



RRPG89010461(213 .P)

90-6-3206

MOTC-IOT-S-B-89-002

道路交通安全講習現況探討及 未來講習制度改善之研究



交通部運輸研究所
國立交通大學
合作辦理

中華民國九十年三月

MOTC-IOT-S-B-89-02

道路交通安全講習現況探討及 未來講習制度改善之研究

著者：張新立、吳宗修、王國川、蔡明志、葉純志、
吳佳蓉、吳晉光、陳忠平、黃歆嵐、陳鴻文、
林豐福、葉祖宏

交通部運輸研究所
國立交通大學
合作辦理
中華民國九十年三月

道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究

著者：張新立、吳宗修、王國川、蔡明志、葉純志、吳佳蓉、
吳晉光、陳忠平、黃歆嵐、陳鴻文、林豐福、葉祖宏

出版機關：交通部運輸研究所

地址：台北市敦化北路 240 號

網址：www.iot.gov.tw

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國九十年三月

印刷者：良機事務機器有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 190 冊

工本費：200 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496882

三民書局：台北市重慶南路一段 61 號 2 樓・電話：(02)23617511

正中書局：台北市衡陽路 20 號 3 樓・電話：(02)23821394

五南文化廣場：台中市中山路 2 號地下 1 樓・電話：(04)2260330

新進圖書廣場：彰化市光復路 177 號・電話：(04)7252792

青年書局：高雄市青年一路 141 號・電話：(07)3324910

GPN：1009000776

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號 1009000776	運輸研究所出版品編號 90-6-3206	
本所主辦單位：運輸安全組 主管：林豐福 計畫主持人：林豐福 研究人員：葉祖宏 聯絡電話：02-23496856 傳真號碼：02-25450429	合作研究單位：國立交通大學運輸研究中心 計畫主持人：張新立 研究人員：吳宗修、王國川、蔡明志、 葉純志、吳佳蓉、吳晉光、 陳忠平、黃歆嵐、陳鴻文 地址：新竹市大學路 1001 號 聯絡電話：03-5712121-57238	研究期間 自 89 年 1 月 至 89 年 11 月	
關鍵詞：講習、駕駛人教育、交通安全			
<p>摘要：</p> <p>本研究旨在針對台灣地區道安講習現況與未來講習制度改善內容做整體性的探討與評估，透過現況探索發掘問題成因，研擬因應之解決方案與相關措施執行期程。研究方法係從駕駛人改善教育系統分析與道路交通安全講習制度評估（教育程序評估、教育成果評估、交通安全成效評估）切入，評估結果認為現況制度雖有許多問題，然道安講習制度存在一定功效。透過國內外道路交通安全講習制度現況進行回顧與比較分析，並以用路人肇事風險組成三角形圖，作為用路人潛在肇事風險分類之用，配合個體風險的風險三角形，作為定位道安講習功能之理論架構，給予道安講習制度應有之功能定位。本研究所規劃之道安講習制度方案，依功能定位分為強制治療型、強制矯正型、鼓勵矯正型、強制再教育型、鼓勵再教育型等五類，針對此五類型進行講習實施對象、時間、地點、執行組織、誘因制度、課程規劃、經費來源及師資培訓認證與考評機制等議題進行分析，最後並提出道安講習短期改善措施及中長期改善方案之實施配套措施，以供施政參考。</p>			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
90 年 3 月	318	200 元	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按工本費價購。
<p>機密等級：</p> <p><input type="checkbox"/>限閱 <input type="checkbox"/>密 <input type="checkbox"/>機密 <input type="checkbox"/>極機密 <input type="checkbox"/>絕對機密</p> <p>（解密【限】條件：<input type="checkbox"/>年 月 日解密，<input type="checkbox"/>公布後解密，<input type="checkbox"/>附件抽存後解密， <input type="checkbox"/>工作完成或會議終了時解密，<input type="checkbox"/>另行檢討後辦理解密）</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>普通</p>			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE: A Study of Traffic Safety Education Program for Postlicensing Management and Traffic Violators			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER <p style="text-align: center;">1009000776</p>	IOT SERIAL NUMBER <p style="text-align: center;">90-6-3206</p>	
DIVISION: Transportation Safety Division DIVISION CHIEF :Lin, Fong-Fu PRINCIPAL INVESTIGATOR: Lin, Fong-Fu PROJECT STAFF:Yeh, Tsu-Hung PHONE: 866-2-23496856 FAX: 886-2-25450429		PROJECT PERIOD FROM JAN, 2000 TO NOV, 2000	
RESEARCH AGENCY: Nation Chiao Tung University , Center of Transport Studies PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang , Hsin-LI PROJECT STAFF: Woo , TsungHsin ; Wang , Kuo-Chung ; Cai , Ming-Chin ; Yeh , Chun-Chin ; Wu , Chia-Jung ; Wu , Jinn-Guang ; Chen , Chung-Pin ; Huang Hsin-Lan ; Chen , Hung-Wen ADDRESS:1001 Ta Hsueh Road , Hsinchu Taiwan , Republic of China PHONE: 886-3-5712121-57238			
KEY WORDS: lectures 、 driver education 、 traffic safety			
ABSTRACT: <p style="text-indent: 2em;">This study focuses on the integral discussion and assessment of the Road Traffic Safety Lectures (abbr. RTSL) and future RTSL system in Taiwan. With the reviewing the foreign institutions and analyzing the domestic systematic framework, this study proposes related improving alternatives and actions timing in the future. The results of assessment from Drivers Improving Education System and RTSL evaluation show that current RTSL exists many problems but RTSL system still has its specific value. The theory framework of RTSL is composed of reviewing, comparing and analyzing the domestic RTSL system and analyzing the accidental risk of road-user which could be explained by triangle diagram in order to classify road-users potential accidental risk.</p> <p style="text-indent: 2em;">The result shows that the RTSL system classified by function orientation includes 5 different categories which are compulsory-treatment, compulsory-correct, encouraged-correct, compulsory-reeducation, encouraged-reeducation. Beside that, the research discusses the topics on the lecture objects, timing, spot, implemented organization, attractive system, course plan, teacher cultivation and assessment mechanism of different kinds of lecture categories. Finally, setting immediate improving alternatives and future improving measures are mentioned in this study.</p>			
DATE OF PUBLICATION <p style="text-align: center;">March 2001</p>	NUMBER OF PAGES <p style="text-align: center;">318</p>	PRICE <p style="text-align: center;">200</p>	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

第一章 緒論	1
1.1 研究背景與目的	1
1.2 研究範圍與對象	3
1.3 研究內容與工作項目	3
1.4 研究方法與流程	4
第二章 道安講習相關文獻及制度之回顧	9
2.1 我國駕駛訓練與駕照考驗制度之研究	9
2.2 國外駕駛人教育之研究	9
2.3 我國道路交通安全講習之相關研究	10
2.4 道安講習制度研擬—應用個體風險理論	13
2.5 國外現行之駕駛人講習教育制度	16
2.5.1 日本	16
2.5.2 法國	18
2.5.3 美國	20
2.5.4 英國	22
2.5.5 德國	24
2.5.6 其他國家	24
2.6 國內外講習制度之比較	24
第三章 道安講習實施之現況分析	29
3.1 道安講習法源依據與實施種類、對象	29
3.2 道路交通管理處罰條例修正現況	30
3.3 道安講習實施現況	31
3.4 我國目前道安講習組織及作業流程	35
3.5 道安講習講師之現況分析	37
3.5.1 道安講習講師培訓與遴選	38
3.5.2 講師資料分析	38
3.5.3 講師背景調查	40
3.5.4 講師授課內容與教學方式	41
3.6 道安講習之執行現況	43
3.7 我國道安講習制度與問題之探討	43
第四章 道路交通安全講習之實施成效評估	49
4.1 道安講習之教育程序評估	49

4.2 道安講習之教育評估	53
4.2.1 研究設計	53
4.2.2 研究架構	54
4.2.3 問卷設計	56
4.2.4 抽樣與調查	63
4.2.5 道路交通安全講習成果評估	68
4.3 道安講習對交通安全之成效評估	83
第五章 道路交通安全教育訓練系統與道安講習功能定位	91
5.1 用路人之教育訓練與管理	91
5.1.1 考照前階段(養成教育)	93
5.1.2 考照階段	94
5.1.3 考照後階段	95
5.1.4 一般用路人教育	98
5.2 道路交通安全教育體系	99
5.2.1 行人教育	99
5.2.2 駕駛人教育	102
5.2.3 職業駕駛人教育	104
5.3 交通安全教育之推動單位及其功能	107
5.3.1 交通主管機關	107
5.3.2 警察機關	108
5.3.3 監理單位	108
5.3.4 學校	108
5.3.5 公司團體	109
5.4 道安講習之功能	109
第六章 道安講習相關議題之研擬	119
6.1 道安講習之實施對象	119
6.2 道安講習之實施時間與地點	124
6.3 道安講習之執行組織架構	127
6.4 道路交通安全講習課程規劃	131
6.5 鼓勵性之誘因制度	148
6.6 道安講習師資培訓、認證與考評機制	153
6.7 道安講習經費來源	158
第七章 道安講習未來改善方案及配套措施	163
7.1 道安講習方案評估	163
7.2 道安講習理想方案藍圖	167

7.2.1 制度規劃層面	-----	167
7.2.2 實施內容層面	-----	176
7.3 道安講習制度改善配套措施	-----	178
7.3.1 短期配套措施	-----	178
7.3.2 中長期配套措施	-----	186
第八章 結論與建議	-----	199
8.1 結論	-----	199
8.2 建議	-----	203
參考文獻	-----	207
附錄 1 各監理單位訪談記錄表	-----	1-1
附錄 2 道安委員會訪談記錄	-----	2-1
附錄 3 北區汽訓中心訪談記錄	-----	3-1
附錄 4 公路局訪談記錄	-----	4-1
附錄 5 台北市交通大隊訪談內容	-----	5-1
附錄 6 莊敬駕訓班訪談記錄	-----	6-1
附錄 7 忠原駕訓班訪談記錄	-----	7-1
附錄 8 期中簡報審查意見表	-----	8-1
附錄 9 專家學者座談會會議記錄	-----	9-1
附錄 10 道安講習監理所講師問卷	-----	10-1
附錄 11 道安講習成果評估試調問卷	-----	11-1
附錄 12 道安講習成果評估事前問卷	-----	12-1
附錄 13 道安講習成果評估事後問卷	-----	13-1
附錄 14 道安講習制度研擬專家學者問卷	-----	14-1
附錄 15 交通安全成效評估模式	-----	15-1
附錄 16 期末簡報審查意見表	-----	16-1
附錄 17 期末簡報投影片	-----	17-1

表目錄

表 1.1	我國近十年交通事故死亡人數統計表	1
表 2.1	我國道安講習沿革	12
表 2.1	我國道安講習沿革(續)	13
表 2.2	國內外交通安全講習制度之比較	27
表 3.1	道安講習對象與講習類型對照表	29
表 3.2	台北市、高雄市、台灣省各監理單位實施道安講習一覽表	32
表 3.2	台北市、高雄市、台灣省各監理單位實施道安講習一覽表(續)	33
表 3.3	台北市政府警察局裁罰行人違規統計表	34
表 3.4	講師問卷回收概況表	38
表 3.5	各監理所站講師現況資料表	39
表 3.6	台灣省監理機關道安講習 88 年 3 月至 89 年 5 月人數統計表	40
表 3.7	講師道安相關經驗資料表	40
表 3.8	擔任講師原因資料表	41
表 3.9	講師主要授課科目資料表	42
表 3.10	講師其他相關授課經驗資料表	43
表 4.1	道安講習教育程序評估一覽表	52
表 4.2	道安講習教學效果評量實驗設計表	54
表 4.3	保留的態度指標項目之因子負荷量	60
表 4.4	各因子之風險感認指標項目之因子負荷量	61
表 4.5	試調問卷與修正後態度調查指標問項對照表	62
表 4.6	試調問卷與修正後風險感認調查指標問項對照表	63
表 4.7	汽車違規講習學員問卷調查樣本數	67
表 4.8	機車違規講習學員問卷調查樣本數	67
表 4.9	行為態度量測顯著題次資料表	69
表 4.10	風險感認量測顯著題次資料表	70
表 4.11	講習前之預期與行為態度成效影響結果分析	76
表 4.12	講習前之預期與風險感認成效影響結果分析	77
表 4.13	講習後感受與行為態度成效影響結果分析	81
表 4.14	講習後感受與風險感認成效影響結果分析	81
表 4.15	酒後肇事次數總計表	84
表 4.16	模式 1、2 之模式參數估計表	86
表 4.17	第二階段模式肇事率模式參數估計表	87
表 4.18	第三階段肇事率模式參數估計表 (1)	88
表 4.19	第三階段肇事率模式參數估計表 (2)	88

表 5.1	民營汽車駕駛人訓練機構應授課目及教學時數配當表	-- 96
表 5.2	危險物品運送人員專業訓練課表	----- 97
表 5.3	用路人之交通安全教育生命週期分析表	----- 99
表 5.4	道安講習制度應實施的生命週期階段	----- 106
表 5.5	道路安全講習功能一覽	----- 114
表 6.1	講習類型與講習對象表	----- 124
表 6.2	道安講習五大學門課程內容表	----- 138
表 6.3	治療型學程課程一覽表	----- 142
表 6.4	矯正型學程課程一覽表	----- 143
表 6.5	再教育型學程課程一覽表	----- 144
表 6.6	酒醉駕車駕駛人之課程表	----- 145
表 6.7	道安講習誘因制度與執行組織表	----- 152
表 6.8	經費來源與講習類型所需配套措施	----- 160
表 7.1	講習對象表	----- 164
表 7.2	各類型講習實施時地與鼓勵參與之誘因表	----- 165
表 7.3	各類型講習執行單位與經費來源比較表	----- 165
表 7.4	講師培育方式與相關單位一覽表	----- 167
表 7.5	道安講習方案理想制度規劃一覽表	----- 169
表 7.6	道安講習實施班別一覽表	----- 177
表 7.7	行政院版處罰條例修正前有關推動道安講習之短期措施	---- 182
表 7.8	行政院版處罰條例修正後有關推動道安講習之短期措施	---- 183
表 7.9	理想道安講習制度建立中長期配套措施	----- 187
表 7.9	理想道安講習制度建立中長期配套措施(續)	----- 188

圖目錄

圖 1-1 研究流程圖	6
圖 2-1 可容忍風險圖	16
圖 2-2 日本交通安全教育系統圖	18
圖 2-3 法國之駕駛人再教育制度	19
圖 3-1 道安講習業務組織圖	36
圖 3-2 違規汽機車駕駛人道安講習作業流程圖	37
圖 3-3 講師學歷分佈圖	39
圖 4-1 計畫行為理論預測未來行為之研究架構圖	55
圖 4-2 酒後肇事分佈圖	84
圖 5-1 車輛運作之理念架構 (Chang, 1986)	92
圖 5-2 道安講習、監理、執法、考照、駕訓之道安系統架構圖	94
圖 5-3 用路人潛在風險組成圖與風險三角形圖	110
圖 5-4 道路安全講習制度系統架構圖	115
圖 6-1 道安講習推動與執行組織圖	129
圖 6-2 道安講習課程規劃發展程序	148
圖 7-1 道安講習制度架構圖	168

第一章 緒論

1.1 研究背景與目的

近年來我國國民所得不斷提高，民眾對汽、機車的需求和購買能力皆與日遽增。依中華民國交通統計月報之資料顯示，台灣地區至民國八十九年四月為止計有人口 2,214 萬人，總登記機動車輛數高達 1,653 萬輛，平均每 1.34 人即擁有一部機動車輛。雖然機動車輛為人們帶來行的便利，卻也產生了許多的問題，例如交通的擁擠、環境的污染及事故的發生等，其中又以道路交通事故所造成之問題最為嚴重。根據警政署所作之統計，過去十年間平均每年有 2,906 人死於道路交通事故；而衛生署之統計資料則顯示平均每年有 6,956 人死於運輸事故(如表 1.1 所示)。而據相關研究指出(曾招雄，民 88 年)，我國道路交通肇事平均每一個死亡者所衍生的成本為新台幣一千六百萬，一個永久性傷受害者所衍生的成本更高達新台幣二千五百萬元，此估計值尚不包括因交通事故所衍生的交通延誤成本。若以道路交通事故所造成之死、傷成本計算，其每年帶給社會之損失足以蓋數條高速鐵路，嚴重程度可見一斑。

表 1.1 我國近十年交通事故死亡人數統計表

年別	機動車交通事故			衛生署統計/ 警政署統計
	死亡人數		每十萬人口 之死亡人數	
	衛生署	警政署		
79	7,333	3,910	36.25	1.88
80	7,322	3,305	35.80	2.22
81	7,216	2,717	34.94	2.66
82	7,367	2,349	35.34	3.14
83	7,250	3,094	34.38	2.34
84	7,427	3,065	34.92	2.42
85	7,077	2,990	33.01	2.37
86	6,516	2,735	30.12	2.39
87	5,903	2,507	26.92	2.35
88	5,526	2,392	25.00	2.31
平均	6,956	2,906	35.01	2.36

資料來源：行政院衛生署、內政部警政署全球資訊網

因此，如何降低道路之交通風險，提升用路人之安全保障已成為政府與民間亟需共同努力的課題。而在眾多改善交通安全之議題中，又以如何提升用路人之安全用路意識及匡正用路人之交通行為最為重要，也因此而使健全道路交通安全講習之教育與矯正功能更顯重要。

依據「道路交通安全講習辦法」之設計規範，我國道路交通安全講習（以下簡稱道安講習）具備矯正違規交通行為、提升民眾對新交通技術與法規之認識、補救駕駛教育訓練之不足、提升職業駕駛人之行車安全技術與風險觀念、及交通安全教育宣導等五大功能，其中以違規講習最為一般人所熟悉。道路交通安全講習之功能並非僅局限於「處罰與矯正」違規行為，尚可作為因應交通環境、技術、管理需求、法規等之變遷，而對駕駛人施予再教育或改善教育之用。但多年來監理或警政機關均僅著重於汽、機車違規駕駛人之講習，對道安講習應有之功能未能有效發揮，反而誤導民眾與民意代表對道安講習存在之功能與意義多所質疑。根據研究指出偶爾違規民眾願意以罰款 350 元抵換參加一小時之道安講習；而經常違規者則願意以罰款 420 元換抵參加一小時之道安講習（劉建邦，民 84 年），顯示民眾咸認為道安講習是一項頗為嚴厲之交通違規處罰。

事實上，完整的道安講習制度理應包含所有用路人之訓練與改善教育，這些用路人包括駕駛人、行人與慢車使用人。其中駕駛人改善教育的目的則在改善「問題」駕駛人之駕駛行為，以降低其肇事的風險（潘盟煌，民 87 年，Aaron, 1977, AAA, 1965, Boon-Heckl, 1987）。而所謂的「問題」駕駛人則指「重大違規、違規頻繁或高肇事風險的駕駛人」。目前我國道路交通安全講習制度之實施主要集中在違規駕駛人之改善，對高肇事風險駕駛人（無違規被取締事實者）改善教育機會之提供卻極為稀少。美國在 1930 年代即開始建立駕駛人改善教育機制，首先以交通違規者的矯正教育為主，但逐漸擴展到新手駕駛人（Novice driver）、年長駕駛人、殘障者等高肇事風險族群，提供較為完整之駕駛人改善教育（Aaron, 1977; AAA, 1965; Boon-Heckl, 1987）。我國亦逐漸邁入高齡化社會，家庭結構與社會文化正逐漸轉型，老人駕駛之交通安全問題勢必會陸續出現。此外，以往對於行人與慢車駕駛人

之交通行為改善教育較為忽視，亦應將其納入未來道安講習制度之重要工作項目。

因此對於作為駕駛人、行人、慢車使用人改善教育的道安講習制度，其角色、功能與目標對於交通安全之改善具有莫大的影響。但我國目前道安講習制度是否存在無法因應社會環境與交通環境變遷之需？執行上是否存在困難？講習內容與課程安排是否符合制度目的與違規者需求？師資是否符合需要？講習是否令人滿意？以及講習制度是否真正的能降低肇事風險，達到提升道路交通安全的目的？這些重要的問題均牽涉道安講習制度的成效評估，卻未受到應有的重視。本研究基於上述之問題背景，乃透過國內外相關制度與文獻之回顧、道安講習制度與監理、考照、駕訓及執法等之互動關係分析，檢討我國目前道安講習制度實施成效與缺失，並因應未來交通環境之變遷趨勢研議具前瞻性與全盤性的道路交通安全講習制度改善方案，以作為交通部修正道路交通安全講習制度之佐參。

1.2 研究範圍與對象

本研究主要之研究範圍包括道路交通安全講習制度之制度面、組織面、執行面、經費與成效評估的探討與分析，並包含其與監理制度、執法體系、駕駛人、行人、慢車使用人之訓練教育之間的互動關係與互補效果探討。本研究基於收集資料之需要，訪談調查之對象包括道安講習機關業務主管與承辦人員、道安講習之講師、參與違規講習的民眾、交通安全教育之專家與學者。

1.3 研究內容與工作項目

為完成上述之研究目的以建置完善之道路交通安全講習制度，本研究之主要工作內容將包括如下諸項目：

1. 相關資料之收集與分析，比較日本、美國、英國、德國與法國等國之道安講習制度，其內容包括法規制度、講習組

織、講習對象、時機、課程、時數、收費方式等課題，以作為檢討我國道安講習制度之參考依據。

2. 透過法規、組織、經費、及執行等層面之回顧與分析，掌握我國辦理道安講習之現況，以發掘道安講習在制度面、組織面、經費與執行面所存在之問題與其成因。
3. 評估我國道安講習制度之教育程序與成果，其內容包括教育程序評估 (Process evaluation) 與教育成果評估 (Product evaluation) 兩部份。前者旨在評估講課內容、講授方法、輔助講課措施等教育程序之吸引力、有效性與簡易度；而教育成果評估則在分析衡量道安講習制度是否達到所要的教育效果。
4. 評估我國道安講習制度之執行成效，檢討講習制度是否達到降低肇事風險與提昇交通安全之最終目標。
5. 對我國道安講習制度與監理制度、駕訓教育、執法體系之關聯性進行系統化分析，以瞭解各系統間之互動關係，並協助釐清道安講習制度在整體道路交通安全系統中之角色與功能定位。
6. 研擬並評析改善我國道安講習制度之建議方案、應配合之法令修正條文、及推動與執行之相關配合措施。
7. 對辦理道安講習財源之籌措方式提出可行之構想建議。
8. 研議與評析其他發揮道安講習功能之各類道安講習項目、課程安排、內容設計、講師培育及資格規範等課題。

1.4 研究方法與流程

根據本研究之目的發展出主要研究步驟，每一步驟並依據問題屬性採取適當的方法來處理。因此，主要研究步驟包括對美、日、法等國駕駛人改善教育制度進行回顧與比較分析；國內道路交通安全講習制度現況之法規、組織、經費與執行之問題與成因分析；駕駛人、行人、慢車使用人改善教育系統分析、道路交通安全講習制度角色與功能定位；國內道路交通安全講習之教育程序成效評估、教育成果評估、及

對交通安全改善成效評估；研擬與評估道路交通安全講習制度之改善方案、研擬配合措施（包括法令修正條文、制度配合措施、財源、師資訓練、資格認證、以及民間參與可行性分析等）；研議道安講習課程規劃發展準則（含目標族群、目標行為或肇事類型、課程內容設計、講授方式、檢討評估程序與回饋等），最後再綜合研究成果提出結論與建議。本研究之研究流程如圖 1-1 所示，各研究步驟之內容與使用之方法分別說明如后。

1. 問題與研究範圍界定：本研究之首要工作乃先釐清研究之問題與範圍。
2. 道安講習現況回顧與資料收集：此研究步驟首先回顧我國道安講習的發展沿革，繼而整理相關之法令規章、講習課程內容、執行狀況、違規資料與肇事資料，以作為後續評估工作之參考依據。
3. 系統分析：參考國內外相關文獻以建構道路安全教育訓練系統（包括駕駛訓練教育、監理體制、執法體制與道路交通安全講習制度等子系統），分析各子系統間之運作關係以瞭解其互動關係與互補效果，進而建構道路交通安全講習子系統，分析其內各元素之運作關係。
4. 道安講習制度之評估與檢討：以目前道安講習制度作為評估之對象，其工作內容可分「制度成效與問題分析」與「實施成效評估分析」兩大項目進行，茲分別說明如下：

(1) 制度層次之問題分析

制度層面問題之分析包括法規、組織、經費、與執行等層面之相關課題探討，以發掘各個層面所面臨之問題與其成因，及其對整體道安講習功能發揮之影響。由於制度層面問題分析之結論是後續研擬改善制度方案之基礎，深具決定性之關鍵。此項分析工作牽涉議題廣泛且複雜，僅由資料回顧與分析並無法達成此項分析工作。本研究基於深入探索問題核心之必要，乃藉由相關機關業務主管、承辦人員與執法人員之深度訪談，以協助制度層面問題之發掘。

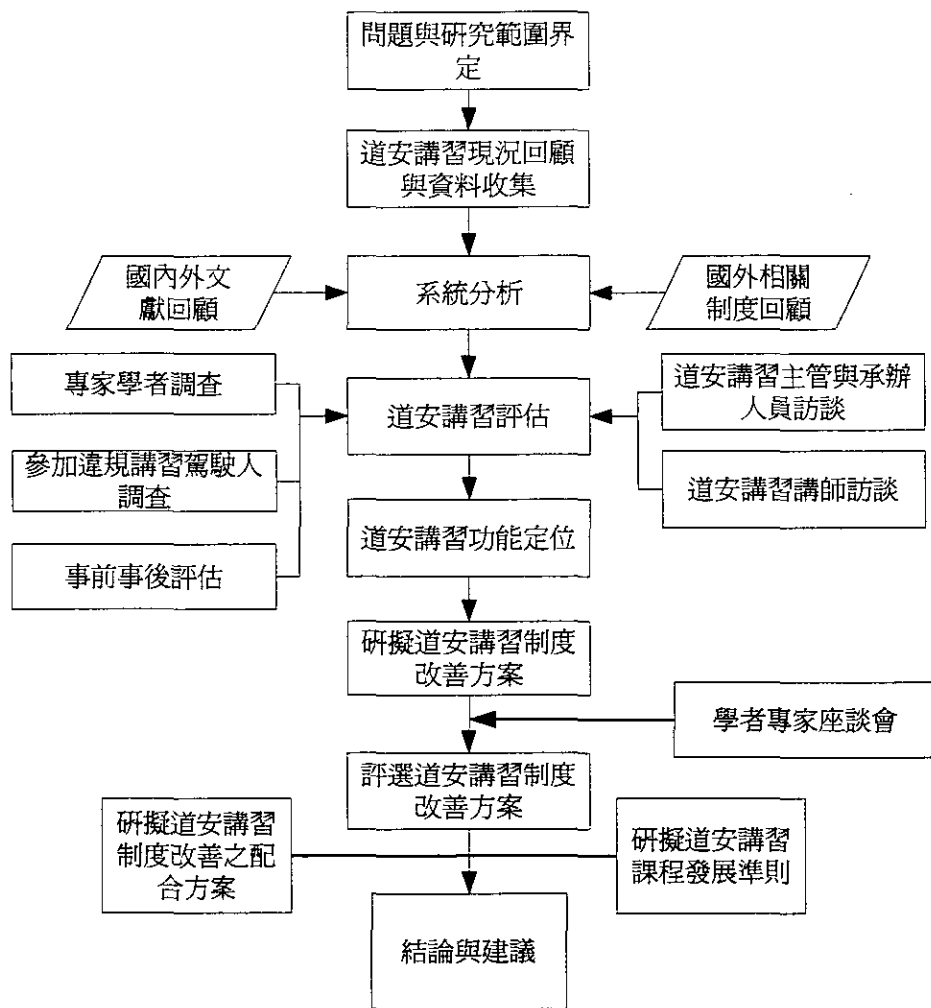


圖 1-1 研究流程圖

(2) 實施成效評估分析

本階段之道安講習成效評估係指針對講習內容、方法、材料、對違規者行為或認知改變、以及反應在交通安全之改善成效所作之評估工作。本階段必須進行三項評估工作，分別為教育程序評估、教育成果評估、及交通安全改善成效評估，茲分別說明如下：

● 教育程序評估

主要評估內容為該種講習課程之教育目標、講習內容或方法的吸引力、有用程度與教材容易使用程度。本研究透過對講習監理單位、課程講師與參與講習之違規者等之訪談與調查以獲得研究所需之資料，以評估講習之教育程序，並瞭

解目前講習教育程序所存在之問題。

● 教育成果評估

教育程序評估僅能提供程序設計是否有效，但實施講習後能否達成所需要的改變並不得而知。因此必須藉由完成課程講習之違規者問卷調查來得到相關的資訊，主要的評估準則有風險認知、安全態度、對交通安全知識的瞭解等。本研究由被處以參加道安講習之各類違規者中隨機抽出受訪對象，進行上課前（隨講習通知單附上問卷）與上課後之調查，並透過相同問題重複量測的實驗設計與分析，得到各講習課程對不同類型違規者之影響成果等重要資訊，以作為評判目前講習課程是否能夠達到其教育目標之依據。

● 交通安全改善成效評估

道路交通安全講習制度之最終目標在改善交通安全，因此必須以實際的肇事資料來評估道路交通安全的效果。本研究利用事前事後比較方法（before/after studies method），以台北市開辦酒後駕車道安講習課程為例（楊登斌，民88年），進行道安講習對道路交通安全改善成效之評估，以作為評估是否長期實施並推廣至全國之參考依據。

5. 道安講習功能與定位分析：回顧國外駕駛人改善教育制度，結合系統分析所得之結果，對用路人交通安全教育體系與道路交通安全講習制度之目的(Goal)、標的(objective)、角色與功能給與明確之定位。
6. 研擬道安講習制度改善方案：本研究依據上述步驟之評估與分析，針對我國道安講習制度之缺失，研擬改善我國道安講習制度之方案，其所根據之原則如下。
 - (1) 依據道安講習制度問題分析之結論，謀求改善之方向。其思考之方向包括道安講習制度在處罰與教育間之定位，與監理制度、執法、駕駛訓練與考照制度間互動關係之定位，以發揮道安講習之整體成效。
 - (2) 參酌我國目前道安講習制度在法規面、組織面、執行面與經費面所遭遇之困境與成因，嘗試透過新制度方案之

研擬而加以改善。

- (3) 依據道安講習制度的教育程序與教育成果評估之結果，及交通安全改善成效評估之結果，透過新方案之設計以改善舊有制度之缺失。
- (4) 參考各國所推動之駕駛人改善教育制度，並考慮我國之現實情況，篩選較為可行之方案，以供進一步之評估選擇。

綜合前述四種方案研擬依據與原則，本研究更進一步透過團體成員腦力激盪法，依照參與講習範圍或項目、運作方式、執行組織、時機、財源、收費方式（是否收費）、課程規劃方式、課程設計單位、師資培訓與認證等項目設計改善方案。

7. 道安講習制度改善方案之評選

由於道安講習制度的改善方案為政策評估問題，其所可能衍生的效益與缺失很難預先得知或根據量化模式推演其預期結果。本研究除積極且廣泛收集相關資訊以比較方案間優劣外，更借重具有專業素養與經驗的學者與專家之意見共同評估選擇一個較為適當之方案。

8. 研擬道安講習制度改善方案之配套措施

在道安講習改善制度評選出來以後，本研究乃積極規劃相關法令之修正條文、研議可產生成效的監理制度、執法體系、處罰方式及考照制度配合修正等措施。

9. 研擬道安講習課程發展與準則

根據 OECD(1986) 研究所提之道安教育計畫發展程序，本研究將利用該套程序之精神，規劃我國道安講習課程之發展程序與作業準則，其內容包括問題分析、評估方法、教育程序評估、教育成果評估與交通安全改善成效評估(OECD, 1986)，以作為道安講習永續推動之指導方針。

第二章 道安講習相關文獻及制度之回顧

本章針對駕駛訓練與駕照考驗制度、駕駛人改善教育、道安講習等相關研究文獻進行回顧，探討我國道安講習制度沿革及國外駕駛人教育之講習制度，最後並對國內外講習制度進行比較分析。

2.1 我國駕駛訓練與駕照考驗制度之研究

我國現行駕駛訓練制度係屬汽車駕駛人養成教育，著重於基本駕駛操作、一般性之駕駛技能與基本交通安全的傳授，在國內缺乏長期性、持續性之交通安全養成教育之環境下，駕訓教育之功能實具有一定的貢獻。相關研究（交通部運研所，民 86）曾針對我國駕訓與考照制度提出若干之改進建議，其內容包括同時辦理路考與場考、推動兩次筆試較能導正並促進學習效果、重新檢討監理單位之監督作業功能等事項。並建議在研擬新駕訓與考照制度時，能考慮監理單位與民間駕訓班之功能分工，把握政府督導、民間辦理的原則，開放汽車考照業務由民間駕訓班辦理。劉英標君（民 84 年）亦批評國內現有之機車考照制度（術科與學科考試），無法有效培養機車騎士具備良好之駕駛道德與習慣、肇事預防與處理之能力。該研究認為瞭解如何應變緊急、如何預防及處理肇事、認識車輛構造與作用，對機車騎士及道路上其他用路者之安全均有極大影響，對於交通的流暢亦有幫助。因此建議設計一套完整的訓練計畫，將前述的有關課程列入教學項目，俾使受訓人員能透過該項訓練之培植而成為優良的機車駕駛人。

2.2 國外駕駛人教育之研究

廣義之駕駛人教育包括考照前之訓練、駕駛執照之考驗、及取得駕駛執照後之管理等三部份。而在取得駕駛執照後之駕駛人管理方面，則透過駕駛人改善教育以維繫駕駛人

安全行車之目標。駕駛人改善教育包括矯正教育與再教育兩種功能，前者係針對違規駕駛人所作之行為矯正工作，而後者則為因應環境變遷而對特定群族駕駛人所作之補充教育。美國在 1930 年代率先推出駕駛人改善教育機制 (AAA, 1965; Aaron et. al., 1977; Boon-Heckl, 1987)，以交通違規者的行為矯正教育為主。交通講習學校 (Traffic Court School/Traffic Violator School) 在功能上即類似我國的交通違規講習。交通違規者經法官裁定應強制上一定時數之矯正課程後，違規者即應前往上課，否則將會被視為輕蔑罪。美國交通講習學校不僅提供交通違規者講習上課之機會，亦提供未違規用路人自願參加講習之再教育課程 (Aaron et. al., 1977)。歐洲之德語系國家在 1960 年代末期也將其駕駛人之改善教育納入道路交通安全之處罰與教育體系中 (Boon-Heckl, 1987)。黃靖雄君 (民 80 年) 在其介紹日本駕訓、考照及照後管理制度一文中，曾提及日本之駕駛執照每三年必須換領新照，以駕駛人之生日為換照之日期，駕駛人需於一個月內親自辦理。在清查無違規紀錄及異動後，即以專用照相機於現場為駕照擁有人拍照製證，再等待領取新駕照之半小時內，則安排駕駛人參觀各種交通宣導資料，此乃所謂之簡素講習。若換照人有違規紀錄時，則依違規情節之輕重另外安排參加半天或一天以上之特別講習後，才能領取新駕照。

2.3 我國道路交通安全講習之相關研究

王小芸君 (民 82) 曾對我國道安講習之沿革、實施情況、台灣地區違規駕駛類型與變化趨勢、違規取締與講習執行等情況作過深入之探討，建議對於拒絕參加講習者給予註銷駕照之處分、增加無照駕車者參加講習、重新規劃道安講習之講師制度、加強路邊臨檢、並對參加講習者日後之再犯情況加以追蹤。

楊登斌君 (民 88) 則針對道安講習實施之現況與成效進行評估，檢討當前所面臨之問題，並研題改進之對策。該研究建議編製實用且生活化之道安講習教材、提早寄發講習通知以便讓參加講習者有選擇講習時間之彈性、教學內容應加強實際案例之說明、積極主動推廣交通安全講習、落實違規行

為事前矯正之機制以減少事後之矯正需求，以充分發揮交通安全教育及宣導之功能。

黃建樂君(民 88)曾對道路交通安全講習與法律保留原則及一事不二罰原則之關係進行探討，建議「道路交通處罰條例」及「道路交通安全講習辦法」應明確規範必須參加道安講習之違規項目。

王小芸君(民 88)曾對道路交通安全講習辦法歷年之修法重點，及未來改進之方向進行分析，並建議充實講習內容及專業化、增加無照駕車違規駕駛人在考照前實施講習、辦理講習單位應主動至各工廠、企業、學校、外勞較多之工業區辦理巡迴講習。綜合上述，本研究將我國道安講習之發展沿革整理如表 2.1 所示：

表 2.1 我國道安講習沿革

時間	道安講習大事記
民國五十九年八月	美國空軍安全組惠贈我國道路交通安全電化教材及設備，經交通部道路交通安全督導會報認可，交由台灣省交通處公路局汽車員工技術訓練中心接管。公路局擬定講習計畫，召集道路執法人員、執行人員、行政管理人員與車輛駕駛員等，開始辦理道路交通安全講習，講習內容包括汽車構造原理、性能與駕駛安全之關係、交通規則、錯誤駕駛與肇事應變等
民國六十四年以前	台灣省車輛動員委員會主辦，依據動員令召訓職業大客、貨車駕駛人，實施一天的講習。
民國六十四年	七月二十四日修正公布「道路交通管理處罰條例」，條列中第九十二條授權交通部會同內政部訂定「道路交通安全講習辦法」。發布實施之「道路交通安全講習辦法」規定講習對象僅為違規職業駕駛人。
民國六十五年	修改「道路交通安全講習辦法」，將道安講習對象由職業駕駛人擴張為一般駕駛人及機車駕駛人
民國六十七年	台灣省推行改善交通秩序、促進交通安全政策，將講習方式調整為一般講習及特別講習兩種，一般講習召訓對象以職業大客、貨車駕駛人為主，其次為新考領職業駕照之駕駛人及上年通知未到訓之職業駕駛人。特別講習召訓對象則以違規汽車駕駛人為主，其次才將肇事經吊銷駕照後重考人員納入訓練。
民國六十七年二月	交通部道路交通安全督導會報第七十三次委員會議決議，機車駕駛人道安講習責由台灣省道安會報籌劃，由裁決所開始試辦。
民國六十九年八月	增加台灣省四縣（台北縣、高雄縣、台東縣、花蓮縣）共計二十七個警察分局設立機車駕駛人講習場所同時辦理。七十年度起，除澎湖縣外，台灣地區各縣市均已積極展開機車道安講習
民國七十三年起	台灣省為減少對民眾之干擾，盡力作好便民措施，在講習對象之篩選上乃以「危害交通較為嚴重，能明顯辨別，易於執行取締者」為重點，計選擇下列九種交通違規者為講習之對象：違規超車、闖紅燈、搶黃燈（以上三項違規佔講習人數之 94% 以上），不服從交通指揮與稽查、闖越鐵路平交道、不讓行人穿越道上之行人優先通行、聞特種車警號不立即避讓者、酒醉駕駛、違規肇事。
民國七十五年	道路交通管理處罰條例將違規計次規定，修訂改採違規計點方式，講習對象因此修訂改採違規計點方式辦理，有關講習對象除重大違規者、違規計二點以上優先施以講習外，其餘違規計一點者。

表 2.1 我國道安講習沿革(續)

時間	道安講習大事記
民國八十二年	四月一日起嚴格取締並執行行人違規，其四月至六月三個月之執行成果，計當場罰鍰 13488 件，當場講習 19150 件，勸導 56901 件，事後到案講習 10385 件；其成效除了在死亡人數有具體之減少外，行人任意穿越快車道、不走人行穿越道、擅闖紅燈等違規行為亦顯著減少。
民國八十二年	高雄市警察局於九月一日起實施取締行人違規，該月份計勸導行人 2334 件，告發 3178 件，實施即時講習 1018 人，實施即時處罰鍰 2160 人。
民國八十三年	台中市、台南市與桃園縣分別在三月、七月及八十四年十二月間開辦，但本項講習因多項交通執法措施陸續推出（如取締未戴安全帽、清除路障、強力拖吊違規停車、取締無照駕車、防制飆車等），在警力有限之情況下無法持續執行，僅剩台北市交通大隊尚開辦行人違規講習班。
民國八十五年	道安講習業務原由省、市政府辦理，惟因部份民意代表質疑講習對象之公平性及辦理講習之成效，高雄市及台灣省辦理講習經費分別於八十五年度及八十六年度在預算審查時，悉數遭民意機關刪除而停辦。台灣省政府交通處為彌補部份講習功能，遂由各講習班及各縣市警察局交通隊加強巡迴講習，透過公司、行號、學校、里民大會暨便民換照等場所，將交通安全觀念加以宣導、推廣。
民國八十六年三月	交通部基於交通管理之需要，規定台灣省及高雄市應自八十八年度起恢復開辦。
民國八十八年三月	高雄市監理處南區分處恢復開班，台灣省監理機關亦陸續開班辦理，目前共有 27 個監理機關開辦汽車駕駛人道安講習班，有 25 個監理機關開辦機車違規講習。
民國八十九年	立法院交通、內政及法制聯席委員會一讀通過，道安講習實施對象增加未滿十八歲無照駕車者，駕駛人及其監護人或法定代理人，並將講習對象於處罰條例中明確確定之。 為配合行政程序法之實施，行政院正研議修改處罰條例第二十四條，將講習對象予以明確規範；修改處罰條例第九十二條，將授權之內容及範圍具體明確化。

2.4 道安講習制度研擬--應用個體風險理論

應用風險管理理論作為衡量運輸安全狀態之指標已經逐漸受到認同，並具廣泛應用之趨勢。本研究亦期望以風險管

理邏輯與理論作為道安講習制度之重要理論基礎，指導發展適當的道安講習制度。依據英國健康安全部(Health And Safety Execution, HSE)發展之產業風險衡量準則，可區分為個人風險與社會風險兩種評估之指標。本研究中所採用之風險衡量準則係以個人風險理論為主，其詳細意涵分述如后。

「個人風險」係指任何特定個體在一年中從事某項活動時，發生死亡事故的機率。當個人或群體中的個體進行某項活動(Activity)時，若該項活動之事故統計資料顯示每年發生死亡事故之風險或每年死亡之機率高過某一門檻值時，則必須採行一些措施以便將風險值降至門檻值以下，否則就必須停止該項活動之進行。該風險門檻值之設定可能為政府之法定標準或一般社會大眾可接受程度的整體表現。另一方面，若該項活動風險值在門檻值以下，同時風險落在盡可能低之合理風險(As Low As Reasonably Practical；簡稱為ALARP)區域之內，則在安全投資符合經濟效益之情形下，應將該風險值儘可能降低，除非該風險已經降至非常低，而經判定此風險值已達可忽略之水準。

根據 HSE(1991)所發展之個人可容忍風險圖(如圖 2-1 所示)，單位時間內發生死亡之可能機率範圍被「不可容忍(Intolerability)臨界值」與「可接受(Acceptable)臨界值」兩條門檻線切割成三個區域之四種風險型態，該三個風險區域分別為「不可容忍區域」、「ALARP 區域」、「可接受區域」，各區域涵意如下：

1. 不可容忍區域(Intolerable Region)

當系統(或活動)風險值或單位時間死亡機率高於不可容忍臨界值時，則判定該系統(或活動)安全風險屬於不可容忍區域範圍內，表示此區域風險值在任何情況下不為任何群體或個人所能接受。在此定義下，就個人而言，必須立即停止或避免繼續從事該項活動，直到活動風險值降至不可容忍臨界值以下，方得進行該活動。就系統營運者而言，必須投入所有資源甚至停止營運，不計任何經濟成本將風險降至不可容忍臨界值以下。

2. 盡可能低之合理風險區域 (ALARP Region)

盡可能低之合理風險(ALARP)係指雖系統(或活動)風險值已降至不可容忍臨界值以下，落在可容忍風險範圍之內，然仍須在「合理地可實際執行」的條件下，繼續降低系統(或活動)的風險。Stan Schofield(1998)進一步區別「可實際執行(Practicable)」與「合理地可實際執行(Reasonably practicable)」兩者間之差異。「可實際執行」係指僅考慮技術可行性而不考慮經濟成本因素；「合理地可實際執行」則同時考慮成本與降低風險的相關程度。因此 ALARP 區域係歸納出所有可行改善安全措施之後，衡量各項措施能否滿足改善後之效益超過投資成本的條件，則營運者或個人就必須執行。

在國際核能研究領域中，尚有國際放射性保護委員會 (International Commission on Radiological Protection; ICRP) 所提出之「可合理達成之低風險 (As Low As Reasonably Achievable; 簡稱 ALARA)」準則，該準則主要應用於核能輻射管制、醫學放射性物質管制等方面之風險衡量，該組織要求風險產生者在考量社會、經濟因素下，必須保護風險曝露者 (exposures)，無論是職工或一般社會大眾，皆能維持在 ALARA 準則之標準核能輻射劑量之內 (Smith and Kemball, 1998; Timmermans and van der Steen, 1996)。基本上，此一準則概念係與前述之 ALARP 具有相同之操作理念，但採取不同名詞而已。

3. 可接受區域(Acceptable Region)

當該系統(或活動)風險值或單位時間死亡機率低於可接受臨界值時，則判定系統(或活動)安全風險屬於低死亡機率區間的可接受區域範圍內，表示此區域的風險值在任何情況下為任何群體或個人所接受，無須繼續進行任何可以降低風險值之措施。

4. 可忽略風險(Negligible Risk)

