

員警處理道路交通事故危險性評估

期末報告

計畫主持人：曾平毅 教授

內 政 部 警 政 署 委 託
中 華 警 政 研 究 學 會 辦 理
中 華 民 國 102 年 12 月 26 日

員警處理道路交通事故危險性評估

期末報告

計畫主持人：曾平毅 教授

協同主持人：陳家福 教官

研究人員：蔡中志、詹丙源、曾淑英、

王寬弘、廖英志、黃昶融、

顏于婷

內 政 部 警 政 署 委 託
中 華 警 政 研 究 學 會 辦 理

中 華 民 國 102 年 12 月 26 日

摘要

處理道路交通事故的員警對於事故地點、天候或車流狀況並沒有選擇性，而必須在有限的時間內完成事故處理工作，以避免二次事故或其他災害發生。然而，員警進入複雜的道路交通環境，係冒著相當高的風險，進行交通危害的搶救與管控，若因意外死亡是否有機會能達到現行撫卹標準較高的「因公殉職」來認定？此議題涉及現行法令架構與事實認定，也牽涉到基層員警執勤士氣及警眷權益，實有進一步探討之必要。因此，本計畫透過對現行法令的探討，檢視員警「因公殉職」之成立要件，再就學理與實務應用之觀點，以兩階段問卷分析員警處理道路交通事故之危險性，以及兩次專家學者座談會剖析關鍵因素，最後進行綜合評析員警處理交通事故的風險及是否有達到「因公殉職」要件的可能性。本計畫研究發現，依現行法令，員警處理道路交通事故遭逢意外危害以致死亡，要符合「因公殉職」之要件，困難度相當高。然而，員警處理道路交通事故遭逢意外危害以致死亡，要符合「因公殉職」之要件，仍具有討論之空間，因為：(1)行政法院對於「災害」之定義，僅採「災害防救法」的概念以事故規模大小來解釋或限縮，而未考量危險程度或危險情境；(2)行政法院以從旁突發事故所致之危害，並非屬員警執行職務所正遭臨者，而認定該意外危害之發生與執行職務不具有『直接因果關係』，不符合警察人員人事條例第三十六條第一項第一款「警察人員在執行勤務中殉職」之構成要件，恐與事實違背。(3)行政法院與基層員警對於撫卹的之認知有很大落差。本計畫提出兩項因應方向：(1)警察人員人事條例是特別法，應優先適用其關於「執行搶救災害勤務」之規定，「因公殉職」不應完全排除員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之案例，宜個案依法認定；(2)建議修正公務人員撫卹法第 5 條第 1 項第 2 款因「執行職務發生意外或危險以致死亡」者，加給一次撫卹金由 25% 提高為 35%；建議修正公務人員撫卹法第 9 條年撫卹金給與年限由 15 年提高至 20 年，以落實照護遺族之立法目的。另建議警察機關均應儘速制定完善的安全警戒與防護規範，及加強員警對風險情境的認知與防護教育。

關鍵詞：撫卹、交通警察、事故處理、因公死亡、因公殉職

目 錄

第一章 緒論	1
1.1 研究動機	1
1.2 研究目的	2
1.3 研究對象	2
1.4 研究內容	3
1.5 研究限制	3
1.6 期中報告內容	4
第二章 現行法令分析與日德制度介紹	5
2.1 我國公務員因公死亡及殉職撫卹之相關法令	5
2.1.1 撫卹金	5
2.1.1.1 一次撫卹金	6
2.1.1.2 年撫卹金	7
2.1.2 因公死亡慰問金	7
2.1.3 公保死亡給付	8
2.1.4 教育補助	8
2.1.5 殮葬補助費	8
2.1.6 小結	8
2.2 我國警察人員因公死亡及殉職撫卹之特別規定	10
2.3 我國因公死亡及殉職撫卹金試算比較分析	14
2.3.1 因公殉職	14
2.3.2 因公死亡	15
2.3.3 因公殉職與因公死亡撫卹金之差異	16
2.4 日本警察因公傷亡之補償制度簡介	16
2.4.1 前言	16
2.4.2 日本警察因公傷亡之補償所需經費來源	18
2.4.2.1 日本警察法之規定	18
2.4.2.2 警察法施行令之規定	18

2.4.3	日本警察因公傷亡之補償要件	21
2.4.3.1	日本國家公務員法之規定	21
2.4.3.2	日本國家公務員災害補償法之規定	22
2.4.4	受補償之權利	23
2.4.5	補償之種類	23
2.4.6	小結	24
2.5	德國公務員因公死亡撫卹之相關法令	24
2.5.1	前言	24
2.5.2	歷史發展	25
2.5.3	德國聯邦公務員照顧法	26
2.5.4	德國聯邦公務員照顧法節錄翻譯	27
第三章	因公死亡與因公殉職之構成要件分析	43
3.1	案例分析	43
3.1.1	民國 97~101 年警察因公殉職、死亡、殘廢案例彙整	43
3.1.2	警察因公殉職、死亡、殘廢、受傷案例與勤務 情境分析	47
3.1.3	案例討論	48
3.2	因公死亡之構成要件	49
3.3	因公殉職之構成要件	53
3.4	因公殉職構成要件之爭議課題—小結	55
第四章	警察處理交通事故之潛在風險分析	59
4.1	公路警察（第一階段）問卷調查與分析	59
4.1.1	調查目的	59
4.1.2	問卷設計	60
4.1.3	調查計畫	63
4.1.4	資料分析比較	63
4.1.4.1	基本資料	63
4.1.4.2	處理事故之危險因素	65

4.1.4.3	各危險因素細項分析	66
4.1.4.4	組合情境的分顯比較	69
4.1.4.5	開放性問項	71
4.2	全國員警（第二階段）問卷調查與分析	77
4.2.1	調查目的	77
4.2.2	問卷設計	78
4.2.3	調查計畫	79
4.2.4	問卷篩選條件	80
4.2.5	第二階段問卷統計分析	80
4.2.5.1	受訪者基本資料	80
4.2.5.2	處理事故時員警面臨的危險因素	81
4.2.5.3	員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況之評比	83
4.2.6	兩階段問卷比較分析	86
4.3	員警處理事故之作業程序	87
4.3.1	事故處理作業程序	87
4.3.2	事故處理過程之風險分析	89
4.4	員警處理事故之風險分析	89
第五章	綜合討論	93
5.1	現況問題剖析	93
5.1.1	爭議案例與判決分析	93
5.1.1.1	97 年至 101 年員警因公殉職案例簡介——無爭議案例	93
5.1.1.2	員警處理交通事故遭受意外致死案件爭訟行政法院判決	97
5.1.1.2.1	省公路警察大隊隊員吳 O 穎案	97
5.1.1.2.2	高雄港務警察所隊員樂 O 興案	100
5.1.1.3	司法判決對後案之影響分析	108

5.1.2	因公殉職實務爭點彙整與分析	113
5.1.2.1	因公殉職構成要件爭點分析	113
5.1.2.2	各警察機關之爭點意見	115
5.1.2.3	審核機關之爭點意見	118
5.2	專家學者與實務機關專題研討整理	122
5.2.1	召開法界專家學者與實務機關專題研討會	122
5.2.2	因公殉職法律適用問題探討	123
5.2.3	因公殉職要件有無放寬可能性探討	126
5.2.4	員警處理道路交通事故危險性之探討	131
5.2.5	提高員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死各項給付額度之討論	134
5.3	因應方案研析	136
5.3.1	因應方案背景分析	136
5.3.2	因應方案研擬	140
第六章	結論與建議	143
6.1	結論	143
6.2	建議	145
參考文獻		
附錄一、	國道公路警察人員執勤安全問卷	附 1-1
附錄二、	國道公路警察局交通事故現場處理作業規定	附 2-1
附錄三、	國道公路警察局交通事故現場處理程序	附 3-1
附錄四、	專家學者座談會會議資料與紀錄	附 4-1
附錄五、	員警處理道路交通事故之風險評量問卷	附 5-1
附錄六、	期中報告審查意見與回應表	附 6-1

表目錄

表 2.1	公務人員因公死亡各項給付一覽表	9
表 2.2	警察人員因公殉職及因公死亡撫卹規定一覽表	13
表 2.3	因公殉職領一次撫卹金及年撫卹金撫卹年資基本資料表	14
表 2.4	因公殉職領一次撫卹金及年撫卹金給與表	15
表 2.5	因公死亡領一次撫卹金及年撫卹金撫卹年資基本資料表	15
表 2.6	因公死亡領一次撫卹金及年撫卹金給與表	16
表 2.7	因公殉職與因公死亡撫卹金之差異表	16
表 3.1	我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—97 年	44
表 3.2	我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—98 年	44
表 3.3	我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—99 年	45
表 3.4	我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—100 年	46
表 3.5	我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—101 年	46
表 3.6	警察因公殉、死、殘、傷案例與勤務情境分析概況表— 100~101 年	47
表 3.7	97~101 年警察因公殉、死、殘勤務類別統計表	48
表 4.1	問卷填答者之個人基本資料變項次數分配及百分比統計表	64
表 4.2	危險因素屬性變數認同程度次數分配及百分比統計表	65
表 4.3	處理事故危險性之情境比較表	67
表 4.4	最危險的前十項危險情境	69
表 4.5	組合案例統計結果	70
表 4.6	開放性意見表（個人親身經驗）	71
表 4.7	開放性意見表（危險狀況認知描述）	74
表 4.8	開放性意見危險指標彙整表	75
表 4.9	第二階段「無效問卷編號」統計表	80
表 4.10	問卷填答者之個人基本資料變相次數分配及百分比統計表	81
表 4.11	危險因素屬性變數認同程度次數分配及百分比統計表	82
表 4.12	員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況認同程度表	84

表 4.13	兩階段問卷處理事故「危險因素」平均數前十名比較表	86
表 4.14	兩階段問卷處理事故「面臨風險情境」前十名比較表	86
表 4.15	員警處理道路交通事故之危險因素比較表	90
表 4.16	員警處理道路交通事故之危險性等級分類	92

第一章 緒論

1.1 研究動機

處理事故、指揮疏導、交通執法及交通巡邏等四項，為交通警察之主要工作及任務。其中，指揮疏導與處理事故之勤務，通常是在交通繁忙的道路環境。由於員警接獲通報後，必須即刻趕往事故現場，事故地點沒有選擇性、天候或車流狀況更是具體掌控；而員警卻必須在有限的時間內完成事故資料蒐證、障礙排除等作業程序，並避免二次事故或其他災害發生。然而，近年來偶有發生處理事故之員警於處理交通事故時，突遭車輛高速撞擊致死案件，當然員警可以「因公死亡」來撫卹，但員警進入複雜的道路交通環境，本就冒著相當高的風險，若因意外死亡是否有機會能達到現行撫卹標準較高的「因公殉職」來認定？此議題涉及現行法令架構與事實認定，也牽涉到基層員警執勤士氣及警眷權益，實有進一步探討之必要。

依據「警察人員人事條例施行細則」第 17 條之規定，所稱「因公殉職」之情事有二：一是執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。二是執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。道路交通事故之處理通常必須管制交通，進入道路以執行勤務。雖然目前已有明確之事故處理標準作業程序，必須先進行交通管制與警戒，才能進行處理交通事故之各項蒐證、記錄等作為；但公路功能等級較高（通常有較高之最高速限）之高快速公路，高速行駛通過的車輛，或是失控、危險駕駛（例如飲酒駕車）之機動車輛，對於處理事故之員警本均就是一潛在危害。然而，處理事故的員警如遭受車輛撞擊死亡，常因不符合「搶救災害」勤務，且無法證明「奮不顧身」情境，只能以「因公死亡」來辦理撫卹。

事實上，高、快速公路上執行事故處理之員警，其所處環境有可能因為車輛高速行駛、視線受限制（如隧道、彎道等）、不利的公路幾何條件（如下坡、彎道）、天候不佳（如夜間、濃霧、天雨或豪大雨等）或視線不良（如濃霧、沒有道路照明）等各種危險因子，致使

於道路事故處理過程中，即便是已依據相關規範做好了各項交通管制及警示，但因為必須進入高速行駛的公路車道上執勤，必須暴露在危險的道路環境中，其涉險情節可能並不亞於衝鋒陷陣的逮捕或拘提勤務。而且，專業交通警察（包括縣市交通警察或是公路警察）的重要工作，不管是指揮疏導、交通執法或交通巡邏等，均是可以事先斟酌現場狀況與任務重點，以適當規劃執勤任務（包括時段、地點、位置部署等），但唯獨交通事故的處理，在民眾通報事故發生後，專業交通警察不管是事故發生時間、天候、車流狀況、事故位置或車道等條件，均必須秉其職責，進入仍有車輛行進之公路執行勤務。相對於其他的交通疏導、巡邏或執法等勤務，可以事先規劃執勤方式或時間，員警處理道路交通事故，並無法有選擇性或事先規劃，實在是具有相當高的潛在風險性。

有鑑於此，本計畫之動機即在於探討於高、快速公路之員警處理交通事故的危險性評估，檢視是否有符合「因公殉職」要件之可能性以提供警政、銓敘單位認定因公死亡或因公殉職案件之參考。

1.2 研究目的

本計畫之研究目的有三：

- 1.就人事法規與行政法之觀點，檢視「因公殉職」之成立要件。
- 2.就學理與實務應用之觀點，評估員警處理道路交通事故之危險性，以及是否有適用「因公殉職」條件之情境。
- 3.提出具體之建議，以提供警政、銓敘單位認定因公死亡或因公殉職案件之參考。

1.3 研究對象

都市地區之道路交通環境限縮了車輛於道路上之行車速率，其最高速限(speed limit)一般較低，相對而言，處理事故員警面對之交通潛在危害相對較低；都會地區也有速限超過 70 公里/小時之高架快速道路

或公路，其事故處理則面對較高的意外風險；至於在高、快速公路處理事故之專業交通員警則面對的意外風險則可能較高。但本研究之對象為處理道路交通事故的員警，在所轄道路環境處理事故時，遭受意外事件死亡的情境，均為本研究之研究範疇，執行其他勤務則不在本計畫之範疇。

1.4 研究內容

為達成以上研究目的，本計畫進行之研究工作包括：

1.因公殉職成立要件之探討

- (1)回顧因公殉職之意涵與立法意旨。
- (2)蒐集與統計近年來警察因公殉職與因公死亡之案例。
- (3)進行因公殉職之案例研討。
- (4)由學理及實務觀點，檢視與討論因公殉職之成立要件。

2.評估員警處理交通事故之危險性

- (1)研析道路交通事故處理之執勤風險。
- (2)問卷調查分析處理事故之「危險情境」與危險因子。
- (3)研提道路交通事故處理之危險性等級或分類。

3.提出具體建議

- (1)員警處理事故有否符合「因公殉職」要件之可能性。
- (2)研提評估員警處理事故之涉險情境的方法。
- (3)對於修改現行法令之建議。

為利於廣泛蒐集相關意見，本計畫執行過程乃辦理 2 次專家學者座談會議，邀請行政法、人事管理、實務單位等方面的專家學者、行政法院法官與會。

1.5 研究限制

本計畫有關公務員因公死亡及殉職撫卹之相關法令部分，因涉及公務員人事撫卹制度，而各國具有其特殊性，因此本計畫此部分主要

以我國公務員因公死亡及殉職撫卹之相關法令為探討之。另外，關於道路發生交通事故的風險或評估、改善，國內外有很多的相關文獻，但是關於員警處理交通事故所涉及的道路風險，則相當少見，研究過程中將盡量搜尋適當的參考文獻。本計畫另蒐集到日本與德國的體制資料，請參見第二章的回顧資料。

1.6 報告內容

本計畫之報告共有六章，除本章為緒論外，第二章是現行法令分析，第三章是因公死亡與因公殉職之構成要件分析，第四章是警察處理交通事故之潛在風險分析，第五章是重要議題討論（包括專家學者座談會意見分析），第六章則是結論與建議。

第二章 現行法令分析與日德制度介紹

為探討員警處理事故死亡撫卹議題，本計畫在本章乃進行我國現行法令與日德兩國制度探討，內容包括我國公務員因公死亡及殉職撫卹之相關法令、警察人員撫卹之特別規定、因公死亡及殉職撫卹金試算比較分析、日本警察與德國公務員因公死亡之撫卹簡介等。

2.1 我國公務員因公死亡及殉職撫卹之相關法令

2.1.1 撫卹金

撫卹金係公務員在職病故、意外或因公死亡時，給與其遺族之金錢給付¹。撫卹金之權利乃基於公務員權利關係而發生，但權利之行使者為公務員之遺族。

換言之，撫卹金權為公務員遺族之權利。撫卹金之給與依公務人員撫卹法之規定辦理，依公務人員撫卹法第四條規定：

「病故或意外死亡人員撫卹金之給與如下：

一、一次撫卹金：

（一）任職未滿十五年者，給與一次撫卹金。每任職一年給與一又二分之一個基數，未滿一年者，每一個月給與八分之一個基數。未滿一個月者，以一個月計。

（二）任職未滿十年者，除依前目規定給卹外，每減一個月加給十二分之一個基數。已領退休(職、伍)金或資遣給與者，其年資應合併計算；逾十年者不再加給。

二、一次及年撫卹金：任職滿十五年以上者，除每年給與五個基數之年撫卹金外，其滿十五年部分，給與十五個基數之一次撫卹金。以後每增一年加給二分之一個基數，最高給與三十

¹ 依公務人員撫卹法第三條：「公務人員有下列情形之一者，給與遺族撫卹金：一、病故或意外死亡。二、因公死亡。」

個基數。未滿一年者，每一個月給與二十四分之一個基數。
未滿一個月者，以一個月計。…」

因此，公務人員撫卹金分為兩種：一次撫卹金及年撫卹金：

- 1.一次撫卹金：任職未滿十五年者，按年資給與一次撫卹金。
- 2.一次及年撫卹金：任職滿十五年以上者，除一次撫卹金外，另按年資加發若干基數之年撫卹金。

2.1.1.1 一次撫卹金

公務員若因公死亡，政府對公務人員生前為國服務勳勞之酬庸及其死亡後遺族生活之照護均能兼顧及之，依公務人員撫卹法第五條規定：

「因公死亡人員，指有下列情事之一者：

- 一、冒險犯難或戰地殉職。
- 二、執行職務發生意外或危險以致死亡。
- 三、公差遇險或罹病以致死亡。
- 四、於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡。
- 五、戮力職務，積勞過度以致死亡。
- 六、因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡。

前項人員除依前條規定給卹外，並依下列情形加給一次撫卹金：

- 一、第一款人員加給百分之五十。
- 二、第二款及第三款人員加給百分之二十五。
- 三、第四款人員加給百分之十五。
- 四、第五款及第六款人員加給百分之十。但第六款人員因防（救）災趕赴辦公發生意外或危險者，加給百分之二十五。

因公死亡人員任職未滿十五年者，以十五年計；第一款人員任職滿十五年以上未滿三十五年者，以三十五年計。」

因此，公務人員若因公死亡，除依任職年資發給撫卹金外，一次撫恤金部分因公死亡人員任職未滿十五年者，以十五年計，並按情節加發百分之十至百分之五十之金額。

2.1.1.2 年撫卹金

有關年撫卹金部分，依公務人員撫卹法第九條之規定，遺族年撫卹金，自該公務人員死亡之次月起給與，其年限規定如下：

- 一、冒險犯難或戰地殉職者，給與二十年。
- 二、執行職務發生意外或危險以致死亡者、公差遇險或罹病以致死亡者，給與十五年。
- 三、於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡者，給與十二年。
- 四、戮力職務，積勞過度以致死亡者，給與十二年。
- 五、因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡者，給與十二年。但因防（救）災趕赴辦公發生意外或危險者，給與十五年。
- 六、病故或意外死亡者，給與十年。

請領前項年撫卹金之遺族，係無子（女）之寡妻（鰥夫）者，得給與終身。

領卹子女於第一項所定給卹年限屆滿時尚未成年者，得繼續給卹至成年；子女雖已成年，仍在學就讀者，得繼續給卹至取得學士學位止。

2.1.2 因公死亡慰問金

依「公務人員因公傷殘死亡慰問金發給辦法」第二條之規定：「本法第三條及第一百零二條所定人員因公受傷、殘廢、死亡慰問金之發給，依本辦法規定辦理。但其他法律另有規定者，從其規定。」

第三條：「本辦法所稱因公受傷、殘廢、死亡，指因下列情事之一，致受傷、殘廢或死亡者：一、執行職務發生意外。二、公差遇險。三、在辦公場所發生意外。」

第四條：「慰問金發給標準如下：一、受傷慰問金（略）二、殘廢慰問金（略）三、死亡慰問金 死亡者，發給其遺族新臺幣一百二十萬元。因執行危險職務所致死亡者，發給其遺族新臺幣二百三十萬元。因冒險犯難所致死亡者，發給其遺族新臺幣三百萬元。」

2.1.3 公保死亡給付

為安定公教人員生活，辦理公教人員之保險，依公教人員保險法第十六條規定：「被保險人發生死亡事故時，依下列規定，予以死亡給付：一、因公死亡者，給付三十六個月。…」

2.1.4 教育補助

為照顧軍公教遺族之就學，依「軍公教遺族就學費用優待條例」第三條規定：「軍公教人員因作戰或因公死亡，依法領受年撫卹金之遺族就學，給與全額公費優待；因病或意外死亡，依法領受年撫卹金之遺族就學，給與半額公費優待；撫卹期滿及領受一次撫卹金之遺族，依主管教育行政機關規定，得予減免學雜費之優待。（第一項）前項優待以就讀國內學校具有學籍之學生，且在法定修業年限就學期間為限。（第二項）」

2.1.5 殮葬補助費

依公務人員撫卹法第 14 條：「公務人員死亡者，應由各級政府編列預算給與殮葬補助費；其給與標準，由考試院會同行政院定之。」復依「公務人員死亡殮葬補助費給與標準」規定，公務人員殮葬補助費給與標準，火化者，補助 7 個月本（年功）俸俸額。土葬者，補助 5 個月本（年功）俸俸額。

2.1.6 小結

綜上所述，有關公務人員因公死亡各項給付，乃以表 2.1 歸納說明：（不包括公務員因病或意外死亡部分）

表 2.1 公務人員因公死亡各項給付一覽表

項目	種類	給與	備註
一次撫卹金	1.任職未滿 15 年者。 2.任職未滿 10 年者。	1.每任職 1 年給與 1.5 個基數，未滿 1 年者，每 1 個月給與 1/8 個基數，未滿 1 個月者，以 1 個月計。 2.未滿 10 年者，除依實際任職年資核給一次撫卹金外，另依任職年資與滿 10 年之差距，每少 1 個月加給 1/12 個基數，合計超過 10 年者，不再加給。	
一次及年撫卹金	1.任職滿 15 年以上者。 2.因公死亡者(任職未滿 15 年者，以 15 年計；冒險犯難致死或戰地殉職人員任職滿 15 年以上未滿 35 年者，以 35 年計)。	1.年撫卹金：每年 5 個基數(給與年限依涉公程度之輕重，給與 10 至 20 年)。 2.一次撫卹金：任職滿 15 年者，給與 15 個基數之一次撫卹金，以後每增 1 年加給 0.5 個基數，最高給與 30 個基數。未滿 1 年者，每 1 個月給與 1/24 個基數。未滿 1 個月者，以 1 個月計。 3.因公死亡者，尚可依涉公程度之輕重，加發 10%至 50%不等之一次撫卹金。	
因公死亡慰問金	因公死亡	1.死亡者，發給其遺族新臺幣 120 萬元。 2.因執行危險職務所致死亡者，發給其遺族新臺幣 230 萬元。 3.因冒險犯難所致死亡者，發給其遺族新臺幣 300 萬元。	所稱因公死亡，指因下列情事之一，致死亡者： 1.執行職務發生意外。 2.公差遇險。 3.在辦公場所發生意外。(參見公務人員因公傷殘死亡慰問金發給辦法第 7 條)
公保死亡給付	因公死亡	給付 36 個月。	
教育補助	1.依全國軍公教員工待遇支給要點發給子女教育補助費。 2.依軍公教遺族就學費用優待條例優待或減免學雜費。	1.領有年撫卹金者。發給子女教育補助費二分之一。 2.因公死亡，依法領受撫卹金之遺族就學，給與全額公費優待。	左列 2 種補助僅得擇一領之
殮葬補助費	因公死亡	公務人員殮葬補助費給與標準，火化者，補助 7 個月本(年功)俸俸額。土葬者，補助 5 個月本(年功)俸俸額。	因公或非因公死亡之補助標準相同

2.2 我國警察人員因公死亡及殉職撫卹之特別規定

警察人員亦屬公務人員，故警察人員之撫卹亦適用公務人員撫卹法之規定。惟為體恤警察人員維護社會治安、保障人民生命、身體、財產安全等之辛勞、危險及犧牲奉獻之精神，俾有效激勵警察人員工作士氣，對警察人員因公死亡或殉職，除適用公務人員撫卹法外，亦有下列之特別規定，分述如下。

1. 撫卹金基數提高

依據警察人員人事條例第三十六條之規定：「警察人員之撫卹，除依左列規定外，適用公務人員撫卹法之規定：一、在執行勤務中殉職者，其撫卹金基數內涵依其所任職務最高等階年功俸最高俸級計算，並比照戰地殉職人員加發撫卹金。二、領有勳章、獎章者，得加發撫卹金。（第一項）…」故警察人員在執行勤務中殉職者，其撫卹金基數內涵依其所任職務最高等階年功俸最高俸級計算，並比照戰地殉職人員加發撫卹金。

2. 從優發給慰問金及警察子女教養補助至成年

依現行警察人員人事條例第三十六條之一之規定：

「警察人員因公受傷、殘廢、死亡或殉職者，應從優發給慰問金；全殘廢者，比照殉職之標準。其在執行勤務中遭受暴力或意外危害致全殘廢、死亡或殉職者之慰問金不得低於公務人員因公傷殘死亡發給慰問金之二倍。

前項因公範圍與慰問金發給對象、金額及其他相關事項之辦法，由行政院定之。

警察人員在執行勤務中，遭受暴力或意外危害，致全殘廢、半殘廢或在執行勤務中殉職者，其子女應給與教養至成年。如已成年仍在學者，繼續教養至大學畢業為止。

警察人員在本條例中華民國九十三年八月十九日修正之條文施行前，有前項情形者，其子女自修正施行之日起，給與教養。

前二項之教養對象、方式及其他相關事項之辦法，由行政院定之。」

以下分別依「從優發給慰問金」及「警察子女教養補助至成年」說明之：

(1)從優發給慰問金

依警察人員人事條例第三十六條之一第二項授權訂定之「警察人員因公傷殘死亡殉職慰問金發給辦法」(民國 97 年 01 月 15 日修正)，其第五條規定：「依本條例第三十六條之一第一項規定發給慰問金，其基準如下：

一、受傷慰問金：

- (一)傷勢嚴重住院急救有生命危險者，發給新臺幣二十萬元。
- (二)傷勢嚴重住院有殘廢之虞者，發給新臺幣十六萬元。
- (三)傷勢嚴重連續住院三十日以上者，發給新臺幣八萬元。
- (四)連續住院二十一日以上，未滿三十日者，發給新臺幣六萬元。
- (五)連續住院十四日以上，未滿二十一日者，發給新臺幣四萬元。
- (六)連續住院未滿十四日者，或未住院而須治療七次以上者，發給新臺幣二萬元。
- (七)因執行勤務遭受暴力或意外危害致有前六目情形者，依其基準加二倍發給。

二、殘廢慰問金：

- (一)全殘廢者，發給新臺幣一百二十萬元；半殘廢者，發給新臺幣六十萬元；部分殘廢者，發給新臺幣三十萬元。
- (二)因執行勤務致全殘廢者，發給新臺幣三百四十五萬元；半殘廢者，發給新臺幣一百八十萬元；部分殘廢者，發給新臺幣九十萬元。
- (三)因執行勤務遭受暴力或意外危害致全殘廢者，發給新臺幣六百萬元至七百萬元；致半殘廢者，發給新臺幣二百二十五萬元；部分殘廢者，發給新臺幣一百二十萬元。

三、死亡、殉職慰問金：

- (一)死亡者，發給其遺族新臺幣一百二十萬元。
- (二)因執行勤務致死亡者，發給其遺族新臺幣三百四十五萬元。

(三) 因執行勤務遭受暴力或意外危害致死亡或殉職者，發給其遺族新臺幣六百萬元至七百萬元。

前項第二款所定殘廢等級，準用公教人員保險殘廢給付標準表認定之。」

目前警察人員因公受傷、殘廢、死亡或殉職者，由警政署督察室依據「警察人員因公傷殘死亡殉職慰問金發給辦法」從優發給慰問金，以內政部警政署 99 年 01 月至 12 月因公傷殘死亡慰問金發給為例，計有因公殉職 1 人²；因公死亡 2 人³；因公殘廢 6 人；因公受傷 130 人，合計 139 件，核發慰問金金額總計 40,033,000 元。

(2) 警察子女教養補助至成年

依警察人員人事條例第三十六條之一第五項授權訂定之「警察人員執行勤務遭受暴力或意外危害致全殘廢或半殘廢及殉職人員子女教養辦法（民國 96 年 12 月 06 日修正），其第五條規定：「給與子女教養之方式如下：

一、生活費用補助：每一子女每月補助新臺幣一萬元。

二、就學費用補助：包含學費、雜費、制服費、書籍費。

三、學齡前幼兒托育補助：每一子女每月補助新臺幣五千元。

前項第二款所定就學費用補助之基準，依軍公教遺族就學費用優待條例規定，並以就讀國內學校具有學籍之學生，且在法定修業年限就學期間所發生之費用為限。但延長修業年限、暑期補(重)修、輔系、雙主修及教育學程之學分費，不包括在內。…」

3. 因公執行勤務死亡其遺族生活之安全金

依「警察消防海巡移民空勤人員及協勤民力安全基金設置管

² 臺北市政府警察局警員賴 98 年 11 月 9 日擔服 21 至 24 時備勤勤務，接獲通報支援戒護通緝犯勤務，遭戴嫌即以預藏之尖刀攻擊刺傷，經送馬偕醫院急救，延至翌日凌晨 3 時 45 分不治死亡。

³ ① 苗栗縣警察局李警員 99 年 4 月 6 日執行 16 至 18 時加強金融機構安全維護勤務，於 16 時許騎乘警用機車，行經轄區三義鄉外環草莓園路段，因上坡轉彎路滑致不慎摔倒受傷，經民眾陳寶釵於 16 時 29 分發現報案，緊急送苗栗市大千醫院急救，延至 19 時 30 分宣告不治死亡。

② 桃園縣警局賴警務佐 99 年 10 月 22 日擔服 12 至 20 時山地督導勤務，駕駛警用巡邏車行經台七線 34.5 公里處，遭山壁落石擊中，巡邏車車體嚴重毀損，賴員遭巨大落石壓住，16 時 56 分許經民眾報案送醫救治，經診斷死亡原因為頭顱破裂、腦漿溢出，並於 20 時 47 分宣告死亡。

理條例」第四條第二項規定訂定之「警察消防海巡移民空勤人員及協勤民力安全金發給辦法」，依該辦法第二條：

「依本條例第四條第一項第一款規定發給之遺族生活安全金，其基準如下：

- 一、執行勤務發生意外致死者，發給新臺幣一百萬元。
- 二、執行勤務時遭受歹徒暴力攻擊，或於執行救災(難)現場、救護現場、處理交通事故現場遭受外力撞擊致死者，發給新臺幣三百萬元。

前項遺族領受生活安全金順序，比照公務人員撫卹法相關規定辦理。」

殉職本係因公死亡之一種，故因公殉職撫卹之相關法令與因公死亡相同，但從公務人員撫卹法、公務人員撫卹法施行細則及警察人員人事條例等相關法規中針對因公死亡及殉職分別規定以觀，立法者有意將兩者作不同之對待，因公死亡及殉職即有不同之撫卹規定，歸納如表 2.2。

表 2.2 警察人員因公殉職及因公死亡撫卹規定一覽表

項目	因公殉職	因公死亡	法規依據
一次撫卹金	未滿15年以15年計。	未滿15年以15年計。	公務人員撫卹法§5
一次撫卹金	滿15年以上未滿35年者以35年計。	無	公務人員撫卹法§5
一次撫卹金	加給百分之五十。	加給百分之二十五	公務人員撫卹法§5
年撫卹金	給與二十年。	給與十五年	公務人員撫卹法§9
(警察)子女教養	子女教養至成年。	無	法源： <u>警察人員人事條例第36-1授權警察人員執行勤務遭受暴力或意外危害致全殘廢或半殘廢及殉職人員子女教養辦法</u>
(警察)慰問金	從優發給慰問金。	從優發給慰問金	法源： <u>警察人員人事條例第36-1授權警察人員因公傷殘死亡殉職慰問金發給辦法§5第三款(督察室)。</u>
(警察)撫卹金基數內涵	在執行勤務中殉職者，其撫卹金基數內涵依其所任職務最高等階年功俸最高俸級計算，並比照戰地殉職人員加發撫卹金。	無	警察人員人事條例第36條。

2.3 我國因公死亡及殉職撫卹金試算比較分析

依上述相關規定，因公死亡及殉職有不同之撫卹構成要件及撫卹金規定。茲以銓敘部退撫司網站提供的公務人員撫卹試算表，以假設的警察基本資料，試算因公死亡及殉職實際領取之撫卹金比較分析說明如下：

假設的警察基本資料：

(1)出生：67/06/15

(2)任職：85/07/01

(3)死亡：102/06/01

(4)俸級：警佐一階一級 290

(5)年資：17 年 0 個月

2.3.1 因公殉職

撫卹金有領一次撫卹金（任職未滿十五年者，）及領一次撫卹金及年撫卹金（任職滿十五年以上者）等 2 類。以冒險犯難或戰地殉職撫卹者，滿 15 年以上未滿 35 年者，以 35 年計，其撫卹金有一次撫卹金及年撫卹金。試算結果說明如下：

1.撫卹年資基本資料

由於係因公殉職其年資提高以 35 年計，俸級則提高以 500 計。

詳如表 2.3。

表 2.3 因公殉職領一次撫卹金及年撫卹金撫卹年資基本資料表

任職年資	核定年資	一次撫卹金基數	年撫卹金基數	因公加發%	因公加發基數
35 年 00 月	35 年	25	5	50%	12.5

2.撫卹金給與

以上述撫卹年資基本資料核定撫卹金詳如表 2.4。

表 2.4 因公殉職領一次撫卹金及年撫卹金給與表

區分	本俸	每一基數金額	應領基數	小計	因公加給	合計
一次撫卹金	40,420	80,840	25	2,021,000	1,010,500	3,031,500
年撫卹金：20 年 (領受期限：102 年 07 月至 122 年 06 月)	40,420	80,840	5	404,200	※	404,200
火葬金額：282,940						
附註		◎因公加給 1,010,500=應領基數 25 × 因公加發基數 50% × 每一基數金額 80,840 ◎表內各欄位有「※」符號表示空白				

2.3.2 因公死亡

撫卹金有領一次撫卹金（任職未滿十五年者）及領一次撫卹金及年撫卹金（任職滿十五年以上者）等 2 類。因公死亡者，其年資以實際年資 17 年計，其年資滿 15 年以上，所以其撫卹金有一次撫卹金及年撫卹金。試算結果說明如下：

1.撫卹年資基本資料

由於係因公死亡其年資以實際年資 17 年計，俸級則以實際俸級 290 計，詳如表 2.5。

表 2.5 因公死亡領一次撫卹金及年撫卹金撫卹年資基本資料表

任職年資	核定年資	一次撫卹金基數	年撫卹金基數	因公加發%	因公加發基數
17 年 00 月	※	16	5	25%	4

2.撫卹金給與

以上述撫卹年資基本資料核定撫卹金詳如表 2.6。

表 2.6 因公死亡領一次撫卹金及年撫卹金給與表

區分	本俸	每一基數金額	應領基數	小計	因公加給	合計
一次撫卹金	28,435	56,870	16	909,920	227,480	1,137,400
年撫卹金 (領受期限：102 年 07 月至 117 年 06 月)	28,435	56,870	5	284,350	※	284,350
火葬金額：199,045						
附註	◎因公加給 227,480 = 應領基數 16 × 因公加發基數 25% × 每一基數金額 56,870 ◎表內各欄位有「※」符號表示空白					

2.3.3 因公殉職與因公死亡撫卹金之差異

整理上述因公殉職與因公死亡撫卹金之比較如表 2.7。

表 2.7 因公殉職與因公死亡撫卹金之差異表

類型	撫卹金支領方式	撫卹金	殮葬補助費
因公殉職	一次撫卹金及 20 年撫卹金(領受期限：102 年 07 月至 122 年 06 月)	3,031,500 $404,200 \times 20 = 80,840,00$ 合計 11,115,500	199,045
因公死亡	一次撫卹金及 15 年撫卹金(領受期限：102 年 07 月至 117 年 06 月)	1,137,400 $284,350 \times 15 = 4,265,250$ 合計 5,402,650	199,045
金額差異		5,712,850	0

註：1.年撫卹金之俸級金額，會受政府調薪影響，此以現行之俸級金額估算。

2.殮葬補助費給與標準，係按本（年功）俸俸額計算，以火葬為例，因公殉職與因公死亡火葬補助費相同。

2.4 日本警察因公傷亡之補償制度簡介⁴

2.4.1 前言

依據日本警察法第 2 條第 1 項之規定，警察係以保護個人之生命、

⁴譯者簡介：鄧學仁，日本神戶大學法學博士，現職中央警察大學法律系教授。

身體與財產，並從事犯罪之預防、鎮壓與偵查、嫌疑人之逮捕、交通取締及其他公共安全與秩序之維護為其任務。因此，日本之警察活動主要可分為：有關為預防犯罪發生以及維護治安等之活動，稱為「行政警察活動」；而偵查已發生之犯罪及逮捕犯罪嫌疑人等之活動，則稱為「司法警察活動」。

前者之行政警察活動在廣義上亦包含以事前預防暴動及內亂為目的之「公安警察活動」，及以鎮壓為目的之「治安警察活動」。由於公安警察活動及治安警察活動係針對市民人權而行使之強大公權力，故通常會作特別處理。

於執行以上警察活動之公務員中，經過專業訓練而實際執行任務之警察職員，通常被稱為「警察官」。另外，在警察機構中工作之職員，其並非從事各種警察任務及於現場負責警察活動之職員，則被稱為「辦事員」亦即（事務官）；至於從事通訊活動及科學偵查鑑識活動之職員，則被稱為「技術員」亦即（技官）。

日本之警察組織又可分為：(1)由中央政府內閣所屬之國家公安委員會管理下之警察廳；及由警察廳管轄下各地方機構之東北、關東、中部、近畿、中國、四國及九州七個管區警察局；以及(2)由地方自治體機構之各都道府縣公安委員會管理下，設置於各都道府縣之警察本部。

上述中央機關之警察廳僅係制定治安政策並向國會提出法案及獲得警察預算之警察行政機關，並非執行警察活動之執法機關。因此，實際上執行警察活動之執法機關為都道府縣之警察本部。但東京都因為是日本的首都，並不設置警察本部而是設置「警視廳」，其首長亦非「本部長」，而是「警視總監」。

再者，日本之警察通過國家公務員第一種考試者，具有國家公務員資格，得成為中央之警察機關高級幹部。而通過國家公務員第二種考試者，亦具有國家公務員資格，得成為地方警察機關之高級幹部。然而，由都道府縣之警察機關所採用之基層警察，則僅為地方公務員。

雖然日本警察分為具有國家公務員資格之警察及地方公務員資格之警察，但在公務災害補償所需經費之來源，依現行日本警察法之相關規定，仍由國庫支付。

2.4.2 日本警察因公傷亡之補償所需經費來源

2.4.2.1 日本警察法之規定

依據日本警察法第 37 條第 1 項之規定，下列經費由國庫支付。

都道府縣警察所需之下列經費而以政令定之者，由國庫支付。

- 一、警視正以上階級之警察官薪資及其他津貼、地方公務員互助負擔金及公務災害補償所需之經費。
- 二、警察培訓設施之維修管理及警察學校之教育訓練所需之經費。
- 三、警察通信設施之維修管理及其他警察通信所需之經費。
- 四、犯罪鑑識設施之維修管理及其他犯罪鑑識所需之經費。
- 五、犯罪統計所需之經費。
- 六、警用車輛及船舶、警備裝備品之採購所需之經費。
- 七、警衛及警備所需之經費。
- 八、有關國家公安之犯罪及其他特殊犯罪之偵查所需之經費。
- 九、對於武力攻擊事態等採取因應措施，及對於需緊急因應事態採取對應措施，或與中央機關共同所為之此類措施，其訓練上所需之經費。
- 十、有關對於犯罪被害人等，給付金之事務處理上所需之經費。

除依前項規定由國庫支付經費者外，都道府縣警察所需之經費，由當該都道府縣支付之。有關由都道府縣支付之都道府縣警察所需之經費，於預算之範圍內，依政令之規定，得由中央補助其一部分。

2.4.2.2 警察法施行令之規定

依據警察法施行令第 2 條規定，下列依警察法第 37 條第 1 項之規定之經費，由國庫支付都道府縣之所需，如下：

- 一、警視正以上階級之警察官薪資、薪資特別調整額、扶養津貼、地區津貼、住居津貼、通勤津貼、單身赴任津貼、特殊勤務津貼、超勤津貼、值班津貼、管理職員特別津貼、期末津貼、績優津貼、期末特別津貼、寒冷地津貼、停職期間給付、退

職津貼、地方公務員互助福利會負擔金及公務災害補償所需之經費。

二、警察培育設施之新設、修補、借用及其他維修管理上之必要經費，以及警察學校於教育訓練上必要之酬勞金、委託費、旅費（往返旅費除外）及其他經費。

三、警察通信設施之新設、修補及其他於維修管理上必要之經費、供警察專用之專用電話費（限於與聯繫有關之專用電話費，即用在與警察廳總機設施相互連接之專用電話），以及為接受電話（專用電話除外）勞務提供而於契約締結上必要之經費。

四、藉由指紋、犯罪手法、照片、法醫、理化學等有關犯罪鑑識設施之新設、修補及其他於維修管理上必要之經費、（警察署「譯者：即分局」及派出所、分駐所於犯罪鑑識上之必要設施費、消耗品費除外。）、於犯罪鑑識上必要之驗屍解剖委託費及酬勞金、以及第8款所揭之於犯罪鑑識上必要之旅費與其他經費。

五、於犯罪統計之作成及利用上必要之旅費、物品費及其他經費。

六、警察用車輛之購入、警察用船舶之購入、借用，及其他武器、警備裝備品之購入、及維修上之必要經費（限於警察用航空機而有購入之必要者）。

七、警衛、警護，及其他於動亂、大規模災害或其他情形因警備而為之出勤、機動隊之營運、警備訓練、涉及長距離之機動警察、非法出入境之監視、及其他於警備活動上之必要經費。

八、下列所揭之犯罪，於偵查上必要之旅費、物品費、偵查費，及其他之經費。

1.內亂、外患、妨害國交或動亂之犯罪。

2.對於天皇或皇族之犯罪。

3.對於眾議院議長、參議院議長、最高法院院長、內閣總理大臣或國務大臣之犯罪。

- 4.對於外國元首、外交使節、外國軍隊或其要員之重大犯罪，
或由外國軍隊之要員或外國人所為之重大犯罪。
- 5.有關國會議員之選舉、最高法院法官由國民審查之投票、
或日本國憲法第 96 條所規定之關於國民投票之犯罪。
- 6.公務員或準於公務員地位之人所犯之貪污瀆職之重大犯罪。
- 7.破壞活動防止法(昭和 27 年法律第 240 號)所規定之犯罪。
- 8.公務員或準於公務員地位之人所犯之殺人、傷害、暴行、
脅迫、略誘、非法挾持等犯罪而具破壞性者。
- 9.對於官公署、學校、金融機關、交通機關、通信機關、報
導機關等之重要設施，為縱火、淹沒、損壞、翻覆等之犯
罪而具破壞性者。
- 10.有關爆裂物、槍砲等危險物之重大犯罪。
- 11.有關毒品、鴉片或興奮劑之犯罪。
- 12.外國人登錄法(昭和 27 年法律第 125 號)，或出入境管理
及難民認定法(昭和 26 年政令第 319 號)所規定之犯罪。
- 13.偽造貨幣、重要之有價證券及其他有擾亂國民經濟之虞之
犯罪。
- 14.外國匯兌及外國貿易法(昭和 24 條法律第 228 號)所規
定之犯罪、酒稅法(昭和 28 年法律第 6 號)所規定之犯
罪、印花犯罪處罰法(明治 42 年法律第 39 號)所規定之
犯罪、及其他對國家財政金融有重大影響之虞之犯罪。
- 15.與擄人勒贖贖金取得有關之略誘之犯罪而情節重大者。
- 16.有關火車、電車、船舶、航空機等大規模事故之犯罪。
- 17.與數都道府縣相關連之重大犯罪。
- 18.日本國民於國外所犯之殺人、縱火、強盜、強姦、傷害、
略誘、竊盜或詐欺之犯罪而情節重大者。
- 19.道路交通法(昭和 35 年法律 105 號)所規定之犯罪、危
險駕駛致死傷之犯罪或同法第 2 條第 1 項第 8 款所規定之
與車輛之駕駛有關之業務上過失致死傷之犯罪中，與高速

