

涉及行人穿越肇事之事故責任推定分析之研究

吳水威¹ 吳宗修² 黎俊彬³ 張維翰⁴ 沈彥宏⁵

摘要

道路交通秩序之維持需所有用路人共同遵守相關道路交通法規之路權規範，以及力行相互禮讓之理念。本研究首先回顧涉及行人穿越道路之相關交通法規，並考慮事故發生地點、行人穿越道、道路中央分隔設施、地下道與天橋設施、號誌管制型式等因素，研析涉及行人穿越肇事之交通衝突型態，以供作涉及行人穿越肇事之事故責任分析基礎，並以涉及行人穿越道路相關交通法規條文為事故責任分析主要推定依據，以及利用路權理論、侵權行為理論、生命權絕對保障原則、平等權等影響事故責任推定相關理論，並配合因果關係，建立涉及行人穿越肇事之事故責任分析架構，以期於相關道路交通法規、道路交通主管機關行政函釋等所隱含之行人穿越路權體系下，應用事故責任推定各相關理論，推定涉及行人穿越肇事之事故責任。

關鍵詞：行人穿越、路權、事故責任推定

壹、前言

經由臺北市政府警察局交通警察大隊民國 88 年至 92 年所列管之重大行人交通事故統計資料分析，過去五年行人交通事故死亡人數佔當年度交通事故死亡人數比皆約維持三成左右，顯示行人安全為道路交通安全之重要課題，而台灣地區之行人穿越安全問題，常見行人穿越設有「行人穿越道」之路段或路口時，車輛駕駛者並無禮讓行人之意圖與行為，因而造成行人通行路口膽顫心驚，險象環生，而相對行人於「行人穿越道」附近或路段中任意穿越車道之行為，則亦使車輛駕駛者承受不小的心理負擔。因此，涉及行人穿越之交通事故往往並非僅因單方當事者之疏失所引起，所有涉及肇事之用路人皆可能具有侵權或過失行為，因而事故責任之分擔具有相對性。本研究首先回顧涉及行人穿越道路之相關交通法規，並考慮事故發生地點、行人穿越道、道路中央分隔、地下道與天橋設施、號誌管制型式等因素，研析涉及行人穿越肇事之交通衝突型態，以供作涉及行人穿越肇事之事故責任分析基礎，並以涉及行人穿越道路相關交通法規條文為事故責任分析主要推定依據，以及利用路權理論、侵權行為理論、生命權絕對保障原則、平等權等影響事故責任推定相關理論，並配合因果關係，建立涉及行人穿越肇事之事故責任分析架構，以期於相關道路交通法規、道路交通主管機關行政函釋等所隱含之行人穿越路權體系下，應用事故責任推定各相關理論，推定涉及行人穿越肇事之事故責任。

1 國立交通大學運輸科技與管理學系副教授
2 國立交通大學運輸科技與管理學系副教授
3 國立交通大學運輸科技與管理學系碩士班研究生
4 國立交通大學運輸科技與管理學系碩士班研究生
5 國立交通大學運輸科技與管理學系碩士班研究生

貳、文獻回顧

2.1 國內外文獻

本研究之文獻回顧包含國內外有關涉及行人路權、通行權、肇事之事故責任相關文獻，以及彙整涉及行人肇事之相關道路交通法規。

張邱春君[1]係以統計資料顯示近年我國交通事故之特性多因人為疏失及違規行為而肇禍，此外亦提出對於弱勢族群以及鐵路平交道安全亦加以重視改善，最後並研提「全面推廣路權觀念實施方案」。湯儒彥君[2]係以「路權」、「通行權」以及「道路使用正當性」來探討常造成模糊解釋之交通規範，此三權最大之不同在於其所保障之主體不同，因此規範責任時，必須認識其援引之先決條件。湯儒彥等[3]曾提及一般民眾常有交通事故必有一個以上之違規行為，因而發生交通事故時，對方亦有違規行為，以為自己減輕或避責之錯誤觀念。吳水威君[4]係以「路權理論」、「交通衝突理論」與「信賴原則」等理論基礎，並考慮路口大小、車輛尺寸、行車位置、與行車速率等影響因素，研析號誌化平面十字路口對向直行左轉車輛通行之安全性及直行左轉車輛在號誌化交叉路口之通行安全原則。Marjan Simoncic[5]統計斯洛凡尼亞（Slovenia）關於行人、腳踏車騎士、摩托車騎士以及汽車駕駛人的道路意外傷亡統計，作出之數量模型得出行人與摩托車騎士承受的風險比腳踏車騎士高、腳踏車騎士與摩托車騎士若戴安全帽會比較安全、老人與一般人相較具有較高的危險與行人不適當的行為以及駕駛人超速將會承受更高的危險。綜合文獻可知，以往研究雖有推定事故肇事責任與探討我國現行交通法令之缺失者，但針對行人穿越肇事較少有綜合性與系統性之研究，有鑑於此，本研究首先將探討行人穿越肇事之相關法規，並分析行人可能與車輛產生之交通衝突型態，以及利用各相關理論推定行人穿越肇事之事故責任。

2.2 涉及行人肇事之相關道路交通法規

涉及行人肇事之相關道路交通法規主要為道路交通管理處罰條例，以及道路交通安全規則。由「道路交通管理處罰條例」中第44條第2款、第48條第2款、第48條第1款、第45條第10款、第49條第5款、第50條第2款、第55條第1款、第78條、第86條第2款、第86條第1款可知，行人相較於汽車駕駛人而言為相對之弱勢，故交通法規對駕駛人賦予較多應注意之義務，以保障行人之生命安全。此外，在「道路交通安全規則」第89條第6款、第103條、第111條第1款、第125條第7款、第134條等條例，則規範駕駛人應禮讓行進中之車輛與行人，與行人穿越道路應注意事項。

再者，我國刑法第十四條規定「行為人雖非故意。但按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為過失。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者，以過失論」。

