

從理性選擇制度論探討協勤民力組織運用之變革 -以臺中市交通義勇警察大隊為例

柯翠絨¹ 謝春輝²

摘 要

本文主要探究我國協勤民力與都市發展之關聯性，採歷史文獻分析、調查、演繹及理論研究等方法。藉由新制度論的探究，以理性選擇作為本文探討基礎理論與研究取向。學者黃鈺堤認為公共行政改革如何設定其目標及行動方案，似乎必須回歸到其歷史脈絡。也就是行政改革應該先以當下的結構性限制為出發點，進而評估其可能方案有哪些，而不在談如何改革。

民防協勤在傳統上只是為家鄉的交通、治安作義務的貢獻；曾幾何時在都市發展的過程中，人的移動改變了地域性的概念。本文以二階觀察為寫作立場，參考盧曼的系統理論用於政策的吊詭性，把台灣社會協勤民力組織之法制面與實務面藉助一個區別（如 A/-A），透過本文研究發現公共行政組織意象基本上取決於如何看，也就是一種重視思維的過程。內容包括：

- 一、協勤民力組織的歷史沿革。
- 二、公私領域的視野與價值觀。
- 三、統治者與意識形態的領導走向。
- 四、技術官僚的自利與怠惰習性。
- 五、行政責任界限與角色轉換侷限性。

關鍵字：理性選擇、新制度理論、協勤民力、二階觀察

Exploring The Transformation Of Used Volunteer People Organizations From The Rational Choice Institutional Theory By Taichung City Traffic Auxiliary Police Corp

Abstract

This article mainly explores the correlation between the people's power in R.O.C and the development of the city, and adopts historical literature analysis, investigation,

¹ 臺中市政府警察局交通警察大隊警務員
國立空中大學公共行政學系講師
國立暨南國際大學公共行政暨政策學系博士候選人
地址：臺中市西屯區文心路二段 588 號
E-mail: ktjcp0842@gmail.com

² 國立空中大學公共行政學系講師
逢甲大學公共政策研究所碩士
地址：臺中市南區福順里平順街 219 號 3 樓

deduction and theoretical research. Through the exploration of new institutional theory, rational choice is used as the basis of this article to explore the basic theory and research orientation. Huang Jeng-Ti, a scholar, believes that public administration reforms set their goals and action plans and seem to have to return to their historical context. That is, administrative reforms should start with the current structural constraints and then assess what the possible options are, instead of talking about how to reform them.

The Civil Defense Department has traditionally only contributed to the obligation of transportation and security in the hometown; once in the process of urban development, the movement of people changed the concept of regionality. This article uses a second-order observation as a writing position, referring to Luhmann's system theory for the condensation of the policy, and using the distinction between the legal system and the practical surface of Taiwan's social co-religion organizations (eg A/A). The image of the administrative organization basically depends on how to look, that is, a process of attaching importance to thinking. content include:

First, the historical evolution of volunteer people's organizations.

Second, the public and private fields of vision and values.

Third, rulers and ideological leadership.

Fourth, the technocrats' self-interest and aggressive habits.

Fifth, the boundaries of administrative responsibilities and the limitations of role change.

Keywords: rational choice, new institutional theory, volunteer people, second-order observation

一、緒論

臺中市位處臺灣中心，屬經濟、交通之重要發展地區，縣市合併以來，臺中市在交通政策上有許多重大變革，人的運用更有偌大的不同。臺中市以治安平穩、交通順暢及為民服務為最核心的任務。臺中市道安會報列管五大易壅塞路段、十大易肇事路口自 105 至 107 年為期 3 年致力交通改善方案。另有三大交流道匯集處及重大交通興建工程進行，包括捷運工程（MRT）、臺 74 線匝道易壅塞問題及路面伸縮縫改善工程、臺中市水湳 40M-11 號道路與中科東向道路銜接工程、臺中火車站周邊新闢道路工程及文心路人行道拓寬工程等等。工程施作期間，為維持都市交通順暢，避免意外事故發生，臺中市政府為龐大的交通人力需求進行制度性的調整，其中以 104 年擴編臺中市交通義勇警察大隊（以下簡稱義交大隊）編組員額最具代表性。³

義交勤協任務能不能稱為志工，以個人—結構分析並沒有不同，以組織—結構分析，其招募的程序與適用的法源依據確實有所差異⁴，但從非營利組織行動意含，義交與志工對於公部門的協作又有異曲同工之妙。從服勤時數來看，志願服務法第 30 條第 3 項明文規定：「依其他法律規定之民防、義勇警察、義勇交通警察、義勇消防、守望相助、山地義勇警察、災害防救團體

³ 臺中市交通義勇警察大隊自 1999 年縣市合併後，經歷兩次擴編，第一次是原臺中市六個分局各增編 1 個義交中隊與原臺中縣義交人數合計約 850 人。2004 年各項重大交通建設紛紛啟動，道路重大工程施作影響交通甚巨，又國內道路賽事（如舒跑盃、岱宇國際馬拉松、自行車環臺賽等）、神明遶境活動（如大甲鎮瀾宮、白沙屯媽祖遶境等）興盛，道路施工與活動賽事驟增，警察需要兼顧治安，協助交通指揮疏導人力派遣能量有限，若招考正職人員又有階段性任務結束後的任用問題，因此，運用義交協勤是前後任市長的首選。

⁴ 志工依志願服務法招募、訓練及運用，義交係依據民防法及民防團隊編組訓練演習服勤及支援軍事勤務辦法，並依道路交通處罰條例第四條第二項規定執行交通指揮之協勤工作。

及災害防救志願組織編組成員，自本法修正施行後，其服務年資滿三年，服務時數達三百小時以上者，準用第一項及第二項規定，予以半價優待。」，此規定賦予義交為「半個志工」的法源依據。

臺中市政府警察局因應時勢所需，在 104 年 4 月擴大招募義交「志工」，義交大隊人數由原來 860 人擴編至 1,360 人，組織的規模僅次於臺北市交通警察大隊，同年 9 月在西屯區逢甲大學育樂館完成一次性培訓。⁵隨即投入繁重的交通指揮疏導協勤工作，義交大隊的生力軍歷經 2 年多的協勤訓練，已是臺中市區道路上極為閃亮的明星，人員難免有增補情形，中途訓練品質也日漸出現落差，從理性選擇的方法論觀察，組織變革可以制度偏好、策略互動、制度變動等因素進行新制度的探測，以政治角度看，義交大隊組織與人力的運用變革乃是一個具有核心信念的民間團隊的服務轉型，本文囿於篇幅所限，對於傳統與現代的差異性，留待未來相關研究再作著墨。⁶

