

國立交通大學  
運輸科技與管理學系碩士班

碩士論文

客觀上相當因果關係法理應用於  
行車事故肇因鑑定之研究

A Study on Objective Substantial Causation Theory  
for Appraisal of Traffic Accidents

研究生：陳彥仲

指導教授：吳水威

中華民國九十六年六月

# 客觀上相當因果關係法理應用於行車事故肇因鑑定之研究

學生姓名：陳彥仲

指導教授：吳水威

國立交通大學運輸科技與管理學系碩士班

## 摘要

本研究回顧研析客觀上相當因果關係法理，其主要內涵分為兩階段，第一階段為判斷基底，以駕駛者於事故當時在客觀上所存在之事實，及行為後所發生之事情為一般駕駛者當時所能預見或一般駕駛者經驗上認為可能者，作為第二階段相當性判斷的基礎，第二階段為判斷相當性，以基底配合交通事故重建方法，重建事故當時之情形，根據駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素、環境因素等四大類，依照經驗法則與信賴原則判斷雙方駕駛者行為對於結果發生的相當性。依此兩階段本研究構建出客觀交通事故肇因鑑定程序性模式，考慮常見之違規行為，分析其違規行為可能造成法所不容許之風險，而違規行為所造成之風險，仍須在事故結果中實現才能視為有客觀上相當因果關係，不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係。

本研究蒐集 30 件事故案例，將其分類為雙方皆有違規行為、僅一方有違規行為、雙方皆無違規行為等三類案例，以建立違規行為與客觀上相當因果關係之關聯性分析。因此，判斷違規行為是否為肇因行為時，需考量違規行為造成法所不容許之風險是否於交通事故中所實現，即判斷其違規行為與結果發生是否有相當性與違規行為無關。

關鍵詞：客觀上相當因果關係、肇因鑑定、違規駕駛行為

# **A Study on Objective Substantial Causation Theory for Appraisal of Traffic Accidents**

Student : Yen-Chung Chen

Advisor : Shoei-Uei Wu

Department of Transportation Technology & Management

## **ABSTRACT**

We have reviewed Objective Substantial Causation Theory, including two stages. First stage is to find the base, with the objectively fact existing in the accident, and the things happened after the behavior general drivers could predict or could be possible on general drivers' experience in the accident. We take this base to judge the substantiality, and cooperate with the Traffic Accident Rebuilt Method to rebuild the situation of the accident. The second stage is according to the situation and the four factors, such as the driver's factor, vehicle factor, road facility factor, environment factor, we use the Principle of Trusting and the Experience Principle to judge the substantiality of the result in both drivers' behaviors. For the two stages, we construct the Substantial Appraisal of Traffic Accidents Model. We have analyzed the illegal behavior causing risks that the laws do not allow. There is substantial causation when the risks carry out in the accident. We can't assert there is substantial causation when driver's behavior is illegal.

We classify the thirty traffic accident cases for three kinds, such as both drivers' behaviors are illegal, either drivers' behavior is illegal and neither drivers' behavior is not illegal, to analyze relation with illegal behaviors and substantial causation. When determining illegal behavior is causation behavior, we should consider whether the illegal behavior causing risks that the laws do not allow carry out in the accident. In other words, do not due to the illegal driver's behavior when we determine whether there is substantiality with illegal behavior and traffic accident happened.

**Key Words:** Objective Substantial Causation, Appraisal of Traffic Accidents, the driver's illegal behaviors

# 目錄

目錄.....	I
表目錄.....	III
圖目錄.....	IV
第一章 前言.....	1
1.1 研究動機.....	1
1.2 研究目的.....	1
1.3 研究範圍.....	2
1.4 研究流程.....	3
1.5 研究架構.....	6
第二章 文獻回顧.....	8
2.1 相當因果關係法理.....	8
2.2 肇因鑑定相關文獻.....	12
2.3 文獻評析.....	15
第三章 研究方法與理論基礎.....	17
3.1 研究方法.....	17
3.1.1 文獻評析法.....	17
3.1.2 交通事故肇事重建方法.....	17
3.1.3 歸納分析法.....	17
3.2 理論基礎.....	18
3.2.1 客觀上相當因果關係法理.....	18
3.2.2 推求交通事故肇因行為與過失責任之法源依據.....	18
3.2.3 客觀注意義務的違反.....	19
3.2.4 客觀的預見可能性與防範危險可能性.....	19
3.2.5 經驗法則.....	19
3.2.6 信賴原則.....	20
3.2.7 路權理論.....	20
3.2.8 運動學原理.....	20
3.2.9 動力學原理.....	23
3.2.10 碰撞原理.....	25
第四章 客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之構建.....	28
4.1 客觀上相當因果關係法理.....	28





4.1.1 客觀上相當因果關係.....	28
4.2 影響因素 .....	29
4.2.1 客觀上注意義務之範圍.....	32
4.2.2 預見可能性.....	33
4.2.3 相當性之判斷.....	33
4.3 模式構建 .....	35
4.4 情境模擬分析 .....	38
4.4.1 酒醉駕車 .....	39
4.4.2 超速行駛 .....	39
4.4.3 侵入來車道.....	39
4.4.4 違反號誌 .....	39
4.4.5 違規停車 .....	40
4.4.6 燈光錯誤 .....	40
4.4.7 不當迴轉 .....	40
第五章 案例蒐集與研析 .....	42
5.1 案例蒐集 .....	42
5.1.1 違規行為之認定.....	42
5.1.2 案例的分類.....	42
5.2 案例分析 .....	42
5.2.1 雙方皆有違規行為.....	43
5.2.2 僅一方有違規行為.....	49
5.2.3 雙方皆無違規行為.....	74
5.2.4 無法判斷之案例.....	80
5.3 綜合研析 .....	81
第六章 結論與建議 .....	87
6.1 結論 .....	87
6.2 建議 .....	88
參考文獻.....	I
附錄.....	1



## 表目錄

表 1.3.1 汽機車與汽機車 .....	2
表 2.2.1 血液中酒精濃度與認知行為功能的關係 .....	14
表 2.3.1 文獻重要內容表 .....	15
表 4.4.1 違規行為可能造成法所不容許之風險表 .....	41
表 5.3.1 案例違規行為與客觀上相當因果關係表 .....	82
表 5.3.2 雙方皆有違規行為與客觀上相當因果關係關聯表 .....	83
表 5.3.3 僅一方有違規行為與客觀上相當因果關係關聯表 .....	84
表 5.3.4 雙方皆無違規行為與客觀上相當因果關係關聯表 .....	85



## 圖目錄

圖 1.4.1 研究流程圖 .....	5
圖 1.5.1 研究架構圖 .....	7
圖 2.1.1 因果關係類型圖 .....	11
圖 2.2.1 肇事原因分析流程圖 .....	13
圖 2.2.2 單車或車隊首車行進時之前方路權範圍 .....	14
圖 2.2.3 車隊從車行進時之前方路權範圍 .....	14
圖 3.2.8.1 汽車直線運動示意圖 .....	21
圖 3.2.8.2 機車直線運動示意圖 .....	21
圖 3.2.8.3 汽車圓周運動示意圖 .....	22
圖 3.2.8.4 機車圓周運動示意圖 .....	22
圖 3.2.9.1 汽車間碰撞後未繫安全帶之車輛駕駛者因慣性向前摔出車外示意圖 .....	23
圖 3.2.9.2 汽機車碰撞後機車駕駛者因慣性向前摔出車外示意圖 .....	23
圖 3.2.9.3 外力向量大小相同下之加速度比較示意圖 .....	24
圖 3.2.9.4 碰撞汽車間作用力與反作用力示意圖 .....	24
圖 3.2.9.5 碰撞汽機車間作用力與反作用力示意圖 .....	24
圖 3.2.10.1 汽車間直接中心碰撞示意圖 .....	25
圖 3.2.10.2 汽機車間直接中心碰撞示意圖 .....	25
圖 3.2.10.3 汽車間斜向中心碰撞示意圖 .....	25
圖 3.2.10.4 汽機車間斜向中心碰撞示意圖 .....	25
圖 3.2.10.5 汽車間碰撞前後示意圖 .....	26
圖 3.2.10.6 汽機車間碰撞前後示意圖 .....	26
圖 3.2.10.7 汽車間碰撞之旋轉與行駛方向改變示意圖 .....	27
圖 3.2.10.8 汽機車間碰撞之旋轉與行駛方向改變示意圖 .....	27
圖 4.2.1 主要肇事因素關係圖 .....	30
圖 4.2.2 刑法第 14 條第 1 項與預見可能性關係圖 .....	32
圖 4.2.3 路權優先權關係圖 .....	34

圖 4.3.1 客觀交通事故肇因鑑定程序性模式圖 .....	37
圖 4.3.2 雙方駕駛者行為與客觀上相當因果關係存在之關係圖.....	38
圖 5.2.1.1 道路交通事故現場圖 9520665 .....	43
圖 5.2.1.2 道路交通事故現場圖 9610101 .....	45
圖 5.2.1.3 道路交通事故現場圖 9610297 .....	46
圖 5.2.1.4 道路交通事故現場圖 9610251 .....	47
圖 5.2.1.5 道路交通事故現場圖 9610108 .....	48
圖 5.2.2.1 道路交通事故現場圖 9510992 .....	49
圖 5.2.2.2 道路交通事故現場圖 9511014 .....	51
圖 5.2.2.3 道路交通事故現場圖 9511082 .....	52
圖 5.2.2.4 道路交通事故現場圖 9511086 .....	53
圖 5.2.2.5 道路交通事故現場圖 9511062 .....	55
圖 5.2.2.6 道路交通事故現場圖 9511067 .....	57
圖 5.2.2.7 道路交通事故現場圖 9610091 .....	58
圖 5.2.2.8 道路交通事故現場圖 9610096 .....	59
圖 5.2.2.9 道路交通事故現場圖 9610097 .....	61
圖 5.2.2.10 道路交通事故現場圖 9610099 .....	62
圖 5.2.2.11 道路交通事故現場圖 9610114.....	63
圖 5.2.2.12 道路交通事故現場圖 9620028 .....	64
圖 5.2.2.13 道路交通事故現場圖 9610299 .....	65
圖 5.2.2.14 道路交通事故現場圖 9610253 .....	66
圖 5.2.2.15 道路交通事故現場圖 9610270 .....	67
圖 5.2.2.16 道路交通事故現場圖 9520643 .....	69
圖 5.2.2.17 道路交通事故現場圖 9511070.....	71
圖 5.2.2.18 道路交通事故現場圖 9610283 .....	72
圖 5.2.2.19 道路交通事故現場圖 9620127 .....	73
圖 5.2.3.1 道路交通事故現場圖 9610092 .....	74
圖 5.2.3.2 道路交通事故現場圖 9620019 .....	75
圖 5.2.3.3 道路交通事故現場圖 9610288 .....	77

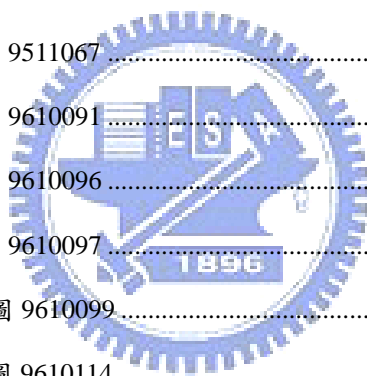


圖 5.2.3.4 道路交通事故現場圖 9610266 .....78

圖 5.2.3.5 道路交通事故現場圖 9610281 .....79

圖 5.2.4.1 道路交通事故現場圖 9520660 .....80



# 第一章 前言

## 1.1 研究動機

行車事故鑑定之目的，在於提供法院裁量交通事故案件之肇因所在，或當事者理賠等參考意見之資料。以往行車事故鑑定相關研究，多為探討不同交通違規行為，相對所需擔負的肇事責任，因此本研究將深入且系統性的研究針對交通行為與事故發生之相當因果關係。

在事故鑑定的過程中，除了物理跡證的蒐集以外，實務上多關注於當事者違反交通法令的情形，相關交通法令規定的運用。但行為人違反交通法令所成立的違規行為，通常僅為行政責任，此與民事責任或刑事責任在本質上有所不同，彼此之間並不存在必然關係，不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係。在法理上，將某一結果歸咎於某人的時候，需要察明其行為與結果之間是否存在相當因果關係。因果關係是指行為與結果之間基於行為影響力所存在的一定之聯絡關係，依最高法院 76 年台上字第 192 號判例，我國係採行客觀上相當因果關係的理論法則。因果關係在刑法領域是一個比較複雜的理論問題，現今理論眾說紛紜，均未能形成統一的因果關係理論。

肇事原因乃指導致交通事故發生，須負肇事責任之相當原因行為。由於交通事故均為過失案件，其肇因行為亦為追究法律上過失責任之依據。且就交通事故發生之情節而言，肇因行為與法律上過失責任有其必然性連結關係；無肇因行為即無過失責任。故司法機關判斷因果關係之法理，同樣適用於肇事原因之研判認定。本研究將研析客觀上相當因果關係法理，配合碰撞原理、路權理論、信賴原則，考慮交通號誌、路型等影響，以期各行車事故鑑定機構研判及認定肇事原因時，能夠實際應用客觀上相當因果關係之法理原則，以提升行車事故鑑定品質。

## 1.2 研究目的

民眾對於自身權益保障與要求日益增高，為明確釐清肇事責任，常要求對其所發生的交通事故進行鑑定，我國車輛行車事故鑑定委員會即根據公路法之授權而受理車輛行車事故鑑定工作。而目前國內整體行車事故鑑定工作，在肇因研判上雖有應用客觀上相當因果關係，但卻無系統性的文章可供沿用。刑事訴訟法修正後，採取嚴格證據主義，對於檢驗交通事故當事者交通行為是否為客觀上相當因果關係中之肇因行為，勢必益趨嚴格。本研究冀望能發展客觀交通事故肇因鑑定程序性模式，以供鑑定機關與法院在鑑定與裁判時參考。因此，本研究目的如下：

1. 研析客觀上相當因果關係法理，以做為建立客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之基礎。
2. 考慮碰撞原理、路權理論、信賴原則，經驗法則、預見可能性、交通號誌、路型等影響因素，以建立客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之基礎。
3. 構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式。
4. 各行車事故鑑定機構於研判及認定肇事原因時，能夠實際應用客觀上相當因果關係之法理原則，以提昇行車事故鑑定品質。

### 1.3 研究範圍

交通事故依碰撞對象、碰撞地點、行駛方向三項，碰撞對象分為汽機車與汽機車、汽機車與行人以及汽機車與障礙物；碰撞地點分為路段、路口以及其他；行駛方向分為同向、對向以及不同向，汽機車與汽機車間等8類之案例如表1.3.1所示：

表1.3.1 汽機車與汽機車

道路型態 行駛方向	路段	路口	其他
	同向	○	○
對向	○	○	○
不同向	×	○	○

而汽機車與行人以及汽機車與障礙物之案件，則自成一類不依道路型態與行駛方向分類。

在事故鑑定的過程中，除了物理跡證的蒐集以外，相關交通法令規定的運用，在實務上也是常見的情形。但行為人違反交通法令所成立的違規行為，所產生的僅為行政責任，此與民事責任或刑事責任在本質上有所不同，與事故彼此之間並不存在必然關係，不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係。因此，本研究將蒐集以下一般常見的違規侵權事故案件[8]：

1. 駕駛人不依規定之車道行駛
  - (1) 汽車行駛於機慢車車道
  - (2) 機車行駛快車道

2. 轉彎車未讓直行車先行
  - (1) 於紅燈時右轉，逕行插入橫行車流
  - (2) 搶先左轉
  - (3) 不當的迴轉
3. 逆向行車
  - (1) 機車之逆向行車
  - (2) 汽車之逆向行車
  - (3) 闖單行道
4. 不當之超車行為
  - (1) 右轉車輛搶先在直行機車前超車右轉
  - (2) 計程車超車由快車道插入同向機慢車或外側車道車輛之間攬客
  - (3) 因任意變換車道所產生的超車行為
5. 違規停駐車輛
6. 搶黃燈、闖紅燈
7. 丁字路口闖紅燈直行
8. 行人違規穿越道路
9. 支線道車未讓幹線道車先行
10. 車輛越過停止線停車
11. 直行車輛佔用左、右轉專用道
12. 汽、機車行經行人穿越道時、未讓行人優先通行

本研究將蒐集常見違規侵權事故案例，依照雙方皆有違規行為、僅有一方有違規行為、雙方皆無違規行為等三類之交通事故案例，以作為違規行為與客觀上相當因果關係關聯性分析之基礎，本研究不考慮因機件故障以及不可抗力之意外之交通事故案例，而多方肇事者於肇事鑑定所考慮因素過多，且多方肇事者其相互影響關係複雜，故本研究暫不考慮多方肇事者之事故案例。

## 1.4 研究流程

本研究之研究流程如下：

### 1. 確定研究動機與目的

行為人違反交通法令所成立的違規行為，與事故發生彼此之間並不存在必然關係，不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係。本研究將研析客觀上相當因果關係法理，以期各行車事故鑑定機構研判及認定肇事原因時，能夠實際應用客觀上相當因果關係之法理原則，以提升行車事故鑑定品質。

### 2. 決定研究範圍與對象



因不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係，因此本研究將以駕駛者牽涉違規行為之事故案例為研究範圍與對象進行研究。

### 3. 文獻回顧

回顧過去國內外肇因鑑定文獻，研析其研究方法，作為本研究研究方法之基礎，回顧因果關係法理之相關文獻，充分瞭解因果關係法理之來源與本意，作為構建模式時能夠實際應用因果關係法理。

### 4. 影響因素分析

考慮駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素與環境因素，作為構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之基礎。

### 5. 構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式

應用客觀上相當因果關係法理，以社會一般人對行為及行為後所發生的結果能否預見為標準，考慮各種可能之影響因素，並且配合路權理論、信賴原則等相關法源，構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式。

### 6. 蒐集相關事故案例

駕駛者之違規侵權事故，與事故彼此之間並不存在必然關係，不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係，因此本研究將蒐集一般常見的違規侵權事故案件。

### 7. 分析事故案例

應用本研究所構建之客觀交通事故肇因鑑定程序性模式，分析所蒐集之一般常見的違規侵權事故案件，作為未來行車事故鑑定工作之參考依據。

### 8. 結論與建議

對本研究結果提出結論與未來研究建議。



本研究流程如圖 1.4.1 所示

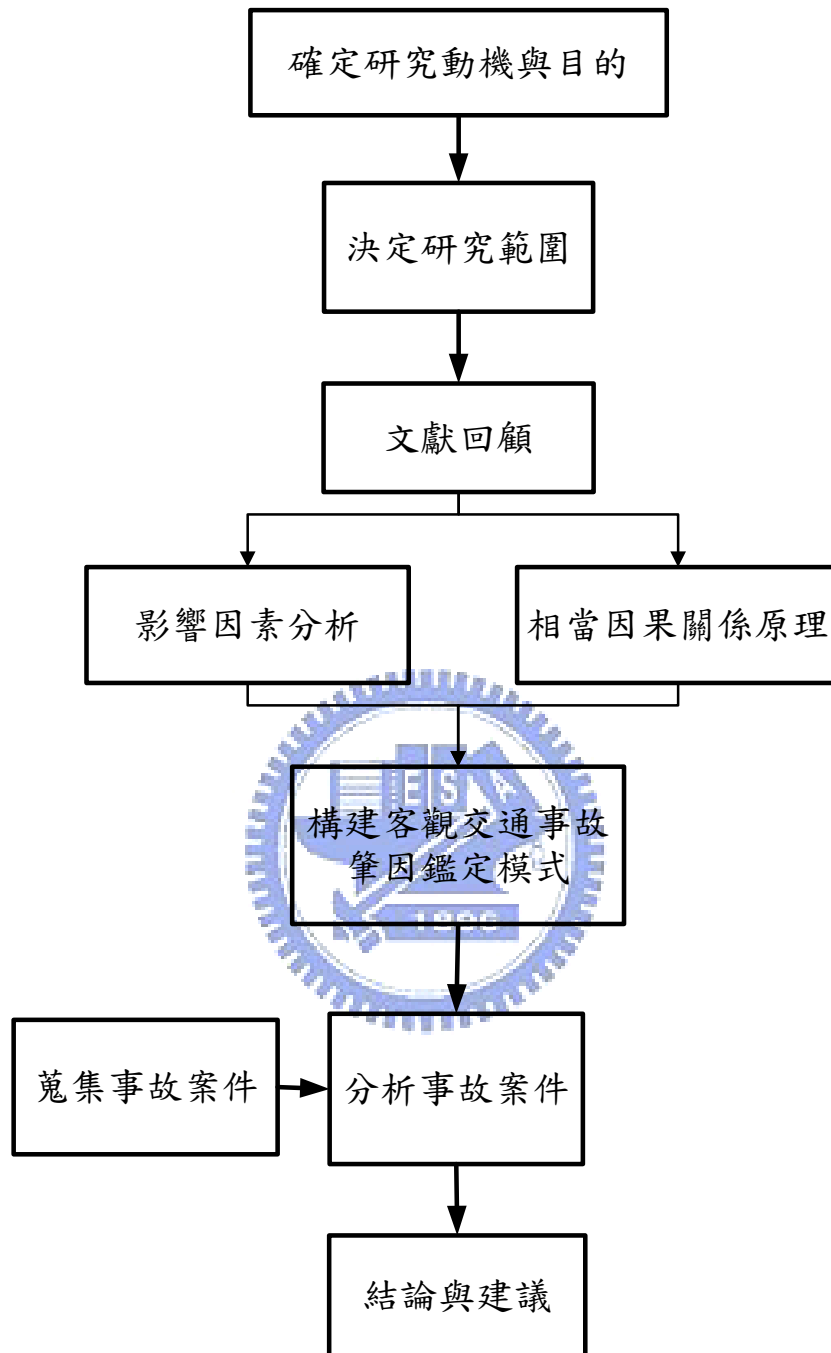


圖 1.4.1 研究流程圖

## 1.5 研究架構

### 1. 蒐集一般常見交通事故案例

駕駛者之違規侵權事故，與事故彼此之間並不存在必然關係，不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係，因此本研究將蒐集一般常見的違規侵權事故案件。

### 2. 影響因素分析

考慮駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素與環境因素，作為構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之基礎。

### 3. 客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之構建

應用客觀上相當因果關係法理，以社會一般人對行為及行為後所發生的結果能否預見為標準，考慮各種可能之影響因素，並且配合路權理論、信賴原則等相關法源，構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式。

### 4. 交通事故案例分析

應用本研究所構建之客觀交通事故肇因鑑定程序性模式，分析所蒐集之一般常見的違規侵權事故案件，作為未來行車事故鑑定工作之參考依據。



本研究架構如圖 1.5.1 所示

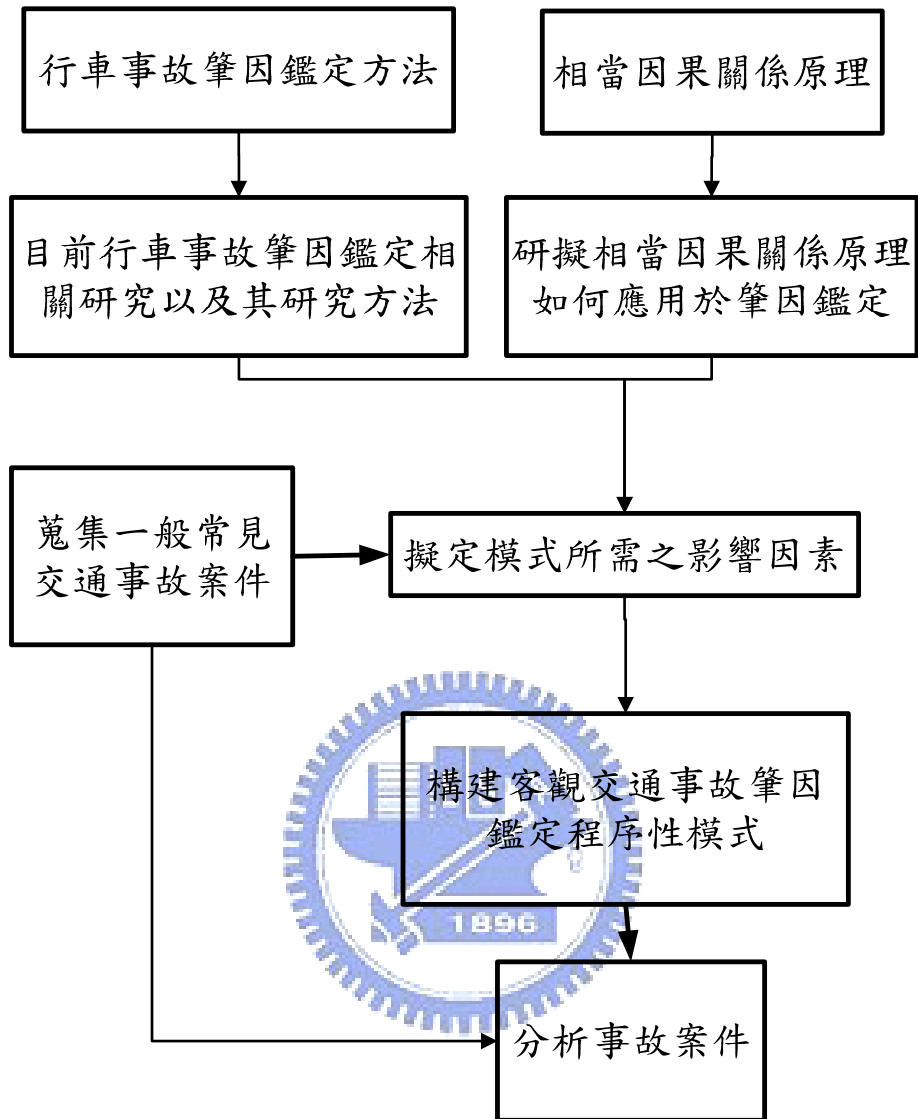


圖 1.5.1 研究架構圖

## 第二章 文獻回顧

本研究將回顧過去國內外肇因鑑定文獻，研析其研究方法，作為本研究研究方法之基礎，並回顧因果關係法理之相關文獻，充分瞭解因果關係法理之來源與本意，作為構建模式時能夠實際應用因果關係法理之基礎。

### 2.1 相當因果關係法理

大陸法系因果關係理論最早的是由 Stubel 1805 年在《犯罪之構成要件》一書中首先提出[13]，到 Traeger 1904 年發表《刑法及民法上之因果關係概念》為止，其間經過一個世紀，爭論十分激烈。伴隨著當代犯罪行為理論以及責任判斷合理化法則之探求，因果理論的演進方向為：條件說、原因說、相當因果關係說、客觀歸責說。

條件理論[4]乃用以判斷有無因果關係的基本理論。依據條件理論的基本論旨，認為具有刑法意義的原因乃指造成具體結果所不可想像不存在的每個條件，倘可想像其不存在，而具體結果仍會發生者，即非刑法上之原因。反言之，對於具體結果的發生，不能想像其不存在的所有條件，均是造成結果的原因。

對條件說批判者認為，若採用條件說，處罰範圍就會擴大。用於說明條件說弊端的一個突出案例就是殺人犯的父母也要對被害人的死亡結果承擔刑事責任。這就不合理地擴大了處罰範圍，這也是不公正的。條件說反駁說，條件關係是實行行為與結果之間的條件關係，而不是任何條件關係。因此，殺人犯父母的生育行為，並不是實行行為，當然不是被害人死亡的條件。因為是否受處罰，除了取決於構成要件符合性與違法性外，還取決於有責任，即有責任是限定處罰範圍的因素。故因果關係與處罰範圍並不是等同的。

原因說[4]是批判條件說而出現的學說，又稱原因與條件區別說，此說區分原因與條件，將結果的發生與許多條件相對應，提出特別有力而重要的條件，作為發生結果的原因，其他條件則不認為其對於結果的發生具有原因力，而稱為條件(單純條件)。原因說是為限制條件說不當擴大刑事責任的範圍而產生的學說，故又稱為限制條件說。而如何區分條件與原因呢？主要有以下幾種：

1. 必生原因說(或必要條件說)。此說認為在引起結果發生的各種條件行為中，只有為結果發生所必要的，不可缺少的條件行為，才是刑法上的原因，其餘的是單純條件。
2. 直接原因說(或最近原因說)，此說認為在引起結果發生的數個條件行為中，直接引起結果發生的條件行為是刑法上的原因，其餘的為單純條件。
3. 最重原因說(或最有力條件說)。此說認為，在引起結果發生的數個條件行為

中，對於結果發生最有效力的條件行為，是刑法上的原因，其餘的為單純條件。

4. 決定原因說(或優勢條件說)此說認為在結果未出現之前，積極惹起結果發生的條件(起果條件)與消極防止結果發生的條件(防果條件)處於均勢。之後由於起果條件佔有優勢，壓抑了防果條件，惹起結果之發生。因此，凡是佔有優勢並使結果發生的條件行為，即是刑法上的原因，其餘的為單純條件。

原因說從客觀上對條件說作了種種限制，在一定程度上縮小了因果關係的範圍。

在德國相當因果關係說最早是在刑法上發展出來，而為民法所接受[5]。本說認為，並非造成結果的所有不可想像其不存在的結果條件，都是結果的原因，而是只有構成要件相當的條件，或是結果相當的條件，才被認為是具有刑法意義的原因。而這裡的相當，則是依據經驗法則做客觀判斷，而可認定在通常情況下，該條件都可以造成結果者。

相當因果關係說[4]，也是在設法限制「條件說」不當之處而提出來的。該說認為在實行行為與結果之間，根據社會生活經驗，在通常情況下，某種行為產生某種結果一般人認為是相當的場合，該行為與該結果之間就具有因果關係。也就是說，只要結果的發生並非出於偶然，就應承認因果關係的存在。與「原因說」的宗旨一樣，該說也是為了限定刑法上的因果關係的範圍。由於相當因果關係是根據人類的經驗來判斷某種行為一般是否導致某種結果的發生，因此也被稱為普遍的觀察說。該說雖然由德國學人提出，但並未成為德國刑法理論上的通說，司法實踐中從不採用。不過在日本該理論成為刑法理論的通說。相當因果關係說有三種主張：

1. 主觀的相當因果關係說。此說認為應當以行為人在行為時所認識或所能認識的事實為標準，確定行為與結果之間是否存在刑法因果關係。換言之，凡是行為人在行為時所能認識到的有因果關係事實，不論社會上一般人是否能認識到，皆認為存在刑法因果關係。可見，主觀的相當因果關係說，完全是以行為人的主觀認識能力為標準，確定刑法因果關係之有無。
2. 客觀的相當因果關係說。此說認為，刑法因果關係是否存在，應該由法官以社會一般人對行為及行為後所發生的結果能否預見為標準，作出客觀的判斷。凡是一般人已經預見或可能預見某種行為會引起某種結果的，就認為行為人的行為與結果之間存在刑法因果關係，否則就不存在刑法因果關係。
3. 折衷的相當因果關係說。此說以行為時一般人所預見或可能預見之事實及雖然一般人不能預見而行為人能認識或所能認識的特別事實為基礎，判斷刑法因果關係之有無。也就是說，凡是一般人所能預見到的行為結果之間的倫理上的條件關係；凡是為一般人不能預見但行為人能預見的亦認為存在刑法因

果關係。

曾淑瑜[28]提出因果關係之概念，非刑法固有之概念，在其他各種文化領域亦常使用，且各有其固有、獨特之機能。因此，倘就其共通之定義言之，則所謂因果關係，乃為無一定之先行事實，及無一定之後行事實之關係（此稱為論理之因果關係）。為刑法上之因果關係，乃為某具體行為與結果之關係；且刑法上之行為，非物理地存在，乃係具有社會意義之行為。在物理上縱有因果關係存在，是否即可為其有刑法上之因果關係？下面擬在論理因果關係之內，探求刑法上各有的因果關係範圍。

- (1) 形式犯不以發生一定之結果為其構成要件要素，行為一經實行，犯罪即已完成，自然不生因果關係之問題。惟實質犯，必因其實行行為發生構成要件之結果，其構成要件始完成，故必須判斷行為與結果間之因果關係問題。因此，因果關係並非對於一切犯罪均有其重要性，而僅對於實質犯，始具重要性[4，11，19，30]
- (2) 由於因果關係是否存在之判斷，以已有結果發生為前提，是以對於因果關係判斷最重要者，即如何將所發生之結果歸屬於引起結果之行為[32，33]
- (3) 刑法上的因果關係非為自然科學的概念，亦非單純之事實上的概念，而係法律上的概念，同時亦係在刑法上受評價的概念。惟刑法上因果關係之概念，與哲學、自然科學的概念仍是相通的。





曾淑瑜[28]提到對於行為人之行為以外的原因成為因果關係之問題者，以下圖表示原因之諸類型：

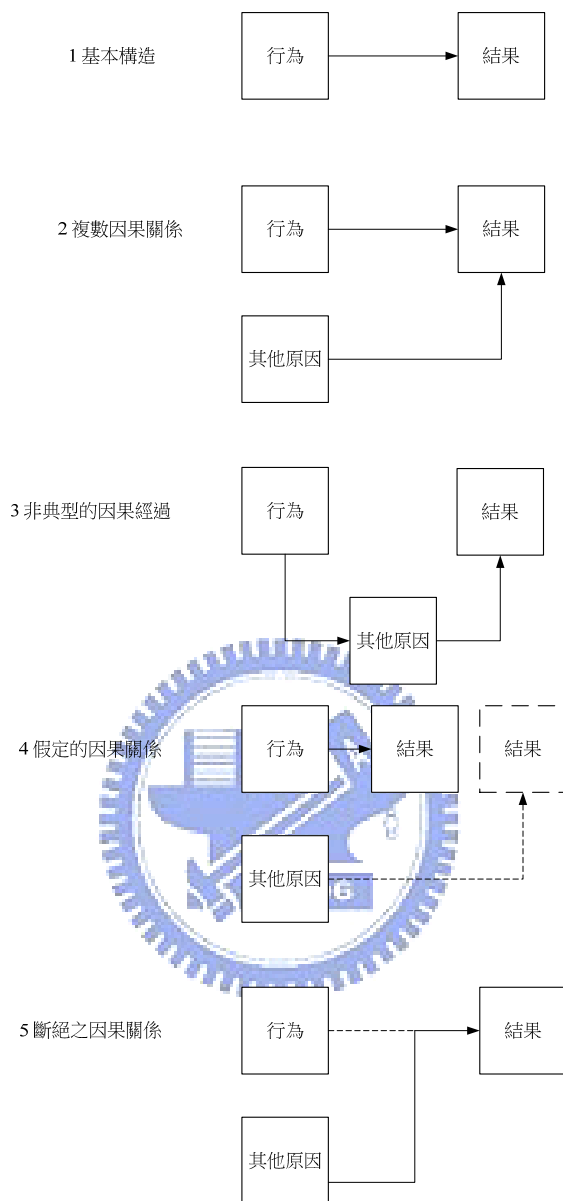


圖 2.1.1 因果關係類型圖

圖 2.1.1 中，現實之作用關係以實線，假定的作用關係以虛線表示。1 表示行為與結果關係之基本構造，如行為人單純的射殺被害人之情形。2 係複數的原因發生共同的結果，例如行為人與其他第三者給予被害人未達致死量的毒藥，和雙方之藥效導致死亡之情形。3 例如行為人砍傷患有血友病之被害人，被害人因血流不止而死亡。4 係行為人如果不採取其行為，因其他原因之發動，亦會產生相同的結果，例如按電鈕執行死刑的一瞬間，被害人之父親為了替子報仇，代替劊子手按下電鈕。5 例如行為人讓被害人吃下毒藥，在毒性發作前，第三者射殺被害人。



我國實務與學說上解決因果關係與過失問題，向來採用相當因果關係說。在因果關係認定上。相當因果關係說可用於判斷故意犯及過失犯之因果關係，若僅判斷過失犯之因果關係，僅能採用客觀說[34]。林東茂[3]利用客觀歸責理論，並將之分類為：製造法所不容許之風險、不被容許的風險導致結果發生，以及規範構成要件的效力範圍等，來詳細說明其理論以及相關應用。

