

# 人們為什麼要檢舉？誰是「檢舉人」？：檢舉人自我角色認知及其對警察角色態度之初探

410871417 司法四 史芸軒  
411074208 社學二 陳心諭  
411074210 社學二 張柏萱  
411074237 社學二 林芸韻  
411074246 社學二 程婷妤  
411074409 社學二 陳郡苓  
411081010 社學二 洪儷文  
411081012 社學二 官美好

指導教授：張毓芬

## 摘要

本文藉臺灣特有的交通檢舉制度與網路社群，透過個別深度訪談進一步了解檢舉人對於檢舉制度與行為的看法，並以場域理論描繪檢舉制度、以應報理論剖析檢舉行為動機，討論開放民眾檢舉制度來檢視警民互動關係，及檢舉制度是否達到警民合作之效果，試圖勾勒檢舉人的自我角色認知與其對警察角色態度。

關鍵字：交通檢舉、應報理論、警民互動、場域理論、文化資本

## 一、前言及研究動機

起初研究者聽聞三峽區的交通檢舉數量很多，而在找實際數據的過程中發現檢舉數量屬於未公開資料，所以無法查證，但我們在查閱相關文獻的過程中得知交通檢舉為臺灣特有制度，國外並沒有相同的制度，最類似的則是組織內的檢舉。

在進入正式的討論之前，我們首先需要了解臺灣交通檢舉制度相關的歷史脈絡。警察機關主要以執行法令、維持秩序與為民服務為職責，其中，維持社會秩序的項目之一為警察必須確保交通順暢，使社區內居民的日常生活有一定品質（朱源葆，2001）。而在維持交通秩序的方面，警察因還有其他勤務而無法時刻親自在各個路口取締交通違規，使得駕駛人不遵守交通法規的狀況在臺灣變成常態，因而有了開放民眾檢舉交通違規的制度出現。

臺灣於1997年開放民眾進行交通檢舉，以《道路交通管理處罰條例第7-1條<sup>1</sup>》（以下簡稱為道交條例）為執法依據進行裁量，目的是想透過警民合作來共同監督，以減少違規造成交通秩序混亂的問題，而開放民眾檢舉的初衷一方面是想藉由民眾協助來彌補警力的不足，另一方面則是希望透過檢舉制度能對違規民眾產生嚇阻的效果<sup>2</sup>。但在開放民眾檢舉之後，效果卻適得其反，不但沒有改善交通問題，更造成「警疲民怨」的結果，警察因大量的檢舉案件湧入而增加工作負擔，而檢舉人則被稱為「抓耙仔<sup>3</sup>」、被放在網路公審、甚至收到莫名騷擾訊息。

值得一提的是，在2022年4月30日立法院與交通部對《道交條例第7-1條》進行修法，對可檢舉的類型進行限縮，原因是為了避免惡意檢舉氾濫造成警方業務繁忙；而限縮後能檢舉的項目主要是危害性較高，且警察較不容易取締的類型，例如：路口或公車站的違停、高速公路上的不當駕駛行為等，而臺灣較常見的紅黃線違停卻不再開放給民眾檢舉。此舉引發檢舉人的不滿、變向縱容違規者肆無忌憚地違停。

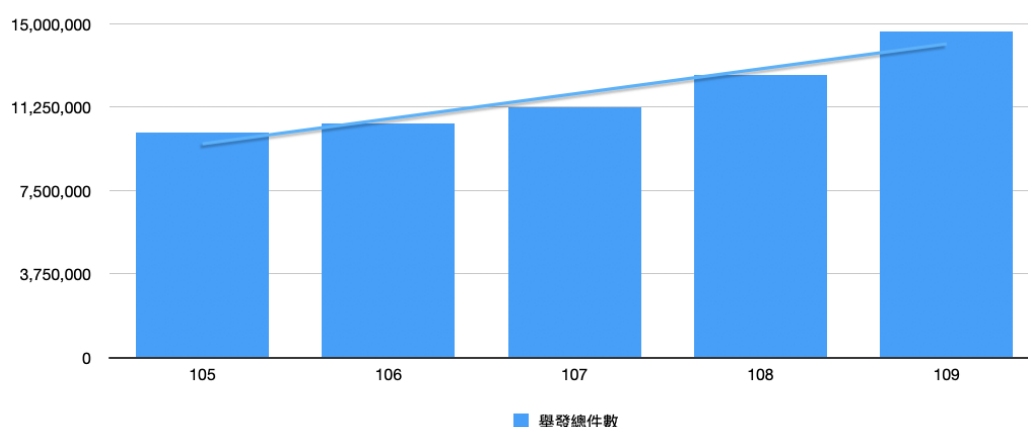
---

<sup>1</sup> 「對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發——道路交通管理處罰條例第七條之一（中華民國立法院，1997）」

<sup>2</sup> 源於《道交條例第7-1條》立法目的，URL=<https://lis.ly.gov.tw/lglawc/lawsingle?001557DFEA0E00000000000000000000001400000000400FFFFFD00%5E02017085123100%5E00003001001>（2023/1/5引用）

<sup>3</sup> 閩南語，意指在背後打小報告或通風報信的人。

在簡單追溯檢舉制度的背景後，研究者實際查詢如何提出檢舉的流程，發現要提出交通檢舉不但要熟知交通法規和檢舉流程，並滿足行政機關舉發之要求；像是提出交通違規檢舉時需實名制，更要舉證述明違規時間、地點及車號等資訊，並提供清晰的違規車輛照片或影片，需耗費大量時間，且有一定的設備要求。此外，檢舉能獲得的報酬極低，很多檢舉案件類型其實根本沒有獎金，但根據研究者與警察的訪談，檢舉案件目前不減反增（如圖一）<sup>4</sup>，為了消化大量檢舉案件，警察機關甚至成立專門的小組處理<sup>5</sup>。再從社會評價之角度檢視，社會大眾會對檢舉人通常會貼上「檢舉達人」、「檢舉魔人」等負面標籤。



圖一、全臺交通違規舉發總件數（資料來源：警政署統計室）

既然如此，那「為什麼人們要檢舉？」儘管前述各種負面條件存在，研究者臉書上仍可以看到檢舉人們十分活躍，不但成立粉絲專頁或社團凝聚有類似價值觀的其他檢舉人，一起斥責違規行為，還將檢舉人正名為「檢舉義士」。在檢舉行為幾乎無物質利益的前提下，且有可能有外在壓力的情況下（例如：使被檢舉人財物損失的罪惡感），檢舉人仍積極檢舉，甚至變成每日例行公事，讓研究者對檢舉人跟檢舉人社群產生好奇；加上在尋找關於檢舉人研究的過程中發現鮮少文獻談及此領域，而在臺灣交通違規猖獗的情況下，研究者認為此議題值得關注並對檢舉人角色進行探討。

<sup>4</sup> 警政署統計室，2021，警政統計通報。URL=<https://www.npa.gov.tw/ch/app/data/doc?module=wg057&detailNo=806789236823977984&type=s>（2022/12/17引用）

<sup>5</sup> 已有法律與檢舉制度，卻並未改善交通問題的情況，將是未來需要討論的方向。

## 二、文獻回顧與研究問題

本研究主要探討檢舉人自我角色認知及其對警察角色之態度，在文獻回顧中，研究者以檢舉制度出發，依序以應報理論、警察角色與警民合作關係及檢舉人特質等三個層面討論。首先研究者以應報理論預測檢舉人的行為動機。接著討論檢舉制度實施為人民提供法律依據，使「檢舉人」出現成為可能，檢舉場域行成後場域中的檢舉人、警察又是如何行動及互動，引發與一般警民互動不同的變化。最後透過吹哨者之相關文獻及布迪厄之文化資本論，由微觀層面出發推測檢舉人們的可能特質及道德觀，再由宏觀層面來討論他們在場域中活動倚仗的文化資本，回應「誰是檢舉人？」，以下將逐一討論之。

### （一）應報理論

為了推測檢舉人之行為動機，研究者欲由應報理論相關文獻切入題目，討論檢舉行為以應報理論作為基礎所呈現出的樣貌及其中的討論空間。Robert Nozick（1981）在《philosophical explanations》之內容中將復仇（revenge）及應報（retribution）兩者間的差異區隔出來，Nozick在其中提到應報的幾個概念：其一，只能針對侵害法益之不法行為；其二，應報是有輕重程度的，換言之處罰需與犯罪行為的程度對應；其三，應報之執行者無須與被害者有關係；最後，應報通常不具有情緒性及個人意義。即便有涉及謀種情緒基調，該情緒也多半是出於「正義得到伸張」的寬慰心理。

許家馨（2014）在《應報即復仇？——當代應報理論即其對死刑之涵義初探》中詳細地說明了刑罰情緒論、公平遊戲論及溝通應報論三個當代主要的應報理論。由於研究者的研究內容著重在交通違規及檢舉人的自我角色認知，故不對此篇文獻中提及之國家在其中的角色以及刑罰情緒論、公平遊戲論中在刑罰案件的沿用中可能會遇到的矛盾點多加贅述。以下為應報理論概念之基本介紹：

首先說明刑罰情緒論。許家馨（2014）在分析刑罰情緒論中將「義怒」（moral anger）視為一種具有相當正當之情緒，可提供社會改革的動力。該情緒之目的在於恢復人與人間的平等，而非取得快感。以檢舉人作為交通違規受害人的角度來看，我們好奇檢舉人的「義怒」是否可能來自於自衛本能或其對自我價值的重視？認為交通違規者的違規行為確實影響到生活或社會是否是檢舉行為的動機之一？

接著，依公平遊戲論之角度切入。公平遊戲論主張社會中多數人都負擔著一定的「自我節制」，而沒有承擔「負擔」的犯罪者成為合作體系的搭便車者（許家馨，201

4)。懲罰在應報上是正當的，因為在這個社會犯罪的任何理性行為人，都在逃避其他人仍在承受的負擔，從而獲得不公平的優勢並破壞利益和負擔的公平平衡（Devika Agrawa, 2015）。Antony Duff（1986）在《Trials and Punishments》一書中將違法者稱作“free-loader”，Duff認為這些違法者接受著其他人遵守法律的自我克制所帶來的益處，但拒絕接受自我克制所需承受的「負擔」。檢舉人承擔著守法公民的角色，面對於逞一時之快、為一己之便而違規的人們，檢舉人可能會認為違規者沒有一起承擔守法公民的職責，反而選擇滿足自己的慾望，享受了額外的自由。

最後以溝通應報論試析。溝通應報論將懲罰作為威嚇犯罪者以嚇阻其犯罪行動的訊息，該理論的核心為「譴責」。「譴責」是有內在界限的，譴責結束之後，不管行為人願不願意接受，譴責的主要目的已經達到，至於犯罪者是否願意接受此訊息，那是他的自由，社會並不會去強迫他要接受訊息，儘管他必須被強迫接受外在的負擔（許家馨，2014）。聚焦至檢舉行為，我們推測檢舉人的檢舉行為可作為一種訊息，目的可能是嚇阻違規者不要再次做出違規行為，倘若違規者不願意接受此訊息，可能會面臨屢次被檢舉而吃上罰單的懲罰。

如前舉例所描述，我們假設檢舉行為背後之行為動機可能是依附著這三種應報理論，因此在接下來的研究內容中會更進一步以訪談瞭解檢舉人檢舉過程中的心理動態並分析研究個案的檢舉行為與應報理論之關係。

除了探討檢舉人與被檢舉人之間的關係，研究者也試圖分析檢舉人與警察彼此的互動關係。研究者發現檢舉人在檢舉過程中，為了助於後續的程序，必須事先了解一定程度的法律。根據布迪厄（Pierre Felix Bourdieu）的文化資本理論<sup>6</sup>，檢舉人可能在不斷地學習、累積這些法律知識的情形下累積了法律資本。資本的形成，將會使這些擁有同樣資本的人形成一個場域。在此場域中，包含因職業需求而累積法律資本的警察，以及為了檢舉而學習法律知識的檢舉人。在某些情況下，例如因警員以不正確的法條開單或不進行取締，檢舉人會利用他們所掌握的法律資本來和警察進行辯駁。研究者

---

<sup>6</sup> 布迪厄（Pierre Felix Bourdieu）將文化分成三種形式：內化、具體化、制度化。內化是經由學習內化至身心所獲得的文化資本；具體化是以具體化方式存在的資本，通常是具有文化意涵的物品；制度化是社會透過制定規則並賦予事物本身意義的文化資本。布迪厄認為文化資本的多寡將會影響一個人的社經地位，不同領域文化資本的累積則會各自形成場域。

不禁好奇以檢舉人與警察所形成的場域中，檢舉人是否會以法律資本的掌握程度維護自己在場域內的權力地位；或是以法律資本作為自身的武器，和對方進行競爭。

## （二）當代警察角色功能與警民權力關係的轉變

政府開放人民檢舉交通違規使檢舉場域出現可能，要觀察場域內的檢舉人和警察如何互動，須先檢視在一般社會價值觀下，政府政策及立法對警察角色的定位，以及民眾對警察角色的態度。

朱源葆（2001）說明當代社區警察概念在實務與學術界皆蔚為風行，倡導警政機關應揚棄官僚作風，與民眾合作結合社區資源與人脈達到更好的犯罪預防效果。與過往專業化時期強調警察打擊犯罪的犯罪控制者身份不同，社區警察背後概念為「維持社會秩序，即預防犯罪」，透過在犯罪發生前降低發生可能，達到犯罪控制的目的。

觀察我國警察機關，亦見巡邏社區勤務、社區派出所分區服務等規範，內政部更根據專門辦法，依法編組義勇警察大隊、交通義勇警察大隊、守望相助巡守大隊等與民眾合作加強社區維護之組織。從這些警察工作及與民合作制度可知我國警察制度亦受近年社區警察概念影響。

另外，在社區警察概念下，也比其他時期的警察組織更強調警察機關「為人民服務」以及「維持社會安寧」兩樣功能，制度沿革改變警察工作內容的同時，也改變了社會大眾對警察角色的期待。根據吳伊倫（2016）於《民眾接觸警察經驗與其影響警察態度之關聯性研究-以新北市為例》文章也提到，民眾對警察已從早期威權體制的服從逐漸轉向監督與要求。

與民眾互動已成為警察機關工作中十分重要的部分，學界亦有許多警民互動的相關研究。像是賴擁連（2016）於《警民接觸經驗與其對警察態度之影響性研究》一文有述及，擁有主動接觸警察經驗且頻率較高之民眾，對警察的印象普遍會比沒有主動接觸或被動接觸的民眾來得佳。但若是在接觸的過程中，對警察的工作表現不滿意時，印象則會大打折扣。而民警間的信任關係可以從陳斐鈴（2017）於《公民社會環境下我國警察所面臨的信任課題》一文中得知，民眾對警察的信任程度受到眾多因素影響，其中以機關績效最能影響民眾信任警察的程度。在2015年陳斐鈴撰寫過與前一篇主題類似的論文，其中則更聚焦在討論警察清廉的形象、決策時公正程度、採取的手段正當性及維護治安的績效來探討民眾對警員信任的問題，認為警察有公平處理案件的民眾只有60%。

從這些文獻能發現，過去警察機關因為具有執法權且機關定位為傳統的「打擊犯罪」，對於一般民眾而言警察機關是「給予指示者」，人民則是「接受指示者」。隨著警察從傳統打擊犯罪轉換成為民服務、維持秩序的社區警察，我國也訂定許多警民合作的制度。民眾更是開始能在與警察的互動中監督、評價警察是否清廉、守法、業務能力是否足夠等，要求警察提供他們所希望的服務。人民與警察舊有的權力關係有所動搖，人民可以對警察提出要求，社會也期待警察在遵從法制的前提下滿足人民的需求，警察機關開始出現「服務」的性質。當代臺灣警察機關反而成為「接受指示者」，人民則成為「給予指示者」。

在田調階段與警察的訪談中，研究者得知有部分檢舉人因不信任警察處理案件的程序及效率，會檢視警察處理交通違規事件的過程及結果，甚至會佩戴密錄器錄影並暗中觀察警察開單情況。似乎能印證前述警民權力關係置換的現狀，民眾對警察有所期待，並且對警察的「服務」進行評價，更進一步採取行動監督警察執勤。

此外，研究者認為雖然檢舉人與警察接觸頻繁，但未有論文針對檢舉人與警察的互動進行研究。檢舉人在檢舉場域中對警察角色的期待具體為何；檢舉人採取檢舉行動是否與其對警察角色的評價有關；檢舉人與警察中，接受指示與提出指示的人分別是誰，都尚須透過本研究進一步釐清。

### （三）檢舉人與警察關係是否存在警民合作之可能

前述論文已提到警民合作是現代社區警察思潮下的重點關注對象。臺灣亦有許多學者討論當今臺灣的警民合作制度，朱新民等人（2011）即在《強化警民合作機制之研究》一文中指出，隨著社會變遷，人民的生活型態改變，在如今人口集中的都市化社會，宵小歹徒利用治安的死角危害秩序，早期透過增加警力、投入設備建構專業化、科學化的警政，進行預防式的巡邏及接獲報案時快速反應，但傳統作法對於降低犯罪及民眾恐懼的效果有限。政府意識到存在著警力未逮之處，即使警察、法院、監獄體系的運作良好，沒有民眾支持、配合與協助，犯罪問題還是無法改善。該文中亦形容社會大眾對改善治安的貢獻，是一種築根打地基的工作，刑事司法體系的努力，是一種治標工作，而標本兼治是最理想的（朱新民等，2011）。此研究報告以犯罪預防為軸心，提出許多跨民間組織、跨機關、與人民個人的合作機制建議。檢舉制度似乎為

