

我國道安諮詢機制之初探^{*}

許志誠¹、王韋凱²

摘要

我國每年投入龐大預算與人力執行各項道安改善工作，但目前仍缺少一個系統性整合的道安諮詢機制，導致道安改善資源難以分享與相互支援，故如何透過跨域協作整合國內產、官、學界的道安改善能量，建立一套有效可靠且能永續運作的機制，乃對於突破當前我國道安發展困境具有關鍵效果。

本研究首先盤點目前我國所具備之道安改善能量以及透過諮詢機制掌握我國目前類似之諮詢組織，再藉由 DaCoTA 框架界定道安諮詢之領域與任務。並據以提出我國道安諮詢機制應具備之要素包含基本要件、具道安諮詢功能之組織類型以及依 DaCoTA 框架提出諮詢等 3 個。最後，為透過跨域協作建立一個道安諮詢機制鏈接這些具有能量的組織，本研究最後建議我國道安諮詢機制之建立可朝諮詢機制之規劃、建立專責之諮詢組織以及諮詢組織推動之策略等 3 面向進行。

關鍵詞：道安改善、道安諮詢機制、跨域協作、DaCoTA

一、前言

為改善道路交通安全，各級道安主管機關每年度從工程、教育、執法、監理、宣導等各面向，投入預算與人力執行各項道安改善工作，然而就長期而言，國內道安權責分別隸屬於中央與各地方政府組織下，雖因地制宜但也令道安改善工作缺少系統性整合，導致成功／失敗之經驗與道安改善資源難以分享與相互支援。此外，目前國內對於道安改善專業人才之培育缺乏完整機制，在無足夠專業人力得以支援道安改善工作的困境下，單純憑藉現場人員經驗傳承，實不利於道安工作長期推動之品質效率。交通部在 2020 年運輸政策白皮書（運輸安全分冊）道路安全篇已明確描述我國道路安全的發展願景、具體目標與推動策略，同時也展開行動，進一步與相關部會及縣市政府從改善人行車行空間、形塑優質交安文化、強化交通安全執法等三大面向，提出十項改善策略，以促進全民道安意識的提升，以及對安全價值的重視，共同朝向「零死亡願景」邁進。其中「策略 3：加強道安工作績效管理及合作機制」、「策略 4：深化交通安全教育及專業人才培力」、

^{*} 本文章內容為交通部運輸研究所委託計畫（編號 MOTC-IOT-112-SDB012）之部分研究成果摘錄，特此併致謝忱。

¹ 臺灣警察專科學校交通管理科副教授兼主任。

² 國立臺北大學公共行政暨政策學系博士生，桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，03-3282321 分機 4610，am781264@mail.cpu.edu.tw。

「策略 9：善用數據科學，強化社會溝通」等 3 項策略，即強調建立各項道安改善策略績效評估及分享、合作機制之重要性，以及為落實道安改善策略規劃、執行、評估作業，必須奠基於完整事故資料分析，以及搭配專業人才據以執行。

道路交通事故防制問題涉及諸多層面，不論是維持交通秩序之穩定，或是提升行車與用路人安全之對策，皆須跨部會通力合作，善用大數據及科學化之評估分析，研提有效防制交通事故之策略。而交通部運輸研究所近年持續分析事故成因，並期能從根本降低風險，相關推動成果已有一定成效，惟其雖已辦理各項宣導與推廣活動，但其效果仍僅限於與會人員，難以持續擴散研究成果與其效益。而且，針對不同單位需求，所需要關注的道安改善重點亦有差異，相關新科技之導入雖可輔助從業人員提升道路安全，但仍有必要引進更多外部協助。除了道路交通安全相關產業、學術單位、研究單位之專業人員，如能引進外部專家，如身障、高齡或其他公益團體（如靖娟兒童安全文教基金會…等）代表，從不同專業切入共同籌組道安專業輔導與諮詢團隊，將更可加速經驗傳承與改善成效。為此，如何透過跨域協作（cross-sector collaboration），導入國內學界、產業界道安能量，以及整合現行交通部及其他部會各項道安改善資源，依據交通部、運研所及地方政府等各層級的不同道安改善需求，建立一套有效可靠，且能永續運作的道安專業輔導／諮詢團隊機制，乃對於突破當前我國道安發展困境具有關鍵效果。

二、我國相關道安組織與諮詢現況之分析

2.1 我國道安計畫與組織

我國於民國 2023 年 12 月 15 日制定公布道路交通安全基本法（規範架構如表 1），並自 2024 年 1 月 1 日開始施行。各級政府、事業及國民應共同改善道路交通安全，建立以人為本、傷害最低、公共運輸優先、緊急車輛可通行、無障礙設計及落實道路公共使用等安全之用路環境及文化。本研究旨在進行道安改善能力之構建，有關諮詢機制之規劃，係在強化道路交通安全基本法規範體系中，推動道安計畫單位與從業人員的能力。以下從中央政府與地方政府道安會報之設置與其所推動之計畫分述如下：

表 1 道路交通安全基本法規範架構

	政策面向	計畫層級	道安會報	推動方法
道路交通安全基本法	車輛駕駛人管理	中央：	行政院召開：中央道路交通安全會報 直轄市政府、縣（市）政府召開：地方道路交通安全會報	- 提供足夠經費，並合理分配 - 資訊公開，檢討成效 - 協調有關機關提供資料或其他必要之協助 - 得諮詢機關（構）、法人、團體代表及學者專家 - 得邀請個人或團體共同參與
	車輛管理	國家道路交通安全綱要計畫（每 4 年檢討修正）		
	道路交通環境	部會：		
	汽車運輸業管理	年度道路交通安全推動計畫		
	教育及宣導			
	執法			
	道路交通事故緊急救護	直轄市縣市政府：年度道路交通安全執行計畫		
	保險制度			
	促進道安工作之研究與發展			

資料來源：本研究整理。

（一）中央道安會報與推動計畫

1. 中央道路交通安全會報

依據道路交通安全基本法第四章第 21 條之規定：「行政院應召開中央道路交通安全會報，由行政院院長召集學者專家、道路交通安全相關民間團體、政務委員、相關機關首長或代表、直轄市及縣（市）政府首長組成，協調、推動及督導全國道路交通安全事務，並審議國家道路交通安全綱要計畫。」交通部依法訂定「中央道路交通安全會報設置要點」，依據設置要點第 3 點及第 5 點規定，設置委員 39 至 41 人，召集人 1 人，由行政院院長兼任。副召集人 1 人，由行政院副院長兼任。每三個月召開會議 1 次。必要時，得召開臨時會議或由業務督導政務委員召開工作會議。依據「中央道路交通安全會報設置要點」第 2 點，中央道安會報任務為：(1) 全國道路交通安全事務之策劃、協調及推動。(2) 綱要計畫及其他道路交通安全重要政策之審議。(3) 中央各目的事業主管機關道路交通安全推動計畫及相關工作執行情形之督導。(4) 其他有關道路交通安全事項。其中所需經費由交通部編列預算支應。依據設置要點第 9 點中央道安會報幕僚作業由交通部兼辦，故原本道路交通安全督導委員會之任務已改由交通部路政與道安司辦理，其結構下並包含各縣市政府之道路交通安全督導（聯席）會報（如圖 1）。

