

偵辦交通肇事逃逸案件重要課題剖析

曾平毅¹
許志誠²
王惠平³

摘 要

有鑑於道路交通事故肇事逃逸案件，對於被害人、家屬甚至國家造成莫大生命與財產上的損失，而案件能否及時順利偵破，是對警察交通事故處理工作的一項挑戰。然現行「道路交通事故處理規範」規定，對於現場人員處理肇事逃逸案件，以現場測繪、照相攝影、調查訪問等工作為主，而對於指派刑事偵查或鑑識人員支援交通事故蒐證的規範，僅以重大交通事故或人員當場死亡之 A1 類交通事故，肇事逃逸屬於其他交通事故，必要時得指派的規定辦理。交通肇事逃逸案件的偵辦，依現行處理權責分工體制，包括交通處理人員、刑事偵查及鑑識人員各有專業職司，但欲偵破案件卻須各者環環相扣。故肇事逃逸案件不論由交通處理人員處理後再移請刑事偵查人員續行偵查，或現場有刑事偵查或鑑識人員支援蒐證，在其各自權責分工下應進行協調並設法增進彼此的認識瞭解。本研究透過文獻探討肇事逃逸偵辦方法，蒐集整理民國 100 年至 104 年臺北市交通肇事逃逸 A1 類及 A2 類（另區分為嚴重、一般傷害）之案例，分析其案件之基本及偵破特性，以瞭解現行交通處理人員或刑事偵查人員各階段偵辦情形，並藉由深度訪談、整理歸納影響案件偵破相關問題因素，並輔以刑案犯罪偵查之相關技術或方法，期強化警察對肇事逃逸案件之偵辦能力，進而提昇交通肇事逃逸之破獲率，並對現況課題提出改進方向，以作為後續政策研擬之參考。

關鍵字：交通事故處理、肇事逃逸、犯罪偵查

一、前 言

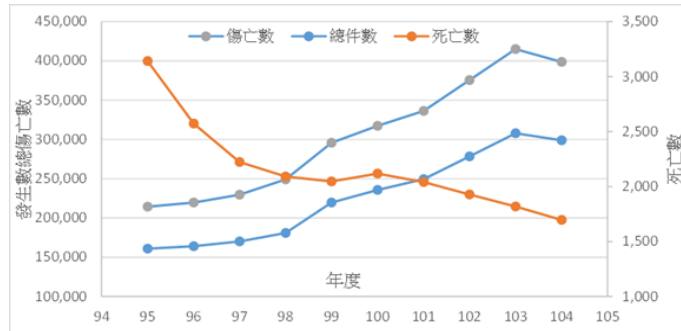
道路交通事故肇事逃逸事故在一般民眾或處理員警心中常被視為單純的意外事故，以致忽視真正影響肇事者行為的身心狀況與動機等因素，進而影響執法機關對交通事故案件所採取的態度與施行措施之研判，致而遺誤案件偵辦之先機及發掘肇事的真正原因。然交通事故之發生，輕者導致財物損失，重者造成生命、身體之危害，依據內政部統計資料顯示，近十年(95 年至 104 年)交通事故死傷總(件)數逐年上升(詳如圖 1)，103 年資料顯示，有人傷亡之道路交通事故共發生 307,842 件，其中 A1 類交通事故(人員當場或 24 小時內死亡)佔 1,819 件，A2 類交通事故(人員受傷或超過 24 小時死亡)佔 306,072 件，總計死亡人數 1,819 人，受傷人數 413,229 人，而 104 年有人傷亡之道路交通事故共發生 298,739 件，A1 類交通事故佔 1,696 件，A2 類交通事故佔

¹ 中央警察大學交通學系教授。

² 臺灣警察專科學校交通管理科助理教授。

³ 中央警察大學交通管理研究所碩士生，臺北市政府警察局刑事警察大隊警務員兼副隊長(聯絡地址：臺北市中正區武昌街一段 69 號，E-mail: whp0404@tcpd.gov.tw)。

297,100 件，總計死亡人數 1,696 人，受傷人數 397,058 人。依前述案件以臺北市為例，100 年至 104 年道路交通事故共發生 178,294 件，其中肇事逃逸案有 28,266 件，占有 16% 之多，而這些案件的發生除對於被害人、家屬莫大生命與財產上重大損失，而且因肇事逃逸案件，使得原本單純之交通事故，而造成必須另以刑案之刑事偵查方式實施偵辦，不僅增加警察偵查人力、行政資源等損失，亦造成社會與國家的重大負擔。



資料來源：內政部統計查詢網(2016)。

圖 1 近十年道路交通事故傷亡數統計圖

現行內政部警政署(2015)「道路交通事故處理規範」規定，對於交通單位現場人員處理肇事逃逸案件，僅以現場測繪、照相攝影、調查訪問為主之處理工作，及填報疑似肇事逃逸追查表後，將肇事逃逸案件移由刑事單位做後續之偵查工作。加上現行對於指派刑事偵查或鑑識人員支援交通事故蒐證的規範，僅以重大交通事故或人員當場死亡之 A1 類交通事故為主，肇事逃逸屬於其他交通事故，必要時得指派的規定辦理。故若在無刑事偵查或鑑識人員支援蒐證的情況，前端交通事故處理人員所移送案卷，是否能滿足刑事單位續行偵查的需求，故在交通事故現場處理之人員應以偵辦刑案的態度與合法、有效的專業程序進行處理，才可避免非意外原因所造成之道路交通事故而無法偵破，是對警察交通事故處理工作的一項挑戰，且易造成民眾對警察專業有所質疑，更嚴重而影響政府的形象及威信，實有待深入分析討論。

