交　通　學　報
第一卷第一期(創刊號)
民國九十年十二月
頁11～頁38

Journal of Traffic Science
Central Police University
Vol. 1 No. 1
Dec. 2001, pp. 11~38

交通警察局專業組織架構之研究

The Professional Organizational Structure for Traffic Police Bureau

蘇志強　Chih-Chiang Su[1]

詹永茂　Yung-Mao Chan[2]

摘　要

本文旨在研究於我國現行交通執法體制下，在實務運作上所遭遇的困境，若未來成立交通警察局，則其主要之專業功能及組織架構應如何？方足以達到專業化交通執法目標。經比較我國、日本、韓國、新加坡、美國及香港地區等國家之交通警察組織，發現在亞洲鄰近先進國家、地區中，多設有健全完整的交通警察組織體制，俾能實現人、車合一管理、推動交通刑事、強化肇事鑑定、發展交通執法科技等。茲借鏡各國交通執法專業之發展及我國未來之需求，本文建議在符合經濟效益及資源共享原則下，成立隸屬中央之「交通警察局」，地方之各縣市警察分局成立交通組，並強化交通隊之組織功能，俾有效改善日益嚴重之交通執法專業化問題。

關鍵詞：交通執法科技、軌道運輸、智慧型運輸系統(ITS)、路網整合

Abstract

This study focus on investigating if the possible difficulties in practicing traffic law enforcement from the establishment of future Traffic Police Bureau (TPB) in Taiwan. Through collecting related structures and organizations of TPB from Japan, Korea, Singapore, America, and Hong Kong, the comparisons showed that most of

[1]中央警察大學交通學系教授兼交通系主任、所長(通訊住址：桃園縣龜山鄉大崗村樹人路56號；電話：03-3281991；E-mail：una015@sun4.cpu.edu.tw)。
[2]中央警察大學學生總隊大隊長。

these countries have developed a well-established TPB or related systems. In addition, these TPB or related systems have also function very effectively in practicing traffic investigation, accident identification, and in developing the technology of traffic enforcement. Based on these findings from other countries and the needs of current situation in Taiwan, this article proposed a plan to the establishment of TPB in Taiwan. Under the principles of economic and resource sharing, it is expected the function of future TPB will improve the current degrading traffic and enhance the profession in traffic enforcement.

Key word : *Traffic Enforcement Technology, Rail Transportation, Intelligent Transportation System, Traffic Network Integration*

壹、前 言

警察「依法行政」，尤其交通警察扮演著「街頭裁判」之角色，以動態交通違規取締為例，常因違規行為「稍縱即逝」，頗具「認定爭議」【1】，加諸民眾的教育水準及法律常識逐漸提升，員警執法所面臨之挑戰，日益升高。因此，運用科技藉以提昇交通警察的執勤能力與執法品質，已為必然之趨勢。而交通執法科技化，執法者需要豐富的專業知能與素養，才能強化為民服務，贏回社會大眾對交通警察的信心與信賴。目前，交通執法所面臨的困境包括：交通執法科技整合問題、交通警力及專業性不足問題、統一指揮權責問題、高快速道路與地區路網整合問題、交通警察組織編制與功能不彰問題及交通警察人事制度與教育訓練未臻健全等等問題，均有賴成立一全國性的專業交通警察組織，方可迎刃而解。故本研究通盤檢討國內現行交通警察組織體制，並參考其他先進國家(日本、韓國、新加坡、香港特區)之交通警察組織概況及國內相似之警察機關組織，討論警政署成立交通警察局之構想，依專業需求做具前瞻性之規劃，在功能導向下，建立符合專業功能設計的交通警察局之可行方案，最後提出具體之交通警察局組織架構，俾供日後我國成立交通警察局之參考。

貳、國內交通執法機關運作問題分析

2.1 交通執法機關組織現況

我國目前交通執法機關之組織架構整理如圖 1 所示，在中央為警政署交通組及國道公路警察局，警政署交通組設規劃與管理二科，負責全國交通警察業務之規劃、督導事項；國道公路警察局設三科四室一中心及刑事、保安警察隊，並設外勤公路警察隊(國道六隊省道三隊)，負責國道之交通執法任務；依警政署組織條例，兩單位均直屬警政署，彼此間互不隸屬。地方為北、高兩市警察局成立交通警察大隊，各分局設交通組及交通分隊，縣市警察局成立交通隊，下設交通分隊；另福建省金門縣設交通隊，連江縣設行政課，負責交通相關勤業務。

2.2 交通執法機關運作問題

我國交通執法機關至目前尚無類似刑事警察局之全國性專業組織，故不論在縱向或橫向指揮系統與隸屬關係，都面臨了諸多的問題。在縱向關係方面，則面臨整體警察機關交通執法指揮體系問題，現行中央交通警察組織制度，在警政署設交通組採幕僚編組型態，辦理交通警察業務之規劃、督導事項，對公路警察局及各縣市交通隊並無直接指揮、監督之權，管理欠靈活；另各地區交通執法之作法亦常有不一致之情形發生。而在橫向關係方面，例如一般交通行政機關與警察機關間之權責問題，及一般行政警察的交通執法專業性不足問題，在在都使得整體交通執法工作難以達到改善交通之預期目標。在現行道路交通警察組織體制下，中央與地方警察機關、地方與地方警察機關間，在實務運作上產生諸多問題【2】，茲將其間之運作狀況整理如圖 2 所示，並說明如下：

(一)在交通執法科技發展方面：目前相關部門對交通執法科技研發無法整合民間各界先進專業知識，以配合交通執法之需要，發揮交通安全防治功能，且對於未來鐵路民營化、捷運及民間參與交通建設之高鐵 BOT 等所謂「軌道運輸」之交通執法問題以及智慧型運輸系統(ITS)之電子化交通執法定位問題，亦無明確規範。

(二)指揮權責方面：警政署交通組與國道公路警察局，依據警政署組織條例第四、五條規定，分別隸屬警政署，為中央交通警察組織之業務與勤務單位，無直接隸屬關係，且國道公路警察局局長之階級尚比警政署交通組長為高，交通組難以指揮與督導該局相關勤業務。

