

交通肇事逃逸案件偵辦課題之調查與分析

Analysis of essential issues of investigating hit-and-run accidents

許志誠*、王惠平**

Chih-Cheng Hsu、Hui-Ping Wang

摘要

交通肇事逃逸案件對於被害人、家屬造成莫大生命與財產的損失。依內政部警政署頒「道路交通事故處理規範」規定，包括事故處理、刑事偵查及鑑識為肇逃案件處理的權責人員。然而對於指派刑事偵查或鑑識人員到場支援蒐證的時機，卻僅限於發生重大交通事故或當場死亡之 A1 類事故，且相關單位各司其職缺乏橫向聯繫。本研究蒐集整理 2011 年至 2015 年臺北市政府警察局所處理 A1 類及 A2 類交通事故肇事逃逸案件，統計分析案件之偵破特性，並藉由問卷調查，整理歸納影響案件偵破相關因素，提出強化受理端對案件實質的掌握、通報指揮端對案件即時有效的處置、建立各類型道路交通事故案件現場蒐證偵查作業規範，以及交通事故處理與刑事偵查應綜整訓練等方法，期能強化案件偵辦與有效提升破獲率。

關鍵字：交通事故處理、肇事逃逸、犯罪偵查

Abstract

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

* 臺灣警察專科學校交通管理科助理教授。

** 中央警察大學交通管理研究所碩士，臺北市政府警察局刑事警察大隊警務員兼副隊長(聯絡地址：臺北市中正區武昌街一段 69 號，E-mail：whp0404@tcpd.gov.tw)。

serious or fatal or by official request. The investigation of the HAR accidents should be collaborated with traffic accident investigators, criminal detectors, and forensic techniques. This study investigated HAR accidents that involved injury and fatal cases from 2011-2015 in Taipei City to identify the contribution of the HAR accidents. This study also surveyed the HAR cases investigators and detectors to determine the key factors of the cases solved. Recommendations for improving the essential issues of the investigation of the HAR accidents were analysed. In addition, the theory and technique of criminal detection was introduced to aid the HAR accident investigation and increase the apprehension rates.

Keywords：Road traffic accident、Hit-and-run、Criminal investigation

壹、前言

根據 2011 年至 2015 年臺北市政府警察局登錄有案之各類道路交通事故（不含國道或其他專業單位轄區案件）總計有 178,657 件，其中交通肇事逃逸案件共計有 29,976 件，占總交通事故件數有 17%之多。而當中 A1 類死亡（當場或 24 小時內）交通事故之肇事逃逸案件有 20 件（約占 A1 件數的 5%）、A2 類受傷（逾 24 小時死亡或受傷）之肇逃案件有 9,709 件（占 A2 件數的 9.3%）、A3 類致財損事故之肇逃案件達 20,247 件（占 A3 件數的 27.5%）（詳如表 1）。交通事故案件發生已對於被害人、家屬造成莫大生命與財產上的損失，若當事人肇事後逃逸勢必加劇對於受害民眾的影響。為偵破交通肇事逃逸案件保障民眾之權益，原本相對單純的交通事故處理工作，必須另以刑案偵查方式偵辦，增加警察偵查人力的負擔。

表 1 臺北市近五年道路交通事故與肇事逃逸案件統計表

項目 年度	各類		A1 類		A2 類		A3 類	
	事故	肇逃(比例)	事故	肇逃	事故	肇逃	事故	肇逃
2011	35,446	6,425(18%)	80	2	21,040	2,379	14,326	4,044
2012	34,431	6,083(18%)	76	4	20,065	2,084	14,290	3,995
2013	35,009	5,875(17%)	82	4	20,731	1,910	14,196	3,961
2014	36,831	6,085(17%)	83	6	21,274	1,821	15,474	4,258
2015	36,940	5,508(15%)	84	4	21,508	1,515	15,348	3,989
總計	178,657	29,976(17%)	405	20	104,618	9,709	73,634	20,247

註 1.資料來源：臺北市政府警察局交通大隊（2016）；2.單位：件。

現行「道路交通事故處理規範」對於交通肇事逃逸案件現場處理程序與一般

交通事故案件之處理程序大致相同（內政部警政署，2015）。以臺北市政府警察局交通肇事逃逸案件作業分工為例：交通事故案件受理後，隨即通報交通事故處理人員進行現場測繪、照相攝影、調查訪問等工作，並填報疑似肇事逃逸追查表，後續案件移由刑事單位進行偵查工作。然而前述作業方式，若在無刑事偵查或鑑識人員支援蒐證的情況，前端交通事故處理人員調查內容與所移送案卷，是否能滿足刑事單位續行偵查的需求，值得深入探究。

此外，重大交通事故或人員當場死亡之 A1 類交通事故，於道路交通事故處理規範中有指派刑事偵查或鑑識人員支援蒐證之規定，然而肇事逃逸案件並無明文之規定，僅能引用但書規定，將肇逃案件視為其他類交通事故，於必要時得指派刑事支援蒐證。現行道路交通事故處理，著重於現場處理與審核分析層次，對於涉及刑案（如 A1 類、A2 類、肇事逃逸致傷亡）的調查、偵辦等未能明確規範相關處理人員之權責，反而於案件展開調查時，形成交通、刑事與鑑識等三大組織體系，其單位間各司其職，「事權不一」而形成多頭馬車現象，即使指派刑事偵查人員辦理全案，卻因缺乏交通專業訓練，無法從交通專業角度考量，精確掌握事故調查的重要關鍵，釐清肇事原因。

交通肇事逃逸案件偵辦之首要工作，在交通事故相關跡證蒐查與記錄，依現行處理之權責分工體制，包括現場處理、刑事偵查、刑事鑑識等人員，其各有專業職司，但欲偵破案件卻須各者環環相扣。現場交通處理人員未必清楚刑事及鑑識人員能提供的協助，同樣亦不瞭解刑事偵查人員後續追查方法與現場調查跡證如何連結，故交通肇事逃逸案件不論由現場交通處理人員處理後再移請刑事偵查人員續行偵查，或現場有刑事偵查或鑑識人員支援蒐證，在其各自權責分工下應進行協調並設法增進彼此的認識瞭解，進而提升肇事逃逸案件之偵破。

貳、文獻回顧

本研究針對案件現場處理與偵查作業之現況，以及交通肇事逃逸案件各偵辦階段課題，回顧相關文獻整理說明如下：

（一）現場處理與偵查作業：肇事逃逸案件處理作業分工係依署頒「道路交通事故處理規範」規定，各地區大致相同，本研究以臺北市政府警察局之分工情形說明如下：

- 1.派出所、交通分隊、勤務指揮中心：均為交通事故案件受理單位。
- 2.交通分隊：擔任交通事故肇事逃逸案件現場處理，包括現場測繪、照相攝影、調查訪問等工作項目，若未於處理過程即時查獲，則在現場處理

完畢後，填報疑似肇事逃逸追查表連同案卷移由刑事單位偵查。

- 3.派出所：肇事逃逸案件協助現場警戒、救護傷患、管制交通，以及被害當事人提出告訴之受理。
- 4.偵查隊：刑事偵查或鑑識人員主要以支援重大或 A1 類事故現場蒐證為主，肇事逃逸案件則是認為有必要時，會指派刑事人員協助蒐證。
- 5.有關處理作業程序詳如圖 1（許志誠、王惠平，2016）。

