

如何確認交通過失犯之研究

陳宏毅

摘 要

交通的便捷帶給人民生活享受，但交通的事故卻帶來了生命、財產的損害。汽車高速行駛，衝力甚大，導致人、車傷亡，已成為文明國家的公害問題。台灣每年因交通事故而送醫的人數超過三十七萬人，死亡人數高達七千餘人。以人口比率而言，佔全世界之冠。而交通過失犯在臺灣地區的犯罪人口而言，佔相當大的數量。違反道路交通規則之取締，有助於交通事故之預防，然而，有效地確認交通過失犯，更能減少交通過失犯，兩者相輔相成，不可偏廢。由於在我國對於交通法令之法理，尚未建立普遍性原則。肇事原因之分析未能精密科學化，取締交通的違規未能合理化，不能樹立法令權威。交通違規行為無法與交通過失責任相區分，肇事責任之歸責無法精準，本文因限於篇幅，無法引述大量的國外資料，僅為釐清觀念，特將「過失競合」與「信賴原則」在實務上常有誤用及濫用之情形，以法院判決做為類型研究，同時，就日本分析交通事故之情形，法院判決結果相互配合，俾以確認及開展交通過失犯之理論基礎。

壹、前言

臺灣地區交通惡質化的原因有下列情形，(一)行車條件(道路設計、道路秩序之維持等)和車輛速度的增加無法配合；(二)相關的交通法案始終延擱在立法院，造成行車規範無法有效執行；(三)國人的交通安全觀念薄弱，使道路有如人車的競技場而險象環生；(四)行人與車輛、車輛與車輛互不尊重，猶如蠻荒世界，靠著野蠻的叢林法則來解決自己行的安全(註一)。

交通過失犯在臺灣地區的犯罪人口而言，仍佔相當大的比率。違反道路交通規則之取締，雖有助於交通事故之預防。然而，有效地確認交通過失犯，更能減少交通過失犯。交通違規行為卻常被人視為交通事故發生的原因，其原因不外出乎於同情被害人，多少加擔事故者一點責任，期被害人獲致民事賠償，事故者為免除坐牢之壓力，期能獲致緩刑宣告，相沿成習的結果，在我國交通違規行為與交通過失行為幾乎畫上了等號，以致於對交通事故的各項工作(事故現場處

*台灣警察專科學校專任講師(電話：(02)3094945)

理、交通犯罪之搜證、偵查，鑑定工作，法院審判)，不求精進。

肇事原因分析與過失責任之認定，彼此有著依存關係，前者在認事後者在用法。肇事原因的分析，基本上是一種認定犯罪事實的方法，而分析工作之成敗，在於蒐集的資料是否完備，分析者要區分辨別出資料的正確性，必免誤導分析意見，期能發現事實真相。

最後的工作就是審判的工作，如何確認駕駛人過失的責任，在過去交通不發達的年代，周遭的交通環境單純並不複雜，駕駛人對於四周可能發生的危險，能夠預見，如竟漫不經心去注意，導致結果發生時，在法律上就要負過失責任。在今日交通發達的年代，車輛講求便捷和速度，駕駛人在交通規則的規範下，必然相信其他參與交通者也會遵守交通規責，而駕駛人的客觀注意義務之範圍，必然相對地縮小，因而，在社會規範所能容忍的危險範圍內，做其評價的標準，學理上稱之為「信賴原則」。換言之，如果今日仍採以往過去的標準，不惟要駕駛人承擔無須承擔的責任，對於交通的流暢亦構成妨礙。

由於我國司法實務較易受制於鑑定意見，少做推翻，益因無法充分究明違規與肇事之因果，致徘徊於過失競合與信賴原則之歧路，社會正義終難實現。故本文朝著兩大方向研究，一、為交通事故原因分析。二、為確認交通過失犯的問題。並提出類型化的思考模式，及標準。以促動檢警人員、鑑定人員、律師、法官能夠正視此一問題，期有效地減少交通過失犯(註二)。