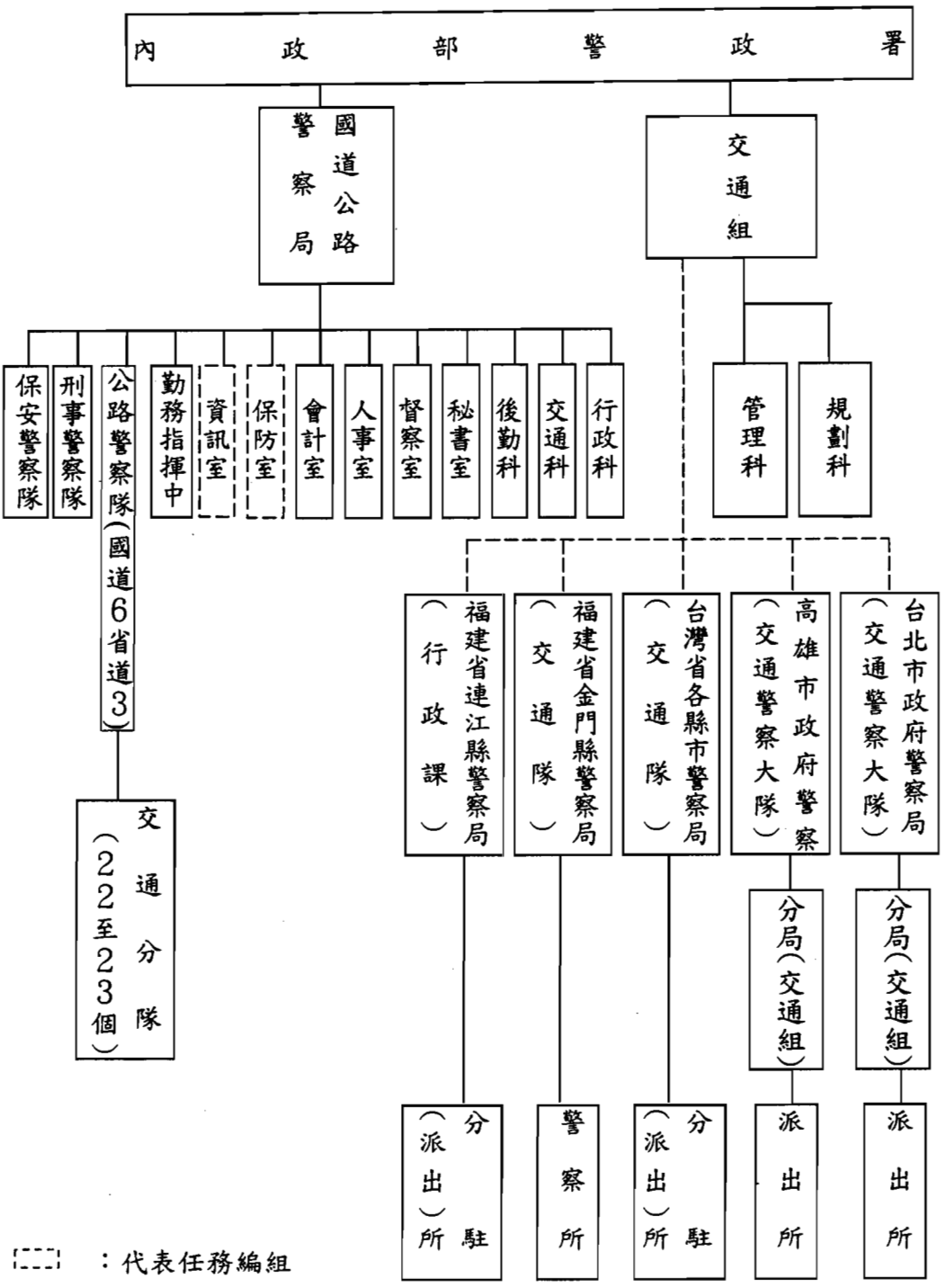

圖 1 現行警政署交通組與各警察局之交通警察組織關係圖

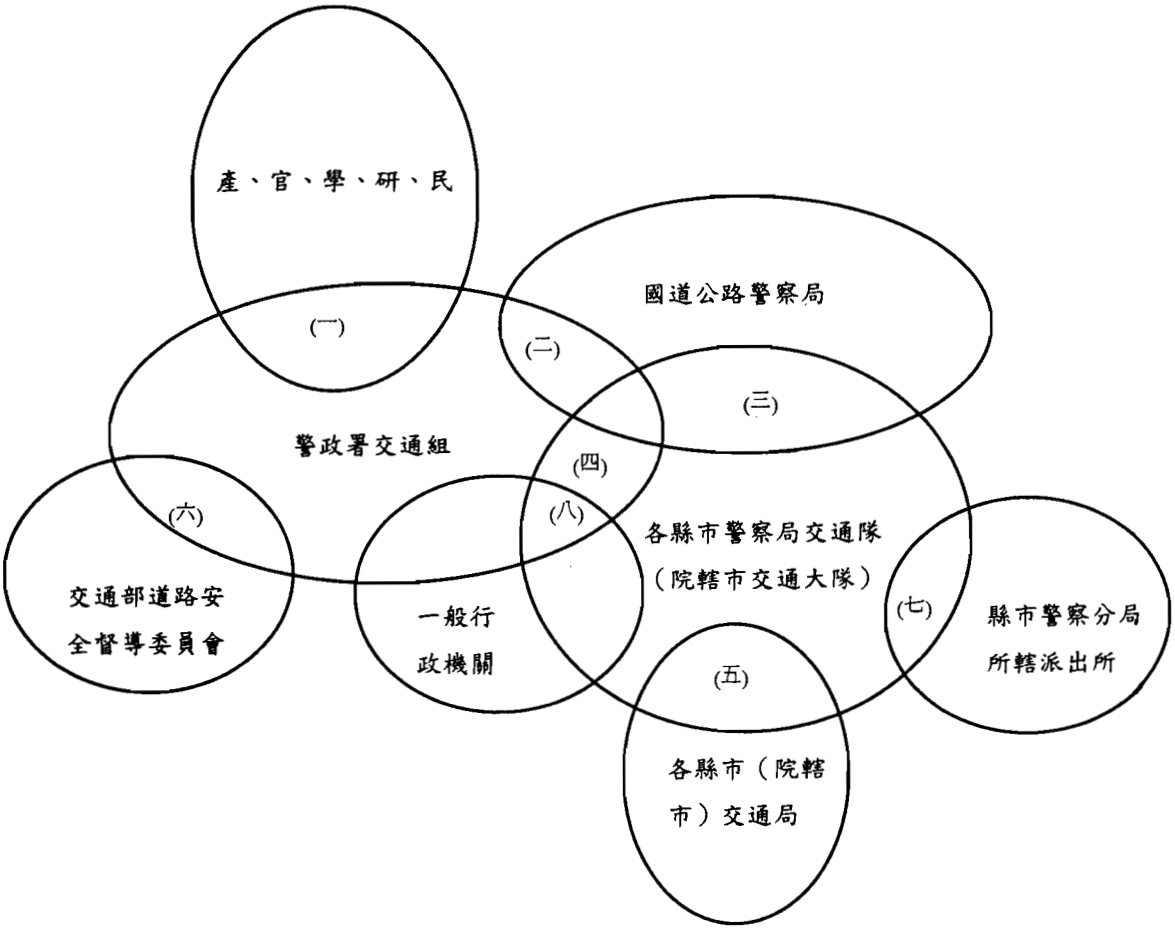

圖 2 國內當前交通執法機關運作問題剖析

(三)高快速道路與地區交通路網整合方面：

1.高速公路路網與東西向快速道路整合後，全國快速公路整體路網之服務品質亦將影響國內公路服務機能，故交通執法機關亦應配合進行管理機制之整合。

2.高快速道路與平面道路整合問題：國道公路警察局與各縣市交通隊勤、業務無直接協調機制，各地區交通路網無法整合，使高快速道路與地區交通之整體交通警察功能無法發揮，交通執法與疏導工作無法順利推動。

(四)交通警察幹部人事權方面：目前警政署交通組對各縣市警察局交通隊無直接指揮、監督及人事權，警政署交通組所研擬推動之交通執法政

策，必須透過縣市警察局交通隊及所屬分局執行，如地方政府首長或警察局長「重治安輕交通」，則警政署交通組所研擬、規劃之交通政策或專案，將難以落實，交通工作推展事倍功半。

(五)地區路網整合方面：各直轄市、縣市警察局間交通隊並無勤、業務聯繫機制，凡涉及縣市間道路之整合性交通工作，各單位基於地區責任制，只求本身轄區交通順暢，交通管制措施缺乏整體性考量。此外，各縣市(院轄市)交通局與警察局交通警察隊(大隊)仍存在事權指揮監督及業務協調聯繫的問題。

(六)交通安全教育宣導事權統一、政策永續方面：

1.日本、韓國等國之交通安全教育宣導都由警察機關負責，我國或可仿照刑事警察局預防科負責犯罪預防宣導事宜，而從道安委員會之業務劃歸警政署主管，除事權統一，且較能落實專款專用(警察交通違規年告發二千萬張，國庫收入約新台幣 200 億元，若能提撥一定比例，作為交通安全教育宣導、交通警察專業訓練、執法科技研發、充實交通執法配備、事故處理蒐證器材及執法工作獎勵金)，以提振交通警察工作士氣及執法品質。

