

## 道路交通事故審核制度問題之評析——以新北市政府 警察局交通大隊為例

楊孟儒<sup>1</sup>

### 摘 要

監察院於 102 年 3 月，第 102 交正 005 糾正文號調查報告中，糾正警察機關處理交通事故業務之運作、組織、法制及管理 etc 等缺失。指出交通事故審核制度不健全，未發揮功能；並檢視警察機關與各鑑定機關間同一案肇因、肇責之分析、鑑定意見，約半數出現分歧。導致民眾對警察事故分析研判、車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見之不信任。顯示警察機關道路交通事故審核制度是否存在某些問題？制度出問題？或是機關內部問題？對肇事當事人後續訴訟會有何影響？是本文所要探討研究的。交通事故處理分為前置作業、現場管制作業、現場調查作業、後續作業（蘇志強 2010，交通事故偵查理論與實務）。事故處理經過現場攝影、測繪、調查詢問，最後案件陳報到審核小組，才開始進行審核作業程序。綜觀警察機關之審核作業，依臺灣目前行政區特性劃可分成，院轄市、省轄市、一般縣市、國道公路警察局等類別。因各行政區特性之不同，而有不同的審核體制。本文就現行審核制度作業概況，以新北市交通大隊事故處理組審核人員組織編制及審核作業為例。針對目前審核制度所包含之內容、各環節及程序，進行系統性的分析。再利用歷年統計資料，以客觀之歸納分析，探究並深入瞭解現行交通事故審核上所面臨之問題。期能掌握審核制度之整體問題，後續再進行細部研究時，方能對症下藥，研擬可行改善策略。

**關鍵字：**審核制度、分析研判、現場管制作業、車輛行車事故鑑定委員會

### 一、前言

交通是每個人每天生活的一部分，交通安全與交通順暢亦是大家共同關心的大事，然而民眾一旦發生交通事故，往往造成生命財產與醫療資源之損失。臺灣地區在 101 年發生各類交通事故計有 46 萬 8,742 件，A1 類有 1,964 件，造成 2,040 人死亡，862 人受傷，A2 類有 23 萬 6,963 件，造成 31 萬 7,663 人受傷，A3 類有 22 萬 9,815 件（資料來源：警政署事故 e 化系統）；若將總交通事故件數除以一年 365 天計算，平均一天臺灣地區發生 1284 件交通事故；一件交通事故所需的處理人員包括警察人員、消防救護人員、醫療人員、保險業務人員、車輛維修人員，若日後進入分析研判、鑑定爭訟程序，尚包含審核人員、調解鑑定委員、司法人員等，交通事故所付出的社會資源人力，牽涉層面之廣，由此可見一斑。交通事故處理品質攸關民眾權益至鉅，日後

<sup>1</sup>中央警察大學交通管理研究所研究生。

案件進入鑑定、偵查及審判階段，如何還原事故真相與維護當事人之公平正義，審核人員之專業能力至為關鍵，如何從審核制度各面向問題加強改善，建立專業、公正之形象，提升民眾對交通事故審核之滿意度，實現社會之公平正義，實為當務之急，也是本研究研究的主题。

內政部警政署於 89 年成立交通事故案件審核小組、90 年試辦專責警力分級處理交通事故、91 年訂定交通事故案件審核準則、92 年修正道路交通事故處理規範及相關表報作業、93 年起完成「事故原因初步研判表」、94 年推動道路交通事故資訊 e 化系統等改善事故處理品質措施。警政署一連串針對處理道路交通事故所做的人員培訓與策進作為，主要的目的就是為了提昇交通事故處理的品質，訓練專業的事故處理人員。當然交通事故的發生，必定有一方違規行為所造成，除非因事故現場車輛已移動，無監視畫面等佐證資料，雙方當事人各執一詞，造成證據不足無法鑑定研判。否則事實應只有一個，肇事分析結果應該是一樣的。本研究以新北市政府警察局交通大隊事故處理組為例，從審核制度面，也就是審核流程、審核人員的訓練、審核小組每天的審核件數、審核的公平性來做分析研究。探究警察機關的審核作業是否有疏漏的地方；而審核作業的肇事原因、肇因分析及分析準則，並不在本研究的研究範圍內。

