

冊，甚至車輛駕駛訓練等均是教育訓練之基本軟硬體配備，目前教育訓練單位之設備顯然嚴重落伍，導致教學與訓練品質成效無法精進。

- (2) 學術界與實務界交流不易，師資普遍為久任，減少與實務機關交流，兩者經歷易顯匱乏。

4. 訓練法規與組織體系

- (1) 訓練法規不夠明確：警察法、警察教育條例、警察人員進修及深造辦法等，均無系統化設計。
- (2) 訓練體系紊亂：警政署、中央警察大學係平行機關，並無隸屬關係，實務單位與學校教育立場由於經費、人力、制度等因素，致生訓練體系紊亂，教育內容與實務需求無法契合，效果自打折扣。
- (3) 訓練主辦機關不明確、無聯貫一致性，如警政署則分由教育組與交通組辦理，國道公路警察局由督察室、交通科或人事室辦理，縣市警察局則由訓練課或交通隊辦理相關專業訓練，實應統一事權或作更有效分工。

5. 教育訓練與人事升遷

- (1) 警政署於七十二年二月四日訂頒「交通警察人員遴補作業要點」，其目的在健全交通警察人事，提高服務品質，發揮交通專才專用，尤其本要點規定「升調任警正以上交通警察職務，須具有中央警官學校交通警察學系畢業」。但警政署並未依此要點貫徹施行，形成人員教育背景混亂。中央警察學校交通警察學系畢業學生，實應以分發專長職務為原則，分發時無職缺派任者，爾後應儘先予以調整所學專長職務。
- (2) 實務單位無法據以建立專業需求人力與人事主導管制，加以一般主官之長期忽視，導致交通警察單位在人事升遷及功獎福利居於劣勢，缺乏實質之誘因而無法留住專業人才（力），是交通警察邁向專業化之一大障礙。
- (3) 交通警察專業教育訓練與人事制度並未有建立聯結機制，形成人事歸人事、升遷歸升遷、訓練歸訓練等無法契合之陋制。

參、美日交通警察教育訓練制度分析

美國警察制度，依該國學者Holten.n.Gary之分析，美國是一個沒有統一警察制度的國家，其警察之設置，並非依據法律而產生，而是由中央或地方依其需要而設，各種警察組織及教育訓練體系、管轄與業務等，均形成各自獨立。而日本卻是個處處講求制度化之國家，在警察組織、教育訓練及人事制度等，由中央至地方均有完整之脈絡。兩者警察制度本質殊異，但其制度成效與執法功能，均舉世有名，長久以來，美日兩國警政制度對我國影響頗為深遠，值得我國在改革警察制度之重要參考。

一、美國交通警察教育訓練制度

美國不論中央或地方執法警察機關，皆是獨立完整而無上下級隸屬關係。指揮體系因應當地環境需要，彈性大、無系統，無全州或全國性之警察總部，平時機關間全靠協調合作，其交通警察教育訓練之教學設備，可謂居世界之牛耳，且各地方環境需要不一，因此，採因地制宜的方式，由地方自設警察訓練機構，培養基層警員為重心，以技術訓練重於智識訓練，教育與行政密切配合，充分發揮適用與實用性。其教育訓練把握此一原則，不斷求新改進，並藉由加強在職訓練來彌補基本訓練之不足，以應民主時代需求及維持警察學術地位。

因此，美國交通警察在個體健全、重視團隊觀念及先進的法律思潮規範下，其教育訓練制度具有以下之特色：

(一) 訓練需求評估制度

- 1.所有交通警察均從基層員警做起，並須先進入各該所屬警察學校或訓練中心接受教育。
- 2.訓練委員會之設立：美國各州普遍設有警察教育訓練委員會，其組織成員由警局長、市長、郡長、市執行長、檢察法、法官、學者、州議員及員警代表等十多名委員組成，依實務機關需求為導向，加以監督、規劃各項教育訓練之課程、目的、內容、對象、時數整體事項。
- 3.重視教育訓練需求評估：依「專業警察組織功能分析」與「人員任務執

行能力分析」之評估策略作為，採「觀察法」、「問卷調查」、「專家系統」等分析方法加以確認，以界定「誰須要接受訓練」與「該接受何種訓練」，頗能符合科學分析之精神，較易正確評估真正之訓練需求。

(二) 養成教育期程

美國交通警察之養成教育期程普遍均非太長，大約為期半年至一年左右，探究原因主要在於美國交通警察任務及勤務項目較為單純，且專業分工較為切實。

(三) 在職專業訓練時機明確

1. 固定時間在職訓練：各公路警察局均有律定固定時間之在職訓練，如加州公路警察局員警每月須接受八小時在職訓練。
2. 職務遷調訓練：規定員警於遷調、輪調，而與原任勤業務不同屬性之單位時，均須參加一定時間（加州公路警察局為三週）之職前專業訓練。
3. 升職專業訓練：員警每有晉升，須先參加升職教育，如加州公路警察局之巡佐升任巡官，須先參加為期三天之相關領導與管理之升職訓練課程。