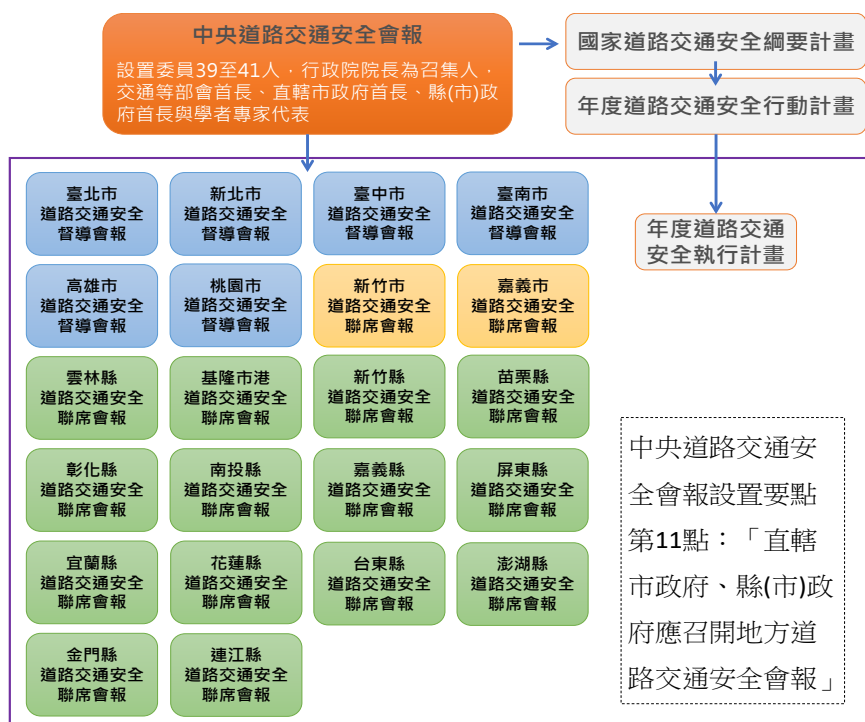


圖 1 中央道路交通安全會報推動道安計畫架構

2. 國家道路交通安全綱要計畫與部會道路交通安全行動計畫

「國家道路交通安全綱要計畫」為現階段我國推動道安改善工作的最高指導計畫，中央相關部會及地方政府依據綱要計畫內容，訂定年度推動計畫及縣市執行計畫執行道安改善工作。「國家道路交通安全綱要計畫（2024-2027 年）」依前 2 年道安改善基礎，包括：(1) 第 14 期（2023-2026 年）院頒道路交通秩序與交通安全改進方案。(2) 行人優先交通安全行動綱領，透過中央各部會建構完善政策法令、地方政府落實執行行人優先交通安全政策，共計 4 大面向、19 項行動方案。

(3) 行人交通安全政策綱領，針對行人交通安全改善提出「推動道路交通安全基本法」、「建置完整公共運輸系統」、「落實行人交通安全改善」三大精進作為。此外，該計畫也以人、車、路、運輸業、整體等5大因素，分別從監理、教育宣導、執法、工程與其他（救護、保險、研發）等方法，對應道路交通安全基本法第二章道路交通安全9大面向之基本政策，研訂29項策略、32項改善行動計畫（如圖2）。

監理	面向一 駕駛人	策略1：建立完善之駕駛人訓練制度 策略2：強化駕駛人考驗制度 策略3：加強高風險違規駕駛人管理	執法	面向六 稽查取締處罰	策略1：加強重大交通違規取締 策略2：應用科技強化執法成效 策略3：提升執法專業量能 策略4：加強交通違規裁罰及清理
	面向二 車輛	策略1：調和國際車輛安全法規及完善車輛安全審驗 策略2：精進檢驗制度及確保車輛安全性 策略3：研議安全運具管理制度		面向七 緊急醫療救護	策略1：強化道路交通事故緊急救護系統 策略2：強化道路交通事故緊急醫療體系計畫
	面向三 運輸業管理	策略1：遏止遊覽車駕駛勤務超時、超速 策略2：提升各運業自主安全管理及監理能量 策略3：提升貨運業自主安全管理及監理能量		面向八 保險制度	策略1：使汽、機車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通事故安全
	面向四 完備道路設施管理措施	策略1：建立安全步行空間 策略2：遏止高、快速公路嚴重事故發生 策略3：推動道路交通安全稽核 策略4：建立用路人一致交通資訊之道路環境 策略5：完善道路工程法規		面向九 研究發展	策略1：應用科技強化行人安全 策略2：鼓勵將創新科技應用至道安改善 策略3：培植道安改善專業能量及建立道安改善產業鏈 策略4：補助學、研單位發展道路交通安全相關研究計畫
工程	面向五 交通安全教育與宣導	策略1：扎根高線中等以下學校及幼兒園交通安全教育 策略2：強化大專校院交通安全教育 策略3：深化全民停讓觀念 策略4：深入村里加強高齡交通安全教育	其他		

圖2 國家道路交通安全綱要計畫政策面向與策略

(二) 地方政府道安會報與執行計畫

1. 直轄市、縣（市）道路交通安全會報

道路交通安全基本法第四章第22條明訂：「直轄市政府、縣（市）政府應召開地方道路交通安全會報，由直轄市政府、縣（市）政府首長召集學者專家、道路交通安全相關民間團體、相關機關代表組成，審議道路交通安全執行計畫及其他地方交通安全重要措施，並督導執行情形。」。在各地地方政府已設置各縣市道路交通安全督導會報（直轄市政府）或聯席會報（縣市政府）。

2. 直轄市政府、縣（市）政府年度道路交通安全執行計畫

道路交通安全基本法第22條規定：「直轄市政府、縣（市）政府每年應依第十八條國家道路交通安全綱要計畫及前條道路交通安全推動計畫，訂定年度道路交通安全執行計畫，並落實執行。」。我國推動道路交通安全計畫相關組織架構，從中央政府行政院、相關部會的上位計畫外，至地方政府交通局、工務局（處）、建設局（處）、警察局等各有職司（如圖3）。