2.道安委員會係隸屬交通部之臨時性任務編組，多以問題取向為主，難以國家整體永續之交通安全政策考量，實非長遠之計。

(七)交通事故處理欠缺專業性方面：

1.目前大部份縣市之交通事故處理，仍由當地分局轄下的派出所負責，而派出所員警由於勤務繁重，且未受過專業的交通事故處理訓練，常有蒐證不全影響肇事責任判定，直接損及民眾權益情事【3】，間接更有損我警察之形象與榮譽。

2.內政部警政署雖於民國七十二年二月四日訂頒「交通警察人員遴補作業要點」，惟迄今尚未具體實施，然近又提出檢討修訂，是否能落實推行，有待觀察。期望邇後對於交通警察幹部之遴選標準能兼顧交通警察之相關學、經歷、在職教育及認證制度，配合機關首長之人事權，有效發揮遴選專業交通幹部之目的，俾免該項遴選要點徒具形式耳。

(八)協助一般行政機關推行諸般業務方面：協助監理站執行聯合稽查、協助建設局之工商綜合區交通影響評估之審查、協助交通主管機關稽查取締違規客運營業等，均已影響警察機關本職的交通執法功能【4】。

參、國外交通警察組織體制及業務職掌分析

由於亞洲國家之國情與我國較為類似，本研究蒐集日本、韓國、新加坡及香港特區等國之資料，再比較我國與上述各國之交通警察組織及其業務職掌特性，其結果整理如表 1 所示【5】。由該表可以發現亞洲鄰近先進國家地區，均設有健全完整的交通警察組織體制，且日本、韓國對於處理交通問題之三 E 政策(交通工程、教育、執法)均由交通警察機關負責，以發揮改善交通之整體效能；對於駕駛人管理，從學習駕駛、考照、駕照管理到駕駛人講習等，日本、韓國及新加坡亦都由交通警察機關負責；另外，日本的交通刑事、交通鑑識、都市交通對策，韓國的交通刑事及新加坡、香港的研究發展部門編制組織架構，亦都可供我國未來成立交通警察局專業組織之參考借鏡，並提出下列三點值得正視及深思之課題：

(一)是否設置完整的交通警察專業組織體制？

屬亞洲較先進之國家如日本、韓國、新加坡及香港地區之交通警察組織體系，均設有交通警察局，統籌全國性之整體交通執法工作。我國亦列亞洲已開發國家之林，似乎也有必要成立類似之交通警察專業組織，以強化交通執法功能，尤其在交通環境日益複雜的今日，在交通事故居高不下的台灣，為尊重生命、關懷生命，提高民眾生活品質，實在有必要成立專業的交通警察局。

(二)三 E 政策由警察機關執行之適當性？

由表 1 可發現交通工程管制業務及交通安全教育宣導等工作在亞洲各國多由交通警察機關負責，但我國在交通管制工程方面，反而由警察機關移由陸續成立的各縣市交通局辦理，此可顯示警察機關未如亞洲其他先進國家，隨交通環境之變動相對提昇其專業功能，而使交通執法之功能及角色日漸式微。另交通安全教育宣導方面亦由交通部道安委員會及監理單位負責，三 E 政策之推動產生多頭馬車，統合不易，效果難以彰顯，然日本、韓國之作法是否亦適合台灣，實在值得深入探討。

三、駕駛人管理是否應由交通警察機關負責？

由亞洲各國交通警察單位之業務職掌中，亦發現對駕駛人(駕照)之管理從駕駛訓練班、教練場之管理，至考照及發照、吊扣、吊銷駕照等一系列駕駛人從教、考、管業務均由警察機關負責，而我國係由監理單

位負責，亞洲各國之作法是否可供我國之參考，亦是值得深入探討之課題。

表 1 亞洲各國交通警察組織體制及職掌特性比較表

項目 \ 國別		日本	韓國	香港	新加坡	中華民國	
組織體系	中央	交通局	警備交通局	交通總部	交通警察局	警政署交通組	國道公路警察局
	省	保安部交通課				(前)省公路警察大隊	
	縣市	交通部	交通指導部	總區交通部		交通(大)隊	
	鄉鎮地區	交通課	交通課	區交通隊	交通巡邏隊	交通分隊	
職掌特性	與交通事故有關之犯罪偵查	V	V	V	V	成立交通局	未成立交通局
						V	V
	交通事故鑑識	V					
	交通號誌(信號機)標示、標線	V	V	V			V
	交通管制設施	V	V	V			V
	停車規劃管理	V					V
	交通影響評估	V	V			V	V
	交通安全教育宣導	V	V	V	V		
	駕照管理(教、考、管)	V	V		V		

註：

(1)各國交通警察共通性業務不再作比較；例如：交通執法、交通事故處理等。

(2)V：代表交通警察單位負責之業務。

肆、交通警察專業組織之可能方案分析

成立交通警察專業單位其組織架構究應如何方為妥適？端視內政部警政署未來之組織變革情形而定。就目前而言，警政署未來之位階及組織之走向，可能有下列各種情形，而每種情形均將直接影響交通警察局之組織架構。

1.成立治安部或維持現狀：交通警察局

- 未來若成立治安部，則需將警政署(消防署、海巡署)歸併其下，因此將於治安部警政署下設交通警察局。
- 警政署隸屬治安部後，將現行警政署交通組、國道公路警察局、各縣市警察局交通隊及相關交通執法組織合併成立交通警察局，將原本之交通執法單位組織重整此應無疑義。另是否將鐵路警察局、空中警察隊、航空警察局、各港務警察所、警察廣播電台等具交通概念之單位整併加入，仍待討論。
- 若維持現況，在目前警政署組織架構下，則交通警察組織架構之考量方向和「成立治安部」之情形相近似。

2.警政署昇格為警政總署：交通警察總局

- 於警政總署下成立交通警察總局。
- 依警政署目前所規劃之方案，將具備廣義交通概念之相關機關，如港務警察所、航空警察局及鐵路警察局等單位整併納入，此種方式是否合乎法令適合度、交通專業需求及組織層級精簡等，均尚待討論。

4.1 交通警察總局組織架構合適分析

警政署如昇格為警政總署，除交通警察局可能提昇為交通警察總局外，另為內部警政機關之整併，則可能有更多交通概念性之單位需加以整合，其籌設構想及合適性分別探討如下：

(一)交通警察總局籌設構想

有關交通警察總局之架構圖草案整理如圖 3 所示，其主要單位初步係由與交通業務較相近之機關加以整合，將原警政署交通組、國道公路警察局、航空警察局、基隆、高雄、台中、花蓮港務警察所及空中警察

隊整併而成，並為警政總署之交通特業幕僚，但因航空警察局及港務警察所，其業務之基本屬性應為與入出境有關之物和人的安全檢查，在專業分工及法制面上與交通之重點工作關係不大，將來，若成立移民署，應可考慮將之移併。