## 二、文獻回顧

本章係回顧相關文獻並探討，主要分為下列幾個部分：首先以現行交通法規之明文規定，來了解整個交通事故審核作業之處理流程；接著彙整眾學者探討交通事故審核制度之文獻，探究交通事故處理體制各層面的問題所在，解決方案及改善方法，作為本研究健全整個審核作業制度之參考。

### 2.1 現行法律規定相關規定

#### 2.1.1 道路交通事故處理辦法

道路交通事故處理辦法第九條第一項：「警察機關獲知道路交通事故，應視情況迅為下列處置：一、記錄報案時間、詢問報案人身分、事故時地、傷亡狀況、有無採取救護措施及現場概況等」。可知道路交通事故係法律明定付託警察機關處理之工作。而交通事故動輒損及人民生命、財產，甚至造成兩個家庭的破碎。但事故一旦發生，做再多的檢討改進亦於事無補。如果有一套完善的事故審核制度當後盾，使事故審查更完備，作業工作天數更縮短，研判結果更實質客觀，就是給被害人及其家屬最大的補償了。

道路交通事故處理辦法（以下簡稱「事故處理辦法」）第 10 條第 1 項：「警察機關對道路交通事故現場，應就下列事項詳加勘察、蒐證、詢問關係人，據以分析研判」。又第 13 條第 1 項：「道路交通事故案件當事人或利害關係人，得於下列期間向警察機關申請閱覽或提供相關資料：一、於事故現場

得申請提供道路交通事故當事人登記聯單。二、於事故七日後得申請閱覽或提供現場圖、現場照片。三、於事故三十日後得申請提供道路交通事故初步分析研判表（以下簡稱分析研判表）。由此可知，事故處理辦法第 10 條規定警察機關於每一件交通事故發生後，必須進一步進行分析研判，以釐清肇事責任。

### 2.1.2 道路交通事故處理規範

道路交通事故處理規範（以下簡稱「事故處理規範」）第十七點案件審核之規定：

- （一）臺北市政府警察局、高雄市政府警察局、臺灣省各縣市警察局及國道公路警察局，由審核小組負責交通事故案件審核；航空警察局、鐵路警察局、保安警察第二總隊、各港務警察局及金門縣警察局、福建省連江縣警察局，應指定專責審核人員，負責交通事故案件審核。各警察機關得視需要於分局（隊）指定審核人員，負責交通事故案件資料之檢核與初審，檢核資料內容有無漏誤，並做必要之修（補）正，以確保現場蒐證與勘驗資料之完整與正確。
- （二）各警察機關審核小組應於 A1 類事故發生後十五日內、A2 類及 A3 類事故發生後三十日內完成案件審核，其工作項目如下：
  1. 相關表件資料、現場圖、筆錄及現場照片之檢核。
  2. 肇事原因分析與研判，並製作「道路交通事故初步分析研判表」。
  3. 交通事故案件列管、統計分析與運用。

## 2.2 學者研究文獻

蘇志強(2010)認為，警察機關之交通事故處理體制，主要分為處理層面與審核層面兩部份。並因國內行政區特性不同，分為院轄市、省轄市、一般縣市、國道公路警察局等類別。經分析其交通事故處理體制，礙於各地區因其轄區幅遠、交通專業警力、轄內案件數、分局之參與角色等各項因素，所實施之審核作業有因地制宜之作為。即使為相同型態之縣市，亦可能因地區民情不同，分屬不同之類型；另亦有一縣市包含多種類型之型態等現象。應妥適規劃改善方法，並考量各縣市組織編制及轄區特性等因素，構建合乎實際需求之交通事故處理體制，以發揮整體效能，方為徹底解決之道。

黃建中(2001)認為，審核之操作程序及技術在員警處理完交通事故，將事故現場相關跡證彙整成相關表件呈現，而審核人員則是對相關表件加以審查，審查其報表之現場蒐證及紀錄是否能完整表達出事故現場當時之情形。但員警在處理交通事故時，礙於現場交通狀況必須在短時間內將事故排除，以恢復交通，經常發生重要證物未即時查扣、蒐集、保存、紀錄等不完整缺失，致使事故處理資料不齊，造成事故原因及責任無法真正釐清。因此需要建立一套確保現場蒐證與勘驗資料保全之審核制度。黃建中認為交通事故審核應

