交　通　學　報
第　五　卷　第　二　期
民國九十四年十二月
頁 19～頁 36

Journal of Traffic Science
Central Police University
Vol. 5 No. 2
Dec. 2005, pp. 19~36

不同鑑定機關行車事故鑑定結果爭議分析

An Investigation on Vehicle Crash Analysis Dispute among Different Authenticating Organizations

黃國平　Kevin P. Hwang[1]
羅文利　Wen Li Law[2]

摘　要

雖然每一行車事故案件均有其獨特性，但是在諸多案件當中，其內容也有共通性，只是國內鑑定資料較少被用諸於爭議分析，所以本分析取用國立成功大學「肇事分析與諮詢中心」自民國 84 年以來所完成學術再鑑定案件中的前 350 件，進行發生事故時不同車種的爭議分析。藉由整理鑑定案件中司法爭議項目呈現並說明那一類型的行車事故較具爭議或鑑定結果較難為當事人所接受、容易引發事故當事人對鑑定過程與鑑定機關公正性、精確性的質疑。由於該等案件絕大多數為已經完成地區行車事故鑑定以及上級省或直轄市覆議鑑定的案件。所以本論文亦比較學術再鑑定之結果與原鑑定以及覆議結果的差異。此外由於法律、民智、以及鑑定技術等因素隨時代而變遷，所以本分析發現爭議內容也會隨著時代而不同，因此亦檢視過去 8 年中，爭議內容的改變。

關鍵字：行車事故鑑定、爭議分析

Abstract

Although each vehicle-crash has its own content and characteristics, there are similarities in those causing factors and disputes before and after the occurrence of

[1] 黃國平，國立成功大學交通管理科學系副教授（通訊地址：台南市大學路一號）
E-mail:hwangis@mail.ncku.edu.tw
[2] 羅文利，國立成功大學肇事分析與諮詢中心專任助理

crashes. But in Taiwan very few researches were conducted using in-depth crash records. To investigate them, this research employs 350 consecutive cases requested by the judicial department since 1995 from the Center for Crash Counsel and Cause Analysis in the National Cheng-Kung University to carry out such an analysis.

Because those crash records have been authenticated by both regional vehicle crash authenticating association and review authenticating association, therefore findings for those 350 cases are also compared among the three organizations.

Finally, the changing trend for those common seen disputes occurred after crashes in the past 8 years are also presented and discussed in this paper.

Key words: *Crash Analysis, Crash Dispute Analysis*

壹、前言

隨著醫藥、衛生的進步，以及人口死亡率的下降，使得台灣國民平均壽命不斷上升，但是依據衛生署所作「台灣地區主要死因」之統計資料顯示，「事故傷害」長期以來居我國所有死因排序之第三位，直到民國 89 年才降至第四位，91 年降至第五位。但是 92 年度事故傷害死亡人數仍達 8,191 人。若進一步研究其組成要素，「運輸事故」(同時含陸、海、空運具)居事故傷害死亡原因之首位，台灣地區 92 年因運輸事故死亡的人數有 4,484 人，佔事故傷害死亡人數的 54.7%。此一死亡人數若單獨與全國十大死亡原因人數比較，名列第八位，較排名第九的「腎炎、腎徵侯群及腎變性病」死亡人數 4,306 人還高，顯示國內運輸交通安全問題有迫切改善之必要。

表 1 行車事故鑑定數目及委託來源

	91 年		92 年		93 年（1～8 月）	
	鑑定數	機關囑託	鑑定數	機關囑託	鑑定數	機關囑託
台北市車鑑會	656	514(78.3%)	781	572(73.2%)	562	399(71.0%)
台灣省車鑑會	15,388	7,774(50.5%)	16,679	7,481(44.9%)	10,691	4,908(46.0%)
高雄市車鑑會	2,084	271(13.0%)	2,280	227(10.0%)	1,297	170(13.1%)
合計	18,128	8,559(47.2%)	19,740	8,280(41.9%)	12,550	5,477(43.6%)

註：機關囑託指檢調、司法機關移送鑑定，餘為當事人自行申請，資料來源[1][2]

表 1 整理民國 91 年至 93 年 8 月，台灣地區公路行車事故鑑定數目，資

NATIONAL CENTRAL LIBRARY 國家圖書館 ROC

料顯示機關囑託案件各地區不同，平均佔鑑定案件的 40%以上。因此儘管行車事故鑑定制度迭被批評，然而其政府行政角色仍然相當為司法部門所倚重並作為審判的參考。

貳、鑑定數量與變化趨勢

張漢威（2001）[3]於「車禍處理與鑑定實務」一書中對行車事故鑑定委員會運作狀況描述如下：目前台灣區汽車事故鑑定是採用二級制，一級為各地區鑑定委員會，二級為台灣省、高雄市、台北市等三處車輛行車事故覆議鑑定委員會。在第一級鑑定會中，台灣省目前設有 12 處鑑定委員會。各區鑑定會委員會鑑定方式採用實質鑑定方式；覆議委員會則是採用書面審查[4]。而實質鑑定與書面審查均由出席委員討論獲致結論，實質鑑定則通知肇事當事人出席鑑定會對案情加以說明，並回覆委員的詢問。