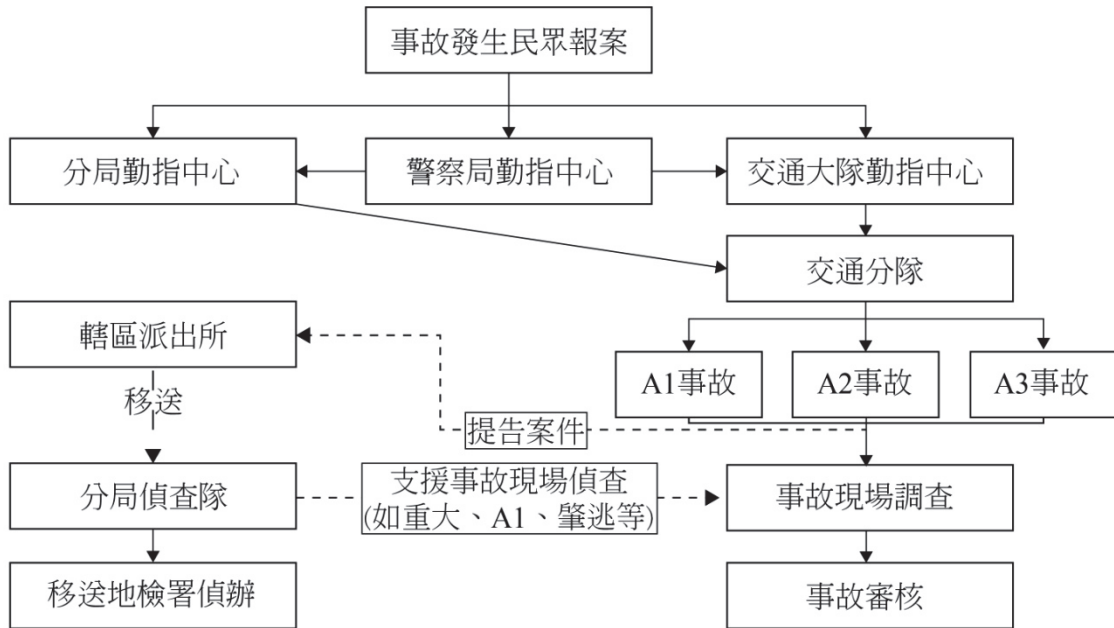


圖 1 道路交通事故處理（肇事逃逸）作業程序圖

（二）受理報案階段課題

交通肇事逃逸案件偵辦首重時間因素，亦即在案件受理之初即時能迅速採取必要之措施。蔡中志（1995）指出處理肇逃案件應主動迅速，確實強化受理報案、快速通報與處置等策略。蘇志強（2010）依據肇逃案件之特性，將受理報案流程分為確認報案人、報案時間、報告與處置、趕赴現場等四階段，並強調案件受理與接續處置，對於肇逃案件偵辦之重要性。Tay, R. et al.（2014）強調警方抵達交通事故現場，對於防止二次交通事故，減少交通壅塞，以及交通事故發生原因調查之重要性。許志誠、王惠平（2016）提出現行勤務指揮中心受理交通事故案件，部分執勤同仁主觀認為僅是一般交通事故未能掌握是否為肇逃案件，或於第一時間僅通知處理人員到場處理，未同時通知線上警力迅速前往，俟確認為肇逃案件時，已錯失破獲

時機。

（三）行政制度課題

1.各階段偵查作為未能明確規範

陳雯龍於(2002)指出，交通事故傷亡現場未被視為刑案現場，在跡證採集方面，由何人採集、如何採集、乃至於保存問題，遠不如刑案嚴謹。許志誠、王惠平(2016)指出，事故處理規範對於肇逃案件調查之規定，與一般交通事故處理大致相同，未能明確規範現場應有之偵查作為，以及交通、刑事等人員之權責區分。

2.未能落實協調機制及管制

林龍霄(2002)提出，現行交通事故蒐證工作涉及交通、刑事、鑑識等三大組織體系，時常產生單位間協調性之問題，且蒐證內容規範不明確，蒐證人員無法有效掌握蒐證之重點。王惠平(2017)進一步指出，肇事逃逸案件之事故處理、刑事偵查及鑑識等人員到場後，未有明顯協調分工，單位間各司其職、各有專業卻未見整合，以致現場之蒐證工作重疊，造成人力與資源浪費。詹丙源(1995)則認為重視道路交通肇事逃逸案件，將該類案件列為重要刑案，並指派專人組成專案小組列管，定期檢討，全力偵辦以提高破案率。

3.主（官）管未重視

黃健星(2000)指出，偵破交通肇事逃逸有利之關鍵因素，有被害人指證、相關證人指證、現場遺留物、員警積極查訪、員警仔細蒐證、尋獲肇事車輛、查詢電腦、主管重視。王惠平(2017)認為，長期以來警察機關單位主（官）管所受到的壓力，大多來自於刑事工作績效及重大或特殊案件的限期破案，以致「重刑案而輕交通」，面對交通肇事逃逸死亡、嚴重受傷案件應比照重要刑案同等重視。

4.案件量龐大警力負荷重

王惠平(2017)調查訪談指出，臺北市各類交通事故統由交通分隊事故處理人員到場處理，處理人員尚須視治安、交通狀況，擔服共同或支援其他專案勤務，且因交通事故發生案件增加，而增加其工作負荷，常因同時段發生多起交通事故而無法迅速到場處理。

（四）蒐證作業課題

肇事逃逸現場應強化的蒐證重點，如許敏能(1995)指處理時應注意事項，包括短時間內查訪被害人、目擊證人，詳細紀錄涉嫌肇事車輛之撞

擊痕、摩擦痕或毀損痕跡及仔細檢視涉嫌肇事車輛之各部位。陳躍翔等人（2011）針對織物纖維是道路交通事故跡證之一，可用來建立被害人與肇事車輛間之關聯性。

肇事逃逸案件蒐證人員專業能力之問題，監察院（2002）年對「交通管理機關」在交通事故處理品質提出糾正，在「運作面」提出員警交通事故處理專業能力普遍不足之缺失。林龍霄（2002）亦提出現行交通事故處理及刑事蒐證人員之蒐證專業能力普遍不足，欠缺完善之教育訓練。王惠平（2017）認為事故處理人員欠缺相關跡證蒐查、保全與鑑識等知識，而刑事偵查人員缺乏交通事故偵查之專業能力。

（五）偵查技術課題

強化偵查技術運用，如許哲峰、張新海（2012）提出交通事故動態分析法運用力學、交通心理、物證檢驗技術等多種知識，充分挖掘肇逃案件資訊，動態分析其特徵，從而掌握肇逃車輛線索，全面提高案件偵破率。吳良培於（2010）指出，交通肇事逃逸查緝途徑，一般有從(1)肇事痕跡物證的檢驗、查證；(2)舉報線索；從調查訪問；(3)現場監控錄像資料；(4)電子訊信息；(5)查控陣地；(6)協作等 6 個方面入手。李文章於（2008）指出，錄影監視影像可以完整記錄並重現犯罪當時作案過程，達到「觀看影像，重建犯罪過程」效果。侯友宜等人（2010）指出，善用所有的偵查技術及理論，各種偵查技術適用在不同的犯罪偵查階段。許志誠、王惠平（2016）指出，處理人員偵破肇事逃逸案件，偵破線索多為「調閱錄影監視器」，惟實務存在偵查技術訓練不足問題。如黃健星（2000）、王惠平（2017）指出，交通分隊處理人員因未接受刑事偵查教育訓練，故缺乏刑事偵查概念及偵查技術運用。

參、交通肇事逃逸案件之破獲特性分析

本研究以臺北市地區交通肇事逃逸破獲案件為對象，分析其破獲之特性，探討影響偵破的重要因素，並作為警察人員偵查案件之參考。資料以 2011 年至 2015 年於臺北市政府警察局登錄有案之 A1、A2 類肇事逃逸案件為分析期程，由於 A3 類之事故並未填報完整的道路交通事故調查報表，故未於納入分析。

表 2 臺北市近五年交通肇事逃逸案件之傷亡發生、破獲數統計表

項目 年度	A1 類（死亡）			A2 類（嚴重：頭部）			A2 類（其他受傷）		
	肇逃 (件)	破獲 (件)	破獲 (%)	肇逃 (件)	破獲 (件)	破獲 (%)	肇逃 (件)	破獲 (件)	破獲 (%)
2011	2	2	100%	6	6	100%	2,373	490	21%
2012	4	3	75%	4	3	75%	2,080	621	30%
2013	4	4	100%	3	3	100%	1,907	550	29%
2014	6	5	83%	2	2	100%	1,819	689	38%
2015	4	4	100%	1	1	100%	1,514	625	41%
總計	20	18	90%	16	15	93.75%	9,693	2,975	31%

