

## 交通警察執勤安全之研究

簡俊能<sup>1</sup> 呂青霖<sup>2</sup>

### 摘要

台灣地區由於長期處於農業社會，民風純樸，社會規範對人的行為影響遠大於法律的約束；半極權統治的政治氣氛、戒嚴法令的嚇止，使人們在相對恐懼情境下，不敢輕易犯罪；因此，社會治安一直為我們對世人引以為傲；警察，在這樣的社會環境下，成為一種社會管理者與權威的象徵，其權力不容挑戰，加以槍枝管制，警察成為除了軍人外，社會上唯一的擁槍者，「執勤安全」對當時警察而言根本不知為何物，「權威」、「自大」之心於焉深植於每一個警察的內心；很不幸的，由於台灣經濟的迅速發展、解嚴帶來社會的開放，加上交通工具、媒體的一日千里，世界已然成為一個「地球村」，西風東漸，使台灣社會治安的改變、犯罪率的提高，無法自外於世界，走私槍枝也絕非偶發事件；更可怕的是，警察當局在觀念上、心態上無法跟上時代的腳步，直接、間接影響警察訓練、管理，乃至於最後呈現出來第一線執勤警察的執勤態度，一旦遭受攻擊，立即窘態畢現，輕者重傷，重者喪命。大家是否注意到我們警察執勤傷亡的比例，與我們所誤認為整天在作「警匪槍戰」的美國警察執勤傷亡情況相較之下，高低如何？本文藉由各項統計數據，分析美國警察與台灣地區警察執勤傷亡案件，再依法律規定、刑事司法運作、民情、警察執法心態、教育等提出改進之道，期能提升我國警察執勤安全、減少執勤傷亡案件。

In the past two decade, Taiwan was I the age of agriculture. People are so innocent. What prevented man from committing crime was not because of the law but the norm. The semi-tyrannical system and the martial law deterring people to commit crime is part of the reason though. The social safety in Taiwan was therefore extolled globally. Police became the supervisor of the society, the embodiment of the authority. Their power is unchallengeable. In addition, the gun control policy makes the policeman and the military people the only person that can legally carry guns on duty. "Safety" is something that they have never heard. "Authority" and "egomania" are deeply planted into every policeman's mind. Unfortunately, the development of economy and the end of the martial law bring an open society. The rapidly improved of the transportation tools and mass media make the world a "global village". The influence of the western changed the social safety in Taiwan. The crime rate become higher when time goes on like other countries around the world. Guns smuggling is never a single case. More awfully, the police authority did not improve their management and training of the police force at the same time. The first line patrolman become injury if not killed once attacked. Does anyone notice the death and injury rate on duty in Taiwan compare to those in the USA where we thought that is high crime rate? The paper will analyze the line of duty injury and death cases in Taiwan and the USA for the past years to find ways to improve police safety and to reduce injury and death rate from the angle of law, criminal justice system operation, police psychology and training, etc.

### 一、前言

台灣地區近二十年來，經濟發展迅速，純樸、保守農業社會的人際關係，一夕間轉型為開放、唯利是圖工業社會冷漠的人際關係，傳統社會結構已然解體，社會道德規範不再能夠約束人們的行為，嚴刑峻法無法取代社會規範，部分適應不良的人，因此產生脫序、犯罪的行為，使犯罪率不斷上升；此外，

由於交通工具、大眾傳播媒體的發展一日千里，以往鄰國如日、韓等已遙不可及，如今歐、美卻如咫尺，世界猶如一個「地球村」。西風東漸，加以傳播媒體對犯罪手法過度的宣染，直接、間接的教育不法之徒，使犯罪手法不斷翻新，犯罪手段日益殘暴；很不幸的，我們的執勤警察因為長期處在槍枝管制、威權統治戒嚴的農業、太平社會之中，養成權威、自大的心態，敵情觀念、危機意識蕩然無存，即使在走私槍枝如此猖獗的今天，警察執勤安全的觀念，依然固我，以至於一旦遭受攻擊，立即窘態畢現，輕者受傷，重者喪命，執勤警員遭歹徒攻擊案件接二連三的發生，傷亡頻傳；反觀美國情況，由於槍枝開放，加上媒體、電影、電視對犯罪的過度宣染，使每一個人都認為美國是一個高犯罪率、警匪槍戰乃家常便飯的社會，但卻也因此使所有執勤員警被直接、間接的教育成：每一個所接觸的民眾都可能擁有槍支，都可能攻擊執勤員警，因而時時提高警覺，隨時備戰，儘管如此，執勤被攻擊導致傷亡案件仍時有所聞。

這些傷亡案件，是否都是無法避免的？目前我們警察尤其交通警察執勤執行勤務攔車方法，是否有可議之處？警察人員管理有關主管連帶處分制度，是否間接影響警察執勤安全之進步？……？如果我們藉由對過去警察人員執勤傷亡案件，深入、忠實的作統計分析探討，了解他們所犯的錯誤，進而了解危險之所在，以及研究因應處置之方式，並加強員警執勤安全之訓練，達到「前事不忘，後事之師」之效果，而不再以「提高警覺、注意安全」等八股陳腔濫調作搪塞，是否可以挽救其中部分員警之生命？相信其答案不言而喻。

