

國立政治大學 社會科學學院
行政管理碩士學程第四屆碩士論文

指導教授 蕭武桐 博士

國道公路警察專業角色與功能之研究

*The Research of Professional Role and Function of National
Highway Policemen*

研究生 謝龍富 撰

中華民國九十九年七月

國道公路警察專業角色與功能之研究

摘要

「安全」與「流暢」為高速公路的最高指導原則，而高速公路屬「封閉型」特質，在道路拓寬有限，車輛成長無法有效控制，治安問題瞬息萬變及民眾守法精神有待提昇之情況下，如何就工程、執法、教育、環境等諸多相互交錯面向進行分析並對症下藥，使高速公路的功能回歸「安全」、「順暢」的真實面，乃各界所關切的重點。

「國道公路警察」可稱為高速公路交通「安全」與「流暢」的守護神，本研究以角色理論來檢視國道公路警察人員在高速公路安全管理中扮演何種角色，並以功能理論的觀點評析國道公路警察所具之功能為何，而警察行為與警察工作特性如何影響其專業化過程，有無展現其有別於一般交通警察的專業特性，這些問題引起筆者之研究興趣。

本次研究希望達成三項目的：一、瞭解國道公路警察在高速公路安全維護管理的角色定位為何？探討其發揮何種功能？藉以瞭解其未來取向及專業面；二、探討國道公路警察可否藉由專業化過程達到其專業角色與發揮專業功能；三、依據研究結果之建議，提供國道公路警察局相關交通專業措施與執法策略之參考，藉以有效達成其法定任務。

本研究以文獻分析法、深度訪談法及參與觀察法從多方角度及觀點加以探討，以國道公路警察局及國道公路警察隊人員為訪談對象，並將訪談資料進行交叉分析。研究發現：國道公路警察的角色定位認知清楚、功能取向符合專業性、

透過專業化形成能達到其專業角色與發揮專業功能、警察行為與工作特性確實影響專業化過程、藉由其專業角色與功能有效提出交通執法策略。在研究建議方面：落實專業化過程以發揮國道公路警察專業角色與功能，並提出交通專業措施或制度及交通警察執法策略之具體建議，企盼藉此研究結果能提供有關單位之參考，以期對我國高速公路安全維護管理有所助益。

關鍵詞：國道公路警察、專業化、角色、功能



目次

第一章 緒論	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 研究方法與流程.....	4
第三節 研究範圍與限制.....	9
第四節 重要名詞解釋.....	12
第二章 文獻探討	16
第一節 專業化概念意涵.....	16
第二節 角色理論.....	30
第三節 功能理論.....	37
第四節 警察行為與工作特性.....	45
第三章 研究設計與實施	52
第一節 研究個案背景.....	52
第二節 研究架構.....	59
第三節 訪談設計與實施.....	61
第四節 研究資料的信效度檢核.....	68
第四章 深度訪談結果與分析	71
第一節 國道公路警察局訪談資料分析.....	71
第二節 國道公路警察隊訪談資料分析.....	99
第三節 深度訪談資料交叉分析.....	118
第五章 結論	122
第一節 研究發現.....	122
第二節 研究建議.....	129
參考書目	134
壹、中文部分.....	134
貳、英文部分.....	136

附 錄

附錄一	訪談提要-國道公路警察局訪談大綱	139
附錄二	訪談提要-國道公路警察隊訪談大綱	142
附錄三	訪談紀錄-國道公路警察局	145
附錄四	訪談紀錄-國道公路警察隊	190
附錄五	工作日誌表 (P01)	214
附錄六	工作日誌表 (P02)	218
附錄七	工作日誌表 (P03)	220

表目次

表3-1	國道公路警察局轄線簡表	55
表3-2	國道公路警察局首長(主管)深度訪談基本資料彙整表	62
表3-3	國道公路警察隊基層員警深度訪談基本資料彙整表	62

圖目次

圖1-1	研究流程	8
圖3-1	國道公路警察局組織編制圖	53
圖3-2	研究架構	60

第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

警察的角色經常隨著時代的演變與國家民主法治程度的差異而有所不同，十餘年來，我國民主改革進程快速發展，民主法治觀念普遍深入人心，警察也由懲罰的、約制的威權管理角色，轉變而為以顧客為導向、以品質為目標的民主服務角色。在複雜的警政工作中，「治安」與「交通」並列為警察機關之首要工作，此種共識，國內外皆然，且由來已久。究其原因，乃是該兩項工作均需藉由警察勤務之實力方能完成，非其他政府權力機關可以取代，故「治安」與「交通」兩者，息息相關，相互依存，正確的交通執法係最佳的犯罪預防，而完整的交通執法，亦須以刑事偵查技術為後盾（林奕昌，2001年4月）。

馬總統於98年中央警察大學畢業典禮上揭示「治安、交安、公安、國安同為警察之任務」，但是警察機關長期以來有「重治安輕交安」之迷失現象，其實「治安與交安可以並重」或「治安與交安可以結合」。研究者於民國80年7月1日從中央警官學校畢業，自擔任台北縣警察局交通分隊長起，從事交通警察相關工作十七年餘，由於工作上的關係，對於交通問題的重要性有深切的體認。所謂「交通即生活」，交通狀況無時無刻影響民眾，莫輕視小小的一面交通標誌，若設置不當，即可能造成交通大亂，故交通管理之良窳，可直接影響民眾心情，反應國家總體生活品質，而每日交通之脈象，已被用以診斷政府對民眾生活管理之體貼程度。

「安全」與「流暢」為高速公路的最高指導原則，而高速公路屬「封閉型」特質，在道路拓寬有限，車輛成長無法有效控制，治安問題瞬息萬變及民眾守法精神有待提昇之情況下，如何就工程、執法、教育、環境等諸多相互交錯面向進行分析並對症下藥，使高速公路的功能回歸「安全」、「順暢」的真實面，乃各界所關切的重點。

呂青霖、丘立誠（2006）指出中央交通警察組織中，專業性交通警察機關即為國道公路警察局。而依法維持交通秩序、保護交通安全、防止交通危害、促進交通福利之警察作用，便是交通警察意義之所在，其任務可簡約為維持交通秩序、排除交通障礙、執行交通法令、取締交通違規、防止交通危害、處理交通事故等六項。而國道公路警察局基於此定義亦為陸上專業交通警察之代表，其成立之宗旨、任務及勤務規劃執行，均在基本警察勤務架構下，以維護高速公路行車安全與順暢為首要目標。因此，國道公路警察是否清楚定位其專業角色與專業功能能否發揮，此為本研究動機之一。

「國道公路警察局」在高速公路安全管理中扮演極重要之角色，「國道公路警察」可稱為高速公路交通「安全」與「流暢」的守護神，其獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，即展現其有別於一般交通警察的專業特徵與特性，國道公路警察各項勤務作為首重「促進行車安全」，亦即「維護交通安全」。因此，國道公路警察如何透過專業化的過程，展現專業之精神，扮演好其專業角色與發揮專業功能，此為本研究動機之二。

現階段高速公路問題諸多，如何在人、車、路、法等複雜的交通環境中，順利達成任務並有效滿足顧客（用路人）的需求，端賴是否能夠擁有一套正確有效的問題診斷方法，俾能針對高速公路的諸多問題癥結，尋求有效的解決方案。傳統上，由於我國警察活動長期採行「案件導向」之救火式的運作模式，亦即遇有案（事）件發生時，則派遣警力快速抵達現場，以處理單一的事故（件），卻很少系統化確認及根本解決滋生這些事故（件）的本源問題，而滋生事件的問題根源未除，或在嚴重程度上未能適度減輕，類似的案件即可能再發生，甚至層出不窮，員警疲於應付的結果，除勢將導致警察整體勤務功能不能有效提昇外，更難以獲致長久成效；且其運作結果，亦將導致警察形式上所注重的與民眾實質上所關注的焦點無法契合（蔡志和，2005）。是以處於多元化變遷的社會與民意取向之趨勢中，如何尋找出一種「問題取向」之執法（勤）策略，乃是當前國道公路警察之一大課題，此為本研究動機之三。

基於前述之研究動機，本研究之主要目的如下：

- 一、瞭解國道公路警察在高速公路安全維護管理的角色定位為何？探討其發揮何種功能？藉以瞭解其未來取向及專業面。
- 二、探討國道公路警察可否藉由專業化過程達到其專業角色與發揮專業功能？
- 三、依據研究結果之建議，提供國道公路警察局相關交通專業措施與執法策略之參考，藉以有效達成其法定任務。

第二節 研究方法與流程

壹、研究方法

一、文獻分析法 (Literature Review)

文獻分析法是一種屬於次級資料分析法的研究方法，利用故有的相關文獻來針對研究加以探討，以從中發覺出以往研究時所未探討到的議題、研究時所面臨的困難…等（王佳煌、潘中道等譯，2002：753）。文獻探討的主要工作為參考及閱覽有關學科的資料及書目，並加以整理歸納，藉以了解在研究問題的範圍，有那些相關的理論、研究和既有的研究發現及研究成果，做為建立研究假設、構思研究方法以及分析研究結果之參考。採用此項研究方法，係針對下列資料進行蒐集，包括：與警察、交通警察或國道公路警察角色與功能定位有關的理論性文獻（含相關議題之碩、博士學位論文）；以及與研究問題所屬相關單位的報告、公文函件，含：工作報告、執行計畫等相關資料以及法規、研究計畫和報章報導等。

二、深度訪談法 (In-Depth Interview)

研究方法係依研究問題的需要而定，每種研究方法之選定有其優點，亦有不足之處。質化研究 (qualitative inquiry) 重點在強調透過密切檢視人們的文字、行為和紀錄，並進一步加以深層探討。因此，質化研究採取的是展望式的觀點 (perspective view)，也就是說，在檢視回應者的信念與觀點，並藉此解釋即將被研究的議題。目的在於發現透過嚴謹的觀

察、詳細的文字與仔細的分析所得到的模式。除非這些模式得到驗證，否則這些變項的因果關係將無法得到進一步的驗證。

質化研究假設被研究者的內在狀態是基於對事物的移情作用，而非同理心，內在狀態包括反射——也就是說應該停下來暫定思考和回想之前已經歷的過程。質化研究係「以人作為工具」(human-as-an-instrument)來進一步進行資料的蒐集與分析。因此能夠與受訪者在彼此互動的過程中，進一步探索可能出現的不規則或特殊的回應。質化研究者則是藉由挖掘受訪者潛藏的內在想法或看法，來獲得其專有或特別的內隱知識。

質性研究是由特定議題帶動的對話，其目的在於從受訪者 (interviewee) 口中，導出豐富詳盡可以用在質性分析中的材料 (任凱、王佳煌，2005)。訪談 (interview) 提供了一些由個人獲得豐富及複雜資訊的機會，在面對面的互動過程中，透過有經驗的訪談員引導，受訪者在不自覺的情況下，將分享其內在的意見、挖掘過去記憶中的許多想法。這些豐富且珍貴的資料包括受訪者的內隱知識。

在質化研究中，訪談通常是兩個人之間有目的的談話，由其中一個人 (研究者) 引導，蒐集對方 (研究對象) 的語言資料，藉以瞭解研究對象如何解釋他們的世界。深度訪談基本上是希望透過訪問，獲知非表面觀察及普通訪問可得之發現，本研究擬依據相關文獻理論建立起研究架構，再依據研究主題實際需要，採取「深度訪談」方式，進行標準化開

放式訪談 (The standardize open-ended interview)，以為本研究基礎資料 (Raw Data) 的蒐集，訪談標準是實際參與國道公路警察活動之相關單位人員，藉由參與者的角度說出自己的看法，以真實發現國道公路警察之專業角色與功能。

限於時間與便利性，研究者自民國99年4月1日起至同年5月31日止，為期二個月，選擇與本研究主題相關機關、單位人員及北部地區之公路警察隊員警，進行深入訪談，以瞭解實際運作之情形。

三、參與觀察法 (Participant Observation)

參與觀察法的目標，就是要為社會科學研究提供實用及理論的事實。從這個角度而言，所謂的「理論」可以定義為一組概念和歸納的結果。理論提供了現象的一種觀察、一種看法、或是一種解釋 (Blumer, 1969)。而參與觀察法可以直接透過經驗來產生概念和歸納結果，進而成為具有「解釋力」的理論。而這些研究整理出來的概念和結果就可以反過來檢驗既存的理論框架。

人類活動的「角色」依賴於如此活動在社群之中所賦予的「意義」，這種意義可以是由個人出發或是由群體所決定。不論如何，所謂的「意義」，指的皆是「主觀性」的論述。因此，在參與觀察法中，研究者需要以「參與者」的身份涉入研究對象的意義社群之中。參與者的角色，可以為研究提供組織成員或是所謂圈內人的視角。研究的價值即在於人類活動的私密與主觀層面，這才是真正的「客觀」現象 (Mehan & H. Wood, 1975)。

參與觀察法的特徵是一套參考人類日常生活進行之彈性、開放的問題定義策略。經由一個概略的問題開始，在適當的環境中參與觀察，對問題進一步的定義。參與觀察可以產生各度有效概念，上述角度必須包含價值觀、政治性及研究的道德觀。參與觀察的目標，是對紮根於日常存在現實的人類生命，找出實用及理論的事實，所以參與觀察法知道科學是由人類社會具有價值評斷及高度政治性環境中產生（王昭正、朱瑞淵，2005）。

參與觀察提供研究者獲得「被信任者」身分之機會，透過參與觀察—成為社會情境中的一員—並可獲得關於研究參與者的行動是如何和其用字遣詞相符的第一手資料、看見他們的行為模式、預期與未預期的經驗和發展與研究夥伴間的信任關係，以激發他們告訴你原本不會說出的其他方面的資料（莊明貞，2006）。

參與觀察法的蒐集資訊方式，就是用直接觀察，簡單來說，研究者利用參與者身份所得到的直接經驗及所蒐集的情境檔案等都是極為珍貴的資料來源。更進一步，參與者與觀察者可藉著非正式之交談，深入瞭解許多非正式、未經設計之訪談所無法獲得的資訊。研究者自民國 85 年 1 月調任公路警察至今，擔任過台灣省公路警察大隊交通組組員、第一警察隊督察組組長、國道公路警察局局長室機要秘書、督察室督察員等職務，故對於公路警察如何執勤的狀況可以說是相當熟悉，乃是本研究題目中的「參與者」，扮演著實際「觀察者」的角色，除可以迅速融入國道公路警察局或員警個人

等互動外，也可使研究所得之資料獲得較精確之解讀，實具有研究之便利性與確實性。

貳、研究流程

本研究係依據研究主題，蒐集相關文獻資料，再確立研究方法與架構後，首先進行相關資料分析，接著從事質化深度訪談後，分析整理訪談資料，再進行驗證分析，最後提出結論與建議。詳細研究流程如圖1-1：

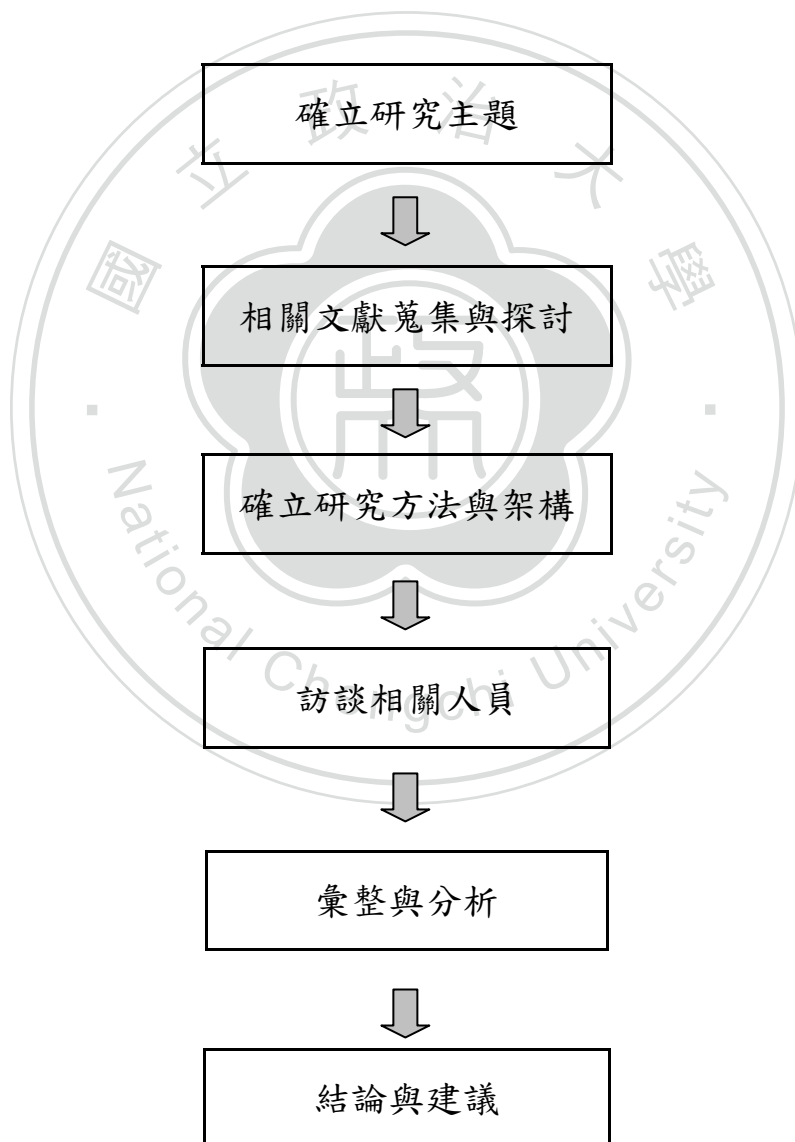


圖1-1 研究流程
資料來源：作者整理

第三節 研究範圍與限制

壹、研究範圍

隨著國內環狀交通網絡的成形，都會、城鄉和所謂郊區間的區隔漸趨淡化，彼此間的互賴和互動愈趨頻繁，連接的動線是交通，消弭彼此生活水準和文化差異性的亦是交通，故交通問題的重要性，各人均應有深切的體認。高速公路設計之最大目標即希望能在道路「容量」極大化之目標下提供用路人「順暢」、「安全」、「舒適」之用路環境。而高速公路安全管理之問題涉及工程（Engineering）、執法（Enforcement）、教育（Education）、環境（Environment）等4E諸多相互交錯面向，本研究的範圍界定為國道公路警察專業角色與功能之研究，研究結果除期能清楚定位國道公路警察未來之專業角色與功能外，另聚焦於提升高速公路安全維護管理為目標，針對國道公路警察局相關交通專業措施與執法策略提出建議方案，藉以有效達成其法定任務。主要原因即國道公路警察為高速公路之「執法者」，故僅聚焦於「執法面」進行研究分析，其餘工程、教育、環境等面向不多做著墨。另限於時間與便利性，研究範圍也以國道公路警察局機關為主體，並選擇與本研究主題相關單位人員及北部地區之公路警察隊員警，進行深入訪談。

高速公路全般安全維護與執法係國道公路警察法定任務之一，在現行交通環境充斥交通違規之狀況下，交通警察囿限於警力之不足，若欲發揮執法之效果，以期達到嚇阻與教育之功能，交通執法勢必講求執法策略，故良好的執法策

略是交通警察勤務之重心，警察勤務之設計，無非是考慮人、時、地、物等因素，以及資源之綜合運用，才能提出最適切的勤務方式。

貳、研究限制

本研究雖就相關文獻理論深入探討，在研究方法上力求嚴謹客觀，但侷限於時間、成本及個人能力等因素，僅能針對少數單位與人員實施訪談，許多資料仍須仰賴質化資料的訪問結果，故無可避免仍存有些許限制，茲分述如下：

- 一、文獻資料的限制：檢視目前警察實務界或學術界，有關交通問題的研究，似乎偏重於以道路工程和規劃的角度探討交通專業問題，甚少從行政管理或公共政策的觀點及角度，針對交通改善政策或交通執法策略形成過程進行深度的分析與探討。
- 二、訪談的限制：質化研究係以人為導向的研究，研究者必須具備敏銳的觀察力。研究者在與訪談對象面對面的情境中，直接進行個人的接觸或觀察，企圖透過訪談對象的眼睛看世界。其研究者的研究素質與訪談對象之間的互動與關係的建立，乃是攸關研究結果的主要因素。所採取之深度訪談，係以有關機關單位代表人物為主要調查意見，受限於受訪者的表達方式及個人主觀認知，難免涉有偏頗，本研究僅能就訪談內容涉及的範圍進行分析探討。
- 三、訪談對象能否足夠代表各單位的質疑：質化研究主要是針對選取對象做深入有效之學術研究，目的在瞭解各該

領域綜合狀況和問題意見，其人選或因時間差、個人意願致有所落差，有可能因而影響研究方向。

四、參與觀察的研究往往會受到到底是否合乎「科學」的質疑，簡單來說，就是這個研究成果是否可靠？就一般的說法，可靠性是指重複使用一套流程後，特別是檢驗流程，產生相同結果的比例。如果研究沒有一致性，這樣的結果便會受到嚴重的質疑。如果以一致性為標準，參與觀察法或許只能關注於特定環境或議題之上，非常困難透過重複檢驗來建立可靠性。但是，真正的研究成果是建立於資料來源是否可靠、是否為可信的發現，這並不代表其研究結果不能被檢驗（Wiseman，1970）。



第四節 重要名詞解釋

壹、交通警察

係指負有維持交通秩序、排除交通障礙、執行交通法令、取締交通違規、防止交通危害、處理交通事故任務之警察作用之人員（警察法規辭典，民82）。

貳、國道公路警察

國道公路警察局之成立係依據內政部警政署組織條例第五條明訂：本署得設刑事警察局、航空警察局、國道公路警察局、鐵路警察局、港務警察局、保安警察總隊、臺灣保安警察總隊、國家公園警察大隊、警察電訊所、民防防情指揮管制所、警察廣播電臺、警察機械修理廠及臺灣警察專科學校；其組織，以法律定之（內政部警政署，2007）。

而其權責依同條例第三條第一項第十二款明訂其執掌為：交通安全之維護、交通秩序之整理、交通事故之處理等規劃、督導及交通統計、紀錄、通報事項。

依據國道公路警察局組織條例第二條規定，其任務為：

- 一、交通秩序及道路設施（含橋樑、隧道）之安全維護事項。
- 二、違反公路交通管理事件之稽查取締事項。
- 三、行車事故之處理事項。
- 四、行車旅客貨運之安全維護事項。
- 五、國道公路範圍內，違法案件之偵防與處理及國道公路路權範圍內違章事件之協助處理事項。
- 六、收費站、地磅、服務區及休息站等之交通秩序維護稽查取締事項。

七、跨縣市重要快速道路行車安全秩序之維護。

八、其他有關協助國道公路法令推行及警察業務之規劃、督導等事項（國道公路警察局，2001）。

參、角色

「角色」（Role）一詞，在拉丁字即「滾筒」的意思，在希臘及古羅馬是指戲劇的某些情節寫在滾筒上，以供提辭者閱讀以提醒演員，後來演變成演員在舞台上所扮演的人物，時至今日，其意義則被應用在日常社會生活中角色的扮演（Biddle, & Thomas.1966：15~19）。「角色」是社會學中較模糊不清的概念之一，例如，角色僅僅是外顯的行為嗎？它是不是一個適當行為的一個概念？它是否為規範期望的行為？它是否是依據所占位置所實行的義務？或者它包括所有這些？（Giddens,1984：24~26）事實上，回顧一下角色理論的研究與相關文獻，我們就會發現，「角色」中的指定角色、主觀角色、扮演角色，這三個層面都受到不同程度的重視，因此，角色理論也是在努力研究這幾方面之間複雜的因果關係。

組織研究的專家Katz&Kahn（1978：189），他們給了「角色」這個概念一個理論核心的位置。所謂角色，就是「個人在組織裡行為模式的抽象概念」。角色可以「引導個人的行動」，這些行動日積月累，成為固定的生活模式，且能據而預測結果。事實上，每個人在生活裡，都或多或少扮演某種角色，或被期待符合某種角色的行為模式，角色的重要可想而知。根據Katz&Kahn的主張，人類組織就是一個角色系

統；每個人都在組織裡佔有一個位置，而別人也都對這個位置有所謂的「角色期待」，這些期待，定義了角色。

有關角色的定義，各學者間有不同的立論與看法，如社會學者張曉春認為：「角色，亦可稱之為職務，凡是個人在團體中依個人所居地位所擔任的責任，或所表現的行為，皆可稱之為角色」（張曉春，1984：28）。學者張承漢認為：「角色可說是社會對於某一地位的行為期望，是占有地位者應該表現的行為」（張承漢，1994：50）。畢德勒（Biddle）與湯瑪斯（Thomas）對角色的定義為：「一組人所約定的一組行為或一組行為類型」（Biddle.& Thomas.1966：15~19）。

肆、功能

功能（function）概念，依羅貝大詞典的說法：「一個人在一個社會中、在一個社會團體中，為要扮演其角色所必須履行的事物。」實際上，這種概念同時適用於角色本身以及與之對應的任務、活動及責任之整體。而「功能」乙詞在日常生活中，其定義大略也符合其詞源，在拉丁文中，功能在日常言語中意指「履行」；而在法學語言中意指「公共服務」，其他的定義則較符合技術性的特殊意義。

功能概念在近代社會學中占有一重要地位，在該領域中，功能性分析與組織性分析比較之下，顯然是較為現代、合乎潮流的研究方法，其優點是以新穎的方式去表現問題，能夠修正錯誤及填補不足之處。功能與組織的概念是不能分離的，雖然它們並不完全是單一事實的二面，因為一個組織可以執行數個功能，而一個功能可以有數個組織去負擔；但

是二者，除了在思考運作之外，從未分離過。任何一個組織都擔負著一個或多個功能，這也是它存在的理由，但實際的功能並不一定與宣示的功能相符（陳書樂，2002）。



第二章 文獻探討

第一節 專業化概念意涵

壹、專業之意義

社會型態從農業社會趨向工業社會時，社會呈現多元化的面貌，社會結構亦複雜化、分殊化；此時社會明顯的表徵，是所有的職業都有其積極的功能。而其中某些職業在歷史傳統上極具有獨特地位，受到社會大眾的尊重，而稱之為專業（Profession）。至於專業的意涵為何？眾說紛紜，並沒有一位學者能提出精確的定義，Mark Abrahamson（1967：8）認為專業的界定之所以一直無法提出讓人滿意的標準，有以下兩個原因：一、對於何謂「專業人員」？很難達成共識；二、實際上，不同的專業有不同的情況，其不同不僅在訓練方式、專業地位及工作情況等等。

N. Elias（1964）在社會科學辭典（A Dictionary of Social Science）對專業作如下界定：需要較高專門化的知識和技巧，至少有一部份需要從理論性的課程獲得，不能僅以練習的方式得到。經由大學或其他權威機關的測驗，並能有傳送給其顧客的能力。…目前通常是指從業者提供服務，而非從事產品生產或分配的職業（轉引自劉伯理，1988：6）。而美國傳統字典（2000）〈The American Heritage Dictionary of the English Language〉對專業的解釋：專業是一種受人尊敬的職業，諸如律師、醫生、工程師等，其專業人員需具有相當訓練與經驗之條件要求，且有共同的信念與行動宣言。

因此不同的學者對「專業」有不同的看法：Greenwood

Ernest (1969: 9~19, 轉引自江淑文, 1989: 44~45) 在「The Element of Professionalization」一書中對專業的定義為：

- 一、有一套精闢的學理基礎，由精闢的學理基礎陶冶出純熟的技術，將學理與技術互用。
- 二、工作者必須被該專業團體公認，才能從事該項工作，如此一則可取得合法資格；再則有專業性組織負起審核專業成員的責任。
- 三、專業者的權威廣泛為社會所承認，如此從事工作，才不致受外在因素打擾。
- 四、工作者間應有共同的文化意識型態。
- 五、專業道德要求，專業者的行為、表現、資格標準及服務品質，都要由專業道德來規範，以免專業知識被過度使用。

此外，我國學者許士軍 (1985: 19~20) 認為專業有下列的特徵：

- 一、從事這門職業，並非是靠師父傳授或經驗習得某種技藝或手藝即可；而是依據某一門知識，或有系統的理論；至少這些知識和經驗同等重要。
- 二、從事這門職業是基於專門的知識和訓練的權威性，獲得社會及顧客認同。即在執行業務的範圍內，社會及顧客應尊重其所採行的方法或技術，不能由外行人妄加干預和評斷。
- 三、從事這職業有其職業規範。如同業或主顧之間，訂有特定之倫理原則，成員必須加以遵守或採取自律行為。

- 四、從事這職位應體認其所負的社會責任與功能。
- 五、從事這職業須經過某種資格或條件的鑑定程序。
- 六、從事這職業的成員，常組成同業公會，一方面為保障其事業的地位及發展，另方面亦擔負自律、控制成員資格、促進同業溝通…等工作。

而學者Carr-Saunders和Wilson利用已成為專業的職業（例如：律師、醫師、建築師、會計師…等），來定義專業之意涵，指出專業有以下兩個特性（Benveniste，1987：28~32）：

一、以知識為基礎：

專業會要求其專業人員對他們的知識及技術負責，且以知識為基礎，可能會存在一些限制，例如：醫師與工程師需要科學進步來輔助，教育時間相當長，律師要具備多種技巧及知識。而訓練時間也顯示該職業之複雜性，例如醫生至少要六年的教育訓練時間。

二、有專業的公會組織：

專業有其自己的組織，且能為其知識與技術負責。專業公會組織主要有兩個功能：

（一）關心顧客：大部分的專業會發展出行為與倫理守則，剛開始目的可能是要界定顧客與專業的關係，描寫那些是可以接受、那些是不可以接受的行為，例如：醫生的專業倫理守則描寫得很詳細。

（二）建立一般公認的慣例：Magali Sarfatti Larson認為專業會對於何種行為是好的慣例，建立起一套獨佔的控制

方法。他們也有能力接受新技術，考慮到顧客、民眾及本身的利益。

因此，綜上可知，職業符合上述條件成分越多，這個職業愈趨向專業。目前社會中，以醫生、律師、會計師等職業最接近這些條件；而這種專業觀念的出現，也代表社會演進所帶來的需要。

然而，一門職業要成為專業則需經過專業化的過程，而專業化（Professionalization）是指達成專業的方法；專業主義（Professionalism）是指達成專業之哲學及概念，而專業化就是讓專業主義成為實際可行的過程，一般而言，它們均和專業（Profession）有關，內在意涵都是展現專業之精神（Gazell and Darrell，1993：1934）。每位學者對於專業化的構成要件，亦有不同的看法，歸納分析如下：

學者Cullen（1978）與Geison（1983）認為專業化的標準有五點：

- 一、須有正式的技能訓練。
- 二、須有資格能力檢定。
- 三、透過實際的應用技能證明其能力。
- 四、建立使成員能體認所負社會責任之機制。
- 五、要有不斷更新、改善專業主體的知識與技能承諾（La Grange，1998：129）。

再者，Carr-Saunders 和Wilson（1933）在合著的論專業（The Profession）一書中，則舉出專業化應有的特點包括（轉引自劉伯理，1988：6）：

- 一、高層次的知識訓練、特殊知識。
- 二、要有最低的薪資。
- 三、有專業協會的成立。
- 四、專業行為的道德規範。
- 五、提供直接的服務。
- 六、專業文化的形成。

綜合上述多位學者對專業化的認知，本文認為專業化必須涵蓋Benveniste（1987：32~44）所提出的六大要素較為完備：

- 一、使用技巧是基於特殊的科技知識。
- 二、必須具有高等的教育程度或訓練資格。
- 三、專業能力必須經過測驗，專業人員的資格有設限。
- 四、有專業團體的存在。
- 五、有專業倫理與行為規範。
- 六、心存服務大眾的責任感與承諾感。

由於Benveniste所主張的要素同時包含：專業知能、專業倫理及專業責任等專業化之重要意涵。因此，一門職業是否為「專業」的評價？不僅應視此職業對社會的功能，有無一定的價值；同時亦需考慮能否為公眾所承認接受。而警察能否成為一種專業？Kearney（1988：572）認為政府中的專業包括：社工、教職、圖書館員、都市計畫、都市管理、警察、軍隊、外交事務及教育行政等；Dennis Daley（1983：103）亦認為專業是指軍隊、外交、教育、市經理、都市計畫者、警察、教師、經濟學家、會計師、工程師、科學家及醫師等，

這些專家全部或是有部分會涉及政府的服務（轉引自巫秋燕，1996：29~30）。

綜合上述兩位學者的看法及參酌Benveniste所主張的專業化六大要素，個人認為西方英、美等現代化國家，其警察已具備專業的條件，應屬於一種專業，至於我國警察則屬於尚在建立中的專業，對於符合專業要件，還有一段努力的距離。

此外，「專業人員」（Professional）與「專門從業人員」（Specialization）是有區別的不能混為一談，其差別如下：

- 一、專業人員乃從事傳統所認知的「專業」人士，受其職業背景的歷史傳統所影響，基本上從事那些專業（諸如醫生、律師、教師…等），即代表一種社會地位，在長期的社會演化下，這些專業已為社會大眾所信任、依賴，並樂於託付專業人士擔負其專責。
- 二、專業人員乃傳統上社會所認定的專業，幾乎是社會生活中，不可少的一門行業，也由於這種社會需求，才造成專業的自負、自律與自清的特質。
- 三、專門從業人員是指社會組織分工後，將性質相類似的部門區隔後，由具有此專門知識的人，專門研究發展其專長；在組織專業分工下的從業人員，需要具備專門的知識、技能，而較不在意其人品、道德；這些專門人員因大型組織的存在，才顯現其專門知識的價值；因此兩者之間應加以區別，不能一概指稱為「專業」（蔣基萍，1995：174~175）。

歸納上述可知，專業是一種職業，在此種職業中，某種學術或科學的專精知識被運用在實務上；亦即專業化的形成需透過訓練與經驗，且必須是在一個可被接受的倫理行為典則中運作。因此，專業化的內涵需包含下列幾項：高等教育訓練、專業知識技能、專業倫理規範、專業的協會、專業責任等（曾靜欽，2001）。

貳、專業之知能

專業知能，意指專業的知識與技能，這是一項職業成為「專業」的必要條件之一，也是每一個專業領域不同於其他領域的獨特之處，專業知能的培養，通常經由兩種途徑來達成，一方面是學校的教育過程，另一方面則是從實務經驗中獲得。專業知能是專業化的基礎，也是專業之所以受到尊重的來源。專業知能的內涵包括專業知識及專業技能，茲分述如下：

一、專業知識

科技時代是所謂的專家時代，警察是一種「專業性」的工作，因此必須深入研究始能發現新的問題，提出完善的解決之道。但專才絕不是「知偏不知全」、「見樹不見林」，而是需具有專業知識，進而革新警政工作，發揮警察效能。各國對於警察學術的研究，已有一百多年的歷史，可說自現代警察初創之日起，便已著手研究。雖然警察學術比其他學科發展來得晚，同時也面臨理論與實務之間的鴻溝，參與研究的人員稀少，研究內容的核心焦點缺乏等困境（章光明，2000：4）。然而不可否認的，警察學術近二、三十年已有

長足的進步。

警察學術之研究大致可區分為「警察學」與「警察行政」兩大類。「警察學」是一種綜合性的科學，屬於社會科學的一種，其中一部分並包含著自然科學中的應用科學，其內容包含：組織學、行政學、犯罪學、法學、心理學等部分，但「警察學」並不是這些科學的混合體而是化合體。在預防及消滅犯罪的大前提下，警察學將這些科學的有關部分予以吸收消化，變成警察學不可分割的部分。因此，警察學是各種警察學術的基礎，經驗與研究的累積。「警察行政」是警察機關管理、警察人事管理和警察業務執行的總稱，其目的在求增加效率，發揚警察功能，其內容包括：警察教育、警察勤務、警察財務及警察政策規劃等（梅可望，1999：28~31；邱華君，1998：31~34）。

綜合言之，「警察學」是「警察行政」之體，「警察行政」是「警察學」之用，兩者相輔相成，併行成長，警察專業知識的發展才能不斷精進。

二、專業技能

所謂的專業技能是指警察在未來的工作中所必備的基本條件，就像律師必須具備憲法、民法、刑法、行政法…等基本法律知識；醫師必須精通生化學、解剖學、病理學、遺傳學…等醫學知識；而一位專業警察亦同樣需要具備專業之技能，諸如：刑事偵查、科學鑑識、交通事故處理、射擊、柔道…等。以上這些專業技能都需透過不斷訓練或教育來取得，因此要造就一位專業警察，則需要花費相當長的時間與

成本。

此外，對於專業人員而言，知識與技能不斷地更新是非常重要的，隨著科技日益進步，專業知能維持優勢的時間也愈來愈短。雖然專業知識與技能的獲得大部分是從教育、訓練過程而來，但是實際的運用卻必須於實務經驗中學習，透過不斷地學習與適應，才能幫助建構新的知能，因此警察的專業知能，可說是理論與實務間交互運用而發展，其重要功能包括：啟發思維、可做出較理性的決策、可提出完整的解決方案、協助規劃執行及具有公信力等。因此，專業知能之重要性不可言喻。

