

臺灣臺中地方法院刑事判決

108年度交訴字第366號

公 訴 人 臺灣臺中地方檢察署檢察官
被 告 何政益

楊再春

上列被告因過失致死案件，經檢察官提起公訴（107年度偵字第30795號、108年度偵字第28337號、108年度偵字第31451號），本院判決如下：

主 文

何政益、楊再春均無罪。

理 由

一、公訴意旨略以：被告何政益受僱於志州交通有限公司（下稱志州公司）擔任職業大貨車駕駛，被告楊再春為派遣工，並於民國107年8月8日受派至臺中市北屯區大鵬路工地擔任交管指揮工作，負責管制大鵬路往經貿路方向之人車通行。緣被告何政益於107年8月8日12時57分許，駕駛車號000-00營業用半聯結車（下稱甲車）載運土方，自位於臺中市北屯區大鵬路之中國醫藥大學水湳校區教學研究大樓新建工程之工地右轉進入大鵬路時，被告楊再春身為現場交通安全維護人員，本應注意確實引導來往車輛以免車輛發生碰撞，而被告何政益駕駛聯結車本應注意車前狀況及兩車間距，並隨時採取必要之安全措施，及變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離，而依當時情形，又無不能注意之情事，被告楊再春竟於被告何政益所駕駛之車輛尚未完全切入大鵬路之正向車道時，即停止大鵬路往經貿路方向之人車管制而任由車輛行駛通過，適有被害人黃意婷騎乘車號000-0000號普通重

01 型機車（下稱乙車），沿臺中市北屯區大鵬路由東往西方向
02 行駛，因未遭交管人員管制而繼續行駛通過工地路口，被告
03 何政益因該處路寬不足以致車輛跨至大鵬路對向車道後始開
04 始靠右切入正向車道，竟疏未注意及禮讓右後方直行車輛，
05 仍持續靠右行駛，以致未與被害人所騎乘之機車保持安全間
06 距，被害人因車輛過於貼近而失控倒地遭車輛碾壓，並受有
07 腦震盪、左側鎖骨、肩胛骨、骨盆腔等處骨折、左側多發性
08 肋骨骨折併氣血胸、雙側肺挫傷、脾臟損傷併內出血等傷
09 害，經送醫後仍於同日16時42分許因出血性休克傷重不治死
10 亡。因認被告2人涉犯刑法第276條之過失致人於死罪嫌等
11 語。

12 二、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定其犯罪事實；
13 不能證明被告犯罪者，應諭知無罪之判決，刑事訴訟法第15
14 4條第2項、第301條第1項分別定有明文。次按刑事訴訟上證
15 明之資料，無論其為直接或間接證據，均須達於通常一般之
16 人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度，始得據為有
17 罪之認定，若關於被告是否犯罪之證明未能達此程度，而有
18 合理懷疑之存在，致使無從形成有罪之確信，根據「罪證有
19 疑，利於被告」之證據法則，即不得遽為不利被告之認定
20 （最高法院76年台上字第4986號判例參照）

21 三、公訴人起訴被告2人涉犯上揭過失致人於死罪嫌，無非係
22 以：(1)被告何政益於警詢及偵訊供述、被告楊再春於警詢及
23 偵訊供述；(2)證人即告訴人黃瑞文（被害人之父）於偵訊證
24 述；(3)①證人即志州公司司機陳世華於警詢證述、證人即工
25 地保全員陳一雄於警詢及偵訊證述；②證人即立詮實業有限
26 公司（下稱立詮公司）員工許健華於警詢及偵訊證述、證人
27 即消防員謝志雄於偵訊證述、證人即工地人員朱泳勝於警詢
28 證述；③證人即立詮公司員工邱淑萍於警詢證述；(4)道路交
29 通事故現場圖、道路交通事故調查表、現場照片、監視器翻
30 拍照片、臺中市政府警察局第五分局刑案現場勘查報告暨採
31 證照片、甲車之行車紀錄卡、車籍資料、路口監視器錄影光