張姿倩[14]提到客觀歸責理論藉著「風險」的概念詮釋構成要件行為。而行為人是不是要對結果負責，必須具備幾個要件：行為人製造法所不容許的風險，且這個風險要在結果中實現，並且結果要在構成要件效力範圍之內。

蔡墩銘[34]用以判斷故意犯之因果關係時，則相當因果關係說之三說皆可適用，惟如用以判斷過失犯之因果關係時，只能適用客觀說。

## 2.2 肇因鑑定相關文獻

周文生[7]建立道路交通事故肇事原因分析的程序性模式，以決策樹模式構建分析肇事原因的思惟邏輯模式，最後導引出違反駕駛行為規範與道路優先權的交通法規。研究範圍主要界定在探討事故發生時，用路人違反交通路權規定之行為及鑑定委員從事肇事原因分析之思考程式。未納入鑑定技巧及慢車事故、平交道事故、車輛機件損壞致生交通事故部份。統計分析全國車輛行車事故鑑定委員會（含覆議會）鑑定委員思考程式。結果顯示，地區鑑定委員會及覆議會均呈一致，依序為「確認行駛方向」、「研判路權優先順序」、「研判碰撞型態」、「確認道路型態及路況」、「研判駕駛行為」、「綜合分析肇事因果關係」。肇事原因分析流程圖如圖2.2.1所示。

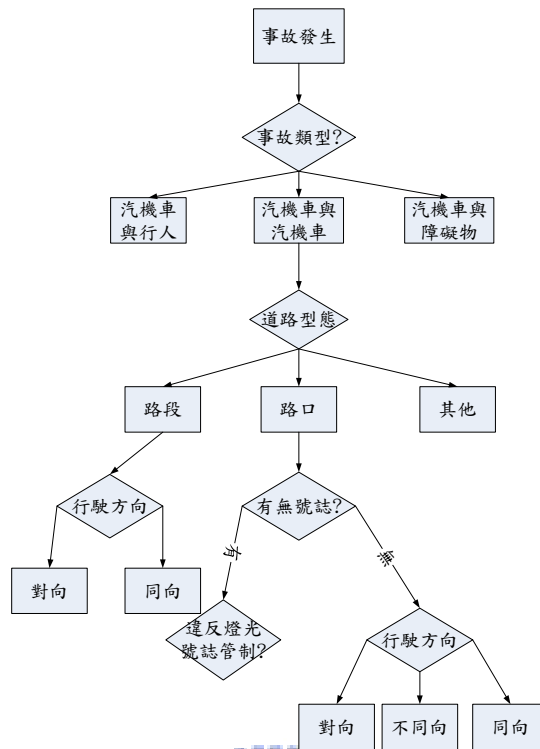


圖 2.2.1 肇事原因分析流程圖

邱裕鈞等[6]建立兩車碰撞事故之鑑定決策支援系統，該系統可依據鑑定事故之屬性值，自動索引出相關之歷史鑑定案例及相關法規條文，可立即在電腦螢幕顯示或加以列表，便於鑑定委員參考過去類似案例之責任判定結果及本案例之引用法條，可使鑑定委員之判例經驗得以傳承，並有利於鑑定報告之撰寫，藉以提昇肇事鑑定之效率。將所有案例分為40個群落，重要變數包括車種、超速、飲酒、道路類別、道路型態、行向、車損部位、筆錄速率、是否預見、駕亡、路權。類似案例的列舉，也可視鑑定委員之需要選擇列舉件數。至於法規關聯性方面，則依兩車碰撞狀況，分為31種情境，再分別引據路權、違規（如超速、飲酒等）等相關法規，以供鑑定委員進行鑑定工作時之參考，並便於製作鑑定報告書。

謝尚行[31]提出，交通事故依其發生之原因，可區分為駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素、環境因素等四大類。

湯儒彥[23]，在不同之道路與交通狀況下，即發生路權範圍的變化。

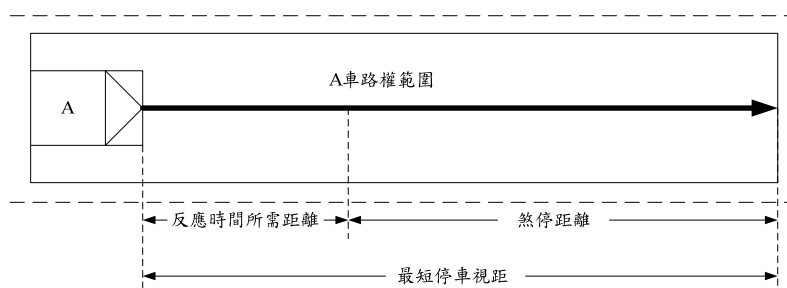


圖 2.2.2 單車或車隊首車行進時之前方路權範圍

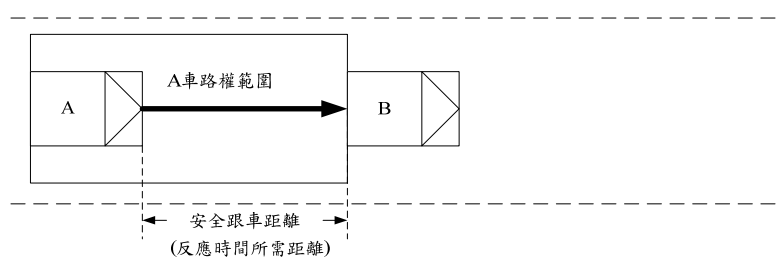


圖 2.2.3 車隊從車行進時之前方路權範圍

依照道路安全規則第114條規定，飲用酒類其吐氣所含酒精濃度超過0.25(毫克/公升)或血液中酒精濃度超過0.05%(5毫克/毫升)以上不得駕車。且88年刑法修正後，增訂刑法第185條之三規定：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金」。就警察進行酒測的實務來看，是以駕駛人酒測值是否已達0.55為基準，超過0.55者，不論是否達到「不能安全駕駛」的地步，即使並未發生致人死傷的車禍，也會科處刑罰，而留下前科紀錄。蔡尚穎[44]說明當體內血液酒精濃度超過0.05%會大大提高交通傷亡的機率，而超過0.1%實則確定會影響駕駛能力。血液中酒精濃度與認知行為功能的關係如表2.2.1所示：

表2.2.1 血液中酒精濃度與認知行為功能的關係

血液中酒精濃度 (mg/dL)	可能的認知行為障礙
20-30	動作變慢，思考力差
30-80	動作與思考能力更下降
80-200	情緒起伏大，肢體協調、平衡感與判斷力障礙度升高
200-300	眼球震顫，說話不清，失憶
>300	生命徵象變差，有生命危險

資料來源：蔡尚穎[44]

## 2.3 文獻評析

本研究回顧過去國內外肇因鑑定文獻，研析其研究方法，而將配合所蒐集一般常見違規侵權之交通事故案例，考慮國內交通事故案例之特性，進而選取最適合之研究方法與理論基礎，與回顧因果關係法理之相關文獻，瞭解客觀上相當因果關係之原意，作為建立客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之基礎，下表為過去文獻之重要內容

表2.3.1 文獻重要內容表

文獻	文獻內容
張俊霞，刑法因果關係理論巡歷與新思考[13]	因果理論的演進方向為：條件說、原因說、相當因果關係說、客觀歸責說。
林山田，刑法通論(上冊)[4]	條件理論乃用以判斷有無因果關係的基本理論，原因說區分原因與條件，提出特別有力而重要的條件，作為發生結果的原因。
林山田，刑法通論(上冊)[4]	相當因果關係說有三種主張：主觀說、客觀說、折衷說。相當因果關係說分為兩階段：判斷基底、相當性的判斷
曾淑瑜，刑法上過失犯之因果關係[28]	探求刑法上各有的因果關係範圍。對於行為人之行為以外的原因之諸類型。
林東茂，從客觀歸責理論判斷交通事故的刑法責任[3]	利用客觀歸責理論，並將之分類為：製造法所不容許之風險、不被容許的風險導致結果發生，以及規範構成要件的效力範圍等
蔡墩銘，過失犯因果關係之認定[34]	用以判斷過失犯之因果關係時，只能適用客觀說
周文生，道路交通事故肇事原因分析程序之研究[7]	建立道路交通事故肇事原因分析的程序性模式
邱裕鈞等，兩車碰撞事故之鑑定決策支援系統[6]	建立兩車碰撞事故之鑑定決策支援系統，將所有案例分為 40 個群落，重要變數包括車種、超速、飲酒、道路類別、道路型態、行向、車損部位、筆錄速率、是否預見、駕亡、路權。
湯儒彥，論道路交通路權範圍之變化[23]	在不同之道路與交通狀況下，即發生路權範圍的變化。
謝尚行，中山高速公路易肇事路段危險因素之分析[31]	交通事故依其發生之原因，可區分為駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素、環境因素等四大類。

經由文獻回顧，蔡墩銘[34] 用以判斷過失犯之因果關係時，只能適用客觀說，且因為交通事故皆為過失，因此本研究構建模式將採取客觀上相當因果關係法理作為基礎。



## 第三章 研究方法與理論基礎

本研究回顧過去國內外肇因鑑定文獻，研析其研究方法，作為本研究研究方法之基礎，並回顧因果關係法理之相關文獻，充分瞭解因果關係法理之來源與本意，作為構建模式時能夠實際應用因果關係法理。

### 3.1 研究方法

本研究將應用文獻評析法將所蒐集之文獻彙總整理，作為研究之基礎，在模式構建部分，配合客觀上相當因果關係法理，以及交通事故肇事重建方法，重建出事故當時之客觀環境，以作為判斷因果關係之相當性之基礎，最後應用歸納分析法將所蒐集之案例分析結果以系統性歸納整理方式，將不同形式下所可能之雙方違規行為與交通事故發生結果之客觀上相當因果關係歸納分析。

#### 3.1.1 文獻評析法

文獻評析法為一傳統探索性研究方法，藉由蒐集相關之研究論著，分析其研究方法、結果與建議，以作為進一步研究之基礎，此法可協助初次從事某課題之研究者，以避免缺乏理論與根據而致偏頗缺失。故本研究蒐集與評析有關事故鑑定與相當因果關係原理相關報告與文獻，探究各學科領域涉及事故鑑定與相當因果關係原理研究之現況與成果，以作為本研究建立研究方法與理論基礎之依據。

#### 3.1.2 交通事故肇事重建方法

道路交通事故發生之後，現場人員倒地位置、車輛最後停止位置、撞擊點位置、地面痕跡以及散落物的位置，均由現場處理員警繪製「道路交通事故現場圖」，利用事故現場員警所拍攝之照片，配合運動學原理、動力學原理以及碰撞原理，還原交通事故發生當時，雙方駕駛者車輛位置、速度以及行向、碰撞點與碰撞角度、車輛碰撞點位置等。本研究透過此方法還原交通事故當時情況，以作為本研究構建客觀交通事故肇因鑑定模式之基礎。

#### 3.1.3 歸納分析法

本研究蒐集常見違規侵權事故案例，其違規行為繁多，本研究將其違規行為分類為：雙方駕駛者皆有違規行為、僅一方有違規行為、雙方駕駛者皆無違規行為。並依照其分類，經由交通事故肇事重建方法以及本研究所構建之客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之分析結果，以系統性歸納整理方式，將不同形式下所可能之雙方違規行為與交通事故發生結果之客觀上相當因果關係歸納分析。



## 3.2 理論基礎

本研究應用客觀上相當因果關係法理，配合交通事故肇因行為與過失行為的法源依據為基礎，作為客觀上相當因果關係應用於交通事故肇因鑑定之主要依據，研討駕駛者於事故當時之客觀注意義務、客觀預見可能性，作為客觀上相當因果關係之判斷基底，並應用運動學原理、動力學原理、碰撞理論以交通事故肇事重建方法重建出事故當時之客觀環境，配合經驗法則、信賴原則以及路權理論作為判斷因果關係相當性之基礎。

### 3.2.1 客觀上相當因果關係法理

目前我國司法機關，已明確將客觀上相當因果關係學說，引為推求過失行為因果關係與法律責任之法理原則：最高法院 76 年台上字第 192 號判例：「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，其行為與結果間即無相當因果關係。」由於除大法官會議外，各級司法機關(院、檢)均須受最高法院判決例及解釋例之拘束。即一般行政機關(或其他機關)與人民，在適用同樣法令時，亦須受其拘束。

故自最高法院於民國 76 年作成上項明確判決例後，客觀上相當因果關係學說之內涵，已成為我國司法機關必須一致遵行之法理原則。交通事故案件之肇事原因鑑定工作，因與當事者過失行為法律責任之追究有密不可分之關聯，當然亦必須應用客觀上相當因果關係法理加以分析研判，不能例外。

### 3.2.2 推求交通事故肇因行為與過失責任之法源依據

刑法第 14 條第 1 項規定：「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。」由於交通事故均為當事者自感意外而發生，係屬法律上之過失行為案件。因此當事者法律責任之推求，均適用上項刑法第 14 條第 1 項之規定，作為依據。又因交通事故當事者之肇因行為，直接牽連其過失責任之追究，故研判交通事故中當事者行為是否為事故發生之肇因行為，當然比照刑法推求過失責任因果關係之原則，亦適用最高法院判例所引用之客觀上相當因果關係法理。

就交通事故之發生過程而言，上項條文中之「應注意」一詞，指的是當事者肇事前在客觀上應予注意之事項，亦即客觀的注意義務。「並能注意」一詞，指的是當事者對事故發生客觀的預見可能性，及客觀的防範事故發生可能性。

又上述最高法院判例內容之「結果」一詞，就交通事故肇因鑑定工作而言，僅係指導致事故發生，亦即「肇事」為已足；並不涵括因肇事而生成之損害結果(如人之傷亡及車損、物損等結果)在內，慎勿誤解。因肇事而生成之損害結果，涉及刑、民事法律責任之追究問題，屬於司法機關裁量之權責範圍。

事實上，某行為與交通事故之發生(即肇事)有客觀上相當因果關係存在，並不同於該行為必然與肇事後生成之結果(人之傷亡及車損等)有客觀上相當因果關係存在。但如審酌事態發生情節，認為事故之發生與結果之生成確有客觀上相當因果關係存在者，該行為與肇事後生成之結果當然亦有客觀上相當因果關係存在，此部分屬於司法機關裁量權責。

實務上如當事者對於交通事故之發生，依一般人之能力確已無充足之時間與空間，可採取適當措施加以防範避免者，亦可以欠缺刑法第 14 條第 1 項規定之構成要件為由，免負過失法律責任。

### 3.2.3 客觀注意義務的違反

係指行為人違反一般理智正常之人所應有的注意義務。行為人如違背客觀的注意義務，即須負法律上的過失責任。至於客觀上注意義務的依據範圍，除交通相關之法令外，舉凡相關事業內部規定與其服務規約，及依經驗法則可能發生之危險狀況等等，均涵括在內。是否違反客觀注意義務，應以平常人的能力作為要求標準。

### 3.2.4 客觀的預見可能性與防範危險可能性

客觀的預見可能性，係指一般理智正常之人對於危險狀況得以預見之可能性。判斷行為人有無注意能力與注意可能，亦以一般正常的理性主體為標準。如果任何小心謹慎的人在同一情況下，對於危險狀況之出現均無法可以預見，即欠缺歸責法律上過失責任之要件。至於防範危險可能性，亦比照上項說明，以一般正常人之防範能力作為要求標準。

### 3.2.5 經驗法則

所謂「經驗法則」係指依照日常生活經驗所得之定則觀察，認為符合常理常態日常可見者，即符經驗法則。而日常生活經驗，因國情、地域、時代背景、及價值觀等客觀環境之不同，故經驗法則並非各地皆一致的準則。



### 3.2.6 信賴原則

信賴原則係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，故只要本身遵守規則，即可避免危險。據此，多數法律亦相對規定：若一方無視規則而違反信賴原則，則應對其後果承擔相應之法律責任。

至其應用於交通行為方面，依最高法院 84 年台上字第 5360 號判例：「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」。即是用路人除自己應遵守交通法規外，同時可信賴其他用路人於交通系統中之行為，均符合法律或法規之要求，自己不必為他人之違規，所造成對方或第三人之損害結果，負民、刑事等責任。

信賴原則必須行為人已遵守防止危險發生之相關交通法令規定，並已盡相當之注意義務，以防止危險發生始可。

### 3.2.7 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。路權係以標誌標線號誌等交通控制設施或其他管制措施為方法，並以道路交通法規為依據，無路權者，在使用該道路時，其生命、身體或財產等法益，將較無保障，即便未發生事故，未獲路權者亦須受到法規之處罰。路權歸屬係以單一使用者為原則，但特殊情況可由二人（車）以上共同持有。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。

### 3.2.8 運動學原理

運動學係探討物體運動之位置、位移、速度、加速度，及運動規律，研究如何描述物體運動，及其與各運動學量關係，由於運動學著重於突出物體運動軌跡之表現，因此基本上運動學並未涉及使物體產生加速度或發生變形之力之探討。

#### 1. 直線運動方程式

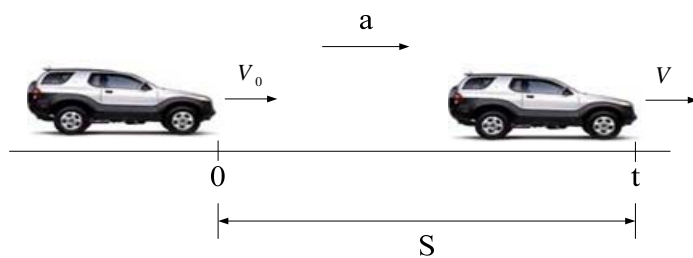
當道路上車輛以直線等加速率行駛時，如圖 3.2.8.1 與圖 3.2.8.2 所示，將遵守以下直線運動基本方程式：

$$V = V_0 + at$$

$$S = V_0t + \frac{1}{2}at^2$$

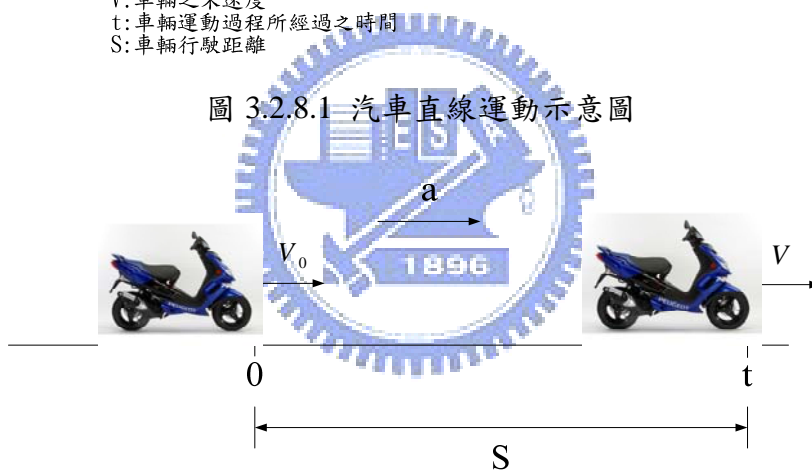
$$V^2 = V_0^2 + 2aS$$

式中  $V$  = 物體之最終速度 (公尺/秒),  
 $V_0$  = 物體之起始速度 (公尺/秒),  
 $a$  = 物體之加速度值 (公尺/秒<sup>2</sup>),  
 $S$  = 物體之行經距離 (公尺),  
 $S_0$  = 物體之起始位置 (公尺),  
 $t$  = 物體運動過程所經過之時間 (秒)。



a: 車輛之加速度值  
 $V_0$ : 車輛之初速度  
 $V$ : 車輛之末速度  
 $t$ : 車輛運動過程所經過之時間  
 $S$ : 車輛行駛距離

圖 3.2.8.1 汽車直線運動示意圖



a: 車輛之加速度值  
 $V_0$ : 車輛之初速度  
 $V$ : 車輛之末速度  
 $t$ : 車輛運動過程所經過之時間  
 $S$ : 車輛行駛距離

圖 3.2.8.2 機車直線運動示意圖

## 2. 等速率圓周運動

當道路上車輛轉彎運行之運動行為圓周軌跡時，此時車輛係以等速率  $v$  進行圓周運動，如圖 3.2.8.3 與圖 3.2.8.4 所示。

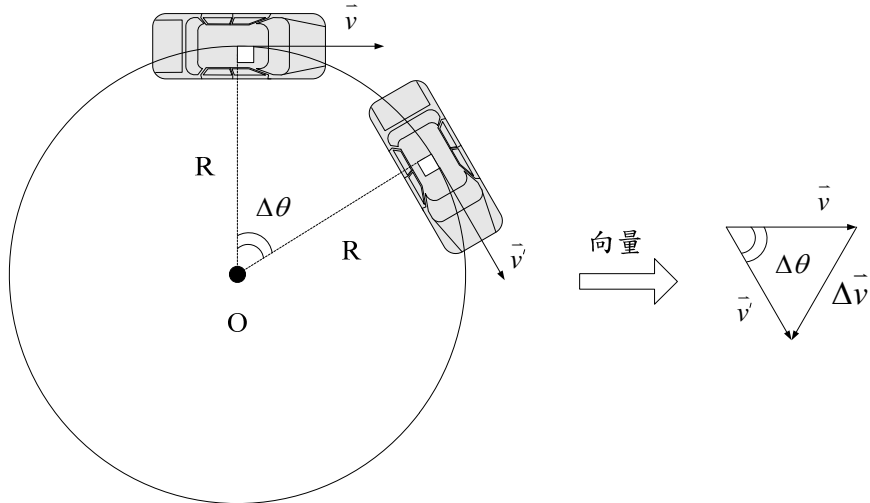


圖 3.2.8.3 汽車圓周運動示意圖

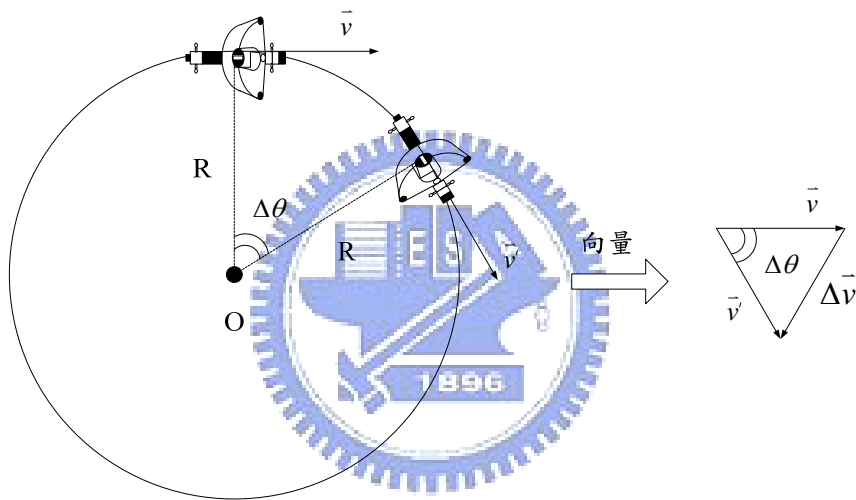


圖 3.2.8.4 機車圓周運動示意圖

由圖 3.2.8.3 與圖 3.2.8.4 可知，車輛並無切線加速度，而僅具法線加速度，即  $\bar{\Delta v}$  指向圓心 O（又稱為向心加速度）。

當  $\Delta\theta$  為 0 時，則

$$\Delta v = v \times \Delta\theta ,$$

再由加速度定義  $a = \frac{\Delta v}{\Delta t} = v \frac{\Delta\theta}{\Delta t}$  替換，則

$$a = v \times \omega \quad (\omega \text{ 為角速度 } \frac{\Delta\theta}{\Delta t}) ,$$

又  $v$  與  $\omega$  存有  $v = R \times \omega$  ( $R$  為圓周軌跡之半徑)

故加速度  $a = R\omega^2$  或  $a = \frac{v^2}{R}$  。

### 3.2.9 動力學原理

動力學則進而研究運體運動與物體間交互作用之間內在聯繫，亦即探討造成物體運動之原因—力與運動之關係。其基礎為牛頓運動定律，其中又以牛頓第二運動定律明確揭示運動力之理念。牛頓運動定律說明如下：

#### 1. 牛頓第一運動定律

係指任何物體在無外力改變其狀態下，將會永遠保持靜止或等速直線運動之狀態，如圖 3.2.9.1 與圖 3.2.9.2 所示，由於慣性係指物體保持靜止或等速直線運動之性質，因此牛頓第一運動律亦可稱為慣性定律 (law of inertia Motion)。而圖 3.2.9.2 中，若因機車龍頭轉向不固定的時候，有可能以機車龍頭為支點，造成駕駛者因力矩作用，而摔落到汽車右方。

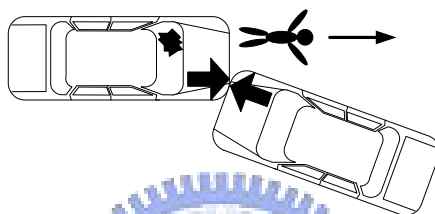


圖 3.2.9.1 汽車間碰撞後未繫安全帶之車輛駕駛者因慣性向前摔出車外示意圖

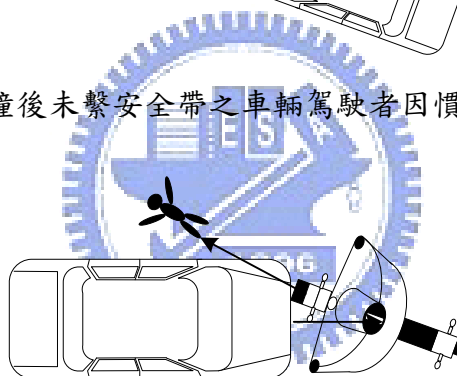


圖 3.2.9.2 汽機車碰撞後機車駕駛者因慣性向前摔出車外示意圖

#### 2. 牛頓第二運動定律

係指物體於受到外力作用時，其所獲得之加速度大小與外力向量和大小成正比，且與物體質量成反比，如圖 3.2.9.3 所示，其關係式表達如下：

$$a = f / m ,$$

亦即  $f = ma$  (純量形式)

式中， $a$  = 物體之加速度 (公尺/秒<sup>2</sup>)，

$f$  = 物體所受之外力 (公斤重)，

$m$  = 物體之質量。

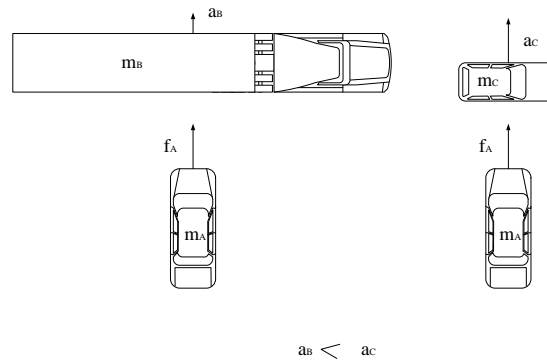


圖 3.2.9.3 外力向量大小相同下之加速度比較示意圖

### 3. 牛頓第三運動定律

係指兩物體間交互作用時，在同一直線上，作用力與反作用力大小相等，方向相反，如圖 3.2.9.4 與圖 3.2.9.5 所示，因此，牛頓第三運動定律亦可稱為反作用力定律，其關係式可表達為：

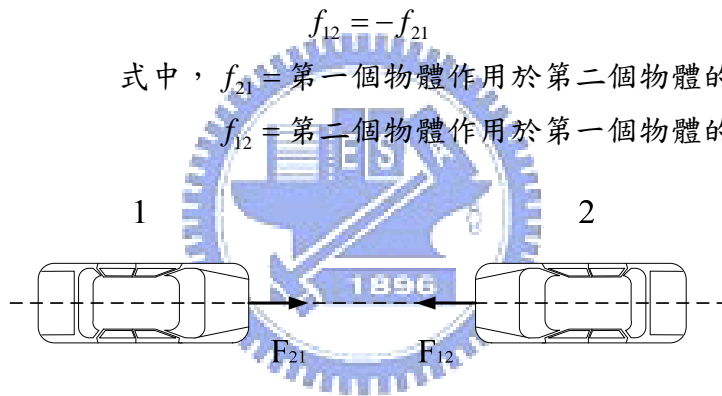


圖 3.2.9.4 碰撞汽車間作用力與反作用力示意圖

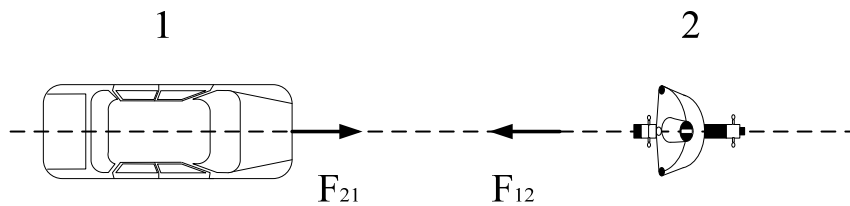


圖 3.2.9.5 碰撞汽機車間作用力與反作用力示意圖

牛頓第一運動定律係牛頓運動定律的出發點，而牛頓第二定律則為整個運動定律之核心，牛頓第三定律則進一步解釋作用力與反作用力之定量關係，可作為第一定律與第二定律之補充，故肇事鑑定碰撞過程推定即以牛頓三大運動定律為力學分析基礎。

### 3.2.10 碰撞原理

碰撞係指兩物體相互接近於短時間內之交互作用，其運動狀態發生顯著之變化，此交互作用結果將造成兩物體各自之動量與能量發生變化，於宏觀角度上，其物體碰撞代表物體間係直接接觸作用，而物體間之直接接觸僅於碰撞期間發生，接觸前或分離後交互作用並不存在。然碰撞物體間之接觸時間短促，而接觸時之交互作用強烈。

#### 1. 碰撞型式

碰撞類型依物體質心之延伸是否成為一直線，可分為直接中心碰撞，以及斜向中心碰撞兩大類。直接中心碰撞係指兩物體質心成一直線之碰撞，如圖 3.2.10.1 與圖 3.2.10.2 所示；斜向中心碰撞則指碰撞物體質心並非於同一直線上，如圖 3.2.10.3 與圖 3.2.10.4 所示。

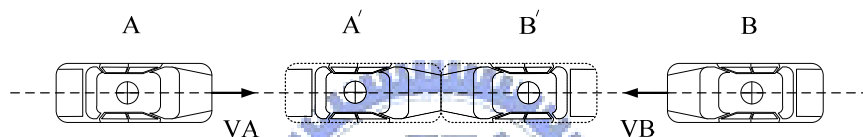


圖 3.2.10.1 汽車間直接中心碰撞示意圖

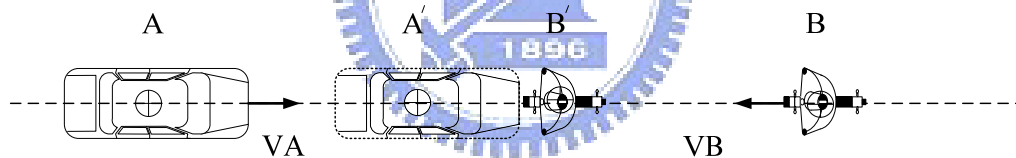


圖 3.2.10.2 汽機車間直接中心碰撞示意圖

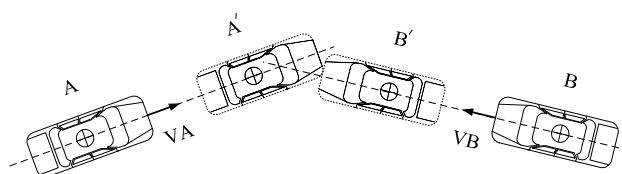


圖 3.2.10.3 汽車間斜向中心碰撞示意圖

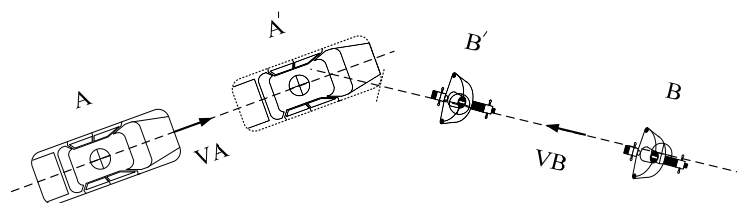


圖 3.2.10.4 汽機車間斜向中心碰撞示意圖

碰撞過程將遵守動量守恆定律以及動能守恆定律，如圖 3.2.10.5 與圖 3.2.10.6 所示，兩車輛之質量為  $m_A$ 、 $m_B$ ，碰撞前之速度分別為  $v_A$ 、 $v_B$ ，碰撞後之速度則分別為  $v'_A$ 、 $v'_B$ ，且質心速度為  $V_{cm}$ ，則可得：

$$m_A v_A + m_B v_B = m_A v'_A + m_B v'_B \quad (\text{動量守恆定律})$$

$$\frac{1}{2} m_A v_A^2 + \frac{1}{2} m_B v_B^2 = \frac{1}{2} m_A v'^2_A + \frac{1}{2} m_B v'^2_B \quad (\text{動能守恆定律}),$$

推導碰撞後之兩車輛之速度分別為：

$$v'_A = \frac{m_A - m_B}{m_A + m_B} v_A + \frac{2m_B}{m_A + m_B} v_B$$

$$v'_B = \frac{m_B - m_A}{m_B + m_A} v_B + \frac{2m_A}{m_B + m_A} v_A$$

又由於兩車碰撞遵守動量守恆，因此碰撞系統之質心速度必保持定值，則

$$V_{cm} = \frac{m_A v_A + m_B v_B}{m_A + m_B} = \frac{m_A v'_A + m_B v'_B}{m_A + m_B}$$

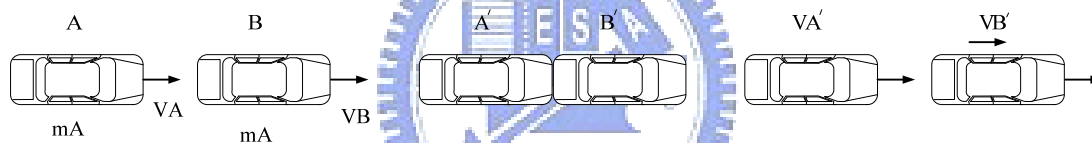


圖 3.2.10.5 汽車間碰撞前後示意圖

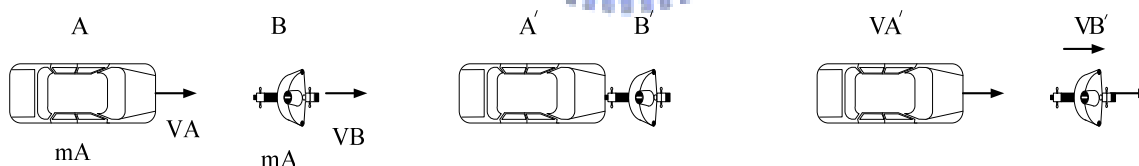


圖 3.2.10.6 汽機車間碰撞前後示意圖

在假設碰撞兩車輛之質量相同下，則可定義碰撞之彈性係數（恢復係數）為  $e$ ，其碰撞前後速度具有以下關係：

$$e = \frac{v'_2 + v'_1}{v_1 - v_2} \quad (e = \frac{|v'_{12}|}{|v_{12}|} = \text{分離速率/接近速率})$$

當  $e=1$  時，碰撞系統即為完全彈性碰撞，

$0 \leq e < 1$  時，碰撞系統為非彈性碰撞，

$e=0$  時，碰撞系統為完全非彈性碰撞，碰撞後兩車輛將合為一體，且無分離速率。

## 2. 車輛碰撞之旋轉與行駛方向改變

力作用於物體可使物體產生線加速度，而使物體沿原運動方向運動或改變其原始運動方向，如圖 3.2.10.7 與圖 3.2.10.8 所示，B 車對 A 車之作用力通過 A 車質心，而未產生力矩，故 A 車僅改變其運動方向，並未產生力矩而出現旋轉之情形；但若以角撞型態行車事故為例，由於 B 車對 A 車之作用力未通過 A 車質心，而產生力矩，引起 A 車發生旋轉。