參、專業之倫理

任何一種行業在專業化過程中，均有其「專業倫理」（成文或不成文），警察自不能例外。專業倫理的建立實為專業的核心價值，因為專家並不是神，他們也會有無法判斷是非的時候，在面對不同服務對象、不同需求時，他們的責任範圍也不確定，因此專家必須有倫理典則。

學者梅可望（1999：468）認為「倫理」是人際關係，也就是人與人之間，由於彼此年齡、身份、地位、性別、職位等方面的差異，其合理的、適當的、社會所能接受的、相互對待的原則。其次，學者Means（1970：56）認為倫理行為的選擇與執著，是與該個人或該社會所持之價值相關；價值乃人類情慾的表達，對某種事物在感情上的深度確認，是人類行為的驅策動力。再者，學者蕭武桐（1988：616）認為「倫理」涉及判斷力和行為的準則，或是藉以建立及執行

正確又適當行為之樣準；另學者陳德禹（2000：305）則認為「倫理」是帶有理想性、意志性及支配性的人際關係與行為的正當規範之一種秩序，它的形成與發展有其時空性及民族文化性。簡言之，本文認為「倫理」是有關道德行為思辯及維持正當人際關係的原則，同時也代表著某種專業的行為標準與內化的道德信念。

因此，學者Kultgen（1988：209）認為專業倫理含意有以下幾點：

- 一、是對專家工作的道德觀的規範，即典型的理性倫理，這是道德論者所欲建立的，且尚未有適用於每一個人的共同特性存在。
- 二、是被大部分專家遵守的一般性規範，亦即專家們將遵守規範視為一種道德性的義務。
- 三、是專業聯盟典則中的一般要素。
- 四、是專家與社會間的未來契約。
- 五、是專業人員的行為準則，必須植基於現存的社會哲學中，能在學術界、實務界與社會合法的期望中取得調和。

再者，學者Cooper（1990:143）認為倫理信條對專業組織的重要性有以下三點：

- 一、倫理信條雖然是專業組織對個人的規範，但卻是專業生活的一部份，超越法律而標舉出專業理想，展現專業的崇高價值。
- 二、倫理信條更適合於典型的專業情況，提供特殊化與個別化專業所適合的行為模式。

三、倫理信條提供澄清及內化專業組織價值的機制，使成員融入專業社群，將個人和組織甚至公共利益相結合。

綜合上述學者的看法，本文認為專業倫理價值層次高於組織成文規範，並能促進組織成員彼此高度的認同，達成更高品質的專業行為及工作表現，以取得社會大眾眼中合法性的地位。

此外，由於傳統上對警察角色的要求侷限在忠實執行立法部門所制訂的國家目標和政策，而不涉及在變動的、複雜的社會情況中去選擇價值、制訂政策；但隨著二次世界大戰後社會環境急速變遷，警察人員因具備大量的專業知識，使得警察行政部門職能及權力大增，不僅有原先執行政策的權力，更擁有大量的自由裁量權（Discretion）及政策建議權（Policy Recommendation）而深深涉入國家目標的決定和政策的判斷中。因此，警察倫理在現今環境中是越來越趨重要，現今警察除了固守傳統的警察倫理外，還要不斷地思考，以規劃出更合乎社會正義、社會公平的政策。

在社會環境愈趨複雜、民意高漲的同時，警察功能勢必不斷地擴張，警察在面對社會各方不同需求的抉擇機會增多，當這些需求產生衝突時，警察人員若沒有建構專業倫理，則很容易受到外界因素誘惑，而混淆警察工作價值（曾靜欽，2001）。

肆、專業之責任

專業人員應用專業的知能，協助決策制訂，幫助民眾解決社會問題並提供公共服務，因此，專業人員於在決策的過

程中，扮演著舉足輕重的角色。此外，由於現今是知識經濟的時代，任何事物的處理，幾乎都需借重知識與資訊，使得知識與資訊成為競爭的優勢，連帶地，能掌握最新專門知識與技術的專業人員，逐漸建立起權威，除了政府對專業人員的依賴感加重外，一般民眾亦對專業人員的能力予以高度期待，專業人員為回應社會，而產生專業責任的問題。

在公共行政學術社群中，一九八二年的黑堡宣言¹（Blacksburg Manifesto）之內容與論點中，可看出主張常任文官要善盡專業責任，與許多學者強調常任文官要負責任的論述相呼應。換言之，常任文官的行政裁量權不能完全聽長官命令行事或回應民眾要求，而是要依法行政與捍衛公共利益。例如：Moore（1995）指出，現代的文官應扮演主動的探索者（Explorer）而非以往聽命行事的被動責任，要運用渠等的創造力與想像力。

為社會找尋及界定值得追求的目標與價值；而國內學者陳敦源（1998）主張常任文官以專業責任面對民意並應積極扮演引導民意的角色，認為常任文官與追逐民意的政治人物最大的不同除了回應人民的需求外，也負有維繫社會正義公平的責任，這種對公共利益負責的聲音，只有在文官集團的專業意見中才能充分表達（轉引自余致力，2000：14）。

學者江岷欽與林鍾沂（2000：609）認為，講究專業責任的主要用意，乃是因為行政事務錯綜複雜，實非有限的法

¹ 黑堡宣言乃是 1982 年美國維吉尼亞學院暨州立大學之公共行政與政策中心教授 Gary L. Wamsley 面對聲討官僚的浪潮中，結合 Charles T. Goodsel、John A. Rohr、Orion F. White、James F. Wolf 等五人，以腦力激盪的方式來思考公共行政的本質及當前面對的問題，會後聯合發表「公共行政與治理過程：轉變美國的政治對話」一文，將該篇論文簡稱為「黑堡宣言」。

規條文或政治命令所能規範窮盡，而需授予行政人員必要之裁量權，憑其專業知能與倫理，針對特殊的環境情況，做出妥善的因應，以達成公共利益的需求，反較其墨守成規被動行事來得有意義。

綜合上述看法，本文認為在強調專業責任的現代社會中，藉由行政人員的各式專業組織與理論規範，在憲法的合理限制下，積極地造福民眾，實現公共利益，將是民主行政的另一種風貌，亦為未來行政的特有風格。然而，隨著專業人員具有自主性及大量裁量權的同時，在專業責任的實踐上可能會出現以下許多衝突與缺失：

一、行政倫理學者一提到專業責任的缺失，便聯想到他們有可能乘著職務和技術之便，為自我謀福利，而成為哈蒙（Harmon）所謂的目標替代（Goal displacement），例如：警察為追求績效，罔顧法律，知法犯法，在缺乏有效的監督及倫理規範下，專業人員或科層挾其地位、身份、知能，不知警惕，則往往會做出利己卻不利大眾的決策。

二、專業人員的基本訓練，旨在獲取事物現象的律則性知識，俾能公平無私地適用於各種場合，而不受個人偏見或政治勢力的影響。然此種律則性知識的應用，往往忽略了其所面對群眾或對象的特殊情境和需求，而成為不講人性的一體適用，恐有教條化之虞，並易養成專業人員的「父權觀念」，唯我獨尊、專業至上，漠視普通知識的使用。

三、專家最擅長處理的是手段的技術問題，而非目的的價值問題。專業人員為能有效地、中立地處理政策問題，往往透過目的—手段的連鎖關係來處理，並以達成既定目的的工具性價值或貢獻作為決定手段的好壞與成敗依據，然在尊重人類整體互動與每個人皆有其主體性的社會中，是否能為了效率緣故而將目的手段作權宜的劃分，專業人員經常會面臨極大的挑戰（江岷欽、林鍾沂，2000：613~615）。

因此，在我國目前政治經濟環境變動，治安持續惡化的情形下，民眾對警察期望需求提高，一方面強調專業化的執法，另一方面要求社區化的服務，此時警察唯有透過培養專業知能、遵守專業倫理、建構專業責任等三方面，才能回應民眾需求，獲得民眾高度的信任與尊重（曾靜欽，2001）。

第二節 角色理論

壹、角色的概念

「角色」(Role)一詞，在拉丁字上即「滾筒」的意思，在希臘及古羅馬是指戲劇的某些情節寫在滾筒上，以供提辭者閱讀以提醒演員，後來演變成演員在舞台上所扮演的人物，到了今天，其意義則被應用在日常社會生活中角色的扮演。人生宛如一齣戲劇，社會就是生活的舞台。戲劇情境中與社會生活的角色扮演，事實上有許多相似的地方。任何角色的扮演一定涉及行為，或則可說都附帶一整套的行為模式。在舞台上表演，角色行為模式由劇本原著者所決定，而實際的日常生活中則由社會習俗、文化、規範及價值觀等所約制 (Biddle. & Thomas. 1966: 15~19)。

在社會的分析中，角色 (Role) 是一個基本概念，角色一詞，淵源於舞台上的戲劇，原指扮演劇中的人物。因為要扮演他人，故非自己的真正面目，在社會中，亦復如此。個人表現任何行為，無論是舉止言談，或送往迎來，都不能按照自己的意思為之。換言之，必須按照社會文化規定的方式去表現，就像演員不能照著自己的意思隨便表現一樣。如此說來，社會上每個人都在演戲，蓋其不能為所欲為，每事均須照著社會的規定，表現合於自己身分的行為，所以說「人生如戲，戲如人生」。因此，角色可說是社會對於某一地位的行為期望，是占有地位者應該表現的行為。

貳、角色理論分析

一九三〇年開始，角色的概念經米德 (Mead)、莫雷諾

(Moreno)、林頓 (Linton) 等人提出了學理的基礎，並且將角色的意義清楚的解釋在複雜的人類真實生活中。一九四〇年至一九五〇年角色概念在社會科學的研究有了重要的地位，許多社會學家的理論都引用角色的概念，在社會學的解釋中，角色的應用，極為普遍。有關角色的理論，大致分為兩種取向：

一、米德的角色來源論

在米德 (George H. Mead, 1863~1931) 看來，角色來自互動，在《心靈、自我與社會》(Mind, Self and Society) 一書中，米德將人類的心靈視為一社會過程。人類大多數的行動在刺激與反映之間，涉入了細密思慮的心智過程，在這個心智過程中，對米德來說，其中樞乃在互動過程中人們具有扮演他人角色能力。對社會生活的存在而言，行動者共有共享重要的象徵乃是極其重要。由於重要的象徵對所有人來說皆具有基本的相同意義，而且當人們使用它而回應時也能引起相同的反應，於是這些過程乃成為可能。

米德關於自我的兩個基本概念，仍是「主我」(I) 與「客我」(Me)。所謂客我，係是對他人的有組織態度和概括化他人之內化，代表順從和社會控制的力量。反之，主我乃是行動者挑戰喚起和回應「客我」的中介反應，因此，自我正是「客我」和「主我」之間關係的產物 (馬康莊、陳信木譯，1995：533)，就此意義而言，自我，就像心靈一樣，並不是對象事物，而是一意識的過程。

對符號互動理論學者而言，自我乃是個極其重要的概

念，在現代符號互動理論的自我概念之發展過程中，顧里（Cooley）的「鏡我」概念和米德的自我的概念，影響力重大。所謂「鏡我」，顧里意指，我們就如看任何其它的社會客體一樣地看自我的能力。鏡中自我的概念，可以分為三個組成成份，首先，想像自己如何出現在他人眼前。其次，想像他人所必然可能對這些外觀的評論。第三，發展出某些自我感覺，諸如尊榮與羞辱，以做為想像他人對自我的判斷評論之結果產物（Mead，1934：95~98）。

在米德看來，角色來自互動，互動通常是一個試驗過程，一個不斷驗證對他人角色看法的過程。就在此種互動的過程中，角色便不斷地創立。雖然角色由互動而創立，但並不會因為個別的、單獨的互動而產生不同的、獨特的角色。反之，因為人類需要的一致性和文化發生的制約作用，由互動而生的角色，依然有一致的行為模式可循。

二、人類學家林頓的行為期望論

人類學家林頓（Ralph Linton，1893~1953）不以互動為特質。他認為，角色基本上是一種規定的和靜態的行為期望。對於地位上的種種規定，主要來自社會文化，換言之，社會規範透過角色而具體表現之（張承漢，1994：460）。期望類型是多種多樣的。如果與扮演作一戲劇性的類比，將看到典型代表結構角色理論的世界觀的三大類期望：（一）「劇本」（Script）的期望。（二）其他「演員」（Players）的期望。（三）觀眾（Audience）的期望。

劇本的期望：認識社會實在就像讀戲劇的腳本一樣，因

為規範規定了屬於不同位置上的個體如何行動。環境不同，活動受規範規制的程度也會發生變化（情境脈絡）。

其他演員的期望：除去行為的規範結構和社會關係之外，角色理論還十分注意互動情境中其他演員的需求。這種需求可以透過對他人姿勢的詮釋理解，它就成為了塑造人類行為的重要力量之一（機關同仁）。

觀眾的期望：最後一類期望來自於那些佔據各種地位的個體所組成的觀眾。這些觀眾可以是真實的，也可以是虛構的（社會大眾）。

在林頓的文化規定觀念下，一個角色的界定常與其他角色有關，但其形成，則與互動無關。然而，在實際的角色表現上，個人似乎並不完全受文化規範的限制。換言之，文化的期望是一回事，實際的行為表現是另一回事，因為兩個人對於角色詮釋不盡相同，故對他人的角色期望，時有不協調的表現。

關於角色理論，雖然學者之間有不同的說法，概言之，可歸納為下列各端：

（一）職務說

法國社會學家涂爾幹（Durkheim）著《社會分工論》，用角色一辭說明職務的意義，亦指出以職務來說明角色的意義。

（二）互動說

在米德看來，角色來自互動。人類大多數的行動在刺激與反映之間，涉入了細密思慮的心智過程。在這個細密思慮

的心智過程中，對米德來說，其中樞乃在互動過程中人們具有扮演他人角色能力，如兒童在遊戲中，常會模仿成人的角色，而兒童之所以接受行動的約束，遵守遊戲規則，乃是它能取替他人的角色。

（三）身份說

人類學家林頓用身份來說明角色的概念，並清楚地說明「身份」與「角色」的關係，他說：「身份」用以表示個人在其社會聲望系統中所佔的地位。「角色」是用以指與某一特定身份相關聯的文化型態的全部，它包括態度、價值和社會佔有此種身份的行為，並且進而包括相同系統中其他身份的人們對於這些人行為的合理期待。

（四）規範說

派森思（Talcott Parsons，1902~1979）相信角色是構成人際關係的基本單位，是認識個人如何參與社會互動的焦點。他指出，社會互動的情境猶如兩人對奕，兩人間的正常關係基於一套明確的規範來限定交互的行為，這套規律係以「相互期待」（Mutual expectation）而表現。

（五）模型或模式說

有的學者用模型或模式概念來說明角色的意義，例如畢德勒（Biddle）與湯瑪斯（Thomas）對角色下的定義：「一組人所約定的一組行為或一組類型」，或謂「角色是個人行為的模型」，及奧爾波特（Allport）認為：「角色乃是參與社會生活的一種結構性的模式。」更簡單地說，是社會所期許於某個人在一團體中所要擔任之職者。

參、小結

對於角色的定義，雖然學者之間對其內涵並不存在著完全的共識，然而，一個比較為人所接受的定義仍然是存在的，大體來說，一般給予「角色」的定義是：與某一既定的位置中有關的一組行為（Feldman，1985）。這一個定義可以有單純的解釋，例如醫生的角色就是看診、醫療等行為；然而再深入的觀察，其實一般人所認知的角色定義，也可能存在複雜的解釋、存在著再深入研究的空間。舉例來說，首先，我們看「既定位置」，所謂「既定位置」是由誰決定的？這個「誰」有多少？「誰」有權決定？有權決定之「誰」為多數而意見又不一致時或不完全一致時，該以誰的意見為意見？再看「有關」，什麼與什麼有關、什麼與什麼無關，從詮釋學的角度來看，這不僅是單純的事實認知問題，更有可能是價值判斷問題。三看「一組行為」，它的範圍應該有多大？核心行為與非核心行為有多少？顯然，這些不但是不容易回答的問題：即便有了具體的答案，其答案也會引起爭議的問題。因為上面的這些問題，牽涉到了「期望」(Expectation)的問題（陳書樂，2002）。

每一個團體對於其構成之職位均有一組期望的行為模式，也就是佔有職位者所應遵循的行為規範，以為發揮社會功能的依據，警察機關亦是如此。然而，一個人不能時時表現其所有角色，因此，一個活動角色（Active Role）是作觀察時正在表現的角色；而一個潛伏角色（Latent Role）是個人一個特殊的團體結構中，已經習得和指派給他的角色。

因而，本文認為論「角色」最好的策略之一，是從「每一個個體在社會中的位置」出發。



第三節 功能理論

壹、功能論的概念

功能論是社會學中最古老，並且目前成為最佔優勢的觀點。孔德（Comte）以及稍後的史賓塞（Spencer）和涂爾幹（Durkheim）的機體主義，明顯的影響到最早的人類學功能論著：馬凌諾夫斯基和瑞克里夫布朗。後者，再加上涂爾幹永不過時的分析，塑造了更現代的功能觀點（吳曲輝等譯，1992：64）。加上韋伯對主觀意義與社會結構二者的社會分類學或理念型之強調，型塑成當代的功能論。

在人類學裡，功能理論主要是用來收集和安排資料以發展出一套共同的人類社會法則，人類學家運用功能理論觀察和描述初民社會之各種制度。社會學家對功能（Function）的應用是指有關維持體系均衡的活動。在這種用法裡，社會制度是由社會聯繫而定的。因此社會制度的功能是指其對於維持社會體系均衡的貢獻。當然，功能一詞有諸多意義，有數學上的意義、有政治學上的意義、有社會學上意義，也有人類學上的意義，非但如此，人們經常把目的、效用、動機、意向、目標乃至後果與功能交互作用，從研究意義而言，可能因此產生變化。

依據功能的分類動作，在構成社會的行為體系中，有許多與行為體系相關聯的特殊行為，其實例及結果，便能推演出其含有之功能，而後將行為歸類為社會化。功能本身不能直接觀察，然而，功能觀念卻能使我們判斷：體系運作的一個動作，其含義或是意義是什麼。因此瞭解一個體系運作者

為何？，就必須設法瞭解維繫體系運作狀態中之行為角色與功能。

貳、影響功能論的思想

功能理論的研究單位不在個人而在結構，故也稱為結構功能論(Structural functionalism)。結構式功能置放之外，研究結構就必須研究功能。以下就功能論的思想概略敘述：

一、孔德的有機體主義

孔德 (Auguste Comte, 1798~1857) 經常被尊為社會學的創始者，孔德最初從生物學中借用概念，隨後社會科學中實證主義的發展，社會學的原則反過來啟發生物學。這樣，社會學必須首先承認，生物學中的個別有機體 (Individual organism) 和社會學中的社會有機體 (Social organism) 之間的對應性。孔德認為社會是一個有機整體，社會現實大於互相依賴的各部分之和，但為了理解這個現實，他確信社會就像物質現象一樣是自然的一部分，認為要獲得有關社會的知識，要運用其他自然科學的經驗調查方法。

二、史賓賽的分析功能論

孔德建立了社會學，但在十九世紀對社會學有深遠影響的可歸史賓賽 (Herbert Spencer, 1820~1903)，一八六六年他的主要名著《生物學原理》 (Principle of Biology) 將社會學與生物學做類比，並發展出種類比型態：第一種是從簡單形式趨向於複雜形式的進化過程，這種類比，它是經由適應的過程而進化，也適用於個別的有機體上；第二種則包括個體與社會有機體之間的類比，就社會與有機體而言，其形體

大小可以擴展，也意謂其複雜性與分化性增加。從史賓塞的作品中，我們可以瞭解，史氏認為結構與功能是不同的，他把生物學的名詞功能需求（Functional needs）的概念引進社會學中，他認為如果我們要瞭解一個組織如何產生與發展，就必須分析組織在開始時及以後的各種需求，因此，組織要進行社會學的分析時，必須瞭解社會有機體的需求，這對於確定為何一定結構能生存與持續，具有關鍵性的地位。

三、涂爾幹與功能論

涂爾幹（Emile Durkheim, 1858~1917）的許多思想受到十九世紀知識界深切關注生物學的影響，一八九三年涂爾幹在他的作品《社會分工論》（The Division of Labor in Society）一書中，除了廣泛地使用與生物學有關的術語外，涂爾幹的基本假定也反映了有機體主義者的假定。其主張有（一）社會本身可視為一個實體（Entity），它不可被化約成其構成部分，然而將社會看成一個獨特的實體時，涂氏實際上肯定優先分析社會整體的重要性。（二）這種強調本身，雖然不一定反映有機體主義的傾向，但涂氏在強調社會整體的因果優先性時，他認為是可以滿足整體的基本功能、需要和必要條件。（三）涂爾幹為強化功能性需求的概念，常以「正常的」（Normal）和「病態的」（Pathological）的觀點將社會系統概念化，這種陳述意謂著：社會系統若要避免「不正常」（Abnormal）狀況，就必須滿足社會系統的需求。（四）如果把系統視為正常或病態的，並從功能的觀點考慮，則潛存著另一意涵，即系統具有正常運作的均衡點。

涂氏也看出上述可能的危險，並試圖消除其中的危險，首先，他清楚目的論分析的危險性，因為它暗示一個事件未來的後果，就是此一事件發生的原因，為此，他提醒人們要將一個現象的原因（Causes）與目的（Ends）區分。並且當我們在解釋某一社會現象時，我們寧可使用「功能」這個詞彙，而不用「目的」或「目標」。因而，當我們在分析或說明某一社會現象，僅僅指出它得以產生的原因是不夠的，在大多數的情況下，至少還必須說明在確立社會秩序中的功能。

四、韋伯的功能論

德國社會學家韋伯（Max Weber，1864~1920）對功能論的影響較為不明顯。然而，因為某些當代的功能論者，首先致力於讓美國學者蒙受韋伯的思想薰陶，因此，若說這些功能論者的理論架構，未受韋伯探究途徑所影響，似乎是不太可能的。那麼，韋伯對於功能論的興起，到底有何衝擊呢？一般而言，韋伯著作中有兩個面向，似乎對功能論的發展有重要性的影響：（一）他對於社會行動的實質觀點。（二）他分析社會結構的策略。韋伯認為社會學必須理解社會現象的兩個層次：行動者本身的「意義的層次」，以及行動者之間的集體行動的層次。因此，韋伯對於世界的實質性觀點以及他分析其特徵的策略，也就受到這兩種關懷所影響

（Turner，1992：61~62）。

韋伯留給後人歷久不衰的分析策略，首推理念型（Ideal types）。對韋伯來說，理念型是一種強調分析社會現象重要

特徵的範疇體系。理念型是從經驗的實在中抽象出來的，意在說明相似過程和結構中某些共同的特徵。此外，通過提供某種共同的分析標準，理念型可以用於對不同背景下的經驗事件進行對照和比較。

對於一般的功能論著，特別是派森思，建構分類學是一重要活動。為了強調某些結構與過程對維持社會系統的重要性，功能論者精細地將社會世界加以分類。重要的是，首先要認識到這個發展範疇系統的策略，並且唯有在此之後，有關範疇化現象之間的關係命題，才會在當代功能論的核心中成立。無疑的，韋伯對於範疇系統的強調，繼續影響社會學功能理論建構。

五、派森思理論的發展

派森思（Talcott Parsons，1902~1979）理論發展有幾個階段，第一個階段是他對社會學理論初步的重要建構，這以一九三七年出版之《社會行動的結構》（The Structure of Social Action）一書為代表。在這本書中派森思考慮的是意願主義，只要解析出影響單位行動的因素，以作為社會行動的說明，因此，這一階段所涵蓋的社會觀念，雖具有體系的性格，以及某種結構形態，不過較少注意到結構間的關係，以及功能上或目的上的性質（Hamilton，1985）。

派森思理論發展的第二階段的主要著作是《社會體系》（The Social System，1951）、《邁向一般行動理論》（Toward a general Theory of Action，1951）、《行動理論論文集》（Working Papers in the Theory of Action，1953）、《經濟與

社會》(Economy and Society, 1956)等。在這個階段派森思已不再談行動者，轉而把角色當成是理論的重心。派森思也開始把行動系統分成三個部分：文化、社會和人格系統，這三大系統的歸併恰好配合了當時人類學、社會學和心理學的整合，成為所謂的行為科學。派氏最重要的發展為四功能典範(Four-function paradigm)：AGIL，即行動系統被概念化為具有四個生存問題或四種生存的必要條件：(一)適應(Adaptation)、(二)目標達成(Goal attainment)、(三)整合(Integration)、(四)潛在性(Latency)。

派森思承襲韋伯與涂爾幹兩人的傳統思維，把人們的行動和社會事實做了一個詳實的解釋，並延伸出一套自己所主張的功能學理論。派森思強調社會的運行總是為了整合，也總是朝向均衡的目標走。社會每個單位的存在都是有功能的，也都在維持社會的整合，因此，社會就好像是一個有界限的體系，在這體系裡，無論你怎麼運行操作總是整合的。

六、默頓的經驗功能論

默頓(Robert K. Merton)是美國著名的社會學家之一，他是結構功能學派的重要成員。在一九八四年出版的《社會理論與社會結構》(Social Theory and Social Structure)一書中論及，他認為要進行功能分析，必須區分顯性功能

(Manifest function)與隱性功能(Latent function)兩類，前者指的是行動者的主觀意向、動機與目的，而後者則是可以觀察的客觀後果。雖然Merton的說明與解釋能為我們解決某些問題，但在此同時，卻也帶來其他問題，因為不管是顯性

功能或隱性功能之定義或區分，都同樣面臨「再解釋」或「再定義」的問題。

參、小結

功能論或稱結構功能論，可以說孔德、史賓賽、涂爾幹的看法都有功能論的觀念，而在派森思、默頓時達到成熟的階段，在一九三〇年代至一九六〇年代中為美國社會學理論的主流。由以上理論可知，功能理論的研究單位並非個人，而係結構，且社會結構概念告訴我們社會的現象是什麼，功能則告訴我們該現象的效果是什麼？因而功能學理論主要目的在尋找解釋某一社會行動所造成的效果或所賦予之功能。

社會功能學理論再三強調社會各部門是相互關聯的，此種相互關聯的特質乃組成功能體系，因此，功能學理論大致包括下面四個基本命題（蔡文輝，1993：33）：

- 一、每一個體系內的各部門在功能上是相互關聯的。某一部門的操作運行需要其他部門的合作相配，當某一部門發生不正常問題時，其他部門可以填補修正。
- 二、每一體系內的組成單位通常是有助於該體系的持續操作運行。
- 三、既然大多數的體系對其他體系都有影響，則他們可被視為整個有機體的附屬體系。
- 四、體系是穩定和諧的，不易有所變遷。

由以上所討論的功能、結構、體系等概念裡，我們可以察覺到功能論最主要的基本理論仍在於認定社會基本上是

整合的，而永遠是朝向均衡的狀態運行的。

許多當代的功能論，皆企圖吸收早期功能分析的啟示，特別是「系統」這個概念被當作是由相互關連的部分所組成，因而，當社會世界被視為一個系統時，即由相互關連的部分所組成；對於這些相互關連的部分，分析應集中於它如何滿足系統整體的要件，以及維持系統的常態或均衡（陳書樂，2002）。



第四節 警察行為與工作特性

本文除探討專業化、角色理論與功能理論外，不得不一併探究警察行為與警察工作特性。國內學者章光明認為警察行為受到法律以外其他諸如心理、組織、社會等因素的影響，以下謹就相關國外學者研究摘述如下：

壹、警察行為

Muir (1977) 在「警察：街頭政治人物 (The Police: Street Corner Politicians)」一書中從民族誌學 (ethnographic) 的角度描述警察行為，Muir 將警察比喻為站在街頭的 political figure，他認為，一個好的或專業的 (good or professional) 警察具有兩個重要特質：熱情 (passion) 與洞察力 (perspective)²。熱情，是一種信念 (belief) 與意願 (willingness)，是以強制力作為手段達到善的目的之信念，及使用強制力以達成這些目的之意願，警察有了熱情便能將權威融入道德之中；洞察力，係對於人性尊嚴 (human dignity) 的客觀理解，由於這種理解，警察能從細微的線索中看出豐富的意涵，否則可能流於犬儒。好的或專業的警察須兼具溫馨熱情與冷靜判斷的能力，從這樣的角度觀察，有熱情的警察在執行勤務時，才不會誤用法律所賦予的權力；有洞察力的警察才能因理解人們可望尊嚴的心理而在執行勤務時踐行正當法律程序，也才有判斷現場狀況是否該當於各種強制力行為之構成要件的能力。

² 根據Muir Jr.的分類，有熱情而缺乏洞察力者係執法者(enforcer)，有洞察力缺卻無熱情的人是互惠者(reciprocators)，既無熱情也無洞察力的人則為規避者(avoider)，這三種警察都不專業(non-professional)。

從社會學途徑看，警察的臨場判斷或決定，乃是警民互動的結果。Black (1971) 在「逮捕的社會組織 (The Social Organization of Arrest)」一文中討論了各種警民互動之情境因素 (structural dimensions) 對於警察執勤所做決定的影響。這些因素包括：證據多寡、犯罪嚴重程度、原告的態度、原告與嫌犯之間的關係、嫌犯的態度及嫌犯的族群 (race) 等，Black 的實證資料顯示，除了嫌犯種族以外的上述每個因素都會對警察是否進行逮捕的決定造成影響。雖在行政程序法、警察職權行使法、刑事訴訟法、警械使用條例等相關法規規範之下，警察執行勤務時的臨場判斷或決定仍會取決於警民互動的結果。當發現證據力愈強、犯行愈嚴重、原告的態度愈堅決、原告與嫌犯的關係愈生疏、嫌犯的態度愈差，則警察實施攔停、盤查、拍蒐或逕行逮捕的機率便愈高。他同時發現，大部分的警察活動都在被動回應 (reactive) 民眾的報案，只有少部分 (13%) 是由警察發動的 (proactive)；然若因犯罪確實發生警察卻不知道，致法律躺著不動，那麼這套處罰制度便無法阻止犯行。

Maanen (1978) 在「混混 (Asshole)」一文中也採用了社會學途徑來分析警察行為，警察根據警民互動及民眾屬性，將民眾歸類為三種：第一種是可能犯下重罪的「疑人士 (suspicious persons)」，第二種是不接受警察指導而被認為蔑視警察的「混混 (assholes)」，第三種則是「普通百姓 (know-nothing)」。Maanen 以為，這樣的歸類是根據員警每天接觸的工作環境所產生的想法、感覺與期待，警察會用不

同的行動面對這三種不同類型的民眾。法律雖然將警察定位為執法者，實證資料卻顯示，執法僅佔警察工作 0-16%，其他都是例行瑣事與服務性工作，所以第一類民眾對警察來說並非工作重點，警察的重點是第二類與第三類民眾，但第三類民眾對警察並不會造成困擾，警察與民眾的互動因此表現在第二種人（混混）身上。警察對待「混混」的方式表現出警察工作核心的一面，質言之，「混混」的存在使警察認定自我價值。我國警察在街頭執行各種勤務展現行為面向較為多元，然而警察會區隔出像警察自己一樣的好人，或不一樣的混混，區隔出來以後，警察就會用不同的方法來面對他們。警察之所以這麼做，說明了執法並非警察工作的本質，因為沒有那麼多要犯可以抓，維持街頭的和平（a keep of the peace），也就是想辦法整整這些「混混」，成了警察工作的重心。而警察對待「混混」的方式，其實也只是一種發洩，發洩警察平日受到來自法官、檢察官、媒體、政治人物和沒有被抓到的壞人的侮辱與憤怒，這種不滿日積月累在警察心中，藉由這些混混給宣洩出來，對警察而言，「混混」只是一個符號或代罪羔羊。此外，由於「混混」代表的是一種對警察的質疑或控制的力量，這個力量卻可以鞏固警察的團結，使警察組織成為抵抗外在現象的城堡，許多警察次文化因此產生。

Wilson（1968）則從組織的觀點討論警察行為，認為每個警察組織都有其運作的參考規範（operating code of the department），他將警察組織風格（style）分為三類：看守人、

執法者與服務者。看守人風格 (watchman style) 的警察會隨現場情況設定不同執勤標準，譬如，面對青少年³、黑人、娼妓、飆車族或熟識者等不同對象，警察行為的標準都不一樣，這種風格的警察認為秩序重於法律，傾向以非正式的方式處理問題，其所能裁量的空間較廣，但一般來說他們會以抵抗最少的方式來處理事情；執法者風格 (legalistic style) 的警察面對社區內各種不同的民眾都只有一套正式的標準，即依法行政⁴，警察組織亦透過各種內規的制定來限縮個別員警的裁量空間，齊一執法品質，也運用績效壓力製造高逮捕率；此外，服務者風格 (service style) 的警察行為以提供服務為要務，警察經常介入社區事務，然其手段傾向非正式途徑。Wilson認為警察組織的主要風格受到領導者偏好的影響，而領導者的偏好則反應社區居民的期待。也就是說，警察的執法品質不僅是個別警察的臨場判斷而定，更取決於社區社經狀況，政治的發展程度及警察組織領導人的價值。具體言之，社區社經程度愈高，政治發展愈民主，警察領導人愈有改革信念，則警察組織愈會由看守人導向執法者，更進入服務者的風格。

貳、工作特性

Fyfe (1979) 在「警械使用的行政干預 (Administrative Intervention on Police Shooting Discretion)」一文中，比較了「警察開槍時機的決定」與「法官所為死刑判決」之間的差

³ 看守人風格的警察常以家父長式的態度，而非執法觀點，來告誡問題青少年。

⁴ 由於執法者風格傾向依循正式的執法途徑(法治)，其員警往往表現出冷漠的態度，看守人風格(人治)的員警的作風則較熱心。

異，即當警察面臨真實且急迫的危險時，僅得以武器作為最後的執法憑藉，反之，法官則是在安全的法庭上經過長時間的思考後，才做出死刑與否的宣判。同樣地，從選擇與決定（decision making）的面向亦可理解警察執行勤務時的難為。舉例而言，警察執勤如果遇到狀況，須在現場危急且證據稍縱即逝情況下做成是否攔停、是否盤查、是否放行、是否拍蒐、是否搜索等每一個決定，另得考慮行政程序法、警察職權行使法、刑事訴訟法等相關規定（如平等原則、比例原則、程序正義、搜索、逮捕時機及要件…等），其難度可想而知；相較於法官在充裕的時間與安全環境下審閱案情，卻仍可能犯錯的事實，更顯出警察工作的特性。Fyfe 也說明了行政機關的政策對於警察行為的限制，所蒐集的實證資料顯示，一旦行政機關制定限制警械使用的規則，因此而造成的意外事故驟減，不但被追捕的嫌犯傷亡數減少，就連警察自己的傷亡數也降低了。

Manning（1978）認為警察沒有能力控制犯罪，其法定任務根本不可能達成（an impossible mandate），但警察仍盡力表現，讓外界以為他們能控制犯罪。警察的策略是訴諸符號，操弄形象，即控制犯罪率與見警率。控制犯罪率是警察的根本目的，為了證明他們真的能控制犯罪，警察也控制手段，刻意提升見警率，來說明提升見警率與降低犯罪率之間的因果關係。臨檢便是一種符號，告訴民眾，警察有能力控制犯罪，那也是為什麼即使遭遇再大的批判或有專家質疑，警政署仍堅持規劃全國同步擴大臨檢、提高見警率的理由。

若將之視為一種符號，一個警察爭取民眾認同的策略，便不難理解了。Manning 認為警察的工作特性是，必須在充滿威脅危險與敵意的環境下做出生死、榮辱之間的決定，而警察視法律與行政規則為限制，只好以其他工作上習得的方法來處理狀況，這些方法往往會侵犯到人權。這點又牽涉到警察文化的問題，警察文化是警察人員所遵循的價值、信條與態度，這些信念對執勤人員的影響高過法律對警察的意義。譬如，警察普遍認為他們自己的經驗比抽象的法律規則管用，警察也認為司法體系或民眾皆不值得信賴，此乃所謂犬儒心態 (cynicism)，因此，基層警察人員，尤其是共同服勤的人員之間，會呈現高度的內聚力 (solidarity)。在這樣的工作特性與警察文化之下，可以想見的是，警察臨檢多半仍沿用警察組織透過代間傳承所使用的方法，譬如相互支援、以高權控制臨檢場所、壓迫受臨檢人，而非踐行警察職權行使法所規範的正當法律程序或其他內容 (章光明，2006)。

Skolinck (1975) 在「未經審判的正義 (Justice without Trial)」一書中，描述了警察在其所處的外在工作環境下執行法律的過程，這個過程孕育了警察文化與警察人格特質。Skolinck 以為，警察的環境充滿危險，警察的執法需要權威，危險與權威成了警察工作的二個重要特徵。因為環境危險，執勤人員必須時時提高警覺，對接觸者抱持懷疑的態度，彼此之間則必須相互支援，警察因此很團結；另一方面，因為執法權威，形成民眾的敵意與恨意，使警察與民眾的距離愈來愈遠，警察因此與社會疏離。在 Skolinck 眼裡，團結 (對