本研究蒐集各區鑑定會、覆議會歷年鑑定數量，並加入了國立成功大學「肇事分析與諮詢中心」自民國 84 年至 93 年間所接受委託之學術鑑定案件，藉以瞭解在這 10 年間各區鑑定會、覆議會及成大肇事分析與諮詢中心接受委託案件數目在各年間的變化。

表 2 歷年各區鑑定委員會接受委託鑑定之案件數

年份	台灣省各區鑑定會	台北市鑑定會	高雄市鑑定會	合計
84	9,262(87.8%)	1,282(12.1%)	--	10,544
85	9,151(78.0%)	1,202(10.2%)	1,376(11.7%)	11,729
86	10,541(82.1%)	681(5.3%)	1,622(12.6%)	12,844
87	11,199(82.6%)	491(3.6%)	1,868(13.8%)	13,558
88	12,173(84.4%)	479(3.3%)	1,772(12.3%)	14,424
89	11,968(83.5%)	489(3.4%)	1,881(13.1%)	14,338
90	13,734(84.5%)	506(3.1%)	2,008(12.4%)	16,248
91	15,849(85.3%)	657(3.5%)	2,084(11.2%)	18,590
92	17,530(85.1%)	781(3.8%)	2,280(11.1%)	20,591
93 (1～8 月)	10,691(85.2%)	562(4.5%)	1,297(10.3%) (1-10 月)	12,550

資料來源：[4][5]、本研究再整理

表 2 數據顯示，台灣省以及高雄市均呈現鑑定案件數量長期成長的趨勢，而台北市在民國 86 年間曾發生數量顯著下降的現象；同時參考表 1，台北市 91 年～93 年 8 月機關囑託鑑定案件均佔 7 成以上，遠高於台灣省與高雄市機關囑託鑑定案件比例，因此台北市案件下降原因應與其通過並頒佈收費條例，鑑定會對於委託鑑定案件開始於 86 年 9 月 12 日起收費有關；再者，台北市近年全面推動由事故處理專責警力處理交通事故，簡易之事故證明書可能已能滿足事故當事人對於輕微車損的爭議或是責任明確交通事故案件的司法需求，所以不欲再付費要求鑑定會鑑定。

表 3 歷年覆議會接受委託覆議鑑定之案件數

年份	台灣省政府覆議會	台北市覆議會	高雄市覆議會	合計
84	2,461(89.1%)	302(10.9%)	--	2,763
85	2,053(79.4%)	291(11.2%)	243(9.4%)	2,587
86	2,138(83.6%)	166(6.5%)	252(9.9%)	2,556
87	2,049(84.0%)	140(5.7%)	250(10.2%)	2,439
88	2,132(82.4%)	168(6.5%)	287(11.1%)	2,587
89	2,507(82.4%)	196(6.4%)	338(11.1%)	3,041
90	2,932(84.2%)	189(5.4%)	360(10.3%)	3,481
91	3,140(84.8%)	222(6.0%)	343(9.3%)	3,705
92	2,932(82.2%)	219(6.1%)	415(11.6%)	3,566
93 (1～10 月)	2,114(82.4%)	213(8.3%) (1～12 月)	238(9.3%)	2,565

比較表 2 與表 3，可以得知台灣省覆議案件佔全國比例略較鑑定會鑑定佔全國比例為低。

此外比較表 2 與表 3 數值，整體而言從民國 85 年至 92 年，台灣省覆議案件數約佔鑑定案件數的 19.4%，台北市約佔 30.0%，高雄市約佔 16.7%，以台北市覆議的比例較高（表 4）；其因素不明，只能歸因於都市道路結構與人文因素。

表 4 覆議案件與鑑定案件數之比較

	台灣省鑑定會	台北市鑑定會	高雄市鑑定會	台灣省覆議會	台北市覆議會	高雄市覆議會
合計	102,145	5,286	14,891	19,883(19.4%)	1,591(30.0%)	2,488(16.7%)

註：百分比是覆議總案件數除以鑑定會的總案件數

在現行兩級制行車事故鑑定的制度下，必然會發生鑑定會與覆議會鑑定結論不同的情形，對當事人或是承審法官便產生釐清鑑定差異的需求。對此除了傳訊鑑定會秘書或是委員加以說明外，承審法官亦可訴諸其他專業單位尋求解釋，因此產生再鑑定的需求。此外，當鑑定會、覆議會基於限制條件，拒絕對肇事案件加以鑑定，甚或是當事人無法接受鑑定會、覆議會一致的見解時，均會產生再鑑定的需求。為求滿足再鑑定需求的客觀性，以學術再鑑定較為司法單位與社會大眾所接受。目前國內提供學術再鑑定服務的單位包括中央警察大學、交通大學、逢甲大學與成功大學，而以中央警察大學的歷史最悠久。

