

從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略

唐丙源※

摘要

本文首先分析交通肇事逃逸案件發生之原因及特性，進而探討交通肇事逃逸案件處理之相關必要內容，即(1)交通肇事逃逸案件跡證蒐集之缺失，(2)交通肇事逃逸案件偵查與相關資料建立的缺失。最後則針對現階段在處理交通肇事逃逸案件防制作業缺失，提出改進之方向與建議，以供交通主管單位參考使用。

一．前言

由於科技的進步帶動社會經濟的發展，政經脈動亦形熱絡，所衍生道路系統的開闢大增，車輛迅速成長，人口日益增加，道路交通事故的發生，已成為今日耳熟能詳時有所聞的社會事件，其也成為今日交通運輸系統中，一個相當嚴重的問題，也是對社會傷害極為可觀，值得大家來重視的焦點。依據近十年來之資料顯示〔1〕，台灣地區平均每年發生6124件道路交通事故，導致3602人死亡及6415人受傷，所造成之財物損失估計約新台幣十一億元。若再進一步把交通事故所帶來之交通阻塞，導致大家停等時間的浪費、空氣污染、能源無謂的消耗、受害人家屬所蒙受之傷害，及造成殘缺的破碎家庭，和削減社會生產力量等社會成本問題，亦一併列入考量，則所造成之損失，將更為可觀。

交通事故發生後，輕者僅有財物損失，重者造成人員傷害，甚至因而喪失寶貴生命，對於事故發生後，除了應立即採取傷患人員之救護外，亦需迅速處理現場，儘速完成勘查測繪等工作後，俾恢復交通，並追查肇事原因，做適當之處理。對於日益增多之道路交通事故，世界各國無不積極探討其發生原因與特性外，並採行有效防止交通事故發生之策略外（如改善道路之硬體幾何設施、軟體之交通管制措施、加重酒醉駕車的處罰、提昇車輛性能之安全度等），並致力於設法減輕，因交通事故所可能造成之傷亡程度（如強制使用安全帶、宣導使用安全帽、改良車體結構與設計、加強車輛檢驗及淘汰老舊車輛、安全氣囊之開發等）。交通事故發生後，傷者若能迅速獲得救護，則可確保寶貴的生命，但在交通事故發生後，肇事者逃逸，被害人因受傷無法立即救護，導致傷重或死亡之慘劇，就更形可怕，實值得大家特別關切。近幾年來，我國之道路交通安全，在交通部積極推動各項交通安全改善措施下成效斐然〔2〕，交通事故次數及傷亡人數也逐年減少，但是，交通肇事逃逸案件發生的比率卻居高不下，而有愈來愈多的趨勢，這是我們應加以重視的。我國交通法令中，交通事故處理辦法中規定，道路交通事故發生後，有人傷亡者，肇事駕駛人及其同車之人應對傷者予以救護，並保持現場，儘速報告就近警察機關。另一規定，發現道路交通事故之過往車輛駕駛人及其他人，應協助報告警察機關，並參加援助，不得無故停留現場圍觀，如發現肇事逃逸車輛，應主動向警察機關檢舉。法令規定民眾之義務極為明確，但今日真正願意熱心的民眾卻不多，導致肇事者在肇事後，若確定未被他人或被害者察覺，而逃離現場逃避責任的事件，亦經常發生，肇事後，傷者無法即時被送醫救護，導致傷重或死亡的案例，亦可想見。

交通肇事逃逸案件經常發生的原因很多，例如警察執法機關，對交通肇事逃逸案件勤務上之防制作為，肇事發生後，從事偵查工作的主動、積極性不夠，及肇事逃逸案件本身的特性等因素，使得偵破率很低，對肇事逃逸者繩之以法的機率不大，肇事逃逸者逍遙法外的情形，仍大有人在。因此，我們除了應從立法上來檢討，如何加重肇事逃逸者之刑責外，如何提高警察機關對肇事逃逸案件的偵破率，也是刻不容緩之事。

本文首先分析交通肇事逃逸案件發生之原因及特性，進而探討交通肇事逃逸案件處理相關必要內容，即(1)交通肇事逃逸案件跡證蒐集之缺失，(2)交通肇事逃逸案件偵查與相關資料建立的缺失。最後則針對現階段在處理交通肇事逃逸案件防制作業缺失，提出改之方向與建議，以供交通主管單位參考使用。

