

未注意車前狀況肇事因素認定之探討

李岳輯¹

郭毓琇²

陳高村³

摘 要

交通事故之發生，導因於事故當事人「應注意而未注意」，造成人員傷亡、財物損失，即符合刑法第 14 條之過失要件。為了避免交通事故發生，用路人驅車用路為了維護交通安全，第一要務當然就是要遵守道路交通安全規則，近來報章媒體經常報導，用路人遵守交通規則在道路上行車，與侵入對向車道、闖紅燈、超速、酒駕等嚴重違規車輛發生碰撞，竟被判決有罪，甚至應負擔民事賠償，歸究其原因被認定「未注意車前狀況」，因此「未注意車前狀況」常被喻為帝王條款或霸王條款。

然而，道路交通安全規則第 94 條第 3 項前段，確有「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況…，並隨時採取必要之安全措施…」雖道路交通安全管理處罰條例並無處罰規定，但應注意車前狀況，而未注意車前狀況，確實符合刑法第 14 條「應注意而未注意」之過失要件，在論及刑法第 15 條不作為犯之精神，「對於犯罪結果之發生，法律上有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者同。」因此駕駛人必須承擔肇事責任。故具有應注意義務的車前狀況，值得加以深究探討。

而事故中車輛碰撞型態除了倒車撞以外，無論是車輛行駛中為直行、轉彎、亦或變換車道，皆會牽涉到當事人駕駛車輛，是否有注意到車輛前方的狀況，也因此未注意車前狀況常常被認為是其中一方之肇事因素。如觀察各地方法院、高等法院關於交通事故而提起過失傷害、致死之刑事判決，其中一方被認定未注意車前狀況而有肇責的判決數量不僅可觀，而且判決中往往無法提出明確的證據指出當事人為何沒有注意車前狀況，常僅憑因天氣晴朗、道路正常、視線良好、無障礙物於道路上，便認定當事人未注意車前狀況而有肇責。

有感於「未注意車前狀況」此一肇事因素似有遭到濫用或出現爭議之情況，相對於「應注意而未注意」之過失要件，用路人有可能不能注意、無法注意或已盡注意義務仍無法避免事故發生，而此一疑義在近來行車紀錄器、監視影像系統廣泛被運用的情況下，驥盼從車輛運行行為與事故碰撞型態，運用駕駛人週邊視界原理，考慮車速與反應時間，以科學化的角度更加嚴謹的認定，進一步釐清事故當事人之肇事責任。

關鍵字：未注意車前狀況、週邊視界、反應時間。

¹ 中央警察大學交通管理研究所 研究生（聯絡地址：33304 桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，電話：03-3282321 轉 4291，E-mail:ts1053093@mail.cpu.edu.tw）。

² 臺中市政府警察局清水分局 巡官。

³ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所 副教授。

一、前言

道路交通事故發生容易造成財損或人員之傷亡，且事故所造成之民、刑事責任歸屬之認定，影響事故當事人之權益甚鉅，故當事人對於彼此所應負之肇事責任，往往冀望能夠有明確的分析與釐清。然交通事故發生後之肇因分析，並非一蹴可及，要能夠做出嚴謹的判斷，需經過幾道程序，之間環環相扣，警方在事故現場資料蒐集亦為重要。

警方到達現場處理交通事故，首先盡可能的將所有車禍跡證蒐集，緊接著製作當事人的道路交通事故詢問筆錄，詳細了解事故經過。後續並經由警方內部審查，做出警方之事故初步分析研判表。初步分析研判表於法律效力非常薄弱，儘管實務上，保險公司習慣以警方之初步分析研判表作為理賠依據，但如果事故嚴重性較高，影響當事人的民、刑事責任甚深，當事人即可能自行向事故鑑定委員會申請道路交通事故詳細之鑑定報告，亦或是提告而進入刑、民事訴訟，藉由法院發動程序，向車輛鑑定委員會申請交通事故鑑定報告。

一旦道路交通事故案件進入司法程序，法院則須對事故中的當事人做出法律上之評價，即是當事人「有無過失」的問題。因此「有無過失」也觸及了道路交通事故責任歸屬的核心。而法院之檢察官、法官雖有專業法學素養且擁有一些交通相關知識，但仍非專業道路交通事故鑑定人員，為了能夠擁有客觀合理心證而做出適當判決，車鑑會之鑑定報告便成為法院所倚賴的一項重要證據。而鑑定報告僅屬證據之一，故依法法院仍得依照其職權之調查，對於車鑑會之鑑定報告予以採用、部分採用、甚至不採用，因此判決中也曾出現法院不認同鑑定報告的情形⁴。