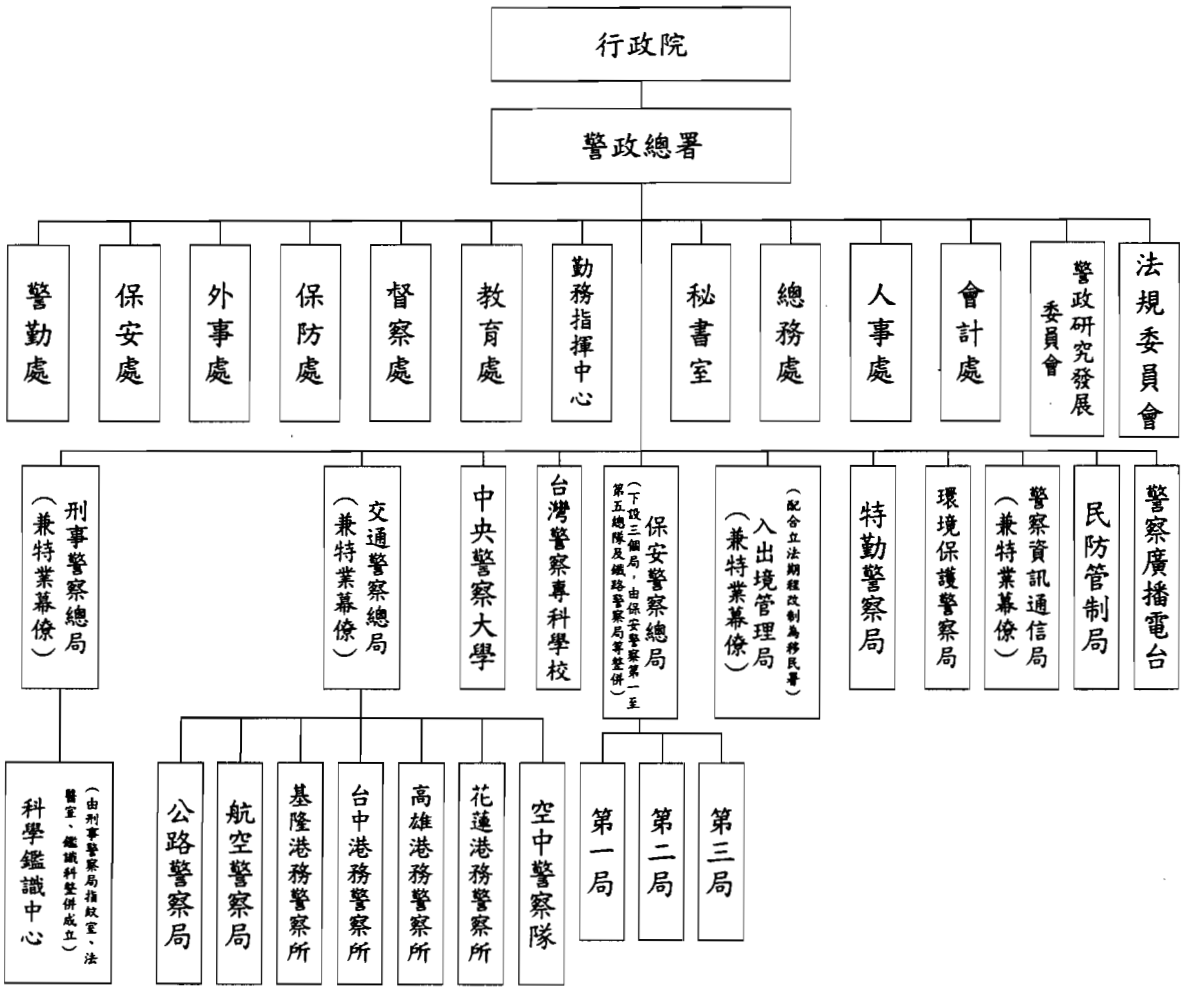

圖 3　交通警察總局架構圖(警政署草案)

(二)交通警察總局之合適性分析

依據上述討論結果，本節主要係依機關設置之法源依據、工作職掌、交通業務需求、經濟效益、教育訓練、國外交通警察專業組織經驗等評估原則，評估與交通執法較近似之機關併入交通警察總局之合適性，有關評估原則及定義整理如表 2 所示，茲將各有關機關進行之適合度評估結果，詳如表 3 所示。其評估結果之綜合建議為鐵路警察局、捷運警察隊、警察廣播電台、空中警察隊之整併適合度高，而警察電訊所、電信警察隊、港警所、航空警察局則不適合整併，此結果與原先警政署規劃之交通警察總局草案(圖 3)差異頗大。

表 2 合適性評估原則及定義

評估原則	定　　義
法源依據	依各機關之設置法源與執法依據，及其所屬之指揮監督單位與體系，探討其與道路交通管理、執法之相關性。
工作職掌	就工作職掌內容與道路交通執法、交通工程及交通安全教育之關聯性。
交通業務需求	就交通業務需求之角度，考量機關對民眾日常生活對交通需求之重要性。
行政效益	以機關併入是否符合精簡組織層級原則考量，另併入後相關之幕僚功能是否強化，並足以適應日益複雜之交通環境，滿足民眾對交通執法服務需求。
教育訓練	整併時需考量評估機關的訓練課程、內涵及設備，是否可發揮資源共享原則，在專業屬性及課程連貫性上，進行有效之教育訓練。
國外交通警察專業組織經驗	參考亞洲國家(日本、韓國、新加坡、香港)設置交通警察專業組織之設計，其所涵蓋之工作職掌及單位特性。

表 3 交通警察總局機關整併之適合度評估表

考量項目 / 單位	法源依據	工作職掌	交通業務需求	經濟效益	教育訓練	專業組織經驗國外交通警察	綜合建議
鐵路警察局	△	△	∨	∨	△	△	∨
捷運警察隊	△	△	∨	∨	×	△	∨
空中警察隊	∨	∨	∨	△	△	∨	∨
警察廣播電台	△	∨	∨	△	×	∨	∨
警察電訊所	△	×	×	×	△	×	×
電信警察隊	×	×	×	×	×	×	×
航空警察局	×	×	×	×	×	×	×
港務警察所	×	×	×	×	×	×	×

註：∨：適合併入，△：併入與否不予建議，╳：不適合併入

4.3 交通警察局組織架構研擬

政府未來整體的警政組織再造過程中，對警政署之組織架構不論納入新成立之治安部或維持現狀，則交通警察專業單位之組織架構，應以現有交通執法單位，依表 3 之評估結果，進行組織再造後，成立交通警察局。本節將以精實警政、滿足必要之交通執法功能，以「組織整合」目標為導向，強調交通專業功能的發揮為理念，設計交通警察局專業組織架構之合適方案。

(一)交通警察局成立之功能設計

理想的交通警察專業組織架構，在平行面及垂直面之業務規劃、督導、協調及聯繫，應具靈活與一致性，以因應日趨複雜之交通環境。是故，基層交通執法警力的質與量應強化外，應儘量減少兼、協辦業務，

以充份發揮交通執法員警本職學能。茲將以組織重整之功能設計，整理如表 4 所示。

表 4 交通警察局建構之功能設計

目標功能	項目
垂直整合組織 強化領導管理	●垂直整合警政署及國道公路警察局之業務與勤務，期指揮體系一元化。 ●交通執法有其專業性所在，應重新擬定交通局與交通(大)隊之指揮監督關係。 ●減少兼、協辦業務，以利執法功能之發揮。
專業人事培訓 充實基層警力	●交通警察幹部及業務承辦人員，應以具交通專長或已完成專業訓練者為優先考量人選。 ●重新檢討修正「交通警察人員遴補作業要點」，嚴格篩選新進員警，建立交通警察專業化制度。 ●各縣市警察分局成立交通組，專責交通執法工作，以全面提昇交通執法效能。 ●建立我國交通專業警力之合理比例，並補足應有員額。
事前預防功能化	●改善易肇事地點，鑑別肇事原因與特性，擬定道路交通安全改善計畫，期防患於未然。 ●強化交通執法教育，灌輸員警執法重點應在於「取締具有破壞性、攻擊性、傷害性之交通違規行為，以免危及其他用路者人身安全」。 ●落實交通安全及守法觀念之宣導，期能逐步改善用路者之用路行為和習慣。
交通執法智慧化	●強化運用先進執法裝備之能力，並針對智慧型運輸系統及動態違規等加強執法能力。 ●強化處理交通刑案之能力，以嚇阻肇事逃逸及以運具為犯罪工具之交通刑案。 ●強化教育員警執法知能，具備對造成交通阻礙、影響交通秩序之人、事、物，予以疏導、管制及稽查之能力。