(四) 課程安排

1. 由各警察局訓練部門依訓練委員會之決策，針對需求評估設定課目進行調查，並就調查實際結果，依「階級別」及「職能別」加以規劃開設與執行各種不同訓練班期課程。
2. 教育課程著重理論與實務操作配合：以提供加州公路警察局訓練之Ben Clark Training Center課程觀之，其實務操作時間即佔有55%以上，可見其訓練普遍重視實務操作。

(五) 訓練師資

1. 在職訓練之教官都為現職人員調任，且先接受為三至四個月之師資訓練，專業科目教官之訓練期程更長達一年之久，且實際授課前，必先繳交科目施教計畫，以確保施教品質之提昇。
2. 重視師徒相承制：包含學校教育或在職訓練，皆大量由實務資深員警來

擔任講授，其教官人數所佔之比例相當高，顯為典型之師徒相承。

(六) 認證制度

為建立專業導向，美國交通警察對於技術性之交通執法訓練項目，如雷達測速、傷患救護、酒精偵測及事故鑑定等，均設有認證制度，加州公路警察局更排定有「證照教官」之訓練課程，對民眾權益之確保，殊值參考。

二、日本交通警察教育訓練制度

日本交通警察組織部分與我國交通警察組織類似，如各警察本部（警察局）設有交通部（含交通警察隊），其養成教育未採分科教育，教育期間共同修習交通警察、交通整理、交通指導取締、交通事故之處理要領、交通警實務必要之基礎知識、交通規制與交通安全設施、道路交通法概說及交通事故防止等交通執法課程。並辦理具職務轉換前之職前訓練性質的「交通任用科」，以及各項分科之升職教育，如「警部補任用科（交通警察）」、「警部任用科」及「巡查部長任用科（交通警察）」等，各項班期所含交通專業課程彙整如表1。

表1 日本警察各項教育訓練班期交通專業課程一覽表

班 別	期程	交通專業課程	占所有學科課程比例	備註
警察學校初任科 (相當我國 甲種警員班)	十個月	交通警察(6)、交通整理(2)、交通指導取締I(14)、交通事故之處理要領(4)、交通警實務必要之基礎知識(6)、交通規制與交通安全設施等(4)、交通指導取締II(12)、交通事故事件之搜查處理要領(6)、道路交通法概說(20)、交通事故防止(2)等。	一七%	養成教育
警察學校交通任用科	二週	交通警察活動[現況問題(2)、交通安全教育(2)、受傷事故防止對策(2)]、交通事故分析[2]、交通指導取締[交通指導取締(2)、暴走族對策(2)、車票製作(2)]、交通事故事件搜查[搜查要領(4)、肇事逃逸搜查要領(2)、過失犯理論(4)]、交通管理[管理(2)、規制(2)、各式駕照及證明處理要領(2)]、高速道路交通警察[2]、駕駛者對策[駕照制度安全教育(2)、行政處分(2)]、搜查書類之製作[24]等。	一〇〇%	職務轉換之職前訓練

警察學校巡查部長任用科(交通警察) (相當我國巡佐班)	一週	一般搜查實務(8)、交通警察總論(2)、交通指導取締(4)、交通事故事件搜查(4)、交通管理(2)、駕駛執照(1)、高速公路交通警察(1)等。	五五%	升職訓練
警察學校警部補任用科(交通警察) (相當我國警佐班)	一週	一般搜查實務(8)、安全教育(2)、道路交 通法令(2)、交通指導取締(4)、交通事件搜查 (4)、交通管理(2)、駕駛人管理(2)、高速道 路交通警察(1)	五五%	升職訓練
管區警察學校警部補任用科(交通警 察) (相當我國警佐班)	五週	交通警察營運(8)、道路交 通法令(12)、交通 事故分析(4)、交通指導取締(10)、交通事件 搜查(24)、涉外事案之處理(2)、搜查課題研 究(6)、交通管理(14)、駕駛人對策(10)、高 速道路交通警察(2)、特別講座(4)、校外研 修(4)等。	五七%	升職職 前訓練
警察大學警部任用 科 (相當我國警正班)	十週	交通警察總論[交通課長職責(2)、交通警察 及高速公路警察目前諸問題(4)]、特別講座 [交通安全教育(4)、從法官看交通事故搜查 (4)、從檢察官看交通事搜查(4)、交通工學(4)、 都市交通(4)]、交通安全教育[交通事故分析 (4)、交通事故防止對策(2)、交通安全活動 (12)]、交通安全取締[交通取締管理(4)、交通 管理實施要領(10)]、交通事故事件搜查[交 通事故事件之特色及搜查之責任(2)、過 失犯之構成及信賴原則(4)、交通事故事件之 搜查指揮(4)、交通事故事件之搜查要領(16)、 對交通事故事件之指揮訓練(10)]、交通管理 [交通管理之功用(2)、交通管理基本計畫及 交通安全設施等整備(2)、保管場所法(2)、交 通管理相關問題探討(2)、交通管理之實施要 領(10)]、駕駛人管理[駕駛執照行政之現況 (2)、駕駛者管技巧及市民接待(2)]、交通警察 有關案例研討(8)、校外見習[設施見習(8)、 法院見習(8)]等。	六三%	升職職 前訓練

