

臺灣高等法院高雄分院刑事判決

113年度再更一字第1號

上訴人

即被告 林建成

選任辯護人 劉思龍律師

張雨萱律師

上列上訴人因過失致死案件，不服臺灣高雄地方法院111年度審交訴字第1號，中華民國111年3月9日第一審判決（起訴案號：臺灣高雄地方檢察署110年度調偵字第571號），提起上訴，經本院以111年度交上訴字第64號判決有罪確定後，上訴人聲請再審，經本院以112年度交聲再字第9號刑事裁定開始再審，回復第二審程序，本院判決（112年度再字第3號）後，經最高法院撤銷發回，本院更為判決如下：

主 文

原判決撤銷。

甲○○犯過失致人於死罪，處有期徒刑拾月。緩刑參年。

事 實

一、甲○○考領有小型車普通駕駛執照，於民國109年12月10日上午8時12分許，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱A汽車），沿高雄市小港區平和南路快車道由北往南方向行駛，途經平和南路300號前，本應注意該處為高雄市小港區港和國民小學（下稱港和國小）前方路段，設有「交通寧靜區限速40公里」之標誌，行車速度不得超過40公里，且應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，而依當時天候晴、日間自然光線、柏油路面乾燥無缺陷、無障礙物且視距良好等情，並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，貿然從時速48公里逐漸加速至時速54公里超速行駛，適有黃進德騎乘腳踏車（下稱B單車），沿平和南路慢車道同向行駛於A

01 汽車右前側，亦疏未注意慢車不得侵入快車道，貿然左偏侵
02 入快車道，甲○○因未注意車前狀況且超速行駛，見狀不及
03 採取減速、煞車或其他必要安全措施，其所駕A汽車車頭因
04 而撞擊B單車，致黃進德騰空飛起撞擊A汽車擋風玻璃後摔
05 至地面，並受有外傷性顱內出血，導致中樞神經衰竭等傷
06 害，經送醫救治仍於同年月12日上午9時10分許不治死亡。
07 甲○○於肇事後留在現場，在未經有偵查權之公務員發覺
08 前，即向前往現場處理之警員坦承肇事而接受裁判。

09 二、案經黃進德之子黃志忠訴由高雄市政府警察局小港分局（下
10 稱小港分局）報告臺灣高雄地方檢察署（下稱高雄地檢署）
11 檢察官偵查起訴。

12 理 由

13 壹、本案證據能力部分因當事人、辯護人均表示同意（更一卷第
14 101至103頁），得不予說明。

15 貳、認定犯罪事實所憑之證據及理由：

16 訊據上訴人即被告甲○○（下稱被告）固坦承於前述時、地
17 駕駛A汽車與騎乘B單車之被害人黃進德發生碰撞，並致被
18 害人死亡等事實，惟矢口否認有何過失致人於死犯行，辯
19 稱：我看見被害人騎單車突然向左變換至快車道時，已經來
20 不及煞車反應，我沒有過失云云。經查：

21 一、被告考領有小型車普通駕駛執照，於109年12月10日上午8時
22 12分許，駕駛A汽車沿小港區平和南路快車道由北往南方向
23 行駛，途經平和南路300號前即港和國小前，以時速48公里
24 逐漸加速至時速54公里之速度超速行駛，適被害人騎乘B單
25 車，沿平和南路慢車道同向行駛在A汽車右前側，貿然左偏
26 侵入快車道，被告見狀閃煞不及，A汽車車頭因而撞擊B單
27 車，致被害人騰空飛起撞擊A汽車擋風玻璃後摔至地面，並
28 受有外傷性顱內出血，導致中樞神經衰竭等傷害，經送醫救
29 治仍於同年月12日上午9時10分許不治死亡等事實，業據被
30 告於警詢、偵訊、原審及本院前審、再審、本院審理時均供
31 述明確（警卷第6至12頁、相驗卷第97至99頁、原審卷第10

