

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：內政部警政署、中央警察大學、台灣警察專科學校及交通部。

貳、案由：交通管理有關機關未能妥善辦理道路交通事故相關業務，影響人民權益，損害政府形象，爰依法糾正由。

參、事實與理由：

按道路交通事故（車禍）係指因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。據警政署統計，八十九年我國（台灣地區）共發生各類道路交通事故十六萬五、〇五三件，造成三、三八八人死亡（依衛生署統計為五、四二〇人），六萬六、六八七人受傷；遠高於同年因刑案被害三六九人死亡（不含駕駛過失造成三十二人死亡），八、六九一人受傷（不含駕駛過失造成一、八〇九人受傷）。道路交通事故每年造成成千上萬個破碎家庭，以及嚴重而長期之經濟、精神等負擔，至於財物損壞、醫療支出之直接損耗超過數百億元台幣，為降低道路交通事故造成的傷亡，應對肇事情形加以分析，改善道路工程、交通法令等方面之缺失。而在事故發生之後，刑事、民事責任之歸屬是否公正，攸關當事人權益至鉅。從第一線員警接獲報案，趕抵現場處理之際，實即代表國家關於道路交通事故法律程序之進行。司法機關對於道路交通事故案件之偵審，極為仰賴警方對於肇事現場之調查與處理紀錄，以及專業機關對於事故的鑑定意見。然我國警察機關之交通事故處理與鑑定機關之運作機制，迄未建立公信力，其品質為國

人所詬病，影響人民權益，損害政府形象，亟待正視問題，查察病因，謀求改善。謹就各有關機關之缺失臚陳如次：

一、警察機關處理道路交通事故運作面之缺失

(一) 處理品質未獲當事人及鑑定機關認同

民眾關於警方處理道路交通事故（車禍）之陳訴層出不窮，主要在於處理人力不足，到場太慢，未即時通知家屬，處理員警不夠專業，裝備器材缺乏，蒐證不全，未完整拍攝相關跡證，現場圖測繪疏漏及誤差，態度欠佳，造成被害人或家屬二度傷害，刁難或拒絕提供交通事故證明書、肇事現場圖、照片等資料，遺失證物、資料，以及質疑處理不公等事項。再者，根據交通大學運輸工程與管理學系張新立教授等五人於八十九年所作研究「行車事故鑑定制度改善方案與相關運作機制研擬之探討」，針對政府機關、警政機關、監理機關、學術界、保險界、司法界、相關民間公（協）會及車輛行車事故鑑定委員會所作之問卷調查，警方對於道路交通事故的「非專業蒐證」方式，導致警察機關所蒐集的資料不符鑑定機關的需求，進而嚴重影響事故鑑定品質。加上民眾對於事故發生之處理程序瞭解不足，對於保留相關跡證、確認筆錄等之認知不足，致使事故資料失真或品質不佳，造成事後相關責任之歸屬與保險理賠事宜產生許多爭議，事故鑑定品質低落的外在影響因素主要關鍵即在於警方「非專業蒐證」的處理品質。此一結論與本院諮詢之交通工程管理及實際從事鑑定業務之專家學者看法一致。

(一) 員警交通事故處理專業能力普遍不足

絕大多數刑案行為人有其犯罪動機，但道路交通事故之發生大部分繫乎有無遵守交通規則而已，且攸關重建現場之現場跡證易遭受破壞，不若刑案現場可視需要封鎖保存，如跡證採集有所疏漏，事後即難以補救。為減少對於交通之影響，處理過程要求迅速，故採證及調查之難度甚高，處理員警應妥適斟酌及控制現場各種狀況，依序進行救護、定位、路況排除、現場測繪、照相、蒐集證物、訊問當事人及證人等，若無充分之專業能力與實務經驗，實難滿足需求。惟迄今除台北市、高雄市、台中市等少數縣市警察局係由該局交通警察（大）隊專責處理道路交通事故現場，以及警政署推動之下，十一個縣市警察局的二十六個分局自八十九年起試辦由專責警力處理道路交通事故之外，以往縣市警察局一直交由事故當地分駐（派出）所員警負責處理，該等員警大多數缺乏關於道路交通事故處理之最基本教育訓練，僅賴有限之經驗傳承，勤務頻繁之下，遇有處理道路交通事故動輒影響交接班，又因欠缺充足之專業素養，經常受到指責，甚至因而受到處分，乃將處理道路交通事故視為畏途，不乏鼓勵當事人和解息事，甚至有員警自行付費央求同仁代為繪製現場（比例）圖。茲再說明如次：

- 1、現場圖之製作極具技術性，且該圖為協助研判肇事現場各物體相對空間最重要的證據，如果誤差過大，對當事人權益將會產生重大影響，這項工作經常因未處理完善，引起當事人不滿與誤會，激憤指責偏袒不公。警政署於八十九年針對道路

交通現場處理實施大規模訓練之前，處理員警多數對於交通處理所學有限或根本未學，主要係由實務中累積經驗，所畫的集中於事故結果，無法顯示原因的部分，以及因、果之間的時間差、空間差與速度差。又為爭取時效，降低對於交通的影響，或礙於天候，經常先於事故現場繪製現場草圖，回單位後，再依先前測量所得數據及現場關係位置完成現場圖，但即使經驗豐富之員警，所繪製之現場圖仍無法避免常見的失誤，如對象及人車物位置錯誤，大小比例不分，尺寸標示錯誤，重要之距離未量，漏畫重要跡證，及閃黃（紅）燈號誌、讓、轉彎或直行、速限標誌等影響路權、責任之交管設施，而量畫一些不重要的跡證距離，相關位置矛盾，暴露員警處理道路交通事故之專業能力普遍不足，欠缺足夠之技巧與要領。

2、攝錄影可將現場易消逝的跡證詳實加以記錄，為現場圖所無法替代，惟處理員警因專業能力與裝備等因素，忽略了拍攝現場相片的重要性，或拍攝一些無證據價值的相片，或忽略了應拍攝的重點及拍攝之後妥予整理。依現行作法，交通事故涉及刑案部分，由刑事警察偵辦及移送，交通與刑事警察兩者間必須有效整合。惟實際作業上，一件案子分成交通事故與命案處理，問筆錄的沒看過現場，刑事警察移送的資料未會辦交通警察的意見與紀錄，對於照片、錄影帶、筆錄等相關紀錄的數量欠缺明確記載或遺失等情形，屢見不鮮。依據統計，八十二年至八十九年之間，台灣省歷年道路交通事故覆議案件有百分之九無照片，百分之五因資料不足無法覆議。

