

調 查 報 告

壹、案由：據訴，為臺北市交通事件裁決所審認陳情人所涉車輛行車事故鑑定時，未詳查後方直行機車涉有超速疏失，率認該後方直行機車無肇事因素，涉有疏失等情案。

貳、調查意見：

據訴，陳訴人（彭君）騎乘普通重型機車（下稱彭機車）於民國（下同）106年3月2日上午10時23分許，沿臺北市中正區重慶南路3段由南向北方向行駛，行經上開路段125號前迴轉道口前，準備要轉入左車道時，遭後方余姓駕駛（下稱余君）騎乘之普通重型機車（下稱余機車）追撞，臺北市車輛行車事故鑑定委員會（下稱鑑定會）之鑑定結果，以及臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會（下稱覆議會）之覆議結果，均認為陳情人左轉換方向未禮讓余君之直行車，為肇事主因，余君無肇事因素（下稱本案）。案經調閱臺北市政府警察局交通警察大隊¹（下稱北市交警大隊）、臺北市政府交通事件裁決所²（下稱北市交通裁決所）、臺北市政府交通局³（下稱北市交通局）、臺灣高等法院及臺灣臺北地方檢察署（下稱臺北地檢署）等機關卷證資料，業已調查竣事。茲臚列調查意見如下：

所訴「北市交通裁決所審認陳情人所涉車輛行車事故鑑定時，未詳查後方直行機車涉有超速疏失，率認其無肇事因素」部分，經調查陳情人對於北市交通裁決所之鑑定意見書多次提出陳訴意見，該所僅依現有跡證未顯示當事人有超速情形，且車速與事故發生無必然之因

¹ 臺北市政府警察局交通警察大隊108年10月9日北市警交大事字第1083045608號函。

² 臺北市政府交通事件裁決所108年10月16日台北裁鑑字第1083159414號函。

³ 臺北市政府交通局108年10月17日北市交安字第1083042528號函。

果關係，即推析當事人無肇事因素，並未進一步查證；惟經本院函請國立中央警察大學（下稱警察大學）交通學系陳高村副教授協助提供意見，鑑定結果當事人雖無陳情人所稱蛇行之情狀，但其平均行駛速率經估算確有超過速限50KM/H情事；基於道路交通安全維護與用路人生命財產保障的觀點，超速行駛行為可能造成其他駕駛人對於安全距離之誤判，並壓縮到自己預見狀況的反應時間，且與事故發生後雙方人、車損傷程度之結果有其因果關係，北市交通裁決所未能將超速行駛行為納入鑑定分析，以釐清陳情人疑義並防杜鑑定爭議，宜應檢討改善。

- 一、按道路交通安全規則91條第1項前段：「駕駛人駕駛汽車，除應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示……」同規則第93條第1項：「行車速度，依速限標誌或標線之規定……」第94條第1項及第3項：「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……；汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」第99條第1項第3款：「機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：……三、變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。」及第102條第1項第7款：「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：……七、轉彎車應讓直行車先行。」復按車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第4條：「鑑定會辦理行車事故鑑定案件，應召開鑑定會議，其會前作業程序如下：一、應先分析研判案情，必要時進行現場會勘及資料蒐集。……」同作業辦法第8條：「鑑定意見書應載明下列事項：一、囑託（申請）者。二、當事人。三、一般狀況。四、肇事經過。五、肇事分析：駕駛行為、

佐證資料、路權歸屬、法規依據。六、其他。七、鑑定意見。前項鑑定意見內容應加註下列肇事主次因說明：一、雙方當事人僅一方有過失者，以肇事原因表示之，另一方以無肇事因素表示之。二、雙方均有過失，且過失程度相同者，以同為肇事原因表示之。三、雙方均有過失，但過失程度不同者，較重之一方以為肇事主因表示之；較輕之一方以為肇事次因表示之。」先予敘明。

