

行人倒臥道路遭輾壓案例之探討

陳雍政¹

林柏湖²

王士銘³

林怡吟⁴

摘 要

有一類特殊的行車事故，係行人倒臥道路且呈靜止狀態（可能是因病、酒醉，或先前已遭另一次事故而倒地），遂遭之後駛過的汽車輾壓。由於此類案件行人倒臥道路且呈靜止狀態，行人凸出地面之高度甚低，由汽車駕駛人眼睛視線高度，對於倒在其車週遭附近的行人，可能受車體結構遮蔽產生視覺死角；另對照一般行人係呈直立行動狀態，此類案件之行人卻平躺路面呈靜止狀態，較不易引起駕駛人注意。又實務上觀察，此類案件均發生於夜間，在夜間光線不佳之際，行人復因故倒臥於視線不佳處（如轉角處、樹蔭下），遂造成該已無行動能力之行人，因來車不易查覺，遂遭直接輾壓之機會更增，而致嚴重後果。此類案件，行人既自行進入車道在先，之後又恰巧因故失去意識倒臥於道路上，應負阻礙交通之肇事責任，惟就汽車駕駛人而言，其事後多表示「壓到才知道」、「不知壓到甚麼東西」，顯示夜間倒臥道路之行人，對其來講目標不甚顯著，復考量一般汽車車體對其駕駛人造成的視覺死角範圍及駕駛人與倒臥行人的相對位置，研判該駕駛人是否有善盡注意義務，或行人係剛好倒臥在其視覺死角，致其無法查覺，殊值探討，爰提供鑑定案例（其中本市車輛行車事故鑑定委員會決議小客車駕駛人有「涉嫌未注意車前狀況」之肇事次因），進行探討。

關鍵字：視覺死角、注意義務、未注意車前狀況

一、前 言

道路係人車通行使用，故用路人於道路上，應遵守道路交通安全規則，俾利建立行駛秩序，讓彼此不易碰撞。反之，如果少數人貪圖方便而違反道路交通安全規則，或未善盡注意義務，就容易造成他人應變不及，衍生交通事故之機會就增高。由此可見道路交通安全規則與駕駛道德，對於交通安全都相當重要，且與事故是否會發生，也有密切關係。

用路人使用道路時，必然會與他車交織，因而產生碰撞風險；即便人人

¹ 臺北市交通事件裁決所副所長。

² 臺北市交通事件裁決所課長（聯絡地址：10091 臺北市羅斯福路 4 段 92 號 7 樓，電話：02-23658270）。

³ 臺北市交通事件裁決所課員。

⁴ 臺北市交通事件裁決所課員。

均恪遵道路交通安全規則，但亦不能保證自己或他人「一時閃神」、「一時疏忽」，所以，「善盡注意義務」，與事故是否會發生，亦有密切關係。

再就上開「善盡注意義務」進一步探討，有些特殊案例，甲方恰位於乙方視線較難察覺處，此時更應詳究跡證，如乙方仍有察覺甲方之可能性，而仍肇事，則未「善盡注意義務」，符合「行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意，為過失」要件，應負相當比例之肇事責任；惟若乙方確因「視線死角」無法察覺甲方，雖生事故，惟實無犯意，即難賦予肇責。