表 4　交通警察局建構之功能設計(續)

事故處理效率化	●設計功能完整之肇事報告標準表格，俾能在最短時間填寫最完整之肇事報告，並可據此作為探討肇事發生之原因及其影響因素。
	●加強交通事故處理之專業能力，以強化事故處理品質與效率【6】。
資料分析系統化	●保存完整肇事紀錄，並製成各種統計圖表或資料輸入電子計算機處理，以供隨時查尋使用。
	●建立肇事紀錄分析系統，將數以萬計的各種肇事資料在極短的時間內，轉換成可以直接引用的數據。
	●將交通肇事資料標準化，明定肇事類別，以建立完整的肇事資料分析機制。
	●全國各易肇事路段改善方案，其執行後效益追蹤評估列管。
研究發展科技化	●整合各先進科技實際應用於交通執法，如無人載具、電子車牌及視訊科技等之研發及應用【7】。
	●整合交通工程設計，研究交通規劃、設計、管制的方式，以達快速流暢、經濟便捷和舒適安全之目標。
組織整合合理化	●強化垂直、平行、對內、對外之協調聯繫功能，以應日益複雜的交通環境並解決目前實際運作上之困境。
	●強化路網整合功能，解決高快速道路系統與地區路網、以及地區路網相互間之整合問題。

(二)交通警察局專業組織架構之設計

經上述對交通警察局組織建構之目標及基本功能之論述，以「目標達成」、「專業化功能」為導向之組織設計，及整體考量上節所評析適合併入交通警察(總) 局之機關， 一個強調專業功能發揮之交通警察局專業組織架構芻議，整理如圖 4 所示並說明如下：

1.機關整合之構想

(1)垂直面整合警政署交通組及國道公路警察局，並於各縣市警察分局下設交通組，指揮命令體系一元化，提昇行政效率【8】。

(2)原有國道公路警察局比照刑事警察局之外勤偵查隊，成立高快速道路交通警察大隊(四至六個)，僅負責高快速道路之交通安全維護勤

務及交通違規取締之執法任務，不再設組、室等內勤單位辦理業務。

(3)為因應鐵路局民營化，鐵路警察局業務納入交通警察局幕僚編組，成立軌道科並於局下設鐵路警察大隊(四個)，負責轄區內所有軌道運輸(台鐵、捷運、高鐵)之交通執法、治安維護及站車秩序、客貨安全。

(4)為執行各項交通安全與交通法規宣導，並報導最新路況及交通管制措施，本應設立交通專業電台，而目前警察廣播電台之主要功能亦屬上述項目，惟兼具政府政令宣導、犯罪預防宣導、新聞氣象、遺失物協尋等等多元化服務功能，為免功能重疊，可採合作方式及資源共享原則，不必另外設立交通專業電台，但可將警察廣播電台，納入交通警察局之組織編制內，以反映其主要之工作屬性。

(5)警政署針對交通組掌管之電信警察管理及相關業務，試辦成立任務編組之電信警察隊，但目前刑事警察局為防制電腦網路及電信(利用行動電話等)等犯罪，已成立「電腦犯罪偵防小組」及建置「民營行動電話通訊監察系統」，以應付時尚高科技之新興犯罪，故電信警察隊未來應可規劃隸屬刑事警察局之組織編制。

(6)針對警政署交通組承辦之空中警察相關業務與直昇機支援申請案之審核與管理，並考量嗣後高、快速道路之獨立路網，需賴直昇機執行立體交通執法及交通事故緊急救護工作，可將空中警察隊，納入交通警察局之組織編制內。