01 碟、錄影檔案名稱DSCN0743號、檔案名稱DSCN6410號勘驗筆
02 錄、檔案名稱DSCN0743號監視器影片擷取照片、救護車行車
03 紀錄器光碟暨翻拍照片、救護紀錄表；(5)澄清醫院急診死亡
04 病歷摘要、臺灣臺中地方檢察署檢驗報告書、澄清醫院急診
05 病歷、相驗照片、解剖照片、法務部法醫研究所解剖報告書
06 暨鑑定報告書、相驗屍體證明書；(6)臺中市車輛行車事故鑑
07 定委員會鑑定書、臺中市交通事件裁決處函文暨臺中市車輛
08 行車事故鑑定覆議委員會分析意見書、工程施工之交通維持
09 計畫為據。

10 四、訊據被告何政益、楊再春均否認有何過失致人於死犯行，被
11 告何政益辯稱：伊轉出來後，在所注意的情況下已經很注意
12 了，但其他伊看不到的地方伊沒有辦法，伊經由交管人員確
13 認後才轉出來，是依交管人員指揮出來，所以機車從後面過
14 來，伊無法控制等語。被告楊再春辯稱：伊交管的地方是在
15 大門，伊將其他車輛擋住後讓聯結車可以開出來，聯結車出
16 去後伊就沒有繼續再擋其他車輛，伊指揮車子出去，發生事
17 故處距離伊指揮交通處有50公尺，車子已經通過伊交管柵門
18 有50公尺等語。經查：

19 (一)被告何政益係志州公司之職業大貨車駕駛，被告楊再春為派
20 遣工。緣立詮公司承攬位在臺中市北屯區大鵬路（東西向道
21 路）之中國醫藥大學水湳校區教學研究大樓新建工程，需清
22 運土方，被告何政益即依志州公司指示在上開工程工地負責
23 土方清運，被告楊再春則於107年8月8日受派遣至該工地擔
24 任交通管制指揮工作，負責管制大鵬路往經貿路方向之人車
25 通行。被告何政益於同日12時49分許，駕駛甲車載運土方，
26 自上開工地出入口駛出後右轉進入大鵬路朝西行駛，被告楊
27 再春則於上開時間管制工地出入口交通，並於指揮甲車駛出
28 後，放行大鵬路往西方向人車等情，為被告2人所不爭執，
29 且經證人邱淑萍於警詢證稱其至人力公司要求派工，人力公
30 司派遣被告楊再春前來，伊指示被告楊再春至工地出入口指
31 揮交通、清潔地面等語（見107年度偵字第30795號卷《下稱

偵卷》第87頁），復有監視器錄影畫面擷取相片（工地內朝西攝向工地出入口，見107年度相字第1527號卷《下稱相卷》第27頁）、監視器錄影畫面擷取相片（大鵬路北側朝東攝向工地出入口，見相卷第28頁、第137至139頁；偵卷第165至203頁）、甲車行車紀錄卡及甲車車籍資料（見相卷第134頁、第143頁）附卷可稽，上開情節，可認為事實。又被害人於同日12時50分許騎乘乙車沿大鵬路由東往西方向行駛通過上開工地出入口，嗣於大鵬路西向車道上，接近經貿路數來第2支路燈處，乙車追上甲車而與甲車發生碰撞，被害人失控倒地肇事等情，業經(1)證人陳世華於警詢證述其於案發時駕駛砂石車沿大鵬路往東方向行駛而與甲車會車，於砂石車車頭超過甲車車尾時，伊發現對向車道上有乙車、被害人倒在地上等語（見相卷第127至128頁）；(2)證人謝志雄於偵訊證述其抵達現場對被害人實施救護等語（見偵卷第17頁背面至第18頁背面），復有臺中市政府警察局第五分局道路交通事故調查報告表、道路交通事故現場圖、道路交通事故照片（見相卷第13頁、第15至16頁、第29至61頁）及臺中市政府警察局第五分局刑案現場勘察報告、刑案現場照片、甲車採證照片（見相卷第71至76頁、第87至97頁、第104至119頁）在卷可查，且被害人倒地後，遭甲車右後第3或第4輪碾壓，受有腦震盪、左側鎖骨、肩胛骨、骨盆腔等處骨折、左側多發性肋骨骨折併氣血胸、雙側肺挫傷、脾臟損傷併內出血等傷害，經送醫後仍於同日16時42分許因出血性休克傷重不治死亡，經檢察官督同法醫師相驗屬實等情，亦經證人黃瑞文於偵訊證述被害人因與甲車發生交通事故傷重不治而死亡等語（見相卷第63頁、第208頁至第208頁背面），復有(1)救護車行車紀錄器錄影畫面擷取相片及臺中市政府消防局救護紀錄表（見偵卷第7頁、第12頁）、澄清綜合醫院中港分院急診病歷急診及死亡病患病歷摘要（見相卷第19頁、第152至183頁）；(2)臺中市政府警察局第五分局刑案複勘報告、相驗相片（見相卷第76頁背面至第81頁背面、第84頁至第86

