

台灣地區司法判決對理賠金額差異性之研究

葉名山 Ming-Shang Yeh¹
張育昀 Yu-Yun Chang²
陳蕙惠 Yi-Hui Chen²
張稷家 Ji-Jia Zhang²
曾紹詠 Shao-Yung Tseng²

摘 要

交通事故的發生會造成人員死傷與財物的損失，而雙方對賠償金額有極大之差異，若無法和解，進一步就會有司法之訴訟，進行訴訟時不僅有各種費用之支出，如：訴訟費、律師費、鑑定費等，更因為訴訟時間延宕多時並造成當事者極大精神壓力，因此，本研究探討以小客車為主體的道路交通事故且進行法律訴訟之案件，利用民國 105 年台灣司法判決書彙整全國各地法院的總案件數共 644 件，其中重訴有 98 件，訴有 546 件，重新編碼建檔分析後，有 14 個事故變數及 12 個理賠變數合計 26 個變數，採一般統計、卡方檢定、單因子變異數 ANOVA 分析及多重比較法，卡方檢定中共利用 10 項變數，其中顯著變數為性別、重訴與訴及事故類別，ANOVA 分析有顯著性差異的為事故類別與喪葬求償/判決、A2 受傷程度與生活費額外支出/求償、事故類別與事故發生至法院判決天數之 A2 及 A3 ($p=0.007<0.05$)，並以 A1、A2、A3 事故成本探討受害者請求金額以司法判決的差異性，本研究結果顯示，事故發生至法院判決平均天數，其中 A1 有 60 件平均天數約 1 年 10 個月(673.8 天)；A2 有 538 件平均天數約 2 年；A3 有 46 件平均天數約 1 年 8 個月(742.3 天)，合計 644 件且事故發生至法院判決平均天數約為 2 年(725.7 天)，A1 平均求償金額為 7,667,296 元，司法判決金額為 4,116,196 元，判賠率為 53.69%；A2 平均求償金額為 3,645,239 元，平均司法判決金額為 1,642,575 元，判賠率為 45.26%；A3 平均求償金額為 838,703 元，平均司法判決金額為 576,362 元，判賠率為 68.72%，總計之平均求償金額為 3,819,498 元，平均司法判決金額為 1,796,879 元，判賠率為 47.04%，本研究之成果可供教育之宣導，且具有調解參考價值。

關鍵字：道路交通事故、事故成本、損害賠償

¹ 逢甲大學運輸與物流學系教授、地址：台中市西屯區文華路 100 號、電話：04-24511010 及 E-mail：msyeh@fcu.edu.tw。

² 逢甲大學運輸與物流學系學生、地址：台中市西屯區文華路 100 號、電話：04-24517250 轉 4650 及 E-mail：jenny30122@gmail.com。

一、緣起

隨著科技進步提高人類之機動性，在道路工程不斷改善，道路服務水準不斷提昇，交通相關投資建設不只滿足用路人在行的需求，也更進一步加強在行之安全。然而，在道路上行駛的各種交通工具甚多，其中以機車及小客車為大宗，交通部重要統計要覽民國 105 年小客車（自用小客車、計程車及租賃小客車）持有數量為 6,666,006 輛，機車持有數量為 13,668,227 輛，民國 104 年小客車（自用小客車、計程車及租賃小客車）持有數量 6,573,746 輛，機車持有數量為 13,661,719 輛，小客車成長率為 1.38%，而機車成長率 0.05%。隨著交通建設及國民對交通安全觀念的改善，機車在中華民國屬於重要的機動車輛，但小客車的成長數量也是不容小覷的，因此探討小客車在 105 年的法院判賠則為本研究探討的方向，主要是探討小客車與其他車種產生交通事故，在訴訟判決中所判決之金額。

事故的發生往往會造成家庭的破碎及財物的損失，而對事故爭議，在現有的機制下雙方當事人可選擇和解，亦可透過司法步驟提起審判裁決，在訴訟中分成訴及重訴，本研究將探討小客車相關的事故案件中訴和重訴在訴訟案件的差別，並且以各地方法院的判決書為基準，訴代表通常訴訟案件，也就是說審理的法官有三人，案件是可以打到第三審的，重訴代表的是重大的訴訟案件，之所以會加「重」字是因為被告所犯的罪屬於社會一般觀感中，屬於重大的；以 A1、A2 及 A3 事故與重訴與訴的案件做一個比較，A1 事故是 24 小時內死亡，超過 24 小時即為 A2 事故，一般的受傷或者傷殘皆為 A2，A3 事故則僅為財損事件；以交通事故成本的項目而言，可以從當事者的醫療費用、個人賠償、工作能力損失、車輛維修至家人或其他用路者的精神損失都可被納入事故之成本項目；甚至以廣義的社會經濟成本來看，則有勞動生產力損失、行政處理成本、訴訟索賠成本、車輛行駛延滯、道路服務品質降低、能源消耗與碳排放增加等。因此，當事故發生時，所要付諸的成本往往過於龐大，原告及被告在金額的方面常常未取得共識且過於懸殊，本研究透過各地方法院判決書金額方面的研究，其目的為減少原告及被告不必要的訴訟成本及增加雙方在求償金額方面的共識。並期望研究成果可做為律師、調解委員會之參考依據，以及民眾購買保險額度之參照、並具有教育意義。