觀察因車禍案件衍生之過失傷害、重傷害、過失致死判決中，最常出現也富有爭議的便是「未注意車前狀況」的判斷標準。車鑑會的鑑定報告或法院見解常令當事人無法信服，因而提出疑問如：我並未違反交通規則，甚至是在綠燈情況下直行通過路口，是他造違規闖紅燈才導致彼此碰撞，為何我還被認定有未注意車前狀況，有肇事責任，被判有罪？然而目前學說界、實務上對於到底何謂未注意車前狀況，未能有非常統一且明確的判斷標準。爭議點如：視覺上它所涵蓋之「車前」到底有多廣有多遠；如果以正常人之視覺能力，被認為只要應該或可能「看」的到，而與他人車發生碰撞，便被認定有「未注意車前狀況的」肇因，細究此情形是否對所能負擔之注意義務過於嚴苛；未注車前狀況與信賴原則之間的關係又該如何釐清？鑒於此肇事因素不斷的有爭議存在，本文希望能從法理、以及相關文獻對此問題提出探討。

二、用路人視覺特性與反應時間

2.1 用路人視覺特性

⁴臺灣高等法院刑事判決 102 年度交上訴字第 48 號參照。

用路人接收交通訊息能經由視覺、聽覺、觸覺等感官系統，接收資訊後透過大腦分辨，取捨資訊。而當中視覺是用路人最為仰賴的感官接收系統。

尤其道路上駕駛汽車之用路人，視覺仰賴更為重要，因此目前國內欲取得駕駛執照皆得先接受體格檢查，而關於視覺方面之合格標準則規定於道路交通安全規則第 64 條第 1 項：「汽車駕駛人除身心障礙者及年滿六十歲職業駕駛者外，其體格檢查合格標準依下列規定」，其中第 1 款「體格檢查」及第 2 款「體能檢查」關於視覺特性合格相關標準為：兩眼裸視力達 0.6 以上者，且每眼各達 0.5 以上者，或矯正後兩眼視力達 0.8 以上，且每眼各達 0.6 以上者；辨色力為能夠分辨紅、黃、綠色者；視野左右兩眼各達 150 度以上者；夜視無夜盲症者。因此從第 64 條第 1 項第 1 款「體格檢查」及第 2 款「體能檢查」相關規定可知，除了近視不能過深或是近視後經過矯正，也要能夠分辨紅、黃、綠色，而其中「視野左右兩眼各達 150 度以上」則與週邊視界範圍大致略同。

根據王文麟君研究，在任何時間，當用路者集中精神注意目標時，其所能看到最清楚的部分是在視線前方“視覺圓錐角”約 $3^{\circ}\sim 5^{\circ}$ 範圍內事物，視錐角度為 $10^{\circ}\sim 12^{\circ}$ 時，雖然對前方各種事物均可看見，但已不太清楚，在明晰視錐角 12° 之外的事物雖可看到，但無法分辨顏色和“細部”情形。而為了釐清各事物顏色與形體，眼球則必須來回移動，判斷時間一旦增長，判斷交通錯誤機率也就增加，水平視錐角與正確反應百分比關係如圖 1 所示。這亦是交通標誌、標線、號誌設置於 10° 視野之內的原因。另外測定明晰視錐角之簡易方式為將手向前伸直與路面平行，在於四指幅所涵蓋部分夾角，即約 10° 。

另王文麟君研究與交通習習相關之視力特性為週邊視界。週邊視界即靜止不動時，雙眼直視前方，僅剩利用眼角餘光辨識明視錐角以外物體的能力。正常情況下雙眼向前注視，均可模糊看到明視錐角以外約 $120^{\circ}\sim 200^{\circ}$ 範圍內若干事物，其辨識情形如圖 2 所示。而週邊視界內任何物體移動將會吸引用路者注視，這種行動約需 0.2 秒反應時間，另加上頭部擺動和眼球移動所需時間。假設頭部不動，則平均約需 0.5 秒，而根據研究結果顯示，一般人駕駛車輛前進，大部分皆採取轉動頭部或眼球以瀏覽行車前方的事物，而非用眼角餘光來端倪事物。另車行速度越快，所能觀察或認清事物效果越差。當車速靜止不動，視界角度 $180^{\circ}\sim 200^{\circ}$ ；車速 30KPH，視界角度 $100^{\circ}\sim 110^{\circ}$ ；車速 60KPH，視界角度 $70^{\circ}\sim 80^{\circ}$ ；車速 100KPH，視界角度剩下 $35^{\circ}\sim 40^{\circ}$ ，駕駛人速率與視界圖如表 1 所示。因此車速越快，視野相對就越狹小，而當週邊視界小於 40° 時，則稱為「坑道視覺」或「動態視覺」。