法規範賦予人民參與警民合作的一種形式，檢舉人透過檢舉協助警察機關維護交通秩序。

林聖章（2020）研究便有提到民眾檢舉對警察機關的幫助，在《群眾外包之應用與問題-民眾檢舉交通違規為例》一文講述在美國、加拿大、新加坡等國家有在交通違規的判定上使用民眾所提供的資料，依據民眾提供的行車錄像、詳細敘述，以作為判決時的輔佐。還有其他國家推出專門的檢舉app讓民眾的檢舉更加方便，並且還能自動過濾無效的檢舉案件，降低警方的負擔，也能加快警方的取締速度，達到警民共治的效果。我國交通違規檢舉亦須檢舉人附上違規證據供警察審核案件，協助警察舉發更多原本警力未逮、逍遙法外的違規者，因此自制度面觀察檢舉應該有減輕警力負擔的效果，但檢舉人是否真為警察機關所欲合作的對象？

依據李政峰（1998）的研究結果，我們可以得知如果能夠加強社區民眾與警察之間的聯繫，社區的警察也能夠長時間服務於同一社區，那社區的治安會相對穩定，民眾和警察之間的熟悉度也會增加，並且警察蒐集資訊的訊息的速度也會因為和民眾關係良好而提高，民眾更願意配合警察的調查，成為類似夥伴的關係，進而減輕警察的工作負擔。

但我國檢舉是檢舉人在警政系統填寫一系列相關資料提出檢舉，警察僅是單方面的承辦檢舉案件，從法制度上，似無見如李政峰在研究中提到「警民建立關係、增加熟悉度」的警民合作過程。檢舉場域中警察與檢舉人的互動是否存在非官方的交流；對檢舉人而言，二者是否真有建立關係、互相熟悉，仍待研究者探掘場域內實際互動狀況。

#### （四）檢舉人特質

以下段落將以微觀的角度敘述檢舉人可能有的價值觀。在尋找「誰是檢舉人？」的過程中，研究者查閱相關資料發現國外並無於臺灣相仿的交通檢舉制度與文獻，亦無臺灣大眾所稱、向警察機關舉發違反交通條例、擾亂社會秩序、環境污染等行政法規的「檢舉人」。國外並沒有類似的交通檢舉制度與文獻，大部分研究多為探討組織內進行舉報的吹哨者（whistleblowers），這些吹哨者一方面被視為具有強烈道德信念的人（M.A.Hersh，2002），另一方面卻被視為背叛組織的告密者（informers）。

關於組織內吹哨者的特徵主要分為性別、人格特質與舉報動機來作研究。M.A.Hersh (2002) 的研究回顧指出，女性相對於男性來說較順從大多數人意見，因此女性比較不可能成為吹哨者，加上女性通常處於較弱勢地位，遭受報復的可能性比男性更高，此外亦指出女性可能不太了解舉報管道。吹哨者通常被描述為有自己原則、價值觀的人，且他們對工作有強烈的責任感、對組織有認同感 (M.A.Hersh, 2002)；在Heungsi k Park等 (2014) 的文章中，研究以南韓大學生作為測驗對象，測驗內容包括MBTI性格類型的測量與評估價值取向，結果指出越是認同法律與道德重要性的人，越會進行內部舉發，T型人格 (思考型) 比F型人格 (情感型) 的吹哨者更傾向於匿名檢舉，因為考量到實名舉發會對自己有不影響。此外，亦有研究發現吹哨者的舉報動機只是出自於良心、不想被其他人的錯誤行為玷污，想保護作為道德人士的自我形象，並不是想改變什麼 (M.A.Hersh, 2002)。

綜合以上文獻，我們可以發現幾個吹哨者的特點：男性、認同法律與道德、有組織認同感、思考型人格。可惜的是，這些研究並沒有涉及吹哨者本身對自我角色的自述或認同。雖然組織中的舉發與交通違規檢舉之間仍有一定差異，但研究者試著以上述文獻所指出的特質作為參考，期待透過研究者訪談臺灣交通違規檢舉人，找出檢舉人們擁有的共同性格特質，進一步研究檢舉人的自我角色認同以及檢舉人群體認同。

聚焦回本研究的交通違規類檢舉，陳品樺 (2018) 在文章中提到要檢舉交通違規，事實上是需要經過繁雜的程序，並極度耗費時間及金錢成本；即便如此，檢舉人仍願意付諸行動的原因大致如下：在民眾投書至聯合新聞網 (2017) 的統整中寫道，檢舉達人能在檢舉行為中獲得優越感並滿足自己的正義感，使「壞人」得到懲罰而藉由檢舉行為來獲得心理上的回饋；亦或者是基於報復心態，將平時生活遇到的不順遂藉由檢舉行為發洩在他人身上。

檢舉人檢舉的原因亦被認為是基於對警察執法強度的不信任；因而揮舞「替警行道」的大旗進行檢舉行為 (陳品樺, 2018)。在接下來的研究中，我們將梳理複雜的警民關係脈絡，並探討民眾對警察的態度與其檢舉行為的關係，而研究者將進一步提問：在臺灣的交通檢舉制度下，檢舉人的特質為何？檢舉行為既耗費大量成本又沒有物質上回饋的情況下，促使檢舉人持續檢舉的原因為何？而檢舉人對用路人所稱的「檢舉達人」的看法與認同又是如何？

### 三、研究設計

研究者事先透過田野調查，訪問新北市政府警察局三峽分局三峽派出所、北大派出所基層警員，初步瞭解目前三峽區交通違規舉發情形，隨後在社區網路社群與交通檢舉相關社群私訊，尋找有檢舉經驗之受訪者。本研究預期透過深入的個別訪談，瞭解檢舉人之人格特質、過去經驗、教育程度、檢舉習慣與社群、對警察的信任程度等，進一步歸納分析檢舉人對自身角色認知，以及其對警察角色之態度與互動。

### 四、研究發現

#### (一) 檢舉人特質

##### 1. 檢舉人之異質性及同質性

就參與本研究之九位受訪者資料進行歸納分析，發現檢舉人之年齡、收入區間、職業皆有差異。

受訪者中年齡最低者未滿二十歲，最高為四十歲到五十歲，分佈區間廣，但過半數受訪者年齡仍落在三十至五十歲之間。受訪者職業涵蓋學生、自由業者、教職人員、製造業工作者、科技業從業人員、政府機關人員以及民間組織僱員，從本研究受訪者資料無法觀察到檢舉人在職業上有明顯特徵。

具經濟能力的受訪者中，年收最低為四十二萬元、最高年收超過一百萬元以上，亦有不具經濟能力之在學生。參照行政院主計總處109年度最新總薪資分布統計表<sup>7</sup>，以受訪者年齡區分，除了兩位未透露薪資之受訪者及兩位無正職之學生，其他受訪者年收入雖然都至少高於其年齡區間統計的第一四分位數年收數額，但受訪者年收入座落位置從略高於第一四分位數至高於第三四分位數數額者皆有。再以學歷區分之總年收入統計觀之，低於自身學歷第一四分位數年收數額的受訪者有一位，介於第一四分位數及第三四分位數數額的受訪者有兩位，高於同學歷之第三四分位數年收數額則有三位。足見受訪者無論依其年齡或學歷區分，在收入上都有相當大的差距，顯然未見一致性。

---

<sup>7</sup> 行政院主計處，2020，總薪資分布，行政院主計處網站，URL=<https://earnings.dgbas.gov.tw/template.html?selectid=1>。（2022/12/18 瀏覽）

由上述分析能發現受訪者在年齡、職業、收入上都具有異質性，沒有明顯共同特徵。

在訪問資料中我們也發現，受訪者們的共通點——在性別、社區情感連結上具有同質性。以性別而言，本研究受訪者皆為男性，惟檢舉人之性別分布並非本研究欲深入探討的重點，故不對受訪者之性別同一性之原因加以解釋。從住租狀況觀察，受訪者多為當地住戶，七位透露居住地的受訪者中有五位為本地住戶，但與此同時，所有受訪者中有七位都不會參加社區活動，亦不會在社區社群中發言。當研究者詢問受訪者是否會參加社區活動或在社區的社群內發言時，受訪者回覆道：

大象先生：「我們那邊沒什麼，大家不太關心公共事務欸，大部分人都是這樣吧，大部分的社區好像都這樣，因為我們不是大樓所以也沒有參與管委會，所以我們家附近就沒有，都老人嘛。……實際參與（公共事務）嗎？XX（此指居住社區）其實不太盛行討論公共事務欸。」

狐狸先生：「（訪問者詢問是否會參加社區活動或在社區的社群內發言）社區不會。」

山羊先生：「住的地方的社群，我不會去特別發言。而且我們這邊其實就都是外地到當地縣市工作的，所以比較沒有那個社區的凝聚力那樣子。」

章魚先生：「（訪問者詢問其是否會參與社區活動或在社區社群中發言）不會欸，因為其實都市人很冷漠的。我到現在都不知道住我這棟樓（的其他人），叫什麼名字。」

從訪談中研究者發現，不論是檢舉人本身，或檢舉人觀察到的社區中其他人，大多都對於居住社區抱持較冷淡的態度，不會特別主動與居住社區中的其他人互動。

此外，當被詢問到如果居住社區遭遇批評時是否會感到不滿，部分受訪者對於他人對自身所處社區之批評抱持客觀、實事求是的態度，認為對方只要不要是謾罵並且言之有理，都能接受，並不會因此感到不平；有些受訪者則是即使遇到無建設性的批評也不會想與之爭論，更有受訪者認同批評者的言論。從受訪者們對社區受批評的反應觀察，他們與社區似乎無強烈的情感連結：

水獺先生：「我會依我的觀點去公正的去論述。……而且我是以比較客觀的，就是以我真的依就是……就事論事啊，我不會誇大。」

花豹先生：「那要看情況阿，如果是事實的話那就不好說什麼。如果是亂講的話，也要看啦，基本上我不太會回應啦，就隨他講吧，你又不是講我。」

狐狸先生：「每個地方、每個地方就有它的缺點啦，XX區（受訪者居住地區）我自己也知道缺點在哪，離市區很遠嘛，跟這裡差不多啦。」

章魚先生：「欸、不會，就是那麼爛。」

受訪者參與社區程度大多極低，和社區情感連結也不強，似乎與社區十分疏離，但所有受訪者仍有檢舉行為，且其檢舉路段多為通勤路段、檢舉契機亦多因自己通行受阻，故研究者推測檢舉人對居住地的社區意識強弱——住租戶身份、社區參與程度、社區情感連結等——並非影響其檢舉行為的主要因素。

惟於受訪者中，花豹先生和獨角獸先生的社區參與習慣，與其他受訪者較不同。花豹先生會積極主動參與社區交通相關事務，向里長、警察等民意代表或政府機關反映當地交通問題：

花豹先生：「我會提一些交通的建議。像轉彎處劃紅線之類的，我會跟他（里長）提。……交通問題我會跟他講。……（受訪者中間說明了當地某路口之待轉問題）然後我們很多人就是想著去建議建議，就是希望把那個待轉牌拿掉，就是直接左轉。因為那邊警察常常在抓，我們講了好像兩三年吧，然後今年才拿掉。」

訪問者：「你們反應除了跟里長反應之外，還會向誰反映啊？」

花豹先生：「政府啊、警察啊。」

狐猴先生亦會於所處社區社群中留言互動，但不會對交通相關議題發表評論：

狐猴先生：「會參與活動或發言，但不曾針對交通違規方面發表過任何意見。」

狐猴先生不對交通違規議題發表意見可能是為了避免暴露檢舉人的身份，研究這會有這樣的推測是因為受訪者中水獺先生曾經僅因對相關問題發表意見就被公審、掛在當地各大社團；大象先生也在訪談中提及檢舉圈中有著名的被檢舉人，即使不能確定對方到底是不是檢舉人，也會用假帳號四處私訊騷擾對交通或檢舉議題發表意見的用戶，這兩個例子會在後面介紹檢舉行為的風險時再加以詳述。

此外，前述社區參與低的受訪者大多都相當關心交通事務，也會追蹤交通議題相關臉書帳號或粉專，甚至親自參與社群經營等。

大象先生：「應該說我朋友，他有成立一個（交通違規、檢舉知識規廣相關的）粉絲專頁。然後就變成有幫忙他一些、管理一些東西這樣。」

狐狸先生：「因為我其實不只對違規有興趣啦，就是我對一些路權也是蠻……尤其是機車路權就是一個，自從自己會騎機車以後就會覺得機車路權很有待提升，真的很有待提升，就會加一些路權社團或是一些交通社團。很多啦，都會加，但不僅限於違規，違規只是其中一個、一個怎麼講……一部分而已啦。」

章魚先生：「粉專……我是管理員，我可以貼文，可是我很少用。他們（其他粉專管理員）可能是注意到我在交通法規方面蠻強的，才拜託我當粉專管理員。」

因此在此特別敘明檢舉人即使社區意識及社區參與低，亦可能經常參與公共事務，不過多數受訪者是專注於關注交通法規、交通秩序、道路設計、警察承辦檢舉案件效率等道路交通相關議題。

## 2. 檢舉行為風險之心理負擔處理

檢舉行為儘管合法，且於立法上是為彌補警察不足、改善交通秩序，檢舉人卻被許多人視為「抓耙仔」，檢舉行為也常被認為是多管閒事，甚至可能會被較偏激的違規者事後報復。即使未被當事人報復，社會上也存在看不慣檢舉人的民眾，採取的行動小為對檢舉人惡言相向、發生口角，大至將檢舉人個人照片、身分、帳號等資料放到眾多社團公審，有的受訪者甚至面臨產生肢體衝突的危險……這些敵視檢舉人的行動都可能使檢舉人心理上不得安寧，讓許多檢舉人選擇低調行事。研究者在邀請大象先生受訪時，大象先生也再三確認研究者身為學生，擔心是騷擾檢舉人、誘導檢舉人暴露其檢舉人身分的新方式。

由於檢舉的同時也要承擔可能被發現、被報復的心理負擔。受訪者們也各自發展出各種保護自己的方法，以應對前述潛藏的檢舉行為風險。風險具現化主要有兩種形式，一為在網路上公開資料，讓檢舉人個資洩漏、對檢舉人施加社會壓力，使其在現實中可能被其他人識別，或者在網路上被批評、謾罵等；二為舉證現場的口角或肢體

衝突，但現場衝突後也可能會被違規者拍到照片放置網路社群，兩種風險實現的形式可能同時存在於同一次檢舉蒐證中。以下藉由受訪者的經驗分別介紹兩種類型的狀況，以及檢舉人們如何排除風險或使風險降低：

第一種常見狀況是檢舉人在網路上非自願地被公開個人資料。以水獺先生為例，水獺先生就曾因為在網路社群中針對交通違規相關事項發言，遭到被檢舉人（不一定是水獺先生的檢舉對象）在當地社團公告水獺先生的長相、社群動態、臉書帳號等：

水獺先生：「他是亂槍打鳥。像例如像三峽的社團，你可能去發言說什麼針對什麼罰單怎樣怎樣、違規怎樣怎樣，然後就有一個人不知道為什麼，他就是、他就認為我是檢舉人，然後他就截我的那個照片然後到處去發，到處去全台灣的社團去發。……只是講到類似的話題，他就把我的臉書的照片還有動態什麼的，都把它截起來，然後到處發。」

但水獺先生當時有搜集證據並至警局報案，最後因為對方使用假帳號找不到實際貼文者而不了了之，所幸水獺先生並沒有因為這次掛網公審而被其他用戶傳訊息騷擾或謾罵：

水獺先生：「後來我就把它全部蒐集起來，花一點時間蒐集起來，去報案。可是因為找不到人，然後就不了了之。」

問：「那一陣子，您有收到什麼騷擾的訊息之類的嗎？」

水獺先生：「都沒有，它就到處發。」

大象先生也在採訪中提到自己跟檢舉社群中其他檢舉人受騷擾的經驗。在檢舉各大社群內都十分出名的一位「被檢舉人」——小傑。小傑會使用假帳號在檢舉、交通違規等社團私訊騷擾社團中的其他用戶，不論對方是否為檢舉人，或者只是對交通議題感興趣、從未檢舉過交通違規的用戶，小傑都會透過私訊的方式迴避刑法公然侮辱罪中「公然」及誹謗罪中「散布」的構成要件，達到騷擾、威嚇檢舉人之目的：

大象先生：「他（小傑）會去密人，甚至我在我的私人的動態頁面講一些交通的一些看法的時候，他會來我這邊留言。然後還會去私訊人罵人這樣。因為你知道私訊罵人不是公開侮辱知道嗎？」

問：「他就是知道這不可以抓？」

大象先生：「對，所以他就私訊去罵人這樣，而且他那個還是匿名的帳號。你可以把他視為假帳號，然後（小傑）就拿這個假帳號到處去騷擾別人。對，有這種人。」

花豹先生也有類似水獺先生的經驗，花豹先生在違規現場蒐證時被違規者撞見而發生口角衝突，後續照片也被張貼在許多社團上，甚至被親友認出來。後來花豹先生採取的方式是裝上行車記錄器，就不用拿起手機蒐證，避免被發現後又出現衝突：

花豹先生：「幾台車直接停在路中間，然後就按了兩次還三次喇叭吧，我也不理他，然後跟他噏幾句就走開，然後他就下去買東西。我就把車停好，走過去（蒐證）。……（被拍照的人）就在那邊跟我對噏，可是我都沒回話。他有把這件事情po在社團。」

問：「所以他貼上去是他拍了你的照片之類的？」

花豹先生：「對啊。我是沒差，只是因為我在當地長大，所以就是很多人會認得我。」

問：「那你都不會介意嗎，不會擔心遇到什麼偏激人士？」

花豹先生：「我是不會啦，但是我爸媽滿擔心的，所以我後來就改裝行車紀錄器，就不用直接拍了。」

第二種常見的風險是與人發生口角或肢體衝突。除了上面提到的花豹先生在蒐證現場有發生爭執，獨角獸先生也被口頭要求刪除蒐證照片，章魚先生則是曾經被檢舉對象駕車尾隨過，其中一位受訪者甚至遇到被檢舉人派人到家門口要求狐猴先生不要再檢舉。

