

## 交通事故調查資料作業流程之探討

周文生<sup>1</sup> 陳雯龍<sup>2</sup>

### 摘要

我國是一民主法治國家，十分重視人民權利之保護，然而警察機關在交通事故處理方面，其公平客觀性卻屢受外界質疑，雖然相關單位曾經為此數度召開過討論會議，並進行相當多之研究計劃，從而改進了過去為人所詬病之缺失，但實際上，關於現行交通事故處理仍有相當改進空間，例如交通事故處理流程標準化、交通事故調查資料表格化、事故資料庫之建立等方面，都是相當重要之課題，本研究旨在了解現行交通事故調查資料作業內容及處理過程，並介紹美、日兩國之交通事故處理現況，進而探討交通事故調查資料處理問題，並提出改進意見，期能對健全整體交通事故調查資料作業流程有所助益。

### 壹、前言

道路交通事故處理影響民眾權益甚鉅，警察人員為交通事故處理主要工作者，從通報、傷患救護、交通管制疏導、現場測繪、事故蒐證、肇事車輛排除、現場清理、文書處理，均與當事人權益息息相關，警察人員於事故現場勘驗與蒐證需詳實、周延、完整且無遺漏，事後文書資料整理、處理、歸檔、分析研究等步驟，均影響日後肇因分析、責任研判、司法審查、求償理賠等民眾權益；現今警察機關於道路交通事故處理時所使用各項表報，除了「道路交通調查報告表」由警政署統一規劃印製，並將資料彙整分析之外，其餘各類表報均由各地警察機關自行視需要而製表填報，並無一致的規劃與配套設計，因此經常造成各項事故調查資料的錯誤或疏漏。

事故處理人員在處理一件 A1 類平均要使用 5.8 小時；A2 類要使用 3 小時，即便是 A3 類也要 2.2 小時。另外，台灣省大部分縣市都以分駐（派出）所備勤人員處理，因基層勤務繁重，員警對車禍案件處理避之惟恐不及，而且案件太多，填寫繁瑣耗時，處理員警多不願填報，造成統計數據與實際狀況有所出入。再者，根據彙整各縣市警察機關陳報統計數據，其中超過六成都屬 A3 類，但各單位未落實審核管制作業，相關表件、現場圖、筆錄等資料常有疏漏，另外對於自撞案件、

---

<sup>1</sup> 中央警察大學交通管理學系暨交通管理研究所副教授

<sup>2</sup> 中央警察大學交通管理研究所研究生

重傷案件後續追蹤查核等都造成基層困優，致警方數據無法確實反映交通事故傷亡人數，而過去僅將 A1 類交通事故列入建檔統計分析，無法確實反映實際肇事狀況，也是造成了統計發生與實際數量有某種程度差距的原因。

目前各警察機關於處理道路交通事故所填寫之各項表報，尚需填寫各類表報如：「受理交通事故處理紀錄表」、「交通事故談話紀錄表」、「道路交通事故補充資料表」、「交通事故自首調查表」、「A3 類道路交通事故調查報告表」、「A3 類道路交通事故談話紀錄表」、「道路交通事故對方當事人資料」、「道路交通事故審核表」、「道路交通事故刑案移送表」、「道路交通事故血液酒精含量登錄表」、「道路案件代保管物件臨時收據」、「車輛勘驗紀錄表」等調查表，以及必須製作「道路交通事故統計表」、「A1 類交通事故個案分析表」、「道路交通事故肇因初步研判表」、「道路交通事故證明書」等報表，各種表格不一而足，整體調查資料繁雜，故本研究期能達到：(1)從研擬使用之新修正「道路交通事故調查報告表」及美、日兩國交通事故處理流程，探討如何建立完整且正確之交通事故資料庫，以利交通安全分析與改善；(2)瞭解各警察機關交通事故資料處理流程及交通事故審核處理情形，發掘執行工作之疑難，以落實交通事故處理業務；(3)彙整各警察機關交通事故處理相關作業，加強交通事故處理工作品質，以保障當事人權益，提供交通安全改善所需之資訊，以維護交通安全秩序。

## 貳、交通事故調查資料來源

交通事故處理除應把握正確、迅速、精細、周密、安全等原則外，更應依循明確之作業流程，始能奏其功，從而獲得完整詳實之交通事故調查資料。因此，交通事故調查資料係來自事故處理作業過程，而為了解事故處理過程，本節針對交通警察處理交通事故之需求，將交通事故處理流程分為五大步驟：

### 一、前端作業

交通事故發生後，如何迅速確認案情，安全到達現場進行交通管制與傷患救護，實為影響交通事故處理效能的重要因素。警察人員在事故處理中，往往只重視如何迅速到達交通事故現場，而忽略了事前之準備工作或在趕赴現場過程中疏忽來往之人車安全，有關前往事故現場前之作業程序，其主要工作項目計有：1. 事前準備；2. 受理報案與通報；3. 臨場措施。