水平視錐角 α	正確反應百分比%
5.8°	98
7.6°	95
9.6°	90
11.4°	84
13.4°	74
15.4°	66

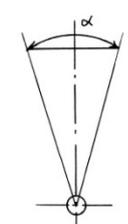


圖 1 對文字圖號的間接視覺

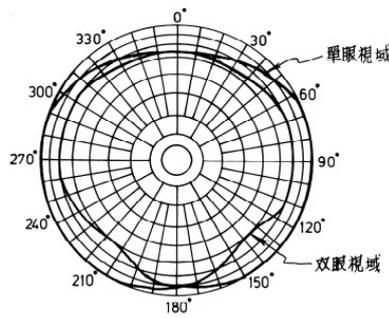


圖 2 用路者雙眼正常視界

表 1 速率與視界

速率(公里/小時)	視界(度)
0	180~200
30	100~110
60	70~80
100	40~45

資料來源：交通工程學理論與實用（第五版）

2.2 感知反應時間

陳惠國君等人之研究，駕駛人行為決策有兩個階段：感知反應階段（Perception-Response Phase or Perception-Reaction Phase）：係駕駛人對於資訊進行接收、處理、感知、決策、行動四個過程；控制移動階段（Control Phase）：係駕駛人行動（加速、減速、方向操控）後之人車界面關係以及車輛制動之機械關係。故在感之反應階段，偵測、感知、決策、行動四階段所花費時間即謂感知反應時間（perception-response time, PRT），此為用路人相當重要特性之一。

關於反應時間已有不少文獻探討，其一般所使用的結果也廣為學界、實務上認定及運用。美國國家公路及運輸官員協會（American Association of State Highway and Transportation Officials, AASHTO）建議以 2.5 秒設為煞車感知反應時間，1.5 秒為感知時間，1.0 秒為反應時間。國內相關法規雖未明確揭櫫 2.5 秒為設計用反應時間，但以道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 4 款規定內容為例，「汽車行駛至交岔車路口…右轉彎時，應距交岔口三十公尺前顯示方向燈或手勢，換入外側車道…」其中 30 公尺非無所依據，按一般市區道路如無特別標示，速限最低為 40KPH，秒速為 11.11 公尺，如以反應時間 2.5 秒計算，前進約 27.75 公尺，故以較寬融方式規範規定為 30 公尺，另按道路交通標誌標線號誌設置規則第 231 條第 1 項第 1 款規定行車管制號誌之黃色燈號時間為 3~5 秒，在過去受限計時器未能精確至 0.1 秒的情況下，3 秒鐘即能滿足一般人的反應時間。

根據王文麟君研究指出，PIEV時間照不同情況由簡至繁需要0.5秒至4.0秒；另陳高村君反應時間相關研究，從統計上，對於一般人對於事物反應識讀時間呈現常態分配，有5%的人反應敏捷，僅需0.75秒便能完成識讀，另外有5%的人需要2.5秒以上才能完成識讀，故有90%的人亦即多數人能在2.5秒內完成識讀。

因此設計用感知反應時間可代表駕駛人如果有2.5秒以上之反應時間，而未注意並反應，則明顯有過失責任；相對來說如果僅有不到0.75秒的反應時間，則代表此多數人皆沒辦法防備此無預期狀況並且做出適當反應，也就能主張自身無過失責任。

根據郭毓琇君研究，有了反應時間便得重新分派調整肇責計算，因一般肇責分攤，主要肇因為70%，肇事次因為30%，同為肇事次因各分攤50%，無肇事因素為0%。按一般路權法則訂定歸責準則，以付出注意義務之一方的肇事責任為A%，當可施以注意時間大於設計用反應時間2.5秒，符合應注意能注意之時間門檻，其肇事責任為 $A\% \times 100\% = A\%$ ，而當能注意時間小於緊急反應時間0.75秒，反應時間過短，常人無法反應而有不能注意且無法注意情事，故肇事責任為 $A\% \times 0\% = 0\%$ ；當駕駛人能施以注意之反應時間為a秒， $0.75 \leq a \leq 2.5$ ，則肇事責任可重新分配調整為B%，調整如：

$$\frac{B}{100} = \frac{a - 0.75}{2.5 - 0.75}$$
$$B = \frac{100(a - 0.75)}{1.75}$$

三、未注意車前狀況相關爭議之探討

3.1 何謂「未注意車前狀況」

關於應盡注意義務-未注意車前狀況，國內規定於道路交通安全規則第94條第3項，「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況...，並隨時採取必要之安全措施，...。」但實際上交通事故碰撞態樣複雜，綜觀交通安全規則所列舉項目，並無法涵蓋所有交通之過失行為，因此道路交通安全規則第94條第3項實有存在之必要。然因定義模糊，實務上不僅是警方判定，甚至鑑定會乃至法院見解都僅能以較為抽象模糊或概括性的方式來描述何謂「未注意車前狀況」，而較少使用科學方式來證明當事人之過失，而有濫用嫌疑，也因此實務上稱此為「帝王條款」。近來也有法院判決對於未注意車前狀之適用，認為應有規範目的的限縮⁵，但關於其定義仍難有定論。