二、文獻回顧與探討

2.1 國內交通事故成本分類

民法觀點，參考陳高村、許志誠(2000)研究，以民法損害賠償的觀點探討賠償項目，包括「因契約關係或準契約關係」與「因侵權行為」之損害賠償兩類，本研究探討之交通事故損害賠償，係屬事故當事人間因「侵權行為」所致損害賠償。交通事故發生後致人有傷、亡、財損結果，依法應負損害賠償責任。

事故被害人車輛、財貨等毀損，民法負損害賠償責任者，以恢復原狀為原則，金錢賠償為例外，但在交通事故中物之毀損(包括車輛及財貨等)得依民法第一百九十六條之規定以金錢賠償因毀損所減少之價額，但現行實務上亦得請求回復原狀。故將車損之狀態分為可修理與無法修理，前者以賠償實際修復費用為主；後者以事故前之車輛之現價減去毀損後車輛之殘存價值，作為車損之賠償金。車上其他財貨之損害，亦得請求賠償(民法第一百九十六條)。

保險觀點，參考王明智(2001)針對保險之研究，保險觀點雖然是包含在民法觀點的分類下，但以保險的角度可以探討更細項的成本分類，可由歷年賠款金額與件數變化區分為下列三種類型，財產損失(車體損失保險理賠車體財務損失加上自己負擔部分)；人身損失，強制汽車責任保險(賠對方及乘客體傷、殘廢、死亡)+駕駛人傷害險理賠(單一車輛交通事故時理賠駕駛人體傷、殘廢、死亡)；責任損失(理賠對方)，任意汽車責任保險依肇事責任賠償對方之體傷與財物損失，最高以所投保之保險金額為限。

在各項保險的理賠方面，實際理賠和解或法官判賠金額不一定一致，實際上和解金額可透過此統計資料與全民健保資料庫有關車禍醫療給付相互比對，即可看出全貌。並且將理賠的類型區分為財產上積極的損害、財產上消極的損害，而官方理賠統計只顯示理賠金額總額。

2.2 國外交通事故成本分類

1. 歐盟

復原成本(costs of restitution)是道路交通事故所產生的直接成本(例如：醫療費用、財產損失或行政管理費用)；人力資本法(Human Capital method)則是用來估計因交通死亡，而失去生產力之價值；而願付價格(willingness-to-pay)為用來估計失去生活品質的價值。其中將願付價格分作兩類：(1)個人的意願，可透過問卷方式，了解個人願意降低風險所付的費用。(2)社會的意願支付，其所隱含估計值則是例如利用降低車速來降低風險。並且由所估算出之價值可知，願付價格所推算出之價值是非願付價格推算出來價值的兩倍，若將道路交通事故死亡利用貨幣估計值與國家的實際收入比較，一般來說，富裕的國家有較高的貨幣估計值。

2. 中國

參考陶剛、閔永剛、劉俊等人(2014)的交通標準化(Transportation Standardization)事故成本會導致的直接、間接或有形、無形的等各種成本損失，將其劃分成醫療成本、生產能力喪失成本、財產損失成本、行政成本、人力成本、交通阻塞成本、環境成本七大成本。

3. 澳洲

參考 Faculty of Engineering Prince of Songkla University(2007)於 Department of Highways 所提出的研究，澳洲將交通事故的成本分為三大項，

分別為人力成本、車輛損失成本及一般車禍成本。

2.3 國內交通事故成本推估法

參考林國顯等人(2009)的研究，交通事故成本之現付計算方法，整理成下列的不同的評估法。

1. 直接評估法

只評估意外造成的有形支出，包括清理肇事現場損毀的成本、受傷者的醫治成本、損毀財務的重置與修復成本、工作場所的衝擊、保險的理賠手續與相關成本。至於心理層面的無形成本則不考慮，此方法問題在於重傷的肇事成本往往會高於死亡的肇事成本。

2. 人力資本評估

只考慮有形的支出以及家計工作與職場工作的損失，因此肇事成本可視為薪資的函數，但此方法同樣未考慮心理層面的無形成本。

3. 壽命損傷加直接評估

此種方法將直接評估法考慮的成本分為兩類，第一為受傷醫療的貨幣成本，第二為死亡肇事的壽命損失及受傷肇事的生產能力損失，這兩類成本不能相加總，不能以加總的成本作為比較的基準，但此種方法可解決重傷的肇事成本高於死亡肇事成本的問題。

4. 綜合評估法

亦稱願付價格法，它所評估的是當交通安全提高肇事風險降低時，民眾願意支付的價格。通常此價格會與直接評估法所計算的成本相加，視為肇事總成本。

參考周榮昌(2010)之事故賠償金額研究及顏珮如(2011)之事故成本專題研究，比較其交通事故成本 2010 及 2011 差異，如表 2-1，前者探討訴、簡訴、重訴，後者探討重訴，如表 2-1 為兩者事故成本比較。

