖 4.2 對向行車 .....	44
圖 4.3 橫向行車 .....	45
圖 4.4 對撞 .....	45
圖 4.5 側撞 .....	46
圖 4.6 追撞 .....	46
圖 4.7 角撞 .....	47
圖 4.8 倒車撞 .....	47
圖 4.9 事故鑑定主流程圖 .....	50
圖 4.10 事故鑑定流程圖 - 程序 1 .....	51
圖 4.11 事故鑑定流程圖 - 程序 2 .....	51
圖 4.12 事故鑑定流程圖 - 程序 3 .....	52
圖 4.13 事故鑑定流程圖 - 程序 4 .....	52
圖 4.14 事故鑑定流程圖 - 程序 5 .....	53
圖 4.15 事故鑑定流程圖 - 程序 6 .....	53
圖 4.16 網站架構圖 .....	54
圖 4.17 Index.asp .....	55
圖 4.18 Index2.htm .....	56
圖 4.19 Accident.asp .....	57
圖 4.20 Search.asp .....	58
圖 4.21 Search2.asp .....	58
圖 4.22 前後車 .....	62
圖 4.23 倒車 .....	64
圖 4.24 左轉車與直行車 .....	66
圖 4.25 超車 .....	69
圖 4.26 變換車道 .....	71
圖 4.27 一方逆向行駛 .....	72
圖 4.28 逆向(單行道) .....	74
圖 4.29 對向 - 左轉彎車與右轉彎車 .....	75

圖 4.30 對向 - 左轉彎車與直行車 .....	77
圖 4.31 橫向 - 有號誌路口 (1) .....	80
圖 4.32 橫向 - 有號誌路口 (2) .....	81
圖 4.33 橫向 - 無號誌路口或閃光號誌路口 (3) .....	83
圖 4.34 橫向 - 無號誌路口 (4) .....	85
圖 4.35 橫向 - 無號誌路口 (5) .....	90
圖 4.36 橫向 - 無號誌路口 (6) .....	92
圖 5.1 理賠流程圖 .....	106
圖 5.2 左右方車責任圖 .....	114
圖 5.3 左右方車同時抵達圖 .....	115



## 表 目 錄

表 1.1	八十九年至九十一年機動車輛統計表.....	2
表 1.2	八十九年至九十一年道路交通事故統計表.....	2
表 1.3	九十年至九十二年事故案件鑑定表.....	3
表 2.1	國內外鑑定制度比較表.....	9
表 2.2	政府與民間鑑定制度比較表.....	11
表 2.3	程序化事故鑑定之優缺點比較表.....	12
表 2.4	歷年機道路交通事故原因(A1)表.....	13
表 3.1	受測者年資 ( 1 ) .....	27
表 3.2	基本事故類型問卷分析.....	27
表 3.3	責任判定比率比較表.....	30
表 3.4	受測者年資 ( 2 ) .....	31
表 3.5	左方車在無號誌路口下不同車速與飲酒量多寡對責任分配影響表.....	35
表 3.6	右方車在無號誌路口下不同車速與飲酒量多寡對責任分配影響表.....	39
表 4.1	ASP 之特點與優勢.....	42
表 4.2	模式事故類型總表.....	60
表 4.3	事故責任符號對照表.....	61
表 4.4	同向 - 前後車.....	63
表 4.5	同向 - 倒車.....	65
表 4.6	同向 - 前車為左轉車後車為直行車表.....	68
表 4.7	同向 - 超車.....	70
表 4.8	同向 - 變換車道.....	71
表 4.9	對向對撞 - 1.....	73
表 4.10	對向 - 逆向(單行道).....	75
表 4.11	對向 - 左轉彎車與右轉彎車.....	77
表 4.12	對向 - 左轉彎車與直行車.....	79
表 4.13	橫向 - 有號誌路口 ( 1 ) .....	81
表 4.14	橫向 - 有號誌路口 ( 2 ) .....	82
表 4.15	橫向 - 無號誌路口或閃光號誌路口 ( 3 ) .....	84
表 4.16	橫向 - 無號誌路口 ( 4 ) .....	88
表 4.17	橫向 - 無號誌路口 ( 5 ) .....	91
表 4.18	橫向 - 無號誌路口 ( 6 ) .....	94
表 4.19	在同向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率 統計表.....	96

表 4.20 在對向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表	98
表 4.21 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表 - 無號誌路口，右方車與左方車	100
表 4.22 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表 - 無號誌路口，幹道車與支道車	102
表 4.23 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表 - 閃光號誌路口，幹道車與支道車	102
表 4.24 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表	103
表 4.25 兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表	104
表 5.1 三車二次追撞情境分析表	110
表 5.2 本研究建議判定原則與保險公司判定原則在左右方車一般酒駕下之比較表	116
表 5.3 本研究建議判定原則與日本判定原則在左右方車重過失下之比較表	117
表 5.4 本研究建議判定原則與日本判定原則在左右方車顯著過失下之比較表	118
表 5.5 過失成數比較表	119

# 第一章 緒論

## 1.1 研究動機

藉由內政部的統計表可得知近三年來平均增加 2.5% 之機動車輛數 (表 1.1) 及 34% 之 A1、A2 道路交通事故案件數 (表 1.2), 且現代人對於本身之權益十分注重導致申請肇事鑑定的案件呈現增加之趨勢 (如表 1.3 民國 91 年之案件數較民國 90 年上升了 9%), 使得各地區車鑑會因鑑定案件增加而影響鑑定品質或延長鑑定的時程。導致於各地區的肇事鑑定委員會之工作量更顯繁忙。因此, 若能開發出一套快速判斷的肇事鑑定軟體, 相信可以減輕地區鑑定會的工作量並可間接促進其鑑定品質的提升; 想要能快速鑑定勢必要建立一套大多數人都能接受的準則, 但事故種類繁多, 本研究無法全部納入探討範圍之內。因此在研究前, 有必要先針對所有的肇事類型做一區分, 找出事故之基本類型以進行討論。本研究採用透過專家問卷的方式並配合統計的方法歸納出具專家共識的事故類型, 再透過相關交通法規來釐清各種事故型態責任的歸屬, 用以建立當事人雙方的所需負擔的責任輕重對照表。

再者, 現代的人大多有保險且汽機車也有強制責任險, 故當車禍發生後, 當事人都希望保險公司能馬上進行理賠的工作; 但是基於保險公司的立場來說, 他們希望能先經過鑑定會的勘驗用以確定責任的歸屬, 而後才進行理賠的工作。因此, 若能建立一套能迅速判斷且廣為專家、社會大眾以及保險公司所接受的鑑定系統系統, 相信可減少許多社會成本的支出, 如在事故發生後, 可立即經由系統判斷並列出建議之責任分擔比率之方式來加速處理流程。

同時, 現今科技發達網際網路無遠弗屆已變成為現代人每日接收或查詢資訊的好工具, 因此若能將快速鑑定肇事的軟體置於網路上, 亦可協助一般社會大眾針對只有財產損失的事故或受傷輕微的事故, 來自行判斷責任的歸屬以及當作向保險公司理賠的憑據; 故快速鑑定制度與相關規定條文有其實用性與便利性。

表 1.1 八十九年至九十一年機動車輛統計表

年(月)別	機動車輛數			
	合計	變動率	汽車(輛) (不含軍車)	機車(輛)
八十九年	17,022,689	-	5,599,517	11,423,172
九十年	17,465,037	+ 2.60%	5,731,835	11,733,202
九十一年	17,906,957	+ 2.53%	5,923,200	11,983,757

資料來源：內政部統計月報

表 1.2 八十九年至九十一年道路交通事故統計表

年(月)別	道路交通事故				
	肇事總件數(件)	變動率	肇事率 (件/萬輛)	A1 類	
				件數	受傷(人)
八十九年	52,952	-	31.76	3,207	1,541
九十年	64,264	+ 21.4%	37.27	3,142	1,490
九十一年	86,259	+ 34.2%	48.77	2,725	1,284

表 1.2 (續) 八十九年至九十一年道路交通事故統計表

年(月)別	道路交通事故		
	A1 類	A2 類	
	死亡(人)	件數	受傷(人)
八十九年	3,388	49,745	65,354
九十年	3,344	61,122	79,122
九十一年	2,861	83,534	108,310

資料來源：內政部統計月報

表 1.3 九十年至九十二年事故案件鑑定表

單位：件

案件 種類 年	申請總 案件數	變動率	申請單位		鑑定與否	
			法院與檢 察署委託	個人 申請	鑑定 案件	不予鑑 定案件
90 年	15,776	-	6,903	8,873	14,609	1,167
91 年	16,706	+ 5.9%	6,779	9,927	15,367	1,339
92 年	18,250	+ 9.2%	6,682	11,568	16,857	1,357

資料來源：台灣省地區行車事故鑑定委員會

## 1.2 研究目的

本研究的主要目的有以下四點：

- 1、本研究歸納出適合作為簡易事故鑑定之基本類型。
- 2、本研究所開發之事故鑑定系統，主要是想縮短肇事案件處理的時間，以便鑑定會之鑑定人員可將更多的人力及時間投入重大意外事故或較具爭議性之事故鑑定。
- 3、本研究建立橫向事故類型鑑定中，有關無號誌、無幹支道區分之兩直行車事故責任分擔比率。
- 4、本研究針對現行保險理賠制度及其過失成數進行探討及提出改善對策。

## 1.3 研究範圍

事故類型之種類繁多，在本研究中所主要探討類型包含有簡易事故類型的鑑定及牽涉酒醉駕車或超速之非簡易類型之事故，肇事類型則以兩車為主（不含機車），多車之間的碰撞由於需考量的因數過多且責任之歸屬也較不易判斷，故在研究中將其排除。在研究中主要的探討項目包含以下五點：



1、 事故資料之彙總：

藉由地區鑑定會所提供之資料中，可由其鑑定結果來了解事故產生的原因以及各鑑定肇事案件之鑑定過程與鑑定委員在處理該肇事案件的思考程序，用以作為本研究程式開發的基礎。

2、 簡易事故鑑定準則之建立：

針對事故資料之彙總與文獻回顧，在配合事故產生的因果關係來挑選影響道路交通事故肇事原因，並參考路權之規範。先將肇事責任確切的案件列出，在根據上述資料所找出之肇事因子來加以結合，主要用以做為程式開發以及問卷調查的基礎。

3、 專家問卷：

藉助專家、學者豐富的鑑定實務經驗與學術理論，來針對研究中所研擬之事故類型做一檢視；主要之目的在於選出較無爭議之類型，以利於本研究界定基本事故類型之範圍。並希望能由問卷，整理出無號誌、無幹支道區分之事故鑑定責任比率再與日本、保險公司和大陸地區之鑑定比率相互比較。藉以了解日本、產險業者與大陸地區在處理事故理賠所採用之鑑定比率和目前鑑定委員及學者所認知之鑑定比率其間的差異性。

4、 肇事責任輕重對照表：

依據問卷所整理出的部分類型之鑑定責任比率，將其彙整成表格；此可供保險公司、一般民眾和鑑定委員於判斷事故案件時做一參考，相信此舉可加速鑑定之處理流程。

5、 相關法律條文資料庫的建置

建置法律條文類型資料庫，將有助於查詢事故類型之法令依據並可提供鑑定專家有效的查詢以往相似事故的判決。目前在本研究中，將以交通號誌狀況、標誌標線的種類、行車之相對方向、碰撞之類型與違規之狀況為主來建構資料庫。

## 1.4 研究方法

研究的基礎在於充份的基本資料，不論建立簡易的鑑定法則、特殊案件之處理、科技輔助鑑定、法規面的檢討以及建立網站，均需從建立基本資料，吸收鑑定經驗漸而累積執行進度，因此本研究首先將蒐集充分的事實資料樣本，找出影響事故責任因素與鑑定結果的關係。

本研究所採用之方法有下列四點：

### 1、 文獻回顧法：

選擇適當之相關文獻，對於研究上有著莫大的助益，因為透過分析文獻之優缺點，可幫助本研究釐清問題與界定範圍。因此本研究蒐集了有關簡易事故鑑定之國內外參考文獻、國內交通法規以及肇事鑑定程序加以分析研究，以便制定一套較為大眾所接受之鑑定準則，並站在客觀的角度找出影響道路交通事故肇事原因（責任）結果之主次因素，以作為本研究之主要基礎。

### 2、 問卷調查法：

問卷調查之目的在於廣泛地蒐集專家與學者之意見，並將其有系統的整理分析，從分析中找出一共通之特性或不同之處，可做為驗證研究之過程與成果；而本研究主要藉由覆議會案件資料與保險公司處理原則，以此為基礎來設計問卷調查。

### 3、 實證分析法：

利用實際發生過的案例來驗證模式之準確度，可以用來檢驗模式之缺失並可將有問題之部分加以修正。本研究將以已完成肇事鑑定的案件隨機抽取丟入模式中來測試模式，檢驗其判中率。

### 4、 電腦輔助設計軟體：

本研究根據文獻回顧和問卷調查所篩選出的影響道路交通事故肇事因子，利用 ASP 之優點以 VBScript 程式語言設計快速鑑定系統並 Access 來建構事故資料庫，以開發讓使用者以友善交談式操作介面來從事鑑定工作以及將事故類型有效的分類為主要目的。

## 1.5 研究成果之應用

藉網路的普及，將研究成果及肇事責任輕重對照表，設置網路供一般大眾查詢與提供給司法機關和肇事鑑定處理判定之參考。

## 1.6 專有名詞定義

### 1、 道路交通事故：

根據「道路交通事故處理辦法」中第二條明文規定，係指汽車或動力機械在道路上行駛，致有人傷亡或車輛財物損壞之事故。

#### (1) A1 類道路交通事故：

指造成人員當場或二十四小時內死亡之交通事故。

#### (2) A2 類道路交通事故：

指造成人員受傷或超過二十四小時死亡之交通事故。

#### (3) A3 類道路交通事故：

僅有財物損失。

### 2、 道路交通事故肇事原因：

根據警政署【21】警政統計名詞定義可分為五種：

(1) 汽(機、慢)車駕駛人過失：各種車輛駕駛人因其過失而肇事之各類肇因；包括駕駛疏失、燈光不當、裝載不當及其他過失(如開啟車門不當而肇事等)。

(2) 機件故障：指因煞車失靈、方向操縱系統故障、燈光系統故障、車輪脫落或輪胎爆裂及其他引起事故之故障等五種因車輛本身機件系統之故障所引發之交通意外事故。

- (3) 行人(或乘客)過失：係指行人或乘客之疏忽等過失而肇事。例如在道路上嬉戲或奔走不定等。
- (4) 交通管制(設施)缺陷：指應該實施交通管制或設置管制設施而未設置，或者管制情形不適當而發生事故者。
- (5) 其他肇事：指因天災或其他駕駛人難於預見之突發狀況，以致無法抗拒而發生意外事故。

### 3、 交通事故肇事責任：

根據警政署【21】警政統計名詞定義係指：引發(肇致)交通事故之責任。亦即對肇事原因(行為或事實)應負之責任。

## 1.7 研究流程

本研究之研究流程圖如圖 1.1 所示

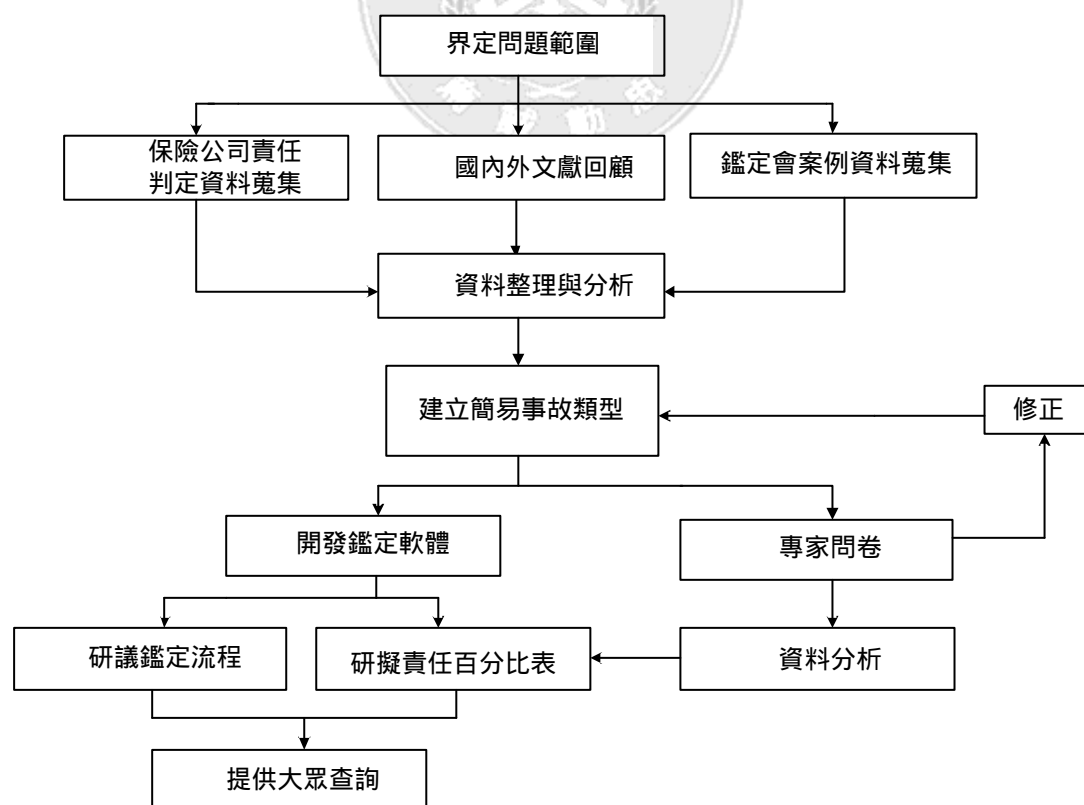


圖 1.1 研究流程圖

## 第二章 文獻回顧

本章主要於 2.1 節中概述車輛行車事故鑑定制度的發展；2.2 節中將探討大陸地區實施簡易事故鑑定的現況與實施簡易事故鑑定之優缺；2.3 節將探討肇事因素 - 以人為因素做為主要探討對象；2.4 節中將探討路權之概況；2.5 節中將以人、車、路三方觀點來探討構成事故案件之成因。

### 2.1 國內車輛行車事故鑑定制度的發展

我國車輛行車事故鑑定委員會目前包含台北市、高雄市、台灣省與福建省在內共 14 個車輛行車事故鑑定委員會與 3 個覆議會。而國內的鑑定制度是自 1960 年開始實施，目前最主要的法源依據是公路法第 67 條之規定「國道之車輛行車事故，由交通部或其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。其委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之。省（市）政府，為處理省道、縣道、鄉道、專用公路及市區道路之車輛行車事故，得在各地設立車輛行車事故鑑定委員會及覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。其委員由省（市）政府遴聘各相關之專家、學者擔任之。前二項鑑定委員會與覆議委員會之組織規程，由交通部及省（市）政府分別訂之。第一項及第二項之車輛行車事故鑑定及覆議辦法，由交通部會同內政部、法務部定之。」。現今，交通部為使行車事故鑑定作業更明確，於是研議了「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」，在民國九十一年九月明訂國道車輛行車事故處理回歸中央，鑑定作業由高公局負責，覆議則由交通部運輸研究所籌組委員會辦理。

據李開【2】在研究中指出國內是由政府機關所掌理與國外行車事故鑑定由民間辦理之型態完全不同(表 2.1)。而就政府機關主導與民間自行辦理來說，可謂說是各有其優劣，由表 2.2 可以看出，雖然民間鑑定團體在處理事故經驗不足時，其鑑定結果較不容易為社會大眾所接受；可是一但經過長期經驗的累積，其鑑定品質絲毫不會比政府機關鑑定來的遜色，且政府在免除實質鑑定之負擔後，更可以完全投入對於交通安全與環境的改善。在張新立【14】以 AHP 所進行之研究，其結果則顯示出「公私並行」之方案明顯優於其他方案。也就是說開放民營後，可藉由彼此之間互相競爭進而鑑定品質與技術之蓬勃發展。

表 2.1 國內外鑑定制度比較表

區 分 \ 國 家		美國	日本	英國
事故調查	處理單位	市(郡)、州政府警政機關	派出所、警察署交通課	警察局中之交通警察部門
	處理分級	有	有	有
	調查報告	有	有	有
事故鑑定機制	鑑定機構	民間專業人員或公司	學術研究機關或財團法人機構	民間專業人員或公司
	收費方式	有	無	有
	救濟方式	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟
鑑定人員任用方式	使用方式	由認證委員會認證	無	由民間組成之鑑定協會認證
	認證機制	ACTAR	無	ITAI
鑑定相關組織		1.國家公路交通安全局 2.交通事故重建認證委員會 3.交通事故重建專家全國協會	1.交通事故綜合分析中心 2.日本自動車研究所 3.日本運輸省公害研究所	1.交通事故調查人協會 2.運輸研究室

表 2.1 (續) 國內外鑑定制度比較表

國 家 區 分		加拿大	中華民國
事故 調查	處理單位	皇家騎警隊 、專業警察	派出所、交通隊
	處理分級	有	無
	調查報告	有	有
事故鑑 定機制	鑑定機構	民間專業 人員或公司	北、高兩市及台灣 省各區鑑定會、福 建省金門縣鑑定委 員會
	收費方式	有	台北市鑑定會
	救濟方式	法院訴訟	申請覆議或 法院訴訟
鑑定人員 任用方式	使用方式	由民間組成之 鑑定協會認證	聘用具相關專長之 專家學者
	認證機制	CATAIR	無
鑑定相 關組織		行車事故重 建人員組織	1.中華民國車輛交 通事故鑑定技術 研究協會 2.財團法人車輛測 試研究中心 3.中央警察大學 4.大專院校相關研 究系所

資料來源：行車事故鑑定制度之研究【2】

表 2.2 政府與民間鑑定制度比較表

機 關 比較項目	政 府	民 間
公信力（初期）	高	低
公信力（後期）	高	高
可 用 資 源	政 府 提 供	民 間 自 行 提 供
優 點	維持高度公信力	民間鑑定組織蓬勃發展，政府可將人力物力投入交通安全與環境之改善
缺 點	缺乏民間社會之奧援，僅能侷限在既定的工作下作業	一開始之公信力建立不易，民間之鑑定水平不一致
採 用 國 家	中 華 民 國	美、日、英、加等國

資料來源：行車事故鑑定制度之研究【2】

## 2.2 事故鑑定的發展

事故鑑定其主要目的在於釐清事故生原因，並依據造成事故之因果關係來判定道路使用者所需負擔之責任（法院判定）與進行理賠（保險公司或自行和解）。

### 2.2.1 大陸地區實施簡易事故鑑定的現況

北京市公安交通局於 2001 年 2 月 1 日起在北京地區已開始實施「交通民警快速處理交通事故措施」，北京當局認為在實施交通事故快速處理後帶來了三方面的便利，分別為 1 對於僅造成財物損失的車禍，當事人可以按照「交通民警快速處理交通事故措施」自行協商處理，不必等交通民警到場，如此一來可有效防制交通阻塞。2 對快速處理的交通事故，可由交通民警當場認定事故責任，簡化調查取證的繁瑣程序。3 交通民警對事故損害當場調解，除了可以簡化程序外，調解書也可以作為修車證明、保險理賠證明之用。在處理交通事故的內容包含了四個環節分別為：



現場處理、責任認定、處罰違規行為、損害賠償調解。而適用「交通民警快速處理交通事故措施」之對象，是以造成車物損失或人員輕微傷害的交通事故為主；其中並不包括人員重傷與死亡事故。並以此界定出 36 種事故鑑定準則；以此作為快速處理交通事故案件之範例。

### 2.2.2 程序化事故鑑定之優缺

交通意外事故案件在發生後就馬上進行處理，不僅可便利民眾也可以減輕各地區鑑定會之負擔，讓鑑定委員們可花較多的時間去處理複雜的案情。其優缺點如表 2.3 所示。

表 2.3 程序化事故鑑定之優缺點比較表

	優點	缺點
程序化事故鑑定	降低事故處理時間，避免影響到其他用路人。	事故案件類型，區分不易需得到一般大眾之認同
	減低上法院訴訟之機會。	推展初期須配合鑑定專業人員，以取得高度公信力
	加快保險理賠或私下和解之程序。	無法囊括所有類型之事故案件。
	減低各地區鑑定會之工作量。	

資料來源：本研究整理

## 2.3 人為肇事因素

藉由分析各類交通事故案例以及參考國內外之相關研究文獻，發現到交通事故的產生原因可分為下三個方面：1.人為因素：因駕駛人(或乘客)的疏忽或故意而導致交通意外事故的產生。2.車輛因素：因機動車輛故障而導致交通意外事故的產生。3.道路因素：因道路設計不良或損毀而導致交通意外事故的產生。

但根據歷年道路交通事故原因(A1)表(表 2.4)中，可以清楚發現到因人為所造成的事故約佔全部肇事案件之 97%以上(包含：汽(機、慢)車駕駛人過失以及行人(或乘客)過失)。在林雅俐等人【4】之研究中，

其藉著集群分析與邏輯斯迴歸模式對駕駛者交通意外事故風險與駕駛者特性、駕駛行為進行關聯性分析，並根據過去有關駕駛行為之文獻，利用「因素化駕駛行為問卷」(FDBQ)來分析人為所產生的交通意外事故，同時該研究也引用了國外學者對於部分人為因素所作之定義，如：Reason等人將失誤定義為「為達成所欲目的的運作失敗」，違規的定義「蓄意違反維護安全的慣例」。由此我們可以發現到人為肇事之因素之產生，多半是由於駕駛者為求達成其目的（如因趕時間而闖紅燈）或慾望（如為享受刺激而超速）所引發的。

表 2.4 歷年機道路交通事故原因(A1)表

單位：件

年別	肇事原因					
	總計	汽(機、慢)車駕駛人過失	機件故障	行人(或乘客)過失	交通管制(設施)缺陷	其他
八十九年	3,207	3,141 (97.94%)	26 (0.81%)	35 (1.0%)	4 (0.12%)	1 (0.03%)
九十年	3,142	3,058 (97.33%)	28 (0.89%)	55 (1.75%)	- (0%)	1 (0.03%)
九十一年	2,725	2,636 (97.73%)	26 (0.97%)	57 (2.09%)	2 (0.07)	4 (0.15%)

資料來源：警政署【26】

### 2.3.1 常見之人為肇事因素

在 DIANNE PARKER 等人【29】之研究進行了有關檢定行為特性與不同肇事型態間之關聯性的探討，結果顯示駕駛違規(tendency to commit driving violations)快速駕駛(fasting driving)決策時缺少周全思考(lack of thoroughness in decision making)，與逐漸增加的交通意外風險有相當可靠的關聯性(Reason,1991)。PABLO LARDELLI-CLARET 等人【37】則是研究 1990 到 1999 在西班牙駕駛人引起車輛之間衝突的主要因素，研究樣本共有 220,284 件(包含兩車或多車之案件)，他們利用統計分析的方法找出了影響的因素如：超速、打瞌睡(精神不集中)、酒後駕車等。

因此，在根據上述之文章之分析後，可以知道所謂「人為因素」即是包含了各種交通違規之行為以及駕駛人自身精神狀況不佳或對路口、路段之狀況判斷錯誤所導致產生。故在研究中，主要將以人為因素為基準，利用其肇事責任判斷上較明確者歸為簡易事故鑑定之類型。

## 2.4 路權

「路權」顧名思義即是指正在使用道路的人或車其使用該道路之權利的優先順序；現行有關路權之相關規定主要是依據「道路交通管理處罰條例」。而本研究在蒐集與整理事故案件資料的過程以及回顧鑑定相關文獻時，也發現到每一肇事案件的產生往往會伴隨著路權受到侵犯之問題出現，雖侵犯路權之舉動不一定會是肇事案件之主要因素；但也不可否認當路權受到侵犯時，會比較容易產生交通事故。在張漢威【15】之書中針對何謂「路權」提出概念，書中指出「路權」一詞常被引用來作為一般肇事案件審判之依據。且在道安規則中發現其精神偏重於注意和禮讓，所以「路權優先通行順序」其實是建立在「注意」與「禮讓」之駕駛行為中。

### 2.4.1 侵權行為

台灣地區由於地小人稠，國人持有機動車輛數每年又不斷增高，再加上國人目前法治觀念普遍不足的情況下，以致於在一些人口密集度較高之都會區內，常會有 1.妨礙行車秩序和路權的行為，包括：變換車道或轉彎前不打方向燈、違規左轉或迴轉、跨越雙黃線、機車行駛於禁行機車道等。2.阻礙路口之通行，例如：直行車佔用左、右轉彎車道、轉彎車佔用直行車道，以及未依「停」、「讓」標誌、標線指示行車等。3.與行人相關之路權，汽機車不禮讓行人、行人闖紅燈及任意穿越馬路等侵權之行為產生，嚴重影響到其他用路人的人身與財產安全。因此警政署宣布在 2004 年 7 月 1 日起將分三階段嚴格取締「侵犯路權」行為，希望在透過罰款（六百元到一千八百元的罰單）的威嚇後，能降低侵權行為的產生。依據陳高村【7】之研究一般交通事故成立「侵權行為」必須具有五項條件：（一）加害行為。（二）行為需為不法。（三）人之權利受侵害致生損害。（四）為有故意或過失。（五）責任能力與行為能力。

侵犯路權之行為，可以分別以「信賴原則」、「過失理論」來加以說明：

- 一、 信賴原則：依據「民國八十四年最高法院台上字第 5630 號之判例」，道路使用者有遵守交通法規之義務，同時也需信任其他使用者不會違反交通法規。自己本身不必為其他人之違規，所造成對方或第三人之損害結果，負民、刑事責任。
- 二、 過失理論：道路使用者於使用道路時，會因視距因素而無法注意到周遭環境之所有情況。因此一旦發生事故時，就必須根據其注意、預見之程度來進行事故責任歸則。根據廖正豪【20】之研究指出過失犯成立之因素有三：（一）有注意義務，（二）有注意能力，（三）怠於注意。

#### 2.4.2 路權之變化情況

當吾人在進行肇事案件責任之釐清時，除了以當時駕駛人之駕駛行為與動作來確認肇事雙方應負之責任外，還會再根據當時路權之變異情形來加以支持判定論點。

在參考一些相關路權之文獻後可以發現到，其實路權是會隨著時間、空間以及用路人之使用方式不同而有所改變，舉簡單的例子來說明，當橫向兩部車子同時進入無號誌路口時，此時應該為支道車輛禮讓幹道車輛先行（如圖 2.1）；但若是支道車比幹道車先進入路口，且以幾近完成通過路口之行為，此時幹道車應禮讓支道車（如圖 2.2）。由以上之簡例即可以清楚了解到，路權是會變動的。因此湯儒彥【11】在研究中歸納出六種路權之變異型態：（一）路權限縮，（二）路權擴張，（三）路權共用，（四）路權取消，（五）路權降等，（六）路權擬制。並結合法律與交通工程之相關理論為基礎並結合實例分析來說明各種路權異變之情況與改變之過程。

以上可幫助本研究於篩選簡易事故類型之參考，畢竟每一肇事案件的產生往往會伴隨著路權侵犯之問題，雖侵犯路權之舉動不一定是肇事之主要因素，但於判定責任時，路權卻可作為駕駛者責任釐清之佐證。

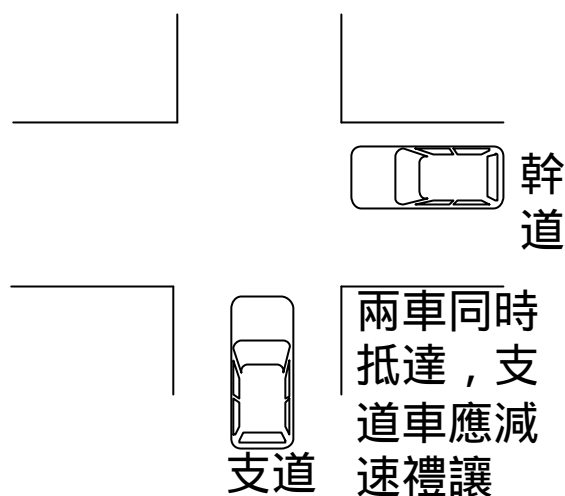


圖 2.1 幹支道路權優先示意圖（一）

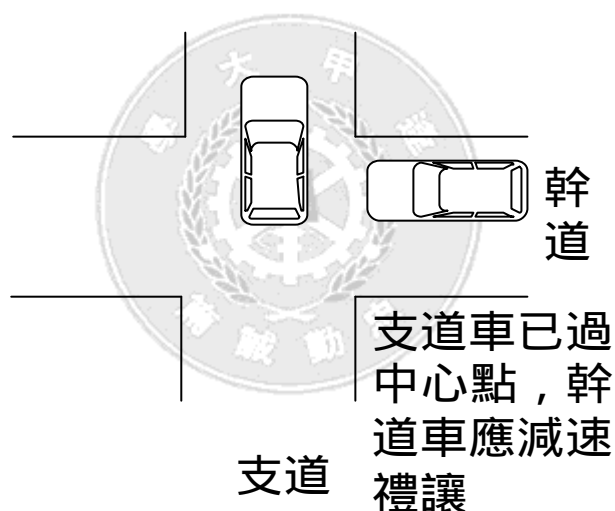


圖 2.2 幹支道路權優先示意圖（二）

## 2.5 鑑定準則

在陳高村【8】所做之交通事故原因分析鑑定準則的研究中，主要是由交通行為與事故發生之因果關係來進行探討，依照事故碰撞之因果關係與事故現場所蒐集的各種跡證來分析研判碰撞前、後之駕駛行為，又以各種駕駛行為來探討發生之碰撞時間、地點、行車方向等，歸納出其可能涉及肇事原因之行為，再結合相關道路交通法規，以作為推斷事故責任歸屬。張漢威【15】則是利用台灣省行車事故覆議鑑定委員會第四季之分析報告以圖 2.3 來進行對肇事因素的分析，而此分析程序可用於本