⁵台灣高等法院刑事判決92年交上易字第159號判決指出，「...雖台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會鑑定結果亦認為被告未注意車前狀況，亦有過失云云，惟本院以為，道路交通安全規則第94條第3項固規定汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，然該規定應依其規範目的予以限縮，本條項規定如不加以是當之說明及限制，已儼然成為道路交通安全規則上的「帝王條款」。

「車前」的範圍是未注意車前狀況最難以明確定義且極具爭議的一點。臺灣省車輛行車事故鑑定委員會鑑定人曾出席作證認為「注意車前狀況為駕駛座的正前方左右斜側各 30 度的範圍內的車前狀況」。然此見解並未被法院所採⁶。

另有法院對於「車前」所負注意義務範圍見解如下：「按道路交通安全規則第 94 條第 3 項「未注意車前狀況」之概括條款，其規範意旨並不限於肇事撞擊點於車前之情形，毋寧應指駕駛人就車前一切動態應予注意，此一「注意車前狀況」之注意義務範圍，並涵蓋原在車前，嗣因駕駛行為之動態發展而環繞車輛周邊之具體風險管理，所須採取必要之安全措施在內。然交通過失犯之注意義務，原不以道路交通安全規則所列舉之義務為限。」⁷。因此查看該判決其事故案例，該法院見解不僅認為「車前」之定義涵蓋駕駛或車輛原本位於前方之人、車、物，甚至當駕駛車輛經過、或繞過原本前方之人、車、物時，還要注意車輛周遭及車尾的風險管理。

故車前範圍，有鑑定單位認為是駕駛座前方左右斜測 30 度，屬較小範圍；亦有法院見解認為駕駛車輛經過「前方之物」後，車輛周遭對於此「前方之物」之風險管理也應納入所負注意義務，此法院見解車前狀況不僅僅是車前，亦延伸到車輛周遭、車尾。本文則認為，所謂車前，仍應以「前方」作為判斷依據，如果對於原本車輛前方狀況，前方車身已過，卻還要將視線移開前方，將注意力放到車尾之風險管理，不免強人所難，實有違一般常理及合理原則，而視線由前方注意力再移往車輛週遭擊車尾，反而可能因此增加與前方車輛發生事故之機率。故考量事故現場光線、駕駛人視野狀況、以駕駛人駕駛車輛前進時之車速推估其當下週邊視界範圍，客觀評估個案車前所能「看到範圍」，才能更精確掌握「車前」範圍，也較為合理。另早期行車影像紀錄器不普及時，在無任何科學實證上，常用模糊定義，便將當事人扣以未注意車前狀況，予以有過失刑責，其實依刑法上罪疑惟輕原則下，也是不洽當的。

3.2 信賴原則與未注意車前狀況

而除了何謂「車前」範圍常為各界討論爭辯，交通上之信賴原則與未注意車前狀況在學理或實務上也不斷地有爭議存在。

信賴原則認為道路交通參與者係在信賴其他交通參與者亦在遵守交通規則的情狀下，參與交通，亦即所有的道路交通參與者的交通行為，並非基於其他參與者係違反交通規則的情況而設定。易言之，駕駛動力車輛的快速道路交通，係建構在所有參與交通之人彼此之間具有一定程度的信賴之上，亦即參與道路交通之人可以信賴其他參與交通的對方，亦能遵守交通規則，而對於各種交通狀況，履行必要的注意義務，以避免發生交通事故（林山田，2005）。

最高法院 84 年台上字第 5360 號判例要旨謂：「汽車駕駛人對於防止危險

⁶臺灣高等法院台中分院刑事判決 97 年度交上易字 314 號參照。

⁷臺灣高等法院刑事判決 104 年度交上易字第 173 號參照。

發生之相關法令之規定，業已遵守，並盡相當之注意義務，以防止危險發生，始可信賴他人亦能遵守交通規則並盡同等注意義務。若因此而發生交通事故，方得以信賴原則為由免除過失責任。」因此，關於交通上之信賴原則，學理、實務上認為汽車駕駛人自身並無違反交通規則始能成立並無疑義。但汽車駕駛人應該負擔多少注意義務，在面對他人之明顯違規，是否還有信賴原則可以適用，則是存在不少爭議。實務上則多採明顯違規而有充足時間的話並無法免責⁸；但亦有其他實務見解對此做出批判持相反意見⁹。