可忽略風險係指當系統(或活動)風險值落在可接受區域的最末端，表示該活動或系統的安全性相當高，營運者或個人可以完全忽略可能存在的風險。

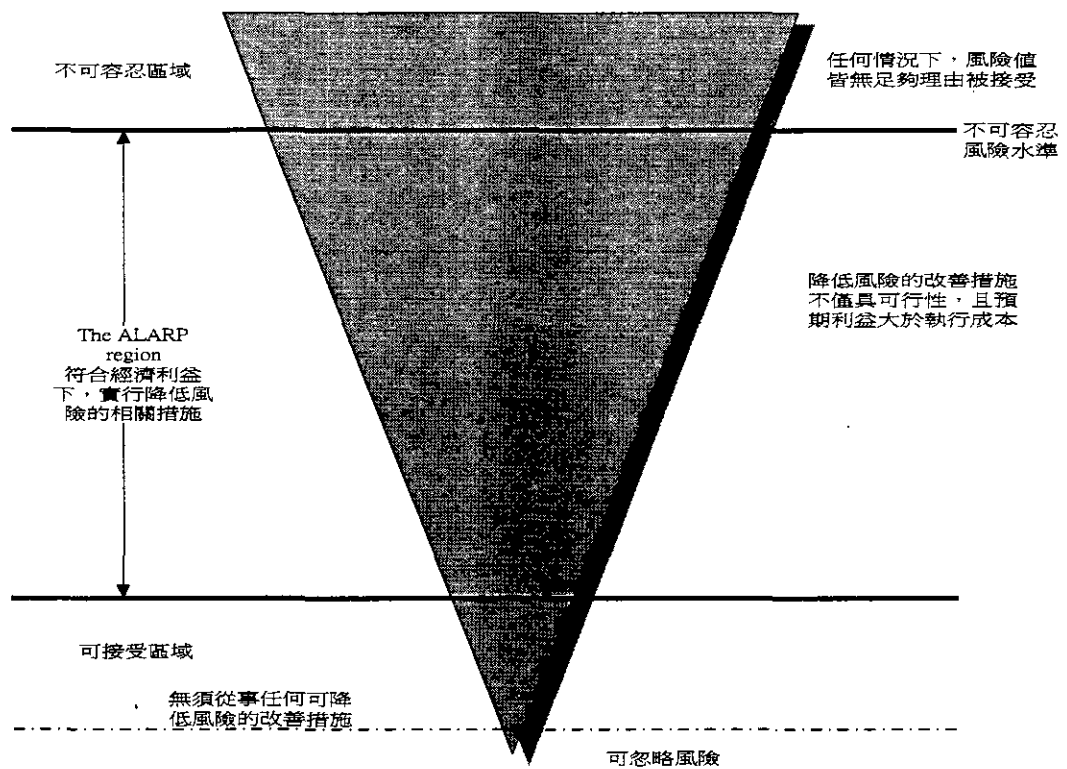


圖 2-1 可容忍風險圖

2.5 國外現行之駕駛人講習教育制度

2.5.1 日本

日本道路交通法第六章中對講習有特別之規定，該法所規範之講習種類計有：安全駕駛管理人員講習、被撤銷執照或禁止駕車人員講習、欲取得駕照（普通執照、大型二輪執照、普通二輪執照）人員講習、駕駛人員緊急救護措施講習、駕駛機車講習、汽車教練場職員講習、新手駕駛人講習、欲更換新駕駛執照者之講習等。日本之國家公安委員會負責核定並監督各講習指定機關，規定講習業務之作業流程，修定

或廢止講習之相關規定。

日本之駕駛執照每三年必須重新換領，以生日為換領之日期，駕駛人必須在一個月內親自辦理。在清查無違規紀錄及異動後，即於現場以專用照相機拍照以便印製新駕駛執照。在等待領取新駕照之半小時內，監理單位會安排駕駛人參觀各種交通宣導資料，此乃所謂的「簡素講習」。若新駕照申請人有違規紀錄，則依違規情節之輕重分別要求申請人參加半天或一天以上之特別講習後，才能領取新駕照。（黃靖雄，民80年）

日本之交通安全教育係從終身教育體系、交通安全相關協會、駕駛人教育制度三方面著手（圖 2-2 所示）（Japan International Cooperation Agency, 1992）。在終身教育中對幼童之交通安全教育係從日常生活中讓其了解交通安全法規，並從日常生活中教導其養成守法之習慣。在國小階段教導其安全走路方式及如何安全使用腳踏車；在國中階段增加認識自動車輛特性之課程；在高中階段再增加如何預防交通事故發生之常識。在公司中教導員工小心駕駛、汽車運行控制策略、道路交通法規、事故預防、並隨時告知全國交通事故之死傷人數，以提高員工之交通安全意識。對於老年人則提供日常之旅運協助或輔導其日常之交通行為，每年9月11~20日開辦一場為期十天之講習課程，傳授老年人交通安全知識、如何預防交通事故，並教導他們了解交通法規及正確之交通行為。

日本交通安全相關之協會包含國家交通安全委員會、日本安全駕駛中心、日本交通管理與技術協會等，負責推動日本交通安全之宣導，並對政府提供交通安全政策與建言。

在駕駛人教育方面，初學駕車者必先接受性向測驗，教練則依據性向測驗測得之學員個性教導其駕車，使其能學得安全駕駛之技能，並於開始駕車時即在駕訓班養成良好之駕車習慣（如繫安全帶、戴安全帽）。規定考領駕照者及換照之駕駛人需上課學習交通法規新知、駕駛要領、急救技能等。（中華民國交通安全教育學會，民85年）

對於交通肇事經判決入獄服刑者，及被判處保安處分入輔育院接受感化教育之未成年人，日本政府均積極施予交通安全之再教育，俾使肇事者於處罰期滿後回到社會時，確實能夠安全駕駛不再肇事。（中華民國交通安全教育學會，民 85 年）

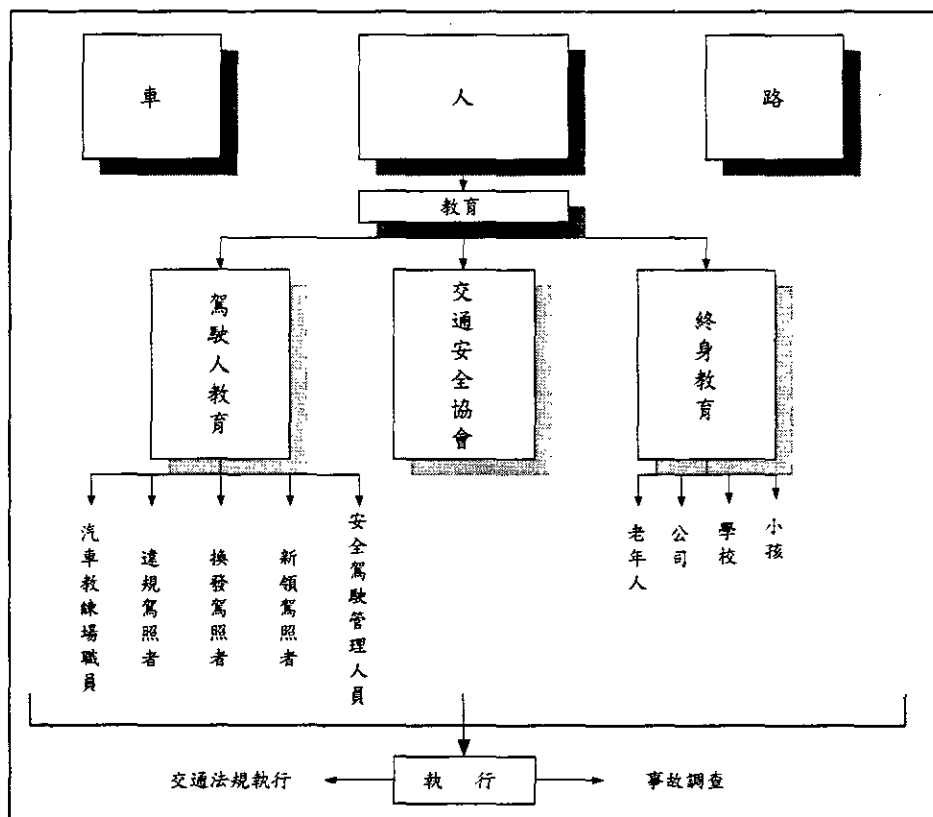


圖 2-2 日本交通安全教育系統圖

2.5.2 法國

法國擁有三種道路交通安全之講習，分別為道路感化講習、交通駕駛課程、交通安全教育課程，其教育架構如圖 2-3 所示。

1. 道路感化講習課程

一般駕駛人在取得駕照後，將擁有十二個駕駛點，駕駛人一旦違規就扣除其所擁有之駕駛點，其扣除點數之多寡則視違規情節之輕重而定。駕駛人所擁有之十二個駕駛點如被扣光，就會被吊銷駕駛執照，並限制駕駛人於六個月內不得駕駛任何運輸工具。禁期屆滿後，駕駛人才得以重新考試獲得駕照。駕駛人若想拿回失去的點數，就必須參加道路感化

講習。道路感化講習歷時兩天，合格後可取回四個駕駛點；若想參加道路安全講習以贖回更多之點數，則必須至少再等兩年始得報名參加講習。道路感化講習課程不進行能力測驗亦沒有期末考，每期道路感化講習課程之學員大約十至二十位之間，並由二位講師輔導協助學習，一位為熟悉汽車駕駛行為之專業駕駛教授，而另一位則是專業的心理輔導醫師。

每一次道路感化講習課程為期兩天，學費為 1500 法郎，必須由學員自行負擔，結束後並可取回四個駕駛點數。道路感化講習課程之學費由違規駕駛人自行支付。由於道路感化講習課程純屬自願報名性質，其所徵收之學費不必繳還國庫，可作為道路感化講習課程之認可中心所需之組織與行政費用。駕駛人若不參加道路感化實習課程，亦可於未來三年之駕駛期間內，不再犯有不法和違規駕駛行為，且未有任何扣除點數的記錄下，恢復其全數之十二個駕駛點。

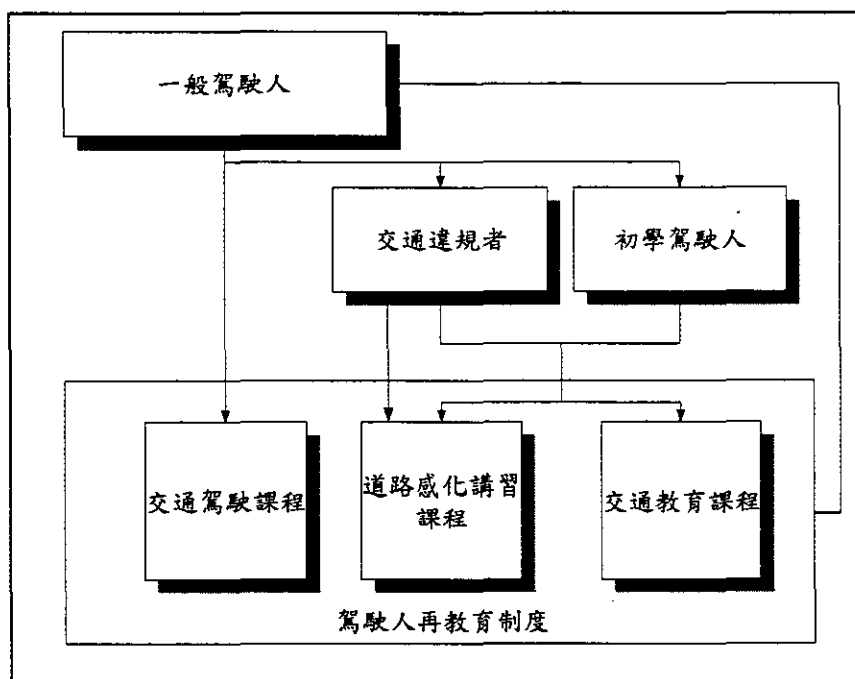


圖 2-3 法國之駕駛人再教育制度

2. 交通教育課程

法國跨部會道路安全委員會強制規定，所有初學駕駛人(持有駕照未滿二年者)及嚴重違反交通規則者，必須參與道路

感化課程和額外的交通教育，主要因為持有駕照未滿二年之駕駛人，其交通道路事故死亡率為其他駕駛人之三倍。統計之資料顯示，百分之十五之交通事故係由擁有駕照不超過二年之汽車駕駛人所造成。此外，法國跨部會道路安全委員會已決定允許16歲(含)以上之青年報考駕駛理論，其考試內容也因此而加以調整。該計畫自1998年底實施以來，六個小時之交通教育包含了個人駕駛行為評估、理論課程、及實際道路駕駛。交通之理論課程則包含了風險準備和預防、緊急狀況時的風險處理、交通事故發生時應有之應對行為、另有道路交通號誌之相關課程。

3. 交通駕駛課程

按法國跨部會道路安全委員會之規定，有經驗的駕駛人每十年必須實施一次技術評估，並安排這些駕駛人上課，以改進其駕駛技術。此交通駕駛課程將以駕駛技術傳授為主，並含有一系列的個人駕駛評估理論和實際道路交通課程，課程費用約800法郎，其費用可由服務公司、保險公司或公家名義贊助支付。

2.5.3 美國

加州法律規定未成年(15~18歲)駕駛人，以及被警察舉發或被認定非安全駕駛之18歲以上駕駛人，皆必須接受交通安全講習。未成年駕駛人之教育上課時數為30小時，上課內容包含講授、討論、錄影帶教學、表演及來賓演講，上課方式有一對一教學或課堂教學。成年人的駕駛人教育上課時數為8小時，上課內容大致以安全駕駛為主(<http://www.trafficschool.com>)。

美國許多州對『問題』駕駛人的處置係採一種三階段的評估與處理程序。第一階段係寄給當事人一封勸告信或警告信、提醒駕駛人改進其開車行為。第二階段就會傳喚當事人並告知其開車之安全問題，並要求當事人去參加駕駛人再教育課程以提高駕駛安全。若當事人無法在前兩階段作適當且正面之回應，最後一階段就會被吊扣或吊銷駕駛執照(中華民國交通安全教育學會，民85年)。在加州當駕駛人被執法機關舉發違規後，即交由法院裁決，若法院裁決需參加駕駛人再教

育課程時，違規駕駛人會接到法院傳票。違規駕駛人接到傳票後 2~3 週內需找到合格且有開授交通講習課程之學校，且需在期限內繳納罰款並等待法院對該講習課程內容進行審查；若通過，違規駕駛人就可以參加該講習課程，等到課程結束後將講習結業證明書讓法院審查後結案。目前美國的違規駕駛人講習上課方式包括駕駛人至學校上課、拿回講習教材自行研讀、網路或電子郵件教學等，等到時間一到回學校考試或網路考試，及格就發給證明書。課程內容包含駕駛人態度及駕駛判斷、交通法規及號誌標線、安全設備及車輛保養和維修、駕照限制規定及事故財務負擔、肇事預防、駕駛環境及危險情況、酒精及毒品對開車的影響等。

美國一些社區大學、州立大學、高中都會定期開授駕駛人再教育課程，提供駕駛人了解最新交通法規、肇事預防與處理、車輛保養等實用課程，民眾參加並修完學分後，即可拿到一張修課證書。

美國駕駛人教育協會(American Driver & Traffic Safety Education Association; ADTSEA)之成員包含州政府安全教育行政長官、大學教授、學校教師、駕訓班主任、交通安全警察及法人代表，其功能有出版交通安全教育書籍、定期舉辦研討會、發展教育教材軟體並提供諮詢服務等，以全面提升美國駕駛人教育及交通安全教育功能(<http://www.adtsea.iup.edu>)。

ADTSEA 亦為美國交通安全教育師資之認證機構之一，ADTSEA 的師資認證制度是設計來改善駕駛人教育師資的品質，其認證標準為講授方式及講授內容，透過這套認證的師資，就可以到公民營駕駛人教育學校、社區大學、NHTSA、AAA、AAFTS、ADED、AAMVA 及一些道路和交通安全機構協會授課(<http://www.adtsea.iup.edu>)。

美國加州砂加緬度監理處(Department of Motor Vehicles Sacramento)對於交通違規學校之經營者具有下列幾點之要求：(1) 需受過高中教育；(2) 通過由該處所要求的考試，考試的內容包含了交通法規、安全駕駛實務及機動車輛運作三項；(3) 具備有效加州駕駛執照；(4) 18 歲以上；(5)

所有的申請文件需在申請日開始一年內完成；(6)經營者不必提供學員名單。

2.5.4 英國

英國在推動道路交通安全上，亦有類似我國道路交通安全講習之制度，但是並無全國一致之規定，各郡 (county) 作法不盡相同。所有郡的制度皆非強制性講習，通常都是以不定期方式召開講習，並且其對象主要以吸毒或酒後駕車為主。

英國從 1980 年開始在一些郡試驗「駕駛人再教育計畫」(Driver Retraining Schemes)，作法是駕駛人經由法官裁決後，法官可宣判處分為罰款或參加駕駛人再教育課程。駕駛人再教育計畫中，強調對於違規駕駛人所參加的“駕駛矯正規劃”，必須事先做好規劃措施後，才可以開始實施。由於教育課程成本過高，而參加者又不需負擔任何費用，且有些民眾及學者認為該種處罰太輕，因此有些郡就未持續辦理。

研究指出駕駛矯正課程規劃若以有效改正駕駛行為為推動目標，將較一般試圖只傳授駕駛知識的課程為佳。英國政府主張以嚴厲的課後測驗，來鼓勵駕駛人在再教育課程中自我學習，並需通過測驗。由於「駕駛人再教育計畫」引起一些學者評論，因此後來改稱「駕駛人改善計畫」(Driver improvement Schemes)，將對象拓展為一般駕駛人。

目前「駕駛人改善計畫」已成為一些郡的違規駕駛人，被起訴時一項可以選擇的處分，讓其有改正機會而不需繳納罰鍰。「駕駛人改善計畫」並不是所有違規駕駛人都可以參加，參加者必須在法官面前有誠意認錯，而且有意願矯正自己的行為，課程結束後必須配合持續追蹤而不得有任何異議。駕駛人改善教育之實施對象不包括違規駕駛導致死亡或重傷、三年內已參加過改善計畫教育課程及故意的違規行為。若選擇參加改善計畫者，需繳交 95~130 英鎊，其費用將比違規罰鍰少，上半天的課程，而且不需被吊照，結果顯示多數駕駛人都願意參加改善計畫課程。根據調查參加改善計畫課程的駕駛人，通過該課程後顯示具有正效用，但由於政

府希望具有長期持續效果，因此課程規劃著重於改善參加者後來的行為意向。

為了確保駕駛人改善計畫課程的品質，因此開授單位如地方政府或私人公司，都必須遵照由國家駕駛人改善計畫協會（Association of Nation Driver Improvement Scheme），所提供的全國一致的標準課程進行開課。而且該協會也同時提供一套駕駛人資料庫，隨時提供開授單位瞭解該名駕駛人三年內是否已參加過駕駛改善教育課程。

駕駛人改善課程若要持續推動也必須有一套均衡制度，例如課程有充分的誘因吸引駕駛人參與，或讓駕駛人認為是一種較罰鍰低的處罰，如此才能持續推動。有些郡的課程長度和內容方面安排相當活潑，但發現課程中參與的駕駛人都缺乏互動。

假如駕駛人改善計畫教育能夠被證實對駕駛人具有正效用且可避免意外事故之發生，則該套課程未來將於全英國推動。目前駕駛人改善計畫並沒有法令規範，因此對於違規駕駛人沒有任何必要條件，但未來英國將在監理機關及駕駛人駕照上，註明參加過那些駕駛人改善計畫課程，如此將有助於警察確認駕駛人是否在其他郡參加過類似課程。

研究指出若要駕駛人改善課程永續進行，除了需要參加者自費參加外，還需要有課後測驗，對於未通過測驗者，也需要有所限制條件，如此才能使課程有效率。(Road Traffic Law and Enforcement,1999)

2.5.5 德國

在德國不論是德國人或外國人，都需經過駕駛學校教育課程才可駕駛車輛。駕駛學校所傳授理論之課程，基本內容包含交通法規、交通標誌等。參加學員需上課十二次，每次兩小時，共計二十四小時。在駕照審驗上，若擁有駕照一年內，未能提出六個月以上實際駕駛證明者，則自申請日起，一年內必須通過筆試（The rietische Prüf），而登記參加筆試前，必須參加駕駛學校（Fahrschüle），並獲得上課證明，其

上課時數與初次申領駕照者相同，需上課 12 次，共計 24 小時的課程。(交通部運輸研究所民國 82 年；張晉昌，民國 82 年)

2.5.6 其他國家

許多國家每年都會編列交通安全教育的預算，而他們的交通安全教育大多會與學校或其他教育課程相結合，並且政府部門也會花許多時間來宣導交通安全教育。例如在英國、德國、法國、瑞士、比利時等國家，他們都已將學校交通安全教育以法律條文明確規定為義務化。在英國拓展交通安全教育上，政府每年皆會製作或出版交通安全教育相關教學材料，並將這些教材發給交通安全教育的老師在課堂上使用。在新加坡上至總統下至一般民眾，對於政府推動的交通安全教育，皆是全民參與，民間企業出錢出力，因此對於「反酒後駕車運動」實施成效就會非常顯著，進而也提高一般用路人公路安全意識。(中華民國交通安全教育學會，民 85 年；OECD，1984)

2.6 國內外講習制度之比較

本研究根據各國駕駛人講習教育制度，及我國現行辦理道安講習狀況，將講習制度、講師、對象、課程、主辦機關、經費來源等幾個項目加以比較，以了解我國與國外的差異何在(如表 2.2 所示)，並作為改善我國道安講習制度之參考。

1. 講習制度：

各國對於駕駛人講習教育制度大都有明文規定，例如日本的道路交通法第六章、法國道路安全委員會、美國各洲法律、英國駕駛人改善計畫等，對於講習制度中之講習種類、對象、時數、費用等均有規定。法國及日本駕駛人領取駕照一定年限後皆須參加講習。

我國於民國六十四年十二月即有頒佈「道路交通安全講習辦法」，其乃依照交通管理處罰條例第九十二條規定制訂之。辦法中對於對象、時數、教材、經費來源、講習流程等

均有規定。

2. 講師：

各國對於駕駛人講習之講師，大都要求需由政府許可之合格教師，例如日本需由公安委員會認可、美國則需由ADTSEA 認證通過、英國由國家駕駛人改善計畫協會。其講師授課範圍可包含駕訓班學科及交通安全課程。

我國目前道安講習中之定期講習之講師，北高兩市與台灣省不同。台灣省由監理機關內員工參加北區汽車駕駛訓練中心之道安講習師資研習班，經評鑑合格者擔任。北高兩市則由監理所自行聘任，因此以外聘講師為主，但政府對於外聘講師並沒有認證制度。講師授課範圍僅限於道安講習中，我國駕訓班學科講師有另行培育之制度。

3. 種類與對象：

各國以開辦講習之種類不同，而有不同之講習對象。在日本有針對安全駕駛管理人員講習、被撤銷駕照或禁止駕車人員講習、欲取得駕照人員（普通執照、大型二輪執照、普通二輪執照）講習、駕駛人員緊急救護措施講習、駕駛機車講習、汽車教練場職員講習、新手駕駛人講習、欲更換新駕照者之講習等。在法國有道路感化講習、交通駕駛課程、交通安全教育課程等，對象為一般駕駛人、交通違規者、初學駕駛人。在美國和英國駕駛人可否參加講習是由法官裁決；而美國一些駕駛人教育機構及學校，都有開辦各種不同駕駛人教育課程，如違規駕駛人教育課程及一般駕駛人再教育課程；英國則開授違規駕駛人矯正課程。我國道安講習之種類有定期講習和臨時講習，對象為汽車駕駛人、慢車駕駛人、行人。

4. 課程內容：

日本所開辦之講習課程，需由公安委員會認定，教本製作內容以（1）法令所定道路交通之方法；（2）為防止道路危險並謀其他交通安全與順暢，或防止道路交通致生之障礙事項；（3）除前兩項規定外，還包含汽車結構及其他汽車或

機車駕駛之必要知識等為主。在美國一般駕駛人教育課程為駕駛人態度及駕駛判斷、交通法規及號誌標線、安全設備及車輛保養和維修、駕照限制規定及事故財務負擔、肇事預防、駕駛環境及危險情況、酒精及毒品對開車的影響等。

我國道安講習課程內容依講習種類而有所不同，定期講習內容為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及車輛保養或其他交通安全教材。臨時講習內容為駕駛道德、交通法令、交通安全圖片或放映有關交通安全影片。

5. 主辦機關：

在日本講習主辦機關視講習種類而定，主辦機關可為公營或民營機構，民營機構需由公安委員會認可。在法國為道路安全委員會認可之民間機構辦理。在美國駕駛人教育主辦機關則有公立學校及民營駕駛訓練班、駕駛教育學校。在英國駕駛人該善教育課程可由地方政府或私人公司開辦。我國道安講習定期講習都由公路監理機關開辦，臨時講習則可能由警察機關或監理機關開辦。

6. 經費來源：

在法國講習費用大多由駕駛人自行負擔，但交通駕駛課程之費用可由駕駛人所服務公司、保險公司或公家機關名義贊助負擔。在美國駕駛人需自行負擔講習上課所需費用，惟違規駕駛人講習部份，除駕駛人需繳交上課費用外，當法院收到駕駛人繳納之罰鍰後，還會將一部份經費撥付給該駕駛人所參加之講習機構。在英國參加者需自行負擔講習教育成本費用。我國目前辦理道安講習經費都由各主辦單位編列預算，向交通部申請，參加講習之學員不需負擔任何費用。

表 2.2 國內外交通安全講習制度之比較

	日本	美國	英國	法國	我國
講習制度規範	道路交通安全法第六章。	各州法律。	全國並未制訂法令規範，目前僅在各郡試辦。	道路交通安全法。	交通安全講習辦法。
講師規範	需由公安委員會認可。	需由 ADTSEA 或相關機構認證。	需由駕駛人改善計畫協會認可。	需由道路交通安全委員會認可。	內聘講習需由北區汽訓合格，外聘講師並無規範。
講習分類及對象	安全駕駛管理人員講習、被撤銷執照或禁止駕車人員講習、欲取得駕照人員講習、駕駛人員緊急救護措施講習、駕駛教練場職員講習、新手駕駛人講習、欲更新執照證明書者之講習。	對於不同駕駛人的需要，會授不同駕駛人教育課程，如違規駕駛人教育課程及一般駕駛人再教育課程。對象包含所有駕駛人。	駕駛人改善計畫教育，對象僅針對經法律認可之違規駕駛人。	有道路感化講習、交通安全課程、交通安全教育課程等，對象分別為一般駕駛人、交通違規者、初學駕駛人。	有定期講習和臨時講習兩種，對象為汽車駕駛人、慢車駕駛人、行人。
主辦機關	公民營機關。	民營駕訓機關、公立教育機構。	地方政府、私人公司。	經道路交通安全委員會認可之民營機構。	監理機關或警察機關。
經費來源	視講習種類而不同，有由政府補助，或參加者繳納費用而來。	大多為參加講習者自費而來。	由參加者繳納費用而來。	參加講習者自費，或由駕駛人所服務公司、保險公司或公家機關名義贊助負擔而來。	由交通部編列預算而來，駕駛人不需負擔任何費用。

第三章 道安講習實施之現況分析

本章先探討道安講習實施的法源依據及講習的對象，其次分析道安講習的實施概況與背景，同時將目前定期道安講習的作業流程進行分析，並針對講習中的每個層面進行剖析，其中包含道安講習的講師、執行現況及講習的制度。

3.1 道安講習法源依據與實施種類、對象

有關道安講習之法源係依據「道路交通管理處罰條例」（以下簡稱處罰條例）及「道路交通安全講習辦法」（以下簡稱講習辦法）等相關規定辦理，簡述如下：

1. 處罰條例部分

第二十四條規範應參加道安講習者，而未接受道路交通安全講習需處以罰鍰。第七十三條及第七十四條規範慢車駕駛人違規需施予道路交通安全講習。第七十八條規範行人違規需施予道路交通安全講習。第九十二條規定道路交通安全講習辦法係由交通部會同內政部定之。

表 3.1 道安講習對象與講習類型對照表

講習類型 講習對象	定期講習	臨時講習
對象	1. 第五條： (1) 違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者。 (2) 處罰條例第三十五條第一：酒後駕車者。 (3) 處罰條例第四十三條：機車危險駕車者。 (4) 處罰條例第五十四條：闖越平交道者。 (5) 處罰條例第六十三條：半年內違規點數累積六點以上。 (6) 公路主管機關基於交通管理需要者。 2. 第六條：公路主管機關遇有重大交通安全措施時。	1. 第七條：營業小客車駕駛人申領執照或登記異動，或違反規定者。 2. 第八條：未經駕訓機構訓練結業之駕駛人。 3. 第九條：違反道路交通管理處罰條例第 73 及 74 條之慢車駕駛人。 4. 第十條：違反道路交通管理處罰條例第 78 條之行人。

2. 講習辦法部分

第一條說明講習法源依據。第二條規定負責規劃推動相關事宜。第三條規範講習對象。第四條說明講習分類。第五～十條規範應參加講習之用路人。第十一條規範講習時間。第十二條規範講習場所。第十三條規範講習內容。第十四條規範講習經費來源。第十五條規範講習設備。第十六條規範通知講習而未到者處罰方式及法源依據。依據講習辦法第六條顯示道安講習對象與講習類型之對照表，如表 3.1 所示。

3.2 道路交通管理處罰條例修正現況

交通部為對人民之處罰由法律定之或法律明確授權、講習對象範圍之擴大、特定講習之時數增加、及行政機關依據處罰條例第 92 條之授權必須有明確的配套措施，因此修正處罰條例。目前處罰條例修正草案正由立法院審議中，其中由內政、交通、及法制聯席會一讀審查通過，且與道安講習相關之條文包括：

第二十一條：增列第三項「未滿十八歲之人，未領有第一項第一款規定者，汽車駕駛及其法定代理人或監護人，應同時實施道路交通安全講習。經通知無正當理由仍不參加者，吊扣其汽車牌照三個月。」

為配合行政程序法，處罰條例修正條文草案正由行政院審查中，與道安講習相關條文包括：

第二十四條：增列第一項第一款至第六款，汽車駕駛人應接受講習之要件。增列第二項明定「公路主管機關對於道路交通法令之重大修正或道路交通安全之重要措施，必要時，得通知職業汽車駕駛人參加道路交通安全講習，以因應重要政策，彈性通知特定職業汽車駕駛人參加講習。」增列第三項「無正當理由不接受道安講習逾期六個月以上者，吊扣駕駛執照」，以促使汽車駕駛人依規定參加講習。增列第四項「受吊註銷駕駛執照或未領有駕駛執照駕車受處罰者，與申請汽車駕駛執照考驗前，應接受十六至二十四小時之道路交通安全講習」，以做好駕駛執照考驗把關之工作。

第九十二條：增修第二項「道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等事項之辦法，由交通部會同內政部分定之。」，為配合行政程序法將其授權內容及範圍具體明確化。

3.3 道安講習實施現況

1. 講習種類及時數：

道安講習目前可分為定期和臨時講習二種，定期講習又可分為汽車講習及機車講習二類，但台北市監理處將「酒後駕車違規」獨立出來另行講習。而目前我國 32 個監理所站中，有 27 個監理所站有開辦道安講習課程，另外台北市汽車訓練中心亦協助台北市監理處開授講習課程。表 3.2 為民國 89 年 2 月本研究對全省監理機關辦理道安講習調查結果，汽車違規講習一次上課三小時，機車違規講習則為二或三小時，較特別的為台北市酒後駕車違規講習上課七小時。

2. 講習授課人數：

台北市監理處每一班之上課人數約 100 人，其餘站所大多介於 40 至 70 人之間。但不同地區開課人數仍有差異，主要都市區域平均開課人數通常較一般都市或鄉鎮為高。汽車違規講習每班平均學員數約略高於機車違規講習學員數。其次，就道安講習課程開辦頻率而言，汽車違規講習課程比機車違規講習課程來得頻繁。此一結果意味著目前汽車駕駛人比較容易被取締或觸犯需要接受講習的違規行為。

3. 講習通知方式：

道安講習課程的聯絡通知方式主要有二種，一為線上開單，二為郵寄通知。後者之第一次通知以平信寄出，第二次以雙掛號通知，講習通知單於課程開始之十五至廿天前郵寄至駕籍地，若違規駕駛人無法按時前往上課，可以電話通知延期。

基於便民的考量，對於越區違規的駕駛人，各監理單位均可辦理代訓工作。惟駕籍地在台北市的酒後駕車違規之駕駛人，因講習時間需要七小時，因而無法在其他各監理所、站進行代訓。同樣的，台北市在酒後駕車部分亦不受理其他縣市違規民眾的代訓工作。

表 3.2 台北市、高雄市、台灣省各監理單位實施道安講習一覽表

監理所站名稱	講習類型	上課人數	講習時間	其他
台北市監理處	汽車違規講習	100 人	每星期一上午	
	機車違規講習	100 人	每星期四上午	
	酒後駕車違規講習	100 人	每星期二、三	7 小時
高雄市監理處	汽車違規講習	60 人	每星期二、四上午	
	機車違規講習	60 人	每星期五上午	
金門區監理所	汽機車違規講習	10 人以下	每星期四	
台北區監理所	汽車違規講習	120 人	每星期二、四、(六)上午	一場兩班
板橋監理站	機車違規講習	50 人	每星期二、四早上下午	
基隆監理站	汽車違規講習	50 人	每星期四、五上午	
	機車違規講習	50 人	每星期四、五上午	
宜蘭監理站	汽車違規講習	50 人	每月 2 場	
	機車違規講習	50 人	每月 2 場	
花蓮監理站	汽車違規講習	40 人	每星期二、(六)	
	機車違規講習	40 人	每星期二、(六)	
玉里監理分站	汽車違規講習	40 人	每月 2~3 場	
	機車違規講習	40 人	每月 2~3 場	
新竹區監理所	汽車違規講習	60 人	每星期三、四	
	機車違規講習	60 人	每月 1 場	
桃園監理站	汽車違規講習	60 人	每星期三、五	
	機車違規講習	60 人	每月 1 場	
中壢監理分站	機車違規講習	60 人	每月 1 場	
新竹市監理站	汽車違規講習	60 人	每星期二	
	機車違規講習	60 人	每月 1 場	
苗栗監理站	汽車違規講習	60 人	每星期四	
	機車違規講習	60 人	每月 2 場	
台中區監理所	汽車違規講習	60 人	每星期一、三、五上午	
	機車違規講習	60 人	每月 1 場	
台中市監理站	未辦理道安講習			
豐原監理站	汽車違規講習	40 人	每星期二、五上午	
	機車違規講習	35 人	每月 1 場	
彰化監理站	汽車違規講習	40 人	每星期一、三、五上午	
	機車違規講習	40 人	隔週三上午	
南投監理站	汽車違規講習	30 人	每星期一、五上午	
	機車違規講習	20 人	每月 1 場	
埔里監理分站	未辦理道安講習			

表 3.2 台北市、高雄市、台灣省各監理單位實施道安講習一覽表(續)

嘉義區監理所	汽車違規講習	70 人	每星期一、三、五下午	
	機車違規講習	40 人	每星期二、四下午	
雲林監理站	汽車違規講習	70 人	每星期三下午	
	機車違規講習		每月 1 場	
東勢監理分站	未辦理道安講習			
麻豆監理站	汽車違規講習	40 人	每星期三下午	
	機車違規講習	40 人	每星期二下午	
台南監理站	汽車違規講習	60 人	每星期三、五下午	
	機車違規講習	40 人	隔週四下午	
新營監理分站	未辦理道安講習			
高雄區監理所	大型車違規講習	70 人	每月 1 場	
	小型車違規講習	70 人	每月 5 場	
	機車違規講習	70 人	每月 2 場	
屏東監理站	大型車違規講習	60 人	每月 1 場	
	小型車違規講習	60 人	隔週 1 場	
	機車違規講習	60 人	隔週 1 場	
旗山監理站	大型車違規講習	20 人	每月 1 場	
	小型車違規講習	20 人	每月 2 場	
	機車違規講習	20 人	每月 1 場	
台東監理站	大型車違規講習	40 人	每月 1 場	
	小型車違規講習	40 人	每月 2 場	
	機車違規講習	40 人	每月 2 場	
澎湖監理站	汽車違規講習	20 人	每月 1 場	
	機車違規講習	20 人	每月 1 場	
恆春監理分站	未辦理道安講習			

4. 臨時講習實施方式：

在臨時講習部分，目前台北市警察局交通大隊根據講習辦法第十條實施行人違規講習，講習辦法第七條實施營業小客車駕駛人講習。

在行人違規講習方面，有鑑於以往行人違規即刻實施「講習車講習」成效不彰及警力有限等因素，目前已改變成將違規行人於固定時間內至交通大隊講習。行人違規講習主要根據處罰條例第 78 條及講習辦法第 10 條規定辦理，特別是未遵守道路交通安全規則第 134 條穿越馬路者。講習通知方式就行人違規而言是由員警取締，依據告發單可選擇講習或罰鍰。行人違規講習時間固定每週三下午 2:00 及非週

休之星期六下午 2:00，上課時間一至二小時，由於人數較不固定，因此導致有時人數過多教室容量不敷使用。但依據道安講習辦法第 10 條規定違規行人得由行為地警察機關施以講習或選擇罰鍰。由表 3.3 台北市政府警察局裁罰行人違規統計表，民眾選擇罰鍰的比例較參與講習為高。行人違規講習講師由交通大隊專人負責，課程分成三階段：第一階段為影帶教學，第二階段為法規講解，內容以台北市政府警察局印製行人相關法令編撰「行人交通安全相關法令輯要」為主，第三階段是測驗。

表 3.3 台北市政府警察局裁罰行人違規統計表

年度	舉發件數	罰鍰件數	講習件數	結案率	講習／結案
八十五年	111,606	58,344	21,808	72%	27%
八十六年	36,034	31,691	3,902	99%	11%
八十七年	11,419	7,332	2,391	85%	25%
八十八年	74,616	31,279	36,829	91%	54%
合計	233,675	128,646	64,930	83%	34%

在職業駕駛人違規講習方面，大多是計程車駕駛人，其講習有分兩類，一是違規者講習（由交通大隊舉辦），另一是考照前講習（委託台北市汽車訓練中心辦理）。職業駕駛人違規講習並不是在警察機關取締即需參加，而是在職業駕駛人審驗職業登記證時，發覺有違規時才通知參加講習。職業駕駛人違規講習時間固定在每週二、五下午 2:30，上課時間兩個小時，地點在交通大隊地下室。職業駕駛人違規講習上課時數兩小時，課程分兩小時三階段：第一小時為影帶欣賞、第二小時為宣導、問題諮詢及測驗。職業駕駛人違規講習教材係由交通大隊編撰，影帶由警政署提供，而講師則由交通大隊五組組長及員警擔。

3.4 我國目前道安講習組織及作業流程

目前道安講習都是由各監理單位內駕駛人管理課(股)之道安講習班或道安辦公室負責開辦。我國道安講習業務組織如圖 3-1 所示，台灣省各監理所(站)及北、中、南汽訓中心隸屬於公路局監理處；台北市監理處及台北市汽訓中心隸屬於交通局；高雄市監理處隸屬於建設局。慢車及行人違規講習由行為地之警察機關辦理，但由於兩種講習執行機關體系不同，故不在道安講習業務組織圖中討論。

汽車駕駛人違規講習作業流程如圖 3-2 所示，當民眾違規而由行為地之警察機關取締舉發後，交由交通事件裁決所或監理所裁決，裁決後民眾需至各監理所(或以劃撥方式)繳納罰款結案，此後即進入道安講習系統。承辦講習相關人員於上課前 15-20 天將講習通知單寄給違規駕駛人，或以線上開單的方式告知違規駛人。若有事無法前往，可以延期至下一梯次，其餘皆應依法參加道路交通安全講習。

第一次講習未到之違規駕駛者，會收監理單位的第二次通知，若第二次通知仍未到訓，則處以 1800 元罰鍰，其後若仍未到訓者，則吊扣該違規駕駛人的駕照，直到該違規駕駛人參加講習之後，始發還駕照。

在經費來源方面，我國汽車燃料費中有 8% 列為安全管理用途，88 年度起提撥安全管理經費的 2% 做為「交通部道路交通安全講習計劃」用途；簡言之，汽車燃料使用費中，有 0.016% 做為道安講習經費來源。90 年度起講習經費隨安全管理基金回歸公路局及直轄市監理處，由執行單位自行編列預算。

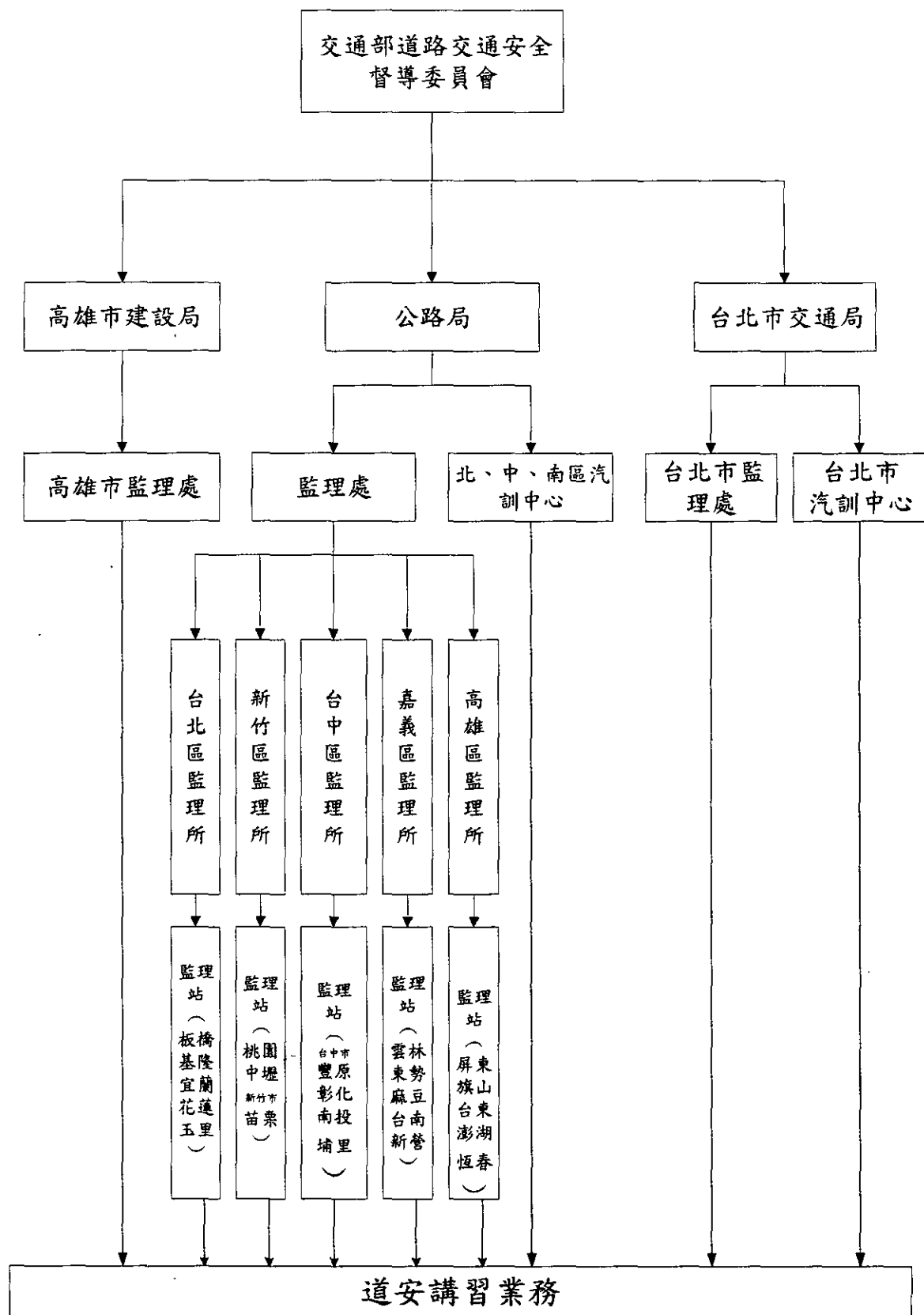


圖 3-1 道安講習業務組織圖

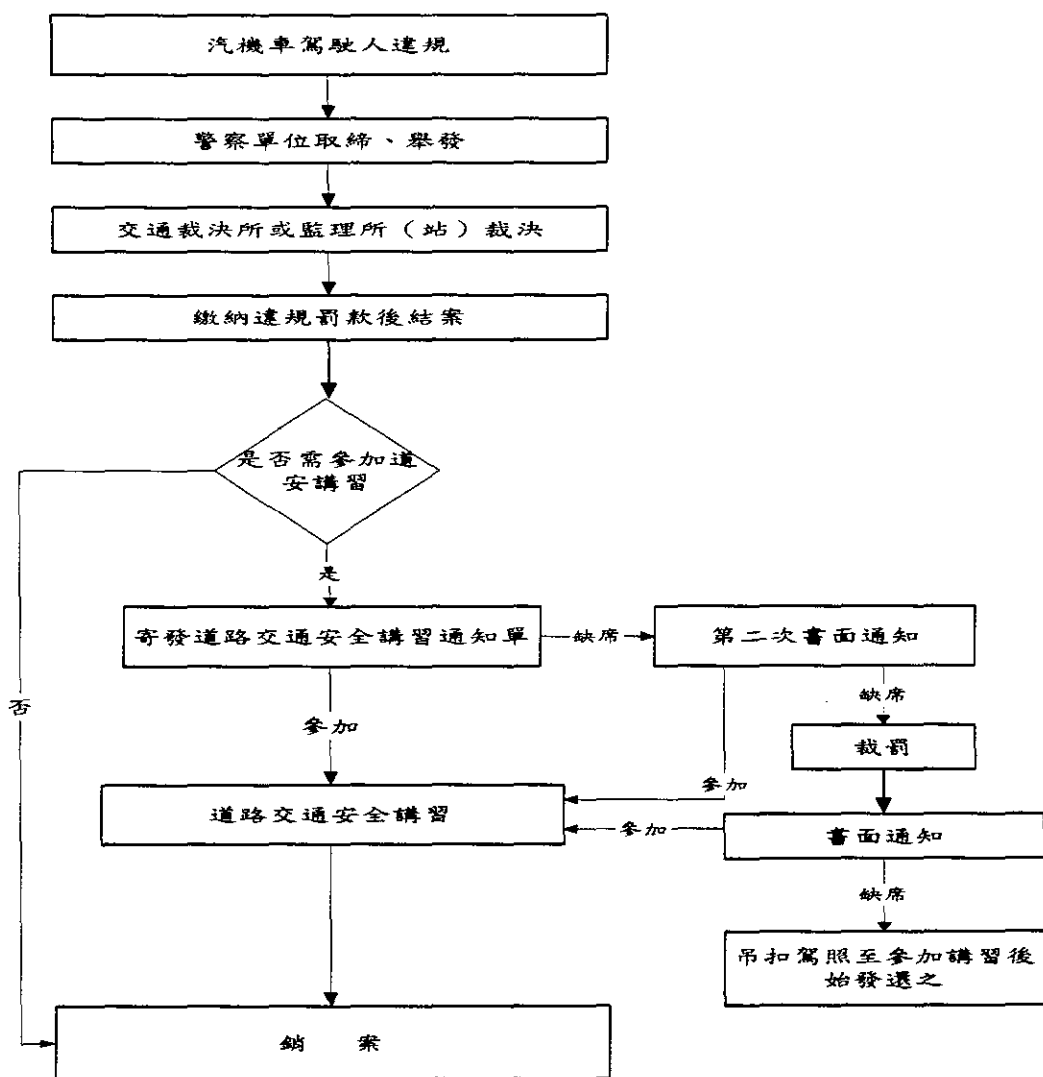


圖 3-2 違規汽機車駕駛人道安講習作業流程圖

3.5 道安講習講師之現況分析

本節是在探討道安講習講師之現況，透過交通部公路局監理單位所提供之講師基本資料，並結合本研究人員至五個區監理所和台北、高雄二市監理處所進行之講師訪談資料，以瞭解道安講習師資現況及講師對道安講習的看法及建議。

