

交通警察組織編制與專業化之探討

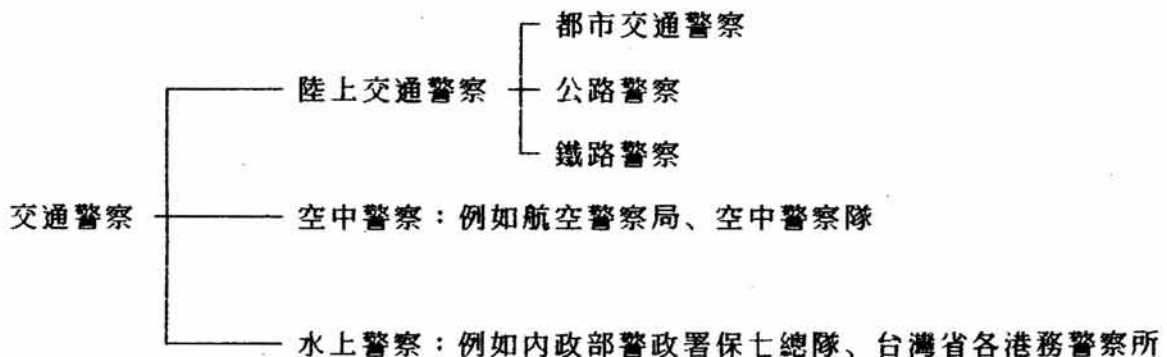
劉振安 *

摘 要

近年來由於機動車輛數快速成長及高度的都市化，在交通執法方面臨重大的考驗，每一位交通警察平均所須負責管理的車輛數，自十年前的 2,481 輛增加至 3,742 輛，交通警察的工作負荷已顯著加重。為因應國內道路交通快速發展的需要，交通警察在組織架構上宜作全盤的檢討及有前瞻性的規劃修正；在交通警力無法大幅增加情形下，至少應滿足各地區最基本的交通警力需求。交通警察的角色定位亦應有所突破，藉由交通警察專業化制度的建立，重新樹立交通執法的權威，本研究深入探討交通警察現行的組織編制及交通警察專業化制度，並提出具體的改進建議。

壹、前言

交通警察依警察法規辭典所下之定義，係指負有維持交通秩序、保護交通安全、防止交通危害之警察作用之人員，包括陸上交通警察、水上警察及航空警察，而陸上之交通警察又有一般都市交通警察及鐵路警察之分〔1〕，茲依該定義略作修正簡列如下：



