

# 台中縣區車輛行車事故分析與研究

葉名山\* 張志宏\*\* 陳新彬\*\*\*

\* 逢甲大學交通工程與管理學系副教授

\*\* 逢甲大學交通工程與管理學系專任研究助理

\*\*\* 國立交通大學碩士班研究生

## 摘要

台灣地區道路交通死亡人數，平均每年約 7,500 人，受傷人數約有 30 多萬人。本研究隨機抽樣分析民國 83 年 12 月至 86 年 3 月間送台中縣區鑑定會 207 件事務，加以分析其肇事時間，性別，車種，肇事地點，肇事原因，死傷情形，鑑定責任歸屬等，並將上述原因加以交叉分析，研究其關聯性。本研究並強調路權之觀念，以期降低事故之產生。同時，本研究針對現行鑑定會組織，功能提出改善方案，以供主管單位之參考。

## 一、前言

筆者約於民國 85 年初擔任台中縣區車輛行車事故鑑定委員會(以下簡稱台中縣區鑑定會)委員，首次接觸行車事故之鑑定。而鑑定之目的在確認事故當事者之肇事責任歸屬。然而在鑑定過程中，深深體會到用路人之不守法，常造成生命財產之損失。尤其看到當事者過逝，而遺留孤兒寡母更令人心酸。因而思索將近年來收到鑑定資料摘要表，相關案件，依肇事時間，性別，肇事車輛種類，肇事地點，肇事原因，死傷情形，肇事責任加以整理分析，並交叉分析探討其相關性。冀能提供用路人作為行車安全與學術研究之參考。

尤其肇責任之判定，主要依靠 1. 路權觀念，何方向用路人具有用路優先權；2. 交通工程設施是否完善；3. 施工養護單位對路面養護情形，尤其管線施工單位對路面破壞所引起之事故，追究其肇事責任。同時希加強路權觀念之宣導，讓每位用路人知悉一旦發生事故，其本身之肇事責任歸屬，進而謹慎守法開車，以降低事故之發生。

同時陳新彬委員亦對鑑定會本身之組織，功能提出建言，希能提高鑑定會之事故鑑定品質，如建立鑑定收費制度，培養專業鑑定人，加強警方製作現場圖品質等，以供主管單位之參考採行。

## 二、文獻回顧

依交通部運研所[1]與本研究整理統計台灣地區與台中縣區民國 74 年至 83 年十間肇事鑑定件數，如表 1 所示，顯示台灣地區鑑定案件數以 6.53%，台中縣區以 6.25% 平均年成長率增加中，台灣地區僅民國 78 年，79 年二年及台中縣區 78，79 與 83 年三年呈負成長，其餘各年均呈增加之情況；其中台中縣區約占全國總件數之 6.21%。同時統計民國 79 年至 83 年五年間，台中縣區覆議案件如表 2 所示，有逐年減少之趨勢，由 79 年之 47.3%，降至 83 年之 26.6%，亦說明鑑定會之鑑定結果採信度逐漸增加，惟在民國 83 年，台灣地區覆議案件平均百分比值為 17.7%，而台中縣區覆議案件平均百分比為 26.6%，嫌偏高。陳高村等[2]認為，肇事鑑定件數增加，台灣地區由民國 74 年 6382 件增為民國 83 年的 10836 件，年平均成長率為 6.53%。鑑定會組織已漸不符實際所需，其包括主任委員採兼職，專長難以配合，人力編制不合邏輯，人力不足，缺乏鑑定人才培育管道。在降低事故鑑定之需要，宜採下列四項改善方向，1. 建立事故發生證明書，車主先適當補償，保險公司再求償；2. 改善警察機關事故處理態度，以事故處理得當為工作績效，而非以無事故發生；3. 提升事故現場處理品質；4. 警察機關事故處理公開化。除此之外，並應建立良好的事故資料管理與流通制度，以達資料分享之功效。

