

財團法人夏山道路交通事故研究基金會

109 年度工作報告

中 華 民 國 一 一 〇 年 九 月 十 六 日 定 稿

一、當事人個案部分：

使民眾瞭解事故發生原因，促進道路交通安全。

(一) 心跳休止猝死之死亡因果關係

案件編號 20181202E01A1，輔導人○○○於 109 年 1 月 23 日請本會進行研究及提供協助。(已於 109 年 4 月 30 日結案)

1、案由：當事人○○○於 107 年 12 月 2 日清晨 6 時 37 分許駕駛計程車 A 途經國道 1 號，被發現車輛停止於外側路肩（跨外側車道）、○○○於駕駛座無生命跡象，計程車之兩前輪故障洩氣、車身沒有與他車碰撞的明顯痕跡。因單一車輛發生事故，不屬於汽車強制險理賠範圍；家屬申請意外險理賠，保險公司以○○○係心肺衰竭死亡，拒絕理賠；家屬僱請律師進行訴訟，但無法證明○○○死亡意外；輔導人請本會提供協助。

2、證據之說明事實與推論事實：

- (1) 證據 1、現場圖之截圖 1。說明事實 1：A 車自內側車道向右偏行，軌跡上有輪痕略呈直線形，至外側路肩碰撞處，水準距離 200 公尺，道路寬度 $18.3(=3.6 \times 5 + 0.3)$ ，即：向右偏行角度為 5.23 度，行駛距離為 200.8 公尺；推論事實 1：A 車之水準距離與行駛距離相當，顯示：A 車之偏向角度極微。
- (2) 證據 2、現場照片 1。說明事實 2：A 車之軌跡上有輪痕略呈直線形，型態非常規則，無偏轉或扭曲情狀；推論事實 2：該輪痕與一般汽車爆胎之情狀，明顯不同；A 車顯非驟然失去胎壓（爆胎），疑係胎內氣體有慢速洩漏情狀。
- (3) 證據 3、現場照片 2。說明事實 3：A 車碰撞外側護欄後，遺留輪胎磨痕兩道；推論事實 3：A 車右前輪之輪痕在上、右後輪之輪痕在下；左側兩輪仍在路面；碰撞之初，車體呈現傾斜，車頭略為上揚之情狀。
- (4) 證據 4、現場圖之截圖 2。說明事實 4：A 車之輪痕終點與外側護欄磨痕之起點，極為接近。推論事實 4：A 車之右側輪胎著地後，未久，即緊靠外側護欄，以輪胎摩擦外側護欄。
- (5) 證據 5、現場照片 3。說明事實 5：外側護欄之磨痕呈連續狀態，可以看見 A 車左前輪之胎面，左前輪有明顯偏轉之情狀。推論事實 5：A 車在碰撞外側護欄後，有向右偏轉方向；但因受護欄阻擋，不能大幅偏轉方向。

- (6) 證據 6、現場照片 4。說明事實 6：A 車之左前輪，有明顯偏轉之情狀，已非未碰撞前之 5.23 度。推論事實 6：A 車在碰撞外側護欄後，有向右偏轉方向；但因受護欄阻擋，不能大幅偏轉方向（同推論事實 5）。
- (7) 證據 7、現場照片 5。說明事實 7：A 車之兩側輪痕，呈一次弧形。推論事實 7：A 車在碰撞外側護欄後，兩側前輪嚴重失壓，車體先向左、又向右偏轉方向。
- (8) 證據 8、現場照片 6。說明事實 8：A 車之兩側輪痕，呈二次弧形。推論事實 8：A 車在碰撞外側護欄後，車體先向左、又向右二次；顯示：A 車之右前輪碰撞護欄後，車體被反彈向左，駕駛人偏轉向右，待 A 車之右前輪再次碰撞護欄後，車體再被反彈向左，駕駛人第二次偏轉向右。

3、重要辯證事項

- (1) 經現場重建，○○○疑因精神不濟、小角度偏向約 200 公尺後，右輪撞向紐澤西護欄、車身傾斜失控，致其過度緊張引發心跳休止猝死；其與疾病死亡，尚有出入。
- (2) 法醫鑑定意見一、本件死者自行駕車在高速公路將車駛離內側車道進入外側造成右側車門擦痕而且無撞擊痕。隨即被巡邏警察據報前往查看並送醫急救，惟送醫前已無呼吸心跳之院外死亡事件。在定義上是符合所謂猝死之定義的死亡案件。經過司法相驗調查死者並無車禍發生常見之外傷，例如：安全帶拉扯痕、方向盤胸部印痕、雙側膝部碰撞擦挫傷、及任何出血、擦挫傷。