講師問卷是本研究對七個監理處(所)所進行之道安講習相關課題之問卷調查，由各監理單位道安講習承辦人代為發放問卷，共回收 51 份問卷如表 3.4 所示，問卷所採用方式為開放式問卷，內容包含個人基本資料、上課前準備概況、上課中教材使用及學員反應、上課後自我成效評估、課鐘點費滿意程度等、對道安講習實施瓶頸之看法與建議等。

表 3.4 講師問卷回收概況表

監理單位	回收份數	實際講師
台北市監理處	6	14
高雄市監理處	11	19
台北區監理所	4	6
新竹區監理所	6	12
台中區監理所	11	13
嘉義區監理所	3	5
高雄區監理所	10	15
合計	51	84

3.5.1 道安講習講師培訓與遴選

台灣省道安講習講師目前是由公路局北部汽車技術訓練中心負責訓練，每年開辦一期，每一期有三梯次，一梯次五天，約可訓練 100 位合格講師。此一訓練過程被視為監理機關員工在職訓練，故訓練課程並不收費；參與訓練人員之派選，視各監理單位情況而有所不同，有些監理單位是依考試制度、年資、學歷等選派人員受訓。

受訓課程包括 (1) 教案設計編寫、媒體選擇及教具製作；(2) 安全駕駛講授要領；(3) 交通事故統計資料分析技巧；(4) 肇事預防與處理及案例分析講授要領；(5) 駕駛道德講授要領；(6) 酒後駕車交通執法取締實務及有效之宣導方式；(7) 酒精對人類及行為之影響；(8) 汽機車保養檢查；(9) 道路管理處罰條例講授要領；(10) 學習心理及教學原理與應用；(11) 高速公路安全駕駛要領及新措施等。

訓練課程之講師為北部汽車技術訓練中心講師或外聘專家學者（交通部官員、大學教授、心理學專家、醫師及交通安全方面專家等）。學員於課程結束後需上台演練，經主管評鑑合格即發給結業證書。

3.5.2 講師資料分析

根據本研究對全國監理機關調查資料顯示，全國目前道安講習講師共有 276 位，其中男性 223 位，女性 53 位，平均年齡約 43.7 歲（表

3.5)；學歷方面(圖 4-3)共計有 43 位高中職、126 位專科、81 位學士、22 位碩士及 2 位博士；授課年資平均約三年六個月，其中有 51 人授課年資低於一年，而有 21 人目前無教學經驗或為儲備講師。北高兩直轄市與台灣省的講師來源相差極大，北高兩市大多為外聘講師，並以警察、教授、醫生、交通安全專家學者為主，而台灣省則多為監理機關內員工兼任。

表 3.5 各監理所站講師現況資料表

監理所站名稱	講師人數	平均年齡	監理所站名稱	講師人數	平均年齡
台北區監理所	6	42	嘉義區監理所	5	43.8
板橋監理站	6	46.6	雲林監理站	13	43
基隆監理站	7	42.42	東勢監理分站	3	40.7
宜蘭監理站	4	41.8	麻豆監理站	8	34.6
花蓮監理站	4	45.8	台南監理站	7	45.7
玉里監理分站	3	41.3	新營監理分站	2	43.5
小計	30	44.1	小計	38	41.7
新竹區監理所	12	45	高雄區監理所	15	43.5
桃園監理站	23	42.2	屏東監理站	16	38.1
中壢監理分站	5	37.2	旗山監理站	11	33.3
新竹市監理站	12	43.7	台東監理站	7	43.3
苗栗監理站	11	41.5	澎湖監理站	5	41.8
小計	63	42.5	恆春監理分站	2	44
台中區監理所	13	49.8	小計	56	39.9
台中市監理站*	7	48.0	台北市監理處	14	41.8
豐原監理站	15	47.9	高雄市監理處	19	51.8
彰化監理站	10	46.1	金門區監理所	2	42
南投監理站	9	48	總計	276	43.7
埔里監理分站	0	0			
小計	54	48.1			

註：*台中市監理站有講師但無道安講習課程，另外新營、埔里、東勢與恆春無道安講習課程。

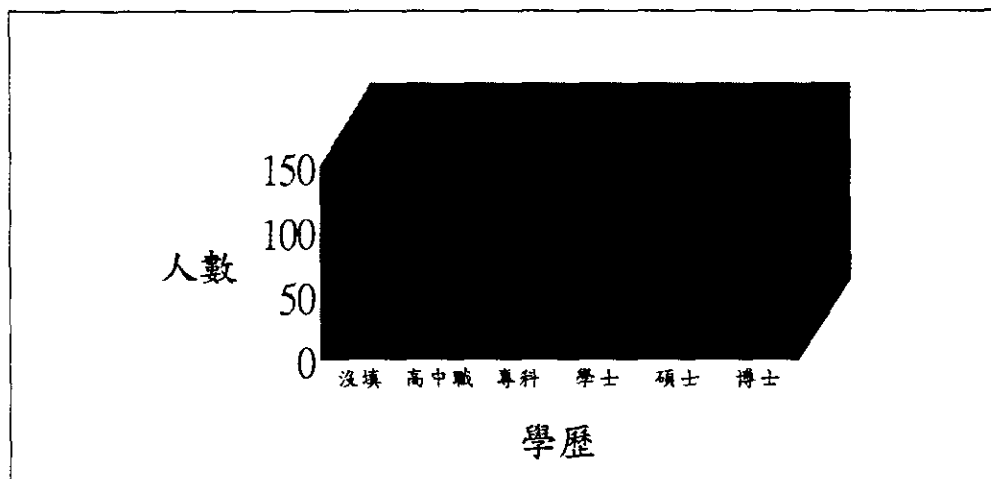


圖 3-3 講師學歷分佈圖

根據交通部公路局民國 89 年 5 月份道路交通安全講習狀況月報表統計，88 年 3 至 89 年 5 月份實際到課人數如表 3.6 所示，其中民國 88 年 3 月至 89 年 5 月道安講習到課人數以台北區監理所最多，其次是台中區監理所，最少的是新竹區監理所。

表 3.6 台灣省監理機關道安講習 88 年 3 月至 89 年 5 月人數統計表

單位	汽車			機車			到課人數合計
	裁決通知人數	到課人數	到課率	裁決通知人數	到課人數	到課率	
台北區監理所	23,972	18,323	76.4%	13,585	9,040	66.5%	27,363
新竹區監理所	5,672	4,714	83.1%	1,367	1,051	76.9%	5,765
台中區監理所	14,169	12,544	88.5%	1,945	1,666	85.7%	14,210
嘉義區監理所	13,975	11,506	82.3%	2,589	2,007	77.5%	13,513
高雄區監理所	7,543	5,704	79.3%	2,828	2,016	71.3%	7,720
合計	65,331	52,791	81.2%	22,314	15,780	75.6%	68,571

資料來源：交通部公路局交通安全講習狀況月報表提供，本研究整理

3.5.3 講師背景調查

1. 道安講習師資來源

此部分調查道安講習講師之來源，表 3.7 顯示透過道安講習師資培訓為最主要來源，其次分別為擁有車輛維護專長之專業人士、中小學巡迴講師、鑑定委員等。

表 3.7 講師道安相關經驗資料表

問題：道安講習師資來源？			
反應	人數	經歷	
有答	36 人	道安講習師資研習	15
		車輛維護專長	5
		中小學巡迴講師	4
		鑑定委員	4
		多年駕駛經驗	3
		學校兼任教師	3
		駕訓班教練	2
		道安講習培訓班	1
		電台交通安全宣導	1
		汽訓中心講師	1
		駕訓隊教官	1
未答	15 人		
合計	51 人		

2. 擔任講師之原因

擔任講師原因以本身承辦道安講習業務為主，其次為本身具有興趣、長官奉派，再其次是認為道安講習為良心工作而擔任講師。

表 3.8 擔任講師原因資料表

問題：擔任講師原因			
反應	人數	原因	
有答	45 人	承辦道安講習業務	13
		有興趣	12
		奉派	10
		良心工作	9
		單位邀請（以北高兩市為主）	9
		充實自己、自我訓練	2
		長官推薦	5
		專長	1
未答	6 人		
合計	51 人		
受訪講師中 2 人為道安講習專任（但有兼其他業務），其餘 49 人為兼任			

3.5.4 講師授課內容與教學方式

1. 授課內容

講師目前主要授課科目如表 3.9 所示，其中駕駛道德、肇事預防、交通法令、車輛保養為主要授課項目。依照講習辦法第十三條規定道安講習課程內容包括駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及車輛保養或其他交通安全教材，反應出道安講習講師以此為主要授課科目。然而在「高速公路行車要領」這項授課項目未有講師教授，顯見高速公路行車要領較不為講師所重視。

表 3.9 講師主要授課科目資料表

問題：目前授課科目			
反應	人數	科 目	
有答	47 人	肇事預防	29
		駕駛道德	27
		交通法令	21
		車輛保養	18
		安全駕駛	7
		案例分析	5
		酒後不開車宣導	5
		平交道注意事項	1
		保險實務	1
		未答	4 人
合計	51 人		

2. 教學方式

根據講師問卷調查結果顯示 51 位講師中，15 人採自行講述且未使用電化器材，34 人採自行講述與電化器材兩者並用；有部分講師授課方式採自行講述，並配合投影機使用。其中也有很高的比例會使用到錄影帶進行電化教學，但使用的時間分配不盡相同，以台中區監理所為例，錄影帶是在未正式上課前及下課時間播放、嘉義區監理所視上課內容而定，以錄影帶做為輔助教學之用。

3. 上課教材來源

根據講師問卷調查結果顯示 51 位講師中，10 位選擇由監理所提供之教材；18 位除使用監理所提供教材外，另自行編制教材；19 位將北區汽訓中心或道安相關訓練資料做為上課教材來源。上課中並分發由交通部道安委員會所編製之「道路安全服務手冊」給每位學員，另外各區監理所及監理處亦各自統籌編製教材，供所屬監理機關使用。

4. 其他相關授課經驗

講師相關經驗授課如表 3.10 所示。在外聘師資方面，多數都有授課經驗、如醫師、教授（老師）、警察及交通安全專家等。在監理單位兼任師資方面，除道安講習業務承辦者為推動業務，需不定期主動或接受邀約至各級學校或公司實施臨時講習外，大多數的講師無其他授課經驗。

表 3.10 講師其他相關授課經驗資料表

問題：除道安講習授課外，是否曾經有其他授課經驗			
反應	人數		科目
有答	是	26	學校(含學校教師、社團及交通安全演講) 18
			機關內部辦理(監理機關內部) 15
			公司(貨物或危險品運送、外勞及員工交通安全) 9
			電台(交通安全宣導) 3
	否	18	
未答	7人		
合計	51人		

3.6 道安講習之執行現況

1. 道安講習到訓率、違規事件統計

根據各地區承辦人員之統計，目前道安講習到訓率都維持在 8 成左右，參加講習的違規種類，大都為酒後駕車約佔九成，其次分別是闖越平交道及違規肇事。機車違規講習最多者亦為酒後駕車，佔 8 成以上，其次分別為機車蛇行、闖越平交道、半年內違規記點達六點以上及違規肇事。

2. 道安講習的評鑑方式

87 年停辦之前，公路局對於道安講習還有進行評鑑。但在復辦之後，因公路局各項業務量增加，人力、時間無法配合，故已不再至各監理所、站進行評鑑，目前是以各監理所、站提交的書面報告書進行列管。

3.7 我國道安講習制度與問題之探討

本節主要是針對目前道安講習制度可能面臨的問題加以探討，主要分為六大部分，分別為法源依據、講師、道安講習上課的科目、講習的種類及對象、主管機關及經費來源等六項。

1. 法源依據

在處罰條例中，對於參加講習之對象都應予以具體說明，不應模糊規範參加講習之對象，以免造成員警執法上之困擾。但在處罰條例第三十五、四十三、五十四、六十三條，僅規範違規罰鍰，並未規範汽車駕駛人違反者需參加道安講習；卻在講習辦法第五條才予以規範，因此一般民眾從處罰條例中，無法得知哪些違規項目需參加講習。

有民眾質疑講習時將民眾受限於一定空間內有限制人身自由之疑慮，而大法官第 417 號解釋文中「...處罰條例係為維持社會秩序及公共利益所必需，與憲法尚無抵觸」，由於講習辦法乃處罰條例授權而來，因此講習辦法亦為維持社會秩序及公共利益所必需。部分行政法學者認為道安講習似有「一事二罰」之疑慮，因此交通部應定位道安講習功能定位及授權具體清楚，如此才可避免一事二罰之疑義，而非對道安講習空白授權。目前交通部已修改處罰條例條文，針對道安講習辦法授權目的、內容、及範圍予以具體明確化。

將來若要委託民間辦理時，也應制訂相關民營講習機構管理辦法，讓講習民營化有法源依據。但將來立法時應考量由何種母法授權，若空白授權將可能違反行政程序法，因此會有解釋上的問題。目前講習費用由政府編列預算，未來若需收費，且由違規用路人繳交給監理單位時，應在監理規費辦法中加以明訂收費標準。

明年即將實行之「行政程序法」，有關法律授權規定、命令、限制人民之權利或課人民以義務或規定其他重要事項者，其授權之目的、內容及範圍應具體明確；因此處罰條例中對於講習對象應予以明確。目前交通部已修改處罰條例條文，針對道安講習對象予以明確定於處罰條例中。

2. 講師

汽訓中心之講師培訓制度目前講師的培訓是由公路局北部汽車技術訓練中心負責培訓，受訓的課程共有 11 種，受訓課程內容除了包含講習辦法第十三條中所規定的五項課程外，並另包含了教案編寫、教具製作、酒後駕車及心理學相關的課程。受訓期間雖有五天，但實際上課的時間只有三天半。因此，每項課程平均授課的時

間只有二小時左右。若參加受訓的學員之前對於該項課程並無涉獵或研究，在二小時之內所能吸收到的知識應該有限。然而，這二小時的課程可能是未來傳授給因違規而參加講習學員的教材，在此種受訓制度下，課程的豐富性及深度可能有限。

而培訓的最終目的應在培訓學員如何成為一名講師，因此除了授與相關知識外，更應著重在教導這些學員如何進行教學，然而在課程的安排上，關於教案的設計編寫及相關的課程只有4小時。此種培訓程序的講師可能無法符合「講師」的標準，導致教學的效果大打折扣。因此有必要對於目前的培訓制度進行探討，例如在授課內容方面，受訓期間及課程的編排應符合實際授課需要、授課的內容應以專才或通才目的為主。且由於目前道安講習主要針對違規駕駛人的矯正教育，講師受訓課程中是否應加入「心理學」、「偏差行為矯正教育」、「行為科學」、「犯罪矯正」等課程，亦有必要進行探討。

3. 資格認定

在講師資格認定方面，培訓至最後一天時，每位學員試教8分鐘，由長官評審，選出前三名給予鼓勵，培訓後即發予結業證書，除此之外，並沒有其餘的評鑑考試方式，以測試學員是否符合講師的要求。由此觀之，目前講師資格的認定稍嫌鬆散，學員只須上課即可拿到講師證明而進行授課，最後亦無對講師進行考核。此結果可能造成講師素質的良莠不齊。此外，目前的講師培訓並無設立任何門檻，主要的考量為了當作監理單位員工的另一種在職訓練，且師資班對講師培訓並無較佳之考核制度，講師的水準上可能會有參差不齊的現象。目前講習辦法中對於講師制度並無任何規範，且外聘講師的聘任標準也未予以制訂。

4. 講師組成的差異性

我國目前道安講習中定期講習之講師，北高兩市與台灣省不同。北高二市監理處的講師由該單位自行聘任，主要以外聘講師為主，其中包含了多領域的專家及學者，但目前對於外聘的講師尚未建立考核制度。台灣省各監理所（站）則以

監理機關內具有講師資格的員工兼任。由於北、高二市監理處之講師費是比照大專院校講師費辦理，每小時鐘點費為一般監理所站的四至八倍，因此其可聘請不同領域的優良講師進行授課，對於接受講習的學員而言，可以獲取的知識亦較為廣泛。相較之下，其他縣市的學員接受的資源也就較為貧乏。

5. 道安講習上課科目

依照道安講習辦法第十三條規定，道安講習上課科目為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及車輛保養或其他交通安全教材，對於每一類型的違規講習者而言，授課的內容皆沒有差異。因此，這是否對於各類型違規駕駛者有達到「矯正」之功效，效果有待商榷。此外，目前參加講習者之違規項目大部分為酒後駕車，現階段的課程內容並無特別針對酒後駕車的部分進行課程的設計或傳授，參加講習者只能藉由錄影帶等電化教學的媒介獲得相關知識，對於矯正其該項行為的功能將較有限。除此之外，目前上課的內容是否符合講習的需要，亦是值得探討之處，例如車輛保養該項課程對於矯正學員的行為是否有顯著的功效？對於機車違規駕駛人而言，授予「高速公路行駛要領」的課程是否適當？國外的講習課程雖也有「車輛保養、行車要領」課程，但其講習對象並非違規駕駛人，而是新手駕駛者或需要了解此課程之駕駛人。

6. 講習種類及對象

我國之道安講習類型有定期講習和臨時講習二種，對象為汽車駕駛、慢車駕駛人及行人，但目前的講習卻只著重於違規用路人的定期講習，且著重在機動車輛的駕駛者。然而著重於宣導教育之臨時講習卻被忽略，主要的原因可能有二：一為主管機關未大力宣導，導致各監理單位並未積極從事宣導工作，而各監理單位亦採取被動方式，當有公家或私人機關提出要求或申請，才至該單位進行道安教育的宣導。二為經費及人力的不足，無法經常至學校或公司行號進行宣導。

然而，事前的預防遠重要於事後的補救，若將道安講習的重點工作，一直著重於事後補救方面，對於促進整體道路交

通安全的成效實在有限。因此在道安講習的種類及對象定位上實有重新評估之必要，俾使目前失衡的狀況得以修補。

7. 主辦機關

我國道安講習定期講習都由公路監理機關開辦，臨時講習則由警察機關或監理機關開辦。然而反觀外國的辦理講習教育的單位則較具多元化，諸如公私立學校及民營駕駛訓練班、駕駛教育學校或是公、民營單位皆有參與辦理講習教育之機會。目前監理機關道安講習相關業務承辦人員，雖相當努力要把道安講習業務辦好，但由於公營單位之法規制度較不具彈性，導致講習課程及內容無法生動活潑，宣導範圍無法擴展。

8. 經費來源

我國目前辦理道安講習經費都由各主辦單位編列預算向交通部申請，參加講習之學員不需負擔任何費用。此一方式恐有違社會公平性，因違規事件屬於個人行為，而其支付的成本卻由全民共同負擔。在英法美等國，講習費用大多由駕駛人自行負擔或由違規罰鍰中提撥，如此較符合使用者付費的公平原則。

第四章 道路交通安全講習之實施成效評估

我國實施道路交通安全講習制度多年，其間不斷在各方面加以檢討改進，以期能達成改善交通安全之使命與目標。道路交通安全講習制度之實施成效考評往往以投入經費、開課班次、上課人數作為衡量之標準，反倒是甚少透過執行政序與教育成效之檢討，以掌握道路交通安全講習之績效及所面臨之困境，並謀求改進之方法。本研究基於全面檢討我國道路交通安全講習制度實施成效之需要，擬透過道安講習之教育程序評估、道安講習之教學成果評估、及對交通安全改善之績效評估，探索現行道安講習制度之缺失，以作為後續研擬改進方案之依據。

4.1 道安講習之教育程序評估

本研究為評估現行道安講習制度之教育程序，乃透過對全省各監理所、公路局、道路交通安全督導委員會、及北部汽車技術訓練中心進行訪談調查，借以了解道安講習之目標、講習之內容與課程規劃、施教對象、組織型態、教師資源、及其他相關之執行作業（如通知講習方式、上課情況、教學設備、教學教材）等。

1. 講習之目標

道安講習目前僅開辦違規講習，因此講習教學之目標都以「違規駕駛人矯正及再教育」為主要方向，但在講習辦法中並無明確訂定道安講習教學之目標。縱觀世界各國所推動之交通安全教育計畫，其所訂定之目標及所執行之教育任務均較我國廣泛。較窄之道安講習目標雖可集中火力以完成少數之既定任務，卻也讓其應有之規模經濟遭受挫傷，進而喪失引進外力奧援之機會(如委託民間經營)。

2. 講習內容與課程規劃

在講習辦法中僅規定講習課程內容為：駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理、及車輛保養。監理機關多表示辦理講習之課程與內容可以接受，但本研究評估後認為應根據講習對象之不同而制訂不同之講習課程。道安講習辦法中規定的課程僅區分成定期講習與臨時講習兩種，且課程之內容大同小異，並未因講習對象不同而加以區分。各監理機關在實施講習課程時並無統一之方式，有些是一節課即授完所有內容，有些則是一堂課僅教授單一之課程內容。追究其原因乃

是講習辦法中並無明確規定講習課程之教學方式。台灣省各監理機關普遍認為講師缺乏且需兼任其他職務，無法由一位講師專門教授同一課程。但以外聘講師為主之北、高兩市監理機關，則可聘請該課程之學者專家分堂教授。本研究認為講習內容之授課方式應以分堂實施較佳，因為講習內容如在一堂課中混合講授，易使學員對課程內容較難掌握。但對於一些地處較偏遠之監理機關（如玉里監理分站），不僅講師極度缺乏，外聘講師也屬困難，其授課方式之選擇仍需多加斟酌。

3. 講習對象

監理單位與警察機關所開辦之道安講習，其施教之對象係根據道安講習辦法之規定辦理。本研究評估後認為我國現有道安講習之講習對象太少，且並未明確說明為何此種違規需參加講習。道安講習之講習對象應予擴大範圍，將一些重大違規或足以影響公共安全之用路人，納入講習之施教對象中。

4. 組織型態

道安講習目前都由監理單位或警察機關辦理，由於上述兩個單位均屬公務機關，且缺乏教育機關協助辦理，因此而使道安講習制度僵化，難以被一般民眾所接受。本研究認為講習執行單位可委託民間組織辦理，如此才能脫離公務機關辦理時的僵化特性，讓道安講習之內容活潑生動。

5. 講師來源

目前台灣省各監理機關之道安講習講師係由監理機關內之合格講師擔任，而北高兩市監理處除有處內同仁擔任外，還有從警察局、交通局、大學、事故鑑定會、醫院等單位外聘來之講師。目前道安講習制度對現任講師既無評鑑制度，也沒有講師進修制度，本研究認為公路主管機關應先從這兩方向著手。可委託教育學術單位對現任講師對授課時數、授課內容、教材編寫、及學員反應等項目進行評鑑工作，以作為未來講師培訓與遴選之參考。而講師進修制度則在協助現有講師了解最新交通法規知識、教材編寫、及提供教學心得交流溝通之管道。另對外聘講師亦需要一套講師聘任審查機制，由主管機關審查後聘任之，其續聘與否可依機制中評鑑方式進行，如此對於外聘講師品質之提升將具正面之意義。

6. 講習方式

監理機關之道安講習多採取講師授課及電化教學兩種方案進行，多數學員認為錄影帶內容太過無聊乏味，且影片久久才更新一次，導致學員興趣缺缺。主管機關應對錄影帶內容加以檢討，可增加真實車禍案例、高速碰撞體驗、模擬車禍發生等內容，以增強學員對肇事後果的認知。本研究認為教材是講師授課的依據，主管機關對於教材的忽略，將導致講師授課上的困難。統一教材之錯誤內容也多未加以更改，公路主管機關應儘快檢討現行道安講習之教材。

7. 講習教材

目前各監理單位發給參加講習學員公路局編印的「道路交通安全服務手冊」或公路主管機關印製的駕駛人小手冊，作為上課學員之課本。但講師授課不一定以手冊內容為授課範圍，講師們常會自行準備上課教材，內容仍以交通安全教育為主，講師準備教材來源多是自行收集報章雜誌或受訓時資料。講師們認為由於參加講習對象以酒後駕車駕駛人佔大多數，因此教材宜增加酒後駕車嚴重性等內容。目前所使用的教材，講師普遍認為不佳，也認為有修改內容的必要，因此主管機關可由現有講師的教材中，加以選拔優良教材，以供全國講師參考使用；或由民間出版社重新編輯新教材，由公路局或交通部組成評選小組，公開評選較適合講習的整套教材，包含錄影帶、幻燈片、講習課本、駕駛人手冊等，或由講師們自行選擇合格教材作為授課使用。

8. 通知方式

目前監理機關採取兩種方式以通知接受講習者來上課，其一為繳納罰時款時當場給予通知單，另一則為郵寄通知書，多數監理單位僅利用其中一種方式通知。當場給予通知單之方式雖可節省大量郵資費用，但對於未至監理所(站)繳交罰鍰的違規駕駛人，可能因此而逃過講習，造成不公平之現象。郵寄通知方式雖可有效控制被通知上課之人數，也較不會產生與民眾面對面的衝突。但被郵局退件之比例極高，主要因為許多駕駛人之活動地點並非自己的駕籍地，造成監理所無法通知到違規駕駛人。

9. 上課情形

學員認為講習是一種「擾民」，常會向監理機關或授課講師抱怨，不過監理機關及講師認為上課情形，師生互動情形也是良好，但一些學

員常反應上課時間過長、講習內容乏味、交通法規大多知道不需再教導....等。講習給外界的印象以負面居多，一般駕駛人對於參加講習多視為一種浪費時間的事。因此本研究認為政府應改變一般民眾對講習的印象觀念，讓民眾瞭解講習真正的功能以駕駛人矯正教育為主，處罰為輔，如此才會改變外界對講習的負面印象，也助於講習功能的提升。

10.教學設備

在教學設備方面，目前各監理機關皆擁有教學設備包括電視、錄放影機、白板、投影機、幻燈機、音響、桌椅等。訪談中有些監理機關及講師反應，希望可增加單槍投影機及筆記型電腦。由於因為目前教學設備僅可使用投影片教學，講師們認為製作電腦簡報才可適時更新講習資料。本研究評估後認為主管機關需先對監理單位進行設備調查，如有需要添購新教學設備，也應訓練講師們使用，以免購買後無人會使用或僅少數人使用的情形發生。

本研究透過訪談所收集之教育程序評鑑資料，經分類整理如表 4.1 所示，可作為未來設計新道安講習制度之參考。

表 4.1 道安講習教育程序評估一覽表

評估項目	本研究評估結果
講習目標	在講習辦法中並無明確訂出道安講習教學目標。
講習內容 課程規劃	內容應根據講習對象之不同而制訂不同講習課程內容，且根據對象分堂上課較佳。
講習對象	講習對象應予以擴大範圍，將一些重大違規或足以影響公共安全之用路人，納入講習對象中。
組織型態	目前道安講習制度僵化，講習執行單位可委託民間組織辦理，讓道安講習內容活潑生動。
講師來源	建立評鑑制度，可委託學術教育單位對於進行評鑑。制訂外聘講師審查機制。
講習方式	電化教學教材及講師授課教材應常更新，公路主管機關應盡快檢討現行講習教材。
講習教材	現行教材講師普遍反應不佳，主管機關可由現有講師的教材中，加以選拔優良教材，或重新編訂新教材，以供全國講師之參考。
通知方式	當場給予通知單方式雖可節省大量郵資，但對未至監理所繳納罰鍰者，會逃漏講習。郵寄通知單方式雖可有效掌控講習人數，但被退件率極高。
上課情形	政府應改變一般民眾對講習的印象觀念，讓民眾瞭解講習真正的功能以駕駛人矯正教育為主，處罰為輔，如此才會改變外界對講習的負面印象，也助於講習功能的提升。
教學設備	主管機關需先對監理單位進行講習設備調查，如有需要更新再進行更新。

4.2 道安講習之教育評估

此項評估最佳的作法應是檢驗道路交通安全講習課程是否能夠矯正違規者的違規行為，但需要經過長時間的追蹤調查，才能直接且完全掌握講習課程對於違規者行為的影響。採取此法進行調查工作會遭遇到相當大的困難，例如牽涉到受訪者的隱私權或受訪者拒絕作答等。同時在研究時間與經費並不許可狀況下，本研究根據行為改變理論架構，以違規者對交通安全之態度、風險感認與行為意向作為評估項目。因此，道路交通安全講習之教育成果評估目的主要有以下四項：

1. 舉行道安講習對於學員各項人為因素改變（認知、態度、行為意向及行為）之影響。
2. 探討講師特質對於學員各項人為因素改變（認知、態度、行為意向及行為）之影響的關係。
3. 探討學員特性對於學員各項人為因素改變（認知、態度、行為意向及行為）之影響的關係。
4. 探討監理單位對於學員各項人為因素改變（認知、態度、行為意向及行為）之影響的關係。

4.2.1 研究設計

本研究欲評估現行道安講習課程之立即教學效果，以及探討講師、學員和監理單位等特性對學員人為因素改變之影響關係。依此目的本研究分別採取以下設計方式來評量與探討所需。

1. 評量現行道安講習之立即及短期教學效果（採前、後測實驗設計）

本研究為評量現行道安講習課程之立即與短期教學效果，針對學員採行課程實施前與實施後調查之實驗設計方式。調查研究設計方式如表 4.2 所示，其中實驗組 1 係指接受道安講習之學員但為機車違規者，實驗組 2 係指接受道安講習之學員但為汽車違規者，實驗組 3 係指接受道安講習之學員但為酒後駕車違規者。其中短期、長期係指一、三個月。但綜合考量本研究之期程與資源難以負荷後測兩次，因此僅針對道安講習實施後之學員進行調查研究，並酌於問卷之中調查其短期之行為意向作為替代之用。評量道安講習之教學效果外，本研究並進一步分析講師、學員與執行組織是否對實施道安講習之教學效果具有影響力。

表 4.2 道安講習教學效果評量實驗設計表

組別	前測	道安講習	後測 1	後測 2	後測 3
實驗組 1	○ ₁	× ₁	○ ₅	○ ₉	○ ₁₃
實驗組 2	○ ₂	× ₂	○ ₆	○ ₁₀	○ ₁₄
實驗組 3	○ ₃	× ₃	○ ₇	○ ₁₁	○ ₁₅

2. 探討現行道安講習之立即及短期教學效果是否會受到講師特質的影響

分析講師平均年齡、學經歷、教材內容、教學方式與教學時數等特性與教學效果間之影響關係。此分析結果可提供作為未來遴選與訓練講師、規劃設計教材內容、教學方式以及教學時數之參佐。

3. 探討現行道安講習之立即及短期教學效果是否會受到學員特性的影響

學員特性亦可能影響道安講習之教學效果。因此，本研究探討學員的性別、年齡、職業類別、教育程度、居住地遠近、居住情況與違規類型等特性對其教學成果之影響。

4. 探討現行道安講習之立即及短期教學效果是否因監理單位而異

執行道安講習的監理單位亦是另一項可能影響道安講習實施之教學效果的重要因素。本研究探討監理單位之類型、組織結構及人員編制是否對學員教學效果具影響力。此分析結果可以作為執行機關改善道安講習效果之參佐。

4.2.2 研究架構

影響道路交通肇事之因素主要有人、車、路與環境等四大項 (Chang,1986)。但其中以人的因素是最主要的肇事因素，超過總肇事案件的九成以上。因此，改善用路人操作車輛或使用道路之績效有助於降低道路交通肇事風險。佔駕駛人危險因素中最大比例者為違規行為肇事。因此，若可抑制或矯正駕駛人之違規行為有助於降低駕駛人所引發的道路交通肇事風險。

違規行為之抑制或矯正必須仰賴對駕駛人違規行為發生之歷程有深入之瞭解，才可以對症下藥。本研究以 Ajzen 所提出計畫行為理論(Theory

of Planned Behavior; TPB)架構作為評估改善違規行為之評估基礎。TPB係由理性行為理論 (Theory of Reasoned Behavior; TRB) 擴展而來 (Forward,1997)。此理論除已經廣泛應用在一般行為之探討外，並開始引入交通違規行為之分析與預測工作。其應用範圍包括酒後駕車行為(Parker et al., 1992)、超速(Parker et al., 1992; Forward,1997)、危險超車(Parker et al., 1992; Forward,1997)以及青少年無照駕駛行為(王國川,民 88)等。

計畫行為理論—包括態度、主觀規範、行為控制信念、行為意向及行為，其關係圖如圖 4-1 所示(Ajzen,1985)。此理論架構主張行為受到行為意向與對行為控制信念之影響。其中行為意向對行為具有直接影響；行為控制信念對行為之效果可為直接和間接之影響。行為意向係指個體意圖進行某項行為程度。

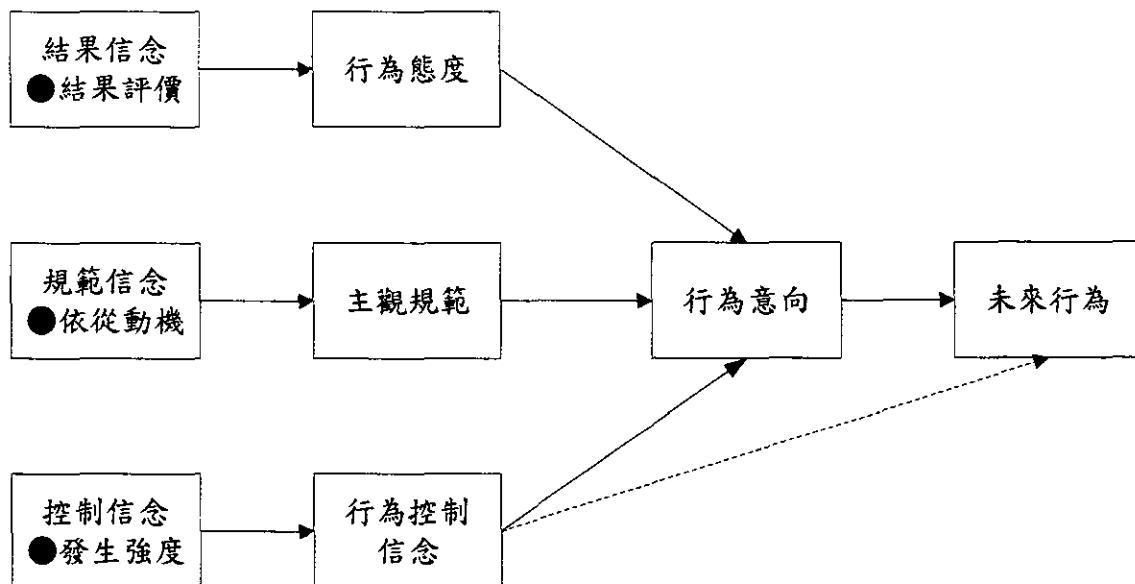


圖 4-1 計畫行為理論預測未來行為之研究架構圖

影響行為意向的因子有三項，分別為行為態度、主觀規範與行為控制信念等三項。態度 (attitude) 是個體對從事某一特定行為的評估，例如「我覺得『酒後駕車』是.....可以接受的—不可以接受的」。主觀規範則是指對個體對其他人信念的認知，亦即他們是否贊同或不贊同個體從事某一特定行為以及對個體的影響力，例如「對我來說，他（或她）是一個重要的人，他（或她）對我「酒後開車」是.....非常贊同—非常不贊同」與「我對他（或她）意見是.....十分遵從的—十分不遵從的」兩者的組合。行為控制信念，亦即個人在採取某一特定的行為時自己所感受到可以控制（或掌握）的程度。Ajzen(1985)認為行為控制信念不但可以預測此行為意向，而且也可以直接預測行為。

事故 (Accident) 可定義為一個由某種危害 (Hazard) 或事件啟動，且遵守邏輯順序的一序列事件，並因而產生損失的動態機制 (Ronland & Moriarty, 1990)。因此，可將每一個道路交通事故視為由某種危害或事件啟動的一序列事件組成，其結果導致人員傷亡與財產損失的動態機制。單一道路交通事故可以依照其事故發生過程重建造成此事故的一序列錯誤事件集合。此一錯誤事件集合在安全研究領域上稱為錯誤鏈 (Error Chain)。若能掌握錯誤鏈為何，則事故預防的策略研議原則在於制止錯誤鏈中任一事件的發生，以阻止事故的發生。此一理論已應用在航空安全研究與事故預防策略研擬工作 (交通部統計處，民 85 年)。道路交通事故案件大部分錯誤鏈的主要錯誤事件是人為錯誤，其中大部分是違規行為。因此，欲提高道路交通安全，必須阻止最重要的危險因子，亦即阻止違規行為之發生。

將錯誤鏈理論結合行為理論，我們可以推論出：「提升道路交通安全需要改善用路人違規行為，而改變違規行為的基礎在於影響用路人的態度、社會規範與行為控制信念。」傳統提升交通安全的執法、教育方式與此原則並無相悖。但是道路交通安全水準仍未能達到令人滿意的狀況，實非方法取向錯誤，而在未能掌握到影響用路人的違規行為發生之重要因素，道路安全講習課程即為一例。道路安全講習課程主要是企圖透過影響學員的態度、風險感認等方式達到扭轉或矯正學員的行為。但是講習課程是否達到其效果，改變學員的行車態度或風險感認？並能進一步改變行為意向與行為？道路交通安全講習課程的哪一部份對於學員態度或風險感認有影響？道路交通安全講習課程的影響效果持續多久？這些問題均亟需回答。

故本研究以 TPB 行為理論為基礎，對學員在道路交通安全講習課程實施前後進行問卷調查，收集其態度、風險感認與基本社經屬性資訊。以此分析課程實施前後學員態度與風險感認變化狀況，並探討講師屬性、學員屬性與執行機關屬性對學員教學效果之影響。

4.2.3 問卷設計

為達到評估道安講習課程之教學成果，乃採取問卷調查為研究工具。由於要評量目前道安講習課程之成效，因此以目前道安講習課程之教學範圍，包括駕駛道德、交通法令、車輛保養、肇事預防、高速公路行駛要領等作為問卷設計基礎架構。其中高速公路行駛要領之講習係因歷史因素所造成，目前因為用路人已較高速公路剛開通後更加瞭解高速公路行駛要領，因此以安全駕駛要領作為替代。問卷設計過程，包括問

卷初擬、問卷預試與問卷修正定稿等三大步驟，以下分別說明之。

1. 問卷初擬

此次問卷調查工作中最重要的工作之一即是設計可以量測講習對學員態度、認知與行為意向影響效果之問卷。在結合行為理論架構、現行道安講習課程教學範圍與參考教材下，由腦力激盪方式儘可能的羅列出各種可能的態度量測項目，經過反覆多次討論修正，形成問卷的初稿。

初步問卷設計主要分為講習實施前與講習實施兩份問卷，大致內容相似。問卷內容主要規劃為四大部分。第一部份為學員社經屬性：包括性別、年齡、血型、職業、教育程度、兩年內違規經驗、違規類型、違規時使用之交通工具類型、每年平均行駛里程數（事後問卷）、過去一年平均肇事數（事後問卷）等資訊。第二部份則是學員對駕駛道德、交通法令、車輛保養、肇事預防與安全駕駛要領等相關範圍之行為態度量表。第三部分則是學員駕駛道德、交通法令、車輛保養、肇事預防與安全駕駛要領等相關範圍之行為風險感認量表。第四部分則為未來行為意向量表。

事後問卷部分增加學員在接受講習後對課程的反應，包括上課的教材內容、上課的教學方式、上課的上課環境、上課的時間安排、上課的講習時數、上課的課程編排、講師上課教材及內容的豐富性等項目的滿意度。其次，並調查學員對目前道安講習是教育、處罰或教育與處罰並重的看法、道安講習是否可以罰款來取代之看法，與是否曾以吊扣駕照來抵銷違規罰款之經驗等調查。

第二部分行為態度量表之發展係以目前各地監理單位辦理道安講習課程之參考教材資料為基礎材料，透過本研究團隊腦力激盪方式依照態度量表設計準則發展問卷之雛形。並經過多次反覆討論後，尤其是考慮到作答時間，故將五大項目之每一大項之衡量題目縮減為十到十二題左右。態度量表設計以行為理論架構為基礎，依據五大講習範圍設計量測之項目。每一量測選項採李克特五點尺度，量測學員對某一特定行為的看法，其量度為非常同意、同意、普通、不同意與非常不同意。直接態度量表初稿共有五十五項。第一項到第十三項題目屬於駕駛道德範圍；第十四項到第二十四項屬於衡量交通法令範圍之行為態度；第二十五項到第三十三項屬於車輛保養範圍；第三十四項至第四十三項屬於肇事預防範圍；第四十四項至第五十五項屬於安全駕駛範圍。詳細題目請參閱附錄 11。

第三部分風險感認量表之發展以前部分之行為態度量表為基礎，發展衡量學員對特定行為風險感認之題項。同樣地透過腦力激盪方式依照態度量表設計準則發展問卷之雛形。並經過多次反覆討論後，尤其考量受訪者作答所需時間，修正題項設計，將五大項目之每一大項之衡量題目縮減為十到十二題。此部分題項主要量測學員對於某特定行為之危險程度主觀感認，量度範圍為很安全、安全、普通、危險與很危險五點尺度。風險感認量表初稿有四十三項，其中第一項到第八項屬於駕駛道德範圍之風險認知量測項目；第九項到第十六項屬於車輛保養範圍；第十七項到第二十六項屬於交通法令範圍；第二十七項到三十四項屬於肇事預防範圍；第三十五項到第四十三項屬於安全駕駛範圍。詳細題目請參閱附錄 11。

第四部分以量測在未來一個月內學員的超速、闖紅燈與酒後駕車等三種主要違規行為之行為意向。由於研究期程與人物力限制無法採取持續多次後測，達到評估道安講習課程之短期與長期效果，所以本研究以未來一個月之三種主要違規行為意向作為替代調查項目，藉以協助瞭解在短期內的教學效果。其量測尺度為非常可能、可能、不確定、不可能與非常不可能等五點尺度。

2. 問卷試調

在完成初步的問卷設計工作，我們並無法確切的保證所設計之問卷一定能夠完全符合評量所需。同時，可能遭遇到問卷題項的文字與修辭無法被受試者所接受等問題需要修正。前述的問題必須透過實際的試調，才可以獲得解決之道。本研究在四月七日選定台中監理所與豐原監理站兩地之道安講習班進行事後問卷測試工作。兩次調查共回收 86 份，有效問卷有 76 份。

態度量表與風險感認量表為此份問卷最重要的部分。因本研究欲評估目前道安講習課程範圍之教學效果，故所設計的量測指標必須能夠反應不同範圍之因子。直接態度量表的第一項到第十三項題項即是設計來量測駕駛道德因子；第十四項到第二十四項來衡量交通法令因子；第二十五項到第三十三項是量測車輛保養因子；第三十四項至第四十三項為是衡量肇事預防因子之指標；第四十四項至第五十五項是衡量安全駕駛因子。

本研究以驗證性因子分析方法（Confirmatory Factor Analysis）對所發展的因子結構進行檢定工作，驗證指標項目是否能夠說明所欲量測的

潛在變數(latent variable)。此種驗證性因子分析方法與傳統經常使用的因子分析方法不同。傳統因子分析法屬於探索性因子分析方法(Exploratory Factor Analysis)，此法適用於因子模式結構不清楚或基礎理論未知時。驗證性因子分析方法則是已知因子模式結構或基礎理論架構清楚狀況下，驗證根據理論提出之假設因子結構是否適當。

以試調資料作為驗證性因子分析，以 SAS6.12 統計套裝軟體進行驗證性因子分析。其分析結果分別計算出整體模式的配適度與每一指標對其所屬潛在因子之負荷量與 t 值。因為僅是問卷初稿，故其整體模式配適度相對比較差。因此，本研究根據每一指標項目對潛在因子之因子負荷量與 t 統計值篩選適當的指標項目。保留因具統計顯著與負荷量絕對值大於 0.30 以上的指標因子作為正式問卷之用，態度量表與風險感認部分整理如表 4.3 與表 4.4 所示。主要篩選掉不顯著且因子負荷量絕對值低於 0.30 的問項，但仍須考量每一因子約保留 5 至 6 題以利受訪者填寫。

表 4.3 係整理保留未刪除之問項因子負荷量列表。駕駛道德因子的第一項指標「喝一點酒對行車沒有影響」之因子負荷量為 0.5325，亦意味著在此一因子為「駕駛不道德的因子」。所以在第二項就會呈現-0.3286 的因子負荷量，因為第二項指標「即使前後左右都沒有來車，也不應闖紅燈」是符合「駕駛道德因子」，與駕駛不道德因子具反向關係。根據分析結果顯示，本研究所發展各因子之量測指標頗能代表所欲量測的因子。態度量表測量題項篩選後餘三十一個題項，並加以修飾文字，將語句儘量口語化。風險感認量表題項經篩選後得到廿九個題項，同樣進行文字修飾與口語化工作。本研究經多次反覆討論與文字修飾後，確認正式施測之調查問卷。詳細的問卷設計請參閱附錄 12 及附錄 13。

