

左轉車與直行車肇因分析

張文菘¹

摘要

道路交通事故一旦發生攸關民眾刑事、民事與行政等各項重大權益甚鉅，是以，警察同仁處理時本應俱備交通專業素養、細心蒐證、以及秉持公正公平之立場。進一步對於道路交通事故發生的原因探究，是所有當事人所關注者，肇事原因分析攸關幾項重大因素，包括：當事人的駕駛行為、現行的法令規範、現場的交通管制設施等。為能達成上述的目的，交通事故現場勘察與蒐證甚為重要，包括：對人、車、物、痕、跡證、道路交通設施、筆錄製作、監視錄影畫面與行車紀錄器之各項蒐證工作，以充分了解肇事各方當事人的駕駛行為，及其相關可能的影響因素。本文主要以個案分析方式來探討相同類型的道路交通事故，俾提供教學及鑑定實務機關分析交通事故之重要參考依據，期能維護民眾之重大權益。

關鍵詞：事故現場勘察蒐證、監視錄影、行車紀錄器、肇事原因

一、前言

道路交通事故處理的目的，在於忠實記錄事故發生的現場實況，藉以了解事故如何發生，進一步研判事故發生的原因，惟事故發生的原因往往並非單純，所以，應藉由現場處理人員的勘察、測量、繪圖、攝影、筆錄製作等各項工作以達成上述目的²。拜科技的日益發展創新，監視器與行車紀錄器的普及，已成為研判交通事故發生原因所要蒐證的重要元素。因為，透過錄影監視器或行車紀錄器所錄下的畫面，通常能很清楚的了解各造當事人的駕駛行為、當時的交通車流狀況、各種道路交通設施、以及相關的可能影響因素。對於事故發生原因研判工作會有很大助益。本文所探討的事故案件原因，主要透過現場圖、照片及行車紀錄器等予以檢視、分析各項跡證，以釐清事故案件如何發生、為何發生，進一步確定肇事原因，以達到勿枉勿縱最終目的。

二、交通事故案例 1

2.1 案由

¹臺灣警察專科學校學科教官、中央警察大學犯罪學博士

²蘇志強.(2010). 交通事故偵查理論與實務，自版。

陳高村.(1997). 道路交通事故處理與鑑定，自版。

本案發生於 104 年 12 月某日晚間，肇事地點位於某縣市德一路與仁愛路口。自小客行經德一路，至事故路口時要左轉，不慎與對向直行機車發生碰撞³。黃姓自小客駕駛表示：來到事故路口時，號誌為綠燈，當時我有打左方向燈，準備左轉仁愛路，左轉前我有看到對向有車，對向來車與我車的距離我判斷不出來，但我確定這個距離我可以左轉過去，所以我就開始左轉，左轉之後我感覺我車右前車門有碰撞聲，時速 20~30k。第二位機車駕駛死亡。

2.2 交通事故現場概況分析

- (一) 交通事故拍攝照片分析：圖 1-1 顯示為駕駛雙方車輛最後終止位置。紅色箭頭所指為 A 車自小客位置，黃色箭頭所指為 B 車機車倒地位置。
- (二) 現場圖分析：圖 1-5 顯示為此次案件的現場圖。以綠線圈繪為 B 車行駛方向；紅箭頭為 A 車左轉行向；黃色箭頭為 B 車倒地所留下的刮地痕跡。

2.3 案件一爭點

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行。本案例中 A 車自小客車左轉時是否有遵守上述法令已盡應讓對向 B 車直行機車先行之義務？

2.4 行車紀錄器畫面分析

- (一) 自小客車於號誌路口前視界狀況：圖 1-7~圖 1-10 顯示出：自小客車一路直行於內側車道，逐漸接近肇事路口，駕駛人於停止線前已能看見對向有直行車輛，且對向直行車輛有開啟頭燈，如紅線所圈繪者。
- (二) 自小客車越過停止線左轉之狀況：圖 1-10 顯示出：自小客車駕駛人剛通過停止線即開始左轉之情形；圖 1-11 顯示出：自小客車駕駛人明顯進行左轉之動作，此時對向直行機車已進入路口；圖 1-11 顯示：B 車直行機車對於左轉的自小客車採取了一個緊急煞車動作，此時車身有偏斜的情形。
- (三) 機車倒地滑行之狀況：圖 1-11~圖 1-12 顯示：B 車直行機車因為採取緊急煞車動作，車身持續偏斜而自摔的情形。



圖 1-1 A 車、B 車最後終止的位置

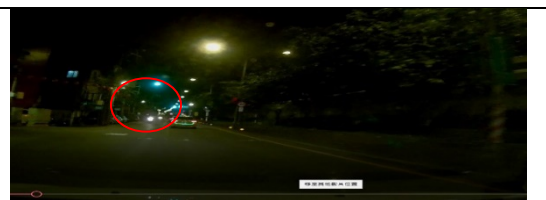
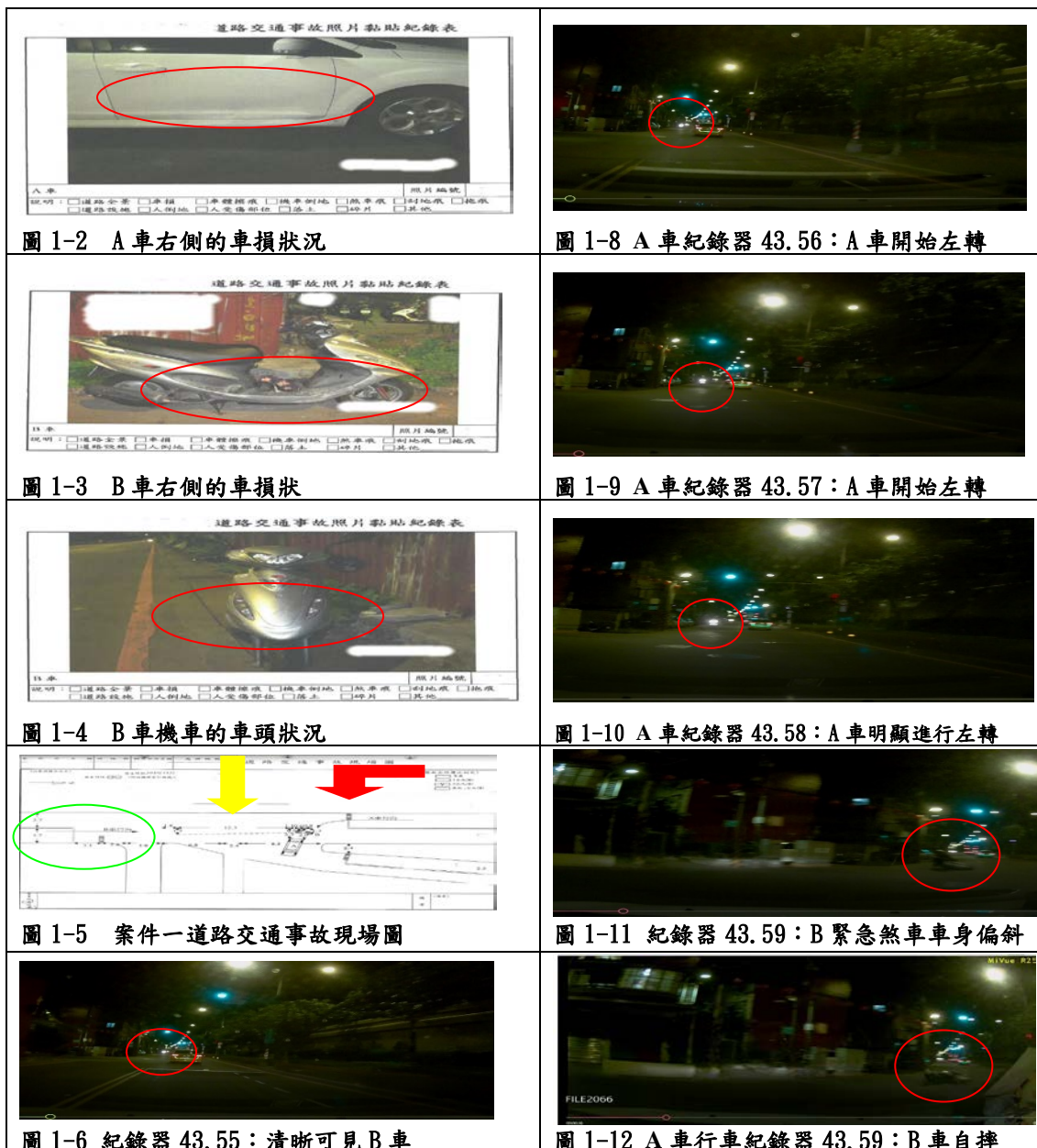