## 二、民族大熔爐與傳統農業社會

美國境內全世界人種之大全，堪稱是美國是世界民族大熔爐，但由於種族、文化、膚色、語文、……等等的不同，這的大熔爐對各種族的融合，似乎效果並不佳，少數民族由於語文能力之限制，難與以英文為母語的白色人種相競爭，白色人種即使對於同語、同文的本土黑人，仍然存在著相當程度的種族歧視，以致於種族間的衝突普遍存在於各地，而少數民族為求生存結黨營社，各種族群之間的明爭暗鬥，無形中已潛藏不安的危機，加上非法偷渡居留的地下活動，使美國成為高犯罪率的國家成為不爭的事實，而且無可避免；此外，美國大眾傳播媒體技術居世界之冠，電影事業蓬勃發展，加以英雄崇拜主義作祟，以警匪槍戰為題材，深入誇大描述犯罪手法及警匪槍戰之場面，為投觀眾之所好，極盡殘暴、慘烈之能事，無形中教育了不法之徒，無形中對警察執勤產生極大的安全威脅；更值得一提的是，美國是一個槍枝開放的國家，民眾可以合法的擁有槍枝，警察執勤無形中更增加許多潛在的危險性。

反觀台灣社會，幾百年的農業社會，人們日出而作，日落而息，家族式的社會，道德規範維繫人類行為遠勝於法令規章，一旦稍有踰越，則千夫所指，無疾而死，警察對於社會治安，充其量只是一個圖騰，民眾對其敬而遠之，爭論、衝突更是難以想像，「執勤安全」對一個警察而言，簡直聞所未聞；只是如前所述，近二十年來台灣經濟發展迅速，純樸、保守農業社會已轉型為開放、唯利是圖工業社會，傳統社會結構已然解體，社會道德規範不再能夠約束人們的行為，嚴刑峻法無法取代社會規範，部分適應不良的人，因此產生脫序、犯罪的行為，使犯罪率不斷上升，加上交通工具、大眾傳播媒體的發展一日千里，西風東漸，加以傳播媒體對犯罪手法過度的宣染，使台灣的犯罪率不斷上升，犯罪手法不斷翻新，犯罪手段也日益殘暴，執勤警察執勤傷亡的案件不斷發生，警政當局也開始注意警察執勤安全；儘管如此，台灣地區的犯罪率依然比美國相去甚遠，槍枝仍然處於管制狀態，然而警察執勤傷亡的比率相較於美國，卻是不成比例的高，這可能與一般人直覺得印象相去甚遠，但是它並非沒有脈絡可循，本文將依序作探討。

## 三、前事不忘後事之師

「前事不忘，後事之師」、「他山之石可以攻錯」，古有名訓，然而到了後世子孫再實踐上似乎完全走了樣，甚至相較於蠻夷之邦也遠遠瞠乎其後，這種情況在警察單位尤其明顯，作者在蒐集本文資料時，

發現一個非常可怕的事實，掌管全國警察人員勤務督察及因公傷亡撫恤的警政署督察室，不知道是否僅就警察因公執勤傷亡案件個案撫恤後歸檔了事，而未對加以統計分析，作為警察執勤全教育教材，或是官僚式的不願這類案件曝光，而作機密文件處理，竟然不願或無法提供任何數據，即使筆者透過各種關係仍不可得，而掌管全國警察因交通事故傷亡或致人傷亡案件的警政署交通組，也如出一轍，筆者歷經多方協調均不得其門而入，因此對於有關台灣地區員警（執勤）傷亡資料僅十年前警政署交通組統計資料如下：

統計 分析 年	傷亡人數					車輛種類			查處情形					
	警方			對方		合 計	汽 車	機 車	肇事員警			主管連帶責任		
	死亡	重傷	輕傷	死亡	受傷				申誠	記過	大過	警告	申誠	記過
73	37	115	159	28	182	352	118	234						
74	24	122	179	14	173	355	151	204	95	38	8	10	32	3
75	39	128	218	19	161	375	149	226	86	24	1	9	26	1
76	35	101	195	23	163	399	194	205	124	29	3	20	28	1
77	27	77	101	18	125	243	123	120	110	41	1	28	29	1
78	52	101	121	32	117	293	166	127	109	26		26	24	
79	40	121	118	42	166	330	201	129	106	15		17	10	
80	32	118	235	49	199	408	246	162	48	21	1	15	18	
81	32	47	109	29	131	264	185	79	60	18		19	19	1
合計	318	930	1435	254	1417	3019	1533	1486	738	212	14	144	186	7

統計 原因 年	未注意前方動態	違規超車	超速失控	未減速慢行	轉彎不當	未保持安全距離	違反交通管制	酒醉駕駛	機件故障	無照駕駛	驚慌或閃避失當	其他駕駛失忽	小計	不負肇事責任	總計
	79	22	13	12	13	11	23	5	5	3	2	7	47	169	161
80	11	14	8	6	10	17	5	8	7		1	58	146	262	408
81	13	6	10		3	15	3	5	3		3	48	109	158	264

姑且不論資料之欠缺，從其統計之內容，似乎當局所關心的只是追究相關責任，至於所謂的「前事不忘後事之師」、「他山之石可以攻錯」等用案例做為訓練教材的功能性，並不真正為當局所關心，以致於使員警不斷重複錯誤，前仆後繼，重演過去的歷史，當局也只有不斷的以「提高警覺、注意安全」的八股教條來推卸本身責任，卻沒有人告訴我們的執勤員警，到底危險在哪裡，當危險出現時應如何因應，並不為大家所關心，而一味的要求一個基層員警要有天才般的思考與因應能力。另一方面的原因，乃中國人「人死為大的心態」，不忍對死者多作檢討，反而加以英雄化，如所謂的「洪隊長」等，此外，主官連帶責任制度，讓絕大多數主官（管）為求自保，對於員警執勤、非執勤傷亡案件，多採「隱惡揚善」的方式處理事件，也就是盡量誇大功勞，掩飾錯誤及事實真相，以免責任上身，阻礙升官之途，這樣的心態也阻礙了我們了解事實的真相，流血卻無法得到教訓。