然而，現行在處理道路交通事故涉及刑事責任案件時，卻僅著重於處理與審核層次，亦未於既有的交通事故處理中有關涉及刑案之交通事故(如 A1 類、A2 類、肇事逃逸致傷亡)的調查、偵辦等相關權責有所明確規範，反而於相關案件展開調查時，形成交通、刑事與鑑識等三大之單位組織體系，其單位間各司其職，「事權不一」而形成多頭馬車現象，即使指派刑事偵查人員辦理全案，卻因缺乏交通專業訓練，無法以交通專業角度考量，精確掌握事故調查的重要關鍵，以釐清肇事原因。交通肇事逃逸案件偵辦之首要工作，在交通事故相關跡證蒐查與記錄，依現行處理之權責分工體制，包括現場處理、刑事偵查、鑑識等相關人員，其各有專業職司，但欲偵破案件卻須各者環環相扣，現況存在現場交通處理人員未必清楚是否須要刑事及鑑識人員的協助，提供現場跡證之定性、特定化判斷，也不瞭解刑事偵查人員後續追查方法與現場調查如何連結，故交通肇事逃逸案件不論由現場交通處理人員處理後再移請刑事偵查人員續行偵查，或現場有刑事偵查或鑑識人員支援蒐證，在其各自權責分工下應進行協調並設法增進彼此的認識瞭解，進而提升肇事逃逸案件之偵破。

二、文獻回顧

2.1 肇事逃逸案件相關法規

1. 道路交通事故與肇事逃逸案件用詞定義

(1) 肇事逃逸：係指汽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）做必要之處理，或未依規定向警察機關報案而逕自逃離現場之行為。

(2) 重大道路交通事故：依道路交通事故處理辦法第二條第二款：指道路交通事故有下列情形之一者：A. 死亡人數在三人以上，或死亡及受傷人數在十人以上，或受傷人數在十五人以上。B. 運送之危險物品發生爆炸、燃燒或有毒液（氣）體、放射性物質洩漏等事故。

2. 交通肇事逃逸處理作業程序及相關要領

交通肇事逃逸案件現場處理程序與一般交通事故之肇事案件處理程序相同，係依據道路交通管理處罰條例、違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處細則、道路交通事故處理辦法、道路交通事故處理規範、警察偵查犯罪手冊等訂定，道路交通事故處理訂有標準作業程序(詳如圖 2)。

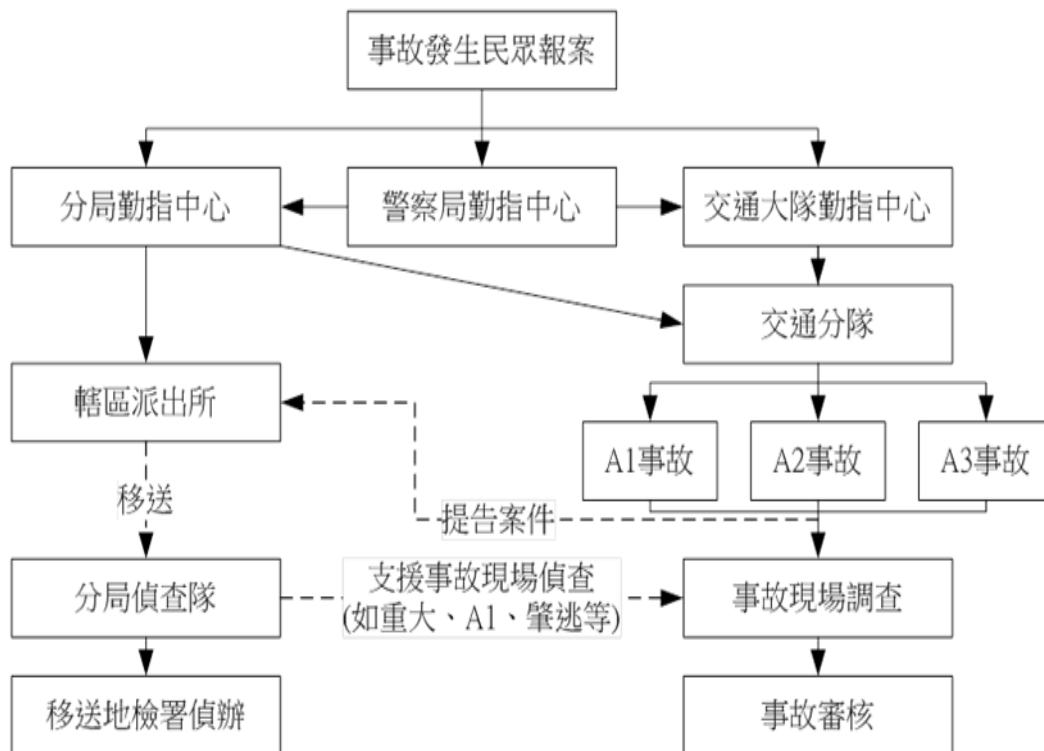


圖 2 道路交通事故處理（肇事逃逸）作業程序圖

依道路交通事故處理規範(內政部警政署，2015)第 4 章第 30 點規定，針對交通肇事逃逸案件之處理時應把握下列要領：

(1) 受理報案：A. 記明報案人之姓名、住址、聯絡電話等基本資料。B. 詢問肇事逃逸者之車輛號牌、車種、顏色、特徵、逃逸方向等資料。C. 立即通報查緝，掌握機先。

- (2)為防止肇事人推卸責任，謊稱係遭逃逸之他車碰撞等情事，處理人員到達肇事現場應先勘察是否屬肇事逃逸案件，以決定偵查重點。
- (3)處理疑似肇事逃逸案件，應填報疑似肇事逃逸追查表，再移由相關單位繼續偵查辦理。肇事逃逸案件如已查知車號或肇事人身分者，得通知車輛所有人或肇事人到場說明。涉及刑案之肇事逃逸案件犯罪嫌疑人經合法通知，無正當理由不到場者，得報請檢察官核發拘票。
- (4)肇事逃逸致財物損失或普通傷害案件，由該管警察分局偵辦，致人重傷或死亡案件，比照重大刑案通報、列管，由該管警察局全力偵辦。