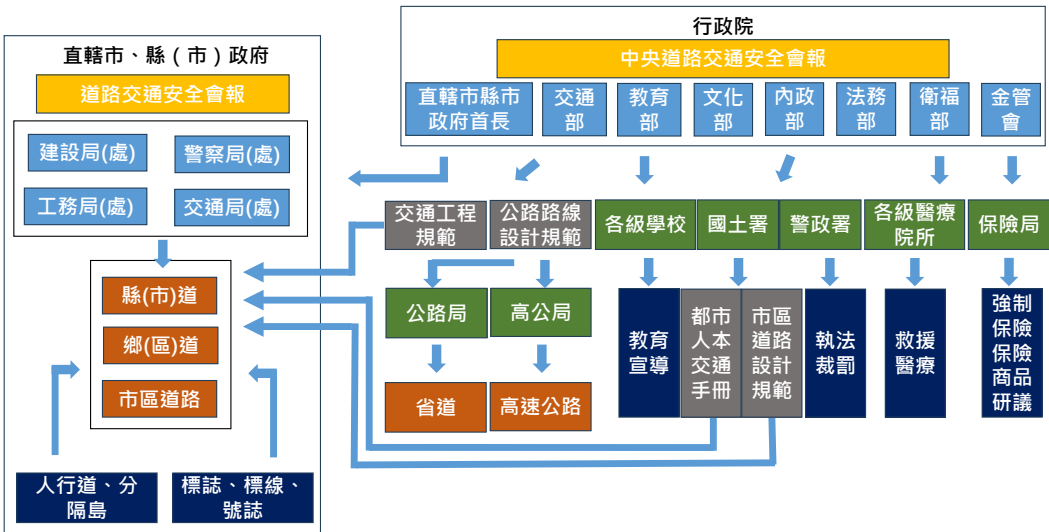


圖3 我國道安組織架構分工

2.2 道安諮詢之現況

（一）區域運輸發展研究中心輔導諮詢

交通部運輸研究所（以下簡稱運研所）為鼓勵大學院校運用豐沛之基礎研發設施及研究資源，與已累積之基礎研發能量，協助相關政策之推動，交通部於2015年起匡列經費請運研所辦理「交通部補助學界成立區域運輸發展研究中心」計畫。在道安工作改善方面，區域運輸發展研究中心協助交通部推動「院頒道路交通秩序與交通安全改進方案」及相關道安改善計畫，輔導縣市分析事故特性，並整合工程、教育、執法等研提改善對策，包括交通運輸專業人才培訓、提供諮詢服務及輔導地方政府提案、輔導地方政府公共運輸及運輸安全案例及產學合作。

（二）中華民國運輸學會、中華顧問工程司、私人交通顧問公司等政府外部組織輔導諮詢

中華民國運輸學會結合從事有關運輸工作之個人及公私機構，透過專業知識與經驗之交流，致力於推動運輸系統之研究、規劃、設計及經營管理等學術活動，並協助政府及運輸業者發展運輸系統，提高營運效率及服務水準為宗旨。財團法人中華顧問工程司多年來投入國內各項重大建設，為國內公共建設量能奠定良好基礎，轉型為公益法人後，以「研發創新、服務卓越、永續經營、正直誠信」的集團精神，在智慧運輸、偏鄉移動、設施維護管理等領域，持續創新技術研發與服務，致力建構產官學合作共享平台，並以發揮中華民國專門人才的技術知識，促進交通建設，改進工程技術，協助國內外之經濟發展為目的。私人交通顧問公司部分，由政府道安部門依據其地區需求，委託顧問公司以道路交通安全檢核分析方法，進行高風險路廊、易肇事路口有關交通及道路特性之調查，透過肇事資料分析及肇事碰撞構圖，進行交通問題癥結探討，並研擬改善措施。

（三）民間法人單位諮詢

國內道安相關的民間單位包括中華民國交通安全促進會、中華民國交通工程技師公會…等，致力於推動交通安全宣導、提供道路安全教育和培訓，以及進行交通事故救援和支援等工作。中央或地方政府道安會報也應需求聘請法人或團體代表備供諮詢或共同參與，加強推動道路交通安全相關措施。

三、諮詢機制的文獻檢閱

本章先行回顧其他領域有關專業諮詢機制的運作情形，做為規劃道安改善能力專業諮詢機制之參考。

3.1 諮詢定義與運作

學者將諮詢（Consulting）定義為將專業、知識和 / 或技能從顧問端（the consultant）轉移到客戶端（the client）的過程，其目的是提供幫助或解決問題。在某些類型的諮商中，這種二元定義擴展為三元定義，第三元的位置由構成待解決”問題”的個體所佔據（Block, 2000; Druckman, 2000; Gallessich, 1985; March, 1991）。在公部門的研究中，學者提出政策諮詢系統包含了知識供應

者 (Knowledge suppliers)、知識經紀人 (Knowledge brokers) 和知識使用者 (Knowledge users) 3 種 (如圖 4) (Lindquist, 1998; Craft & Howlett, 2013)。



資料來源：Lindquist, 1998; Craft & Howlett, 2013；本研究整理。

圖 4 政策諮詢系統

其中知識經紀人扮演很重要的中介角色，通常包含了遊說團體 (lobby group)、顧問公司 (consultancy firm) 或利益團體 (interest group) 等。Twist et al. (2015) 指出整個知識基礎設施還包含所謂的知識流 (flows of knowledge)，其中被傳遞的知識產生於學術界、統計機構和研究機構，並提供了分析和決策所依據的基本科學數據。綜上，諮詢的本質是知識在不同對象間產生流動的過程或是知識處理的機制 (Zhuge, 2002) 而形成知識流。

3.2 諮詢組織類型

Halligan (1995) 提出三種公部門運作的諮詢組織類型：第一類來自公部門內部的高級政策顧問、政治顧問和策略單位，在政策制定和決策過程向政治家和行政人員提供建議；第二類是在政府內部運作但不屬於公共服務的顧問和機構，這些機構在行政或組織上與政府保持一定距離，像是 (特設) 委員會、臨時諮詢委員會和常設諮詢機構，這些機構在政府行政部門內部運作並有一個正式的組織。第三類則是來自政府外部，運作於政府行政部門之外並會根據其策略利益向政府提供建議，例如：大學、智庫 (think tanks)、研究機構 (research institutes)、工會 (trade unions)、利益團體、遊說團體、倡議團體 (advocacy groups)、立法委員會 (legislative committee) 及私人商業諮詢等 (如圖 5)。



資料來源：Halligan, 1995；本研究整理。

圖 5 諮詢組織定位與類型

3.3 諮詢組織功能

諮詢的功能在不同的領域均主要凸顯在提供專業服務或者改善建議予客戶端，以協助解決現有問題或預防未來問題（Dougherty, 2014; Touwen, 2023）。經濟合作暨發展組織（OECD）在 2017 年發表一份政策諮詢制度報告（Policy Advisory Systems），指出諮詢組織在政策制訂過程主要有四個功能：（一）提供具有質量的意見：透過委員的專業知識，向決策者提供具實證和參考價值的建議。（二）探索發展策略計劃：委員會以前瞻角度，就特定議題探索未來可發展的策略計劃。（三）提升決策認同：透過部分委員來自政府體系以外人士，反映社會意見，提升社會對決策的認同。（四）擴闊政府思維：通過聯合社會人士向決策者提供多角度思考，讓決策者保持自我反思的動力，並確保決策能夠得到全盤考慮。此外，從目前發展諮詢最多的教育、心理輔導及醫學健康領域，可以看出諮詢最主要的功能是在於針對客戶端的問題加以解決（Jacobson et al., 2005; 翟宗悌等人, 2017; 范蔚敏, 2020; 曾雅蘋、杜淑芬, 2020; 黃烽榮、范熾文, 2022; 林欣賢、馬維芬, 2022），故若以公部門領域視之，諮詢的功能便是在協助解決公部門中從業人員所面臨的問題，以及針對相關策略進行事前及事後的評估並進一步預防未來可能發生之問題。