日本交通警察教育自養成教育至在職、升職訓練，較有一連貫制度化設計，其教育訓練之主要特色如下：

一、養成教育兼顧交通警察基本學術

日本警察養成教育雖未採分科教育，但為應畢業後之實務需要，課程安排除

一般警察必要之基礎通識學科外，交通專業課程安排即達到17%，以符合交通警察工作實際基本知能需求。

二、重視實務實習教育

日本不論都、道、府、縣或管區警察學校或警察大學校，其養成教育期間，學生均須於接受當地警察學校教育一段期間後，均安排派往實務單位實習，都、道、府、縣警察學校之原大學畢業學生基層實習教育為七個月，專科學校畢業及高中畢業學生實習教育八個月；管區警察學校實習幹部教育為三個月；警察大學校之警察署實習教育為九個月。可見其不同階層學校均有明確不同層次之實習教育，目的在使學員瞭解各階層警察官之實務特性，以預先見習及準備日後工作。

三、週延完整在職訓練

日本警察之在職訓練，一般分為「部門異動任用科」及「專科」二種，前者「部門異動任用科」於都、道、府、縣警察為二至四週，如為期二週之警察學校交通任用科，即是擔任交通警察之職前訓練班期，其排定交通專業課程更達100%；管區警察為一至五週。後者之「專科」訓練，即為配合現職工作需要所辦理之專業知能訓練，類似我國交通專業訓練班期，其於都、道、府、縣警察為一至三週；管區警察為一至五週；警察大學校則為二至四週。

四、循序落實升職教育

日本警察機關相當重視升職教育，每級升遷皆須經過考試與訓練，成績合格始予適當升遷調任，其於都、道、府、縣警察學校及管區警察均分別設有「巡查部長任用科」及「警部補任用科」，類似我巡佐班及警佐班，訓練期間分別為四週及五週；警察大學校則設有「警部任用科」及「警部營運科」，類似我國之警正班，訓練期程分別為二個月及二至三週。

五、注重交通警察專業知能

分析日本警察各種教育訓練班期，其課程設計除一般通識課程外，有關交通警察專業課程之安排，均佔相當高之比例，如警察學校巡查部長任用科為55%、警察學校警部補任用科為55%、管區警察學校警部補任用科為57%、警察大學警部任用科為63%，其訓練成績並永久記錄保存，作為升遷調職之重要參考依據，可見日本重視交通警察教育訓練之程度。

肆、我國交通警察教育訓練體制分析比較

教育訓練體制著重聯貫性及系統計畫，使教育單位與實務單位功能目標一致，達到育才與用才之目的，因此，養成教育與實務在職訓練則為達成任務使命之根本基石。在此針對目前養成教育與在職訓練之背景設計加以分析，作為改善與建立新體制之切入構面。

一、現行交通警察養成教育背景分析

現行交通警察養成教育主要由台灣警察專科學校及中央警察大學辦理，目前台灣警察專科學校計設有行政警察科、刑事警察科、交通管理科及消防安全科等四科；中央警察大學四年制大學部設有行政警察學系、刑事警察學系、公共安全學系、犯罪防治學系、消防學系、交通學系、外事警察學系、資訊管理學系、鑑識科學學系、國境警察學系、水上警察學系、行政管理學系、法律學系等十三個系，其中行政警察學系、刑事警察學系、消防學系及交通學系設有二年制技術系班。

蒐集各養成教育制度分析得知：

（一）交通專業課程比例：

1. 警專行政警察科排定交通警察實務與交通事故處理實務各二學分必修，比例為8.70%；刑事警察科則排定交通警察二學分選修，其比例為4.35%。
2. 警大大學部非交通警察系之交通專業科目之排定，除行政警察學系列有交通警察學二學分必修外，餘則均為選修二學分或未排定任何交通專

業課程，其課程比例則均低於1.56%；二技部分，則均低於2.78%。

3. 顯然兩校交通專業科目編排比例偏低，教育課程無法有效符合實務需求。

(二) 交通警力培育比例：

1. 警專交通管理科九十年年度計招收120名，佔總招收警察員額1500名（含行政警察科正期生100名）之比例為8%；刑事警察科招收680名，所佔比例則高達45.33%。
2. 警大交通學系大學部九十年年度計招收13名，佔總招收員額157名（不含犯罪防治及消防學系）之比例為8.28%；刑事警察學系亦招收13名，所佔比例相同。
3. 警大交通學系二年制技術班九十年年度計招收20名，佔總招收警察員額220名（不含消防學系）之比例為9.09%；刑事警察學系招收100名，所佔比例則為45.45%。
4. 依前示比例可得知，養成教育對於基層員警或警官之培育，均著重於刑事部分，交通警力之培育已嚴重受到忽視與失衡。

二、交通警察升職與深造教育內容分析

「訓用合一」為組織經營與人事管理之基本原則，職務遷調即代表角色扮演之轉換，欲適切扮演好新角色，唯賴於良好的教育訓練不可；而警察人員升遷要則第四條規定，各警察機關現職人員之升遷，應與教育訓練及考核相配合，期能有效運用並拔擢人才；另警察人員管理條例第十九條規定，各警察機關主管及專門性職務人員，得經升職教育或專長訓練培育之。

