

近 3 年(110 年至 112 年)
桃園市政府消防局
公務車輛交通事故原因分析



桃園市政府消防局 編製

中華民國 113 年 11 月

摘要

為使同仁全面瞭解 110 年至 112 年頻繁發生案件之根本原因，由於每一案件案情均不同，因此相較過往統計資料，本次統整爭議案件發生緣由、初步分析研判表、交通事故鑑定結果，避免斷章取義而無法看出全貌，亦難以有效因應個案防範，此外為保持同仁向心力，須做到何程度可避免執行緊急且攸關生命搶救任務卻無刑事免責權的疑慮，瞭解公正單位評定標準，使為對症下藥。

因此全盤描述發生過程，後續初判結果、事故鑑定結果，知道何種情境會被評定怎樣的結果，藉由展開分析，瞭解近 3 年本局公務車輛事故原因、件數及發生機率，另發現救護車發生事故機率最高，將救護車交通事故總件數、件數占比、肇責占比及可能原因細述於「參、救護車肇事責任及原因統計分析」。

除上述統計數據外，另外歸納交通事故初判、行車事故鑑定委員會、地檢察署不起訴處分書之不同見解，統整於「伍、分析與策進」，期能藉由本篇分析發現問題進而解決問題，藉以有效降低本局公務車輛事故發生機率。

目次

表次-----	4
圖次-----	5
壹、前言-----	7
貳、近 3 年各項事故樣態分析-----	8
參、救護車肇事責任及原因統計分析-----	15
肆、救護車爭議案件-----	19
伍、分析與策進-----	37

表次

表 1、近 3 年本局各式車輛交通事故原因分析統計-----	8
表 2、近 3 年我方肇事比例 50%以上交通事故原因分析-----	10
表 3、近 3 年本局交通事故車輛種類分析-----	13
表 4、近 3 年救護車交通事故肇事責任統計-----	15
表 5、近 3 年救護車交通事故原因統計(不分肇責)-----	15
表 6、近 3 年救護車交通事故車初判件數統計-----	19

圖次

圖 1、110 年交通事故原因統計-----	9
圖 2、111 年交通事故原因分析-----	9
圖 3、112 年交通事故原因分析-----	10
圖 4、近 3 年我方肇事比例 50%以上交通事故原因分析-----	11
圖 5、110 年我方肇事比例 50%以上交通事故原因分析-----	11
圖 6、111 年我方肇事比例 50%以上交通事故原因分析-----	12
圖 7、112 年我方肇事比例 50%以上交通事故原因分析-----	12
圖 8、110 年交通事故車輛種類占比-----	13
圖 9、111 年交通事故車輛種類占比-----	14
圖 10、112 年交通事故車輛種類占比-----	14
圖 11、近 3 年救護車交通事故原因統計-----	15
圖 12、110 年救護車交通事故肇責占比-----	16
圖 13、110 年救護車交通事故原因統計-----	16
圖 14、111 年救護車交通事故肇責占比-----	17
圖 15、111 年救護車交通事故原因統計-----	17
圖 16、112 年救護車交通事故肇責占比-----	18
圖 17、112 年救護車交通事故原因統計-----	18
圖 18、近 3 年救護車交通事故有申請初判件數比例-----	19
圖 19、近 3 年救護車交通事故總件數及有申請初判件數比例-----	20
圖 20、110 年救護車交通事故有申請初判件數之事故原因-----	20
圖 21、111 年救護車交通事故有申請初判件數之事故原因-----	21

圖 22、112 年救護車交通事故有申請初判件數之事故原因-----21

前言

消防機關執行各類勤務，搶救時效分秒必爭，緊急任務下賦予車輛不受相關交通號誌且其他車輛應避讓我方車輛之規定，惟我方或其他車輛可能因遮蔽物之視線阻擋或本身視野死角，亦或同仁可能不熟熟悉車況、路況，導致交通事故發生，而交通事故不僅造成人員傷亡及財產損失，如漣漪效應般，因車輛維修費用、肇責比例及調解爭訟等程序壟長，不僅波及消防車、救護車可調度運用數量，更耗費駕駛同仁心神。

因此為減少事故傷亡嚴重性與降低道路交通事故發生，藉由加強道路駕駛訓練、進行案例教育報告及抽查行車紀錄器等方式，養成同仁防禦駕駛之正確觀念及公正單位的規則，實為最根本解決方式；為瞭解交通事故肇因，有效降低事故造成車輛損壞維修費用負擔及維持車輛勤務戰力充足，茲進行 110 年至 112 年爭議案件統計與分析，作為本局未來教育訓練及同仁勤教之參考。

本文統計期間為 110 年 1 月 1 日至 112 年 12 月 31 日止，將統計各年度車輛種類、事故原因與責任歸屬(針對初判分析研判表、鑑定結果)，交通事故總事故量、各肇事原因比例等方向進行分析探討。

壹、近3年各項事故樣態分析

(一) 事故樣態定義

過往將事故原因粗略概分為7大類，以下分述其定義：

1. 十字路口(或多線道)擦撞:行經路口未注意左右來車或未充分減速，民眾不及閃避。
2. 未保持安全距離:行駛過程未保持安全距離，擦撞前方車輛或狹小巷道停放車輛、擦撞對向來車。
3. 倒車: 倒車過程撞擊車輛或周邊民宅。
4. 遭受撞擊:行駛過程突然遭受民眾車輛或寵物等其他物品撞擊。
5. 斜坡路段起步或停等:於斜坡起步或停等未拉手煞車等操作不當，導致車輛滑落。
6. 變換車道:包含超車時變換車道或車輛起步過程未充分觀察周邊環境。
7. 其他:個案碰撞(如:進入巷內未留意遮雨棚等凸出物或車內(車門等物件)掉落、開車門未注意後方車輛)。

(二) 近3年(110年至112年)各項事故原因統計

統計近3年事故發生原因，針對頻繁發生原因及哪些因素可經由訓練或大隊、宣達，以利有效降低事故發生率，如表1。

表1、近3年本局各式車輛交通事故原因統計

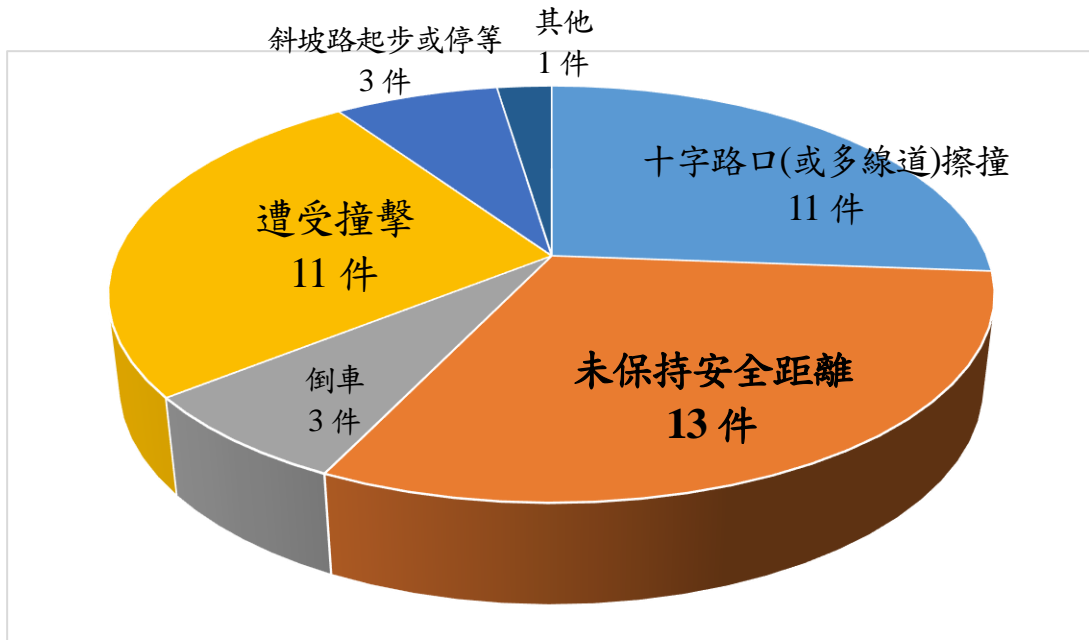
原因	合計	十字路口	未保持安全距離	倒車	遭受碰撞	斜坡路起步或停等	變換車道	其他
年份								
近3年合計	105	25	29	5	38	4	2	2
112	30	6	6	1	15	1	-	1
111	33	8	10	1	12	-	2	-
110	42	11	13	3	11	3	-	1

資料來源：桃園市政府消防局

備註：表中底色以黃色表示該期間交通事故原因發生件數最高者

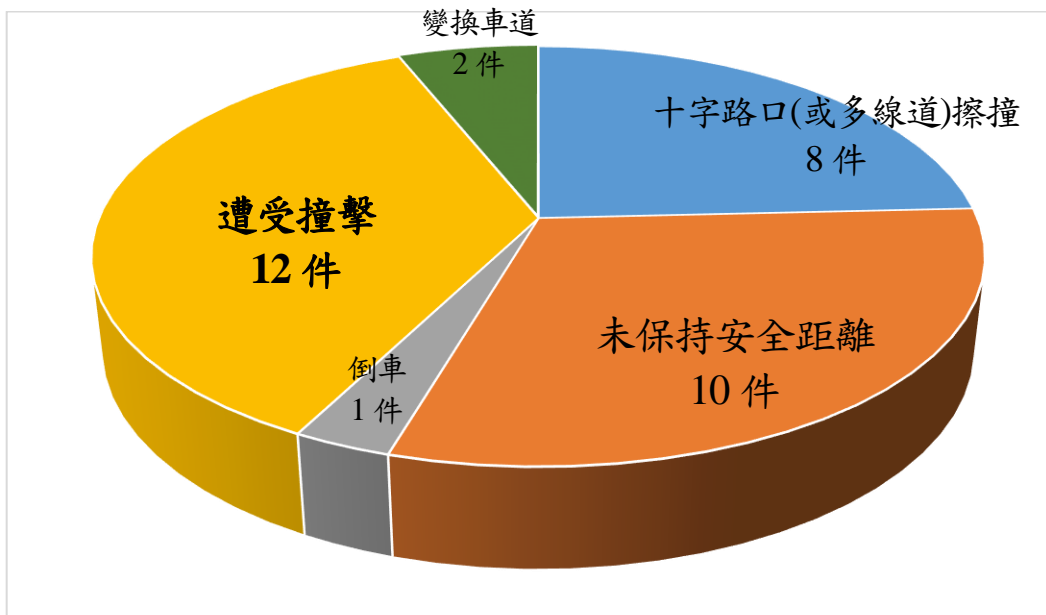
1. 110 年合計 42 件，各項事故原因中以「未保持安全距離」13 件(占 30.95%)最高，「十字路口(或多線道)」及「遭受撞擊」各 11 件(各占 26.19%)併列次之，如圖 1。