表 2-1 2010 及 2011 年事故成本比較

項目		周榮昌(2010)	顏珮如(2011)
死亡	總金額	63,987,675	317,930,074
	總數	244 人	54 件
	元/人	2,062,911	5,887,594
重度	總金額	391,474,242	77,346,020
	總數	289 人	28 件
	元/人	9,586,626	2,762,358
殘	總金額	483,909,374	572,431,771

障	總數	341 人	64 件
	元/人	5,475,857	8,944,246
總計	總金額	939,371,291	967,707,865
	總數	874 人	146 件
	元/人	17,125,394	6,628,136

2.4 國外交通事故成本分類

2.4.1 日本事故成本分類

根據林國顯(2010)之研究資料顯示，日本總合研究所的道路投資評價指針對於肇事成本的評估方法較為特殊，乃是利用肇事率與每件肇事的死亡、受傷肇事成本參數對應與車流量的關係式。換句話說，乃是利用車流量的變化直接推估出交通安全效益的計算公式，並分別根據是否有分隔車道的安全島推估肇事成本，其中有分車道的安全島如表 2-2 所示；無分隔車道的安全島如表 2-3 所示。

表 2-2 日本總合研究所的肇事成本推估公式(有區分分割車道的安全島)

道路與周邊區域類型			計算公式	
一般道路	人口密集都會區	2 線道	$Y=2060X1+530X2$	
		4 線道或以上	無區分	$Y=1660X1+530X2$
			有區分	$Y=1210X1+530X2$
	其他都會區	2 線道	$Y=1580X1+500X2$	
		4 線道或以上	無區分	$Y=1300X1+460X2$
			有區分	$Y=1090X1+460X2$
	非都會區	2 線道	$Y=1150X1+620X2$	
		4 線道或以上	無區分	$Y=1060X1+500X2$
			有區分	$Y=780X1+500X2$
高速公路			$Y=340X1$	

表 2-3 日本研究所的肇事成本推估公式(無區分分割車道的安全島)

道路與周邊區域類型			計算公式
一般道路	人口密集都會區	4 線道或以上	$Y=1410X1+530X2$
	其他都會區	4 線道或以上	$Y=1160X1+460X2$
	非都會區	4 線道或以上	$Y=850X1+500X2$

在表 2-2 與表 2-3 中，X1 代表每日車流量(1000 輛/日)乘上路段長度(km)，也就是指每日延車公里；X2 代表每日車車流量(1000 輛/日)乘上主要路口的數目，Y 代表每個路段的肇事成本(1000 日圓/年)。

在肇事成本參數評估方面，則是以生命價值的觀點，並且依據肇事損害程度分成死亡、受傷、財產損失等三個情況。至於各種肇事損害程度所評估的肇事成本則包括與人有關損失的成本與車輛有關損失的成本、交通事故所造成的車道擁擠與堵塞的社會成本，其計算公式如下：

$$\text{平均肇事成本} = \text{與人有關損失的成本} + \text{與車輛有關損失的成本} + \text{交通事故造成的車道擁擠與堵塞的社會成本}$$

$$= \sum_h (a_h \times A_h) + b \times B + C \quad (1)$$

A_h 代表在 h 的肇事損害程度下與人有關的肇事事件件數， a_h 代表在 h 的肇事損害下與人有關的平均損失成本， B 代表與車輛有關的損失成本與人有關的損失成本的比例， b 代表每件與車輛有關的平均損失成本， C 代表因交通事故造成的車道擁擠與堵塞的社會成本， h 代表死亡、受傷、財產損失等三種肇事損害程度。

2.4.2 美國事故成本分類

Hanley(2005)在美國交通研究委員會年度會議所發表的文章，整理美國各州政府運輸部對於道路交通事故所設定的肇事成本標準，如表 2-4。

表 2-4 美國各州政府交通部對於肇事成本的設定標準(2004 年美金幣值)

州名	死亡(\$/人)	受傷(\$/人)	財產損失(\$)
德州	\$1,191,887	\$69,199	\$1,696
伊利諾州	\$1,057,000	\$50,300	\$6,600
威斯康辛州	\$1,040,000	\$36,000	\$6,500
南達科塔&北達科塔州	\$1,040,000	\$36,500	\$6,500
康乃狄克州	\$1,040,000	\$36,500	\$6,500
密西根州	\$1,000,000	\$35,300	\$6,500
俄亥俄州	\$987,977	\$39,258	\$6,480

林國顯(2010)從人力資本(Human Capital)的角度來考量，死亡的肇事成本大約為 1.0 至 4.1 百萬美元左右；如果進一步以綜合評估法估算，也就是以民眾對於生命的願付價格反應出實質的市場價格與心理層面的非市場價值，則每人的生命價值高達 2.3 至 2.7 百萬美元。

三、研究方法及步驟

利用台灣司法判決書網頁蒐集資料，彙整民國 105 年台灣司法判決書各地方法院小客車事故相關之損害賠償案件，重新編碼建檔分析後，利用 SPSS 軟體，以統計分析 A1、A2、A3 事故成本和受害者請求金額、賠償金額之相關性，如圖 3-1。