研究在進行設計鑑定流程時之參考。JEN-GWO CHEN【30】是利用電腦程式來分析工地意外發生和安全防護的情形。雖研究方向與本研究無關，但其在模式之規劃與分析過程上與本研究有相似之處，例如：影響一件意外的因素可能同時存在多種以上、人為因素所佔比率偏高...等等。而在 Toshior Ishida【38】中，則是 1.路口有號誌。2.路口無號誌，駕駛人視線有阻礙。3.路口無號誌，駕駛人視線無阻礙。三種肇事案件為例，利用流程圖之方式來逐步分析事故之產生原因。

### 2.5.1 因果關係

當我們在進行肇事案件之鑑定過程時，一般是以事故發生之因果關係來進行分析，有時會發現同時有好幾種因素在影響最後的結果，所以在判斷時有必要將可能產生之情況完全考慮進去。在陳蔚文【10】之研究中，其利用程式快速處理判斷之便利，藉以建立一套以交通法規為導向的道路交通事故肇事原因分析程序性模式，供鑑定機關或法院在鑑定或裁判時參考，試圖將鑑定流程予以系統化。本研究有鑑於此，故在模式之發展上以微觀之角度，先以簡易事故鑑定類型為主，以期由簡入繁，並借重該研究之寶貴經驗以求思慮之周延。

### 2.5.2 中區產險業者之鑑定原則【1】

中區產險業對於事故責任之認定，主要是以「車輛」與「車輛」為主要探討對象，其中並不包含有關「機車」及「行人」有關之碰撞。其主要判斷原則如下：

- (1) 案經鑑定委員會鑑定意見為：「主因」負 70%、「次因」負 30%；「同為肇事原因」各佔 50%；「亦有過失」約佔 40%；「亦有疏失」約佔 30%；「亦有疏忽」約佔 20%；「稍有疏忽」約佔 10%。
- (2) 同意煞車痕不列入肇事責任考量因素。
- (3) 在設有號誌路口，因號誌損壞或失其作用時，以無號誌或標誌之情形處理。
- (4) 警方有紀錄「酒後駕車」及「酗酒駕車」之案件：經警方測試酒精濃度超過 0.25 毫克以上者，及明確記錄有「酒醉駕車」、「爛醉

如泥」、「不醒人事」等字眼將視同為「酗酒駕車」，肇責加 10% 處理，但肇責分攤最高不超過 90%。

(5) C 推撞 B、A 車，B 車無照駕駛，是否該分攤肇責 - 無照駕駛因屬行政處分問題，無須分攤責任。

(6) 迴轉部分以迴轉是否完成與是否通過雙黃線為主要考量。

(7) 幹支道以撞擊位置做考量，是否通過中心線不予考慮。

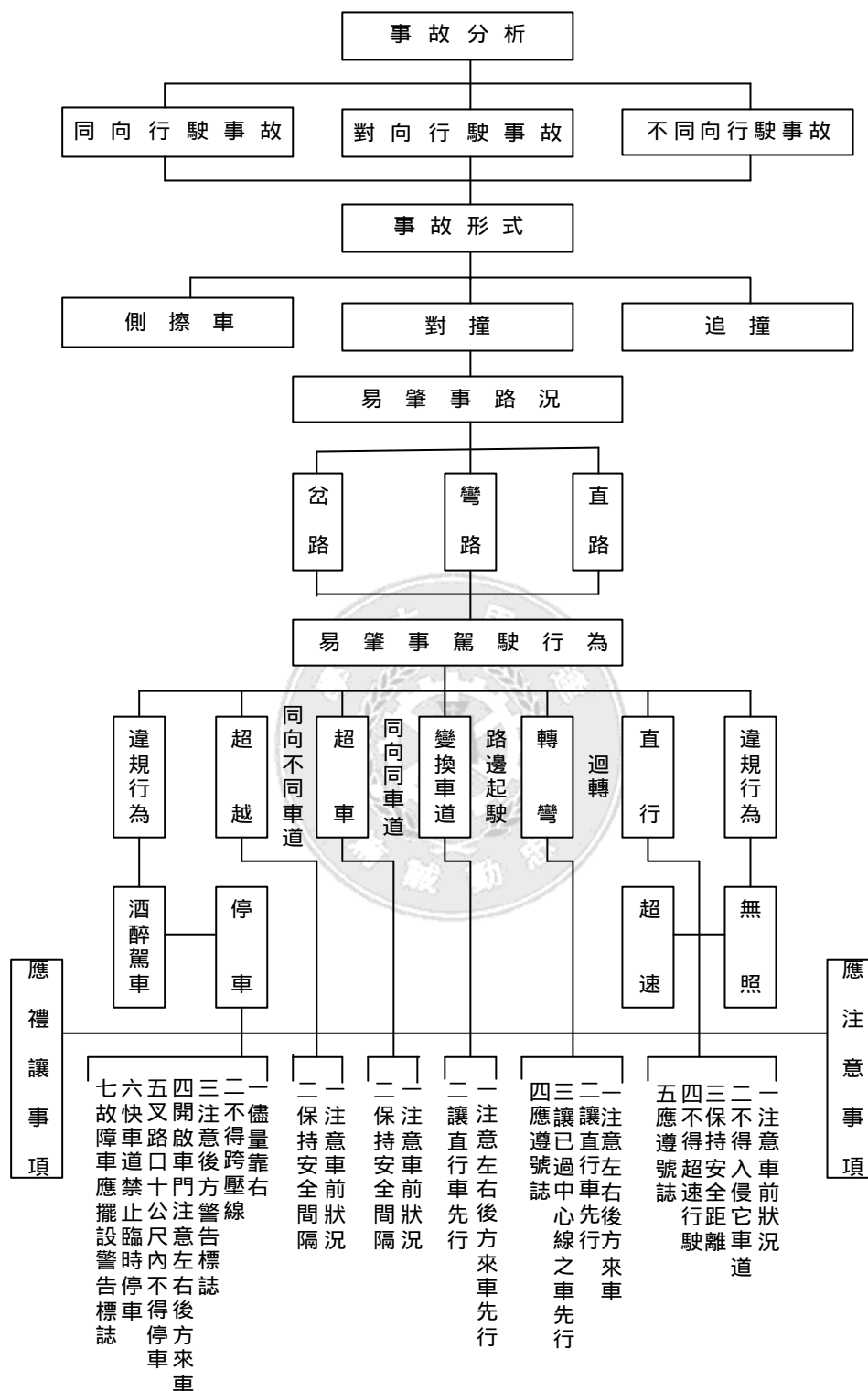
### 2.5.3 日本現行之鑑定原則【3】、【40】

台灣目前之事故鑑定專家，僅針對事故案件提出意見書而非鑑定書給予法院，以致於在算定損害額時，單賴法官之自由裁量。且在法院確定判決前又無法決定過失成數，此也違反了救濟被害人之社會請求。

相較於此，日本在昭和四十四年時，便由東京地方裁判所（法院）民是交通部之倉田、福永兩判事（法官）作成汽車事故之過失成數認定基準表，並提案試行過失成數之定型化。並在昭和四十六年由濱崎泰生、田中康久、佐佐木一彥，三位裁判官重新修正與研究後，發表了「在民事交通訴訟之過失相抵率等之認定基準」。主要根據日本道路交通法所制訂，在計算上採取基本要素加上修正要素來求出交通事故過失成數。基本要素係指交通事故之類型，修正要素係指天候、酒駕、超速、煞車不當...等因素，來對事故過失成數予以增加或減少。

## 2.6 小結

在結合上述之研究後，可以了解到事故鑑定流程所需要的因素主要可分為路況與人為因素，其中又以人為因素最為複雜不論是違規或是失誤都可能影響肇事案件的影響因素，因此在本研究研擬鑑定程序時應盡可能考量到事故現場所有的資料（如：天候、號誌、道路類型、行車方向、碰撞角度、駕駛狀態..等等），因為每一項因素都可能是造成事故發生的成因，且也會直接影響到之後的肇事責任鑑定結果、保險公司的理賠與司法單位的審判。



資料來源：張漢威【15】

圖 2.3 事故分析圖

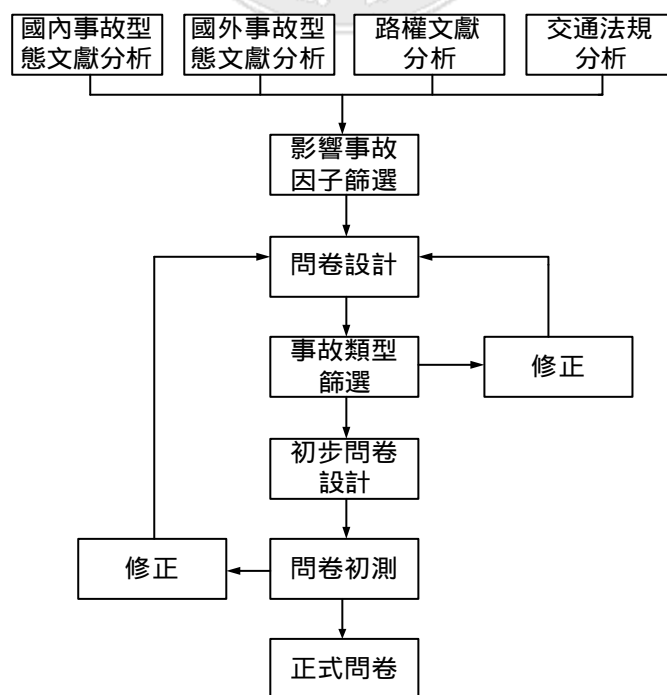


## 第三章 研究方法

研究主要之研究方法可以分為兩部分來探討，1.參考文獻之事故類型並從中制訂問卷之選項。2.問卷：主要用來訪查具交通事故鑑定實務之專家學者，希望能藉以建立出一套適用於事故鑑定之責任比率。

### 3.1 專家問卷之設計

專家問卷之作用旨在利用短時間內蒐集到本研究欲分析之資料，由於在調查問卷中已將調查目的、內容和問題及可供選擇的答案均列出，可方便受測者於短時間內，勾選自己本身認為最適合之選項，從而節省時間並加快了調查進度。請專家學者來評鑑事故型態之責任比率與類型之適當性，主要是希望藉助其專業知識與鑑定實務經驗。此問卷的項目主要在探討：在不同違規情境中，對於左右方車事故責任分配之比率；目前研究中所選擇之事故類型是否適當及是否有其他更合適之類型可列入討論。問卷設計流程圖如圖 3.1 所示。本問卷問項與問卷目的之不同共分為「無號誌路口肇事案件責任鑑定」與「事故類型」兩份問卷進行調查。訪查之方式是以郵寄問卷進行訪查，並給予問卷諮詢費。



## 3.2 建立基本事故類型

### 3.2.1 事故類型之範圍

本研究對於事故類型之區分，主要參考

1、大陸地區之定義【23】：意指「在道路範圍內發生的僅造成車物損失或人員輕微傷害的交通事故一律實行快速處理」。其判斷原則是依據以下之規定而來：

(1) 違反各行其道原則的。

(2) 違反讓行原則的。

(3) 違反安全原則魯莽駕駛的。

(4) 違反標誌標線行為的。

2、根據楊宗璟【18】於研究中之定義為：

(1) 未進入司法程序。

(2) 非重大傷亡案件或僅為財物損失。

(3) 沒有其他影響事故發生之附加狀況(因素)。如酒後駕車、超速、事故與違規停車(且駕駛不在車上)有關者。

(4) 肇事雙方當事人有願意及接受快速解決行車事故的共識者。

(5) 事故跡證明確者。

### 3.2.2 事故之基本類型

由於可供研究之事故類型種類繁多，本研究礙於時間之限制，因此先藉由歸納文獻之類型，來進行篩選。在比較地區與覆議鑑定中之鑑定結果比較有共識的主要的事故類型【18】、大台中產險業汽車險肇事處理原則

【1】大陸地區 36 種簡易事故類型【23】與路權判定準則【17】後與專家討論後挑選出 10 種事故類型作為簡易事故之基本類型。類型之判斷原則與法令依據分述如下：

## 一、 追撞

### 1. 法律條文：

#### (1) 道路交通安全規則第九十一條：

第三款：減速暫停時，應顯示燈光，或由駕駛人表示左臂向下垂伸，手掌向後之手勢。

#### (2) 道路交通安全規則第九十四條：

汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離。前項如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。

### 2. 主要判斷原則：在前者優先，在後者追撞前車者為原因。

## 二、 彎道

### 1. 法律條文：

#### (1) 交通道路安全規則第一百零一條：

第一款：行經彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口、鐵路平交道、道路修理地段、市區交通頻繁處所時，不得超車。

#### (2) 交通道路安全規則第九十三條：

第二款：行經彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口、道路修理地段或行近工廠、學校、醫院、車站、會堂、娛樂、展覽、競技等公共場所出、入口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙時，均應減速慢行，作隨時停車之準備。

(3) 交通道路安全規則第一百零六條：

第一款：彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道、鐵路平交道不得迴車。

(4) 交通道路安全規則第一百一十條：

第一款：彎道、狹路、陡坡、橋樑、圓環、隧道、鐵路平交道、單行道、快車道等危險地帶或交通頻繁處所，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。

2. 主要判斷原則：在本車道優先，入侵他人車道者為原因。

三、閃光號誌路口

1. 法律條文：

(1) 交通道路安全規則第一百零二條：

第一款：應遵守燈光號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。

2. 主要判斷原則：閃紅燈方向為主因；閃黃燈優先，閃黃燈方為次因。

四、無號誌路口：

1. 法律條文：

(1) 交通道路安全規則第一百零二條：

第二款：車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。

第六款：轉彎車輛應讓直行車輛先行。但直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎車先行。

第七款：對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。

2. 主要判斷原則：

- (1) 幹道，幹道車優先，幹道車方為次因；支道，支道車應禮讓，支道車方為主因。
- (2) 左方車，右方車優先，左方車為主因；右方車，注意左右方來車，右方車為主因。
- (3) 讓，幹道車優先，支道車方為主因。
- (4) 停，幹道車優先，支道車方為主因。
- (5) 慢，注意、減速，未注意者為主因。

五、 逆向

1. 法律條文：

交通道路安全規則第九十條規定如下：

駕駛人駕駛汽車，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，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。

2. 主要判斷原則：直行車優先，逆向行駛者為原因。

六、 提前左轉(越雙黃線)

1. 法律條文：

(1) 交通道路安全規則第一百零二條

第四款：左轉彎時，應距交岔路口三 0 公尺前顯示方向燈或手勢，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。

第五款：四車道以上或同向二車道道路，欲右轉彎時，應距交岔路口三 0 公尺前換入外側車道或右轉車道，欲左轉彎時，應距交岔路口三 0 公尺前換入內側車道或左轉車道；其設有劃分島劃分快慢車道，在慢車道上行駛之車輛不得左轉。

2. 主要判斷原則：直行車優先，提前左轉者為原因。

## 七、迴轉尚未完成

1. 法律條文：

(1) 交通道路安全規則第一百零六條：

第一款：彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道、鐵路平交道不得迴車。

第五款：汽車迴車前，應暫停並顯示左轉燈光或手勢，看清無來往車輛，並注意行人通過，始得迴轉。

2. 主要判斷原則：直行車優先，迴轉者為原因。

## 八、倒車

1. 法律條文：

(1) 交通道路安全規則第九十一條

第一款：彎道、狹路、陡坡、橋樑、圓環、隧道、鐵路平交道、單行道、快車道等危險地帶或交通頻繁處所，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。

第五款：倒車時，應顯示倒車燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向後並前後擺動之手勢。

2. 判斷原則：未注意車後車況，倒車者為原因。

## 九、開啟車門不當

### 1. 法律條文：

#### (1) 交通道路安全規則第九十一條：

第十五款：停車向外開啟車門時，應注意行人、車輛、並讓其先行。

### 2. 主要判斷原則：開啟車門者為原因。

## 十、有號誌路口

### 1. 法律條文：

#### (1) 交通道路安全規則第一百零二條第一款規定如下

第一款：汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎、應依下列規定：應遵守燈光號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。

### 2. 主要判斷原則：綠燈優先，闖紅燈者為主因。

### 3.2.3 「基本事故類型」問卷之設計內容

調查之目的是為了想要徵詢具有豐富的肇事鑑定素養與實務經驗之專家學者，對於本研究所選擇之類型的看法與該類型是否合適作為基本「事故類型」。本份問卷共分成三大部分，分別是個人基本資料、事故的基本類型與意見回覆；設計形式如附錄一。

第一部份個人基本資料，項目包含有填寫者之服務年資與職業...等，主要是用來了解填寫對象其本身接觸事故鑑定工作時間以及確認現在是否仍在從事與事故鑑定相關之工作（表 3.1），以確保問卷之可靠度。

第二部分請專家協助判斷，本研究所提出之事故類型是否合適，並請專家針對該類型提出建議與看法。主要之目的是希望藉助專家之經驗來幫助本研究，針對「事故類型」之假設進行修正。

第三部分意見回覆，是希望專家在進行問卷填寫時，若發現問卷內容之設計與說明有問題或是針對本研究有其他建議，可將意見填寫於此以作為本研究之參考與改進。

### 3.2.4 「事故類型」問卷之分析

#### 一、施測對象：

問卷施測對象為包含全國 14 個地區鑑定委員會和 3 個覆議會中之秘書及委員，共發放 170 份問卷，回收 80 份，共有地區鑑定會專任委員 4 人，地區鑑定會兼任委員 65 人，覆議會兼任委員 1 人，鑑定會秘書 10 人；回收率達 47%。在回收後經過重新整理與篩選，共有 80 份有效問卷，無效問卷共計有 0 份。茲將有效問卷之選項進行統計分析後，其結果如表 3.2：

表 3.1 受測者年資 (1)

年資	未滿一年	1-2 年未滿	2-5 年未滿	5-10 年未滿	10-20 年未滿	20 年以上
人數	7 人	16 人	25 人	14 人	16 人	2 人
比率	( 8.75%)	( 20%)	( 31.25%)	( 0.175%)	( 20%)	( 0.25%)

資料來源：本研究整理

表 3.2 基本事故類型問卷分析

題目 1	直路，在前者優先，在後者追撞前車者為原因。
	同意：95%      不同意：5%      無效：0
題目 2	彎路，在本車道者優先，入侵他人車道者為原因。
	同意：97.5%      不同意：2.5%      無效：0
題目 3	閃光號誌，闖紅燈方向為主因。
	同意：95%      不同意：5%      無效：0
題目 4-1	無號誌路口，幹道，幹道車優先，支道車方為主因。
	同意：90%      不同意：8.75%      無效：1.25%
題目 4-2	無號誌路口，左方車，右方車優先，左方車為主因。
	同意：88.75%      不同意：11.25%      無效：0



題目 4-3	無號誌路口，讓，幹道車優先，支道車方為主因。
	同意：92.5%      不同意：7.5%      無效：0
題目 4-4	無號誌路口，停，幹道車優先，支道車方為主因。
	同意：92.5%      不同意：6.25%      無效：1.25%
題目 4-5	無號誌路口，慢，注意、減速，未注意者為主因。
	同意：81.25%      不同意：17.5%      無效：1.25%
題目 5	逆向，直行車優先，逆向行駛者為原因。
	同意：95%      不同意：5%      無效：0
題目 6	提前左轉(越雙黃線)，直行車優先，提前左轉者為原因。
	同意：93.75%      不同意：6.25%      無效：0
題目 7	開啟車門不當，開啟車門者為原因。
	同意：91.25%      不同意：8.75%      無效：0
題目 8	迴轉（未完成），迴轉車為原因。
	同意：70%      不同意：27.5%      無效：2.5%
題目 9	倒車，未注意車後車況，倒車者為原因。
	同意：94.1%      不同意：5.8%      無效：0.1%
題目 10	有號誌路口，闖紅燈確定者為原因。
	同意：100%      不同意：0%      無效：0%

資料來源：本研究整理

## 二、分析結果：

- 1 有 71.25%的專具有 2 年以上、平均 6.25 年之事故鑑定經驗，因此本研究問卷之結果可以說是具有非常高之公信力，可作為程序研擬之基礎。
- 2 除問項 4-5 與 8 較具爭議外，同意其他事故型態可作為基本事故類型之百分比皆達 85%以上。
- 3 因題目與題目之間互相獨立，故當有某一題未答時，僅將該份問卷之該題單獨列為無效回答，並不排除其餘勾選無誤之題目。

### 三、改善意見：

專家之主要針對題目之定義與類型之假定有所疑問。在本研究進行討論並與以補充說明：

- 1 在本研究之假設中，該造成追撞事故之車輛，是同向同車道之兩車。有關緊急由相鄰車道切入，後車來不及煞車所致之情形，並未包含在內，主要之原因是目前尚無可輔助鑑定之儀器，提供此一方面之證明。
- 2 關於責任判定考量應在加入碰撞位置，研究中已參照產險業之鑑定方式進行討論。
- 3 有關行人路權之問題，在研究中一開始是打算先以兩車事故為主要探討對象，爾後在逐步加入其他相關之事故類型。
- 4 有關酒駕、超速、碰撞點與注意禮讓之問題，在研究中已列入探討。
- 5 針對題目 4-5，依據回覆之建議應以個案討論為佳且需舉證，但舉證依目前而言尚有困難，故研究中暫將其排除。
- 6 針對題目 8，有關迴轉之問題已重新釐清定義。採用意見回覆之建議，針對此一行為加入有無禁止迴轉、直行車是否可以防範..等。

#### 3.2.5 產險業判斷原則與大陸地區判斷原則比較

有關大陸地區所制訂的 36 種類型，其皆是以「絕對路權」的觀點來建立，無所謂主次因之分。而在產險業之鑑定準則，則是依據車輛碰撞的位置、路權關係、交通法規來加以制訂。而本研究為了解其間之差異，故以非重大傷亡與財物損失為原則蒐集 20 筆保險公司實務判斷之相關資料以作為比較（如表 3.3），結果顯示在幹支道方面以及違反規定上之鑑定結果比較有差異。在幹支道方面，台灣因交通法規規定，所有行經路口之車輛皆須減速與注意，因此即便是支道為主要肇事原因，但是幹道仍應負擔部分責任；但是因大陸地區採用絕對路權之觀點，因此幹道完全無責。在違反交通規定上，無照駕駛雖有違反法規，但不一定是產生事故的因素，因此不列入考慮；大陸方面則以為，無照駕駛表示其沒有駕駛之資格，需負擔所有責任。

表 3.3 責任判定比率比較表

肇事原因	案件數	案例責任歸屬	保險公司判斷原則	大陸地區鑑定原則
正常號誌路口	1	闖紅燈方 100%	闖紅燈方 100%	闖紅燈方 100%
	1	不承認各 50%	無	無
追撞	5	後車 100%	後車 100%	後車 100%
迴轉	1	未注意(無), 無照不考慮	無照 100%	迴轉車 100%
倒車	3	倒車者 100%	倒車者 100%	倒車者 100%
支道車未讓幹道車	2	支道車 80%	支道車 80%	支道車 100%
左轉車未讓直行車	1	左轉車 100%	左轉車 70%	左轉車 100%
	1	左轉車 80%	左轉車 70%	左轉車 100%
開車門不當(未注意)	1	開啟車門者 100%	無	開啟車門者 100%
轉彎碰撞到行人	1	轉彎車 100%	無	轉彎車 100%
駕駛不慎且無照駕駛	1	駕駛不慎 70% 無照駕駛不考慮	駕駛不慎 70% 無照駕駛不考慮	只要有無照駕駛之因素, 即為 100%
超車不當	2	超車者 100%	超車者 100%	超車者 100%

資料來源：本研究整理

### 3.2.6 「無號誌路口肇事案件責任鑑定」問卷之設計

本研究設計此份問卷之初最主要目的在於希望能將所有簡易事故案件之責任判定比率做一統整，以做為民眾或保險公司再查詢時之依據。但在設計問卷時發現到，由於案件種類繁多無法完全加入問項中探討，因此在項目之選擇上先以無號誌路口之責任鑑定為主要討論對象。本問卷共分成三大部分，分成個人基本資料、無號誌路口肇事案件情境假設、意見回覆；設計形式如附錄二。第一部份個人基本資料，項目包含有填寫者之服務年資與職業...等，主要是用來了解填寫對象其本身接觸事故鑑定工作之時間以及確認現在是否仍在從事與事故鑑定相關之工作（表 3.3），以確保問卷之可靠度。第二部分請專家協助判斷，本研究針對無號誌、無幹支道

區分之左右方肇事案件中，有關在酒駕與超速之情境模擬時，左方與右方駕駛人所應負擔的肇事責任。第三部分意見回覆，是希望專家在進行問卷填寫時，若發現問卷內容之設計與說明有問題或是針對本研究有其他建議，可將意見填寫於此以作為本研究之參考與改進。

表 3.4 受測者年資 (2)

年資	未滿一年	1-2 年未滿	2-5 年未滿	5-10 年未滿	10-20 年未滿	20 年以上
人數	8 人	19 人	26 人	11 人	14 人	7 人
比率	( 9.41% )	( 20% )	( 30.59% )	( 12.9% )	( 16.5% )	( 8.23% )

資料來源：本研究整理

#### 一、施測對象：

包含 14 個地區鑑定委員會和 3 個覆議會中之秘書及委員，共發放 170 份問卷，回收 89 份；回收率達 52%。在回收後經過重新整理與篩選，共有 85 有效問卷，無效問卷共計有 4 份，委員平均鑑定年資為 6.54 年。

#### 二、施測目的：

問卷中以左右方直行車為主要探討對象，在其駕駛行為中分別加入酒醉駕車與超速，用以探討酒醉駕車與超速影響責任變動之比率，並將結果與產險業者進行比較，以了解其差異性，並透過權重之方法來選出具代表性的責任比率。

#### 三、問卷分析：

問卷中針對酒醉駕車與超速之假設如下：

##### 1. 超速：

- (1) 一般超速：駕駛速度高於速限，20 公里/小時以下。
- (2) 嚴重超速：駕駛速度高於速限，20 公里/小時以上。

##### 2. 酒醉駕車：

- (1) 一般酒駕：酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間。
- (2) 嚴重酒駕：酒精濃度值高於 0.55 毫克。

共分為兩個假設情境，分別探討左方車與右方車之責任判定比率。

情境假設 一.

肇事雙方為橫向關係，且無幹、支道之區分，兩車皆為直行，已知車速、酒精濃度值的情況下。主要探討對象為左方車。

1. 左方車未禮讓右方車，兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{左}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0.07 + 40\% * 0.01 + 50\% * 0.02 + 60\% * 0.18 \\ &\quad + 70\% * 0.65 + 80\% * 0.02 + 90\% * 0.01 + 100\% * 0.04 \\ &= 66.3\% \end{aligned}$$

$$W_{\text{右}} = 1 - 66.3\% = 33.7\%$$

(2) 由權重法得左方車責任為 66.3%，右方車責任為 33.7%。

2. 左方車已快通過路口，兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{左}} &= 0\% * 0.06 + 10\% * 0.07 + 20\% * 0.02 + 30\% * 0.08 + 40\% * 0.02 + 50\% * 0.25 + \\ &\quad 60\% * 0.29 + 70\% * 0.19 + 80\% * 0 + 90\% * 0 + 100\% * 0.01 \\ &= 49\% \end{aligned}$$

$$W_{\text{右}} = 1 - 49\% = 51\%$$

(2) 由權重法得左方車責任為 49%，右方車責任為 51%。

3. 左方車超速駕駛（一般超速），兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{左}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0.01 + 40\% * 0 + 50\% * 0.01 + 60\% * 0.07 \\ &\quad + 70\% * 0.31 + 80\% * 0.33 + 90\% * 0.11 + 100\% * 0.16 \\ &= 79\% \end{aligned}$$

$$W_{\text{右}} = 1 - 79\% = 21\%$$

(2) 由權重法得左方車責任為 79%，右方車責任為 21%。

4. 左方車超速駕駛（嚴重超速），兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}W_{\text{左}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0 + 40\% * 0 + 50\% * 0 + 60\% * 0.02 \\&\quad + 70\% * 0.06 + 80\% * 0.22 + 90\% * 0.26 + 100\% * 0.44 \\&= 90\% \\W_{\text{右}} &= 1 - 90\% = 10\%\end{aligned}$$

（2）由權重法得左方車責任為 90%，右方車責任為 10%。

5. 左方車酒醉駕車（一般酒駕），兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}W_{\text{左}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0 + 40\% * 0 + 50\% * 0.01 + 60\% * 0.06 \\&\quad + 70\% * 0.28 + 80\% * 0.32 + 90\% * 0.12 + 100\% * 0.21 \\&= 81\% \\W_{\text{右}} &= 1 - 81\% = 19\%\end{aligned}$$

（2）由權重法得左方車責任為 81%，右方車責任為 19%。

6. 左方車酒醉駕車（嚴重酒駕），兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}W_{\text{左}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0 + 40\% * 0 + 50\% * 0 + 60\% * 0.06 \\&\quad + 70\% * 0.04 + 80\% * 0.18 + 90\% * 0.21 + 100\% * 0.52 \\&= 91\% \\W_{\text{右}} &= 1 - 91\% = 9\%\end{aligned}$$

（2）由權重法得左方車責任為 91%，右方車責任為 9%。

7. 左方車超速駕駛（一般超速）且酒醉駕車（一般酒駕），兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$W_{\text{左}} = 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0 + 40\% * 0 + 50\% * 0 + 60\% * 0.01$$

$$\begin{aligned} &+70\%*0.08+80\%*0.25+90\%*0.28+100\%*0.39 \\ &= 90\% \end{aligned}$$

$$W_{\text{右}}=1-90\% = 10\%$$

(2) 由權重法得左方車責任為 90%，右方車責任為 10%。

8.左方車超速駕駛（嚴重超速）且酒醉駕車（一般酒駕），兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{左}} &= 0\%*0+10\%*0+20\%*0+30\%*0+40\%*0+50\%*0+60\%*0.01 \\ &\quad +70\%*0.02+80\%*0.12+90\%*0.24+100\%*0.61 \\ &= 94\% \end{aligned}$$

$$W_{\text{右}}=1-94\% = 6\%$$

(2) 由權重法得左方車責任為 94%，右方車責任為 6%。

9.左方車超速駕駛（一般超速）且酒醉駕車（嚴重酒駕），兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{左}} &= 0\%*0+10\%*0+20\%*0+30\%*0+40\%*0+50\%*0+60\%*0.01 \\ &\quad +70\%*0.04+80\%*0.08+90\%*0.25+100\%*0.62 \\ &= 94\% \end{aligned}$$

$$W_{\text{右}}=1-94\% = 6\%$$

(2) 由權重法得左方車責任為 94%，右方車責任為 6%。

10.左方車超速駕駛（嚴重超速）且酒醉駕車（嚴重酒駕），兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{左}} &= 0\%*0+10\%*0+20\%*0+30\%*0+40\%*0+50\%*0+60\%*0.01 \\ &\quad +70\%*0.01+80\%*0.05+90\%*0.13+100\%*0.80 \\ &= 97\% \end{aligned}$$

$$W_{\text{右}}=1-97\% = 3\%$$

(2) 由權重法得左方車責任為 97%，右方車責任為 3%。

根據以上之資料製成表 3.5，以便利於與產險業之判斷原則互相比對並針對分析所得之責任比率做一調整。調整的原則主要是希望能配和產險業者認定之成數，同時因 8、9、10 題之責任超過 94% 以上需由左方車負擔，故將其改為全責（100%）。