汽車國道（係指高速汽車國道法「昭和 32 年法律第 79 號」第 4 條第 1 項所規定之道路。於第 7 條之 2 及第 7 條之 3 第 1 項同。）有關者；或與依道路交通法第 110 條第 1 項之規定，由國家公安委員會所指定之汽車專用道路（係指於第 7 條之 3 第 1 項所稱之「汽車專用道路」。）有關者。

20.與公害有關之犯罪而情節重大者。

21.準於 1 至 20 所揭之犯罪而與國家利益有關，或對國際關係有影響之有妨害國家公安之虞之犯罪。

九、與於武力攻擊事態中對避難住民之疏導及對於武力攻擊災害之因應有關之措施、與於緊急因應事態中攻擊之預防及鎮壓、避難住民之疏導及對災害之因應有關之措施，以及其他武力攻擊事態等及緊急因應事態之措施上必要之經費，其與中央機關共同採取以上措施而於訓練上所需之經費。

十、有關犯罪被害人等給付金之事務處理上必要之旅費、物品費及其他經費。

由以上現行警察法之相關規定可知，對於執行公務之警察，無論其係國家公務員或地方公務員，因公傷亡而受補償之所需經費來源，皆由國庫支付。

2.4.3 日本警察因公傷亡之補償要件

然而，日本警察因公傷亡之補償要件究竟如何？說明如下。

2.4.3.1 日本國家公務員法之規定

依據日本國家公務員法第 93 條規定如下：

I、國家應建立職員因公務而死亡、受傷、罹患疾病或以該疾病為原因而致死亡時，本人及受其直接扶養者，對於因此所受之損害得請求補償之制度並實施之。

II、依前項規定之補償制度，應依法律定之。

同法第 94 條規定如下：

前條所規定之補償制度，應定左列事項。

- 一、因公務上之受傷或疾病，而在不能活動之期間內陷入經濟上窮困者，對於該職員之保護相關事項。
- 二、因公務上之受傷或疾病，導致永久或長期所得能力受損者，對於該職員所受損害之補償相關事項。
- 三、因公務上之受傷或疾病，導致職員死亡者，對於其遺族，或於該職員死亡時靠其收入維持生計之人所受損害之補償相關事項。

同法第 95 條規定如下：

人事院應儘速為補償制度之研究，並將其成果向國會及內閣提出之，並應實施該計畫。

2.4.3.2 日本國家公務員災害補償法之規定

依據日本國家公務員災害補償法第 1 條規定：

- I、本法係以對於依據國家公務員法第二條所規定屬於一般職之職員，於公務上之災害（係指受傷、疾病、身心障礙或死亡，以下同），或因通勤所致之災害，應迅速且公正實施補償，以促進其回歸社會；及對該受災職員與其遺族為實施援助救護之必要事項，以謀求受災職員與其遺族之生活安定與福利提升為目的。
- II、本法之規定，於牴觸國家公務員法之規定者，以國家公務員法之規定為優先。

另外，依據日本國家公務員災害補償法第 20 條之 2 規定：

警察官、海上保安官，及其他職務內容特殊之職員而依人事院規則有規定者，於得預測對其生命或身體有高度危險之狀況下，從事犯罪之偵查、嫌疑人之逮捕、犯罪之制止、天災時之人命救助，及從事其他依人事院規則有規定之職務，因此受公務上之災害時，對於與該災害有關之傷病補償年金、身心障礙補償或遺族補償，其依第十七條第一項所規定之數額，或第十三條第三項或第四項所規定之數額，於

各不超過當該數額百分之五十之範圍內，應加算乘以依人事院規則所定之比率後之數額。

因此，日本警察因公傷亡之補償要件，在特殊情形下必須是於得預測對其生命或身體有高度危險之狀況下，從事犯罪之偵查、嫌疑人之逮捕、犯罪之制止、天災時之人命救助，及從事其他依人事院規則有規定之職務，因此受公務上之災害時，始可請求較優厚之補償。除此以外之因公傷亡情形，僅得請求一般之補償。

特別提醒者是，日本之所以未將警察官因冒險處理道路交通事故致受公務上之災害，列入國家公務員災害補償法第 20 條之 2 規定的優厚補償要件中，這是因為「在日本，駕駛行為致死傷之道路交通事故，就是犯罪行為；即使駕駛行為未致死傷之道路交通事故，如無照駕駛、酒後駕駛等之交通行為，依道路交通法之規定，已將之定為犯罪行為」，故警察官從事道路交通事故蒐證工作，即已屬從事犯罪之偵查工作，無必要重覆將之列入該優厚補償的要件中。以上之說明，可參見日本道路交通法，及上述警察法施行令第 2 條第 1 項第 8 款第 19 目之規定。

2.4.4 受補償之權利

依據日本國家公務員災害補償法第 7 條規定：

- I、職員縱於離職之情形，其受補償之權利不受影響。
- II、受補償之權利，不得讓渡、提供擔保、或扣押之。但受年金補償之權利已向株式會社日本政策金融公庫（譯者；即股份有限公司日本政策金融公庫），或沖繩振興開發金融公庫提供擔保者，不在此限。

2.4.5 補償之種類

依據日本國家公務員災害補償法第 9 條規定：

依本法所實施補償之種類如下：

- 一、療養補償。
- 二、休業補償。

三、傷病補償年金。

四、身心障礙補償。

1.身心障礙補償年金。

2.身心障礙補償一時金。

五、介護補償。

六、遺族補償。

1.遺族補償年金。

2.遺族補償一時金。

七、喪葬給付。

2.4.6 小結

由以上分析可知，日本警察因公傷亡之補償，有一般情形與特殊情形之不同。一般情形係指公務上致受傷、疾病、身心障礙或死亡；特殊情形則僅係指警察於得預測對其生命或身體有高度危險之狀況下，從事犯罪之偵查(包含道路交通事故之偵查)、嫌疑人之逮捕、犯罪之制止、天災時之人命救助，及從事其他依人事院規則有規定之職務，因此受公務上之災害⁵。

2.5 德國公務員因公死亡撫卹之相關法令⁶

2.5.1 前言

德國有關一般性的公務員權利義務的法源規定可參考德國基本法第 33 條：第二項、第三項規定，每個國民於條件符合時，均有權服公職，無視其宗教信仰、價值觀、世界觀。第四項規定，公務員執行公共職務時，有盡忠職守的義務。第五項則規定，就公務員之權利所制

⁵ 參考資料：

(1)日本警察法 最終修正：平成 20 年（2008 年）6 月 18 日法律第 80 號

(2)日本警察法施行令 最終修正：平成 25 年（2013 年）5 月 16 日政令第 147 號

(3)日本國家公務員法 最終修正：平成 25 年（2013 年）5 月 31 日法律第 22 號

(4)日本國家公務員災害補償法 最終修正：平成 24 年（2012 年）6 月 27 日法律第 51 號

⁶ 譯者簡介：吳麗琪，德國慕尼黑大學法學博士，現定居德國。

訂的個別法規，需遵守有關公務員（權利義務的）各有關原則。基此，即對公務員因公死亡及殉職撫卹之相關法令有了發展、修正的依據。

由於德國的政治體制為聯邦制國家，德國基本法第 70 條規定，聯邦及各邦有分別的立法權。對聯邦及各邦公務員的法律各有規定（參考德國基本法第 73 條第一項第 8 款、第 74 條）；舉凡薪敘規定、退休照顧及升遷規定，聯邦及各邦各有制訂法規（2006 年 9 月 1 日之前甚至仍規定在德國基本法第 74a 條及第 75 條）。與本研究課題「公務員因公死亡及殉職撫卹之相關法令」最相關的法律規定在德國即屬「公務員照顧法(Beamtenversorgungsgesetz)」，又分聯邦「公務員照顧法」（其規定所適用對象是聯邦公務員、聯邦法官，聯邦公務員照顧法第二條第二項）及各邦的「公務員照顧法」適用對象則為各邦公務員、法官（例如，巴伐利亞邦公務員照顧法第一條第一項）。就本研究課題，聯邦及各邦雖各立法律規定，然內容本質上並未有大的差異，本文引用的法條規定概以聯邦公務員照顧法為主，對此可參考後述之法律規定。

警察人員身負維持國家社會的公共安全、秩序與其他的重任（巴伐利亞邦警察職務法第二條, Art.2, bay.PAG）⁷ 當然是不可或缺的公務人員。警察勤務之執行常伴隨直接或間接、可預測或無法預測、具體或抽象的危險⁸。但在德國對警察人員並無像對軍人就其保國衛民的職務在其死亡及殉職時，對軍人家屬遺族的撫卹有個別另制訂法律“軍人照顧法(Soldatenversorgungsgesetz)” 。對警察人員因公死亡及殉職時的撫卹僅適用一般「公務員照顧法」的相關法令規定。因此在德國文獻部分，即只探討介紹公務員因公死亡撫卹之相關法令。

2.5.2 歷史發展

在德國針對公務員的各項具體照顧措施早在 1805 年一月一日的「巴伐利亞王室對服公職人員的職務關係的務實規定」已有雛貌。當

⁷ Wolf-Rüdiger Schenke, Polizei- und Ordnungsrecht, 2006, 6. Aufl., Rn. 9ff.; Christoph Gusy, Polizei- und Ordnungsrecht, 2009, 7. Aufl., Rn. 12ff., 56ff; Berner/Köhler; Polizeiaufgabengesetz, 2008, 19. Aufl., Rn. 9ff.

⁸ Pieroth/Schlink/Kniesel, Polizei- und Ordnungsrecht, 2007, 4. Aufl., §5, Rn. 1-3, 11-15.

時的公法學者 Thaddäus Gönner 主張，服公職的人員有權向國家請求獲得照顧（即後來所稱的「國家對公務人員的照顧原則 Alimentationsprinzip」）。其後在 1873 年及 1907 年的帝國公務員法、1937 年的德國公務員法、1953 制訂的聯邦公務員法、1957 年的公務員法框架法(Beamtenrechtsrahmengesetz)、及爾後基於該公務員法框架法在各邦制訂的各邦公務員法，都遵循該原則制訂更詳實的照顧措施。1976 年制訂的現行公務員照顧法則統合了大多數的聯邦及各邦的規定⁹。自此，日後的修正多延續此基礎。

為了使任公職的公僕們能無後顧之憂地盡忠職守，即使在遭受意外或退休時均能享有生活及社會的保障，因此制訂了德國公務人員照顧法(Beamtenversorgungsgesetz)。此法涵蓋了公務人員的退休、死亡、因公受傷、死亡等等的規定，但並未如我國另將公務員撫卹法獨立立法。

相對於我國對警察人員的因公死亡及殉職的詳細分別規定，德國對於警察人員的因公死亡及殉職，並無異於公務人員照顧法(Beamtenversorgungsgesetz)的規定，亦即將因公死亡（§ 39，法條翻譯如下）視為因公意外事故傷害的加重結果。

2.5.3 德國聯邦公務員照顧法

對照於我國公務員撫卹法的範圍及種類，德國公務員照顧法將之規定於§30（通則，§§ 32-43a），並於§ 31（請參考法條翻譯於後）規定了因公意外受傷的要件，即執行公務或因公務關係，突然地、在特定地域及時間上，由外力造成影響的身體傷害（在該條第一項至第五項另有個別詳細規定）。除了明訂為一次性的賠償給付外（例如，§§ 32-35，對物的損害、特別支出費用的賠償，醫療過程，照護費用與至領退休金前的無助補助，意外事故賠償，§ 43 一次性的因公意外事故賠償

⁹ Hubert Minz, Praxis-Handbuch Beamtenversorgungsrecht, 2005, Rn. 20, 21ff.

譯者按，也因為因應各時代、階段發展的需要，有頻繁的法令修正，因此現行德國公務員照顧法第十章第 69 條、第 69a 條至第 69j 條，特別明確詳細規定各該在此之前生效的舊法如何與現行規定平行適用。1976 年之前制訂的德國公務員法規定，公務員的退休基金全由公家支付，之後的法律則改為公務員及公家機關各付一半；此項劃時代並且違背百餘年傳統的修改，在當時曾引起熱烈的討論。

及一次性的賠償)，餘則均屬持續性的支付。此外，為了與公務員因公死亡撫卹比較之用，亦將一般公務員退休(§ 4 退休金之成立及計算)及其死亡後，對家屬遺族撫恤的種類範圍做部分的節錄翻譯介紹。(§§ 16-29 Beamtenversorgungsgesetz)。

2.5.4 德國聯邦公務員照顧法節錄翻譯

第二章：退休金及生活撫養金

§ 4 退休金之成立及計算

第一項

公務員有下列情形者，得領退休金：

1. 擔任公職至少 5 年者，
2. 因病、身體受傷或其他無自己的過失卻因公造成，以致無法繼續服公職者。

退休年資之計算以該公務員依據法律規定第一次擔任有退休金的公務員資格之公職開始。法律規定有退休金的年資以及依§ 10 以私法上的工作關係從事公職，可計入退休金的年資。對公務員於 1990 年 10 月 3 日之前在德國統一契約第三條所列地區工作之年資，第三段之規定不適用。

第二項

退休金請求權始於退休開始。在聯邦公務員薪資法§ 4 中所規定的情形，即為一般支薪結束之時。

第三項

退休金依得為退休金基數的薪資以及有退休金的年資為基礎計算之。

第三章：家屬撫恤金

§ 16 通則

家屬撫恤金的種類範圍包括以下各項：

1. 死亡當月的薪資，

- 2.死亡慰問金
- 3.寡婦撫卹金
- 4.寡婦再結婚時的補助金
- 5.孤兒撫卹金
- 6.撫養生活費(Unterhaltsbeiträge)
- 7.鰥夫的等同寡婦照顧的適用。

§ 17 死亡當月的薪資

第一項

公務員、退休的公務員、離職的公務員的繼承人得領取該公務員死亡當月的薪資。其繼承人亦得領取該死亡公務員於該月本應領取之津貼。

第二項

在公務員死亡當月尚未付給該死亡公務員的薪資部份亦得付給§ 18 第一項所列的家屬遺族，而不付給該死亡公務員的繼承人。

§ 18 死亡慰問金

第一項

現職公務員死亡或於受訓公務員(譯者按，指尚未成為正式公務員前的受訓期間)死亡者，其配偶及其子女可領取死亡慰問金。死亡慰問金的金額為該死亡公務員薪資的二倍或該死亡的受訓公務員應得受訓薪資的二倍，但不包括依據聯邦薪資法§ 53 第四項第二款規定之人員特別津貼、或國外使用項目的津貼及其他支付金，死亡慰問金應一次給付；§ 5 第一項第二段、第三段之規定適用之。前述第一段、第二段的規定亦適用於在死亡當月還在領取生活撫養金的退休公務員(譯者按，此指未領退休金，而只是領取生活撫養金)、離職公務員；如退休金或生活撫養金與死亡的現職公務員薪資金額有差異時，應將該差異依§ 53 第一項之規定，併入死亡慰問金計算之。

第二項

如無前述第一項中有權請求死亡慰問金之人員者，得依下述人員之請求給付之：

- 1.與死亡的公務員當時生活在一起或當該死亡的公務員是其直系尊親屬、兄弟姐妹、兄弟姐妹之子女、繼子女的唯一的或主要的生活費用供給者時，
- 2.支付該死亡公務醫療費用或其殮葬費用之其他人員，但所請求之金額不得超過其所支付之費用，或不得超過第一項第二段、第三段所規定的死亡慰問金。

第三項

領寡婦撫卹金或生活撫養金的當時配偶或離婚配偶，在其死亡時，如第一項中所述之子女有領取孤兒撫卹金或生活撫養金之權利，其並與死亡的公務員的當時配偶或離婚配偶共同生活在一起時，即有請求死亡慰問金之權利。如第一項第二段之前段規定的客體非公務員薪資，而是寡婦撫卹金或生活撫養金者，則該規定亦有其適用。

第四項

如同時有多人均有權請求死亡慰問金者，則依第一項及第二項規定之順序給付之，如有重要理由時，亦得不依該優先順序或將死亡慰問金平分之。

§ 19 寡婦撫卹金

第一項

符合第四條第一項之要件的終身職公務員、退休的公務員死亡時，其配偶可領取寡婦撫卹金。但有以下情形時，不得領取：

- 1.與死亡的公務員結婚未滿一年者，但如因特殊原因，即與該死亡的公務員的唯一或主要的結婚目的就是要使其配偶獲得撫養照顧時，則其配偶仍有領取寡婦撫卹金之權利，
- 2.如結婚是在公務員退休之後，而且該退休的公務員在結婚時已經超過聯邦公務員法§ 51 第一條及第二條的規定年齡限制者（譯者按，此年齡限制法乃 2013 年 9 月 4 日生效的新規定，意在使未依一般公務員法退休之人員亦得有部分退休金保障）。

第二項

第一項之規定亦適用於對尚在實習期間的公務員因公受傷致死
者，或接獲一依聯邦公務員法§ 49 第二項做成之決定的送達者，其
配偶可領取寡婦撫卹金。

§ 20 寡婦撫卹金額度

第五章：意外事故的照顧

§ 30 通則

第一項

公務人員因公務受傷時，公務員本身及其家屬可獲意外事故的
照顧。女性的公務員曾在懷孕期間因公務發生意外事故，以致嬰兒
受到直接傷害者，該嬰兒也會受到因公意外事故的照顧。如果母親
是因為第 31 條第三項的情形，而特別容易造成傷害的影響作用時，
則本項第二段之規定亦適用之。

第二項

意外事故的照顧包括以下各項：

- 1.對物的損害、特別支出費用的賠償 (§ 32)。
- 2.醫療程序 (§§ 33,34)。
- 3.意外事故賠償 (§ 35)。
- 4.意外事故退休金或生活撫養金 (§§ 36-38)。
- 5.因公意外事故的家屬撫卹金 (§§ 39-42)。
- 6.一次性的因公意外事故賠償 (§ 43)。
- 7.特殊情形下的損害補償 (§ 43a)。
- 8.對§ 31a 派駐任務之照顧。

女性公務員之子女有第一項第二段、第三段之情形者，可獲得
本項第二款、第三款及§ 38a 之賠償。

第三項

此外，一般的法律規定亦適用之。

§ 31 因公意外事故(Dienstunfall)

第一項

因公意外乃指，執行公務或因公務關係，突然地、在特定地域及時間上，由外力造成影響的身體傷害。以下情形亦屬之：

- 1.因公職所從事的旅行及在特定地點從事公務行為，
- 2.參加公務上的活動，及
- 3.公務上的附屬行為（Nebentätigkeiten）或依據聯邦公務員法第 98 條規定，公務員有義務從事的等同公務，或因職務關係可期待從事的附屬行為，但該公務員未受法定意外保險者（社會法第七篇第 2 條）。

第二項

在與公務有關的辦公地點的交通往返，亦得視為有公務關係(譯者按，此意乃指，交通往返時發生事故者，亦得視為因公務關係)；如果公務員因為固定的家庭住所與辦公地點距離太遠，因此另覓一在辦公地點附近的居所時，則該公務員往返家庭住所的交通亦得視為有公務關係。如果公務員介於住處與辦公地點之間的直接路線，還必須在合理範圍內繞路接送跟他住在一起的、並且該孩子還在接受兒童福利金階段，而該公務員的配偶因職務關係無法自己照顧，需將孩子送給保母照顧者，或者當他與其他上班人員或與有投保法定意外險的人員共乘車輛往返辦公地點者，均視為與公務有關連。受傷的公務員在養傷治療過程（公務員照顧法第 33 條）或在為了治療的必要途中所遭遇的意外也視為因公意外的結果。

第三項

公務員如因執行公務的種類罹患特種病，或有罹患這種病的高危險性時，此可視為因公務發生的意外，但如公務員是在公務以外罹患此種病時，則非屬因公意外。如公務員因公被派駐外國，因有損健康的關連性使罹患特種病時，則這種情形均屬因公意外。聯邦政府在法令中有相關疾病的規定。

第四項

公務員由於其職務上的義務行為或因其具公務員身份的特性而在公務以外受到攻擊，以致受傷，此等同於因公意外所造成的身體傷

害。此外，如派駐外國的公務員在其駐外辦公地區因戰爭、暴亂、不安，受到攻擊，以致受傷，此等同於因公意外所造成的身體傷害。

第五項

公務員雖在休假期間，但因公共利益或職務因素而有執行職務行為者，其在當中遭受身體傷害或其因此遭受後續身體傷害結果者，這種意外的發生將被視為因公之意外傷害。

第六項（已廢除）

§ 31a 派駐外國發生意外事故的照顧(Einsatzversorgung)

第一項

公務員執行公務時，或因職務遭受意外，或特別因派駐外國而有第 31 條罹患疾病造成健康傷害(Einsatzunfall 派駐外國發生意外事故)。這種對在外國的特別適用是指基於與一超國際或國際間的組織的協定或約定或基於聯邦政府與一外國的決議，在外國或非德國境內的船舶、飛行物上發生時，或指在外國或非德國境內的船舶、飛行物上有可比較出來的升高風險時。這種在外國的特別適用始於進入派駐地，而止於離開派駐地。

第二項

當公務員的生病或其結果、或有害健康的意外事故或其他國內不會發生的情形可歸屬第一項規定之情形者，或健康的損害、疾病與在外國的執行職務時被綁架或監禁有關者，或基於公務員因其他與職務有關的原因而被帶離其主管機構能影響的範圍者。

第三項

第 31 條第五項之規定有其適用。

第四項

如公務員自己因故意或重大過失造成意外危險或致使造成有被綁架、監禁或其他被帶離影響範圍的理由時，則將排除適用意外事故的照顧，除非該排除適用對該公務員而言為不當、過於嚴厲者。

§ 32 對物的損害、特別支出費用的賠償

§ 33 醫療過程

§ 34 照護費用與至領退休金前的無助補助

§ 35 意外事故賠償

§ 36 意外事故退休金

第一項

公務員因公務意外事故受傷，以致於無執行公務能力，而必須退休時，可領取意外事故退休金。

第二項

公務員未滿 60 歲前領取因公務意外事故退休金的計算將依據第 13 條第一項，將服務年限的退休金的一半併入計算。第 13 條第三項的規定有其適用。

第三項

依據第 14 條第一項退休金比例得提高百分之二十。因公務意外事故受傷而提前退休的退休金至少是正常的退休金的百分之六十六又三分之二（66,67%），但不得超過百分之七十五（75%）。但也不得低於每一退休金的最低薪級 A4 的百分之七十五；第 14 條第四項第三段的規定有其適用。

§ 37 意外事故退休金的提高

第一項

公務員執行附帶特別高危險性的職務時，如果因而造成意外事故，而使其無法再執行公務，必須退休者，並且在其退休之時，其工作能力至少已經因而減至百分之五十以下者，則其意外事故退休金應該比敘次高等薪級的最高退休金額的百分之八十（80%）。第一段之適用標準是對從事簡單職務的公務員薪級至少為 A6 者，對中級公務員薪級至少為 A9 者、高級公務員薪級至少為 A12 以及更高級的公務員薪級至少為 A16 者而言；公職薪級的分類也適用於在穿制服的警察人員以及其他在執行司法職務的公務員、職業消防公務人員等。

第二項

公務員有下列情形，以致造成因公意外事故，而有第一項所規定結果者，其意外事故退休金得依第一項之規定計算：

- 1.在執行公務時遭到不法攻擊，或
- 2.非在公務期間遭受第 31 條第四項所規定的不法攻擊。

第三項

如果公務員因為派駐外國發生意外事故或遭遇第 31a 條規定的類似情形時，其因此無法再執行公務，必須退休，並且在其因前述原因退休時，其工作能力至少已經因而減至百分之五十以下者，則其意外事故退休金得依據第一項之規定計算。

第四項（已廢除）

§ 38 對於曾經是公務員(有限制期限的公務員資格，例如實習法官)與曾經是退休的公務員因公意外事故的生活撫養金

§ 38a (由於任職公務員的母親在懷孕期間遭遇因公意外事故，造成胎兒的受損)對未出生的孩子造成的傷害的生活撫養金

§ 39 因公意外事故的家屬撫卹金

第一項

公務員未及領因公意外事故的退休金或領有因公意外事故退休金之公務員，卻因因公意外事故的影響而死亡者，其家屬可領取撫卹金(Unfall-Hinterbliebenenversorgung)。關於撫卹金有以下特別法律規定：

- 1.配偶可領取因公意外事故的退休金的百分之六十六點七 (§§ 36,37)。
- 2.每一個有領取兒童福利金資格的孤兒 (§ 23) 可獲得因公意外事故的退休金的百分之三十。如果死亡的公務員在因公意外事故發生期間，尚獨立扶養或大部份撫養沒有父母的孫子女者，則該孫子女亦可獲得撫恤金。

第二項

如果領有因公意外事故退休金之公務員，非因因公意外事故的影響而死亡者，其家屬只可領取本法第三章(第 16 條至第 28 條)規定的部份退休金；而這項金額須在因公意外事故退休金的基礎上計算。

§40 直系血親尊親屬的撫恤金

如公務員的直系血親尊親屬在因公意外事故發生時，完全或主要依賴該因公意外事故而死亡的公務員撫養者，（§ 39 第一項）者，該直系血親尊親屬得於有需要的期間領取因公意外事故的退休金的百分之三十，並不得低於§ 36 第三項第三段所規定的額度的百分之四十。如有多位直系血親尊親屬依賴該因公意外事故而死亡的公務員撫養者，則該公務員的父母比之祖父母有優先權；如該公務員的父母一方去世時，該一方的祖父母才得取代該優先順序。

§ 41 家屬撫恤金

第一項

§ 38 規定的曾經是公務員(有限制期限的公務員資格，例如實習法官)與退休的公務員因公意外事故之結果而死亡者，其配偶及孤兒可領取§ 38 第二項第一款規定的因公意外事故退休金的基礎上計算的生活補助金。

第二項

曾經是公務員(有限制期限的公務員資格，例如實習法官)與退休的公務員非因意外事故之結果而死亡者，其配偶及孤兒最高可領取該公務員死亡時，依據一般法律規定在生活補助金的基礎上計算的生活補助金。

第三項

公務員因意外事故之結果而死亡，但不適用§ 39 情形時，則本條第一項之規定有其適用。

第四項

§ 21 之規定有其適用。

§ 42 撫恤金的最高額度

因公意外事故的家屬撫卹金（§§ 39-41）總數（因公意外事故退休金或因公意外事故生活撫養金）不得超過因公意外事故死亡的公務員領取的或原應可領取的金額。異於前段規定的情形只有在§ 37 所述者，其所規定的最高額度用至少比現任職務高二級的職等的最高薪資退休金基數來計算。§ 25 的規定亦適用之。在依據§ 41 計

算生活撫養金(Unterhaltsbeitrag)及依據§ 25 做比較計算時，均不予考慮意外事故賠償金 (§ 35)、至領退休金前的無助期間的補助 (§ 38 第二項) 及失業補助 (§ 38 第三項第一段)的金額。

§ 43 一次性的因公意外事故賠償及一次性的賠償

第一項

如聯邦公務員的最上級單位或最上級單位所指定的機構認定，其因發生因公意外事故，且因該意外事故受傷之影響而有§ 37 所列之情形，使之長期性地至少減少其職業能力百分之五十以上者，則可領取一次性的因公意外事故賠償金 15 萬歐元。

第二項

如聯邦公務員因§ 37 所列因公意外事故之結果死亡者，而其並未領取第一項所規定的一次性的因公意外事故賠償金時，則其家屬遺族得依下列規定領取一次性的意外事故賠償金：

- 1.死亡的公務員之配偶、其有權接受撫養照顧之子女可領取 10 萬歐元的賠償金。
- 2.如無第一款規定之人員者，則死亡的公務員之父母及在第一款中所列之無權接受撫養照顧之子女，可領取 4 萬歐元的賠償金。
- 3.如無第一款及第二款規定之人員者，則死亡的公務員之祖父母、孫子女可領取 2 萬歐元的賠償金。

第三項

公務員因有下列專屬職務的關係，而發生意外受傷時，亦適用前述第一項、第二項之規定：

- 1.隸屬有特別危險性的飛行任務的空服人員。
- 2.在有特別危險性的潛水任務中擔任（戴頭盔供氧設備、不戴頭盔供氧設備的）潛水人員。
- 3.擔任山難救護任務在執行任務、培訓期間。
- 4.隸屬有特別危險性的彈藥偵測單位，在其執行職務偵測彈藥期間。
- 5.隸屬有特別危險性職務的聯邦警察單位，在其執行有特別危險的職務或在培訓期間。

6.在自轉旋翼機上執行將外在負重進行掛勾或解開的職務。

聯邦政府就第一段所列人員及第一段的所指職務之職務單位均另訂法律規定之。如其他公務人員因履行其職務上的義務已致有第一款至第6款所列意外傷害種類者，則第一段及第二段之規定亦有其適用。

第四項（已廢除）

第五項

公務員或其他公職人員在其派駐任務或在類似§ 31a 所敘之情形下，因公意外受傷者，同樣適用第一項之規定。

第六項

公務員或其他公職人員在其派駐任務或在類似§ 31a 所敘之情形下，因公意外受傷致死者，其家屬遺族得依第二項之規定領取一次性的因公意外事故賠償金。

第七項

對第五項、第六項規定的一次性的因公意外事故賠償金，§ 31 第五項、§ 31a 第四項之規定有其適用。如同一原因可得同時為請求第一項至第三項一次性的因公意外事故賠償金及第五項、第六項的一次性賠償金的理由時，只得為請求（第五項、第六項）一次性賠償金。

§ 43a 特殊情形下的損害補償

第一項

公務員或其他公職人員因為§ 31a 第一項規定的情形下，亦即與國內情形迥然不同的情形下，特別是在戰爭中、戰爭結果、動亂、不安、自然災害或因§ 31a 第二項之事由，導致受損害時，可獲得合理的補償。如公務員或其他公職人員在執行公務時或因其具有公務員或其他公職人員的身分特性，而成為起因於反公家機關、公家組織或公家措施動機的暴力行為的攻擊對象時，致使其遭受損失時，前段之規定同樣適用之。

第二項

公務員或其他公職人員在§ 31a 第一項規定的情形下，由於外國政府反德意志聯邦共和國的措施，以致遭受損害時，可獲得適當的賠償。

第三項

公務員或其他公職人員由於前述第一項、第二項所敘傷害種類之結果影響以致死亡者，其下列家屬遺族得領取適當的賠償金：

1. 死亡公務員之配偶、其有權接受撫養照顧之子女，
2. 如無第一款規定之人員者，則死亡的公務員之父母及在第一款中所列之無權接受撫養照顧之子女。

主管機關在對因該意外致使公務員原投保的保險中止無效而需做所賠償時（譯者按，例如，投保意外險，但保險公司不給付因戰爭造成之傷害死亡者），將對公務員或其他公職人員在保險契約上指定的受益人支付賠償。如保險的請求權涉及將房屋所有權抵押給法人的時（譯者按，此指常見的案例，公務員為讓家人不因其個人安危，而無法繳完房屋貸款，故投保生命險，金額高度往往即是貸款額度），此時，主管機關即將因該公務員之因公意外事故而應支付的賠償金額支付該法人保險公司，如此才能使的自然人（即該公務員的家人）不受支付貸款義務的負擔。

第四項

第一項至第三項所規定的損害賠償為一次性的支付。如同一理由已經依據軍人照顧法§ 63b 成立損害賠償，則第一項至第三項所規定的損害賠償不得再適用。

第五項

在外國執行公務時遭到擄走、監禁，以致造成損害或因該項擄走、監禁的緣故，致使受傷的公務員、公職人員無法與單位主管機關聯絡，而產生損害時，第一項至第四項之規定亦得適用之。

第六項

此損害賠償亦適用§ 31 第五項、§ 31a 第四項之規定。

§ 44 公務員意外事故不予補助的情形

第一項

如受傷害之公務員故意造成公務上的意外事故時，將不予意外事故補助。

第二項

如受傷之公務員無法定理由或其他重要理由不接受治療，致使其執行職務、職業能力受到影響，則其最高主管機關或最高主管機關指定之單位可以拒絕支付對其意外事故的照顧、補助。

第三項

有§ 22 第一項情形者，不予支付死亡公務員的家屬遺族因公意外事故的撫卹金。

§ 45 意外事故的申報及調查程序

§ 46 公務員意外事故補助請求權的限制

第一項

受傷害之公務員及其家屬遺族得於有因公意外事故時，向職務主管申請請求§ 30 至§ 43a 所規定之事項。如該公務員於意外事故後被調職至另一公法上的主管機關的職務領域工作者，得向後來的主管機關提出該請求權。如職務機關性質變動時，公務員意外事故補助請求權同樣得向後來的主管機關提出。

第二項

向德國境內的公法主管機關或其他執行公務的個人依據一般法律規定提出其他請求權時，該意外事故之發生還需符合下列情形：

- 1.因該執行公務的個人有故意、不法行為而造成意外事故者，或
- 2.因參與一般交通（譯者按，此乃因考慮牽涉範圍過大。）

在第二款的情形下，受傷害之公務員及其家屬遺族依據本法規定所請求的賠償金、撫卹金等之計算需將其他請求的賠償金併入計算（譯者按，此乃因考慮到，造成的損害只有一次，不應重複對之賠償）；依據本法許可請求賠償的主管機關，不得向其他德國境內公法上的主管機關請求補償（譯者按，此乃因考慮到，公家機關間多次重複同樣的賠償程序，形同浪費行政資源）。

第三項

向其他人請求賠償之權利，在此不受影響（亦即，仍得向其他人請求賠償）。

第四項

因身體受傷、物之損壞、或財產損失而依據本法可獲得的持續性或一次性的金錢賠償，其在計算金額時，也要將另一方國家（譯者按，此指施害於該公務員的國家也要對該公務員給予賠償）因為同一項損失損壞而實際上已支付的金額計算進去。該已支付的金額尤其指第三國、國際間或超國際組織所支付者。但不得將公務員、公職人員因私人投保安全保險所得的收益，併入賠償金的計算

巴伐利亞邦公務員照顧法第二編

第二章第二節：持續的補助給付

Art. 34 公務員死亡

下列死亡公務員之家屬有權領取本第二節規定的退休金資格：

- 1.符合本法 Art. 11 第一項之要件的終身職的公務員，
- 2.符合本法 Art. 123 第一項之要件的有限定公職期限的公務員，
- 3.退休公務員，
- 4.因公務受到傷害導致死亡(在邦聯的公務員身分規則法§ 28 第一項)或者因公意外事故無繼續服公職能力而退休(在邦聯的公務員身分規則法§ 28 第二項)之實習公務員。

第三章：因公意外事故補助

Art. 46 因公意外事故

第一項

因公意外事故乃指，因為執行公務或因公務的結果，突然地、在特定地域及時間上，而由外力造成影響的身體傷害。以下情形亦屬之：

- 1.因公務出差及在指定地點從事公務行為，
- 2.參加公務上的活動，及
- 3.公務上的附屬行為（Nebentätigkeiten）或依巴伐利亞邦公務員法第 81 條規定，公務員有義務接管的等同公務，或由上級機關建議、指定的行為。

第二項

其它的因公意外事故補助的事由如下：

- 1.在與公務有關的辦公地點與住家之間的交通往返，
- 2.如果公務員在介於住處與辦公地點之間的直接路線，還因為下列情形必須在合理範圍內繞路者，亦可成立補助事由：
 - a)其必須接送跟他住在一起的、並且該孩子還在接受兒童福利金階段，而該公務員的配偶因職務關係無法自己照顧，需將孩子送給保母照顧者，或者
 - b)當他與其他上班人員或與有投保法定意外險的人員共乘車輛往返辦公地點者，
- 3.如果公務員因為固定的家庭住所與辦公地點距離太遠，因此另覓一在辦公地點附近的居所時，則該公務員往返家庭住所的交通亦得視為有公務關係。均視為與公務有關連。

受傷的公務員在養傷治療過程(巴伐利亞邦公務員照顧法第 50 條)或在為了治療的必要途中所遭遇的意外也視為因公意外的結果。

第三項

公務員如因執行公務的種類罹患 1997 年 10 月 31 日制定的職業病法(公報所 BGBl, S. 2623)規定的特種病，或因執行公務的設施屬有罹患這種病的高危險性時，此可視為因公務發生的意外，但如公務員是在公務以外罹患此種病時，則非屬因公意外。如公務員因公被派駐外國，因有損健康的關連性使罹患特種病時，則這種情形均屬因公意外。

第四項

公務員由於其職務上的義務行為或因其具公務員身份的特性而在公務以外受到不法攻擊，以致受傷，此等同於因公意外所造成的身體傷害。此外，如派駐外國的公務員在其駐外辦公地區因戰爭、暴亂、不安，受到攻擊，以致受傷，此等同於因公意外所造成的身體傷害。

第五項

公務員雖在休假期間，但因公共利益或職務因素而有執行職務行為者，其在當中遭受身體傷害或其因此遭受後續身體傷害結果者，這種意外的發生將被視為因公之意外傷害。

第三章 因公死亡與因公殉職之構成要件分析

警察人員執行職務面對突發狀況，而導致自身死亡或殘廢，國家有賦予撫恤照料之義務；針對警察人員執行職務因公死亡與因公殉職之定義，法律定有明文，依其構成要件而認定。本章將針對警察人員因公死亡與因公殉職之構成要件、撫卹內容等加以說明。

3.1 案例分析

本研究為瞭解警察人員過去因公死亡、因公殉職之情形，及因公涉及交通事故而被撞死傷之案例，本節乃先將過去五年內（民國 97~101 年）警察因公殉職、死亡、殘廢等而發給慰問金之案例加以彙整說明；並針對過去二年內（民國 100~101 年）警察因公殉職、死亡、殘廢、受傷等而發給慰問金之案例與勤務情境加以分析彙整。彙整情形詳如下各節所述。

3.1.1 民國 97~101 年警察因公殉職、死亡、殘廢案例彙整

本計畫彙整 97 年至 101 年警察因公傷、亡的案例，如表 3.1~表 3.5。

表 3.1 我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—97 年

因公 原因	姓 氏	職 位	案 類	危險 來源	勤務 類別	勤務方式	執勤方法 (危險情境)	發生時間		發生地	備註
								月	時		
殉職 1 人	陳	警員	暴力	被搶配槍	備勤	處理酗酒駕	配槍自後方被搶	12		彰化	當年發生，接 98 年
死亡 4 人	黃	警員	車處	腦中風	備勤	車禍處理	A3, 腦中風(無宿疾)	3		嘉義市	當年發生
	李	分隊長	罕病	神經病變	督勤	身體不適(中樞神經病變)	罕見慢性神經炎	7		保六	96 年發生
	潘	警員	車處	途中車禍	值班	駕車途中	山區駕車，翻落山腰	9	14	南投	當年發生
	莊	警員	常訓	受傷	常訓	送醫急救	當日不治死亡	10	17	桃園	當年發生，接 98 年

表 3.1 我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—97 年(續)

因公原因	姓氏	職位	案類	危險來源	勤務類別	勤務方式	執勤方式 (危險情境)	發生時間		發生地	備註
								月	時		
殘廢 3 人	李	警員	車禍	遭追撞	巡邏	攔查違規	遭後車追撞夾及	6		桃園	96 年發生，小腿殘廢
	劉	警員	暴力	嫌犯開槍	防搶巡邏	防搶巡邏	突遭嫌犯開槍射擊	8		彰化縣	97 年發生，眼腹，全殘
	廖	巡佐	暴力	抗民持刀	協助勤務	強制執行	遭抗民持刀攻擊手掌	9		台北縣	96 年發生，關節殘廢

註 1：97 年因公殉死殘慰問金案（車禍/總體=3/8；車處/車禍=2/3；暴力/總體=3/8；罕病/總體=1/8；常訓/總體=1/8）

註 2：97 年 0101 至 0630 因公殉死殘傷慰問金案（車禍/總體=30/49；車處/總體=2/49）

表 3.2 我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—98 年

因公原因	姓氏	職位	案類	危險來源	勤務類別	勤務方式	執勤方法 (危險情境)	發生時間		發生地	備註
								月	時		
殉職 4 人	陳	警員	暴力	被搶配槍	備勤	處理酗酒駕	配槍自後方被搶	12		彰化	
	江	警員	天災	溪水暴漲	交通疏導	疏散民眾	跳車後失聯	8	6~8	台東	
	許	警員	天災	溪水暴漲	交通疏導	疏散民眾	跳車後失聯	8	6~8	台東	
	賴	警員	暴力	預藏尖刀	備勤	戒護通緝犯	小警備車內	11	21~24	台北市	
死亡 5 人	莊	警員	常訓	心肌梗塞	常訓	身體不適	當日不治死亡	10	17	桃園	
	李	組長	車禍	翻覆魚塢	督勤	駕駛巡邏車	人車翻覆路旁魚塢	2		嘉義	
	程	偵查佐	車禍	途中意外	出差	刑事業務檢查	交通工具？自撞？	1	8~12	雲林	
	陳	警員	車禍	與民衝撞	交整	交整	與民眾發生衝撞	6	16~18	台中縣	
	李	警員	車禍	機車與民撞	作證	出庭作證	途中機車與民撞	9	10~12	高雄市	

表 3.2 我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—98 年(續)

因公原因	姓氏	職位	案類	危險來源	勤務類別	勤務方式	執勤方法 (危險情境)	發生時間		發生地	備註
								月	時		
殘廢 5 人	呂	警員	車禍	追捕途中	追車	追搶案機車	機車追捕途中遭撞	10		高雄縣	
	劉	警員	暴力	嫌犯開槍	防搶巡邏	防搶巡邏	突遭嫌犯開槍射擊	8		彰化縣	
	金	警員	車禍	迴轉遭撞	巡邏	發現對向糾紛	機車迴轉遭重機撞	9	20~22	桃園	
	盧	巡佐	車禍	機與民撞	諮詢勤務	住宅防竊	途中機車與民撞	11		花蓮	
	方	警員	常訓	後滾翻	常訓	常訓	後滾翻，致頸椎受傷	10		台北市	

註 1：98 年因公殉死殘慰問金案：(車禍/總體=7/14；車處/車禍=0/7；暴力/總體=3/14
天災/總體=2/14；常訓/總體=2/14)

註 2：98 年 0101~0630 因公殉死殘傷慰問金案：(車禍/總體=26/50----車處/總體=1/50)

表 3.3 我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—99 年

因公原因	姓氏	職位	案類	危險來源	勤務類別	勤務方式	執勤方法 (危險情境)	發生時間		發生地	備註
								月	時		
殉職 1 人	賴	警員	暴力	預藏尖刀	備勤	戒護通緝犯	小警備車內	11	21~24	台北市	98 年發生
死亡 2 人	李	警員	車禍	彎坡自摔	巡守	金融維安	機車途中	4	16 許	苗栗	
	賴	警務佐	車禍	山壁落石	督勤	督勤	巡邏車途中	10	約 17	桃園	
殘廢 6 人	馬	警員	車處	遭他車撞	備勤	事故處理	處理 A2	12	20~22	雲林	植物人
	鄭	警員	車禍	遭該車撞	交整	攔查違規	追捕闖紅燈之自小客	11		台北市	93 年發生，腰椎成殘
	林	警員	車禍	遭他車撞	交通稽查	正告發時	遭煞車失靈大貨撞	7	10~12	彰化	97 年發生，肋腹半殘
	宋	警員	車禍	遭他車撞	守望	平交道守望	遭平交道事故大貨撞	7	21 許	花蓮港	98 年發生，全殘 14
	廖	警員	車禍	路口意外	警衛勤務	護送選票	機車途中(遭撞?)	1	16 許	桃園	全殘 20
	林	警員	暴力	被搶配槍	查賊勤務	賊車埋伏	被遭搶配槍擊中肩夾	1	0~4	苗栗	下身癱瘓(有防彈衣)

註：99 年因公殉死殘慰問金案：(車禍/總體=7/9；車處/車禍=1/7；暴力/總體=2/9)

表 3.4 我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—100 年

因公原因	姓氏	職位	案類	危險來源	勤務類別	勤務方式	執勤方法 (危險情境)	發生時間		發生地	備註
								月	時		
殉職 0 人											
死亡 1 人	康	警員	車禍	遭疲勞撞	巡邏	事故處理	3 車 15 人、無照明、彎道	12	20~22	國道	當月發生
殘廢 1 人	施	警員	暴力	被刺傷	巡邏	巡邏	被嫌犯刺傷			台北市	96 年發生，部分殘廢