由原先規定一層審核，交通隊兼肇因分析，變為二層審核，第一層為基層主管人員審核跡證是否齊全，第二層為交通隊審核小組的肇事原因分析。如此可兼顧事故處理跡證蒐證之黃金時效性，跡證容易隨時間消逝之特性，及事後肇因分析跡證之齊全性。

方盟凱(2007)認為，發生交通事故後，當事人除審視身體、財物所造成的損害外，最為關心的莫過於事故責任歸屬問題，一般輕微財損或體傷及肇事責任明確之交通事故，當事人可以迅速達成和解，圓滿解決紛爭。若在現場對於交通事故之肇事責任歸屬不明確，為進一步瞭解彼此肇事責任或需做為後續理賠、和解之依據者，則可藉肇責分析及鑑定機制，由警方做肇事原因分析研判或鑑定機關之鑑定意見為之，研擬交通事故肇事責任分攤比例，以維事故結果公平性及合理性。

黃昶斌(2012)認為，警察機關於其所調查之資料無法作出決定前，仍應本於職權將事證調查事證（行政程序法第 36 條參照），待事證明確後始能進行分析研判並決定分析研判之結果，此乃理想之情況。惟案件之處理，宥於時間、空間或人力的限制，若行政機關無法明確查明事證時，自得依職權斟酌全部陳述與調查事實及證據之結果，依論理及經驗法則判斷事實之真偽，並將其決定及理由告知當事人（行政程序法第 43 條）。次依事故處理辦法第 13 條有關警察機關進行肇因分析研判有 30 日之訓示規定，當事人或利害關係人向其申請時，若警察機關仍無法得出調查結果，自得作出「無法分析」之結果，無違反行政行為明確性原則之疑慮。惟肇事原因欄單純敘明「無法分析」之結果，實與「空白」之意義相同，且與行政程序法第 43 條應將決定及理由告知當事人之規定似有不符，故警察機關應以「無法分析」並敘明理由為宜，始符合前述規定。

陳舒豪(2006)認為，內政部警政署從民國 89 年到 94 年以來，積極推動國內道路交通事故處理改革，目的無不希望能提昇交通事故處理的品質，改善民眾對員警交通事故處理的滿意度。而各縣市警察機關於執行相關政策後，應如何檢視評估其執行績效，以有效掌控政策施行前後優缺點，期能建立一套客觀、公正的交通事故處理品質評核機制，以作為主管機關評估其施政成效良窳之參考依據。

## 2.3 綜合評析

縱觀上述，事故處理辦法第 10 條第 1 項：「警察機關對道路交通事故...，據以研判分析」。辦法中所說的分析研判，與事故處理規範第十七點的案件審核，實則指同一件事，就是警察機關於交通事故發生之後，經詢問、勘察、蒐證之後，將事故卷宗整理完備送審查小組進行事故肇因分析研判，以釐清肇事責任。待肇因研判完竣，並將資料建檔保存，整個事故處理才算結束。又事故處理規範第十七點第一項明定：直轄市、各縣市警察局及國道公路警察局需設立審核小組負責事故審查作業；航空警察局、鐵路警察局、保安警察第二總隊、各港務警察局及金門縣警察局、福建省連江縣警察局等專業單位，則指定專責審核人員負責。可見事故審核作業因單位性質不同，審核人

員也有不同，所審核的結果、審核品質、專業性也不同，這也是亟需改進的地方。

### 三、交通事故處理體制探討

#### 3.1 交通事故處理體制及流程

交通事故處理分為前置作業、現場管制作業、現場調查作業、後續作業（蘇志強 2010，交通事故偵查理論與實務）。事故處理經過現場攝影、測繪、調查詢問，最後案件陳報到審核小組，才開始進行審核作業程序。內容包含肇事原因分析、違規舉發、事故資料提供、資料建檔與運用等。依 91 年警政署所頒布「警察機關分駐（派出）所常用勤務執行程序彙編」，整個道路交通事故處理作業流程如圖 1 所示。

