

## 偵辦交通肇事逃逸案件主要課題剖析

### An Analysis of Major Issues Concerning Hit-and-Run Accidents Investigation

許志誠 Chih-Cheng Hsu<sup>1</sup>

王惠平 Hui-Ping Wang<sup>2</sup>

#### 摘要

道路交通事故肇事逃逸案件經常造成被害人生命和財產的損失，而案件能否及時順利偵破，是對警察交通事故處理工作的一項挑戰。然現行「道路交通事故處理規範」規定，對於肇事逃逸案件的處理，仍以事故現場人員所進行現場測繪、照相攝影、調查訪問等工作為主，而對於指派刑事偵查或鑑識人員到場支援交通事故蒐證的規範，僅限於重大交通事故或人員當場死亡之 A1 類交通事故。交通肇事逃逸案件的偵辦，依現行處理權責分工體制，包括交通處理人員、刑事偵查及鑑識人員各有專業職司，但欲偵破案件卻須各者環環相扣。本研究透過文獻探討肇事逃逸偵辦方法，蒐集整理民國 100 年至 104 年臺北市交通肇事逃逸 A1 類及 A2 類(另區分為嚴重、一般傷害)之案例，分析案件發生環境特性顯示深夜時段與封閉型道路(橋梁、隧道與高架道路等)肇逃比例較高，並藉由深度訪談、整理歸納影響案件偵破相關問題因素，並輔以刑案犯罪偵查之相關技術或方法，期強化警察對肇事逃逸案件之偵辦能力，進而提昇交通肇事逃逸之破獲率，並對現況課題提出改進方向，以作為後續政策研擬之參考。

**關鍵詞：**道路交通事故、肇事逃逸、犯罪偵查

#### Abstract

*Hit-and-run (HAR) accidents vary in nature and degree of seriousness, which usually lead to tremendous losses of lives or properties. To assure early apprehension of hit-and-run drivers is a challenge to the law enforcement agents. However, according to the "Guidelines of Traffic Accident Investigation", traffic law enforcement is the major investigator conducting crash scene measurements, photographing and interviewing victims or witnesses. Criminal detectors are not required to visit the scene unless the accident is considered serious or fatal, or by*

<sup>1</sup> 臺灣警察專科學校交通管理科助理教授(聯絡地址：11696 臺北市文山區興隆路三段 15 3 號，E-mail: [charles.tt92g@nctu.edu.tw](mailto:charles.tt92g@nctu.edu.tw))。

<sup>2</sup> 中央警察大學交通管理研究所碩士生，臺北市政府警察局刑事警察大隊警務員兼副隊長。

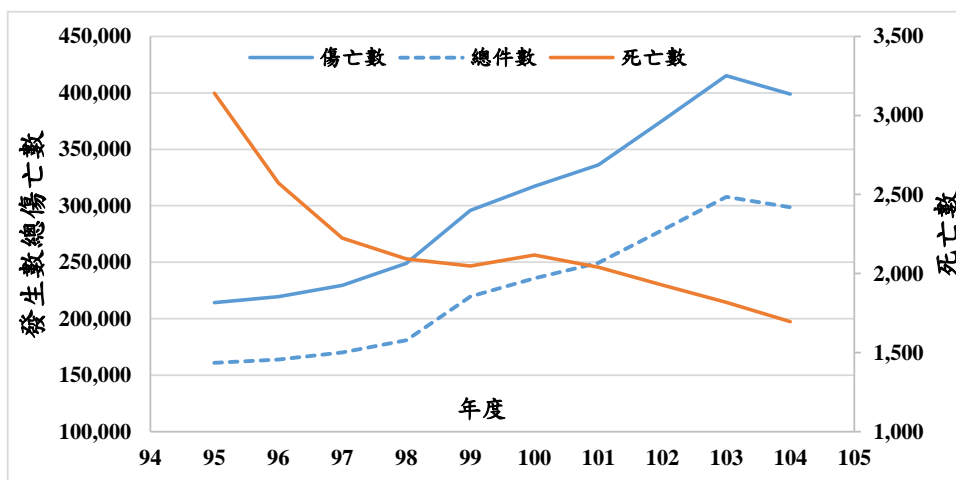
*official request. The investigation of HAR accidents should be collaborated with traffic accident investigators, criminal detectors, and forensic officers. This study investigated HAR accidents that involved injury and fatal cases from years 2011 through 2015 in Taipei City to identify the characteristics of HAR accidents. The results show higher percentage of HAR crashes occurred at late night with dark driving conditions and on uninterrupted roads, such as bridges, tunnels, and elevated arteries. This study also surveyed the HAR cases investigators and detectors to determine the key factors of the cases solved. In addition, the theory and technique of criminal detection was introduced to enhance the HAR accident investigation and increase the apprehension rates. Finally, recommendations for improving the major issues concerning the investigation of HAR accidents were proposed.*

**Keywords:** Road traffic accident, Hit-and-run, Criminal investigation

## 一、前言

道路交通肇事逃逸事故在一般民眾或處理員警心中常被視為單純的交通意外事故，以致忽視真正影響肇事者行為的身心狀況與動機等因素，進而影響執法機關對交通肇事逃逸案件所採取的態度與施行措施之研判，致而貽誤案件偵辦之先機及發掘肇事的真正原因。然交通事故之發生，輕者導致財物損失，重者造成生命、身體之危害。依據內政部統計資料顯示，近十年（民國 95 年至 104 年）交通事故死傷總（件）數逐年上升（詳如圖 1），103 年統計資料顯示，有人傷亡之道路交通事故共發生 307,842 件，其中 A1 類交通事故（人員當場或 24 小時內死亡）占 1,770 件，A2 類交通事故（人員受傷或超過 24 小時死亡）占 306,072 件，總計死亡人數 1,819 人，受傷人數 413,229 人，而 104 年有人傷亡之道路交通事故共發生 298,739 件，A1 類交通事故占 1,639 件，A2 類交通事故占 297,100 件，總計死亡人數 1,696 人，受傷人數 397,058 人。本研究進一步檢視臺北市 100 年至 104 年發生的 178,657 件道路交通事故中，肇事逃逸案件計有 28,263 件，即占了 16% 之多。由於肇事逃逸案件的發生不僅對於被害人、家屬生命財產造成莫大損失外，相較一般道路交通事故，警察機關在肇事逃逸案件的處理上，必須投入更多的行政成本進行刑案偵辦，又再增加警察機關偵查人力等行政資源的耗費。