註 1：100 年因公殉死殘慰問金案：（車禍/總體=1/2；車處/車禍=1/1；暴力/總體=1/2）

註 2：100 年因公殉死殘傷慰問金案：（車禍/總體=45/85；車處/車禍=4/45）

表 3.5 我國警察因公殉職、死亡、殘廢案例與原因概況表—101 年

因公原因	姓氏	職位	案類	危險來源	勤務類別	勤務方式	執勤方法 (危險情境)	發生時間		發生地	備註
								月	時		
殉職 1 人	林	警員	槍擊	嫌犯開槍	搜索	毒品犯	嫌犯開槍射擊致死	4		台南市	101 年發生
死亡 2 人	田	警員	車禍	遭他車撞	刑事偵查	對方越線	被豐原客運撞死	9		森林	100 年發生
	王	所長	車禍	勘災力竭	道路勘災	警車拋錨	推車力竭，倒入暴漲溪水致死	8		新北市	當年發生，致死
殘廢 6 人	陳	警員	被推	車上	順成專案	順成專案	被推下車，額、眼傷	12		台中市	98 年發生，眼半殘廢
	江	警員	車禍	天雨路滑	家戶訪查	摔落水溝	胸椎頸椎頸椎受傷			台南市	99 年發生，半殘
	林		車禍	遭他車撞	督勤	騎機車	被自小客撞傷下巴	6		台北市	99 年發生，下巴部分殘
	黃	警員	車處	遭他車撞	車禍處理	現場處理	被重機車撞傷頭腦眼	12		台中市	98 年發生，半殘
	陳	警員	車禍	遭他車撞	備勤	查贓	被撞致左肢半殘	4		桃園	100 年發生，半殘
	梁	警員	車禍	災區落石	勤區查察	騎車查災	落石擊中右腿致殘	8		新竹縣	當年發生，半殘

註 1：101 年因公殉死殘慰問金案：（車禍/總體=7/9；車處/車禍=1/7；暴力/總體=2/9）

註 2：101 年因公殉死殘傷慰問金案：（車禍/總體=37/94；車處/車禍=6/37）

3.1.2 警察因公殉職、死亡、殘廢、受傷案例與勤務情境分析

本計畫整理警察因公死傷的案例如表 3.6。

表 3.6 警察因公殉、死、殘、傷案例與勤務情境分析概況表—100~101 年

車禍種類	勤務類別	勤務情境	100 年件數	101 年件數
交勤車禍 (執行勤務 時發生車 禍)	交整車禍		7	6
	巡邏車禍		1	5
	路檢車禍		2	1
	盤查車禍	遭車擠	1	0
	疑車禍		2	1
	途中 車禍	一般	8	6
		刑偵	1	1
		救護	1	0
	車禍 處理	車處途中	0	2
		現場遭撞	4	2
攔檢遭抗	交整逮抗		1	0
	追捕車禍		2	1
	機車攔檢		1	0
	機捕遭甩		2	2
遭交通暴 力(執行勤 務時遭受 交通暴力)	以車衝撞		1	0
	路檢遭衝撞		1	0
	攔檢遭衝撞		2	3
	遭拒檢衝撞		1	0
	圍捕遭衝撞		2	0
	服勤遭衝撞		1	0
	交逮抗捕		1	0
遭酒駕撞	遭酒駕撞		0	3
	遭酒駕衝撞		1	0
	遭酒醉者砍		0	1
	酒測遭抗		0	1
	遭酒駕手傷		0	1
駕訓車禍	重機駕訓		1	0
勘災推車	道路勘災	拋錨推車力竭倒溪	0	1
合計(車禍種類)			45	37
非車禍	其他		40	57
總計			85	94

3.1.3 案例討論

1.在 100~101 年執行勤務導致因公殉死殘傷者中：

(1)與交通勤務有關者之比率高達 53%(100 年)、39%(101 年)。

(2)車禍處理現場遭撞、攔檢遭抗、遭交通暴力、遭酒駕者撞(傷)等，共有 20 件(100 年)、14 件(101 年)，比率亦高達 23.5%、14.9%。

2.在 97~101 年執行勤務導致因公殉死殘者中，與交通勤務有關者之比率高達 37.5%~77.7%。詳細如下表：

表 3.7 97~101 年警察因公殉、死、殘勤務類別統計表

項目	車禍/總體	車處/車禍	暴力/總體	常訓/總體	罕病/總體	天災/總體
97 年	3/8	2/3	3/8	1/8	1/8	0
98 年	7/14	0/7	3/14	2/14	0/14	2/14
99 年	7/9	1/7	2/9	0/9	0/9	0/9
100 年	1/2	1/1	1/2	0/2	0/2	0/2
101 年	7/9	1/7	2/9	0/9	0/9	0/9
合計	25/42	5/25	11/42	3/42	1/42	2/42

3.衛生署公布之事故傷害包含機動車交通事故、火災、天災、溺水、瓦斯中毒、墜樓等等，而全國民眾機動車交通事故/事故傷害=3470/6726=51.6%（民國 100 年）

4.災害防救法第 2 條規定：「本法專用名詞，定義如下：一、災害：指下列災難所造成之禍害：風災……等天然災害……**陸上交通事故**……等災害。」第 12 條第 1 項規定：「……當災害發生或有發生之虞時，直轄市、縣（市）及鄉（鎮、市）災害防救會報召集人應視災害規模成立災害應變中心……」同法施行細則第 2 條規定：「本法第二條第一款第二目所定火災以外之各類災害，其定義如下：一、**陸上交通事故：指鐵路、公路及大眾捷運等運輸系統，發生行車事故，或因天然、人為等因素，造成設施損害，致影響行車安全或導致交通陷於停頓者。**」

3.2 因公死亡之構成要件

公務員撫卹法的立法目的，在於落實照顧死亡公務人員的家屬。公務人員撫卹法及公務人員撫卹法施行細則歷經多次修正，包括降低給卹年資標準、提高因公冒險犯難死亡人員遺族之撫卹給與及增列因公死亡之認定標準等，對激勵公務人員冒險犯難精神及遺族生活之照顧均有所助益。而公務人員撫卹法規定之公務人員因公死亡情事，原先並未有第五條第一款：「冒險犯難或戰地殉職」之規定，係民國七十年為鼓勵公務人員勇敢盡職，不畏危險達成任務，特增列一款「冒險犯難」殉職人員為因公死亡人員，其撫卹金之加給，則配合原戰地殉職公務人員遺族撫卹金給與之標準，以資優卹而慰忠靈¹⁰。

因此，公務人員撫卹法第五條之第一款「因冒險犯難殉職」及第二款「執行職務發生意外或危險以致死亡」即有不同之涵義。從公務人員撫卹法、公務人員撫卹法施行細則及警察人員人事條例等相關法規中針對因公死亡及殉職分別規定，且有不同之撫卹規定以觀，立法者有意將兩者作不同之對待。

依公務員撫卹法第三條之規定，公務人員有下列情形之一者，給與遺族撫卹金：一、病故或意外死亡。二、因公死亡。而對公務員因公死亡遺族之撫卹給與優於公務員病故或意外死亡，故公務人員撫卹法及公務人員撫卹法施行細則對於公務員因公死亡之成立要件法有明文規定，且依不同態樣分級加發一次撫恤金比例及撫卹金給與年限。

依公務員撫卹法第五條：

「因公死亡人員，指有下列情事之一者：

- 一、冒險犯難或戰地殉職。
- 二、執行職務發生意外或危險以致死亡。
- 三、公差遇險或罹病以致死亡。

¹⁰ 立法院公報，第七十卷，第九十三期，立法院法制委員會院會紀錄，民國七十年十一月十七日。

四、於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡。

五、戮力職務，積勞過度以致死亡。

六、因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡。…」

殉職係屬因公死亡之一種，公務員撫卹法第五條第一項第一款冒險犯難或戰地殉職死亡為殉職，第二款至第六款屬因公死亡，以下就先就因公死亡要件分別說明如下：

1.執行職務發生意外或危險以致死亡

本款所定執行職務發生意外或危險以致死亡，應於執行職務或在辦公場所執行公務期間，遭受暴力、發生意外或危險以致死亡，且其死亡與所受暴力、所生意外或危險，具有相當因果關係¹¹。例如電業人員在修理電器時，觸電死亡。工程人員在工作中遭山石擊斃。消防人員救火時被倒塌房屋壓成重傷死亡等事項，均屬執行職務發生意外或危險以致死亡。

2.公差遇險或罹病以致死亡

本款所定公差遇險或罹病以致死亡，應於公務人員經機關指派執行一定之任務或代表機關參加活動，自出發以迄完成指派任務或參加活動，返回辦公場所或居住處所止之期間內，有下列情事之一者：

一、遭受暴力、發生意外或危險以致死亡，且其死亡與所受暴力、所生意外或危險具有相當因果關係。

二、因執行公差任務，遭受感染，引發疾病以致死亡，且其死亡與罹患疾病具有相當因果關係¹²。

3.於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡

本款所定於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡，應於執行職務、公差期間或於辦公場所執行公務期間，因突發性疾病

¹¹ 公務人員撫卹法施行細則第六條

¹² 公務人員撫卹法施行細則第七條

發作，以致死亡，且其死亡與猝發疾病具有相當因果關係¹³。

公務人員執行職務或公差期間猝發疾病，依現行撫卹法施行細則均予撫卹，其中在辦公場所猝發疾病以致死亡，亦為因公死亡範圍。

4.戮力職務，積勞過度以致死亡

雖然公務人員執行職務或公差期間猝發疾病，亦屬因公死亡範圍，惟考量偶有公務人員長期慢性疲勞後，誘發之猝死，其大都有疾病存在，卻不自知或不以為意，任由疲勞蓄積，始病發突然死亡，諸如因長期加班工作過於勞累，猝發急性循環系統疾病（包括急性腦血管疾病及急性心臟疾病兩大類）以致死亡者——即俗稱「過勞死」，如非於執行職務時，或確非於公差期間或在辦公場所猝發疾病，以致死亡者，即不符因公死亡情事，以致無法辦理因公死亡撫卹，導致服務機關或遺族均認為撫卹法規定有不合理之情形，致有本款之增列，但因「戮力職務，積勞過度」係屬不確定法律概念，為避免認定之爭議，依公務人員撫卹法施行細則第九條界定：

「本款所定戮力職務，積勞過度以致死亡，應同時符合下列條件：

- 一、戮力職務：最近三年年終考績一年列甲等、二年列乙等以上；
無最近三年年終考績者，以平時考核資料及服務機關出具之證明覈實認定之。但已因病連續請假者，以其開始連續請假前三年之年終考績或服務成績證明認定之。
- 二、積勞過度：服務機關應舉證其職責繁重，足以使之積勞過度。
- 三、公務人員因戮力職務，積勞過度所生疾病，必須與職務具有相當因果關係並由中央衛生主管機關評鑑合格醫院開具醫療證明書記載之疾病或傷害原因證明之。」

5.因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡

¹³ 公務人員撫卹法施行細則第八條

公務人員於執行職務或公差期間猝發疾病以致死亡，屬因公死亡，本款規定因辦公往返，猝發疾病以致死亡，亦為因公死亡範圍。

此外，執行職務發生危險以致死亡，包括於辦公往返途中遇意外危險以致死亡，但於辦公往返途中遇意外危險以致死亡與執行職務中遇意外危險以致死亡之情形顯然不同，而該項死亡事實既經認定為因公死亡範圍，係屬公務人員重大權利事項，因此增列於公務人員撫卹法第五條第六款，並於公務人員撫卹法施行細則第十條規定：「本款所定因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡，必須在合理時間，以適當交通方法，前往辦公場所上班及退勤之必經路線途中，猝發疾病、發生意外或危險，且其死亡與猝發疾病、發生意外或危險，具有相當因果關係。（第一項）前項所定前往辦公場所上班及退勤之必經路線途中，包含下列情形：

- 一、自居住處所前往辦公場所上班途中。
- 二、在上班日之用膳時間，自辦公場所前往用膳往返途中。
- 三、自辦公場所退勤，直接返回居住處所途中。
- 四、自辦公場所退勤，直接返鄉省親或返回辦公場所上班途中。

公務人員經服務機關安排勤務，或上班時間以外之加班者，其因辦公往返之猝發疾病、發生意外或危險以致死亡，依前二項規定認定。

公務人員依規定上班之往返辦公場所必經路線，因道路交通情事繞道行駛，途中猝發疾病、發生意外或危險，經就其起點、經過路線、交通方法、行駛時間各因素查證後，屬客觀合理者，視為必經路線。」

而對於公務人員若有交通違規行為¹⁴（如未領有駕駛執照駕車、受吊扣期間或吊銷駕駛執照處分駕車、經交叉路口闖紅燈、闖越鐵路平交道、酒醉駕車、行駛高速公路路肩及逆向行駛單行道或

¹⁴ 公務人員撫卹法施行細則第十二條第一項。

跨越雙黃線行駛等)，則訂有排除發給相關給付之規定¹⁵，以督促公務人員於執行職務、公差往返或上下班途中，亦需遵行相關法令規定，但交通違規行為如屬執行職務所需且依相關法規規定為合法者，仍得辦理因公死亡撫卹¹⁶。

3.3 因公殉職之構成要件

依警察人員人事條例第 36 條第 1 項規定：「警察人員之撫卹，除依左列規定外，適用公務人員撫卹法之規定：一、在執行勤務中殉職者，其撫卹金基數內涵依其所任職務最高等階年功俸最高俸級計算，並比照戰地殉職人員加發撫卹金。二、領有勳章、獎章者，得加發撫卹金。」因此，警察人員之撫卹，除有「在執行勤務中殉職者」或「領有勳章、獎章者」外，均依公務人員撫卹法辦理撫卹。其中「在執行勤務中殉職者」者即屬為一般所稱「因公殉職」意涵。其規定完整涵義應為「警察人員在執行勤務中殉職者」。

警察人員因公殉職之構成要件「在執行勤務中殉職者」，其內涵如何？依警察人員人事條例施行細則第 17 條規定：

「本條例第三十六條第一項第一款、第三十六條之一第一項及第三項所稱殉職者，指有下列情事之一者：

- 一、執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。
- 二、執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」

另警察人員人事條例施行細則第 16 條規定：「本條例第三十五條

¹⁵ 公務人員撫卹法第五條第四項：「第一項第二款、第三款及第六款規定之因公死亡，係因公務人員本人之交通違規行為而發生意外事故以致死亡者，依前條規定給卹。」

¹⁶ 公務人員撫卹法施行細則第十二條第二項。

第一項第二款、第三十五條之一第一項、第三十六條第一項第一款、第三十六條之一第一項及第三項所稱執行勤務中，指開始執行下列勤務至勤務終了時之狀態：

- 一、交通指揮或稽查。
- 二、處理爆炸物品。
- 三、搶救災害或參與演習。
- 四、擔任特定警衛任務。
- 五、巡邏或埋伏。
- 六、拘提或逮捕案犯。
- 七、其他依有關法令規定之勤務。」

由以上規定，我們可以歸納警察人員因公殉職有二種情形，而其構成要件不同，分述如下：

第一種類型為警察人員執行特殊勤務殉職：即為警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 1 款所規定情形「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。」其構成要件為：

- 一、警察人員。
- 二、執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務。
- 三、遭受暴力或意外危害，以致死亡。

第二種類型為警察人員執行一般勤務殉職：即為警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款所規定情形「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」其構成要件為：

- 一、警察人員。
- 二、執行(1)交通指揮或稽查。(2)處理爆炸物品。(3)搶救災害或參與演習。(4)擔任特定警衛任務。(5)巡邏或埋伏。(6)拘提或逮捕案犯。(7)其他依有關法令規定之勤務。
- 三、遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。

分析上述二種類型，第一種執行特殊勤務殉職的構成要件係「前緊後寬」，而第二種執行一般勤務殉職的構成要件係「前寬後緊」。詳

言之，第一種執行特殊勤務殉職的構成要件，其勤務僅限執行「搶救災害」與「拘提或逮捕案犯」等二種勤務，其結果只要「遭受暴力或意外危害，以致死亡」。第二種執行一般勤務殉職的構成要件，其只要執行「警察勤務」即可，但執行勤務中所遭遇的是「危難事故」，警察人員「奮不顧身」，以致死亡。而警察人員所遭遇的是否為「危難事故」，警察人員是否「奮不顧身」，則依公務人員撫卹法第5條及公務人員撫卹法施行細則第5條規定認定之。

3.4 因公殉職構成要件之爭議課題——小結

經由第二章、第三章之說明，關於因公殉職構成要件之爭議課題，可分為下列兩項加以說明：

1. 於慰問金案件與撫卹金案件之間，存有差異。

同屬因公殉職之認定基準，由於下列因素，於慰問金案件與撫卹金案件之間，存有差異：

- (1)警察人員慰問金發給採「從優原則」(依警察人員人事條例第三十六條之一規定)，不得低於公務人員因公傷殘死亡發給慰問金之二倍。
- (2)警察人員「因執行勤務遭受暴力或意外危害致死亡」其慰問金之「發放基準」，與「因公殉職」屬同一基準(依警察人員因公傷殘死亡殉職慰問金發給辦法第五條規定)，發給其遺族新臺幣六百萬元至七百萬元。
- (3)警察人員「因執行勤務遭受暴力或意外危害致死亡」，其慰問金雖屬因公殉職之「基準」，但撫卹金則不完全是因公殉職之「法定構成要件」。

綜上，在實務運作上，當案件申請發給慰問金時，警政署基於「及時」原則、「從優」原則，可能以「因公殉職」之基準加以認定發給慰問金；之後，在該案件向銓敘部申報撫卹金、子女教養金時，或有可能發生銓敘部不認同警政署對於該案屬「殉職要

件」認定之情形。然而，本章案例分析部分，並不影響本研究對後續「殉職要件」之探討。

2.因公殉職構成要件爭議的議題點

在本章中所述，二種構成警察人員因公殉職類型的構成要件，各有產生爭議的議題點。說明如下：

(1)第一種殉職類型之構成要件爭議課題

警察人員執行特殊勤務殉職構成要件中，何以僅列「搶救災害」與「拘提或逮捕案犯」等二種勤務，實務機關認為此乃該二勤務具有：(1)執行該勤務本身即具有高度危險性。(2)執行該勤務時，原本就預期可能發生死亡結果之危險範圍。而該二種勤務，「拘提或逮捕案犯」勤務明確認定爭議不大，有爭議的在於「搶救災害」勤務之定義，因為「災害」為不確定法律概念。實務機關在個案審查時，認為該「災害」係屬重大性、急迫性之災害，而不全然依災害防救法所規定之範圍來認定之。亦即有個案審查是否符合「搶救災害」時，均以個案個別認定之。

(2)第二種殉職類型之構成要件爭議課題

警察人員執行一般勤務殉職之構成要件，一般實務機關認為對此認定係依公務人員撫卹法施行細則第5條，對公務人員撫卹法第五條第一項第一款所稱「冒險犯難」規定為之。依公務人員撫卹法施行細則第5條規定，所謂「冒險犯難」，指「遭遇危難事故，執行搶救任務時，明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素，仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務而殉職者。」其中「所稱災難現場，指危難事故或執行搶救任務之事發地區。」上述要件約可從客觀與主觀及結果分析之：客觀要件為「該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素」之危難事故；主觀要件為「明知」

所面對之危難事故是具有上述客觀要件，「仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務」；結果則為「殉職」。在上述要件分析，其主觀要件因當事人已殉職無從查證，結果要件很明確爭議不大，只有客觀要件有：「死亡之『高度』可能性」到底「高度要多高」始屬之？「死亡之可能因素」則要何種程度才達到「無從預先排除」？

第四章 警察處理交通事故之潛在風險分析

處理事故乃公路警察的重要且無可避免的職責之一，且較一般巡邏、舉發違規、交通疏導、重守等勤務較不相同之處，其執勤時間、地點、環境及天候狀況等非員警可選擇，當接獲通報後，員警同仁必須迅速前往事故發生的地點處理，在盡可能的時間內完成事故資料蒐證、障礙排除等作業程序，避免二次事故或其他災害發生。為探討交通員警於處理事故時，面對不同執勤時間、地點、環境及天候狀況等因素，本計畫乃進行兩階段的員警處理事故風險問卷調查。第一階段是以第一線的高速公路警察為對象，調查其經驗及認知，以獲得對於處理高速公路交通事故的危害因子或危險情境。第二階段則以前述調查分析為基礎，進而以立意抽樣方法執行全國有執行道路交通事故處理之員警問卷調查，以探討員警處理道路交通事故時所面對的風險。

4.1 公路警察（第一階段）問卷調查與分析

4.1.1 調查目的

若就學術研究的觀點來看，警察於處理道路交通事故時之風險(risk)，可以透過量化的發生機率(probability)與後果(outcome)來評估，此種研究方法需要較為複雜的數學模式與相當多量化的數據才能進行。由於本計畫之重點在於探討警察於處理道路交通事故時的潛在危險(potential risk)，焦點在於處理事故員警進入事故現場時，有否存在「冒險犯難、奮不顧身」之情境，因此本計畫乃選擇以問卷調查分析方式來解析此議題。因此第一階段的問卷調查乃以車速較快、危害可能較大的高速公路作為調查對象。雖然高速公路進行施工或道路養護時，辦理單位均依高速公路局的管制作業規定，做好安全警示或防護設施，但發生遭有問題車輛衝撞之新聞，亦時有所聞，顯見道路上作業或處理事故，的確潛藏著一些危險。

高速公路的特點為交通量大、速度快，環境特點為與一般平面道路不同，高速公路警察在處理事故的過程中，面臨到的危險，與一般縣市交通隊的員警也不一樣，一旦發生事故，執勤人員損傷往往相當嚴重。因此，本計畫第一階段問卷的議題主要為高速公路警察處理事故之潛在風險，乃利用問卷調查方式，調查實際上國道公路警察局第一至第九隊外勤同仁，針對國道員警處理交通事故所面臨到的各項危險因子及其細項、程度做調查，目的在於檢視各項危險因子與處理事故間的關係，並整理分析同仁親身的經歷及普遍認為處理事故最危險的樣態，研究結果可作為後續員警執勤訓練、勤務精進作為的參考。

4.1.2 問卷設計

本計畫第一階段的問卷如附錄一，標題為「國道公路警察局外勤員警處理事故之潛在風險」，內容共分為五個部分，分述如下：

- 1.填寫人基本資料問項
- 2.公路警察處理事故危險性的因素

共分 12 項，選用理由及標準主要參考高速公路交通管制規則、交通工程手冊、道路交通事故調查報告表，依序說明如下：

(1)車道位置

依高速公路交通管制規則，車道位置原則上可區分為內側車道、中內車道、中外車道、外側車道、外側車道、路肩，不同車道規定行駛的車輛也不同，分類如下：內側車道：為供時速 80 公里以上小型車超車使用及限最高速限小型車行駛；中內車道：可供時速 80 公里以上、最高速限以下小型車行駛；中外車道：大型車及時速低於 80 公里小型車可利用其超車；外側車道：專供大型車及時速低於 80 公里小型車行駛。因內側車道平均行駛的車輛速率較其他車道速度快，故普遍認為在內側車道處理事故，具有較高的危險性。

(2)縱坡度(如上、下坡)

公路縱坡度，係指沿公路中心線（或縱坡基線 P.G. Line）路面之傾斜度，以兩點間高程差與兩點間水平距離之比值表示之，如+2%，或-4.3%，正值表上坡道，負值表下坡道。一般而言，下坡車速快，若事故地點位於下坡路段處理事故危險性較上坡高。

(3)彎道(平曲線、豎曲線)

事故發生於彎道，因視線所及之範圍較直線道路小，後方用路人往往對於前方狀況需要較長的反應時間，故處理彎道的事故，較直線道路危險。

(4)車流併入、匯出路段

根據高速公路交通管制規則，道路可分為主線道路：車道中可供汽車直駛之車道；加速車道：指設於匝道與主線車道之間，專供汽車由匝道駛入主線車道前加速之車道；減速車道：指設於主線車道與匝道之間，專供汽車駛離主線車道進入匝道前檢速之車道；匝道：指交流道中為加減速車道及主線車道與其他道路間之連接部分，在主線車道上處理事故，由於車速較快，危險性相對於加速車道、減速車道、匝道相對較高。

(5)天候狀況

根據道路交通事故調查報告表表一，天候狀況可區分為暴雨、強風、風沙、霧或煙、雪、雨、陰，不同的天候狀況，一方面影響駕駛人的視距與反應時間，一方面車輛的操作性能也降低，與處理事故的危險息息相關。

(6)當時照明狀況

依據「交通工程手冊」第七章 7.1.1 節，設置照明之目的在於亮度不足時，提供用路人舒適的視覺環境，以提高交通安全及道路交通流量，並減少可能之犯罪，增進行人之安全感，在照明狀況不足的區域(如沒有路燈的道路)處理事故有相當大的危險性。

(7)事故現場有大件、大量、大面積散落物

依據高速公路交通管制規則第 18 條第一款：貨車行駛高速公路，裝載物品應依左列規定：一 裝載之貨物，應嚴密覆蓋、捆紮牢固。裝載砂石等粒狀物品，除應嚴密覆蓋外，並不得超出車廂高度。高速公路是促進經濟發展重要的運輸走廊，來往通行的大小貨車如過江之鯽，不時會有貨物或其他散落物掉落至路面上，與員警處理事故的危險性有密切關聯。

(8)路面狀態

根據道路交通事故調查報告表表一，路面狀態可分為油滑、泥濘、濕潤、乾燥，員警在不同的路面狀態下處理事故危險性也大不相同。

(9)事故地點位於施工區段

依交通工程手冊 10.2.3 章施工交通管制區依其管制範圍可分為前置警示區段、前漸變區段、緩衝區段、工作區段、後漸變區段；事故地點位於不同的施工區段對於處理人員安全有不同的影響。

(10)事故地點之行車最高速限

高速公路依其不同路段速限可分為 80、90、100、110 公里，速限越高的地點處理事故的危險性也越高。

(11)處理事故當時之車流量高低

車流量低的路段，道路上的車輛數量少，一般而言車速較快；車流量高的路段，車輛數量多，車速較低，車流量超過一定標準將達到壅塞情形，在此狀況下，事故處理人員具有較安全的處理環境。

(12)處理事故的時段

國道警察巡邏勤務時間一班為 4 個小時，可區分為日勤：8 時至 12 時、12 時至 16 時；夜勤：16 時至 20 時、20 時至 24 時；深夜勤：0 時至 4 時、4 時至 8 時，一般而言，晚上車流量

較少車速較快，夜間照明也不如白天明亮，在深夜處理事故比起白天具有較高的危險性。

3.處理事故危險性與相關性：

危險因素可進一步分類，例如車道位置分為內側、中內、中外、外側、路肩車道；坡度分為上坡、平坦、下坡、天候狀況包括暴雨、濃霧、晴天等。各類因素細項量化可獲得處理事故的危險性與相關性情形。

4.不同情境下，同仁處理事故危險的程度：

依照路型、天候、車流、特殊狀況，設計十個處理事故外勤員警可能面臨的事故樣態，受測者依照設計的情境，填答 1 至 100 分(分數越高越危險)來檢視普遍外勤員警認為最危險的處理事故情境。

5.同仁處理事故實際遭遇危險經驗分享：

針對曾經有遭受到威脅狀況的員警，依照本身的經驗，除了提供本身處理事故遭受撞擊狀況的描述，及個人認為處理事故最危險的情境。

4.1.3 調查計畫

第一階段問卷的調查對象包括國道公路警察局第一至第九警察隊 27 個分隊在外勤服務、實際有處理事故的同仁，職別包含分隊長、小隊長、警員。本問卷填卷方式係透過國道公路警察局之協助，以電腦問卷線上作答方式進行調查。調查時間為 102 年 4 月 20 日至 5 月 10 日共 21 天，回收計 832 份，其中 781 份有效問卷。利用電腦填卷方式，一方面回收速度快，且成本較傳統普查方式低廉及環保；另一方面利用電腦統計，後端彙整及分析較傳統填卷方式便捷許多。

4.1.4 資料分析比較

4.1.4.1 基本資料

由表 4.1 知，受訪對象之性別、年齡、從警年資、國道公路警察服

務年資等，均顯示本調查問卷與真實群體特性相近，具有代表性。

表 4.1 問卷填答者之個人基本資料變項次數分配及百分比統計表

屬性變數	項目說明	個數	百分比(%)
性別	男	735	94.1*
	女	46	5.9
年齡	20~24 歲	21	2.7
	25~29 歲	37	4.7
	30~34 歲	64	8.2
	35~39 歲	93	11.9
	40~44 歲	297	38.0*
	45~49 歲	204	26.1*
	50~54 歲	51	6.5
	55 歲以上	14	1.8
從警服務年資	1~5 年	113	14.5
	6~10 年	33	4.2
	11~15 年	2	0.3
	16~20 年	202	25.9*
	21~25 年	314	40.2*
	26~30 年	97	12.4
	31~35 年	20	2.6
在國道服務年資	1~5 年	195	25.0*
	6~10 年	96	12.3
	11~15 年	136	17.4
	16~20 年	189	24.2*
	21~25 年	110	14.1
	26~30 年	42	5.4
	31~35 年	13	1.7
職級	員警	623	79.8*
	小隊長	122	15.6
	巡官/分隊長	30	3.8
	其他	6	0.8
服務單位	第一警察隊	46	5.9
	第二警察隊	87	11.1
	第三警察隊	100	12.8
	第四警察隊	93	11.9
	第五警察隊	82	10.5
	第六警察隊	74	9.5
	第七警察隊	98	12.5
	第八警察隊	80	10.2
	第九警察隊	121	15.5*

*表示為該屬性認同程度中具有最高的百分比

4.1.4.2 處理事故之危險因素

高速公路警察處理事故之危險因素，係由填答者針對各條件分別表示其風險認同度（非常不同為最低分 1 分，非常認同是最高分 5 分），平均得分越高者，顯示在員警心目中的危險程度較高。前六項危險因素依序為（參見表 2）：「天候狀況」（平均分數 4.31）、「平曲線」（平均分數 4.14）、「車道位置」（平均分數 4.13）、「縱坡度」（平均分數 4.04）、「照明狀況」（平均分數 4.02）、「車流量」（平均分數 4.00）。由此顯示，處理事故的風險與當時的天候狀況、事故位置的幾何條件（包括公路幾何條件、車道位置等）、環境條件（包括照明與交通量等）有關。

表 4.2 危險因素屬性變數認同程度次數分配及百分比統計表

屬性變數	認同程度	次數	百分比(%)	平均數
與事故地點 <u>車道位置</u> 有關。	1	47	6.0%	4.31
	2	40	5.1%	
	3	110	14.1%	
	4	153	19.6%	
	5	431	55.2%*	
與事故地點 <u>縱坡度</u> 有關。(如上、下坡)	1	37	4.7%	4.14
	2	62	7.9%	
	3	115	14.7%	
	4	188	24.1%	
	5	379	48.5%*	
與事故地點 <u>彎道（平曲線）</u> 有關。	1	33	4.2%	4.13
	2	56	7.2%	
	3	97	12.4%	
	4	180	23%	
	5	415	53.1%*	
與事故地點 <u>車流併入、匯出路段</u> 有關。	1	33	4.2%	4.04
	2	53	6.8%	
	3	141	18.1%	
	4	228	29.2%	
	5	326	41.7%*	
與事故地點 <u>當時天候狀況</u> 有關。(如暴雨、雨、陰、晴、霧)	1	40	5.1%	4.02
	2	29	3.7%	
	3	67	8.6%	
	4	159	20.4%	
	5	486	62.2%	
與事故地點 <u>當時照明狀況</u> 有關。(如白天、夜間、隧道)	1	40	5.1%	4.00
	2	58	7.4%	
	3	120	15.4%	
	4	193	24.7%	
	5	370	47.4%*	

4.1.4.3 各危險因素細項分析

本計畫進一步將前述危險情境分析其細項內容，各細項的標準差均低於 1.15，顯示員警的認同度差異不大。說明如下（參見表 4.3）：

1. **車道位置**。內側車道平均數為 4.36 為最高；危險性高低：內側車道>中內車道>中外車道>外側車道>路肩。
2. **縱坡度**。下坡平均數為 4.29 為最高；危險性高低：下坡>平坦>上坡。
3. **平曲線**。彎道平均數為 4.35；直線道路為 3.43，危險性高低：彎道>直線道路。
4. **車流併入、匯出路段**。主線路段平均數為 3.89 為最高；危險性高低：主線路段>併入（進入主線路段）>匯出（離開主線）路段。
5. **天候狀況**。暴雨平均數為 4.45 為最高；危險性高低：暴雨>濃霧>雨天>陰天>晴天。
6. **照明狀況**。夜間（無路燈路段）平均數為 4.28 為最高；危險性高低：夜間（無路燈路段）>隧道內>夜間（有路燈路段）>白天。
7. **現場有否大件、大量、大面積散落物**。「有」的平均數 4.36，高於「無」的平均數 3.26；危險性高低：有>無。
8. **路面狀態**。油滑路面的平均數 4.28 為最高；危險性高低：油滑>泥濘>濕潤>乾燥。
9. **是否位於施工區段**。接近施工區的警戒路段平均數為 3.87 為最高、其次是施工區的路寬漸變的區段為 3.83、施工區段為 3.64、離開施工區之後路寬逐漸變寬的路段為 3.25；由此可推斷，危險性較無明顯關係（平均數皆在 4 以下，可能是因為施工區域已有較安全的交維設施）。
10. **最高速限**。等於或高於 110 公里平均數為 4.14 為最高；危險性高低：等於或高於 110 公里>100~110 公里>等於或低於 90 公里。
11. **車流量高低**。行速高於 80 公里平均數為 3.93 最高；危險性高低：行速高於 80 公里>行速在 30~80 公里之間>行速低於 30 公里。

12.發生時段。0 至 4 時平均數為 4.15 為最高；危險性高低：0 至 4 時>4 至 8 時>20 至 24 時>16 至 20 時>8 至 12 時>12 至 16 時。

表 4.3 處理事故危險性之情境比較

屬性變數	各項參數位置	平均值	排序	標準差
車道位置	內側車道	4.36*	2	1.06
	中內車道	3.99	14	1.02
	中外車道	3.65	24	1.01
	外側車道	3.27	32	1.06
	路肩	2.47	44	1.15
縱坡度	上坡	3.07	39	1.10
	平坦	3.25	34	1.05
	下坡	4.29*	4	1.03
平曲線	彎道	4.35*	3	1.04
	直線道路	3.43	29	1.04
車流併入、匯出路段	併入（進入主線）路段	3.61	27	1.06
	主線路段	3.89*	18	1.05
	匯出（離開主線）路段	3.5	28	1.07
天候狀況	暴雨	4.45*	1	1.03
	雨天	4.21	8	0.97
	陰天	3.31	31	1.02
	濃霧	4.29	5	1.04
	晴天	2.79	42	1.11
照明狀況	白天	2.88	40	1.06
	夜間（有路燈路段）	3.63	26	1.00
	夜間（無路燈路段）	4.28*	6	1.04
	隧道內	3.96	16	1.07
現場有大件、大量、大面積散落物	有	3.89*	19	1.07
	無	3.26	33	1.09
路面狀態	油滑	4.28*	7	1.06
	泥濘	4.06	13	1.02
	濕潤	3.97	15	1.03
	乾燥	2.87	41	1.10
位於施工區段	接近施工區的警戒路段	3.87*	20	1.04
	施工區的路寬漸變的區段	3.83	21	1.03
	施工區段	3.64	25	1.04
	離開施工區之後路寬逐漸變寬的路段	3.25	35	1.12
最高速限	等於或低於 90 公里	3.19	38	1.07
	100~110 公里	3.74	23	1.04
	等於或高於 110 公里	4.14*	10	1.08
車流量高低	行速低於 30 公里	2.76	43	1.13
	行速在 30~80 公里之間	3.35	30	1.00
	行速高於 80 公里	3.93*	17	1.09
發生時段	0 至 4 時	4.15*	9	1.12
	4 至 8 時	4.13	11	1.06
	8 至 12 時	3.23	36	1.03
	12 至 16 時	3.2	37	1.02
	16 至 20 時	3.79	22	1.02
	20 至 24 時	4.12	12	1.03

本研究整理表 4.3 各危險因素之情境中平均得分較高者，參見表 4.4，分別是：

- 1.天候狀況為暴雨。天雨路滑，輪胎摩擦係數降低，煞車制動力也降低，視線也較晴天不佳，若駕駛人沒有保持好安全距離或降低車速，沒有注意到前方員警管制事故，很容易造成二次事故的發生。
- 2.車道位置位於內側車道。內車道車輛大多以最高速限行駛，各項警戒措施需要較長距離，否則在高速行駛下，後方駕駛人容易有閃避不及的狀況發生。此外，內車道與外側路肩不同，處理同仁並沒有其他地方（如邊坡）可以躲避危害。
- 3.事故地點位於彎道。駕駛人行駛於高速公路彎道路段上，速度快、離心力較平面彎道道路大，不僅需要較高駕駛技巧，安全視距也較一般直線道路不足，不易發現前方路況變化。
- 4.事故地點位於下坡。車輛行駛於高速公路下坡路段，加速度較快，煞車距離較長，駕駛人需要較長的反應時間與距離，由於車速會加快的關係，對於員警執勤之危險性相對提高。
- 5.事故地點天候狀況為濃霧。臺灣於冬、春兩季常有濃霧情形，起霧時間由夜間至次日清晨最多，對行車視線影響甚大，駕駛人如事先未能採取適當應變措施，極易造成重大交通事故；在濃霧狀況下處理事故，員警須特別提高警覺。
- 6.事故地點照明沒有路燈。因照明不足、可辨識之視距縮短，後方來車駕駛人在高速行駛的狀況中，不易發現前方事故及處理事故之員警。
- 7.事故地點路面狀態為油滑。路面油滑一般是由於油罐車或載運貨物的貨車翻車或洩漏，造成路面狀態油滑，處理事故的員警在此一路面上不論現場。
- 8.事故地點天候狀況為雨天。高速公路行車速度較快，雨中行車之能見度往往偏低，具有高度危險性，另地面有水漂現象致輪胎對地摩擦減低，極易發生連環交通事故。

9.處理事故的時段為 0 至 4 時。擔任深夜勤勤務同仁處理事故，體力一般較白天差，加以夜間視距也不如日間清楚，處理事故面臨的風險相對較其他時段高。

10.行車最高速限高於 110 公里。速限較高，車輛行駛速度快，員警的執勤安全相對也較危險。

表 4.4 最危險的前十項危險情境

屬性變數	各項參數	平均數	名次
事故地點 <u>當時天候狀況</u>	暴雨	4.45	1
事故地點 <u>車道位置</u> 有關	內側車道	4.36	2
事故地點 <u>彎道（平曲線）</u>	彎道	4.35	3
事故地點 <u>縱坡度</u> 有關	下坡	4.29	4
事故地點 <u>當時天候狀況</u>	濃霧	4.29	5
事故地點 <u>當時照明狀況</u>	夜間（無路燈路段）	4.28	6
事故地點 <u>路面狀態</u>	油滑	4.28	7
事故地點 <u>當時天候狀況</u>	雨天	4.21	8
<u>處理事故的時段</u>	0 至 4 時	4.15	9
<u>事故地點之行車最高速限</u>	等於或高於 110 公里	4.14	10

註：前 10 項，平均數皆在 4.1 以上

4.1.4.4 組合情境的分類比較

危險因素中有相對比較危險的情形，但各項危險因素所組成的「情境」，例如『於雨天、深夜、無照明狀況下處理發生在彎道內側車道之事故』，才是員警實際面對的事故處理情節。如前所述，公路員警基於職責，並無法拒絕處理事故，因此適當評估公路員警處理事故較為危險的情境，不僅可以提供風險分級，也可以作為公路警察勤教的教材。

基此，本計畫依據學理、經驗及前述問卷調查結果，研擬一些組合情境（參見表 4.5），經統計前五項情境之平均分數都超過 80 分，說明如下：

表 4.5 組合案例統計結果

編號	路型	天候	車流（速率）	平均分數	排序
1	主線內側車道	雨天	正常(100)	94.2	1
5	彎道	濃霧	正常(90)	91.4	2
9	下坡	雨天	正常(90)	90.0	3
2	主線中間車道	晴天	車多(80)	86.5	4
10	隧道內		正常(70)	81.9	5
6	施工區	晴天	車多(40)	75.6	6
7	匝道出口	晴天	壅塞(40)	70.5	7
8	收費站區	雨天	正常(40)	70.0	8
3	主線外側車道	晴天	壅塞(30)	69.4	9
4	路肩	晴天	無(0)	55.6	10

1. 事故位置位於主線內側車道、雨天、車流量正常行速超過 100km/h。

平均分數 94.2，在此一狀況下處理事故危險性極高，除了因為下雨天導致天雨路滑，車輛操作性能降低外，事故位置位於內側車道，當面臨到疲勞駕駛、酒醉駕車導致精神不濟的駕駛車輛無視管制行為迎面撞來時，員警在內側車道上處理事故，除了中央分隔島，沒有如同路肩的外側邊坡可閃避，可說是完全暴露於危害中。

2. 事故位置位於彎道、濃霧、車流量正常，行速達 90 km/h

平均分數 91.4，在濃霧天候下行車，不僅視線不良，加上彎道安全視距嚴重不足，駕駛人一旦速度快，在過彎時很難即時對前方狀況做出正確的反應，連帶對處理事故員警造成極大危害。

3. 事故位置位於下坡、雨天、車流量正常，行速達 90 km/h

平均分數為 90.0，下坡車輛加速度快，加上路面濕滑，煞車制動力低，速度較一般平面道路可提升至 10 至 20 公里，若事故位置位於下坡底端，需盡速排除，以免二次事故再度發生。

4. 事故位置位於中間車道、晴天、車流量多，行速達 80 km/h

事故位置位於中內或中外車道，員警處理事故面臨到的危險只亞於內側車道，管制疏導、現場蒐證須格外小心。

5. 事故位置位於隧道內，車流量正常，行速達 70 km/h

平均分數 81.9，隧道為一封閉區間，隧道內又無路肩，因此行車安全特別重要。員警在隧道內處理事故，除了做好管制疏導措施外，更重要的，是了解該隧道內所有的安全設施設備及位置（車道管制號誌、逃生指示燈、逃生指示標誌、緊急停車彎、車行聯絡隧道、人行聯絡隧道等），避免緊急事件發生時無所適從。

4.1.4.5 開放性問項

本次的問卷最後面設計有在開放性意見，受訪者填答相當踴躍，請參見表 4.6，主要是個人親身經驗。

表 4.6 開放性意見表（個人親身經驗）

編號	問卷開放性意見內容
A1	當時發生時間約 2 至 4 時，地點在道路施工封閉成僅內、中二車道路段，事故位置在中線車道，因當時為夜間無照明，車流量非常少車速又快，員等到場後將車停於事故車後方（救援隊尚未到場），一員於現場測繪，一員則沿著封閉車道之護欄往事故後方移動，並站立於護欄上方以指揮捧警戒來車。突見一全聯結車由後方內側車道急駛而來，可能因見前方有警車，所以習慣性將車輛變換至中線車道，怎知事故就在中線車道，該聯結車見狀並擔心會煞車不及撞上前方警車及事故車，本能地將車輛右側輪胎磨擦外側護欄以增加磨擦係數，期待縮短煞車距離，豈料護欄上站有一員警，員警見該聯結車之舉動，迅速回頭沿著護欄上方跑（護欄外為施工區），直至員警發覺已經來不及了，才奮力往護欄外縱身一跳，而該聯結車亦停於警車後方約一公尺處，幸未發生第二次事故。
A2	處理事故時，遇到不長眼的駕駛，差一點就撞上現場處理員警。
A3	當時是下大雨，在內側車道處理事故，因後方來車未減速及路面積水導致車輛失控直接衝進事故現場，造成兩位同仁受傷，兩輛巡邏車損壞，我因有巡邏車擋住未受傷。
A4	事故位置中外車道，來向大貨車未減速急煞失控，衝往事故車及警車，差一點造成二次事故。假設大貨車司機未控制住車輛，必定造成人員重大傷亡，因人員均站立路肩處理。而大貨車司機疑似未注意車前狀態。
A5	於夜間雨天處理交通事故，收圓錐筒時指揮車輛閃避，但車輛仍持續行駛近員警時才突然閃避。
A6	二部車單純事故，先排除至路肩，車道內一部自小客車失控衝撞路肩事故車，我將駕駛人抱至護欄外斜坡。
A7	來車車速太快直接衝入事故封閉區域內造成二次追撞員警跳進中央分島內避難。
A8	雨天處理事故後方來車能見度差，差一點追撞過來。
A9	於夜間處理內側車道事故，因當時凌晨車流稀少，儘管已於後方 100 公尺擺放故障標誌及放置爆閃燈，但是有些用路人雖遠遠看到警示燈知道前有路況，但是到快接近警示錐時才願意變換車道，如果後車跟太近，常導致後車來不及閃避撞到警示燈。也有遇過雖已有人於事故後方揮動指揮棒警戒，但還是有駕駛似乎無視（可能為開車不專心，或其他原因），到最後快撞到人時才緊急閃避。