貳、交通事故原因分析

一、交通事故發生原因之特質

尋找交通事故之發生原因，必須先找出事故構成因素。一般認為發生原因是產生結果所必須的條件，然而，事故之發生通常需要許多條件之配合，才會有結果的發生。

事故的因素可以定義為「導致事故結果之環境，沒有它時，則事故之結果將不會發生」，因素係造成事故結果之必要條件，但不是充分條件。而原因則是指「由許多同時性與連鎖性因素的組合，只要有一個因素不存在，則事故之結果將不會發生」(註三)。此一因素的組合特質在於對各種客觀環境之考察，所歸納出來的原因。以之作爲肇事原因分析的資料。換言之，前述歸納出來的原因，與事

故之結果若有一定的關聯性，這個原因對肇事而言，就有原因力。

二、影響事故發生之操作因素與條件因素

駕駛人在行車過程中扮演著資訊處理機的角色，駕駛人爲了順利完成其行旅，必須對所有陸續抵達之資訊做回報，以便適當有效的控車，否則，交通事故即會發生。因而，駕駛人在行旅中會發生不同程度的事故風險，如道路因素、環境因素、車輛因素、駕駛人本身的控車能力(註三)。以上也是作爲肇事原因分析的資料之一。同前所述，駕駛人若對上述原因與事故之結果有一定的關聯性，這個原因對肇事而言，就有原因力。

總之，在一定原因下，不能想像其不存在時，而又無其他原因存在，則對肇事結果之認定有很大的幫助。

三、犯罪偵查的步驟

肇事原因的分析，基本上是一種認定犯罪事實的方法。初步工作是由現場處理的警員負責，如繪製肇事現場圖、製作當事人、證人筆錄，以及肇事處理報告，但其報告之內容僅止於事實之報導，不必參與任何偵查之意見。

另外，搜集肇事原因分析資料的工作，則屬於技術性的犯罪偵查工作，其內容與要點有，一、現場路面跡證之勘查。二、輪胎之勘查。三、道路損壞痕跡之勘查。四、碎落物之勘查。五、查訪事故當事人、證人、其他關係人。六、事故關係車輛之勘查。以上工作屬於刑事偵查搜證的程序。

而依據上述方法所得到的資料是否完備，對於肇事分析、及審判的工作將會有若干的影響。肇事原因分析的工作，是屬於鑑定的性質，它對於犯罪事實提出意見，或做出某種程度的判斷意見或推論(註四)。而審判工作的性質，最重要的在於犯罪行爲的評價。

四、犯罪事實之蓋然性

交通事故的原因分析之成敗，係乎於犯罪偵查工作者能否有效的搜證。搜集的資料越完備，越有利於發現事實的真相。蓋犯罪偵查係先以蒐集、訪問、勘驗、鑑定所得的資料爲基礎，擬定假設，再據以導出、查明案件的必要條件，歸納初始證據與後驗證據，重建犯罪過程的一種程序。同時，又因在事實的判斷上，所擬定的假設，爲一個可能性的命題，或有不夠周延的地方，或推理的形式不正

確，結論即會發生問題。因而，確定犯罪與否係屬蓋然性，而非必然性的論證(註五)。

五、證據的重要性

確認交通過失之犯罪事實，既非一件簡單的事，如何在許多條件下認知各種經驗事實，重建事故現場，就已存在的客觀事實來推論未知的犯罪事實，進而，發現犯罪事實。

在犯罪偵查的推理過程中，可運用的方法很多有演繹推論、類比推論、因果推論、歸納推論等(註六)。不過，運用這些方法時，仍須靠證據來支持，始能提出確認犯罪事實的推論是否合理。

六、法律上過失責任之認定

肇事原因的分析，係著重於確認交通過失之犯罪事實，然而，這些構成事故的因素並不是檢驗犯罪行為標準。真正肇事原因的判斷，是爲了法律上過失責任的確認，而肇事的過失責任，以刑法的犯罪論而言，有其三階段的判斷標準：構成要件之該當性，違法性與有責性(責任)的檢驗標準。而交通過失犯在責任判斷上，就是注意義務本身，因爲客觀環境的改變，而使之發生了根本的變化。然而，另外尚有不可忽視的問題，就是違規行為本身與肇事的因果關係也須作明快有效的處理。這也就是本文下面所要討論的問題。