二、陳情人於106年7月3日向北市交通裁決所申請本案事故鑑定，該所於同年8月4日召開鑑定會議，並請相關當事人列席，行車事故鑑定結果如下：

(一)鑑定分析：

1、駕駛行為：

- (1) 彭君警方談話紀錄略以，我車沿永和往臺北市方向行駛重慶南路3段南向北右側車道至肇事地點，當時路口號誌是綠燈，我車要向左切換車道，然後就摔倒了，我左腳被撞到，我不知道對方從何而來。發現危害狀況時行車速率約40左右公里/小時。到會說明略以，我看左邊車道是沒有車的，就開始轉，結果就被撞到了。我是慢慢轉，越轉越多，確認後面沒有車。那邊我沒有要迴轉，我要壓車馬上向左直行，我習慣壓車，壓左再壓右。那個地方左轉沒有路。
- (2) 余君警方談話紀錄略以，我車沿永和往臺北市下中正橋，由重慶南路3段由南往北直行內側車道至肇事地點。當時整路都是綠燈，然後我車就被撞，我不知道對方從何而來。到會說明略以，我是直行車，到那個路口時，號誌燈是綠燈，右方突然有車往我這邊靠過來。
- (3) 梁○○(MHM-○○○○號普通重型機車車主)

無警方談話紀錄。代理人梁○○到會說明略以，我們都沒有看到，我們去那邊要騎車，看到車子是倒的。

- (4) 依規定，汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施。復依當事人陳述，肇事前，彭君騎乘普通重型機車沿重慶南路3段南向北右側車道行駛，余君騎乘普通重型機車沿同路同向左側車道行駛，至肇事處，彭機車左偏變換行向時，其左側車身與余機車右前車頭碰撞，之後余機車失控再撞及停車於迴轉道路邊之MHM-○○○○號普通重型機車。由監視器，10:23:08~10彭機車顯示煞車燈光，並於進入肇事路口後隨即向左偏駛時，其車左側車身與余機車發生碰撞。參照彭君警方談話紀錄，其自述「我不知道對方從何而來」，雖其列席鑑定會議表示「我看左邊車道是沒有車的，就開始轉」，惟仍發生碰撞，併參酌前述影像攝錄其變換行向至與余機車碰撞之車輛動態，推析彭機車行駛至肇事地點向左偏駛變換行向時，疏未提高警覺確實注意其他行駛中車輛動態致肇事。研析彭君騎乘普通重型機車「向左變換行向未注意其他車輛」為肇事原因；余君騎乘普通重型機車為直行車輛，對突然左偏變換行向駛來之彭機車猝不及防，故無肇事因素；MHM-○○○○號普通重型機車係停於路邊之車輛遭波及，亦無肇事因素。

- 2、路權歸屬：汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施。

3、法律依據：道路交通安全規則第94條第3項。

(二)鑑定意見：

1、彭君騎乘普通重型機車：向左變換行向未注意其他車輛，為肇事原因。

2、余君騎乘普通重型機車，無肇事因素。

(三)彭君不服上開鑑定結果，即於106年8月14日向北市交通局申請車輛行車事故案鑑定覆議，該局於106年10月2日召開該覆議會議，並於同年10月13日以北市交安字第10632601600號函復覆議結果予當事人，覆議意見維持鑑定意見。

三、嗣彭君對於北市交通裁決所第10639332600號鑑定意見書，分別於108年3月4日、4月17日、4月19日提出3次陳情略以，對方有超車行為、超速行駛並主張原告是蛇行因而肇事等情，經該裁決所108年4月12日北市裁鑑字第1083015876號函、108年4月30日北市裁鑑字第1083053457號函，及臺北市政府108年5月27日府授交安字第1080091451號函共3次答復，略以：

(一)該案於鑑定會議中，業依「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」提供當事人充分陳訴之機會，且彭君提供鑑定會之資料亦納入參考後，再由鑑定會依據警方蒐證資料、監視器影像等客觀跡證，經合議制充分討論而提出專業之鑑定意見；復依監視器影像攝錄之當事人車輛動態，彭君確係於向左變換行向之過程與直行車撞及，故為肇事原因，至余機車車速部分，依現有跡證未顯示確有超速情形。