表 4.6 開放性意見表（個人親身經驗）（續 1）

編號	問卷開放性意見內容
A10	約 22 年前於國 1 公路中壢交流道附近處理交通事故，因警示車擺放有瑕疵，遭未注意車前動態車衝撞至事故現場內，險造成人員傷亡。
A11	當時處理國 3 線北上 340 公里內側車道事故、下雨天、路面濕滑。封閉內側及中線車道。我在後方警戒突然見乙部自小客由中線行駛打滑失控撞向我站立之位置〈站於內側車道〉。因無法閃避只好跳向南下車道。跌落後立即查看沒有來車馬上再爬回來。在跳躍中央分隔島時心中只怕雙腳被來車撞到後截肢，沒有考慮到會不會被南下車子撞到。
A12	約於 22 年前在國道 1 號公路 63 公里北上附近因處理內線車道交通事故，遭一輛小自客車衝入管制區，再次撞擊事故車輛，險造成人員受傷。
A13	當時於夜間 3 線車道之中線車道處理事故，因流量少車速過快，用路人都好像有個習慣，都要快到事故後方才要決定變換哪個車道，致使後方如炸彈開花險象環生，常出現 2 次事故。
A14	巡邏正常行駛時，前方突然發現一起事故，必須立即將後方車輛攔停，以避免發生二次事故，因後方車輛亦為正常車速行駛，易反應不及而撞上前方車輛發生事故。
A15	發生多次，無法一一描述。大略為： 1.入口環道匝道進入後約 100 公尺內，平面道路限速 50~60，但一般駕駛人行速均約 70~80，進入環道匝道內未減速或不及減速，至出彎時發現指揮人員後，常有反應過度及減速不及情形。 2.內側車道事故點(路面左彎)，車輛駕駛見前方有指揮人員時突然切出右側車道，跟隨之後車輛駕駛見況時，已距指揮人員僅約 60~80 公尺，該車右側又其他車輛時，危險度隨之提高。 3.直線車道：指揮人員於後方約 80~100 公尺處指揮，遠距離(約 500~700 公尺；甚至更遠)即可發現前方指揮人員；惟少數駕駛人習性，非接近危險區不願切出至臨近其他車道，當已接近指揮人員時(約 40~60 公尺)，才願減速至 40 以下，由指揮人員身旁，慢速切出至他車道，致危險度提昇。 4.雨天車道內事故，(天雨路滑，遇雨天會減速行駛的駕駛人不多，時速依舊維持 100 或最高速限大有人在，且為數不少) 5.塞車路段，路肩事故或移置路肩等待處理，(尤其為右彎路肩加隔音板之路段)遇路肩開放通行或違規行駛路肩者及救護車(尤其民間救護車行速約 80~100 左右)於出彎後發現，左側因車多，只能擇剎車，危險度再度提高。 6.抵達事故現場，車速正常時，實施後方交維初期，危險度破表，駕駛人見遠方多組警示燈閃亮警示時(2 部以上巡邏車或拖吊車)，多數欠缺警覺，未降低速度或減速，發現時好運者閃避得過，歹命者閃避(反應)不及或無法閃避(反應)而很學校。
A16	下雨天處理內側車道事故，後面車輛未注意前面狀況，閃避失控差一點撞向內側處理人員。
A17	於晚上同向三車道，於內車道轉彎處，要收安全錐，差點被撞。
A18	處理國道內線道事故，警車亮警示燈，後方擺設圓錐筒，持指揮棒指揮，行駛中車輛仍撞上圓錐筒，並差點撞上執勤員警及巡邏車。
A19	只是趕著處理時效未準備好事故處理前置安全動作與處置，簡直罔顧員警生命安全！尤其夜間事故之處理！與無塞車狀態下事故之處理！應以後方警示完善後再進行處理，而不是一味的時效時程管理。趕、趕、趕~急、急、急必出錯。
A20	處理事故進場時。
A21	晚上約 10 點左右處理內側車道事故三台車事故，在進行交通管制及撤離事故現場時非常危險，面臨的車道是緊急煞車，非常危險。

表 4.6 開放性意見表（個人親身經驗）（續 2）

編號	問卷開放性意見內容
A22	1.深夜車流小，車速快。如遇彎道、下坡、雨天的確很危險。我曾經處理國 3 號南 26 公里左右事故。凌晨 2-3 點又下大雨，該處又有隔音板大彎道，下坡。人處於內側車道處理，要顧前又要盼後。在工務段標誌警示車未抵達前，只能儘量使後方車輛提早發現前方有狀況。這時心理想的只有趕快把車輛排除，哪有多餘時間拍太多相片或拉遠測量等事後再補充。屢屢遇到該處事故，處理過的同事都深感危險，真的內側就是隔音牆真有地方可以跳嗎？ 2.本分隊以有隧道群為名，隧道有常有短，不要說是處理事故，排除故障車更是多，這都身陷危險情況。不過隧道內有人行走道或選擇緊急電話筒旁指揮，至少還有地方可以跳。
A23	曾經服深夜勤精神已經不太好警覺性降低，事故位置在彎道處內側車道無路燈（無照明），警車第一抵達現場警示燈警報器全開，交通錐擺好後我在後方警戒指揮，另一位同仁現場處理。後方來車車速甚快似乎看不到我在指揮差點撞到我，所以我只好站到中央分隔島上指揮，如果反應慢一點可能就 GG 了，所以最重要就是自己的站位和反射神經。酒駕和疲勞駕駛車輛誰都無法預測何時出現，所以祈禱工務段和拖救車快點出現吧，阿門。
A24	夜間 20 至 06 時段主線排除事故、後方來不及擺放安全措施
A25	於國一公路北向 186 公里處中線車道發生一起 A3 事故大約晚上 10 點或 11 點左右車流小速度快，且為彎道，車輛疾駛而來，不是左右閃避，不然就是緊急煞車，感覺命是撿回來的。
A26	約於零晨 1 至 2 時左右在國道三號北向 51 公里內側車道發生一部車輛自撞事故，因為當時車流量十分稀少且該路段略為左彎，當我們抵達現場時便立刻在事故車輛後方做交維措施並且通知勤指中心聯繫拖吊車前來幫忙，當我在事故車輛後方揮舞著指揮棒示圖告訴其他用路人前方有事故時，那時我便看到有好幾部車輛就從我旁邊呼嘯而過，當下我真的感覺到生命正遭受到威脅，當我們順利將事故車輛排除後，我真的很慶幸，我在警戒的過程當中並沒有遇到酒駕或者是精神狀態不佳的駕駛人，雖然有些車輛似乎是沒有看到我正在指揮警示，非要等到十分接近我才甘願要切換車道，但我還是平安的完成這次的任務。
A27	事故地點為出口匝道下坡路段（外側車道）。現場測繪時差一點被違規行駛外側路肩衝出之車輛撞擊。
A28	本人於省道任公路警察後於 91 年升任國道公路警察小隊長，在高速公路處處都是危機，曾經在處理事故（因該路段未設有路燈）於夜間在後方指揮交通，後方車輛仍未減速就一直衝過來，警察生命極為危險。
A29	處理內側 2 部車事故，於後方約 100 公尺處警戒警示疏導車流時，內側車道民車因車速太快急煞，撞飛警戒處前方約 20 公尺處交通錐後往外側車道切離。
A30	當時在 134 公里北上處理內車道交通事故 2 部車追撞，晚上下雨天又在彎道、車流量小、視線不佳、後方來車時速 100 公里左右行駛而來，員警將巡邏車停在內側車道鳴警報器及開啟警示燈，並面對來車一面擺設交通錐，一面手持指揮棒指揮，還是有乙部自小客車衝撞過來，還好員警閃避跳開才逃過一命。
A31	國 1 北向 37 公里勿側及輔助車道 A2 事故，在事故後方約 50 公尺處放置三角錐及警戒，同時就有自小客車變換車道由中內車道變換至中外車道，未注意前方路況，先撞擊三角錐，差點就撞擊本人。

至於員警們所認知的危險情境描述，則整理如表 4.7。

表 4.7 開放性意見表（危險狀況認知描述）

編號	問卷開放性意見內容
B1	下雨天、濃霧的事故不容易管制極易再發生事故，危及同仁生命。
B2	如遇深夜有趕時間超車車輛處理事故人員就要倍加注意。
B3	傍晚後至凌晨以前，最危險時段尤其在夜間無照明路段，常見車輛行經事故點後方已擺警戒故障三角標誌，快接近約 50-80 公尺左右，方才切入其他車道，擺明是在挑釁。
B4	在夜間於無照明之路段，警車抵達事故現場後於管制、封鎖事故現場時最危險。其他行駛該路段之車輛於無照明之路段，容易有誤判前方管制現場與本車之距離，待抵事故現場前遂急煞車，而導致其後方車輛因不明前方狀況，致引起事故現場當事人及處理員警的危險，並且造成後方 2 次或數起之車禍再發生。
B5	本分隊轄線車流較少車速快，於雨季時下午會有午後大雷雨，自撞事故較多，事故車停於車道上，常有車輛因雷雨關係視線不佳車速快，快到事故現場才變換車道，時常撞交通安全錐，對處理事故人員生命常有威脅。
B6	夜間執勤員警排除事故，現場後方車輛駕駛人夜間視距不好，員警指揮導引有時常常就會遇上後方急速車輛發生被撞的場景，不時的常上演這一幕。
B7	處理事故最危險之因素本人認為是當時之車流量及車速由其以車速為最主要因素其危險程度與當時車速成正比。
B8	大車事故無睹車天候不佳例如下雨等未做好安全措施下坡彎道內側。
B9	夜間無照明路段未塞車路況。
B10	當員警正在排除事故測繪照相及拖吊時用路人常會不注意現場狀況致處理人員支安全。
B11	夜間下雨內側車道。
B12	事故發生於深夜時段（0 至 6 時）遇彎道下坡路段且車流量少、車速快時，無法因事故而造成回堵狀況此時可以降低處理人員之危險性。
B13	事故發生於深夜時段（0 至 6 時）遇彎道下坡路段且車流量少、車速快時，無法因事故發生而致車流回堵降低處理人員之危險性。
B14	下大雨視線不良時。
B15	夜間凌晨路段無照明彎道，車流量少。
B16	事故發生在夜間無照明路段且發生在內側車道。
B17	用路人對擺設安全錐及指揮未遵守及減速。駕照取得太容易了。 國道處理事往往往先呼叫一部巡邏車去排除，因未知事故的輕重，也未知事範圍，加上駕駛人的不注意，再加上巡邏車裝備有限，而造成處理人員的危險，建請工務段買些 LED 車並編排人員輪值遇有事故可立即到事故後方警戒。（曾經跑給車子追然後跳到車子上）
B18	加派後方警車維護處理員警身命安全。
B19	事故在內側車道（夜間照明設備不足更危險）用路人注意力不夠還是未減速往前行駛時超危險的。
B20	事故處理時如當時的天候狀況不佳對員警的生命安全確實是一大威脅。如轄線起霧、或全線均已封閉仍然會有車輛駛至事故現場後方撞上安全錐才急於閃避。或於下坡路段全線均已封閉，載重車因煞不住車由後方堆撞上來。
B21	非常驚險動迫無法形容。

表 4.7 開放性意見表（危險狀況認知描述）（續）

編號	問卷開放性意見內容
B21	1.在事故後方施做安全維護（擺放交通錐過程）時，常遇駕駛人駕車時分心（拿檢車內物品如：飲料、手機；或調整車內各項設備如：音響、冷暖氣或與車內乘客聊天、未專心駕車（想事情）等等）駕駛人本身狀況，而未注意前方動態，致車輛駛近實施交維設施擺設人員時，才突然發現前方有人及車輛停止狀況，急減速與人員身旁擦身而過，再慢速切入其他車道，造成其他車輛突然急剎，致危險增加。
B22	2.交維設置完成後，大多駕駛人見前方有交維警示時，均能於 500~800 公尺前預做準備，提早變換至其他車道，但仍有部分駕駛人可能因前述原因或太過自信本身駕駛技術或故意行為（曾有同仁遭投訴，人員站立於車道內，下次再看到此行為，將直接衝撞...等投訴內容），直至接近人員時，再急剎車停於指揮人員旁後，才知前方有狀況，並慢速切入其他車道，致後方其他車輛猛按喇叭警示及剎車等情形，致危險發生。
B23	安全措施不夠。
B24	彎路路段，夜間沒有照明燈光，事故地點在內線車道。
B25	在晚間（暴雨、霧區、彎處）視線不良時於主線車道內、車流正常限速又高路段、旁又無逃生之處（如水泥護欄）。
B26	事故路段大雨路面為水泥路面容易打滑危害同仁在現場安全。

表 4.6 為員警於執勤時所遇到的親身經驗分享，表 4.7 則為員警們所認知的危險情境描述。本計畫進一步粹取兩個表之內容，整理如表 4.8。根據這些歸納，討論幾項危險因子如下：

表 4.8 開放性意見危險指標彙整表

狀況	親身經驗	件數	危險情境認知	件數	合計
雨天	A3, A5, A9, A11, A15, A16, A19, A30	8	B1, B5, B8, B11, B14, B25, B25	7	15
夜間（無照明）	A1, A5, A7, A13, A19, A20, A22, A24, A28	9	B2, B3, B4, B6, B9, B11, B12, B13, B15, B16, B19, B24, B25	13	22
內側車道	A3, A7, A11, A12, A15, A16, A15, A17, A18, A19, A22, A23, A26, A29, A30	15	B8, B11, B16, B19, B24, B25	6	21
中內/中外車道	A1, A4, A13, A25, A31	5		0	5
外側車道	A15, A27	2		0	2
於路肩遭衝撞	A4, A6, A15, A27	4		0	4
車流量小	A1, A7, A13, A19, A25, A26, A30	7	B5, B7, B12, B13, B15	5	12
彎道	A15, A17, A19, A22, A25, A26, A30	7	B8, B12, B13, B15, B24, B25	6	13
下坡	A19, A27	2	B8, B12, B13, B21	4	6

1.雨天

因路面濕滑，車輛操作不易，加上視線不佳。故根據統計表格資料，在經驗分享中共有 8 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中共有 7 名同仁認為其為重要危險因子。

2. 夜間（無照明或照明不佳）

因照明不足、可辨識之視距縮短，後方來車駕駛人在高速行駛的狀況中，不易發現前方事故及處理事故之員警。故根據統計表格資料，在經驗分享中共有 9 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中共有 13 名同仁認為其為重要危險因子。

3. 事故地點於施工路段區

若事故地點位於施工路段區，因已設立標誌或其他方式告知用路人前方路況之變化及並設立速限變化區間，駕駛人大多已有心理準備並減速慢行，故雖與一般行駛狀況不同，但在有可預期性及車速較低的狀況下，在此路段處理事故之員警無論於實際遭遇經驗及危險情境認知下，大多認為危險程度較低。故在經驗分享中僅有 1 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中則無人認知其屬危險因子。

4. 事故位於內側車道

因內側車道為超車車道，車輛大多以最高速限行駛，駕駛人自發現狀況至變換車道或煞停均需要長的距離，高速行駛下，容易有閃避不及的狀況發生。根據統計表格資料，在經驗分享中共有 15 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中共有 6 名同仁認為其為重要危險因子。

5. 事故位於中內/中外車道

當事故發生在中內或中外車道時，員警須站立於內側車道或外側車道處理事故（依事故現場狀況而定），故仍有一定之危險性存在但相對內側車道而言並不高。根據統計表格資料，在經驗分享中共有 5 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中則無同仁認為其為重要危險因子。

6. 事故位於外側車道

當事故發生在外側車道時，因外側車道大型車較多且車速較慢，相較於其他車道危險性較低。根據統計表格資料，在經驗分享中僅有 2 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中則無同仁認為其屬重要危險因子。

7.處理事故時，於路肩遭衝撞

高速公路及快速公路交通管制規則，車輛拋錨停靠路肩，應在車輛後方擺上三角反光標誌，告知後方來車，但放置地點至少需距離故障車 100 公尺，才能真正達到警示效果，且停靠位置要盡可能靠近外側護欄，。

8.事故地點車流量小

當該路段車流量較小時，車速相對而言較車流量多時快，於車速較高的環境中，員警的執勤安全相對較危險。根據統計表格資料，在經驗分享中共有 7 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中共有 5 名同仁認為其為重要危險因子。

9.事故地點位於彎道

彎道路段上安全視距不足，駕駛人不易發現前方路況變化，造成執勤員警安全上之虞慮。根據統計表格資料，在經驗分享中共有 7 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中共有 6 名同仁認為其為重要危險因子。

10.事故地點位於下坡

於下坡路段，車速較快，駕駛人需要較長的反應時間與距離，對於員警執勤之危險性相對提高。根據統計表格資料，在經驗分享中共有 2 名同仁認為其為重要危險因子；在情境模擬中共有 4 名同仁認為其為重要危險因子。

4.2 全國員警(第二階段)問卷調查與分析

4.2.1 調查目的

由於員警處理道路交通事故時，必須面對複雜的道路交通環境，

在很短的時間內完成警戒與管制交通、進場蒐集各項跡證、儘速恢復交通等工作，執勤過程有相當高的專業性與面臨很多樣的風險。本計畫已經於 4.1 節初步探討高速公路員警處理高速公路交通事故所面臨的風險，為進一步了解與評量全國所有交通員警於處理各種道路交通事故時，所面臨的危險狀況，乃設計第二階段問卷：「員警處理道路交通事故之風險評量問卷」（請參見附錄四），以探討全國處理道路交通事故員警對於處理事故時道路環境危險因素之評量。

4.2.2 問卷設計

第二階段的問卷調在於探討「處理道路交通事故時員警所面臨的危險因素」，調查問卷如附錄四，內容共分為三個部分，以第一階段所調查之「國道公路警察人員執勤『危險性』問卷調查」為基礎，選出較重要的危險因子，並參考本研究團隊於 8/19(一)召開專家學者座談會，會中專家學者所提供之意見，於第一部分新增 4 個基本問項，另於第二部分新增 12 個狀況評比的問項，分述如下：

1. 第一部分：處理道路交通事故時員警所面臨的危險因素

- (1) 第 4 項：與事故地點的道路功能或等級(如高快速公路、市區幹道、一般市區道路、巷道等)有關。
- (2) 第 13 項：與員警之現場危險研判能力有關。
- (3) 第 14 項：與員警在事故現場警戒與管制作為有關。
- (4) 第 15 項：與員警處理事故時之警戒設備不足有關。

2. 第二部分：員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況之評比

- (1) 第 1 項：於高、快速公路處理事故的危險性大於其他道路。
- (2) 第 2 項：於市區高架道路或地下道處理事故的危險性大於平面道路。
- (3) 第 3 項：於市區重要幹道處理事故的危險性大於其他一般市區道路。
- (4) 第 4 項：於一般市區道路處理事故的危險性大於市區巷道。
- (5) 第 5 項：處理事故的危險性主要是其他車輛的車速。
- (6) 第 11 項：員警在處理道路交通事故過程，都能確實警告、預防

發生「他車」的意外危害或威脅。

(7)第 12 項：員警處理道路交通事故時一定要進入事故現場，其所冒的風險並不低於逮捕要犯時的危險性。

(8)第 13 項：處理事故員警的危險性主要來自於道路環境、車流狀況、天候狀況、異常駕駛人的行為。

(9)第 14 項：於長隧道內或長橋上處理事故的危險性大於其他路段。

(10)第 16 項：處理事故過程如員警已依相關規範做好警戒與警示，卻仍遭受暴力或意外危害而死亡情事，可符合「因公殉職」要件。

(11)第 17 項：員警處理道路交通事故，就如同在搶救人為災害

(12)第 18 項：處理道路交通事故之員警可以警戒車流狀況，卻可能無法充分掌握所有駕駛人的行為，尤其是異常駕駛人。

3.填寫人基本資料問項

包括年齡、從警服務年資、於道路交通事故處理的服務年資、職級、服務的單位、填答日期等。

4.2.3 調查計畫

問卷的發放採用立意抽樣方法，適當選取都會型、都市型、鄉村型的警察局及高速公路專業單位（公路警察局）等不同屬性的警察單位，分別針對臺北市政府警察局交通大隊、新北市政府警察局交通大隊、臺中市政府警察局交通大隊、彰化縣警察局交通隊、屏東縣警察局交通隊、花蓮縣警察局交通隊、國道公路警察局第一警察隊、國道公路警察局第三警察隊、國道公路警察局第六警察隊，在外勤服務、實際有處理事故之員警或幹部作為調查對象。

為鼓勵員警同仁填答問卷，乃透過事先聯繫妥之調查單位一位幹部，進行問卷發放及初步審核工作，完成調查之每位受訪者發放調查費新臺幣 200 元，本問卷填卷方式透過紙本方式進行調查，相關問卷於鍵檔後進行統計分析。第二階段問卷的調查時間為 102 年 8 月 30 日至 9 月 10 日（共 10 天），回收問卷計 300 份。

4.2.4 問卷篩選條件

本計畫為求問卷之有效性，乃透過以下篩選準則，刪除無效的問卷，共獲得 273 份有效問卷：

1. 第一部分 15 題作答者勾選項目皆為同一選項。
2. 第二部份 15 題作答者勾選項目皆為同一選項。
3. 兩部份 30 題作答者勾選項目皆為同一選項。
4. 第一部份 15 題作答者皆未勾選。
5. 第二部份 15 題作答者皆未勾選。

表 4.9 第二階段「無效問卷編號」統計表

準則 單位	1	2	3	4	5	總計
01(台北市)		11,12	16,24,48			5
02(新北市)		22,23	25		49	4
03(台中市)	05		25			2
04(彰化縣)	12	16				2
05(屏東縣)	03	06	04			3
06(花蓮縣)						0
07(國一隊)	07	13,27	25			4
08(國三隊)	02,20	22,28	09	10		6
09(國六隊)	25					1
標準	7	10	8	1	1	27

4.2.5 第二階段問卷統計分析

第二階段問卷調查共回收 273 份有效問卷，內容包含基本資料之年齡、從警服務年資、於道路交通事故處理的年資、職級、服務單位，重要的統計分析結果如下。

4.2.5.1 受訪者基本資料

表 4.10 為第二階段的受訪對象之年齡、從警服務年資、於交通事故的年資、職級等統計資料，大致而言，本問卷與真實群體特性相近，具有代表性。

表 4.10 問卷填答者之個人基本資料變相次數分配及百分比統計表

屬性變數	項目說明	個數	百分比(%)
年齡	20~24 歲	10	3.7%
	25~29 歲	37	13.6%
	30~34 歲	41	15.0%
	35~39 歲	42	15.4%
	40~44 歲	77	28.3%*
	45~49 歲	50	18.4%*
	50~54 歲	12	4.4%
	55 歲以上	3	1.1%
從警服務年資	1~5 年	65	23.9%
	6~10 年	31	11.4%
	11~15 年	6	2.2%
	16~20 年	65	23.9%
	21~25 年	78	28.6%*
	26~30 年	22	8%
	31~35 年	5	1.8%
於交通事故處理的年資	1~5 年	129	47.4%*
	6~10 年	52	19.1%
	11~15 年	42	15.4%
	16~20 年	31	11.4%
	21~25 年	12	4.4%
	26~30 年	6	2.2%
職級	員警	223	82.6%*
	小隊長	32	11.9%
	巡官/分隊長	15	5.6%

*表示為該屬性認同程度中具有最高的百分比

4.2.5.2 處理事故時員警面臨的危險因素

由填答者針對各問項內容，分別表示對於處理事故面臨高風險的認同度（非常不認同為最低分 1 分，非常認同是最高分 5 分），平均得分越高者，顯示在員警心目中的危險程度較高。前十項危險因素依序為（參見表 4.11）：

1. 「天候狀況」（平均分數 4.41）。
2. 「車道位置」（平均分數 4.27）。
3. 「照明狀況」（平均分數 4.17）。
4. 「平曲線」（平均分數 4.16）。
5. 「道路功能或等級」（平均分數 4.12）。
6. 「警戒與管制作為」（平均分數 4.07）。
7. 「警戒設備不足」（平均分數 4.02）。

8. 「車速」(平均分數 4.01)。
9. 「處理時段」(平均分數 4.00)。
10. 「行車速限」(平均分數 3.85)。

由表 4.11 顯示，交通警察處理事故的風險與當時的天候狀況、事故位置的幾何條件（包括公路幾何條件、事故位置）、環境條件（包括照明與交通量）、員警的管制與警戒作為、警戒設備有關。

表 4.11 危險因素屬性變數認同程度次數分配及百分比統計表

排序	屬性變數	認同程度	次數	百分比(%)	平均數
1	5.與事故地點的 <u>當時天候狀況</u> 有關。(如暴雨、雨、陰、晴、霧等)有關。	1	0	0%	4.41
		2	5	1.8%	
		3	31	11.4%	
		4	84	30.8%	
		5	151	55.3%*	
2	1.與事故地點的 <u>車道位置</u> 有關。	1	2	0.7%	4.27
		2	10	3.7%	
		3	37	13.6%	
		4	88	32.2%	
		5	136	49.8%*	
3	6.與事故地點的 <u>照明狀況</u> (如白天、夜間等)有關。	1	1	0.4%	4.17
		2	7	2.6%	
		3	54	19.8%	
		4	93	34.1%	
		5	116	42.5%*	
4	3.與事故地點的 <u>平曲線</u> (如平直路段或彎道)有關。	1	0	0%	4.16
		2	13	4.8%	
		3	44	16.1%	
		4	100	36.6%	
		5	114	41.8%*	
5	4.與事故地點的 <u>道路功能或等級</u> (如高快速公路、市區幹道、一般市區道路、巷道等)有關。	1	3	1.1%	4.12
		2	12	4.4%	
		3	53	19.4%	
		4	87	31.9%	
		5	118	43.2%*	
6	14.與員警 <u>在事故現場警戒與管制作為</u> 有關。	1	2	0.7%	4.07
		2	16	5.9%	
		3	52	19%	
		4	94	34.4%	
		5	109	39.9%*	
7	15.與員警 <u>處理事故時之警戒設備不足</u> 有關。	1	5	1.8%	4.02
		2	15	5.5%	
		3	59	21.6%	
		4	84	30.8%	
		5	110	40.3%*	

表 4.11 危險因素屬性變數認同程度次數分配及百分比統計表(續)

排序	屬性變數	認同程度	次數	百分比(%)	平均數
8	11.與處理事故當時的 <u>車流速率高低(車速)</u> 有關。	1	3	1.1%	4.01
		2	13	4.8%	
		3	56	20.5%	
		4	105	38.5%*	
		5	95	34.8%*	
9	12.與處理事故的 <u>時段</u> (如日間、深夜等)有關。	1	2	0.7%	4.00
		2	8	2.9%	
		3	57	20.9%	
		4	126	46.2%*	
		5	79	28.9%	
10	10.與事故地點的 <u>行車最高速限</u> (如市區 50 或 60、高快速公路 90、100、110 公里/小時等)有關。	1	8	2.9%	3.85
		2	24	8.8%	
		3	62	22.7%	
		4	85	31.1%	
		5	94	34.4%*	

*表示為該屬性認同程度中具有最高的百分比

4.2.5.3 員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況之評比

由填答者針對各問項內容，分別表示員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況之評比的認同度（非常不認同為最低分 1 分，非常認同是最高分 5 分），平均得分越高者，顯示在員警心目中處理道路交通事故時所面臨狀況之評比較高。前十項風險狀況依序為（參見表 4.12）：

1. 「處理事故過程如員警已依相關規範做好警戒與警示，卻仍遭受暴力或意外危害而死亡情事，可符合「因公殉職」要件。」（平均分數 4.67）。
2. 「處理道路交通事故之員警可以警戒車流狀況，卻無法充分掌握所有駕駛人的行為(尤其是異常的駕駛人)。」（平均分數 4.51）。
3. 「於天候不良狀況（如暴雨、濃霧等）處理事故的危險性較大於其他天候狀況。」（平均分數 4.48）。
4. 「處理事故員警的危險性主要來自於道路環境、車流狀況、天候狀況、異常駕駛人的行為」（平均分數 4.42）。

表 4.12 員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況認同程度表

排序	屬性變數	認同程度	次數	百分比(%)	平均數	標準差
1	16.處理事故已依規範做好警戒警示，卻仍 <u>遭受暴力或意外危害而死亡</u> 情事，可符合「因公殉職」要件。	1	2	0.7%	4.67	0.70
		2	2	0.7%		
		3	17	6.2%		
		4	43	15.8%		
		5	209	76.6%*		
2	18.處理道路交通事故之員警可以警戒車流狀況，卻 <u>無法充分掌握所有駕駛人的行為</u> （尤其是異常的駕駛人）。	1	1	0.4%	4.51	0.76
		2	5	1.8%		
		3	24	8.8%		
		4	68	24.9%		
		5	175	64.1%*		
3	9.於 <u>天候不良狀況</u> （如暴雨、濃霧等）處理事故的危險性較大於 <u>其他天候狀況</u> 。	1	0	0%	4.48	0.69
		2	4	1.5%		
		3	18	6.6%		
		4	94	34.4%		
		5	157	57.5%*		
4	13.處理事故員警的危險性主要來自於 <u>道路環境、車流狀況、天候狀況、異常駕駛人的行為</u> 。	1	0	0%	4.42	0.76
		2	6	2.2%		
		3	28	10.3%		
		4	85	31.1%		
		5	154	56.4%*		
5	17.員警處理道路交通事故，就如同在 <u>搶救人為災害</u> 。	1	3	1.1 %	4.40	0.81
		2	4	1.5%		
		3	28	10.3%		
		4	84	30.8%		
		5	154	56.4%*		
6	1.於 <u>高、快速公路</u> 處理事故的危險性大於 <u>其他道路</u> 。	1	2	0.7%	4.38	0.86
		2	10	3.7%		
		3	27	9.9%		
		4	76	27.8%		
		5	158	57.9%*		
7	7.於 <u>彎道路段</u> 處理事故的危險性大於 <u>直線路段</u> 。	1	0	0%	4.33	0.75
		2	5	1.8%		
		3	30	11%		
		4	106	38.8%		
		5	131	48%*		

表 4.12 員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況認同程度表(續)

排序	屬性變數	認同程度	次數	百分比(%)	平均數	標準差
8	10.於 <u>車速快</u> 之狀況處理事故的危險性大於 <u>其他車流狀況</u> 。	1	0	0%	4.32	0.78
		2	3	1.1%		
		3	43	15.8%		
		4	91	33.3%		
		5	136	49.8%*		
9	8.於 <u>深夜時段</u> 處理事故的危險性大於 <u>其他時段</u> 。	1	2	0.7%	4.27	0.90
		2	13	4.8		
		3	32	11.7%		
		4	87	31.9%		
		5	137	50.2%*		
10	12.員警處理道路交通事故時一定要進入事故現場，其所冒風險並不低於逮捕時的危險性。	1	1	0.4%	4.24	0.84
		2	6	2.2%		
		3	49	17.9%		
		4	87	31.9%		
		5	130	47.6%*		

- 5.「員警處理道路交通事故，就如同在搶救人為災害。」(平均分數 4.40)。
- 6.「於高、快速公路處理事故的危險性大於其他道路。」(平均分數 4.38)。
- 7.「於彎道路段處理事故的危險性大於直線路段。」(平均分數 4.33)。
- 8.「於車速快之狀況處理事故的危險性大於其他車流狀況。」(平均分數 4.32)。
- 9.「於深夜時段處理事故的危險性大於其他時段。」(平均分數 4.27)。
- 10.「員警處理道路交通事故時一定要進入事故現場，其所冒風險並不低於逮捕時的危險性。」(平均分數 4.24)。

表 4.12 顯示，處理事故員警的危險性主要來自於員警處理事故時：(1)道路等級或功能(包括最高速限、車流速率等)，(2)事故地點(包括彎道、車道位置等)，(3)環境因素(如天候狀況、異常駕駛人的行為)及(4)警察管制作為(包括現場警戒與管制作為、警戒設備不足等)。若是在高快速公路、天候不良、彎道路段、深夜時段的情境下處理事故，其危險性遠大於一般情境，其所冒風險並不低於逮捕時的危險性。此外，處理交通事故如同在搶救人為災害，員警雖可以警戒車流狀況，卻無法充分掌握所有駕駛人的行為，如已依相關規範做好警戒或警

示，卻仍遭暴力或意外危害而死亡情事，絕大部分的員警認為可符合「因公殉職」要件。

4.2.6 兩階段問卷比較分析

經由兩階段的問卷調查與分析，本計畫分別比較「處理事故時的風險因素」（參見表 4.13）及「處理事故時的危險情境」（參見表 4.14）可以發現，兩階段的問卷結果略有差異，但整體員警對於處理道路交通事故時面臨風險的看法，相當一致。

表 4.13 兩階段問卷處理事故「危險因素」平均數前十名比較表

排序	第一階段問卷	第二階段問卷
1	與事故地點的當時 <u>天候狀況</u> 有關。	與事故地點的當時 <u>天候狀況</u> 有關。
2	與事故地點 <u>彎道</u> 有關。	與事故地點的 <u>車道位置</u> 有關。
3	與事故地點的 <u>車道位置</u> 有關。	與事故地點的 <u>照明狀況</u> 有關。
4	與事故地點的 <u>縱坡度</u> 有關。	與事故地點 <u>彎道</u> 有關。
5	與事故地點的 <u>照明狀況</u> 有關。	與事故地點的 <u>道路功能或等級</u> 有關。
6	與處理事故當時的 <u>車流量高低</u> 有關。	與員警在事故現場 <u>警戒與管制作為</u> 有關。
7	與事故地點 <u>路段</u> 有關。	與員警處理事故時之 <u>警戒設備不足</u> 有關。
8	與事故地點的 <u>路面狀態</u> 有關。	與處理事故的 <u>車流速度</u> 有關。
9	與事故地點是否位於 <u>施工區段</u> 有關。	與處理事故的 <u>時段</u> 有關。
10	與處理事故的 <u>車流速度</u> 有關。	與事故地點的 <u>行車最高速限</u> 有關。

表 4.14 兩階段問卷處理事故「面臨風險情境」前十名比較表

排序	第一階段問卷	第二階段問卷
1	事故地點 <u>當時天候狀況(暴雨)</u>	處理事故過程如員警已依相關規範做好警戒與警示，卻仍 <u>遭受暴力或意外危害而死亡</u> 情事，可符合「因公殉職」要件。
2	事故地點 <u>車道位置</u> 有關	處理道路交通事故之員警可以警戒車流狀況，卻 <u>無法充分掌握所有駕駛人的行為</u> (尤其是異常的駕駛人)。
3	事故地點 <u>彎道</u>	事故地點 <u>當時天候狀況</u>
4	事故地點 <u>縱坡度</u> 有關	處理事故員警的危險性主要來自於 <u>道路環境、車流狀況、天候狀況、異常駕駛人的行為</u> 。

表 4.14 兩階段問卷處理事故「面臨風險情境」前十名比較表(續)

排序	第一階段問卷	第二階段問卷
5	事故地點 <u>當時天候狀況(濃霧)</u>	員警處理道路交通事故，就如同在 <u>搶救人為災害</u> 。
6	事故地點 <u>當時照明狀況</u>	於 <u>高、快速公路</u> 處理事故的危險性大於 <u>其他道路</u> 。
7	事故地點 <u>路面狀態</u>	事故地點 <u>彎道</u>
8	事故地點 <u>當時天候狀況(雨天)</u>	<u>事故地點之行車最高速限</u>
9	<u>處理事故的時段</u>	<u>處理事故的時段</u>
10	<u>事故地點之行車最高速限</u>	員警處理道路交通事故時一定要 <u>進入事故現場</u> ，其所冒風險並不低於逮捕時的危險性。

4.3 員警處理事故之作業程序

4.3.1 事故處理作業程序

員警接獲道路交通事故通報，到達事故現場欲開始進行處理道路交通事故，一直到恢復管制交通、開放道路或車道通行為止，其相關的作為均必須依據相關規範進行交通管制與現場蒐證。為進一步探討事故處理過程中之作為，本計畫茲以道路等級較高、車速較快的高速公路為對象，利用「國道公路警察局交通事故現場處理作業規定」(附錄三)與「國道公路警察局交通事故現場處理程序」(附錄四)，從時間軸的角度，探討國道員警處理交通事故過程中可能面臨的危險。

一、整備流程階段

員警出勤前領用相關裝備(道路交通事故現場圖、調查報告表、筆錄紙、筆、圓規、尺)、測量用具(捲尺、測距輪)、警戒用具(閃光燈、反光交通錐、反光背心)、鑑識用具(酒測測定器)、照明用具(手電筒)、攝影用具(照相機、錄影機、DV 等)，在此一階段中，勢必要再三檢查巡邏車後行李箱是否領用反光交通錐，作為現場管制使用。

二、臨場措施(進場階段)與回報階段

為處理事故面臨風險最大的階段，大致可分為幾個細項：

- 1.開啟警示燈趕往現場，距離通報地點約 1 公里開啟警示燈趕往現場，距離通報地點約 1 公里前，即開啟警鳴器提醒用路人；一方面通知其他用路人前方有狀況使其保持安全距離，一方面可令其減速保障員警駕車的安全。
- 2.如能目視現場人、車，即開始擺設交通錐管制交通、保護現場，避免二次事故；如距離過遠，可至現場後方跡證約 100 公尺處再行擺設；巡邏車停放位置切勿過近，以避免影響蒐證；員警應在事故路段上游適時管制車輛，避免在高速車流中處理交通事故，在交通管制設施尚未抵達前，同仁應隨時保持高度警戒，隨時注意後方的行車動態，夜間執勤同仁務必穿著反光背心，保障自我的安全。
- 3.觀察事故車輛有無漏油、危險物品外洩或火源情形；如有此類情形，應保持安全距離，注意自身安全；若員警處理大型車事故為載運危險物品車輛，需立即向駕駛索取運送計畫書及物質安全資料表，立即回報給勤務中心，保障自身與現場民眾的安全。
- 4.回報狀況：到達現場，就現場狀況（交通概況、人車物散落情形、所需人力、處理機具及交管器材等）回報值班員警及勤指中心。
 - (1) 事故車輛需拖救時，請勤指中心通知交控中心指派拖救車到場救援或排除。
 - (2) 如現場有死亡或生命危險者，請勤指中心通知家屬、刑事組及相關主管。

三、現場調查蒐證階段

- 1.保護現場，確保跡證完整，對易變化、消逝之跡證應儘速定位、拍照存證。
- 2.現場劃定管制區，疏導交通，注意人車安全；在此一階段下同仁應掌握時效，以最短的時間蒐集事故現場資料，減少個人暴露在危險的時間。

四、撤除管制階段

調查蒐證工作處理完成後，應俟救護（難）車離去、現場清理完

畢恢復交通後，始可撤離；在撤除交通錐時尤須注意同班勤務員警動態，務必要等全部工作完成後最後再撤除管制措施，避免二次事故發生。

國道公路警察局外勤分隊同仁處理事故，原則上人員車輛的配置，為一部巡邏車兩位警員，在處理事故的流程中，一方面在交通管制設施尚未抵達前要自我佈設管制設施，一方面須掌握時效迅速蒐證，在高速公路速度快、車流量大的環境，實有其艱難及危險之處，希冀所有處理事故的國道員警均能掌握上述處理事故原則與要項，確實保護自己與當事人的安全。

4.3.2 事故處理過程之風險分析

本計畫由學理及實務訪問、兩階段的問卷分析發現，員警於事故現場處理交通事故時，由於進場管制階段必須有很多臨場措施，一方面要進入車道管制交通，另一方面也必須回報現場狀況或協助救護工作，其遭受其他車輛危害的風險最高；其次是撤除管制離場階段，因防護較少而危險性亦高。

事實上，員警即使依據現行的相關作業規範，於進行道路處理事故時，一方面是處理時間的緊迫，另一方面則是相關裝備很有限，故通常只能做到對車流的「警示」與「區隔」，處理事故的現場並無具體的「防護」措施，如有意外車輛衝撞，相當危險。

4.4 員警處理事故之風險分析

本計畫綜整各項員警於處理道路交通事故時所面臨的道路危險因素，彙整如表 4.15。該表主要考量：

1.道路實質條件(physical conditions)

指道路的幾何設計(geometric design)，包括縱坡度（上坡、下坡或平坦）、平曲線（彎道或直線）、車道數、車道寬度、上匝道或下匝道等。

表 4.15 員警處理道路交通事故之危險因素比較表

序號	危險因素	說 明	危險性之高低
1	道路等級	事故現場的車流速率若較高，會有較高的危險性；因此道路等級越高、最高速限越高或車流速率越高等，較為危險。一般車流速率與道路等級直接相關，乃以「道路等級」作代表。	高速公路 > 快速公(道)路 > 市區幹道 > 市區道路 > 一般道路
2	車道位置	內側車道的行車速率較中線或外側車道快，要進入道路內側車道處理事故的危險性較高。	內側車道 > 中內車道 > 中外車道 > 外側車道 > 路肩
3	特殊路段	於視線不良、作業空間受限等地點處理事故，危險性相對較高。	(長)隧道 > 長橋 > 一般路段
4	平面曲線	轉彎路段的視線容易受阻，故於設有平曲線之處(彎道)，危險性較高。	彎道 > 直線道路
5	縱向坡度	縱向坡度係指上坡、平坦或下坡；一般而言，下坡之車速較容易增高或失控，危險性相對較高。	下坡 > 平坦 > 上坡
6	車流交會	高、快速公(道)路常設有上匝道(有併入行為)及下匝道(有分出行為)，都市幹道異常有車流匯出或匯入路段，其車流運作均較為複雜，於處理事故時，相對有較高危險性。	主線路段 > 併入(進入主線)路段 > 匯出(離開主線)路段
7	天候狀況	因駕駛人的視線與注意力會明顯受到天候的影響，故於天候不良狀況下處理事故的風險性相對較高。	暴雨 > 濃霧 > 雨天 > 陰天 > 晴天
8	照明狀況	於視線不良狀況下處理道路交通事故，其危險性相對較高。	夜間(無路燈路段) > 隧道內 > 夜間(有路燈路段) > 白天

2.交通狀況(traffic situation)

指車流狀況，雖然車流的速率(speed)、密度(density)、流率(flow rate)為基本的車流參數，但可以平均速率作為代表。員警於處理事故現場的車流平均速率亦為重要影響因素。

3.控制狀況(control conditions)

指對於道路通行的一些管制情形，如號誌控制、最高速限管制、車種之車道使用管制等。

4.環境因素(environmental factor)

指天候、光線等因素，也包括是否為施工路段等。

表 4.15 的危險因素還沒有包括員警是否已依相關規範進行交通管制、異樣駕駛人等人為因素。由第二階段之問卷調查可知，處理事故員警均有認知，處理事故時先要保護自己，故必須依據相關規範進行交通管制。然而，問卷亦顯示：「處理道路交通事故之員警可以警戒車流狀況，卻無法充分掌握所有駕駛人的行為（尤其是異常的駕駛人）」、「員警處理道路交通事故，就如同在搶救人為災害」、「員警處理道路交通事故時一定要進入事故現場，其所冒風險並不低於逮捕時的危險性」。若員警於事故處理過程中，是否會有異樣駕駛人之特殊駕駛行為，而導致二次事故或甚至危害處理事故員警之生命安全，實難以利用學理或實務的分析而獲得。

有了表 4.15 之後，為提供警政署利於審查員警處理事故時之死亡案件，是否有符合「因公殉職」的可能性，茲綜整表 4.16 之危險等級分類表，提供參考。基本上，由於要審酌員警於處理事故時死亡是否符合「因公殉職」要件，處理事故之危險等級僅屬一參考要件，仍應依據相關法令進行審核。

表 4.16 員警處理道路交通事故之危險性等級分類

等級	道路等級	道路條件	天候條件
A	• 高、快速公路	• 彎道路段 • 下坡路段 • 隧道內	• 暴雨或大雨 • 濃霧 • 照明差或無照明
B	• 高、快速公路	• 平直、其他路段	• 視線良好
C	• 郊區多車道公路	• 彎道路段 • 下坡路段 • 隧道內	• 暴雨或大雨 • 濃霧 • 照明差或無照明
D	• 郊區多車道公路	• 平直、其他路段	• 視線良好
E	• 都市幹道		
F	• 市區其他道路 • 郊區二車道公路 • 其他		

註：1. 高、快速公路係指最高速限超過 80 公里/小時之公路或市區快速道路。郊區多車道公路係指單向超過 2 車道、聯絡兩都市間之公路，通常最高速限為 60 或 70 公里/小時。都市幹道係指單向超過 2 車道、中央實體或標線分隔、最高速限為 50 或 60 公里/小時之市區道路。

