

警察執勤追車風險之初探¹

A Preliminary Study on the Risks of Police Vehicle Pursuits on Duty

吳冠杰*

林大椿**

Wu Guan-Jie

Lin Ta-Chun

摘要

行政院核定「精進警察執勤安全方案 2.0」，精進員警執勤安全政策，全面提升執勤安全。員警每日駕車執行巡邏等各種勤務，常面臨緊急狀況，具備防禦駕駛是基層警察重要職能。警察執勤追車常導致嫌犯、駕駛、路人或本身傷亡，引發一個辯論，警方應否發起高風險的追車，還是有更安全、有效的方法完成任務？在追車前，警員必須在幾秒鐘內評估多項因素，包括嫌疑人構成危害與兼顧維護公共安全，應正確建立同仁安全駕駛觀念。為完善執法環境，警政署探究近年警察執勤議題及發生原因，分析警察執勤安全政策，以提升警務效率和公共安全，是警察教育訓練所應正視的重要課題。

故本研究於 114 年 7 月 1-15 日抽取服務於各警察機關現職警察 155 人（男 136、女 19），進行網路問卷施測。最後本研究建議：

- 一、政策面：(一)增訂《違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條之 1，讓員警發動「得追蹤稽查」之前、中、後階段有所遵循。(二)訂立《警察執勤追車調查小組組織及運作辦法》，成立獨立調查小組進行調查及提供意見。(三)明定追車之發動嚴格限制需符合緝捕刑法重大犯罪行為，降低員警攔檢風險和執法成本。
- 二、教育訓練面：(一)將汽、機車安全防禦駕駛列為常年訓練。(二)加強針對不同年資員警的訓練，使執法行為更一致。(三)強化員警風險評估訓練，提高正確執法裁量。

¹ 審查期間，由衷感謝匿名審查委員精闢寶貴論點及指正與建議，使得本論文能夠更臻完善，另感謝在職辛苦的警察同仁撥冗協助填寫問卷，以上謹致最誠摯的敬意與謝忱。

* 臺灣警察專科學校保安警察科專任助理教授，國立政治大學教育學系博士，a100350@mail.tpa.edu.tw。

** 臺灣警察專科學校人事室組員，中央警察大學警察政策研究所博士生。

三、科技面：(一) 善用科技執法設備，替代傳統追車行為。(二) 導入無人機協助查緝，降低追車事故發生。(三) 使用模擬駕駛器，提升駕駛技能。

四、管理面：(一)合理檢討績效評估制度，引導提升警政服務品質。(二)採購特製執勤需求 AI 智慧巡防系統之警用車輛。(三)建置 AI 勤務指揮中心，精準調度警力以有效發揮勤務功能。

關鍵字：警察勤務、交通攔查、追車、風險

Abstract

The Executive Yuan has approved the "Police Duty Safety Improvement Plan 2.0," which aims to improve police duty safety policies and comprehensively enhance on-duty safety. Police officers frequently face emergencies while on patrol and other duties, making defensive driving a crucial function for frontline officers. Police chases often result in injuries or fatalities to suspects, drivers, pedestrians, or the officers themselves, sparking a debate: should police initiate high-risk chases, or are there safer and more effective methods to complete missions? Before a chase, officers must assess multiple factors within seconds, including the threat posed by the suspect and the need to maintain public safety. It is essential to instill safe driving concepts in colleagues. To improve the law enforcement environment, the National Police Agency is investigating recent police duty issues and their causes, analyzing police duty safety policies to enhance policing efficiency and public safety—a crucial issue that the Police Education and Training Institute should address.

Therefore, this study conducted an online questionnaire survey from July 1 to 15, 2025, targeting 155 active-duty police officers (136 male, 19 female) serving in police agencies nationwide. The final recommendations are:

I. Policy Aspects:

(a) Article 1 of 10 of the "Uniform Punishment Standard Forms and Rules for Handling the Matters of Violating Road Traffic Regulations" has been added, providing guidelines for police officers before, during, and after conducting "tracking and investigation" operations.(b) "Organization and Operation Regulations for Police Chase Investigation Teams" have been established, creating an independent investigation team to conduct investigations and provide opinions.(c) Strict restrictions have been placed on initiating chases, requiring compliance with the Criminal Code's provisions on serious crimes, reducing the risk and cost of police interception.

II. Education and Training Aspects:

(a) Safe driving techniques for cars and motorcycles are included in year-round training.(b) Training for officers of different seniority is strengthened to ensure consistency in law enforcement actions.(c) Risk assessment training for officers is enhanced to improve the accuracy of law enforcement discretion.

III. Technology Aspects:

(a) Utilizing technological law enforcement equipment to replace traditional chase methods.(b) Introducing drones to assist in investigations and reduce the occurrence of chase accidents.(c) Using driving simulators to improve driving skills.

IV. Management Aspects: (a) Review the performance evaluation system reasonably to guide the improvement of police service quality. (b) Procure police vehicles with specially designed AI-powered smart patrol systems to meet specific duty requirements. (c) Establish an AI-powered duty command center to accurately dispatch police forces to effectively perform duty functions.

Key words: police operation, traffic stops, vehicle pursuits, risk management

壹、前言

國立中正大學犯罪研究中心「113 年民眾對警察維護治安工作滿意度」調查(國立中正大學犯罪研究中心，2025)，其中「維護交通安全勤務」的滿意度高達 88.07%，反映出警察機關的交通安全維護作為獲得民眾的肯定。另警政署「113 年至 116 年警政安全守護雲計畫」(警政署，2023)，提出「智慧警勤輔助系統」，開發警用車輛之智慧車牌辨識系統，並設計緊急應變機制，提供接獲攔截圍捕及緊急呼救功能，確保勤務中心即時調派優勢警力，保障同仁執勤安全²。

警政署 114 年 7 月署務會報指出，近期發生數起警察交通事故，各機關除應持續落實警察安駕訓練外，執勤時務必提高警覺，以自身安全為第一優先考量，才能保護人民的安全(警政署 114 年第 7 次署務會報，2025)。外勤員警每天執行各種勤務，經常需要趕現場，若防禦性駕駛觀念不足與未熟悉操控技能，可能導致交通事故發生。尤其「安全第一」(safety-first)原則，警察執勤強調「三安」，更可應用在駕駛。

² 參見警政署 113 年至 116 年警政安全守護雲計畫(核定本)，刊登在警政署網頁，網址：<https://www.npa.gov.tw/ch/app/data/list?module=policyfocus&id=1819>。114 年 8 月 10 日瀏覽。

新竹市警察局曾於 105 年發布除重大刑案外，禁止警察追車並以通報圍捕為優先的內部命令，當時警政署也表示，追捕逃犯除要注意比例原則，交通稽查時則應以拍、錄影為原則。

綜上，騎乘機車或駕駛汽車係警察達成任務的必要技能之一，基層「追車過與不及，執法難為，動輒得咎」。然社會對警察駕車安全有更高的期許，應該比一般民眾作出更正確的行為，更應具備完整之交通安全駕車觀念及注意義務(最高法院 101 年度台上字第 1435 號判決)。為落實執勤三安政策，警察應了解追車的執行程序、法令及正確安全之追緝觀念，避免不必要之事故發生，畢竟安全是回家唯一的路。

一、研究動機

警察的本業是維護治安與交通，警政署調查 113 年民眾對於警察執行交通工作整體表現，滿意度為 90.44%（警政統計通報，2024），民眾認為交通警察最應加強之重點工作為「取締交通違規」及「疏導交通」，為維護道路交通的秩序與順暢，保障用路人生命財產安全。警政署「112 年至 115 年警察執法安全堅實方案」，為貫徹政府維護良好社會治安及交通之政策，及保障警察執勤安全，爰規劃充實勤務所需之車輛，汰換老舊、安全性不佳之警用車輛，降低事故發生率³。外勤警察每天執行各種勤務（如巡邏、交通稽查），最重要是確保執勤的安全，順遂任務執行。

近年來常見發生警察追車產生民眾傷亡事件，新竹縣員警攔查男子時發生車禍事故，造成 2 名民眾受傷訴請國賠，法院一審認員警有過失，判賠新臺幣 101 萬餘元。二審 114 年 5 月認警察局為八成肇事責任，改判新臺幣 79 萬餘元確定⁴。另高雄市 114 年 5 月因連續兩起重大酒駕釀二死四傷，警方展開酒駕大執法並加強取締違規，卻發生員警追車闖紅燈女騎士釀不幸事件，檢方已依過失致死罪將該名員警列為被告進行偵辦⁵。基此，本文認為警察執勤追車實有探討必要。

反觀各國，英國警察行為獨立辦公室(Independent Office for Police Conduct,

³ 參見警政署 112 年至 115 年警察執法安全堅實方案(核定本)，刊登在警政署網頁，網址：<https://www.npa.gov.tw/ch/app/data/list?module=policyfocus&id=1819>。114 年 8 月 20 日瀏覽。

⁴ 聯合新聞網(2025)。竹院認為，雷姓警員未妥善評估現場交通狀況與逃逸嫌犯行車動向，執勤方式欠缺風險控管，違反警察職權行使法中的比例原則與適當性規範，執法有過失，判縣警局須賠償李 62 萬 9537 元、蘇女 38 萬 7362 元。114 年 8 月 30 日瀏覽。

⁵ 聯合新聞網(2025)。高雄酒駕闖紅燈死亡車禍頻傳，警連兩周每天大執法。114 年 8 月 30 日瀏覽。

IOPC)，統計英國英格蘭和威爾斯地區，2023 年 4 月至 2024 年 4 月，計 32 人道路交通死亡事故，因警察追捕、警車響應緊急報警電話 999 與其他警察交通有關勤務而導致駕駛、其餘駕駛者或行人的死亡⁶，高於 2013 年以來之死亡平均值 27 人⁷。如果事件涉及追捕，或警員開始「跟蹤」嫌疑車輛，則被歸類為「追捕相關事件」。並非所有事件都歸類「警察追捕授權專業實踐」(Authorised Professional Practice,APP) 中定義之正式追捕階段(College of Policing ,2015)，2024 年 4 月 1 日至 2025 年 3 月 31 日間，發生 17 件追車事故，雖然低於過去 11 年間之 18 件平均值，但仍造成 18 人死亡。

表 1 2014-2024 年英國警察執勤交通事故致生死亡件數統計表

2014/15 年至 2024/25 年道路交通死亡事故類型

	14/15	15/16	16/17	17/18	18/19	19/20	20/21	21/22	22/23	23/24	24/25
追捕相關	7	13	28	17	30	19	20	34	20	24	18
緊急應變相關	0	2	0	8	5	3	1	3	2	1	5
其他	7	6	4	4	7	2	4	3	6	7	3
死亡總數	14	21	32	29	42	24	25	40	28	32	26

資料來源：2025 年英國「警察行為獨立辦公室」(Independent Office for Police Conduct,IOPC)出版報告

依美國「國家執法人員紀念基金」(National Law Enforcement Officers Memorial Fund) 統計⁸，在過去 10 年中，平均每周一名警察因交通事故殉職，2011 年至 2020 年有 454 名警官因機動車輛相關事件(撞擊和碰撞)死亡，約每年 50 人

⁶ Definition:This includes deaths of motorists, cyclists or pedestrians arising from police pursuits, police vehicles responding to emergency calls and other police traffic-related. Retrieved July 10,2025. <https://www.policeconduct.gov.uk/sites/default/files/documents/Annual-deaths-statistics-report-England-and-Wales-2024-25.pdf>

⁷ <https://www.policeconduct.gov.uk/our-work/research-and-statistics/deaths-during-or-following-police-contact-2023-24-plain-text%20.%20Archived%20from%20the%20original%20on%202025-07-24.>

⁸ 2021 Preliminary End-of-Year Law Enforcement Fatalities Report. National Law Enforcement Officers Memorial Fund. Retrieved July 30,2025.