反觀美國有關員警執勤死亡案件，從網路上不但可以不費吹灰之力的找到巨細靡遺的分析統計數

據，甚至對於各案發生的經過、功過如何都垂首可得，如筆者從 The Officer Down Memorial Page 取得的分析統計資料，可供讀者作一比較：

1991-2000美國警察執勤死亡案件統計分析																									
統計年	被毆打	刺殺	汽車攻擊	汽車事故	機車事故	腳踏車事故	炸彈	爆炸	溺水	火災	摔落	槍戰	槍枝走火	火車撞死	汽車撞死	飛機事故	船舶事故	動物致死	天災	一般意外	不確定	因公病故	心臟病	訓練意外	合計
2000	2	2	15	38	10	2	0	1	2	0	1	48	3	0	9	7	0	1	0	2	0	1	5	1	150
1999	2	2	7	43	5	0	0	0	0	0	3	43	2	1	9	4	0	0	0	2	0	2	17	1	143
1998	1	0	9	47	5	0	1	0	8	0	0	62	3	1	10	4	1	0	3	1	0	0	17	0	173
1997	7	0	9	40	4	0	0	1	0	0	6	70	0	1	14	5	0	0	0	0	1	2	19	0	179
1996	3	1	5	33	4	0	0	0	0	0	4	61	2	2	4	2	0	0	0	0	8	0	18	0	147
1995	2	4	7	42	2	0	8	0	1	0	3	67	3	0	11	9	0	0	0	0	6	1	11	0	177
1994	3	1	7	40	8	0	0	0	3	0	1	75	1	0	8	11	0	0	0	2	8	0	8	3	179
1993	6	0	10	38	2	1	0	0	3	0	0	75	6	0	3	10	0	0	0	0	5	0	4	0	163
1992	4	2	12	32	5	0	1	1	2	0	0	67	2	3	8	4	0	0	0	0	11	3	12	2	171
1991	1	1	5	28	3	0	1	0	3	1	1	71	1	0	4	7	0	0	0	2	13	3	6	2	153
合計	31	13	86	381	48	3	11	3	22	1	19	639	23	8	80	63	1	1	3	9	52	12	117	9	1635

\*資料來源 The Officer Down Memorial Page

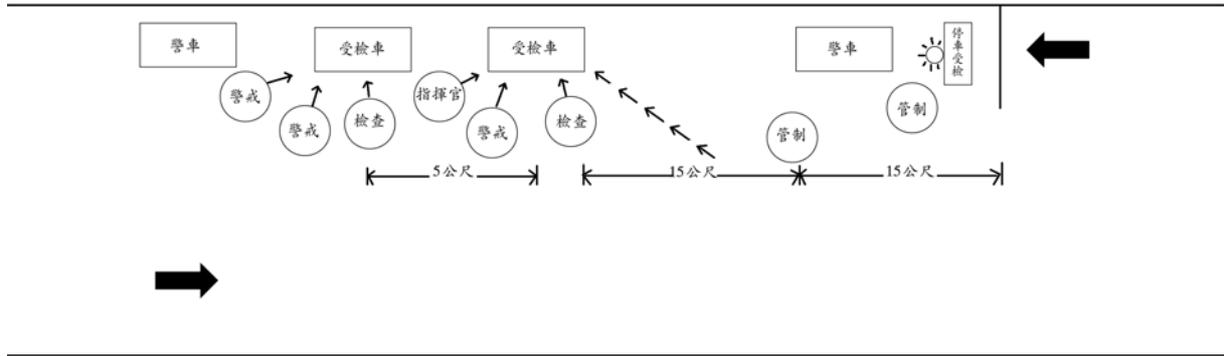
從以上資料不難發現，我們以上所述有關美國警察執勤傷亡率遠較台灣地區警察為低的論點得到證實，儘管如此，各有關單位仍然認為執勤傷亡率偏高，必須加以有效的遏止，肯達基州司法部訓練局（The Kentucky Department of Justice, Bureau of Training）因此對全美幾年來執勤傷亡案件作全面性的研究分析，企圖找出導致員警傷亡的真正原因、時機等，並實地訪問執勤員警徵求各方意見，會整之後將各案作模擬，拍攝成錄影帶，要求全體州警每年必須接受以此為教材基礎的執勤安全訓練，至少四十個小時以上；根據此項研究發現：警察執勤過程被攻擊導致傷亡案件，7%是在攔車過程，警車與對方車輛併駛被攻擊，28%是在將對方車輛攔停後，執勤警察下車前被攻擊，22%是在執勤警察下車後，從警車步行到對方車輛過程中被攻擊，43%是在與堆方接觸、交談、填寫違規單或索閱證照過程中被攻擊，這項研究並發現，執勤警察被以槍枝攻擊案件，有 80%以上是再約三公尺範圍內，被開槍射擊的，這些發現做為訓練教材之內容，似乎比我們的科員在辦公室裡閉門造車，且一紙公文放諸於全國各警察單位皆準的訓練，似乎更實際有效。