交通肇事逃逸案件偵辦之首要工作，在交通事故相關跡證蒐查與記錄，依現行處理之權責分工體制，包括現場處理、刑事偵查、鑑識等相關人員，其各有專業職司，但欲偵破案件卻須各者環環相扣。然而，現行處理道路交通事故涉及刑事責任之案件（如 A1 類、A2 類、肇事逃逸致傷亡），主要仍偏重於交通事故現場前端處理與案卷中端審核分析等工作，未於既有的交通事故處理程序中，針對涉及刑事案件實施調查、偵辦的相關權責，訂定明確規範。反而於相關案件展開調查時，形成交通、刑事與鑑識三大組織體系，其單位間各司其職、事權不一，而形成多頭馬車的現象。



資料來源：內政部統計查詢網(2016)。

圖 1 最近十年道路交通事故傷亡數統計圖

依據現行內政部警政署(2015)「道路交通事故處理規範」規定，交通事故處理過程得以指派刑事偵查或鑑識人員支援現場蒐證的條件或時機，僅以重大交通事故或人員當場死亡之A1類交通事故為主，肇事逃逸案件屬於該規範所稱其他交通事故，依規定僅能在必要時得指派刑事偵查人員協助辦理，故實務上未符合上述條件的肇逃案件，多數仍由交通單位現場人員獨力完成調查處理工作，亦即事故現場處理過程，刑事偵查人員可能均未到場協助。然而，交通單位現場人員對於肇逃案件的處理，現場作業內容仍與一般交通事故大致相同，實施包括現場勘察、測繪、照相攝影與調查訪問等工作，另再增加填報疑似肇事逃逸追查表後，將案件移由刑事單位做後續之追查工作。綜上所述，在無刑事偵查或鑑識人員支援蒐證的情況，前端交通事故處理人員是否具備獨立處理肇事逃逸刑案的偵查能力、刑案偵辦重要跡證採集是否能即時與完整、現場處理人員依調查內容所移送案卷，是否能滿足刑事單位續行偵查的需求等議題，實有待深入分析討論。

再者，交通事故現場即便指派刑事偵查人員到場實施偵辦，可能因為缺乏交通事故處理專業認知或訓練，無法精確掌握交通事故調查的重要關鍵，以釐清肇事原因。另一方面，現場交通處理人員也未必清楚是否須要刑事及鑑識人員的協助，提供現場跡證之定性、特定化判斷，更不瞭解刑事偵查人員後續追查方法與其本身現場調查內容如何連結，故交通肇事逃逸案件不論由現場交通處理人員處理後再移請刑事偵查人員續行偵查，或現場有刑事偵查或鑑識人員支援蒐證，在現行各自權責分工下，應設法增進彼此的認識瞭解縮短認知差距，亦是提升肇事逃逸案件偵破的重要議題。

## 二、文獻回顧

### 2.1 肇事逃逸案件相關法規

#### 一、道路交通事故與肇事逃逸案件名詞定義

- (一)肇事逃逸：係指汽車駕駛人於發生交通事故當時，未對被害人送醫救護或受毀損之物（汽、機車）做必要之處理，或未依規定向警察機關報案而逕自逃離現場之行為。
- (二)重大道路交通事故：依「道路交通事故處理辦法」第二條第二款：指道路交通事故有下列情形之一者：
  - 1.死亡人數在三人以上，或死亡及受傷人數在十人以上，或受傷人數在十五人以上。
  - 2.運送之危險物品發生爆炸、燃燒或有毒液（氣）體、放射性物質洩漏等事故。

#### 二、交通肇事逃逸處理作業程序及相關要領

交通肇事逃逸案件現場處理程序與一般交通事故之肇事案件處理程序相同，係依據道路交通管理處罰條例、違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則、道路交通事故處理辦法、道路交通事故處理規範、警察偵查犯罪手冊等訂定。圖 2 從事故發生警察機關接獲民眾報案起，警察局、交通大隊與分局等勤務派遣體系的指揮關係，到各處理單位案件之處理權責，包括交通分隊處理各類交通事故、派出所接續涉及刑案提告案件，以及刑事單位協助支援蒐證等，統整以交通與刑事二大系統，區分有關道路交通事故處理（含肇事逃逸）相關工作之標準作業程序如圖 2 所示。

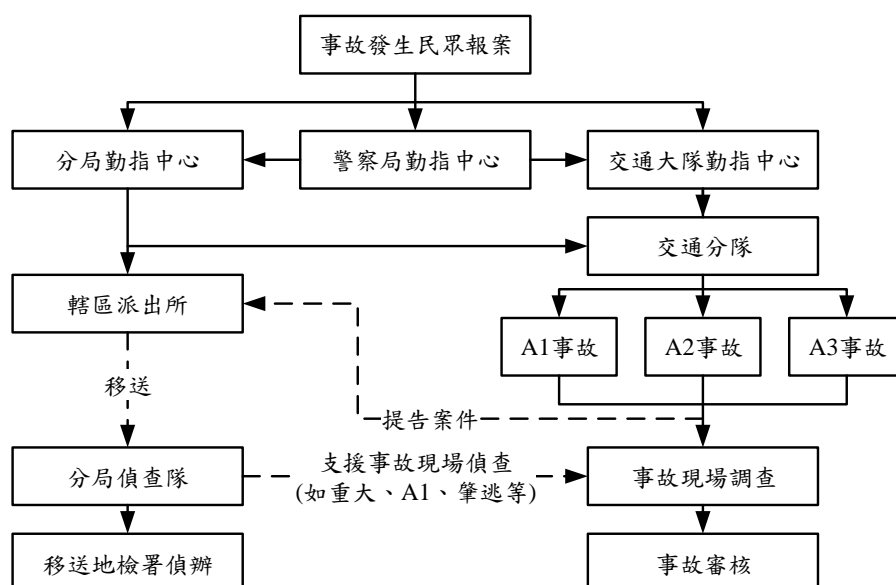


圖 2 道路交通事故處理（含肇事逃逸）作業程序圖

依道路交通事故處理規範(內政部警政署,2015)第4章第30點規定,針對交通肇事逃逸案件之處理應把握下列要領:

(一)受理報案:

- 1.記明報案人之姓名、住址、聯絡電話等基本資料。
- 2.詢問肇事逃逸者之車輛號牌、車種、顏色、特徵、逃逸方向等資料。
- 3.立即通報查緝,掌握機先。

(二)為防止肇事人推卸責任,謊稱係遭逃逸之他車碰撞等情事,處理人員到達肇事現場應先勘察是否屬肇事逃逸案件,以決定偵查重點。

(三)處理疑似肇事逃逸案件,應填報疑似肇事逃逸追查表,再移由相關單位繼續偵查辦理。肇事逃逸案件如已查知車號或肇事人身分者,得通知車輛所有人或肇事人到場說明。涉及刑案肇事逃逸案件犯罪嫌疑人經合法通知,無正當理由不到場者,得報請檢察官核發拘票。