參、理論基礎方法與涉及行人肇事之相關法規分析

3.1 理論基礎

本研究綜合相關理論並進行系統性之分析，相關理論基礎如下：

1.路權理論：所謂「路權」，係指人（或車）使用道路（或通行道路）之權利，一般而言，路權係以標誌標線號誌等交通控誌設施或其他管制措施為實施，並以道路交通法規為其表現形式，舉凡未獲此權利者，在該時空下使用或通過該道路，其生命、身體或財產等法益，將不受法律之相關保障，甚而即便未發生事故，未獲路權者亦須受到法律之責罰。路權歸屬係以單一使用者為原則，但特殊情況下，可由二人（車）共同持有。而路權之變異型式共有路權限縮、路權擴張、路權共用、路權取消、路權降等，以及路權擬制六大類。

2.侵權行為理論：依據民法第 184 條：「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同。」之立法精神表現。交通肇事之侵權行為認定方面，多以肇事當事人有無違反相關道路交通法規之路權規範為主要依據。

3.生命權：聯合國大會於 1948 年通過的「世界人權宣言」第 3 條即規定人人有權享有生命權。此外，根據民法第 192 條：「不法侵害他人致死者，對於支出醫療及增加生活上需要之費用或殯葬費之人，亦應負損害賠償責任。」

4.平等權：根據憲法第 5 條規定：「中華民國各民族一律平等」與第 7 條規定：「中華民國人民，無分男女、宗教、種族、階級、黨派，在法律上一律平等」。憲法所規定的平等權，即為國家對人民行使公權力時，保障人民的基本權利，並在執法過程中不應有任何不平等的差別待遇。而就與交通事故歸責之相關法規而言，違規者被處以罰鍰或相關刑責時，法令處分須符合憲法所揭示之平等原則，並在比例原則下，按違規情節輕重處以不同之處罰，給予合理之區別對待。

5.信賴原則：信賴原則是指在從事具有一定危險性的工作時，一方可以信賴對方將嚴格根據規則行事，因而只要本身遵守規則，即可避免危險。據此，多數法律亦相對規定：若一方無視規則，違反信賴原則，則應對其後果承擔相應的法律責任，至於應用於交通行為方面，最高法院之判例指出汽車駕駛人對於防止危險發生之相關交通法令之規定，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。

6.交通衝突理論：1977 年瑞典學者 Admussen 所提出交通衝突的觀念，係指在一個風險狀況下，兩位或多位道路使用者在時空上彼此迫近，若雙方均不改變其移動將會有碰撞發生。一般而言，路口衝突可分為交叉、併入、分出三類，且衝突具有可避性、遞移性與隨機性。

7.行人優先通行路權保障：依據民法第 191 條之 2：「汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但

於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限。」。汽機車在交通行為中較其他用路人更具危險性，故法令對於汽機車駕駛者課以較多的注意義務，用以保障相對弱勢者如行人、腳踏車，其他慢車者。

3.2 涉及行人肇事之相關法規分析

1. 減速慢行

道路交通管理處罰條例第 44 條第 2 款：「汽車駕駛人，駕駛汽車，行近行人穿越道，不減速慢行或行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。」，法規雖規範車輛行近行人穿越道，應減速慢行，但相較於日本道路交通法第 36 條第 4 項，對減速慢行之定義：「應儘可能以安全之速度與方法行進」，以及德國道路交通法第 26 條第 1 項，對減速慢行之定義：「以適當之速率通過」而言，並未進一步將「減速慢行」明確定義，因此，常見駕駛者行近行人穿越道雖減速，但不一定慢行，車速或仍偏高，並未達到法規藉由減速行駛以增加駕駛者對周圍交通環境變化以及行人穿越道上突發狀況之反應能力之立意。此外，若行人已通過人車衝突區，則硬性規定不許車輛通過，並不盡合理。另外，道路交通管理處罰條例第 48 條第 1 款，以及道路交通安全規則第 103 條，亦未對減速慢行明確定義。

2. 違規罰責

道路交通管理處罰條例第 44 條第 2 款：「汽車駕駛人，駕駛汽車，行近行人穿越道，不減速慢行或行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。」，可得知由於行人相對汽機車而言，屬於較為弱勢之用路人，生命權也較易受到威脅，故處罰條例第 44 條在行人穿越道上之給予行人優先通行之路權保障，但法令對於違規駕駛者不禮讓行人之行為，導致行人優先通行之保障受損、生命權受到忽視，法令之罰責是否過輕？此外，道路交通管理處罰條例第 78 條之行人違規處罰法令，對於行人之處罰亦是否過輕？

肆、涉及行人穿越肇事之交通衝突型態分析

本研究將涉及行人肇事之人車衝突依交通號誌管制措施、行人穿越道設置、事故地點、道路中央分隔設施、地下道與天橋設施等，區分為位於斑馬紋行人穿越道之路段，以及位於非斑馬紋行人穿越道之路段、臨近設有枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口、臨近無枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口、臨近設有枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口、臨近無枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口等六大類。

4.1 位於斑馬紋行人穿越道之路段

就斑馬紋行人穿越道之路段而言，其涉及行人肇事之交通衝突型態皆為直行車輛與行人間之衝突，如圖 4.1 所示。

4.2 無斑馬紋行人穿越道之路段

1. 禁止行人穿越路段

禁止行人穿越路段而言，其涉及行人肇事之交通衝突型態如圖 4.2.1 所示。依交通部 74.6.3 交路字第一一〇六一號函所解釋，禁止穿越之路段包括道路交通安全規則第 134 條第 2 款之設有劃分島或護欄，或同條第 1 款之設有行人穿越道或人行天橋或人行地道之附近路段，以及依「道路交通標準標線號誌設置規則」第 70 條設置有禁止行人通行標誌或第 63 條專行車輛標誌路段。