### 三、攔車方式與擴大臨檢

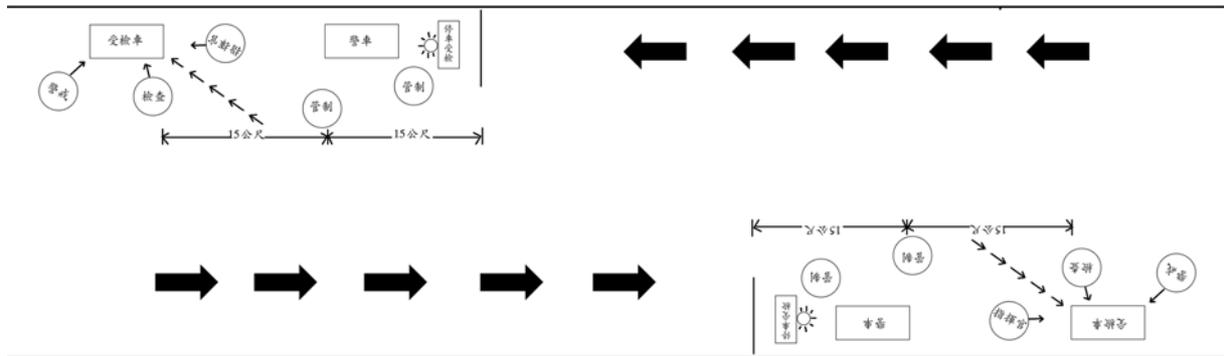
如上述美國肯達基州司法部訓練局研究發現，7%的執勤傷亡案件是在攔車的過程中被攻擊，比例似乎並不高，但是大家必須了解，美國警察攔車方式與台灣警察攔車方式有極顯著的差異，其中差別最大的是美國警察一般不會停止間攔停高速行駛的車輛，而是在欲攔停車輛後方亮警示燈，而且我們有理由相信停止間攔車是極具危險性的，除了駕駛人蓄意以車輛攻擊執勤警員，將導致執勤警員遭受嚴重之危害外，尤其高速公路警察將在高速公路上高速行駛的車輛，指揮要求在短距離內將車輛停止，即使連最有經驗的駕駛人都可能發生危險，一旦遭遇經驗不足、過度緊張的駕駛人，很可能因操作不當失控而危及站立在路肩執勤得警員，故意不停車而以車輛或武器攻擊執勤警員的歹徒，更不在話下，因此台灣地區警察執勤傷亡案件應和此一研究有相當大的出入，上述各案研究之重要性可見其一斑。

在此筆者將以警政署統一函發全國各警察單位照辦，並作為每年辦理員警執勤安全訓練的依據的，擴大臨檢攔車檢查勤務部署法作分析，該項勤務部署共有八人及十二人部署法計六種，如下圖：

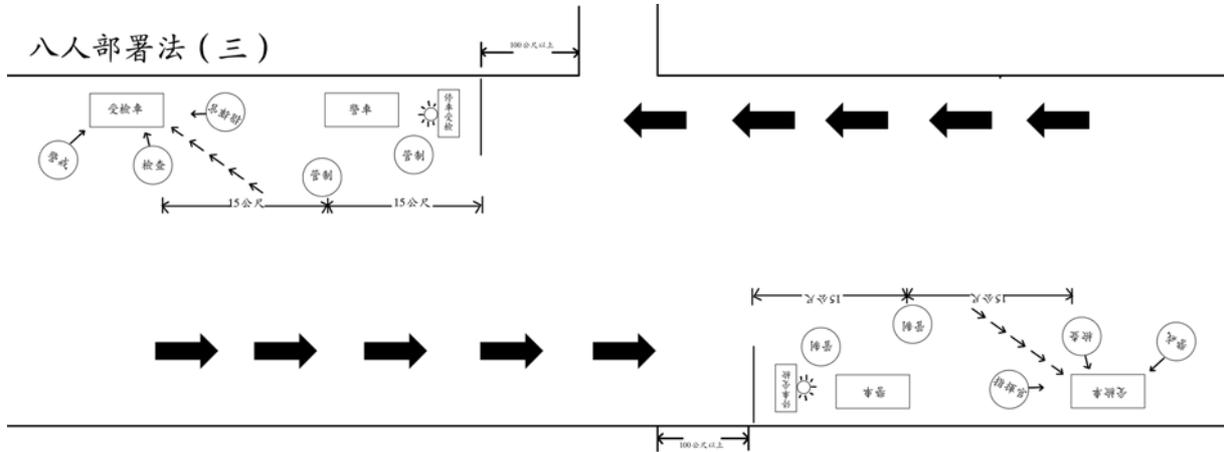
### 八人部署法 (一)



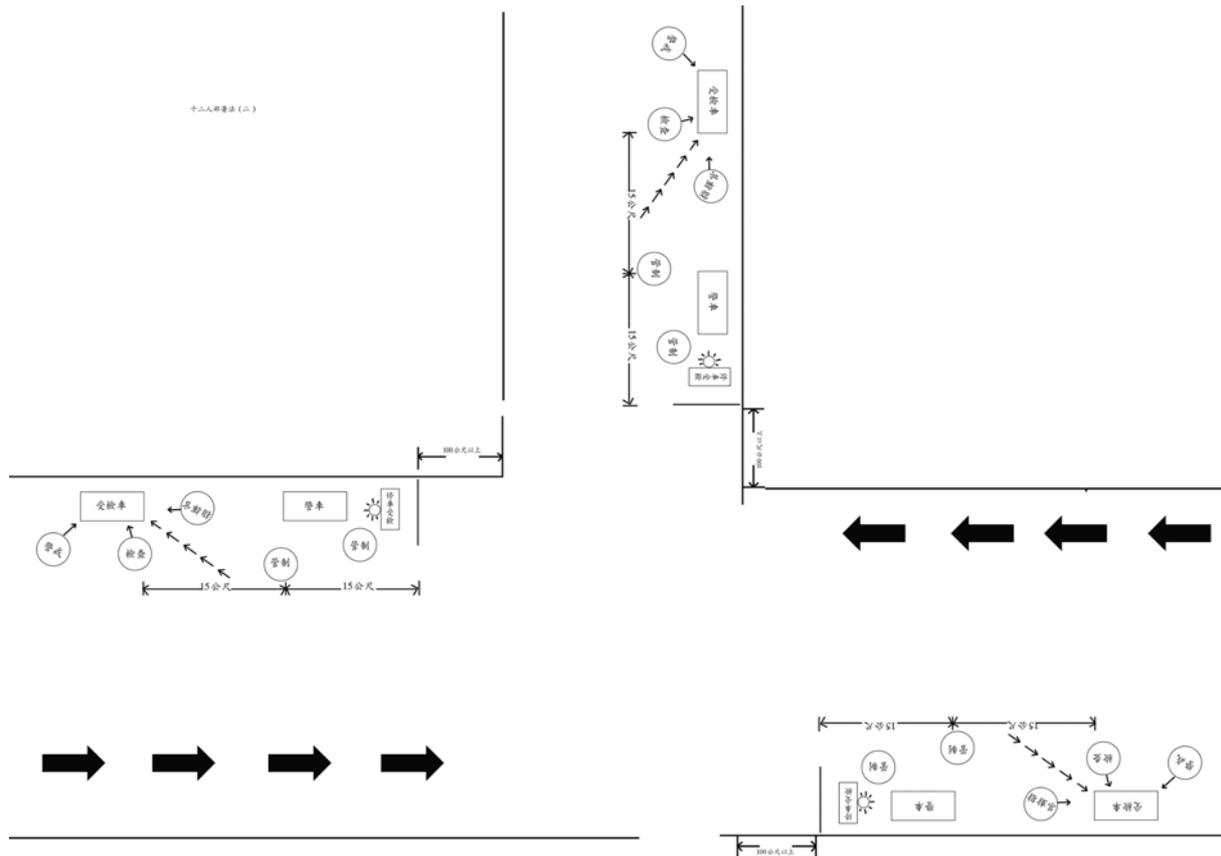
### 八人部署法 (二)