「制度是重要的研究因素」(institutions matter)，新制度更是以國家角度的政治性活動，行政組織與國家信念相箝，公務人員必須為促進整體經濟發展而服務。所以組織的變革與經濟行政具有相關性，舉一個組織人力變革案例，可以清楚地理解「變革」的意義。臺中市政府以往 1999 話務人力都是以派遣方式，因而從事話務工作的人員流動率高，問題在於浮動的人事運用無法提供穩定的公共服務品質，臺中市市長林佳龍上任之後，將話務人員由派遣改為市府聘任，成功地降低就業的流動率，人事穩定多項服務指標也維持高度水準，這是組織人力變革的成功經驗，臺中市 1999 在 2015、2016、2017 連續三年獲得了遠見雜誌「服務業大調查」便民專線類首獎，2018 年又獲得工商時報「便民專線」在「2018 臺灣服務業大評鑑」金牌獎的肯定，為人力資源管理與組織變革正面效益的具體實例。

臺中市即將舉辦世界花卉博覽會(以下簡稱花博，107 年 11 月 3 日至 4 月 24 日)，為此臺中火車站廣場(廣 6)改建工程火速在 7 月 2 日完工啟用，為 9 月 1 日將試營運的花博做好轉運的準備。該案是由副市長林陵三親自督導、協調，從經濟、地理、觀光、歷史等來看，只有不斷的溝通才能完成重大建設，三代火車站的議題在花博正式開幕前必須啟動⁷，火車站也必須提供

⁵ 所謂一次性訓練，主要使每一位義交幹部、隊員同步接受組訓內容與訊息，避免發生溝通障礙，對於團隊組織學習與工作推動是一個重要的方法。

⁶ 「新制度論」(new institutionalism) 近年來席捲社會科學界，不但「建立制度」一詞成了實務界新的政治正確，「制度是重要的研究因素」(institutions matter) 也成為學界新興的中心思維，不論國際或是本土，探討新制度論的文獻也在不斷增長，在方法論中以「個人-結構」(agent-structure) 難題的角度，回答關於新制度論的核心問題，「理性選擇制度論」(rational choice institutionalism) 看似相通卻又存在歧異的「實證政治學」(positive political theory) 與「新制度經濟學」(new institutional economics) 兩股主要勢力，以理論建構的角度展現新制度論從經濟學影響的特色與內涵。(陳敦源，新制度論的範圍與方法：一個理性選擇觀點的方法論檢視)

⁷ 火車站的新站、舊站與一代站「三代同堂」並存的景象，呈現鐵路交通嶄新的門面，2017 年啟用的臺中火車站新站是第三代車站，剛卸下任務的前站已被列為國定古蹟，為什麼被保留的火車站被稱為第二代車站呢？因為在車站改建時，工程單位挖掘到日治時期的車庫，經查證為第一代車站，於是臺中火車站形成「三代同堂」的景象，不但相當特殊也別具歷史意義。

遊客轉乘的實質功能，改建這段期間「義交」取代警力，由第一、第三分局及交通警察大隊直屬中隊派遣警、民力（義交）擔任交通指揮疏導任務，義交協勤為臺中市交通服務形象，從輿情反映來看正面評價是比較高的。

從個體面分析，臺中市施行自行車 369 政策綠色運具⁸，對於個人的交通工具可有一個新的選擇；在國際交通方面，提升臺中國際機場為國際「航空城」與桃園國際機場形成互補，可分擔國際旅客流量，林副市長在協調交通部民航局推動「臺中國際機場 2035 發展計畫」的平臺上，以年客運量達 1,000 萬人次為目標建立組織溝通機制，對於民航機專用起降跑道用地、宵禁問題及機場周邊的聯外交通，在方案中也併同清泉崗門戶計畫進行修改，未來機場捷運的政策擬議可作為依據，對機場物流產業輸運也有提升作用。

上述交通政策為臺中市政府實施提出具體模型，還有 123 計畫，即 1 條山手線（由中央分年編列補助）；2 大海空港（海空雙港為臺中與世界各地接軌重要港口）；3 大副都心（以豐原山城副都心為世界花卉博覽會展區；烏日地區的高鐵、臺鐵、捷運三鐵共站），也為臺中市舉足輕重的交通地位提出佐證，為臺中市交通義勇警察大隊員額擴編找到正當的立足點。

二、研究方法及理論分析

本研究主要探討協勤民力協作的制度，在方法論上從個人—結構（agent-construct）中，被稱為新制度論的「新」到底在那裡？從警察組織分析，交通的績效大概呈現在交通事故、交通疏導及交通執法三個部分。從預防、處理、調查與分析統計一連串的步驟，與個人、團體與組織環境都具有相關影響性，尤其政治環境因素，或許府會關係的協調占有很重要的地位。

轉換一下話題，如果我說韋伯沒那麼偉大，各位看官是否認同。筆者接著要討論的是官僚體制。行政學之父威爾遜在 1887 年發表「行政的研究（study of administraton）」開啟了行政與政治分離之路，那時韋伯才 23 歲。韋伯是德國人，法學出身，一生以國民經濟學為教職，特別信奉「把學術作為一種志業」。公務人員五大核心價值—廉正、忠誠、專業、效能、關懷。公共行政從科際整合的特性採取全方位的觀點，以法治、服務、效率、責任作為指導原則。新公共行政的管理科學（management Science）所研究的是與公共事務有關的「公共利益（public interest）」揚棄傳統「公共」與「私人」的二分法，但人們對公共行政體系的運作不過是一階觀察⁹，無法洞悉公僕如何能做得到

⁸ 臺中市計有 78 條自行車道，總長 616.54 公里，其中由市府機關權管計 586.74 公里，中央機關權管計 29.8 公里，權責機關計 22 個（含市府 4 個一級機關、13 個區公所及 5 個中央機關）。臺中市布設 29 區 iBike 站宣稱要發展綠色交通，連結石岡區到東勢區的自行車道，市府稱它為大眾運輸的最後一哩路，每個行政區都有 iBike 租賃站可使用，目前已完成 29 區市民通勤通學及休閒使用的綠色運具，未來的 4 年將建置 300 站，設置點由市府徵詢各界意見，讓市民有公共運輸服務參與的權利。（臺中市政府研究發展考核委員會，107 年 2 月）