2.2 交通事故暨肇事逃逸案件偵辦相關研究

由於國內針對有關道路交通「肇事逃逸」處理及偵查之研究資料較少，多偏重交通事故處理流程內容改善之探討及相關表報、制度的研究，而在實務執行面之分析較為欠缺；另因許多有關交通肇事逃逸偵辦資料多為國外學者所寫，由於資訊流通的限制，致筆者在交通肇事逃逸處理及偵查之研究，無法獲得充足資料，僅就與交通事故偵查之相關研究文獻作參考。

蘇志強(2010)從交通肇事逃逸案件之特性得知，時間因素的掌握對於肇事逃逸案件的偵辦之重要性，並強調在實務上對肇事逃逸案件的偵查，首先在於案件的受理及迅速採取必要措施。

郭萬國(2011)提出推動「警勤 E 化系統」，提倡運用資訊科技於治安維護工作，迅速掌握犯罪動態、縮短報案反應時間、強化勤務指揮派遣機制及緊急應變能力。

詹丙源(1995)曾針對交通肇事逃逸案件之現階段防制策略，提出應加強提昇肇事逃逸偵查能力有：1.加強員警辨視各種廠牌車輛能力訓練，以提升員警辨視車輛之能力；2.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；3.應視交通肇事逃逸案件為治安案件，專人偵辦，定期檢討偵查成效，以提昇偵破率；4.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、偵查應建立一套完整之管制作業程序。

黃健星(2000)曾探討建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序，提及肇事逃逸偵辦步驟順序：1.目擊者查訪；2.被害人查訪；3.散落物蒐證；4.被害人車輛勘查；5.可能涉嫌逃逸車輛勘查；6.現場跡證勘查、測繪；7.保養廠、零件查訪；8.偵訊筆錄。另提出偵破有利之關鍵：被害人指證、其他相關證人指證、現場遺留物、員警積極查訪、員警仔細蒐證、尋獲肇事車輛、查詢電腦、主管重視、視為重大刑案、偵辦技巧、先進報案電話系統等因素。

黃雲鑫(2011)則認為 A1 與 A2 類係屬刑事案件，現場勘察、蒐證處理目的在於還原肇事真相、釐清肇事原因及各當事人之肇事責任。現行刑事鑑識以支援偵辦重大刑案為主，建議未來能成立交通事故偵查鑑識人員，專責交通事故現場偵查與蒐證，將「交通事故處理」概念提升為「交通事故偵查」，導入員警處理交通事故之正確觀念。

許敏能(1995)曾針對車禍肇事逃逸案件現場處理及採證案例進行研究，並提出肇事逃逸案件處理應注意事項有：1.應於最短時間內查訪被害人及相

關目擊證人等；2.詳細紀錄涉嫌肇事車輛之撞擊痕、摩擦痕或毀損痕跡之位置、大小、形狀、方向等；3.仔細檢視涉嫌肇事車輛之各部位；4.車內採證位置應包括前、後座及行李箱等，並注意採集是否有被害人因撞擊傳遞掉落於車內之物品及車內碎片、座椅或其他配備上所沾附之血跡、毛髮、纖維、肌肉組織等。

陳躍翔等人(2011)以跡證鑑識的觀點，提出織物纖維是道路交通事故跡證之一，可用來建立被害人與肇事車輛間之關聯性，有效採取事故轉移之織物纖維跡證，必須了解人與車輛撞擊前後兩者互動關係、車輛車損、跡證存留型態及位置、人體傷勢、衣物損傷等狀況通盤思考，始能正確採獲有效之跡證，以利後續事故鑑定與重建。

侯友宜等人(2010)曾探討刑案的調查蒐證包括刑案的所有面向，並提出以路卡理論、痕跡、地毯、過濾、拼圖、比對等理論及靜態與動態之偵查技術，偵查人員應該善用所有的偵查技術及理論，應注意各種偵查技術適用在不同的犯罪偵查階段，各有不同的偵查效果。

李文章(2008)曾探討錄影監視系統在犯罪偵查之應用，並提出錄影監視影像可以完整記錄並重現犯罪作案的過程，達到「觀看影像，重建犯罪過程」的效果，這也是近年來犯罪偵查愈來愈重視監視影像的主要原因。在應用錄影監視系統影像於犯罪偵查時，必須注意調取和觀察影像的技巧，才能有效的應用錄影監視系統的影像資料。

陳俊呈君(2010)曾探討行車紀錄於警方犯罪偵查之運用，認為通信監察及監視器錄影(CCTV)是偵辦案件的兩大利器，可應用於找尋涉案可疑車輛，並對可疑車輛進行追蹤。因此，完整且正確掌握行車軌跡資訊至為重要。

吳良培(2010)探討交通肇事逃逸案件的查緝途徑時，認為可從肇事痕跡物證的檢驗、查證、從舉報線索、查訪問、從現場監控錄像資料、從電子訊信息、從查控「陣地」、從協作等方面入手。

2.3 小結

本研究從交通肇事逃逸案件偵辦過程以多元面向進行檢視，探討案件偵破與否可能的影響因素，故由將前述交通肇事逃逸案件相關之文獻回顧，歸納整理與肇逃案件偵辦在多元面向的關聯性(詳如表 1)中，行政制度關聯性有「從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略」、「建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序之研究」、「交通事故處理之現況分析與檢討策進」；時間關聯性有「交通事故偵查理論與實務」、「臺灣地方警政跨域治理之研究-以臺中市警勤E化系統之運作為例」與蒐證作業關聯性有「車禍肇事逃逸案件現場處理及採證案例研究」、「道路交通事故中織物纖維跡證之研究」，與偵查技術關聯性有「犯罪偵查理論之初探」、「錄影監視系統在犯罪偵查之應用」、「行車紀錄於警方犯罪偵查運用之探討」、「交通肇事逃逸案件的查緝途徑探究」等研究提供予交通、刑事、鑑識等單位人員在發生交通肇事逃逸案件到達現場處理時，依上述研究中所提出之建議與論點，有效運用多元關聯方式偵查，並以迅速、客觀、公正之態度處理及迅速偵破交通肇事逃逸案件，必能贏得民眾對警察的信任與尊重。