圖 3-1 研究流程圖

3.1 案件篩選

進入台灣司法判決書網頁，法院名稱點選全台灣之地方法院，裁判類別點選民事，判決日期輸入民國 105 年 1 月 1 日至民國 105 年 12 月 31 日，全文檢索語詞輸入小客車，選取重訴或訴字號的案件且裁判案由為侵權行為損害賠償或損害賠償的案件，如圖 3-2。本研究將以內容為小客車事故相關之案件進行彙整。

本研究歷經兩個月，由四位組員共同整理法院的判決案件，將網站所蒐集的資料進行初步的彙整，可用之案件共 644 件，並利用事故資料變數及理賠相關變數做更進一步的分析及分析結果的探討。



圖 3-2 台灣司法判決書內容

3.2 變數分類

本研究彙整民國 105 年判決書，內容依性別(依判決書姓名判定)、重訴與訴、肇事時間、事故日期、判決日期、事故成本天數、事故類別、地院名稱、財產損失(醫療損失、住院損失、撫養費、喪葬費、勞動力/停業損失、生活額外支出費、車輛損失、財貨毀損損失)、非財產損失(家屬精神損失、當事人精神損失)、求償金額和判決金額作為變數，並建檔，如圖 3-3。分為事故資料變數及理賠相關變數，事故資料變數以交通事故調查表作為分類標準，理賠相關變數以民法條文賠償為參考依據，如表 3-1。

表 3-1 變數表

變數表			
事故資料變數		理賠相關變數	
1. 案號	8. 事故類別	1. 醫療損失	8. 財貨毀損損失
2. 地院名稱	9. 肇事原因	2. 住院損失	9. 家屬精神損失
3. 重訴與訴	10. 車種	3. 撫養費	10. 當事人精神損失
4. 肇事時間	11. 性別	4. 喪葬費	11. 求償金額
5. 事故日期	12. 天候	5. 勞動力/停業損失	12. 判決金額
6. 判決日期	13. 光線	6. 生活額外支出費	
7. 事故成本天數	14. 視距	7. 車輛損失	
	15. 受傷程度		
共 15 個		共 12 個	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P		
1	案號	重訴與訴	肇事時間	事故類別	原告車種	被告車種	肇事原因-原告	肇事原因-被告	天候	光線	視距	地院名稱	小客車	性別	另一方車種	性別	醫療損失-求償	醫療損失-判決
2	105,訴,3320	2	10	A2	F06	B01	0	15	8	3	7	1	1	2			11,781	11,781
3	105,訴,2045	2	5	A2	C03	B03	0	9	0	0	0	1	1	0			0	0
4	104,訴,4368	2	9	A2	C03	B03	0	26	8	1	7	1	2	2			410,850	269,341

	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AA
住院損失-求償	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
住院損失-判決	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
撫養費-求償	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
撫養費-判決	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
喪葬-求償	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
喪葬-判決	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
勞動力損失/停業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
勞動力損失/停業	0	0	0	0	0	0	154,017	154,017	180,000	180,000	9,600
生活額外支出費	0	0	0	0	0	0	42,900	26,667	28,300	21,900	0
生活額外支出費	0	0	0	0	0	0	416,949	34,170	27,730	6,000	5,050
車輛損失-成本	0	0	0	0	0	0	871,937	381,176	72,000	72,000	0

	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AI	AJ	AK	AL
車輛損失-成本	0	0	0	0	0	1,000,000	300,000	1,726,805	1,013,334	0%	100%
財貨毀損損失	960	16,950	5,893	0	0	150,000	150,000	51,567	490,870	0%	100%
財貨毀損損失	0	0	0	0	0	200,000	100,000	682,050	167,907	0%	100%
家屬精神損失	0	0	0	0	0	300,000	200,000	783,060	273,501	0%	100%
家屬精神損失	0	0	0	0	0	200,000	100,000	1,043,000	553,176	0%	100%
當事人精神損失	0	0	0	0	0	200,000	100,000	1,043,000	553,176	0%	100%
當事人精神損失	0	0	0	0	0	200,000	100,000	1,043,000	553,176	0%	100%
求償金額	0	0	0	0	0	200,000	100,000	1,043,000	553,176	0%	100%
判決金額	0	0	0	0	0	200,000	100,000	1,043,000	553,176	0%	100%
肇事比重-原告	0	0	0	0	0	200,000	100,000	1,043,000	553,176	0%	100%
肇事比重-被告	0	0	0	0	0	200,000	100,000	1,043,000	553,176	0%	100%

3-3 Excel 變數建檔表

3.3 單因子變數分析

變異數分析(analysis of variance; 簡稱 ANOVA)是檢定三組或三組以上的平均數差異顯著性，也就是檢定三組或三組以上相互獨立的群組，它們的期望值是否一樣，比較樣本與樣本間平均數的差異情況。如果只有一個自變項的變異數分析，稱為單因子變異數分析(One-Way ANOVA)。