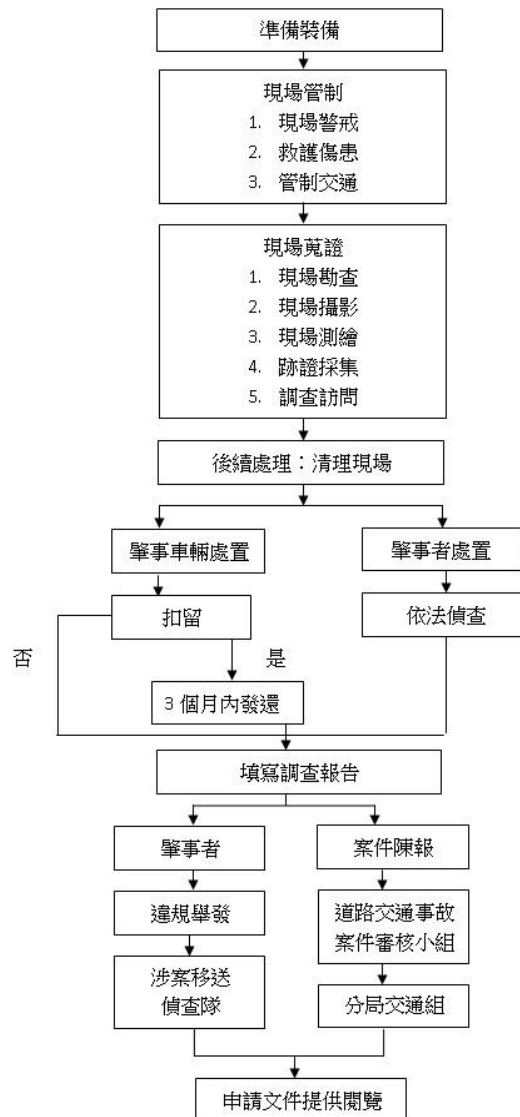


圖 1. 道路交通事故處理作業程序

## 3.2 交通事故審核作業

交通事故案件審核小組針對相關表件資料，例如：道路交通事故調查報告表、交通事故現場圖、當事人談話紀錄表、自首情形、現場相片等。需進行資料檢核工作，對於資料不全、蒐證不足、繪製不當等情形，隨即以書面退回原填報單位依限修正並列管。倘若表件資料完整，則進行肇事原因分析研判、統計分析、配合處理單位提供肇事原因分析結果等工作，整個作業流程，即稱為交通事故審核作業。

各警察機關審核小組應於 A1 類事故發生後 15 日內、A2 類及 A3 類事故發生後 30 日內完成案件審核。審核小組工作項目如下：

民國 99 年 12 月 25 日，全台五都升格直轄市後，警察機關之審核體制亦配合調整。分為五都直轄市政府警察局（台北市、新北市、台中市、台南市、高雄市）、臺灣省各縣市警察局及國道公路警察局，由審核小組負責交通事故案件審核；航空警察局、鐵路警察局、保安警察第二總隊、各港務警察局及金門縣警察局、福建省連江縣警察局，應指定專責審核人員，負責交通事故案件審核。各警察機關得視需要於分局（隊）指定審核人員，負責交通事故案件資料之檢核與初審，檢核資料內容有無漏誤，並做必要之修正，以確保現場蒐證與勘驗資料之完整與正確。

相關表件資料、現場圖、談話紀錄表、酒測單及現場照片之檢核。

肇事原因分析與研判，並製作「道路交通事故初步分析研判表」。

交通事故案件列管、統計分析與運用。

審核人員接獲重大損壞車輛通報案件，應於 2 個工作日內完成查處「交通事故重大損壞車輛通報單」，通報車籍所在地公路監理機關列管及車籍所在地警察局追蹤查訪。如非屬重大損壞車輛，應告知當事人免予申請臨時檢驗，並於電腦系統刪除該案件，解除列管。

