

交通執法專業化實務性探討

林進元

警政廳交通科科长

摘要

有謂「嚴正執法」是改善交通秩序、維護交通安全最簡捷有效的途徑，交通執法專業化(PROFESSIONALISM)一詞由來已久，組織專業化、人力專業化、科技專業化等等，在實務工作上交通流暢、安全與否，往往不在人力的多寡，而在能否有效運用人力與相關的資源，而常見的管理不精確、運作不務實、整合有盲點、亂了基準配賦等，如何結合實際運作，克服專業化實務的盲點與限制，從民眾期望思考，從任務導向規劃，提昇執法信度與效度，做到真正的整合性專業化，是本文研討方向與重點。

專業化推展以人為本，人的專業知能，必藉精實訓練予以提昇，本文以警政廳為導正道路交通事故現場處理作業常見之疏失，刻正規劃之「交通事故現場處理攜用守則」及「事故現場圖導入電腦繪圖處理系統」，結合訓練與科技，推動交通執法專業化作個案研討與驗證。

另就組織、編制、任務、勤務、訓練、管理、資訊及科技等專業化，依當前行政環境實施之急迫性、可行性、效益性、配合性，研擬推動交通執法專業化近、中、遠程策略。

當然，專業化是過程，也是方法，它是達成交通安全、流暢、秩序與服務的手段，專業化不是目標。由於主客觀條件限制，資訊取得不易，如何建立交通執法專業化的評估指標，本文亦為學術界有識之士提供了深入探討的方向。

前言

本(八十六)年四月間，國內外兩樁震撼遐邇的綁票案先後有了結果。但，悲喜成敗之後衍生了執法專業化的另類省思。先是秘魯總統藤森以迅雷不及掩耳的方法，派出一百四十名的特種突擊隊進入日本大使館官邸，全數格斃十四名左派游擊隊成員，而七十二名人質除一人罹難外，其餘都安然脫險。在國內，則是兩千一百多萬人透過媒體，看到一個哀怨無助的母親身影，以及一具青春之殤的悲慘畫面，全民由稍許期待的心情頓時墮入虛脫絕望的狀態，除了憤怒譴責，如何強化偵防科技、提升刑事偵查的專業能力，儼然成為各界關注的焦點。治安與交通是警察兩項主要工作，交通結合治安是統合運用人力資源，展現整體警政工作成效的必然趨勢。而「嚴正執法」多年來被認為是改善交通秩序，維護交通安全最有效的方法，也是政府與民眾的共識，歷年來各警察機關舉發交通違規件數逐年激增，但交通有無顯著改善？確實值得吾人省思。即以最近三年為例，台灣地區八十三年汽機車總數一千二三七萬七千 0 八三輛，各警察機關舉發交通違規一千四 0 一萬八千八三一。八十四年汽機車總數一千三二 0 萬一千四七一輛，舉發

交通違規一千八八四萬三千七八二件。八十五年汽機車總數一千四二七萬三千四六五輛，舉發交通違規二千〇五三萬七千七七〇件。平均每輛汽機車曾被告發一件，且舉發件數逐年成長率遠高出機動車輛成長率許多(如附表一)，顯然若無法導正民眾的駕駛道德，培養正確駕駛習慣，在警力無法遍及各社區角落之情況下，交通違規仍隨處可見，況交通事故居高不下之原因，有教育、工程、執法與環境等相關互動因素，但無可諱言者，執法品質若能隨取締數量而相對提昇，當可與教育宣導相輔相成，具有嚇阻防制效果。

資訊社會，企業體建立專業、營塑品牌，在高度競爭的環境下尋求獲利成長的空間，行政機關面臨大環境的衝擊，當然無法自外於企業經營之理念，交通警察執法專業化所指究竟為何？就警察體制內刑事警察的專業化與交通警察的專業化理念，或許有其不同的基調，但長久以來，警政工作因績效導向制度設計，重治安、輕交通的結果，交通問題被合理化解釋為經濟成長的必然現象，未獲主官實質的重視，應屬不爭之事實；交通警察人員的獎勵、升遷較難，缺乏工作成就感及社會的認同感，持極端看法者甚至認為交通執法專業化僅止於空談，否定多年來之努力，不無失之偏頗，惟「交通執法」屬高度專業範疇，其專業化過程，涉及組織編制、人力資源、科技運用、訓練管理等，如何整合規劃，有效運作，殊值探討。