- 3、交通鑑識必須就人、車、路、環境及行為五項完整運用分析，道路交通事故在發生之前、中、後階段，均會在現場留下許多跡證，對於現場重建所能發揮的作用不盡相同，有些足以研判肇事原因，有些僅能作為佐證資料，有些則缺乏關聯性，一位合格的事故處理人員必須對於各種跡證有深切瞭解，例如落土、人車終止位置、輪跡、滑痕、煞車滑痕、撞擊滑痕、側寬滑痕、拖痕、胎痕、印痕、道路損壞痕跡、散落物等不同種類之路面跡證。處理現場員警必須具備在三十分鐘之內洞察及分辨現場所有人、物之類型（*pattern*）的專業能力，即使是刑事警察也不具備此種能力，實難以期望分駐（派出）所的行政警察達到此一程度。目前交通事故傷亡現場迄未被視為刑案現場，在採集跡證方面，由何人採集、如何採集、乃至於保存問題，遠不如刑案嚴謹，尤其在人、車（機械問題）部分幾近於零。
- 4、負責道路交通事故處理之警察為第一線執行人員，對於事故現場的採證與資料蒐集，乃日後鑑定人員及司法機關判斷責任歸屬的憑據，必須熟習事故現場偵查知識，熟練現場處理之步驟、方法與技術，以及交通事故案件之司法程序，方能克盡職責。惟部分處理員警對於肇事當事人之詢問，尚無法正確告知後續處理程序與續辦單位，導致民眾徬徨無助，甚至於認為警方不願提供交通事故證明書、肇事現場圖、照片等資料。各縣市警察機關為謀補救及便民，近年來相繼印製交通事故須知，逐案提供事故當事人有關警方處理單位、聯絡電話、當事人雙方資料、調解及司法程序之說明資料。

(三) 裝備器材不足

處理交通事故之裝備器材，包括現場紀錄、測量、警戒、攝影、蒐證、鑑識、照明、破壞及急救等器材，處理員警應隨時攜帶齊全。目前台灣地區警察機關三十三個縣市警察局及專業單位，一七二個分局及一、七〇二個分駐（派出）所，配備之交通事故處理裝備包括：六五五部單眼照相機、五、一九八部全自動照相機、五二七個攝錄放影機、三、一一二個交通事故處理箱、一、七八七部酒精測定器、七二部車裝型照明燈、三、八六〇部錄音機及三、〇〇〇個跡證定位標示牌。大多數單位裝備器材不足，品質不符。例如，處理交通事故現場之員警幾乎都是以巡邏車及機車作為管制交通器材，用於蒐證、測繪者不外推輪、皮尺、粉（白）筆、全自動照相機等簡易工具，夜間照明設備與照相、攝錄影器材普遍缺乏或使用逾期，大多數照相係使用全自動照相機，而非單眼或立體相機，難以顧及景深與解析度，照相時亦少有員警使用比例尺及號碼標示牌，蒐證效果欠佳。另員警未攜帶足夠之交通管制器材，缺乏交通事故指示牌，僅使用車輛作為管制工具，對現場處理人員及當事人之安全保障不足。目前現場處理人員均未使用證物袋及手套，認知上尚未真正進入到從事跡證蒐集之層次。為提升交通事故處理效能，樹立專業形象，警政機關應逐步充實交通事故處理相關裝備器材，如交通事故處理車、處理箱、工作服、夜間照明設備、單眼照相機、照片沖洗費用、LED路況顯示器等。從心理上、裝備上、使用裝備之技術上均應落實交通事故處理之專業需求。

（四）訊問筆錄品質尚待提升

交通事故筆錄之製作，需明確表達人、事、時、地、物，訊問內容須與現場跡證、交通事故調查表及交通專業等知識結合，其困難度高於一般刑事案件，目前員警在製作交通事故筆錄方面存在頗多缺失：

- 1、執法心態偏離正軌：交通事故處理員警應以公正執法者自居，並以執行偵查蒐證之認知，尊重當事人權益，秉公處理。然部分員警竟鼓勵或主動促成當事雙方和解，亦有暗示扣照及開具違規告發單的不利因素，造成「當事人均願自行息事，請求警方免於處理成案」結案，而未進行現場蒐證或製作訊問筆錄，角色認知明顯偏差。其中確有出於當事人請求之情形，惟仍以員警專業不足，為減少工作，苦於請託，以及以往警察機關被要求以降低車禍死傷作為績效所致之因素居多。
- 2、輕忽案情敷衍應付：僅將交通事故視為過失行為所造成的案件，誤認交通事故蒐證蒐集及筆錄之重要性不如刑案之蒐證及偵訊筆錄，未能詳細調查，確實登載，或以敷衍了事心態調查處理。
- 3、訊問內容多所漏失：處理交通事故有關之專業知識相當廣泛，警察教育與訓練體系對於訊問筆錄的傳授講解，僅能及於理論與原則，適用於實際案件之際，不易就所需事項訊問完整。欲使處理人員均達相關素養，除需依賴密集訓練之外，尚需透過嚴謹而標準化之審核程序，長期提供指導與要求。
- 4、過於主觀誤導陳述：因同情弱者，或避免日後可能抗爭麻煩，常以傷勢較重者為

偵查保護對象，或在未經調查、研判前就認為雙方均有過失，存有「大車賠小車」、「活人賠死人」、「輕傷賠重傷」的所謂「道義責任」的錯誤觀念，未注重查明引發事故之主要原因，甚至一開始即威脅或誤導肇事人作責任較重的陳述，造成責任判定發生錯誤。

- 5、人情關說處理偏頗：處理人員由於人情關說壓力，未能以公正態度訊問及製作筆錄，對進行關說的一方避重就輕，對另一方則用不利的語句誘入陷阱。在司法機關專業素養尚有未逮之際，審判機關難以形成正確之判決，為免傷害雙方權益，大多鼓勵和解（如暗示和解將給予緩刑的方式）。
- 6、員警敬業精神不足：台灣省大部分縣市均以分駐（派出）所備勤人員處理交通事故，員警處理交通事故從現場處理、蒐證、測繪現場圖、製作筆錄至案件陳報，A1類平均使用時間五·八小時，A2類三·〇小時，A3類二·二小時，而備勤勤務僅二小時，處理交通事故易影響後續勤務執行或占用休息時間，員警對於車禍案件之處理常避之惟恐不及，多抱持逃避心態，影響事故處理品質，部分員警常以扣留證照等不當方法，促使當事人自行和解，達到免予處理目的。又由於勤務輪班等因素，處理現場、製作筆錄與具名之員警有時並非同一人，製作筆錄員警甚至未前往現場查看，以致記載不夠完整，指認欠缺慎重，本院調查案件並曾發現原件與影本內容有所出入之情形，造成事後爭執。
- 7、偵查技術與程序不夠熟習嚴謹：部分員警對於關係人未適時製作筆錄，對於當事