表 1 台灣地區與台中縣區民國 74 年至 83 年十間肇事鑑定件數統計表

年 度	台 中 縣 區		台 灣 地 區		台中縣區占 台灣地區比
	件數	成長率	件數	成長率	
74	437	-	6382	-	6.85%
75	453	3.66%	6678	4.64%	6.78%
76	495	9.27%	8044	20.45%	6.15%
77	671	35.56%	9400	16.86%	7.14%
78	528	-21.31%	8437	-10.24%	6.26%
79	376	-28.79%	8224	-2.52%	4.57%
80	588	56.38%	9882	20.16%	5.95%
81	650	10.54%	10430	5.54%	6.23%
82	663	2.0%	10436	0.06%	6.35%
83	631	-4.83%	10836	3.83%	5.82%
平均	549.2	6.25%	8874.9	6.53%	6.21%

張新立[3]對於目前各鑑定會提出以下數點質疑，1. 兼任主任委員無法全心投入工作，2. 兼任委員專業性不足，3. 鑑定案件太多，品質無法有效提高，4. 人員福利不合理，升遷不易，士氣難以提高，5. 覆議會定位與功能不明。

表 2 台灣地區與台中縣區民國 79 年至 83 年五年間覆議案件統計表

年 度	台 中 縣 區		台 灣 地 區	
	件數	百分比	件數	百分比
79	178	47.3%	1889	25.4%
80	201	34.2%	2173	22.0%
81	141	21.7%	1987	19.1%
82	105	15.8%	1848	17.7%
83	168	26.6%	1915	17.7%

陳子儀[4]發現，事故死亡年齡層以 16~19 歲為最多，而不同時間段發生事故之機率並無明顯分佈，即無顯著差異性。

在肇事類別方面，張漢威[5]研究指出，同方向行駛，以追、擦撞為主，相對方向行駛，以對撞最多。不同方向行駛，比例以側，擦撞最多。張漢威並提出以「注意」與「禮讓」以減少事故發生。在路權歸屬方面，肇事責任主要依以下狀況而加以判定：

1. 同方向行車狀況：①前者為先，②變換車道時，以本車道車輛為先，③路邊駛入或穿越時，以直行為先，④停車者為先。
2. 對向行車狀況：①被入侵者為先，②對向迴轉，以直行為先，③互未保持安全間隔。
3. 左右交叉行車狀況：①支道讓幹道先行，②轉彎車讓直行車為先，③閃紅燈讓閃黃燈先行，④左方車讓右方車先行。

此路權觀念，宜多加宣導，讓每位用路人知道自已的路權，行駛優先次序，以及萬一發生肇事時之責任歸屬。如此一來，用路人遵守路權觀念，將可有效降低事故之發生。

葉名山[6]提出交通安全之推行，首重喚醒大家之重視，藉教育手段產生道德約束力量。最後藉諸法律與執法，產生嚇阻作用，此猶鳥之二翼，缺一不可，並且相輔相成，同等重要。

### 三、肇事分析

本研究蒐集發生事故時間從民國 83 年 12 月至 86 年 3 月間，送台中縣區鑑定會鑑定之交通事故，隨機抽樣計 207 件案例，進行肇事因子分析。

#### 3.1 肇事時段分析

統計發生肇事事務時間，參如表 3 所示。顯示於 15~18 時時段，發生肇事有偏高之嫌，而 3~6 時肇事比率最低。從陳子儀[4]研究我國 83 年事故分析中，不同時段所發生事故比例並無明顯性差異，本研究亦顯示相同趨勢。

表 3 發生肇事時間分析表

時段	0-3 時	3-6 時	6-9 時	9-12 時	12-15 時	15-18 時	18-21 時	21-24 時	合計
次數	20	17	24	24	25	37	27	33	207
百分比	9.66	8.21	11.59	11.59	12.08	17.87	13.04	15.94	100

### 3.2 肇事責任歸屬分析

統計肇事責任歸屬項目，本研究依肇事責任歸屬分為「單方肇事原因」，即單方為肇事原因，需負全部的責任；「同為肇事原因」即雙方均為肇事原因，其責任由雙方平均分擔；「主要、次要肇事原因」，即某方為主要肇事原因，必需負較多責任，另一方為次要肇事原因，負較少責任；「不予鑑定」，若證據不足或當事人未出席，則不予鑑定，退回由法院自行認定責任歸屬。