參、交通過失犯理論介紹

一、傳統過失理論與新過失理論

昔日對於交通事故責任之認定，均依傳統過失犯理論，認爲駕駛人具有注意義務，應注意而不注意，致結果發生時，即構成刑法上之過失。此過失理論，重視過失者實質的結果預見義務。分三點說明之：一、即過失者對於結果有預見可能性，竟不加注意致結果發生，將過失置於責任要件中，以結果的預見可能性爲注意義務的中心，一般人客觀上對此結果有預見可能爲基準(註七)。二、行為因果關係之判斷，以結果之預見或預見可能性爲前提，因此，過失之罪責幾乎可以和因果關係之有無同時考慮(註八)。三、以結果預見可能性爲中心的過失概念，處罰之範圍隨之變得很廣，而無法限制(註九)。

今日對於交通過失犯的認定，則採新過失犯理論，此過失理論，特色在於將過失納入犯罪客觀要件來觀察(註十)。分以下三點說明之：

(一)、過失歸入為構成犯罪的主觀違法要素來檢驗，過失行為之「行為」與故意行為在違法要素的內涵上應分別地觀察（註十一）。

(二)、過失犯之不法構成要件可分行為不法和結果不法。行為不法係指行為人為了要避免其行為造成破壞法益之後果，內心應該要維持的注意義務；對於外在可能發生構成要件該當性之結果，應採取捨棄危險行為，提高注意義務並為安全措施的義務。若行為人未盡上述義務，致生構成要件該當之結果者，自有成立過失犯之可能。在科技發達之現代，科技的運用為現代社會生活所不可或缺，既可改善人類之物質生活，社會就必須容忍一定程度之風險。因此，刑法上有「容許之風險」概念，此風險的限度必須要行為人已盡上述之義務，得以降低危險程度時，始為法律所允許。結果不法是指行為人對於犯罪構成要件實現之可避免性為考量，結果在客觀上有可避免而不避免之歸責事由（註十二）；即採結果迴避義務為中心，以一定的客觀注意義務做為過失的主觀違法要素（註十三）。若是欠缺行為不法，或是欠缺結果不法，就不能成立過失犯（註十四）。

(三)、對於上述危險之防止，要求行為人負百分之百結果的迴避義務，是一件不可能做到的事。行為人若已做到百分之六十的合格最低限度，就算是已盡力做到了迴避措施，以利社會全體的發展。換言之，過失犯處罰的範圍相對地縮小（註十五）。

二、新交通過失犯理論

傳統的刑法過失理論，在社會結構單純，動力交通工具稀少之固有農業社會，固有適用，二十世紀以後，動力交通工具已成為大家代步的工具，則每一事故之發生，均追究駕駛人之責任，勢必阻礙工商業之發展，影響人類生活品質，是以德國在一九三五年由聯邦最高法院判決創設了「交通信賴原則」，確認如駕駛人可信賴其他交通參與者，亦同將遵守交通規則，就不必顧慮他人突然違反交通規則之必要。信賴原則係本於危險分配之法理，基本上與上述可受容許危險之危險有相同之作用，即在限制過失犯之成立，以符合現實社會生活之需要，其對於交通便捷有著正面之作用。此一原則之確立，與上述新過失犯理論，有著密切的關係，將過失納入犯罪客觀要件來觀察，該行為是否在「社會相當性之原則」下被容許，若被容許時，實不再苛求駕駛人負高度的結果迴避義務（註十六）。

由於車輛的高速動力所生之危險，以容許的風險理論觀之，它是為維持社會生活的持續發展為優先考慮，所做的價值判斷。換言之，以有無違反社會生活上必要的注意義務，來論斷過失之客觀注意義務，於此情形，有無採取結果迴避義務之可能。值得注意的是，交通過失犯的客觀注意義務，應以「道路交通安全法規」為其義務中心，以客觀的行為做基準，予以類型化，使得處罰的範圍具體而明示。

否則，要求駕駛人過度的安全措施，反使交通陷於停滯，影響社會活動(註十七)。

信賴原則一般也可以解釋為，行為人有相當的理由，相信第三人於此場合會採取適切的行動，竟然做了不適切的行動，對此所生之結果，行為人可不負責任；換言之，對於相對人的違法行為，行為人可以不須採取高度的結果迴避措施。不過，原則上應限於車輛對車輛的場合，但在例外之情形下，才可適用在車輛對行人。