(二)依監視器畫面等客觀跡證顯示，彭君事故當時係突然左偏變換行向，致余機車猝不及防而發生事故；至於彭君所指行駛速度部分，因畫面所示之余機車行駛路程及時間無法精確計算，且鑑定會認為其車速與事故發生無必然之因果關係，故無肇事因素。

(三)鑑定及覆議意見係單純就肇事因素所為之說明，提供司法機關或當事人參考，均非行政處分或司法判決，不因上開說明而對當事人發生法律效果，對司法機關亦無拘束力。當事人若有新事證，建議可請司法機關囑託學術機構再行鑑定，以爭取對其有利之判決。

爰北市交通裁決所以108年5月29日北市裁鑑字第1083067735號函復彭君表示，該所已提出明確說明，並已3次回復，嗣後彭君再以同一事由陳情，該所將依行政程序法第173條第2款規定：「人民陳情案經予適當處理，並已明確答復後，而仍一再陳情者，得不予處理。」不再答復等語。

四、為釐清余君機車行車軌跡與車速變化及旨揭鑑定書之公正客觀性有無疑義等情，本院函請警察大學交通學系陳高村副教授提出意見，經其檢視影像紀錄檔案，下載Google地球衛星遙測影像，親赴事故現場勘查重測，實際丈量距離長度比例，運用測距功能量測事故現場，估算當事人機車平均行駛速率，並於108年7月31日提出意見書，內容略以：

(一)肇事重建與事故原因分析：

1、經檢視影像紀錄畫面係設於重慶南路3段、廈門街114巷口東南側號誌燈桿的監視攝影鏡頭，對著廈門街114巷口北側行穿線往重慶南路3段北向平面車道拍攝，依畫面中道路標線繪設內容，該白色實線為10公分寬車道邊線，故左側為混合車道，右側為慢車道空間，為方便後續鑑定說明，分別稱以內線車道、外線車道。經運用Corel Video Studio Pro會聲會影X8剪輯軟體，逐格播放、倒播檢視，影像起於行車影像記錄時間2017/03/02 10:22:29~10:24:59，長度約為2分

29秒，每秒多數記錄15畫格、少數記錄16畫格，影像紀錄畫面完整拍攝記錄到事故碰撞過程。

- 2、為充分釐清事故發生原因與肇事責任，經下載Google地球衛星遙測影像，運用測距功能量測事故現場重慶南路3段、廈門街114巷口北側行穿線由東往西數算第3條北端，至迴轉道路口南側停止線間的距離為72.26公尺，據前揭監視影像紀錄鑑識分析結果，彭機車、案外機車、余機車行經該路段分別歷時8.00~8.13、5.53~5.67、4.07~4.20秒，故平均行駛速率估算結果依序分別為8.88~9.03、12.75~13.06、17.20~17.77公尺/秒，分別相當於32.0~32.5、45.9~47.7、61.9~64.0公里/小時。
- 3、前項對於本案事故發生前相關機車行駛速率估算結果與陳情人估算結果存在差異，由於陳情人對於距離之估算係以地籍圖謄本依比例換算，行駛時間起、迄並未詳列，故於108年6月25日上午10時親赴事故現場勘查重測，實際丈量重慶南路3段149號南柱外緣至125號北柱外緣約為83.2公尺，與陳情人依重慶南路3段149號、125號兩建物土地地號最外緣之地籍圖謄本距離長度比例換算100.05公尺有很大出入，故實際丈量廈門街114巷口北側行穿線由東往西數算第3條北端，至迴轉道路口南側停止線間的距離為72.4公尺，與經由Google地球衛星遙測影像測距僅差0.14公尺，故前項本案事故發生前相關機車平均行駛速率估算結果，應可採信。
- 4、為充分釐清本案事故發生前相關機車行駛軌跡，依監視影像畫面所顯示的彭機車、案外機車、余機車行駛位置加以重建，惟縱向距離欠缺