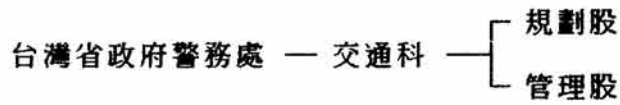
* 內政部警政署交通組警正科員

2. 地方交通警察組織

(1) 台灣省交通警察組織

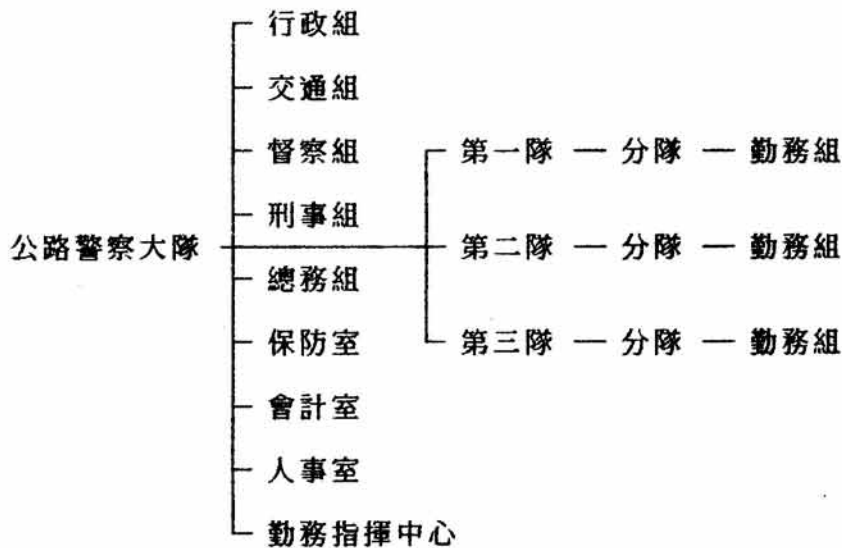
A. 幕僚組織

台灣省政府警務處設交通科下分二股辦事，其組織體系如下：



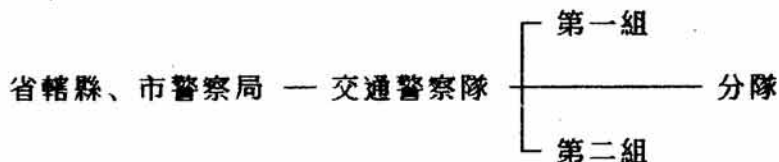
B. 交通警察機關 — 公路警察大隊

公路警察大隊下設五組三室一勤務指揮中心，另於全省設三個隊及若干分隊、勤務組，其組織體系如下：



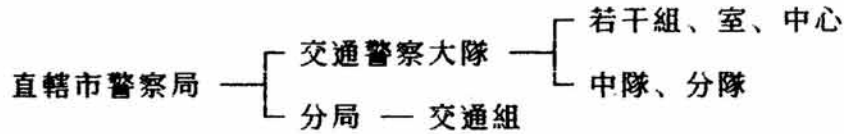
C. 台灣省轄各縣、市交通警察組織

台灣省各縣、市警察局設交通警察隊，係屬外勤單位亦為警察局特業幕僚單位，內設二組，隊下依各地區情況不同分設分、小隊其組織體系如下：



(2)直轄市交通警察組織

直轄市警察局下原設交通科，科下設股辦事，此外尚有交通警察大隊執行交通警察勤務，於七十五年七月一日科隊合併，交通警察大隊為警察局之特業幕僚單位，同時是外勤交通警察單位，另外在分局部分設交通組辦理相關業務。



三、交通警察組織改進建議

(一)中央交通警察組織改進建議

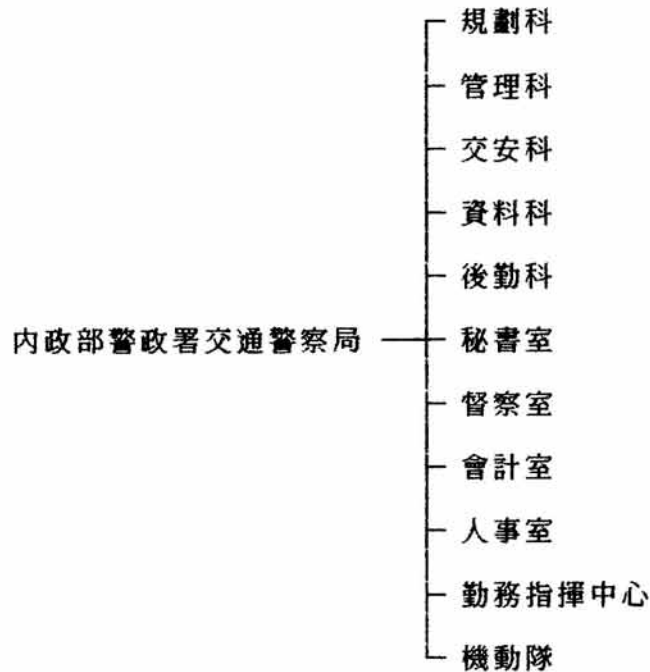
中央現行交通警察組織制度，在內政部警政署採幕僚(參謀)編組型態，辦理交通警察業務之規劃、督導事項，無直接指揮、監督之權，指揮欠靈活，各地區作法亦難趨一致，因此，自七十七年即陸續有在中央成立交通警察局之議〔3〕〔4〕，惟內政部警政署交通組所研提交通警察局之組織架構與人事、會計單位之意見未能相符，至今仍在研議階段。

最近修正「內政部警政署組織條例」及研議中之「警政發展計畫」，內政部警政署人事室再次研提設置交通警察局，其構想係以現行國道公路警察局組織架構合併交通組成立交通警察局，此一構想似乎忽略了國道公路警察局(前為公路警察局)係為因應高速公路通車需要，依交通部及國道高速公路局建議而設置，在執行交通法令時兼受國道高速公路局之指揮監督，交通警察局成立後勢必要脫離國道高速公路局之指揮監督，不僅交通部難以同意，且以現行國道公路警察局之組織編制實難兼負規劃、督導全國交通警察勤務業務之重任，亦無法有效達到靈活指揮、統一監督，作法一致之目的。

對於改進中央交通警察組織體系，本研究建議在近程方面仍暫時維持幕僚編組作業型態，惟需增充現有幕僚作業人員，健全交通紀錄系統，改變署處分立前督導執行重於規劃之作業型態；在遠程方面則建議採內政部警政署交通組於民國七十七年在「交通警察系統編組研究報告」中所研擬之組織架構為藍本並略作