內)與疏離(對外)乃是警察工作必然形成的警察文化。

Bittner (1967) 發現從規範的途徑 (normative approach) 理解正式的、法律定義下的警察行為是一回事,但實務上(an approach of practicality) 從非正式的、工作特性的途徑觀察警察行為卻是另一回事。正式法律規範的警察工作一定做不好的原因有三:(一)警察是個污名化的行業、(二)警察在處理複雜人性道德問題時註定以粗魯蠻橫的手段為之、(三)警察反應社會的歧視與偏見。首先,警察之所以是個污名化的行業乃因他的工作使民眾對他既愛又恨,既期待又怕受傷害的結果,民眾對警察的態度是輕蔑的,其原因如下:民眾對警察打擊犯罪的能力往往抱持著懷疑的態度、警察是個低收入的行業、警察不需要高教育程度、警察常常濫用權力。其次,警察處理的是極為敏感的人際衝突及高度的道德爭議問題,執勤現場卻又不允許他們有足夠的時間去思考,其品質之粗糙,可想而知。最後,警察執法的重點在「年輕-貧窮-黑人 (young-poor-black)」,然而,對待「年長-有錢-白人 (old-rich-white)」的態度卻很好,這反映的是一種社會的集體偏見 (public prejudice)。以上這些現象說明了警察工作的本質,與法律規範之間,有很大的落差。

此外,Bittner (1990:131) 亦從警察實際工作的本質,界定警察為:「在一個社會中,遵照指令處理急切危機,而使用不可妥協性的強制力的一種機制」,此定義強調警察必須及時回應民眾的急難情況,並憑直覺的判斷,在必要時得使用強制力為之。

第三章 研究設計與實施

第一節 研究個案背景

壹、國道公路警察局機關沿革

一、前身

公路警察創始於民國34年，當時係駐衛警察形態，隸屬台灣省公路局。民國39年改為駐衛警察隊，民國41年改制為台灣省公路警察隊，民國59年擴編為台灣省公路警察大隊。

二、開創

民國67年10月31日中山高速公路全線通車，乃於民國68年3月1日成立內政部警政署公路警察局，兼掌台灣省公路警察大隊業務。

三、修編

內政部警政署公路警察局修編組織條例，於民國82年1月7日經立法院三讀通過，民國82年2月5日奉 總統令公布，定名為內政部警政署國道公路警察局。

四、分隸

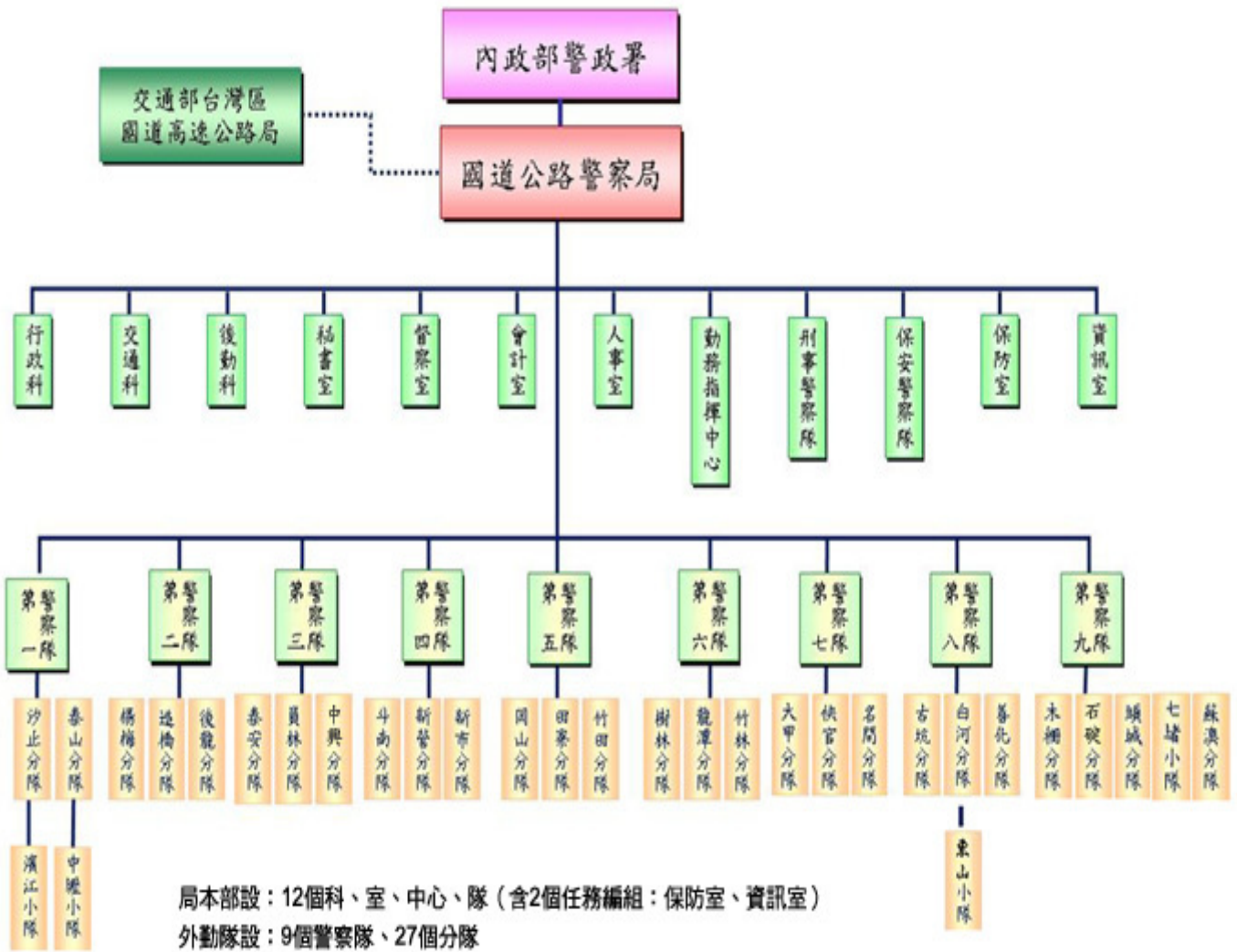
民國84年4月署處分開辦公，台灣省公路警察大隊於同(84)年12月1日遷往台中，其後內政部警政署國道公路警察局即專責辦理國道交通與治安維護任務。

五、整併

民國88年7月1日國道公路警察局配合辦理台灣省政府功能業務與組織調整案，整併台灣省公路警察大隊，負責國、省道、快速道路交通與治安維護任務。

貳、國道公路警察局組織及人員編制

一、組織編制



◎內政部警政署國道公路警察局組織圖：

局本部設：12 個科、室、中心、隊（含 2 個任務編組：保防室、資訊室）。

外勤隊設：9 個警察隊、27 個分隊。

12 科、室、中心、隊：行政科、交通科、後勤科、秘書室、督察室、會計室、人事室、勤務指揮中心、刑事警察隊、保安警察隊、保防室、資訊室。

9 隊：第一～第九警察隊。

27 分隊：汐止、泰山、楊梅、造橋、後龍、泰安、員林、中興、斗南、新營、新市、岡山、田寮、竹田、樹林、龍潭、竹林、大甲、快官、名間、古坑、白河、善化、木柵、石碇、頭城、七堵、蘇澳…等。

圖3-1 國道公路警察局組織編制圖

資料來源：國道公路警察局全球資訊網（2010/6/30）

二、人員編制

國道公路警察局編制員額：1,608人，99年度預算員額：1,455人，現有員額：1,325人（截至99年4月30日止）。

參、國道公路警察局機關轄區（線）

- 一、國道 1 號（中山高速公路）：基隆端—高雄端，372.7 公里，長度不含汐止-五股高架路段（20.7公里）。
- 二、國道 2 號（機場支線、桃園內環線）：機場端—鶯歌系統交流道，20.4公里。
- 三、國道 3 號（福爾摩沙高速公路）：基金交流道—大鵬灣端，431.5公里。國道 3甲台北聯絡線：台北端—深坑端，5.6公里。南港聯絡道：台北市環東大道—國道 3 號，1.4公里。台二己線：港西聯絡道—基金交流道，3.4公里。
- 四、國道 4 號（台中環線）：清水端—豐原端，17.1公里。
- 五、國道 5 號（蔣渭水高速公路）：南港系統交流道—蘇澳交流道，54.3公里，長度不含蘇澳聯絡道（1.5公里）。
- 六、國道 6 號：霧峰系統至埔里端，37.6公里。
- 七、國道 8 號（台南支線）：台南端—新化端，15.5公里。
- 八、國道10號（高雄支線）：左營端—旗山端，33.8公里。
- 九、台76線快速道路：埔鹽交流道—中興系統交流道（10.86公里~33.90公里），長度23公里。

轄線全長1,038.5公里，各單位轄線簡表詳如【表3-1】：

內政部警政署國道公路警察局轄線簡表

單位名稱	道路編號	轄線	備註	
第一警察隊	汐止分隊	國道一號	0公里~34.4公里	基隆端至高公局便道
	(濱江小隊)	汐五高架	12.6公里~33.1公里	汐止端至五股端
	泰山分隊	國道一號	34.4公里~69.1公里	高公局便道至楊梅交流道
第二警察隊	(中壢小隊)	國道二號	0公里~11.6公里	機場端至南桃園交流道
	楊梅分隊	國道一號	69.1公里~110.4公里	楊梅交流道至頭份交流道
	造橋分隊	國道一號	110.4公里~150.2公里	頭份交流道至三義交流道
第三警察隊	後龍分隊	國道三號	103.9公里~144.3公里	茄荖交流道至通霄交流道
	泰安分隊	國道一號	150.2公里~181.4公里	三義交流道至南屯交流道
		國道四號	0公里~17.1公里	清水端至豐原端
第四警察隊	員林分隊	國道一號	181.4公里~230.5公里	南屯交流道至西螺交流道
	中興分隊	台76線	10.86公里~33.90公里	埔鹽交流道至中興系統交流道
	斗南分隊	國道一號	230.5公里~270.2公里	西螺交流道至水上交流道
第五警察隊	新營分隊	國道一號	270.4公里~303.5公里	水上交流道至麻豆交流道
	新市分隊	國道一號	303.5公里~338.3公里	麻豆交流道至路竹交流道
		國道八號	0公里~9.8公里	台南端至新市交流道
第六警察隊	岡山分隊	國道一號	338.3公里~372.7公里	路竹交流道至高雄端
	田寮分隊	國道三號	369.5公里~383公里	田寮交流道至燕巢系統交流道
		國道十號	0公里~33.8公里	文自路至旗山交流道
第七警察隊	竹田分隊	國道三號	383公里~431.49公里	燕巢系統交流道至大鵬灣端
	樹林分隊	國道三號	31公里~54公里	安坑交流道至鶯歌系統交流道
	龍潭分隊	國道三號	54公里~72.3公里	鶯歌系統交流道至龍潭收費站
第八警察隊		國道二號	11.6公里~20公里	南桃園交流道至鶯歌系統交流道
	竹林分隊	國道三號	72.3公里~103.9公里	龍潭收費站至茄荖交流道
	大甲分隊	國道三號	144.3公里~182.8公里	通霄交流道至龍井交流道
第九警察隊	快官分隊	國道三號	182.8公里~217.2公里	龍井交流道至草屯交流道
		國道六號	0公里~37.6公里	霧峰系統至埔里交流道
	名間分隊	國道三號	217.2公里~260.3公里	草屯交流道至斗六交流道
第十警察隊	古坑分隊	國道三號	260.3公里~297.5公里	斗六交流道至中埔交流道
	白河分隊	國道三號	297.5公里~334.8公里	中埔交流道至官田交流道端
	善化分隊	國道三號	334.8公里~369.5公里	官田交流道至田寮交流道
第十一警察隊		國道八號	9.8公里~15.5公里	新市交流道至新化端
	木柵分隊	國道三號	0公里~31公里	基金交流道至安坑交流道

(七堵小隊)	國道三甲	0 公里~5.6 公里	台北市辛亥路至深坑端
	南港連絡道	0 公里~1.4 公里	台北市環東大道至國三號
	台二己線	0 公里~3.4 公里	港西聯絡道至基金交流道
石碇分隊	國道五號	0 公里~14.7 公里	南港系統交流道至坪林行控交流道
蘇澳分隊	國道五號	35.8 公里~55 公里	頭城交流道至蘇澳交流道
	蘇澳聯絡道	0 公里~1.5 公里	蘇澳聯絡道
頭城分隊	國道五號	14.7 公里~35.8 公里	坪林行控交流道至宜蘭交流道

表3-1 國道公路警察局轄線簡表

資料來源：國道公路警察局全球資訊網（2010/6/30）

肆、國道公路警察局業務執掌

- 依據國道公路警察局組織條例第二條規定，其任務為：
- 一、交通秩序及道路設施（含橋樑、隧道）之安全維護事項。
 - 二、違反公路交通管理事件之稽查取締事項。
 - 三、行車事故之處理事項。
 - 四、行車旅客貨運之安全維護事項。
 - 五、國道公路範圍內，違法案件之偵防與處理及國道公路路權範圍內違章事件之協助處理事項。
 - 六、收費站、地磅、服務區及休息站等之交通秩序維護稽查取締事項。
 - 七、跨縣市重要快速道路行車安全秩序之維護。
 - 八、其他有關協助國道公路法令推行及警察業務之規劃、督導等事項（國道公路警察局，2001）。

伍、國道公路警察局勤務性質

國道公路警察局管轄的道路具有快速、封閉、線形等特性，其交通特性與一般都會區或鄉鎮市區道路非常不同，致使警察事項之執行與辦理，均具差異性，茲分項說明如下：

一、巡邏：

國道公路警察巡邏勤務與一般交通（行政）警察巡邏勤務較為不同，巡邏方式以常速行駛於車流中，跟隨車流前進，其視野以下游路段局部車流為主。

兩向車道中央設有分隔帶，設有綠色植物、防眩板等阻隔物，不易觀察對向車道行車秩序，遇有突發狀況，仍須至下游交流道迴轉，機動性不如平面道路。如有必要在該規劃路段增加曝光時間（見警率），僅能減速行駛路肩，或停駐於公務避車彎。

二、重點守望：

高速公路全線除國道五號-雪山隧道北口設有高速公路局之大型車輛管制站外，主線路段均未設有守望站或崗亭，大多停駐於避車彎或交流道匝道口實施重點守望，員警執勤易受天候影響。除了於收費站重點守望外，各服務區內設置守望站或崗亭，主要是執行服務區內之治安維護。

三、管制疏導：

高速公路在連續假期期間，均有不同功能之交通管制措施（如匝道儀控、封閉部分交流道…等），以便在有限的道路面積，提升輸運功能；與平面道路之調撥車道、號誌秒差、快慢分流等交通管制措施差異性大。

國道公路警察除配合執行前項交通管制措施外，其他管制疏導主要係依據道路交通管理處罰條例第6條規定，因車輛臨時通行量顯著增加，或遇突發事故，足使交通陷於停滯或混亂時，封閉車道或禁止、限制車輛通行。

四、取締違規：

高速公路之違規取締以超速為最高、未依規定變換車道次之、未保持行車安全距離再次之，與平面道路之取締違規項目具差異性。

在高速公路或快速公路攔停違規用路人，確實比其他市區道路危險，但是攔停對違規當事人具有即時制止及教育的效果，對其他守法的用路人，也有公平正義以及教育宣導的效果。因此，「交通部道路交通安全督導委員會」要求國道公路警察局對於現場攔停舉發件數，要佔全部違規取締件數一定之比例。

五、事故處理：

交通事故處理為國道公路警察重要工作之一，有關道路交通事故之跡證，因速度快，車輛發生翻轉、旋轉等空間狀態變動大，較高的撞擊動能使跡證散佈範圍廣大，無論是勘察、蒐證或現場重建均極具困難度。

高速公路車行速度快，處理交通事故具有高度危險性；發生事故後阻斷交通，替代道路功能遠不如於平面道路之四通八達，如未能迅速處理恢復交通，影響用路人權益甚鉅。因此，處理事故之員警面對之壓力遠大於其他交通警察。

六、其他勤務：

國道公路警察局除負責高速公路行車安全與秩序維護外，尚須兼負特種勤務警衛、國（外）賓安全維護勤務及其他物品運輸安全維護工作，在警力不足的情形下，影響事故防制勤務作為，交通事故防制工作更行艱鉅。

第二節 研究架構

政治學家伊斯頓（David Easton）：「一切系統都是心靈的構造物」，一個系統之所以為系統，仍是由於它具有互相關聯之變項。系統研究法，乃是對於所要處理之事務的一種思考方式。從理論上講，它是就整體或系統的觀點來分析社會或文化上的互動功能；從方法論上而言，則是先將各種社會因素融合於系統之中，而後再分析統觀各種社會因素間的關係。從某種角度來看，它不僅提供了一種整合各種內在、外在因素為一體的架構，而且還承認了各個次級系統在整個運作過程中所具有的互動功能（David Easton, 1967: 25~30）。本文研究架構係採伊斯頓之系統模式而來，其主要概念及假設如下：體系是由一些具有相當穩定和可預測的行為模式（Patterns of behavior）或互動行為，以及這些行為互動的後果所構成的，此種行為模式謂之「結構」，而結構對體系內外所產生之後果，謂之功能；可見結構與功能受體系影響的，並且影響體系。而且每個體系皆有其特殊目標，其目標之達成，必須從環境輸入各種物質和非物質資源，稱為「輸入」（Input），另一方面對環境提供貢獻，謂之「輸出」（Output），其間過程是為轉換（Process of transformation），大致而言，輸入和輸出必須保持適度平衡與連續，才能生存，否則組織即崩潰，故體系之功能，端賴內部結構之分化功能是否健全而定，分化程度愈高，愈能輸入有用的資源，並且加以有效的轉換，以完成產出（吳定等，1996：157~158）。

因此，本研究係以伊斯頓的系統概念為基礎，參酌國內外文獻資料，草擬訪談問卷，並建立研究架構，接著從事深入訪談國道公路警察局、國道公路警察隊等相關機關、單位人員，以了解國道公路警察局專業角色與功能，及其未來取向及專業面，最後提出結論與建議。本文研究架構如圖3-2：

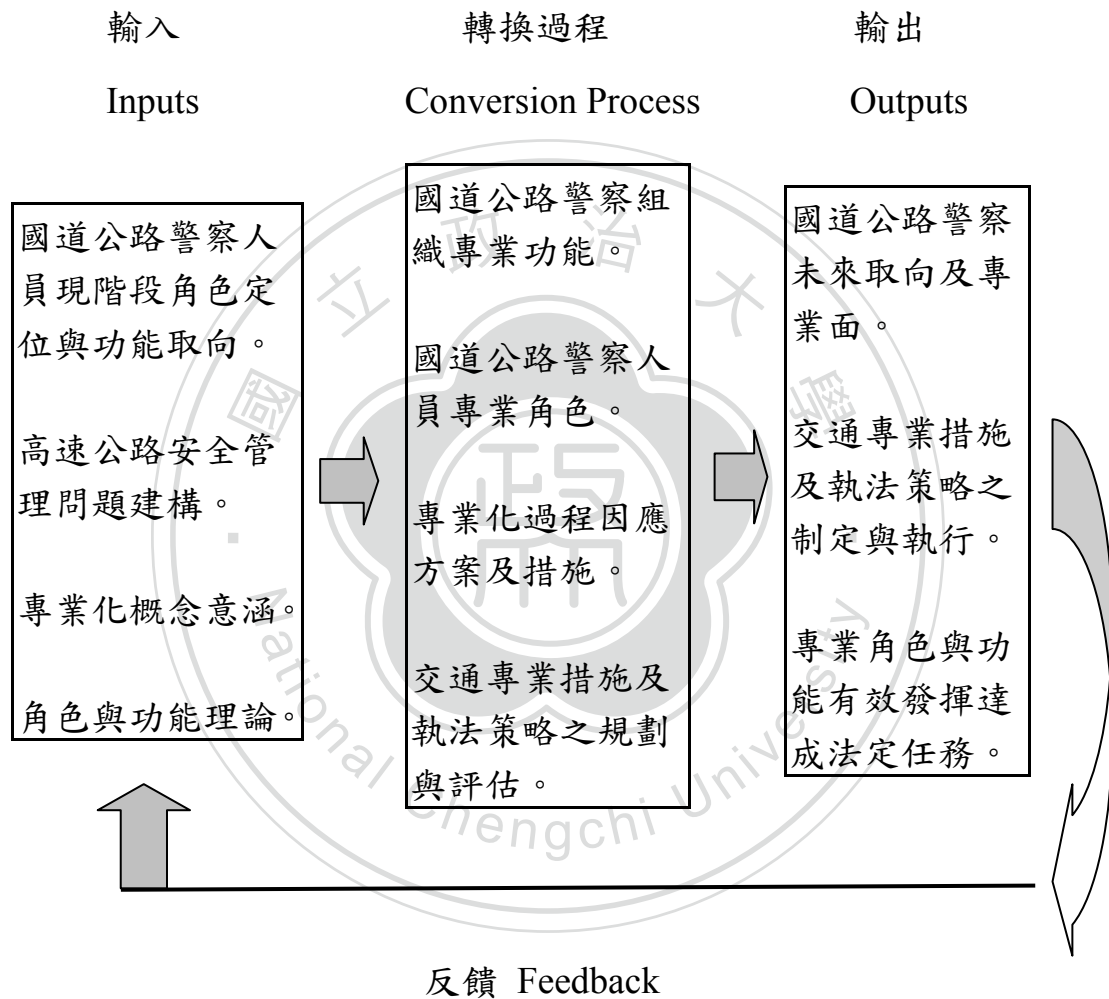


圖3-2 研究架構
資料來源：作者整理

第三節 訪談設計與實施

壹、訪談對象

本研究採深度訪談非隨機抽樣的立意取樣（Purposive sampling）的方式，選取對於國道公路警察專業角色與功能認知較深之相關（實務）人員進行訪談，訪談實施期程自民國99年4月1日起至同年5月31日止，為期2個月。本文訪談對象選擇與本研究主題密切相關之機關（單位），共分為「國道公路警察局-專業執行長、專業經理、專業幕僚」及「國道公路警察隊-專業人員」等二類，各擇6個人員為代表，直接實施訪談。

貳、訪談倫理

為尊重受訪者的意見自由權，及維護當事人及服務機關隱私，並考量受訪者對於問題回答的公正客觀，書面紀錄採匿名方式處理，俾充分尊重受訪者，並能使受訪者能放心的將心中真意表達出來。另為避免造成不必要的困擾，本研究在引述受訪者意見時，亦以匿名方式為之。

本研究之編號方式，對受訪者的姓名採保密方式，分別以英文字母或符號（數字）代替，其分類如下：

- 一、受訪者為國道公路警察局首長（主管），含局長、副局長、科長、隊長、組長等人，以（Chief, Captain, C）為代號，參見【表3-2】。
- 二、受訪者為國道公路警察隊基層員警，含分隊長、小隊長、警員等人，以（Street Level, S）為代號，參見【表3-3】。

表 3-2 國道公路警察局首長（主管）深度訪談基本資料彙整表

首長（主管）（Chief, Captain, C）							
編號	受訪人員	官階	年齡	性別	服務年資	訪談日期	訪談地點
C1	局長	三線三星	59	男	37	99/4/12	局長室
C2	副局長	三線二星	61	男	37	99/4/16	副局長室
C3	科長	三線一星	53	男	29	99/4/23	科長室
C4	隊長	二線四星	55	男	32	99/5/28	隊長室
C5	隊長	二線四星	55	男	35	99/5/30	隊長室
C6	組長	二線三星	44	男	23	99/4/27	科辦公室

表 3-3 國道公路警察隊基層員警深度訪談基本資料彙整表

基層員警（Street Level, S）							
編號	受訪人員	官階	年齡	性別	服務年資	訪談日期	訪談地點
S1	分隊長	二線一星	37	男	1	99/5/3	分隊長室
S2	分隊長	二線一星	54	男	33	99/5/20	分隊長室
S3	小隊長	一線四星	39	男	9	99/5/12	分隊辦公室
S4	小隊長	一線四星	44	男	24	99/4/30	分隊辦公室
S5	警員	一線三星	30	女	2	99/5/12	分隊辦公室
S6	警員	一線三星	41	男	22	99/4/30	分隊辦公室

參、訪談過程

質性研究相當重視研究者在訪談過程中的高度參與性（范麗娟，1994）。本研究採結構式訪談（structured interview），即訪談者已經列出一些預先決定的項目，細心的安排訪談的行程，而且每一個研究的主題都是透過相同的問題與相同的順序來發問，每一個問題都被預先規劃，並且都在探索某一個特殊的問題，也就是說問題的內容與訪談的方向息息相關，結構式訪談可以用來比較並衡量不同情境之下的差異，且對每一位受訪者訪談相同的問題，針對某一些特殊領域的問題會再深入探究。

為了建立受訪者與訪談者之間的互信關係，並尊重受訪者，在準備與受訪者進行訪談之前，先以電話徵求受訪者的同意並確認日期後，再將訪談大綱註明約定日期並加上問候與感謝的話，傳真或E-mail 予受訪者，然後以電話確認受訪者是否收到。直到訪談的前一天再以電話提醒確認，表示對訪談的重視。

在訪談之前，須備錄音機予以錄音，先確定錄音設備是否有足夠的存檔空間，電池是否能正常使用。為避免錄音中斷，通常會備用新電池一顆。在正式訪談之前，要錄音時應先告知受訪者，並徵求受訪者的同意後再全程錄音，俾便做為日後資料整理分析之用。受訪者需要確認訪談者有聽到其回答而且確實了解。

在訪談的同時，訪談者要傾聽受訪者說了什麼回應的內容要以文字記錄下來。訪談者必須集中在內容上，並確認受

訪者是否了解這段訊息，且判斷答案是否正確、詳細以及如預期般的完整。訪談者要傾聽是否「話中有話」也就是沒有被明白說出來的話語，或是被訪談者僅以非口語的訊息來加以表達。訪談者要盡量採取低姿態將本身的想法拋開，完全聽取受訪者的例證說法與心情故事，在訪談大綱上，將受訪者重要的詞語、關鍵字及重大發現記錄下來，做為訪談中深入發問的提示，並在資料分析整理階段能提供有意義的訊息。

訪談後作成訪談紀錄逐字稿，在不斷的搜尋資訊過程中，摘要提供了一個中間休息的空間—介於受訪者與受訪者之間。「摘要」是指受訪者所表達的主要觀點、事實、主題與情感的再度聲明與陳述。以錄音方式蒐集訪談對話，盡量使受訪者之原音重現，再反覆閱讀逐字稿的內容，逐句或小段落檢視資料的內容，並將重要的句子標記，列出資料中所呈現的主題或概念，概念化之後以適當的名詞命名。將個別概念資料予以整合，選取具有代表性的句子作為例證，並加註個人的看法與見解加以詮釋（潘金葉，2008）。

肆、訪談大綱

依據高淑清（2000）的說法，訪談大綱是研究者在訪談時和受訪者談話的主題，用來提醒研究者訪談的方向。研究者並不限制受訪者談話的內容及方向，也不預設立場，而是透過開放式的問題，依據其不同經驗或最易切入的主題，適時地靈活地加以運用，讓受訪者用自己的脈絡結構來陳述其生活經驗與看法，而非按照本研究所設計的訪談大綱之順序

一一進行。

本研究擬採結構式的個人訪談，即所謂深度訪談法。為避免訪談內容有所遺漏或偏誤，因此，擬定訪談大綱做為訪問之參考與依據。本研究訪談大綱內容，乃根據理論基礎與研究架構而設計，訪談問題將以「專業角色」、「專業功能」、「專業化形成」、「執法策略」等主要面向，做為發問及回答之方向，本研究的訪談大綱主要內容如下：

一、國道公路警察局首長（主管）部分

- （一）請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？
- （二）請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？
- （三）專業化有些重要概念意涵，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？
- （四）在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？
- （五）在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？
- （六）吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制

度、交通事故鑑識小組、特殊服制...等)對國道公路警察是可行的?而理由又是什麼?

(七)請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題?問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策?

(八)就「執法面」而言,那些「交通警察執法策略」之制定與執行,可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題?請提出您的見解與看法。

二、國道公路警察隊基層員警部分

(一)請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼?您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何?

(二)請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼?而理由又是什麼?

(三)專業化有些重要概念意涵,要成為專業則需經過專業化的過程,您認為國道公路警察達到專業的程度為何?請舉例說明。

(四)在專業化過程中,您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些?影響程度有多大?

(五)請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何?請問您覺得還有那些部分需要加強?

(六)吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章,即展現有別於一般交通警察的專業特徵與特性,請問您認為還有那些交通專業措施或制

度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組...等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

（七）就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

（八）就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。



第四節 研究資料的信效度檢核

質化研究亦同量化研究一般，需考量研究的信度與效度問題。Lincoln and Guba (1984) 曾提出信度與效度的意義，他認為效度乃是可靠性與正確性，而信度則是一致性與穩定性。學者 Kirk and Miller (1988) 曾指出測量信度的方法包括：(1) 狂想信度 (quixotic reliability)，即針對不同的受訪者，持續使用同一種應對的方式；(2) 同步信度 (synchronic reliability)，係指同一時間內產生相似的研究結果；(3) 歷史信度 (diachronic reliability)，為於不同時間內，以相似的測量工具或發現進行測量。

而同時該等學者也認為測量效度有三種方法：(1) 明顯效度 (apparent validity)，係指測量工具與觀察現象很密切結合；(2) 工具效度 (instrumental validity)，則為某一測量工具所得之資料與另一個被證實有效工具所得之資料相接近；(3) 理論效度 (theoretical validity)，指蒐集的資料與所根據的理論架構相呼應。

在質性研究中，研究者本身就是重要的訪談工具，必須具備充分而嚴謹的質性訓練與實務經驗，始能有系統而嚴謹地執行研究過程。此外，由於本研究採取結構式的個人訪談進行資料蒐集工作，故研究者之訪談技巧，將深深影響受訪者所提供之資訊，因此將研究者視為研究工具亦不為過。研究者透過對於相關理論文獻的熟悉，加上足夠的專業經驗及豐富的個人經驗，提高「理論敏感度」，以增加研究資料蒐集過程中的信度及效度。

同時為能使本研究有更高的信度與效度，將參酌 Lincoln

and Guba (1984) 所提之方法，控制信度與效度，茲述如下：

一、確實性 (credibility)

指內在效度，也就是研究者真正觀察到所欲觀察的現象為行為。研究者以真誠的心與受訪者建立信任的關係，期能獲致良好的合作，除就個案進行深度訪談之外，亦藉由研究者的參與觀察並擬透過與其長官、同事間側面查訪，了解其平時的為人處事情形，以提高資料的確實性，並且亦可從事資料的再驗證工作，確保資料的真實性。

二、可轉換性 (transferability)

指外在效度，即由對受訪者所進行之訪談，將所蒐集到的資料，有效的轉換為文字的描述，使資料有較高之比較性與詮釋性。當然為求減少訪談資料的誤差與顧及個人隱私，在進行個案訪談之前，擬先徵得受訪者之同意錄音，並會告知其訪談資料僅會作為學術上研究之用，絕不會提供其他方面使用。

三、可靠性 (dependability)

指外在效度，也就是個人經驗的重要性與唯一性。在進行深度訪談時，將在不同的時間以相似的訪談內容或發現來進行測量與檢核，或在同一時間內就相似的問題，前後不同方式的訪談，以檢驗個案陳述的一致性。例如在每一次訪談結束後，進行訪談資料的整理時，如發現有問題存在，將於下一次訪談時再行提出，以確保類似的問題於前後訪談時，是否有一致性或判斷其真偽。此外，為求訪談資料的原音重現，本研究將於訪談記錄中呈現一字不漏的轉換為文字描述，力求表達出個案當時的情境。

四、可確證性 (confirmability)

指研究發現的「中立性」與「客觀性」相當。亦即研究者對研究資料不加入任何個人的價值判斷。故在研究過程中，為了避免帶入研究者個人過多的主觀感受，以站到受訪者的角度思考問題並不斷自我反省，詢問自己這樣的問法是否正確？這樣的問法是否適合？是否太主觀了？以增加研究資料的客觀性。



第四章 深度訪談結果與分析

本研究旨在以警察人員之觀點，探究國道公路警察專業角色與功能，所採取的研究方法有文獻分析法、參與觀察法、深度訪談法。其中深度訪談為應用最廣，且最重要的研究方法之一，藉由訪談提供了一些由個人獲得豐富及複雜資訊的機會，在面對面的互動過程中，透過有經驗的訪談員引導，受訪者在不自覺的情況下，將分享其內在的意見、挖掘過去記憶中的許多想法。

本研究期望透過與受訪者的互動與對話，進一步去發掘國道公路警察是否清楚定位其專業角色與專業功能能否發揮，並藉由參與者的角度說出自己的看法，以真實發現國道公路警察之專業角色與功能。在訪談結束後，研究者獲得大量內容豐富且生動的逐字稿，以及進入研究場域，所獲得的個人經驗、感受與反思結果，要呈現怎樣的研究結果，對研究者而言是非常重要的決定。

第一節 國道公路警察局訪談資料分析

本次訪談共訪問國道公路警察局6位首長（主管）級警官，含局長、副局長、科長、隊長、組長等人，在警察機關服務年資多有20、30年以上資歷，渠等在國道公路警察局亦有多多年服務經驗，訪談問題係以「專業角色與功能」、「專業化形成」、「執法策略」等主要面向，做為主題訪問受訪者。因此，茲將受訪者所敘述之資料，以此三個面向做整理分析之。

壹、專業角色與功能

一、請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？

對於國道公路警察一般性印象，大致認同國道公路警察係屬於交通專業警察，係維護國道高速公路交通安全之全般性專業性組織，以維持高速公路交通秩序、保護交通安全、防止交通危害為使命，其中，交通執法與交通事故處理為主要工作。

對於國道公路警察的期許，係朝向專業化發展，針對交通專業知識加強訓練，統合教育、執法及工程理念，運用於執法環境內。透過資訊化發展，強化資訊運用，提升交通警察執法與服務品質，以確保民眾生命財產之安全，深深期許國道公路警察能真正具有專業價值。

(一) 對國道公路警察一般性印象

屬於交通專業警察單位，主要工作在於高速公路、快速公路交通秩序之維護、交通執法、交通事故處理、為民服務及特種勤務之執行等。(C1)

國道公路警察係屬於交通專業警察，以維持交通秩序、保護交通安全、防止交通危害為使命。(C2)

依法令授權，維護國道高速公路交通安全之全般性專業性組織。(C3)

一般印象為勤務單純，對於交通法令執法上較為熟爛、專業，處理交通類事件處置得當，如交通執法、處理道路交通事故等相較縣市政府警察執行上細膩、圓滿。（C4、C5）

國道公路警察管轄的道路具有快速、封閉、線形等特性，其交通特性與一般都會區或鄉鎮市區道路非常不同，致使警察事項之執行與辦理，均具差異性（C6）

（二）對國道公路警察之期許

專業化發展：針對交通專業知識加強訓練，統合教育、執法及工程理念，運用於執法環境內。資訊化發展：強化資訊運用，針對交通執法、事故等常使用設備配合CCTV整合運用，加速處理時效。區域性發展：組織再造，所屬單位分屬於北中南東共九個外勤單位，透過組織再造-結合區域特性，劃分不同屬性及區域性單位，可有效提升行政效率。（C1）

交通工程、交通執法、交通教育等各項工作推動，均與道路行車安全之維護息息相關，為因應日益複雜之交通環境，國道公路警察應提升交通警察執法與服務品質，以確保民眾生命財產之安全。（C2、C3）

在第一警察隊服務的同儕較為年輕且以新進人員居多，專業能力需要加強努力；只期許國道公路警察能真正具有專業價值，我認為非交通專業單位，而只是服務於國道高速公路的警察，同樣要執行維護轄內各項治安、交通工作，差別在於其轄線（區）範圍是在高速公路。（C4）

在勤務執勤上同仁警覺性較低、敵情觀念薄弱，缺乏職場安全觀念，常年教育職場安全課程上尚待努力，至於處理刑事類方面專業能力需要加強努力，一般國道公路警察同仁刑事法學觀念尚待加強，期許提升同仁刑事法學素養。（C5）

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？

國道公路警察最重要的工作被認為是交通執法工作、交通事故處理工作及維護行車安全與秩序。

國道公路警察任務應著重於交通執法工作，以維護交通秩序安全與順暢，保護公路交通安全、防止公路交通危害，其定位以交通專業為導向，為專業交通警察。

以上二項認知均符合國道公路警察局組織條例所規定之任務與職掌。

（一）國道公路警察最重要工作

以交通為本業（含事故防制、處理與違規取締、遏止）。本局工作性質屬專業性，執行交通執法工作應具備相當執法知識及技能，故應朝向更具專業化之交通警察單位組織發展。（C1）

國道公路警察最重要的工作，就是在交通警察專業執法部分。轄線交通秩序之安全維護，常需藉由執法取締手段，矯正用路人錯誤觀念。除一般警察任務外，透過交通警察執法，加強事故防制作為，以維護公路行車安全與順暢。（C2）