表 3.5 左方車在無號誌路口下不同車速與飲酒量多寡對責任分配影響表

左方車違規下之不同情境	問卷分析		本研究建議	
	左方車責任	右方車責任	左方車責任	右方車責任
1 橫向、無號誌路口，左方車未讓右方車	66.3%	33.7%	70%	30%
2 橫向、無號誌路口，左方車已快通過	49%	51%	50%	50%
3 橫向、無號誌路口，左方車超速(超過速限 0-20 公里/小時)	79%	21%	80%	20%
4 橫向、無號誌路口，左方車超速(高於速限 20 公里/小時)	90%	10%	90%	10%
5 橫向、無號誌路口，左方車飲酒(酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間)	81%	19%	80%	20%
6 橫向、無號誌路口，左方車飲酒(酒精濃度值高於 0.55 毫克)	91%	9%	90%	10%
7 橫向、無號誌路口，左方車超速(超過速限 0-20 公里/小時)且飲酒(酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間)	90%	10%	90%	10%



表 3.5 (續) 左方車在無號誌路口下不同車速與飲酒量多寡對責任分配影響表

左方車違規下之不同情境	問卷分析		本研究建議	
	左方車責任	右方車責任	左方車責任	右方車責任
8 橫向、無號誌路口，左方車超速（高於速限 20 公里/小時）且飲酒（酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間）	94%	6%	100%	0%
9 橫向、無號誌路口，左方車超速（超過速限 0-20 公里/小時）且飲酒（酒精濃度值高於 0.55 毫克）	94%	6%	100%	0%
10 橫向、無號誌路口，左方車超速（高於速限 20 公里/小時）且飲酒（酒精濃度值高於 0.55 毫克）	97%	3%	100%	0%

資料來源：本研究整理

情境假設 二．肇事雙方為橫向關係，且無幹、支道之區分，兩車皆為直行，已知車速、酒精濃度值的情況下。主要探討對象為右方車。

1. 右方車超速駕駛（一般超速），左方車未禮讓，兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}
 W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0.04 + 30\% * 0.27 + 40\% * 0.19 + 50\% * 0.40 + \\
 &\quad 60\% * 0.04 + 70\% * 0.06 + 80\% * 0.01 + 90\% * 0 + 100\% * 0 \\
 &= 44\%
 \end{aligned}$$

$$W_{\text{左}} = 1 - 44\% = 56\%$$

（2）由權重法得左方車責任為 56%，右方車責任為 44%。

2. 右方車超速駕駛（嚴重超速），左方車未禮讓，兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0.01 + 40\% * 0.14 + 50\% * 0.39 + 60\% * 0.18 \\&\quad + 70\% * 0.09 + 80\% * 0.11 + 90\% * 0.02 + 100\% * 0.06 \\&= 59\% \\W_{\text{左}} &= 1 - 59\% = 41\%\end{aligned}$$

（2）由權重法得左方車責任為 59%，右方車責任為 41%。

3. 右方車酒醉駕車（一般酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0.01 + 30\% * 0.11 + 40\% * 0.16 + 50\% * 0.44 \\&\quad + 60\% * 0.06 + 70\% * 0.13 + 80\% * 0.02 + 90\% * 0.05 + 100\% * 0.02 \\&= 53\% \\W_{\text{左}} &= 1 - 53\% = 47\%\end{aligned}$$

（2）由權重法得左方車責任為 53%，右方車責任為 47%。

4. 右方車酒醉駕車（嚴重酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。

（1）將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0.01 + 40\% * 0.09 + 50\% * 0.34 + 60\% * 0.13 \\&\quad + 70\% * 0.12 + 80\% * 0.09 + 90\% * 0.08 + 100\% * 0.13 \\&= 65\% \\W_{\text{左}} &= 1 - 65\% = 35\%\end{aligned}$$

（2）由權重法得左方車責任為 65%，右方車責任為 35%。

5. 右方車超速駕駛（一般超速）且酒醉駕車（一般酒駕），左方車未禮讓  
兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0.07 + 40\% * 0.07 + 50\% * 0.28 + 60\% * 0.11 \\ &\quad + 70\% * 0.14 + 80\% * 0.08 + 90\% * 0.07 + 100\% * 0.18 \\ &= 66\% \\ W_{\text{左}} &= 1 - 66\% = 34\% \end{aligned}$$

(2) 由權重法得左方車責任為 66%，右方車責任為 34%。

6. 右方車超速駕駛（嚴重超速）且酒醉駕車（一般酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0 + 30\% * 0.01 + 40\% * 0.04 + 50\% * 0.24 + 60\% * 0.12 \\ &\quad + 70\% * 0.11 + 80\% * 0.09 + 90\% * 0.13 + 100\% * 0.27 \\ &= 74\% \\ W_{\text{左}} &= 1 - 74\% = 26\% \end{aligned}$$

(2) 由權重法得左方車責任為 74%，右方車責任為 26%。

7. 右方車超速駕駛（一般超速）且酒醉駕車（嚴重酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned} W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0.1 + 30\% * 0.01 + 40\% * 0.06 + 50\% * 0.22 \\ &\quad + 60\% * 0.05 + 70\% * 0.13 + 80\% * 0.12 + 90\% * 0.11 + 100\% * 0.29 \\ &= 74\% \\ W_{\text{左}} &= 1 - 74\% = 26\% \end{aligned}$$

(2) 由權重法得左方車責任為 74%，右方車責任為 26%。

8. 右方車超速駕駛（嚴重超速）且酒醉駕車（嚴重酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。

(1) 將專家問卷所得之資料，以權重法之方式計算左右方車之肇事責任：

$$\begin{aligned}
 W_{\text{右}} &= 0\% * 0 + 10\% * 0 + 20\% * 0.01 + 30\% * 0 + 40\% * 0.02 + 50\% * 0.14 + 60\% * 0.07 \\
 &\quad + 70\% * 0.08 + 80\% * 0.08 + 90\% * 0.20 + 100\% * 0.39 \\
 &= 82\% \\
 W_{\text{左}} &= 1 - 82\% = 18\%
 \end{aligned}$$

(2) 由權重法得左方車責任為 82%，右方車責任為 18%。

根據以上之資料製成表 3.6，以便利於與產險業之判斷原則互相比對並針對分析所得之責任比率做一調整。調整的原則主要是希望能配和產險業者認定之成數。

表 3.6 右方車在無號誌路口下不同車速與飲酒量多寡對責任分配影響表

右方車違規下之不同情境	問卷分析		本研究建議	
	左方車責任	右方車責任	左方車責任	右方車責任
1 橫向、無號誌路口，右方車超速(超過速限 0-20 公里/小時)	56%	44%	60%	40%
2 橫向、無號誌路口，右方車超速(高於速限 20 公里/小時)	41%	59%	40%	60%
3 橫向、無號誌路口，右方車飲酒(酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間)	47%	53%	50%	50%
4 橫向、無號誌路口，右方車飲酒(酒精濃度值高於 0.55 毫克)	35%	65%	40%	60%
5 橫向、無號誌路口，右方車超速(超過速限 0-20 公里/小時)且飲酒(酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間)	34%	66%	30%	70%

表 3.6 (續) 右方車在無號誌路口下不同車速與飲酒量多寡對責任分配影響表

右方車違規下之不同情境	問卷分析		本研究建議	
	左方車責任	右方車責任	左方車責任	右方車責任
6 橫向、無號誌路口，右方車超速（高於速限 20 公里/小時）且飲酒（酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間）	26%	74%	30%	70%
7 橫向、無號誌路口，右方車超速（超過速限 0-20 公里/小時）且飲酒（酒精濃度值高於 0.55 毫克）	26%	74%	30%	70%
8 橫向、無號誌路口，右方車超速（高於速限 20 公里/小時）且飲酒（酒精濃度值高於 0.55 毫克）	18%	82%	20%	80%

資料來源：本研究整理

再完成分析後，藉由表 3.5 與表 3.6 本研究發現到，當事故因素中加入飲酒與超速後，其確實會對事故責任之分攤比率產生影響。尤其是當左方車有此情形產生時，更是可以明顯發現（如情境一中 1、3、5 題之比較）。而在超速與飲酒程度方面，也與一般之認定（車速越快、飲酒越多，責任越重）相同。但在右方車方面，本研究發現到其責任分擔比率，最多不超過 80%，經討論後，認為有此一現象應是與交通道路安全規則第一百零二條中之規定「車輛在無號誌路口時，左方車應讓右方車」有關。

## 第四章 模式構建

### 4.1 如何將 ASP 運用於事故鑑定

ASP (Active Server Page)其實是一種 HTML、Script、CGI 的結合體；並不適用於單機 PC 之上，在單機上要開啟 ASP 網頁是必須透過 PWS(或 IIS)來模擬網路伺服器才能夠執行的。根據「ASP 與網頁資料庫設計」【24】指出，在 Internet 風行的早期，Web 網頁只是靜態的圖文組合，瀏覽者可以在網頁上閱讀資訊，但無法做進一步之查詢與發表意見....等線上溝通之功能。因此，開始有許多公司提出解決方案，於是便出現了所謂的「動態網頁」。而「動態網頁」指的就是瀏覽器端與伺服器端可以互動，也就是伺服器端可即時處理瀏覽器端的要求 ( request )，並將處理之結果馬上傳回瀏覽器端，而 ASP 便是微軟用來建立動態網頁的解決方案。而在 ASP 之教學網站【22】上也明確的點出 ASP 具有之特點與優勢 ( 如表 4.1 )。

目前我國之行車事故鑑定，多交由地區行車事故鑑定委員會進行鑑定，而若有疑異者可再申請覆議會進行覆議；但由於鑑定委員之人數有限，無法在短時間內對所有肇事案件進行審核，造成鑑定時程的延長；這也間接使得有關後續理賠的工作遲遲無法展開。因為，當一般民眾進行交通意外之責任查詢時，一定都希望能馬上獲得鑑定之結果，以便進行後續理賠等善後工作。因此，本研究選擇了以 ASP 來製作動態網頁的方式來呈現鑑定結果，並以 VBScript 語言來撰寫 ASP 的「描述語言程式碼」 ( Scripting Language )；期望藉由 ASP 及時處理以及其立即回傳的優勢，用以快速呈現鑑定之結果。

表 4.1 ASP 之特點與優勢

項 目	說 明
任何開發工具皆可發展 ASP	只要使用一般的文書編輯程式，如 Windows 記事本，就可以編輯。當然，其他網頁發展工具，例如，FrontPage Express、FrontPage ..... 等也都可以。
通吃各家瀏覽器	由於 ASP 程式是在網路伺服器端中執行，執行結果所產生的 HTML 文件適用於不同的瀏覽器。
語言相容性高	ASP 與所有的 ActiveX Script 語言都相容，除了可結合 HTML、VB Script、Java Script、Active X 伺服器元件來設計外，並可經由『Plug-In』(外掛元件模組)的方式，使用其他廠商(Third Party)所提供的語言。
隱密安全性高	如果我們在瀏覽器中直接查看網頁的原始碼，就只能看到 HTML 文件，原始的 ASP 程式碼是看不到的！這是因為 ASP 程式先於網站伺服器(Web Server)端執行後，將結果轉換成標準 HTML 法，再傳送到客戶端(Client)的瀏覽器上。
易於操控資料庫	ASP 可以輕易的透過 ODBC (Open Database Connectivity)驅動程式連結各種不同的資料庫
物件導向學習容易	ASP 具備有物件導向(Object-Oriented)功能，學習容易，ASP 提供了五種方便且能力強大的內建物件：Request、Response、Server、Application 以及 Session，同時，若使用 ASP 內建的『Application』物件或『Session』物件所撰寫出來的 ASP 程式，可以在多個網頁之間暫時保存必要的資訊。

資料來源：ASP 教學【22】

#### 4.1.1 建構事故鑑定之流程

交通意外事故的組成因素大致上可以分為人、車、路三個方面，因此在本研究中即以此三項因素為基準，在根據道路交通相關法規與民法所明文規定之內容，以進行事故鑑定程序流程（圖 4.9）的研擬。在事故發生後，為了能正確的鑑定責任的歸屬，通常需要許多事故當時現場的資料來以及事故當事人之筆錄與身心狀況來加以佐證，也可用於交互比對驗證判定責任之結果；以下分別針對各項資料進行說明。

## 1、事故地點：

不同的事故地點其所引用的交通規範與路權也會有所改變，因此在流程中將區分為兩種：

### （1）一般市區道路：

市區道路中可能引發事故的地點包括下列 5 處 a.轉彎 b.交叉路口 c.直線路段 d.坡道 e.隧道。

### （2）國道：

國道由於行車速度快，一但產生事故通常都會造成嚴重傷亡。茲分類如下：a.交流道路口 b.直線路段 c.彎道 d.交流道。

## 2、事故類型：

一件事故的產生可能會涉及汽機車、行人以及障礙物，因此在程式中將其分為 a.汽機車與汽機車 b.汽機車與行人 c.汽機車與障礙物三類用以界定事故責任。

## 3、天候及號誌狀況：

當事故發生時詳細的紀錄天候及號誌狀況，可以幫助肇事責任的釐清；因為天候狀況的好壞會對駕駛人的視距及行為產生影響，而號誌部分則涉及駕駛人有無違反交通法規。在天候方面將可能之天氣型態分為暴雨、強風、風沙、煙或霧、雪、雨、陰與晴八種類型；號誌類型則在考量一般常見之號誌型態後，以行車管制號誌、閃光號誌、有號誌但故障、號誌但有標誌與無號誌無標線進行分類。

## 4、車道劃分設施：

主要是用來了解該道路之類型、等級以及駕駛人可能發生事故的原因，在流程中共分為交通島、車道線、行車分向線、快慢車道分隔線、路面邊線與無分向設施。



5、設有何種標誌或標線：

主要用來了解當駕駛人行駛於該道路時，其駕駛行為是否有違反交通法規之規定。主要分為無標誌或標線、禁止變換車道、單向禁止超車、雙向禁止超車、禁止迴車、禁止左轉、注意、慢與讓。

6、行車方向：

(1) 同向：兩車（或人與車）行進方向相同。如：皆為由東向西前進。

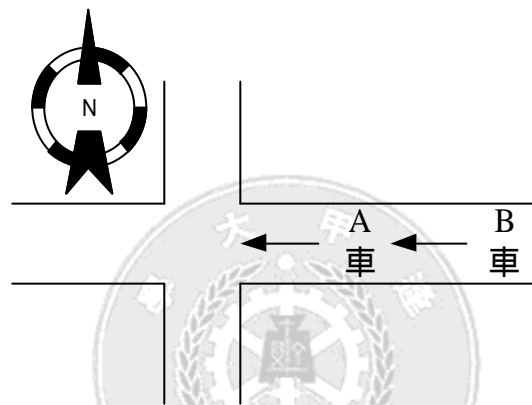


圖 4.1 同向行車

(2) 對向：兩車（或人與車）行進方向相反。如：一為東向西前進；另一為西向東前進。

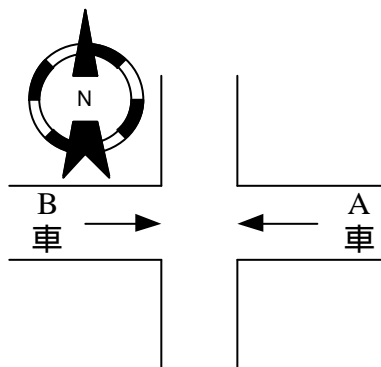


圖 4.2 對向行車

(3) 橫向：兩車（或人與車）行進方向不同（帶有角度）。如：一為東向西前進；另一為南向北前進。

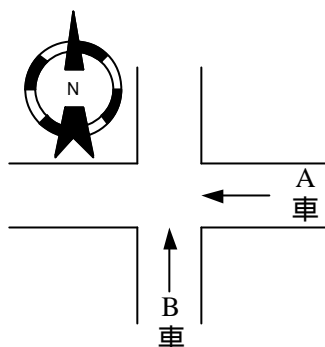


圖 4.3 橫向向行車

7、碰撞類型：

(1) 參考陳高村和廖信智等人【5】之研究後，本研究在參照實際案例，增加一種碰撞類型 - 倒車撞，故在此本研究之主要碰撞類型共可區分為五類。

A、對撞：碰撞時二車行車方向角度介於 180 度與 135 度之間，且有兩車前保險桿相互碰觸特徵，一般指二車在同一段道路上以不同方向行駛或同為左轉車輛，故發生地點以交岔路口或無分向設施路段上居多。

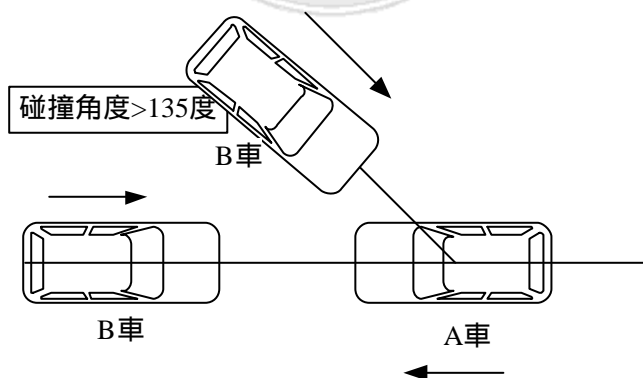


圖 4.4 對撞

B、側撞：碰撞時二車行車方向角度介於 45 度與 0 度之間，一般係指其中一車剛欲轉向而另一車為直行、或二車同為轉向車輛或其中一車有變換車道、超車之行為，二車行車方向為同向亦有可能為對向之情況，故發生地點以交岔路口或路面較寬無分隔島之路段居多。

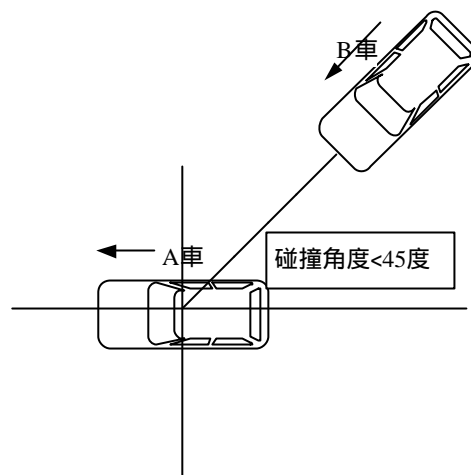


圖 4.5 側撞

- C、追撞：碰撞時二車行車方向角度幾乎近於 0 度，其特徵為相互碰撞之兩車碰撞部位，一車為前保險桿另一車為後保險桿碰觸，也就是二車碰撞時是前後同向，故發生地點以臨近交岔路口之路段居多。

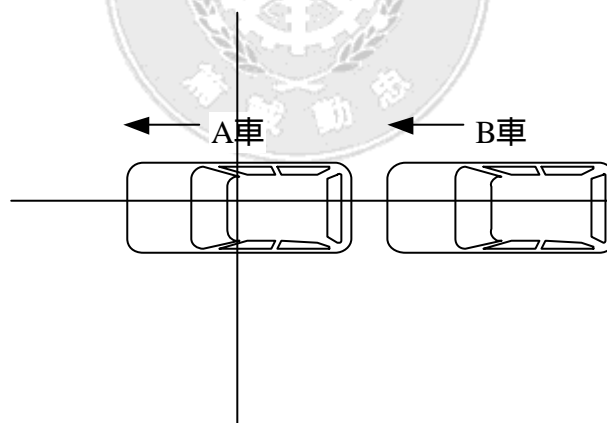


圖 4.6 追撞

- D、角撞：碰撞時二車行車方向角度介於 135 度與 45 度之間，一般係指其中一車在進行轉向另一車為直行，或二車同為轉向車輛，故發生地點以交岔路口或路面較寬無分隔島之路段居多。

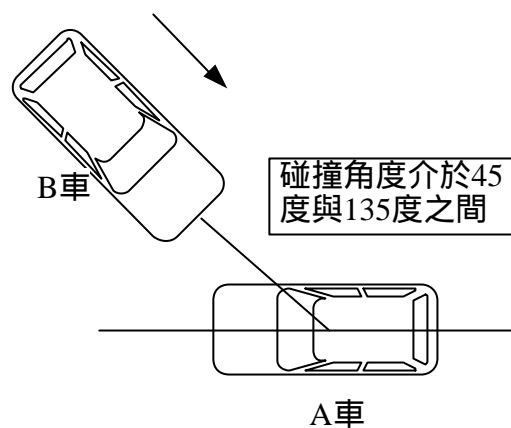


圖 4.7 角撞

E、倒車撞：碰撞時一車在進行倒車另一車為靜止或直行轉向，角度介於 135 度與 45 度之間，發生地點以停車格或停車場居多。

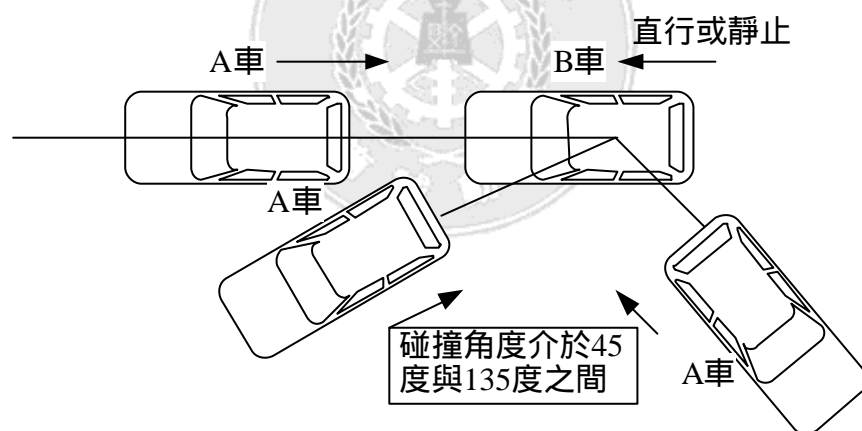


圖 4.8 倒車撞

(2) 碰撞的類型可以用來判斷車損的部位，根據張漢威【17】所做之分析車損對於肇事鑑定有以下三點功用。

A、可以判定行車方向

a.同方向關係。

b.對向關係。

c.不同方向關係。

d.前後關係。

e.左右關係。

B、可以判定駕駛行為（動作）

a.直行。

b.轉彎。

c.變換車道。

d.超車。

e.超越。

f.迴車。

g.倒車。

h.停車（靜止）。



C、在交叉路口肇事時

a.可以判斷誰先進入入口。

b.可判斷誰已將完成穿越或轉彎的動作。

8、當時之車輛動作：

可用來檢視碰撞類型是否有誤以及配合車道劃分設施與設有何種禁止標誌或標線，來判斷車輛駕駛人當時之駕駛行為是否得當。

9、事故產生原因：

在紀錄車損部位、車速、當地路況、碰撞角度後，再以駕駛人之行為與道路狀況來對交通意外事故做進一步的責任分析，事故原因主要是做為判斷肇事責任之用。

- (1) 行為面：行為面是用來分析駕駛人之駕駛行為，用以檢視其違規程度；在研究中僅以下列四種違規為主 a.超速 b.酒駕 c.違反交通號誌 d.不當使用藥物。
- (2) 道路面：道路面是用來分析有問題的道路設計或不良的路面對於事故之產生所應付之責任。在研究中僅以三種類型為主 1.鋪面不良 2.路線設計不良 3.路口號誌設計不當。

10、責任判定：

在綜合蒐集上述之資料後，再以道路交通安全規則和道路交通管理處罰條例來針對案件之責任做一分析，並將問卷調查所統計之比率與大台中區產險業汽車險肇事處理原則整合後之責任比率提供給查詢者做為參考。