### 八人部署法 (三)







### 十二人部署法(二)

從以上警政署頒布的六種作為全國警察規範的路檢勤務部署法中，我們可以發現它們竟然可能成為執勤警員被害的根源：

- (一) 路檢的主要目的應該是在查察非法人車，其對象絕非一般善良百姓，而所謂「管制」的警員即負責指揮攔車的警員，渠等所站立的位置是在快車道中，一旦真正攔到如詹龍欄等十惡不赦之匪徒，自然不可能乖乖束手就擒，而所有執勤人員都站立於其逃逸之路線，其潛在危險性自然不言而喻，縱非如詹嫌之惡徒，只要遭遇酒後駕車意識模糊或甚至無照駕車心存畏懼的青少年，其後果亦無二致，年前臺北市警察局保安大隊員警執行取締酒後駕車路檢時，被酒醉駕車的婦女撞擊致嚴重傷亡的案件絕非個案，抑或者是連酒後駕車企圖逃避稽查的台北縣警察局某秘書，在攔停的過程中，都造成執勤員警的傷害。
- (二) 圖中箭頭所指受檢車輛行進方向，簡直是一廂情願把所有被攔查車輛、人員都視為善類，果真如此，警察單位又何必大費周章浪費警力造成民眾行的不便，如果不是那規劃受檢車行進路線，豈飛笑話，萬一所有警查人員都照章行事，造成傷害將是誰令致之？
- (三) 負責警戒員警立於受檢車輛左前車頭，該處如前所述應屬快車道，而現代車輛大都屬於自動排擋車，駕駛人在被警察攔車時，大都只有將右腳放置於煞車踏板上，駕駛人只要將左腳一開煞車踏板，往油門踏板一移動，車輛即可瞬間衝出，站立於其左前方的「警戒」員警正首當其衝，不管他手持步槍或衝鋒槍，都可能應聲倒地，而其他員警也只能對其善後，眼睜睜的望著歹徒離去，徒呼負負而莫可奈何。
- (四) 八個人一次攔停兩部車，犯了執勤安全守則「單純化執勤環境」之大忌，一輛車最多可乘坐五人以上（旅行車），兩部車最多可超過十人，一旦全部下車，八名執勤警力，連一對一都無法辦到，更別談所謂的優勢警力，一旦發生衝突，現場人員又投鼠忌器，槍口下多為自己人而無法有效發

揚火力，歹徒卻無此顧忌，其勝負優劣結果立現。

(五) 所有執勤員警全神貫注面對受檢車輛，防止來自受檢車內人員的攻擊危害，卻忽略了過往車輛對員警造成的威脅，遠大於歹徒武器攻擊的威脅，從歷年警察執勤傷亡中因車輛所造成的事故佔 80% 以上，即可得到證明。

#### 四、警示燈與警報器

警示燈與警報器之正確使用應該是主張交通優先權時方得使用，然而警察單位長期以來對警示燈與警報器之使用並無明文標準作業規定，以致從高階至基層大都想當然的認為警示燈只是警告作用，警車只要輛警示燈就可以達到警告作用，進而達到安全之目的，因此規定警車一出勤就必須起亮警示燈，在高速公路路肩行駛或停駐之警車必須起亮警示燈，以保障自身安全，.....等等規定，無論其規定內容如何，其最終概念不外只要起亮警示燈，就可以達到保障執勤警察的安全的目的，以致警車白天開警示燈，晚上開警示燈，有事開警示燈，沒事也開警示燈，行駛中開警示燈，停止間也開警示燈，無時無刻不開警示燈，警示燈之使用也，濫矣！不但民眾不知警示燈之作用為何，對於道路交通管理處罰條例第七十四條第六款，聞消防車、警備車、救護車或工程就顯車警號不立即避讓者之處罰，更是無所是從，很遺憾的，警察人員亦不知所以然，認為應該是執行勤務的表示吧。

警政署或許已經發現此一狀況，或許是民眾認為警示燈刺眼妨礙駕駛反映，於八十九年七月十三日以警署交字第一一七一二七號函發「警察人員駕車安全考核實施要點第二條『啓用警示燈警名器時機』補充規定」，其內容如下：