### 二、現場管制作業

依道路交通事故處理辦法第十二條第一項第六條規定：「現場道路應視需要加以管制，儘量疏導車輛通行，非有絕對必要不得全部封鎖交通。」及道路交通管理處罰條例第六條：「道路因車輛或行人臨時通行量顯著增加，或遇突發事故，足使交通陷於停滯或混亂時，警察機關或執行交通勤務之警察，得調撥車道或禁止、限制車輛或行人通行。」其中管制考慮因素及現有之管制型態將決定採取管制之方式，現場人員所需的救護、危險狀況、車道的管制數量等因素則決定支援人力的多寡，有關交通事故現場管制作業計有救護傷患、現場警戒、管制交通等

三項。

### 三、現場調查作業

交通事故發生後，為查明肇事原因以追究肇事責任，並作為擬定肇事防制策略之參考，必須對交通事故現場與肇事有關的人、車、路等相關跡證做詳實的調查與完整的記錄，以作為肇事重建的資料。現場調查包含現場勘查、現場攝影、現場測繪、調查訪問等四大步驟，而每一步驟均涉及不同層面之調查技術，過程繁雜，然處理人員為求時效，往往需於最短時間內完成各項工作，恢復交通，時而疏漏若干重要跡證之採集，致肇事責任不明或迥異，嚴重影響民眾權益。

### 四、後續作業

交通事故處理於現場調查完畢後，尚需進行後續處理作業，主要計有現場清理；肇事人、車、照處置；填表報告；尋求相關技術支援等項目。

### 五、審核建檔作業

交通事故重者危害民眾生命、身體之安全，輕者造成財物之損失，影響民眾權益至鉅，然其處理程序繁雜，且涉及多項技能，為防止處理上之缺漏，於處理人員進行現場處理之各項工作完成後，需於規定時效內將相關表件彙送「交通事故案件審核小組」進行審核作業，以確保現場勘查與蒐證資料之完整與正確。

交通事故案件審核小組針對相關表件資料（道路交通事故調查報告表、筆錄、現場照片）需進行資料檢核工作，對於資料不全、蒐證不足、繪製不當等情形，隨即以書面退回原填報單位限期補正並列管，倘若表件資料完整，則進行肇事原因分析研判、違規舉發、案件建檔、歸檔等工作，而事故資料建檔後所儲存資料也應與其他相關單位資料庫連結，可以進行資源分享及相互應用。

## 參、國外交通事故處理流程之概述

### 一、美國交通事故處理流程

美國之道路交通事故處理機關可概分為以都市或郡之警局與公路警察兩大系統。交通事故發生後，可由公路事故偵測系統確認通報，或由用路人以電話向醫療通訊單位求援，醫療通訊單位收到訊息後，立即分別通報警察單位、運送單位、救護及救難人員，美國交通事故處理流程如圖1。