人之指認亦往往在員警引導下，為非任意性之陳述。本院派員於九十年九月二十日前往台中縣警察局調查第一線員警實際處理交通事故情形，該局霧峰分局仁化派出所處理一自小客車與機車發生A3類之道路交通事故，小客車肇事逃逸，該派出所處理員警，依規定測繪現場，及依目擊證人提供事故車輛車號追查肇事人，惟未針對目擊證人於現場，或請其至派出所製作筆錄，僅抄下目擊路人所述車號，且處理員警先依該車號查詢車籍資料後，繼而詢問被害人是否即係該車輛之顏色、車型，此一偵查方式有欠確實，有衍生錯案、冤案之虞。

(五) 事故通報統計不真實

1、警察機關以往對於道路交通事故之分類如下：A1類為有人死亡（有當事人在交通事故發生後二十四時之內死亡）或重傷之事故（含車禍後超過二十四小時之後死亡者），A2類為僅有輕微傷害及財物損失之事故，A3類為無人傷亡，僅有財物損失之事故，員警對於自撞案件未列入統計，對於重傷或死亡案件亦未落實追蹤查核，審核人員不具交通專業，且須兼辦其他業務，審核功能並不健全。警政署鑑於各單位未落實審核管制作業之下，相關資料之通報統計、案件審核（相關表件、現場圖、照片、筆錄等）、建檔等文書作業常有疏漏，陳報案件明顯偏低，A2及A3類發生件數有不符常理現象，統計數據顯欠真實，遂於八十八年十一月二十三日以（八八）警署交字第一四一九五五號函發布「道路交通事故案件文書作業規定」，從嚴律定道路交通事故案件之文書作業與流程管制，並重新定義A

1類為造成人員當場或二十四小時內死亡，A2類為造成人員受傷或超過二十四小時死亡，A3類為僅有財物損失之道路交通事故。根據警政署八十六年至八十九年台閩地區各類交通事件統計，該等年別A1、A2、A3類案件數及總數分別如下：八十六年為三、一六二件、二五、六八五件、五八、二三五件、八七、〇二八件；八十七年二、七二〇件、二七、七一四件、五六、六三一、八七、〇六五件；八十八年二、四八七件、二九、六四八件、五三、八七五件、八六、〇一〇件；八十九年三、二〇七件、四九、七八二件、一一二、〇六四件、一六五、〇五三件。比較八十九年與八十八年以前各年度之發生案件總數，差距竟達一倍之多，多年來的統計數字顯屬捏造不實。

2、交通部訂頒之「台灣地區機動車輛肇事管制實施要點」及「台灣地區機動車輛肇事管制執行績效獎勵規定」，均以車禍死亡人數降低多寡之防制績效作為發放獎勵金之基礎，警政署訂定之「預防交通事故績效評比獎勵要點」亦以此作為員警行政獎勵之依據，員警為求績效，常有陳報不實，以大報小，甚至發生匿報、漏報情事。警政署於八十七年三月三十日以（八七）警署交字第二五六一〇號函廢止「預防交通事故績效評比獎勵要點」，修訂「道路交通事故處理工作獎懲規定」，導正以交通事故死亡人數降低多寡，作為獎懲依據之觀念，防止匿報情事，改以員警處理車禍案件之多寡，處理案件之完整、周延作為獎懲之依據，鼓勵基層勇於任事，回歸事故統計之真實面，並加強宣導及管制，方使交通事故案件逐

漸回歸真實面，據該署統計，八十九年度交通事故死亡人數為三、三八八人，與八十至八十八年平均二、七九五，增加達五九三人（二十一%）。顯見以往事故統計並不確實。惟該項數字與行政院衛生署統計之八十年至八十八年平均每年道路交通事故死亡人數六、八四四人，八十九年死亡人數五、四二〇人，以及每年汽車強制險理賠之道路交通事故死亡人數八千三百人，仍有相當差距。交通部每年編列預算研究「易肇事路段」，並作為交通部補助各道路主管機關從事道路交通工程改善，惟交通部於九十年十月以前，係以警政署每年公布之數千件A1案件作為研究之基礎。由於警政署提供交通事故的資料不實，則憑以研究之結果及優先補助改善之「易肇事路段」，恐非均係迫切改善的路段與交通工程。

3、事故通報統計不真實，道路交通事故的真正原因也未水落石出，影響道路交通工程的改善。根據車輛行車事故鑑定專家張漢威表示，因為標線錯誤、交通號誌等交通工程之錯誤所造成的肇事比例頗高，例如台北市處處可見未畫慢車道線的馬路，根據規定，是禁止行駛腳踏車等慢車，以及行人使用。此種道路交通工程應作規劃而未作的，一旦發生事故，其責任應由何人負責呢？算不算國家賠償的範圍？又例如現在馬路上的公車專用道寬度只量車身寬度卻未包括兩側照後鏡的寬度，即使公車謹守車道不超線行駛，仍會因為車道規劃不良而發生擦撞，這些都是道路交通工程的問題。

二、警察機關處理道路交通事故管理面之缺失

（一）道路交通事故處理長期受到忽視

1、我國交通警察業務概分為指揮疏導、稽查取締、交通事故處理及道路交通管制工程四項。台北市及高雄市政府警察局設有交通警察大隊，各縣市警察局設交通隊，以下設組及交通警察分隊，分別辦理交通警察之內勤業務及外勤執行工作，任務較為單純。而多數縣市政府未成立交通局，該等縣市警察局交通警力辦理業務包括：指揮疏導、稽查取締及道路交通管制工程，兼辦各縣市道路交通安全會報秘書業務等其他警察勤務，遇有首長過境之聯合警衛勤務，優先調用交通警力，交通事故之處理暫時掛號停擺。除少數已實施專責警力處理道路交通事故之省轄市警察局之外，道路交通事故之處理係由分駐（派出）所之備勤警力負責，而派出所員警屬行政警察，並劃分警勤責任區，工作繁雜，交通事故處理專業能力嚴重不足，常遭民眾詬病。目前部分縣市政府已成立交通局，該等縣市警察局原先辦理之道路交通管制工程業務及道路交通安全會報秘書業務移由交通局辦理，惟有些縣市成立交通局之後，仍須借調相當警力協助辦理（如台中市警察局借調約一個交通分隊人力）。道路交通事故每年造成大量傷亡、財物損失及破碎家庭，然交通事故處理卻未受到應有重視，其原因包括：（一）上級政府首長或民意機關最關心者，厥為交通是否順暢，而非交通事故處理是否妥適。（二）各級警察機關首長或單位主管所受到的壓力大多來自於刑事案件限期破案。至於交通事故處理之處理品質，則因不影響首長或幹部升遷去留，導致交通業務未受到重視，