香港青年協會青年研究中心（2020）說明諮詢組織設立的用意是透過委任社會人士加入建制架構，在決策過程吸納不同持分者的意見，以有助於認同接受政府的施政。香港自 1940 年代即開始諮詢及法定組織制度的運作，並由行政機關設立不同範疇的諮詢組織以聽取公共事務的意見，並委任社會人士加入針對相關議題進行諮詢，藉此提供社會大眾參與公共事務的平台。歐洲方面，德國以農業諮詢（landwirtschaftliche Beratung）作為農業推廣的概念，在諮詢制度上可分為公共及民營農業諮詢兩種制度類型，以在農業生產、農產經營、改善農場及鄉村家政等方面提供專業諮詢（王俊豪, 2002）。隨著社會的多元發展，諮詢組織的委員除了專家學者外，亦應加入相關利益者（決策者、管理人員、道路安全專業人員、公私部門的研究人員與社會組織的代表）以及不同背景的社會人士（Thomas et al., 2013），Lavertu & Weimer（2011）即以混合諮詢組織形容這類由專家、學者、持分者以及社會個別人士所組成的組織。因此，由這類諮詢組織所提之意見或建議，有別於傳統以問題解決為導向而著重科學根據，反而是經過不同價值取向人士彼此游說和商議後得出的結果，當中或帶有社會對個別議題的主流觀感、社會價值，更貼近實況的民情（Krick, 2015; 香港青年協會青年研究中心, 2020）。

3.4 我國目前類似之諮詢組織

首先，台灣水資源與農業研究院係協助政府解決農民農田灌溉問題而獲農業部及經濟部水利署的重視，其組織定位屬於政府外部組織；其次，中華民國運輸學會係推動運輸系統之研究、規劃、設計及經營管理等學術活動，協助政府及運輸業者發展運輸系統，其組織定位亦屬於政府外部組織；最後，行政院智慧國家推動小組民間諮詢委員會及國家發展委員會創新創業諮詢委員會都是借重民間委員在各領域的專業、知識或技能，協助政府推動並完成政策目標，其組織定位屬於政府內部運作組織。而且四個諮詢組織的主要功能都符合 OECD 在政策諮詢制度報告中指出諮詢組織應具備的四個主要功能（如表 2）。

表 2 我國類似之諮詢組織分析

單位	摘述	組織定位	主要功能
台灣水資源與農業研究院	協助政府解決農民農田灌溉問題而獲農業部及經濟部水利署的重視而扮演政府智庫的角色	政府外部組織	• 提供專業意見 • 發展策略計劃 • 提升決策認同 • 擴闊政府思維
中華民國運輸學會	推動運輸系統之研究、規劃、設計及經營管理等學術活動，並協助政府及運輸業者發展運輸系統	政府外部組織	• 提供專業意見 • 發展策略計劃 • 提升決策認同 • 擴闊政府思維
行政院智慧國家推動小組民間諮詢委員會	借重民間委員在各領域的專業、知識或技能，以協助政府推動並完成政策目標	政府內部運作組織	• 提供專業意見 • 發展策略計劃 • 提升決策認同 • 擴闊政府思維
國家發展委員會創新創業諮詢委員會		政府內部運作組織	• 提供專業意見 • 發展策略計劃 • 提升決策認同 • 擴闊政府思維

資料來源：本研究整理。

3.5 歐盟 DaCoTA 計畫界定諮詢之領域與任務

（一）基於證據的道路安全決策

歐盟委員會資助的 DaCoTA (Road safety Data Collection, Transfer and Analysis, DaCoTA) 計畫旨在強化歐洲道路安全觀測站保存的資料和道路安全資訊，進行包括：1. 建立證據庫和新道路安全政策之間的聯繫、2. 建立泛歐洲事故調查網絡、3. 將各種資料匯集在一起供使用者操作、4. 預測事故趨勢，提供決策者數據、5. 智慧安全系統評估、6. 自然駕駛觀察 (Naturalistic driving observations) 等主要工作領域。其中在 DaCoTA 專案的兩個工作計畫 (WP1 (政策制定和道路安全) 和 WP4 (決策支援)) 共同協作，成立專家小組並啟動諮詢，以對道路安全管理中的知識、數據和分析需求進行初步評估。

（二）道安管理工作主要領域與相應任務

歐洲分析多部門參與道路安全政策制定者於道路安全管理的工作流程，提出公認為推動道路交通安全改善最佳的實踐方法，分別為四個主要領域和相應的任務（如表 3）：1. 評估道路安全狀況（事實調查）（assessment of the road safety situation (fact-finding)）；2. 道路安全計畫制定（road safety programme development）；3. 準備實施（preparing implementation）；4. 監測和評估（monitoring and evaluation）（Muhlrads & Dupont, 2010）。

表 3 道安管理工作主要領域與相應任務

領域	相應任務
評估道路安全狀況（事實調查）	為了製定基於知識的道路安全政策，政策制定者需要收集足夠的道路交通事故和傷害知識，以便獲得： • 全球狀況的全球診斷：道路安全問題的嚴重程度和主要特徵、高風險群體和情況、風險和碰撞因素、長期健康影響、事故成本等。 • 用於國際比較的指標和定性訊息。 • 以事實為基礎，針對道路安全問題的主要特徵進行解決並確定行動優先事項。 • 其他。
道路安全計畫制定	儘管各國的政策制定過程有所不同，但有針對性的道路安全計畫被建議作為良好做法。從這個角度來看，需要考慮以下任務： • 在規定的時間內設定減少死亡或重傷的量化目標，無論是在國家層級或綜合區域或省級目標。 • 選擇或設計適當的措施或介入措施（多部門成套措施（packages of measures）），以解決已確定的優先事項，並已知或認為可有效減少死亡和嚴重傷害。 • 評估所選措施的預期綜合效果，以確保能夠按時達到定量目標。 • 其他。
準備實施	為使計畫可操作，必須規劃實施過程：涉及的參與者、任務、材料和技術援助的投資、培訓。評估道路安全計畫的整體成本和資金需求需要了解這些實施過程。也應了解公眾和主要利害關係人對擬議措施的可接受性，以便透過適當的溝通和資訊為實施做好準備。實施主要在部門層級進行（儘管「良好實務」需要部門間協調）。因此，實施規劃涵蓋以下領域： • 解決道路基礎設施問題的措施。 • 解決運輸和交通問題的措施。 • 針對車輛的措施。 • 針對道路使用者行為的短期或長期變化的措施（執法、教育、駕駛員訓練）。 • 針對健康因素的措施。 • 對於這些影響實施過程的部門問題，必須加入一個部門間問題：計算總體計畫的成本並決定籌資機制。
監測和評估	監測和 / 或預測道路安全情勢的變化通常是製定短期和長期政策的基礎。此外，對已實施的行動進行評估是累積知識和改善道路安全管理的關鍵。在這方面的四項主要任務： • 追蹤事故和傷害趨勢（長期、年度、季度等）。 • 預測道路安全情勢的變化，預測未來趨勢（這也有助於制定有針對性的計畫）。 • 評估整個道路安全計畫或現行道路安全政策對道路交通事故和傷亡的整體影響。 • 評估短期和中期（基礎設施、交通、執法等）或長期（教育、駕駛員訓練、車輛管理等）的單一措施。