圖 1-7 紀錄器 43.55：清晰可見 B 車

³ 為遵守個資法規定，案例中的資料包括詳細日期及當事人資料，無法全部呈現。



2.5 駕駛行為與法律分析

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行⁴。透過 A 車行車紀錄器的影像分析：43.52~43.54 前景顯示，本案例中左轉的 A 車自小客車直行時已能看見對向有開啟大燈的車輛。當時行車號誌為圓形綠燈，故自小客車依當時號誌指示是可以進行左轉的動作，惟其左轉時是否有盡轉彎車應讓直行車先行之義務？

圖 1-6 自小客車行車紀錄器 43.55 顯示，自小客車當時尚在停止線前約

⁴<http://law.moj.gov.tw/>，全國法規資料庫。交通部公路總局監理服務網：
<https://www.mvdis.gov.tw>

20 公尺，對向的機車清晰可見。圖 1-7 自小客車行車紀錄器 43.56 顯示，自小客車當時尚在停止線前約 10 公尺，對向的機車同時已接近路口。圖 1-8 自小客車行車紀錄器 43.56 顯示，自小客車駕駛人剛通過停止線即開始左轉之情形；圖 1-9 自小客車行車紀錄器 43.58 顯示，自小客車駕駛人明顯進行左轉之動作，此時對向直行機車已進入路口；圖 1-10 自小客車行車紀錄器 43.58 顯示，B 車直行機車對於左轉的自小客車採取了一個緊急煞車動作，此時車身有偏斜的情形。圖 1-12 自小客車行車紀錄器 43.59 顯示，B 車直行機車因為採取緊急煞車動作，車身持續嚴重偏斜而自摔的情形。

本案 A 車自小客車駕駛雖然有開啟方向燈，惟依法方向燈並不代表路權的優先，僅是告知其他用路人當事人要進行的轉彎動作。A 車自小客車駕駛於行車紀錄器顯示的時間 43.55 時，即已看見對向有來車。A 車自小客車駕駛於行車紀錄器顯示的時間 43.57 時，剛通過停止線即直接左轉，完全沒有停等的動作，而是一個連續的動作；對於 A 車直接左轉的動作，B 車直行機車於 43.58 時，採取了緊急煞車動作回應措施，因此，車身有偏斜的情形，如圖 1-11。B 車直行機車於 43.59 時，車身持續嚴重偏斜並自摔，如圖 1-11~圖 1-12。

駕駛人從真正察覺危險，而告訴自己應採取何種必要的閃避行動，而閃避行為產生所需要的反應時間，一般可採取 0.75 秒來滿足現場偵查需要⁵。本案件，自小客車行車紀錄器 43.58 顯示，自小客車駕駛人明顯進行左轉之動作，此時對向直行機車已進入路口；同時，B 車直行機車對於自小客車的左轉動作採取了一個緊急煞車動作，此時車身有偏斜的情形。自小客車行車紀錄器 43.59 顯示，B 車直行機車因為採取緊急煞車動作，車身持續嚴重偏斜而自摔的情形。

所以，本案件的機車駕駛人無足夠的反應時間因應對向 A 車自小客車的左轉動作，因此，機車駕駛人確實有不及反應之處，故 A 車自小客車駕駛人有未盡轉彎車應讓直行車先行之義務，為本件車禍之肇事原因。