## 3.3 道路交通事故案件審核作業之流程

道路交通事故案件審核作業流程，待事故處理人員將事故處理完竣後，所有資料（包括現場圖、當事人談話紀錄表、相片、酒測單、自首情形等表格）備齊後之整份卷宗，請主管審閱蓋章後，送至分局交通組承辦人進行檢核。承辦人檢核卷宗有無疏漏。有疏漏，送回交通分隊或分駐（派出）所請處理人員補齊缺漏之資料。如此，才不致使已送至交通大隊研判之卷宗，因資料不齊送返原單位補齊，而造成的作業時間浪費；無疏漏，將卷宗送往交通大隊進行分析研判。交通大隊設有專責審核小組進行研判，並將研判結果製成「道路交通事故初步分析研判表」，另將當事人違規情形依違規事項製單舉發。肇因研判後之結果亦分類後建檔以利日後統計。道路交通事故案件審核作業流程圖繪製如下圖 2：

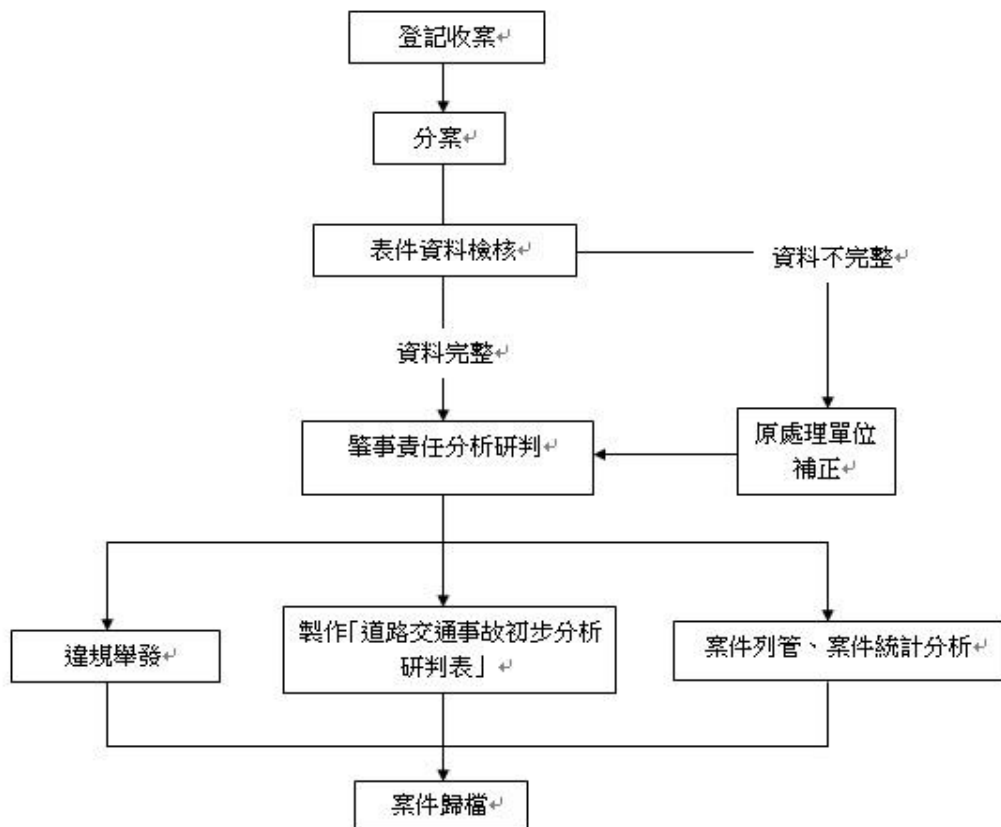


圖 2. 道路交通事故案件審核作業流程圖

#### 四、新北市政府警察局交通警察大隊審核作業現況分析

近年來國內為提升交通事故處理工作，無論在事故處理專責人員的事故處理訓練，或交通事故案件審核人員的講習訓練、審核人員的肇因分析等專業訓練講習，目的就是為了提升員警專業能力。本研究以新北市政府警察局交通警察大隊為例，依其組織沿革、組織編制、審核人力、教育訓練、研判件數統計分析等層面所做現況分析，最後針對所發現問題作出結論與建議及改進目標。

有關新北市政府警察局交通警察大隊目前交通事故審核作業情形，分述如下：

##### 4.1 組織沿革

新北市政府警察局交通大隊原名交通警察隊隸屬臺北縣警察局，民國 58 年 3 月 1 日成立，臺北縣警察局於 91 年 1 月 1 日更名為臺北縣政府警察局，隨著臺北縣升格為準直轄市，於 97 年 12 月 1 日更名為交通警察大隊，因應