⁹ 一階觀察（Beobachtung erster Ordnung）是觀察者使用區別並標示區別的其中一邊，從而標示另外一邊、看不見另外一邊、無法對另外一邊進行溝通，因此也是無法標示、看見、溝通該區別本身。如果同時標示、同時看見、同時溝通兩邊，就會形成吊詭（對立的兩邊被等同起來：天氣既好又壞、他既購物又不購物），阻斷觀察。（維基百科）

什麼是「志業」。

嚴格說來，民力是一種區域性的自利與自保活動，他們與政府組織相對應，例如：民防人員、義勇警察、義勇消防警察、交通義勇警察及守望相助隊等等。他們的組織透過公部門預算的編列，侷限了與公部門相佐的範圍，但是在自我領域內又形成一股相輔相成的力量，漸漸地「權利」成為團隊領導的必要條件，換句話說，協勤民力的運作在於權力領導，理論上其組織運作、督導組訓、訓練分工都應在公部門輔導的限定內進行，為現代社會所稱的「非營利組織 (Nonprofit Organization, NPO)」¹⁰，從個人匯集成一種具有公共利益的「社會互利」組織，所以協勤民力被歸類為公共行政組織，也是政治的協力團隊，其實公共行政與政治乃一體兩面，常設的公部門具有經常性事務的研究設計，協勤民力則是對於地方具有特殊性事務的支援運用，靈活的臨時性人力調度能力，是發揮義工精神最有力的象徵，可以在短暫的時間內解決彼此或相關性的公共問題，綜的來看，義交投入解決的問題，最頻繁的就是人與人之間每天離不開人、車的交流運動，就是「交通」。

「交通」非單指 traffic，而是以 communication 為軟體，traffic 為媒介的實體。理解事件必須以公務體系最基層為根本，因為它貼近人民的生命、財產及一切權利義務，政治環境中的公共行政被關注的是影響全國經濟的因素如何找到解決之鑰，改變大部分人生活習慣將是無限可能。接著，做一個電腦網頁查詢的分享，筆者在研究本文時，在 google 輸入「臺中市交通義勇警察大隊」搜尋到一篇某位交通組組長（非現任）的碩士論文，在文中提到「臺中公園百年慶」、2003 年臺灣燈會「臺中公園燈區」及 2004 年跨年晚會交通疏導計畫，這幾場大型活動在交通組織結構與功能上都相當具有代表性，觀覽全文之後，發現交通義勇警察（以下簡稱義交）協勤在文中並未著墨，是對義交的運用缺少信任、還是人力不予缺乏，但筆者深切知道，臺中市 2003 年臺灣燈會投入相當多義交協勤，所以論文中被忽略了，或許只有作者「視角」與「選擇」可以解釋。

從公共選擇的論述，需要討論的是「社會」，將自己的社會稱為「現代」並非理所當然，用「選擇」標示目前這個社會，會有後現代、第二現代、資訊社會、後工業社會等等互相取代的選項。盧曼的系統理論把他所處的社會稱為現代社會，從語意觀來，歐洲社會在 15 世紀起開始關注歷史的新穎性，試圖將自己與中古時代區分開來，把自己當下的時代標示成新的時代。18 世紀區分的方式是以歷史的時代，強調自己所處的時間點及其特殊性，對當期歷史意識做區分，發現迫切的時代特性的生成，使得自己所處時代更快速地流逝。¹¹

民防協勤在傳統上只是為家鄉的交通、治安作義務的貢獻；曾幾何時在都市發展的過程中，人的移動改變了地域性的概念。本文以二階觀察¹²為寫

¹⁰ 非營利組織是指不以營利為目的組織或團體，其核心目標通常是支持或處理個人關心或者公眾關注的議題或事件，因此所涉及的領域非常廣，倡導公益服務，擔任彌補社會需求與政府供給間的落差。（維基百科，網站：zh.m.wikipedia.org）

¹¹ Koselleck 把 18 世紀區分歷史的意識要求當下時間與之前時間有所區分的做法，稱為歷史的時間化 (Verzeitlichung der Geschichte)。

¹² 二階觀察本身作為觀察，也使用了區別和標示，但和一階觀察者不同的是，他是對一階

作立場也是研究的方法，參考盧曼的系統理論用於政策的弔詭性，也是思考的方式，把台灣社會協勤民力組織之法制面與實務面藉助一個區別(如 A/-A)，透過公共行政組織意象的挖掘，做為思維的過程。內容包括：1、協勤民力組織的歷史沿革。2、公私領域的視野與價值觀。3、統治者與意識形態的領導走向。4、技術官僚的自利與怠惰習性。5、行政責任界限與角色轉換侷限性。

(一) 文獻探討

臺中市交通義勇警察大隊派遣協勤係依據臺中市政府警察局 104 年 4 月 24 日中市警交字第 1040031223 號函統一規定協勤範圍如下：

- 1、中央或市政府單位主辦專案性活動，依交通維持計畫配置義交人員協勤者。
- 2、市政府公共工程交通維持計畫經警察局或轄區分局規劃義交人員協助交通秩序維護者。
- 3、民間團體(含公司)辦理活動依交通維持計畫需派遣義交人員協助交通秩序維護者。
- 4、針對市區易壅塞、易肇事或各地區交通複雜路口，規劃義交人員交通秩序維護者。
- 5、其他臨時性活動有影響交通秩序之虞，需派遣義交人員協助交通秩序維護者。

受理及派遣原則採申請及轄區責任制，協勤應注意事項依協助相關規定辦理，關於協勤工作費僅有年度預算經費據實報支請領之規定。基於「使用者付費」原則，並無明確規定，為協助臺中市重大交通工程或諸多大型活動交通管制與疏導，原授權由各義交中隊主動協調承辦單位請領協勤工作費事宜，由警察局依據民防法第 8 條及 28 條等相關規定，並參照其他直轄市作法擬定「臺中市義勇交通大隊派遣協勤與管理辦法草案」，由臺中市政府法制局協助完成法制作業程序，以符依法行政原則。草創之初該辦法成為臺中市議會討論焦點，議員沈佑蓮原為義交中隊中隊長也在政策轉型過程中退出義交中隊長領導職務，並且站在維護市民權益的立場，監督後續法制化事宜。