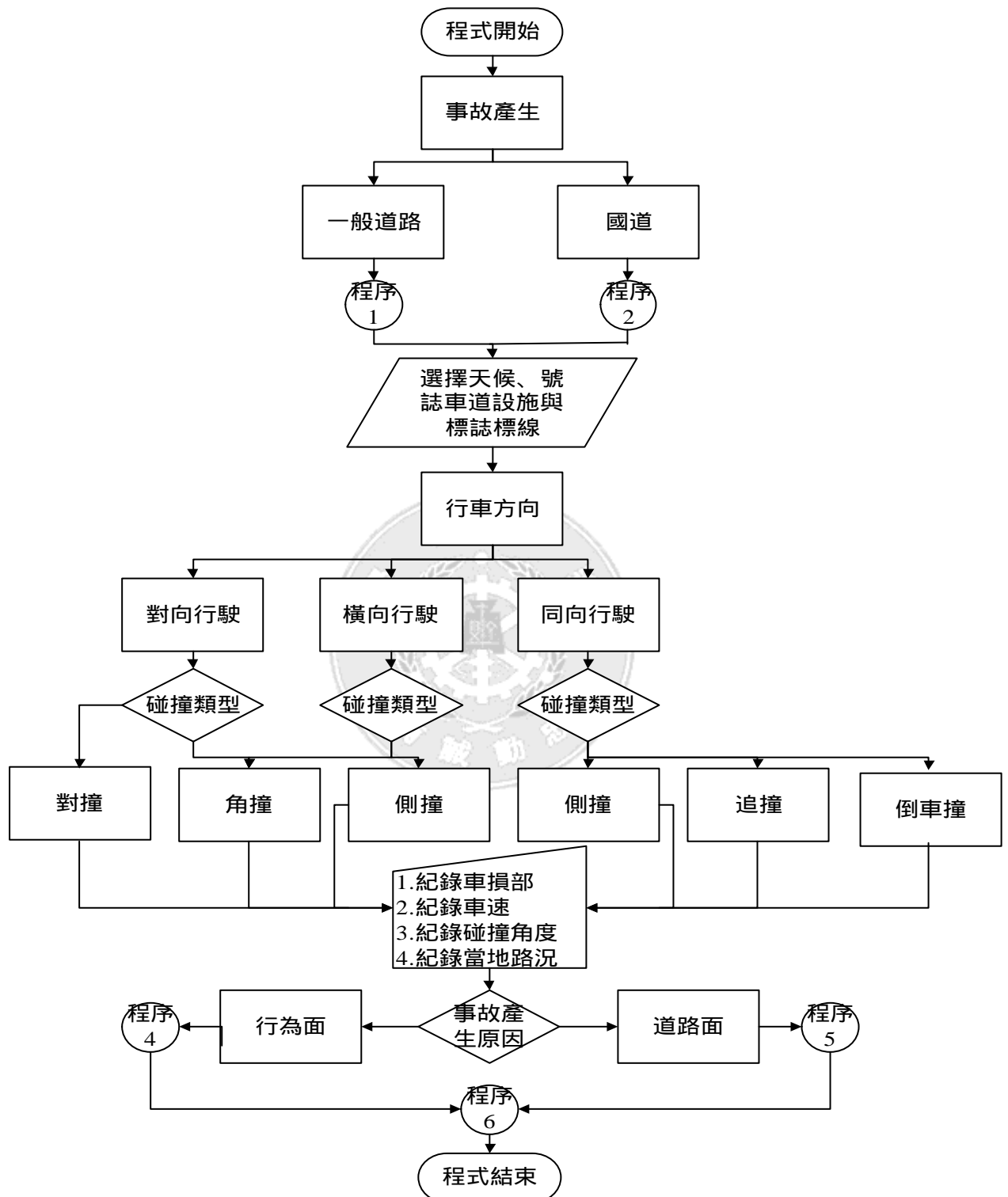


圖 4.9 事故鑑定主流程圖

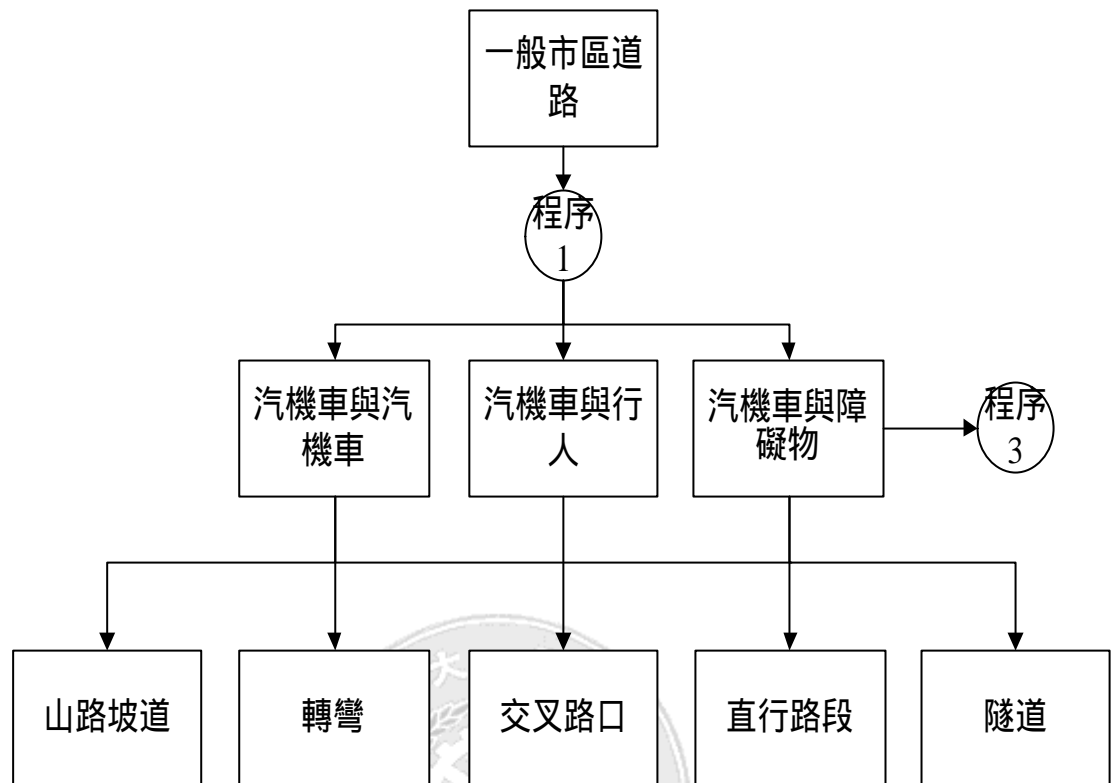


圖 4.10 簡易肇事鑑定流程圖 - 程序 1

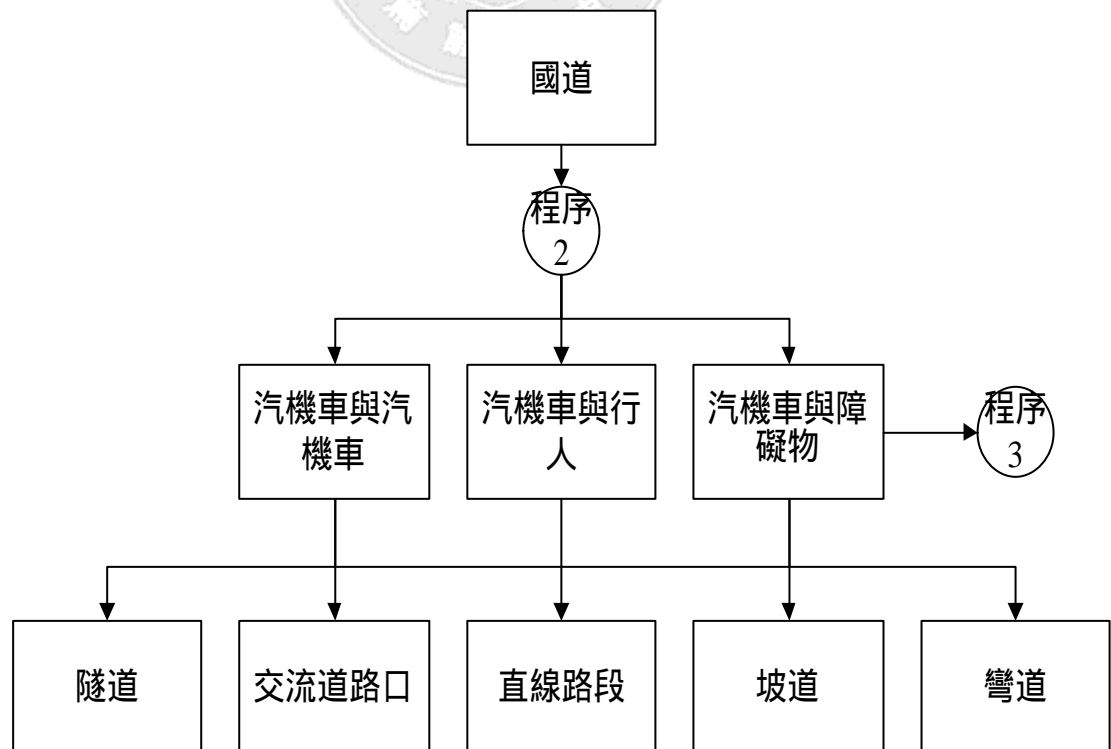


圖 4.11 簡易肇事鑑定流程圖 - 程序 2



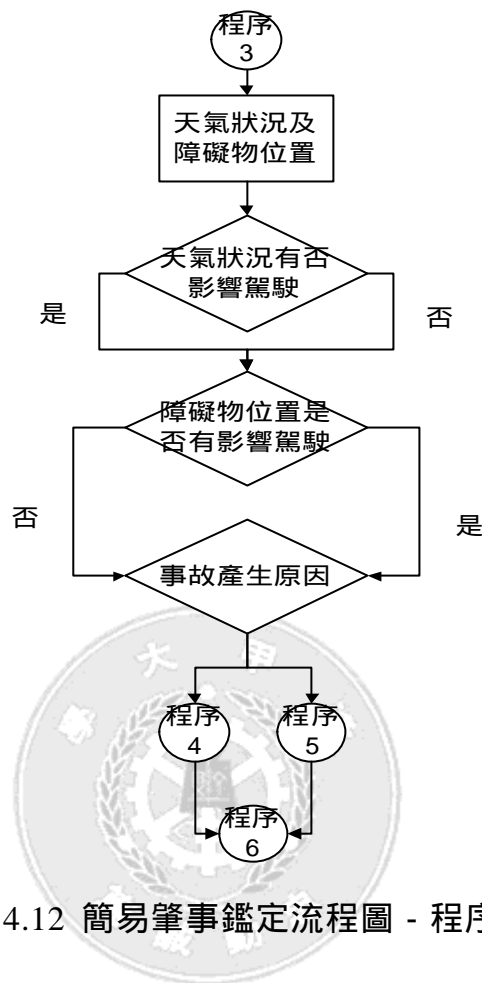


圖 4.12 簡易肇事鑑定流程圖 - 程序 3

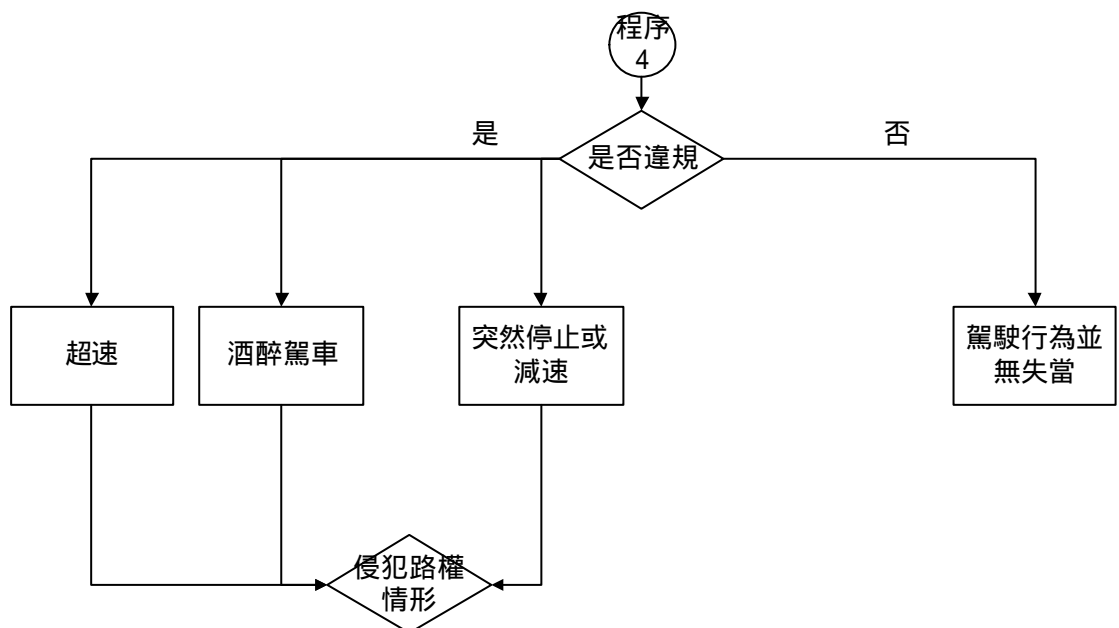


圖 4.13 簡易肇事鑑定流程圖 - 程序 4

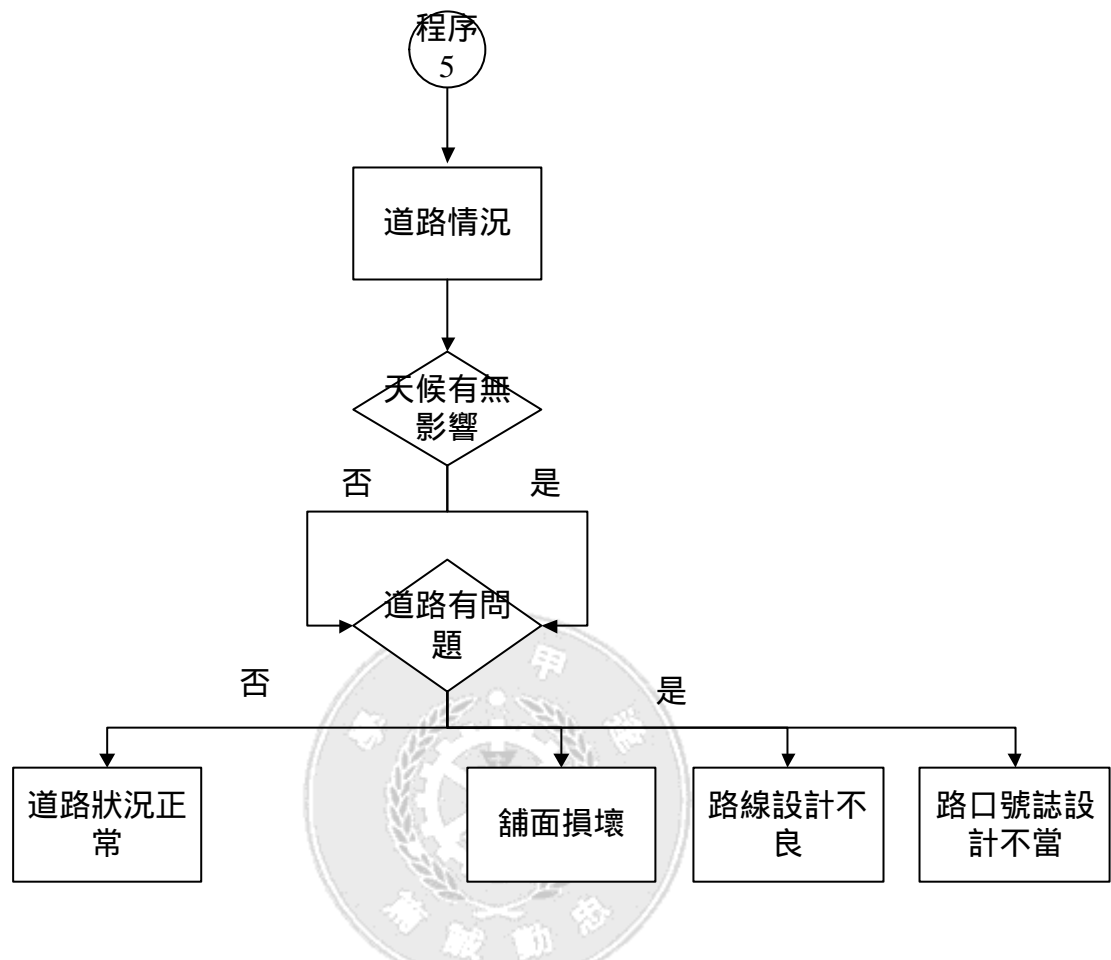


圖 4.14 簡易肇事鑑定流程圖 - 程序 5

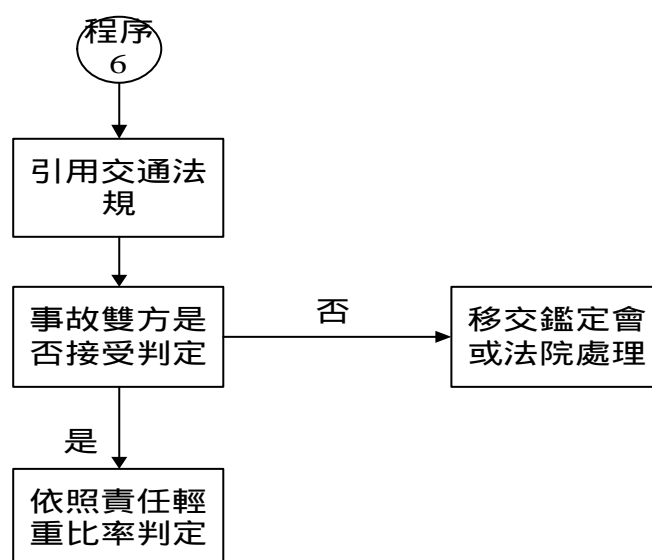


圖 4.15 簡易肇事鑑定流程圖 - 程序 6

## 4.1.2 系統架構

事故鑑定系統主要是採用 ASP 觀念來進行架構，並以 VBScript 語言來撰寫搭配 SQL 語法來構建本系統之資料庫。建構資料庫除了可以方便將使用者所欲查詢之內容輸出外，也避免日後在修改資料上之不便，藉由資料庫系統管理者可以輕易的調出相修正之項目，維護上較為輕鬆。且本系統會將使用者查詢之案例進行建檔管理，以便於日後進行學術研究。

本系統之平台是採用 Window Server 2003，資料庫是以 SQL 語法使用 Microsoft Access 2003 軟體來建構。系統平台之選擇在比較 XP、2000、2003 後發現到，Window Server 2003【28】具有 1.容易調配、管理與使用。2.所包含的網頁伺服器 IIS 6.0 提供改良的安全性功能和可靠的結構，簡化了建立資料流媒體解決方案的作業，效能也更快更可靠...等特點，將系統架於 2003 之上，而網站架構圖如圖 5.16 所示。

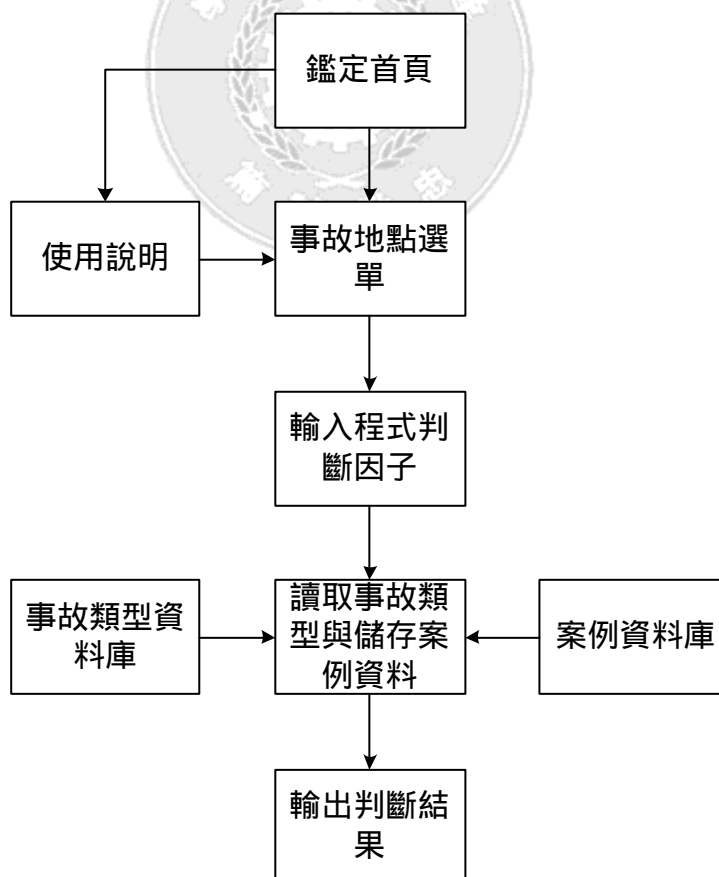


圖 4.16 網站架構圖

### 4.1.3 網頁說明

#### 一、 Index.asp

當使用者連結到伺服器首頁時，會出現兩個選項。如圖 4.17。

1. 如果是第一次使用本系統者，可以點選『使用說明』進入察看使用手冊。
2. 若要直接登入使用，可選擇登入鈕直接進入主選單。



圖 4.17 Index.asp

## 二、 Index2.asp

這個頁面主要是讓使用者選擇想鑑定的事故類型，選擇後進入 Accident.asp。現選擇兩車事故作為示範。如圖 4.18。

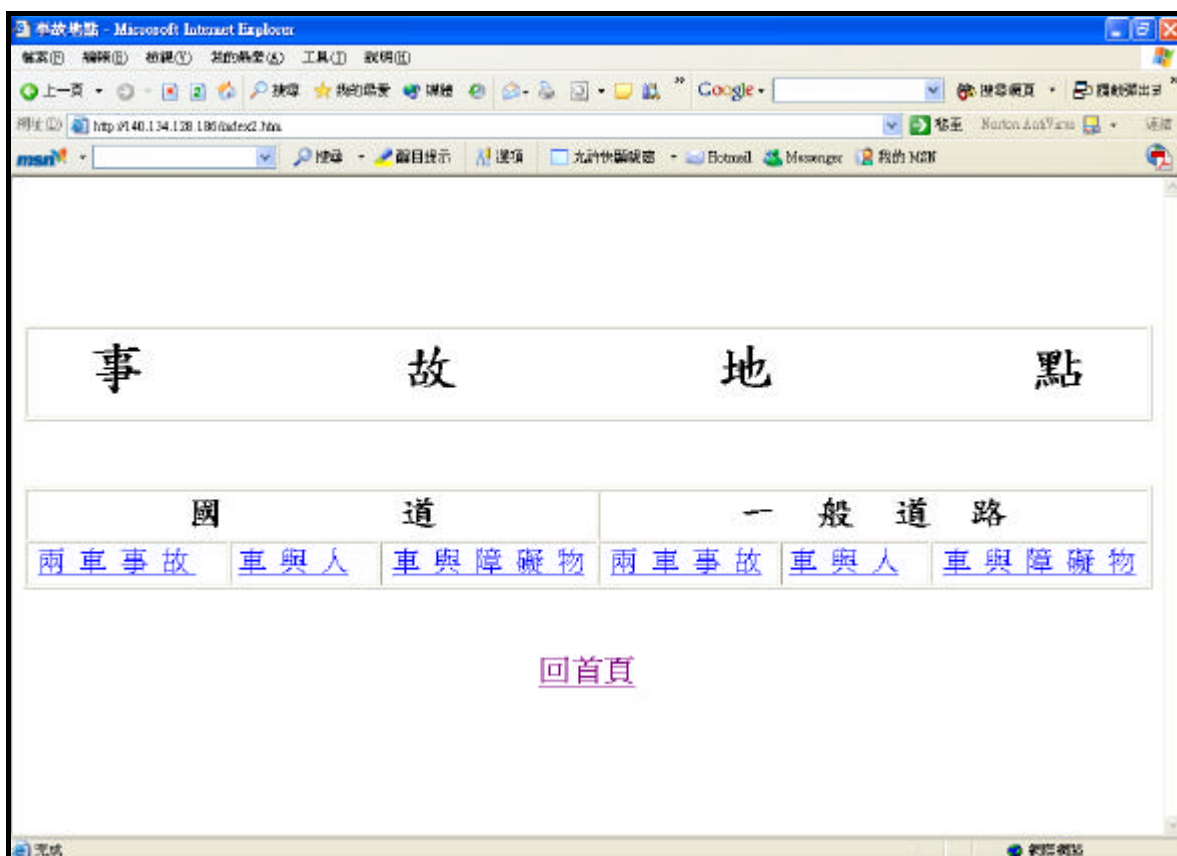


圖 4.18 Index2.htm

## 三、 Accident.asp\*\*

在此介面要求使用者輸入各項可供判斷責任之影響因素，由於受限於研究人力之限制，目前程式中並無法將所有的因素納入判斷之中，但為求輸入資料之完整性（可供日後查詢或研究），還是要求使用者務必依據當時狀況完整輸入。在輸入完成後，使用者可按分析結果，以將所查詢之資料送出並把使用者輸入之案例儲存至 Data.mdb，並輸出查詢結果。未避免使用者不明白一些專有名詞之定義，在介面中置有查詢網頁可供使用者查詢，並設有檢查使用者是否有遺漏選項之設計。

\*\*：表示在附錄三中作完整程式說明。

## 事故鑑定芻型與理賠機制之研究

由於研究之限制，使的判斷肇事責任之因子並未完全納入，但為求資料之完整性還是希望使用者可確實輸入。  
(紅色字體之選項，暫時無作用)

問題1	請問發生地點之道路類型為下列何者？
選項	<input type="radio"/> 交叉路口 <input type="radio"/> 直行路段 <input type="radio"/> 彎道 <input type="radio"/> 坡道 <input type="radio"/> 隧道
問題2	請問當時之天候狀況為何？
選項	<input type="radio"/> 暴雨 <input type="radio"/> 強風 <input type="radio"/> 風沙 <input type="radio"/> 煙或霧 <input type="radio"/> 雪 <input type="radio"/> 雨 <input type="radio"/> 陰 <input type="radio"/> 晴
問題3	請問發生地點設有何種標誌或標線？
選項	<input type="radio"/> 行車管制標誌 <input type="radio"/> 閃光標誌 <input type="radio"/> 有標誌但故障 <input type="radio"/> 只有標誌 <input type="radio"/> 以上皆無
問題4	請問發生地點設有何種車道劃分設施？(可複選)
選項	<input type="checkbox"/> 交通島 <input type="checkbox"/> 車道線 <input type="checkbox"/> 行車分向線 <input type="checkbox"/> 快慢車道分標線 <input type="checkbox"/> 路面邊線 <input type="checkbox"/> 無分向設施
問題5	請問發生地點設有何種標誌或標線？(可複選)
選項	<input type="checkbox"/> 無任何標誌或標線 <input type="checkbox"/> 禁止變換車道 <input type="checkbox"/> 單向禁止超車 <input type="checkbox"/> 雙向禁止超車 <input type="checkbox"/> 禁止迴車 <input type="checkbox"/> 禁止左轉 <input type="checkbox"/> 注意 <input type="checkbox"/> 讓 <input type="checkbox"/> 慢
問題6	請問當時車與車之行向為何？
選項	<input type="radio"/> 同向 <input type="radio"/> 對向 <input type="radio"/> 橫向 <input type="button" value="車輛行向選擇說明"/>
問題7	碰撞類型為何？
選項	<input type="radio"/> 追撞 <input type="radio"/> 對撞 <input type="radio"/> 側撞 <input type="radio"/> 角撞 <input type="radio"/> 側車撞 <input type="button" value="碰撞類型說明"/>
問題8	您當時之車輛動作？
選項	<input type="radio"/> 直行 <input type="radio"/> 左轉彎 <input type="radio"/> 右轉彎 <input type="radio"/> 停止 <input type="radio"/> 變換車道 <input type="radio"/> 起步 <input type="radio"/> 倒車 <input type="radio"/> 迴轉或橫越道路中 <input type="radio"/> 超車
問題9	9.對方當時之車輛動作？
選項	<input type="radio"/> 直行 <input type="radio"/> 左轉彎 <input type="radio"/> 右轉彎 <input type="radio"/> 停止 <input type="radio"/> 變換車道 <input type="radio"/> 起步 <input type="radio"/> 倒車 <input type="radio"/> 迴轉或橫越道路中 <input type="radio"/> 超車
問題10	對方車輛當時位於您車輛之何方？
選項	<input type="radio"/> 前 <input type="radio"/> 後 <input type="radio"/> 左 <input type="radio"/> 右 <input type="radio"/> 左前 <input type="radio"/> 右前 <input type="radio"/> 左後 <input type="radio"/> 右後
問題11	您當時之駕駛行為？(可複選)
選項	<input type="checkbox"/> 無違規 <input type="checkbox"/> 酒醉駕車 <input type="checkbox"/> 超速 <input type="checkbox"/> 突然停止或減速 <input type="checkbox"/> 應注意未注意 <input type="checkbox"/> 未保持安全距離
問題12	對方當時之駕駛行為？(可複選)
選項	<input type="checkbox"/> 無違規 <input type="checkbox"/> 酒醉駕車 <input type="checkbox"/> 超速 <input type="checkbox"/> 突然停止或減速 <input type="checkbox"/> 應注意未注意 <input type="checkbox"/> 未保持安全距離
問題13	當時道路情況為何？(可複選)
選項	<input type="checkbox"/> 道路正常 <input type="checkbox"/> 鋪面損壞 <input type="checkbox"/> 路標設計不良 <input type="checkbox"/> 路口號誌設計不當

[回上一頁](#) [回首頁](#)

圖 4.19 Accident.asp

#### 四、 Search.asp\*\*

此為確認網頁，提供使用者確認所輸入之選項，在確認無誤後按連結（如圖 4.20），至 Data.mdb 搜尋判斷準則。

道路類型	號誌	禁止標誌或標線	行向	碰撞類型	自己的車輛動作	對方的車輛動作	自己的駕駛行為	對方的駕駛行為
交叉路口	行車管制號誌	無禁止標誌或標線	同向	追撞	直行	直行	無違規	無違規

圖 4.20 Search.asp

#### 五、 Search2.asp

根據判斷準則所篩選之結果，顯示結果網頁（如圖 4.21），並提供法規查詢，若對結果有疑義者也提供「管理者」作為問題回覆。

	主要違規行為	次要違規行為	路權	責任	法規
A 車	無	酒醉駕車	有	10%	道33 道34
B 車	應注意未注意與未保持安全距離	無	無	90%	道114

資料來源：1.逢甲大學行車事故研究中心 2.大台中區產險業汽車險肇事處理原則

以上判定比率僅供參考，若有疑問請洽 [管理者](#)

[返回首頁](#) [返回鑑定清單](#)

圖 4.21 Search2.asp

\*\*：表示在附錄三中作完整程式說明。

## 4.2 一般市區道路 - 事故責任比率模擬

本研究中之事故責任比率主要是參考 1.專家問卷調查所統計之百分比。2.大台中區產險業汽車險肇事處理原則【1】。3.台中市地區行車事故鑑定委員會之案例，以腦力激盪法所假設。在責任比率使用上主要是以專家問卷調查之統計資料為主，大台中區產險業汽車險肇事處理原則與本研究假設為輔。在研究中將以同向、對向與橫向三者為主進行討論，在分別加入碰撞型態以及交通法規進行判斷如表 4.2。判斷責任時，先依據法規之規定作為主要判斷原則，再分別以酒醉與超速進行比率調整，在討論中所使用之變數代號如表 4.3。

模式中暫不考慮機車、慢車與行人，僅以兩車為例進行討論。以下事故類型，若有酒醉駕車之情況產生，依據大台中區產險業汽車險肇事處理原則予以酒駕方增加 10%之責任。若有超速之情形則依據不同之類型本研究自行給予假設。在假設情境中之酒醉駕車、超速、禁止左轉、突然停止或減速與禁止變換車道主要是依據下列法規，但有關於「突然停止或減速」之認定上尚屬不易，因為若無行車紀錄器或攝影機在舉證上會產生困難，且有時導致車輛突然停止或減速之原因為有人、動物衝出或前車掉落物造成，如此一來也不能要求停止或減速之車輛完全負責。有鑑於此，本研究建議未來可再針對此一現象再做深入探討：

### (1) 道路交通安全規則第九十條：

駕駛人駕駛汽車，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，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。

### (2) 道路交通安全規則第九十三條：

行車速度，依速限標誌或標線之規定，無標誌或標線者，應依左列規定：

第一款：行車時速不得超過五 0 公里。但在未劃設車道線、行車分向線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過四 0 公里。



第二款：行經彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口、道路修理地段或行近工廠、學校、醫院、車站、會堂、娛樂、展覽、競技等公共場所出、入口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙時，均應減速慢行，作隨時停車之準備。

消防車、救護車、警備車及工程救險車執行任務時，不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制。

(3) 汽車駕駛人有左列情形之一者，不得駕車：

第二款：飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精成份超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05 以上者。

表 4.2 模式事故類型總表

事故類型	事故型態	研擬探討之狀況
同向行車事故	1 同向 - 追撞	6 種狀況
	2 同向 - 倒車	6 種狀況
	3 同向 - 前車為左轉車後車為直行車	11 種狀況
	4 同向 - 超車	1 種狀況
	5 同向 - 變換車道	1 種狀況
對向行車事故	1 一方逆向行駛（超車或變換車道）	5 種狀況
	2 對向 - 逆向(單行道)	2 種狀況
	3 對向 - 左轉彎車與右轉彎車	8 種狀況
	4 對向 - 左轉車與直行車	8 種狀況

表 4.2 (續) 模式事故類型總表

橫 向 行 車 事 故	1 橫向 - 有號誌路口 ( 1 )	1 種狀況
	2 橫向 - 有號誌路口 ( 2 )	4 種狀況
	3 橫向 - 無號誌路口或閃光號誌路口 ( 3 )	9 種狀況
	4 橫向 - 無號誌路口 ( 4 )	19 種狀況
	5 橫向 - 無號誌路口 ( 5 )	9 種狀況
	6 橫向 - 無號誌路口 ( 6 )	9 種狀況

資料來源：本研究整理

表 4.3 事故責任符號對照表

代號	說明
禁變	禁止變換車道
禁左	代表禁止左轉
禁超	禁止超車
突	突然停止或減速
未	未注意與未保持安全距離
酒	酒醉駕車
超	超速
無	無違規
道	道路交通安全規則

資料來源：本研究整理

## 4.2.1 同向事故

### 一、同向 - 前後車：

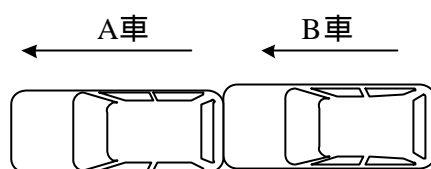


圖 4.22 前後車

#### 1. 情境假設：

以 A 車代表前車，B 車代表後車且 A 車與 B 車行駛於同向同車道上。

#### 2. 參考條文：

##### (1) 道路交通安全規則第九十一條：

第三款：減速暫停時，應顯示燈光，或由駕駛人表示左臂向下垂伸，手掌向後之手勢。

##### (2) 道路交通安全規則第九十四條：

汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離。前項如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。

#### 3. 狀況討論：

根據條文可知前方車擁有優先使用道路之路權，主要判斷原則是採用在前者優先，在後者追撞前車者為原因；後方車輛須保持安全距離與注意前車動態。再分別加入酒醉駕車、超速行駛、突然減速、應注意未注意與未保持安全距離等行為來探討當駕駛人之責任分配之變動（如表 4.4）。

狀況 1：在 A 車無其他違規行為之前提下，當 B 車由後方撞擊 A 車時，B 車之責任應為 100%。

狀況 2：雖 B 車未注意或未保持安全距離，但以道路交通安全規則第九十一條第三款與九十四條而言，A 車也應負部分責任。

狀況 3：B 車未注意或未保持安全距離且有酒醉駕車或超速之情形產生。依據狀況 2 之假設，A 車需負擔部分比率；惟在考量到 B 車有酒醉駕車或超速之情況產生後，將給予 B 車加重負擔責任。

狀況 4：B 車未注意或未保持安全距離且具酒醉駕車和超速之違規行為。依據狀況 3 之假設，將 B 車之責任予以提升一級。

狀況 5：A 車有酒駕之行為發生，但是 A 車酒醉駕車並不會去影響到 B 車之駕駛行為，故責任判定仍應以 B 車負擔 100%。

狀況 6：判斷結果與狀況 5 相同，因為造成事故的主因應為 B 車未注意與未保持安全距離。

表 4.4 同向 - 前後車

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	無	無	有	0%	道 91、道 93
	B 車	未	酒、超	無	100%	道 94、道 114
狀況 2	A 車	突	無	有	30%	道 91、道 94
	B 車	未	無	無	70%	
狀況 3	A 車	突	無	有	20%	道 91、道 93
	B 車	未	酒或超	無	80%	道 94、道 114
狀況 4	A 車	突	無	有	10%	道 91、道 93
	B 車	未	酒且超	無	90%	道 94、道 114
狀況 5	A 車	無	酒	有	0%	道 91、道 93、 道 94、道 114
	B 車	未	酒、超	無	100%	
狀況 6	A 車	無	酒	有	0%	道 91、道 93、 道 94、道 114
	B 車	未	酒且超	無	100%	

資料來源：本研究整理

## 二、同向 - 倒車

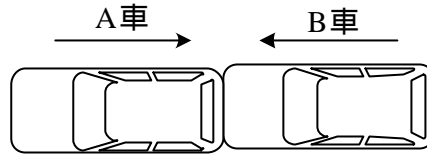


圖 4.23 倒車

### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表倒車者，B 車代表直行車且 A 車與 B 車行駛於同向同車道上。

### 2. 參考條文：

#### (1) 道路交通安全規則第九十一條：

第五款：倒車時，應顯示倒車燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向後並前後擺動之手勢。

#### (2) 道路交通安全規則第一百十條：

第一款：彎道、狹路、陡坡、橋樑、圓環、隧道、鐵路平交道、單行道、快車道等危險地帶或交通頻繁處所，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。

第二款：應顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並應注意其他車輛及行人。

### 3. 狀況討論：

根據道路交通安全規則第九十一條第五款、第一百一十條可知倒車方，並無所擁較高之使用路權順序，主要判斷原則是採用在倒車者應注意與示警之原則。以下狀況將分別加入酒醉駕車、超速行駛、突然減速、應注意未注意與未保持安全距離等行為來探討當駕駛人之責任分配之變動。

狀況 1：在 A 車未注意後方狀況下撞擊直行中之 B 車且 B 車也未注意車前狀況，此時兩方皆無酒醉駕車與超速之情形，但是 A 車因為在車道上倒車，造成 B 車無法預防顧 A 車應負擔全部責任。

狀況 2：在狀況 1 之情形下若 B 車有酒醉駕車或超速之情形產生，將予以提升 10%之責任。

狀況 3：將狀況 2 之情況變為 B 車同時酒醉駕車與超速，此時 B 車責任應再加重。

狀況 4：根據狀況 1 之假設條件，加入 A 車有酒醉駕車之行為後，A 車之責任仍維持 100%。

狀況 5：若此時 B 車有出現酒醉駕車或超速之行為，但 A 車有酒駕，則 A 車之責任應仍為 100%。

狀況 6：若此時 B 車有出現酒醉駕車且超速之行為，但 A 車有酒駕，則 A 車之責任會下降至 90%。

表 4.5 同向 - 倒車

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未	無	無	100%	道 91、道 110
	B 車	未	無	有	0%	
狀況 2	A 車	未	無	無	90%	道 91、道 93 道 110、道 114
	B 車	未	酒或超	有	10%	
狀況 3	A 車	未	無	無	80%	道 91、道 93 道 110、道 114
	B 車	未	酒且超	有	20%	
狀況 4	A 車	未	酒	無	100%	道 91、道 110
	B 車	未	無	有	0%	
狀況 5	A 車	未	酒	無	100%	道 91、道 93 道 110、道 114
	B 車	未	酒或超	有	0%	
狀況 6	A 車	未	酒	無	90%	道 91、道 93 道 110、道 114
	B 車	未	酒且超	有	10%	

資料來源：本研究整理

### 三、同向 - 前車為左轉車後車為直行車

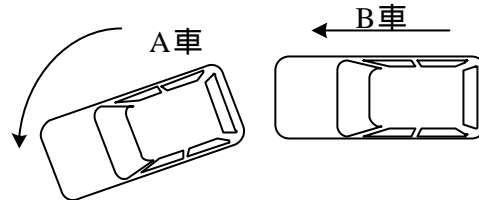


圖 4.24 左轉車與直行車

#### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表等待左轉彎之車輛，B 車代表直行車；兩車行駛於同向同車道上。

#### 2. 主要參考條文：

##### (1) 道路交通安全規則第九十一條：

第一款：右轉彎時，應先顯示車輛前後之右邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂向上，手掌向右微曲之手勢。

第二款：左轉彎時，應先顯示車輛前後之左邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向下之手勢。

##### (3) 道路交通安全規則第九十四條：

汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離。前項如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。

##### (4) 道路交通安全規則第一百零二條：

第三款：右轉彎時，應距交岔路口三 0 公尺前顯示方向燈或手勢，駛至路口後再行右轉。

第四款：左轉彎時，應距交岔路口三 0 公尺前顯示方向燈或手勢，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。

### 3. 狀況討論：

主要判斷原則是採用道路交通安全規則九十一條與一零二條，車輛轉彎時應注意後方來車與示警；而在交通安全規則九十四條中也規定，後方車輛也須保持安全距離與注意前車動態。在依道路交通安全規則第九十條討論當該路口禁止左轉或駕駛有酒醉、超速等情形時，其責任比率之變動。（如表 4.6）

狀況 1：當 A 車依據道路交通安全規則九十一條與一零二條之規定行駛時，不論其是否有酒駕之行為；只要 B 車未注意與未保持安全距離，此時 B 車應負擔全責。

狀況 2：當該路段禁止左轉時，A 車有示警，B 車未注意到，B 車無酒醉駕車與超速之情形，此時 B 車應負擔較小之責任；且當 A 車有酒駕時，因其並不會影響 B 車之駕駛判斷，故其責任一致。