當單因子變異數分析 f 值達顯著水準，當 $p < 0.05$ 則表示達到顯著差異水準也表示推翻平均數相等的虛無假設且至少有兩組平均數之間有顯著差異存在，則必須進一步進行事後比較，以找出差異的組別。

利用 SPSS 軟體進行分析，以事故類別和重訴與訴分別對求償金額、判決金額之差異，得知求償平均判賠率，再利用變異數分析探討事故類別和肇事時間之影響。

四、研究結果

4.1 各地方法院分析

以各縣市地方法院的判決書為基礎，從台灣司法判決書整理 105 年的小客車事故判決書，其中台北地院 68 件、士林地院 38 件、新北地院 74 件、宜蘭地院 23 件、基隆地院 10 件、桃園地院 53 件、新竹地院 20 件、苗栗地院 13 件、台中地院 88 件、彰化地院 25 件、南投地院 11 件、雲林地院 14 件、嘉義地院 44 件、台南地院 59 件、高雄地院 50 件、橋頭地院 9 件、花蓮地院 15 件、台東地院 4 件、屏東地院 25 件、澎湖地院 1 件，可用案件總數為 644 件，再將統計資料進行分析，如表 4-1、4-2、4-3。

表 4-1 以重訴與訴及事故類別對地院的統計前三名

地院名稱	A1	A2	A3	重訴	訴	可用案件數
台中地院	9	72	7	15	73	88 ①
新北地院	64	4	6	10	64	74 ②
台北地院	5	51	12	18	50	68 ③

表 4-2 事故車種統計前三名

原告/被告之車種類別	件數
普通重型機車/自用小客車	364
自用小客車/自用小客車	77
行人/自用小客車	49

表 4-3 前三名事故車種之平均求償判決金額與判賠率

車種類別(原告/被告)	平均求償金額	平均判賠金額	判賠率	件數	百分比
普通重型機車/自用小客車	4,097,297	1,859,188	45.38%	364	56.52% ①
自用小客車/自用小客車	1,673,115	908,532	54.30%	77	11.96% ②
行人/自用小客車	5,882,507	2,720,800	46.25%	49	7.61% ③

4.2 判賠率分析

如表 4-4，可以得知重訴的平均求償金額為 13,932,101，平均判決金額為 6,860,006，判賠率為 49.24%，訴的平均求償金額為 2,004,416，平均判決金額為 888,112，判賠率為 44.31%，可以得知重訴的判賠率較訴的判賠率高，因為訴的案子案件數多，且原告容易求償過高的金額；僅以重訴來統計求償和判決之差異性不夠嚴謹，因此再依照事故類別的不同整理如表 4-5，得到 A1 及 A3 的判賠率都較高分別為 53.69% 及 68.72%，A1 事故的平均求償金額會較高，因為涉及死亡等敏感問題，且喪葬費雙方都比較不會爭議，因此判賠率會較高，A3 事故僅有財損，並不牽涉任何身體受傷或精神損失問題，所以判賠率最高，A2 的平均求償金額僅有 3,645,239 的原因為 A2 事故有死亡(超過 24 小時死亡)、失能及受傷，案件樣本數過大，因此再將 A2 細分為受傷程度之不同的平均求償金額、平均判決金額及判賠率。

表 4-4 重訴與訴平均求償判決統計

重訴與訴	件數	平均求償金額	平均判決金額	判賠率
重訴	98	13,932,101	6,860,006	49.24%
訴	546	2,004,416	888,112	44.31%
總計	644	3,819,498	1,796,879	47.04%

表 4-5 事故類別平均求償判決統計

事故類別	件數	平均求償金額	平均判決金額	判賠率
A1	60	7,667,296	4,116,196	53.69%
A2	538	3,645,239	1,642,575	45.26%
A3	46	838,703	576,362	68.72%
總計	644	3,819,498	1,796,879	47.04%

如表 4-6，得知 A2 事故中受傷案件數較多，共 451 件，平均求償金額相較死亡及失能低，因為受傷案件中屬於輕傷件數多，失能案件中平均求償及判決金額都較高，因失能影響生活較嚴重，會牽涉到看護費及療養院等金額問題，所以判賠率也最高，A1 事故中相較於 A2 事故的死亡案件 A1 事故的平均求償平均判決金額較高，原因為 A1 事故是死亡事故，在案件整理時就歸類於死亡案件，樣本數相對 A2 的死亡事故多，且高求償案件數多，於平均求償及判決金額方面會較高，因此再依照受傷程度之不同將 644 件案件數分類，如表 5-7，得知死亡、失能、受傷及財損案件平均求償金額、平均判決金額及判賠率。

表 4-6 A2 事故之受傷程度求償判決統計

受傷程度	件數	求償總平均	判決總平均	判賠率
死亡(A2,24 小時死亡)	19	5,685,872	2,441,974	42.95%
失能	68	6,200,646	3,309,461	53.37%
受傷	451	3,173,976	1,357,571	42.77%