二．交通肇事逃逸案件發生原因之探討

(一) .交通肇事逃逸案件定義

何謂交通肇事逃逸(Hit-and-Run),即汽機車駕駛人於發生交通事故當時，未對被害人送醫救護或受毀損之物(汽機車)做必要之處置，或未依規定向警察機關報案，而逕自逃離現場之行為。

交通肇事逃逸案件所造成被害人傷亡情形，由於傷者未即時獲得送醫救護，其傷亡情形，往往比一般交通肇事案件來得嚴重。我國現行道路交通管理處罰條例第六十二條，及道路交通事故處理辦法第四條第一項等，對駕駛人於發生道路交通事故肇事案件時，均有明確規定，即汽機車駕駛人肇事後，若未依規定處理而逕自逃離肇事現場，即以肇事逃逸行為認定之。交通肇事逃逸案件，係指駕駛人只要知道有發生事故為已足，毋需其事故有否引起傷亡，對於事故發生後，肇事者未善盡其最基本之義務(如停車察看、救護被害人、報案及表明身分等)，而逕行離開現場，置被害人於不顧，則肇事人顯係有逃避責任之嫌，即可認定為肇事逃逸。

(二) .交通肇事逃逸案件發生的原因

1.人的因素

(1) 肇事人

交通肇事逃逸案件，於發生當時，肇事逃逸要件成立與否，最重要的決定因素，在於肇事人本身，因此，肇事人若是經常酒後駕車者，或是有違規習慣傾向者、或有犯罪前科之累犯、或肇事後發現引起重大傷亡時、或由於肇事人之恐慌驚嚇、或肇事人是通緝在案者、或車上載有其他違法(禁)物品者，這幾類肇事人是最有肇事逃逸傾向者。

(2) 一般民眾

由於工商發達之後，人與人之間的通訊聯絡愈來愈發達，但是人與人之間的人情倫理，卻每下愈況，純樸的人心變得愈來愈冷漠，一般民眾均不愛多管閒事，加以曾有熱心協助救護肇事逃逸案件中之受害者，而被指為肇事者之情形，使

得一般民眾，於道路上發現車禍案件，亦多不敢主動採取救護，導致被害人因延遲救護而致死的不幸。雖道路交通事故處理法第五條規定，一般過往車輛駕駛人及其他人，發現道路交通事故時，應協助報告警察機關，並參加援助，不得無故停留現場圍觀。如發現肇事逃逸案件，應主動向警察機關檢舉，但是，一般民眾大都未善盡這項義務，導致交通肇事逃逸案件中，提供線索之情形很少見，此亦為肇事逃逸案件發生的原因之一。

(3) 警察人員(偵查人員)

道路交通事故發生所引發死傷之案件，對肇事人刑事責任及行政、民事責任之追究，因係過失行為所致，所以，社會大眾及司法或警察機關通常較不重視，因此對於同為刑事責任之肇事案件偵查工作，都常會加以忽視，其偵查的工作態度，都比不上其他的刑事案件來得積極。對於偵查工作比較困難繁瑣的肇事逃逸案件，偵查人員往往在調查的過程中，因為無現場跡證或跡證不足，加以又無現場目擊者，被害人又無法提供可參考的線索，等諸多不利偵查的情況下，對於案情的進展毫無績效可言，導致交通肇事逃逸案件發生後，偵破的比率相當低，究其原因，固然交通肇事逃逸案件有其偵查上的困難存在，事實上，從事交通肇事逃逸案件調查之偵查人員，本身是否具備有關交通事故偵查上之專業知識與技能，亦為其偵破率低的影響因素之一。由於偵查人員平日一般社會刑案的偵查工作已不勝負荷，於現實的客觀環境上，對此交通肇事逃逸案件的偵查，也都存在僥倖的心理，未全心全力鏗而不捨的持續進行偵辦，所以偵破率低已為不爭的現象。