(四)肇事逃逸致財物損失或普通傷害案件,由該警察分局偵辦,致人重傷或死亡案件,比照重大刑案通報、列管,由該管警察局全力偵辦。

## 2.2 交通事故暨肇事逃逸案件偵辦相關研究

本研究蒐集交通事故肇事逃逸相關研究文獻,分別從道路交通事故處理制度面、交通肇事逃逸案件特性分析、強化防制策略、建立標準作業程序,以及從事故偵查、採證、鑑識等方面進行探討,研究文獻相關重點說明如下:

蘇志強(2010)從交通肇事逃逸案件之特性得知,時間因素的掌握對於肇事逃逸案件的偵辦之重要性,並強調在實務上對肇事逃逸案件的偵查,首先在於案件的受理及迅速採取必要措施。

郭萬國(2011)提出推動「警勤E化系統」,提倡運用資訊科技於治安維護工作,迅速掌握犯罪動態、縮短報案反應時間、強化勤務指揮派遣機制及緊急應變能力。

詹丙源(1995)針對交通肇事逃逸案件之現階段防制策略,提出應加強提昇肇事逃逸偵查能力有:(1)加強員警辨視各種廠牌車輛能力訓練,以提升員警辨視車輛之能力;(2)制訂緊急攔截圍捕計畫,並經常演練,使員警具備機動攔截圍捕之能力;(3)應視交通肇事逃逸案件為治安案件,專人偵辦,定期檢討偵查成效,以提昇偵破率;(4)主管單位應重視交通肇事逃逸案件,對於事前之預防及發生後之圍捕、偵查應建立一套完整之管制作業程序。

黃健星(2000)探討建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序,提及肇事逃逸偵辦步驟順序:(1)目擊者查訪;(2)被害人查訪;(3)散落物蒐證;(4)被害人車輛勘查;(5)可能涉嫌逃逸車輛勘查;(6)現場跡證勘查、測繪;(7)保養廠、

零件查訪；(8)偵訊筆錄。提出偵破有利之關鍵：被害人指證、其他相關證人指證、現場遺留物、員警積極查訪、員警仔細蒐證、尋獲肇事車輛、查詢電腦、主管重視、視為重大刑案、偵辦技巧、先進報案電話系統等因素。

黃雲鑫(2011)則認為 A1 與 A2 類係屬刑事案件，現場勘察、蒐證處理目的在於還原肇事真相、釐清肇事原因及各當事人之肇事責任。現行刑事鑑識以支援偵辦重大刑案為主，建議未來能成立交通事故偵查鑑識人員，專責交通事故現場偵查與蒐證，將「交通事故處理」概念提升為「交通事故偵查」，導入員警處理交通事故之正確觀念。

謝松善等人(1995)曾針對交通事故肇事逃逸案件現場處理及採證案例進行研究，並提出肇事逃逸案件處理應注意事項有：(1)應於最短時間內查訪被害人及相關目擊證人等；(2)詳細記錄涉嫌肇事車輛之撞擊痕、摩擦痕或毀損痕跡之位置、大小、形狀、方向等；(3)仔細檢視涉嫌肇事車輛之各部位；(4)車內採證位置應包括前、後座及行李箱等，並注意採集是否有被害人因撞擊傳遞掉落於車內之物品及車內碎片、座椅或其他配備上所沾附之血跡、毛髮、纖維、肌肉組織等。

陳躍翔等人(2011)以跡證鑑識的觀點，提出織物纖維是道路交通事故跡證之一，可用來建立被害人與肇事車輛間之關聯性，有效採取事故轉移之織物纖維跡證，必須了解人與車輛撞擊前後兩者互動關係、車輛車損、跡證存留型態及位置、人體傷勢、衣物損傷等狀況通盤思考，始能正確採獲有效之跡證，以利後續事故鑑定與重建。

侯友宜等人(2010)探討刑案的調查蒐證包括刑案的所有面向，並提出以路卡理論、痕跡、地毯、過濾、拼圖、比對等理論及靜態與動態之偵查技術，偵查人員應該善用所有的偵查技術及理論，應注意各種偵查技術適用在不同的犯罪偵查階段，各有不同的偵查效果。

李文章(2008)探討錄影監視系統在犯罪偵查之應用，並提出錄影監視影像可以完整記錄並重現犯罪作案的過程，達到「觀看影像，重建犯罪過程」的效果，這也是近年來犯罪偵查愈來愈重視監視影像的主要原因。在應用錄影監視系統影像於犯罪偵查時，必須注意調取和觀察影像的技巧，才能有效的應用錄影監視系統的影像資料。

陳俊呈君(2010)探討行車紀錄於警方犯罪偵查之運用，認為通信監察及監視器錄影(CCTV)是偵辦案件的兩大利器，可應用於找尋涉案可疑車輛，並對可疑車輛進行追蹤。因此，完整且正確掌握行車軌跡資訊至為重要。

吳良培(2010)探討交通肇事逃逸案件的查緝途徑時，認為可從肇事痕跡物證的檢驗、查證、從舉報線索、調查訪問、從現場監控錄像資料、從電子訊息、從協調合作等方面著手。

上述交通事故肇事逃逸相關研究，較少從實務整體執行面針對案件現場處理與偵查的執行現況，以及可能衍生的問題進行探討。為探討交通事

故肇事逃逸案件偵破與否可能的影響因素，本研究先將前述研究有關強化肇事逃逸案件偵辦之發現予以分類歸納，區分時間速度、行政制度、蒐證作業與偵查技術等關聯因素（詳如表 1）。接續將關聯因素帶入案件各處理偵查階段（包括現場調查、刑事與鑑識等處理人員）探討可能面臨議題，作為後階段問題蒐集分析與擬訂對策的基礎。