表 4-7 總案件依受傷程度不同

	件數	%	求償總平均	判決總平均	判賠率
死亡 (A1+A2,24 小時死亡)	79	12.27%	7,190,751	3,713,535	51.64%
失能 (A2)	68	10.56%	6,200,646	3,309,461	53.37%
受傷 (A2)	451	70.03%	3,173,976	1,357,571	42.77%
財損 (A3)	46	7.14%	838,703	576,362	68.72%

如表 4-8，判賠率最高為殯喪損失 70.81%，其次為醫療損失 64.14%，判賠率最低為住院損失，因為案件數少，又有求償過高的案件，因此判賠率較低，其次為當事人精神損失 33.56%，可得知當事人精神損失的求償與判賠方面並未達到平衡，原告及被告雙方的想法有極大差異。

如表 4-9、4-10 及 4-11，依事故類別將理賠事故便是分類後，A1 的勞動力損失判賠率較高 91.39%，因事故當事人確定無勞動能力，在判賠方面較無爭議，而 A2 的勞動力損失判賠率僅有 40.03%，因 A2 受傷程度較廣，所以求償與判賠方面較無法達成共識。

表 4-8 理賠變數求償判決金額與判賠率統計(總表)

項目	原告求償		法院判決		%
	總金額	平均	總金額	平均	
財產損失					
醫療損失	145,430,534	274,397	93,279,963	176,000	64.14%
住院損失	10,201,084	536,899	2,656,188	139,799	26.04%
扶養費	131,487,110	2,858,415	80,459,420	1,749,118	61.19%
殯葬損失	30,673,688	451,084	21,720,494	319,419	70.81%
勞動力損失	610,152,156	1,402,649	246,541,652	569,380	40.41%
生活額外支出費	491,789,779	1,018,198	283,296,104	591,432	57.61%
車輛損毀損失	73,523,506	244,264	34,766,245	116,275	47.29%
財貨損毀損失	4,302,937	59,763	2,306,196	31,592	53.60%
非財產損失					
家屬精神損失	394,678,894	5,262,385	209,454,000	2,792,720	53.07%
當事人精神損失	553,332,114	1,060,023	185,716,624	356,462	33.56%
平均 總求償、判決	2,459,756,880	3,819,498	1,157,189,912	1,796,879	47.04%

表 4-9 A1 理賠變數求償判決金額與判賠率統計

項目	原告求償		法院判決		%
	總金額	平均	總金額	平均	
財產損失					
醫療損失	1,294,253	38,066	913,760	26,875	70.60%
住院損失	12,000	12,000	12,000	12,000	100.00%
扶養費	114,562,769	3,182,299	69,982,915	1,943,970	61.09%
殯葬損失	24,594,513	472,971	17,715,319	340,679	72.03%
勞動力損失	4,645,190	929,038	4,245,206	849,041	91.39%
生活額外支出費	6,485,976	589,634	303,254	27,569	4.68%
車輛損毀損失	6,380,838	638,084	726,568	72,657	11.39%
財貨損毀損失	598,880	149,720	140,780	35,195	24.00%
非財產損失					
家屬精神損失	283,165,022	5,668,300	140,494,000	2,809,880	49.62%
當事人精神損失	26,960,000	2,696,000	12,550,000	1,255,000	46.55%

表 4-10 A2(含死亡)理賠變數求償判決金額與判賠率統計

項目	原告求償		法院判決		%
	總金額	平均	總金額	平均	
財產損失					
醫療損失	144,136,281	290,597	92,366,203	186,222	64.08%
住院損失	10,189,084	566,060	2,644,188	146,899	25.95%
扶養費	16,294,341	1,692,434	10,476,505	1,047,651	61.90%
殯葬損失	5,806,175	387,078	4,005,175	267,012	68.98%
勞動力損失	604,796,270	1,419,710	242,107,446	569,665	40.03%
生活額外支出費	484,042,368	1,045,448	282,619,645	611,731	58.39%
車輛損毀損失	33,036,826	133,213	9,867,891	40,113	29.87%
財貨損毀損失	2,024,752	30,678	486,111	7,365	24.01%
非財產損失					
家屬精神損失	111,513,872	4,460,555	68,960,000	2,758,400	61.84%
當事人精神損失	525,872,114	1,031,122	173,066,624	340,013	32.91%

表4-11 A3理賠變數求償判決金額與判賠率統計

項目	原告求償		法院判決		%
	總金額	平均	總金額	平均	
財產損失					
醫療損失	-	-	-	-	-
住院損失	-	-	-	-	-
扶養費	-	-	-	-	-
殯葬損失	-	-	-	-	-
勞動力損失	710,696	177,674	189,000	47,250	26.59%
生活額外支出費	1,261,435	140,159	373,205	41,467	29.59%
車輛損毀損失	34,105,842	793,159	24,171,786	562,135	70.87%
財貨損毀損失	1,679,305	839,653	1,679,305	839,653	100.00%
非財產損失					
家屬精神損失	-	-	-	-	-
當事人精神損失	500,000	250,000	100,000	50,000	20.00%