美國交通事故現場調查項目大致調查項目與台灣相似，其內容大致如下：

#### (一) 檢傷分級

檢傷分級主要是提供警察作肇事紀錄分析，其將現場所觀察的受傷狀況填入適當的表格中或以代碼替代。因警察並無器材或能力去詳細檢視，故此項紀錄僅是初步的判斷。

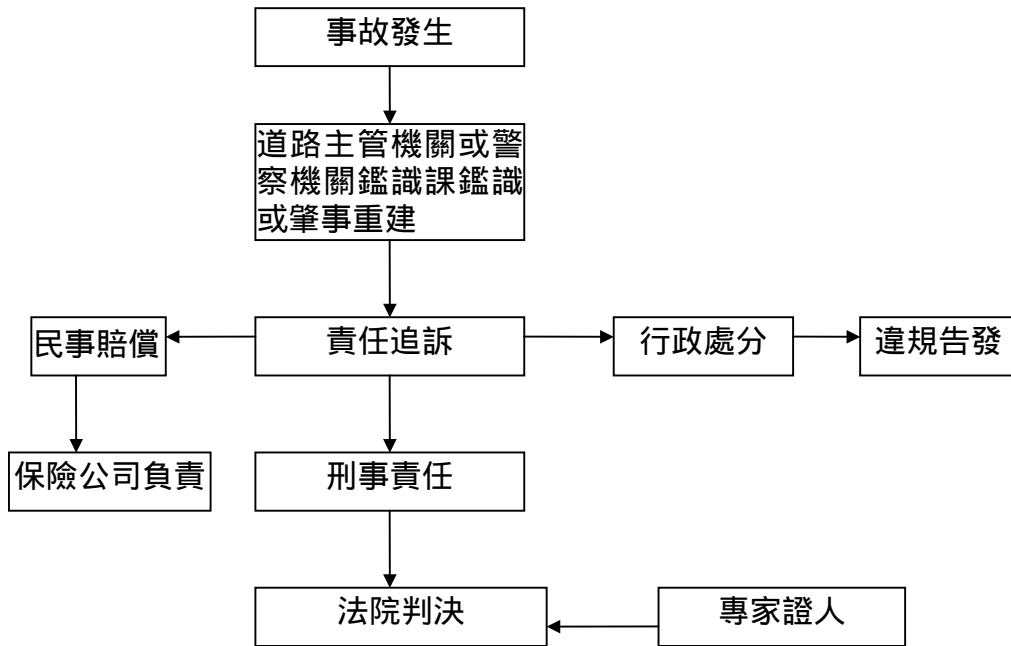


圖1 美國交通事故處理程序圖

(二) 製作筆錄：

一般應訊問的關係人包括駕駛人、乘客、證人、及其他可能對肇因有了解的人(車主、道路設計工程師、醫師等)。在事故現場所作的初步訊問，主要是要確認那些人是關係人，而執行訊問的員警必需是在現場處理的員警，因為該員警已檢視過事故現場的痕跡，所以了解訊問的重點是什麼。筆錄的訊問可分為五級：

- 第一級：關係人的基本資料及概述。
- 第二級：現場詢問。
- 第三級：簡式談話紀錄。
- 第四級：正式筆錄。
- 第五級：犯罪嫌疑人筆錄。

第三級僅供肇事紀錄之用，而第四、五級則供法庭審判之警訊筆錄，故當事人可要求律師在場。對於第四、五級的訊問特別注意駕駛人的狀況，包括事故前狀況、事故後狀況、駕駛狀況(飲酒、服用藥物、昏睡、突發性身心障礙、一氧化碳作用等)。

(三) 車輛調查：

主要調查工作有車輛基本資料的確認、車況描述、損壞分級、在現場的車輛資料、技術性車輛檢查等。對於車輛的描述主要三個原則是大小和一般構造、車體型態和外觀、自用或商用。交通事故調查在車損分類標準方面劃分有五級：第一級全毀、第二級機件損壞、第三級其他車體損壞、第四其他財物損失、第五級無損壞，並設計有車輛檢查表，將車輛分成若干部份，損壞成度分為輕微、中度、嚴重三等級，該項檢查表內容有車輛基本資料、裝載狀況、車燈狀況、安全帶檢查、輪胎檢查、煞車系統、轉向系統、車損嚴重度等。在車輛檢查涉及技術性問

題時，非一般的事故處理人員所能判斷，而為能對事後技術性的檢查有所助益，在較嚴重的交通事故現場，處理人員仍可藉由輪胎檢查表、車燈檢查表的協助，完成技術性較高之車輛檢查。另外在調查輔助表格使用上，美國警方亦有輕微事故調查表、筆錄相片對照表、酒精效果調查表、格式化筆錄、車輛損壞調查表（現場、事後）、輪胎調查表、車燈調查表等表格之使用，以有效提升事故現場處理效率。

#### （四）路面跡證：

主要調查項目有路面痕跡、道路損壞痕跡及散落物等。在美國，負責事故攝影的工作因地區而異，大多數的公路警察或州警處理道路交通事故，現場攝影係由其本身拍攝，但在市區則由刑事單位負責事故現場攝影，也有部分地區是由警察指示專業攝影人員協助拍攝。其現場攝影的重點為：人車終止位置、在路面事故痕跡、在路邊事故痕跡、交通管制措施、第一次撞擊點、人車損傷狀況等。

#### 二、日本交通事故處理流程

日本各縣市警察本部之下設有警察署（相當於我警察分局），其下又有派出所與駐在所等勤務單位。巡邏是結合治安與交通的重點勤務，其工作重點為交通事故處理與預防。警察署（分局）的交通課屬專業交通警察，負責交通事故處理、偵查、移送，全權負責，但巡邏（派出所）員警也會到達肇事現場保護與協助。交通企畫課專責交通事故防制對策，其中較為特殊者是，計算因交通事故而死亡的時間基準有三，一為 24 小時，二為 30 日，三為一年，可見其對人命的尊重與改善交通事故的決心，日本交通事故處理流程詳如圖 2 所示。

依據日本警視廳交通事故處理規程規定，道路交通事故處理包括事故現場跡證的保存與記錄、事故原因調查、駕駛者調查、事故車輛隨車人員、乘員、雇用者調查、事故調查報告表填寫與事故調查報告表的審查等。事故鑑定工作則由一般財團法人研究單位或學術研究機關進行。