圖 1、110 年交通事故原因統計



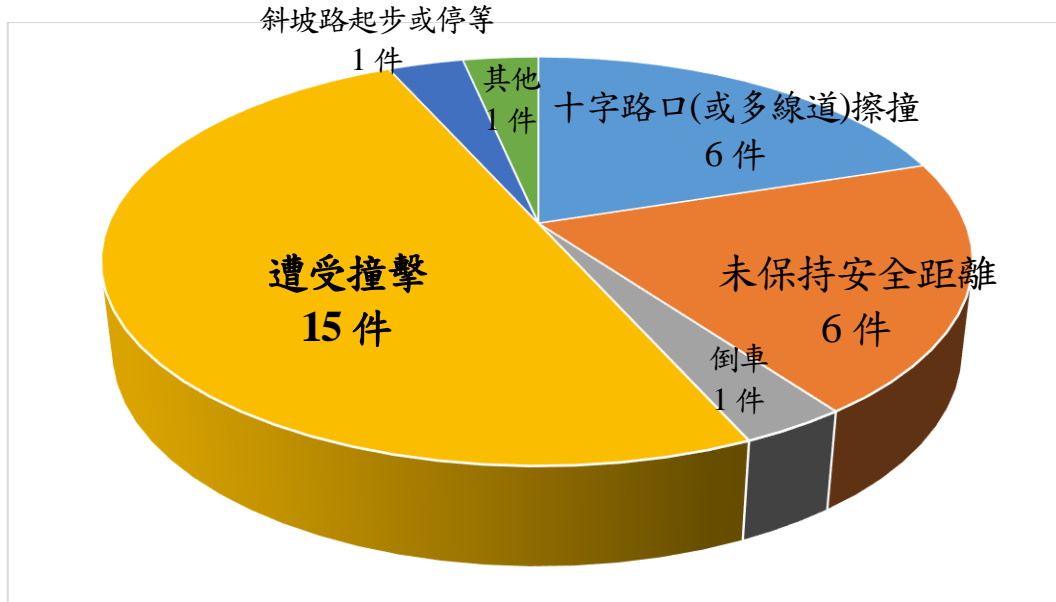
2. 111 年合計 33 件，各項事故原因中以「遭受撞擊」12 件(占 36.36%)最高，「未保持安全距離」10 件(占 30.3%)次之，「十字路口(或多線道)」8 件(占 24.24%)第三，如圖 2。

圖 2、111 年交通事故原因統計



3. 112 年合計 30 件，各項事故原因中以「遭受撞擊」15 件 (占 50%)最高，「十字路口(或多線道)」及「未保持安全距離」各 6 件(各占 20%)併列次之，如圖 3。

圖 3、112 年交通事故原因統計



(三) 近 3 年我方為肇事比例(50%以上)之案件，其各項事故原因統計，如表 2、圖 4。

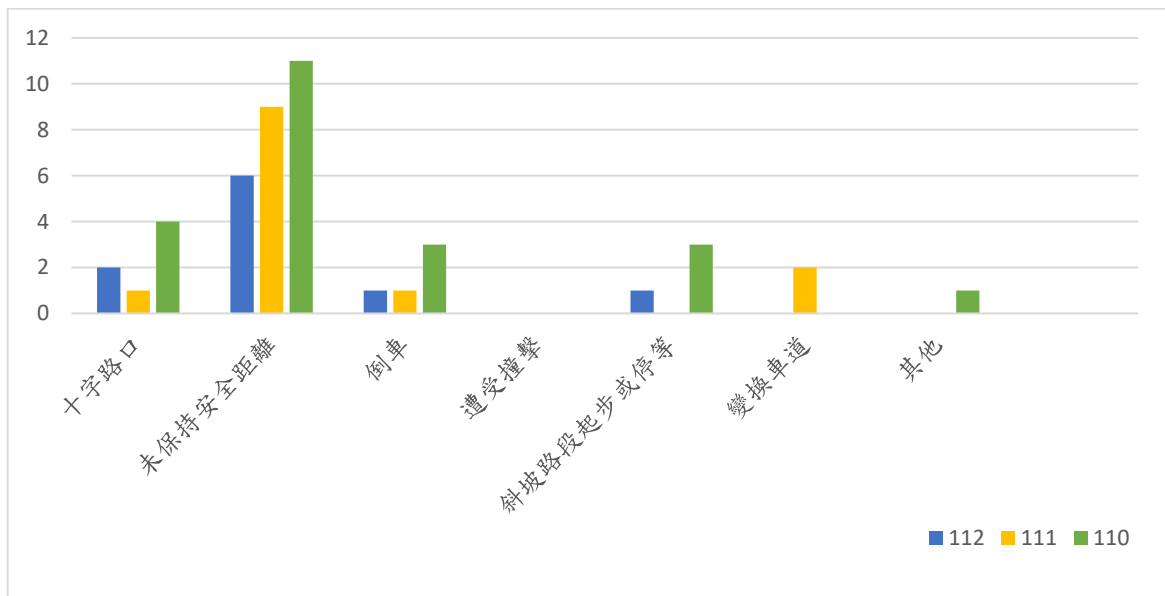
表 2、近 3 年我方肇事比例 50%以上交通事故原因分析

年份 \ 事故樣態	合計	十字路口	未保持安全距離	倒車	遭受碰撞	斜坡路起步	變換車道	其他
近3年合計	45	7	26	5	-	4	2	1
112	10	2	6	1	-	1	-	-
111	13	1	9	1	-	-	2	-
110	22	4	11	3	-	3	-	1

資料來源：桃園市政府消防局

備註：表中底色以黃色表示該期間交通事故原因發生件數最高者

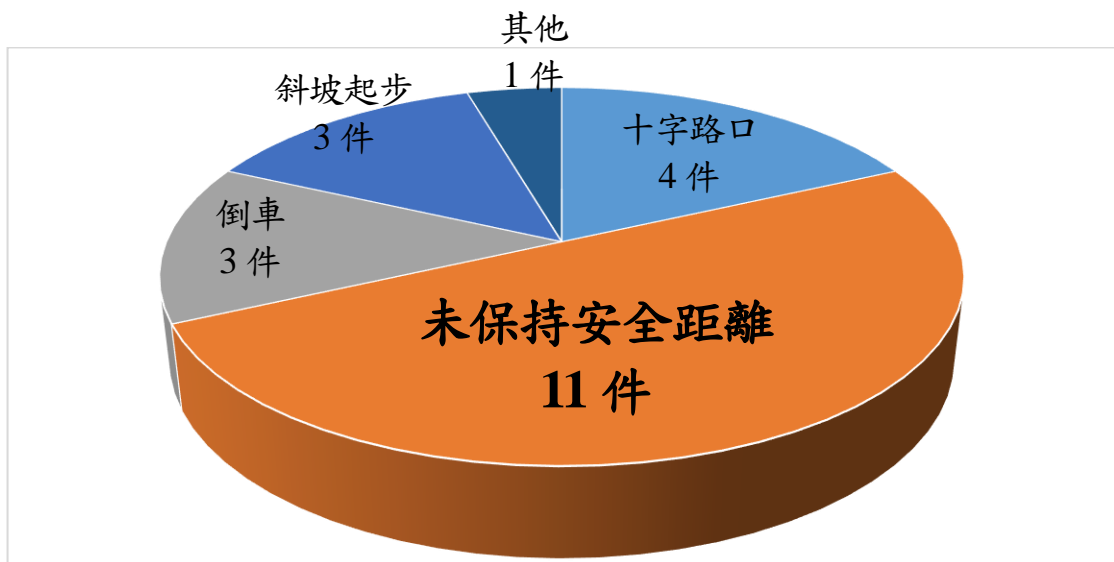
圖 4、近 2 年我方肇事比例 50% 以上交通事故原因分析



1. 以各年度呈現圖示如下：

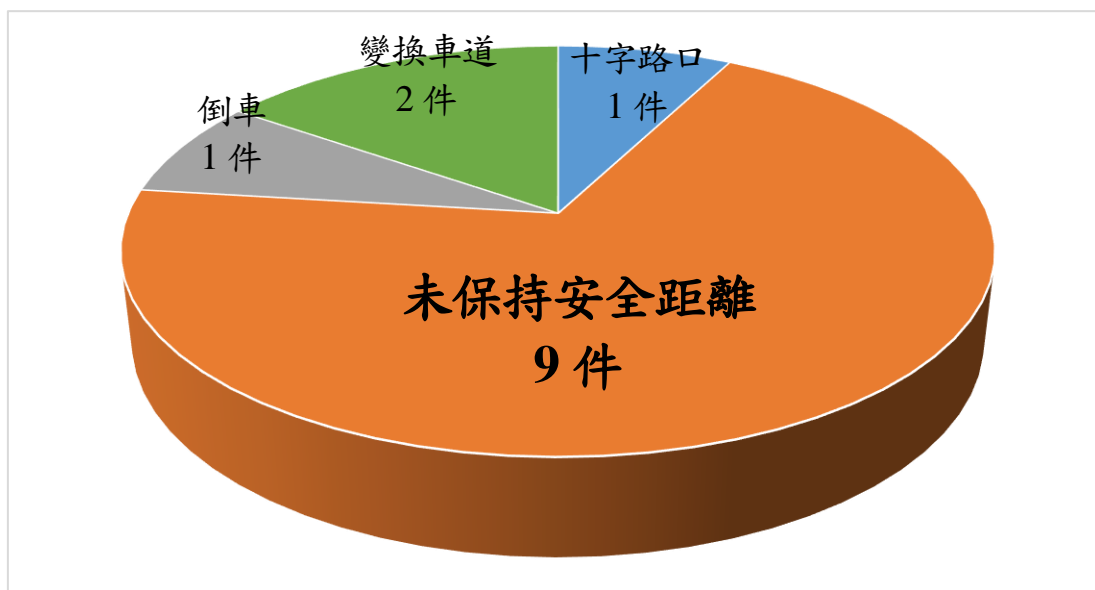
- (1) 110 年合計 22 件，各項事故原因中以「未保持安全距離」11 件(占 50.0%)最高，「十字路口(或多線道)」4 件(占 18.18%)次之，如圖 5。