2. 法規的因素

道路交通管理處罰條例對於違反道路交通法令有關加重刑事責任處罰之規定，規定於本條例第八十六條中，其加重刑責的部分，亦僅限於下列幾種行為，即汽車駕駛人，無照駕駛或爭道行駛人行道或行經人行穿越道，不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一。除此之外，對於其他違反交通法令之行為，依法應負有刑事責任者，則無加重處罰之規定。我們檢討交通肇事逃逸案件之處罰，依本條例第六十二條規定，汽車駕駛人，駕駛汽車肇事後，應即時處理，不得駛離，違者吊扣其駕駛執照三個月至六個月，如致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，違者吊銷其駕駛執照。其肇事後致人受傷或死亡，依法應負有刑事責任之部分，刑法上亦無加重處罰的規定。縱觀其他國家如日本、美國、新加坡等，其對肇事逃逸者所處罰之規定亦相當嚴苛。

另外交通法令對於汽車駕駛人或其他之人，雖於道路交通事故處理辦法第四條、第五條中規定，其發生或發現道路交通事故時，有向警察機關報告之義務，若民眾未善盡這項義務時，其他法令亦無處罰之規定。所以交通肇事逃逸案件發生後，雖有目擊者，但是民眾往往心存自我保平安，不多事、不惹事的封閉心態，對這類案件漠不關心，導致交通肇事逃逸案件之偵查工作，倍加艱辛，對於肇事逃逸者之行為，無有效的約束力量，而交通肇事逃逸案件，仍時常發生，所以，法規制定的不完善，似乎已成為我們推動交通安全工作的一項障礙，我們應加以重視。

三．交通肇事逃逸案件之特性

(一) 交通肇事逃逸案件發生之特性

交通肇事者於事故發生後，有一極短的時間作判斷，要如何處理肇事的善後

，在此抉擇的一念之間，肇事現場的情境及其內心善惡之交戰，均為支持其逃逸之影響因素，因此，肇事者肇事後欲逃逸之前，必衡量有利於其逃避卸責之現場因素。

交通肇事逃逸現場情境一般約可分為下列三種：

1．地理環境特性

交通肇事逃逸案件，大都發生於偏僻地帶，附近少有住家，且來往人車稀少之道路，是為肇事逃逸案件發生之有利環境，其不易被人察覺，亦很難找到目擊證人之特性，使得肇事者在肇事後，自己確信無人知道，日後亦難以偵查，而作逃逸的決定。

2．時間的特性

交通肇事逃逸案件發生的時間，以夜間或深夜的時段居多，而以深夜0--6時時段達到最高峰，尤以道路照明差或甚至無路燈之黑暗道路為甚。

3．天候的特性

惡劣的天氣會影響人的視線或於天氣差視線不良之雨天等情境下，亦為肇事者逃逸之有利情境。

(二) 交通肇事逃逸案件跡證的特性

1．肇事跡證易遭破壞

由於交通肇事逃逸案件之現場，大多發生於人煙稀少之偏僻路段，或天候不良、視線差之夜間等特殊環境，因此遺留在現場之跡證，較不易蒐集且不易完整，且因為該類案件發生後，被發現的時間，均比一般未肇事逃逸的案件來得晚，跡證易遭過往車輛破壞，而頻添偵查之困難。

2．肇事跡證多為細微之物：

交通肇事逃逸案件發生後，肇事人臨時起意要逃逸，在此驚慌的情境下，肇事車體損壞之碎片（如車前方向燈、車前大燈燈殼、車前保險桿或前擋風玻璃等），通常被列為偵查之重要跡證，尤其對這些玻璃碎片之年代、廠牌、種類、編號等，與肇事偵查之車輛有關，只要能先確定遺留在肇事現場跡證之廠牌來源，即可順利找到肇事車輛，因此，肇事現場之任何細微跡證，在勘查時亦應加以重視。

(三) 交通肇事逃逸案件肇事人之特性

交通肇事逃逸案件成立與否，最主要的因素，在於肇事者本身之當場一念之間之決斷，因此，肇事逃逸者肇事後之心態及決定處理的意志，實值得我們加以探討，俾更了解這類肇事人之特性，於肇事逃逸案件之防制上有所裨益。