日本道路交通事故調查之主要表格有搜查報告書、現場調查表、受害者一覽表（包括人、車損害情形）、格式化肇事者筆錄、被害人筆錄、證人筆錄等（交通警察實務研究會）。

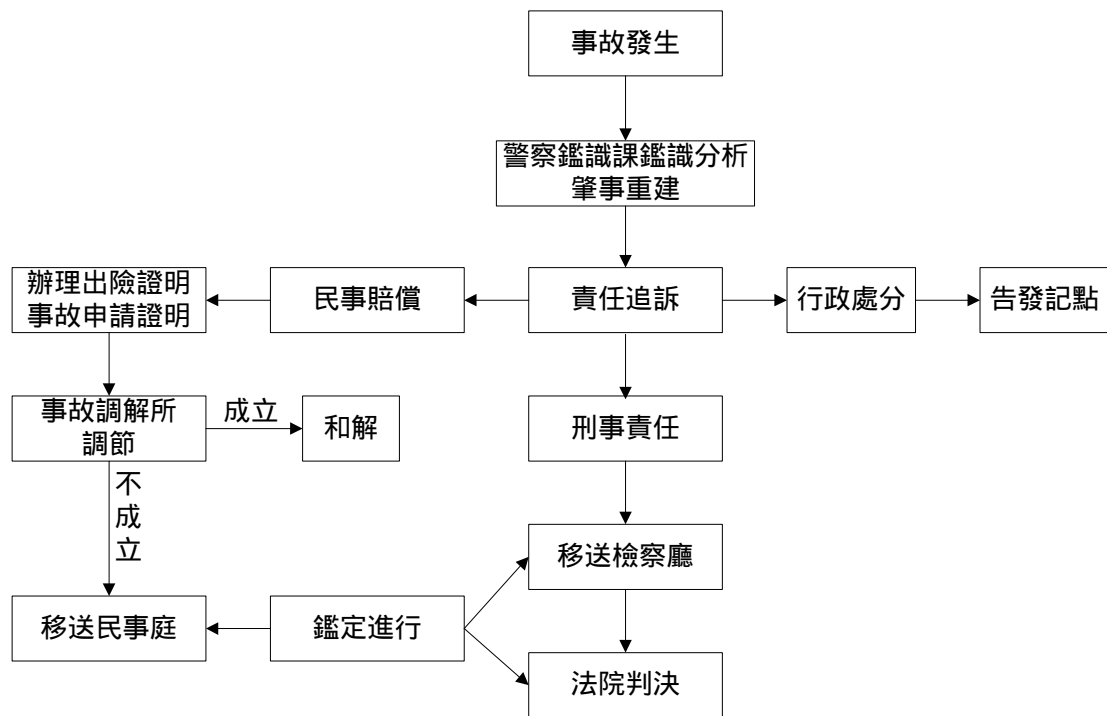


圖2 日本交通事故處理程序圖

#### 肆、我國現行交通事故調查資料內容

現行各地方警察機關所使用之各項調查表報之中，除了「道路交通事故調查報告表」是由警政署統一設計規劃使用，及「道路交通事故肇因研判表」、「道路交通事故對方當事人資料」、「交通事故當事人須知」、「A3 類道路交通事故調查報告表」、「A3 類道路交通事故談話紀錄」等表作示範性設計提供參考之外，其餘各種表格均是由各警察機關因應各項功能及業務需求所自行設計並且使用，各警察機關所使用之各類表報項目相當繁雜，經研究整理發現，全國至少有 30 種各式關於交通事故資料調查表格，如表 1 所示，而存在這些表格中之調查項目共有 123 項，大致可分成以下五大項：

##### 一、人的部分：

- (一) 當事人：姓名、身分證字號、性別、出生日期、年齡、電話、戶籍地、住址、駕照號碼、駕照日期、駕照種類、執業登記證字號、職業、籍貫、教育程度、死傷情形、就醫醫院、主要證言、主要傷處、飲酒情形、酒精測定值、查獲方式、查獲原因、違規條款、安全裝置使用情形、行動狀態、保險狀況、行動電話使用情形、當事者區分。
- (二) 報案人：姓名、身分證字號、性別、出生日期、電話、住址。
- (三) 見證人：姓名、身分證字號、電話、住址、主要證言。
- (四) 所有人：姓名、住址、保險公司。
- (五) 申請人：姓名、身分證字號、電話、住址、出生日期、職業、與當事