辯證意見一：(一) 所載「造成右側車門擦痕而且無撞擊痕」一節，與現場證據或警察機關處理意見，均不相符；又，依據法醫師法，法醫之專業職能為檢驗屍體，並非車損之認定，此節疑為本件法醫之主觀見解。(二) 所載「經過司法相驗調查死者並無車禍發生常見之外傷，例如：安全帶拉扯痕、方向盤胸部印痕、雙側膝部碰撞擦挫傷、及任何出血、擦挫傷。」一節，按型態傷之研究，詮釋受傷機轉，必須運用生物力學作用於人體力學有關衝擊力之估算及運用；又，既為法醫專業意見，應有實際案例資料，可供比對。其中「安全帶拉扯痕」及「任何出血、擦挫傷」常見於車體動能（含：方向、作用力，以下同）與身體動能有極大差距之案類，「方向盤胸部印痕」常見於車體

動能與身體動能有極大差距、且駕駛人胸部碰撞方向盤之案類，「雙側膝部碰撞擦挫傷」常見於車體動能與身體動能有極大差距、且車廂潰縮（雙側膝部碰撞車體）之案類，均與本件車禍之型態不同。建請本案法醫師提供上述傷勢個案之明確資料，或與本件型態相同之車禍，以供比對。（三）所載「死者本身並無濫用藥物史，在排除意外、藥物及他為等之可能性後應可判斷死者死亡方式為自然死或者病死。」一節，經檢視上開內容，並不足以排除其因發生意外而導致「心肺衰竭」。

（2）法醫鑑定意見二、依法醫病理學 2 版 Vincnt J. DiMaio 等人所合著（詳附件），其書中指出研究過美國多州解剖案例後發現心血管疾病佔了此類猝死 80% 之高比例，尤其是在 20-65 歲年齡層中，其他則為心肌病變（13%），甚少其他為心肌炎等等原因所造成。

辯證意見二、（一）本件駕駛人王秉勛先生已逾 65 歲，本項文獻資料，並不適用。（二）若有必要，再商請法醫提供更符合王先生之生理條件研究文獻供參。

（3）法醫鑑定意見三、本件死者家屬在筆錄中有提到死者患有痛風病症，雖非心血管疾病確診患者。可能家屬並不知道確切詳情、抑或死者未做檢查而不自知。但痛風或高尿酸血症確實與諸多疾病的發生具有明顯相關性。...

辯證意見三、（一）本項法醫鑑定意見係基於不具醫師專業之他人，又為法庭外之陳述，不具證據能力。（二）經查網路資訊：痛風的原因乃血液中尿酸濃度過高而引起急性關節炎。本案業經法醫相驗，是否有抽驗王先生之血液中尿酸濃度？並檢驗其值？若未進行此檢驗項目，應認定：血液中尿酸濃度與死因，並無相當之因果關係。（三）引用文獻資料，係對「痛風確診」男性病患之研究，缺乏「年齡」、「種族」等重要病理因素之變項分析，是否適用於本件個案，顯有疑義。

（四）本項鑑定意見毫無所據，顯不足採。

4、本件於 109 年 1 月 23 日受理，於 109 年 4 月 1 日提供第六次研究資料予輔導人轉交律師參考。109 年 4 月 24 日宣判（臺灣○○地方法院 108 年保險字第 00 號民事判決），主文（略以）：被告（保險公司）應給付原告新臺幣貳佰萬元，及自民國一百零八年一月十九日起至清償日止，按週年

利率百分之十計算之利息。保險公司未上訴，本案結案。

(二) 幹線車超速與支線車未讓車之肇責研判

案件編號 20200402I01A1，輔導人○○○於 109 年 5 月 26 日請本會進行研究及提供協助。

1、案由：被害人○○○於 109 年 4 月 2 日 20 時 38 分許，騎乘車牌號碼 000-000 號普通重型機車，沿新竹市○○路由東往西方向直行駛至上開交岔路口，於進入路口前失控滑倒，與沿新竹市○○路 000 巷由北往南方向行駛、欲左轉○○路之被告○○○駕駛之自用小客車（車牌號碼 0000-00 號），發生碰撞，被害人○○○受頭部鈍力損傷、中樞神經性休克，傷重不治死亡。○○○於事發後，直指被害人超速行駛、失控滑倒，只願負一半肇責。雙方對於事故責任及賠償金額落差太大；輔導人○○○請本會提供協助。