維護國道高速公路行車安全與秩序。國道公路警察局職司轄線交通秩序之安全維護，為國家依法授權之執法單位。（C3）

改善交通問題所謂的3E政策，執法(Enforcement)對警察而言是最重要的，而國道公路警察為交通警察專業單位，較為著重於交通執法範疇。（C4、C5）

交通事故處理工作。交通事故處理是國道公路警察公平正義形象之具體實踐，是交通安全政策的制訂基礎，亦是專業性研究的代表領域。（C6）

（二）國道公路警察任務與定位

任務以維護交通秩序安全、交通事故處理、為民服務為主，且定位以交通專業為導向。（C1）

國道公路警察的任務與警察的四大任務相關，就是維持公路交通秩序、保護公路交通安全、防止公路交通危害、促進公路交通福利。（C2）

國道警察的任務是確保國道高速公路之交通安全與順暢，其定位應為專業交通警察。（C3）

國道公路警察工作任務應著重於交通執法，雖然交通警察工作以交通順暢、減少道路交通事故發生率、降低交通違規事件發生，但均有強力的執法才能產生明顯的改善效果。（C4、C5）

國道公路警察局應逐漸強化交通事故肇因分析，將「重點取締」轉向「惡性違規行為」，並研擬相關之策略，促使交通執法策略回歸民眾對於交通安全的期待。（C6）

貳、專業化形成

一、專業化有些重要概念意涵，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？

專業化過程的目標係期望國道公路警察人員都能具備專業的知識與技能、培養專業倫理及深具專業責任，以達到公路警察執法的目標—「安全與順暢」。執行策略有運用現代化專業性科技執法器材，辦理交通執法專業訓練等相關課程，強化員警專業性執法知識與技能；其次，建立一套處理交通事故之標準作業程序（SOP），輔以專業證照制度之實施，提升處理交通事故之效率與專業，並藉由事故資料分析系統，交通執法科技E化，有效維護國道公路交通安全，藉以提升國道公路警察之專業性形象。

專業化過程受到外在環境因素影響，最主要是政治環境因素。或因政黨輪替、政策更迭，或因民意高漲、民粹至上，加上輿論媒體因素、預算限制因素等，忽略專業性考量，影響專業化進程；再者，又因選舉（選票）考量、民意代表關切，交通執法環境及取締手段一再被限縮，嚴重影響交通警察執法的專業性。

(一) 專業化目標與執行策略

- 1.員警應具備交通工程、交通管理等使用技巧。
- 2.訂定交通執法專業訓練等相關課程及訓練時程，專業證照制度實施。
- 3.專業能力須先實習、經歷等過程在實施測驗，通過測驗發給證書。
- 4.提高為民服務。(C1)

1.提升交通事故與交通刑案處理效率—交通事故現場處理與蒐証，其現場調查報告品質，直接影響肇事責任歸屬與肇事鑑定工作進行之難度，故提升交通事故處理效率及專業，以增進民眾行的安全，保障人民權益。

2.事故資料分析系統—道路交通安全工作之維護，需以完整的肇事資料系統與分析結果為基礎，必須落實肇事資料登錄，擴大資料蒐集面，並建立完整的肇事資料分析機制。

3.交通執法科技E化—運用專業交通執法知識結合通訊、電腦等E化科技，建立互通平台，使專業知識能提供員警整合、運用。(C2)

1.提升專業性執法知識與技能：運用現代化專業性科技執法器材，並強化員警專業之知識，藉以提升國道公路警察之專業性形象。

2.提升處理交通事故之效率：建立一套處理交通事故之標準作業程序(SOP)，期能在發生交通事故後，以最有效率的方式儘速恢復交通暢通。(C3)

「安全與順暢」，長久以來即是公路警察執法的目標，防制交通事故發生、降低傷亡事故件數，更是一般常態性的要求。依專業化必須涵蓋六大要素標準，個人認為國道公路警察專業化的目標與執行策略還有待加強，包含專業知能、專業倫理及專業

責任等都需要精進。(C4)

長久以來公路警察執法的標的所在即是「安全與順暢」，而「零死亡」、「降低事故」更是常態性的要求。各項階段性的指標與作為，呈現在基層員警眼前的是繁多且雜亂的規定事項；基層員警的執行力，關係整個策略的執行。組織環境的營造相當重要，如何營造良善的組織氣候，則策略的規劃與執行才能顯現其意涵；唯有健全的策略規劃與組織成員的執行力，才能讓整體組織目標達成。(C5)

目標當然就是希望所有國道公路警察都能具備專業的知識與技能、培養專業倫理及深具專業責任。執行策略有運用現代化專業性科技執法器材，並強化員警專業性執法知識與技能，藉以提升國道公路警察之專業性形象。建立一套處理交通事故之標準作業程序(SOP)，以提升處理交通事故之效率，期能在發生交通事故後，以最有效率的方式來處理交通事故，儘速恢復高速公路交通暢通，避免影響用路人的權益。(C6)

(二) 受外在環境因素影響

1.政策環境：例如政府組織再造、配合政府政策執行。2.執法環境：民意高漲、立法從寬，執法環境限縮。3.人員限制：人員流動應適度發展，流動太大－政策推行無法延續；太慢－易發生公務體系延滯不前。4.輿論媒體：媒體競爭，平衡報導，但可能受當事人誤導。5.民意代表：預算審核、關切案件及民眾與公務機關執法公務平衡點。(C1)

1.政治環境因素：例如政黨輪替，政策無法延續。2.民意高漲、民粹至上：執法環境及取締手段被嚴重限縮，例如：取締違規之隱匿性執法遭民眾或民代質疑警察偷拍、政府搶錢，配合改變執法策略影響交通執法專業性。3.預算限制因素：民意代表預算審核、關切案件不成即恐嚇刪除預算，使交通專業執法政策推行無法延續。4.輿論媒體因素：媒體競爭，搶新聞之際報導可能受案件當事人所誤導，而忽略專業性考量，進而打擊執法人員士氣，影響專業化進程。（C2）

主要受到政治環境的影響很大，執政黨的政策及反對黨的偏見都會影響警察專業性。專業化也會受到警察組織風格的影響，主要受到領導者偏好的影響，也就是主官的領導風格。再者，面對被執法（取締）對象不同，警察行為的標準都不一樣；專業化的訓練有時不能完全內化於警察人員心中時，就會影響專業判斷及專業處理。（C3）

受到外在環境因素影響，主要是政治環境因素，還有經費預算問題，這牽涉到裝備、設備及人員相關費用，許多目標與執行策略都立意完善，但不能獲得上級機關的支持，往往流於空談。（C4）

個人認為政治因素影響最大。近年來，人民之權利意識高漲，對於政府之各項施政，時因缺乏溝通互信，動輒以抗爭相恃，不僅使社會付出鉅大的成本，易造成政府施政之重大阻礙，影響國家建設至鉅。也因為民意高漲、民粹至上加上選舉考量，交通執法環境及取締手段被限縮，嚴重影響交通警察執法的專

業性。(C6)

二、在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？

傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素確實影響國道公路警察專業化過程，茲分述如下：

- (一) 傳統警察行為：傳統警察有種使命感，扮演保護社會秩序的角色，如果只強調交通執法的權威性，而不能以導正違規者觀念為中心，一旦權威（專業）遭挑戰會有嚴重後果，有時會使用一些模糊、強勢或甚至違法的行為，甚至可能會犧牲人權和正當程序。甚者，傳統警察執法觀念守舊，畢業學生延續學長教學弟制度，如果觀念變得保守，執法過程無法隨之精進、貼進民意要求或無法配合社會環境改變等，多少都會影響專業性的發展。
- (二) 警察工作特性：警察的工作人格特性有危險：警察是定期要面對不可預期的情況，員警必須面對他人突然的攻擊，而不是身體或環境等可計算的危險。權威：警察代表權威，可以合法使用強制力，因此警察可能要面對反抗權威的人所帶來的危險。多疑：多數警察都知道這份工作讓他們養成隨時懷疑的態度，因為必須注意危險或犯罪的跡象，自然必須多疑。團結、孤立：團結是警察工作環境的需要；內部團結是孤立的產物，也是因為在緊急時需要倚賴同事，及為了要保護警界整體。以上幾點特性，加以公路警察的獨特性

格，間接影響其專業性。

(三) 傳統警察文化：警察文化是警察人員所遵循的價值，是警察組織成員共享的一套價值觀與行為模式，深深影響組織安排與成員的行為表現，這些信念對執勤人員的影響高過法律對警察的意義。受訪談者認為機關存在「官大學問大」、「革命情感」、「學長制」、「飲酒文化」等警察團體的「次級文化」，會使員警習得不同的警察習性，而發展出不同的警察行為，容易造成專業化發展過程的阻礙。

1.教育訓練：警察傳統執法及工作特性受時代潮流衝擊不斷在改變，然而執法過程無法隨之精進、貼進民意要求及無法配合社會環境改變與媒體生態等。2.執法觀念守舊：畢業學生延續學長教學弟制度，剛畢業學生遇到知識經驗豐富學長可學習更多東西；遇到得過且過學長就變成觀念保守，坐井觀天。3.政策推動時效：專業警察機關工作特性，造成命令、要求無法即時推動、延續至基層末端。4.公務部門特性：公務人員受保障，於專業警察守舊之思維，主管無法破除情面，適時以考績淘汰不適任員警。5.體制：傳統體制導致優秀基層人員升遷不易。

(C1)

傳統警察有種使命感，扮演保護社會秩序的角色，如果權威(專業)遭挑戰會有嚴重後果。因此，有時會使用一些模糊、強勢或甚至違法的行為，當被告(違規者)被視為有罪(違規)時，甚至可能會犧牲人權和正當程序。因此國道警察在執行各項交通違規取締時，較不能以導正用路人駕駛行為與觀念為中心，

只強調交通執法的權威性。(C3)

所謂「官大學問大」的警察文化，確實是影響專業化的因素之一。員警容易培養所謂「革命情感」，也亦發展出警察「次級文化」，而傳統警察行為的「次級文化」也會造成專業化發展過程的阻礙。警察文化是警察人員所遵循的價值，這些信念對執勤人員的影響高過法律對警察的意義。特別是越重視警察倫理的單位，有所謂學長制，新進人員(或是菜鳥)隨著學長(師傅)的不同帶領，也會習得不同的警察習性，而發展出不同的警察行為，這多少都會影響專業性的發展。(C4)

警察團體的「次級文化」總是在警察組織中屹立不搖，「國道警察」屬交通專業警察，從早期「台灣省公路警察大隊」、「國、省道合署辦公」、配合署處分家的「國省道分立」，直至民國八十八年精省回歸，公路警察的獨特性格，並未因「省道」與「國道」的分合而有所變易。「員警和諧度」，員警情感多數來自工作夥伴關係及原先建立的革命情感；「飲酒文化」，隨著「酒後駕車」的嚴厲處分與諸多案例，早期「酒量」與「工作量」幾乎畫上等號的「次文化」已經逐漸回歸正途。(C5)

國外學者綜合了早期的研究和自己的發現，描繪出警察的「工作人格」。這並不是個人的心理現象，而是社會產生的文化。因此，國道公路警察也會受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響其專業性。警察的「工作人格」特性有下列幾點：1.危險、2.權威、3.多疑、4.團結、孤立。(C6)

三、在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？

辦理各類講習及教育訓練是提升國道公路警察人員素質的主要做法。

- (一) 教育訓練講習：定期由警察局或警察隊舉辦各種專業性的教育訓練講習，針對國道公路警察人員需具備的專業技能規劃課程訓練，除了建立完備的基礎警察教育、新進人員職前講習外，應持續進行在職教育訓練，諸如辦理交通事故處理講習、交通執法專業訓練、辦理外語能力檢定、事故處理人員證照認證等，並藉由通過測驗取得資格或證照，藉以提升國道公路警察人員專業素質。
- (二) 暢通升遷管道：傳統警察人事體制導致優秀基層人員不易升遷，如警員要晉升至警務佐、小隊長職務須耗時多年，如未能進入警大進修畢業則當不了巡官或分隊長以上職務，造成基層員警看不到前途，得過且過不願精進其專業技能或知識。若能配合設計出一套合理之人事升遷制度，使優秀的基層人員能有順利升遷管道，俾使願意精進並將其專業承傳。

1.普及辦理交通事故處理講習，併入各隊常年訓練項目之一，邀請專家學者授課，提供同仁新觀念及知識。2.辦理交通事故處理人員證照認證，專業認證除了係針對專業智能之肯定，其另一方面亦係對於取得認證人員能力肯定之榮譽，進而激勵同仁繼續吸取新知，提升素質。3.廣續辦理外語能力檢定，除英

語之外亦可增加日語項目，國道公路警察於執行稽查取締、事故處理以及急難排除任務時，均有可能與外籍人士接觸，若能排除語言障礙順利達成任務，對於民眾之肯定及個人執法自信與榮譽均有正面之提升。4.人性化交通執法：（1）以教育為目的、執法為手段。（2）善用先進技術作為教育民眾之利器。（3）不以罰單數量作為主要且唯一衡量交通法績效之方式。（C1）

為因應科技進步，除須接受完備的基礎教育外，透過各類專業講習使員警能吸收新知，貫徹為民服務及打擊犯罪的任務，以提升警察人員素質。故應持續辦理交通事故處理講習，除警察局辦理種子教官講習外，亦應透過各警察隊常年訓練，邀請專家學者授課，提供同仁專業觀念與知識，提升交通事故處理品質，建立用路人對國道公路警察人員交通事故處理專業之信任與信賴。（C2）

有學者提到警察專業化的程度，直接影響警察能力的強弱、士氣的高低，進而左右任務達成的效能；而專業的價值在於其無可取代性，專業的內涵則在於透過科際（技）整合達成目標的最佳方法。因此，除了建立完備的基礎警察教育及持續在職教育訓練，應針對國道公路警察人員需具備的專業技能規劃專業課程施以訓練，並藉由通過測驗取得資格或證照，藉以提升國道公路警察人員專業素質（養）。（C3）

本局轄區特性、勤務性質、勤務方式及事故處理等，與其他縣市警察局有所差異，故對於新進人員有必要先行施以職前講

習。目前各單位做法不同，但本隊仍持續辦理，如分發單位的職前講習訓練、定期的專業講習尤其針對事故處理部分，亦會利用每月常年訓練來加強員警處理交通事故能力。

基層員警晉用管道多元化後，或許在學校受訓時間不同、專業素養亦有所差異。國道公路警察無論是勤、業務，相較於其他一般行政警察機關，相形單純，但對於提升專業素質卻是不可或缺。「公路警察勤務規範」可說是國道公路警察局的葵花寶典，其中規範許多勤務上的基本要求及基本作法，對於新進人員多有助益。「公路警察勤務規範」本局已許久未修正，應予以特別重視，儘速完成修正印發。（C4）

就警察整體而言，公路警察無論是勤、業務，相較於其他一般行政警察機關，可謂相形單純，但專業素質的提升不可或缺；警專分發應是第一關卡的篩選，服務熱忱、具備相關專業列優先考量，分發至基層單位後：1.定期的專業講習（一星期為原則）。2.分發單位的勤前講習（職前訓練）。3.專家（學者）演講（通識教育）。4.勤前教育落實（立即檢討優缺點，以為勤務規範）。（C5）

1.加強教育訓練：定期由警察局或警察隊舉辦各種專業性的教育訓練，針對國道公路警察人員需具備的專業技能規劃課程訓練，並經由測驗通過來取得資格或證照，藉以提升國道公路警察人員專業素養，使所有員警的執法知識與技能不斷精進，進而達到專業性之要求。2.升遷管道暢通：傳統體制導致優秀基層人員不易升遷，如警專畢業的警員要升至警務佐、小隊長均須耗費多年，如未能進入警大則當不了巡官或分隊長以上，造

成基層員警看不到前途，得過且過觀念就變成保守，不願精進其專業技能或知識。設計出一套合理之人事升遷制度，使優秀的基層人員能願意一直留在國道公路警察局服務，並將其專業承傳。(C6)

四、吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制...等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

對於交通專業措施或制度可行性分析如下：

(一) 交通事故處理人員證照制度：建立證照制度並鼓勵同仁參與進而通過認證，為可行制度。道路交通事故之處理影響民眾權益甚鉅，故交通事故通報、現場測繪、事故蒐證、填製文書資料、分析研究等各項步驟，均影響日後肇因分析、責任研判、司法審查、求償理賠等民眾權益，另因道路交通事故現場跡證複雜微細，其偵查蒐證之處理攸關肇事責任之釐清，需要高度專業能力與實務經驗。交通事故處理人員證照制度如果可以落實推行，處理員警取得認證後更能展現國道公路警察的專業性。

(二) 交通事故專責處理小組：交通事故處理係國道警察同仁主要任務之一，每一位同仁均係交通事故專責處理人員，便無成立專責小組必要。公路警察因受限於警

力的不足，較難達成，認為應該要全面性，也就是每位國道公路警察都要懂得處理事故，交通事故專責處理小組目前較不可行。如將專責單位設於隊部統籌管理，以各隊轄線之特性，恐有緩不濟急之缺憾。受訪者多數不贊成交通事故專責處理小組成立。

- (三) 交通事故處理指導小組：在每個警察隊隊部交通組成立「交通事故處理指導小組」，小組3至5人成員須具備較高級的交通事故處理專業訓練（具有證照）或有特殊專業人才，遇有A1（造成人員當場或24小時內死亡之交通事故）或A2類（造成人員受傷之交通事故）交通事故案件，則可出動至事故現場指導及協助處理，並執行後續蒐證、分析肇因及研判責任等工作，以增強國道公路警察之專業特性。
- (四) 特殊服制：交通事故處理人員穿著特殊服制（如事故處理小組專用背心），亦具有代表性，可增強專業特性。
- (五) 其他：諸如交通事故鑑識小組、交通事故偵查小組、交通宣導小組等。

1. 交通事故處理人員證照制度：本局係專業交通警察機關，交通事故處理係國道警察主要任務之一，每一位同仁均係交通事故專責處理人員，既為如此便無成立專責小組必要，而建立證照制度並鼓勵同仁參與進而通過認證，即為可行制度之一。

2. 交通事故偵查小組：交通事故偵查除鑑識之外，尚包含交通工程、交通法規、汽車工程、物理力學、犯罪偵查等項目，其

又有別於交通事故處理屬現場紀錄、蒐證之工作；以及交通事故審核屬肇因研判層面。交通偵查小組係介刑事與交通二者之間，同時須具備二者之專長。從交通事故蒐證、繪圖、偵訊筆錄、肇因研判、鑑識、追查等一連串步驟依序完成。此小組將有助於肇事逃逸案件偵破及提升交通事故案件之證據力。

3.交通宣導小組：國道公路警察轄線幾乎遍及全國，各隊成立宣導小組配合各地方教育單位針對學校、圖書館社區講座進行交通宣導，除灌輸民眾高速公路交通安全觀念之外，同時宣導民眾國道公路警察為民服務事項，告知民眾員警均受過駕駛及專業事故處理之訓練等內容，推銷自己與民眾拉近距離。並與警察廣播電台（全國台、地方台）接洽安排固定時段實施專訪宣導交通法令或做案例說明，讓民眾對國道行車或交通狀況有更進一步了解。

4.交通事故鑑識小組：目前國人較重視刑事鑑識，對於交通事故鑑識比較輕忽，刑案的發生，加害者與被害人大都有某種程度的熟識與關聯，如男女朋友關係、借貸關係等，唯有交通事故雙方，大部分均互不認識，也沒有任何交集，只有時空因素的巧合相逢，即產生加害人與被害人，在追查肇事者常常耗費人力；而交通事故的發生不外是人、車、路的關聯，大部分的交通事故可歸責於駕駛人的駕駛行為，有些卻是道路工程或車輛設計瑕疵所造成的，所以成立交通事故鑑識小組，有其迫切與必要。（C1）

交通事故處理人員及交通事故審核證照制度是可以推行的。道路交通事故之處理直接影響民眾權益甚鉅，故交通事故通報、現場測繪、事故蒐證、填製事故文書資料、分析研究等各項步

驟，均影響日後肇事因素分析、責任研判、司法審查、求償理賠等民眾權益，另因道路交通事故現場跡證複雜微細，其偵查蒐證之處理攸關肇事責任之釐清，需要高度專業能力與實務經驗。所以交通事故處理人員證照制度或交通事故審核人員證照制度如果可以推行，上述人員取得認證後更能展現國道公路警察的專業性。（C2、C3、C6）

「交通事故專責處理小組」對於公路警察因受限於警力的不足，較難達成，所以個人認為應該要全面性，也就是每位國道公路警察都要懂得處理事故。所以交通事故專責處理小組目前較不可行（比較沒急迫性），個人認為可先在每個警察隊隊部交通組成立「交通事故處理指導小組」（美國加州公路警察局有類似組織），小組3至5人成員須具備較高級的交通事故處理專業訓練（具有證照）或有特殊專業人才，遇有A1或A2交通事故案件，則可出動至事故現場指導及協助處理，並執行後續蒐證、分析肇因及研判責任等工作，以增強國道公路警察之專業特性。（C3、C4）

「專責警力」，是警察勤務品質提升的良方，公路警察，受限於警力的不足，目前各分隊規模緊縮，一般人力幾乎均在20人至25人居多，扣除休假（輪休、補休、休假等），實際執行勤務警力並不多，如遇轄線同時發生多起事故，處理人力的調度則有實際的困難。如將專責單位設於隊部統籌管理，以各隊轄線之特性，恐有緩不濟急之缺憾。（C5）

交通事故處理人員證照制度及特殊服制。透過專業性檢驗的有

證照處理人員，具備較高級的交通事故處理專業訓練，如此可以讓民眾更有信任感及信賴感。另外處理人員穿著特殊服制（如事故處理小組專用背心），亦具有代表性，可增強專業特性。（C6）

參、執法策略

一、請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策？

接受訪談者均能清楚診斷高速公路安全維護事項在執法層面存在的問題，並分別提出個人見解與對策，諸如：以「問題建構」觀點，如何藉由肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時段，機動化的警力分配與彈性調度，採「重點式執法」為主，一般性「常態性執法」為輔，有效防制嚴重性或惡性交通違規；依據高速公路交通事故的統計數據資料，分析檢討交通事故整體概況、趨勢及交通安全現況，作為研擬交通執法及安全對策之參考。多數均以交通執法作為為主，輔以交通工程改善、交通安全宣導等措施，以期有效遏止交通事故發生，達到「寓維護公路治安於交通稽查取締」之目的。

違規取締項目與真正引起事故之肇事原因行為，並未完全相符。因此，針對引起事故之肇事原因行為，定期分析並據以規劃勤務執行取締以防制事故確有其必要性。經常行經固定路段

之用路者或大型車輛職業駕駛人，均熟悉同仁習於執行取締之地點。因此，加強隱藏性執法，針對引發肇事原因之重點惡性違規加強取締以有效警惕駕駛者，以防制肇事案件發生。國人使用高速公路相當頻繁，但是懂得安全行駛高速公路卻非常的少，交通安全教育深遠影響國人的生命安全，所以安通安全教育是解決交通問題的基石與良藥。（C1）

依98年國道公路「A1」類交通事故統計資料顯示，其中以酒醉（後）駕駛失控、未注意車前狀態、未保持行車安全距離、車輪脫落或輪胎爆裂、拋錨未採取安全措施等五項為發生比例最高之違規行為。可依據高速公路交通事故的統計數據資料，分析檢討交通事故整體概況、趨勢及交通安全現況，作為研擬交通執法及安全對策之參考。依國道公路警察局「A1」類交通事故統計分析，訂定有加強取締惡性交通違規專案、使用車道路權觀念執法專案、國道安全執法專案…等。（C2）

診斷高速公路安全維護事項在執法層面存在的問題，也就是交通事故防制計畫，應從交通4E政策著手：即交通教育、交通工程、交通執法及交通環境等四大面向著手。其中交通執法部分：

- 1.強化勤務作為：訂定交通重點執法項目，如十大肇因之交通違規項目，強力執法，有效遏止事故發生。
- 2.加強肇事預防：易發生事故之路段、時段，應加強守望、巡邏，提醒駕駛人注意。
- 3.健全交通事故統計資料，定期檢討策進防制作為。（C3）

「執法」就是國道公路警察本業，藉由公路警察的勤務執行，

尤其針對用路人違規的行為所實施之取締作為，以防制違規行為的作法，也就是「寓維護公路治安於交通稽查取締」。如何將有效警力充分的運用，如何妥善適當的規劃與編排，將時間有效分割，有賴專業性之策略規劃。以問題建構的觀念，如何藉由肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時段，機動化的警力分配與彈性調度，輔以科學儀器的舉證，採「重點式執法」為主，一般性「常態性執法」為輔，除有效防制嚴重性或惡性交通違規外，對一般用路人而言，無形中亦會落實對交通法規的尊重。（C4、C5）

從數年來的取締件數（或稱績效）以觀，國道公路之交通秩序與事故防制，似乎並未隨著罰單數量（警察執法強度）有絕對性的關聯。藉由兩局（高公局、國道公路警察局）定期平台聯席會的召開，交通工程的改善與硬體設施的補強，以避免不必要的交通衝突。交通教育必須從小紮根讓全民多有共識，加上明確可行的交通法規，讓用路人與執法人員有所依循，仍是建立一個暢行的交通環境的不二法門。（C5）

1.加強設置具警示效果之告示牌面：由學術或實務觀點，適度設置告示標誌牌面，對於用路人具有即時警示之效果，避免駕駛人掉以輕心，絕對有其必要性，可由國道高速公路局加強設置具警示效果之告示標誌牌面。

2.強化交流道匝道工程：現行交流道匝道標誌標線，並無法有效杜絕逆向誤闖事件之發生，先進國家多以設施取代人員執法，殊值效法。建請交通部修正現有工程規範，加強匝道出入口標誌及照明、或設置「感應器」、「聲光警示」、「車輛阻

絕設施」等設施，使誤闖者即時發現，阻絕危險因子進入主線。

3.妥善規劃特殊路段之事故防制措施：部分路段因路肩寬度不足或無路肩、車流易回堵至隧道內、長度較長之輔助車道等特殊狀況，可能發生嚴重交通事故。可由國道高速公路局規劃設置明顯告示牌面、照明設備等工程設施、提供即時資訊等措施，提醒用路人注意，減少追撞事故。

4.共同執行國道主線攔查專案：執行國道公路主線攔查，能有效防堵警察執法缺口，但因主線攔查勢將嚴重干擾車流，必須慎選勤務執行時、路段，並且比照公路施工之安全管制措施。國道高速公路局應配合本局進行相關之安全管制措施，避免衍生其他事故。

5.由交通部統籌執行行車安全維護方案：舉凡交通工程、教育、執法，無一不與交通部及所屬機關相關，警察機關僅能由取締違規、事故處理等駕駛行為管理面著力；為達成維護行車安全重責大任，本局除加強行使警察職權、擴大事故處理調查層面之外，建請統籌執行維護行車安全方案，對於國道公路改善意見或建議，妥慎處理，避免顧此失彼或備多力分。

6.協助解決交通執法相關問題：本局除執行國道公路警察事項外，對於路段通車、交通安全宣導、事故防制、服務用路人等其他事項，皆不遺餘力、全力配合，建請交通部及警政署循例協助解決交通執法經費不足問題，並請及早規劃補助，以免影響執行成效。（C6）

二、就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

接受訪談者均能就現階段高速公路安全維護問題，分別提出個人見解與執法策略，茲歸納分析如下：

- (一) 妥善規劃防制：包括交通執法事項之規劃、督導、考核，含各項交通管制疏導措施、交通事故處理、易肇事地點及易壅塞路段之改善等計畫。規劃重點守望勤務地點、時段應具彈性，隨事故特性及交通狀況作機動調整、彈性執行。
- (二) 交通違規取締：包括動態違規取締，防制酒醉駕駛，防制飆車工作等，運用先進執法裝備執行告發取締。
 1. 加強科學儀器採證，例如不定期、不定點之違規測照、錄影。
 2. 加強巡邏及現場取締以增加巡邏密度，以赫阻動態違規。
 3. 加強隱藏性執法，即利用偵防車加強大型車違規取締。
 4. 妥善規劃取締酒駕勤務，規劃於易肇事路段、地點加強實施酒測；適當規劃白天執行酒測勤務及系統性規劃酒駕取締勤務，強化取締酒駕執法作為。
- (三) 選擇性交通執法：以「問題建構」觀點，如何藉由肇事或違規資料的統計分析，針對易肇事違規行為（酒醉駕車、未保安距、超速等），擇定重點取締項目。針對易肇事車種（大型車）列為重點取締車種。針對易肇事路段，除加強勤務部署、增加巡邏密度外，並加強小區域巡邏，迅速排除道路障礙。
- (四) 落實專案計畫執行：諸如「加強取締惡性交通違規專案計畫」、「強化處理及防制道路交通事故執行計畫」、

「加強管理施工區道路交通事故」、「加強取締大型車未依規定行駛車道」等專案計畫，應確切落實執行。

(五)加強教育宣導：1. 建立交通宣導團，到各學校、團體、社區等，進行交通安全及治安宣導、座談會。2. 結合村里辦公室等社區活動或治安會報，辦理交通教育宣傳活動。

1.加強科學儀器採證，例如不定期不定點之違規測照、錄影。
2.重點守望勤務地點、時段應具彈性，隨事故特性及交通狀況作調整。
3.加強巡邏及現場取締以增加巡邏密度，以赫阻動態違規。
4.加強隱藏性執法，即利用偵防車加強大型車違規取締。
5.不定期規劃路檢，由各分隊慎選酒後駕車案件易發生之路段及時段，規劃2車4人以上勤務報隊核准後實施，嚇阻酒後駕車車輛進入高速公路，加強防制酒後駕車。(C1)

1.預先規劃防制：包括交通執法事項之規劃、督導、考核，含各項交通管制疏導措施、交通事故處理、易肇事地點及易壅塞路段之改善等。
2.交通違規取締：包括動態違規取締，防制酒醉駕駛，防制飆車工作等，運用先進執法裝備執行告發取締。
3.交通執法E化策略：運用專業交通執法知識結合通訊、電腦等E化科技，建立互通平台，使專業知識能提供員警整合、運用，進而針對問題癥結對症下藥，有效強化交通執法效能。(C2)

以酒後駕車為例，駕駛人本人不僅可能構成刑法上之公共危險罪，亦可能構成過失傷害或過失致人於死等罪嫌，而本身對於交通事故的危險性更相對的提高，故加強相關勤務作為，以避

免人民生命、身體、財產受到威脅，相關勤務作為如下：

1.妥善規劃取締酒駕勤務：規劃於易肇事路段、地點加強實施酒測；適當規劃白天執行酒測勤務；系統性規劃酒駕取締勤務（鄰接縣市間、交通隊與各分局間，錯開或整合勤務）。

2.強化取締酒駕執法作為：

- (1) 提高取締酒駕績效獎勵。
- (2) 落實酒駕執法之標準作業程序，保障民眾之基本人權。
- (3) 將所有查獲之酒駕公共危險案件嫌犯隨案解送地檢署。
- (4) 善用各種道路交安全設施與設備，保障執法人員安全。

3.加強教育宣導：

- (1) 建立宣導團，到各學校、團體、社區等，進行交通安全及治安宣導、座談會。
- (2) 結合村里辦公室等社區活動或治安會報，辦理交通宣傳活動。(C3)

1.取締酒醉駕車：酒後駕車高居高速公路肇事原因第一位。因此，應將酒醉駕駛列為首要重點取締目標。

2.取締未保持行車安全距離：於橫跨高速公路路橋上，觀測未保持行車安全距離之車輛，利用雷射測速照相器予以照相取證逕行舉發。

3.取締超速：違規超速係高速公路肇事主因之一，利用雷達測速器、雷射槍、雷達測速照相器等科學儀器加強取締違規。

4.淨化路肩：路肩違規停車不僅易遭行駛路肩之車輛追撞，且降低高速公路車道容量，於尖峰時段易造成壅塞亦需排除及取締，而對於行駛路肩者，加強取締。

5.慢車、大車占（爭）道：大型車不依規定車道行駛，大型車

占用中線或內側車道及逼迫前車讓道之行為，嚴重危害行車安全，應列為執法重點。

6.載重管理：加強取締超重，利用高速公路封閉型的特性，配合各收費站地磅，以強勢作為嚇阻砂石車違規超載。定期邀集客貨運業者召開交通安全座談會，加強安全駕駛教育並宣導交通法規。

7.選擇性執法：

- (1) 易肇事原因（酒醉駕車、未保安距、超速等）：針對易肇事違規行為，擇定重點取締項目。
- (2) 易肇事車種（大型車）：針對大型車，列為重點取締車種。
- (3) 易肇事路段：除加強勤務部署、增加巡邏密度外，並加強小區域巡邏，迅速排除道路障礙。（C4）

依據國道高速公路發生A1類交通事故統計數據分析（98年），就肇事因素部分仍以酒後駕車失控發生件數(9件)居冠，另未注意車前狀態、未保持行車安全距離、車輪脫落或輪胎爆裂件數(8件)居次，除加強取締酒後駕車外，執行專案勤務針對車輛輪胎胎紋任一點不足1.6公釐違規項目加強取締，以有效降低事故肇事機率。針對肇事車種部分分析，雖然以小客車件數居多(30件、死亡33件、受傷33件)，但肇事嚴重性上以大客車較為嚴重(發生件數3件、死亡人數12人、受傷30人)，依常理判斷因大客車載運人數多，且車輛防護功能差，故發生道路交通事故時，較一般小客車事故嚴重性高。在執法策略上加強靜態「監警聯合稽查」，針對大客車車輛管理、駕駛人違規加強稽查外，另巡邏人員加強大客車動態違規，如發現大客車行車不穩時，加強攔檢盤查是否大客車駕駛有疲勞駕駛、服用藥物、酒後駕車

狀況發生，以避免憾事發生。有關98年度A1類交通事故，駕駛與前座乘客、後座乘客未繫安全帶統計狀況，顯示未繫安全帶而死亡人數佔78.6%(14人中死11人)，證明了未繫安全帶死亡機率高。綜上所述，現階段仍以加強取締酒後駕車、車輛輪胎胎紋不足、前座人員未依規定繫安全帶、大客車違規項目為重要執法重點。(C5)

本局轄線高速公路施工頻繁，對行車安全造成影響。為釐清肇事責任，並維護交通安全秩序，本局曾函發各單位規定「加強管理施工區道路交通事故」，要求各隊督屬確實辦理。有關加強管理施工區道路交通事故，各單位辦理工作，還有尚待改善事項：1.轄線發生施工區A2、A3類道路交通事故，部分單位未依規定報局查核。2.重建當事人事故前景視野，要求員警應在安全無虞情況下，自第一撞擊點上游50、100、150、200公尺處向道路前方拍攝。3.調查事故未通知公路管理單位認定是否符合「施工之交通安全管制守則」規定，或未提供監督紀錄。4.施工完畢未依規定撤除「改道」或「速限」標誌，違反道路交通管理處罰條例第82條第1項第7款規定或其他違規情形，未依規定舉發或報局查核。(C6)

第二節 國道公路警察隊訪談資料分析

本次訪談共訪問國道公路警察隊6位基層員警，含分隊長、小隊長、警員等人，渠等在國道公路警察機關服務年資不一，有資淺、也有資深（20年以上）員警，訪談問題係以「專業角色與功能」、「專業化形成」、「執法策略」等主要面向，做為發問及回答之方向。因此，亦將受訪者所敘述之資料，以此三個面向做整理分析之。

壹、專業角色與功能

一、請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？

據本研究接受訪談的6位基層員警認為他人對國道公路警察一般性印象為開著性能良好、價格昂貴的巡邏車，工作單純、以巡邏與事故處理為主要工作；專業、單純、嚴格執法、不講情面。

多數基層員警普遍認為國道公路警察有別於一般交通警察，除了工作地點、轄線特性不同，勤務內容、勤務執行方式也不同，重點工作在於高速公路行車秩序維護及交通事故防制。僅一位員警認為國道警察與一般交通警察差異不大。

(一) 他人對國道公路警察一般性印象

工作單純、以巡邏與事故處理為主要工作。(S1)

專業、單純、嚴格執法、不講情面。(S2)

職司高速公路上各種勤務包括交通違規取締及處理交通事故等。(S3)

他人對於國道警察的印象，可能停留於追車、取締違規以及處理事故，干涉性質多於服務性質。(S4)

開著性能良好、價格昂貴的好車(例如賓士、BMW等)巡邏；取締違規行為，常見態樣有雷達或雷射槍測速、違規行駛路肩、未保持行車安全距離等，通常多以逕行舉發方式進行。(S5)

很稀奇，因為非開車族(就算是)，可能鮮少看過國道警察，頂多看到紅白巡邏車而已。(S6)

(二) 與一般交通警察的差異性

工作地點特性不同；各類型交通事故均需處理且無派出所處理A3(無人員傷亡)事故；一般刑事案件亦須受理。(S1)

1.國道公路警察須擔負刑事案件處理，一般交通警察則大多不必。2.一般交通警察重點工作在於尖峰時段各路口車流交整工作及行車秩序維護，國道公路警察重點工作則在於高速公路行車秩序維護及交通事故防制。(S2)

所使用之儀器裝備均為一般交通警察之上並對各交通法令均有一定之專業知識。(S3)

