

專題統計分析

113 年度臺南市車輛行車事故鑑定會受理
肇事鑑定暨性別結構統計分析

臺南市政府交通局

114 年 9 月

摘 要

本文以臺南市車輛行車事故鑑定會所受理之車輛行車事故肇事案為研究對象，進行本市肇事態樣統計之分析與探究，並藉由探討高風險事故樣本之特性，並提出初步建議，供交通安全政策與鑑定實務參考。

據統計，本市鑑定案件數量年年增長，隨著網路使用之普遍，本會自 102 年底啟用網路申請管道，便利民眾申請辦理鑑定業務。113 年度統計結果顯示，車禍案件當事人以男性居多，其比例占總肇事人口數 6 成以上，肇事車種則以機車比例最高，占總數的 56%。而造成肇事的前三大主要原因，分別為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」及「未保持安全距離」等三項。

最後針對分析結果，本報告提出三項建議方向：一、加強路權與讓車教育，二、提升防禦駕駛訓練與意識，三、針對高風險肇事態樣強化科技執法與交通設計改善。期望藉由本次統計報告，促進後續政策研擬、鑑定實務及交通風險治理之整體強化。

目 錄

| | |
|------------------------|----|
| 壹、前言..... | 3 |
| 貳、現況描述 | |
| 一、研究背景與主題特性..... | 5 |
| 二、研究動機與目的..... | 5 |
| 三、統計資料範圍與對象屬性..... | 6 |
| 四、初步問題意識與分析方向..... | 6 |
| 參、統計分析..... | 7 |
| 一、鑑定案件來源統計分析..... | 7 |
| 二、鑑定案件車種統計分析..... | 8 |
| 三、鑑定案件肇事態樣統計分析..... | 9 |
| 四、鑑定案件肇事態樣與性別交叉分析..... | 12 |
| 五、鑑定意見司法採信度分析..... | 14 |
| 肆、結論與建議..... | 16 |

壹、前言

臺南市轄內之車輛行車事故鑑定業務因應臺南市於99年12月25日升格為直轄市，臺南市政府交通局依據車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第2條之規定，於100年1月1日成立臺南市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會，後於110年起修正名稱為臺南市車輛行車事故鑑定會(下稱本會)，辦理車輛行車事故鑑定業務。

本會辦理車輛行車事故鑑定業務，其對象為業經警察機關處理，並經事故當事人或其繼承人或法定代理人、車輛所有人之申請，或經現場處理機關移送、司(軍)法機關囑託者為限。但下列案件不予受理鑑定：

- (一) 鑑定案件進入司(軍)法機關訴訟程序中，且非經各該機關囑託者。
- (二) 當事人申請或警(憲)機關移送之案件距肇事日期逾六個月以上者，但因天災或其他不可歸責之事由而延誤該期限者，不在此限。

(三) 非屬道路交通管理處罰條例第三條第一款所指道路範圍之行車事故案件。

(四) 已鑑定之行車事故案件。

鑑定業務目前受理窗口採現場申請與網路申請二種方式併行，其中網路申請方式係於 102 年 10 月開辦，民眾上網填寫基本資料並上傳事故登記聯單等相關附件，完成鑑定規費繳費後，便可輕鬆等候承辦人員通知申請業務辦理成功，後續並可於官方網站上查詢業務受理進度及等候鑑定結果，其作業流程可謂相當便民。

本會辦理車輛行車事故鑑定之宗旨，為透過專業的鑑定程序，判斷車禍事故成因，釐清其責任歸屬，保障當事人之權益，期以提供客觀、公正的鑑定意見，有助於司法機關、相關當事人等達到平紛止爭的共贏結果。

本報告係依據本會 113 年鑑定案件，統計出主要肇事行為原因並加以分析，期望藉由本次統計報告，研擬後續政策方向，進而減少交通事故的發生。

貳、現況描述

一、研究背景與主題特性

交通事故為城市治理中需高度重視之公共安全議題，事故發生不僅可能造成生命財產損失，亦牽涉肇事責任之釐清、法律爭議之處理及社會信任之建構。交通事故鑑定制度即是在此背景下，作為司法機關及民眾釐清交通事實之重要依據。隨著都市交通型態轉變與機車、行人事故風險意識提升，肇事場景日益複雜，亦強化對鑑定品質與分析資料系統化之需求。本研究以本市交通事故鑑定案件為核心，進行統計資料分析，釐清事故樣態與爭議重點，作為後續制度調整與政策建議之初步依據。

