

調 查 報 告

案由：據報載，臺灣士林地方法院檢察署調查死亡車禍案，發現警方現場繪製車禍事故草圖與正式「道路交通事故現場圖」不符，究實情為何？又鑑於道路交通事故之相關業務，影響當事人權益甚鉅，前經本院糾正內政部警政署在案，近年實際現況與執行情形及具體成效如何？實有深入瞭解之必要乙案。

調查意見：

本案緣於報載，101年6月18日23時35分許，新北市民王○○駕小客車於北二高南下匝道13.1公里外側車道，與駕駛砂石（聯結）車之陳○○發生交通事故，處理員警繪製且經當事人簽名之事故現場草圖竟與臺灣士林地方法院檢察署（下稱士林地檢署）檢察官拿到的交通事故現場圖（稿）內容不同，鑑於道路交通事故之相關業務，影響當事人權益甚鉅，前經本院糾正內政部警政署（下稱警政署）在案，近年實際現況與機關執行及具體成效如何？實有深入了解之必要，爰立案調查。

又士林地檢署偵辦本案之檢察官經徵得被告陳○○與告訴代理人同意聲請調解，於101年7月24日簽請函轉臺北市士林區調解委員會進行調解，本件暫行報結，俟調解委員會之回復，再繼續偵辦。嗣臺北市士林區公所於102年3月8日函復略以，因雙方當事人意見不一致，調解無法成立。士林地檢署於102年3月14日繼續偵辦，102年7月29日偵查終結，對被告陳○○以業務過失致死，提起公訴，謹先敘明。

本院為調查該管警察機關人員事故處理是否妥當，經向警政署及士林地檢署調閱相關卷證，並於102年12月11日約詢警政署副署長及國道公路警察局等相關主管人員到院說明，業已調查竣事，茲將調查意見列述如

次：

一、國道公路警察局暨該局第九警察隊在事故現場圖之製作、審核及勘查，未盡周妥，前後反覆，又未主動將審核完成之正式現場圖提供予檢察官與簽認當事人及其家屬，致事故現場圖之正確性遭檢察官及外界質疑，顯見內部作業有欠嚴謹，相關人員專業有待加強，影響警察機關威信，核有疏失

(一)按「道路交通處理規範」(102年6月30日以前版)第9點規定：「…夜間發生重大交通事故或A1類交通事故，現場道路環境、重要跡證與現場全景環境無法清楚拍攝者，應於翌日再返回現場實施勘察並攝影。」同規範第10點規定：「(二)現場測繪圖表使用1.現場測繪為能符合「迅速」的處理原則，處理人員得在現場勘察之同時先行繪製現場草圖，俟現場管制撤除，恢復交通後，再依據草圖之紀錄，繪製成正式現場圖。2.當場繪製之現場(草)圖，應由當事人或在場人認定簽證，不得再任意塗改。如有更正仍應留存原字跡…。3.以現場草圖供當事人簽認者，應併正式現場圖附卷陳報。4.交通事故案件移送鑑定、偵審或當事人請求影印交付現場圖者，均提供正式現場圖，鑑定、偵審中如有疑義，再提供現場草圖供鑑定委員、檢察官或法官參考。」及第17點規定：「(三)審核小組對於檢核資料如發現錯誤疏漏情形，應以書面交辦原處理單位修(補)正並回覆之。」

(二)查國道第九警察隊七堵小隊警員徐○○(下稱徐員)及吳○○(下稱吳員)於101年6月18日23時43分抵達現場(接獲勤指中心通報後約4分鐘抵達)處理，徐員初步繪製之現場草圖，經雙方當事人及家屬簽名確認，惟其於隔(19)日4時0分再次

至事故現場查看，發現事故現場前端疑似有一條長50公尺煞車痕，爰將該煞車痕繪製在正式事故現場圖內，並該在現場圖之現場處理摘要欄內註記：A車（營半聯）由中線變換車道至外側車道，擦撞外側車道B車（自小客），致B車駕駛送醫後死亡，並經該主管小隊長初步檢視認同及核章，該隊刑事組並於19日士林地檢署檢察官至現場相驗時，交付上開初步事故處理資料。

- (三)惟查前揭初步事故處理資料經陳報該隊交通組審查發現，卷內經雙方當事人現場簽章之草圖與交通事故現場圖（文稿）圖示資料不符，交通組審核承辦人員林○○（下稱林員）、本案事故處理人員吳員（因會勘當日徐員休假不克到場，遂由吳員代表）先於6月24日至事故現場檢視邊坡之刮地痕及輪胎滑痕，但未發現有明顯煞車跡證，顯與徐員所繪製之事故現場圖有所出入，乃於翌（25）日通報國道公路警察局交通科。爰國道公路警察局交通科吳組長及組員陳○○、審核小組林員、七堵小隊審核人員嚴小隊長（下稱嚴員）及徐員等人，於6月26日共同至本案事故車輛扣留處所（七堵小隊移置車輛保管場），勘查事故車輛，經檢視分析各相關跡證，研判各種情況之可能性，並經會勘人員討論後，咸認徐員第1次製作之正式現場圖（稿）所繪製之煞車痕，應為重車重複輾壓產生之「印痕」，非該半聯結車事故發生時所遺留之煞車痕，是建議即行聯繫七堵小隊更正現場圖（稿），事後書面補交辦單，經查第九警察隊於隔（27）日以交辦單交付七堵小隊辦理修正略以：1. 研判A車應為自小客、B車應為營半聯。2. A車因失控於路肩翻覆後遭B車撞擊，A車駕駛人送醫不治死亡，B車未發現肇