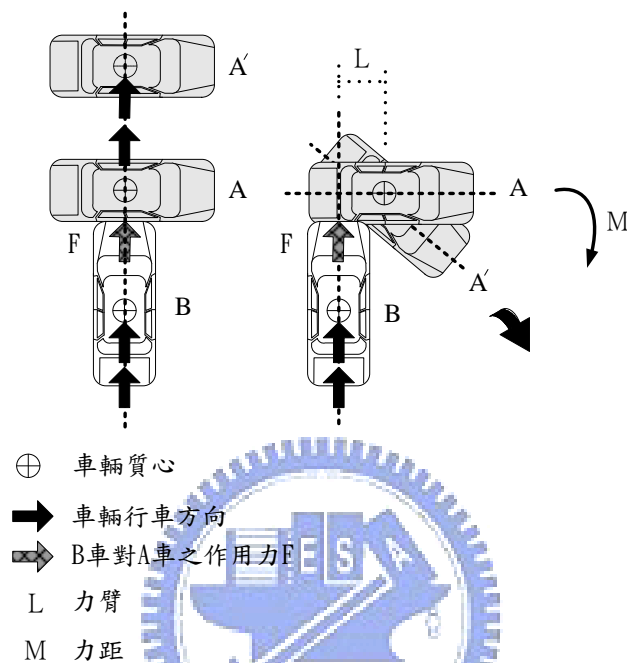


圖 3.2.10.7 汽車間碰撞之旋轉與行駛方向改變示意圖

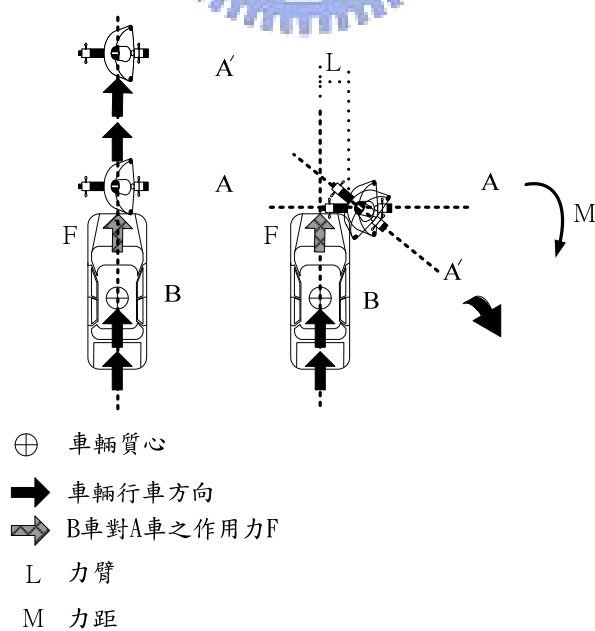


圖 3.2.10.8 汽機車間碰撞之旋轉與行駛方向改變示意圖



## 第四章 客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之構建

綜合客觀上相當因果關係法理之相關文獻，瞭解客觀上相當因果關係法理之原意，並參考道路交通事故肇事原因分析之相關文獻，考慮駕駛者行為當時存在之事實及行為後所發生客觀預見可能之事實或經驗法則上必然發生之事實，作為判斷客觀上相當因果關係之基礎。本章將綜合參考道路交通事故肇事原因分析的相關文獻中道路交通事故肇事之影響因素，並綜合所蒐集之案例，考慮可能之影響因素。依照客觀上相當因果關係法理，構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式。

### 4.1 客觀上相當因果關係法理

在德國相當因果關係說最早是在刑法上發展出來，而為民法所接受[40]。本說認為，並非造成結果的所有不可想像其不存在的結果條件，都是結果的原因，而是只有構成要件相當的條件，或是結果相當的條件，才被認為是具有刑法意義的原因。而這裡的相當，則是依據經驗法則做客觀判斷，而可認定在通常情況下，該條件都可以造成結果者。相當因果關係說有三種主張：主觀說、客觀說、折衷說[4]。判斷故意犯之因果關係時，相當因果關係說之三說皆可適用，惟如用以判斷過失犯之因果關係時，只能適用客觀說[34]。而道路交通事故的發生皆為過失，因此本研究將應用客觀上相當因果關係法理，作為構建道路交通事故肇事原因分析程序性模式之理論基礎。以下小節將介紹客觀上相當因果關係法理的主要內容。

#### 4.1.1 客觀上相當因果關係

相當因果關係說[28]，乃以條件說所發現之因果關係為前提，而欲對因果關係之範圍加以限定而設立。此說認為刑法上之因果關係，雖係論理上之因果關係，但並非所有論理上的因果關係，皆可視為刑法上之因果關係，而必須在經驗法則上具有相當性之因果關係，始為刑法上之因果關係。

日本學者川端博認為相當因果關係說之基本思想為(1)行為與結果之間應有必然的條件關係，即如果無此行為，則應該有不發生結果之關係存在；(2)有條件關係之行為與結果之間，依照人類之全部經驗知識，應該有依此行為即發生此結果之一般的、相當的關係存在。即(1)條件關係存在，(2)相當性存在。因此相當因果關係的判斷兩階段為(1)判斷基底之設定，(2)相當性有無之判斷。

##### 1. 判斷基底

所謂判斷基底，係指實行相當性判斷之基礎的事實或資料。換言之，將何種事情作為基礎，判斷結果之可能性，即為判斷基底之問題。現今相當因果關係說關於判斷基底，大致尚可分為主觀說、客觀說、折衷說。

客觀上相當因果關係說係立於裁判法官的立場，以行為當時在客觀上所存在之事情，及行為後所發生之事情為一般人當時所能預見或一般人經驗上認為可能者為基礎。此說綜合考慮行為當時所存在的一切事情，而不問此事情是否在行為當時為行為人所認識，或能預見；甚至包括一般人亦不能認識之事情，僅以行為當時所存在之事實為理由，作為判斷行為相當性之基礎。

道路交通事故之基底判斷，依照客觀上相當因果關係法理，因依照我國國內一般駕駛者事故當時所能預見或者一般駕駛者經驗上認為可能為基礎，而在我國刑法第 14 條中規定，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。即提到一般駕駛者事故當時應注意，並能注意的範圍，即為道路交通事故之基底判斷。

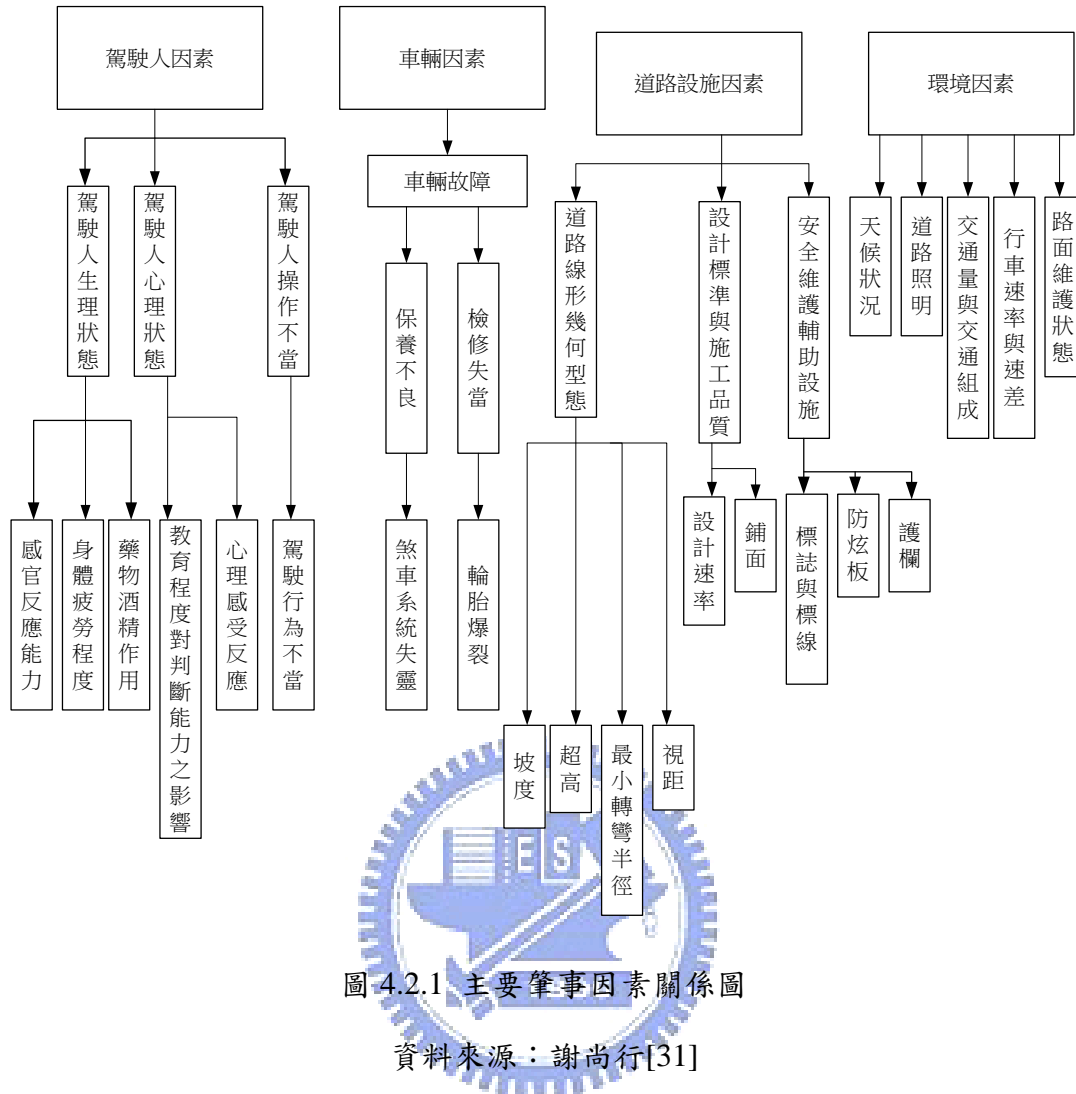
## 2. 相當性之判斷

所謂相當性之判斷，係指依據基礎資料之諸事情，判斷行為發生結果是否相當。即以設定之判斷基底為媒介而為相當性判斷。即有關結果發生之諸事情中，將不納入判斷基底之事情除外，在其他諸事情的基礎上，若行為在經驗上通常一般沒有可能產生結果時，行為對於結果之發生即不相當。此外依最高法院第 192 號判例中，可得知相當因果關係之成立，因果之間須有必然性的聯繫關係，否則因果之間關係並不相當，不可列為肇因行為考量。

目前道路交通事故肇事原因鑑定工作，依道路交通事故發生原因，可區分為駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素、環境因素等四大類，再依其四大類因素探討其是否與事故發生有因果關係。而如果依照客觀相當因果關係的基底，再針對基底中，判斷雙方駕駛者行為對於結果發生的相當性，對於判斷客觀上相當因果關係將更有法律上的依據。以判斷駕駛者行為對於結果發生的相當性為前提，再考慮影響駕駛者行為的因素以及判斷行為與結果間因果關係。本研究將駕駛者與交通事故發生的相當性判斷，配合經驗法則以及交通事故肇事重建方法，客觀判斷駕駛者與交通事故發生的相當性。

## 4.2 影響因素

本節將綜合參考道路交通事故肇事原因分析的相關文獻中道路交通事故肇事之影響因素，目前道路交通事故依其發生原因，可區分為駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素、環境因素等四大類。如圖 4.2.1 所示：



### 1. 駕駛人因素：

交通事故發生常與駕駛人之生理、心理狀況有關。在生理方面，包括：駕駛者之感官反應能力；如視力、聽力；身體疲勞程度，如睡眠、體能；藥物酒精作用，如酗酒、煙毒。在心理方面，主要探討內容為駕駛者之學習過程與交通事故發生之關係，包括駕駛者之教育程度對判斷能力之影響等；心理感受反應，如喜怒哀樂之情緒。操作不當方面，則就駕駛人加減速、超車不當等駕駛行為，探討其為技術或習慣等心理因素對交通事故之影響。

### 2. 車輛因素：

主要針對各車種之機件故障型態與肇事間之關係進行分析，車種可分為小客車、小貨車、大客車、大貨車、聯結車。而車輛故障型態則可分為保養不良，如煞車系統失靈、引擎等機件系統之故障等。以及檢修不當，如輪胎爆裂或脫落、轉向系統、油電系統等問題對交通事故之影響程度。

### 3. 道路設施因素：

道路線形之幾何條件，如坡度、超高、最小轉彎半徑、視距等；設計標準與施工品質，如設計速率、鋪面等；安全維護輔助設施，如標誌、標線、護欄、防炫板、反光導標等，均直接影響到行車之安全。此外如交流道、收費站、服務區、休息站、隧道、戰備跑道等交通設施，亦與交通事故有關聯性。

### 4. 環境因素：

環境對駕駛者之影響包括天候狀況，如雨、濃霧、強風等變化，以及道路之照明、夜間炫光、濃煙、交通量、行車速率、速差、交通組成以及路面的維護狀態等因素，對交通事故之發生均有其關聯性。

以上四種交通事故主要肇事因素能夠客觀輔助判斷駕駛者對於交通事故預見可能性範圍，本研究於後續小節中判斷預見可能性範圍時將納入以上四種主要肇事因素。

根據上節客觀上相當因果關係原理，以及最高法院 76 年台上字第 192 號判例：「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。…」刑法上的過失應判斷其過失行為與結果間的客觀上相當因果關係。且根據刑法第 14 條第 1 項中規定，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。

配合客觀上相當因果關係原理進行判斷，『應注意』當事者在客觀上應與注意之事項，亦即「客觀的」注意義務，而客觀的注意義務中，即包含了客觀上相當因果關係原理的基礎，行為人違反一般理智正常人所應有的注意義務，至於客觀上注意義務的依據範圍，除交通相關之法令外，舉凡相關事業內部規定與其服務規約，及依經驗法則可能發生之危險狀況等等，均涵括在內。『並能注意』當事者對事故發生「客觀的」預見可能性，及「客觀」防範事故可能性，而客觀預見可能性係指一般理智正常之人對於危險狀況得以預見之可能性。判斷行為人有無注意能力與注意可能，亦以一般正常的理性主體為標準，而能以四種主要肇事因素輔助判斷客觀預見可能性。如圖 4.2.2 所示：

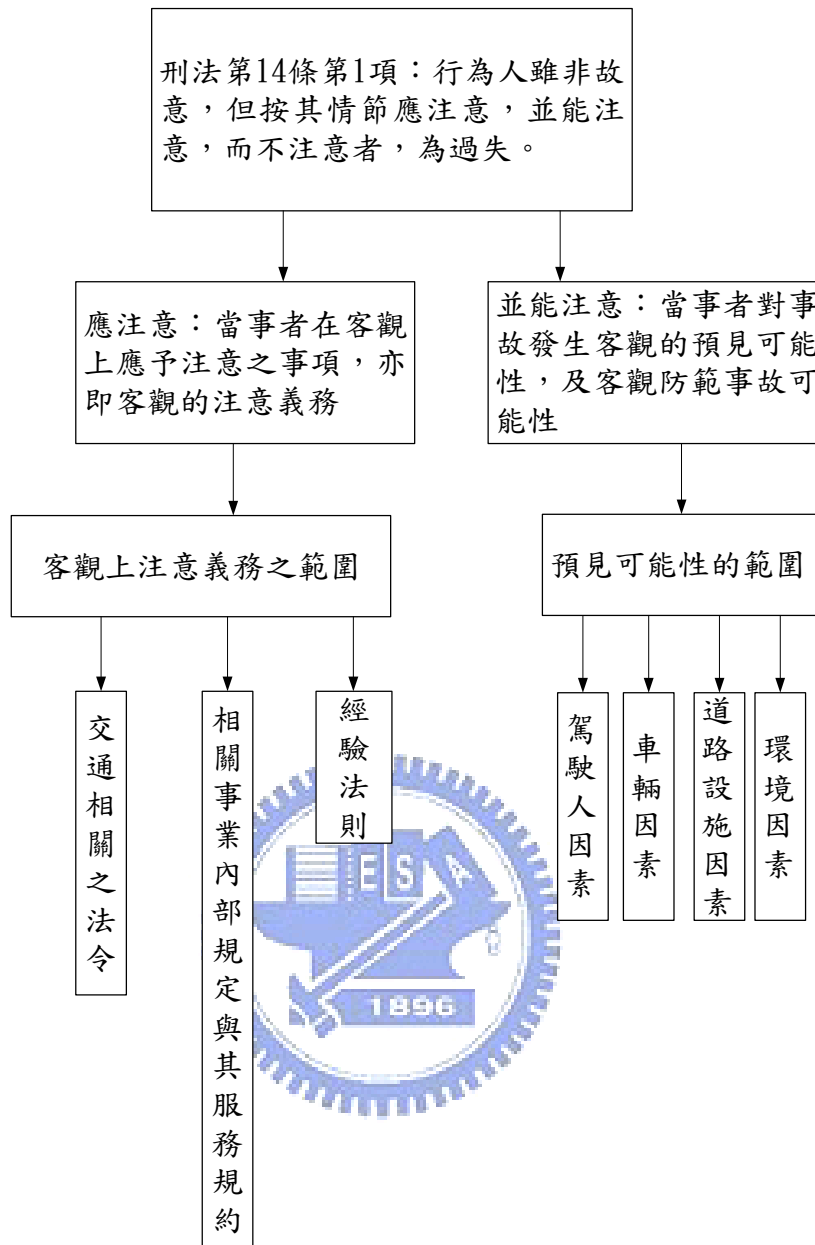


圖 4.2.2 刑法第 14 條第 1 項與預見可能性關係圖

#### 4.2.1 客觀上注意義務之範圍

客觀上注意義務之範圍係指行為人違反一般理智正常之人所應有的注意義務。行為人如違背客觀的注意義務，即須負法律上的過失責任。至於客觀上注意義務的依據範圍，除交通相關之法令外，舉凡相關事業內部規定與其服務規約，及依經驗法則可能發生之危險狀況等等，均涵括在內。而依照客觀上相當因果關係原理，行為人是否違反客觀注意義務，應以平常人的能力作為要求標準。本研究將配合交通相關之法令、經驗法則以及相關事業內部規定與其服務規約，判斷行為人對於交通事故發生的客觀上注意義務之範圍。



## 4.2.2 預見可能性

客觀的預見可能性，係指一般理智正常之人對於危險狀況得以預見之可能性。判斷行為人有無注意能力與注意可能，亦以一般正常的理性主體為標準。如果任何小心謹慎的人在同一情況下，對於危險狀況之出現均無法可以預見，即欠缺歸責法律上過失責任之要件。

客觀上相當因果關係法理中，需考慮駕駛者行為當時存在之事實及行為後所發生客觀預見可能之事實或經驗法則上必然發生之事實，作為判斷客觀上相當因果關係之基礎。故預見可能性於客觀上相當因果關係法理應用於肇因分析中為一重要之因素。當中預見可能性之討論，還需要考慮事故發生當時之客觀環境條件，如駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素、環境因素。以上四種因素皆會影響駕駛者預見可能性的範圍。

1. 駕駛人因素：駕駛者之感官反應能力、身體疲勞程度、教育程度對判斷能力之影響、操作不當之駕駛行為等因素。
2. 車輛因素：保養不當、檢修不當等因素。
3. 道路設施因素：道路線形之幾何條件、設計標準與施工品質、安全維護輔助設施等因素。
4. 環境因素：天候狀況、道路照明、交通量、行車速率、速差、交通組成、路面的維護狀態等因素。

於判斷駕駛者預見可能性時，根據客觀上相當因果關係原理，應以一般駕駛者經驗上之情形作為基底，而環境因素皆為一般駕駛者平時所能遭遇到之情況，因此只需考慮一般駕駛者於此情況對於交通事故的預見可能性，而道路設施因素如無設置不當之情形，也應與環境因素相同。駕駛人因素則應以一般駕駛者為基底，判斷一般駕駛者於交通事故時，對於交通事故的預見可能性，而因保養不當或檢修不當皆為駕駛者平時應注意之範圍。

## 4.2.3 相當性之判斷

客觀上注意義務範圍與預見可能性確定之後，依照客觀上相當因果關係原理，接下來應判斷駕駛者行為與交通事故發生之相當性。根據客觀歸責理論[26]行為人是不是要對結果負責，必須具備幾個要件：行為人製造法所不容許的風險，且這個風險要在結果中實現，並且結果要在構成要件效力範圍之內。本研究將探討於客觀上注意義務範圍與預見可能性的條件下，駕駛者於交通事故發生前，是否製造法所不容許的風險，之後判斷此風險是否造成了交通事故的發生。

於公路幾何設計中最短停車視距之設計，乃考慮駕駛人自發現前方路況有危險，至車輛緊急煞停之最短所需停車距離[2]，根據交通工程理論，於此距離內突入之事物，駕駛者實無能力及時反應，並採取適當之措施迴避，基於「法律不能責人所不能」之原則[4]，該距離應劃定為該車之路權範圍，當行為人侵入其他駕駛者之路權範圍時，即製造了法所不容許之風險。單車或車隊首車行進時之前方路權範圍為反應時間所需距離與煞停距離，而車隊從車行進時之前方路權範圍為反應時間所需距離[23]。發現不論是在單車行進時或者在車隊中從車行進時，判斷駕駛者之路權範圍皆要考慮到駕駛者的反應時間，且本研究所蒐集之事故資料中發現，雙方肇事者常以沒有足夠的反應時間作為申訴，為了更客觀審慎評估雙方是否製造了法所不容許之風險，本研究將應用客觀上相當因果關係法理，並以一般人之情況作為考慮，採取一般人之反應時間作為判斷駕駛者行為與交通事故發生之相當性。一般駕駛人在目視到緊急狀況到腳踩下煞車踏板的瞬間所需時間約 0.69 ~ 1.34 秒[5]。

而路權有衝突時根據道路安全規則規定路權有其優先權，在同向行車時：以前車為先、變換車道者以本車道為先、停車為先、直行車為先；在對向行車時：被侵入車道者為先、迴轉時直行車為先；左右交叉行車時：幹道為先、轉彎車讓直行車為先、左方車讓右方車為先、閃紅燈讓閃黃燈為先。如圖 4.2.3 所示：

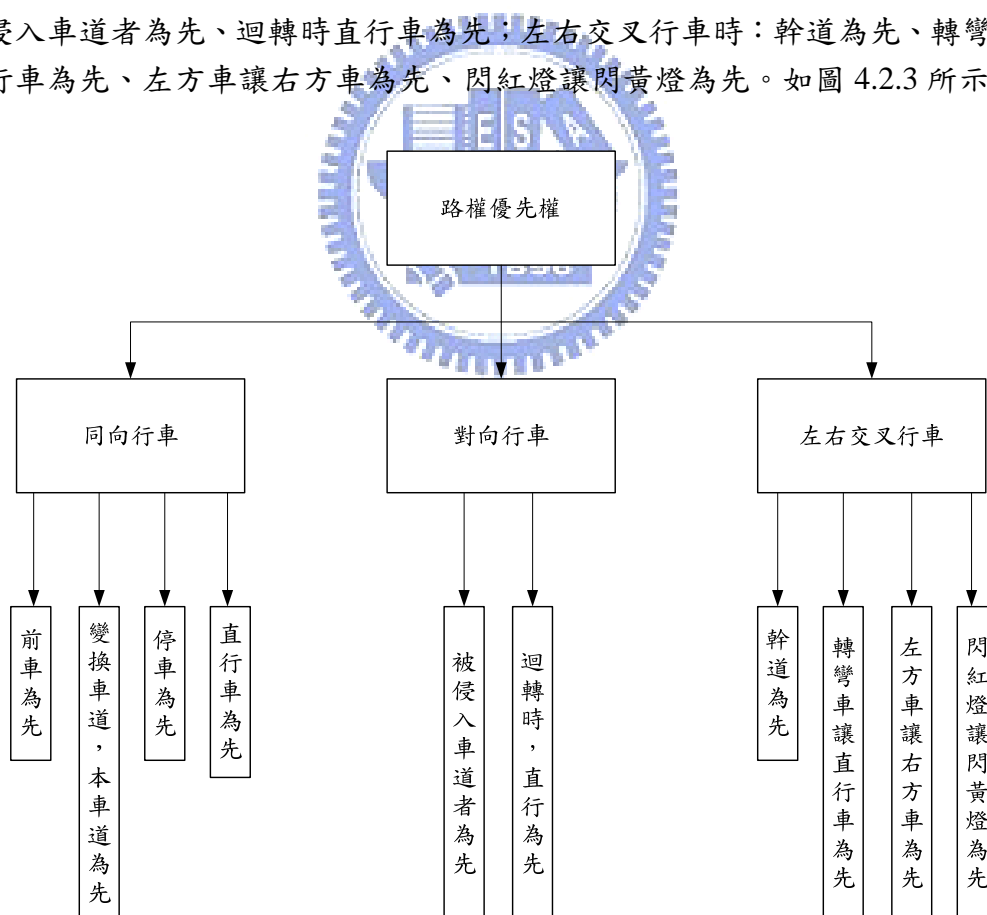


圖 4.2.3 路權優先權關係圖

資料來源：葉名山[29]



當駕駛者製造了法所不能容許之風險，此風險是否在交通事故中實現？本研究配合經驗法則與交通事故肇事重建方法，檢驗此風險是否在交通事故中實現。交通事故肇事重建中，主要配合現場跡證以及運動學原理、動力學原理、碰撞原理，重建出交通事故發生當時雙方駕駛者之相對位置、相對速度、碰撞點等等情況，藉由重建出交通事故發生當時之客觀情況，本研究依照經驗法則判斷交通事故前之駕駛者行為，所製造出法所不容許之風險，是否於交通事故中實現。

而當駕駛者已克盡其義務避免結果之發生，然仍無法避免事故的發生，依最高法院 84 年台上字第 5360 號判例：「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」

### 4.3 模式構建

依照客觀上相當因果關係之原理，將道路交通事故肇因鑑定分為兩階段，第一階段為基底之判斷，依照上節所述，基底之判斷可依照交通相關法規以及經驗法則來判斷，並且考慮駕駛者對事故的預見可能性，根據駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素以及環境因素來作判斷。第二階段為相當性之判斷，依照上節所述，本研究依照一般駕駛者之反應時間，判斷一般駕駛者是否有足夠之反應時間採取作為，且依照信賴原則，如果駕駛者已克盡其義務，避免交通事故的發生，則駕駛者可免除過失責任，即駕駛者行為與交通事故發生之結果無客觀上相當因果關係。依照上述，本研究構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式如下所述：

1. 依據交通相關之法令、經驗法則以及相關事業內部規定與其服務規約，判斷行為人對於交通事故發生的客觀上注意義務之範圍。
2. 基於預見可能性，考慮駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素以及環境因素之客觀條件下，評估一般人是否能預見交通事故之發生，若一般人於此條件下皆無法預見，則一般人皆無法採取作為避免結果之發生，依客觀上相當因果關係法理，駕駛者之行為與交通事故之發生無客觀上相當因果關係。
3. 基於反應時間，評估一般人在客觀條件上是否有足夠之反應時間採取反應作為。若無足夠之反應時間，則一般駕駛者皆無法採取作為避免交通事故之發生，依客觀上相當因果關係法理，駕駛者之行為與交通事故之發生無客觀上相當因果關係。
4. 配合現場跡證以及運動學原理、動力學原理、碰撞原理，重建出交通事故發生當時雙方駕駛者之相對位置、相對速度、碰撞點等等情況，藉由重建出交通事故發生當時之客觀情況，再經由經驗法則，評估一般人於此客觀情況時，如何採取反應作為以避免結果之發生。

5. 配合交通事故發生當時雙方駕駛者之相對位置、相對速度、碰撞點等等客觀情況，依照經驗法則，如果作為無法避免結果之發生，依照客觀上相當因果關係原理以及經驗法則，採取任何作為皆無法避免交通事故之發生，因此駕駛者之行為與交通事故之發生無相當性，即駕駛者之行為與交通事故之發生無客觀上相當因果關係。
6. 駕駛者採取作為後，若仍然無法避免結果之發生，駕駛者已克盡其應盡之義務避免交通事故之發生，然仍無法避免結果之發生，依照信賴原則，駕駛者可免除過失責任，即駕駛者之行為與交通事故之發生無客觀上相當因果關係。
7. 由於駕駛者懈怠而未採取作為時，依照刑法第 14 條規定，駕駛者具有過失責任，依照客觀上相當因果關係法理，駕駛人之行為與交通事故之發生有客觀上相當因果關係。

本研究探討可能之影響因素，配合客觀上相當因果關係法理，構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式如下圖：



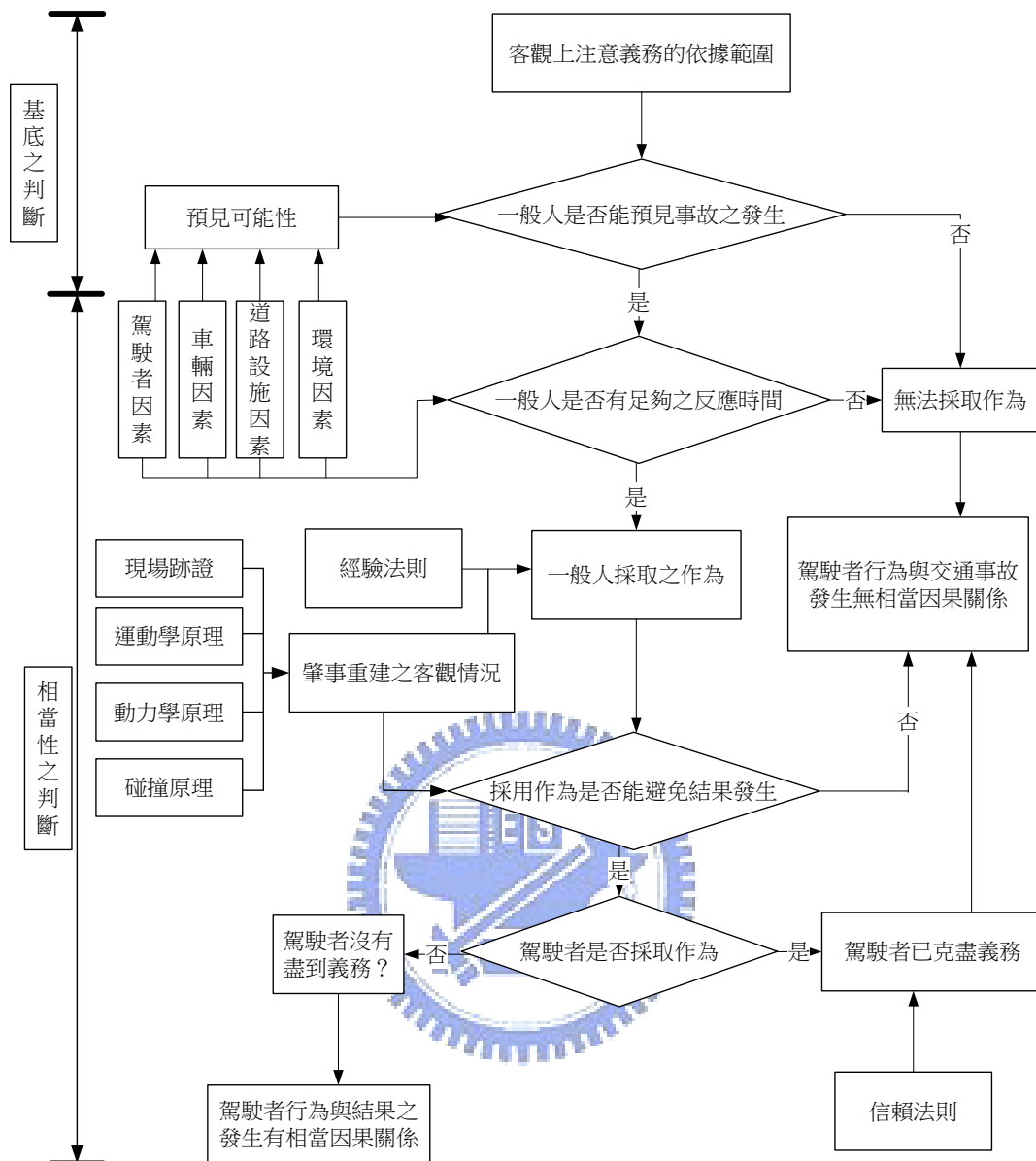


圖 4.3.1 客觀交通事故肇因鑑定程序性模式圖

資料來源：本研究整理

根據本研究所構建之模式，能夠判斷駕駛者之行為與交通事故之發生，有無客觀上相當因果關係，而交通事故大多有雙方駕駛者，因此於判斷雙方駕駛者之行為與交通事故發生有無客觀上相當因果關係時，須經過兩次本研究所構建之模式來判斷單一方駕駛者行為與交通事故發生有無客觀上相當因果關係。如圖 4.3.2 所示：

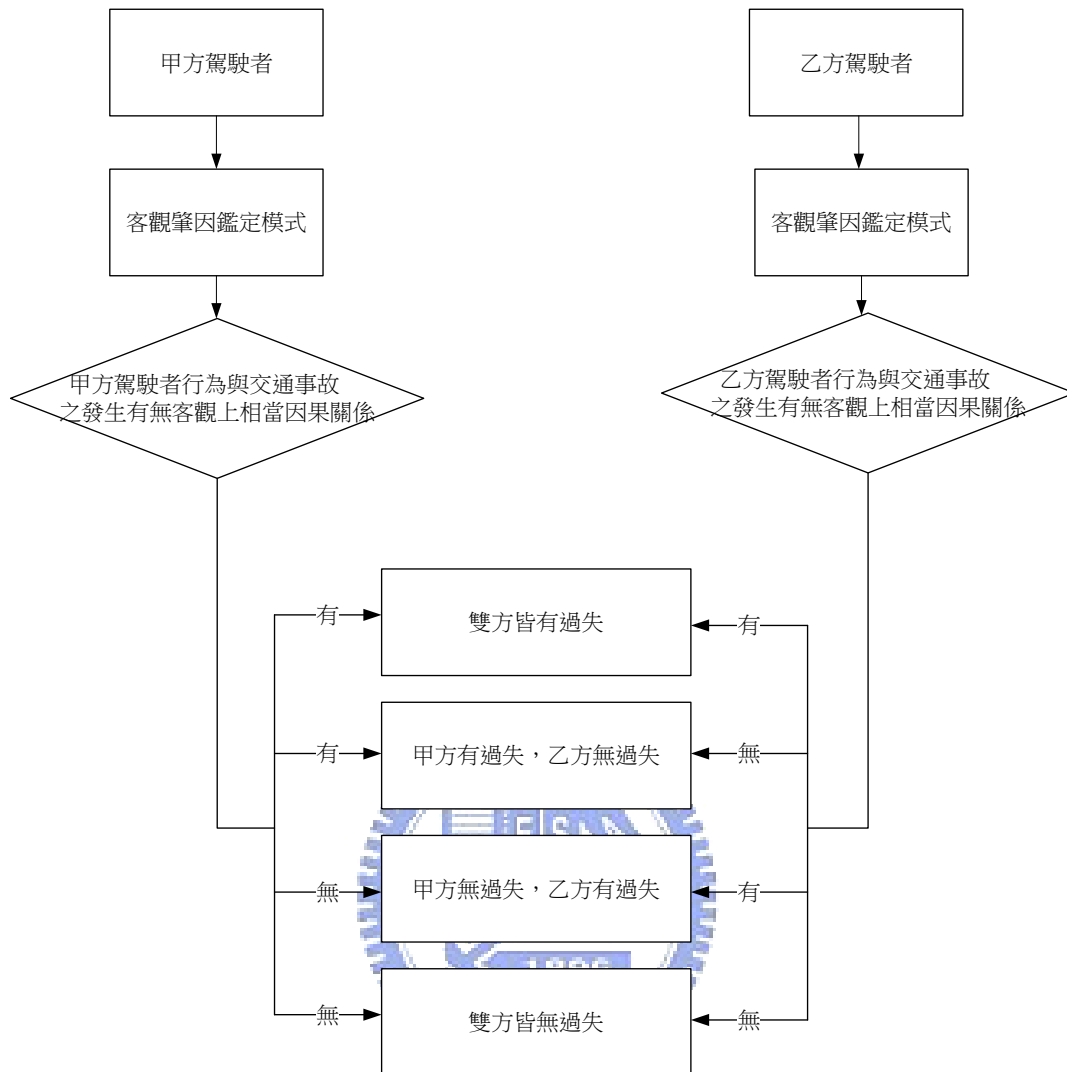


圖 4.3.2 雙方駕駛者行為與客觀上相當因果關係存在之關係圖

資料來源：本研究整理

經過兩次過程雙方駕駛者之行為與交通事故發生皆無客觀上相當因果關係，則代表一般駕駛者於相同駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素以及環境因素等客觀條件下，皆會發生交通事故，因此應藉改變道路設施因素來避免交通事故之發生。而多方肇事者於肇事鑑定所考慮因素過多，且多方肇事者其相互影響關係複雜，故本研究暫不考慮多方肇事者之事故案例。