機關組織編制需要，充實交通警力、改善交通、提升交通執法與預防交通事故效能，就原有交通警察隊基礎，擴編為交通警察大隊。復於 99 年 12 月 25 日配合臺北縣改制為新北市，更名為新北市政府警察局交通警察大隊。

## 4.2 組織架構

新北市政府警察局交通大隊置大隊長 1 人、副大隊長 2 人，大隊部下設行政、督察、執法、事故處理、綜合、總務等 6 組。勤務指揮中心暨秘書、人事、會計等 3 室及外勤設 1 個直屬分隊暨 16 個配置地區分局交通分隊。其中事故處理組負責業務有：

相關表件、調查報告表、現場圖、筆錄及現場照片之檢核。交通事故案件送至審核小組後，應先登記、收案、並將案件分發各審核人員，審核小組收案後應逐一檢核相關表件有無缺漏，如有缺漏應填寫交辦單，請原填報單位依限補正並列管。

肇事原因分析：交通事故審核人員應依據現場蒐證資料重組肇事經過，進而分析、研究肇事原因，並製作交通事故處理審核表。

交通事故案件列管、統計分析與運用：交通事故審核人員對所承辦案件，應確實登記、列管，於一個月內完成各項審核及電腦輸入建檔作業。

違規舉發：肇事人違反「道路交通管理處罰條例」之各項違規行為予以掣單舉發，並寄交當事人；對於肇事責任未明尚待查證者，由審核小組於肇因研判後，舉發當事人違規行為。

受理申請交通事故證明書、現場圖及相片：肇事當事人、被害人或家屬可逕向審核小組申請交通事故證明書、現場圖及相片等資料。

其組織架構如圖 3 所示：

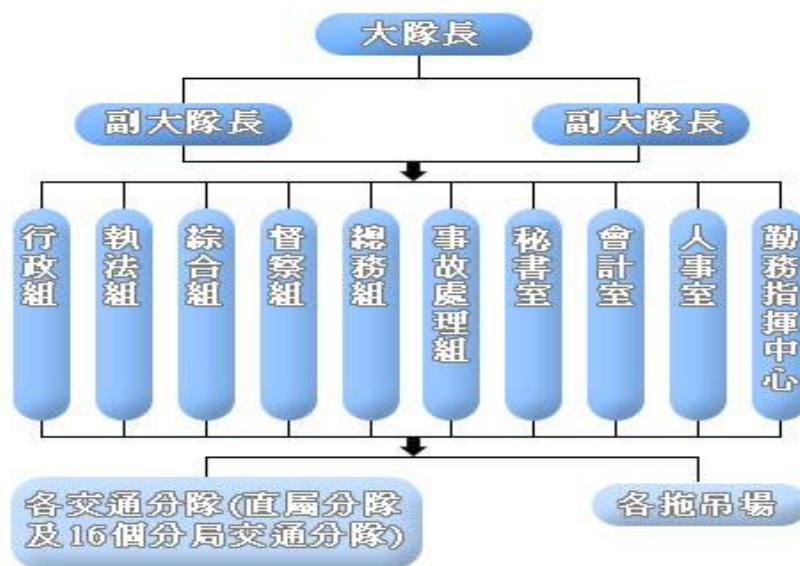


圖 3.新北市政府警察局交通大隊組織架構



### 4.3 審核現況

1. 編制情形：交通大隊事故處理組計有 1 名組長、1 名組員、1 名分隊長、10 名審核人員。
2. 審核工作：
  - (1) A1、A2 交通事故案件：以分局責任區方式分配。共分成汐止三峽、土城蘆洲、三重、板橋瑞芳、樹林、海山金山、新店、新莊、中和一二、淡水永和等十個責任區，由十名審核人員分區負責，每人負責一區。
  - (2) A3 類交通事故案件：由各交通分隊指派的審核員警先行第一層初步分析研判，案件最終送至事故處理組後，再依負責區交由各區審核人員第二層審核。
3. 審核流程：交通分隊事故專責處理人員〈A3 為分駐派出所員警〉→分隊（派出所）主管→分局交通組→分局長→警察局交通大隊審核人員→交通大隊事故處理組組長→副大隊長→大隊長。
4. 審核工作天：自申請日起 14 天不含例假日。
5. 審核費用：免費。
6. 審核件數：新北市政府警察局交通警察大隊事故處理組，100 年研判案件統計，平均每月審核交通事故案件數約為 1200~1500 件（資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊）。每人平均每月審核 120 件以上，且審核件數有遞增趨勢。表 4.1 為新北市政府警察局交通大隊 93 年至 100 年，民眾有領取的交通事故初步分析研判表件數，民眾有申請但未領取的件數並未列入統計，但有申請的案件，事故處理組從申請日起，即刻將案件交給承辦人進行分析研判，因此有審核的案件數必定大於表 1 所統計的數據。