2、證據之說明事實與推論事實：

- (1) 證據 1：警察現場照片編號 3，說明事實 1：該輪痕之顏色右側較深、左側較淺，且非呈直線型而向右偏向。推論事實 1：該機車有減速、閃避，車身已傾斜。
- (2) 證據 2：監視錄影紀錄證據，說明事實 2：自被害人通過停止線起至兩車碰撞為止，時間為 0.79(±0.1)秒
- (3) 證據 3：現場圖截圖，說明事實 3：自被害人通過停止線起至兩車碰撞（刮痕終止之位置）為止，距離為 10.6 (=12.6-2) 公尺。推論事實 4：被害人通過停止線之時速為 48.3(±0.6)公里。
- (4) 證據 4：監視錄影紀錄證據，說明事實 4：被告於兩車碰撞之前，短短 2 秒多的時間內，計：使用煞車 3 次、開啟又關閉左側方向燈；推論事實 4：○○○因行為怪異導致被害人無法正確研判被告駕駛汽車之動向。

3、重要辯證事項

- (1) 關於本件道路交通事故，被告之肇事責任應高於原告。依路口監視錄影紀錄證據之畫面所示：被告○○○駕駛汽車未於距交岔路口三十公尺前顯示方向燈、未先停止於交岔路口前、未讓幹道車優先通行後認為安全時方得續行、未行至交岔路口中心處左轉且有占用來車道搶先

左轉等行為，被告違反交通義務之責任重大，其過失比例應高於閃光黃燈直行之被害人。

- (2) 有關「被害人不減速反超速」之專家意見，不符合科學鑑定原理。專家以「煞車痕」長度計算第一段車速，再以「刮地痕」長度計算出較高之第二段車速，復「套用公式」合併二段車速為更高之車速；覆議會則不陳述使用之公式，亦不進行現場實測（何以 Google 地圖量測？），直接推算車速為 72-86 公里；均不符合科學鑑定原理。
- (3) 被害人之機車刮痕條數不一致，有時 1 條、有時不止 1 條，且機車外殼為塑料材質，摩擦係數極低，以機車刮地痕摩擦係數，推估車速之誤差難以估算。

4、共同研究聲請上訴理由，有關證據之部分如下：

(1) 違背經驗或論理法則

- 依據刑事訴訟法（以下同）第 155 條第 1 項規定，證據之證明力，由法院本於確信自由判斷。但不得違背經驗法則及論理法則。
- 本件事故鑑定（覆議）意見為「被告以外之人於審判外向法官所為之陳述」，竟以「套用公式」或「以 Google 地圖量測『俯瞰距離』及監視器『非俯瞰之畫面拍攝範圍』推算速度」等不科學之方式，力求「被害人超速」之事實。雖聲請人於開庭前，即依法具狀請求調查；但，原審判決不予調查，亦未考量經驗或論理法則，據以引用，違反上開規定。

(2) 應於審判期日調查之證據未予調查

- 依據第 163 條第 2 項規定，法院為發見真實，得依職權調查證據。但於公平正義之維護或對被告之利益有重大關係事項，法院應依職權調查之。
- 次查最高法院 97 年台上字第 5832 號刑事判決略以：審理事實之法院，對於案內與認定事實、適用法律、罪名成立與否或於公平正義之維護或對被告之利益有重大關係之一切證據，除認為不必要者外，均應詳為調查，然後基於調查所得之心證以為判斷之基礎；苟與認定事實、適用法律有重要關係，或於公平正義之維護或對被告之利益，有重大關係之事項，在客觀上認為應行調查之證據，又非不易調查或不能調查，而未依法加以調查，率予判決者，即有刑事

訴訟法第三百七十九條第十款規定所稱應於審判期日調查之證據未予調查之違法。

- 被害人○○○因本件車禍死亡，與被告在路口之怪異行為有絕對之因果關係，幾經告訴人具狀陳報請求調查，並欲於法庭陳述，均遭忽視；而原審於開庭時，表明僅詢問「是否和解及刑度意見」，不予告訴人陳述其他意見，與上開規定或判例有違。