(一) 被害人傷亡程度

表 2 比較 A2 類嚴重性受傷（頭部）與其他受傷兩類肇逃案件發生與破獲情形，前者發生 16 件、破獲 15 件，破獲比例達 93.75%，後者則有 9,693 件、破獲計有 2,975 件，破獲率仍僅為 31%，顯見肇事逃逸案件傷亡嚴重程度確能影響其案件之偵破。分析原因應係警察機關處理死亡 A1 類比照重大刑案偵查，須指派刑事偵查、鑑識人員到場蒐證，故其偵破機率相對提高。A2 類嚴重性案件亦因可能致死，現行交通事故處理人員亦會通知刑事偵查人員到場蒐證，案件亦較受重視，故偵破率相對比一般受傷 A2 類高。

(二) 肇事人特性

1. 性別：表 3 說明駕駛人性別與肇事逃逸情形。經以有到案之肇事人分析性別，其中男性駕駛人有 2,560 件最多（占總男性駕駛人件數 3.4%），女性駕駛人則有 429 件（占總女性駕駛人件數 2.0%），在交通肇事逃逸被查獲的案件中，以男性駕駛人於事故發生後選擇逃逸的比例較女性高，與過去文獻結果一致（MacLeod, K. E., *et al.*, 2012; Solnick, S.J., *et al.* 1995）。另非當事人係無或物（動物、堆置物）之物主或資料輸入有誤差，致表報內之欄位選項為空白，而將其歸為其他類，故不列為比較。以下表 3 至表 7 內「比例」均係指「該項目破獲件數」除以「該項目肇事逃逸件數」。

表 3 臺北市近五年交通肇事逃逸案件駕駛人性別分析表

年度 \ 性別	男		女		非當事人		合計
	件數	比例	件數	比例	件數	比例	
2011	430	2.9%	67	1.6%	1	20.0%	498
2012	546	3.7%	81	2.1%	0	0.0%	627
2013	465	3.1%	87	2.0%	5	62.5%	557
2014	586	3.7%	103	2.4%	7	77.8%	696
2015	533	3.3%	91	2.0%	6	85.7%	630
總計	2,560	3.4%	429	2.0%	19	63.3%	3,008

2.年齡：表 4 說明駕駛人年齡與肇事逃逸情形，其中 50-59 歲有 623 件最多（占總駕駛人 50-59 歲件數 3.5%），其次是 40-49 歲與 30-39 歲各有 619 件與 491 件（各占總駕駛人 40-49 歲件數 3.4%與 30-39 歲件數 2.5%），另 20-29 歲則有 451 件（占總駕駛人 20-29 歲件數 2.0%）。資料顯示自 20 歲以後至 59 歲間因隨著年齡成長，肇事逃逸件數亦增加。特別是在 60-69 歲 376 件、70-79 歲 66 件及 80-89 歲 17 件（占總駕駛人 60-69 歲件數 4.1%、70-79 歲件數 3.5%及 80-89 歲件數 4.1%），隨著年齡越高，雖肇事逃逸的案事件逐漸減少，但肇事後逃逸的比例卻增加。分析原因可能係年長駕駛者反應較慢或對於法令規定較不熟悉，在肇事後因害怕而選擇逃離現場。目前政府所推行高齡駕駛人交通安全改善方案，除規定長者定期接受認知功能測驗與辦理用路安全宣教外，也應強化高齡者於事故發生後續處置作為的認知。另在其他達 199 件（占總發生件數 58.0%），主要係資料輸入有誤差，致表報內之欄位選項為空白，歸為其他類不列為比較。

3.駕駛資格：表 5 說明駕駛人之駕駛資格與肇事逃逸情形，其中有適當駕照駕駛人有 694 件最多（占總適當駕照駕駛人件數 0.8%），其次是無照已達年齡之駕駛人則有 38 件（占總無照已達年齡駕駛人件數 2.6%）。在無照未達年齡 33 件（占總無照未達年齡駕駛人件數 4.7%），顯見無照未達年齡之駕駛人在發生交通事故逃逸比例為高，其主要原因係因年紀輕且無照駕駛，在發生事故後害怕被罰而不知所措，選擇逃離現場。文獻亦指出駕照逾期、吊扣或吊銷者相較合格駕照者，傾向於較容易發生肇事逃逸（MacLeod, K. E., *et al.*, 2012）。另在其他之件數達 2,216 件（占總發生之件數 35.3%），主要係因越級駕駛及非汽（機）車駕駛人或資料輸入有誤差，致欄位選項為空白，歸為其他不列比較。

表 4 臺北市近五年交通肇事逃逸案件駕駛人年齡分析表

年度 年齡		2011	2012	2013	2014	2015	合計
10-19 歲	件數	41	37	28	30	30	166
	比例	2.8%	2.7%	1.9%	1.9%	1.9%	2.2%
20-29 歲	件數	84	101	73	107	86	451
	比例	1.8%	2.3%	1.7%	2.4%	1.8%	2.0%
30-39 歲	件數	97	103	93	102	96	491
	比例	2.5%	2.7%	2.4%	2.7%	2.4%	2.5%
40-49 歲	件數	99	128	116	140	136	619
	比例	2.7%	3.5%	3.4%	3.8%	3.7%	3.4%
50-59 歲	件數	92	127	130	145	129	623
	比例	2.7%	3.7%	3.5%	4.0%	3.5%	3.5%
60-69 歲	件數	36	71	63	104	102	376
	比例	2.5%	4.6%	3.5%	4.8%	4.6%	4.1%
70-79 歲	件數	11	9	17	16	13	66
	比例	3.7%	2.8%	4.2%	3.8%	3.1%	3.5%
80-89 歲	件數	0	0	4	7	6	17
	比例	0.0%	0.0%	4.7%	7.2%	6.8%	4.1%
其他	件數	38	51	33	45	32	199
	比例	62.3%	66.2%	51.6%	54.9%	54.2%	58.0%
總計		498	627	557	696	630	3,008

表 5 臺北市近五年交通肇事逃逸案件駕駛人駕駛資格分析表

駕照 年度	有適當駕照		無照已達年齡		無照未達年齡		駕照吊(扣)銷		其他		合計
	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	
2011	124	0.7%	8	2.5%	6	4.3%	7	2.4%	353	33.3%	498
2012	148	0.9%	9	3.4%	10	6.8%	9	3.7%	451	38.2%	627
2013	145	0.8%	6	2.2%	7	4.9%	4	1.8%	395	33.5%	557
2014	132	0.7%	7	2.4%	8	5.6%	2	1.2%	547	37.4%	696
2015	145	0.8%	8	2.5%	2	1.5%	5	2.2%	470	33.8%	630
總計	694	0.8%	38	2.6%	33	4.7%	27	2.3%	2,216	35.3%	3,008

4. 駕照種類：表 6 說明駕駛人之駕照種類與肇事逃逸情形。經以有到案之肇事人分析其駕照種類，其中以持有機車駕照有 332 件最多（占總機車駕照駕駛人件數 0.8%），其次是持有普通駕照有 243 件（占總普通駕照駕駛人件數 0.7%），而在持有職業駕照有 124 件（占總職業駕照駕駛人件數 1.0%），值得注意的是未持有駕照之駕駛人則僅有 82 件（占總未持有駕照駕駛人件數 3.4%），顯見無駕照駕駛人在發生交通事故逃逸比例為高。另在其他之件數達 2,227 件（占總發生之件數 34.8%），主要係因持用軍用或國外、學習駕照及非汽（機）車駕駛人或資料輸入有誤差，致表報內之欄位選項為空白，而將其歸為其他，故不列為比較。

表 6 臺北市近五年交通肇事逃逸案件駕駛人駕照種類分析表

年度	駕照種類	職業駕照		普通駕照		機車駕照		無駕照		其他		合計
		件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	
2011		15	0.6%	42	0.6%	67	0.9%	17	3.3%	357	32.9%	498
2012		28	1.1%	54	0.8%	68	0.9%	22	4.8%	455	37.5%	627
2013		33	1.2%	44	0.6%	64	0.8%	16	3.5%	400	33.0%	557
2014		24	0.9%	49	0.7%	61	0.7%	15	3.2%	547	36.8%	696
2015		24	0.9%	54	0.7%	72	0.8%	12	2.4%	468	33.2%	630
總計		124	1.0%	243	0.7%	332	0.8%	82	3.4%	2,227	34.8%	3,008