2. 允許行人穿越路段

允許行人穿越路段，其涉及行人肇事之交通衝突型態皆為直行車輛與行人間之衝突，如圖 4.2.2 所示。

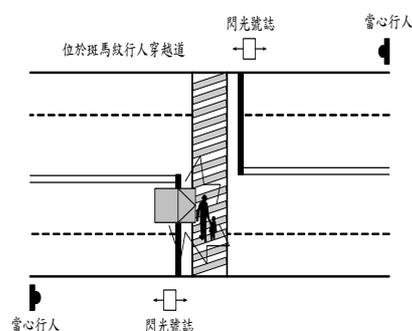


圖 4.1 位於斑馬紋行人穿越道之路段涉及行人肇事之人車交通衝突分析圖

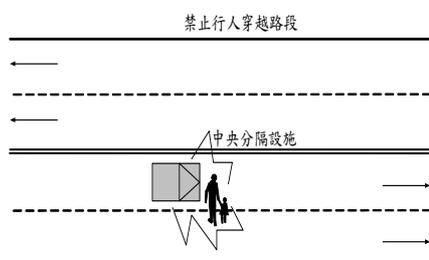


圖 4.2.1 禁止行人穿越路段涉及行人肇事之人車交通衝突型態分析圖

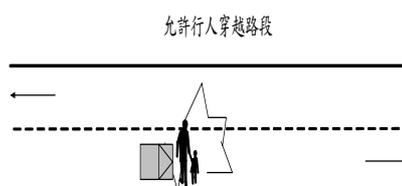


圖 4.2.2 允許行人穿越路段人車交通衝突型態分析圖

4.3 臨近設有枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口(以簡單二時相為例)

就簡單二時相下臨近設有枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口而言，其涉及行人肇事之人車交通衝突型態可分為 1. 直行車輛與行人衝突(A)、2. 左轉車輛與行人衝突(A)、3. 右轉車輛與行人衝突(A)、4. 直行車輛與行人衝突(B)、5. 左轉車輛與行人衝突(B)、6. 右轉車輛與行人衝突(B)等六種，如圖 4.3 所示。

4.4 臨近無枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口(以簡單二時相為例)

就簡單二時相下臨近無枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口而言，其涉及行人肇事之人車交通衝突型態可分為 1. 直行車輛與行人衝突(A)、2. 左轉車輛與行人衝

突(A)、3.右轉車輛與行人衝突(A)、4.直行車輛與行人衝突(B)、5.左轉車輛與行人衝突(B)、6.右轉車輛與行人衝突(B)等六種，如圖 4.4 所示。

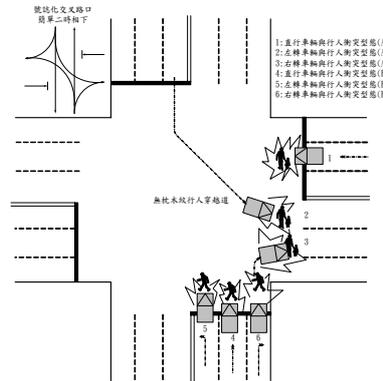
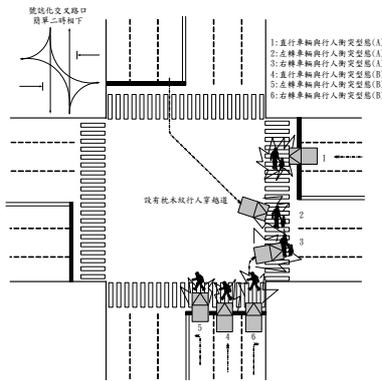


圖 4.3 臨近設有枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口涉及行人肇事之人車交通衝突型態分析圖(以簡單二時相為例)

圖 4.4 臨近無枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口涉及行人肇事之人車交通衝突型態分析圖(以簡單二時相為例)

4.5 臨近設有枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口

就臨近設有枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口而言，其涉及行人肇事之人車交通衝突型態可分為 1.直行車輛與行人衝突(A)、2.左轉車輛與行人衝突(A)、3.右轉車輛與行人衝突(A)、4.直行車輛與行人衝突(B)、5.左轉車輛與行人衝突(B)、6.右轉車輛與行人衝突(B)等六種，如圖 4.5 所示。

4.6 臨近無枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口

就臨近無枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口而言，其涉及行人肇事之人車交通衝突型態可分為 1.直行車輛與行人衝突(A)、2.左轉車輛與行人衝突(A)、3.右轉車輛與行人衝突(A)、4.直行車輛與行人衝突(B)、5.左轉車輛與行人衝突(B)、6.右轉車輛與行人衝突(B)等六種，如圖 4.6 所示。

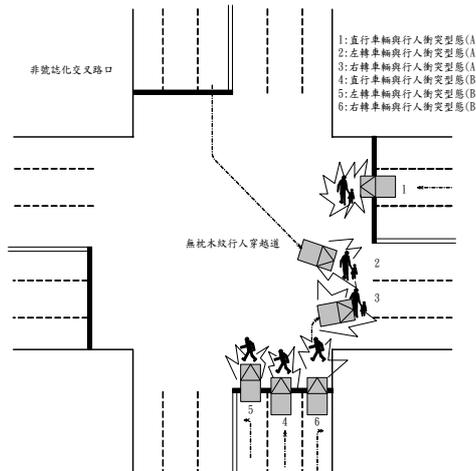
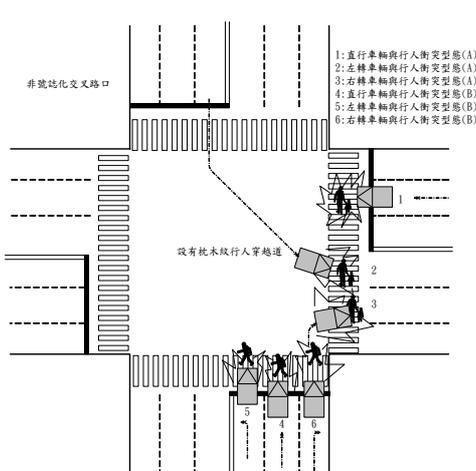