類別 年份	機動車輛數	舉發違規數	平均每輛 車舉發數
83	12,377,083	14,018,831	1.13
84	13,201,471	18,843,782	1.43
85	14,273,465	20,537,770	1.44

(表一)

壹、執法專業化迷思

一、專業化意涵

「專業化」意指：組織為有效的達成組織目標，而結構合理分化的努力過程，進而增加組織效率獲生產力。其特徵為「分工」、「權威與階級職位」、「法規規範」、「技術資格」及「角色不具人格性質」(註一)。

二、專業化態勢

警察依「行政中立、依法行政」原則，符合專業化特徵及社會期待，因此警察工作專業化是必然趨勢，即以交通違規取締為例，動態交通違規行為，具有「稍縱即逝」、「認定爭議」的特性，與民眾的教育水平及法律常識普及相對，交通警察扮演著「街頭裁判」的角色，其執法所面臨的挑戰性提高，運用科技藉以提昇交通警察的執勤能力與執法品質，有其客觀性與必要性，而交通執法的科技化，需要執法者豐富的專業知能與素養，追求專業化的持續成長，更能建立交通

警察的執法威信。當前因環境變遷、科技進步，社會大眾對交通執法專業化，有更多的期待。

三、專業的標準

前述專業化之特徵「技術資格」及「角色不具人格性質」，說明專業化交通執法的過程應具有高度技術性及最低的人為差異性，但交通執法專業化迄今仍無一定標準，如交通法令適用的過程或構成要件常有認知的差異，必須透過行政命令統一解釋，始能據以執行，以「道路」範圍之疑義，主管機關交通部自六十三年迄今解釋超過二十次，內政部警政署彙編「道路交通管理處罰條例」解釋輯要，為實務工作中最重要之執法參考。至交通執法的態度、程序等，雖各項勤務規定中多有要求，但因員警認知不同，經常有不同之結果，例如員警舉發交通違規，常隨著與違規人「關係距離」之遠近程度不同，而有不同處理結果，且距離越近，越不會告發(註二)，導致違規人關說之投機心態，難期建立專業化執法品質。

四、專業的目標

前述祕魯總統藤森以迅雷不及掩耳的手法，派出特種突擊隊進入日本大使館官邸，格斃左派游擊隊成員，搶救人質成功之例，國際間對其執行搶救人質的專業能力，未當置疑；反觀國內，三大刑案遲未偵破，民眾不禁懷疑警方辦案能力，實務上刑事警察在組織、編制及偵查能力均已達專業化程度，但犯罪手法不斷翻新，破案契機往往缺乏臨門一腳(偵查權與監聽權的機制只是其中之一)，當專業化的結果與民眾期望有落差時，民眾不禁要問，專業若無法破案，其目標為何？而交通執法專業化之目標雖在提昇執法品質與執法能力，但具有疏處交通擁塞、減少交通事故的能力，才是民眾關切重點。因此交通執法專業化的努力，亦在引發社會大眾對警察的信心與信賴。

貳、影響執法專業化因素

一、制度面

(一)人事

現行警察人事制度，缺乏予交通專業人員有制度的升遷機會，使得交通專業人力缺乏工作誘因紛紛求去，無法適才適所、貢獻所學，因此，隨者科技發展與交通日益複雜，益顯交通專業人力的重要性，而有建立交通專業組織體制、擴大專業人才之升遷交流管道、吸引交通專業人才、落實專才專用之呼籲。另以現有交通專業的組織架構，各單位進用專業人才後，升遷至一定階級即遇到瓶頸，如不實施人事交流，在升遷無望下，工作士氣亦將大受影響，如何兼顧？「專才專用」專業化，是有其侷限性。

(二)獎勵

交通工作責重事繁，但所得獎勵與一般行政警察及刑事警察有天壤之別，以目前敘獎方式，間接誘導從事交通工作之員警意願往功獎多的單位請調，是基層一般員警及主管幹部的常態反應，以致人才培訓形成浪費。另如績效獎金、資績加分等刑事及警勤區員警享有之福利，交通警察均無受惠，凡此如無法從中央以至地方的整合性考量，交通警察專業化的努力亦將事倍功半。