殉職，佔所有因公死亡 33%，故車輛交通事故是執法人員因公殉職之主要原因。依據美國聯邦調查局之執法人員遭殺害及攻擊資料庫(Law Enforcement Officers Killed and Assaulted Database, FBI)⁹，FBI 通過統一犯罪報告(Uniform Crime Reporting Program, UCR)，2022-2024 年每年因重罪而殉職的警員人數持平；大多數對執法人員之襲擊是在警方接獲報案處理後發生。統計 2024 年全美犯罪事故，數據分為兩類：重罪（即故意殺人）和事故死亡，與警方殉職最多相關係槍擊案，其次是車禍計 64 人殉職，LEOKA 統計 2020-2024 年執法人員殉職，巡邏是警員每天日常勤務，絕大多數事故涉及車輛交通車禍，其中 56.8%死於機動車事故，24.2%死於被車輛撞擊，涉及機動車意外死亡數據（包括機動車事故和被車輛撞擊 2 種類型）2021 年達到高峰。根據美國國家司法研究所(National Institute of Justice)，殉職原因是警員在道路上下車，增加被其他車輛撞擊可能性。機關加強訓練並要求巡邏警員穿戴反光裝備，此類意外死亡人數減少。採用先進安全氣囊 (airbag technology)和安全帶使用(seat belt)有助於防止駕駛過程中發生死亡事故。美國每年與追逐相關的死亡人數在 300 至 400 人(Bowden, 2015)。

⁹ The FBI publishes data from the Law Enforcement Officers Killed and Assaulted (LEOKA) Data Collection each year to provide information to study, inform, shape training and policing strategies, and ultimately save officers' lives. The LEOKA Data Collection is a collective effort by duly sworn federal, state, county, city, tribal, and university and college law enforcement agencies to present a nationwide view of data about sworn law enforcement officers who were killed or assaulted in the line of duty. Retrieved September 28, 2025.
<https://primarynewssource.org/wp-content/uploads/Officers-Killed-and-Assaulted-in-the-Line-of-Duty-2024-Special-Report-1.pdf>

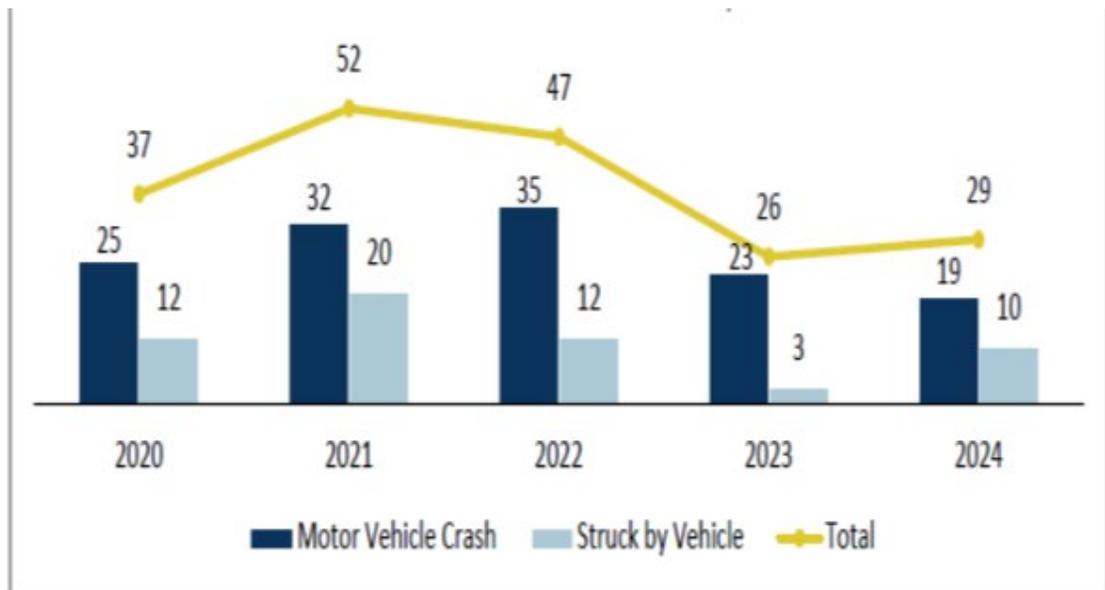


圖 1 2020-2024 年美國警察因執勤交通殉職比較圖

資料來源：

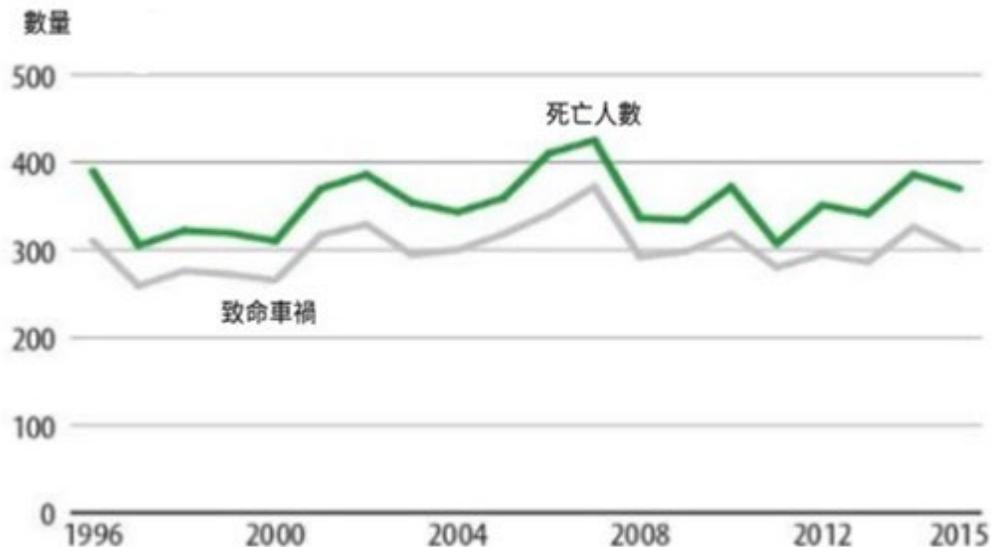
<https://primarynewssource.org/wp-content/uploads/Officers-Killed-and-Assaulted-in-the-Line-of-Duty-2024-Special-Report-1.pdf>

美國司法部 1990 年稱高速追車係警察在平時勤務中“最危險”的行為，比開槍還危險¹⁰。加強警察問責制認為，減少高速追車能讓社區更加安全，降低無辜路人死傷。2017 年，美國司法部（Department of Justice, DOJ）統計局資料顯示，1996 年至 2015 年間，全美有 7,000 多人在執法追捕過程中被撞死，平均每年 355 人。其中近 30% 死者坐在沒有參與追捕車輛，4% 是旁觀者，65% 是嫌疑人，1% 是警察 (Reaves, 2017)¹¹。

¹⁰ <https://www.usatoday.com/story/news/2015/09/29/nhtsa-police-high-speed-pursuit/72617864/.%20Retrieved%20%20July%2010,2025>.

¹¹ Reaves, B. A. (2017). Police vehicle pursuits, 2012-2013. US Department of Justice, Office of Justice Programs, Bureau of Justice Statistics. Retrieved from: <https://bjs.ojp.gov/content/pub/pdf/pvp1213.pdf>

警方追捕有關的致命車禍和死亡人數, 1996 至 2015



註：數據包括 50 個州和哥倫比亞特區。

Source: National Highway Traffic Safety Administration, Fatality Analysis Reporting System, 1996–2015.

圖 2 美國 1996 至 2015 年，平均每年 355 人因警方追車導致車禍死亡之折線圖

資料來源：<https://bjs.ojp.gov/content/pub/pdf/pvp1213.pdf>

分析全美 115 個機關，2009 年至 2013 年間發生 5,568 件追車數據。指出大多數追車時間較短（57% 持續 3 分鐘或更短），距離也較近（66% 距離為 3 英里或更短）。儘管時間很短暫，但近一半（45%）警車時速超過 70 英里，近四分之一（23%）追捕時速超過 90 英里。約三分之二（69%）警車追捕始於交通違規，例如超速（16%）、危險駕駛（13%）或涉嫌酒駕（12%）。約五分之一追車是因嫌犯涉有非暴力（12%）或暴力（9%）重罪而發起(Reaves, 2017)。

2009-2013年115個機構在警車追捕前攔停的主要原因

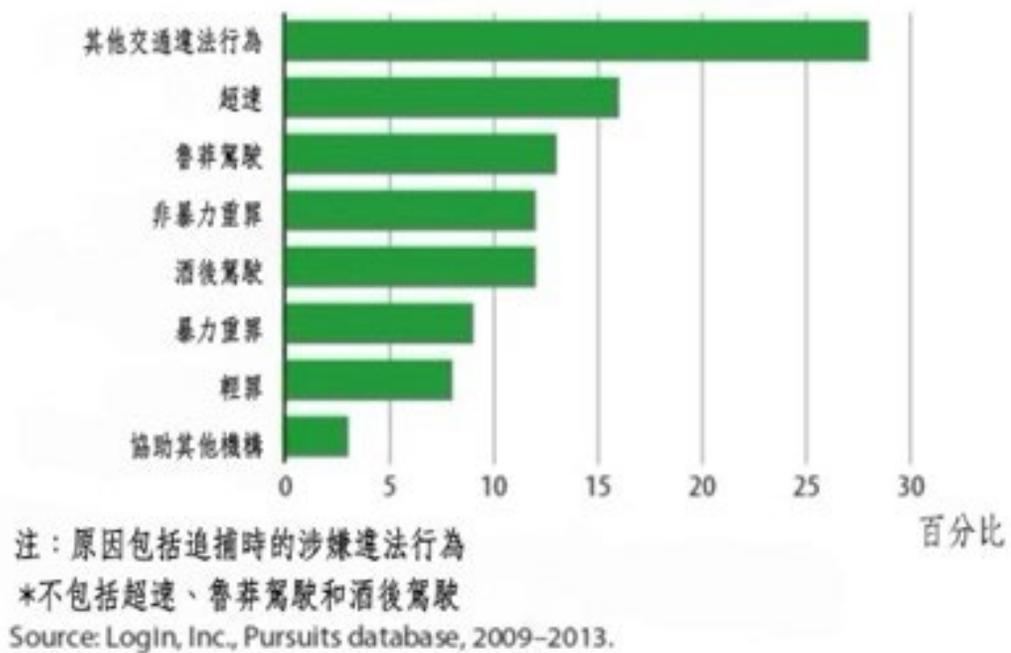


圖 3 2009 年至 2013 年美國 115 機關員警追車前攔停原因之長條圖

資料來源：<https://bjs.ojp.gov/content/pub/pdf/pvp1213.pdf>

警政署每年於新竹安駕中心辦理「警察人員汽車安全駕駛訓練」，惟囿於經費拮据，受訓人數僅約 100~200 人，對象為承辦派出所交通業務及交通分隊員警，成效有限(張宗揚、吳麗珍、蔡宗昌、江建忠，2016)。另依據警政署「112 年至 115 年警察執法安全堅實方案」，104-110 年我國警察執勤駕車交通事故致生傷亡平均 31.43 人(表 2)。

表 2 104-110 年我國警察執勤駕車交通事故致生傷亡件數統計表

年 度	104	105	106	107	108	109	110	合計	平均
傷亡數	24	25	20	28	50	50	23	220	31.43

資料來源：警政署「112 年至 115 年警察執法安全堅實方案」(合訂本)

綜上，警察人員駕車更應遵守道路交通法規，正視警車追逐的危險性，警備車執行（緊急）任務之目的係維護社會秩序及公眾安全，而有道路優先通行權，但未因此免除一般用路人所須負擔之注意義務，因追車之行駛甚為危險，更應特別顧及行人及其他車輛之安全，才能精進執法品質。過去研究多從宏觀政策面探討，較少深入分析影響第一線員警當下決定發動追車的關鍵因素。是以，本研究目的旨在探討基層員警在面臨攔查不停時，其決策背後之影響機制。此為本文研究之動機。

二、研究目的

行政院核定「精進警察執勤安全方案 2.0」，歸納精進員警執勤安全政策，全面提升執勤安全。為完善警察執法環境，警政署探究近年警察執勤議題及發生原因，系統性分析警察執勤安全策進，外勤員警每日執行巡邏等各種勤務，常面臨緊急狀況，提升防禦駕駛與正確安全的駕駛觀念是基層警察重要職能。

駕駛車輛除遵守交通規則，也要建立防禦駕駛¹²之觀念，改善錯誤之駕駛觀念，「安全駕駛」是指用路時尊重路權並遵守相關交通規則(交通部運輸研究所，2008)。故「防禦駕駛」，就是「預測危險、避開危險」之用路觀念，與「安全駕駛」，是一體兩面缺一不可，危險駕駛的重要特徵是高速駕駛會增加事故風險(L.Aarts, 2006)。鑑於近年來發生警察追捕犯嫌時，因駕駛警車不慎致生交通事故造成傷亡，警政署要求各警察機關加強安全駕駛訓練，教育訓練是最直接且是最有效的方式。

¹² 「防禦駕駛」指「預測危險、避開危險」觀念，以紅綠燈號誌為例：「安全駕駛」代表的意義為遵守號誌、勿闖紅燈；以「防禦駕駛」而言，指的是綠燈時要有其他用路人可能會闖紅燈，或紅燈號誌也有故障時候的認知。鍾國良、葉銘鴻、黃嘉聖(2016)，機車防禦駕駛手冊，財團法人車輛研究測試中心，頁 4。