5、125、133頁、上訴卷第170頁、再字卷第44至45頁、更一卷第103至104頁），並經證人即告訴人乙○○於警詢、偵訊陳述在卷（警卷第13至19頁、相驗卷第93頁），且有小港分局道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)、(二)-1、車輛詳細資料報表、現場蒐證照片、A汽車行車紀錄器影像翻拍照片（警卷第21、23至26、41至51、55至57、57-1頁）、高雄市立小港醫院診斷證明書、高雄地檢署相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、相驗照片（警卷第53、61、65至89頁、相驗卷第91、103、108至117頁）、高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會110年4月7日高市車鑑字第11070241900號函所附鑑定意見書（案號00000000）、高雄市政府110年8月23日高市府交交工字第11042418500號函所附高雄市車輛行車事故鑑定覆議會覆議意見書（偵卷第17至20、31至34頁）可參，復經本院當庭勘驗A汽車行車紀錄器影像無誤，有本院勘驗筆錄可參（含截圖，更一卷第165至166、185至189頁），此部分事實首堪認定。

二、被告之駕駛行為具有過失：

(一)按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施。行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，於行經設有學校標誌之路段，應減速慢行，作隨時停車之準備，道路交通安全規則第93條第1項2款、第94條第3項分別訂有明文。又發生事故危險之全部狀況，不限於車頭正前方，所謂車前狀況，應指駕駛人視線所及之範圍，包括車輛正前方及左、右前方，非僅指狹義之正前方。準此，上述規定所指「注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施」、「減速慢行，作隨時停車之準備」，應指駕駛人就其注意力所及之狀況下，對於車前已存在或可能存在之事物加以注意，且應依當時現場交通狀況，採取可安全行駛並隨時可以應變或停止前進之車速，以防免危險之發生。故雖未超過速限，然如以該低於速限之速度行駛，仍未能即時煞停車輛，以避免或降低危險狀況之發生，已難認符合前開交通

01 安全規則的要求（最高法院106年度台上字第1961號判決意
02 旨參照），遑論駕駛人逾越該路段速限規定而超速行駛時，
03 更屬違背上述交通安全規則要求之注意義務。

04 (二)本件事故發生前，被告是先沿小港區平和東路由東往西方向
05 行駛，至平和東路與平和南路之T字路口時，左轉往平和南
06 路北往南方向行駛，駛過平和南路與港源街之T字路口後，
07 始在平和南路由北往南之快車道上與B單車發生碰撞乙節，
08 業據被告於警詢供述明確（警卷第11頁）。而二車碰撞地點
09 位於港和國小對面北往南之快車道上，在被告行經之平和南
10 路與平和東路T字路口北向南號誌桿上、港和國小前慢車道
11 上，設有「交通寧靜區速限40公里」標誌各1個，且該2個標
12 誌是於108年9月6日即本件案發1年3個月之前就已設置完成
13 等情，有小港分局112年9月15日高市警港分交字第11272905
14 100號函及所附員警職務報告、上述標誌之照片可參（聲再
15 卷第217至222頁），其中平和南路與平和東路T字路口北向
16 南號誌桿上所設置之「交通寧靜區速限40公里」標誌，既位
17 於被告行車路徑上，則被告自難諉為不知。然依A汽車行車
18 紀錄器顯示，其行經平和南路與港源街口時，時速已達48公
19 里，此後更逐漸加速，直至與B單車發生碰撞時，時速已達
20 54公里乙節，經本院當庭勘驗A汽車行車紀錄器影像屬實，
21 有本院勘驗筆錄可參（含附件之截圖，更一卷第165至166、
22 185至189頁），足認被告於肇事時確已超速14公里。

23 (三)被告疏未注意車前狀況並超速行駛而肇致本案事故：

24 依A汽車行車紀錄器影像最初畫面顯示，A汽車沿平和南路
25 快車道北往南直行、甫進入但尚未通過平和南路與港源街T
26 字路口時，右前方已清晰可見沿平和南路同向騎乘在慢車道
27 之B單車，除在B單車「前方」另有2台機車直行之外，在
28 A汽車與B單車之間（包含A汽車左前方之南往北即對向
29 快、慢車道、正前方之北往南快車道、右前方之北往南慢車
30 道）並無任何人、車或障礙物，且於影像時間「08:11:51
31 初」時，已可見B單車車頭略為左偏，自斯時起被害人即開

