

111 年 道 路 交 通  
安 全 與 執 法 研 討 會  
中 華 民 國 111 年 09 月 29 日

## 交通事故肇事責任分析----初評臺灣高等法院高雄分院 108 年交上易字第 110 號刑事判決

### Analysis of Liability for Traffic Accidents----Preliminary Comment on Criminal Judgment No. 110 of the Taiwan High Court Kaohsiung Branch in 108

陳家福 Jia-Fu Chen<sup>1</sup>

#### 摘要

本文認同該號判決中「A(黑)車路邊起駛未打方向燈與肇事結果之間，不具有相當因果關係，亦即 A(黑)車路邊起駛未打方向燈不是肇事原因」之論點，但該號判決稱「C(機)車變換車道前未打方向燈是肇事原因」，本文依判決前一直未被發現之關鍵事證的舉證、解讀與牽涉問題分析之結果，則得到了這樣的結論：「C 機車是被冤枉了！因為 C 機車是屬緊急閃避的行為，不是屬變換車道的行為，所以機車會來不及打方向燈」。

這變換車道與緊急閃避行為的分辨是非常重要的，稍一不慎就顛倒事實了！從事肇因分析者、事故鑑定者、責任判定者一定不能只憑外觀上具有偏離原來行駛方向的現象，即逕自認定該現象是屬變換車道的行為，應當必須進一步探究與了解下列評準事項：1. 駕駛人何時感知到危險狀況？2. 駕駛人感知到危險狀況前是否有疏忽？3. 駕駛人若無疏忽，則是否來得及反應？4. 是否來得及反應則又應衡量「安全停車距離」或「安全變換車道距離」是否足夠？

以上這些評準事項，尤其本文所舉證之關鍵新事證的解讀與分析，從警察肇因初判開始，經過鑑定、覆議到檢察官之過程，一直到高院判決確定為止，這些關鍵跡證都沒有被發現；因此，就形成了本案判決有悖離事實的結果。故，本文乃撰文分析該案中之關鍵跡證，用以釐清案中之該機車並不屬變換車道的行為，而是屬緊急閃避的行為；並明舉這些新事證以供機車騎士(死亡)之家屬申請再審之用，以還原真相。

**關鍵字：**反應時間、變換車道、緊急閃避、停車距離、變換車道距離、申請再審、疏忽不注意、相當因果關係、損害賠償

---

<sup>1</sup>中央警察大學交通學系暨交通管理研究所警監教官，桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，03-3282321 分機 4793，una093@gmail.com。

# 一、緣起

## 1.1 本文發現新事證之緣起

本案發生於民國 106 年 7 月，時筆者於財團法人器官捐贈移植登錄中心義務擔任「器官捐贈家屬關懷暨悲傷輔導工作小組」成員，因而得知本案並協助家屬如何尋求鑑定與覆議出真相。當時，該案捐贈器官家屬於檢察官起訴後即未再找筆者協助，而當時筆者也還沒有發現本文所欲舉述之新事證，直到在某次上課的過程中，因為和學生不斷反覆觀看影片，並討論著「機車是變換車道？抑或是緊急閃避？」的問題時才發現。

上課時，一般在剛開始觀看影片的階段，絕大部分的學生都會說「機車是變換車道」，但當時有一位學生卻獨排眾議並認同筆者的見解說「老師，黑車於機慢車道上有徘徊折返喔！有製造新的危險啊！」當場筆者將影片慢放，並仔細觀察黑車左前輪胎的轉向確實有明顯的變化，這事證是筆者之前未曾發現的！當下，筆者也不得不佩服該學生這明察秋毫的好眼力，這是本文發現新事證之緣起。

## 1.2 家屬再尋求本文協助之緣起

筆者發現「黑車起始後，於機慢車道上有徘徊折返，製造了新危險」的新事證之後，上網查詢該案訴訟的進度，發現高院的刑事判決剛剛完成<sup>2</sup>，「黑車路邊起駛未顯示方向燈之行為，與被害人死亡之結果間，不具有相當因果關係」；而且檢察官上訴黑車有過失致死之情節，也遭高院判決為「上訴駁回」。之後，筆者心想著等家屬來找時，務必要將該新事證告訴家屬，但家屬一直沒來找筆者，直到 109 年 6 月 11 日才以 e-mail 再找上筆者。

當家屬來找時，家屬正要對民事一審提起上訴，而筆者當時正緊鑼密鼓的專注於撰寫升等專書，專書必須完成的期限也僅剩 1 個多月。要幫助該家屬？抑或不幫助？思考著：筆者撰寫升等專書的目的之一是為了能幫助他人來釐清筆事真相，而眼前就有一位急需被幫助者，「我能為了個人升等的私利，不出手幫助，而讓這位蒙冤者錯失申冤的時機嗎？若不出手幫助，這違背了自己寫專書的目的！」當下立即決定捨棄專書構想中的最後一章不再撰寫，立即暫停撰寫個人之升等專書，改專注於為該家屬撰寫本案「新事證之提出與筆事重建」供其利用。

探究家屬再來尋求協助的原因是，高院刑事二審已敗訴，家屬於民事一審中乃向法院提出需要比行政鑑定還精細的學術鑑定的請求，民事一審法官雖然應允送學術鑑定，然而逢甲大學學術鑑定的結果也是「未發現黑車於機慢車道上有徘徊折返的事證」，並做出「機車於黑車進入機慢車道後，來得及煞停而未煞停，確有疏失」的結論；這 00 大學學術鑑定的結果，即導致民事一審駁回了家屬於損害賠償的請求。