而持批判相反意見如臺灣高等法院刑事判決 92 年交上易字第 159 號指出：「...要求被告有義務要去注意其右方車道之告訴人，並進而採取必要之安全措施，並不合理，如謂要注意車前狀況，則所有發生之事均須注意，駕駛人究竟要注意多久、注意到如何的程度，方為此注意規定之規範重點，而正因為實務上向來怠於在個案上對該注意規定為相當之限縮，長期下來，造成此一注意規定無所不在、無所不用之弊病。其實學說及實務所發展出來的「信賴原則」概念就是要在這種無所不在之情形下，來限制行為人的注意義務範圍，然而我國實務（包括最高法院許多判決）卻反而限制信賴原則之適用，無怪乎學者要批評：如此本末倒置的處理方式，顯然是思想方法上的重大錯誤，也使得信賴原則的意義完全落空（參見黃榮堅，交通事故責任與容許信賴，載月旦法學第五十期，第一七八頁以下，此處引自第一八五頁）。...」。另本文作者詳閱該判決，所引述該段，其中「...要求被告有義務要去注意其右方車道之告訴人...」當中所稱「右方」應為法院判決書誤植，應改為「左方」才謂正確。此案件為無號誌路口下發生之路口交岔撞，當中被告是為右方車，鑑定會認為左方車未讓右方車為肇事主因，而右方車亦有未注意車前狀況為肇事次因，雖法院最終認為右方車即被告，亦有未減速等相關過失責任，但認為被告在信賴原則下並無義務去注意左方來車，該範圍已超越「車前」所需注意義務，因而對於鑑定會認定右方車有未注意車前狀況的見解不予採納。

本文作者則認為，在極富爭議的路口交岔撞中，如果在擁有路權之下（號誌為綠燈或是幹道或是無號誌路口之右方車），在於信賴保護原則，應該無需再注意左右違規車輛駛來，尤其在綠燈直行要通過路口難以想見還要左右觀察是否有違規車輛，如此一來號誌、交通規則便如同虛設；然信賴原則也不該毫無限縮，試想像今日駕駛人駕駛自小客車以低頭完全未看前方之方式通過前方為綠燈之交岔路口，而撞上左右橫街闖紅燈之車輛，如果在一般客觀情況下一般人皆能看見前方並能夠有充足時間反應並且避免碰撞，此時便難以有信賴原則之適用了。

四、未注意車前狀況衍生之交通事故過失責任

⁸最高法院 88 年度台上字第 768 號判決意旨：「按汽車駕駛人，除應道路交通安全規則為一般之注意外，尚有依實際情況而異之特別注意義務，故所謂信賴原則之適用，應以自身並未違規為前提；且縱本身無違規情形，如於他人之違規事實已極明顯，同時有充足時間可以採取適當之措施以避免發生交通事故之結果時，亦不得已信賴他方能遵守交通規則，以免除自己之責任」。

⁹臺灣高等法院刑事判決 92 年交上易字第 159 號參照。

4.1 過失犯定義

未注意車前狀況乃眾多肇事因素之一，應注意車前狀況、能注意車前狀況而未注意，故此肇事原因下所產生之道路交通事故便會有後續相關過失責任。

我國刑法第 14 條第 1 項規定，「行為人雖非故意，但按情節應注意、並能注意，而不注意者，為過失。」此乃行為人對於所破壞之法益，雖無主觀上之犯意，但在一般客觀情況下，負有注意義務之責任，也有負此注意義務之能力，但卻疏於注意，因而導致法益之侵害；另刑法第 14 條第 2 項規定，「行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其能發生而確信其不發生，以過失論。」此為行為人雖認識自己行為可能導致侵害法益之發生，但因過度自信疏於防範，最終發生侵害法益之事實。因此過失犯又分無認識過失以及有認識過失。

又按法院判決指出，「刑法上之過失，指應注意並能注意而不注意，對於犯罪事實之發生並無預見之懈怠過失，及確信其不發生，對於犯罪事實之發生本有預見，由於自信不致發生疏於防虞，終於發生之疏虞過失，兩者有其一，方得為過失」¹⁰。；「懈怠過失與疏虞過失雖同為犯罪之責任條件，然前者係應注意能注意而不注意，對於犯罪事實之發生並無預見，後者則為預見其發生，而確信其不發生，對於犯罪事實之發生本有預見，由於自信不致發生疏於防虞，終於發生，二者態樣顯不相同，故刑法第 14 條第 1 項、第 2 項分別予以規定，以示區別。」¹¹故無認識之過失亦稱為「懈怠過失」；有認識過失則稱為「疏虞過失」。

而過失犯，過失與行為間亦有如故意犯要件之一：相當因果關係。法院判例謂之「刑法上之過失，其過失行為與結果間，在客觀上有相當因果關係始得成立。所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係。」¹²