人關係。

(六) 代保管物件持有人：姓名、住址。

表 1 各類交通事故所需填報表單彙整表

表報種類	事故等級				
	A1	重大	A2	A3	輕微
受理交通事故報案登記表	✓	✓	✓	✓	
處理交通事故登記表 (汽車巡邏兼肇事現場處理報告表北市)	✓	✓	✓	✓	✓
重大(要)交通事故摘報表		✓			
事故現場圖(含草圖)	✓	✓	✓	✓	
現場照片紀錄表	✓	✓	✓	✓	
輕微事故自行息事紀錄表					(✓)
A3 類交通事故調查簡表				✓	(✓)
A3 類談話紀錄表				✓	
交通事故談話紀錄表	✓	✓	✓		
偵訊筆錄	✓	✓	(✓)	(✓)	
行動電話使用調查表	✓	✓	✓	(✓)	
酒精測試觀察紀錄表	✓	✓	✓	(✓)	
酒精測試黏貼表	✓	✓	✓	(✓)	
道路交通事故調查報告表	✓	✓	✓	(✓)	
交通事故補充資料表	✓	✓	✓		
交通事故現場處理時間調查表	✓	✓	✓	✓	
事故調查處理審核陳報單	✓	✓	✓	(✓)	
交通事故肇因研判表	✓	✓	✓	(✓)	
和解書			(✓)	(✓)	(✓)
對方當事人資料	✓	✓	✓	✓	
當事人須知	✓	✓	✓	✓	
交通事故證明書(含申請書)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	
代保管物件臨時收據	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	
舉發違反道路交通管理事件通知單	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)
肇事逃逸追查表	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)
自首情形紀錄表	✓	✓	✓		
汽車拋錨或肇事應辦理臨時檢驗通保單	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)

二、車輛部分：

(一) 車籍資料檢查：車號、廠牌、車種、用途、年份、顏色、車長、車寬、軸距、拖車牌照號碼、保險情形、車輛特徵。

(二) 車輛損壞檢查：第一撞擊點、其他撞擊點、受損情形、車損金額、處

置情形。

(三) 車體跡證調查：總重、載貨情形、行車速率。

三、道路環境部分：道路類別、道路型態、事故位置、特定場所、路面狀況、快車道數、車道劃分情形(分向、分道設施) 天候、光線、道路障礙物、視距、號誌(種類、時相、動作) 標誌、速限。

四、事的方面：處理編號、處理單位、事故類別、事故類型及型態、發生地點、報案時間、發生時間、員警到場時間、通車時間、完成時間、逃逸時間、公路巡邏路線、繪圖區、事故經過摘要、處理情形、傷亡人數、調查分析、肇因研判、違規事實、違規應到案處所、息事條件、和解條件、代保管物件名稱、代保管物件編號、代保管物件准駕車別、代保管物件代保管原因、代保管物件保管日期。

五、其他：說明欄、備註欄。

## 伍、研擬實施之新修正道路交通事故調查報告表

為精簡事故調查項目及員警處理時程，明年(92年)起，各警察機關對於交通事故處理將改用新式交通事故調查報告表，新式表格除了在表格結構設計上明顯改變(改為A4橫式設計、調查項目索引明細列於表格上)外，調查項目也作了大幅度修正，以下即針對新、舊表格調查項目比較其異同：

- 一、保留部分：發生時間、發生地點、死傷人數、速限(加註第一當事人)、天候、光線、道路類別(加註第一當事人)、號誌、駕駛執照種類、事故類型及型態、當事人資料、主要傷處、當事人車輛牌照號碼、備註欄(欄位移置表格末端)
- 二、刪除部分：拍照存證項目、見證人資料、報案人資料、公路巡邏路線、快車道數、特定場所、標誌、未滿十四歲兒童事故傷亡人數、車輛損失、教育程度、主要肇事因素、車長、車寬、最大軸距、備註
- 三、修改部分：(1)道路型態(平交道區分為有、無遮斷器)；(2)事故位置(分成交叉路口、路段、交流道、其他四類，交叉路口增加「機車待轉區」、「機車停等區」，路段增加「公車專用道」、「公車優先道」、「快慢混合車道」、將「高速公路路肩」改為「路肩、路緣」，其他增加「收費站附近」)；(3)路面狀況(「車道鋪裝」選項分為「柏油」、「水泥」、「碎石」、「其他鋪裝」、「無鋪裝」)；(4)道路障礙(「有影響」刪除)；(5)車道劃分設施(「路面邊線」選項改為「10公分」、「15公分」、「20公分」)；(6)行(職)業(改為職業)；(7)受傷害程度(改為「受傷程度」選項增列「不明」)；(8)配帶安全帽(帶)(改為「使用保護裝備」選項增列「兒童安全椅」、「不明」)；(9)當事者區分(類別)(「特種車」種類部分刪除「大型」、「小型」之分類)；(10)砂石車?(改為「車輛用途」選項分為「砂石車載重」、「砂石車空車」、「幼童車」、「校車」、「殘