在抽樣 207 件事務中，有確定責任歸屬者計有 153 件，占總件數之 73.9%，整理如表 4 所示，以「單方肇事原因」者為最多，占 47.06%；其次為「主要、次要肇事原因」，占 28.1%。顯示事故之發生，以單方面駕駛之疏失最多；「不予鑑定」占 18.3%，代表警察與檢方所提供鑑定證物不足，此部份需在現場圖繪製，證物蒐集方面等加以改善。

表 4 肇事責任歸屬分析表

肇事責任	件數	百分比
單方肇事原因	72	47.1%
同為肇事原因	10	6.5%
主要、次要肇事原因	43	28.1%
不予鑑定	28	18.3%

### 3.3 肇事路段與肇事型態交叉分析

依肇事路段與肇事型態別進行交叉分析，其結果如表 5 所示。顯示事故發生在交叉路口之比率最大，占總事故之 49.76%，顯示於交叉路口發生肇事之機率最大，其中又以發生「側撞」情形最多，即占了 77.67%，亦即在交叉路口發生側撞機率最大。其次為在直線路段，占 35.75%，其中以「擦撞」與「對撞」為主，各占 39.19%與 31.08%，此代表直線路段在變換車道，與侵入來車道為主要肇事原因。在高速公路方面，則有 95.24%之事故為「追撞」之情形，主要原因為跟車未保持安全距離，其中發生事故時間在 18 時至凌晨 3 時間偏多，計有 12 件，即占有 57.14%，比整日平均值同時段 37.5%為高，

表 5 肇事路段與肇事型態交叉分析表

型態	交叉路口		直線		高速公路		彎道		合計	百分比
	件數	百分比	件數	百分比	件數	百分比	件數	百分比		
追撞	4	3.88	17	22.97	20	95.24	2	22.22	43	20.77%
側撞	80	77.67	5	6.76	0	0.00	1	11.11	86	41.55%
對撞	8	7.77	23	31.08	0	0.00	5	55.56	36	17.39%
擦撞	10	9.71	29	39.19	1	4.76	0	0.00	40	19.32%
其它	1	0.97	0	0.00	0	0.00	1	11.11	2	0.97%
合計	103		74		21		9		207	100%
百分比	49.76%		35.75%		10.14%		4.35%		100%	

可能受夜間視線不佳影響所致。在彎道方面，以發生「對撞」為最多，占 55.56%，此亦因轉彎不當，侵入來車道為主要肇事原因。

總肇事類型以側撞為最多，占 41.55%，主要與交叉路口易肇事有關。

### 3.4 肇事原因與死亡交叉分析

其次在肇事原因方面，本研究將之分類為「左轉不當」、「未注意路況」.... 等 15 項，綜合統計如表 6 所示。惟因某一肇事事務可能不僅由單一原因所造成，所以依肇事原因分析之肇事事務數總和大於樣本數。其中以未注意路況發生肇事居第一位，占 25.70%；其次為逆向行車，占 10.75%；第三者為超速，占 10.28%；第四者為未保持安全距離及酒後駕車，各占 9.35%。前四項因子即占總肇事因子之 55.11%，顯示出此四項因子為主要肇事原因。

表 6 中，事故死亡百分比為該肇事原因件數中，所造成死亡之百分比，以(1)式計算之。若純以事故死亡百分比加以說明，將會受送鑑定會樣本數之多寡而產生偏差。如違規停車案件有三件，此三案件皆發生死亡事故，其事故死亡百分比偏高。但此數據亦可提醒駕駛者不可任意停車，一旦發生事故，即可發生死亡案件，依事故死亡百分比前四位為違規停車，駕駛失控，酒醉駕車，闖紅燈與路面不良。