(3) 未予當事人以辯論證據證明力之適當機會

- 依據第 288 條之 2 規定，法院應予當事人、代理人、辯護人或輔佐人，以辯論證據證明力之適當機會。又，依第 455 條之 46 規定，每調查一證據畢，審判長應詢問訴訟參與人及其代理人有無意見。法院應予訴訟參與人及其代理人，以辯論證據證明力之適當機會。
- 告訴人依據監視器紀錄內容「被告於兩車碰撞之前，短短 2 秒多的時間內，計：使用煞車 3 次、開啟又關閉左側方向燈，導致被害人無法正確研判被告駕駛汽車之動向」，多次主張被告之不合理行為是導致被害人失控的原因，亦有書面陳報（如上）；惟，原審法院並未給予告訴人辯論證據證明力之適當機會，亦未要求被告就此說明，於開庭時僅詢問「是否和解及刑度意見」，不予告訴人陳述意見，違反前項規定。

(4) 聲請人請求鈞署以上述判決違法理由提起上訴，請求法院審理「被告於兩車碰撞之前，短短 2 秒多的時間內，計：使用煞車 3 次、開啟又關閉左側方向燈」之客觀事實，論證「被害人無法正確研判被告駕駛汽車之動向」、「被害人無法採取安全措施」之因果關係，以還原事件真相、維護公平正義。

5、本件於 109 年 5 月 26 受理，於 110 年 5 月 27 日提供第八次研究資料予輔導人轉交當事人○○○參考。案件目前上訴至最高法院（尚未結案）。

(三) 以路段速限為免責理由

案件編號 20200506Q01A1，輔導人○○○於 109 年 7 月 29 日請本會進行研究及提供協助。

- 1、案由：被害人○○○於 109 年 5 月 6 日上午 10 時 6 分許，由嘉義縣六腳鄉○○○2 之 3 號自家門口由南往北穿越道路，適逢被告○○○駕駛

自小客車沿嘉 159 線由西往東經過該路段，撞擊被害人，導致被害人死亡之結果。經鑑定會鑑定，被害人違規穿越道路，為肇事因素，被告（於速限 50 公里路段）反應不及，無肇事因素；當事人○○○（被害人之次子）不服鑑定結果。經輔導人○○○請本會提供協助。

2、重要辯證事項：

(1) 依據該事故地點之交通號誌，該處應減速慢行，作隨時停車之準備。

- 本件道路交通事故現場圖所載，號誌時相為 00（如：證據 1），為「無號誌」；被告由台 19 線進入縣道 159 線，為無號誌之交岔路口。
- 查道路交通安全規則第 93 條第 1 項第 2 款規定，行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準備。

(2) 該路口之最高速限，應以 30 公里/小時為據。

- 按「伍、肇事分析、二、佐證資料、(四)綜上前述、1.」所載：若以車速 50（公里/小時）而言，反應距離約為 22.2 公尺，而煞車距離約為 13-14.1 公尺，換算煞車時間約 1.87-2.0 秒。
- 經告訴人確認當地之交通標誌，該台 19 線與縣道 159 線之路口，由縣道 159 線進入台 19 線為「30」（如：證據 2）；被告行車必須經過該路口，始能由台 19 線進入縣道 159 線，而該路口之最高速限為「30」；再按前項規定「行經設有…無號誌之交岔路口…，均應減速慢行」，被告通過路口時，應減速慢行。故被告行車應以「30」為最高速限，且應低於「30」；縱使通過路口，進入「50」公里路段，也不應該「假設」其直接加速至「50」公里最高速限行駛。
- 以車速 30（公里/小時）而言，反應距離約為 13.3 公尺，而煞車距離約為 4.72-5.06 公尺，換算煞車時間約 1.13-1.21 秒，被告自遭遇狀況至車輛煞停所需時間為 2.73-2.81 秒，足以因應被害人步入車道之狀況。
- 台 19 線進入縣道 159 線，路形向右微彎，右側視野受阻（如：證據 3、證據 4）；被告自應提高警覺，謹慎駕車，才能避免發生車禍。