三、交通事故案例二

3.1 案由

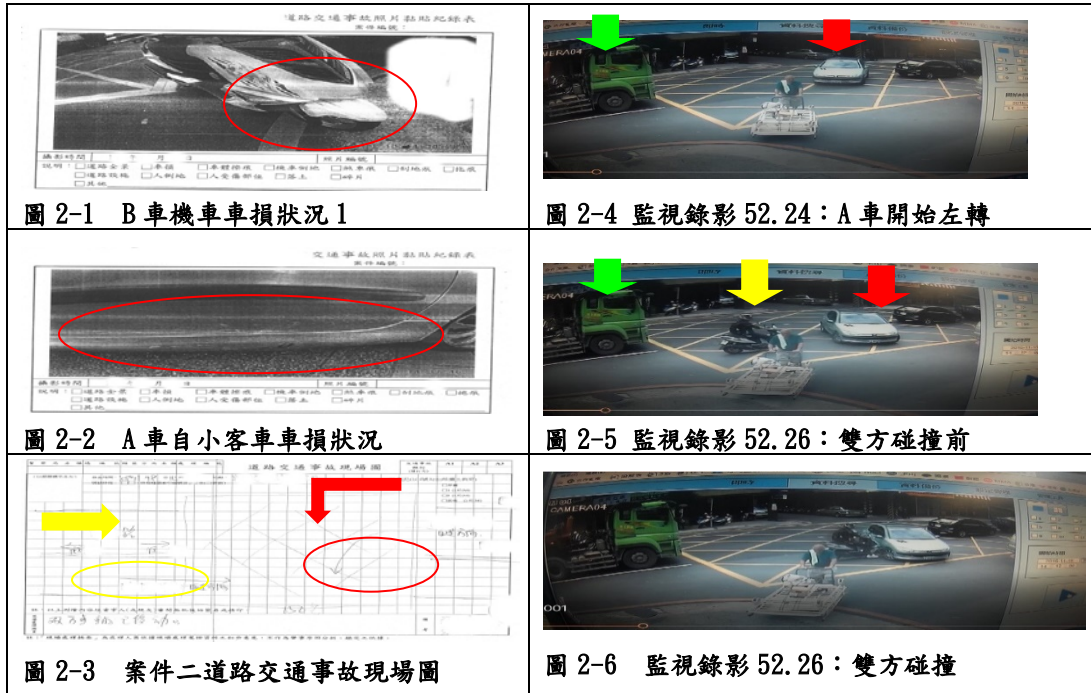
本案發生於 105 年 11 月某日下午，肇事地點位於某縣市忠孝路。自小客車，沿忠孝路行駛欲左轉忠孝路 80 巷時，與對向直行的機車發生碰撞⁶。自小客駕駛表示：我沿忠孝路東，欲左轉忠孝路 80 巷時，有一輛大貨車已停下，我就往前開，對方就撞上我，發現危險時距離約 10 公尺。撞擊位置為右前車門，時速約 5 公里，現場已移動。第二位機車駕駛表示：我沿忠孝路西往東方向，在忠孝路 80 巷口時，我都騎很慢，在該路口突然左側有一台自小客車橫越路口往 80 巷內方向，我閃避不及，煞車也來不及，撞擊部位為前車頭。

⁵蘇志強.(2010). 交通事故偵查理論與實務，自版。

⁶為遵守個資法規定，案例中的資料包括詳細日期及當事人資料，無法全部呈現。

3.2 交通事故現場概況分析

- (一) 交通事故拍攝照片分析：圖 2-1 以紅線圈繪為 B 車車頭車損狀況。圖 2-2 以紅線圈繪為 A 車左側車身車損狀況。
- (二) 現場圖分析：圖 2-3 顯示為此次案件現場圖。以紅色箭頭為自小客車左轉方向，紅線圈繪 A 車的自述行向；黃箭頭為機車直行方向。



3.3 案件二爭點

依道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行。本案例中 A 車自小客車左轉時是否有遵守上述法令已盡應讓對向直行的 B 車機車先行義務？

3.4 監視器畫面分析

- (一) 自小客車進入路口的狀況：圖 2-4 顯示出：紅色箭頭所指為 A 車進入黃網線開始左轉的狀況。同時，其對向有一聯結車以綠色箭頭所指亦接近中。
- (二) 自小客車於路口左轉狀況：圖 2-5 顯示綠色箭頭所指聯結車暫停於黃網線前方。紅色箭頭所指為 A 車持續左轉；黃色箭頭所指 B 車出現路口。
- (三) 自小客車於路口持續左轉的狀況：圖 2-6 顯示，紅色箭頭所指 A 車自小客持續左轉中。
- (四) 雙方碰撞前的狀況
- (五) 雙方碰撞的狀況：圖 2-6 顯示，A 車與 B 車直行碰撞的狀況。

3.5 駕駛行為與法律分析

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行⁷。透過監視錄影畫面的影像分析：52.20~52.21 顯示，A 車已進入黃網線，同時，其對向有一聯結車亦逐漸接近黃網線；52.22 顯示，聯結車已暫停於黃網線路口前方，此時，A 車準備左轉；52.23 顯示，A 車開始左轉；圖 2-4 監視畫面 52.24 顯示，A 車自小客車持續左轉中。惟直行的 B 車機車尚未出現，由於聯結車暫停於內側車道，此時雙方均無法看見對方。圖 2-5 監視畫面 52.25 顯示，B 車直行機車出現接近路口。雖然彼此已能看見對方，但距離僅約 10 餘公尺，且逐漸縮短 10 公尺內；圖 2-6 監視畫面 52.26 顯示，雙方碰撞前的一刻及雙方碰撞。

駕駛人從真正察覺危險，而告訴自己應採取何種必要的閃避行動，而閃避行為產生所需要的反應時間，一般可採取 0.75 秒來滿足現場偵查需要⁸。本案 A 車自小客車駕駛雖然有開啟方向燈，但由於聯結車暫停於內側車道，造成雙方視線的障礙，均無法看見對方。監視錄影 52.25 顯示：B 車機車出現，自小客車駕駛人持續左轉，此時，彼此能看見對方；監視錄影 52.26 顯示：雙方碰撞。

所以，本案件的機車駕駛人無足夠的反應時間因應對向 A 車自小客車的左轉動作，因此，機車駕駛人確實有不及反應之處，故 A 車自小客車駕駛人有未盡轉彎車應讓直行車先行之義務，為本件車禍之肇事原因。

四、交通事故案例三

4.1 案由

本案發生於 105 年 10 月某日下午，肇事地點位於某縣市正德路。機車駕駛，沿正德路由西往東行駛，行經肇事地點時，與左轉的機車發生碰撞⁹。王姓機車駕駛表示：肇事前，我車停等在正德路 50 巷口對面水溝蓋上，大概等了 3~4 分鐘，對方從對面斜衝過來，發生碰撞，我 50~60 公尺前就發現對方。撞擊部位為前輪，車輛沒有移動。行車速度 0 公里。第二位陳姓機車駕駛表示：肇事前，我沿正德路行駛，至肇事地點，對方橫停放在道路，我閃避不及。發現危險時約 1 台車距離，撞擊部位為前輪，行車速度自述 40~50k。

4.2 交通事故現場概況分析

(一) 交通事故拍攝照片分析：圖 3-1 顯示為雙方最終倒地與散落物的位置，紅箭頭為 A 車、黃箭頭為 B 車；圖 3-2 顯示為左轉 A 車的載物狀況，如

⁷<http://law.moj.gov.tw/>，全國法規資料庫。

⁸蘇志強.(2010). 交通事故偵查理論與實務，自版。

⁹為遵守個資法規定，案例中的資料包括詳細日期及當事人資料，無法全部呈現。

紅線所圈繪者。

- (二)現場圖分析：圖 3-3 顯示為此次案件現場圖。紅箭頭為 A 車左轉方向，如紅線所圈繪者警方註明 B 車行車紀錄器所顯示 A 車的行向；以綠線圈繪者警方註明 B 車行車紀錄器所顯示 B 車的行向；黃箭頭為 A 車最後停止位置；粉紅色箭頭所指為 B 車最後倒地停止位置。