由於交通警察人員遴補作業要點無法落實施行，致我國交通警察並無專屬之升職或深造教育，其相關之升職或深造教育，與一般行政警察並無二致，悉依「警察教育條例」及其授權訂定之「警察人員進修及深造教育實施辦法」辦理，區分成進修與深造教育，其中巡佐班與警佐班雖列為進修教育，惟實際係升職教育性質，宜列為升職教育，以資明確；另深造教育則有警正班、警監班、研究班等。

針對各種升職與深造教育分析得知：

- (一) 巡佐班交通專業課程比例為4.84%，刑事專業課程比例達17.74%。
- (二) 警佐班交通專業課程比例為2.00%，刑事專業課程比例為9.62%。
- (三) 警正班交通專業課程比例為5.00%，刑事專業課程比例達12.16%。
- (四) 候用分局長班並未排定交通專業課程，刑事專業課程比例為17.74%。
- (五) 警監班交通專業課程比例為3%，刑事專業課程比例達9%。

綜上，各種升職及深造教育班（警大交通管理研究所除外）之交通專業課程排定比例均太低，此類人員均屬各層警察幹部，其工作必將涉及交通勤業務事項，其課程安排明顯與實務工作需求不符。

三、現行交通警察專業訓練內容分析

交通警察工作具有高度專業性，對於其不同職務的專業講習班應建立訓練體系，並於講習過程中考核，結業成績評量及格者，始具擔任交通警察各相關職務之資格，使交通警察學能素養與其所擔任之職務密切配合。

分析近年交通專業訓練班期辦理情形，得知交通警察專業訓練班期目前存在之癥結：

- (一) 未能固定開辦訓練班期，八十七至八十九年度訓練人數差距甚大，交通警察約以七九〇〇計，八十七年度受訓率為百分之五·三、八十八年度為百分之五·二、八十九年度則提升至百分之一三·七，九十年度為百分之二·六，可看出交通訓練班期未固定辦理。
- (二) 訓練班期尚未制度化，訓練班期未針對員警學養背景、班期性質及課程區隔，訓練班期間無法連貫成一系統，且專業課程未標準化，形成部分課程於不同班期重複出現，不同專業學養員警卻接受相同課程，無法計畫性培育各項專業人才。
- (三) 所辦理之訓練班期，除交通事故處理專業講習班係針對巡佐以上辦理外，餘均設定為分隊長以上人員參加，對於第一線基層員警部分則減少召訓，有礙基層實務運作之功能提昇。
- (四) 職前訓練並未落實，交通警察工作特性為技術性高，且具危險性，惟員

警幾為調入交通警察單位後，才一面工作一面參加訓練班期學習，甚者尚須長期請教他人，如能作好職前職務轉換訓練或新進人員職前訓練，訓練及格者始可服勤，必可減少交通員警自我摸索時間及誤差。

(五) 各項訓練班期未作成效評估，含時數配當、教材整備、師資間協調等，無法形成訓練需求、目標、計畫、成效間整之循環效益。

(六) 缺乏學經歷管理之設計與監督，未依交通員警專業背景規劃，形成部分人員多次重覆接受同項班期訓練，造成教育訓練資源浪費。

四、我國與美日交通警察教育訓練制度之分析比較

針對美國與日本交通警察教育訓練體制分析，綜合整理歸納出我國與美日兩國交通警察教育訓練制度之異同比較如表2。

表2 我國與美日交通警察教育訓練制度現況對照表

項目 \ 國別		我國	美國	日本	備考
機關組織型態		中央、地方分隸，垂直監督	警察局各自獨立，互不隸屬	國家、地方分隸，垂直監督	美國制度部分主要係參考加州、佛羅里達州、俄亥俄州公路警察局及西北大學等。
交通警力與總警力比例		8.2 %	各州不一	15.4 %	
養成教育	養成期程	警員：1 或 2 年 警官：2 或 4 年	0.5—1 年	巡查：15 或 21 月 巡查部長：13 月 警部補：12 月	
	養成科系	警專：分 4 科 警大：分 13 系	單一專屬 (各警察局自設學校)	未分科系	
	交通專業課程排定	警專交通科：56.52 % 非交通科：8.70 % 以下 警大交通系：65.69 % 非交通系：1.56 % 以下	1. 非以學位為導向 2. 悉依實務需求，完全排定相關交通單元課程	17 % 以上	

在職訓練	常年訓練	體技、射擊等 (各警察局以上均設立訓練單位定期辦理)	定期辦理	定期辦理
	專業訓練班	各種訓練班期未固定開辦	定期或不定期 (各警局不一)	分科定期辦理
	升職與深造	無交通專屬類	定期並專屬	分科定期辦理
	職前訓練	無交通專屬類	定期並專屬	分科定期辦理(採職務定期輪調制,因此格外重視)
訓練需求評估制度		無	各州設警察教育委員會辦理	
專業訓練與升職結合制度 (訓用合一)		訓練歸訓練,升職歸升職	訓練成績建檔保存提供升職準據	訓練成績建檔保存提供升職準據
認證制度		1. 部分班期發結業證書 2. 但均無專業認證設計	指定職種具備證照制度設計	指定職種認證制度