表 1. 新北市政府警察局交通大隊事故組研判件數統計

	93 年	94 年	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年	100 年
一月份	0	113	179	215	324	561	879	1168
二月份	25	117	125	107	309	644	656	809
三月份	40	133	194	201	328	667	1140	1424
四月份	60	168	161	147	340	711	1132	1214
五月份	77	144	160	188	335	688	1067	1412
六月份	97	159	132	194	359	814	1015	1295
七月份	98	122	112	187	415	844	1070	1430
八月份	92	145	111	199	412	836	1145	1525
九月份	105	149	119	185	400	788	1130	1378
十月份	102	153	106	293	392	812	1095	1538
十一月份	116	163	95	257	423	810	1160	1575
十二月份	116	148	113	248	452	943	1236	1498
合計	928	1714	1607	2421	4489	9118	12725	16266

資料來源：新北市政府警察局交通大隊

## 4.4 教育訓練

- 1.署辦訓練：目前現有專責處理人員均已參加署辦「專責事故處理人員肇因分析講習」、「交通事故案件審核人員講習」。
- 2.局辦訓練：每年新北市交大自辦交通事故處理講習 2 次（課程 1 天，半天室內課、半天室外現場模擬課）。

## 4.5 審核作業現況優劣缺失探討

### 1.審核小組人員員額不足

警政署規定之各單位審核小組，是在單位原有編制下加以成立。新北市政府警察局編制在交通大隊的事故處理組負責審核作業勤務。現行作法是 A3 案件的審核作業由各分隊負責初審，屬一臨時性之任務編組，該審核人員平時仍有其他勤務（如處理交通事故，交整勤務等）。分隊審核完畢後，再將卷宗送至交通大隊事故組複審。而 A1、A2 案件則逕送交通大隊事故組審核。但因事故組審核員額不足情況下，承辦人也有一人身兼兩責任區之情形，審核人力嚴重不足。惟僅有財損的 A3 案件，因先交由各分隊初審，可稍微減輕審核小組審案工作量。

### 2.審核小組業務繁重，功能未能真正發揮

一般審核小組成員都還兼辦其它交通業務，例如：事故 e 化系統相關業務、人民陳情案件、A1 類事故地點會勘、易肇事地點（路段）規劃等。審核工作只是一項兼辦業務而已，並不是專責負責，且審核案件繁多，往往也影響事故處理的品質。

### 3.大多數審核小組之審核結果未回覆原處理單位

審核小組製作之肇因研判表，依照規定，應將分析之結果回覆原處理單位，讓原處理單位知悉，以做為再教育和民眾查詢之用，而目前之審核小組除了要回覆給原處理單位補舉發之事項外，大多未回覆事故肇因分析結果及責任歸屬。

### 4.民眾申請初步分析研判表件數增多

民眾於事故發生三十日後，得向警察機關申請提供「道路交通事故初步分析研判表」，所申請提供分析研判表之申請作業無須收費。相較於須付費的鑑定及程序繁瑣的訴訟程序，民眾多會參考分析研判表以認定雙方責任與洽談賠償事宜。也因此近幾年來申請研判件數呈倍數成長，更影響研判品質。

### 5.各分區專人審核，恐失客觀

審核工作一名審核人員負責一區或兼第二區，該責任區發生之所有交通事故皆由該名承辦人員負責。因為如此，往往只憑審核人員一己之經驗，和一些相關之交通法令，及警政署頒布的規範來判斷。惟交通事故發生原因及過程往往不盡相同，若僅承辦人員一人審核恐有失客觀。