圖 4.5 臨近設有枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口涉及行人肇事之人車交通衝突型態分析圖

圖 4.6 臨近無枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口涉及行人肇事之交通衝突分析圖

伍、涉及行人穿越肇事之事故責任推定分析

5.1 涉及行人穿越肇事之事故責任分析架構之建立

1. 行人穿越路權分析

行人穿越路權主要係建立於道路交通管理處罰條例第 44 條第 2 款、第 48 條第 1 款、第 48 條第 2 款、第 55 條第 1 款、第 78 條、第 86 條，以及道路交通安全規則第 103 條、第 111 條第 1 款、第 134 條，並輔以交通部 69.8.4.路臺監字第 0 六二六 0 號函、交通部 69.12.20.路臺監字第 0 九六六四號函、交通部 74.6.3.交路字第一一 0 六一號函，其路權規範整理如表 5.1 所示。

表 5.1 行人穿越路權分析表

位置	位於行人穿越道與否	車道數	道路管制形式	禁止行人通行標誌或專行車輛標誌	人行天橋或人行地下道	分向限制線、劃分島或護欄	允許行人通行與否
路段	0						0
	X	三車道以上	單行道				X
			非單行道	有			X
				無	有		X
		無	無		有	X	
			無	無	無	0	
		二車道以下		單行道	有		
	無		有			X	
			無		無	有	X
	非單行道			有			X
			無	有		X	
				無	無	有	X
無	無	無	0				
	臨近有枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口	0					
	X	同路段之非位於行人穿越道分析					
臨近無枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口	同路段之非位於行人穿越道分析						
臨近有枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口	0						0
	X	同路段之非位於行人穿越道分析					
臨近無枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口	同路段之非位於行人穿越道分析						

2. 事故責任分擔原則

肇事責任則依程度區分為無因素、次要因素、同為肇事因素、主要因素，以及完全因素，由於責任之分擔具有相對性，故本研究將其表現如圖 5.1 所示。

3. 涉及行人穿越肇事之事故責任推定原則

本研究基於前述之行人肇事相關法規及所統整涉及行人肇事之交通衝突型態，並在信賴原則與平等權之比例原則基礎上，以道路交通法規所隱含之路權理論概念、侵權行為理論、行人優先通行路權之保障、因果關係及憲法生命權作為推定原則。

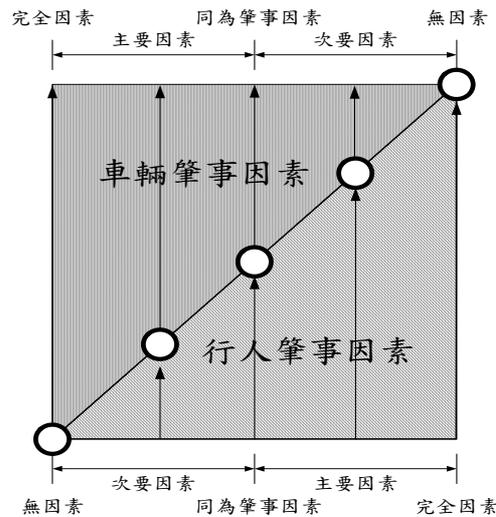


圖 5.1 路權概念下涉及行人肇事之事故責任推定分擔概念圖

5.2 涉及行人穿越肇事之事故責任推定分析

本研究之涉及行人穿越肇事之事故責任推定分析係以第四章涉及行人穿越肇事之人車交通衝突型態為基礎。

1. 位於斑馬紋行人穿越道之路段

(一) 僅直行車輛違規 (以 4.1 之交通衝突型態為例)

當直行車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，原則上，直行車輛為完全肇事因素。

(二) 僅行人違規 (以 4.1 之交通衝突型態為例)

若依路權理論、侵權行為理論，當行人未小心迅速通行行人穿越道，且車輛無法預防時，原則上，行人為完全肇事因素。但由於道路交通管理處罰條例第 44 條第 2 款 (汽車駕駛人行近行人穿越道未讓行人優先通行之處罰) 以及道路交通安全規則第 103 條 (汽車行近行人穿越道應注意事項)，此一肇事責任判定原則，因與行人優先通行路權、生命權之保障理念有所抵觸，因此，應視行人與車輛狀況而研判責任。

(三) 直行車輛與行人皆違規

當直行車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，且行人未小心迅速通行行人穿越道時，由於肇事原因主要係直行車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，原則上，直行車輛為主要肇事因素，行人為次要肇事因素。

2. 無斑馬紋行人穿越道之路段

(一) 禁止行人穿越路段

(1) 僅直行車輛違規 (以 4.2 之交通衝突型態 1 為例)

無斑馬紋行人穿越道之禁止行人穿越路段上，涉及人車肇事之行人必定未依規定擅自穿越車道，故僅因直行車輛違規而行人無違規之肇事狀況並不存在。

(2) 僅行人違規（以 4.2 之交通衝突型態 1 為例）

肇事原因若為行人未依規定擅自穿越車道，原則上，行人為完全肇事因素。但若直行車輛已預見，且應注意、能注意，而未注意，卻仍然未採取減速動作導致肇事，基於對行人優先通行路權、生命權保障，原則上，直行車輛為次要肇事因素，行人為主要肇事因素。