交通單位主管升遷順序敬陪末座，某些單位更將考核欠佳的員警調至交通單位，資源配置亦長期遭到不當扭曲。

2、警察機關以往不重視道路交通事故之處理，處理員警難獲獎勵，又因經常被傳喚出庭作證，或因民眾陳情、質疑而遭處分，甚至成為刑事被告，行政警察對處理交通事故避之猶恐不及，刻意迴避或減少接觸此類案件，交通員警在獎懲方面較其他員警明顯不利，影響升遷排序，故交通警察科系出身員警之間流傳「交通科系可以讀，但不能做（擔任）」。警政署為謀改善，自八十七年三月起，改以員警處理車禍案件之多寡，處理案件之完整、周延，作為個人獎勵之依據，如派出所員警處理一般車禍案件，每四件嘉獎一次，處理死亡車禍案件，每件嘉獎一次，鼓勵同仁勇於任事，回歸車禍真實面，同時加強督導考核，使員警恪遵報告紀律，貫徹執行交通事故處理工作。懲處方面，對於未依規定處理者，依情節核予記過貳次以下懲處，並從嚴追究各級主管人員監督不周之責。另警政署要求員警處理交通事故時，應確保執法公正客觀與中立立場，避免有遭致民眾疑慮、誤解之言行，對被害人及家屬表示同情與關懷，適時予以協助，並提供事故現場圖、照片及證明書，導正各級警察機關長期忽視道路交通事故處理之缺失。本院派員前往五個縣市警察局暨其所屬基層單位調查本案之過程，雖可發現部分員警對改革現狀不無排斥，部分縣市警察機關仍持觀望，但整個警察體系在警政署帶動之下已邁開改革的步伐，其中台中縣警察局局長更能針對人民所苦排除一切阻力，督促

將試辦專責警力由預定之二個分局擴及六個分局，僅和平分局因轄區為山地特性，基於地形與事故特性考量，未納入試辦，並送訓所需之一五六名專責警力，為台灣省警察機關之中推動最力者。

(二) 專業訓練形式化而效果欠佳

各警察機關每年訂定及實施年度教育訓練計畫，間有交通事故處理課程，惟員警流動性大，課程未分級，亦未實作及驗證，即使一再重覆，效果難以落實，無法確保派至第一線處理的員警均具備基本處理能力，因此各單位交通事故處理之品質及時效參差不齊，現場測繪、攝影及蒐證不理想，跡證勘查採集疏漏，影響偵辦的情形相當普遍。警政署乃自八十九年度與中央警察大學共同辦理九項交通警察專業訓練，包括交通警察幹部講習班、交通法規講習會、交通工程實務講習會、砂石車執法人員講習班、警察人員汽車安全駕駛訓練、道路交通事故處理講習會、道路交通事故案件審核人員講習、處理道路交通事故種子教官講習班及試辦警備隊專責人員分級處理交通事故講習，每項講習人數介於九十人至一百六十五人之間，兼重講授與實作，另函令各單位由種子教官訓練一七、三八九人之二階段訓練講習。據本院調查縣市警察機關派出所員警、分局警備隊及行政組、警察局交通（大）隊處理道路交通事故情形，員警肯定處理道路交通事故種子教官講習班先實施一週之授課，隨即分派至台北市政府警察局交通大隊所屬各分隊見習及實作一週，認為顯較以往作法具有實效，並認同對於車禍應由具備專業能力之人員處理，以確保當事人

權益，提升警察專業形象。台中縣警察局一警備隊小隊長表示，渠於去年接受交通事故處理種子教官訓練，返回單位擔任交通事故處理專責警力，目前在工作上體會到成就感與權威，此為從警近二十年來之首次，盼能接受進一步訓練。目前警察機關在交通警察業務之訓練上已有進步，應避免類似以往作法，造成效果有限及重複浪費，應規劃分級講習，建立認證甚至證照制度，結合升遷調補，確實提升警察交通專業水平。

(三) 交通警察體系不健全

我國交通執法機關目前並無類似刑事警察局之全國性專業組織，橫向或縱向關係都面臨諸多問題。中央之內政部警政署交通組為中央幕僚單位，該組原有承辦人員六員，八十八年台灣省警政廳交通科裁撤之後，人員併入該組，承辦人員增為十二員（另組長及專門委員各一員、科長兩員），人力至為有限之下，難以發揮政策統合、指導、監督之功能。警政署交通組與國道公路警察局，業、勤務單位，互不隸屬。地方縣（市）警察分局未設交通組，兼辦業務人員又乏交通專業素養，難以負起轄內交通執法之重責。除九十年起試辦專責警力之警察分局轄區以外，台灣省各縣警察局道路交通事故主要由轄區分駐（派出）所處理，其後陳報上級分局行政組審核及轉報，行政組負責交通、色情、電玩、會計等龐雜業務，交通業務包括計畫、疏導、查報取締、違規停車、拖吊、逕行舉發及道路交通事故處理，事故處理審核人員並非專人專責，亦無專業能力從事審核工作。而專業交通警察機關之航空警察

局、鐵路警察局、各港區警察所及國道高速公路警察局，其設置特性係以運輸路線及場站勤務為考量，僅後者具備處理道路交通事故之較佳專業能力，港區警察所等轄區範圍不被視為道路，該場所內道路交通事故甚至歸類為意外事故。為改善積弊劣習，做好交通執法，確實維護人民權益，應通盤檢討現有交通警察組織架構，對人力做最有效運用，或研究比照刑事警察體系於警政署之下設置交通警察局，健全策劃、指揮、督導功能，提升交通執法效能。使中央至地方之交通特業幕僚與勤務編組，成一完整體系，業務與勤務能夠結合，提供交通專業員警於此專業內久任及發展之空間。

（四）交通警察專業警力不足

我國交通警力編制員額為七、五八四員，占警察編制員額六四、五八一員之百分之十一·七四，除國道公路警察局及鐵路警察局均屬交通專業警力之外，以北、高兩市政府警察局占百分之十二·〇六（一、一三七人）與十一·四六（六一九人），所占比例最高。台灣省各縣市編制員額為三、二六四員，占警察編制員額四六、九二七員之百分之六·九六。縣（市）警察局交通警察隊均係外勤隊兼警察局之特業幕僚，辦理指揮疏導、稽查取締、交通事故處理及道路交通管制工程四項業務，長期以來，內外勤交通警力均面臨嚴重不足，往往僅辦理內勤業務，以及縣市政府所在地或若干重點地方之交通疏導與取締業務，即已人力吃緊，以致交通事故處理的部分始終難以改善。因此，應檢討人力配置的合理性並靈活調度運用，因警察勤務