4.3 案件三爭點

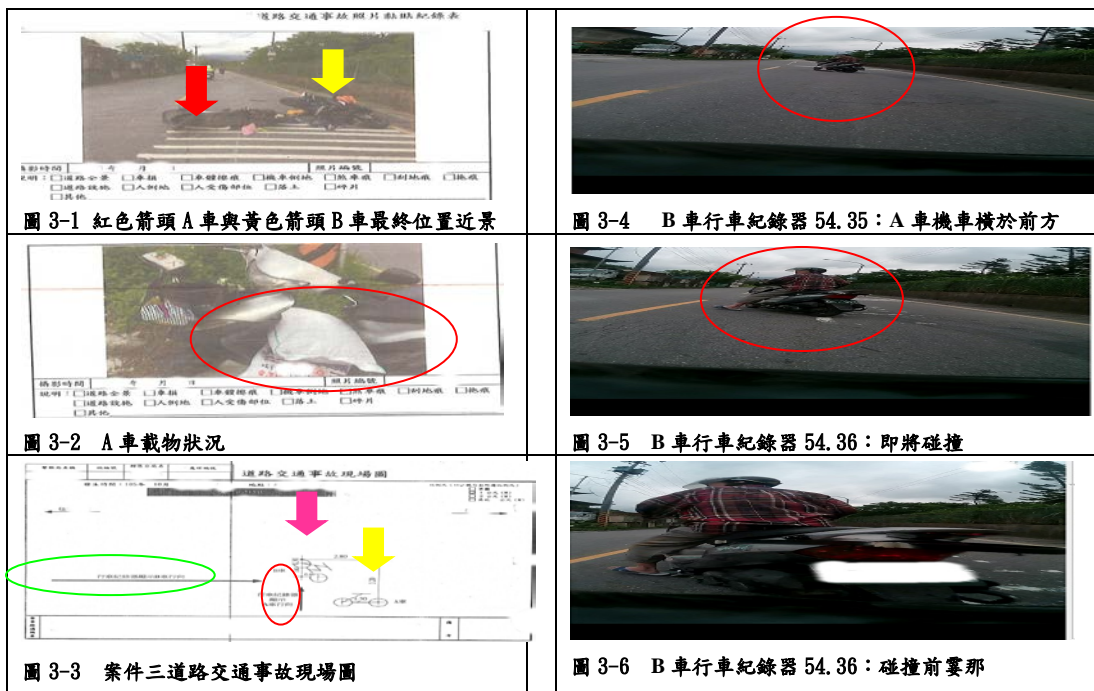
依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行。依據同法第 91 條第 2 款：左轉彎時，應先顯示車輛前後之左邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向下之手勢。復依據同法第 102 條第 5 款：左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道或左轉車道…。

本案例中左轉 A 車是否有遵守上述法令已盡應讓同向直行 B 車先行義務？
本案例中 A 車左轉時是否有遵守上述相關法令於 30M 前開啟方向燈？

4.4 行車紀錄器畫面分析

(一)B 車機車直行前方狀況：圖 3-7 顯示出：B 車機車直行時的前方狀況。

(二)B 車機車直行前方狀況與 A 車機車



(三)碰撞前狀況：圖 3-11：雙方即將碰撞，A 車機車並未開啟方向燈。

4.5 駕駛行為與法律分析

依道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行¹⁰。透過 B 車行車紀錄器影像分析：圖 3-4B 車紀錄器 54.35 顯示，A 車橫於道路的中間；圖 3-5B 車紀錄器 54.36 顯示，雙方即將碰撞，A 車並未開啟方向燈。另依據圖 3-4 顯示，A 車腳踏板因載有重物，因此，左轉過程非常緩慢。

駕駛人從真正察覺危險，而告訴自己應採取何種必要的閃避行動，而閃避行為產生所需要的反應時間，一般可採取 0.75 秒來滿足現場偵查需要¹¹。本案 A 車機車駕駛並未開啟方向燈，行車紀錄器 54.35 顯示，A 車橫於道路的中間；行車紀錄器 54.36 顯示：雙方碰撞剎那。本案件的 A 車駕駛並未依道安規則第 91 條第 2 款：左轉彎時，應先顯示車輛前後左邊方向燈光；及同法第 102 條第 5 款：左轉彎時應距交岔路口 30M 前顯示方向燈或手勢…。

綜合上述分析，本案件的機車駕駛人無足夠的反應時間因應 A 車機車的左轉動作，因此，機車駕駛人確實有不及反應之處，故 A 車機車駕駛人有未盡轉彎車應讓直行車先行之義務，為本件車禍之肇事原因。

本案例中的 A 車除轉彎車未讓直行車外，A 車係由道路的右側路邊準備左轉到對向，亦涉及路邊起駛的路權規定，依據道安規則第 89 條第 7 款：起駛前應顯示方向燈，注意前後左右有無障礙或車輛行人，並應讓行進中之車輛行人優先通行。

伍、交通事故案例四

5.1 案由

本案發生於 105 年 12 月某日下午，肇事地點位於某縣市興德路與中山路口。機車駕駛沿興德路由南往北直行，行至中山路口時，與右前方欲左轉中山路的自小客車發生碰撞¹²。自小客車駕駛表示：我沿興德路直行至中山路口時，我欲左轉中山路，我有打方向燈，緩慢煞車等對向車輛通過，當我要左轉時，機車從後方直行而來撞擊我左前葉子板。時速約 15K。機車駕駛表示：我沿興德路直行，行至中山路口時，我看見前方同向自小客車準備左轉，我以為對方會停下查看，於是我從左方超車，對方剛好也左轉，便發生碰撞。發現危險時距離約 10 公尺，撞擊部位為前車頭。自述時速約 60K。