頁背面)；(3)臺灣臺中地方檢察署檢驗報告書（見相卷第145至148頁）、解剖案照片（見相卷第185頁至第198頁背面）、法務部法醫研究所解剖報告書暨鑑定報告書（見相卷第200至205頁）、臺灣臺中地方檢察署相驗屍體證明書（見相卷第122頁）在卷可查。參以本院將本件送國立澎湖科技大學鑑定結果，亦認乙車在撞擊甲車拖車輪胎後，乙車向左側倒地，倒地騎士因往前之動能掉入拖車車底或拖車右後輪胎邊鄰，再被第3或4輪輾壓之可能性較高（鑑定內容詳見後述理由(二)1.、(2)、①），有該大學交通事故案鑑定意見書在卷可佐（見本院卷第179至201頁），是上開情節，亦可認為事實。

(二)公訴人雖認本件肇事原因，係因被告何政益行經肇事路段，未注意甲乙兩車間距、保持安全距離，且未禮讓直行之乙車先行，仍持續靠右行駛，致被害人因車輛過於貼近而失控倒地、遭甲車碾壓致死，及被告楊再春於甲車尚未完全切入大鵬路正向車道時，即停止交通管制而任由被害人騎乘乙車通行。然查，關於本件交通事故之肇事原因，經本院囑託國立澎湖科技大學鑑定結果略以：

1. 車輛接近過程推論

(1)車速推估：由工地監視紀錄器影帶可知，乙車原由東往西行駛於大鵬路，於12時50分5.64秒抵達大鵬路東側枕木紋迄端，於12時50分6.43秒抵達大鵬路西側枕木紋起端，其時間差約0.79秒（6.43-5.64向前行駛約14.69公尺），可推估乙車接近路口之速率約為66.94（ $14.69/0.79 \times 3.6$ ）公里/小時（即每秒18.59公尺）。由工地監視紀錄器影帶可知，甲車由工地出口右轉彎進入大鵬路，於12時49分56.99秒前輪抵達停止線（對向），於12時49分58.93秒前輪抵達指向線之起端，其時間差約1.94秒（58.93-56.99），向前行駛約6.44公尺，可推估甲車右轉彎之速率約為11.95（ $6.44/1.94 \times 3.6$ ）公里/小時（即每秒3.32公尺）。再者，由甲車之行車紀錄器得知，在12點50分的速率約為25.71公里/小時。該路段

速限為每小時50公里，明顯地乙車有超速行駛之現象。

(2)撞擊點及碰撞地點分析：

①由工地監視紀錄器影帶可知，影帶內看不到兩車發生碰撞的地點。再由現場相片可知，乙車之車損主要在左側（含車頭燈罩左側及左煞車拉桿端刮擦痕（其離地高約105公分）、前輪輪胎橫向沾附土灰色土漬、前輪蓋尖端左側刮擦痕（面上有黑色物質移轉）（離地高約40~50公分）、龍頭左下側護板側邊刮擦痕（離地高約80公分）、左側護板刮擦痕等），且乙車向左側倒地。另乙車右側護板下沿、及排氣管近尾端、龍頭右下側護板側邊有刮擦痕（較舊）。騎士受有腦震盪、左側鎖骨、肩胛骨骨折、骨盆腔骨折、左側多發性肋骨骨折併氣血胸、雙側肺挫傷、脾臟損傷併內出血等傷害。再者，騎士的牛仔外套背面右下方有印痕（有三道似泥土形成的壓印痕，其痕間有2個空隙（露出牛仔上衣之原色藍色），而其內所著的連身洋裝在腰部處亦有印痕（亦是《4條》黑《2~3條》白《衣服原色咖啡色》相間），此印痕與甲車拖車之右後第3、4輪輪胎胎面特徵（第3輪胎面寬約25公分，有三個胎溝，四條突起胎面《胎紋》；第4輪胎面寬約25公分，有4個胎溝，5個胎紋）較為接近。另乙車之前輪蓋上有黑色物質移轉，較接近輪胎橡膠之顏色，而且前輪胎面沾附有泥土，表示乙車前輪有撞擊甲車拖車之輪胎的高度可能性。再者，由法務部法醫研究所解剖及鑑定報告表，確認死者身上之外傷型態，符合因車輛輾壓所造成的挫傷、挫裂傷及骨折，而且主要造成的創傷在死者左側，表示倒地騎士左側有被拖車的輪胎輾壓之高度可能性。而甲車含拖車外觀並無明顯的車損及刮擦痕跡。故機車之撞擊點在於前車頭，而甲車（加拖車）則在於右後側輪胎。進一步而言，因乙車之車速明顯高於甲車，故乙車在撞擊甲車拖車的輪胎後，乙車向左側倒地，倒地騎士因往前之動能掉入拖車車底或拖車右後輪胎邊鄰，再被第3或4輪輾壓之可能性較高。