$$\text{事故死亡百分比} = (\text{該肇事原因死亡件數} / \text{該肇事原因之件數}) \times 100\% \dots (1)$$

表 6 肇事原因與死亡交叉分析表

肇事原因	件數	百分比	死亡件數	事故死亡百分比	死亡強度百分比
未注意路況	55	25.70%	23	41.82%	10.75%
逆向行車	23	10.75%	14	60.87%	6.54%
超速	22	10.28%	14	63.64%	6.54%
未保持安全距離	20	9.35%	1	5.00%	0.47%
酒後駕車	20	9.35%	12	60.00%	5.61%
左轉不當	15	7.01%	7	46.67%	3.27%
回轉不當	11	5.14%	4	36.36%	1.87%
駕駛失控	9	4.21%	7	77.78%②	3.27%
其他	9	4.21%	4	44.44%	1.87%
酒醉駕車	8	3.74%	6	75.00%③	2.81%
超車不當	8	3.74%	2	25.00%	0.94%
闖紅燈	6	2.80%	4	66.67%④	1.87%
違規停車	3	1.40%	3	100.00%①	1.40%
路面不良	3	1.40%	2	66.67%④	0.93%
未依規定禮讓	2	0.93%	1	50.00%	0.47%
合計	214	100%	104	-	100%

而表 6 中，事故死亡百分比強度為該肇事原因之死亡件數占總件數之百分比，以(2)

式計算之，此結果較不受樣本數多寡而產生偏差。依死亡強度百分比前四位依序為 1. 未注意路況，占 10.75%， 2. 逆向行車，占 6.54%， 3. 超速，占 6.54%， 4. 酒醉駕車，占 5.61%。總死亡件數 102 件，占總事件 207 件之 49.27%，此表示送鑑定會之案件，其可能發生死亡之百分比近 1/2。

$$\text{死亡強度百分比} = (\text{該肇事原因死亡件數} / \text{總事故件數}) \times 100\% \dots (2)$$

### 3.5 肇事原因與肇事責任歸屬交叉分析

以肇事因子與肇事責任歸屬進行交叉分析，參如表 7 所示，顯示出在肇事原因中「未注意路況」之項中，以主次肇事原因與單方肇事原因為主。在「逆向行車」，「超速」，「未保持安全距離」，「酒後駕車」等項中，大多為單方肇事原因。

表 7 肇事原因與肇事責任交叉分析表

肇事原因	單方肇事原因	同為肇事原因	主次肇事原因	不予鑑定
未注意路況	13	4	14	13
逆向行車	9		2	4
超速	7	2		1
未保持安全距離	14			3
酒後駕車	12	2	1	2
左轉不當	4	1	6	
回轉不當	1	1	5	
駕駛失控	4		2	
其他	3	2	5	
酒醉駕車	3		1	2
超車不當	3		1	1
闖紅燈	3		1	1
違規停車	1		1	1
路面不良	2		1	
未依規定禮讓			1	

## 四、鑑定會功能現況分析

車輛行車事故鑑定工作，為鑑定人依據獨立專業能力，就交通法規、事實及證據，對車輛肇事造成的原因，加以鑑別分析的一種學術性和技術性的工作，此工作在法律上屬於依法舉證的範圍，其除了提供司(軍)法機關參考外，對任何法律行為不具有拘束力，而鑑定人的個人意見在不違背法規，事實和證據的原則下，也可以表達不受他人左右。因此鑑定工作，並非權利的行駛，而是一種超然的良心工作。依據歷年各級法院採信的情形，各會的鑑定結果，採信率平均在 95% 以上，最高為 99.76%。司法是維護正義

的最後一道防線，提供司法機關判決參考之專業性肇事鑑定工作是交通法規之守護神，亦為維護交通秩序正義的最後一道防線。

鑑定會之功能為排解事故當事人間之訴訟糾紛，維護交通法規之公權力，匡正國人用路行為外。更能借助對車輛行車事故發生過程之瞭解，改善交通設施、法規及制度之不足，有助交通環境安全之改善。