李瑞珠在臺北市交通義勇警察大隊組織承諾之研究一文中，以問卷對 17 個中隊做調查，以組織承諾關聯個人特質、參與動機、工作態度與工作體驗等四大項，迴歸分析呈現出義交個人特質的服務年資，參與動機的利己主義、利他主義、社會義務、宗教主義，工作態度的工作滿意度、一般性態度，工作體驗的個人重要性、對群體態度等變項均對組織承諾有預測能力，其中工作態度之工作滿意度最具有預測力。這項研究有 10 項建議，從簡要的標題就可以大略瞭解作者欲申論的內容：1、加強新進的義交隊員的輔導。2、推動「行銷」理念，視義交為「顧客」。3、注重義交的特有專長。4、建立雙向的溝通管道，提昇義交的價值。5、退休人力的再開發。6、授與義交應有的權

觀察者的觀察，換句話說，二階觀察者在進行觀察時標示了一階觀察者的觀察，因此他也就會同時看到一階觀察所使用的區別的兩邊，而不像一階觀察者只能觀察到其中一邊，但二階觀察者依然看不見自己所使用的區別以及被自己排除的另外一邊。(維基百科)

限。7、增進義交人際關係的培養。8、建立支援性的義交制度。9、建立團隊觀念，提高組織承諾。10、運用適當的宣傳管道，爭取國人的支持。

2001 年國際志工年，同年臺灣 1 月 4 日三讀通過志願服務法，1 月 20 日公布施行，成為世界第二個有「志願服務法」的國家。志工法制化的前身，仍然有義務服務的工作者，他們叫做「義工」，從歷史文獻分析，發現臺灣最早的義工來自民間自主的民防團隊，他們為自己生長的地方奉獻時間、體力，為共同生命、財產安全凝聚起來，成為如軍似警的民間防衛組織，他們叫做「民力」。

臺中市義交的人數在 2015 年擴編後人數僅次於臺北市。義交協勤的功能被重視了沒有？或有認為提高福利互助保險額度或者協勤工作費就是對義交志工的重視。當議題還在討論中，臺中市發生兩起義交疑似因公死亡的案件，105 年 8 月 8 日內政部警政署網頁刊載一則最新消息，標題是「臺中市交通義勇警察大隊分隊長余○原因公死亡核發遺族生活安全金新臺幣 100 萬元。」再看網頁的內容，除了重複這句就什麼也沒有了。為什麼它沒有像警察因公死亡或殉職時被廣大的報導，因為義交和志工的角色地位和人民是對等的，不應該被鼓勵從事犧牲與冒險犯難，過度的獎賞和激勵可能因為個人價值觀的不同而有不一樣的意義理解。

筆者繼續拜訪 google 神，希望進一步探視義交協勤相關內容，但是什麼也沒找到，臺中市交通義勇警察大隊的福利及保險制度在大環境的共識下給予一般勞工以上的工作保障，首創 105 年臺中市交通義勇警察協勤派遣與管理辦法¹³，促使臺中市義交大隊成為全國民防組織制度最完善的隊伍，被稱為是最幸福的交通志工，建立公正、公平的公共管理機制功不可沒，公共政策依附在國家現行法制度的義交管理機制，有賴民間人力的投入、企業家的支持與願意承擔最高行政與政治責任的首長。

近 2 年大甲鎮瀾宮在農曆 3 月媽祖遶境時，起駕經過臺中市大甲區、清水區及烏日區一路南下至雲林縣北港鎮天后宮，回鑾時路線相同。由於宣傳成功及臺灣人信奉媽祖婆的習性，每年此時幾乎是一場世界級的嘉年華會，往返警力需動用到建制警力約 948 人次、支援警力 673 人次、義交 697 人次，從此一數據可以觀察到義交的運作人次已經超過支援警力，比例高達 30.07%。

表二-1 大甲鎮瀾宮警力運用人次分析表

單位	大甲分局			清水分局			烏日分局			小計			合計	義交比例
	建制 警力	義交	支援 警力	建制 警力	義交	支援 警力	建制 警力	義交	支援 警力	建制 警力	義交	支援 警力		
起駕	194	115	292	132	118	0	140	84	0	466	317	292	1075	29.49%
回鑾	183	101	301	163	182	40	136	97	40	482	380	381	1243	30.57%
小計	377	216	593	295	300	40	276	181	40	948	697	673	2318	30.07%
合計	1186			635			497			2318			2318	

¹³中華民國 105 年 3 月 8 日府授法規字第 1050042982 號令訂定發布，為全國首創的法制。

(本辦法草案為本文作者柯翠絨於臺中市政府警察局承辦義交業務任內起草，送臺中市政府市政會議通過)

資料來源：本文作者整理製表

(二) 研究範圍與內容

1、研究範圍

很多工作如果單純以執政者的角度，那麼永續的政策就不可能存在。從人民的觀點看來，基層官僚的角色和政府肩負的功能一樣廣泛，整體而言，由於公部門組織特性，基層官僚占據了大部分的公共資源，成為整個社會寄予厚望的對象，人們希望他們在提供公共服務以及合理的公共支出負擔兩者之間取得一個健全的平衡點。

臺中市政府警察局針對交通尖峰時段及重要道路，規劃交通疏導崗計276處，每月約執行8,644班次、10,196人次，當龐大的工作量無法由基層官僚負荷的時候，政府的有效介入是必要的，交通疏導崗運用義交協勤崗哨計146處，每月約執行3,150班次、4,586人次，對整體交通順暢有很大助益。

本文對於近年來臺中市對於提供經濟發展政策目標，以投入交通工程建設與臺中市義交人力大量投入為研究範圍，採實證與文獻分析法，對於相關人力資源管理與運用及法規適用與研修進行區域性研究。

2、內容分析

階段1：臺中市交通輔助人力運用

交通輔助人力，舉凡現職交通警察、交通助理、交通替代役及交通義勇警察均屬之。其任務範圍除經常性的交通疏導崗如上、下班重點時段，專案性的交通管制勤務，如特勤。一般廟會活動屬於社區活動，由地方自主性的提供協助，一般以民防或守望相助人員為主。臺中市因為縣市合併，二任市長對都會區交通建設持續中、長期重大(要)建設，從產業發展的角度來看，提供充足的道路工程交通疏導維持計畫指揮人力有客觀上的需求，依法論法，這些人力應由權責機關(交通局)依據交通助理人員訓練管理辦法召訓，但不乏短期工程在同時間進行，如運用交通助理人力依現行作法多採約聘僱，須基於誠實信用原則以一年一聘任用之，無法解決短期的人力需求，更無法負擔閒置期間的人事經費，致生人力資源之困頓，新政府上任以來，提出擴編交通義勇警察人員之構想，可提供相當於短期或機動就業的機會，再從人員管理與福利的角度，改善現行保障不足之缺失，似乎為地方創設另一種交通輔助人力的新生命，但基於行政體系依法行政的特質，對於這項重大變革，勢必給予不同的評價。同時，帶給執政單位相當的壓力與衝擊，何以如此，以下對於交通義勇警察大隊人員組訓、運用與演練的法源探討，是否可以就法規限制論其鬆綁之可能，值得深思。