狀況 3：當 A 車行駛於可左轉之路口時，突然靜止或減速準備左轉；若 B 車未注意到且兩車駕駛無酒醉與超速之行為，此時 B 車之責任應為 70%。

狀況 4：變動狀況 3 之假設，將路口改為禁止左轉，此時 A 之責任將調整至 90%。若 A 車有酒駕時因其不影響駕駛行為（有示警）故其責任不變。

狀況 5：依據狀況 3 之假設，加入 A 車酒駕之情形，因喝酒可能是導致突然停止或減速之動作，故將其責任提高至 40%。

狀況 6：依據狀況 2 之假設情形，若 B 車駕駛此時有酒醉或超速之行為則其責任會加重一級。

狀況 7：依據狀況 3 之假設，再加入 B 車有酒醉駕車或超速之情況後，B 車責任會提升至 80%。

狀況 8：將狀況 7 改為禁止左轉時，A 車之責任應提升至 80%。

狀況 9：若狀況 8 中 A 車無突然減速（有示警），且 B 車有酒醉駕車與超速之行為其責任應為 70%。



狀況 10：若 A 車突然減速，但無酒駕之情形；B 車未注意且同時具有酒醉駕車與超速之行為，B 車責任應為 90%。

狀況 11：假設同狀況 10，再加入禁止左轉，此時因 B 車具兩項違規故將 A 車之責任調整為 70%。

表 4.6 同向 - 前車為左轉車後車為直行車

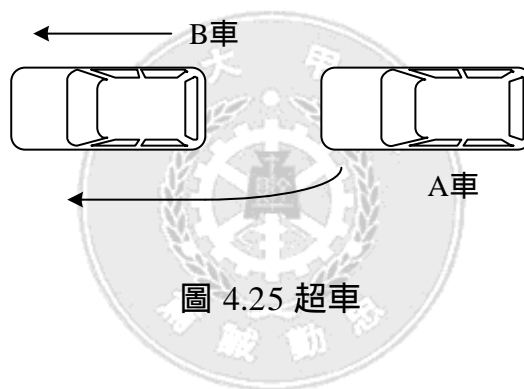
		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	無	無或酒	有	0%	道 91、道 94 道 102
	B 車	未	無或其他	無	100%	
狀況 2	A 車	禁左	無或酒	無	90%	道 90、道 91 道 94、道 102
	B 車	未	無	有	10%	
狀況 3	A 車	突	無	有	30%	道 90、道 91 道 94、道 102
	B 車	未	無	無	70%	
狀況 4	A 車	突且禁左	無	無	90%	道 90、道 91 道 94、道 102
	B 車	未	無	有	10%	
狀況 5	A 車	突	酒	有	40%	道 90、道 91 道 94、道 102 道 114
	B 車	未	無	無	60%	
狀況 6	A 車	禁左	無	無	80%	道 90、道 91 道 93、道 94 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	有	20%	
狀況 7	A 車	突	無	有	20%	道 90、道 91 道 93、道 94 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	無	80%	
狀況 8	A 車	突且禁左	無	無	80%	道 90、道 91 道 93、道 94 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	有	20%	
狀況 9	A 車	禁左	無	無	70%	道 90、道 91 道 93、道 94 道 102、道 114
	B 車	未	酒且超	有	30%	

表 4.6 (續) 同向 - 前車為左轉車後車為直行車

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 10	A 車	突	無	有	10%	道 90、道 91 道 93、道 94 道 102 道 114
	B 車	未	酒且超	無	90%	
狀況 11	A 車	突且禁左	無	無	70%	道 90、道 91 道 93、道 94 道 102 道 114
	B 車	未	酒且超	有	30%	

資料來源：本研究整理

#### 四、同向 - 超車



##### 1. 情境假設：

以 A 車代表超車之車輛，B 車代表直行車。兩車同向同車道行駛。

##### 2. 主要參考條文：

###### (1) 道路交通安全規則第一百零一條：

第一款：行經彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口、鐵路平交道、道路修理地段、市區交通頻繁處所時，不得超車。

第二款：在學校、醫院或其他設有禁止超車標誌、標線處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上者，不得超車。

第三款：欲超越同一車道之前車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光一次，但不得連續密集按鳴喇叭或變換燈光迫使前車允讓。

第四款：前行車駕駛人聞後行車按鳴喇叭或見後行車顯示超車燈光時，如車前路況無障礙，應即減速靠邊或表示允讓，並注意後行車超越時之行駛狀況。

第五款：前行車減速靠邊或以手勢或亮右方向燈表示允讓後，後行車始得超越。超越時應顯示左方向燈並於前車左側保持半公尺以上之間隔超過，行至安全距離後，再顯示右方向燈駛入原行路線。

### 3. 狀況討論：

主要判斷原則是採用道路交通安全規則一百零一條，車輛超車時應注意前車距離與示警；而在交通安全規則一百零一條第四款中也規定，前方車輛也須注意後車動態。在依道路交通安全規則第九十條討論當該路口禁止左轉或駕駛有酒醉、超速等情形時，其責任比率之變動。（如表 4.7）

狀況 1：A 車未注意且未保持安全距離時，不論 A 車與 B 車是否有違規情形發生，A 車均需負擔 100%。

表 4.7 同向 - 超車

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法規
狀況 1	A 車	未或禁超	無或有其他違規	無	100%	道 90、道 91 道 97、道 98 道 114
	B 車	無	無或有其他違規	有	0%	

資料來源：本研究整理

## 五、同向 - 變換車道

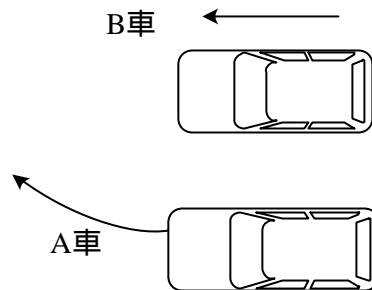


圖 4.26 變換車道

### 1. 情境假設：

以 A 車代表變換車道之車輛，B 車代表直行車，兩車同向行駛。

### 2. 主要參考條文：

#### (1) 道路交通安全規則第九十一條

第六款：變換車道時，應先顯示方向燈光或手勢。

#### (2) 道路交通安全規則第九十七條

第五款：在快慢車道間變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。

#### (3) 道路交通安全規則第九十八條

第六款：變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。

### 3. 狀況討論：

主要判斷原則是採用道路交通安全規則第九十七、九十八條，車輛變換車道時，應讓直行車先行注意與示警。在依道路交通安全規則第九十條討論當該路口禁止左轉或駕駛有酒醉、超速等情形時，其責任比率之變動。（如表 4.8）

狀況 1：A 車未注意且未保持安全距離時，不論 A 車與 B 車是否有違規情形發生，A 車均需負擔 100%。

表 4.8 同向 - 變換車道

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未或禁變	無或有其他違規	無	100%	道 90、道 91
	B 車	無	無或有其他違規	有	0%	道 97、道 98 道 114

資料來源：本研究整理

## 4.2.2 對向事故

### 一、 對撞 - 一方逆向行駛（超車或變換車道）

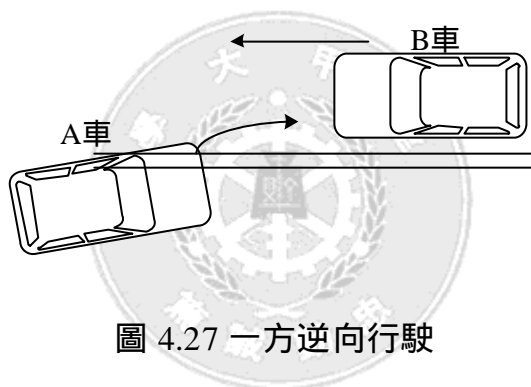


圖 4.27 一方逆向行駛

#### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表進行逆向之車輛，B 車代表對向直行車。

#### 2. 主要參考條文：

##### （1）道路交通安全規則第一百零一條：

第二款：在學校、醫院或其他設有禁止超車標誌、標線處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上者，不得超車。

#### 3. 狀況討論：

當 A 車利用對向車道進行超車時，應注意對向直行車並禮讓其先行。在分別以禁止超車、酒醉駕車或超速加入討論（如表 4.9）。

狀況 1：路段有禁止超車或禁止變換車道之標線，而當 A 車進行超車或變換車道時，不論 A 車或 B 車具有其他之違規駕駛行為（酒醉駕車與超速），A 車需負擔所有責任。

狀況 2：當 A 車逆向行駛時，此時 A 車未注意，兩車無其他次要違規，則 A 車需負擔全部責任。

狀況 3：依據狀況 2 之假設，若 A、B 兩車同時具有酒醉駕車或超速之行為時，A 車仍應負擔全責。

狀況 4：當 A 車逆向行駛時，此時 A 車未注意，B 車有超速行為發生，B 車應負擔部分責任。在此 B 車之車速應為嚴重超速，以至於 A 車無法防範。

狀況 5：當 A 車逆向行駛時，此時 A 車未注意，B 車有酒醉駕車與超速（嚴重超速）之行為發生時，B 車之責任應在提升。

表 4.9 對向對撞 - 1

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	禁超、禁變	無違規或具有一種以上違規	無	100%	道 90 道 93 道 114
	B 車	無	無違規或具有一種以上違規	有	0%	
狀況 2	A 車	未注意	無違規	無	100%	道 90 道 93 道 114
	B 車	無違規	無違規	有	0%	
狀況 3	A 車	未注意	具有一種以上違規	無	100%	道 90 道 93 道 114
	B 車	無違規	具有一種以上違規	有	0%	

表 4.9 (續) 對向對撞 - 1

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 4	A 車	未注意	無違規	無	70%	道 90 道 93 道 114
	B 車	無違規	超速	有	30%	
狀況 5	A 車	未注意	無違規	無	80%	道 90 道 93 道 114
	B 車	無違規	酒醉駕車且超速	有	20%	

資料來源：本研究整理

## 二、 對向 - 逆向(單行道)

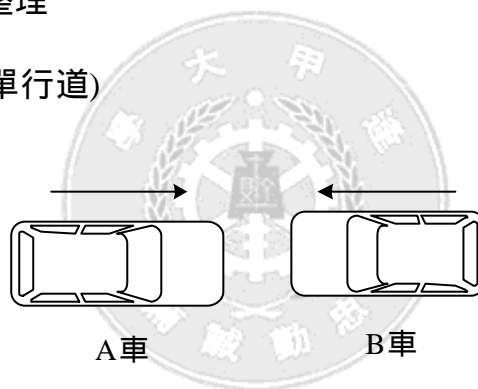


圖 4.28 逆向(單行道)

### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表逆向（包含超車與變換車道）之車輛，B 車代表對向直行車。

### 2. 主要參考條文：

#### (1) 道路交通安全規則第九十條：

駕駛人駕駛汽車，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，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。

### 3. 狀況討論：

依據道路交通安全規則第九十條可知；當車輛逆向行駛時，以具有侵犯他人路權之行為產生。以此最為主要判斷依據，在分別以酒醉駕車與超速加入討論（如表 4.10）。

狀況 1：當 A 車逆向，未注意 B 車之動向而發生事故時，不論 A 當時有何行為，A 車均應負擔全部之責任。

狀況 2：依據狀況 1 之假設，若 B 車有超速時，B 車應負擔部分責任。

表 4.10 對向 - 逆向(單行道)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路 權	責 任	法 規
狀況 1	A 車	未	無或其他違規	無	100%	道 90、道 101 道 114
	B 車	無	無	有	0%	
狀況 2	A 車	未	無或其他違規	無	90%	道 90、道 93 道 101 道 114
	B 車	無	超	有	10%	

資料來源：本研究整理

### 三、 對向 - 左轉彎車與右轉彎車

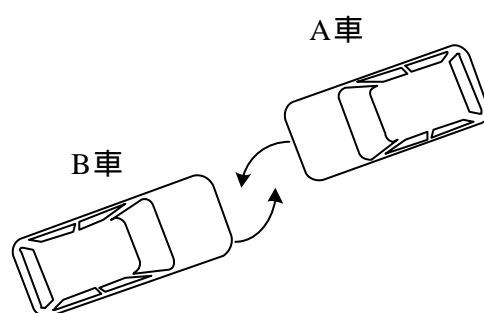


圖 4.29 對向 - 左轉彎車與右轉彎車

#### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表左轉彎車，B 車右轉彎車，兩車行駛方向為對向。



2. 主要參考條文：

(1) 道路交通安全規則第一百零二條：

第七款：對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。

3. 狀況討論：

根據道路交通安全規則第一百零二條第七款之規定，當 B 車在轉彎時應禮讓 A 車先行之原則來進行判斷，並分別以禁止左轉、酒醉駕車與超速來進行討論（如表 4.11）。

狀況 1：若 B 車行經路口時，未禮讓左轉之 A 車而肇事，A 應負擔 30%，B 車 70% 之責任。

狀況 2：若此時 A 車有酒醉駕車或超速之行為 B 車無以上行為時，A 需增加 10% 之責任。

狀況 3：若 A 車有酒醉駕車或超速之行為，且此時 B 車也有酒醉駕車或超速之行為，則其責任之判定仍為 A 車 30%，B 車 70%。

狀況 4：A 車有酒醉駕車或超速之行為，B 具酒醉駕車與車速之駕駛行為，則此時 B 車之責任須增加 10%。

狀況 5：B 車未注意但無其他違規，且 A 車具有酒醉駕車與超速之違規行為時，A 車與 B 車之責任為 50%。

狀況 6：B 車未注意，A 車具有酒醉駕車與超速之違規行為且 B 存在有酒醉駕車或超速之行為時，A 應負擔 40% 之肇事責任。

狀況 7：B 車未注意，A、B 車同時具有酒醉駕車與超速之違規行為，A 應負擔 70% 之肇事責任。

狀況 8：當路口禁止左轉時，不論 A、B 具何種違規，B 車應負擔 100%。

表 4.11 對向 - 左轉彎車與右轉彎車

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	無	無	有	30%	道 9Q 道 102
	B 車	未	無或其他違規	無	70%	
狀況 2	A 車	無	酒或超	有	40%	道 9Q 道 102
	B 車	未	無	無	60%	道 93 道 114
狀況 3	A 車	無	酒或超	有	70%	道 9Q 道 102
	B 車	未	酒或超	無	30%	道 93 道 114
狀況 4	A 車	無	酒或超	有	20%	道 9Q 道 102
	B 車	未	酒且超	無	80%	道 93 道 114
狀況 5	A 車	無	酒且超	有	50%	道 9Q 道 102
	B 車	未	無	無	50%	道 93 道 114
狀況 6	A 車	無	酒且超	有	40%	道 9Q 道 102
	B 車	未	酒或超	無	60%	道 93 道 114
狀況 7	A 車	無	酒且超	有	30%	道 9Q 道 102
	B 車	未	酒且超	無	70%	道 93 道 114
狀況 8	A 車	無	任何違規	無	0%	道 9Q 道 102
	B 車	禁左且未	任何違規	有	100%	道 93 道 114

資料來源：本研究整理

#### 四、 對向 - 左轉車與直行車

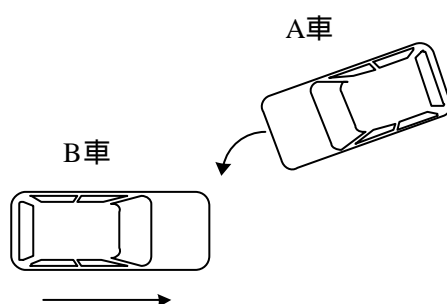


圖 4.30 對向 - 左轉彎車與直行車

1. 情境假設：

分別以 A 車代表左轉車；B 車代表直行車，兩車行駛方向為對向。

2. 主要參考條文：

(1) 道路交通安全規則第一百零二條：

第六款：轉彎車輛應讓直行車輛先行。但直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎車先行。

3. 狀況討論：

主要以道路交通安全規則第一百零二條之規定中「轉彎車輛應讓直行車輛先行為」判斷原則，並以禁止左轉、酒醉駕車或超速分別以個案進行討論（如表 4.12）。

狀況 1：當 A 車轉彎時，未注意到直行車 B，而發生事故時。若 B 車皆無次要違規行為，則 A 車需負擔 70% 之責任。

狀況 2：當 A 車轉彎時，未注意到直行車 B，而發生事故時。若 A 車無次要違規行為，但 B 車有超速情形，則 A 車需負擔 60% 之責任。

狀況 3：當 A 車轉彎時，未注意到直行車 B，而發生事故時。若 A 車無次要違規行為，但 B 車有超速與酒醉駕車的情形，則 A 車與 B 車需各負擔 50% 之責任。

狀況 4：當 A 車轉彎時，未注意到直行車 B，而發生事故時。若 B 車有超速的情形時，A 車具超速或酒醉駕車，A 車負擔 70% 之責任。

狀況 5：當 A 車轉彎時，未注意到直行車 B，而發生事故時。若 B 車有超速的情形時，A 車超速且酒醉駕車，A 車負擔 80% 之責任。

狀況 6：當 A 車轉彎時，未注意到直行車 B，而發生事故時。若 B 車有酒醉駕車與超速的情形時，A 車具超速或酒醉駕車，A 車皆負擔 60% 之責任。

狀況 7：當 A 車轉彎時，未注意到直行車 B，而發生事故時。若 B 車有酒醉駕車與超速的情形時，A 車超速且酒醉駕車，A 車皆負擔 80 %之責任。

狀況 8：因禁止左轉，不管兩車有何違規行為，A 車應負擔 100%之責任。

表 4.12 對向 - 左轉車與直行車

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未	無	無	70%	道 93、道 102 道 114
	B 車	無	無	有	30%	
狀況 2	A 車	未	無	無	60%	道 93、道 102、 道 114
	B 車	無	超	有	40%	
狀況 3	A 車	未	無	無	50%	道 93、道 102、道 114
	B 車	無	酒且超	有	50%	
狀況 4	A 車	未	酒或超	無	70%	道 93、道 102 道 114
	B 車	無	超	有	30%	
狀況 5	A 車	未	酒且超	無	80%	道 93、道 102 道 114
	B 車	無	超	有	20%	
狀況 6	A 車	未	酒或超	無	60%	道 93、道 102 道 114
	B 車	無	酒且超	有	40%	
狀況 7	A 車	未	酒且超	無	80%	道 93、道 102 道 114
	B 車	無	超	有	20%	
狀況 8	A 車	禁左	無或具有違規	無	100%	道 93、道 102 道 114
	B 車	無	無或具有違規	有	0%	

資料來源：本研究整理

### 4.2.3 橫向事故

#### 一、 橫向 - 有號誌路口 (1)

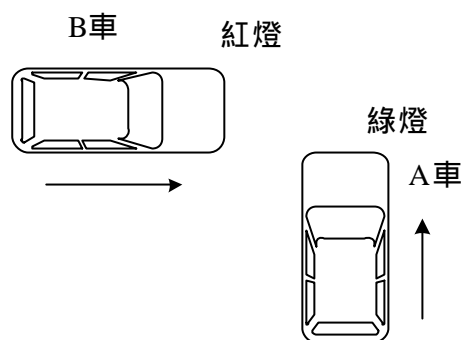


圖 4.31 橫向 - 有號誌路口 (1)

##### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表行駛於允許通行方向（綠燈）之車輛；B 車代表行駛於禁止通行方向（紅燈）之車輛，兩車行駛方向為橫向。

##### 2. 主要參考條文：

（1）道路交通安全規則第一百零二條：

第一款：應遵守燈光號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。

##### 3. 狀況討論：

主要之判斷原則是依據駕駛人是否有違反燈號管制之行為，來判斷其責任。並分別加入酒醉駕車與超速行為，進行討論。

狀況 1：不論 A 車是否有酒駕與超速之行為，B 車違反號誌管制應負擔全部責任。

表 4.13 橫向 - 有號誌路口 (1)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	無或未	無或其他違規	有	0%	道 90、道 102
	B 車	未	無或其他違規	無	100%	

資料來源：本研究整理

## 二、 橫向 - 有號誌路口 (2)

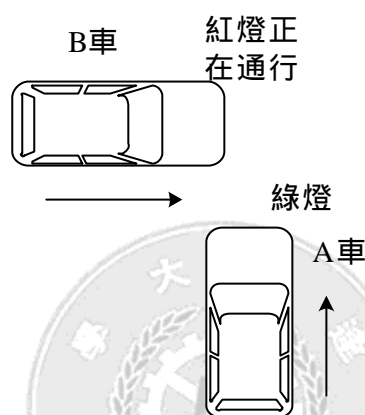


圖 4.32 橫向 - 有號誌路口 (2)

### 1. 情境假設：

路口寬度假設大於 20 公尺，分別以 A 車代表行駛於允許通行方向（綠燈）之車輛；B 車代表行駛於禁止通行方向（紅燈）之車輛，且已過路口中心線，兩車行駛方向為橫向。

### 2. 主要參考條文：

#### (1) 道路交通安全規則第一百零二條：

第十二款：行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。

### 3. 狀況討論：

主要之判斷原則是依據駕駛人是否有違反道路交通安全規則第一百零二條之行為，並以可通行者是否有理讓，來判斷其責任。並分別加入酒醉駕車與超速行為，進行討論。

狀況 1：B 車在上一時向雖結束時，無法立即通過路口；A 車在綠燈後撞上 B，則此時雖 A 有路權，但 A 仍需負擔 30%。

狀況 2：若此時 A 車有酒醉駕車之行為，則其責任應在向上提升至 40%。

狀況 3：若此時 A 車有酒醉駕車之行為，B 車酒醉駕車或超速，則 A 之責任應為 30%。

狀況 4：若此時 A 車有酒醉駕車之行為，B 車酒醉駕車且超速，則 A 之責任應為 20%。

表 4.14 橫向 - 有號誌路口 (2)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未	無	有	30%	道 9Q 道 102
	B 車	未	無或其他違規	無	70%	
狀況 2	A 車	未	酒	有	40%	道 9Q 道 102 道 114
	B 車	未	無	無	60%	
狀況 3	A 車	未	酒	有	30%	道 9Q 道 102 道 114
	B 車	未	酒或超	無	70%	
狀況 4	A 車	未	酒	有	20%	道 9Q 道 102 道 114
	B 車	未	酒且超	無	80%	

資料來源：本研究整理

### 三、 橫向 - 無號誌路口或閃光號誌路口 (3)

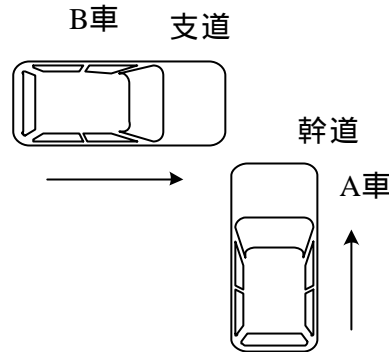


圖 4.33 橫向 - 無號誌路口或閃光號誌路口 (3)

#### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表行駛於幹道之車輛；B 車代表行駛於支道之車輛，同時進入路口，兩車行駛方向為橫向。

#### 2. 主要參考條文：

##### (1) 道路交通安全規則第一百零二條：

第十二款：行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。

#### 3. 狀況討論：

依據法規支道車讓幹道車，故支線應負擔較大之責任；且幹道車、支道車皆需注意與減速慢行，所以幹線車輛也要負擔責任。並再加入酒醉與超速進行討論（表 4.15）。

狀況 1：當 A、B 兩車均為注意時，在無其他次要違規之情形下，兩車均帶有責任，但因 B 車為支道，故其責任會較大。

狀況 2：當 A、B 兩車均為注意時，在 A 車有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 A 之責任會較狀況 1 上升一級。



狀況 3：當 A、B 兩車均為注意時，在 B 車有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 B 之責任會較狀況 1 上升一級。

狀況 4：當 A、B 兩車均未注意時，在 A、B 兩車同時有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但責任與狀況 1 同。

狀況 5：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車同時有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，兩車責任各為 50%。

狀況 6：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車同時有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，B 之責任為 100%。

狀況 7：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車有酒駕或超速之違規情況下，B 車則同時有酒駕與超速，B 會負擔大多數之責任。

狀況 8：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車有酒駕或超速之違規情況下，A 車則同時有酒駕與超速，A 之責任會上升。

狀況 9：當 A、B 兩車均未注意時，在 A、B 兩車同時具有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，其責任會與狀況 1 一樣。

表 4.15 橫向 - 無號誌路口或閃光號誌路口 (3)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未	無	有	20%	道 90、道 102
	B 車	未	無	無	80%	
狀況 2	A 車	未	酒或超	有	30%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	無	無	70%	
狀況 3	A 車	未	無	有	10%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	酒或超	無	90%	
狀況 4	A 車	未	酒或超	有	20%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	酒或超	無	80%	

表 4.15 (續) 橫向 - 無號誌路口或閃光號誌路口 (3)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 5	A 車	未	酒且超	有	50%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	無	無	50%	
狀況 6	A 車	未	無	有	0%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	酒且超	無	100%	
狀況 7	A 車	未	酒或超	有	10%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	酒且超	無	90%	
狀況 8	A 車	未	酒且超	有	30%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	酒或超	無	70%	
狀況 9	A 車	未	酒且超	有	20%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	酒且超	無	80%	

資料來源：本研究整理

#### 四、 橫向 - 無號誌路口 (4)

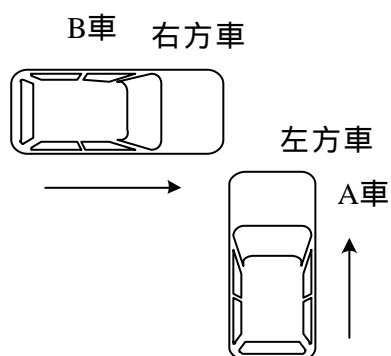


圖 4.34 橫向 - 無號誌路口 (4)

1. 情境假設：

分別以 A 車代表左方車輛；B 車代表右方車輛，A、B 同時抵達，兩車行駛方向為橫向。一般超速：超過速限 0-20km/hr 嚴重超速：超過速限 20km/hr 以上一般酒駕：酒精濃度值 0.25-0.55mg/l 嚴重酒駕：酒精濃度值 0.55mg/l 以上。

2. 主要參考條文：

(1) 道路交通安全規則第一百零二條：

第十二款：行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。

3. 狀況討論：

依據法規左方車讓右方車，故左方車應負擔較大之責任；且左方車與右方車皆需注意與減速慢行。並再加入酒醉與超速進行討論（表 4.16）

狀況 1：當 A、B 兩車均未注意時，在無其他次要違規之情形下，經問卷之分析後，A 應負擔 70%。

狀況 2：當 A、B 兩車均未注意時，A 車在一般超速之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 80%。

狀況 3：當 A、B 兩車均未注意時，A 車在嚴重超速之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 90%。

狀況 4：當 A、B 兩車均未注意時，A 車在一般酒駕之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 80%。

狀況 5：當 A、B 兩車均未注意時，A 車在嚴重酒駕之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 90%。

狀況 6：當 A、B 兩車均未注意時，A 車同時有一般酒駕與一般超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 90%。

狀況 7：當 A、B 兩車均未注意時，A 車同時有一般酒駕與嚴重超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 車需負擔全部責任。

狀況 8：當 A、B 兩車均未注意時，A 車同時有嚴重酒駕與一般超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 車需負擔全部責任。

狀況 9：當 A、B 兩車均未注意時，A 車同時有嚴重酒駕與嚴重超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 車需負擔全部責任。

狀況 10：當 A、B 兩車均未注意時，A、B 車同時有酒駕或超速之違規情況下，A、B 兩車需負擔之責任與狀況 1 同。

狀況 11：當 A、B 兩車均未注意時，A、B 車同時有酒駕且超速之違規情況下，A、B 兩車需負擔之責任與狀況 1 同。

狀況 12：當 A、B 兩車均未注意時，B 車在一般超速之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 60%。

狀況 13：當 A、B 兩車均未注意時，B 車在嚴重超速之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 40%。

狀況 14：當 A、B 兩車均未注意時，B 車在一般酒駕之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 50%。

狀況 15：當 A、B 兩車均未注意時，B 車在嚴重酒駕之情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 40%。

狀況 16：當 A、B 兩車均未注意時，B 車同時有一般酒駕與一般超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 30%。

狀況 17：當 A、B 兩車均未注意時，B 車同時有一般酒駕與嚴重超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 30%。

狀況 18：當 A、B 兩車均未注意時，B 車同時有嚴重酒駕與一般超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 30%。

狀況 19：當 A、B 兩車均未注意時，B 車同時有嚴重酒駕與嚴重超速之違規情況下，經問卷之分析後，A 應負擔 20%。

表 4.16 橫向 - 無號誌路口 (4)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未	無	無	70%	道 90、道 102
	B 車	未	無	有	30%	
狀況 2	A 車	未	一般超速	無	80%	道 90、道 93 道 102
	B 車	未	無	有	20%	
狀況 3	A 車	未	嚴重超速	無	90%	道 90、道 93 道 102
	B 車	未	無	有	10%	
狀況 4	A 車	未	一般酒駕	無	80%	道 90、道 102 道 114
	B 車	未	無	有	20%	
狀況 5	A 車	未	嚴重酒駕	無	90%	道 90、道 102 道 114
	B 車	未	無	有	10%	
狀況 6	A 車	未	一般超速且一般酒駕	無	90%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	有	10%	
狀況 7	A 車	未	嚴重超速且一般酒駕	無	100%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	有	0%	
狀況 8	A 車	未	一般超速且嚴重酒駕	無	100%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	有	0%	
狀況 9	A 車	未	嚴重超速且嚴重酒駕	無	100%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	有	0%	
狀況 10	A 車	未	超速或酒駕	無	70%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	超速或酒駕	有	30%	

表 4.16 (續) 橫向 - 無號誌路口 (4)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 11	A 車	未	超速且酒駕	無	70%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	超速且酒駕	有	30%	
狀況 12	A 車	未	無	無	60%	道 90、道 93 道 102
	B 車	未	一般超速	有	40%	
狀況 13	A 車	未	無	無	40%	道 90、道 93 道 102
	B 車	未	嚴重超速	有	60%	
狀況 14	A 車	未	無	無	50%	道 90、道 102 道 114
	B 車	未	一般酒駕	有	50%	
狀況 15	A 車	未	無	無	60%	道 90、道 102 道 114
	B 車	未	嚴重酒駕	有	40%	
狀況 16	A 車	未	無	無	70%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	一般超速且一般酒駕	有	30%	
狀況 17	A 車	未	無	無	70%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	嚴重超速且一般酒駕	有	30%	
狀況 18	A 車	未	無	無	70%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	一般超速且嚴重酒駕	有	30%	
狀況 19	A 車	未	無	無	80%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	嚴重超速且嚴重酒駕	有	20%	

資料來源：本研究整理

## 五、 橫向 - 無號誌路口 (5)

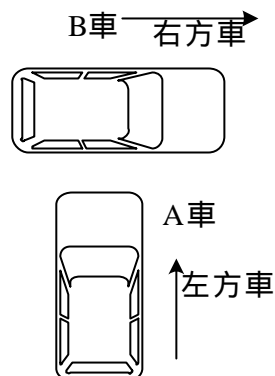


圖 4.35 橫向 - 無號誌路口 (5)

### 1. 情境假設：

分別以 A 車代表左方車輛；B 車代表右方車輛，A 抵達中心線，兩車行駛方向為橫向。

### 2. 主要參考條文：

#### (1) 道路交通安全規則第一百零二條：

第二款：車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。

### 3. 狀況討論：

依據法規左方車讓右方車，故左方車應負擔較大之責任；且左方車與右方車皆需注意與減速慢行。並再加入酒醉與超速進行討論（表 4.17）。

狀況 1：當 A、B 兩車均未注意時，在無其他次要違規之情形下，因 A 已開始通過路口，故兩車責任均分。

狀況 2：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 A 之責任會較狀況 1 上升一級。

狀況 3：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 B 之責任會較狀況 1 上升一級。

狀況 4：當 A、B 兩車均未注意時，在 A、B 兩車同時有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但責任與狀況 1 同。

狀況 5：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車同時有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 A 車所需負擔之責任會較 B 多。

狀況 6：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車同時有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 B 車所需負擔之責任會較多。

狀況 7：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車有酒駕或超速之違規情況下，B 車則同時有酒駕與超速，此時 B 之責任會略高於 A。

狀況 8：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車有酒駕或超速之違規情況下，A 車則同時有酒駕與超速，此時 A 之責任會略高於 B。

狀況 9：當 A、B 兩車均未注意時，在 A、B 兩車同時具有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，其責任會與狀況 1 一樣。

表 4.17 橫向 - 無號誌路口 (5)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未	無	無	50%	道 90、道 102
	B 車	未	無	有	50%	
狀況 2	A 車	未	酒或超	無	60%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	無	有	40%	
狀況 3	A 車	未	無	無	40%	道 90、道 93 道 102 道 114
	B 車	未	酒或超	有	60%	



表 4.17 (續) 橫向 - 無號誌路口 (5)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 4	A 車	未	酒或超	無	50%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	有	50%	
狀況 5	A 車	未	酒且超	無	70%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	有	30%	
狀況 6	A 車	未	無	無	30%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒且超	有	70%	
狀況 7	A 車	未	酒或超	無	40%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒且超	有	60%	
狀況 8	A 車	未	酒且超	無	60%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	有	40%	
狀況 9	A 車	未	酒且超	無	50%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒且超	有	50%	