探討交通肇事逃逸案件肇事人之特性，可從下列三方面著手：

1. 肇事逃逸者本身人格發展方面

健全者人格發展對其處理及判斷事情的能力是有益的，有正常人格背景者，遇事較不慌張，較具備是非判斷之能力，因此，即使在肇事後，現場雖無任何人發現，其亦能勇於負責，停車下來察看，並做救護處理及其他必要之措施，而不會有逃避卸責之心理；反觀，人格發展背景較不良者，在肇事後，其心中即想，儘量能逃避或推卸該肇事責任，因此，就是現場有人車經過或有人發覺，他也要設法儘速逃離現場，並企圖湮滅所有可能之證據，（如迅速將車體損壞的部分修復、製造不在場證明或報案謊稱車子失竊等），以推卸責任。因此，肇事逃逸案件發生的多寡，也可反應出其國民人格發展之優劣。

2. 肇事者對肇事現場情境之認知方面

肇事者於肇事後，第二個令其決定要否逃逸的要件是現場情境，在剎那間，肇事者經過初步了解現場情境後，會判斷逃逸是否會成功而不會被查獲，亦即若逃逸對其是否有利，或現場情境是否有利於其逃逸。另外肇事者對情境之外的考量是，外在的環境對其控制（或約束）之力量，例如刑責很重、不易逃逸成功、因為該時段或地區警方勤務網很綿密且勤務很落實、警方對肇事逃逸案件之偵破率很高等，均為約束肇事者的一股力量。因此，肇事者對現場情境的認知及研判，也是決定逃逸與否之重要依據。

3. 肇事者逃逸行為之動機方面

在心理學上，對交通肇事逃逸者，其逃逸行為之動機，約可分三種情形：

(1). 恐懼型的：

他是一種慌張型、較怕事的駕駛人。這一類型肇事者，對其逃逸之行為，無論是道德上或法律上的約束，其都會有罪惡感存在。該類型肇事者之特性為：

- ①. 是酒醉之駕駛人。
- ②. 是無照駕駛者。
- ③. 駕駛的車子無保險。
- ④. 車內另載有其他人。
- ⑤. 是竊車者。
- ⑥. 車內載有贓物。
- ⑦. 是從另一肇事現場逃逸者（此即第二肇事現場）。
- ⑧. 由另一犯罪現場逃離者。
- ⑨. 預備要犯罪者。

(2). 計畫性的

即肇事者於案發後有下車協助處理，但事後又後悔，在判斷現場情境下，佯稱要將傷者送醫，於送醫途中，計畫將之丟棄湮滅證據，推卸責任之行為。

(3). 行為鬼祟的

這類動機者，其肇事情況大都屬較輕微只有財物損毀之案件，例如撞及停於路邊車輛之車門或保險桿等部位者。

在了解交通肇事逃逸者，為何要逃避推卸責任等動機後，我們可歸納交通肇事逃逸者的一般特性如下：

1. 通常肇事逃逸案件是無預謀的，因此，肇事者在造成對方傷亡後，均會感到後悔，有罪惡感。
2. 肇事者在逃離現場後，會害怕被逮到。
3. 肇事者可能因為受傷或酒醉，可能已離開現場。
4. 肇事者可能心中慌張，不知道他發生何事？
5. 肇事者可能有許多違規的紀錄，害怕再負刑責。
6. 肇事者若無投保，通常會害怕損害賠償之損失。
7. 肇事者不同於一般職業犯，是無法則可尋的。
8. 肇事者可能來自社會上各階層。
9. 有時候職業犯肇事後逃逸，是因為害怕被調查與其犯罪有關的事情。

由於肇事者，一旦逃離現場後，通常很難被發現，而且在其逃逸後，就有時間去掩飾其肇事之跡證，也使得偵查工作必須在案發後迅速進行，才愈有可能破案。

四．現階段交通肇事案件處理缺失之探討

依據道路交通法令的規定，道路交通事故應由警察機關負責處理，因此，警

察機關之處理單位，於接到交通事故通報後，即依其轄內責任區範圍，由權責單位，如交通分隊或分駐（派出）所前往處理，並由相關單位之人員協助之。一般交通肇事案件比肇事逃逸的案件，於處理上來得容易，處理人員只要依一般正常的處理程序，及適當的勘查測繪蒐集跡證，就能將事故之責任歸屬作明確之判斷。而反觀交通肇事逃逸案件，因為先天之不良因素，如案件發生後，警察機關接到報案的時間都比較晚，肇事人車難以確定。現場遺留之跡證都比較凌亂且不易保存、又易遭破壞等，導致交通肇事逃逸案件發生後，被偵破的機率相當低。