家屬由於要對民事一審提起上訴，當然就要了解逢甲大學學術鑑定書有何缺失，因此，家屬才再來尋求筆者的協助。

---

<sup>2</sup> 高院刑事判決日期為 108 年 10 月 15 日。

## 1.3 撰寫本文擬作為提起再審依據之緣起

### 1.3.1 因為高院未發現新事證、新危險，導致做了悖離事實的判決

高院未發現的新事證、新危險，及悖離事實的判決先條列如下，之後，再以本文詳細解析：

1. 高院刑事判決疏漏了「黑車於機慢車道上有徘徊折返」的新事證。
2. 高院民事判決又疏漏了「黑車於機慢車道上因徘徊折返，已製造了新危險」的新事證。
3. 高院刑事判決、高院民事判決均將「機車向左偏行」的行為，錯誤認定為「向左變換車道」的行為；實際上這是「機車遇到新危險，所以才緊急向左閃避，並放掉煞車而未持續煞車」的行為。

### 1.3.2 因為必須考慮家屬之意願

於高院民事的判決中<sup>3</sup>，逢甲大學學術鑑定的補充意見為「無法證明黑車駕駛是否在機車距其 40 公尺處時（即總分格第 1635 格），有忽然決定繼續停留或折返機慢車道之情形」，因而再度駁回家屬於損害賠償之請求。

自案發後，死者不但留下了 3 歲的幼子，家屬除了必須獨立教養幼子之外，死者也可能因此留下了「老師<sup>4</sup>不遵守交通法規」的污名，因此，家屬極盡所能的想找到真相，想了解死者「到底有沒有遵守交通法規？有無疏忽？」。4 年來，以「父親到外太空出任務」來撫慰無知的幼子，不敢讓幼子知道父親已因車禍而不在人間，又不得不極盡所能的想找到該車禍的真相；因此，每當筆者向家屬說明死者發生車禍的情節時，都不能讓其幼子聽到，也總會感覺到該家屬之心痛與堅強的心情！

當筆者向家屬說明「機車的煞車燈之所以熄滅，是因為遇到了新的危險，是為了要閃避前方黑車突然徘徊折返的新危險，所採行的……」，該家屬想到死者當時新危險的處境，家屬崩潰了！開口的第一句話是「他竟然含冤莫白！」

官司訴訟歷經了 4 年多，家屬原本以為高院民事的判決能還給死者清白，沒想到還是「上訴駁回」。家屬強忍悲痛，告知筆者「自己會以工作、生活、教養幼子為重」，至於申請再審為死者申冤的事，「我願意！但請您隨力而行，千萬不要影響您的正事！」

### 1.3.3 因為本案所有之法律程序均已走完

本案高院民事判決之後，由於考慮家屬上述意願的因素，於筆者有餘力想幫助家屬申請再審時，再次向刑法學者曾正一教授請教如何進行，經了解本案所有之法

<sup>3</sup> 高院民事的判決日期為 110 年 12 月 22 日，判決文號為 109 年度重上字第 107 號。

<sup>4</sup> 筆者於今(111)年教授大三之課程時，播放本案肇事經過之影片，並討論本案之肇事原因與如何防衛駕駛。課中，有 1 位學生突然問「死者姓名是否為 OOO」，筆者答「是」。因此，筆者得知死者曾教過本授課班之 2 位學生，死者於中部某私立中學擔任老師，是該 2 位學生心目中的優秀老師。

律程序均已走完，曾教授告知「家屬得依據學術研討會或學術刊物中的專文，向最高法院提出申請再審的請求，最高法院認定符合開始再審要件後，才正式進入再審的程序。同時，該專文要能對高院的刑事判決指出『明確的新證據』」。

之後，曾教授並提供了最高法院兩號與申請再審有關的裁判書，一為最高法院 104 年台抗字第 125 號裁判—綜合判斷後需產生合理懷疑始為申請再審之原因；二為，最高法院 107 年台抗字第 683 號裁判—可自聘鑑定人(自行委請之鑑定人所為鑑定結果並非一律不得作為再審證據)。以上，是撰寫本文的主要緣起。

## 二、案情、刑事二審判決概述與存在之疑點

### 2.1 案情概述

#### 2.1.1 肇事經過

依據臺灣屏東地方檢察署檢察官就裝設於 B(白)車之行車紀錄器錄影光碟所製作之勘驗筆錄，及逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心所為之鑑定報告書，本案之肇事經過約略可簡述如下。

A(黑)車於民國 106 年 7 月 3 日 11 時 40 分許駕駛黑色自小客貨車，自屏東縣恆春鎮省道台 26 線公路 19.6 公里處(即省北路 2 段)北上車道之路邊購物後起駛，起駛前未顯示方向燈；C(機)車行駛於北上機慢車道，當 A(黑)車起駛進入機慢車道時，C(機)車位於 A(黑)車南(後)方約 130 公尺處。

當 A(黑)車起駛至機慢車道 1/2(中央)處時，C(機)車位於 A(黑)車南(後)方約 100 公尺處；當 A(黑)車起駛至機慢車道左側之分隔線右側約 15 公分處時，C(機)車煞車燈正亮起(微微偏左)且位於 A(黑)車南(後)方約 60 公尺處；當 A(黑)車起駛至左前車輪壓在機慢車道左側之分隔線上時，C(機)車煞車燈正熄滅(已左偏快壓到分隔線了)且位於 A(黑)車南(後)方約 40 公尺處；當 C(機)車與在外側快車道同向行駛之 B(白)車發生擦撞時，C(機)車位於 A(黑)車南(後)方約小於 20 公尺處；C(機)車與 B(白)車發生擦撞後，機車騎士安全帽脫落，受傷流血，送醫治療。