再者，警察追車態樣與情境研究中，南卡羅來納大學犯罪學教授 Geoffrey P. Alpert 指出：人民普遍支持警察追車逮捕重罪嫌疑人，但當事人僅是輕罪時，對於是否追車之必要性，支持度就會下降。美國 NHTSA 數據，2020 年有 532 人（包括 3 名警車副駕駛殉職）在警察追捕中死亡¹³。全美各州已主動修訂追車政策，部分城市禁止因交通違規之追捕，僅重大犯罪允許；另有州訂定明確指引，授權警員在特定情況下裁量是否展開追車。總檢察長辦公室(Office of the Attorney General ,OAG)在紐約全州推行政策改革，包括兩項，一是立法提升透明度(Pass legislation to increase transparency)，要求紐約州刑事司法服務部（New York State Division of Criminal Justice Services,DCJS）記錄並公開高速追車之數據，提升公共問責制。二是禁止高速追捕，僅保留少數例外。將追捕僅限制於當發生或即將發生嚴重或暴力重罪(when a serious or violent felony)或導致對其自身、他人或警員生命威脅之緊急情況(poses an imminent threat of death)，而不是交通違規或輕微犯罪，以避免不必要之傷亡與風險¹⁴。

紐約市警察局(NYPD)2025 年 1 月宣布對警車追捕政策進行重大調整，將追捕行動縮小至僅針對重大犯罪及暴力輕罪。報告指出，許多僅為例行交通攔檢(traffic stops)，因警方追車升級，最終釀成嚴重後果。紐約州總檢察長 Letitia James 於 2025 年 6 月發布《改善警務與公共安全：警車追捕所引發問題》(Improving Policing and Public Safety:Problems Presented by Police and Vehicle Pursuits)報告¹⁵，指出警方在執勤高速追車行為，可能對駕駛人、乘客、路人與警察自身造成重大傷害¹⁶。維吉尼亞州研究結論，沒有研究證明限制使用警察追車會導致犯罪率上升；追捕率下降，警方能專心處理比交通更嚴重之治安問題(Gillooly, et al. ,2021)。

基此，警察執勤追車常導致人傷亡，引發一個辯論，警方應否發起高風險追捕，還是有更安全、有效的方法完成任務？在追車前，警員必須在幾秒鐘內評估多項因素，包括嫌疑人構成危害與兼顧維護公共安全，倘因忽略交通安全致人死傷，反失保護人民及維護治安之初衷，應正確建立同仁安全駕駛觀念，

¹³ <https://edition.cnn.com/2022/03/08/us/police-restricting-pursuits/index.html.%20Accessed%20July%2030,%202025>.

¹⁴ <https://ag.ny.gov/press-release/2025/attorney-general-james-proposes-reforms-address-dangerous-police-vehicle.%20Accessed%20July%2030,%202025>.

¹⁵ <https://ag.ny.gov/sites/default/files/reports/improvingpolicingandpublicsafety.pdf.%20Accessed%20July%2010,%202025>.

¹⁶ Vehicular Pursuits: A Guide for Law Enforcement Executives on Managing the Associated Risks (<https://portal.cops.usdoj.gov/resourcecenter/content.ashx/cops-r1134-pub.pdf>), p. 17.

是警察教育訓練所應正視課題。故探討各國警察追車政策及相關佐證數據，並提出改善執勤安全之建議，係為本文研究目的。

三、名詞解釋

(一) 防禦駕駛(defensive driving)

「防禦駕駛」除駕駛人遵守交通規則，本身具有危險意識，透過覺察及預測接下來可能發生意外之情境，採取必要措施以迴避潛在危險的發生，要眼觀四方，並應用情境，多預想隨時保持警覺才能避免意外(鍾國良、葉重宇，2017)。

(二) 追車(vehicular pursuit)

參考《華盛頓州法典》修訂版 Revised Code of Washington，指出維護和保護所有人生命是執法部門之基本職責 (RCW 10.120.010)。車輛追捕(RCW 10.116.060)¹⁷：(5) 「車輛追捕」"vehicular pursuit"是指穿著制服員警駕駛配備應急燈和警報器之警車，試圖攔截行駛車輛，而駕駛知道員警正在示意攔截其車輛，該車駕駛故意抵抗或無視警察攔截，通過提高車速、採取規避動作或危險駕駛，危及道路安全。

我國《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條規定：「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。」

(三) 風險(risk)

「風險」之核心是不確定性 (Uncertainty)，指事故發生的不確定性。了解風險是緊急應變之核心，政府核心職能是保護公民免受各種危險的傷害(Xiang, 2022)。「英國健康與安全執行局」(Health and Safety Executive, HSE) 提到與職業安全和健康相關風險，風險定義應用本文追車指「如果暴露於追車道路危險中，一個人可能會受到傷害或遭受不利健康影響的可能性」¹⁸。另風險管理之控制措施層級(Hierarchy of Control Measures)，指有效

¹⁷ RCW 10.116.060 《華盛頓州修訂法典》一部分，涉及警方追捕政策。該法典於 2023 年 5 月進行修訂，允許治安官在合理懷疑某人犯下重罪時啟動車輛追捕。該修正案推翻 2021 年 7 月實施的限制，該限制將追捕限制在重罪之情況。Retrieved July 10, 2025. <https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=10.116.060>

¹⁸ When we refer to risk in relation to occupational safety and health the most commonly used definition is 'risk is the likelihood that a person may be harmed or suffers adverse health effects if exposed to a hazard.' Accessed July 30, 2025.

的控制措施，能降低危險發生可能性，並減輕事件造成之嚴重性(圖 4)。



圖 4 風險管理之控制措施層級(Hierarchy of Control Measures)

資料來源：<https://www.hsa.ie/eng/Topics/Hazards/>

(四) 理性選擇決策理論(Rational choice decision-making theory)

強調人類是理性的動物，本著經濟利益最大化做決定，為提供有效的決策框架，幫助理解並重視決策過程。Simon(1955)採有限理性(bounded rationality)，基於生理學及心理學層面思考，提出「有限理性」觀點，修正傳統經濟學理論。由於環境不確定性，及不充分資訊，無法做到完全理性的決策，僅能追求滿意的決策 (Satisfying Solution)，而非最佳化的決定。

警務決策架構 (Decision-Making Framework for Policing, DMFP) 基於理性，做出深思熟慮之決策 (Bazerman and Moore, 2012; March, 1994; Simon, 1979)。包括系統地定義問題、識別、產生替代方案、評估選項及選擇最優策略(Bazerman and Moore, 2012)。基本假設是決策者獲取相關資訊和時間，充分知情以邏輯處理訊息，不受偏見影響 (Simon, 1979)。

本文舉「問題導向警政」(Problem-Oriented Policing, POP), 美國犯罪學家 Goldstein (1979) 指出, 傳統警務模式講求「重手段輕目的」(means-over-ends syndrome) 績效, 強調巡邏、逮捕等手段, 忽略犯罪預防的最終目標。警察追車的理性選擇決策, 遵循道德規範, 基於平衡治安與人權, 並須符合比例原則, 指導警察在複雜且高壓環境中, 考量當時危險程度, 評估追車之必要性, 並隨時保持冷靜, 選擇事後追緝或逕行舉發之替代方案, 做出合法有效之決策。然因個人情緒失控一定要追到車或爭取績效, 可能帶來更多危險。因此執勤追車前務必要三思而後行, 做好風險管控, 執法應在法律的框架進行, 不能用大我生命或用路人的安危去換取小績效。

貳、文獻探討

一、美國

(一) 本文舉紐約市警察局車輛追捕政策 NYPD's vehicle pursuit policy (2025 年 2 月 1 日生效)- 新政策旨在平衡逮捕重罪犯的必要性和警員之間安全, 降低市民受傷風險, 加強訓練, 並制定警員關於何時啟動、繼續或終止追車之明確指引。紐約市警察局(New York City Police Department, NYPD), 要求對追車行動進行更詳細記錄和監管, 以確保合法性¹⁹:

1. 追車僅限於重大和暴力犯罪: 禁止因交通違規或非暴力輕罪展開追捕, 啟動追車僅限於重大犯罪及暴力輕罪。
2. 考量地點因素: 追捕需考慮是否發生在住宅區、學校或遊樂場附近。追逐之路線和地點是風險控制之核心, 新政策要求警員充分考慮追車是否經過住宅區、學校或其他人群密集地點, 避免進一步危害。
3. 加強監督責任: 主管需積極監控追捕進程, 包括追捕速度, 必要時請求專業部門協助。
4. 鼓勵安全終止: 警員若認為追捕無法安全進行, 可選擇中止, 且不會因此受到檢討或處分。
5. 技術提升: 引入新技術改善記錄保存, 確保合規。

¹⁹ <https://www.nyc.gov/site/nypd/news/pr004/commissioner-tisch-new-nypd-vehicle-pursuit-policy.%20Accessed%20July%2030,%202025>.

6. 定期審查：每月審查車輛追捕行動，確保政策落實，並找出需改進之處。
7. 強化培訓與報告：要求警員接受訓練，並按年公佈相關政策與執行報告。透過使用戰術來結束追車，使用「精準截停技術 Precision Immobilization Technique,PIT」、部署釘刺帶或輪胎放氣裝置，或其他部門授權的 PIT 戰術；追捕人員必須完成緊急車輛操作員課程，2 年內完成緊急車輛操控課程（Emergency Vehicle Operations Course,EVOC），並通過精準截停技術之認證。

（二）小結

紐約市是美國人口最多城市，NYPD 是美國最大警察局，將追車僅限於重大和暴力犯罪，該政策將提升警務效率和交通安全。進一步考慮追逐路線和地點，要求警員考量追車是否可能經過住宅區、學校或其他人群密集的地點，避免危害擴大，NYPD 將進行員警相關訓練，要求 2 年內完成緊急車輛操控課程(EVOC)。

二、英國

（一）英國警察學院頒布通用決策模式的實務指引(national decision model)

英國警方發生追車傷亡事件時，受到警察監管機構「警察行為獨立辦公室」Independent Office for Police Conduct,IOPC 嚴格審查（Independent Office for Police Conduct, 2018）。必須遵守警察行為準則和道德規範，英國警察學院(College of Policing)頒布「警務職業行為準則」（Police Professional Standards）。預防勝於訴訟(prevention is better than litigation)，警察擁有裁量權做出合理的風險決定(reasonable risk decisions)，考慮輕重罪並採取適當行動，特別是特定的勤務行為(如攔截 stop 和搜查 search) (Carson& Bain, 2008)。

英國警察使用通用決策模式，基於道德守則為自己行動負責。模式包含 6 個有助決策關鍵步驟(圖 5)，決策模式引導警察遵守道德守則，收集資訊和情報，評估威脅及風險、考量職權政策、採取適當之戰術選擇，並反思檢討所採取行動，簡稱「CIAPOAR 模式」(Code of Ethics, Information, Assessment, Powers and Policy, Options, Action, and Review) (College of Policing,2021)。



圖 5 英國警察學院頒布「英國通用決策模式」

(National Decision Model)

資料來源：<https://www.college.police.uk/app/national-decision-model/national-decision-model>

(二) 英國警察學院頒布《警察追捕授權專業實務》指引

根據警察學院(2015)頒發《警察追捕授權專業實務》(College of Policing (2015) Authorised Professional Practice on police pursuits)²⁰ 指引，獲授權追捕警員應考慮追捕行動與決定理由。關鍵在於權衡追車是否必要，與被追捕駕駛人正在（或即將）面臨之威脅、風險和傷害相平衡？出於保護生命、預防或偵查犯罪或逮捕罪犯等公共利益而決定進行追捕，秉持比例原則，並考慮實際情況。充分考慮風險、地形和周圍環境，以證明行動合法性。

²⁰ See College of Policing (2015) Authorised Professional Practice on police pursuits. <https://www.college.police.uk/app/roads-policing/police-pursuits#pursuit-considerations>. Accessed July 30, 2025.