2.交通警察局相關專業功能調整

(1)配合事前預防之功能，成立管理科。

(2)配合交通執法智慧化及交通刑案之偵處移送，成立執法科。

(3)配合交通事故處理效率化，成立安全科。

(4)配合事後資料分析系統化，成立資訊室。

(5)配合研究發展科技化，成立交通執法科技研發中心。

(6)為建立與一般交通行政機關之協調聯繫機制及設立對外之對口單位，並受理有關交通執法之民眾投訴案件，合併業務相似之秘書室，特成立行政科。

(7)訓練科、保防室等相關勤、業務合併於督察室。

(8)僅負責駐地安全及人犯戒護之保安警察隊，併入總務科。

(9)配合交通法令之研訂、修正之擬議及疑義請示答覆，成立法制室。

配合圖 4 之交通警察局之組織架構及交通警察之專業功能需求，有關局內各科室之業務職掌整理如表 5 所示。

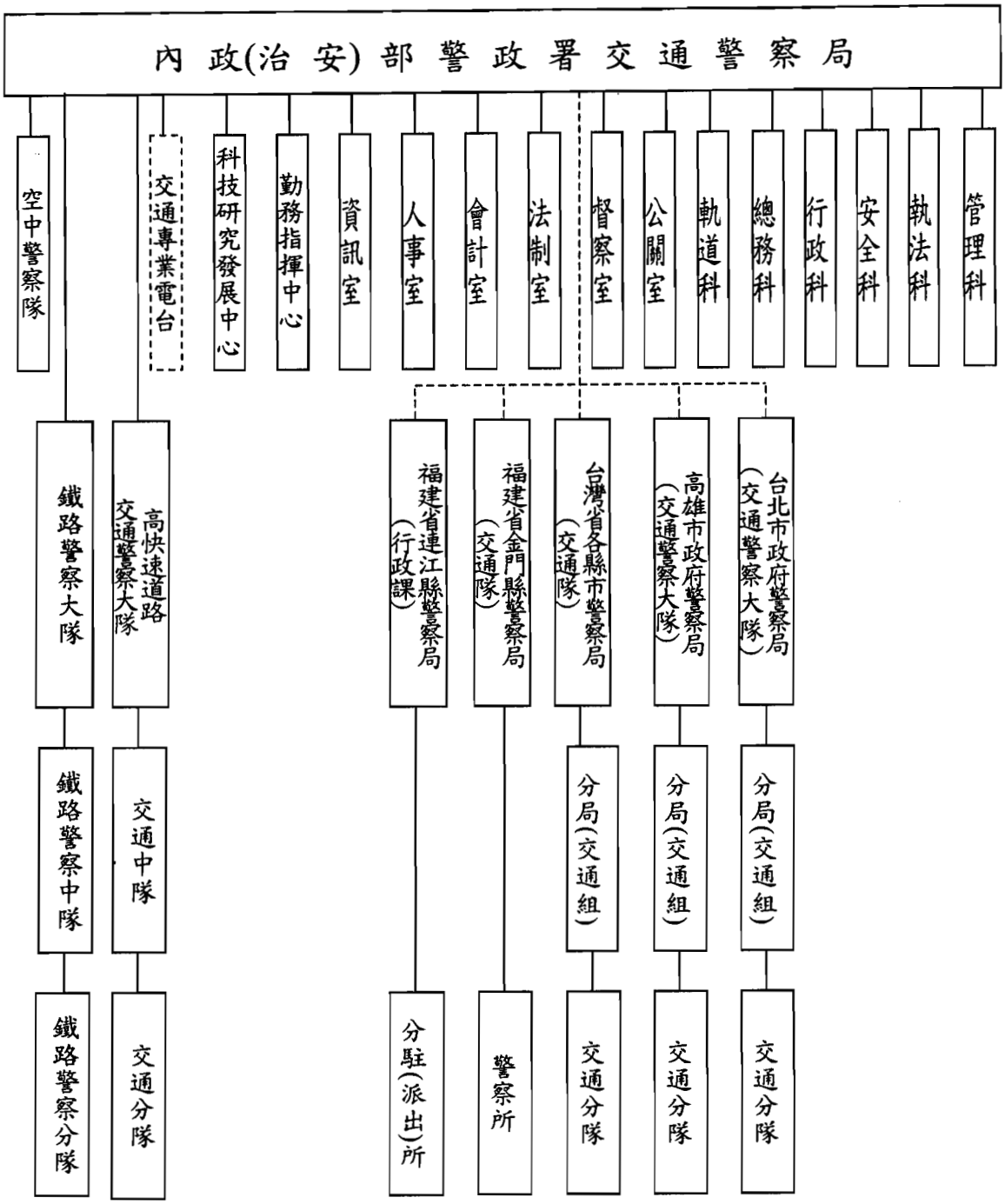

圖 4 交通警察局之組織架構圖

表 5 交通警察局各科室業務職掌表

科 室	職 掌	
管理科	●特別勤務之規劃	●交通安全秩序維持計畫
	●各項工程及安全管制措施之釐訂	●事前預防工作
	●都市交通問題對策之研擬	●運具整合管理政策
	●高快速道路與地區路網之管理	●擁擠管理對策
執法科	●交通執法與偵查之相關事宜	●技術性交通執法
	●加強都市停車管理	●加強動態違規取締
	●肇事逃逸與交通刑案之蒐查	●防制酒醉(毒品、藥物)駕駛及飆車
	●汽機車竊盜、毒品等刑案偵處	●加強砂石車安全管理
	●違反道路交通管理事件之處理	●加強特種(工程)機具管理
安全科	●交通事故處理與防制對策研擬	●交通安全教育與宣導
	●易肇事地點之研究與改善	●道安會報業務
	●汽車肇事鑑定之協調聯繫	●交通安全資料彙整、分析、管理
	●事故處理之標準作業流程	●交通肇事鑑識
	●空中警察與直昇機支援業務	●肇事原因分析
	●重大交通事故傷患緊急救援	●交通安全手冊之編印
行政科	●交通警察局相關專業功能調整	●協辦業務之協調聯繫
	●與交通行政機關之協調聯繫	●文書、業務等之研考督導
	●勤務執行方式、措施之研究	●處理電子郵件之秘書業務
	●民眾投訴及陳情案件之處理	●其他及綜合性業務
	●公文收發、年度施政計畫	
總務科	●後勤補給事項及財物經費處理	●駐地安全與人犯戒護
	●辦公廳舍之營繕、租賃與管理	●其他庶務性及後勤支援事項
公關室	●警察公共關係及便民服務工作	●會期中質詢案件之處理
	●新聞發佈及大眾傳媒之聯繫	●民意調查事項
	●中央民意機關之協調聯繫	

表 5 交通警察局各科室業務職掌表(續)

督察室	●交通警察專業訓練之規劃辦理	●工作獎勵金之審核處理
	●員警安全駕駛訓練之規劃執行	●激勵員警士氣之事項
	●員警交通事故相關業務之處理	●勤務督導及內部管理事項
	●因公傷亡、慰問及急難濟助事項	●員警申訴及心理輔導事項
	●聯合警衛勤務規劃、督考事項	●違反勤務紀律及風紀案件查處
	●社會治安調查與國安偵防工作	●員警考核評鑑及教育輔導事項
法制室	●交通警察組織、編制之研議	●國家賠償案件之處理
	●交通法令制定、修正之擬議	●法例檢討與研究
會計室	●年度預算之編列、執行及結報	●財物管理等內部審核事項
	●營繕工程及財物招標審查事項	●年度決算報告事項
人事室	●交通警察組織編制之規劃事宜	●人事資料管理
	●研擬「交通警力編配模式」	●工作簡化、分層負責之規劃
	●交通警察人員遴補作業要點	●員警出國案件之核轉
	●任免獎懲、待遇福利等事項	
資訊室	●事故資料之更新及維護作業	●事故之統計與肇事資料分析
	●車籍資料查詢作業及網路管理	●交通違規案件之統計彙整
勤務指揮中心	●路況及管制措施之訊息提供	●重大治安狀況之掌握處置
	●重大交通事故之通報、指揮搶救	●電腦資料輸入建檔
	●警網勤務之規劃、指揮、管制	●民眾報案之受理處置
科技研發中心	●交通執法科技研發事宜	●地理資訊系統之研發
	●電子化交通執法、匝道儀控【9】	●電子化資訊看板
	●交通事故蒐證器材之研發	●行車路線導引系統
	●智慧型運輸系統之執法	●旅行先期規劃資訊
	●車牌自動辨識讀取系統之研發	●資訊可變標誌
	●全方位緊急救援系統	●即時停車資訊系統
交通專業電台	●報導最新路況及交通管制措施	●交通安全與交通法規之宣導
	●促進警民關係、加強為民服務	●宣導政令及相關治安政策

表 5　交通警察局各科室業務職掌表(續)

高快速道路交通警察大隊	●執行交通安全維護勤務 ●勤務規劃及交通管制事項 ●交通違規取締之執法任務	●交通事故處理與偵查 ●交通刑事偵查 ●配合局之政策
軌道科(鐵路警察大隊)	●軌道運輸之交通執法 ●維護治安與犯罪偵處 ●維護站車秩序、客貨安全	●協助從業人員執行職務 ●保護路產
空中警察隊	●超速執法 ●重大刑案之空監、追緝與圍捕 ●空中機動支援各類警察勤務	●災難搜救及緊急救護 ●交通巡邏與交通事故搶救 ●高快速道路與大都市之立體交通執法

伍、效益評估與分析

我國若成立如圖 4 所示之專業交通警察局，其成立後之效益當可預期並足以符合社會之需要與民眾之期待，且提昇民眾對政府在交通作為上之信賴感，本文僅針對解決大部國內當前交通執法機關間之運作問題及組織、人力之精簡部分，概述如下：

(一)可解決如圖 2 所列之國內當前交通執法機關間運作問題

1.因成立科技研發中心，而解決了交通執法科技發展方面的問題：

過去政府相關部門或民間企業、科技公司對交通執法科技之研發，如酒精測定器、測速器、測重器、闖紅燈照相器、及相關自動化交通執法科技暨有關之標誌、標線、號誌、標鈕等有關交通管制疏導及安全設施之研究，因無專責單位負責整合，致無法配合交通執法之需要，發揮交通安全防治功能等問題，亦無法與國際交通執法科技接軌，凡此均可因科技研發中心的設立而迎刃而解。

2.因交通警察局之成立而解決了指揮權責方面的問題：

成立交通警察局，為警政署之專業交通幕僚機構，整合了原警政署交通組及國道公路警察局，統籌辦理全國交通勤業務，除統一事權、重視專業外，並解決了原警政署交通組、國道公路警察局及縣市交通

隊間之指揮、督導等問題。

3.因設管理科及高快速道路交通警察大隊而解決了高快速道路與地區交通網之整合問題：

(1)因高快速道路交通警察大隊之設立，統籌並專責高速公路及快速道路之交通執法，而解決了南北高速公路及陸續完工通車之十二條東西向快速道路所建置而成的全國快速公路服務網之整合問題。

(2)高快速道路與平面道路及各縣市地區道路間之路網整合問題，亦因成立之管理科設有擁擠管理政策、都市交通問題對策及高快速道路與地區平面路網管理政策等單位，而能有效解決。