C(機)車騎士送醫治療後，受有左側顱骨骨折、蜘蛛膜下腔出血、腦挫傷及右側硬腦膜下出血，案發 7 日後，導致中樞神經休克死亡。

#### 2.1.2 肇因初判、鑑定與覆議結果

##### 1. 警察之肇因初判

屏東縣政府警察局道路交通事故初步分析研判表，對於「初步分析研判可能之肇事原因(或違規事實)」紀錄為：

- (1)徐瑄儒駕駛普通重型機車：快慢車道間變換車道未讓直行車先行並注意安全距離。
- (2)王育勝駕駛自用小客車：未注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施因而肇事致人受傷。
- (3)王淞霖駕駛自用小客車：尚未發現肇事因素。

##### 2. 屏澎區車鑑會之鑑定意見

檢察官囑託交通部公路總局屏澎區車輛行車事故鑑定會鑑定本案，其鑑定結果為：

- (1)徐瑄儒駕駛普通重型機車，超速行駛，並變換車道時，未打方向燈，未讓直行車先行，未注意安全距離，為肇事原因。
- (2)王育勝駕駛自用小客車，直行，閃避不及，無肇事因素。
- (3)王淞霖駕駛自用小客車，在前由路邊起駛，亦無肇事因素。另起駛前未打方向燈有違規定。

### 3.公路總局覆議會之覆議意見

本案照本局屏澎區車輛行車事故鑑定會之鑑定意見。

## 2.2 刑事二審判決之概述

### 2.2.1 地檢署起訴概述

臺灣屏東地方法院檢察署對 B(白)車王育勝為不起訴處分，對 A(黑)車王淞霖為起訴處分。而公訴意旨略以：

被告王淞霖(下稱被告)於……路邊購物後，欲起駛至該公路北上車道由南往北方向行駛時，原應注意起駛前應顯示方向燈，以使行進中之其他人車得以事先預判其駕駛行為，進而為避免車禍發生之作為，並應注意往來人車及禮讓行進之人車先行，在無不能注意之情況下，其竟疏未注意先顯示方向燈即貿然起駛至該公路北上車道之機慢車道及外側車道上。適有由被害人徐瑄儒所駕駛亦沿同公路之機慢車道同向行駛即將駛至該路段，見被告所駕駛前述車輛突然自路邊駛出至其前方車道上，被害人為閃避被告所駕駛車輛遂先煞車減速，隨即再向其左側之外側車道偏移<sup>5</sup>，因而與由案外人王育勝(另經臺灣屏東地方檢察署檢察官以 107 年度偵續字第 11 號為不起訴處分確定)所駕駛正在外側車道同向行駛之白色自小客車(下稱 B 車)之右側車身發生碰撞，被害人因而摔倒受有左側顱骨骨折、蜘蛛膜下腔出血、腦挫傷及右側硬腦膜下出血，導致中樞神經休克死亡。因認被告涉犯刑法第 276 條第 1 項之過失致死罪。

### 2.2.2 一審、二審判決之文號、論點與理由

一審判決 A(黑)車王淞霖無罪，地檢署則僅再針對 A(黑)車有佔用機慢車道之情形，做了簡單的補充理由，再以同樣的事證、幾乎相同的理由提起上訴，因此，二審也幾乎以同於一審之理由駁回了上訴。有關一審、二審判決之文號、論點與理由，擇要說明如下。

#### 1. 一審、二審判決之文號與判決結果

一審之判決文號為臺灣屏東地方法院 107 年度交易字第 38 號刑事判決，判決結果為「主文：王淞霖無罪」。檢察官不服一審之判決，增補了簡單的理由「A(黑)車有佔用機慢車道之情形」，幾乎以同樣的理由提起上訴。二審之判決文號為臺

<sup>5</sup> 事實上，是先煞車再閃避，不是為了閃避遂先煞車。詳細分析，後見本文。

灣高等法院高雄分院 108 年交上易字第 110 號刑事判決，判決結果為「主文：上訴駁回」。

## 2.一審、二審判決中本文所認同之論點

臺灣屏東地方法院、臺灣高等法院高雄分院均以 B(白)車之行車紀錄器錄影光碟所製作之勘驗筆錄(屏東地檢製作，以下簡稱勘驗筆錄)為主要的論證依據，亦均以「A(黑)車路邊起駛未打方向燈與肇事結果之間，不具有相當因果關係」為論點，並論述「C(機)車於發現 A(黑)車駛入機慢車道時，C(機)車仍有充足的時間與距離用以將機車煞停，而不至於發生事故」，亦即「A(黑)車路邊起駛未打方向燈不是肇事原因」。該論點本文能認同與接受。

### 2.2.3 二審判決逕自認定「C 機車是變換車道」之主要理由

檢察官雖增補了「A(黑)車有佔用機慢車道」之理由，做為上訴之主要依據，但由於理由過於簡單，也缺乏明確之新事證，因此，二審也以同於一審之理由，並增補了錯誤的理解而逕自認定「C(機)車煞車燈熄滅、向左偏行是屬變換車道」的行為，而駁回了檢察官的上述。