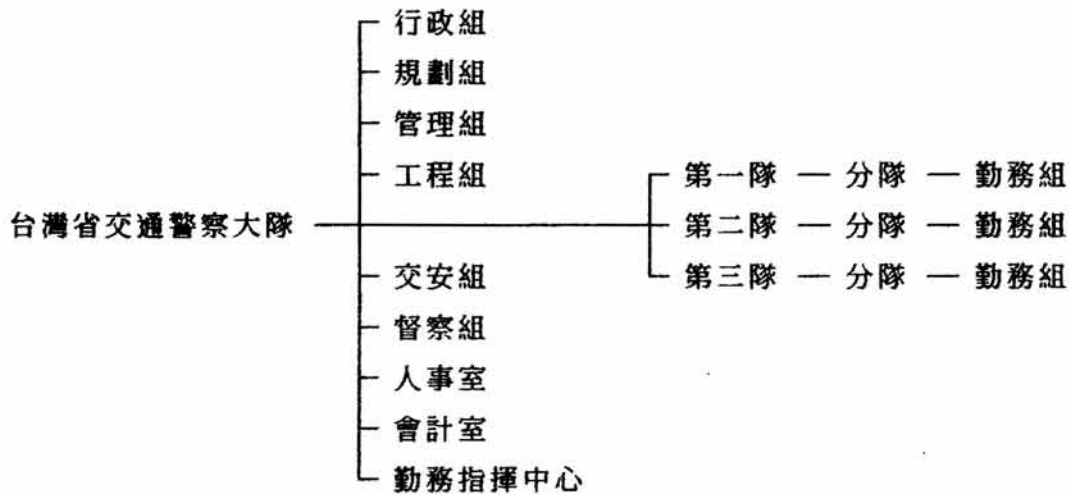
修正，在交通業務幕僚作業方面除維持現行規劃與管理二科外，另增設交安及資料二科以加強交通事故防處業務之規劃督導，協助道安業務之推展，強化各類交通資料之蒐集、統計、分析與運用，另設機動隊為彈性運用之機動警力。

其組織體系架構如下：



(二)台灣省交通警察組織改進建議

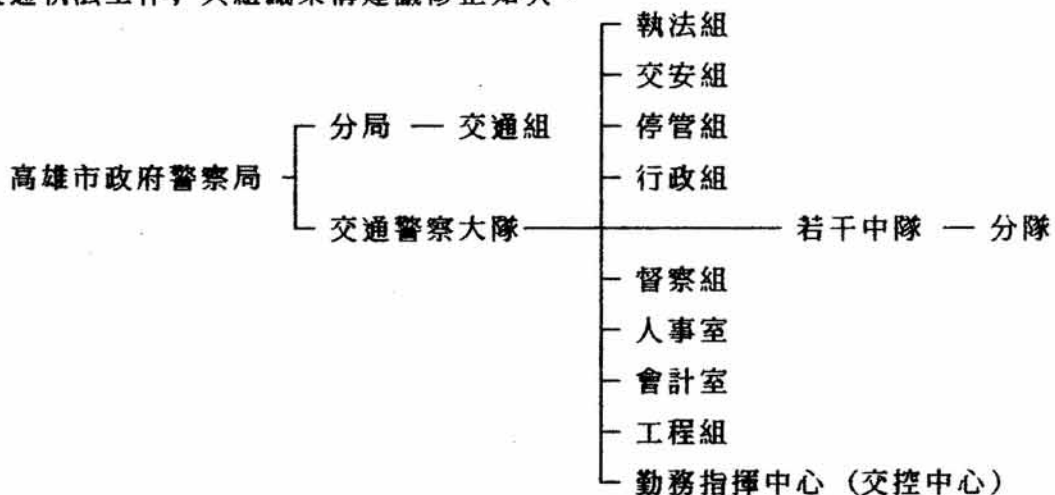
台灣省警務處於八十四年四月十二日與內政部警政署分立，仍採分立前之幕僚編組型態，無直接指揮、監督之權，指揮欠靈活之缺點仍難避免；而台灣省公路警察大隊長久附屬於國道公路警察局，其定位尚未明確，功能難以發揮，建議將交通科、刑事警察大隊交通裁決業務及公路警察大隊合併成立交通警察大隊，統一指揮全省交通警察執行任務，除為台灣省政府警務處之特業幕僚單位外，尚可運用外勤警力執行全省性專案勤務，更可機動支援縣、市，彌補縣、市交通警察警力不足。交通警察大隊幕僚作業方面除應涵蓋現行交通科規劃、管理兩股外，因台灣省各縣、市警察局尚兼辦部分交通管制工程、與道安會報秘書業務、路邊停車場規劃管理及肇事違規機車駕駛人道安講習等工作，建議增設工程與交安兩組，其修正組織架構如次：



(三)直轄市交通警察組織改進建議

直轄市在交通警察組織方面較台灣省健全，台北市在交通局成立後，業將交通管制工程、道安會報秘書業務及停車規劃管理業務劃歸交通局，交通警察大隊主要任務僅為交通執法，惟台北市人口密集，車輛持有與使用率均高，臨時性勤務繁瑣，現有外勤警力已不敷使用，亟待增加外勤員警編制，此外，分局交通組宜主動規劃警備隊及派出所交通勤務，並落實督導執行。