5. 飲酒情形：依據道路交通事故處理規範規定，針對肇事逃逸事後到案者，依個案具體事實實施酒精濃度測試檢定，故本研究以員警於道路交通事故調查報告表所記錄肇事人之飲酒情形進行分析，因研究限制暫不考慮時間（肇事時與到案時）造成肇事者酒測值差異之情形。MacLeod, K. E., *et al.*, (2012) 研究也指出肇事致行人死亡逃逸與酒後駕車酒精濃度的關聯資料不完整。Solnick 等人（1994）更指出僅有少數駕駛人可檢測酒精濃度，而那些逃離現場未檢測的駕駛人很可能也是酒駕。表 7 說明駕駛人飲酒與肇事逃逸發生情形，駕駛人未飲酒或無酒精反應者有 589 件最多（占總未飲酒情形件數 0.7%），而經呼氣或血液檢測有酒精反應者計 59 件（占總駕駛人飲酒情形件數 2.9%），足見駕駛人飲酒者在肇事後比未飲酒者較易逃逸。另為檢視其酒精濃度高低與肇事逃逸之差異，其中以呼氣超過 0.55 mg/L 以上有 34 件最多（占總飲酒情形件呼氣超過 0.55 mg/L 以上件數 3.3%），

其次是呼氣 0.14 mg/L 以下有 11 件次之（占總飲酒情形呼氣 0.14 mg/L 以下件數 2.7%），而在呼氣 0.15-0.24 mg/L 及 0.25-0.54mg/L 各有 3 件及 11 件（各占總飲酒情形呼氣 0.15-0.24 mg/L 件數 1.9%及 0.25-0.54mg/L 件數 2.5%），顯見駕駛人有飲酒情形呼氣超過 0.55 mg/L 以上在發生事故後較易逃逸，其主要原因應係駕駛人酒後含酒精成份越高者，在酒精催化之下有壯膽作用，或因駕駛人飲酒在發生事故後，因害怕警方到場處理時被發現其酒後駕車，為逃避酒後駕車遭移送法辦，故選擇逃離現場；另在其他之件數達 2,360 件（占總發生其他之件數 18.9%），主要係因無法檢測、非駕駛人未檢測、不明或資料輸入有誤差，致表報內之欄位選項為空白者，而將其歸為其他，故不列為比較。

表 7 臺北市近五年交通肇事逃逸案件駕駛人飲酒情形分析表

飲酒 年度	未飲酒		<=0.14mg/L		0.15-0.24mg/L		0.25-0.54mg/L		>=0.55mg/L		其他		合計
	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例	
2011	109	0.6%	3	3.0%	1	2.1%	4	3.1%	5	1.6%	376	13.2%	498
2012	129	0.8%	4	5.1%	0	0.0%	2	2.0%	14	5.2%	478	18.9%	627
2013	117	0.6%	1	1.3%	1	4.0%	1	1.2%	7	3.9%	430	17.6%	557
2014	116	0.6%	2	2.4%	0	0.0%	2	2.4%	3	2.0%	573	23.4%	696
2015	118	0.6%	1	1.5%	1	4.8%	2	3.9%	5	3.8%	503	22.3%	630
總計	589	0.7%	11	2.7%	3	1.9%	11	2.5%	34	3.3%	2,360	18.9%	3,008

（三）偵破之線索

表 8 為肇逃案件之破獲線索，資料係由交通大隊所作之肇因研判內容中篩選分析。主要破獲線索以透過錄影監視器畫面有 303 件最多，占近 5 年肇逃破獲案件總數的 10.1%，其次經由見證人提供資料有 101 件，占近 5 年總數的 3.4%，再其次則是行車紀錄器則有 69 件，占總數的 2.3%，顯見在交通肇事逃逸事故現場，大都係經由監視器錄影畫像而破獲。另其他類 2,535 件，主要係肇因研判內容未分析破獲線索或資料輸入有誤差，欄位選項空白，歸為其他不列為比較。

表 8 臺北市近五年交通肇事逃逸破獲之線索數統計表

種類 年度	監視器		行車紀錄器		見證人		其他		合計
2011	29	(5.8%)	4	(0.8%)	35	(7.0%)	430	(86.3%)	498
2012	61	(9.7%)	8	(1.3%)	25	(4.0%)	533	(85.0%)	627
2013	53	(9.5%)	16	(2.9%)	18	(3.2%)	470	(84.4%)	557
2014	90	(12.9%)	22	(3.2%)	14	(2.0%)	570	(81.9%)	696
2015	70	(11.1%)	19	(3.0%)	9	(1.4%)	532	(84.4%)	630
總計	303	(10.1%)	69	(2.3%)	101	(3.4%)	2,535	(84.3%)	3,008

肆、調查結果分析

本研究選取臺北市政府警察局 14 個分局進行調查，對象為實際處理交通事故、刑事偵查及鑑識等具備偵辦肇逃案件經驗的人員，分別以網路與紙本進行。問卷回收情形，經由網路填寫計 70 份、紙本填寫計 322 份。經檢視回答內容，若受測者全部以單一答案、有一致規律性或態度明顯前後不一且題數有二題以上者，統計時視為廢卷計 46 份，故有效問卷計 346 份，有效樣本率 88%，詳如表 9。問卷第一部分為填寫人個人基本資料，第二部分為處理肇事逃逸案件之意見調查，採用四等第量表法，依所勾選之非常不同意、不同意、同意、非常同意之答案，分別給予 1，2，3，4 分，另針對當事人逃逸原因、偵破線索、所運用偵查技術等部分採開放式依序填寫，選取序位前五名，分別給予 5，4，3，2，1 分。前述資料彙整建檔後，利用 SPSS 統計套裝軟體進行統計分析，各處理與偵辦階段調查結果分析說明如下：

表 9 問卷樣本次數分配表

項目	資料類別	次數	百分比	項目	資料類別	次數	百分比
性別	男	322	93.1	服務 單位	交通分隊	175	50.6
	女	24	6.9		刑事單位	142	41
年齡	21~30 歲	66	19.1		刑事單位	29	8.4
	31~40 歲	96	27.7	處理 經歷	1 年以下	57	16.5
	41~50 歲	168	48.6		2~5 年	93	26.9
	51 歲以上	16	4.6	年資	6~10 年	81	23.4

項目	資料類別	次數	百分比	項目	資料類別	次數	百分比
服務年資	5 年以下	41	11.8	處理經歷年資	11~15 年	34	9.8
	6~10 年	93	26.9		16~20 年	44	12.7
	11~15 年	16	4.6		超過 20 年	37	10.7
	16~20 年	23	6.6	訓練時數	未受過訓練	60	17.3
	超過 20 年	173	50		8 小時以下	48	13.9
職稱	警員	170	49.1		9~16 小時	20	5.8
	偵查佐	92	26.6		17~24 小時	22	6.4
	小隊長	58	16.8		25~32 小時	18	5.2
	分隊長	12	3.5		33~40 小時	67	19.4
	警務員	14	4		40 小時以上	111	32.1