伍、建構交通警察專業教育訓練體制

教育訓練體制，其目的在於增進現職員警工作所需之專業知能，提供民眾最佳之服務品質。睽諸警察機關人員職務調動頻繁，且學校所受之養成教育專業課程普遍缺乏，如未能隨時給予充分進修汲取職務知識管道，則常形成自我摸索，必然不符專業需求水準及民眾期望，爰需建構交通警察專業教育訓練之體制。

一、確立改善指標構面

重點在針對現有各種交通警察教育訓練問題分析結果，參照國外教育訓練制度之可行方案，逐一就我國教育訓練相關之養成教育、升職與深造、專業訓練、職前訓練、認證與訓用制度等核心問題層面加以檢視，兼具實務與學校、基層與幹部之組織需求效用、人力條件、訓練資源與客觀環境考量，研整如表3、4、

表3 交通警察教育訓練問題與改善規劃指標表

班別	原 列 科 目 (時 數)	佔總時 數比例	設 計 增 列 科 目
巡佐班	交通事故處理 (6)	4.84%	交通法規 安通安全 指揮技巧
警佐班	交通警察工作 (4) 交通法規 (4) 道路交通管理處罰條例 (4) 交通事故處理與鑑定 (8)	2.00%	交通安全 交通工程與管制 交通事故審核制度 交通事故預防 交通行為與心理 交通裝備操作 道路交通問題研究
警正班	交通工作研討 (2)、警察人員駕 車安全考核要點 (2)、都市交通 問題研究 (4)、酒測執法與酒測 器原理 (2)、交通安全與交通執 法 (4)、交通疏導與瓶頸路段改 善 (2)、交通法規 (4)、道路交 通事故處理實務 (4)、事故處理 辦法與專責人員處理 (2)	5.00%	交通工程與管制 事故預防 (用路者管理、障 礙物與飆車排除) 我國交通政策
分局 長班	*	0%	交通事故處理與犯罪偵查 交通執法
警監班	我國交通政策分析 (4) 交通事故處理制度之研究 (2) 交通安全維護與交通執法 (4)	3.00%	肇因分析與事故預防 都市交通管理 各國交通警察制度

表4 升職與深造教育班期交通專業課程規劃表

班別	原 列 科 目 (時 數)	佔總時數比例	設 計 增 列 科 目
巡佐班	交通事故處理 (6)	4.84%	交通法規 安通安全 指揮技巧
警佐班	交通警察工作 (4) 交通法規 (4) 道路交通管理處罰條例 (4) 交通事故處理與鑑定 (8)	2.00%	交通安全 交通工程與管制 交通事故審核制度 交通事故預防 交通行為與心理 交通裝備操作 道路交通問題研究
警正班	交通工作研討 (2)、警察人員駕車安全考核要點 (2)、都市交通問題研究 (4)、酒測執法與酒測器原理 (2)、交通安全與交通執法 (4)、交通疏導與瓶頸路段改善 (2)、交通法規 (4)、道路交通事故處理實務 (4)、事故處理辦法與專責人員處理 (2)	5.00%	交通工程與管制 事故預防 (用路者管理、障礙物與飆車排除) 我國交通政策
分局長班	*	0%	交通事故處理與犯罪偵查 交通執法
警監班	我國交通政策分析 (4) 交通事故處理制度之研究 (2) 交通安全維護與交通執法 (4)	3.00%	肇因分析與事故預防 都市交通管理 各國交通警察制度

表5 交通警察勤務專業能力需求一覽表

項 目		主要交通專業能力	需求對象
交 通 勤 務	一、交通指揮	指揮技巧、交通工程（號誌）、交通法規	交通分隊及分駐（派出）所等基層員警。
	二、交通守望	交通法規、警察法規	
	三、交通管制	交通法規、交通安全、交通工程	
	四、交通整理	交通法規、交通安全、事故預防（行人秩序管理、道路障礙排除）	
	五、交通巡邏	交通法規、交通安全、事故處理、安全駕駛	
	六、交通稽查	交通法規、交通安全、安全駕駛、執法技術、犯罪偵查、執法裝備應用	

表6 交通警察業務專業能力需求一覽表

項 目		主要交通專業能力	需求對象
	一、交通執法工作規劃	交通法規、交通安全、交通統計、勤務規劃	各級交通警察業務承辦人及主管。
	二、交通安全管制設施規劃與管理	交通法規、交通工程、交通安全	
	三、營小客駕駛執業登	交通法規、交通安全	交通隊以上承辦人及主

六、路邊停車場之規劃與管理	交通法規、交通調查與分析、交通工程	交通隊以上承辦人及主管。
七、道路交通安全會報	交通法規、交通安全、交通工程	
八、交通助理人員及義警民力管理	交通法規、勤務規劃、指揮技巧	交通分隊以上承辦人及主管。