警員不應衝動行事，或將公共安全置於超出自身或其所駕駛車輛能力風險之中。追捕員警和主管應思考以下問題。

1. 目前正在回應或授權追擊事件或情況之性質？
2. 追車是合比例之行為嗎？
3. 追車行為、目的和目標是阻止或防止進一步或持續的犯罪行為，是否值得冒生命或財產之潛在風險？
4. 是否有合理的資訊或情報表明使用替代策略比追車更安全？
5. 是否可制定不同策略來逮捕該嫌犯，並不損害證據要求？
6. 是否可以替代、預防性之策略來避免追捕發生？
7. 參考英國國家決策模型(national decision model)，應考慮以下事項。
 - (1)被追捕駕駛目前造成的風險程度。
 - (2)嫌疑人身分是否已知。
 - (3)任何已知或懷疑的犯罪行為嚴重性。
 - (4)關於嫌疑人是否持有武器或可能持有武器情報
 - (5)駕駛是否是未成年人，或者車內是否有其他弱勢群體(vulnerable persons)。
 - (6)被追擊的車輛類型，例如汽車或機車。
 - (7)目前/預期路線，涉及時間、道路、天氣、交通、學校、場所或地形等具體考慮因素。
 - (8)其他戰術選擇 (tactical options)之可行性。

(三) 小結

英國警務工作被視作典範，設計全國適用之安全執勤模式，警方以在市民認受下執行警務 (policing by public consent)傳統。英國警察學院頒布通用決策模式實務指引(national decision model,NDM)，有助警員在執勤時作出正確決策，並遵循道德原則，在面臨風險決策時「做正確的事」(doing the right thing)。

三、中國

(一) 2012年中國交通運輸部《路政文明執法管理工作規範》第41條：

1. 不得在同一地點雙向同時攔截車輛；
2. 不得在行車道上攔截、檢查車輛或者處罰當事人；

3. 遇有拒絕停車接受處理的，不得站在車輛前面強行攔截，或者採取腳踏車輛踏板、強行攀扒車輛等方式，強行責令駕駛人停車；
4. 遇有駕車逃跑的，除可能對公路設施安全有嚴重威脅以外，不得駕駛機動車追緝，可以採取通知前方收費站、超限檢測網站或者執法人員進行截查，或者記下車牌號以便事後追究法律責任等方式予以處理。

(二) 2008 年中國公安部《**交通警察道路執勤執法工作規範**》第 73 條：

1. 除執行堵截嚴重暴力犯罪嫌疑人等特殊任務外，攔截、檢查車輛或者處罰交通違法行為，應當選擇不妨礙道路通行和安全的地點進行，並在來車方向設置分流或者避讓標誌；
2. 遇有機動車駕駛人拒絕停車的，不得站在車輛前面強行攔截，或者腳踏車輛踏板，將頭、手臂等伸進車輛駕駛室或者攀扒車輛，強行責令機動車駕駛人停車；
3. 除機動車駕駛人駕車逃跑後可能對公共安全和他人生命安全有嚴重威脅以外，交通警察不得駕駛機動車追緝，可採取通知前方執勤交通警察堵截，或者記下車號，事後追究法律責任等方法進行處理；
4. 堵截車輛應採取設置交通設施、利用交通信號燈控制所攔截車輛前方車輛停車等非直接攔截方式，不得站立在被攔截車輛行進方向的行車道上攔截車輛。

(三) 小結

警政署訂有「警察人員駕車安全考核實施要點」²¹，另依據《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條規定：「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。」然方文宗老師認為「追蹤稽查」不是執行警察得依該規定追車，而是僅能追蹤尾隨，更不能依此規定作為追車的法律依據(方文宗，2020)。

²¹ 二、警察人員駕車應遵守道路交通法規及下列規定：

(一) 執行下列緊急任務時，得啟用警示燈及警鳴器，依法行使交通優先權，惟仍應顧及行人及其他車輛安全：

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

四、本研究相關領域文獻

表 3 本研究相關領域文獻一覽表

研究者	題目	出處	內容摘要（研究結果）
G P Alpert; R P Anderson (1986)	Most Deadly Force - Police Pursuits	Justice Quarterly Volume: 3 Issue: 1 Dated: Pages: 1-14	1985 年審查 25 個州警察局 37 項追捕政策：警官的培訓和戰術準備、車輛類型和狀況、成功逮捕的可能性、犯罪嚴重性、交通和道路狀況、地理位置、追捕地點及時間。針對加州 683 起追捕事件研究，77% 嫌疑人被逮捕，70% 追捕未發生事故，68% 追捕持續時間不到 5 英里。交通違規是最常見，大多數追捕發生在夜間。
Nugent (1990)	Restrictive policies for high-speed police pursuits.	Institute for Law and Justice, Inc., Alexandria, VA.	審查四個警察轄區追捕政策：無線電通訊；追求終止；撞擊和路障；槍；追求的替代方案；跨轄區規則；監督作用；和審查程序。報告建議機構追車政策四個主要要素：具體追車指令、訓練、替代方案、審查過程。
鍾穎盛 (1997)	警車追逐危險 性的評估	警察學專 題研究 (2)	認為警車追逐變項，包括民眾態度、員警和主管職責、勤指中心責任、交通規則、追逐技巧及管轄區追逐(環境是否熟悉)。警察追逐策略政策，應採禁止模式，對於交通違規者、顯無犯罪嫌疑者的追車行為，應加以限制。
李明義 (1997)	警車追逐行為 之實證研究－ 以高雄縣警察 局為例	中央警察 大學警察 政策研究 所碩士論 文	大部分長官並不支持警車追逐行為，員警執行警車追逐過程未通報、結束後未報告比率相當高。多數員警不了解警察機關之追車規定，並希望訂定明確警車追捕策略與規範。
廖建棠 (2006)	我國基層警察 巡邏勤務裁量 行為之研究	中央警察 大學警察 政策研究 所碩士論 文	基層警察個人因素與巡邏裁量行為之間有顯著相關存在；情境因素與巡邏裁量行為之間有顯著相關存在。基層警察個人因素與情境因素對於手段選擇具有預測力；員警個人因素與情境因素對於執勤的態度具有預測力。

<p>江建忠 (2014)</p>	<p>員警駕駛警車 追逐影響因素 之研究</p>	<p>中央警察 大學警察 政策研究 所碩士論 文</p>	<p>一、政策面：明定警車追逐權限、建立追車管理規範、警車追逐衡量指標與注意事項。 二、管理面：加強監督管理與訓練、檢討分析警車追逐、提高警用車輛保險理賠額度、即時慰問金與代位求償機制、建立民眾反映犯罪事證網路平台。 三、執行面：運用 5C 方法模式建立警車追逐策略、加強勤務中心指揮調度、運用阻截器材與蒐證設備、運用勤務編排與職務調動約束高風險的員警，落實報告作為及遵循管理規範。</p>
<p>Hsing-Chung Chu (2015)</p>	<p>Risk factors for the severity of injury incurred in crashes involving on-duty police cars</p>	<p>Traffic Injury Prevention (SSCI, IF: 1.491)</p>	<p>研究警察超速駕駛、緊急應變或追捕期間交通違規、及晚上（下午 6 點至 12 點）或下雨天駕駛，導致受傷碰撞事故增加之問題。年輕警察駕駛更有可能造成傷害車禍，警察駕駛使用手機及緊急情況下未禮讓警車造成嚴重車禍。</p>

參、研究設計與實施

一、本研究設計構面與相關指標

整理表 4 警察執勤追車向度之相關文獻彙整表，歸納認為警察警車追逐的裁量行為受到警察個人基本屬性、情境因素與組織因素等之影響，以「警察個人因素」、「情境因素」、「組織因素」為自變項，「警車追逐」決定為依變項，據以設計本研究構面與相關指標統計如圖 6 研究架構圖。

表 4 警察執勤追車向度之相關文獻彙整表

提出者	向度	個人因素	情境因素	巡邏裁量	追車技巧	組織因素	勤務中心	執勤態度	機關政策	民眾態度	警車追逐	管理制	績效制	教育訓練	科技設備	交通規則
GAlpert、Anderson (1986)		◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎		◎		◎	◎	◎
Nugent (1990)		◎	◎			◎		◎	◎		◎	◎		◎		
鍾穎盛 (1997)		◎			◎		◎			◎					◎	◎
李明義 (1997)		◎				◎					◎				◎	◎
廖建棠 (2006)		◎	◎	◎				◎	◎	◎			◎		◎	
江建忠 (2014)		◎	◎		◎	◎	◎		◎		◎	◎	◎			
Hsing-Chung Chu(2015)			◎	◎		◎		◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	

資料來源：研究者自行整理

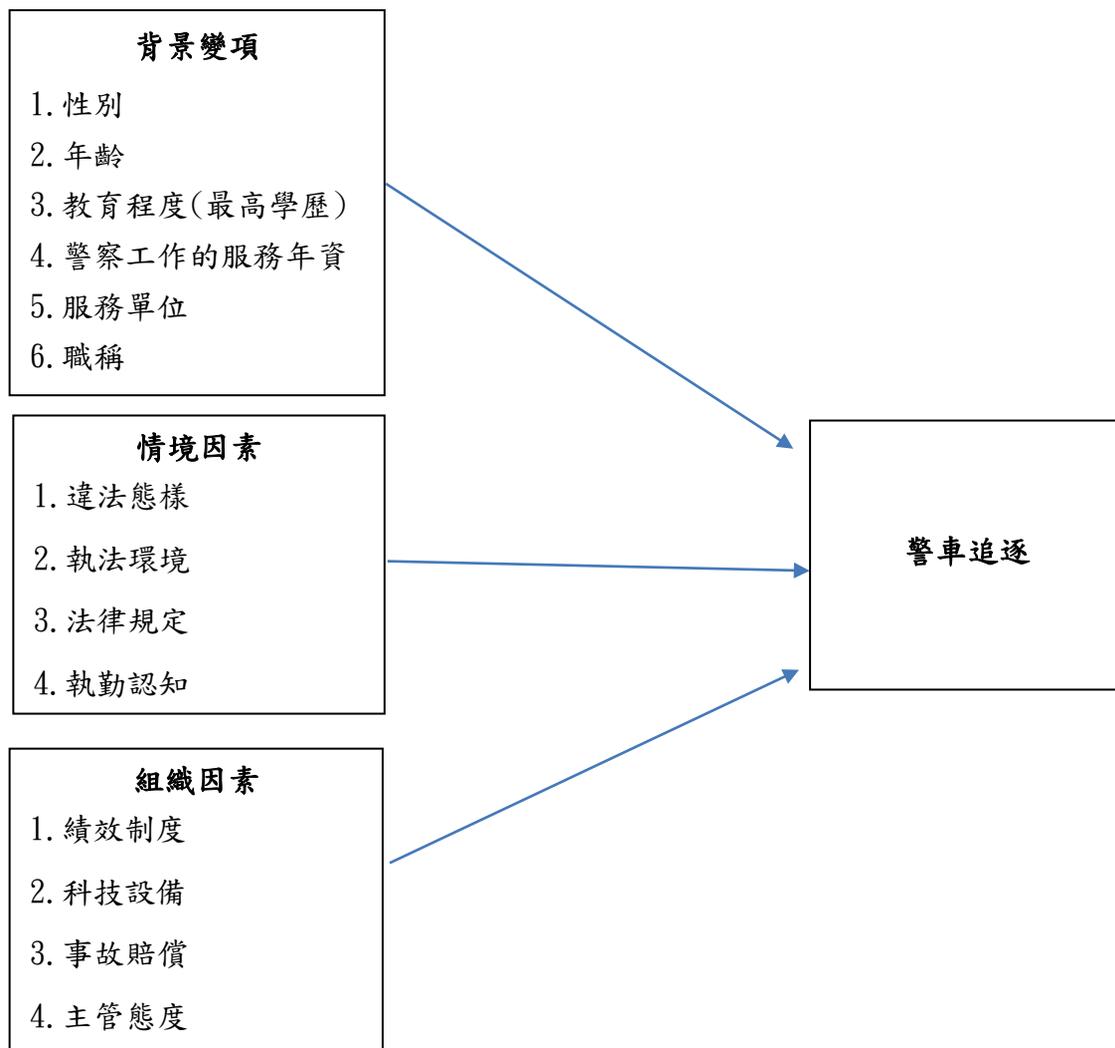


圖 6 研究架構圖

二、研究假設

本研究目的在透過實證調查，探討警察追車決策之影響因素，期能提供政策制定參考。是以，本研究根據文獻探討，提出研究假設：

假設一(H1)：員警的個人屬性中，「服務年資」與警車追逐決策具有顯著相關性。

假設二(H2)：執法情境越嚴峻（如「違法態樣」嚴重性高）或執法依據越明確（如「法律規定」完善），員警發動追車的傾向越高。

假設三(H3)：組織層面的支持度（例如：績效獎勵及科技輔助），會正向影響員警的追車意願。

三、研究問題

本文研究將影響警車追逐決策的因素歸納為三大面向，並提出本研究問題：(一)警察個人屬性（如年齡、服務年資）對其發動警車追逐的決策有何關聯？(二)執法情境因素(例如：違法態樣、法律規定明確度、執法環境)係如何影響員警的追車意願？(三)組織管理因素(例如：績效制度、科技設備、主管態度)是否會對員警的追車行為產生顯著變化？

四、研究對象

以 114 年佐升正學員與現職警察，計 155 名現職警察為樣本。

五、研究工具及實施程序

本研究採問卷調查方式，問卷的信度總量係數 Crobach's α 值為 0.844，顯示本問卷擁有良好的信度。

(一) 編製問卷：

除了第一部分「個人基本資料」，計有「情境因素」、「組織因素」及「警車追逐」等四個部分。

(二) 正式施測：

於 114 年 7 月依網頁形式呈現設計問卷，針對外勤警察與佐升正學員分 2 次進行網路正式問卷施測，網路回收合計 155 人。

(三) 資料處理與分析：

以 SPSS Statistics Base 22.0 軟體進行統計分析，以 Likert 六點量表做輸入依據，填寫「非常同意」給 6 分、填寫「同意」給 5 分、填寫「有點同意」給 4 分、填寫「有點不同意」給 3 分、填寫「不同意」給 2 分、填寫「非常不同意」給 1 分。於 114 年 7 月 1-20 日將受測問卷填答結果輸入電腦 SPSS 軟體。