資料來源：Muhlrاد & Dupont, 2010；本研究整理。

四、我國道安諮詢機制應具備之要素

根據上一章節針對諮詢機制之文獻檢閱，諮詢機制的目的是透過提供諮詢需求端（道安從業人員）有系統進行道安改善工作的能力，同時也檢視諮詢供給端（諮詢組織）對前述改善工作領域所能提供具體的協助，故以下將從幾個面向提出我國道安諮詢機制應具備之要素：

4.1 道安諮詢機制之基本要件

（一）發展專業能力諮詢為主

針對正常管道無法解決，或者是涉及跨縣市、跨區域彼此間經驗或者業務知識的流動才得以改善的道安問題，進而參考德國或者我國其他專業諮詢機構（單位）而另外成立專業的諮詢制度。

（二）專業能力諮詢須對應組織層級與任務職掌

以我國的道路交通的體制視之，在中央單位就涉及交通部各單位及內政部的警政署，在地方單位實際執行的業務就涉及交通工程、交通旅遊、公共運輸、交通管理及交通執法等多面向的工作，導致不同領域的公務人員所需的業務需求亦多元複雜，故探究其等實際需要諮詢的業務需求亦為關鍵之因素。

（三）諮詢服務資源須妥善供給給需求端

本研究以道安改善工作能力屬公共利益的諮詢標的，提供諮詢組織的供給端可能來自政府、政府支持成立或民營的組織，接受諮詢單位的需求端其資源、人力、能力不一，諮詢服務資源須妥善供給給需求端。

（四）加入社會人士與利害關係人的諮詢

本研究從事道安改善專業能力，道安改善工作的對象，除了一般用路人外，經常需要面對改善工作中被干預對象（例如職業駕駛人、大貨車遊覽車公司與司機、機車族群）的訴求，執行過程透過持續的諮詢溝通協調，有助於道路交通安改善工作的推展。

（五）諮詢範圍需對應道安改善專業能力

參考歐盟道路安全管理工作的發展框架，諮詢範圍應從事實調查、道路安全計畫制定、準備實施及監測和評估等四個層面對應道安改善專業能力。

4.2 具道安諮詢功能之組織類型

依據 Halligan (1995) 提出的三種諮詢組織類型以及德國公共與民營農業諮詢制度 (王俊豪, 2002) 的區分，我國目前在交通領域具有道安諮詢功能組織的類型如下 (如表 4)：

（一）公共諮詢 - 政府內部組織 - 道路交通安全督導會報

公部門顧問和策略單位類型有各縣市的道路交通安全督導會報（直轄市）或者是道路交通安全聯席會報（縣市政府），進一步從臺北市道路交通安全督導會報設置要點來看，其任務包含 1. 交通系統相關改善工作督導及協調；2. 捷運系統與營運相關業務督導及協調；3. 交通安全工作督導及協調；4. 改善道路交通工程、管理、安全教育宣導督導及協調；5. 交通議題經本府相關單位協調不成者。

（二）公共諮詢 - 政府內部運作組織 - 大眾運輸票價審議委員會

公部門諮詢組織類型有大眾運輸票價審議委員會，目前我國於 2012 年訂有「大眾捷運系統運價率計算公式」法規，其中第八點：大眾捷運系統運價，除遇有特殊狀況外，應每二年檢討一次。地方主管機關核定運價之前，宜延聘立場超然之學者專家及有關人士成立「票價審議委員會」負責檢討審議工作；在中央部分，則在交通部公路局訂有「公路汽車客運審議會設置要點」，明訂審議會的任務包含 1. 公路汽車客運業申請營運路線經營、營運虧損補貼、運輸費率、運輸營運評鑑之審議；2. 公路汽車客運業營運路線經營不善或其營業車輛、設備無法適應大眾運輸需要之認定；3. 公路汽車客運業營運路線申請經營者之評選；4. 其他有關營運路線、補貼、費

率、評鑑等相關問題之研議。

(三) 公共諮詢 - 政府支持外部組織 - 區域運輸發展研究中心

政府外部諮詢組織類型則有多元機制，例如區域中心、中華民國運輸學會、私人顧問公司…等多種類型的組織，其中區域中心是交通部自 104 年起配合匡列經費請運研所辦理「交通部補助學界成立區域運輸發展研究中心」計畫，成立北區、桃竹苗、中區、雲嘉南、高屏澎及東部 6 個「區域中心」，希望能夠藉由區域中心強化地方政府能力建構，促進學界與產業、政府部門的合作發展，落實在地公共運輸之永續發展。

(四) 民營諮詢 - 政府外部組織 - 中華民國運輸學會、中華顧問工程司、私人交通顧問公司

中華民國運輸學會結合從事有關運輸工作之個人及公私機構，透過專業知識與經驗之交流，致力於推動運輸系統之研究、規劃、設計及經營管理等學術活動，並協助政府及運輸業者發展運輸系統，提高營運效率及服務水準為宗旨。財團法人中華顧問工程司多年來投入國內各項重大建設，為國內公共建設量能奠定良好基礎，並致力建構產官學合作共享平台，並以發揮中華民國專門人才的技術知識，促進交通建設，改進工程技術，協助國內外之經濟發展為目的。私人交通顧問公司部分，各級政府道安部門基於人力或專業量能不足，或因應地區性需求，以勞務委外方式委託交通顧問公司辦理高風險路廊、易肇事路口調查改善工作，透過肇事資料分析及肇事碰撞構圖等進行交通問題癥結探討，研擬改善措施，並對已改善之易肇事路口(段)實施績效檢討。

表 4 我國交通領域具有諮詢功能組織的類型

	類型	概述	交通相關組織
公共諮詢	政府內部組織	公部門顧問和策略單位，政策制定和決策過程提供建議	道路交通安全督導會報
	政府內部運作組織	公部門諮詢組織特設、臨時或常設諮詢委員會諮詢機構，與行政部門保持一定距離	大眾運輸票價審議委員會
	政府支持外部組織	大學、智庫、研究機構及私人商業諮詢	區域運輸發展研究中心
民營諮詢	政府外部組織		運輸學會、中華顧問工程司、私人顧問公司