二、文獻回顧

- 1.周俊銘、吳宗修、李志誠(2012)認為，駕駛者自身、道路環境及車體結構均會影響駕駛人視野；有一酒醉倒臥於大樓地下室停車場出入口之男子，遭駛出左轉之小客車輾壓，惟該車駕駛稱始終未見該男子，爰依當事人陳述，定位車輛、被害人位置後，以雷射光投影建構該車駕駛視野死角範圍，比對其言辭可信程度，進而確認其責任之高低。
- 2.林柏湖、許元皇、黃如妙、張生萬(2010)表示，用路人勿過於自信大型車駕駛一定有看見你，因大型車視野死角多；案例顯示大型車駕駛座較高，駕駛人未察覺車頭正下方有行人致輾壓行人；大型車其他的視覺死角亦同。見大型車轉彎時應提高警覺，因大型車內輪差可能將一旁的機車、自行車或行人捲入車底；行人穿越道路時可適時向車輛駕駛揮手示意，夜間可穿著反光衣物，以強化自身被辨識的程度。
- 3.交通部道路交通安全督導委員會(2010)表示，不同形式車輛，有不同的車體，其視野死角有很大差異；比如個子矮小的小朋友，站在倒車中之汽車之後方時，駕駛人看不到小朋友；駕駛人對於視線看不見的地方應適度提高警覺；彎道、坡路會造成視野死角，若於該處逆向，恐會因互相未預見對方而發生車禍；違規停在轉角或路口的車輛，會阻擋進入路口之駕駛人的視線，造成他人發生事故；大型車車體大，無論行進或停止，都容易遮住周遭其他駕駛的行車視線；大型車駕駛本身的視覺死角範圍也較大，其車身長，在大型車側行駛的機車，應提高警覺；越長的大型車，內輪差範圍越大，機車、自行車、行人應提高警覺；大型車轉彎時亦應該確實減速，以免其內輪差壓及他人。
- 4.TVBS 專訪監理所官員(2014)：大貨車車身越高，視線死角就越多，最危險的地方就是副駕駛座的車門旁，機車騎士等紅燈時停在大貨車副駕駛座旁，大貨車的駕駛根本看不到該騎士，如果大貨車此時要轉彎，機車騎士可能遭輾壓！大型車後照鏡的可視角，大約只有車身往外 15 度，其他都是盲區，此時機車雖然在大型車側，但大型車駕駛可能看不到！故民眾遇到大型車，自身應提高警覺，盡量遠離，如此才能多留一點緩衝空間，以防突發狀況應變不及，尤其應注意轉彎的大型車，以免發生危險！
- 5.張新立(2010)認為，用路人應「被別人看得見，且看得見別人」。研究顯示行人自認「會被駕駛人看見」之比例遠較「駕駛人確實有看見行人」之比

例高，此落差與行人發生事故之風險有關聯性。行人應注意自身穿著是否易被駕駛人辨識，如穿著深色衣服，在照明不佳的路上行走，自身應警覺到事故風險已提高。另用路人應注意自身行為，要讓別人有足夠反應時間，例如勿突然闖入道路或突然變換車道，否則，彼此不互相尊重、不相禮讓，要每天平安回家，恐怕也非易事。