表 5 歷年成功大學「肇事分析與諮詢中心」接受委託學術再鑑定案件

年	件數	年	件數
84	2	85	24
86	17	87	10
88	49	89	61
90	71	91	77
92	70	93	74

註：接受委託案件約僅佔送請中心鑑定案件之 65.0%

表 5 呈現國立成功大學所服務學術再鑑定案件數（350 件）約佔同期全國鑑定總案件數的 0.26%，約佔同期全國總覆議案件數的 1.31%，顯示學術再鑑定的功能僅在於提供司法部門再一次深入檢討案件，表達學術意見的機會。並沒有企圖也無法取代目前鑑定或是覆議的功能與制度。

參、分析課題

3.1 撞擊車輛分析(當事車：第一當事車，第二當事車)

行車事故發生後，一般來說，警員會至現場測、繪製作現場圖，以利釐清事故疑義與爭議。本文中後續所提之第一當事車與第二當事車，便是以警員現場調查圖、表中紀錄當事人資訊之順序為依據。

經整理「肇事分析與諮詢中心」所接受委託再鑑定之 350 件案件中，扣除連環車禍、自撞車禍、國賠車禍、超過（含）3 方當事人、及 84 年未詳細記錄現場圖之鑑定案計 82 件，以剩餘 268 件作為進一步分析的基礎。

從表 6 可以看出各類型車輛在行車事故事故中，第一當事車以小客車（包含自小客與營業用小客車）的 40.0%為最高，其次是機車（包含重型與輕型機車）的 23.1%位居第二位，小貨車的 14.2%則居第三位。在第二當事車中，以機車的 52.2%為最高，其次以小客車的 23.5%居第二位，其他車種的 11.0%居第三。表 6 亦顯示小客車與機車合計佔第一當事車的 63.1%，佔第二當事車的 75.7%。

表 6 當事車輛分析

	第一當事車	第二當事車
機車	62(23.1%)	140(52.2%)
小客車	107(40.0%)	63(23.5%)
小貨車	38(14.2%)	16(6.0%)
大貨車	23(8.6%)	11(4.1%)
曳引車等	20(7.5%)	9(3.4%)
其他	18(6.7%)	29(11.0%)
總計	268	268

3.2 案件中死亡、受傷比例分析

「肇事分析與諮詢中心」所接受委託之案件中，表 7 統計顯示第一當事車在 85 至 92 年間以未受傷（即最多僅有財損）的比例較高，而 84 年之所以沒有明確的數字是因為該中心當時並未詳細記錄第一當事車及第二當事車，因此無法加以統計。

在表 7 中，顯示出在第一當事車中，死亡的案件數為 41 件，佔總案件數的 15.3%；受傷的案件有 64 件，佔總案件數的 23.9%；未受傷（即財損）的案件數為 163 件，佔總案件數的 60.8%。

反觀肇事第二當事車，在 85 年至 92 年間，受傷的比例較高。其中，死亡的案件數為 59 件，佔總案件數的 22.0%；受傷的案件數為 135 件，佔總案件數的 50.4%；未受傷（即財損）的案件數為 74 件，佔總案件數的 27.6%。

綜合表 7 的數值顯示，在第一當事車方面，死亡佔了 15.3%、受傷佔了 23.9%，兩者佔全部的比例（39.2%）較第二當事車低，反而是未受傷（即財損）的 60.8%為最高；而第二當事車，死亡佔了 22.0%，受傷佔了 50.4%，合計 72.4%，較未受傷（即財損）的 27.6%高出許多。由此可以知道在未經鑑定與覆議的程序下，「事故現場處理警員略有將行車事故事故中相對較嚴重的死亡、受傷車輛登錄為第二當事車的傾向」，但是卻不必然一定將死亡、受傷車輛視為第二當事車輛。所以在相關行車事故研究中，有關於原始資料的巨觀統計分析，不宜於將第一當事車輛即視為具有主要行車事故責任的一方。

此外在 268 件爭議鑑定案件中，共有 99 件死亡行車事故（36.9%），包含 1 件（0.4%）事故後雙方均有人死亡（雙方駕駛人均死亡，且兩車上三個人均死亡）的案件。