獨角獸先生雖然被要求不要蒐證，但不會擔心真的跟對方起衝突，在蒐證時也會先觀察附近是否安全、有無目擊證人等：

獨角獸先生：「可能就是有些違規的人看到你拿手機拍照他會不爽。說實在台灣人不太敢起什麼正面衝突。不會因為這樣（對方要求不要拍照）就不拍了。……我覺得當然還是要有一些保護自己的措施嘛，比如說當下需要確認這個地方有其他保護自己的方法，才會這麼做。譬如旁邊有目擊證人，如果他

有暴力行為我可以找人作證，或是我身上有一些防身的器具，如果他真的進行暴力行為要有保護自己的手段這樣子。」

章魚先生也曾經被要求停止蒐證，還曾經被違規者駕車尾隨，藉由走進一間餐廳點餐，擺脫尾隨的違規者，當時也有先在店內報警，後來章魚先生買完午餐後尾隨者就離開了：

章魚先生：「（第一個被找碴的經驗）那個時候我在我家附近好像吃東西吧，然後看一台車停在轉角，我就是我就直接拿手機拍。他們看到就過來說要我刪掉，我就不理他們。搶我手機就是強制罪啊，就這樣。他有試圖要搶啊，可是就算了。沒有怎樣就算了，因為我也不想惹麻煩嘛。」

章魚先生：「（第二個被找碴的經驗）我騎腳踏車被對方開汽車追。」

問：那你那個時候也是用手機拍，被看到這樣子？」

章魚先生：「對。他要堵我啊。後來我就騎U-bike進一家餐廳，買完午餐之後就發現他已經走了。……一邊買午餐一邊報警。」

口角也可能發生在蒐證以外的其他時刻，檢舉行為極具爭議性，當檢舉人揭露自己的檢舉人身分時，當即承擔了可能與人發生衝突的風險，狐狸先生的經驗正是典型的例子：

狐狸先生：「我以前會發限動，我到後來只會發摯友，但摯友中少數一些人會不理解我的行為。有時候就是想抒發，然後就想把它發上去，發三寶嘛，但是就會有些朋友來跟我吵就說「還好吧。」、「有那麼嚴重嗎？」你認為的還好不是我認為的還好。……被朋友……就是怎麼講……跟朋友緊張過是真的有過。」

狐狸先生僅是在個人非公開的社群媒體上抱怨違規行為或檢舉相關內容，就與社群媒體上的好友發生爭執，彰顯了檢舉行為的爭議性，也是檢舉人揭露或被揭露身分時需承擔被批評的風險。

前面的經驗敘述多是受訪者應對危險的處理方式，使受訪者免於他人的威脅，確保自己檢舉時的安全性。但也有一些受訪者並不擔心自己的檢舉人身份曝光，大多是基於觀察檢舉社群的其他檢舉人，並信賴政府體制及法律而不擔心身分曝光：

大象先生：「不會……為什麼會擔心這個事情（被報復）？檢舉時他連我的住家地址、電話、我的身分證字號，都被警政系統要去，但是被檢舉人是絕對不會知道。加上如果有人洩漏的話，這個他們（警察機關）會有問題。」

山羊先生：（蒐證時）被看到就看到，反正他真的對我怎樣，我也是直接告，我這我這個人個性就是比較衝。

訪問者：就不害怕和他們正面衝突這樣？

山羊先生：對。

狐狸先生：雖然現在檢舉都要實名制嘛，但是資料沒有那麼容易就透出來啊。……怕被報復嗎？一開始的時候會啦，但後來，不是加入一些社團嗎？看了一些其他的案例之後，就覺得反正檢舉又沒有差，檢舉人家又不會知道你是誰，你又不是當下跟他講。就是回家才上傳啊，而且我也不會針對哪些人啊。

從受訪者回答可以發現檢舉人基於在檢舉社團中的觀察，以及對體制、法律的理解，相信自己身分不會被輕易洩漏，而消除「可能會被檢舉對象發現」的心理負擔。

部分受訪者雖然有防範被違規者攻擊（無論是言語、肢體或揭露隱私）的防備心理，但都有採取相應的措施防範，降低被攻擊的危險，有效減低他們的心理壓力。其他未於自身經驗中遇到攻擊的受訪者也會透過觀察現實中其他檢舉人的經驗和對法律及制度的理解，減輕被發現、被攻擊的心理負擔。降低此類心理負擔可說是受訪者能持續檢舉，並對我們侃侃而談分享檢舉經驗的重要檢舉人共同特質之一。

簡言之，參與研究的受訪者中在在年齡、職業、收入上無明顯共同特徵，但性別皆為男性，社區參與程度也大多較低。儘管多數人社區參與程度低，對道路設計、交通安全等路權議題卻多有關注，甚至會參與相關社群媒體之經營。在訪談中也能發現，受訪者或多或少都因為檢舉人身分而承擔風險及心理負擔，但每個人都發展出調適的方式讓心理負擔降至不妨礙檢舉行為的程度。

### 3. 檢舉人如何學會檢舉

本研究觀察到的受訪者皆有加入、關注交通相關議題之社團及粉絲專頁，社團的規模少則數百，高則有十來萬；值得注意的是此處指的交通議題不限於交通違規檢舉事宜，亦包含機車路權等議題。

受訪者指出社團內多討論交通法規，並互動多僅限於網路上，少數受訪者則會與社團成員在現實中會面。

狐猴先生：「有和檢舉人見面，但沒有出遊的經驗。大家在一起只是聊聊交通事務，如警察如何執法、哪裡違規多……等等。」

章魚先生：「我主要是留言。……其實、其實這個人與人之間的關係不是那麼緊密。」

而比起自行查詢資料學習檢舉流程，檢舉人似乎更傾向也更常於社團的交流中，從「大前輩」身上獲取法規知識。

大象先生：「不會，對他們其實給我的感覺其實他們應該是不認識的人，但是會討論這麼熱烈是因為，大部分都是在針對他違規事項的事宜，就是說他為什麼可以開這個，或是他為什麼不可以檢舉這個。」

水獺先生：「他們會教啊，就是會糾正他、導正他，如果他講的是錯的，他不聽，你還是要教他。……會啊那個，王先生。因為他很厲害，都是他教我的。我從不會到會都是從他身上學的。」

狐狸先生：「那我覺得大家都……大家都比我厲害啊，他法條都找得出來，我覺得非常厲害，就是討論啊，討論這個違規會不會過、這個違規會不會過。」

章魚先生：「最主要是問這個可不可以檢舉吧，然後問法規相關的。大概主要是這樣。」

綜合上述，研究者發現，檢舉人社群在整個檢舉行動鏈中佔有非常重要的地位，並對檢舉人社群抱有高度認同、歸屬感。

#### 4. 檢舉社群與檢舉人

綜合上段所說，檢舉人在社群中以網路互動方式獲取從事檢舉需要的法規等知識，但事實上檢舉人社群的功能不僅僅是法規交流，進一步分析檢舉人與檢舉社群後能夠發現，檢舉社群亦包含了凝聚檢舉人等附帶功能：

此次研究的受訪者皆有參加檢舉相關的「檢舉人社團」，檢舉人藉由社團與其他檢舉人討論交通違規的案件和法條，互相提供資訊以增進彼此的法律知識。

每位受訪者參與社群互動的程度不一，大致能分為三種類型：只觀看留言與文章，但不與其他檢舉人互相交流的第一種；會與其他檢舉人於留言區討論法規、交通違規案件的第二種；會主動發文章、影片，主動提供資訊給其他社團成員的第三種。

屬於第一種的有大象先生，大象先生在訪談中多次以其在社團中看到的貼文作為例子，向訪問者舉例說明想傳達的觀點，更在訪談中提及自己在觀看社團貼文時增進了自己的法律常識，避免自己及身邊的家人犯錯：

「有些時候我坐他們的車，他們可能有些行為會被開單，我就會跟他們說這樣會被檢舉，他們說為什麼，我會說我不知道，反正我看翻轉國道他們檢舉了這個東西，然後我才知道喔原來是這樣，不然我以前...覺得這就是另外開一條路了、一個方向。」

屬於第二種的有水獺先生、花豹先生、狐猴先生、章魚先生、獨角獸先生，他們皆會在社團中與其他成員討論自己對法條以及違規事件的看法：

花豹先生：「都留言比較多，很少發文，除非遇到……像之前受訪那個就會發一下，可是那因為是別人轉發的，然後就會說一下。……就，可能想留的時候吧，想留就留。」

貓咪先生：「就是一些違規的構成要件討論啊，或者是如何檢舉如何改善之類的话题。」

狐猴先生：「有加入一些交通粉專，偶爾與社群內的檢舉人互動，但不是很清楚社群裡面的有多少。」

屬於第三種會主動發文章、影片，主動提供資訊給其他社團成員的有狐狸先生及山羊先生：

比較特別的是狐狸先生，狐狸先生不僅加入一般的檢舉人社團，更有加入「反檢舉人」社團，在社團裡觀察社團成員對檢舉人的看法：

狐狸先生：「我的社團的話就很多啦，翻轉台灣交通違規平台啊，這你們找到我的地方，然後還有什麼……我有一個社團叫反不良檢舉魔人，就是進去當臥底，有一些很討厭、很討厭檢舉人的會在裡面發文。」

另外研究者發現參與社群對一些檢舉人來說有增加認同感的作用，如章魚先生就曾在受訪過程中說明認同感是參與社群的目的之一：

問：「那想請問說，如果檢舉人在裡面，可是你們因為你們是警察，但還是問一下，就是檢舉人在裡面會覺得比較能夠找到認同感嗎？就可能大家都一起檢舉。」

章魚先生：「我們人類參加社群就是為了尋求認同感。」

研究者也在訪談中發現社群能給檢舉人帶來休閒娛樂、抒發情緒的作用，在山羊先生以及狐狸先生的對話中都能發現這個功能：

問：「好奇說，就是這些粉專他的……對您來說的功能是什麼？」

山羊先生：「功能喔？有時候就看爽的啊。」

狐狸先生：「沒有這個、到後來我就只是……其實到後來我也不太會留言，我就只是去看而已，去看、看一個笑一個而已。」

問：「可以抒發情緒。」

在訪問中研究者得到社群不只是檢舉人間的交流空間，更能在心靈層面上讓檢舉人獲得認同感，成為檢舉人抒發情緒以及釋放壓力的空間。而綜合上述，研究者發現，檢舉人社群已然形成了一個具備基礎規模的舒適圈，又或者，同溫層。

## 5. 人們為什麼檢舉？

綜合以上文獻回顧，不禁使研究者好奇，檢舉既無償，又得背負社會輿論的負面眼光，吃力又不討好，那究竟是什麼使檢舉人即便如此也要檢舉呢？

基於應報理論，本研究大致整理出了三類原因——義怒、公平遊戲論及溝通應報論；第一類的受訪者多提到風險、危險等關鍵詞：

章魚先生：「我就是貼自己印象深刻的啦。然後，因為台灣其實一年一整年就這真的有夠多的。所以說，這就是情侶在走斑馬線的時候被撞死，而且還是我們轄區的。」

獨角獸先生：「他可能闖紅燈啊，那用別人的行車風險來製造說他比較快的到達他的目的地.....那警察不在的情況.....警察不在的情況下他是不會受罰的。」

此類受訪者大多提到台灣的交通亂象和曾經遇到，但不限於發生在自己上的負面事件，以帶出他們認為人民的交通權益仍需要被加強維護的想法。

而偏向公平遊戲論的受訪者，則不約而同提到「守規矩」這個詞，認為為何社會上含自己的大多數人都能夠遵守交通規則而少數人無法，呼應公平遊戲論提到的「不守規矩的人享有額外自由」。

獨角獸先生：「因為我會發現說路上違規的人太多了，會讓我自己覺得說那我守規矩是不是反而是一種變向的懲罰，因為違規的人他不用付出代價嘛。」

大象先生：「就是覺得大家都乖乖守秩序，為什麼有一些人就是.....對。」

最後來到溝通應報論，比較特殊的是，即便主論述並非歸類於此的受訪者，大多亦都提及了溝通應報論的一個重要關鍵詞，付出代價。

狐狸先生：「希望可以改善現況，但我知道我們這種力量很小啊。對啊。而且我就說啊，很多罰單，那些違規、違規仔都不會覺得自己有問題。」

章魚先生：「我覺得我們不會說因為我一個人他去殺人嘛，我們不會說他以後不會再犯了，我們就不把他關（起來）吧，他還是要受到應有的報應啊。.....他應該要對他的行為付出他的代價啊。」

獨角獸先生：「那警察不在的情況.....警察不在的情況下他是不會受罰的，我就認為說要讓違規人付出代價，那一方面可以減少他再犯的機率，那一方面可以保護就是守法人的權益。」

因此也可以說，也許開始檢舉的契機有他，但維持受訪者檢舉習慣很大的動力是「讓違規的人受懲罰，以導正他們的錯誤行為」。而透過以上的文本動機分析，研究者初步猜測，雖然受訪者可能側重其中之一，但應報理論中的三個動機是能夠在不衝突的情況下同時以疊加狀態存在的。

## 6. 檢舉遇到的阻力

而對於檢舉人在檢舉行為上遇到的阻力，本研究大致分為三個類型——

首先是行動結果與期待的落差，在送出檢舉案件後，警方審核下，並非每樁皆會成案，固然警方有自己的理由與考量，但對於檢舉人來說與阻撓無異；又或者在長期檢舉下，違規情況仍未見改善。

水獺先生：「有時候覺得這地方為什麼（檢舉）這麼多次了，可能打110打很多次，然後都不開單啊，也沒有改善，就覺得很煩啊只能投訴啊。」

狐狸先生：「有啊，其實就是當兵過後啦，兩個月沒有檢舉過後就九月十月看就……沒有還是要來上學嘛。還是回來，然後一堆三寶，那段時間、那段時間就覺得喔好久沒做了，還要花時間做這種事，後來還是繼續做啦，看不下去還是得繼續做。」

再者，又或是基於檢舉人自身的時間分配、生活步調等原因無法維持穩定檢舉習慣，本研究將此歸類於個人因素。

章魚先生：「因為我後來自己也在弄這種違規，就是我變成分局裡面正式在弄這種違規的人。就我前面講過，我要避嫌所以我就沒什麼在弄了。……不過我現在平常還要念書還要幹嘛的……所以我現在其實比較沒辦法再檢舉了。」

獨角獸先生：「比較少吧，除非就是我工作比較忙，那可能可以檢舉的時間就比較少。」

大象先生：「我覺得這東西已經影響我的生活了，我是說，不是做這件事情影響我的生活，所以我不想去，在我的生活裡面就是花費時間在這個東西上面。」

最後則是家人的勸阻導致受訪者重新審視自己的檢舉習慣是否有必要持續，本研究將其歸類為家人因素。

水獺先生：「他們說不要管那麼多。……通常長輩不是都這樣講嗎，不要管那麼多，沒你的事這樣之類的。」

花豹先生：「我是不會啦，但是我爸媽滿擔心的，就叫我不這樣做。對啊，就是，儘量不要影響到家人。」

狐狸先生：「家人知道啊，因為我會講啊。家人會說有必要這樣做嗎？我說也不是花你們的時間是花我自己的時間。」

獨角獸先生：「長輩會反對吧，就說這樣會得罪人。」

但是本研究的受訪者中，雖然來自家人的擔心是十分常見的困境，最終並無影響受訪者檢舉習慣的維持。

另外值得一提的是，不少受訪者提到，在限縮檢舉後，檢舉人能夠舉發的案件類別大為減少，但這是否為檢舉人面臨的阻力，本研究將在稍後篇幅做更為詳細的分析。

## 7. 受訪者對檢舉的投入程度

本研究中，受訪者的檢舉頻度不一，少至非常態檢舉，多則是每天檢舉，且件數也有相當大的差異性，研究者初步推測，檢舉人的檢舉頻率應受其選擇的檢舉管道及檢舉工具影響。

檢舉頻率高且件數多的受訪者多使用網路報案搭配行車紀錄器，在自身閒暇時間擷取出行車紀錄器中的違規片段並一一上傳報案；因法規闡明，交通違規類案件民眾報案的追溯期為七天，故此類檢舉人的頻率將不會低於一週一次。

水獺先生：「我開始的時候就有了。……只是可能那時候他們的系統沒有那麼好用，後來有改善。……如果它好用的話，你操作起來方便的話，當然你的數量會多一點。……意願喔，以我的來說也會。會覺得說很難用，可能跑一件要卡個10分鐘。……尤其是快到12點的時候。因為交通案件它有七天的限制啊。」

非常態檢舉的受訪者則無特定共同方式，但亦多使用網站報案，多半不直接撥打110或使用簡訊報案，因檢舉人基於自身或社群內經驗多對警察抱有吃案疑慮。而值得一提的是即便避開選用這些易遭吃案的管道，檢舉人仍會擔心自己的案件被壓下或駁回，如狐狸先生。

章魚先生：「我比較常用那個……網站。因為你只用手機會很明顯。……你直接用手機拍的話，被發現的機會其實蠻大的。其實我雖然不太怕，可是也想避免麻煩。」

山羊先生：「我這邊主要都是線上檢舉，還有就是民眾檢舉這樣子，然後另外一個方式就是簡訊檢舉這樣子。線上檢舉就是用行車紀錄器畫面擷取，然

後去警方的網站檢舉網站去檢舉，然後另外一個方式簡訊檢舉就是報案這樣子。」

大象先生：「就是，他有兩種管道，就比如就是他傳訊息，簡訊，然後他就回覆警察已到場處理，但那個就站在那邊看。對，根本就沒出現，或者是他報……就是打110，就是去跟他講，勤務中心講，然後勤務中心有回，然後他變成是警察就說我已經到場處理，勤務中心說警察已經回報說他到場處理了，但是……就沒出現啊，對。……對。這，沒有的原因有一個心態是因為我覺得……沒有用啦。喔我，雖然那些粉絲團啊，還有那些討論交通的社團裡面，看到很多的例子是……他打了數十通電話，警察沒有來。」