四、信賴原則與過失競合

過失競合能否適用信賴原則，有採肯定說與否定說者，亦有採減輕其刑者。更有主張應視過失競合之情節而定，(一)、被害人之過失為主因，被告之過失為次因者，被告人仍應負過失責任。(二)、被害人之過失為主因，被告僅不遵守交通規則，被告仍應負過失責任。(三)、被害人之過失為發生危害之獨立原因，行為人縱有過失，亦不負責(註十八)。本文以為，信賴原則與過失競合無從並立，前者乃被社會容許的危險行為，因而不負刑事責任。後者係指被害人與行為人對於事故的發生同存原因，只不過是輕重過失責任的問題。行為人不遵守交通規則，若已盡結果的迴避義務，與肇事無因果關係，仍有信賴原則之適用，非如上述理論所云行為人僅不遵守交通規則，仍應負過失責任(關於此問題於下一節以案例來研究)。信賴原則既用在新過失犯理論，違規行為與肇事之因果，應與信賴原則併同考慮，來確認過失行為。

肆、交通過失犯之類型研究

一、問題之所在

承前所述，駕駛人違規行為與其他參與交通者同具過失時，則以「過失競合」論過失犯，固無疑問。不過，若駕駛人僅單純的違規行為，與肇事無因果關係時，

無須再考慮駕駛人有無過失問題。針對此問題，涉及到「交通信賴原則」之適用，抑或僅為因果關係的問題，在確認交通過失犯中非常重要。本文為釐清觀念，特將「過失競合」與「信賴原則」在實務上常有誤用及濫用之情形，以法院判決做類型研究，同時，日本分析交通事故之情形，與法院判決結果相互配合，俾以確認及開展交通過失犯之理論基礎。

「交通信賴原則」之適用，必須是駕駛人於肇事當時已遵守交通規則，縱然當時未遵守交通規則，亦必須與肇事無因果關係，使能在進一步討論，其他與參與交通者是否突然違反交通規則，提高了危險行為，而駕駛人的客觀注意範圍相對地縮小，在社會規範上所能容忍的範圍內為其評價標準。

由於司法實務較易受制於鑑定意見，少做推翻，而另做其他事實之認定，或限於審理時效，未能給與被告或辯護人充分辯論與提出反證的機會，檢察官的舉證責任之未盡，對鑑定人、證人反對詰問之欠缺，鑑定會之鑑定書取代了法院過失責任之判斷，以上這些都是在認定犯罪事實程序上欠缺之處。法院益因無法充分究明違規與肇事之因果，致徘徊於過失競合與信賴原則之歧路，導致社會正義終難實現。

二、我國交通過失犯與司法裁判

交通信賴原則，在我國於民國六十五年始見最高法院出現類此之判決，不過，以當時社會交通環境而言，司法實務仍未普遍使用此一原則，在傳統過失理論運用之結果，過失競合的見解，仍凌駕在信賴原則之上，真正普遍適用恐怕是民國七十五年以後的事了。換言之，已意識到為了便捷的交通，駕駛人必然會相信其他參與交通者也會遵守交通規則，於此場合，客觀的注意義務必然縮小，若過分的要求駕駛人負絕對的迴避義務，反而造成交通的停滯。以往要求駕駛人在行駛中對於車前的情況，要做隨時刹停的準備。實沿革於舊過失犯理論，車輛在行駛中對結果有預見其可能發生時，竟不加注意致結果發生，就負有過失責任。如依上述的理論來確認過失時，在交通環境非常複雜的今日，不僅使得認定過失行為陷於不明確的狀態，易流於主觀恣意；導致不究明整個犯罪事實，而認為有過失競合之情形。

我國最近最高法院八十四年度上字第五三六號判決(註十九)，雖然首度揭示信賴原則於判決中，但是仍與前述之新交通過失犯理論有一段差距，容於下一節

再詳細說明。

三、交通過失犯之類型化

首先須說明的是，本文將交通過失犯類型化，是爲了新過失犯理論上說明的便利，並非純粹邏輯上的必然。將其類型化之情形有三：

- (一)、違規與肇事因果之類型。
- (二)、違規與信賴原則之類型。
- (三)、肇事因果與信賴原則之類型。

伍、違規與肇事因果之類型

我國「道路交通管理處罰條例」第八十六條第二項規定：「汽車駕駛人在快車道依規定駕車行駛，因行人或慢車不依規定，擅自進入快車道，而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，減輕其刑」，此條文有無信賴原則之適用，有疑義之處，在於駕駛人已經依規定行駛，因他人之違規行爲致生死傷之結果，何以行爲人仍應負責？不無疑義。