高雄市目前尚未成立交通局，交通警察大隊尚兼辦交通管制工程、道安會報秘書業務及路邊停車規劃管理等業務，高雄市近年來機動車輛數年平均成長率約維持在 9%，且路外停車設施不足，已使該市一向引以為傲之順暢交通亦呈現出擁擠，交通執法工作加倍辛勞，為順應人口與車輛快速成長及高度都市化，交通警察大隊之組織架構宜加以檢討調整，增設交安組及停管組以分擔業務組之沉重負荷，並重新檢討大隊各組及分局交通組之人員配置，擴充外勤交通警力，加強交通執法工作，其組織架構建議修正如次：



(四)台灣省各縣市交通警察組織改進建議

台灣省各縣、市警察局交通警察隊均係外勤隊，亦為警察局特業幕僚單位，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違規肇事機車駕駛人道安講習業務，內外勤警力均有普遍不足現象，尤其近年來在基隆市等十縣、市設置電腦化交通號誌，更顯得人力方面「質」與「量」的不足，因此，在台灣省各縣、市未成立交通局之前，有必要增設工程組，以有效改善交通管制設施，此外，在分局部分，交通執法僅是行政組眾多業務中的一項，常淪為附屬性之業務，遑論對交通執法有所規劃，僅就經常性之督導執行即難兼顧，本研究建議合併刑事組裁決業務增設交通組，以落實地區交通執法規劃、督導與執行，其組織架構建議修正如次：



參、交通警察編制與現有警力運用之檢討

一、最近十年機動車輛數與交通警力成長比較

根據統計至八十三年底，全台灣地區機動車輛數已達16,536,838輛，約為十年前7,342,801輛之2.52倍，而同一期間交通警力由七十三年之2,959人增至八十三年之4,419人，約增加1.49倍，請參閱附表一，在七十三年每一名交通警察須負責整理2,481輛汽機車，至八十三年時，平均每一位交通警察須負責整理3,742輛汽機車，十年間增加50.8%，顯示出交通警察工作負荷已顯著加重。在交通警察人數與全國警察總人數比較方面，在八十三年底全國警察總人數為81,140人，其中交通警察人數為4,419人，約佔5.44%，此一數值較英國交通警察(traffic police)佔全國警察總人數之8%為低。〔7〕

附表一：近十年來全國警力、交通警力及機動車輛數成長比較表

年	全國警力 (人)	交通警力 (人)*	交通警力 所佔比率 (%)	機動車輛數 (輛)	機動車輛數 與交通警力 比
73	51,808	2,959	5.71	7,342,801	2,481
74	52,716	2,782	5.17	7,949,993	2,857
75	54,535	3,216	5.89	8,696,045	2,703
76	55,816	3,351	6.00	7,702,150	2,298
77	63,391	3,346	5.39	8,930,878	2,599
78	70,653	3,446	4.87	10,205,185	2,944
79	70,571	3,827	5.42	11,465,251	2,995
80	75,150	3,678	4.89	12,574,943	3,418
81	73,431	4,092	5.57	13,870,077	3,389
82	78,049	4,293	5.44	16,536,838	3,782
83	81,149	4,419	5.44	16,536,838	3,742

資料來源：〔5〕、〔6〕

* 本表所列之交通警力係指縣、市警察局交通警察(大)隊、國道公路警察局及台灣省公路警察大隊現有交通警力之總數

二、高速公路巡邏警力配置

高速公路由於具有獨立路權，出入口完全控制的特性，全線路況較為單純，各路段的流量掌控較易，交通執法轄區與主要務任亦較明確，警力需求的基本考量因素如轄線長度、交通流量、交通事故件數等統計、分析、評估較易。在美國高速公路的巡邏警力配置有多種計算公式，較常為各州參考採用的有猶他(Utah Model)與亞歷桑納(Arizona Model)模式〔8〕，而國內高速公路巡邏警力配置則依「內政部警政署國道公路警察局員額設置標準」提出需求，報行政院核定後設置，該設置標準尚無法令依據，惟在數次修正該局組織編制時，仍為重要參考資料，其主要內容如次：〔資料來源：內政部警政署國道公路警察局〕

(一)巡邏警力設置標準

- 1.依據轄線長度(巡邏線長度採雙向計算)
- 2.轄線特性(隧道增加警力1.5倍,橋樑、霧區增加0.5倍)。
- 3.巡邏車速每小時平均以卅五公里計算,係配合事故處理、重點守望、故障車輛排除。
- 4.巡邏密度係指巡邏車每三十分鐘經過一個點計算(以一小時計需二班)。
- 5.巡邏車每輛配置警員二人計算。
- 6.警員每日服勤八小時,一日(二十四小時)分三班。
- 7.差假警力以總人數三分之一計算。