表 7 第一當事車與第二當事車的傷亡情況

	第一當事車				第二當事車			
	死亡	受傷	財損	總計	死亡	受傷	財損	總計
84	--	--	--	--	--	--	--	--
85	8(40.0%)	4(20.0%)	8(40.0%)	20	1(5.0%)	10(50.0%)	9(45.0%)	20
86	2(13.3%)	3(20.0%)	10(66.7%)	15	3(20.0%)	9(60.0%)	3(20.0%)	15
87	1(14.3%)	1(14.3%)	5(71.4%)	7	1(14.3%)	3(42.9%)	3(42.9%)	7
88	6(18.2%)	4(20.9%)	23(69.7%)	33	10(30.3%)	13(39.4%)	10(30.3%)	33
89	6(16.4%)	9(20.9%)	28(65.1%)	43	11(25.6%)	22(51.2%)	10(23.3%)	43
90	9(16.4%)	11(20.0%)	35(63.6%)	55	12(21.8%)	30(54.5%)	13(24.1%)	55
91	5(8.6%)	18(31.0%)	35(60.3%)	58	13(22.4%)	31(53.4%)	14(24.1%)	58
92	4(10.8%)	14(37.8%)	19(51.4%)	37	8(22.0%)	17(50.4%)	12(27.6%)	37
合計	41(15.3%)	64(23.9%)	163(60.8%)	268	59(22.0%)	135(50.4%)	74(27.6%)	268

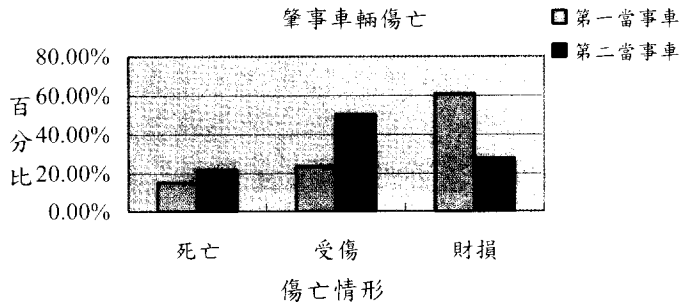


圖 1 肇事雙方傷亡情況比較

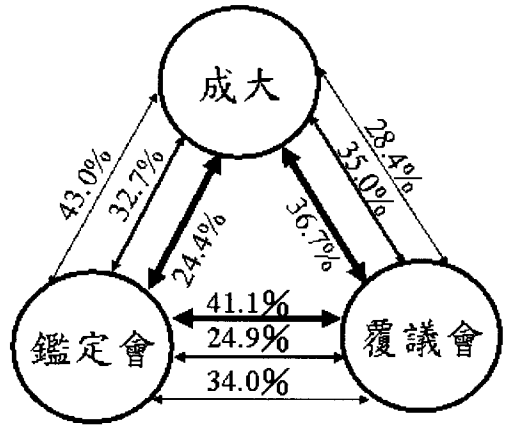
3.3 鑑定結論與地區鑑定、覆議同異程度比較

整理所受理案件提出之結論與地區鑑定會、覆議會鑑定結論相互比較如圖 2，說明如下：

(1) 成功大學「肇事分析與諮詢中心」與各區鑑定會鑑定結論相同的比例為 43.0%，相異的比例為 32.7%，相同程度較高，此外該中心受理各區鑑定會不予鑑定的案件佔 24.4%；

(2) 成功大學「肇事分析與諮詢中心」與覆議委員會鑑定意見結論相同的比例為 28.4%，相異的比例為 35.0%，相異程度較高，此外，該中心受理覆議會不予覆議的案件佔 36.7%；

(3) 比較受理案件中，地區鑑定會與覆議會鑑定結論，發現各區鑑定會與覆議會間鑑定意見相同的比例為 34.0%，相異的比例為 24.9%，剩下的 41.1%則為鑑定會、覆議會有一方不予鑑定或覆議之案件，而由成功大學「肇事分析與諮詢中心」予以協助鑑定。由此一數值顯示成大「肇事分析與諮詢中心」，處理鑑定會、覆議會不予鑑定或覆議之案件，以及鑑定會、覆議會有不同鑑定結論之案件，兩者合計佔 66.0%。至於鑑定會、覆議會結論相同的有 119 件（34.0%），而成大「肇事分析與諮詢中心」鑑定結論卻與兩機關結論不同者有 29 件，佔 24.4%。