(五) 通報作業

- 1.時間影響偵破因素：依交通肇事逃逸案件之特性及問卷調查資料詳如表 10，不同服務單位對在交通肇事逃逸事故受理與通報認知檢定具顯著性，其中認同評價在交通分隊有 55%，刑事單位則有 70%，鑑識單位也有 76%，顯示受訪者認同受理通報階段的作為會影響案件偵破，相關文獻亦指出受理肇逃案件應快速通報處置。然而各警察機關勤務指揮中心通報實施攔截圍捕，大都以重大刑案為主，且部分執勤同仁主觀認為僅是一般交通事故案件，故在受理肇逃案件時，並未主動積極詢問有關肇逃車輛相關特徵及逃逸方向等資料，或於在第一時間僅通知交通分隊派遣交通事故處理人員到場處理，未同步通報其他線上警力迅速前往，俟交通事故處理人員到場後始瞭解為肇事逃逸案件時，該肇事人已不知去向，而錯失破獲時機。
- 2.精進作為：(1)落實案件受理與通報，強化各警察機關勤務指揮中心通訊及指揮督導能力，執勤人員在受理交通事故時，能主動詢問報案內容及是否為肇事逃逸案件。在確認肇事逃逸案件時，除通報交通事故處理人員及線上警力迅速到場外，並立即通報線上警力實施攔截圍捕，提昇勤務機動力，快速將肇事人查緝到案。(2)運用科技智慧系統，由於科技的進步，開發智慧型勤務指揮系統，運用全球衛星定位與地理資訊等系統，結合影像辨識技術，進行即時勤務指揮調度，迅速並將訊息通報就近線上警力，強化勤務指揮之運作效率。

表 10 服務單位與受理通報階段-時間速度交叉分析表

次數 題項	服務單位	非常不同意	不同意	同意	非常同意	P 值	次數 題項	服務單位	非常不同意	不同意	同意	非常同意	P 值
1. 肇逃案件發生後，「受理與通報」處置流程，直接影響案件偵破	交通分隊	9	51	97	18	0.002	4. 交通分隊抵達交通事故現場，能即時回報肇逃現場訊息給勤務指揮中心	交通分隊	12	58	91	14	0.096
		5%	29%	55%	10%				7%	33%	52%	8%	
	偵查單位	3	20	89	30			偵查單位	7	29	94	12	
		2%	14%	63%	21%				5%	20%	66%	8%	
	鑑識單位	0	3	21	5			鑑識單位	0	6	20	3	
		0%	10%	72%	17%				0%	21%	69%	10%	
2. 現行勤務指揮中心值班人員受理肇逃案件，「受理與通報」後續處置流程相當瞭解	交通分隊	12	60	98	5	0.204	5. 現行勤務指揮中心對於肇逃案件，通報攔截圍捕指揮運作流暢	交通分隊	31	81	59	4	0.003
		7%	34%	56%	3%				18%	46%	34%	2%	
	偵查單位	5	41	88	8			偵查單位	16	45	71	10	
		4%	29%	62%	6%				11%	32%	50%	7%	
	鑑識單位	2	4	21	2			鑑識單位	1	12	13	3	
		7%	14%	72%	7%				3%	41%	45%	10%	
3. 現行勤務指揮中心值班人員受理肇逃案，除派員至現場處理外，能即時通報肇逃訊息供線上攔查	交通分隊	23	70	77	5	0.006	6. 勤務指揮中心對於肇逃案件，能即時通報線上警力攔截圍捕，有助案件之偵破	交通分隊	19	45	101	10	.019
		13%	40%	44%	3%				11%	26%	58%	6%	
	偵查單位	13	41	76	12			偵查單位	5	29	88	20	
		9%	29%	54%	8%				4%	20%	62%	14%	
	鑑識單位	1	7	16	5			鑑識單位	1	5	18	5	
		3%	24%	55%	17%				3%	17%	62%	17%	

(六) 勤務編排

1. 表 11 為各處理單位對於勤務編排之調查結果。交通分隊人員對「勤務編排」構面認同評價僅有 44%，另對重大或 A1 類及 A2 類嚴重受傷案類已能獨立作業之認同評價僅 29% 及 44%，而對所屬單位的勤務編排，已能滿足您單位規定權責範圍內，追查肇逃案件之需要，其認同評價亦僅 34%，且不同單位檢定的結果具顯著性。其原因應為交通分隊處理人員為第一線處理人員，且大多編排單警服勤，復因交通事故發生案件增加，且臨

時勤務繁多，對於勤務編排構面感受較為深刻，故對現行勤務編排多不認同。然而，由於現行警力增加不易，在警力尚未增加維持現有運作機制之下，各服務單位應檢討人力配置情形，並於現有權責分工之下，應做好橫向間之協調工作，將現場及後續處理的資料整合，逐漸朝專責處理及配置專責人力，讓肇逃案件處理更為精進。

2. 交通分隊受訪者對重大或 A1 類及 A2 類嚴重受傷案已能獨立作業，以及所屬單位的勤務編排已能滿足追查肇逃案件之需要等問項的認同評價低，而在刑事及鑑識人員對「勤務編排」構面認同評價卻有 64% 及 67%，與交通分隊認知互異。主要原因應係刑事人員勤務編排除值日當天，遇有重大或 A1 類事故，接獲通報始到場外，A2 類受傷事故甚少到場處理，僅事後接獲交通分隊陳報資料始著手偵辦，故對其勤務方式並未如交通分隊人員對勤務編排吃緊所反映出的感受，顯見刑事人員對於現行勤務編排方式認為並不影響其作業，建議明確律定 A2 類嚴重案件亦應通知刑事或鑑識人員到場協助處理，以提升案件破獲率。

表 11 服務單位與勤務編排交叉分析表

次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值	次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值
7. 交通分隊在處理肇逃案件(重大或 A1 類)，現場蒐證已能獨立作業	交通分隊	29	95	41	10	0.000	9. 交通分隊在處理肇逃案件(A2 類一般受傷)，現場蒐證已能獨立作業	交通分隊	17	38	97	23	0.129
		17%	54%	23%	6%				10%	22%	55%	13%	
	偵查單位	10	53	69	10			偵查單位	3	28	89	22	
		7%	37%	49%	7%				2%	20%	63%	15%	
	鑑識單位	2	9	14	4			鑑識單位	1	5	17	6	
		7%	31%	48%	14%				3%	17%	59%	21%	
8. 交通分隊在處理肇逃案件(A2 類嚴重受傷)，現場蒐證已能獨立作業	交通分隊	19	79	63	14	0.000	10. 所屬單位的勤務編排，已能滿足您單位規定權責範圍內，追查肇逃案件之需要	交通分隊	35	81	53	6	0.008
		11%	45%	36%	8%				20%	46%	30%	3%	
	偵查單位	7	38	82	15			偵查單位	15	49	71	7	
		5%	27%	58%	11%				11%	35%	50%	5%	
	鑑識單位	1	6	16	6			鑑識單位	2	12	14	1	
		3%	21%	55%	21%				7%	41%	48%	3%	

(七) 案件管制及主官重視

- 1.表 12 為瞭解各處理單位對案件管制及主官重視是否影響案件偵辦之調查結果。各單位對「案件列管、管制」之認同評價程度高，交通分隊 72%，刑事單位 63%，鑑識單位 72%，顯見各處理人員均認為肇逃案件的列管，對處理人員產生破案壓力，對肇逃案件的偵破會有直接正面的影響。
- 2.刑事單位與交通單位處理人員對於後續案件列管權責有不同之認知，且在不同單位檢定的結果具顯著性。交通肇事逃逸案件係屬交通或刑事案件，實有明確律定之必要，由於肇逃案件後續偵辦權責為刑事偵查單位，復因肇事逃逸造成受傷之 A2 類事故亦屬刑事案件，交通事故處理人員案件移由刑事偵查單位後，應由刑事單位比照一般刑事案件列管後續偵辦情形。
- 3.警察機關及人員之壓力經常係來自於工作績效評核及刑事（重大或特殊）案件限期破案，基層人員對案件之處理，在主（官）管重視、要求及檢討等督促之下，對案件偵辦相對較為積極與投入。由調查結果得知，各單位處理人員對「主官重視」之認同評價，交通分隊有 60%，刑事單位有 56%，鑑識單位亦有 54%，其評價均達五成以上，另重大 A1 類及 A2 類嚴重受傷之案件，有「主官重視」要求之下，召開專案會議，偵辦人員全心偵辦，確實有助案件之偵破。
- 4.警察機關對發生案件的重視，進而強化偵查作為，確實為提升肇逃案件偵破率有效的方法。嚴重傷亡肇事逃逸案件影響民眾權益至鉅，警察機關應視為重要刑案持續重視，並強化運用各項偵查技術，朝交通肇事逃逸案件偵辦制度化方向發展。