一般交通警察轄區範圍以鄰里鄉鎮做區分，區分後服勤則在同

一縣、市內；勤務內容以治安、事故處理、整頓交通為主；勤務時間多為一段式服勤，遇到事故才出勤前往處理，若無事故發生，則是在交通隊、派出所或特定地點備勤待命。國道公路警察轄線以高速公路公里數為劃分，轄線劃分後，將跨越數個縣、市。勤務內容以取締違規、處理事故、維護公路交通順暢、受理民眾報案以及為民服務等。勤務時間區分則視交通狀況為數段式服勤，事故發生時由勤指中心、值班調派前往處理，若無事故則以線上巡邏、重守。（S4）

由於勤務基本單位不同，前者係轄線後者係轄區，因而勤務執行方式也隨之不同，國道公路警察巡邏強調主動先發式、事故之處理講求立即與迅速、不分事故種類均得受理。此外，除了交通秩序之維護，國道公路警察尚須負責刑案偵防之查緝，以一般刑案為主。（S5）

而國道警察與一般交通警察差異不大，都是從事交通專業工作，專門找駕駛麻煩，替政府搶錢的工具。（S6）

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？

接受訪談的基層員警對國道公路警察最重要的工作認為是交通事故防制與處理工作及維護行車秩序與安全。理由為透過警察以交通執法手段來維護行車秩序與安全，防制交通事故之發生，並迅速處理、排除事故現場使其恢復交通順暢，方能實現高速公路之快速便捷與紓解功能之目的，達到安全與順暢之目標。

事故預防與事故現場排除（也就是交通事故處理）。理由：此為用路人最易產生民怨之處，尤其是每天使用國道之用路人更是關切。（S1）

在於交通事故防制及行車秩序維護工作。理由：公警隊所能做的僅是盡量防制事故發生，減少突發性車流回堵事件發生，而交通事故防制工作須透過警察以交通執法手段來維護行車秩序，減少交通事故發生。（S2）

維護用路人之行車秩序及安全和宣導交通法令。理由：用路人目前均缺乏遵守法令以及用路人上了高速公路後其開車的思想觀念均停留在使用一般之平面道路思維上，而且用路人上高速公路往往不知道行駛國道需要遵守國道上之交通法令以及如何避免危險。（S3）

交通事故處理。理由：迅速排除事故現場使其交通順暢，減少車流回堵情形，防制事故再次發生。（S4）

重點在於「交通秩序之維護」，若以順暢的行車結果來推論，可區分為三個層面：事前的稽查取締、事中的路況反應和排除路障及事後的交通事故之處理，但其最終目的皆為防制交通事故之發生、維持交通秩序之安全順暢。理由：防制事故之發生，方能實現高速公路之快速便捷與紓解功能之目的。（S5）

國道警察最重要的工作就是「維護轄線行車秩序與安全」，理由：這就是交通專業警察的任務。（S6）

貳、專業化形成

一、專業化有些重要概念意涵，要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。

接受訪談的6位基層員警普遍認為國道公路警察專業程度仍有加強的空間。基層員警基本交通養成教育不足，部分交通專業知能欠缺，以及缺乏足夠的專業化訓練講習，大多數員警所憑藉著僅有學長傳授的經驗，以及實際從事多年的實務工作，互相學習印證中得到所謂專業素養；如是，國道公路警察是否達到專業程度，尚難評斷等級。

目前尚缺乏專業化訓練。基層警察基本養成僅少數交通相關課程，警專並無交通科系專門培養交通人員，以致新到任警員皆是師父教徒弟方式成長。（S1）

國道公路警察達到是否專業程度，無法評斷等級，專業技術等級最好有實際經過認證機關認證較佳，但實際從事多年國道工作確實也從實務工作互相學習印證中得到專業素養，目前國道公路警察員警有很大部分由外單位調入服務，包括一些中高階警官非交通科班出身也未曾有從事交警工作者即擔任領導工作，某些程度上是有些不妥。（S2）

要達到專業的程度第一是對於交通法令之熟讀及解釋，因為對交通法令之熟讀對於民眾有任何之疑慮均能夠對民眾一一解

釋；第二是交通事故之處理方面我認為國道公路警察均應每半年參加處理交通事故的專業訓練並且要得到認證。處理交通事故的認證，是處理員警從抵達現場至現場排除以至於詢問當事人均有一定之標準程序，處理交通事故有認證，在事故初步研判分析上，當事人也較能接受並獲得認同。（S3）

國道公路警察專業程度仍有加強的空間（如製單品質、技巧，交通事故處理的品質等）。國道公路警察人員並非由縣市交通隊的人請調而來，而是依據統調分數而定，因此組成人員素質不一、專長不同。建議警政署統調作業資格應以專業交通警察為限，方能藉由已具有基本交通素養來提升公路警察專業形象。再者，預算經費逐年大幅減少，服務單位難以提供專業化的一些培訓課程。加上提供人員去上課，即造成勤務編排執行上的困難。綜上所述，在心態與環境的影響下，專業程度參差不齊，仍有提升之空間。（S4）

專業其實係一種分析的技術，而不能等同於判斷的本身。例如處理事故，面對兩造當事人說法歧異時，如何辨明當事人虛偽、隱匿的說詞；如何查看車損碰撞痕跡；如何在現場發現蛛絲馬跡等跡證，進而在多方論證下得出初步分析肇事因素研判。例如製單舉發，針對違規行為的樣態，如何認定構成要件進而正確適用法律條文。專業知能的欠缺、未經過高等教育的研習與訓練進而測驗考試，所憑藉著僅有學長傳授的經驗，依樣畫葫蘆。也因為半瓶水的功力影響了對自我期許的責任感、使命感。（S5）

「專業化」程度，對現今國道警察來說大概只有一項足可代表，就是手排式巡邏車，也可代表是「落伍」，因為現在自排車輛瞬間啟動衝刺未必遜於手排車，且操控手排車全仰賴駕駛技術。原本就是專業的國道警察，認真來說其實完全不專業。例如：事故處理專業證照，國道沒有？執法用之測速器（車用雷達、雷射槍），屢屢遭違規駕駛甚至交通法庭質疑其證據力，這就不專業。國道專用雙B巡邏車，外表看是光鮮亮麗，車內裝用之警勤配備，雜亂無章且幾乎不適用，甚至不堪用。（S6）

二、在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？

傳統警察執法觀念老舊保守，新進警員又多皆是師父教徒弟方式成長，故受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響大，而漸漸失去學校正統教育的價值與行為判斷。又因為缺少各項交通專業技能訓練，僅能依循前期學長或資深同仁之經驗傳承，對或錯及原理何在渾然不知。如先天上欠缺專業知能的教授，後天若再囿於學長師父經驗的引導，在處理事故、違規取締（掣單舉發）方面將無法有獨立思考、成就專業的可能。受訪談者亦認為機關存在「學長制」、「飲酒文化」、「威權文化」等警察團體的「次級文化」，易使員警習得不好的警察習性及行為，容易阻礙專業化發展過程。上述說法多少表示傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素，確實深深影響專業性的發展。

因新到任警員皆是師父教徒弟方式成長，故受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等影響大，而缺少學校正統教育的價值與行為判斷。（S1）

警察工作在現階段社會變遷速度極劇之下，國道公路警察受到民意監督及敵視非常大，偏激民眾甚至認為國道公路警察取締違規只是在爭取績效、獎金、為政府暴斂稅金，因此員警在取締交通違規部分逐漸降低件數，要求取締違規案件品質，交通執法工作手段日趨圓融，並逐漸走向服務民眾為主流方向邁進。（S2）

目前國道警察之來源除了警校剛畢業開始服務以外，其他均來自各縣市及其他專業單位，故其受到傳統警察之行為和工作特性、文化影響均不同，包括受影響之深淺、處理事情邏輯觀念及態度以及知識、常識。以目前來講影響程度不大，是可以導正的，但需要更多時間去做。（S3）

1.飲酒文化：國道警察勤務時間是分段式，並非都是天天都是連續8小時的休息時間，因此，飲酒後沒有足夠時間休息，造成服勤時間內酒精未退，而酒後開車、發生事故、遭民眾檢舉，都會造成警察形象的損傷以及相關人員的連帶處分。

2.威權文化：在專業性普遍不足的情況下，部分警察人員面對民眾的質疑時，企圖以威嚇的口吻或威權的態度去掩飾或彌蓋合法性，這也是老警察傳承下來的警察文化，多少會影響到民眾的權益。（S4）

師父領進門、修行在個人，先天上欠缺專業知能的教授，後天若再囿於學長師父經驗的引導，在處理事故、製單舉發方面將無法有獨立思考、成就專業的可能。另外，國道公路警察工作特性單純，鮮少牽涉利益團體，較少有喝花酒接受招待的陋習，因此大多時候較能秉持公正執法。（S5）

國道警察在專業化過程中，受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響非常深，因為缺少各項交通專業技能訓練（除有限名額之事故講習外），僅能依循前期學長或資深同仁之經驗傳承，對或錯及原理何在完全不知。雖然傳承是非常重要的環，但若遇到不負責任的指導：『你就這樣做就對了，不用問那麼多！』。那可麻煩，特別是警專停止招生有一段時間，目前基層同仁中其實溝通還有點不良，「老人茶會」已在思變，而「奶茶幫」卻仍依循過去傳統「警察文化」。（S6）

三、請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？

接受訪談的基層員警大多表示機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練係採取辦理講習的方式或每月固定之常年訓練對員警實施教育訓練。

為提升國道公路警察人員專業素養，需加強辦理部分為新進人員的養成及在職教育訓練、強化交通事故處理專業（實務）訓練、執法裝備器材操作訓練、交通事故處理及執法專業認證資格等訓練講習，以符合民眾對於國道警察專業之期望。

警察隊每月有固定項目之常年訓練；最需加強的是新進人員的養成及在職教育訓練。（S1）

多年來國道公路警察礙於經費，已未能落實交警專業訓練工作，每年只能象徵性針對部分新進或較差同仁做些在職訓練工作，無法全面性讓所有員警受專業訓練教育。為求提升國道公路警察執勤專業素養能力，應每年每位員警應接受專業訓練40小時（局辦聘請教授級老師施教），除了實務訓練外，相關法規仍應一併施教；受訓後要施以考試，訓練不及格者不得陞職，當年考績列為乙等以下，並另外再統一集中警局施教，再不及格者應列入不適宜從事警察工作人員處理。（S2）

提升國道公路警察人員專業素養，提高處理交通事故專業訓練，以提升個人學識及與民眾應對進退和為民服務的範圍。我認為對於目前所使用之各項裝備器材及員警個人均應需要認證，以符合目前民眾對於國道警察專業之期望。（S3）

以講習（事故處理、執法品質及技巧）的方式對員警實施教育訓練。強化交通事故處理：包括現場測繪、跡證取得、救護傷患、辨明當事人避重就輕的說詞、傷害告訴的提出、基本的保險理賠、事後當事人的無理取鬧…等。（S4）

以講習的方式為教育訓練。由於涉及到跨領域、多元化的層面，有待加強的絕不能僅作單一直線式的思考，例如：1.講習課程的內容：針對事故處理之流程，尚可延續包括後續的民事賠償、傷害告訴的概論，提昇當事人對員警專業的滿意度（民

事糾紛不介入但可供指引)；車輛保管問題之後續發還、拍賣等程序，尤其涉及權利車。2.授課人的資歷：可請具有實務經驗的官長、學校的教授、司法機關的法官檢察官提點精進方向。3.參加講習的人數：取決於課程的定性，係小班制授予證書、大班制紀錄學習時數。4.教育訓練的時間；可利用每個月常訓時間作為一般課程的講授。(S5)

對於強化、精進執法器材之證據力、交通事故處理及執法專業認證資格等。就個人所知，國外對於「雷射槍」測速執法，須有養成教育，再經測驗合格發給證書後，始得執法。反觀我國道警察，發給工具後，就要求績效，這是不負責任，且嚴重影響民眾權益的行政罰。再者，最簡單的「事故處理證照」，縣市交通隊有專責事故處理小組，成員均經專業訓練並認證合格，國道警察處理事故不需專業技能嗎？(S6)

四、吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制...等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

歸納受訪者對於交通專業措施或制度可行性分析如下：

(一) 交通事故處理人員證照制度：建議各分隊加派人員受訓取得證照，以作為事故處理諮詢對象(S4)。塑立專業警察形象固然重要，質也需提升，「事故處理」、

「事故審核」應有完善養成教育訓練後，再經認證合格發給證照，這對國道警察非常重要，除了專業技能之肯定外，更是榮譽的表彰（S6）。除以上受訪者外，其餘3名受訪者未表示意見，1名表示不大可行。

（二）交通事故專責處理小組：目前國道公路警察並無所謂事故專責處理小組等編組，也未有所謂積分加分等優惠，是有別於一般縣市警察局，專業交通警察就是專責交通事故處理（S2）。當事故發生時，事故處理小組無法立即到達，其他員警仍需做初步處理，等待處理或處理不夠完善時，容易引起事故當事人雙方嫌隙或口角及對警察姍姍來遲之抱怨。（S4）。事故專責處理小組是否會造成同酬不同工的反彈？抑或等級之區分？事故處理小組的編制和權限範圍也需劃分清楚（S5）。以上受訪者多數不贊成交通事故專責處理小組成立或認為此措施不可行。

（三）特殊服制：現有的紅白相間巡邏車及公路警察金牌警鴿徽章，如能精心設計一款國道警察服制及服飾，輔以交通執法及事故處理證照，整體國道警察專業形象定可大大提升（S6）。另有1名受訪者贊同（S3），其餘4名受訪者未表示意見。

落實基層警員養成及在職教育訓練，讓民眾因平常用路時接受國道警察服務，及媒體揭露資訊等，從心理覺得國道警察是專業與認真的。專業應該是由用路人評價的而不是自誇擁有證照或徽章。（S1）

目前國道公路警察並無所謂事故專責處理小組等編組，也未有所謂積分加分等優惠，是有別於一般縣市警察局，國道公路警察除了交通事故處理外仍肩負刑事處理及受理報案等，其實與一般警察負責業務相差無幾，但所差的是國道高速公路環境單純事情不多罷了。國道公路警察其實更應比照縣市警察局因業務需求提升處理品質來區分警察種類，不要任何案件都由基層交警來處理，諸如刑案應由刑警隊來處理，涉外案件就應由外事警察處理等…，專業交通警察就是專責交通事故處理，以求提升專業素養，更維護民眾權益及國家政府形象。（S2）

除了交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度外，我認為是特殊服制較能可行也較能達成。理由是服制就能代表個人及某個單位，讓民眾能一眼就能認出所制定的服制就是代表國道公路警察。（S3）

目前不可行。理由如下：1.經費不足及不受重視。2.分工越細，更顯專業性，但是配套措施未完善時，反而弄巧成拙。例如成立交通事故處理小組，當事故發生時，事故處理小組無法立即到達，其他員警仍需做初步處理，等待處理或處理不夠完善時，容易引起事故當事人雙方嫌隙或口角及對警察姍姍來遲之抱怨。事故處理小組的編制和權限範圍也需劃分清楚。3.建議：各分隊加派人員受訓取得證照，以作為事故處理諮詢對象。隊部成立專責小組，進行鑑定藉以釐清事故原因，突顯公路警察之專業程度，民眾方能對其信任。（S4）

似乎不太可行。紅白相間的巡邏車、金牌警鴿徽章的確係有別於一般交通警察的特徵，但還不到專業象徵。事故專責處理小組、證照制度、事故鑑識小組等措施是否會造成同酬不同工的反彈？抑或等級之區分？人員的培育及編組或許係難題的端緒。（S5）

個人認為只有紅白相間的巡邏車的確與眾不同，金牌警鴿徽章就只有自己知道，那就代表專業特徵嗎？塑立專業警察形象固然重要，質也需提升，「事故處理」、「事故審核」應有完善養成教育訓練後，再經認證合格發給證照，這對我國道警察非常重要，除了專業技能之肯定外，更是榮譽的表彰。「事故處理」、「事故審核」專業證照還無著落，更遑論成立「交通事故鑑識小組」，惟「特殊服制」倒可討論一番，現有的紅白相間巡邏車及公路警察金牌警鴿徽章，如能精心設計一款國道警察服制及服飾，輔以交通執法及事故處理、審核、鑑識證照，整體國道警察專業形象定可大大提升，就如同刑事警察局般，優於一般縣市刑警大隊、偵查隊。（S6）

參、執法策略

一、就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

歸納受訪基層員警就現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在問題分析如下：

（一）交通工程部分：交通工程是影響交通事故主要因素之一，但警察機關卻無權改變現有設施，以致執法困難

(S1)；由於標線、標誌、號誌設計有瑕疵，容易造成民眾發生事故或是違規行為產生(S4)；道路的設計、標誌、號誌的設置、車流量的掌控未能與高公局有良好的互動(S5)。

(二) 交通執法部分：處罰條例以處罰態樣列式，難以隨時代變遷，且各監理機關裁罰有不同解釋，建議訂定「交通法」作為交通執法之母法(S1)；高速公路現場攔停執法安全課題，倘因警察執法攔停車輛，駕駛人若緊張失控造成國賠及形象受損等問題(S2)；人員(警力)不足、執法所需使用之科學儀器及個人應勤之裝備設備亦不足(S1、S3)；員警對執法的法令不熟悉，例如如何認定載運危險物品、須要哪些合法要項，才能正確認定事實、適用法律(S5)；交通違規取締之執法細膩度非常高，在講求證據力的現實環境下，利用科技執法是最迫切需要建立的一環。(S6)

1.基層員警缺乏養成教育及在職訓練。2.處罰條例以處罰態樣列式，難以隨時代變遷，且各監理機關裁罰有不同解釋，建議訂定「交通法」作為交通執法之母法。3.交通工程是影響交通事故主要因素之一，但警察機關卻無權改變現有設施，以致執法困難。4.警力嚴重不足。5.道路交通管理處罰條例限制如：29條之1超載需一公里內才能強制過磅在國道根本不可能以此執法。(S1)

現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在問題，除了民意

監督及敵視非常大等嚴苛問題挑戰外，另有高速公路現場攔停執法安全課題，如果因警察執法攔停車輛，駕駛人因緊張失控造成國賠及形象受損等問題，現場高速車輛攔停是否仍有其必要性值得探討。（S2）

人員不足、執法所要使用之科學儀器及個人應勤之裝備如錄音筆、數位相機、DV錄影設備亦不足。（S3）

1.駕駛人習慣：有些駕駛人開車習慣未與前車保持距離、逼迫前車、未依規定超車、任意變換車道…等，當駕駛人被攔下來遭取締時，往往無法接受違規事實，甚至認為警員故意找麻煩，進而對員警個人提出申訴。2.道路設施不當：由於標線、標誌、號誌設計有瑕疵，容易造成民眾發生事故或是違規行為產生。若對因設計瑕疵而違規之民眾進行取締，易有招致民怨之虞；若不取締將引來民眾抱怨執法不公之隱憂。3.決策者的施政方針善變，執法員警無所適從。（S4）

從交通3E政策來看，一者係交通工程，道路的設計、標誌、號誌的設置、車流量的掌控未能與高公局有良好的互動。二者係交通教育，違規用路人常主張全體權益之保障而質疑國道警察之執法不當，殊不知個人違規行為所造成的危害對於其他用路人之安全顯大於國道警察之執法行為。最後係交通執法，對執法的法令不熟悉，例如如何認定載運危險物品、須要哪些合法要項，才能正確認定事實、適用法律。（S5）

社會輿論講求交通違規執法細膩度非常高，追車是最令民眾厭

惡也是警政高層禁止的行為，如造成傷害更是媒體攻擊焦點。在講求證據力的現實環境下，利用科技執法是最迫切需要建立的一環。(S6)

二、就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有任何困難之處？請提出您的見解與看法。

受訪基層員警多數認同「強力執法」是有效維護行車安全之不二法寶，就「執法面」而言，交通安全透過取締手段來維護，是確有其必要性。違規告發包括現場攔停與逕行舉發，部分違規必須藉由現場攔停舉發方式來加以制止，例如：蛇行、任意變換車道、酒後駕車...等，但部分可透過科學儀器採證舉發違規，例如：違規超速、飆車、闖紅燈...等，以減少現場攔停的危險。其次配合加強交通法令教育，交通宣導有助於提昇交通教育、交通觀念的形塑，可以建構一個行車安全的環境。

受訪基層員警認為執行上困難之處有下列幾點：

- (一) 現場攔查執行上困難：現場攔查取締違規易引起民怨、與民眾發生口角、引起民眾挾怨報復、煽動媒體打擊警察形象。在高速公路攔停時，身處於高速環境下，易危及民眾、其他用路人以及員警本身安全。
- (二) 逕行舉發執行上的困難：預算及經費不足。例如：郵寄費用、委外整理、科技執法設備添購等經費。另外，科技執法設備也易遭不法民眾惡意破壞。
- (三) 交通宣導執行上的困難：教育宣導容易流於言者諄

諄，聽者渺渺。其次，交通違規勸導也較無遏止違規功效。

1.加強員警養成教育。2.訂定交通法。3.人員擴編。4.車輛汰換速度加快。5.獎勵交通事故處理與預防。預算與制度是最大困難。(S1)

就「執法面」而言，交通安全透過取締手段來維護，是有其必要性，仍有些違規是必須透過現場攔停違規車輛來加以制止，例如：蛇行、任意變換車道、酒後駕車…等部分，但一些可以透過科學儀器舉發違規等案件，例如：違規超速、飆車、闖紅燈…等儘可能由科學儀器來執行，減少執行現場攔停的危險。(S2)

多採用科學儀器來取締、提高在國道上違規罰鍰金額、攔停違規舉發過程宣導用路人法令知識、加強學校交通法令教育、交通監理單位對於駕照考試提高錄取門檻，並應增加考試科目以加深印象。(S3)

1.最有效的方法不外乎進行交通違規取締，以達嚇阻作用。

2.現場執行上困難：

(1) 引起民怨、不管有無理由，先申訴再說。(2) 與民眾爆發口角、引起民眾挾怨報復、煽動媒體打擊警察形象。(3) 攔停時，危及民眾、其他用路人以及員警本身安全。

3.逕行舉發執行上的困難：

(1) 經費不足。例如：郵寄費用、委外整理、科技執法設備添購。(2) 設備遭民眾惡意破壞。(S4)

- 1.交通宣導、違規勸導、違規告發，包括現場攔停與逕行舉發。
- 2.交通宣導有助於提昇交通教育，交通觀念的形塑且形諸於外身體力行的交通行為，可以建構一個行車安全的環境。惟宣導容易流於言者諄諄，聽者渺渺。違規勸導也較無遏止功效。
- 3.現場攔停較逕行舉發可即時抑制危險駕車的行為，卻也增添了取締上的危險，因為面對未知的駕駛人，不知駕駛人會強力反抗還是乖乖出示證件、或拒絕配合盤查。（S5）

「強力執法」才是有效維護行車安全之不二法寶，沒有交通警察默默的付出，不畏無理的謾罵與指責，才使車禍死亡人數首度從每年萬人死亡降至5千人以下。如今，社會輿論對事實的扭曲下，不對違規者有所指責，反而對執法者大加撻伐，不問違規者為何違規，卻問執法者為何開單，不問違規者為何不見警察就違規，卻問警察為什麼埋伏取締，如此本末倒置，是非不分，實是執法困難之處。但是我們可以從改變自己做起，我們不能再以舊時代的觀念來從事警察工作，唯有建立專業警察形象，才能扭轉社會輿論的偏差。（S6）

第三節 深度訪談資料交叉分析

本節針對訪問的國道公路警察局6位首長（主管）級警官及國道公路警察隊6位基層員警所受訪回答之資料進行交叉分析整理，以探究其共同性及差異性。

壹、專業角色與功能

一、共同性部分

- (一) 以第二章文獻探討中顧里（Cooley）的「鏡我」概念和米德（Mead）的「自我」的概念，來探討是否清楚定位其專業角色，分別訪談自我及他人對國道公路警察一般性印象，獲致認同國道公路警察係屬於交通專業警察，亦普遍認為國道公路警察有別於一般交通警察，重點工作在於高速公路行車秩序維護及交通事故防制。雙方對角色的認知與定位亦符合人類學家林頓（Ralph Linton）認為角色基本上是一種規定的和靜態的行為期望。
- (二) 接受訪談的6位首長（主管）普遍認為國道公路警察任務應著重於交通執法工作，以維護公路交通秩序安全與順暢，保護公路交通安全、防止公路交通危害，其與接受訪談的6位基層員警認為最重要的工作是交通事故防制與處理及維護行車秩序與安全，兩者之間互相契合，心存服務大眾的責任感與承諾感，均能體認其所肩負的社會責任與功能。

二、差異性部分

- (一) 接受訪談的6位首長（主管）對國道公路警察最重要

的工作認為是交通執法工作（C1、C2、C4、C5）、交通事故處理工作（C6）及維護行車安全與秩序（C3）。接受訪談的6位基層員警對國道公路警察最重要的工作認為是交通事故防制與處理工作（S1、S2、S4、S5）及維護行車秩序與安全（S2、S3、S5、S6）。

- （二）分析兩者有次序上的差異，顯見規劃管理者與實際執行者因職務不同而有些許認知差異，惟深入探究上述工作所欲發揮之功能，可以發現其以交通執法手段來維護行車秩序與安全，防制交通事故的本質與達到安全、順暢之目標應是一致相同。

貳、專業化形成

一、共同性部分

- （一）大致認為專業化過程受到外在環境因素影響，最主要是政治環境因素，環境愈趨複雜、民意愈趨高漲，而交通執法環境及取締手段一再被限縮，嚴重影響交通警察執法的專業性。專業者的權威應廣泛為社會所承認，如此從事工作，才不致受外在因素打擾。
- （二）分析兩個層級人員工作者間，應有共同的文化意識型態，渠等說法均能表示傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素，確實深深影響其專業性的發展。
- （三）接受訪談的6位首長（主管）大致認為普遍辦理各類講習及教育訓練是提升國道公路警察人員素質的主要做法。與基層員警表示機關對於提升人員專業素養的教育訓練係採取辦理講習或常年訓練的方式相同。

(四) 在交通專業措施或制度方面，其中「交通事故處理人員證照制度」獲一致認同，因為從事這職業須經過某種資格或條件的鑑定程序，專業能力必須經過測驗，而專業人員的資格應有設限。另外，「特殊服制」亦獲多數贊成，至於成立「交通事故專責處理小組」也得到一致反對之共識。

二、差異性部分

- (一) 專業化過程的目標方面，期望國道公路警察人員都能具備專業的知識與技能、培養專業倫理及深具專業責任，以達到公路警察執法的目標。接受訪談的基層員警普遍認為國道公路警察專業程度不足，仍有許多加強的空間。
- (二) 提升人員專業素質方面，基層員警普遍認為教育訓練不足，需加強辦理部分有：養成及在職教育訓練、強化交通事故處理實務訓練、執法裝備器材操作訓練、交通事故處理及執法專業認證資格等訓練講習。基於專門的知識和訓練的權威性，方能獲得社會及顧客認同，以符合民眾對於國道警察專業之期望。
- (三) 交通專業措施或制度方面，成立諸如交通事故處理指導小組、交通事故鑑識小組、交通事故偵查小組、交通宣導小組等僅於首長（主管）層級被提及，基層員警部分均未提起或表示意見。

參、執法策略

一、共同性部分

- (一) 均能以「問題建構」觀點，診斷出高速公路安全維護事項在執法層面存在的問題，並分別提出個人見解與對策。
- (二) 受訪基層員警多數認同「強力執法」是有效維護行車安全之不二法寶，與規劃管理階層所研擬交通執法及安全對策，多數均以交通執法作為為主，輔以交通工程改善、交通安全宣導等措施能相呼應。

二、差異性部分

- (一) 受訪的首長(主管)層級均較能清楚診斷高速公路「執法面」存在的問題，並瞭解如何藉由肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時段，機動化的警力分配與彈性調度，研擬交通執法策略。基層員警僅較強調嚴正交通執法—即加強違規取締，這也無可厚非，畢竟一邊是規劃管理階層，一邊是實務執行階層，皆無礙其專業性考量。
- (二) 管理階層會依據高速公路交通事故的統計數據資料，分析檢討交通事故整體概況、趨勢及交通安全現況，作為研擬交通執法及安全對策之參考。基層員警喜好採「重點式執法」為主，一般性「常態性執法」為輔，加強取締嚴重性或惡性交通違規，以爭取個人績效。

第五章 結論

本章依據文獻探討、參與觀察及深度訪談所得資料之整理分析結果，歸納說明本研究之發現與建議，以供作警政機關之參考。

第一節 研究發現

國道公路警察局管轄的道路具有快速、封閉、線形等特性，其交通特性與一般都會區或鄉鎮市區道路非常不同，致使警察事項之執行與辦理，均具差異性。本研究以「專業角色」、「專業功能」、「專業化形成」、「執法策略」等為主要面向實施深度訪談，探討國道公路警察人員的專業角色與功能，就本研究目的及各章節的研究發現，並因應國道公路警察人員未來取向及專業面予以回應如下：

壹、國道公路警察的角色定位認知清楚

國道公路警察人員對其專業角色的認知與定位，清楚認同國道公路警察係屬於交通專業警察，有別於一般交通警察，重點在於高速公路行車秩序與安全維護及交通事故防制與處理工作。研究分析發現國道公路警察高層與基層員警兩個層級人員均能清楚國道公路警察在高速公路安全維護管理的角色定位，其定位以交通專業為導向，為專業交通警察。符合國道公路警察局對於所屬警察人員的期許，係朝向持續專業化發展，針對交通專業知識與技能加強訓練，統合教育、執法及工程理念，使其運用於執法環境內，提升交通警察執法與服務品質，以確保民眾生命財產之安全。角色的認知與定位亦符合人類學家林頓（Ralph Linton）認為角色基

本上是一種規定的和靜態的行為期望。

貳、國道公路警察的功能取向符合專業性

研究發現在專業功能取向方面，國道公路警察高層認為其任務與功能著重於交通執法工作，以維護公路交通秩序安全與順暢，保護公路交通安全、防止公路交通危害；基層員警認為最重要的工作是交通事故防制與處理及維護行車秩序與安全。規劃管理者（警察高層）與實際執行者（基層員警）或因職務不同而有些許認知差異，惟深入探究渠等工作所欲發揮之功能，不難發現其以交通執法手段來維護行車秩序與安全，防制交通事故的本質與達到安全、順暢之目標應無二致。兩者之間彼此互相契合，均能心存服務大眾的責任感與承諾感，深刻體認其所肩負的社會責任與功能，亦期許國道公路警察能真正具有專業價值，發揮其在高速公路安全維護管理的功能。

參、透過專業化形成過程達到其專業角色與發揮專業功能

一、本研究於第二章文獻探討文中提及，一門職業要成為專業則需經過專業化的過程，而專業化是指達成專業的方法。文中並認為專業化必須涵蓋Benveniste所提出的六大要素：（一）使用技巧是基於特殊的科技知識。（二）必須具有高等的教育程度或訓練資格。（三）專業能力必須經過測驗，專業人員的資格有設限。（四）有專業團體的存在。（五）有專業倫理與行為規範。（六）心存服務大眾的責任感與承諾感。由於Benveniste所主張的要素同時包含：專業知能、專業倫理及專業責任等專業

化之重要意涵。因此，國道公路警察是否為「專業」的評價？不僅應視其對社會的功能，有無一定的價值；同時亦需考慮能否為公眾所承認接受。

- 二、在專業化的目標方面，研究分析發現國道公路警察規劃管理者（警察高層）期望國道公路警察人員都能具備專業的知識與技能、培養專業倫理及深具專業責任，以達到公路警察執法的目標－「安全與順暢」。
- 三、在專業化執行策略方面，運用現代化專業性科技執法器材，辦理交通執法專業訓練相關課程，以強化員警專業性執法知識與技能；其次，建立一套處理交通事故之標準作業程序（SOP），強化交通事故處理實務專業訓練，輔以專業證照制度之實施，提升處理交通事故之效率與專業，並藉由交通事故資料分析系統，配合交通執法科技化，有效維護國道公路交通安全，藉以提升國道公路警察之專業性形象。
- 四、在提升人員專業素質方面，規劃管理者（警察高層）認為普遍辦理各類講習及教育訓練是提升國道公路警察人員素質的主要做法。然而，實際執行者（基層員警）普遍認為所接受的教育訓練不足，需加強辦理部分有：基本養成及在職教育訓練、交通事故處理實務訓練、執法裝備器材操作訓練、交通事故處理證照及執法專業認證資格等訓練講習。如此一來，基於專門的知識和訓練的權威性，方能獲得社會及顧客認同，以符合民眾對於國道警察專業之期望。

五、在交通專業措施或制度方面，其中「交通事故處理人員證照制度」實施與建立，於訪談中獲致受訪者絕大多數認同，因為從事這職業須經過某種資格或條件的鑑定程序，專業能力必須經過測驗，而專業人員的資格應有設限；工作者必須被該專業團體公認，才能從事該項工作，如此一則可取得合法資格，再則有專業性組織負起審核專業成員的責任。

肆、外在環境因素及警察行為與工作特性影響專業化過程

一、研究發現專業化過程受到外在環境因素影響，最主要是政治環境因素，或因政黨輪替、政策更迭，或因民意高漲、民粹至上，又因選舉（選票）考量、民意代表關切，加上輿論媒體因素、預算限制因素等，導致忽略專業性考量，影響專業化進程；在社會環境愈趨複雜、民意高漲的同時，警察功能不斷地擴張，而交通執法環境及取締手段一再被限縮，嚴重影響交通警察執法的專業性。然而，專業者的權威應廣泛為社會所承認，如此從事工作，才不致受外在因素打擾。

二、研究分析發現國道公路警察高層與基層員警兩個層級人員工作者間，應有共同的文化意識型態，渠等說法均表示傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素，確實深深影響其專業性的發展。茲分述如下：

（一）傳統警察行為：傳統警察有種使命感，扮演保護社會秩序的角色，如果只強調交通執法的權威性，而不能以導正違規者觀念為中心，一旦權威（專業）遭挑戰

會有嚴重後果，有時會使用一些模糊、強勢或甚至違法的行為，甚至可能會犧牲人權和正當程序。甚者，傳統警察執法觀念守舊，畢業學生延續學長教學弟制度，如果觀念變得保守，執法過程無法隨之精進、貼進民意要求或無法配合社會環境改變等，多少都會影響專業性的發展。

(二) 警察工作特性：警察的工作人格特性有危險：警察是定期要面對不可預期的情況，員警必須面對他人突然的攻擊，而不是身體或環境等可計算的危險。權威：警察代表權威，可以合法使用強制力，因此警察可能要面對反抗權威的人所帶來的危險。多疑：多數警察都知道這份工作讓他們養成隨時懷疑的態度，因為必須注意危險或犯罪的跡象，自然必須多疑。團結、孤立：團結是警察工作環境的需要；內部團結是孤立的產物，也是因為在緊急時需要倚賴同事，及為了要保護警界整體。以上幾點特性，加以公路警察的獨特性格，間接影響其專業性。另外特別注意，警察在面對社會各方不同需求的抉擇機會增多，當這些需求產生衝突時，警察人員若沒有建構專業倫理，則很容易受到外界因素誘惑，而混淆警察工作價值。

(三) 傳統警察文化：警察文化是警察人員所遵循的價值，是警察組織成員共享的一套價值觀與行為模式，深深影響組織安排與成員的行為表現，這些信念對執勤人員的影響高過法律對警察的意義。機關存在「官大學

問大」、「革命情感」、「學長制」、「飲酒文化」、「威權文化」等警察團體的「次級文化」，會使員警習得不同的警察習性，而發展出不同的警察行為，容易造成專業化發展過程的阻礙。特別是「學長制」文化，學長帶學弟、師傅教徒弟，如先天上欠缺專業知識的教授，後天若再囿於學長師父經驗的引導，則在處理事故、違規取締方面將無法有獨立思考、成就專業的可能。畢竟從事這門職業，並非是靠師父傳授或經驗習得某種技藝或手藝即可，而是依據某一門知識，或有系統的理論；至少這些知識和經驗同等重要。因此，藉由警察組織文化的重塑、創新，可帶動警察組織效能的提升，激發警察團隊自主性的覺醒，員警個人道德倫理與價值觀的自省及行為的改變；藉由共同的行動，提升警察組織效能與制度功能，展現新警察形象，爭取社會大眾的信賴與支持。

伍、藉由其專業角色與發揮專業功能有效提出交通執法策略

一、國道公路警察規劃管理者（警察高層）以「問題建構」觀點，診斷高速公路安全維護事項在執法層面存在的問題，諸如：如何藉由肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時段，機動化的警力分配與彈性調度，採「重點式執法」為主，一般性「常態性執法」為輔，有效防制嚴重性或惡性交通違規；依據高速公路交通事故的統計數據資料，分析檢討交通事故整體概況、趨勢及交通安全現況，作為研擬交通執法及安全對