員額計算公式如下:

$$\text{所需巡邏警力} = \text{轄線長度} \times \frac{\text{轄線長度} \times 2(\text{雙向})}{\text{巡邏車時速}(35\text{K})} \times \text{巡邏密度(二班, 每30分鐘一班)} \times 2\text{人(每輛巡邏車配置2人)}$$

$$\text{實際所需巡邏警力} = \text{所需巡邏警力} + \text{差假警力} \left(\text{所需巡邏警力} \times \frac{1}{3} \right)$$

(二)幹部計算

- 1.分隊長:每分隊配置一位分隊長。
- 2.小隊長:以七分之一比例計算設置。

在上述設置標準中尚未慮及交通流量因素,而處理交通事故的警力考量亦僅合併於巡邏車速中予以估算,未能反應處理交通事故實際所需警力,以該標準估算新闢高速公路初設警力尚可行,惟在通車一段時間後似宜將相關因素列入考量提出修正,美國亞歷桑那模式中所考量的交通流量、交通事故處理、市(郊)區段及日夜間等因素,應該可以參考列入計算,惟該模式所需警力計算係以一車一人為原則,與國內一車二人的警力配置方式不同,需加以注意。

三、直轄市與省轄各縣、市交通警力運用檢討

(一)直轄市與省轄各縣市交通警力配置情形

依行政院七十二年十二月二十三日台七十二人政貳字第32603號函核定之「警察機關員額設置標準」，直轄市與省轄各縣、市交通警力未有單獨計算標準，交通警力納入警察局總員額計算設置，其總員額計算標準以轄區常住人口數為基礎，其設置標準如下：

- 1.直轄市警察局以人口每350人設置一人。
- 2.省轄市及台北縣警察局以人口每550人設置一人。
- 3.甲種編制縣(台北縣除外)警察局以人口每650人設置一人。
- 4.其他各縣、市警察局以人口每750人設置一人。

該設置標準係訂出各警察局編制員額總數之上限，各類警察員額分配由地區警察局視需要分配，因此，每增加一名交通警力即需減少其他種類警力，近年來各警察局基於治安考量及為落實警勤區工作，大部分縣市交通警力均明顯不足，根據本研究八十四年二月份調查統計，直轄市與各縣市編制交通警力約佔全部編制警力之6.13%，派補之交通警力約為直轄市與各縣、市現有警察員額之6.35%，請參閱附表二，內政部警政署交通組曾於七十七年提出「交通警察員額設置基準表」，擬依照各縣市人口、與車輛成長率，並參考地區特性，設定直轄市與省轄各縣、市交通警察基本員額，但因缺乏客觀統計分析資料，未被採行。

(二)直轄市與省轄各縣、市交通警力運用情形

直轄市與省轄各縣、市已派補之交通警力約為 96.35%，請參閱附表二，除台中市及台中、新竹、宜蘭縣外，其餘縣、市交通警力派補比率均達92%以上，惟被他單位暫調使用之交通警力達 331人，佔現有交通警力之10.4%，其中以台中、台南市及苗栗、台南縣等市、縣超過20%較多。在暫調他單位使用之交通警力331人中有194人是女警，約佔 58.68%，且佔現有女性交通警察人數之53%，請參閱附表三。

在臺灣省各縣、市交通警察隊中，在組長以下配置有組員承辦業務者僅基隆、台中市及台北、桃園、台中、彰化、高雄、屏東縣等市、縣，其餘各縣、市均調用外勤員警協辦業務，不僅業務品質無法提升，亦影響外勤交通執法警力。

附表二：直轄市及台灣省各縣市警察局編制與現有(交通)警力比較表

警察局	各警察局 編制警力	各警察局現有警力		編制交通警力		現有交通警力		
		人數	佔編制警 力之%	人數	佔總編 制警力 之%	人數	佔現有 全部警 力之%	佔編制 交通警 力之%
總計	53,677	49,914	92.98	3,291	6.13	3,171	6.35	96.35
台北市	9,053	8,564	94.78	729	8.06	735	8.58	100.80
高雄市	4,416	4,037	91.41	430	9.73	428	10.40	99.50
台灣省	40,208	37,313	92.79	2,132	5.30	2,008	5.38	94.18
基隆市	1,219	1,237	95.81	64	4.95	72	5.82	112.50
新竹市	832	742	89.18	28	3.36	35	4.71	125.00
台中市	1,956	1,937	99.02	241	12.32	188	9.70	78.00
嘉義市	708	696	98.30	45	6.35	45	6.46	100.00
台南市	2,022	1,938	95.84	160	7.91	158	8.15	98.75
台北縣	6,580	6,112	92.88	720	10.94	671	10.97	93.19
桃園縣	2,491	2,367	95.02	151	6.06	151	6.37	100.00
新竹縣	961	916	95.31	28	2.91	15	1.63	53.50
苗栗縣	1,265	1,237	97.78	40	3.16	40	3.23	100.00
台中縣	2,352	2,269	96.47	143	6.07	121	5.33	84.61
南投縣	1,331	1,300	97.67	25	1.87	25	1.92	100.00
彰化縣	2,533	2,461	97.15	127	5.01	118	4.79	92.90
雲林縣	1,588	1,510	95.08	30	1.88	30	1.98	100.00
嘉義縣	1,357	1,224	90.19	17	1.25	17	1.38	100.00
台南縣	2,208	2,082	94.29	37	1.67	61	2.92	164.86
高雄縣	2,427	2,296	94.60	96	3.95	95	4.13	98.90
屏東縣	2,435	2,104	86.40	39	1.60	39	1.85	100.00
宜蘭縣	1,435	1,204	83.90	52	3.62	38	3.15	73.09
花蓮縣	1,412	1,285	91.00	41	2.90	41	3.19	100.00
台東縣	1,546	1,369	88.55	32	2.06	32	2.33	100.00
澎湖縣	1,478	1,027	69.48	16	1.08	16	1.55	100.00