現階段警察機關處理交通肇事逃逸案件，其處理上比較困難的因素約可分為下列四方面：

1. 缺少有關肇事人車之描述資料

道路交通肇事逃逸案件，肇事人車逃逸後，肇事人車之基本資料，一般均很少有確定或清晰的資料，俾作為偵查之方向與依據，因此，警察機關於接受通報後，前往處理時，應儘可能由被害人身上，查詢肇事者之特性、肇事之車種或其他可供辨認之特徵等，另一方面，處理人員也要在肇事現場附近，儘快尋找現場目擊者及展開有關證人之查訪工作，俾確定肇事車輛之相關資料，所以處理人員，對於初步之查詢處理工作，若欠積極或不細心，案件將很難偵破。

2. 肇事現場遺留的跡證不足和採證不夠完整

肇事逃逸現場所遺留之跡證，通常缺乏完整之人車終止位置，因此，跡證均較凌亂，加以，由於報案後，現場跡證易遭其他行經現場附近之車輛破壞，或因肇事人肇事後逃逸時，其車輛損壞之車體跡證，會隨著其逃逸方向而散落，因此，其跡證的範圍也較廣泛，而增加偵查上之困難。

3. 對汽車修護場車輛維修資料的查證

道路交通肇事逃逸案件發生後，駕駛人於逃逸後，可能將其車輛損壞的部分，儘可能迅速加以修護，以企圖掩飾其肇事之責任，因此，於肇事逃逸案件發生後，若能由被害人或目擊證人方面，得到肇事車輛的特徵資料，或由現場遺留車體掉落物和碎片等資料，得知其車種或廠牌、製造商等，則除了應查訪轄內汽車修理廠，尋找相關維修車輛外，亦應前往轄內該相關肇事車輛車種廠牌之代理商查訪，或確知更進一步資料後，也可請監理單位協助，俾利肇事車輛之查察工作。

4. 肇事後對逃逸車輛之攔截工作

肇事逃逸案件發生後，於轄內巡邏之勤務人員，接到通報要查緝肇事逃逸之車輛時，若在該時段轄內有巡邏人員執勤，並能把握通報的內容，隨時接收勤務指揮中心的通報，全力攔截逃逸車輛，則對肇事逃逸案件之偵破會有幫助，如果於案發時段，轄內無執勤警力，則肇事者，將很容易就逃逸成功而消失無蹤，日後對案件之偵查則更顯困難。

由於處理道路交通肇事逃逸案件，於案發後最先的處理蒐證及攔截圍捕等工作，有上列這些缺失，但由於這類案件的諸多偵查上的困難性，加以處理人員，於偵查當中，對每一部分偵查過程之積極與否，是決定該案件能否偵破之主要關鍵。警察機關業、勤務工作繁多複雜，平日一般刑案就已經應接不暇，勤務之重點也多以治安案件為主，對於一般交通事故之刑案，則較不重視，加以交通肇事逃逸案件，在偵查過程中，被害人、肇事人及目擊者之查訪，現場殘缺跡證之勘查蒐集比對，及轄內汽車修理廠等之查察工作，又倍極繁瑣困難，然交通肇事案件之特性，偵查人員又需具備相當之交通專業偵查知識配合，因此，偵查工作大都較不重視而敷衍行之，所以，要改善這些缺失，防制交通肇事逃逸案件，才會有效。

五. 交通肇事逃逸案件防制策略之研擬

在道路交通肇事逃逸案件仍持續發生的情況下，為有效防制肇事逃逸案件發生，除了社會大眾一起來合作外，最重要的工作，就是警察機關對肇事逃逸案件的偵查工作，應視之如一般重大刑案的加以重視，提高偵破率，使肇事者難逃法網。