三、實例研究分析

1. 肇事經過：A 車自小客車夜間沿環河南路 2 段南往北第 3 車道行駛至廣州街 265 巷右轉，其右側車輪輾壓倒在肇事地點之 B 行人而肇事。

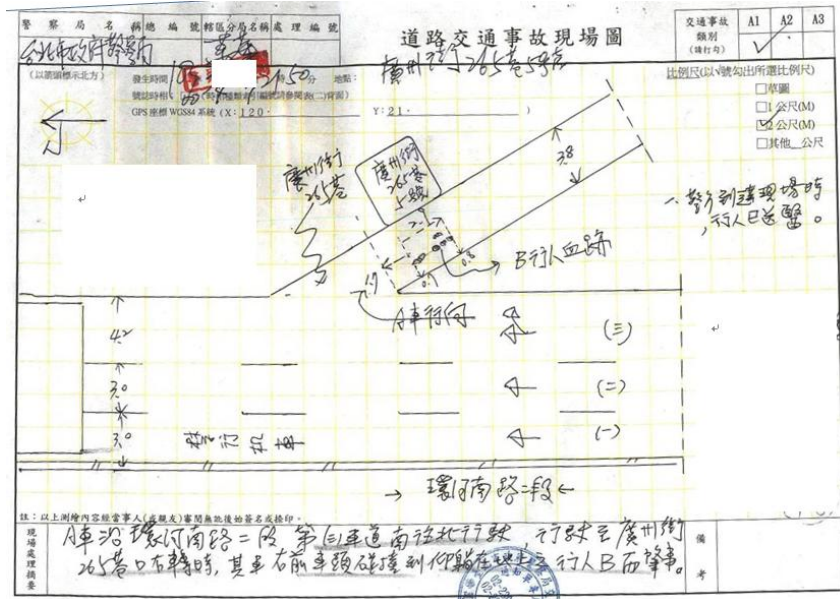


圖 1 道路交通事故現場圖



圖 2 事故現場路型

2. 相關談話紀錄：

- (1) A 車駕駛談話紀錄略以，我沿環河南路 2 段南往北第 3 車道行駛，行駛至廣州街 265 巷右轉，於右轉至廣州街 265 巷 5 號時，感覺有壓到東西，我當下有停下來，人沒下車，車子停一下沒有異樣就往前開，感覺車子下有叩叩叩的聲音。調查筆錄略以，當時有點下雨，視線不佳，巷子有點小又暗，我右轉時速約 10 公里，一轉進巷口感覺壓到異物，我停了一下並查看四周皆未發現異狀，也沒聽到叫喊聲，才繼續開車，我有在該處停留約 10 分鐘。到會說明略以，我當時右轉進巷口時，感覺我車有壓到東西，但我未看到任何人或異物，我認為是路面顛簸造成的，因此繼續行駛。當時我有暫停數秒，未從我的視角中看到任何異物。
- (2) B 行人死亡無談話紀錄；B 行人家屬調查筆錄略以，我父親當時在門口要開門，應該是滑倒並向後走約 3 步，倒在地上，之後有一白色轎車經過，未煞車輾過我父親，並拖行約 3-4 公尺。代理人到會說明略以，對方稱不知壓到何物，但她在法院說她以為那是堆衣服，另由監視器及行車錄影畫面，對方在輾壓過我父親後，車子暫停了 11 秒，這時監視器畫面拍到我父親還在車子下面動，之後她又起步行駛，將我父親在車下拖行約 4、5 公尺，車子再度暫停，第二度輾過我父親。我父親當時是要開門不小心往後滑倒，身體上半身在人行道，腳在馬路上。

3. 鑑定意見：A 車自小客車：涉嫌未注意車前狀況（肇事次因）；B 行人：倒臥道路阻礙交通（肇事主因）。

4. 案情分析：

- (1) 依規定，行人不得在道路上任意坐、臥、蹲、立，阻礙交通；汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施。
- (2) 依警方事故現場圖及照片顯示，事故前，A 車自小客車沿環河南路 2 段南往北第 3 車道行駛行駛至廣州街 265 巷右轉，於右轉時車輪輾壓倒在道路上之 B 行人。
- (3) 依路口錄影畫面，事故前 B 行人出現於畫面右下角呈現仰躺，至 9 時 48 分 9 秒時，A 車出現並輾壓 B 行人，之後 A 車暫停，約 10 秒後復起駛，並駛離現場；另 B 行人家屬表示，B 行人係於開啟住家大門時不慎滑倒並倒臥路中，爰 B 行人因故臥道路阻礙交通，應為肇事主因。



圖 3 B 行人倒臥路面



圖 4 B 行人遭 A 車輾壓

(4)A 車行車錄影畫面顯示，22 時 8 分 47 秒至 48 秒，A 車沿環河南路南往北跨第 2、3 車道線直行，22 時 8 分 49 秒駛近廣州街 265 巷口前，仍跨第 2、3 車道線，車頭尚朝正前方，並減速準備右偏，此時 A 車駕駛座位置在第 2、3 車道線之左側，且依畫面，此時 A 車位置與停在 265 巷口前之黑色違規停車自小客車，大約已左右對齊。