(一) 執行左列緊急任務時，得啓用警示燈及警鳴器，並得依法行使交通優先權，惟仍應顧及行人及其他車輛安全：

1. 搶救災難或重大交通事故，馳往現場。
2. 緝捕現行犯、逃犯。
3. 取締重大交通違規不服攔檢稽查，不立即制止，有危害交通安全之虞者。
4. 執行其他緊急任務。

(二) 執行左列非緊急任務時，得啓用警示燈，但不得啓用警鳴器：

1. 執行專案勤務、路檢及重點巡邏任務。
2. 維護交通秩序或本身安全。
3. 現場處理道路交通事故。
4. 行駛路肩或路肩停車。
5. 處理其他事件，必須啓用警示燈者。

首先此項規定在「警察人員駕車安全考核實施要點」，與美國加州將警車警示燈與警報器之使用時機規定於車輛法 (VEHICLE CODE) 中，其功能與規定意旨已極為明顯，此外規定內容給員警的觀念在使用警示燈安全就會得到保障，對其負面作用則隻字未提，如警示燈在長期濫用情況下，民眾已視若無睹，不是不讓，而是不知何時該讓，何時不需讓；此依規定內容亦可看出訂定者認為縱然警示燈無法讓民眾遵從或無所是從，警報器之使用民眾總該可以遵從而給予避讓，卻不知道聲音具有方向性，其強度與距離平方成反比，也就是聲音的傳送強度減弱是非常明顯的，在空曠地區表現更為明顯，加上現代汽車強調靜音效果，車內裝置高級音響，以及駕駛人專心於他事，並不理所當然的「聽到」警報器的聲音，而加以避讓，甚至於突然的避讓動作；很不幸的，執勤員警對此被教育與自我認知，與事實有極大落差，對於警示燈、警報器帶給自己安全保障深信不疑，其結果可能是喪命，日前台南縣警察局佳里分局解送人犯在中山高速公路肇事致一巡官死亡的案件，就是此一現象的最佳證明。此外，警示燈遭濫用的結果，

對一般駕駛人，尤其職業駕駛人造成制約反應，他們對警示燈的制約認知是警察停駐路肩取締違規或行駛中執行一般巡邏，如果有一天執勤警察爲了處理事故，將警車停放於車道中作爲警示，渠等仍然會認定警察在執行例行任務，只要本身不違規，並不會多加理會，以致造成無法挽回的後果。

美國加州除了在車輛法（VEHICLE CODE）明確規定警車警示燈與警報器的法律地位及使用時機外，並在員警執勤安全規範（OFFICER'S SAFETY MANUAL）詳細說明警示燈與警報器的利弊與使用限制，讓員警了解警示燈與警報器的真正功能，一般認爲警車停駐於路肩對於正常車流會有相當大負面的影響，一部亮警示燈的警車對車流的影響更遠高於前者，因此在上述執勤安全規範中，要求員警在向駕駛人表示攔車時亮警示燈，一旦雙方停妥後必須立即關閉，一方面減少過往車輛駕駛人減速側目，影響正常車流或甚至肇事，進而爲及執勤員警之安全，對於主張交通優先權時，更警告執勤員警警示燈、警報器不必然對執勤人員安全保障，在某些情況下更可能間接危害執勤人員安全，這對凡事摸著石頭過河，想當然爾的我們簡直難以想像。

## 五、防彈衣與防彈頭盔

據聞警政署在採購防彈衣時，要求廠商簽訂如果員警穿著防彈衣被子彈穿透致傷亡，廠商必須賠償新台幣〇千萬元，果真如此，真是滑天下之大稽，因爲防彈衣因不同的需要，穿著不同級數，而不同的級數防不同武器或槍彈，如防手槍子彈之防彈衣，其級數必然比防步槍的級數低，相對的價格也便宜，當然也不可能要求巡邏警員二十四小時穿著野戰霹靂小組所使用的防彈衣，豈可以「穿著防彈衣被子彈穿透致傷亡」而論定其品質之優劣；此外，穿著防彈衣決不能保證員警完全免於受傷害，它祇能減少損傷之程度而已，而防彈頭盔一般也只在霹靂小組執行極具危險之任務時穿戴，絕沒有像我們在所謂的「擴大臨檢」時頭戴鋼盔，身穿防彈衣，手持六五式步槍，對著一般駕駛人，一負如臨大敵的態勢。

由於對防彈衣盔使用認知錯誤，導致相關單位在作穿戴時機的規定時有產生可議之處，直接間接影響執勤之安全；如內政部警政署真對八十九年九月一日桃園縣警察局員警遭歹徒以槍之襲擊，造成一死一重傷案，於八十九年九月一日以警署行勤字第〇九〇一號傳真重申該署八十六年十一月二十四日警署行字第九五六二〇號函規定：員警執行勤務著戴防彈衣、盔原則如下：

- （一）勤區查察：個別專責查察不著戴；但聯合查察及特殊狀況由分局長決定。
- （二）守望、值班：由分局長決定。
- （三）巡邏、臨檢：著戴。
- （四）備勤：不著戴；但突發事件之機動使用或臨時勤務之派遣，依所服勤務之性質著戴。
- （五）其他勤務（含專業警察機關執行專屬勤務）：視勤務性質、服勤地點極事實需要，由主官（管）決定之。

另員警執行汽、機車巡邏、臨檢勤務時，著戴防彈衣盔原則，請依本署八十七年時月二十九日警署行字第九四七七二號函規定辦理。有關規定如下：

- （一）執行機車巡邏、臨檢時：以戴安全帽爲原則，並視狀況彈性律定；另防彈衣部分，日間（八至十八時）授權分局長視天候及治安狀況決定；夜間則一律穿著。
- （二）執行機車巡邏、臨檢時：日間（八至十八時），防彈盔置於巡邏車行李箱，防彈衣置於隨手可取之位置；夜間穿著防彈衣，另防彈盔置於隨手可取之位置。