圖 5、110 年我方肇事比例 50% 以上交通事故原因分析



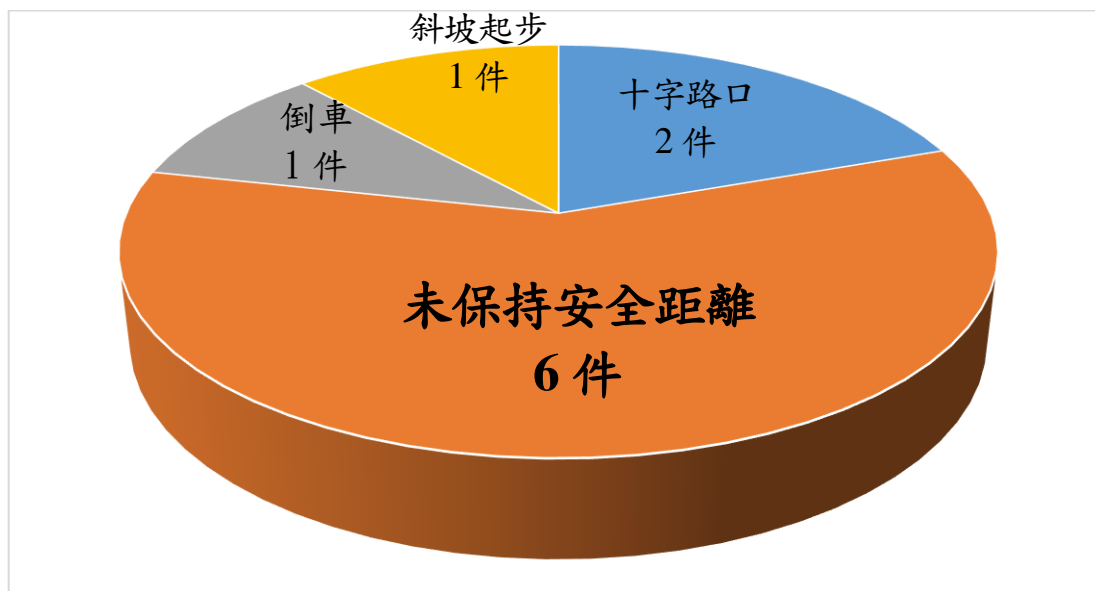
- (2) 111 年合計 13 件，各項事故原因中以「未保持安全距離」9 件(占 69.23%)最高，「變換車道」2 件(占 15.38%)次之，如圖 6。

圖 6、111 年我方肇事比例 50% 以上交通事故原因分析



(3) 112 年合計 10 件，各項事故原因中以「未保持安全距離」6 件(占 60%)最高，「十字路口」2 件(占 15.38%)次之，如圖 7。

圖 7、112 年我方肇事比例 50% 以上交通事故原因分析



(四) 各車種交通事故發生率及救護車事故原因統計

1. 本局交通事故車輛種類分析

統計近 3 年本局交通事故車輛種類區分為「3.5 噸以上大型車輛」、「非救護車且未滿 3.5 噸車輛」、「救護車」及「機車」等車種，如表 3。

表 3、近 3 年交通事故車輛種類分析

年份 \ 車種	合計	3.5噸以上大型車輛	非救護車且未滿3.5噸車輛	救護車	機車
近3年合計	105	22	21	58	4
112	30	6	4	19	1
111	33	7	8	18	-
110	42	9	9	21	3

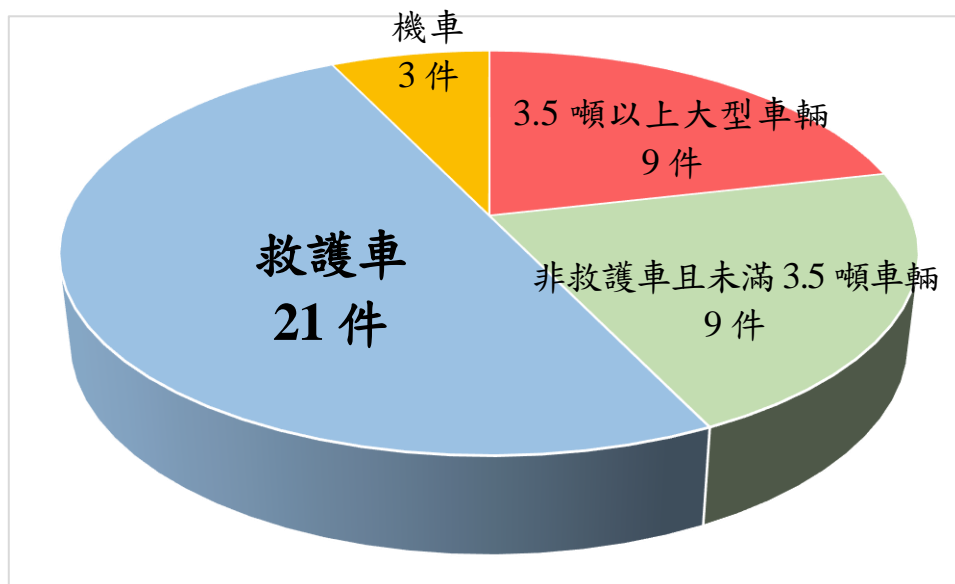
資料來源：桃園市政府消防局

備註：表中底色以黃色表示該期間交通事故原因發生件數最高者

2. 各年度車種比例分析

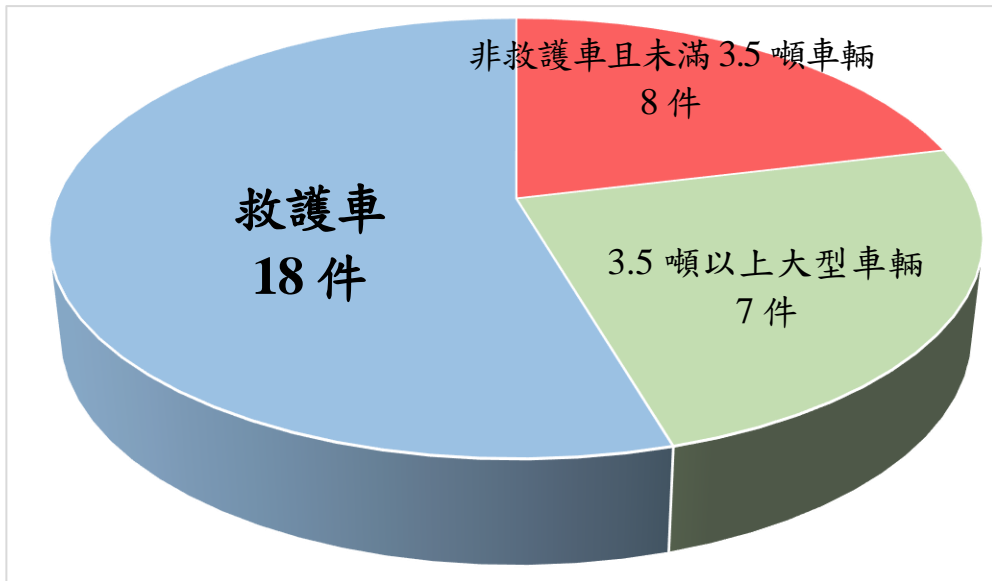
(1) 110 年交通事故共計發生 42 件，其中「救護車」21 件(占 50%)最高，「3.5 噸以上大型車輛」及「非救護車且未滿 3.5 噸車輛」各 9 件(占 21%)併列次之，如圖 8。

圖 8、110 年交通事故車輛種類占比



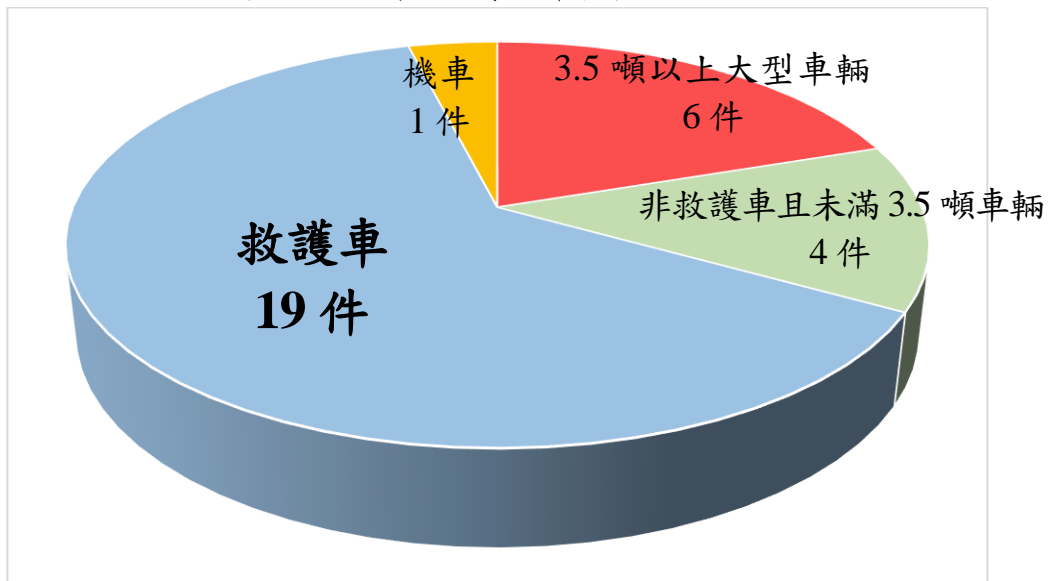
(2) 111 年交通事故共計發生 33 件，其中「救護車」18 件(占 55%)最高，「非救護車且未滿 3.5 噸車輛」8 件(占 24.0%)次之，如圖 9。

圖 9、111 年交通事故車輛種類占比



(3) 112 年交通事故共計發生 30 件，其中「救護車」19 件(占 63.33%)最高，「3.5 噸以上大型車輛」6 件(占 20%)次之，如圖 10。

圖 10、112 年交通事故車輛種類占比



3. 小結：

綜上可知，近 3 年本局交通事故車輛種類以救護車事故發生頻率最高，其次 3.5 噸以上大型車輛及非救護車且未滿 3.5 噸車輛發生次數約為救護車的 1/2，可能原因救護車出勤率高、救護車於緊急情況車速快所需反應距離愈長，因此另針對救護車分析事故原因及情境，如(四)所示。