(三)勤務

交通工作牽涉廣泛，舉凡交通執法、交通工程、交通宣導、道安業務、特別勤務、聚眾活動、臨時性支援勤務及配合道路主管機關有關工程會勘、審查作業等等皆要參與，致大大影響重大違規執法取締工作，奢論兼顧地區交通狀況規劃勤務，致使交通整理勤務缺乏持續性，嚴重影響執法成效的維持。

二、決策面

機關首長的決心直接影響員警執法的工作態度與績效，諸如執法裝備、郵資費用、交通工程改善及執法決心等。專業化過程，應建立「以有限的警力，做好該做的事，而不是所有的事」之共識，專業化在提昇改善交通問題的能力，不應期望交通執法專業化能解決所有的交通問題。

三、執行面

當前縣市警察局交通警察任務繁多，交通指揮疏導、違規舉發、事故處理等責無旁貸，有關號誌維修保養、標誌設置、標線劃設、清除道路障礙、計程車執業管理、機車道安講習等一手包辦，尚兼辦縣市道安會報秘書業務等，另需協助一般行政機關推行諸般業務，如「監警聯合稽查」、「電波專案」等協助勤務，以有限的警力執行繁重的任務，長期以往，降低警力投入交通執法工作的比例，且在基層員警面臨長官要求及績效壓力下，必然從眾多任務中，掌握重點工作，有意或無意忽略正規任務，應付敷衍在所難免。

交通工作牽涉法令廣泛，執法人員熟稔相關交通法規，是確保民眾權益與維護執法公信力的先決條件，當今交通法令隨時代趨勢不斷檢討修訂，員警未充分熟記，時有執法偏失遭民眾責難情形，因此不斷加強員警交通法令教育，有效提昇執法品質，殊屬必要。

參、理想中執法專業化方向

就交通執法者而言，專業化的交通警察必須掌握充份的交通資訊、運用先進科技、豐富執法知能，強化服務效能，樹立良好形象。「專業」不限於高智識、高學歷的狹隘範疇，從「問題導向」瞭解社會大眾需求，在交通勤務上培養專業的素養，例如交通指揮疏導，除服儀整齊、手勢明確的基本要求外，更應考量各向車流行止，發揮路口最大容量，使車輛延滯最小；交通事故處理事關民眾權益，處理程序固應完善周全，更應進一步分析肇事原因，研擬改善措施，以防制交通事故再次發生。據此，專業化的交通警察應具備的基本條件如下：

- (一)熟諳法令、釋示，運用自如。
- (二)善用科技採證、勿枉勿縱。
- (三)車禍事故處理公正客觀、正確無瑕。
- (四)具備改善易肇事路段之規劃、協調與執行能力。
- (五)言必有效、行必有果。

交通執法以人為主體，而所涉組織、編制、升遷、訓練、裝備、法令等均影響交通警察之總體展現，是推動整合性交通執法專業化的重點：

一、法令務實化

「道路交通管理處罰條例」是當前交通執法之主要依據，第五次修正案於八十五年十二月日三十一日獲立法院三讀通過，計增訂條文五條、修訂條文三十一條，修正幅度頗大，大幅提高部分違規項目之處罰，對懲罰當前交通亂象有相當助益。然而以整體而論，交通法規以處罰條例為基礎，再據以制定「道路交通安全規則」等相關規則、細則之行政命令，亦即先有處罰規定，再教育民眾，古云：「不教而殺謂之虐」，法理上雖然不夠周延，就實務而言，民眾只在乎何種行為構成違規，相關行止要領、交通義務等均拋諸腦後，無怪乎民眾缺乏駕駛道德而造成交通亂象。

就長期而言，應將相關交通法規重新檢討，重新起草「道路交通法」，先明列交通規範再定罰則。對於影響交通安全與交通秩序之違規行為，依其危害的嚴重程度區分處罰標準，對惡質性、危險性高且違反社會公平正義之重大違規行為，必要時科以自由刑，俾用路人知所警惕，不致輕易違規(註三)。

現行交通事故致人死亡者，法官多以達成民事和解而判處緩刑，人命雖稱無價，在實務上單人僅值約新臺幣一百餘萬元，肇事者仍可逍遙法外，對被害家屬實不公平，為導正駕駛人守法觀念，除重新檢討交通法令外，刑法、民法亦應配合修正，在量刑上，不應輕易判處緩刑，在民事上，比照歐美等先進國家作法，以維護被害人家庭生活為賠償基礎，提高違規肇事者之責任與代價，確能有效促進行車安全。