表 1 交通肇事逃逸案件偵辦相關研究關聯因素彙整表

關聯因素	研究議題(作者)	研究發現
時間速度	- 交通事故偵查理論與實務(蘇志強, 2010)	- 偵辦肇事逃逸案首重於受理報案應掌握時間並迅速到場之重要性。
	- 臺灣地方警政跨域治理之研究—以臺中市警勤 E 化系統之運作為例(郭萬國, 2011)	- 以科資訊技迅速掌握動態, 縮短報案反應時間、強化勤務指揮派遣機制及緊急應變能力。
行政制度	- 從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略(詹丙源, 1995)	- 視為治安案件, 定期檢執偵查成效, 主管單位應重視並建立完整之管制作業程序。
	- 建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序之研究(黃健星, 2000)	- 提出交通肇事逃逸案偵辦步驟順序及偵破有利之關鍵。
	- 交通事故處理之現況分析與檢討策進(黃雲鑫, 2011)	- 成立交通事故偵查鑑識人員, 將事故處理提升為「交通事故偵查」, 導入處理交通事故正確觀念。
蒐證作業	- 車禍肇事逃逸案件現場處理及採證案例研究(許敏能, 1995)	- 提出對交通肇事逃逸案件之處理及採證應注意相關事項。
	- 道路交通事故中織物纖維跡證之研究(陳躍翔等人, 2011)	- 有效採取交通事故轉移織物纖維跡證始能正確採獲有效之跡證。
偵查技術	- 犯罪偵查理論之初探-(侯友宜等人, 2000)	- 善用所有的偵查技術及理論, 各種偵查技術適用在不同的犯罪偵查階段。
	- 錄影監視系統在犯罪偵查之應用-(李文章, 2008)	- 記錄並重現犯罪過程, 達到「觀看影像, 重建犯罪過程」的效果。
	- 行車紀錄於警方犯罪偵查運用之探討(陳俊呈, 2010)	- 行車紀錄, 具備「車牌辨識系統」建立車行軌跡資訊, 協助偵查。
	- 交通肇事逃逸案件的查緝途徑探究(吳良培, 2010)	- 從痕跡物證的檢驗、查證、舉報線索、查訪、監控錄像、電子通訊信息、查控陣地、協作、路面查緝。

資料來源：本研究整理。

三、臺北市交通肇事逃逸案之特性分析

本研究主要以臺北市地區所發生之交通肇事逃逸案件為對象，分析其發生原因和問題特性，以作為宣導教育民眾發生交通肇事逃逸時，應即時掌握那些偵破的重要關鍵因素，並作為警察人員偵查案件時，將其列為首要偵查之項目，進而建立相關偵破交通肇事逃逸之判別關係。臺北市地區道路發生肇事逃逸案件自 100 年至 104 年所發生在警察機關登錄有案之交通事故案件總計有 178,294 件，其中交通肇事逃逸（包括傷亡、輕微受傷、財物損失）案件共計有 28,266 件，佔總交通事故數有 16% 之多，其中造成死亡之 A1 類有 18 件、造成受傷 A2 類有 9,511 件，A3 類財損事故有 73,503 件，其中 A3 類肇事逃逸案有 18,741 件等（詳如表 2）。

本研究針對造成傷亡之 A1 類及 A2 類涉及刑事案件部分，來探討分析臺北市有關肇事逃逸致傷亡案件為基礎，並對已偵破及未破之肇事逃逸案件相關原因來分析，並輔以刑案犯罪偵查相關技術來提升交通肇事逃逸之偵破。

表 2 臺北市近五年交通事故暨肇事逃逸件數統計

項目 數量 年度	交通事故發生數		A1 類		A2 類		A3 類	
	總件數	肇逃 件數	一般 件數	肇逃 件數	一般 件數	肇逃 件數	一般 件數	肇逃 件數
100 年	35,396	6,305	80	2	21,000	2,378	14,316	3,925
101 年	34,365	5,685	86	4	20,015	2,020	14,264	3,661
102 年	34,949	5,382	82	4	20,691	1,793	14,176	3,585
103 年	36,741	5,566	83	5	21,220	1,809	15,438	3,752
104 年	36,843	5,332	84	3	21,450	1,511	15,309	3,818
總 計	178,294	28,270	415	18	104,376	9,511	73,503	18,741

資料來源：臺北市政府警察局交通大隊(2016)。

3.1 交通肇事逃逸發生特性分析

交通肇事逃逸案件發生後，分析其相關之特性，除可提供相關單位作為防制交通事故及肇事逃逸案之參考，亦可宣導民眾行經易發生交通事故及肇事逃逸案件之時間、路段時，應特別注意用路安全，以防範事故發生。而其發生因各地區之交通狀況、道路型態不同，發生之特性亦有所不同。

3.1.1 發生時間特性

依 100 年至 104 年臺北市地區交通肇事逃逸案件中之發生時間分佈（詳如表 3），以 08 至 10 時(1,489 件)佔 16% 最多，其次為 18 至 20 時(1,225 件)、16 至 18 時(1,195 件) 各佔 13% 之多、14 至 16 時(925 件)，佔 10%（詳如表 3），由發生時間分析，其事故以發生在上、下午交通尖峰時段居多，顯見是因臺北市都會區在上、下班尖峰時間車流量較多，為較易發生交通事故之時段，因此，其肇事逃逸案件亦相對居多；另分析造成死亡之 A1 類有 18 件、A2 類嚴重性 14 件之發生時間，在夜間時段(22 時-06 時)，A1 類有 8 件，佔 44% 之多，A2 類嚴重性有 5 件，佔 36% 之多，顯見於夜間時段因車輛較少，較易超速行駛，其所發生之事故嚴重程度明顯較其他時段為多。