資料來源：本研究整理。

4.3 道安改善政策或計畫依 DaCoTA 框架提供諮詢

我國道安改善工作推動過程應以歐盟 DaCoTA 計畫，依事實調查、計畫制定、實施準備、監測評估等 4 個架構，對應其所要執行的任務進行諮詢內容分類。表 5 為本研究初步初探示例，例如中央部會道安有關單位在進行國家道安政策制定前，在事實調查方面先就「國內道安狀況進行診斷」，部級單位可能無法做到基於證據分析制定計畫，可尋求專業諮詢組織取得協助；在計畫制定方面，在「選擇或設計適當介入措施，評估預期綜效」，由於推動方案預期成效難以掌握而需要專業諮詢輔導協助；在實施準備方面，在「評估道路安全計畫的整體成本和資

金需求」借重專業諮詢輔導進行完整規畫；在監測評估方面「評估政策對整體傷亡的影響」非常重要但執行不易，即有尋求專業諮詢輔導協助之必要。在地方層級警察局推動道安計畫區間測速前，在事實調查方面，在「實施地點選定」可能沒有好的評估準則即須藉由諮詢組織協助；在計畫制定方面，單位可能在「評估措施預期綜效」難以執行即有諮詢之需求；在實施準備方面，單位遇到「用路人可接受性」之困難，亦須透過諮詢輔導取得協助；在監測評估方面，政策推動後在「事故和傷害趨勢、變化」亦須諮詢協助。道路安全政策或計畫的推動，應基於分析證據採用系統化的方法來推動，故不論中央或地方單位進行道路安全管理工作，都應該從事實調查、計畫制定、實施準備與監測評估來進展。

表 5 不同層級道安改善政策或計畫依 DaCoTA 架構提供諮詢示例

單位	道安工作	事實調查	計畫制定	實施準備	監測評估
中央部會	道路安全政策制定	道安狀況診斷	選擇或設計適當介入措施，評估預期綜效	評估道路安全計畫的整體成本和資金需求	評估政策對整體傷亡的影響
警察局	區間測速	實施地點選定	評估措施預期綜效	用路人可接受性	事故和傷害趨勢、變化
工務局	人行通行空間改善	改善行動優先事項	評估措施預期綜效	利害關係人接受、資金需求	事故和傷害趨勢、變化
交通局	行人安全環境改善	問題主要特徵	選擇或設計適當介入措施，評估預期綜效	針對用路人行為變化的措施	事故和傷害趨勢、變化

資料來源：本研究整理。

五、初探我國道安諮詢機制之建立

綜合以上研究，我國目前在交通相關領域具有諮詢功能的組織已存有多元機制，並在各領域發揮其重要的功能及價值，然而可惜的是目前仍欠缺一個整合的跨域協作機制將這些具有諮詢功能的組織鏈接在一起，以建立一套有效可靠，且能永續運作的道安諮詢機制。為了能突破此現況，本研究初步建議我國道安諮詢機制之建立可朝以下 3 個面向進行：

5.1 諮詢機制之規劃

首先，諮詢服務之目的應提供支持政府道安組織實現策略目標的知識和經驗；其次，諮詢服務對象應為道路交通安全綱要計畫、中央目的事業主管機關道路交通安全推動計畫，以及地方政府道路交通安全執行計畫，提供推動道路交通安全改善計畫最佳實踐方法的相關諮詢；最後，諮詢服務類型可分為支援機構及能力建構兩種，其中支援機構是因為近期道路安全專業人員的工作量不斷增加，可引進外部量能以勞務委外或人力駐點等方式，以支援機構協助道安行動計畫的規劃和行動有效性的評估；能力建構則為加強運輸領域組織和個人的道安改善能力。而根據兩種不同諮詢服務類型，其諮詢服務項目又可細分為以下：

（一）支援機構（勞務委外）：

1. 推動道路交通安全改善計畫最佳實踐方法的諮詢

- (1) 事實調查：包含可行性研究：從經濟、技術、法律和環境等層面評估實施項目的可行性以及評估道路安全狀況：道路安全問題的主要特徵進行解決

並確定行動優先事項。

- (2) 計畫制定：包含案規劃：A. 為道安機構仔細考慮每個面向、B. 政策定義清楚、C 目標設定；量化目標：設定國家層級與直轄市縣市層級，道安改善計畫減少死亡或重傷的量化目標以及有效措施：選擇或設計適當的措施或介入措施，已知或被認為可有效減少死亡和嚴重傷害。
 - (3) 準備實施：包含專案管理：A. 預算範圍內按時交付並達到最高標準、B. 有效的協調、風險管理和利害關係人的參與；成本和資金需求：評估道路安全計畫的整體成本和資金需求；部門間聯繫、溝通與協調機制以及公眾和主要利害關係人對擬議措施的可接受性。
 - (4) 監測評估：包含品質保證與監督施工、規劃和設計；追蹤事故和傷害趨勢（長期、年度、季度等）與預測道路安全情勢的變化以及 評估整體計畫或現行道安政策對傷亡的整體影響。
2. 道路安全檢核 (Road Safety Audit, RSA)：對道路或交通規劃進行的系統而獨立的交通安全調查。
 - (1) 在國家道路：針對對主幹道和高速公路計畫的道路安全檢核，識別可能造成傷害的要素，對於潛在的道路安全問題進行定性評估和報告。
 - (2) 在地方層級：針對都市道路安全和郊區環境的檢核，識別可能造成傷害的要素，對於潛在的道路安全問題進行定性評估和報告。除機動車外，行人、身障者、自行車騎士與機車騎士等易受傷害的用路者之道路安全檢核。
 3. 道路安全檢查 (Road Safety Inspections, RSI)：對新道路項目或現有道路的系統性審查，目的是發現對道路使用者有潛在危險的情況。
 - (1) 特定地點、道路沿線和整個區域的交通和道路交通事故碰撞調查研究（涉及碰撞分析、公眾諮詢、方案設計和監測研究）。
 - (2) 肇事熱點（易肇事路口或地點）調查改善委託研究。
 - (3) 道路交通事故根源分析與調查：發生交通事故有多種因素。深入事故調查實務結合了證人訪談、物證、車輛資料記錄器、車輛追蹤系統和碰撞重建，用於識別和分類關鍵事件以及先前的一般和特定致因因素。
 4. 設計安全運動提高公眾意識：設計並實施有效的道路安全活動，以促進安全駕駛實踐並提高公眾對道路安全問題的認識。
- (二) 能力建構（加強組織與個人能力）：
1. 辦理道安人員教育與培訓：道安改善工作計畫推動過程技術技能、管理實務，提供（I）初階課程、（II）進階課程。
 2. 技術支援：推動道路交通安全改善最佳實踐方法的專業指導，提供規劃設計、技術方法實施與評估的指導建議。
 3. 道安改善人員專業認證。
 4. 舉辦道安改善論壇與研討會。
 5. 國際交流合作與產學交流合作。