二、編制制度化

- (一)至本(八十六)年三月底，臺灣省警察人員四萬四千〇九八人，交通警察(含公路警察大隊)二千五三九人，佔五·七六%，本省機動車輛數一千一九七萬一千〇一二輛，由附表二統計數據顯示，自民國八十一年至八十六年三月，交警人數僅增加一八九人(增加八%)，機動車輛數增加二二七萬一千六一七輛(增加二十三%)，平均每位交通警察負責整理車輛數由四千一二七輛增加至四千七一四輛，增加五八七輛，顯示交通警力與全省警察人數比例偏低，員額編制調整又遠落後於機動車輛的成長，交通勤務負擔日益沈重，對交通執法品質有負面影響。

年	項目 機動車輛數 A	全省警力 B	交警人數 C	比 例	
				A / C	C / B
82	9,699,395	42,965	2,350	4,127	5.47%
83	10,169,642	43,550	2,458	4,137	5.64%
84	10,854,179	44,031	2,457	4,418	5.58%
85	11,749,456	44,312	2,518	4,666	5.68%
86.3	11,971,012	44,098	2,539	4,714	5.76%

(表二) 本省交警人數(含各縣市警察局交通隊及公路警察大隊)

- (二)目前本省各縣市警察局交通專業警察人數計二千〇七〇人，以臺北縣警察局六七四人最多，澎湖縣警察局二十四人最少，平均每一縣市九十八·五七人(詳如表

三)；雖然行政警察亦參與交通執法工作，但各項專案性勤務繁多，警力無法長期投入，致交通工作仍仰賴交通隊專責執行，以有限之人力難期兼顧轄內各道路交通秩序疏導與執法。交警組織編制長期不合理，且任務繁重，導致人才流失，實為交通執法專業化的阻力。

(三)行政院前於七十二年十二月二十三日訂頒「警察機關員額設置標準」，明定各警察局警察員額及消防員額之設置標準，惟因施行已逾十三年，警、消分立，部分規定已不合時宜，且因治安環境日漸複雜，地方警力咸感不足，內政部警政署於八十六年一月擬具「警察機關員額設置標準」修正草案(註四)，以擴大地方警察機關編制及調整保一、四、五總隊警力，期符地方警力需求，其修正重點如下：

1 人口因素：(維持現行規定)

2 面積因素：(增列)

3 機動化車輛因素：(增列)

(1)直轄市警察局：十萬輛以下者，增至員額二百人；超過十萬輛者每滿一萬輛再增置一人。

(2)縣市警察局：

A.五千輛以下者，增至員額十人。

B.超過五千輛至五萬輛者，增置員額一百人。

C.超過五萬輛至十五萬輛者，增置員額一百五十人。

D.超過十五萬輛者，每滿一萬輛再增置一人。

4 犯罪率因素：(增列)

* 5 漁港安檢等國境保安因素：(增列)

* 6 都會型分局因素：(增列)

各地方警察機關員額不再單憑人口數為編制依據，上揭標準已將機動車輛數等因素納入，較能兼顧地區現況。依機動車輛因素，本省各縣市警察局最多增加員額四〇三〇人，較現有交通員警二〇七〇人，本案若能獲行政院核定，將可大幅增加地方警察機關員額編制，惟本設置標準僅供增置員額參考，尚須考量縣市政府財政負擔及縣市長對交通工作之重視程度，能否擴大編制尚難預料，但仍不啻為邁向交通執法專業化之契機。

臺灣省各縣市警察局交通員警人數調整比較表				86.3.
單 位	現有人數	機動車輛數	增置人數	備 考
基隆市警察局	76	189,269	153	
臺北縣警察局	674	2,043,142	339	
桃園縣警察局	132	1,046,773	239	
新竹縣警察局	16	284,975	163	
新竹市警察局	45	262,355	161	
苗栗縣警察局	28	390,928	174	
臺中縣警察局	109	1,021,800	237	
臺中市警察局	212	643,531	199	
南投縣警察局	35	383,082	173	
彰化縣警察局	127	921,152	227	
雲林縣警察局	30	508,297	185	
嘉義縣警察局	34	389,827	173	
嘉義市警察局	48	207,421	155	
臺南縣警察局	56	773,981	212	
臺南市警察局	128	543,144	189	
高雄縣警察局	122	899,649	224	
屏東縣警察局	52	648,928	199	
臺東縣警察局	33	176,411	152	
花蓮縣警察局	55	256,501	160	
宜蘭縣警察局	34	319,596	166	
澎湖縣警察局	24	60,250	150	
合 計	2,070	11,971,012	4,030	