始穩定持續的緩慢往左偏移，直至人車完全進入快車道遭被告自後撞上為止等情，業經本院當庭勘驗無誤，有勘驗筆錄及附件截圖可參（更一卷第165至166、185至187頁），足見當時被告視野甚為開闊良好，且被害人是穩定持續的緩慢往左偏移，並非直行中突然轉向進入快車道，被告理應能注意到在其右前方之被害人，且能預見被害人即將進入快車道之行車動向。然被告不僅未減速，反而從原時速48公里逐漸加速至54公里，終致在B單車完全侵入快車道後自後撞擊B單車，而肇致本案交通事故，則被告行經港和國小前方設有「交通寧靜區速限40公里」標誌之路段，疏未注意其右前方慢車道上之被害人已逐漸左偏之車況，未以可安全行駛並隨時可以應變或停止前進之車速前行，反而超速行駛，更從原時速48公里逐漸加速至54公里，其駕駛行為顯已違背前述交通安全規則之要求而就本案交通事故具有過失無誤。是被告辯稱：行車紀錄器設置在車輛正中間又是廣角，可照到180度範圍，我是坐在駕駛座上，一般人看的角度只有100度，我看到的跟行車紀錄器不同，我是經過十字路口（按：應指平和南路與港源街T字路口）並加速後才看到被害人，我沒有足夠的反應時間煞停云云（更一卷第174、180頁），與卷內客觀事證及經驗法則均不符，難以採認。

(四)被告因超速行駛致無法及時煞停車輛：

1. 因本件交通事故所衍生之原審法院111年度雄簡字第1020號民事事件於審理時，曾送請逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心鑑定（完整鑑定報告見聲再卷第129至195頁，彩色版見更一卷第51至87頁，摘錄重要內容如附表編號1至5所示，下稱逢甲大學鑑定報告），細觀經該中心從A汽車行車紀錄器15秒影像所截取共462個截圖（如附表編號1之說明），其中「08:11:51(總分格15)」之圖5、「08:11:51(總分格24)」之圖6等截圖（更一卷第67頁），可見A汽車在通過平和南路與港源街T字路口甫接觸行人穿越道線(下稱行穿線)端點，及穿越行穿線至行車分向限制線端點時，B單車與其左

01 側快慢車道分隔線間之距離，已有從原僅係行駛在慢車道之
02 左側，逐漸往左靠近進而貼近快慢車道分隔線之情形，則以
03 當時被告行車視野甚為良好之情狀，被告理應能在被害人於
04 上述「08:11:51(總分格15)之截圖5」顯示位置時，即發現
05 被害人異常左偏之情形，自應以斯時作為被告反應認知危險
06 之起點。

07 2. 以A汽車行車紀錄器影像中，其畫面下方基準線通過地面標
08 線之時間點為準，並參酌逢甲大學鑑定報告所載國土測繪中
09 心圖資及GOOGLE EARTH資料顯示之距離（更一卷第73至82
10 頁），自該鑑定報告所載「08:11:51即總分格15（截圖
11 5）」處即被告發現被害人行車動向異常、反應認知危險時
12 起，至二車發生撞擊即該鑑定報告所載「08:11:53即總分格
13 95（截圖12）」處止，A汽車行經距離共約34.2公尺（詳見
14 附表編號2之說明），亦即當時二車之間尚有34.2公尺之距
15 離。若當時被告遵守速限即以時速40公里行駛，則從其發現
16 被害人往左偏駛之異常動向並採取煞停措施時起，至A汽車
17 完全煞停為止，僅須30.67公尺（參附表編號3、4之說
18 明），當不至發生碰撞結果。然被告卻以時速48至54公里之
19 速度超速行駛，若以其平均時速54.86公里計算，則須50.6
20 公尺之距離方足以將車輛完全煞停（參附表編號5之說
21 明），顯見被告超速行駛為肇致本案交通事故原因之一，其
22 駕車有過失之事實甚明。