◆——◆ 表相同程度 ◆——◆ 表相異程度 ◆——◆ 表有一方未鑑定

鑑定會◆——◆覆議會：表鑑定會與覆議會未便鑑定或覆議，而成大受理之案件

圖 2 鑑定結論與地區、覆議同異程度比較

至少一方當事人死亡鑑定結論與地區鑑定、覆議同異程度比較：

成功大學「肇事分析與諮詢中心」所鑑定至少一方當事人死亡之案件鑑定結論與鑑定會、覆議會相互比較如圖 3：

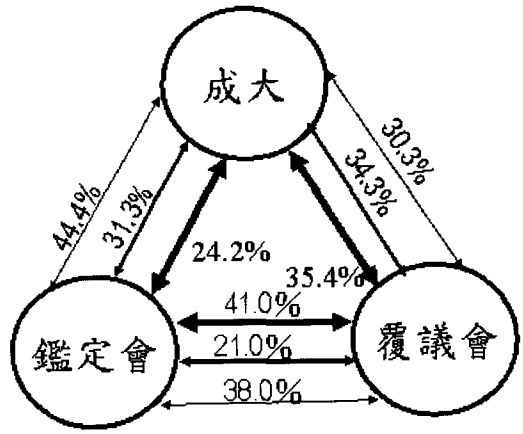
(1) 成大與各區鑑定會鑑定結論相同的比例為 44.4%，相異的比例為 31.3%，相同程度較高，此外各區鑑定會不予鑑定的案件佔 24.2%；

(2) 成大與覆議委員會鑑定結論相同的比例為 30.3%，相異的比例為 34.3% 程度，相異程度略高，此外覆議會不予覆議案件佔 35.4%；

(3) 各區鑑定會與覆議會相互比較之後，發現鑑定會與覆議會間鑑定結論相同的比例為 38.0%，相異的比例為 21.0%，剩下的 41.0%則為鑑定會、覆議會有一方不予鑑定或覆議之案件而成大予以協助者。由此一數值顯示成大「肇事分析與諮詢中心」，處理鑑定會、覆議會不予鑑定或覆議之死亡案件，以及鑑定會、覆議會有不同鑑定結論之死亡案件，兩者合計佔 62.0%。至於鑑定會、覆議會結論相同有 38 件，而成大「肇事分析與諮詢中心」鑑定結論不同者有 8 件，佔 21.1%。

此外，鑑定會與覆議會結論相同之受傷與財損案件共有 81 件，其中有 21 件（25.9%）與成大「肇事分析與諮詢中心」鑑定結論不同。此一比例較死亡

案件之比例 21.1%為高。



◆——◆ 表相同程度 ◆——◆ 表相異程度 ◆——◆ 表有一方未鑑定

鑑定會◆——◆覆議會：表鑑定會與覆議會未便鑑定及覆議，而成大受理之案件

圖 3 一方當事人死亡鑑定結論與地區、覆議同異程度比較

肆、爭議統計

4.1 歷年爭議點與爭議事項的演變：

經由整理統計成大「肇事分析與諮詢中心」所接受之學術再鑑定案件（扣除其中原因較罕見爭議事項的 50 件，以剩下的 300 件為統計基礎），且依據行車事故年度而不依據再鑑定年度加以統計分析，自 83 年至 92 年間，最常出現在雙方當事人爭議的項目中，主要包含以下各項：

1. 車輛的行向：包含爭議雙方車輛是同向或對向行駛（包括逆向行駛）、是否左右轉彎、是否變換車道等；代號：1。
2. 何車闖紅燈；代號 2。
3. 車輛未讓車：包含支線車未讓幹線車、轉彎車未禮讓直行車等事故，爭議誰是幹線車？誰是支線車？；代號 3。

4. 車輛超速：爭議對方超速；代號 4。
5. 誰撞誰：爭議誰速度較高？何車是被撞者；代號 5。
6. 未保持安全距離：包含疏於與前車保持安全距離之追撞、未保持左右安全間隔，超車、超越等；代號 6。
7. 車輛間是否曾發生擦撞：沒有具體證據證明曾發生撞擊；代號 7。

由表 8 及圖 4、5 數據顯示學術再鑑定案件中，83 年時，主要爭議點為車輛之間未保持安全距離（含左右安全間隔）；84 年時，車輛的行向為主要爭議點；85 年時，車輛間是否曾發生擦撞，為主要爭議點；86 年時，車輛間未保持安全距離為主要爭議點；87 年時，闖紅燈及車輛間是否曾發生擦撞為主要爭議點；但自 88 年至 91 年之間，「車輛行向」轉而成是最常出現的爭議點。整體案件而言，「車輛行向」為主要爭議點（28.7%），其次為車輛間是否曾發生擦撞（19.7%），再其次為那一車輛闖紅燈（14.0%）。