策之參考。多數均以交通執法為主，輔以交通工程改善、交通安全宣導等措施，以期有效遏止交通事故發生，達到「寓維護公路治安於交通稽查取締」之目的。

二、國道公路警察實際執行者（基層員警），清楚認知國道公路警察係屬於交通專業警察角色，因此，在交通執法策略方面，大多數認同「強力執法」是有效維護行車安全之不二法寶。其較強調嚴正交通執法—即加強違規取締，喜好採「重點式執法」為主，一般性「常態性執法」為輔，加強取締嚴重性或惡性交通違規，一方面除了爭取個人績效外，另一方面藉以展現身為「執法者」的角色與功能。



第二節 研究建議

壹、落實專業化過程以發揮國道公路警察專業角色與功能

專業知能、專業倫理及專業責任等專業化之重要意涵，攸關國道公路警察是否為「專業」的評價，因此，在專業化的目標方面，國道公路警察規劃管理者（警察高層）應清楚規劃一套完整專業教育訓練並落實執行，期使國道公路警察人員都能具備專業的知識與技能、培養專業倫理及深具專業責任，以達到公路警察執法的目標—「安全與順暢」。

研究發現專業化過程受到外在環境因素影響，最主要是政治環境因素，確實影響專業化進程；而在專業化執行策略方面，傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素，亦確實深深影響其專業性的發展。因此，國道公路警察高層在規劃完整專業教育訓練時，需考量相關影響因素，除專業化的課程之外，應適度加入如行政中立、組織文化、組織倫理等課程，藉由警察組織文化的重塑、創新，可帶動警察組織效能的提升，激發警察團隊自主性的覺醒，員警個人道德倫理與價值觀的自省及行為的改變，以減少專業化過程受到其他因素影響，有效達成專業化的目標，以發揮國道公路警察專業角色與功能。

貳、交通專業措施或制度之具體建議

茲就研究發現提供相關交通專業措施或制度以供國道公路警察在專業化過程中達成其專業目標之參考：

- 一、交通事故處理人員證照制度：道路交通事故之處理影響民眾權益甚鉅，故交通事故通報、現場測繪、事故蒐證、

填製事故文書資料、肇事原因分析研究、肇事責任歸屬研判等各項步驟，均影響日後肇因分析、責任研判、司法審查、求償理賠等民眾權益，另因道路交通事故現場跡證複雜微細，其偵查蒐證之處理，攸關日後肇事責任之釐清，需要高度專業能力與實務經驗。交通事故處理係國道公路警察主要任務之一，既然無需成立交通事故專責處理小組，應鼓勵並要求所有國道公路警察人員參與，透過交通事故處理專業講習及實務訓練，進而全面通過測驗取得認證。經由具有證照之事故處理員警專業地、全程地處理交通事故，更能展現國道公路警察的專業性、權威性，方能獲得社會民眾認同。

- 二、交通事故處理指導小組：在每個警察隊隊部交通組成立「交通事故處理指導小組」，小組3至5人成員須具備較高級的交通事故處理專業訓練（具有證照）或有特殊專業人才，遇有A1或A2交通事故案件，則可出動至事故現場指導及協助處理，並執行後續蒐證、分析肇因及研判責任等工作，以增強國道公路警察之專業特性。
- 三、國道公路警察特殊服制：國道公路警察係屬於交通專業警察，有別於一般交通警察，除現有獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，可代表其專業特徵外，如能精心設計一款專屬國道公路警察服制及佩飾，定可提升整體國道公路警察專業形象。美國加州公路警察局即有屬於自己的專屬服制，其他不同州的州警亦同；或者亦可效仿刑事偵查或鑑識人員，交通事故

處理人員穿著特殊服制（如事故處理小組專用背心），亦具有代表性，可增強其專業特性。

參、交通警察執法策略之具體建議

國道公路警察在高速公路安全維護管理的專業角色與專業功能能否有效發揮，攸關達成其法定職掌與任務，茲就研究發現提供國道公路警察相關執法策略以供參考：

一、事前預防功能化：充分運用各種交通安全資料，預判各種交通問題妥善規劃防制，縝密規劃交通執法勤務，包括交通執法事項之規劃、督導、考核，含各項交通管制疏導措施、交通事故處理、易肇事地點及易壅塞路段之改善等計畫。

二、交通執法智慧化：包括智慧型運輸系統，動態交通管制系統，電腦交通號誌系統，動態違規取締，防制酒醉駕駛，防制飆車工作等，運用交通執法科技E化等先進執法裝備、器材執行告發取締。可採行措施如下：

- (一) E化科技執法裝備（器材）加強科學儀器採證，採取不定期、不定點之違規測照、錄影。
- (二) 加強巡邏密度及現場取締以增加見警率，以赫阻動態交通違規。
- (三) 加強隱藏性（隱匿性）交通執法，即利用偵防車加強大型車等重點違規取締。
- (四) 妥善規劃取締酒駕勤務，規劃於易肇事路段、地點加強實施酒測；適當規劃白天執行酒測勤務及系統性規劃酒駕取締勤務，強化取締酒駕執法作為。

三、選擇性交通執法：以「問題建構」觀點，藉由肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時段，機動化的警力分配與彈性調度，採「重點式執法」為主，一般性「常態性執法」為輔，有效防制嚴重性或惡性交通違規。可採行措施如下：

- (一) 針對易肇事違規行為（酒醉駕車、未保安距、超速等），擇定重點取締項目。
- (二) 針對易肇事車種（大型車）列為重點取締車種。
- (三) 針對易肇事路段，除加強勤務部署、增加巡邏密度外，並加強小區域巡邏，迅速排除道路障礙。
- (四) 針對易肇事地點，規劃重點守望勤務，重守地點、時段應具彈性，隨事故特性及交通狀況作機動調整、彈性執行。

四、落實專案計畫執行：諸如「加強取締惡性交通違規專案計畫」、「強化處理及防制道路交通事故執行計畫」、「加強管理施工區道路交通事故」、「加強取締大型車未依規定行駛車道」等專案計畫，應確切落實執行。

五、配合交通教育宣導：預防工作首重交通安全教育，加強交通法令教育宣導有助於提昇交通教育、交通觀念的形塑，可以建構一個行車安全的環境。交通執法單位針對執法之需求與目標，以各種教材，透過各級學校、政府部門、社會各階層及民間團體，協助交通安全教育，即以各種教育方式，使大眾明瞭，並遵守交通規則及管制措施，以減少行車延誤，促進交通安全與便捷的交通環

境。可採行措施如下：

- (一) 建立交通宣導團，到各學校、團體、社區等，進行交通安全及治安宣導、座談會。
- (二) 結合村里辦公室等社區活動或治安會報，辦理交通教育宣傳活動。
- (三) 配合政令性新聞節目、談話性節目、警察廣播電台等大眾傳播媒體，加強交通安全教育宣傳。



參考書目

壹、中文書目

- 王昭正、朱瑞淵（2005），《參與觀察法》，臺北：弘智文化。
- 丘昌泰（2000），《公共政策：基礎篇》，臺北：巨流圖書公司。
- 朱志宏（2002），《公共政策：基礎篇》，臺北：三民書局。
- 江淑文（1989），《清末民初小學教師專業化的研究－1903-1927》，私立東海大學歷史研究所碩士論文。
- 江岷欽、林鍾沂等編（2000），《公共組織理論》，臺北：國立空中大學。
- 任凱、王佳煌（2005），《質性研究法－社會情境的觀察與分析》，臺北：富學文化。
- 呂青霖、丘立誠（2006），《交通警察（I）》，臺北：台灣警察專科學校。
- 余致力（2000），〈論公共行政在民主治理過程中的正當角色－黑堡宣言的內涵、定位與啟示〉，《公共行政學報》，第4期，頁1-30。
- 李湧清（2000），〈論當代民主社會中警察的角色與功能〉，中央警察大學「警察學」學術研討會。
- 巫秋燕（1996），《公共組織專業化之研究》，國立政治大學公共行政研究所碩士論文。
- 吳定等編（1996），《行政學》，臺北：國立空中大學。
- 吳定（2003），《政策管理》，臺北：聯經出版社。
- 邱華君（1998），《警察行政》，桃園：中央警察大學。
- 林奕昌（2001），〈公路執法e願景〉，《公警之聲22期》。
- 范麗娟（1994），〈深度訪談簡介〉，《戶外遊憩研究》，第7卷第2期，臺北：中華民國戶外遊憩學會。
- 孫本初（1998），《公共管理》，臺北：智勝文化。

- 高淑清 (2000), <現象學方法及其在教育研究上的應用>, 《質的研究方法》, 中正大學教育學研究所主編, 高雄: 麗文。
- 馬康莊、陳信木譯, Ritzer, George 著 (1995), 《社會學理論 (下)》, 麥格羅出版社。
- 梅可望 (1999), 《警察學原理》, 桃園: 中央警察大學。
- 許士軍 (1985), 《管理學》, 臺北: 東華書局。
- 陳敦源 (1998), <民意與公共管理>, 收錄於黃榮護主編, 《公共管理》, 台北, 商鼎文化出版社, 頁 127-177。
- 陳書樂 (2002), 《我國政風組織功能與人員角色之研究》, 國立政治大學行政管理碩士學程碩士論文。
- 陳德禹 (2000), <現代行政倫理體系初探>, 《行政管理論文選輯第十四輯》, 台北, 銓敘部, 頁 285-308。
- 章光明 (2000), <從警察學與行政學的關係論警察學術的困境與願景>, 《中央警察大學學報》, 第 36 期。
- 章光明 (2005), <警察工作特性與警察臨檢法制>, 《中央警察大學學報》, 第 42 期。
- 曾靜欽 (2001), 《警察組織專業化之研究》, 中央警察大學行政管理研究所碩士論文。
- 張曉春 (1984), 《社會學概要》, 臺北: 三民書局。
- 張承漢 (1994), 《社會組織與社會關係》, 幼獅文化事業公司出版。
- 蔣基萍 (1995), <論警察專業化>, 《警政學報》, 第 26 期, 頁 163-192。
- 潘金葉 (2008), 《所長領導風格與基層員警工作投入之研究—以台北市政府警察局派出所為例》, 國立政治大學行政管理碩士學程碩士論文。
- 劉伯理 (1988), 《美國圖書館事業專業化之肇始(1985-1987)—探討美國社會發展

的一面》，私立輔仁大學歷史研究所碩士論文。

蔡志和（2005），《「問題導向」警察執勤模式及可行性之研究—以國道公路警察為例》，國立台北大學公共行政暨政策學系碩士在職專班碩士論文。

蔡文輝（1993），《社會學》，臺北：三民書局。

蕭武桐（1988），〈公務倫理的探討〉，《行政管理論文選輯第三輯》，台北，銓敘部，頁 613-640。

內政部警政署，內政部警政署組織條例，2007 年。

內政部警政署，內政部警政署國道公路警察局組織條例，2001 年。

警察法規辭典 內政部警政署 印行 中華民國 82 年 6 月 15 日初版二刷。

內政部警政署網站：<http://www.npa.gov.tw>

內政部警政署國道公路警察局網站：<http://www.hpb.gov.tw>

交通部台灣區國道高速公路局網站：<http://www.freeway.gov.tw>

國家圖書館網站：<http://www.ncl.edu.tw>

貳、英文書目

Abrahamson, M.(1967). *The Professional in the Organization*. Chicago:Rand McNally & Company.

Benveniste, G.(1987). *Professionalizing the Organization*. San Francisco,CA.: Jossey-Bass,Inc.

Biddle, Bruce J. & Thomas,Edwin J.(1966). *Role Theory:Concepts and Research* . New York: John Wiley.

Bittner, Egon.(1967). “Popular Conceptions about the Character of Police Work.” *In The Function of Police in Modern Society*. Washington,DC: National Institute of Mental Health.

Bittner, Egon.(1990). *Aspects of Police Work*,Boston:Northeastern University Press.

Black, Donald J.(1971). “The Social Organization of Arrest.” *Stanford Law Review*

,23:1087-1092;1104-1111.

Blumer, H.(1969). *Symbolic Interactionism*. Englewood Cliffs, NJ : Prentice-Hall.

Cooper, T.L.(1990). *The Responsible Administrator:An Approach to Ethics for the Administrative Role*.3rd ed.,San Francisco:Jossey-Bass Publishers.

Daley, D.(1983). "Support for Professionalism in the States:An Examination of Administrative, Executive, and Legislative Attitudes." *American Review of Public Administration*.Vol.17,pp.102-144.

Feldman, Robert S.(1985). *Social Psychology:Theories, Research, and Applications*. New York:Mc Graw-Hill.

Fyfe,James J.(1979). "Adminstrative Intervention on Police Shooting Discretion and Empirical Examination." *Journal of Criminal Justice*,7:309-323

Gazell, J.A. & Pugh, D.L.(1993). "The Future of Professionalization and Professionalism in Public Administration: Advancement, Barriers, and Prospects." *International Journal of Public Administration*.Vol.16, pp.1933-1964.

Giddens, Anthony.(1984). *The Constitution of Society*. Berkeley, Calif.: University of California Press.

Hamilton, Peter.(1985).*Readings from Talcott Parsons*.London:Tavistock Publications.

Katz,Daniel&Robert Louis Kahn(1978). *The Social Psychology of Organization*. New York:John Wiley and Sons.

Kearney, R.C.(1988). "Professionalism and Bureaucratic Responsiveness:Conflict or Compatibility ?" *Public Administration Review*.Vol.48,pp.571-579.

Kultgen, J.H.(1988).*Ethics and Professionalism*.Philadelphia,Pennsylvania: University of Pennsylvania Press.

- Lagrange,R.L.(1998). *Policing American Society*.2rd ed., Chicago:Nelson-Hall Publishers.
- Maanen, John Van.(1978). “The Asshole.” In P.K. Manning and John Van Maanen(eds) *Policing:A View from the Street*,pp.221-238.Santa Monica,CA:Goodyear.
- Manning,Peter K.(1978). “The Police: Mandate,Strategies,and Appearances.” In P.K. Manning and John Van Maanen(eds) *Policing:A View from the Street*,pp.7-31. Santa Monica,CA:Goodyear.
- Mead,G.H.(1934).*Mind,Self and Society:From Standpoint of a Social Behaviorist*. Chicago:The University of Chicago Press.
- Means,R.H.(1970).*The Ethical Imperative*. Garden City, New York: Doubleday.
- Mehan, H& H.Wood.(1975).*The Reality of Ethnomethodology*. New York: John Wiley.
- Moore, R.H.(1995).*Creating Public Value*.Boston,MA:Harvard Business School Press.
- Muir,William Ker Jr.(1977). “The Professional Political Model of the Good Policeman.” In *The Police :Street Corner Politicians*.Chicago,IL:The University of Chicago Press.
- Skolnick,Jerome.(1975).*Justice without Trial-Law Enforcement in Democratic Society*. New York:John Wiley & Sons,Inc.
- Turner, Jonathan H.(1992).*The Structure of Sociological Theory*. U.S.office of Government Ethics:www.usoge.gov
- Wilson,James Q.(1968).*Variety of Police Behavior:The Management of Law and Order in Eight Communities*.Cambridge,MA:Havard University Press.
- Wiseman, J.P.(1970).*Stations of the Lost*. Englewood Cliffs, NJ : Prentice-Hall.

附錄一、訪談提要

「國道公路警察專業角色與功能之研究」

國道公路警察局訪談大綱

敬愛的警察先進您好：

這是一份學術研究「國道公路警察專業角色與功能之研究」的論文訪談大綱，目的在探討「國道公路警察專業面與未來取向」，因您長期為警察工作的發展貢獻心力，結合了理論與實務，深具遠見，故您提供的寶貴意見與看法，非常具有價值且彌足珍貴，對本研究的成功與否有重大的影響。

對於您所提供的意見，僅做為學術研究之用，內容絕對保密，請您放心。最後，誠摯的感謝您在百忙之中，撥冗接受訪談！再次感謝您的大力協助，倘若您有任何疑問或建議，煩請隨時聯絡並予以指導，謝謝！

敬祝 健康如意

國立政治大學社會科學院行政管理碩士學程

指導教授：蕭武桐 博士

研究生：謝龍富 敬啟

聯絡電話：02-22252697轉701

電子信箱：e63075@tcpsung.gov.tw

編號：

一、接受訪談時間：

二、接受訪談地點：

三、接受訪談人性別：

四、年齡：____歲（出生年月日：）

五、服務年資：____年

六、服務單位：

七、現任職務：

八、教育程度：

九、訪談題目：

- 1.請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？
- 2.請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？
- 3.專業化有些重要概念意涵（提示如下），您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？
- 4.在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？
- 5.在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？
- 6.吾人認為紅白相間巡邏車及公路警察金字徽章，即展現有別於一般警察的專業特性，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組...等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？
- 7.請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策？
- 8.就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

※提示資料：

專業化（Professionalization）是指達成專業的方法；專業主義

（Professionalism）是指達成專業之哲學及概念，而專業化就是讓專業主義成為實際可行的過程。綜合多位學者對專業化的認知，個人認為專業化必須涵蓋Benveniste所提出的六大要素：

一、使用技巧是基於特殊的科技知識。二、必須具有高等的教育程度或訓練資格。三、專業能力必須經過測驗，專業人員的資格有設限。四、有專業團體的存在。五、有專業倫理與行為規範。六、心存服務大眾的責任感與承諾感。

Benveniste所主張的要素同時包含：專業知能（知識與技能）、專業倫理及專業責任等專業化之重要意涵。



附錄二、訪談提要

「國道公路警察專業角色與功能之研究」

國道公路警察隊訪談大綱

敬愛的警察先進您好：

這是一份學術研究「國道公路警察專業角色與功能之研究」的論文訪談大綱，目的在探討「國道公路警察專業性與未來取向」，因您長期為警察工作的發展貢獻心力，結合了理論與實務，深具遠見，故您提供的寶貴意見與看法，非常具有價值且彌足珍貴，對本研究的成功與否有重大的影響。

對於您所提供的意見，僅做為學術研究之用，內容絕對保密，請您放心。最後，誠摯的感謝您在百忙之中，撥冗接受訪談！再次感謝您的大力協助，倘若您有任何疑問或建議，煩請隨時聯絡並予以指導，謝謝！

敬祝 健康如意

國立政治大學社會科學院行政管理碩士學程

指導教授：蕭武桐 博士

研究生：謝龍富 敬啟

聯絡電話：02-22252697轉701

電子信箱：e63075@tcpsung.gov.tw

編號：

一、接受訪談時間：

二、接受訪談地點：

三、接受訪談人性別：

四、年齡：____歲（出生年月日：）

五、服務年資：____年

六、服務單位：

七、現任職務：

八、教育程度：

九、訪談題目：

- 1.請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？
- 2.請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？
- 3.專業化有些重要概念意涵（提示如下），要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。
- 4.在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？
- 5.請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？
- 6.吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制...等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？
- 7.就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？
- 8.就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。

※提示資料：

專業化（Professionalization）是指達成專業的方法；專業主義

（Professionalism）是指達成專業之哲學及概念，而專業化就是讓專業主義成為實際可行的過程。綜合多位學者對專業化的認知，個人認為專業化必須涵蓋Benveniste所提出的六大要素：

一、使用技巧是基於特殊的科技知識。二、必須具有高等的教育程度或訓練資格。三、專業能力必須經過測驗，專業人員的資格有設限。四、有專業團體的存在。五、有專業倫理與行為規範。六、心存服務大眾的責任感與承諾感。

Benveniste所主張的要素同時包含：專業知能（知識與技能）、專業倫理及專業責任等專業化之重要意涵。



附錄三、訪談紀錄—國道公路警察局

受訪者編號：C1

一、接受訪談時間：99年4月12日

二、接受訪談地點：國道公路警察局局長辦公室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：59歲

五、服務年資：37年

六、訪談題目：

一、請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？

答：

(一) 一般性印象：屬於交通專業警察單位，主要工作在於高速公路、快速公路交通秩序之維護、交通執法、交通事故處理、為民服務及特種勤務之執行等。

(二) 「少部分違規人影響大部分守法者的權益」的公路交通現象—「秩序與安全」是現代文明進步的表徵，儘管「交通工程」突飛猛進、「造車工藝」日益精良，但車輛肇事率却不易被有效「控制」，「秩序與安全」迄難有確切保障之關鍵，仍在於國「人」駕「車」、用「路」的觀念不能與時俱進，甚至守法精神及行車道德仍存有舊時代自私、唯我、落伍的心態，往昔一般道路常見的以大欺小、催逼或緊貼前車、不打方向燈、有縫就鑽、網紮不牢固、燈光缺損、車道行車「大小、左右、快慢」不分、甩尾報復、飆車……等等魯莽無禮、弱肉強食或投機取巧、行險僥倖的叢林行車態樣，更拜時代、科技昌明之賜而日

- 1、 專業化發展：針對交通專業知識加強訓練，統合教育、執法及工程理念，運用於執法環境內。
 - (1) 教育：透過教育方式加強員警熟悉專業執法知識(常使用法令整合-關聯性、執法技巧應用、熟悉執法環境)。
 - (2) 工程：熟悉交通工程設計，針對轄線易發生壅塞路段及相關工程改善事項，研擬相關建議，提供工程單位參考。
 - (3) 執法：分析轄線易發生事故路段，分析肇事因素、透過執法手段及強度來防制事故發生，達到用路人安心、順心目標。
- 2、 資訊化發展：強化資訊運用，針對交通執法、事故等常用設備配合 CCTV 整合運用，加速處理時效，例如：高速公路行車速度快、車流量大，發生事故造成路段壅塞，如何整資訊(即時將處理事故資訊迅速提高用路人知道，以避免衍生性事故發生；如 98 年第三警察隊員林路段統聯客運事故即屬於回堵路段衍生性事故)；縮短事故處理時效及處理設備數位化，提升現場測繪執行。
- 3、 區域性發展：組織再造，所屬單位分屬於北中南東共九個

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？

答：

- (一) 以交通為本業（含事故防制、處理與違規取締、遏止）。
- (二) 因本局工作性質屬專業性，執行交通執法工作應具備相當執法知識及技能，故應朝向更具專業化之交通警察單位組織發展。
- (三) 任務以維護交通秩序安全、交通事故處理、為民服務為主，且定位以交通專業為導向。

三、專業化有些重要概念意涵，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？

答：

(一) 目標與執行策略

- 1、員警應具備交通工程、交通管理等使用技巧。
- 2、訂定交通執法專業訓練等相關課程及訓練時程，專業證照制度實施。
- 3、專業能力須先實習、經歷等過程在實施測驗，通過測驗發給證書。
- 4、提高為民服務。

(二) 外在環境因素影響

- 1、政策環境：例如政府組織再造、配合政府政策執行。
- 2、執法環境：民意高漲、立法從寬，執法環境限縮（例如：申訴案件上升）。
- 3、人員限制：人員流動應適度發展，流動太大—政策推行無法延續；太慢—易發生公務體系延滯不前。
- 4、輿論媒體：媒體競爭，平衡報導，但可能受當事人誤導。
- 5、民意代表：預算審核、關切案件及民眾與公務機關執法公務平衡點。

四、在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？

答：

- (一) 教育訓練：警察傳統執法及工作特性受時代潮流衝擊不斷在改變，然而執法過程無法隨之精進（仍以目測配合測速槍，無法完全PDA取證）、貼進民意要求（小違規以勸導代替取締）及無法配合社會環境改變與媒體生態（與媒體與民意代表互動共生）等。
- (二) 執法觀念守舊：畢業學生延續學長教學弟制度，剛畢業學生遇到知識經驗豐富學長可學習更多東西；遇到得過且過學長就變成觀念保守，坐井觀天。
- (三) 政策推動時效：專業警察機關工作特性（員警無勤務即離隊）造成命令、要求無法即時推動、延續至基層端末。
- (四) 公務部門特性：公務人員受保障，於專業警察守舊之思維，主管無法破除情面，適時以考績淘汰不適任員警。

(五) 體制：傳統體制導致優秀基層人員升遷不易（警專—警員、警務佐、小隊長，警大—巡官以上）

五、在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？

答：分近、遠程分述：

(一) 署長於97年6月20日就職當天臨時擴大署務會報中明確指出，在過去的良好耕耘基礎下，扼要重申力行總統對警察的指示方向，以「人權」、「效率」、「風紀」、「形象」為努力的四大目標。其中特別提出5個現階段作法，勉勵所有同仁戮力以赴。其作法有：建立依法行政典範、致力治安與「交通」工作、爭取跨部會支持及建立兩岸共同打擊犯罪機制、塑造正派「專業的警察形象」、實踐真誠「為民的服務作為」等五項。為能讓警察同仁有所依循，署長進一步提出10點具體項目期勉大家，其中1點即為加強「為民服務」工作，尤其是以警察本業為主的工作，「交通事故處理」正是警察最直接為民服務的工作。因此，建立民眾對國道公路警察人員交通事故處理專業之信任即為首要工作，而其作法可分述如下：

- 1、普及辦理交通事故處理講習，併入各隊常年訓練項目之一，邀請專家學者授課，提供同仁新觀念及知識。
- 2、辦理交通事故處理人員證照認證，現職消防人員之所以較警察為一般民眾所信任，除了消防救災均屬救護民眾生命財產之外，所屬人員均須具備EMT2之認證亦為原因之一。專業認證除了係針對專業智能之肯定，其另一

方面亦係對於取得認證人員能力肯定之榮譽，進而激勵同仁繼續吸取新知，提升素質。

- 3、賡續辦理外語能力檢定，除英語之外亦可增加日語項目，同時提高獎勵額度，畢竟多元化社會國道公路警察於執行稽查取締、事故處理以及急難排除任務時，均有可能與外籍人士接觸，若能排除語言障礙順利達成任務，對於民眾之肯定及個人執法自信與榮譽均有正面之提升。

(二) 人性化交通執法之策略：

要能確實執行交通執法實非易事，其相關之法令、目標及原則等均應有一明確之指標，且亦需與執法技術作更緊密的結合。就交通執法者而言，基本上應具有豐富的執法知能以強化執法效能，且須掌握充分的交通資訊並利用先進技術的輔助以達到人性化的目的。所謂「人性化」並非片面聽信違規者託詞，因而忽略並拋棄執法者的公權力與自主性。其應是先從違規者的違規現象加以分析，藉此了解社會大眾的需求，並配合專業交通管理策略的研擬，再以先教育後執法的手段導正違規者的不良習慣，因此人性化交通執法具有下述幾項的基本特性：

- 1、以教育為目的、執法為手段。
- 2、善用先進技術作為教育民眾之利器。
- 3、不以罰單數量作為主要且唯一衡量交通法績效之方式。

六、吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還

答：

(一) 交通事故處理人員證照制度

民國94年警政署委託中央警察大學辦理交通事故處理人員證照制度研究，其研究案中便提出推動建立交通事故處理人員證照制度之建議。畢竟本局係專業交通警察機關，交通事故處理係國道警察同仁主要任務之一，每一位同仁均係交通事故專責處理人員，既為如此便無成立專責小組必要，而建立證照制度並鼓勵同仁參與進而通過認證，即為可行制度之一。

(二) 交通事故偵查小組

交通事故偵查除鑑識之外，尚包含交通工程、交通法規、汽車工程、物理力學、犯罪偵查等項目，其又有別於交通事故處理屬現場紀錄、蒐證之工作；以及交通事故審核屬肇因研判層面。交通偵查小組係介刑事與交通二者之間，同時須具備二者之專長。從交通事故蒐證、繪圖、偵訊筆錄、肇因研判、鑑識、追查等一連串步驟依序完成。此小組將有助於肇事逃逸案件偵破及提升交通事故案件之證據力。

(三) 交通宣導小組

行銷為目前無論民間單位或公務機關均極為重視之課題。國道公路警察轄線幾乎遍及全國，各隊成立宣導小組配合各地方教育單位針對學校、圖書館社區講座進行交通宣導，除灌輸民眾高速公路交通安全觀念之外，同時宣導民眾國道公路

警察局員警為民服務事項，告知民眾員警均受過駕駛及專業事故處理之訓練等內容，推銷自己與民眾拉近距離。此外，並與警察廣播電台（全國台、地方台）接洽安排固定時段實施專訪宣導交通法令或做案例說明，讓民眾對國道行車或交通狀況有更進一步了解。

（四）交通事故鑑識小組：

目前國人較重視刑事鑑識，對於交通事故鑑識比較輕忽，刑案的發生，加害者與被害人大都有某種程度的熟識與關聯，如男女朋友關係、借貸關係等，唯有交通事故雙方，大部分均互不認識，也沒有任何交集，只有時空因素的巧合相逢，即產生加害人與被害人，在追查肇事者常常耗費人力；而交通事故的發生不外是人、車、路的關聯，大部分的交通事故可歸責於駕駛人的駕駛行為，有些卻是道路工程或車輛設計瑕疵所造成的，所以成立交通事故鑑識小組，有其迫切與必要。

七、請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策？

答：

（一）經研究指出違規取締項目與真正引起事故之肇事原因行為並未完全相符（李克聰等，交通執法策略及方法之評估分析，1996，中央警察大學交通安全與執法研討會）。而經資料統計分析結果確為如此。因此，針對引起事故之肇事原因行為，定期分析並據以規劃勤務執行取締以防制事故確有其必要性。

(二) 經常行經固定路段之用路者或大型車輛職業駕駛人，均熟悉同仁習於執行取締之地點。因此，在同仁經常出現之地點保持不違規，其他地點仍任意違規。因此，加強隱藏性執法，針對引發肇事原因之重點惡性違規加強取締以有效警惕駕駛者，以防制肇事案件發生。

(三) 國人使用高速公路相當頻繁，但是懂得安全行駛高速公路卻非常的少，「高速公路及快速道路管制規則」，詳細規範如何使用高速公路及使用時所注意事項，但是在學校老師沒教，政府宣導有限，考駕駛執照時看一下就忘記了，在這現實情況下，警察執法所發揮的功能不大，平時同仁取締違規行為，常有民眾對自己的違規行為毫不自知；交通的問題，不僅只是高速公路，一般道路也是，應由問題的根本解決，就是教育，國人一年死於交通事故人數大約在數千人，傷亡人數遠超過刑案、自殺的總和，交通安全教育深遠影響國人的生命安全，但是教育部卻未將安通安全納入國民教育，試想人民沒受過交通安全教育，怎麼有能力去發現道路上的危險分子，又如何能塑造出安全的交通環境，更不用談降低交通事故件數，所以安通安全教育是解決交通問題的基石與良藥。

八、就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

答：

(一) 加強科學儀器採證，例如不定期不定點之違規測照、錄影。

- (二) 重點守望勤務地點、時段應具彈性，隨事故特性及交通狀況作調整。
- (三) 加強巡邏及現場取締以增加巡邏密度，以赫阻動態違規。
- (四) 加強隱藏性執法，即利用偵防車加強大型車違規取締。
- (五) 不定期規劃路檢，由各分隊慎選酒後駕車案件易發生之路段及時段，規劃2車4人以上勤務報隊核准後實施，嚇阻酒後駕車車輛進入高速公路，加強防制酒後駕車。



受訪者編號：C2

一、接受訪談時間：99年4月16日

二、接受訪談地點：國道公路警察局副局長辦公室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：61歲

五、服務年資：37年

六、訪談題目：

一、請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？

答：

(一) 一般性印象為國道公路警察係屬於交通專業警察，以維持交通秩序、保護交通安全、防止交通危害為使命。

(二) 交通工程、交通執法、交通教育等各項工作推動，均與道路行車安全之維護息息相關，為因應日益複雜之交通環境，國道公路警察應提升交通警察執法與服務品質，以確保民眾生命財產之安全。

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？

答：

(一) 我覺得國道公路警察最重要的工作，就是在交通警察專業執法部分。

(二) 原因在於：國道公路警察局轄管掌理國道公路警察事項，職司轄線交通秩序之安全維護，常需藉由執法取締手段，矯正用路人錯誤觀念。除一般警察任務外，透過交通警察執法，加強事故防制作為，以維護公路行車安全與順暢。

(三) 國道公路警察的任務與警察的四大任務相關，就是維持公路交通秩序、保護公路交通安全、防止公路交通危害、促進公

路交通福利。現代化交通警察具備專業服務能力，除交通執法事項外，在日趨繁雜之交通環境，能隨時代演進及整體社會發展，適時改進與調整，以期符合現況所需，並彰顯民意要求及改善交通之決心與作為。

三、專業化有些重要概念意涵(提示如下)，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？

答：

(一) 個人認為主要目標與執行策略如下：

- 1、提升交通事故與交通刑案處理效率—交通事故現場處理與蒐証，其現場調查報告品質，直接影響肇事責任歸屬與肇事鑑定工作進行之難度，故提升交通事故處理效率及專業，以增進民眾行的安全，保障人民權益。
- 2、事故資料分析系統—道路交通安全工作之維護，需以完整的肇事資料系統與分析結果為基礎，必須落實肇事資料登錄，擴大資料蒐集面，並建立完整的肇事資料分析機制。
- 3、交通執法科技E化—運用專業交通執法知識結合通訊、電腦等E化科技，建立互通平台，使專業知識能提供員警整合、運用。

(二) 在專業化過程中受到外在環境因素影響確實存在：

- 1、政治環境因素：例如政黨輪替，政策無法延續(需配合新政府政策執行)。
- 2、民意高漲、民粹至上(選票考量)：執法環境及取締手段被嚴重限縮，例如：取締違規之隱匿性執法遭民眾或民代質疑警察偷拍、政府搶錢，配合改變執法策略影響交通執法專業性。
- 3、預算限制因素：民意代表預算審核、關切案件不成即恐嚇刪除預算，使交通專業執法政策推行無法延續。
- 4、輿論媒體因素：媒體競爭，搶新聞之際報導可能受案件當事

人所誤導，而忽略專業性考量，進而打擊執法人員士氣，影響專業化進程。

四、在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？

答：

由於民主思潮演進及人權觀念的普及，員警倘若受到傳統警察行為、工作特性與警察文化之影響，確實會使員警易於執法時，踰越民主與法治的平衡及人權的保護。故在專業化過程中現代的警察角色，除了是「執法者」、「犯罪的剋星」，更應強調「社會服務」，展現高度「專業性」，以使民眾信服俾利維持社會的和諧及社會公共秩序。

五、在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？

答：

民眾對於員警的專業信任與信賴，個人認為非常重要。為因應科技進步，除須接受完備的基礎教育外，透過各類專業講習使員警能吸收新知，貫徹為民服務及打擊犯罪的任務，以提升警察人員素質。故應持續辦理交通事故處理講習，除警察局辦理種子教官講習外，亦應透過各警察隊常年訓練，邀請專家學者授課，提供同仁專業觀念與知識，提升交通事故處理品質，建立用路人對國道公路警察人員交通事故處理專業之信任與信賴。

六、吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察牌警鴿徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：

- (一) 交通事故處理人員及交通事故審核證照制度是可以推行的。
- (二) 道路交通事故之處理直接影響民眾權益甚鉅，故交通事故通報、現場測繪、事故蒐證、填製事故文書資料、分析研究等各項步驟，均影響日後肇事因素分析、責任研判、司法審查、求償理賠等民眾權益，另因道路交通事故現場跡證複雜微細，其偵查蒐證之處理攸關肇事責任之釐清，需要高度專業能力與實務經驗。所以交通事故處理人員證照制度或交通事故審核人員證照制度如果可以推行，上述人員取得認證後更能展現國道公路警察的專業性。

七、請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策？

答：

- (一) 依98年國道公路「A1」類交通事故統計資料顯示有變換車道不當、超速失控、未依規定減速、未保持行車安全距離、酒醉(後)駕駛失控、未注意車前狀態、違反特定標誌(線)禁制、載貨超重而失控、違規停車或暫停不當而肇事、拋錨未採安全措施、車輪脫落或輪胎爆裂等肇事因素項目。其中以酒醉(後)駕駛失控、未注意車前狀態、未保持行車安全距離、車輪脫落或輪胎爆裂、拋錨未採取安全措施等五項為發生比例最高之違規行為。
- (二) 國道公路警察局掌理國道公路警察事項，職司轄線交通秩序之安全維護，運用違規取締手段，矯正用路人錯誤觀念。可依據高速公路交通事故的統計數據資料，分析檢討交通事故整體概況、趨勢及交通安全現況，作為研擬交通執法及安全對策之參考。依國道公路警察局「A1」類交通事故統計分析，訂定有加強取締惡性交通違規專案、使用車道路權觀念執法專案、國道安全執法專案…等。

八、就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

答：

- (一) 預先規劃防制：包括交通執法事項之規劃、督導、考核，含各項交通管制疏導措施、交通事故處理、易肇事地點及易壅塞路段之改善等。
- (二) 交通違規取締：包括動態違規取締，防制酒醉駕駛，防制飆車工作等，運用先進執法裝備執行告發取締。
- (三) 交通執法E化策略：運用專業交通執法知識結合通訊、電腦等E化科技，建立互通平台，使專業知識能提供員警整合、運用，進而針對問題癥結對症下藥，有效強化交通執法效能。