(四) 分析及撰寫研究報告：

於 114 年 7 月 26 日至 114 年 7 月 31 日將問卷結果以 SPSS 分析統計，依據統計結果進行分析、討論並提出建議。

肆、研究結果分析與討論

一、受訪樣本個人資料分析

依據表 5 次數分配表，調查的基本資料包含性別、年齡、教育程度、服務年資、服務單位及職稱 6 等項。

1. 性別：男性所佔人數為 136 (87.7%)，女性所佔人數為 19 (12.3%)，以男性居多。
2. 年齡：21 歲以下所佔人數為 0 人(0%)，21-30 歲所佔人數為 33 人(21.3%)，31-40 歲所佔人數為 60 人 (38.7%)，41-50 歲所佔人數為 31 人 (20.0%)，51-60 歲所佔人數為 30 人 (19.4%)，61 歲以上所佔人數為 1 人 (0.6%)，以 31-40 歲居多。
3. 教育程度：高中(職)畢業所佔人數為 9 人 (5.8%)，專科畢業(含同等學力)所佔人數為 72 人 (46.5%)，學士畢業所佔人數為 67 人 (43.2%)，碩士畢業所佔人數為 7 人 (4.5%)，以專科畢業居多。
4. 服務年資：5 年以下所佔人數為 7 人 (4.5%)，6-10 年所佔人數為 60 人 (38.7%)，11-15 年所佔人數為 27 人 (17.4%)，16-20 年所佔人數為 25 人 (16.1%)，21-25 年所佔人數為 1 人 (0.6%)，26-30 年所佔人數為 7 人 (4.5%)，31 年以上所佔人數為 28 人 (18.1%)，以 6-10 年居多。
5. 服務單位：分局暨派出所人數為 101 人 (65.2%)，警察局暨保安大隊人數為 9 人 (5.8%)，分局偵查隊人數為 14 人 (9.0%)，警察局刑事警察大隊人數為 3 人 (1.9%)，保安警察第一至第七總隊人數為 12 人 (7.7%)，鐵路警察局人數為 3 人 (1.9%)，國道公路警察局人數為 4 人 (2.6%)，港務警察總隊人數為 2 人 (1.3%)，警大或警專人數為 1 人 (0.6%)，其他人數為 6 人 (3.9%)，以分局暨派出所居多。
6. 職稱：警員人數為 95 人 (61.3%)，偵查佐人數為 13 人 (8.4%)，巡佐(警務佐)、小隊長人數為 17 人 (11.0%)，巡官、分隊長或區隊長人數為 7 人 (4.5%)，偵查員或警務員人數為 8 人 (5.2%)，所長或副所長人數為 10 人 (6.5%)，其他人數為 5 人 (3.2%)，以警員居多。

表 5 受訪樣本個人資料分析一覽表

變數	數值標記	數值	次數	有效百分比	累積次數百分比
性別	男性	1	136	87.7	87.7
	女性	2	19	12.3	100.0
	Total		155	100.0	
年齡	20 歲以下	1	0	0	0
	21-30 歲	2	33	21.3	21.3
	31-40 歲	3	60	38.7	60.0
	41-50 歲	4	31	20.0	80.0
	51-60 歲	5	30	19.4	99.4
	61 歲以上	6	1	0.6	100.0
	Total		155	100.0	
教育程度 (最高學歷)	高中(職)	1	9	5.8	5.8
	專科	2	72	46.5	52.3
	學士	3	67	43.2	95.5
	碩士	4	7	4.5	100.0
	博士	5	0	0	0
	Total		155	100.0	
服務年資	5 年以下	1	7	4.5	4.5
	6-10 年	2	60	38.7	43.2
	11-15 年	3	27	17.4	60.6
	16-20 年	4	25	16.1	76.8
	21-25 年	5	1	0.6	77.4

	26-30 年	6	7	4.5	81.9
	31 以上	7	28	18.1	100.0
	Total		155	100.0	
服務單位	分局暨派出所 (含分駐所、交通分 隊、警備隊)	1	101	65.2	65.2
	警察局暨保安大 隊 (含交通大隊、婦幼 隊、捷運隊等)	2	9	5.8	71.0
	分局偵查隊	3	14	9.0	80.0
	警察局刑警大隊 (含少年隊、科偵 隊、特勤中隊)	4	3	1.9	81.9
	保安警察第一至 第七 總隊	5	12	7.7	89.7
	鐵路警察局	6	3	1.9	94.2
	國道公路警察局	7	4	2.6	95.5
	港務警察總隊	8	2	0.6	96.1
	警大或警專	9	1	3.9	100.0
	其他	10	6		
			155	100.0	
職稱	警員	1	95	61.3	61.3
	偵查佐	2	13	8.4	69.7
	巡佐(警務佐)、 小隊長	3	17	11.0	80.6

巡官或分隊長或 區隊長	4	7	4.5	85.2
偵查員或警務員	5	8	5.2	90.3
所長或副所長	6	10	6.5	96.8
組長或隊長	7	0	0	0
其他	8	5	3.2	100.0
		155	100.0	

二、情境因素

由下表 6，有效問卷總計 155 份；最小值為 1，最大值為 6，均在 1-6 範圍內，表示變數沒有建檔錯誤；平均值介於 2.87~5.50，偏態值介於--2.19~0.42，峰度值介於-1.19~7.17，標準差在 0.89~1.61。經分析，『為落實執勤三安政策，警察應了解追車的程序、法令及正確的追緝觀念，畢竟安全是回家唯一的路』平均值最大 5.50，『若轄區最近屢傳治安事件(如搶奪、竊盜)，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定』平均值次之 5.37，『執勤遇有駕駛人輕微交通違規(如未戴安全帽)，攔查不停時，您會進行追車』的平均值最小 2.87，代表受訪者對於『為落實執勤三安政策，警察應了解追車的程序、法令及正確的追緝觀念，畢竟安全是回家唯一的路』與『若轄區最近屢傳治安事件(如搶奪、竊盜)，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定』最為認同，對『執勤遇有駕駛人輕微交通違規(如未戴安全帽)，攔查不停時，您會進行追車』認同度較低。

表 6 情境因素描述統計分析表

變數	樣本數	平均數	標準差	峰度	偏態	最小值	最大值
Variable	N	Mean	Std Dev	Kurtosis	Skewness	Minimum	Maximum
1.執勤遇有駕駛人輕微交通違規(如未戴安全帽)，攔查不停時，您會進行追車	155	2.87	1.48	0.42	-1.07	1	6
2.執勤遇有青少年無照駕駛的交通違規，攔查不停時，您會進行追車	155	3.03	1.49	0.17	-1.13	1	6
3.執勤遇有駕駛人闖紅燈的交通違規，攔查不停時，您會進行追車	155	3.53	1.51	-0.17	-1.02	1	6
4.執勤遇有駕駛人超速或競駛的交通違規，攔查不停時，您會進行追車	155	3.16	1.57	0.18	-1.19	1	6
5.執勤時因通報知悉駕駛者為刑事犯罪之(準)現行犯或應逮捕之人，攔查不停時，您會進行追車	155	4.57	1.28	-1.12	0.83	1	6
6.當執勤時道路交通流量頻繁、人車擁擠時，會降低您決定警車追逐的意願	155	5.05	1.17	-1.57	2.44	1	6
7.當執勤時天候不佳(如雨天)、能見度低時，會降低您決定警車追逐的意願	155	5.14	1.05	-1.61	3.08	1	6
8.若轄區最近屢傳治安事件(如搶奪、竊盜)，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定	155	5.37	0.89	-2.19	7.17	1	6
9. 您清楚《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條：「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，對於違反道路交通管理事件之稽查，應認真執行；其有不服稽	155	4.51	1.25	-1.02	0.70	1	6

查而逃逸之人、車，得追蹤稽查之。」								
10. 承上，您認為《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條之法律規定是否完整並保護作為警察執勤追車之依據	155	3.15	1.61	0.27	-1.12	1	6	
11. 您清楚《道路交通管理處罰條例》第 60 條第 1 項規定	155	4.88	1.09	-1.40	2.74	1	6	
12. 承上，您認為《道路交通管理處罰條例》第 60 條第 1 項之加重罰鍰並新增吊扣駕照處罰規定，是否會影響您降低執勤追車之想法或行為？	155	4.02	1.49	-0.48	-0.73	1	6	
13. 您清楚警政署規定，依警察執勤追緝車輛有三種態樣：(一)勤務遭遇犯罪嫌疑人駕(乘)車逃逸，符合追緝車輛要件時，應考量現場人車、路段及交通狀況，能否執行追車，並視情形通報勤務中心實施攔截圍捕，拘提逮捕犯罪嫌疑人到案；如無法追緝車輛時，事後循線查緝	155	4.76	0.99	-1.07	2.03	1	6	
14. 您清楚警政署規定，依警察執勤追緝車輛有三種態樣：(二)警察執行路檢勤務，遇闖越管制站或攔檢點，經拒絕時，警察得追蹤稽查伺機攔停，並通報勤務中心請求支援；如客觀情勢判斷無法或不宜攔停車輛時，依職權終止執行追蹤稽查	155	4.75	0.98	-1.16	2.66	1	6	
15. 您清楚警政署規定，依警察執勤追緝車輛有三種態樣：(三)發現交通違規行為，經制止，不聽制止或拒絕停車接受稽查逃逸，保持安全距離尾隨待機攔	155	4.80	0.97	-1.23	2.65	1	6	

停，並視狀況通報勤務中心； 如遇宜終止追蹤稽查時機，則 終止追蹤稽查，並依獲得舉發 必要資訊，依法逕行舉發								
16.考量可採取逕行舉發方式，會使 您放棄追車	155	4.78	1.15	-1.08	1.13	1	6	
17.對方違規行為輕微，會使您放棄 追車	155	4.72	1.14	-1.03	0.89	1	6	
18.路上車輛及行人太多，會使您放 棄追車	155	5.17	1.03	-1.90	4.70	1	6	
19.逃逸者車速太快，會使您放棄追 車	155	5.12	1.00	-1.54	3.25	1	6	
20.考量後續賠償，會使您放棄追車	155	5.19	0.99	-1.66	3.84	1	6	
21.考量可能面臨法律訴訟，會使您 放棄追車	155	5.24	0.97	-1.76	4.23	1	6	
22.請問您第一考量不認為追車是必 要手段之因素	155	2.34	1.96	0.97	-0.83	1	6	
23.從警資歷(如年紀、經驗)，會影響 您對攔檢不停逃逸車輛發動警 車追逐的決定	155	4.67	1.25	-0.99	0.64	1	6	
24.警察駕車更應具備「防禦駕駛」 觀念，進而「預測危險、避開 危險」，以維安全並達成任務	155	5.30	0.89	-1.63	3.76	1	6	
25.為落實執勤三安政策，警察應了 解追車的程序、法令及正確的 追緝觀念，畢竟安全是回家唯 一的路	155	5.50	0.82	-2.23	7.12	1	6	

三、組織因素分析

由下表 7，有效問卷總計 155 份；最小值為 1，最大值為 6，均在 1-6 範圍內，表示變數沒有建檔錯誤；平均值介於 3.27~5.22，偏態值介於--1.19~1.96，峰度值介於-1.72~0.08，標準差在 0.85~1.54。經分析，『警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如建置智慧型勤務派遣系統，加強監控和追蹤，建構圍捕網』的平均值

最大 5.22，『警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如多利用科技執法設備』平均值次之 5.19，『執勤追車結果，如未查獲刑事案件且未發生交通事故，您會主動向主管或上級報告該警車追逐行為』平均值最小 3.27，代表受訪者對於『警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如建置智慧型勤務派遣系統，加強監控和追蹤，建構圍捕網』、『警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如多利用科技執法設備』最為認同，對『執勤追車結果，如未查獲刑事案件且未發生交通事故，您會主動向主管或上級報告該警車追逐行為』認同度較低。

表 7 組織因素描述統計分析表

變數	樣本數	平均數	標準差	峰度	偏態	最小值	最大值
Variable	N	Mean	Std Dev	Kurtosis	Skewness	Minimum	Maximum
1.執勤追車結果，如未查獲刑事案件且未發生交通事故，您會主動向主管或上級報告該警車追逐行為	155	3.27	1.54	0.08	-1.19	1	6
2.執勤追車結果，如有查獲刑事案件而未發生交通事故，您會主動向主管或上級報告該警車追逐行為	155	4.23	1.44	-0.72	-0.34	1	6
3.績效制度，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定	155	3.88	1.55	-0.40	-0.91	1	6
4.獎勵誘因(如酒後駕車)，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定	155	3.95	1.30	-0.40	-0.61	1	6
5.您認為警察常年訓練應增加汽、機車防禦性安全駕駛訓練時數	155	4.72	1.34	-1.21	1.02	1	6
6.您認為警察機關應引進 XR 駕駛模擬訓練系統	155	4.76	1.31	-1.31	0.19	1	6
7.警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如在巡邏車上建置「AI 辨識系	155	5.15	1.06	-1.72	0.19	1	6