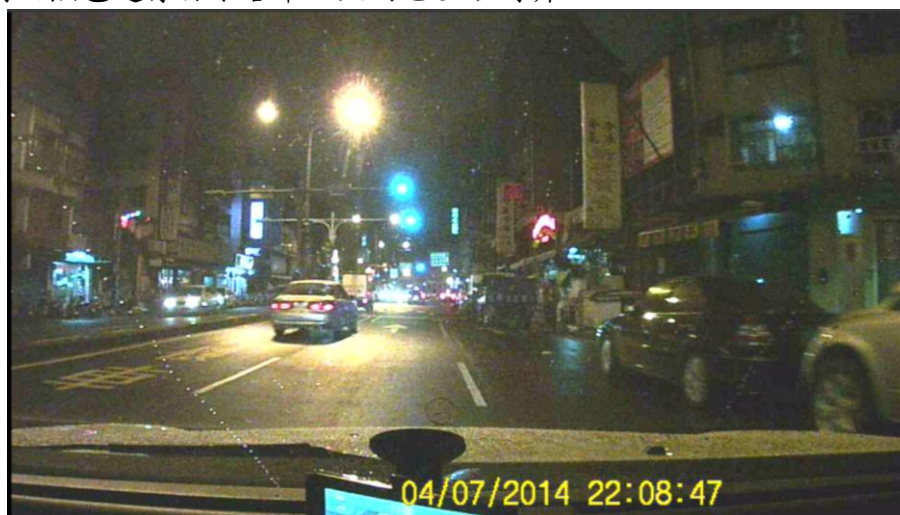


圖 5 A 車直行

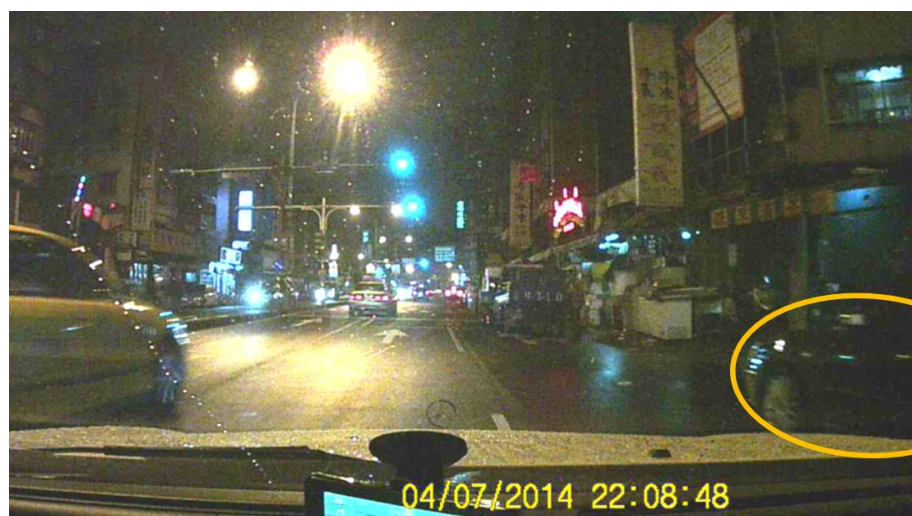


圖 6 A 車持續直行（巷口前有黑色違規停車）



圖 7 22 時 8 分 49 秒時 A 車約與黑色違規停車左右對齊

22 時 8 分 50 秒，A 車車頭開始緩慢右偏朝向巷口，之後以每秒約偏 15 度、約 5 公里的時速，緩慢右偏，直至 22 時 8 分 57 秒，輾壓 B 行人。



圖 8 A 車開始微幅右偏

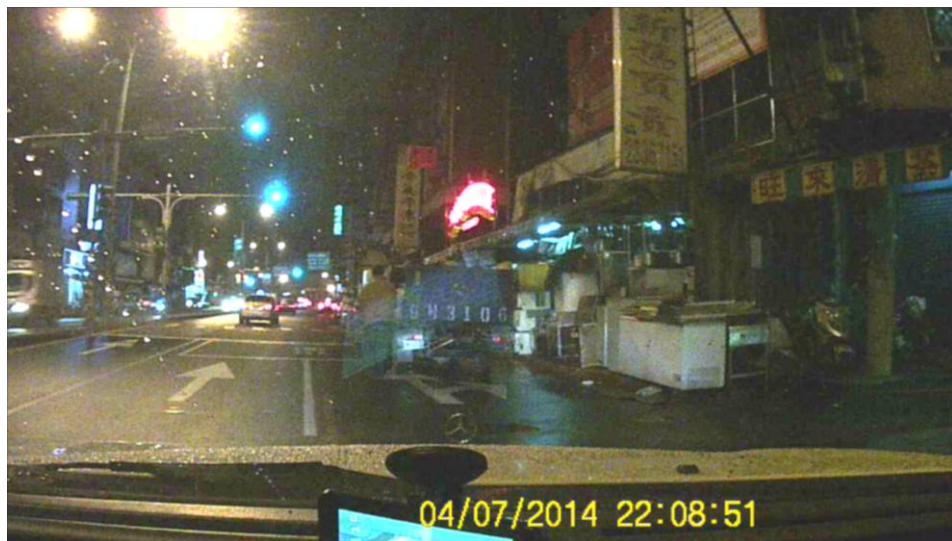


圖 9 A 車繼續微幅右偏



圖 10 A 車仍繼續微幅右偏



圖 11 A 車仍再繼續微幅右偏



圖 12 A 車仍在微幅右偏



圖 13 見 B 行人躺臥於畫面右側



圖 14 A 車仍緩慢等速右偏



圖 15 A 車輾壓 B 行人

(5)本案事故時，鄰近廣州街 265 巷口，在環河南路上有一南往北之黑色路邊違規停車，22 時 8 分 49 秒，A 車跨越第 2、3 車道繞越該黑色違規停車，下 1 秒即開始右轉操作，故此時 A 車駕駛座之位置大約在第 2、3 車道線之左側；復依上開錄影畫面所示，22 時 8 分 49 秒時，A 車、黑色違規停車、B 行人倒臥位置，三者之相對位置，約如圖 16 所示，且此時 A 車、黑色違規停車因係左右對齊狀態，A 車駕駛往右前方查看倒臥地面 B 行人之視線，應有遭黑色違規停車葉子板阻擋之可能性。