二、研究動機與目的

- (一) 瞭解本市行車事故之肇事情形，包含駕駛行為、肇事因素等。
- (二) 瞭解本市行車事故鑑定案件之性別分析。
- (三) 藉由鑑定統計資料，提供初步建議方向。

三、統計資料範圍與對象屬性

(一) 統計對象：本會申請鑑定之當事人與司法機關囑託之肇事鑑定案件當事人。

(二) 統計時間：本市 113 年 1 月 1 日至 113 年 12 月 31 日之鑑定案件。

(三) 統計案數：113 年度完成鑑定案件共 2,631 件。

(四) 統計單位：案件數為「件」。

四、初步問題意識與分析方向

綜合上述背景與資料條件，設定以下分析方向以供後續探討：

(一) 事故肇因中，是否有特定駕駛行為（如未讓車、未注意車前狀況等）反覆出現，形成高風險行為型態？

(二) 交通事故當事人性別是否與特定肇事行為存在比例差異，進而反映不同性別用路行為風險？

參、統計分析

一、鑑定案件來源統計分析

近年來民眾法律知識提升，且網路申辦系統日益便利，促使本會受理鑑定案件逐年增加。113 年度完成案件共 2,631 件，其中司法機關囑託案件占比達七成，為主要來源，其餘為當事人自行申請案件。此一結構反映出本會在協助司法解決爭議事件中的角色日益凸顯，亦顯示鑑定意見已成為訴訟程序中具參考價值之專業意見資料。

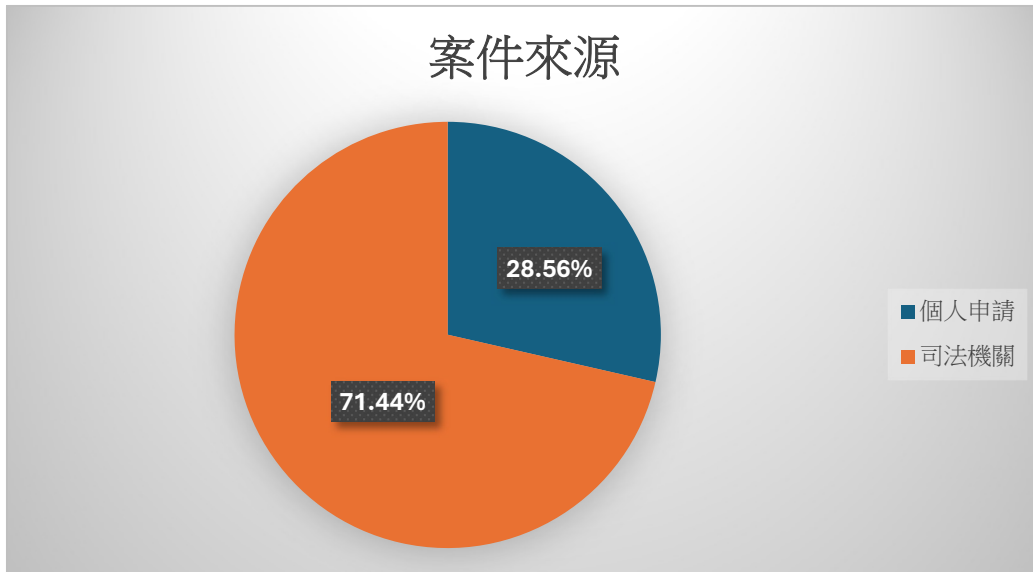


圖 3.1 113 年本會鑑定案件來源比例

二、鑑定案件車種統計分析

113 年本會鑑定案件肇事人車總數量為 5336 輛（人），其中以機車 2930 輛（54.91%）占最大宗，其次為汽車 2087 輛（39.11%），再次為慢車 182 輛（3.41%），行人則為 137 人（2.57%）。