(3) 本件計算被告之反應時間，不應以 50 公里/小時為據。

- 依據「公路路線設計規範」(交通部 108 年 12 月頒布)第三章、設計要素、3.3 視距、「2. 應變視距 S_d ：在車輛行進中遇到非預期或較複雜的資訊、路況，可能影響駕駛人辨識或認知其潛在危險性，駕駛人仍得以充分、有效地變換適當車道、車速、車向或停止，完成安全駕駛所需之距離。」(請參該規範第 3-2 頁)。
- 由台 19 線進入縣道 159 線最高速限為「50」公里/小時；按上開規範，「縣道 159 線」道路工程至少應有 155 公尺之應變視距，始足駕駛人應變；亦即：自進入「縣道 159 線」以 0 公尺起算，至下游 155 公尺處之路段開始，駕駛人始得以充分、有效地變換適當車道、車速、車向或停止，完成安全駕駛所需之距離。
- 而本件事故發生碰撞之地點，距離「縣道 159 線」以 0 公尺起算處，約 15 公尺；與「50 公里時速」之「155 公尺之應變視距」，相去太遠。
- 按「道路在『有 155 公尺之應變視距』之條件下，設置『50 公里速限』，才能確保該路段之行車安全」之立意；若拘泥於「50 公里速限」，在「不足 155 公尺之應變視距」之路段，推算事發之時「被告反應時間」不足，似有未洽。

3、本件於 109 年 7 月 29 日受理，於 109 年 7 月 31 日提供 3 次研究資料予輔導人轉交當事人○○○參考，並建議當事人儘速送請檢察署轉送覆議會參考。109 年 8 月 31 日覆議結果：被害人為主要肇因；被告為次要肇因。另請輔導人說明本會不參與訴訟之規範，建請聘僱律師代理訴訟。(109 年 9 月 15 日結案)

二、研究及相關知識之推廣部分

(一) 本會及研究學者共同撰擬文章題名：Activate and develop prior knowledge and working memory to enhance the reliability of the video record evidence (激活及發展先驗知識及工作記憶以提升影音紀錄證據的證明力)，投稿 SSCI 期刊 Forensic Psychology (投稿證明如後附)；重要內容如下：

- 1、摘要：由於影像記錄機的便利性，愈來愈多的車禍影片出現在法庭上。影音證據具有豐富的影音信息，而且，每一位觀看者對於影音信息與事

實之間的關連性，存在程度不同的認知差距。本研究嚴謹檢視一份以視覺心理學(visual psychology) 為基礎、10 件車禍個案影音證據為材料的小樣本實驗，驗證其重要實驗結果。第一次實驗進行該研究之問卷訪談流程(PCI)，在第二次實驗之前，實施指導原則(GLIV)。經過驗證這個方法能夠啟動或發展觀看者的先驗知識(prior knowledge)及工作記憶，擷取更多的有效資訊。本研究結果發現：當事人獲取有效資訊後，參與法庭科學證據方法(scientific evidence method)，可以提升影音證據的證明力，縮短認知差距。本研究可以提供給法庭心理學研究社群參考，增加對於影音紀錄證據及科學方法的認識。

2、關鍵字： Video record evidence, Visual psychology, Prior knowledge, Working memory, Scientific evidence method

3、重要結果：

(1) 對於第一次問卷訪談結果之專家會議結論。

■ 請以攝像頭的角色看本起事故，以保持公正的角色、確保結果的客觀性。

會議結果：以鏡頭的角色觀看影片，是要觀看者在辨識圖像的過程中，避免因為不同功能角色而產生不同類型的推理、減少源於過多的知識與臆測而產生的虛構，以保持公平的作用並確保結果的客觀性。

■ 如果影像包含聲音資訊，觀看時請儘量忽略，以避免影響情緒。

會議結果：觀看包含聲音資訊的影像時，因為聲音對於視覺感知具有一定的影響性，且攸關注意力的控制，尤其是不悅的聲音會使聽眾產生情緒反應，因此應儘量忽略聲音以避免影響情緒。

■ 事前觀看現場圖，瞭解交通環境中的標誌、標線和號誌等資訊，以確認各車之路權。

會議結果：在沒有提示交通環境相關資訊的情況下，觀看者可能會被非主題的熟悉概念干擾，而透過事前觀看現場圖有助於對交通環境的認識，且能夠提升注意力，進而確認各車的路權。

■ 將注意力放在一輛車的方向、速度和燈光三者的變化，以搜集更多重建現場資訊。

會議結果：將注意力放在特定專案時有助於視覺記憶體，而在重建

事故現場工作上，方向、速度與燈光的變化最為重要，因此將注意力放在三者的變化，能夠有效搜集更多重建現場資訊。

- 將注意力放在一輛車出現初始之交通環境變化，以搜集更多重建現場資訊。

會議結果：將注意力放在特定專案時有助於視覺記憶體，又其具有發掘差異性的機制，例如：標誌、標線或號誌的差異，而這些交通環境的變化是重建現場的重要資料，因此將注意力放在初始交通環境變化，能夠有效搜集重建現場資訊。