但「C(機)車煞車燈熄滅、向左偏行是屬變換車道」的行為？抑或是「緊急閃避」的行為？在二審的判決文中確實是缺乏分辨與論述，今簡要將相關的判決理由摘述如下：

#### 1.理由四~(三)~1 中之論述：逕自認定 C(機)車放開煞車、左偏是變換車道的行為

「被害人則係騎乘機車（即勘驗筆錄所載之乙車）行駛於被告駕駛 A 車所進入之慢車道之後方，嗣被告駕駛 A 車占滿慢車道時，被害人騎乘機車先煞車（即勘驗筆錄所載之煞車燈亮起），隨後即放開煞車（即勘驗筆錄所載之煞車燈熄滅）且未顯示左側方向燈而向左偏移，並變換車道進入證人王育勝駕駛 B 車（即勘驗筆錄所載之甲車）所行駛該路段之外側快車道（即勘驗筆錄所載之慢車道），進而撞及證人王育勝駕駛之 B 車，致生本件交通事故，堪以認定<sup>6</sup>」。

#### 2.理由四~(三)~3 前段之論述可疑：C(機)車可煞停卻未持續煞車，反而鬆開煞車

「事故發生前，被害人所騎乘上開機車之煞車燈亮起時之位置，距離被告所駕駛之 A 車約 60.3 公尺」，「0：54~0：55，乙車煞車燈亮起，有減速情形，之後煞車燈熄滅（見原審卷第 243 頁）」，「依上開勘驗結果顯示，本件被害人騎乘上開機車於事故前，即已清楚看見被告駕駛 A 車進入上開慢車道之動向，且距離約 60.3 公尺，是時與 A 車間尚有相當距離，被害人非不得即時反應及採取必要措施。如以當時時速為每小時 80 公里計算，如其即時採取煞車之避險動作，依前所述至多僅須約 41 公尺即可煞停」。

本段論述有三項疑點：第一、若欲比較實際可以煞車的距離，應以 C(機)車煞車燈熄滅位置作為基準點，而不是以煞車燈起亮位置作為基準點；因為煞車燈熄滅是另一項反應行為正開始執行之時間點。故 C(機)車與 A(黑)車兩車間可用於煞車的距離是 40 公尺(C(機)車煞車燈正熄滅時)，而非 60.3 公尺。第二、機車緊急煞車時之穩定度與汽車者不同！機車緊急煞車時必然倒地滑行而受傷，汽

<sup>6</sup> 本文先註記；被害人放開煞車且向左偏移，這不是變換車道，這是向左閃避的行為。理由見後文之分析。

車可能仍然直線滑行而人安全。判決中該煞車距離至多 41 公尺的計算標準是以四輪汽車為適用對象，故對於機車的安全煞車距離，實不應以汽車的標準而加以衡量或要求之。第三、C 機車為何要鬆開煞車？C 機車有遇到新狀況或新危險嗎？是否應加以探討！有關該疑點的探討，請見下述第 2.3 節之說明。

### 3.理由四~(三)~3 中段之論述：逕自認定 C(機)車鬆開煞車是無遇到急迫之危險

「惟被害人雖曾一度煞車，嗣並未依規定煞停而旋即放開油門繼續直行，堪認被告所駕駛之 A 車進入上開慢車道時，被害人應已充分知悉掌握而無急迫之危險，被害人始會在接近本件事故地點前先減速慢行避免碰撞，再經由自己之評估判斷，放開煞車繼續往前直行<sup>7</sup>」。

### 4.理由四~(三)~3 後段之論述：逕自認定 C(機)車為貿然變換車道之非常態行為

「縱使被告有前述未顯示方向燈之情形，如非因被害人未注意讓直行之王育勝所駕 B 車之直行車先行，並注意安全距離，仍貿然騎乘前揭機車變換車道之非常態駕駛行為<sup>8</sup>，單憑被告未顯示方向燈之舉措，依事後客觀之審查，在一般情形下，應不必然發生其他車輛違規變換車道因而撞及其他車輛並死亡之結果」。

## 2.3 刑事二審判決所存在疑點之概述

綜觀二審刑事判決對於「C 機車既已煞車，為何要再鬆開煞車？」的疑點並未觸及，僅以「C 機車鬆開煞車是無遇到急迫之危險」、「C 機車是屬貿然變換車道之非常態行為」而逕自認定。同時，整篇判決文對於 C 機車所遭遇到的危險感知時點，也都立論存在於「A 黑車進入機慢車道後，C 機車煞車燈亮之前」的期間；對於「C 機車煞車燈亮後至煞車燈熄滅前的 1.42 秒內，到底有沒有新的狀況產生？」顯然二審的刑事判決是全然不知的！

假設在「C 機車煞車燈亮後至煞車燈熄滅前的 1.42 秒內，有新的狀況產生」，則有下列幾個問題必須加以釐清。第一、該新的狀況，對於 C 機車而言，是否是一種新的危險狀況？第二、若是新的危險狀況，C 機車是否有充足的時間以應變？第三、該新的危險狀況，C 機車能安全應變的「停車距離」、「變換車道距離」是分別為多少？第四、該新危險狀況的產生，是由何車製造產生的？第五、該新危險狀況的產生，與 C 機車的駕駛行為是否有關？第六、C 機車於感知到第一次狀況時(A 黑車於 C 機車前方 100 公尺進入機慢車道)，其僅採行「煞車減速」的措施，而不是採行「煞車停止」的措施，這措施是否正確？

以上這個關鍵疑點及其所牽涉的六個問題，都關係到肇事過程的真相；於釐清肇事真相之後，才能分析肇因與分判責任。刑事二審的判決因為存有該關鍵疑點及所牽涉的六個問題，故該判決是不可信的！

本文將舉出新事證來證明這關鍵疑點，並分析這六個問題；而下文證明的結果

---

<sup>7</sup> 本文先註記；這是因為 C 機車遇到另一個新的危險狀況了，所以於緊急反應後，才會放開煞車並向左閃避。理由見後文之分析。

<sup>8</sup> 本文先註記；冤枉啊！這是緊急閃避行為，不是變換車道之行為！不過，這緊急閃避行為確實是屬非常態之駕駛行為，也符合判決文中之認知。理由見後文之分析。