統」，自動比對發現目標								
8.警察機關應擴增應用無人機執行任務，協助追蹤嫌犯，提升整體執法效率	155	4.90	1.19	-1.32	0.19	1	6	
9.警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如建置智慧型勤務派遣系統，加強監控和追蹤，建構圍捕網	155	5.22	0.85	-1.32	0.19	1	6	
10.警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如多利用科技執法設備	155	5.19	0.95	-1.35	0.19	1	6	
11.若警政署明定符合規範之警車追逐行為，所發生事故的賠償由機關負責時，會增加您警車追逐的意願	155	4.19	1.46	-0.63	-0.52	1	6	
12.若有提高警用汽、機車輛保險，會增加您執勤追車的意願	155	4.24	1.47	-0.66	-0.46	1	6	
13.基於追車可能引發危險，長官不支持警察執勤追車之行為	155	4.74	1.20	-1.37	1.96	1	6	
14.基於追車後續事故理賠責任，長官不支持警察執勤追車之行為	155	4.50	1.32	-1.05	0.62	1	6	
15.基於追車後續事故法律責任，長官不支持警察執勤追車之行為	155	4.50	1.31	-1.02	0.60	1	6	

四、警車追逐分析

由下表 8，警車追逐的原因及態樣為，「您最近一次執勤追車，開始追逐的原因為：交通違規事件」，「您最近一次執勤追車，是執行何種勤務：巡邏」，「您最近一次執勤追車，所使用的車輛是：警用機車」，「您最近一次執勤追車，參與追逐的警車有：無其他警車」，「您最近一次執勤追車的逃逸車輛，為何種類型：重型機車」，「您最近一次執勤追車，有無攔獲逃逸車輛：有，單純交通違規告發」，「您最近一次執勤追車，發生在何時段：20:01-24:00」，「您最近一次執勤追車，剛開始道路交通流量：普通」，「您最近一次執勤追車，天候狀況如何：晴天」，「您

最近一次執勤追車，剛開始在何種道路：縣道」，「您最近一次執勤追車，駕車最高時速約：61 至 70 公里」。

表 8 警車追逐描述統計分析表

變數	數值標記	數值	次數	有效百分比	累積次數百分比
1.您最近一次執勤追車，開始追逐的原因為	交通違規事件	1	71	45.8	45.8
	已知為刑事案件	2	25	16.1	61.9
	勤務中心或無線電通報	3	9	5.8	67.7
	對方形跡可疑，不服從攔檢	4	37	23.9	91.6
	對方飆車或挑釁行為	5	2	1.3	92.9
	其他	6	11	7.1	100.0
	Total		155	100.0	
2.您最近一次執勤追車，是執行何種勤務	巡邏	1	109	70.3	70.3
	交通整理	2	8	5.2	75.5
	路檢	3	1	.6	76.1
	酒駕	4	2	1.3	77.4
	接獲通報出勤	5	3	1.9	79.4
	刑案偵查	6	10	6.5	85.8
	拘提搜索	7	8	5.2	91.0
	其他勤務	8	14	9.0	100.0
	Total		155	100.0	
3.您最近一次執勤追車，所使用車輛	警用機車	1	73	47.1	47.1
	警用汽車	2	60	38.7	85.8
	偵防車	3	17	11.0	96.8

	其他	4	5	3.2	100.0
	Total	155		100.0	
4. 您最近一次執勤追車，參與追逐的警車	無其他警車	1	107	69.0	69.0
	二輛警車	2	37	23.9	92.9
	三輛警車	3	5	3.2	96.1
	四輛警車	4	6	3.9	100.0
	Total	155		100.0	
5. 您最近一次執勤追車的逃逸車輛，為何種類型	輕型機車	1	2	1.3	1.3
	重型機車	2	89	57.4	58.7
	自用小客車	3	55	35.5	94.2
	其他	4	9	5.8	100.0
	Total	155		100.0	
6. 您最近一次執勤追車，有無攔獲逃逸車輛	有，查獲刑案	1	39	25.2	25.2
	有，查獲酒駕	2	16	10.3	35.5
	有，查獲毒駕	3	2	1.3	36.8
	有，單純交通違規告發	4	43	27.7	64.5
	有，不處罰	5	2	1.3	65.8
	無	6	53	34.2	100.0
	Total	155		100.0	
	08:01-12:00	1	19	12.3	12.3
7. 您最近一次執勤追車，發生在何時段	12:01-16:00	2	17	11.0	23.2
	16:01-20:00	3	33	21.3	44.5
	20:01-24:00	4	43	27.7	72.3
	00:01-04:00	5	39	25.2	97.4

	04:01-08:00	6	4	2.6	100.0
	Total	155		100.0	
8.您最近一次執勤追車，剛開始道路交通流量	非常擁擠	1	7	4.5	4.5
	擁擠	2	17	11.0	15.5
	普通	3	71	45.8	61.3
	不擁擠	4	22	14.2	75.5
	人車稀少	5	38	24.5	100.0
	Total	155		100.0	
	晴天	1	128	82.6	82.6
9.您最近一次執勤追車，天候狀況如何	陰天	2	13	8.4	91.0
	下細雨	3	3	1.9	92.9
	剛剛雨後	4	2	1.3	94.2
	其他	5	9	5.8	100.0
	Total	155		100.0	
	高速公路	1	6	3.9	3.9
10.您最近一次執勤追車，剛開始在何種道路	省道	2	21	13.5	17.4
	縣道	3	49	31.6	49.0
	鄉道	4	19	12.3	61.3
	產業道路	5	5	3.2	64.5
	街、巷道	6	55	35.5	100.0
	Total	155		100.0	
11.您最近一次執勤追車，駕車最高時速約	40 公里以下	1	5	3.2	3.2

51 至 60 公里	2	34	21.9	25.2
61 至 70 公里	3	38	24.5	49.7
71 至 80 公里	4	35	22.6	72.3
81 至 90 公里	5	23	14.8	87.1
91 公里以上	6	20	12.9	100.0
Total		155	100.0	

五、因素分析與信度分析

本研究透過文獻分析與專家效度，建構「情境因素」、「組織因素」及「警車追逐」三大主構面，並將「情境因素」分為「違法態樣」、「執法環境」、「法律規定」、「執勤認知」等四大次構面，進行驗證性因素分析，採取主成分分析與最大變異轉軸法，得到 KMO 值大於理論要求之 0.65 以上，Bartlett 球形檢定亦均達統計上顯著。經檢視各別題目之因素負荷量，僅 30、47、49 等 3 題項略低於理論建議(0.5)外，其餘各題目之因素負荷量都大於 0.5 理論要求，顯示分成此四次構面適合進行因素分析並十分恰當。

另「組織因素」，分為「績效制度」、「科技設備」、「事故賠償」、「主管態度」等四大次構面，進行驗證性因素分析，採取主成分分析與最大變異轉軸法，得到 KMO 值大於理論要求之 0.65 以上，Bartlett 球形檢定亦均達統計上顯著。經檢視各別題目之因素負荷量之後，僅 37、44、54 等 3 題項略低外，其餘各題目之因素負荷量都大於 0.5，顯示此四次構面適合進行因素分析並十分恰當。

另「警車追逐」，進行驗證性因素分析，採取主成分分析與最大變異轉軸法，得到 KMO 值為大於理論要求之 0.65 以上，Bartlett 球形檢定亦均達統計上顯著。檢視各別題目之因素負荷量，僅 29 題項略低外，其餘各題目之因素負荷量都大於 0.5，各別題目詳細之因素負荷量值請參閱表 9。

表 9 問卷各構面之因素分析表

主構面	次構面	題目	因素負荷量	KMO 值	Bartlett 球形檢定
情境因素	違法態樣	a1.執勤遇有駕駛人輕微交通違規(如未戴安全帽),攔查不停時,您會進行追車	0.834	0.841	P<.000
		a2.執勤遇有青少年無照駕駛的交通違規,攔查不停時,您會進行追車	0.903		
		a3.執勤遇有駕駛人闖紅燈的交通違規,攔查不停時,您會進行追車	0.912		
		a4.執勤遇有駕駛人超速或競駛的交通違規,攔查不停時,您會進行追車	0.844		
		a5.執勤時因通報知悉駕駛者為刑事犯罪之(準)現行犯或應逮捕之人,攔查不停時,您會進行追車	0.654		
	執法環境	b1.當執勤時道路交通流量頻繁、人車擁擠時,會降低您決定警車追逐的意願	0.916	0.506	P<.000
		b2.當執勤時天候不佳(如雨天)、能見度低時,會降低您決定警車追逐的意願	0.863		
		b 3.若轄區最近屢傳治安事件(如搶奪、竊盜),會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定	0.478		
	法律規定	c1. 您清楚《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條:「交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員,對於違反道路交通管理事件之稽查,應認真執行;其有不服稽查而逃逸之人、車,得追蹤稽查之。」	0.625	0.742	P<.000
		c2. 承上,您認為《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條之法律規定是否完整並保護作為警察執勤追車之依據	0.353		
		c3.您清楚《道路交通管理處罰條例》第 60 條第 1 項規定 ²²	0.634		

²² 「汽車駕駛人駕駛汽車有違反本條例之行為,經交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止時,不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者,除按各該條規定處罰外,處新臺幣一萬元以上三萬元以下罰鍰,並吊扣其駕駛執照六個月;汽車駕駛人於五年內違反本項規定二次以上者,處新臺幣三萬元罰鍰,並吊扣其駕駛執照一年。」

		c4.承上，您認為《道路交通管理處罰條例》第 60 條第 1 項之加重罰鍰並新增吊扣駕照處罰規定，是否會影響您降低執勤追車之想法或行為？	0.397		
		c5.您清楚警政署規定，依警察執勤追緝車輛有三種態樣(一) 規定	0.776		
		c6.您清楚警政署規定，依警察執勤追緝車輛有三種態樣(二) 規定	0.876		
		c7.您清楚警政署規定，依警察執勤追緝車輛有三種態樣(三) 規定	0.871		
	執勤認知	d1.考量可採取逕行舉發方式，會使您放棄追車	0.790	0.872	P<.000
		d2.對方違規行為輕微，會使您放棄追車	0.759		
		d3.路上車輛及行人太多，會使您放棄追車	0.758		
		d4.逃逸者車速太快，會使您放棄追車	0.836		
		d5.考量後續賠償，會使您放棄追車	0.800		
		d6.考量可能面臨法律訴訟，會使您放棄追車	-0.007		
		d7.從警資歷(如年紀、經驗)，會影響您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定	0.485		
		d8.警察駕車更應具備「防禦駕駛」觀念，進而「預測危險、避開危險」，以維安全並達成任務	0.731		
	d9.為落實執勤三安政策，警察應了解追車的程序、法令及正確的追緝觀念，畢竟安全是回家唯一的路	0.753			
組織因素	績效制度	e1.執勤追車結果，如未查獲刑事案件且未發生交通事故，您會主動向主管或上級報告該警車追逐行為	0.258	0.547	P<.000
		e2.執勤追車結果，如有查獲刑事案件而未發生交通事故，您會主動向主管或上級報告該警車追逐行為	0.525		
		e3. 績效制度，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定	0.841		
		e4. 獎勵誘因(如酒後駕車)，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定	0.854		
		e5.您認為警察常年訓練應增加汽、機車防禦性安全駕駛訓練時數	0.402		
	科技設備	f1.您認為警察機關應引進 XR 駕駛模擬訓練	0.632	0.808	P<.000

		系統			
		f2.警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如在巡邏車上建置「AI 辨識系統」，自動比對發現目標	0.876		
		f3.警察機關應擴增應用無人機執行任務，協助追蹤嫌犯，提升整體執法效率	0.829		
		f4.警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如建置智慧型勤務派遣系統，加強監控和追蹤，建構圍捕網	0.913		
		f5.警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如多利用科技執法設備	0.900		
	事故賠償	g1.若警政署明定符合規範之警車追逐行為，所發生事故的賠償由機關負責時，會增加您警車追逐的意願	0.947	0.500	P<.000
		g2.若有提高警用汽、機車輛保險，會增加您執勤追車的意願	0.947		
	主管態度	h1.基於追車可能引發危險，長官不支持警察執勤追車之行為	0.833	0.693	P<.000
		h2.基於追車後續事故理賠責任，長官不支持警察執勤追車之行為	0.925		
		h3.基於追車後續事故法律責任，長官不支持警察執勤追車之行為	0.936		
主構面	次構面	題目	因素負荷量	KMO 值	Bartlett 球形檢定
警車追逐		i 1.您最近一次執勤追車，對所使用警車的性能，能有效發揮功能感到信心	0.761	0.693	P<.000
		i 2.您最近一次執勤追車，對本身高速駕車的技術感到信心	0.832		
		i 3. 您最近一次執勤追車，會開啟警示燈、警鳴器，告知逃逸者以及其他公眾，以避免發生危險	0.203		