2. 車流條件均為車輛稀少及正常狀況；車流擁擠狀況並沒有明顯的威脅或危險性。

本計畫在問卷調查及實地訪談過程也發現，交通或公路主管機關於道路施工時，多依據「交通工程手冊」(交通部，2010)依序設置：(1)前置警示區段，(2)前漸變區段，(3)緩衝區段，(4)工作區段，(5)後漸變區段等空間，且能善用各種交通管制與安全設施。員警於道路交通事故現場時，警車通常只能配備交通錐、警示燈/棒、警示旗等基本配備，除非是專用的「事故處理車」才有配備較多的警示設備。換言之，員警於處理道路交通事故時，通常只能作到警示車流的作用，並無法達到導引車流、區隔車流或是防護作業現場（最多利用警車阻擋車流）的功能。未來是否全面檢討處理事故員警之基本配備、標準作業程序及加強員警的訓練等，建議另案處理。

第五章 綜合討論

經由前述各章對於現行法令研析與問卷調查分析的探討，本章綜合討論員警處理道路交通事故發生意外死亡案件的撫卹相關議題。本章內容包括現況問題剖析、專家學者座談會意見綜整及因應方案研擬等項。

5.1 現況問題剖析

5.1.1 爭議案例與判決分析

5.1.1.1 97 年至 101 年員警因公殉職案例簡介—無爭議案例

一、相關法規說明

依據警察人員人事條例施行細則第 17 條之 2 規定，依本條例第 35 條第 1 項第 2 款及第 36 條第 1 項第 1 款辦理退休、撫卹案件，應由服務機關檢具相關文件及內政部警政署出具之事實審核證明，循行政程序彙轉銓敘部審定。又依銓敘部 94 年 4 月 19 日部退三字第 0942488389 號函略以：各警政機關於報送是類退撫案件前，應先確實認定當事人是否符合警管條例規定之「執行勤務」並檢具相關證件，送請所屬警政主管機關核定後，再轉銓敘部核定。依上述細則條文說明及警政署 95 年 1 月 18 日警署人字第 0950019435 號書函略以，為落實審查機制，事實審核證明，宜由警政署成立審查小組審查認定後出具之。故目前撫卹案件均由警政署出具「符合警察人員人事條例第 36 條事實審核證明書」，再轉銓敘部核定。

自民國 97 年至 101 年員警因公殉職共有六人，其分別符合警察人員人事條例第 36 條及其施行細則第 17 條第 1 款或第 2 款之規定，但其中有兩案銓敘部與內政部警政署審定適用條款有異，最後雖依因公殉職撫卹，但其差額由內政部警政署編列預算支給。

以下先針對銓敘部與內政部警政署審定適用條款相同之四個案例，說明如下：

(一) 案例一

姓氏：陳

職稱：警員

死亡日期：97 年 12 月 10 日

最後在職服務機關：彰化縣警察局彰化分局

事實經過：

彰化縣警察局彰化分局民族路派出所警員陳 OO 於 97 年 12 月 9 日 22 時至 24 時擔服備勤勤務，於 23 時 12 分許，接獲該分局勤指中心 110 民眾報案於彰化市埔北街 218 號有民眾鬧事，陳故員隨即趕往處理，發現民眾曾 O 榮、曾 O 勇及張淑惠（2 男 1 女）酒後鬧事並加以勸導，嫌犯曾 O 榮向陳員辱罵三字經及連續揮拳攻擊陳員，陳員邊以無線電呼叫支援並同時抵擋曾 O 榮攻擊時，曾 O 勇從陳員背後抱住陳員並搶奪陳員警用配槍，當陳員將曾 O 榮壓制在地時，曾 O 勇就將槍口指著陳員，從陳員背後開槍，子彈自陳員左背腋下射進、右胸前貫穿，陳員即當場倒地不起無法回應無線電呼叫，經送醫急救無效後，延於 97 年 12 月 10 日宣告死亡。

警政署人事室審查意見：

陳員執行法令規定之勤務，遇兩名嫌犯攻擊及搶奪配槍之危難事故，仍奮不顧身壓制嫌犯執行公務，遭另 1 名嫌犯槍擊以致死亡，符合警察人員人事條例第 36 條及其施行細則第 17 條第 2 款規定。（內政部警政署 97 年 12 月 02 日警署人字第 0970149424 號函核定）

(二) 案例二

姓氏：江

職稱：警員

死亡日期：98 年 8 月 8 日

最後在職服務機關：臺東縣警察局大武分局

事實經過：

1.98 年 8 月 6 日中央氣象局針對「莫拉克颱風」發布海上、陸上颱風警報及豪雨特報，許員與同所（太麻里分駐所）另名警員江 OO 於 98 年 8 月 8 日擔服 6 時至 8 時市整兼交通稽查勤務，因該日莫拉克颱風來襲，渠等依分局勤務指揮中心通報，改為執行颱風期間災情查報工作。是日 7 時 30 分許，太麻里鄉鄉長至太麻里分駐所反應太麻里溪溪水暴漲，有潰堤之虞，請求派遣警力至該溪沿岸疏散居民，該所隨即以無線電通報渠等前往疏散。

2.江、許 2 人獲報太麻里溪堤防有潰堤之虞，明知冒險前往疏散該溪沿岸居民，存有死亡之高度可能性，仍不畏危難，奮不顧身駕駛警用巡邏車至該溪沿岸疏散居民，以避免民眾遭受危害。未料在執行疏散勤務期間，渠等及警用巡邏車（車號 5400-TF）仍不幸遭潰堤之溪水土石流沖走失蹤，許員並經臺灣臺東地方法院檢察署核發死亡證明書（98 年 10 月 14 日檢證字第 008 號）在案。

警政署人事室審查意見：

莫拉克颱風襲臺期間降下豪雨，造成臺東縣太麻里溪溪水暴漲並挾帶大量土石流，江、許 2 人獲報太麻里溪堤防有潰堤之虞，仍不畏危難，冒險駕駛警用巡邏車至該溪沿岸疏散居民，遭潰堤之溪水土石流沖走，以致死亡，查符合警察人員人事條例第 36 條及警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1、2 款規定。（內政部警政署 98 年 11 月 17 日警署人字第 0980172375 號函核定）

（三）案例三

姓氏：許

職稱：警員

死亡日期：98 年 8 月 8 日

最後在職服務機關：臺東縣警察局大武分局

本案為案例二之另一名員警，情況及結果與案例二均一樣。

(四) 案例四

姓氏：林

職稱：小隊長

死亡日期：101 年 4 月 12 日

最後在職服務機關：臺南市政府警察局白河分局

事實經過：

- 1.臺南市政府警察局白河分局偵查隊小隊長林 OO 偵辦以李 O 麟（有毒品前科）為首之販毒集團案件，經監控多時，並取得多名證人指證後，認為收網時機成熟，為免贓證物遭湮滅，遂向臺灣臺南地方法院聲請搜索票，針對李嫌住居所臺南市官田區社子里社子 42 之 5 號(李 O 麟 2 樓租住處)及租屋處臺南市六甲區忠孝街 175 號進行搜索。
- 2.林員於本(101)年 4 月 12 日上午 7 時許率偵查佐王曉天、王琮瑜、蔡雅男簽出，前往臺南市官田區社子里社子 42 之 5 號 2 樓準備執行搜索，約 8 時許到達現場後，請屋主持備用鑰匙前往開鎖，因門後仍有暗鎖無法開啟，遂表明身分及來意，隔門請李嫌開門配合搜索，惟李嫌佯稱要先穿衣服再開門，隨即近距離由門後向外射擊數槍，林員側身閃避不及，胸部被擊中 1 槍，並隨即還擊 5 槍欲逮捕案犯，同行執行搜索員警見狀亦立即還擊，並電請消防局救護車將林小隊長送奇美醫院柳營分院急救，經 2 個小時搶救仍於 101 年 4 月 12 日 10 時 25 分宣告不治。

警政署人事室審查意見：

林員於執行搜索、逮捕案犯勤務時，遭嫌疑人李 O 麟槍擊，以致死亡，符合警察人員人事條例第 36 條第 1 項第 1 款規定之「在執行勤務中殉職」及警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 款規定。(內政部警政署 101 年 4 月 20 日警署人字第 1010074867 號函核定)

5.1.1.2 員警處理交通事故遭受意外致死案件爭訟行政法院判決

5.1.1.2.1 省公路警察大隊隊員吳 O 穎案

壹、臺北高等行政法院判決八十九年度訴字第四〇一四號

一、事實概要：

- (一) 省公路警察大隊隊員吳 O 穎於民國（下同）89 年 4 月 24 日凌晨 1 至 2 時間，奉派前往國道中山高速公路南下 42 點 6 公里處，冒雨處理一起剛發生之重大交通事故，而於當日凌晨 2 時 11 分許遭遭酒醉駕駛從後追撞，顱內出血，送醫後於翌日不治死亡。
- (二) 銓敘部於 89 年 7 月 27 日以八九退四字第一九二五五二〇號核定函，以未符冒險犯難要件，依公務人員撫卹法第五條第一項第二款、第九條第一項第二款之規定，以吳 O 穎之死亡原因為「因執行職務發生危險以致死亡」，全案以因公死亡撫卹。給予遺族一次撫卹金十五個基數，年撫卹金每年五個基數，領受期限為十五年。
- (三) 領卹遺族對核定撫卹金之行政處分不服，提起訴願，經考試院訴願審議委員會於 89 年 11 月 18 日以（八九）考台訴決字第〇〇四〇號訴願決定書駁回原告訴願，原告提起本件行政訴訟。

二、銓敘部主張：吳 O 穎死亡不符合「冒險犯難」之因公撫卹要件，理由如下：

- (一) 公務人員撫卹法第五條第一項第一款所稱「冒險犯難」，依同法施行細則第五條第一項規定，係指遭遇危險事故，奮不顧身執行公務以致殉職者。亦即凡發生重大事故時，明知危險困難，而仍奮不顧身，冒死直前。
- (二) 例如緝捕持槍違抗之歹徒、拯溺救焚或冒死搶救災害而殉職；又如兇暴歹徒持械拒捕或劫持人質或攜槍搶奪財物，前往緝捕，因而殉職者。另如消防人員衝入火窟，搶救婦孺而殉職者等，均屬冒險犯難之範疇。

(三) 至於處理本身例行公務，因偶發危險事故，以致死亡者，例如電業人員在修理電器時，觸電死亡。工程人員在工作中遭山石擊斃。消防人員救火時而被倒塌房屋壓成重傷死亡等事項，則係因執行職務因公死亡，核給撫卹金。

(四) 吳○穎之亡故事實經過觀之，吳○穎係於執行職務中，發生意外危險以致死亡，並非遭遇危難事故，仍奮不顧身執行公務以致死亡者，核與上開「冒險犯難」之規定不合。

三、臺北高等行政法院判決八十九年度訴字第四○一四號，有關判決內容分述略以：

(一) 吳○穎之死亡原因並不符合原告主張之警管條例第三十六條第一項第一款「警察人員在執行勤務中殉職」之構成要件，其理由如下：

1. 警管條例第三十六條第一項第一款之所指「警察人員，在執行勤務中殉職」，其規範意旨已於同條例施行細則第二十四條予以明確化，乃以「執行有關搶救災害、拘提或逮捕案犯之勤務，而遭受暴力或意外危害以致死亡者」為限。

2. 而上開施行細則第二十四條之規定內容，如與同施行細則第二十三條各款所之警察局勤務做比對，顯然是在強調執行勤務本身必須具有高度之危險性（因此限定在「搶救災害」與「拘提或逮捕案犯」之勤務），而且死亡結果之發生也是執行勤務時，原本就預期可能發生之危險範圍。因為只有當警員面對預期將執行之勤務有可能危及自身生命時，仍然奮不顧身，勇往直前，執行勤務，因此而死亡時，才有比擬為「戰地殉職」，而給予最優惠撫卹之合理正當性。故該條款所稱之「遭受暴力或意外危害以致死亡」，乃是指「在搶救災害過程中，因為面對災害所生」之「意外危害」；或是「在拘提或逮捕案犯中，因為案犯或其同夥反擊而生」之「暴力」。

3. 吳○穎之死亡原因乃是在國道高速公路處理交通事故時，

遭酒醉之張 OO 駕駛自用小客車自後撞擊而不治死亡，依此情節觀之，導致死亡結果產生之危害，並非因為其執行職務所正面遭臨者，而是另外一個從旁突發之事故。至於原告所言之六大傷亡高風險因子，均非不能預為防範，可以透過執行車禍事故職務之前更加小心防範。而且依社會一般通念，以上之所謂「危險因子」也不是必然併同執行職務所生、且與死亡結果具有密接關連性之時空環境，將之依公務人員撫卹法第五條第二款所定「因執行職務發生危險以致死亡」之條件處理其撫卹事宜，已可充份實現國家照顧因公死亡公務員之規範意旨，若依「警察人員執行職務殉職」之條件給予其最優惠之撫卹待遇，反而屬破壞國家按級撫卹之合理標準。

(二) 吳 O 穎之死亡原因也不符合公務人員撫卹法第五條第一項第一款「冒險犯難死亡」之構成要件，其理由如下：

- 1.按所謂「冒險犯難，因公死亡」之意義，特別強調「所執行職務本身，在執行之始，即預期其存有高度之傷亡危險性，且依當時之時空環境，無從預先排除。而預備執行此項職務之公務員凜於自身之職責，勇敢接受挑戰，仍然直接朝向該具有高難度、高傷亡危險性之時空環境去執行其任務內容，因而在執行任務中死亡」之行為特質，此時才有「冒險犯難」可言
- 2.吳 O 穎因執行職務而死亡，其在執行職務時並無上述預期死亡危險之存在，也無「面對危險、而面向危險挑戰以執行職務」之行為特質，其不可能符合「冒險犯難」之定義，最多只能視為一個因執行職務所意外發生之意外事故（這裏使用「意外」一詞，乃是依從統計上之大數法則，警員在高速公路上處理事禍事故極多，但因此遭其他來往車輛追撞之事件，卻屬少數之例外）。依公務人員撫卹法第五條第二款所定之條件處理其撫卹事宜，已可充份實現國家照顧因公死亡公務員之規範意旨。

5.1.1.2.2 高雄港務警察所隊員樂○興案

壹、臺北高等行政法院判決97年度訴字第132號

一、事實概要

(一) 原告之父樂○興為前臺灣省警務處高雄港務警察所(視為被告所屬高雄港務警察局，下稱高雄港警局)警員，其於民國(下同)80年12月27日處理轄區前鎮過港隧道車禍時，經銓敘部以81年1月23日81台華特三字第0665513號函發地撫台字第4523號撫卹金證書，核定因公死亡。

(二) 原告於81年8月28日出生，原告法定代理人於94年5月13日具「陳請書」向被告(警政署)申請依警察人員執行勤務遭受暴力或意外危害致全殘廢或半殘廢及殉職人員子女教養辦法予以原告教養補助，案經被告認樂○興因公死亡部分因未符合警察人員管理條例第36條規定，乃以96年8月15日警署人字第0960107739號函否准核發子女教養補助(下稱原處分)。

(三) 原告不服，於96年9月5日提起復審，經公務人員保障暨培訓委員會復審決定駁回後，遂向臺北高等行政法院提起本件行政訴訟。

二、兩造之爭點：

原告之父樂○興之因公死亡，是否合於系爭子女教養辦法所稱「殉職」之要件？

(一) 原告主張之理由略以：

1. 原告之父樂○興原任職高雄港警局，因執行勤務中趕往處理及搶救轄區前鎮過港隧道車禍，遭受意外危害死亡，其因公殉職之事實至為明確，合於93年9月1日修正公布之警察人員管理條例(現為警察人員人事條例)第36條之1第3項規定、同條例施行細則第17條及系爭子女教養辦法第4條之規定，其子女自得依系爭子女教養辦法之規定請

求予以教養至成年。

- 2.本件事發地點係於海底隧道之彎道中，樂 O 興所面對之危險無從預先排除，卻必須為避免災難擴大，而面對危險以執行緊急災害搶救工作，更必須無從選擇的直接面對災害所生之直接「意外危害」才能執行職務，也才會發生意外危害身亡，被告實不能以樂 O 興「可以逃避且避免危害發生」而「不避免」之心態認定此意外死亡原因。
- 3.過港隧道係一為滿足交通運輸需求且應地形而設計之特殊道路，其空間係具有密閉性、地下化等特性，一旦意外發生在隧道內，所造成影響遠超過一般開放性道路，其環境之特殊及密閉構造除阻礙救災外，稍有遲延更可能引發多數死傷而發展成重大災害之危險，其災害搶救實具有急迫性。因此，我國災害防救法將隧道事故列為災害防救之一環，海底隧道更 24 小時全天監測，與被告所援引鈞院 89 年度訴字第 4014 號判例之高速公路事故有異，其危險性是不能相提並論，其援引平面高速公路事故之判例比附，有失交通事故處理主管機關之立場，更未了解地形環境所作之決定，實不符事實。

（二）被告主張之理由略以：

- 1.次按警察人員管理條例施行細則第 17 條規定及鈞院 89 年度訴字第 4014 號判決對於「執行勤務中殉職」及「冒險犯難」之認定標準，分述如下：
 - (1)警察人員管理條例第 36 條第 1 項第 1 款所指「在執行勤務中殉職」其規範意旨已於同條例施行細則第 17 條予以明確化，該條第 1 款規定「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡」如與同條例施行細則第 16 條各款勤務做比對，顯然是在強調執行勤務本身必須具有高度之危險性（因此限定在「搶救災害」與「拘提或逮捕案犯」之勤務），而且死亡結果之發生也是

執行勤務時，原本就預期可能發生之危險範圍。因為只有當警員面對預期將執行之勤務有可能危及自身生命時，仍然奮不顧身，勇往直前，執行勤務，因此而死亡時，才有比擬為「戰地殉職」而給予最優惠撫卹之合理正當性。故該條款所稱之「遭受暴力或意外危害以致死亡」乃是指在搶救災害過程中，因為面對災害所生之意外危害；或是在拘提、逮捕案犯中，因為案犯或其同夥反擊而生之暴力，或拘提、逮捕案犯過程中所生之意外危害，亦即意外危害之發生與執行勤務有直接因果關係。

- (2)至同條第 2 款規定：「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」係將公務人員撫卹法第 5 條第 1 項第 1 款「冒險犯難」之規定納入規範，其意義特別強調「所執行職務本身，在執行之始，即預期其存有高度之傷亡危險性，且依當時之時空環境，無從預先排除。而預備執行此項職務之公務員凜於自身之職責，勇敢接受挑戰，仍然直接朝向該具有高難度、高傷亡危險性之時空環境去執行其任務內容，因而在執行任務中死亡」之行為特質。

2.經查：

- (1)樂 O 興是否符合警察人員管理條例施行細則第 17 條「執行勤務殉職」之要件部分，經被告 94 年 6 月 3 日審查小組討論，請高雄港警局補充車禍當時整體狀況相關資料後，再提被告 94 年 9 月 12 日審查小組審議。依補充資料，當初即未以達冒險犯難擬報，目前亦查無新事證可資變更。是本件樂 O 興是否得依警察人員管理條例第 36 條第 1 項予以撫卹，應視其是否符合執行搶救災害遭受暴力或意外危害，以致死亡。

- (2)次查訴外人許 OO、蔡 OO 及許 OO 等 3 名警員報告均略以：過港隧道北側車道，因曳引車不慎擦撞到自小貨車，

造成自小貨車載運之遊戲機台掉落在車道，樂 O 興等 4 人奉派指揮疏導交通。然因上開車禍需丈量車禍現場肇事圖，即請樂 O 興攔車，當時樂 O 興已攔下 1 部自小客車，突然來 2 部車輛，後面砂石車煞車不及撞擊前面貨櫃曳引車，致樂 O 興遭該貨櫃車撞擊死亡。依此情節觀之，導致死亡結果產生之危害，並非因為其執行職務所正面遭臨者，而是另外一個從旁突發之事故，本件依公務人員撫卹法第 5 條第 2 款所定「因執行職務發生危險以致死亡」之條件處理其撫卹事宜，已可充分實現國家照顧因公死亡公務員之規範意旨，若依「警察人員執行職務殉職」之條件給予其最優惠之撫卹待遇，反而屬破壞國家按級撫卹之合理標準。

(3)本件經被告審議小組充分討論後，認為事發地點在隧道內，雖具有危險性，惟其所處理之事故與災害所具之重大、急迫性，仍有程度上之不同，且基於衡平考量，本件尚非屬執行搶救災害勤務（警察人員管理條例施行細則第 17 條第 1 項第 1 款要件）。又為依法行政，被告復於 95 年 6 月 29 日審查小組會議重新審查，仍維持原議—樂 O 興不符合警察人員管理條例第 36 條執行勤務殉職規定。

三、法院判決理由歸納如下：

本件之爭執，在於樂 O 興之因公死亡，是否合於系爭子女教養辦法所稱「殉職」之要件？經查：

（一）按系爭子女教養辦法係 96 年 12 月 6 日發布，並自 93 年 9 月 3 日施行（該辦法第 13 條參照），且係依警察人員人事條例第 36 條之 1 第 5 項之規定授權訂定（該辦法第 1 條參照），是本件是否合於系爭子女教養辦法所稱「殉職」要件，即應自母法即警察人員人事條例之相關規定而為觀察。

（二）至於何謂「在執行勤務中殉職」，按警察人員人事條例施行細

則分別對於「在執行勤務中」及「殉職」有所定義，其於第16條規定：「本條例第35條第1項第2款、第35條之1第1項、第36條第1項第1款、第36條之1第1項及第3項所稱『執行勤務中』，指開始執行下列勤務至勤務終了時之狀態：一、交通指揮或稽查。二、處理爆炸物品。三、搶救災害或參與演習。四、擔任特定警衛任務。五、巡邏或埋伏。六、拘提或逮捕案犯。七、其他依有關法令規定之勤務。」及第17條規定：「本條例第36條第1項第1款、第36條之1第1項及第3項所稱『殉職』者，指有下列情事之一者：一、執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。二、執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」本院認為合於母法之精神可以適用，茲說明如下：

- 1.警察人員人事條例第6章規範「退休與撫卹」其中明文規定以「在執行勤務中殉職」為要件者，除前揭第36條之1第3項外，尚有第36條第1項第1款「警察人員之撫卹，除依左列規定外，適用公務人員撫卹法規定：一、在執行勤務中殉職者，其撫卹金基數內涵依其所任職務最高等階年功俸最高俸級計算，並比照戰地殉職人員加發撫卹金。」之規定；其餘則分別規定以「在執行勤務中」（如第35條第1項第2款及第35條之1第1項）或「殉職」（如第36條之1第1項），是可知警察人員縱均在執行勤務中死亡，立法者仍有意對於殉職與否，作不同之對待，是以施行細則對於殉職作嚴格之定義，是合於母法之精神的。
- 2.其次，究竟何謂殉職，核警察人員人事條例第36條第1項第1款關於撫卹，規定以「比照戰地殉職人員加發撫卹金」，復參酌公務人員撫卹法第5條第1項「第3條第2款因公死亡人員，指左列情事之一：一、因冒險犯難或戰地殉職。二、因執行職務發生危險以致死亡。三、因公差遇

險或罹病以致死亡。四、在辦公場所發生意外以致死亡。五、因戰事波及以致死亡。」之規定，所稱之殉職，不以「因執行職務發生危險以致死亡」為已足，尚以「冒險犯難或戰地殉職」為要件以觀，上開施行細則第 17 條規定「殉職」，須合於「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡」或「遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」，是合於事理之要求的。

(三) 被告認樂 O 興不合於「執行搶救災害……遭受暴力或意外危害，以致死亡」或「遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」其中之一者，於法是否有據？

1. 按災害防救法第 2 條規定：「本法專用名詞定義如下：一、災害：指下列災難所造成之禍害：風災……等天然災害……陸上交通事故……等災害。」第 12 條第 1 項規定：「……當災害發生或有發生之虞時，直轄市、縣（市）……成立災害應變中心……。」同法施行細則第 2 條規定：「本法第二條第一款第二目所定各類災害，其定義如下：一、……七、陸上交通事故：指鐵路、公路及大眾捷運等運輸系統，發生行車事故，或因天然、人為等因素，造成設施損害，致影響行車安全或導致交通陷於停頓者。……。」及高雄市災害應變中心作業要點第 5 點規定：「本中心依本法第二條第一款所列各類災害種類，視災害狀況『分級』開設……：十、陸上交通事故開設時機：本市轄內發生路上交通事故，估計有 15 人以上傷亡、失蹤或重要交通設施嚴重損壞，造成交通阻斷，有眾多人員受困急待救援者……。」準此，於高雄市政府轄區內發生之陸上交通事故，須有 15 人以上傷亡、失蹤或重要交通設施嚴重損壞，造成交通阻斷，有眾多人員受困急待救援，致影響行車安全或導致交通陷於停頓，始屬陸上交通事故之災害；又依前述，該警察人員所執行之勤務，其本身必須具有高度之危險，即死

亡結果之發生也是執行勤務時，原本就預期可能發生之危險範圍，始足當之。

- 2.所謂「遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」，其意義應在特別強調所執行職務本身在執行之始，即預期其存有高度之傷亡危險性，且依當時之時空環境，無從預先排除。而預備執行此項職務之公務員凜於自身之職責，勇敢接受挑戰，仍然直接朝向該具有高難度、高傷亡危險性之時空環境去執行其任務內容，因而在執行任務中死亡之行為特質。
- 3.核樂 O 興固係因公死亡，此有原處分卷頁 50 以下所附之事故報告及道路交通事故調查報告表可按，惟依其執行勤務之內容以觀，其僅係在處理發生於隧道內之交通事故，被告衡酌以其事發地點在隧道內，雖具有危險性，惟所處理之事故，與災害所具之重大、急迫性仍有程度上之不同，仍與上開所稱「執行搶救災害……遭受暴力或意外危害，以致死亡」或「遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」之要件有間。

貳、最高行政法院98年度裁字第921號裁定

樂案因撫卹事件，上訴人對於中華民國 97 年 12 月 11 日臺北高等行政法院 97 年度訴字第 132 號判決，提起上訴，經最高行政法院裁定上訴不合法駁回，其理由略以：

- 一、按對於高等行政法院判決之上訴，非以其違背法令為理由，不得為之，行政訴訟法第242條定有明文。依同法第243條第1項規定，判決不適用法規，或適用不當者，為違背法令；而判決有同條第2項所列各款情形之一者，為當然違背法令。是當事人以高等行政法院判決有不適用法規或適用法規不當為上訴最高行政法院之理由時，其上訴狀或理由書應有具體之指摘，並揭示該法規之條項或其內容。如以行政訴訟法第243條第2項所列各款情形為理由時，其上訴狀或理由書，應揭示令於該條項各款之事實，如未依

此項方法表明者，即難認為己對高等行政法院判決之違背法令有具體之指摘，其上訴自難認為合法。

- 二、本件上訴雖以原審判決違背法令為由，其上訴理由略以：警察人員人事條例施行細則第17條並未就「搶救災害」一事予以定義，原審法院援引災害防救法第2條規定適用於撫卹法令，其適法性已有疑義；縱能適用該法，然本件事故發生地點為旗津過港隧道，隧道狹窄且左右僅能單向通車，嚴重影響行車安全，當有災害防救法施行細則第2條第7款之適用，另高雄市災害應變中心作業要點第5點僅係規定救災應變中心之開設時機，且各縣市之規定亦有不同，勢將嚴重影響公務員之保障，詎原審法院未依職權詳為調查，僅以文義解釋即逕認本件無上開施行細則之適用而逕行適用前開作業要點，遽予駁回上訴人之訴，顯有適用法令不當之違法，況何以其他類似案件，卻得以適用子女教養辦法，實有違平等原則云云。惟查警察人員人事條例施行細則第16條規定：「本條例第35條第1項第2款、第35條之1第1項、第36條第1項第1款、第36條之1第1項及第3項所稱『執行勤務中』，指開始執行下列勤務至勤務終了時之狀態：一、交通指揮或稽查。二、處理爆炸物品。三、搶救災害或參與演習。四、擔任特定警衛任務。五、巡邏或埋伏。六、拘提或逮捕案犯。七、其他依有關法令規定之勤務。」及第17條規定：「本條例第36條第1項第1款、第36條之1第1項及第3項所稱『殉職』者，指有下列情事之一者：一、執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。二、執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」，核與母法之精神無違，自可適用；再者，所謂「遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」，其意義應在特別強調所執行職務本身在執行之始，即預期其存有高度之傷亡危險性，且依當時之時空環境，無從預先排除。而預備執行此項職務之公務員凜於自身之職責，勇敢接受挑戰，仍然直接朝向該具有高難度、高傷亡危險性之時

空環境去執行其任務內容，因而在執行任務中死亡之行為特質。本件核樂O興固係因公死亡，然依其執行勤務之內容以觀，其僅係在處理發生於隧道內之交通事故，披上訴人衡酌以其事發地點在隧道內，雖具有危險性，惟所處理之事故，與災害所具之重大、急迫性仍有程度上之不同，仍與所調「執行搶救災害……遭受暴力或意外危害，以致死亡」或「遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」之要件有間，洵非無據。上訴理由難認對該判決之如何違背法令已有具體之指摘。

5.1.1.3 司法判決對後案之影響分析

司法判決後，員警因公殉職案報請銓敘部審定，有兩案發生銓敘部與內政部警政署審定適用條款不同，警政署認定殉職，銓敘部卻審定因公死亡，最後雖依因公殉職撫卹，但其差額由內政部警政署編列預算支給。以下分別敘述之：

（一）案例一

姓氏：賴

職稱：警員

死亡日期：98 年 11 月 10 日

最後在職服務機關：臺北市政府警察局中山分局

事實經過：

臺北市政府警察局中山分局大直派出所警員鄭 OO 於 98 年（下同）11 月 9 日擔服 21 至 24 時防竊勤務，於 23 時 10 分許在臺北市中山區北安路 501 巷 78 弄口，查獲臺灣士林地方法院檢察署 98 年 9 月 17 日士檢清執丁緝字第 002149 號要塞堡壘地法通緝犯戴 O 華。該所值班警員獲報後，派遣擔服備勤勤務之賴員駕駛巡邏車前往支援載送戴嫌返所，警員鄭 O 弘並騎乘警用機車跟隨在巡邏車後警戒。23 時 25 分當賴員駕駛巡邏車抵達駐地大直派出所（北安路 456 號）時，戴嫌即以預藏之尖刀，由上往下朝賴員猛刺，賴員遭襲後雖奮勇

抵禦，且警員鄭 O 弘及該所其他員警迅速將戴嫌拖下巡邏車逮捕制服，惟賴員送醫後，仍因頭、頸、肩等部位傷勢嚴重不治死亡。

警政署人事室審查意見：

賴員配合現場員警逮捕人犯後押返回駐地時，遭逮捕之通緝犯持刀刺殺死亡，符合警察人員人事條例第 36 條第 1 項第 1 款規定之「在執行勤務中殉職」及警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 款規定。(內政部警政署 98 年 11 月 24 日警署人字第 0980174527 號函核定)

惟賴故警員撫卹案，經銓敘部核定死亡原因為公務人員撫卹法第 5 條第 1 項第 2 款「執行職務發生危險以致」死亡，因此，賴故警員依警察人員人事條例第 36 條所定最高俸級為警佐三階三級年功俸 500 元，其新制施行前、後年資應計算之撫卹金高於銓敘審定等級（警佐三階三級本俸 150 元）及依「執行職務發生危險以致死亡」與「冒險犯難」給與之撫卹金差額（15 個基數之一次撫卹金提高為 25 個基數）、因公加給差額（一次撫卹金 25%提高為一次撫卹金 50%）及延長 5 年撫卹金領受期限之年撫卹金金額，均由內政部警政署預算支給。(依中華民國 99 年 1 月 4 日部退三字第 0993149983 號)

(二) 案例二

姓氏：王

職稱：巡佐

死亡日期：101 年 8 月 2 日

最後在職服務機關：新北市政府警察局三峽分局

事實經過：

1. 新北市政府於 101 年 7 月 31 日 10 時起至 8 月 3 日 14 時 30 分止，因應蘇拉颱風一級開設災害應變中心。該區災害應變中心告知三峽分局因三峽區雨量驟增，於 8 月 1 日 16 時起進行該轄臺 114 線進行道路封閉作業，同年 8 月 2 日 0

時 30 分，因山區降雨量已達新北市政府颱風、豪雨期間紅色警戒標準，復通報該分局，於同日 1 時起開始執行土石流潛勢溪流保全戶民眾撤離至各指定避難處所實施避難作業。本案王員即於 8 月 2 日 3 至 8 時執行蘇拉風災臺 114 線道路封閉及救災勤務。

2.蘇拉颱風在三峽區的雨勢集中在 8 月 1 日晚上至 8 月 2 日清晨，其中靠近案發地的熊空雨量站 24 小時累積雨量達 477 毫米，遠超過超大豪雨標準 350 毫米之規定。王員執行上述勤務中見大豹溪溪水暴漲，為確保該轄土石流潛勢溪流保全戶金圳里 76 戶居民安全無虞，爰駕車前往勘查防救，惟因溪水暴漲、急速淹至路面，致渠所駕巡邏車打滑故障拋錨，受困於水中，因水深及腰，王員下車試圖推車脫困不成，遂請求警力支援。於待援中企圖走往地勢較高之處，惟溪水暴漲、水勢湍急，致渠體力不支猝倒於水中致死。爰本案王員因執行防救災害之應變處置，因暴漲湍急溪水所造成之意外危害，以致死亡。

警政署人事室審查意見：

蘇拉颱風挾帶狂風暴雨，為執行土石流潛勢溪流保全戶民眾撤離作業之紅色警戒區。王員見驟雨造成溪水暴漲，乃沿線巡視至灣潭與吉埔交界處，因溪水鴻急淹沒路面。惟王員顧及該轄土石流潛勢溪流保全戶金圳里約有 76 戶之住家，為盡自身工作職責、落實轄區民眾完成撤離及確保渠等生命財產安全，仍奮不顧身地駕車穿越具有高危險性的暴漲湍急溪水，因暴漲湍急溪水所造成之意外危害，於執行搶救災害勤務中死亡，查符合警察人員人事條例第 36 條及警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 款規定。(內政部警政署 101 年 8 月 14 日警署人字第 1010120137 號函核定)

惟警政署申請新北市政府警察局三峽分局故巡佐王 OO 遺族撫卹案，經銓敘部審定，銓敘部審定結果卻依公務人員

撫卹法第 5 條第 1 項第 4 款審定「執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡」因公撫卹。

依銓敘部中華民國 101 年 12 月 5 日部退一字第 1013570942 號說明，本案未以「冒險犯難或戰地殉職」撫卹而改以「執行職務猝發疾病以致死亡」審定因公撫卹之理由如下：

1. 冒險犯難因公撫卹之法定要件為：

(1) 遭遇危難事故，執行搶救任務（時間與空間要件）：係指相關危難事故或災難現場已經發生，且該事故現場係極可能導致搶救人員死亡之危難現場；此時，公務人員仍奮不顧身地前往事發地區執行搶救任務。

(2) 明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素（危險要件）：係指在高度危險且無時間排除死亡可能性之情境而言，如可透過事先準備而加以預防，即不符此要件。

(3) 奮不顧身於災難現場執行搶救任務而殉職（奮勇要件）：係指公務人員明知災難或事故現場，已有相當危險性，且會危及性命，惟仍奮勇進入災難現場進行搶救任務而言一如「緝捕持槍違抗之歹徒而死亡」；「兇暴歹徒持械拒捕或劫持人質或攜槍搶奪財物，前往緝捕而死亡」；「消防人員衝入火窟，搶救婦孺而死亡」等。

2. 本案經提報本部因公撫卹疑義審查小組 101 年 11 月 21 日第 30 次會議決議以：

(1) 王故員係蘇拉颱風襲臺，前往執行管制勤務，係屬災害防救法第 2 條所定之災害（風災、水災等天然災害），可稱遭遇危難事故；惟就「因風災執行道路封閉勤務」或「因溪水暴漲而沿路勘查災情」等防災情節觀之，難謂共有執行搶救任務，並進而導致搶救人員死亡之情形；至於服務機關所稱「搶救警用裝備」亦與常理所稱之「搶

救任務」相遠。

- (2)王故員係因蘇拉颱風襲臺而執行勤務，並於沿途勘查災情時，巡邏車打滑拋錨而下車推車脫困（該發生地非屬是日道路封閉之管制區，亦非警戒區）；此與法定要件中「危難現場」之高度危險性無從預先排除且存有死亡高度可能性之條件仍屬有間。
- (3)王故員係於蘇拉颱風期間執行勤務，並因執行防災任務期間不幸亡故。惟就其「因溪水暴漲而沿路勘查災情」、「因巡邏車拋錨下車推車脫困」等死亡事實經過而論，與「明知該災難現場已具有相當危險性仍奮勇進行搶救任務」之要件不符。爰其死亡之事實經過，尚無「因明知災難現場有危及性命情形，仍奮勇救災」之行為；從而其死亡原因，難認定與冒險犯難以致死亡之間具有因果關係。
- (4)王故員雖不符冒險犯難以致死亡之要件；惟據相驗屍體證明書所載之死亡原因（病死或自然死，死亡原因為急性肺水腫及呼吸衰竭；先行原因為心因性休克、心血管疾病；其他對於死亡有影響之疾病或身體狀況為：鬱血性心臟病及中風史）而論，其死亡確係導因於執行職務時之心因性休克。爰經審查小組詳慎討論後，與會委員一致認定其死亡係因其本身既有疾病突然發作所致一係於執行職務猝發舊疾致死，爰其死亡與執行職務之間具有因果關係。
- (5)內政部警政署出具之事實審核證明書載稱：王故員係因執行勤務殉職，核與警察人員人事條例第 36 條及其施行細則第 17 條第 1 款之規定相符，以上核處情形係內政部警政署逕依相關規定所為之認定。

因此，王故巡佐之撫卹案經銓敘部部 101 年 12 月 5 日審定以「執行職務猝發疾病以致死亡」因公撫卹，惟其死

亡之事實經過經內政部警政署出具事實審核發證明書載稱：王故巡佐係執行職務殉職，依公務人員撫卹法第 5 條第 3 項及警察人員人事條例第 36 條第 4 項之規定，應擬制年資至 35 年，其差額並由內政部警政署編列預算支給。

5.1.2 因公殉職實務爭點彙整與分析

5.1.2.1 因公殉職構成要件爭點分析

有關警察人員人事條例第 36 條第 1 項規定「在執行勤務中殉職者」之警察人員因公殉職之構成要件，其內涵如何？依警察人員人事條例施行細則第 17 條進一步規定「所稱殉職者，指有下列情事之一者：一、執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。二、執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」由以上規定，本計畫歸納警察人員因公殉職構成要件約略有二種情形，分述如下：

一、警察人員執行特殊勤務殉職

此類即為警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 1 款所規定情形「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。」其構成要件為：

- (一) 警察人員。
- (二) 執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務。
- (三) 遭受暴力或意外危害，以致死亡。

此類執行特殊勤務殉職的構成要件，其勤務僅限執行「搶救災害」與「拘提或逮捕案犯」等二種勤務，而其結果只要「遭受暴力或意外危害，以致死亡」即該當該因公殉職法律要件。

二、警察人員執行一般勤務殉職

此類即為警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款所規定情形「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」其構成要件為：

(一) 警察人員。

(二) 執行(1)交通指揮或稽查。(2)處理爆炸物品。(3)搶救災害或參與演習。(4)擔任特定警衛任務。(5)巡邏或埋伏。(6)拘提或逮捕案犯。(7)其他依有關法令規定之勤務。

(三) 遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。

此類執行一般勤務殉職的構成要件，其只要執行「警察勤務」即可，但執行勤務中所遭遇「危難事故」，而警察人員「奮不顧身」，以致死亡。至於警察人員所遭遇的是否為「危難事故」，警察人員是否「奮不顧身」，則依公務人員撫卹法第 5 條及公務人員撫卹法施行細則第 5 條規定認定之。

上述二種構成警察人員因公殉職類型的構成要件詳見第三章。然此二種各有產生爭議的議題點。說明如下：

一、第一種：執行特殊勤務殉職類型之構成要件爭議課題

警察人員執行特殊勤務殉職構成要件中，何以僅列「搶救災害」與「拘提或逮捕案犯」等二種勤務，實務機關認為此乃該二勤務具有：(1)執行該勤務本身即具有高度危險性。(2)執行該勤務時，原本就預期可能發生死亡結果之危險範圍。而該二種勤務，「拘提或逮捕案犯」勤務明確認定爭議不大，有爭議的在於「搶救災害」勤務之定義，因為「災害」為不確定法律概念。實務機關在個案審查時，認為該「災害」係屬重大性、急迫性之災害，且不全然依災害防救法所規定之範圍來認定之。顯然實務機關對個案審查是否符合「搶救災害」時，均以個案個別認定之，亦即個案審查時可能會考量該「搶救災害」勤務，是否具有「高度死亡危險性」、「重大性」及「急迫性」來審查認定。因此，本文探討之重點有二：一為警察處理之道路交通事故是否符合該「搶救『災害』」之範圍？二為：警察處理道路交通事故在什麼情境下是符合該「『搶救』災害」之時機（要件）。

二、第二種：執行一般勤務殉職類型之構成要件爭議課題

警察人員執行一般勤務殉職之構成要件，一般實務機關認為對此認定係依公務人員撫卹法施行細則第 5 條，對公務人員撫卹法第 5 條

第 1 項第 1 款所稱「冒險犯難」規定為之。依公務人員撫卹法施行細則第 5 條規定，所謂「冒險犯難」，指「遭遇危難事故，執行搶救任務時，明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素，仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務而殉職者。」其中「所稱災難現場，指危難事故或執行搶救任務之事發地區。」上述要件約可從客觀與主觀及結果分析之：客觀要件為「該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素」之危難事故；主觀要件為「明知」所面對之危難事故是具有上述客觀要件，「仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務」；結果則為「殉職」。在上述要件分析，其主觀要件往往因當事人已殉職無從查證；結果要件是死亡很明確爭議也不大。只有客觀要件有：「死亡之『高度』可能性」到底「高度要多高」始屬之？「死亡之可能因素」則要何種程度才達到「無從預先排除」？

5.1.2.2 各警察機關之爭點意見

為研議員警執行交通事故處理勤務，遭受暴力或意外危害以致死亡案件，應否以「因公殉職」撫卹方式辦理，內政部警政署於 101 年 3 月 29 日以警署交字第 1010066061 號函，調查各警察機關歷年來發生員警因公死亡案件及對現行撫卹方式意見。有關員警處理交通事故因公致死案件撫卹方式，經調查各警察機關意見，有 17 個單位建議採「因公殉職」方式，3 個單位建議採「因公死亡」方式，12 個單位無意見，各單位主張理由詳如附件，茲僅彙整節錄主要重點如下：

一、採「因公殉職」方式撫卹意見

（一）地方警察機關之意見

1. 是否符合殉職宜「個案認定」非「全部否定」

參酌近年高速公路之交通事故案例，偶見駕駛人輕微事故後下車查看，結果又遭他車追撞致生嚴重傷亡之情形；且「道路交通事故處理規範」所訂任務首重「維持交通，防止續發事故」，顯見人員於車道上走動時，係曝露於

高度風險之情形下。爰此，為使警察人員於處理交通事故，面臨可能之危害時，無後顧之憂，且勇於面對，藉以促進保障現場之人、車安全，應視個案認定是否符合「面對危險、面向危險挑戰以執行職務」之行為特質，而非以「員警處理交通事故」與「搶救災害所具之重大性、急迫性」、「冒險犯難之行為」有所不同，而認為處理交通事故死亡即不符合因公殉職要件。（詳見臺北市政府警察局意見）

2.具有無法預先排除之高度死亡危險性

員警執行處理交通事故勤務工作，必須於道路上不停穿梭、駐足，俾能詳實蒐證、測繪、拍照，還原交通事故案件完整現場，係長時間將自身處於具有高度傷亡危險性之工作地點；且隨著現今社會交通運輸日趨頻仍，道路型態愈顯複雜，員警處理交通事故常須於長隧道、高架路段、快速道路、高速公路等特殊型態道路上執行勤務，更增添其傷亡之危險性與嚴重性；且員警於處理交通事故中，往往需面臨從旁突發之事故，非其全能預見得以排除，雖已做好各項警告及安全之防範措施，恐無法完全避免粗心之駕駛人自後撞擊，如因此遭受意外導致死亡結果，基於信賴保護原則，為維持警察人員之權益，避免影響士氣，精進交通安全工作推行，建議應採以因公殉職撫恤。（詳見臺中市政府警察局意見）

3.與面對刑案現場情境相似

警員於事故現場依規定需擺放警示用具，此與面對刑案現場，需穿著防彈背心，手持防彈盾牌等道具目的相同，均為提升執行勤務時之安全性，不可謂其於執行勤務時不能預見其有危及自身生命，故應當符合「冒險犯難」之要件（詳見屏東縣警察局意見）。