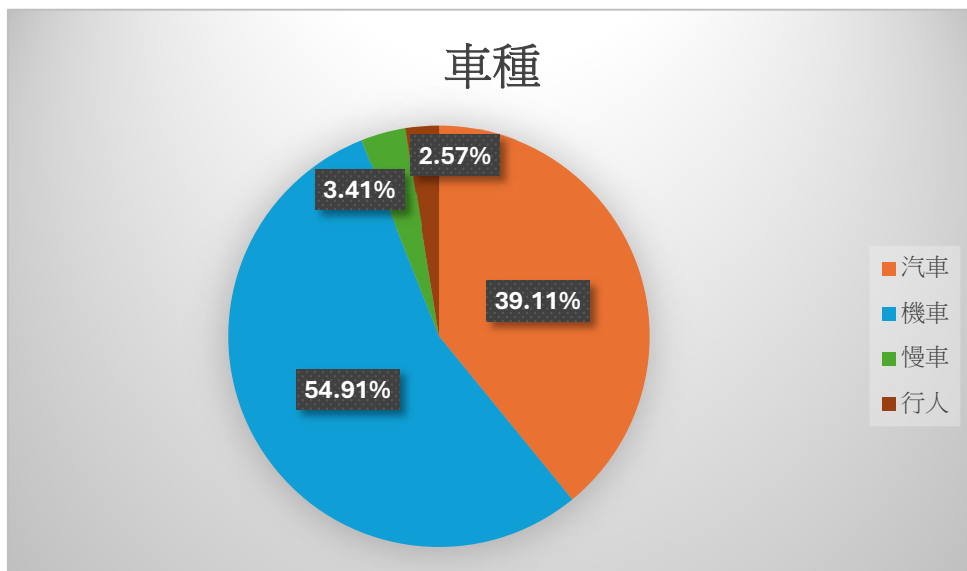


圖 3.2 113 年本會鑑定案件肇事人車比例

此分布結構反映出本市道路事故樣態仍以機車為主，顯示高密度機車交通環境下，事故風險亦相對提高，成為本會鑑定業務處理之核心樣態。雖慢車與行人數量相對有限，惟因其涉及高傷害風險與用路弱勢問題，仍應特別重視其事故場景之重建方式與責任釐清之準則。

三、鑑定案件肇事態樣統計分析

本會根據 113 年度案件歸納肇事態樣，前三大類型（讓車、注意狀況、安全距離）合計占比達到約 55%，說明絕大多數事故來自於「基礎防禦性駕駛觀念不足」。「未依規定讓車」為最主要肇事態樣，接近四分之一（24.21%），這顯示許多駕駛人在面對路權爭議時缺乏正確認知或判斷。「未注意車前狀況」與「未保持安全距離」則直接反映出注意力不足與跟車習慣不良的普遍性問題。相對來說，「起駛違規」與「闖紅燈」雖為高風險行為，但在數量上屬於少數，顯示嚴重違規雖然危險，但發生頻率較低。

表 3.1 113 年本會鑑定案件肇事態樣

| 肇事態樣 | 案件數 | 比例 |
|------------|-----|--------|
| 未依規定讓車 | 637 | 24.21% |
| 未注意車前狀況 | 433 | 16.46% |
| 未保持安全距離 | 370 | 14.06% |
| 起駛違規、疏忽 | 152 | 5.78% |
| 違反號誌管制、闖紅燈 | 151 | 5.74% |

| 肇事態樣 | 案件數 | 比例 |
|-------------|-----|-------|
| 變換車道違規、疏忽 | 134 | 5.09% |
| 超車違規、疏忽 | 114 | 4.33% |
| 迴車違規、疏忽 | 83 | 3.15% |
| 行人違規、疏忽 | 46 | 1.75% |
| 駛入來車道 | 31 | 1.18% |
| 超速行駛 | 27 | 1.03% |
| 倒車違規、疏忽 | 26 | 0.99% |
| 未依規定減速慢行 | 25 | 0.95% |
| 撞擊行人穿越道上之行人 | 21 | 0.80% |
| 開啟車門不當 | 15 | 0.57% |
| 停車違規 | 11 | 0.42% |
| 會車違規、疏忽 | 9 | 0.34% |

資料來源：車輛行車事故鑑定作業系統

其餘之肇事態樣有：變換車道違規、疏忽，共 134 件 (5.09%)；超車違規、疏忽，共 114 件(4.33%)；迴車違規、

疏忽，共 83 件(3.15%)；行人違規、疏忽，共 46 件(1.75%)；駛入來車道，共 31 件(1.18%)；超速行駛，共 27 件(1.03%)；倒車違規、疏忽，共 26 件(0.99%)；未依規定減速慢行，共 25 件(0.95%)；撞擊行人穿越道上之行人，共 21 件(0.80%)；開啟車門不當，共 15 件(0.57%)；停車違規，共 11 件(0.42%)；會車違規、疏忽，共 9 件(0.34%)等。