(表三)

三、組織合理化

交通警察最高行政機關中央為警政署交通組、在省為警政廳交通科，負責各項交通警察業務之策劃、督導，但缺乏勤務執行之直接指揮權責。反觀刑事警察局及省刑警大隊，除業務領導與指揮外，偵查隊並可獨立查案或支援地方警察辦案，事權統一明確。在縣市警察分局中，由一組兼辦交通業務，上級要求難以貫徹，長久以來基層員警對交通工作重視程度遠低於追求治安績效，顯然交通警察組織有待檢討調整。

提高行政效率、提昇國家競爭力為政府近年努力的目標，而組織層級設計，與政府目標關係密切，行政院研考會在行政組織再造方案草案中，痛陳政府組織層級過多，警政署後續警政建設方案警政建設研究小組積極研議提昇警察機關組織層級，精簡警察機關組織架構，以署屬幕僚而言，研議保安組、民防組合併、經濟組併於刑事警察局、交通組與國道公路警察局合併、教育組併於學校機構等，以確實「提昇層級」、「減少縱深」、「節制幅度」，充份發揮行政組織效能(註五)。在臺灣省部分，若警政廳交通科與公路警察大隊合併，統一指揮全省交通警察執行任務，對交通重點地區更可主動、機動支援。在縣市警察局部分，交通隊除交通執法外，仍兼辦諸多工程業務，因交通較繁雜之縣市政府有成立交通局之議，在交通局成立尚未定論前，成立工程組雖與交通執法專業方向有所抵觸，但實務上都會區交通確有需要；而分局則另成立交通組，專責推動交通執法工作，以落實地區交通執法規劃、督導與執行，實務反應至為殷切。

四、專才專用化

中央警察大學自四十四期成立交通系，每年均招生二十餘人，至八十三年已畢業三九〇人，然而畢業實際從事交通工作者，八十一年為六十八人、八十三年為六十一人、八十四年亦僅有六十三人，顯示在現有的制度環境下，交通系畢業從事交通工作者已達飽和狀態，每年畢業生分發僅為新舊交替，總人數未見增加。亦凸顯交通警察組織編制，無法完全容納專業人力。

又基層員警升遷主要在資績計分，亦即考績與行政獎勵。縣市警察局交通隊員警升遷需與一般行政單位排名競爭，然交通工作績效不易彰顯，獎勵較少，因此多希望調整至分駐派出所擔任勤區工作。而分隊長以上幹部則因交通隊編制小，必須轉往其他行政單位較利於升遷，往後再回任交通工作的機會，則不因其具有交通系畢業之身分而有所不同，以五十六期交通系(二十六人)為例，八十年畢業分發從事交通工作者十三人，至八十三年減少為十人，至八十四年六月則僅有七人，八十五年則為八人，因此，未建立交通專業體制，導致基層交通幹部的流失，實為推動交通執法專業的重大損失。

五、任務單純化

臺灣省各縣市政府之交通業務分另由建設、工務、警察等三個單位主管，雖然交通業務依行政分工據以推動，但縣市警察局交通隊除交通執法外，另兼辦道安會報秘書業務、交通管制工程(含號誌、標誌、標線養護維修)、路邊停車規劃與管理等業務，任務相當繁重，部分縣市設置電腦化號誌控制中心，因缺乏專業人才，軟硬體維護更形困難，在員額編制不足的現況下，業務承辦人員僅消化公文即已負擔沈重，外勤員警更是疲於奔命，交通號誌控制中心目前只當看板功能，遑論交通執法專業化之理想目標。

目前各縣市道安會報為各交通業務主管單位組成之任務編組，難以有效發揮組織功能，若一味維持現行編組人員現況，將影響縣市政府推動整體交通建設之成效，且有關中央部門的交通政策、規劃等全般業務，因無相對應之專責機構加以推動而難以落實。因此依據各縣市交通問題之複雜性評估，建議二市五縣(即臺中市、臺南市、臺北縣、桃園縣、臺中縣、彰化縣及高雄縣)應儘速成立交通