二、交通警察專業訓練班期與教育內容設計

經針對訓練班期屬性、講習對象、課容內容等詳加考量設計，將交通警察專業訓練講習分為下列三大類：

(一) 交通警察執法通識類（表7）：

表7 交通警察執法通識類專業訓練一覽表

班 別	講習對象	講習目標	課程內容	備註
交通執法基層人員講習班	未受警專交通安全全科養成教育之各警察局交通基層人員	培養交通基層人員具備交通通識課程之素養。	1. 交通行為學。 2. 執法技巧。 3. 交通法規。 4. 交通安全。 5. 急救實務。 6. 交通統計分析。	內容為綜合性。
交通警察幹部講習班（初級）	未受警大交通幹部養成教育之各警察局承辦交通勤(業)務之幹部	培養幹部具備初級交通通識課程之素養。	1. 交通執法實務。 2. 交通統計（初級）。 3. 交通行為學。 4. 交通法規。 5. 交通安全。 6. 急救實務。 7. 交通裝備操作。	內容為綜合性。
交通警察幹部講習班（進階）	曾受交通幹部講習班（初級）人員與外勤管理幹部	培養幹部具備進階交通通識課程之素養。	1. 交通統計（進階）。 2. 交通法規研究。 3. 交通調查設計。 4. 交通事故處理與審核。 5. 都市交通問題研究。	內容為進階綜合性。

交通執法專案講習班	各警察機關各級交通執法人員	統一作法或重點執法應注意事項。	如酒後駕駛取締、砂石車安全管理、飆車取締等。	依交通執法需求開設之單元性班期
-----------	---------------	-----------------	------------------------	-----------------

(二) 交通工程與管制類講習 (表8) :

表8 交通警察工程與管制類專業訓練一覽表

班 別	講習對象	講習目標	課程內容	備註
交通工程與管制講習班 (初級)	各警察機關全體交通警察及承辦交通業務人員。	提升員警交通工程基本知能。	1. 用路者特性。 2. 車輛操作特性。 3. 交叉路口特性。 4. 標誌、標線與號誌。 5. 行人管制。 6. 駐車及管制。	內容為初級專業性
交通工程與管制講習班 (中級)	各警察機關承辦交通業務人員及一般幹部。	加強員警交通工程進階知能。	1. 行駛時間和延誤。 2. 駐車研究與特性。 3. 交叉路口槽化。 4. 單行道系統及管制。 5. 交叉路口設計及管制。 6. 速限區段設立及管制。	內容為進階專業性
交通工程與管制講習班 (高級)	各警察機關承辦交通業務人員及幹部。	培養交通幹部高層交通工程素養。	1. 車流特性。 2. 容量分析。 3. 交通號誌。 4. 都市交通管理。 5. 智慧型運輸系統。	內容為高階專業性

(三) 交通事故處理與鑑定類講習 (如表9)。

未來交通事故處理人員及鑑定人員出庭作證必將大增，人力與工作需求亦必相形增長，允宜比照日本於各交通警察組織內設置交通事故鑑識人員，現階段則應立即全面規劃開辦交通事故鑑定班初級、中級、高級，以培育此類人員知能。

表9 交通警察事故處理與鑑定類專業訓練一覽表

班 別	講習對象	講習目標	課程內容	備註
交通事故處理講習班	各警察機關承辦業務及處理事故人員。	提升員警事故處理技巧及熟悉處理法令。	1. 交通事故處理規範及相關規定。 2. 交通事故現場管制、疏導、照相、攝影、測繪、跡證採集與保存、筆錄製作及調查報告表填報要領。 3. 事故審核規範。 4. 肇因分析研判。 5. 實際操作演練。	內容為初級專業性
交通事故鑑定班（初級）	全體交通警察人員	培養交通執法人員交通鑑定基本知能	1. 汽車工程（初級）。 2. 交通工程。 3. 肇事重建。 4. 交通事故偵查。 5. 鑑定書制作。	內容為初級專業性
交通事故鑑定班（中級）	交通執法業務規劃幹部	培養規劃人員進階交通鑑定知能	1. 汽車工程（中級）。 2. 交通行為與心理。 3. 電腦輔助肇事重建。 4. 制動裝置檢查。 5. 鑑定案例研究。	內容為進階專業性
交通事故鑑定班（高級）	交通事故鑑定人員	培養鑑定專責人員高階專業知能	1. 汽車工程（高級）。 2. 鑑定委員會實習。	內容為高階專業性

上述交通警察人員專業訓練系統彙整如表10，各種職務人員均應於一定期限內（如五年內）有系統地依序接受專業訓練，受訓及格均發給結業證書認證。另礙於目前交通警察並無專屬之升職教育及職前訓練，為謀改善及強化作為，其中外勤管理幹部（隊長、副隊長、組長、分隊長等）應擔負基層種子教官任務，對於交通隊以下員警之職務異動，由各警察局（交通隊）規劃施以短期之職前訓練，以符勤業務急需，異動員警並應於該年度內優先依序接受系統訓練。其流程如圖1。

表 10 各級交通警察人員應受專業訓練對照表

職務性質及專業背景 班 別	業務規劃人員 (科長、科員、組員)		外勤管理幹部 (隊長、副隊長、分隊長)		外勤基層執行人員 (小隊長、隊員、派出所警員)		交通事故鑑識人員
	警大交通學系畢業	非警大交通學系畢業	警大交通學系畢業	非警大交通學系畢業	警專交通管理科畢業	非警專交通管理科畢業	
1. 交通執法 基層人員班						☺	
2. 交通執法 專案班 (單元性)			☺	☺	☺	☺	
3. 交通幹部班 (初級)		☺		☺			
4. 交通幹部班 (進階)		☺	☺	☺			
5. 交通工程與管制 班 (初級)		☺		☺		☺	
6. 交通工程與管制 班 (中級)		☺		☺			
7. 交通工程與管制 班 (高級)	☺	☺	☺	☺			☺
8. 交通事故 處理班		☺		☺		☺	☺
9. 交通事故 鑑定班 (初級)	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
10. 交通事故 鑑定班 (中級)	☺	☺					☺
11. 交通事故 鑑定班 (高級)							☺
備 註 (受訓順序)	9→10	3→4	2.4.7→9	2.3→4	2.9	1→2.5	7.8
		5→6→7		5→6→7		8→9	9→10 →11
		8→9→10		8→9			