資料來源：本研究，八十四年二月份調查。

附表三：直轄市及台灣省各縣市警察局現有交通警力運用情形統計表

警察局	現有交通警力			暫調他單位使用之交通警力		女性交通警力		
	人數	警官	佐警	人數	佔現有交通警力之%	人數	暫調他單位使用	
							人數	佔現有警力%
總計	3,171	216	2,959	331	10.4	366	194	53.0
台北市	735	54	681	47	6.3	71	24	33.8
高雄市	428	28	400	33	7.7	41	22	53.6
台灣省	2,008	130	1,878	251	12.5	254	148	58.2
基隆市	72	6	66	14	19.4	16	10	62.5
新竹市	35	4	31	0	0	1	0	0
台中市	188	11	177	44	23.4	50	30	60.0
嘉義市	45	4	41	7	15.5	10	6	60.0
台南市	158	7	151	42	26.5	27	21	77.0
台北縣	671	24	647	45	6.7	32	18	56.2
桃園縣	151	8	143	10	6.6	20	10	50.0
新竹縣	15	3	12	2	13.3	1	1	100.0
苗栗縣	40	4	36	8	20.0	10	5	50.0
台中縣	121	8	113	18	14.8	21	13	61.9
南投縣	25	4	21	3	12.0	3	2	66.6
彰化縣	118	8	110	15	12.7	16	8	50.0
雲林縣	30	3	27	0	0	0	0	0
嘉義縣	17	4	13	0	0	2	0	0
台南縣	61	4	57	17	27.8	16	12	75.0
高雄縣	95	8	87	10	10.5	11	5	45.4
屏東縣	39	6	33	0	0	4	0	0
宜蘭縣	38	4	34	7	18.4	3	2	66.6
花蓮縣	41	4	37	8	19.5	9	5	55.5
台東縣	32	3	29	1	3.1	2	0	0
澎湖縣	16	3	13	0	0	0	0	0

資料來源：本研究，八十四年二月份調查。

四、各直轄市與省轄各縣、市交通警察編制與交通警力運用改進建議

(一)研訂交通警察員額設置基準表

在行政院人事精簡的政策下，各直轄市與省轄縣、市警察局警力總數恐難突破「警察機關員額設置標準」之限制，而各直轄市與省轄各縣、市在交通警力編制上所佔之比率自 1.08~10.94 差距頗大，亟待中央及省能考量人口數、機動車輛數、公路里程、及地區特性等因素，研訂「交通警察員額設置基準表」，至少維持各縣、市最基本之交通警力，而非視地區警察主官對交通重視與否來決定交通警力的多寡。

(二)補足交通警察(大)隊編制警力

依附表二之統計，目前交通警力的平均派補雖已高達 93.65%，惟交通編制警力原本就少，增減一名警力即有相當的影響。

(三)暫調他單位使用之交通警力迅速歸建，以利交通執法工作之推展。

(四)研究適合女性交通警察之勤務

女性員警在警察這門特殊行業中所遭遇的障礙實源於職業結構特性、工作組織、文化期許及與性別有關的行為規範，而形成在此特殊職業中的獨特人際關 [9]；建議研提適合女性交通警察之勤務，在現今追求「男女平等」之社會，也許會被認為是性別歧視，也許會如前所述令女性交通警察再度陷入結構性的障礙，惟如附表三所統計的女性交通警力有 53% 不在交通單位服勤，足資證明女警派在交通警察單位的不適當，亦足以顯示女性交通警察對工作之適任性有必要全盤檢討。