頻繁，且交通事故有其偶發性，無法各時各地均編排正班及備勤之專責警力專職以待，故對於出現傷亡的交通事故必須由具備專業能力的專責警力處理，但專責交通之警力非僅負責交通事故處理，尚有其他兼辦業務。

(五) 交通事故調查報告表填寫不便應予簡化

1、現行交通事故調查報告表填報內容繁雜，需查閱代碼表者多達三十九項，近四百個選項，許多選項必須具備相當專業學能與經驗方能正確區分，部分選項須判定肇事過程，造成處理人員困擾或無法正確填寫而前後矛盾，更增加審核人員工作負荷；員警所做肇因分析研判常因專業能力遭受質疑，造成警民無謂之糾紛。針對上述基層面臨的問題與需求，以及滿足相關政府機關、學術研究單位及鑑定機關之需求，該署於九十年度與中央警察大學共同規劃辦理「道路交通事故調查報告統計分析表報修訂計畫」，已重新檢討修正道路交通事故調查報告表，簡化填表內容，以提升事故調查、統計、分析品質。另檢討現行交通事故資料建檔、統計資料發布相關事宜，評估所需人力、經費及其效益，作為後續相關政策推動之重要依據，預定自九十二年一起，實施新表。

2、現行交通事故調查報告表的功能在於提供肇事責任分析與鑑定，同時蒐集交通部、警政署所需之統計資料，後者約占三分之二的內容。填寫該表需使用許多時間，如帶回辦公室憑記憶填寫容易錯誤百出，以往有些員警乾脆留白，未逐一載明。應朝建立警政、醫療、保險與交通監理等四單位間資料庫聯結與管理系統，

發揮交叉追蹤、取得與索引功能之方向研究。以儘量減輕處理員警填寫該表之時間，並可避免填寫錯誤及前述事故通報統計不真實的情形。

- 3、目前處理員警對於肇事車輛的跡證採集，均會注意撞擊點的問題，惟缺乏系統性及整體系的檢查，同時「肇事調查報告表」為選項方式，內容簡單，經常看不出關鍵問題，而且處理員警通常不是在現場製作，而是回單位以後再行填具，因而容易出現矛盾或漏洞，為人詬病。宜研究設計適當的「技術檢查表」，例如檢查事故車輛有那些損害，包括輪胎、底部、車燈等細部損害情形。

三、警察機關處理道路交通事故制度面之缺失

- (一) 未建立專責制度，由一般員警處理高度專業業務，影響人民權益甚鉅

道路交通事故現場跡證複雜微細，其偵查蒐證之處理攸關肇事責任之釐清，需要高度專業能力與實務經驗。惟警察機關以往交由普遍欠缺專業能力之基層分駐（派出）所員警（備勤警力）為之，渠等負責各個警勤區的每一項勤、業務，絕大多數缺乏道路交通事故之專業能力，只能以「處理」事故之心態為之，無法完整勘查採集跡證，影響後續偵辦作業與肇事責任之鑑定，造成當事人間纏訟多年之二度傷害，無法確保當事人權益與社會公平正義。按專人及專責處理，方能落實教育、訓練，累積經驗，提升人員素質與業務品質。在九十年一月一日警政署於十一個縣市警察局、二十六個分局試辦以分局警備隊專責警力處理 A1、A2 類交通事故之前，僅北、高兩市警察局由交通大隊，台南市警察局由交通隊

車禍處理小組專責警力處理道路交通事故，基隆市、台中市、嘉義市警察局由交通隊與分駐（派出）所共同處理，交通（警備）隊負責現場圖之測繪、照相，分駐（派出）所負責製作筆錄者，新竹市警察局由各分局警備隊與分駐（派出）所共同處理，警備隊負責現場圖之測繪、照相，分駐（派出）所負責製作筆錄者。其餘均由各地分駐（派出）所單獨為之，其處理品質不難想像。而將一個案件分成現場採證與筆錄兩個部分，交由交通隊（或警備隊）及分駐（派出）所分開處理，同樣會有矛盾不一致的情形。台北市行車事故鑑定會受理個人申請及囑託鑑定之案件數，自八十二年之一、二二六件，大略遞減至八十九年之四八九件，反觀以分駐（派出）所行政警察處理道路交通事故之台灣省方面，雖然縣市警察局亦經常舉辦訓練，惟因屬廣泛性之全面施教，效果較難落實，台灣省各區車輛行車事故鑑定會受理個人申請及囑託鑑定之案件數，自八十年之七、七二三件大略遞增至八十八年之一一、八五一件，足見實施專責警力制度之重要性。警政署至八十八年始正視現行運作方式不敷所需，成立專案小組，謀求改善，積極實施各項改革與準備措施，尤其自九十年起試辦，九十一年全面推動以專責警力處理 A1、A2 類交通事故，希望能以最少的人力成本及兼顧時效下，儘速提升單純財損以外之道路交通事故處理品質，對於願意面對問題，自始推動的參與人員固應予以肯定與嘉勉，惟該署數十年來坐視不前，難辭管理失當之責。

（二）通報統計不確實

前述以車禍死亡人數降低多寡之防制績效作為發放獎勵金及員警行政獎勵之基礎，制度上的設計不能導向真實，固為扭曲事實，造成通報統計不確實之重要原因，惟交通主管機關及警察機關竟能容忍長期而廣泛性的虛偽作假，反映出交通主管機關怠忽職責，警察機關內部管理體制及運作文化甚不健全，殊值重視。

(三) 審核制度尚未健全

建立審核制度為提升道路交通事故處理品質之重要改進措施，審核人員與處理人員藉由資料之檢核與經驗傳承，足以補救現場處理人員之疏失，建立完整、正確之肇事紀錄，其中尤以審核小組最基層、最核心，對於現場處理紀錄扮演把關、教育之功能，對於能否確保處理品質，扮演關鍵作用，應先健全起來。惟交通警察組織架構不盡合理，加上主管職務任期限制問題，交通專業警察或因升遷，或因輪調，調整為行政、刑事警察，無法長任；另交通專業員警功獎不易懲處快，一般而言，績分、升遷比同期落後頗多。經統計中央警察大學自六十五年設立交通警察學系迄今，畢業及投入警察工作人數至九十年計有四八四人，目前仍擔任交通警察職務人數有九十三人，僅占百分之十九。在八十八年之前，警政署交通組人員（含組長）多持過客心態，非交通警察專業者不在少數，警察機關關於道路交通事故之處理，從基層一直到中央，難有一定品質。其後，警政署指示各警察機關自八十九年元月一日起成立「交通事故案件審核小組」，專責審核交通事故相關表報資料，確保民眾權益，惟因推動之初及專業人才不足等問題，多數縣市警察機關之運作尚非十分健