表 12 服務單位與案件管制及主官重視交叉分析表

題項 \ 次數	服務單位	非常不同意	不同意	同意	非常同意	P 值	題項 \ 次數	服務單位	非常不同意	不同意	同意	非常同意	P 值
11. 現行交通大隊進行已能定期針對肇逃案件，發生破獲率進行檢討	交通分隊	20	49	99	7	0.120	16. 所屬單位對「重大或 A1 類肇逃案件」列管，並能定期召開專案會議	交通分隊	16	43	98	18	0.400
		11%	28%	57%	4%				9%	25%	56%	10%	
	偵查單位	10	35	86	11			偵查單位	8	36	89	9	
		7%	25%	61%	8%				6%	25%	63%	6%	
	鑑識單位	0	5	23	1			鑑識單位	2	8	19	0	
		0%	17%	79%	3%				7%	28%	66%	0%	

次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同 意	非常 同意	P 值	次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同 意	非常 同意	P 值
12. 現行交通大隊進行已能定期針對肇逃案件後續偵辦情形進行檢討	交通 分隊	16	59	93	7	0.151	17. 所屬單位對「A2類嚴重受傷案件」列管,並能定期召開專案會議	交通 分隊	16	67	87	5	0.081
		9%	34%	53%	4%				9%	38%	50%	3%	
	偵查 單位	9	37	83	13			偵查 單位	18	66	52	6	
		6%	26%	58%	9%				13%	46%	37%	4%	
	鑑識 單位	1	6	21	1			鑑識 單位	6	15	8	0	
		3%	21%	72%	3%				21%	52%	28%	0%	
13. 偵查隊處理 A1、A2 肇逃之破獲情形,後續移送交通組列管建檔,已能完整統計破獲情形	交通 分隊	7	58	105	5	0.184	18. 所屬單位對「A2類一般受傷案件」列管,並能定期召開專案會議	交通 分隊	30	74	67	4	0.071
		4%	33%	60%	3%				17%	42%	38%	2%	
	偵查 單位	7	30	95	10			偵查 單位	26	78	33	5	
		5%	21%	67%	7%				18%	55%	23%	4%	
	鑑識 單位	2	6	19	2			鑑識 單位	7	16	6	0	
		7%	21%	66%	7%				24%	55%	21%	0%	
14. 肇逃案件後續偵辦情形管控是否應由偵查隊列管	交通 分隊	3	14	99	59	0.000	19. 所屬單位已將重大傷亡之肇逃案件,比照重大刑案偵辦	交通 分隊	16	48	92	19	0.576
		2%	8%	57%	34%				9%	27%	53%	11%	
	偵查 單位	34	54	47	7			偵查 單位	11	30	88	13	
		24%	38%	33%	5%				8%	21%	62%	9%	
	鑑識 單位	6	9	14	0			鑑識 單位	3	6	19	1	
		21%	31%	48%	0%				10%	21%	66%	3%	
15. 肇逃案件後續偵辦情形有管控、列管,有助提升案件之偵破	交通 分隊	3	20	116	36	0.000	20. 對於肇逃案件,主官的重視程度,有助於案件之偵破	交通 分隊	9	28	110	28	0.644
		2%	11%	66%	21%				5%	16%	63%	16%	
	偵查 單位	16	34	82	10			偵查 單位	10	29	87	16	
		11%	24%	58%	7%				7%	20%	61%	11%	
	鑑識 單位	1	5	21	2			鑑識 單位	1	3	20	5	
		3%	17%	72%	7%				3%	10%	69%	17%	

(八) 獎勵機制及專業能力

1. 表 13 處理單位獎勵分配及專業能力是否影響案件偵辦調查結果。由於行政獎勵對於基層警察是一種動力,由調查資料得知在提高提高員警獎勵

- (金)措施及民眾檢舉獎勵金之認同評價均超過八成以上，係因獎勵是員警的工作表現，多以功獎數為基礎，顯見在獎勵(金)措施誘因，鼓勵處理人員之偵查及檢舉人提出檢舉是有助於案件偵破。而對於現行偵破交通肇事逃逸案件人員之獎勵規定，認為有獎勵分配不公，及應提高偵破獎勵(金)機制之情形，故有關獎勵方式應明確規定區分主辦、協辦單位或前端處理、後續偵查移送等人員之獎勵分配，作為處理人員偵查誘因，並提高民眾檢舉交通肇事逃逸案件之核發獎金，有助案件偵破。
- 2.各處理單位在「專業能力」之認同評價，交通分隊有 62%，刑事單位有 81%，鑑識單位亦有 80%，然交通分隊處理人員對本身具備刑事偵查必備知能僅五成，而刑事單位人員則認為交通人員已有刑事偵查之能力；反之，交通分隊人員認為刑事單位人員無具備交通事故現場處理相關知能，而刑事單位人員卻認為自身已具備交通事故現場處理相關知能，而在不同單位檢定的結果為顯著，產生差異性問題，顯示交通分隊與刑事單位處理人員對於各相關專業知能之認知有所差異，實有須要檢核是否具備其應有的專業能力。
- 3.另對於交通肇逃逸案件處理人員，應具備「交通事故處理與刑案偵查等專業」，獲得普遍認同的評價，顯見應加強各專業能力之教育訓練。建議短期作法應以「交通偵查」為專業進行教育訓練，除應具備交通事故勘察採證與分析能力外，同時應兼具刑事偵查能力。長期制度化發展，將現行「交通事故處理」導入刑事偵查與蒐證等作法，轉變提升為「交通事故偵查」，逐步朝成為交通偵查人員為目標。

表 13 服務單位與獎勵機制及專業能力交叉分析表

次數 題項	服務 單位	非常 不同 意	不 同意	同 意	非常 同意	P 值	次數 題項	服務 單位	非常 不同 意	不 同意	同 意	非常 同意	P 值
21.員警偵破 交通肇 逃案件，已 有合適的獎 勵措施	交通 分隊	24	59	75	17	0.185	25.提供民眾 檢舉肇逃 致人傷亡 案件獎勵 金，將有助 於提高案 件之偵破	交通 分隊	1	11	100	63	0.203
		14%	34%	43%	10%				1%	6%	57%	36%	
	偵查 單位	17	45	72	8			偵查 單位	3	9	94	36	
		12%	32%	51%	6%				2%	6%	66%	25%	
	鑑識 單位	0	13	15	1			鑑識 單位	0	4	18	7	
		0%	45%	52%	3%				0%	14%	62%	24%	

次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值	次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值
22.針對員警偵破交通事故逃逸案件，已有的合適獎金制度	交通分隊	33	76	54	12	0.531	26. 交通事故現場處理人員，已具備辦理肇逃案件相關刑事偵查必備知能	交通分隊	15	71	81	8	0.014
		19%	43%	31%	7%				9%	41%	46%	5%	
	偵查單位	21	54	58	9			偵查單位	6	40	87	9	
		15%	38%	41%	6%				4%	28%	61%	6%	
	鑑識單位	3	14	11	1			鑑識單位	0	7	18	4	
		10%	48%	38%	3%				0%	24%	62%	14%	
23.針對員警偵破交通事故逃逸案件，相關的獎勵(金)措施，已有分配機制	交通分隊	26	79	63	7	0.164	27.刑事(鑑識)人員，已具備交通事故現場處理相關知能	交通分隊	14	79	74	8	0.000
		15%	45%	36%	4%				8%	45%	42%	5%	
	偵查單位	19	49	71	3			偵查單位	2	26	99	15	
		13%	35%	50%	2%				1%	18%	70%	11%	
	鑑識單位	2	13	14	0			鑑識單位	2	7	16	4	
		7%	45%	48%	0%				7%	24%	55%	14%	
24.提高員警偵破肇逃案件相關獎勵(金)措施，有助於提升案件偵破	交通分隊	3	18	85	69	0.077	28. 人員具備交通事故處理與鑑識及刑案偵查理論、技術，有助案件偵破	交通分隊	3	20	99	53	0.086
		2%	10%	49%	39%				2%	11%	57%	30%	
	偵查單位	3	13	89	37			偵查單位	1	8	98	35	
		2%	9%	63%	26%				1%	6%	69%	25%	
	鑑識單位	0	4	20	5			鑑識單位	0	1	15	13	
		0%	14%	69%	17%				0%	3%	52%	45%	