我國目前鑑定會係採委員制，臺灣地區總計設置十四個行車事故鑑定會，鑑定委員會設有主任委員一人綜理會務。北、高兩市主任委員為專任，而臺灣省主任委員由公路監理人員遴報省府派兼。鑑定會設委員六人，由以下機關指派富有經驗之專門人員或專家聘兼之：1. 縣市府主管道路工程專長之荐任以上人員。2. 公路監理高員級，具大客車考檢驗證技術人員。3. 警察局主辦交通業務之正(副)主管。4. 公私立大專學校或高級工業職業學校教師二人。5. 其他團體推薦者，需大學畢業且與汽車駕駛員工會及汽車運輸業無關。綜觀以上委員專業組合，不可不謂健全。從民國 81 年以來，臺灣地區每年申請鑑定之道路行車事故均逾萬件。申請案件快速成長之原因，除了機動車輛數量成長所帶來效應外，民眾保護自我權益意識增加，鑑定申請未設定門檻，鑑定申請不需收費，亦助長案件數量之快速成長。而保險公司在不必負擔任何申請鑑定費用之下，動輒要求當事人提出鑑定，不但讓事故當事人疲於奔命，忙於出庭應訊，亦讓各地區鑑委會工作量大增。保險公司此舉無非在於假鑑定之名，行拖延理賠之實。本研究冀望於無過失責任強制險實施後，此狀況能獲得改善。

## 五、鑑定會功能改善之研擬

為使鑑定會功能獲得充份發揮，非從組織架構、作業方式加以改善，謹就以下提出改善建議以供參採。

### 1. 編制合理化，健全升遷管道

以目前臺灣省鑑定會編制，正式人員為 3-4 人，祕書為行政職系八職等，技士五職等，書記二職等，缺乏升遷管道。同時目前作業方式，祕書從接獲申請檢定，調案詳閱案卷宗，警(檢)方偵訊筆錄，現場圖、相片等，整理出鑑定案件資料摘要表，含肇事經過、傷亡情形、車損情形、道路狀況。由眾多偵訊筆錄中，節錄與案情有關，人、車、路相關資料。因此其先期工作甚為重要，但反觀整個組織架構中幾無升遷機會。同樣技士、書記未嘗不是同樣處境，除非是外調升遷，否則當累積相當經驗時，因為升遷關係而離開本職工作，殊為可惜，亦鑑定會之損失。因此有效暢通升遷管道乃是當務之急。

### 2. 建立適當管道，培植專業鑑定人

目前汽車肇事鑑定係依公路法，由各地區鑑定機關辦理，而委員由當地公路監理機關與有關機關團體指派兼任。其開會係採委員合議制，會議由主任委員主持。而委員產生後，因無考核制度，若不適任亦無法解聘，同時鑑定案件數量增加，亦非兼任委員所能勝任。落實委員考核與任期制，以淘汰不適之委員。短期而言，另外職務有相關利害關係者亦應迴避，以免鑑定會形象受損。長期而言，建立肇事鑑定技師執照

考試，欲擔任本項鑑定工作者，應具備取得證照資格條件外，並經過國家檢定考試後，發給正式鑑定技師執照。而取得合格證書者，機關才可遴派。

### 3. 建立鑑定委員獎勵與研習制度

鑑定委員屬無給職，每月酌領車馬費。除形象較高外，實質報酬甚低。如經鑑定委員出席率高低，可窺其投入本項工作熱心程度，為獎勵出席率高委員，建議予以行政或精神上的獎勵。同時經常缺席之委員，達到某一上限或請該機關另行遴派委員，避免因湊不足法定人數(4人)，而流會。另外為促進學術研究、實務經驗交流，建議定期召開研習會，所有鑑定委員務必定期參加，吸取新知，增加理論基礎。

### 4. 加強鑑定實務研習與鑑定人才養成教育

國內真正有教授有關肇事鑑定、車禍偵訊、現場處理課程，僅有警察大學交通系及警察學校數小時養成教育。但礙於警察交通職系升遷管道不易，不少學有專精之優秀警察，不得不改為其他職系，故常造成經驗傳承之斷層。建議國內各大學院校，宜多開設肇事重建與鑑定相關課程，培育更多專業人才，使鑑定技術更趨成熟。甚可廣開學分班，要求交通警察單位或者基層員警在職進修，學業及格者，給予適當考績加分，以提高現場處理能力與鑑定品質。