01 ②另由影帶可知，甲車（含拖車）行駛在前，而乙車由後接
02 近，至少間隔有3.62秒。然影帶攝入範圍有限，看不到兩車
03 之碰撞地點。而由現場圖及相片可知，乙車倒地位置前，遺
04 留有二道刮地痕，一道輪胎滑痕（長約3.1公尺）。因乙車
05 筆直倒地所需時間約為 $1/3 \sim 2/3$ 秒，可推估兩車之碰撞地點
06 離刮地痕之起點約為2.38（ $1/3 * 7.14$ ） $\sim$ 4.76（ $2/3 * 7.14$ ）
07 公尺處。

08 (3)可行反應時間及距離分析：

09 ①由監視器影像可知，於12時49分59.2秒甲車在路口轉彎過程
10 中，其左前輪已接近雙黃線，其離雙黃線約僅有0.69公尺，
11 持續轉向回到應行之車道上，於12時50分4.58秒甲車即將消
12 失於螢幕中。乙車於12時50分6.43秒抵達路口大鵬路西側之
13 枕木紋起端，持續前行，於12時50分8.2行駛於車道上尚可
14 見安全帽（即將消失於螢幕中）。故可推估乙車由路口西側
15 枕木紋起端行駛至尚可見安全帽之位置（將消失於螢幕
16 中），約為32.9公尺（ $(8.2 - 6.43) * 18.59$ ）。再者，兩車
17 於螢幕中消失的位置相近，其時間差約為3.62秒（ $8.2 - 4.5$
18 8 ），可推估當乙車抵達消失之位置（即離路口西側枕木紋
19 約32.9公尺處），甲車往前行駛3.62秒，其行駛之距離約為
20 25.85公尺（ $3.62 * 25.71 / 3.6$ ）。因兩車之速度差約為每小
21 時41.23公里（ $66.94 - 25.71$ ）（即每秒11.45公尺），可推
22 估乙車將於2.26秒（ $25.85 / 11.45$ ）後追上甲車。意即甲車
23 再往前行駛16.14公尺（ $2.26 * 7.14$ ），將被乙車追上。然由
24 圖3、4可知，乙車在追上甲車前已發生碰撞之事故。

25 ②乙車約於12時50分5.64秒進入路口，而甲車於12時50分4.58
26 秒已將消失於螢幕中（持續轉向回到應行車道上），故由影
27 帶（影像）並無法確定乙車進入路口時，甲車是否已進入應
28 行車道上（參見偵查卷107年第30795號第115頁：「…因為
29 車子出來有逆向越線，有擋住我當時負責的車道，車子出來
30 之後駛回自己的路線我們才放行，我們交維的範圍就是等車
31 輛駛回原本的車道才結束。」）。另由甲車之行進軌跡，可

01 推估其左前輪由（對向車道）枕木紋之前沿（位於指向線延
02 伸線之右側，至其離（對向）指向線的起端約0.9公尺（離
03 左側雙黃線約0.69公尺），時間差約2.84（59.2-56.36），
04 行駛距離約為9.42公尺（ 2.84×3.32 ），該軌跡明顯是斜向
05 的，乃處於轉彎過程中即將進入原應行駛車道之狀態，並非
06 平行於雙黃線之行駛方式，即一直跨行狀態。另甲車於12時
07 50分2.17秒尚跨行於雙黃線上，其拖車右後輪離左側雙黃線
08 約1.07公尺，再往前於12時50分3.26秒其右後輪離雙黃線約
09 1.12公尺，顯示有進入應行車道之趨勢，但仍約有0.43公尺
10 （ 1.85 （輪距）-（ $1.12+0.3$ （雙黃線寬度））在對向車道
11 上。另乙車越過路口後（於12時50分7.6秒），行駛於車道
12 上其離雙黃線約1.68公尺。