（二）中央警察機關（國道公路警察局）之意見

國道公路員警處理交通事故致死案件應採「因公殉職」撫卹之具體意見及理由？

- 1.高速公路之危險特性：封閉、單向多車道、立體阻隔而形成高速行車之特性，使駕駛人信賴感增加、警覺性降低；另一方面，卻使事故車輛當事人受困於視線不佳之危險區域，極易遭後方車輛撞擊而造成死傷嚴重之事故，其與災區無異。
- 2.高速公路之事故危害性：出入口完全控制，僅賴交流道進出而為全線封閉，中央分隔雙向行駛；主線發生行車事故，必然影響交通安全，如未能立即處置排除，再次引發事故而釀成災害的機率極高。
- 3.失能駕駛行為之危險性：高速公路駕駛人因連續高速行驶，容易引起視覺及神經疲勞，復以干擾駕駛之因素極少，使疲勞度累積增加，駕駛人無視於道路上之警示燈具或阻絕設施，對於處理事故員警、施工人員或其他用路人之安全形成明顯威脅。
- 4.執勤員警本具危機意識：高速公路執勤員警對於前揭危險性已有認識，故能瞬即設置完成道路上之安全措施、啟動警示燈、設置夜間具警示反光之交通錐外等，惟縱令其全神貫注執勤，仍不免遭遇失能駕駛人突如其來之意外攻擊。
- 5.冒險犯難之行為：高速公路執勤員警深知在高速公路如不迅速設置安全措施，保護主線停留之人、車，極可能造成多數人喪命之慘劇，然為搶救該等人車生命財產安全，仍將自身曝露於極度危險中，而最終遭精神疲勞之駕駛人意外撞擊往生，其與冒險犯難者何異？（詳見國道公務警察局專案報告意見）

二、採「因公死亡」方式撫卹意見

採「因公死亡」方式撫卹意見大多以現行因員警處理交通事故勤

務未納入警察人員人事條例第 16、17 條「執行搶救災害」、「遭受危難事故而奮不顧身」的範圍，不符合「因公殉職」之要件，現行仍僅能以因公死亡撫卹為之，除非修法（詳見新竹縣警察局意見）。查歷年來符合公務人員撫卹法第 5 條第 1 項第 1 款「冒險犯難」因公殉職員警尚屬少數，絕大部分均屬因公死亡範疇。而以第 2 款及第 6 款但書兩相比較，加給一次撫卹金均為 25%，年撫卹金給與年限均為 15 年；若以涉及因公冒險程度觀之，「執行職務發生意外或危險以致死亡」顯較「因防（救）災趕赴辦公發生意外或危險以致死亡者」為高。建議第 2 款「執行職務發生意外或危險以致死亡」者，加給一次撫卹金由 25% 提高為 35%，年撫卹金給與年限由 15 年提高至 18 年，以落實照護遺族之立法目的（詳見新竹市警察局意見）。

5.1.2.3 審核機關之爭點意見

有關警察人員處理道路交通事故因公死亡撫卹之審核機關，初步審核機關為內政部警政署，最終主管審核機關為銓敘部。本研究小組於 102 年 8 月 19 日辦理專家學者座談會，公務人員撫卹主管審核機關銓敘部以書面表示意見，另內政部警政署人事單位會中意見彙整節錄如下（詳見第 1 次專家學者座談會會議紀錄）：

一、銓敘部撫卹意見

（一）公務人員撫卹法第 5 條第 1 項第 1 款「冒險犯難」之範圍

1. 撫卹法第 5 條第 1 項規定：「因公死亡人員，指有下列情事之一者：一、冒險犯難或戰地殉職。二、.....。」為因公死亡之範圍。同法施行細則第 5 條規定：「（第 1 項）本法第 5 條第 1 項第 1 款所稱冒險犯難，指遭遇危難事故，執行搶救任務時，明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素，仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務而殉職者。.....」（第 2 項）前項所稱災難現場，指危難事故或執行搶救任務之事

發地區。」第6條規定：「本法第5條第1項第2款所定執行職務發生意外或危險以致死亡，應於執行職務或在辦公場所執行公務期間，遭受暴力、發生意外或危險以致死亡，且死亡與所受暴力、所生意外或危險，具有相當因果關係。」

綜上，依前開撫卹法及其施行細則規定，公務人員冒險犯難以致因公死亡，係遭遇危難事故時，公務人員明知該災難現場存有死亡之高度可能性，仍奮不顧身，執行搶救任務而殉職；其要件為：

- (1)遭遇危難事故，執行搶救任務（時間與空間要件）——指相關危難事故或災難現場已經發生，且該事故現場係極可能導致搶救人員死亡之危難現場；此時，公務人員仍奮不顧身地前往事發地區執行搶救任務。
- (2)明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素（危險要件）——指在高度危險且無時間排除死亡可能性之情境而言，如可透過事先準備而加以預防，即不符此要件。
- (3)奮不顧身於災難現場執行搶救任務而殉職（奮勇要件）——指公務人員明知災難或事故現場，已有相當危險性，且會危及性命，惟仍奮勇衝入災難現場進行搶救任務而言（例如消防人員於抵達火災現場時，聞及火場內有民眾呼救而不顧現場火勢猛烈，仍奮不顧身，衝入火場搶救陷於火場之民眾）。

2.亡故公務人員是否得以「冒險犯難」規定辦理因公撫卹，依規定均需提經本部因公撫卹疑義案件審查小組，依個案實情共同討論後決定之。又審酌撫卹法明定設置本部因公撫卹審查小組之立法意旨，係考量公務人員遺族申請因公撫卹案件態樣繁多，為期因公撫卹案件之審查更臻明確合理，爰遴聘包含各醫學專科領域醫師、具有法學及人事行政背景之專家、學者組成專案小組，進行因公撫卹案件之

審查，由各委員本於專業、撫卹意旨及社會公義等角度，針對因果關係與該當性，深入研析論究，俾透過審查機制之專業與客觀判斷，使因公撫卹之審核更趨公平並符合實情。爰警察人員處理道路交通事故時遭受意外危害死亡，若申請「冒險犯難」因公撫卹，仍需由審查小組就服務機關所送資料及個案實情，就法定要件共同討論，逐為審究，並非其事故之發生，均得視為冒險犯難給卹。

（二）公務人員因公死亡加給一次撫卹金之撫卹制度

撫卹法第 5 條規定：「（第 1 項）因公死亡人員，指有下列情事之一者：一、冒險犯難或戰地殉職。二、執行職務發生意外或危險以致死亡。三、公差遇險或罹病以致死亡。四、於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡。五、戮力職務，積勞過度以致死亡。六、因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡。（第 2 項）前項人員除依前條規定給卹外，並依下列情形加給一次撫卹金：一、第一款人員加給 50%。二、第二款及第三款人員加給 25%。三、第四款人員加給 15%。四、第五款及第六款人員加給 10%。但第六款人員因防（救）災趕赴辦公發生意外或危險者，加給 25%。……」，上開因公加給之一次撫卹金之立法意旨，係依其涉及因公之程度，予以合理之加給及分級，已使因公死亡撫卹制度更為周延合理，亦應足以表彰其在職貢獻並照護遺族之生活。

二、內政部警政署人事撫卹意見

（一）警政署審查案例依法院判決及銓敘部之標準為之

警政署審查案例均已依法院判決之標準予以審查，也是現在實務上的做法。但此委託之研究案乃鑑於在認定此類案件時，發現交通事故是否可歸屬災害或類型化去處理，曾有相關研究但均苦無結果，故目前尚無法認定。有關警察人員

人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款之適用，須採用「冒險犯難」精神去認定，檢視樂 O 興案件，法院判決排除本條第 1 款及第 2 款之適用。而在國道員警吳 O 穎案件中，判決中雖有大量解釋冒險犯難之定義，但法院亦不同意此看法，故署內審核此類案件均依照法院判決之標準。

基本上，署內認定「冒險犯難」會與銓敘部認定之標準有一致性，但警察人員人事條例內所認定之殉職，銓敘部曾表示若殉職係由內政部開立之審查文件，此審查證明文件送至銓敘部再審查時，若署內認定與銓敘部認定有所差異，此部分撫卹之差額由署內編列預算發放，而且銓敘部審定時仍會依因公死亡審定之，故此標準(因公殉職)乃署內自行律定，惟署內對於此類案件之審定，大多數會採用與銓敘部相接近標準作審查。

(二) 實務上關於「搶救災害」之認定案例

花蓮一名員警配合消防、海巡單位至防波堤搶救釣客死亡案。此案法院認定雖符合執行搶救災害任務及遭受意外暴力死亡之要件，但同行執勤 10 餘人皆安全完成任務，僅該名員警本身疏於注意掉落消波塊中死亡，故非屬因公殉職。

(三) 殉職案例多採個案之方式認定

在殉職要件之認定中，警政署人事室並不反對須以何種型態審查認定之，而實務上最後多採用個案認定之方式以爭取同仁最大福利，但有時此類案件最後審定機關並非警政署。

(四) 加發撫卹金部分成立專案小組認定

警察人員人事條例第 36 條僅有第 1 項之 1、2 款適用撫卹金加發規定，其他皆適用公務人員撫卹法，至於加發撫卹金部分則由內政部成立專案小組認定後，由署內進行加發程序，其他則採用銓敘部審定。

5.2 專家學者與實務機關專題研討整理

5.2.1 召開法界專家學者與實務機關專題研討會

一、交通員警平日均依據勤務規劃，去執行交通疏導、指揮、巡邏及處理交通事故等勤務，前三者是屬於主動性勤務，但處理道路交通事故却是被動性的工作，員警於接到報案電話後，不論事故現場的狀況如何，都需要立即趕赴現場處理、管制交通，並配合消防救護單位管控現場，且需儘快處理事故使交通恢復順暢，處理交通事故需要快又迅速及完整蒐證，事實上過程中存在著一定的風險，故為了探討員警處理交通事故而導致意外死亡，可否符合因公殉職之條件，而邀請專家學者專題研討。

二、本次專家學者座談研討的目的，乃希望透過專家學者們，針對本研究案內容進行探討，並針對這些議題討論，找到可努力之方向，作為本研究案之參考依據。

三、本次會議研討議題為：

（一）因公殉職要件有無放寬可能性？說明如下：

1.警察人員處理道路交通事故是否屬於「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 1 項第 1 款所謂『執行搶救災害』之範疇？

2.員警於處理道路交通事故時遭受意外危害死亡，有否符合下列兩項範疇其中之一？

(1)「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 1 項第 1 款之「遭受意外危害，以致死亡」的情節。

(2)「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 1 項第 2 款之『奮不顧身』的情節，或「公務人員撫卹法」第 5 條第 1 項第 1 款所稱之『冒險犯難』的情節。

（二）如何提高員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之各項給付額度？說明如下：

- 1.在高快速公路執行交通事故處理的員警是否增加「危險加給」？
- 2.提高「公務人員撫卹法施行細則」第5條第2款之撫卹給付額度的可行性？（註：現有規定是「殉職者一次撫卹金加給50%，遭受暴力或意外危害以致死亡者加給25%」
- 3.執行道路交通事故處理之員警能否納入「公務人員因公傷殘死亡慰問金發給辦法」第7條第1項第2款所謂『執行特殊職務』之範疇。

5.2.2 因公殉職法律適用問題探討

- 一、有關員警處理道路交通事故時，遭受意外危害死亡，是否符合因公殉職條件中「遭受意外危害，以致死亡」，此項規定之前提，須員警係在「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務」時，始符合殉職要件。員警處理道路交通事故死亡，大多屬遭受暴力或意外危害之範疇，故前述所提，認定員警處理道路交通事故，是否就是「執行搶救災害」，此係探討之關鍵所在。
- 二、就員警處理道路交通事故死亡部分，目前在實務之認定上，均以非屬因公殉職之範圍認定。因此，探討此一問題時，首先應先釐清因公殉職要件為何？另有關法條適用何者優先，亦須一併探討，以作為殉職要件判斷之首要工作。就警察人員人事條例第36條規定：「警察人員之撫卹，除依左列規定外，適用公務人員撫卹法之規定…」而言，此即說明警察人員人事條例與公務員撫卹法，兩者之間係屬特別法與普通法之規定，亦即代表於個案上應優先適用警察人員人事條例之規定，若無，才回歸到公務員撫卹法加以適用認定。
- 三、員警處理道路交通事故是否屬於「執行搶救災害」之範疇？何謂搶救災害？於實務裁判上，較契合的個案類型有二：一為高等行政法院審判之案件，係於中山高速公路雨天凌晨員警處理交通事故遭撞擊而死亡，此案高等行政法院維持銓敘部的看法，採非因

公殉職之判決認定；另一案則為樂O興案件，於高雄市前鎮區過港隧道內，員警處理交通事故遭撞擊死亡，最後亦認定非屬因公殉職。高等行政法院於此事故認定中，關於員警處理交通事故，是否屬於「搶救災害」之範疇，係採用「災害防救法」內對於「災害」之定義。於災害防救法第2條規定「陸上交通事故」亦屬「災害」之範疇，此類型多為人為因素造成。故欲認定員警處理交通事故，是否屬於執行搶救災害之範疇，需先釐清有關「災害」之定義，就上述論述中，若此交通事故案件，造成重大交通設施故障或嚴重影響交通通行等，有重大、立即、明顯之影響，此時即可能符合警察人員人事條例施行細則第17條第1項第1款所稱「執行搶救災害」之要件，此部分可多加注意，不可就此排除在外。

- 四、警察人員人事條例施行細則第17條第1項第2款規定：「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」。本細則第16條條列之勤務為：「交通指揮或稽查、處理爆炸物品、搶救災害或參與演習、擔任特定警衛任務、巡邏或埋伏、拘提或逮捕案犯、其他依有關依法令規定之勤務。」於此看來，執行此類勤務遭遇危難事故，亦符合因公殉職；惟須以具體個案判斷，不能一概認定處理高速公路交通事故，就不符合因公殉職之要件。另警察同仁處理高速公路交通事故，縱使未符合搶救災害要件，但亦符合前述七款內交通指揮或稽查。至於執勤過程中遭遇危難事故，此危難事故需到達何種情狀，並認知此危難發生可能危害自身安危，仍勇於面對達成任務奮不顧身，即可能符合此要件。然「危難事故」與「奮不顧身」此二者較難認定，仍須由具體個案來判斷。

- 五、警察人員人事條例與公務人員撫卹法兩者之間，屬特別法與普通法之關係，有關判斷是否屬於因公殉職，應看適用何項要件，若要件放在警察人員人事條例中，即無須將公務人員撫卹法第5條作等量之考量。警察人員人事條例第36條殉職之定義，已在施行細

則內第17條第1項1、2款作一解釋，除非排除此項不用，否則無須將公務人員撫卹法第5條「冒險犯難」納入考量。舉例而言，若拘提或逮捕一普通之年長婦人，就一般狀況考量應非屬冒險犯難之行為，但假若該名婦人持有手槍射死執行勤務之員警，就警察人員人事條例施行細則判斷，應屬因公殉職之範疇，但若不採納特別法優先適用，排除警察人員人事條例施行細則之要件，以公務人員撫卹法第5條判斷，此應非屬「冒險犯難」之範疇，此類案件之判斷，即會產生模糊不清之處。故應回歸特別法與普通法之適用關係，於要件判斷上若符合特別規定，即採用特別規定加以審查，若不符合特別規定時，才回歸公務人員撫卹法基本規定之適用，於此亦才能達到警察人員人事條例立法之目的，兩者不可相互混淆。若僅就警察拘提或逮捕案犯此要件而言，尚未必然達到撫卹法之冒險犯難精神。

六、建議從放寬特別法方向考量較容易，若從基本法之公務人員撫卹法則有失平衡性，因公務人員撫卹法，乃規範所有公務人員之問題，不適合以某類型危險性高之公務員（如警察人員之特殊身分），而改變撫卹法母法之修法，此會產生衝突。建議從特別法之警察人員人事條例或其施行細則內之要件加以考量，尤其可在施行細則第17條第1項第1款部分加以著墨，該款項已列舉出警察勤務中評估後較危險之項目，此有別於公務人員撫卹法之觀念，若研究案例類型中，其危險程度足以比照拘提或逮捕案犯危險程度相當時，就有可能可修正警察人員人事條例施行細則。

七、警察人員人事條例施行細則第17條第1項第1、2款，有關第2款中「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」，目前於實務上，多與公務人員撫卹法施行細則第5條「冒險犯難」作一結合；然在特別法（警察人員人事條例施行細則）規定中，已把特別構成要件訂出，在判斷上即從此構成要件去判別；但第17條第1項第2款中「危難事故」及「奮不顧身」之定義，

若有深入討論空間時，此時才需考量公務人員撫卹法施行細則第5條「冒險犯難」之解釋。但兩者並非等量齊觀，應係在特別法中不確定法律概念難以釐清及解釋時，才去參考公務人員撫卹法施行細則作輔助認定。

- 八、有關警察人員人事條例施行細則第17條第1項第2款中所提「遭遇危難事故，奮不顧身」之要件，是否有較公務人員撫卹法施行細則第5條之「冒險犯難」有較寬或不同的解釋空間？就公務人員撫卹法施行細則第5條對於「冒險犯難」之解釋，與警察人員人事條例施行細則第17條第1項第2款之要件不全然相同。在公務人員撫卹法上，須認定此危難有高度危險存在；而在警察人員人事條例施行細則中，所述執行勤務之一，遭遇危難事故，而奮不顧身，該類勤務並非具有公務人員撫卹法中所述已知高度風險，其風險存在不確定性，兩者時機點並不相同。故在警察人員人事條例之規定較公務人員撫卹法寬鬆，此部分是能否成立因公殉職的關鍵。

5.2.3 因公殉職要件有無放寬可能性探討

- 一、員警處理交通事故遭受意外危害死亡，是否符合殉職要件中「奮不顧身」或「冒險犯難」，此問題在本條款適用上，員警處理交通事故應屬該條款所稱「勤務」之範圍，然其重點在本條款後段，其死亡須因遭遇危難事故且奮不顧身。又有關員警處理交通事故時，遭受意外危害死亡，是否符合殉職條件中「遭受意外危害，以致死亡」，此項規定之前提，須為員警在「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務」始符合因公殉職要件，是故員警處理交通事故死亡，大多屬遭受暴力或意外危害之範疇應無疑問，但前述所提，認定處理交通事故是否為「執行搶救災害」，則確有疑問。
- 二、警政署在民國95年即已針對此議題（因公殉職）做過討論，警察人員人事條例施行細則第17條之兩款，皆為不確定之法律概念，行政機關可先行認定，有爭議時可尋求司法解決，最後亦以司法判決為依歸。就員警因公殉職部分，目前已有兩個案例（如前述

之高等行政法院及最高行政法院兩個判決），銓敘部對撫卹之認定及內政部、警政署人事室對員警因公殉職之認定，也皆以此兩個判決為基礎，故就目前法規層次看來，可著墨汁空間不大。

三、因公殉職要件有無放寬可能性部分，涉及所謂「執行搶救災害」之範疇，以及「遭受意外危害，以致死亡」、「奮不顧身」、「冒險犯難」等不確定法律概念，此判斷標準又取決於行政機關。行政判斷往往需要有行政先例或判例，尤其是行政法院之判例，針對不確定的法律概念之判斷相關標準或依據，行政機關往往可從行政法院之判例中取得。在我國有關因公殉職案例之判決甚少或闕如，因此，無法從行政法院判例中找到認定之標準。

四、於災害防救法第2條規定「陸上交通事故」亦屬「災害」之範疇，此類型多為人為因素造成。故欲認定員警處理交通事故，是否屬於「執行搶救災害」之範疇，需先釐清有關「災害」之定義，就上述論述中，若此道路交通事故案件，造成重大交通設施故障或嚴重影響交通通行等，有重大、立即、明顯之影響，此時即可能符合警察人員人事條例施行細則第17條第1項第1款所稱「執行搶救災害」之要件。

五、警察人員人事條例施行細則第17條第1項第2款規定：「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」。本細則第16條條列之勤務為：「交通指揮或稽查、處理爆炸物品、搶救災害或參與演習、擔任特定警衛任務、巡邏或埋伏、拘提或逮捕案犯、其他依有關依法令規定之勤務。」於此看來，執行此類勤務遭遇危難事故亦符合因公殉職要件；惟須以具體個案判斷，不能一概認定處理高、快速公路交通事故就不符合因公殉職之要件。警察同仁處理高、快速公路交通事故，縱使未符合搶救災害要件，亦符合前述七款內交通指揮或稽查。至於執勤過程中遭遇危難事故，此危難事故需到達何種情狀，並認知此危難發生可能危害自身安危，仍勇於面對達成任務奮不顧身，即可能符合

此要件。然「危難事故」與「奮不顧身」此二者較難認定之，須由具體個案判斷。

六、在特別法規定（警察人員人事條例施行細則）中，已把特別構成要件訂出，在判斷上即從此構成要件去判別。但第17條第1項第2款中「危難事故」及「奮不顧身」之定義則有深入討論之空間，此時才需考量公務人員撫卹法施行細則第5條之「冒險犯難」解釋。但兩者並非等量齊觀，應係在特別法中不確定法律概念難以釐清及解釋時，才會參考撫卹法施行細則作輔助認定。

七、依據撫卹法第5條第1項規定：「因公死亡人員，指有下列情事之一者：一、冒險犯難或戰地殉職。二、……。」為因公死亡之範圍。同法施行細則第5條規定：「（第1項）本法第5條第1項第1款所稱冒險犯難，指遭遇危難事故，執行搶救任務時，明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素，仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務而殉職者。……。（第2項）前項所稱災難現場，指危難事故或執行搶救任務之事發地區。」第6條規定：「本法第5條第1項第2款所定執行職務發生意外或危險以致死亡，應於執行職務或在辦公場所執行公務期間，遭受暴力、發生意外或危險以致死亡，且死亡與所受暴力、所生意外或危險，具有相當因果關係。」

八、依前開撫卹法及其施行細則規定，公務人員冒險犯難以致因公死亡，係遭遇危難事故時，公務人員明知該災難現場存有死亡之高度可能性，仍奮不顧身，執行搶救任務而殉職；其要件為：

1.遭遇危難事故，執行搶救任務（時間與空間要件）——指相關危難事故或災難現場已經發生，且該事故現場係極可能導致搶救人員死亡之危難現場；此時，公務人員仍奮不顧身地前往事發地區執行搶救任務。

2.明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素（危險要件）——指在高度危險

且無時間排除死亡可能性之情境而言，如可透過事先準備而加以預防，即不符此要件。

- 3.奮不顧身於災難現場執行搶救任務而殉職（奮勇要件）——指公務人員明知災難或事故現場，已有相當危險性，且會危及性命，惟仍奮勇衝入災難現場進行搶救任務而言（例如消防人員於抵達火災現場時，聞及火場內有民眾呼救而不顧現場火勢猛烈，仍奮不顧身，衝入火場搶救陷於火場之民眾）。

九、亡故公務人員是否得以「冒險犯難」規定辦理因公撫卹，依規定均需提經銓敘部，由因公撫卹疑義案件審查小組，依個案實情共同討論後決定之。又審酌撫卹法明定設置銓敘部因公撫卹審查小組之立法意旨，係考量公務人員遺族申請因公撫卹案件態樣繁多，為期因公撫卹案件之審查更臻明確合理，爰遴聘包含各醫學專科領域醫師、具有法學及人事行政背景之專家、學者組成專案小組，進行因公撫卹案件之審查，由各委員本於專業、撫卹意旨及社會公義等角度，針對因果關係與該當性，深入研析論究，俾透過審查機制之專業與客觀判斷，使因公撫卹之審核更趨公平並符合實情。爰警察人員處理道路交通事故時遭受意外危害死亡，若申請「冒險犯難」因公撫卹，仍需由審查小組就服務機關所送資料及個案實情，就法定要件共同討論，逐為審究，並非其事故之發生，均得視為冒險犯難給卹。

十、員警處理交通事故遭受意外危害死亡，是否屬於因公殉職認定標準，主要是依據警察人員人事條例施行細則第17條兩款的規定。而公務人員撫卹法則針對公務人員在職時死亡，包括因公、因病或意外死亡撫卹之規定。公務人員撫卹法內因公死亡有五款規定，層次最高為執行職務，遭受暴力死亡，其撫卹的等級亦為最高。比其層次更高者為「殉職」，殉職乃來自軍人作戰殉職的概念，軍人必須服從長官的命令，明知有危險，仍必須勇往直前，為了鼓勵冒險犯難，始有從優撫卹之概念。公務人員以前僅有因

公死亡，但為了鼓勵公務員，始於公務人員撫卹法增加「殉職」，屬一很崇高之概念。在公務人員撫卹法規定，殉職乃冒險犯難，即明知有難，仍奮不顧身，此訂於警察人員人事條例施行細則的第17條第2款。然軍警角色不同，雖都負有危害防止的任務，但是一個是對外，一個是對內，故就警察而言，若要符合人事條例施行細則第17條第2款的冒險犯難較困難。反觀第17條第1款「執行搶救災害」較有可探討之空間。關於搶救災害的部分是否符合殉職之要件，高等行政法院與最高行政法院曾作出判決，特別強調有二：一為其搶救災害的災害，必須是有重大的急迫性；二是導致死亡結果的危害，必須是執行職務，所面臨到的危害，並非在執行職務時因其他之突發事故導致死亡。就本研究主體來看，目前在高速公路處理交通事故員警死亡，通常是在處理事故時，遭受到其他車輛的撞擊，此兩者之間因無直接因果關係，故在兩次判決中，高等行政法院與最高行政法院，均認為不符合公務人員或警察人員殉職的要件。

十一、警察人員人事條例施行細則第17條第1項第2款所提「奮不顧身，以致死亡」乃執行該細則第16條勤務，然第1款「執行搶救災害」並無須適用「奮不顧身」之要件。建議應提供相關數據向銓敘部說明其危險性及增訂之必要性，解釋增加搶救災害之範疇。搶救災害與「冒險犯難」無關，此屬特別法規範，應先試著對「災害」作一定義解釋，可用數據加以佐證，若規定不清時則用施行細則規範之，針對災害之定義作一放寬之解釋規定。

十二、警察人員人事條例施行細則第17條第1項第1款：「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務遭受暴力或意外危害，以致死亡」只要構成此要件，無須適用「冒險犯難」或「奮不顧身」之精神。此條款立法背景為此勤務較主動，明知有立即性危險仍須執行任務，遭受暴力或意外危害以致死亡時，始比照戰地殉職精神發給撫卹金。故構成此兩要件時，警政署皆會以因公殉職之認定報銓

敘部審定。若要修法，皆須會銜銓敘部表示意見並發布，須有較完整的說明才會被採納。警察人員人事條例施行細則第17條第1項第2款，其中「奮不顧身」署內多採用公務人員撫卹法「冒險犯難」之解釋加以審查，在此條款部分，警政署與銓敘部的審查標準趨近一致。若警政署認定該案件為「因公殉職」時，即使銓敘部認定非因公殉職，但其仍會尊重署內開立「因公殉職」之證明書，由署內以「因公殉職」之精神進行後續處理，此部分預算由署內自行編列。

5.2.4 員警處理道路交通事故危險性之探討

一、有關員警處理道路交通事故危險性討論之內容，其因公殉職之規定已如前述；惟對於員警處理道路交通事故危險性認知上，仍有很大的問題，無論是警察單位以外或警察單位內部的人，大多數皆不清楚員警處理交通事故其危險性有多高。研究顯示為例，以一輛2噸重的車，以時速120公里/小時行駛，其撞擊力可達100萬公斤/秒、而砂石車之撞擊力，更可高達1300萬公斤/秒，因此，員警於高速行車車流環境中處理交通事故時之作為，其所面臨的危險性情境，應可屬於奮不顧身之行為。其危險性之感知，若未身歷其境是無法感受的，故須從認知觀念上作改變。另對於高速公路上之重大交通事故，通常反而會較輕微交通事故不危險，因為重大交通事故發生後，往往已封鎖現場，道路阻塞嚴重，車流速度已變慢，其情境之安全性相對較高。然輕微交通事故，車流量低，行車速率高，其處理事故時之危險情境相對較高。

二、員警處理交通事故是否屬於執行搶救災害之範疇？何謂搶救災害？有關災害之定義：「『災害』有下列：(1)屬『天然』或『人為』災害。(2)屬重大性、急迫性災害。」高等行政法院對於員警處理交通事故是否屬於「搶救災害」之範疇，係採用災害防救法內對於「災害」之定義，非限於天然，人為亦可形成災害防救法中「災害」之類型。於災害防救法第2條規定「陸上交通事故」亦

屬「災害」之範疇，此類型多為人為因素造成。故欲認定員警處理交通事故，是否屬於執行搶救災害之範疇時，則需先釐清有關「災害」之定義，就上述論述中，若此交通事故案件會造成重大交通設施故障或嚴重影響交通通行等有重大、立即、明顯之影響者，此時即可能符合警察人員人事條例施行細則第17條第1項第1款所稱「執行搶救災害」之要件。否則於此部分就不可排除在外。

三、又搶救災害有關「災害」之定義，於災害防救法施行細則第2條第1項第7款規定：「陸上交通事故：指鐵路、公路及大眾捷運等運輸系統，發生行車事故，或因天然、人為等因素，造成設施損害，致影響行車安全或導致交通陷於停頓者。」於此規定來看，交通事故只要是影響到行車安全或導致交通停頓者，皆可稱為災害。且員警接獲報案後，無論當時天候狀況、環境、特殊道路環境（如長隧道）、是否載運危險物品等情狀，雖可預期有相當之危險性，明知有危險危難之狀況，仍要奮不顧身立即趕赴現場處理，從管制、蒐證至恢復交通，始可結束勤務任務。故建議警察人員人事條例第17條第1項第1款中修正方向為「執行搶救災害或影響交通行車安全交通事故、...」把交通事故納入，始有空間由個案方式審查該案件是否屬於因公殉職之認定。

四、平等原則是很高位階的憲法觀念，然道路交通事故死亡人數遠比因刑事案件死亡人數多，警察是重刑事而輕交通。員警處理交通事故之危險程度，因與處理刑事案件危險程度相當，員警處理交通事故遭撞擊死亡之機會，比刑事案件中遭受暴力或意外危害死亡之機率高很多。因此，建議修正特別法之警察人員人事條例或施行細則，把具體處理危險性高的交通事故或是影響安全之交通事故等相關用語，增列於「執行搶救災害」之後，以突顯其危險性，並將「交通事故」用語納入。至於重大交通事故已有定義，且重大交通事故現場因已做好相當之管制措施，處理蒐證時往往比較不具有危險情境，故要如何強調處理情境之危險性，在用字

遣詞上可再多加著墨。

五、由於處理交通事故乃基層員警每天皆須執行之工作，在國道員警康志榮案例中，高速公路乃是一個隨時均充斥著危險狀況的環境（高管規則第2條），其特徵除具有發生事故的高危險性、被後方車輛追撞的危險性及救援可及性很低等之特性外，且於此類案例中，員警皆須保護交通事故當事人之安全，故此危險性並非僅只有員警站立於高速公路處理交通事故之危險情境狀況而已。就此而言，高速公路環境係較一般縣市道路特別，若以高速公路特定環境為例，處理交通事故員警死亡是否可視為因公殉職要件，則可更清楚而知。有關危險的認知層面，所有同仁均明知處理交通事故時是非常危險的情境，且非穿上防彈衣等裝備就可有效預防危害的。以康志榮之案例，康員當時係處理2件A3事故，共有11名當事人、5輛事故車輛，其擺設交通錐做了100公尺的完密交維措施，並以指揮棒指揮交通管制現場，保護當事人安全，然卻遭到於高速公路疲勞駕駛之駕駛人衝撞管制設施後而被潑及直接撞死。有關警察人員人事條例施行細則第17條第1項第1款中「執行搶救災害」，此災害之定義，於災害防救法亦有清楚解釋，交通事故亦屬之，甚至包含發生災害或有可能發生災害之虞亦是。且在特別環境（如雪山隧道、八卦山隧道、五楊高架路段）均有設置特別的災害防救計畫，此均已被明確認定為災害區域，高速公路亦有設置此計畫。因此，本研究可朝向此同仁是否已盡力及其欲保護之對象為何，做探討。

六、高公局施工交通管制規則內規定，內側車道施工時，須於前方1公里處擺放警示設施，600公尺擺放變換車道設施，150公尺處設置速限變化設施，已相當慎重；然警察於內側車道處理事故僅1巡邏車2人警力3個安全錐，此相差甚大。高速公路危險性甚多，例如疲勞駕駛、彎道路型、老舊車輛管理、深夜時段等危險因素參雜，此並非警察所能掌控。且若以國外規定審視，於110公里/小時之高

速公路上，員警須擺放280公尺長之漸變段，實非警察所能為。又若處理載運危險物品車輛之交通事故，因對該物品之危險性不了解，不知危險何在，在現場管制指揮交通，是否就不屬於冒險犯難之範疇？因此，建議如同學者們的看法，不要將交通事故排除其外，以對員警有所保障。

- 七、高公局與警察機關有很大不同之處在於，高公局多屬有計畫性執行任務，警察則是接獲任務，無論當時狀況如何，均須前往，兩者之間差異甚大。且高公局縱使做了完善的交維措施，仍有發生被衝撞事故之案例，以此觀點而言，警察於高速公路上處理交通事故之危險性可謂相當高。根本解決之道，希將處理交通事故納入，因事故現場狀況無奇不有，將各種突發狀況均先納入，對處理警察人員也較有保障。

5.2.5 提高員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死各項給付額度之討論

- 一、有關如何提高員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之各項給付額度，此議題，應以行政管理觀點較為有效。基於社會法治國理念，理應予工作與生活最大福利為原則，以保障人性尊嚴與基本人權；惟在實踐上應考量比例原則及平等原則。以增加「危險加給」而言，仍應考量其他專業警察或行政警察之情形，在此危險性之高低衡量若難予量化，其比例原則及平等原則將會有所爭議。且針對其他公職而言，警察已有所謂「警勤加給」，已有考量警察工作之危險性，若針對在高速公路處理交通事故之員警，再增加「危險加給」，則會讓人有重複加給之考量，在此須證明此項工作係「危險中之危險」。處理交通事故往往是個案，要如何突顯危險加給之必要性恐有困難，因此，亦可以處理案件為準，發給工作獎金方式，而非以身分為準，發給加給，亦即突顯個案之危險性，不同案件作不同考量。

- 二、有關增列危險加給部分，實務上若有增列危險加給的警察人員，

其警勤加給就會停支。且目前人事行政總處對於要增加加給預算此部分，採較保守之看法，因此，建議可透過變更勤務流程方式、增加應勤裝備、增加人力、強化勤務安全教育訓練等作為防制，乃較可行之方式。另有關提高撫卹法施行細則的額度方面，此係屬銓敘部權責，尊重銓敘部的看法。

三、在殉職要件之認定中，警政署人事室並不反對須以何種型態審查認定之，而實務上最後也多採用個案認定之方式，以爭取同仁最大的福利，但此類案件最後之審定機關並非警政署。警察人員人事條例第36條僅有第1項之1、2款適用撫卹金加發規定，其他則皆適用公務人員撫卹法，至於加發撫卹金部分，則由內政部成立專案小組認定後，由署內進行加發程序外，其他則採用銓敘部之審定。

四、撫卹法第5條規定：「（第1項）因公死亡人員，指有下列情事之一者：一、冒險犯難或戰地殉職。二、執行職務發生意外或危險以致死亡。三、公差遇險或罹病以致死亡。四、於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡。五、戮力職務，積勞過度以致死亡。六、因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡。

（第2項）前項人員除依前條規定給卹外，並依下列情形加給一次撫卹金：一、第一款人員加給50%。二、第二款及第三款人員加給25%。三、第四款人員加給15%。四、第五款及第六款人員加給10%。但第六款人員因防（救）災趕赴辦公發生意外或危險者，加給25%。……」，上開因公加給之一次撫卹金之立法意旨，係依其涉及因公之程度，予以合理之加給及分級，此已使因公死亡撫卹制度更為周延合理，亦應足以表彰其在職貢獻並照護遺族之生活。

五、建議可參考警察勤務條例之「警勤加給」三級之方式，並以其危險程度之差異區分，分為三級撫卹給付之可能性。目前「因公殉職」與「因公死亡」僅有二級，建議在二者之間加設一級為「明知其不發生（因已經做好萬全準備）卻依然發生因公死亡」，亦即「完全無責任因公死亡」與「附責任因公死亡」。

5.3 因應方案研析

經由前述之討論，可發現：員警處理道路交通事故時遭受意外危害致死時，能否以「因公殉職」來撫卹，其主要的關鍵在於能否適用警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 款關於「搶救災害」、第 2 款關於「奮不顧身」之規定。本節係將前述關於這兩點的討論結果說明於「5.3.1 因應方案背景分析」中，並於「5.3.2 因應方案研擬」中提出因應方案。

5.3.1 因應方案背景分析

本研究根據員警於處理道路交通事故時所面臨的道路危險因素，彙整如第四章表 4.16 員警處理道路交通事故之危險性等級分類。然而該表之等級分類僅能考量道路實質條件(physical conditions)、交通狀況(traffic situation)、控制狀況(control conditions)與環境因素(environmental factor)，尚無法含括駕駛因素(driving behavior)。由於要審酌員警於處理事故時死亡是否符合「因公殉職」要件，處理事故之危險等級僅屬一參考要件，主要仍應依據相關法令進行審核。但於法令審核時，要能符合「因公殉職」要件，目前實務上，是相當困難的，但仍有一些討論的空間；詳細說明於后。

一、員警處理道路交通事故遭逢意外危害以致死亡，要符合「因公殉職」之要件，其困難度相當高

員警處理道路交通事故遭逢意外危害以致死亡，其撫卹是否能採用「因公殉職」來認定，係依據「警察人員人事條例施行細則」第 17 條之規定。其中所稱「因公殉職」之情事有二：一是執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。二是執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。但目前實務上，即使能優先依據「警察人員人事條例施行細則」第 17 條之規定，來認定其是否屬「因公殉職」之要件，其困難度仍相當高。因為：

（一）員警在現場處理一般交通事故時，遭突如其來的車輛撞擊致

死，要符合「奮不顧身」或「冒險犯難」之要件，幾乎是不可能。

「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 2 款「奮不顧身」之意旨，係將公務人員撫卹法第 5 條第 1 項第 1 款「冒險犯難」之規定納入，該規定源自軍人作戰殉職之概念，故特別強調「冒險犯難」。警察與軍人雖都負有危害防止之任務，惟警察勤務與軍人不同，警察勤務仍存有要不要發動執行之選擇，而趨吉避兇是人之常情；故警察勤務要達到殉職之要件，除非攻堅、緝捕人犯，否則能成立的案件幾乎是微乎其微。

（二）警察在現場處理一般交通事故時，遭突如其來的車輛撞擊致死，要符合「搶救災害」之要件，困難度相當高。

1. 銓敘部與行政法院檢核是否符合「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 1 款時，在 97 年之樂 O 興案中，除強調災害所具有之重大、急迫性外，並在 89 年之吳 O 穎案中，強調導致死亡結果產生之危害，須為其執行職務所正遭臨者，而非另一從旁突發之事故。換言之，意外危害之發生與執行職務有直接因果關係，雖然員警處理交通事故可能面臨許多危險因子，然均非不能預為防範，且依一般社會通念，「危險因子」也不必然併同執行職務所生。因此，員警處理交通事故遭其他車輛衝撞以致死亡，依公務人員撫卹法第 5 條第 2 款：「執行職務發生意外或危險以致死亡」處理其撫卹事宜，已體現國家照顧因公死亡公務員之規範意旨。因此，其撫卹主張採用「因公殉職」來認定有其困難。

2. 89 年吳 O 穎案及 97 年樂 O 興案之高等行政法院及最高行政法院之判決雖只拘束個案，沒有通案的拘束力，但銓敘部近年來審定撫卹案件時，都以上述判決所述殉職定義來作依據或駁回之理由。

3. 消防署於 96 年 7 月 17 日曾就「警察人員人事條例施行細

則」第 17 條第 1 款所定殉職適用疑義請求上級機關內政部解釋，而內政部對殉職定義採行政法院見解已作出函釋。依「行政程序法」第 160 條有效下達之解釋令，有拘束下級機關之效力，換言之，下級機關適用法令須受其函釋拘束。

4. 98 年 4 月 3 日考試院修正發布之「公務人員撫卹法施行細則」第 5 條修正說明，撫卹之定義也參照臺北高等行政法院民國 90 年 12 月 26 日判決書有關撫卹案件殉職之闡釋。

5. 銓敘部退撫司審定公務人員撫卹案件，並不會特別考慮交通警察職務的特性。而依警察人員人事條例，撫卹相關事實認定主管機關為警政署，警政署嚴守法律構成要件之解釋，於法有據。

6. 「警察人員人事條例施行細則」第 17 條所稱『因公殉職』之法律構成要件中，雖有許多不確定法律概念，但綜上所述，目前不確定法律概念的解釋已經產生法安定性，本研究案認為「警察在現場處理一般交通事故時，遭突如其來的車輛撞擊致死，符合『搶救災害』之要件，適用『因公殉職』」之結論，要得到銓敘部的支持，困難度是相當高的。

二、員警處理道路交通事故遭逢意外危害以致死亡，要符合「因公殉職」之要件，仍具有討論之空間

（一）行政法院對於「災害」之定義，以事故規模大小來解釋，而不是以危險程度來認定，過於偏頗

搶救災害的人，於選擇發動搶救時，在乎的是該災害帶給受災人甚麼樣的危險程度；然而，道路交通事故規模大並不代表危險性大，交通事故規模小也並不代表危險性就小。本研究案認為，宜以所處理災害之危險性來認定較為妥適；至於員警處理道路交通事故之危險性等級，可參照第四章表 4.16 員警處理道路交通事故之危險性等級分類。

在樂 O 興案（80.12.27 發生）中，台北高等行政法院（97 年度訴字第 132 號判決）、最高行政法院（98 年度裁字第 921

號裁定)均引用災害應變中心分級開設之時機(條件)——「重大道路交通事故」之標準¹⁷，來認定「災害」之定義，而以警察「尚非屬執行搶救災害勤務」之理由，將樂○興案加以駁回。然而，警察於發動搶救勤務之時機，是以該事故具危險性、急迫性為已足，並不再考慮該事故是否具有重大性，故本研究案認為行政法院之該認定，有失偏頗。

(二) 行政法院以從旁突發事故所致之危害，並非屬員警執行職務所正遭臨者，而認定該意外危害之發生與執行職務不具有直接因果關係，排除其不屬「冒險犯難」之行為，顯與事實違背。

行政法院在吳○穎案中之判決，略以「導致死亡結果產生之危害，並非因為其執行職務所正面遭臨者，而是另外一個從旁突發之事故。至於原告所言之六大傷亡高風險因子，均非不能預為防範，可以透過執行車禍事故職務之前更加小心防範。而且依社會一般通念，以上之所謂「危險因子」也不是必然併同執行職務所生、且與死亡結果具有密接關連性之時空環境，將之依公務人員撫卹法第五條第二款所定『執行職務發生意外或危險以致死亡』之條件處理其撫卹事宜，已可充份實現國家照顧因公死亡公務員之規範意旨」。然而：

1. 員警處理事故的過程，其所形成的危險並不完全來自於事故本身，該事故也會引來或衍生其他的事故。事實上，從旁突發之第二次事故，正是原本之事故所衍生者；因此，何以該從旁突發事故所導致之危害，不是該員警於執行職務所正遭臨者呢？故，若僅以事故本身所帶來的危害為限，顯與事實違背，實具有再討論之空間。

2. 若事故發生在本研究案第四章「表 4.16 員警處理道路交通

¹⁷ 依據**道路交通事故處理辦法第二條**，「二、重大道路交通事故：指道路交通事故有下列情形之一者：(一) 死亡人數在三人以上，或死亡及受傷人數在十人以上，或受傷人數在十五人以上。(二) 運送之危險物品發生爆炸、燃燒或有毒液(氣)體、放射性物質洩漏等事故。」

事故之危險性等級分類」A、B、C 等級之道路環境中，又若當時車流條件為車輛稀少及正常狀況，在安全防護設備不能即時設置而預為防範的情境下，員警為即時搶救陷在車流中之肇事者，或避免再發生嚴重之事故，其立即進入事故現場搶救之行為，何以不是「冒險犯難」或「奮不顧身」之行為呢？又該冒險行為突遭意外事故所導致之死亡，何以與其執行職務不具有密接關連性呢？故行政法院之該「不具有直接因果關係」的認定，顯與事實違背，實具有再討論之空間。

（三）行政法院與員警之認知有落差，具有再討論之空間

行政法院上述之認定與第四章員警之認知——「表 4.12 員警處理道路交通事故時所面臨風險狀況認同程度表」，存有落差。法院之該種認定若不修正，可能導致現有交通事故處理員警之眷屬，對於冒險救人而致死者，產生「不值得」或「不公平」之觀點；這對於「冒險救人而致死公務員」其眷屬的撫卹，將難以充分實現國家照顧因公死亡警察之規範意旨。故該行政法院之認定，實具有再討論之空間。