23 3. 再者，被告於案發當時之視野既開闊清晰，則騎乘單車在其
24 右前方之被害人，自應在被告視線所及範圍內，則被告自應
25 對其車前之被害人行車左偏狀況加以注意，並採取相對應之
26 必要安全措施，如以可安全行駛並隨時可以應變或停止前進
27 之車速前進，以免危險發生，而非僅止於遵守該路段限速
28 40公里之時速行駛，即可謂已盡「注意車前狀況，隨時採取
29 必要之安全措施」及「減速慢行，作隨時停車之準備」之行
30 車義務，遑論被告逾越該速限，不僅以時速48公里速度直
31 行，於過程中更逐漸提高至時速54公里，終因超速且未注意

01 車前狀況而閃煞不及發生碰撞，其駕車行為顯有過失。

02 4. 至逢甲大學鑑定報告結果雖認應以「08：11：51即總分格36
03 （圖7）」作為被告反應認知之起點，依此計算後縱被告遵
04 守速限行駛，亦無足夠之反應時間在兩車發生碰撞前將車輛
05 煞停，而認被告超速行駛僅屬違規行為，其就本案事故並無
06 肇事因素，B單車突然往左變換車道，且全程未回頭查看並
07 注意讓左側直行車先行，方為本案事故之肇事原因云云（見
08 附表編號6部分），被告據此辯稱：是被害人突然侵入快車
09 道，我沒有足夠反應時間煞停云云，辯護人亦執上述鑑定報
10 告結果主張被告就本案事故無迴避可能性，應為無罪諭知云
11 云。惟本案應以「08:11:51(總分格15)之截圖5」作為被告
12 反應認知危險之起點，業如前述，故上述逢甲大學鑑定報告
13 結果不足採為對被告有利之認定，被告、辯護人前述抗辯亦
14 均難以採認。

15 (五)在現代高速、頻繁之交通活動中，為提昇交通工具效能以促
16 進交通快捷迅速，並兼顧維護交通秩序以保障公眾行的安
17 全，乃透過交通安全規則等注意義務之社會分工規範，使交
18 通參與者各自在其經合理分配之注意義務範圍內定其行止，
19 互相採取謹慎注意之安全行為，俾免擔負超乎容許之注意義
20 務，動輒得咎。故汽車駕駛人雖可信賴其他參與交通之對方
21 能遵守交通規則，同時為必要之注意，謹慎採取適當之行
22 動，而對於不可知之對方違規行為並無預防之義務，惟其自
23 身亦須遵守具危險關連性之交通規則，並盡相當之注意義
24 務，以防止危險發生，始得以信賴原則為由免除過失責任。
25 查本件被告駕駛汽車參與交通，因有前述未注意車前狀況及
26 超速行駛之未遵守道路交通規則情事，本已無從主張信賴原
27 則而免除過失責任。況被害人雖違規以慢車侵入快車道，但
28 從其開始左偏時起，其行車動向是穩定持續緩慢的向左偏
29 移，在其後方之被告理應能預見被害人即將進入快車道之可
30 能性，若被告遵守速限行駛，縱被害人進入快車道，被告亦
31 應能及時煞停車輛，然被告不僅疏未注意前方被害人穩定持