5.2 交通事故現場概況分析

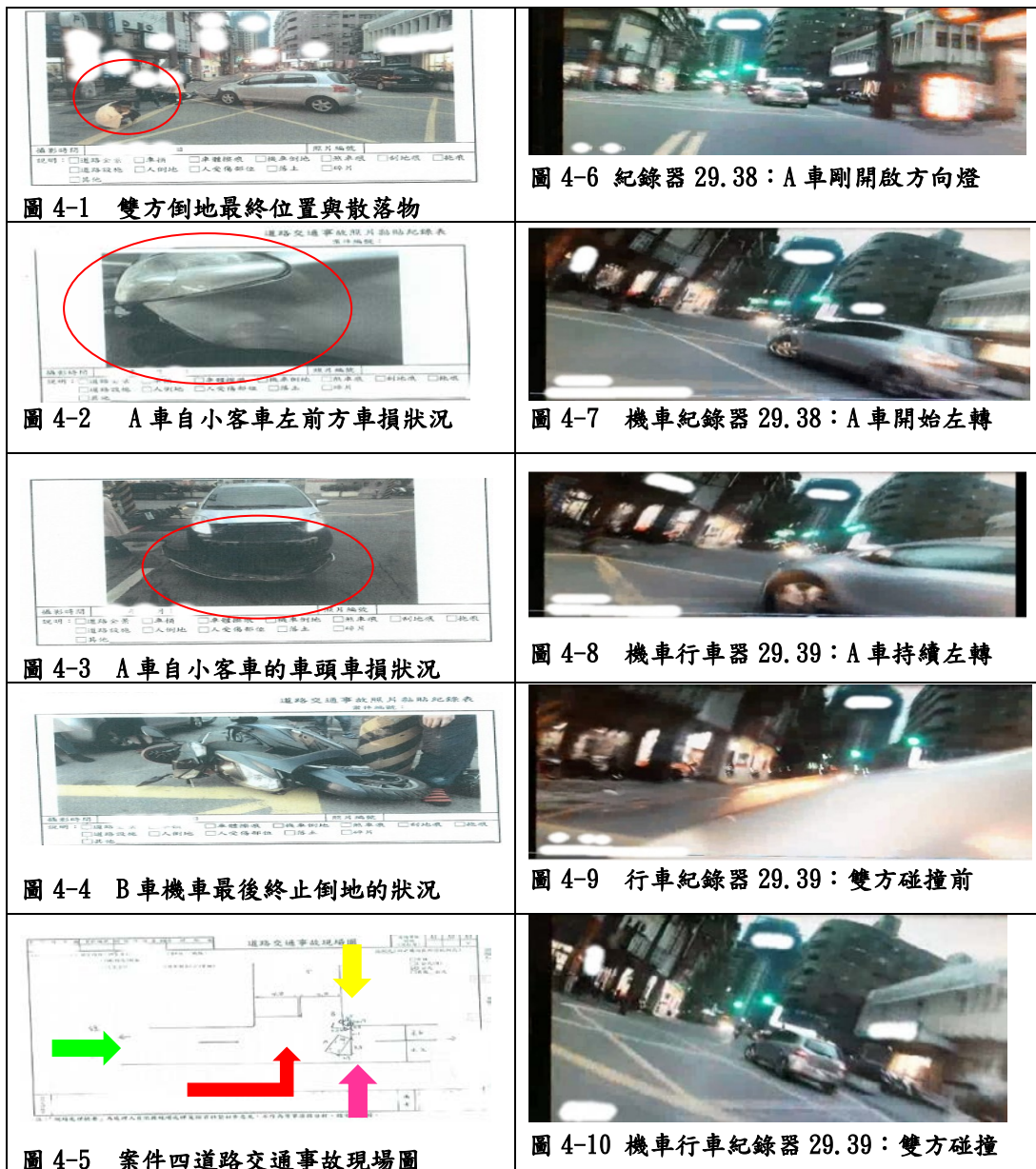
(一) 交通事故拍攝照片分析：圖 4-1：肇事後雙方最終位置與散落物，紅線圈為機車安全帽；圖 4-2：A 車左前方車損狀況；圖 4-3：A 車的車頭車損狀況，如紅線圈繪者；圖 4-4：B 車機車最後終止倒地與路旁電桿接觸的狀況。

¹⁰<http://law.moj.gov.tw/>，全國法規資料庫。

¹¹蘇志強.(2010). 交通事故偵查理論與實務，自版。

¹²為遵守個資法規定，案例中的資料包括詳細日期及當事人資料，無法全部呈現。

(二)現場圖分析：圖 4-5 為此次案件現場圖。以紅色箭頭為 A 車左轉方向，粉紅箭頭為 A 車最後停止位置。以綠色箭頭所指示者為 B 車直行方向。



5.3 案件四爭點

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行。復依據同法第 102 條第 5 款：左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道或左轉車道…。

本案例中左轉的 A 車自小客車是否有遵守上述法令已盡應讓同向 B 車直行機車先行之義務？本案例中之 A 車左轉時是否有遵守上述相關法令於 30 公尺前開啟方向燈？

5.4 行車紀錄器畫面分析

- (一)B 車的視界狀況：圖 4-6 顯示：A 車剛打方向燈。
- (二)A 車左轉狀況：圖 4-7 顯示：A 車剛剛起步要左轉。圖 4-8 顯示：A 車持續進行左轉。B 車駕駛人因看見自小客車的左轉動作，而緊急採取煞車動作，導致機車車身傾斜。圖 4-9 顯示：雙方碰撞前的狀況。
- (三)發生碰撞之狀況

5.5 駕駛行為與法律分析

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行¹³。透過 B 車行車紀錄器的影像分析：圖 4-8~圖 4-9 行車紀錄器 29.35~29.36 顯示，本案例中的 A 車自小客車位於道路的右側且煞車燈亮起；圖 4-10 行車紀錄器 29.37 顯示，A 車自小客車煞車燈熄滅；圖 4-11 行車紀錄器 29.38 顯示，A 車自小客車剛開啟方向燈；圖 4-12 行車紀錄器 29.38 顯示，A 車自小客車開始明顯的左轉；圖 4-13 行車紀錄器 29.39：A 車自小客車持續左轉；圖 4-14~圖 4-15 行車紀錄器 29.39：雙方最後的碰撞情形。

文中前已說明駕駛人從真正察覺危險，而告訴自己應採取何種必要的閃避行動，而閃避行為產生所需要的反應時間，一般可採取 0.75 秒來滿足現場偵查需要¹⁴。本案件的行車紀錄器 29.38 顯示，A 車自小客車開始明顯的左轉；行車紀錄器 29.39：雙方發生碰撞。A 車駕駛並未依據道安規則第 102 條第 5 款：左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢…。

綜合以上分析，本案件的機車駕駛人無足夠的反應時間因應 A 車自小客車的左轉動作，因此，機車駕駛人確實有不及反應之處，故 A 車自小客車駕駛人有未盡轉彎車應讓直行車先行之義務，為本件車禍之肇事原因。