- 13 ③一般而言，車輛白天行駛，駕駛人對於非預期之一般道路危
14 險狀況，所需的認知反應時間約為1~1.6秒。再者，車輛行
15 駛速率每小時20公里，駕駛人視野角度約為110~120度（即
16 單邊視角約為55~60）；車輛行駛速率每小時60公里，駕駛
17 人視野角度約為70~80度（即單邊視角約為35~40）。因事
18 故當時天氣晴、視距良好、沒有障礙物，能見距離至少有50
19 公尺。表示若乙車騎士有注意前方路況，可看見甲車正行駛
20 在前（ $\because$ 可行視距50公尺>所需視距約46.11公尺《 $32.9+7.1$
21 $4 \times [3.62-1.77]$ 》）；可行視角35~40度>所需視角約0度
22 （正前方）；眼睛正視前方即可看見），有足夠可行之認知
23 反應時間（ $\because$ 可行之認知反應時間至少有3.62秒>所需之認
24 知反應時間1~1.6秒），可採取有效之反應措施，例如減速
25 接近，以避免事故之發生。相反地，甲車（含拖車）由工地
26 出口右轉彎進入應行車道，在車輛行駛之過程中，駕駛人若
27 有注意前方路況，看不見後方乙車的接近，並無法採取有效
28 之反應措施，以避免事故之發生。

29 2. 肇事過程分析

30 甲車（含拖車）原由北往南由工地出口駛出進入路口（大鵬
31 路與順平一街交叉口），往右轉彎進入大鵬路應行車道（在

前），於車道行駛一段距離後，適逢乙車亦同向（由東向西）行駛於大鵬路（在後），追撞甲車，碰撞後，乙車騎士掉落於甲車拖車右後輪胎邊鄰，遭輪胎輾壓，而甲車持續往前行進離開現場，騎士則倒地於車道上，而乙車往右前方運行，最後停止於車道外側及路外之水溝蓋上。

3. 肇事原因分析

乙車超速行經路口，未注意前方路況，撞擊甲車拖車（前車）之右後側輪胎，導致碰撞事故之發生，明顯違反道路交通安全規則第93條第1項第1款：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過50公里。但在設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過40公里，未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，時速不得超過30公里。…」、第94條第3項：「…汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。…」之規定。甲車（含拖車）出工地，右轉彎進入應行車道行駛在前，反應不及，並無違反規定。是故本案肇事責任之歸屬如下：

(1)黃意婷駕駛普通重型機車，超速行駛，且未注意前方路況，採取安全反應措施，是為肇事原因。

(2)何政益駕駛營業半聯結車，行駛在前，反應不及，並無肇事因素。

此有該大學交通事故案鑑定意見書在卷可考（見本院卷第179至201頁）。據上，足認被害人超速行駛，未注意車前狀況、採取必要反應措施，且欲自甲車右側超車而不慎撞擊甲車右後輪胎，為本件肇事原因。至被告何政益駕駛甲車自消失於監視器畫面中之位置起再向前行駛約3.62秒後，乙車抵達相同位置，此時兩車距離尚有25.85公尺，旋於2.26秒後甲車遭乙車追上而發生碰撞，則被告何政益於此短暫時間內尚需注意車前狀況、與證人陳世華所駕駛砂石車會車，自無從察覺乙車自後快速接近而予以反應，難認被告何政益有何