4.3 ANOVA 分析

如表 4-12，利用 ANOVA 分析可得知重訴與訴和事故發生至法院判決之天數有顯著差異($P=0.002<0.05$)，再依表 4-13，得知**重訴的事故發生至法院判決之平均天數較訴的平均天數長**，重訴將近兩年又兩個月，訴為一年十一個月，雖然對當事人而言，兩者的歷時天數都不短，但相較於訴，面臨重訴之當事人在天數方面更加的心力交瘁。

表 4-12 重訴與訴對事故發生至法院判決天數 ANOVA 分析

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性
組間	807,754.350	1	807,754.350	9.361	0.002
組內	5.540E7	642	86,293.302		
總和	5.621E7	643			

表 4-13 事故發生至法院判決之平均天數統計

重訴與訴	個數	事故發生至法院判決之平均天數
重訴	98	809.3 天(約 2 年 2 個月)
訴	546	710.7 天(約 1 年 11 個月)
總件數	644	725.7 天(約 2 年)

如表 4-14、4-15，利用 ANOVA 分析，將事故類別及事故發生至法院判決之天數進行分析，得到 A2 及 A3 有顯著差異($P=0.007<0.05$)，且 A2 之事故發生至判決之天數明顯大於 A3，搭配表 4-16 參考，可以明顯地知道平均天數之差距較重訴與訴大且更明確得知差異性。

表 4-14 事故發生至法院判決之天數 ANOVA 分析

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性
組間	1,045,768.397	2	522,884.199	6.076	.002
組內	5.516E7	641	86,056.608		
總和	5.621E7	643			

表 4-15 事故類別之事故發生至法院判決之天數多重比較法分析

(I)事故類別1	(J)事故類別1	平均差異 (I-J)	標準誤	顯著性	95% 信賴區間	
					下界	上界
A1	A2	-68.514	39.928	.230	-166.48	29.45
	A3	74.561	57.490	.432	-66.49	215.61
A2	A1	68.514	39.928	.230	-29.45	166.48
	A3	143.075*	45.064	.007	32.51	253.64
A3	A1	-74.561	57.490	.432	-215.61	66.49
	A2	-143.075*	45.064	.007	-253.64	-32.51

*. 平均差異在 0.05 水準是顯著的。

表 4-16 事故發生至法院判決之平均天數統計

事故類別	個數	事故發生至法院判決之平均天數
A1	60	673.8 天(約 1 年 10 個月)
A2	538	742.3 天(約 2 年)
A3	46	599.2 天(約 1 年 8 個月)
總件數	644	725.7 天(約 2 年)

因 A2 事故中包含死亡事故，本研究將 A2 死亡事故併入 A1 中，在進行 ANOVA 分析，結果為 A2 的不含死亡事故與 A3 事故有顯著差異， $p=0.007>0.05$ ，與本來事故類別分類做比較，得知 A2 事故發生至法院判決天數與 A3 事故有顯著差異性並不是死亡事故影響，而是受傷及失能更加影響天數。

表 4-17 事故類別(A1+A2 死亡)之事故發生至法院判決平均天數統計

分類	個數	平均數
A1+A2 死亡	79	685.70 天(約 1 年 10 個月)
A2 不含死亡	519	743.01 天(約 2 年)
A3	46	599.24 天(約 1 年 7 個月)
總和	644	725.71 天(約 1 年 11 個月)

表 4-18 事故類別(A1+A2 死亡) ANOVA 分析

	平方和	自由度	平均平方和	F	顯著性
組間	1017611.270	2	508805.635	5.909	.003
組內	5.519E7	641	86100.535		
總和	5.621E7	643			

表4-19 事故類別(A1+A2死亡)之事故發生至法院判決之天數多重比較法分析

(I) 事故類別1	(J) 事故類別1	平均差異 (I-J)	標準誤	顯著性	95% 信賴區間	
					下界	上界
A1+A2死亡	A2不含死亡	-57.315	35.437	.271	-144.26	29.63
	A3	86.457	54.421	.284	-47.06	219.98
A2不含死亡	A1+A2死亡	57.315	35.437	.271	-29.63	144.26
	A3	143.772*	45.140	.007	33.02	254.52
A3	A1+A2死亡	-86.457	54.421	.284	-219.98	47.06
	A2不含死亡	-143.772*	45.140	.007	-254.52	-33.02

*. 平均差異在 0.05 水準是顯著的。

五、結論與建議

5.1 結論

1. 車種類別

統計前三名事故車種類別，原告行人與被告自用小客車判賠率為 45.38%，原告自用小客車與被告自用小客車判賠率為 54.30%，原告行人被告自用小客車判賠率為 46.25%。

2. 總事故判賠率

以判賠率超過 50% 依序為：殯葬損失(70.81%)、醫療損失(64.14%)、扶養費(61.19%)、生活費額外支出費(57.61%)、財貨損毀損失(53.60%)及家屬精神損失(53.07%)，本研究之訴訟判決與求償金額其差異中於精神損失方面，精神撫慰金求償佔總金額的 22.50%，但判賠率只有 33.56%，並未達到五成，呈現求償金額開高但判決金額走低的情形，影響整體的判賠率。其中 A1 判賠率超過 50% 依序為：住院費損失(100%)、勞動力損失(91.39%)、殯葬損失(72.03%)、醫療損失(70.60%)及扶養費(61.09%)，A2(含死亡)判賠率超過 50% 依序為：殯葬損失(68.98%)、醫療損失(64.08%)、扶養費(61.90%)、家屬精神損失(61.84%)及生活費額外支出費(58.39%)，A3 判賠率超過 50% 依序為：財貨損毀損失(100%)及車輛損毀損失(70.87%)。