本案例中的 A 車除轉彎車未讓直行車外，A 車係由道路的右側路邊準備左轉，亦涉及路邊起駛路權規定，依據道安規則第 89 條第 7 款：起駛前應顯示方向燈，注意前後左右有無障礙或車輛行人，並應讓行進中之車輛行人優先通行。

陸、交通事故案例五

6.1 案由

本案發生於 105 年 12 月某日下午，肇事地點位於某縣市民生路。機車駕駛行經民生路，至事故地點，要進行左轉，不慎與同向後方直行機車發生碰

¹³<http://law.moj.gov.tw/>，全國法規資料庫。

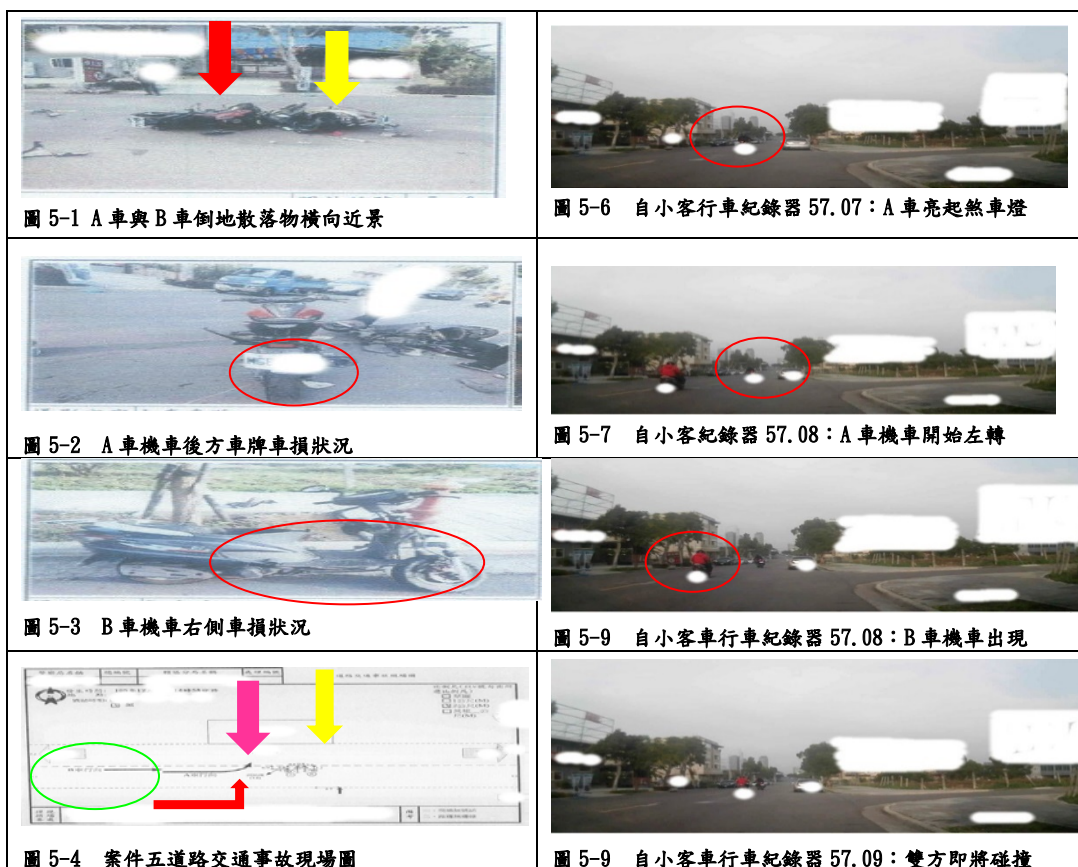
¹⁴蘇志強.(2010). 交通事故偵查理論與實務，自版。

撞¹⁵。林姓駕駛表示：我行經民生路，來到事故地點時，正要去事故地點處的店家，我印象中有觀看左側後視鏡，看到後方有一黑點往我這邊過來，這黑點可能是對方機車，接著我就不醒人事。我有開啟方向燈，但可以說是開啟同時就發生碰撞。我是靜止狀態，是對方來撞我。萬姓駕駛表示：我行經民生路，快至事故地點處，約 4~5 台機車距離，看見路中有一機車行駛，約呈現靜止狀態，該車沒亮方向燈，等接近對方時來不及煞車，碰撞部位是車頭。

6.2 交通事故現場概況分析

(一) 交通事故拍攝照片分析：圖 5-1 為雙方倒地與散落物位置，紅色箭頭為 A 車、黃色箭頭為 B 車，綠線圈為散落物；圖 5-2 為 A 車後方車牌車損狀況；圖 5-3 為 A 車右側車損狀況。圖 5-5 顯示為 B 車機車車頭車損狀況。

(二) 現場圖分析：圖 5-4 為此次案件現場圖。紅色箭頭為 A 車左轉方向，粉紅色箭頭為 A 車最終倒地的位置。以綠色線圈所指示者為 B 車直行方向。



¹⁵ 為遵守個資法規定，案例中的資料包括詳細日期及當事人資料，無法全部呈現。

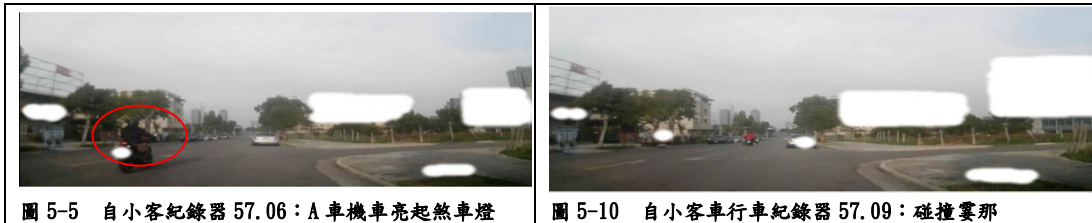


圖 5-5 自小客紀錄器 57.06：A 車機車亮起煞車燈

圖 5-10 自小客車行車紀錄器 57.09：碰撞霎那

6.3 案件五爭點

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行。依據同法第 91 條第 2 款：左轉彎時，應先顯示車輛前後之左邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向下之手勢。復依據同法第 102 條第 5 款：左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道或左轉車道…。

本案例中之 A 車左轉時是否有遵守上述法令已盡應讓同向 B 車直行機車先行之義務？本案例中之 A 車左轉時是否有遵守上述相關法令於 30 公尺前依規定開啟方向燈？

6.4 行車紀錄器畫面分析

- (一) A 車機車直行行駛的狀況：圖 5-8~圖 5-10 顯示出：A 車機車直行行駛的狀況，駕駛人踩煞車，煞車燈亮起。
- (二) A 車機車左轉的狀況：圖 5-11~圖 5-13 顯示出：A 車機車左轉時的狀況，駕駛人並未開啟方向燈。
- (三) 肇事發生之狀況：圖 5-14 顯示出：雙方剛發生碰撞。