上述規定，承辦單位似乎花了很大心思，企圖要讓規定內容僅可能週延而涵蓋所有狀況，但其中確有許多無法解釋的邏輯概念：

- （一）規定中將警察工作劃分爲危險勤務與非危險勤務，以致於有無須穿防彈衣、必須穿著防彈衣、必須穿防彈衣盔，似乎相當合理，但是爲什麼單獨勤區查察反較聯合勤區查察安全，即單人安全無

須穿著防彈衣，兩人以上危險，必須考慮穿著。

- (二) 白天安全，可以考慮是否穿著防彈衣，夜間危險，必須穿著防彈衣，他們甚至已經幫歹徒編排勤務表，規定渠等見不得陽光，必須晝伏而夜出，因為白天警察沒有準備。
- (三) 天候與歹徒出現有關，天氣熱歹徒依規定不得出沒於警察執勤路線、處所，因為警察無法忍受穿防彈衣的熱。
- (四) 警察出勤僅能執行單一工作，也就是說，當你穿著制服執行勤區查察，民眾被偷、被搶等，即使你現場發現，也不得過問，因為你依規定是不穿防彈衣的。
- (五) 歹徒是可以討價還價的，當你在白天執行汽車巡邏勤務，攔停一部闖紅燈的車輛上前索閱駕、行照時，駕駛人拿出武器相向，你必須告訴他暫停攻擊，因為你的防彈衣是放在巡邏車內，隨手可取之位置。
- (六) 實務上一般則認為執勤危險性與警力多寡成正比，警力多時危險性高，警力少時危險性低，因此一般警察兩人執行巡邏勤務時不須穿著防彈衣，一、二十名警察手持長短槍時，其危險性必然高，因此除了防彈衣外，防彈盔亦不可少；也可以說，歹徒不會走向巡邏警察，只會向擺開陣勢的「擴大臨檢」處所直撲而去。

美國狀況又如何呢？以加州公路警察局為例，凡進入加州公路警察學校的學員，即使在著名加州陽光高溫曝曬之下，學員除睡覺外，都必須穿著防彈衣，直至防彈衣成為類似皮膚的一部分，警察人員穿著制服執行勤務不配槍、不穿防彈衣，猶如一個人出門未著衣物一般，防彈衣絕對是警察應勤所必備，沒有討價還價的空間，而且防彈衣並不能絕對保障執勤警察安全，只能降低傷害程度罷了，根據資料顯示，美國警察執勤死亡案件平均約有 50% 是身穿防彈衣的，因此除特種勤務警察外，一般勤務警察是不需要戴防彈盔的，因為這違反比例原則。反對者或許會說台灣位處亞熱帶氣候，天氣潮濕炎熱，不可與美國乾燥的大陸行氣候相提並論，但是同處台灣的軍人、憲兵長年穿著長袖制服，憲兵執勤必須穿著防彈衣，執勤環境比憲兵更複雜的警察，是否還能有推託之詞？

## 六、法律與刑事司法系統運作

如果說美國警察有非常大的權力，應該沒有人會反對，甚至經常聽到有人煞有其事的說，當美國警察攔你車時，你必須雙手放在方向盤上，他叫你不要動你絕對不可輕舉妄動，否則美國警察會對你開槍，這種說法到底可信度如何？應該說是對，也是不對；對的是，依照規定被警察攔車，停車後駕駛人依照規定不可以下車，必須將雙手置於方向盤上，讓警察接近你的車時從後車窗就可以清楚的看到你的雙手，而且在整個警察執勤過程中，違規人都必須留在車內，其主要原因是因為大多數的美國警察都是單警巡邏，為了避免違規車內成員下車後，無法掌握各成員的行為與動作而造成危險，因此必須將其限制於車內，以保障執勤員警的安全；不完全正確的是，美國警察使用槍枝並非漫無限制，相反的其限制也是相當嚴格，甚至比目前少數的台灣警察可以對一個無照駕駛拒絕停車受檢的車輛（駕駛人）連開數十槍的狀況嚴格許多，絕不是如一般所說的動輒開槍，當然這樣的說法也並非全然沒有根據，駕駛人依規定必須聽從執勤警察的指示，一旦被認為對執勤警察心存惡意，對執勤警察有立即危害之虞，美國警察依規定可以用槍，而且必定是致命的射擊，絕非「射擊不傷要害」，諸如上述相關法令規定，確實可以增加警察在執勤時的安全。

另一方面，美國在獨特的刑事司法系統的運作下，也直接間接影響警察執勤之安危，首先，美國大部分的州都已廢除死刑，大部分的重刑犯在面對警察時多不願與警察正面衝突，能逃則逃，不能逃則投降就擒，因為攻擊執勤警察在美國屬於重罪，且在與警察衝突過程中，很可能被警察擊斃而一了百了，一旦攻擊警察，即使成功逃逸，等於公然與全國警察為敵，基於同仇敵愾的心情，大部分警察都有「除之

而後快」的信念，因此在逮捕過程中想辦法製造就地槍決的機會，而不願選擇逮捕歸案，在經過冗長的法律程序，甚至還可能讓其逍遙法外。其次，如前所述美國犯罪率高，法院負荷超重，加上獨特的陪審團審訊制度，一旦上法院結果難料，因此檢察官與被告律師間的庭外和解（即被告認罪，條件是以較低刑度量刑），此類案件幾乎佔所有刑案 80% 以上，因此除非是罪無可道，否則被告選擇此一方式，入獄幾年後出獄仍然好漢一條，當然不願平白喪命在警察的槍口下。最後，美國是一個講人權的國家，對於人犯的人權更是大力推動，甚至有所謂的無圍牆監獄，其狀況有如台灣的獨棟別墅，因此只要把命留下，留得青山在，哪怕沒材燒，何苦逞一時之強而命喪黃泉？以上一些特殊文化，看似與警察執勤安全風馬牛不相及，其實息息相關。