表 1 相關研究在強化交通肇事逃逸案件偵辦之關聯因素彙整表

關聯因素	研究議題(作者)	研究發現
時間速度	-交通事故偵查理論與實務(蘇志強,2010)	-偵辦肇事逃逸案首重於受理報案應掌握時間並迅速到場之重要性。
	-臺灣地方警政跨域治理之研究—以臺中市警勤 E 化系統之運作為例(郭萬國,2011)	-以科資訊技迅速掌握動態,縮短報案反應時間、強化勤務指揮派遣機制及緊急應變能力。
行政制度	-從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略(詹丙源,1995)	-視為治安案件,定期檢討偵查成效,主管單位應重視並建立完整之管制作業程序。
	-建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序之研究(黃健星,2000)	-提出交通肇事逃逸案偵辦步驟順序及偵破有利之關鍵。
	-交通事故處理之現況分析與檢討策進(黃雲鑫,2011)	-成立交通事故偵查鑑識人員,將事故處理提升為「交通事故偵查」。
蒐證作業	-車禍肇事逃逸案件現場及採證案例研究(謝松善等人,1995)	-提出對交通肇事逃逸案件之處理及採證應注意相關事項。
	-道路交通事故中織物纖維跡證之研究(陳躍翔等人,2011)	-有效採取交通事故轉移織物纖維跡證始能正確採獲有效之跡證。
偵查技術	-犯罪偵查理論之初探(侯友宜等人,2010)	-善用所有偵查技術及理論,各種偵查技術適用在不同犯罪偵查階段。
	-錄影監視系統在犯罪偵查之應用-(李文章,2008)	-記錄並重現犯罪過程,達到「觀看影像,重建犯罪過程」的效果。
	-行車紀錄於警方犯罪偵查運用之探討(陳俊呈,2010)	-行車紀錄,具備「車牌辨識系統」建立車行軌跡資訊,協助偵查。
	-交通肇事逃逸案件的查緝途徑探究(吳良培,2010)	-從痕跡物證的檢驗、查證、舉報線索、查訪、監控錄像、電子通訊信息、查控陣地、協作、路面查緝。

### 三、臺北市交通肇事逃逸案之特性分析

本研究範圍主要以臺北市所發生之交通肇事逃逸案件為對象，分析其發生原因和問題特性。自民國 100 年至 104 年於警察機關登錄有案之道路交通事故案件總計有 178,657 件，其中交通肇事逃逸(包括傷亡、輕微受傷、財物損失)案件共計有 28,263 件，占總交通事故件數有 16%之多，其中造成死亡之 A1 類有 18 件、造成受傷 A2 類有 9,511 件，A3 類致財損事故案有 18,734 件。由於現階段警察機關道路交通事故調查報告表的資料並未將區分受傷嚴重程度，且文獻指出頭部受傷容易導致殘障或死亡(馮卓超，

2003)，故本研究將 A2 類分為嚴重性受傷（頭部）及其他受傷兩類，以進一步檢視比較交通事故肇事逃逸發生，受害者傷亡嚴重程度的肇事特性與是否會影響其案件之偵破（詳如表 2），茲分析說明如下。

表 2 臺北市 100 至 104 年道路交通事故與肇事逃逸案件件數統計表

年度	交通事故		A1 類		A2 類			A3 類	
	總件數	肇逃件數	件數	肇逃件數	件數	肇逃件數		件數	肇逃件數
						其他	嚴重性(頭部)		
100	35,446	6,305	80	2	21,040	2,372	6	14,326	3,925
101	34,431	5,680	76	4	20,065	2,018	2	14,290	3,656
102	35,009	5,380	82	4	20,731	1,790	3	14,196	3,583
103	36,831	5,566	83	6	21,274	1,807	2	15,474	3,752
104	36,940	5,332	84	4	21,508	1,510	1	15,348	3,818
總計	178,657	28,263	405	18	104,618	9,497	14	73,634	18,734

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊(2016)。

### 3.1 交通肇事逃逸發生特性分析

交通肇事逃逸案件發生後，分析其相關之特性，除可提供相關單位作為防制交通事故及肇事逃逸案之參考，亦可宣導民眾行經易發生交通事故及肇事逃逸案件之時間、路段時，應特別注意用路安全，以防範事故發生。而其發生因各地區之交通狀況、道路型態不同，發生之特性亦有所不同，分別說明如下。

#### 3.1.1 發生時間特性

依民國 100 年至 104 年臺北市地區交通肇事逃逸案件中之發生時間分佈（詳如表 3），以 18 至 20 時（3,889 件）占最多，其次為 8 至 10 時（3,838 件）、16 至 18 時（3,764 件）與 14 至 16 時（3,205 件）。由發生時間次數分析，其事故以發生在上、下午交通尖峰時段居多，顯見是因臺北市都會區在上、下班尖峰時間車流量較多，為較易發生交通事故之時段，故其肇事逃逸案件亦相對居多；然而，從各時段肇事逃逸件數占該時段道路交通事故發生總件數的比例來看，深夜時段 2-4 時與 4-6 時約各占 20% 與 19%，在各時段發生肇逃的比例為最高。進一步檢視表 2 中 A1 類（18 件）與嚴重性傷亡 A2 類（14 件）肇事逃逸交通事故之發生時段，於深夜時段 22 時至 6 時，A1 即有 8 件，占 44% 之多；A2 類嚴重事故則有 5 件，占 36%。顯見於夜間深夜時段因車輛較少，較易超速行駛，其發生肇事逃逸案件與案件嚴重程度都明顯較其他時段為多，與過去文獻指出夜間無照明時傾向於較容易發生交通事故肇事逃逸案件的結果一致(Zhang *et al.*, 2014; MacLeod *et al.*, 2012; Tay *et al.*, 2009, 2010)。



表 3 臺北市 100 至 104 年交通肇事逃逸案件發生時段分析

年度	0-2		2-4		4-6		6-8		8-10		10-12		
	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	
100	178	19%	133	24%	103	20%	424	19%	840	18%	605	17%	
101	139	15%	88	20%	106	21%	382	17%	723	16%	557	16%	
102	119	14%	68	17%	80	17%	333	15%	784	16%	578	15%	
103	141	16%	73	18%	90	20%	370	16%	772	15%	553	14%	
104	118	13%	83	19%	64	14%	330	15%	719	14%	611	15%	
總計	695	16%	445	20%	443	19%	1839	16%	3838	16%	2904	15%	
年度	12-14		14-16		16-18		18-20		20-22		22-24		各時段 合計
	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	
100	649	18%	669	17%	813	18%	852	18%	549	17%	490	18%	6305
101	568	16%	674	17%	743	16%	786	17%	519	17%	395	16%	5680
102	546	15%	605	15%	736	16%	739	16%	448	14%	344	14%	5380
103	592	15%	611	14%	697	14%	797	16%	500	15%	370	15%	5566
104	273	14%	646	15%	685	14%	715	15%	465	14%	323	13%	5332
總計	2928	15%	3205	16%	3674	16%	3889	16%	2481	16%	1922	15%	28263