圖 16 22 時 8 分 49 秒時 A 車、黑色違規停車、B 行人相對位置

A 車在影像中之速度，每秒約行進 1-2 公尺，故約 22 時 8 分 51 秒時，A 車駕駛查看 265 巷口路況之視線，應已不再受到黑色違規停車葉子板之阻擋，經現場勘查路型，及依兩段錄影畫面比對，22 時 8 分 51 秒時，B 行人約倒臥在 A 車駕駛座右前側約 60 度之方位，且此時 B 行人距離 A 車駕駛座約 6 公尺，如圖 17。

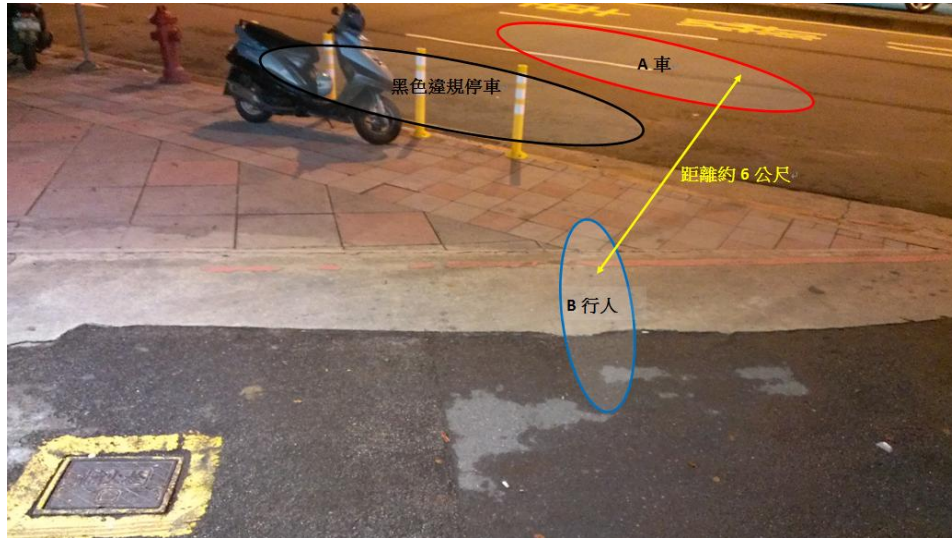


圖 17 22 時 8 分 51 秒 A 車、B 行人相對位置

本案雖 A 車繞過黑色違規停車開始右偏時，B 行人係倒臥狀態，凸出路面高度較低，且位在 A 車駕駛座右前方約 60 度方向，又係夜間視線不良，致使 A 車駕駛人較不易察覺倒臥地面之 B 行人，惟 A 車駕駛人沿環河南路，欲轉進廣州街 265 巷前(與環河南路呈 135 度角)，應配合路型，往右以較大幅度轉頭，持續往右查看巷口之路況，參考 A 車駕駛人甫開始右偏之際(22 時 8 分 51 秒)，A 車駕駛座與 B 行人仍有約 6 公尺之距離，故 A 車駕駛人若能提高警覺，仔細轉頭查看，應尚有察覺 B 行人之可能性；併參考 A 車駕駛人直至 22 時 8 分 57 秒壓及 B 行人為止，均未見其有應變措施，顯示其應係未察覺 B 行人即直接轉入巷口，另 A 車駕駛人表示：「我當時在看後視鏡」，研析其夜間行車，似疏未注意車前狀況，致未察覺 B 行人而肇事，有「涉嫌未注意車前狀況」情事，為肇事次因。