01 公訴人所指行經肇事路段，未注意兩車間距、保持安全距
02 離，且未禮讓直行之乙車先行而持續靠右行駛之過失。

03 (三)復審酌公訴人所舉諸般證據，亦不足認定被告2人就本件事
04 故之發生有過失，茲分述如下：

- 05 1. 證人陳世華於警詢係證述其駕駛砂石車與甲車會車後，於砂
06 石車車頭超過甲車車尾時，方發現對向車道上倒地之乙車及
07 被害人等語，業如上述；證人許健華於偵訊係證稱：伊在工
08 地內聽到無線電說有事故，伊至現場替被害人撐傘等語（見
09 偵卷第18頁背面至第19頁）；證人朱泳勝於警詢係證稱：伊
10 在工地內休息，突然警衛進來說有機車自摔，伊就跑出去查
11 看並報案，未目擊事故經過等語（見相卷第8頁背面）；證
12 人邱淑萍於警詢係證稱：伊至人力公司要求派工，人力公司
13 派遣被告楊再春前來，伊指示被告楊再春至工地出入口指揮
14 交通、清潔地面等語（見偵卷第87頁）。是證人陳世華、許
15 健華、朱泳勝、邱淑萍均未目擊本件交通事故發生過程，其
16 等證述無從證明本件肇事原因。至證人陳一雄於警詢證稱：
17 伊為保全人員，當時站在工地門口斜對面指揮交通，見到甲
18 車出來右轉大鵬路行駛，接著乙車過來，乙車經過伊時，甲
19 車已駛回原車道，兩車有一些距離，乙車距離甲車約30公尺
20 時，乙車突然滑倒，無與其他人車碰撞等語（見相卷第12
21 頁；偵卷第82至83頁）；於偵訊證稱：伊當時站在工地門口
22 斜對面，負責管制大鵬路往順平路方向（按即大鵬路朝東方
23 向）之車子，伊見到在後之乙車與在前之甲車有些距離，行
24 進間突然乙車倒了，印象中乙車跌倒距離甲車有3、40公
25 尺，伊就過去查看等語（見相卷第65頁；偵卷第19頁至第19
26 頁背面、第115頁），觀諸證人陳一雄上開證述，其雖證稱
27 有目擊案發過程，然其有關「乙車係在甲車後方自行摔倒、
28 未與甲車發生碰撞」等節，顯與本院所認定事實迥不相符，
29 況其亦未證述有何目擊甲車駕駛未注意兩車間距、保持安全
30 距離，或持續靠右行駛而未禮讓直行之乙車先行之情形，其
31 尚且證稱「乙車經過伊時，甲車已駛回原車道」等語，是證

01 人陳一雄之證述，亦無法證明被告何政益有何公訴人所指過
02 失情形。

03 2. 本案路口監視器其中一鏡頭係裝設在工地內朝西攝向工地出
04 入口；另一鏡頭則係裝設在大鵬路北側朝東攝向工地出入
05 口，上開兩鏡頭因位置侷限，故均僅能攝得工地出入口及周
06 遭小範圍，其攝錄範圍距離本件事故發生處尚有相當距離等
07 情，有上開監視器錄影檔案、錄影畫面擷取相片在卷可查，
08 而公訴人所舉錄影檔案名稱DSCN0743號勘驗筆錄（見偵卷第
09 65至66頁、第115頁、第162頁）、錄影檔案名稱DSCN6410號
10 勘驗筆錄（見偵卷第162至163頁），亦均係檢察官就上開鏡
11 頭攝錄之檔案而勘驗。依上開勘驗筆錄所載及上開監視器錄
12 影畫面擷取相片所示，固可見甲車自工地出入口駛出右轉
13 時，車身確有跨越雙黃線至對向車道情形，然亦可見甲車左
14 前輪有持續接近雙黃線之動向，亦即甲車動向係持續返回順
15 向車道（見偵卷第65頁勘驗筆錄所載），而非持續占用對向
16 車道行駛。綜上，本件自無法以上開監視器錄影檔案而窺知
17 甲乙兩車先後駛離工地出入口後、接近碰撞地點前，甲車之
18 動向及兩車併行之間距為何。且本件事故發生後，因被告何
19 政益不知已發生事故，而駛離現場，故臺中市政府警察局第
20 五分局道路交通事故調查報告表、道路交通事故現場圖、道
21 路交通事故照片（見相卷第13頁、第15至16頁、第29至61
22 頁）均無從測繪甲車之事故後停車位置或車頭、車斗指向，
23 以供推論甲乙兩車接近碰撞地點前，甲車之動向或兩車併行
24 之間距為何，自無從據此推論被告何政益有何未保持安全距
25 離、未禮讓直行之乙車先行之過失。

26 3. 公訴人所舉證人黃瑞文於案發時並未在場，而證人謝志雄係
27 案發後抵達事故現場救護被害人之消防員，是其等之證述，
28 本無從證明本件肇事原因為何。另卷附其餘臺中市政府警察
29 局第五分局刑案現場勘察報告、刑案現場照片、甲車採證照
30 片、甲車行車紀錄卡、甲車車籍資料、臺中市政府警察局第
31 五分局刑案複勘報告、相驗相片、救護車行車紀錄器錄影畫