障特製車」、「教練車」、「裝載危險物品車」、「其他」、「非駕駛人及乘客」)；(11)當事人行動狀態(將車的行動狀態「靜止或其他」改為「靜止」、「其他」)；(12)駕駛資格情形(「駕照被吊扣(銷)」區分「駕照被吊扣」、「駕照被吊(註)銷」)；(13)駕駛人飲酒情形(選項改為「經檢測超過規定」、「經檢測未超過規定」、「經檢測無酒精反應」、「拒絕接受檢測」、「無法檢測」、「不明」,刪除「經觀察明顯酒醉」)；(14)肇事因素(分成「主要肇因」、「次要肇因」,選項增加「手持行動電話失控」、「不明原因肇事」,「肇事逃逸」刪除)；(15)車輛受損部位(分為「最初」、「其他」,填寫代號參考圖例)。

#### 四、新增部分：旅次目的

### 陸、現行交通事故調查資料之處理流程

目前各警察機關處理道路交通事故案件所調查填寫之各項表報資料,除了應用在事故鑑定、司法調查、保險理賠、事故統計等各相關用途之外,有關「道路交通事故調查報告表」所調查之資料,尚須在規定之時間及程序下建立電子檔案,傳送至警政署彙整統計,於每個月檢討全國之道路交通安全狀況;並須將事故檔案之資料庫傳送交通部,作為全國道路交通安全資料庫,以提供學術研究並作為日後交通政策、交通執法、交通工程等各項交通工作之重要參考。調查表處理與呈報流程如下列所述:

#### 一、事故調查表處理流程

有關「道路交通事故調查報告表」之主要處理流程,分為A1、A2、A3及重大交通事故等四種,茲分別說明如下:

##### (一)「A1」類處理流程

「A1」類「道路交通事故調查報告表」由處理之交通警察分隊(或車禍處理小組)或派出(分駐)所,於事故發生後三日內(山地偏遠地區五日內)轉送轄區分局,將表陳報主管單位—交通警察(大)隊或分局,主管單位於審查或修(補)正後二日內轉送警察局業務單位—交通警察(大)隊處理,交通警察(大)隊則需於事故發生後七日內循行政體系轉報警政署交通組。

警政署交通組於接獲「A1」類調查表後,先行核對、更正,再送請資訊室登錄,進行統計分析作業,並於每月25日列出電腦月報表,分送各相關單位。

「A1」類道路交通事故調查報告表及個案分析表,應於次月三十日前陳報警政署。「道路交通事故調查報告表」及其他資料(如偵訊筆錄、現場相片),若需隨案移送軍、司法機關及鑑定機關之案件,概由分局製作(或複印)轉送;分局若缺乏「道路交通事故調查報告表」者,再向交通警察(大)隊索取。而在直轄市、省轄市之交通(大)隊及其他處理交通事故之專業單位,若無需隨案移送軍、司法機關及鑑定機關之案件,則無須轉送地區分局。

##### (二)「A2」類處理流程

「A2」類「道路交通事故調查報告表」也是依 A1 類之處理流程及期程，陳報至警察局業務單位—交通警察（大）隊處理，但警察局交通（大）隊無須於七日內陳報警政署，僅需於每月向警政署交通組陳報之「道路交通事故統計表」（併「A1」類）中統計數字即可，亦無須陳報「道路交通事故調查報告表」。惟警察局交通（大）隊並應將該統計分析資料提供相關機關參考及轉發各警察單位作為規劃勤務之依據。

### （三）「A3」類處理流程

「A3」類於事故發生五日內（偏遠地區七日內）轉送轄區分局，依規定將相關交通事故處理資料送審核小組，A3 類得以「A3 類道路交通事故調查簡表」調查之。

### （四）重大交通事故與砂石車事故

若為重大交通事故，「道路交通事故調查報告表」除比照「A1」類之處理流程陳報至警察局業務單位—交通警察（大）隊之外，警察局交通（大）隊並應於十日內檢同有關訊問筆錄、現場圖、現場照片、傷亡名冊等，以書面專案檢討報告警政署交通組。砂石車 A1 類交通事故，除依通報程序外，並於事故發生翌日填報調查報告表先行傳真警政署。

## 二、事故資料呈報流程

事故資料的呈報其目的在於資料的建檔，以利各項數據的統計與分析，並藉由資料管理之流程確認資料之正確性及可用性，予以檢查審核並登錄管制，以利各單位績效之評比及作為肇事鑑定之基本資料。

A1、A2 類交通事故資料必須由審核小組審核、建檔透過電腦作業系統傳送至警政署資訊室，每個月資料最遲應於一個月內傳送完畢，以提供各項統計分析及相關資料查詢。交通事故電腦資料檔，應定期轉錄至磁帶（片）檔保存，交通事故調查報告表應保存五年。