司法實務上對此問題，見解甚爲紛歧，有以下見解：(註二十)

(一)、肯定見解者認爲：若一定要駕駛人依規定行駛，始有本條之適用，無異侷限於無過失責任之汽車駕駛人，始予減輕其刑。而本條之真意，應指汽車駕駛人有過失而言，例如爲超車而超速、或超速迴轉等，絕不可勿誤認爲無過失之駕駛人，使有本條減輕其刑之適用。

(二)、否定見解者認爲：道路交通管理處罰條例第八十六條規定，須駕駛人在快車道「依規定駕駛」應負刑事責任者，始減輕其刑。若駕駛人行經市區不依四十公里以下時速限制之規定行駛，自不合於上述條文減刑之規定。

本文見解如下：

(一)、本條文乃寓於保護駕駛人已依規定行駛，但仍有過失之情形，如未盡結果迴避義務，駕駛人本身主觀注意能力之欠缺等是，在量刑處罰上應予從寬，採必減之措施。

(二)、駕駛人之違規若與肇事無因果關係時，例如未帶行車執照或駕照、未備行車紀錄表、未開燈行駛等是，而駕駛人若僅有過失時，仍可依本條之規定，減輕其刑。

(三)、本條亦寓有信賴原則之用意在，因為駕駛人依規定行駛，而信賴參與交通之第三人自會遵守交通規則，竟加違規闖入快車道，其注意義務必然相對地縮小，以限制過失行為無止盡的擴張。不過，駕駛人雖依規定行駛，但其行為若仍被評價為未盡相當的結果迴避義務時，仍應負過失責任。

違規與肇事在肇事原因分析上，有時確有難以釐清之困難。為助於分析上之便利，歸納其可能之情況如后：

(一)、駕駛人並未違反交通規則，但有過失，另被害人亦有過失，則駕駛人與被害人同有過失，則生過失競合之情形。

(二)、駕駛人並未違反交通規則，亦無過失，而被害人有過失並違規，駕駛人自無過失，則必發生信賴原則之問題。

(三)、駕駛人違反交通規則，而且有過失，另被害人無違規但有過失，則生過失競合之情形。

(四)、駕駛人違反交通規則，但無過失，而被害人有違規且有過失，駕駛人自無過失，則則生信賴原則之問題。

(五)、駕駛人違反交通規則，但無過失，另被害人無違規但有過失，駕駛人自無過失，則生信賴原則之問題。

簡言之，駕駛人雖依規定行駛，若未盡相當的迴避義務時，仍不受信賴原則之保護；反之，駕駛人雖未依規定行駛，若與肇事無因果關係時，而駕駛人已盡相當的迴避措施，自有信賴原則之保護。

陸、違規與信賴原則之類型

首先引用我國臺灣嘉義地方法院七十五年易字第七十號判決，在該號判決中即說明了違規與迴避義務之關連性，摘錄如后：

「雖臺灣省嘉雲區車輛行車事故鑑定委員會嘉鑑字第七五一八四號鑑定意見書，認為被告駕駛大客車，行經交隄岔路口，未減速至隨時可以煞停之程度，稍有疏失云云。然而，當時呂國華(被害人)駕駛機車未達中心線，即行左轉彎，致在時距上無法煞避，因而撞及呂國華之機車，被告自屬無法防範，應無過失」。