#### 4.4 情境模擬分析

依照道路交通安全規則，駕駛者違規行為眾多，本研究依照所蒐集之事故案例，考慮違規行為對雙方駕駛者之影響，造成駕駛者對於事故的預見可能性影響以及駕駛者反應時間的影響，分析違規行為可能所造成的風險，於本研究所構建之模式應考慮之各因素。

#### 4.4.1 酒醉駕車

依照道路安全規則第 114 條規定，飲用酒類其吐氣所含酒精濃度超過 0.25(毫克/公升)或血液中酒精濃度超過 0.05% 以上不得駕車。駕駛者酒醉駕車造成駕駛者本身注意力下降、動作遲緩、反應時間增長、視距縮小。依照本研究所構建之分析模式，駕駛者酒醉駕車因其本身精神狀態不佳，造成常違反客觀上注意義務，而本身對於交通事故之預見可能性也下降，注意到交通事故後之反應時間也增長，以上為酒醉駕車可能所造成法所不容許之風險。

#### 4.4.2 超速行駛

駕駛者超速行駛造成駕駛者本身視距縮小、所需反應距離與停車距離增加，以及可能造成對方駕駛者對超速行為之預見可能性下降。依照本研究所構建之分析模式，駕駛者超速行駛行為因其本身視距縮小造成本身對於事故發生之預見可能性下降，且因所需反應時間增加，相對的反應時間不足，而對於對方駕駛者因信賴其他駕駛者不會超速行駛，造成注意到超速行為駕駛者之預見可能性下降，以上為超速行駛可能所造成法所不容許之風險。

#### 4.4.3 侵入來車道

駕駛者侵入來車道可能造成駕駛者雙方相對速度增加，即所需反應距離與停車距離增加，以及可能造成對方駕駛者對於侵入來車道行為之預見可能性下降。依照本研究所構建之分析模式，駕駛者侵入來車道行為，因所需反應距離與停車距離增加，相對的反應時間不足，而對於對方駕駛者因信賴其他駕駛者不會侵入我車道，以及根據道路路型不同，侵入來車道之車輛可能侵入對方駕駛者路權範圍內，造成注意到侵入我車道之行為駕駛者的預見可能性下降，以上為侵入來車道行為可能所造成法所不容許之風險。

#### 4.4.4 違反號誌

駕駛者違反號誌可能造成對方駕駛者對於違反號誌行為之預見可能性下降。依照本研究所構建之分析模式，因對方駕駛者信賴一般駕駛者應遵守號誌行駛，造成對方駕駛者對於違反號誌行為之駕駛者的預見可能性降低，且違反號誌駕駛者可能侵入對方駕駛者之路權範圍，以上為違反號誌行為可能造成法所不容許之風險。

#### 4.4.5 違規停車

駕駛者違規停車行為可能造成對方駕駛者造成對方駕駛者對於違規停駐車輛之預見可能性下降。依照本研究所構建之分析模式，駕駛者違規停車行為，根據道路路型不同，違規停駐車輛可能侵入對方駕駛者路權範圍內，造成對方駕駛者對於違規停駐車輛之預見可能性下降，以上為違規停車可能所造成法所不容許之風險。

#### 4.4.6 燈光錯誤

駕駛者燈光錯誤分為方向燈錯誤以及大燈未開啟，方向燈錯誤可能造成對方駕駛者對本身駕駛者行駛方向判斷錯誤，降低預見可能性；大燈未開啟可能造成駕駛者本身視距縮小以及可能造成對方駕駛者對於本身駕駛者車輛之預見可能性降低。依照本研究所構建之分析模式，駕駛者方向燈錯誤造成對方駕駛者對於本車行駛方向判斷錯誤，可能造成對方駕駛者對於交通事故預見可能性下降，並可能侵入對方路權範圍；大燈未開啟造成本身視距的縮小以及可能造成對方駕駛者對於本車與對方車輛之間距離判斷錯誤，降低預見本身駕駛者車輛之可能性，以上為燈光錯誤行為可能所造成法所不容許之風險。

#### 4.4.7 不當迴轉

駕駛者不當迴轉可能造成對方駕駛者對於不當迴轉之預見可能性下降。依照本研究所構建之分析模式，因對方駕駛者信賴一般駕駛者應不會進行不當迴轉，造成對方駕駛者對於不當迴轉行為之駕駛者預見可能性降低，且不當迴轉駕駛者可能侵入對方駕駛者之路權範圍，以上為不當迴轉行為可能造成法所不容許之風險。上述違規行為可能所造成法所不容許之風險，彙整如表 4.4.1 所示：



表4.4.1 違規行為可能造成法所不容許之風險表

違規行為	可能造成法所不容許之風險
酒醉駕車	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 違反客觀上注意義務</li> <li>➢ 本身對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 本身反應時間增長</li> </ul>
超速行駛	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 本身對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 對方對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 本身所需反應時間增加</li> </ul>
侵入來車道	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 所需反應距離與停車距離增加</li> <li>➢ 對方對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 侵入對方駕駛者路權範圍</li> </ul>
違反號誌	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 對方對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 侵入對方駕駛者路權範圍</li> </ul>
違規停車	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 對方對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 侵入對方駕駛者路權範圍</li> </ul>
方向燈錯誤	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 對方對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 侵入對方駕駛者路權範圍</li> </ul>
大燈未開啟	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 本身對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 對方對於交通事故預見可能性下降</li> </ul>
不當迴轉	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 對方對於交通事故預見可能性下降</li> <li>➢ 侵入對方駕駛者路權範圍</li> </ul>

依照客觀上相當因果關係法理，仍須考慮其違規行為的預見可能性，來判斷違規行為對於結果發生的相當性，而對方駕駛者行為與結果發生之相當性，並不能以違規行為的存在而免除其客觀上應注意義務。

1. 對方駕駛者行為若為一般駕駛者皆無法預見且足夠時間反應並採取適當反應作為，則對方駕駛者行為對於交通事故發生具有客觀上相當因果關係。
2. 違規行為所造成之風險若為對方駕駛者所能預見，並能夠採取避免事故發生之行為，則對方駕駛者行為對於交通事故發生具有客觀上相當因果關係。不能因有違規行為而對方駕駛者就可以不用履行其客觀上應注意的義務。
3. 侵入對方路權範圍可能會造成對方駕駛者無足夠之反應時間採取作為或者採取煞車作為但無法完全煞停時，則違規行為對於交通事故發生具有客觀上相當因果關係。



## 第五章 案例蒐集與研析

本研究透過台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會蒐集常見事故案例，分析案例中相關之影響因素，納入模式中討論研析，並反覆修正模式，以期模式適用範圍能涵蓋大部分之事故案例。

### 5.1 案例蒐集

在事故鑑定的過程中，除了物理跡證的蒐集以外，相關交通法令規定的運用，在實務上也是常見的情形。但行為人違反交通法令所成立的違規行為，所產生的僅為行政責任，此與民事責任或刑事責任在本質上有所不同，與事故彼此之間並不存在必然關係，不能僅認定有違規行為即推論其與事故具有因果關係。因此本研究將蒐集一般常見的違規侵權交通事故案例，個別建立當雙方駕駛者皆有違規行為時，雙方駕駛者違規行為與客觀上相當因果關係的關聯性分析，以及僅有一方駕駛者有違規行為時，駕駛者違規行為與客觀上相當因果關係的關聯性分析，以及雙方駕駛者皆無違規行為時，駕駛者行為與客觀上相當因果關係的關聯性分析。

#### 5.1.1 違規行為之認定

本研究之違規行為除 4.4 節所分析之情境外，尚包含有無照駕駛、行人未走行人穿越道等，對於需判斷駕駛者行為前有无克盡其應注意義務之違規行為的認定，非本研究所研究之範圍，且本研究所構建之模式中，已有對駕駛者對於事故的預見可能性作判斷，因此本研究於此行為之認定上，將其分類為無違規行為的分類，

#### 5.1.2 案例的分類

本研究將蒐集常見違規侵權事故案例，依照雙方皆有違規行為、僅有一方有違規行為、雙方皆無違規行為等三類之交通事故案例，以作為違規行為與客觀上相當因果關係關聯性分析之基礎，本研究不考慮因機件故障以及不可抗力之意外之交通事故案例，而多方肇事者於肇事鑑定所考慮因素過多，且多方肇事者其相互影響關係複雜，故本研究暫不考慮多方肇事者之事故案例。

### 5.2 案例分析

本節將依照第四章所構建之客觀交通事故肇因鑑定程序性模式，配合案例警繪圖、雙方證詞、天候、路況等客觀條件，進行案例分析，希望藉由多次之案例分析，以補足模式中尚未考慮到之影響因素，反覆修正驗證模式，以期模式趨於完善。為了系統分析雙方違規行為對於客觀上相當因果關係之關聯性，而將案例

分為雙方皆有違規行為、僅一方有違規行為、雙方皆無違規行為。

### 5.2.1 雙方皆有違規行為

#### 1. 案例編號：9520665

案件情境：

肇事經過：

乙車駕駛普通重型機車行至肇事路口，適甲車駕駛自小貨車於對向往左迴轉行駛，兩車發生碰撞，致乙車失控衝向右前再撞及停車於路邊之丙車駕駛自小貨車肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：市區道路，涉有行車管制號誌交岔路口，限速 50 公里

雙方車速：甲車 10 公里，乙車 60 公里，丙車靜止

雙方證詞：

甲方證詞：

我於綠燈時進行迴轉，迴轉時沒有看到對方機車，雙方發生碰撞。

乙方證詞：

我直行哪個車道已經忘記，於肇事地點有一自小貨車進行迴轉，我看到時向右側閃避及踩煞車，雙方還是發生碰撞後，我機車又去撞擊路邊停車的自小貨車。

道路交通事故現場圖：

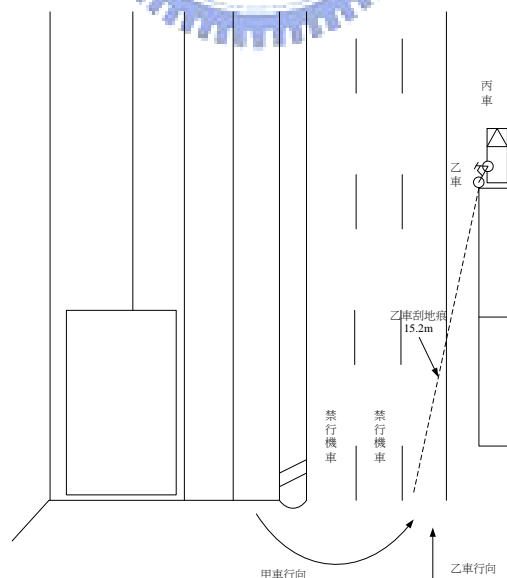


圖 5.2.1.1 道路交通事故現場圖 9520665

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線下，一般人於路口進行迴轉，需注意直行車道是否有來車，並讓直行車先行，一般人以時速 10 公里跨越兩車道加上中央分隔島，完成迴轉大約需花費 6 秒，乙車以時速 60 公里行駛，6 秒前距離肇事地點約 100 公尺，一般人於晴天日間自然光線下，可視距離為 200 公尺，因此依照經驗法則，一般人應能預見乙方之駕駛，並讓直行車先行，然甲車未採取作為，當其持續進行迴轉時，本件事故必然發生，因此甲車之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般人行駛於道路中，能夠預見對向車進行迴轉，且因乙方超速行駛，不能適用信賴原則，一般人應減速注意車前狀況，然乙方仍無減速注意車前狀況，依照客觀上相當因果關係法理，乙方行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

2. 案例編號：9610101

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自用小貨車行經肇事路口迴轉時，與同向直行乙方無照駕駛普通重型機車發生撞擊。

天候：陰；日間自然光線

路況：限速 50 公里，鄉道，三岔路，無號誌

雙方車速：甲方車速 20-30 公里/小時，乙方車速 40-50 公里/小時

雙方證詞：

甲方證詞：

我在外側車道等待內側車道車輛全部走完後，我看到同向後方遠處有一輛機車離我還很遠，我便打左方向燈往內側車道駛入，駛入內側車道後在駛入路口中央時，突然感覺我車子後方晃動與撞擊的聲音，我便立即踩煞車而我的車子已經在對向車道中央停止狀態。撞擊到我車左後車尾處下方。

乙方證詞：

我行駛於外側車道，突然看見同向前方甲方駕駛由右側路邊駛入外側車道，且見對方未打方向燈又突然由外側車道欲向內側車道駛入欲左轉，因為對方突然駛入我車道，造成我閃避不及而於外側車道上發生追撞。發現車禍前距離我約 4 至 5 公尺。我有立即煞車並向右側閃避。

道路交通事故現場圖：

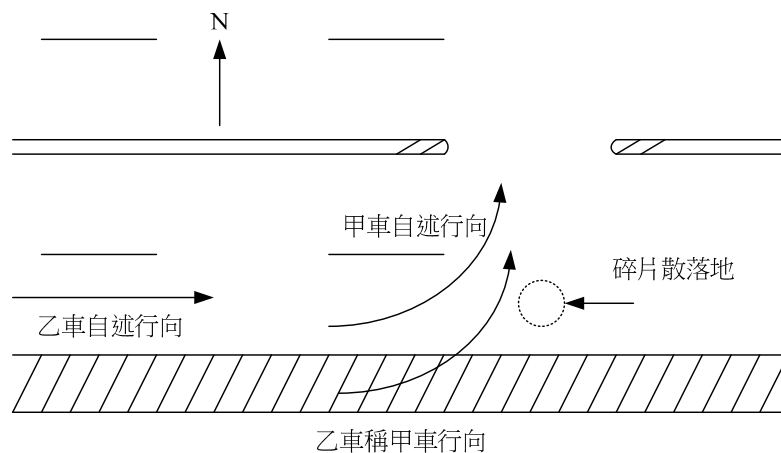


圖 5.2.1.2 道路交通事故現場圖 9610101

案例研析：

依照車損紀錄，甲方車損於車尾左後方，以及乙方證詞說乙方採取往右閃避及煞車行為，根據現場碎片散落地於外側車道，顯示第一撞擊點於外側車道。因此事故發生當時，甲車應斜向位於外側車道，乙車位於外側車道偏內側，往右閃避時撞及到甲車車尾左後方。

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般駕駛者於進行迴轉時，須注意後方是否有來車，發現後方有來車時應讓車道上行駛中車輛先行，然甲方駕駛未採取作為，未盡到其應盡義務，致被乙方撞及，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者行駛於車道中，雖應隨時注意車前狀況，然甲方係從路右後駛入車道欲迴轉，致使乙方無反應時間採取閃避作為，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

3. 案例編號：9610297

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛營業半聯結車，行經肇事地點，與對向跨越雙黃線之  
乙方酒醉駕駛自小客車發生撞擊。

天候：晴；夜間無照明

路況：限速 50 公里，省道，直路，無號誌

雙方車速：甲方 60 公里，無記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

我行駛至肇事地點時，我車道前方不遠處有一處明隧道，突然間對向車道有一部小客車行駛很快，轉彎時不慎失控跨越雙黃線駛入我車道，當時我車同向前方有一部自小客車看到該自小客車衝撞過來而閃避過去，然後該自小客車就先擦撞上我車道的護欄，再直接撞上我右前車頭而肇事。

乙方證詞：

死亡無證詞

道路交通事故現場圖：

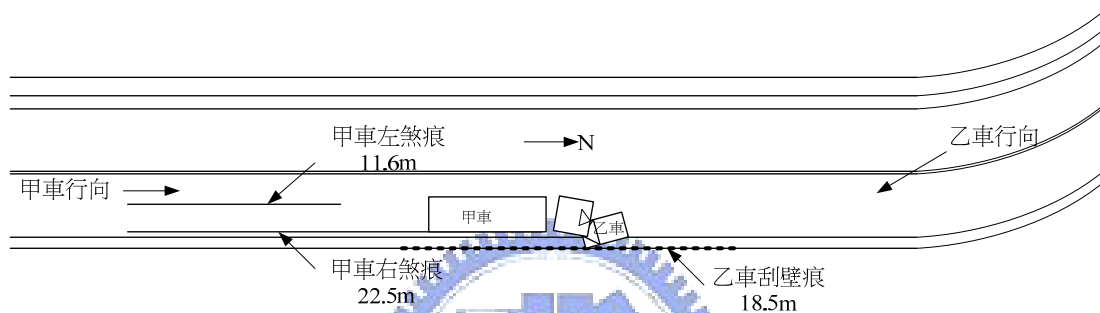


圖 5.2.1.3 道路交通事故現場圖 9610297

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般駕駛者行駛於道路中，突遇對向來車直接駛來，應會採取煞車或閃避之防範作為，雖甲方駕駛超速行駛，但一般人於此狀況皆無法有效採取防範作為，必然發生事故，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者於彎道行駛時，應減速慢行以安全通過彎道，然乙方因酒醉駕車注意力下降，未注意到彎道而跨越雙黃線撞及對向護欄，再與甲方駕駛發生撞擊，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

#### 4. 案例編號：9610251

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小客車沿機慢車優先道行駛肇事地點迴轉時，撞及未依規定行走行人穿越道之乙方行人肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：市區道路、柏油路面、標線清晰、有快慢車道劃分、閃光號誌岔路口、限速 50 公里

雙方車速：無記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

我駕駛自小客車沿機慢車優先車道行駛至肇事地點，我車向左迴轉至左轉直行混合車道時，我車右前引擎蓋與乙方行人發生撞擊。當時我車在駛入左轉直行混合車道時，有先注意左右沒有來車時才行駛，並未發現乙方行人從何方走來。

乙方證詞：

乙方死亡無證詞。

道路交通事故現場圖：

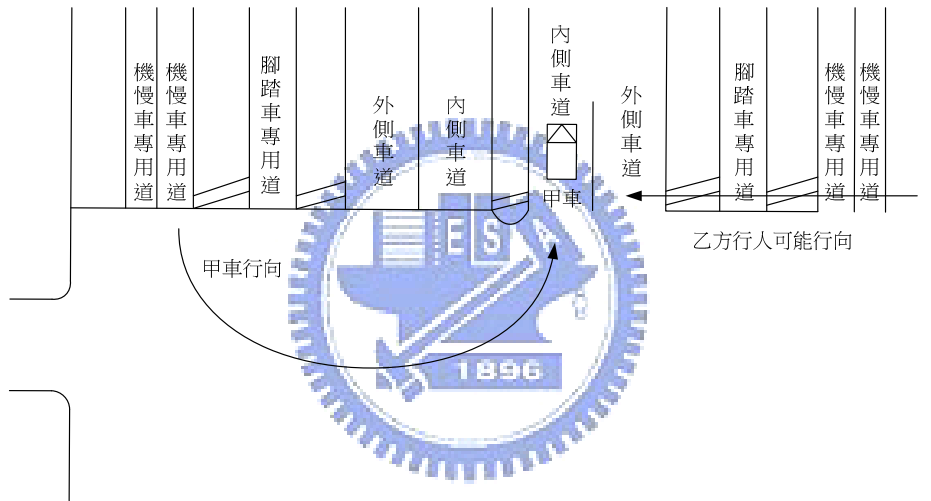


圖 5.2.1.4 道路交通事故現場圖 9610251

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛者進行迴轉時，應注意有無來車與行人，並應禮讓來車與行人先行，然甲方僅注意有無來車，未注意到乙方行人走來，且以當時客觀環境判斷，乙方行人並非無法預見，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般行人穿越閃光號誌岔路口時，應注意有無來車，然乙方未注意到甲車，即欲穿越道路，且依當時客觀環境判斷，甲方迴轉行為並非無法預見，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。



5. 案例編號：9610108

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小客車行經肇事地點，欲左轉彎時，與對向直行之  
乙方駕駛發生撞擊。

天候：晴；日間自然光線

路況：縣道，設有閃光號誌之岔路口，限速 60 公里

雙方車速：甲方 10-20 公里/小時，乙方未記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

行經肇事地點時，我車減慢車速但沒有完全停車再開，左  
轉彎時有一部機車直行而來，撞上我右後車身，造成機車  
倒地，機車駕駛與乘客受傷。我的行向為閃黃燈。

乙方證詞：

我們直行行駛在機車優先道上，一部自小客車要左轉彎  
時，造成我先生駕駛之普通重型機車閃避不及與自小客車  
發生撞擊。

道路交通事故現場圖：

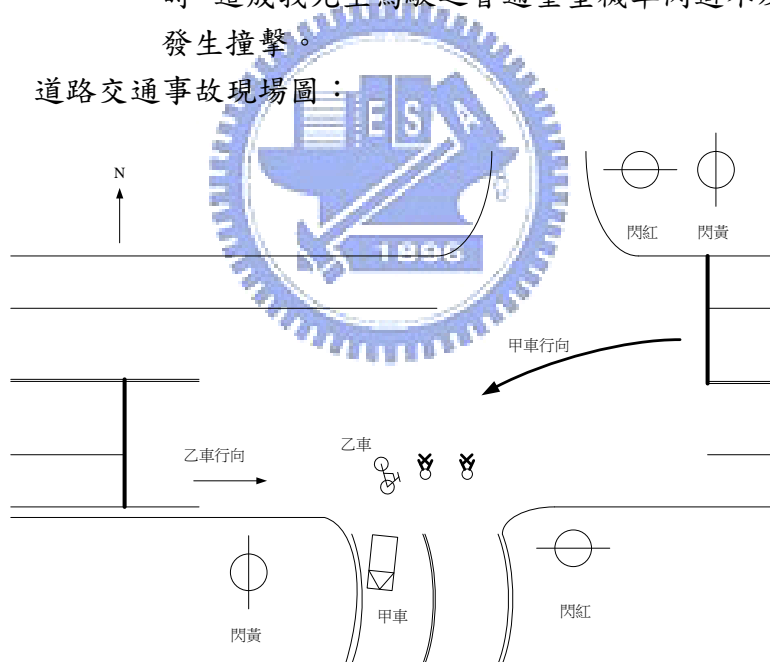


圖 5.2.1.5 道路交通事故現場圖 9610108

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般駕駛者行經閃黃燈號誌交岔路口進行左轉彎時，應減速慢行並注意對向有無來車，然甲方未注意對向有無來車，致使無法採取作為，依照客觀上相當因果關係原理，因甲方未



盡到應注意之義務，所以甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般人行經閃黃燈號誌交岔路口，應減速慢行並注意有無來車，然乙方未減速慢行，而發現甲方進行左轉彎時，雖然採取閃避措施，仍無法避免事故的發生，依照客觀上相當因果關係原理，因乙方未盡到應注意車前狀況之義務，所以乙方之行為與結果之發生亦有客觀上相當因果關係。

## 5.2.2 僅一方有違規行為

### 1. 案例編號：9510992

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛普通重型機車超越方向限制線，於肇事地點與迎面駛來之乙方駕駛自小客車撞及肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：限速 60 公里以下，省道，直路，乾燥路面，二車道

雙方車速：甲方無記錄、乙方 30-40 公里

雙方證詞：

甲方死亡無證詞。

乙方證詞：

發現對方時距離 10 公尺，方向為正前方。發現對方低頭騎機車，忽然偏離本身車道，逆向行駛至我車道。採取向右方閃避並踩煞車。因對方速度很快，駛向我車道，才發生事故。當時車速 30-40 公里。

道路交通事故現場圖：

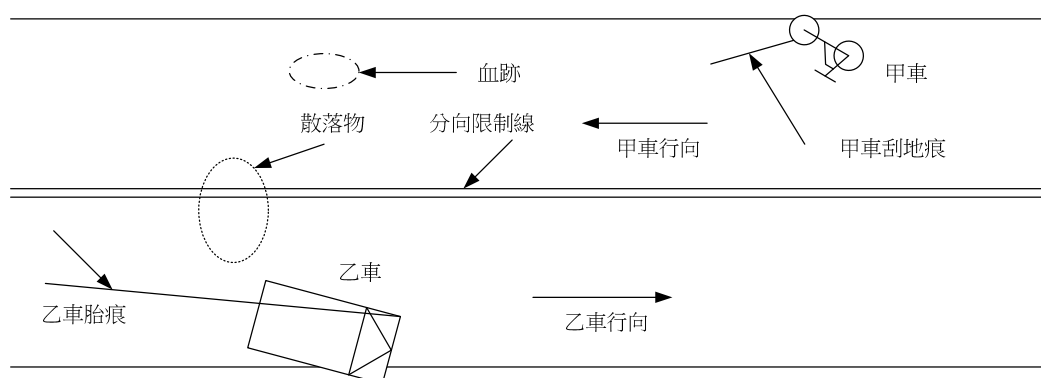


圖 5.2.2.1 道路交通事故現場圖 9510992

案例研析：

依照本研究之模式，分別作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線下，限速 60 公里以下，一般人依照經驗法則，預見對向車道有來車，應不能駛入對向車道，然甲方依然駛入對向車道逆向行車，導致無足夠反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係，甲方之行為與結果之發生有客觀上必然肇事之相當因果關係。

以乙方為基礎，評估一般人是否能注意到甲方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線下，限速 60 公里以下，一般人在沒有超速之情形，應與乙方相同可以預見甲方違規超越分向限制線之行為，並有足夠之反應時間採取反應作為，且一般人依照經驗法則也會在右後方無來車之情況下，採取與乙方之相同作為，煞車並且往右方閃避。然因甲方超越分向限制線，相對速度增加，需有更長的反應時間採取作為，雖然乙方已採取閃避作為，仍無法避免事故之發生，依照客觀上相當因果關係法理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

## 2. 案例編號：9511014

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛普通重型機車於路邊起駛，起駛後即原地向右迴轉斜穿道路，行經肇事地點，與直行之乙方駕駛普通重型機車發生撞擊。

天候：晴；日間自然光線

路況：限速 40 公里以下，村里道路，直路，無號誌

雙方車速：甲方用手推機車、乙方 30-40 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

推機車到白線處看見乙方駕駛，乙方未煞車撞倒我前車頭，人飛到我機車踏板。

乙方證詞：

發現甲方由我右前方撞過來，當時我車速約 30-40 公里，看到甲方駕駛時已經來不及煞車。



### 道路交通事故現場圖：

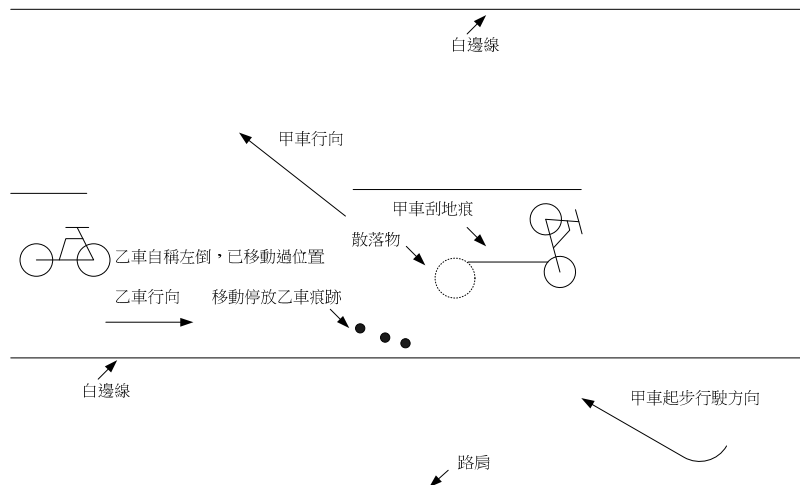


圖 5.2.2.2 道路交通事故現場圖 9511014

#### 案例研析：

依照本研究之模式，分別作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線下，限速 40 公里以下，一般人在路邊起駛之情形，應與甲方相同可以預見乙方已行駛在道路上，而在此情況下，應有足夠之反應時間採取反應作為，且一般人依照經驗法則，於路邊起駛時，如遇有來車接近，應停止於路邊讓行進中之車輛先行，然甲方未讓行進中之車輛先行，依照客觀上相當因果關係法理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，評估一般人是否能注意到甲方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線下，限速 40 公里以下，一般人於行進中之情形，應與乙方相同雖已預見甲方於路邊起駛，但仍無足夠之反應時間採取有效防範措施，因此乙方無法採取作為，依照客觀上相當因果關係法理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

### 3. 案例編號：9511082

#### 案件情境：

##### 肇事經過：

乙方駕駛普通重型機車，途經肇事地點，欲閃避甲車逆向停車於左側路旁之自小貨車所開啟之右車門，失控跌落水溝肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：無分向設施(無號誌之岔路口)，限速 50 公里

雙方車速：甲方靜止，乙方 10-15 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我要開啟車門前無察看後方是否有來車，是我開啟車門時才發現對方車輛，對方車輛因閃避我車失控跌落水溝。我車車門並沒有與該車擦撞痕跡。

乙方證詞：

我車行至肇事地前，看見前方自小貨車逆向停於肇事地靠左停車，我車行至肇事地，該車車門突然推出，閃避不及，我車左照後鏡，擦撞該右前車門，致我車失控，掉落水溝。

道路交通事故現場圖：

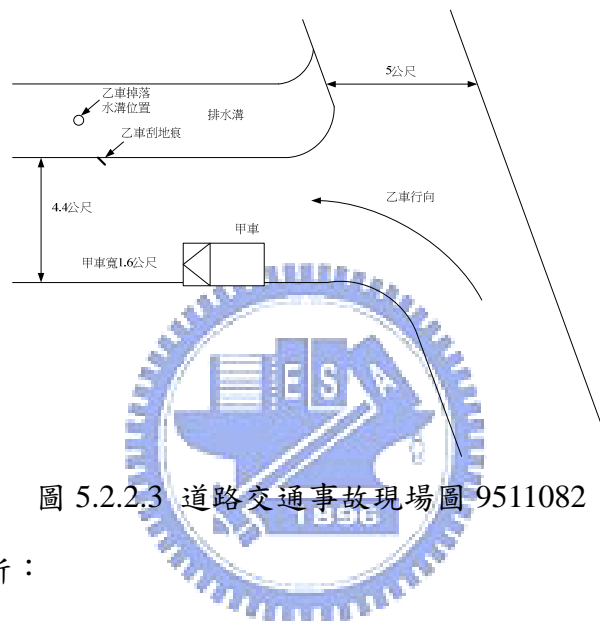


圖 5.2.2.3 道路交通事故現場圖 9511082

案例研析：

依照本研究之模式，分別作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線下，一般人於路邊暫停打開車門時，應先注意後方是否有來車，然甲方並未採取作為避免風險，而此風險造成結果之發生，依照客觀上相當因果關係之法理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線下，一般人於進行左轉時，應靠右行駛，並注意車前狀況，因甲方暫停於路邊左方，未佔用乙方機車之路權，然乙方並未採取作為避免風險，而此風險造成結果之發生，依照客觀上相當因果關係之法理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

雙方同時所造成之風險，導致結果之發生，任一風險之避免，皆可避免結果之發生，因此雙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關

係。

#### 4. 案例編號：9511086

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛營業大貨車，於支道行駛至肇事地路口前左轉彎，適左側有乙方酒醉駕駛(血液酒精濃度 86.6mg/dL，換算呼氣 0.43 毫克)普通重型機車由外側車道駛至，兩車碰撞而肇事。

天候：晴；夜間有照明

路況：省道，中央分隔島雙向四車道，無號誌丁字路口，限速 50 公里

雙方車速：甲方靜止，乙方無記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

我開車越過馬路時，發現另一小客車於外側北上車道車速很快，所以我就踩煞車停住車輛，我就聽到左後方撞擊聲音。

乙方死亡無證詞。

道路交通事故現場圖：

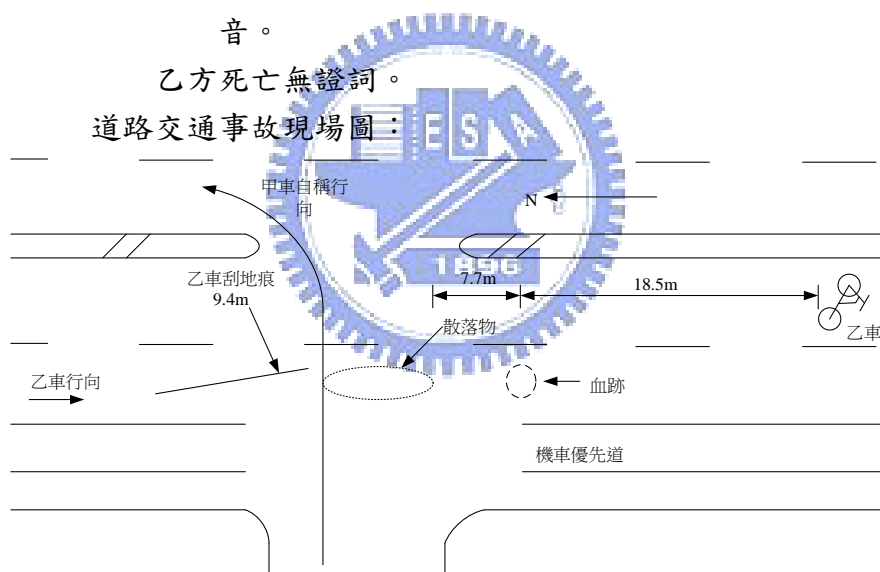


圖 5.2.2.4 道路交通事故現場圖 9511086

案例研析：

依照本研究之模式，分別作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天夜間有照明下，限速 60 公里以下，一般人於支道駛出需注意幹道行進中之車輛，並讓之先行，然於口供中甲方未提起駛出前是否有預見甲方之車輛，而依照警繪圖，乙車之刮地痕長達 9.4 公尺，並乙車事後位置離碰撞點長達 26 公尺以上，可推斷乙車當時車速很快。

以上述客觀條件判斷，於夜間乙方高速行駛下，甲方可能無預見或預見而無法判斷其車速與距離，而依照口供甲方靜止於車道中時，也無法採取反應作為，依照客觀上相當因果關係法理，甲方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，評估一般人是否能注意到甲方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天夜間有照明下，限速 60 公里以下，一般人於無超速且無酒醉駕車之情形下，駛近無號誌丁字路口，需減速慢行注意路口有無車輛駛出，然因乙車車速過快，且酒醉駕車導致可能無預見或預見而無足夠反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係法理，乙方之行為出現時，依本案基底條件有其肇事之必然性，故與結果之發生有客觀上相當因果關係。