### 5. 提高警方製作現場圖品質，以利鑑定工作進行

目前院、省轄市均專屬車禍處理小組處理車禍現場，因此現場圖製作較為正確；但若沒有類似任務編組之縣市管區派出所，車禍處理僅是其工作任務的一小部份。由於並非經常性業務，往往在處理現場圖製作，比例、位置、方向、尺寸標示、基準點取得，甚至關鍵性煞車痕、刮地痕、橫向滑痕、碰撞滑痕都無法分辨。建議加強警員之在職訓練以提高現場圖之品質。

### 6. 建立鑑定收費制度

目前鑑定案件，無論是司法機關或是個人申請，或保險公司為拖延理賠之鑑定，均為免費。甚至保險公司為區區數仟元理賠申請鑑定，雖車輛已保全險，但保險公司還是想盡辦法要求鑑定後有責任再予理賠。將來無過失責任保險制度實施後，保險公司代位求償之案件必會增加，恐影響正常司法委託鑑定案件時效，致衍生積案招致民怨。建議建立鑑定收費案件，以減少鑑定案源。如規定損失在二萬元以下者收費 50%，並由加保險公司負責，以減少訟源。司法單位送來案件，也要求投保公司先行繳交鑑定費，逐漸排除小金額損失車禍案。

### 7. 增加受委託車禍鑑定團體

為了減少目前鑑定案件積案，除了培育鑑定人才外，建議允許學有專精之鑑定師成立民間鑑定團體，或學術機構成立鑑定團體。善用民間資源，協助受委託鑑定代位求償案件，以因應將來無過失責任保險，所衍生大量業務及接受輕微損失鑑定申請。

### 8. 有關請託案件公開化，建立鑑定會公信力

為了建立公正無私的鑑定文化，應導正請託文化，如有人關說，應予公開化，並加以登錄，如此方可建立鑑定會公正無私之形象。

### 9. 建立路權優先次序觀念

以路權、法規、標誌、標線和號誌之正確觀念，委員宜建立交通事故鑑定不能以



和解做為鑑定要件。同時亦導正「金錢」能擺平一切之錯誤觀念。進而忽略真正的「守法」方是維護交通安全的基石。

#### 10. 交通事故鑑定資料電腦化

無論警方車禍處理現場圖、筆錄電腦化、鑑定資料摘要表電腦化，在資料傳輸可以磁片或網路傳輸，應用地理資訊系統，各鑑定會建立肇事鑑定案件資料庫。如此不僅有利於資料之保存，同時應用統計分析技能，輔助肇事預防與相關統計圖表之製作。

#### 11. 台中縣區鑑定會硬體之改善

本區鑑定會位於豐原住宅區，為一三層樓店面兼住家型態。從外觀不易發覺其為政府機關。同時前面無停車位，停車雜亂，甚至會有違規停車情況發生，這對鑑定會而言，是一種諷刺。而在內部空間方面，一樓為辦公空間，二樓為當事人等候空間，三樓部份為委員開會空間，部份為等候空間，此動線安排並不適宜。一樓稍嫌吵雜，二樓、三樓等候空間並不够寬裕，及無書報雜誌、電視等以便當事人打發等候時間。而開會地點在三樓對受傷之當事人更不便上下樓梯。建議鑑定會宜與監理機構或警察機構合併上班，建立其良好外觀形象。同時需備有停車空間，不允許違規停車情形發生，同時在當事人等候空間宜在一樓，較寬大配有空調、電視、書報及雜誌等為佳。