對於防制策略而言，約可從下列幾方面來著手：

(一)由法規上而言：

目前對於交通肇事逃逸案件，對肇事人責任之處罰，僅散見於道路交通管理處罰條例第六十二條中，該條第一項汽車駕駛人，駕駛汽車肇事後，應即時處理，不得駛離，違者吊扣其駕駛執照三個月至六個月。並依該條例第六十七條第三項之規定，於吊銷一年內不得考領駕駛執照。又該條例第六十二條第二項汽車駕駛人，如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，違者吊銷其駕駛執照。並依該條例第六十七條第一項之規定，永不得考領。除此之外，刑法對於交通肇事逃逸案件，有關刑責部分，仍與一般過失傷害或過失致死之情形處罰相同，而無特別加重處罰之規定。另在道路交通事故處理辦法第五條中規定，對於一般過往車輛駕駛人及其他人，如發現道路交通事故時，應協助報告警察機關，並參加援助，不得無故停留現場圍觀。如發現肇事逃逸車輛，應主動向警察機關檢舉。但是對於違反上條規定時，一般駕駛人或其他人(即社會大眾)亦不會受到有關之處罰，即交通法令或其他法令，並無對民眾未盡該項義務之處罰規定，使得知道或發現道路交通事故時，民眾並不太會留意這項規定，對於發現或目睹交通肇事逃逸案件時，亦當作與自己無關之事視之，需知道，今日我目睹或發現交通肇事逃逸案件，而不主動提出檢舉或協助報告警察機關，使受害者受傷亡或財物之損失，而讓肇事者逍遙法外，對這種情形漠不關心，那麼你隨時隨地都會有可能成為肇事逃逸案件的受害者，這種類似因果循環的關係，將使我們的生活永無寧日，這並不是我們所樂見的。因此，建請主管單位迅速增訂對社會大眾不履行這些規定之處罰條文，以明確每一國民生活中，應盡之義務與責任。另對於肇事逃逸者，亦應檢討增訂其加重刑責之處罰，以提昇社會大眾對他人生命財產權之尊重。希望藉由這些改善，能促進社會大眾行的安全。

(二).警察機關勤務執行方面：

依道路交通事故處理辦法規定，警察機關負責道路交通事故處理工作，而交通事故的發生，根據統計，以人為之疏忽佔90%以上，警察機關在交通事故之預防上，亦年年提出各種防制措施，期能減少交通事故，增進民眾行的安全。對於道路交通事故之防制工作，可由平日警察勤務之交通巡邏、交通稽查及交通違規行為之取締舉發中，來提昇道路行的安全與順暢。

如何防制道路交通肇事逃逸案件發生應由下列各點加強：

- 1.對於嚴重之交通違規行為應加強取締，例如：超速、違規超車、闖紅燈等。
- 2.於交通巡邏或稽查時，對於未懸掛車牌、車牌不清晰或懸掛位置不當，而使一般人無法辨視或清楚看見其號牌者，應加強攔檢。
- 3.於勤務執行中，對於車體有損壞之行駛車輛，應立即攔車檢查，查明車輛損壞原因及車主、駕駛人等狀況及相關資料，並與平日通報之肇事逃逸車輛特徵資料核對並作記錄。
- 4.加強勤務指揮中心靈活通訊及指揮督導能力，並確實掌握轄內勤務執行之路線與位置，以提昇勤務之機動能力。
- 5.重視道路交通肇事逃逸案件，將該類案件列為重要刑案，並指派專人組成專案小組列管，定期檢討，全力偵辦以提高破案率。
- 6.加強員警交通事故處理訓練，提昇處理品質，增進破案能力。
- 7.加強對轄內汽車修理廠之聯繫工作，並要求其對修護車輛均應建立資料並作記錄。

8. 建立轄內醫療機構之基本資料，並加強聯繫，俾利日後追查肇事者受傷就醫之偵查工作。
9. 警察機關應建立各種廠牌車輛的基本資料，如樣式、車型、特徵等，增進對車輛的認識，俾利肇事逃逸案件偵查工作。