## 五、結論與建議

審核制度是交通事故現場偵查工作的延伸，而交通事故跡證與刑案現場跡證雷同，有些跡證消縱即逝，因此第一時間抵達現場的事故處理人員，一定要省慎的蒐集證據，以利後續審核作業的分析研判，還原發生時的現場情況。交通事故當事人或被害人的權益，亟賴警察機關審核小組，利用其專業交通知識及技能，明確客觀的釐清肇事原因，判別肇責歸屬。而警察機關靠著專責人員抵現場完善的事故處理，蒐集跡證，提供充足的證據；加上受過訓練審核人員的專業智能，如此前後呼應，以明辨是非對錯，進行肇因分析及責任研判。否則警察機關並非萬能，在證據不足的情況下，研判結果也只有「證據不足，無法研判」八個字。

### 5.1 結論

就目前警察機關審核制度的現況分析，得出幾個事故審核情形：

1. 案件送至交通大隊事故處理組審核時，往往為事故發生月餘之後，如果跡證有欠缺，大都已經消逝，無法補證，將嚴重影響審核品質。
2. 警察機關審核小組人力大多不足，無法有真正的時間前往事故現場探勘，或通知事故當事人到場調查詢問，以重建事故現場情形。往往只憑一些相關之交通法令、當事人有無違規之情形、及警政署頒布的規範來判斷。惟交通事故發生原因及過程不盡相同，並不能一體適用，需要審核人員花時間、蒐集跡證，釐清事故緣由。因此警察機關審核品質雖已提升許多，但仍有進步的空間。
3. 隨著時代進步，民眾積極爭取自己權益，申請研判件數呈倍數增加，審核人員平均每人每月審核 120 以上，所有案件均只能憑卷宗所檢附的相片、現場圖，談話紀錄據以分析研判，審核人員工作量過大，嚴重影響審核品質。
4. 審核小組成員大多兼辦其它交通業務，事故審核工作只是其中的一項，無法達到真正事故審核，分析肇因之目的。

### 5.2 建議

#### 1. 組織編制擴增

各縣市警察局雖已成立交通安全組或事故處理組，但仍需專責辦理交通事故案件審核、資料統計分析等工作，亟需擴增警力員額，以回應日益龐大的交通事故案件審核。

#### 2. 交通事故處理及審核警力專業化

事故處理審核之目的在於對事故案件之補救，及對於處理缺失之事後加強教育。惟審核人員本身素質為審核關鍵，審核人員的法令熟稔、交通專業

知識是否足夠，需透過不斷的教育訓練來養成。審核人員必須不斷進修警政署每年舉辦的「交通事故處理人員講習」、「交通事故審核人員講習」及「肇因分析講習」等課程，不斷吸收更新交通知識。

### 3. 交通事故處理體制訂定

在制度上，事故審核各項準則的前置工作或基礎工作不可偏廢，因此，對於一些基本的要求項目，例如所需相片的數量、整理、順序或筆錄製作的要件等，應確實要求事故處理人員做到並納入事故處理必備項目。並訂定一統一標準。

### 4. 建立交通事故偵查體制

未來各分局「交通組」及「事故處理組」可仿效日本交通事故模式，於分局內建立交通事故偵查功能，配置於分局交通組，接管交通事故傷亡之後續偵查，彙整調查及送請鑑定，辦理移送，使目前之整體事故偵查系統能一元化處理。真正邁向保障人民權益之專業化處理體制。

## 參考文獻

王文麟(2002)，*交通工程學理論與實用*。

內政部警政署(2001)，*道路交通事故處理規範*。

陳高村(2004)，*道路交通事故處理與鑑定*，二版。

陳舒豪(2006)，*道路交通事故處理品質評核機制之研究*，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。

黃昶斌(2012)，「道路交通事故初步分析研判表問題之研究」，*中央警察大學交通學報*，第十二卷第二期，頁95~117。

黃建中(2002)，*建立交通事故審核制度與審核準則之研究*，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。

監察院(2012)，「第102交正005糾正文號」。

廖信智(2002)，*事故原因鑑定準則之研擬*，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。

蘇志強(2010)，*交通事故偵查理論與實務*，二版。



# D 交通安全策略與宣導