全，有待賡續推動。

（四）待遇結構與績效評比制度失衡

交通專業員警獲獎不易懲處快，多數員警視為畏途。以往大多數道路交通事故事件之處理，均由分駐（派出）所統包，部分涉及刑責者陳報刑事單位偵辦及移送，九十年試辦專責警力之後，A3類案件維持以往運作方式，A1、A2類案件現場圖、交通事故調查報告表、現場照片、談話等現場表報紀錄係由處理員警所填寫繪製，至於刑事責任部分，偵訊筆錄（部分縣市）、相關人、車資料調查等後續偵辦，係由分駐（派出）所員警及刑事單位處理及陳報，但道路交通事故處理事實上應已包含部分偵查之技術與任務，例如現場落土、輪痕及括痕等痕跡、碎片、車身擦碰撞痕跡、身體遺留物、最終停止點等，均與事件發生經過有關，處理員警應接受相當時數之交通事故處理及刑事偵查理論、實務訓練課程，並予驗證合格，確實養成良好的處理能力與習性，並且熟悉相關法規，專業與技術層次近於刑事偵查與鑑識，刑事與交通之採證、鑑識有近似之處，亦各有所長。然交通事故處理人員及審核人員並未支領類似刑事人員及鑑識人員之高額加給，分駐（派出）所等基層員警服交通指揮、取締勤務者，可支領超勤津貼一萬七千元，而審核小組人員只能支領三十個小時之加班費，員警多數不願進修，或不願調任內勤審核小組，是以道路交通事故處理之問題，不僅在於人力不足，兼辦業務多，設備、經費匱乏，基層處理員警找不到合適的專業人才及師資釋疑解惑，也不只是處理員警填錯立即退件懲處，亦應

通盤考量待遇、獎懲、成就感等因素，謀求解決「患不均」之人性面造成人才流動失衡，業務無法進步。

（五）養成教育與在職訓練不切實際

1、治安及交通為警察兩大任務，而在實務上中央警察大學及台灣省警察專科學校兩校教育培養之各科系人員，畢業之後均可能分發及調派為交通專業警察職務。中央警察大學交通學系設立於六十四年，八十六年設立交通管理研究所，八十九年開始招收二年制技術系班。歷年交通學系畢業人數目前仍任職交通警察職務者占百分之十九，交通警察學系（所）畢業生進入警政署交通組之後，對於該署策劃、推動八十八年以後之交通警察業務改革居於關鍵地位。同時，該校自八十七學年度上學期至九十學年度上學期止，交通學系以外之其他學系實際開設有關於交通之課程者，計有行政警察學系之「交通警察學」等七個必修課程，消防學系之「交通警察學」等十八個選修課程，合計二十五個課程，五百八十人次修課。台灣警察專科學校學生分為專科警員班正期組及進修組，正期組學生係對外招考有志於基層警察工作之高中（職）畢業生等，教育期程為二年；進修組學生係針對該校已畢業之甲種警員班或警員班之現職警察人員而辦理，教育期程為一年，畢業後均取得專科學歷。該校自八十四學年起進修學生組行政警察科及刑事警察科課程中，增列「交通警察」選修科目，選修課程踴躍，共計六期一、二九四人次修習學分，自九十學年起行政警察科正期學生組學分表納入「交通警察實務」及「交

通事故處理」兩科為專業核心必修科目，進修學生組行政警察科課程中，除將原選修之「交通警察實務」改列為必修科目外，更增加必修科目「交通事故處理實務」。該等兩校近年來對於道路交通事故處理等交通警察業務顯較以往重視，惟前揭人數僅占該等兩校畢業學生及八萬警力之一小部分，顯然不足以因應以往及現況所需，亦未及於可能於畢業後擔任交通警察職務之其他科系學生，並非正辦。

2、第一線道路交通事故處理人員表現出來的技巧、自信，使用的裝備、穿著，乃至程序、效率，對於當事人能否產生信心極為重要。台北市政府警察局設立處理道路交通事故專責警力之歷史最為悠久，加上每週三下午均舉辦交通業務講習（訓練），對於道路交通事故之處理最上軌道，前述台北市行車事故鑑定會受理個人申請及囑託鑑定之案件數大幅遞減，而以分駐（派出）所行政警察處理道路交通事故之台灣省方面明顯遞增，足見實施專責警力制度搭配確實有效之訓練確能提升品質，減少爭執。警政署為協助縣市警察機關舉辦交通專業訓練，宜參考台北市政府警察局優點，先於實務界裡面培養一批能教而且會教的師資，結合理論與實務，建立標準化教範，對基層面臨之問題能夠發現、解決及釋疑，提供諮詢，推動分級施教，實作驗證，以使訓練確實產生效果，依序推動，並與司法界交流、互動、溝通。

3、一經投下大量資源，推動交通警察專業教育與訓練的同時，分發任用專業化，及健全交通警察體系，打通升遷管道乃係提升交通警察專業之必要配套措施。主管

機關應作通盤規劃，因個別的改善枝節，無法順利串接成整體改革之成效。

四、我國車輛行車事故鑑定制度欠缺公信力與權威性，亟待革新

(一) 鑑定機關之公信力與權威性不高

按公路法第六十七條第一項之規定：「省（市）公路主管機關，為處理車輛行車事故，得在各地設立車輛行車事故鑑定委員會，辦理車輛行車事故鑑定事項。其委員由當地公路主管機關與有關機關、團體指派富有經驗之專門人員及專家擔任之。」我國行車鑑定機關依上開法源於五十三年成立迄今，其目的係為當事人釐清責任，保障權益，以及研究各項肇事原因及其對策，提供主管機關作為改進之參考。目前台灣省方面劃分為十二區各設立車輛行車事故鑑定委員會，隸屬省府，北、高兩市亦各設立該市車輛行車事故鑑定委員會，分別隸屬該市政府交通局、建設局。另外，台灣省及北、高兩市各再成立其覆議委員會，提供當事人對鑑定委員會持有異議時得以申請覆議，以及各級法院囑託車輛行車事故鑑定案件之覆議機制。據交通部陳復本院之說明，八十六年至九十年七月之間，各鑑定機關鑑定結果經法院採信情形，台灣省部分為九十六·八，台北市為百分之九十八·八。換言之，法院之判決幾乎均以各鑑定機關之鑑定結果作為認定事實之依據。惟長期以來，鑑定機關之定位與鑑定結果之證據力一直存在爭議，司法機關之審判品質亦連帶受到影響。自八十五年以來每年申請鑑定案件，台灣省各區合計在九千餘件至一萬二千餘件之間，台北市在四百餘件至一千二百餘件之間，高雄市在一千一百餘件至一千六百餘件之間。