受訪者編號：C3

一、接受訪談時間：99年4月23日

二、接受訪談地點：國道公路警察局科長辦公室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：53歲

五、服務年資：29年

六、訪談題目：

一、請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？

答：

(一)依法令授權，維護國道高速公路交通安全之全般性專業性組織。

(二)因應日益複雜之交通環境，期能提升國道公路警察執法與服務品質，以符合民眾之期望。

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？

答：

(一)維護國道高速公路行車安全與秩序。因為國道公路警察局職司轄線交通秩序之安全維護，為國家依法授權之執法單位。

(二)國道警察的任務是確保國道高速公路之交通安全與順暢，其定位應為專業交通警察。

三、專業化有些重要概念意涵(提示如下)，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？

答：

(一) 國道公路警察的目標與執行策略為：

- 1、提升專業性執法知識與技能：運用現代化專業性科技執法器材，並強化員警專業之知識，藉以提升國道公路警察之專業性形象。
- 2、提升處理交通事故之效率：建立一套處理交通事故之標準作業程序（SOP），期能在發生交通事故後，以最有效率的方式儘速恢復交通暢通。

(二) 主要受到政治環境的影響很大，執政黨的政策及反對黨的偏見都會影響警察專業性。依法取締交通違規，譬如，測速照相是避免超速行為，是防制交通事故發生的策略之一，竟被批評為政府搶錢，隱匿性執法也被質疑為偷拍，專業性付之闕如。其次，專業化也會受到警察組織風格的影響，主要受到領導者偏好的影響，也就是主官的領導風格。再者，面對被執法（取締）對象不同，警察行為的標準都不一樣，部分的警察認為秩序重於法律，傾向以非正式的方式處理問題，其所能裁量的空間較廣，但一般來說他們會以抵抗最少的方式來處理事情。所以專業化的訓練有時不能完全內化於警察人員心中時，就會影響專業判斷及專業處理。

四、在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？

答：

國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響一定會有，傳統警察有種使命感，扮演保護社會秩序的角色，如果權威（專業）遭挑戰會有嚴重後果。因此，有時會使用一些模糊、強勢或甚至違法的行為，當被告（違規者）被視為有罪（違規）

時，甚至可能會犧牲人權和正當程序。因此國道警察在執行各項交通違規取締時，較不能以導正用路人駕駛行為與觀念為中心，只強調交通執法的權威性，如能多思考以「顧客導向」為基礎，多用服務的角度與心態，朝向導正用路人的駕駛行為與觀念，亦即能在執行違規取締與導正用路人駕駛觀念齊頭並重，並朝建立專業警察形象，充實專業知識技能，應更贏得民眾的尊敬。

五、在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？

答：

有學者提到警察專業化的程度，直接影響警察能力的強弱、士氣的高低，進而左右任務達成的效能；而專業的價值在於其無可取代性，專業的內涵則在於透過科際（技）整合達成目標的最佳方法。因此，除了建立完備的基礎警察教育及持續在職教育訓練，應針對國道公路警察人員需具備的專業技能規劃專業課程施以訓練，並藉由通過測驗取得資格或證照，藉以提升國道公路警察人員專業素質（養）。

六、吾人認為紅白相間巡邏車及公路警察金字徽章，即展現有別於一般警察的專業特性，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：

- （一）交通事故處理人員證照制度是可行的。
- （二）道路交通事故之處理直接影響民眾權益甚鉅，交通事故處理，如現場測繪、事故蒐證、填製事故文書資料、分析研究等各項

步驟，均影響日後肇事因素分析、責任研判、司法審查、求償理賠等民眾權益。因此，有必要建立交通事故處理人員證照制度。至於交通事故專責處理小組，比較沒急迫性，個人認為可先在隊部交通組成立類似交通事故處理指導小組，小組成員須具備較高級的交通事故處理專業訓練，遇有A1（死亡）或特別A2（受傷）案件，則出動至現場指導、協助處理，並執行後續蒐證、分析肇責等工作，如此可以增強專業特性。

七、請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策？

答：

診斷高速公路安全維護事項在執法層面存在的問題，也就是交通事故防制計畫，應從交通 4E 政策著手：即交通教育（Education）、交通工程（Engineering）及交通執法（Enforcement）、交通環境（Environment）等 4 大面向著手。

（一）交通執法

1、強化勤務作為

訂定交通重點執法項目，如十大肇因之交通違規項目，強力執法，有效遏止事故發生。

2、加強肇事預防

易發生事故之路段、時段，應加強守望、巡邏，提醒駕駛人注意。

3、健全交通事故統計資料，定期檢討策進防制作為。

（二）交通教育

1、加強學校交通安全教育、駕駛道德、肇事預防教育、駕駛考照前後教育、違規道安講習、交通安全駕駛等。

2、加強交通安全宣導：媒體、學校、社團、民間團體等。

(三) 交通工程

1、加強改善道路及安全設施：如易肇事路段改善、瓶頸拓寬、加強號誌、標誌、標線、夜間反光導標、反照鏡等安全設施、規劃改善不良路型等。

2、加強公路監理：如加強車輛檢驗、加強運輸業管理、加強監警聯合檢查等。

(四) 交通環境

爭取轄內民意團體及地方自治機關首長之支持，另對可能涉及影響A1類交通事故之路燈照明、路樹遮掩清理、道路坑洞填補、其他交通設施之更新補助等，請求權責單位協助維護處理。

八、就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

答：

以酒後駕車為例，駕駛人本人不僅可能構成刑法上之公共危險罪，亦可能構成過失傷害或過失致人於死等罪嫌，而本身對於交通事故的危險性更相對的提高，故加強相關勤務作為，以避免人民生命、身體、財產受到威脅，相關勤務作為如下：

(一) 妥善規劃取締酒駕勤務：規劃於易肇事路段、地點加強實施酒測；適當規劃白天執行酒測勤務；系統性規劃酒駕取締勤務（鄰接縣市間、交通隊與各分局間，錯開或整合勤務）。

(二) 強化取締酒駕執法作為

- 1、提高取締酒駕績效獎勵。
- 2、落實酒駕執法之標準作業程序，保障民眾之基本人權。
- 3、將所有查獲之酒駕公共危險案件嫌犯隨案解送地檢署。
- 4、善用各種道路交通安全設施與設備，保障執法人員安全。

(三) 加強教育宣導

- 1、建立宣導團，到各學校、團體、社區等，進行交通安全及治安宣導、座談會。
- 2、結合村里辦公室等社區活動或治安會報，辦理交通宣傳活動。



受訪者編號：C4

一、接受訪談時間：99年5月28日

二、接受訪談地點：國道公路警察隊隊長室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：55歲

五、服務年資：32年

六、訪談題目：

一、請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？

答：

(一) 對於國道公路警察一般印象為勤務性質單純，專責在高速公路執勤，對於交通執法上較為熟嫻、細膩、圓滿、專業。

(二) 對於國道公路警察的期許，在第一警察隊服務的同仁較為年輕且已新進人員居多，專業能力需要加強努力，而往往訓練到合格（專業能力較好），因家庭或其他因素請調至他單位，造成無法久任，第一警察隊常常變成實務訓練班。但站在整體國道公路警察局的立場考量，也就無所謂了，只期許國道公路警察能真正具有專業價值，我認為非交通專業單位，而只是服務於國道高速公路的警察，同樣要執行維護轄內各項治安、交通工作，差別在於其轄線（區）範圍是在高速公路。

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？

答：

(一) 國道公路警察職司國道公路交通秩序之安全維護，配合協助維

護行車安全，向以「安全」為最重要的決策要素，在「安全」之下，始考量「順暢」與「快速」目標。改善交通問題所謂的3E政策，執法(Enforcement)對警察而言是最重要的，而國道公路警察為交通警察專業單位，較為著重於交通執法範疇。

(二)國道公路警察工作任務應著重於交通執法，雖然工作以交通順暢、降低交通違規事件、減少道路交通事故發生，但須靠強力的執法才能產生明顯的效能。交通3E政策相輔相成，交通工程部分可建請道路主管機關，針對易肇事路段進行改善，也因有警察的交通執法相對於用路人實施教育課程，因此，個人認為國道公路警察仍以交通執法為主要任務。

三、專業化有些重要概念意涵，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？

答：

「安全與順暢」，長久以來即是公路警察執法的目標，防制交通事故發生、降低傷亡事件數，更是一般常態性的要求。許多國道公路警察同仁認為自己是專業交通警察，但個人認為並非交通專業單位，而只是服務於國道高速公路的警察，與一般警察無異，同樣要執行維護轄內各項治安、交通工作。

一門職業要成為專業則需經過專業化的過程，有學者認為專業化必須涵蓋六大要素：一、使用技巧是基於特殊的科技知識。二、必須具有高等的教育程度或訓練資格。三、專業能力必須經過測驗，專業人員的資格有設限。四、有專業團體的存在。五、有專業倫理與行為規範。六、心存服務大眾的責任感與承諾感。事實上依前述專業化必

須涵蓋六大要素標準，個人認為國道公路警察專業化的目標與執行策略還有待加強，包含專業知能、專業倫理及專業責任等都需要精進。

受到外在環境因素影響，主要是政治環境因素，還有經費預算問題，這牽涉到裝備、設備及人員相關費用，許多目標與執行策略都立意完善，但不能獲得上級機關的支持，往往流於空談。

四、在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？

答：

警察文化是警察組織成員共享的一套價值觀與行為模式，警察文化深深影響組織安排與成員的行為表現。組織因領導者、制度、結構、工作流程、人群組合等因素不同，各有不同特色文化。個人擔任國道警察隊長十幾年間，共歷任 7 位局長，無可諱言，所謂「官大學問大」的警察文化，確實是影響專業化的因素之一。

國道公路警察北部單位員警較年輕化，且新進同仁多，離家遠，加上未婚，大多以分隊為家，員警容易培養所謂「革命情感」，也亦發展出警察「次級文化」。多數員警情感多數來自工作夥伴關係及原先建立的革命情感，而傳統警察行為的「次級文化」也會造成專業化發展過程的阻礙。

另外，警察文化是警察人員所遵循的價值，這些信念對執勤人員的影響高過法律對警察的意義。警察視法律與行政規則為限制，只好以其他工作上習得的方法來處理狀況。特別是越重視警察倫理的單位，有所謂學長制，新進人員（或是菜鳥）隨著學長（師傅）的不同帶領，也會習得不同的警察習性，而發展出不同的警察行為，這多少都會影響專業性的發展。

五、在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？

答：

早期基層同仁調至公路警察單位服務，通常都會辦理職前講習，本局轄區特性、勤務性質、勤務方式及事故處理等，與其他縣市警察局有所差異，故對於新進人員有必要先行施以職前講習。目前各單位做法不同，但本隊仍持續辦理，如分發單位的職前講習訓練、定期的專業講習尤其針對事故處理部分，亦會利用每月常年訓練來加強員警處理交通事故能力。

基層員警晉用管道多元化後，或許在學校受訓時間不同、專業素養亦有所差異。國道公路警察無論是勤、業務，相較於其他一般行政警察機關，相形單純，但對於提升專業素質卻是不可或缺。「公路警察勤務規範」可以說是國道公路警察局的葵花寶典，其中規範許多勤務上的基本要求及基本作法，對於新進人員多有助益。「公路警察勤務規範」本局已許久未修正，應予以特別重視，儘速完成修正後印發國道公路警察每位同仁手上。

六、吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：

「紅白相間」巡邏車的確有其特色，但公路警察金牌警鵠徽章就連公路警察人員本身都不清楚其代表何意義。所以表徵的意涵，並不足以代表「專業」的延伸，重點在於本身的專業性是否為民眾所認同。例如，國外對於「雷射槍」測速執法，須有養成教育，再經測驗合格後發給證書，員警始得據以執法。

「交通事故專責處理小組」對於公路警察因受限於警力的不足，較難達成，所以個人認為應該要全面性，也就是每位國道公路警察都要懂得處理事故。所以交通事故專責處理小組目前較不可行，個人認為可先在每個警察隊隊部交通組成立「交通事故處理指導小組」（美國加州公路警察局有類似組織），小組 3 至 5 人成員須具備較高級的交通事故處理專業訓練（具有證照）或有特殊專業人才，遇有 A1 或 A2 交通事故案件，則可出動至事故現場指導及協助處理，並執行後續蒐證、分析肇因及研判責任等工作，以增強國道公路警察之專業特性。（註：A1 類：造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。A2 類：造成人員受傷之交通事故。）

另本隊針對所有交通事故案件，要求處理人員於處理結束後，應給當事人一份「交通事故處理滿意度調查表」，一方面可讓民眾（當事人）反映員警處理事故真實面，另一方面也惕勵同仁自我要求處理品質，藉以提升國道公路警察之專業性。

七、請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策？

答：

所謂的「3E」係指教育(Education)、工程(Engineering)與執法(Enforcement)三個構面。就「教育」而言，必須藉由學校、家庭乃至社會等各個不同面向的教育，以培養用路人正確的交通安全守法觀念與其應有的駕駛行為。至於「工程」面向，係指藉由相關交通工程設施的構建與改善，來提昇用路人的安全。至於「執法」就是國道公路警察本業，藉由公路警察的勤務執行，尤其針對用路人違規的行為所實施之取締作為，以防制違規行為的作法，也就是「寓維護公路治安於交通稽查取締」。由於交通工程之改善與用路人的教育提升，並非一蹴可及，更非警察所能左右，唯獨「執法」是警察責無旁貸。

警力不足的現象呈現出現階段在執法上的困境，有時同一時段的警力全用在處理交通事故上，更別談交通稽查取締的執法工作。如何將有效警力充分的運用，如何妥善適當的規劃與編排，將時間有效分割，有賴專業性之策略規劃。採「問題導向」模式，超脫當前「案件導向」的作為模式，注重「事前預防」及講求「整體工作效率」，員警除處理案件外，更應收集案件資料，並彙集各管道的資訊，俾對問題更深入分析及瞭解，而後針對問題的潛在背景情況從根本處著手解決，必要時更與相關的公、私部門協調及合作；如果警察的這項努力發生效果，那麼相似案件的發生應可減少，或者案件的嚴重程度應減輕，甚至於類似案件不再發生；至少，所獲得的資訊可幫助警察重新設定更有效的處置方式。

因此，以問題建構的觀念，如何藉由肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時段，機動化的警力分配與彈性調度，輔以科學儀器的舉證，採「重點式執法」為主，一般性「常態性

執法」為輔，除有效防制嚴重性或惡性交通違規外，對一般用路人而言，無形中亦會落實對交通法規的尊重。

八、就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

答：

- (一) 取締酒醉駕車：酒後駕車高居高速公路肇事原因第一位。因此，應將酒醉駕駛列為首要重點取締目標。有鑑於酒醉駕駛嚴重影響用路人生命財產，除於巡邏線上加強執行攔查取締外，並規劃於民俗節慶活動或都會區飲宴處之交流道入口匝道，編排勤務實施攔查，防止酒醉駕車上高速公路。
- (二) 取締未保持行車安全距離：於橫跨高速公路路橋上，觀測未保持行車安全距離之車輛，利用雷射測速照相器予以照相取證逕行舉發。
- (三) 取締超速：違規超速係高速公路肇事主因之一，利用雷達測速器、雷射槍、雷達測速照相器等科學儀器加強取締是項違規。
- (四) 淨化路肩：路肩違規停車不僅易遭行駛路肩之車輛追撞，且降低高速公路車道容量，於尖峰時段易造成壅塞亦需排除及取締，而對於行駛路肩者，加強取締。
- (五) 慢車、大車占（爭）道：大型車不依規定車道行駛，大型車占用中線或內側車道及逼迫前車讓道之行為，嚴重危害行車安全，應列為執法重點。

(六) 載重管理：加強取締超重，利用高速公路封閉型的特性，配合各收費站地磅，以強勢作為嚇阻砂石車違規超載。定期邀集客貨運業者召開交通安全座談會，加強安全駕駛教育並宣導交通法規。

(七) 選擇性執法：

1、易肇事原因（酒醉駕車、未保安距、超速等）：針對易肇事違規行為，擇定重點取締項目。

2、易肇事車種（大型車）：針對大型車，列為重點取締車種。

3、易肇事路段：除加強勤務部署、增加巡邏密度外，並加強小區域巡邏，迅速排除道路障礙。

4、易肇事時段（0-6時）：加強深夜時段勤務之執行與督導。

(八) 整合執法策略：對於易肇事原因、車種，規劃取締重點違規行為，以強力勤務作為並運用現有裝備警示、疏導用路人，以當場攔查掣單配以科學儀器採證逕行舉發，嚴正執法，嚇阻用路人違規意圖，維護行車秩序，以期交通更安全順暢。

受訪者編號：C5

一、接受訪談時間：99年5月30日

二、接受訪談地點：國道公路警察隊隊長室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：55歲

五、服務年資：35年

六、訪談題目：

一、請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？

答：

(一) 對於國道公路警察一般印象為勤務單純，對於交通法令執法上較為熟嫻、專業，處理交通類事件處置得當，如交通執法、處理道路交通事故等相較縣市政府警察執行上細膩、圓滿。

(二) 對於國道公路警察的期許，在勤務執勤上同仁警覺性較低、敵情觀念薄弱，缺乏職場安全觀念，常年教育職場安全課程上尚待努力，至於處理刑事類方面專業能力需要加強努力，一般國道公路警察同仁刑事法學觀念尚待加強，期許刑事法學課程編入常年教育或聯合勤教課程中，另聘請法學專業能力較好之學者(講師、教授等)、實務上執法人員(法官、檢察官)授課，提升同仁刑事法學素養。

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？

答：

(一) 改善交通問題政策為三方面－工程(Engineering)、教育

(Education)、執法(Enforcement)所謂的 3E 政策，交通工程部分權責由中央道路機關交通部統籌執行，建立完善的道路環境來提供用路人使用，在交通教育部份，除由交通部監理單位管理用道路用路人必須擁有一定水準的交通法令常識，並且考領合格各類等級駕照後，才能授予用路人適當等級駕照合法駕駛該類車輛行駛公路，另教育單位(教育部)對於在校學童建立正確交通常識及交通安全扎根。而國道公路警察為警察中交通專業單位，較為著重於交通執法範疇。

(二)國道公路警察工作任務應著重於交通執法，雖然交通警察工作以交通順暢、減少道路交通事故發生率、降低交通違規事件發生，但均有強力的執法才能產生明顯的改善效果。交通 3E 政策相輔相成，因有交通警察對於交通違規用路人勸導或糾正後，可逐漸導正或約束不良駕駛及用路行為和習慣，並可建立交通工程設施之權威性，因有警察的交通執法也相對於用路人實施強而有力的教育課程，認為交通警察仍以交通執法為主要任務。另在輔助任務上，交通工程部分仍可建議函請道路主管機關，針對易肇事路段及相關資料數據，邀請列席參加並討論改善，如有工程上需改善部份，仍需道路主管機關執行辦理，將道路工程瑕疵降到最少，以提供良好道路環境。交通教育部份，交通警察仍可走入校園或各機關單位、社區等集會場所宣導交通安全觀念，利用相關資料及案例，強而有力的宣導民眾交通常識及交通安全知識。

三、專業化有些重要概念意涵(提示如下)，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響

有那些？

答：

長久以來公路警察執法的標的所在即是「安全與順暢」，而「零死亡」、「降低事故」更是常態性的要求。也因此，各項階段性的指標與作為，呈現在基層員警眼前的是繁多且雜亂的規定事項。「徒法不足以自行」，基層員警的執行力，關係整個策略的執行。員警於執行過程中，執行力的貫徹就顯得格外重要，而執行力絕對不是蠻力的暴發，也不是任憑基層埋頭苦幹的努力拼業績，滿足個人需求（考績與積分）。因此組織環境的營造相當重要，如何營造良善的組織氣候，則策略的規劃與執行才能顯現其意涵。

執行的過程中，方向定位必須正確，適度的獎勵與控管，如何達成組織需求，讓執行策略的能落實，讓成員的核心能力全部集中在策略的項目上。整體而言，核心價值的達成，成員的認知不可或缺，而策略的有效規劃更是基礎之所在，也是執行背後的推手。因此唯有健全的策略規劃與組織成員的執行力，才能讓整體組織目標達成。

國道公路警察局，就勤務屬性而言，屬於「散在制」，轄線隨著高速公路得陸續興建完成，單位也隨之擴充，尤其在不增加警力的要求下，每個基層單位，人員捉襟見肘可見一般。隨著警察教育的變革，「警察大學研究所招生多元化」、「警察特考年特班與基特班的多重進用」，警察生態產生有史以來最大的衝擊，公路警察自不能自外於「警察組織」。新進員警，依遷調倫理，第一、六、九警察隊首當其衝，尤其第一警察隊最為嚴重。

四、在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？

答：

「次級文化」，依學者的見解，文化是指整個社會大環境中的每一個組成分子，所共同獨特具有的生活型態、價值觀念、行為模式，使用的俚語及心理特徵等綜合體。

次級文化是指社會中特定的某一族群，所共同獨特具有的生活型態、價值觀念、行為模式，使用的俚語及心理特徵等綜合體。所以士農工商團體所各自發展出來的文化便是屬於次文化。

長期以來，警察團體的「次級文化」總是在警察組織中屹立不搖，「國道警察」屬交通專業警察，從早期「台灣省公路警察大隊」、「國、省道合署辦公」、配合署處分家的「國省道分立」，直至民國八十八年精省回歸，公路警察的獨特性格，並未因「省道」與「國道」的分合而有所變易。

「地緣關係」，早期「省公路警察大隊」分屬單位遍及全省，與地方關係（非掛鉤）的建立，甚至優於地方行政警察，但隨著「國道」分屬單位的位移，所謂「警民關係」逐漸淡化。

「員警和諧度」，北部單位員警較年輕化，而且新進同仁多，離家遠，加上未婚，以分隊為家，容易培養所謂「革命情感」。南部單位員警離家近，生活安定，較按部就班（因出差錯必須調整服務單位），員警情感多數來自工作夥伴關係及原先建立的革命情感。

「飲酒文化」，隨著「酒後駕車」的嚴厲處分與諸多案例，早期「酒量」與「工作量」幾乎畫上等號的「次文化」已經逐漸回歸正途。

五、在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？

答：

早期基層同仁（不含巡官以上職務）欲至公路警察單位服務，就儀態而言，有一基本門檻的限制，男警身高必須一七〇公分以上，雖說與素質並無絕對的相關，但與一般行政警察而言，的確有較高的要求，其欲展現於國人面前的，自有一番不同的考量。在那所謂黃金時期，基層員警以能進入公路警察服務為榮，同學（儕）間競相走告（待遇、福利）。

社會多元，基層員警晉用管道在甲種警員班、專科警員班、基層警察特考、年度警察特考的歷史宿命，加上必須接受社會輿論的制約，或許學校所學不同、專業素養亦有所差異，加上在警察教育過程中，師資、編班、甚至教材都有些許的不同，警察組織的宿命，吾人必須面對的殘酷事實。

就警察整體而言，公路警察無論是勤、業務，相較於其他一般行政警察機關，可謂相形單純，但專業素質的提升不可或缺；警專分發應是第一關卡的篩選，服務熱忱、具備相關專業列優先考量，分發至基層單位後：

（一）定期的專業講習（一星期為原則）

- (二) 分發單位的勤前講習（職前訓練）
- (三) 專家（學者）演講（通識教育）
- (四) 勤前教育落實（立即檢討優缺點，以為勤務規範）

六、吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：

「紅白相間」、「黑白分明」的確各有其特色，一般行政警察，乃至其他專業警察單位（諸如航空、港務、鐵路、各保安警察總隊等）均以「黑白分明」，而達警力之宣示與檢警率之表徵，唯獨「紅白相間」支獨幟一格，讓公路警察在一般民眾心目中烙印，不可抹滅。至於在用路人心目中，「紅白相間」所彰顯的意義，除具有「安心」的意義之外，他更是「守護神」的積極表徵。所因深的意涵，所代表的是「專業」與「權威」延伸。

「專責警力」，是警察勤務品質提升的良方，公路警察，受限於警力的不足，目前各分（小）隊規模緊縮，一般人力幾乎均在 20 人至 25 人居多，扣除休假（輪休、補休、休假等），實際執行勤務警力並不多，如遇轄線同時發生多起事故，處理人力的調度則有實際的困難（可以應接不暇形容）。如將專責單位設於隊部統籌管理，以各隊轄線之特性，恐有緩不濟急之缺憾。

七、請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策？

答：

一個安全順暢的交通環境，應有多方面的條件構築，以往「3E」政策，大家耳熟能詳。所謂的「3E」係指教育(Education)、工程(Engineering)與執法(Enforcement)三個構面。就「教育」而言，必須藉由學校、家庭乃至社會等各個不同面向的教育，齊頭並進，既以培養用路人正確的交通安全守法觀念與其應有的駕駛行為。至於「工程」面向，係指藉由相關交通工程設施的構建與改善，藉由交通設施，來提昇用路人的安全。至於「執法」，則是藉由警方的勤務執行，尤其針對用路人違規的行為所實施之取締作為，以防制違規行為的作法。晚近又加上「環境」，亦即所謂「4E」，凡此均為交通安全不可或缺之面向。由於交通工程之改善與用路人的教育提升，並非一蹴可及，更非警察所能左右，至於「環境」更非警察所能掌握，唯獨「執法」是警察責無旁貸。唯有教育、工程、執法與環境多管齊下，方屬上策。

根據反映，有絕大多數民眾經常抱怨與陳訴，表示常看到交通違規，但未受到取締，或是其他人人違規，為何只單獨取締他一個人，實在不公平（尤其國道雷射槍超速取締，因無同步照相功能，抱怨最多）。加以警力不足，職是，如何將有效警力充分的運用，如何妥善適當的規劃與編排，將時間有效分割，此為專案性之策略規劃。如何藉由以往肇事或違規資料的統計分析，歸納出需要加強執法的地點與時段，機動化的警力調度分配與調度，輔以科學儀器的舉證，除提高見警率外，用路人因「霍桑效應」之警覺，隨時都有違規被取締機率

發生，此一「常態性執法」，對用路人而言，無形中亦會落實對交通法規的尊重，畢竟「徒法不足以自行」。

從數年來的取締件數（或稱績效）以觀，國道公路之交通秩序與事故防制，似乎並未隨著罰單數量（警察執法強度）有絕對性的關聯。藉由兩局（高公局、國道公路警察局）定期平台聯席會的召開，交通工程的改善與硬體設施的補強，以避免不必要的交通衝突。交通教育必須從小紮根讓全民多有共識，加上明確可行的交通法規，讓用路人與執法人員有所依循，仍是建立一個暢行的交通環境的不二法門。

八、就「執法面」而言，那些「交通執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

答：

依據國道高速公路發生 A1 類交通事故統計數據分析（98 年）以提供交通執法上參考，就肇事因素部份仍以酒後駕車失控發生件數（9 件）居冠，另未注意車前狀態、未保持行車安全距離、車輪脫落或輪胎爆裂件數（8 件）居次，由肇事因素數據分析後，除加強取締酒後駕車外，執行專案勤務針對車輛輪胎胎紋任一點不足 1.6 公釐違規項目加強取締，以有效降低事故肇事機率。針對肇事車種部分分析，雖然以小客車件數居多（30 件、死亡 33 件、受傷 33 件），但肇事嚴重性上以大客車較為嚴重（發生件數 3 件、死亡人數 12 人、受傷 30 人），依常理判斷因大客車載運人數多，且車輛防護功能差，故發生道路交通事故時，較一般小客車事故嚴重性高。在執法策略上加強靜態「監警聯合稽查」，針對大客車車輛管理（車用滅火器、大客車逃生門、輪胎胎紋、車輛檢驗狀況等稽查）、駕駛人違規（是否酒後駕車、疲勞

駕駛等狀況)加強稽查外，另巡邏人員加強大客車動態違規，如發現大客車行車不穩時，加強攔檢盤查是否大客車駕駛有疲勞駕駛、服用藥物、酒後駕車狀況發生，以避免憾事發生。

有關98年度A1類交通事故，駕駛與前座乘客、後座乘客未繫安全帶統計狀況，顯示未繫安全帶而死亡人數佔78.6%(14人中死11人)，證明了未繫安全帶死亡機率高。綜上所述，現階段仍以加強取締酒後駕車、車輛輪胎胎紋不足、前座人員未依規定繫安全帶、大客車違規項目為重要執法重點。另建議目前現行法規上，修訂車輛行駛高速公路時，車輛前、後座乘客均要繫上安全帶，提高乘客保護措施。(數據統計後座乘客佔全年度死亡人數30%)



受訪者編號：C6

一、接受訪談時間：99年4月27日

二、接受訪談地點：國道公路警察局交通科辦公室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：44歲

五、服務年資：23年

六、訪談題目：

一、請問您對國道公路警察一般性印象是什麼？對於國道公路警察的期許為何？

答：

(一)國道公路警察局直屬內政部警政署，為中央政府4級機關，管轄範圍是國道公路，其中國道高速公路主管機關為交通部臺灣區國道高速公路局，76線快速公路及台2己線等主管機關為交通部公路總局，均為中央政府機關。國道公路警察管轄的道路具有快速、封閉、線形等特性，其交通特性與一般都會區或鄉鎮市區道路非常不同，致使警察事項之執行與辦理，均具差異性。

(二)期許：國道公路的執勤環境與一般交通警察的不同，但鮮少有專業性的研究，能將其差異性具體呈現，不易發展相關之應用科學領域。故期有更多能人志士投入國道公路警察學術研究，以提升國道公路警察專業性。

二、請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？您認為國道公路警察的任務與定位應該為何？

答：

- (一) 交通事故處理工作。
- (二) 交通事故處理是國道公路警察公平正義形象之具體實踐，是交通安全政策的制訂基礎，亦是專業性研究的代表領域。
- (三) 發展策略必須考量各有關組織、個體的「優勢、劣勢」，分析整合未來的「機會、威脅」，並在執行中充分掌握資訊，調整行政的強度與節奏，才能貫徹使命。國道公路警察局掌理國道公路交通秩序之安全維護，在面對高車速嚴重事故的冷酷挑戰，向來以取締任務干預，來減少民眾違規行為，藉以降低事故，惟長期以來受到民眾責難，不符合社會期待。
- (四) 國道公路警察局應逐漸強化交通事故肇因分析，將「重點取締」轉向「惡性違規行為」，並研擬相關之策略，促使交通執法策略回歸民眾對於交通安全的期待。

三、專業化有些重要概念意涵(提示如下)，您認為在專業化過程中，國道公路警察的目標與執行策略為何？受到外在環境因素影響有那些？

答：

- (一) 國道公路警察的目標當然就是希望所有國道公路警察都能具備專業的知識與技能、培養專業倫理及深具專業責任。在執行策略上有運用現代化專業性科技執法器材，並強化員警專業性執法知識與技能，以提升國道公路警察之專業性形象。建立一套處理交通事故之標準作業程序(SOP)，以提升處理交通事故之效率，期能在發生交通事故後，以最有效率的方式來處理交通事故，儘速恢復高速公路交通暢通，避免影響用路人的權益。

(二)個人認為政治因素影響最大。近年來，人民之權利意識高漲，對於政府之各項施政，時因缺乏溝通互信，動輒以抗爭相恃，不僅使社會付出鉅大的成本，易造成政府施政之重大阻礙，影響國家建設至鉅。也因為民意高漲、民粹至上加上選舉考量，交通執法環境及取締手段被限縮，例如：明明是取締違規之隱匿性執法，卻遭民眾或民代質疑警察偷拍、政府搶錢，加上媒體大幅報導，不得不配合改變執法策略及手段，嚴重影響交通警察執法的專業性。

四、在專業化過程中，您認為國道公路警察受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？

答：

有國外學者綜合了早期的研究和自己的發現，描繪出警察的「工作人格」。這並不是個人的心理現象，而是社會產生的文化。因此，國道公路警察也會受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響其專業性。警察的「工作人格」特性有下列幾點：

- (一)危險：警察環境中的危險無法以量化估計。高塔清潔工、礦工、潛水俠等的職場風險可能很高，但警察是定期要面對不可預期的情況。員警必須面對他人突然的攻擊，而不是身體或環境等可計算的危險。
- (二)權威：權威則是警察環境中的另一個要素。警察代表權威，可以合法使用強制力，因此警察可能要面對反抗權威的人所帶來的危險。警察使用暴力事實上是維持權威、控制嫌犯和取得資訊的一種策略。
- (三)多疑：多數警察都知道這份工作讓他們養成隨時懷疑的態度。

因為必須注意危險或犯罪的跡象，自然必須多疑。警察必須精細地發展一套社會認知，才能及時預測、處理形形色色的行為，不至喪失權威。

(四) 團結、孤立：團結是警察工作環境的需要，內部團結是孤立的產物，也是因為在緊急時需要倚賴同事，及為了要保護警界整體。

五、在專業化過程中，請問您覺得對於提升國道公路警察人員素質的做法為何？

答：

(一) 加強教育訓練：定期由警察局或警察隊舉辦各種專業性的教育訓練，針對國道公路警察人員需具備的專業技能規劃課程訓練，並經由測驗通過來取得資格或證照，藉以提升國道公路警察人員專業素養，使所有員警的執法知識與技能不斷精進，進而達到專業性之要求。

(二) 升遷管道暢通：傳統體制導致優秀基層人員不易升遷，如警專畢業的警員要升至警務佐、小隊長均須耗費多年，如未能進入警大則當不了巡官或分隊長以上，造成基層員警看不到前途，得過且過觀念就變成保守，不願精進其專業技能或知識。所以，一定要設計出一套合理之人事升遷制度，使優秀的基層人員能願意一直留在國道公路警察局服務，並將其專業承傳下去。

六、吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事

故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等)對國道公路警察是可行的?而理由又是什麼?

答:

- (一) 交通事故處理人員證照制度及特殊服制。
- (二) 道路交通事故處理影響民眾權益甚鉅，如現場測繪、事故蒐證、填製事故文書資料、研判分析肇責等，均影響日後肇事因素分析、責任研判、司法審查、求償理賠等民眾權益。為強化專業性，建立交通事故處理人員證照制度是可行的。透過專業性檢驗的有證照處理人員，具備較高級的交通事故處理專業訓練，如此可以讓民眾更有信任感及信賴感。另外處理人員穿著特殊服制(如事故處理小組專用背心)，亦具有代表性，可增強專業特性。

七、請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題?問題如何清楚地診斷並提出解決問題的對策?