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊(2016)。

註：比例係指「該項目肇事逃逸件數」除以「該項目道路交通事故發生總件數」。

### 3.1.2 發生道路環境特性

表 4 以道路型態區分，說明 100 年至 104 年臺北市地區道路交通事故肇事逃逸案件發生情形。其中發生於四岔路口有 3,665 件最多（占總發生於四岔路口件數 9%），在三岔路口則有 1,787 件（占總發生於三岔路口件數 7%），足見在臺北市地區為都會區，其道路交叉穿越路口居多，在發生交通事故後因其方向多，肇事者較易選擇逃逸，故在四岔路、三岔路口所發生之交通肇事逃逸相對比例較高。另直路路段上計有 3,160 件（占總發生於直路件數 11%），在臺北市都會區在主要幹道直路上之車流量遠比其他路段多，其所發生之交通事故及肇事逃逸案件相對比其他路段增加。值得注意的是，在橋梁、隧道與高架道路等處發生計有 289 件，卻占了發生於橋梁、隧道與高架道路總件數的 15% 之多，主要原因應係該類型道路為封閉阻隔型式，路側多無住家、商店等其他入車活動，因而大幅增加駕駛人肇事後逃離現場的機會。

### 3.2 交通肇事逃逸偵破特性分析

表 5 分析民國 100 年至 104 年臺北市地區各類道路交通事故中，交通肇事逃逸案件發生與破獲情形。自 100 年至 104 年間所發生在警察機關登錄有案之交通肇事逃逸造成死亡之 A1 類計有 18 件、破獲計有 17 件，破獲比例達 94%；造成受傷 A2 類事故肇逃案件計有 9,511 件，破獲計有 3,031 件，破獲比例僅 32%；A3 類財物損失肇逃案件則計發生 18,734 件，破獲計有 7,874 件，破獲比例達 42%。

表 4 臺北市 100 至 104 年交通肇事逃逸案件發生道路型態分析

路型 年度	三岔路		四岔路		多岔路		橋樑隧道高架		直路		彎曲路坡路		其他		合計
	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	
100	428	9%	902	11%	61	9%	73	17%	808	14%	42	10%	3991	27%	6305
101	380	8%	781	10%	66	10%	63	16%	653	12%	33	8%	3704	25%	5680
102	341	7%	680	8%	61	9%	55	14%	603	11%	22	5%	3618	25%	5380
103	325	7%	741	8%	74	10%	54	14%	578	10%	26	6%	3768	24%	5566
104	313	6%	561	6%	47	7%	44	12%	518	9%	16	4%	3833	24%	5332
總計	1787	7%	3665	9%	309	9%	289	15%	3160	11%	139	7%	18914	25%	28263

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊(2016)。

註：比例係指「該項目肇事逃逸件數」除以「該項目道路交通事故發生總件數」。

表 5 臺北市 100 至 104 年交通肇事逃逸案件發生與破獲件數統計表

項目 年度	A1 類			A2 類			A3 類		
	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例
100	2	2	100%	2,378	556	23%	3,925	1,497	38%
101	4	3	75%	2,020	597	30%	3,656	1,364	37%
102	4	4	100%	1,793	591	33%	3,583	1,476	41%
103	5	5	100%	1,809	662	37%	3,752	1,522	41%
104	3	3	100%	1,511	625	41%	3,818	2,015	53%
總計	18	17	94%	9,511	3,031	32%	18,734	7,874	42%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊(2016)。

由上述發生與破獲案件分析，A1 類事故肇逃者破獲比例(94%)遠高於 A2 類事故肇逃案件(32%)。為進一步瞭解事故發生受害者傷亡之嚴重程度是否會影響其案件之偵破，故本研究比較 A2 類嚴重性受傷(頭部)與其他受傷兩類肇逃案件發生與破獲情形發現，前者發生 14 件、破獲 12 件，破獲比例達 85.71%，後者則有 9,497 件、破獲計有 3,019 件，破獲率仍僅為 32% (詳如表 6)，顯見交通肇事逃逸造成之嚴重程度確能影響其案件之偵破。分析原因應係警察機關處理死亡 A1 類比照重大刑案偵查，須指派刑事偵查、鑑識人員到場蒐證，故其偵破機率相對提高，A2 類嚴重性(頭部)，其原因頭部受傷可能因嚴重而致死，現行交通事故處理人員亦會通知刑事偵查人員到場蒐證，案件亦較受重視，故偵破率相對比一般受傷 A2 類高。

綜上，從 A1 類及 A2 類嚴重交通肇逃案件發生特性，夜間深夜時段發生逃逸件數與案件嚴重度均較其他時段高出許多。而於橋梁、隧道與高架道等封閉型道路，肇逃案件比率也相對提高；破獲特性分析顯示，案件傷亡嚴重程度越高破獲率相對提高，而一般 A2 類受傷肇逃案件的破獲率則明顯偏低。面對肇事逃逸案件，除了從案件發生特性分析擬訂防制對策外，現行案件處理偵辦上的差異，也可能是造成破獲率會有落差的原因。由於問題涉及處理制度、調查權責、作業規範等等面向的議題，必須從各處理偵查階段檢視整體執行現況，做為問題蒐集分析與擬訂對策的基礎。

表 6 臺北市 100 至 104 年嚴重傷亡與一般傷害之肇逃案件發生破獲數統計表

項目 年度	A1 類(死亡)			A2 類(嚴重：頭部)			A2 類(其他受傷)		
	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例	肇逃 件數	破獲 件數	破獲 比例
100	2	2	100%	6	6	100%	2,372	550	23%
101	4	3	75%	2	1	50%	2,018	596	30%
102	4	4	100%	3	3	100%	1,790	588	33%
103	5	5	100%	2	1	50%	1,807	661	37%
104	3	3	100%	1	1	100%	1,510	624	41%
總計	18	17	94%	14	12	85.71%	9,497	3,019	32%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊(2016)。

### 3.3 影響肇事逃逸案破獲之相關問題因素探討

本研究於民國 105 年 5 月至 7 月間至臺北市政府警察局 14 個警察分局進行訪談，訪問對象為現場實際處理交通事故人員、刑事偵查人員，以及交通警察大隊事故處理組案卷審核人員，計 29 位受訪。針對受訪對象所提出現行交通肇事逃逸處理實務相關操作問題，依據前述文獻所歸納出的時間速度、行政制度、蒐證作業、偵查技術、獎勵制度等關聯因素，進行影響案件偵破相關因素之探討如下：

#### 問題一：時間先機問題

說明：現行各警察機關勤務指揮中心受理道路交通事故案件，部分執勤同仁主觀認為僅是一般交通事故案件，故於受理時並未詢問是否為肇事逃逸案件，或於在第一時間僅通知交通分隊派遣交通事故處理人員到場處理，未同時通知派遣派出所或線上警力迅速前往，俟交通事故處理人員到場後始瞭解為肇事逃逸案件時，該肇事人已不知去向，而錯失了破獲時機。