(九) 蒐證權責分工

- 1.表 14 為瞭解各處理單位對於交通肇事逃逸現場有無刑事人員到場協助及明確分工是否影響案件破獲之調查結果。各單位處理人員對「處理蒐證工作已有明確權責分工」之認同評價交通分隊有 63%，刑事單位有 88%，鑑識單位則有 79%，顯見現行分工均大致認同。

表 14 服務單位與蒐證權責分工交叉分析表

次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值	次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值
29. 所屬單位處理重大或 A1 類筆逃案件，刑事(鑑識)人員能即時到場協助蒐證	交通 分隊	8	29	100	38	0.000	32. 筆逃案件，有刑事(鑑識)人員到場協助蒐證，有助提升案件之偵破	交通 分隊	6	29	101	39	0.592
		5%	17%	57%	22%				3%	17%	58%	22%	
	偵查 單位	1	9	88	44			偵查 單位	7	28	87	20	
		1%	6%	62%	31%				5%	20%	61%	14%	
	鑑識 單位	0	2	11	16			鑑識 單位	2	4	17	6	
		0%	7%	38%	55%				7%	14%	59%	21%	
30. 所屬單位處理 A2 類嚴重受傷筆逃案件，刑事(鑑識)人員能即時到場協助蒐證	交通 分隊	16	47	94	18	0.029	33. 刑事(鑑識)人員僅針對重大或 A1 案件到場，其餘案件由現場處理人員負責蒐證	交通 分隊	12	39	98	26	0.000
		9%	27%	54%	10%				7%	22%	56%	15%	
	偵查 單位	6	26	81	29			偵查 單位	1	14	91	36	
		4%	18%	57%	20%				1%	10%	64%	25%	
	鑑識 單位	1	6	14	8			鑑識 單位	1	0	12	16	
		3%	21%	48%	28%				3%	0%	41%	55%	
31. 所屬單位處理 A2 類一般受傷筆逃案件，刑事(鑑識)人員能即時到場協助蒐證	交通 分隊	44	76	48	7	0.000	34. 所屬單位交通、刑事(鑑識)人員到場處理筆逃案，處理蒐證工作已有明確權責分工	交通 分隊	14	51	94	16	0.000
		25%	43%	27%	4%				8%	29%	54%	9%	
	偵查 單位	14	57	55	16			偵查 單位	0	17	104	21	
		10%	40%	39%	11%				0%	12%	73%	15%	
	鑑識 單位	2	8	13	6			鑑識 單位	1	5	17	6	
		7%	28%	45%	21%				3%	17%	59%	21%	

2. 現行「道路交通事故處理規範」，對於指派刑事偵查或鑑識人員支援蒐證，僅以重大交通事故或人員當場死亡之 A1 類交通事故為主，而在交通單位處理人員，認為 A1 類、A2 類嚴重性，都應到場協助處理，惟在刑事單位處理人員，認為重大或 A1 類到場即可，在不同單位檢定的結果具顯著性。然而對於處理重大或 A1 類及 A2 類嚴重受傷筆逃案件，刑事(鑑識)人員到場協助蒐證，各處理單位之評價均達六成以上，顯示各處理單位

認知發生交通肇事逃逸案件，現場有刑事（鑑識）人員即時到場協助蒐證，有助案件偵辦。後續建議修訂道路交通事故處理規範，針對 A2 類嚴重受傷之肇事逃逸案件，刑事及鑑識人員也應到場實質協助蒐證。

（十）偵查技術

1. 表 15 為各處理單位人員對於肇逃案件所運用之偵查技術調查結果。各處理單位對在肇逃事故偵查作為階段-偵查技術之構面認同評價，交通分隊 59%、刑事單位 66%、鑑識單位 79%。另由偵破特性瞭解，偵破主要線索多經由查訪被害人、目擊證人或調閱現場監視器錄影、行車紀錄器影像畫面等，如現場無監視器又無刑事或鑑識人員到場協助蒐證時，在「肇事現場人體、車輛、地面與環境等跡證」與「肇事逃逸的人與車」建立連結相關技術的運用普遍缺乏，僅單純以現場處理人員的蒐證調查方法，恐未必能建立連結找出肇事人，故應善用包括現場勘查、查訪、偵訊、訪談、搜索、拘提等動態技術，以及錄影監視器及行車紀錄器影像、資料庫、刑事鑑識、電話通聯紀錄等靜態技術，以利案件之偵破。
2. 交通分隊處理人員對上述題項除在透過調閱錄影監視器（或行車記錄器）而偵破有九成外，其他題項認同評價均是最低不及五成，其原因係交通肇事逃逸案件處理係由交通分隊處理人員第一線首先到場，除依道路交通事故處理規範進行現場管制、測繪、照相等蒐證工作外，因未接受刑事偵查相關教育訓練，應為缺乏刑事偵查概念及偵查技術運用的專業認知所致。

表 15 服務單位與偵查技術交叉分析表

次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值	次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值
35. 依您的經驗，肇逃案主要係因人體、車輛、地面與環境等跡證之採證而偵破	交通分隊	8	51	99	17	0.544	39. 肇逃案件主要係透過調閱錄影監視器（或行車記錄器）而偵破	交通分隊	1	0	71	103	0.26
		5%	29%	57%	10%				1%	0%	41%	59%	
	偵查單位	7	36	79	20			偵查單位	0	2	69	71	
		5%	25%	56%	14%				0%	1%	49%	50%	
	鑑識單位	1	4	21	3			鑑識單位	0	0	5	24	
		3%	14%	72%	10%				%	0%	17%	83%	

次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值	次數 題項	服務 單位	非常 不同意	不 同意	同意	非常 同意	P 值
36. 依您的經驗，筆逃案件主要係透過詳細查訪被害人而偵破	交通分隊	6	62	98	9	0.493	40. 筆逃案件主要係行政機關運用網路社群或媒體傳播訊息而偵破	交通分隊	13	87	65	10	0.033
		3%	35%	56%	5%				7%	50%	37%	6%	
	偵查單位	7	44	80	11			偵查單位	14	70	55	3	
		5%	31%	56%	8%				10%	49%	39%	2%	
	鑑識單位	2	5	19	3			鑑識單位	0	8	19	2	
		7%	17%	66%	10%				0%	28%	66%	7%	
37. 依您的經驗，筆逃案件主要係透過查訪目擊者而偵破	交通分隊	4	46	116	9	0.299	41. 筆逃案件主要係透過被害人(或其家屬)運用網路社群或媒體傳播訊息而偵破	交通分隊	14	84	71	6	0.344
		2%	26%	66%	5%				8%	48%	41%	3%	
	偵查單位	3	31	95	13			偵查單位	18	67	53	4	
		2%	22%	67%	9%				13%	47%	37%	3%	
	鑑識單位	1	2	24	2			鑑識單位	0	13	14	2	
		3%	7%	83%	7%				0%	45%	48%	7%	
38. 依您的經驗，筆逃案件主要係透過查訪轄區修車廠或醫療院所而偵破	交通分隊	10	92	69	4	0.041	42. 您已具備刑事相關偵查理論及技術與運用能力	交通分隊	13	89	67	6	0.000
		6%	53%	39%	2%				7%	51%	38%	3%	
	偵查單位	8	61	61	12			偵查單位	0	21	105	16	
		6%	43%	43%	8%				0%	15%	74%	11%	
	鑑識單位	1	8	18	2			鑑識單位	0	4	23	2	
		3%	28%	62%	7%				0%	14%	79%	7%	

3.表 16 為處理人員所運用各偵查技術而偵破之認知排序，依序分別為「錄影監視影像偵查技術」、「行車記錄影像偵查技術」、「現場查訪」...等。若依現行體制區分現場處理、刑事介入現場偵辦、後續追查等階段，各階段可運用的偵查技術與序位詳如表 16 右側。