各縣市警察局每個月轄內交通事故統計月報表（含 A1、A2、A3）於次月十五日前送達（電傳）至警政署。

台閩地區交通事故定期統計分析報表自當月起二個月內，由各警察局交通（大）隊或業務承辦科（組），主動連線至警政署主電腦系統，接收統計分析報表資料。其呈報流程如圖 3 所示：

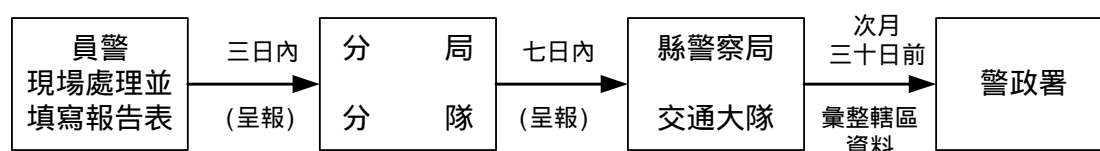


圖 3 現行道路事故調查表呈報流程圖

## 柒、問題檢討與改善方向

### 一、事故處理前端作業方面：

- (一) 交通事故報案紀錄表研訂：有關現行受理交通事故報案規定之應行注意事項，對於極需趕赴處理的交通事故，規定恐過於繁瑣，易增加報案時間，且現行受理報案案件多紀錄於工作紀錄簿，並無制式表格可供使用，故受理程序不完整。處理自行至勤務單位備案的交通事故方需較詳細的登錄，若僅受理一般事故的報案，重點應僅在於事故位置的確認及現場初步的嚴重度詢問即可。
- (二) 組織編制問題：交通專業警力長久以來一直不足，偏遠地區尤其嚴重，然而交通事故處理工作具有專業性，其處理結果影響民眾權益甚鉅，專業處理警力的不足，明顯降低事故處理品質，難使當事人信服，對交通警察專業形象無疑是一大打擊，因此儘速依照合理交通警力編派模式於各地建制交通專責警力，對於整體事故處理工作也是相當的重要。
- (三) 勤務編排問題：部分地方警察機關未有專責事故處理人員，而由一般派出所員警負責轄區內交通事故處理，由於一般行政警察平時勤務即以相當繁重又受限於有限警力，遇有臨時事故發生，多半以『掛號』方式等待處理，加上事故處理流程繁瑣，耗費時間，員警處理完成時間往往超過勤務編排時段，超時服勤部分，又受限於超勤津貼領取上限及補休限制，無法報支及申請，影響員警處理心態，進而影響事故處理品質。
- (四) 員警專業能力問題：員警為交通事故處理第一線的現場調查人員，也是事故處理品質好壞之關鍵所在，然而多年來在警察機關治安重於交通的政策考量下，員警交通事故處理專業能力一直遭受忽略，雖然警政署近來透過不斷的教育訓練企圖達成專業化之目的，然而員警事故處理能力除了專業知識教育外，經驗之累積也相當重要，擁有專業事故處理知識兼具熟練事故處理經驗的事故現場調查人員，方能在事故現場做出最準確之判斷，紀錄最詳實之調查資料。

## 二、事故處理現場調查作業方面：

- (一) 事故調查資料缺乏一致性：我國交通事故調查資料除了『道路交通事故調查報告表』全國一致採用外，各地警察機關基於不同需要，也設計使用了各式各樣不同的調查資料表格，經研究整理發現，各地警察機關之各式交通事故調查資料表格包含『道路交通事故調查報告表』加總起來超過30種，包括了123項調查項目，而各警察機關間關於這些表格之使用差異也頗大，例如『輕微事故自行息事紀錄表』僅台北市採用、『行動電話使用調查表』僅桃園縣使用等；有鑑於此，將交通事故調查資料項目依其應用情形（擬定交通安全政策、績效評比、國際間統計比較等）加以分類歸納並同時將其表格化及精簡化，是當前交通事故處理作業改進重要課題。
- (二) 事故調查僵硬化：目前員警處理事故所使用之表格多為制式問題表格，例如事故調查筆錄中，即將問答事項都清楚列在其中，然而，事故之發生並非千篇一律，一成不變，因此，為避免造成員警過分依賴

制式表格而漏失重要跡證或證詞，調查項目彈性化設計，保留員警主動調查空間，對於事故調查資料之完整與正確會有相當幫助。

- (三) 缺乏機械性能調查項目：事故發生原因有可能是因車輛本身機械故障所致，以現行調查方式，除非現場處理員警主動發現，或當事人坦承車輛有機械故障之情事發生，否則事故肇因通常都歸責於當事人疏忽或過失之駕駛行為，因此，為釐清事故之真正肇因，由調查人員對事故現場車輛機械性能實施檢查並記錄應是必要的，只是在兼顧技術性及必要性下，基本上應僅實施初步檢查即可，其項目可包含：車燈檢查、轉向系統檢查、煞車系統檢查等三大部分，而如涉及高技術性之機械性能檢查則可保留跡證，申請檢查。