#### 5. 案例編號：9511062

案件情境：

肇事經過：

丙方搭乘乙方駕駛普通重型機車行駛途經肇事地段，與迎面駛來左轉甲方駕駛之自大貨車發生碰撞

天候：晴，夜間

路況：岔路口，行車管制號誌正常有左轉保護時向，乾燥柏油路面

雙方車速：甲方 40 公里，乙方無記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

當時路口號誌是全綠的綠燈，我就直接跟著前方的車輛左轉，我要彎過去時還沒看到，彎過去要再走，我看到右邊有機車直直走過來，就來不及了

乙方死亡無證詞。

丙方證詞：

我乘坐乙方所駕駛之機車，我當時有喝酒所以讓乙方載，我們的燈號是綠燈直行。

目擊證人證詞：

當時號誌綠燈，大貨車隨轎車一同左轉，大貨車走直行車道依號誌左轉，他沒超速。撞擊後大貨車往前滑行 10 公尺後停下。我當時下車指揮交通，等待救護車



道路交通事故現場圖：

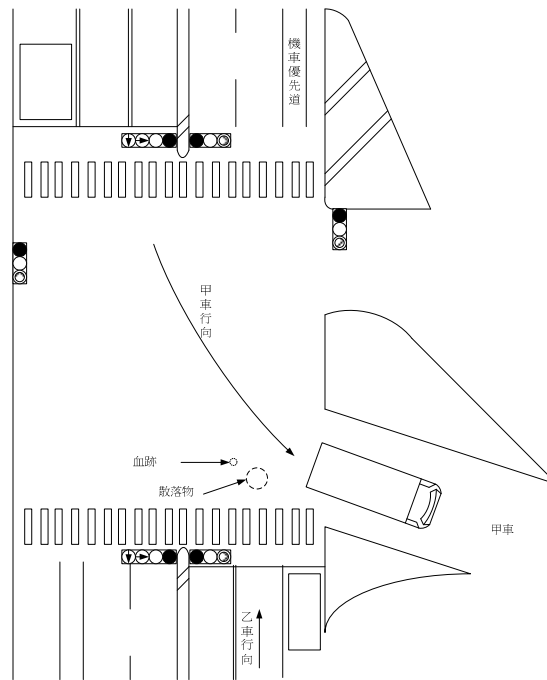


圖 5.2.2.5 道路交通事故現場圖 9511062

案例研析：

依照目擊證人的證詞，甲方大貨車依號誌左轉，推斷乙方違反號誌直行。

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天夜間下，一般人於依照號誌左轉，依照信賴原則應信賴對向車道之車輛將依號誌停止，然乙方未依號誌停止闖紅燈直行，導致甲方雖預見乙方闖來，卻無足夠之反應時間採取反應作為，因此依照客觀上相當因果關係法理，甲方之行為與本件肇事無必然關係，故無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，評估一般人是否能注意到甲方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天夜間下，一般人遇紅燈號誌應停止，然乙方仍闖越紅燈號誌直行，導致雖預見甲方轉彎車，卻無足夠反應時間採取反應作為，因此依照客觀上相當因果關係法理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。



6. 案例編號：9511067

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小貨車行經肇事地點迴轉時，與同向後方直行乙方駕駛普通重型機車發生撞擊。

天候：晴；日間自然光線

路況：限速 50 公里，村里道路，直路，無號誌

雙方車速：甲方 20 公里，乙方無記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

至肇事地點前，我要找地方迴轉，我有看過左後照鏡，但沒有車，因前方及後方均無來車，且我當時速度約 20 公里，所以我就迴轉，迴轉時我有打方向燈，當我轉過去時，我聽到撞擊聲。發現與一部機車發生碰撞。

乙方死亡無證詞。

其他證據：監視錄影光碟，畫面約 12 公尺

14:35:44 甲方駕駛自小貨車出現於監視鏡頭右側

14:35:45 甲方往左開啟方向燈行駛約 2/3 鏡頭寬度後，自小貨車頭切入對向車道開始迴轉。同時機車進入畫面，並於對向車道上行駛，隨後車身往左傾斜。甲方車身已進入對向車道，車頭於監視鏡頭畫面之最左邊。

14:35:46 甲方車往左轉近 90 度，車頭對正路旁空地。乙方機車往前滑行至甲方左後車身處。

14:35:47 乙方機車滑行撞擊甲方左後車身，甲方車繼續迴轉，左側兩輪因離心力之關係離地，似乎即將往右翻車

14:35:48 甲方車往前移動往左回正壓乙方機車前輪，再往前移動，於 14:35:52 時停於路外的空地上。

道路交通事故現場圖：

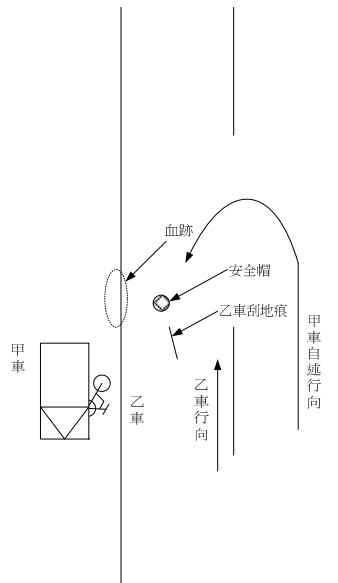


圖 5.2.2.6 道路交通事故現場圖 9511067

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天日間自然光線，限速 50 公里以下，一般人於進行迴轉時，除需顯示左轉燈光，仍須依規定暫停注意來往車輛，然甲方未暫停注意來往車輛，逕行迴轉，導致無法預見乙方之行為，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

依照監視錄影乙方車身往左傾斜之情形，推測乙方駕駛當時有煞車造成車身傾斜之情形，以乙方為基礎，一般人於進行超車行為時，需注意與對向之來車及前車間之安全距離，然因甲方突然迴轉，導致乙方雖預見並採取煞車行為，但仍無法避免結果之發生，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

7. 案例編號：9610091

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛輕機車逆向由東向西欲橫跨道路，經肇事地與乙方駕駛重機車由西向東發生撞及肇事。

天候：晴；夜間有照明

路況：市區道路，速限 50 公里

雙方車速：無紀錄

雙方證詞：

甲方證詞：

我剛發動車子，就被撞了，我是打算繞個圈向東行。

乙方證詞：

我沿著機車優先道由西向東直行，對方逆向忽然由南側往北側斜穿，我發現時已經快要發生碰撞，我立即煞車但還是發生碰撞。

道路交通事故現場圖：

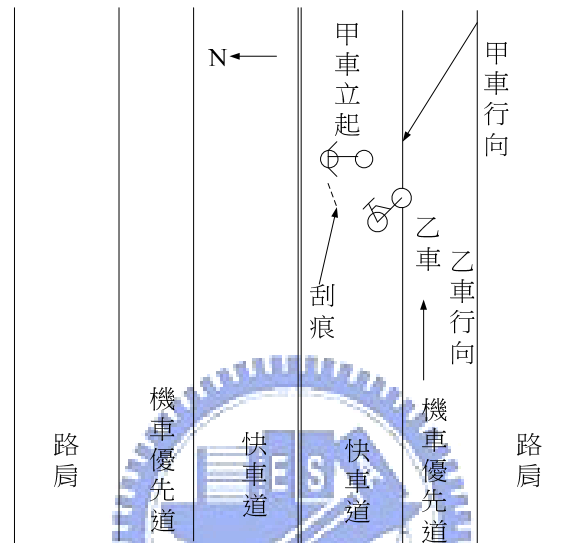


圖 5.2.2.7 道路交通事故現場圖 9610091

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般人於路邊逆向行車時，已經違反了道路交通安全規則，而於路邊駛出時，根據道路交通安全規則，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，然甲方未注意乙車駛近，逕行於路邊駛出，依照本研究所建立之模式，一般人於此情況下，應注意有無來車駛近，且於注意到乙車駛近時，即停止路邊駛出之行為，然甲方並無採取作為，因此依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，評估一般人是否能注意到甲方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般人正常行駛於道路中，依照信賴原則，可以信賴路旁之車輛或行人不會忽然駛出，而乙方於道路上行駛時，雖然已經注意到甲方駕駛逆向行駛於路邊，但基於信賴原則，可以信賴甲方並不會突然駛出，然甲方仍突然駛出，乙方雖然採取煞車之防範措施，仍發生事故。依照本研究所建立之模式，一般人於此情況之下，雖然採取了煞

車的防範措施，也是無法避免事故之發生，因此依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

#### 8. 案例編號：9610096

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛普通重型機車由北向南行經肇事地點，與對向乙方駕駛自小客車發生碰撞肇事。

天候：雨；晨或暮光

路況：鄉道，雙線道，劃設分向限制線，直路，限速 50 公里以下。

雙方車速：甲方 30-40 公里/小時，乙方 30-40 公里/小時

雙方證詞：

甲方證詞：

行經肇事地點時，前方一部自小客車正靠右欲停車，且路邊亦停放數部機車，我為閃避前方車輛，才會撞到對向的自小客車。我發現對方時已發生撞擊，我來不及做任何反應措施。

乙方證詞：

我行駛到肇事地點看見對向車道有一婦人騎機車載有一名乘客，好像是要超車前方車輛，跨越對向車道，並在雙黃線中滑倒，機車向我左側滑進，致我無法閃避所以撞上對方機車。

道路交通事故現場圖：

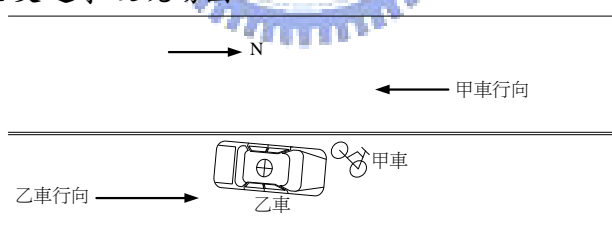


圖 5.2.2.8 道路交通事故現場圖 9610096

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般人於超車時，應注意對向是否有來車以及後方是否有來車，然甲方駕駛未注意對向乙方駕駛駛近，進行超車行為時，因天雨路滑，滑倒撞至前方對向車道之乙車，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，評估一般人是否能注意到甲方之行為，並且是否有

足夠之反應時間。一般人行駛於道路中時，依照信賴原則，對向車道之車輛應不會超越分向限制線，然因甲方駕駛於進行超車行為時，因天雨路滑，滑倒超越分向限制線，致使乙方無足夠之反應時間閃避，因此依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

9. 案例編號：9610097

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小客車，由北向南行經肇事路段被同向自後方駛來  
乙方駕駛普通重型機車追撞肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：四線道柏油路面，標線清晰，無號誌岔路口，限速 50 公里

雙方車速：甲方 30-40 公里/小時，乙方未記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

於肇事前，因我之前進行迴轉時，乙方駕駛正好行經，因為擋到其行進，乙方便下車作勢要打我(當時兩車未發生車禍)，我當時會怕便開走，而乙車一直在後方緊追，後來行經肇事路段，有一普通重型機車衝出，我緊急煞車乙方駕駛就撞到我車左後保險桿，我因害怕乙方追打，且看其所載之小孩子沒事，我就開走開始鑽小巷子，並要找派出所備案。

乙方證詞：

乙方死亡無證詞。

其他證據：

依照車禍肇事現場監視錄影光碟，畫面 12:12:04 至 12:12:08 肇事地點有一不詳機車，由東往西南方向，跨越雙黃線駛至甲方行駛之車道，甲方駕駛之自小客車作減速及閃避動作(未撞及前方機車)，此時乙方駕駛之普通重型機車車頭撞及甲方駕駛自小客車左後保險桿後，乙方往左前方倒地，甲方未停車繼續直行。

乙方抽血檢驗酒精濃度，檢驗值為 158mg/dL(換算呼氣值 0.79mg/L)

道路交通事故現場圖：

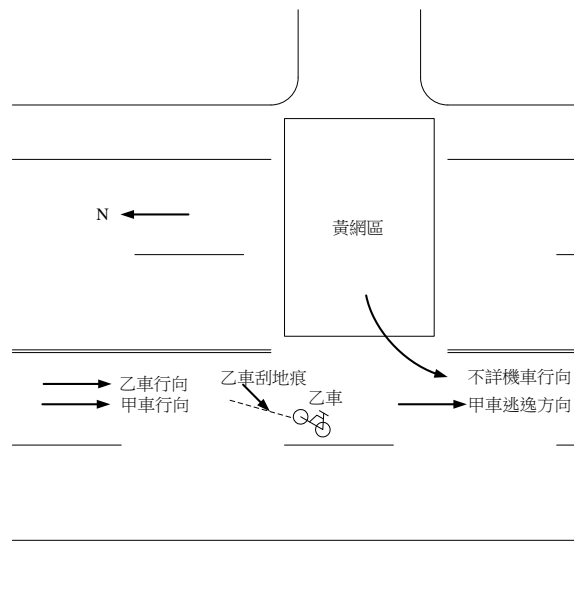


圖 5.2.2.9 道路交通事故現場圖 9610097

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般人行駛於道路上時，預前方有狀況發生，會採取緊急煞車避免事故發生，對於後方跟車並無注意之義務，然因乙方駕駛未保持安全跟車距離，而追撞甲車發生肇事，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般人於跟車時，須保持安全跟車距離，而因乙方駕駛未保持安全跟車距離，當甲方駕駛緊急煞車時，無足夠之反應時間採取作為，因此發生肇事，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

10. 案例編號：9610099

案件情境：

肇事經過：

甲方酒後駕駛普通重機車行經肇事地點，由後撞及乙方順向停於右側路邊之自小客貨車肇事。

天候：晴；夜間有照明

路況：村里道路，雙線道，直路，限速 40 公里以下

雙方車速：甲車 30 公里/小時，乙車靜止



雙方證詞：

甲方證詞：

當時跟車於另一箱型車，該車行駛於車道偏左，我偏右行駛加速時，即撞上乙方駕駛自小客貨車，完全沒有反應空間。

乙方證詞：

我停車於路燈下光線視線良好，所以沒有做任何警示措施，停車時緊靠路邊 25CM，且當處未設置禁止停車之標誌。

道路交通事故現場圖：

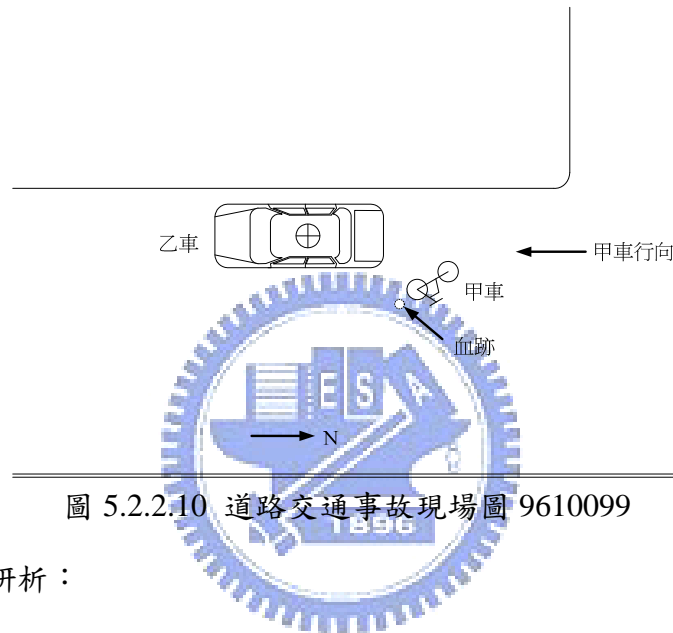


圖 5.2.2.10 道路交通事故現場圖 9610099

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般人於進行超車行為時，須注意前方路況以及後方是否有來車，而因甲方進行超車行為時，未注意車前狀況，且可能因酒醉，致使無足夠反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般人於有燈光明且無禁止停車之標誌或標線，依規定能緊靠路邊停車，而乙方已盡其義務緊靠路邊停車，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

#### 11. 案例編號：9610114

案件情境：

肇事經過：

乙方駕駛普通重型機車行駛於外側車道，行經肇事地點時撞擊甲方駕駛之自小貨車左後方肇事。

天候：雨；夜間有照明

路況：省道，橋樑，雙向四車道

雙方車速：甲方未記錄，乙方 30 公里/小時

雙方證詞：

甲方證詞：

我當時車速很慢靠最右側行駛，忽然碰一聲一部機車從我左側滑過去，我就停車下來看，發現機車撞到我車子的左後方。

乙方證詞：

死亡無證詞。

其他證人證詞：

當時雨下很大，我們騎在乙方後面，另一台機車騎在我們後面，我沒有注意到前方有貨車，因為該處視線很暗，而且貨車沒有開燈也沒有閃黃燈，後來我聽到碰一聲，乙方撞到貨車，人車就滑出去。我們車速約 30 公里。

道路交通事故現場圖：

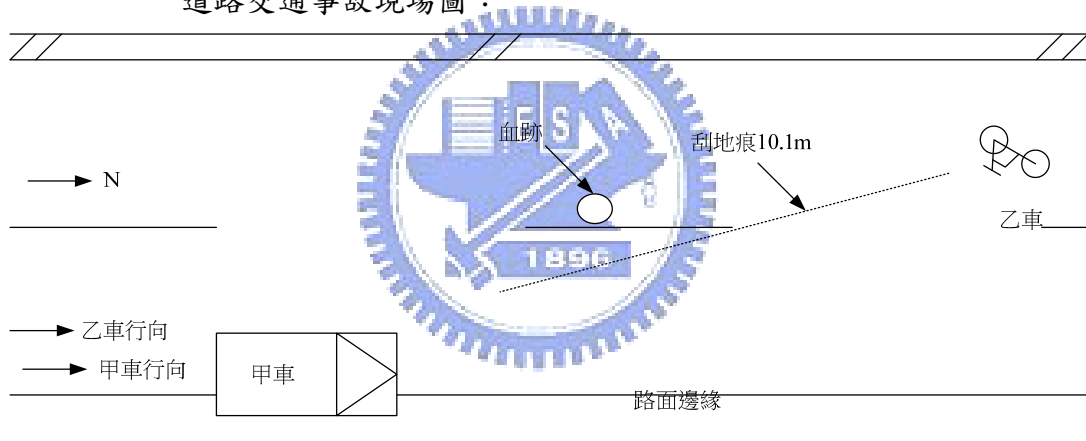


圖 5.2.2.11 道路交通事故現場圖 9610114

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛者於雨夜行駛於道路上時應打開大燈以顯示本車位置，如甲方未打開大燈，致使乙方不易注意到甲車，依照客觀上相當因果關係原理，甲方未盡其應盡義務，因此甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者於雨夜駕駛應減速慢行，注意車前狀況，雖然因甲方未打開大燈，一般人於此情況並非完全無法預見，依照客觀上相當因果關係原理，乙方未減速慢行充分注意車前狀況，其行為與結果之發生仍有客觀上相當因果關係。

12. 案例編號：9620028

案件情境：

肇事經過：

乙車駕駛小客車於內側快車道，行經肇事地點撞及穿越道路之  
甲方行人。

天候：雨；夜間有照明

路況：四線道，柏油路面，標線清晰，涉有行人穿越道，限速 50  
公里

雙方車速：乙方 40-50 公里/小時

雙方證詞：

甲方證詞：

無證詞

乙方證詞：

我駕駛小客車沿內側車道，行經肇事地點，突然看到有一  
個人從左前側安全島上之台電變電箱北側步行走出至內  
側車道上，我立即煞車仍來不及就碰撞而肇事。

其他證據：

車禍現場警方相片顯示鞋子掉落於台電變電箱南側，由此  
可見行人是於變電箱南側遭受撞擊

道路交通事故現場圖：

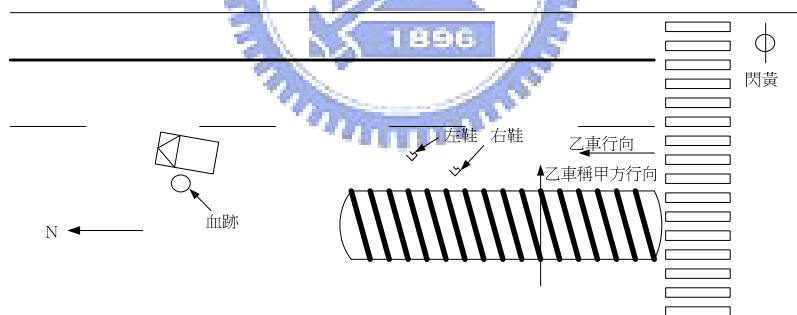


圖 5.2.2.12 道路交通事故現場圖 9620028

案例研析：

依照警方相片之證據，顯示撞擊點為台電變電箱之南側，顯示甲方  
行人與乙方駕駛自小客車之間並無障礙物遮蔽視線。

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客  
觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般行人步行於行人穿越道上穿  
越道路時，需注意左右方有無來車，然因當時為下雨的夜晚，一般人難  
以判斷來車之行車速度，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與  
結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者行經閃黃燈交岔路口，應減速慢行注意有無行人及來車，而乙方無減速慢行，致使無法閃避甲方行人穿越道路，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

13. 案例編號：9610299

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小客車由南向北行經肇事地點與由北向南逆向行駛乙車駕駛普通重型機車相撞肇事

天候：晴；日間自然光線

路況：省道、直路、四線道、中央分隔島、限速 70 公里

雙方車速：甲方 60 公里，乙方未記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

我行駛於內側快車道，行經肇事地點，發現有一普通重型機車逆向行駛於我車道，我發現時距離約 30-40 公尺，我踩煞車了，還是與對方發生碰撞。

乙方證詞：

無記錄

道路交通事故現場圖：

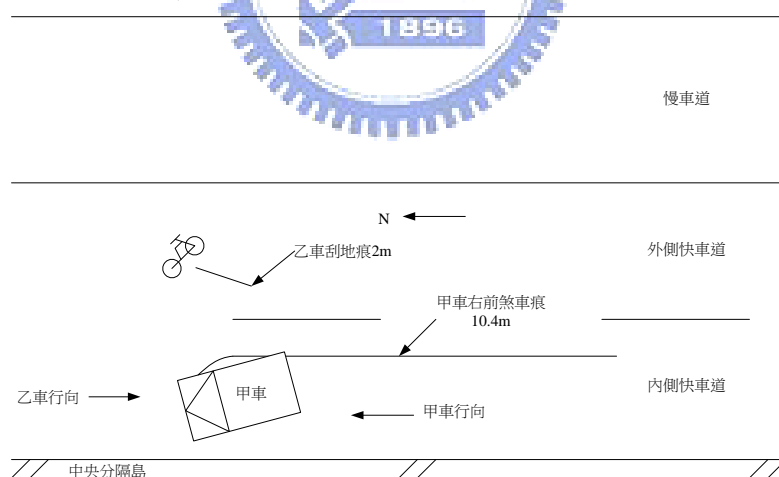


圖 5.2.2.13 道路交通事故現場圖 9610299

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般駕駛者行駛於直線道路上預見來車逆向行駛，應會減速慢行並採取閃避措施，然甲方發現乙方逆向行駛時，仍無採取任何閃避措施，直至無法閃避時才採取煞車，依照客觀上

相當因果關係原理，甲方有足夠之反應時間採取閃避作為，卻沒有克盡其注意車前狀況之義務，故甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者若逆向行駛於直線道路上，預見前方有車駛來，應馬上閃避或者停止車輛並開啟燈光顯示自己之位置，然乙方預見已有來車，卻沒有採取任何閃避作為，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

#### 14. 案例編號：9610253

案件情境：

肇事經過：

甲方無照駕駛輕型機車行經肇事地點欲左轉彎時，與同向行駛亦欲左轉之乙方駕駛自小客車發生撞擊肇事。

天候：雨；日間自然光線

路況：限速 50 公里、鄉道、岔路、無號誌

雙方車速：甲方 20-30 公里，乙方 20 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我當時行駛至路口時要左轉彎，對方就從我後方撞上，其他我就不記得

乙方證詞：

我當時行駛至路口要左轉彎時，當時對方也是左轉彎，對方就切到我的右側前方葉子板，對方就與我平行在我右側，我有煞車可是對方同時轉彎就撞到我

道路交通事故現場圖：

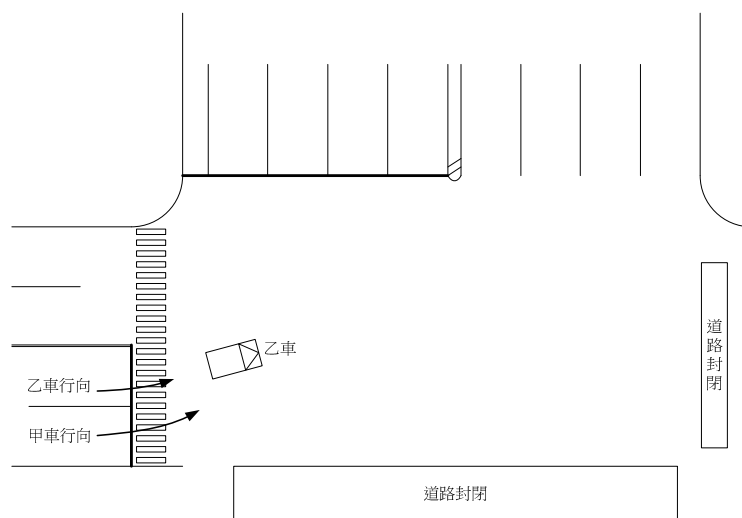


圖 5.2.2.14 道路交通事故現場圖 9610253

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛者於進行左轉時，應注意左方是否有來車，左方有車時應禮讓直行車先行，然甲方未注意左方有來車逕行左轉，造成乙方無足夠之反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係原理，於當時客觀環境下，有甲方之行為必然發生事故，故甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。但甲方無照駕駛之違規行為，並非此件案例的肇因行為。

以乙方為基礎，一般駕駛者於進行左轉時，信賴其他駕駛者不會突然切入我車道，然甲方突然左轉切入我車道，致使乙方無足夠反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

#### 15. 案例編號：9610270

案件情境：

肇事經過：

乙方駕駛普通重型機車行經肇事地點，撞及同向停於作養護護欄施工工程之甲方駕駛小貨車右後車尾肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：專用道路、無號誌、限速 40 公里

雙方車速：甲方靜止，乙方 50-60 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

肇事當時我們正準備收工離開於車前收拾工具及安全錐，就忽然聽到撞擊聲，發現有一部機車撞到我車輛右後方處，在距離車輛後方 30 公尺處置放有三個安全錐。

乙方證詞：

我行駛至肇事地點沒有看見工程車後方有擺設任何警告標誌，所以才會撞上工程車。

道路交通事故現場圖：

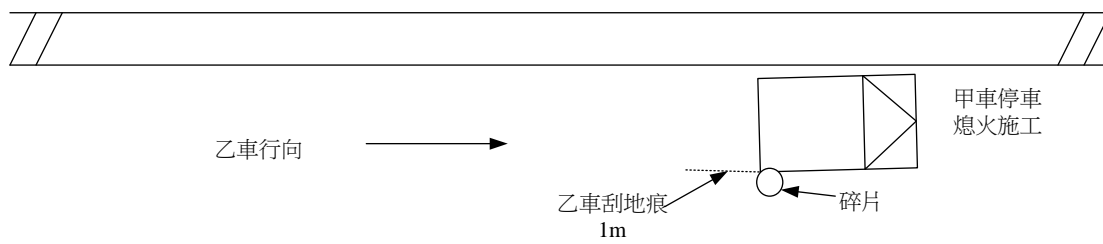


圖 5.2.2.15 道路交通事故現場圖 9610270



案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般施工工程應於車前後皆置放安全錐，並開啟車輛車斗上方遵行方向的指示燈，而甲方皆有做到其警告義務，但因乙方超速行駛並未注意車前狀況致使本身雖然採取煞車及閃避作為，仍無法避免事故發生，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者行駛於道路上，應注意車前狀況，但乙方超速行駛且未注意車前狀況，致使發現前方有障礙物時，雖然採取煞車閃避作為，仍無法避免事故發生，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

16. 案例編號：9520643

案件情境：

肇事經過：

乙方駕駛自小客車途經肇事地點，與右側斜穿道路甲方駕駛普通重型機車撞及肇事。

天候：晴；夜間有照明

路況：限速 50 公里以下，省道，直路，乾燥路面

雙方車速：甲方 80 公里，乙方未記錄。

雙方證詞：

甲方證詞：

行經車禍地點時，見我右前方有一部重機車從路邊空地騎出來要橫越馬路，我見狀就立即煞車及按喇叭，但對方還是一直過來，我就將煞車踩到底並且一直向左閃，一直閃到中央分隔島無法閃避後就撞上。

乙方證詞：

我看到上游路口號誌轉紅燈時，而且沒有車輛行駛過來，本人才通過前往對向車道，沒想到剛起步沒多久，就被急駛而來之小客車所撞及。

道路交通事故現場圖：

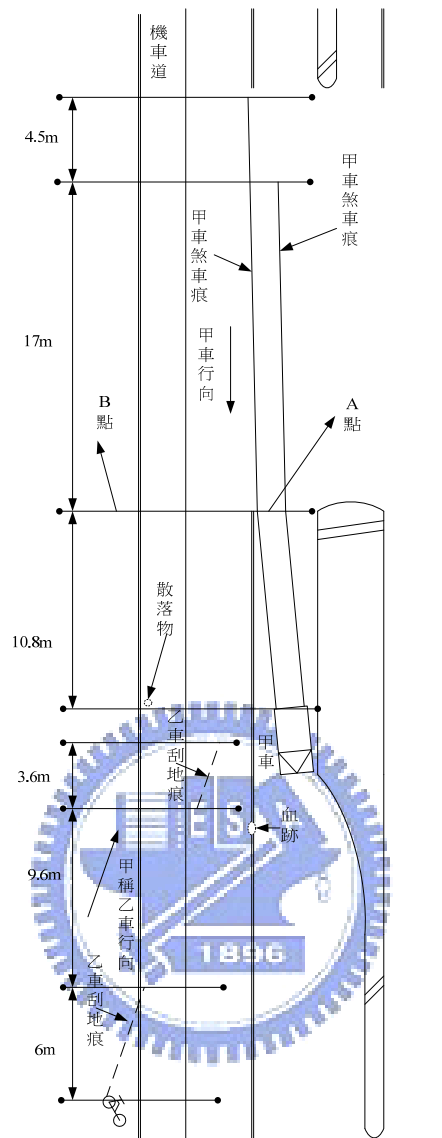


圖 5.2.2.16 道路交通事故現場圖 9520643

案例研析：

本案例需先查明雙方所稱是否屬實，依照警繪圖所示，甲車煞車痕有於 A 點突然轉向之情形，車輛於煞車鎖死之情形，應該只能以直線前進，因此依照碰撞原理，可以推斷兩車之碰撞點為 A 點。因此可推斷乙車之行向應不是如甲方所述為逆向行駛，應為於路邊 B 點起駛往 A 點行駛之方向。

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天夜間有照明，限速 50 公里以下，一般人於沒有超速之情形下，於道路中行駛應能預見 20 公尺外之乙車於路邊起駛出之情形，並有足夠之反應時間採取反應作為，避免事

故之發生。然甲方因嚴重超速之行為，造成自己雖採取了反應作為，但仍無法避免結果之發生，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般人於路邊起駛時，須確定有無來車接近，始可進行起駛，夜間雖不易預見甲車嚴重超速之情形，但有車接近之危險事實，並非完全不能預見，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生仍有客觀上相當因果關係。

17. 案例編號：9511070

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小客車途經肇事地段右轉與乙方無照駕駛普通重型機車發生碰撞。

天候：雨

路況：交岔路口，行車管制號誌正常，濕潤柏油路面

雙方車速：甲方 20 公里，乙方 35 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我於外側車道打右轉方向燈欲右轉，我有看後照鏡，見乙方在右後方 30-40 公尺，轉彎時乙方突然跑到我右前方，結果我車右前保桿處與對方機車左側中間部位碰撞，致對方人車倒地。

乙方證詞：

我行至肇事路口時，忽見對方自小客車要右轉，當時我在對方右後方 2-3 公尺處，我看到要閃已來不及，結果我車不知何部位與對方不知何部位碰撞。

道路交通事故現場圖：

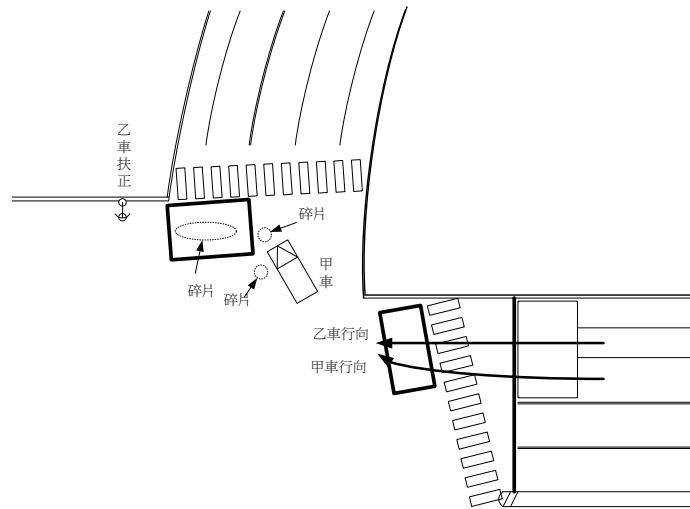


圖 5.2.2.17 道路交通事故現場圖 9511070

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於雨天日間自然光線，一般人於進行右轉時，需觀察右後方是否有無來車，並打右轉燈以示右轉。依照證詞以及雙方車速，雙方相對速度差為 15 公里，甲方觀察到乙方於右後方 20-30 公尺，乙方應於 6 秒後追上甲車。一般人於右轉前 6 秒，應能注意到乙方於後方跟進，並禮讓直行車先行，然甲方未注意致使右轉時無足夠反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般人在對方右後方 2-3 公尺處，看見前方車輛示右轉燈並且進行右轉，應無足夠的反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

18. 案例編號：9610283

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小客車由北往南行經肇事地點，從內側車道向右變換車道駛入同向外側車道時，與同向外側車道直行酒醉駕車之  
乙方駕駛普通重型機車擦撞肇事

天候：晴；日間自然光線

路況：省道，四線道，直路，限速七十公里以下

雙方車速：甲方 30-40 公里，乙方 20 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我沿內側車道打方向燈欲往右變換至外側車道時，突然同向外側車道一部普通重型機車往左偏駛而來，雙方不慎發生碰撞，對方駕駛倒地受傷。

乙方證詞：

我沿外側車道行駛，突然左側同向行駛於內側車道之一部自小客車往右切入外側車道，其右側車身擦撞到我機車左側車身，導致我人車倒地受傷。

道路交通事故現場圖：

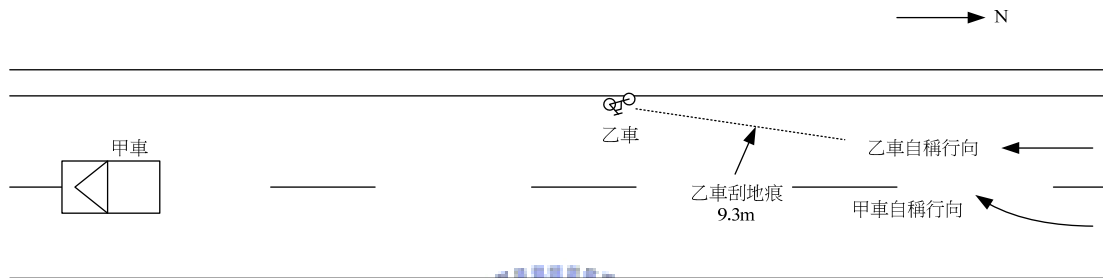


圖 5.2.2.18 道路交通事故現場圖 9610283

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛者於進行變換車道時，應注意欲變換之車道前後有無車輛，注意到欲變換之車道有車輛時，應禮讓直行車先行，然甲方未注意右後方有乙車靠近，逕行變換車道，導致乙方無足夠之反應時間採取防範作為，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者行駛於車道時，應注意車前狀況，信賴其他車輛不會任意變換車道，然甲方突然變換車道之行為，導致一般駕駛者無足夠反應時間採取防範措施，依照客觀上相當因果關係原理，存在有甲方之行為，即使乙方無酒醉駕車，一般駕駛者皆無法避免事故發生，故乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