續左偏的異常行車動向，更超速行駛，終致閃煞不及發生撞擊，自難解免過失之責，併此敘明。

三、查被告領有小型車普通駕駛執照，有公路監理電子閘門駕籍資料查詢結果可參（原審卷第53頁），且上述交通法規所要求之注意義務，恆為車輛駕駛人之基本認知與技術，被告駕車自應遵守。再者，依卷附道路交通事故調查報告表(一)所載，可知當時天候晴、日間自然光線、柏油路面乾燥無缺陷、無障礙物且視距良好，客觀上並無不能注意之情事，然被告疏未注意車前狀況，且貿然以時速48至54公里之速度超速行駛，以致閃煞不及終致肇禍，自後撞擊被害人騎乘之B單車，被害人因而傷重致死，則被告就本案交通事故之發生，顯有未注意車前狀況及超速行駛之過失甚明。另按慢車不得侵入快車道行駛，道路交通安全規則第124條第3項第3款亦有明文。查被害人原本沿平和南路北往南慢車道行駛，卻突然左偏侵入快車道，因而與被告所駕A汽車發生碰撞，依前述說明，被害人就本件交通事故之發生，亦有違規侵入快車道之過失。而本件交通事故經送高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會鑑定，及送請高雄市政府車輛行車事故鑑定覆議會鑑定，均認被害人慢車侵入快車道為肇事主因，被告駕車超速為肇事次因，有高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會110年4月7日高市車鑑字第11070241900號函所附鑑定意見書（案號00000000號）、高雄市政府110年8月23日高市府交交工字第11042418500號函所附高雄市車輛行車事故鑑定覆議會覆議意見書各1份可參（偵卷第17至20、31至34頁），與本院上述認定除被告尚有未注意車前狀況之過失外，尚無相異之處。又刑法之過失致死罪，祇以加害人之有過失為致被害人死亡之一原因已足，不因被害人亦有過失而影響於犯罪之成立，但得審酌各方過失程度，為量刑輕重之標準，有關被害人與有過失乙節，僅係被告與被害人間民事賠償責任之過失比例分配問題，並不因此影響被告刑事過失責任有無之認定，是本件被害人對於本件交通事故之發生

01 雖與有前揭過失，仍不能解免被告應負之過失責任。

02 四、另被害人因本件交通事故而受有外傷性顱內出血，導致中樞
03 神經衰竭等傷害，經送醫救治仍於109年12月12日上午9時10
04 分許不治死亡，業如前述，則被告上開過失行為與被害人之
05 死亡結果間，顯有相當因果關係。

06 五、綜上所述，被告所辯各節不足採信，辯護人為被告所為抗
07 辯，亦均不足採認。本案事證明確，被告所為上開過失致人
08 於死犯行，足以認定，應依法論科。

09 參、論罪：

10 一、核被告所為，係犯刑法第276條之過失致人於死罪。

11 二、被告於肇事後留在現場，在未經有偵查權之公務員發覺其犯
12 行前，即向前往現場處理之警員表明其為肇事者，而願接受
13 裁判之事實，有自首情形紀錄表附卷可參（警卷第29頁），
14 核與刑法自首之規定相符，審酌被告此舉確實減少交通事故
15 發生之初，查緝真正行為人所需耗費之資源，爰依刑法第62
16 條前段規定，減輕其刑。

17 肆、上訴論斷之理由：

18 一、原審認被告犯過失致人於死罪，罪證明確，因而以論科，固
19 非無見。惟查：①原審選任辯護人主張被告就本案交通事故
20 之發生，於客觀上明顯無防止結果發生之可能性，被告對於
21 不可知之對方違規行為並無預防之義務云云，雖不可採，然
22 原判決疏未就該部分辯護意旨所指以信賴原則免除被告過失
23 責任乙節為理由之論駁，稍有未妥。②被告就本件交通事故
24 之發生，除有超速行駛之過失外，另有疏未注意車前狀況並
25 隨時採取必要安全措施之過失，業如前述，原審認定事實稍
26 有疏漏，亦有未合。③被害人是否就本案事故亦有過失或過
27 失情節輕重，為法院量刑輕重之參酌事由，原審於量刑審酌
28 時，並未將被害人騎乘慢車侵入快車道之違規行為，且為本
29 案肇事主因之與有過失情節列為參酌事由，致有量刑輕重失
30 衡之未恰之處。綜上所述，被告上訴否認犯罪，並指摘原審
31 量刑過重，雖無理由，然原判決既有上述可議之處，自應由