5.2 建立專責之諮詢組織

鑒於目前國內道安權責分別隸屬於中央與各地方政府組織下，雖因地制宜但也令道安改善工作缺少系統性整合。而且，國內具有道安諮詢能量的單位亦有多元存在且能夠發揮相當的成效，僅欠缺一個整合機制。故本研究建議應建立專責之道安諮詢組織負責整合，而且為使其能夠擺脫人事、會計法令的束縛更具彈性及效能以提升營運績效，建議可朝行政法人或政府捐助之財團法人發展，但兩者又在法人地位、法律目的、設立目的、組織性質、執行任務的範圍、監督（主管）之政府機關、行政監督、立法監督及審計監督差異等方面有所差異（如表 6），並針對此兩種法人模式執行之分析如下：

- （一）若採行政法人模式：負責執行特定公共事務並有所限制，其性質較靠近政府機關而較不具彈性，而且受到的行政、立法及審計監督較為嚴格。此外，國內外已有許多私人顧問公司受公部門委託協助道安改善工作之推行，如 TMS Consultancy、亞聯工程顧問公司等；民間公司已有提供委託研究、諮詢輔導服務，並無不適合由民間辦理之情。
- （二）若採財團法人模式：接受交通部委託辦理相關業務，促進財團法人積極推動道安改善方法與技術之研發；協助或接受產官學研委託辦理道安改善工作之研究、輔導與諮詢等服務；國際上發展許多系統性方法（RSA、RSI），專責非營利單位可多參與與交流，在道路交通安全領域累積專業與長期發展；與民間顧問公司業務會有重疊競爭。
- （三）綜上，由於行政法人係依據公法而設置之公法人，負責執行特定公共事務並有所限制，其性質較靠近政府機關，而財團法人係依據私法而設置之私法人，與民間機構較為接近，故行政法人所受到的監督課責密度將高於財團法人，較不易具有彈性，而且就諮詢本質而言，一般不涉及公權力行使，比較符合公益之性質而提供政府組織相關政策與分析的建議，故本研究建議可採政府捐助財團法人模式辦理。

表 6 行政法人與財團法人之分析

法人 類別 差異 類別	行政法人	財團法人
法人地位	依公法設立之公法人。	依私法設立之私法人。
法律目的	為規範行政法人之設立、組織、運作、監督及解散等共通事項，確保公共事務之遂行，並使其運作更具效率及彈性，以促進公共利益，特制定行政法人法。	為健全財團法人組織及運作，促進財團法人積極從事公益，增進民眾福祉，特制定財團法人法。
設立目的	處理不適合由行政機關及民間辦理的公共事務。	實踐某種具有社會意義的公益目的。
組織性質	得以自己名義享有公法上權利，並負擔公法上義務。	本質上屬「財產」的集合體，係由捐助人捐助財產後依民法及財團法人法等規定設立。

法人 類別 差異 類別	行政法人	財團法人
執行任務 的範圍	執行「特定公共事務」，並限於（一）具有專業需求或須強化成本效益及經營效能者；（二）不適合由政府機關推動，亦不宜交由民間辦理者；（三）所涉公權力行使程度較低等者。	從事「公益」相關事務。
監督（主 管）之政 府機關	1. 由「監督機關」進行適法之監督與評鑑。 2. 監督機關為中央各目的事業主管機關，並應於行政法人之個別組織法律或通用性法律定之。	1. 由「主管機關」針對財團法人是否違反法律、章程或設立目的等進行合法性監督。 2. 除登記及清算事項外，在中央為目的事業主管機關；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。
行政監督	1. 會計制度、內部控制及稽核制度之設立均須報請監督機關備查 2. 監督機關每年均應對其進行績效評鑑分析（效益評估）。	1. 僅限在法院登記之財產總額或年度收入總額達一定金額以上之政府捐助財團法人，其會計制度、內部控制及稽核制度應報請主管機關備查。 2. 主管機關每年均應對其進行績效評鑑分析（效益評估）。
立法監督	1. 政府機關核撥之經費超過行政法人當年度預算收入來源 50% 者，應由監督機關將其年度預算書，送立法院審議。 2. 年度績效評鑑報告應由監督機關提交分析報告，送立法院備查。 3. 立法院必要時得要求監督機關首長率同行政法人之董（理）事長、首長或相關主管至立法院報告營運狀況並備詢。	1. 政府捐助基金累計超過 50 % 之財團法人及日本撤退臺灣接收其所遺留財產而成立之財團法人，每年應由各該主管機關將其年度預算書及決算書送立法院審議。
審計監督	1. 政府核撥之經費均受審計監督，其年度執行成果及決算報告書送審計機關審計，審計結果，得送監督機關或其他相關機關為必要之處理。 2. 受審計監督，近年來審計業務之革新，由傳統偏重防弊面之事前審計或財務面之財務審計，演進至強調經濟、效率、效益之績效審計，並致力於公民參與審計之推動及審計資訊的公開與強化。	1. 除部分依法律規定決算應送審計部外，其餘政府捐助之財團法人則進行效益評估，編製「對各部門捐助財團法人之效益評估表」併主管決算送審計機關審核。 2. 同左。

資料來源：陳孟賢，2019；本研究整理。

5.3 諮詢組織推動之策略

參考現行各區域運輸發展研究中心之運作，專業諮詢組織的類型可區分為三種（如表 7），包括類型 1-「公務預算模式」：辦理諮詢組織規劃之固定工作、基於特殊需求而指定之工作（例如中區區域中心試辦執行「國際交流合作」，預計於 112 年 11 月底前辦理國際交流論壇）、競爭計畫基於鼓勵研提連結道安重大政策之計畫；類型 2-「公務預算 + 民營模式」：除辦理類型 1 之各類工作外，增加該諮詢組織能接受公部門諮詢輔導委託工作；類型 3「民營模式」：依使用者付費方式，以市場機制運作。然而因為我國目前尚未建立一套道安專業諮詢機制，為使道安諮詢機制能夠步上正軌並永續發展，建議短期階段仍應編列公務預算，確保機制能持續執行，也能幫助資源較少之公部門。另，為了能夠讓諮詢機制發展的更好，建議在中長期階段應將私法人與民營公司並進的運作類型納入道安諮詢機制，透過市場機制加入競爭的元素，讓民間的充沛量能協助道安改善工作推動。

表 7 諮詢輔導組織公民營模式運作類型

諮詢組織	期程	經費模式	工作分類	分析
道安改善研究中心	短期 公務預算辦理	- 公務預算（與公共運輸脫鉤，單獨編列補助道安改善研究中心預算） - 計畫不限各區域大學主持，可加入顧問公司參與	- 固定工作 - 指定工作 - 競爭計畫	- 現階段各區域運輸發展研究中心兼辦道安工作，後續可擴大道安改善輔導諮詢規模與項目，或輔導成立專屬區域道路交通安全改善研究中心。 - 帶領道安諮詢機制上軌道，確保道安諮詢機制持續執行 - 幫助資源較少之公部門，資源較多之公部門可直接委外 - 讓民營顧問公司持續投注人力在道安改善工作
政府捐助之財團法人	中長期 私法人與民營公司並進	政府補助；受託研究及提供服務之收入	- 交通部委託 - 產官學研委託	- 積極推動道安改善方法與技術之研究與發展 - 協助或接受產官學研委託辦理道安改善工作之研究、輔導與諮詢等服務。 - 研發為主，服務為輔
道安顧問公司		- 民營模 - 受託研究及提供服務之收入	- 勞務委託 - 人力駐點	- 使用者付費，市場機制運作 - 可以利用民間充沛量能協助道安改善工作推動 - 研發為輔，服務為主