表 4.3 保留的態度指標項目之因子負荷量

因子	指標	因子負荷量 (t 統計值)
駕駛道德因子	1. 喝一點酒對於開車沒有影響	0.5325(3.1800)
	2. 即使前後左右都沒有來車，也不應闖紅燈	-0.3286(-2.3892)
	3. 行車時不可隨意往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾	-0.2125(-1.8243)
	4. 遇到前有慢車阻擋時，我認為鳴喇叭警告是很正常的	0.8113(5.2279)
	5. 找不到停車位，違規停車也是沒辦法的	0.7334(4.7300)
	6. 我覺得開慢車的人很令人討厭	0.6381(5.0014)
交通法令因子	7. 我會因為到路邊商家購物而臨時並排停車	0.4481(3.7381)
	8. 有行人在我前方行走時，我會按鳴喇叭	0.3775(2.7577)
	9. 我汽車駕照被吊扣後，我仍會選擇機車當交通工具	-0.3645(-2.9103)
	10. 開車時不應與前車保持太遠的距離，以免被超車	0.5355(4.9709)
	11. 上塞車時，開車走路肩比較快	0.6854(6.0104)
	12. 遵守交通規則的人比較吃虧	0.6009(4.1038)
車輛保養因子	13. 車燈壞了，對於我上路並沒有影響	0.4712(5.4111)
	14. 水箱中冷卻水有無，對於我上路沒有影響	0.4557(4.2156)
	15. 行車中車輛有異樣時，對於我開車沒有影響	0.7088(6.7934)
	16. 安全帶壞了無法使用，對上高速公路沒有影響	0.7358(7.5285)
	17. 車輛出了問題，再檢查就可以了	0.6425(4.9291)
	18. 我不會特別注意車底下地上之油漬及水	0.3221(2.6573)
肇事預防因子	19. 即使騎機車到巷子口買東西，我仍會戴安全帽	0.5914(5.4619)
	20. 汽車加裝安全氣囊是一件浪費錢的事情	-0.5070(-4.4038)
	21. 在上路前，我都會稍微檢查一下車輛	0.4661(6.1161)
	22. 買車時，多花點錢加裝安全設備是很值得的	0.6237(7.4247)
	23. 小心開車比加裝一大堆安全設備有效	0.4521(6.0244)
	24. 即使駕駛技術很好，行車時仍應保持在速限以下	0.4792(5.8211)
安全駕駛因子	25. 在重型車輛（如砂石車）旁開（騎）車很危險	0.3894(4.8466)
	26. 開（騎）車經過學校或社區巷道時，我會注意並禮讓行人	0.4168(5.7778)
	27. 開車時，我覺得用大哥大通話很方便	-0.3197(-2.6471)
	28. 我會隨時注意其他駕駛人突發的動作	0.3259(3.4814)
	29. 在晚上開（騎）車使用遠光燈很爽。	-0.3825(-3.1321)
	30. 疲勞對開車沒有太大的影響	-0.4678(-5.5737)
	31. 騎車時用兩段式左轉很浪費時間	-0.4038(-3.2080)

表 4.4 各因子之風險感認指標項目之因子負荷量

因子	指標	因子負荷量 (t 統計值)
駕駛道因子	1. 心浮氣躁的開車	0.5432(7.0036)
	2. 當左右都沒有來車直接闖紅燈	0.5242(6.7154)
	3. 行車時不禮讓老弱婦孺	0.4936(6.2740)
	4. 行車時往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾	0.4671(6.6751)
	5. 我認為閃避執勤員警的攔檢	0.4298(4.1212)
	6. 學他人違規	0.4545(6.1683)
車輛保養因子	7. 雨刷故障	0.5777(7.2870)
	8. 輪胎與胎壓之狀況異常	0.5870(8.6042)
	9. 沒有定期車輛檢查	0.5302(8.9154)
	10. 車底漏油及漏水	0.4865(7.7639)
	11. 安全帶不能繫	0.6214(9.7000)
	12. 行駛中，車輛產生異狀（如異味、聲響）	0.5049(7.5746)
交通法令因子	13. 前方發生了塞車而行駛慢車道	0.4938(5.3211)
	14. 在路邊臨時併排停車	0.5130(7.8109)
	15. 向穿越馬路的行人按鳴喇叭	0.4512(4.4758)
	16. 當駕照被吊扣時，仍駕駛交通工具	0.6324(7.6694)
	17. 駕照過期，仍繼續開車	0.6900(7.3473)
	18. 開車超速	0.4637(4.3876)
肇事預防因子	19. 在重型車輛旁邊（如砂石車）開（騎）車	0.4484(6.4394)
	20. 當轉彎或變換車道時，不使用方向燈	0.5452(7.3211)
	21. 騎機車時不戴安全帽	0.3842(4.0422)
	22. 汽車不加裝安全氣囊	0.4504(4.1690)
	23. 在上路前不檢查車輛	0.5359(5.8318)
安全駕駛因子	24. 開車時，使用大哥大	0.4323(4.5970)
	25. 在晚上開（騎）車使用遠光燈	0.3304(3.9691)
	26. 疲勞開車	0.3691(5.7859)
	27. 另一側路口變紅燈時，就加速開過去	0.4969(7.4503)
	28. 騎車時左轉，不用兩段式左轉	0.5795(7.9431)
	29. 開車時與乘客交談	0.5012(5.8678)

3. 問卷修正定稿

根據試調所取得之資料進行驗證性因子分析結果，將具有較高因子負荷量的問卷題項保留，並進一步修飾。問卷題項修正對照表如表 4.5 與表 4.6 所示。

就態度問項部分，多次腦力激盪將問項題目文字修飾與調整成如修正問卷所示。主要修正方向為減少不必要的贅字、調整文句或詞句修飾

等，例如將「我汽車駕照被吊扣後，我仍會選擇機車當交通工具」修正為「汽車駕照被吊扣後，仍可選擇機車當交通工具」，將「有行人在我前方行走時，我會按鳴喇叭」調整為「按喇叭可以提醒行人走快一點」等。

表 4.5 試調問卷與修正後態度調查指標問項對照表

因子	試調問卷指標問項	修正後問卷指標問項
駕駛道德因子	1. 喝一點酒對於開車沒有影響	1. 喝一點酒對於行車沒有影響
	2. 即使前後左右都沒有來車，也不應闖紅燈	2. 即使前後左右都沒有來車，也不應闖紅燈
	3. 行車時不可隨意往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾	3. 行車時，不應隨意往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾
	4. 遇到前有慢車阻擋時，我認為鳴喇叭警告是很正常的	4. 遇到前有慢車阻擋時，按喇叭警告是正常的
	5. 找不到停車位，違規停車也是沒辦法的	5. 找不到停車位，違規停車也是沒辦法的
	6. 我覺得開慢車的人很令人討厭	6. 前方車輛太慢時很令人討厭
交通法令因子	7. 我會因為到路邊商家購物而臨時並排停車	7. 在路邊購物臨時併排停車一下沒關係
	8. 有行人在我前方行走時，我會按鳴喇叭	8. 按喇叭可以提醒行人走快一點
	9. 我汽車駕照被吊扣後，我仍會選擇機車當交通工具	9. 汽車駕照被吊扣後，仍可選擇機車當交通工具
	10. 開車時不應與前車保持太遠的距離，以免被超車	10. 開車時不應與前車保持太遠的距離，以免被超車
	11. 路上塞車時，開車走路肩比較快	11. 路上塞車時，走路肩比較快
	12. 遵守交通規則的人比較吃虧	12. 遵守交通規則的人比較吃虧
車輛保養因子	13. 車燈壞了，對於我上路並沒有影響	13. 車燈壞了，沒有什麼大不了
	14. 水箱中冷卻水有無，對於我上路沒有影響	14. 水箱中的冷卻水不需特別檢查
	15. 行車中車輛有異樣時，對於我開車沒有影響	15. 行車中車輛有異味或怪聲時，繼續開應該沒關係。
	16. 安全帶壞了無法使用，對上高速公路沒有影響	16. 安全帶壞了無法使用，對上高速公路沒有影響。
	17. 車輛出了問題，再檢查就可以了	17. 平時不需定期檢查，車輛出問題再檢查就可以了
	18. 我不會特別注意車底下地上之油漬及水	18. 平常應注意車底下的油漬、水
肇事預防因子	19. 即使騎機車到巷子口買東西，我仍會戴安全帽	19. 騎機車到巷子口買東西，仍應戴安全帽
	20. 汽車加裝安全氣囊是一件浪費錢的事情	20. 汽車加裝安全氣囊是一件浪費錢的事情
	21. 在上路前，我都曾稍微檢查一下車輛	21. 在上路前，應該仔細檢查一下車輛
	22. 買車時，多花點錢加裝安全設備是很值得的	22. 買車時，多花點錢加裝安全設備是很值得的
	23. 小心開車比加裝一大堆安全設備有效	23. 小心開車比加裝一大堆安全設備有效
	24. 即使駕駛技術很好，行車時仍應保持在速限以下	24. 即使駕駛技術很好，行車時應保持在速限以下
安全駕駛因子	25. 在重型車輛（如砂石車）旁開（騎）車很危險	25. 在大型車（如砂石車、公車）旁開（騎）車很危險。
	26. 開（騎）車經過學校或社區巷道時，我會注意並禮讓行人	26. 經過學校或巷道時，須注意並禮讓行人。
	27. 開車時，我覺得用大哥大通話很方便	27. 開（騎）車時用大哥大很方便。
	28. 我會隨時注意其他駕駛人突發的動作	28. 開（騎）車時有必要隨時注意其他駕駛人突發動作。
	29. 在晚上開（騎）車使用遠光燈很爽。	29. 在晚上使用遠光燈很爽。
	30. 疲勞對開車沒有太大的影響	30. 疲勞對開車沒有太大的影響
	31. 騎車時用兩段式左轉很浪費時間	31. 騎機車時兩段式左轉很浪費時間

風險感認調查指標問項修正亦以贅字減少、文句調整與修飾等為主，例如「我認為閃避執勤員警的攔檢」修正為「躲避執勤員警的攔檢」。其次，則是將原本負向問法設計調整為正向問法，例如「汽車不加裝安全氣囊」修正為「汽車加裝安全氣囊」。

表 4.6 試調問卷與修正後風險感認調查指標問項對照表

因子	指標	修正後問卷指標問項
駕駛道德因子	1. 心浮氣躁的開車	1. 心浮氣躁的開車
	2. 當左右都沒有來車直接闖紅燈	2. 當前後左右都沒有來車時，直接闖紅燈
	3. 行車時不禮讓老弱婦孺	3. 行車時不禮讓老弱婦孺
	4. 行車時往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾	4. 行車時往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾
	5. 我認為閃避執勤員警的攔檢	5. 躲避執勤員警的攔檢
	6. 學他人違規	6. 學他人違規
車輛保養因子	7. 雨刷故障	7. 雨天開車時雨刷故障
	8. 輪胎與胎壓之狀況異常	8. 輪胎與胎壓異常
	9. 沒有定期車輛檢查	9. 沒有定期車輛保養
	10. 車底漏油及漏水	10. 車底漏油及漏水
	11. 安全帶不能繫	11. 安全帶無法正常使用
	12. 行駛中，車輛產生異狀（如異味、聲響）	12. 車輛行駛中產生異味或怪聲
交通法令因子	13. 前方發生了塞車而行駛慢車道	13. 前方塞車而行駛慢車道
	14. 在路邊臨時併排停車	14. 在路邊臨時併排停車
	15. 向穿越馬路的行人按鳴喇叭	15. 向穿越馬路的行人鳴按喇叭
	16. 當駕照被吊扣時，仍駕駛交通工具	16. 當駕照被吊扣時，仍繼續使用車輛
	17. 駕照過期，仍繼續開車	17. 駕照過期仍繼續開車
	18. 開車超速	18. 開車超速
肇事預防因子	19. 在重型車輛旁邊（如砂石車）開（騎）車	19. 在大型車輛旁邊（如砂石車、公車）開（騎）車
	20. 當轉彎或變換車道時，不使用方向燈	20. 轉彎或變換車道時使用方向燈
	21. 騎機車時不戴安全帽	21. 騎機車時不戴安全帽
	22. 汽車不加裝安全氣囊	22. 汽車加裝安全氣囊
安全駕駛因子	23. 在上路前不檢查車輛	23. 在上路前不檢查車輛
	24. 開車時，使用大哥大	24. 開車時使用大哥大（行動電話）
	25. 在晚上開（騎）車使用遠光燈	25. 晚上開（騎）車使用遠光燈
	26. 疲勞開車	26. 疲勞開車
	27. 另一側路口變紅燈時，就加速開過去	27. 另一側路口變紅燈時，立即加速啟動穿越
	28. 騎車時左轉，不用兩段式左轉	28. 騎機車採用兩段式左轉
	29. 開車時與乘客交談	29. 開車時與乘客交談

4.2.4 抽樣與調查

由於參加道安講習的人數相當多，且辦理道安講習課程的監理單位遍佈全省各地，考量問卷調查之成本效益，以抽樣調查為最佳。但樣本必須具有高的代表性與統計考驗力，如此方能以樣本結果推論母體的性

質。本研究綜合考量選取樣本數是否足夠、樣本選取時的抽樣方法之適切性，與從樣本所獲取的資料是否正確等因素決定樣本數與抽樣方法。

1. 樣本人數之決定方式

首先，本研究必須決定此一問卷調查研究所需之樣本人數，以期達到良好的統計力與母體代表性。理論之樣本人數並非即實際之樣本人數，必須額外考量調查實務上可能遭遇到各類難以預期之問題（如參加講習者未繳交前測問卷，或實際報到人數少於通知人數等），所導致之有效樣本數不足問題。本研究理論與實際樣本人數決定方式說明如下。

(1) 事前推估理論上之樣本人數

由於本研究所評估之變項主要有前後測、講師特質、學員特性、監理單位，以及認知（危險感認）、態度、行為意圖及未來行為等，共計 45 個變項。然而，為了兼顧其他事後衍生出來的新變項，約在 15 個變項左右，所以二者合計有 60 個變項。根據過去研究者常採用的樣本人數與變項個數之關係經驗法則，本次調查研究至少需要 $60 \times 10 = 600$ 個樣本人數，如此才能具備良好的統計考驗力。

(2) 事前推估實際上之樣本人數

根據本研究團隊相關研究人員在進行的一連串臺灣地區各監理處（所、站等）實地及電話訪談之結果，發現參加道安講習之違規者問卷填答的有效程度大約 40% 至 50% 左右。設若本研究理論上所需樣本數預計為 600 人，則實際所需之樣本數應達 1200 至 1500 人。為了明確的理由，本研究即初步決定 1300-1400 人為實際上進行評估之對象人數，但仍須視調查過程各調查地點之有效問卷比例隨時調整實際調查樣本數。

2. 樣本人數之抽樣方法

(1) 事前準備工作

根據實地及電話訪談結果，指出講習類型主要有兩大類，即汽車違規講習、機車違規講習。雖然有些監理單位又將汽車違規講習分大、小型車違規講習這兩種，以及酒後駕車違規講習，但是考量到抽樣本身的單純性及同質性，本研究擬採多階分層比率隨機抽樣法(multi-phase stratified proportional random sampling method)，其中講習類型、監理處所為分層單位。

然而依據本研究實地及電話訪談結果，顯示臺灣地區監理處所的性質有很大的差異，而且也發現參加道安講習之違規人數會因各地區監理單位可以容納之上課人數與講習週期不同而有所差異，所以為了使各分層的同質性達到最高。本研究先期以群聚分析(cluster analysis)來搜尋同質性的監理單位為一群(cluster)。根據群聚分析之結果，指出在這兩種講習類型（即汽車違規講習、機車違規講習）下均可以分成同質性高的五個群聚，而這五個群聚即為抽樣第二階段之抽樣分層單位。如下所示：

汽車違規講習：共有 24 個監理單位辦理

第一層：01 台北市、02 台北區

第二層：01 高雄市、02 基隆、03 宜蘭、04 新竹區、05 桃園、06 新竹市、07 苗栗、08 台中區、09 台南、10 屏東

第三層：01 花蓮、02 玉里、03 豐原、04 彰化、05 南投、06 麻豆、07 台東

第四層：01 嘉義區、02 雲林、03 高雄區

第五層：01 旗山、02 澎湖

機車違規講習：共有 25 個監理單位辦理

第一層：01 台北市

第二層：01 板橋、02 基隆、03 宜蘭

第三層：01 高雄市、02 新竹區、03 桃園、04 中壢、05 新竹市、06 苗栗、07 台中區、08 高雄區、09 屏東

第四層：01 花蓮、02 玉里、03 豐原、04 彰化、05 嘉義區、06 雲林、07 麻豆、08 台南、09 台東

第五層：01 南投、02 旗山、03 澎湖

※每一地點前的數字為編號，可作為後續隨機抽樣調查之用。

(2) 實際抽樣過程

本研究實際抽樣過程係採取多個階段分層比率隨機抽樣法，以三階段進行分層抽樣過程。

- 第一階段：依照講習類型分成兩個部分（即汽車、機車違規講習）來進行個別的隨機抽樣。
- 第二階段：依照上課人數多寡及講習週期再分成幾個部分，如汽車違規講習有五層，而機車違規講習也分五層等，以進行分層的隨機抽樣。
- 第三階段：依照事前推估在實際上應抽之樣本人數，以及各層分配之監理處所個數，計算每一分層應抽多少人，如汽車違規講習有五層，而各層監理單位數及平均人數，分別為2(110)、10(58)、7(39)、3(70)、2(20)等個監理單位（人數），以進行分層比率隨機抽樣。

假如對於汽車違規講習這一分層，實際上應抽樣本人數為1050人，那麼按各分層之比率，即第一層（01 台北市、02 台北區）大約需要抽出175人（即 $1050 \times 220 \div 1323$ ），所以需要在(1,2)中產生1個隨機數，以決定實際上要在那一個監理單位進行問卷施測。

第二層(01 高雄市、02 基隆、03 宜蘭、04 新竹區、05 桃園、06 新竹市、07 苗栗、08 台中區、09 台南、10 屏東) 大約需要抽出460人（即 $1050 \times 580 \div 1323$ ），所以需要在(1-10)中產生5-6個隨機數，以決定實際上要在那些監理單位進行問卷施測。

其他各層，即可以依此類推。至於機車違規講習部分，也仿倣上述方式來決定人數及抽出要進行問卷施測之監理單位。汽車與機車違規講習詳細的抽樣地點與樣本數臚列於表4.7與表4.8中。但因實際各監理單位開班人數仍有所變異，實際問卷調查數應會高於預定的調查數量。

表 4.7 汽車違規講習學員問卷調查樣本數

汽車違規講習 1050 份		
層級	至少抽樣人數	抽樣地點
第一層	175	台北區、台北市
第二層	460	新竹市、基隆 (2)、苗栗 (2)、屏東、桃園 (2)
第三層	217	麻豆 (2)、南投 (2)、豐原 (2)
第四層	166	高雄、嘉義 (2)
第五層	32	旗山 (2)

註：抽樣地點後括號數字表該監理所抽樣的班數，未註明表 1 班

表 4.8 機車違規講習學員問卷調查樣本數

機車違規講習 350 份		
層級	至少抽樣人數	抽樣地點
第一層	28	台北市
第二層	42	板橋
第三層	153	新竹區、桃園、高雄區
第四層	110	花蓮、雲林、豐原
第五層	17	旗山

3. 調查方式

本問卷調查方式係對參加講習課程之學員進行課程實施前後測量。因此，必須在違規者參與講習課程前即進行問卷調查，參與講習課程後隨即進行施測調查工作。調查過程以事前問卷發放與回收最易遭遇困難。分別採取與講習通知單合併郵寄、線上開立講習通知單同時發給違規者等多種方式盡力完成事前問卷的發放工作。事前問卷回收則在事後問卷施測之時回收，考量報到率、忘了帶問卷或未填寫問卷等狀況下，除增加抽樣數，亦容許在上課前填寫事前問卷。因此，填寫事前問卷時需註明填寫時間，以便後續分析之用。事後問卷之調查則是由本研究團隊派員，而過遠縣市由監理單位人員協助在講習課程結束後，以約廿分鐘時間填寫完畢。調查時間從 89 年 5 月 25 起至 89 年 7 月 14 日止，共調查全省 35 場道安講習。

4.2.5 道路交通安全講習成果評估

調查結果事前問卷回收 1013 份、事後問卷 1330 份，達成預計需要之問卷數。道安講習評估目的及研究設計之目標，分成四部分來探討道安講習成果評估。

1. 評量現行道安講習之立即及短期教學效果（採前、後測實驗設計）

對於參與道安講習者事前事後問卷施以單因子重複量測分析(Single Repeated Measure Analysis of Variance) 進行兩配對樣本之 t 檢定，在進行問卷分析同時對於問卷中反向問題予以更正，以下就行為態度及風險感認予以說明。

(1) 行為態度之量測分析

在行為態度量測中，有 803 個觀測值可以施以比較分析，其前測平均值、後測平均值、前後效果差異檢定之 T 值、及統計的顯著性 p value 值經整理如表 4.9 所示。在顯著水準 0.05 之要求下，31 題之行為態度題中，僅有 11 題在講習前後出現顯著之得分差異。此結果顯示道安講習對於參加講習之違規駕駛人行為態度有一定程度之影響，惟此影響力尚並不是很高。

如果我們進一步依問題之類別加以區分，我們將發現在「駕駛道德」與「交通法令」之六個行為態度問題中，均出現四題顯著改變之現象，而「車輛保養」、「肇事預防」、及「安全駕駛」卻都僅出現一題顯著改變而已。上述結果似乎顯示道安講習對「駕駛道德」與「交通法令」之行為態度改變成效，遠較對「車輛保養」、「肇事預防」、及「安全駕駛」之行為態度改變成效為高。此項發現可以指引我們強化道安講習功能之發展方向。

表 4.9 行為態度量測顯著題次資料表

	題目	前測平均	後測平均	T 值	P 值
駕駛道德	喝一點酒對於行車沒有影響。	3.0728	2.2811	-8.55241	0.0001
	即使前後左右都沒有來車，也不應闖紅燈。	6.1102	6.1100	-1.16284	0.2452
	行車時，不應隨意往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾。	6.1102	6.2026	0.54279	0.5874
	遇到前有慢車阻擋時，按喇叭警告是正常的。	3.7458	3.4373	-3.35173	0.0008
	找不到停車位，違規停車也是沒辦法的。	2.7677	2.3905	-4.77196	0.0001
	前方車輛太慢時很令人討厭。	4.0468	3.6901	-3.85936	0.0001
交通法令	在路邊購物臨時併排停車一下沒關係。	2.5545	2.1045	-7.04226	0.0001
	按喇叭可以提醒行人走快一點。	2.6667	2.4828	-2.43502	0.0151
	汽車駕照被吊扣後，仍可選擇機車當交通工具。	4.7403	4.1516	-4.17738	0.0001
	開車時不應與前車保持太遠的距離，以免被超車。	2.3433	1.9038	-4.27369	0.0001
	路上塞車時，走路肩比較快。	1.6831	1.5994	-1.48873	0.1370
	遵守交通規則的人比較吃虧。	1.9162	2.5388	-2.17589	0.0299
車輛保養	車燈壞了，沒有什麼大不了。	1.6473	1.6568	0.28452	0.7761
	水箱中的冷卻水不需特別檢查。	1.6560	1.7090	0.84936	0.3959
	行車中車輛有異味或怪聲時，繼續開應該沒關係。	1.5678	1.6018	0.13534	0.8924
	安全帶壞了無法使用，對上高速公路沒有影響。	1.6050	1.6390	1.43505	0.1517
	平時不需定期檢查，車輛出問題再檢查就可以了。	1.5573	1.6333	0.36904	0.7122
	平常應注意車底下的油漬、水。	5.6117	5.9350	2.58754	0.0098
肇事預防	騎機車到巷子口買東西，仍應戴安全帽。	5.6809	5.6126	-0.38018	0.7039
	汽車加裝安全氣囊是一件浪費錢的事情。	2.4103	2.4273	0.33212	0.7399
	在上路前，應該仔細檢查一下車輛。	6.1157	6.2227	0.67893	0.4974
	買車時，多花點錢加裝安全設備是很值得的。	5.6634	5.8389	2.44861	0.0146
	小心開車比加裝一大堆安全設備有效。	6.1659	6.0137	-1.19465	0.2326
	即使駕駛技術很好，行車時應保持在速限以下。	6.0169	6.1670	0.58529	0.5585
安全駕駛	在大型車(如砂石車、公車)旁開(騎)車很危險。	5.7790	6.2033	3.99578	0.0001
	經過學校或巷道時，須注意並禮讓行人。	6.2897	6.4489	1.14036	0.2545
	開(騎)車時用大哥大很方便。	2.2412	2.3399	-1.36527	0.1725
	開(騎)車時有必要隨時注意其他駕駛人突發動作。	5.8901	6.0912	1.67140	0.0950
	在晚上使用遠光燈很爽。	1.7913	1.7733	-0.56996	0.5689
	疲勞對開車沒有太大的影響。	1.7126	1.7031	-0.46227	0.6440
	騎機車時兩段式左轉很浪費時間。	2.2829	2.0479	-3.62409	0.0003

(2) 風險感認之量測分析

在交通安全風險感認量測中，有 799 個觀測值可以施以比較分析，其前測平均值、後測平均值、前後效果差異檢定之 T 值、及統計的顯著性 p value 值經整理如表 4.10 所示。在顯著水準 0.05 之要求下，29 題交通安全風險感認量測題中，僅有 13 題在講習前後出現顯著之得分差異。此結果顯示道安講習對於參加講習之違規駕駛人之風險感認亦有一定程度之影響，惟此影響力尚並不是很高。

表 4.10 風險感認量測顯著題次資料表

題目		前測平均	後測平均	T 值	P 值
駕駛道德	心浮氣躁的開車	1.8235	1.6502	-3.67573	0.0003
	當前後左右都沒有來車時，直接闖紅燈	1.5368	1.5145	-1.57504	0.1156
	行車時不禮讓老弱婦孺	1.4691	1.5663	1.18589	0.2360
	行車時往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾	1.7538	1.8104	-0.58647	0.5574
	躲避執勤員警的攔檢	1.7796	1.7623	-1.85357	0.0642
	學他人違規	1.6601	1.6078	-2.11521	0.0347
車輛保養	雨天開車時雨刷故障	1.3932	1.5038	2.62488	0.0001
	輪胎與胎壓異常	1.5148	1.6465	3.53568	0.0088
	沒有定期車輛保養	1.6645	1.7801	2.13184	0.0633
	車底漏油及漏水	1.4995	1.5969	1.69164	0.0911
	安全帶無法正常使用	1.7300	1.7220	-0.02958	0.9764
	車輛行駛中產生異味或怪味	1.6180	1.7135	3.26630	0.0011
交通法令	前方塞車而行駛慢車道	1.5478	1.5702	4.72562	0.0001
	在路邊臨時併排停車	1.8893	1.8794	-1.11649	0.2646
	向穿越馬路的行人鳴按喇叭	2.2837	2.3798	0.20683	0.8362
	當駕照被吊扣時，仍繼續使用車輛	1.9598	2.0405	0.42055	0.6742
	駕照過期仍繼續開車	2.1674	2.1585	-1.22976	0.2192
	開車超速	1.5759	1.5491	-0.45228	0.4001
肇事預防	在大型車輛旁邊（如砂石車、公車）開（騎）車	1.5736	1.7287	2.08323	0.0376
	轉彎或變換車道時使用方向燈	5.8998	5.9541	0.63486	0.5257
	騎機車時不戴安全帽	1.7464	1.8133	0.96146	0.3366
	汽車加裝安全氣囊	5.2486	5.5438	3.36515	0.0008
	在上路前不檢查車輛	1.9683	1.9063	-0.12702	0.8988
安全駕駛	開車時使用大哥大（行動電話）	1.8839	1.9032	0.34980	0.7266
	晚上開（騎）車使用遠光燈	2.3096	2.1357	-3.16591	0.0016
	疲勞開車	1.4638	1.5121	2.13324	0.0332
	另一側路口變紅燈時，立即加速啟動穿越	1.7398	1.7227	-0.62179	0.5206
	騎機車採用兩段式左轉	5.2191	5.4494	2.45013	0.0145
	開車時與乘客交談	2.2267	2.2312	6.86936	0.0001

如果我們進一部依問題之類別加以區分，我們將發現在「駕駛道德」與「車輛保養」之六個風險感認問題中，均出現三題顯著改變之現象；六個有關「交通法令」之風險感認問題中，僅出現一題具顯著改變之情況；五個有關「肇事預防」之風險感認問題中，出現兩題具顯著改變之

情況；而在有關「安全駕駛」之六個問題中，卻出現四題顯著改變之現象。上述結果顯示道安講習對「駕駛道德」、「車輛保養」及「安全駕駛」之風險感認改變成效，遠較對「交通法令」與「肇事預防」之風險感認成效為高。此項發現對未來道安講習功能之發展極具參考價值。

2. 探討現行道安講習之立即及短期教學效果是否會受到講師特質的影響

探討道安講習教學效果是否受到講師特質所影響，本研究列出與講師特質相關之屬性（講師學歷及講師年齡等）與講習學員學習成效之影響分析如下：

(1) 講師學歷與學習成效影響分析

藉由進行問卷調查時講師的學歷分析對行為態度、風險感認成效進行影響分析，施以雙因子重複量測分析（Two Factor Repeated Measure Analysis of Variance）。講師學歷與行為態度成效影響結果分析中，發現講師學歷對於問卷中駕駛道德與交通法令方面之影響呈現顯著，顯示道安講習學歷對於學員行為態度在駕駛道德與交通法令學習成效上有所影響。針對駕駛道德分析，在「前方車輛太慢令人討厭」題目呈現顯著，並對此與講師學歷再分析，發現專科畢業之講師講授在駕駛道德優於大學畢業之講師。在交通法令各題分析中「開車時不應與前車保持太遠的距離，以免被超車」呈現顯著，並比較講師學歷與交通法令對於學員學習成效差異分析則是高中畢業講師講授優於大學畢業講師。另外講師學歷與風險感認成效影響結果分析，並無顯著之影響。由行為態度與風險感認和講師學歷間關係，對於道安講習學員學習成效並無明顯之差異。

對於上述分析，本研究所分析是針對幾個地方監理單位違規駕駛人所呈現之結果，且監理單位普遍以專科及高中之員工居多，近年來監理單位招考職員，高學歷者才紛紛加入，相對於原本職員擔任講師而言，高學歷講師多屬資歷淺，亦有可能講師教學經歷引導本研究之結果。

目前監理單位派送員工參加講師培訓時，會優先選擇學歷高者，但學歷高之講師，未必在教學上有相同高的成就，所以講師的表達對於道安講習學員學習上有關係；且根據研究人員參與道安講習課堂發現學員學習成效與講師講授的技巧及課程內容安排等因素有關，課程生動活潑、內容豐富較能吸引學員學習的意願。

(2) 講師年齡與學習成效影響分析

藉由講師年齡分析對行為態度、風險感認學習成效進行影響分析，將問卷調查當時所得道安講習講師年齡分成五組，分別是 1：20-29 歲、2：30-39 歲、3：40-49 歲、4：50-59 歲及 5：60 歲以上；根據講師年齡及學習成效施以兩因子重複量測分析。在講師年齡與行為態度學習成效影響結果分析中，講師年齡在肇事預防及安全駕駛之行為態度上學習成效之影響呈現顯著。在肇事預防中發現道安講習講師年齡在 60 歲以上對於「小心開車比加裝一大堆安全設備有效」問題較 30-39 歲的講師使學員學習成效佳，顯示在肇事預防方面 60 歲以上的講師對於此方面的重要性較 30-39 歲講師為重視。另外在安全駕駛方面發現道安講習講師年齡在 30-39 歲對於「經過學校或巷道時，須注意並禮讓行人」問題較 60 歲以上的講師使學員學習成效上佳，顯示在安全駕駛方面 30-39 歲的講師對於此題的重要性較 60 歲以上講師為重視。

講師年齡與風險感認學習成效影響結果分析僅肇事預防差異，其中 30-39 歲對於「開車時使用大哥大」問題較 50-59 歲的講師使學員學習成效佳，顯示風險感認中之肇事預防中 30-39 歲的講師對於此題的重要性較 50-59 歲講師為重視。

經由研究發現講師年齡對於道安講習學員學習成效上有影響；其中監理單位年齡較長之講師在教學經驗上較豐富，在道安講習五大功能方面課程、教材準備上較完整，並透過經驗及講授技巧，對於違規講習者學習有幫助。特別是在講習課程中，研究人員也觀察到，有經驗之講師會依據當時課程中之情境及違規類型等，設計課程內容，以吸引學員注意，使學習意願提高；相對的經驗較不足的講師（特別是剛受完訓）較無法面對複雜的上課環境，會照本宣科的上準備的教材或觀賞錄影帶。

提升講師教學經驗是當務之急，講師的在職訓練、教學觀摩等經驗學習格外重要。透過在職訓練或觀摩可幫助講師平時課程上的安排、教材製作、講授技巧上的精進，才有助於道安講習教學品質的提升。故建議講師應該定期回訓，以提升講師教學方面的品質與水準。

3. 探討現行道安講習之立即及短期教學效果是否會受到學員特性的影響

探討道安講習教學效果是否受到學員特性所影響，本研究列出與學員特性相關之屬性（學員性別、年齡、職業、教育成度及違規類型）與講習學員學習成效之影響分析。並根據學員在講習前對道安講習是否在駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛有所幫與其學習成效之影響

進行分析，詳述如下：

(1) 學員性別與學習成效影響分析

藉由參與講習學員性別對行為態度、風險感認成效進行影響分析，施以雙因子重複量測分析。學員性別與行為態度方面女學員之學習成效影響明顯較男學員顯著的是在駕駛道德與交通法令上；反觀，男學員學習成效優於女學員的是在車輛保養上，其他在肇事處理及安全駕駛上則無差異。男學員在學習車輛保養之行為態度上較女學員學習成效有影響，似乎與男性駕駛人較有意願去學習機械原理等課程有關。而女學員學習駕駛道德與交通法令上可能保持著較保留的態度學習，所呈現出學習成果之影響較男學員明顯，也可能與男女的個性有關或男性本位主義較重之緣故。

在學員性別與風險感認學習成效影響結果中發現與行為態度分析相同，男學員對於車輛保養之學習成效較女學員學習成效之影響顯著；其他在交通法令方面，女學員之學習成效較男學員學習成效影響顯著。其他在駕駛道德與肇事預防上無明顯差異。

但本研究無法依據各監理單位所上之課程內容予以比較分析，此結果為整體訪問者學習狀況在不同性別下所呈現之結果。

(2) 學員年齡與學習成效影響分析

藉由學員年齡對行為態度、風險感認成效進行影響分析，施以雙因子重複量測分析，其中將學員年齡分成六組：1.20 歲以下、2.20-29 歲、3.30-39 歲、4.40-49 歲、5.50-59 歲、6.60 歲以上。學員年齡與行為態度學習成效影響結果分析，發現在駕駛道德與車輛保養方面，學員年齡與行為態度學習成效影響有差異，但針對各題分析，學員年齡之間並無差異。

在學員年齡與風險感認學習成效影響結果分析，其中除交通法令對學員年齡之風險感認學習無差異外，其餘均有差異。在駕駛道德方面發現 20 歲以下之學員在「行車不禮讓老弱婦孺」較 30-39 歲的學員學習成果較有影響，可瞭解違規駕駛人中 20 歲青少年平時駕駛習慣，對於老弱婦孺較不禮讓，藉由講習對於此觀念有改善。在肇事預防方面發現 40-49 歲之講習學員在「轉彎或變換車道時使用方向燈」較 20-29 歲學員學習效果較有影響，可知違規駕駛人中 40-49 歲學員開車在使用方向燈方面習慣可能較差，透過道安講習在這方面觀念及風險感認學習上有影響。

在交通法令及安全駕駛方面，學員年齡與風險感認學習成效有影響影響，但針對各題分析，學員年齡之間並無差異。

(3) 學員職業與學習成效影響分析

在講習學員職業對行為態度、風險感認成效進行影響分析，施以雙因子重複量測分析，其中問卷中將學員學歷分成八類：1.工、2.商 3.服務業 4.學生 5.軍公教 6.自由業 7.家管 8.其他。學員職業與行為態度學習成效影響結果發現，僅在肇事預防方面對於行為態度之學習成效有影響，其中「買車時，多花點錢加裝安全設備是值得的」呈現顯著，職業為工的較從商及服務業的學習成效較佳，也許職業為工的車輛駕駛人，平時對於肇事預防的處理等想關常識疏於瞭解，所以相較於一般從商及服務業的人認知差，在違規講習後學習成效上改善較明顯。

學員職業與風險感認學習成效影響結果發現，在道安講習五大功能本研究所列之題目影響不顯著，但在「開車時使用大哥大（行動電話）」呈現顯著，且發現職業是自由業較學生之駕駛人在風險感認學習成效佳。另外在「另一側路口變紅燈時，立即加速啟動穿越」，發現職業為商較職業是服務業之駕駛人在風險感認學習成效佳。但本研究所列之職業分類無法充分表現職業與學習成效間的關係。

(4) 學員教育程度與學習成效影響分析

在學員教育程度對行為態度、風險感認成效進行影響分析，施以雙因子重複量測分析，其中問卷中將學員教育程度分成六類：1.小學（肄、畢業）、2.國中（肄、畢業）3.高中（肄、畢業）務業 4.高中（肄、畢業）5.大學（肄、畢業）6.研究所以以上。在學員教育程度與行為態度學習成效影響結果分析發現，學員教育程度會影響行為態度的學習成效，根據有影響之方面之呈現顯著題目，發現絕大多數教育程度較低的駕駛人學習成效較教育程度高民眾佳，可以顯示教育程度較高之駕駛人對於交通安全較注意，其交通安全行為態度學習成效差異小。但在一些法令規則、駕駛安全等需思考反應等問題，教育程度較高之駕駛人領悟能力較教育程度低者佳。

學員教育程度與風險感認成效影響結果分析中顯示，在交通法令、車輛保養及肇事預防方面發現參加道安講習學員教育程度對於學員在風險感認的學習成效上有影響，在車輛保養方面發現教育程度為研究所以以上之駕駛人，在「車底漏油及漏水」比其他教育程度顯著；至於在肇事預防方面與行為態度相同，教育程度較低之駕駛人學習成效較教育程度

高駕駛人佳；在車輛保養方面發現教育程度高低對於風險感認之學習成效無差異。

(5) 學員違規類型與學習成效影響分析

在學員違規類型對行為態度、風險感認成效進行影響分析，採雙因子重複量測分析，其中問卷中將學員違規類型分成六類：1.違規肇事而吊扣駕照學、2.酒後駕車、吸食藥品或拒絕檢測 3.機車危險駕車或製造噪音 4.闖越鐵路平交道 5.六個月內違規記點共達六點以上 6.違反經地方公路主管機關公告之違規項目。

在學員違規類型與行為態度學習成效影響結果分析中顯示，道安講習的五大功能對於道安講習學員違規類型在行為態度學習成效上有影響，從各方面去探討，發現在各方面顯著的各題中分析發現，違規類型為「六個月內違規記點共達六點以上」之駕駛人其學習成效較佳，經探究原因應是在半年中駕駛人對於所違規事項不甚瞭解，致使在道安講習學習時，學習行為道德之成效較其他違規類型佳。

學員違規類型與風險感認學習成效影響結果分析中發現，在交通法令及肇事預防方面為學員違規類型與風險感認學習成效有影響，在交通法令及肇事預防方面呈現顯著題次分析發現違規類型為「六個月內違規記點共達六點以上」之駕駛人風險感認學習成效較其他類違規駕駛人佳。

學員講習前對道安講習是否在駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛有所幫助與學習成效影響分析

事前問卷問及道安講習對於駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛有所幫助，違規駕駛者參加前對道安講習的主觀看法，發現學員認為駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛有所幫助，同意（含完全同意及稍微同意）的分別是：12.5%、6.9%、15.8%、8.5%及 8%；不同意（含完全不同意及稍微不同意）的分別是：69.3%、76.2%、63.8%、76.8%及 77.1%。由此項調查知，大多數參與講習民眾，對於道安講習的五大功能多不同意，顯示民眾對於道安講習不瞭解或有所誤解。但對於道安講習的性質：問卷中 30.6%講習民眾認為道安講習是以教育為主，57.4%認為是教育與處罰並重，11.4%認為道安講習是處罰為主。

根據道安講習學員對於駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛有所幫助等看法，施以多變項複回歸相關分析，本研究將各問項分別與

事前事後之駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛之行為態度、風險感認反應成效進行影響分析，其分析結果如表 4.11、4.12 所示。

4.11 講習前之預期與行為態度成效影響結果分析

	駕駛道德		車輛保養		交通法令		肇事預防		安全駕駛		題號
	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	
駕駛道德	0.99499 (0.6754)	-0.0466									
		0.0123									
		0.0407									
		-0.0282									
		-0.0362									
		-0.0218									
交通法令			0.99201 (0.3830)	-0.0087							
				0.0180							
				-0.0058							
				-0.0640							
				0.0208							
				0.0161							
車輛保養					0.98816 (0.1475)	0.0604					
						0.0372					
						0.0006					
						0.0085					
						0.0589					
						-0.0410					
肇事預防								-0.0340			
								0.0245			
							0.99208 (0.3868)	0.0210			
								-0.0012			
								-0.0548			
								0.0141			
安全駕駛										0.0147	
										0.1053	
										0.0196	
										0.0533	
										0.0021	
										-0.0373	
										0.0137	

由事前問項與行為態度學習成效相關性分析中發現，駕駛者認為參加道安講習對「安全駕駛」有幫助者與安全駕駛問項中前後成效關係顯著，顯示與參加道安講習學員預期與整體成效符合預期，對於其中各題次相關性為正向，但值確不高。由事後問項與交通安全風險感認學習成效相關性分析中發現，對於道安講習對駕駛道德、車輛保養、肇事預防與安全駕駛等預期與駕駛道德、車輛保養、肇事預防與安全駕駛風險感認學習成效無顯著的影響。

表 4.12 講習前之預期與風險感認成效影響結果分析

	駕駛道德		交通法令		車輛保養		肇事預防		安全駕駛		題號
	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	λ 值(p)	相關係數	
駕駛道德	0.99236 (0.4207)	-0.0201									1.
		0.0444									2.
		0.0282									3.
		-0.0027									4.
		-0.0363									5.
		0.0044									
車輛保養			0.99447 (0.6287)	0.0657							7.
				0.0350							8.
				0.0273							9.
				0.0172							10.
				0.0054							11.
				0.0032							12.
交通法令						0.0074					13.
						-0.0131					14.
					0.99374 (0.5543)	-0.0273					15.
						0.0025					16.
						-0.0489					17.
						0.0212					18.
肇事預防								-0.0626			19.
								0.0211			20.
							0.98871 (0.1877)	0.0211			21.
								-0.0450			22.
								0.0105			23.
								-0.0089			24.
安全駕駛										-0.0258	25.
										-0.0139	26.
										0.0212	27.
										-0.0211	28.
										-0.0427	29.