註：1. 交通事故鑑識人員因需具專業基礎學科訓練，設計由受警大養成教育交通學系（所）畢業人員中培訓。

2. 每班期訓練結業成績及格，均應發給認證書並由警政署註登錄。

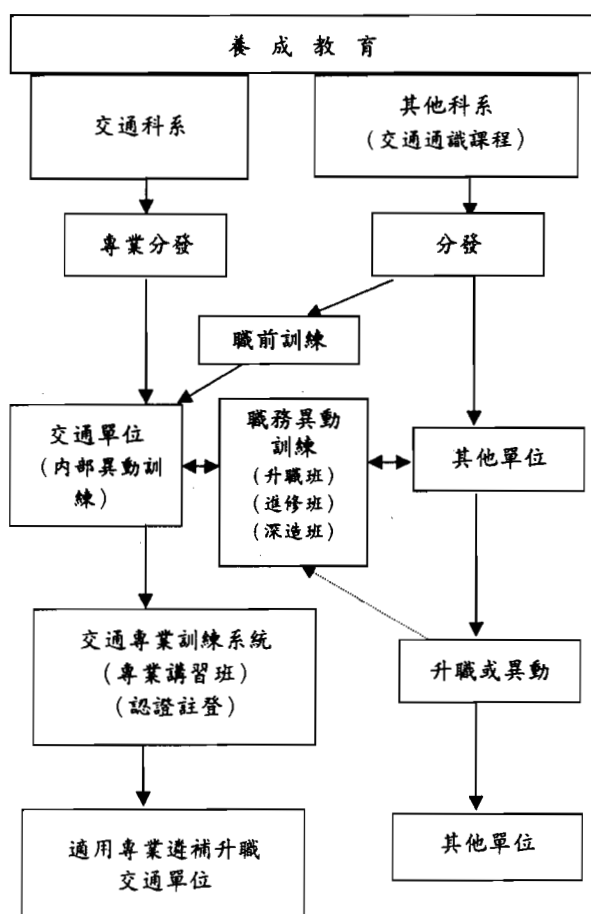


圖 1 交通警察專業教育訓練體制流程圖

五、訓用合一之專業認證與遞補制度

我國警察各項訓練考核與人事制度，除一般巡佐班、警佐班、警正班、警監班等列入升職紀錄外，其餘各種訓練班期則減少相互結合運用，致常流於形式，造成教育訓練資源嚴重浪費。

對於落實訓練成效之管理運用，美國佛羅里達州公路警察局（Florida Highway Patrol）對於各種專業訓練班期及人員，設計建立一套員警個人訓練紀錄檔案，內容包括訓練計畫、訓練班期名稱、課程名稱、參訓者姓名、訓練時數、訓

練日期、訓練成績等，一份為手抄備份檔，一份則為電腦檔，作為以後訓練、升職、職務分派等之重要參考依據。而國內交通警察實務訓練單位雖有「常年訓練成績紀錄卡」之設計，但僅侷限術科之紀錄與管制，專業訓練部分卻均付之闕如，以致產生「所訓非人」、「職業受訓者」之況，對於員警專業紀錄則無從查考。

公務人員陞遷法第二條規定「公務人員之陞遷，應本人與事適切配合」之意旨，因此，建構有效專業教育訓練體制，其重要之配套措施當為建立交通警察專業證照紀錄檔案，即所謂專業認證，再配合人事之專才專用，始能真正吸引員警察參訓意願，落實教育訓練之目標，在作法上，應設計完整認證模式系統，作為相關訓練、職務分派、升職等之重要參考準據；中央由警政署交通組綜理主政、教育組及資訊室協助，負責掌管全國交通警察教育訓練與認證紀錄，紀錄內容如表 11。

表 11 交通警察教育訓練與認證紀錄表

基 本 資 料							
姓 名		出 生 年 月 日		身 分 證 字 號		警察學歷 科 系	
歷 任 機 關	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
職 稱							
異動日期文 號							
訓 練 與 認 證 紀 錄							
訓練機關名 稱	班 期 名 稱	訓 練 日 期	課 時	程 辦 理 單 位 數 認 證 章	機 關 認 證 章	備 註	

陸、結論

現今警察機關普遍以升遷為訴求本位與發展導向，專業教育訓練作用則被定位為升遷之手段，而忽略其功能與需求導向，有必要加以導正並推動朝專業化規劃執行，形成一個完整教育訓練需求、資源管理及決策定位之良式循環。