本案明確說明了一個問題，被告之違規行為(行經路口未依規定減速)與肇

事無關連，而被告對被害人之違規行為，已盡相當的迴避義務時，被告因有信賴原則之適用，故可以不負過失責任。

上述判決圖示如右；

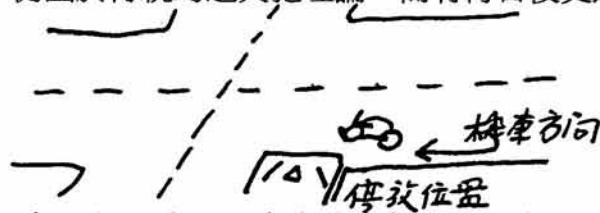


以最近最高法院八十四年度上字第五三六〇號判決為例(註二十一)，其裁判要旨如后：

「汽車駕駛人對於防止危險發生之相關交通法令之規定，業已遵守，並盡相當之注意義務，以防止危險之發生，始可信賴他人亦能遵守交通規則，並盡同等注意義務。若因此發生交通事故，始可以信賴原則為由，免除過失責任」。

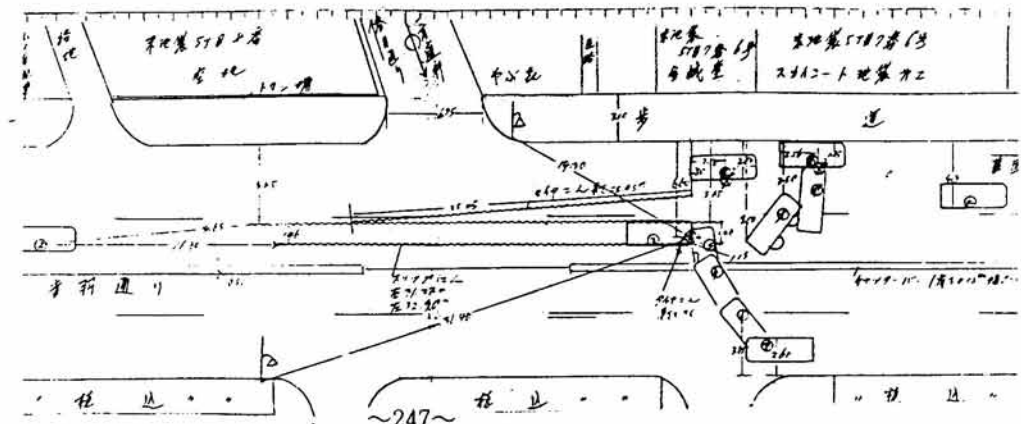
此判決認為：「駕駛人(被告)違反在交岔路口十公尺內停車，以致於被害人擦撞停放之車，儘管被害人有違規及逾越路面邊緣行駛，但是，駕駛人(被告)究非一般之違規」。換言之，被告之違規行為相當於被告未盡其法律上作為之義務，其不作為與行為之結果具有相當因果關係，被告與被害人有過失競合之情形。不過，本文以為若該違規與肇事並無因果關係時，則仍有信賴原則之問題。以我國目前司法實務之運作情形觀之，通常認為駕駛人有違規，則必有注意義務違反之過失責任，似乎仍囿於傳統的過失犯理論，而有待日後更進步的判決。