局，其餘縣市在建設局或工務局下設交通課，增加專責人員(註六)。於此交通警察專責交通執法工作，必能提昇執法品質。

六、勤務機動化

交通警察勤務為執行交通任務之活動，交通任務能否達成，端賴交通勤務之規劃是否靈活有效及執行是否務實機動，因而勤務分配、勤務時間、勤務地點及勤務性質之決定，均應依據事實需要，妥善規劃勤務派遣，始能克竟全功，交通警察勤務有別於一般行政警察，交警勤務方式有：交通指揮疏導、交通巡邏、交通守望、交通稽查、值班及其他臨時勤務。對於取締難度較高之動態交通違規，應選擇優秀員警加以集中訓練與教育，規劃「專案攔停勤務」、「定點守候」勤務，針對重點性的人、事、時、地進行選擇性的執法工作。

以本省有「死亡公路」花東公路臺九線為例，本廳統合花蓮縣、台東縣警察局及公路警察大隊規劃預防性勤務，有效運用警力，每三個月檢討執行成效(公路警察大隊自八十五年四月一日起正式執行臺九線巡邏)。並會同交通處、公路局等單位全線會勘，協請辦理標誌、標線及道路交通工程改善。執行以來，八十五年臺九線花東公路發生交通事故一一五件，死亡一一四人、受傷一二一人，較八十四年發生一七三件，減少五十八件，死亡一四五人，減少三十一人，受傷一六三人，減少四十二人，顯見在警力統合及善用工程機構助力下，防制事故成效卓著。(詳如表四)

年 份	地 區	發 生 件 數	死 亡	輕 重 傷
85	花蓮縣	80 件	72 人	65 人
	台東縣	35 件	42 人	56 人
	合計	115 件	114 人	121 人
84	花蓮縣	129 件	104 人	116 人
	台東縣	44 件	41 人	47 人
	合計	173 件	145 人	163 人
比 較		減 58 件	減 31 人	減 42 人

(表四)

另就防制砂石車超載影響公安執法措施，本廳督導運用整體警力，加強砂石車出入口及必經道路取締勤務佈署。並配合八十五年八月一日起實施「砂石車標示牌」制度(對符合規定之砂石車，監理單位登檢發給標示牌，車箱漆黃色識別，警方儘量不予攔停)，對無標示牌砂石車加強攔檢。針對肇事原因：違規超速失控、未依規定減速、未注意前方路況或人(車)動態及不當轉彎等駕駛疏忽是貨(砂石)車肇事原因，要求所屬單位協調教育宣導，並嚴正執法以來，八十五年貨(砂石)車發生交通事故四十八件，死亡五十人、受傷三十六人，較八十四年發生六十八件，減少二十件，死亡四十六人，減少十四人，受傷六十七人，減少三十一人，成效良好。(表五)

年 份	發 生 件 數	死 亡	輕 重 傷
85	48 件	50 人	36 人
84	68 件	64 人	67 人
比 較	減少 20 件	減少 14 人	減少 31 人

(表五)

實務上交通警察勤務派遣常捨客觀可循之標準，習以僅憑直覺，導誤執法工作重點，目前許多執法單位編排勤務表，多沿襲抄錄，未因應隨交通環境變化及評估勤務執行效果，而拘泥一成不變之固定模式，缺乏適用性及合理性。因此，如何強化勤務派遣，針對問題導向研擬改善策略、解決問題，始能提昇員警工作效率，減輕工作負荷。

七、執法科技化

工欲善其事、必先利其器，為強化交通執法之信度與效度，除強化員警專業素養外，妥善運用科技執法，可彌補警力之不足、增益勤務效能。在舉發交通違規方面，因動態交通違規行為，具有「稍縱即逝」、「難以認定」的特性，增加員警舉發交通違規的困難度，因此舉凡酒精測定器、雷達(射)測速照相、闖紅燈違規照相等執法器材之質與量均應提昇；另以衛星定位系統(GPS)結合地理資訊系統(GIS)，建構報案、指揮派遣及攔截圍捕之勤務派遣系統，是未來勤務指揮新模式，為達到報案快、反應快及處理快之要求，交通勤務科技化管理亦應有前瞻整體之配合規劃。