(五)增加交通警察單位幕僚作業人員

目前各級交通警察單位幕僚作業人員極為不足，以省轄各縣、市交通隊為例，附表三中所列警官人數少於四人之交通隊，在隊長、副隊長及兩位組長之下就沒有幕僚作業人員，大部分調用外勤員警來彌補作業人員的不足，不僅各項交通執法規劃作業欠嚴謹，督導欠落實，導致交通執法績效無法提升。少數配置有幕僚作業人員之單位，又因不勝沉重的工作負荷，缺少思維的空間與時間，不幸淪為消化公文的機器。

(六)妥善規劃運用行政警察執行交通工作

交通警力應增加多少才算足夠？實無正確之答案，況且在短期內交通警力無法大量增加，因此，如何有效運用行政警察加強交通執法工作是當前各交通警察單位主管最重要的課題，在美國除在較大的城市或州公路警察（Highway PtroI）外，有專責交通警察的單位並不多，交通執法勤務均涵蓋於一般警察勤中，請參閱附表四，最近台北市交通大執法，在交通尖峰時間各分局交整警力可提高至 371人〔10〕約為交通警察大隊現有警力的一半，足資證明用運行政警察執行交通勤務並非不可行，端視主官之決心與是否有妥善的規劃。

附表四：美國警察勤務時間分配比例表

類 別	巡 邏	交通管理	犯罪偵查	犯罪預防	行政工作
百分比	18%	19%	17.1%	9.2%	36.7%

資料來源：〔10〕

(七)建立交通警察專業化制度

內容於下一節探討。

肆、交通警察專業化之探討

一、國內交通警察專業化之經過

民國六十八年高速公路全線通車，十大建設亦陸續完成，國內經濟蓬勃發展，國民平均所得提高，機動車輛數快速成長，公路交通加倍繁忙，公路警察局（國道公路警察局之前身）亦在當年成立，交通警察專業人材需求遽增，至民國七十年七月公路警察局調整編制，國道部分設置五個隊，另於台灣省公路警察大隊設置三個隊，在幹部遴選方面爭議頗多，內政部警政署交通組有鑒於此，於是針對有交通學歷人員調查列冊，以備參考提見，另為避免交通警察幹部遴選之困擾，更著手研訂交通警察遴選標準，終於民國七十二年二月四日以七二警署人交字

第五七五號函頒「交通警察人員遴補作業要點」，該要點以健全交通警察人事，提高服務品質，發揮專才專用為目的，其遴選範圍自警(隊)員至大隊(科)長，由於限制條件稍嚴，又與人事單位對交通警察係非專業單位之認定相背，施行不久即遭閒置。

「交通警察專業化」列為政策首見於七十七年行政院核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」(第三期)，雖列為專案性工作項目，應加強執行，惟未見成效，至今仍然只是關心人士的一句口號。

二、美國華盛頓特區警察局交通警察專業化參考實例

美國華盛頓特區警察局 (Metropolitan Police Department, Washington D.C.) 現有員警約三千八百名，賦予每一外勤巡邏員警交通違規取締及輕微交通事故處理之任務，而專責交通警察係隸屬於該局特勤組 (Special Operations Division) 之交通執法隊 (Traffic Enforcement Branch)，其主要任務為：1. 車輛行駛管理、行人交通管理及遊行路線規劃。2. 特別警衛開導任務。3. 重大交通事故處理 (如有嚴重傷亡事故、裝載易燃或爆裂物車輛肇事)。4. 貨運車輛的行駛管理與取締。交通執法隊每一員警均需接受充分的交通執法技能訓練始能擔任，因有明確的法令規定與執勤規範，並輔以各項工作實際執勤之電化教材，供員警參考學習，因此，每一位交通警察均有足夠的交通專業素養，能夠駕輕就熟地處理各種特殊的交通狀況與交通事故。一般巡邏員警在執行交通勤務時亦有明確的工作規範與作業程序，在執行一般交通任務都能得心應手。 [12]

三、交通警察專業化改進建議

台灣地區現有交通警力 4,419 名，即使再增加一倍仍嫌不足，為期將有限之交通警力充分有效運用，非予交通警察重新定位，簡化其任務，難竟其功，美國華盛頓特區警察局交通警察的專業化即是可參考的一例，惟欲建立交通警察專業化制度需多方面的配合始能達成，本研究針對達成交通警察專業化之目標建議如下：

(一) 重視交通專業知識，健全幕僚作業組織

現行各項交通執法之規劃與政策，幾乎由幕僚作業人員所擬定，甚至於主

導，幕僚作業人員具備交通專業知識與否，對交通警察專業化具有絕對的影響力，目前各級交通警察單位幕僚作業人員，不僅在量的方面極為匱乏，在質的方面亦有待提昇，交通幕僚作業人員必須具有廣泛蒐集、分析、判斷及運用各種相關資訊之能力，才能突破傳統窠臼，以創新的思維，規劃改進當前的交通執法作為，推動交通警察的專業化。