事因素。3. 更正現場正式圖之現場處理摘要及調查報告表（一）、（二）表內容；故再次會勘之研判結果核與徐員送交檢察官之現場處理摘要研判結果相反，更正後之正式現場圖亦於 101 年 7 月 6 日審核完成，應再提供予檢察官或法官參考。

（四）然查，如前揭「道路交通處理規範」第 9 點之規定，徐員等為求慎重再次勘查現場之行為，尚稱負責，惟後續發現之現場地面跡證，納入其製作之現場圖文稿，並未讓簽認之當事人及其家屬理解與參與，造成當事人誤解；且檢察官於 101 年 8 月 20 日訊問略以，第九警察隊刑事組於 6 月 19 日交付予檢察官之初步現場圖文稿，竟與當事人律師陳報狀的正式現場圖不符，況正式現場圖已審核完成，第九警察隊卻未再發函補正等情。嗣經媒體於 101 年 9 月 5 日披露，第九警察隊雖即發布新聞稿及召開記者會說明，國道公路警察局亦於隔（6）日發布新聞稿澄清，第九警察隊刑事組旋於 9 月 6 日函送審核後之正式現場圖，同月 14 日再函本案事故現場重建及肇因研判等相關資料予士林地檢署；可見各該警察機關內部作業有欠嚴謹。雖則，事故處理之蒐證、分析、重建，如有不足或疏忽，必須補行蒐證，遇有不同觀點，應作意見之討論，甚或存在爭議，亦屬合理及符合科學精神，本案員警要求上級以交辦單指示，亦屬正辦；但由本案竟有當事人簽認之現場草圖、提供相驗檢察官之初步現場圖文稿及更正後之正式現場圖等 3 種版本之現場圖以觀，顯見事故現場圖之製作、審核及勘查，未盡周妥，前後反覆，相關人員專業有待加強，內部作業有欠嚴謹。

（五）綜上，國道公路警察局暨該局第九警察隊在事故現

場圖之製作、審核及勘查，未盡周妥，前後反覆，又未主動將審核完成之正式現場圖提供予檢察官與簽認當事人及其家屬，致事故現場圖之正確性遭檢察官及外界質疑，顯見內部作業有欠嚴謹，相關人員專業有待加強，影響警察機關威信，核有疏失。

二、警政署應督導所屬警察機關確實管制並落實交通警察機關人員教育訓練，以提昇交通事故專責處理與審核人員之專業能力

(一)按「道路交通處理規範」(102年6月30日以前版本)第10點規定：「現場測繪是一項極具技術性及技巧性的工作，所繪製之現場圖是研判肇事原因的主要依據之一，其主要目的是將肇事現場各相關跡證的位置及彼此的關係距離，以簡明的平面圖顯示，以作為事後瞭解現場概況及分析肇事原因、判定肇事責任之重要依據，稍有偏差將使肇事當事人權益遭受不利影響，甚至造成是非顛倒的嚴重後果，不可不慎。」。

(二)據徐員及吳員於檢察官訊問時表示，其於事故現場處理時並未拍到煞車痕，嗣因被告提及當時有煞車動作，返回現場勘查始發現，地上確實有一條黑黑的痕跡，爰認定係為煞車痕等語。惟有關本案煞車滑痕、轍跡之比較，經詢警政署表示略以：本案處理員警徐員所稱之單邊煞車痕照片，形狀及周邊紋線不明、顏色極淡、幾乎看不清，痕跡偏於車道右側、左側無平行痕跡；另因營業半聯結車滿載砂石，但並未發生失控情形，該痕跡長達50公尺，不可能由該車踩煞車所遺留之跡證。是以，本案專責人員與審核人員存有不同見解，亦證交通事故處理係兼重知識與技術之專業，相關人員除參加事故處理課程外，仍必須仰賴深入鑽研與反覆練習實作、

實測、實繪，且在案件審核過程中，專責人員對於相關跡證如有爭議之處，允應即時探討真實並清楚闡明，藉此強化其專業識能。

(三)此外，據該署統計資料，截至 102 年 11 月底止，國道公路警察局外勤處理事故人員共計 859 名，其中尚未接受「事故處理講習班」、「事故審核（重建）班」人員計 59 名，而其中七堵小隊審核人員小隊長嚴員於 99 年、100 年均參加「局辦交通事故審核班」，卻未曾參加「專責事故處理講習班」訓練，茲以交通事故專責處理與審核人員專業能力之養成，係透過循序漸進之養成教育及在職教育，機關應確實管制並據以落實人員教育訓練，當避免資源分配不均情形。