表 8 歷年爭議事項

	行向 (1)	闖紅燈 (2)	未讓車 (3)	超速 (4)	誰撞誰 (5)	未保持安全距離 (6)	是否發生擦撞 (7)	合計
83	1(25.0%)	--	--	--	--	2(50.0%)	1(25.0%)	4(100%)
84	5(29.4%)	4(23.5%)	1(5.9%)	3(17.6%)	--	3(17.6%)	1(5.9%)	17(100%)
85	1(7.7%)	2(15.4%)	2(15.4%)	2(15.4%)	--	1(7.7%)	5(38.5%)	13(100%)
86	5(25.0%)	1(5.0%)	2(10.0%)	1(10.0%)	--	6(30.0%)	5(25.0%)	20(100%)
87	6(17.6%)	11(32.4%)	3(8.8%)	1(2.9%)	1(2.9%)	1(2.9%)	11(32.4%)	34(100%)
88	16(33.3%)	6(12.5%)	--	2(4.2%)	7(14.6%)	3(6.3%)	14(29.2%)	48(100%)
89	20(33.3%)	5(8.3%)	7(11.7%)	5(8.3%)	4(6.7%)	7(11.7%)	12(20.0%)	60(100%)
90	21(30.9%)	7(10.3%)	17(25.0%)	7(10.3%)	3(4.4%)	8(11.8%)	5(7.4%)	68(100%)
91	11(31.4%)	5(14.3%)	6(17.1%)	5(14.3%)	--	3(8.6%)	5(14.3%)	35(100%)
92	--	1(100.0%)	--	--	--	--	--	1(100%)
合計	86(28.7%)	42(14.0%)	38(12.7%)	26(8.7%)	15(5.0%)	34(11.3%)	59(19.7%)	300(100%)

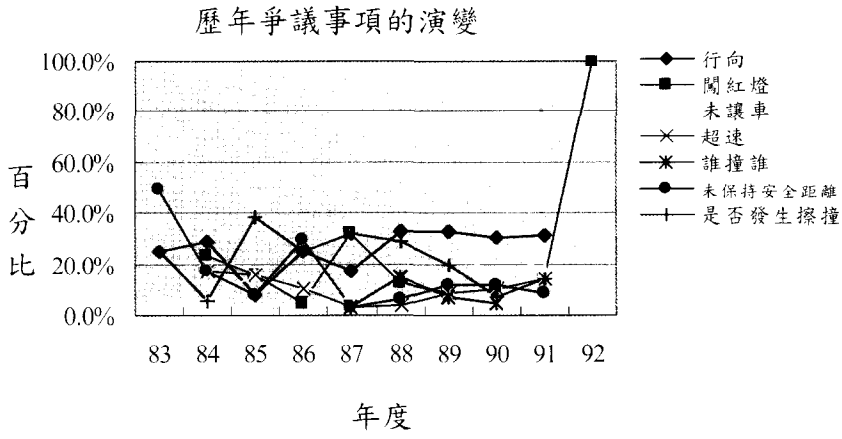


圖 4 歷年爭議點的演變

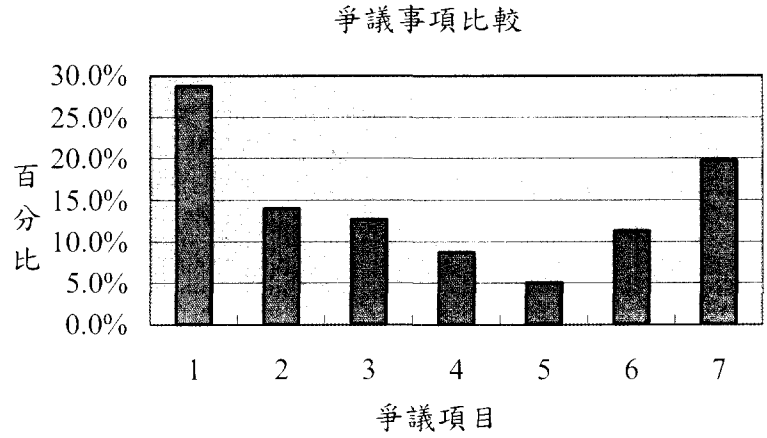


圖 5 各爭議事項之比較

註：為了簡化圖示，以代號表示爭議點

進一步分類統計、整理，各車種間發生事故爭議時，最常見的爭議事項如下：

1. 小汽車與小汽車事故爭議事項：

由圖 6，可以看出在小汽車與小汽車的事故爭議事項中，以車輛行向爭議的 34.8%為最高；那一輛車闖紅燈及車輛是否超速爭議的 21.7%同為第二；而是否未讓車的爭議 13.0%居第三。