在本問卷的信度方面，由表 10 結果可知，在三大主構面的各項次構面信度分析 (Cronbach'α) 結果，各構面 Cronbach'α 均在 0.8 以上，表示均有良好的信度。

表 10 各構面信度分析

主構面	次構面	題目數	Cronbach's α 值
情境因素	違法態樣	5	0.890
	執法環境	3	0.633
	法律規定	7	0.742
	執勤認知	9	0.899
組織因素	績效制度	5	0.564
	科技設備	5	0.871
	事故賠償	2	0.885
	主管態度	3	0.881
警車追逐		3	0.331

經分析表 11，在「情境因素」構面中，『執勤認知』平均值最大 5.08，『執法環境』平均值次之 4.81，反之『違法態樣』平均值最小 3.43，代表受訪者對於『執勤認知』與『執法環境』最為認同，對『違法態樣』認同度較低。另在「組織因素」構面中，『科技設備』平均值最大 5.05，『主管態度』平均值次之 4.58，反之『績效制度』平均值最小 4.01，代表受訪者對於『科技設備』與『主管態度』最為認同，對『績效制度』認同度較低。另「警車追逐」構面，平均值為 3.88，代表對於警車追逐並無明確表示支持或反對。

表 11 問卷各構面之敘述統計表

主構面	次構面	平均數	標準差
情境因素	違法態樣	3.43	1.230
	執法環境	4.81	0.876
	法律規定	4.41	0.765
	執勤認知	5.08	0.768
組織因素	績效制度	4.01	0.867
	科技設備	5.05	0.882
	事故賠償	4.22	1.389
	主管態度	4.58	1.150
警車追逐		3.88	0.867

六、警車追逐影響因素之迴歸分析

本研究為探討影響警察執勤追車行為的關鍵因素，係以 155 位現職警察為樣本，採用多元線性迴歸分析 (Multiple Linear Regression Analysis)，檢視 10 項自變數對「警車追逐」依變數的預測力。選擇 2 個基本資料變項 (年齡、服務年資) 和 4 個情境因素 (違法態樣、執法環境、法律規定、執勤認知) 及 4 個組織因素 (績效制度、科技設備、事故賠償、主管態度) 作為自變數以預測警車追逐因素如(表 12)所示。

(一) 整體模型配適度

本迴歸模型具有顯著的解釋力。10 項自變數共可解釋「警車追逐」行為約 48% 總變異量 ($R^2=0.48$)。Durbin-Watson 檢定值為 1.770，此數值接近 2，表示殘差之間無自我相關，符合迴歸分析的獨立性假設。

(二) 具顯著性的預測變項

視 10 項自變數中，僅有 3 項變數達到統計上的顯著水準 ($p < 0.05$)，顯示這三項因素是影響警車追逐行為的有效指標：

1. **法律規定 (Legal Regulations)**：此為本研究影響力最大因素 ($B = 0.280, \beta = 0.247, p = 0.012$)。
2. **違法態樣 (Violation Type)**：此為影響力次之的因素 ($B = 0.184, \beta = 0.261, p = 0.010$)。
3. **服務年資 (Service Tenure)**：此因素亦呈現顯著影響 ($B = 0.131, \beta = 0.293, p = 0.045$)。

其餘如年齡、執法環境、績效制度、科技設備等 7 項變數，在本研究中未達顯著水準 ($p > 0.05$)，並非警車追逐的有效預測指標。

表 12 年齡、服務年資及情境因素對組織因素之迴歸分析, $R^2 = 0.48$ ($n = 155$)

自變數	未標準化係數	Beta	顯著性
(常數)	1.513		0.011
年齡	-0.157	-0.190	0.190
服務年資	0.131	0.293	*0.045
違法態樣	0.184	0.261	*0.010
執法環境	0.023	0.024	0.807
法律規定	0.280	0.247	*0.012
執勤認知	-0.019	-0.017	0.888
績效制度	0.134	0.134	0.133
科技設備	-0.058	-0.059	0.548
事故賠償	0.058	0.093	0.356
主管態度	0.014	0.018	0.822

(三) 迴歸方程式

根據分析結果，本研究之迴歸方程式如下：

$$\text{警車追逐} = 1.513 + 0.131 \times \text{服務年資} + 0.184 \times \text{違法態樣} + 0.280 \times \text{法律規定}$$

此三項變數皆對追車具有正向影響，當同仁的「服務年資」愈高、面臨的「違法態樣」情節愈嚴重，及「法律規定」愈明確時，其發動追逐行為的傾向也隨之提高。其中，「法律規定」之影響力最大，顯示制度面規範對於員警執法行為具關鍵的重要性。

表 13 模式摘要 b

模式	R	R 平方	調過後的 R 平方	估計的標準誤	Durbin-Watson 檢定
1	0.489 ^a	0.239	0.187	0.782	1.770

- a. 預測變數：(常數)、年齡、服務年資、違法態樣、執法環境，法律規定，執勤認知，績效制度、科技設備、事故賠償、主管態度
- b. 依變數：警車追逐

七、研究發現

- (一) 本研究調查發現以 31-40 歲 (38.7%)，專科學歷 (56.0%)，服務年資 11-15 年 (17.4%)，服務於分局暨派出所 (含分駐所、交通分隊、警備隊) 的基層警 (隊) 員追車比例最高，且與其年齡、服務年資間有顯著差異。
- (二) 本研究調查發現，請問您第一考量不認為追車是必要手段之因素。排名第一為危險性太高 (63.8%)，排名第二為可能面臨法律訴訟 (12.9%)，排名第三為後續賠償 (11.6%)。
- (三) 本研究調查發現，情境因素分析，受訪者對於『為落實執勤三安政策，警察應了解追車的程序、法令及正確的追緝觀念，畢竟安全是回家唯一的路』與『若轄區最近屢傳治安事件(如搶奪、竊盜)，會增加您對攔檢不停逃逸車輛發動警車追逐的決定』最為認同，對『執勤遇有駕駛人輕微交通違規(如未戴安全帽)，攔查不停時，您會進行追車』認同度較低。
- (四) 本研究調查發現，組織因素分析，受訪者對於『警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如建置智慧型勤務派遣系統，加強監控和追蹤，建構圍捕

網』、『警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如多利用科技執法設備』最為認同，對『執勤追車結果，如未查獲刑事案件且未發生交通事故，您會主動向主管或上級報告該警車追逐行為』認同度較低。

- (五) 本研究調查發現，警車追逐的原因及態樣為，「您最近一次執勤追車，開始追逐的原因為：交通違規事件」，「您最近一次執勤追車，是執行何種勤務：巡邏」，「您最近一次執勤追車，所使用的車輛是：警用機車」，「您最近一次執勤追車，參與追逐的警車有：無其他警車」，「您最近一次執勤追車的逃逸車輛，為何種類型：重型機車」，「您最近一次執勤追車，有無攔獲逃逸車輛：有，單純交通違規告發」，「您最近一次執勤追車，發生在何時段：20:01-24:00」，「您最近一次執勤追車，剛開始道路交通流量：普通」，「您最近一次執勤追車，天候狀況如何：晴天」，「您最近一次執勤追車，剛開始在何種道路：縣道」，「您最近一次執勤追車，駕車最高時速約：61 至 70 公里」。
- (六) 在「情境因素」構面中，『執勤認知』平均值最大 5.08，『執法環境』平均值次之 4.81，反之『違法態樣』平均值最小 3.43，代表受訪者對於『執勤認知』與『執法環境』最為認同，對『違法態樣』認同度較低。
- (七) 在「組織因素」構面中，『科技設備』平均值最大 5.05，『主管態度』平均值次之 4.58，反之『績效制度』平均值最小 4.01，代表受訪者對於『科技設備』與『主管態度』最為認同，對『績效制度』認同度較低。
- (八) 本研究以年齡、違法態樣、執法環境、法律規定、執勤認知、績效制度、科技設備、事故設備與主管態度等 10 項因素為自變數，以警車追逐行為傾向為依變數，進行多元線性回歸分析。在所有變數中，服務年資($B=0.131$)，違法態樣($B=0.184$)與法律規定($B=0.280$)對追逐行為具有顯著正向影響，顯示年資愈高、違報情節愈嚴重、法律規範愈明確，追逐行為的傾向也隨之提高。
- (九) 綜上所述，「個人因素」方面，「服務年資」呈現顯著正向影響 ($Beta=0.293$)。是以，本研究假設「假設 1：員警的個人屬性中，「服務年資」與警車追逐決策具有顯著相關性」成立。其次，「情境因素」方面，回歸分析結果顯示，「法律規定」($Beta=0.247$) 是最具預測力的變項，「違法態樣」($Beta=0.261$) 亦是影響警車追逐重要因素，是以，本研究假設「假設 2：執法情境越嚴峻（如「違法態樣」嚴重性高）或執法依據越明確（如「法律規定」完善），

員警發動追車的傾向越高。」成立。再者，「組織因素」方面，將「績效制度」、「科技設備」、「主管態度」等組織因素，進行迴歸分析的結果並未達顯著水準，是以，本研究假設「假設 3：組織層面的支持度（例如：績效獎勵及科技輔助），會正向影響員警的追車意願。」不成立。

伍、結論與建議

為提升警察執勤安全性，降低警察事故發生率，著重安全及防衛性駕駛，確保能執行日常的警務工作，並有效防護他人生命、身體、財產安全，順利圓滿達成任務，以達到零事故發生。

一、結論

（一）本文研究法律規定的影響力最大，凸顯制度面規範對員警執法行為的重要性，其次為違法態樣與服務年資

本研究以年齡、違法態樣、執法環境、法律規定、執勤認知、績效制度、科技設備、事故設備與主管態度等 10 項因素為自變數，以警車追逐行為傾向為依變數，進行多元線性回歸分析。在所有變數中，服務年資(B=0.131)，違法態樣(B=0.184)與法律規定(B=0.280)對追逐行為具有顯著正向影響，顯示年資愈高、違報情節愈嚴重、法律規範愈明確，追逐行為的傾向也隨之提高。

（二）如未查獲刑事案件且未發生交通事故，員警通常未落實警車追逐報告

本研究調查發現（55%）受訪者如果執勤追車結果，如未查獲刑事案件且未發生交通事故，並不會主動向主管或上級報告該警車追逐行為。依據警政署規定，員警實施警車追逐前、追逐中、追逐後必須向勤務指揮中心、單位主管報告。

（三）員警普遍了解警政署規定之執勤追緝車輛分為三種態樣：刑事追緝、行政攔檢及交通違規攔查等三種情況

本研究調查發現（90%）以上受訪者了解警政署有明文規定執勤追緝車輛分三種態樣：刑事追緝、行政攔檢及交通違規攔查三種情況，其中刑事追緝有明確法律依據，而行政與交通攔檢則需依據比例原則臨場去判斷，保持安全距離尾隨待機攔停，並考量客觀情勢判斷無法或不宜攔停車輛

時，依職權終止執行追蹤稽查。

(四)美國紐約市警察局 2025 年制定新車輛追捕政策 NYPD's vehicle pursuit policy

該政策進一步考慮追逐的路線和地點，要求警員考量追車行動是否可能經過住宅區、學校或其他人群密集的地點，避免擴大發生危害，NYPD 也將進行員警相關訓練，要求在 2 年內完成緊急車輛操控課程(EVOC)。值得我國相關機關制定追車政策學習。

(五)英國警察學院頒布《警察追捕授權專業實務》與「通用決策模式的實務指引」(NDM)

英國《警察追捕授權專業實務》政策強調員警追車將「公共安全」為第一考量，並秉持比例原則，充分考慮風險、地形和周圍環境等。另「通用決策模式的實務指引」(national decision model,NDM)，有助警員在執勤作出正確決策，並遵循道德原則，在面臨風險決策時「做正確的事」。值得我國相關機關制定追車政策學習。

二、建議

騎乘機車或駕駛汽車係警察達成各項任務之必要技能，學習正確之交通法令知識與熟稔駕駛技巧，具備評估風險觀念，畢竟安全是回家唯一的路。故本文提出政策面等四大面向之建議，俾供警察機關作為參考之用：

(一) 政策面

1. 增訂《違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條之 1，讓員警發動「得追蹤稽查」之前、中、後階段有所遵循。