參、救護車肇事責任及原因統計分析

(一)統計近3年救護車事故肇事責任及原因情境分析，惟原因情境分析部分，如表4及表5。

表4、近3年救護車肇事責任統計

年份 \ 事故樣態	合計	我方主因	對方主因	雙方均有責
近3年合計	58	14	38	6
112	19	4	12	3
111	18	5	12	1
110	21	5	14	2

資料來源：桃園市政府消防局

備註：表中底色以黃色表示該期間交通事故原因發生件數最高者

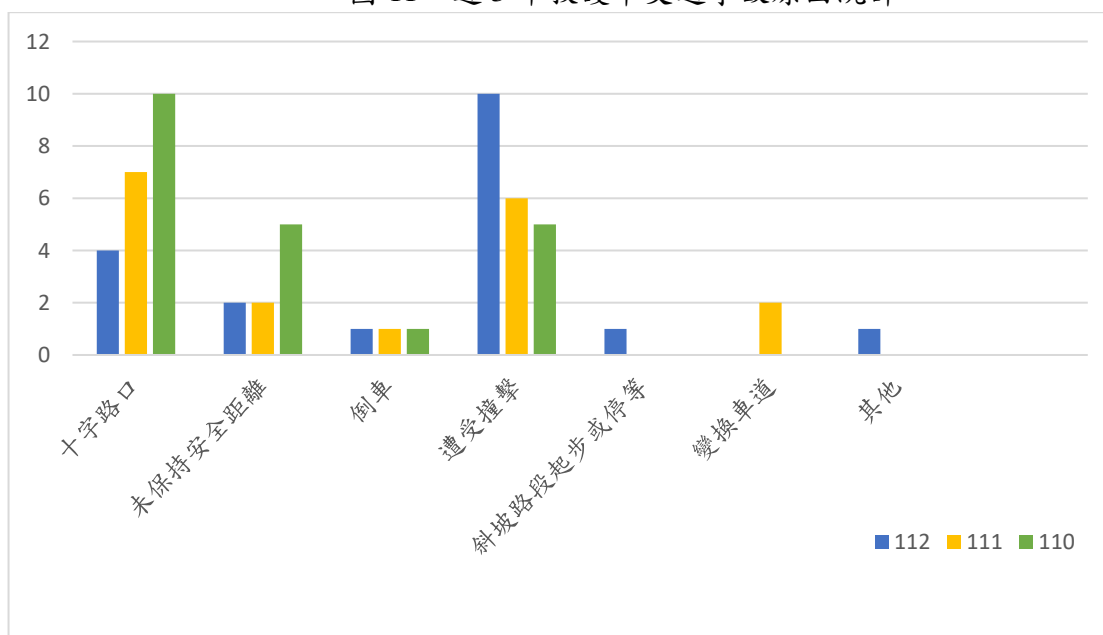
表5、近3年救護車交通事故原因統計(不分肇責)

年份 \ 事故樣態	合計	十字路口	未保持安全距離	倒車	遭受碰撞	斜坡路起步或停等	變換車道	其他
近3年合計	58	21	9	3	21	1	2	1
112	19	4	2	1	10	1	-	1
111	18	7	2	1	6	-	2	-
110	21	10	5	1	5	-	-	-

資料來源：桃園市政府消防局

備註：表中底色以黃色表示該期間交通事故原因發生件數最高者

圖11、近3年救護車交通事故原因統計



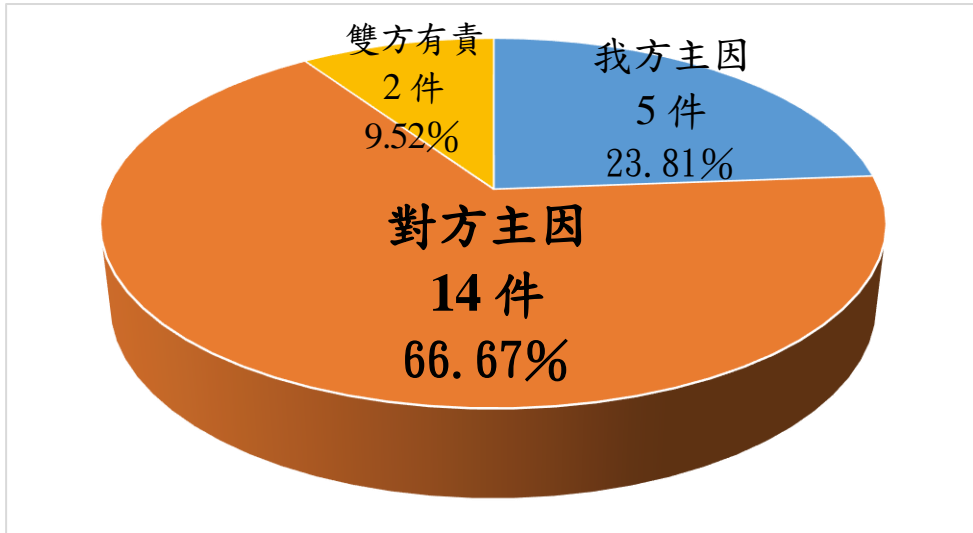
(二)茲就各年度救護車肇責比例及原因情境分析如下：

1. 110 年救護車發生事故案件共 21 件，以下區分肇責比例及原因情境分析：

(1) 肇責比例：

對方主因 14 件(占 66.67%)最高，我方主因 5 件(占 23.81%)次之，如圖 12。

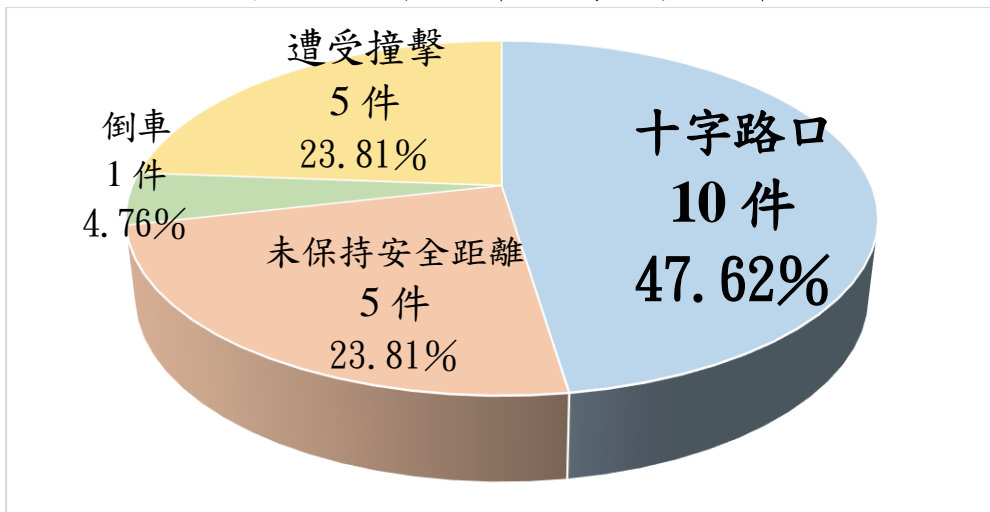
圖 12、110 年救護車肇事責任統計占比



(2) 不論肇責比例：

統計救護車事故原因，以「十字路口(或多線道)擦撞」10 件(占 47.62%)最高，「未保持安全距離」及「遭受撞擊」各 5 件(占 23.81%)次之，如圖 13。