(四)綜上，警政署應督導所屬警察機關確實管制並落實交通警察機關人員教育訓練，以提昇交通事故專責處理與審核人員之專業能力。

三、警政署宜針對國道交通事故處理之特殊性，強化其警戒所需裝備，要求備勤主管儘力配合提前到場指揮重大事故案件之處理，並協調交通部同步共通共享監、錄影資訊，加強檢視設備之堪用性，俾利事故之處理

(一)按「道路交通處理規範」（102 年 6 月 30 日以前版本）第 6 點規定：「處理人員接獲通報，應採下列措施：（一）臨場…2. 抵達現場後將車停於適當位置，並打開警示燈提醒來往人、車注意，在現場兩端適當距離處，應放置明顯標識，警告通行車輛，並於周圍設置警戒物，夜間應加裝警示燈，以保護現場證據及處理人員之安全。」同規範第 8 點規定：「（二）現場跡證採集與紀錄…9. 處理人員應儘可能查訪現場周邊有無監視錄影設備，並將事故發生過程影像複製備份附卷。」是交通事故現場所需

之警戒物及其周邊監視錄影設備影像資料，攸關事故處理過程與蒐證之周全，至為重要。另詢據警政署表示，該局要求各警察隊轄線發生當場死亡之 A1 類交通事故時，由各警察隊交通組警務員擔任現場指揮官，如不克前往，亦應指派同級以上幹部代理；另發生重大交通事故時，該警察隊隊長（或副隊長）應赴現場指揮處理。合先敘明。

- (二)查國道公路警察局第九警察隊勤指中心於 101 年 6 月 18 日 23 時 39 分接獲事故通報時，本案為 A2 類交通事故，惟當事人於 6 月 19 日 1 時 18 分傷重不治死亡，雖非屬當場死亡案件，仍屬 24 小時內死亡之 A1 類交通事故。惟查第九警察隊巡邏車於 18 日 23 時 43 分抵達事故現場後，即行封閉內側及中線車道，嗣後僅七堵小隊幹部小隊長游○○（下稱游員）於 19 日 0 時 8 分趕到現場，0 時 46 分事故現場排除，至七堵小隊主管小隊長王○○（下稱王員）及該隊交通組組長林○○（下稱林員）則分別於 19 日 1 時 30 分及 40 分到七堵小隊瞭解及指導處理。
- (三)復據本案處理員警徐員繪製之事故現場草圖，事故案發生地點約於國道 3 號南向 13.1 公里處（新北市汐止區），自小客車橫停在 13.2 公里處中線車道與外側車道上，自小客車駕駛則橫躺在車旁，超載砂石之營業貨運曳引車最終停止處在 13.25 公里處外線車道；茲以國道交通事故處理之特殊性，在於車輛之車速相當快，事故處理現場的後方警戒即顯格外重要，且觀本次事故現場散落物如車體碎片及地面上的各種痕跡，事故現場範圍約有 150 公尺左右，實務上巡邏車至多能裝載 5 個三角椎，即現場僅放置 5 個三角椎，加上警示燈及員警以口哨警示等簡易措施，顯有置現場處理員警自顧生命之虞，未

盡妥洽；甚且，本案處理員警除必須保護現場與維持交通外，亦須儘快繪製肇事現場各相關跡證的位置及彼此的關係距離，不可不慎。是以，針對國道事故處理之特殊性，強化國道交通事故現場所需警戒物等相關措施，備勤主管應儘力配合提前到場指揮及協助重大傷亡事故案件之處理，仍有檢討改善之必要。

(四)此外，據偵查卷所載，國道3號12.8公里處有錄影，第九警察隊於101年6月21日職務報告向交通部國道高速公路局北區工程處調閱6月18日事故發生當日23-24時攝錄影機錄影資訊，攝影機共5處，其中國道3號12公里12.864攝影機故障，其餘4處無事故畫面，該隊於7月20日以國道警九刑字第1010991301號函送士林地檢署參考。詢據國道公路警察局雖表示，針對沿線攝影機(CCTV)有無故障部分，在該局各警察隊與國道高速公路局各該工程處聯席會議中，已請其加強檢視沿線攝影機(CCTV)堪用正常。另為避免CCTV(閉路電視攝影機)影像資料遭覆蓋，現行就處理有爭議之道路交通事故，係先以申請單傳真國道高速公路局各該區交通控制中心，事後再以正式函文申請。然而，除事故現場道路環境、重要跡證與現場全景環境之攝錄與蒐證外，事故發生過程影像更是事後分析肇事原因及判定肇事責任之重要依據。倘相關機關能秉持資源共通共享原則，交通部與警政署等機關間之監、錄影機監視、錄影資訊，同步共通共享，當可節省資源，並有利於保護現場證據及處理人員之安全。

(五)綜上，關於國道事故處理有其特殊性與危險性，警政署允應強化國道交通事故處理所需警戒措施，要求備勤主管儘力配合提前到場指揮重大傷亡事故案

件之處理，並協調交通部同步共通共享監、錄影資訊，及加強檢視設備之堪用性，俾利事故之處理。

調查委員：林鉅銀