(3) 直行車輛與行人皆違規（以 4.2 之交通衝突型態 1 為例）

當行人未依規定擅自穿越車道，且直行車輛超速行駛與預見而未防範時，由於肇事原因主要係行人侵犯直行車輛之路權，原則上，行人為主要肇事因素，直行車輛為次要肇事因素。

(二) 允許行人穿越路段

(1) 僅直行車輛違規（以 4.2 之交通衝突型態 2 為例）

若為直行車輛嚴重超速違規，原則上，直行車輛為完全肇事因素。

(2) 僅行人違規（以 4.2 之交通衝突型態 2 為例）

當行人未注意左右來車而通行且車輛無法防範時，原則上，行人為完全肇事因素。

(3) 直行車輛與行人皆違規（以 4.2 之交通衝突型態 2 為例）

若為直行車輛超速違規，且行人未注意左右來車，基於行人優先路權與生命權之保障，原則上，直行車輛為主要肇事因素，行人為次要肇事因素。

3. 臨近設有枕木紋行人穿越道之號誌化交叉路口

(一) 涉及直行車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅直行車輛違規（以 4.3 之交通衝突型態 1 為例）

若為直行車輛闖紅燈，原則上，直行車輛為完全肇事因素。

(2) 僅行人違規（以 4.3 之交通衝突型態 4 為例）

類同於上述 1. 位於斑馬紋行人穿越道之路段之 (二) 僅行人違規分析。此一肇事責任判定原則，因與行人優先通行路權、生命權之保障理念有所抵觸，因此，應視行人與車輛狀況而研判責任。

(3) 直行車輛與行人皆違規（以 4.3 之交通衝突型態 4 為例）

當肇事原因主要為行人未依標誌、標線、號誌之指示或警察之指揮穿越行人穿越道（如闖紅燈），且綠燈直行車輛超速違規行駛，則因行人係侵犯車道上行駛車輛之路權，原則上，行人為主要肇事因素，直行車輛為次要因素。

(二) 涉及左、右轉車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅左、右轉車輛違規（以 4.3 之交通衝突型態 2、3 為例）

肇事原因為左、右轉車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，基於行人優先路權、生命權之保障，原則上，左、右轉車輛為完全肇事因素。

(2) 僅行人違規（以 4.3 之交通衝突型態 5、6 為例）

類同於於上述 1. 位於斑馬紋行人穿越道之路段之 (二) 僅行人違規分析，唯轉

彎車輛行近行人穿越道之肇事尚須考慮道路交通管理處罰條例第 48 條第 1 款（汽車駕駛人轉彎往行人未減速慢行之處罰），此一肇事責任判定原則，因與行人優先通行路權、生命權之保障理念有所抵觸，因此，應視行人與車輛狀況而研判責任。

(3) 左、右轉車輛與行人皆違規（以 4.3 之交通衝突型態 5、6 為例）

當肇事原因主要為行人未依標誌、標線、號誌之指示或警察之指揮穿越行人穿越道（如闖紅燈），且左、右轉車輛疏於注意來、往行人或轉彎前未減速慢行，原則上，行人為主要肇事因素，直行車輛為次要肇事因素。

4. 禁止行人穿越之號誌化交叉路口

(一) 涉及直行車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅直行車輛違規（以 4.4 之交通衝突型態 4 為例）

禁止行人穿越之號誌化交叉路口不允許行人任意穿越，因此，此處涉及人車肇事之行人必定未依規定擅自穿越車道，故僅因直行車輛違規而行人無違規發生之交通肇事並不存在。

(2) 僅行人違規（以 4.4 之交通衝突型態 1 為例）

若為行人未依規定，擅自穿越車道，係侵犯直行車輛之路權，因此行人為完全肇事因素。但若直行車輛已預見，且應注意、能注意，而未注意，卻仍然未採取減速動作導致肇事，基於對生命權之保障，原則上，直行車輛為次要肇事因素，行人為主要肇事因素。

(3) 直行車輛與行人皆違規（以 4.4 之交通衝突型態 4 為例）

若主要為行人未依規定擅自穿越車道，且直行車輛超速違規，依路權理論與侵權行為理論，原則上，行人為主要肇事因素，直行車輛為次要因素。

(二) 涉及左、右轉車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅左、右轉車輛違規（以 4.4 之交通衝突型態 2、3 為例）

禁止行人穿越之號誌化交叉路口不允許行人任意穿越，因此，此處涉及人車肇事之行人必定未依規定擅自穿越車道，故僅因左、右轉車輛違規而行人無違規發生之交通肇事並不存在。

(2) 僅行人違規（以 4.4 之交通衝突型態 5、6 為例）

若為行人未依規定，擅自穿越車道，係侵犯左、右轉車輛之路權，因此行人為完全肇事因素。但若左、右轉車輛已預見，且應注意、能注意，而未注意，卻仍然未採取減速動作導致肇事，基於對生命權之保障，原則上，左、右轉車輛為次要肇事因素，行人為主要肇事因素。

(3) 左、右轉車輛與行人皆違規（以 4.4 之交通衝突型態 5、6 為例）

若主要為行人未依規定擅自穿越車道，以及左、右轉車輛超速違規或未使用方向燈，或不注意來、往行人，或轉彎前未減速慢行，依路權理論與侵權行為理論，原則上，行人為主要肇事因素，左、右轉車輛為次要因素。

5. 臨近設有枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口

(一) 涉及直行車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅直行車輛違規 (以 4.5 之交通衝突型態 1、4 為例)

若為直行車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，基於路權理論、行人優先通行路權、生命權之保障，原則上，直行車輛為完全肇事因素。

(2) 僅行人違規 (以 4.5 之交通衝突型態 1、4 為例)

類同於上述 1.位於斑馬紋行人穿越道之路段之 (二) 僅行人違規分析，此一肇事責任判定原則，因與行人優先通行路權、生命權之保障理念有所抵觸，因此，應視行人與車輛狀況而研判責任。

(3) 直行車輛與行人皆違規

當直行車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，且行人未按規定小心迅速通行，基於路權理論、行人優先通行路權、生命權之保障，原則上，直行車輛為主要肇事因素，行人為次要肇事因素。

(二) 涉及左、右轉車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅左、右轉車輛違規 (以 4.5 之交通衝突型態 2、3、5、6 為例)