狐狸先生：「我的感受就是，當他說不舉發的時候，他就是拗，你講不過他的，他就是用拗了。我會覺得承辦大於法規，老實說有時候會覺得是這樣。你不同分局標準又不一樣，有些承辦就喜歡，有些承辦就ok，有些人就不行，同一個標準又，不同承辦不同標準。」

分析到此已能夠初步發現，無論是檢舉頻率高或低的檢舉人，大多對警察抱持某程度上的不信任感，本研究初步猜測，不信任感是以檢舉人不滿警察的取締效率為來源。

## 8. 檢舉人對檢舉行為的認知

在初步了解到檢舉人檢舉的原因之後，研究者好奇檢舉人對檢舉行為是否有更深一層的想法，亦即他們認為檢舉能夠達成什麼樣的目的，或是希望透過檢舉實現除了取締違規以外的社會效益，故接下來將針對檢舉人對檢舉行為的認知進行分析。

在訪談過程中大部分的受訪者表示檢舉是每個人民的權利，認為檢舉行為是用來捍衛用路人權益的一種手段，他們只是在行使自己享有的權利。

獨角獸先生：「對對那我們可能如果說檢舉是改善交通安全的手段之一，他算是首當執行。」

貓咪先生：「對啊，所以檢舉交通違規是國人的一個權利。」

此外，從部分受訪者的回答發現，他們對於交通環境、制度都抱持著各自的見解，而這樣的見解似乎會成為他們自身判斷是否檢舉的標準之一。

水獺先生：「以交通類來說，沒戴安全帽的我一定（會檢舉），這不會放過的。……那以安全帽來說，因為那是攸關到你自己的生命安全嘛，可是你也危及到別人的安全，萬一你自己摔車，可是別人後面車子壓過去，那倒楣的是後面的車啊，啊如果你有戴安全帽，或許他可能……傷勢不會那麼嚴重，也保護到你就是其他的用路人這樣。」

獨角獸先生：「那如果說真的有原則的話應該是會，有一些項目是我絕對不會檢舉的，譬如說機車騎在禁行機車道，或者是說機車呢……正常的左轉，但是那個路口禁止左轉，因為我可能認為這個規定是不合理的，如果一個機車他可以靠左，他也不是說從外側回切這樣子左轉，他只是沒有遵守那個兩段式左轉的規則是正常是ok的，也沒有搶快，那我覺得這個也沒有什麼好檢舉的，所以這兩個是我看到一定不會檢舉。」

部分受訪者表示台灣的交通環境一直以來都對用路人不甚友善，在各種方面仍然有不少的改善空間。其中一位受訪者獨角獸先生更提到與其他國家相比，台灣在交通這方面的發展其實是落後許多的：

獨角獸先生：「對，因為台灣算是民主轉型中的國家嘛，解嚴到現在其實也才三十幾年，那你說很多制度跟其他國家相比是很不完善的。那像這種交通混亂的情況就比較會是發生在發展不成熟的國家啊，對那像旁邊的日本，他們過去也有一樣的情況。他們很快就意識到大量的交通傷亡其實對國家不是好處，所以他們其實做出了很多改變去降低交通傷亡。」

大象先生：「出了雙北之後其實有很多交通建設都對弱勢很不友善，包含機車、包含行人、包含腳踏車，都很不友善。」

許多檢舉人在受訪過程中表達了對台灣道路交通設計的不滿。原因在於有些道路設計反而會使得用路人面臨更大的危險，而用路人為了保護自己，有時會不小心做出違規行為。因此，雖然台灣交通違規案件多，但他們認為其中有一部分駕駛的違規並非刻意為之，是在道路設計不良的情形下不得已而為之，故某些檢舉人會視違規情況選擇是否該進行檢舉。

狐狸先生：「就是臺灣不是會有什麼禁行機車，兩段式左轉這個東西。……其實可以檢舉，但我們都不會做。所以檢舉人還是會看你事情做的（違規事

項)·就是像這兩種人(禁行機車·兩段式左轉之違規者)就不會去管他·沒有必要(檢舉)。我們沒有那麼死板這樣子。」

問：「最好抓？禁行機車會好抓嗎？」

鸚鵡先生：「天橋上拍就可以了。.....對對對。有天橋的然後旁邊又有公車停靠區的那個地方都是熱點。只要公車一停就一定有人壓·阿然後就會拍起來。」

問：「就是有人壓的意思是·因為紅燈嘛所以要綠燈的時候就不小心在那個標線上？」

鸚鵡先生：「就是公車靠站的時候·它不是會佔住整個外側車道嗎?然後你騎摩托車不是要往中間車道嗎?對啊·中間車、中間車道有禁行機車的話就被拍照。」

問：「喔.....可是這樣好像很不合理。」

鸚鵡先生：「阿就...就是這樣。」

獨角獸先生也提出了關於台灣使用法律制度規範交通違規行為的看法，他認為目前主要是以制度來管理用路人，但卻因此忽視其他面向的重要性，然而在沒有其他層面的配合下，僅憑藉法律強制約束會導致其他的用路問題發生。

獨角獸先生：「說你道路的規劃，或者是駕駛的教育沒有做好，會讓你守規定都會有困難，譬如說他的那個道路，我可能是直行車道走一走，前面變成了左轉專用車道，那這個是規劃的問題啊。.....用處罰來管理交通會造成說，如果你道路設計沒有做好的話，那你等於就是強迫用路人違規，對所以在檢舉這件事情上你必須要區分清楚說喔哪些是真的危害到用路人，喔哪些是真的警察.....他沒有看到的情況下但是這個行為是很嚴重的，所以我們必須讓違規的人付出代價。」

由此可見受訪者對交通都有各自的想法。可能是認為現行法律制度存在著不合理之處，也可能是不滿意目前的道路設計。研究者認為這些主觀看法似乎會發展成檢舉人在生活中判斷是否應該對違規者進行檢舉的標準。

在檢舉制度實施後，許多從原本的用路人開始投入檢舉，並試圖藉由檢舉的這個方式多少改變目前的交通情形。部分受訪者表示檢舉行為能夠改善交通狀況，甚至發現被檢舉者的再違規次數降低。然而當研究者進一步詢問「在生活中是否見到實際成效」，大多數的受訪者雖然回覆檢舉可以改善交通，但似乎都是以自身對被檢舉人後續的行為所做的猜想，僅有少部分受訪者正面回應。

部分受訪者在回答是否有改善交通時，似乎沒有提出實際感受到的案例，多是以推測被檢舉者的後續行為或主觀想像等假設性回應來回覆檢舉對社會可能帶來的效益。

獨角獸先生：「你要說有沒有改善是一定會有效果，但不見得那些人收到罰單就不會再犯。」

水獺先生：「以三峽來講嗎？……就是可能，交通越來越順暢然後比較安全吧，然後可能人行道比較好走。……益處就是生活的品質會改善我覺得。如果更多人去反應，這些不正常的狀況的話。……對於交通安全的話，社區安全啊，就大家多一點關心的話我覺得會有改善，一定會改善只是時間長久的問題而已。」

花豹先生：「減少違規吧，然後……說不定可以少一條人命（犧牲），就是可能活下來。」

而僅少部分受訪者在提問後，正面回答自身的感受或實際觀察的結果。

大象先生：「對，但是我覺得有在（指通行路段違規案件），大家會怕被檢舉，所以會有……就是減少的趨勢。」

山羊先生：「益處當然就是剛剛講的行人人行道的部分啦。以前人行道都會停滿車啊。啊這種檢舉後基本上，他們也比較會比較不敢停啦。」

由此得知，不論是實際感受或是自身的想像，多數受訪者對檢舉行為抱持著正面看法，認為檢舉對社會是有益處的，檢舉行為本身能夠在一定程度上改善交通。這使研究者好奇檢舉人對於檢舉有助於提升公共利益是否具有其他的意涵。

在與受訪者對話的過程中還發現檢舉人除了取締違規者的目的之外，可能還希望透過檢舉行為達到其他效益。例如獨角獸先生希望檢舉能夠讓政府正視有一群民眾相當重視交通安全，並期盼政府能夠透過修法、道路改良等，藉此喚起社會大眾自己身為用路人本應享有的權利。

獨角獸先生：「你要說有沒有改善是一定會有效果，但不見得那些人收到罰單就不會再犯，那我覺得檢舉這件事情是把台灣交通違規的這件事情搬上檯面。.....我覺得它（檢舉）積極的意義是要讓民眾知道，讓地方的民意代表知道有一群民眾，他們對交通違規的事情是在意的。所以具體表現的方式，我們當然是用檢舉把它搬上檯面。」

總結上述的結果，研究者發現多數的檢舉人認為檢舉是民眾捍衛自身用路權權利的一種管道。不論是檢舉人的真實感受或是自行想像，他們普遍有「檢舉能夠改善交通」的共識，都認同檢舉行為能夠有效使違規者減少針對同樣的違規項目再犯的次數，或是能提升整體的用路品質。而我們也發現若是檢舉人對於交通制度、用路環境等抱有著各自不同看法與見解時，可能會額外發展出除純粹取締違規者以外所欲達成之其他目的，並可能自這個方面作為日後自身判斷檢舉與否的行為準則。

## （二）檢舉人與警察互動

### 1. 檢舉人對警察角色的想像，是否影響檢舉行為？

除了檢舉人本身對檢舉行為之認知外，我們也好奇檢舉場域中，對警察工作滿意度是否改變檢舉人的行動、影響檢舉行為？在訪談當中我們發現大部分受訪者對於警察的取締效率皆不滿意，且受訪者們一致認為取締效率問題是警力<sup>8</sup>不足所導致。警察需承攬的工作項目過於廣泛，例如：犯罪偵防、交通執法、人犯押送與戒護、各式活動維安及其他零零總總的工作內容。警力人數無法負荷此工作量，導致警察取締效率不彰。而警察所需承攬之工作種類繁多不只是一般檢舉人對於警察之印象，同時兼具警察身分的檢舉人章魚先生也提到警察要忙的事情太多了，他也認為開放民眾檢舉確實有效的幫助到警察取締動態類型之違規，並且提到一個有趣的看法：

---

<sup>8</sup> 台灣警察數量統計資料截止至2021年為69885人。內政部警政署，2022，現有警察人數性別統計，[https://www.gender ey.gov.tw/GECD/Stat\\_Statistics\\_DetailData.aspx?sn=BQiuK9T6Xp3ntef6m7W!yA%40%40](https://www.gender ey.gov.tw/GECD/Stat_Statistics_DetailData.aspx?sn=BQiuK9T6Xp3ntef6m7W!yA%40%40)。（2022/12/18 瀏覽）

你們有看過那個什麼小學的歷史課本那裡面有一張圖嗎？，他們（日治時期）有一個南無警察大菩薩.....警察有點像那樣，可是.....但警察不會被叫「大人」。

過去日治時期，警察被稱為「大人」，如今這樣的稱呼已然淡出大家的記憶中，這正好印證我們文獻回顧中提到的當代警察角色轉變，警察機關在與人民的關係中，由過去給予指示的角色成為接受指示的角色，警察不再是過去權威之形象，「人民保母」之形象更能回應社會所期待的警察角色。而當警察取締效率未達到民眾之期望時，可能促使部分民眾採取實際行動，出現檢舉行為。狐狸先生在訪談過程中提到警察取締量不足才需要有檢舉人存在，貓咪先生也表示自己有檢舉行為是因為警察取締不嚴謹。

狐狸先生：「我滿意警察的取締效率嗎？不滿意、不滿意。就是因為取締效率不彰才会有檢舉的出現，你沒有罰單那我們幫你補吧。」

水獺先生及獨角獸先生皆認為民眾檢舉是在協助警察完成警察的工作：

水獺先生：「他們（警察）就是人不夠，也不可能整個轄區內都去處理呀，不可能。以前來說在那個限縮檢舉修法之前，我會認為它（檢舉）是、我們是在幫忙。.....」

獨角獸先生：「執法這塊本來是警察要做的啦，在世界各國其實都是警察要做的，但是台灣在這一塊他其實就會變成說警察有的時候沒辦法或是不願意做，那修法的主管單位他又開放了民眾檢舉的權利，所以變成只能民眾用一部分自己的時間，然後去做警察該做的事情，去補執法的這一塊。.....我覺得不能全部怪在警察身上，就是台灣的警察他的勤務沒有正常化，然後各縣市警力分配不均勻的情況也有，所以我覺得也不能全部都怪給警察。.....」

除了上個段落提到警察取締效率不彰之問題可能是部分檢舉人之檢舉行為動機之外，部分受訪者也認為民眾之檢舉行為是在協助警察完成本該屬於警察的工作，填補警力不足的缺口。檢舉人的檢舉行為在某方面來說確實為警察機關帶來一定的效益，正如章魚先生提到的動態違規警察不在現場是很難取締的，檢舉行為能為警察機關解決該問題。

綜上所述，我們認為檢舉行為的確可能受民眾對警察的角色想像、期待所影響。同時，訪談內容回應了我們對於當代警察角色是否轉變的疑惑。與過去相比，警察角色確實有所轉變，警察由權威形象轉變為為民服務的人民保母形象，民眾對於警察的期待也隨之變為「為民服務」、「維持社會秩序」之角色，故當警察取締量並未滿足民眾期望、並未符合民眾對其角色的想像時，民眾會開始歸責警察效率，部分民眾可能會出現檢舉行為，對於警察效率的不滿也可能成為部分檢舉行為背後的潛在動機，民眾藉由檢舉人之角色去彌補警察取締效率不彰之問題，部分檢舉人認為民眾之檢舉行為是在「幫助」警察完成本該屬於警察的工作內容，而這其實與民眾對警察為民服務的角色期待相悖。因此，基於上述訪談內容，我們也開始好奇檢舉人與警察間是否能構成合作關係？抑或存在其他關係？

## 2. 從檢舉人的角度理解其對警察之態度，與警察間是否存在合作關係？

在與警察互動經驗之問答中，狐猴先生則認為與警察間的大多互動經驗中感受上良好，但並未詳述其互動過程。山羊先生表示與不同警察的互動狀況不大相同。大象先生及貓咪先生認為在檢舉過程當中並不會與警察有太多的互動機會。大象先生習慣使用檢舉管道為檢舉網站，無須與警察面對面互動，而貓咪先生則認為檢舉人及警察單位只是案件之報案方及受理方知關係，不會有多的互動機會：

貓咪先生：「呃，電話檢舉就是一個報案而已啊，報案違規的檢舉，並不會有多大的互動，因為110就是一個受理方而已啊。」

狐狸先生則提到他與警方（承辦方）之爭執經驗，認為警方的承辦程序是依個別警察人決定、標準不一：

狐狸先生：「我的感受就是，當他說不舉發的時候，他就是拗，你講不過他的，他就是用拗了。我會覺得承辦大於法規，老實說有時候會覺得是這樣。你不同分局標準又不一樣，有些承辦就喜歡，有些承辦就ok，有些承辦就不行，同一個標準又，不同承辦不同標準。」

從檢舉人社群及訪談內容中，我們觀察到許多檢舉人對在執法第一線人員提出人治凌駕於法治的質疑。

章魚先生以警察之角色回答此題，提到有些民眾因認識章魚先生，有其聯繫方式，所以會直接將違規狀況透過通訊軟體傳達給他。水獺先生認為在與警察之互動過程中有所準備的，檢舉人需懂得相關道路交通法規及警察在制度上的正常處理程序，在交流過程中較不易被敷衍處理。其在訪談中說到：

章魚先生：「.....投訴也是一個學問，你要懂得應對、你要懂得法規、你要懂得警察執法的一些規範。不然他會呼嚨你啊，你就會覺得說，他回的這個內容是很.....看起來很合理，可是實際上是不符合規定的，所以就像我前面講的一樣，你要去看很多法條，就跟以前念書一樣，你學這一科你就要去看很多東西啊。」

獨角獸先生則以一個截然不同的視角講述他與警察機關交流過程中所看見的問題：

獨角獸先生：「我也跟臺北市交通大隊的組長有做過一兩次較長時間的就是跟他聊天的，當時也是交換一下我們對交通違規的看法，你說警察他們在處理事故上跟他們有切身的相關，他們其實也會也會想要去改善交通安全。.....警察他也知道說哪些事是他們應該做的，可是在官僚體制裡面會變成說他們基層的聲音不好傳達出去。」

獨角獸先生提到他自身與警察機關對話時能感受到警察們同為交通用路人，其實也想改善交通問題，但受限於官僚體制束縛，這樣的聲音並未被傳達出來。水獺先生及山羊先生在訪談中表達出的看法，他們認為警察執法態度可能具個體差異，也可能受官僚體制束縛，而這似乎在某種程度上呼應了獨角獸先生所述之內容：

水獺先生：「有時候會這樣。因為每個警察都是每個個體，他的想法，他的作為，他的執法的技巧，執法的強度（都不同）。而且每個從事警察的，他的初衷本來就不一樣。他想混到退休，他想隨便就弄一弄。啊有些人是，有些警察就是為了自己的.....為了正義、為了交通安全。有些警察是會特別針對哪一個項目去那個（執行）。因為警察個體的，他們的（關心議題），都不一樣。」