則為「C 機車於煞車燈亮後至煞車燈熄滅前的 1.42 秒內，有遇到新的危險狀況；C 機車是緊急閃避的行為，故 C 機車來不及打方向燈。C 機車向左偏行的行為也不是變換車道的行為」。更顯見該判決是悖離事實之判決。

### 三、二審判決前未發現之關鍵新事證

#### 3.1 關鍵新事證之舉證

依 B 白車行車紀錄器之影像，進行畫面擷取、車間距離分析；重要之擷取畫面如「畫面 1」~「畫面 8」及其說明；而主要之關鍵新事證則存在於畫面 5(23 秒)及前後之畫面，在畫面 5 中，可以發現「A 黑車左前輪側面鋼圈已看不到，但左後輪鋼圈仍看得到」的情形。

(畫面 1 略)

畫面 1 18 秒末(19 秒初)：黑車進入機慢車道；機車騎在機慢車道中央，理應感知到黑車將進入到自己的車道；白車位於機車左後方約 20 公尺之快車道上。

(畫面 2 略)

畫面 2 20 秒：黑車車頭約占半個機慢車道(左前輪已駛至機慢車道約 1/2 處)；機車騎在機慢車道中央，理應確認到前方之黑車正在跨越機慢車道。

(畫面 3 略)

畫面 3 21 秒：黑車左前輪約已駛至機慢車道 2/3 處；機車煞車燈未亮，微微偏左；白車與機車之相關位置、車距幾乎沒變化，仍維持約 20 公尺

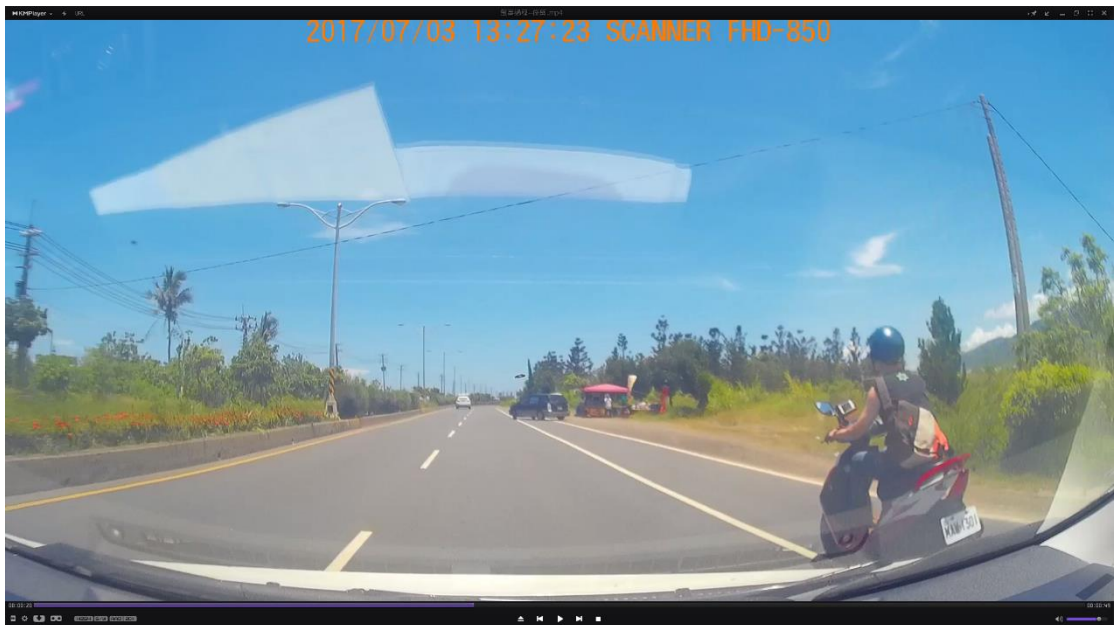


畫面 4 22 秒：黑車左前輪駛至快慢車道「分隔線」右側約 15 公分處；機車煞車燈正亮起(機車與黑車相距約 64 公尺)，同樣微微偏左。





畫面 5 23 秒：黑車左前輪「壓在」分隔線之左側，且有向右折返機慢車道之情形(本畫面中，左前輪側面鋼圈已看不到，但左後輪鋼圈仍看得到；而且在畫面 4 中，左前輪側面鋼圈也仍看得到)；機車煞車燈正熄滅，已左閃快壓到分隔線了(機車與黑車相距約 40 公尺)。



畫面 6 24 秒：黑車左前輪「正通過」分隔線之左側，同樣看不到左前輪左側之鋼圈，其行車方向確實已明顯折返機慢車道(但黑車車身與分隔線仍約有 30 度之夾角)；機車在白車右方，機車與黑車相距約 30 多公尺。

(畫面 7 略)

畫面 7 24 秒末：機車與白車正發生碰撞(白車與黑車相距約 20 多公尺)；黑車左前輪「仍然在」分隔線之左側，同樣看不到左前輪左側之鋼圈，其行車方向確實已折返於機慢車道上(但黑車車身與分隔線之夾角有變小，小於畫面 6 中之 30 度)。



畫面 8 25 秒：黑車幾乎完全折返於機慢車道上，完全阻擋(佔用)在機慢車道中，車頭朝正前方(黑車車身與分隔線之夾角約為 5 度)。

### 3.2 關鍵新事證之資訊彙整

運用上述擷取畫面所得知之資訊，並比對與引用逢甲大學鑑定書中之資料及 0.033 秒/格的基準，進行車速的運算與肇事過程的重建。茲將 3 部當事車輛於肇事前 6.21 秒之時空位置與駕駛行為說明，匯整成如表 1 所示。