4. 探討現行道安講習之立即及短期教學效果是否因監理單位而異

本研究列出與監理單位相關之屬性，依據監理單位所在區域及學員參與道安講習後對於上課內容、方式、環境、時間安排、講習時數、課程安排與講師教材及內容的豐富性等與學習成效之影響分析如下：

(1) 監理單位所在區域與學員學習成效之影響分析

依據所訪問時之監理單位所在區域分成六組：1.台北市監理處、2.台北區監理所、3.新竹區監理所、4.台中區監理所、5.嘉義區監理所、6.高雄區監理所，其中各站皆隸屬於所屬監理所，分別就所在區域不同探討各區監理所與教學效果之影響分析。

在監理單位所在區域與行為態度學習成效影響結果分析發現，在交通法令方面，監理單位所在區域對於講習學員在行為態度之學習上有影響，分析交通法令方面題目發現監理單位所屬區域對學員在行為態度學習成效顯著，監理單位所在區域是台北市監理處及台中區監理所所屬所、站，對於「在路邊購物臨時併排停車」較嘉義區監理所所屬所、站之風險感認學習成效顯著，有可能台北市及台中區域之駕駛人在參加講習前之行為態度不認為路邊停車臨時購物嚴重或者是這兩區域之監理單位將此問題相關法令加強宣導所致。

監理單位所在區域與風險感認學習成效影響結果分析中顯示，相同的是交通法令方面，監理單位所在區域對於講習學員在風險感認之學習上有影響，其中高雄區監理所所屬所、站在「向穿越馬路的行人鳴按喇叭」較嘉義區監理所所屬所、站之風險感認學習成效顯著，此結果可知高雄區域之駕駛人在道路駕車之風險感認在講習前不認為向穿越馬路行人鳴按喇叭次不安全的，或者是高雄區所屬監理所、站對於此方面相關法令宣導所致。

但本研究分析以整個區域監理單位分析，因為考慮本研究並未對每一監理單位進行調查，所以分析採整區為一個分析個體，也較難瞭解監理單位對於違規駕駛人學習成效的影響；如台北區監理所中包含花蓮，其教學資源與環境背景等差異，亦是影響整體分析的因素。

(2) 台北市實施酒後駕車違規講習與其他監理單位對於學員學習成效之影響分析

由於台北市監理處針對酒後駕車之違規駕駛人實七小時的道安講

習，其實施狀況不同於其他地區或其他種類之講習（三小時），本研究將台北市實施違規講習之問卷與其他問卷視為兩類，將兩類予以比較，俾以瞭解台北市監理處在道安講習上投入之講師、課程安排、講授內容、經費等方面，所做貢獻在講習學員在行為態度與風險感認兩方面之學習成效。

台北市實施酒後駕車違規講習與其他監理單位對於學員行為態度之影響分析發現；監理單位實施道安講習使學員在駕駛道德、交通法令與安全駕駛方面發現對於學員在行為態度學習成效有影響。

分別針對有影響三方面進行分析，駕駛道德方面發現參加台北監理處酒後駕車違規學員在「喝一點酒對行車沒沒有影響」行為態度學習成效較其他課程及監理單位學員佳，有此可瞭解台北市監理處在酒後駕車講習所做的努力，幫助學員在講習前忽略酒後駕車的行為態度，在講習後對酒後駕車行為態度有所改善。

在交通法令方面發現台北市酒後駕車之違規駕駛人在「汽車被吊扣後，仍可選擇機車當交通工具」之行為態度的學習成效較其他課程及監理單位學員佳，探究原因發現有兩個可能的因素，其一是台北市監理處充分利用七個小時的課程的安排幫助學員瞭解此一交通法令；另一可能是，台北酒後駕車違規學員並不瞭解此一規定，藉由道安講習幫助瞭解，以致於在行為態度學習上之成效較其他課程及監理單位學員佳。

在安全駕駛方面分析發現，台北市酒後駕車之違規駕駛人在「開(騎)車時有必要隨時注意其他駕駛人的突發動作」及「疲勞對於開車沒太大影響」之行為態度較其他課程及監理單位學員佳。在「開(騎)車時有必要隨時注意其他駕駛人的突發動作」此題可能是台北監理處講授著重於駕駛人的突發動作及駕駛人的防衛駕駛等課程內容，有助於學員在學原行為態度的學習成效。在「疲勞對於開車沒太大影響」方面，台北市監理處在課程內容上透過較長的上課時間進行案例分析，幫助違規駕駛人著重於安全駕駛。

台北市實施酒後駕車違規講習與其他監理單位對於學員風險感認之影響分析中發現一個有趣的課題，相同的監理單位實施道安講習使學員在駕駛道德、交通法令與安全駕駛方面發現對於學員在行為態度學習成效有影響，且在顯著題次分析中發現在駕照吊扣不可在開車及疲勞開車上與行為態度上有一致的結果。

風險感認問項中，駕駛道德方面可知參加台北監理處酒後駕車違規學員在「心浮氣躁的開車」風險感認學習成效較其他課程及監理單位學員佳，可知台北市酒後違規學員在講習前對於心浮氣躁駕車之風險感認較差，經過台北市監理處課程內容安排上在風險感認上的學習成效進步；顯見課程的安排對於學員風險感認上有幫助，可知道安講習課程時間八小時可能較三小時在學員學習成效上有幫助。

在交通法令方面分析發現台北市酒後駕車之違規駕駛人在「當駕照被吊扣，仍繼續使用車輛」之風險感認的學習成效較其他課程及監理單位學員佳。如上段所述，其結果與在行為態度相同，顯見駕照被吊扣之駕駛人有高比例仍駕駛其他工具或繼續駕駛被扣駕照之車種使用，可見交通主管機關應在此一方面加強法令的宣導。

在安全駕駛方面析發現台北市酒後駕車之違規駕駛人在「開車時使用大哥大（行動電話）」及「疲勞開車」風險感認學習成效較其他課程及監理單位學員佳。在「開車時使用大哥大（行動電話）」方面台北市已大幅宣傳駕車禁止使用行動大哥大之新聞及案例，顯示學員忽略開車使用行動電話的風險，藉由監理處的講習課程安排，透過案例的詳述及意外的嚴重程度，幫助學員在此方面風險感認之學習成效較佳。在「疲勞開車」風險感認學習成效方面，其分析結果與行為態度相同。

學員參與道安講習後對於上課內容、方式、環境、時間安排、講習時數、課程安排與講師教材及內容的豐富性等與學習成效之影響分析

事後問卷問及講習學員對於上課內容、方式、環境、時間安排、講習時數、課程安排與講師教材及內容的豐富性等，講習學員對於上課內容、方式、環境、時間安排、講習時數、課程安排與講師教材及內容的豐富性等7項，回答滿意（含稍微滿意及完全滿意）者比例分別為，2.3%、2.3%、2.2%、12.5%、13.5%、3.6%及 3.6%；回答不滿意（含稍微不滿意及完全不滿意）者比例分別為，80.3%、80.9%、84.8%、66.8%、62.9%、72.6%及 75.9%；參加過講習的民眾，在上課內容、方式、環境、課程安排與講師教材及內容的豐富性五項低於5%，僅對於時間安排及講習時數兩像高於10%以上，可以顯示監理單位有許多需努力空間，但可能民眾多數對於講習的功能及目的不瞭解，且其中無法對一般民眾進行問卷調查，無法瞭解一般民眾對監理單位的看法。

講習學員對於上課內容、方式、環境、時間安排、講習時數、課程安排與講師教材及內容的豐富性等與道安講習行為態度、風險感認成效

進行影響分析，施以多變項複回歸相關分析，其分析結果如表 4.13、4.14 所示。

表 4.13 講習後感受與行為態度成效影響結果分析

λ 值 (p)	教材內容	教學方式	上課環境	時間安排	講習時數	課程編排	講師教材 內容豐富性
駕駛道德	0.99201 (0.3803)	0.99234 (0.4080)	0.99185 (0.3669)	0.99150 (0.3383)	0.98957 (0.2124)	0.99255 (0.4266)	0.97446 (0.0021)
交通法令	0.98920 (0.1948)	0.98830 (0.1544)	0.99757 (0.9257)	0.98797 (0.1417)	0.98536 (0.0685)	0.98562 (0.0738)	0.99172 (0.3583)
車輛保養	0.98021 (0.0141)	0.98284 (0.0320)	0.99839 (0.9726)	0.99447 (0.6196)	0.99354 (0.5229)	0.99750 (0.9202)	0.99478 (0.6534)
肇事預防	0.98482 (0.0579)	0.98449 (0.0525)	0.98654 (0.0948)	0.99541 (0.7218)	0.98538 (0.0681)	0.98897 (0.1829)	0.99385 (0.5543)
安全駕駛	0.99469 (0.7526)	0.99314 (0.6033)	0.99527 (0.8061)	0.99030 (0.3562)	0.99371 (0.6584)	0.99486 (0.7689)	0.98662 (0.1523)

表 4.14 講習後感受與風險感認成效影響結果分析

λ 值 (p)	教材內容	教學方式	上課環境	時間安排	講習時數	課程編排	講師教材 內容豐富性
駕駛道德	0.99066 (0.2881)	0.98823 (0.1579)	0.99722 (0.9022)	0.99517 (0.7039)	0.99708 (0.8907)	0.98949 (0.2175)	0.99369 (0.5474)
車輛保養	0.99166 (0.3618)	0.98949 (0.2174)	0.99049 (0.2768)	0.99750 (0.9226)	0.99797 (0.9531)	0.99296 (0.4762)	0.99444 (0.6262)
交通法令	0.99534 (0.7228)	0.99425 (0.6074)	0.99429 (0.6112)	0.99545 (0.7345)	0.99288 (0.4707)	0.99616 (0.8070)	0.99575 (0.7654)
肇事預防	0.98997 (0.2556)	0.98687 (0.1170)	0.98602 (0.0930)	0.99334 (0.5248)	0.99103 (0.3259)	0.99640 (0.8361)	0.98802 (0.1580)
安全駕駛	0.99637 (0.8032)	0.99728 (0.8837)	0.99637 (0.8035)	0.99512 (0.6808)	0.99908 (0.9884)	0.99708 (0.8669)	0.96939 (0.0013)

表 4.13 為事後問項與行為態度學習成效影響結果分析中發現道安講習教材內容與教學方式會影響車輛保養與肇事預防的行為態度學習成效；道安講習講師上課教材及內容的豐富性會影響駕駛道德的行為態度學習成效。從結果可瞭解，道安講習教材內容、教授方式的活潑生動可幫助駕駛人車輛保養與肇事預防在學習的成效；講師準備的教材內容足以影響講習學員在駕駛道德的學習成效。表 4.14 在事後問項與風險感認學習成效影響結果分析中發現道安講習講師上課教材及內容的豐富性對安全駕駛的風險感認學習成效有影響。

根據此節對於違規駕駛人問卷探討道路交通安全講習之教育成果四項評估，有以下幾點結論：

- (1) 監理單位實施之道安講習對於違規駕駛人行為態度及風險感認確

有影響，顯示道安講習對於違規駕駛人駕駛習慣、觀念及風險感認等改善有所幫助。另外從問卷統計分析結果顯示參加道安講習之違規駕駛人，在未來一個月內，有八成受訪者認為自己不會超速，八成四認為不會闖紅燈，八成四認為不會酒後駕車，故道安講習對於違規駕駛人具有遏阻作用。

- (2) 講師學歷、性別方面，對於違規駕駛人學習成效上並無顯著影響。但在講師年齡方面，其對於駕駛人在學習上有影響，講師講授道安講習的資歷應對於學員在學習上有幫助；講師授課技巧、教材內容品質提升等，有助於道安講習學習成效的提升，所以建議承辦道安講習業務之單位應重視講師的訓練及觀摩。
- (3) 在學員年齡、職業方面對於教學成效較無差異；但在學員性別、教育成度及違規類型方面，對於學員學習成效有影響，可提供道安講習執行機關參考，可考慮未來根據違規類型施以不同課程內容及教學方式以供學員學習。另外在學員講習前對道安講習是否在駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛有所幫與其學習成效之影響分析方面顯示，多數學員對於道安講習負面的看法，但對於其學習成效並未造成影響。
- (4) 本研究依據所在區位之監理單位分析，發現監理單位所在區域對於教學成效應無明顯的影響，唯有在交通法令的教學上，但本研究無證據探討是否是所在區域政府及監理機關致力於宣導所致。另外學員參與道安講習後對於上課內容、方式、環境、時間安排、講習時數、課程安排與講師教材及內容的豐富性等與學習成效之影響分析方面，講習後學員看法與學習成效方面無明顯影響，且多數民眾對於現行監理單位滿意度不高情形看來，監理單位有很大努力空間，使得道安講習達到所追求的功能與目的。
- (5) 台北市近八個小時的酒後駕車違規講習學習效果較一般三小時的課程佳，特別是在交通法令、駕駛道德及安全駕駛方面，道安講習課程規劃安排應視違規類型施以不同之講習內容及時間上的安排。

4.3 道安講習對交通安全之成效評估

道路交通安全講習制度最終目標在於改善交通安全，減少肇事機率，因此必須以實際的肇事資料來評估道路交通安全講習的效果。在此部分以事前事後比較方法（before/after studies method）進行道安講習安全改善評估。本研究以台北市為例，探討台北市為因應地方交通管理，而獨立開辦酒後駕車道安講習課程（楊登斌，民88年），是否有助於改善道路交通安全，減少酒後駕車肇事。故本研究評估此項專門針對酒後駕車講習課程對安全改善成效，冀望此結果可作為評估「酒後駕車道安講習」是否可長期實施及推廣到全國之基礎。

為瞭解道安講習對於行車安全是否有改善，本研究建立酒後駕車肇事模式，以台北市監理處所管轄之行政區為評估主體。以「酒後駕車肇事次數」為應變數；「是否辦理道安講習」、「參加講習的人數」、「酒後駕車違規舉發件數」及「時間趨勢變數」作為自變數。

由於每月酒後駕車之肇事事務屬於少數事件，且由表 4.15 及圖 4-2 顯示每月酒後駕車之肇事（死亡及重傷）次數呈現卜瓦松分配（Poisson Distribution），因此本研究建立卜瓦松迴歸模式（Poisson regression model），並以最大概似法進行模式的校估（張新立，民78年）。由於交通事故發生屬於稀少型態，如以傳統模式從事肇事因果分析，則可能發生以下幾點不適性：

- (1) 由於過大的觀測區或過長的觀測時間將使個體間的差異盡被隱藏；
- (2) 既使縮短觀測區域或時間，亦不符合連續性假設；
- (3) 以肇事率作為被說明變數雖可消除離散性問題，但仍無法滿足常態分配的不偏假設要求；
- (4) 若交通肇事型態符合卜瓦松或柏努力（Bernoulli）分配，則傳統迴歸模式將違反誤差項符合均質性之假設；

表 4.15 酒後肇事次數總計表

每月肇事次數	頻率	百分比	累積百分比
0	12	25.0	25.0
1	16	33.3	58.3
2	7	14.6	72.9
3	5	10.4	83.3
4	4	8.3	91.7
5	2	4.2	95.8
6	1	2.1	97.9
7	1	2.1	100.0
Total	48	100.0	

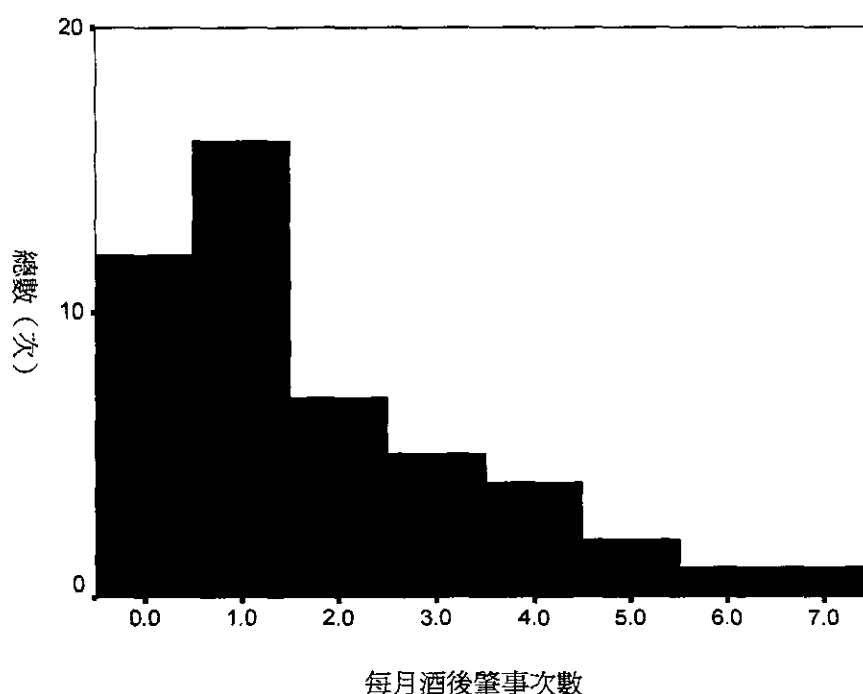


圖 4-2 酒後肇事分佈圖

基於以上數點原因，本研究擬採卜瓦松迴歸模式建立酒後駕車肇事模式，以檢定台北市酒後駕車肇事是否與道安講習的有無舉辦、實際參加酒後駕車講習人數、酒後駕車違規舉發件數等變項間具有相關性。講習之成效與酒後肇事間存在時間上之前後關係，也就是假設當期辦理的講習是對未來是否會發生酒後肇事造成影響，因此將「實際參加酒後駕車講習人數」及「有無舉辦道安講習」二變數設定為延滯變數(lag variables)，以呈現變數之先後關係。本研究共搜集民國八十五年三月至八十九年二月間每月酒後駕駛違規舉發件數、因酒後駕車而致死亡及重傷件數、實際參加酒後駕車講習人數等資料共 48 筆，除此之外，本模式亦考慮時間對於酒後肇事的影響，故加入時間趨勢變數，以探討時間與

酒後肇事間的關係。

本研究針對各變數進行相關係數分析，結果顯示「實際參加酒後駕車講習人數」與「道安講習舉辦與否」二變數間相關係數高達 0.726，又二變數實質意義相近，故若將二變數放入同一模式，可能會造成變數間的高度共線性，而本研究以二階段分別進行探討。每階段將分別構建二個模式，此二模式皆以「酒後駕車肇事件數」為應變數。其中，第一階段以探討「道安講習制度」的功能為主，分別將「實際參加酒後駕車講習人數」及「道安講習舉辦與否」二變數當作自變數，以構建第一階段的模式 1 及模式 2。而第二階段在於探討執法與肇事之間的關係，分別將「實際參加酒後駕車講習人數」及「酒後駕車違規舉發件數」二變數當作自變數，以瞭解執法的強度是否會影響肇事的結果。第三階段則綜合前二階段的變數，進行綜合的分析，模式的結果請參考附錄 15。

綜合以上所述，第一階段台北市酒後駕車肇事模式 1、2 如下所示：

$$Q = \alpha \times P^\beta \dots\dots\dots \text{模式 1}$$

$$Q = v \times D^\omega \dots\dots\dots \text{模式 2}$$

其中

Q 為酒後駕車肇事件數：以「台北市列管（死亡及重傷）交通事故統計分析」中酒後駕車該項（L）為準，資料來源為台北市交通資料快報；

P 為台北市酒後駕車道安講習實際報到人數，因台北市自民國八十六年十二月起開始針對酒後駕駛違規者進行講習，故在八十六年十二月之前的講習人數為 0。

D 為政策類別變數：D 值為 1 表示有實行酒後駕車違規講習；D 值為 0 表示沒有實行酒後駕車違規講習；

α, β, ω, v 為模式參數；

模式校估的結果如表 4.16 所示，由表可知「是否辦理道安講習」、「講習報到人數」在分別在 0.05 及 0.001 的信心水準下皆達顯著水準，其與自變數酒後駕車之肇事件數呈現負向關係，顯示酒後駕車講習舉辦後，酒後駕車之肇事件數亦有減少的趨勢，除此之外，當參加講習的人數越多時，肇事件數亦會減少，顯示講習舉辦的規模對於肇事案件會產生正面的影響。

表 4.16 模式 1、2 之模式參數估計表

參數	估計值	標準差	Chi-square	P-value
參與酒後駕車講習人數	-0.0004	-0.0002	4.0811*	0.0434
有無辦理講習	-1.0306	-0.2380	18.7498**	0.0001

註：(1) *表在 0.05 的信心水準下呈顯著關係

(2) **表在 0.001 的信心水準下呈顯著關係

由第一階段瞭解道安講習的舉辦對於酒後駕車肇事件數會有顯著的影響之後，本研究在第二階段接續探討執法與肇事之間的關係，第二階段台北市酒後駕車肇事模式 1' 如下所示：

$$Q = \kappa \times R^\gamma \dots\dots\dots \text{模式 1'}$$

其中

Q 為酒後駕車肇事件數：以「台北市列管（死亡及重傷）交通事故統計分析」中酒後駕車該項（L）為準，資料來源為台北市交通資料快報；

R 為酒後駕車違規舉發件數：以「台北市舉發違反道路管理事件」中「酒後駕駛舉發件數」該項為準，資料來源為台北市交通資料快報；

κ, γ 為模式參數；

模式校估的結果如表 4.17 所示，由表可知「酒後駕車違規舉發件數」在 0.001 的信心水準下皆達顯著水準，結果顯示執法力與肇事件數間呈現明顯的負向關係，換言之，當執法單位對於酒後駕車違規取締較為嚴格時，相對地因酒後駕車而死亡或重傷的案件亦相對較少，由此可瞭解執法力的強弱對於道路交通安全具有顯著的影響力。

表 4.17 第二階段模式肇事率模式參數估計表

參數	估計值	標準差	Chi-square	P-value
酒後駕車違規 舉發件數	-0.0008	0.0001	50.3743***	0.0001

註：***表在 0.001 的信心水準下呈顯著關係

本研究在第三階段加入時間趨勢變數，並將第一、二階段的研究變數結合，以探討肇事事件數與道安講習相關變數、違規率及時間趨勢之間的關係。因此第三階段台北市酒後駕車肇事模式 1" 及模式 2" 如下所示：

$$Q = \alpha \times P^\beta \times R^\gamma \times T^\varphi \dots\dots\dots \text{模式 1"}$$

$$Q = \nu \times D^\omega \times R^\gamma \times T^\varphi \dots\dots\dots \text{模式 2"}$$

其中

Q 為酒後駕車肇事事件數：以「台北市列管（死亡及重傷）交通事故統計分析」中酒後駕車該項（L）為準，資料來源為台北市交通資料快報；

P 為台北市酒後駕車道安講習實際報到人數，因台北市自民國八十六年十二月起開始針對酒後駕駛違規者進行講習，故在八十六年十二月之前的講習人數為 0。

R 為酒後駕車違規舉發件數：以「台北市舉發違反道路管理事件」中「酒後駕駛舉發件數」該項為準，資料來源為台北市交通資料快報；

D 為政策類別變數：D 值為 1 表示有實行酒後駕車違規講習；D 值為 0 表示沒有實行酒後駕車違規講習；

T 為時間趨勢變數；

$\alpha, \beta, \gamma, \omega, \nu, \varphi$ 為模式參數；

模式校估結果如表 4.18 及表 4.19 所示，表 4.18 顯示時間趨勢變數及酒後駕車違規舉發件數二變數在 0.001 的信心水準下具有顯著的關係，而參與酒後駕車講習人數在 0.05 的信心水準下呈現顯著。表 4.19 顯示時間趨勢變數及酒後駕車違規舉發件數二變數分別在 0.01 及 0.001 的信心水準下具有顯著的關係，而講習的舉辦與否並沒有顯著的關係。

表 4.18 第三階段肇事率模式參數估計表 (1)

參數	估計值	標準差	Chi-square	p-value
參與酒後駕車 講習人數	0.0004	0.0002	5.1183*	0.0284
酒後駕車違規 舉發件數	-0.0007	0.0001	25.3573***	0.0001
時間趨勢	-0.5626	0.1384	16.5252***	0.0001

表 4.19 第三階段肇事率模式參數估計表 (2)

參數	估計值	標準差	Chi-square	p-value
是否辦理 道安講習	0.3156	0.4526	0.4863	0.4856
酒後駕車違規 舉發件數	-0.0007	0.0001	25.1930***	0.0001
時間趨勢	-0.5132	0.1939	7.0058**	0.0081

註：(1) *表在 0.05 的信心水準下呈顯著關係

(2) **表在 0.01 的信心水準下呈顯著關係

(3) ***表在 0.001 的信心水準下呈顯著關係

由表 4.18 及 4.19 中可發現，「酒後駕車之肇事件數」與「時間」及「酒後駕車違規舉發件數」間具有明顯的負向關係，也就是說，酒後駕車之肇事件隨時間的增加有遞減的趨勢，且當酒後駕車之違規舉發數越多時，肇事案件亦相對較少，換言之，當警察人員對於酒後駕車違規駕駛人之執法較為嚴厲時，駕駛者因酒後駕車而肇事的機會就會較低。然而，「講習人數」及「是否辦理講習」二項變數卻與預期的結果不盡相同，在表 4.18 中，雖然「講習人數」在 0.05 的信心水準下顯著，但卻與酒後駕車之肇事件數呈現正向關係，也就是當講習人數越多時，酒後肇事件數亦會越多；在表 4.19 中，「是否辦理道安講習」與酒後駕車之肇事件數間不具有顯著關係，此種現象可由變數間之高度相關性來解釋之。由於「講習報到人數」及「是否辦理道安講習」二變數與「時間趨勢變數」間具高度相關，其相關係數分別為 0.579、0.862，在 0.01 的信心水準下呈現顯著關係，導致「講習報到人數」及「是否辦理道安講習」這二個變數在模式中的效果被「時間趨勢」變數所蓋過，而呈現符號不一致或是不顯著的情況。

本研究為量測講習之成效，故將「實際參加酒後駕車講習人數」及「是否舉辦道安講習」二變數設定為延滯變數(lag variables)，以呈現變數之先後關係，其中變數之間的延滯期間設定為二個月且模式結果適配良好。另外本研究亦就不同的延滯期間進行模式的校估，但模式校估結

果不佳，因此本研究未將校估的結果列於研究報告中。

因此由本研究結果可以發現，警察單位的執法能力是影響道路交通安全的重要因子之一，不論在第一階段及第三階段模式校估的結果皆顯示：警察單位的執法有助於酒後駕車肇事死亡人數的減少，而警察單位應在有限的人力及資源之下，針對重點違規項目進行大規模的舉發，以達促進交通安全之目的。在道安講習方面，由第一階段模式校估的結果發現「道安講習的舉辦與否」與「講習人數的多寡」，對於重大肇事件數會造成影響，但在第三階段這二個變數卻呈現不顯著或與預期狀況不合的情況發生，因此本研究對於「酒後駕車道安講習」是否有助於酒後駕車肇事死亡人數的減少持保留的態度，而台北市獨立開辦之酒後駕車講習課程是否對於道路交通安全之改善亦待進一步評估。

第五章 道路交通安全教育訓練系統

與道安講習功能定位

本章由個體風險理論與技術分析道路用路人之訓練與管理體系，構建道安講習之完整訓練系統，並分別探討其內各子系統間之運作關係，以釐定我國道安講習應有之功能地位。

5.1 用路人之教育訓練與管理

用路安全風險之管理與控制，並非一件容易的工作，必須透過縝密的風險管理與評估機制，找出各種風險因子，並經適當的評估機制選擇周延的改善方案。本研究為考量教育訓練在風險管理之角色與定位，首先從道路交通安全系統之運作架構著手，分析參與之子系統及其角色功能，並結合風險評估機制作為構建道安講習制度之理論基礎。

Shinar (1978) 首先提出「駕駛人在行車過程中是一部資訊處理機」的理論，強調行車因素間之動態交互作用關係 (Shinar, 1978)。Chang (1986) 則進一步將此理論加以推廣，結合人、車、道路和環境四大因素在行車過程中之相互關係而構建車輛運作之理念架構如圖 5-1 所示，並依據該理念架構而建立交通事故發生模式以描述四大要素對行車安全的影響。

因為駕駛人是車輛運作的主宰者，其隨時依據道路、環境和車輛狀況，進行決策以控制車輛之行進，因此駕駛人操作車輛的過程是在充滿不確定性的環境下進行動態的決策。所以駕駛人之態度、認知、生理條件、心理條件以及教育訓練之狀況都會影響駕駛人在駕駛過程的各項行為決策，並進而影響駕駛人的駕駛績效。由於駕駛技術受駕駛人之經驗與訓練之影響甚鉅，因此加強駕駛人的經驗與訓練有助於行車安全的提昇(運研所，民 77 年)。

國內外相關之文獻都證明道路交通事故之發生原因都與人相關（劉建邦、民 84 年；中華民國交通安全教育協會，民 85 年；陳子儀，民 85 年；Shinar, 1978；OECD, 1984）。我國肇事前十大原因都屬於駕駛人違規，佔道路交通事故發生原因 95% 以上（劉建邦，民 84 年）。該結果顯示違規與不當駕駛行為的確與道路交通事故發生具有密切之關係，政府若欲改善道路交通安全，降低行車風險，改正違規駕駛與不當之駕駛行為是最重要與有效的途徑。

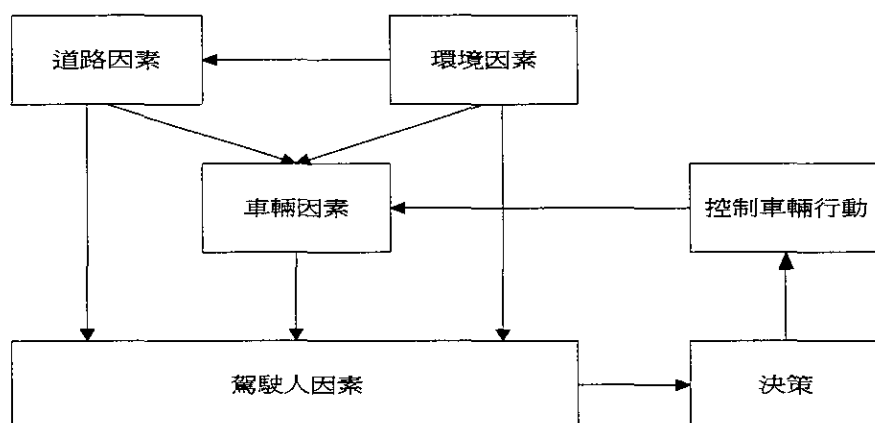


圖 5-1 車輛運作之理念架構 (Chang, 1986)

工程 (Engineering)、執法 (Enforcement) 與教育 (Education) 並稱為改善交通安全的 3E's。雖然透過執法給予違規者嚴厲的處罰往往具有最直接的改善效果（劉建邦，民 84 年；潘盟煌，民 87 年；OECD, 1984），但其效果終究是短暫的；而透過教育方法所蘊藏之久遠深長改造功效，更能達到治本之功效。交通教育訓練計畫對象包括所有用路人與潛在用路人，例如各級學校的交通安全教育、駕駛人訓練教育、道路安全講習、社會教育等，可透過教育的手段達到傳授駕駛或用路知識、教導駕駛技能、修正交通安全態度、改善風險認知、提升資訊處理能力與增強對內外在環境的判斷力等（AAA, 1977；Boon-Herckl, 1987；Rothengatter, 1987）。藉由這些功能的達成，將可以調整用路人的行為符合交通安全目標的要求。

本研究依據道安講習制度與監理制度、駕訓制度、考照

制度及執法體系之相互關係，構建我國之道路交通安全教育訓練系統如圖 5-2 所示。一個完整之道路交通安全教育訓練系統其目的在確保道路交通安全，以保護道路上每一位用路人的生命與財產安全。本研究進一步將駕駛人養成教育到照後管理劃分為考照前階段、考照階段、考照後階段、及一般用路人教育等四階段，分別敘明如下：

5.1.1 考照前階段（養成教育）

為有效達成最終目標，首先在考照前階段應規劃適當的養成教育，給予必要的駕駛技術與知識、車輛維護技術、交通法規與知識、安全駕駛知識、駕駛道德與倫理等教育訓練課程。這些訓練課程可透過各級學校、公司、工廠及大眾傳播媒體等來進行，以達到交通安全教育之功用。交通安全教育需全民一同參與，從小養成良好交通安全習慣，對於偏差之交通安全觀念及早矯正，凡此工作都必須在考照前階段之養成教育中就加以規劃並施教完成。

目前我國大多數汽車駕駛人皆會透過駕駛人訓練機構來進行考照前駕駛訓練，而交通部頒訂之「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」中，第二十一條對汽車駕駛教練、汽車結構講師、道路交通管理法規講師等都有資格之規定，上述三種講師皆須由公立汽訓中心訓練結業。法規中並強調每一所駕訓班皆須具備上述三種講師，其完整之講師規範對駕駛人術科與學科應可提供完整之課程訓練，由表 5.1 可見交通主管機關對考照前駕駛人學科與術科訓練已有相當完整之規劃。

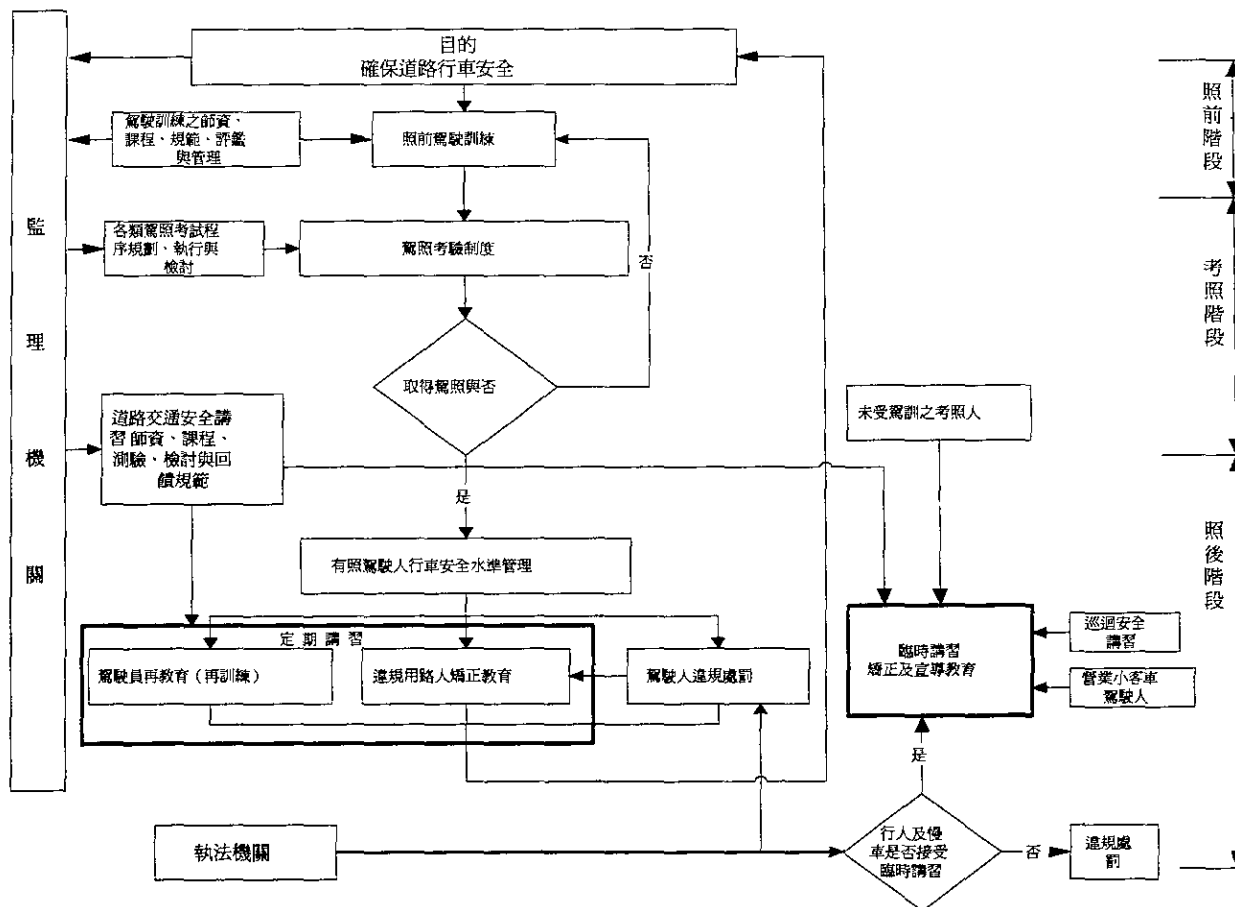


圖 5-2 道安講習、監理、執法、考照、駕訓之道安系統架構圖

但是隨著交通環境之複雜化、運輸科技進步與法令政策之快速變遷，必須隨時考量是否增加適當的教學項目或改善教學內容與技巧，以因應用路人之需求。例如採取電化教學，模擬車輛教學，3D 虛擬實境教學，增加風險感認課程，或強制汽車保險教授等等。英國曾評估在理論考試 (theory test) 部分中增加風險感認測驗，並證明其相當具可行性與有效性。美國部分州則需要測試強制汽車保險測驗 (insurance test)，以提升民眾對保險內容之認識。

5.1.2 考照階段

第二階段則是考照階段，當駕駛人申請駕駛執照考驗時，除輕型機器腳踏車駕駛執照免予路考外，其餘皆須考驗筆試及路考。筆試包括交通規則及機械常識，報考普通駕駛

執照者，免考機械常識。當考試成績達到及格標準後，即可取得合格駕照，不及格者則回到第一階段養成教育持續加強教育訓練。在考照階段若屬於未經公私立訓練機構結業之駕駛人，根據「道路交通安全講習辦法」第八條規定，公路監理機關得施以發照前臨時講習，因此公路監理單位對於未上過學科之駕駛人，可以在此階段進行學科課程補救措施。所以通過考照之駕駛人，對交通規則及機械常識具有交通主管機關認定及格之常識，且具備安全駕駛車輛的能力。而參加駕訓機構訓練之汽車駕駛人，也已具有學科課程中之基本知識。駕駛人正式取得駕照後，得以在道路上合法駕駛車輛，此後即邁入第三階段之考照後管理階段。

考照階段是政府可用來篩選駕駛人最重要的關卡，因為可以透過適當的考試設計引導養成教育之方向。政府應建立考試項目、內容、方式之更新機制，以適時因應外在環境之變遷、運輸科技之進步與政策法令之修訂等因素。考試機制之更新可以促進養成教育品質之提升與考照人之上課與應試態度。

5.1.3 考照後階段

考照後階段主要是管理具合格駕照之駕駛人，其目的為確保道路行車安全。進入此階段之駕駛人，已通過考照階段之篩選，所以應屬於了解交通規則及具有安全駕駛能力之駕駛人。此階段除一般行政事務管理外，主要包括三項工作：(1)違規駕駛人處罰；(2)違規用路人矯正教育；(3)駕駛人再教育（訓練）等。

此階段違規駕駛人處罰與違規用路人矯正教育可合併使用，或僅採取處罰措施。違規駕駛人處罰必須仰賴執法機關的取締執行，唯有落實交通違規執法取締工作，才可對違規駕駛人進行處罰，以產生遏阻力量。執法人員並根據違規事項裁定是否需要接受矯正教育（道路安全講習課程）。

表 5.1 民營汽車駕駛人訓練機構應授課目及教學時數配當表

課程區分	課目	小型車普通駕駛班教學時數			小型車職業駕駛班教學時數			大客貨車駕駛班教學時數			聯結車駕駛班教學時數			小客車逕升大客車駕駛班教學時數			
		上課	實習	小計	上課	實習	小計	上課	實習	小計	上課	實習	小計	上課	實習	小計	
學科	駕駛道德	2		2	2		2	2		2	2		2	8		8	
	急救常識	1		1	1		1	1		1	1		1	2		2	
	駕駛原理與方法(含安全駕駛)	2		2	2		2	3		3	3		3	4		4	
	肇事預防與處理	2		2	2		2	4		4	4		4	4		4	
	道路交通管理法則	9		9	9		9	6		6	4		4	9		9	
	汽車結構及常識	4	4	8	10	10	20	7	3	10	3	3	6	8	8	16	
術科	場地駕駛訓練(含模擬駕駛)	基本駕駛		12											2	2	
		應用駕駛		8	20		28	28		12	12		14	14		12	12
	小客車逕升大客車駕駛班駕駛大貨車場地駕駛訓練(含模擬駕駛)	基本駕駛														2	2
		應用駕駛														4	4
		日間道路駕駛														2	2
		夜間道路駕駛														2	2
	日間道路駕駛		12	12		17	17		6	6		8	8		12	12	
	夜間道路駕駛								3	3		4	4		2	2	
合計	20	36	56	26	55	81	23	24	47	17	29	46	35	46	81		
備註	上課時間每小時按五十分鐘計算。 小型車普通駕駛班場地駕駛訓練基本駕駛部分，每一節次駕駛教練得同時教授學員一人；應用駕駛實習及道路駕駛實習部分，每一節次駕駛教練得同時教授學員二人，但於應用駕駛實習時，每一學員須單獨使用一輛教練車。 其餘班次之場地駕駛訓練及道路駕駛，每一節次駕駛教練僅能教授學員一人。																

資料來源：民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法附件五

第三項工作主要對於一般駕駛人、職業駕駛人或危險物品運送人員進行定期性或不定期性道路交通安全講習教育。在「道路交通安全講習辦法」有明文規定辦理各項一般駕駛人講習課程，對象除根據「道路交通管理處罰條例」中，應受講習處罰之違規駕駛人外，講習辦法

中另有其他規定。在職業駕駛人講習方面，根據「營業小客車駕駛人職業登記管理辦法」中，第七條規定「汽車駕駛人辦理職業登記前，應先參加講習，在接受執業相關法令及執業地之地理環境、道路狀況測驗，測驗成績以七十分為及格」。而「道路交通安全講習辦法」對於營業小客車駕駛之臨時講習亦有相關規定，兩項辦法中皆說明此類講習皆由警察機關辦理；但目前「營業小客車駕駛人職前講習」是由各地區之汽車駕駛訓練中心開授，而台北市駕駛訓練中心另增加開授「聯營公車單位管理幹部暨駕駛員行車安全講習」及「計程車行車安全講習」。在危險物品運送人員方面，根據「毒性化學物質運送管理辦法」中，第六條規定「毒性化學物質之運送人員，應經交通部許可之訓練機關專業訓練...」，而根據交通部於八十八年九月修訂之「危險物品運送人員專業訓練要點」中，其訓練可由下列單位辦理：(1)政府機構、(2)學術研究機構、(3)事業單位（以訓練該事業及其承攬人、再承攬人所屬員工為限）、(4)非營利為目的之財（社）團法人。由交通部負責申請許可業務，交通部及省（市）公路主管、監理機關負責查核。訓練課表如表 5.2 所示。

表 5.2 危險物品運送人員專業訓練課表

項目	科目	時數
1	安全駕駛	15
2	汽車保養與檢驗	
3	危險物品運送相關法規	
4	危險物品運送之事故預防、應變及通報	
5	物質安全資料表	
6	危險物品之認識	
7	個人防護裝備及滅火器之使用	
8	緊急應變指南之使用	
9	考試	1

資料來源：危險物品運送人員專業訓練要點附件一

照後管理階段中，給予駕駛人矯正教育或再教育的工作是非常重要的。因為當駕駛人在 18 歲或其他年齡取得駕駛執照在道路系統運作，直到其完全退出系統，其間可能高達 50 年以上。但目前道路交通安全教育之機制並無法有效更新其知識、技能、態度與觀念。道路安全講習系統必須能夠補足此一部分教育訓練空缺，尤其對於具潛在高風險卻尚未違規之駕駛族群必須採取有效的預防措施，道路安全講習即為一可用之良方。

監理體系在此駕照訓、教、考、驗、再教育體制中佔有極重要的角色。在照前管理階段，交通部適時修訂駕駛訓練班師資、課程、規範等辦法，監理機關應隨時對各駕訓班進行抽查、評鑑與監督管理。在駕照考驗階段，監理機關負責各項考試的規劃、執行與檢討工作，並負責合格者駕照製作發放與後續管理之責。照後管理階段，交通部適時針對講習辦法相關法規中，各項不合時宜之條文內容應加以修正，監理機關負責道路安全講習的課程、師資、規範、測驗與檢討回饋，以及確實執行道路交通安全講習。道安講習講師，直轄市與台灣省差異極大，台灣省講師需由公路局北區汽訓中心加以培訓，然後由交通主管機關核發合格證明書；而台北市則是由監理處自行聘任交通安全專業講師。

5.1.4 一般用路人教育

在用路人中除一般機動車輛駕駛人外，道安講習對象還包含行人、慢車及一般社會大眾。分別於道路交通安全講習辦法中第八、九、十條中規定之，對於行人及慢車使用人違反處罰條例時，得由行為地之警察機關施予臨時講習，監理機關得至當地各機關、學校、工廠、或公司，對一般社會大眾進行巡迴安全教育。

由此系統架構可以看出監理機關的定位將會決定整體系統的績效。如果監理機關總攬照前、考照、照後管理的監理、管理、執行等工作，那必然造成監理機關消化不良。監理機關在照前階段的定位為負責監督，主要由駕訓班負責執行工作。考照階段大部分業務規劃執行都由監理機關負擔，但亦採取派督考方式將部分考照業務由駕訓班負擔。照後管理階段除取締工作由執法體系負責外，照後管理大部分工作由監理機關負責，其功效未能充分發揮。雖然講習辦法中規定講習依類型不同，而由警政機關或監理機關辦理，但目前警察機關由於人力不足，大多已不再辦理講習業務。因此如果在照後管理階段，把駕駛人改善教育設計與執行由外部單位負責，而讓監理單位只負責監督這些執行單位之課程規劃與運作成效，則可能有表現較佳之機會。

其次，監理機關負責所有駕駛人改善教育計畫的過程中，並未結合駕照管理制度，以產生綜效。亦即道安講習教育與駕照管理未產生連動互補關係。例如日本在駕照更新時給予無違規或肇事紀錄駕駛人簡素講習、有不良紀錄者給予較長的講習等機制。

5.2 道路交通安全教育體系

本研究由生命週期觀點來探討不同用路人身份所應接受之交通安全教育，以及目前我國所提供的安全教育狀況。並且根據此一體系架構對道路交通安全講習制度給予適當的功能定位與角色扮演，以發揮其應有之功能。本研究在此探討行人、一般駕駛人、及職業駕駛人等三種身份之用路人，而在生命週期之區分上則分為學齡前、就學階段（十八歲以下之小學、國中與高中）、十八歲以後（在學或社會服務）、退休階段，整理如表 5.3 所示。

表 5.3 用路人之交通安全教育生命週期分析表

		學齡前	就學階段			社會服務階段	退休階段
			小學	中學	大專院校		
行人	一般	○	◎	◎	○	—	—
	違規	○	◎	○	○	△	△
一般駕駛人	機車	—	—	○	△	△	△
	汽車	—	—	△	◎	△	△
	違規	—	—	—	△	△	△
職業駕駛人		—	—	—	—	△	—

附註：「—」表闕如，「△」有執行，「○」質量佳，「◎」質量最佳（本表為相對比較，◎並非表示無須改善，因為就整體而言都有相當大的改善空間）

5.2.1 行人教育

行人缺乏執照及繁複交通規則的限制，因此行人群體較駕駛人的年齡層分佈更廣。根據不同年齡的行人對整體交通系統的反應能力，可以將行人分為三個階層：(1)不到駕駛年齡的孩童及青少年；(2)年齡足以考照，但某些時候不處於駕駛狀態的人；及(3)在交通系統中經歷過各種問題的老年人。

根據統計資料指出，處於第一、三階層的行人是交通事故主要的受害者。一項 Maryland 地區對三年以上的行人交通事故所做調查顯示，幾乎四分之三行人死亡交通事故都是發生在 10 歲以下及 65 歲以上，以及酒醉的人身上 (Baker, Robertson、O'Neill;1972)。而另一項由 Kentucky 運輸機構所做的類似調查 (Zegeer & Deen,1976) 亦發現，雖然交通事故死亡年齡大部分介於 15 至 44 歲之間，但行人死亡交通事故則多發生在 9 歲以下及 64 歲以上，在英國 (Smeed,1976)

及澳洲 (Avery,1974) 也有類似的調查結果。在英國的研究指出，每行走一英里，65 歲以上的行人發生交通事故的機會是 30 至 39 歲年輕成人的三倍，而十歲以下的孩童則是成人的八倍。

兒童因為缺乏在道路上安全行走所需的技巧和習慣，其思考方式又以自我為中心，對於交通系統的架構與規則僅有片段的瞭解，對交通號誌的認識不完全，注意力不斷改變且容易分心，使他們在道路上行走時極易成為事故之受害者。老年和殘障行人可以認知穿越街道時所潛藏的危險，但他們的感覺和反應能力可能較為退化，特別是視野和動態視覺敏銳度的退化，可能造成他們對於車輛的速度及穿越道路所需的時間判斷發生錯誤，同時在察覺車輛駛近的反應上也較遲鈍。