表 3 臺北市近五年交通肇事逃逸時間分析統計表

時段 數量 年度	00-02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24	合計
100 年	64	51	41	193	368	196	205	223	299	305	209	226	2,380
101 年	55	29	47	162	292	179	168	211	261	272	187	161	2,024
102 年	49	21	28	133	298	175	152	165	224	229	167	156	1,797
103 年	58	25	40	157	302	166	173	168	212	217	147	149	1,814
104 年	33	18	20	117	229	157	132	158	199	202	139	110	1,514
總 計	259	144	176	762	1,489	873	830	925	1,195	1,225	849	802	9,529
百分比 %	3%	2%	2%	8%	16%	9%	9%	10%	13%	13%	9%	8%	100%

3.1.2 發生道路環境特性

100 年至 104 年臺北市地區交通肇事逃逸案件中，道路型態以發生在四岔路之道路路口有 3,635 件，佔 38% 最多，在三岔路路口有 1,771 件，佔 19% 之多，足見在臺北市地區為都會區，其交叉穿越之道路路口相對居多，在發生交通事故後因其方向多，肇事者較易選擇逃逸，故在四岔、三岔路口所發生之交通肇事逃逸相對增加，另在直路路段上有 3,119 件，佔 33% 之多（詳如表 4），在臺北市都會區在主要幹道直路上之車流量遠比其他路段多，其所發生之交通事故及肇事逃逸案件相對比其他路段增加。

表 4 臺北市近五年肇事逃逸發生道路型態統計表

時段 數量 年度	三岔路	四岔路	多岔路	橋隧 高架	直路	彎曲路 坡路	其他	合計
100 年	424	898	60	73	806	40	79	2,380
101 年	377	774	65	62	646	33	67	2,024
102 年	339	676	59	54	592	22	55	1,797
103 年	321	733	73	54	566	26	41	1,814
104 年	310	554	47	43	509	15	36	1,514
總 計	1,771	3,635	304	286	3,119	136	278	9,529
百分比%	19%	38%	3%	3%	33%	1%	3%	100%

3.2 交通肇事逃逸偵破之特性分析

本研究主要針對交通肇事逃逸而造成傷亡之 A1 類及 A2 類涉及刑案部分作為分析之基礎資料，臺北市地區自 100 年至 104 年間所發生在警察機關登錄有案之交通肇事逃逸造成死亡之 A1 類有 18 件、破獲有 17 件，破獲比例達 94%，造成受傷 A2 類有 9,511 件，破獲有 3,031 件，破獲比例僅 32%

詳如表 5)，檢視分析其相關特性及案件偵破相關之關鍵因素及影響偵破原因，另有關財損 A3 類之數據資料僅為參考，不列入本研究分析。

表 5 臺北市 100 年至 104 年交通事肇事逃逸件數統計

項目 數量 年度	A1 類			A2 類			A3 類		
	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例
100 年	2	2	100%	2,378	556	23%	3,925	1,497	38%
101 年	4	3	75%	2,020	597	30%	3,661	1,364	37%
102 年	4	4	100%	1,793	591	33%	3,585	1,476	41%
103 年	5	5	100%	1,809	662	37%	3,752	1,522	41%
104 年	3	3	100%	1,511	625	41%	3,818	2,015	53%
總計	18	17	94%	9,511	3,031	32%	18,741	7,874	42%

由上述破獲件數分析，造成死亡 A1 類破獲比例達 94%，而受傷 A2 類之破獲比例僅 32%，為瞭解事故發生之嚴重程度是否會影響其案件之偵破，檢視分析比較其間之差異性，而將受傷 A2 類分為嚴重性（頭部）及其他受傷兩類，其中嚴重性行（頭部）發生有 14 件、破獲有 12 件，破獲比例達 85.71%，其他受傷有 9,497 件、破獲有 3,019 件，破獲率僅 32%（詳如表 6），顯見肇事逃逸造成之嚴重程度確能影響其案件之偵破，其原因係死亡 A1 類比照重大刑案偵查，需指派刑事偵查、鑑識人員到場蒐證，故其偵破機率相對提高，A2 類嚴重性（頭部），其原因頭部受傷可能因嚴重而致死，現行交通事故處理人員亦會通知刑事偵查人員到場蒐證，其案件亦較受重視，故其偵破率相對比一般受傷 A2 類高。

表 6 臺北市近五年交通肇事逃逸破獲分析統計表

項目 數量 年度	A1 類（死亡）			A2 類（嚴重：頭部）			A2 類（其他受傷）		
	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例
100 年	2	2	100%	6	6	100%	2,372	550	23%
101 年	4	3	75%	2	1	50%	2,018	596	30%
102 年	4	4	100%	3	3	100%	1,790	588	33%
103 年	5	5	100%	2	1	50%	1,807	661	37%
104 年	3	3	100%	1	1	100%	1,510	624	41%
總計	18	17	94%	14	12	85.71%	9,497	3,019	32%

本研究針對上述肇事逃逸致 A1 類及 A2 類嚴重之破獲案件資料檢視分析得知，現行對於肇事逃逸偵辦方法，除依交通事故處理規範中之現場管制及調查、蒐證外，大致以事故現場查訪被害人、目擊證人及調閱現場監視器錄影(CCTV)、行車紀錄器影像畫面等方式來偵破肇事逃逸事故。而由於肇事逃逸案件發生、偵破特性不一，因而在勤務之派遣、處理人員到達時間、現場相關跡證蒐證、現場相關人（被害人、目擊證人）之查訪、調閱現場監視器錄影(CCTV)及經過現場車輛之行車紀錄器影像畫面等相關之時間性及關聯性為偵破之重要關鍵因素。