資料來源：本研究整理

#### 六、 橫向 - 無號誌路口 (6)

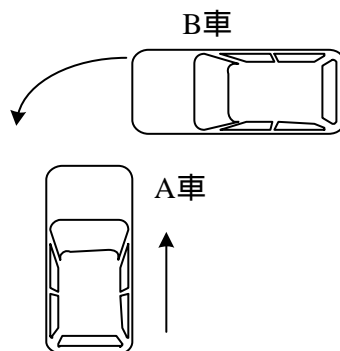


圖 4.36 橫向 - 無號誌路口 (6)

1. 情境假設：

分別以 A 車代表直行車輛；B 車代表轉彎車輛，兩車同時抵達，行駛方向為橫向。

2. 主要參考條文：

(1) 道路交通安全規則第一百零二條：

第六款：轉彎車輛應讓直行車輛先行。但直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎車先行。

3. 狀況討論：

依據法規規定轉彎車應讓直行車，故轉彎車應負擔較大之責任；且行經無號誌路口時雙方皆需注意與減速慢行。並再加入酒醉與超速進行討論（表 4.18）。

狀況 1：當 A、B 兩車均未注意時，在無其他次要違規之情形下，因 A 具有路權，雖 A 未注意但其責任負擔亦較少。

狀況 2：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 B 之責任會較狀況 1 上升一級。

狀況 3：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車有酒駕且超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 B 之責任會較狀況 2 來的重。

狀況 4：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車有酒駕或超速之違規情況下，B 車無次要違規，故其責任會較狀況 1 來的低。

狀況 5：當 A、B 兩車均未注意時，兩車同時有酒駕或超速之違規情況下，兩車均帶有責任，其責任分配與狀況一同。

狀況 6：當 A、B 兩車均未注意時，在 B 車同時有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，但 B 車需負擔較重之責任。

狀況 7：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車有酒駕與超速之違規情況下，B 車無，此時兩方責任相同。

狀況 8：當 A、B 兩車均未注意時，在 A 車有酒駕與超速之違規情況下，B 車則有酒駕或超速，此時 B 之責任會略高於 A。

狀況 9：當 A、B 兩車均未注意時，在 A、B 兩車同時具有酒駕與超速之違規情況下，兩車均帶有責任，其責任會與狀況 1 一樣。

表 4.18 橫向 - 無號誌路口 (6)

		主要違規駕駛行為	次要違規駕駛行為	路權	責任	法 規
狀況 1	A 車	未	無	有	30%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	無	70%	
狀況 2	A 車	未	無	有	20%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	無	80%	
狀況 3	A 車	未	無	有	10%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒且超	無	90%	
狀況 4	A 車	未	酒或超	有	40%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	無	60%	
狀況 5	A 車	未	酒或超	有	30%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	無	70%	
狀況 6	A 車	未	酒或超	有	20%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒且超	無	80%	
狀況 7	A 車	未	酒且超	有	50%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	無	無	50%	
狀況 8	A 車	未	酒且超	有	40%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒或超	無	60%	
狀況 9	A 車	未	酒且超	有	30%	道 90、道 93 道 102、道 114
	B 車	未	酒且超	無	70%	

資料來源：本研究整理

#### 4.2.4 路口中心點問題探討

路口中心點問題目前存在有很大之爭議，中心點係指兩條道路所交會路口之中央，但駕駛人在行駛時並無法清楚了解何處是中心點，且駕駛人在轉彎時有時會超過或未達中心點。故目前「台北市車輛行車事故鑑定委員會」改依據 1 轉彎車未達對向慢車道或最外側車道延伸線前與未超速之直行車發生碰撞，應科以轉彎車未讓直行車先行而直行車無責。2 若轉彎車已達對向慢車或最外側車道延伸線與未超速之直行車發生碰撞，則科以轉彎車左轉疏忽、直行車行駛疏忽。而經本研究之調查在橫向左右方車事故類型中，當左方車已在通行路口時其雙方所需負擔之責任應為 50%。

由此可知，不同地區車鑑會對車輛通過路口中心點之責任判定不同。其次路口中心點在現況路口中心線之規定並無劃設，用路人並無法認知，建議重新修訂道路交通安全規則一百零二條第六款之規定，並取消有通過路口中心線之規定。改以事故發生時，除非直行車有超速或其他違規行為，否則直行車科以次要肇事原因，而將轉彎車科以主要肇事原因。以取得全國鑑定委員之一致性。

### 4.3 模式驗證

#### 1、樣本來源：

自 89-90 年覆議會 3996 筆案件中，挑選兩車事故碰撞（排除機車與行人）且覆議會與車鑑會鑑定結果一致之案例。篩選出同向事故案件共 112 件（佔總案件數 2.8%）進行驗證，對向事故案件共 140 件（佔總案件數 3.5%）進行驗證，橫向事故案件共 155 件（佔總案件數 3.6%）進行驗證。

#### 2、同向事故案件之驗證

##### （1）驗證結果：


本研究之同向事故類型判斷結果，共區分為十八種事故案件類態，共有 112 個案例樣本，判中 93 件，總判中率達 83%（表 4.19）。

表 4.19 在同向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表

同向事故類型		責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
1 兩車直行** (前後車)	↑ ↑	後車全部 原因	51	41	80%
2 兩直行車(前後 車)，後車超速	↑ ↑ 超速	後車全部 原因	1	1	100%
3 兩車直行(前後 車)，後車酒駕	↑ ↑ 酒駕	後車全部 原因	1	1	100%
4 兩車直行(前後 車)後車酒駕與超 速	↑ ↑ 酒駕 超速	後車全部 原因	2	2	100%
5 直行車與右轉車 同一車道，直行車 在後	↗ ↑	直行車全部 原因	3	2	67%
6 直行車與右轉 車，同一車道，直 行車在前	↑ ↗	右轉車全部 原因	4	4	100%
7 直行車在外車 道，右轉車在內車 道	↗ ↑	右轉車全部 原因	7	7	100%
8 一車倒車 一車直行	↓ ↑	倒車不當者 全部主因	2	1	50%
9 兩右轉車 (同一車道)	↗ ↗	後車全部 原因	2	2	100%

\*\*：案件篩選過程如附錄四。

表 4.19 (續) 在同向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表

同向事故類型		責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
10 兩右轉車 (不同車道)		內側車道 全部原因	2	2	100%
11 兩車直行，一車 超車不當		超車不當者 全部原因	8	7	87.5%
12 兩車直行，前車 超車，後車超速		超車者主因 超速者次因	1	1	100%
13 兩車直行，一車 超車且超速		超車不當者 全部原因	2	2	100%
14 兩車直行，一車 變換車道不當		變換車道不 當者全部原 因	25	19	76%
15 兩車直行，一車 變換車道不當且 超速		變換車道不 當者全部原 因	1	1	100%
總 計			112	93	83%

資料來源：本研究整理

### 3、對向事故案件之驗證

#### (1) 驗證結果：

本研究之同向事故類型判斷結果，共區分為十九種事故案件類態，共有 140 個案例樣本，判中 104 件，總判中率達 74% (表 4.20)。

表 4.20 在對向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表

對向事故類型		責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
1 一車直行 一車左轉		左轉車主因 直行車次因	27	20	74%
2 一車直行，一車 左轉(未依標線 左轉)		左轉車主因 直行車次因	4	3	75%
3 一車直行，一車 左轉，左轉車已 過中心點		直行車主因 左轉車次因	4	2	50%
4 一車直行，一車 左轉，左轉車已 過中心點，直行 車超速		兩車同為原因	5	5	100%
5 一車直行，一車 左轉，直行車超 速		左轉車主因 直行車次因	3	1	33%
6 一車直行，一車 右轉且超速(窄 路)		右轉車主因 直行車次因	1	1	100%
7 一車直行，一車 左轉，左轉車酒 駕		左轉車主因 直行車次因	1	0	0
8 兩車對撞		侵入來車道者 全部原因	53	43	81%
9 兩車直行 一車變換車道		變換車道不當 者全部原因	15	12	80%

表 4.20 (續) 在對向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表

對向事故類型		責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
10 兩車直行 一車超車		超車不當者全部原因	1	1	100%
11 兩車對撞 順向車超速		逆向車主因 順向車次因	3	1	33%
12 兩車對撞 逆向車超速		逆向車全部原因	9	6	67%
13 兩車對撞 順向車酒駕		逆向車全部原因	2	1	50%
14 兩車對撞 逆向車酒駕		逆向車全部原因	5	5	100%
15 兩車對撞 兩車皆酒駕		逆向車全部原因	1	0	0
16 兩車對撞 順向車超速 逆向車酒駕		逆向車全部原因	1	1	100%
17 兩車對撞，逆向車超速且酒駕		逆向車全部原因	1	1	100%
18 一車右轉，一車左轉，左轉車已過中心點		右轉車主因 左轉車次因	2	0	0
19 一車右轉 一車左轉		右轉車主因 左轉車次因	2	0	0
20 一車右轉，一車左轉，左轉車違規左轉		左轉車全部原因	1	1	100%
總計			140	104	74%

資料來源：本研究整理



#### 4、橫向事故案件之驗證

##### (1) 驗證結果：

本研究之橫向事故類型判斷結果，共區分為三種主要事故型態三十種事故類型，分別為 1 無號誌路口，右方車與左方車，共 107 件，判中 80 件，判中率 75%（表 4.21）。2 無號誌路口，幹道車與支道車，共 5 件，判中 4 件，判中率 80%（表 4.22）。3 閃光號誌路口，幹道車與支道車，共 43 件，判中 30 件，判中率 70%（表 4.23）。橫向事故類型在 155 件案例中，判中 114 件，總判中率達 74%（表 4.24）。

表 4.21 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率  
統計表 - 無號誌路口，右方車與左方車


橫向事故類型		雙方責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
1 兩車直行，左方車已過中心點		右方車主因 左方車次因	17	15	88%
2 兩車直行，右方車已過中心點		左方車主因 右方車次因	68	53	78%
3 兩車直行，右方車已過中心點 左方車超速		左方車主因 右方車次因	2	1	50%
4 兩車直行，右方車已過中心點 右方車超速		右方車主因 左方車次因	3	2	67%
5 兩車直行，左方車已過中心點 右方車超速		右方車主因 左方車次因	3	3	100%
6 兩車直行，左方車已過中心點 左方車超速		左方車主因 右方車次因	1	0	0
7 一車直行，一車左轉，左轉車已過中心點		直行車主因 左轉車次因	1	0	0

表 4.21 (續) 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表 - 無號誌路口，右方車與左方車

橫向事故類型		雙方責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
8 一車直行 一車右轉		右轉車主因 直行車次因	4	3	75%
9 一車直行，一車 右轉，右轉車已 過中心點		直行車主因 右轉車次因	1	1	100%
10 一車直行，一 車右轉，直行 車酒駕		右轉車主因 直行車次因	1	0	0
11 兩車直行 右方車超車 且超速		超車者全部 原因	1	0	0
12 兩車直行，左 方車超車		超車不當 者全部原因	1	1	100%
13 兩車直行 左方車變換車 道		變換車道者 全部原因	1	0	0
14 兩車直行左方 車變換車道， 右方車 超速		變換車道者主 因直行車次因	1	1	100%
15 兩車直行 左方車正在通 行右方車超速 且酒駕		右方車主因 左方車次因	1	0	0
16 兩車直行，左 方車正在通行 右方車酒駕		右方車主因 左方車次因	1	0	0
總 計			107	80	75%

資料來源：本研究整理

表 4.22 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率  
統計表 - 無號誌路口，幹道車與支道車

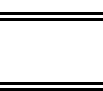
橫向事故類型		雙方責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
1 兩車直行 幹道車正在 通行		支道車主因 幹道車次因	3	2	67%
2 兩車直行 支道車正在 行，支道車 超速，幹道 車酒駕		幹道車主因 支道車次因	1	1	100%
3 兩車直行 支道車正在 通行，支道 車超速且酒 駕		支道車全部 原因	1	1	100%
總 計			5	4	80%

資料來源：本研究整理

表 4.23 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率  
統計表 - 閃光號誌路口，幹道車與支道車

橫向事故類型		雙方責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
1 一車直行 一車左轉		左轉車主因 直行車次因	2	1	50%
2 一車直行且酒 駕，一車左轉		左轉車主因 直行車次因	2	1	50%
3 一車直行且酒 駕，一車右轉		右轉車主因 直行車次因	1	1	100%
4 一車直行 一車右轉		右轉車主因 直行車次因	2	0	0

表 4.23 (續) 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表 - 閃光號誌路口，幹道車與支道車

橫向事故類型		雙方責任分攤	樣本數	判中樣本數	判中率
5 一車直行，一車左轉，左轉車已過中心點，直行超速		直行車主因 左轉車次因	1	0	0
6 一車直行，一車右轉，直行車已過中心點，直行車超速		右轉車主因 直行車次因	1	1	100%
7 一車直行，一車左轉已過中心點		直行車主因 左轉車次因	2	2	100%
8 兩車直行，支道車正在通行		幹道車主因 支道車次因	8	8	100%
9 兩車直行，幹道車正在通行		支道車主因 幹道車次因	18	12	67%
10 兩車直行 幹道車酒駕		支道車主因 幹道車次因	3	2	67%
11 兩車直行 支道車酒駕		支道車主因 幹道車次因	3	2	67%
總 計			43	30	70%

資料來源：本研究整理

表 4.24 在橫向行車方向下，兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表

橫向事故類型	樣本數	判中樣本數	判中率
1 無號誌路口，右方車與左方車	107	80	75%
2 無號誌路口，幹道車與支道車	5	4	80%
3 閃光號誌路口，幹道車與支道車	43	30	70%
總 計	155	114	74%

資料來源：本研究整理

## 5、分析：

本研究共以覆議會 413 件案例進行模式驗證，合計判中 303 件，判中率達 73%（表 4.25）。未判中之案件經過分析比較相同類型之案例後，分析產生誤差之原因如下：

- （1）碰撞位置相似，但因駕駛人之預見情形不同或預見後所採取之預防措施不同而造成判定結果有所差異；此部分在模式建構中因為研究人力之限制故未列入討論。如表 4.23 中第四種類型「一車直行，一車右轉」，在閃光號誌下雙方無酒駕與超速之情況下研究中以右轉車負擔 70% 為肇事主因，但在案例中卻判為同為肇事原因，經檢視案例後，發現造成沒有判中之因素與碰撞位置之認定有關。
- （2）碰撞位置相似，但因個案駕駛人之車速不同而造成判斷結果不一致；此部分在模式建構中因為研究人力之限制故僅針對橫向兩直行車討論。如表 4.2 中第五種類型「一車直行，一車左轉，左轉車已過中心點，直行車超速」，因直行車具有嚴重超速之駕駛行為，導致其所需負擔之肇責提升至 100%。
- （3）有關違反標誌、路邊起步、迴轉或橫越道路中之事故類型，在研究中未完全納入討論範圍內。導致當驗證案例有以上之駕駛行為時，程式無法判中。如表 4.23 中第四種類型「一車直行，一車右轉」之案例中因右轉車具有逆向違規，以致於右轉車之肇責提升至 100%。
- （4）可供驗證之案例樣本數不足，此方面之案例多集中於事故案件中含有超速、酒駕或轉彎之行為。導致樣本數不足之原因，主要為模式判定時所使用之案例以兩車（汽車與汽車）為主，且排除車鑑會與覆議會鑑定結果不一致者，因而造成部分事故類型之樣本數過少。

表 4.25 兩車於不同事故型態中之肇責分攤與判中率統計表

事故類型	樣本數	判中樣本數	判中率
1 同向事故類型	112	93	83%
2 對向事故類型	140	104	74%
3 橫向事故類型	155	114	74%
總計	407	311	76%

資料來源：本研究整理

## 第五章 理賠流程之建立與探討

### 5.1 建立理賠程序

理賠是屬於事故處理之後續工作，且理賠之過程並不會牽涉到刑事上之判決，因此在釐清責任百分比後可藉由本研究第四章所建立之兩車事故肇事分擔百分比率，在「理想狀況」（指事故雙方及其所屬之保險公司皆認同其本身所應負擔之責任、車損費用、醫療費用及其他費用。）下只要將損失金額乘以所需負擔之比率即可得到理賠金額。

本研究建議可採取下列之流程將鑑定系統與理賠程序作連結。當事故發生時應 1 通知警察並保留現場：主要是為了能夠確切了解事故發生之原因。2 將傷者送醫：避免傷者之病情加重，而引發不幸。3 利用本研究開發之鑑定軟體，立即判斷出雙方所需負擔之事故責任。4 將車輛送修。5 取得車損費用與醫療費用證明並先自行計算及準備不能工作損失與精神損失費用之證明、雙方鑑定責任比率分擔說明和警方記錄。6 向保險公司申請理賠任意險與強制險。7 保險公司取得代位權後在向加害人索賠。此流程之優勢在於利用立即判斷之軟體提供雙方應負擔責任給保險公司參考，保險公司可根據判斷說明與警方現場資料互相印證，如此即可省去保險公司判斷事故責任的時間。因此本研究建議在使用此軟體時，應要有員警或公正之第三者簽章證明，以避免事後理賠造成糾紛並可保障受害民眾之權益。

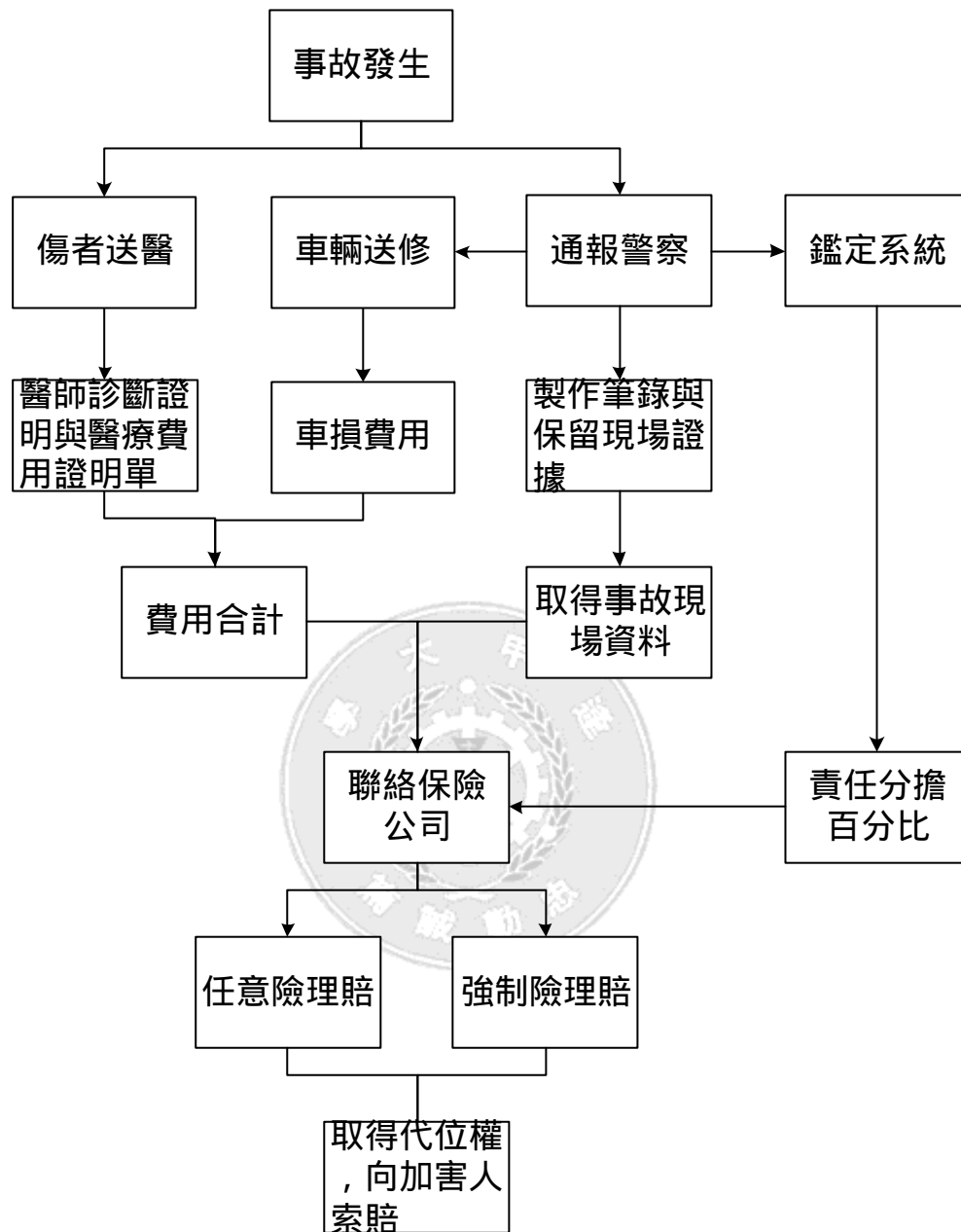


圖 5.1 理賠流程圖

## 5.2 現行理賠機制問題之探討

在組成理賠金額的要素中可以分為「財物」損失理賠、「醫療」理賠與「精神」理賠。但由於精神理賠本身不易衡量，同一種傷害對每個人所造成之影響因人而異較難量化。在經過訪談專業處理人員後，發現到目前一般在實務處理上主要是依照兩造雙方之薪資所得、社會地位、所受到的

傷害程度、對家人之影響、年齡...等因素來進行理賠金額的決定。

因此，在研究中暫將針對強制險與任意險理賠之關係以及殘障理賠之認定標準來加以探討。因交通事故發生後，若有肇事者逃逸以及案情複雜須經過司法訴訟方可判定之案件產生時，弱勢族群往往會因無法立即獲得理賠。因此為保障弱勢族群之利益，政府制訂了「強制汽車責任保險法」，在其第一章第一條之中即明文規定：為使汽車交通事故所致體傷、殘廢或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。主要之目的即是為避免理賠過程太過於冗長，而造成個人以及家庭的二次傷害。在本章節中將分為任意險與強制險在理賠分攤中所面臨的問題與殘障理賠認定問題兩部份來探討目前在實施理賠工作時，可能面臨的障礙與問題。

## 5.21 汽車任意第三人責任險

汽車任意第三人責任險，根據保險法第 53 條之規定，「民國八十六年最高法院上字第 439 號」做出以下之判例詮釋，有關汽車保險之保險人於保險事故發生時，有依保險契約賠償之義務，然若對意外事故之發生如另有應負責之第三人時，該第三人應就其行為所造成之損害負賠償責任，該責任不因其肇事之相對人投有保險而免除...等。且任意險係屬商業保險，係由被保險人自行加保，任意險並無受害人可直接請求權的規定。

## 5.22 汽車責任強制保險法

汽車責任強制保險法係採無過失責任保險法制，其立法目的一方面在使汽車交通事故之受害人得直接請求保險賠償給付，迅速獲得保障；另一方面使加害人依法應負賠償責任，於受賠償之請求時，得因有保險契約之保障，而在限度之金額內免其責任，責任保險人之義務在於代替被保險人向第三人賠償，「民國九十二年最高法院民事裁判上字第 699 號」。

而依強制險與實施細則之規範，最高法院民事裁判分別針對法令條文做出詮釋，主要釋義當被保險人發生事故時可直接向保險人請求給付保險金。且針對「肇事汽車」之定義，應指發生交通事故之車輛而言，並不限於應負肇事責任之駕駛人所駕駛之汽車。若發生交通事故之車輛均非被保險汽車，始有強制汽車責任保險法第三十八條規定，請求特別補償基金補



償之問題，「民國九十二年最高法院民事裁判上字第 1982 號」。在強制汽車責任保險法第三十六條中之規定，為使汽車交通事故之受害人均能依本法規定獲得基本保障，應設置汽車交通事故特別補償基金。該基金之來源主要為強制險保費中之分攤額或其他根據強制汽車責任保險法第三十七條所規定之收入。

### 5.23 理賠實務探討

目前在處理事故理賠金額方面可以分為 1.任意險理賠金額 2.強制險理賠金額兩部分來進行理賠。按強制汽車責任保險法第三十條規定，保險人依本法規定給付之保險金，視為加害人或被保險人損害賠償金額之一部分，加害人或被保險人受賠償請求時，得扣除之。「民國九十二年最高法院民事裁判上字第 539 號」。而在訪談具理賠實務經驗之法律顧問後發現到，部分案例為求快速達成和解，會協商約定和解金額僅限於任意險，不包含強制險之金額；這主要是為避免在申請強制險時所需等候的時間。

站在保險公司之立場而言，任意險之支出的越多會對其公司之損益產生影響，故現階段在處理事故理賠時，可能會產生拉高強制險之理賠金額以降低任意險理賠金額的作法。雖然這對被保險人而言並無任何差別，因為其所獲得之理賠金額不變；但卻可能會造成強制險基金的過度支出，依短期來看並無太大影響，長久下來一旦各家保險公司皆以此法來節省其支出最後可能會對整個基金造成無可挽回之傷害，且這也違反了當初修訂強制汽車責任險與成立基金的美意，因此建議有關單位在進行強制險理賠金額審查時，應在慎重調查，以杜絕此類問題之發生。

### 5.24 殘障理賠問題之探討

有關交通事故之殘障理賠標準，目前是採用「勞工保險殘廢給付標準」共分為 1.精神神經系列 2.眼系列 3.耳系列 4.鼻系列 5.口系列 6.胸腹部臟器（含外生殖器）7.軀幹系列 8.頭、臉、頸系列 9.上肢系列 10.下肢系列共十大項其中在細分為一百六十小項。

但在有重大傷亡之交通事故於後續處理理賠時，常會因各項目之定義詮釋不一而引發糾紛。如第九大項上肢系列中，有關「顯著」與「非顯著」運動傷害之區分，依照勞工法之規定，所謂「顯著」：係指喪失生理運動

範圍達 1/2 以上者，屬 7 級殘廢。「非顯著」：係指喪失生理運動範圍達 1/3 以上者，屬 9 級殘廢。在認定時，因為這兩個項目在理賠等級中相差了兩個等級，因此保險公司多會以較低之標準來進行賠償，以減低理賠金額的支出。故民眾若是沒能注意到的話，會造成權益的損失。在殘障理賠中，有關第八項：頭、臉、頸系列其規定，若是臉部傷痕超過 5 公分或合計超過 5 公分。即可申請殘障理賠，但在就診時醫師若不清楚勞工保險法之規定，在開診斷證明時就可能不會將其列入殘障標準之中。

因此本研究主張在認定上時，應經由公正之專業醫師認定否則其認定之合理性仍有待斟酌；且對於醫師之判定標準也應進行統一規範，才不會衍生出更多的糾紛。

### 5.3 保險公司在肇事責任認定上之問題探討

此節主要探討現行保險公司所主觀認定之肇事責任分擔比率是否合理並針對不合理處提出相關改善對策。

#### 1、路肩停車問題

##### (1) 保險公司之認定

路肩停車時只要以放置標誌、號誌者，不論該車是否故障，標誌所放置之距離是否足夠，該車應「無責任」，如無放置標誌、號誌時，應負 20 %之肇責。

##### (2) 問題探討

有關路肩停車問題，根據道路交通安全規則第一百一十二條第十二款之規定「標誌在行車時速四十公里之路段，應豎立於車身後方五公尺至三十公尺之路面上，在行車時速逾四十公里之路段，應豎立於車身後方三十公尺至一百公尺之路面上，交通擁擠之路段，應懸掛於車身之後部。」，因此針對保險公司之認定不論放置之距離是否足夠，該車應「無責任」以與交通法規產生牴觸。

而且若當時之天候不佳（如：豪雨或濃霧）亦或車輛停滯於彎（坡）度過大之處時，勢必會影響到其他道路使用者之視距。若標誌、號誌之放置距離不足將導致其他用路人來不及反應。

### (3) 改善對策

雖然在高速公路交通管制規則第九條第一款第二款中有明文規定「禁止車輛在路肩行駛」。但停放於路肩之車輛若無放置足夠距離之標誌、號誌時，依照因果關係之原則來說，導致事故產生之主要原因是其他車輛使用者因可供反應時間過短以致於無法採取是當之防禦措施，進而造成事故發生。故在此本研究建議對於放置距離不足者，也必須負擔部分肇事責任，不能將責任全部歸於另一車輛使用者。

有關警告標誌、號誌放置之距離，雖在道路交通安全規則第一百一十二條第十三款中有規定，但仍有不足之處。建議交通相關單位可以模擬之方式進行試驗，針對各種速限、天候以及道路幾何進行測試，以找出合適之放置距離。

## 2、三車二階段追撞問題

### (1) 保險公司之認定

當事故案件有記載為二階段追撞時，甲←乙←丙，乙車負責甲車受損部分 90%，丙車負擔甲車 10%及乙車車頭 10%，並負責乙車尾部。

### (2) 問題探討

有關二階段碰撞之問題，可以區分為第一階段甲與乙，第二階段甲、乙與丙來探討，研究中將追撞之程度區分為「輕碰」與「重擊」兩種，以情境假設之方式，在表 5.1 中列出可能產生之情況。

表 5.1 三車二次追撞情境分析

	碰撞情形		保險公司認定是否合理	本研究建議
	甲與乙	甲、乙與丙		
情境一	乙輕碰甲	丙車輕碰乙，致使乙碰撞甲	合理	可採用保險公司認定
情境二	乙重擊甲	丙車輕碰乙，致使乙碰撞甲	合理	可採用保險公司認定
情境三	乙重擊甲	丙車重擊乙，致使乙碰撞甲	合理	可採用保險公司認定

表 5.1 (續) 三車二次追撞情境分析

	碰撞情形		保險公司認定是否合理	本研究建議
	甲與乙	甲、乙與丙		
情境四	乙輕碰甲	丙車重擊乙，致使乙碰撞甲	不合理	應加重丙車所需負擔之責任

資料來源：本研究整理

### (3) 改善對策

藉由表 5.1 之假設，可知在情境四中之模擬，乙車先由後方輕碰甲車，丙車再由後方重擊乙車，以致於乙車對甲車造成更嚴重之損害。此情況下若依照保險公司之認定，對乙車而言並不合理，故本研究建議此種情況應加重丙車對甲車與乙車車頭之責任負擔。

## 3、三車一階段碰撞問題

### (1) 保險公司之認定

甲車自後方撞擊乙車，至乙車在撞丙車，乙車前後均受損，丙車無損離去，經鑑定後甲車為肇事原因，乙車無肇事因素，乙車後方之損失應由甲車負責賠付。

### (2) 問題探討

此處問題主要在於乙車之前方損失費用。根據保險公司之認定甲車並僅需支付乙車後方損失，但這對乙車而言並不合理，依據因果關係之推測系為乙車因甲車之追撞而造成乙車之前後車損，故乙車之車損費用應由甲車全部負擔。且一旦乙車後方也有損失產生時，也應由甲車一併支付。

### (3) 改善對策

本研究建議，對於甲車所需賠付之範圍應納入乙車前方損失以及丙車後方損失。

#### 4、迴轉問題

##### (1) 保險公司之認定

甲車在可以迴轉路段欲迴轉，遇反向之來車所阻，未能迴轉而暫停中，遭同向乙車所追撞，則甲車無責，乙車負 100% 肇責。

##### (2) 問題探討

此問題可以分為兩部分來討論，1 甲車已暫停一段時間後，乙車方自後方追撞，此時可適用保險公司之認定，乙車負擔 100% 肇責。2 甲車剛暫停，乙車便自後方追撞，此時甲車因未注意對向來車動向以及未對後方車輛示警，故保險公司之認定並不適用。

##### (3) 改善對策

本研究建議針對第二種情況時，甲車因未注意對向來車及對後車示警，故依其因果關係而言，甲車所應負擔之肇事責任理應高於乙車；但應負多少尚須進一步研究。

#### 5、無號誌且無幹支道區分之路口

##### (1) 保險公司認定

左右方車未超速時，左方車負 100% 肇責。

##### (2) 問題探討

此處左右方車肇責分擔比率，本研究經專家問卷調查之結果顯示，應為左方車負擔 70% 肇責，右方車負擔 30% 肇責。

##### (3) 改善對策

本研究建議應採用本研究之專家問卷調查結果，以符合車鑑會之實際鑑定結果。

## 6、違規停車所引發之事故

### (1) 保險公司認定

甲車行駛不慎，撞擊違規停放之乙車，則甲車負 80% 之肇責（即甲車負責賠付乙車修理費 80%）。

### (2) 問題探討

主要探討之問題重點在於乙車所「違規停放」之位置，是否有造成甲車閃避不及之狀況。因為若甲車無法預見閃避，則乙車反而需負擔較重之責任。

### (3) 改善對策

本研究建議應針對乙車違規停放之位置、當時之天候與路線幾何設計三方面來重新考量雙方之肇責，並依照不同之狀況訂出合適之理賠原則。

## 7、驟然煞車所引發之事故

### (1) 保險公司認定

在國道高速公路上，警車在執行勤務中，他車違規行駛路肩，警車開放警報器警告他車減速慢行，不意他車驟然煞車，致警車煞車不及而追撞他車，他車應負 80% 責任，警車負 20% 責任。