階段2：法規鬆綁可行性

法治國家要求，國家的權力作用，應為人民之利益而存在，故權力之取得與運作，不但要合法，所依之法更必須「合乎憲政秩序」，從本質上言，有兩大重要內涵：

(1) 法律優位原則

法律優位的概念可從兩個面向去理解：其一，從行政與法之關係；其二，從法位階關係。就行政與法之關係言，法律優位係指法律對於行政權之優越地位，以法律指導、支配行政，行政作用與法律牴觸者，應不生效力。行政既受法之支配，經訴願或行政訴訟，審查認定為違法之行政處分則予以撤銷，以貫徹法律優位原則，確保人民之權利。另法律優位原則配合法位階理論而發展至今，已逐漸擴張至行政作用不得牴觸憲法、法律、條約、命令、習慣法、解釋例、判例及行政法一般法律原則，其不斷地受到憲法優位原則之補充，使得違憲審查機關對各項法律合憲與否之審查逐漸深化，其最終目的乃求其合乎憲法基本權利保障之各項原則（黃錦堂，2001）。

（2）法律保留原則

法律保留，係指國家機關之組織及特定領域的行政行為，尤其是干預人民自由權利之行為，其行事所依據之法規範，應保留給具民主正當性的立法者以法律規定，不得由行政機關以命令訂之，藉以保障人民基本權利。至何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制之輕重而容許合理之差異。諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合具體明確之原則；若僅屬與執行法律之細節性、技術性次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，雖因而對人民產生不便或輕微影響，尚非憲法所不許。（黃慧娟，2016）

臺中市交通義勇警察大隊依據民防法及民防團隊編組訓練演習服勤及支援軍事勤務辦法，協助警察機關執行交通疏導工作，有關一般道路工程施工或因重大（要）活動影響道路交通秩序，亟需民力協助指揮疏導交通時，依道路交通處罰條例第四條第二項之規定執行交通指揮之協勤工作。

長久以來，政府是一個具有管制權力的獨占機構，近 20 年來「新公共管理」（new public management）的改革風潮，政府瘦身、工作委外、權力下放等價值，受到公眾對於改革原則的巨大討論，企圖創造了一個全新的「公共服務的政權」（public service regime）（Stirton & Lodge, 2001）；上揭管理辦法提列在本研究，主要針對法規鬆綁的可行性，以對應式的批判發展本文的核心議題。無論學界或是實務界對於公共政策的執行，往往缺乏從「課責」（accountability）的角度加以反省，諸多政府試途依循新公共管理的行政作為，又被懷疑利益輸送，例如，高鐵或高速公路電子化收費（ETC）的 BOT 案，至今仍是顯著的案例；政府企盼私部門投入公共服務，卻又基於上述原因却步，2008 年台灣新政府針對前朝政府的貪腐調查，及世界金融風暴大幅地介入市場需求，政府權力運作的範圍與力道都日增，而民眾對政府落實課責以確保人權的期待更甚，顯見新公共管理無法在制度上使政府能力與人民的權益保障達到平衡。¹⁴（Gormley & Balla, 2017）

¹⁴Gormley & Balla 於 *Bureaucracy and Democracy: Accountability and Performance* 原文書中論述公共官僚機構在政策制定和實施方面的影響，使用四個關鍵視角-有限理性，委託-代理理論，利益集團動員和網絡理論來評估他們的表現，以幫助學習者發展分析評估官僚課責

所謂民主發展就是人民從一個被統治者的身分，轉而成為國家機器的主人，這樣的過程使人民享有參與統治自己決策的權力。那麼人民可否將國防的力量據為私有，由國家統一指揮的職權移轉到人民自我管制的手中，這是一個代議民主國家難以說的明白的「國家弔詭」(state's paradox)，國家的存在是經濟發展的基礎，但是，國家對人的管制卻介於心靈上與法界限的自由，國家界定制度影響私部門的經濟活動，當人民參與公共行政期許自主運用協助公共利益的同時，國家權力又侵害私人空間，可能協助產業發展同時造成另類的障礙，成功關鍵非僅止於一念之間，須有更加審慎的政策思維，因為此時的公共管理已動搖了國家總動員的政策可能性。

階段 3：實證分析

延續管理辦法之適用，論及指揮、派遣之職權是否得由這支民間成立的義勇隊伍自行調度，對於設想解決地方分權與自治之爭議，卻不得不再公權力行使的人力資源運用作適法性的考量。

臺中市交通義勇警察大隊人員組訓與任務派遣係屬警察機關，但其成員均為地方民力，對於長久以來表面順服，卻可能隱含著地方政治勢力的控制，或福利創造的取捨，或者潛在於政策目標實現與私部門參與行政的糾葛之中，因此，從政治、行政之可課責性看到最深且重的問題所在。¹⁵

(三) 理論分析

管理大師彼得·杜拉克說：不創新，便是自絕生路 (Peter Drucker)。

吉姆·史佛倫斯說：企業在重整時，若不是改弦更張，採行新的策略，就是要更換既定政策的經營階層。亨利說：如果企業組織希望能擬定一套具有創意而整合性的策略，最好將整個策略的概念化事宜完全委託一個人來做，(亨利·圖茲伯格，管理思想大師)。創新可能靈機一動，也可能來自偶然，無限的未來不可知，所以筆者曾以「人生難買不知道」論述大企業家在事業打拼的過程中，怎知臺灣的企業受限的只是法律背後的討論，企業精神能使資訊科技走在創新的鋼索，成功可一觸即發，失敗也在一夕之間。

今日的交通所帶來繁忙社會，科技研究與發展是促進整體脈動的主因，公眾忽略了環境驟變過程中的主要因子，究其源頭只是電話功能的提升，什麼功能呢？就是 110 來話顯示功能 (Automatic number identification, ANI & Automatic Number Identification, ALI)，110 報案系統的改善無意中開展了電腦資訊業的無限商機，過去中華電信公司協助警察局開發 110 報案系統來話顯示功能只是為了解決公部門與民眾之間對於公共問題有更快速且友善的溝通