19. 案例編號：9620127

案件情境：

肇事經過：

乙方酒後駕車駕駛小貨車，沿北向南行經肇事地點，撞及同向因故障停於車道上之乙方駕駛曳引車車尾肇事。

天候：晴；夜間有照明

路況：省道、無號誌、限速 60 公里

雙方車速：甲方靜止，乙方 60 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我車因為故障停於路中，適乙方駕駛自小貨車，撞到我車後方而肇事

乙方證詞：

我駕駛自小貨車行經肇事地點，適甲方駕駛曳引車停放在路中間，我因沒有發現該車，致使由後追撞該車因而肇事

道路交通事故現場圖：

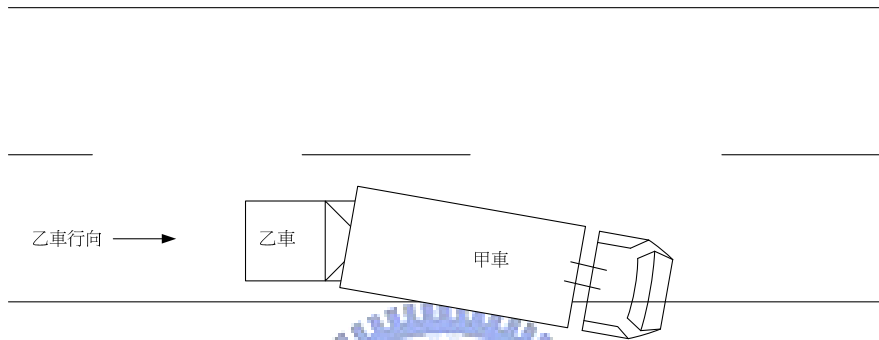


圖 5.2.2.19 道路交通事故現場圖 9620127

案例研析：

於分析雙方行為與結果發生的客觀上相當因果關係前，先評估甲車駐於路邊的預見可能性，作為相當性判斷之基礎，於當時之客觀環境，晴天且夜間有照明的直線路段，一般駕駛者應可以預見甲車停駐於路邊之情形。

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛者因故障停車於路邊時，應於後方適當位置擺設故障標誌以及開啟故障燈號，雖甲方沒有擺設故障標誌，但依照當時客觀環境，一般駕駛者應可以預見甲車停駐於路邊之情形，卻因乙方酒醉駕車，造成自身視距縮小、反應時間增長，依照客觀上相當因果關係原理，甲方就算於後方擺設故障標誌，皆無法避免事故的發生，故甲方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者行駛於道路中，應注意車前狀況，依照當時客觀環境一般駕駛者應可以預見甲車停駐於路邊之情形，並減速慢行通過，然因乙方酒醉駕車，造成視距縮小、反應時間增長，致使發現到甲車停駐於路邊之情形時，無足夠的反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。



### 5.2.3 雙方皆無違規行為

#### 1. 案例編號：9610092

案件情境：

肇事經過：

乙方駕駛普通重型機車由南向北行駛慢車道，行經肇事地點，撞及同向停於慢車道之甲方駕駛大貨車左後車尾肇事。

天候：晴；晨或暮光

路況：村里道路、無號誌、限速 50 公里

雙方車速：甲方靜止，乙方無紀錄

雙方證詞：

甲方證詞：

我不在車上，我在車後十公尺處有放置交通錐當警告標誌，車禍現場有路燈照明。

乙方證詞：

乙方死亡無證詞

道路交通事故現場圖：

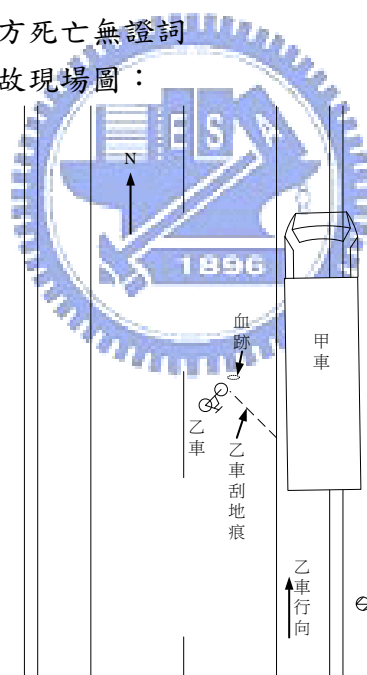


圖 5.2.3.1 道路交通事故現場圖 9610092

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般人於停車時，於照明不清之路段，應放置反光標識，而甲方於車後 10 公尺處，放置交通錐以示警告。依照客觀上相當因果關係原理，甲方已盡其義務防範意外之發生，因此甲方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般人行駛於道路時，預見前方有交通錐，應減速慢行，然乙方駕駛未注意車前狀況，致使事故發生，依照客觀上相當因果關係原理，乙方未注意車前狀況之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

## 2. 案例編號：9620019

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛自小客車於肇事地點擬靠右路邊停車時，適乙方駕駛大型重型機車同向由其右後方駛來，兩車相撞肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：雙向二車道，限速五十公里以下，有分向限制線劃設，有慢車道，學校附近，閃光號誌交岔路口

雙方車速：未記錄

雙方證詞：

甲方證詞：

當時我車剛起步行駛於一般車道，我有打方向燈要停靠，不知何因一部大型重機車直接碰觸發生肇事，致使我車右側葉子板部位與對方之左側車身部位發生碰撞後，致使對方機車駕駛人及後座乘客倒地受傷。

乙方證詞：

我與對方同時起步行經肇事地點，因我騎乘速度過慢，對方駕駛自小客車以其右方擦撞、擠撞我騎乘之機車所致。

道路交通事故現場圖：

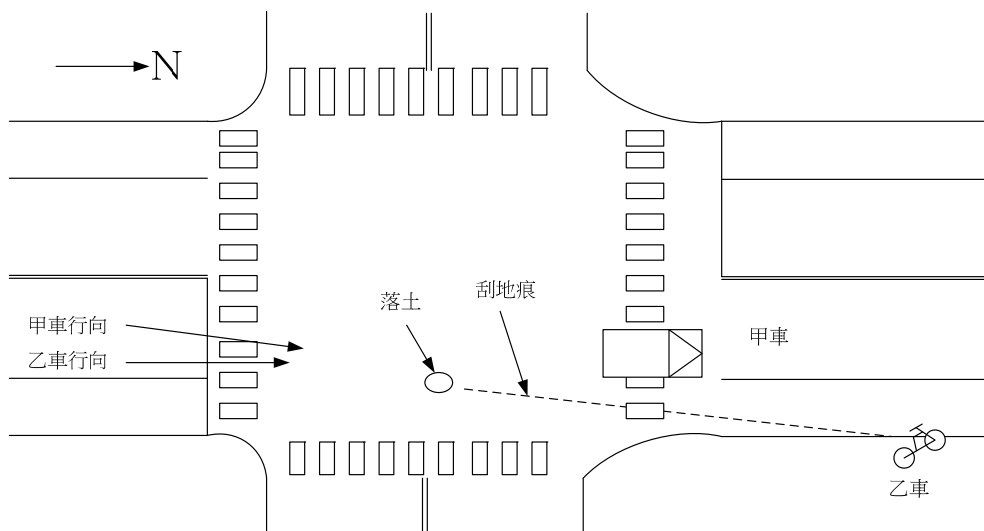


圖 5.2.3.2 道路交通事故現場圖 9620019

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛者進行路邊停車時，除需顯示燈光外，仍需注意右後方是否有無來車，以及注意右方是否有車，而有車時應禮讓直行車先行。然甲方未注意右後方之情形，逕行進行路邊停車之行為，造成右方之機車無從閃避，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者於道路上行駛時，應與左右方車輛保持安全間隔距離，然因甲方逕行進行路邊停車之行為，一般人於此情形也無法採取閃避之行為，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

### 3. 案例編號：9610288

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛營業大客車行經肇事路段，自後方撞及同方向前方乙方駕駛普通重型機車。

天候：晴；日間自然光線

路況：岔路口、行車管制號誌正常、乾燥柏油路面

雙方車速：甲方 50 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我原本行駛於外側車道，因前方有一部砂石車怕會掉落小石頭，所以變換至內側車道行駛，突然間有一部機車直接左轉到我車之正前方，我發現之後煞車不及而發生碰撞。

乙方證詞：

死亡無證詞

其他證據：

卷附行車記錄表顯示，甲車肇事前有加速至 55 公里左右，至肇事時間在迅速降下車速之情形

### 道路交通事故現場圖：

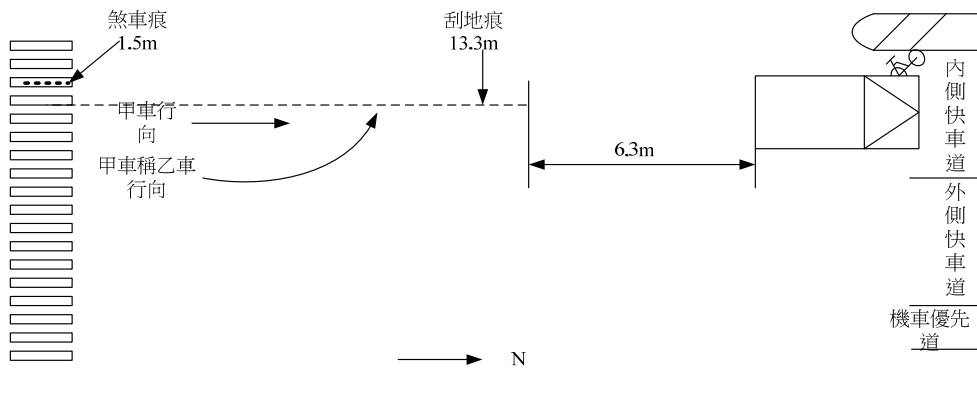


圖 5.2.3.3 道路交通事故現場圖 9610288

#### 案例研析：

依照道路交通事故現場圖顯示，甲車自內側快車道駛入岔路口內約 20 公尺出現煞車痕跡，乙車倒地刮痕起點與甲車煞車痕相距不遠，因此當時客觀環境應為甲車行經肇事地點，由外側快車道加速變換進入內側快車道，欲超越同方向前方砂石車時，前方有重機車已先駛入岔路口靠中心附近行駛欲左轉。

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。一般駕駛者於進行超車行為時，應注意前方狀況，若有車輛佔據車道，應停止超車行為，然甲方未注意到乙車已在岔路口靠中心附近而進行超車行為，致使雖採取煞車閃避作為，仍無法避免事故發生，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者於此情形，皆無法預見後方突然有來車，也無法採取閃避作為，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

#### 4. 案例編號：9610266

##### 案件情境：

##### 肇事經過：

甲方駕駛自小客車行經肇事地點，適有對向乙方駕駛普通重型機車駛至，兩車發生碰撞肇事。

天候：晴；日間自然光線

路況：柏油路面、無分向設施、彎道、無障礙物、視距良好、限速 40 公里以下

雙方車速：甲方 30-40 公里，乙方 20-30 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我行駛至肇事地點時，發現對方距離我約 5 公尺左右，從我前方右側騎過來，所以我自然往左邊閃避對方，但因對方速度太快，又是彎道所以仍然發生肇事。

乙方證詞：

我行駛至肇事地點時，發現對方距離我約 5 公尺左右，因為對方轉彎時有吃過中線，我看到就往對方的左側閃，結果閃不過，就發生車禍。

道路交通事故現場圖：

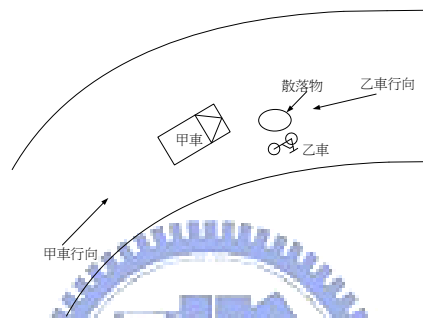


圖 5.2.3.4 道路交通事故現場圖 9610266

案例研析：

依照道路交通事故現場圖所示，散落物較偏向於甲方行向位置，推斷應是乙方偏左行經彎道，第一碰撞點應於散落物位置。

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛人行經彎道，應注意車前狀況，並信賴其他駕駛者不會駛入我車道，然乙方偏左行駛，致使甲方雖然採取煞車閃避措施，仍無法避免事故之發生，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛人行經無分向設施彎道，應靠右行駛並注意車前狀況，然乙方偏左行駛，致使雙方雖然採取煞車閃避措施，皆無法避免事故之發生，依照客觀上相當因果關係原理，於此客觀環境有乙方之行為必然發生事故，故乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

#### 5. 案例編號：9610281

案件情境：

肇事經過：

乙方駕駛普通重型機車行經肇事地點，撞上對向駛來左轉暫停

於路口之甲方駕駛輕機車右側肇事

天候：晴

路況：交岔路口、行車管制號誌正常、乾燥柏油路面

雙方車速：甲方靜止，乙方 30-40 公里

雙方證詞：

甲方證詞：

我駕駛輕機車左轉到路中時，發現乙方駕駛普通重型機車由我對向行駛而來，我發現後立即停車，而該重型機車速度很快煞車不及而撞上我。

乙方證詞：

我駕駛普通重型機車行經肇事地點，因停等紅燈的車輛塞車，乙方駕駛輕機車由對向左轉穿過車陣，一穿過來就停著，我發現時距離乙車約 5 公尺，已經來不及而撞上。

道路交通事故現場圖：

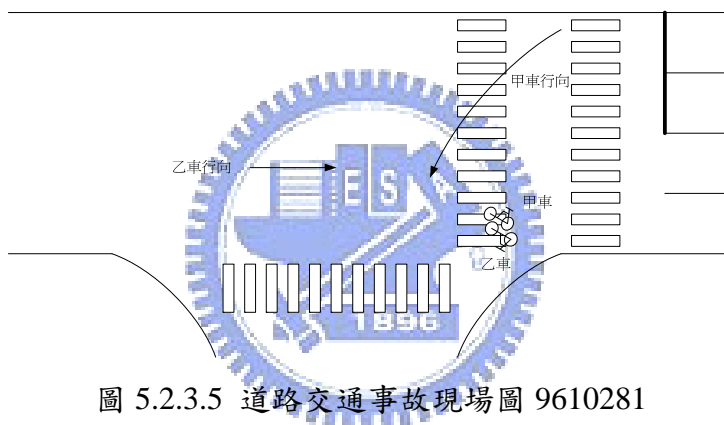


圖 5.2.3.5 道路交通事故現場圖 9610281

案例研析：

依照本研究之模式，分作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，一般駕駛者進行左轉時，應注意對向有無來車，有來車時應禮讓直行車先行，然甲車未注意對向有無來車，左轉佔用來車道，導致一般駕駛者預見甲車時，雖採取防範措施也無法避免事故之發生，依照客觀上相當因果關係原理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

以乙方為基礎，一般駕駛者行駛接近路口時，應注意車前狀況，然甲車左轉佔用車道，導致乙方雖然預見採取煞車作為仍無法避免事故之發生，依照客觀上相當因果關係原理，乙方之行為與結果之發生無客觀上相當因果關係。



## 5.2.4 無法判斷之案例

### 1. 案例編號：9520660

案件情境：

肇事經過：

甲方駕駛營業小貨車於肇事地點與對向駛來乙方駕駛自用小客車相撞肇事。

天候：晴；夜間有照明

路況：縣道、彎路、雙線道、中心雙黃實線、限速 40 公里

雙方車速：甲方 20 公里，乙方不知道

雙方證詞：

甲方證詞：

我為上坡左彎道，對方為下坡右彎道，我發現對方車輛駛入我車道。只約 6-7 公尺，因對方車輛下坡車速很快，我來不及閃避就撞上我左前輪處。(酒醉駕車呼氣檢測 0.3MG/L)

乙方證詞：

在我發現對方駛入我車道時，就發生對撞，距離多遠不知道，我不知道我車速多少

道路交通事故現場圖：

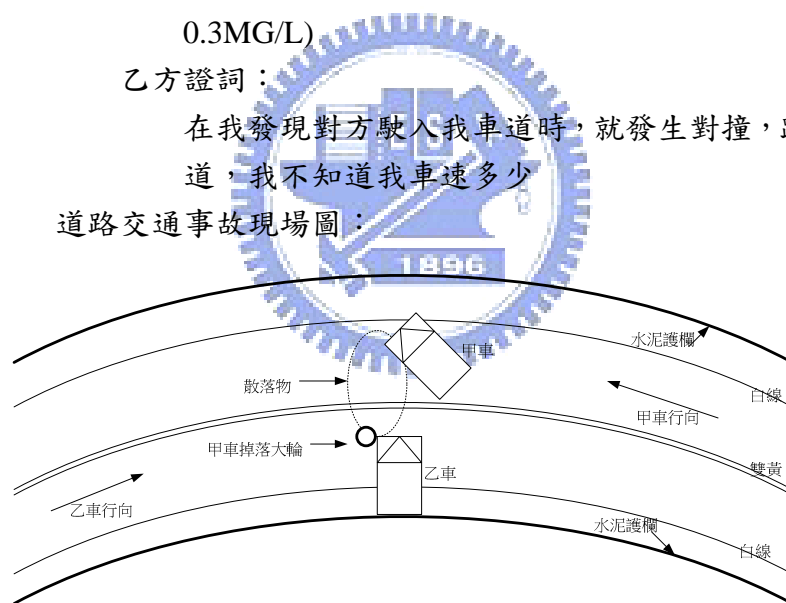


圖 5.2.4.1 道路交通事故現場圖 9520660

案例研析：

依照本研究之模式，分別作雙方個別評估其行為與結果發生是否有客觀上相當因果關係。以甲方為基礎，評估一般人是否能注意到乙方之行為，並且是否有足夠之反應時間。於晴天夜間有照明，限速 40 公里以下，一般人於彎道處無酒醉駕車之情形下，雖能預見乙方之行為，卻無足夠時間與空間採取有效防範作為。以乙方為基礎，也面臨同樣的狀況，無足夠時間與空間採取有效防範作為。

然本案例中，雙方各持己見，堅持是對方跨越分向限制線，此案件應為兩種情形：

1. 甲方酒醉駕車，跨越分向限制線，造成雙方皆無足夠之反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係法理，甲方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。
2. 乙方跨越分向限制線，造成雙方皆無足夠之反應時間採取作為，依照客觀上相當因果關係法理，乙方之行為與結果之發生有客觀上相當因果關係。

而依照警繪圖仍無法判斷碰撞點是於何車道，還需要其他跡證來判斷。而依照客觀上相當因果關係，甲方酒醉駕車之行為並不一定與結果之發生有客觀上相當因果關係。此因即使無酒駕情形，面臨同樣狀況必無可能採取有效防範作為，故本案酒駕與否於肇事原因完全無關係。

### 5.3 綜合研析

本研究將所蒐集之交通事故案例分類為雙方皆有違規行為、僅有一方有違規行為、雙方皆無違規行為等三類案例，並將各分類依照肇事地點於路段、路口作分類，以建立違規行為與客觀上相當因果關係之關聯性分析。本研究目前所分析之 30 件案例如表 5.3.1 所示：



表5.3.1 案例違規行為與客觀上相當因果關係表

案例編號	路段或路口	有無違規行為		有無客觀上相當因果關係	
		甲方	乙方	甲方	乙方
9510992	直路	逆向	無	有	無
9511014	直路	逆向	無	有	無
9520660	彎道	無法判斷	無法判斷	無法判斷	無法判斷
9511082	路口	違規停車	無	有	有
9511086	路口	無	酒醉駕車	無	有
9520665	路口	不當迴轉	超速	有	有
9511062	路口	無	違反號誌	無	有
9511067	直路	不當迴轉	無	有	無
9520643	直路	超速	無	有	有
9511070	路口	無	無照駕駛	有	無
9610091	直路	逆向	無	有	無
9610092	直路	無	無	無	有
9610096	直路	逆向	無	有	無
9610097	路口	無	酒醉駕車	無	有
9610099	直路	酒醉駕車	無	有	無
9610101	直路	不當迴轉	無照駕駛	有	無
9610108	路口	違反號誌	違反號誌	有	有
9610114	直路	未開大燈	無	有	有
9620019	路口	無	無	有	無
9620028	路口	無	違反號誌	無	有
9610297	彎道	超速	酒醉駕車、 逆向	無	有
9610299	直路	無	逆向	有	有
9610288	路口	無	無	有	無
9610281	路口	無	無	有	無
9610283	直路	無	酒醉駕車	有	無
9620127	直路	無	酒醉駕車	無	有
9610253	路口	無照駕駛	無	有	無
9610251	路口	不當迴轉	行人未走行人 穿越道	有	有
9610266	彎道	無	無	有	無
9610270	直路	無	超速	無	有

雙方皆有違規行為之案例共 5 件，雙方皆有違規行為與客觀上相當因果關係關聯表如表 5.3.2 所示：

表5.3.2 雙方皆有違規行為與客觀上相當因果關係關聯表

案例編號	路段或路口	有無違規行為		有無客觀上相當因果關係	
		甲方	乙方	甲方	乙方
9520665	路口	不當迴轉	超速	有	有
9610101	直路	不當迴轉	無照駕駛	有	無
9610108	路口	違反號誌	違反號誌	有	有
9610297	彎道	超速	酒醉駕車、 逆向	無	有
9610251	路口	不當迴轉	行人未走行人 穿越道	有	有

依照表 5.3.2，有三件事務案例當雙方皆有違規行為時，雙方違規行為對於交通事故發生的結果皆有客觀上相當因果關係，因為需違規行為所造成之風險於交通事故中實現並具有相當性，才能判斷違規行為對於交通事故發生的結果有客觀上相當因果關係。並發現無照駕駛者，其行為與一般駕駛者無異，且無其他違規行為時，若已克盡其客觀上應注意義務，則可以適用信賴原則。



僅一方有違規行為之案例共 19 件，僅有一方有違規行為與客觀上相當因果關係關聯表如表 5.3.3 所示：

表5.3.3 僅一方有違規行為與客觀上相當因果關係關聯表

案例編號	路段或路口	有無違規行為		有無客觀上相當因果關係	
		甲方	乙方	甲方	乙方
9510992	直路	逆向	無	有	無
9511014	直路	逆向	無	有	無
9511082	路口	違規停車	無	有	有
9511086	路口	無	酒醉駕車	無	有
9511062	路口	無	違反號誌	無	有
9511067	直路	不當迴轉	無	有	無
9520643	直路	超速	無	有	有
9511070	路口	無	無照駕駛	有	無
9610091	直路	逆向	無	有	無
9610096	直路	逆向	無	有	無
9610097	路口	無	酒醉駕車	無	有
9610099	直路	酒醉駕車	無	有	無
9610114	直路	未開大燈	無	有	有
9620028	路口	無	違反號誌	無	有
9610299	直路	無	逆向	有	有
9610283	直路	無	酒醉駕車	有	無
9620127	直路	無	酒醉駕車	無	有
9610253	路口	無照駕駛	無	有	無
9610270	直路	無	超速	無	有

依照表 5.3.3 可以看出，大部分有違規行為之駕駛者，其違規行為與交通事故發生之結果皆有客觀上相當因果關係，且案例 9511082、9520643、9610114、9610299 與中顯示，僅有一方有違規行為之型態時，無違規行為之駕駛者行為，若其行為與交通事故發生之結果有相當性，則其行為雖非違規行為，但其行為與交通事故發生之結果還是有客觀上相當因果關係。且案例 9511070、9610283 違規行為反而沒有客觀上因果關係，因此分析僅有一方有違規行為之事故案例時，不能僅因其沒有違規行為即推論其沒有肇因行為，仍須深入瞭解違規行為造成法所不容許之風險是否在事故中所實現，以及分析對方駕駛者對於違規行為之預見可能性，若具有預見可能性，則無違規行為之駕駛者應實行其避免交通事故發生之義務，否則仍具有客觀上相當因果關係。

雙方皆無違規行為之案例共 5 件，雙方皆無違規行為與客觀上相當因果關係關聯表如表 5.3.4 所示：

表5.3.4 雙方皆無違規行為與客觀上相當因果關係關聯表

案例編號	路段或路口	有無客觀上相當因果關係	
		甲方	乙方
9610092	直路	無	有
9620019	路口	有	無
9610288	路口	有	無
9610281	路口	有	無
9610266	彎道	有	無

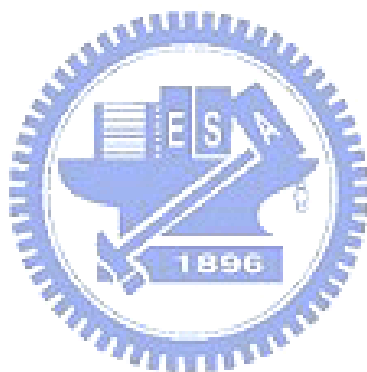
依照表 5.3.4 可以看出，當雙方皆無違規行為時，則由其駕駛者行為與交通事故發生之結果的相當性，判斷駕駛者行為與交通事故發生之結果是否有客觀上相當因果關係。

本研究綜合以上三種型態案例發現違規行為與結果之發生是否存在有客觀上相當因果關係，並非一定。綜合以上案例歸納出以下之情形：

1. 判斷違規行為是否為肇因行為時，需考量違規行為造成法所不容許之風險是否於交通事故中所實現，即判斷其違規行為與結果發生是否有相當性，與違規與否並無直接的相關。
2. 無照駕駛者，其行為與一般駕駛者無異，且無其他違規行為時，若已克盡其客觀上注意義務，則可以適用信賴原則。且無照行為大多不是其主要肇因行為，大多是因其沒有克盡其客觀上應注意義務，犯了一般駕駛者一樣會疏忽的過失行為，其疏忽的過失行為才是主要肇因行為。
3. 本研究可依一般駕駛者之情形，判斷一般駕駛者無酒醉駕車於相同情形下，是否有足夠之反應時間採取作為，作為駕駛者之酒醉駕車行為與結果之發生有無客觀上相當因果關係之判斷。
4. 因雙方所造成之風險，同時導致結果之發生，而任一風險之避免，皆可避免結果之發生，則雙方之行為與結果之發生均有客觀上相當因果關係。也可反應目前常見事故之發生，常因雙方皆不禮讓之情形，造成事故之發生。
5. 雙方駕駛者皆有違規行為時，並非雙方違規行為對於交通事故發生的結果皆有客觀上相當因果關係，因其違規行為所造成之風險並非一定於交通事故中所實現，需違規行為所造成之風險於交通事故中實現並具有相當性，才能判斷違規行為對於交通事故發生的結果有客觀上相當因果關係。
6. 僅一方駕駛者有違規行為時，大部分有違規行為之駕駛者，其違規行為與交通事故發生之結果皆有客觀上相當因果關係，且少部分案例指出，無違規行

為之駕駛者行為，若其行為與交通事故發生之結果有相當性，則其行為雖非違規行為，但其行為與交通事故發生之結果還是有客觀上相當因果關係。甚至有些案例指出，有違規行為的不具有客觀上因果關係，反而無違規行為的具有客觀上因果關係，因此分析僅有一方有違規行為之事故案例時，不能僅因其沒有違規行為即推論其沒有肇因行為，仍須深入瞭解行為造成法所不容許之風險是否在事故中所實現，才能判斷是否具有相當性，進而判斷雙方駕駛者行為與交通事故發生有無客觀上相當因果關係。

7. 雙方駕駛者皆無違規行為時，則由其駕駛者行為與交通事故發生之結果的相當性，判斷駕駛者行為與交通事故發生之結果是否有客觀上相當因果關係。
8. 違規行為並不一定就是肇因行為，可能是駕駛者其他的行為導致的風險在結果中發生，而此種行為才是事故的肇因行為。





## 第六章 結論與建議

本研究進行國內外肇因鑑定與因果關係法理之相關文獻蒐集與研析，作為研究方法與理論基礎建立之基礎，並蒐集國內一般常見交通事故案例之特性，分析其可能影響因素，客觀上注意義務範圍之判斷、預見可能性之判斷、相當性之判斷，作為構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式之基礎，構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式，分析主要違規行為可能造成的法所不容許之風險，並分析國內一般常見違規侵權交通事故案例，發現違規行為與客觀上相當因果關係並無一定之關聯性。

### 6.1 結論

本研究應用客觀上相當因果關係法理並配合交通事故肇事鑑定方法，構建客觀交通事故肇因鑑定程序性模式，並分析主要違規行為所可能造成法所不容許之風險，並應用所構建之模式分析 30 件交通事故案例，本研究結論如下：

1. 本研究以客觀上相當因果關係為基礎，將客觀交通事故肇因鑑定程序性模式分為兩階段：(1)基底之判斷，(2)相當性之判斷，根據駕駛人因素、車輛因素、道路設施因素以及環境因素等四種主要肇事因素以及交通法規判斷基底，根據肇事重建之客觀情況以及經驗法則判斷相當性，以此判斷駕駛者行為與交通事故發生結果是否有客觀上相當因果關係。
2. 本研究分析主要違規行為如酒醉駕車、超速行駛、駛入來車道、違反號誌、違規停車、燈光錯誤、不當迴轉等違規行為，考慮違規行為對雙方駕駛者之影響，造成駕駛者對於事故的預見可能性影響以及駕駛者反應時間的影響，分析違規行為可能所造成的風險。
3. 無照駕駛者，其行為與一般駕駛者無異，且無其他違規行為時，若已克盡其客觀上應注意義務，則可以適用信賴原則。且無照行為大多不是其主要肇因行為，大多是因其沒有克盡其客觀上應注意義務，犯了一般駕駛者一樣會疏忽的過失行為，其疏忽的過失行為才是主要肇因行為。
4. 本研究可依一般駕駛者之情形，判斷一般駕駛者無酒醉駕車於相同客觀情形下，是否能有足夠之反應時間採取作為，作為駕駛者之酒醉駕車行為與結果之發生有無客觀上相當因果關係之判斷。
5. 雙方駕駛者皆有違規行為時，並非雙方違規行為對於交通事故發生的結果皆有客觀上相當因果關係，因其違規行為所造成之風險並非一定於交通事故中所實現，需違規行為所造成之風險於交通事故中實現並具有相當性，才能判斷違規行為對於交通事故發生的結果有客觀上相當因果關係。
6. 僅一方駕駛者有違規行為時，大部分有違規行為之駕駛者，其違規行為與交

通事故發生之結果皆有客觀上相當因果關係，且少部分案例指出，無違規行為之駕駛者行為，若其行為與交通事故發生之結果有相當性，則其行為雖非違規行為，但其行為與交通事故發生之結果還是有客觀上相當因果關係。甚至有些案例指出，有違規行為的不具有客觀上因果關係，反而無違規行為的具有客觀上因果關係，因此分析僅有一方有違規行為之事故案例時，不能僅因其沒有違規行為即推論其沒有肇因行為，仍須深入瞭解行為造成法所不容許之風險是否在事故中所實現，才能判斷是否具有相當性，進而判斷雙方駕駛者行為與交通事故發生有無客觀上相當因果關係。

7. 雙方駕駛者皆無違規行為時，則由其駕駛者行為與交通事故發生之結果的相當性，判斷駕駛者行為與交通事故發生之結果是否有客觀上相當因果關係。
8. 判斷違規行為是否為肇因行為時，需考量違規行為造成法所不容許之風險是否於交通事故中所實現，即判斷其違規行為與結果發生是否有相當性，與違規與否並無直接的相關。
9. 雙方所造成之風險，同時導致結果之發生，而任一風險之避免，皆可避免結果之發生，則雙方之行為與結果之發生均有客觀上相當因果關係。也可反應目前常見事故之發生，常因雙方皆不禮讓之情形，造成事故之發生。
10. 刑事訴訟法修正後，採取嚴格證據主義，對於檢驗交通事故當事者交通行為是否為客觀上相當因果關係中之原因行為，本研究所構建之客觀交通事故肇因鑑定程序性模式能夠檢驗交通事故當事者交通行為是否為客觀上相當因果關係中之肇因行為，以供鑑定機關與法院在鑑定與裁判時參考。
11. 違規行為並不一定就是肇因行為，可能是駕駛者其他的行為導致的風險在結果中發生，而此種行為才是事故的肇因行為。

## 6.2 建議

1. 本研究因多方肇事者於肇事鑑定所考慮因素過多，且多方肇事者其相互影響關係複雜，需考慮肇事者之間行為與結果之間的因果關係是否有中斷，建議未來研究可以針對多方肇事者之事故案例，分析多方肇事者行為與結果發生的相當性。
2. 本研究透過台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會蒐集案例，但因事故現場記錄時，對於現場跡證的記錄不足，造成進行交通事故現場重建工作困難，因此難以判斷客觀上相當因果關係，建議未來研究可以多蒐集事故案例，來佐證本研究所構建之客觀交通事故肇因鑑定程序性模式。
3. 本研究所蒐集之案例大多為汽車對機車、汽車對汽車、汽車對行人、機車對行人等，缺乏汽車與機車對腳踏車之案例，建議未來研究可以蒐集此類案例，分析腳踏車所應注意之範圍，以及汽車駕駛者對於腳踏車的預見可能性分析。

4. 目前尚需之鑑定技術於事故前置時間(自發現危險至發生碰撞時間)的研判上，尚無明確的方法可供判斷，未來研究可針對駕駛人視距於客觀環境下，發現危險的可能性，進而推估事故前置時間。
5. 目前駕駛者對於發現危險後所採取的防範避撞措施，現在大多為煞車、向左或向右閃避，建議未來研究可提出適當的避撞措施，以供駕駛者於發現危險後更能安全的確實避撞。



## 參考文獻

1. 王肇基，行車事故之鑑定與分析，律師雜誌，民國 86 年，頁 33-45
2. 交通部，公路路線設計規範，2001 年
3. 林東茂，「從客觀歸責理論判斷交通事故的刑法責任」，八十四年道路交通安全與執法研討會，民國 84 年 9 月。
4. 林山田，「刑法通論(上冊)」，著者發行，2002 年 3 月。
5. 林大煜、廖慶秋，我國汽車煞車距離與行車速度關係之測試與研究，交通部運輸研究所，1995 年
6. 邱裕鈞等，兩車碰撞事故之鑑定決策支援系統，九十三年道路交通安全與執法國際研討會，民國 93 年 9 月。
7. 周文生，道路交通事故肇事原因分析程序之研究，88 年道路交通安全與執法研討會，民國 88 年 6 月 11 日。
8. 吳宗修等，路權在哪裡？，中華民國第一屆運輸安全研討會，民國 83 年 11 月。
9. 吳宗修，交通過失論，中華民國第二屆運輸安全研討會，民國 84 年 12 月
10. 吳水威、吳宗修、黎俊彬、張維翰、沈彥宏「涉及行人穿越肇事之事故責任推定分析之研究」，九十三年道路交通安全與執法國際研討會，民國 93 年 9 月
11. 洪福增，刑法上之因果關係(上)，軍法專刊第 22 卷第 2 期
12. 許育典、盧浩平，從交通法令規定目的檢討事故鑑定類型，車輛行車事故鑑定研究中心 94 年度研究成果發表會論文集，95 年 6 月。
13. 張俊霞，刑法因果關係理論巡歷與新思考，鐵道警官高等與科學學報，2002 年第 2 期第 12 卷。
14. 張姿倩，注意規範保護目的在刑法客觀歸責理論上的功用，國立政治大學法研所博士論文，94 年 6 月
15. 陳高村，優先通行路權之探討，警學叢刊 24 卷 2 期，民國 82 年 12 月。
16. 陳高村等，侵權型態事故肇事責任鑑定方法之建立，中華民國第二屆運輸安全研討會，民國 84 年 12 月。
17. 陳高村，「由交通行為因果論事故原因競合之肇事責任」，中華民國第四屆運