本研究迴歸分析證實，「法律規定」是影響追車行為最強的預測變數 ($B=0.280$)。此結果明確顯示，制度面規範是員警執法時最重要之依歸。然而，若規範未明確，將導致第一線員警在幾秒鐘內評估是否追車時，缺乏一致的裁量標準。因此，應優先從影響力最大之法制面著手，增訂《違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 10 條之 1，讓員警發動「得追蹤稽查」之前、中、後階段有所遵循，以降低執法時的不確定性，讓法律能成為警察的後盾，進而統一全國警察機關之執法尺度，並增訂保障員警執勤安全的相關法令。

2. 訂立《警察執勤追車調查小組組織及運作辦法》，成立獨立調查小組進行調查及提供意見

比照《警械使用調查小組組織及運作辦法》，訂立《警察執勤追車調查小組組織及運作辦法》，針對機關所屬人員執勤追車致人死亡或重傷爭議事件之追車時機、過程與相關行政責任進行調查及提供意見，成立獨立調查小組，該小組得彙整追車相關案例分析，提供司法警察機關與警察教育機關執勤追車之教育訓練、倫理促進及具體改善建議事項，重建警民信任。

3. 明定追車之發動嚴格限制需符合緝捕刑法重大犯罪行為，降低員警攔檢風險和執法成本

「違法態樣」是影響追車決策的第二大因素（ $B=0.184$ ），顯示員警會依據嫌疑人構成的危害程度來決定是否追緝。此正向關係指出，面對情節愈嚴重的違法行為，員警追車動機愈強。為平衡追緝必要性與公共安全風險，應針對不同「違法態樣」設計差異化應對 SOP。建議警政署研擬執勤中關於追車標準執程序，明定追車之發動嚴格限制需符合緝捕刑法重大犯罪行為，如為單純交通違規不得逕行追車，提供清楚之指引，以降低員警攔檢風險和執法成本，避免因追車造成之傷亡事故。

（二）教育訓練面

1. 將汽、機車安全防禦駕駛列為常年訓練

本研究發現高達（96%）受訪者認為警察駕車更應具備「防禦駕駛」觀念，進而「預測危險、避開危險」，以維安全並達成任務。建議警察機關落實將汽、機車安全防禦駕駛列為警察常年訓練，教導員警建立防禦駕駛觀念，考量追車之必要性與風險，學習尾隨保持安全距離，追車無法安全進行立即停止等，確保執勤安全。

2. 加強針對不同年資員警的訓練，使執法行為更一致

本研究發現「服務年資」亦是顯著的影響因素（ $B=0.131$ ），且係數為正向，顯示年資愈高的員警，追車傾向也愈高。這可能反映不同年資的員警，在風險評估、駕駛觀念或經驗判斷上存在差異。為使執法行為更趨一致，訓練內容應具差異化。針對資深員警強化風險平衡觀念，對資淺員警則加強情境判斷與駕駛技巧，藉此弭平不同年資間的認知落差，確保所有員警皆能具備共同之安全執勤標準。

3. 強化員警風險評估訓練，提高正確執法裁量

本研究發現高達（97.9%）受訪者認為為落實執勤三安政策，員警應了解追車的程序、法令及正確追緝觀念。警察執法必須在法律授權之範圍內

進行，「警察人員駕車安全考核實施要點」第二點並明定，警察人員駕車應遵守道路交通法規及下列規定：執行緊急任務時，得啟用警示燈及警鳴器，依法行使交通優先權，惟仍應顧及行人及其他車輛安全。學習英國通用決策模式步驟 (National Decision Model ,NDM)，具備風險觀念及考量比例原則，評估追車執行與決策之程序步驟與勤務流程，學習風險控管以做出正確執法裁量，畢竟安全是回家唯一的路。

(三) 科技面

1. 善用科技執法設備，替代傳統追車行為

本研究發現高達(94%)受訪者認為警察機關應尋求追車的科技替代方案，例如多利用科技執法設備。現代警務科技的輔助執法將改變傳統警方追捕行動思維，追緝車輛並非執法之唯一手段，善用 AI 車牌辨識系統 (Automated License Plate Readers,ALPR)等科技執法設備，降低傳統採追車作為，減少交通事故，提升城市安全，維護所有用路人生命財產安全。

2. 導入無人機協助查緝，降低追車事故發生

本研究發現高達(95.6%)受訪者認為警察機關應擴增應用無人機執行任務，協助追蹤嫌犯，提升整體執法效率。內政部指出已有 8 個警察局成立無人機隊，建議警察機關應擴增應用無人機執行任務，利用無人機在第一時間介入現場調查，事先於空中蒐集有關犯罪現場之各種資訊，先行鎖定追緝正在逃跑犯罪嫌疑人，向處理警員提供即時數據。減少高速追車的必要性，以免造成傷亡案件，提升整體執法效率，打照道路安全環境。

3. 使用模擬駕駛器，提升駕駛技能

使用模擬駕駛器在安全環境下練習，模擬真實駕駛體驗，練習基本操作，熟悉交通規則，並練習在突發狀況中學習應變能力，訓練危險感知即時反饋修正，增進防禦駕駛技能。

(四) 管理面

1. 合理檢討績效評估制度，引導警察將重心放在維護公共安全、提升服務品質

合理檢討警察績效評估制度，採用科學化、合理化及人性化，包含納入基層員警意見，績效評核回歸常態，減少短期專案，簡化警察勤、業務等，配合完善的法律支持，避免員警為了績效產生不當執法行為，引導警察人員將重心放在維護公共安全、提升服務品質。

2. 採購特製執勤需求 AI 智慧巡防系統之警用車輛

汰換逾使用年限及里程數且性能不佳之警用車輛，配備多個安全氣囊、強化車門防撞鋼樑，及先進的 AI 智慧巡防系統設備，如智慧車牌辨識系統，確保勤務中心即時調派優勢警力完成查緝任務，保障員警執勤安全。

3. 建置 AI 勤務指揮中心，精準調度警力以有效發揮勤務功能

建置 AI 勤務指揮中心，透過 AI 智慧科技即時掌握轄區狀況，整合科技執法設備，在確認對象後採事後逕行舉發或通報攔截圍捕方式，精準調度警力，加強保障警察同仁安全，有效發揮勤務功能。

陸、研究限制

限於研究者的人力、物力有限，故本研究樣本以在警專受訓 114 年警察佐升正學員、高雄市政府警察局及屏東縣政府警察局同仁為主，做網路抽樣調查，未能擴及其他中部及東部縣市警察局，研究結果是否適用或推論及全國外勤員警，有待未來研究者進一步考驗與印證。另國內並未就警察追車發生傷亡或損害作定期詳細分析統計與相關監督報告，缺乏警政署警政統計通報及國內相關資料文獻，因此參考文獻大部分係採外國研究及統計資料。

參考文獻

一、中文

- 113 年警政工作年報 (2024)。內政部警政署，頁 228-259。 方文宗 (2020)。警察追車正當性界限之探討，第 15 卷第 2 期。高大法學論叢。
- 司法院判決系統網站 (2025)。最高法院 101 年度台上字第 1435 號判決。
- 交通部運輸研究所(2008)。「汽機車駕駛訓練之學科課程規劃、教材編製與筆試題庫設計(1/3)」報告，交通部運輸研究所。
- 江建忠 (2014)。員警駕駛警車追逐影響因素之研究〔未出版之碩士論文〕。中央警察大學。
- 李明義 (1997)。警車追逐行為之實證研究－以高雄縣警察局為例〔未出版之碩士論文〕。中央警察大學。
- 國立中正大學犯罪研究中心 (2025)。臺灣民眾對司法與犯罪防制滿意度調查。 張宗揚、吳麗珍、蔡宗昌、江建忠 (2016)。警察追車攔檢之法實例研究。內政部警政署秘書室之自行研究報告。
- 廖建棠 (2006)。我國基層警察巡邏勤務裁量行為之研究〔未出版之碩士論文〕。中央警察大學。
- 鍾國良、葉重宇 (2017)。汽車防禦駕駛手冊，財團法人車輛研究測試中心。頁 1
- 鍾國良、葉銘鴻、黃嘉聖 (2016)。機車防禦駕駛手冊。財團法人車輛研究測試中心，頁 4-24。
- 鍾穎盛 (1997)。「警車追逐危險性的評估」，林燦璋等編「警察學專題研究 (2)」，183~197 頁。中央警察大學。
- 警政統計通報 (2024)。113 年警察交通執法與事故處理滿意度調查結果摘要。警政署統計室 警政署 113 年至 116 年警政安全守護雲計畫(核定本) (2023)。內政部警政署。
- 警政署 114 年第 7 次署務會報提示參考資料 (2025)。警政署 114 年 7 月署務會報，頁 2。

二、英文

"In Hot Pursuit Of Public Safety, Police Consider Fewer Car Chases". NPR.org.

Retrieved July 20,2025.

2024 Preliminary End-of-Year Law Enforcement Fatalities Report. National Law Enforcement Officers Memorial Fund.

Alpert, G. P., & Dunham, R. G. (1989). Policing hot pursuits: The discovery of aleatory elements. *J. Crim. L. & Criminology*, 80, 521.

Bazerman, M. H., & Moore, D. A. (2012). *Judgment in managerial decision making*. John Wiley & Sons.

Bridgit Bowden (2015). "In Hot Pursuit Of Public Safety, Police Consider Fewer Car Chases". *All Things Considered* (Transcript). NPR.

Carson, D., & Bain, A. (2008). *Professional risk and working with people: Decision-making in health, social care and criminal justice*. Jessica Kingsley Publishers.

College of Policing. (2020) *Authorised Professional Practice*. Available from: <https://www.app.college.police.uk/> [Accessed July 30 2025].

Gillooly, J., et al. (2021). *Measuring the Costs and Benefits Associated with Vehicle Pursuit Policies in Roanoke City and Roanoke County, VA* (<https://www.policingproject.org/vehicle-pursuits>), NYU Policing Project, p. 20.

Goldstein, H. (1979). Improving policing: A problem-oriented approach. *Crime & Delinquency*, 25(2), 236–258.

<https://ag.ny.gov/press-release/2025/attorney-general-james-proposes-reforms-address-dangerous-police-vehicle>[Accessed July 30 2025].

<https://primarynewssource.org/wp-content/uploads/Officers-Killed-and-Assaulted-in-the-Line-of-Duty-2024-Special-Report-1.pdf> [Accessed July 20 2025].

<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/550/372/>[Accessed July 30, 2025].

<https://www.archives.gov/founding-docs> [Accessed July 30 2025].

<https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s244549.html>

<https://www.nyc.gov/site/nypd/news/pr004/commissioner-tisch-new-nypd-vehicle-pursuit-policy>[Accessed July 30 2025].

<https://www.policeconduct.gov.uk/our-work/research-and-statistics/deaths-during-or-following-police-contact-2023-24-plain-text> [Accessed July 24 2025].

<https://www.policeconduct.gov.uk/sites/default/files/documents/Annual-deaths-statistics-report-England-and-Wales-2024-25.pdf>[Accessed July 30 2025].

<https://www.statista.com/statistics/1070627/us-law-enforcement-deaths-by-cause-historical/>

Independent Office for Police Conduct (2018). Deaths during or following police contact England and Wales 2017 to 2018: time series tables 2004/05 to 2017/18.

L. Aarts, I. van Schagen (2006). Driving speed and the risk of road crashes: A review *Accident Analysis and Prevention*, 38, pp. 215-224.

March, J. G. (1994). *Primer on decision making: How decisions happen*. Simon and Schuster.

National Police Agency. *Survey of Motor Vehicle Accidents by Elderly*

Nugent, H., Connors III, E. F., McEwen, J. T., & Mayo, L. (1990). Restrictive policies for high-speed police pursuits. Institute for Law and Justice, Inc., Alexandria, VA.

Police Executive Research Forum, “Vehicular Pursuits: A Guide for Law Enforcement Executives on Managing the Associated Risks” (Washington, DC: Office of Community Oriented Policing Services, 2023), 75.

Police Executive Research Forum. *Vehicular Pursuits: A Guide for Law Enforcement Executives on Managing the Associated Risks*. Office of Community Oriented Policing Services; 2023.

Reaves, B. A. (2017). Police vehicle pursuits, 2012-2013. US Department of Justice, Office of Justice Programs, Bureau of Justice Statistics. Retrieved from: <https://bjs.ojp.gov/content/pub/pdf/pvp1213.pdf>

Simon, H. A. (1955). A behavioral model of rational choice. *The quarterly journal of economics*, 99-118.

Simon, H. A. (1979). *Models of thought* (Vol. 352). Yale university press.

Stewart, T. (2022). Overview of motor vehicle crashes in 2020 (Report No. DOT HS 813 266). National Highway Traffic Safety Administration.

Xiang, T. (2022). Understanding emergency preparedness in public agencies: the key role of managerial perceptions. *Administration & Society*, 54(3), 424-450.