3. 事故發生至法院判決天數

於訴訟延宕天數方面，若事故發生後，當事人雙方無法和解而尋求訴訟程序，漫長的訴訟期間，對雙方當事人都是勞神傷財，因此本研究針對訴與重訴兩種訴訟嚴重程度，以及 A1、A2、A3 事故類別，事故天數計算為事故發生當天至訴訟程序結束，目前已歸納不同訴訟類別及事故類別於訴訟程序時所需耗費之總天數，重訴有 98 件平均天數約 2 年 2 個月(809.3 天)；訴有 546 件平均天數約 1 年 11 個月(710.7 天)；A1 有 60 件平均天數約 1 年 10 個月(673.8 天)；A2 有 538 件平均天數約 2 年(742.3 天)；A3 有 46 件平均天數約 1 年 8 個月(599.24 天)，合計 644 件且事故發生至法院判決平均天數約 2 年(725.7 天)。

4. 金額

不同的事故類別其嚴重性亦截然不同，透過本學期彙整之全台灣民國 105 年各地方法院損害賠償重訴與訴資料，可以得知 A1 事故因涉及人員死亡，求償以及判決金額都比 A2、A3 事故來的高，若將案件依照受傷程度分成死亡(平均求償為 7,190,751 元，司法判賠為 3,713,535 元，判賠率為 51.64%)、失能(平均求償為 6,200,646 元，司法判賠 3,309,461 元，判賠率 53.37%)、受傷(平均求償 3,173,976 元，司法判賠為 1,357,571 元，判賠率為 42.77%)及財損(平均求償為 838,703 元，司法判賠為 576,362 元，判賠率為 68.72%)，死亡案件仍是平均求償最高的，但 A2 事故中牽涉死亡、失能及受傷，因此於 A2 事故中失能案件為平均求償最高的。

5. 單因子變異數分析

重訴對訴之事故發生至法院判決天數有顯著差異($p=0.002<0.05$)，A2(不含死亡)對 A3 事故發生至法院判決天數有顯著差異($p=0.007<0.05$)。

5.2 建議

1. 依本研究針對受傷程度不同研究結果中，死亡的判決總平均為 3,713,535 元、失能的判決總平均為 3,309,461 元，如果當事人只有汽車強制險，而台灣的汽車強制險死亡與殘廢的給付金額最高為 200 萬元，明顯不足用於賠償全部金額，造成當事人在金錢賠償方面有相當大的壓力，因此本研究建議駕駛者可以加保第三責任險 200~300 萬元，用以彌補強制險之不足，此外汽車強制險的賠償只針對人身傷害的損失，而第三責任險則包含財務損失的賠償，賠償範圍比強制責任險更加廣泛，加保第三責任險是多一層保障，保障自己也保障對方及第三方。

2. 本研究總案件數為 644 件，平均一件案子從事故發生至法院判決天數約 2 年，訴訟期間花費時程冗長，對加害者和被害者在心理上造成極大的負擔，建議若在理賠金額方面可達成協議並和解，可以減少雙方之煎熬。

3. 不同學者研究方法不同，單位有依人、依案件，得出不同的結果與作法。周榮昌君(2010)主要探討角度為原告且單位以人計算，案件類型包含訴、簡訴、重訴；顏珮如(2011)雖然與本研究以案件為單位相同，但案件類型僅以重訴為主並站在被告的角度，所以賠償金額較本研究高，而本研究相同以案件為單位，案件數較多具有參考之價值，案件類型包含訴與重訴且以雙方的角度探討，不同研究方法其結果亦有差異性，可供後續研究做更深入之探討。

參考文獻

- 王明智(2001)，「我國強制汽車責任保險之迷思」，我國強制汽車責任保險現況探討研討會
- 林國顯等人(2009)，交通建設計畫經濟效益評估作業之研究(1/2)，交通運輸研究所委託 p5-15
- 林國顯等人(2010)，行車成本調查分析與交通建設計畫經濟較易評估之推廣應用(1/2)，交通部運輸研究所 p4-5、p4-14、p4-15、p4-17
- 周榮昌(2010)，道路交通事故成本推估之研究服務建議書，交通部運輸研究所
- 陳高村、許志誠(2000)，道路交通事故賠償金額推估之研究，道路交通安全與執法研討會 p209-212
- 陶剛、閔永剛、劉俊(2014)，道路交通事故實際成本估算方法研究，交通標準化(Transportation Standardization)，第42卷，第24期
- 顏珮如(2011)，逢甲大學運輸與物流學系，依法院判決結果推估交通道路事成本專題研究
- Faculty of Engineering Prince of Songkla University(2007)，Department of Highways
- Hanley(2005)，美國交通研究委員會年度會議文章