- 輸安全研討會，民國 86 年 11 月。
- 18.陳子儀，從駕駛行為探討易發生事故者之特性，中華民國第三屆運輸安全研討會，民國 85 年 11 月。
  - 19.陳樸生，實用刑法，64 年再版
  - 20.陳焜祥等，交通事故現場還原與重建之研究，中國機械工程協會第 21 屆全國學術研討會論文集，民國 93 年 11 月
  - 21.道路交通安全規則，民國 96 年 2 月
  - 22.湯儒彥，論道路交通之通行權、路權與道路使用正當性，經社法制論叢，民國 90 年，頁 247-264。
  - 23.湯儒彥，論道路交通路權範圍之變化，經社法治論叢第 30 期 205 頁至 236 頁，民國 91 年 7 月。
  - 24.湯儒彥、羅孝賢、李開，「論事故鑑定與歸責裁判之內涵」，九十一年道路交通安全與執法研討會，民國 91 年 9 月。
  - 25.湯儒彥，從過失理論探討道路的路權內涵，都市交通季刊，第十五卷第四期，民國 89 年 12 月。
  - 26.黃榮堅，「論相當因果關係理論」，月旦法學雜誌第 96 期，民國 92 年 5 月。
  - 27.黃金城、吳水威等，客觀上相當因果關係法理應用於行車事故肇因鑑定之研究，94 年道路交通安全與執法研討會，94 年 9 月
  - 28.曾淑瑜，刑法上過失犯之因果關係，國立中興大學法研所碩士論文，79 年六月。
  - 29.葉明山，肇事鑑定與交通安全，93 年 3 月
  - 30.韓忠謨，刑法原理，49 年三版
  - 31.謝尚行等，中山高速公路易肇事路段危險因素之分析，中華民國第六屆運輸安全研討會，民國 88 年 11 月。
  - 32.蔡墩銘，中國刑法精義，83 年九版
  - 33.蔡墩銘，刑法爭議問題研究，86 年
  - 34.蔡墩銘，「過失犯因果關係之認定」，元照出版有限公司，民國 91 年 3 月。
  - 35.Abel-Aty MA, Chen CL, Schott JR, "An assessment of the effect of driver age on traffic accident involvement using log-linear models", Accident Analysis and



Prevention, 1998

36. Eduard F. van Beeck, Gerard J.J. Borsboom and Johan P. Mackenbach, "Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world", *International Journal of Epidemiology*, pp503-509, 2000
37. James H. Lambert, Kenneth D. Peterson, Nilesh N. Joshi, "Synthesis of quantitative and qualitative evidence for accident analysis in risk-based highway planning", *Accident Analysis and Prevention*, pp925-935, 2006
38. Li-Yen Chang, Hsiu-Wen Wang, "An application of non-parametric classification tree techniques", *Accident Analysis and Prevention*, pp1019-1027, 2006
39. M. Carmen del Rio, Juan Carlos Gonzalez-Luque, F. Javier Alvarez, "Alcohol-related problems and fitness to drive", *Alcohol and Alcoholism* Vol. 36, No. 3, pp256-261, 2001
40. Medicus, Dieter. *Schuldrecht*, Bd. I, AT., Aufl. 15, Munchen. 2004
41. S.C. Wong, B.A.Y. Leung, B.P.Y. Loo, W.T. Hung, H.K. Lo, "A qualitative assessment methodology for road safety policy strategies", *Accident Analysis and Prevention*, pp281-293. 2004
42. S.Y. Sohn, "Quality function deployment applied to local traffic accident reduction", *Accident Analysis and Prevention*, pp751-761. 1999
43. 網址: <http://blog.yam.com/qq1200/article/5898649>, 姜律師的法律日誌：酒醉駕駛的法律責任
44. 蔡尚穎，酒精對人體生理與行為之影響，台北醫學院附設醫院精神科主任
45. 網址: <http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/mp?mp=1>, 內政部警政署