面擷取相片及臺中市政府消防局救護紀錄表、澄清綜合醫院中港分院急診病歷急診及死亡病患病歷摘要、臺灣臺中地方檢察署檢驗報告書、解剖案照片、法務部法醫研究所解剖報告書暨鑑定報告書、臺灣臺中地方檢察署相驗屍體證明書等證據，固足證明被害人騎乘乙車與被告駕駛之甲車發生碰撞，遭甲車輪胎碾壓，因傷重不治死亡等事實，惟觀諸上開證據，尚不足證明被告2人有何公訴人所指過失。

4. 本件前經檢察官囑託臺中市車輛行車事故鑑定委員會鑑定，該委員會回覆略以：「本案兩車同向行駛，肇事因素之認定與兩車行駛動態有關，卷附法務部法醫研究所解剖報告書暨鑑定報告書已確定A車騎士遭車輛碾壓創傷，另監視器畫面拍攝範圍顯示肇事前B車跨兩車道行駛、A車沿車道行駛而來，惟碰撞前B車與案外砂石車會車情形、B車是否已駛入順向車道、倘駛入順向車道，B車於車道中何處（靠左、靠右或中間）行駛等動態不明確，且無其他事據跡證可供作佐證，因肇事情況不明確，鑑定會議決議為『不予鑑定』」等情，有臺中市車輛行車事故鑑定委員會108年4月8日中市車鑑字第1070009925號函在卷可佐（見偵卷第27頁至第27頁背面）。雖檢察官再囑託臺中市車輛行車事故鑑定覆議委員會覆議，經該覆議委員會分析研議意見為：被告何政益駕駛甲車，駛入對向車道再往右駛回原車道時，未注意右後側車輛動態，為肇事原因。嗣檢察官仍存有「甲車於乙車追上前，是否早已回到順向車道」、「回到順向車道之際，是否與後方之乙車有一段距離」、「若乙車自甲車右後側故意要超車而發生事故，甲車有無過失」等疑義，遂再詢問臺中市交通事件裁決處，經該處答覆以：研議咸認本案發生事故時，甲車行車動態仍屬由工地右轉後由對向車道駛回順向車道之過程中與後方直行之乙車發生碰撞，自不衍生有關甲車已回到順向車道之疑義等語，此有臺中市車輛行車事故鑑定覆議委員會覆議字第0000000案分析意見書（見偵卷第45至48頁）、臺中市交通事件裁決處108年8月14日中市交裁管字第

1080063090號函（見偵卷第71至72頁）在卷可考。本院觀諸上開覆議案分析意見書所載之肇事分析過程，僅係臚列相關證人陳述之內容、上開路口監視器錄影檔案之內容、上開救護車行車紀錄器錄影檔案之內容，配合上開法務部法醫研究所解剖報告書暨鑑定報告書、相驗相片後，即泛言曰：依影像檔顯示兩車肇事前之動態，甲車自工地右轉駛至對向車道復往右駛回原車道，乙車由後駛至肇事地點發生事故期間，大鵬路由東往西方向無其他車輛經過，及依被害人倒臥在道路位置及乙車前由車道往外延伸右斜之胎擦痕，研判本案為乙車失控倒地遭甲車碾壓可能性較大，旋做成上開「被告何政益駕駛甲車，駛入對向車道再往右駛回原車道時，未注意右後側車輛動態，為肇事原因」之研議意見，未見有何科學方法之分析推論用以支持研議意見；再觀諸上開臺中市交通事件裁決處查覆函，亦僅是重申覆議案分析意見書之論述，未對檢察官所列舉之疑義有何以科學方法論證辨明，是上開覆議案分析意見書、查覆函認被告何政益未注意右後側車輛動態，有疏失之意見，不足採為對被告何政益不利之認定。