3.3 影響肇事逃逸案破獲之相關問題因素探討

本研究於 105 年 5 月至 7 月間實際至臺北市 14 個分局交通分隊訪談實際處理交通事故人員、刑事偵查人員及交通大隊事故處理組審核人員等提出相關現行有關交通肇事逃逸處理之相關規定及其作業流程與實務操作，綜合分析得知現行交通肇事逃逸處理工作中，分就時間速度、行政制度、蒐證作業、偵查技術、獎勵制度等關聯性所衍生出之相關問題，亦為影響其案件偵破之因素。

問題一：時間速度問題

說明：現行各警察機關勤務指揮中心受理道路交通事故案件，部分執勤同仁主觀認為僅是一般交通事故案件，故於受理時並未詢問是否為肇事逃逸案件，或於在第一時間僅通知交通分隊派遣交通事故處理人員到場處理，未同時通知派遣派出所或線上警力迅速前往，俟交通事故處理人員到場後始了解為肇事逃逸案件時，該肇事人已不知去向，而錯失了破獲時機。

問題二：行政制度問題

說明：

1. 權責不明：依現行「道路交通事故處理規範」規定，交通肇事逃逸案件，對於指派刑事偵查或鑑識人員支援蒐證，僅以重大交通事故或人員當場死亡之 A1 類交通事故為主，僅造成傷害之 A2 類處理，僅由交通事故處理人員以現場測繪、照相攝影、調查訪問為主處理工作，事後僅以填報疑似肇事逃逸追查表，將案件移由刑事偵查單位繼續偵辦，然而，後續案件之管控係由刑事單位或交通單位之權責，並未明確之規定。
2. 單位間協調機制未落實：交通事故處理及刑事偵查、鑑識等人員到達事故現場後，未有明顯協調分工，單位間各司其職、各有專業卻未見整合，以致現場之蒐證工作重疊，造成人力與資源浪費，而交通單位在處理肇事逃逸案件後，所填報之肇事逃逸案件，除現場立即偵破，即填報破獲相關資料提供予交通審核單位作分析研判，而事後移由在刑事偵查單位再通知肇事人到案說明而偵破者，刑事偵查單位如未將破獲相關資料提供交通審核單位分析研判時，以致造成交通單位與刑事單位之破獲數據資料而有所差異。
3. 權責不一：交通肇事逃逸造成受傷之 A2 類事故係屬刑事案件，交通事故處理人員在現場測繪、照相攝影、調查訪問後，填報疑似肇事逃逸追查表即移由刑事偵查單位，其後續偵查作為應屬刑事單位之權責。而目前各警察單位在交通肇事逃逸處理之實務操作上，並無一致的標準作業程序，以致在分局刑事單位偵查人員，大都僅再要求交通事故處理人員補足提供有利偵破之線索資料（如查訪現場證人、調閱監視器及行車紀錄器影像畫面），刑事偵查人員僅依所得資料通知肇事人到案說明後移送偵辦，並未有其他之偵查作為，故有部分交通事故處理人員認為係刑事單位之權責，而未能確實查

訪及調閱監視器畫面之資料即檢送刑事偵查單位，復因刑事偵查人員亦未確實做後續之偵查，以致影響案件之偵破。

- 4.主(官)管之重視程度：由於長期以來警察機關單位主(官)管所受到的壓力大多來自於刑事工作績效及重大或特殊案件的限期破案，以致「重刑案而輕交通」，復因交通事故案件在各警察機關及人員之主觀上均已先認定為過失案件，故在發生交通肇事逃逸案件，大都認定非刑事案件偵辦之主體，除因造成死亡之 A1 類案件係比照重大刑事案件處理外，而僅造成受傷之 A2 類案件，雖屬刑事案件，但由於交通事故案件量龐大，導致交通業務未受到重視，亦不為刑事偵查單位所重視。
- 5.人力不足問題：臺北市各類交通事故統由各交通事故專責人員處理，惟仍尚需視治安、交通狀況擔服共同勤務或支援其他專案勤務，更因近年來員警退休潮因素，致各單位基層警力不足現象，復因交通事故發生案件增加，而增加其工作負擔，常因同時段發生多起交通事故而無法迅速到場處理，故現行大部分交通分隊取消事故專責處理人員，調整為大輪翻勤務，致有部分同仁在接獲肇事逃逸案件時，未如專責處理人員用心積極；另在刑事單位因有各項刑事績效評核壓力，以致於一般制服員警不願擔任刑事工作，造成各刑事單位偵查人員不足現象，而影響刑事責任區之分配，更因其地區特性不同，常因轄區所發生各類刑事案件及地檢署發交查案件已無暇應付，且其主觀認定交通肇事逃逸僅為過失案件，故在偵查作為上未能積極偵辦。

問題三：蒐證作業問題

說明：由於現行交通事故處理人員及刑事偵查人員之蒐證專業能力普遍不足，在交通肇事逃逸案件發生後，交通事故處理人員到達現場測繪、照相攝影、調查訪問等處理工作，雖具有交通事故處理方面之專業技能，惟卻欠缺相關跡證蒐查之技術及跡證保全與鑑識需求等知識之敏感度，且囿於處理時間、人力、專業技能等限制，均止於一般性現場攝影及記錄等工作，以致部份重要跡證喪失，而影響其案件之偵破；而刑事偵查人員雖具蒐證之專業技術，但缺乏交通事故偵查之專業能力，僅依一般原則性方式處理，以致蒐證之項目與內容並非交通事故偵查之重點，喪失跡證之價值，而影響案件之偵破。