山羊先生：「一定有人（指警察）很可憐的，就是說做得要死要活，那一定也會有的警察就是說比較閒。.....勤奮警察是少數，對，因為大家都不想當出頭鳥，（出頭鳥）都被調職了。每個警察其實都有自己的想法啊。沒辦法說

整個、一個群體就掛上兩個字警察就是怎樣怎樣，這個我們沒有辦法……就是以職業來做判斷啦。」

也有其他受訪者傳達出不同的看法。像是狐狸先生並不認為警察對交通所有重視，相反地，他對於警察的處理程序提出質疑。我們認為有趣的點是，部分受訪者在訪談中的回答內容有矛盾之處，一方面表達他們認為警力有限並非警察之問題，也認為警察很辛勞；另一方面質疑警察處理程序及態度。

狐狸先生：「我覺得現在限縮檢舉不是壞事。的確你說警察都是...就是把執法權還給警察是可以的。但是台灣的交通是真的可以把執法權還給警察嗎？警察是真的會做事嗎？你打110警察來、我有違停警察來，警察來做什麼？鳴個笛就走了啊。……警察永遠不會開罰單，警察也不會做事，就是對交通這方面比較沒有那麼重視……」

狐狸先生：「員警大部分都很辛苦，全國員警都過勞，很辛苦我知道，但這個跟這個跟交通沒有什麼違背吧，你辛苦就代表說你不用開罰單？沒有，你還是要出來。你對違停都視而不管。……」

綜上，我們發現受訪者與警察之互動經驗不大相同。其中有趣的點是，受訪者提到了與警察互動之技巧，巧妙地回應到研究者的假設——法律知識可能是支撐檢舉人進行檢舉行為的一種資本。此資本能作為與警察機關對話時能作為一項籌碼。受訪者做為檢舉人，受訪者們在檢舉方面對警察形象的描述有相當大的落差，對於警察的想法也有所不同，甚至同一個受訪者自身於對話中也出現矛盾點。針對受訪者回答中的矛盾點，我們猜測是檢舉場域中檢舉人與警察角色定位模糊。一方面，民眾對警察角色期望是「人民保母」，希望警察能維護社會秩序；另一方面，當警察的執法狀況無法改善交通問題時，民眾的角色又轉變為「警察的監督者」，對警察的裁量提出質疑，故產生角色認知上的矛盾。

另外，我們也發現檢舉的管道可能是影響是否有互動經驗的原因之一，大象先生皆是透過網站檢舉系統進行檢舉，檢舉程序中只需上傳被檢舉人違規的證據，再由警察機關負責審理該檢舉案件，過程中並不存在與警察當互動之機會。大象先生也提到，他之所以會偏好使用檢舉網站系統是因為其心態上會認為直接電話報案沒效果：

問：「想請問一下，您平常是用什麼管道來檢舉？就除了剛才的網頁是您主要的管道嗎？還是還有其他的？.....會打電話之類嗎？就是報案。」

大象先生：「喔，這沒有過。」

問：「您都是直接用那個網頁系統？」

大象先生：「對，我真的沒有過。沒有的原因有一個心態是因為我覺得.....沒有用啦。.....就是那些粉絲團啊，還有那些討論交通的社團裡面，看到很多的例子是他打了數十通電話，警察沒有來。」

從與大象先生的問答中觀察到檢舉社群內的資訊對於部分檢舉人可能有所影響外，我們也發現有部分檢舉人對於警察的處理程序抱持質疑態度。因此，我們接著詢問檢舉人面對警察執法程序上是否有相關負面經驗。在「檢舉時，您曾遇過警察怠忽職守、不嚴格執法的經驗嗎？對您來說是特例還是常態呢？」一題中，大象先生就表示自身並無類似經驗，但經常在檢舉人社團中看到其他檢舉人有此經驗，故產生警察不嚴格執法的想法。而章魚先生因具警察身分無法回答此題，狐狸先生及獨角獸先生則未提到有此經驗，其餘受訪者則認為是常態。

花豹先生：「常態啊，就是不開單。」

狐猴先生：「剛開始（指限縮檢舉類型剛實施時）警察會不嚴格執法，一旦開始天天有110報案違規停車時，無形中製造警察更多的勤務，警察受不了的情形下，就會強力執法。」

狐狸先生：「你說我實際遇到的嗎？不嚴格執法的沒有啦，我覺得還可以啦，我也沒打過110，所以不能問我，至少.....可我有被他們臨檢過，還好啦。」

基於大部分受訪者認為警察執法程序不嚴格之情況，我們也好奇詢問了受訪者們是否有相對應的方法監督警察執法。而大多數受訪者都有他們自己的監督方式，像是投訴、現場錄影、加強報案強度（增加報案次數）、追蹤案件進度、熟知相關法規等等。

水獺先生：「可以投訴他。如果真的是違規事實明確的話，你就反應回去，他就會再審查一遍。」

花豹先生：「啊他知道我在錄他（執法警察）啊。沒有時間的話我就是報案，報案完我就走了。反正出事情也是警察或政府扛責任，又不是我扛責任。出事情也是你們處理，只是麻煩的是你們。」

狐猴先生：「一開始會讓警察開始勸導，一旦超過三個月仍然違停存在情形嚴重，就會開始加大110報案強度，並開始事後追蹤，無形中給警察壓力。」

狐狸先生：「我也（在檢舉系統網站）寫過幾條備註，我會寫說這車牌已經夠清楚了，你再不過我就送署長信箱，結果就過了，就舉發了，偶爾會這樣寫，但現階段是無力，然後就覺得你不舉就算了，我有什麼辦法。」

章魚先生：「.....也是有就是有要求我們現場要開的，還有表明一定會錄影的，這種是一定會開啊。」

大象先生：「嚴格來講有，就是因為我在去檢舉的時候，你知道這東西麻煩是麻煩在我在檢舉的時候我要先知道法條在寫什麼，我要先去查這東西是什麼法條，.....，我要在那個系統上面我要選對敘述，選錯他（警察）就不會幫我開單。然後所以為什麼他（警察）那時候，他一開說他開53-1（交通條例）的時候我就知道他開錯了，.....，後來另外一個承辦的同事就打電話給我說，其實講話是很客氣的：『啊，不好意思我們開錯。』然後他說這個東西單還沒開出去，所以補救的機會。」

山羊先生：「現場全程錄影，然後投到警政署。.....或者是一開始簡訊報案的時候就講說報案人現場全程觀察錄影。」

在上個段落中，我們討論到檢舉人的檢舉行為在某方面確實能為警察機關帶來取締效益，像是警察機關較難及時掌握的動態違規，檢舉行為能為警察機關解決這方面問題，而這也是立法者的本意。部分受訪者也提到自身與警察機關交流的經驗，章魚先生同時作為警察也分享了有些檢舉人與其私下熟識會分享他們觀察到的違規情況。依檢舉制度之設計初衷，我們認為檢舉人與警察之間是存在構成合作關係之要素的，而像是章魚先生也以警察的角色表示他覺得檢舉行為的存在能幫助警察：

問：「想請問您說，您會覺得這樣檢舉人算是有在幫忙警察做取締相關工作嗎？」

章魚先生：「因為這些人勸你不讓他檢舉他就打110，所以說，這樣當然是幫警察。……他們（檢舉人）也算蠻配合警察的，就是他們不打110，不用讓我們出去跑，我覺得、我覺得其實還不錯。對，因為再怎樣，坐在電腦前面製單總比在外面跑還要輕鬆。」

本段落訪談分析中，我們觀察到了受訪者對檢舉制度施行後有期待落差，我們則轉為傾向檢舉人間與警察之合作可能性低之結論，原因有二：首先，各個受訪者與警察的互動經驗不大相同，但大部分受訪者認為警察不嚴格執法是常態現象，且這些受訪者面對這個現象有其個別的監督方式，可以觀察到部分檢舉人對於警方執法程序存在疑慮，並且將其疑慮轉化為實際的反制手段；再者，部分檢舉人認為民眾的檢舉行為是在「幫助」警察完成本該屬於警察的工作內容，屬於單向互動。也就是說，檢舉人認為檢舉行為並不是出於雙方（警察與檢舉人）有共識之條件下才存在的行為，而是檢舉人因警察的處理方式不符合其期待而做出單方面行為。故我們推斷檢舉人可能不認為他們與警察間的互動關係為合作關係，相反的，我們更傾向期兩者間可能具競爭、衝突之關係，並且在限縮檢舉之政策施行後，這樣的關係可能更為激烈。

### 3. 檢舉場域中的法律資本

綜合前面分析，我們將應報理論中的刑罰情緒論、公平遊戲論及溝通應報論帶入檢舉人對自身檢舉行為的認知中剖析檢舉行為動機，同時我們觀察了檢舉人間的互動及檢舉人與警察機關的交流，認為檢舉人與警察以「檢舉行為」為核心構築了一個場域。在場域中，檢舉人及警察以成員身分交流互動。檢舉人在進行檢舉時，原以為只是透過電話報案或網站檢舉不會與警察有多少接觸，但事實與我們想像中有所差異，檢舉人經常與警察有互動，尤其在檢舉過程中，警察在案件遇到問題時也會致電給檢舉此案的檢舉人詢問細節、檢舉人遇到檢舉案件沒有通過也會打給承辦詢問、爭論該檢舉案件是否應該通過，加上檢舉人在社群內與其他檢舉人留言、聊天的經驗構成了檢舉的場域。檢舉人投入場域時倚靠著一定的慣習思考，我們猜測檢舉人的慣習思考可能是以前面所提及的應報觀作為基礎，再透過檢舉行為實踐其理念。在場域內除了有慣習作為無意識的傾向來行動之外，可能還需要有「資本」的投入。研究過程中，我們也發現了一種特殊的資本支持著檢舉行為的運作……

從訪談過程中，我們發現受訪者對於交通法規皆有一定的熟悉程度，由於檢舉流程中當檢舉人使用網站或用APP檢舉時除了附上影片或相片證據外，也需要選擇出與

該違規項目對應之法條，若選用的法條錯誤則不予舉發。除了在進行檢舉時應用，對檢舉人來說在場域內與其他檢舉人及警察進行交流時，也能夠把累積的資本當成一種工具、甚至是一種手段應用在互動之中。我們把檢舉人這些熟悉法律條文的過程作視為一種資本的累積，我們暫且把該資本稱為——法律資本。

研究者是如何發現法律資本的？來自於訪談過程中，受訪者透過說明法條、處罰辦法時，在無意間表現出對交通法規的熟悉，部分受訪者也提到自身對法條有超越普通人對法條的了解，像是花豹先生說他把法條都背下來了，比其他大部分警察都還要熟悉交通法規，以及同時具警察身分的章魚先生也提到了類似的想法：

花豹先生：「因為畢竟不是每個人都那麼懂法 我也是幾乎把法條都背起來了，背的比大部分警察都要熟啦。」

章魚先生：「對啊，啊因為檢舉的話.....我覺得我對法規方面比一般人還要.....還要懂啦。所以說.....檢舉的話失敗機率也比較低。」

在描述較具體違規項目時，受訪者也能說出法條相關事項及罰款金額的區間或提到法條認定問題、清楚警察容易或不容易開出什麼樣的罰單。大象先生也能說到「逼車」時，描述出法條具體內容及罰款金額區間，狐狸先生同樣也有提到逼車行為，而他也能不假思索說出法條屬於第幾條，且知道罰款高且會被吊扣牌照，也提到警察基於懲罰重不容易開出開單：

大象先生：「那個（逼車行為）可以好像就是開到他43條吧？43條是他會被扣牌，會被.....會先開一萬八到兩萬四。然後會被扣牌，就是你駕車的那個牌照就會被收走，沒收可能半年，對。那個其實是很重的，然後他的法條好像叫迫使他車讓道。我們在講逼車，其實在法條上面是，迫使他車讓道。」

狐狸先生：「說影響到我通常就已經是，很嚴重的事啦。逼車啊。之類的啊，就危險駕駛那一條，那.....那一條又很難過，那一條哪有那麼容易過。43條那條界定很.....很貴啊，因為罰金貴還要扣牌，所以，警察都不開。」

另外，大象先生提到需要常與交通法規打交道，因為使用網路及APP檢舉時需要選擇違規對應法規，而使用該系統檢舉時如選錯法規就無法開單，當對法規較熟悉後，能夠提高成案率，故我們推測這可能是部分檢舉人會去熟悉交通法規的動機之一：

大象先生：「因為我在去檢舉的時候，你知道這東西麻煩是麻煩在我在檢舉的時候我要先知道法條在寫什麼，我要先去查這東西是什麼法條，所以當初他（違規者）逆向的時候，我還去查說這個名稱，或是這個敘述是什麼。」

大象先生：「對，選錯他就不會幫我開單，我等於就要再重送一次件，所以我要選對敘述，然後知道這是哪個法條。」

上述提到法律資本的發現及累積資本的動機，接下來要說明法律資本要如何累積：第一種是檢舉人剛開始檢舉時接觸法條、翻閱交通法規；第二種檢舉人在社群內和其他檢舉人觀察或共同參與討論違規法條時無形中也是增加了自己對違規的知識，累積法律資本。以下舉水獺先生與大象先生之例子說明以上兩點：

水獺先生：「就像我前面講的一樣，你要去看很多法條，就跟以前念書一樣，你學這一科你就要去看很多東西啊。.....就跟你做.....做一件你要專心、專心做一件事情一樣，你就要從不會到會，你就會去，想辦法增進自己的那個能力嘛，然後去研究一下，像以前我都，以前不懂交通法規嘛，就是什麼可是你接觸了之後，你會發現噢，交通法規其實很複雜，很多條文，然後很多很不合理的內容，還有一些是法規是有矛盾有問題的，那你從事這個、這個動作你就會想要去把它熟練，就是增進自己的一些知識、能力。」

水獺先生把熟悉交通法規的過程與讀書做類比，透過研究法規增加法律知識以應用在檢舉行為上，增進自身能力的同時也能觀察到許多法條不合理的現象。

大象先生：「因為其實我這方面（檢舉）的.....背景的知識也是從他們（粉專）那邊來的。.....然後還有很多法條的知識也是從他們（粉專）那邊來的。.....對我來講檢舉只是一種發洩而已，就是給你一點顏色瞧瞧。」

問：「那您是怎麼發現這個可以發洩的管道的？」

大象先生：「喔，就是看這些粉絲團。」

從與大象先生的對話可以得知大象先生從粉專內學到與檢舉相關的知識，且也是從粉專才接觸到檢舉，而在其他分析部分大象先生也舉出了許多他在社群上讀到的新聞及檢舉人實際檢舉時遇到的問題及處理方式。

基於上述，我們開始好奇檢舉人如何在場域內使用法律資本？訪談過程中，我們觀察到法律資本對檢舉人來說是一種能夠避免自己違規的措施。檢舉人在社群內交流時，也能藉由比他人更熟悉法律知識給予他人意見，傳授檢舉相關知識、訣竅，或糾正他人的錯誤觀念，如水獭先生所述在社群內自己或其他檢舉人會糾正其他觀念錯誤的人：

水獭先生：「他們（社群內的檢舉人）會教啊，就是會糾正他（觀念錯誤的人）、導正他，如果他講的是錯的，他不聽，你還是要教他。」

水獭先生：「可能他的發文的內容有錯誤之類的，可能對於法規啊或對於這個案件他的論述是錯誤的。我會在可能就是下面嘴他一下。」

問：「就幫他增加一下知識？」

水獭先生：「糾正他糾正他。」

有些檢舉人的法律知識淵博，警察也會向其提問：

水獭先生：「因為他（王先生）法規很強，從事這個檢舉，這個的事情也是鑽研法規啊，就發現有一些不合理，有些警察反而會來問他問題，因為他（王先生）很厲害，對，反而變成警察來請教跟他討論欸這個東西怎麼處理。就是，法規上哪些有問題，對。要怎麼應對這樣子。」

另一方面，當檢舉人與警察來往時，若檢舉人表現出對法規、程序的了解，也會降低警察草草處理的機率，容易被警察認為「不好應付」而較慎重處理檢舉人所檢舉之案件，此時法律資本變成一種檢舉人與警方交涉的手段，讓檢舉人能夠達成自己的目標——讓檢舉案件通過。受訪者大象先生曾經遇過透過網路檢舉，警察開單選錯適用法條的經驗，而大象先生打電話給承辦時也讓警方知道大象先生是有檢舉背景、懂法規的人，在應對時會展現比較柔和的態度：

大象先生：「所以為什麼他（承辦）那時候，他一開說他開53-2的時候我就知道他開錯了，原因是因為我，之前就先查到是53-1。因為兩個（53-1條及53-2條）的罰則金額跟計的那個點不太一樣，細節我不太清楚，我知道闖紅燈跟紅燈右轉的那個不但金額不一樣，那個駕照扣點的那個也不一樣。我就直接跟他講幾之幾，你應該要開53-1啊怎麼會是53-2，然後他就會知道這個

檢舉人他有一些背景的，所以他後來在承辦.....後來另外一個承辦的同事就打電話給我說，其實講話是很客氣的，啊，不好意思我們開錯了，然後他說這個東西單還沒開出去，所以補救的機會還有。」

水獺先生也分享跟警察應對時的一些心得，與警察進行互動時，展現出對法規或秩序層面的理解，可以讓警察在處理案件時更用心、謹慎：

水獺先生：「而且投訴也是一個學問，你要懂得應對、你要懂得法規，你要懂得警察執法的一些規範。不然他（承辦）會呼嚨你啊，你就會覺得說，他回的這個內容看起來很.....看起來很合理，可是實際上是不符合規定的，所以就像我前面講的一樣，你要去看很多法條，就跟以前念書一樣，你學這一科你就要去看很多東西啊。」