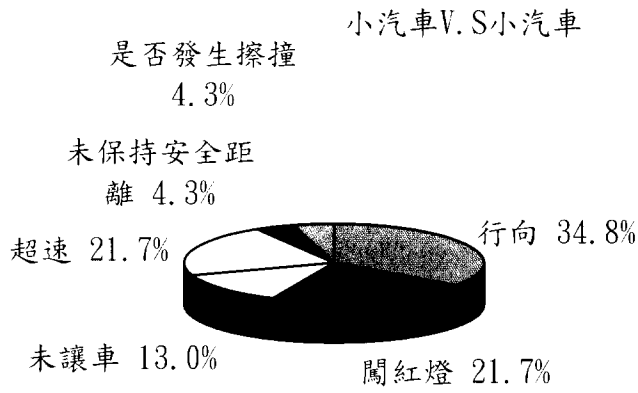


圖 6 小汽車與小汽車撞擊的爭議事項

2. 小汽車與機車事故爭議事項：

圖 7 顯示在小汽車與機車事故的爭議事項中，以未讓車的 32.7%為最高；那一輛車闖紅燈的 21.2%為第二；而車輛行向爭議的 17.3%位居第三。

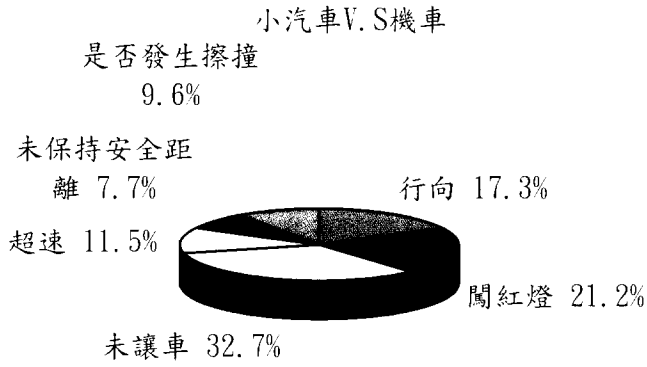


圖 7 小汽車與機車撞擊的爭議事項

3. 機車與機車事故爭議事項：

圖 8 可以看出在機車與機車事故的爭議事項中，以車輛行向、未讓車及

車輛間未保持安全距離（含左右安全間隔）爭議的23.5%為最高；那一輛車闖紅燈的17.6%為第二；而車輛是否發生擦撞爭議的11.8%位居第三。

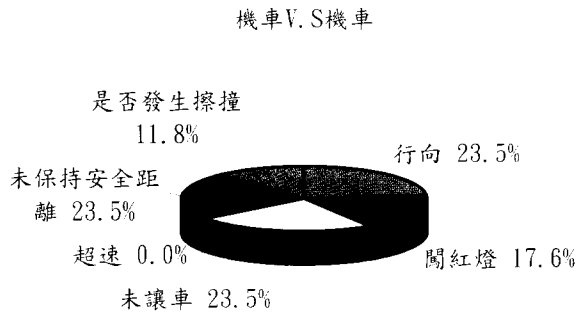


圖 8 機車與機車撞擊的爭議事項

4. 大貨車與機車撞爭議事項:（大貨車包含營業大貨車、自用大貨車、曳引車、聯結車等）

由圖 9 可以看出在大貨車與機車的行車事故爭議事項中，以車輛未保持安全距離（含左右安全間隔）爭議的35.0%為最高；以車輛是否發生擦撞爭議及那一輛車闖紅燈爭議的 20.0%為第二；而車輛行向及車輛是否超速爭議的10.0%位居第三。其中爭議未保持安全距離（含間隔）以及是否發生擦撞，合計超過55.0%，顯示如何釐清大貨車與機車在事故前、事故中的互動關係，是鑑定單位對此類事故必須特別投入心力加以注意的課題。

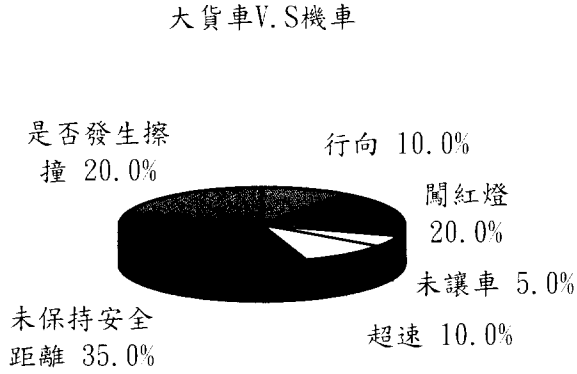


圖 9 大貨車與機車撞擊的爭議事項

伍、結論與建議

近年來汽機車輛持續成長，行車事故案件隨之增加，肇責認定的問題紛爭不斷，使得各方當事人及司法單位相當倚重行車事故鑑定委員會之鑑定結果，以之作為釐清行車事故爭議之依據；由於鑑定結果常為法官判案量刑之依據，對當事人權益影響甚鉅，因此近年來各級鑑定委員會之鑑定案件數量呈逐年上升之趨勢，而爭議當事人為追求鑑定上的準確性，或因為鑑定會鑑定與覆議結論的差異，或因為鑑定會、覆議會不予以鑑定，而有學術再鑑定需求的產生。本研究從國立成功大學「肇事分析與諮詢中心」的服務經驗得知學術再鑑定所服務的比例有限，能量亦有限；雖然此亦為交通部在國內成立四個「行車事故鑑定研究中心」希望未來能夠提供鑑定服務的範疇[6][7]，然而此四個「行車事故鑑定研究中心」所提供的學術再鑑定服務，絕沒有能力取代目前台灣地區 14 個行車事故鑑定委員會的功能。此外本研究獲致以下結論：