### 三、事故處理審核建檔作業方面：

- (一) 陳報不實或虛報：事故現場處理員警，為節省繁瑣處理時程，有將大事化小（A1事故成A2事故，A2事故成A3事故），小事化無（A2、A3事故成自行和解或未發現事故現場）之情形發生，其中以輕微事故可達成和解不影響當事人權益者最為普遍，其後果輕則影響肇事統計資料之正確性，重則影響人民生命、財產損失，因此，教育員警於處理事故時應有之正確態度以及嚴格監督、獎懲制度，對於這類缺失將有所解決幫助。
- (二) 事故調查資料電子化：數位化是目前資料庫管理的趨勢，運用電腦取代人力處理大量資料，是經濟且有效率的；我國目前交通事故調查資料，受限於電腦硬體容量、資料輸入人力及經費問題，是由處理單位填報後，A1類交通事故調查資料由警政署負責登入，A2類交通事故調查資料由各縣市警察局負責登入，有時效問題存在，未來應可規劃設計一交通事故調查資料登入作業系統，提昇資料處理效率，並提供其他政府單位、學術單位研究共同使用。
- (三) A3事故資料未建檔：事故發生件數中，超過六成都屬A3類，但各單位未落實審核管制作業，相關表件、現場圖、筆錄等資料常有疏漏，而過去僅將A1類交通事故列入建檔統計分析，並無法真實反映實際肇事發生狀況，會造成了事故統計發生件數與實際發生件數有落差的情形。
- (四) 事故調查資料審核作業未落實：事故審核作業之良窳影響當事人權益甚鉅，然現行審核作業中存在若干問題，例如分工不當、專業能力不足、程序種類繁多耗時、作業規定缺失等，使得事故審核品質備受質疑，因此未來針對組織編制、審核作業規範、人員訓練方面應加以改進，以落實監督管理機制，提昇事故處理品質及維護當事人權益。

### 四、綜合方面：

- (一) 事故處理作業規定過於複雜：現行有關交通事故調查資料文書作業規定有道路交通事故處理規範、道路交通事故處理辦法、道路交通事故處理手冊、道路交通事故案件文書作業規定、重大交通事故通報作業規定、道路交通事故資料處理系統線上作業規定、道路交通事故處理

工作獎懲規定等，經研究整理發現，相關文書規定不僅繁多，且內容錯綜複雜，宜應實務上作業之需求及程序，化繁為簡，有系統的加以整理規範。

- (二) 事故調查資料應與國際接軌：為使國內交通安全分析統計資料在與國外做比較分析時，能有客觀公正之比較標準，藉以了解我國交通安全工作執行情況，因此在主要事故調查資料項目例如在事故、死亡、重傷、輕傷等基本事故處理名詞的定義上，宜參考國外實際採用標準加以重新定義。
- (三) 事故處理程序應標準化：事故調查作業流程前面已提到過，目前各地警察機關雖大多按照此一流程執行，然部分處理程序仍有歧異存在，例如 A3 類事故之處理，就有簡表及制式調查報告表之使用不同等，標準化之事故處理流程，不僅可使現場調查人員有系統的紀錄事故調查資料，更可統一彙整不同單位間之事故調查資料，避免事故資料之遺漏或處理上困難。

## 捌、結論

建立嚴整、效率、有系統的交通事故調查資料作業流程，是提昇交通事故處理作業品質的重要工作，然而於達成此一目的，交事故處理流程之標準化、組織編制之改造、員警專業素質與士氣之提昇、完善簡潔之文書規定或表格之訂定、專業客觀之審核作業程序之建立、處理流程之電子資訊化等，都是相當重要，且必須要同時去面對解決的課題。總之，交通事故之處理與事故資料之應用分析對於整體交通安全環境影響十分深遠，更是民眾對警察專業形象、執法能力、公信力或滿意度之參考指標，因此在提昇事故處理品質這一方面，實是警察機關目前執行交通執法工作當務之急。

## 參考文獻

1. 蘇志強、王文麟等，「交通事故處理工作手冊研編（I 研究報告、II 技術手冊、III 操作手冊）」，第六期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案成果報告，民國 87 年 6 月。
2. 蘇志強，「道路交通事故處理理論與實務」，自印，民國 86 年 10 月。
3. 周文生、蔡以仁、刁建生等，「道路交通事故調查統計分析表報修訂計劃」，民國 90 年 10 月。
4. 蔡中志、蔡以仁，「道路交通事故統計制度之研究」，民國 88 年 10 月。
5. 陳鴻斌，「道路交通事故資料調查表報之研究」，民國 91 年 6 月。