01 本院將原判決撤銷改判。

02 二、爰審酌被告領有小型車普通駕駛執照，而駕駛自用小客車於
03 市區道路，對於道路駕駛及用路人之安全，本應有較高之注
04 意義務，且應盡道路交通法令所定之注意義務，小心謹慎駕
05 駛，以維自身及其他用路人之安全，竟疏未注意車前狀況及
06 行車速限，超速行駛，因而肇致本件車禍事故，使被害人因
07 而死亡，喪失寶貴生命，被害人家屬更遭喪失至親之痛，其
08 過失犯行造成之損害重大而無可回復，實應予非難；並審酌
09 被告犯後原坦承犯行，於民事事件中經送逢甲大學鑑定中心
10 鑑定後，雖否認有過失責任，然仍於原審審理期間由保險公
11 司賠償被害人家屬共新臺幣（下同）212萬5,388元，被告另
12 於本院前審判決後之111年12月12日，給付50萬1,000元給被
13 害人家屬，而與被害人家屬達成和解等情，有國泰產險公司
14 理賠給付明細、郵政入戶匯款申請書、和解書影本可參（原
15 審卷第143至149頁、聲再卷第79至85頁），足認被告犯後有
16 盡力彌補其過失行為造成損害之舉，犯後態度尚可。兼衡被
17 害人就本案之發生亦有過失，且為肇事主因；及被告自陳碩
18 士畢業，現從事管理、資訊顧問，月收入約4至6萬元，已
19 婚，有2名未成年子女，父母均健在，均需靠其撫養等經
20 濟、家庭及生活狀況，暨其於此之前並無經法院論罪科刑之
21 紀錄，有臺灣高等法院被告前案紀錄表可參（更一卷第157
22 至158頁）等一切情狀，量處如主文第2項所示之刑。

23 伍、緩刑宣告：

24 查被告於此之前無任何前科紀錄，有上述前案紀錄表可參，
25 其駕車一時不慎，肇致本案交通事故，屬偶發過失犯，對客
26 觀上之肇事經過並不爭執，且已與被害人家屬達成和解，並
27 賠償262萬6,388元（保險給付0000000元+被告自行給付5010
28 00元=0000000元）完畢，足認被告經此論罪科刑之教訓，
29 當知警惕，信無再犯之虞，本院認上述所宣告之刑，以暫不
30 執行為適當，爰依刑法第74條第1項第1款規定，宣告緩刑3
31 年。

據上論結，應依刑事訴訟法第369條第1項前段、第364條、第299條第1項前段，判決如主文。

本案經檢察官蕭琬頤提起公訴，檢察官洪瑞芬到庭執行職務。

中 華 民 國 113 年 10 月 7 日

刑事第六庭 審判長法官 徐美麗

法官 楊智守

法官 毛妍懿

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決應於收受本判決後20日內向本院提出上訴書狀，其未敘述上訴理由者，並得於提起上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

中 華 民 國 113 年 10 月 7 日

書記官 陳昱光

附錄本判決論罪科刑法條：

【中華民國刑法第276條】

因過失致人於死者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。

【附表】

以下為逢甲大學鑑定報告摘要（彩色版完整報告見更一卷第51至87頁）：

1	將A汽車行車紀錄器所拍攝共15秒之影像，分為462個截圖畫面，每格畫面之時間約為0.033秒。 計算式：15秒÷462分格÷每格0.033秒。
2	以A汽車行車紀錄器影像中，其畫面下方基準線通過地面標線之時間點為準，並參酌國土測繪中心圖資及GOOGLE EARTH資料顯示內容，A汽車行經路徑可分為： (一)第一段距離：自平和南路與港源街T字路口南端之行穿線端點起至分向限制線起點止，約為4.2公尺。 (二)第二段距離：自分向限制線起點至分向限制線終點止，約為20公尺。