因此政府單位應積極重視行人的交通安全及教育，而平均每個人在其生命週期內，行走在街道、巷道中的時間機會遠高於使用車輛行駛於道路上，特別是未擁有車輛的族群，如學生、老人與家庭主婦。每個人在成長過程中都會經歷此一階段，所以行人的交通安全教育是非常重要的。而完整的行人交通安全教育內容更應包括學齡前兒童與國小學童的安全教育、青年及成人的安全教育、中老年人的安全教育、及殘障行人安全教育等四大部份，分別說明如后。

1. 學齡前兒童與國小學童的安全教育

研究指出以反覆的訓練及口語的教導，可以增強兒童在穿越街道時所需要之尋視路況記憶（例如看看左邊再看看右邊等），對孩童過馬路之安全提升有很顯著之幫助。對於車速不易掌握是年幼孩童共通之特性，許多務實之作法已在世界各國廣泛推動，教導孩童儘可能使用天橋或地下道等有屏障的設施也是一種安全之防護措施。此一階段的教育場所為家庭與學校，政府應編制相關手冊、錄影帶及舉辦父母或老師教導研討會或觀摩會，提升父母與老師的教導知識與能力。此部分主要由父母及老師經常反覆利用機會予以教導。

在日本東京都的安全教育規劃課程中，約有八成的小學將腳踏車安全教育列在學校學習課程之中，使孩童能理解基本之交通規則，並配合家長教育孩童之需要，編印「交通安全手冊」以達成親子共乘的教育指導原則。國內已設置交通博物館，博物館內可設置交通安全相關設施，以活潑、有趣的方式教育兒童使用各項交通設施、交通工具等；如德國、法國、瑞士及荷蘭，設置兒童交通公園於學校旁，供實際指導與訓練之用或配合學校舉辦交通安全教育等活動。

2. 青年及成人的安全教育

定期在各公司、學校、機關團體實施道路安全教育，或在各公共場所、車站以文宣品宣導，並以行人違規肇事案例予以說明及警惕。對於行人違規者應給予強制性的交通安全教育課程，改正其行為與態度上之偏差，並促進其自我保護的安全動機。

3. 中老年人的安全教育

中老年人因為年齡增長，身體逐漸退化，身體各項感知與反應能力也隨之減退或變差。因此在處理同樣的交通狀況或環境時，青壯年行人會比中老年行人容易處理。所以政府應該提供 45 歲以上中老年人適當的教育訓練與協助。例如定期實施反應測驗，以掌握其老化程度，並給予不同程度上的建議和教育，特別是反應差者給予一些口訣及注意事項，並加強對交通安全新設施的介紹及使用教育。

我國在邁向高齡化社會之際，應更重視老人之交通安全問題，根據老年人身體老化特性與交通事故現況，發展適合老年人之交通安全教育。藉由「老人俱樂部」相關團體、養老院、家庭等，以加強老人交通安全相關知識。

4. 殘障行人安全教育

對於殘障行人提供在道路上緊急反應上的應變措施，並教導道路上號誌規則及無障礙設施使用程序等。我國在目前行人安全教育的實施上，除了在中小學階段可以接受到質量較高的行人安全教育外，其他階段所提供與可接受的安全教育訓練相對比較少與差。尤其是學齡前階段幼童行人安全教育，政府可提供家長更多的教育指導與教育幼童的工具，以便多元化地訓練幼童如何安全的使用道路，例如提供幼童交通安全指導手冊、錄影帶、多媒體光碟、家長訓練課程與網際網路參考資源等。

在大專院校或社會服務階段後，行人安全相關教育機會偏低。雖然在此階段行人的相關知識、技能與認知能力皆發展至顛峰，比較能夠因應各種交通狀況，但是不當的態度、觀念與行為卻是另外一個需要關心的問題。有違規行為的行人之矯正教育主要依賴目前的道路安全講習制度，但僅有台北市持續實施講習工作，其他縣市則付之闕如。

最後就是在退休階段的行人，如前所述因為年齡的增加所帶來的

身體退化問題，是高齡化國家必須因應的重要課題。目前我國在此一階段所能提供的教育訓練微乎其微，僅能依靠宣導方式傳遞相關的資訊，似乎難以滿足此一課題所需。

5.2.2 駕駛人教育

根據內政部警政署民國86-88年臺閩地區道路交通事故肇事主因統計資料顯示，95%以上係駕駛人違規，此訊息透露駕駛人違規與交通肇事具有相當密切之關係。駕駛人教育包括機車駕駛人、汽車駕駛人與違規駕駛人部分。

1. 機車駕駛人

在高中階段透過學校施予駕駛安全知識與技能，可以利用特定場地實際演練，或利用三度空間之虛擬實境模擬操作等方式提早學習機車駕駛安全知識。駕駛安全知識部分可由老師教導或可以參加類似教育訓練團體辦理的營隊，提早培養正確的安全駕駛觀念、知識與技術。到考照前之養成教育部分，則應鼓勵民眾參與正式機車駕駛養成教育，學習機車安全駕駛與操控技能，並加強其交通法規、安全駕駛知識、及正確之安全風險觀念。考照除應有學科及術科測驗外，應增加考照者性向測驗，以測知考照者的風險值或個性，針對此一數值進行不同的類型或不同時數之道安相關課程講習，給予事前之矯正並灌輸正確之駕駛觀念。取得機車駕照後，若屬於未經正式機車駕駛訓練教育的民眾，則在領照前應施予短時間的學科講習，以增加其對道路交通安全知識與機車駕駛性能之瞭解。

若是大專院校學生則可以透過學校施予機車交通安全駕駛教育，或是由政府設置鼓勵大專院校學生參與企畫、設計、執行交通安全教育或宣導計畫之制度。一方面可以應用具有強大活力與創意的大專院校學生參與交通安全教育或宣導工作；另一面讓大專院校學生經由實際參與交通安全活動激發其作為安全駕駛者的動機。

若是就業的民眾，則必須透過公司、團體、大眾傳播媒體、網際網路等媒介作為施予機車交通安全教育之處所與媒介。其次，更換駕照之時則應依照其違規點數多寡給實施不同程度的講習課程，通信換照的優惠應僅給那些無違規與肇事記錄的優良駕駛人。

退休後的駕車族方面，則應考慮將換照期間縮短。在換照時亦應

進行身體檢查，以檢測其相關反應程度，以瞭解身體狀況，適不適合再繼續駕駛機車。鼓勵其參與駕駛交通安全教育課程，以瞭解在道路駕駛中所該注意的狀況及緊急應變措施。

就駕駛人教育而言，機車駕駛人部分相關的安全教育機會相當少，連養成教育都是屬於非正式、非系統化的學習方式。對於機車駕駛人的教育訓練似乎是亟待補足之處。僅靠宣導與執法雙重手段似乎並無法將機車肇事風險控制到可以忍受的範圍，因此加強機車交通安全教育訓練應予納入新的道路安全講習系統。

2. 汽車駕駛人

在高中階段透過學校施予相關的駕駛安全知識與技能，在特定場地內給予實際操作之機會，或透過三度空間之虛擬實境模擬操作等方式提早學習汽車之安全駕駛知識。安全駕駛常識部分可由老師教導或參加類似教育訓練等團體辦理的營隊，提早培養正確的安全駕駛觀念、知識與技術。到考照前之養成教育部分，則應鼓勵民眾參與正式汽車駕駛養成教育，學習汽車安全駕駛與操控技能，並加強其交通法規、安全駕駛知識、及正確的風險意識。考照除應有學科及術科測驗外，應增加考照者性向測驗，以測知考照者的風險值或個性，針對此一數值進行不同的類型或不同時數的道安相關課程講習，給予事前之矯正並灌輸正確之駕駛觀念。

取得汽車駕照後，若屬於未經正式汽車駕駛訓練教育的民眾，在領照前應施予短時間的學科講習，以增加其對道路交通安全知識與汽車駕駛性能之瞭解。其次在取得汽車駕照一年內應鼓勵或強制要求新手駕駛人參加道路安全駕駛課程，提升其駕駛品質，以降低其肇事機會。

若是大專院校學生則可以透過學校施予汽車交通安全駕駛教育，或是由政府設置鼓勵大專院校學生參與企畫、設計、執行交通安全教育或宣導計畫之制度。一方面可以應用具有強大活力與創意的大專院校學生參與交通安全教育或宣導工作；另一面讓大專院校學生經由實際參與交通安全活動激發其作為安全駕駛者的動機。

若是就業的民眾，則必須透過公司、團體、大眾傳播媒體、網際網路等媒介作為施予汽車交通安全教育之處所與媒介。其次，更換駕照之時則應依照其違規點數多寡給實施不同程度的講習課程，郵寄換

照的優惠應僅給予那些無違規與肇事記錄的優良駕駛人。

退休後的老年駕車族方面，則應考慮將換照期間縮短。在換照時亦應進行身體檢查，以檢測其相關反應程度，以瞭解身體狀況，適不適合再繼續駕駛汽機車。鼓勵其參與駕駛交通安全教育課程，以瞭解在道路駕駛中所該注意的狀況及緊急應變措施。

汽車駕駛教育部分，尤其是在養成訓練教育部分可說是目前我國交通安全相關安全教育中質量最高者。短期密集的訓練課程似乎不足以降低駕駛人漫長駕駛歷程中的肇事風險。取得駕駛資格後，長達四五十年左右的駕駛歷程中可以再次接受到比較正式的安全教育幾乎為零，僅能依靠各種宣導或少許的演講機會來補充訓練。交通安全宣導或少許的聽講機會所能夠涵蓋的層面與其成效是否能夠可以有效降低個人駕駛肇事風險，仍待檢驗。但在安全訓練的一項基本法則「過度訓練」，因此增加駕駛人接受安全教育訓練的機會是重要的提高安全的手段。道路安全講習制度應該將此部分駕駛人的安全教育包含在內，以降低駕駛人行車肇事風險。

3. 違規駕駛人

違規汽機車駕駛人應給予違規矯正教育。若為社會無法忍受之高風險的特定違規行為則應列為強制性參加多天期治療型道路交通安全講習課程，例如酒後駕車、違規肇事、闖紅燈或違規頻繁（如累積記點達一定門檻）等。其他勉強忍受範圍內的一般高風險違規行為則採取強制性半天或一天的矯正型道路交通安全講習課程。其他非重度違規則以獎勵誘因措施鼓勵民眾參加道路交通安全講習課程。

5.2.3 職業駕駛人教育

職業駕駛人在養成教育階段已有適當的駕訓課程協助其獲取必要之道路交通安全常識及安全之駕駛技術。違規職業駕駛人同樣必須接受道安講習課程之矯正與再教育。此外，政府亦得因為管理之需要辦理講習課程以進一步充實職業駕駛人之安全知識、技能、態度與觀念等。

此外，由於持用一般駕照駕駛公司自用大小客車、大小貨車之駕駛人亦屬於高曝光量的駕駛人，有必要給予適當的講習課程以維持其安全駕駛之能力、知識、態度與觀念等。因此，理應將公司駕駛人納

入為道路交通安全再教育之重點群組。

現有道路交通安全講習制度主要之施教對象涵蓋特定違規駕駛人、職業小客車駕駛人、違規行人與慢車、以及提出要求之學校、公司與團體成員。但主要之實施對象仍以特定違規駕駛人及職業小客車駕駛人為主。

綜合前述對道路交通安全教育體系生命週期的分析與檢討，我們可以發現在行人生命週期中，大專院校、社會服務與退休後等階段之交通安全教育工作相當貧乏，而這三個階段通常也是使用車輛之生命週期。因此這些生命週期階段的行人交通安全教育工作其實可列入道路安全講習制度之實施範疇。

一般機車駕駛人生命週期中最缺乏安全教育訓練階段涵蓋整個機車駕駛人的生命週期。因此，機車駕駛人生命週期中各階段的安全教育訓練應該列為道路安全講習制度之範疇。小客車駕駛人生命週期中最缺乏安全教育訓練階段在於取得駕照後的大專院校、社會服務與退休階段等階段，因此應加強此三個階段之道路安全講習。職業駕駛人生命週期中最缺乏安全教育訓練階段在於取得職業駕照後之社會服務階段，因此該階段亦應納為道路安全講習制度範疇之中（如表5.4所示）。

綜合上述而言，道路安全講習制度定位應以行人矯正教育與駕駛人改善教育（包括違規者與一般駕駛人之再教育）為主。其角色為駕駛養成教育以及家庭、學校、社會安全教育之合作者，共同協力改善道路交通安全。在駕駛人部分以養成教育的矯正教育與再教育為主。因此，道路交通安全講習制度應以較小的範圍為主，但提供小範圍內族群之廣泛交通安全教育訓練服務，雖然縮小服務範圍卻增加普遍率。

道路交通安全講習制度只是一種手段，為達成其最終目標以提升道路交通安全而制定。雖然提升道路交通安全的手段相當多元化，主要是工程、執法與教育三大類。執法手段如果應用得當則可在短期內收立竿見影之功效，但其效果之延續性有遞減之特性，同時過度耗費警力資源將會影響其他執法之需求。因此，除了執法之外，必須配合具持續性效果的改善措施，教育方式即有此一潛力。採取交通安全教育手段之效果不易在短期呈現，需要長期持續性的投入才能達成目標。但當其效果出現之後，將可促進整體社會交通安全文化的提升，

即便是降低執法資源之投入仍能維持低風險的道路環境。

表 5.4 道安講習制度應實施的生命週期階段 (●部分)

		學齡前	就學階段			社會服務階段	退休階段
			小學	中學	大專院校		
行人	一般	—	—	—	—	—	—
	違規	●	●	●	●	●	●
一般駕駛人	機車	—	—	—	●	●	●
	汽車	—	—	—	●	●	●
	違規	—	—	—	●	●	●
職業駕駛人		—	—	—		●	

道路交通安全講習制度其真正角色為配合執法處罰之後的治療或矯正工作與單純之再教育工作。對於重度違規者給予罰金或其他吊扣駕照等處罰，在短期內其效果是顯著的，但在罰完錢或吊扣期間屆滿後是否就不再違規呢？似乎並沒有肯定的答案，此時必須配合適當的矯正與治療課程，達到改正其觀念、態度與行為之目標。

道路交通安全講習是藉由教育訓練手段來達成改善目標群體的道路交通安全績效。透過安全教育手段可以直接影響的個人交通安全之知識、技術、態度、行為、習慣與動機 (Glendon & Mckenna, 1995)。因此道路交通安全講習制度對於個人目標包括：

- (1) 為改善駕駛技能。
- (2) 傳授駕駛或用路知識。
- (3) 修正對交通安全態度與行為。
- (4) 改善對風險的認知。
- (5) 增加對危險的認識。
- (6) 增強追求安全用路的動機。
- (7) 提升用路資訊處理能力。
- (8) 增強對內外環境影響的判斷力。

(9) 增加對同時使用道路之用路人生命尊重。

對國家社會部分則可以藉由政府積極投入改變社會的交通安全文化，並發展國家在道路交通安全風險管理的能力、維持政府高層對道路交通安全的承諾與支持、降低道路交通肇事所帶來的損失、增加全民參與交通安全教育之機會。

根據道路交通安全講習之目標，其制度所必須具有的功能包括：

- (1) 矯正違規行為。
- (2) 增加一般駕駛人對新交通環境、交通科技、法規、及政策之認識。
- (3) 增加駕駛人自我保護之駕駛能力。
- (4) 提升職業駕駛人之駕駛知識、技能與對法規政策之認知。

5.3 交通安全教育之推動單位及其功能

綜合前兩節所述，交通安全教育的執行與推動需藉由政府主導與推動，並配合法令規則予以規範，從各級交通主管機關、警察機關、各監理單位、學校、公司團體等，由上而下，在交通安全相關課題上是唇齒相依的。茲對參與推動交通安全教育各單位及其功能分別說明如后。

5.3.1 交通主管機關

交通部為交通安全推動之最高指導單位，協調各部會配合推動與執行（如：與內政部警政署配合推動取締違規與宣導、與教育部配合落實學校交通安全教育課程、與新聞局推動交通安全文宣於媒體播放等），並監督所屬單位在交通安全教育的貫徹與執行及交通安全教材編審及製作，並嚴格審核資金申請等。

5.3.2 警察機關

由於警員是與道路交通違規者正面接觸的第一人，交通警察是道路交通安全教育之最佳推銷員。但國內往往兩者會因違規事項起爭執，加上交通執法人力不足，以致於舉發違反交通事件案亦由路邊欄

檢舉發為主、逕行舉發為輔，轉型為以逕行舉發（科學儀器）舉發為主、攔檢舉發為輔之取締方式。根據統計，違規取締 70% 比例為逕行舉發，僅 30% 是由員警攔檢舉發；若警員在法律地位上有權可對違規者立即實施講習，此時印象最為深刻，此作法應是個最有效的辦法；況且逕行舉發通知寄來，已對違規時間地點、情況遺忘，失去時效。由於交通警力實在有限，若要執行攔檢違規立即講習確實有其困難。惟交通執法如果能在某些重點違規項目上持之以恆，既可避免造成警察單位作秀或選擇性取締之負面形象，更可收到嚇阻違規行為之功效。

5.3.3 監理單位

除執行現有業務外，並配合交通主管機關專案推動交通安全教育。在道安講習方面，研擬配合換照時依違規記點數目實施不同講習方式之作法。駕駛人達一定年齡後，縮短駕照效期，必須回到監理單位進行身體、心理及各項反應上的檢查通過後，駕駛人方能繼續擁有駕照，並借此機會接受交通安全新知並瞭解身心狀況。在考照上，可考慮加入性向及駕駛適應性測驗，以瞭解考照者的風險傾向，並提出因應對策和矯正教育。

日本駕駛執照每三年必須換新一次，以生日為準，一個月內親自辦理，清查無違規紀錄及異動登記後，即以專用照相機照相，於等取駕照之半小時內，安排駕駛人參觀各種交通宣導資料，即所謂的「簡素講習」；若有違規紀錄者則依情節輕重參加半天或一天以上之特別講習，才能領取駕照。

5.3.4 學校

德國於 1950 年在聯邦法律訂定學校交通安全教育為義務，1955 年制訂「學年別指導綱要」。法國法律訂定，學校的交通安全教育為義務的。並頒佈「學校交通安全教育指導綱要」，擔任交通安全教育教師者，必須依法通過考試合格，持有合格證書者。並對於師範學校並施以交通安全教育。

學校是傳道、授業及解惑的場所，老師給予學生正面的觀念，影響學生在交通安全上是正面的，特別是小學，學生常會以老師的命令為最高指導原則。小學生之可塑性高，自幼灌輸交通安全知識，深刻記憶在腦中，況且交通安全是一種終身教育，從兒童、青少年、中年

至老年，有好的基礎，才易養成好習慣。學校舉辦交通安全相關活動，給學生有參與感，對於學生在交通安全常識及認知上會有根深蒂固的影響。所以學校應重視交通安全教育，並將課程融入課程及教材中，如英文、國文課（交通安全作文等）。在大學階段加強學生交通安全法治教育、人員急救（傷口包紮、CPR等）及事故處理與排除等。

5.3.5 公司團體

公司團體為強化本身之競爭力，節省人事訓練開銷，並關懷員工之生命安全，應積極推動員工道路交通安全之講習與教育。近年來，開放外籍勞工來台工作，外籍人士對於我國交通設施及規則等均不甚瞭解，有必要由公司主導予以交通安全相關教育。未來各公司可考慮在員工在職訓練上加入交通安全教育，邀請監理單位、學校、政府單位前來講演。

日本交通主管機關要求機關、學校、公司及團體需協助督導所屬員工實踐交通安全，特別是使用安全帽與安全帶。由於員工與所屬單位有利害關係存在，除國家法令予以規範外，再加上單位內規約束，及長官、師長及同事之互相提醒，成效不錯，可供國內借鏡。

在職業駕駛人方面，可成立自律的訓練中心，以配合政府推動各項交通安全政策。英國為提高計程車司機之素質及服務水準，成立「計程車駕駛訓練中心」，訓練其駕駛人對路況、國家觀念、禮儀等事項之瞭解，並且需經過兩年十次考試，始能取得職業駕照。

5.4 道安講習之功能

道路安全講習制度之終極目標在於改善道路交通安全，因此其功能定位必須能夠符合此一目標。但「安全」是一個比較模糊的名詞與目標，若以風險來作為衡量安全狀況的指標，則可結合已經發展良好的風險管理邏輯與理論作為道安講習功能定位之理論基礎，從而發展符合風險管理邏輯之道安講習制度，達成其最終目標。

道安講習之目標對象母體是全體用路人，但如何妥善規劃何種用路人需要接受道安講習課程，以及其對應的道安講習功能，為充分發揮其功能達成其終極目標之首要工作。因此，本研究提出用路人肇事風險組成三角形圖，作為用路人潛在肇事風險分類之用，並配合個體

風險的風險三角形，作為定位道安講習功能之理論架構。

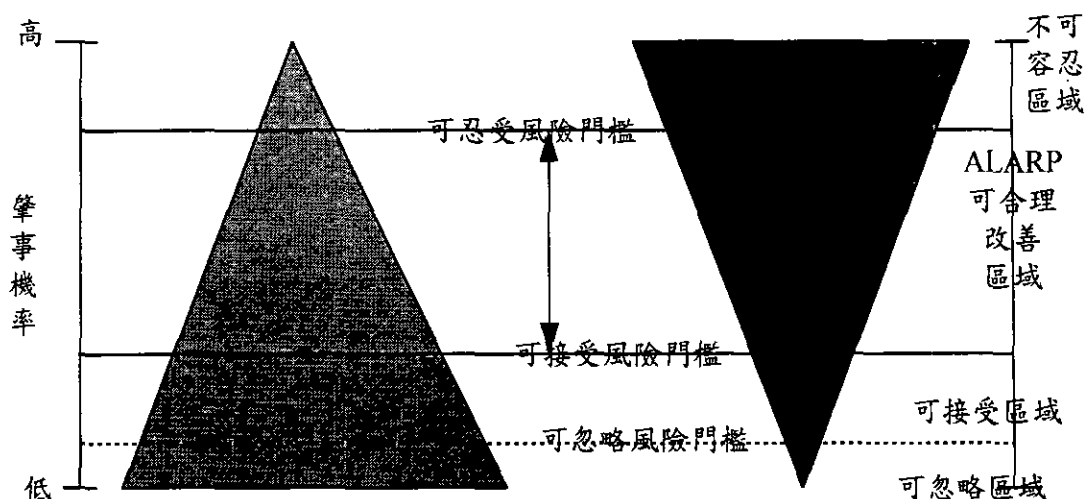


圖 5-3 用路人潛在風險組成圖與風險三角形圖

不同用路人依照其身心狀況、曝光量與駕駛行為等因素，在一定時間內所可能遭遇死亡的潛在肇事機率皆有所差異，整體用路人潛在肇事風險組成呈現如圖 5-3 所示。潛在風險組成分佈狀況應呈現正向三角形，具極高肇事風險之用路人比例較少；往下隨著潛在肇事風險減低，其組成人數比例增加。不同用路人在不同時期隨其身心狀況演變、駕駛經驗、曝光量與其駕駛行為等因素之變化，其潛在肇事風險亦會隨之變動。因此，用路人安全管理的基本原則由此可導出，利用包括執法、講習、宣導、罰鍰、吊扣（銷）駕照與自由刑等各種方式來降低用路人潛在風險。

雖然道路交通安全是最重要的目標，但是社會資源畢竟有限，必須考量投入成本與其產生之效益；但有些狀況又不能僅考量成本因素。因此決定一適當的評估理論原則非常重要，其應具調和安全、成本與效益之間矛盾抉擇（trade-off）之特性。個體風險之風險三角形理論架構即滿足之要求，可作為適當的改善決策之原則。此理論原則係透過建立不可忍受風險門檻、可接受風險門檻與可忽略風險門檻水準，將肇事風險分佈切割成四個部分，分別採取不同的改善策略方針。此理論應用於本研究時，僅需要不可忍受風險門檻與可接受門檻即可。以此二條門檻水準可將用路人潛在風險組成切割成三大部分：具不可容忍風險之用路人、具可合理改善風險之用路人，以及可接受風險之用路人，如圖 5-3 所示。

具嚴重的違規行為，如酒後駕車、闖紅燈.....等或因違規肇事等用路人即列為社會不可容忍風險之用路人。此類型用路人之潛在肇事風險極高或已經肇事，根據風險三角形的改善原則為不計成本投入資源改善風險或停止其用路權力直至降至可容忍風險範圍之內。可以透過大規模執法行動、高額罰款、吊扣或吊銷駕照、拘留或其他自由刑等方式即遏止其違規行為或停止其用路權力。但採取停止其用路權力方式係期望能夠於降低其潛在風險後再其恢復其使用權力。一般矯正講習課程似乎不足以達到改善其觀念、價值、認知與行為，需要更為有效的講習課程。美國對於嚴重違規的行為不準以參加一般講習課程來折抵其處罰。英國正在試辦對嚴重違規行為給予長時間具治療性質的駕駛人改善課程。因此，本研究認為應以具治療功能的講習課程來協助具不可容忍風險之用路人降低其風險，並應測試其改善效果是否符合目標，才准予結業。

其次，潛在風險程度落在 ALARP 區域，屬於可合理降低風險的用路人，其風險降低原則必須考量成本效益。此區域包含較多用路人，其改善策略同時必須考慮投入成本與其產出效益。第一類為未達到不可容忍程度的嚴重違規行為，此類型用路人潛在風險位於 ALARP 較高的區域，因此除必要處罰外，應施以具強制性矯正功能的講習課程，有效率的降低其肇事風險。第二類為職業駕駛人、高齡駕駛人、未上駕訓班的新取得駕照者等等，雖然其並非違反交通規則，但其因身心條件、經驗與曝光量較高等因素而具較高之潛在肇事風險。此類駕駛人以再教育課程為主，但考量其風險程度較高，應採取強制方式，進行再教育功能。第三類為較輕微之違規行為者，應施予具矯正功能之講習課程，但考量成本效益，以鼓勵性矯正功能講習課程為主。第四類為 ALARP 中風險較低者，對於此類可以採取鼓勵性再教育功能的講習課程來協助其降低風險。

最後，落於可接受風險以下者，則無須浪費資源在改善其風險上，其可依據自己的需求考量。但這些用路人之潛在風險可能因為其身心條件、經驗、曝光量以及駕駛行為變化等因素而升高，此時仍須依照前述原則施以適當的風險改善措施。

應用本研究發展出來之道安講習功能定位理論基礎時，必須瞭解到道安講習課程之執行與實施必須以為改善道路交通安全為最終目標，換言之必須以用路人之風險值作為決定其是否參加道安講習課程之準則。以交通規則違反與否為主軸的道安講習制度不若以用路人風險值作為主軸的道安講習制度為佳。尤其是對於並未違反交通規則但

其潛在風險卻因其他因素而較高之用路人，並無法給予適當的道安講習課程。

欲貫徹以風險值作為道路安全改善措施之基準指標，首先必須建立社會不可容忍的風險門檻水準與可忍受風險水準。其次，則是全面建立違規行為、新手駕駛人、職業駕駛人或公司團體以駕駛為業者，以及高齡駕駛人等之客觀風險值，定期檢討回顧不同違規行為之風險值，並監控新類型高風險違規行為之出現，按其所屬區域列入不同道安講習功能負責之範疇。

本研究前述理論分析與實務文獻回顧等，綜合整理出優良之道路交通安全講習制度應具備的功能包括治療功能、矯正功能、及再教育功能等三種。

考量本研究先前對道路安全講習制度之角色與定位所做的分析與結論，道路交通安全講習制度應具備的功能包括治療功能、矯正功能、及再教育功能等三種。

1. 治療功能

主要施予對象是被社會無法忍受的高風險違規行為者，此類行為並非一般半天或一天的講習課程所能矯正，需要給予多天期之專業治療課程，以改善其內在問題。

2. 矯正功能

應該加強用路的相關安全知識如駕駛相關知識、重要的交通安全法規、政策與措施等；矯正違規用路人的觀念、態度與行為，如針對行人或駕駛人違規行為與其他背後影響態度與觀念進行矯治訓練工作，採取體驗式教學，親身體驗車輛碰撞的可怕，或肇事現場或家屬的錄影帶等。加強違規用路人的危險認知能力，如加強違規用路人對於道路上各種狀況的危險辨識與感認能力，提升其對危險認知與風險辨識能力，減少錯誤決策的機會等。另外尚包括防衛性駕駛課程、新研發安全技術之傳授與訓練。矯正功能可以區分為以下幾項子功能：

行人、慢車違規行為之矯正功能：對於違規的行人與慢車給予矯正的教育課程。

一般駕駛人違規行為之矯正功能：對於一般駕駛人違規行為給予

矯正課程，可按照其行為嚴重性決定是否強制參加。例如重大違規行為之矯正教育課程應強制參與，其他違規行為可以透過誘因制度鼓勵參與相關課程。

職業駕駛人違規行為之矯正功能：對於職業駕駛人違規行為給予矯正教育課程。

其他矯正功能：隨時監督道路安全狀況，篩選違規需列入矯正功能之行為。

3. 再教育功能

主要針對取得合格駕駛資格者之教育功能，包括以下四項子功能：

駕駛人不定期再教育功能：駕駛人可以依照自己需要或其他因素自行參加道路交通安全講習課程。

特定普通駕駛人族群再教育功能：針對具有特殊需求或高潛在風險的特定駕駛人族群提供再教育功能，例如老年人或身心障礙人士。

職業駕駛人再教育功能：對於職業駕駛人定期或不定期給予道路交通安全講習課程。

其他再教育功能：其他駕駛人族群有特別需求或根據對肇事資料研究發現需要特別給予再教育功能。

根據前述分析之道路安全講習功能，整理如表 5.5 所示。違規駕駛人之違規行為矯正工作，可分成事前與事後兩種，事前矯正，係施以教育、宣導或測驗，於事前進行錯誤駕駛觀念之矯正，如家庭、學校、傳播媒體及汽機車駕照取得考試。事後矯正，有講習、罰鍰、吊扣駕照及吊銷駕照等。

表 5.5 道路安全講習功能一覽

功 能	子 功 能
矯正功能	行人、慢車違規行為之矯正功能
	一般駕駛人違規行為之矯正功能
	職業駕駛人違規行為之矯正功能
	其他矯正功能
再教育	駕駛人定期再教育功能
	駕駛人不定期再教育功能
	特定一般駕駛人族群再教育功能
	職業駕駛人再教育功能
治療功能	社會無法忍受之重度違規之多天期專業治療功能

道安講習課程設計應與照前講習配合，給予違規駕駛人親身體驗安全威脅之課程，如日本在駕訓班中設置快速衝擊之實驗裝置，讓駕駛人體驗高速衝擊的可怕，突破教條式的安排，以提升效果，改善道路交通安全；在行人及慢車道安講習方面，應正面且積極的擴展至民眾之終生學習，並依法落實臨時講習，並考慮及時講習的可行性及配套措施。

本研究建立一道路安全講習制度系統所應有的基本元素如圖 5-4，並分析此一子系統的架構與其內各元素關連。後續研究則根據此一系統架構研擬與設計道路安全講習制度。

道路安全講習之功能受到提升道路行車安全最終目標之指導與制約，並能夠結合照後管理系統，充分發揮系統綜效之功。因此，其基本功能必須矯正交通違規者之行為；其次對於未違規的駕駛人，但可能因為法令政策變遷、交通環境變遷、個人肇事風險較高等原因致使駕駛知識、規則、能力有所不足者，應給予適當的教育講習課程，以改善其問題。

1. 道安講習之功能

道路安全講習功能至少必須包括(1)違規駕駛人之違規行為矯正；(2)高風險駕駛人之治療功能；(3) 提升一般駕駛人對新法規、政策認知之再教育功能。同時必須因應交通環境變遷調整其功能定位。

2. 參與講習之對象與範圍

參與講習的對象與範圍決定其後的課程規劃設計。根據道路安全

講習制度的目標、標的與其功能和定位，參與講習範圍設定駕駛人與違規行人慢車為主。將參與講習對象設定為強制性對象、鼓勵性對象、自由參加等三類。強制性對象主要針對特定違規駕駛人、違規頻繁駕駛人、未參與正式駕訓教育的合格駕駛人、職業駕駛人、行人與慢車違規，以及其他高風險駕駛人族群。鼓勵性對象包括有一般違規駕駛人、老人駕駛人、新手駕駛人或其他一般駕駛人。自由參加對象則是開放一般大眾參與，得視課程收費與否決定。強制性對象之篩選機制建議以風險管理架構來篩選，選取風險程度較高的駕駛人施予強制性講習課程。

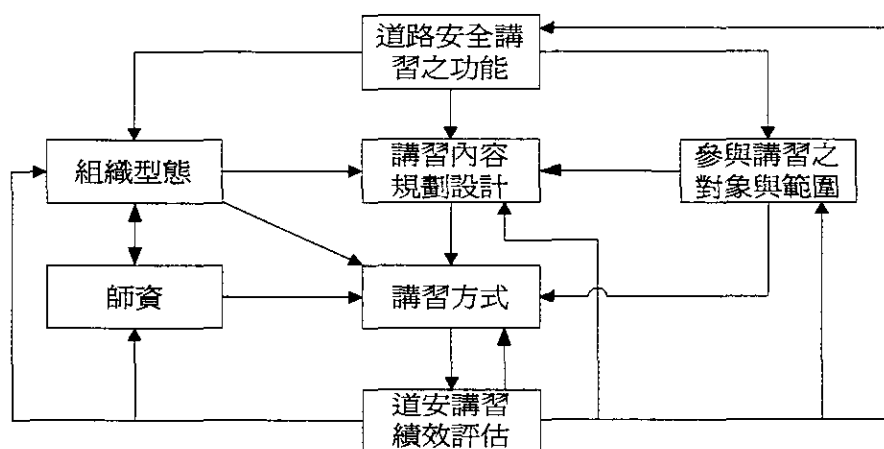


圖 5-4 道路安全講習制度系統架構圖

3. 講習內容規劃設計

講習課程內容規劃部分之規劃設計，主要考量其參與講習對象與範圍進行設計開發工作。並以下列程序作為發展講習課程計畫的基本流程：

- (1) 工作分析：分析扮演一個安全駕駛人所需的知識、經驗、技能、態度與習慣。
- (2) 教育訓練需求：分析參與講習學員成為一位安全駕駛人所欠缺的知識、經驗、技能、態度與習慣。
- (3) 教育訓練目標：釐定此一教育訓練課程所期望達到的目標。
- (4) 執行教育訓練計畫：決定可以達到適當的教育訓練目標的課程

組合

- (5) 評估教育訓練計畫：檢討教育訓練計畫是否達到預設目標，如果未達目標應該要回顧檢討該講習計畫內容。
- (6) 監督效能：檢討道路安全講習制度是否達到交通安全績效改變的成果。如果沒有產生交通安全改善績效成果，則應該回顧整個計畫，檢討並修正計畫。

根據前述發展之講習課程計畫流程，因應道安講習目標群體之需求發展適當的教育訓練課程。講習課程內容由某一組織來規劃設計。講習內容規劃設計包括講習內容之範圍、項目、考量不同對象之套裝課程。其講習內容之範圍以交通法令、政策、駕駛技術、駕駛知識、車輛相關知識、防衛性駕駛知識、駕駛倫理、駕駛道德、路權觀念、交通安全觀念與宣導等等；課程內容之項目則是由其內容廣泛的範圍之中分別設計出單一課程項目，例如交通法規簡介、交通安全概論、車輛機械知識簡介、駕駛倫理與路權等等在一定時間內可結束之單一課程項目。

最後，根據不同參與講習對象進行套裝課程設計。將課程項目可區分為共同課程項目與專門課程兩大類型，依參加對象進行不同的設計套裝課程。例如說對所有因為交通違規而參與講習者，交通安全概論、交通法規簡介等課程項目列為共同科目。如果是酒後駕車者，可能會增加一些駕駛倫理或對酒後駕車肇事後果的參觀等專門項目。

4. 組織型態

道路安全講習制度之監督、執行、師資培訓或認證、課程規劃設計、課程教學方式設計與開發等工作，目前主要由監理單位負責全程。但是否以單一政府組織負責所有工作，則可以進一步探討。因此，組織型態是影響道路安全講習制度能否運作順利之重要一環。多組織型態，並結合民間力量共同負責運作道路安全講習制度是一個相當不錯的方向。政府單位以制度運作之監督者為主，包括執行單位、師資、課程認證或監督。執行單位則可由民間專業團體來運作，其可能型態包含基金會、學術教育機關或駕訓班等等，承政府機關之認證或委託辦理執行講習工作。

5. 師資

師資培訓、課程規劃設計與課程教學方式等可由政府單位辦理，

或委由專門基金會、學術教育機關團體統一辦理或分別辦理等組織型態。師資部分，則必須因應組織型態、講習課程內容來培訓認證適當的人才。講習師資可以專任式或部分兼任等方式來執行課程講習，但仍應透過適當的方式來選任師資。

6. 道安講習績效評估

講習方式必須能夠將課程的內容有效的傳遞，並進一步達到改變參與者之態度或認知或行為等。因此選擇適當的講習方式對於能否發揮講習效果具有舉足輕重的地位。最後，講習制度必須定期進行評估工作，以瞭解其成效，根據評估結果適當調整功能定位、參與對象、課程內容、課程講習方式、組織型態、師資等。評估工作主要包括三大類，一為最終目標績效評估，交通安全績效改善狀況；其次為教育程序評估；第三為講習教育成果評估等。

後續針對道路安全講習制度設計必須考量以下幾項重要的機制組成：(1)實施的對象與範圍；(2)課程內容設計機制；(3)實施時機與地點；(4)師資培訓、認證與評估機制；(5)監督單位、執行單位與推動單位；(6)鼓勵性之誘因制度；及(7)其他議題。各項議題將於後面各章節中陸續討論。

第六章 道安講習相關議題之研擬

為規劃道路安全講習制度未來之改善方案，本研究首先深究道安講習制度的幾項重要因素，這些因素包含：(1)實施的對象與範圍；(2)實施時間與地點；(3)執行組織（監督單位、執行單位與推動單位）架構；(4)課程內容規劃；(5)誘因制度；(6)師資培訓、認證與評估機制；及(7)經費來源等。本章節探討構成道安講習制度之各項因素，透過各項因素之分析後，分析其優劣及可行性，並作為後續評估改善方案及配套措施研議之依據。

6.1 道安講習之實施對象

在整體道路系統中主要使用者包括行人、乘客、慢車與汽機車駕駛人等。參考國外講習制度之對象，日本政府在道安講習教育對象著重於兩方面，一是駕駛人教育，對象包含新領駕照者、換發駕照者、違規駕照者、汽車教練場職員及安全駕駛管理人員等，另一是用路人終身教育，對象包含小孩、學生、員工及老年人等。而法國制度之道路感化講習對象，主要針對初學駕駛人及嚴重違反交通規則者；對於一般駕駛人則需另規劃交通駕駛課程。美國之駕駛人教育內容針對不同駕駛族群分別開辦各種不同教育課程，如違規駕駛人教育課程及一般駕駛人再教育課程。在英國違規講習制度主要針對之對象，則為法官判決之違規駕駛人。

回顧先進國家講習制度之對象可知，其實講習對象不應僅侷限於違規者，更應包含一般駕駛人、初學駕駛人、老年人等，使民眾充分得到駕駛在教育之機會。如民眾有心學習，政府亦應提供其學習交通相關知識的機會。美國和法國之制度中以提供保險和扣抵點數等誘因，積極吸引駕駛人參與講習制度。回顧國內交通安全教育卻僅注重於學校教育、電視宣導短片及電台廣播等；未能充分推廣至一般用路人，以降低潛在危險用路行為之產生，為現今講習制度尚待加強之處。

因此本研究認為，理想道安講習教育對象應包含全體用路人，但囿於國內現實環境之資源有限，本研究僅針對迫切需要交通安全教育之用路人其使用道路特性加以討論，並分成下列四類族群深入探討：

1. 交通違規者

根據衛生署八十八年台灣地區主要死因統計，其中意外災害是國內十大死因的第二位，且交通事故又占意外災害所交有死因的第一位。國內外相關文獻皆指出「人為因素」為交通事故發生的最主要原因。人為因素中有極大比例是導因於用路人不遵守交通規則。根據「交通違規嚴重度及違規罰則接受性之研究」（劉建邦，民84年）指出，違規駕駛行為與道路交通事故肇事發生具有相當密切關係。因此欲改善道路交通安全並降低行車風險，改正違規駕駛人之行為是最重要且有效的途徑。有效落實違規駕駛人教育即是矯正違規行為之重要手段。

根據現行法令，國內道安講習對象涵蓋重大違規之駕駛人，回顧國外制度及分析討論後，本研究認為講習對象範圍應擴大，將用路行為有致公共危險之虞的駕駛納入。另針對屬於因一時疏忽而違規之用路人，有選擇講習或罰鍰的雙重機會。

2. 潛在高風險駕駛人（新手、高齡者、身心障礙者）

本研究定義之潛在高風險駕駛人，乃指對於道路狀況、車輛操作上，較一般駕駛人經驗生疏之剛領照汽機車駕駛人；或因生理機能隨年齡增長而漸漸在反應上退化之老年駕駛人；及生理不便之身心障礙駕駛人等。

此類駕駛人在日本、法國、美國等先進國家中，皆被納入交通安全講習對象。根據民國88年道路交通事故分析（交通部統計處，89年6月），「65歲以上」老人死於道路交通事故人數達441人，占全年交通事故死亡人數之18.4%，平均每萬個老人交通事故死亡人數2.4人，不僅居各年齡層之冠，且較整體平均每萬人交通事故死亡人數1.1人高出一倍

餘，突顯老人交通安全問題不容輕忽，鑑於我國人口日趨高齡化，如何加強老人之用路安全教育將成為未來道安管理工伴之一。此外針對身心障礙駕駛人，我國道路交通的規劃並未充分考慮身心障礙族群，造成身心障礙者行動上極大不方便。因此應將身心障礙駕駛人亦納入定期講習對象中，使瞭解道路環境及車輛特性之演變，以利其駕駛交通工具及使用上的便利。

本研究認為應將這些高風險駕駛人納入講習對象中。但目前國內僅對於部分之違規駕駛人實施道安講習，其他如新手駕駛、高齡駕駛及身心障礙駕駛人等並未實施用路再教育，因此未來可研究將這類駕駛人亦納入講習對象中。

3. 特殊族群（職業駕駛人、危險物品運送者、外勞）

駕駛車輛作為職業之職業駕駛人以及運送危險物品之駕駛人，若能具有較高交通安全意識，除可保護本身所承載人員及物品安全送達外，亦可提高其他道路用路人之安全。另外近年來外籍勞工在台灣也已形成一特殊族群，至89年5月底止，外籍勞工在台人數就已高達302,157人，而外籍勞工其所屬國家交通規則跟我國交通規則可能存有極大差距，因此造成外勞在道路上常與車輛發生衝突。因此這些特殊族群將是未來交通安全教育所應加強的對象之一。

在職業駕駛人方面，根據交通部統計處民國88年道路交通事故分析，在肇事件數統計上，以營業大貨車平均每萬輛37件肇事最高，營業大客車27.7件次之，且營業大貨車及營業大客車每萬輛車造成37及24人死亡，另造成70及16人受傷。較之每萬輛機動車輛平均肇事1.5件，雖然營業車輛之車行公里較一般機動車輛為多，但營業車輛在肇事率亦呈現偏高之傾向。

營業大貨車及營業大客車為高風險之運具，主要原因除車體較龐大易擋住後方來車視線影響行車安全外，亦與駕駛人為爭取時間及營運獎金，造成駕駛人工作超時、開車超速、超車、疲勞駕駛等不當行為有關。這也是政府除修正勞資相關法令之外，對於職業駕駛人的交通安全教育亦應加以重視

之處。

此外針對危險物品之運送，除本身車輛特性限制，更因其所載運物品為化學物品、天然氣、石油等易燃物品，一旦發生事故將造成不堪設想之情況。目前國內已有針對運送危險物品駕駛人施以講習課程，但內容未來更應加深於對運送品之認識，傳授意外事故發生時之處理程序（如危險物品外漏之緊急處理或通知疏散），加深駕駛人重視其運送任務之風險性並提升其緊急應變能力。

在外籍勞工方面，目前外籍勞工多來自泰國、菲律賓等非華語國家，加上文化背景、教育程度等因素，對我國交通設施、道路環境等不甚瞭解。每逢休假日，外籍勞工聚集於各公共場所，對道路環境造成不小的衝擊。除大眾運輸外，外籍勞工常使用的交通工具為腳踏車。但對我國交通環境及交通規則不甚瞭解下，造成外勞常在道路上與車輛相衝突。政府在管理外籍勞工的交通問題上，目前尚無一有效之因應對策。

建議未來在開放外籍勞工至國內工作時，必須實施短時間之交通安全教育，透過其所屬語言教學，介紹國內交通安全環境及交通規則等；或由外籍勞工所雇用之公司團體負責，在勞工安全教育時，加入交通安全教育，使外籍勞工不會成為交通安全之危險因子。

4. 其他（公司、工廠、團體及個人）

員工是公司競爭的要素，公司團體之人事訓練成本佔公司的支出比例通常不低，為厚植本身競爭實力並避免人力資源流失，公司團體對於員工除職業安全宣導外，亦應將交通安全納入教育範圍。以日本為例，日本之交通主管機關要求行安機關、學校、公司及團體協助督導所屬員工落實安全用路行為，如使用安全帽與安全帶。透過團體內之宣導與提醒，成效不錯，可供國內借鏡。

公司團體透過監理機關或學校邀請專業交通人士，進行交通安全教育之宣導，特別是運輸公司與公家機關及各級學

校等。將來甚至可要求各公司設置專業交通安全人才，透過交通主管機關受訓，分配至各公司宣導交通安全新知及法令規章，替公司員工解決交通上之疑難雜症；並透過交通部、經濟部及勞工委員會等部會之合作，嚴格執行每位員工每年交通安全上課時數，以提升民眾交通安全觀念及常識，使勞工交通安全意外事故減少，使國家整體競爭力提升。