八、訓練精實化

八十五年各縣市民眾交通申訴案件計有八千八九二件，其中申訴舉發交通違規不公者六千二〇〇件，事故處理不當者八十件，經交付原機關查處，屬員警疏失應負責任者十一件，顯示員警教育訓練仍有待落實。各縣市警察局一般行政警察人員亦負有舉發交通違規責任，大部分縣警察局處理交通事故仍由分駐派出所員警處理，雖然警政署、警政廳每年均舉辦各項專業訓練講習、警察局舉辦常年訓練講述，但仍無法在短期內全面提昇執法品質，究其原因，訓練制度僵化，課程內容未能求新求變、未求效果，訓練反造成員警負擔，而基層每遇上級調訓，常指派固定人員參加，形成「受訓專家」或「訓練部隊」，訓練未能深入基層，自無法達成訓練目標。訓練精實化的作法在：

- (一)整合訓練資源：由警政署規劃年度訓練計畫，依訓練層次對象，分由警政署、警政廳、各縣市警察局分別辦理。
- (二)強化師資陣容：建立師資資料庫，掌握各研究、學術機關及實務單位專家學者專長領域，課程安排求新求變，避免重複，以增加學習興趣
- (三)改進教學方法：完善良好的課程設計，才會有下次學習的動力，教學方法攸關課程的成敗，單純講授之學習有效率僅十%；利用視訊輔助教材，有效率可達二十五%；若再實作練習，可提昇至四十五%；經由個案研討、示範模擬等方式，則

有效率高達八十五%(註七)。因此，依課程內容及教學設備，妥善運用教學方法，才能發揮最大訓練成效。

(四)落實訓練評估：評估訓練成效，不應局限於學員意見調查，訓後工作表現及執行成效實為訓練績效之重要指標。

九、管理資訊化

「智庫」之建立是專業化的基礎，資訊科技的運用則是專業化的工具，建立人力資源、做到科學管理，運用網際網路提供民眾交通資訊，增益服務效能；事故統計資料為易肇事路段判定、選擇交通執法重點及交通勤務規劃之依據，交通執法作為與績效，為面對議會質詢及爭取預算的重要資訊來源，管理資訊的建立，可即時提供決策參考、支援規劃所必需、反應執行的參據，是交通執法的基礎工作，殊為重要。

肆、事故處理專業化個案研究

目前常見的交通事故現場處理作業疏失：

- 1.重大死傷車禍未拍照。
- 2.車號寫錯。
- 3.照片與現場圖有出入(輪胎痕)、照片不清(夜間遠距、白天逆光)。
- 4.刮地痕與中心線間距、與肇事車距離標繪不正確。
- 5.碎片分散未拍照或測繪關係位置。
- 6.雙方筆錄未製作，或隔日(月)製作、失真與事實不符。
- 7.鄰近肇事路口週邊巷道行向、加油站出入口未敘明。
- 8.道路標誌未載明或錯記。
- 9.車寬、路寬漏測，致無法比對有無跨越車道違規行駛。
- 10.行人穿越道路中段遭撞擊死亡，前後三十公尺有無行人穿越道未圖示註明。
- 11.行人穿越前後左右車輛違規停車狀況。兒童穿越道路與校車停車位置、兒童穿越時校車駛離否？校車有無違規等，均未敘明。
- 12.肇事點有無站牌、違規停車、禁停標誌(線)未敘明。
- 13.路口左轉變換車道打方向燈之距離若干未測繪。
- 14.比例尺寸不對。
- 15.重大死傷車禍未扣件，行政處分吊照未究。
- 16.調查報告表審核用章有名無實。

警政廳為導正上述缺失，規劃編印「交通事故現場處理攜用守則」及「事故現場圖導入電腦繪圖處理系統」，增益事故處理能力與品質，規劃重點內容摘述如下：

一、「交通事故現場處理攜用守則」分四篇：

第一篇受理報案及通報處理。

第二篇臨場救護、現場保持、現場勘查、照相測繪及維持交通。

第三篇調查對象、筆錄製作。

第四篇肇事逃逸查緝。

採口袋型摺頁式守則，便利員警攜帶，內容以任務執行重點、步驟依序條列，

避免疏漏與偏差。

二、交通事故現場圖導入電腦繪圖處理系統

當事人的筆錄與現場圖幾被視為鑑定肇事責任唯一客觀有利的証據。鑑於肇事頻仍，以人工繪製事故現場圖費時，精確度不佳、資料查詢不易且儲存空間不足，因此委託財團法人國立成功大學研究發展基金會辦理「交通事故現場圖導入電腦繪圖處理系統」可行性研究，以利未來全面採行參考。本研究案預期完成以下效果：