圖 13、110 年救護車交通事故原因統計

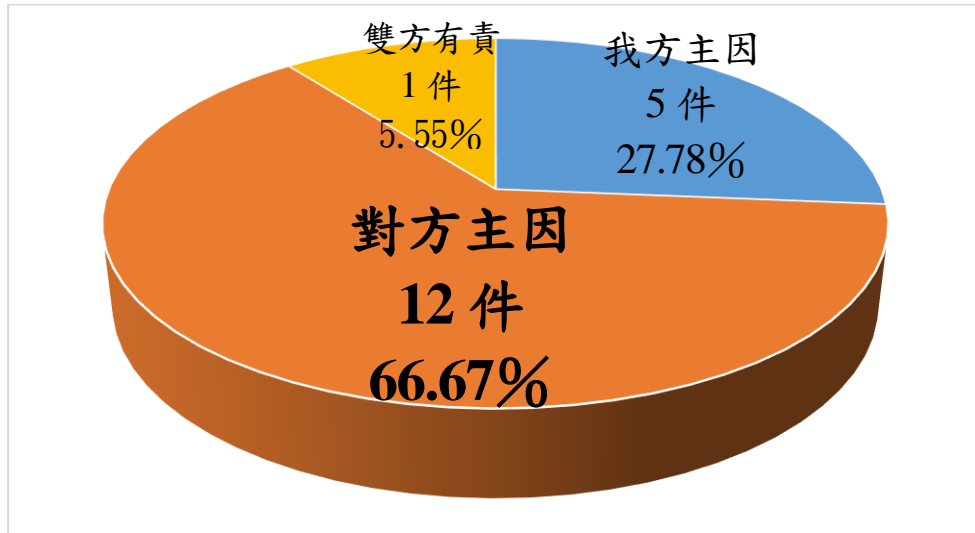


2. 111 年救護車發生事故案件共 18 件，以下區分肇責比例及原因情境分析：

(1) 肇責比例：

對方主因 12 件(占 66.67%)最高，我方主因 5 件(占 27.78%)次之，如圖 14。

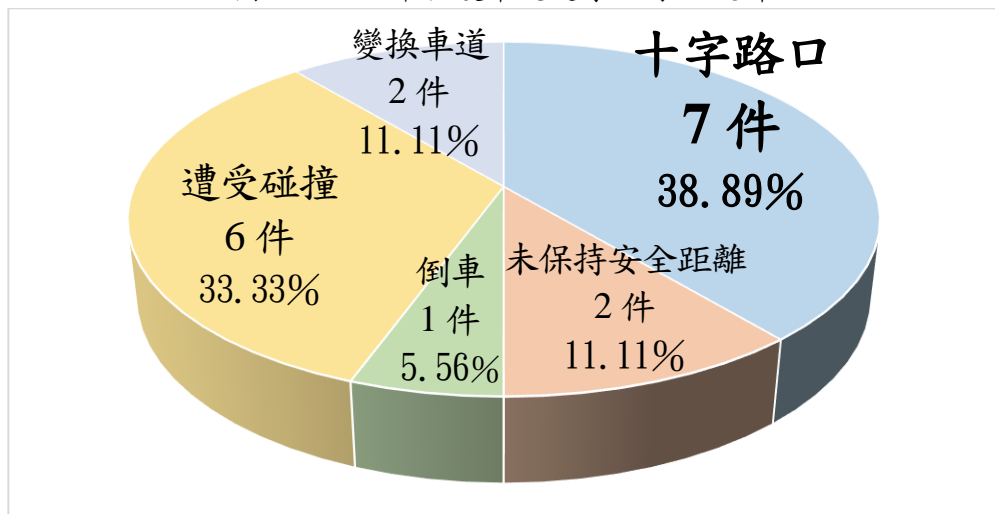
圖 14、111 年救護車肇事責任統計占比



(2) 不論肇責比例：

統計救護車事故原因，以「十字路口(或多線道)擦撞」7 件(占 38.89%)最高，「遭受撞擊」6 件(占 33.33%)次之，如圖 15。

圖 15、111 年救護車交通事故原因統計

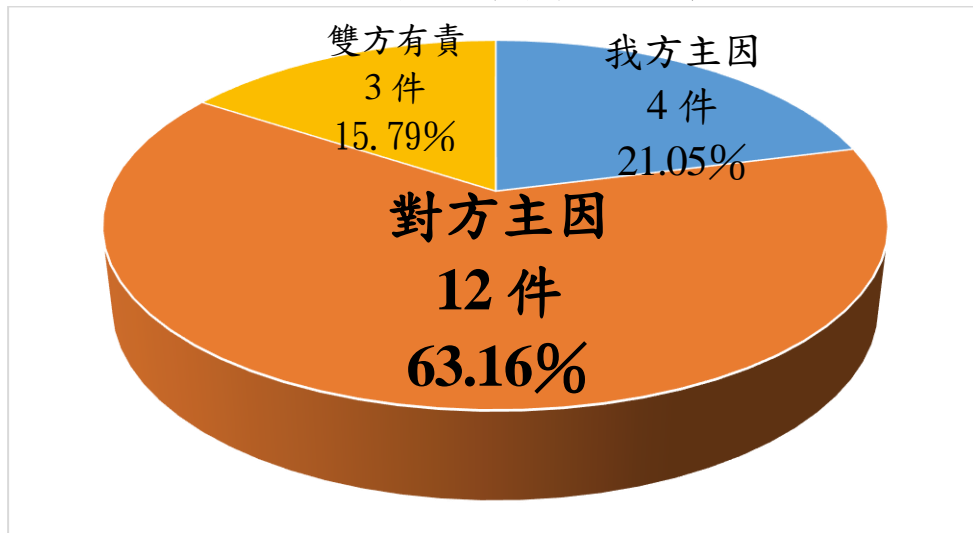


3. 112 年救護車發生事故案件共 19 件，以下區分肇責比例及原因情境分析：

(1) 肇責比例：

對方主因 12 件(占 63.16%)最高，我方主因 4 件(占 21.05%)次之，如圖 16。

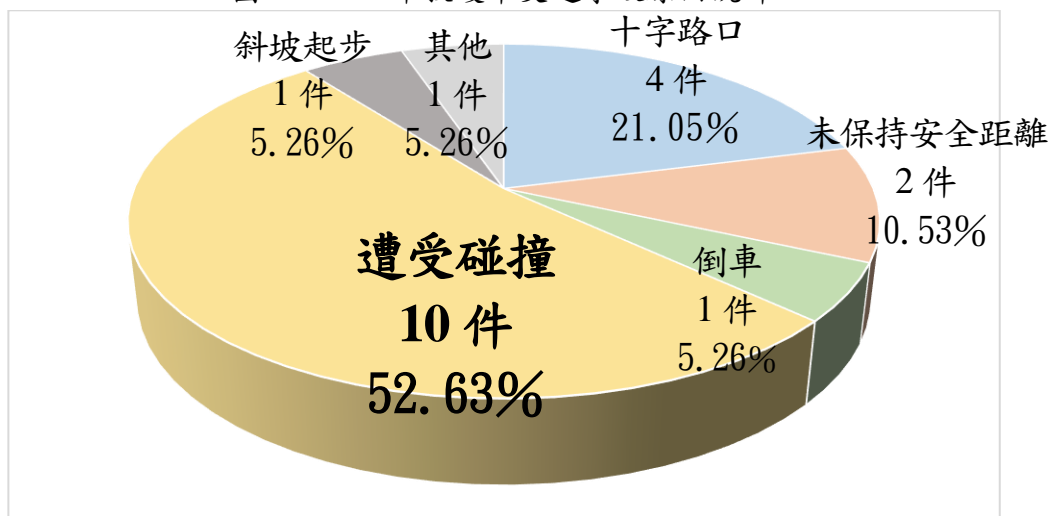
圖 16、112 年救護車肇事責任統計占比



(2) 不論肇責比例：

統計救護車事故原因，以「遭受撞擊」10 件(占 52.63%)最高，「十字路口(或多線道)擦撞」4 件(占 21.05%)次之，如圖 17。

圖 17、112 年救護車交通事故原因統計



肆、救護車爭議案件

近3年本局救護車交通事故有爭議案件，有申請警察局交通事故初步分析研判表(以下稱初判)及車輛行車事故鑑定委員會(以下稱事故鑑定)總件數，並統計此類案件交通事故樣態分析，由此得知某類事故樣態分析為大眾對道路優先行駛權有疑義，並彙整車輛事故鑑定及檢察官認定依據。

- (一) 將近3年事故總件數、有申請初判件數納入比較，發現交通事故總件數下降，但申請初判的件數增加，代表疑議事故件數反而增加，故進一步分析每一件申請初判的交通事故樣態分析：

表6、近3年救護車交通事故初判件數統計

年份	有無申請初判	合計	有初判	沒初判
近3年合計		39	15	24
112		19	6	13
111		18	11	7
110		21	4	17

資料來源：桃園市政府消防局-救護車

圖18、近3年本局救護車交通事故有申請初判件數比例

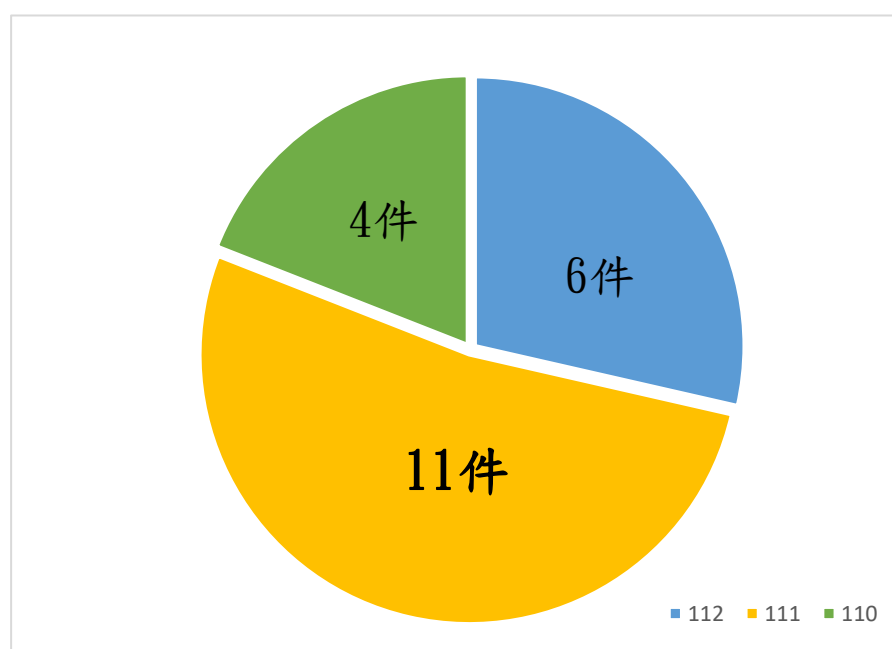
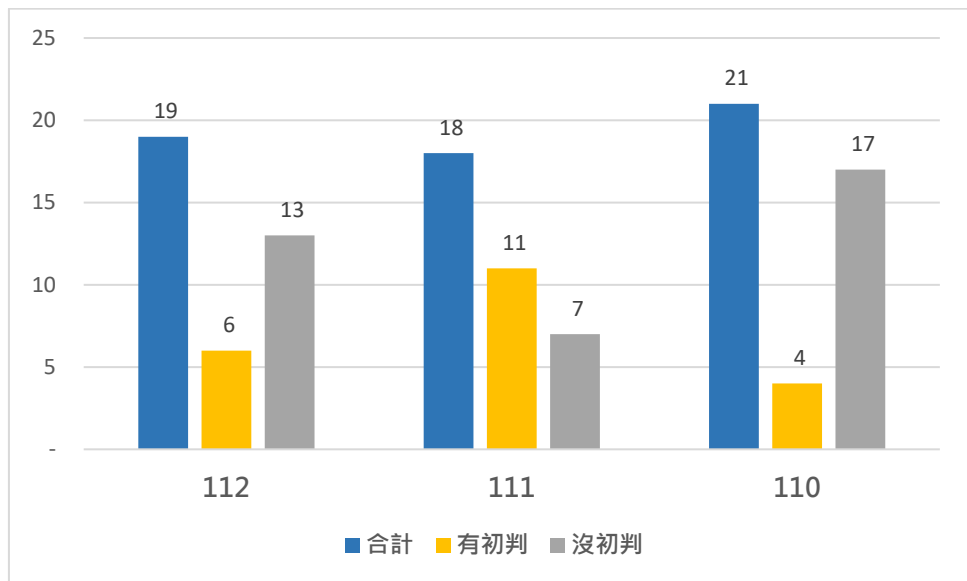