具體參考目標精準定位，輔以前項行駛速率鑑定估算結果加以校估定位，經重建後分別以白色、綠色、紅色標示彭機車、案外機車、余機車行駛軌跡，並無陳訴人所稱「蛇行」情事。

(二)綜合以上影像紀錄鑑識與關鍵事件重建結果，肇事原因分析如下：

本案彭、余兩機車原分別行駛於外、內線不同車道，事故發生前約1.20至1.33秒行駛於外線車道的彭機車開始有向左轉向現象，對於發現狀況應採取適當應變措施之決策點，客觀上應以彭機車人或車進入侵入內線車道為起始點至兩車發生碰撞計算其可以反應之時間，按本案鑑定結果，彭機車於10時23分09秒-12nd/15(15畫格之第12畫格)前車頭抵車道邊線延伸線，距兩機車發生碰撞僅約有0.53至0.67秒。用路人對於道路上出現的狀況「能否注意」，取決於該狀況的出現用路人有多少時間進行反應，根據文獻顯示，一般道路交通工程設施之設計用反應時間為2.5秒，即多數人(95%)均來得及反應，肇事責任鑑定過程判斷用路人能否及時反應的緊急反應時間為0.75秒，即多數人(95%)來不及反應。故本案余機車騎士未注意車前狀況之肇事因素可以不加科責。惟其「超速行駛」行為可能造成彭機車騎士對安全距離之誤判，並壓縮到自己遇見狀況的反應時間，且與事故發生後雙方人、車損傷程度之結果具有因果關係，基於道路交通安全維護與用路人生命財產保障的觀點，其「超速行駛」行為並不能完全免除肇事責任。

(三)本案不論有無慮及車速鑑定結果，彭機車騎士向左轉向、變換車道，未依道路交通安全規則第99條第1項第3款、第102條第1項第7款規定，「注意安全距

離、讓直行車先行」會是肇事主因或原因，對於原107年度交易字第34號交通事故案有罪之判決並無關鍵性影響。

五、本院查：有關余君機車之行車速率分析一事，經詢北市交通裁決所表示，當事人之行車速率分析，依警方提供之現有跡證，尚未發現當事人有超速情事，且車速與事故發生亦無必然因果關係。復依「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」第4條第1款略以，鑑定會辦理行車事故鑑定案件，其會前作業程序，必要時進行現場會勘及資料蒐集；由於事故發生日距鑑定會議日期已5個月，現場跡證均已不復存在，而警方提供之蒐證資料及監視器影像已明確紀錄碰撞瞬間之狀況，足供研析肇事原因，故未進行現場實地會勘等云。由此可知，目前北市交通裁決所處理行車事故鑑定分析多僅以警方提供之現有跡證為依據，惟事故鑑定之目的即在於說明肇事主次因，基於道路交通安全維護與用路人生命財產保障的觀點，超速行駛行為可能造成其他駕駛人對於安全距離之誤判，並壓縮到自己預見狀況的反應時間，且與事故發生後雙方人、車損傷程度之結果有其因果關係，不可輕忽，惟該所以車速與事故發生亦無必然因果關係，並未翔實查明，以釐清陳情人之疑義，宜應檢討改善。

六、綜上，所訴「北市交通裁決所審認陳情人所涉車輛行車事故鑑定時，未詳查後方直行機車涉有超速疏失，率認其無肇事因素」部分，經調查陳情人對於北市交通裁決所之鑑定意見書多次提出陳訴意見，該所僅依現有跡證未顯示當事人有超速情形，且車速與事故發生無必然之因果關係，即推析當事人無肇事因素，並未進一步查證；嗣經本院函請警察大學陳高村副教授協助提供意見，鑑定結果當事人雖無陳情人所稱蛇行

之情狀，但其平均行駛速率經估算確有超過速限50KM/H情事；基於道路交通安全維護與用路人生命財產保障的觀點，超速行駛行為可能造成其他駕駛人對於安全距離之誤判，並壓縮到自己預見狀況的反應時間，且與事故發生後雙方人、車損傷程度之結果有其因果關係，惟北市交通裁決所未能將超速行駛行為納入鑑定分析，以釐清陳情人疑義並防杜鑑定爭議，宜應檢討改善。

參、處理辦法：

- 一、調查意見，函請臺北市政府轉飭所屬交通事件裁決所
檢討見復。
- 二、調查意見，函復陳訴人。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：劉德勳

林雅鋒