

國道交通救護安全再升級—跨機關實務交流共識精進現場安全

Freeway Traffic EMS Safety Upgrade – Interagency Practical Exchange to Enhance On-Scene Safety

圖、文：雲林科技大學、雲林縣消防局職安團隊

一、前言

高速公路事故現場瞬息萬變，救援人員除須面對複雜的交通環境外，更須在有限空間中兼顧救護效率與自身安全。為強化各單位對國道救援實務的理解與協作，雲林縣消防局於114年10月8日舉辦「高速公路交通救護實務討論交流會議」，邀請國道警察第四、八大隊、雲林縣警察局及雲林縣消防局相關科室及各大、分隊代表共同出席研討，以不同職責角度交流救援現場實際問題及改善方向。

To address the rapidly changing conditions at highway accident scenes, rescuers must not only contend with complex traffic environments but also maintain both rescue efficiency and personal safety within limited operating space.

To strengthen interagency understanding and collaboration on freeway rescue operations, the Yunlin County Fire Department held the “Freeway Traffic EMS Operations Discussion and Exchange Meeting” on October 8, 2025 (Year 114).

Representatives from National Freeway Police Troops 4 and 8, the Yunlin County Police Bureau, as well as relevant sections and station/sub-station representatives of the Yunlin County Fire Department were invited to participate.

From the perspective of their respective duties, participants exchanged views on real-world challenges encountered at highway rescue scenes and discussed potential improvements.

二、事故現場風險與第一線挑戰

林內分隊於會中指出，國道三號特定路段為事故好發區，救援時其餘車道仍有車流行進，導致救護及搶救人員暴露於高風險環境之中。

因地緣位置優勢，消防隊通常能於事故發生後第一時間抵達現場，立即投入救護與滅火任務。然而在救援初期，快車道車流仍

持續通行，若未能即時獲得防撞車或交管車支援，僅能依靠消防車、救護車作為臨時屏障，安全風險極高。近年多起消防車遭追撞事故亦印證現場防護不足的嚴重性。

因此，分隊建請高公局應針對高風險路段改善照明與警示設施，並建立標準防護機制，若傷患狀況允許，應儘速移至路肩或上車檢傷，以縮短人員暴露於危險區域的時間。



圖 1、國道警察局、雲林縣警察局與消防局齊聚，共議救援安全機制



圖 2、雲林縣消防局救護經驗案例分享

二、事故現場風險與第一線挑戰

林內分隊於會中指出，國道三號特定路段為事故好發區，救援時其餘車道仍有車流行進，導致救護及搶救人員暴露於高風險環境之中。

因地緣位置優勢，消防隊通常能於事故發生後第一時間抵達現場，立即投入救護與滅火任務。然而在救援初期，快車道車流仍持續通行，若未能即時獲得防撞車或交管車支援，僅能依靠消防車、救護車作為臨時屏障，安全風險極高。近年多起消防車遭追撞事故亦印證現場防護不足的嚴重性。

因此，分隊建請高公局應針對高風險路段改善照明與警示設施，並建立標準防護機制，若傷患狀況允許，應儘速移至路肩或上車檢傷，以縮短人員暴露於危險區域的時間。

三、不同職責的現場視角

國道警察第八大隊指出，目前人力尚屬缺乏，巡邏車出勤能量有限，且鄰近單位支援受距離及人力調派限制。有關於車輛停放建議的討論中，現行的規範皆僅要求「適當安全距離」，難以具體化為明確數值，實則為避免異常事件導致非必要的法律責任爭議；惟當前制度下，若警戒或救援車輛於執勤中遭追撞，仍列為事故當事人，後續處理與責任釐清繁複，增加執勤壓力。

警察與消防在現場的核心任務亦有所差異，警察著重於交通疏導與事故蒐證，以維持道路暢通為原則；消防則以人命救護與人員安全為優先，希望能暫時封閉道路以確保救援空間。兩者職責雖不同，但同樣以「安全」為共同目標。

此外，會中國道警察大隊再次強調交維責任權屬交通部高速公路局（高公局），國道警察雖可協助，但實際管制及設備調派仍應由高公局主責，並建議消防單位於現場如需封閉路段，應明確告知封閉範圍，以利警察協調高公局進行後續交管作業。

四、交維權責與作業困境

國道警察大隊說明，國道全線封閉需經交通部核准，一般事故難以達成，目前國道警察主要負責事故蒐證與排除障礙，而拖吊與交通管制作業則屬高公局範疇。

大隊建議各救援車輛應配備至少 3 至 5 個交通錐，以便於初步設置警戒區；夜間勤務則應增派人力，至少達 2 車 3 人以上共同執行任務，以確保可見度與人員安全。

惟全線防撞車數量有限，目前每大隊僅配發 1 部，面對廣大轄區難以快速調度，導致實務操作上仍有安全空窗。

■ 五、跨單位協調與改進方向

在交流討論的最後，與會人員達成共識：雖然警消單位普遍面臨人力不足的挑戰，但現場安全絕不容妥協。唯有透過持續的跨單位協調與溝通，建立更明確且可行的合作機制，才能在確保人員安全的同時，兼顧救援效率與整體行動效能。為此，會中達成初步共識如下：

（一）同步通知高公局事故處理組：

未來國道救援案件，應同步啟動高公局事故處理組出動交管車（防撞車），於現場建立安全作業區，作為制度化預防措施，以降低救援人員暴露風險。

（二）明確交維接手時序：

消防先到場時，得以三角錐作為初步法定警示；警察抵達後接手交維工作；工務段及高公局人員到場後，再進行正式封鎖及安全防護。各階段皆以「人員安全優先」為首要原則。

（三）特殊狀況應變模式：

針對化學災害應啟動毒災應變機制；連環車禍或天候惡劣時，應明確通報位置、車道及可通行路段，以利各單位調度支援。火燒車及電動車事故則依現場狀況機動處理。

■ 六、法律責任與作業界線

國道警察大隊進一步說明，公務車遭追撞雖列為事故當事人，惟不代表具有肇事責任，仍需依實際情況判定。現行法規僅允許使用安全錐、改道牌及拒馬等交維器材，消防車雖可能被列入事故車，但若能保持「車速二分之一」之安全距離，可在後續責任歸

屬上減少爭議。惟因事故型態多變，難以制定統一 SOP，各單位須依實際狀況彈性應變，並以「安全優先」為原則。

■ 七、制度建議與後續方向

LPMO 協同主持人建議，國道警察可協助消防局建立更完善的現場部署與安全維護指引，團隊未來將持續蒐集分析歷年靜止公務車遭追撞案件及法院判決結果，以供消防局作為未來政策與制度研修依據。

此外，各單位建議定期辦理跨單位國道救援演練，透過實際操作深化默契，建立共同作業語言與防護標準，逐步形成制度化的交維支援模式。

■ 八、結語

此次會議透過多方經驗交流與權責釐清，凝聚「安全優先、協作為本」共識。警察、消防與高公局雖在法定職能與作業流程上有所差異，但皆以「維護人員安全、降低事故風險」為核心目標。

透過跨機關合作與制度化防護機制的推進，期能建構更安全、高效且具彈性的國道救援環境，期能在救援效率與人員安全之間取得更佳平衡，確保每一位執勤同仁在最危險的現場，擁有最完善的保障。



■ 圖 3、攜手同行，守護每一次安全出勤