當左、右轉車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，基於路權理論與侵權行為理論，原則上，左、右轉車輛為完全肇事因素。

(2) 僅行人違規 (以 4.5 之交通衝突型態 2、3、5、6 為例)

類同於於上述 1.位於斑馬紋行人穿越道之路段之 (二) 僅行人違規分析，唯轉彎車輛行近行人穿越道之肇事尚須考慮道路交通管理處罰條例第 48 條第 1 款 (汽車駕駛人轉彎往行人未減速慢行之處罰)，此一肇事責任判定原則，因與行人優先通行路權、生命權之保障理念有所抵觸，因此，應視行人與車輛狀況而研判責任。

(3) 左、右轉車輛與行人皆違規 (以 4.5 之交通衝突型態 2、3、5、6 為例)

當左、右轉車輛未減速慢行或不暫停讓行人先行通過，且行人未按規定小心迅速通行，基於路權理論、行人優先通行路權、生命權之保障，原則上，左、右轉車輛為主要肇事因素，行人為次要肇事因素。

6. 禁止行人穿越之非號誌化交叉路口

(一) 涉及直行車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅直行車輛違規 (以 4.6 之交通衝突型態 1、4 為例)

禁止行人穿越之非號誌化交叉路口不允許行人任意穿越，因此，此處涉及人車肇事之行人必定未依規定擅自穿越車道，故僅因直行車輛違規而行人無違規發生之交通肇事並不存在。

(2) 僅行人違規 (以 4.6 之交通衝突型態 1、4 為例)

當行人未依規定，擅自穿越車道，係侵犯直行車輛之路權，因此行人為完全肇事因素。但若直行車輛已預見且應注意能注意而未注意卻仍然未採取減速動作導致肇事，基於對生命權之保障，原則上，直行車輛為次要肇事因素，行人為主要肇事因素。

(3) 直行車輛與行人皆違規 (以 4.6 之交通衝突型態 1、4 為例)

當行人未依規定擅自穿越車道，且直行車輛超速違規，依路權理論與侵權行為理論，原則上，行人為主要肇事因素，直行車輛為次要因素。

(二) 涉及左、右轉車輛與行人肇事之事故責任推定分析

(1) 僅左、右轉車輛違規 (以 4.6 之交通衝突型態 2、3、5、6 為例)

禁止行人穿越之非號誌化交叉路口不允許行人任意穿越，因此，此處涉及人車肇事之行人必定未依規定擅自穿越車道，故僅因左、右轉車輛違規而行人無違規發生之交通肇事並不存在。

(2) 僅行人違規 (以 4.6 之交通衝突型態 2、3、5、6 為例)

當行人未依規定，擅自穿越車道，係侵犯左、右轉車輛之路權，因此行人為完全肇事因素。但若左、右轉車輛已預見且應注意能注意而未注意卻仍然未採取減速動作導致肇事，基於對生命權之保障，原則上，左、右轉車輛為次要肇事因素，行人為主要肇事因素。

(3) 左、右轉車輛與行人皆違規 (以 4.6 之交通衝突型態 2、3、5、6 為例)

當行人未依規定擅自穿越車道，以及左、右轉車輛超速違規或未使用方向燈，或不注意來、往行人，或轉彎前未減速慢行，依路權理論與侵權行為理論，原則上，行人為主要肇事因素，左、右轉車輛為次要因素。