4.解決了交通警察幹部人事權問題：

過去警政署交通組對各縣市警察局交通隊並無直接指揮、監督及人事建議權，若成立交通警察局，除可統一指揮交通警察體系，利於領導統御外，並可擁有類似刑事警察局對各縣市刑警隊長等之人事建議權及其他重要交通警察幹部之人事權，以利奠定專業專用之專業化功能與目標。

5.因設人事室而解決交通警力不足與欠缺專業性問題：

(1)我國目前交通警察編制員額佔各縣市警察局編制員額之 8.2%，相較於日本交通警力約佔警察總員額之 15.4%，顯然偏低，但因日本交通警察之業務職掌尚有交通事故鑑識、交通管制設施、停車規劃管理、交通安全教育宣導及駕照管理等等，業務、勤務內容均有別於我國，故我國之編制員額僅佔 8.2%是否偏低，不無疑義；因之，成立人事室後專責研究並提出具說服力之「交通警力編配模式」及正確之編制員額比例，則交通警力是否不足及不足額之補足，應可即時解決。

(2)目前交通警察幹部之遴選並未嚴格規範需具有交通警察之相關學、經歷，故大部分交通幹部均非交通專業人員，全國目前共有 95 位交通分隊長，僅 33 位係交通學系畢業，而 21 縣市交通隊長亦僅有一位係交通學系畢業，交通專業之不受重視可見一斑。惟人事室成立後，專人負責研訂一套健全的「交通警察人員遴補作業要點」，奉核一體遵行，當可解決專業性不足問題。

6.成立資訊室解決全國交通安全資料建檔問題：

目前全國交通安全資料尚未建置完成，成立資訊室後，專責研究處理紀錄資料格式之標準化，劃一交通肇事之分類，嚴格審核肇事報告之完整性，正確詳實之登錄建檔，並做好系統管理及研究分析，俾作為事前預防、釐訂交通工程標準和交通管制策略之基礎資料，並作為制定交通法令、交通教育政策及機動車輛管理等之立法參考依據。

7.成立軌道科及鐵路警察大隊解決鐵路民營化後鐵路警察局裁撤之衝擊及軌道運輸之交通執法問題：

軌道運輸(含台鐵、捷運、高鐵)之交通執法，常需跨轄，不但跨派出所、分局甚至跨縣市警察局轄區，故仍以設專責單位負責為宜，成立軌道科負責原鐵路警察局、捷運警察隊及未來高鐵之內勤業務，不但精簡人力、重視專業，且可抒解鐵路警察局被裁撤之衝擊。

(二)精簡組織及人力

1.精簡組織：合計精簡九個建置單位。

(1)原鐵路警察局設四科(行政、保安、訓練、後勤)六室(秘書、督察、保防、人事、會計、資訊)及一中心(勤務指揮中心)，裁撤後於新成立之交通警察局設立軌道科，統籌辦理軌道運輸之業務，計精簡十個單位。

(2)捷運警察隊雖設有任務編組三組(行政、督察、刑事)、二室(人事、會計)、一中心(勤務指揮中心)，辦理內勤業務，惟因捷運警察隊係屬外勤單位，編制上並無設組、室辦事，故未列入精簡單位計算。

(3)原警政署交通組設二科(規劃、管理)，國道公路警察局設三科(行政、交通、後勤)、六室(秘書、保防、督察、人事、會計、資訊)及一中心(勤務指揮中心)。新成立之交通警察局設五科(管理、執法、安全、行政、總務)、六室(公關、督察、法制、會計、人事、資訊)及二中心(勤務指揮、科技研發)，計增加一單位。

2.精簡人力：約可減少 58 人(29.3%)，每年節省公帑約新台幣五千萬元。

(1)目前警政署交通組、國道公路警察局、鐵路警察局及捷運警察隊之現有內勤業務承辦人力計有 198 人(詳如表 6)。

(2)至於新成立之交通警察局內勤各科室業務單位，若做一人力虛擬評估，以交通組二科及國道公路警察局三科六室一中心之平均人力 9

人[(18+92)÷12]，並考量因單位合併業務量可能增加之因素，各業務單位再酌增 1 人，計 10 人，作為未來內勤各業務單位之平均虛擬人力，如此，因新成立之交通警察局共有 14 個內勤單位，所需內勤人力約 140 人。

(3)成立交通警察局前，各單位之現有人力 198 人，減去成立後所需人力 140 人，約可精簡人力 58 人(29.3%)。再以公路警察局現有內勤人力(含直屬刑警隊、保安隊)139 人之平均月俸 58,681 元，加上工作及考績獎金，平均每人月薪資 58,681 元×14.5÷12＝70,906 元，再乘以 12 個月 58 人，則一年約可節省公帑 49,350,576 元。

表 6 警政署交通組、國道公路警察局、鐵路警察局及捷運警察隊之現有內勤人力一覽表

單位 / 人力 / 科室別	警政署交通組	國道公路警察局	鐵路警察局	捷運警察隊	合計
規劃科	9				9
管理科	9				9
行政科(組)		6	4	7	17
交通科		8			8
後勤科		22	9		31
秘書室		10	7		17
保防室		5	6		11
督察室(組)		10	11	3	24
人事室		11	8	3	22
會計室		8	5	1	14
資訊室		5	3		8
勤指中心		7	5	3	15
保安科			4		4
訓練科			5		5
刑事組				4	4
合計					198

陸、結論與建議

警察工作之兩大任務為「治安」與「交通」，為統一事權，重視專業，提高行政效率，早在民國六十二年九月我國即已成立內政部警政署刑事警察局，且其成立後所發揮之功效亦是有目共睹，相對於「治安」的專業組織，「交通」之偏廢，不受重視，可見一斑。然鑑於近年來都市交通問題日益嚴重，高快速道路之寸步難行，都市交通雜亂無章，交通事故處理品質不佳，居家交通環境混亂，道路障礙及違規停車隨處可見，交通法令不合時宜，大家才赫然驚覺交通執法專業之重要性及成立專業的交通警察組織之必要性。茲將本研究之結論與建議分述如下：

6.1 結論

(一)有關國內現行交通警察組織之潛在問題方面

1.交通警察組織不完整，指揮與資料管理體系需健全化：

(1)中央之警政署交通組、國道公路警察局，業、勤務單位，互不隸屬。

(2)地方縣市警察分局欠缺交通組，兼辦業務人員又乏交通專業素養，難以負起轄內交通執法之重責。

(3)全國交通事故調查資料並未完整建立，致使全國交通安全體系之健全性堪慮。

2.交通專業警力比例太低、不足警力尚待補足：

(1)目前國內交通警察編制員額為 5,020 人，佔 8.2% ，與日本的 15.4 % 相較，顯然我國交通警力比例偏低。

(2)縣市警察局交通警察隊均係外勤隊兼警察局之特業幕僚，如縣市政府未成立交通局，則交通隊除交通執法外，尚兼辦交通管制工程、道安會報秘書業務、路邊停車規劃管理及道安講習業務等，內外勤警力均普遍不足。

3.交通事故處理專業性與品質亟待提昇：

(1)現行交通事故處理制度未臻健全，處理人員專業不足，事故處理器材欠缺、老舊。

(2)專業之交通警察目前普遍欠缺交通刑事之偵查與蒐證能力，因交通刑案常與人、車、路、環境及相關交通法規互有關係，有別於一般刑事偵查，故日本交通警察局內設有交通刑事蒐查與交通刑事鑑識部門。