4.1.1 過失作為犯

過失犯當中亦可分為作為及不作為，而行為人之作為負有過失犯之責任時，過失作為犯之構成要件該當性簡述如下：

- (一)作為：在刑法上，犯罪實施方式可分為作為與不作為兩種態樣，因此刑法上也將此分為作為犯與不作為犯。作為犯意指犯罪者以作為的方式實現所犯之罪不法構成要件；不作為犯指犯罪者以不作為的方式實現所犯之罪不法構成要件。過失作為犯則是違反注意義務並以作為的方式實現

¹⁰最高法院刑事判決 90 年度台上字第 5154 號參照。

¹¹56 年台上字第 1574 號判例參照。

¹²76 年台上字第 192 號判例參照。

不法之構成要件。

- (二)違反注意義務行為：在一般客觀可預見情形下，疏於注意而有此行為，而此注意是為依據一般客觀情狀下大部分人皆可負擔。而注意義務是指行為人在一般社會大眾皆可預見到行為的風險性情況下，必須盡其所能採取一切可行的措施去防止這個風險實現。因此從事任何行為以及行為中皆應該隨時審查避免侵害他人法益，注意義務即是避免結果發生的一種義務。
- (三)不法構成要件結果是行為人違反注意義務所產生：法益之侵害，不法構成要件之結果，必須是行為人因而違反注意義務所創造之法益侵害，如果結果非源於行為人而是被害人或是第三方所產生之法益侵害，則違反注意義務之行為與不法構成要件結果便無相關。亦即違反注意義務行為與結果之間有客觀歸責性。
- (四)相當因果關係：不法構成要件之結果與行為之間須有相當因果關係。
- (五)行為不法：行為人之作為侵害到他人法益，在客觀可預見下構成要件該當也造成法益侵害的結果發生，而此行為所導致之結果是因一般客觀下情狀所能注意卻未注意而產生，則該行為不法。

4.1.2 過失不作為犯

過失不作為犯是謂法律上有規定處罰過失，而此過失所造成法益之侵害是因為輕忽，不作為所造成。不作為犯，雖非以作為方式實現犯罪行為，但侵害之法益嚴重程度卻不見得低於作為犯的犯罪能量。不作為犯關係到不作為之定義、純正與不純正不作為犯、因果關係、保證人地位以及期待可能性，相關簡述如下：

- (一)不作為：刑法上構成要件之結果以不做為的方式實現。而有時行為人雖有所作為但對於防止法益侵害並無任何效果，仍會被認定為不作為犯。故外顯的動作並非作為與不作為間的重大區別，而是在於是否從事「有效的救援行動」。
- (二)純正與不純正不作為犯：不作為犯又分兩種型態，純正不作為犯與不純正不作為犯。純正不作為犯是指，只能以不作為的方式才可能實現刑法之構成要件；不純正不作為犯是指，一般只能以作為才能成立之犯罪，而行為人以不作為的方式加以實現。故幾乎所有作為犯，都能夠以不作為的方式實現，但少部分的犯罪責無法，如：通姦、重婚罪，便無法以不作為的方式實現。另不純正不作為犯並無獨立之構成要件，刑法法條亦無類似規定如：以不作為方式殺人者論處殺人罪，故我國刑法第 15 條第 1 項規定，「對於犯罪結果之發生，法律上有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者同。」便是不純正不作為犯之依據。
- (三)保證人地位：不作為是一令人失望的期待，在他人需要幫助未予以幫助，需要防止他人不幸而不出手防止。但並非所有人皆須負此法律責任，刑法處罰未予以幫助之人，未予以防止他人不幸的人，是因為這樣的人有

其特殊的理由與原因被期待，而學說稱之為「保證人地位」。刑法第 15 條第一項規定，「對於犯罪結果之發生，法律上有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者同。」故法律上有防止義務之人，便具有保證人地位。目前通說保證人地位則有下列六種情形：

- 1.基於法令
- 2.基於自願承擔保護義務
- 3.基於密切生活關係
- 4.基於危險共同體：
- 5.基於危險源的監控義務
- 6.基於危險前行為

(四)相當因果關係：過失作為犯所實現之不法構成要件之結果與不作為行為之間須有相當因果關係。

(五)期待可能性：對居於管控地位的保證人，必須生理或是現實上是可被期待，有能力能夠防阻，否則難以歸責保證人。如：在一交通事故當中，行為人駕駛自小客車直行於內側快車道，如果中央分隔島突然竄出一位行人於車輛前方，該駕駛人來不及閃避、並於碰撞後才實行剎車，故行為人等於在無任何作為下直接將此行人撞死，故從客觀上觀察此事件，此駕駛人未閃避也未剎車，故其有明顯不作為情形，但如果經過證實，一般人在此同樣客觀情形下皆無法有足夠時間做出閃避或是剎車反應，便難以期待此駕駛人能夠有作為，故謂之沒有期待可能性。