本研究將上述涉及行人肇事之事故責任推定分析彙整如圖 5.2、5.3、5.4、5.5 所示。

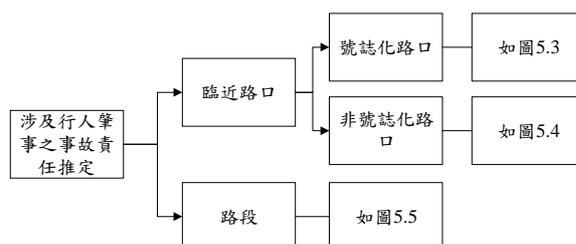


圖 5.2 涉及行人肇事之事故責任推定分析結構圖

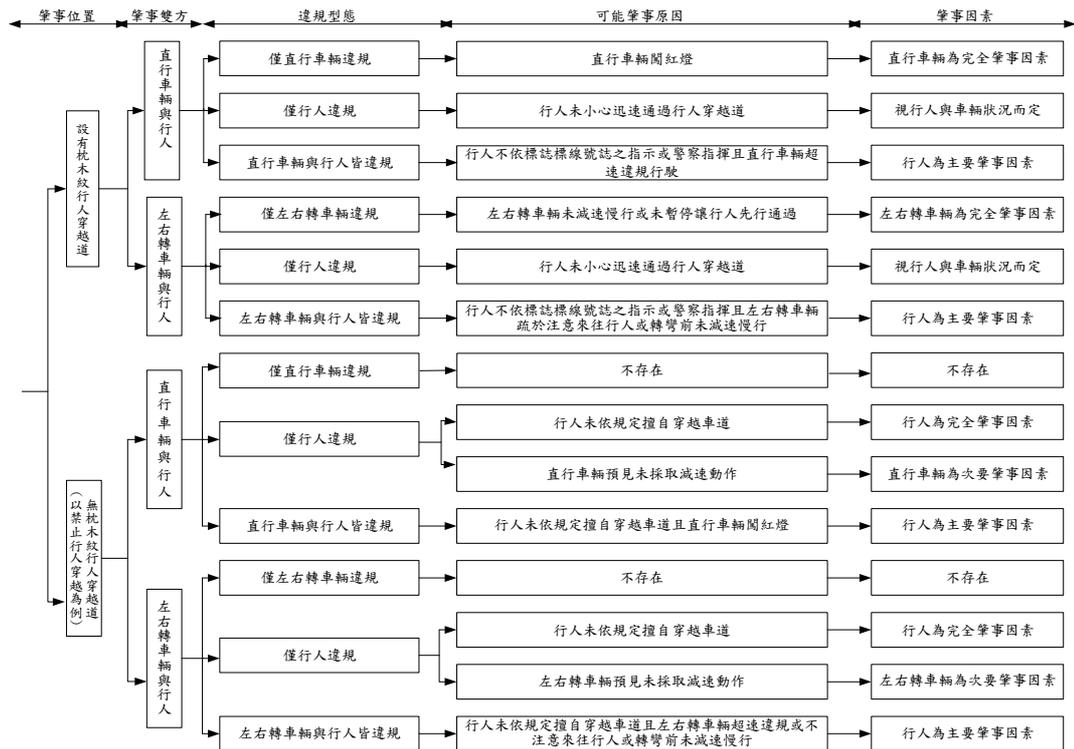


圖 5.3 臨近號誌化路口行人肇事之事故責任推定分析圖

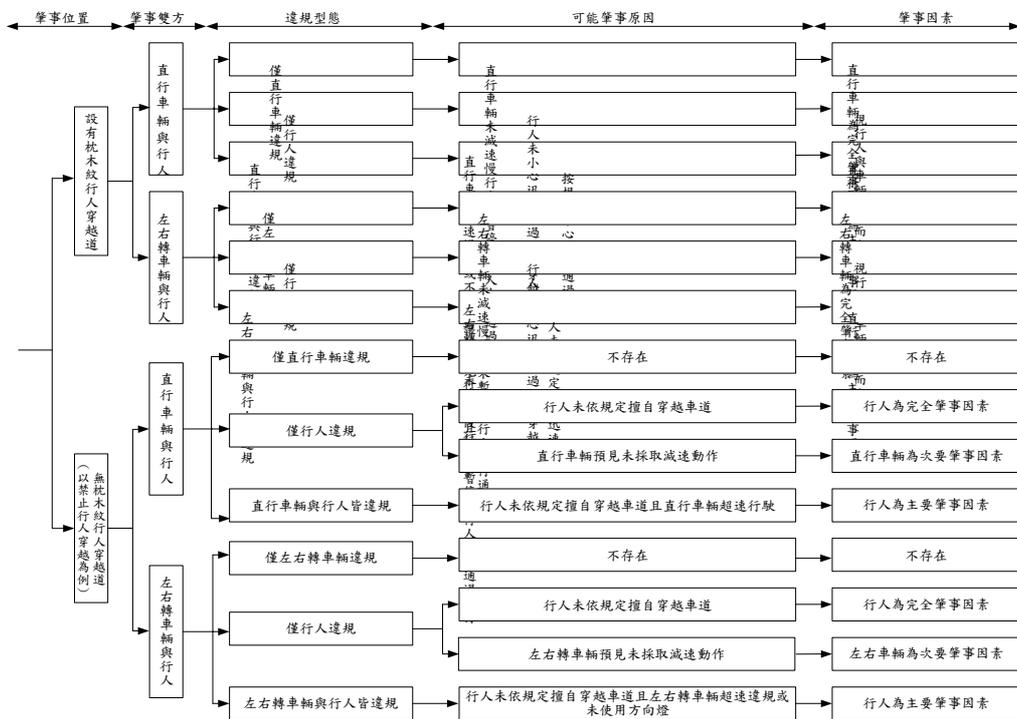


圖 5.4 臨近非號誌化路口行人肇事之事故責任推定分析圖

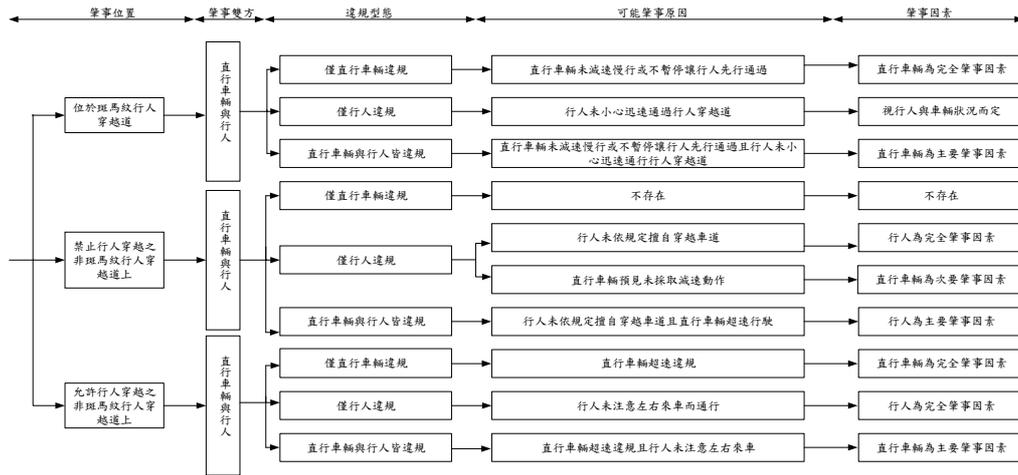


圖 5.5 路段中行人肇事之事故責任推定分析圖

陸、實例分析

實例一（於路段肇事）

當事人：A、男、普通重型機車。B、男、行人。時間：92年9月12日18時50分，夜間有照明。肇事經過摘要：A駕駛重機車沿仙吉路北向南行駛，行至肇事處與行人B（由對面要步行往住家）發生肇事。交通事故現場如圖6.1。

行人穿越無斑馬紋行人穿越道之路段，因距離行人穿越道100公尺以內，且該路段畫有分向限制線，禁止行人穿越，因此行人未依規定擅自穿越車道，係侵犯直行車輛之路權，原則上，行人為完全肇事因素。但若直行車輛當時為已預見且應注意能注意而未注意，未採取減速動作導致肇事，基於生命權絕對保障原則與行人優先通行路權保障，原則上，直行車輛仍須負次要肇事因素。