制的框架。(Gormley & Balla, 2017)

¹⁵透明、信任、以及課責的三角關係，事實上又牽涉到早期 Finer(1941)與 Friedrich(1940)之間對於文官內控與外控孰優孰劣的爭議；根據 OECD 的 1996 年一份關於倫理政權 (ethics regime) 的研究報告，外控是一種「表面順服」(compliance-based) 的形式，而內控則是「廉正導向」(integrity-based) 的作法，前者是可以被行政程序控制執行的，後者則是一種倫理的組織氣氛與要求，較難被完全執行，需要組織內外信任關係的支持。由此可以看出，透明與課責的問題，與行政倫理的議題也是息息相關的。

管道，卻揮動了這隻蝴蝶（公共行政）的翅膀。¹⁶

公共選擇理論（Public choice theory）是一種以現代經濟學分析民主立憲制政府的各種問題的學科，傳統上屬於政治學範疇。公共選擇理論研究選民、政治人物以及政府官員們的行為，假設他們都是出於私利而採取行動的個人，以此研究他們在民主體制或其他類似的社會體制下進行的互動。公共選擇理論也採用許多不同的研究工具進行研究，包括了研究對效用最大化的侷限、博弈論、或決策論。公共選擇理論的分析方式很大一部分是根基於實證分析的方法（「這是什麼」）；卻將此作為研究規範（「這應該是什麼」）的工具，以探索問題的所在點、研究如何在憲政體制內改善這些問題。公共選擇理論提出的主要基礎之一是理性選擇理論（Rational choice），假設人們的行為都是從有限的可用手段裡去挑選達成目標的途徑。¹⁷

新制度主義理論是由美國經濟史學家道格拉斯·諾斯等人在 20 世紀 70 年代創立。將制度因素引入經濟史研究之中，發現了制度與制度變遷在長期經濟增長與停滯中所起的作用，從而建立了一套“制度—選擇—經濟和社會結果”的新制度經濟學的分析框架與方法。這套理論與方法在 80 年代被用在政治學、社會學等領域。其中，美國斯坦福大學詹姆士·馬奇和伯根大學約翰·奧爾遜合著的《新制度主義：政治生活中的組織因素》受到西方政治家視為“近年來最重要的著作”。新制度主義政治學繼而成為西方行為主義政治學之後，一個新的政治理論。

新制度主義理論對傳統政治學與行為主義政治學結合基礎作揚棄與超越。這套理論經歷了興起、運用與總結及反思的發展過程。從制度與作為的角度看政治主體的個體關係，它在政治學的發展史上，已先後發生過三次研究視角的轉變，其一，古希臘城邦政治中人與制度的原始互動觀，正向著中世紀神學政治中～人是制度的被動接受者的觀念在轉變，再從近代政治觀中～強調個人對制度的設計主導作用的轉變，最後，向行為主義革命後現代政治學對制度的反思及制度與個體關係重新思考作轉變。經歷最後一次轉變之後的個體與制度的關係，屬於多維的、立體的良性互動關係，認識這種關係有助於個體在政治生活中，有更好的發揮作用。（陳敦源，2009）

新政府因應經濟互動結果對於人力資源的需求日增，為節省公部門固定預算支出，運用地方自治與使用者付費的基本精神，提供新公共服務轉型的作法與新制度理論的良性互動關係契合，也可能因而剝削地方義務人士對區域性貢獻的美意與自由意志，再者，從現行法規的規範與人力的運用，地方自治規則研訂民力協勤派遣管理辦法，從民主治理再度回到官僚體制管理模型，為區域性產業發展提供大量即時人力解套之計。

¹⁶臺中市警察局勤務指揮中心 110 報案系統的來話顯示功能(ANI 及 ALI)，為國內第一個具有電話號碼及地址顯示功能的系統，也是國內電信科技研究的鼻祖，研發開端只因為 110 報案臺一位基層警察說了一句：大家一起搶接電話又不知道對方是誰，很沒有效率。

¹⁷ 新浪財經訊 北京時間 1 月 10 日上午消息，據外電報道，公共選擇理論之父、1986 年諾貝爾經濟學獎得主詹姆士·布坎南(james m. buchanan)周三在黑堡去世，享年 93 歲。據《紐約時報》報道，布坎南創辦的喬治梅森大學公共選擇研究中心主任亞歷克斯·塔巴洛克(alex tabarrok)證實了他的死亡。布坎南是喬治梅森大學榮譽退休教授，他是公共選擇理論的主要支持者。

三、協勤民力組織的歷史沿革

(一) 協勤民力法源探討

「民防法」於 90 年 12 月 6 日經立法院第 4 屆第 6 會期第 8 次會議三讀通過，並經總統於 90 年 12 月 26 日以華總一義字第 9000254120 號令公布，並奉行政院 91 年 11 月 22 日院臺防字第 0910056809 號令核定，定於 92 年 1 月 1 日施行後，為民防工作取得明確的法源依據以資遵循。

民防法施行之初，在各級相關單位全力配合與支持之下，依次辦理民防團隊整編作業講習，使民防團隊編組人員瞭解各項民防法規，熟稔遴選、編組、訓練、演習、服勤等相關規定及作業程序，以統一觀念及作法，成效良好，有效建立及累積各級承辦人員之民防工作概念及寶貴的實務經驗。

民防相關法令及作業流程以「民防法」、「民防團隊編組訓練演習服勤及支援軍事勤務辦法」及歷年來之行政指導為主體。為使各民防團隊能詳細瞭解「民防法」及「民防團隊編組訓練演習服勤及支援軍事勤務辦法」各條文之立法精義、相關規定及作業流程，使執行時有所依循，須就各條文之立法要旨、說明、相關法令、相關函釋及作業流程加以逐條解析，本研究臚列第 1 條說明民防法立法意旨。

(二) 民防法之立法意旨

民防法第 1 條第 1 項指出，為有效運用民力，發揮民間自衛自救功能，共同防護人民生命、身體、財產安全，以達平時防災救護，戰時有效支援軍事任務制定之。法律規定未必周延，民防法未規定者其他有關法律規定適用之。說明了民防之目的，民防工作因為時代的變遷，尤其海峽兩岸關係變化莫測，民防更為重要。依民防工作性質，確立法之宗旨在有效運用民間力量（含人力、物力），發揮民間自衛自救功能，共同防護人民生命、身體、財產安全，達到平時防災救護，戰時有效支援軍事任務。相關法令有國防法（第 28 條）、全民防衛動員準備法（第 3 條）及災害防救法（第 29 條）。民防工作範圍包括：