問：「感覺是不是警察知道對方其實很熟程序的話，會有一定要按照規定完成的壓力？」

水獺先生：「對對對，會，他們會覺得說噢你這個不好應付，要小心一點這樣。」

綜上所述，檢舉人在檢舉過程中為了提高成案率，透過翻閱法規、與社群討論累積了所謂法律資本，而擁有法律資本對檢舉人來說能讓他們在場域內活動時擁有優勢，較普通人能夠規避違規，在社群內互動時也能擔任指導的角色，傳授、指正他人觀念，以及在應付警察時，能較不容易被警察敷衍了事。

當檢舉人熟悉法律，也能透過檢舉行為的實踐中發現法規的漏洞及不合理之處，而我們把發現交通、法規問題的能力也歸類到法律資本的其中一環中，因為發現這些問題也是需要一定程度對法規及台灣交通現象的了解，故把發現問題的能力也納入法律資本的範疇內。以下敘述針對法規問題、交通問題及改善方法、還有最後的限縮檢舉改善展開討論：

擁有法律資本的檢舉人，在進行檢舉時也發現了很多法規上的問題，而我們的受訪者也針對法律制度問題提出了他們各自的觀點。獨角獸先生認為警政署沒有把違停編列為重大違規，讓警察因違停屬於非重大違規而造成罰款低、警察不愛開單的後果，獨角獸先生也有提及台灣在違規時所採取的記點制，與日本其他國家相比還是太寬鬆，造成違規不斷：

獨角獸先生：「我覺得可能還是制度層面的問題，那譬如說我們就講說最……氾濫的那個違規停車，他一年可以開出幾百萬張的罰單，可是路上的違規停車還是很多，那可能根本的原因是警方……警政署啦，他根本沒有把違規停車列為重大違規。」

獨角獸先生：「對，就是台灣的駕照他有計點的制度嘛，像是其他國家可能是日本，可能是兩年計到十二點或十六點會吊扣駕照，阿台灣的標準就很寬鬆，台灣是半年計六點，那你可能半年之後這個點數就會消掉，所以違規人他可能短時間之內大量的違規而且被警察抓到他才會碰到吊銷駕照的處罰，吊扣駕照的處罰。」

而山羊先生則是認為部分法規界定模糊，違規事實難與法條規定對應：

山羊先生：「（提到遇到闖紅燈車輛差點讓自己受傷的經驗）對對對，然後重點是後面，後面我去報案，當地警方就不處理，我只能說不處理，因為他也沒說吃案不吃案，很奇怪，我們法律就是很奇怪，它可以介於那種模糊讓你說他違法也沒違法，就是不處理，後來我就去找地檢署告發，他們才願意去調監視器，可是因為時程其實過蠻久，所以監視器也早就被洗掉。」

而狐狸先生及獨角獸先生都提到交通違規的罰款太低，起不到嚇阻違規人不再犯之目的：

狐狸先生：「讓他（被檢舉人）收罰單，讓他知道怎麼樣叫做錯，我不知道他們會不會反省啦，但是，至少……付錢嘛。台灣罰金（鍰）那麼低了。」

狐狸先生：「罰款太低，沒有恫、恐嚇，沒有、沒有要他（被檢舉人）改正的結果。」

獨角獸先生：「你要去遏止這些人違規，不能只靠檢舉，可能還是要靠其他方法，比如修法調罰鍰，讓這個制度能夠真的被落實，那為什麼要給他（違規者）一張臨時的違規停車罰單，300塊，然後他覺得不痛不癢，他可能每天都停，一個月只被檢舉兩三次而已，他可能覺得這個費用他還負擔得起，或甚至不繳罰單嘛，讓如果被吊照，如果違停一兩次就會被吊銷駕照，啊罰鍰又很高的話，他可能就會規避他違規的風險，就去找合法停車位。」

除了法規上的問題，檢舉人也有提到台灣交通問題的成因及可以讓交通變得夠好的想法。許多受訪者認為台灣在駕照考取及交通教育的部分仍有待加強，如章魚先生、水獺先生：

章魚先生：「主要是說，台灣的話如果沒有從教育上做改革，就是交通教育的話，那是沒辦法改善這種情況的。」

水獺先生：「考照制度也是另外一個問題，太簡單了，真的太簡單了。你相較其他日本.....來講的話是可能太簡單了，隨便就考得上了啊。」

狐狸先生也有相同觀點，提出應該要從考取駕照階段確認用路人的交通觀念正確，才能減少違規的發生：

狐狸先生：「改駕訓制度。第一個就是駕訓制度，新考到駕照的人總要是一個合格的駕駛員。對。我們現在這種我們現在這種駕照的老實說都是被外面社會化淬煉，就是我們現在是這樣子，我們現在知道什麼樣叫做遵守什麼樣要，但是很多人考到駕照就是拿到那樣駕照，然後都是雞腿換的，駕照用雞腿換的，沒聽過？」

也有受訪者認為台灣交通紊亂的原因與都市規劃及道路設計有關。像是山羊先生認為政策在進行都市規劃時，沒有重視真正有停車需求的人，導致違規已成為他們的家常便飯：

山羊先生：「第一部分是道路設計應該更正，第一部分是都市規劃，因為都市規劃就錯了，當然的確有一些人真的有停車的需求，你說貨車上下貨，他們是工作嘛，他們是一定有的，對啊，就算我檢舉了，其實他們還是有，其實你知道貨運他們有一定的罰單扣打，就是公司會出這個錢，所以他那時候繼續違規。」

基於以上分析，我們從訪談中受訪者對於法律條款、罰款的熟悉發現了一個新的資本概念——法律資本，而法律資本也能被應用在場域互動中，能夠讓檢舉人在社群給予他人有關違規、檢舉相關的意見，也能讓警察在談話過程中知曉檢舉人對法規、秩序的理解，而能夠更謹慎的處理案件，但我們不只把法律資本歸納在對法條的熟悉，我們認為檢舉人對台灣交通現象的想法、改善方案都能夠呈現檢舉人所掌握的法律資

本，以及下一部份要探討的檢舉人對限縮檢舉的認知、想法也是一種對法律資本的掌握。

#### 4. 限縮檢舉

限縮檢舉主要是政府為避免民眾惡意檢舉氾濫並減輕相關單位行政負擔而制定的政策，將民眾可檢舉的項目限縮為46項，然而此法規的頒布造成檢舉人過往的檢舉習慣被迫改變，此外研究者在各檢舉人社團中觀察到有許多檢舉人對此政策的頒布發表了不滿意的言論，認為限縮檢舉不但會造成違規量增加，還使得檢舉人必須更改檢舉途徑，更有檢舉人認為此政策並無益於減輕警察的負擔。對此研究者設計了一些問題，期望能透過了解檢舉人對於限縮檢舉的真實想法，以及限縮檢舉對其造成的影響。

##### (1) 檢舉管道改變

限縮檢舉前檢舉人主要使用的檢舉方式有app檢舉、手機報案、網頁檢舉、簡訊報案等等，在檢舉限縮過後因為有些過往檢舉項目不能檢舉，有部分檢舉人就將簡訊報案作為主要的管道：

獨角獸先生：「簡訊報案有，如果他的檢舉項目是不能檢舉的，譬如說他停在人行道上，那那個，沒有開放，他已經修法之後沒有辦法讓民眾檢舉了，對這類的我會用簡訊報案。」

##### (2) 限縮檢舉帶來的負面影響

限縮檢舉前民眾能夠透過多種方式檢舉違規車輛，但限縮後僅能透過電話、簡訊方式要求警方到場處理，除了造成檢舉人的檢舉方式被迫改、減少，還有許多檢舉人對限縮檢舉抱有質疑的態度，質疑的點可分為兩項：其一，認為由於限縮檢舉，報案電話湧入110專線，進而造成派出所員警工作量增加；其二，認為在檢舉限縮過後由於檢舉人能夠檢舉的類型減少，反而造成違規者、違規案例增加，全民用路安全退步：

水獺先生：「他們實際上就是想要讓案件數減少，因為……而且就很奇怪，他限縮項目是民眾拍照去檢舉的案件數。那為了減少警力負擔而把紅黃線拿掉，不要讓他去……案件少一點。可是大家變成我打110就好啦，我就不要拍照啦。……對啊因為你拍照是到分局去，可能分局的人審案，那可是有些部分是分到

派出所去審查；那可是大家就轉到110去，那是不是就變成派出所案件又變增加了？（這樣對於）減少警方負擔是沒有（幫助）。」

問：「然後後端警力他們再審案件，可是現在變成打電話的話，他還再……他還要現場處理。……「對他們還要出動，還要怎樣。……對啊。而且他們，警政署說警力不夠啊，啊現在反而變成是你又造成派出所的負擔。」

章魚先生：「對沒錯，我其實之前很生氣，因為這樣、這樣其實讓警察更忙。……雖然限縮的我覺得……其實還行，可是我之前還去什麼那個有些立委不是有連署嗎？我還跑去他（有些立委）的粉專罵。……你就是不該限縮，除了酒駕跟超速那個人民沒辦法檢舉的。對啊……阿這種你限縮能幹嘛？對啊……他是覺得台灣交通很好噢。」

問：「所以您是會擔心限縮以後，因為不能檢舉的話會有什麼後果嗎？」

「因為你會產生這種心理效應，他（違規者）覺得說：『我這樣停也沒關係阿。』除非警察正常來開啦，不然他其實已經、已經沒辦法被制裁了。」

大象先生：「對我來講，反正我就只能檢舉這些，我就檢舉可以檢舉的，但可能對有些人來說，這些東西就限縮了他們改善社會的能力。」

除此之外，以往透過APP、網頁檢舉都需民眾提供證明文件，證明違規者有違規事實，但電話與簡訊報案的方式卻不需要佐證，變成警察需要到場勘查才能確認違規是否屬實，造成警察的不便，也降低了辦案效率。

對此，有許多受訪者表示他們曾遇到報案後警員卻未到現場勘查就直接判定報案不成立的經驗，部分檢舉人想出了反制警察的應對方法，例如一直打電話要求員警前來、在報告簡訊上附註自己會在現場等警察過來、會錄影，亦有投訴員警的檢舉人：

水獺先生：「可是假如說報案太久沒來，也很誇張。我看過兩小時沒有來的，我就說他到底？……可以投訴他。如果真的是違規事實明確的話，你就反應回去，他就會再審查一遍。」

還有檢舉人提出由於警察需要實際到場才能確認案件是否成立，違規者在警察交通時間就已經跑走的情況，造成違規者沒有得到應有的制裁：

山羊先生：「負面的影響喔，我印象最深刻的就是，一公告實施，但是還沒實行，就一排車違規停車了，然後那時候我堵了好幾個紅綠燈的路口。對沒錯，就回堵啊回堵很長，嘿。……喔那時候很誇張欸，兩線道可以被人家停到……一線道完全都沒了……都快沒了。」

問：「天啊，所以其實大家在……聽到這一個消息之後知道某一些類型不會……就不能再檢舉了，他們就變本加厲嗎？就開始放心的違規」

山羊先生：「沒錯。」

問：「好妙喔，所以大家就，變成說檢舉人要走簡訊跟110報案這樣？」

山羊先生：「對對對，啊實際上他們到場的速度也不可能說那麼即時啊。」

對於檢舉限縮還有一部分檢舉人認為政策本身的初衷是良善的，但在修訂法規時並不周全，導致結果不理想，應該還有改善的空間：

狐狸先生：「還有改善空間。7-1條還有就是還有改善空間，但是限縮檢舉是好事，本身是好的，但是還有改善的空間，還有很大的改善空間。」

在訪問中有檢舉人表示因為限縮檢舉，違規車輛增加，加上以往慣用的檢舉管道不復使用，導致其檢舉意願降低：

問：「限縮檢舉類型以後有什麼改變？」

花豹先生：「就違停變多啊。……對啊，有時候看到我也想說算了。」

問：「有因為這件事情變的比較少檢舉嗎？」

花豹先生：「有啊。」

大部分檢舉人是不滿意檢舉限縮的，認為檢舉限縮不僅未能達成降低警察負擔的同時，還導致交通秩序紊亂、檢舉管道減少，更壓縮了檢舉人藉由自己力量改善社會的空間。檢舉限縮前民眾透過網頁、app檢舉需要提供相關的證據，警察只需要在之後審理案件，但在限縮檢舉後有些檢舉人因為要求警方到現場查看狀況，反而增加警察機關的負擔，民眾為改善社會而做出的檢舉行為最後卻造成警方的不便。

此外檢舉限縮也改變警察跟檢舉人之間的互動關係，堅持繼續使用現場報案來代替被限縮項目的檢舉人似乎反而成為警察機關負擔：

問：「那不知道您覺得檢舉限縮對警察那邊會覺得是負擔嗎，就是你們會覺得，有點被限制的感覺，因為檢舉一開始是希望民眾幫忙，他們可能沒想到案件量那麼大，結果反而限縮，感覺上有點治標不治本。」

大象先生：「對，一定的。」

水獺先生：「就很奇怪，而且他按照那時候修法的，那時候修法的理由是說要減少警力的負擔。那為了減少警力負擔而把紅黃線（違停）拿掉，不要讓他去.....案件少一點。可是大家變成我打110就好啦，我就不要拍照啦。那是不是，那個量又回到派出所去了？所以從修法到這一路過程是一個很不合邏輯的一個.....過程，跟結果。」

其他受訪者從限縮檢舉的政策中也看到了許多不合理、可以改善的空間：

狐狸先生：「然後這也是後來我們實際檢舉才發現，就是不禮讓行人，不禮讓行人是可以檢舉的。但是當車子右轉左轉不理讓行人是無法檢舉的，轉彎不禮讓行人怎麼用48條執行應該用40條，那那個轉彎不影響沒有在7-1條可以檢舉裡面，然後就不行。很莫名其妙，不都不禮讓行人的，為什麼左右轉就不能檢舉，這種就是法規該改善的風險，但是你要立法用和修法等多久？」

狐猴先生：「部分檢舉限縮確實可減少民眾胡亂檢舉，但有些違規應適度放寬，如貨車後車斗載人、車輛轉彎不禮讓行人等。」

從前面與限縮檢舉相關的分析也有提到，受訪者大部分都同意限縮檢舉的實施，也希望能達成降低警察負擔的目的，但是還是能觀察到這項修法不合理的部分，但要改善，就只能透過不斷的修法，所以受訪者普遍認為台灣交通以及檢舉制度仍有很長一段路要走，但一般民眾對交通現象、法規的了解仍不及檢舉人，又因為民眾是檢舉制度下潛在的懲罰對象，而檢舉人跟具有權力地位的警察不同檢舉人本質上也是一般大眾，一般人可能會認為檢舉人是吃飽太閒、管太多……等，接下來的部分我們會來分析，檢舉人是如何看待「檢舉達人」，以及檢舉人認為自己是不是「檢舉達人」？

### （三）檢舉人對「檢舉達人」的看法

研究者在此欲釐清檢舉人與其受到的誤解有何出入，首先將探討檢舉人的檢舉動機與認知，接著分析從檢舉人的角度看「檢舉達人」受有什麼成見跟污名，以及受訪者對被稱作「檢舉達人」的態度，之後開始釐清其與所受的成見跟污名之出入。研究者原先設想檢舉人會認為沒有獎金使得檢舉行為更合理，在這邊我們將進一步驗證這個猜測，分析檢舉人如何看待獎金，與常受到的成見「為了錢檢舉」有什麼差別？最後，研究者將探討受訪者檢舉的標準，以及認識違規者與否、自己違規與否以及是否被檢舉過是否對檢舉標準產生影響，於此討論檢舉人的檢舉標準目的在於破除「浮濫檢舉」的成見。

由受訪者於訪談中的回覆，可將檢舉人初次檢舉的動機大致歸納成三種，分別是影響到自己的路權、不滿交通違規亂象、對自己守法對方卻違規感到不公平，其中最常被提到的動機是影響到自己的路權。

花豹先生：「第一次？好像不是檢舉違停，就好像是檢舉變換車道沒有打方向燈。……差點撞到我。」

狐狸先生：「違規爭道吧，就是有一台插我隊。就是我要左轉，然後他在後面我要左轉，然後呢，左轉燈才剛亮，然後他就，我要轉，然後他就切到我前面，直接跨雙黃線這樣。我那時候都不知道這會不會過，我想說這個太嚴重、太誇張了，然後就去檢舉。」

大象先生：「那一次他逆向然後闖紅燈，然後檢舉是……我已經黃燈了我覺得我過不了我就煞停，他可能很急吧，就從我後面逆向然後左轉。」

貓咪先生：「因為交通違規亂象啊。」

章魚先生：「路邊看到違停，然後就把他拍起來。」

獨角獸先生：「因為我會發現說路上違規的人太多了，會讓我自己覺得說那我守規矩是不是反而是一種變向的懲罰，因為違規的人他不用付出代價嘛，他可能闖紅燈啊，那用別人的行車風險來製造說他比較快的到達他的目的地，警察不在的情況下他是不會受罰的，我就認為說要讓違規人付出代價，那一方面可以減少他再犯的機率，那一方面可以保護就是守法人的權益。」

而在「檢舉時通常是因為違規者實際上影響到您的路權（如車輛擋在自家門口影響出入、紅燈右轉差點與您發生擦撞等），還是只是單純因為對方違規而檢舉呢？

（我守法但其他人不守法）」這題中，研究者發現雖然受訪者初次檢舉的動機多為影響到自己的路權，然而大部分的受訪者此後就算沒有影響到自己也會檢舉，並會考量到危害程度和時間充裕與否，僅少部分檢舉人單純出於會影響到自己的考量而檢舉。許多檢舉人還提到自己檢舉是為了維護自己或社會權益，以及改善違規行為，研究者推測這種高於個人利益的目的可能是後續才出現，而非在檢舉最初就抱有此目的。