(三). 加強教育宣導方面：

1. 利用各項勤務活動機會，加強宣導交通肇事逃逸案件所造成民眾受害之嚴重性，提昇民眾對肇事車輛或可疑人車通報之觀念與警覺性，共同建立良好的交通環境。
2. 製作交通安全及防制肇事逃逸宣導卡片資料，透過學校及民間團體，利用各種活動機會分送民眾，並強調發現交通肇事逃逸人車時，民眾如何記取人車特徵、如何報告警察機關等方法，喚起社會大眾對交通肇事逃逸案件之認識。
3. 加強對社會大眾之交通安全責任教育，明示交通肇事逃逸之處罰規定，使民眾皆能遵守，並小心駕駛，增進行車安全。

六．結論與建議：

在目前人車將持續成長的交通環境中，交通肇事發生原因之各項因素和特性，有其難以掌握的困難性，對於較有把握能予以改善及防制交通肇事逃逸案件的重點工作，仍是落在警察機關之處理能力及有效提昇偵破案件作業上，當然社會大眾對諸如交通肇事逃逸等社會交通案件之關心與防衛共識，對防制交通肇事逃逸案件發生，亦必具有正面的效果，如何有效的防制交通肇事逃逸案件發生及案發後提昇警方偵查能力，擬提供下列建議供參考。

- (一)．現有交通法令規定對於肇事逃逸之駕駛人，導致傷亡者，其刑事責任應有加重處罰之規定。
- (二)．對於車輛牌照未依規定懸掛或污穢模糊不清或損毀，致無法清楚辨視等情節，警察及監理機關應加以重視，並加強管理與取締。
- (三)．警察機關應加強員警辨視各種廠牌車輛能力之訓練，以提昇員警辨認車輛之能力。
- (四)．警察機關應加強勤務指揮督導及機動之功能，製訂緊急攔截圍捕計畫，並經常演練，使員警具備機動攔截圍捕之能力。
- (五)．加強員警處理交通事故專業訓練，以提昇對肇事現場跡證蒐集之能力。
- (六)．對交通肇事逃逸案件應提昇為重要治安事件，並組成專案小組，指定專人偵辦，定期檢討偵查成效，以提昇偵破率。
- (七)．建立轄內汽車修理廠名冊，並要求修理廠對維修車輛應有維修記錄之作業，加強聯繫並灌輸其對交通肇事逃逸案件，危害社會大眾行的安全之共識及維護社會公共安全之責任。
- (八)．建請各車輛製造商，建立車輛零組件型式資料庫，以有效掌握各車輛之零組件特徵與區別及來源流向。
- (九)．主管單位應重視交通肇事逃逸案件，對於事前之預防及發生後之圍捕，偵查等，應建立一套完整之管制作業程序，持續辦理。

參考文獻：

- 1．交通部統計處，中華民國交通統計月報，中華民國八十三年四月。
- 2．林大煜，現行台灣地區道路交通事故調查表之檢討、分析與應用，全國行車事故鑑定、分析與處理技術研討會論文集，第1－15頁，台北市，中華民國八十年十一月五至六日。

- 3 · 內政部警政署，道路交通事故處理實務，中華民國八十三年六月十五日。
- 4 · 蘇志強，道路交通事故現場跡證偵查之研究，五南圖書出版社，台北，中華民國七十九年六月初版。
- 5 · 蘇志強，交通肇事逃逸的偵查與鑑識，警學叢刊第18卷3期，第58-69頁，中華民國七十七年三月。
- 6 · Bager, J. Stanhard, [Traffic Investigation Manual], North Western University Traffic Institute, Evanston Illinois 60204, 1976.
- 7 · Rivers, R.W., [On-Scene Traffic Accident Investigations' Manual], ISBN 0-39-04121-0, 1981.
- 8 · WELDON L. Booth, [Police Management of Traffic Accident Prevention Programs], ISBN. 0-398-04008-7m 1980, P297-317.
- 9 · O'Block, R.L. Security & Crime Prevention S.T. LOUIS, C.V. Mosby Company, 1981, PP. 16-17.
- 10 · 太田英昭、宮本茂雄，犯罪行動の原型としてのリスク、テ-キング決定の研究，科學警察研究所報告，防少編3-2，日本警察廳科學警察研究所出版，日本東京，1962，PP.55-64.