1. 藉由整理成功大學「肇事分析與諮詢中心」再鑑定案件後，顯示出在事故車輛上，第一當事車，以汽車 40.0%為最高，機車 23.1%次之，兩者合計共佔所有車種的 63.1%；而在第二當事車方面，機車的 52.2%為最高，汽車的 23.5%次之，兩者合計共佔了所有車種的 75.7%。
2. 事故之後肇事雙方的傷亡情形，從第一當事車來看，財損狀況的 60.8%為第一當事車最常出現的情況；而第二當事車則以受傷的 50.4%為最多。此表示第一當事車以財產損失的情況較為常見，而第二當事車則有較高比例的死亡、受傷情況。然而第一當事車、第二當事車僅與肇事紀錄的過程有關，與肇事責任並沒有關係。
3. 經由成大「肇事分析與諮詢中心」學術再鑑定的統計資料，顯示：
   a. 成大「肇事分析與諮詢中心」接受委託學術再鑑定案件中，約有 24.9%屬於鑑定會與覆議會鑑定結論不同的案件（死亡案件約有 21.0%屬於鑑定會與覆議會鑑定結論不同的案件）。
   b. 統計成大「肇事分析與諮詢中心」的鑑定結論，顯示不論是整體案件還是死亡案件，均較傾向於地區鑑定會的結論。
   c. 鑑定與覆議會結論相同，而與成大「肇事分析與諮詢中心」結論不同者，佔 24.4%；死亡案件鑑定與覆議結論相同，而與成大「肇事分析與諮詢

中心」結論不同者，佔 21.1%。

4. 最常出現在事故雙方間爭議的部分，以爭議行向的 28.7%為第一，車與車間是否曾發生擦撞的 19.7%為第二，闖紅燈的 14.0%為第三。其中的演變，可以清楚的看出，從民國 83 年至 92 年間，爭議事項漸漸的以車輛的行向成為最常出現的爭議點。
5. 各種車輛間常出現的爭議項目：小汽車與小汽車最常爭議對方的行向為何；小汽車與機車則最常爭議誰未禮讓誰；機車與機車則常因超車、超越或追撞，是否未保持安全距離、安全間隔，誰的速度較快，誰在前？誰在後？而發生爭議；大貨車與機車則最常出現是否未保持安全距離與間隔的爭議，以及大貨車是否曾擦撞機車。

針對本研究的限制與心得，亦提供建議如下：

1. 本論文屬於國內第一次以巨觀的角度整理、比較學術再鑑定之結論與地區鑑定、覆議結論異同的文章，同時整理爭議內容。未來在內容上宜將其他學校之學術再鑑定成果，在可能取得資料的條件下，納入分析整理。
2. 由於從民國 83 年至 92 年間，爭議事項漸漸的以車輛的行向成為最常出現的爭議點，因此建議引用微物跡証的鑑驗方式，釐清爭議兩造是否曾發生擦撞，如此對於鑑定效力的提高會有具體的幫助。
3. 本論文指稱鑑定會與覆議會鑑定結論不同的比例（24.9%），乃是由成功大學「肇事分析與諮詢中心」學術再鑑定 350 件案件的觀點予以描述，此一比例必須清楚指出不是全國所有鑑定案件中鑑定會與覆議會鑑定結論不同的比例，而此等數值以及差異的比較除了進一步檢索文獻外更賴後續全國各鑑定會、覆議會統計資料的支持。

參考文獻

1. 交通部統計處，臺閩地區道路交通事故概況分析，民國 93 年 10 月。
2. 交通部統計處，臺閩地區道路交通事故相關統計比較分析，民國 92 年 9 月。
3. 張漢威，「車禍處理與鑑定實務」，民國 90 年。
4. 鄭惠玲，「行車事故鑑定對保險理賠影響之分析」，逢甲大學碩士班，碩士論文，民國 93 年 7 月。
5. 台北市政府交通局，台北市交通資料快報，民國 93 年 11 月。

6. 葉民山、溫傑華、廖銘亮，「鑑定肇事資料庫之建立」，逢甲大學車輛行車事故鑑定中心，93 年度車輛行車事故鑑定技術研討會，頁 101-113，民國 93 年 7 月。
7. 陳鎮金、蔡垂銓，「汽車肇事責任鑑定與車險理賠關連性之探討」，逢甲大學車輛行車事故鑑定中心，93 年度車輛行車事故鑑定技術研討會，頁 125-137，民國 93 年 7 月。

NATIONAL CENTRAL LIBRARY 國家圖書館 ROC