四、結論與建議

1. 結論

- (1) 本文旨在探討駕駛人遇到較難察覺的特殊路況時(行人靜止倒臥路面)之注意義務，上開特殊路況之危險性，在於夜晚視線欠佳之情形下，行人復呈靜止狀態且倒臥路面，目標不甚明顯，不易引起駕駛人的注意，若夜晚駕駛人精神不濟一時疏忽，或開快車，或又逢大雨、或事故地點照明更欠佳，恐生事故。此類事故突顯出路況千奇百怪，惟有提高警覺，善盡注意義務，才能在遭遇此類路況時，將事故機率降到最低。
- (2) 有些車禍，行人雖是位於車輛之前方，惟並非位於「正前方」，而是位在駕駛人眼角餘光邊緣，實不易引起駕駛人注意，若又恰逢該駕駛人一時疏忽，或查看後視鏡，瞬間即可能錯過發現該行人的機會；諸如此類案例，駕駛人雖較難注意到眼角餘光位置會出現行人，惟行人之位置確係位於其車前方，若駕駛人能提高警覺，尚非完全沒有發現行人之機會，故仍應負「涉嫌未注意車前狀況」之責。

2.建議

- (1)行人夜間倒臥道路轉角，實難引起駕駛人注意，案內駕駛人亦因疏未注意致生事故；路況無奇不有，稍不注意即有可能發生車禍，惟有提高警覺，善盡注意義務，才能避免車禍趁虛而入。
- (2)行人夜間倒臥道路之案件，數量雖不多，卻均發生於夜間，顯示夜間若出現特殊路況，駕駛人較難以察覺，建議夜間視線不佳時行車更應加強注意，且年長者夜間外出應由家人陪同，應能避免發生事故。另行車時如突然感覺車輛有壓到東西，應立即停車下車查看確認，才能將傷害減至最低程度及避免發生重大傷亡行車事故，否則不予理會繼續行駛輾壓拖行，將發生不可挽救之重大傷亡行車事故。
- (3)交通部道安宣導提示「你看的見我，我看的見你」，因為惟有互相察覺對方，才會進入應變階段，反之，若互未看見對方（如視線遭其他車體較大之車輛、路口轉角違規停車、墩柱等阻擋），亦未提高警覺，因其視覺上未察覺危險，防範措施便容易不足，致發現危險時已措手不及。建議只要視線遭阻擋時即應確實減速慢行，以免其他車輛從阻擋視線物體後方突然出現，而應變不及。
- (4)「Be Seen, Be Safe」，行人、自行車、機車等運具，宜注意使自身容易讓其他駕駛人察覺(例如全天開啟燈光、夜間配戴反光物品、全天穿著亮色衣物等)，並注意不要讓自己進入其他車輛的視覺死角範圍，其中最重要的是勿在大型車輛車側併行，並應防範大型車右轉時，右側車身內輪差容易將行人、自行車、機車捲入之狀況，建議「遠離大車保平安」。
- (5)行車事故鑑定，係分別就各當事人的駕駛行為，個別進行檢討探究後，始釐清各個當事人的責任輕重，所以建議用路人宜從自身行為做起，因為最終自己總是須為自身的駕駛行為負責。而只要自身能落實防衛駕駛之理念，並已遵守相關交通法令，也已善盡注意義務，車禍機率當可大幅降低。如仍因他人疏忽遭遇車禍，在自身已完全遵守法規及善盡注意義務之情形下，經釐清與車禍發生並無「相當因果關係」，亦能獲得無肇事責任之鑑定結果，並充分獲得相關法律保障。

參考文獻

- 周俊銘、吳宗修、李志誠(2012)，「車輛視野死角現地實測案例」，一〇一年道路交通安全與執法研討會論文集，頁 217-222。
- 林柏湖、許元皇、黃如妙、張生萬(2011)，「臺北市大型車肇事案例探討與防制對策」，一〇〇年道路交通安全與執法研討會論文集，頁 87-101。
- 交通部道路交通安全督導委員會(2010)，「我看到你了!，你看到我了嗎?認識視野、視野死角與內輪差」。
- TVBS 新聞(2014)，「越高死角越多，機車在大型車頭旁最危險」，擷取日期：2016年6月30日，網站：
<http://news.tvbs.com.tw/old-news.html?nid=548914>。

張新立(2010),「從車禍談對生命的尊重」,擷取日期:2016年6月30日,網站:
http://forum.autonet.com.tw/cgi-bin/forum/forum_view.cgi?b001.t+2010/5/b0500038+ad2+b001.t。