### (2) 問題探討

在驟然煞車之問題認定上，由於目前警車上多配有錄影器材可明確顯示，事故產生之原因主要為前車驟然煞車所致。但若衍生至一般大眾時，則會產生眾說紛紜之現象，無法明確找出事故原因。

### (3) 改善對策

本研究建議針對驟然煞車認定之問題在實際上有其認定之困難，建議可以藉由裝設行車記錄器或車上錄影設備來解決，否則亦會落入各說各話之處境。

## 8、以碰撞位置來區分肇責

### (1) 保險公司認定

在保險公司之認定中，碰撞位置是一項主要的考量依據，現以橫向無幹支道區分之左右方車，圖 5.2 來進行分析與探討。

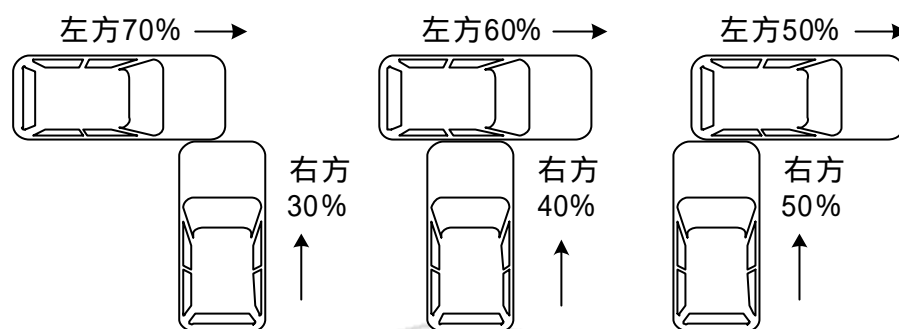


圖 5.2 左右方車責任圖

### (2) 問題探討

保險公司目前所採用之碰撞位置認定，以左方車而言碰撞位置由車頭到車門到車尾之責任分擔為 70% 50%，此種認定太過武斷。在雙方無超速與酒駕時，右方車碰撞左方車車尾，保險公司認定雙方應同為肇事原因，此與車鑑會主次因判定不同，若在無號誌路口 8M - 14M 之路口，一個車身約 5M 長，由圖 5.2 可知碰撞最多相差 3M 左右，而其理賠相差 20% 不甚合理。

且當左方車有超速之行為產生時，其碰撞位置可能會因超速之程度而有所差異，此時將對右方車產生責任判定不公之情形。且依據保險公司之原則，在左方超速時會增加 10% 之肇責，以圖 5.2 來說左方車肇責至多為 80%，此僅符合本研究左方車超速未達 20 公里以上之調查結果，也就是說一旦左方車有嚴重超速之行為時，保險公司之認定原則將與實際鑑定結果牴觸。

### (3) 改善對策

本研究建議有關於以碰撞位置來決定肇事責任之方式，尚存有疑義因為碰撞位置可能會因駕駛人超速行為、視距與路口寬度，故有待於進一步研究與探討，現今，可採取類似本研究問卷調查之方式來取得實際鑑定結果之共識。

## 5.4 過失成數判定原則之比較

### 5.4.1 產險業者：

大台中產險業汽車險肇事處理原則【1】中之假設狀況，並不包含酒醉駕車與超速之違規行為。因超速行為不易認定，因此產險業者並不列入考量之範圍；僅協商將有酒醉駕車行為者之責任比率增加 10%。

#### 一、參考條文：

道路交通安全規則第一百零二條：

第二款：車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。

#### 二、狀況討論：

以碰撞之位置區分責任如圖 5.3，碰撞點在前表示應為同時進入路口，左方車未禮讓右方車，故左方車應負擔較大之責任；且右方車、左方車在進入路口時皆需注意與減速慢行，故右方車車輛也要負擔責任。

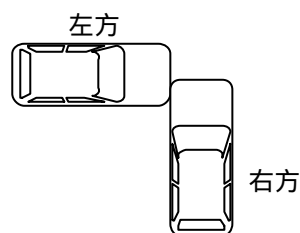


圖 5.3 左右方車同時抵達圖



表 5.2 本研究建議判定原則與保險公司判定原則在左右方車一般酒駕下之比較表

情境假設	保險公司判定原則		本研究建議判定原則		兩者差異	
	左方車	右方車	左方車	右方車	左方車	右方車
左右方車同時抵達路口	70%	30%	70%	30%	0%	0%
左右方車同時抵達路口 左方車一般酒駕	80%	20%	80%	20%	0%	0%
左右方車同時抵達路口 右方車一般酒駕	60%	40%	50%	50%	+10%	-10%

資料來源：本研究整理

若以本研究建議判定原則為基礎與保險公司判定原則之認定誤差在左方車有酒醉駕車之情形下為 0%；右方車有酒醉駕車之情形下為 10%。由分析結果可以發現到在此兩種情況下（左右方來車，一方酒醉駕車），產險業者之責任判斷準則與本研究訪問專家學者之結論十分相近。

#### 5.4.2 日本：

日本肇事處理原則【40】中之過失成數認定，主要是依據日本道路交通法，判斷方式是藉由基本要素與修正要素所組成。基本要素泛指在一般無酒醉、超速...等情形下之事故案件，修正要素則是由天候、車輛進入路口先後、重過失、顯著過失...等組成。在此重過失包含：打瞌睡駕駛（DOZE）、酒醉駕駛、無照駕駛、超速二十五公里以上之惡劣駕駛。顯著過失（比重過失稍低程度之過失）包含：張望旁邊（LOOK ASIDE）、帶有酒意、顯著地駕駛盤（方向盤）和煞車操作不適切。

因駕駛習性不同，日本是靠左方行駛，駕駛座在右邊，故其左右方來車在無號誌路口是以右方車具有優先路權；而我國是以左方車具有優先權，為兩國具有相同之比較基準，故將日本之優先道亦即右方車轉換成左方車，以力兩國肇責之比較。對於日本方面以在路口是否有減速來區分之四種基本要素，因有舉證困難之疑慮，故僅挑選雙方均有減速來作為比較。

一、左右方車重過失責任之比較：

表 5.3 本研究建議判定原則與日本判定原則在左右方車重過失下之比較表

情境假設	日本判定原則		本研究建議判定原則		兩者差異	
	左方車	右方車	左方車	右方車	左方車	右方車
左右方車同時抵達路口	65%	35%	70%	30%	-5%	+5%
左右方車同時抵達路口 左方車嚴重超速	75%   85%	25%   15%	90%	10%	-15%   -5%	+15%   +5%
左右方車同時抵達路口 右方車嚴重超速	55%   45%	45%   55%	40%	60%	+15%   +5%	-15%   -5%
左右方車同時抵達路口 左方車嚴重酒駕	75%   85%	25%   15%	90%	10%	-15%   -5%	+15%   +5%
左右方車同時抵達路口 右方車嚴重酒駕	55%   45%	45%   55%	40%	60%	+15%   +5%	-15%   -5%
左右方車同時抵達路口 左方車嚴重超速與酒駕	75%   85%	25%   15%	100%	0%	-25%   -15%	+25%   +15%
左右方車同時抵達路口 右方車嚴重超速與酒駕	55%   45%	45%   55%	20%	80%	+35%   +25%	-35%   -25%

資料來源：本研究整理

若以本研究建議判定原則為基礎與日本判定之認定誤差，左方車在嚴重超速或嚴重酒駕之情形為 15% - 5%；右方車在嚴重超速或嚴重酒駕之情形為 15% - 5%；左方車在嚴重超速且嚴重酒駕情形下為 25% - 15%；右方車在嚴重超速且嚴重酒駕情形下為 35% - 25%。因日本對於重過失之程度給予 10% - 20%之責任調整空間，因此相互比較之結果差異甚大。

## 二、左右方車顯著過失責任之比較：

表 5.4 本研究建議判定原則與日本判定原則在左右方車顯著過失下之比較表

情境假設	日本判定原則		本研究建議判定原則		兩者差異	
	左方車	右方車	左方車	右方車	左方車	右方車
左右方車同時抵達路口	65%	35%	70%	30%	-5%	+5%
左右方車同時抵達路口 左方車一般超速	75%	25%	80%	20%	-5%	+5%
左右方車同時抵達路口 右方車一般超速	55%	45%	60%	40%	-5%	+5%
左右方車同時抵達路口 左方車一般酒駕	75%	25%	80%	20%	-5%	+5%
左右方車同時抵達路口 右方車一般酒駕	55%	45%	50%	50%	+5%	-5%
左右方車同時抵達路口 左方車一般超速與酒駕	75%	25%	90%	10%	-15%	+15%
左右方車同時抵達路口 右方車一般超速與酒駕	55%	45%	30%	70%	+25%	-25%

資料來源：本研究整理

若以本研究建議判定原則為基礎與日本判定之認定誤差：左方車在一般超速或一般酒駕之情形下為 5%；右方車在一般超速或一般酒駕之情形下為 5%；左方車在一般超速且一般酒駕之情形下為 15%；右方車在一般超速且一般酒駕之情形下為 25%。結果顯示當左方車或右方車同時存在一般超速與酒駕時有較明顯之差異。

### 5.4.3 三者比較

藉由以上之比較可以發現到，日本與我國在鑑定責任（問卷結果與產險業認定原則）上之過失成數相似度甚高（如表 5.2），唯在一方嚴重酒駕或同時存在酒駕與超速實有較大誤差。研判其原因為考量嚴重程度之不一所造成。

表 5.5 過失成數比較表

橫向、無號誌路口，左右方車違規下之不同情境	本研究建議判定原則		產險業鑑定責任		日本鑑定責任	
	左方車	右方車	左方車	右方車	左方車	右方車
1 左方車未禮讓右方車，兩車無其他違規。	70%	30%	70%	30%	65%	35%
2 左方車一般酒駕	80%	20%	80%	20%	75%	25%
3 右方車一般酒駕	50%	50%	60%	40%	55%	45%
4 左方車一般超速	80%	20%	-	-	75%	25%
5 右方車一般超速	60%	40%	-	-	55%	45%
6 左方車一般超速且酒駕 (**)	90%	10%	-	-	75%	25%
7 右方車一般超速且酒駕 (**)	30%	70%	-	-	55%	45%

表 5.5 (續) 過失成數比較表

橫向、無號誌路口，左右方車違規下之不同情境	本研究建議判定原則		產險業鑑定責任		日本鑑定責任	
	左方車	右方車	左方車	右方車	左方車	右方車
8 左方車嚴重酒駕(**)	90%	10%	-	-	75%   85%	25%   15%
9 右方車嚴重酒駕(**)	40%	60%	-	-	45%   55%	55%   45%
10 左方車嚴重超速(**)	90%	10%	-	-	75%   85%	25%   15%
11 右方車嚴重超速(**)	40%	60%	-	-	45%   55%	55%   45%
12 左方車嚴重超速且酒駕	100%	0%	-	-	75%   85%	25%   15%
13 右方車嚴重超速且酒駕(**)	20%	80%	-	-	45%   55%	55%   45%

資料來源：本研究整理

\*\*：代表肇責有顯著差異（差異達 10% 以上）。在比較日本之重過失時，取其平均值比較。

如：右方車嚴重超速且酒駕時，本研究建議判定原則顯示左方車責任為 20%，日本方面為 45%-55%，在比較時日本取（45+55/2）% 得 50%，故兩者相差 30% 屬於肇責有顯著差異。

## 第六章 結論與建議

本研究以程序性模式之方式來分析肇事事務案件，並輔以專家問卷調查之方式來提供一般事故責任判定之比率。其最終目的在於提供民眾、保險業者與鑑定委員作為參考。綜合本研究之分析與探討，針對以程序性模式鑑定事故案件與現今保險制度做出以下結論與建議：

### 6.1 結論

- 1、本研究以開發所有事故類型之鑑定系統為主要方向，目前完成對兩車事故案例之鑑定，綜觀本系統整體之研發過程與模式架構已具初步規模。
- 2、本研究根據國內外研究事故類型之理論以及交通法規做為程序性模式之研擬基礎，責任百分比上主要是依據行車方向、碰撞類型、駕駛人當時動作與駕駛行為來進行分類，在依據問卷調查之結果和產險業之判斷方式進行百分比之擬定。
- 3、基本事故類型問卷調查之結果，除無號誌路口，慢，注意、減速，未注意者為主因與路口或路段處迴轉不當者為主因兩部分較具爭議外，其餘皆具有 88% 之共識，可作為程序性模式之基本類型。
- 4、本研究無號誌路口專家問卷調查，將調查結果以權重法進行求解得到橫向事故類型中有關無號誌、無幹支道區分之兩直行車（左右方），模擬兩車在不同酒精濃度與超速情境下所需負擔之責任比率。問卷施測之對象為現任車鑑會委員因其具豐富之實務經驗，故有關無號誌路口專家問卷調查結果，可作為日後同類型事故案件判斷之參考依據。
- 5、本研究無號誌路口專家問卷調查結果與產險業界，在兩方皆無酒駕或超速和一方酒醉駕車（酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間）之情形下取得類似之鑑定結果。而在與日本所制訂的事故處理原則比較上，在左右方來車、一方酒醉駕車（酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間）與一方超速（超過速限 0-20 公里/小時）三種情況下與本研究結果類似。

- 6、本研究所開發之事故鑑定軟體，可提供事故當事人查詢相關事故責任之分配比率與法律規範，作為使用者藉以向保險公司或對方提出和解與理賠之參考。
- 7、系統模式驗證上以覆議會 3996 筆案例進行檢驗，結果顯示在同向模式之判中率達 83%，在對向模式之判中率達 74%，在橫向模式之判中率達 74%，總模式判中率達 76%。雖不能 100% 判斷所有事故類型，但在處理理賠工作或區分責任時，足以作為參考之依據。
- 8、本研究針對現行保險公司所制訂之肇事責任認定準則，挑選部分較具爭議者進行分析探討，並對於較不合乎常理與現況之部分提出改善對策，如兩次追撞問題、以碰撞位置區分責任問題等。

## 6.2 建議

- 1、目前國內之交通環境，用路人在無號誌路口不易區分幹支線或不明白左方車應禮讓右方車通行，以致車速過快、應注意而未注意，而發生事故。建議應於無號誌路口處設置警告標誌或標線，告之用路人應遵守路權。
- 2、本研究目前僅止於對無號誌、無幹支道之左右方車進行問卷調查，建議未來可在針對其他路段或路口型態進行探討以及再增加其他可能影響責任判決的因素（如：碰撞點、預見距離、預見後所採取的措施）。
- 3、闖紅燈與超速部分之認定不易，建議未來可針對各路口處裝設監視器或車輛裝設行車記錄器之問題進行考量。
- 4、路口中心點之規定，應針對法規面問題重新檢討修正，再輔以專家問卷調查，方便進一步釐清事故責任。
- 5、目前本研究之程式開發僅完成「兩車事故」，建議日後可在針對行人、機車事故類型、多車事故類型與國道事故類型進行開發，以提供更多相關資訊給予民眾、保險公司與車鑑會作為理賠與責任分攤之參照。
- 6、本研究對於理賠制度之探討，僅止於保險公司明顯不合現況之制度與理賠層面，並未深入進行有關保險制度及法律層面之整體探討，故建議未來之研究可針對此一部分進行檢視。

- 7、有關研究所研擬之責任分配機制，因受限於研究人力與時程僅以以往事故案例進行驗證未實際進行測試，故建議未來可考慮配合產險業者實際進行檢測，方能進一步探討所研擬之責任百分比是否有改善之處。
- 8、有關於以責任百分比方式來進行理賠工作，在目前並無任何法源依據，故研究建議當整體架構已具完善時，可針對法律層面進行探討與提出修法建議使其法制化，方可獲得大眾之認可與了解。





## 參考文獻

### 一. 國內部分：

1. 大台中區產險業汽車險肇事處理原則，民國八十六年，台中市保險公司協商。
2. 李開，「行車事故鑑定制度之研究」，民國九十年，中國文化大學政治學研究所碩士在職專班碩士論文。
3. 林天來，「交通事故法律研究」，民國八十一年。
4. 林雅俐、劉正華，「駕駛行為與肇事概率之關聯性研究」，民國八十八年，東海大學統計系，Journal of the Chinese Industrial Engineers，Vol. 16，No.1，pp.161-172。
5. 周文生、陳雯龍，「交通事故調查資料作業流程之探討」，九十一年道路交通安全與執法研討會，中華民國 91 年 10 月 4 日。
6. 吳宗修，「非號誌化交叉路口事故責任鑑定原則之探討」，中華民國八十七年六月四日，中華民國八十七年道路交通安全與執法研討會。
7. 陳高村、龍天立，「侵權型態事故肇事責任鑑定方法之建立」，中華民國八十四年十二月十五日，中華民國第二屆運輸安全研討會。
8. 陳高村、廖信智，「交通事故原因分析鑑定準則之研究」，中華民國九十一年十二月，中華民國運輸學會第 17 屆論文研討會，第 515 頁至 525 頁。
9. 陳高村、許志誠，「道路交通事故損害賠償成本推估之研究」，中華民國九十二年六月，運輸計畫季刊第三十二卷第二期，第 365 頁至 390 頁。
10. 陳蔚文，「道路交通事故肇事原因分析程序性模式」，民國八十七年，中央警察大學警政研究所碩士論文。
11. 湯儒彥，「不同道路狀況下路權範圍的變化」，中華民國八十九年十一月七日，中華民國第七屆運輸安全研討會。
12. 湯儒彥、羅孝賢、李開，「論事故鑑定與歸責裁判之內涵」，九十一年道路交通安全與執法研討會，中華民國 91 年 10 月 4 日。
13. 張新立、吳宗修、曾建民，「終生吊銷駕駛執照制度對於自由權、工作權及生存權之影響探討-兼論大法官第 531 號肇事逃逸」，九十一年道路交通安全與執法研討會，中華民國 91 年 10 月 4 日。
14. 張新立、張則斌，「我國行車事故鑑定制度之研擬與評估」，民國九十一年，運輸計畫季刊，第 523 頁至 552 頁。
15. 張漢威編著，「車輛肇事之研究」，2001 年，發行者 張漢威。

16. 張漢威編著，「人車路」雜誌，第 18 期。
17. 張漢威編著，「車禍處理與鑑定實務」，2001 年，發行者 張漢威。
18. 楊宗璟、艾嘉銘，「交通違規事故責任鑑定影響因素與結果之統計分析及模式建構」，中華民國 91 年 12 月，中華民國運輸學會第十七屆論文研討會論文集，第 441 頁 至 450 頁。
19. 鄭祺樺，「非號誌化平面交叉路口左右方車行車路權之研究」，中華民國九十二年，交通大學研究所碩士論文。
20. 廖正豪，「過失理論」，中華民國八十二年九月。
21. 蘇志強、何國榮、陳少旭、彭智偉，「行人路權法規規範之研究」，九十一年道路交通安全與執法研討會，中華民國 91 年 10 月 4 日。
22. 麻辣學園—ASP 教學，<http://www.twbts.com/asp/>
23. 主編：馬振川，「36 種交通事故該如何處理 - 快速處理交通事故司機常用手冊」，2001 年 6 月，中國法制出版社。
24. 陳惠貞、鄧文淵、陳俊榮，「ASP 與網頁資料庫設計」，2003 年 5 月，文魁資訊股份有限公司。
25. 陳峰棋，「ASP & SQL 網頁資料庫程式設計」，2001 年，知城數位科技股份有限公司。
26. 警政署，<http://www.npa.gov.tw/>
27. 交通部，<http://www.motc.gov.tw/>
28. 微軟，<http://www.microsoft.com>

## 二. 國外部分：

29. Dianne Parker, Robert West, Steve Stradling and Antony S. R. Manstead, 「Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident」, 1995, *Accid. Anal. and Prev.*, Vol. 27, No. 4, pp: 571-581.
30. Jen-Gwo Chen, Debrah J. Fisher and K. Krishnamurthy, 「Development of a Computerized System For Fall Accident Analysis And Prevention」, 1995, *Computers ind. Engng* Vol.28. No.3. pp: 457-466.
31. J. Stannard Baker, 「Causes and Contributing Factors in Traffic Accidents」, 1986 Edition.
32. Kenneth S. Baker, 「Traffic Collision Investigation (New Traffic Accident Investigation Manual)」, New edition 2002
33. Lynn B. Fricke and Gary W. Cooper, 「Derivations of Equations for Traffic Accident Reconstruction」, 1988 Edition.
34. Lynn B. Fricke et al., 「Traffic Accident Reconstruction(VOL2 OF TCI)」,

First Edition, 1990.

35. Lynn B. Fricke, 「 Basic Motion Equations Used in Traffic Accident Reconstruction 」 , 1987 Edition.
36. Lynn B. Fricke and Kenneth S. Baker, 「 Understanding Occupant Behavior in Vehicle Collisions 」 , 1989 Edition.
37. Pablo Lardelli-Claret, Md, Phd, Juan De Dios Luna- Del-Catillo, Md, Phd, Jose´ Juan Jime ´Nez-Moleo´ N, Md, Phd, Trinidad Rueda-Domi ´Nguez, Phd, Miguel Garcí ´A-Martí ´N, Md, Phd, Pedro Femia-Marzo, Md, Phd, Andaurora Bueno-Cavanillas, Md, Phd, 「 Association of Main Driver-dependent Risk Factors with the Risk of Causing a Vehicle Collision in Spain, 1990–1999 」 , August 2003 , *AEP Vol. 13, No. 7* , pp : 509–517.
38. Toshior Ishida, Naoya Kanda, 「 An analysis of human factors in traffic accidents using the variation tree method 」 , *JSAE Review* 20(1999) ,229-236.
39. The Traffic Accident Reconstruction Origin-Home-, [http://www. tarorigin. Com/index.html](http://www.tarorigin.Com/index.html).
40. 濱崎泰生、田中康久、佐佐木一彦,「在民事交通訴訟之過失相抵率等之認定基準」,昭和四十六年(民國五十九年)四月。

## 附錄一、事故類型之專家問卷調查

各位肇事鑑定的先進您好：

這是一份學術性的問卷調查，其目的在探討無號誌路口之責任鑑定，本研究期望藉助您豐富的肇事鑑定素養與實務經驗。盼能獲得您的支持與協助。本問卷共分成三大部分，分成個人基本資料、無號誌路口肇事案件情境假設、意見回覆，因此請您閱讀每一選項，並在適合的答案欄中勾選。

本問卷僅供學術之用途，各答案與選項並無對錯之分，而您所填之答案也僅是做整體統計數據分析之用，資料絕對保密，敬請放心作答。對於您的協助，謹致誠摯感謝。

在此十分感激您的協助作答與對本研究的支持！

逢甲大學交通工程與管理學系 葉名山 副教授  
研究生 林世淵

敬啟

聯絡電話：0930-339792

E-mail：m9113709@knight.fcu.edu.tw

### 壹、個人基本資料

一、請問您的性別是：(1) ☐男 (2) ☐女

二、請問您的年齡是：

(1) ☐21-30 歲 (2) ☐31-40 歲 (3) ☐41-50 歲

(4) ☐51-60 歲 (5) ☐61 歲以上

三、您的最高學歷：

(1) ☐初中及以下 (2) ☐高中 (含高職、五專)

(3) ☐大專 (4) ☐研究所以上

四、從事肇事鑑定工作的服務年資：

(1) ☐未滿 1 年 (2) ☐1年至 2年未滿 (3) ☐2年至 5年未滿

(4) ☐5年至 10年未滿 (5) ☐11年至 20年未滿 (6) ☐20年以上

五、請問您的職業為(可複選)：

(1) ☐地區鑑定會專任委員 (2) ☐覆議會專任委員

(3) ☐地區鑑定會兼任委員 (4) ☐覆議會兼任委員

(5) ☐學術單位 (6) ☐律師 (7) ☐保險公司人員

(8) ☐車輛維修人員 (9) ☐仕紳 (10) ☐警政人員

(11) ☐鑑定會秘書 (12) ☐覆議會秘書 (13) ☐其他

貳、本部分是有關您是否同意本研究所選定之基本事故類型，請將您的意見在適當的□中打“√”

事 故 類 型	同意	不同意
1.直路，在前者優先，在後者追撞前車者為原因。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
不同意之原因為何：		
	同意	不同意
2.彎路，在本車道者優先，入侵他人車道者為原因。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
不同意之原因為何：		
	同意	不同意
3.閃光號誌，閃紅燈方向為主因。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
不同意之原因為何：		
	同意	不同意
4.無號誌路口		
1 幹道，幹道車優先，支道車方為主因。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
不同意之原因為何：		
	同意	不同意
2 左方車，右方車優先，左方車為主因。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
不同意之原因為何：		

同意 不同意

3 讓，幹道車優先，支道車方為主因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意 不同意

4 停，幹道車優先，支道車方為主因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意 不同意

5 慢，注意、減速，未注意者為主因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意 不同意

5.逆向，直行車優先，逆向行駛者為原因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意 不同意

6.提前左轉(越雙黃線)，直行車優先，  
提前左轉者為原因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意

不同意

7.開啟車門不當，開啟車門者為原因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意

不同意

8.迴轉未完成，迴轉車為原因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意

不同意

9.倒車，未注意車後車況，倒車者為原因。

☐☐

不同意之原因為何：

同意

不同意

10.有號誌路口，闖紅燈確定者為原因。

☐☐

不同意之原因為何：

參、本部分是有關您對本問卷之內容與設計方式之意見或是對於簡易事故之類型有其他建議者，請將意見書寫在下方。

本問卷到此結束，請您查閱是否有遺漏未答之處！  
再次感謝您的合作與幫忙！

## 附錄二、無號誌路口肇事案件責任鑑定之專家問卷調查

各位肇事鑑定的先進您好：

這是一份學術性的問卷調查，其目的在探討無號誌路口之責任鑑定，本研究期望藉助您豐富的肇事鑑定素養與實務經驗。盼能獲得您的支持與協助。本問卷共分成三大部分，分成個人基本資料、無號誌路口肇事案件情境假設、意見回覆，因此請您閱讀每一選項，並在適合的答案欄中勾選。

本問卷僅供學術之用途，各答案與選項並無對錯之分，而您所填之答案也僅是做整體統計數據分析之用，資料絕對保密，敬請放心作答。對於您的協助，謹致誠摯感謝。

在此十分感激您的協助作答與對本研究的支持！

逢甲大學交通工程與管理學系 葉名山 副教授  
研究生 林世淵

敬啟

聯絡電話：0930-339792

E-mail：m9113709@knight.fcu.edu.tw

### 壹、個人基本資料

一、請問您的性別是：(1) ☐男 (2) ☐女

二、請問您的年齡是：

(1) ☐21-30 歲 (2) ☐31-40 歲 (3) ☐41-50 歲

(4) ☐51-60 歲 (5) ☐61 歲以上

三、您的最高學歷：

(1) ☐初中及以下 (2) ☐高中 (含高職、五專)

(3) ☐大專 (4) ☐研究所以上

四、從事肇事鑑定工作的服務年資：

(1) ☐未滿 1 年 (2) ☐1年至 2年未滿 (3) ☐2年至 5年未滿

(4) ☐5年至 10年未滿 (5) ☐11年至 20年未滿 (6) ☐20年以上

五、請問您的職業為(可複選)：

(1) ☐地區鑑定會專任委員 (2) ☐覆議會專任委員

(3) ☐地區鑑定會兼任委員 (4) ☐覆議會兼任委員

(5) ☐學術單位 (6) ☐律師 (7) ☐保險公司人員

(8) ☐車輛維修人員 (9) ☐仕紳 (10) ☐警政人員

(11) ☐鑑定會秘書 (12) ☐覆議會秘書 (13) ☐其他



貳、本部分是有關您對無號誌路口肇事案件之責任的判斷，請將您的意見在適當的□中打“√”

問卷中有關超速與酒醉駕車之定義

1. 超速：
  - (1) 一般超速：駕駛速度高於速限，20 公里/小時以下。
  - (2) 嚴重超速：駕駛速度高於速限，20 公里/小時以上。
2. 酒醉駕車：
  - (1) 一般酒駕：酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間。
  - (2) 嚴重酒駕：酒精濃度值高於 0.55 毫克。

情境假設 一． 肇事雙方為橫向關係，且無幹、支道之區分，兩車皆為直行，已知車速、酒精濃度值的情況下。主要探討對象為左方車。

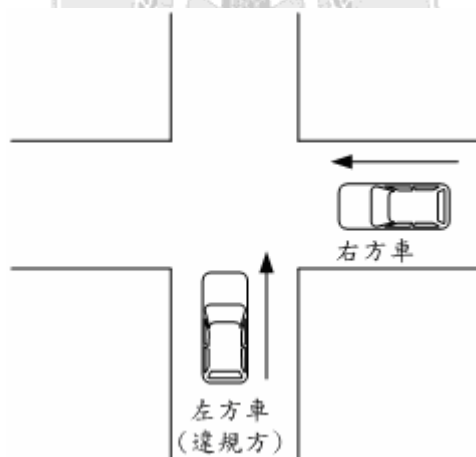


圖 1 無號誌路口處（左方車違規）

1. 左方車未禮讓右方車，兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

2. 左方車已快通過路口，兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

3.左方車超速駕駛（一般超速），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

4.左方車超速駕駛（嚴重超速），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

5.左方車酒醉駕車（一般酒駕），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

6.左方車酒醉駕車（嚴重酒駕），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

7.左方車超速駕駛（一般超速）且酒醉駕車（一般酒駕），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

8.左方車超速駕駛（嚴重超速）且酒醉駕車（一般酒駕），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

9.左方車超速駕駛（一般超速）且酒醉駕車（嚴重酒駕），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

10.左方車超速駕駛（嚴重超速）且酒醉駕車（嚴重酒駕），兩車無其他違規。

左方車之肇事責任 0%□ 10%□ 20%□ 30%□ 40%□ 50%□  
60%□ 70%□ 80%□ 90%□ 100%□

**情境假設 二。** 肇事雙方為橫向關係，且無幹、支道之區分，兩車皆為直行，已知車速、酒精濃度值的情況下。主要探討對象為右方車。

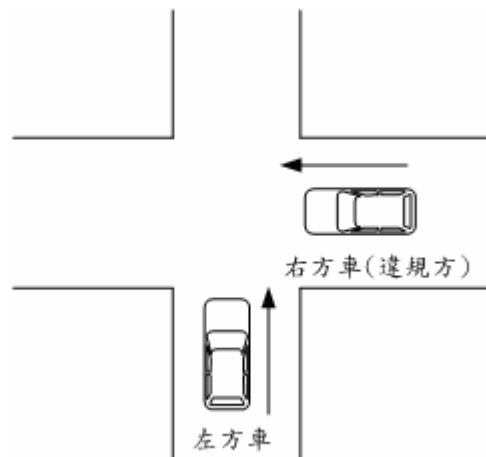


圖 2 無號誌路口處（右方車違規）

1. 右方車超速駕駛（一般超速），左方車未禮讓，兩車無其他違規。  
右方車之肇事責任 0% ☐ 10% ☐ 20% ☐ 30% ☐ 40% ☐ 50% ☐  
60% ☐ 70% ☐ 80% ☐ 90% ☐ 100% ☐
2. 右方車超速駕駛（嚴重超速），左方車未禮讓，兩車無其他違規。  
右方車之肇事責任 0% ☐ 10% ☐ 20% ☐ 30% ☐ 40% ☐ 50% ☐  
60% ☐ 70% ☐ 80% ☐ 90% ☐ 100% ☐
3. 右方車酒醉駕車（一般酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。  
右方車之肇事責任 0% ☐ 10% ☐ 20% ☐ 30% ☐ 40% ☐ 50% ☐  
60% ☐ 70% ☐ 80% ☐ 90% ☐ 100% ☐
4. 右方車酒醉駕車（嚴重酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。  
右方車之肇事責任 0% ☐ 10% ☐ 20% ☐ 30% ☐ 40% ☐ 50% ☐  
60% ☐ 70% ☐ 80% ☐ 90% ☐ 100% ☐
5. 右方車超速駕駛（一般超速）且酒醉駕車（一般酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。  
右方車之肇事責任 0% ☐ 10% ☐ 20% ☐ 30% ☐ 40% ☐ 50% ☐  
60% ☐ 70% ☐ 80% ☐ 90% ☐ 100% ☐
6. 右方車超速駕駛（嚴重超速）且酒醉駕車（一般酒駕），左方車未禮讓，兩車無其他違規。  
右方車之肇事責任 0% ☐ 10% ☐ 20% ☐ 30% ☐ 40% ☐ 50% ☐  
60% ☐ 70% ☐ 80% ☐ 90% ☐ 100% ☐

7.右方車超速駕駛(一般超速)且酒醉駕車(嚴重酒駕),左方車未禮讓,兩車無其他違規。

右方車之肇事責任 0%☐ 10%☐ 20%☐ 30%☐ 40%☐ 50%☐  
60%☐ 70%☐ 80%☐ 90%☐ 100%☐

8.右方車超速駕駛(嚴重超速)且酒醉駕車(嚴重酒駕),左方車未禮讓,兩車無其他違規。

右方車之肇事責任 0%☐ 10%☐ 20%☐ 30%☐ 40%☐ 50%☐  
60%☐ 70%☐ 80%☐ 90%☐ 100%☐

參、本部分是有關您對本問卷之內容與設計方式之意見,請將意見書寫在下方



本問卷到此結束,請您查閱是否有遺漏未答之處!  
再次感謝您的合作與幫忙!