資料來源：本研究整理。

六、結論

本研究首先盤點我國相關道安組織在道安中所扮演之角色與權責分工，瞭解我國目前所具備之道路安全改善能量，再透過回顧相關之諮詢機制文獻，掌握諮詢的定義、運作組織及組織功能，並據以盤點我國目前類似之諮詢組織，最後再藉由歐盟 DaCoTA 框架界定道安諮詢之領域與任務。另根據有關諮詢機制的運作情形，提出我國道安諮詢機制應具備之要素應有基本要件、具道安諮詢功能之組織類型以及依 DaCoTA 框架提出諮詢等 3 個，其中基本要件：包含以發展專業能力諮詢為主、專業能力諮詢須對應組織層級與任務職掌、諮詢服務資源須妥善供給給需求端、加入社會人士與利害關係人的諮詢以及諮詢範圍需對應道安改善專業能力等 5 種；具道安諮詢功能之組織類型：包含公共諮詢（政府內部組織）、公共諮詢（政府內部運作組織）、公共諮詢（政府支持外部組織）以及民營諮詢（政府外部組織）等 4 種；依 DaCoTA 框架提出諮詢：從事實調查、計畫制定、準備實施及監測評估等四個層面，強化相關從業人員在道安管理工作的能力。

為透過跨域協作建立一個道安諮詢機制鏈接這些具有能量的組織，本研究最後建議我國道安諮詢機制之建立可朝諮詢機制之規劃、建立專責之諮詢組織以及諮詢組織推動之策略等 3 面向進行，其中諮詢機制之規劃明訂諮詢服務的目的須提供支持政府道安組織實現策略目標的知識和經驗、諮詢服務的對象則以道路交通相關計畫為主以及諮詢服務的類型包含支援機構（勞務委外、人力駐點）及能力建構兩種；建立專責之諮詢組織則可採政府捐助財團法人模式辦理，使諮詢服務能夠更具彈性及效能而提升營運績效；諮詢組織推動之策略則建議短期階段仍以編列公務預算方式，確保道安諮詢機制能夠持續執行，中長期階段則以私法人與民營公司並進的方式，透過市場機制的加入讓諮詢組織發展的更好。

參考文獻

- 王俊豪 (2002)，德國公共農業諮詢制度與組織運作，興大農業，41，9-14。
- 林欣賢、馬維芬 (2022)，精神高風險個案使用線上健康諮詢平台對話歷程之語意分析，健康照護科學雜誌，4，89-100。
- 香港青年協會青年研究中心 (2020)，改善諮詢組織運作促進青年參與，香港：香港青年協會。
- 范蔚敏 (2020)，聊天軟體機器人技術應用於大學圖書館虛擬參考諮詢服務建置過程與評估研究，圖書館學與資訊科學，46(1)：4-31。
- 陳孟賢 (2019)，行政法人及政府捐助設置財團法人之性質差異（上），主計月刊，765，52-54。
- 陳孟賢 (2019)，行政法人及政府捐助設置財團法人之性質差異（下），主計月刊，766，64-69。
- 黃烽榮、范熾文 (2022)，課程輔導諮詢：高中職涯發展與人才培育之啟航，臺灣教育評論月刊，11(9)：95-99。
- 曾雅蘋、杜淑芬 (2020)，以人際歷程理論分析教師接受諮詢之人際經驗，教育心理學報，52(1)：113-138。
- 翟宗悌、王佩辰、鄔佩麗 (2017)，善了！心理諮詢師在離婚調解中的服務敘事，輔導與諮商學報，38(2)：1-24。
- Block, P. 2000. *Flawless Consulting: A Guide to Getting Your Expertise Used*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Boisot, M. H. 1995. Is your firm a creative destroyer? Competitive learning and knowledge flows in the technological strategies of firms. *Research Policy*, 24(4): 489-506.
- Craft, J., and Howlett, M. 2013. The dual dynamics of policy advisory systems: The impact of externalization and politicization on policy advice. *Policy and Society*, 32, 187-197.
- Dougherty, A. M. 2014. *Psychological Consultation and Collaboration in School and Community Settings*. American: Cengage Learning.
- Druckman, D. 2000. Frameworks, Techniques, and Theory: Contributions of Research Consulting in Social Science. *American Behavioral Scientist*, 43(10): 1635-66.
- Gallessich, J. 1985. Toward a Meta-theory of Consultation. *The Counseling Psychologist*, 13(3): 336-54.
- Halligan, J. 1995. Policy Advice and the Public Service. In *Governance in a Changing Environment*, B.G. Peters and D.J. Savoie(eds), 138-172. Canadian: McGill-Queen's University Press.
- Jacobson, N., Butterill, D., and Goering, P. 2005. Consulting as a strategy for knowledge

- transfer. *Milbank Q*, 83(2): 299-321.
- Krick, E. 2015. Negotiated expertise in policy-making. How governments use hybrid advisory committees. *Science and Public Policy*, 4(4): 487–500.
- Lavertu, S., and Weimer, D. L. 2011. Federal Advisory Committees, Policy Expertise, and the Approval of Drugs and Medical Devices at the FDA. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 21(2): 211-237.
- Lindquist, E. 1998. A Quarter Century of Canadian Think Tanks: Evolving Institutions, Conditions and Strategies. In *Think Tanks Across Nations: A Comparative Approach*, D. Stone, A. Denham and M. Garnett(eds), 127-144. Manchester: Manchester University Press.
- March, J.G. 1991. Organizational Consultants and Organizational Research. *Journal of Applied Communication Research*, 19(1-2): 20–31.
- Muhrad, N., and Dupont, E. (Eds.) 2010. Consultation of a panel of experts on the needs for data and technical tools in road safety policy-making. Deliverable 1.1/4.1 of the EC FP7 project DaCoTA.
- OECD. 2017. Policy Advisory Systems. Supporting Good Governance and Sound Public Decision Making. From: https://read.oecd-ilibrary.org/governance/policy-advisory-systems_9789264283664-en#page85
- Thomas, H., Smith, R. R., and Diez, F. 2013. *Human Capital and Global Business Strategy*. New York: Cambridge University Press.
- Touwen, L. J. 2023. Why consult, why consent?: Employers in concertation platforms facing welfare state expansion in the Netherlands, 1920–1960. *Journal of Policy History*, 35(2): 254-280.
- Twist, M., Steen, M. V., and Schulz, M. 2015. Strengthening (the institutional setting of) strategic advice. OECD seminar “Towards a Public Governance Toolkit for Policy-making”.
- Weber, M. 1978. *Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Zhuge, H. 2002. A knowledge grid model and platform for global knowledge sharing. *Expert Systems with Applications*, 22(4): 313-320.