- 1、空襲之情報傳遞、警報發放、防空疏散避難及空襲災害防護。
- 2、協助搶救重大災害。
- 3、協助維持地方治安或擔任民間自衛。
- 4、支援軍事勤務。
- 5、民防人力編組、訓練、演習及服勤。
- 6、車輛、工程機械、船舶、航空器及其他有關民防事務之器材設備之編組、訓練、演習及服勤。
- 7、民防教育及宣導。
- 8、民防設施器材之整備。
- 9、其他有關民防整備事項。

民防工作的性質主要防災、救災與協助地方治安，即所謂的「協勤」任務。警察任務為依法維持公共秩序、保護社會安全、防止一切危害、增進人民福利，足見民防與警察工作關係密切、目標一致，均是保護社會安全、協

助搶救災害為主要職責。在全力改善治安之際，需善用民力協勤，除可彌補警力之不足，充實地方警衛力量外，更能減少國家財政經費支出，達到最經濟的維持地方治安方式。

民防法第 4 條第 1 項第 1 款及民防團隊編組訓練演習服勤及支援軍事勤務辦法（以下簡稱本辦法）第 9 條第 1 項第 7 款規定，直轄市政府應編組民防總隊，下設交通義勇警察大隊；本辦法第 9 條第 1 項第 6 款規定，民防總隊下設秘書作業組及若干作業小組，由相關各級警察單位納入編組，負責辦理轄內民防綜合業務；第 11 條並明定交通義勇警察大隊之大隊、中隊、分隊、小隊等之編組架構、層級與各級幹部之名稱、員額及遴選。是以有關交通義勇警察大隊之編組架構、層級與各級幹部之名稱、員額及所有成員均應由地方熱心人士擔任。

從功能性而言，交通警察、交通替代役及交通助理均是政府預算制度下，為提供公眾服務的公共財，須基於政府計畫性勤務所派遣，若基於上述為產業發展結果，是否需由私部門事業主管機關或個人為因應自有產業營收而承擔。

從法制度面而言，交通警察人力有一定比例與預算編列，交通替代役之輔助任務，法定派遣單位亦為警察機關，交通助理則是由交通局為輔助警察勤務或為協助其交通工程召訓之人力，無法為產業生成之短期性人力需求做儲備，因此，在組織變革的過程中遭到捨棄。¹⁸

四、公共行政組織意象與思維

（一）公私領域的視野與價值觀

104 年臺中市政府公布「參與式預算」的政策規劃，於次年撥出 600 萬元預算實現公民參與的可能，105 年 8 月起擇定六個里為行政區，以公民會議形式展開參與式預算討論的社會對話模型，對臺灣民間社會而言，如何透過社會學習與認知理論的原理原則，基於個人、行為與環境互動，有效地使人民在議題設定上做有效的處理，畢竟在其公共性的社會辯論及決策過程，仍須以地方政府資料蒐集為平臺，進行基礎式的政策協助，未來相關配套的整合也未必是完全民主所能取代。

政府組織常以執行功績主義評估行政優劣，從交通執法以取締違規停車件數回應市民對道路壅塞的批判，與市民的觀點並不符合，價值觀不一樣對於行政模型的建立思路也不相同，在政策的思考理路倚賴專業行政；臺中市研考會 106 年分析民眾陳情案件，以市區交通違規停車案件最多，其中交通違規件數最高，且以違規停車案件最多。警察局自 103 年起訂定「加強取締重大違規停車執行計畫」實施迄今，列管項目有「占用公車格（區）違規停車」等 8 項重大違規停車，依轄區易壅塞、易肇事及易遭民眾檢舉路段列管了 52 條，統計發現人民陳情之前 15 大路段均在警察局列管路段之中，這些路段取締件數占各路段取締總件數的比例也逐年提升（由 3.5% 提升至

¹⁸依「內政部替代役警察役男服勤管理要點」第 3 點規定交通助理警察役之服勤單位為警政署所屬各警察機關與各直轄市、縣（市）警察局。

21.91%)，證實公私領域的視野與價值觀可以透過大數據的研究基礎，投入正確施政方針，獲得正面有效的處理成效。(參表四-1)

表四-1 105、106、107 列管路段違規停車取締件數

年度	105	106	107(1-6月)
總件數	488,810	519,907	288,078
列管件數	17,125	91,420	63,124
比例	3.5%	9.89%	21.91%

資料來源：作者整理製表

(二) 統治者與意識形態的領導走向

行政為政治服務的價值內涵，從政治層次的最底層一村(里)，也彰顯了政治環境的意圖，民防團隊的組織設計可以觀察統治者與意識形態的領導走向。按「民防團隊編組訓練演習服勤及支援軍事勤務辦法」第18條立法意旨，村(里)組織當中的村(里)長、幹事，較為熟悉村(里)諸項事務，將其納編為民防分團幹部，能有效執行民防任務。民防人員是國家防衛力量，平時是國家政治實體的一部分，義交協勤跨界於行政體系，仍依統治者與意識形態的領導走向，可略窺一二。

回到大眾運輸系統的建構議題，對於節省能源之消耗、降低私人運具所帶來之社會成本耗費及減少交通擁擠所造成之時間延滯等優點，依交通部統計資料，2011至2015年全國「所有旅次公共運輸市占率」分別為14.3%、15%、15.2%、16%及16%，臺中市則分別為7.6%、8.2%、8.3%、10%及10%。臺中市政府為建構大眾運輸路網，辦理臺中市快捷巴士(BRT)路網興建計畫，卻因為政治因素沒有發揮強大的經濟效能，令人感到惋惜，此一事件有很多處理的方式，統治者亦可能主導意識形態對公共事務造成理解上的扭曲。

(三) 技術官僚的自利與怠惰習性

警察行政是一場不斷創新的活動，「科技始終來自人性」，110報案系統的來話顯示功能是改善公務行政的自利行為，帶動的科技研發亦是行政怠惰習性所帶來的改善動機，前者的研究未必可以帶給警察行政永續性的發展，技術官僚的道德習性，行政的人員如果沒有用心把事做好，那麼最好的狀況只有停留在創新發明被表揚的時候，也就是所有的發明與創新都無法對變革有所期待。