表 1 3 部當事車輛於肇事前 6.21 秒之時空位置與駕駛行為說明表

時間/畫面序 格序/圖序	時距 (秒)	A 黑車 左前輪位置	C 機車	B 白車	A 與 C 車間距	A 黑車駕駛行為 之說明
13:27:18 末/畫 1 1480 格/圖 13		從路邊起駛， 進入機慢車 道(寬 2.2m)	騎在機慢 車道中央	行駛於 外側車道	130 公 尺	
13:27:20/畫 2 1529 格/圖 15	1.62 秒	駛至機慢車 道約 1/2 處 ( $\theta$ 約 45 度)	同上	位於機 車左後 20 公尺	100 公 尺	<b>向左橫越 1.1m ，橫越均速 2.44 KPH(0.68mps)</b>

時間/畫面序 格序/圖序	時距 (秒)	A 黑車 左前輪位置	C 機車	B 白車	A 與 C 車間距	A 黑車駕駛行為 之說明
13:27:22/畫 4 1592 格/圖 16	2.08 秒	駛至「分隔 線」右側約 15 公分處	<u>煞車燈正 亮起，微 微偏左</u>	與黑車 相距約 80 公尺	64 公尺 (60.3 公 尺)	橫越均速約 1.64KPH，有變慢 之現象，但不明顯
13:27:23/畫 5 1635 格/圖 18	1.42 秒	「壓在」分 隔線之左 側，左前輪 側面之鋼圈 已看不到	<u>煞車燈正 熄滅，已 左偏快 壓到分 隔線了</u>	與黑車 相距不到 50 公尺	40 公 尺 機、白 車相距 不到 10 公 尺	只向左橫越約 35 公分，車速平均 <b>0.89KPH</b> ，又變 慢，而且向右折 返於機慢車道
13:27:24 初/畫 6 1652 格/圖 19	0.56 秒	「正通過」 分隔線之左 側( $\theta$ 約 30 度)	在白車之 右方；尚 未碰撞， 有大角度 向左閃	<u>自 18 秒 起，車內 至少有 3 人持續在 對話</u>	30 公 尺	只向左橫越約 8 公分，車速平均 <b>0.51KPH</b> ，又變 慢，而且明顯折 返於機慢車道
13:27:24 末/畫 7 1668 格/圖 20	0.53 秒	「仍然在」 分隔線之左 側( $\theta$ 約 15 度)	<u>機車與白 車發生碰 撞</u>	與黑車 相距約 20 公尺	小於 20 公 尺	橫越機慢車道之 角度 $\theta$ ，已由原先 之 45 度縮減為目 前之 15 度
13:27:25/畫 8 1677 格/圖 21	0.30 秒	完全回正位 於機慢車道 上( $\theta$ 約 5 度)	<u>刮地痕長 度 26 公 尺、與分 隔線之間 距為 1.0 公尺</u>	與黑車 相距約 14 公尺		汽車於機慢車道 允許起駛(跨越)， 但不得行駛；黑車 有行駛(阻擋占用) 機慢車道之情，有 違《道安規則》第 95 條第二項之規 定，製造了危險！

註：1.格序/圖序是引用逢甲大學鑑定書中之資料，0.033 秒/格；時距是依此而計算。

2. $\theta$  是指黑車車身與車道線之夾角，即黑車起駛跨越之角度。

3.《**道路交通安全規則**》第 95 條第二項規定，「四輪以上汽車及大型重型機車在劃有快慢車道分隔線之道路行駛，除起駛、準備轉彎、準備停車或臨時停車，不得行駛慢車道。但設有快慢車道分隔島之道路不在此限。」

#### 四、關鍵新事證解讀後之新發現

關鍵新事證解讀之後，從 C 機車煞車燈亮起前的 2.08 秒，經過煞車期間的 1.42 秒，至煞車燈熄滅及肇事後的這段期間，亦即在 C 機車煞車的前後期間，本文對

A 黑車於機慢車道上的車速與方向，均發現有細微的變化，雖不明顯但確實存在的變化。這不明顯的變化，形成了 C 機車前方的新危險，而這「新的危險狀況是：A 黑車於抵達機慢車道的中央處之後，其車速不但逐漸變慢，而且有徘徊、折返並佔用機慢車道行駛之事實」。

#### 4.1 新發現 1—A 黑車有徘徊、折返並佔用機慢車道行駛之事實

茲將 C 機車於煞車的前後期間，對於 A 黑車所發現的新事證「A 黑車有徘徊、折返並佔用機慢車道行駛之事實」，再解析如下：

##### 1. A 黑車於進入機慢車道中央處後，其車速有變慢但不明顯的情形

從 C 機車煞車燈起亮前的 2.08 秒起至煞車燈熄滅後的這段期間，A 黑車的車速從均速 2.44KPH 降為 0.51KPH，車速有變慢但不明顯的情形。

##### 2. A 黑車左前輪壓在分隔線之左側時(此時，A 黑車車頭已通過機慢車道，C 機車煞車燈正熄滅)，其前進方向已有逐漸右偏而折返於機慢車道的情形

A 黑車身前進方向與車道線的夾角( $\theta$ )，稱為行駛角度。當 A 黑車進入機慢車道的中央處時，其行駛角度( $\theta$ )約為 45 度，左前輪亦呈現約 45 度之現象；但當 A 黑車左前輪正壓在分隔線之左側時(C 機車煞車燈正熄滅)，左前輪側面鋼圈已看不到，而左後輪鋼圈仍看得到，可見 A 黑車車頭於通過機慢車道後，有向右偏行而折返於機慢車道之情形。