問題四：偵查技術問題

說明：現行刑事偵查人員除發生肇事致死亡 A1 類始到場處理外，僅受傷 A2 類之案件，並未明確規定其到場處理，故現行肇事逃逸案件之偵破大都係由交通事故處理人員經由查訪現場被害人、目擊證人、調閱錄影監視器、行車紀錄器之畫面等方式偵破，而由於現行交通事故處理人員並未接受刑事偵查相關教育訓練，缺乏刑事偵查概念及技術，如又無刑事偵查人員到場協助蒐證時，其後續偵查僅由交通事故處理人員查訪、調閱所得肇事人之車號資料，移由刑事偵查人員通知其到案說明而予偵破，反觀現場查訪如無錄影監視器、行

車紀錄器或目擊證人之資料，案件移由刑事單位時，因刑事偵查人員未至現場勘查蒐證，復因缺乏交通事故偵查之專業能力研判，因此，致其案件而無法順利偵破。

問題五：獎勵制度問題

說明：行政獎勵是對基層員警是一種動力，警政署雖有訂定交通事故處理工作獎懲之規定，針對偵破交通肇事逃逸案件人員獎勵規定中之主辦及協辦人員，依案件類型及出力程度核實敘獎，惟其案件涉及刑事案件中，係由何單位主辦或協辦，並未明確區分，另在僅造成受傷 A2 類案件，部分刑事單位要求交通單位將有調閱、查訪得知肇事人資料，移由刑事單位來通知肇事人到案說明而偵破者，其最後行政獎勵僅歸移送之刑事單位，而造成獎勵分配不公問題；另為鼓勵刑事偵查人員偵破肇事逃逸致人受傷案件，雖署頒「加強預防偵查犯罪執行計畫」、「偵查犯罪績效配分標準表」中訂有刑案績效配分，除肇事逃逸致人死亡或重傷害案件因比照重大刑案而有偵破之壓力外，一般傷害案比照其他刑案，而刑事偵查人員之工作績效係以各項績效評核為重點，且因其案件量龐大，較不受刑事偵查人員重視，故在偵查上就未如重大刑案或有績效評核之案類之積極度，以致影響其案件之偵破。

四、強化交通肇事逃逸案件偵辦之探討

針對現行交通肇事逃逸處理問題之分析，配合現行實務運作可行性之考量，運用有關行政制度、蒐證作業、偵查技術、精實獎懲制度等多元關聯方式來提升交通肇事逃逸之偵破。

問題一：時間速度

對策：依交通肇事逃逸案件之特性得知，時間因素為其偵辦之重要性，其偵查首先在於案件的受理，並迅速採取必要之措施，故強化各警察機關勤務指揮中心通訊及指揮督導能力，執勤人員在受理交通事故時，能主動詢問報案內容及是否為肇事逃逸案件，在確認肇事逃逸案件時，除通報交通單位事故處理人員及派出所人員迅速到場外，並立即通報線上警力實施攔截圍捕，提昇勤務機動力，快速將肇事人查緝到案。

問題二：行政制度

對策：

1. 權責區分明確、落實協調機制

依道路交通事故處理規範中規定處理疑似交通肇事逃逸案件，後續偵辦權責為刑事偵查單位，應明確訂定作業規範來規範現場處理權責及分工，並比照一般刑事案件列管、管控，並建立協調機制，使發生及偵破之數據一致而無差異。

2. 主（官）管之重視

警察機關及人員之壓力來自於工作績效評核及刑事（重大或特

殊) 案件限期破案, 基層人員對案件之處理, 在主(官)管重視、要求及檢討壓力之下, 對案件偵辦時較為積極, 臺北市自 105 年 01 月起因警察局主(官)管的重視, 針對交通肇事逃逸案件定期檢討, 並要求提升案件之偵破, 經以統計資料檢視分析比較 100 年至 105 年 1 月至 6 月同期時間發現, 受傷之 A2 類提升達 48%, 財損之 A3 類提升達 63% 之多, 確有大幅提升情形(詳如表 7)所示, 顯見主(官)管的重視, 確能提升交通肇事逃逸偵破。

3. 增加基層警力並落實交通專責處理、一案到底

目前臺北市各交通分隊因人力、交通事故發生案件量多, 大部分交通分隊事故處理人員勤務編排改以實施大輪翻勤務, 由於處理人員在處理肇事逃逸案件後, 仍需輪流擔服共同勤務或支援其他專案勤務, 且因勤務繁眾, 以致處理人員後續無法專心處理, 故建議增加警力並恢復專責人員處理、一案到底, 以利提升案件之偵破。

表 7 臺北市近六年 1 月至 6 月交通事逃逸發破件數統計

項目 數量 年度	A1 類			A2 類			A3 類		
	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例
100 年	0	0	0%	1,132	241	21%	1,867	744	40%
101 年	2	1	50%	1,011	307	30%	1,931	687	36%
102 年	3	3	100%	845	273	32%	1,728	701	41%
103 年	2	2	100%	884	301	34%	1,901	776	41%
104 年	2	2	100%	364	133	37%	817	252	31%
105 年	1	1	100%	685	332	48%	2,065	1,299	63%

問題三：蒐證作業

對 策：建立交通事故現場蒐證偵查作業規範, 在交通肇事逃逸現場, 交通事故處理人員與刑事偵查人員應明確分工並交換蒐證內容及意見, 且應具備刑事法學素養及交通、刑事的專業偵查技術, 將交通事故處理人員專責交通事故現場偵查與蒐證, 將「交通事故處理」的概念提升為「交通事故偵查」(黃雲鑫, 2011), 並導入處理交通事故之正確觀念, 以提升肇事逃逸事故處理品質及偵破。