水獺先生：「影響到我的也會啊。……都會、都會。」

花豹先生：「要看啊，如果沒事的話就是全部檢舉，如果有事的話，可能就是檢舉影響到我的，主要還是看時間。」

山羊先生：「不會因為有沒有影響到我而不檢舉。……有特定的類型，就是危害比較大的。」

獨角獸先生：「你問的問題當然也有啦，但主要會被檢舉的、被處罰的原因是他們的行為已造成其他人的用路風險，那可能發生事故，發生事故會消耗我們整體的社會資源，所以我覺得整個出發點還是在保護公眾。」

狐猴先生：「少部分是影響自己路權，絕大部分是因為民眾可以守法，大家守法，就可以減少死傷，也減少社會資源，大家亦可平安過日子。」

章魚先生：「礙到我的話，基本上都會檢舉。像是危害到行人其實也沒礙到我，但我還是會檢舉。……就是禮讓行人其實已經考駕照的時候就知道了，為什麼實際騎在路上卻沒有做到。……而且之前就幾件汽車撞死行人的，我是不太能容忍啦。」

狐狸先生：「沒有，通常都不會損害到我的路權。看到就檢舉啊。……原因是什麼喔？哪天他還是有可能會影響到我啊。……希望可以改善現況，但我知道我們這種力量很小啊。」

接下來，研究者欲分析受訪者對「檢舉達人」一詞的認知與被稱作「檢舉達人」的態度。在「請問當說到「檢舉達人」，您會想到什麼關鍵詞？」這題中，除了花豹先生對此沒有想法，貓咪先生想到罰單，獨角獸先生想到違規魔人，剩餘檢舉人都聯想到「檢舉達人」受有的污名與成見，像是吃飽太閒、憤世嫉俗、檢舉有獎金、為了獎金做壞事或胡亂、隨意大量檢舉，然而這些描述與訪者的自述有著出入：部分檢舉

人並非經常有時間檢舉，因而有著時間上的考量；初次檢舉是基於妨礙自身權益，當時的檢舉行為可能夾帶著情緒，但維持檢舉的受訪者多表示是為了維護交通秩序，而非單純洩恨；檢舉也沒有獎金可拿，且許多檢舉人會考慮到各種因素才決定要不要檢舉。

水獺先生：「吃飽太閒，這很多人講，有些人覺得有獎金，然後會有人講說什麼賺錢啊之類的，賺飽飽之類的。」

狐狸先生：「胡亂、隨意大量檢舉。」

狐狸先生：「就去死，反正就是一些負面的詞。」

章魚先生：「就有些人會誤會說有獎金吧，有什麼為了獎金然後做壞事之類的。」

大象先生：「檢舉達人感覺起來就是憤世嫉俗，檢舉魔人感覺就是其他的咒罵。」

山羊先生：「我覺得是負面的啦。」

貓咪先生：「罰單。」

獨角獸先生：「違規魔人。」

花豹先生：「我不知道欸，因為就檢舉而已啊，也沒什麼達不達人的。」

在「請問如果有人稱您為檢舉達人，您會排斥嗎？」這題中，大部分受訪者表示會排斥，不排斥或沒意見的檢舉人有三位，還有一位則是沒有正面回覆。排斥的原因有認為有歧視意味、不好聽、覺得自己與（普遍標榜的大量隨意檢舉的）檢舉達人不同、不是以檢舉作為最主要的訴求。其中一位不排斥或沒意見的檢舉人認為，檢舉達人這個詞來沒有一個標準答案，不清楚為正向還是負面，另一位認為「達人」代表在這方面很擅長，有些人會給予負面的評價，自己則是還好，沒特別高興也沒特別喜歡，不過自己對法規方面比一般人還要懂，所以檢舉失敗機率也較低，被稱為達人也可以，還有一名則是對此沒有意見。

水獺先生：「我覺得（檢舉達人一詞）有點歧視。……我覺得不好聽誼。」

狐猴先生：「會，因為我是理性的檢舉人，與普遍標榜的大量隨意檢舉的檢舉達人不同。」

獨角獸先生：「會呀因為我因為我不是以檢舉作為最主要的訴求，它就是一種手段。」

大象先生：「我覺得不管是魔人還是達人我都不喜歡，但我覺得檢舉這個詞很中性。」

狐狸先生：「就笑笑帶過怎麼辦？真的會有人這樣叫我，就笑笑待過。……我會檢舉阿，但是你說我達人我覺得不太算。」

貓咪先生：「也不大會（覺得排斥或很光榮）啦，因為檢舉達人這個名詞現在不知道是正向的還是負面的，目前我覺得針對這個詞來講也沒有一個很標準的答案吧，所以我不會太去在意這個東西。」

章魚先生：「達人是很很擅長某方面事情的，其實我覺得達人的話代表在這方面很擅長，可能有些人會給他負面的評價啦。……我是還好啦，我沒特別高興也沒特別喜歡，因為檢舉的話，我覺得我對法規方面比一般人還要懂啦，所以說檢舉失敗機率也比較低，所以要講達人也可以。」

至於被問到社會大眾或身邊重要的人對檢舉達人的看法是否會影響檢舉意願，所有的受訪者皆表示不會。

水獺先生：「不會，不影響。」

花豹先生：「我是覺得無所謂啦，我做我的事情，就不太在意其他的。」

狐猴先生：「不會，因為有些檢舉確實是胡亂檢舉，我與他們不一樣。」

狐狸先生：「沒有啊，我覺得一從我剛開始檢舉他們對檢舉人的觀點就是這樣了，想法都一樣，所以我就繼續做。」

章魚先生：「不會，如果會影響的話應該一開始就不會檢舉了。」

大象先生：「不會，但這本身跟我的個性有關，我覺得我做的事沒有傷天害理就不會去在意別人的眼光。」

而被問到檢舉無償的會不會影響檢舉意願時，受訪者的回答能大致分為四種，分別為：

- (1) 有錢更好，但獎金並非自己檢舉的原因。
- (2) 檢舉本身就跟自身利益有關，不會因為無償減少檢舉。
- (3) 有償無償不是重點。
- (4) 若是有償，出發點會變質，變成不是認真想要改善問題，旁人會認為檢舉人是為了錢而檢舉。

其中第一種是最多的，有一半受訪者的回答都能被歸為第一種，次多為第二種，有兩名受訪者，第三種和第四種皆只有一位受訪者，但無論是哪一種，皆顯示無償使檢舉人認為自己的檢舉行為更具合理性：覺得要有償或有償更好的檢舉人，是認為檢舉應該要有償或是一個可被給予報酬的「工作」，但自己無償做這件事，因此更具合理性；覺得不應有償、有償無償不是重點或覺得檢舉行為跟自身利益相關，是認為自己不是為了錢而檢舉，而是為了改善問題，也反映其認為無償讓檢舉行為更具合理性。此外，受訪者皆不會因為沒有獎金而不檢舉，這也再次說明檢舉人並非大家想像中的單純只是為了錢而檢舉，由受訪者的回答也能看出不少檢舉人的出發點在於獎金對於改善交通有沒有益處。

水獺先生：「有獎金的話當然最好啊。……我就不用上班啦。」

花豹先生：「不會阿，如果有獎金的話我就當職業就好啊。……一個小時好幾百件違停，隨隨便便應該都破十萬吧。」

狐狸先生：「我覺得我現在的案件量已經，應該已經可以賺很多錢了。」

大象先生：「對，其實說我個人，整個系統我認為……應該要讓檢舉人有錢可以拿。」

貓咪先生：「因為他本來就是無償檢舉的啊，如果你要提出這個檢舉，就是因為跟你自身利益有關，並不是考量他有沒有一個有償的一個回饋，所以我並不會因為他是無償就會減少檢舉之類的。」

狐猴先生：「有一天檢舉的正向會回到自己身上，如果不檢舉，養成民眾常常投機取巧，想違停就違停，有一天苦果會回到自己身上，如果檢舉會使違停民眾心生畏懼，長久以來，潛移默化，這個社會就會更美好。」

章魚先生：「有償無償不是重點。」

山羊先生：「完全不會。……變成說那個出發點就變質啦，會變成人家說你是為了錢而做這件事情這樣子，然後變成說社會有更多的對立，反而大家會失去一個認真想要改善問題的目標這樣子。」

最後，研究者將探討受訪者檢舉的標準，以及自己違規與否、是否被檢舉過以及認識違規者與否會不會對檢舉標準產生影響。由訪談內容與前面的分析可以得知，受訪者在檢舉方面皆有自己的一套標準，並非所有的違規都會檢舉，會考量到危害程度以及侵害自己或他人安全跟用路權益與否。

狐猴先生：「只要該處易因違規停車致使車禍，一律檢舉；另動態違規方面，一律檢舉。因違規停車若在完全不影響交通情形下，無須檢舉，檢舉亦無意義，但動態違規，輕輒受傷，動輒死亡，影響事關重大，故動態違規一律檢舉。」

山羊先生：「這題有點難回答，當然理想是理想，現實就是說標準一定會放低，就是說比較嚴重的或者是比較誇張的就會檢舉，因為現實說我們這邊的警察，如果假設你那種小違規或者是什麼比較不嚴重都檢舉的話，久而久之他警方就不會理你的檢舉了，就把你的檢舉pass掉這樣子。」

狐狸先生：「對我來講，在我心裡，嚴重的啊，闖紅燈就是啊。……欸我、我沒有很喜歡讓他們吃罰單，就是讓、那種太誇張，怎麼講，不是說太誇張，就是人家只是，比如說panda、UBER那一些，人家就是，人家是賺錢嘛，拿餐而已，沒有必要。」

章魚先生：「併排跟公車站違停那個一定會檢舉，還有轉角處違停也會檢舉。啊那些停在小角落的……停在那個什麼、不傷大雅的地方我就算了，因為也沒那麼多時間。」

大象先生：「這些併排的，我其實我看不慣，而且我覺得他很影響交通，因為那邊如果上下班時間的話車子超多的。……很多車會因為他們，後面全部擋起來，很多車走外線之後，發現欸這邊被阻礙了嘛，他們要切回來的時候，這條線也會受影響。」

被問及是否有被檢舉過和對檢舉人的想法時，回答有被檢舉過和沒有被檢舉過的比例約各占一半，被檢舉過的受訪者中，除了一位受訪者很感謝熱心檢舉的人，覺得不悅跟沒有特別的想法各占一半，不過就算是感到不悅的受訪者，亦沒有過多怨言，不會（在網路上）謾罵檢舉自己的人，有的受訪者還表示會告訴自己下次不要再犯。

水獺先生：「民眾檢舉的沒有耶，我都乖乖停車啊。……而且你熟了那些法規就會盡量小心你的駕駛行為。」

花豹先生：「有。……騎重型機車騎高速公路然後沒待轉。……就違規被檢舉，他（檢舉花豹先生的人）就申訴嘛，我就繳錢。」

貓咪先生：「有。……沒有什麼特別想法啊，對啊，就跟警察開單一樣啊，有違規就受罰而已。」

狐狸先生：「但是自從（開始）檢舉之後，就，自己知道什麼可以做什麼不能做。……我不敢說我沒有違規，比如說中永和那種地方我要怎麼停車？……拿到（罰單）會嘔啊，……然後那時候收的感覺就是……下次不要做啦。」

章魚先生：「我有一次（在道路上）用手機被檢舉的。……不爽、就是不爽，可是還是要繳。我就把錢繳掉了。也不會像那個什麼那個某些人一樣上網的謾罵，就不會，繳一繳就算了。……像我其實私底下可能偶爾也會違規……可是我違規都是比較輕的……我最多半夜沒車的時候紅燈右轉啊，大概就這樣，頂多這種程度而已，或者說在一個沒什麼人經過的紅線稍微停一下，頂多就這樣。」

大象先生：「……對於那些很熱心檢舉的人我很感謝他們，被檢舉我也會認清是自己的問題。」

研究者發現違規與否以及是否被檢舉過並不會直接對檢舉標準產生影響，無論有沒有被檢舉和違規，受訪者皆衡量了危害程度以及侵害自己或他人安全跟用路權益與否，或是其中一點，可以排除掉純粹以檢舉作為報復手段的可能。當被問及如果違規者是自己認識的人，是否會考慮不檢舉，轉而採用其他方式解決，所有受訪者皆給予肯定的答覆，我們可以看到檢舉人出於人情壓力、保護自己、與家人或朋友的感情等因素，或是因為對方僅是輕微違規，考量到了危害程度，轉而以其他方式應對。由此

可看出，認識與否確實對檢舉人的檢舉標準產生影響，在面對認識的人時，檢舉標準往往是充滿彈性的。

水獺先生：「我可能就不會檢舉。……不會，我也不會勸阻，就是可能平常說欸你這個把車停好之類的。……就是盡量不要暴露會比較好一點。」

山羊先生：「我還是會講說這裡不能這樣這樣這樣做這樣子，還是會講一下。……而且到時候被po出去，我也是很尷尬。」

花豹先生：「會啊，我爸媽違停我都不會檢舉他們啊，因為他們都是自己家人所以就不會，……不會啊，認識的就不會。」

貓咪先生：「認識的人，我沒有遇過ㄋㄟ，假設有遇到的話，我可能就不會檢舉了。」

狐猴先生：「有放過一次鄰居，但未向他勸說，但之後未見過他再有違規過。」

狐狸先生：「有啊，會唸（家人）。」

章魚先生：「我有一次就看到我認識的、好像是上班地方的同事吧。也是因為是輕微的違規了，所以就算了。……因為他是停轉角…我覺得停轉角比並排還有公車稍微輕一點，我就算了。」

獨角獸先生：「他違規的話會跟他講啊，朋友之間可能用比較輕鬆的語氣，有時候我們也知道那個違規可能不是真的會危害到用路安全。」

由以上分析可以看出，大部分受訪者經常將「檢舉達人」與其受有的污名連結在一起，並對被稱為「檢舉達人」表示排斥，「檢舉達人」受到的種種成見也和受訪者的自述有著出入，檢舉人有自己的一套檢舉標準，並非所有的違規都會檢舉，會斟酌危害程度以及侵害自己或他人安全跟用路權益與否，部分受訪者還提到了時間方面的考量，且所有受訪者皆不是為了獎金而檢舉，與吃飽太閒、憤世嫉俗、檢舉有獎金、為了獎金做壞事或胡亂、隨意大量檢舉等成見並不相符。不過，受訪者皆表示不會因此改變檢舉意願。

## 五、結論與討論

受訪者在年齡、職業、收入上無明顯共同特徵，但性別皆為男性，社區參與程度也大多較低。儘管多數人社區參與程度低，對道路設計、交通安全等路權議題卻多有關注，甚至會參與相關社群媒體之經營。此外，受訪者或多或少都因為檢舉人身分而承擔風險及心理負擔，但每個人都發展出調適的方式讓心理負擔降至不妨礙檢舉行為的程度。

受訪之檢舉人主要開始檢舉的原因多基於應報理論中的溝通應報論，也可能同時有義怒或公平遊戲論的原因，三種原因互不衝突。而雖然影響檢舉人檢舉頻率和意願的因素有很多，對檢舉行為產生決定性影響的多半為時間安排等檢舉人個人因素。同時，研究者欲了解社群對於檢舉人是否為一個重要的、凝聚檢舉意識的空間，藉由訪談得知：對多數檢舉人來說，社群是檢舉人間交流訊息的場所，能夠透過社群討論增加彼此的法律知識，對於部分檢舉人來說社群亦是檢舉人抒發情緒的管道。研究者欲探究檢舉人在檢舉的過程中希望達成何種目的或效益，以了解檢舉人自身對檢舉行為的看法。從訪談內容可以得知，多數的檢舉人認為檢舉是民眾捍衛自身用路權權利的一種管道。此外，不論是檢舉人從主觀角度觀察或是否有其他客觀證據證明，他們普遍有「檢舉能夠改善交通」的共識，都認同檢舉行為能夠有效使違規者減少針對同樣的違規項目再犯的次數。而我們也發現若是檢舉人對於交通制度、用路環境等抱有著各自不同看法與見解時，可能會額外發展出除純粹取締違規者以外所欲達成之其他目的，並可能自這個方面作為日後自身判斷檢舉與否的行為準則。

檢舉人對警察角色的想像，是否影響檢舉行為？首先，對於警察角色是否轉變的部分，訪談內容中確實回應了我們的疑惑——當代警察角色由權威形象轉變為為民服務的人民保母形象。再者，由受訪者地回應中我們發現當警察取締量並未滿足民眾期望時，可能會促使部分民眾可能會出現檢舉行為，透過檢舉人之角色去彌補警察取締效率不彰之問題，故我們認為檢舉行為的確可能受民眾對警察的角色想像及期待所影響。檢舉人與警察間是否存在合作關係？由檢舉制度設計之初衷來看，我們確實在訪談內容中觀察到檢舉人的檢舉行為在某方面確實能為警察機關帶來取締效益，像是警察機關較難及時掌握的動態違規，檢舉行為能為警察機關解決這方面問題，故基於檢舉行為本身所達成的結果而論，檢舉人與警察之間確實存在構成合作關係之要素。但在與受訪者的對話中我們發現兩點因素，使得我們傾向做出「檢舉人可能不認為他們與警察間是具有合作關係。」之結論。第一，受訪者們與警察的互動經驗並不相同，但大部分受訪者認為警察不嚴格執法是常態現象，並且部分檢舉人對於警方執法程序

存在疑慮；第二，部分檢舉人認為民眾的檢舉行為是在「幫助」警察完成本該屬於警察的工作內容，檢舉人之檢舉行為是因警察的處理方式不符合其期待而做出單方面行為。

與此同時，在訪談的過程中研究者發現了一個新的資本概念——法律資本。根據布迪厄的場域理論，檢舉人與警察擁有一個檢舉場域而在場域內活動的檢舉人累積了一定程度的法律資本讓檢舉人在與其他人的互動中取得上風，包含在社群內能夠指引他人正確知識、及應對警察時能不落下風，不讓警察草草對待檢舉案件的優勢。而累積而來的法律資本包含檢舉人對法條的熟悉程度、對法條改善的見解、認知台灣交通問題的成因與改進方法、以及對限縮檢舉的看法，以上因素構成了我們對法律資本的定義。