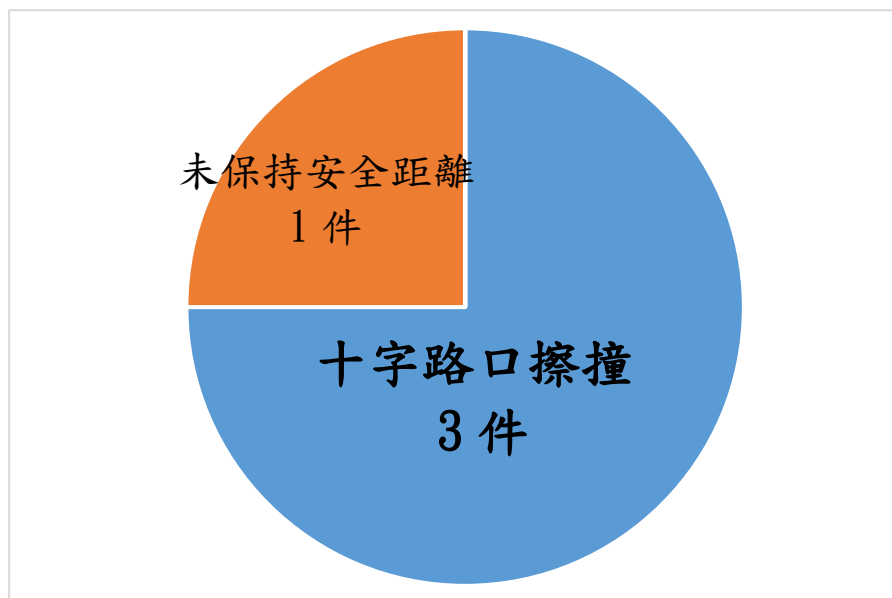
圖 19、近 3 年本局救護車交通事故總件數及有申請初判件數比例



(二) 為瞭解本局救護車疑義案件(有申請初判)的交通事故樣態，瞭解出勤交通事故原因，將上述原因再詳細區分各項原因及情境，俾利未來修正事故懲處標準及作為同仁未來案例宣導教材。

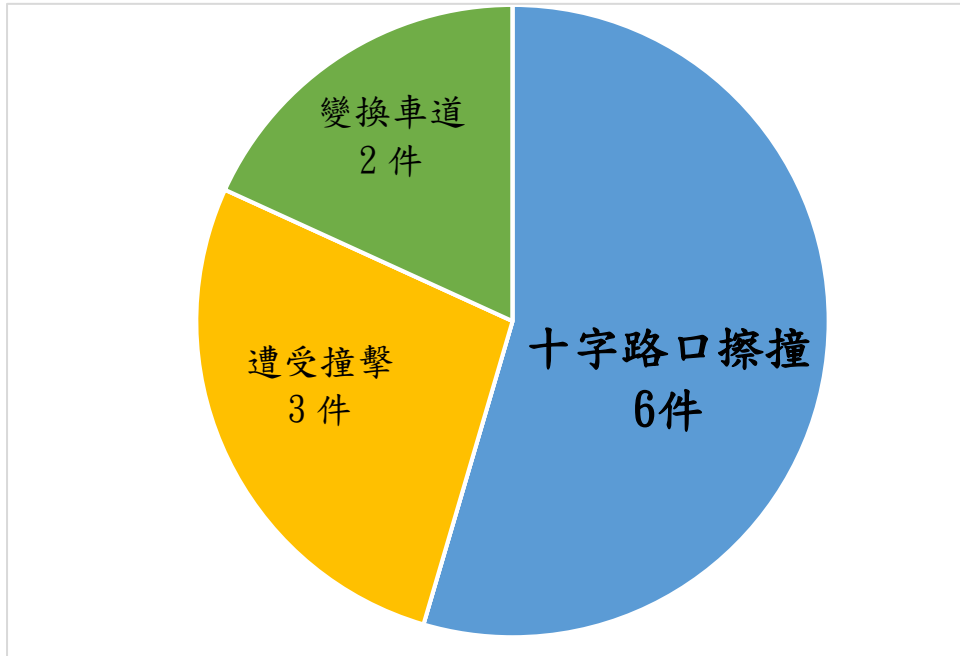
1. 近 3 年本局救護車交通事故有申請初判件數比例如下：
 - (1) 110 年本局救護車交通事故有申請初判件數比例，其中十字路口計 3 件占最高，如圖 20。

圖 20、110 年本局救護車交通事故有申請初判件數之事故原因



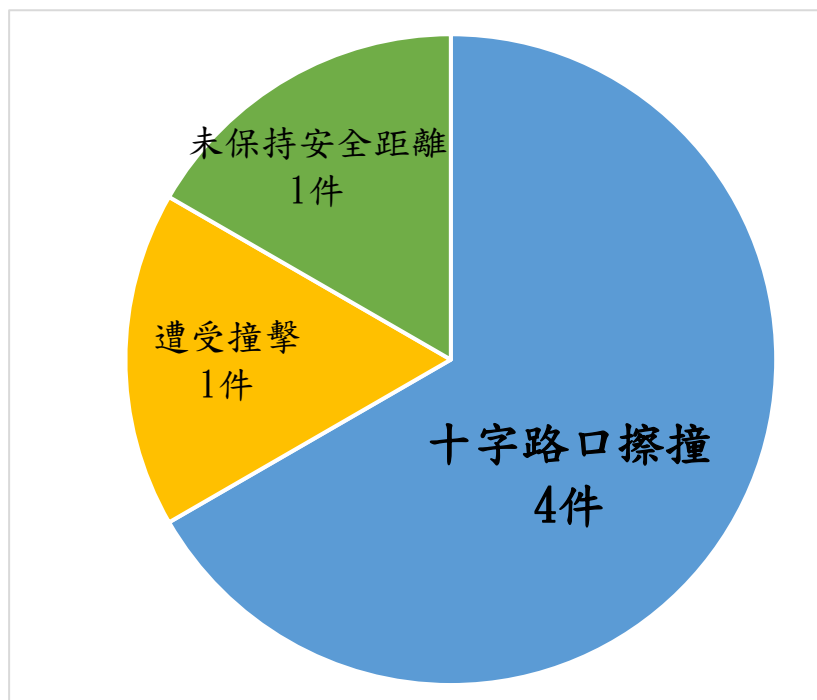
(2) 111 年本局救護車交通事故有申請初判件數比例，其中十字路口計 6 件占最高，如圖 21。

圖 21、111 年本局救護車交通事故有申請初判件數之事故原因



(3) 112 年本局救護車交通事故有申請初判件數比例，其中十字路口計 4 件占最高，如圖 22。

圖 22、112 年本局救護車交通事故有申請初判件數之事故原因



2. 由於疑義部分需要瞭解整個案件經過，再進一步比對初判結果，以下彙整 110 年至 112 年有申請初判案件數量，並分析其中事故樣態數量、雙方肇事原因及受傷件數：

(1) 110 年申請初判件數總計 4 件，十字路口(或多線道)擦撞 3 件最多，其次未保持安全距離 1 件，以下將分別概述交通事故狀況及初判結果。

A. 事故樣態：十字路口(或多線道)擦撞

(A) 案件 1：

I. 案件經過：

我方執行緊急救護任務，遇綠燈時準備左轉，遭綠燈直行機車 A 碰撞(第一階段)，另於等待警察人員處理時，另一輛機車 B 未注意前方交通事故而發生二次碰撞(第二階段)。

II. 受傷人員：對方機車騎士受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：有。

IV. 道路燈號：我方及對方均為綠燈。

V. 行駛方向：我方左轉；對方直行。

VI. 初判結果：

i. 我方：

第一階段：尚未發現肇事因素。

第二階段：尚未發現肇事因素。

ii. 對方 A：

第一階段：聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓；機車行駛禁行機車道。

第二階段：尚未發現肇事因素。

iii. 對方 B：

第一階段：尚未發現肇事因素。

第二階段：未注意車前狀況。

(B) 案件 2：

I. 案件經過：

我方救護任務直行(支道)時，於無號誌十字路口與對方 A 直行車輛直行(幹道)發生碰撞，雙方再撞到便利商店前的機車 B。

II. 受傷人員：雙方均受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：有警示、警鳴，無停等。

IV. 道路燈號：無號誌通道；我方支道，對方幹

道。

V. 行駛方向：均為直行(碰撞於交叉路口)。

VI. 初判結果：

i. 我方：

疑似依法行使交通優先權，惟仍應顧及行人及其他車輛安全。

ii. 對方 A：

疑似聽聞警報器聲響，行經路口未依規定禮讓公務車輛；領有普通重型機車駕照，駕駛小型車。

iii. 對方機車 B：

在禁止臨時停車處所停車。

(C) 案件 3：

I. 案件經過：

我方救護勤務中車輛直行(紅燈)通過路口與 692 巷(T 字路口)左轉車輛發生碰撞。

II. 受傷人員：雙方均受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：有警示、警鳴，無停等。

IV. 道路燈號：我方紅燈，對方綠燈。

V. 行駛方向：我方直行，對方左轉。

VI. 初判結果：

i. 我方：

執行緊急任務紅燈直行，未充分注意來往車輛之安全。

ii. 對方：

疑似聞救護車之警號，不立即避讓。

B. 事故樣態：未保持安全距離

(A) 案件 1：

I. 案件經過：

我方執行救護勤務車輛,雙方車輛於消防救護通道會車時發生撞發生碰撞。

II. 受傷人員：無。

III. 有無警示、警鳴與停等：有警示、有警鳴、有減速、未停等。

IV. 道路燈號：無號誌通道。

V. 行駛方向：均為直行。

VI. 初判結果：

- i. 我方：
疑似交會時未保持適當之間隔。
 - ii. 對方：
聞救護車之警號，不立即避讓者；疑似交會時未保持適當之間隔。
- (2) 111 年申請初判件數總計 11 件，遭受撞擊 3 件、十字路口(或多線道)擦撞 6 件最多及變換車道 2 件，以下將分別概述交通事故狀況及初判結果。
 - A. 事故樣態：遭受撞擊
 - (A) 案件 1：
 - I. 案件經過：
我方執行緊急救護任務車輛靜止狀態，遭對方小貨車碰撞我方後掀背門。
 - II. 受傷人員：無人受傷。
 - III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務暫停於路邊，僅須開啟警示燈但不須閃爍、警鳴。
 - V. 道路燈號：路旁無道路燈號。
 - VI. 行駛方向：我方停止狀態，對方直行。
 - VII. 初判結果：
 - i. 我方：
尚未發現肇事因素。
 - ii. 對方：
閃避不當。
 - (B) 案件 2：
 - I. 案件經過：
我方救護任務車輛靜止狀態被撞(遭遇閃避貨車之機車追撞)。
 - II. 受傷人員：無人受傷。
 - III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務暫停於路邊，僅須開啟警示燈但不須閃爍、警鳴。
 - V. 道路燈號：路旁無道路燈號。
 - VI. 行駛方向：我方停止狀態，對方直行。
 - VII. 初判結果：
 - i. 我方：
尚未發現肇事因素。
 - ii. 對方：
閃避不當。
 - (C) 案件 3：