6.5 駕駛行為與法律分析

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行¹⁶。透過 B 車行車紀錄器的影像分析：圖 5-8~圖 5-10 自小客車行車紀錄器 57.06~57.07 顯示：A 車機車亮起煞車燈；圖 5-11 自小客車行車紀錄器 57.08 顯示：A 車機車開始左轉；圖 5-12 自小客車行車紀錄器 57.08 顯示：B 車機車出現；圖 5-13~圖 5-14 自小客車行車紀錄器 57.09 顯示：雙方發生碰撞的情形。

駕駛人從真正察覺危險，而告訴自己應採取何種必要的閃避行動，而閃避行為產生所需要的反應時間，一般可採取 0.75 秒來滿足現場偵查需要¹⁷。本案行車紀錄器 57.08 顯示，A 車機車駕駛開始左轉且並未開啟方向燈；行車紀錄器 57.09 顯示：雙方碰撞剎那。換言之，A 車駕駛並未依據道安規則第 91 條第 2 款：左轉彎時，應先顯示車輛前後之左邊方向燈光…；及同法第 102 條第 5 款：左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢。

¹⁶<http://law.moj.gov.tw/>，全國法規資料庫。

¹⁷蘇志強。(2010). 交通事故偵查理論與實務，自版。

綜合上述分析，本案件 B 車機車駕駛人無足夠的反應時間因應 A 車機車的驟然左轉動作，因此，B 車機車駕駛人確實有不及反應之處，故 A 車機車駕駛人有未盡轉彎車應讓直行車先行之義務，為本件車禍之肇事原因。

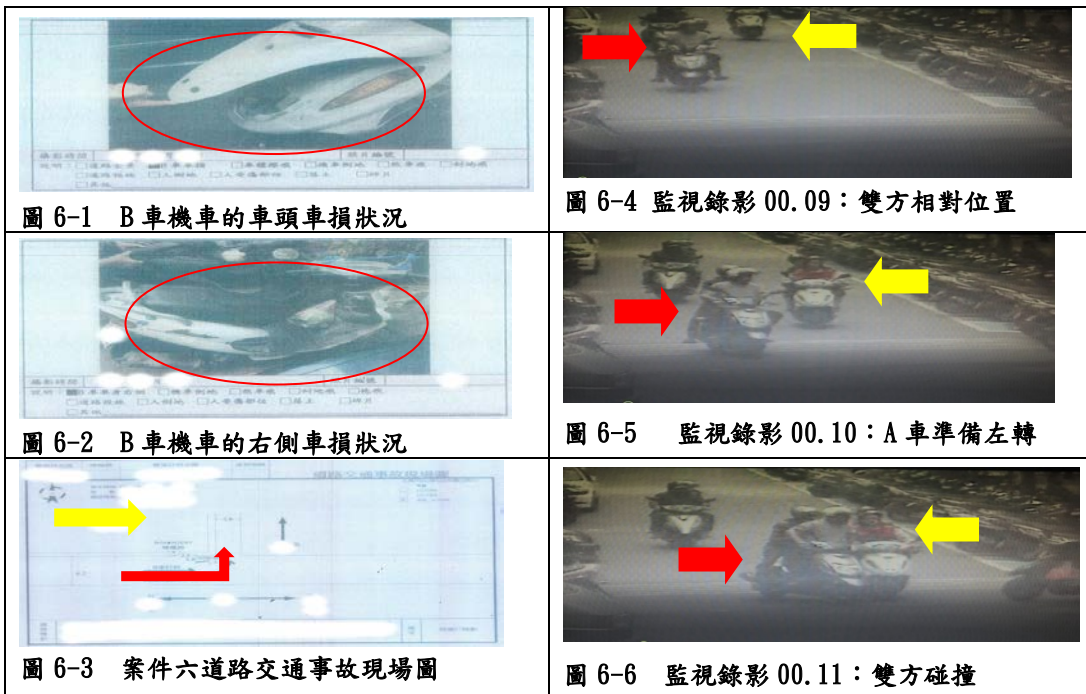
七、交通事故案例六

7.1 案由

本案發生於 106 年 1 月某日上午，肇事地點位於某縣市民權路與仁愛路口。一位機車駕駛，行經民權路，至事故路口時，要進行左轉，不慎與後方同向直行的機車發生碰撞¹⁸。李姓機車駕駛表示：我行經民權路，來到事故地點時，欲左轉仁愛路方向巷子，我沒打方向燈，與對方左後方直行機車發生碰撞，撞擊部位是機車左把手。自述時速 10 公里。方姓機車駕駛表示：我行經民權路，行至事故地點，與右前方欲左轉之機車發生碰撞，對方突然左轉，反應不及。撞擊部位為右前車頭。自述時速 20~30 公里。對方沒打方向燈。

7.2 交通事故現場概況分析

(一) 交通事故拍攝照片分析：圖 6-1 為 B 車車頭與右側的車損狀況。



(二) 現場圖分析：圖 6-3 為此次案件現場圖。以紅色箭頭所指示者為 A 車機車行駛左轉的方向。以黃色箭頭所指示者為 B 車機車直行的方向。

¹⁸為遵守個資法規定，案例中的資料包括詳細日期及當事人資料，無法全部呈現。

7.3 案件六爭點

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行。依據同法第 91 條第 2 款：左轉彎時，應先顯示車輛前後之左邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向下之手勢。復依據同法第 102 條第 5 款：左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道或左轉車道…。

本案例中之 A 車左轉時是否有遵守上述法令已盡應讓同向直行的 B 車先行之義務？本案例中之 A 車左轉時是否有遵守上述相關法令於 30 公尺前開啟方向燈？

7.4 監視器畫面分析

- (一)肇事前雙方駕駛行為：圖 6-4 顯示：紅色箭頭所指為 A 車機車，行向為直行，黃色箭頭所指為 B 車機車位於左後方，行向為直行。
- (二) A 車機車準備左轉的狀況：圖 6-5 顯示：紅色箭頭所指為 A 車機車開始左轉，並未開啟方向燈。
- (三)肇事發生的狀況：圖 6-6 顯示出：雙方剛剛發生碰撞。

7.5 駕駛行為與法律分析

依道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行¹⁹。透過監視錄影畫面的影像分析：圖 6-8~6-11 監視畫面 00.07~00.09 顯示，B 車位於 A 車機車的左後方；圖 6-12 監視錄影 00.10 顯示：A 車機車準備左轉；圖 6-13 監視錄影 00.10：A 車開始左轉；圖 6-14 監視錄影 00.11：雙方發生碰撞。