- 各當事人車的接觸狀態，以搜集更多重建現場資訊。

會議結果：將注意力放在特定專案時有助於視覺記憶體，又人車接觸狀態是重建現場工作的重要資料，而觀察車輛的初始碰撞狀態能夠有效瞭解事故的全貌，已搜集更多重建現場資訊。

- 其他當事人車的相關位置，以確認有無其他影響因素。

會議結果：將注意力放在特定專案時有助於視覺記憶體，又人車接觸狀態以及方向變化、方向燈是重建現場工作的重要資料，以確認有無其他影響因素。

- 若為行車影像紀錄，注意停止時畫面取景有無改變、有無晃動或跳動，以確認鏡頭有無脫落、被碰撞之次數。

會議結果：人的眼睛很容易受到瞬態現象吸引，所以在發生撞擊的瞬間，會很快引起注意，而觀查者可能會受到畫面振動影響，隨著振動頻率升高，反應時間迅速增加，可能因此判斷錯誤訊息，另外，如果大腦誤用通則或知識解讀資訊時會產生錯覺導致資訊解讀錯誤。

- 若為行車影像紀錄，注意畫面有無顯示行車速度，以搜集更多重建現場資訊。

會議結果：行車影像紀錄器能夠分析危險的行駛行為，識別危險情況的關鍵因素是獲取當時的情況資訊，而其中必須包含精確的車速資訊，又車輛行駛速度是重建現場工作的重要資料，因此注意畫面有無顯示行車速度，以搜集更多重建現場資訊。

(2) 主要被忽略之客觀影音信息

- 第一次實驗，個案 A-1 的問項「B 車是在碰撞之後煞車燈才亮

起？」，問卷結果：不確定與不認同計 23 位；但，B 車的煞車燈確實是在碰撞之後才亮起[圖 3]。至於，個案 C 的問項「A 車接近 B 車、再超越 B 車(即碰撞 B 車)，同時 A 車右後煞車燈啟亮，直至兩車自畫面消失？」，以及個案 E 的問項「畫面取景改變(由道路環境變為車儀板表)？」，問卷結果：不確定與不認同計 23 位。(討論：但是，問項內容不完全是客觀的影音信息。畫面晃動導致)

- 第二次實驗，個案 G 第 12 題問項「小貨車出現在慢車道與腳踏車交會，機車前輪進入畫面？」[圖 4]，不認同有 30 位。第 11 題問項「有一輛腳踏車逆向慢速行駛？」及第 13 題問項「會車後，小貨車『偏向』靠車道右側行駛，機車繼續前進？」，均有 29 位不認同，只有編號 28 的受測者表示有看到腳踏車，但是沒有看到機車前輪是否進入畫面。

(3) 高強度之影音信息

- 第一次實驗問卷訪談結果，以「碰撞」為強度最高之視覺資訊。受測者對於「機車騎士」與汽車發生碰撞，且騎士身體的受創程度嚴重的畫面，印象特別深刻；又以第三者角度觀察，如：個案 A 的第三者機車停止之行車影像紀錄、個案 B 的路側監視紀錄，可以明確看到兩個物體碰撞，受測者可預期被碰撞的是「人」(不是車體內的人)，人體將有嚴重的傷勢、甚至死亡結果。
- 第一次實驗問卷訪談結果中，「聲音」是僅次於「碰撞」的高強度之影音信息。個案 A-1 的騎士是被碰撞者的哥哥，在他的行車影像紀錄中，有一段驚慌的叫聲被錄製，是在騎士目擊弟弟被碰撞之後，有 3 位受測者認為是強度最高之影音信息。個案 D 車內有高音量之音樂音訊，有 5 位元受測者認為是強度最高之影音信息。但是，認同「聲音」是強度最高訊息的人數低於「碰撞」訊息的認同人數。
- 第二次實驗分析結果，以「碰撞」為強度最高之視覺資訊。個案 H 較為特別，觀看行車影像紀錄的 12 位元受測者表示「碰撞」為強度最高之視覺資訊，但亦有 12 位受測者表示「車內叫聲」(碰撞前的驚呼聲)為強度最高之視覺資訊，兩者並列為強度最高之資訊。