實例二（於非號誌化路口肇事）

當事人：C、男、行人。D、女、普通重型機車。時間：92年11月9日5時10分。肇事經過摘要：C行人沿復興南路一段順向北往南轉復興南路一段141巷，D駕駛重機車沿復興南路一段外側快車道北往南直行。事故現場如圖6.2。

此為臨近無枕木紋行人穿越道之非號誌化交叉路口，因鄰近路段設有中央分隔島，因此，係屬禁止行人通行之路口，行人未依規定擅自穿越車道，為侵犯直行車輛之路權，基於路權理論與侵權行為理論下推定行人違規，原則上，行人為完全肇事因素。若直行車輛超速，或已預見且應注意能注意而未注意，卻未採取減速動作導致肇事，基於生命權絕對保障原則與行人優先通行路權保障，原則上，直行車輛為次要肇事因素，行人為主要肇事因素。

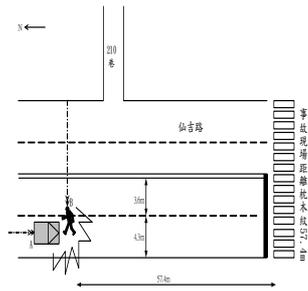


圖 6.1 案例一之道路交通事故現場圖

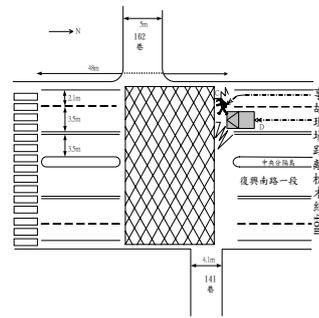


圖 6.2 案例二之道路交通事故現場圖

實例三（於號誌化路口肇事）

當事人：E、男、民營公車。F、女、行人。時間：93 年 1 月 21 日 11 時 58 分。
 肇事經過摘要：E 車自成功南路往得和路方向行駛，行經肇事地點時等紅燈，變綠燈後起步直行與 F 行人發生碰撞，造成 F 行人死亡。交通事故現場如圖 6.3。

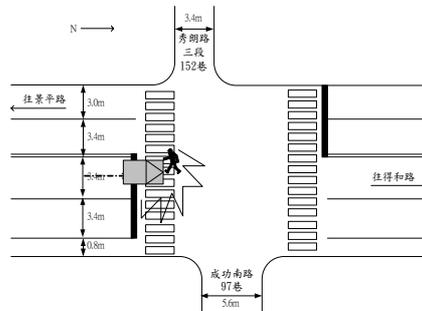


圖 6.3 案例三之道路交通事故現場圖

從現場鑑定圖認為，行人於綠燈號誌變換前已進入路口且行經行人穿越道，基於路權理論與侵權行為理論，當時路權則屬於行人擁有。而肇事原因為直行車輛起步前未注意讓行人先行通過，或未採取減速動作與暫停讓行人優先通行導致肇事，此乃違反生命權與行人優先通行路權之保障，原則上，認定直行車輛為完全肇事因素。

柒、結論與建議

7.1 結論

經由分析現行我國對於行人穿越肇事之相關法規，本研究認為部分條文對於駕駛人行近行人穿越道前應「減速慢行」並無明確規範，以及對於違規者「處罰過輕」等問題提出意見，以提供交通立法之改善方向，而本研究亦歸納舉出有關涉及行人穿越肇事之交通衝突型態。整體而言，本研究在平等權與信賴原則基礎之上，利用路權理論、侵權行為理論、生命權與行人優先通行路權保障等相關理論推定事故責任，並整理繪製涉及行人肇事之事故推定分析圖。

7.2 建議

本研究係彙整「道路交通管理處罰條例」與「道路交通安全規則」與涉及行人肇事相關之法規，並進行法令之研析，但對於我國刑法、民法與其他相關法令規章涉獵有限，建議後續研究者可將相關法令併入研究。而在鄰近號誌化交叉路口部分，本研究以簡單二時相號誌為例，對於多時向號誌化交叉路口所產生的人車衝突並未納入本研究章節，建議有關單位可進行相關之研究。另外，行人穿越肇事之衝突型態或有稀少特殊之情況，本研究受限於篇幅，無法利用更多案例舉出所有肇事之責任歸屬，建議有關單位能夠蒐集更多實際案例進行相關之研究。

參考文獻

1. 張邱春、劉韻珠、劉昭正，「全面推動路權觀念之策略及作法」，中華民國第六屆運輸安全研討會，民國八十八年十一月。
2. 湯儒彥，「通行權、路權與道路使用正當性」，八十九年道路交通安全與執法研討會論文集，民國八十九年六月。
3. 湯儒彥、羅孝賢、李開，「論事故鑑定與規則裁判之內涵」，九十一年道路交通安全與執法研討會論文集，民國九十一年十月。
4. 吳水威、黎俊彬、鄧乃晨、徐立新，「號誌化平面十字路口對向直行左轉車輛通行安全之研究」，九十二年道路交通安全與執法研討會，民國九十二年十月。
5. Marjan Simoncic, "Road accidents in Slovenia involving a pedestrian, cyclist or motorcyclist and a car," *Accident Analysis and Prevention* 33, 147-156, 2001.
6. 八十八年第七次刑事庭會議決議通過判例，民國八十八年十月二十七日。
7. 蘇志強、何國榮、陳少旭、彭智偉，「行人路權法規規範之研究」，九十一年道路交通安全與執法研討會，民國九十一年十月。
8. 許文義，「從憲法觀點論交通基本權及其限制」，八十九年道路交通安全與執法研討會，民國八十九年。
9. 戴見草，「刑法第五十九條酌量減輕其刑之探討」，中國文化大學法律學研究所，碩士論文，民國八十八年。
10. 道路交通管理處罰條例，民國九十二年一月。
11. 道路交通安全規則，民國九十二年七月。
12. 中華民國刑法，民國九十二年六月。
13. 台北市交通局網址，<http://www.dot.taipei.gov.tw/ch/>。