#### 問題二：行政制度問題

說明：

1. 權責不明：依現行「道路交通事故處理規範」規定，交通肇事逃逸案件，對於指派刑事偵查或鑑識人員支援蒐證，僅以重大交通事故或人員當場死亡之 A1 類交通事故為主，僅造成傷害之 A2 類處理，僅由交通事故處理人員以現場測繪、照相攝影、調查訪問為主處理工作，事後僅以填報疑似肇事逃逸追查表，將案件移由刑事偵查單位繼續偵辦，然而，後續案件之管控係由刑事單位或交通單位之權責，並未明確規定。
2. 單位間協調機制未落實：道路交通事故發生現場處理人員、刑事偵查人員與鑑識人員到達後，未有明顯協調分工，單位間各司其職、各有專業卻未見整合，以致現場之蒐證工作重疊，造成處理人力與

資源浪費。而且交通單位在處理交通肇事逃逸案件後，對於案件之填報，除現場立即偵破，隨即填報破獲相關資料提供予交通審核單位作分析研判外，若屬事後移由刑事偵查單位再通知肇事嫌疑人到案說明而偵破者，刑事偵查單位可能未將破獲相關資料提供交通審核單位分析研判時，將造成交通單位與刑事單位之破獲數據資料產生差異。

3. 調查事權不一：交通肇事逃逸造成受傷之 A2 類事故係屬刑事案件，交通事故處理人員案件移由刑事偵查單位後，後續調查作為應屬刑事單位。然而目前各警察單位在交通事故肇事逃逸處理之實務操作上，並無一致的標準作業程序，以致在分局刑事單位偵查人員，大都僅再要求交通事故處理人員補足提供有利偵破之線索資料（如查訪現場證人、調閱監視器及行車紀錄器影像畫面），刑事偵查人員僅依所得資料通知肇事人到案說明後移送偵辦，並未有其他之偵查作為。相對地，有部分交通事故處理人員抱持該類案件係屬刑事單位之調查事權，而未能即時於現場確實查訪及調閱監視器畫面，案件資料移送刑事偵查單位又未能確實做好後續之偵查，以致影響肇事逃逸案件之偵破。
4. 主（官）管之重視程度：長期以來警察機關背負著轄區治安成敗之關鍵，單位主（官）管必須努力執行各項多來自於刑事工作的績效評比，轄區若發生重大或特殊刑事案件更是承受來自各方期待盡速破案的壓力，故投注於刑事偵辦的資源與人力相對都高於交通等其他警政工作。復因道路交通事故在各警察機關及人員之主觀上均已先認定為過失案件，故在發生交通肇事逃逸案件，大多認定非屬刑事案件偵辦之主體，除因造成死亡之 A1 類案件係比照重大刑事案件處理外，而僅造成受傷之 A2 類案件，雖屬刑事案件，但由於受傷程度差異性大，且交通事故案件數量龐大，多數仍視為交通案件，而不為刑事偵查單位所重視。
5. 人力不足問題：臺北市各類交通事故統由各交通事故專責人員處理，惟仍尚需視治安、交通狀況擔服共同勤務或支援其他專案勤務，更因近年員警退休潮因素，致各單位基層警力不足，復因交通事故發生案件增加，而增加其工作負擔，常因同時段發生多起交通事故而無法迅速到場處理，故現行大部分交通分隊取消事故專責處理人員，調整為大輪番勤務，致有部分同仁在接獲肇事逃逸案件時，未如專責處理人員用心積極；另在刑事單位因有各項刑事績效評核壓力，致一般制服員警不願意擔任刑事工作，造成各刑事單位偵查人員普遍不足現象，影響刑事責任區之分配，更因其地區特性不同，常因轄區所發生各類刑事案件及地檢署發交查案件已無暇應付，且其主觀認定交通肇事逃逸僅為過失案件，故在偵查作為未能積極偵辦。

### 問題三：蒐證作業問題

說明：由於現行交通事故處理人員及刑事偵查人員之蒐證專業能力普遍不足，在交通肇事逃逸案件發生後，交通事故處理人員到達現場測量繪製現場圖、照相攝影、調查訪問等處理工作，雖具有交通事故處理方面之專業技能，惟卻欠缺相關跡證蒐查之技術及跡證保全與鑑識需求等知識，且囿於處理時間、人力、專業技能等限制，均止於一般性現場攝影及記錄等工作，以致部份重要跡證喪失，而影響其案件之偵破；而刑事偵查人員雖具蒐證之專業技術，但缺乏交通事故偵查之專業能力，僅依一般處理刑案原則性方式處理，以致蒐證之項目與內容並非交通事故偵查之重點，喪失跡證之價值，而影響案件之偵破。

### 問題四：偵查技術問題

說明：現行刑事偵查人員除發生肇事致死亡 A1 類交通事故始到場處理外，僅受傷 A2 類事故，並未明確規定其應到場處理。而現場處理人員對於肇事逃逸案件調查處理方法，除依交通事故處理規範進行現場管制、測繪、照相等蒐證工作外，大都經由查訪被害人、目擊證人或調閱現場監視器錄影(CCTV)、行車紀錄器影像畫面等方式來偵破肇逃逸事故。交通肇事逃逸案件偵辦，重點目標應在「肇事現場人體、車輛、地面與環境等跡證」與「肇事逃逸的人與車」之間建立連結，進而找出肇事逃逸當事人。由於處理人員並未接受刑事偵查相關教育訓練，缺乏刑事偵查概念及技術，如又無刑事偵查人員到場協助蒐證時，單純以現行現場處理人員的蒐證調查方法，恐未必能達到在「肇事現場人體、車輛、地面與環境等跡證」與「肇事逃逸的人與車」之間，建立連結進而找出肇事人的目標。而當案件事後再移送至刑事單位時，勢必影響案件偵辦的即時性與蒐證完整性。

### 問題五：獎勵制度問題

說明：行政獎勵對基層警察是一種動力，警政署雖訂有交通事故處理工作獎懲規定，針對偵破交通肇事逃逸案件主辦及協辦人員依案件類型與出力程度核實敘獎，然而這些涉及刑事的案件係由何單位主辦或協辦並未區分，故獎勵對象應是交通或刑事人員會有不明確的狀況發生；另在僅造成受傷 A2 類的肇逃案件，部分刑事單位要求交通單位處理人員將現場所調閱、查訪得知之肇事人資料，移由刑事單位來通知肇事人到案說明進而偵破者，其最後行政獎勵卻僅歸屬將案件移送地檢署之刑事單位，因而造成獎勵分配不公問題；另為鼓勵刑事偵查人員偵破致人受傷肇事逃逸案件，警政署於所訂頒之「加強預防偵查犯罪執行計畫」與「偵查犯罪績