(二)強化各項交通基本資料的蒐集、統計、分析與運用

美國新漢普夏 (New Hampshire) 警察局局長 Sweeney 在檢討1983-1988年全美交通事故與交通執法工作之後，語重心長地說出：「讓我們回到最基礎的工作 (Getting Back to Basics)」，在他所提幾項建議中的第一項即是建立一個良好的交通紀錄系統 (good traffic records system) [13] ；最近因交通事故統計資料所引起的震憾，便足以說明正確建立交通基本資料的重要性。

(三)精實交通執法訓練，提昇交通執法技能

除官、警兩校在學的基本交通執法課程外，為適應交通政策的轉向、法令修正與地區交通違規肇事的特性，就有賴於交通執法在職訓練的落實，尤其是要邁向交通警察專業化制度，交通警察幹部及勤務員警，皆應接受充分的交通專業訓練，一般勤務警察亦應有充分的基本交通執法訓練。

(四)彙集基本交通法令，律定勤務規範

亦即交通執法基本作業的標準化，讓每一位員警依其職務能有所遵循，均能明白他應該做甚麼，也知道如何去做，並適時修正彙整相關法令與勤務規範。

(五)採用選擇性交通執法策略 (STEP - Selective Traffic Enforcement Program)

如何有效運用有限的交通警力，是當前最重要的課題，依正確的統計數字，列出優先執法的項目、地區、時間，規劃部署交警勤務，彈性運用有限的交通警力，有效地促進交通安全與順暢。

(六)交通警察角色重新定位

交通警察不再只是站在路口的馬路指揮官或是只會開交通違規舉發單的交

通仔，而是具有交通專業素養的權威人士，重新建立交通警察的執法自信與權威，讓員警以身為交通警察為榮，吸引優秀人材投入交通警察行列。

(七)改進交通執法工作獎勵

各級交通警察單位主管均認為交通執法工作難以推動的原因之一是交通執法工作的獎勵太少，導致員警不願意投入交通執法工作，因此，如何律定一個合理的獎懲標準，突破交通執法工作獎勵的瓶頸，吸引員警投入交通執法工作，亦是交通警察專業化的重點之一。

(八)確立交通執法政策

明確的交通執法政策，係指引交通警察的一盞明燈，否則朝令夕改會讓交通警察喪失執法的自信與權威。

(九)健全交通警察人事制度

短期之內要達到交通警察人事專業化有其相當程度的困難，若要是由交通警察業務的專業化，讓不具交通警察專業知識者望而卻步，讓不願投入交通執法工作者主動離去，由業務專業化主導交通警察專業化是難辛又遙遠的途徑，如能重新檢討修正「交通警察人員遴補作業要點」，依該要點嚴格篩選新進員警，由交通警察人事專業化著手，則交通警察專業化制度的建立指日可待。

伍、結論

本研究針對交通警察組織編制及建立交通警察專業化制度的各項建議已在前面各節詳述，謹就交通警察未來發展應考慮的方向綜合結論如下：

- 一、為因應機動車輛快速成長及未來高度都市化的結果，交通警察的組織架構應再通盤檢討，並作具有前瞻性的規劃。
- 二、訂定「交通警察員額設置標準」，滿足各地區最基本的交通警力需求。
- 三、應予交通警察角重新定位，建立交通警察專業化制度，精實交通警察專業訓

練，提升交通警察專業知識、執法技能與服務品質，重新樹立交通執法權威。

四、妥善規劃運用行政警察以彌補交通警力的不足，賦予每一位警察交通執法之任務，讓交通執法警力普遍存在，消除駕駛人投機僥倖之心理，達到交通執法的公平性與全面性。

五、加強官、警兩校交通系(科)與交通實務單位之交流，提昇交通執法的學術地位與實務技能。

參考文獻

1. 內政部警政署，警察法規辭典，內政部警政署，民國83年6月15日，pp.278-279。
2. 呂青霖、丘立誠，交通警察，台灣警察專科學校出版，修正版，民國83年11月，pp. 8-15
3. 內政部警政署交通組，「改進交通警察系統編組研究報告」，民國77年7月。
4. 林崇陽，「改進交通警察勤務提高執法功能之研究報告」，台灣省政府研考會研考報導第七期，民國78年10月，pp. 28-31。
5. 交通部，「近十年來交通警力之成長分析」，交通部 83年6月24日交統(83)字第19337號函。
6. 內政部警政署，中華民國台灣地區警政統計月報，民國84年元月。
7. Given, W.R., "Traffic Policing in '90s - The Role of A.C.P.O. Traffic Committee", The Police Journal, pp. 307-315, October, 1992.
8. Deitch, L.I., "Determine Road Officer Need: The Arizona Model", The Police Chief, pp. 30-34.
9. 鍾鴻達，「赴美進修『刑事司法』報告」，內政部警政署五年警政建設方案