113 年度總受理案件數 2,631 件，除了上述肇事態樣外，其他未列明之情形為警示設施未完善、裝載不當等，還有現場蒐證跡證不足、涉及號誌不明問題、當事人和解取消鑑定、地檢署、法院撤案...等，此類案件數共 346 件不列入統計排序內。

四、鑑定案件肇事態樣與性別交叉分析

本節透過肇事態樣與性別之交叉統計，深入剖析主要肇事原因在不同性別間之分布趨勢，以理解性別特性對於交通事故樣態之潛在影響。

綜合先前本會所統計之五大肇事態樣，分別為「未依規定讓車」(24.21%)、「未注意車前狀況」(16.46%)、「未保持安全距離」(14.06%)、「起駛違規、疏忽」(5.78%)及「違反號誌管制、闖紅燈」(5.74%)，合計占所有案件肇事原因之 66.25%。

表 3.2 113 年車鑑會鑑定案件前五大肇事態樣第一當事人性別比例

| 肇事原因 | 第一當事人(男) | | 第一當事人(女) | | 男女差異 | |
|---------------|----------|-------|----------|-------|-------|-------|
| | 人數(位) | 比例(%) | 人數(位) | 比例(%) | 人數(位) | 比例(%) |
| 總計 | 1137 | 65.23 | 606 | 34.77 | 531 | 30.46 |
| 1. 未依規定讓車 | 417 | 65.46 | 220 | 34.54 | 197 | 30.92 |
| 2. 未注意車前狀況 | 277 | 63.97 | 156 | 36.03 | 121 | 27.94 |
| 3. 未保持安全距離 | 240 | 64.86 | 130 | 35.14 | 110 | 29.72 |
| 4. 違反號誌管制、闖紅燈 | 109 | 72.18 | 42 | 27.82 | 67 | 44.36 |
| 5. 起駛違規、疏忽 | 94 | 61.84 | 58 | 38.16 | 36 | 23.68 |

資料來源：車輛行車事故鑑定作業系統

爾後加上性別結構後交叉分析顯示，男性在上述各類肇事原因中均為第一當事人之多數，其比例自 64%至 72%不

等，平均值約為 65%；女性則約為 35%，兩者差異 30 個百分點。尤以「違反號誌管制、闖紅燈」中男性比例最高，達 72%，顯示男性較易從事高風險違規駕駛；而女性則於「起駛違規、疏忽」項目占比相對較高，達 38%，推測與行車起步認知與判斷相關。

雖統計上男性為主要肇事者之比例偏高，惟此數據尚未納入性別間實際駕駛時間、出勤頻率或駕車距離等「駕駛曝光度」變項。換言之，若男性普遍駕駛機會較多，其肇事比例自然提高，未必完全反映其駕駛風險本質。因此本交叉分析結果應以保守態度解讀，僅說明於本鑑定樣本中之觀察結果，是否可推及一般族群仍需後續資料支持。