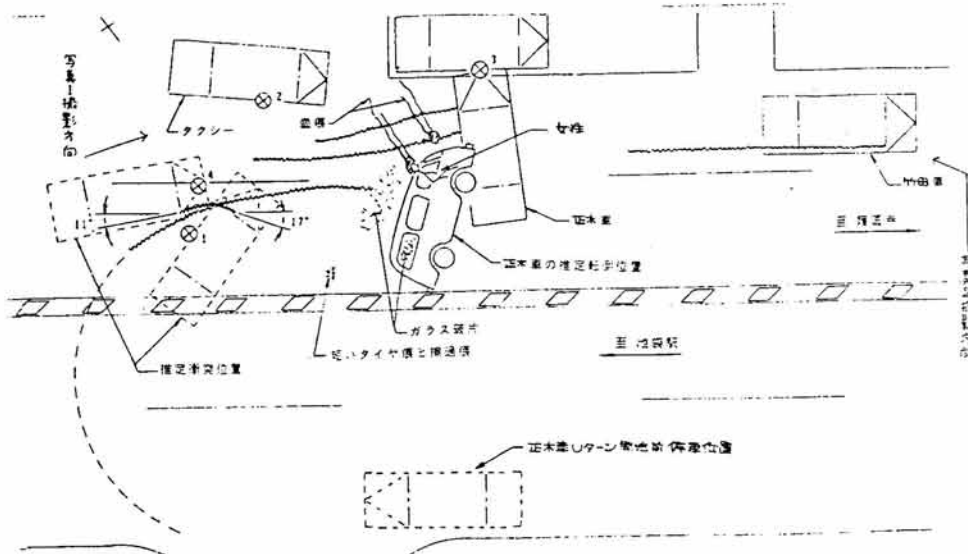
上述判決如圖所示：



本文引述日本平成六年一月三十一日東京地方裁判所刑事判決，其事實如後：1990年5月6日星期日9時，正木氏開汽車乘坐著同事一人，行駛在往東京池袋車站途中之二線車道上，經過確認對向車道是往護國寺方向，則以十公里的車速迴轉越過對向車道時，突遭對向車道之竹田氏汽車由左斜後方衝撞，導致正木氏車上乘客死亡。檢察官以正木氏為被告，認其未充分注意確認對向車道車輛之動靜竟然敢迴轉，追訴其業務過失致人於死罪(註二十二)。

圖示如後：





該判決要旨，在認定過失有無上，分(一)、迴轉時的義務，其範圍是指從迴轉開始，至迴轉終止，應注意對向車或後行車之有無，即對於車輛交通有無妨害所做的安全確認之義務。迴轉的方法，須考慮道路狀況和已車的最小迴轉半徑的合理措施；迴轉時前方對向車及後方之後來車的安全措施；迴轉無法容許の場合，有違反道路交通法使道路安全無法維持、超出通常迴轉預測之速度。(二)、預測對向車之速度的範圍，要求駕駛人有迴轉的安全確認之義務。(三)、能安全地確認前方之危險範圍，即能預測安全的迴轉速度和迴轉所須時間的關連性。

(四)、被告過失責任之有無，須視被告有無履行一定的迴避注意義務，即以前述的認定的方法來檢討被告的過失行為，當時被告僅以十五公里車速行駛，而竹田車是在其一五〇公尺前，被告已確認有足夠可供行駛的安全的範圍。然而，竹田車竟以一二〇公里的車速異常行駛(當時該路段限速是三十公里)，本案被告已履行迴轉車對前方所採之安全確認義務的行為，故被告無罪(註二十三)。

茲再舉一例，如果在一條四線道的馬路上，因前方遊行造成該路段擁塞，全部車輛車行速度約只有二十公里左右，非常緩慢，此際有一輛摩托車行駛在快車道上，結果擦撞到被告行進中小客車車身的左後側，於此場合不能武斷地說，被告未能與被害人之摩托車保持一定的安全距離，因而違規肇事。因為在此擁塞的道路上，被告如已無法採取任何的迴避措施時，應不負過失責任。

柒、肇事因果與信賴原則之類型

茲以最高法院八十年臺上字第五二九五號判決為例，來研究此類型(註二十四)。

判決要旨：查刑法上之過失犯，必須危害之發生與行為人欠缺注意，具有因果關係，始能成立。若僅被害人之過失為發生危害之獨立原因，則行為人縱有過失，既與該項危害發生之因果關係，已失去其連絡，即難令負刑法上過失之責。本件車禍係上訴人駕駛大貨車，途經桃園市中正路與中寧路口左轉彎迴轉時，其大貨車車頭已轉入中正路對向車道之外側車道，其車身已轉入中正路對向車道之內側車道，為被害人所駕駛之小貨車自後撞擊上訴人大貨車之左後輪處而肇事。上訴人復供稱「轉彎時有顯示轉方向燈」等語，另據被害人之妻田蕭惠美於警訊時所供，發生時其夫駕車時速約在四十公里左右之情形，則本件車禍之發生，是否為被害人駕駛未前車保持行車安全距離，且疏未注意車前上訴人已顯示左轉燈號開始左轉之狀況，復未注意於駕駛至交岔路口前，應減速慢行或採取適當迴避等安全措施，以致於追撞前車肇事，上訴人縱曾供述其於駕駛前有喝酒或有未依規定於未行駛至交叉路口中心處即左轉而有疏忽之情事，但與車禍之發生，尚無相當因果關係；原審就此未詳加勾稽，剖析明白，遽認上訴人亦有過失，而遽以論處上訴人上述罪刑，有嫌速斷，於法未合。上述判決圖示如下：