問題四：偵查技術關聯

對 策：現行處理交通肇事逃逸偵辦方法, 除依交通事故處理規範中之現場管制及調查、蒐證外, 大都以現場查訪目擊證人、調閱監視器及行車紀錄器影像畫面等方式偵破, 故在進行交通肇事逃逸案件調查、蒐證時, 可運用之偵查技術有動態：現場勘查、查訪、偵訊、訪談、盤查、搜索、拘提、逮捕、測謊等；靜態：錄影監視器(CCTV)及行車紀錄器影像、資料庫、刑事鑑識、電話通聯紀錄等(侯友宜等人, 2010)偵查技術, 並運用路卡、痕跡理論蒐集、處置微物證據、痕跡及配合地毯、過濾、拼圖、比對等理論而獲得偵查之效果, 故善用所有動、靜態的偵查技術並交叉運用及配合相關偵查理論來推導研判分析, 提升案件之偵破。

問題五：精實之獎懲制度

對策：交通肇事逃逸事故造成死亡或重傷之案件，刑事偵查、鑑識人員始派員參與現場蒐證，其餘受傷害之案件，僅由交通事故處理人員現場處理，事後填報疑似肇事逃逸追查表，再將相關資料移由刑事偵查單位偵辦，後續偵查人員僅依交通處理人員所得資料通知肇事人到案說明後移送地檢署偵辦，而現行偵破交通肇事逸案件人員之獎勵規定中之主辦及協辦人員認定，應明確規定區分主辦或協辦單位或前端及後置處理人員之獎勵分配，並比照取締酒駕及查緝三、四級毒品獎勵方式，提高其獎勵額度，以鼓勵處理人員之偵查意願，並將肇事逃逸案件列為刑事偵查人員績效獎懲制度，以提升其案件之偵破。

五、結語

本研究分析臺北市地區自 100 年至 104 年所發生之 A1 類及 A2 類涉及刑案之肇事逃逸案件高達 9,529 件，其破獲僅 3,048 件，平均破獲率僅 32%；另研究發現其案件之破獲率與案件的嚴重度(A1 類及頭部受傷) 有關，分析 100 年至 104 年共發生 32 件，破獲有 29 件之多，其破獲率隨之增高，本研究進一步訪談瞭解現行處理方式問題為何，主要原因係死亡之 A1 類及嚴重案件係比照重大刑事案件，其主(官)管及處理人員有偵破之壓力，故較為重視，而僅受傷之 A2 類案件破獲率低，其關聯因素有時間速度之受理報案及派遣警力未能即時到達現場，有關行政制度之相關處理權責不明、未落實協調機制及管制、主(官)管未重視、基層警力不足及案件量龐大，有關蒐證作業及偵查技術之交通、刑事偵查處理人員各專業領域不同及偵辦能力普遍不足，有關獎勵制度之獎勵分配不公等問題影響其案件之偵破；復經從文獻與訪談綜合提出以多元面向針對其相對之時間速度、行政制度、蒐證作業、偵查技術、獎勵制度等關聯性來強化偵辦作為，並以迅速、客觀、公正之態度處理交通肇事逃逸事故，以提升交通肇事逃逸之偵破，必能贏得民眾對警察的信任與尊重。

本研究訪談中提出以多元面向有關之時間速度、行政制度、蒐證作業、偵查技術、獎勵制度等關聯性來強化偵辦作為，初步研擬提出現場處理蒐證偵查作業規範、系統化之教育訓練制度、建立交通刑事偵查人員、提高獎勵規定，行車影像紀錄器列為汽車必要配備及交通事故的處理之流程、建立轄內汽、機車廠商及修理廠、醫院等名冊等多元面向相關對策提升其破獲率。

另本研究後續將再從破獲肇事當事人相關資料(肇因分析表、移送書或起訴書)，另分析肇事逃逸肇事原因及瞭解肇事人之肇逃原因，提供相關單位做為防制肇事逃逸之交通安全宣導及因應對策，並從現行偵辦肇事逃逸案件相關問題、方法及技術等再以焦點座談整合專家學者之意見，提出改進現行偵辦方式，研擬偵辦肇事逃逸案作業規範強化偵查作為，以提供處理人員得以迅速且有效率偵破肇事逃逸案件，俾以符合民眾與社會期待，並展現警察優質執法與專業服務的形象。

參考文獻

- 內政部統計查詢網(2016)，<http://statis.moi.gov.tw/micst/stmain.jsp?sys=100>
- 內政部警政署(2015)，*道路交通事故處理規範*。
- 李文章(2008)，錄影監視系統在犯罪偵查之應用，*中央警察大學警學叢刊*，第39卷第3期，頁97-115。
- 吳良培(2010)，交通肇事逃逸案件的查緝途徑探究，*法制與社會，司法天地*第1期頁141-142。
- 侯友宜等人(2010)，犯罪偵查理論之初探，*中央警察大學警學叢刊*第40卷第5期頁1-26。
- 許敏能(1995)，*道路交通事故處理程序與鑑定制度之研究*，中央警察大學，84年度道路交通安全與執法研討會論文集。
- 陳俊呈(2010)，行車紀錄於警方犯罪偵查運用之探討，*刑事雙月刊*第37期，頁44-48。
- 陳躍翔等人(2011)，*道路交通事故中織物纖維跡證之研究*，中央警察大學100年度道路交通安全與執法研討會論文集
- 詹丙源(1995)，*從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略*，中央警察大學84年度道路交通安全與執法研討會論文集。
- 黃健星(2000)，*建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序之研究*，中央警察大學交通管研究所，89年碩士論文。
- 郭萬國(2011)*臺灣地方警政跨域治理之研究—以臺中市警勤E化系統之運作為例*，暨南國際大學公共行政與政策學系，100年碩士論文。
- 黃雲鑫(2011)，*交通事故處理之現況分析與檢討策進*，中央警察大學100年度道路交通安全與執法研討會論文集。
- 臺北市政府警察局(2016)，*交通警察大隊100-105年統計資料*。
- 蘇志強(2010)，*交通事故偵查理論與實務*，增訂二版，桃園：自行出版。