4.2 道路交通事故產生之責任

道路交通事故之發生為當事人或第三者出於過失或無過失所造成，至於交通行為是否違反道路交通安全規則，僅可供事故肇因及事故責任歸屬之研判，或供司法機關斷定交通事故當事人所應負的民、刑事責任之參考，並不影響事故之構成，也不能作為交通事故責任研判之唯一依據。而事故發生後則會造成公益及私益侵害，如果有交通違規亦會有行政責任之追究。故交通事故發生後會有刑事責任、民事責任、行政責任。

刑事責任：事故發生是為當事人違反注意義務之過失引起，結果導致當事人死亡；當事人重傷或輕傷。當事人死亡屬公訴罪，當事人重傷或輕傷則是屬刑法上告訴乃論罪，不告不理，告訴期間於事故後六個月。而交通事故所產生之刑事責任則有：刑法第 185-3 條，公共危險罪，使用毒品、麻醉藥品、酒類或其他類似之物，導致不能安全駕駛動力工具；刑法第 185-4 條，駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者；刑法第 276 條，過失致人於死、業務上過失致人於死；刑法第 284 條，過失傷害，重傷害、業務上過失傷害，重傷害。

民事責任：相對於刑事責任，刑事所重為行為人所產生的惡行，而民事責任重視的是行為之結果，因此不論是故意還是過失，皆需負賠償責任，這

也是交通事故產生後，刑事有時判決無罪，但民事上仍負有賠償責任的原因。交通事故後所造成之財損，事故當事人則得依民法規定，對於財物損失部分提出民事訴訟或是進入刑事訴訟附帶提出民事賠償。交通事故所產生民事責任有：民法第 192 條，是屬生命法益之損害賠償；民法第 193 條，是屬身體、健康之損害賠償；民法第 194 條，是屬不法致他人死亡，被害人之父、母、子女及配偶亦得請求賠償；民法第 195 條，是屬侵害身體、健康、名譽、自由之非財產上之損害賠償；民法第 196 條，是屬物之損害賠償。

行政責任：交通事故之產生如為當事人因未遵守道路交通安全規則所導致，權責單位則需對交通違規之行為予以告發，並移送交通事件裁決所處罰，處以罰鍰、吊扣吊銷駕駛執照、吊扣吊銷牌照...等。

4.3 交通運行行為與未注意車前狀況肇責關係

車輛行駛於道路上，有不同之運行行為，並非單純僅有直行，故車輛運行於道路，交錯複雜的運行行為彼此之間便可能容易衝突因而造成交通事故，隨之而來的便是用路人所面臨的生命、身體、財產遭受侵害。為了降低風險，道路上所需遵守之規範也應運而生，保障用路人安全。依據道路交通管理處罰條例第 4 條第 2 項規定，「駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮」。另依據道路交通安全規則第 94 條第 3 項，「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況...，並隨時採取必要之安全措施，...。」第 124 條第 5 項，「慢車行駛時，駕駛人應注意車前狀況...，並隨時採取必要之安全措施。」

依照道路交通管理處罰條例與道路交通安全規則及相關法規，車輛行駛於道路上之運行方式，有八大類型：起駛、直行、穿越、轉向、變換車道、超車、停車、倒車。陳高村君則使交通事故車輛運行過程更為單純、簡單化，將起駛行為歸類於變換車道行為，將超車行為拆解為兩個變換車道加上一直行行為。故將駕駛人用路行為簡化為直行、穿越、變換車道、轉向、停車、倒車等六大類。

而六大類用路行為當中，在富有爭議之交岔路口中，穿越運行狀況所產生可能之交通事故責任與未注意車前狀況肇責之關係，探討如下：

穿越行為：當車輛直行行為遇到岔路口，緊接跨越路口穿越橫街，意即該車輛車頭進入路口近端停等線後至車尾離開遠端路口的過程，是謂穿越行為，如圖 3 所示。車輛穿越路口，除應負車前狀況注意義務，另外得依照岔路口相關規範直行穿越或減速停等。岔路口為有號誌化路口則依照號誌管制；如為無號誌路口則依幹支道管制，如果無幹支道分別另有左方車禮讓右方車規定。因此穿越行為，所需負注意義務明顯更多，於岔路口應直行、減速、停等，都必須在路口前完成判斷，也因岔路口使雙方運行更為複雜，事故爭議也越多。筆者查閱最高法院、高等法院及其各分院判決發現，於「岔