駕駛人從真正察覺危險，而告訴自己應採取何種必要的閃避行動，而閃避行為產生所需要的反應時間，一般可採取 0.75 秒來滿足現場偵查需要²⁰。本案行車紀錄器 00.10 顯示，A 車機車駕駛開始左轉且並未開啟方向燈；行車紀錄器 00.11 顯示：雙方碰撞剎那。易言之，A 車駕駛並未依據道安規則第 91 條第 2 款：左轉彎時，應先顯示車輛前後之左邊方向燈光…；及同法第 102 條第 5 款：左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢…。

綜合上述分析，本案件的 B 車機車駕駛人無足夠的反應時間因應 A 車機車的驟然左轉動作，因此，B 車機車駕駛人確實有不及反應之處，故 A 車機車駕駛人有未盡轉彎車應讓直行車先行之義務，為本件車禍之肇事原因。

八、小結

¹⁹<http://law.moj.gov.tw/>，全國法規資料庫。交通部公路總局監理服務網：
<https://www.mvdis.gov.tw>

²⁰蘇志強.(2010). 交通事故偵查理論與實務，自版。

本文所分析探討的 6 個案例皆屬左轉車與直行車的交通事故類型，為能清楚了解彼此間的相關影響因素，茲以表 1 與表 2 呈現說明。

表 1 案例一~案例三分析一覽表

		案例一		案例二	案例三
事故種類		A1		A3	A2
事故時間		22:30		14:18	15:43
道路型態		號誌路口		無號誌三岔路口	無號誌三岔路口
駕駛行為	A	自小客車對向左轉		自小客對向左轉	機車前方同向左轉
	B	機車對向直行		機車對向直行	機車後方同向直行
監視影像、行車紀錄器	畫面時間分析	(行)第 43.57 秒 自小客車開始左轉	(監)第 27.11.7 秒 水泥車要通過路口	(監)第 52.21 秒 自小客車要左轉	(監)第 54.34 秒機車 從路旁右側準備要左轉
		第 43.58 秒自小客車明顯左轉、機車緊急煞車、機車車身偏斜	第 27.16.6 秒 2 輛小客車正通過、A 車為第 4 台	第 52.24 秒 聯結車停止 自小客車明顯左轉	第 54.35 秒 機車明顯要左轉、機車未開啟方向燈
		第 43.59 秒 機車自摔	第 27.19.2 秒 A 車要左轉	第 52.25 秒 自小客車車頭轉出 超越聯結車	第 54.36 秒 雙方碰撞
		第 44.00 秒 雙方碰撞	第 27.20.2 秒 機車自摔	第 52.26 秒 雙方碰撞	
			第 27.20.8 秒 雙方碰撞		
	左轉	※左轉完全沒有 停等		※左轉完全沒有停 等	※左轉過程緩慢
方向燈		有		有	無
視線狀況		A 車自小客車前方有水泥車及 2 輛小型車		聯結車暫停機車行 向之內側車道	視線良好
法令規範		道安 102-1-7		道安 102-1-7	道安 102-1-7
鑑定意見	A	轉彎車未讓直行車為主		轉彎車未讓直行車 為主	轉彎車未依規定顯示 方向燈為次
	B	未注意車前狀況為次		未注意車前狀況為 次	未注意車前狀況且 超速為主
本研究意見	A	轉彎未讓直行車為肇事原因		轉彎未讓直行車為 肇事原因	轉彎未依規定顯示 方向燈、且未讓直行 車，為肇事原因
	B	直行車無肇事原因		直行車無肇事原因	直行車無肇事原因

表 2 案例四~案例六分析一覽表

		案例四	案例五	案例六
事故種類		A2	A2	A2
事故時間		16:40	14:58	10:54
道路型態		無號誌三岔路口	路段	無號誌三岔路口
駕駛行為	A	自小客車 前方同向左轉	機車 前方同向左轉	機車 前方同向左轉
	B	機車 後方同向直行	機車 後方同向直行	機車 後方同向直行
監視影像、行車紀錄器	畫面時間分析	(行車)第 29.35 秒 自小客車踩煞車燈	(行車)第 57.06 秒 機車踩煞車燈	(監視)第 00.08 秒 A 機車左前 B 機車右後
		第 29.37 秒 自小客車放掉煞車燈	第 57.08 秒 機車要左轉 機車未開啟方向燈	第 00.10 秒 機車要左轉 機車未開啟方向燈

器	析	第 29.38 秒 自小客車要左轉	第 57.09 秒 雙方碰撞	第 00.11 秒 雙方碰撞
		第 29.39 秒 雙方碰撞		
		※自小客車驟然左轉	※機車驟然左轉	※機車驟然左轉
方向燈		有、臨時開啟	無	無
視線狀況		視線良好	視線良好	視線良好
法令規範		道安 102-1-7	道安 102-1-7	道安 102-1-7
鑑定 意見	A	驟然左轉未讓直行車為肇 事原因	左轉車未依規定顯示方向 燈為次	左轉車未依規定顯示方向 燈為次
	B	直行車無肇事原因	未注意車前狀況為主	超越同向前方同一車道左 轉車時未保安間為主
本研 究意 見	A	驟然左轉未讓直行車，為肇 事原因	轉彎未依規定顯示方向燈 且未讓直行車為肇事原因	轉彎未依規定顯示方向燈 且未讓直行車為肇事原因
	B	直行車無肇事原因	直行車無肇事原因	直行車無肇事原因

九、結語

依據道安規則第 102 條第 7 款：轉彎車應讓直行車先行。惟這樣的類型車禍層出不窮，爭議不斷。本文所探討的 6 個案例皆為左轉與直行的肇事類型，為釐清肇事原因，筆者因此探討案例中之左轉車輛駕駛於左轉時是否有遵守上述法令已盡應讓直行車輛先行之義務？以本文為例，原因探討過程仰賴現場圖、照片、筆錄、監視錄影及行車記錄器等。因此，人、車、物、痕、跡證、交通設施以及筆錄製作的蒐證工作非常重要，以充分了解肇事各方當事人的駕駛行為及其相關可能的影響因素，事後方能順利的進行肇事重建，還原事故發生的過程，以正確的得到事故的原因分析結果。

參考文獻

蘇志強.(2010).交通事故偵查理論與實務，自版。

陳高村.(1997).道路交通事故處理與鑑定，自版。

全國法規資料庫：<http://law.moj.gov.tw/>

交通部公路總局監理服務網：<https://www.mvdis.gov.tw>