5.3.2 因應方案研擬

經由上述之說明與討論，本研究發現：員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之案件，是否適用「因公殉職」加以撫卹，其因應之策略可分為下列三個方向加以說明。

一、關於「不修法」之建議

（一）警察人員人事條例為特別法，應優先適用其關於「執行搶救災害勤務」之規定

以優先適用「警察人員人事條例施行細則」第 17 條之規定為適當；尤其以優先適用該第 17 條第 1 款關於「執行搶救災害勤務」，遭受意外危害以致死亡為適當，也比較可能符合「因公殉職」之情事。

(二) 因公殉職不應完全排除員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之案例，宜個案依法認定。

透過前述三項論點：(一)「行政法院對於『災害』之定義，以事故規模大小來解釋，而不是以危險程度來認定，過於偏頗」，(二)「行政法院以從旁突發事故所致之危害，並非屬員警執行職務所正遭臨者，而認定該意外危害之發生與執行職務不具有直接因果關係，排除其不屬『冒險犯難』之行為，顯與事實違背」，(三)「行政法院與員警之認知有落差，具有再討論之空間」；本研究發現：日後於審理員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之案件，是否符合因公殉職要件時，實應再參酌上述三項論點，依個案依法認定，實不應完全排除其適用因公殉職之可能性。

二、關於「修法」之建議

若因公殉職之法定要件，確實完全排除員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之案件，則本研究建議修正公務人員撫卹法第 5 條第 1 項第 2 款及第 9 條之相關規定；建議第 2 款因「執行職務發生意外或危險以致死亡」者，加給一次撫卹金由 25% 提高為 35%；建議年撫卹金給與年限由 15 年提高至 20 年，以落實照護遺族之立法目的。

因為，員警在執行處理交通事故勤務時，若當時車流條件為車輛稀少及正常狀況，而且在安全防護設備不能即時設置而預為防範的情境下，員警為即時搶救陷在車流中之肇事者，及為避免再發生嚴重之事故，其立即進入事故現場搶救之行為，其冒險程度是相當高的。若以「冒險程度」觀察，則第 2 款之「執行職務發生意外或危險以致死亡」者，實高於第 3 款之「公差遇險或罹病以致死亡」者，更遠高於第 6 款之「因防（救）災趕赴辦公發生意外或危險以致死亡者」；然而該三款之加給一次撫卹金，卻同為加給 25%。又第 2 款之年撫卹金給與年限是 15 年，而因公殉職則為 20 年，兩者差異過於懸殊，難以達到公平撫卹之目的。基於撫卹應符合比例原則之考慮，故本研究有如上之建議。

三、對「警察機關」之建議

無論採用「修法」或「不修法」之建議，本研究建議警察機關均應加速下列兩項作為：

（一）警察機關應儘速制定充足的安全警戒與防護規範，並落實實施，以減除員警「冒死搶救」之時機

本計畫在問卷調查及實地訪談過程也發現，交通或公路主管機關於道路施工時，多依據「交通工程手冊」（交通部，2010）依序設置：(1)前置警示區段，(2)前漸變區段，(3)緩衝區段，(4)工作區段，(5)後漸變區段等空間，且能善用各種交通管制與安全設施。然而員警於道路交通事故現場時，警車通常只能配置幾個交通錐、警示燈/棒、警示旗等基本配備，除非是專用的「事故處理車」才能配置較多的警示設備。換言之，員警於處理道路交通事故時，在沒有支援的情況下，通常只能作到警示車流的作用，並無法達到導引車流、區隔車流的功能；同時，在現實情境下，尤其無法達到防護作業現場的功能（最多僅利用警車於作業現場阻擋車流）。

基於上述實際情境與原因，故本研究建議各警察機關應儘速制定充足的安全警戒與防護規範，並落實實施，以減除員警「冒死搶救」之時機。尤其應增加導引車流、區隔車流及防護作業之設備，否則難保該類似之事件不再發生。

（二）警察機關應加強員警對風險情境的認知教育

由第三章之案例發現「員警於執行勤務中，因發生交通事故導致死殘之比例頗高」，又由第五章之處理交通事故案例中也發現，「員警幾乎都是在缺乏導引車流、區隔車流及防護作業設備的情境下，因處理交通事故遭意外車輛撞擊而致死者」；顯然，執勤員警對事故現場存在之風險認知，有加強教育之必要。又由警察機關長期缺乏導引車流、區隔車流及防護作業設備之現象觀察，擔任警察官者亦應加強該方面之風險認知教育，以提供充足之後勤支援，俾共同為處理交通事故之員警，減除其「冒死搶救」時機而努力，冀達到不再發生員警因處理交通事故而遭意外撞死之情節。

第六章 結論與建議

本計畫透過對現行法令的探討，以人事法規與行政法之觀點，檢視員警「因公殉職」之成立要件，再就學理與實務應用之觀點，以兩階段問卷分析員警處理道路交通事故之危險性，兩次專家學者座談會剖析關鍵因素，最後綜合評析員警處理交通事故的風險及是否有達到「因公殉職」要件的可能性。本計畫獲致以下結論與建議事項。

6.1 結論

- 1.警察人員因公殉職之構成要件「在執行勤務中殉職者」，主要法源為警察人員人事條例施行細則第 17 條規定：「本條例第三十六條第一項第一款、第三十六條之一第一項及第三項所稱殉職者，指有下列情事之一者：(1)執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。(2)執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」當員警因執行公務而死亡時，採取「因公死亡」與「因公殉職」不同撫卹的差異，主要在於「撫卹金」、「慰問金」與「子女教養補助至成年」對於遺族照顧的金額差異，以及遺族的心理感受。
- 2.經研究發現，員警處理道路交通事故遭逢意外危害以致死亡，例如遭突如其來的車輛撞擊致死，依現行法令，並不符合「奮不顧身」或「冒險犯難」之要件，也不符合「搶救災害」之要件，換言之，要符合「因公殉職」之要件，其困難度相當高。
- 3.本計畫以為，員警處理道路交通事故遭逢意外危害以致死亡，要符合「因公殉職」之要件，仍具有討論之空間。說明如下：
 - (1)行政法院對於「災害」之定義，僅採「災害防救法」的概念以事故規模大小來解釋或限縮，而不是以危險程度或危險情境來認定，過於偏頗。

- (2)行政法院以從旁突發事故所致之危害，並非屬員警執行職務所正遭臨者，而認定該意外危害之發生與執行職務不具有『直接因果關係』，不符合警管條例第三十六條第一項第一款「警察人員在執行勤務中殉職」之構成要件，顯與事實違背。
- (3)行政法院與基層員警對於「因公殉職」之認知有很大落差，還有再討論與溝通的空間。
- 4.員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之案件，是否適用「因公殉職」加以撫卹，其因應方向可區分「不修法」與「修法」兩個方向思維：
- (1)若「不修法」。因為警察人員人事條例是特別法，應優先適用其關於「執行搶救災害勤務」之規定。因公殉職不應完全排除員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之案件，宜個案依法認定。
- (2)研議「修法」方向。在不變更現行法令對因公殉職之法定要件下，本計畫建議可修正公務人員撫卹法第5條第1項第2款及第9條之相關規定；建議第2款因「執行職務發生意外或危險以致死亡」者，加給一次撫卹金由25%提高為35%；建議年撫卹金給與年限由15年提高至20年，以落實照護遺族之立法目的。
- 5.本研究發現，不管未來是否朝「修法」或「不修法」的方向思維，警察機關均應加速下列兩項作為：
- (1)儘速制定完善的安全警戒與防護規範，並落實實施，以減少員警「冒死搶救」之時機。
- (2)加強員警對風險情境的認知教育。
- 6.經本計畫進行公路警察及全體處理交通事故員警的兩階段的員警處理事故之風險分析調查發現，兩階段的問卷對於「處理事故時的風險因素」（參見表4.13）及「處理事故時的危險情境」（參見表4.14）發現，員警對於處理道路交通事故時面臨風險的看法相當一致。

- 7.由兩階段問卷得知，處理事故員警的危險性主要來自於處理事故時：(1)道路等級或功能（包括最高速限、車流速率等），(2)事故地點（包括彎道、車道位置等），(3)環境因素（如天候狀況、異常駕駛人的行為）及(4)警察管制作為（包括現場警戒與管制作為、警戒設備不足等）。若是在高快速公路、天候不良、彎道路段、深夜時段的情境下處理事故，其危險性遠大於一般情境，其所冒風險並不低於逮捕時的危險性。
- 8.由問卷得知，處理交通事故如同在搶救人為災害，員警雖可以警戒車流狀況，卻無法充分掌握所有駕駛人的行為，如已依相關規範做好警戒或警示，卻仍可能遭暴力或意外危害而死亡情事。

6.2 建議

- 1.雖然現行法令體制，處理一般道路交通事故案件因而死亡，於因公殉職適用上較不可能，但仍建議警政署處理員警處理道路交通事故死亡案件時，仍應仔細進行個案審查。本計畫第四章歸納出表 4.16 員警處理道路交通事故之危險性等級分類，建請作為審理案件時之參考。
- 2.員警處理交通事故會比一般警察勤務有較高之危險，即使已依據現行的相關作業規範進行事故處理，但受限於處理時間的緊迫及相關裝備的有限，通常只能做到對車流的「警示」與「區隔」，尚無具體的「防護」措施，如有意外車輛衝撞，相當危險。因此，處理事故之員警應有充分完整的訓練、對於道路環境的危險感知，於處理事故時也需要完備的安全配備（如交通警示、分隔設備等），建議警政署適當強化這些基本的工作，以降低員警處理事故之風險。
- 3.本計畫研究過程回顧日本與德國的制度、相關法規與經驗，值得國內參考：
 - (1)日本對於警察因公傷亡之補償，警察於得預測對其生命或身體有高度危險之狀況下，從事犯罪之偵查（包含道路交通事故之

偵查)、嫌疑人之逮捕、犯罪之制止、天災時之人命救助，及從事其他依人事院規則有規定之職務，因此受公務上之災害，視為「特殊情形」，而有較高的撫卹支給。

(2)德國的公務員因公死亡撫卹制度中，並沒有「因公殉職」的概念或特別撫卹條件。主要是在「因公死亡」的狀態上區分不同的等級條件。

附錄一、國道公路警察人員執勤安全問卷

問	卷	說	明
各位同仁，您好： 非常感謝您在百忙之中撥冗協助我們進行「國道公路警察局員警執勤安全」相關問題之探討，本研究邀請專研交通警察執法專家學者與具有豐富工作經驗之國道警察人員進行調查。為使研究進行得更有效率，本研究參考相關文獻，先行初步歸納出四大類別： 一、公路警察處理事故時之危險性因素 二、處理事故危險性與相關性 三、不同情境下，同仁處理事故危險的程度 四、同仁處理事故實際遭遇危險經驗分享 敬請您<u>依據對於問題(公路警察處理事故時之危險性)的危險程度進行單一選項的勾選(1分表示最低、5分表示最高)</u>。 誠摯地邀請您協助本研究的調查，本調查為單純的學術研究，相關內容不做他用，請您放心填寫。 中央警察大學交通管理研究所 聯絡人：黃昶融 0937880518 顏于婷 0919151566			
中 華 民 國 年 月 日			
個人基本資料 1. 請問您的姓名是： 2. 請問您的性別是： ☐ (1) 男性 ☐ (2) 女性 3. 請問您的年齡是： 4. 請問您從警的服務年資： 5. 請問您在國道公路警察局的服務年資： 6. 請問您的職級為： ☐ (1) 員警 ☐ (2) 小隊長 ☐ (3) 巡官/分隊長 7. 請問您服務的單位為： ☐ (1) 國道一隊 ☐ (2) 國道二隊 ☐ (3) 國道三隊 ☐ (4) 國道四隊 ☐ (5) 國道五隊 ☐ (6) 國道六隊 ☐ (7) 國道七隊 ☐ (8) 國道八隊 ☐ (9) 國道九隊			

第一部分						
項目	公路警察處理事故時之危險性與下列因素有關 (請對每一題的認同程度，給予評分)	低←認同程度→高				
		1	2	3	4	5
1	與事故地點 <u>車道位置</u> 有關。					
2	與事故地點 <u>縱坡度</u> 有關。(如上、下坡)					
3	與事故地點 <u>彎道(平曲線)</u> 有關。					
4	與事故地點 <u>車流併入、匯出路段</u> 有關。					
5	與事故地點 <u>當時天候狀況</u> 有關。(如暴雨、雨、陰、晴、霧)					
6	與事故地點 <u>當時照明狀況</u> 有關。(如白天、夜間、隧道)					
7	與事故現場有 <u>大件、大量、大面積散落物</u> 有關。					
8	與事故地點 <u>路面狀態</u> 有關。(油滑、泥濘、濕潤、乾燥)					
9	與事故地點位於 <u>施工區段</u> 有關。(如路面縮減、路寬漸變路段)					
10	與 <u>事故地點之行車最高速限</u> 有關。(如 90、100、110kph)					
11	與 <u>處理事故當時之車流量高低</u> 有關。					
12	與 <u>處理事故的時段</u> 有關。					
13	與 <u>處理事故的車流速度(臨近速度)</u> 有關					

第二部分						
項目	公路警察處理事故時之危險性與下列因素的 相關性	低←危險程度→ 高				
1	事故地點車道位置。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點位於內側車道。					
	(B)事故地點位於中內車道。					
	(C)事故地點位於中外車道。					
	(D)事故地點位於外側車道。					
	(E)事故地點位於路肩。					
2	事故地點縱坡度。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點位於上坡。					
	(B)事故地點位於平坦。					
	(C)事故地點位於下坡。					
3	事故地點是否為平曲線。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點位於彎道。					
	(B)事故地點位於直線道路。					

項目	公路警察處理事故時之危險性與下列因素相關性	低←危險程度→高				
4	事故地點是否位於併入、匯出路段。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點位於併入(進入主線)路段。					
	(B)事故地點位於主線路段。					
	(C)事故地點位於匯出(離開主線)路段。					
5	事故地點當時天候狀況。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點當時暴雨。					
	(B)事故地點當時雨天。					
	(C)事故地點當時陰天。					
	(D)事故地點當時有濃霧。					
	(E)事故地點當時晴天。					
6	事故地點當時照明狀況有關。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故時間發生在白天。					
	(B)事故時間發生在夜間(有路燈路段)。					
	(C)事故時間發生在夜間(無路燈路段)。					
	(D)事故地點發生在隧道內。					
7	事故現場有無大件、大量、大面積散落物：(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故現場有大件、大量、大面積散落物。					
	(B)事故現場無大件、大量、大面積散落物。					
8	事故地點路面狀態。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點路面油滑。					
	(B)事故地點路面泥濘。					
	(C)事故地點路面濕潤。					
	(D)事故地點路面乾燥。					
9	事故地點位於施工區段有關。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點位於接近施工區的警戒路段。					
	(B)事故地點位於施工區的路寬漸變的區段。					
	(C)事故地點位於施工區段。					
	(D)事故地點位於離開施工區之後路寬逐漸變寬的路段。					

項目	公路警察處理事故時之危險性與下列因素相關性	低←危險程度→高				
10	事故地點之行車最高速限(90、100、110kph)。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點之行車最高速限等於或低於 90 公里。					
	(B)事故地點之行車最高速限在 100~110 公里。					
	(C)事故地點之行車最高速限等於或高於 110 公里。					
11	處理事故當時之車流量高低狀況。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)事故地點當時車流量為壅塞狀態。(行速低於 30 公里)					
	(B)事故地點當時車流量為車多狀態。(行速在 30~80 公里之間)					
	(C)事故地點當時車流量正常。(行速高於 80 公里)					
12	處理事故的時段。(請依危險程度分別給分)	1	2	3	4	5
	(A)00 至 04 時					
	(B)04 至 08 時					
	(C)08 至 12 時					
	(D)12 至 16 時					
	(E)16 至 20 時					
	(F)20 至 24 時					
第三部分						
項目	在不同道路狀況下事故樣態，同仁處理事故危險的程度。 (分數越高越危險)					
	路型	天候	車流(行速)	特殊狀況	分數(0~100 分)	
1	主線內側車道	雨天	正常(100)			
2	主線中間車道	晴天	車多(80)			
3	主線外側車道	晴天	壅塞(30)	有散落物		
4	路肩	晴天	無(0)			
5	彎道	濃霧	正常(90)			
6	施工區	晴天	車多(40)			
7	匝道出口	晴天	壅塞(40)			
8	收費站區	雨天	正常(40)			
9	下坡	雨天	正常(90)			
10	隧道內		正常(70)			

第四部分		
項目	同仁處理事故實際遭遇危險經驗分享	
1	您是否曾經於處理事故時，生命遭受到威脅狀況	☐ 是 ☐ 否
2	您是否願意提供狀況描述？認為最危險的情境？	☐ 是 ☐ 否
	如果願意，請您描述當時狀況：	
3	如果願意進一步接受訪談，請留下您的基本資料：	
	e-mail：	
	手機：	
	警用電話：	
	家裡電話：	

附錄二、國道公路警察局交通事故現場處理作業規定

壹、 依據

- 一、 高速公路及快速公路交通管制規則。
- 二、 道路交通事故處理辦法。
- 三、 道路交通事故處理規範。
- 四、 交通部臺灣區國道高速公路局處理交通事故作業規定。

貳、 目的

依權責分工處理道路交通事故，維護當事人及用路人、執行任務人員及執勤員警生命安全。

參、 現場處理之權責分工

- 一、 本局各警察隊：
 - (一) 通報各有關事項。
 - (二) 管制疏導，維持交通。
 - (三) 協助救護傷患。
 - (四) 現場蒐證。
 - (五) 人別及案情調查。
 - (六) 開放通車。
- 二、 國道高速公路局各工程處：
 - (一) 佈設交通管制設施。
 - (二) 配合維護現場安全。
 - (三) 指派拖吊車輛及救濟機具。
 - (四) 清理現場。

肆、 作業項目

- 一、 確認事故位置、範圍及到場
 - (一) 勤務指揮中心（下稱：勤指中心）應儘可能瞭解該事故路段路況，處理人員依勤指中心告知之堵塞現況，事先預判處置狀況。
 - (二) 巡邏車啟用警示燈趕往事故現場，距離通報地點約 1 公里前，即開啟警鳴器提醒用路人注意。

- (三) 處理員警趨近現場時，如能目視現場人、車，即開始擺設交通錐管制交通、保護現場安全；如距離過遠，可行駛至事故現場跡證後方約 100 公尺處再行擺設；巡邏車停放位置切勿過近，以避免影響蒐證。
- (四) 處理員警抵達現場時，應觀察事故車輛有無漏油、危險物品外洩或火源之情形；如有此類情形，應保持安全距離，注意自身安全。

二、 回報現場狀況

- (一) 處理員警將現場交通概況、事故之人車物散落情形、所需之人力、處理機具及交通管制器材等回報勤指中心。
- (二) 事故車輛有拖救之必要時，應即時回報勤指中心通知高公局交控中心指派拖救車到場救援或排除。

三、 勤指中心處置作為

- (一) 受理報案時，應詢問現場有無人員傷亡、車輛是否堪用；並請當事人依規定擺設故障標誌、將車輛滑離（移置）至路肩或請其立於路肩、護欄外等安全位置待援。
- (二) 詢問事故概略位置（幾號公路、行駛方向、前次行經之收費站、服務區、交流道），以利確認事故地點、指派員警到場。
- (三) 現場如有人員受傷時，應儘速通報消防、救護單位到場救援。
- (四) 指派員警趕往現場時，應依「高速公路局處理交通事故作業規定」併通知各區交控中心，告知事故現場狀況及所需之設備、人力等，請其調派交通事故處理車、標誌車（工程警示車）、拖吊車輛及救濟機具到場，佈設交管設施、協助進行交通管制，並清理事故現場、排除散落（障礙）物，以儘速恢復通車。
- (五) 通知警察廣播電臺及各區交控中心，以利藉由廣播及 CMS（資訊可變標誌）提醒民眾及早因應、改道。
- (六) 記錄各有關單位到達現場之人員、車輛、機具等數目，以及到達、離開之時間。

四、 依「道路交通事故處理規範」，縝密而快速進行現場調查及蒐證。

伍、 注意事項

一、 在事故路段上游適時管制車輛，降低車流速度，避免在高速車流中處理交通事故，以防制事故所產生之危害。

二、 開啟後行李箱時可能遮擋警示燈光線，喪失警示效果，應儘速地將其放下關上。

三、 為取得現場處理情形，保持行車影像紀錄器全程開啟。

四、 警鳴器可視現場狀況予以調低音量或關閉。

五、 於事故現場得指揮拖救車輛停放於巡邏車及交通錐間或其他安全位置，以避免影響現場勘察、蒐證及測繪等作業。

六、 交通管制設施尚未抵達前，本局員警應隨時保持高度警戒，視實際情況佈設交通管制設施，其方式如下：

（一）事故現場交通錐之佈設，得參考圖 1-圖 8 管制圖範例，**並注意面向來車，隨時提高警覺。**

（二）在封閉車道之車輛停放位置後側處，設置交通錐，阻絕其他車輛撞擊。

（三）支援警力到場，得於交通錐間隔處，增加擺設交通錐，提高管制效果，保護現場人員安全。

（四）交通錐依現場環境、車流狀況彈性擺設，遇有視距不足或能見度甚低情形，酌量增加現場警戒距離。

（五）管制範圍在保障現場人員生命 safety 及不影響跡證保全之原則下，以「**車速慢**、封閉小；**車速快**、封閉大」、「單側車流通行」、「跡證複雜側先於單純側」等車道管制原則。

（六）全面封閉道路時，將跡證較單純之一側，先行攝影、測繪、紀錄，恢復單側通行，**並依序、輪流開放各車道之車輛通過，加快壅塞車輛紓解。**

七、 事故現場如警力許可，應派員立於交通管制起點附近安全位置，指揮交通並監視後方車輛運行，如發現威脅時，應以手勢或鳴警笛等，通知現場人員儘速避難。

八、 撤除交管設施：

- (一) 處理交通事故時，應進行管制、疏導交通至完成現場處理，救護（難）車離去、現場清理完畢恢復交通後，始可撤離。
- (二) 撤除管制區設施及交通錐時，應 1 人擔任警戒面對來車手持指揮棒指揮交通，另 1 人循逆行車方向（如南下車道自管制區最南端起，北上車道自管制區最北端起）逐一撤除完畢後，始開放通車。
- (三) 現場如有第二輛巡邏車，應於管制區上游適當位置協助警戒。

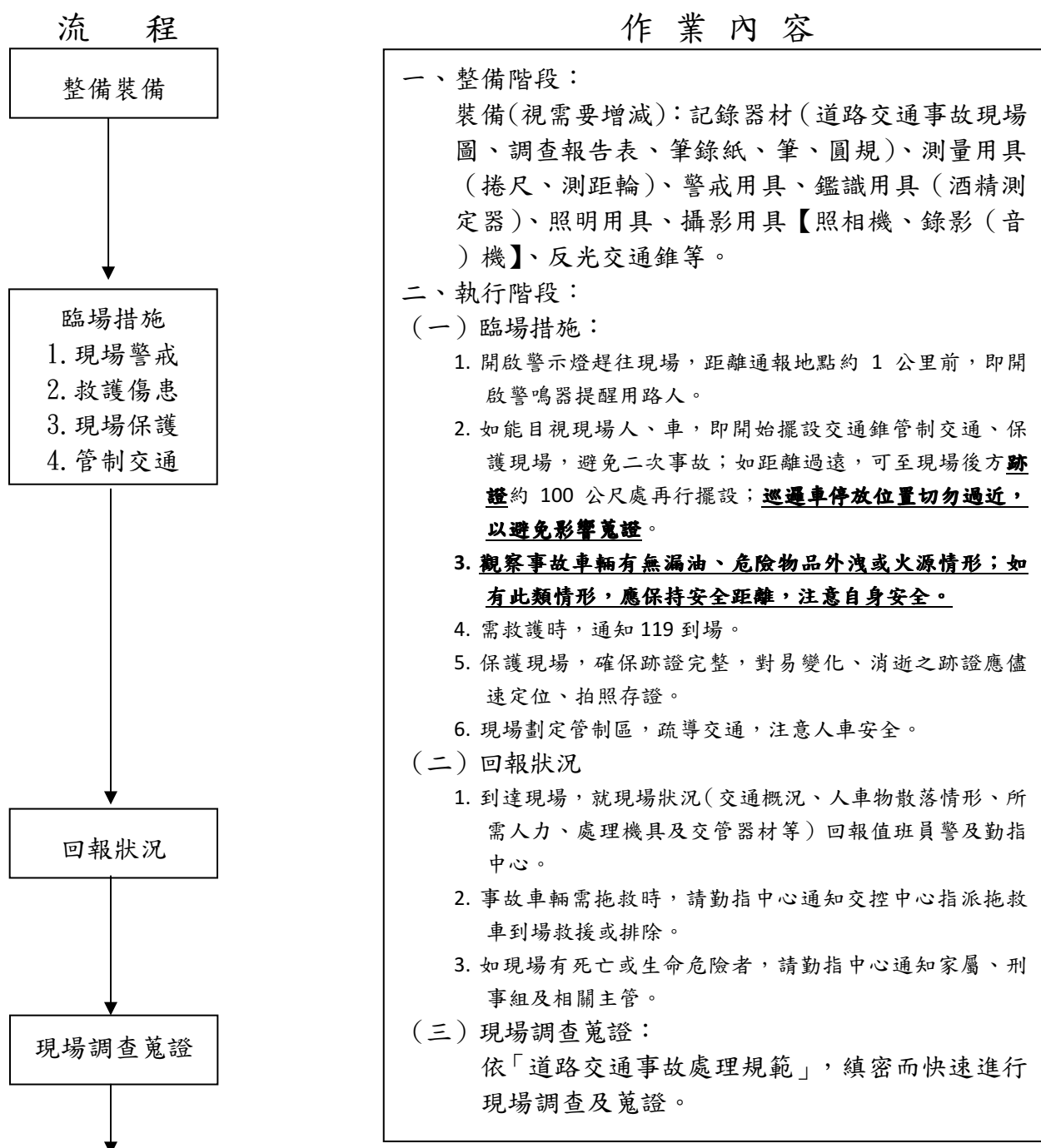
陸、 本作業規定若有未盡事宜，得隨時修正。

附錄三、國道公路警察局交通事故現場處理程序

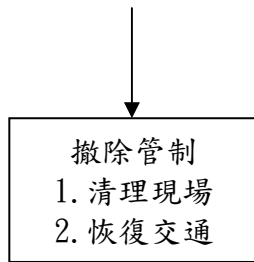
一、依據：

- (一) 高速公路及快速公路交通管制規則。
- (二) 道路交通事故處理辦法。
- (三) 道路交通事故處理規範。
- (四) 交通部臺灣區國道高速公路局處理交通事故作業規定。
- (五) 國道公路警察局交通事故現場處理作業規定。

二、分（小）隊流程：



流 程



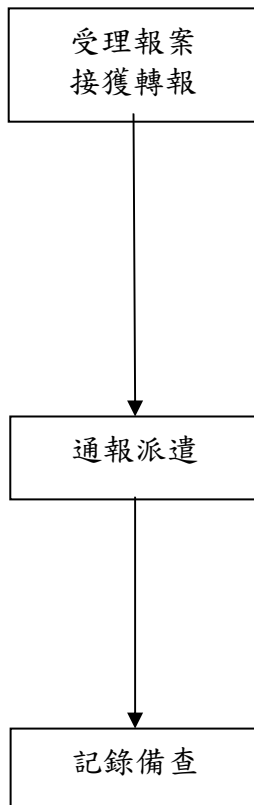
作 業 內 容

(四) 撤除管制：

調查蒐證工作處理完成後，應俟救護（難）車離去、現場清理完畢恢復交通後，始可撤離。

三、勤務指揮中心流程：

流 程



作 業 內 容

一、受理報案（包括接獲他單位轉報）

1. 詢明報案人基本資料、肇事車種及牌號、肇事時地、傷亡狀況及現場概況等。

2. 請當事人依規定擺設故障標誌、將車輛滑移至路肩或立於路肩、護欄外等安全位置待援。

3. 詢問事故概略位置（幾號公路、行駛方向或前次行經之收費站、服務區、交流道），以利確認事故地點、指派員警到場。

4. 非屬權責範圍亦應做適當之處置，並迅速通知權責單位。

二、通報派遣

1. 就近派員趕赴現場，告知該事故路段路況、堵塞情形等，使處理人員預判處置狀況。

2. 通知交控中心，告知現場狀況及所需設備、人力等，請其調派事故處理車、標誌車（工程警示燈）、拖吊車輛及救濟機具到場協處。

3. 通知相關單位（消防、救護、社政機關、警廣、殯葬服務業等）

三、記錄備查

記錄有關單位到場人員、車輛、機具等數目，以及到達、離開之時間。

四、注意事項：

(一) 處理道路交通事故案件注意事項及作業程序，請參考內政部警政署函頒「道路交通事故處理規範」相關規定。

(二) 交通事故現場注意事項，請參考「國道公路警察局交通事故現場處理作業規定」。

附錄四、專家學者座談會資料與紀錄

一、背景說明

處理事故、指揮疏導、交通執法及交通巡邏等四項，為交通警察之主要工作。其中，指揮疏導與處理事故之勤務，通常是在交通繁忙的道路環境。近年來，偶有發生處理事故或疏導指揮員警於現場執勤時，突遭車輛高速撞擊致死案件，其撫卹是否能採用「因公殉職」來認定，涉及基層員警執勤士氣及警眷權益，實有進一步探討之必要。

依據「警察人員人事條例施行細則」第 17 條之規定，所稱「因公殉職」之情事有二：「一是執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。二是執行前條各款所定勤務之一¹⁸，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。」道路交通事故之處理通常必須冒險進入事故現場、運用設備以管制交通，及執行相關之救護、蒐證等勤務。雖然目前已有明確之事故處理標準作業程序，必須先進行交通管制與警戒，才能進行處理交通事故之各項蒐證、記錄等作為；但公路功能等級較高（通常有較高之最高速限）之高快速公路，高速行駛通過的車輛，或是失控、危險駕駛（例如飲酒駕車）之機動車輛，對於處理事故之員警本均就是一潛在危害。

以「汽車如子彈、道路如戰場」，來形容道路交通情境的潛在危害，可說是很貼近的；以美國、日本而言，其因機動車輛事故而致死人數是比戰死的人還多，我國更是如此¹⁹。若以因道路交通事故所產生死傷與財損等之損害而言，其對個人、家庭、社會等之影響，實不亞於戰爭；若以道路交通事故之發生過程與結果之影響，亦可謂「車禍」

¹⁸ 「警察人員人事條例施行細則」第 16 條各款所定之勤務為：「一、交通指揮或稽查。二、處理爆炸物品。三、搶救災害或參與演習。四、擔任特定警衛任務。五、巡邏或埋伏。六、拘提或逮捕案犯。七、其他依有關法令規定之勤務。」

¹⁹ 美國：1900~1955，比八次內戰多死 19,021 人。日本：1949~1970，比第二次世界大戰期間戰死者更多人。臺灣：近 20 年(1993~2012)，每年至少死亡 3 千人以上，甚至於高達 7 千人以上，另約有 20 萬人以上受傷，然 823 砲戰期間死亡僅約 800~千餘人。

宛如一場「交通戰爭」。然而，處理事故的員警如遭受車輛撞擊死亡，常因不符合「搶救災害」勤務，且無法證明「奮不顧身」情境，無法構成「因公殉職」之要件，只能以「因公死亡」來辦理撫卹。

事實上，高、快速公路上執行事故處理之員警，其所處環境有可能因為車輛高速行駛、視線受限制（如隧道、彎道等）、不利的公路幾何條件（如下坡、彎道）、天候不佳（如夜間、濃霧、天雨或豪大雨等）或視線不良（如濃霧、沒有道路照明）等各種危險因子，致使於道路事故處理過程中，即便是已依據相關規範做好了各項交通管制及警示，但因為必須進入高速行駛的公路車道上執勤，必須暴露在危險的道路環境中，其涉險情節可能並不亞於衝鋒陷陣的逮捕或拘提勤務。而且，專業交通警察（包括縣市交通警察或是公路警察）的重要工作，不管是指揮疏導、交通執法或交通巡邏等，均是可以事先斟酌現場狀況與任務重點，以適當規劃執勤任務（包括時段、地點、位置部署等），但唯獨交通事故的處理，在民眾通報事故發生後，專業交通警察不管是事故發生時間、天候、車流狀況、事故位置或車道等條件，均必須秉其職責，進入仍有車輛行進之公路執行勤務。相對於其他的交通疏導、巡邏或執法等勤務，可以事先規劃執勤方式或時間，員警處理道路交通事故，並無法有選擇性或事先規劃，實在是具有相當高的潛在風險性。

有鑑於此，本計畫之動機即在於探討於高、快速公路之員警處理交通事故的危險性評估，檢視是否有符合「因公殉職」要件之可能性，以提供警政、銓敘單位認定因公死亡或因公殉職案件之參考。

二、初步成果

經由本計畫初步探討，有以下初步成果：

1. 為體恤警察人員維護社會治安、保障人民生命、身體、財產安全等之辛勞、危險及犧牲奉獻之精神，俾有效激勵警察人員工作士氣，對警察人員因公死亡或殉職，除適用公務人員撫卹法外，乃

有「撫卹金基數提高」及「從優發給慰問金及警察子女教養補助至成年」的特別規定。

2. 儘管撫卹金有領一次撫卹金（任職未滿十五年者）及領一次撫卹金與年撫卹金（任職滿十五年以上者）等 2 類，警察人員「因公死亡」及「因公殉職」實際領取之撫卹金，主要受警察人員之服務年資及俸級等 2 項因素之影響。任職年期超過 15 年與否也是重要影響因素。
3. 經檢視過去五年（97~101 年）內警察因公殉職、死亡、殘廢之案例發現：在 97~101 年執行勤務導致因公殉死殘者中，與交通勤務有關者之比率高達 37.5%~77.7%。在 100~101 年執行勤務導致因公殉死殘傷者中，與交通勤務有關者之比率高達 53%（100 年）、39%（101 年）；車禍處理現場遭撞、攔檢遭抗、遭交通暴力、遭酒駕者撞（傷）等，共有 20 件（100 年）、14 件（101 年），比率亦高達 23.5%、14.9%。顯見員警執勤公務時遭受機動車輛之危害，實不容忽視。
4. 殉職係屬因公死亡之一種，公務員撫卹法第五條第一項第一款「冒險犯難」或「戰地殉職」死亡為殉職。而警察人員因公殉職之構成要件，依警察人員人事條例施行細則第 17 條規定，係指：(1) 執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務，遭受暴力或意外危害，以致死亡。(2) 執行前述勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡。顯見「冒險犯難」、「奮不顧身」為員警被認定因公殉職之主要考量因素。
5. 經探討構成警察人員因公殉職的構成要件，目前產生爭議的議題主要為：
 - (1) 警察人員執行特殊勤務殉職構成要件中，僅列「搶救災害」與「拘提或逮捕案犯」等二種勤務，實務機關認為此乃該二勤務具有執行該勤務本身即具有高度危險性，以及執行該勤務時原本就預期可能發生死亡結果之危險範圍。而該二種勤務，「拘提或逮捕案犯」勤務明確認定爭議不大，有爭議的在於「搶救災

害」勤務之定義，因為「災害」為不確定法律概念。實務機關在個案認定中，不全然依災害防救法之規定認定災害，本計畫發現：實務機關認為「災害」應有兩要件，一為屬「天然」災害而非屬「人為」災害，二為屬重大性、急迫性災害。

(2)依公務人員撫卹法施行細則第5條規定，所謂「冒險犯難」，指「遭遇危難事故，執行搶救任務時，明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素，仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務而殉職者。」其中「所稱災難現場，指危難事故或執行搶救任務之事發地區。」上述要件約可從客觀與主觀及結果分析之：客觀要件為「該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素」之危難事故；主觀要件為「明知」所面對之危難事故是具有上述客觀要件，「仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務」；結果則為「殉職」。在上述要件分析，其主觀要件因當事人已殉職無從查證，結果要件很明確爭議不大，只有客觀要件有：「死亡之『高度』可能性」到底「高度要多高」始屬之？「死亡之可能因素」則要何種程度才達到「無從預先排除」？

(3)根據前述之探討，目前員警於高速公路處理事故時死亡，似無法符合「因公殉職」的成立要件。

6.本計畫整理公路警察的問卷發現，在高速公路上處理事故之危險因素包括：(1)事故地點天候狀況為暴雨、濃霧；(2)車道位置位於內側車道、彎道、下坡路段；(3)事故地點照明沒有路燈；(4)事故地點路面狀態為油滑；(5)處理事故的時段為0至4時；(6)事故地點之行車最高速限等於或高於110 km/h。

7.至於員警處理事故時之組合情境，以下五種狀況最為危險：

(1)事故位置位於主線內側車道、雨天、車流量正常，行速可達100km/h。

(2)事故位置位於彎道、濃霧、車流量正常，行速可達90 km/h。

(3)事故位置位於下坡、雨天、車流量正常，行速可達 90 km/h。

(4)事故位置位於中間車道、晴天、車流量多，行速可達 80 km/h。

(5)事故位置位於隧道內，車流量正常，行速可達 70 km/h。

8.在高速公路處理交通事故時，依據時間軸來看，主要區分為整備階段、臨場措施（進場階段）與回報階段、現場調查蒐證階段、撤除管制階段等四部分。由於進場管制階段必須有很多臨場措施，一方面要進入車道管制交通，另一方面也必須回報現場狀況或協助救護工作，其遭受其他車輛危害的風險最高，其次是撤除管制離場階段，因防護較少而危險性亦高。事實上，員警於道路處理事故只能做到「警示」與「區隔」，現場並無具體的「防護」措施，如有意外車輛衝撞，相當危險。

三、座談會議題

為擴大討論層面與廣泛討論，以獲得更周延的研究成果，乃於計畫進行中辦理兩場次的專家學者座談會，研討議題如下：

議題一：因公殉職要件有無放寬可能性？

說明：

1. 警察人員處理道路交通事故是否屬於「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 1 項第 1 款所謂『執行搶救災害』之範疇？
2. 員警於處理道路交通事故時遭受意外危害死亡，有否符合下列兩項範疇其中之一？
 - (1) 「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 1 項第 1 款之「遭受意外危害，以致死亡」的情節。
 - (2) 「警察人員人事條例施行細則」第 17 條第 1 項第 2 款之『奮不顧身』的情節，或「公務人員撫卹法」第 5 條第 1 項第 1 款所稱之『冒險犯難』的情節。

**議題二：如何提高員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之各項
給付額度？**

說明：

1. 在高快速公路執行交通事故處理的員警是否增加「危險加給」？
2. 提高「公務人員撫卹法施行細則」第 5 條第 2 款之撫卹給付額度的可行性？(註：現有規定是「殉職者一次撫卹金加給 50%，遭受暴力或意外危害以致死亡者加給 25%)
3. 執行道路交通事故處理之員警能否納入「公務人員因公傷殘死亡慰問金發給辦法」第七條第一項第二款所謂『執行特殊職務』之範疇？

「員警處理道路交通事故危險性評估」委託研究案

第 1 次專家學者座談會會議紀錄

時間：102 年 8 月 19 日（星期一）10 時 00 分

地點：中央警察大學犯罪防治學系博士班教室

主持人：曾教授平毅

紀錄：顏于婷

出席人員：高雄大學法律系陳主任正根、最高行政法院許法官瑞助、警政署人事室張科長義昌、鐘科員娥月、警政署督察室張專員舜南、國道公路警察局簡隊長俊能、警政署交通組王副組長賢基、劉科長振安、蔡科長宗益、謝警務正明德、銓敘部提(供書面意見)

研究人員：曾教授平毅、蔡教授中志、王教官寬弘、曾教官淑英、詹教官丙源、陳教官家福、廖助教英志、研究生顏于婷

主席報告與說明

- 一、感謝各位專家學者及警政署交通組、督察室、人事室等單位蒞臨，本次研究案主題為「員警處理道路交通事故危險性評估」。本次開會緣由乃交通員警主要勤務是交通疏導、指揮、巡邏及處理交通事故。前三者都算是主動性勤務，透過勤務規劃去執行，但處理交通事故乃屬被動性，接到報案電話，不論現場的狀況都須立即趕赴現場，需要管制交通並配合消防救護單位管控現場，處理事故儘快使交通恢復順暢，處理交通事故需要快又好，事實上有一定的風險，故欲探討處理交通事故員警是否符合因公殉職之條件。
- 二、本次專家學者座談會目的：透過各位專家學者針對本研究案進行探討，並針對這些議題討論是否有可努力之空間，作為本研究案方向之參考依據。
- 三、本次會議研討議題有二（請參見會議資料）。

發言與討論內容

- 一、陳主任正根教授：
(一)關於議題一：

因公殉職要件有無放寬可能性部分，涉及所謂「執行搶救災害」之範疇以及「遭受意外危害，以致死亡」、「奮不顧身」、「冒險犯難」等不確定法律概念，此判斷標準取決於行政機關。行政判斷往往需要有行政先例或判例，尤其是行政法院之判例，針對不確定的法律概念之判斷相關標準或依據，行政機關往往可從行政法院之判例中取得。在我國有關因公殉職案例之判決甚少或闕如，因此無法從行政法院判例中找到認定之標準。

(二)議題一，說明 1：

就本人實務觀察與研究，有關警察人員處理交通事故是否可適用「執行搶救災害」之範疇，此項不確定法律概念目前並無行政法院判例可資參照，僅有可能依據行政先例，本研究計畫初步結果亦說明發現：實務機關認為災害應有兩要件，一為屬天然災害而非屬人為災害，二為屬重大性、急迫性災害。由此可觀察，此種判定應係經驗法則而來，亦行政機關之實務經驗而得。綜合而言，造成員警殉職之此種災害應是具有重大影響之災害，有所謂「死應有重於泰山」之意，故在此有關員警在高、快速公路上執行事故處理，即使暴露在危險道路環境中，若所處理為一般傷亡車禍事件，並不意味所處理重大災害。另須注意，員警之因公死亡結果若係在處理一般交通事故，本身是否未注意各種勤務狀況，在責任歸屬上仍有本身之過失情形，故若只將處理一般交通事故均視為「執行搶救災害」，恐在判定上有過於寬鬆，此亦應為實務上無法認定之重要原因之一。

(三)議題一，說明 2(1)：

有關員警處理交通事故時遭受意外危害死亡，是否符合殉職條件中「遭受意外危害，以致死亡」，此項規定之前提須為員警在「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務」始符合殉職要件。員警處理交通事故死亡，大多屬遭受暴力或意外危害之範疇應無疑問，但前述所提，認定處理交通事故是否為「執行搶救災害」確有疑問，探討此疑問係為關鍵。

(四)議題一，說明 2(2)：

有關員警處理交通事故遭受意外危害死亡，是否符合殉職要件中「奮不顧身」或「冒險犯難」，此問題在本條款適用上，員警處理交通事故應屬該條款所稱勤務之範圍，然其重點在本條

款後段其死亡須因遭遇危難事故且奮不顧身，在本研究計畫初步成果提及其主觀與客觀要件分析，奮不顧身係為主觀認知，因當事人已死亡無從判斷認定，又警察執勤本身應有相當訓練與認知危險，於此條件下，「奮不顧身」若要適用在高速公路員警處理交通事故上，確係有疑問。

(五)議題二：

有關如何提高員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之各項給付額度，此議題應以行政管理觀點較為有效。基於社會法治國理念，理應予工作與生活最大福利為原則，以保障人性尊嚴與基本人權，惟在實踐上應考量比例原則及平等原則。以增加「危險加給」而言，乃應考量其他專業警察或行政警察之情形，在此危險性之高低衡量若難予量化，其比例原則及平等原則會有所爭議。且針對其他公職而言，警察已有所謂「警勤加給」，已有考量警察工作之危險性，若針對在高速公路處理交通事故之員警，增加「危險加給」，讓人會有重複加給之考量，在此須證明此項工作係「危險中之危險」。處理交通事故往往是個案，要如何凸顯危險加給之必要性恐有困難，可以處理案件為準發給工作獎金，而非以身分為準，發給加給，亦即凸顯個案之危險性，不同案件作不同考量。

(六)結論與建議

此計畫研究將對員警執勤福利有所助益，希望本研究能有所突破，建議可思考於警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 款「執行搶救災害」，後方增列「或處理重大(特殊)交通事故」或其他適當名詞，將交通事故納入法條重要列舉中。此款中偵查犯罪不分大小皆可列入要件，考量部分處理交通事故危害性質較拘提或逮捕案犯危險性高，卻未能達到「因公殉職」之要件，故希能藉增列列舉事項，以提高員警處理交通事故之保障。

二、曾教官淑英(補充說明議題研擬之方向)：

警政署在民國 95 年已針對此議題(因公殉職)做過討論，警察人員人事條例施行細則第 17 條兩款皆為不確定之法律概念，行政機關可先行認定，有爭議可尋求司法解決，最後亦以司法判決為依歸。就員警殉職部分已有兩個案例(高等行政法院及最高