一、養成教育之基本執勤知能提升

- (一) 養成教育應設立交通警察共同科目
- (二) 養成教育招生配額應契合實務人力需求

二、需求導向之專業訓練設計

- (一) 針對交通警察各種勤業務項目，隨時探討各種職務專業能力需求配當，衡量評估訓練需求指標。
- (二) 訓練對象應區分學經歷與養成背景素質，以利因材施教，提昇訓練實效。
- (三) 訓練目標及課程內容應以實務需要為主軸，提高學習興趣及課程吸收程度，確保訓練品質。
- (四) 有系統地規劃設計各種在職訓練班期，包括交通執法通識類、交通工程與管制類、交通事故處理與鑑定類等班期，形成訓練需求、目標、計畫、成效間之完整機制。

三、職前訓練之因應規劃

專業訓練班期可視為長程治本之方法，而職前訓練則為短程治標之方法，其中構想規劃由外勤管理幹部（隊長、副隊長、組長、分隊長等）擔負基層種子教官任務，對於交通隊以下員警之職務異動，由各警察局（交通隊）規劃施以短期之職前訓練，以符勤業務遂行之急需。

四、增加升職與深造班期之交通專業課程

我國升職與深造教育班——巡佐班、警佐班、警正班、候用分局長班及警監班等，所排定交通專業課程比例過低，亦遠低於日本相當班期之課程比例，應以提高。

五、交通專業訓練中心之設置

「工欲善其事，必先利其器」，交通警察教育訓練除了基礎理論及執法課程外，尚需實務環境與設施器材之操作練習，因此需建置交通專業訓練教室或中心，達到理論與實務契合之教學目標與訓練效果。

六、建立專業認證制度，確保服務品質

認證制度是服務品質的客觀保證，亦是國際潮流趨勢，交通警察勤業務執行（如雷達、酒測等），更應透過教育訓練取得專業執法保證與信賴。

七、建立訓用合一之專業升職體系

教育訓練制度應從選才、育才、用才、留才各層面思考，以訓練進修、考核獎懲、職務升遷及福利待遇等加以適當配套，才能建立良性競爭，激發專業人力潛能。

首先即應建立受訓及格員警認證紀錄資料，並於結訓後納入人員管理運用之參據，遇有交通警察人事異動，應先會知交通單位查核管制確立專業資格，交通隊隊長、副隊長、組長以上及跨縣市異動員警由警政署交通組查核管制；分隊長、巡官以下員警由縣市警察局交通隊查核管制；其次再配以考核獎勵、交通專業加給、薪俸提升等實質鼓勵作為，增進訓練學習之動機與誘因，留住專業人力，進而規劃邁向專業升遷體系制度，並藉由升職、深造、進修等構面，適度開放人員轉任機制，以符合個人生涯發展與機關專業化之平衡。

八、修正專業遞補要點，健全交通警察人事

各交通警察人員職務，警官應以中央警察大學交通學系（所）畢業、基層則

應以台灣警學專科學校交通警察科畢業者為遞補限制，即以落實專業分發與專業遞補任用為原則規範；不足部分再考量以非交通本科系（所）但經交通專業講習訓練及格者為資格標準，以逐步建立交通警察專業人事制度。

九、提升交通警察專業組織與功能

專業化組織與教育訓練是一體之兩面，警政署九十一年五月決議，臺灣省各縣市警察分局成立交通組、交通（大）隊成立交安組，對於基層組織架構完整性與業務推動功能性，已可初見其規模。惟欲真正邁入交通警察專業化，則仍有賴於交通警察局之成立，達成組織專業化及教育訓練系統化之理想。

參考文獻

1. 王進旺，「交通執法新願景」，桃園，中央警察大學交通學報第一卷第一期，民國九十年十二月。
2. 蔡中志、陳家福，「中、日交通警察組織體制之比較研究」，桃園，八十六年道路交通安全與執法研討會論文集，民國八十六年六月。
3. 蘇志強、蘇政敏、李紹榆，「國內道路交通事故處理與未來發展方向探討」，桃園，八十七年道路交通安全與執法研討會論文集，民國八十七年六月。
4. 蘇志強、蔡以仁等，「交通警察局專業功能設計與發展規劃」，內政部警政署八十九年度委託研究報告，民國八十九年十一月。
5. 陳明傳等，「各國警察制度」，桃園，中央警察大學，民國八十五年五月。
6. 陳嘉隆等，「美國重要城市道路交通管理暨警政研習報告」，臺灣省政府所屬各機關因公出國人員出國報告書，民國八十六年六月。
7. 國道公路警察局，「日本警政暨道路交通管理考察報告」，行政院所屬各機關因公出國人員出國報告，民國八十七年十二月。
8. 蔡庭榕等，「警察人員考教用制度之研究—封閉式與開放式之比較分析」，行政院國家科學委員會專題研究計畫，民國八十八年七月。
9. 劉美玉，「我國警察教育制度之研究」，桃園，中央警察大學警政研究所碩士論文，民國八十七年六月。

10. 詹永茂,「交通警察局專業組織架構之研究」,桃園,中央警察大學交通管理研究所碩士論文,民國九十年六月。
11. <http://www.chp.ca.gov/>,2001.
12. <http://www.fhp.state.fl.us/>,2001.
13. <http://www.state.oh.us/ohiostatepatrol/>,2001.
14. <http://www.server.traffic.northwestern.edu/>,2001.