4、期刊編審意見：主題非常有趣；但研究目的不明確。再予修正。

三、其他工作（第二屆第四次董事會會議紀錄）

一、時間：109年1月30日下午15時0分

二、地點：本會事務所（苗栗縣竹南鎮五福新村96號）

三、出席人員：（如簽到名冊）

四、主席：姚傑仁

記錄：吳艾芸

五、主席報告：感謝監察人及各位董事百忙中撥冗出席，先向各位拜年；新型冠狀病毒肆虐，祈祝大家平安。今天議程將有徵詢董事續任意願、提名改選董事、修正捐助章程、訂定營運計畫等重要事項，還請各位提供寶貴意見。本次第二屆第四次董事會有監察人及5名董事出席。會議程序包括：業務報告、提案討論，討論提案如下：捐助章程修正等，最後臨時動議。

六、董事會改選：

（一）依據本會捐助章程第六條規定，本會設董事會推動並管理會務，為本會之決策機構。董事會置董事五至九人，首屆董事由捐助人遴聘之；第二屆以後董事由前一屆董事會遴聘之。再依第七條規定，董事任期每屆二年，期滿連任之董事，不得逾董事總人數三分之二。但因業務特殊需要，報經交通部核准者，不在此限。任期屆滿前一個月內改組下屆董事會。改選董事由董事提名適當人選，經董事會同意任命之。所稱「董事總人數三分之二」在本會為3.3人，亦即「期滿連任之董事」不得逾3.3人。

（二）依據第40條民間捐助之財團法人董事之任期，每屆不得逾四年；期滿連任之董事，不得逾改選董事總人數五分之四。所稱「期滿連任之董事，不得逾改選董事總人數五分之四」，若本會「期滿連任之董事」為2人，「改選董事總人數」為3人，則 $2 > 2.4 (= 3 * 4 / 5)$ ，即符合上開規定。

（三）現有陳董事裕生、陳董事家祥、吳董事孟宸均表示投身本會公益極具意義，但為配合法規，願暫讓賢，並共同推薦提名從事教育工作的王勝盟先生、長期從事公益的林清貴先生及本會秘書吳艾芸擔任董事。

（三）審查及選舉結果：

1、審查：王勝盟先生、林清貴先生與吳艾芸小姐均無不能擔任董事之情事；惟，王勝盟先生現為中央警察大學學務長，應先取得警察大學同意。

2、確定程序：因董事改選為既定期程，且有法定時效；由林清貴先生與吳艾芸小姐遞補董事陳裕生及董事吳孟宸；王勝盟先生部分，請儘速發文警察大學，請求同意。董事陳家祥依財團法人法第40條第3項規定，

延長其執行職務至改選董事就任時為止。

3、任命第三屆董事：姚傑仁、廖源長、林清貴、吳艾芸、王勝盟（待確認）。

4、敦請監察人沈華榮先生繼續擔任本會第三屆監察人。

七、業務報告：

（一）辦理捐助章程第 19 條修正案。依據第二屆第三次董事會決議：俟明年 2 月辦理第三屆董事會選任後，再辦本會捐助章程第 19 條修正案。

（二）107 年會計師查核建議事項：為避免日後國稅局查核捐贈之金流時，有此困擾，建請對捐贈者事先說明，匯入捐款者即是開立收據姓名者，且不得任意更換收據之姓名。經查本年度案號 20161114J01A1 當事人捐贈 10 萬元，原言明捐贈人，但匯入捐款者名稱並非捐贈人；經本會說明上述原則，獲得諒解。

（三）本會基地建設案

1、工程規劃（計 8 個月完成）

（1）動工放樣地基完成 10%。

（2）一樓灌漿完畢 15%。

（3）二樓灌漿完畢 15%。

（4）頂樓灌漿完成 10%。

（5）內部粉刷完成 15%。

（6）貼磚完畢 10%，工程全部完成後餘款一次付清。

2、工程款（4,498,221 元）

（1）108 年 10 月 11 日付款 20 萬元。

（2）108 年 12 月 18 日付款 80 萬元。

（四）交通事故研究

1、當事人道路交通安全觀念問卷

本會去（108）年計受理 41 案，其中死亡事故類 15 件；持續辦理 A1 類計 8 件。各類結案問卷調查結果 23 份：均能瞭解事故發生之原因及相關交通安全規則；對於本會所提供之即時且正確的資訊，非常感謝。

2、續報編號 20161114J01A1 案件當事人新竹縣曾太太，兒子車禍死亡，案件毫無進展。目前，刑事部分，對方獲刑 6 個月，當事人不服上訴改判 10 個月，對方不服上訴最高法院遭駁回確定；民事部分，107 年 10 月 20 日一審宣判，對方及雇主應賠償 8,981,272 元，經對方續聘律師上