答:

- (一) 加強設置具警示效果之告示牌面
由學術或實務觀點，適度設置告示標誌牌面，對於用路人具有即時警示之效果，避免駕駛人掉以輕心，絕對有其必要性。建請國道高速公路局加強設置具警示效果之告示標誌牌面，或支持本局所提之設置建議；至於是否造成道路資訊混亂等負面疑慮，可召請相關學者、機關研商設置原則。
- (二) 強化交流道匝道工程
現行交流道匝道標誌標線，並無法有效杜絕逆向誤闖事件之發生，復以先進國家多以設施取代人員執法，殊值效法。建

請交通部研議修正現有工程規範，加強匝道出入口標誌及照明、或設置「感應器」、「聲光警示」、「車輛阻絕設施」等設施，使誤闖者即時發現，阻絕危險因子進入主線。

(三) 妥善規劃特殊路段之事故防制措施

部分路段因路肩寬度不足或無路肩、車流易回堵至隧道內、長度較長之輔助車道等特殊狀況，可能發生嚴重交通事故。建請國道高速公路局規劃設置明顯告示牌面、照明設備等工程設施、提供即時資訊等措施，提醒用路人注意，減少追撞事故。

(四) 共同執行國道主線攔查專案

執行國道公路主線攔查，能有效防堵警察執法缺口，但因主線攔查勢將嚴重干擾車流，必須慎選勤務執行時、路段，並且比照公路施工之安全管制措施。建請國道高速公路局配合本局進行相關之安全管制措施，避免衍生其他事故。

(五) 由交通部統籌執行行車安全維護方案

舉凡交通工程、教育、執法，無一不與交通部及所屬機關相關，警察機關僅能由取締違規、事故處理等駕駛行為管理面著力；然而，為達成維護行車安全重責大任，本局除加強行使警察職權、擴大事故處理調查層面之外，無計可施。建請交通部統籌執行維護行車安全方案，對於國道公路改善意見或建議，妥慎處理，避免顧此失彼或備多力分。

(六) 協助解決交通執法相關問題

本局除執行國道公路警察事項外，對於路段通車、交通安全宣導、事故防制、服務用路人等其他事項，皆不遺餘力、全

力配合，希望交通部及警政署循例協助解決本局交通執法經費不足問題，並請及早規劃補助，以免影響執行成效。

八、就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」之制定與執行，可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？請提出您的見解與看法。

答：

本局轄線高速公路施工頻繁，對行車安全造成影響。為釐清肇事責任，並維護交通安全秩序，本局曾函發各單位規定「加強管理施工區道路交通事故」，要求各隊督屬確實辦理。有關加強管理施工區道路交通事故，各單位辦理工作，還有尚待改善事項：

- (一) 轄線發生施工區 A2、A3 類道路交通事故，部分單位未依規定報局查核。
- (二) 重建當事人事故前景視野，要求員警應在安全無虞情況下，自第一撞擊點上游 50、100、150、200 公尺處向道路前方拍攝。
- (三) 調查事故未通知公路管理單位認定是否符合「施工之交通安全管制守則」規定，或未提供監督紀錄。
- (四) 施工完畢未依規定撤除「改道」或「速限」標誌，違反道路交通管理處罰條例第 82 條第 1 項第 7 款規定或其他違規情形，未依規定舉發或報局查核。

附錄四、訪談紀錄—國道公路警察隊

受訪者編號：S1

一、接受訪談時間：99年5月3日

二、接受訪談地點：第一警察隊泰山分隊

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：37歲

五、服務年資：1年

六、訪談題目：

1. 請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？

答：（1）工作單純、以巡邏與事故處理為主要工作。

（2）工作地點特性不同；各類型交通事故均需處理且無派出所處理A3（無人員傷亡）事故；一般刑事案件亦須受理。

2. 請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？

答：（1）事故預防與事故現場排除（也就是交通事故處理）。

（2）此為用路人最易產生民怨之處，尤其是每天使用國道之用路人更是關切。

3. 專業化有些重要概念意涵（提示如下），要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。

答：（1）目前尚缺乏專業化訓練。

（2）基層警察基本養成僅少數交通相關課程，警專並無交通科系專門培養交通人員，以致新到任警員皆是師父教徒弟方式成長。

4. 在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？

答：因新到任警員皆是師父教徒弟方式成長，故受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等影響大，而缺少學校正統教育的價值與行為判斷。

5. 請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？

答：警察隊每月有固定項目之常年訓練；最需加強的是新進人員的養成及在職教育訓練。

6. 吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：（1）落實基層警員養成及在職教育訓練，讓民眾因平常用路時接受國道警察服務，及媒體揭露資訊等，從心理覺得國道警察是專業與認真的。

（2）專業應該是由用路人評價的而不是自誇擁有證照或徽章。

7. 就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

答：（1）基層員警缺乏養成教育及在職訓練。

（2）處罰條例以處罰態樣列式，難以隨時代變遷，且各監理機關裁罰有不同解釋，建議訂定「交通法」作為交通執法之母法。

(3) 交通工程是影響交通事故主要因素之一，但警察機關卻無權改變現有設施，以致執法困難。

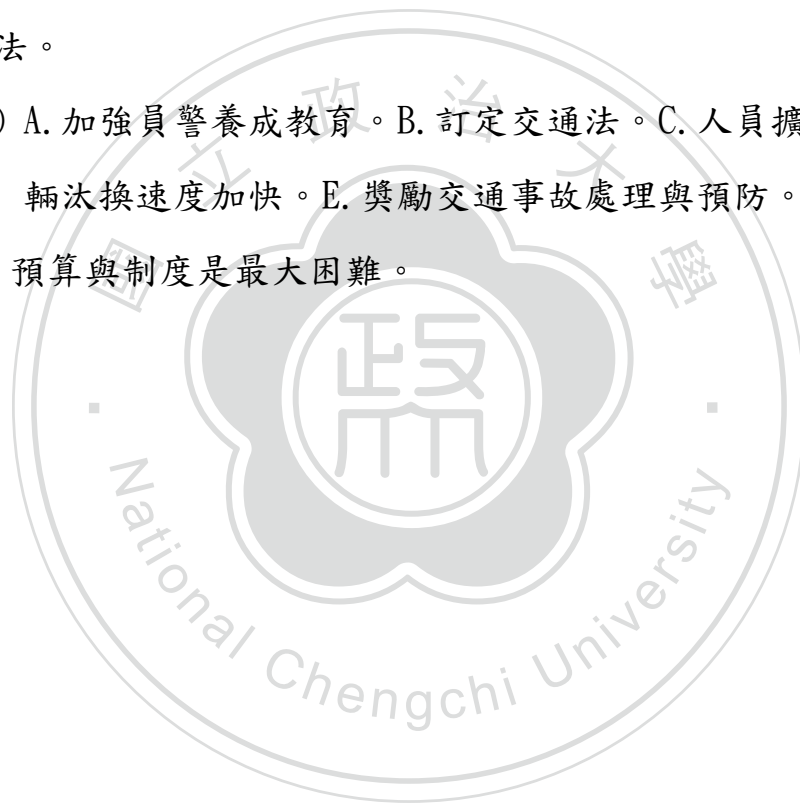
(4) 警力嚴重不足。

(5) 道路交通管理處罰條例限制如：29條之1超載需一公里內才能強制過磅在國道根本不可能以此執法。

8. 就「執法面」而言，那些「交通執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。

答：(1) A. 加強員警養成教育。B. 訂定交通法。C. 人員擴編。D. 車輛汰換速度加快。E. 獎勵交通事故處理與預防。

(2) 預算與制度是最大困難。



受訪者編號：S2

一、接受訪談時間：99年5月20日

二、接受訪談地點：第九警察隊木柵分隊分隊長室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：54歲

五、服務年資：33年

六、訪談題目：

1. 請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？

答：(1) 他人對國道公路警察一般性印象：專業、單純、嚴格執法、不講情面。

(2) 國道公路警察與一般交通警察的差異性：A. 國道公路警察須擔負刑事案件處理，一般交通警察則大多不必。B. 一般交通警察重點工作在於尖峰時段各路口車流交整工作及行車秩序維護，國道公警重點工作則在於高速公路行車秩序維護及交通事故防制。

2. 請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？

答：個人認為國道公路警察最重要的工作在於交通事故防制及行車秩序維護工作。高速公路多為封閉性單向高速行駛車道，車流交織情形均利用交通工程在儘可能情形下減少，車流回堵大都為車流量過大造成交流道出口前回堵或交通事故等引起之臨時型車流回堵，而車流量過大是需要透過交通工程去解決，公警隊所能做的僅是盡量防制事故發生，減少突發性車流回堵事件發生，而交

通事故防制工作須透過警察以交通執法手段來維護行車秩序，減少交通事故發生。

3. 專業化有些重要概念意涵（提示如下），要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。

答：從事專業警察工作就叫做專業，有可能貽笑大方；國道公路警察達到專業的程度為何，是否專業僅能自己說說無法評斷等級，按理講專業技術等級最好有實際經過認證機關認證較佳，但實際從事多年國道工作確實也從實務工作互相學習印證中得到專業素養，目前國道公路警察員警有很大部分由外單位調入服務，包括一些中高階警官非交通科班出身也未曾有從事交警工作者即擔任領導工作，某些程度上是有些不妥。

4. 在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？

答：警察工作在現階段社會變遷速度極劇之下，國道公路警察受到民意監督及敵視非常大，偏激民眾甚至認為國道公路警察取締違規只是在爭取績效、獎金、為政府暴斂稅金，因此員警在取締交通違規部分逐漸降低件數，要求取締違規案件品質，交通執法工作手段日趨圓融，並逐漸走向服務民眾為主流方向邁進。

5. 請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？

答：多年來國道公路警察礙於經費，已未能落實交警專業訓練工作，每年只能象徵性針對部分新進或較差同仁做些在職訓練工作，無法全面性讓所有員警受專業訓練教育，大部分員警只能透過自我要求期許，研讀新修法規提升自己專業能力，一些較懶散員警甚

至連一般公文規定都無法確實去做到，真是「朽木不可雕」也；前提為求提升國道公路警察執勤專業素養能力，應每年每位員警應接受專業訓練40小時（局辦聘請教授級老師施教），除了實務訓練外，相關法規仍應一併施教；受訓後要施以考試，訓練不及格者不得陞職，當年考績列為乙等以下，並另外再統一集中施教（由局承辦單位施教），再不及格者應列入不適宜從事警察工作人員處理，也許上述作法認為有些嚴苛，但警察工作往往涉及民眾權益、法律問題，不可不謹慎。長官對部屬平日督導管理，反而應多關懷基層同仁，不要吹毛求疵，故意找基層同仁缺失以彰顯長官威能，以求員警能效仿長官愛心應對民眾。

6. 吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：目前國道公路警察並無所謂事故專責處理小組等編組，也未有所謂積分加分等優惠，是有別於一般縣市警察局，國道公路警察除了交通事故處理外仍肩負刑事處理及受理報案等，其實與一般警察負責業務相差無幾，但所差的是國道高速公路環境單純事情不多罷了，至於交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制等，僅是對一般縣市警察局警察一種類別區分以求警察工作專業區格，提升處理品質。國道公路警察其實更應比照縣市警察局因業務需求提升處理品質來區分警察種類，不要任何案件都由基層交警來處理，諸如刑案應由

刑警隊來處理，涉外案件就應由外事警察處理等…，專業交通警察就是專責交通事故處理，不要淪為四不像，以求提升專業素養，更維護民眾權益及國家政府形象。

7. 就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

答：現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在問題，除了上開所述民意監督及敵視非常大等嚴苛問題挑戰外，另有高速公路現場攔停執法安全課題，如果因警察執法攔停車輛，駕駛人因緊張失控造成國賠及形象受損等問題，現場高速車輛攔停是否仍有其必要性值得探討。

8. 就「執法面」而言，那些「交通執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。

答：就「執法面」而言，交通安全透過取締手段來維護，是有其必要性，仍有些違規是必須透過現場攔停違規車輛來加以制止，例如：蛇行、任意變換車道、酒後駕車等部分，但一些可以透過科學儀器舉發違規等案件，例如：違規超速、飆車、闖紅燈…等等儘可能由科學儀器來執行，減少執行現場攔停的危險。

受訪者編號：S3

一、接受訪談時間：99年05月12日

二、接受訪談地點：第一警察隊泰山分隊辦公室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：39歲

五、服務年資：9年

六、訪談題目：

1. 請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？

答：職司高速公路上各種勤務包括交通違規取締及處理交通事故等；所使用之儀器裝備均為一般交通警察之上並對各交通法令均有一定之專業知識。

2. 請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？

答：維護用路人之行車秩序及安全和宣導交通法令。理由是用路人目前均缺乏遵守法令以及用路人上了高速公路後其開車的思想觀念均停留在使用一般之平面道路思維上，而且用路人上高速公路只了解到一點就是過收費站要繳費而已，往往不知道行駛國道需要遵守國道上之交通法令以及如何避免危險。

3. 專業化有些重要概念意涵（提示如下），要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。

答：我認為國道公路警察要達到專業的程度第一是對於交通法令之熟讀及解釋，因為對交通法令之熟讀對於民眾有任何之疑慮均能夠

對民眾一一解釋；第二是交通事故之處理方面我認為國道公路警察均應每半年參加處理交通事故的專業訓練並且要得到認證。處理交通事故的認證，是處理員警從抵達現場至現場排除以至於詢問當事人均有一定之標準程序，處理交通事故有認證，在事故初步研判分析上，當事人也較能接受並獲得認同。

4. 在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？

答：目前國道警察之來源除了警校剛畢業開始服務以外，其他均來自各縣市及其他專業單位，故其受到傳統警察之行為和工作特性、文化影響均不同，包括受影響之深淺、處理事情邏輯觀念及態度以及知識、常識。以目前來講影響程度不大，是可以導正的，但需要更多時間去做。

5. 請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？

答：提升國道公路警察人員專業素養，提高處理交通事故專業訓練，以提升個人學識及與民眾應對進退和為民服務的範圍。我認為對於目前所使用之各項裝備器材及員警個人均應需要認證，以符合目前民眾對於國道警察專業之期望。

6. 吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：除了交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度外，我

認為是特殊服制較能可行也較能達成。理由是服制就能代表個人及某個單位，讓民眾能一眼就能認出所制定的服制就是代表國道公路警察。

7. 就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

答：人員不足、執法所要使用之科學儀器及個人應勤之裝備如錄音筆、數位相機、DV錄影設備亦不足。

8. 就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。

答：多採用科學儀器來取締（政府購置儀器之預算增加）、提高在國道上違規罰鍰金額（會造成民眾反感會認為政府搶錢）、攔停違規舉發過程宣導用路人法令知識讓用路人知悉（民眾會認為違規舉發就好不需要再說其他情事，況且一般民眾都用一句話我趕時間就終止了宣導法令的說明）、加強學校交通法令教育並將交通知識法令列為一科別、交通監理單位對於民眾欲考取得駕照之考試希望能提高錄取門檻並應增加考試科目以加深印象。

受訪者編號：S4

一、接受訪談時間：99年4月30日

二、接受訪談地點：第九警察隊石碇分隊辦公室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：44歲

五、服務年資：24年

六、訪談題目：

1. 請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？

答：(1)在經過媒體的渲染下，他人對於國道警察的印象，可能停留於追車、取締違規以及處理事故，干涉性質多於服務性質。

(2)國道公路警察與一般交通警察(以縣市為例)差別如下：

一般交通警察(以縣市為例)轄區範圍以鄰里鄉鎮做區分，區分後服勤則在同一縣、市內；勤務內容以治安、事故處理、整頓交通為主；勤務時間多為一段式服勤，遇到事故才出勤前往處理，若無事故發生，則是在交通隊、派出所或特定地點備勤待命。國道公路警察轄線以高速公路公里數為劃分，轄線劃分後，將跨越數個縣、市。勤務內容以取締違規、處理事故、維護公路交通順暢、受理民眾報案以及為民服務等。勤務時間區分則視交通狀況為數段式服勤，事故發生時由勤指中心、值班調派前往處理，若無事故則以線上巡邏、重守。

2. 請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？

答：(1)交通事故處理；迅速排除事故現場使其交通順暢，減少車流

回堵情形，防制事故再次發生。

(2)高速公路主要的目的，就是縮短用路人交通運輸及往返時間，所以高速公路上有最低速限的規定。然而當車流量大到行車速率緩慢時，事故發生的機會就大大的提高了，因為一般駕駛人的開車習慣不同，於塞車時任意變換車道或未與前車保持適當的安全距離，則是交通事故發生的重要因素，因此迅速處理交通事故使其恢復交通順暢，變成很重要的工作。

3. 專業化有些重要概念意涵（提示如下），要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。

答：(1) 國道公路警察專業程度仍有加強的空間（如製單品質、技巧，交通事故處理的品質等）。

(2) 國道公路警察人員並非由縣市交通隊的人請調而來，而是依據統調分數而定，因此組成人員素質不一、專長不同。縣市派出所能調到國道的人員資積積分都不低，大部分都會有一種到國道修身養性一陣子再說，畢竟比起派出所的勤務，國道的勤務算是單純多了。建議警政署統調作業資格應以專業交通警察為限，方能藉由已具有基本交通素養來提升公路警察專業形象。再者，預算經費逐年的大幅減少，服務單位難以提供專業化的一些培訓課程。加上提供人員去上課，即造成勤務編排執行上的困難。綜上所述，在心態與環境的影響下，專業程度參差不齊，仍有提升之空間。

4. 在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？

答：(1)飲酒文化：國道警察勤務時間是分段式，並非都是天天都是連續8小時的休息時間，因此，飲酒後沒有足夠時間休息，造成服勤時間內酒精未退，而酒後開車、發生事故、遭民眾檢舉，都會造成警察形象的損傷以及相關人員的連帶處分。

(2)威權文化：在專業性普遍不足的情況下，部分警察人員面對民眾的質疑時，企圖以威嚇的口吻或威權的態度去掩飾或彌蓋合法性，這也是老警察傳承下來的警察文化，多少會影響到民眾的權益。

5. 請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？

答：(1)以講習（事故處理、執法品質及技巧）的方式對員警實施教育訓練。

(2)強化交通事故處理：包括現場測繪、跡證取得、救護傷患、辨明當事人避重就輕的說詞、傷害告訴的提出、基本的保險理賠、事後當事人的無理取鬧…等。

6. 吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鵠徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：(1)目前不可行。

(2)理由如下：

A. 經費不足及不受重視。

B. 分工越細，更顯專業性，但是配套措施未完善時，反而弄巧成拙。

例如成立交通事故處理小組，當事故發生時，事故處理小組無法立即到達，其他員警仍需做初步處理，等待處理或處理不夠完善時，容易引起事故當事人雙方嫌隙或口角及對警察姍姍來遲之抱怨。此外，事故處理小組的編制和權限範圍也需劃分清楚。

(3)建議：各分隊加派人員受訓取得證照，以作為事故處理諮詢對象。隊部成立專責小組，進行鑑定藉以釐清事故原因，突顯公路警察之專業程度，民眾方能對其信任。

7. 就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

答：(1)駕駛人習慣：有些駕駛人開車習慣未與前車保持距離、逼迫前車、未依規定超車、任意變換車道…等，當駕駛人被攔下來遭取締時，往往無法接受違規事實而暴跳如雷或是打死不認，甚至認為警員故意找麻煩，進而對員警個人提出申訴。

(2)道路設施不當：由於標線、標誌、號誌設計有瑕疵，容易造成民眾發生事故或是違規行為產生。若對因設計瑕疵而違規之民眾進行取締，易有招致民怨之虞；若不取締將引來民眾抱怨執法不公之隱憂。但是設計上的問題要改善，尚需視該管單位的效率與民怨程度。

(3)決策者的施政方針善變，執法員警無所適從。

8. 就「執法面」而言，那些「交通警察執法策略」可以有效解決或處

理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。

答：(1)最有效的方法不外乎進行交通違規取締，以達嚇阻作用。

(2)現場執行上困難：

A. 引起民怨、不管有無理由，先申訴再說。

B. 與民眾爆發口角、引起民眾挾怨報復、煽動媒體打擊警察形象。

C. 攔停時，危及民眾、其他用路人以及員警本身安全。

(3)逕行舉發執行上的困難：

A. 經費不足。例如：郵寄費用、委外整理、科技執法設備添購。

B. 設備遭民眾惡意破壞。

受訪者編號：S5

一、接受訪談時間：99年5月12日

二、接受訪談地點：第一警察隊泰山分隊

三、接受訪談人性別：女

四、年齡：30歲（69.11.12）

五、服務年資：2年

六、訪談題目：

1. 請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？

答：(1)開著性質良好、價格昂貴的好車(例如賓士、BMW等)巡邏；取締違規行為，常見態樣有雷達或雷射槍測速、違規行駛路肩、未保持行車安全距離等，通常多以逕行舉發方式(郵寄附照片)進行，因而民眾對此多有隱藏式執法、偷拍等之質疑。

(2)由於勤務基本單位不同，前者係轄線後者係轄區，因而勤務執行方式也隨之不同，國道公路警察巡邏強調主動先發式、事故之處理講求立即與迅速、不分事故種類均得受理。此外，除了交通秩序之維護，國道公路警察尚須負責刑案偵防之查緝，以一般刑案為主。

2. 請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？

答：(1)高速公路最初的規劃目標是擔負起西部走廊的城際交通運輸，提供快速與便捷的服務，並兼具紓解北、中、南等都會區交通的功能。因此國道公路警察工作的重點在於「交通秩序之維護」，若以順暢的行車結果來推論，或許可區分為三

個層面：事前的稽查取締、事中的路況反應和排除路障及事後的交通事故之處理，但其最終目的皆為防制交通事故之發生、維持交通秩序之安全順暢。

(2)防制事故之發生，方能實現高速公路之快速便捷與紓解功能之目的。防制事故之發生，單就交通3E政策內其中一項交通執法而論，以組織層級來說，基層員警必須具備事故處理之能力（照相、測繪等）且講求時效性，避免於車流回堵速差過大之末端引起他起事故；上級審核人員必須具備分析研判肇事原因之能力，並熟悉各路段特性、共同研擬防制事故之有效策略。

3. 專業化有些重要概念意涵（提示如下），要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。

答：假若專業需要專業化的過程，那麼專業其實係一種分析的技術，而不能等同於判斷的本身。例如處理事故，面對兩造當事人說法歧異時，如何辨明當事人虛偽、隱匿的說詞；如何查看車損碰撞痕跡；如何在現場發現蛛絲馬跡等跡證，進而在多方論證下得出初步分析肇事因素研判。例如製單舉發，針對違規行為的樣態，如何認定構成要件進而正確適用法律條文，一者單純違規事實的認定，領有機車駕照駕駛小型車，究竟屬於無照駕駛抑或越級駕駛？二者從監理站查詢取得的駕籍資料不完整，駕駛人先領有普貨駕照駕駛小型車酒駕，後駕駛小型車經盤查得知駕籍註記酒駕註銷或吊扣，此時能歸類為駕照業經註銷仍行駛公路？此涉及了處罰制度與駕照(一人一照)未分級無法應對的窘境。

綜此，專業知能的欠缺、未經過高等教育的研習與訓練進而測驗

考試，所憑藉著僅有學長傳授的經驗，依樣畫葫蘆。也因為半瓶水的功力影響了對自我期許的責任感、使命感。

4. 在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？

答：師父領進門、修行在個人，先天上欠缺專業知能的教授，後天若再囿於學長師父經驗的引導，在處理事故、製單舉發方面將無法有獨立思考、成就專業的可能。另外，國道公路警察工作特性單純，鮮少牽涉利益團體，較少有喝花酒接受招待的陋習，因此大多時候較能秉持公正執法。

5. 請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？

答：(1)以講習（交通事故處理、執法品質及技巧等）的方式為教育訓練。

(2)由於涉及到跨領域、多元化的層面，有待加強的絕不能僅作單一直線式的思考，例如：A. 講習課程的內容：針對事故處理之流程，尚可延續包括後續的民事賠償、傷害告訴的概論，提昇當事人對員警專業的滿意度（民事糾紛不介入但可供指引）；車輛保管問題之後續發還、拍賣等程序，尤其涉及權利車。B. 授課人的資歷：可請具有實務經驗的官長、學校的教授、司法機關的法官檢察官提點精進方向。C. 參加講習的人數：取決於課程的定性，係小班制授予證書、大班制紀錄學習時數。D. 教育訓練的時間；可利用每個月常訓時間作為一般課程的講授。

6. 吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿

徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：(1)似乎不太可行。

(2)紅白相間的巡邏車、金牌警鵠徽章的確係有別於一般交通警察的特徵，但還不到專業象徵。事故專責處理小組、證照制度、事故鑑識小組等措施是否會造成同酬不同工的反彈？抑或等級之區分？人員的培育及編組或許係難題的端緒。

7. 就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

答：從交通3E政策來看，一者係交通工程，道路的設計、標誌號誌的設置、車流量的掌控未能與高公局有良好的互動。二者係交通教育，違規用路人常主張全體權益之保障而質疑國道警察之執法不當，殊不知個人違規行為所造成的危害對於其他用路人之安全顯大於國道警察之執法行為。最後係交通執法，對執法的法令不熟悉，例如如何認定載運危險物品、須要哪些合法要項，才能正確認定事實、適用法律。

8. 就「執法面」而言，那些「交通執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。

答：(1)交通宣導、違規勸導、違規告發，包括現場攔停與逕行舉發。

(2)交通宣導有助於提昇交通教育，交通觀念的形塑且形諸於外身體力行的交通行為，可以建構一個行車安全的環境。惟宣

導對象的年齡層設定，似乎難以掌握，容易流於言者諄諄，聽者渺渺。違規勸導也較無遏止功效。

現場攔停較逕行舉發可即時抑制危險駕車的行為，卻也增添了取締上的危險，因為面對未知的駕駛人，不知駕駛人會強力反抗還是乖乖出示證件、或拒絕配合盤查。針對單純違反行政法規之駕駛人，在警職法中因為似乎還未到有刑事犯罪嫌疑因此僅能適用社維法來裁處，但社維法之適用又是另一個法律適用的難題。



受訪者編號：S6

一、接受訪談時間：99年4月30日

二、接受訪談地點：第九警察隊石碇分隊辦公室

三、接受訪談人性別：男

四、年齡：41歲（58.10.18）

五、服務年資：22年

六、訪談題目：

1. 請問您認為他人對國道公路警察一般性印象是什麼？您認為國道公路警察與一般交通警察的差異性為何？

答：國人對國道公路警察一般性印象是：很稀奇，因為非開車族（就算是），可能鮮少看過國道警察，頂多看到紅白巡邏車而已。故，一般自我介紹時，一聽到是國道警察，總會有訝異的表情，且有種好奇的熱情，想多了解國道警察。而國道警察與一般交通警察差異不大，都是從事交通專業工作，專門找駕駛麻煩，替政府搶錢的工具。

2. 請問您覺得國道公路警察最重要的工作是什麼？而理由又是什麼？

答：國道警察最重要的工作就是「維護轄線行車秩序與安全」，沒啥理由，這就是交通專業警察的任務。

3. 專業化有些重要概念意涵（提示如下），要成為專業則需經過專業化的過程，您認為國道公路警察達到專業的程度為何？請舉例說明。

答：「專業化」程度，對現今國道警察來說大概只有一項足可代表，就是手排式巡邏車，也可代表是「落伍」，因為現在自排車輛瞬間啟動衝刺未必遜於手排車，且操控手排車全仰賴駕駛技術。試

問：「現在新進警察同仁，領用限駕自排車駕照有多少？」很多勒！。原本就是專業的國道警察，認真來說其實完全不專業。例如：事故處理專業證照，國道沒有？執法用之測速器（車用雷達、雷射槍），屢屢遭違規駕駛甚至交通法庭質疑其證據力，這就不專業。國道專用雙B巡邏車，外表看是光鮮亮麗，車內裝用之警勤配備，雜亂無章且幾乎不適用，甚至不堪用。如此，國道警察執法之利器，全靠經驗、雙眼及口說為憑，專業嗎？

4. 在專業化過程中，您認為國道公路警察基層員警受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響有那些？影響程度有多大？

答：國道警察在專業化過程中，受到傳統警察行為、工作特性與警察文化等因素影響非常深，因為缺少各項交通專業技能訓練（除有限名額之事故講習外），僅能依循前期學長或資深同仁之經驗傳承，對或錯及原理何在完全不知。雖然傳承是非常重要的環，但若遇到不負責任的指導：『你就這樣做就對了，不用問那麼多！』。那可麻煩，特別是警專停止招生有一段時間，目前基層同仁中其實溝通還有點不良，「老人茶會」已在思變，而「奶茶幫」卻仍依循過去傳統「警察文化」。

5. 請說明機關對於提升國道公路警察人員專業素養的教育訓練為何？請問您覺得還有那些部分需要加強？

答：對於強化、精進執法器材之證據力、交通事故處理及執法專業認證資格等。就個人所知，國外對於「雷射槍」測速執法，須有養成教育，再經測驗合格發給證書後，始得執法。反觀我國道警察，發給工具後，就要求績效，這是不負責任，且嚴重影響民眾權益的行政罰。再者，最簡單的「事故處理證照」，縣市交通隊有專

責事故處理小組，成員均經專業訓練並認證合格，國道高速公路不需要嗎？國道警察處理事故不需專業技能嗎？

6. 吾人認為獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，即展現有別於一般交通警察的專業特徵，請問您認為還有那些交通專業措施或制度（例如交通事故專責處理小組、交通事故處理人員證照制度、交通事故鑑識小組、特殊服制…等）對國道公路警察是可行的？而理由又是什麼？

答：獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，個人認為只有紅白相間的巡邏車的確與眾不同，金牌警鴿徽章就只有自己知道，試問：鐵路警察也有代表性徽章，有多少人知道？那就代表專業特徵嗎？不是，那是在欺騙自己與匡社會大眾。現今國道公路警察局各警察隊，業管事故審核人員，誰具資格審查事故，不能說沒有，但並非全是，只要官升到那，就自然具備審核權。塑立專業警察形象固然重要，質也需提升，「事故處理」、「事故審核」應有完善養成教育訓練後，再經認證合格發給證照，這對我國道警察非重要，除了專業技能之肯定外，更是榮譽的表彰。「事故處理」、「事故審核」專業證照還無著落，更遑論成立「交通事故鑑識小組」，惟「特殊服制」倒可討論一番，現有獨樹一幟的紅白相間巡邏車及特有的公路警察金牌警鴿徽章，如能精心設計一款國道警察服制及服飾，輔以交通執法及事故處理、審核、鑑識證照，整體國道警察專業形象定可大大提升，就如同刑事警察局般，優於一般縣市刑警大隊、偵查隊。

7. 就您現在擔任的職務而言，請問您覺得現階段高速公路安全維護事項在執法層面存在何種問題？

答：社會輿論講求交通違規執法細膩度非常高，追車是最令民眾厭惡也是警政高層禁止的行為，如造成傷害更是媒體攻擊焦點。在講求證據力的現實環境下，利用科技執法是最迫切需要建立的一環。

8. 就「執法面」而言，那些「交通執法策略」可以有效解決或處理現階段高速公路安全維護問題？執行上有何困難之處？請提出您的見解與看法。

答：「強力執法」才是有效維護行車安全之不二法寶，沒有交通警察默默的付出，不畏無理的謾罵與指責，才使車禍死亡人數首度從每年萬人死亡降至5千人以下。如今，社會輿論對事實的扭曲下，不對違規者有所指責，反而對執法者大加撻伐，不問違規者為何違規，卻問執法者為何開單，不問違規者為何不見警察就違規，卻問警察為什麼埋伏取締，如此本末倒置，是非不分，實是執法困難之處。雖然，我們不能改變目前大環境一些偏差的想法，但是我們可以從改變自己做起，我們不能再以舊時代的觀念來從事警察工作，唯有建立專業警察形象，才能扭轉社會輿論的偏差。

附錄五、工作日誌表 (P01)

日期：97年8月6日

星期三

時間：9時30分

地點：警察局一樓會議室

對象：局長、副局長、主任秘書、督察長、各科室中心主管、各警察

隊隊長、駐區督察員。

方式：會議

事由：提升國道公路交通安全成效檢討會。本(97)年1至7月A1類交通事故死亡人數為61人，與去(96)年1至7月比較，增加5人，增加比例達8.9%，有必要進行分析檢討，策訂整體性之改善措施，並使各有關機關合作、分工，確實提升國道高速公路之交通安全。

出席人員：局長、副局長、主任秘書、督察長、各科室中心主管、各警察隊隊長、駐區督察員。

內容摘要：

一、本期(97年1-7月)計發生A1類交通事故54件、死亡61人、受傷71人，較「去年同期」增加2件(+3.8%)，死亡增加5人(+8.9%)、受傷增加21人(+42.0%)，其量化分析如下：

(一)肇事原因：以「酒醉(後)駕車」9件(占16.7%)最多，「未注意車前狀況」7件(占13.0%)次之，「車輪脫落或輪胎爆

裂」6件(占11.1%)再次之。肇事車種：以小客車27件(占50.0%)最多，小貨車12件(占22.2%)次之。

(二) 肇事時間：以「0-1時」發生9件(占16.7%)最多，「12-13時」發生7件(占13.0%)次之，「14-15時」「18-19時」「20-21時」各6件(各占11.1%)再次之。

(三) 事故型態：就事故車輛數量分析，「單一車輛」A1類交通事故發生22件(占40.7%)，死亡24人(占39.3%)，較「去年同期」增加6件(37.5%)，死亡增加8人(50%)，成為近期高速公路交通安全最大的威脅。

二、交通違規取締：

(一) 本期取締統計：比較本期取締交通違規232,464件，其中取締一般性違規計147,939件(占63.6%)；取締「酒後駕車」、「嚴重超速」、「行駛路肩」、「蛇行、大型車惡意逼迫小車」、「大型車、慢速車不依規定行駛外側車道」等5項惡性違規計84,525件(占36.4%)。

(二) 與去年同期比較：取締惡性違規84,525件(日平均396.8件)，一般違規147,939件(日平均694.5件)；與「去年同期」日平均全般取締件數比較增加40件(+3.8%)，其中惡性違規取締件數增加3件(+0.7%)，而一般違規件數增加37件(+5.7%)。

三、依據警政署計畫內容訂頒「強化處理及防制道路交通事故執行計畫」1種，其中「執行要求」部分經各警察隊辦理情形如下：(一) 定期開會檢討、(二) 強化事故處理效果、(三) 強化勤務作為、(四) 選擇執法重點、(五) 加強防制措施、(六) 建立基礎資

料、(七)落實媒體宣傳、(八)建議改善交通環境。

發現重點：

- 一、發現近期國道高速公路在「教育宣導」、「交通政策」層面的變化較大，是否造成本期事故增加之主因，尚待研究。
- 二、教育宣導方面：去(96)年1月起為推動「改善交通大家一起來」專案，加強交通安全教育宣導，國道高速公路局於「去年同期」增設相關宣導標誌計253面、宣導布旗計239面，合計增設492面，對於提醒駕駛人注意，具有正面功效；惟近期經各警察隊反映：該等「交通安全教育宣導」警語提示驟減。據統計，至97年8月4日止，全部設置於國道高速公路之交通安全教育宣導警語提示僅有220面，對於交通安全有負面影響。
- 三、交通政策方面：本期僅由警察局依警政署指示持續執行嚴懲惡性違規專案，與去年由交通部與內政部共同推動「改善交通大家一起來」方案不同。本期推動「國道一號三重圓山段不分車道車種」、「國道五號雪山隧道提高速限為80公里」、「國道一號大安溪橋至楠梓交流道路段提高速限為110公里」等速限、車道行駛規則放寬政策，使駕駛人有更自由、舒適之駕駛環境，相對的，也使其危機意識降低。
- 四、單車自撞A1事故成長威脅：由於高速公路行車速度快，駕駛人在操作失控後，造成事故之傷害性較大；分析本期A1類交通事故，其中因操作失控發生「單一車輛自撞事故」計22件，造成24人死亡（占本期事故A1類39.3%）。
- 五、建議事項：(一)加強設置具警示效果之告示牌面、(二)強化

交流道匝道工程、(三)妥善規劃特殊路段之事故防制措施、(四)共同執行國道主線攔查專案。

六、國道公路警察局職司國道公路交通秩序之安全維護，配合協助維護行車安全，向以「安全」為最重要的決策要素，在「安全」之下，始考量「順暢」與「快速」目標。報請交通部及警政署與國道高速公路局支持，統籌執行行車安全維護方案，協助解決交通執法相關問題，共同達成降低交通事故死亡人數任務目標。



附錄六、工作日誌表 (P02)

日期：97年10月17日

星期五

時間：10時30分

地點：警察局一樓會議室

對象：局長、副局長、主任秘書、督察長、各科室中心主管、各警察
隊隊長、駐區督察員。

方式：會議

事由：提升國道公路警察人員「專業警察形象」研討會。

出席人員：局長、副局長、主任秘書、督察長、各科室中心主管、各
警察隊隊長、駐區督察員。

內容摘要：署長於97年6月20日就職當天臨時擴大署務會報中明確指出，力行總統對警察的指示方向，以「人權」、「效率」、「風紀」、「形象」為努力的四大目標。特別提出五個現階段作法，其作法有：建立依法行政典範、致力「治安」與「交通」工作、爭取跨部會支持及建立兩岸共同打擊犯罪機制、塑造正派「專業的警察形象」、實踐真誠「為民的服務作為」等五項。署長進一步提出10點具體項目期勉大家，其中1點即為加強「為民服務」工作，尤其是以警察本業為主的工作，「交通事故處理」正是警察最直接為民服務的工作。因此，建立民眾對國道公路警察人員交通事故處理專業之信任即為首要工

作。

發現重點：

- 一、普及辦理交通事故處理講習：交通事故處理是國道公路警察公平正義形象之具體實踐，期盼國道公路警察都能具備專業的知識與技能、培養專業倫理及專業責任。運用現代化專業性科技器材，並強化員警專業性事故處理知識與技能，以提升國道公路警察之專業性形象。
- 二、辦理交通事故處理人員證照認證：透過專業性檢驗的有證照處理人員，具備較高級的交通事故處理專業訓練，如此可以讓民眾更有信任感及信賴感。專業認證除了係針對專業智能之肯定，其另一方面亦係對於取得認證人員能力肯定之榮譽，進而激勵同仁繼續吸取新知，提升素質。另外，處理人員穿著特殊服制（如事故處理小組專用背心），亦具有代表性，可增強專業特性。
- 三、提升處理交通事故之效率：建立一套處理交通事故之標準作業程序，以提升處理交通事故之效率，期能在發生交通事故後，以最有效率的方式來處理交通事故，儘速恢復高速公路交通暢通，避免影響用路人的權益。
- 四、交通執法科技E化，運用專業交通執法知識結合通訊、電腦等E化科技，建立互通平台，使專業知識能提供員警整合、運用，進而針對問題癥結對症下藥，有效強化交通執法效能。

附錄七、工作日誌表 (P03)

日期：97年11月24日

星期一

時間：14時30分

地點：警察局一樓會議室

對象：副局長、督察長、交通科科长、組長、各警察隊隊長、駐區督察員。

方式：會議

事由：加強管理施工區道路交通事故成效檢討會。

出席人員：副局長、督察長、交通科科长、組長、各警察隊隊長、駐區督察員。

內容摘要：

時近年末，本局轄線道路施工頻繁，對行車安全造成影響。為釐清肇事責任，並維護交通安全秩序，本局前於97年8月21日以公局交字第0970092971號函規定「加強管理施工區道路交通事故」，請督屬確實辦理。

發現重點：各單位辦理本項工作，尚待改善事項如下：

- 一、轄線發生施工區A2、A3類道路交通事故，未依規定報局查核。
- 二、重建當事人事故前景視野，應在安全無虞情況下，自第一撞擊點

上游 50、100、150、200 公尺處向道路前方拍攝。

三、調查事故未通知公路管理單位認定是否符合「施工之交通安全管制守則」規定，或未提供監督紀錄。

四、施工完畢未依規定撤除「改道」或「速限」標誌，違反道路交通管理處罰條例第 82 條第 1 項第 7 款規定或其他違規情形，未依規定舉發或報局查核。

五、各警察隊各級幹部應加強宣導教育本項工作相關規定，本局將派員進行專案督導，如有辦理或執行不力情形，依規定議處。