檢舉類型限縮對於檢舉人有很大的影響，多數檢舉人對於檢舉限縮政策感到不滿，檢舉人對於檢舉限縮的看法能夠大致分為兩種：認為檢舉限縮的出發點是對社會有益的，但修法的成果不盡完善；以及認為限縮政策本身是多餘的，不僅使得警察增加工作量，還造成民眾透過檢舉改善社會的空間減少，違規案件更在檢舉限縮政策後有增加的趨勢，對警察以及社會都帶來負面影響。

提到「檢舉達人」時，大部分檢舉人聯想到不少負面詞彙，並表示對被稱為「檢舉達人」感到排斥，這些描述與受訪者的自述存在差異。多數檢舉人初次檢舉的動機為影響到自己的路權，不過在後續的檢舉中，受訪者表示就算沒有影響到自己也會檢舉，且會考量到危害程度以及自己有沒有時間，僅少部分檢舉人，單純因為影響到自己而檢舉。受訪者不會因為社會大眾或身邊重要他人的看法，或者檢舉有無獎金而改變檢舉意願。在檢舉方面，受訪者皆有自己的標準，並非所有的違規都會檢舉，會考量到危害程度以及侵害自己或他人安全跟用路權益與否，違規者是否為檢舉人親友也會影響檢舉人的檢舉標準。由此可看出，認識與否確實對檢舉人的檢舉標準產生影響，在面對認識的人時，檢舉標準是充滿彈性的。

## 六、研究限制

本研究由於研究者之時間因素與大多數檢舉人基於不想透露自己的身份而不願意接受訪問，導致受訪者的數量有限，加上本研究主要仍以新北市的交通違規檢舉為研究範圍，故是否能類推至其他縣市仍有探討空間；而在訪談中，受訪者可能受限於訪

談情境而做出維護自己或他人形象的回答，加上研究者本身並非場域內的行動者，都可能使受訪者未能完全表達出心理真實情況，最後是研究者對逐字稿的解釋可能與受訪者想的不同，有過度曲解受訪者意思的可能性的存在。基於上述四個原因——包括受訪者數量少、研究者非檢舉圈內人導致難以考察回應真實度，以及研究者對逐字稿解讀與受訪者所想可能有落差——本研究的觀察結果是否能類推至所有檢舉人，尚有討論空間。

## 七、參考資料

### (一) 論文

1. 朱新民、蕭全政、章光明、馬中慧、黃啟賓、張淵崧、曾兆延及謝宇程（2011）。強化警民合作機制之研究。臺北市：行政院研究發展考核委員會。
2. 李瑞泰（2021）。開放民眾檢舉交通違規政策設計與執行爭議之研究。國立臺北大學公共行政暨政策學系碩士論文。
3. 李政峰（1998）。警民共治的新政－社區改善治安的策略聯盟模式。中央警察大學行政警察研究所碩士論文。
4. 吳伊倫（2016）。民眾接觸警察經驗與其影響警察態度之關聯性研究-以新北市為例。中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文。
5. Devika Agrawa(2015). The Impulse to Punish: A Critique of Retributive. Justice. Scripps college in partial fulfilment of the degree of bachelor of arts.

### (二) 學術期刊

1. 刘燕, 赵曙明, & 蒋丽. (2014). 组织中的揭发行為:决策过程及多层次的理论框架. 心理科学, 37(2), 460-467.
2. 朱源葆（2001）。警察角色、組織與執法型態。警專學報，3(1)，263-299。
3. 黃妍甄（2020）。社會支持對工作倦怠的影響:警察同仁為例。中國行政評論，26（1）。
4. 陳品樺（2017）。檢舉交通違規行為及檢舉人態度之初探。警專論壇，28, 153 - 170。
5. 陳斐鈴（2015）。民眾對警察的信任——從公正、廉潔、手段正當及維護治安績效等要素論述。刑事政策與犯罪研究論文集，18，239-260。
6. 陳斐鈴（2017）。公民社會環境下我國警察所面臨的信任課題。警專學報，6（4），69-86。
7. 盧偉斯、鄭博元（2021）。警察人員角色知覺與工作投入關係之研究。中央警察大學警察行政管理學報，17，59-71。
8. 賴擁連（2016）。警民接觸經驗與其對警察態度之影響性研究。中國行政評論，22（4）1-29。
6. M.A.Hersh(2002). Whistleblowers - heroes or traitors?: individual and collective resp

onsibility for ethical behavior. *Annual Reviews in Control*, 26, 246-262.

7. Heungsik Park, John Blenkinsopp, Myeongsil Park (2014). The Influence of an Observer's Value Orientation and Personality Type on Attitudes Toward Whistleblowing. *Journal of Business Ethics*, 120, 121-129.

### (三) 書籍、文章

1. 林聖章 (2021) 。群眾外包之應用與問題——民眾檢舉交通違規為例。109年道路交通安全與執法研討會。
8. Bruce J. Biddle. (2013). *Role Theory: Expectations, Identities, and Behaviors*. Academic Press.
9. Duff, Antony. (1986) .*Trials and Punishments*. Cambridge University Press. Cambridge. Print.
10. Kassin, S., Fein, S., & Markus, H. R. (2017). 攻擊 (洪光遠, 程淑華, 王郁茗, Trans.). *社會心理學*, 528 - 581.
11. Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In: Richardson, J., *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*.
12. Nozick, Robert . ( 1981 ) .*Philosophical Explanations*. Belknap Press.

## 八、附錄

### (一) 訪綱

#### 一、資本資料

1. 年齡、性別、職業、家庭、收入、(父母)教育程度
2. 居住地區(所在社區)、居住年數
3. 是租戶還是住戶

#### 二、檢舉習慣

1. 檢舉人第一次檢舉的情況、過程?
  - a. 發生什麼事?(事先準備蒐證、臨時起意?)
  - b. 會不會怕被報復?(如何克服第一次的人情壓力?會怕被報復嗎?怎麼說服自己克服要面臨的風險?)
2. 呈上題,那當是怎麼克服的、為何還願意繼續檢舉?
3. 第一次檢舉是開啟您檢舉習慣的契機嗎?還是另有其他原因呢?
4. 一直到目前,您檢舉習慣持續了多久呢?中間檢舉習慣有改變嗎?
5. 是否有額外的興趣?(檢舉以外的)
6. 請問您平常檢舉的頻率?(一天/週幾次)
7. 請問您曾經用過的檢舉管道?(打電話、網站)
8. 若是使用現場打電話檢舉,請問交通工具為?(機車、汽車、腳踏車、走路)
9. 請問您平常檢舉的違規是什麼類型?(交通違規、道路障礙(路霸)、環保案件、社區秩序維護法案件)
10. 請問您通常在什麼時段檢舉?
11. 請問您平常檢舉的路段是?(針對居家周邊或是沿路觀察)
12. 請問您平常的檢舉程序?
13. 請問您會所有違規都檢舉,還是內心有一套標準(e.g.妨礙道路使用嚴重程度、在自家附近、差點發生車禍、礙眼、不美觀等)?
14. 新出現的數位檢舉管道(如App、簡訊報案)是否有使您的檢舉意願提高,或使檢舉行動變得更便捷?

#### 四、行動原因及阻力

##### (一) 過去經驗對您檢舉行為的影響

1. 有被檢舉過嗎？（追問經驗）若有，對檢舉人的想法是什麼？
2. 在交通道路上有沒有什麼特別印象深刻的負面經驗？（e.g.過去因為違停受傷）

## （二）個人原因及阻力

1. 請問您檢舉時通常是因為違規者實際上影響到您的路權（如車輛擋在自家門口影響出入、紅燈右轉差點與您發生擦撞等），還是只是單純因為對方違規而檢舉呢？（我守法但其他人不守法）
2. 檢舉是為了維護自己或社會權益、公平性，還是想改善違規行為？（請受訪者依重要性排序，要是詞語太抽象，就用下面的舉例讓受訪者理解）
  - a. 為什麼對方違規您會想檢舉呢？是覺得會影響到別人？
  - b. 看到他人違規，您會有不公平的感覺嗎？因為我們曾問過警察，他們認為有些檢舉人會檢舉有部分原因是因為覺得自己守法，但卻有人破壞規則，感到不公平而檢舉。
  - c. 您覺得檢舉會對被檢舉人有什麼影響？請問您有沒有預期檢舉希望能帶來什麼結果？檢舉當下的想法或特別想達到的目的是？
3. 如果您因為實際受違規者影響而檢舉，請問您認為檢舉會改善您遇到的問題嗎？（沒有的話，想請問您認為的可能原因，如儘管自己不斷檢舉，卻還是會遇到有人違規影響到自己）
4. 請問您認為是什麼原因促使您維持您的檢舉習慣呢？
5. 請問您曾因為檢舉而被抱怨、謾罵或找碴嗎？（當時的情況、您對該事件的看法）
6. 請問您是否曾碰過什麼事件讓您想放棄檢舉違規者？（或是發生什麼事會讓您放棄檢舉？）
7. 請問如果違規者是您認識的人，您是否會考慮不檢舉，轉而採用其他方式解決？（如先勸說對方不要違規，或向對方表示自己已受影響）

## （三）檢舉對團體的意義

8. 請問您平常會在社區社群中發言或參與社區活動嗎？
9. 如果聽到別人批評您的社區，您會感到不滿、想反駁嗎？
10. 請問您認為，檢舉對您所處的社區（或者社會）有什麼益處？

11. 如果您認為檢舉會對社區有正面意義的話，想再請問您您主觀感受上，所在社區有因此改善嗎，為什麼？（例如從警察機關取締效率改變感受到社區被改善，或者發現自己常檢舉的路段違停車輛減少）
12. 檢舉多數是無償的，想請問這對您來說會影響您的檢舉意願嗎？（如果不會的話要追問為什麼）

## 五、檢舉社群

1. 請問你有加入檢舉相關社群或關注檢舉相關粉專嗎？你是否有在社群內和其他檢舉人互動？社群規模大概是多少人呢？（據你所知，檢舉達人多嗎？）
2. 平常社群內的大家是怎麼互動的？（純粹討論檢舉相關事務？吃飯？聊天？）檢舉人間是否有特別辦實體聚會？（頻率呢？）
3. 就您觀察，社群內的其他人是怎麼互動的？社群之間是否有小團體各自聚成一群？社群中是否有某位領頭大哥？檢舉圈生態，應報觀是否彼此強化？檢舉人之間的人際網路連結——有沒有跟其他檢舉人見面、出遊的經驗？
4. 檢舉人會不會有某種認同的標語？（e.g. 違規魔人不絕，檢舉人不怠）
5. 請問您如何參與社群呢？（如潛水、留言、踴躍發言參與討論）
6. 在社群內與他人互動或者關注上述類型的粉專是否會鼓勵您維持檢舉習慣？
7. 檢舉社群內哪些常見的發言是您特別認同或不認同的嗎？
  - a. 警察沒救了、對警察不抱期待了
  - b. 訴諸媒體還比較快
  - c. 員警大部分都很辛苦、全國的警察都過勞
  - d. 勤奮的警察是少數的
  - e. 臺灣的違規一般都是人民保母寵出來的

## 六、檢舉人與警察之互動經驗

1. 請問您滿意警察的取締效率嗎？（是傾向警察取締不嚴才導致違規行為頻頻出現，還是傾向認為警察人力有限，需要民眾以檢舉的方式協助遏止違規情形）
2. 請問您實際與警察互動的經驗為何？（在違規現場對話、電話檢舉等）感受如何？
3. 檢舉時，您曾遇過警察怠忽職守、不嚴格執法的經驗嗎？對您來說是特例還是常態呢？

4. 請問您會因為警察有不依程序處理舉報案件的可能，而採取預防措施，或事後關注警察的處理結果嗎？
5. 請問您道路交通條例修法後，民眾可檢舉的交通違規類型減少這件事有什麼看法呢？
6. 有些警察會覺得檢舉增加他們的工作量，但是從社群媒體看起來，有些檢舉人認為他們能為警察提供他們看不到的資訊，那麼他們覺得自己的工作跟警察的工作有沒有什麼不同？
7. 警察拿薪水，檢舉人沒有薪水，為什麼會願意在社會觀感不好的狀況下持續花時間這麼做？檢舉人覺得警察有哪些地方應該改進？
8. 警察對檢舉人的反應如何？如果有實體報案經驗者，警察會不耐、歡迎，還是如何？

#### 七、檢舉人自我認知

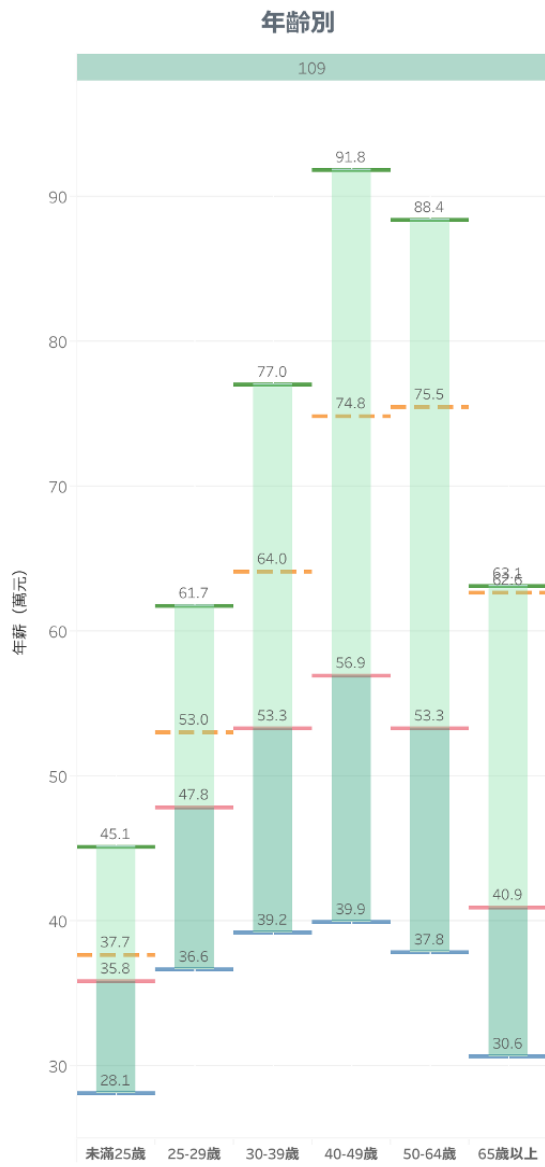
1. 請問當說到「檢舉達人」，您會想到什麼關鍵詞？
2. 請問您認為社會大眾如何看待檢舉達人，您又如何看待檢舉達人？
3. 請問您的家人知道您有檢舉習慣嗎？他們如何看待您的檢舉行為？（支持或排斥）您又是如何應對的呢？
4. 請問如果有人稱您為檢舉達人，您會排斥嗎？
5. 請問社會大眾或身邊重要的人對檢舉達人的看法會影響您的檢舉意願嗎？

#### （二）受訪者年齡、教育程度、薪資表格

年收估算 (單位: 萬元)	42-48	96	96	80以上	48-60	60-100	48-60	100以上
年齡 (歲)	32	40-50	40-50	25	35	35	35	不透露
學歷	大專	大專	大專	大專	研究所	大專	研究所	大專

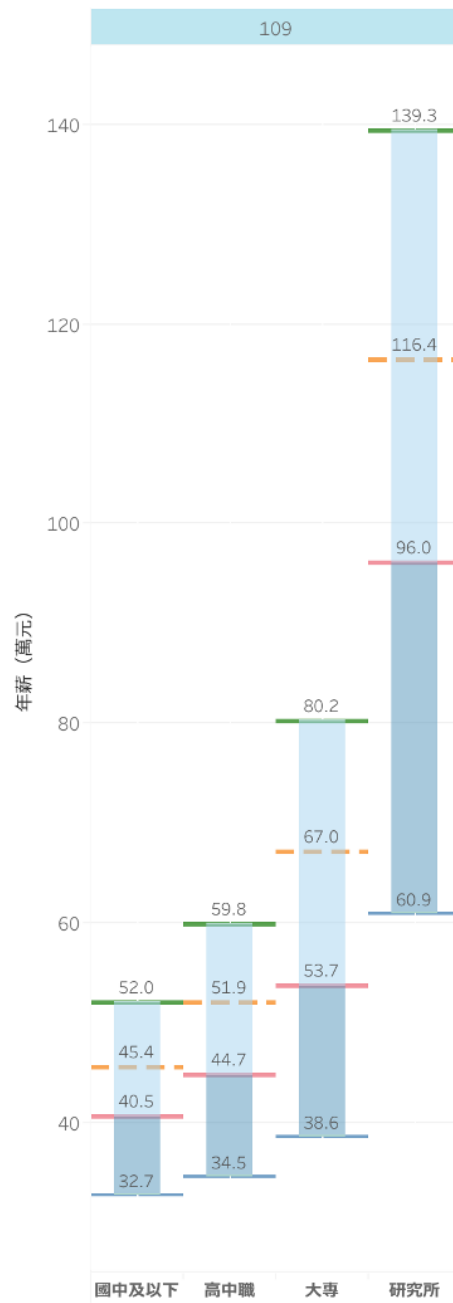
資料來源：研究者訪談內容

#### （三）行政院主計處109年度總薪資統計圖



圖一：總年薪統計圖（依年紀區分）

### 教育程度別



圖二：總年薪統計圖（依學歷區分）