# 附錄

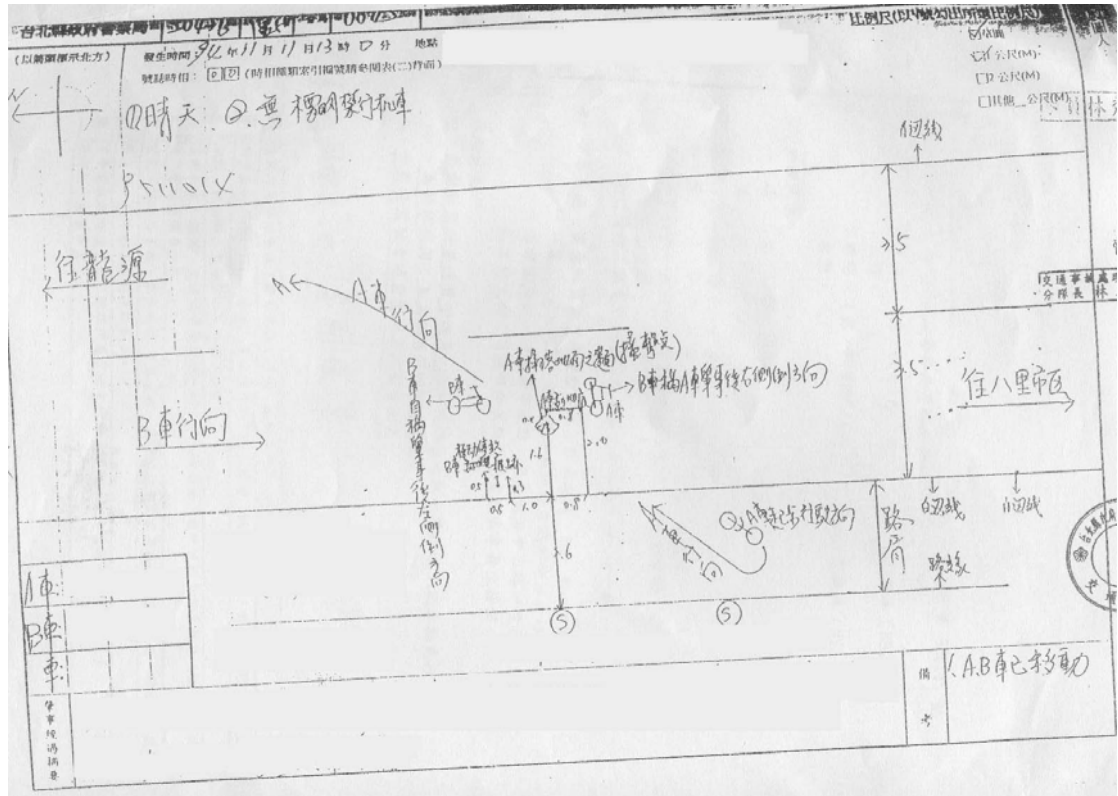


圖 1 事故現場圖 9511014







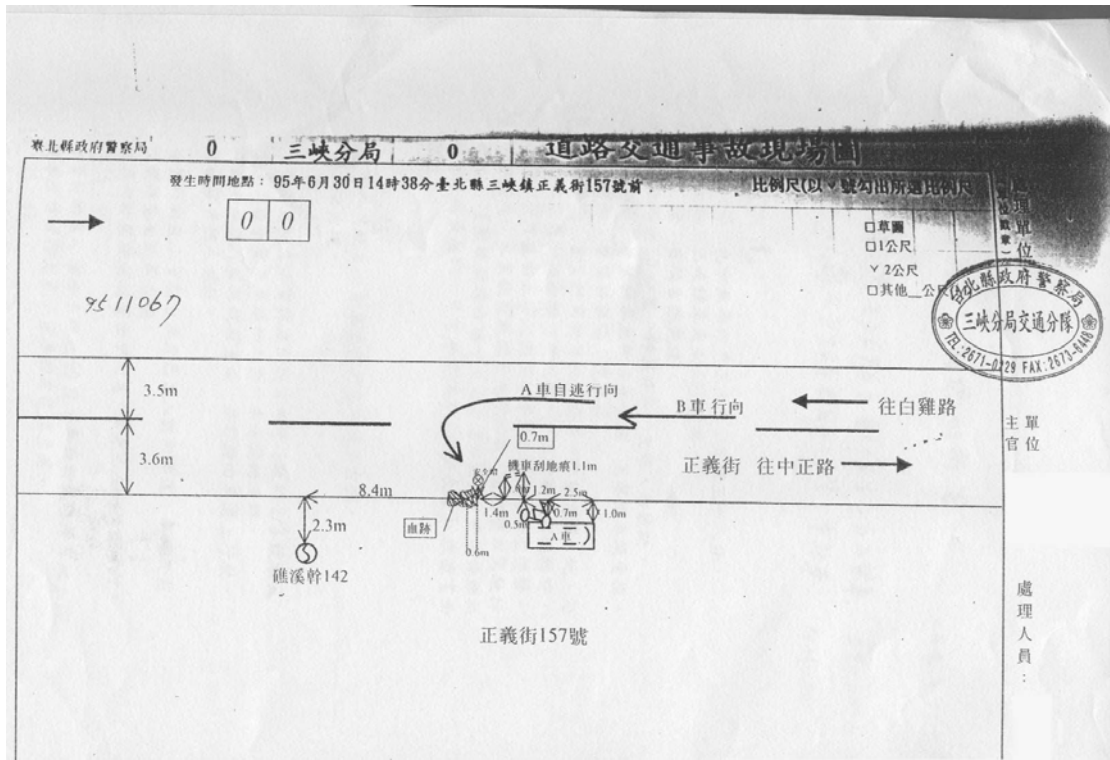


圖 3 事故現場圖 9511067

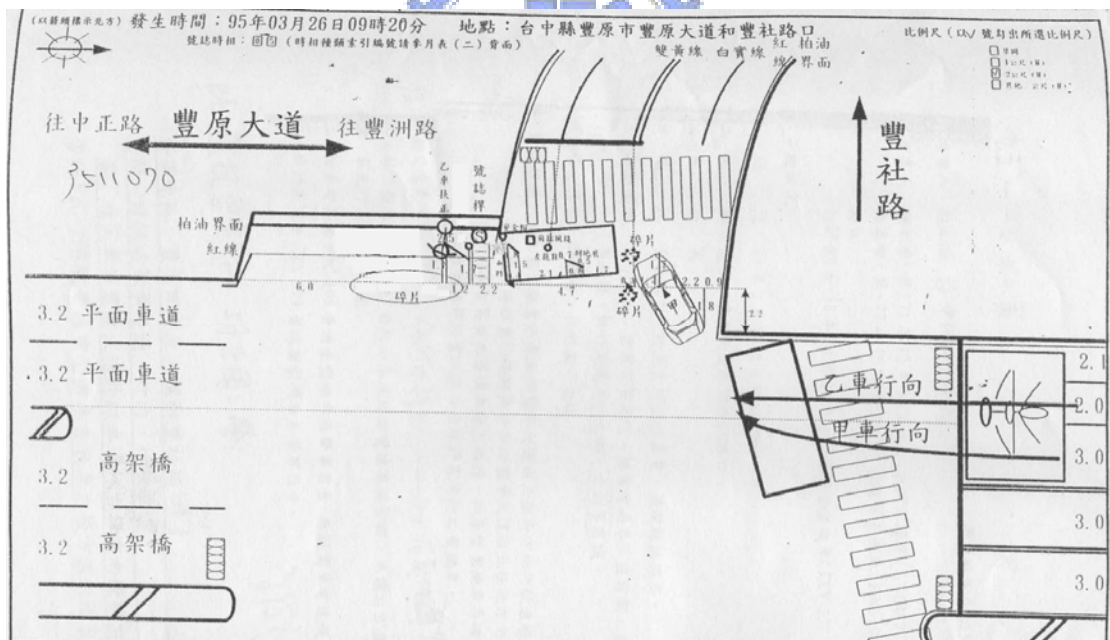


圖 4 事故現場圖 9511070

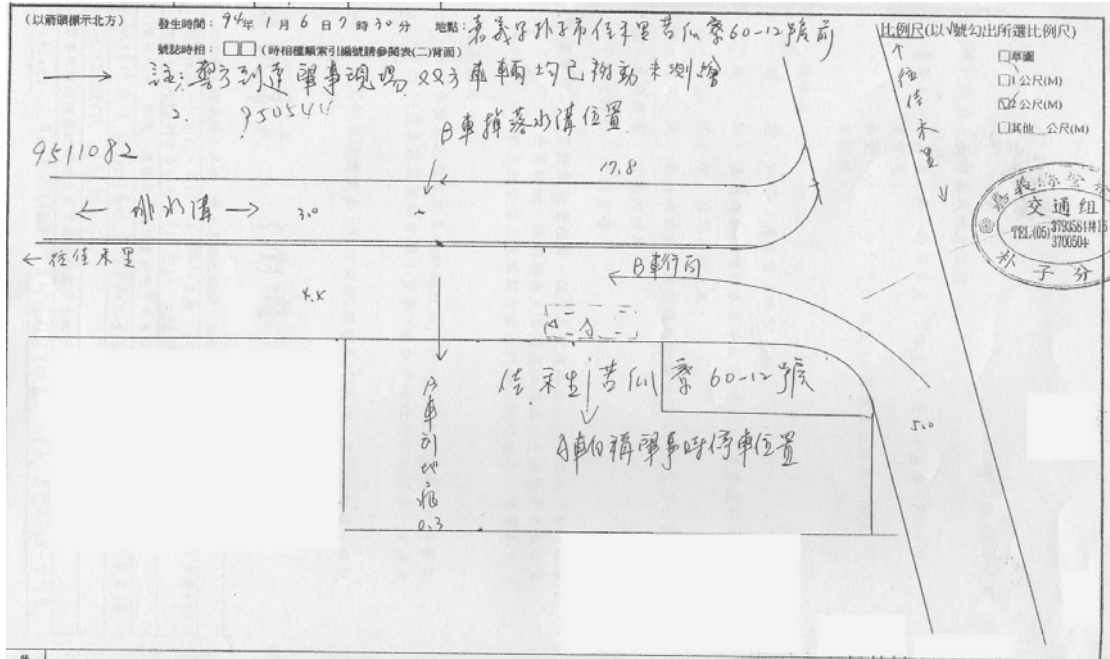


圖 5 事故現場圖 9511082

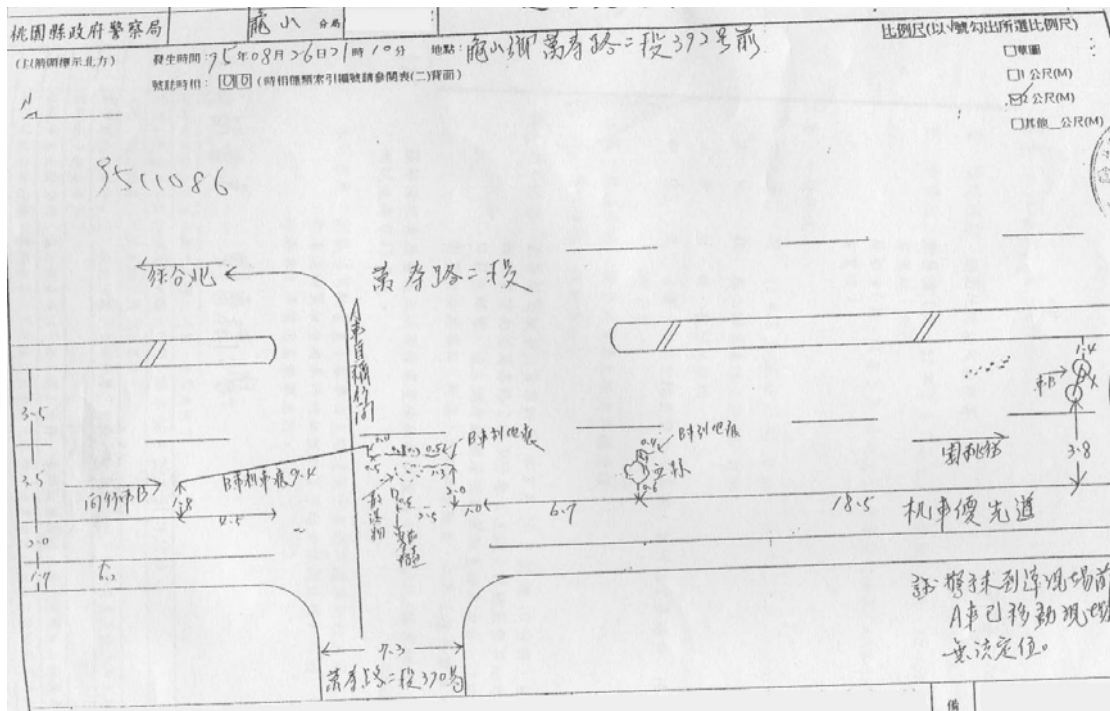


圖 6 事故現場圖 9511086

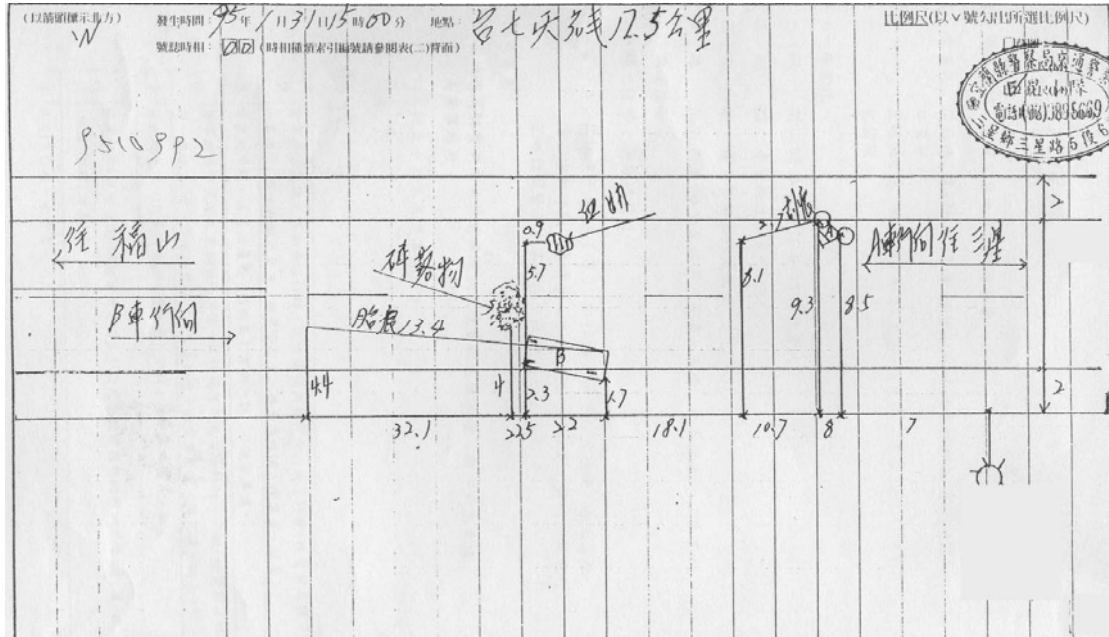


圖 7 事故現場圖 9511992

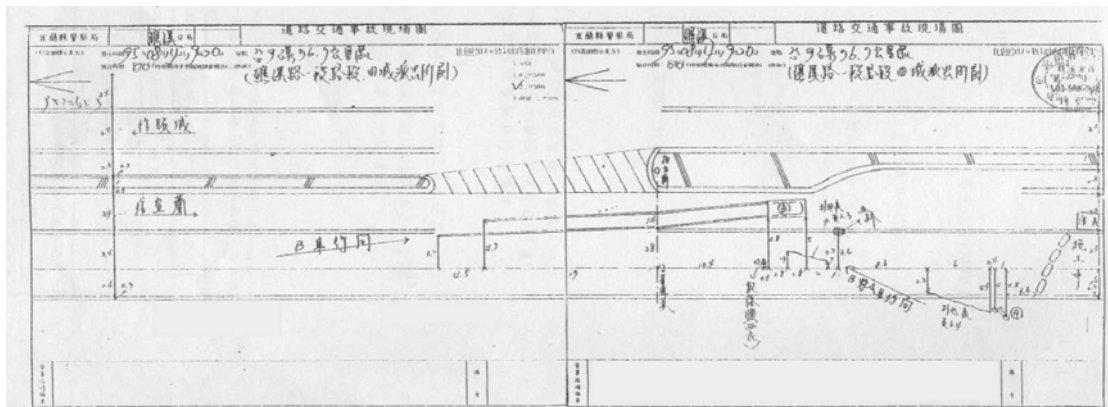


圖 8 事故現場圖 9520643

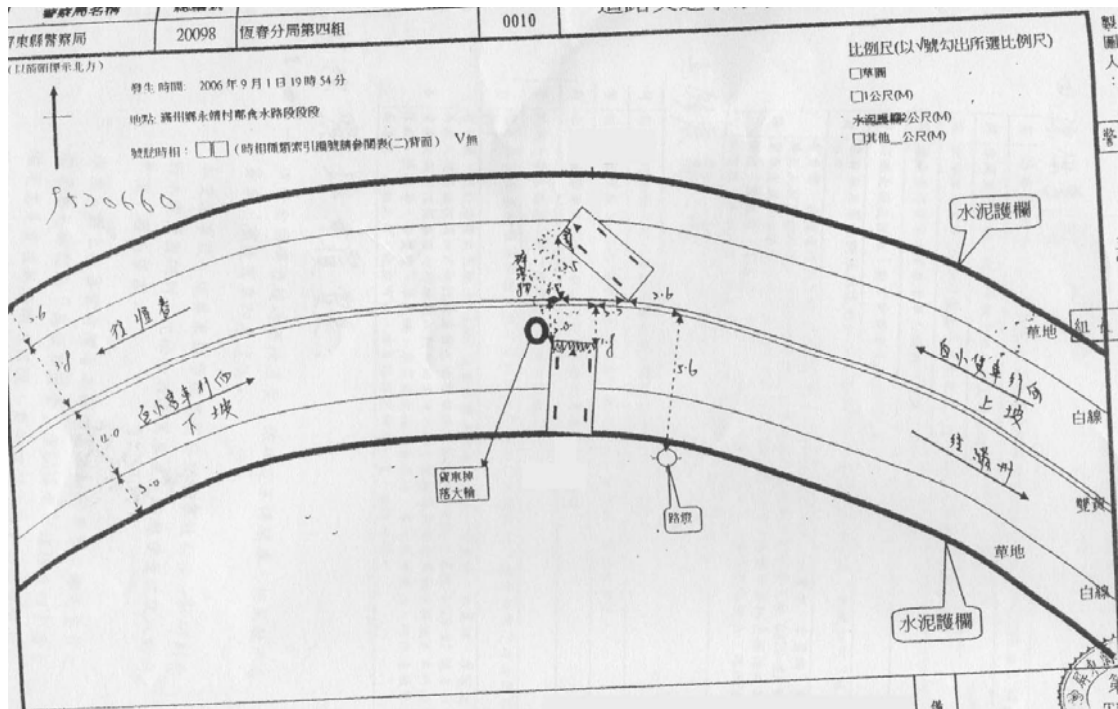


圖 9 事故現場圖 9520660

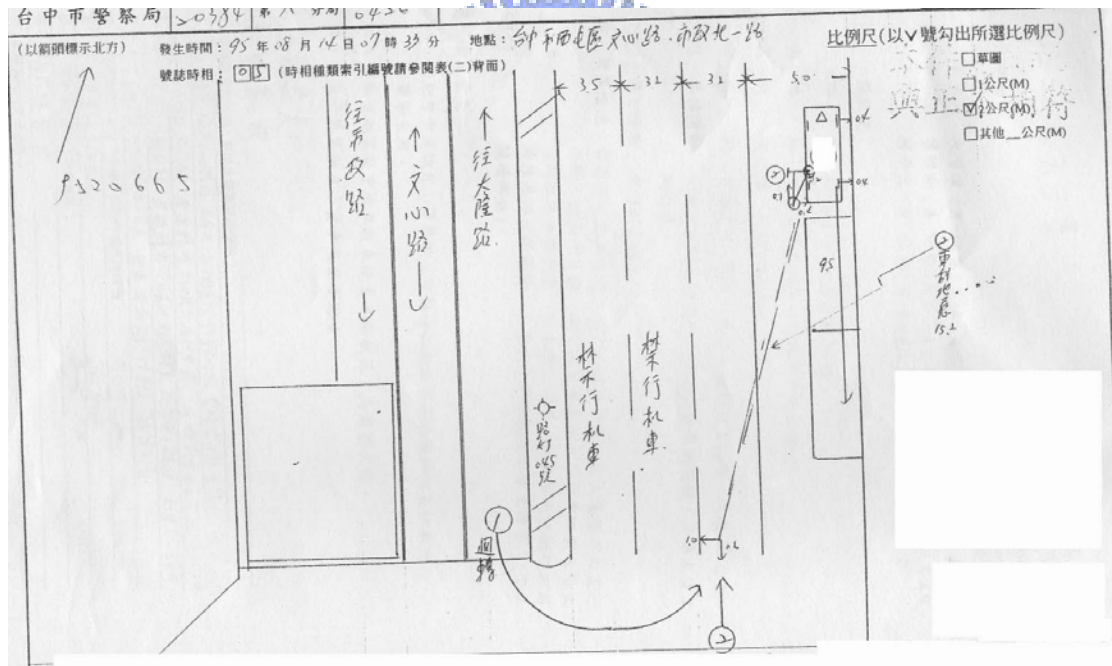


圖 10 事故現場圖 9520665



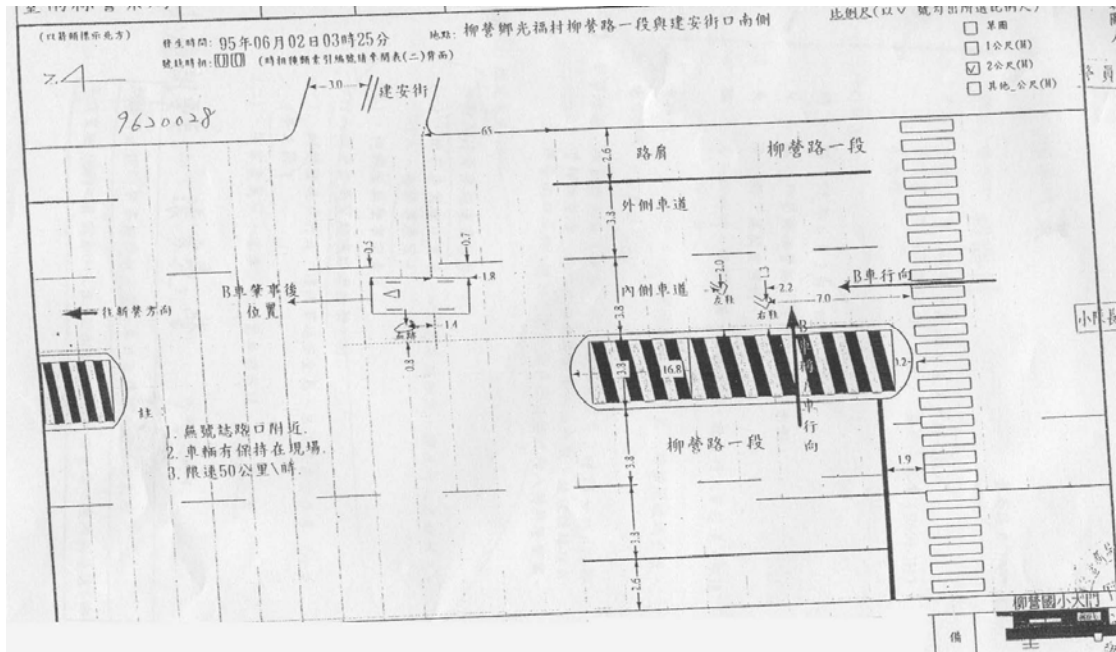


圖 11 事故現場圖 9620028

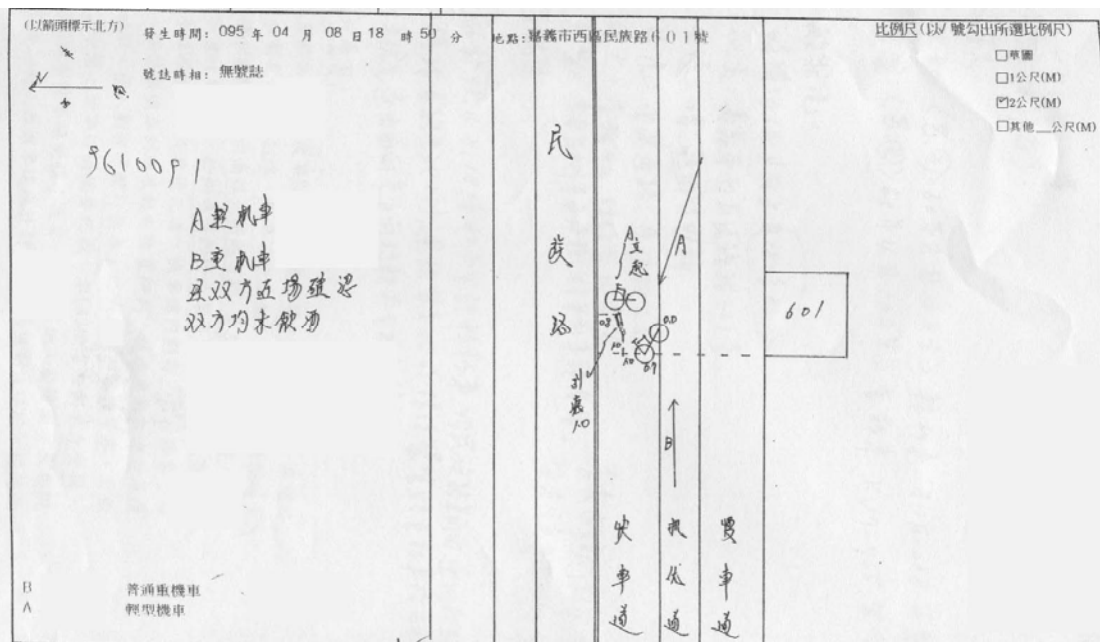


圖 12 事故現場圖 9610091

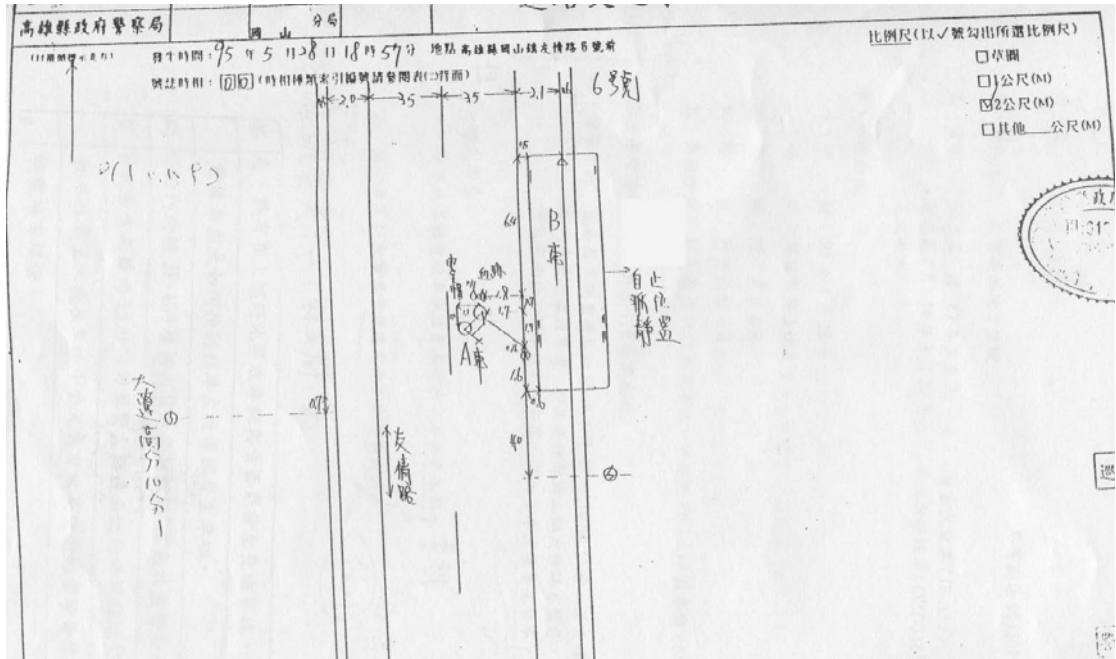


圖 13 事故現場圖 9610092

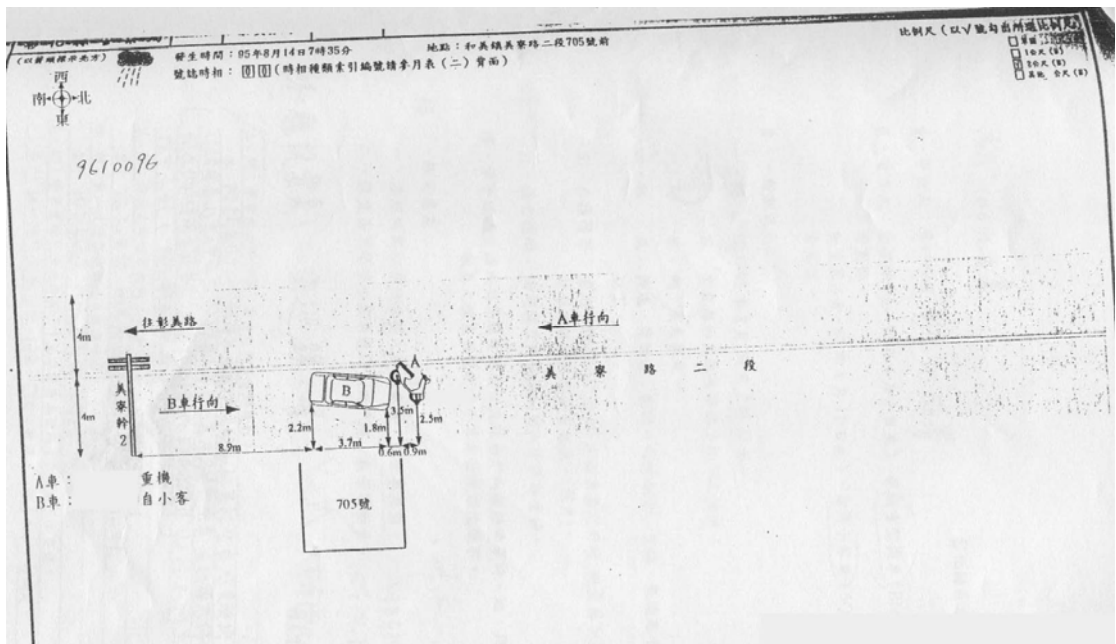


圖 14 事故現場圖 9610096



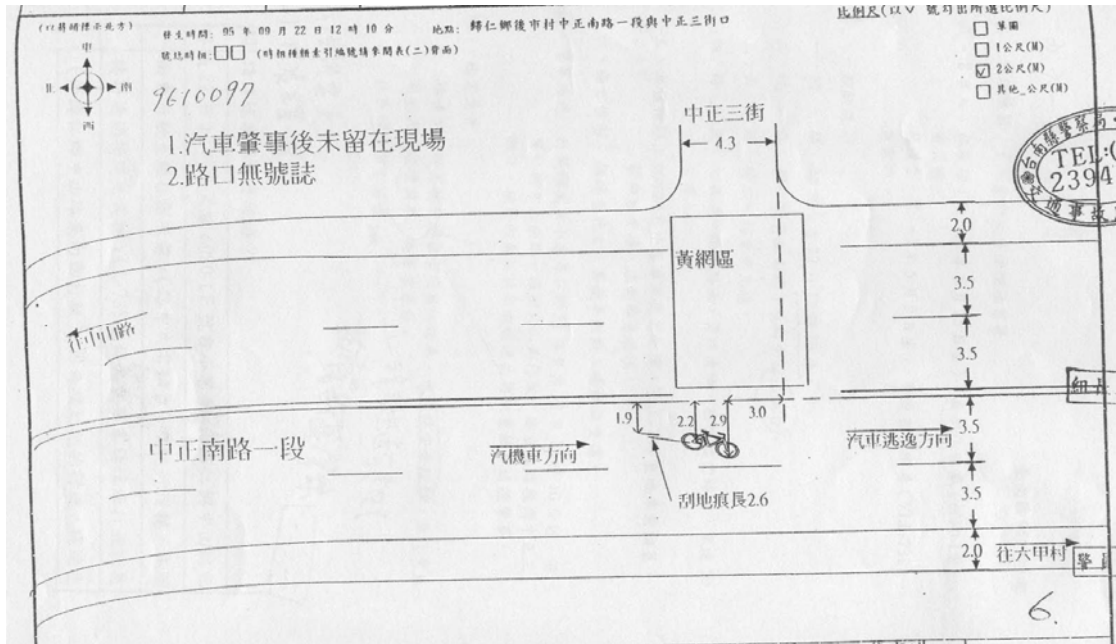


圖 15 事故現場圖 9610097

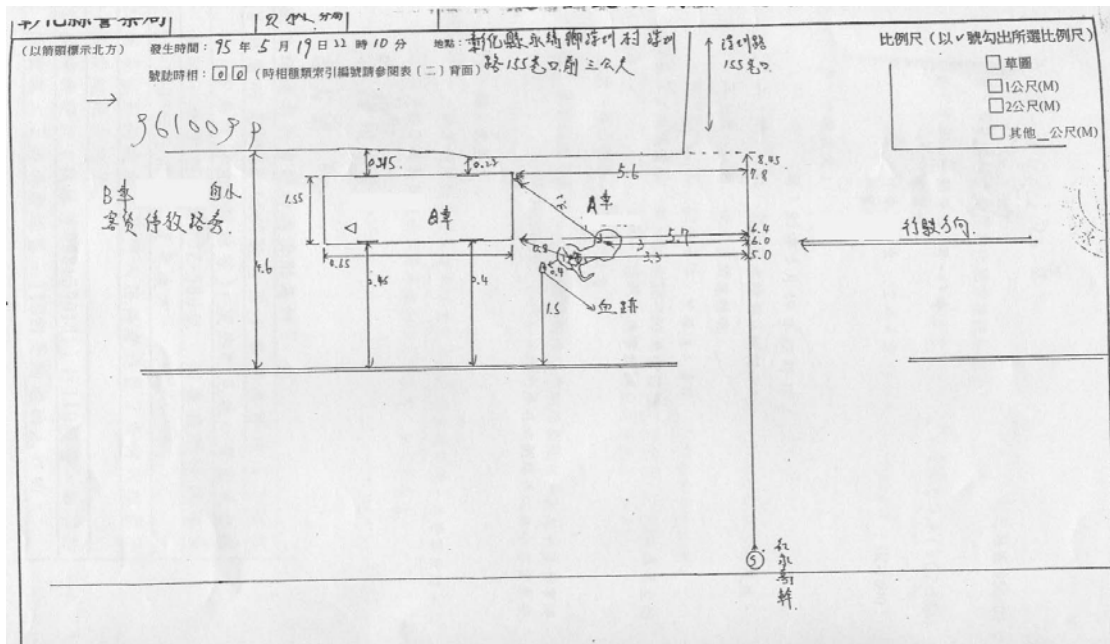


圖 16 事故現場圖 9610099

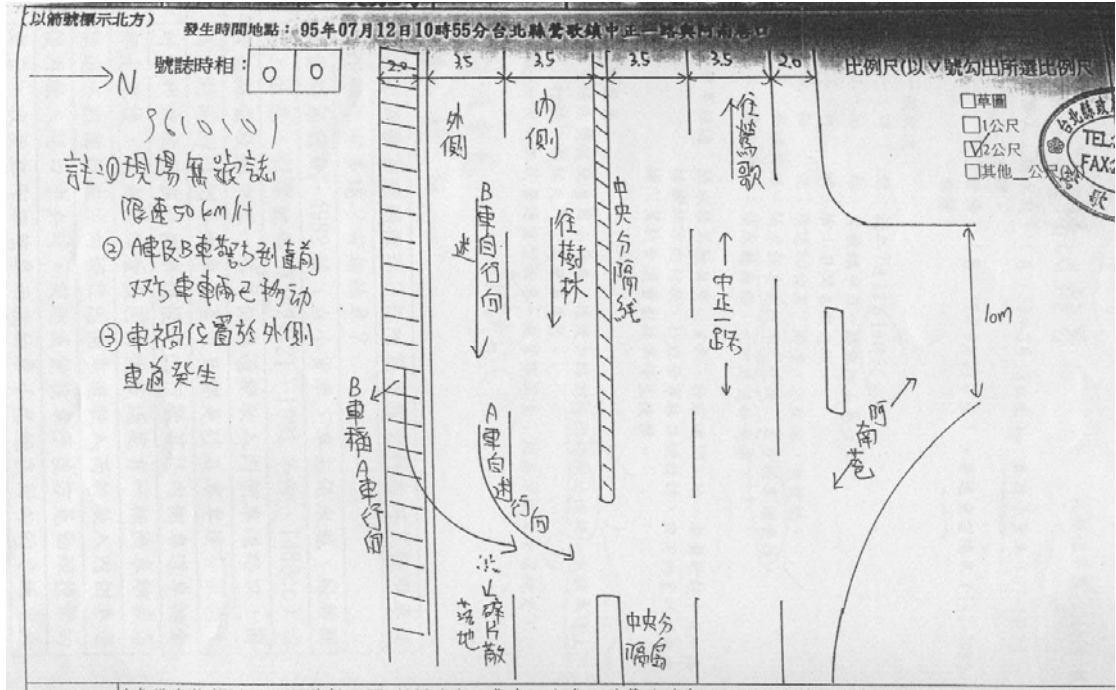


圖 17 事故現場圖 9610101

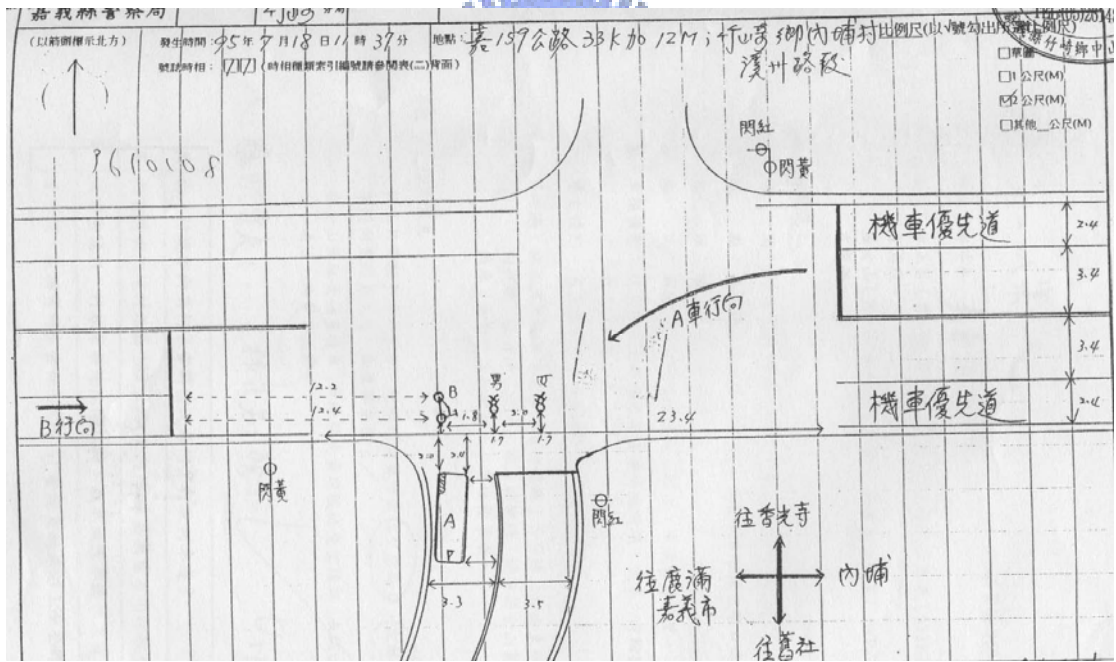


圖 18 事故現場圖 9610108

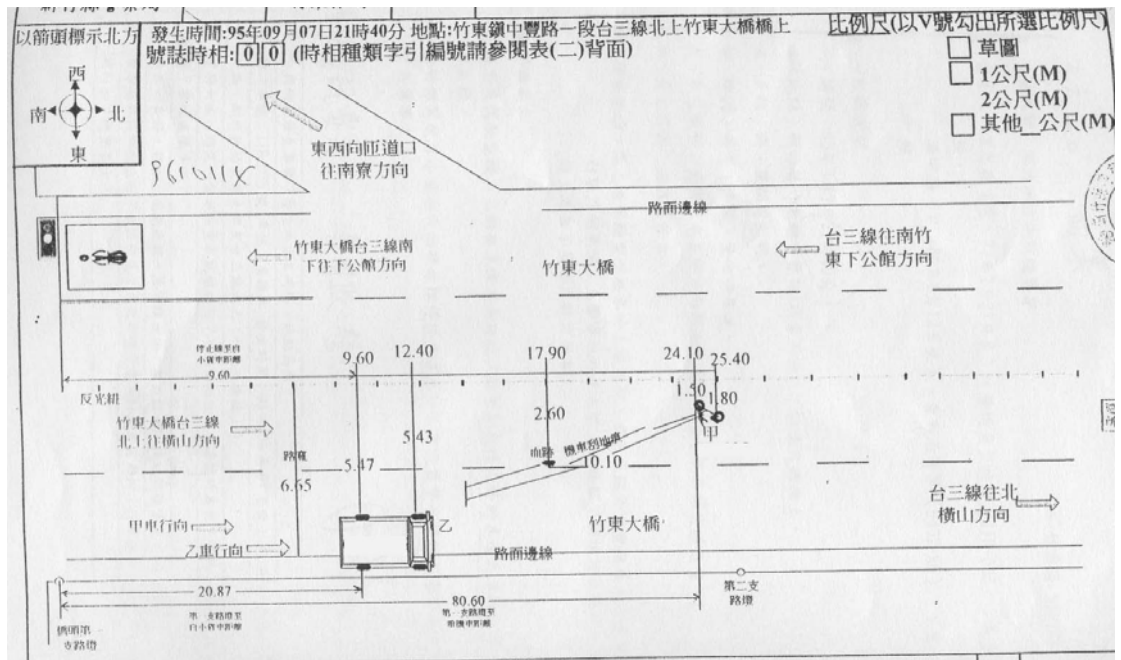


圖 19 事故現場圖 9610114



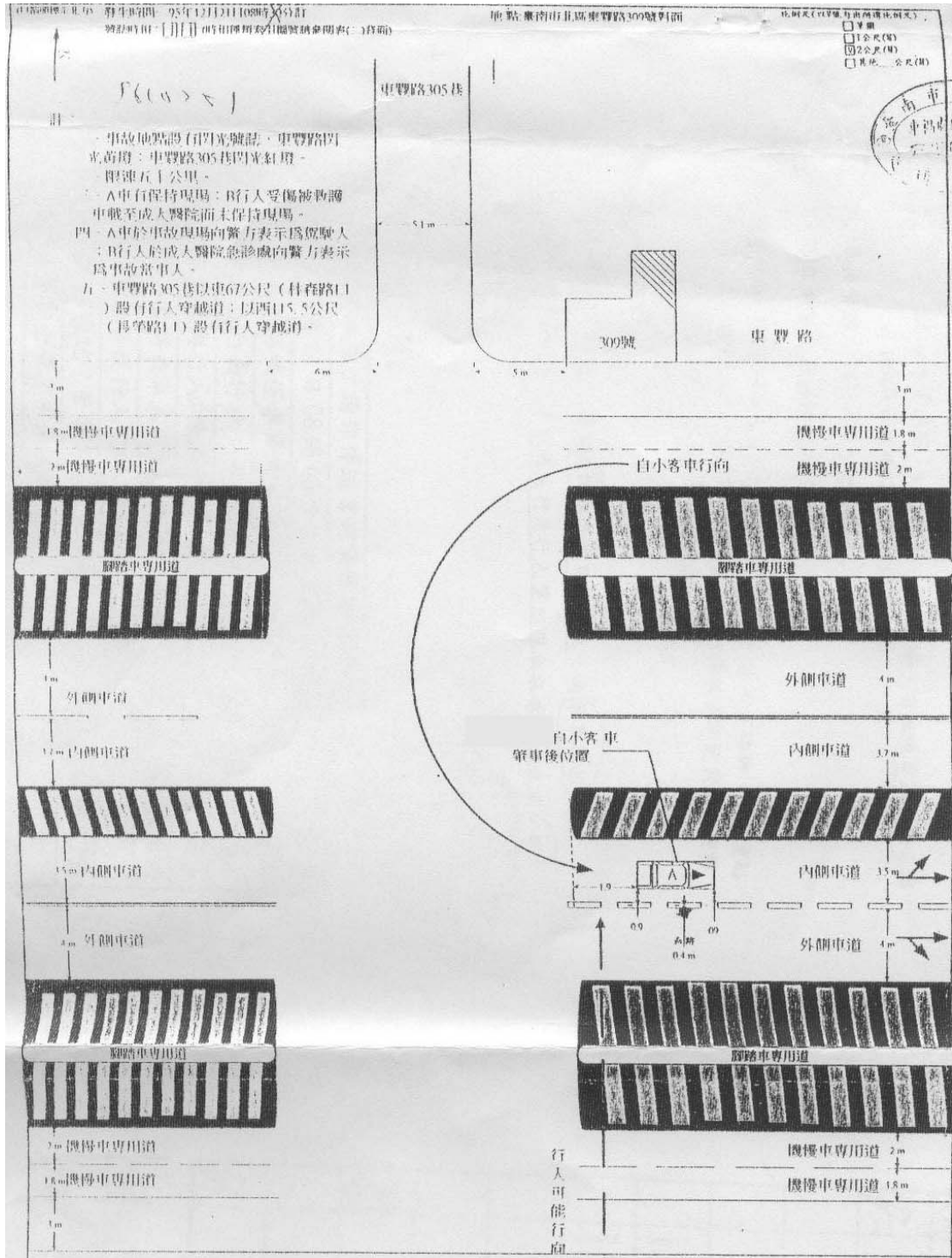


圖 20 事故現場圖 9610251

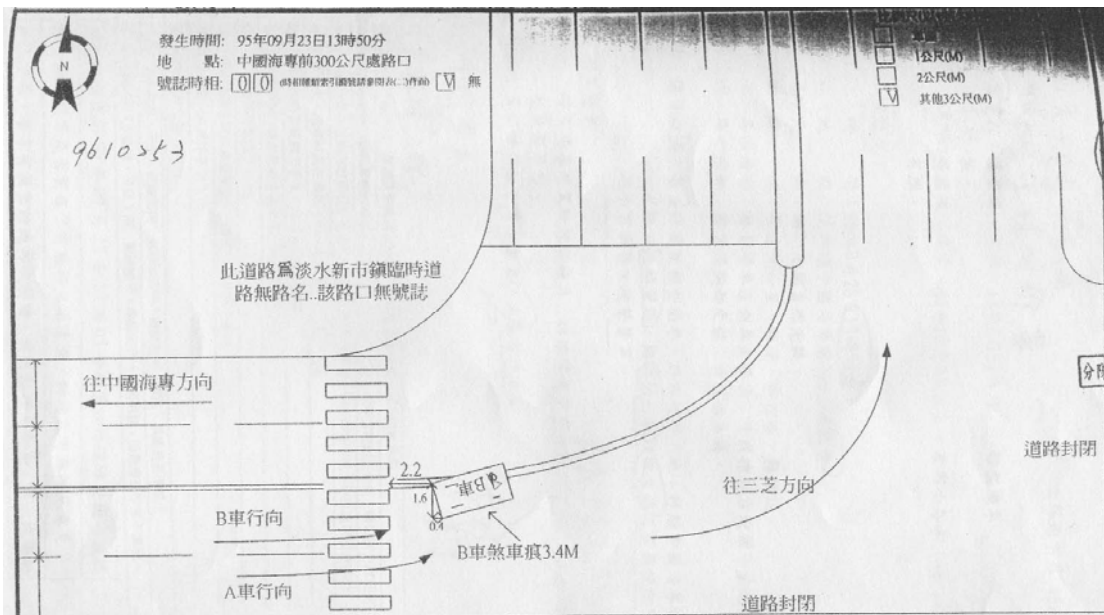


圖 21 事故現場圖 9610253

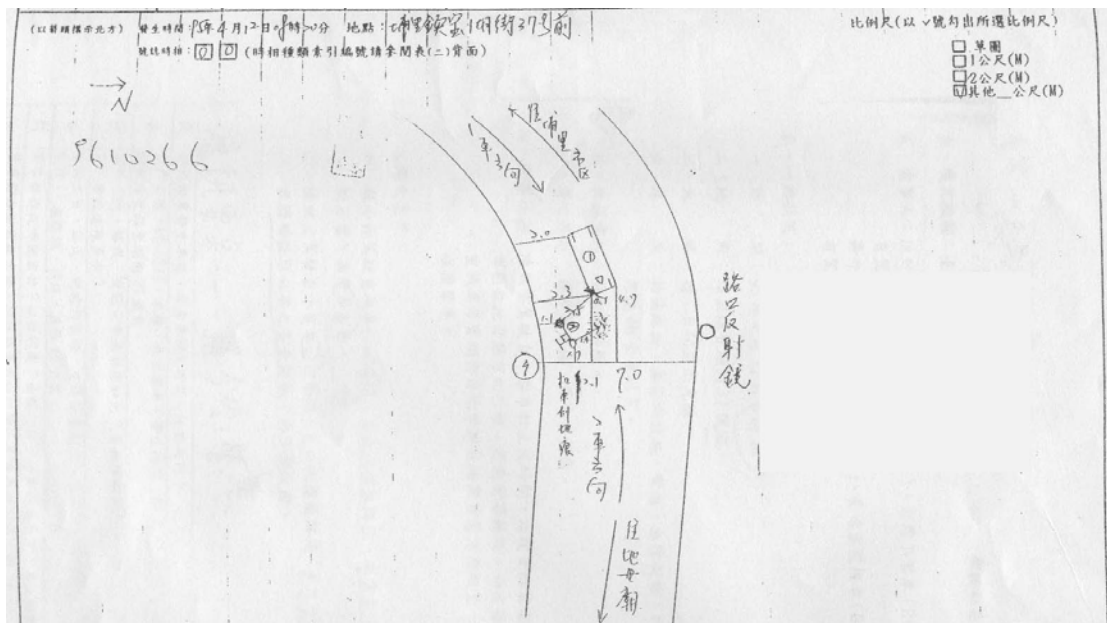


圖 22 事故現場圖 9610266



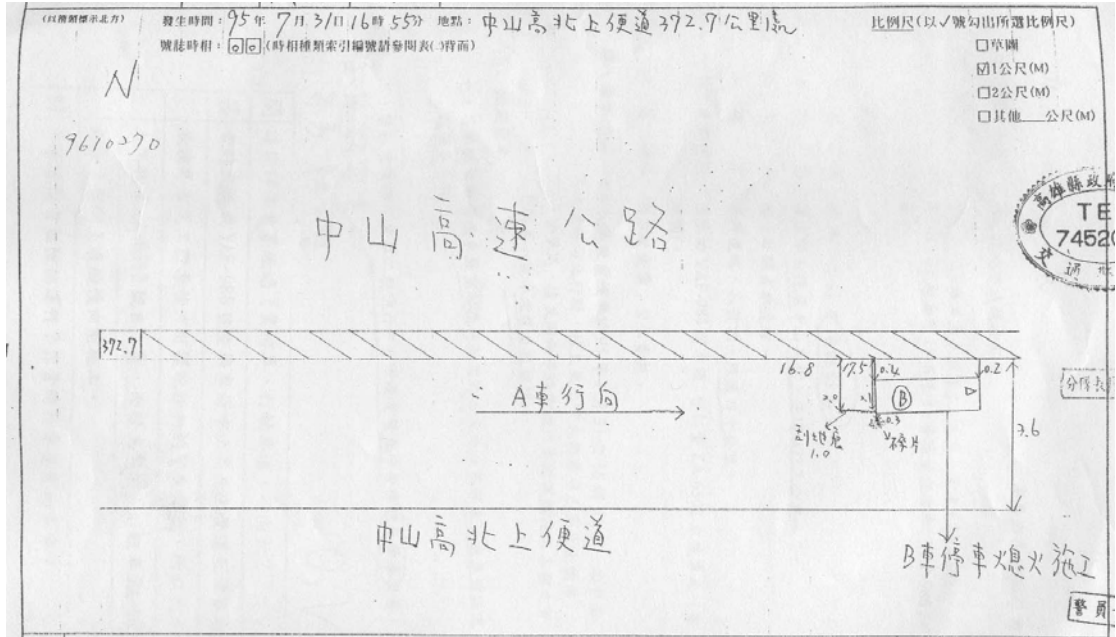


圖 23 事故現場圖 9610270

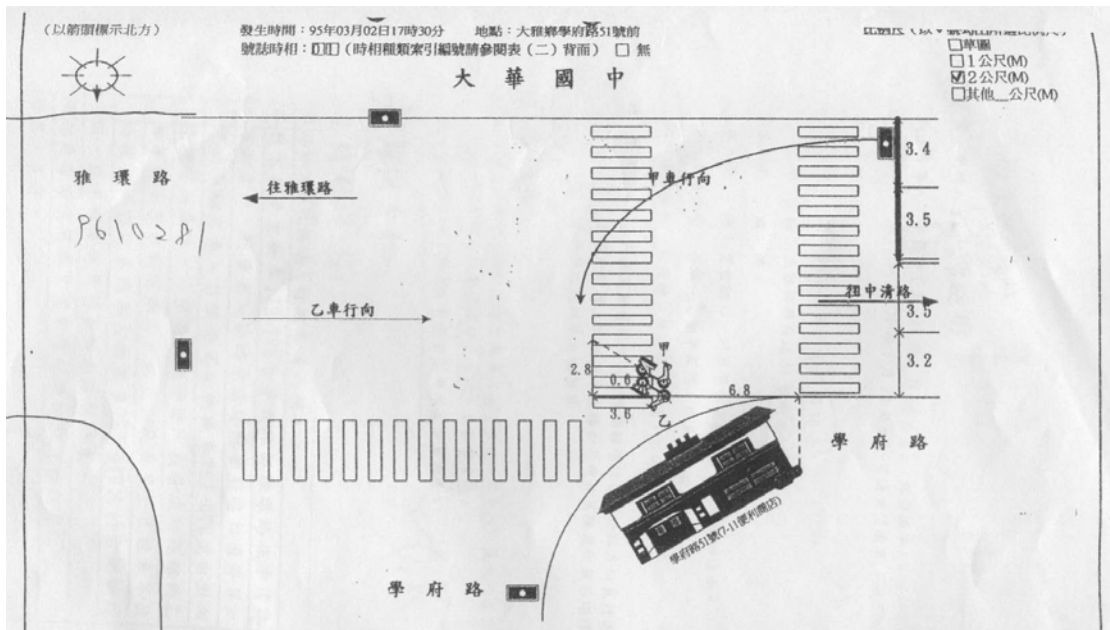


圖 24 事故現場圖 9610281

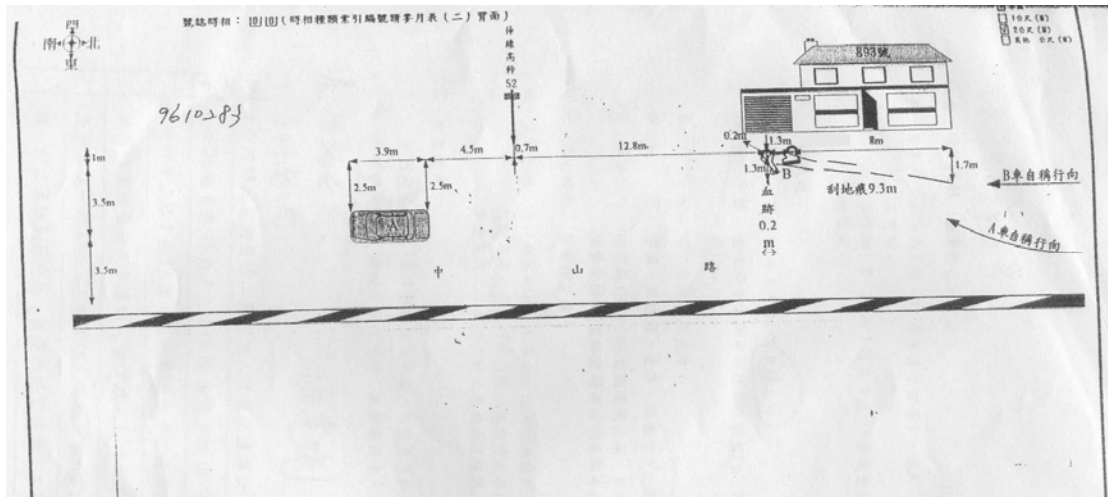


圖 25 事故現場圖 9610283

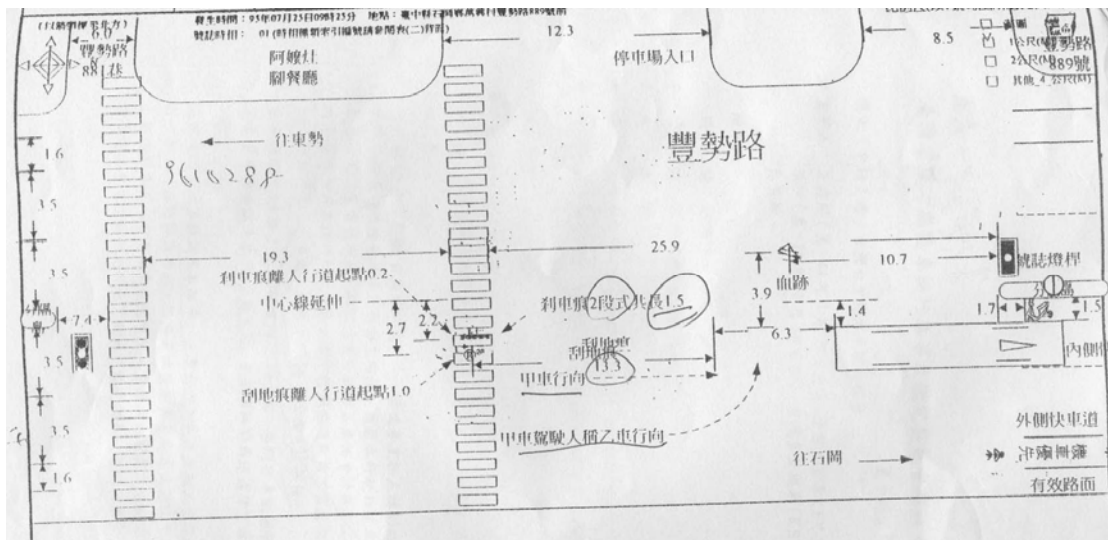


圖 26 事故現場圖 9610288



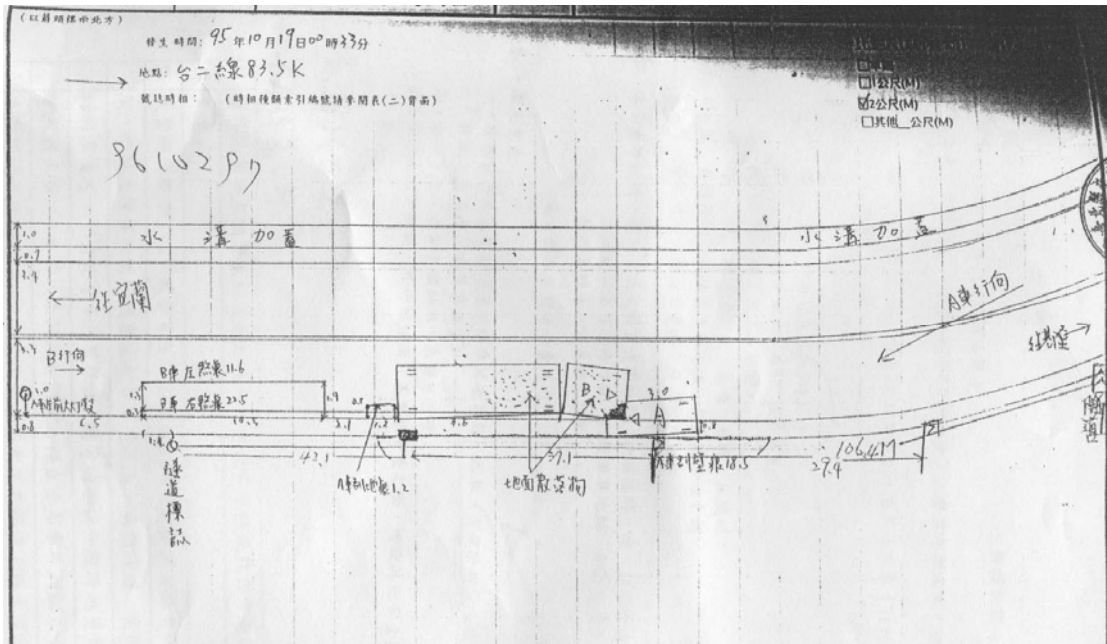


圖 27 事故現場圖 9610297

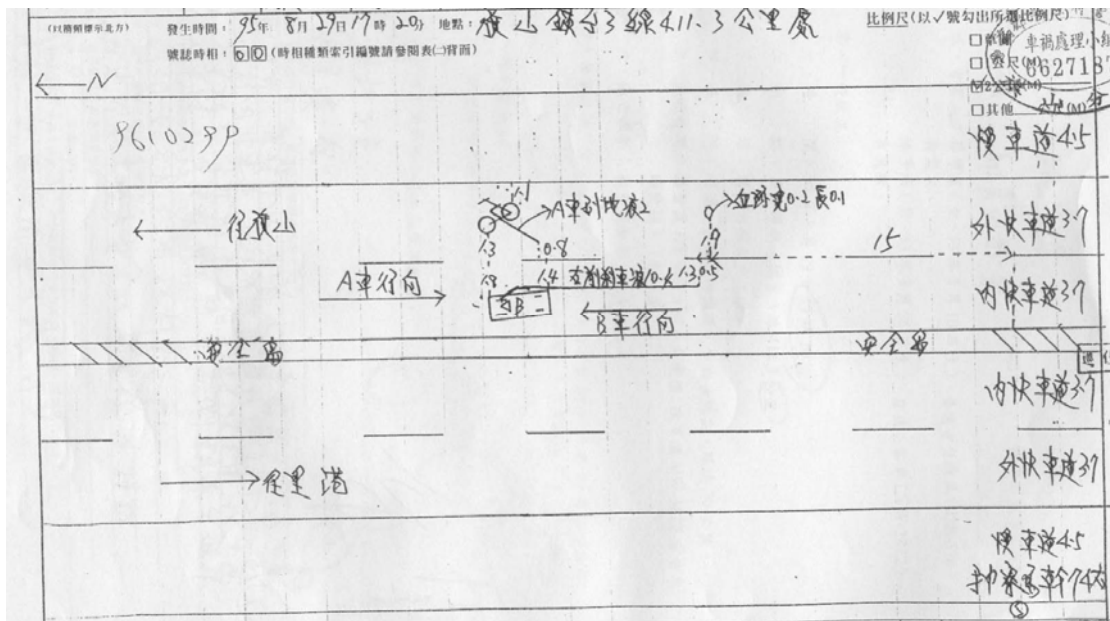


圖 28 事故現場圖 9610299

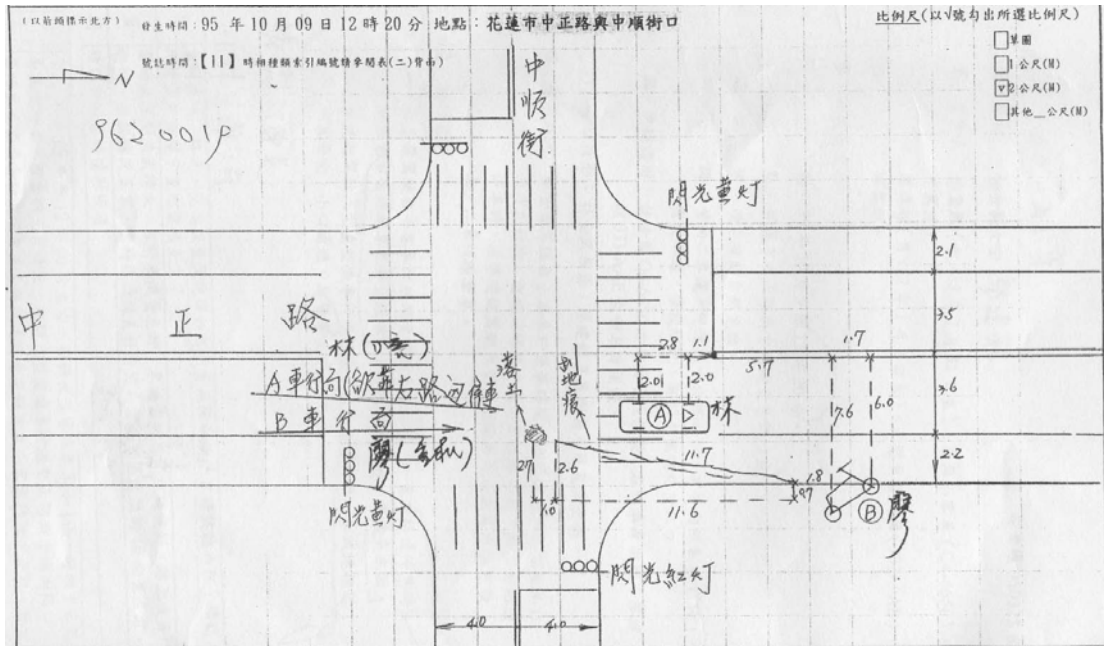


圖 29 事故現場圖 9620019

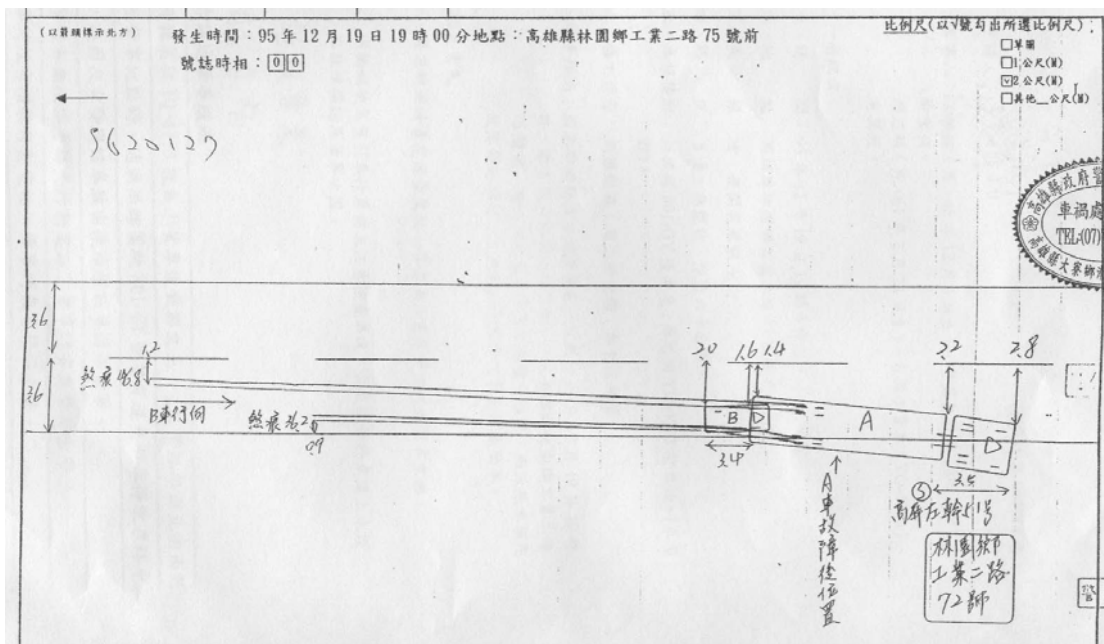


圖 30 事故現場圖 9620127