	(三)第三段距離：自分向限制線終點起至第1段行車分向線端點止，約6公尺。 (四)第四段距離：第1段行車分向線之線長，約4公尺。 (五)上述四段距離合計約34.2公尺。
3	自一般駕駛人認知到危險時起至將車輛完全煞停所需時間： (一)全部停車時間 (T) = 反應認知危險時間 (t1) + 車輛煞車停止所需之時間 (t2)。 (二)反應認知危險時間 (t1)，一般駕駛人反應時間約為1.25秒。 (三)車輛煞車停止所需之時間 (t2) 為 $V_0 \div a$： V_0 = 開始煞車時之車速，m/s。 a = 減速度即 7.35m/s^2，即輪胎鎖止時與乾燥柏油路面之摩擦係數、煞車阻力係數 $0.75 \times$ 重力加速度 9.8m/s^2
4	遵守速限時速40公里時，將車輛完全煞停所需時間及所經過之距離： (一)時速40公里折合每秒11.11公尺。 (二)$t_1 = 1.25$秒。 $t_2 = \text{車速每秒} 11.11 \text{公尺} \div \text{減速度} 7.35 = 1.51$秒。 $T = 1.25 \text{秒} + 1.51 \text{秒} = 2.76$秒。 即自駕駛人發現危險時起至車輛完全停止，須費時2.76秒。 (三)自駕駛人發現危險時起至車輛完全停止所經過距離，約為30.67公尺。 計算式：每秒11.11公尺 $\times$ 2.76秒 = 30.67公尺（四捨五入）。
5	一、以A汽車行車紀錄器影像取其畫面下方基準線通過地面標線之時間點，及前述四段合計34.2公尺之距

	離計算，其時速依序為50.90公里、54.54公里、59.51公里、54.54公里，取平均值約為54.86公里。 二、以時速54.86公里行駛時，將車輛完全煞停所需時間及所經過之距離： (一)時速54.86公里折合每秒15.24公尺。 (二)$t_1 = 1.25$秒。 $t_2 = \text{車速每秒} 15.24 \text{公尺} \div \text{減速度} 7.35 = 2.07 \text{秒}。$ $T = 1.25 \text{秒} + 2.07 \text{秒} = 3.32 \text{秒}。$ 即自駕駛人發現危險時起至車輛完全停止，須費時3.32秒。 (三)自駕駛人發現危險時起至車輛完全停止所經過距離，約為50.6公尺。 計算式：每秒15.24公尺$\times$3.32秒=50.6公尺（四捨五入）。
以下為逢甲大學鑑定報告結論及辯護人之主張：	
6	一、應以「08：11：51（總分格36）」時作為被告反應認知危險之起點，至「08：11：53（總分格95）」發生碰撞時止，經過時間約1.947秒。 計算式：$(95-36) \times 0.033 \text{秒} = 1.947 \text{秒}。$ 二、以此計算，自被告反應認知危險時起至發生碰撞時止，二車距離為29.67公尺。 計算式：15.24公尺$\times$1.947秒=29.67公尺。 三、縱被告遵守速限以時速40公里行駛，則折合每秒11.11公尺，則自被告反應認知危險時起至發生碰撞時止，經過時間僅有2.67秒： 計算式：29.67公尺$\div$11.11公尺=2.67秒。 四、但時速40公里車輛要完全煞停，須費時2.76秒（參本附表編號4之說明），足認縱被告未超速行駛，仍無足夠反應時間在二車碰撞前將車輛煞停，是被

01

	告超速行駛僅屬違規行為，其就本案事故並無肇事因素。 五、B單車突然往左變換車道，且全程未回頭查看並注意讓左側直行車先行，為本案事故之肇事原因。
--	---

02

【本判決引用之卷證簡稱與全稱對照表】

03

簡稱	全稱
警卷	小港分局高市警港分偵字第10972974800號卷
相驗卷	高雄地檢署109年度相字第1201號卷
偵卷	高雄地檢署110年度偵字第2108號卷
原審卷	原審111年度審交訴字第1號卷
上訴卷	本院111年度交上訴字第64號卷
聲再卷	本院112年度交聲再字第9號卷
再字卷	本院112年度再字第3號卷
更一卷	本院113年度再更一字第1號卷