行政法院有兩個判決)，銓敘部對撫卹之認定及內政部、警政署人事室對員警殉職之認定也皆以此兩判決為基礎，故就目前法規層次看來研究團隊可著墨空間不大。消防署亦曾請內政部針對消防員警殉職要件作一解釋，內政部亦以最高行政法院判決基礎，嚴格限縮殉職要件。嚴格限縮部分有二：一為警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款「奮不顧身」，最高行政法院認定為明知有難，但懍於自身職責仍去作為以致死亡。另一為「災害」，目前已非僅限於非人為災害，人為災害亦可，但其死亡原因須與執行職務有直接因果關係，但員警處理交通事故大多屬於二次傷害，其因此死亡與該執行職務無直接關係。以此觀點看來，目前員警處理交通事故死亡之案件，與本條第 1 款及第 2 款皆無關係，故多認定為因公死亡。

➤ **主席回應：**

因法令有所限縮，可改變空間不大，故擬定議題二供探討以作為研究方向之可能性。

三、警政署人事室張科長義昌：

(一)議題一：

警政署審查案例均已依法院判決之標準予以審查，也是現在實務上的做法。但此委託之研究案乃鑑於在認定此類案件時，發現交通事故是否可歸屬災害或類型化去處理，曾有相關研究但均苦無結果，故目前尚無法認定。

有關警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款之適用，須採用「冒險犯難」精神去認定，檢視樂寶興案件，法院判決排除本條第 1 款及第 2 款之適用。而在國道員警吳俊穎案件中，判決中雖有大量解釋冒險犯難之定義，但法院亦不同意此看法。故署內審核此類案件均依照法院判決之標準。

基本上，署內認定「冒險犯難」會與銓敘部認定之標準有一致性，但警察人員人事條例內所認定之殉職，銓敘部曾表示若殉職係由內政部開立之審查文件，此審查證明文件送至銓敘部再審查，若署內認定與銓敘部認定有所差異，此部分撫卹之差額由署內編列預算發放，但銓敘部審定時仍會依因公死亡審定之，故此標準(因公殉職)乃署內自行律定，惟署內對於此類案件之審

定，大多數會採用與銓敘部相接近標準作審查。

(二)議題二：

有關增列危險加給部分，實務上有增列危險加給的警察人員，其警勤加給就會停支。目前人事行政總處對於要增加加給預算此部分採較保守之看法，建議透過變更勤務流程方式、增加應勤裝備、增加人力、強化勤務安全教育訓練作防制，為較可行之方式。另有關提高撫卹法施行細則的額度，係屬銓敘部權責，尊重銓敘部的看法。

(三)實務上關於「搶救災害」之認定案例：

花蓮一名員警配合消防、海巡單位至防波堤搶救釣客死亡案。此案法院認定雖符合執行搶救災害任務及遭受意外暴力死亡之要件，但同行執勤 10 餘人皆安全完成任務，僅該名員警本身疏於注意掉落消波塊中死亡，故非屬因公殉職。

在殉職要件之認定中，警政署人事室並不反對須以何種型態審查認定之，而實務上最後多採用個案認定之方式以爭取同仁最大福利，但有時此類案件最後審定機關並非警政署。

關於陳主任正根所提重大交通事故部分，欲提醒研究團隊於研究重大事故定義部分要多加注意。

(四)警察人員人事條例第 36 條僅有第 1 項之 1、2 款適用撫卹金加發規定其他皆適用公務人員撫卹法，至於加發撫卹金部分則由內政部成立專案小組認定後，由署內進行加發程序，其他則採用銓敘部審定。

(五)請研究團隊研究時，請針對施行細則立法說明、背景作參考依據。

四、警政署督察室張專員舜南：

督察室發放警察人員慰問金要件之認定，並無區分因公死亡或因公殉職，若符合發放要件，慰問金發給辦法第 5 條第 1 項第 3 款第 3 目之規定，執行職務遭受暴力或意外危害者，核發金額均為六百萬至七百萬之間，故在此部分較無爭議。有關國道員警康志榮處理交通事故死亡之案件，本督察室發放六百萬慰問金，並不受限於該員警為因公死亡或因公殉職之要件。

五、

(一)曾教授平毅：請問署內對於與銓敘部認定不同，須由署內自行編

列預算之撫恤金差異，署內態度為何？

- (二)張科長義昌:警察人員人事條例內有訂定加發標準，對於加發之認定需由署內開立證明書給銓敘部，此部分之認定銓敘部認為係由署內專案小組審核認定，故會給予尊重，但不會影響銓敘部審定的標準。

六、國道公路警察局第一隊簡隊長俊能：

- (一)有關本案討論之內容，其規定應屬清楚，惟認知上問題較嚴重，無論是警察單位以外的人或警察單位內部的人，大多數皆不清楚員警處理交通事故其危險性有多高。研究顯示，一般 2 噸的車以時速 120 公里/小時其撞擊力可達 100 萬公斤/秒、砂石車撞擊力更可高達 1300 萬公斤/秒，員警於高速行車車流環境中處理交通事故，所面臨的危險性應屬於奮不顧身之行為。其危險性若未身歷其境是無法感受的，故須從認知觀念上作改變。
- (二)重大交通事故通常較輕微交通事故不危險，因重大交通事故往往已封鎖現場，道路阻塞嚴重，車速慢，安全性相對較高。然輕微交通事故，車流低，行車速率高，危險性相對較高。

七、許法官瑞助：

- (一)議題一：因公殉職要件有無放寬可能性？

實務上，處理交通事故死亡部分，目前認定均非屬因公殉職。首先應先釐清因公殉職要件為何？另有關法條適用何者優先亦須一併探討，作為要件判斷之首要工作。

就警察人員人事條例第 36 條規定：「警察人員之撫卹，除依左列規定外，適用公務人員撫卹法之規定…」在此說明警察人員人事條例與公務員撫卹法兩者之間係屬特別法與普通法之規定。亦即代表於個案上應優先適用警察人員人事條例之規定，若無才回歸到公務員撫卹法加以適用認定。

於立法上撫卹制度設計有依程度分列等級，採按級撫卹制度，代表分類有標準之區分，故需探討員警處理交通事故致死案例類型，是否符合國家給予最優惠撫卹標準，此部分涉及平等原則，等則等之，不等則不等之，討論其職務之特質、危險程度、奉獻是否可符合國家最優惠之撫卹標準及類型。

- (二)議題一，說明 1：

員警處理交通事故是否屬於執行搶救災害之範疇？何謂搶救災害？有關災害之定義本研究計畫歸納提及：「『災害』有下列不成準則：(1)屬『天然』災害非『人為』災害。(2)屬重大性、急迫性災害。」，本人不全然同意此種見解，於實務裁判上，較契合的個案類型為：高等行政法院審判之案件，係於中山高速公路雨天凌晨員警處理交通事故遭撞擊而死亡，此案高等行政法院維持銓敘部的看法，採非因公殉職之判決認定。另一案則為樂寶興案件，於高雄前鎮過港隧道內，員警處理交通事故遭撞擊死亡，最後認定亦非屬因公殉職。高等行政法院於此事故認定中，關於員警處理交通事故是否屬於「搶救災害」之範疇，採用災害防救法內對於「災害」之定義，非限於天然，人為亦可形成災害防救法中「災害」之類型。於災害防救法第 2 條規定「陸上交通事故」亦屬「災害」之範疇，此類型多為人為因素造成。故欲認定員警處理交通事故是否屬於執行搶救災害之範疇，需先釐清有關「災害」之定義，就上述論述中，若此交通事故案件造成重大交通設施故障或嚴重影響交通通行等有重大、立即、明顯之影響，此時即可能符合警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 1 款所稱「執行搶救災害」之要件。此部分可多加注意，不可就此排除在外。

(三)議題一，說明 2：

警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款規定：「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」本細則第 16 條條列之勤務為：「交通指揮或稽查、處理爆炸物品、搶救災害或參與演習、擔任特定警衛任務、巡邏或埋伏、拘提或逮捕案犯、其他依有關依法令規定之勤務。」，於此看來，執行此類勤務遭遇危難事故亦符合因公殉職，須以具體個案判斷，不能一概認定處理高快速道路交通事故就不符合因公殉職之要件。警察同仁處理高速公路交通事故，縱使未符合搶救災害要件，亦符合前述七款內交通指揮或稽查。至於執勤過程中遭遇危難事故，此危難事故需到達何種情狀，並認知此危難發生可能危害自身安危，仍勇於面對達成任務奮不顧身，即可能符合此要件。然「危難事故」與「奮不顧身」此二者較難認定之，須由具體個案判斷。

(四)關於警政署人事室張科長義昌發言(四)回應：

有關判斷是否屬於因公殉職，應看適用何項要件。警察人員人事條例與公務人員撫卹法兩者之間，屬特別法與普通法之關係，若要件放在警察人員人事條例中，即無須將公務人員撫卹法第 5 條作等量之考量。警察人員人事條例第 36 條殉職之定義已在施行細則內第 17 條第 1 項 1、2 款作一解釋，除非排除此項不用，否則無須將公務人員撫卹法第 5 條「冒險犯難」納入考量。舉例而言，若拘提或逮捕一普通之年長婦人，就一般狀況考量應非屬冒險犯難之行為，但假若該名婦人持有手槍射死執行勤務之員警，就警察人員人事條例施行細則判斷應屬因公殉職之範疇，但若不採納特別法優先適用，排除警察人員人事條例施行細則之要件，以公務人員撫卹法第 5 條判斷，此應非屬「冒險犯難」之範疇，此類案件之判斷即會產生模糊不清之處。故應回歸特別法與普通法之適用關係，於要件判斷上若符合特別規定即採用特別規定加以審查，不符合特別規定時，才回歸公務人員撫卹法基本規定之適用，於此亦才能達到警察人員人事條例立法之目的，兩者不可相互混淆。若僅就警察拘提或逮捕案犯此要件而言，尚未必然達到撫卹法之冒險犯難精神。

(五)建議放寬可能性之方向：

應從考量放寬特別法方向較容易，若從基本法公務人員撫卹法則有失平衡性，因公務人員撫卹法乃規範所有公務人員之問題，不適合以某類型危險性高之公務員(如警察人員之特殊身分)而改變撫卹法母法之修法，會產生衝突。建議從特別法警察人員人事條例或其施行細則內之要件加以考量，尤可在施行細則第 17 條第 1 項第 1 款部分加以著墨，此款項已列舉出警察勤務中評估後較危險之項目，有別於公務人員撫卹法之觀念，若研究案例類型中其危險程度足以比照拘提或逮捕案犯危險程度相當，即有可能可修正警察人員人事條例施行細則。

(六)公務人員撫卹法施行細則第 5 條對於「冒險犯難」定義，稱在「執行搶救任務時，明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素，仍奮不顧身…」在撫卹法中認定冒險犯難是在執行任務之始即可認定有高度危險性，若以此判決認定之，則警察人員人事條例施行細則第 17

條則無適用之空間。故須先適用特別法後，有不確定的法律概念後才用撫卹法作為輔助。

八、王教官寬弘：

- (一)有關警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 1、2 款，有關第 2 款中「執行前條各款所定勤務之一，遭遇危難事故，奮不顧身，以致死亡」，目前於實務上，多與公務人員撫卹法施行細則第 5 條「冒險犯難」作一結合，請教許法官上述論述是否為鑒於特別法的規定，此款要件是否不全然須與公務人員撫卹法施行細則第 5 條「冒險犯難」作一致結合性思考？

許法官瑞助說明：

在特別法規定(警察人員人事條例施行細則)中，已把特別構成要件訂出，在判斷上即從此構成要件去判別。但第 17 條第 1 項第 2 款中「危難事故」及「奮不顧身」之定義則有深入討論空間，此時考量才需考量公務人員撫卹法施行細則第 5 條之「冒險犯難」解釋。但兩者並非等量齊觀，在特別法中不確定法律概念難以釐清及解釋時，才會參考撫卹法施行細則作輔助認定。

- (二)請問許法官，有關警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款中所提「遭遇危難事故，奮不顧身」之要件，是否有較公務人員撫卹法第 5 條之「冒險犯難」有較寬或不同的解釋空間？

許法官瑞助說明：

公務人員撫卹法施行細則第 5 條對於「冒險犯難」之解釋，與警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款之要件不全然相同。在撫卹法上須認定此危難有高度危險存在；而在警察人員人事條例施行細則中，所述執行勤務之一遭遇危難事故，而奮不顧身，該類勤務並非具有撫卹法中所述已知高度風險，其風險存在不確定性，兩者時機點並不相同。故在警察人員人事條例規定較公務人員撫卹法較寬鬆，在此部分與能否成立因公殉職有很大關鍵。

九、警政署交通組蔡科長宗益：

搶救災害有關「災害」之定義，災害防救法施行細則第 2 條第 1 項第 7 款規定：「陸上交通事故：指鐵路、公路及大眾捷運等運輸系統，發生行車事故，或因天然、人為等因素，造成設

施損害，致影響行車安全或導致交通陷於停頓者。」於此規定來看交通事故只要是影響到行車安全或導致交通停頓者，皆可稱為災害。且員警接獲報案後，無論當時天候狀況、環境、特殊道路環境(如長隧道)、是否載運危險物品等情狀，雖可預期有相當之危險性，明知有危險危難之狀況，仍要奮不顧身立即趕赴現場處理，從管制、蒐證至恢復交通，始可結束勤務任務。故建議警察人員人事條例第 17 條第 1 項第 1 款中修正方向為「執行搶救災害或影響交通行車安全交通事故、…」把交通事故納入始有空間由個案方式審查該案件是否屬於因公殉職之認定。

十、警政署交通組劉科長振安：

本研究案係由警政署交通組委託中華警政學會辦理，今天係以承辦單位的身分與會。有關實務單位的問題，簡隊長俊能已說明相當清楚，在此不再贅述。

➤ 主席回應：

目前此類案件依個案情節處理是目前大家的共識，但是否能提昇到法條中，適用到較多案況則是本研究案努力之方向。

十一、蔡教授中志：

- (一)平等原則是很高位階的憲法觀念，然簡隊長強調交通死亡人數比因刑事案件死亡人數多，警察是重刑事而輕交通。員警處理交通事故之危險程度因與處理刑事案件危險程度相當，員警處理交通事故遭撞擊死亡之機會比刑事案件中遭受暴力或意外危害死亡之機率高很多，故不平則鳴。
- (二)因公殉職於法規上規定已相當完善，因公殉職是很高等級，警政署在處理因公死亡與因公殉職慰問金時都以提高發放金額，採相當高金額慰問。若要修正，建議修正特別法警察人員人事條例或施行細則，把具體處理危險性高的交通事故或是影響安全之交通事故等相關用語，增列於「執行搶救災害」之後，設法突顯其危險性並將「交通事故」用語納入。至於重大交通事故已有定義，且重大交通事故往往較不危險，故要如何強調危險性再用字遣詞上我們研究團隊會再多加著墨。

十二、銓敘部書面意見：

- (一)議題一，說明 2(2)：

1.撫卹法第 5 條第 1 項規定：「因公死亡人員，指有下列情事之一者：一、冒險犯難或戰地殉職。二、……。」為因公死亡之範圍。同法施行細則第 5 條規定：「(第 1 項)本法第 5 條第 1 項第 1 款所稱冒險犯難，指遭遇危難事故，執行搶救任務時，明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素，仍奮不顧身，於災難現場執行搶救任務而殉職者。……。(第 2 項)前項所稱災難現場，指危難事故或執行搶救任務之事發地區。」第 6 條規定：「本法第 5 條第 1 項第 2 款所定執行職務發生意外或危險以致死亡，應於執行職務或在辦公場所執行公務期間，遭受暴力、發生意外或危險以致死亡，且死亡與所受暴力、所生意外或危險，具有相當因果關係。」

綜上，依前開撫卹法及其施行細則規定，公務人員冒險犯難以致因公死亡，係遭遇危難事故時，公務人員明知該災難現場存有死亡之高度可能性，仍奮不顧身，執行搶救任務而殉職；其要件為：

- (1)遭遇危難事故，執行搶救任務（時間與空間要件）—指相關危難事故或災難現場已經發生，且該事故現場係極可能導致搶救人員死亡之危難現場；此時，公務人員仍奮不顧身地前往事發地區執行搶救任務。
- (2)明知該災難現場存有死亡之高度可能性，且依當時之時空環境，無從預先排除其死亡之可能因素（危險要件）—指在高度危險且無時間排除死亡可能性之情境而言，如可透過事先準備而加以預防，即不符此要件。
- (3)奮不顧身於災難現場執行搶救任務而殉職（奮勇要件）—指公務人員明知災難或事故現場，已有相當危險性，且會危及性命，惟仍奮勇衝入災難現場進行搶救任務而言（例如消防人員於抵達火災現場時，聞及火場內有民眾呼救而不顧現場火勢猛烈，仍奮不顧身，衝入火場搶救陷於火場之民眾）。

2.亡故公務人員是否得以「冒險犯難」規定辦理因公撫卹，依規定均需提經因公撫卹疑義案件審查小組，依個案實情共同討論後決定之。又審酌撫卹法明定設置本部因公撫卹審查小組之立

法意旨，係考量公務人員遺族申請因公撫卹案件態樣繁多，為期因公撫卹案件之審查更臻明確合理，爰遴聘包含各醫學專科領域醫師、具有法學及人事行政背景之專家、學者組成專案小組，進行因公撫卹案件之審查，由各委員本於專業、撫卹意旨及社會公義等角度，針對因果關係與該當性，深入研析論究，俾透過審查機制之專業與客觀判斷，使因公撫卹之審核更趨公平並符合實情。爰警察人員處理道路交通事故時遭受意外危害死亡，若申請「冒險犯難」因公撫卹，仍需由審查小組就服務機關所送資料及個案實情，就法定要件共同討論，逐為審究，並非其事故之發生，均得視為冒險犯難給卹。

(二)議題二，說明 2：

撫卹法第 5 條規定：「(第 1 項)因公死亡人員，指有下列情事之一者：一、冒險犯難或戰地殉職。二、執行職務發生意外或危險以致死亡。三、公差遇險或罹病以致死亡。四、於執行職務、公差或辦公場所猝發疾病以致死亡。五、戮力職務，積勞過度以致死亡。六、因辦公往返，猝發疾病、發生意外或危險以致死亡。(第 2 項)前項人員除依前條規定給卹外，並依下列情形加給一次撫卹金：一、第一款人員加給 50%。二、第二款及第三款人員加給 25%。三、第四款人員加給 15%。四、第五款及第六款人員加給 10%。但第六款人員因防(救)災趕赴辦公發生意外或危險者，加給 25%。……」，上開因公加給之一次撫卹金之立法意旨，係依其涉及因公之程度，予以合理之加給及分級，已使因公死亡撫卹制度更為周延合理，亦應足以表彰其在職貢獻並照護遺族之生活。

(三)議題二，說明 3：

警察人員因公傷殘死亡殉職慰問金發給辦法第 6 條第 2 項規定，有關投保額外保險部分，準用公務人員因公傷殘死亡慰問金發給辦法(以下簡稱本辦法)第 7 條第 1 項規定辦理，爰就相關規定說明並提供意見如下：

- 1.查本辦法第 7 條規定：「(第 1 項)本辦法施行後，各機關學校不得再為其人員投保額外保險。但依下列各款辦理之保險，不在此限：一、……二、執行特殊職務期間得經行政院同意辦理保險者。……。(第 3 項)第 1 項第 2 款所稱執行特殊職務者，

指下列各款人員之一：一、參與依災害防救法所定災害之救災及災後復原重建工作人員。但以所執行之工作確具高度危險性者為限。二、參與依傳染病防治法所定或經中央衛生主管機關指定為傳染病之防治工作，須直接與感染者、疑似感染者或屍體接觸之相關人員。三、實際從事彈藥製作、生產及測試之工作人員。但以所執行之工作確具高度危險性者為限。四、實際從事空中救災、救難、救護、偵巡、飛測、運輸及其他勤務之機組人員。但以所執行之工作確具高度危險性者為限。(第4項)前項第1款、第3款及第4款所稱工作確具高度危險性者，由行政院認定之。」上開規定之意旨，係為避免各機關各自為所屬人員投保，致支付過多保險費，爰基於不重複給與原則及經濟效益考量，改以發放慰問金之方式辦理，並限制各機關學校不得再為其人員投保額外保險；惟為考量部分公務人員因執行特殊職務，確實具有高度危險性者，爰規定得經行政院同意後，另為是類人員辦理額外保險；其投保之額外保險如有領取相關給付時，應抵充依本辦法所發之慰問金。

- 2.茲以警察人員因公傷殘死亡殉職慰問金發給辦法有關投保額外保險部分，係準用本辦法第7條第1項規定辦理；有關員警因處理道路交通事故遭受意外危害致死之安全顧慮，依一般通念，尚非本辦法所稱執行特殊職務且具有高度危險性，如將渠等納入得辦理額外保險之對象，則有違本辦法之立法本意。

臨時動議

無

散會（12時0分）

「員警處理道路交通事故危險性評估」委託研究案 第 2 次專家學者座談會會議紀錄

時間：102 年 8 月 19 日（星期一）14 時 30 分

地點：中央警察大學犯罪防治學系博士班教室

主持人：曾教授平毅

紀錄：顏于婷

出席人員：真理大學蔡教授震榮、中央警察大學蔡教授庭榕、警政署人事室張科長義昌、鐘科員娥月、警政署督察室張專員舜南、國道公路警察局陳隊長英傑、吳組長俊良、臺北市交通大隊蔡組長和民、警政署交通組王副組長賢基、蔡科長宗益、謝科員明德

研究人員：曾曾教授平毅、蔡教授中志、王教官寬弘、曾教官淑英、詹教官丙源、陳教官家福、廖助教英志、研究生顏于婷

主席報告與說明

- 一、感謝各位專家學者及警政署交通組、督察室、人事室等單位蒞臨，本次研究案主題為「員警處理道路交通事故危險性評估」。緣由交通員警主要勤務是交通疏導、指揮、巡邏及處理交通事故。前三者都算是主動性勤務，透過勤務規劃去執行，但處理交通事故乃屬被動性，接到報案電話，不論現場的狀況都須立即趕赴現場，需要管制交通並配合消防救護單位管控現場，處理事故儘快使交通恢復順暢，處理交通事故需要快又好，事實上有一定的風險，故欲探討處理交通事故員警是否可符合因公殉職之條件。
- 二、本次專家學者座談會目的：透過各位專家學者針對本研究案進行探討，並針對這些議題討論是否有可努力之空間，作為本研究案方向之參考依據。
- 三、本次會議研討議題有二（請參見會議資料）。

討論暨決議事項

一、曾教官淑英說明：

(一)員警處理交通事故遭受意外危害死亡，是否屬於因公殉職認定標

準，主要是依據警察人員人事條例施行細則第 17 條兩款的規定。公務人員撫卹法則針對公務人員在職時之撫卹，譬如說死亡(包括因病或因公)。公務人員撫卹法內因公死亡有五款規定，層次最高為執行職務，遭受暴力死亡，其撫卹的等級亦為最高。比其層次更高者為「殉職」，殉職乃來自軍人作戰殉職的概念，軍人必須服從長官的命令，明知有危險，仍必須往前衝，為了鼓勵始有從優撫卹之概念。然公務人員以前僅有因公死亡並無殉職，但為了鼓勵公務員，始於公務人員撫卹法增加「殉職」，屬一很崇高之概念。在公務人員撫卹法規定，殉職乃冒險犯難，即明知有難，仍奮不顧身往前衝，此訂於警察人員人事條例施行細則的第 17 條第 2 款。然軍警角色不同，雖都負有危害防止的任務，但是一個是對外，一個是對內，故就警察而言，若要符合人事條例施行細則第 17 條第 2 款的冒險犯難較困難。反觀第 17 條第 1 款「執行搶救災害」較有可探討之空間。關於搶救危害的部分是否符合殉職之要件，行政法院與最高行政法院曾作出判決，特別強調有二：一為其搶救災害的災害，必須是有重大的急迫性；二則是其導致死亡結果的危害，必須是執行職務，所面臨到的危害，並非在執行職務時從他處之突發事故導致死亡。就本研究主體來看，目前在高速公路處理交通事故員警死亡，通常是在處理事故時，遭受到其他車輛的撞擊，此兩者之間因無直接因果關係，故在兩次判決中，行政法院與最高行政法院均認為不符合公務人員或警察人員殉職的要件，也是目前本研究案的瓶頸。

- (二)法條內雖有許多不確定的法律概念，但因最高行政法院與高等行政法院已有兩次的判決，銓敘部、內政部包含警政署的人事室於殉職要件審查時，大多參考其判決。雖此法條的不確定法律概念，須按個案認定之，但就目前而言已具有法的安定性，此亦為本研究目前較為困難之處。

二、蔡教授庭榕：

(一)議題一：

就法規範及法適用兩方面說明：

1.法規範

- (1)先探討公務人員撫卹法與警察人員人事條例兩者是否屬於

普通法與特別法概念。若屬特別法位階則可先直接適用特別法規定。兩者之間應屬基本法與特別法之概念。

- (2)由立法原意了解。建議研究團隊至「立法院法律資料庫」查詢此些規定之原始本意以了解法條立法意義，就「文義解釋」而言，應符合此要件。然目前判決多以「明知會死」之認知程度來認定是否符合因公殉職之要件。法律條文中指出應「明知」會死而自願赴死，始合致。若以此要件，「因公殉職」應改為「自願殉職」，僅有日本「311核電敢死隊」等才符合，其他如美國911警消人員均不符合「明知」之情事。如此除警察「拘提」或「逮捕」案犯，於槍戰現場中「冒險犯難」及「奮不顧身」之情形，始符合。其他如交通警察或其他專業警察恐均無適用之可能。故應了解是否須達到主觀「明知」之要件。

- (3)判決書僅拘束個案而不可拘束全部，可作自由主張，本研究之應提出更充分之證據使眾人更能接受或信服。

2.法適用

- (1)本研究成果僅參考未能通過交通事故案件之判決書，應可參考過去案例中，分析比較成立「因公殉職」案件之要件，另亦可參考「戰地殉職」之精神、要件與內涵比較分析之。
- (2)研究初步成果分析：以公務人員撫卹法施行細則第5條要件之主、客觀及結果分析，並未以警察人員人事條例及其施行細則之規定內容分析。按該規定似乎主觀上「明知」、「會死」仍從容赴死才是重點，而文中以「客觀」上是否災難現場存有死亡之高度可能性，且無從預先排除其死亡之可能因素(應由專家委員會議決之)，而仍奮不顧身。如此則可與「槍戰殉職」進行比較分析，因公殉職是否均屬「明知」此要件。

(二)議題二：

建議可參考警察勤務條例之「警勤加給」三級之方式，而以其危險程度之差異區分分為三級撫卹給付之可能性。目前「因公殉職」與「因公死亡」僅有二級，建議在二者之間加設一級為「明知其不發生(因已經做好萬全準備)卻依然發生因公死亡」，即「完全無責任因公死亡」與「附責任因公死亡」。

- (三)因公務人員撫卹法屬全國公務人員之規定，修法上較有困難。警

察人員人事條例乃針對警察所訂之規範，交通警察(尤其是在高快速公路上執勤之交通警察)危險性確實較其他警察高，建議在內部作一分級，將其類型化處理。

三、蔡教授震榮：

(一)議題一：

- 1.警察人員人事條例、其施行細則與公務人員撫卹法兩者之關係，應屬特別法與普通法之關係。
- 2.研究成果中指出：警察人員人事條例施行細則內「執行搶救災害」將「災害」歸類為天然災害與非人為災害，為何無包含人為災害？**(王教官寬弘說明：**此部分已修改。警政署案件審查中並無特別區分天然災害或人為災害，僅 93 年後有關此類案件(殉職)多為天然災害所造成，而無人禍案例。)

既然災害不分天然或人為，應不作限縮解釋，就此狀況依其急迫性及危險性，解釋「大型交通事故」可否列入搶救災害範圍內，或若警察人員人事條例第 17 條第 1 項第 1 款之災害無法包含「交通事故」，是否多列一項「重大事故非即時處理無法排除」。此為對殉職的解釋，解釋性的概念解釋於施行細則內，應無涉及法律修正，警政署內部即可對此進行修改，應可朝此方向努力。

- 3.警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款所提「奮不顧身，以致死亡」乃執行該細則第 16 條勤務，然第 1 款「執行搶救災害」並無須適用「奮不顧身」之要件。
- 5.建議應提供相關數據向銓敘部說明其危險性及增訂之必要性，解釋增加搶救災害之範疇。
- 6.搶救災害與「冒險犯難」無關，此屬特別法規範，應先試著對「災害」作一定義解釋，可用數據加以佐證，若規定不清時則用施行細則規範之，針對災害之定義作一放寬之解釋規定。

(二)議題二：

- 1.危險加給乃為勤務之經常性，處理重大事故乃非經常性勤務，故認為交通危險加給較不可行。
- 2.處理交通事故應非屬執行特殊任務，故不可行。

(三)就法規上，警察人員人事條例採用其特別法之構成要件，與撫卹

法無關，應將兩者以特別法與普通法之概念分開。公務人員撫卹法施行細則第 5 條乃解釋「冒險犯難」之不確定法律概念，於冒險犯難解釋中才有所謂「明知」之觀念，而警察乃依法令執行勤務，無須適用「明知」之精神。

四、警政署人事室張科長義昌：

- (一)警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 1 款：「執行搶救災害、拘提或逮捕案犯勤務遭受暴力或意外危害，以致死亡」只要構成此要件，無須適用「冒險犯難」或「奮不顧身」之精神。此條款立法背景為此勤務較主動，明知有立即性危險仍須執行任務，遭受暴力或意外危害以致死亡時，始比照戰地殉職精神發給撫卹金。故構成此兩要件時，警政署皆會以因公殉職之認定報銓敘部審定。
- (二)若要修法，皆須會銜銓敘部表示意見並發布，須有較完整的說明才會被採納。
- (三)警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 2 款，其中「奮不顧身」署內多採用公務人員撫卹法「冒險犯難」之解釋加以審查，在此條款部分警政署與銓敘部的審認標準趨近一致。
- (四)若警政署認定該案件為「因公殉職」時，即使銓敘部認定非因公殉職但其仍會尊重署內開立「因公殉職」之證明書，由署內以「因公殉職」之精神進行後續處理，此部分預算由署內自行編列。

五、王寬弘教官：

就法律規範及體系而言，警察人員人事條例殉職有特別要件，其要件不全然需與公務人員撫卹法第 5 條要件一致，；然就實務上之運作，銓敘部於審認此類案件時，仍將之與公務人員撫卹法結合探討。

六、國道公路警察局吳組長俊良：

處理交通事故乃基層員警每天一定皆須執行之勤務，在國道員警康志榮案例中，員警均希以最高榮譽(因公殉職而不是因公死亡)適用，基層同仁認為是否因國家財政有困難無法符合殉職要件。

- (一)高速公路乃一營造危險環境的狀況(高管規則第 2 條)，其特徵除具有發生事故的高危險性、被後方車輛追撞的危險性及救援可

及性很低等之特性，且於此類案例中，員警皆須保護交通事故當事人之安全，故此危險性並非僅只有員警站立於高速公路處理交通事故之危險。就此看來高速公路環境較一般縣市道路而言特別，若以高速公路特定環境做一區隔，在於處理交通事故員警死亡是否可視為因公殉職可更清楚，

- (二)有關危險的認知，所有同仁均明知交通事故是非常危險，且非穿防彈衣就可有效預防。以康志榮案例，康員當時處理 2 件 A3 事故，共有 11 名當事人、5 輛車，其以交通錐做了 100 公尺的完覓的交維措施，並以指揮棒指揮交通管制現場，保護當事人安全，卻遭於高速公路疲勞駕駛之駕駛人撞死。
- (三)有關警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 1 款中「執行搶救災害」，此災害之定義，於災害防救法有清楚解釋，交通事故亦屬之，甚至包含發生災害或有可能發生災害之虞。且在特別環境(如雪山隧道、八卦山隧道、五楊高架)均有設置特別的災害防救計畫，已被明確認定為災害區域，高速公路亦有設置此計畫。在研究時，可朝向此同仁是否已盡力及其欲保護之對象為何做探討。交通事故處理辦法對已經發生的災害有相關定義，另災害防救法內亦對已經發生之災害或有發生災害之虞加以定義。
- (四)可提供相關有關災害防救法之資料。

七、國道公路警察局陳隊長英傑：

- (一)高公局施工交通管制規則內，內側車道施工須於前方 1 公里處擺放警示措施，600 公尺擺放變換車道措施，150 公尺處設置速限變化措施，相當慎重；然警察於內側車道處理事故僅 1 車 2 人 3 個安全錐，相差甚大。
- (二)高速公路危險性甚多如疲勞駕駛、彎道、老舊車輛管理、深夜等危險因素參雜，並非警察能掌控。且若以國外規定審視，於 110 公里/小時之高速公路上，員警須擺放 280 公尺長之漸變段，實非警察所能為。又若處理載運危險物品車輛之交通事故，因對該物品之危險性不了解，不知危險何在，在現場管制指揮交通，是否就不屬於冒險犯難之範疇。
- (三)建議如同學者們的看法，不要將交通事故排除其外，以對員警有所保障。

八、曾教授平毅：

高公局與警察機關有很大不同之處在於，高公局多屬有計畫性執行任務，警察則是接獲任務無論當時狀況均須前往，兩者之間差異甚大。且高公局縱使做了完善的交維措施仍有發生衝撞事故之案例，以此觀點而言，警察於高速公路上處理交通事故之危險性可謂相當高。

九、臺北市交通大隊蔡組長和民：

根本解決之道希將處理交通事故納入，因狀況無奇不有，將各種突發狀況均先納入，對處理的警察人員也較有保障。

十、陳教官家福：

法令規範及作業流程之不足，乃目前危險的主要來源，法官及場域外之人無法完全了解此機制內之危險性，本研究實有必要與研究委託單位探討是否須將內部危險性凸顯，以利研究推展。(蔡教授震榮：應由實務單位內部自行去改善)

十一、警政署交通組蔡科長宗益：

- (一)去年發生車禍案件達 47 萬件，要每個個案均解釋有相當困難，若可將災害類型、或何種狀況可列入此等級加以界定將有所助益。若使用「重大交通事故非即時處理無法排除危害」相關用語，牽涉到「重大交通事故」之定義，應避免使用此名詞，才不致侷限於此範疇內。
- (二)處理規範未明確寫明交通錐等安全措施擺放長度及量化距離僅敘明做好安全保護措施，乃因事故當時道路、天候狀況皆有所不同，員警到達現場第一時間，無法及時判斷，或道路條件無法擺設，若將規定訂死，可能會產生處理交通事故員警未依規定疏失之虞慮。
- (二)希能透過修正警察人員人事條例施行細則第 17 條第 1 項第 1 款達到研究目的，並請研究團隊提供具體修正方向。

十二、警政署交通組王副組長賢基：

感謝研究團隊，若此研究案能成功實屬功德一件。

十三、主席結論：

本座談會乃蒐集相關意見，提供本研究團隊思考方向，會

後會發送會議記錄，並進行第二階段問卷，將道路環境、危險因子等危險等級區分。

臨時動議

無

散會（16 時 5 分）

附錄五、員警處理道路交通事故之風險評量問卷

各位同仁 您好：

由於員警處理道路交通事故時，必須面對複雜的道路交通環境，在很短的時間內完成警戒與管制交通、進場蒐集各項跡證、儘速恢復交通等工作，執勤過程有相當高的專業性與面臨很多樣的風險。為了解與評量員警於處理道路交通事故時所面臨的危險狀況(risky conditions)，乃設計本問卷；想要借重 您寶貴的實務經驗，煩請撥冗協助填寫本問卷，以利於社會各界更了解工作實際狀況。

煩請 您依據個人認知或了解，就各問項之內容分別勾選 您對該問項敘述的「認同程度」，等級分別是 1 至 5 (『非常認同』為 5，『很認同』為 4，普通為 3，『不認同』為 2，『非常不認同』為 1)。本調查為單純的學術研究，請放心填寫。

中央警察大學交通管理研究所 **曾平毅**教授

聯絡人：黃昶融 0937880518

顏于婷 0919151566

第一部分：處理道路交通事故面臨的危險因素

問項內容		低←認同程度→高				
		1	2	3	4	5
1	與事故地點的 <u>車道位置</u> 有關。					
2	與事故地點的 <u>縱坡度</u> (即上坡或下坡)有關。					
3	與事故地點的 <u>平曲線</u> (如平直路段或彎道)有關。					
4	與事故地點的 <u>道路等級</u> (如高快速公路、市區幹道、一般市區道路、巷道等)有關。					
5	與事故地點的 <u>當時天候狀況</u> (如暴雨、雨、陰、晴、霧等)有關。					
6	與事故地點的 <u>照明狀況</u> (如白天、夜間等)有關。					
7	與事故現場有否 <u>大件、大量、大面積散落物</u> 有關。					
8	與事故地點的 <u>路面狀態</u> (油滑、泥濘、乾燥)有關。					
9	與事故地點是否位於 <u>施工區段</u> (如位於路面縮減、路寬漸變路段)有關。					
10	與事故地點的 <u>行車最高速限</u> (如市區 50 或 60、高快速公路 90、100、110 公里/小時等)有關。					
11	與 <u>處理事故當時的車流速率高低(車速)</u> 有關。					
12	與 <u>處理事故的時段</u> (如日間、深夜等)有關。					

第二部分：員警處理道路交通事故面臨風險狀況之評比

問項內容		低←認同程度→高				
		1	2	3	4	5
1	於 <u>高、快速公路</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>一般市區道路</u> 。					
2	於 <u>市區重要幹道（速限約 50 或 60kph）</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>其他一般市區道路</u> 。					
3	於 <u>速限約 40 或 50kph 市區道路</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>其他市區巷道</u> 。					
4	於 <u>坡度路段（包括上坡或下坡）</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>平坦路段</u> 。					
5	於 <u>彎道路段</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>直線路段</u> 。					
6	於 <u>深夜</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>其他時段</u> 。					
7	於 <u>天候不良狀況</u> （如暴雨、豪雨、濃霧等）處理事故的危險性明顯大於 <u>其他天候狀況</u> 。					
8	於 <u>車流速率較高（車速快）</u> 之狀況處理事故的危險性明顯大於 <u>其他車流狀況</u> 。					
9	員警於處理道路交通事故過程，如發生「 <u>他車</u> 」 <u>危害或威脅</u> ，您可以充分警告或預防。					
10	於 <u>坡度路段（包括上坡或下坡）</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>平坦路段</u> 。					
11	於 <u>長隧道內</u> 處理事故的危險性明顯大於 <u>其他路段</u> 。					
12	處理多車道路段之 <u>內車道</u> 事故的危險性大於 <u>其他車道</u> 的事故。					
13	考量執勤的風險，建議於高、快速公路交通事故處理的員警增加「 <u>危險加給</u> 」。					

第三部份：個人基本資料

- 請問 您的年齡：_____
- 請問 您從警的服務年資：_____
- 請問 您於道路交通事故處理的年資：_____
- 請問 您的職級為： ☐ (1)員警 ☐ (2)小隊長 ☐ (3)巡官/分隊長
- 請問 您服務的單位為：
☐ (1)國道公路警察局 ☐ (2)臺北市政府警察局 ☐ (3)高雄市政府警察局
☐ (4)彰化縣警察局 ☐ (5)屏東縣警察局 ☐ (6)花蓮縣警察局
- 填答日期：102 年____月____日

附錄六、期中報告審查意見與回應表

項次	意 見	回應或處理說明
1	內容未包含國外文獻部分，請承商於接獲本署通知翌日起 15 日內修正完成，再報本署審核。	(1)本計畫主要探討國內人事撫卹等相關法規，由於國情不同，似無探討國外文獻的必要性。 (2)關於道路發生交通事故的風險或評估、改善，國內外有很多的相關文獻，但是關於員警處理交通事故所涉及的道路風險，則目前沒有找到合適的參考文獻。 (3)以上的補充說明請參見 1.3 節。
2	雖有訪談資料，惟對象僅侷限國道公路警察局員警，請擴大調查對象至全國處理交通事故之警察機關員警，相關訪談資料併期末報告繳交。	(1)本計畫已設計完成第二階段的問卷，其調查對象將擴大於全國處理交通事故之警察機關員警，同時也進行一些訪談工作。但限於有限的資源，本計畫係以群落抽樣方式進行調查。 (2)相關的分析成果將於期末報告呈現。
3	內容無專家座談會資料，請承商於接獲本署通知翌日起 15 日內修正完成，再報本署審核。	(1)根據原先的規劃，專家學者座談會預計於期中報告繳交後執行，故期中報告之內容的確沒有包括座談會資料。 (2)本計畫已於 102.8.19.(一)上午及下午各辦理一場專家學者座談會，會議紀錄與相關成果將於期末報告呈現。
4	第 2 章第 1 節有關「公務人員因公死亡各項給付」建議可增列「殮葬補助費」(因公或非因公死亡之補助標準相同)，法規依據如下： (1)公務人員撫卹法第 14 條：「公務人員死亡者，應	感謝提供修改意見，已將之修改於期中報告(修正版)，請參見修正版之第二章 2.1.5 節、表 2.1 及表 2.7。

項次	意 見	回應或處理說明
	由各級政府編列預算給與殮葬補助費；其給與標準，由考試院會同行政院定之。」 (2)「公務人員死亡殮葬補助費給與標準」規定略以，公務人員殮葬補助費給與標準，火化者，補助 7 個月本（年功）俸俸額。土葬者，補助 5 個月本（年功）俸俸額。	
5	依上所述，報告第 17 頁，表 2.7「因公殉職與因公死亡撫卹金之差異表」所列「火葬費」（即殮葬補助費）給與標準，係按本（年功）俸計算，是以二者應無差異，均為 199,045 元。	感謝提供修改意見，已將之修改於期中報告（修正版），請參見修正版之第二章 2.1.5 節、表 2.1 及表 2.7。
6	有關案例分析部分，如以申請慰問金案件為基礎，其構成要件，係依「警察人員因公傷殘死亡殉職慰問金發給辦法」認定，與「警察人員人事條例第 36 條及其施行細則第 17 條」及「公務人員撫卹法」尚有不同。是否會影響後續「殉職要件」之探討，請再予探討、釐清。	(1)感謝提供審查意見，已納入座談會議題之研討。 (2)案例分析除以申請慰問金案例為對象外，亦將結合道路風險評估的成果，進行相關的討論。具體的成果將於期末報告呈現。
7	本案研究主題係針對「全國員警」處理交通事故危險性之研究，非侷限國道公路警察，惟報告中問卷僅以國道公路警察人員為對象，似有調整擴大調查對象之必要，建議以全國有處理交通事故之警察機關為訪問對象，平	(1)本計畫已設計第二階段的問卷，並針對全國處理事故員警進行抽樣調查。 (2)問卷調查分析成果將於期末報告呈現。

項次	意 見	回應或處理說明
	均抽樣實施問卷調查，以符需求。	
8	本案研究目標主為探討交通事故處理之危險性能否符合因公殉職要件之該當性，希藉由統計分析研究，對全國道路，參酌道路幾何設計、路形、路況、天候、流量等主客觀因素及條件，將各類型道路危險性及事故發生率予以量化，必要時並設計危險量表，評估道路危險性及員警處理道路交通事故可能遭受意外之機率，作為因公殉職要件適用之依據及參考。	(1)本計畫預計探討員警於處理道路交通事故時所面臨的道路危險因素，但僅能考量道路實質條件 (physical conditions)、交通狀況(traffic situation)、控制狀況(control conditions) 與環境因素 (environmental factor)，尚無法含括駕駛因素 (driving behavior)。 (2)由於要審酌員警於處理事故時死亡是否符合「因公殉職」要件，處理事故之危險等級僅屬一參考要件，仍應依據相關法令進行審核。 (3)由於現有資料與研究資源有限，本計畫並無法對全國道路，參酌道路幾何設計、路形、路況、天候、流量等主客觀因素及條件，將各類型道路危險性及事故發生率予以量化；更無法納入駕駛人異常行為所造成處理事故員警之危害機率。 (4)本計畫可以針對事故發生地點及情境，劃分處理事故員警所面臨的環境風險等級，至於員警是否依作業規範確實做好交通管制與警戒，是否有異常行為之事故情境（如酒駕或疲勞駕駛等），仍需依據個案內容來審酌。

項次	意 見	回應或處理說明
9	第 4, 5 項修正意見，請承商於接獲本署通知翌日起 15 日內修正完成，再報本署審核；另第 6, 7, 項修正意見部分，請承商納入研究重點及方向，相關成果資料應納入期末報告資料。	(1)感謝提供具體的修改意見，第 4, 5 項之修正意見，已修改於期中報告(修正版)。 (2)其餘三項意見已納入後續工作之討論，將於期末報告中呈現。