同期間申請覆議件數，台灣省部分在百分之十七至二十三之間，台北市在百分之二十三至四十一之間，高雄市在百分之十八至二十三之間。同期間覆議結果維持原鑑定意見（正確率）方面，台灣省在百分之四十三至六十五之間（平均百分之五十八．八），台北市在百分之八十三至九十二之間（平均百分之八十七．三），高雄市在七十六至八十七之間（平均百分之八十三．九）。再者，從前述歷年之統計結果，與比較台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會八十九年與九十年（一至八月）之覆議結果維持率與各區維持率之排序，顯示鑑定品質並無明顯進步情形，且呈現相當的不穩定，亟待檢討改進。

（一）鑑定制度存在問題

1、非交通專業警力蒐證

大多數縣市警察局由分駐（派出）所以備勤警力處理道路交通事故，而非交通專業警力，事故處理制度不完善，跡證蒐集不確實，事故資料失真，導致警察機關所蒐集之資料不符鑑定機關之需求，嚴重影響事故鑑定品質。

2、民眾認識不充分

民眾對於發生事故之處理程序瞭解不充分，對於保留相關跡證、確認筆錄等之認知不足，加上非專業蒐證之因素，使得事後相關責任之歸屬與保險理賠事宜產生許多爭議。

3、案件數量過多

經統計台灣地區道路交通事故送鑑定案件自八十二年之一〇、二二〇件，增加至八十九年之一三、九九一件，同時期經鑑定後再送覆議案件又約占百分之十八至二十六之間，地區鑑定委員會每名專任人員（指秘書、技士、書記）每年負責二〇六件，覆議委員會每名專任人員每年負責二一七件。目前對於收件方式並未設限，案件數量過多，超過鑑定機關所能負荷，使原本低落的故事鑑定品質雪上加霜。

4、專任人員士氣不佳

台灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會，每區視規模分置秘書、技士、書記、工友等三至六人不等；台北市車輛行車事故鑑定委員會部分，置秘書、技正各一人，組員四人、技士二人、書記一人，人力均極其有限。而且鑑定機關之專業性及技術性高，工作替代性很小，各鑑定會專任人員位階在科長或科長以下，且主任委員多由公路局監理所所長擔任，欠缺良好的工作環境和升遷管道，對於行政系統或民意代表等外力干擾，難以有效排除。

5、機關團體代表較缺乏所需專業能力

台灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會主任委員由省政府派兼，每區設六位委員，就各區鑑委會轄區內之專家（具有行車事故鑑定專業技術及能力足被公眾所信賴之專家且為非相關主管機關之現職人員）、學者（公私立大專校院具交通管理、交通工程或法律專長之學者）聘兼之，其中學者人數不得少於委員總數三分

之二（即四人），除學者之外，許多是由地方機關及團體所指派，例如監理單位、汽車駕駛工會、交通局、警察、交通管制工程處等，往往造成非專業人員受指派參加鑑定事故之情形。台北市車輛行車事故鑑定委員會部分，置主任委員一人，奉交通局長之命綜理會務，委員十四人，包括外聘學者專家六人，大專院校一人、汽車駕駛員職業工會一人，另台北市政府交通局、工務局、警察局、法規委員會、監理處、交通管制工程處各指派人員兼任。兼任委員本身職務已相當繁重，對於鑑定業務案所投入之時間非常有限，且因預算等因素而受到民意代表之影響。又現行制度對於鑑定人員並無完整而連貫之培訓計畫，造成部分委員的專業知識不足，以及委員的部分專業知識不足，某位委員或許是車輛或力學的專家，卻不熟悉交通法規。此外，目前尚乏鑑定人員認證制度，現有鑑定人員良莠不齊，影響所蒐集資料之完整性與鑑定結果之正確性。

6、審議過程倉促，責任不清

各行車事故鑑定委員會大多每週開會一次，約有半數以上每次鑑定案件超過二十件，然具服務熱忱，開會前熟讀卷宗，出席率又高的鑑定委員僅占一部分。尤其鑑定委員通常在開會前只拿到事故處理的初步摘要，其餘重要證物，例如照片、筆錄等資料，開會時才分發，平均每案只花幾分鐘至十數分鐘處理，鑑定委員難以充分掌握案情與相關資訊。此外，各行車事故鑑定委員會所聘鑑定委員並非全部具備與行車事故鑑定有關之專業能力，且部分鑑定委員出席率不高之下，

各鑑定委員會皆採合議制之多數決，少數服從多數，並以機關名義具名，多數委員會未檢附持不同見解之鑑定委員之不同意見書，鑑定委員個人不對鑑定結果負責，是否符合鑑定之意旨，頗有疑慮，且易受外力不當影響。

7、特權關說的壓力

據曾經長期擔任台灣省行車事故鑑定委員會之二位鑑定委員一致指出，歷年台灣省行車事故覆議鑑定委員會推翻台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會鑑定結果，約佔申請覆議案件的半數，各區車輛行車事故鑑定委員會鑑定錯誤的比率甚高，除了組織、編制、人事管道、鑑定專業技術存在問題之外，來自特權的關說壓力，相當沉重，曾有鑑定委員因不願屈服而去職。此外，各鑑定委員會外聘委員有汽車駕駛員職業工會等職業團體代表，是否在若干個案中具有利害關係，恐不無疑慮。

五、公設鑑定機構形成壟斷，品質欠佳，進步緩慢

日本由財團法人與學術研究機構來從事事故重建分析，其可避免民間公司之商業氣息。美、英、加、澳洲之事故鑑定機制組織型態為私人鑑定人員或公司，其依委託人之要求來提供事故鑑定報告，民間鑑定組織機構之會員資格管理，加上市場競爭機制之運作，各協會為提升自身之信譽，皆設立許多完善之標準，包括嚴格之會員資格審查標準，資格取得後必須持續進修才可換照之規定，參與鑑定事務之人員皆須持續追求精進，以維持其專業知識，有利提升鑑定工作之品質與效率。反觀我國鑑定機構