##### 3. A 黑車幾乎完全回正位於機慢車道上；在 4.89 秒內，有不跨越機慢車道，而逐漸掉頭改於機慢車道上行駛的情形

當 A 黑車幾乎完全回正位於機慢車道上時，其行駛角度( $\theta$ )約僅為 5 度；A 黑車於機慢車道上的行駛角度，在 4.89 秒內，從 45 度降為 5 度，可見 A 黑車有不想跨越機慢車道，而逐漸改變行駛方向，最後則掉頭改於機慢車道上行駛的情形。

##### 4. 依法令規定，A 黑車起駛後，可以跨越該機慢車道，但不得行駛於該機慢車道上

依《道路交通安全規則》第 95 條第二項規定，「四輪以上汽車及大型重型機車在劃有快慢車道分隔線之道路行駛，除起駛、準備轉彎、準備停車或臨時停車，不得行駛慢車道。但設有快慢車道分隔島之道路不在此限。」

在本事故地點，C 機車所騎乘之車道雖為機車與慢車共用之「機慢車道」，也雖然相關之法規上無「機慢車道」之用語，但該「機慢車道」於外觀上很容易被分辨為是屬「慢車道」的一種，駕駛人於路邊起駛後，仍應遵守《道路交通安全規則》第 95 條第二項，有關可以跨越慢車道，但不得行駛慢車道的規定。

##### 5. 綜上，A 黑車自路邊起駛後，未直接跨越該機慢車道，反而徘徊、折返並佔用機慢車道行駛的行為，不但違反了《道路交通安全規則》第 95 條第二項規定，而且也製造了新的危險給了 C 機車。

#### 4.2 新發現 2—C 機車煞車燈熄滅、向左偏行是遭遇新危險狀況後的反應

茲將 C 機車於煞車的前後期間，對於其所發現的新事證「C 機車煞車燈熄滅、

向左偏行是遭遇新危險狀況後的反應」，也解析如下：

1. 2.08 秒~3.70 秒足供 C 機車為煞車之反應，但 C 機車也做了合法的煞車反應

從 A 黑車進入機慢車道(1480 格)或駛至機慢車道約中央處(1529 格)開始，到 C 機車煞車燈亮(1592 格)，共計費時 3.70 秒或 2.08 秒；故 C 機車發現 A 黑車動向後可供其反應的時間至少為 2.08 秒~3.70 秒。因為，一般日間反應時間為 1.25 秒<sup>9</sup>，因此，這 2.08 秒~3.70 秒的時間已足供 C 機車做為反應之用；而 C 機車也於該 2.08 秒~3.70 秒的時間內做出了反應，故 C 機車對於 A 黑車進入其前方車道的狀況，並沒有延遲反應或未注意的情形。

C 機車雖沒有延遲反應或未注意車前狀況的情形，但其所反應的行為是煞車減速，而不是煞車停止的行為；這煞車減速的反應行為是正確的嗎？有無違反法令的規定呢？依《道路交通安全規則》第 95 條第二項規定及 3.3.1 第 4 點的分析，足見 C 機車採行煞車減速的措施並無違規之處。

2. C 機車在從煞車燈亮至煞車燈熄滅的 1.42 秒內，其前方 60~40 公尺處的 A 黑車有「車速變慢但不明顯、前進方向已逐漸右偏且折返於機慢車道的情形」；這情形，對 C 機車而言，已形成了新的危險。

在該段 C 機車煞車燈亮又轉變為煞車燈熄滅的 1.42 秒內，A 黑車的車速從均速(2.44KPH)1.64KPH<sup>11</sup>下降為 0.89KPH，但並不明顯；同時行車角度( $\theta$ )也從約 45 度縮減為約 30 度，但也是不明顯。然而其左前輪側面鋼圈已變得看不到，但左後輪鋼圈卻仍看得到；而且 A 黑車也只向左橫越約 35 公分而已，幾乎是逐漸變成停止不動，不但不再跨越機慢車道，而且又折返於機慢車道上。這微細的變化，局外人很難發現，但 C 機車發現了，而且對 C 機車而言，也形成了新的危險。

當 A 黑車駛至機慢車道約 1/2 處時，當時兩車相距約 100 公尺；當時 C 機車應該是預判 A 黑車會直接跨越過機慢車道而繼續進入外側車道行駛，所以 C 機車才反應了煞車減速而不是煞車停止的措施。當時，C 機車的判斷應該是當其煞車減速抵達 A 黑車跨越地點時，A 黑車已通過機慢車道，其能從 A 黑車的後方繼續行駛於機慢車道上，所以才反應了煞車減速而不是煞車停止的措施。沒想到，A 黑車卻沒有直接跨越機慢車道，反而徘徊、折返並占用機慢車行駛，這 A 黑車突如其來的行為違反了守法者及 C 機車的判斷，因而形成了 C 機車的新危險。

3. C 機車煞車燈熄滅後，有大角度向左偏行以閃避之情形

在 C 機車煞車燈熄滅時，C 機車已左偏快壓到分隔線了，但還沒有越過分隔線；然而當 C 機車與 B 白車生擦撞後，C 機車所留下刮地痕起點位於外側車

<sup>9</sup> Patrick J.Robins(2017)，【佛羅里達州警察技術與管理研究所 Institute of Police Technology and Management】來臺授課講義，逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心，臺灣高等法院高雄分院民事判決 109 年度重上字第 107 號。