(一)根據各縣市警察局員警處理交通事故之攝影、照相、現場圖等影像、文字圖線、數字等資料以電腦輔助繪圖(CAD)或掃描拍取存錄，建立一套肇事現場重建基礎作業模式。

(二)建立作業系統，作為其他單位學習的典範，詳列發展本系統所需相關配合條件，如道路與車禍數值資料、路型、車況、作業程序變革及所需人力、技術、期程與經費等，供全面推展參考。

伍、研究發現

一、建立執法專業化的步驟

需要與務實是專業化的基本原則，交通執法專業化，非一蹴可幾，宜分階段實施。

(一)近程

建立智庫(人力資源、統計資料、裝備配賦等)、管理資訊化，因應實際狀況與地區需求，保持勤務的機動性、精實專業知能、提昇執法能力，屬急迫、立即推展工作；整合性規劃充實執法裝備、強化科技運用能力，則是專業化的基礎，均宜在近程中持續性經常實施，具體呈現。

(二)中程

逐步簡化交通警察任務、調適組織、擴大編制，兼顧專才專用，建立人力交流制度。

(三)遠程

法令的務實，事涉國內法政生態，規劃為中、遠程努力方向。

二、執法專業化必須深化整合

專業化是手段、方法，達成任務目標的過程；專業化非萬能，它不能解決所有的問題，但專業化的推展，對問題的發生具有敏銳的感知力，具有預防機制的功能性，助益發現與解決問題能力的提昇，人力的多寡與專業化無涉，但人力顯然不足必影響專業化功能的發揮。本文所提供九項執法專業化，彼此存有互動之正面關係；本於行政中立原則，專業化之成效指標在於做對事情、做好事情(Do right thing, do thing right)。就整合性專業化的重點內涵，包括一人力(Men Power)、硬體(H/W)、軟體(S/W)三大部分；人是專業化的根本，高學識、高學歷只是專業化指標條件之一，但非絕對；硬體購置宜統合規劃，否則將造成規格不一、品牌繁雜、維護(修)困難，反造成資源的浪費，且形成人力培訓的盲點與升遷的瓶頸。軟體重在 Know-How 的研發，宜有明確獎勵制度，鼓勵成長學習，結合工作實務，精實創新服務。

三、執法專業化須有質量評估指標

執法專業化各員角色扮演之評量標準，以交通事故處理為例，具有專業素養的警察，到場前不僅能從受理通報中主動瞭解事故的特質；到場後依個案性質善盡處理職責，並能及時發掘肇事成因，如歸責道路交通工程或環境因素者，即作必要之回應與協調，且提供必要之防範性勤務規劃與改善措施意見。凡此只是質化的認知評估，至量化的評估認知差距因人而異，指標為何？仍待與質化評估項目深入研討。

至執法專業化整合性功能，在法令實務、組織調適、編制標準、任務簡化、勤務機動、科技運用、訓練精實與資訊管理等總體展現，必須以「問題導向」、「需求導向」及「任務導向」統合考量其質化與量化評估專業化的指標，本文敘述「理想中執法專業化方向」中九項專業化的定質與定量認知，僅供後續實務研究的參考。

附註：參閱文獻

註一、蔣基萍，論警察專業化，中央警察大學警政學報第二十六期八十四年。

註二、王錦程，「交通違規執法裁量行為之研究」，中央警察大學碩士論文，八十二年六月。

註三、蔡中志，道路交通法總則之研究，八十五年道路交通安全與執法研討會論文集，八十五年六月。

註四、謝慶欽，我國警察機關員額設置標準修正案之探討，警光雜誌第四八九期，八十六年四月。

註五、劉振安，交通警察組編制與專業化探討，八十四年道路交通安全與執法研討會論文集，八十五年六月。

註六、林大煜、周永輝，臺灣省各縣市政府設置交通專責機構之研究，運輸學刊第二十三期，八十三年三月。

註七、鄭桂香，電信訓練計畫與執行，內政部警政署教育訓練講習教材，八十六年三月。