表 16 各階段可運用之刑事偵查技術與序位

運用偵查技術而破獲	各排序順位得分					總得分	現場 處理	刑事 偵辦	後續 追查
	1	2	3	4	5				
(1)錄影監視影像偵查技術	197	74	26	19	11	1408	+	+	+
(2)行車記錄影像偵查技術	55	180	32	16	12	1135	+	+	+
(3)現場查訪	57	23	80	84	37	822	+	+	
(4)傳喚通知	13	28	49	65	64	518		+	+
(5)鑑識(跡證蒐證)相關技術	10	15	68	57	46	474	+	+	+
(6)偵訊訪談	5	19	42	54	65	400		+	+
(7)資料庫偵查技術	1	1	22	27	56	185	+	+	+
(8)網路社群或媒體傳播訊息	3	5	17	13	35	147		+	+
(9)搜索拘提	5	1	10	11	20	101			+

伍、結論與建議

一、結論

(一) 本研究交通肇事逃逸發生與破獲等相關特性分析暨問卷調查所得之資料，可做為相關機關之運用：

- 1.預防面：分析交通肇事逃逸案件在肇事人年齡、駕駛資格、駕照種類、飲酒情形等特性，可提供相關單位做為交通安全宣導資料、以及警政機關規劃勤務時段、路檢路段、設置錄影監視器鏡頭地點等之參考，防範交通肇事逃逸案件發生。
- 2.制度面：分析交通肇事逃逸案件處理行政運作相關之重點議題，提供警政機關作為檢視修正制度之參考。
- 3.執行面：分析交通肇事逃逸案件偵辦調查之重點議題，提供警察交通事故處理與偵查單位執勤之參考。

(二) 對肇事逃逸案件發生之初，受理端應實質掌握與通報指揮端應即時有效處置：現行「警察機關勤務指揮中心作業規定」律定分局勤務指揮中心在受

理報案或接獲一一〇通報，應立即呼叫線上組合（巡邏）警力或分駐（派出）所前往處理，並管制到達時間及現場狀況，視需要執行攔截圍捕。惟現行各警察機關通報實施攔截圍捕，大都以重大刑案為主。調查結果與文獻均顯示，偵辦肇逃案件應掌握時間因素，建議從受理端對於肇逃案件初始就要有實質的掌握，指揮端則應即時有效的通報處置。建議透過建置智慧型勤務指揮系統，強化運用 GIS 地圖與網路影像系統等資訊，方可全盤進行指揮與掌控。

（三）系統性強化肇逃案件偵辦

1. 立即性作法

(1)應朝建立各類型交通肇逃案件現場蒐證偵查作業規範：一般 A2 類交通肇逃案件，到場之交通處理人員應訓練具備交通處理與刑事蒐證之執勤能力；刑事（鑑識）人員到場之時機，除死亡與重大交通事故外，應增列嚴重 A2 類肇逃案件，交通事故處理人員與刑事偵查（鑑識）人員均到場，並明確規範工作內容。

(2)整合交通事故處理與刑事偵查技術，實施「交通事故偵查」專業訓練：文獻與調查結果均指出，交通肇逃案件處理人員，應同時具備交通事故處理、跡證蒐查、保全與鑑識，以及刑案偵查技術等專業知識，惟目前實務單位對於交通、刑事單位之專業教育訓練大多各自主政。建議交通、刑事單位之教育訓練應將交通事故處理及刑事偵查技術等專業整合，讓處理人員具備現場偵查能力。

2. 制度化發展：交通事故處理人員從「交通事故處理」工作，提升至「交通事故偵查」層次，亦即交通事故處理不應僅侷限於現況的現場處理工作，而應導入刑事蒐證與偵查的作法，後續研究更可從制度面探討交通警察與肇逃處理員警專職化之可行性。

二、建議

（一）本研究前述破獲特性分析顯示，飲酒肇事後逃逸的比例比較高，分析其原因係近年酒駕問題受社會輿論重視，立法院連續修正法律三次，不僅提高刑度，也放寬了構成要件，而在肇事逃逸罪雖亦修法提高，惟酒駕之處罰、刑度均高於肇事逃逸，致生肇事逃逸與酒駕處罰、刑度的不對等，恐造成駕駛人飲酒肇事後選擇逃逸的比例相對提高，如同變相鼓勵酒後肇事逃逸，相關議題值得後續研究蒐集資料進一步探討。

- (二) 本研究於資料整理過程發現，交通事故處理人員針對道路交通事故調查報告表(一)、(二)資料之填寫，常有出現欄位空白與缺漏錯誤(如異常多筆超高齡或超稚齡)等情。道路交通事故調查資料的填報為交通安全分析的基礎，亦關係到案件偵辦與肇事原因分析等，建議警察機關應要求員警確實填報，並透過系統檢核，提升填報資料之完整與正確性。

參考文獻

- MacLeod, K. E., Griswold, J. B., Arnold, L. S., and Ragland, D. R. (2012), Factors associated with hit-and-run pedestrian fatalities and driver identification, *Accident Analysis and Prevention*, 45, pp.366-372.
- Solnick, S.J. and D. Hemenway. (1995), The Hit-and-run in Fatal Pedestrian Accidents: Victims, Circumstances and Drivers. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 27(5), 95, pp.643-649.
- Solnick, S. J. and D. Hemenway. (1994) Hit the Bottle and Run: the Role of Alcohol in Hit-and-run Pedestrian Fatalities. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, Vol. 55(6), pp.679-684.
- Tay, R., Kattan, L., and Bai, Y. (2014), Factors Contributing to Police Attendance at Motor Vehicle Crash Scenes, *Journal of the Transportation Research Forum*, Vol. 53, No. 3, pp.101-115.
- 內政部統計查詢網 (2016), <http://statist.moi.gov.tw/micst/stmain.jsp?sys=100>
- 內政部警政署 (2015), 道路交通事故處理規範。
- 內政部警政署 (2013), 警察機關勤務指揮中心作業規定。
- 王惠平 (2017), 強化交通肇事逃逸案件偵辦之研究——以臺北市為例, 中央警察大學交通管研究所, 106 年碩士論文。
- 李文章 (2008), 錄影監視系統在犯罪偵查之應用, 中央警察大學警學叢刊, 第 39 卷第 3 期, 頁 97-115。
- 吳良培 (2010), 交通肇事逃逸案件的查緝途徑探究, 法制與社會, 司法天地第 1 期, 頁 141-142。
- 侯友宜等人 (2010), 犯罪偵查理論之初探, 中央警察大學警學叢刊第 40 卷第 5 期, 頁 1-26。
- 許志誠、王惠平 (2017), 偵辦交通肇事逃逸案件主要課題剖析, 中央警察大學交

- 通學報，第 17 卷第 1 期，頁 39-56。
- 許哲峰、張新海（2012），交通事故動態分析法在一例交通肇事逃逸案件偵查中的應用，廣東公安科技，總第 107 期第 1 期，頁 45-50。
- 許敏能（1995），道路交通事故處理程序與鑑定制度之研究，中央警察大學，84 年度道路交通安全與執法研討會論文集。
- 陳俊呈（2010），行車紀錄於警方犯罪偵查運用之探討，刑事雙月刊第 37 期，頁 44-48。
- 陳躍翔等人（2011），道路交通事故中織物纖維跡證之研究，中央警察大學 100 年度道路交通安全與執法研討會論文集
- 詹丙源（1995），從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略，中央警察大學 84 年度道路交通安全與執法研討會論文集。
- 黃健星（2000），建立交通肇事逃逸案標準偵辦程序之研究，中央警察大學交通管研究所，89 年碩士論文。
- 郭萬國（2011）臺灣地方警政跨域治理之研究——以臺中市警勤 E 化系統之運作為例，暨南國際大學公共行政與政策學系，100 年碩士論文。
- 黃雲鑫（2011），交通事故處理之現況分析與檢討策進，中央警察大學 100 年度道路交通安全與執法研討會論文集。
- 臺北市政府警察局（2016），交通警察大隊 100-105 年統計資料。
- 蘇志強（2010），交通事故偵查理論與實務，增訂二版，桃園：自行出版。