- I. 案件經過：
救護勤務將患者送至○○醫院，車輛停放於○○醫院後方消毒、整理裝備，遭從社區地下停車場上來的小客車轉彎時碰撞。
 - II. 受傷人員：無人受傷。
 - III. 有無警示、警鳴與停等：無。
 - V. 道路燈號：無道路燈號。
 - VI. 行駛方向：我方停止狀態，對方右轉。
 - VII. 初判結果：
 - i. 我方：
尚未發現肇事因素。
 - ii. 對方：
未注意車前狀況。
- B. 事故樣態：十字路口(或多線道)擦撞
- (A) 案件 1：(大林)
- I. 案件經過：
我方救護勤務返隊(綠燈左轉時)；綠燈直行機車看到救護車(已超過車道中線)車滑行後撞上救護車，機車駕駛擦挫傷。
 - II. 受傷人員：無人受傷。
 - III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務暫停於路邊，僅須開啟警示燈但不須閃爍、警鳴。
 - V. 道路燈號：路旁無道路燈號。
 - VI. 行駛方向：我方準備左轉，對方直行。
 - VII. 初判結果：
 - i. 我方：
轉彎車未讓直行車先行，肇事致人受傷。
 - ii. 對方：
未充分注意車前狀況，為閃避而駕車失當倒地滑行。
- (B) 案件 2：(桃園)
- I. 案件經過：
我方執行緊急救護勤務，行經十字路口，與自小客車擦撞。
 - II. 受傷人員：無人受傷。
 - III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務均開啟警示燈、警鳴器，但未減速停等。

- V. 道路燈號：我方燈號為紅燈，對方為綠燈。
- VI. 行駛方向：均為直行車。
- VII. 初判結果：
 - i. 我方：
尚未發現肇事因素。
 - ii. 對方：
聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、
毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立
即避讓。

(C) 案件 3：(華勛)

- I. 案件經過：
我方執行緊急救護勤務，送醫途中行經十字
路口，與小貨車發生交通事故。
- II. 受傷人員：無人受傷。
- III. 有無警示、警鳴與停等：均開啟警示燈、警
鳴器，有減速停等。
- V. 道路燈號：我方燈號為紅燈，對方為綠燈。
- VI. 行駛方向：均為直行車。
- VII. 初判結果：
 - i. 我方：
尚未發現肇事因素。
 - ii. 對方：
 - a. 聞救護車之警號，不立即避讓。
 - b. 直行車占用右轉專用道行駛。
 - c. 疑似超速。

(D) 案件 4：(內壢)

- I. 案件經過：
我方執行緊急救護勤務，於十字路口與機車
發生碰撞。
- II. 受傷人員：機車騎士受傷。
- III. 有無警示、警鳴與停等：已開啟警示燈、警
鳴器，有減速未停等。
- V. 道路燈號：對方綠燈，我方紅燈。
- VI. 行駛方向：均為直行車。
- VII. 初判結果：
 - i. 我方：
尚未發現肇事因素。
 - ii. 對方：

a. 疑似聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓。

b. 疑似超速行駛。

(E) 案件 5：(興國)

I. 案件經過：

我方執行緊急救護勤務，行經十字路口時，與自小客車擦撞。

II. 受傷人員：無人受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：均開啟警示燈、警鳴器，有減速未停等。

V. 道路燈號：我方燈號為紅燈，對方為綠燈。

VI. 行駛方向：均為直行車。

VII. 初判結果：

i. 我方：

尚未發現肇事因素。

ii. 對方：

聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓。

(F) 案件 6：(龍潭)

I. 案件經過：

送醫途中行經十字路口與機車發生交通事故。

II. 受傷人員：機車騎士受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：均開啟警示燈、警鳴器，有減速未停等。

V. 道路燈號：我方燈號為紅燈，對方為綠燈。

VI. 行駛方向：均為直行車。

VII. 初判結果：

i. 我方：

尚未發現肇事因素。

ii. 對方：

聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓。

C. 事故樣態：變換車道

(A) 案件 1：

I. 案件經過：

執行緊急救護勤務擬左轉時，後方機車擬超車救護車(跨越雙黃線)發生碰撞。

II. 受傷人員：機車騎士受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：均開啟警示燈、警鳴器，有減速未停等。

V. 道路燈號：無燈號，案發位置為雙黃線。

VI. 行駛方向：均為直行車。

VII. 初判結果：

i. 我方：

疑似迴車時，未注意其他來車。

ii. 對方：

a. 疑似未注意車前狀況。

b. 疑似聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓。

(B) 案件 2：

I. 案件經過：

返隊途中，道路縮減，與外側機車發生交通事故。

II. 受傷人員：機車騎士受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：無須開啟警示燈、警鳴器，有減速未停等。

V. 道路燈號：無燈號，案發位置為道路縮減。

VI. 行駛方向：均為同方向直行車。

VII. 初判結果：

i. 我方：

後車超越前車時，未注意車前狀況及兩車之間隔，並隨時採取必要之安全措施。

ii. 對方：

尚未發現肇事因素。

(3) 112 年申請初判件數總計 8 件，遭受撞擊 1 件、十字路口(或多線道)擦撞 4 件最多及未保持安全距離 3 件，以下將分別概述交通事故狀況及初判結果。

A. 事故樣態：遭受撞擊

(A) 案件 1：

I. 案件經過：

我方執行緊急救護任務車輛直行，行經 T 字無號誌路口，遭對方小客車自對向網狀線轉至我方車道，並碰撞我方左側。

II. 受傷人員：無人受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務均開啟警示燈、警鳴器。

V. 道路燈號：無道路燈號，對方為支道，我方幹道。

VI. 行駛方向：我方直行，對方從支道轉進我方幹道。

VII. 初判結果：

iii. 我方：

尚未發現肇事因素。

iv. 對方：

1. 支道車(停)未讓幹道車先行。

2. 疑似聞救護車之警號未立即避讓。

B. 事故樣態：十字路口(或多線道)擦撞

(A) 案件 1：(內壢)

I. 案件經過：

我方執行緊急救護任務車輛，為轉進醫院於往轉線左轉，與直行機車發生碰撞。

II. 受傷人員：機車騎士受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務均開啟警示燈、警鳴器。

V. 道路燈號：為直行路對向有網狀線。

VI. 行駛方向：我方準備左轉，對方直行。

VII. 初判結果：

i. 我方：

尚未發現肇事因素。

ii. 對方：

聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓。

(B) 案件 2：(龍潭)

I. 案件經過：

我方執行緊急救護勤務，行經十字路口，與左側機車發生擦撞。

II. 受傷人員：機車騎士受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務均開

啟警示燈、警鳴器，有減速未停等。

V. 道路燈號：我方燈號為紅燈，對方為綠燈。

VI. 行駛方向：均為直行車。

VII. 初判結果：

i. 我方：

疑似未注意左、右來車。

ii. 對方：

疑似聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓。

(C) 案件 3：(八德)

I. 案件經過：

我方執行緊急救護勤務，行經多線路口，與右側第二線道機車發生擦撞。

II. 受傷人員：機車騎士受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務均開啟警示燈、警鳴器，有減速未停等。

V. 道路燈號：我方燈號為紅燈，對方為綠燈。

VI. 行駛方向：均為直行車。

VII. 初判結果：

i. 我方：

尚未發現肇事因素。

ii. 對方：

疑似聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓。

(D) 案件 4：(草漯)

I. 案件經過：

我方執行緊急救護勤務，行經 T 字路口，與右側直行車輛發生擦撞。

II. 受傷人員：無人受傷。

III. 有無警示、警鳴與停等：執行緊急任務均開啟警示燈、警鳴器，未減速停等。

V. 道路燈號：我方燈號為紅燈，對方為綠燈。

VI. 行駛方向：均為直行車。

VII. 初判因對方遲遲未作筆錄，因此警方跡證不足，經分析後無法釐清肇事因素，因此本局申請鑑定，以下以鑑定內容簡述：

i. 鑑定結果我方：(簡述)

紅燈號誌時直行，在行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施；救護車行車管制號誌正常運作交岔路口，未充分注意車前狀況，為肇事次因。

ii. 鑑定結果對方：(簡述)

聞有救護車執行緊急任務車輛之車號，應減速暫停，不得搶快進入路口，以避讓直行緊急任務車輛先行；自用小客車行車管制號誌正常運作交岔路口，未暫停避讓執行救護任務之救護車先行，為肇事主因。

C. 事故樣態：未保持安全距離

(A) 案件 1：(山峰)

I. 案件經過：

我方雲梯消防車執行緊急勤務，雙方車輛於消於狹小巷道會車時發生碰撞。

II. 受傷人員：無。

III. 有無警示、警鳴與停等：有警示、有警鳴、有減速、未停等。

IV. 道路燈號：無號誌通道。

V. 行駛方向：均為直行。

VI. 初判結果：

i. 我方：

行車未注意車前狀況。

ii. 對方：

尚未發現肇事因素。

(B) 案件 2：(復旦)

I. 案件經過：

我方雲梯消防車執行緊急勤務，雙方車輛於消於狹小巷道會車時發生碰撞。

II. 受傷人員：無。

III. 有無警示、警鳴與停等：有警示、有警鳴、有減速、未停等。

IV. 道路燈號：無號誌通道。

V. 行駛方向：均為直行。

VI. 初判結果：

i. 我方：

行車未注意車前狀況。

- ii. 對方：
尚未發現肇事因素。

(C) 案件 3：(興國)

- I. 案件經過：
我方救護車救護勤務返隊，雙方車輛於十字路口發生碰撞。
- II. 受傷人員：無。
- III. 有無警示、警鳴與停等：無警示、警鳴。
- IV. 道路燈號：雙方都是綠燈。
- V. 行駛方向：均為直行(雙方併行)。
- VI. 初判結果：

- i. 我方：
尚未發現肇事因素。

- ii. 對方：
向左偏行未充分注意其他車輛。

(4) 統計事故樣態與肇事因素、受傷件數件數關聯性：

- A. 110 年救護車總計申請初判 4 件：
 - (A) 「十字路口(或多線道)擦撞」3 件：
 - I. 我方有肇事因素：2 件。
 - II. 受傷件數：3 件；僅其中 1 件我方尚未發現肇事因素。
 - (B) 「未保持安全距離」1 件：
 - I. 我方有肇事因素：1 件。
 - II. 受傷件數：0 件。
- B. 111 年救護車總計申請初判 11 件：
 - (A) 「十字路口(或多線道)擦撞」6 件：
 - I. 我方有肇事因素：1 件。
 - II. 受傷件數：2 件；均為我方尚未發現肇事因素。
 - (B) 「變換車道」2 件：
 - I. 我方有肇事因素：2 件。
 - II. 受傷件數：2 件；我方均有肇事因素。
 - (C) 「遭受撞擊」3 件：
 - I. 我方有肇事因素：0 件。
 - II. 受傷件數：0 件。
- C. 112 年救護車總計申請初判 8 件：
 - (A) 「十字路口(或多線道)擦撞」4 件：
 - I. 我方有肇事因素：2 件。
 - II. 受傷件數：4 件；其中 2 件我方有肇事因素。