另外對於有興趣交通安全教育之一般民眾，政府則可提供相關管道，如網路、電視教學、學校課程等，供其選擇參考，以達到全民學習的層面。

針對上述四類族群，提出道路交通安全講習類型由三個層面，如表 6.1 所示，依其屬性分成三種類型實施對象，分別為強制性對、鼓勵性、自由參加予以探討，並提出其對應之族群。

在強制講習對象上，應是對道路交通安全造成嚴重威脅、或具有高交通事故風險之族群。對於交通違規者實施矯正教育以降低肇事風險，新領照者、高齡者及外籍勞工實施養成教育以減低肇事風險，大型車輛駕駛人（含危險物品運送者）之職業安全教育加入道路安全講習，使駕駛人瞭解運送物品特性及車輛安全等。

目前可將須參加講習者列為強制性講習對象，未來尚可依據其違規嚴重程度予以分級；在分級方面可分成治療型、矯正型及再教育型。治療型是針對需加以心理諮商及治療違規行為而設計，矯正型即針對需強制講習之違規項目，再教育可以針對在更換駕照之特殊車輛駕駛人及高齡駕駛人。

在鼓勵性對象方面，為提升民眾對道路交通安全相關知識之認知與學習，可採積極鼓勵方式，以減低罰鍰、頒發交通護照或交通楷模等方式以資鼓勵，或與殘障聯盟、公司團體及社會公義團體結合，鼓勵身心障礙者參與道路安全講習，瞭解與本身切身相關之資訊。另外由個別公司團體亦應鼓勵員工參與，並視為員工之在職訓練一項課程。

鼓勵性對象可分成矯正型與再教育型，矯正型是針對屬於輕度違規之項目，以鼓勵性課程，幫助駕駛人學習，矯正其違規行為。再教育型是提供公司團體、外籍人士、高齡者等，作為交通知識及技能的教育訓練課程。

在自由參加對象方面，是提供道路安全相關知識學習的管道，對象以有興趣於交通安全相關課題學習的一般民眾。

表 6.1 講習類型與講習對象表

講習類型	講習對象
強制性對象	交通違規者 新領駕照者 職業駕駛者 (含危險物品運送者) 高齡駕駛者 外籍勞工
鼓勵性對象	交通違規者 身心殘障者 公司團體 外籍人士 一般民眾
自由參加對象	一般民眾

6.2 道安講習之實施時間與地點

針對上節道安講習對象特性，提出道安講習實施的時間與地點，並希望能藉由較彈性時間及授課地點，以便利利用路人參與道安講習，並希望再教育或矯正道路用路者的交通安全觀念及知識。以下就可行之時間與地點，研擬出六種類型及配合實施對象予以探討。

1. 即時就地 (行人與慢車違規者) 實施

道安講習採即時就地之講習方法，在希望道路使用者在違規取締時，立即就施以講習，以期望駕駛人立即瞭解本身違規項目，藉由道路交通安全教育幫助違規者加深其印象，達成即時的矯正。

美國員警執行交通違規取締任務時較為軟性，通常會先

與違規者溝通，讓違規者瞭解違規項目及取締標準等；而我國駕駛人遭違規取締，總是據理力爭、軟硬兼施等方式，員警亦僅執行取締及開單告發，並未立即勸告駕駛人矯正，其違規項目，失去第一時間教育的時效，因此遭取締的民眾常以自認倒楣了事。

目前我國實施講習方式採即時就地，僅侷限於行人與慢車違規者。由於行人及慢車在街道上行走時，常是違法而不自知，唯有藉著電視廣告、媒體等宣導，輔由員警取締，才能提升民眾認知。

即時就地講習方式對交通違規者的優點，可藉由立即的講習，使違規者立刻瞭解所犯為何並記取教訓，矯正其交通安全錯誤觀念。但即時就地也有許多缺點存在，如警力需求將大幅提高、講師員額不足、講習設備不夠等。對於警力不足，可考慮由替代役役男或擁有交通專業相關背景者，納入交通員警值勤工作，以補警力之不足。在講師員額不足上，除可由替代役募集外，未來可改變講師授課方式改由電化教學加以代替。加上增添道路安全講習車，使得即時就地講習由行人違規擴增至慢車與各車輛的違規講習。

2. 定時定點（違規或記點滿六點之駕駛人）實施

道安講習採定時定點旨在針對道路違規用路人，由主辦機關根據其重大違規項目或違規記點等資料，通知於特定時間及地點，至所屬主辦機關接受一定時數的道路安全講習，參與矯正教育課程。

目前我國道路安全講習所採用的就是定時定點的講習方式，對象為汽車、機車與營業小客車之違規駕駛者，但授課內容並未依據違規項目施以不同種類之講習課程，僅依據道路安全講習辦法規定之講習內容施以矯正教育。

定時定點的優點在於有特定的時間與地點，具有電腦化教學設備、統一教材及講師，相對於隨時隨地的方式，可較節省人力，也可減少紛爭。但缺點是教學品質備受爭議，違規駕駛人對講習心態多呈現排斥，造成教學及學習成果有限。

3. 特定時機（需核發駕照或換照之駕駛人）實施

道安講習採特定時機是彌補實施定時定點的不足，作法為駕駛人於換照時或新領照時，根據駕駛人換照時若超過特為定違規總點數時，需先參加道路安全講習，才可進行的換照；或於新領照時對領照者進行性向測驗，再施以不同的道路安全之養成教育，才可申領駕照。日本所實施之簡素講習就是此類之講習方式，就是透過特定時機講習方式，監理機關不但是可瞭解駕駛人的生理狀況，亦可對經常性交通違規者有所警惕。

目前我國監理單位基於便民的服務，於換發駕駛執照、車輛行車執照時，僅需劃撥繳費並郵寄照片（駕照），即可取得證照。但駕駛人僅在考照時，施以身體檢查，此後便不須再檢查，監理單位從此之後無法得知駕駛者身體狀況，駕駛者亦不重視自己生理的變化。尤其是老年駕駛者，身體及心理反應可能都有所退化，因此需定期參加體檢與講習以瞭解其是否還適合開車。而對於經常交通違規者，亦可於每六年換照時，若違規點數超過門檻值時，即應參加講習。未來可針對換照者施以身體檢查，以供監理單位瞭解，身體或生理有異狀之駕駛人，並針對不同狀況加強其相關之交通安全相關教育課程。

4. 隨時隨地（一般用路人）實施

在網路發達的資訊世代，透過網路傳送資料之便利性，突破空間與時間的限制，可使道路使用者於任何時地上網學習道路安全相關知識，進行矯正或養成的教育。目前在美國已開放道路安全的網路教學，接受講習者使用信用卡付費後即可上網接受道路安全講習，未違規者則可累積個人教育點數，在換照時予以折抵。此外藉由網路的便利，可排除教室、教材及講師的不足之因素，透過活潑、趣味、互動等方式，加深接受講習者之印象。未來若建立此一功能，並藉由網路與監理、警察、保險等單位相結合後，讓民眾踴躍上網參與學習，將有助提昇國人道路交通安全的觀念。

5. 定時不定點（一般用路人）實施

定時不定點的交通安全教育，如電視台以交通安全為主或探討交通安全問題的節目、廣播電台等遠距教學方式，此方式是屬於特定時段，可提供民眾利用收看或收聽方式學習交通安全教育。提供此交通安全教育管道，是給予民眾可自發或閒暇時有學習的管道，不受地點之限制，只需在可收看電視或收聽廣播的地方即可進行學習。

我國目前電視台有錄製類似節目，指導單位為交通部道安委員會等主管機關，節目內容則以宣導交通安全政策、法令及案例宣導等為主。未來可考慮以較活潑、有趣的方式宣導交通安全理念，亦可持續發行相關手冊以提供民眾參考學習。

6. 定點不定時（公司行號員、工特定族群）實施

道安講習採定點不定時，由各公司行號或公會等團體根據本身需要或特性，不定期舉辦交通安全相關課程，以邀請交通專業人士或交通、監理、警察機關講授交通安全，以做為員工之在職訓練之一。未來各公司機關團體在職業安全或職前訓練中可加入道路安全相關課程，以提升員工交通安全相關知識，員工生命保障提升，對於公司競爭力也將提升。

對於特定族群，包括身心障礙或外籍勞工等，其本身有意願或雇主願協助參與學習道路安全相關知識，可透過相關主管機關、財團法人基金會等，實施道路安全教育，以幫助相關交通安全知識的學習。

對應於不同類型之道安講習，應依各級違規事項嚴重度，配合整個課程設計，安排適當時間及場地，並輔助學員於道安講習課程中的學習相關課程。如強制治療型之課程，則需透過公立機構與醫療機構之間配合，安排諮商醫師或輔導人員進行治療課程，所需時間可能需三小時以上。

6.3 道安講習之執行組織架構

交通安全教育的執行與推動由上而下是唇齒相依的，藉由政府主導與推動，相關法令規則予以規範配合，從各級交通主管機關、警察機關、各監理單位、學校、公司團體等都是執行推動單位，由圖 6-1 可瞭解整個道安講習的推動與執行單位。交通部道安委員會為道安講習推動之最高指導單位，負責協調各部會配合推動與執行；內政部警政署配合推動，取締違規與宣導、及違規行人的講習；教育部則配合落實學校交通安全教育課程，並參與教材的編輯與製作；新聞局負責相關政策的宣導及推動交通安全文宣於媒體播放，監督所屬單位在道安講習的貫徹與執行及相關教材編審及製作，並嚴格審核資金申請等。

公路局所管轄之各縣市監理機關及北、高兩監理處，除執行現有業務外，並配合交通主管機關專案推動交通安全教育，研擬是否該配合換照時依違規記點數實施講習，駕駛人應在一定的年紀時，需回到監理單位進行身體、心理及各項反應上的檢查。使得駕駛人在取得駕照後，還需接受交通安全新知及瞭解身心狀況。

教育部之高級教育司及社會教育司，主要是主管高級學府教育及社會教育的推廣，而道安講習所服務的對象涵蓋了大專院校及社會服務的駕駛人，因此在大學階段應加強學生交通安全法治教育、人員急救（傷口包紮、CPR 等）及事故處理與排除等，將此類常識納入大學或大專之通課程內，並鼓勵大專以上學生舉辦道路安全之營隊或社團活動，將課程融入日常生活中。在社會教育方面，社教司應定期舉辦各種講習活動，鼓勵一般駕駛人的參與。

由於道安講習包含了強制性、鼓勵性及自由參加等三種對象，其涵蓋的範圍不盡相同，授課的方式及內容亦隨之有別，而主管機關在有限的人力及資源之下，無法推動所有的講習的課程，因此若欲使整個道安講習系統能更加完備，除了主管之監理機關、執法及教育單位積極配合之外，更需結合民間專業團體的力量，落實道安教育。而政府機關應以制度運作之監督者為主，包括執行單位、師資、課程認證或監督，因此其功能定位在於整體道路交通安全教育制度的建立，增、訂及修改目前之法律條文，確實落實監督、考核的

工作；執行單位部分可由民間的專業團體來運作，其可能的型態包含基金會、學術教育機關或駕訓班等。執行的規模應由小至大，自辦學良好的駕駛訓練機構或教育機構開始，在試辦成效良好後，再逐漸推廣。因此，在道安講習開放給民間機構執行的初期，應先由監理、教育主管機關及專家學者評選出全國各主要縣市辦學良好的駕訓機構或教育單位，在各項審核條件都符合的情況下，給予輔導及獎勵承辦道安講習，定期派員給予溝通協調及監督，試辦階段結束後主管機關再召集相關單位進行檢討，以做為後續逐步開放的基礎及參考。

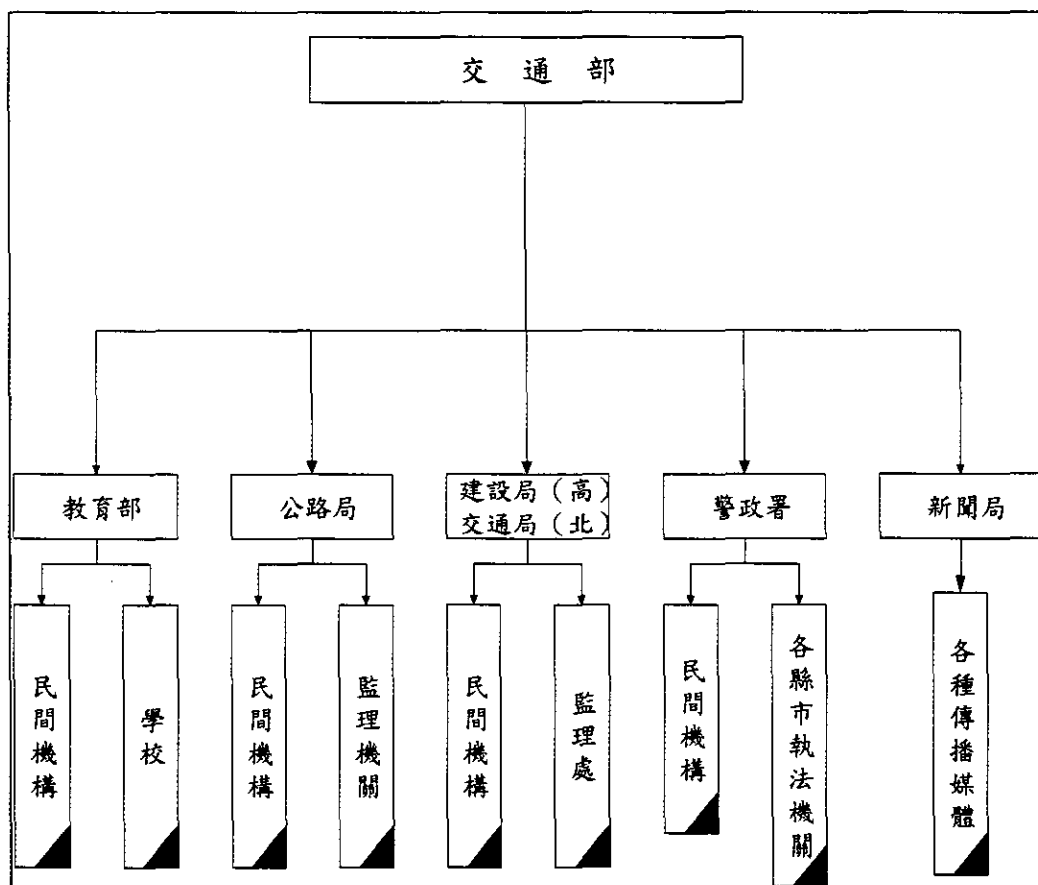


圖 6-1 道安講習推動與執行組織圖

本研究將分別針對各種講習的對象，分別探討政府及民間專業團體所應扮演的角色，分別討論如下：

1. 強制性講習執行單位

強制性對象主要是針對特定違規駕駛人、違規頻繁駕駛

人、未參與正式駕訓教育的合格駕駛人、職業駕駛人等。目前監理機關及汽訓中心負責講習的對象是以特定違規駕駛人、違規頻繁駕駛人及職業駕駛人為主。未來監理機關在考量其人力及資源的限制之下，如輔以監督及考核制度，可將部分講習教育委託予民間機構辦理，例如辦學良好的駕訓班或是相關之駕駛教育機構。而主管之監理機關辦理講習的對象，範圍可逐漸縮小，逐步釋放給民間機構辦理，如職業駕駛人的講習教育，可委託各運輸業之商業同業公會辦理。英國政府為提高素質及服務水準，成立「計程車駕駛訓練中心」，訓練其駕駛人路況、國家觀念、禮儀等，並且需經過二年十次考試，始取得職業駕照，我國亦可以參考類似方法，強制各種類型之職業駕駛人每 2-3 年需受訓滿一定時數並接受測驗，合格才能繼續持有駕照。對於未參與正式駕訓教育的合格駕駛人，領照時須於監理機關進行半小時至 1 小時的講習，並鼓勵其參加民間單位所提供的照後駕駛訓練課程。

高齡者因為年齡增長，身體逐漸退化，身體各項感知與反應能力也隨之減退或變差。因此在處理同樣的交通狀況或環境時，老年人較不容易處理。所以主管機關應該提供 65 歲以上中老年駕駛人適當的教育訓練與協助，定期舉辦高齡駕駛的道安講習，或授與民間機構辦理類似的講習或活動。

而行人與慢車違規目前則以警察機關為主要的執行單位，但因所需人力及財力（如講習車）龐大，故現在僅台北市仍繼續執行此項講習。未來可考慮在各縣市警察局或學校設立「道安講習視聽室」，以電化教學的方式給予一般行人或慢車違規者講習，並和教材車配合使用，以增加行人及慢車違規講習規模。

2. 鼓勵性講習執行單位

鼓勵性對象是針對一般違規駕駛人、行人與慢車違規者、高齡者及一般駕駛人等。對於一般違規駕駛人、一般用路人可以獎勵的方式，鼓勵其參加民間機構如具認證合格的駕訓班、社區大學、或網路大學等，所辦理的道安講習課程，以矯正或增進其道路交通安全的知識及對於風險的感認。

監理機關可與各縣市紅十字會或醫療機構合作，針對高齡者定期實施反應測驗，以掌握其老化程度，並給予不同程度上的建議和教育，並檢測其健康及心理狀況是否適合駕駛，對於應變能力較緩慢的高齡駕駛者，程度輕微的授與高齡駕駛者道安講習，程度嚴重的則應禁止其繼續駕駛，並授與行人講習教育。對於反應較差者給予一些口訣及注意事項，並加強對交通安全新設施的介紹及使用教育。

3. 自由參加型講習執行單位

此部分的對象除了涵蓋有意願參加講習的民眾之外，另外亦包含目前正在就學的學生。自由參加的對象及年齡層較為廣泛，授課的內容應以生活化的教學為導向，故適合委託各縣市的教育機構或文化中心辦理，這其中可能包含了各縣市的公立學校、社區大學、網路大學或文化中心等。在此部分主管機關應對民間機構所採用的師資、教材進行審核，而將執行交予民間專業團體。除此之外，建議可與醫療體系結合，委託部分的大型醫院安排「道路交通安全」系列課程，藉由提供實例來輔助教學，以加深民眾對於道路安全的概念，增加風險的感認。

6.4 道路交通安全講習課程規劃

道路交通安全講習制度之積極功能為提升道路行車安全，且主要作為用路人之行為改善教育，透過講習制度教育高風險用路人，降低其用路行為與肇事風險。因此道安講習課程是以教育用路人成為安全用路人為教育目標來規劃設計。

1. 道安講習課程規劃之範圍與內容

對道路交通安全而言，若要使道路交通安全，可從改善用路人用路行為與降低肇事風險著手進行。道安講習制度之目標即是教育用路人，使其成為安全用路人，因此安全用路人所需具備之態度、知識與技能，即是道安講習課程應該規劃講授之內容。

(1) 道安講習之課程實施現況檢討

目前國內的道安講習教育之課程內容，依照道安講習辦法第十三條中所規定之道安講習課程內容包括駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理、及車輛保養或其他交通安全教材，但是道安講習辦法僅有列出上述課程名稱，沒有明確的課程內容，更沒有依對象或教學目的來進行課程編排及規劃。因此，目前講師只能在有限時間內，廣泛性地進行課程講授，用路人之學習成效有限，使道安講習教育用路人之成效不彰。

雖然講師授課範圍均以講習辦法中規定之範圍為主，但經由本研究之道安講習講師問卷調查，發現下列幾點：(1) 課程不夠全面性且不合時宜：以目前而言道安講習辦法規定之「高速公路行駛要領」之課程已不合時宜。(2) 課程教材內容沒有統一編訂：根據調查目前的教材來源有，交通部道安委員會所編之「道路安全服務手冊」、監理所提供、講師自行編製三種，課程教材內容並未因不同違規項目而有所差異，缺乏因材施教的整體性規劃。(3) 道安講習課程內容（包括駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理、及車輛保養或其他交通安全教材）各部分的講授時數不一：根據調查目前講師對六大課程內容教學時數的安排方式有，有一部分講師是一堂課一小時，且在總固定時數內取幾部分講習內容授課；另一種是講師在全部授課時間裡，自行分配六大部分的上課時數，此種現象容易因講師個人因素，而造成用路人學習偏頗的情形，而造成學習成效不佳的缺憾，因而無法達到道安講習所應之教育目標。

基於上述理由為使道安講習充分達到教育之功能，必須針對不同的講習對象設計整體性的道安講習課程，訂定出統一的課程內容，並依據道安講習之教學時數安排適當的授課內容，使講師在編寫教案時或道安講習教材編審組織能有所依據，達到道安講習教育改善用路人之目的，並且提升用路人學習成效，增加用路人交通安全觀念，以降低道路肇事風險。因此道安講習課程規劃必需超越目前課程，更廣泛、更靈活的規劃出全面性、整體性學習課程，而課程內容應該以用路人能有效學習為目標，以達到道安講習教育之目標。

由於道安講習制度教育面之研究範圍太大，且礙於本研究之研究時間有限，因此僅能提出教育課程規劃之發展方式，至於其它方面如教材內容、教學方法及教學流程等等，皆期待未來後續相關之研究提出。為了要規劃理想的道安講習課程，本研究將融合國內外相關的交通安全教育課程教材，再考量國內現行之制度及未來理想的道安講習制度，加以綜合考慮然後設計出課程規劃之發展方式，以供未來道安講習制度之教育組織研究參考。

(2) 國外交通安全教育課程內容及範圍

在歐美日等先進國家之制度中，且美國交通系統與我國較為相似，因此交通安全教育以美國實施制度為範本，將較快速檢討出我國制度的優劣，並作為我國制度改善之參考。所以欲建立我國道安講習制度之課程，必先取美國交通安全教育制度之長處，改進我國現行制度之短處，以求得到我國道安講習制度中最佳之課程規劃。前述已將現行道安講習制度缺乏課程規劃之緣由說明，以下將先介紹美國交通安全教育之教材，而後歸納出我國道安講習制度教育面課程應含之範圍及內容。

• 美國加州出版的在家研習之交通安全課程教材

由本研究所收集之美國在家研習的交通安全課程教材（"At Home Traffic Safety Course", Creditor、Kramer,1999）來看，安全用路人需具備之知識、技能與態度，共被分為七個部分：

第一部分駕駛態度與駕駛常識，分成三個單元為生理影響駕駛、情緒處理及嚴肅駕駛的觀念。第一單元教導用路人從睡覺、運動、健康飲食等等來談生理因素如何會影響駕駛行為，以及第二單元為如何避免壓力、挫折、生氣、沮喪等的情緒去影響自己的駕駛行為，還有第三單元講述一個重要的觀念，就是駕駛行為是嚴肅的活動不能玩笑鬆懈視之。

第二部分是交通法規與交通控制號誌及標誌，第一單元說明為何要有交通法規，接著闡述交通法規字面的意義與精

神。而第二單元講解停、讓、路權觀念等等交通控制之定義，還有速度限制、倒車、跟車、迴車、路口轉彎等等法規內容，最後一節講授標誌的形狀、顏色、符號等分類之用途，還有號誌、道路標線、停車位等等交通控制設施。

第三部分為安全設備與車輛問題及保養。第一單元安全設備主要講授照明設備、喇叭、安全氣囊、安全帶的使用，尤其是小孩幼童安全設備使用該注意的事項。第二單元車輛問題及保養內容為車輛安全檢查與車輛可能發生問題解決方法，如爆胎、拋錨等，與車輛保養方法。

第四部分為駕照測驗、財務負擔與事故處理。第一單元駕照測驗之內容主要說明駕照之年齡限制、考照規定、駕照種類與違規記點制度。第二單元財務負擔內容為汽車保險義務、稅務以及停車收費等等問題。第三單元事故處理教導用路人事故發生之後的處理程序及方法。

第五部分是防衛性駕駛課程，也可說是肇事預防課程。其內容主要講授視覺管理、如何讓自己或別人看清楚、保持緩衝空間、預先考慮其他動作、預防可能發生之問題。第一單元視覺管理，教導用路人可視距離、視力持續與駕駛注意力等觀念。第二單元談如何讓人看清楚，教導用路人車燈、喇叭的使用時機和用路時盡量穿亮的衣服等觀念。第三單元保持緩衝空間講授停車視距、超車視距及安全行車距離等。第四單元談預先考慮其他動作，教導 S.M.O.G. 技術 (Signal, Mirror, Over-the-shoulder, Go) 與選擇安全道路行駛等知識。第五單元預防可能發生問題則是講授該注意哪些危險問題，如孩童嬉戲、大型車輛較大轉彎半徑的問題。

第六部分課程為危險的駕駛情況和駕駛環境。第一單元危險的駕駛情況討論在照明不足、陽光反射、氣候惡劣 (雨、雪和強風等) 環境下駕駛應注意的問題。第二單元危險的駕駛環境談加速時或煞車時車輛打滑應如何處理，還有城市道路、快速道路與高速公路駕駛的要求等等。

第七部分課程為在酒精和藥物影響下的駕駛。主要內容

為血液酒精濃度（BAC，Blood Alcohol Content）的定義、酒精測試、影響 BAC 的因素、酒精及藥物對身體的影響及對駕駛行為的影響等等。

- 美國加州機動車輛管理部所發行的駕駛者手冊

在美國加州機動車輛管理部所發行的駕駛者手冊中，關於交通安全教育之內容分為七大部分，分別為車輛登記與加州駕駛執照、交通法例及規則、安全駕車作法、與其他車輛共用道路、道路暢通及塞車、導致失去駕照的行為、健康與安全。

第一部分車輛登記與加州駕駛執照之內容為車輛登記規定、駕駛執照的基本資訊、駕駛執照考照程序、駕駛執照丟失或毀損後之處理、未成年人臨時駕駛執照的規定等。第二部分交通法例及規則主要為法規內容、交通控制設施等等。第三部分安全駕車作法為教導駕駛人安全駕駛技術。第四部分與其他車輛共用道路主要教導駕駛人道路行車情況與駕駛技巧。第五部分道路暢通及塞車則講授危險的駕駛情境與避免肇事之駕駛方法。第六部分談導致失去駕照的行為和第七部分身心健康與交通安全之相關性。

(3) 未來道安講習課程範圍與內容

由前述可以發現美國之交通安全教育課程，其教材範圍與內容大致相同，並且課程內容有整體性之規劃，兩套課程內容的相異處，只在教材之章節上有所不同。從美國之交通安全教育課程來看，可以清楚的知道教育出低肇事風險的安安全用路人需要教授哪些態度、知識及技能，作為後面道安講習制度課程規劃之參考。

綜觀國內外交通安全教育課程範圍與內容之後，不難歸納出成為安全用路人應具備哪些知識、技能和態度，針對道安講習制度之課程規劃，應可將課程分成下列五大類學門：

- 道德與常識

教育用路人應先從用路道德觀念建立開始，講授用路之倫理與法治觀念，以養成交通安全之基礎觀念，並教導用路人上路應身心正常，避免心理或生理因素影響用路安全。

● 交通法規與控制

交通法規是用來規範用路人的用路行為以達到道路交通安全，安全用路人必須瞭解交通法規內容及其精神，才能確實遵守且不做出違反交通法規之用路行為。另外政府新修訂的政策或法規，亦可以藉此來宣導，讓用路人瞭解新的交通法規。用路人瞭解交通法規之同時，亦應該對交通控制意義深入瞭解，建立路權、停、讓等基本觀念，並且學習交通控制設施之作用與意義，才能與交通法規相輔相成，瞭解交通法規，遵守交通控制，達到道路交通安全。

● 車輛與安全設備

駕駛人必須懂得機械車輛相關知識，如車輛保養、車輛故障排除等等，做好上道路前之車輛準備工作（安全檢查），將減少因機械車輛所造成之肇事風險，並且才能適當的操控車輛，做出正確的駕駛。駕駛人應該瞭解車輛機械之安全設備，如照明設備、安全帶、安全氣囊等等，並且能夠正確的使用，尤其注意孩童使用與成人不同的情形。

● 安全駕駛與事故處理

安全駕駛人除了基本的駕駛相關知識外，必須學習安全駕駛技能或者防衛性駕駛的知識，最直接地訓練駕駛人所需具備安全駕駛人的技能。對於不良的駕駛環境（照明不足、陽光反射等）或者危險的駕駛情況（車輛煞車打滑等），應讓駕駛人學習處理方式，以減低肇事之風險程度。雖然降低用路人肇事風險，即減少道路交通事故發生為道安講習的目標，但降低風險用路人仍可能發生事故，因此需教導用路人肇事前預防與肇事後處理的相關知識，保護用路人本身，減少肇事而衍生的社會成本。

● 政策宣導與安全相關課題

每個時期社會上會有其它較高風險的駕駛行為發生，因此需針對不同高風險行為，加強教育與宣導效果，降低道路肇事風險，以補交通安全教育不足或加強重點教育，達到安全教育之目的。如目前社會上，酒醉駕駛肇事的比例居高不下，就應該著重酒醉駕車進行加強教育，以其減低酒醉駕車之發生比例。此外，汽車強制責任險也應該納入交通安全教育課程之內，教導駕駛人瞭解強制汽車責任險之目的與內容。

上述五大學門可以涵蓋安全用路人所需知識、技能與態度，而道安講習課程規劃應以此為基礎，然後每學門將規劃有若干相關知識的課程，並且部分課程能有基礎課程與進階課程之設計，基礎課程讓用路人具備安全用路人之態度、知識與技能後，若用路人有意願，還能對某學門之課程有更深入的學習機會，發揮道安講習教育之精神。

依據道安講習課程之五大類學門課程範圍，分別就各學門之內容去設計課程，本研究提出五大類學門之課程及其內容，如表 6.2 所示。未來道安講習制度將以此五大類學門之課程及內容為基礎，規劃不同功能之道安講習課程或依參與講習之對象發展不同的道安講習學程。

表 6.2 道安講習五大學門課程內容表

學門類別	課程名稱	課程內容
用路道德與常識	<ol style="list-style-type: none"> 1. 用路道德 2. 駕駛態度 3. 駕駛常識 4. 交通安全觀念 5. 影響駕駛行為因素 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 珍惜生命、尊重其他用路人、遵守交通規則等觀念 2. 生理及情緒管理、駕駛行為是嚴肅的…等觀念 3. 簡易物理概念、駕駛原理…等 4. 重視生命、交通風險感認…等 5. 酒精、藥物對身體影響…等
交通法規與控制	<ol style="list-style-type: none"> 1. 交通法治精神 2. 交通法規 3. 交通控制常識 4. 交通控制設施 5. 重點法規知識 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目的、精神與字面意義…等 2. 法規內容 3. 路權、速度限制、專用車道等交通控制觀念…等 4. 標誌、號誌、標線…等等 5. 違規項目矯正或重點法規宣導
車輛與安全設備	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車輛保養 2. 車輛安全檢查 3. 車輛機械結構 4. 車輛故障排除 5. 車輛安全設備 6. 特殊安全設備 7. 特種車輛安全 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車輛保養技巧 2. 行車前安全檢查方法 3. 車輛基本結構及行駛原理 4. 可能發生之問題排除方法 5. 安全設備正確使用 6. 幼童或特殊人士之安全設備使用 7. 特種車輛之安全
安全駕駛與事故處理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駕駛方法 2. 道路危險感認 3. 安全駕駛技術 4. 發生危機之駕駛 5. 道路駕駛要求 6. 防衛性駕駛技術 7. 肇事預防 8. 事故處理與排除 9. 急救常識 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 基本駕駛方法及操作要領 2. 道路上潛在危險認知與避免 3. 危險的駕駛環境之駕駛方法 4. 駕駛危險情況之因應方法 5. 不同種類道路駕駛注意事項 6. 預先考慮其他動作、預防其他可能發生之問題 7. 視覺管理、保持緩衝空間等 8. 事故發生處理及排除方法 9. 簡易急救常識
政策宣導及安全相關課題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 交通政策宣導 2. 強制汽車責任保險 3. 車輛與駕照 4. 特殊對象相關安全課題 5. 特殊事物相關安全課題 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 酒後不開車、繫安全帶等 2. 保險之目的、方法及好處 3. 車輛登記、駕照管理…等 4. 特殊對象在交通安全上之課題，如幼兒、身心障礙者 5. 特殊事物之交通安全課題，如危險品運送等等
心理諮商	<ol style="list-style-type: none"> 1. 心理輔導 	

2. 道安講習課程規劃之發展方式

道安講習制度的功能和參與講習的對象為影響道安講習制度課程規劃最主要之兩大因素。因此本研究認為道安講習制度之課程設計應符合道安講習制度之目標，並且依道安講習功能來規劃合適的課程組合，形成各類型道安講習之學程，之後再依各類型道安講習參與對象來安排各種合適之課程，以符合各種對象不同的學習需求。

(1) 課程安排原則

為了讓道安講習能夠達到因材施教的教育目標，所以本研究針對講習功能及參與對象進行課程規劃，根據課程安排之三大原則、國內外參考文獻及綜合專家學者對課程安排之意見，先規劃出四類型功能之道安講習學程，再依據每類型道安講習參與對象分別提出其課程規劃，落實道安講習之教育目的。以下為課程安排之三大原則：

● 學科概念的角度

依邏輯的先決條件 (logical prerequisite) 排列---在邏輯上，第一個概念的理解有助於了解第二個概念，此時第一個概念便是第二個概念的邏輯先決條件。例如：有關交通控制的教學要優先於路權觀念的教學。

● 學習者學習的角度

依經驗的先決條件 (empirical prerequisite) 排列---從經驗中判斷，第一個技能的學習有助於學習第二個技能，那麼第一個技能即是第二個技能的經驗先決條件 (Tyler, 1949; Smith、Stanley & Shores, 1957; Posner & Strike, 1976; Armstrong, 1989; 黃政傑, 民 80)。例如：駕駛方法的教學要優先於防衛性駕駛的教學。

依熟悉程度排列---是以個人過去的經驗為組織教材次序的基礎，以此原則排列單元次序時，應從熟悉到不熟悉排列 (Posner & Strike, 1976; 黃政傑, 民 80)。例如：車輛安全

檢查的教學要優先於車輛保養的教學。

由簡單到困難排列---所謂困難程度是依精密程度、完成程序的速度、以及學習所需的心智能力而定，為順應兒童的學習，宜由簡單到困難排列（Smith、Stanley & Shores，1957；Posner & Strike，1976；黃政傑，民 80）例如：安全駕駛技術的教學要優先於防衛性駕駛技術的教學。

• 社會需要的角度

依使用程序（procedure）排列---在強調職業訓練的課程中，各教材的次序可依完成某一程序所應遵循的步驟來排列（Posner & Strike，1976）。例如：車輛機械結構的教學要優先於車輛安全檢查的教學。

依預期使用頻率（anticipated frequency of utilization）排列---某些課程的設計是從學生經常會碰到的內容開始，亦即教學的次序是以「未來學生預期應用的頻率」來排列（Posner & Strike，1976）。例如：駕駛方法的教學要優先於肇事預防的教學。

針對道安講習之參與對象將課程分類為為共同課程、核心課程與自選課程三類。共同課程包含參與同類型道安講習的用路人所必需具備之用路知識，常針對各類型講習功能而設計。核心課程則是因對象及功能有不同的需要而設計，如違規用路人應針對違規項目加以矯正、高齡用路人應加強對危險情況之處理能力等等，此課程為加強用路人必要之知識與技能。而自選課程則是用路人自行選擇待補強或有興趣之課程來學習，進階或難度較高之課程亦歸類於此課程，用路人可於此類課程學習較深入之知識或技能。因此不同之講習功能及參與對象將有不同的課程組合，希望藉由不同的課程教材，能夠達到因材施教的教育目標，讓道安講習會有最佳的成效。

(2) 各類型講習學程規劃

道安講習之課程應較著重於學習者的學習角度及社會需

要角度，採由簡單至困難和以預期使用頻率之排列原則，來排列道安講習課程之類別—共同、核心與自選課程三類。依據各講習功能將有不同的學程安排，以下是各類型講習功能之課程設計。

● 治療型道安講習學程

由於社會整體教育程度提升，以及政府對於交通安全常識之極力宣導，使得社會大眾對交通安全皆有相當程度之瞭解。本研究之道安講習教育成果問卷調查發現，參與講習之用路人經常是在瞭解違規行為之情況下發生違規行為，即用路人經常明知故犯地忽略交通安全之重要，造成道路風險偏高。由此可預知，道安講習對於此類用路人之教育效果將會偏低，因此強制治療型道安講習即針對此類用路人進行態度矯正及心理治療。

治療型道安講習用路人之問題並不在於交通知識不足，而是守法觀念不夠、風險感認能力低及心態忽略交通安全之重要，因此道安講習應加強法治教育、心理諮商及風險感認。因此課程規劃應著重在觀念教育，建立用路人正確的交通安全觀念，並且加強其法治觀念，提升其風險感認能力。因此課程規劃應著重在用路道德與常識、守法觀念等之養成課程，而其它課程則屬於較次要之課程。另外此類型道安講習課程因其對象還需額外加入心理諮商，輔導重大違規用路人，使其心理得以健康發展，避免違規再犯之情況發生。

表 6.3 治療型學程課程一覽表

課程類別	課程名稱	學門類別
共同課程	1. 用路道德	1. 用路道德與常識
	2. 駕駛態度	2. 用路道德與常識
	3. 駕駛常識	3. 用路道德與常識
	4. 交通安全觀念	4. 用路道德與常識
	5. 交通法治精神	5. 交通法規與控制
	6. 道路危險感認	6. 安全駕駛與事故處理
	7. 交通政策宣導	7. 政策及安全相關課題
核心課程	1. 影響駕駛行為因素	1. 用路道德與常識
	2. 交通控制常識	2. 交通法規與控制
	3. 交通控制設施	3. 交通法規與控制
	4. 重點法規知識	4. 交通法規與控制
	5. 安全駕駛技術	5. 安全駕駛與事故處理
	6. 發生危機之駕駛	6. 安全駕駛與事故處理
	7. 道路駕駛要求	7. 安全駕駛與事故處理
	8. 肇事預防	8. 安全駕駛與事故處理
	9. 事故處理與排除	9. 安全駕駛與事故處理
心理諮商	1. 心理輔導	

● 矯正型道安講習學程

目前社會民眾對交通安全重視程度仍然偏低，違反交通規則之用路人不但沒有隨著社會進步而減少，反而有增加的情況產生。雖然靠政府強力執法取締違規用路人，能夠解決交通安全問題，但僅達到治標效果，從教育面來實行方是長遠且治本的交通安全問題解決之道。因此本研究矯正型道安講習即針對此類用路人進行交通安全教育，期望以教育方式改善其違規行為。

矯正型學程應該著重於用路人「問題」行為之改善，以降低問題用路人之肇事風險，並且增加其對道路風險的感認，減低高風險用路行為產生機會。因此矯正型學程應以違規矯正而設計之課程為主要課程，而其它課程則視學程時間長短來增減為非必要課程。

表 6.4 矯正型學程課程一覽表

課程類別	課程名稱	學門類別
共同課程	1. 用路道德	1. 用路道德與常識
	2. 駕駛態度	2. 用路道德與常識
	3. 駕駛常識	3. 用路道德與常識
	4. 交通安全觀念	4. 用路道德與常識
	5. 交通法治精神	5. 交通法規與控制
	6. 道路危險感認	6. 安全駕駛與事故處理
	7. 交通政策宣導	7. 政策及安全相關課題
核心課程	1. 影響駕駛行為因素	1. 用路道德與常識
	2. 交通控制常識	2. 交通法規與控制
	3. 交通控制設施	3. 交通法規與控制
	4. 重點法規知識	4. 交通法規與控制
	5. 車輛安全檢查	5. 車輛與安全設備
	6. 車輛故障排除	6. 車輛與安全設備
	7. 車輛安全設備	7. 車輛與安全設備
	8. 安全駕駛技術	8. 安全駕駛與事故處理
	9. 發生危機之駕駛	9. 安全駕駛與事故處理
	10. 道路駕駛要求	10. 安全駕駛與事故處理
	11. 肇事預防	11. 安全駕駛與事故處理
	12. 事故處理與排除	12. 安全駕駛與事故處理
	13. 強制汽車責任保險	13. 政策及安全相關課題
自選課程	1. 交通法規	1. 交通法規與控制
	2. 車輛機械結構	2. 車輛與安全設備
	3. 車輛保養	3. 車輛與安全設備
	4. 駕駛方法	4. 安全駕駛與事故處理
	5. 急救常識	5. 安全駕駛與事故處理
	6. 車輛與駕照	6. 政策及安全相關課題

● 再教育型道安講習學程

近年來社會持續進步，民眾生活品質逐年提升，個人之生命財產越來越受到重視，因此可預知未來用路人對交通安全之重視程度亦會逐漸升高，所以本研究提出再教育型道安講習為順應時勢潮流之社會教育，期望以此類型道安講習教育供給民眾學習機會，消弭社會對交通安全教育逐漸升高之需求，達到道路交通安全之最終目的。

再教育型學程應該著重於用路人安全用路觀念的建立，並且提升其對道路風險感認程度。此類型課程範圍及內容應盡量含括全面性課程，即除少部分特殊課程外，所有學門課

程皆適合此類型道安講習課程。再教育型學程時間應該較矯正型學程有彈性，學程中每個主題之組合課程，其內容較詳盡及課程時間較彈性，非像矯正型制式課程一般。課程安排應讓學習者有更多選擇的機會，且應安排更充裕的時間學習。

表 6.5 再教育型學程課程一覽表

課程類別	課程名稱	學門類別
共同課程	1. 用路道德 2. 駕駛態度 3. 駕駛常識 4. 交通安全觀念 5. 影響駕駛行為因素 6. 交通法治精神 7. 道路危險感 8. 交通政策宣導	1. 用路道德與常識 2. 用路道德與常識 3. 用路道德與常識 4. 用路道德與常識 5. 用路道德與常識 6. 交通法規與控制 7. 安全駕駛與事故處理 8. 政策及安全相關課題
核心課程	1. 交通法規 2. 交通控制常識 3. 交通控制設施 4. 車輛機械結構 5. 車輛安全檢查 6. 車輛故障排除 7. 車輛安全設備 8. 駕駛方法 9. 安全駕駛技術 10. 發生危機之駕駛 11. 道路駕駛要求 12. 肇事預防 13. 事故處理與排除 14. 強制汽車責任保險	1. 交通法規與控制 2. 交通法規與控制 3. 交通法規與控制 4. 車輛與安全設備 5. 車輛與安全設備 6. 車輛與安全設備 7. 車輛與安全設備 8. 安全駕駛與事故處理 9. 安全駕駛與事故處理 10. 安全駕駛與事故處理 11. 安全駕駛與事故處理 12. 安全駕駛與事故處理 13. 安全駕駛與事故處理 14. 政策及安全相關課題
自選課程	1. 車輛保養 2. 特殊安全設備 3. 特種車輛安全 4. 防衛性駕駛技術 5. 急救常識 6. 車輛與駕照 7. 特殊對象相關安全 課題 8. 特殊事物相關安全 課題	1. 車輛與安全設備 2. 車輛與安全設備 3. 車輛與安全設備 4. 安全駕駛與事故處理 5. 安全駕駛與事故處理 6. 政策及安全相關課題 7. 政策及安全相關課題 8. 政策及安全相關課題

(3) 道安講習課程規劃範例

各類型道安講習中有多種不同之講習對象，在各類型講習學程安排後，應依據講習對象而有不同的課程安排，以下將以酒醉駕車駕駛人為例來進行課程設計。酒醉駕車駕駛人屬於強制治療型道安講習之對象，其課程目的應為建立駕駛人交通安全觀念、矯正危險駕駛行為。因此以「用路道德與常識」學門為主之共同課程為重新建立安全觀念之課程，而核心課程則著重在矯正駕駛人違規行為，因此主要以「交通法規與控制」、「安全駕駛與事故處理」兩學門之課程為主。

表 6.6 酒醉駕車駕駛人之課程表

課程類別	課程名稱
共同課程	1. 用路道德 2. 駕駛態度 3. 駕駛常識 4. 交通安全觀念 5. 交通法治精神 6. 道路危險感認 7. 交通政策宣導
核心課程	1. 影響駕駛行為因素 2. 重點法規知識 3. 肇事預防 4. 事故處理與排除
心理諮商	1. 心理輔導

上述課程安排將較符合因材施教之教育目標，讓各種違規駕駛人有不同的課程，並且希望透過此課程設計來彰顯道安講習制度欲達到之功能。以上述酒醉駕車違規駕駛人為例，其它參與講習對象之課程設計皆應因其身份特性所缺乏的知識應加以補足，生疏的技能應使其熟練，錯誤之觀念應予以矯正，以教育達成道安講習制度促進道路交通安全之目的。

3. 道安講習課程之實施

根據道安講習功能（治療型、矯正型及再教育型）應規劃不同的學程安排，以適合各類型講習功能及各種參與講習

對象，並且透過合適的方式來檢驗學員講習成效，以確實達到道安講習之目的，促進道路交通安全。

在前面所討論的課程規劃裡，沒有提及授課時間與課程教學方法，因本研究時間甚短，無法針對細部問題提出更深之研究結果，僅能對此提出本研究團隊在此研究後之意見。本研究認為各課程授課時間應以總道安講習時間進行調整，因此各課程並無一定授課時間。但是對各類型道安講習之時間，本研究認為強制治療型道安講習應為長時間教育，才能達到此類型講習目的與教育效果。其次為矯正型道安講習，又強制型應長於鼓勵型，因為鼓勵型不宜時間太長，否則無法吸引民眾參與，且參與強制矯正型道安講習對象之危險用路行為較鼓勵矯正型嚴重，故教育時間應較長。強制再教育型道安講習之講習時間可為較短時間，因此此類型道安講習教育多為補強教育。而鼓勵再教育型道安講習之時間可較多彈性，可以先視各課程時間長短，最後再決定講習時間。關於各類型講習需要多久時間才能有最佳之效果，則可待後續研究加以完成。

另外關於課程教學方法應力求生動活潑之多元教學，特別是鼓勵型道安講習可能會需要以此來吸引民眾參與。較生動活潑之教學亦較能提升學員學習意願，且較能達到教育目的。因此除傳統課堂講課、電化教學外，本研究認為尚可採以下幾種方式。

- (1) 參觀訪問：至醫院探訪慰問因車禍而住院的人。
- (2) 實際操作：實際操作汽車或模擬設備。
- (3) 實地觀察：至道路現場觀察。
- (4) 經驗分享：將本身經驗與大家分享，且由講師給予觀念重建。