所謂事在人為，臺灣的各項交通建設直接影響的是經濟的發展，警察行政也從治安穩定導向人本交通，北、中、南六都在看臺中市，縣市合併以來中部地區大型活動與交通建設不斷，義交參與交通指揮疏導任務對大臺中的交通影響甚巨，以合理的提高協勤工作費及福利保障被認為泛政治化。從國家的角度，人民對於公共事務以理性選擇作根本，也選擇了最高領導人的風格，這股向心力或許是結構性的偶合，是一種不被預知的結果。

(四) 行政責任界限與角色轉換侷限性

現行的臺灣正積極民主化，即所謂的由人民當家作國家政策導向的主人，但是，更為迫切與龐雜的眾多產業發展，及公共問題，例如空氣污染的防治、國家安全的保障，從公共事務的角色觀察，其內容相當龐雜，工作分殊化與專業化，不得不再度回到控制的「巨靈」(Leviathan)手中，也就是政府以更專業的行政程序加強掌控，從不可替代性的政府能力運用與提供民眾權益保障，形成了政策的弔詭性，人民如何在這個過程主張民主，因此，民主化似乎又再度陷入無法理解的政府主政作為之中，人民鮮有合法的程序與能力直接監督政府的專業知能，即民主治理關係中所謂的「專業不對稱」(professional asymmetry)，是一個惡性循環的結果。

這裡所說的不可欠缺的專業，存在於統治與管理的階層之中，又反過頭來質疑公民主張的自治能力，把人民視為無知，是民主政策推動困境的主因(Elkin & Soltan, 1999)。例如國家安全、國際談判都屬於專家治理的範疇，戰略與戰術非一般技術性、專業性的官員無法透徹瞭解，於是政府與人民之間經常因為專業不對稱產生鴻溝，公部門行政與私部門的對話，更易相互不信任，使得民主無疾而終。行政責任界限與角色轉換侷限在這個「失落的環節」(missing link)則是當今眾多學者研究「民主治理」領域的核心議題。¹⁹

五、結論與建議

(一) 研究結論

本研究限制最具體呈現在法規的部分，以行政法規位階論述無法突破中央法規的箝制，例如：民防法對於交通義勇警察的整編、組訓與演習活動規範，直接影響權責機關指揮、派遣的靈活度與適法性。另有地方議會對於涉及人民使用者付費的權益，從自治條例與自治規則的訂定，影響公部門政策決定與市政計畫推動，雖以為地方議會為民主殿堂，但在人民自主性議題討論上，發現臺灣民主步調在國防政策與地方政府行政上有極大的政策衝突，地方自治精神有待考驗。本研究受限於前揭法規與跨機關領域，僅能作現況的分析與探討，在法規修正部分的具體建議較難實現。

(二) 研究建議

市區交通以「安全、人本、綠色」作為重大核心理念，新政府「大臺中地區環狀軌道運輸」的捷運建設及鐵路建設，將搭配轉運站、公車、公共自行車等運輸系統之串聯與整合，在建構大臺中「複合式交通運輸系統(MR. B&B)」，區域性產業發展將有更多據點停留，公共資源投入的轉型是必然趨勢。本文就現行人力運用變革與法規限制之研究提出以下建議，期對公私協力與未來政府行政，提供公共服務價值取向之參考：

(一) 有效人力資源管理，智慧管理輔助人力。

(二) 建立跨域合作機制，明確公私協力效能。

(三) 發展地方自治精神，突破民主法治迷思。

¹⁹ 「失落的環節」是從達爾文研究進化論的缺失引述而來。

參考文獻

- 卡爾·雅思培 (Karl Jaspers) 著；魯燕萍譯，論韋伯，臺北市：桂冠，1992。
- 吳定、張潤書、陳德禹、賴維堯編著，行政學（一）（二），臺北縣蘆州區：國立空中大學。
- 呂建億(2007)，以策略性人力資源發展觀點探討非營利組織志工之教育訓練，95學年度南台科技大學技職教育與人力資源發展研究所碩士論文。
- 李芸蘋、陳以亨、陳先邵、陳啟文(2014)，臺灣警務人員之工作使命感研究，103公共行政學報第46期，頁29-58。
- 李惠宗(2002)，行政法要義，臺北市：五南圖書出版公司。
- 李嵩賢(2018)，Samson的HR日記-讓你成為高度競爭力的人力資源，臺北市：黎明文化。
- 李瑞珠(1999)，碩士論文：台北市政府警察局交通義勇警察大隊組織承諾之研究，台北：中國文化大學（未出版）。
- 林頌惠(2004)，臺中市警察局交通組織結構與功能之研究，東海大學公共事務研究所碩士論文。
- 陳敦源(2002)，新制度論的範圍與方法——一個理性選擇的方法論檢視，臺北：韋伯文化。
- 陳瑞麟(2001)，《科學革命的結構》之後，發表於2001年傅大為、朱元鴻主編，《孔恩：評論集》（台北：巨流），頁279-309。
- 黃鈺堤(2005)，詮釋學與行政的意義理解，臺北市：翰蘆圖書出版有限公司，初版日期：2005年8月。
- 黃鈺堤(2005)，縣市意象與縣市合併-社會系統理論觀點，臺北市：翰蘆圖書出版有限公司，初版發行日期：2011年12月31日。
- 黃慧娟(2016)。違反道路管理事件統一裁罰基準之審思。105年道路交通安全與執法研討會。
- 葉啟政(1998)，進出「結構—行動」的困境，臺北市：三民書局。
- 廖洲棚(2011)，公民社會中的官僚回應困境：理性選擇的觀點，空大行政學報第22期（特刊），2001年8月，279-308頁。
- 臺中市政府警察局，104-107年度中程施政計畫檢討彙總表，臺中市政府研究發展委員會列管，106年。
- 臺中市政府警察局，105、106、107年度三項交通執法重點工作執行計畫。
- 臺中市政府警察局，臺中市交通義勇警察協勤派遣與管理辦法，臺中市政府，105年3月8日。
- 鍾振華，人性管理，國家出版社，出版日期：1994-07-01。
- Patrick Dunleavy and Brendan O'Leary (2007), Theories of the State-The Politics of Liberal Democracy, First published 1987 by The Macmillan Press LTD, Printed in China, pp. 137-197.
- Michael Lipsky (2010), street-Level Bureaucracy: dilemmas of the Individual in Public Services. Pro-ed Publishing Company