5. 本件工程之施工計畫其中「施工交通維持及安全管制措施」部分（見偵卷第38至43頁），有關工地出入口之交通安全措施係規定「大門入口派專人指揮工程車輛出入，指揮棒指揮，指揮人員穿著黃色反光背心戴安全帽，並配戴口哨」、「本工程各階段施工，工地附近工程車輛欲進出時，必須配合指揮人員調度車輛，而工地出入口、大門之交通指揮人員配戴指揮棒引導車輛，以確保交通安全」等情，並未規定指揮人員應如何實際執行交通管制、攔阻或放行大鵬路人車之具體標準，是公訴人舉上開施工計畫欲證明被告楊再春於甲車尚未完全進入大鵬路順向車道時即放行車輛，顯違背施工計畫而有未盡交通管制義務之過失云云，已嫌速斷。退步言之，縱被告楊再春放行車輛時，甲車尚未完全進入大鵬路順向車道，然按刑法第284條第1項前段之過失傷害罪，係以行為人之過失行為造成被害人受有傷害，且過失行為與傷害結

01 果間在客觀上具有相當因果關係為構成要件。刑法上之過失
02 者，係指行為人按其情節應注意，並能注意而不注意，或行
03 為人對於構成要件事實，雖預見其發生而確信其不發生者而
04 言，刑法第14條定有明文。是刑法上過失之認定，應以行為
05 人對該過失行為所生之構成要件結果、因果歷程有客觀之預
06 見可能性及主觀預見可能性，且行為人基於此預見之可能
07 性，而有違反客觀上之注意義務而致構成要件事實發生者，
08 始足當之。而所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行
09 為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般
10 情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之
11 結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即
12 有相當之因果關係。反之，若在一般情形下，有此同一條件
13 存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條
14 件與結果不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間
15 即無相當因果關係。至行為人之過失，與被害人自己之過
16 失，併合而為危害發生之原因時，雖不能阻卻其犯罪責任，
17 但僅被害人之過失為發生危害之獨立原因者，則行為人縱有
18 過失，與該項危害發生之因果關係，已失其聯絡，自難令負
19 刑法上過失之責（最高法院23年上字第5223號、76年台上字
20 第192號刑事判例意旨參照）。本案依卷附監視器錄影畫面
21 擷取相片（見相卷第28頁、第137頁；偵卷第165至203頁）
22 及上開國立澎湖科技大學交通事故案鑑定意見書，可認甲車
23 完成轉彎後，即將消失於監視器畫面中之位置時，乙車尚未
24 抵達大鵬路東側枕木紋迄端，乙車自大鵬路東側枕木紋迄端
25 向前行駛14.69公尺後抵達大鵬路西側枕木紋起端，再向前
26 行駛32.9公尺而抵達將消失於監視器畫面中之位置，則估算
27 甲車完成轉彎時，距離後方之乙車至少有47.59公尺以上，
28 甲車駛出工地出入口之危險狀態顯已解除，且已距離乙車有
29 相當距離，則被告楊再春放行乙車，即難謂有何未盡交通管
30 制義務而有過失，況乙車經放行後，本應回歸遵循交通號誌
31 管制、並與前方甲車保持安全距離而行駛，詎乙車通過工地

出入口後，超速行駛追上甲車並撞擊甲車右後車輪而肇事，是本件交通事故，與被告楊再春管制交通行為，亦無相當因果關係可言，自難令被告楊再春負刑法上過失之責。

五、綜上所述，公訴人所指出之證明方法，雖能證明被害人於上揭時、地騎乘機車而與被告何政益所駕駛營業用半聯結車發生碰撞，受傷不治而死亡，及被告楊再春於案發時負責本件工地出入口之交通管制等事實，然本件尚乏積極證據足資證明被告2人有過失致人於死之犯行，揆諸前揭條文及判例意旨，尚難僅憑推測或擬制之方法，遽為被告2人有罪之論斷。公訴人所指被告2人之犯罪事實，仍有合理之懷疑存在，無從據以排除有利於被告2人認定之可能，被告2人犯罪既屬不能證明，爰依首揭規定，應諭知無罪之判決。

據上論斷，應依刑事訴訟法第301條第1項前段，判決如主文。

本案經檢察官陳文一提起公訴，檢察官宋恭良、張添興到庭執行職務。

中 華 民 國 110 年 12 月 14 日
刑事第十三庭 審判長法官 李宜娟
法官 洪瑞隆
法官 林德鑫

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決應於收受判決後20日內向本院提出上訴書狀，並應述具體理由；其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

告訴人或被害人如不服判決，應備理由具狀向檢察官請求上訴，上訴期間之計算，以檢察官收受判決正本之日起算。

書記官 劉家汝

中 華 民 國 110 年 12 月 15 日