效配分標準表」中，將肇逃案件納入各類刑案績效配分項目，然而經本研究檢視除肇事逃逸致人死亡或重傷害案件，因為比照重大刑案配分會讓刑事單位有偵破之壓力外，肇逃致普通傷害案件則係比照其他一般刑案配分，對照刑事偵查人員以追求重點評核項目績效的觀點來看，自然較不受刑事人員重視，且也會因其案件發生數多，故偵查上就未如重大刑案或有績效評核案件的積極程度，以致影響交通肇逃案件之偵辦。

#### 四、強化交通肇事逃逸案件偵辦之探討

本研究依前述至各實務單位現地訪談結果，從案件各處理偵辦階段分析交通肇事逃逸案件之現況問題，並以實務單位實際可行的操作為考量，對應前一節在時間速度、行政制度、蒐證作業、偵查技術與精實獎懲制度等五個面向所提出之議題，進一步探討強化交通肇事逃逸案件偵辦與提升破獲率之對策，茲說明如下：

問題一：時間先機

對策：依交通肇事逃逸案件之特性可知，案件偵辦最重要的工作應在於發生後追緝時效之掌握，亦即在接獲案件受理之初，即能迅速採取必要的措施，從強化各警察機關勤務指揮中心通訊與指揮督導能力著手非常重要。勤務中心執勤人員在受理道路交通事故時，能主動詢問報案內容及是否為肇事逃逸案件，在確認肇事逃逸案件時，除通報交通單位事故處理人員及派出所人員迅速到場外，應依報案內容與轄區路況綜合研判可能的逃逸路徑，並立即通報線上警力實施攔截圍捕，充分運用各外勤單位線上機動勤務警力，快速將肇事當事人查緝到案。

問題二：行政制度

對策：

##### 1. 權責區分明確、落實協調機制

依道路交通事故處理規範中規定處理疑似交通肇事逃逸案件，後續偵辦權責為刑事偵查單位，應明確訂定作業規範來規範現場處理權責及分工，並比照一般刑事案件列管、管控後續偵辦情形，並建立交通單位與刑事單位之協調機制，使案件發生及偵破之統計資料能一致而無落差。

##### 2. 主（官）管之重視

警察機關及人員壓力經常係來自於工作績效評核及刑事（重大或特殊）案件限期破案，基層人員對案件之處理，在主（官）管重視、要求及檢討等督促之下，對案件偵辦相對較為積極與投入。臺

北市政府警察局自 105 年 1 月起，針對交通肇事逃逸案件透過定期會議實施績效檢討制度，並要求提升案件之偵破率。實施迄今，經檢視分析 105 年 1 月至 6 月與前 5 年同期時間統計資料相比較發現，105 年 A2 類交通事故受傷肇逃案件破獲比率已提升至 48%，相對 100 年最低的破獲率 21% 已有顯著的提升。同樣在 A3 類財損肇逃案件破獲率亦提升至 63%，相對 101 年最低的破獲率 36%，確有大幅提升情形（詳如表 7）。顯示警察機關對於案件發生後的重視，進而強化案件相關偵查作為，確實是提升交通肇事逃逸案件偵破率有效的方法。然而，由於前述措施實施期程尚短，本研究就所蒐集資料的資料範圍，僅能說明前述強化偵查作為短期所呈現的績效，長期成效則仍待持續觀察，而警察機關亦應將肇事逃逸案件視為重要刑案持續重視，朝建立強化肇逃案件偵辦作為制度化的作法發展。

表 7 臺北市近六年 1 月至 6 月交通肇事逃逸發生與破獲件數統計表

年度	A1 類			A2 類			A3 類		
	肇逃件數	破獲件數	破獲比例	肇逃件數	破獲件數	破獲比例	肇逃件數	破獲件數	破獲比例
100 年 1-6 月	0	0	0%	1,132	241	21%	1,867	744	40%
101 年 1-6 月	2	1	50%	1,010	303	30%	1,927	688	36%
102 年 1-6 月	3	3	100%	841	272	32%	1,726	706	41%
103 年 1-6 月	2	2	100%	884	306	35%	1,901	799	42%
104 年 1-6 月	2	2	100%	742	321	43%	1,813	882	49%
105 年 1-6 月	1	1	100%	685	332	48%	2,065	1,299	63%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊(2016)。

### 3. 增加基層警力並落實交通專責處理、一案到底

目前臺北市政府警察局各分局交通分隊因人力有限，為應對轄區數量龐大的交通事故待處理需求，交通事故處理勤務從以往以編排專責人力擔服，多數改為以分隊所有警力實施大輪翻的勤務方式因應。由於處理人員在初步完成肇事逃逸案件現場處理工作後，接續時段可能仍須輪流擔服共同勤務或支援其他專案勤務，且因勤務繁重，以致處理人員無法立即處理肇逃案件後續追查或移送等工作。基於案件處理的連續性與一致性，故建議增加警力配置並恢復專責人員處理、一案到底，以利提升案件之偵破。

#### 問題三：蒐證作業

##### 對 策：

1. 短期作法，應朝建立道路交通事故現場蒐證偵查作業規範，在交通肇事逃逸現場，交通事故處理人員與刑事偵查人員應明確分工並交換蒐證內容及意見，且應具備刑事法學素養、以及兼具交通與刑事的專業偵查技術。

- 2.長期制度化發展，應將交通事故處理人員從「交通事故處理」提升「交通事故偵查」的概念（黃雲鑫，2011），亦即交通事故現場處理不應僅侷限於現場處理工作，而應導入刑事偵查與蒐證的作法，以提升交通事故肇事逃逸案件處理品質。

#### 問題四：偵查技術

對策：訪談得知，現行處理交通肇事逃逸案件的偵辦方法，除依道路交通事故處理規範中之現場管制及調查、蒐證外，大都僅以現場查訪目擊證人、調閱監視器及行車紀錄器影像畫面等方式辦理，普遍缺乏在「肇事現場人體、車輛、地面與環境等跡證」與「肇事逃逸的人與車」建立連結相關技術的運用。本研究歸納在進行交通肇事逃逸案件的調查、蒐證時，可善用所有的動態與靜態之偵查技術，並交叉運用及配合相關偵查理論來推導研判分析，可有效提升案件之偵破率，說明如下：