已成立近四十年，卻依然問題重重，品質低落，幾無進步，欠缺公信力與權威性，改革停滯不前。據交通部提供本院之約詢說明，該部認為鑑定及覆議委員會作業制度上的長期發展方向，可採行「公私並行」，一方面就現行鑑定會之缺失加以改善，另一方面開放民間人員參與事故鑑定工作，期望由專業鑑定人與鑑定公司分擔大部分的行車事故鑑定工作，亦即以民間的力量協助處理數量龐大的行車事故案件，並進而經由民間之競爭機制提昇事故鑑定的效率及品質，如此，既可藉由公設鑑定會保障弱勢團體之權益，更可透過市場競爭機制，有效提昇事故鑑定人員與設備之品質。然該部所提公路法第六十七條之修正案（已由行政院送請立法院審查中），將有關省（市）鑑定（覆議）委員會委員之遴聘對象修正為全部由相關領域之專家學者擔任，以及為減輕目前均由地方政府辦理鑑定之負擔，在該等委員會的組織架構方面，調整修正為國道及省縣（市）道路發生的肇事案件，得分別由中央及省（市）政府依需要設立該等委員會，相關鑑定（覆議）辦法則由交通部會同內政部、法務部訂定，期能藉由調整鑑定業務之人員組成及組織，提昇品質。該等措施顯然無法解決前述鑑定制度存在之各項深刻問題，與該部認為採行「公私並行」的長期發展方向亦有不符。

六、交通部未盡交通主管機關策劃、督導與查核之責

按交通部職司公路行車安全之策劃與監督（交通部組織法第五條）、全國道路交通安全之策劃、協調與督導其執行、直轄市及縣（市）政府道路交通安全工作計畫及執行情形之審議、監督與查核、道路交通安全法規修訂之建議、道路交通安全資料之蒐

集、綜合分析及專題研究等事項（交通部道路交通安全督導委員會設置辦法第二條），並為省市車輛行車事故鑑定業務之中央主管機關（公路法第三條及第六十七條）。交通警察執行道路交通管理之稽查、違規舉發，係依據「道路交通管理處罰條例」第七條規定辦理，而該條例係由交通部會同內政部共同研修並報請行政院、立法院審查，至於其相關執行子法如「道路交通安全規則」、「道路交通安全講習辦法」、「道路交通標誌、標線、號誌設置規則」、「高速公路交通管制規則」、「違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則」，依據處罰條例第九十二條規定，由交通部會同內政部定之，另「道路交通事故處理辦法」亦由交通部會同內政部定之。然查該部關於道路交通安全之權責事項，除未就行車事故鑑定制度積極檢討革新，有效改善之外，尚有以下之缺失：

（一）對於道路交通安全業務未能有效管理

對於警政署道路交通事故傷亡之統計欠實、基於不實統計無法進行正確之道路交通工程以減少交通事故發生、未建立處理道路交通事故之專責警力、鑑定機制有欠健全等重大交通事項，未盡督導查核之責，要求改善。而該部依不實統計所進行之道路工程研究、設計或改善措施，與實際面臨之問題有所脫節，自無法有效減少道路交通事故之發生，降低人民生命、財產之損失。對於前述鑑定機制存在深刻問題，法官又普遍缺乏交通專業知識之下，法院之判決幾乎均以鑑定機關之鑑定結果作為認定事實之依據，亦未積極協調司法機關研處因應之道，對於長久以來鑑定委

員出庭作證，須全程站立，未受到相對之尊重，並未予以改善。

(二) 對於道路交通安全之研究未有效結合實際施政之需求

交通部設有交通運輸研究所，每年另編列預算補助交通業務學術研究，惟該部表示近年來對如何改善道路交通事故處理之研究，主要有(一)「台灣地區肇事時自動偵測紀錄之實測研究報告」、(二)「建立行車事故鑑定電腦作業系統之研究報告」、(三)「提昇行車事故鑑定品質及建立交通事故鑑定師制度」等。該部所為及補助之研究停留於學術研究之階段，未能有效結合實際施政之需求，重視實用性，應區分輕重緩急，設定階段性目標，妥善計畫，有效運用研究資源。

(三) 道路交通法規有欠週延

現行道路交通安全規則與道路交通管理處罰條例係以條文方式列敘，欠缺邏輯，用路人不易熟記遵守；對於路權優先順序、駕駛人行為、駕駛人違規事項未能明確列入及說明其因果關係；對二輪、四輪、十輪以上之車輛行駛不同路況，未作不同規定，尤其國人目前以一千一百餘萬輛機車作為交通工具，惟部分道路僅有快車道，並無慢車道，應予檢討及詳加規範；對於「讓」與「注意」之駕駛行為規定不夠嚴謹等，有待檢討修訂。

(四) 道路交通工程之管理不甚完善

我國道路交通工程不乏縣市政府各自為政，以及承辦人員缺乏專業之下，不符合用路人安全駕駛需求之情形，例如慢車道、十字路口埋設電桿、路燈桿、人孔蓋，

影響用路人安全，號誌設置位置不當，號誌時間不當，秒差不當導致清道時間配合不上，因而發生嚴重事故，未考慮機車及慢車左轉方式及路權規範，快車道、慢車道、混合車道、路肩、停車位、路外等標誌標線混淆不清，路寬不當（如台北市公車專用道過窄，兩側後視鏡超出路寬）等情形，改進道路工程之設計與施工，可大幅減少自撞、搶道、駕駛人認知錯誤所發生之道路交通事故。

（五）應強化駕駛人關於道路交通安全駕駛之認識

交通部於本院約詢時所提書面說明，認為國人於取得駕照駕駛上路前多經過駕訓班之駕駛教育訓練，對於現行之道路交通安全規則及安全駕駛等，均有一定之認識，且駕照之筆試測驗試題中亦涵蓋相關道路交通安全規則及安全駕駛知識，故國人於取得駕照之前應已對相關道路交通安全規則及安全駕駛知識有充分之瞭解。惟民眾對於發生事故之處理程序瞭解不充分，對於保留相關跡證、確認筆錄等之認知亦有不足，使得事後相關責任之歸屬與保險理賠事宜產生許多爭議。宜再檢討強化駕照考試制度，以增加駕駛人對於交通規則之熟悉度，確實建立路權之正確觀念，以減少道路交通事故及其衍生之爭執與訴訟。

綜上所述，內政部警政署對於道路交通事故之處理，在執行、管理及制度等三方面長期存在深刻問題，無法確保民眾權益，該署雖於八十八年前省府警政廳裁併後，即成立專案小組，積極推動及研擬具體改革措施，亡羊補牢，顯示解決問題之決心，亦有相當成效，惟仍屬計畫及試辦階段，尚未能全面落實，提升整體品質；中央警察大學及台

灣警察專科學校對於員警之養成教育，未能結合各警察學系畢業學生在現行體制下，皆有機會擔任交通警察職務或勤務，或本於職責執行部分交通警察工作之實務需求，而訂定妥適之教育政策及計畫，安排充分之交通專業課程；交通部關於行車事故鑑定制度等道路交通安全之權責事項，未盡策劃、督導與查核之責，均有缺失，亟待檢討改進，爰依監察法第二十四條規定提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

中 華 民 國 九 十 一 年 一 月 十 七 日

提案委員：