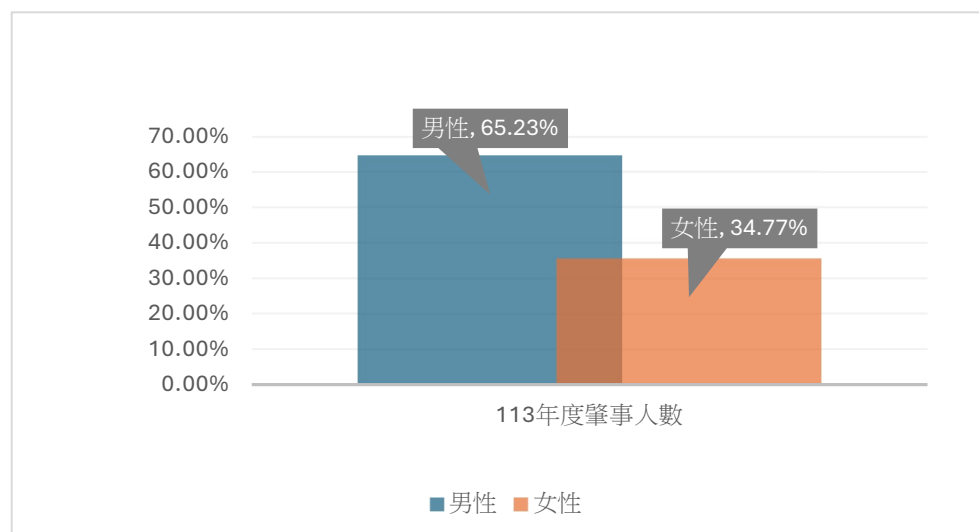


圖 3.3 113 年本會鑑定案件前五大肇事態樣第一當事人平均性別比例

五、鑑定意見司法採信度分析

本會持續透過統計分析工具，觀察司法機關對鑑定意見之採納情形，作為反映鑑定品質、論述邏輯與法庭可理解性的間接指標。根據近年數據顯示，鑑定意見在司法程序中之採信率穩定維持於 **97%以上**，此一現象顯示本會鑑定意見在多數情況下能獲得司法機關肯認，具有高度參考價值。然而，本會審慎看待此一數據，不以其作為績效目標或品質評斷唯一依據，本會自我定位為「專業判斷的輸出者」，協助司法機關在交通事實判斷中獲得客觀依據。我們追求的並非「意見必然被接受」，而是「意見具備專業基礎、邏輯一致、可經得起檢驗」，使其能在司法審理中成為值得參考的意見資料。

因此，本會將採信率視為**結果型指標**，用以觀察鑑定意見與司法需求之契合度，而非作為績效目標或自我要求的唯一量尺。在尊重司法裁量獨立性的前提下，本會將持續透過統計資料整理、不採納意見分析與回饋機制，強化

鑑定品質、提升透明度，確保本會在司法程序中發揮其專業輔助功能，持續扮演值得信賴之鑑定機構角色。

肆、結論與建議

依警政統計查詢網，113 年度臺南市車禍肇事統計共 74,279 件，本會鑑定案件數之 2,631 件雖僅占整體交通事故 3.54% 比重，惟因各案皆經專業鑑定程序處理，資訊完整且肇因明確，具高度資料品質與歸因價值，得以呈現具爭議性或高風險事故之樣貌。

本次統計發現，肇事原因以「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「未保持安全距離」三類為主，合計達整體樣本逾半，顯示多數事故源於基本駕駛觀念與防禦性駕駛習慣之不足。此外，透過性別交叉分析，觀察到男性在各項肇事類型中皆占主要比例，惟考量駕駛曝光度等變項尚未納入，故對性別差異之解釋應採保守態度。整體而言，本報告呈現出具鑑定價值事故樣本之統計面貌，可作為後續政策與實務改進之參據。

基於上述分析結果，提出以下建議方向：

一、強化「讓車」觀念與路權教育：

「未依規定讓車」為最主要肇事原因，顯示部分駕駛對號誌化路口、無號誌交叉口或行進優先關係認知不清。建議交通單位應針對常見混淆路段，強化號誌清晰度與道路標示，並結合視覺化教育工具，提升駕駛人對讓車義務之理解。

二、提升「防禦駕駛」教育與實作訓練：

多數事故肇因為注意力不足與跟車距離失當，顯示駕駛人防禦性駕駛意識不足。建議可將動態風險預測、行車視野管理、適當減速與反應預判等主題納入駕訓課程或職業駕駛人持續教育計畫中。

三、針對高風險行為持續強化執法與科技介入：

雖然「闖紅燈」及「起駛違規」事件相對較少，惟具高傷害潛在性。建議持續透過自動偵測設備（如科技執法、行車影像分析等）強化執法密度，並依違規熱點進行精準部署。同時應強化違規行為之法令宣導，提升民眾對執法

的理解與接受度，雙管齊下以提升整體道路安全，降低違規動機與事故發生率。

最後，期許本次統計報告所呈現之資料輪廓與行為趨勢，能作為各界進一步理解鑑定實務與事故風險樣貌之參考基礎。未來，本會將持續秉持公平、公正、公開之原則，致力提升鑑定意見書之邏輯品質與透明度，並以專業中立立場協助司法機關妥適判斷事故責任，為臺南市民提供一個理性、公正且可近的交通爭議解決機制，善盡本會作為鑑定專責機構之社會責任。