回頭看台灣的狀況，由於經濟繁榮迅速，相關人文、法令無法相配合，尤其數十年的半專制統治，解嚴不久，民眾將警察權剝奪殆盡，今日台灣的警察有如一隻紙老虎，對民眾脫序的行為無法有效的約制，加上特殊的官場文化，第一線警察動輒得咎，不要說要求被攔車的違規人不得下車，雙手置於方向盤上，即使要求其坐於車內都被認為是違反人權，因此被警察攔車後，車內四五個成員對執勤警察大聲吼叫，在台灣的道路上舉目皆是，警察亦莫可奈何，這種情況對警察執勤安全造成極大威脅；此外，所謂「治亂世用重點」，對警察執勤安全是否也是正面的？或許並非如此樂觀，這或許可以從歷年來警察在圍捕如梁國凱、陳新發、李慧昌、陳進興等槍擊要犯時，歹徒寧願與警察作殊死戰，甚至最後不惜自殺了其一生，也不願被捕入獄，可見其一斑，因為他們很清楚的了解，以他們作惡多端的一生，一旦被捕入獄，「死刑」是他們唯一可以期待的，唯有選擇與警察拚個你死我活，才是他們可能的生路，這與美國警匪關係好有一百八十度的差異，也關係警察執勤的安危。

## 七、結論與建議

綜上所述，交通警察執勤之方式牽涉員警安全甚鉅，不但可從法令上之增訂可規範民眾配合作為、警察之權力與義務行使，更有一套遵循模式以確保並增進執勤安全，亦可由警察內部修訂執勤標準作業程序，以有效改善路檢、攔車、圍捕．．．等等執勤技巧，減低執勤風險；抑或藉由添購安全裝備與設施，避免潛在危害發生，在在均可降低職場傷害，以提昇執勤安全。筆者並列下列建議以供相關單位參考：

- (一) 檢討與修正路檢、攔車、圍捕等規範：署頒各項規定部分有不切實際之處，有必要參考外國作法及邀請外勤基層同仁再次會商檢討，期能以最有效、安全之方式執行個項警察作為，確保執勤同仁之安全。
- (二) 加強辦理路檢、攔車、圍捕等任務訓練：各警察機關雖定期辦理路檢、攔車、圍捕等訓練，且署近年來亦分北、中、南區辦理大型路檢、攔車、圍捕等實兵演練，用意甚佳，但因受限於上述「擴大路檢」規範，如新竹地區演練時對於以台北市挾持公車案為案例，在以之為公車轄持案件且對狀況毫無所悉的情況下，竟然以兩車四人兩個交通錐去攔檢該車，一個錯誤的示範，可能遺禍千年，應確實檢討，發覺事實真相並據以作為反省與教育教材，避免重蹈覆轍。
- (三) 定期公布各單位傷亡統計分析：本研究資料之欠缺如前文所述，所謂的「前事不忘後事之師」、「他山之石可以攻錯」，署應定期公布各單位傷亡統計分析並用案例做為訓練教材，讓各單位幕僚與主管知道問題之本質與應採取之正確作為，防患未然這樣才能有效降低危害之繼續發生。
- (四) 修正有關道路交通法規與警察勤務規範：修訂道路交通安全規則第一百零一條第六款避讓警備車之規定，如美國聞警備車或消防車等緊急車輛應靠右或停車等規定，以配合攔查車輛或增進緊急車輛行車安全。另相關警察勤務規範亦應配合修訂，期讓人民與警察有法令依據，增進攔車安全。
- (五) 辦理安全績優競賽：美國加州公路警察為防止員警車禍之發生，辦理駕車安全績優單位與人員競

賽，分有州長與局長等獎項；執勤安全亦是。其是藉由比賽提醒各單位重視，實施以來成效與反應均良好，值得借鏡。

- (六) 購置高性能警車與裝備：工欲善其事，必先利其器，高性能警車與裝備不但可達預先警示之效果，提升執勤安全，亦可遏止宵小逃逸，避免追逐，即使須追捕亦較能防止意外，降低傷害。
- (七) 死亡案件做成案例教育：員警因公殉職之案件令人怵目驚心，亦引起社會震驚，對我警察同仁更是血淋淋之教訓，應強制規定該單位做成案例教育轉發各單位，教育其他人員避免類似不幸案件之再發生。
- (八) 辦理汽機車安全駕駛訓練：專業的汽機車安全駕駛訓練，不但可促進員警對交通法令、行車常識、車輛性能及操作技巧之認識，而且可改正以往不正確之駕駛習慣與錯誤行車觀念，促進勤務與勤餘時之駕駛安全，避免員警交通事故之發生。

## 八、參考書目

1. OFFICER'S SURVIVAL MANUAL ,  
1987 THE KENTUCKY DEPARTMENT OF JUSTICE , BUREAU OF TRAINING
2. 1983 CALIFORNIA HIGHWAY PATROL "OFFICER'S SAFETY MANUAL"
3. 警察人員駕車安全考核實施要點，，民國八十九 內政部警政署
4. CRIMINAL JUSTICE SYSTEM , 1983 Charles Publisher, inc
5. 呂青霖 丘立誠編著，交通警察，民國八十六 臺灣警察專科學校
6. STREET SURVIVAL , 1990 CALIBRE PRESS , INC.
7. THE TACTICAL EDGE , 1990 CALIBRE PRESS , INC.
8. VEHICLE STOPS , 1990 STIPES PUBLISHING COMPANY