- 1.動態技術：現場勘查、查訪、偵訊、訪談、盤查、搜索、拘提、逮捕、測謊等刑事偵查技術。
- 2.靜態技術：錄影監視器(CCTV)及行車紀錄器影像、資料庫、刑事鑑識、電話通聯紀錄等（侯友宜等人，2010）偵查技術，並運用路卡、痕跡理論蒐集、處置微物證據、痕跡及配合地毯、過濾、拼圖、比對等刑事鑑識與偵查技術。

#### 問題五：精實之獎懲制度

對策：交通肇事逃逸事故造成死亡或重傷之案件，刑事偵查、鑑識人員始派員參與現場蒐證，其餘受傷害之案件，僅由交通事故處理人員現場處理，事後填報疑似肇事逃逸追查表，再將相關資料移由刑事偵查單位偵辦，後續偵查人員僅依交通處理人員所得資料通知肇事人到案說明後移送地檢署偵辦，而現行偵破交通肇事逃逸案件人員之獎勵規定中之主辦及協辦人員認定，應明確規定區分主辦或協辦單位或前端處理人員及後置偵查移送人員之獎勵分配，並比照取締酒後駕車及查緝三、四級毒品危害獎勵方式，提高其獎勵額度，以鼓勵處理人員之偵查誘因，並將肇事逃逸案件列為刑事偵查人員績效獎懲制度，以提升其案件之偵破。

## 五、結論與建議

### 5.1 結論

- 1.分析臺北市自 100 年至 104 年 A1 類及 A2 類交通事故涉及刑案之肇事逃逸案件破獲情形，A1 類事故破獲比例達 94%，而 A2 類之破獲比例僅



- 32%；進一步檢視 A2 嚴重性受傷(頭部)與其他受傷破獲比例仍為 85.7% 與 32% 的差異，顯示交通肇事逃逸案件嚴重程度越高偵破比例隨之提高。
2. 前述 A1 及 A2 類肇逃案件發生特性分析顯示，深夜時段 2-4 時與 4-6 時約各占該時段交通事故總發生件數的 20%、19%，在各時段的比例為最高。進一步檢視 A1 類與嚴重性傷亡 A2 類事故，在 22-6 時肇逃比例亦有相同的結果，顯示夜間深夜時段發生肇逃案件與案件嚴重程度都明顯較其他時段為多，與過去文獻結果一致。
  3. 本研究透過訪談瞭解現行處理方式問題，主要原因係死亡之 A1 類及嚴重案件比照重大刑事案件，其主(官)管及處理人員有偵破壓力，故較為重視，而僅受傷之 A2 類案件破獲率低。關聯因素有關時間速度方面：受理報案及派遣警力未能即時到達現場；行政制度方面：相關處理權責不明、未落實協調機制及管制、主(官)管未重視、基層警力不足及案件量龐大；蒐證作業及偵查技術方面：交通、刑事偵查處理人員各專業領域不同及偵辦能力普遍不足，有關獎勵制度之獎勵分配不公等問題影響其案件之偵破。復從文獻與訪談綜合提出多元面向針對其相對之時間速度、行政制度、蒐證作業、偵查技術、獎勵制度等關聯來強化偵辦作為與提升破獲率。

## 5.2 建議

1. 本研究主要針對道路交通事故調查報告表(一)、(二)資料進行分析，欠缺對於刑事案件偵辦與逃逸當事人逃逸原因的瞭解，後續研究可再從肇逃案件相關肇因分析表、移送書或起訴書之探究，補強對於肇逃案件偵破獲與否相關原因之分析。
2. 本研究針對現行偵辦肇逃案件相關問題，初擬提出現行偵辦改進對策方向，後續仍應研擬具體偵辦肇逃案件作業方式，透過焦點座談整合專家學者意見或其他研究方法來客觀評估對策的可行性，作為後續政策研擬之參考。

## 參考文獻

- 內政部統計查詢網(2016)，擷取日期：105 年 7 月 5 日網站：<http://statis.moi.gov.tw/micst/stmain.jsp?sys=100>。
- 內政部警政署(2015)，*道路交通事故處理規範*。
- 李文章(2008)，「錄影監視系統在犯罪偵查之應用」，*警學叢刊*，第 39 卷第 3 期，頁 97-115。
- 吳良培(2010)，「交通肇事逃逸案件的查緝途徑探究」，*法制與社會*，司法天地第 1 期，頁 141-142。

- 侯友宜、廖有祿、李文章等人(2010),「犯罪偵查理論之初探」,警學叢刊,第40卷第5期,頁1-26。
- 謝松善、許敏能、尤啟忠(1995),「車禍肇事逃逸案件現場及採證案例研究」,84年度偵查與鑑識研討會論文集,頁31-34。
- 陳俊呈(2010),「行車紀錄於警方犯罪偵查運用之探討」,刑事雙月刊,第37期,頁44-48。
- 陳躍翔、陳用佛、趙崇仁等人(2011),「道路交通事故中織物纖維跡證之研究」,100年度道路交通安全與執法研討會論文集,頁103-110。
- 郭萬國(2011),臺灣地方警政跨域治理之研究—以臺中市警勤E化系統之運作為例,暨南國際大學公共行政與政策學系碩士論文。
- 馮卓超(2003),輕微頭部外傷病患之流行病學研究分析,臺北醫學大學傷害防治學研究所碩士論文。
- 黃健星(2000),建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序之研究,中央警察大學交通管研究所碩士論文。
- 黃雲鑫(2011),「交通事故處理之現況分析與檢討策進」,100年度道路交通安全與執法研討會論文集,頁305-316。
- 詹丙源(1995),「從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略」,84年度道路交通安全與執法研討會論文集,頁345-353。
- 臺北市府警察局(2016),交通警察大隊100-105年統計資料。
- 蘇志強(2010),交通事故偵查理論與實務,增訂二版,自印。
- MacLeod, K. E., Griswold, J. B., Arnold, L. S., and Ragland, D. R. (2012), "Factors Associated with Hit-and-run Pedestrian Fatalities and Driver Identification," *Accident Analysis and Prevention*, 45, pp.366-372.
- Tay, R., Barua, U., and Kattan, L. (2009), "Factors Contributing to Hit-and-run in Fatal Crashes," *Accident Analysis and Prevention*, 41, pp.227-233.
- Tay, R., Kattan, L., and Sun, H. (2010), "Logistic Model of Hit and run Crashes in Calgary," *Canadian Journal of Transportation*, 4, pp.1-10.
- Zhang, G., Li, G., Cai, T., Bishai, D.M., Wu, C., and Chan, Z. (2014), "Factors Contributing to Hit-and-run Crashes in China," *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 23, pp.113-124.
- (收稿 105/8/31, 第一次修改 105/9/13, 第二次修改 105/12/5, 第三次修改 105/12/25, 接受 106/1/16, 定稿 106/5/24)