## 六、結論與建議

### 6.1 結論

1. 民國 74 年至 83 年十年間，台灣地區鑑定案件數平均每年成長率為 6.53%，台中縣區以 6.25% 成長。在所有鑑定案件中，台中縣區占台灣地區總案件之 6.21%。同時民國 79 年至 83 年五年間，台中縣區覆議案件由 47.3% 降為 26.6%，亦說明鑑定會鑑定品質提升，當事者較無異議。
2. 肇事責任歸屬主要依路權加以判定，如(1)同方向行車：前者為先；變換車道，本車道為先；直行車為先；停車為先。(2)對向行車：被侵入者為先；迴轉，直行為先。(3)左右交叉行車：幹道先行；轉彎車讓直行車為先；閃紅燈讓閃黃燈先行；左方車讓右方車先行。
3. 肇事責任，主要區分為「單方肇事原因」，「同為肇事原因」，「主要、次要肇事原因」。餘因當事人，警員未出席，「再行通知」；因證物不足，「不予鑑定」；知肇事責任，但不知何者為肇事者，如闖紅燈燈為肇事者，則「分析函覆」。
4. 在一天各時段中，所發生事故並無明顯差異性，亦即各時段均可能發生事故。在確認責任歸屬 153 案件中，以「單方肇事原因」占 47.06% 為首；其次為「主要、次要肇事原因」，占 28.1%。
5. 依肇事路段與肇事型態交叉分析顯示，交叉路口發生事故比率最大，占總事故之 49.76%，其中以發生「側撞」情形最多，占 77.67%。其次為在直線路段，占 35.75%，其中以「擦撞」與「對撞」為主。在高速公路方面，以「追撞」為主。彎道以發生「對撞」為主，占 55.56%。
6. 本研究將肇事原因區分為 15 種肇事原因，依肇事原因百分比，事故死亡百分比，死

亡強度百分比，其前四種肇事原因與百分比整理如下表所示。

排 序	肇事原因百分比		事故死亡百分比		死亡強度百分比	
	肇事原因	百分比	肇事原因	百分比	肇事原因	百分比
1	未注意路況	27.70%	違規停車	100%	未注意路況	10.75%
2	逆向行車	10.75%	駕駛失控	77.78%	逆向行車	6.54%
3	超速	10.28%	酒醉駕車	75.00%	超速	6.54%
4	未保持安全距離	9.35%	闖紅燈	66.67%	酒醉駕車	5.61%
4	酒後駕車	9.35%	路面不良	66.67%		

由以上統計顯示，行車因未注意路況，逆向行車，超速，酒醉駕車最易造成死亡案件。

## 6.2 建議

1. 交通與教育主管單位宜加強宣導路權觀念，如「前者為先」，「本車道為先」，「被侵入者為先」，「幹支線」，「轉彎車讓直行車」，「路口減速注意」，「左方車讓右方車先行」等觀念，讓用路人知道自己的路權，萬一發生肇事時之責任歸屬。若用路人遵守路權觀念，將可有效降低事故之發生。
2. 本研究針對鑑定會功能改善之研擬計有十一項，(1)編制合理化，健全升遷管道，(2)建立適當管道，培養專業鑑定人，(3)建立鑑定委員獎勵與研習制度，(4)加強鑑定實務研習與鑑定人才養成教育，(5)提高警方製作現場圖品質，以利鑑定工作進行，(6)建立鑑定收費制度，(7)增加委託車禍鑑定團體，(8)有關請託案件公開化，建立鑑定公信力，(9)建立路權優先次序觀念，(10)交通事件鑑定資料電腦化，(11)台中縣區鑑定會硬體設施之改善等，以供主管單位參考。

## 參考文獻

1. 交通部運輸研究所，「肇事鑑定技術發展沿革與趨勢評析」，民國 85 年 6 月。
2. 陳高村，王文麟，「事故鑑定制度面臨的問題與未來發展方向」，中華民國第三屆運輸安全研討會，民國 85 年 11 月 8 日。
3. 張新力，「行車事故鑑定暨覆議會之組織與作業制度興革之芻議」，交通部主辦「行車事故鑑定業務研討會」，民國 85 年 10 月。
4. 陳子儀，「從社會型態談道路交通安全教育」，交通安全教育專論，中華民國交通安全教育學會編印，民國 84 年 6 月。
5. 張漢威，「道路交通事件處理」，通安全教育專論，中華民國交通安全教育學會編印，民國 84 年 6 月。
6. 葉名山，「交通安全教育面面談」，通安全教育專論，中華民國交通安全教育學會編印，民國 84 年 6 月。