訴，雙方最終以 800 萬元達成和解。當事人曾太太以其女兒名義捐款 10 萬元；因未逾 10 萬元，依據捐助章程毋須報請董事會同意。

- 3、編號 20191110B01A1 臺中市龍井區臺灣大道路段，周先生騎機車與大重機車碰撞，因傷重不治死亡；大重機車騎士以周先生自後方碰撞遭其車，周車應負主要肇責，且自身資力條件不佳，無力賠償。經本會協助瞭解現場證據，以當事人陳述方式，自行撰狀提陳地檢署，針對證據進行說明與推論，補提告訴理由。
- 4、編號 20190525D01A1 臺南市永康區中山北路路段，陳小姐騎機車遭對向小貨車逆向行駛，推撞至路角建物致死；小貨車駕駛坦承過失，但拒不說明發生原因，也不出面洽談賠償事宜。經本會協助瞭解現場證據，以當事人陳述方式，自行撰狀提陳地檢署，針對證據進行說明與推論，補提告訴理由。案經檢察官起訴，由本會提供相關資料協助。
- 5、編號 20180315B01A1 臺中市霧峰區四德路路段，林老先生騎機車遭違規行駛農業道路之小客車碰撞，5 個餘月後死亡；小客車駕駛人不承認過失，主張自己是右方直行車，林老先生是左方轉彎車；強制險部分，保險公司僅以一般傷害案件賠償 6 萬餘元。經本會協助瞭解現場證據，分析肇事責任，指導其至警察機關提出告訴，再以當事人陳述方式，自行撰狀提陳地檢署，針對證據進行說明與推論，補提告訴理由。案經檢察官起訴後，法院刑事判決：車禍與死亡之結果未具直接因果關係，且不裁定提送醫學鑑定。現由本會提供相關資料協助進行民事訴訟。
- 6、編號 20171031Q01A1 嘉義縣水上鄉南和村後寮路段，林女士騎乘機車失控當場死亡；經調查，似難證明其因他車碰撞而失控；補償基金拒絕理賠，當事人提出民事告訴，而於辯論終結當日，向本會尋求協助。經本會協助瞭解現場證據，以當事人陳述方式，自行撰狀提陳地方法院，聲請再辯論。惟，全案經上訴後，仍遭駁回；當事人因長期奔走訴訟，已感疲頓，不再上訴。

(五) 研究及知識推廣

1、研究成果

- (1) 參加 2019 年道路交通安全與執法研討會，本會與其他學者合作研究投稿計有：車禍和解後再提刑事及民事訴訟之個案報告、在法庭上以實體證據對抗鑒定意見之個案報告、車禍與死亡因果關係之當事

人陳述一個案報告、調查事故現場目擊證人之證言－實例分析等 4 篇。僅有：車禍與死亡因果關係之當事人陳述一個案報告、調查事故現場目擊證人之證言－實例分析 2 篇獲刊。

(2) 合作研究學者：中央警察大學、東南大學、南京工業大學、中國政法大學。

2、重要知識推廣與交流

(1) 108 年 9 月 4 日 2019 康華夏山研究元年北京研討會。

(2) 109 年 1 月 8 日 2019 康華夏山研究元年南京研討會（原訂 108 年 12 月 25 日，因故延期）。

(3) 其他學術交流從略。

八、提案討論：

(一) 提案一、捐助章程修正

1、第七條現行條文：董事任期每屆二年，期滿連任之董事，不得逾董事總人數三分之二。但因業務特殊需要，報經交通部核准者，不在此限。任期屆滿前一個月內改組下屆董事會。改選董事由董事提名適當人選，經董事會同意任命之。

董事長、董事在任期內遇有辭職或其他原因出缺時，董事長由董事會補選之，董事由董事提名，經董事會同意任命之。其任期以補足原任期為限。

2、第 7 條第 1 項修訂條文：董事任期每屆四年，期滿連任之董事，不得逾改選董事總人數五分之四。

3、修訂原因：依據財團法人法第 40 條第 1 項規定，民間捐助之財團法人董事之任期，每屆不得逾四年；期滿連任之董事，不得逾改選董事總人數五分之四。

4、決議：同意配合財團法人法修訂。

(二) 提案二、109 年度營運計畫書（如會議資料）

1、工作計畫主要內容：實施當事人道路交通安全觀念問卷、與交通專業機關學校人員進行知識交流、針對道路交通事故相關議題進行專案研究。

2、經費預算：與交通專業機關學校人員進行知識交流，160,000 元；其餘於事務費用支應。

3、決議：照案通過。