## 附錄三、系統程式架構

### 一、系統架構

本研究所建構之事故判斷系統主要是依據下列流程進行建置。

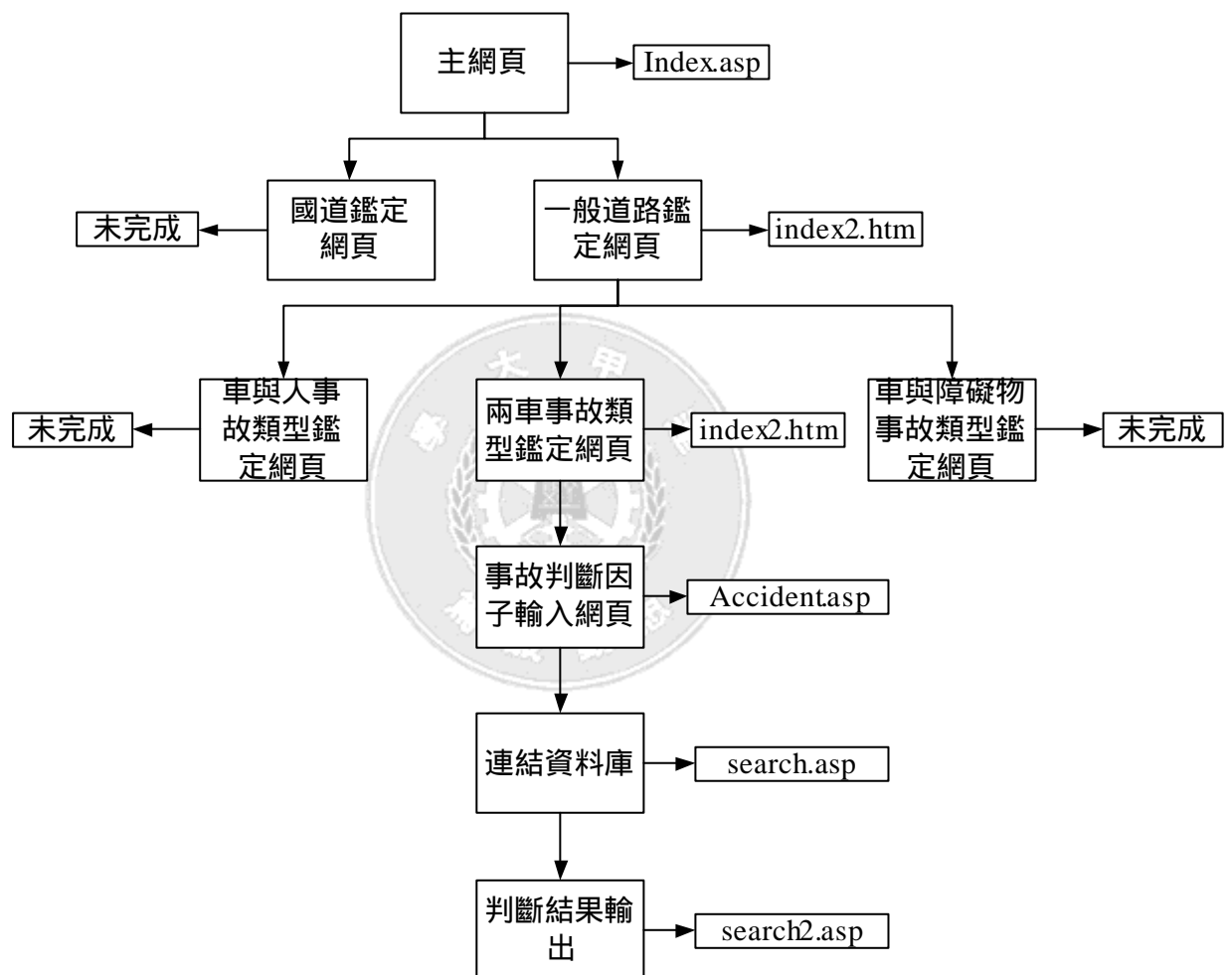


圖.4.1 系統流程架構

## 二、 網頁功能說明

### ( 1 ) Index.asp

Index.asp 主要功能為登入介面，當使用者連結時，會出現兩個選項。

- 1.如果是第一次使用本系統者，可以點選『使用說明』進入察看使用手冊。
- 2.若要直接登入使用，可選擇登入鈕直接進入主選單。

### ( 2 ) Index2.asp

這個頁面主要是讓使用者選擇想鑑定的事故類型，目前系統僅提供兩車事故類型之鑑定。選擇後進入 Accident.asp。

### ( 3 ) Accident.asp

在此介面要求使用者輸入各項可供判斷責任之影響因素，由於受限於研究人力之限制，目前程式中並無法將所有的因素納入判斷之中，但為求輸入資料之完整性（可供日後查詢或研究），還是要求使用者務必依據當時狀況完整輸入。在輸入完成後，使用者可按分析結果，以將所查詢之資料送出並把使用者輸入之案例儲存至 Data.mdb，並輸出查詢結果。未避免使用者不明白一些專有名詞之定義，在介面中置有查詢網頁可供使用者查詢，並設有檢查使用者是否有遺漏選項之設計。

### ( 4 ) Search.asp

此為確認網頁，提供使用者確認所輸入之選項，在確認無誤後按連結，至 Data.mdb 搜尋判斷準則。

### ( 5 ) Search2.asp

根據判斷準則所篩選之結果，顯示結果網頁，並提供法規查詢，若對結果有疑義者也提供「管理者」作為問題回覆。

### 三、系統程式說明

在此本研究僅以構成本系統之主要程式進行說明：

#### ( 1 ) Accident.asp

```
<html>
<head>
<title>兩車事故</title>
</head>
<body>
<p align="center">
由於研究之限制，使的判斷肇事責任之因子並未完全納入，但為求資料之
完整性還是希望使用者可確實輸入。<p align="left">
(<font color="#FF0000">紅色</font>字體之選項，暫時無作用)
‘確認使用者輸入狀況
<script language=vbscript>
‘副程式開始
sub CheckData
‘定義變數
dim DataOk
DataOk = true
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo11.checked = false) and (accident.vrdo12.checked = false) and
(accident.vrdo13.checked = false)and (accident.vrdo14.checked = false)and
(accident.vrdo15.checked = false)then
‘跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入道路類型"
DataOk = false
‘將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(0).focus
‘結束副程式
exit sub
end if
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo21.checked = false) and (accident.vrdo22.checked = false) and
(accident.vrdo23.checked = false)and (accident.vrdo24.checked = false)and
```

```
(accident.vrdo25.checked = false)and (accident.vrdo26.checked = false)and
(accident.vrdo27.checked = false)and (accident.vrdo28.checked = false)then
‘跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入氣候類型"
DataOk = false
‘將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(7).focus
exit sub
end if
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo31.checked = false) and (accident.vrdo32.checked = false) and
(accident.vrdo33.checked = false)and (accident.vrdo34.checked = false)and
(accident.vrdo35.checked = false)then
‘跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入號誌類型"
DataOk = false
‘將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(15).focus
exit sub
end if
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo41.checked = false) and (accident.vrdo42.checked = false) and
(accident.vrdo43.checked = false)and (accident.vrdo44.checked = false)and
(accident.vrdo45.checked = false)and (accident.vrdo46.checked = false)then
‘跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入車道劃分設施"
DataOk = false
‘將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(20).focus
exit sub
end if
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo51.checked = false) and (accident.vrdo52.checked = false) and
(accident.vrdo53.checked = false)and (accident.vrdo54.checked = false)and
(accident.vrdo55.checked = false)and (accident.vrdo56.checked = false)and
(accident.vrdo57.checked = false)and (accident.vrdo58.checked = false)and
```





```
(accident.vrdo59.checked = false)then
‘跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入禁止標誌或標線"
DataOk = false
‘將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(26).focus
exit sub
end if
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo61.checked = false) and (accident.vrdo62.checked = false) and
(accident.vrdo63.checked = false) then
‘跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入兩車行向"
DataOk = false
‘將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(32).focus
exit sub
end if
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo71.checked = false) and (accident.vrdo72.checked = false) and
(accident.vrdo73.checked = false)and (accident.vrdo74.checked = false)and
(accident.vrdo75.checked = false) then
‘跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入碰撞類型"
DataOk = false
‘將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(35).focus
exit sub
end if
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo81.checked = false) and (accident.vrdo82.checked = false) and
(accident.vrdo83.checked = false)and (accident.vrdo84.checked = false)and
(accident.vrdo85.checked = false)and (accident.vrdo86.checked = false)and
(accident.vrdo87.checked = false)and (accident.vrdo88.checked = false)and
(accident.vrdo89.checked = false)then
‘跳出提醒視窗
```

```
msgbox "尚未輸入您當時之車輛動作"  
DataOk = false  
‘將游標指向問題的第一個選項  
accident.elements(40).focus  
exit sub  
end if  
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈  
if (accident.vrdo91.checked = false) and (accident.vrdo92.checked = false) and  
(accident.vrdo93.checked = false)and (accident.vrdo94.checked = false)and  
(accident.vrdo95.checked = false)and (accident.vrdo96.checked = false)and  
(accident.vrdo97.checked = false)and (accident.vrdo98.checked = false)and  
(accident.vrdo99.checked = false)then  
‘跳出提醒視窗  
msgbox "尚未輸入對方當時之車輛動作"  
DataOk = false  
‘將游標指向問題的第一個選項  
accident.elements(48).focus  
exit sub  
end if  
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈  
if (accident.vrdo101.checked = false) and (accident.vrdo102.checked = false)  
and (accident.vrdo103.checked = false)and (accident.vrdo104.checked =  
false)and (accident.vrdo105.checked = false)and (accident.vrdo106.checked =  
false)and (accident.vrdo107.checked = false)and (accident.vrdo108.checked =  
false)then  
‘跳出提醒視窗  
msgbox "尚未輸入兩車之關係位置"  
DataOk = false  
‘將游標指向問題的第一個選項  
accident.elements(61).focus  
exit sub  
end if  
‘當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈  
if (accident.vrdo111.checked = false) and (accident.vrdo112.checked = false)  
and (accident.vrdo113.checked = false)and (accident.vrdo114.checked =  
false)and (accident.vrdo114.checked = false)and (accident.vrdo115.checked =
```

```
false)and (accident.vrdo116.checked = false)then
'跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入您當時之駕駛行為"
DataOk = false
'將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(66).focus
exit sub
end if
'當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo121.checked = false) and (accident.vrdo122.checked = false)
and (accident.vrdo123.checked = false)and (accident.vrdo124.checked =
false)and (accident.vrdo124.checked = false)and (accident.vrdo125.checked =
false)and (accident.vrdo126.checked = false)then
'跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入對方之駕駛行為"
DataOk = false
'將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(72).focus
exit sub
end if
'當選項沒有被選擇到時，進入 IF 回圈
if (accident.vrdo131.checked = false) and (accident.vrdo132.checked = false)
and (accident.vrdo133.checked = false)and (accident.vrdo134.checked =
false)then
'跳出提醒視窗
msgbox "尚未輸入當時之道路情況"
DataOk = false
'將游標指向問題的第一個選項
accident.elements(78).focus
exit sub
end if
if DataOk then
accident.submit
end if
end sub  副程式結束
</script></p>
```

```

<form method="POST" action="search.asp" name="Accident">
<p align="center"><table border="1" width="75%" id="table3">
<tr>
<td width="8%" align="left">問題.1</td>
<td width="50%" align="left"><font face="Times New Roman">
請問發生地點之道路類型為下列何者？ </font></td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left">選項</td>
<td width="50%" align="left"><input type="radio" value='交叉路口'
id=vrdo11 name="V1">交叉路口&nbsp;
<input type="radio" value='直行路段' id=vrdo12 name="V1">直行路段
<input type="radio" value='彎道' id=vrdo13 name="V1">彎道
<input type="radio" value='坡道' id=vrdo14 name="V1">坡道
<input type="radio" value='隧道' id=vrdo15 name="V1">隧道</td>
</tr><tr>
<td colspan="2" align="left"></td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">問題.2</font></td>
<td width="50%" align="left"><font color="#FF0000">請問當時之天候狀況
為何？</font></td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">選項</font></td>
<td width="50%" align="left"><font color="#FF0000"><input type="radio"
value="暴雨" id=vrdo21 name="V2">暴雨
<input type="radio" value='強風' id=vrdo22 name="V2">強風
<input type="radio" value='風沙' id=vrdo23 name="V2">風沙
<input type="radio" value='煙或霧' id=vrdo24 name="V2">煙或霧
<input type="radio" value='雪' id=vrdo25 name="V2">雪
<input type="radio" value='雨' id=vrdo26 name="V2">雨
<input type="radio" value='陰' id=vrdo27 name="V2">陰
<input type="radio" value='晴' id=vrdo28 name="V2">晴</font></td></tr>
<tr><td colspan="2" align="left"> </td></tr><tr>
<td width="8%" align="left">問題.3</td>
<td width="50%" align="left">請問發生地點設有何種號誌或標誌？ </td>
</tr><tr>
<td width="8%" align="left">選項</td>

```

```

<td width="50%" align="left"><input type="radio" value="行車管制號誌"
id=vrdo31 name="V3">行車管制號誌
<input type="radio" value="閃光號誌" id=vrdo32 name="V3">閃光號誌
<input type="radio" value="有號誌但故障" id=vrdo33 name="V3">有號誌但
故障
<input type="radio" value="只有標誌" id=vrdo34 name="V3">只有標誌
&nbsp;
<input type="radio" value="以上皆無" id=vrdo35 name="V3">以上皆無
</td></tr>
<tr>
<td colspan="2" align="left"> </td></tr><tr>
<td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">問題.4</font></td>
<td align="left"><font color="#FF0000">請問發生地點設有何種車道劃分
設施？（可複選）</font></td></tr><tr>
<td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">選項</font></td>
<td align="left">
<font color="#FF0000">
<input type="checkbox" name="V4" id=vrdo41 value="交通島">交通島
<input type="checkbox" name="V4" id=vrdo42 value="車道線">車道線
<input type="checkbox" name="V4" id=vrdo43 value="行車分向線">行車分
向線
<input type="checkbox" name="V4" id=vrdo44 value="快慢車道分隔線">快
慢車道分隔線
<input type="checkbox" name="V4" id=vrdo45 value="路面邊線">路面邊線
<input type="checkbox" name="V4" id=vrdo46 value="無方向設施">無分向
設施</font></td></tr><tr>
<td colspan="2" align="left"> </td></tr>
<tr><td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">問題.5</font></td>
<td align="left"><font color="#FF0000">請問發生地點設有何種標誌或標
線？（可複選）</font></td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">選項</font></td>
<td align="left">
<font color="#FF0000">
<input type="checkbox" name="V5" id=vrdo51 value="無禁止標誌或標線">
無任何標誌或標線

```

☐禁止變換車道  
☐單向禁止超車  
☐雙向禁止超車  
 </font>  
 <p><font color="#FF0000">  
☐禁止迴車  
☐禁止左轉  
☐注意  
☐讓  
☐慢</font></td>  
 </tr><tr>  
 <td colspan="2" align="left"></td></tr>  
 <tr>  
 <td width="8%" align="left">問題.6</td>  
 <td align="left">請問當時車與車之行向為何？</td></tr>  
 <tr>  
 <td width="8%" align="left">選項</td>  
 <td align="left">  
 <p align="left"><input type="radio" name="V6" id="vrdo61" value="同向"><font face="Times New Roman">同向  
☐
☐
 </font><a target="\_blank" href="行向說明.htm"><input type="button" value="車輛行向選項說明" name="B3" onclick="open('行向說明.htm')"></a><font face="Times New Roman">  
 </font></td></tr>  
 <tr>  
 <td colspan="2" align="left"></td></tr>  
 <tr>  
 <td width="8%" align="left">問題.7</td>  
 <td align="left">碰撞類型為何？  
 </font>&nbsp;</td></tr>

```

<tr>
<td width="8%" align="left">選項</td>
<td align="left">
<input type="radio" name="V7" id=vrdo71 value='追撞'>追撞
<input type="radio" name="V7" id=vrdo72 value='對撞'>對撞
<input type="radio" name="V7" id=vrdo73 value='側撞'>側撞
<input type="radio" name="V7" id=vrdo74 value='角撞'> 角撞
<input type="radio" name="V7" id=vrdo75 value='倒車撞'>倒車撞
<a href='碰撞類型說明.htm'>
<input type="button" value='碰撞類型說明"name="B5" onclick="open('碰撞
類型說明.htm')"></a></td></tr>
<tr><td colspan="2" align="left">  </td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left">問題.8</td>
<td align="left">您當時之車輛動作？ </td>
</tr>
<tr>
<td width="8%" align="left">選項</td>
<td align="left"><input type="radio" value="直行" id=vrdo81 name="V8">
直行
<input type="radio" value='左轉彎' id=vrdo82 name="V8">左轉彎
<input type="radio" value='右轉彎' id=vrdo83 name="V8">右轉彎
<input type="radio" value="靜止" id=vrdo84 name="V8"><font
color="#FF0000">靜止</font>
<input type="radio" name="V8" id=vrdo85 value='變換車道">變換車道
<p>
<input type="radio" value='起步' id=vrdo86 name="V8"><font
color="#FF0000">起步</font>&nbsp;
<input type="radio" value='倒車' id=vrdo87 name="V8">倒車
<input type="radio" value='迴轉或橫越道路中" id=vrdo88
name="V8"><font color="#FF0000">迴轉或橫越道路中</font>
<input type="radio" value='超車' id=vrdo89 name="V8">超車
</td></tr>
<tr><td colspan="2" align="left"></td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left">問題.9</td>

```

<td align="left">9.對方當時之車輛動作？ </td>  
 </tr>  
 <tr>  
 <td width="8%" align="left">選項</td><td align="left">  
 <input type="radio" value="直行" id=vrdo91 name="V9">直行  
 <input type="radio" value="左轉彎" id=vrdo92 name="V9">左轉彎  
 <input type="radio" value="右轉彎" id=vrdo93 name="V9">右轉彎  
 <input type="radio" value="靜止" id=vrdo94 name="V9">  
 <font color="#FF0000">靜止</font>  
 <input type="radio" name="V9" id=vrdo95 value='變換車道 1'>變換車道  
 <p><input type="radio" value='起步' id=vrdo96 name="V9">  
 <font color="#FF0000">起步</font>  
 <input type="radio" value='倒車' id=vrdo97 name="V9">倒車  
 <input type="radio" value='迴轉或橫越道路中' id=vrdo98 name="V9">  
 <font color="#FF0000">迴轉或橫越道路中</font>  
 <input type="radio" value='超車' id=vrdo99 name="V9">超車</td></tr>  
 <tr><td colspan="2" align="left"> </td></tr>  
 <tr>  
 <td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">問題.10</font></td>  
 <td align="left"><font color="#FF0000">對方車輛當時位於您<span  
 lang="zh-tw">車輛</span>之何方？ </font></td></tr>  
 <tr>  
 <td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">選項</font></td>  
 <td align="left"><font color="#FF0000">&nbsp;<input type="radio"  
 name="V10" id=vrdo101 value='前'>前&nbsp;<input type="radio"  
 name="V10" id=vrdo102 value='後'>後  
 <input type="radio" name="V10" id=vrdo103 value='左'>左  
 <input type="radio" name="V10" id=vrdo104 value='右'>右  
 <input type="radio" name="V10" id=vrdo105 value='左前'>左前  
 <input type="radio" name="V10" id=vrdo106 value='右前'>右前  
 <input type="radio" name="V10" id=vrdo107 value='左後'>左後  
 <input type="radio" name="V10" id=vrdo108 value='右後'>右後  
 </font></td></tr>  
 <tr><td colspan="2" align="left"></td></tr>  
 <tr>  
 <td width="8%" align="left">問題.11</td>



```

<td align="left">您當時之駕駛行為？（可複選）</td>
</tr>
<tr>
<td width="8%" align="left">選項</td>
<td align="left"><input type="checkbox" name="V11" id=vrdo111 value="無違規">無違規
<input type="checkbox" name="V11" id=vrdo112 value="酒醉駕車">酒醉駕車
<input type="checkbox" name="V11" id=vrdo113 value="超速">超速
<input type="checkbox" name="V11" id=vrdo114 value="突然停止或減速">突然停止或減速<p>
<input type="checkbox" name="V11" id=vrdo115 value="未保持安全距離">應注意未注意
<input type="checkbox" name="V11" id=vrdo116 value="未保持安全距離">未保持安全距離</td></tr>
<tr><td colspan="2" align="left"></td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left">問題.12</td>
<td align="left">對方當時之駕駛行為？（可複選）</td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left">選項</td><td align="left">
<input type="checkbox" name="V12" id=vrdo121 value="無違規">無違規
<input type="checkbox" name="V12" id=vrdo122 value="酒醉駕車">酒醉駕車
<input type="checkbox" name="V12" id=vrdo123 value="超速">超速
<input type="checkbox" name="V12" id=vrdo124 value="突然停止或減速">突然停止或減速<p>
<input type="checkbox" name="V12" id=vrdo125 value="應注意未注意">應注意未注意
<input type="checkbox" name="V12" id=vrdo126 value="未保持安全距離"><font color="#FF0000">未保持安全距離</font></td></tr>
<tr><td colspan="2" align="left"></td></tr>
<tr>
<td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">問題.13</font></td>
<td width="50%" align="left"><font color="#FF0000">當時道路情況為何？（可複選）</font></td></tr>

```

```
<tr>
<td width="8%" align="left"><font color="#FF0000">選項</font></td>
<td width="50%" align="left"><font color="#FF0000"><input
type="checkbox" name="V13" id=vrdo131 value='道路正常'>道路正常
<input type="checkbox" name="V13" id=vrdo132 value='鋪面損壞'>
鋪面損壞
<input type="checkbox" name="V13" id=vrdo133 value='路線設計不良'>
路線設計不良
<input type="checkbox" name="V13" id=vrdo134 value='路口號誌設計不當
">路口號誌設計不當  </font></td></tr>
</table>
<p> <br></p>
<p align="center">
<input type="button" value="原因初判" onclick=CheckData>
<input type="reset" value="重新輸入"></p></Form>
<p align="left"><a href="index2.htm"><font style="font-size: 13pt">
回上一頁</font></a><font style="font-size: 13pt"><a href="Index.asp">
回首頁</a> </font></p>
</p>
</body>
</html>
```

## ( 2 ) Search.asp

```
<!-- #include file="ADOFuctions.asp" -->
<%
'定義變數
Dim v1, v2, v3, v4, v5, v6,v7,v8,v9,v10,v11,v12,v13
'V1 代表自 Accident.asp 傳來之問題.1 選項
v1 = Request("v1")
'V2 代表自 Accident.asp 傳來之問題.2 選項
v2 = Request("v2")
'V3 代表自 Accident.asp 傳來之問題.3 選項
v3 = Request("v3")
'V4 代表自 Accident.asp 傳來之問題.4 選項
v4 = Request("v4")
'V5 代表自 Accident.asp 傳來之問題.5 選項
```

```
v5 = Request("v5")
'V6 代表自 Accident.asp 傳來之問題.6 選項
v6 = Request("v6")
'V7 代表自 Accident.asp 傳來之問題.7 選項
v7 = Request("v7")
'V8 代表自 Accident.asp 傳來之問題.8 選項
v8 = Request("v8")
'V9 代表自 Accident.asp 傳來之問題.9 選項
v9 = Request("v9")
'V10 代表自 Accident.asp 傳來之問題.10 選項
v10 = Request("v10")
'V11 代表自 Accident.asp 傳來之問題.11 選項
v11 = Request("v11")
'V12 代表自 Accident.asp 傳來之問題.12 選項
v12 = Request("v12")
'V13 代表自 Accident.asp 傳來之問題.13 選項
v13 = Request("v13")
Dim objRS
'連接資料庫與表單
Set objRS= GetRecordset("data.mdb", "Users")
'新增記錄
objRS.AddNew Array("日期","v1", "v2", "v3", "v4", "v5", "v6","v7", "v8",
"v9", "v10", "v11", "v12","v13"), _
Array(date(),v1, v2, v3, v4, v5, v6,v7,v8,v9,v10,v11,v12,v13)
'更新資料
objRS.Update
'關閉資料庫連接並釋放物件案例
objRS.Close
Set objRS = Nothing
objConn.Close
Set objConn = Nothing
%>
<HTML>
<BODY>
<%
'開始比對 輸入的資料 與 資料庫內建之資料
```

```
strSQL = "Select * From search Where 道路類型=" & v1 & ""
strSQL = strSQL & " And 號誌 = " & v3 & ""
strSQL = strSQL & " And 禁止標誌或標線 = " & v5 & ""
strSQL = strSQL & " And 行向 = " & v6 & ""
strSQL = strSQL & " And 碰撞類型 = " & v7 & ""
strSQL = strSQL & " And 自己的車輛動作 = " & v8 & ""
strSQL = strSQL & " And 對方的車輛動作 = " & v9 & ""
strSQL = strSQL & " And 自己的駕駛行為 = " & v11 & ""
strSQL = strSQL & " And 對方的駕駛行為 = " & v12 & ""
Set objRS = GetSQLRecordset(strSQL, "data.mdb", "serch")
%>
<%If objRS.EOF Then%>
//如果沒有找到符合的資料
對不起，本站沒有此資料，請確定您查詢的資料是正確的。
<%Else%>
請確認資料有無輸入錯誤
<TABLE BORDER="1" width=90% align="center">
<TR>
<%
'讀取資料表的欄位名稱以做為表格的標題
For I = 1 To objRS.Fields.Count - 1
Response.Write "<TH>" & objRS.Fields(I).Name & "</TH>"
Next
%>
</TR>
<%
'將進行查詢的資料依據表格欄位填入
Do While Not objRS.EOF
Data = "<TR>"
For I = 1 To objRS.Fields.Count - 1
Data = Data & "<TD>" & objRS.Fields(I).Value & "</TD>"
Next
'新增一各查詢選項
Data = Data & "<TR><A HREF='search2.asp?ANA=" & objRS("類型編號")
& "'><center>進行查詢</A></center></Tr>"
Response.Write Data & "</TR>"
```

```
objRS.MoveNext  
Loop  
'關閉資料庫連接並釋放物件案例  
objRS.Close  
Set objRS = Nothing  
objConn.Close  
Set objConn = Nothing  
%>  
</TABLE>  
<%End If%>  
</BODY>  
</HTML>
```



## 附錄四、篩選模式驗證案例之過程

### 1、資料來源：

本研究案例資料是使用 89-90 年覆議會之案件。

### 2、資料選取範圍：

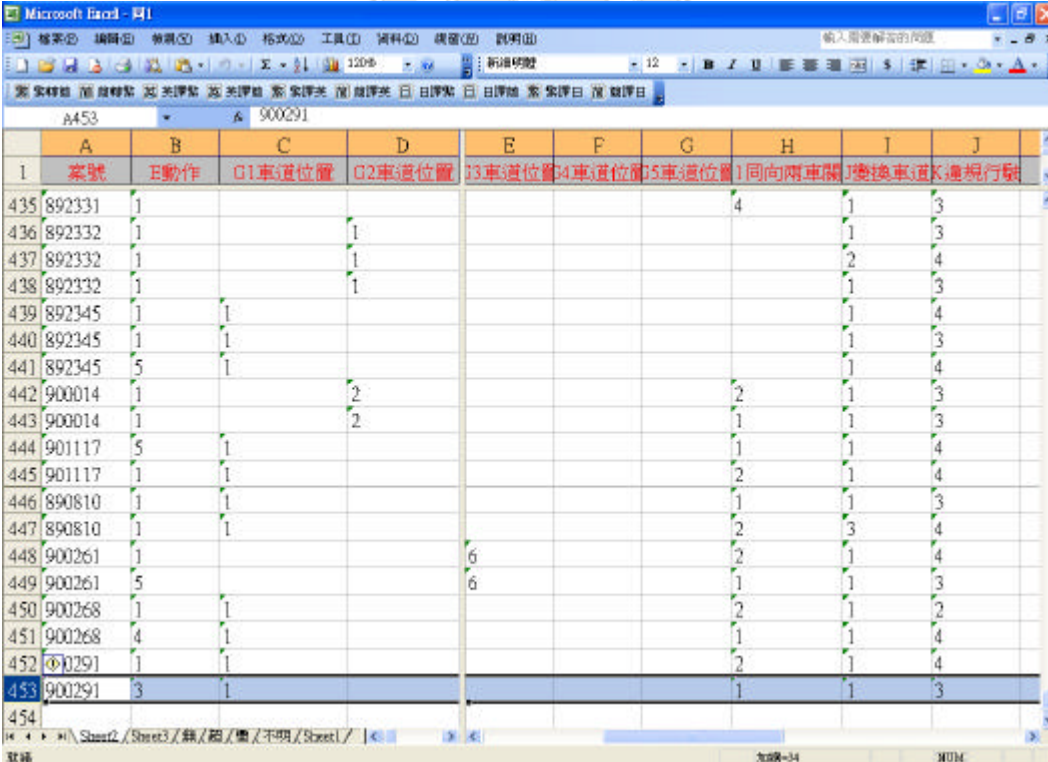
以兩車事故案件為主且地鑑會與覆議會鑑定結果一致，排除機車、行人與多車等事故類型。

### 3、篩選過程：

以篩選前後車（無酒駕、超速或其他違規）案例過程為例。

- 1 自 EXCEL 資料庫中以型態 - 直路，行向 - 同向，碰撞位置 - 前車碰撞後面，後車碰撞前面為規則來搜尋符合之案件數。如下圖共選出 452 筆（226 件）資料

表 3.1 同向事故類型案例篩選表-1



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	案號	車動作	Q1車(道)位置	Q2車(道)位置	Q3車(道)位置	Q4車(道)位置	Q5車(道)位置	同向兩車開	變換車道	K違規行駛
435	892331	1						4	1	3
436	892332	1		1					1	3
437	892332	1		1					2	4
438	892332	1		1					1	3
439	892345	1	1						1	4
440	892345	1	1						1	3
441	892345	5	1							4
442	900014	1		2				2	1	3
443	900014	1		2				1	1	3
444	901117	5	1					1	1	4
445	901117	1	1					2	1	4
446	890810	1	1					1	1	3
447	890810	1	1					2	3	4
448	900261	1			6			2	1	4
449	900261	5			6			1	1	3
450	900268	1	1					2	1	2
451	900268	4	1					1	1	4
452	900291	1	1					2	1	4
453	900291	3	1					1	1	3
454										

- 2 將所篩出之資料分類，本研究依照有關駕駛人當時之行為來加以區分，如超速、酒駕、超車、變換車道或不明。選出前後車關係且無超速、酒駕、超車或變換車道之案件共 102 筆（51 件）

表 3.2 同向事故類型案例篩選表-2

Microsoft Excel - 工作簿1											
檔案(F) 編輯(E) 格式(O) 插入(I) 格式(O) 工具(T) 資料(D) 視窗(W) 說明(H)											
輸入需要解答的問題											
新值開始											
匯集標籤 匯集標籤 英文譯義 英文譯義 英文譯義 英文譯義 英文譯義 英文譯義 英文譯義 英文譯義 英文譯義 英文譯義											
D103 1											
	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	動作	超速	飲酒	位置	違規行車	案號	變換車道	型態	類別	D行車方向	
91	1	無	無	左前 4	901566	無		1	5 1		
92	1	無	無	左前 4	901465	無		5	5 2		
93	1	無	無	右側 4	901465	無		5	5 2		
94	1	無	無	左側 5	901481	無		3	5 3		
95	1	無	無	右側 3	901481	無		3	5 3		
96	1	無	無	前 6	900801	無		1	1 3		
97	1	無	無	後 3	900801	無		1	1 3		
98	1	無	無	前 6	901293	無		3	5 4		
99	1	無	無	後 3	901293	無		3	5 4		
100	1	無	無	右前 3	901275	無		1	1 3		
101	1	無	無	左側 3	901275	無		1	1 3		
102	1	無	無	前 4	892469	無		5	2 3		
103	1	無	無	右側 3	892469	無		5	2 3		
104											
105											
106											
107											
108											
109											
110											

#### 4、驗證過程：

以逐筆輸入系統之方式進行系統結果與鑑定結果之間的比對。