路口」且與「未注意車前狀況」有關之刑事判決不計其數¹³。也因穿越行為是直行行為的衍生，故注意前車是必要之注意義務無需贅言，然而爭議之處即是「車前」範圍，如果在於擁有路權能夠穿越路口，例如行向號誌為綠燈或是無號誌路口當中屬右方車，此時還需注意橫向街車因違反交通安全規則駛來嗎？故穿越行為當中「未注意車前狀況」便與「信賴原則」以及「絕對或相對路權」有其討論空間。筆者查閱相關刑事判決，法院與鑑定會對此見解也未有統一之看法。以臺灣苗栗地方法院刑事判決 94 年度交訴字第 27 號為例，該交通事故為一有號誌化路口之路口交岔撞，法院最終則採取中央警察大學之鑑定意見，認為綠燈直行之車輛仍有「未注意車前狀況」為肇事次因¹⁴；另臺灣高等法院刑事判決 92 年度交上易字第 159 號判決中，此交通事故為一無號誌路口，雖認為右方車有未減速而製造法不容許之風險仍有肇事責任，但對於鑑定會認為右方車有「未注意車前狀況」之情事，法院最終引用信賴原則，不予以接納此觀點。

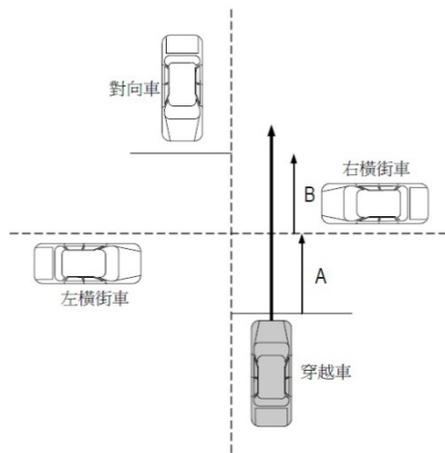


圖 3 穿越行為分析

五、結論與建議

「未注意車前狀況」其中何謂「車前」如從週邊視界能獲得一定程度之解決，但週邊視界是考慮速度以及脖子未轉動時前方所見之範圍，而實際上用路人駕駛汽車時，視野範圍亦常會有頭部左顧右盼以彌補眼球轉動之不足，因此所能觀察及所見範圍應會比頭部靜止不動時更寬，這也可能是法院在心證下常常擴大「車前」範圍的關係。本文則認為在最常有爭議之交岔路口事故在信賴原則下，應無需再轉頭往左或往右查看是否有他造橫街違規車輛駛

¹³筆者於 2017 年 7 月 5 日於司法院法學資料查詢系統-裁判書查詢，以「未注意車前狀況」、「交岔路口」作為關鍵字合併查詢刑事判決，最高法院有 199 件、高等法院有 1703 件、高等法院台中分院有 1136 件、高等法院台南有 1067 件、高等法院高雄有 976 件、花蓮法院有 94 件（其餘地方法院，略）

¹⁴臺灣苗栗地方法院 94 年交訴字第 27 號判決參照

來，但應該能以頭部未轉動且眼睛直視前方比較低標準的視野範圍下，假設以設計速率通過路口推算其週邊視界藉此「固定」住交岔路口狀況下之「車前」範圍，如輔以反應時間，便能排除諸多爭議。過去行車影像、監視影像不甚普及，故常常以抽象的能注意、不能注意當作未注意車前狀況之標準，也因此常有爭議，故與「未注意車前狀況」息息相關之反應時間，在現今行車影像紀錄、監視器影像已非常普及情況下，便有具體從之推算駕駛人反應時間，一旦「車前範圍」、「反應時間」確定，駕駛人於事故中如果能看見車前情況且有充足時間做出反應時，便應負有過失之責任，另佐以郭毓琇君相關研究，重新分派調整肇責計算，未注意車前狀況不僅能有更為明確定義且能在於肇事責任比例上予以更明確劃分。

參考文獻

- 陳高村(2004)，道路交通事故處理與鑑定。
- 王文麟 (2005)，交通工程學-理論與實用第五版。
- 林山田(2005)，刑法通論訂九版。
- 林東茂(2009)，刑法綜覽六版。
- 陳惠國、邱裕鈞、朱致遠(2010)，交通工程。
- 郭毓琇(2015)，反應時間與事故過失責任關係之研究，中央警察大學交通管理所碩士論文。
- 臺灣高等法院刑事判決 102 年度交上訴字第 48 號。
- 最高法院刑事判決 90 年度台上字第 5154 號。
- 56 年台上字第 1574 號判例。
- 76 年台上字第 192 號判例。
- 臺灣苗栗地方法院 94 年交訴字第 27 號判決。
- 臺灣高等法院刑事判決 92 年交上易字第 159 號。
- 臺灣高等法院台中分院刑事判決 97 年度交上易字 314 號。
- 最高法院 84 年台上字第 5360 號判例。
- 臺灣高等法院刑事判決 104 年度交上易字第 173 號。
- 最高法院 88 年度台上字第 768 號判決。
- 臺灣高等法院刑事判決 92 年交上易字第 159 號。