4.專業交通警察人員遴補作業、人事制度及教育訓練尚待強化：

(1)警政署 72.2.4 所頒「交通警察人員遴補作業要點」，尚未發揮遴選專業交通幹部之目的，需配合專業功能及時代需要積極修訂實施。

(2)對非警察大學或警察專科學校交通學系(科)畢業而任職之人員，未能配合實施有計畫的養成教育及專業教育。

(二)由國外交通警察組織之業務職掌，下列幾點事項足供我國借鏡

1.執法與宣導相結合：

研究發現日本、韓國等國之交通安全活動推展暨宣導事項均由警察機關辦理，此可由該國之警察業務職掌得知。

2.駕駛人教、考、管三合一政策：

駕駛人教育、考試與管理均由警察機關統籌辦理；此可證諸日本、韓國、新加坡之交通警察機關業務職掌。

3.成立都市交通對策部門：

日本警察廳交通局及都道府縣警察本部(警視廳)均設有都市交通對策課，負責都市交通有關之綜合對策、都市交通管理、交通公害、駐車對策、突發性災害及大規模警備交通對策、物流對策、高快速道路交通整合等等之規劃、管理與研究發展事項；對於都市交通問題日益嚴重的我國，實值得參考成立，或於科技研究發展室中心內成立相關單位，以為因應。

4.立體勤務執法

美國加州高速公路警察局(CHP)之外勤運作部門下設飛行單位(Office of Air Operations)，包含九架直昇機和十四架固定機翼型飛機

(fixed-wing planes)，負責超速執法、蒐救、緊急救護及相關部門之支援等，其主要之任務仍在於經常性之交通執法活動。另外，由韓國警察廳和所屬機關組織條例第 13 條警備交通局之業務職掌第 12 項，有關警察航空機、飛行員之管理與教育訓練暨警備交通執法之指導事項。亦可知交通警察機關設立空中警察隊，以執行立體勤務及緊急救援之必要性。

(三)建立專業化交通警察組織體制之必要性

1.從研究過程中也深刻地體會到，成立以專業功能為導向之交通警察局，是政府「關懷生命」、「重視生命」的具體表現(交通事故平均每年死亡約 6000 人，刑事案件平均每年死亡約 500 人，消防案件平均每年死亡約 300 人)，也符合政府組織再造、人事精簡、經濟效益及資源共享等原則，並能解決大半目前實務運作上所遭遇的困境，更重要的是，才能經得起未來交通執法即將面臨的嚴峻挑戰。

2.證諸鄰近的亞洲先進國家如日本、韓國、香港、新加坡等，為了解決日益棘手的交通問題，都陸續紛紛成立「交通警察局」專業組織架構。

3.不論從解決問題的角度、專業功能的考量、健全組織架構、展現政府決心與作為、順應民意要求及時代趨勢、世界潮流，均佐證了我國成立專業「交通警察局」之必然性、必要性與迫切性。

6.2 建議

(一)新成立之「交通警察局」必需要能符合下列之需求

1.考量目前政府財政拮据狀況，以能符合政府組織再造、人事精簡、經濟效益及資源共享之原則。

2.組織須朝精簡層級、利於指揮、非集權設計而能兼容全國一致性及地區特性，並強化交通執法科技研發、肇事資料建檔分析及彌補地方交通警察無力完成之事項等方向來進行設計。

3.符合專業功能需求，達到事前預防功能化，事中執法智慧化，事後處

理效率化，全國肇事資料統計分析系統化及研究發展科技化之目標。

4.交通警察局之組織架構應以陸上交通為主，軌道運輸為輔；為考量專業性及完整教育訓練體制，暨業務屬性之不同，應將負責安檢、證照查驗等國境警察業務之航空警察局及港務警察所排除在外；另為顧及台鐵民營化之困難性、不確定性及人員消化問題暨執法工作無法由民間保全業者完全取代，可合併捷運警察及未來高鐵，成立鐵路警察大隊，精簡鐵路警察局之層級及人力，而納入交通警察局之組織編制。

(二)成立交通刑事單位，重視生命價值

1.日本東京都警視廳交通部設交通搜查課(分交通搜查與交通鑑識股)執掌交通犯罪搜查、交通事故事件之鑑識事項、交通鑑識器材之研發等。

2.我國若能與刑事警察局鑑識部門建立有效率的相互支援管道，應無再設立交通鑑識單位之急迫性，惟涉及刑事案件之交通事故，如假藉交通事故殺人，為規避肇事責任而故意殺人、肇事逃逸等，其偵辦技巧及專業需求均有別於一般刑事警察，故有設立交通刑事單位之必要性。

(三)由警察機關負責交通安全教育宣導，冀落實專款專用並解決三Ｅ整合問題

1.在交通工程方面：

目前各縣市警察局交通隊大部分仍負責辦理道路安全設施及道路管制工程業務。因此，交通警察局應有對口單位，負責對外協調聯繫，對內支援協助地方交通單位執行並指導之。

2.在交通安全教育宣導方面：

(1)日本、韓國等都由警察機關負責，我國或可仿照將之劃歸警政署主管，以事權統一，發揮交通管理之成效。

(2)警察廣播電台雖負有交通、治安、政令宣導之任務，但事實上現行主要的任務為交通宣導及交通安全教育，為合乎其工作本質，建議將其納入交通警察局之組織中。

(四)各縣市警察分局應仿效北、高兩市成立交通組，並強化現有交通隊組織功能

1.各縣市應配合轄區交通需求，決定是否設立交通分隊，另應擴充交通(大)隊之組織功能與位階，使能與未來之交通警察局業務相呼應，並

有能力指導縣市內各分局，解決全縣市之交通問題。

2.台灣省各縣市交通隊之業務幕僚應比照高雄市設四個組，俾健全組織功能，而除了交通隊本身重點工作、動態違規取締外，更應強化與分局交通組靜態交通管理之整合。

(五)建立一套長遠性、延續性及系統化之完整教育訓練體制

將交通執法人員之警察學歷背景分類成(一)經警大交通學系養成教育畢業者；(二)未經警大交通學系養成教育畢業者；(三)經警專交通管理科養成教育畢業者；(四)未經警專交通管理科養成教育畢業等四大類，再依據各類學歷背景所欠缺之交通執法素養，配以專業訓練班期加強之，以健全交通執法人員專業訓練體系，提昇交通執法品質。

(六)機關整併之適合度與效益評估，應更量化及科學化

對本研究之交通警察局機關整併之適合度評估及成立交通警察局後之效益評估，如能提出更具體的評估指標，並予量化處理，有更科學的量化依據，則必更具說服力，因此，亦提出供後續研究之參考。

參考文獻

1.林進元，「交通執法專業化實務性探討」，道路交通安全與執法研討會，民國 86 年 6 月。

2.詹永茂，「交通警察局專業組織架構之研究」，道路交通安全與執法研討會，民國 89 年 6 月。

3.蔡中志等，道路交通執法組織架構與人力運用規劃，警政署交通組、中央警察大學交通學系合作辦理，民國 86 年 6 月。

4.陳家福、蔡中志等，「中、日交通警察組織體制之比較研究」，道路交通安全與執法研討會，民國 86 年 6 月。

5.詹永茂，交通警察局專業組織架構之研究，中央警察大學交通管理研究所碩士論文，民國 90 年 6 月。

6.蘇志強、蘇政敏、李紹榆等，「國內道路交通事故處理未來發展方向探討」，道路交通安全與執法研討會，民國 87 年 6 月。

7.李克聰，「先進交通執法系統之規劃設計」，道路交通安全與執法研討會，

民國 89 年 6 月。
8.王旭昌，「交通警察組織編制之探討」，中央警察大學交通管理研究所學分班期末報告，民國 88 年。
9.蘇志強，「台灣都會區交通管理智慧化重點課題探討」，台灣地區智慧型運輸系統推動策略研討會，民國 87 年。

(90/8/1 收稿，90/09/14 第一次修改，90/10/20 定稿)