<sup>10</sup> 這 1.25 秒可能是專指適用於路段，而非適用於路口；但因本事故地點為路段、日間、晴天，故仍可適用。

<sup>11</sup> 在 A 黑車車速為 1.64KPH 前的 2.08 秒時，A 黑車車速為 2.44KPH。

道上，與分隔線之距離警繪現場圖標示為 1.0 公尺；足見 C 機車煞車燈熄滅後，有大角度向左偏行以閃避之情形。

4. C 機車從煞車燈熄滅至發生碰撞的時間為 1.09 秒，比一般日間反應時間 1.25 秒少！即能證明 C 機車僅能做出緊急反應。

一般日間反應時間為 1.25 秒<sup>12</sup>，緊急反應時間為 0.5~0.75 秒<sup>13</sup>，反應之後還需要安全停車的時間，或安全變換車道的時間。姑且不計安全停車的時間或安全變換車道的時間，單純考量一般日間所需要的反應時間為 1.25 秒，而 C 機車從煞車燈熄滅至發生碰撞的時間僅為 1.09 秒，比 1.25 秒還少！即能明確的證明 C 機車根本來不及做出一般反應，僅能做出緊急反應。

5. 綜上，C 機車鬆開煞車、向左偏行的行為是緊急反應的行為，不是一般反應的行為。而其緊急反應的危險源是「A 黑車路邊起駛進入機慢車道後，沒有直接跨越機慢車道，反而徘徊、折返並占用機慢車行駛，因而阻礙了 C 機車原先合法預判能通過的行車動線」。

## 五、結論建議

### 5.1 結論

在二審判決前，本文所舉證之關鍵新事證一直未被發現，本文於發現後並針對新事證進行了深入的解讀與分析，進而有了新發現，而重要的結論是「C 機車向左偏行、未打方向燈，是緊急閃避的行為，不是變換車道的行為！所以 C 機車來不及打方向燈。本案肇事過程未釐清，C 機車是被冤枉了！」

#### 1. 關於新事證

關鍵新事證是存在於 B 白車行車紀錄器影像中，主要是存在於 C 機車煞車燈亮起前的 2.08 秒(13:27:20)，到 C 機車煞車燈又熄滅後的 1.09 秒(13:27:24)之間，而更關鍵的事證是存在於 13:27:23(23 秒)及其前後的畫面，在該 23 秒的畫面中，可以發現「A 黑車左前輪側面鋼圈已看不到，但左後輪鋼圈仍看得到」的情形，經解讀分析後，可以發現「A 黑車車頭於通過機慢車道前後，有徘徊、折返並佔用機慢車道行駛之事實」。

#### 2. 關於新發現

針對關鍵新事證加以解讀、肇事重建與分析後，主要有以下之新發現：

- (1) C 機車向左偏行、未打方向燈，這是 C 機車遭遇到新危險狀況的反應行為。
- (2) C 機車所遭遇到的新危險狀況是：「A 黑車路邊起駛進入機慢車道後，沒有直接跨越機慢車道，反而徘徊、折返並占用機慢車行駛，因而阻礙了 C 機車原先合法預判能通過的行車動線」。

---

<sup>12</sup> 參見註 9、註 10 之說明。

<sup>13</sup> 陳家福(2020)，交通事故肇事重建與蒐證，桃園：陳家福，P257。



- (3) C 機車遭遇到新的危險狀況後，是採取了鬆開煞車的措施，所以煞車燈會熄滅。
- (4) C 機車從煞車燈熄滅至發生碰撞的時間為 1.09 秒，比一般日間反應時間 1.25 秒少！這即能證明 C 機車僅能做出緊急反應。因此，C 機車向左偏行、未打方向燈，是遭遇到新危險狀況後，所採取的緊急閃避行為，而不是變換車道的行為！所以 C 機車來不及打方向燈。
- (5) 二審判決對本案的肇事過程尚未釐清，而且是悖離事實的判決，C 機車是被冤枉了！

## 5.2 建議

不能僅憑機車有向左偏行及未顯示方向燈的行為，及逕自認定該行為是變換車道的行為，因為該行為也可能是緊急閃避的行為；從事肇因分析者、事故鑑定者、責任判定者，尤其是司法人員，應慎防主觀，及時起疑，積極求證！建議遇有機車偏向行駛、未顯示方向燈行為的分辨時，宜先從起疑開始，「緊急閃避？變換車道？」進而積極求證，方能避免主觀。

## 參考文獻

- 王文麟(1993)，交通工程學(三版)，台北：王文麟。
- 周義華(2008)，運輸工程(六版)，台北：華泰文化。
- 李百川(1998)，道路交通事故預防心理學，西安：交通大學。
- 陳家福(2020)，交通事故肇事重建與蒐證，桃園：陳家福。
- 陳家福(2019)，「警察處理交通事故時危險控管之探討」，中央警察大學交通學報，第十九卷第一期。
- 交通部(2017)，道路交通安全規則。
- 臺灣屏東地方法院檢察署(2017)，106 年度偵字第 6472 號、106 年度偵字第 9237 號起訴書。
- 臺灣屏東地方法院(2018)，107 年度交易字第 38 號刑事判決
- 臺灣高等法院高雄分院(2019)，108 年交上易字第 110 號刑事判決。
- 臺灣屏東地方法院(2018)，107 年重訴字第 95 號民事判決。
- 臺灣高等法院高雄分院(2020)，109 年度重上字第 107 號民事判決。
- 最高法院(104)，104 年台抗字第 125 號裁判。
- 最高法院(107)，107 年台抗字第 683 號裁判。

AASHTO(1994) , A Policy on Geometric Design of Highways and Streets , American Association of State Highway and Transportation Officials .