對於上述判決，值得思考的方向有三：

- 一、駕駛人的違規行為與肇事若無因果關係，則無須將此違規因素作為考慮駕駛人過失責任。
- 二、與肇事無因果關係之違規行為，駕駛人自無結果迴避的義務。
- 三、駕駛人客觀注意義務，以有可能防止危險為範圍，必須是其已遵守交通。
- 四、在因果關係的判斷上，先將不屬於肇事之違規因素排除於肇事原因之外，有利事實及法律的判斷。
- 五、已將不屬於肇事之違規因素排除，在觀察駕駛人有無盡結果迴避義務時，可以節省思考的時間，也會有較正確的判斷。
- 六、在社會所能容忍的危險範圍之下，必須要盡相當之迴避義務，且已遵守交通規則，始不負過失責任。依此思考方式，較不會混淆違規與肇事之認定。
- 七、我國道路交通安全規則第一百零二條規定係指汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎所應遵循之規則。而該判決法官既認定「被告未依規定於未行駛至交岔路

口中 心處 即左轉而有疏忽之情事，但與車禍之發生，尚無相當因果關係」，前指其違規後又指有疏失，又言與車禍無因果關係，似有矛盾之處；不如直接指明被告之交通違規，與車禍無因果關係即足。

八、該判決似乎未能將因果關係之問題，與結果迴避義務的問題，做一個釐清，而在判決理由上出現矛盾。

九、因果關係較重視事實之認定，即有關肇事原因之分析、鑑定，而結果迴避義務的問題，則較重於客觀上注意義務之評價，即為法官適用法律之問題。

捌、結 論

交通的便捷帶給人民生活上享受，但交通的事故卻帶來了 生命、財產的損害。汽車高速行駛，衝力甚大，導致人、車傷亡，已成為文明國家的公害問題。臺灣地區每年因交通事故而送醫的人數超過三十七萬人，死亡人數高達七千餘人。以人口比率而言，佔全世界之冠。而交通過失犯在臺灣地區的犯罪人口而言，佔相當大的數量。由於在我國對於交通法令之法理，尚未建立普遍性原則。肇事原因之分析未能精密科學化，取締交通的違規未能合理化，不能樹立法令權威。交通違規行為無法與交通過失責任相區分，肇事責任之歸屬自無法正確。

為釐清觀念，特將過失競合與信賴原則在司法實務常有誤用或濫用之情形，以法院判決為類型研究，同時，就日本分析交通事故之情形，以法院判決為類型研究。介紹交通新過失犯理論，以區別傳統的過失犯理論，以期在確認交通過失犯時，能適合我國目前的交通環境，另外，附帶說明者，在預防事故發生的工作上，須有週詳的立法，嚴格的執法。如被害人因事故而無法獲得充分賠償時，似可仿照日本增訂「自動車損害賠償保障法」，以社會團體保險的力量來充分的救濟。

註 解

註一：民國八十五年五月一日聯合報第二版。

註二：林山田著，刑法通論，頁三八八。

註三：臺灣客運公司委託交通大學工程與管理學系辦理行車保安人員訓練教材。頁三---六。

註四：莊忠進著，犯罪偵查之邏輯推論，刑事科學雜誌。頁二。

註五：同註四，頁四。

註六：同註四，頁二。

註七：洪福增譯，日本刑法判例評釋選集。頁六十六。

註八：同註七，頁六十七。

註九：前田雅英著，刑法總論講義，頁四〇一。

註十：同註九，頁四〇二。

註十一：同註九，頁四〇二。

註十二：同註九，頁四零三。

註十三：同註九，頁四零三。

註十四：同註二，頁三八八。

註十五：同註九，頁四零四。

註十六：廖正豪著，過失犯論。頁一九五。

註十七：同註九，頁四零三。

註十八：褚劍鴻著，過失與信賴原則(下)，法令月刊。頁七。

註十九：法令月刊，第四十七卷第四期，頁四九。

註二十：陳聰明著，論道路交通管理處罰條例之適用，法令月刊，頁一八。

註二一：同註九，頁四九。

註二二：日本辯護士連合會編，分析交通事故事件。頁一二一至一二二。

註二三：同註二二，頁一二三。

註二四：同註十八，頁六。