- (B) 「未保持安全距離」2 件：
- I. 我方有肇事因素：1 件。
 - II. 受傷件數：0 件。
- (C) 「遭受撞擊」1 件：
- I. 我方有肇事因素：0 件。
 - II. 受傷件數：0 件。
3. 發現發生後續爭議(有申請初判及鑑定者)之事故樣態，最多者為「十字路口(或多線道)擦撞」(3 年總計 9 件)，有爭議案件中最易造成人員受傷(3 年總計 9 件)，有爭議案件中我方有肇事因素(計 3 件)比例最高，作為日後主要預防方向。
4. 此外已申請初判且申請鑑定件數 110 年 0 件、111 年 2 件、112 年 1 件，以下簡述鑑定委員會敘述，希望瞭解專家委員陳述的內容，此外另有 1 特殊案件(對方提告我方有責)一起列述：
- (1) 案情如前述 112 年「B. 事故樣態:十字路口(或多線道)擦撞-案件 4(草漯)」：
- A. 路權歸屬：
- (A) …(略)，對造方行經肇事地中央分向…(略)丁字岔路口左轉彎，在聞有救護車執行緊急任務車輛之警號時，應減速暫停，不得搶快進入路口，以避讓執行緊急任務車輛先行。
 - (B) **我方救護車執行救護任務，沿…(略)行駛外側車道，行經肇事地中央分向…(略)丁字岔路口於紅燈號誌時直行，在行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施。**
- B. 鑑定意見：
- (A) 對造方駕駛自用小客車…(略)交岔路口，未暫停避讓執行救護任務之救護車先行，為肇事主因。
 - (B) **我方駕駛救護車行經…(略)交岔路口，未充分注意車前狀況，為肇事次因。**
- (2) 案情如前述 111 年「B. 事故樣態:十字路口(或多線道)擦撞-案件 6(龍潭)」：
- C. 路權歸屬：
- (C) 對造方自述超速行駛外側車道，…(略)，在行駛時，應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施；且在聞有救護車執行緊急任務車輛之

警號時，應減速暫停，不得搶快進入路口，以避讓執行緊急任務車輛先行；又行車速度，應依照速限標誌或標線規定行駛，不得超速；並且未持有普通重型機車駕駛執照，不得駕駛重機車。

(D) 我方救護車開啟警示燈及鳴笛執行緊急任務，…(略)，於紅燈時相穿越路口直行，屬執行救護任務車輛，路權優先。

D. 鑑定意見：

(A) 對造方無照駕駛重機車、自述超速行駛且未充分注意車前狀況又未避讓直行任務救護車先行，為肇事原因。

(B) 我方無肇事因素。

(3) 案情如前述 111 年「B. 事故樣態: 十字路口(或多線道)擦撞-案件 5(興國)」:

A. 路權歸屬：

(A) (略)…，對方行駛時，應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施；且聞有執行緊急任務車輛之警號時，不論來自何方，均應立即避讓；又執行緊急任務車輛行經交岔路口時，已進入路口之車輛應駛離至不妨害執行緊急任務車輛行經動線之地點；同向以外未進入路口車輛應速暫停，不得搶快進入路口，以避讓執行緊急任務車輛先行。

(B) (略)…，我方執行緊急救護任務，行經肇事地中央橋墩劃分島之行車管制號誌正常運作交岔路口，屬往龍潭方向執行緊急救護任務中之車輛，路權優先。

B. 鑑定意見：

(A) 對造方未充分注意車前狀況且未避讓直行任務救護車先行，為肇事原因。

(B) 我方無肇事因素。

(4) 特殊案件(對方提告我方有責)，案情如 111 年「B. 事故樣態: 十字路口(或多線道)擦撞-案件 6(龍潭)」:

我方同仁遭對方提告，但經地檢察署檢察官不起訴處分，對方不服而申請再議，再經高檢署檢察官審核駁回。

從高檢署檢察署處分書得出以下重點參考：

- A. 對方傷勢是否係被告之過失所致，尚難遽斷。
- B. 被告(即我方)救護車執行任務時，得不受行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制…(道路交通安全規則第 93 條第 2 項有明文)，被告既已開啟警示燈並鳴笛，車上又載有病患…勘信被告確有遵守上開規定，難認被告有何過失。次查，本件交通事故經桃園市政府車輛行車事故鑑定會鑑定肇事因素，鑑定意見亦認被告駕駛救護車無肇事因素，尚難僅憑告訴人受有上開傷害之結果，而據此反推被告即有何過失。
- C. 交通安全規則訂立之本旨，乃繫於交通路權優先之概念，亦即關於他人違規行為所導致之危險，僅就可預見，且有充足時間可採取適當之措施以避免結果之發生時，方負其責任，對於他人突發不可知之違規行為並無防止之義務。若事出突然，行為人依當時情形，不能注意時，縱有結果發生，仍不得令負過失責任。
- D. 原處分已調查認定被告依規定駕駛執行救護任務之救護車，路權優先，參以車禍發生當時，聲請人係以機車車頭碰撞救護車右前輪，有車損照片附卷可考，實難期待具優先路權之被告能防免聲請人因前接肇事原因而發生碰撞之結果，難認被告有何過失，自難謂聲請人所受傷勢為被告過失行為所致。

(三)鑒於道路優先行駛權爭議案件，從 110 年 4 件申請初判案件，111 年申請初判案件增加至 11 件，112 年申請初判案件仍達 8 件，因此同仁執行緊急任務應留意自身權益及鑑定委員會評定的方向(如：我方的注意義務)，以下彙整本節爭議案件資料陳述如下：

1. 發生件數最高者：
交通事故樣態：十字路口(或多線道)擦撞。
2. 最易造成人員受傷：
交通事故樣態：十字路口(或多線道)擦撞。
3. 我方有肇事因素之案件數最高者：
交通事故樣態：十字路口(或多線道)擦撞。
4. 有經鑑定案件數最高者：

交通事故樣態：十字路口(或多線道)擦撞。

5. 概略交通事故鑑定委員敘述共通點，得知委員一定會詢問及調查的內容：
 - (1) 是否我方執行緊急救護任務。
 - (2) 是否已開啟警示燈及警鳴、緩慢直行。
 - (3) 是否對方周遭的車輛已煞車減速避讓。
 - (4) 是否車上載有患者。
 - (5) 紅燈時穿越路口直行，屬執行救護任務車輛，路權優先。
 - (6) 對方行駛時，應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施；且聞有執行緊急任務車輛之警號時，不論來自何方，均應立即避讓。
6. 經前述各案件發生情形，臚列我方得以初判、鑑定結果及地檢署、高檢署(刑事部分的注意義務)對無肇事因素之重點如下：
 - (1) 我方執行任務時，得不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制；車上載有患者，勘信我方確有遵守上開規定，難認我方有何上開過失。(前提要件：我方執行緊急任務、我方救護車已開啟警示燈、警鳴器，、)
 - (2) 交通事故經桃園市政府車輛行車事故鑑定會，鑑定意見在卷可稽。(可見事故鑑定是刑事起訴時會查調的依據)
 - (3) 交通安全規則訂立之本旨，乃繫於交通路權優先之概念，亦即關於他人違規行為所導致之危險，僅就可預見，且有充足時間可採取適當之措施以避免結果之發生時，方負其責任，對於他人突發不可知之違規行為並無防止之義務。若事出突然，行為人依當時情形，不能注意時，縱有結果發生，仍不得令負過失責任。(以此邏輯推測，當案件可預見、且有充足時間可採取適當措施以避免結果發生，當為能注意，而本案案件我方已有明顯的減速或停等，使對方有充足時間可避免結果發生，卻還發生時，不得令負過失)

伍、分析與策進

一、觀念宣導

(一) 持續辦理分隊巡迴講習與座談

若以舊觀念執行任務將有礙本局同仁權利，故將持續宣達安全駕駛觀念，藉由本局每年保險公司均有辦理交通事故安全駕駛訓練，強化同仁如何降低發生交通事故機率、發生卻不造成嚴重傷亡、瞭解發生後現場事故處理流程、後續調解及事故鑑定處理流程。

(二) 瞭解公正單位評定標準：

藉由過去發生經過、原因及公正單位評定責任歸屬，以推論執行緊急任務時應注意之規則，將有助於同仁防範重大交通事故發生。

事故鑑定委員關注於是否為執行緊急任務、是否載送危急病患、是否開啟警示燈及警鳴器、是否我方駕駛有明顯減速停等行為、是否對方周圍車輛已有減速避讓行為（當對方周圍的車輛可以停等避讓時，會凸顯我方確實有做到減速或停等並有警示、變頻等動作讓周遭車輛注意到緊急車輛）。

二、增加駕駛訓練

(一) 有爭議案件的事故樣態以十字路口(或多線道)居多，且均為執行緊急任務期間，經常面臨以下情況：

1. 同仁的精神壓力大。
2. 需要駕駛專心程度更高。
3. 為把握黃金救援時間，同仁駕駛時可不受速限、號誌規定，惟每個路段、巷口在某個時刻車流量多寡等路面狀況、某些路口可能有機車等竄出難預測，但現行事故鑑定委員會仍會認定車輛駕駛需要防禦駕駛行為。
4. 救護車輛與一般自小客車高度差異不大，警示燈會被其他車輛遮擋，而其他機車及小客車也經常因視線死角而使周遭民眾只聞其聲、不見其影，調解時或在事故鑑定委員會經常聽到「我怎麼知道在哪個方向出來?你們闖紅燈為何無減速、未注意車前狀況?」此些防禦駕駛應有的觀念。

(二) 因此本局在過去案件經歷累積下制定相關規定(例如：執行緊急任務，穿越十字路口請減速通過、必要時停止行駛)，實為避免後續調解困難或事故鑑定時危及同仁

權益。

- (三) 歸納上述現象，建議分隊增加駕訓的頻率，熟悉車輛規格(總車長、車頭長寬、總車寬等)及性能(加速時間、剎車力道、剎車距離等)、路況等，將有助於同仁增加出勤時信心、減緩出勤時緊張情緒而誤判或漏未注意可能有車輛竄出之情況。