在各類型道安講習課程結束後，為瞭解講習成效應採取合適的方式來檢驗學員學習效果，本研究建議可採下列幾種方式：

- (1) 交通安全測驗

此種方式為驗收用路人學習成果，最直接且最簡單之方式。測驗題目範圍即是各類型道安講習課程內容之重要知識技能。若無法通過測驗，則講習課程應再延長時間，直至用路人通過測驗。不同類型道安講習對通過測驗之標準嚴苛程度將會有所不同，例如強制治療型道安講習之標準應最嚴格。交通安全測驗可以採多元方式進行，針對測驗內容可分學科與術科兩種，而學科可採口試、筆試或電腦考試等，術科則可採實地操作或電腦模擬等。

(2) 交通安全宣導實習

此種方式將較活潑且能讓學員印象較深刻，但實施較不容易且較難評估實習效果。交通安全宣導實習亦能有多樣化方式，如分發傳單、拍攝宣導短片、製作交通安全宣傳海報等等。

4. 小結

本研究深究目前道安講習制度課程，發現下列幾點尚待改進之部分：(1) 課程不夠全面性且不合時宜。(2) 課程教材內容沒有統一編訂，缺乏因材施教的整體性規劃。(3) 道安講習課程內容各部分的講授時數不一，易因講師個人因素而造成用路人學習偏頗的情形。上述情形皆容易造成學習成效不穩定的缺憾，因而降低道安講習所應達到之教育目標。

對於未來改善道安講習制度之課程規劃部分，本研究提出一課程發展程序及課程規劃方向，供未來道安講習教育課程規劃或教材編寫時之參考，並且作為未來道安講習制度教育課程相關課題研究之先河。圖 6-2 即課程規劃發展程序。首先必須清楚地界定道安講習課程範圍與內容，本研究從道安講習課程實施現況檢討與國外交通安全教育課程內容及範圍兩方面，歸納出未來道安講習制度課程內容及範圍。其次，再以教育理論課程排列原則與專家學者意見，規劃出符合各類型道安講習功能需求之學程，然後依據各類型道安講習對象，採取各類型講習學程中之部分課程，成為各種對象之道安講習課程。

建議未來道安講習制度實施時，能繼續本研究課程發展規劃之後續相關研究課題，包括課程教材、教學方式、課程時數、各種對象之課程及學習效果評估等等。另外希望能夠成立教材編審小組，為道安講習課程編訂各課程之教材，才不致出現教材內容過時、偏頗或不完整的情形。

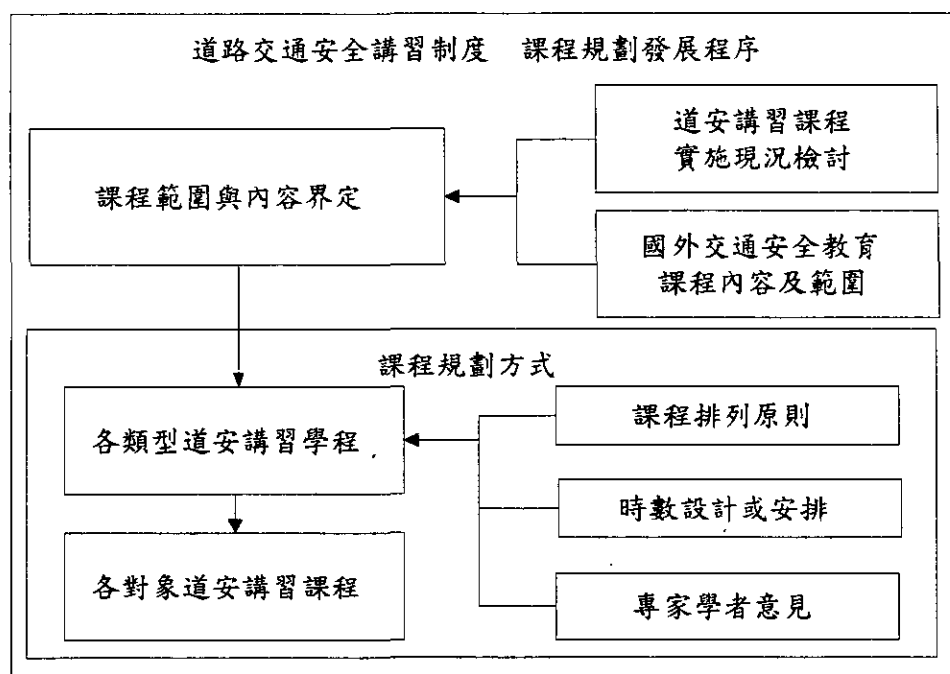


圖 6-2 道安講習課程規劃發展程序

6.5 鼓勵性之誘因制度

本研究將道安講習的對象設定為強制性、鼓勵性及自由參加等三種。而鼓勵性之誘因制度主要是針對鼓勵性及自由參加之對象。前者包括有一般違規駕駛人、高齡者或其他一般駕駛人；後者則是泛指一般大眾，範圍也較為廣泛。然而，目前的道安講習僅以強制性的講習為主，若欲增加鼓勵性及自由參加二種對象的參與，應針對不同的對象研擬誘因措施，提升鼓勵性對象及自由參加民眾參與的意願。德國在 1978 年為推廣孩童道路安全計劃 (Child road safety programme)，藉由鼓勵父母的參與來共同改變子女的態度及行為，而獲得良好的成效。西班牙在 1989 年所推廣的青少年駕駛計劃 (Young driver campaign)，以青少年的觀點出發，針對青少年的特性製作宣傳廣告，並透過父母與同儕團體的影響力，

以達到宣導與教育的目的。

以下則分別針對這二大類之對象進行誘因制度的探討，期使道安講習教育能落實至各個族群。

1. 鼓勵性對象

(1) 一般違規駕駛人

我國道安講習目前為強制性之講習，對象大都為違反處罰條例的用路者，其實我國之道安講習亦可扮演類似交通安全教育的功能，如鼓勵違規駕駛人，以參加講習的方式扣抵其違規點數，除了可抵扣違規記點之外，亦可扣抵部分的罰鍰，以吸引駕駛人的參與。除此之外，在便民與安全的權衡之下，建議可改變目前領照、換照可由他人代領或郵寄的制度，對於需換照的駕駛人而言，可藉由監理機關提供的語音或網路諮詢得知是否有違規記點。若沒有任何違規記點的記錄，可由他人代領或郵寄的方式申請換照，相對地，若違規點數已累積至某一程度，應視其程度施予不同份量的講習課程。換言之，高風險的駕駛人應比低風險的駕駛人接受更多的講習教育，以降低其潛在風險。

● 配套措施：

主管單位應與執法、監理機關及保險公司相互配合，建立一套回饋機制，若一般駕駛人因違規遭到執法機關舉發而有記點的行為時，違規駕駛人可藉由參與講習抵銷其違規記點，若有剩餘的點數，亦可回饋至隔年強制汽（機）車責任保險的保險費，給予駕駛者折扣的優惠。

● 相關議題：

目前駕照的換、領手續為達便民目的，可以郵寄的方式至監理機關進行駕照的換領，因此未來若欲推行換領駕照時進行講習，可能會引起民眾的反彈，為減少衝擊，主管機關事前應謹慎規劃，讓民眾認為講習並非「擾民」的措施。除此之外，強制汽車責任保險的費率減免的考量，是建立在保險人是否具有違規肇事記錄，若要以講習與否列入費率調整

因子，則已牽動法令的修改，在行政程序是否可行亦是應該考量的因素。

(2) 高齡者

針對 65 歲以上的高齡者，主管機關可委託或鼓勵民間的教育團體或基金會定期辦理各種園遊會或研討會，以獎勵高齡者參加，或至各社區的老人大學裡辦理講習課程，針對高齡者進行相關課題的教學。而授予民間機構辦理是期望授課的內容能更活潑、生動，藉以吸引長期且固定的高齡族群之參予，做為高齡者定期的聚會，經由此方式使其產生歸屬感，以形成「高齡者交通安全俱樂部」的方式逐漸擴大範圍。除此之外，有關單位應鼓勵子女同行，或將其定位為家庭活動之一，使道安教育能推廣至各階層而擴大教育範圍。

(3) 其他一般駕駛人

對於一般駕駛人而言，除了在領、換駕照時可獲得較便利的手續之外，另外經由道安講習所獲得的點數，可以做為未來保險費減免的依據。除此之外，主管機關可考慮與業者策略聯盟，當講習點數累積至某一程度之後，該駕駛者未來在購車時可獲得由業者提供的購車折扣，或以較低的貸款利率來購車，依累積點數的多寡給予不同程度的減免，以鼓勵一般駕駛人參與講習。然而此部分在實施時需考慮到可行性，若講習委託至民間機構辦理，則需預防業者與辦理講習單位間為了利益關係，而忽略了辦理講習的目的，而參加講習的駕駛人亦模糊了參加講習的焦點。

2. 自由參加對象

自由參加對象的範圍則包含了行人及駕駛人，也就是包含了所有的用路人，因涵蓋的層面較為廣泛，授課的內容應以生活化的教學為導向，故適合委託各縣市的教育機構或文化中心辦理，這其中可能包含了各縣市的公立學校、社區大學或文化中心等。而主管機關可推出類似「健康市民卡」，鼓勵民眾、家庭參予相關活動，活動中除以有獎徵答的方式吸引民眾的參與外，完成所有課程者，亦可藉由健康市民卡來累積點數，累積至一定的點數可升級為「榮譽市民卡」，

而主管機關亦應定期對於榮譽市民給予適當的獎勵，授與榮譽市民獎章或證書等方式，並同時與各種配套措施相互結合，例如保險費的減免、簡便換、領照手續、優惠商店折扣等，來吸引民眾參與有意義的活動。在藉由舉辦各種道路交通安全講習的活動中，民間的基金會或教育團體可利用此機會招募熱心、有意願服務的義工，以擴展道路交通安全組織。

除此之外，學校教育亦是道安講習教育中重要的一環，主管機關應鼓勵各公、私立學校應將道路安全的常識納入通識課程，獎勵學生選修。對於組織能力較強的大專院校學生，補助經費以鼓勵其舉辦營隊或研討會，除了靜態的授課內容之外，以動態的實地操作或參觀來加深學員的印象。

因應目前資訊化的時代，道安講習的教材與文宣方面應與科技結合，研發及編輯與道安教育相關的教育軟、硬體設施，配合民眾週休二日休憩時間增加，主管機關可以藉由辦理科展的方式，鼓勵一般民眾的參與。

表 6.7 道安講習誘因制度與執行組織表

對象	內容	誘因制度	參與單位
一般違規駕駛人	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 參加民間機構所辦理的講習 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 扣抵部分罰款 ➢ 扣抵違規點數 ➢ 簡便換、領照手續 ➢ 保險費的減免 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 監理機關 ➢ 保險公司 ➢ 執法單位
老人駕駛人	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 成立老人駕駛俱樂部 ➢ 老人大學授課 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 讓老人產生歸屬感 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道安講習主管機關 ➢ 民間機構 ➢ 基金會
新手駕駛人	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 參與民間駕駛教育訓練機構之照後訓練 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 低價學費 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 民間駕駛教育訓練機構
一般駕駛人	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 藉由參加講習累積點數 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 以累積的點數扣抵未來違規點數 ➢ 簡便換、領照手續 ➢ 保險費的減免 ➢ 新車購買優惠 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 監理機關 ➢ 保險公司 ➢ 執法單位 ➢ 相關汽、機車業者
自由參加民眾	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 定期參加各種道安活動 ➢ 招募義工 ➢ 舉辦科展 ➢ 獎勵學生舉隊 ➢ 舉辦各種營隊及大學通識課程 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 健康市民卡 ➢ 榮譽市民卡 ➢ 經費補助 ➢ 以累積的點數扣抵未來違規點數 ➢ 簡便換、領照手續 ➢ 保險費的減免 ➢ 新車購買優惠 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道安講習主管機關 ➢ 教育機構 ➢ 縣市文化中心 ➢ 公立學校

6.6 道安講習師資培訓、認證與考評機制

目前道安講習師資台灣省監理單位是以監理所站內員工兼任為主，而北高兩直轄市則是以外聘講師為主。交通主管機關對於道安講習講師尚未制訂相關辦法予以規範，使得公路主管機關在講師培訓上僅著重於職前培訓，對於講師再培訓工作顯得較少。因此本節將針對道安講習之師資做進一步探討。

道安講習教學品質是講師素質的間接表現，若沒有好的講師，就不可能有好的教學品質，只有教學專業品質的提升，道安講習教育才得以有良好的表現。顯見，國家交通安全要提升、車禍肇事率要降低、要補強駕駛人專業知識、要國人重視交通安全、道安講習功能要發揮，道安講習講師有重大的責任。因此建立提升道安講習講師的專業素質，乃為道安講習制度改善之重要課題。而講師的專業素質來自於職前講師培育訓練及講師在職訓練，針對各種不同講習制度，培育出專業講師人才，才可達到「因材施教」的目標。

1. 就學階段

此階段所稱之學校，包含托兒所、幼稚園、國小、國中、高中職、大專院校等，在此階段交通安全教育機關由學校執行為主，而一般學校皆設有教師、教官、講師負責教導學生交通安全，學校並會舉辦交通安全相關海報、作文、歌唱比賽，藉以宣導交通安全。因此，此階段交通安全教育師資應以學校教職員為主，而我國各級學校師資已有師資培育法加以規範師資來源及資格，故應以提升各級學校教師交通安全專業知識為主要方向，包含行人及駕駛人的交通安全觀念，此階段師資未來更可作為道安講習師資來源管道之一。而針對此階段師資可由以下培育制度加以養成：

從現行教師培育制度中培育：根據「師資培育法」擔任教師應修畢師資職前教育課程，因此若要提升教師專業知識，可於師資職前教育課程中，加入交通安全教育學分課程，以此來提高教師對交通安全專業認知，也使得教師日後在課堂上教學時可提供交通安全教育課程之教學。另一種方式則

是由交通安全相關科系學生中，有修畢師資職前教育課程之人才，讓其進入各級學校負責講授交通安全教育課程。

由現行各級學校教師中加以培育：此培育方式可藉由培育交通安全教育種子教師，再由種子教師負責到各地培訓教育現職學校教師。種子教師的擬選可由現職教師和教官，調查有意願擔任此項工作，再由交通及教育專家學者組成擬選委員會，透過口試或其他測驗方式，由委員評選出適合擔任此項工作者。而獲得委員評選出的種子教師，可由交通部及教育部負責培訓計畫，培訓計畫應以教導種子教師對於交通安全教育之宣導、教導、推廣、實習等為主，通過培訓即可成為交通安全教育種子教師，並由教育部及交通部頒發證書。此方式培育出之種子教師可至全國各級學校對現職教師教導交通安全教育的專業知識，亦可對學生宣導、推廣交通安全。此種子教師的培訓人數、週期、培訓課程等則由主管機關另外加以評估。

對現職教師實施在職進修制度：現在許多教育機構皆會對現職教師開授在職教育課程，教育主管機關也相當鼓勵教師進行在職進修，利用寒暑假期間，學校教師可到進修教育機關，研習進修課程。而交通安全教育亦可在課程中開授，教導教師專業交通安全知識，使教師得以傳遞學生正確的交通安全知識。

開辦交通安全教育研究所：我國對於交通安全師資相當缺乏，因此若開辦交通安全教育研究所，將有助於我國推廣交通安全教育，培養專業交通安全教育人才，提昇我國對交通安全教育的研究。目前我國師範院校中，並無專責培育交通安全教育人才，究其原因乃是我國學校課程中，並未有交通安全教育專門獨立課程，且教育單位較不重視交通安全教育，並未將交通安全列為必修課程之一。若未來各級學校都需開授交通安全課程時，就必須有交通安全教育教師，因此初期可在師範院校中開辦交通安全教育研究所，負責培育交通安全教育專業人才。

此階段的評估機制，可由教育主管機關負責，對於對教育機構進行之定期評鑑中可加入交通安全教育成果項目，內

容包含教材設備、宣導方式、及教師授課內容等。而每一學校之主管人員，也可將每一教師之交通安全教育成果，納入於學年考評的項目之一。對於交通安全教育有顯著成果之教職員，應予以獎勵；對於交通安全教育較不熱衷者，應加宣導其注重交通安全。

2. 社會服務階段

此階段講習的對象以成人中之行人、一般駕駛人、職業駕駛人、違規行人、違規駕駛人為主，並可將講習區分成強制性、鼓勵性、自由參加等三種；執行機關亦可為公營、民營、公民營合辦等。因此，此階段的師資培育應區分成由現職公務人員中加以培訓，或從民間延攬專業人才加以培育。故師資來源可如下所述，加以延攬進行交通安全教育及道安講習工作：

透過國家考試：此方式的師資培訓，可由交通部舉行「道安講習講師師資檢定考試」中產生，由政府僅舉辦考試並不管賦予工作機會。對於報考資格、考試科目考試方式需由主管機關與考試院研擬後制訂。通過考試者，由主管機關加以培訓，培訓機關可由政府授權之單位（如公務人員培訓中心、汽訓中心），並由學者專家擬定培訓計畫及認證方式，培訓內容應包含一般交通安全知識、汽機車機械常識、教材蒐集與製作、違規人員心理輔導等，培訓講師可由大專院校專業教授、交通或教育長官、社會專業人士等組成。考試及培訓計畫皆通過者，由主管機關頒發證書加以認證，具有此證書者可至各交通安全教育機構（如駕訓班學科、道安講習課程、學校交通安全教育課程）擔任講師工作。此方式優點是可公開公正招募講師，但缺點是主管機關還需花費大筆人力進行籌備考試相關事宜。

透過公私立機構培訓：政府對於講師培訓亦可委由學術機構、汽訓中心、財團法人、或基金會等，加以培訓合適講師人才。而這些私人機構不需太多，而且必須經由政府核准後才可實行講師培訓業務，政府對於私人機構的培訓業務，需嚴格採取監督、考核、評估等方式來管理，從申請、營業、培訓課程、頒發證書等整個流程皆採取公開透明方式進行，

且不定期加以評估一次，將不良機構剔除，對於新加入培訓機構則需嚴格加以審查，防止培訓單位氾濫。私人機構培訓講師，則可多元化招攬人才來加以培訓，如建教合作，受訓課程也可隨不同類型的講師加以改變不同受訓課程。通過培訓課程者，可由培訓之機構頒發證書。此方式優點是民間機構辦理之業務，較公家機構辦理來的多元化靈活，但缺點是私人機構可能較無公信力，造成民眾對其講師證書的質疑，因此政府對於所發放的證書需嚴格把關，以防止講師證書濫發。

由現職公務人員培訓：由於講習也可由公營機關舉辦，所以講師亦可從現職公務人員中加以培訓，培訓方式可依現行講師培育方式，再加以檢討調整，如擬選方式應加以規範，制訂講師擬選辦法，擬選適當人才。培訓機構除汽訓中心外，亦可由公立教育機構或大專院校，並開授再進修課程，讓講師固定時間可以研習新的交通安全教育知識。培訓課程內容也應請專業人士加以評估檢討後調整，使得課程內容得以多元化，並且可以符合講師實際需要。

在人才遴選進入擔任講師後，再根據擔任講習類型再予以補強進修職前訓練課程。例如要擔任強制型違規用路人講習課程，須再加強駕駛人心理輔導、違規矯正、心理學等課程。擔任鼓勵型或自由參加型講習講師者，應加強學習多媒體教學方式，並配合誘因制度以吸引用路人來參加講習。此外應定期舉辦道安講習師資研討會，透過研討會讓講師有一個交流的機會，不論公營或民營辦理道安講習，皆可透過研討會交流心得感想，並可發表較新的交通安全教育方式或多媒體教學方法，讓道安講習主辦機關及講師們有一個學習交流的場合。

此階段的評估機制，應由交通及教育主管機關負責監督擬定，而講師評估方式，應由各講習主辦機關自行加以評估講師的良窳，以此做為講師續聘與否、授課鐘點費、講師授課時數之依據。對於表現良好之講師，應報請主管機關加以獎勵或升等，對於無法擔任講師之人員，則應解除之講師資格，或不再續聘。

3. 退休階段

此階段之講師，可與社會服務階段講師合併使用，擔任此階段之講師，應於培訓課程時多加入老人運輸安全課程。

隨著社會急遽轉變發展，加上交通法規知識不斷更新，因此講師就必須時常加強專業知識，因此在職進修之存在相當重要。積極主動的開展自我為導向的學習，才能適應變遷社會中的教學工作與任務。主管機關應定期舉辦講師進修課程，已期望講師進修後可達到教學技巧擴展熟練、專業知識的加強、加強教學彈性化與創意的提升、激勵自我意識與專業責任等功能。而唯有實施在職教育，才能鞏固職前教育的基礎；也唯有加強在職教育，始能發揮職前教育的成效。所以，在職進修教育當可補強職前教育的不足，使道安講習發展更為完備。

講師的在職進修對講師而言，是一種權利也是一種義務，道安講習主辦機關若要提升講師授課品質，提高講師專業知識、維持適當的教學水準、使講師具備充份的教學能力、促進課程與教學的革新、使講師間能有一個雙向溝通交流的機會，因此建立完善的講師在職進修體系是必備。而在落實講師在職進修工作的作法上，主管機關及主辦機關應有下列作法：

- (1) 健全講師在職進修制度：講師進修初期可能限於人力及物力，只能接受有意願者申請，但長久之計，則應以制度要求全部講師都需定期參加進修，並有帶有強迫性及全面性實施。
- (2) 訂定完整講師在職進修辦法：建立制度後應著手研擬進修辦法，作為全面發展講師在職進修之根據，辦法中應明訂進修資格、條件、舉辦方式、經費編列來源、證書頒發及獎勵辦法。
- (3) 強化講師在職進修課程內容：要使講師進修意願提高則應加強進修內容來加以吸引。在職教育應偏重於講師較實用課程，重視實際教學技術方法、教學內容新知、教學疑難問題解決和經驗研習。

- (4) 頒訂講師在職進修獎勵辦法：講師雖然並非全為獎勵而進修，但如能對修齊一定學分課程者，給予修課證明或調動升遷之依據，更能有效提升講師之進修意願。
- (5) 提供更多講師進修機會：初期可利用大專院校來做為講師在職進修場地。
- (6) 道安講習講師之在職進修方式可分成下列幾項著手進行：
 - 研習會：在職進修可以定期會舉辦講師研習營，時間視課目性質而定，從一日至數週不等，利用週日、夜間來舉行。研習會中可由大學教授、專家擔任講師，內容重點應在於研討課程內容、教學方法等實際問題，由於強調解決問題行動參與。
 - 大學或校外推廣課程：主管可委託大學開授講師在職進修課程，可利用講師授課較空閒的時間開授，講師並可藉此機會進修，修習正式學士或碩士學位。
 - 空中教學或函授教學：並非所有講師皆可有多餘時間進修課程，因此；也可以建立透過空中教學或函授方式，提供講師在職進修機會。

6.7 道安講習經費來源

目前道安講習之經費來源，汽車燃料費中有 8% 列為安全管理用途，自 89 年起提撥安全管理經費的 2% 做為「交通部道路交通安全講習計劃」用途；簡言之，汽車燃料使用費中，有 0.016% 做為道安講習經費來源。而 90 年度起台灣省道安講習經費將由公路局自行編列預算。

我國目前辦理道安講習經費都由各主辦單位編列預算，向交通部申請，參加講習之學員不需負擔任何費用。但在法國、美國及英國，講習費用大多由駕駛人自行負擔或由違規罰鍰中提撥，以符合使用者付費的公平原則。

辦理道安講習課程一般而言，所須的花費的固定成本支出，包含場地費用（教室、辦公室、水電費）、教學設備費用（黑板、課桌椅、上課教材）、人事費用（講師薪資、承辦員薪資）等。所以考量經費來源同時，就必須先瞭解所辦理的講習需要之各項費用，然後才能思考出最佳的經費來源。

道安講習經費來源本研究依據是否收費進行區分成：費用由學員全部自費、費用學員部分自費、學員免費參加等三種進行探討。

1. 費用由學員全部自費：對於道安講習費用由學員自費參加之講習，應以良好誘因或課程實用性兩大方向來吸引學員，才能使學員願意繳費參加講習。由於此類講習經費來源，完全來自於參加學員學費，此種講習優點為符合使用者付費原則、且較適合民間辦理，但缺點為僅能以強制方式進行講習，無法吸引一般民眾參加講習、政府需監督資金運作流程、收費金額需制訂詳細規範、需有相關誘因制度配合。
2. 費用由學員部分自費：此方式講習所需費用除由學員負擔部分費用外，部分費用可由政府補助、基金會贊助、私人捐助、營利事業團體贊助、公會贊助、學員負擔、主辦機關可運用經費較多、較能吸引一般民眾參加講習。缺點為經費補助需考量公平比例原則、政府需監督資金運作流程、經費運用及收費方式需制訂詳細規劃。
3. 學員免費參加講習：參加講習的學員不需負擔任何費用，全部費用皆由政府補助、基金會贊助、私人捐助、營利事業團體贊助、公會贊助、私人捐助、營利事業團體負擔。此類講習優點為較能吸引民眾參加講習、不需收費、流程減少參加講習學員負擔。缺點為經費來源需有良好規劃、主辦機關可運用經費需充足、經費補助需有公平比率原則、政府需監督資金運作流程、不符合社會公平性。

表 6.8 經費來源與講習類型所需配套措施

	學員全部自費	學員負擔部分費用	免費參加講習
強制型講習	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有法規加以規處以行現講及修改。習費用如收費，用。 2. 需定罰法講規習法。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有法規加以規處以行現講及修改。習費用如收費，用。 2. 需定罰法講規習法。 3. 其分講法若算關請。 4. 若算關請。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 他單位補助部。其分講法若算關請。 2. 由政，出。
鼓勵型講習	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有法規加以規處以行現講及修改。習費用如收費，用。 2. 需定罰法講規習法。 3. 訂誘參因加制。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有法規加以規處以行現講及修改。習費用如收費，用。 2. 需定罰法講規習法。 3. 其分講法若算關請。 4. 若算關請。 5. 訂誘參因加制。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 他單位補助部。其分講法若算關請。 2. 由政，出。 3. 訂誘參因加制。
自由參加型講習	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有法規加以規處以行現講及修改。習費用如收費，用。 2. 需定罰法講規習法。 3. 訂誘參因加制。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有法規加以規處以行現講及修改。習費用如收費，用。 2. 需定罰法講規習法。 3. 其分講法若算關請。 4. 若算關請。 5. 訂誘參因加制。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 他單位補助部。其分講法若算關請。 2. 由政，出。 3. 訂誘參因加制。 4. 訂誘參因加制。

針對可能補助講習單位如政府、基金會、慈善團體、營利事業團體、駕駛人公會、私人等，在下面分別針對各單位補助講習的可行性及可實行方式進行探討。

1. 政府補助：講習費用若由政府補助時，需由主辦機關提出經費申請，而相關申請單位若為公營機關，則按預算編列程序編列講習預算，若為民營機構，申請補助則需由政府確立法規規定，經核准後才能將撥付預算。主管機關亦需明確規定，例如屬全國統一且由交通部之應辦講習類型，主管機關應屬交通部，若屬縣市政府應辦之講習，則主管機關應屬各縣市政府。而政府籌措講習財源，現行是由燃料費中提撥，未來可能方案為從違規所繳納之罰鍰中提撥、或在編列交通安全宣導教育經費中，增加講習所需經費、增加需參加講習之違規駕駛人罰鍰，再從增加之罰鍰中支付。
2. 基金會資助：此種方式乃透過現有基金會或籌組財團法人基金會，接受民間捐助，或孳生基金利息，利用上述所產之資金，長期贊助道安講習所需費用。財團法人基金會之主管機關為內政部，因此有關財團法人基金會的相關運作規定，需依據內政部所頒訂「籌組全國性財團法人社會福利慈善事業基金會須知」、及「財團法人監督準則」，內容規定財團法人應先制訂「捐助章程」有關捐助章程應記載事項，於「財團法人監督準則」第九條規定。而有關年度預算書及業務計畫書，則於「財團法人監督準則」第十六條規定。
3. 慈善團體捐助：此種方式乃利用慈善團體捐助經費，來支付出道安講習所需費用，由於慈善的捐助來源，乃是一般社會大眾，因此接受一般民眾監督，若要使用此方式時，需先讓民眾瞭解交通安全教育的重要性、缺少交通安全教育可能導致車禍肇事的嚴重性，車禍可能導致的社會成本。慈善團體所捐助辦理的講習，應以交通安全教育宣導為主，並可藉此擴大交通安全教育的範圍及對象。對於熱心捐助的慈善團體，政府應給予表揚。
4. 營利事業團體贊助：此種方式乃是利用營利事業如公司、工廠或商家等捐助講習費用，此種方式的實行，需先讓營利事業負責人，瞭解教育員工交通安全教育的重要性，體

認員工車禍傷亡對公司所帶來的損失。使得營利事業願意捐助道安講習所需費用，政府則可對營利事業所捐助款項給予免稅，熱心捐助的營利事業團體，政府應給予表揚。

5. 駕駛人工會贊助：駕駛人工會的成員，皆是以駕駛為職業，因此駕駛人工會應重視駕駛人安全，因此駕駛人工會應定期贊助講習費用或舉辦講習，並藉此加強駕駛人交通安全教育、提升駕駛人駕駛技術的熟練度、增加對車輛特性的瞭解。熱心捐助及舉辦道安講習的駕駛人工會，政府應給予表揚。
6. 其他：道安講習費用捐助團體還可包含交通安全教育團體、各種職業工會、保險公司等，政府除提出對於捐助的團體，應有相關優惠誘因制度外，最重要的是加強交通安全教育的宣導，讓一般民眾瞭解道安講習對他們切身的重性，如此才可增加民間團體參加交通安全教育宣導，並讓民間機構願意贊助舉辦道安講習。

第七章 道安講習未來改善方案及配套措施

本章係將七項分開探討的議題整合為一套完整之道安講習改善方案。本研究依用路人風險管理架構、國內外制度之精華，以及專家座談之內容，綜合規劃一套具學理基礎，並兼顧國內外實務之道安講習方案。首先針對各種講習類型進行方案的評估，其次對於道安講習理想藍圖提出規劃構想，最後歸納道安講習須立刻進行改善之短期及中長期改善之相關配套措施。

7.1 道安講習方案評估

目前道安講習的對象包含二類，一為接受定期講習的對象，規定於道安講習辦法第五條及第六條；另一為接受臨時講習的對象，主要的對象是針對營業小客車駕駛人、未經駕訓機構訓練結業之駕駛人、慢車駕駛人與行人等，規定於道安講習辦法第七條至第十條。本研究將擴大目前道安講習實施的範圍，以落實道安講習促進道路交通安全之目的。本研究參照用路人風險管理架構將目前講習對象擴充，共規劃出五種類型，如表 7.1 所示。強制矯正型及鼓勵矯正型是以原來定期講習的對象為基礎，並延伸出因某些特定違規而需要的講習的對象；強制再教育及鼓勵再教育則是原先臨時講習的延伸。另外按用路人風險管理架為處於社會不可忍受風險區域之重大交通違規者，獨立設置強制治療型講習課程，希望能夠有效地導正此類違規者錯誤的違規行為，並灌輸其正確的觀念。

經過前述的分析之後，可將講習類型區分為五種，分別為強制治療、強制矯正、鼓勵矯正、強制再教育及鼓勵再教育等。強制治療型講習對象為嚴重違規且已經影響公共安全者，如酒後駕車；強制矯正的對象為重度交通違規者，如闖越平交道；鼓勵矯正建議以輕度違規者為主，如未戴安全帽或未繫安全帶；強制再教育的對象則為潛在肇事風險較高之駕駛人，如職業駕駛人及高齡駕駛者；鼓勵再教育的對象建

議為高齡者（行人為主）、外籍勞工、外籍人士、身心障礙者及公司團體，其中高齡者泛指六十五歲以上的老年人，範圍較高齡駕駛者廣。

表 7.1 講習對象表

講習類型	分析評估對象
強制治療	嚴重交通違規者
強制矯正	重度交通違規者
鼓勵矯正	輕度交通違規者
強制再教育	駕駛車輛潛在風險高者
鼓勵再教育	較缺乏交通安全知識者

在界定講習類型及評估對象後，將針對：1)道安講習實施的時地及誘因制度、2)道安講習之執行單位與付費方式、及 3)道安講習之師資培育、認證與考評單位等進行比較分析。表 7.2-表 7.4 中三顆星意指該狀況下最優先採取的步驟，二顆星次之，再其次為一顆星，沒有標示星號者係指不建議採取該措施。

1. 道安講習實施的時地及誘因制度之比較分析

如表 7.2 所示，強制治療型及強制矯正型的講習最適合即時就地及定時定點，其次為定點不定時；而強制再教育型對象較適合於駕駛人領照者時之特定時機或是每隔一段時間（定點不定時）針對職業或大客車駕駛進行講習。由於強制再教育型講習具有強制的特性，因此並無設計相關的誘因制度。鼓勵矯正型建議以定時定點或定點不定時的方式辦理。此類型講習參加者多屬輕度交通違規者，故可利用免繳違規罰款或抵扣違規點數的方式作為參加講習的誘因。鼓勵再教育之實施時地宜以彈性多元為主，故定時不定點、特定時機或是定時定點皆為適宜之方式。另外，主管機關可以發行榮譽市民卡，鼓勵市民一起共襄盛舉，並兼具宣導功能，此外，若再加上強制汽車責任保險費用的減免更可鼓勵民眾積極參與。

表 7.2 各類型講習實施時地與鼓勵參與之誘因表

講習類型	時地					鼓勵參與之誘因
	即時就地	定時定點	特定時機	定時不定點	定點不定時	
強制治療	★★★	★★★			★★	無誘因
強制矯正	★★★	★★★	★		★★	無誘因
鼓勵矯正		★★★	★		★★	免繳罰款或抵扣違規點數
強制再教育			★★★		★★	無誘因
鼓勵再教育		★★	★★★	★★★		保險費減免 榮譽市民卡 簡化換照手續

2. 道安講習之執行單位與經費來源之比較分析

如表 7.3 所示，強制治療類型需長時間之心理輔導治療，故宜配置住宿設施為佳。本研究建議此類型講習課程可由公路局汽訓中心辦理，其執行經費由參與之學員自行付費為原則，政府不宜給予補貼。

表 7.3 各類型講習執行單位與經費來源比較表

講習類型	強制治療	強制矯正	鼓勵矯正	強制再教育	鼓勵再教育
執行單位					
監理機關		★★★	★★★	★★★	
汽訓中心	★★★				
警察機關		★★	★★		
駕訓班		★	★★	★★	★★
民間組織	★	★	★★	★★	★★★
大專院校		★	★	★	★★★
網路(社區)大學				★	★★★
醫療機構	★	★		★★★	
執行單位經費來源	參加者自費	參加者自費	參加者自費	部分政府補貼，部份參加者自費	政府完全補貼

強制矯正與鼓勵矯正二類講習課程之涵蓋對象範圍較小，因此駕駛人違規部分由監理機關辦理，行人或慢車部分由警察機關辦理之方式尚屬適宜。但政府未來之角色應以監督者為主，將實際執行之工作逐步開放由民間經營。執行經

費來源由參與此類課程之學員應自付講習費用為原則。

強制再教育類型講習，因涵蓋之對象範圍較大，故宜由監理機關、警察機關、駕訓班或其他民間團體共同參與辦理。主管機關之主要角色定位應以監督與管理為宜。目前駕訓班之設備與師資等人物力資源較其他民間團體豐富，所以初期試辦應以辦學成效優良之駕訓班為主。民間組織、大專院校與網路（社區）大學亦可在各項要件齊備之狀況參與辦理此類講習課程。此類講習課程之屬性為一保護性教育課程，旨在透過教育手段達到保護具有較高潛在風險但並未違規之用路人之目的。考量此類型講習課程之屬性，其實施經費來源應以相關主管機關部分補貼，參與學員部分負擔的方式辦理。

鼓勵再教育類型的對象較前二者更為廣泛，因此大部分講習的業務可委由民間機構主辦，如民間基金會、醫療機構、駕訓班及大專院校等。此類型課程應針對不同講習對象提供多元化的課程，目的在於教育民眾相關之安全知識技能。此類型講習之經費應由政府完全補貼的方式辦理，以鼓勵民眾積極參與。

3. 道安講習之師資培育、認證與考評單位比較分析

如表 7.4 所示，駕訓班、民間組織、大專院校及社區大學的師資較適合透過公私立機構培訓講師，或由現行教師培訓制度中培訓；監理機關及警察機關為公務機關，故其師資須以考試制度遴選講師，或由現職公務人員中培訓。參與道安講習的考評單位應以與道安講習業務相關之機關為主，如交通部、教育部及內政部，若執行單位包含醫療機構者則可與衛生署共同考評。在師資的認證單位方面，由現行教師培育制度中培育較適合由教育部進行認證；由公正考試制度遴選教師及現職公務人員的師資培訓，可由交通部辦理；公私立機構培訓之師資可由交通部及民間機構共同辦理認證。

表 7.4 講師培育方式與相關單位一覽表

講師培育方式 執行單位	從現行教 師培育制 度中培育	透過公正 考試制度 遴選	透過公私 立機構培 訓	由現職公 務人員培 訓	考評單位
監理機關 汽訓中心	★	★★★	★	★★★	交通部 教育部
警察機關		★★★	★	★★★	內政部 教育部 交通部
駕訓班	★★	★	★★★	★	交通部 教育部
民間組織	★★	★	★★★	★	交通部 教育部
大專院校	★★	★★★	★★★	★	交通部 教育部
網路(社區)大 學	★★	★	★★★	★	交通部 教育部
醫療機構		★	★★★	★★	交通部 教育部 衛生署
認證單位	教育部	交通部	交通部 民間組織	交通部	

本節初步將道安講習的類型區分為五種，並針對講習實施的時地、誘因制度、執行單位、經費來源、師資培育、認證及考評方式等進行分析討論。相關討論內容可作為未來道安講習實施方向的主要指導。下一節將針對道安講習之理想方案藍圖，從制度層面與實施層面分別提出規劃分析，制度層面主要包括五種不同類型之道安講習改善方案，以及道安講習理想藍圖達成之步驟；實施層面主要包括五種不同類型之課程內容設計提出具體可行的相關建議。

7.2 道安講習理想方案藍圖

7.2.1 制度規劃層面

前一節對於道安講習之七項主要議題進行初步適宜性分析後，本節將進一步將之整合為完整之改善方案。經前面各章之分析研究，可瞭解到未來道安講習執行成功與否，與道安講習各個組成構面具極大關係，唯有配套良好之道安講習

制度才可能永續經營。良好之道安講習制度不僅可以減少用路人違規行為之再犯率，對於一般駕駛人亦具有預防肇事發生與降低違規之功效。因此本研究所研議之方案係結合用路人風險管理架構、國內外制度之精華與專家座談之建議發展而成，期能提出兼顧學理與實務，並適合我國國情之道安講習制度。

健全之道安講習制度規劃應以教育為主，處罰為輔，才能達到處罰與教育功效結合為一。本研究研議之道安講習朝向兩種講習分類發展，如圖 7-1 所示，一類為違規矯正之講習，講習對象以交通違規用路人為主；另一類為用路人再教育之講習，講習對象以一般及特定族群之用路人為主。未來講習制度之理想方案規劃，其 5 種講習類型所包含講習對象、可執行單位、及上課時數如表 7.5 所示。

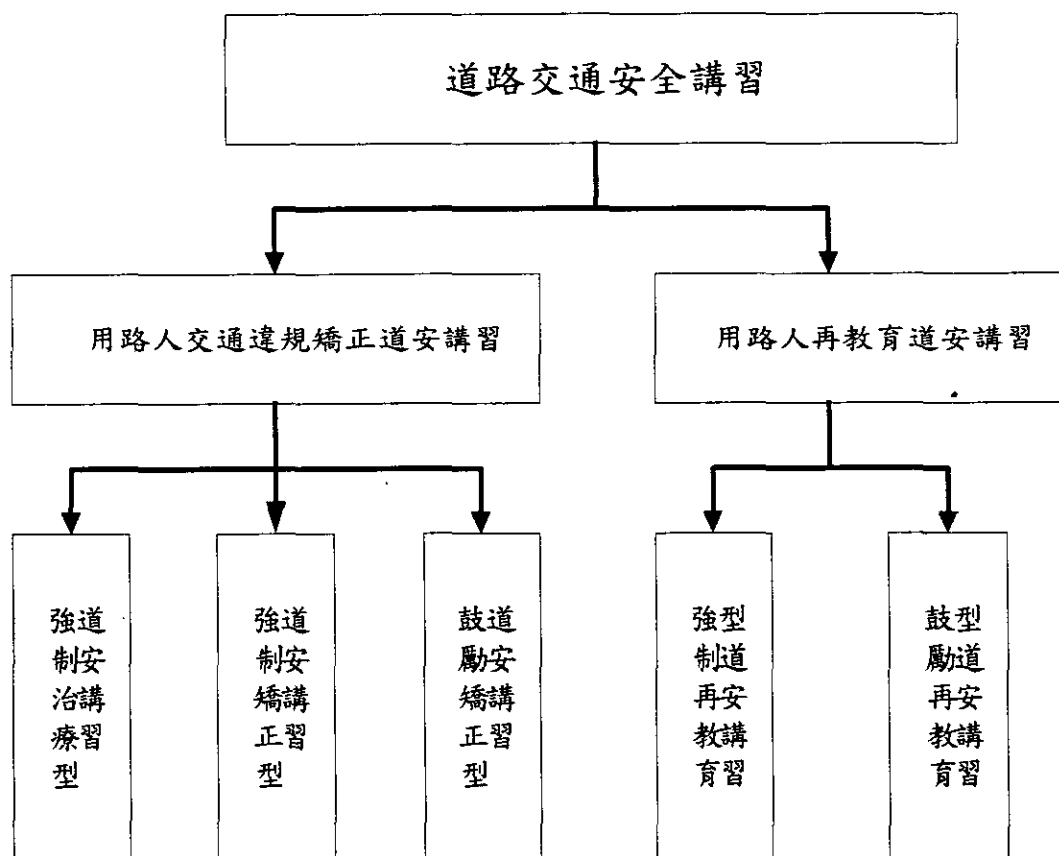


圖 7-1 道安講習制度架構圖

表 7.5 道安講習方案理想制度規劃一覽表

講習類型	講習對象	執行單位	講習時數
強制治療講習	1. 酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類之管制品類者。 2. 在道路上蛇行、以其他方式在險駕車或在道路上競駛、競技者。	1. 公路局北中南汽訓中心。 2. 監理單位。	24~40 小時
強制矯正講習	<p>A 類</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 受吊銷駕執照後需重新考領有駕執照者。 2. 未領有駕執照駕車受處罰者。 3. 未滿十八歲未領有駕執照者。 4. 闖越平交道者。 5. 半年內記點達六點以上者。 6. 拆除消音器或以其他方式製造噪音者。 7. 因交通違規肇事而致人受傷者。 8. 闖越紅燈者。 9. 嚴重超速違規者。 <p>B 類</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 因交通違規肇事致受吊扣執照處分者。 2. 單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內者。 3. 其他違反本條例之行為。 <p>該管區交通管理機關必要，公告受講習者。</p>	1. 監理單位。 2. 民間組織協會。 3. 教育機構。 4. 駕訓機構。	<p>A 類： 16~24 小時</p> <p>B 類： 4~8 小時</p>
鼓勵矯正講習	1. 違規慢車、行人。 2. 非屬前兩類之其他違反處罰條例相關規定之違規行為。	1. 警察單位。 2. 民間組織協會。 3. 教育機構。 4. 駕訓機構。	2~4 小時
強制再教育講習	<p>A 類</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 遇有道路交通法令之重大或實施道路交通時之重要措施等。 2. 未受駕訓教育之駕駛人。 3. 未滿十八歲未領有駕執照或職業駕駛人。 4. 職業駕駛人。 <p>B 類</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 更換駕照時尚有未繳納罰鍰之違規紀錄之汽車駕駛人。 2. 高齡駕駛人。 	1. 監理單位。 2. 民間組織協會。 3. 教育機構。 4. 駕訓機構。 5. 醫療機構。	<p>A 類： 4~8 小時</p> <p>B 類： 2 小時</p>
鼓勵再教育講習	一般民眾(高齡者、外籍人士、身心障礙者、公司團體應優先考量)。	1. 民間組織協會。 2. 駕訓機構。 3. 教育機構。 4. 醫療機構。	1~8 小時

1. 用路人交通違規矯正道安講習改善方案：

本研究所提出具矯正違規行為功能的道路交通安全講習，是以目前所實施之道路交通安全講習為發展主體，配合用路人風險管理架構、國內外文獻與專家座談討論加以整合而成。本類型講習細分成三種類型分別為：強制治療型、強制矯正型及鼓勵矯正型道安講習。茲分別以規劃原則、講習對象、執行單位與講習時數等重點分別說明如下：

(1) 強制治療型道安講習：

● 規劃原則

此類型講習以嚴重違反交通安全相關法規，且其違規項目對其自身與社會大眾造成極大之肇事風險或嚴重後果者為主。此類違規者之風險程度屬於社會無法容忍的風險，除採取罰鍰、吊扣（銷）駕照等方式外，應強制治療心理上問題之講習，並確認其風險程度降至社會容忍範圍內，始可考量恢復其用路權利。故此類講習應以長時間教育心理輔導為主。

● 講習對象

此類型講習實施對象建議包括：

- a. 酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品駕車者。（講習辦法第五條第二款）
- b. 在道路上蛇行、以其他方式危險駕車或在道路上競駛、競技者。（處罰條例第四十三條第一項第一款及第三項）

● 執行單位

執行的單位以公家機關為主，例如公路局北、中、南汽訓中心及各監理單位，在試辦成效良好之後，再逐漸移轉委由民間單位辦理。

- 講習時數

由於此種違規類型所涉及的層面較廣，因此上課之時數以 24-40 小時為最佳，也就是課程的安排為 3-5 天為宜。

(2) 強制矯正型道安講習：

- 規劃原則

此類型違規者之風險程度雖不至於到達社會無法忍受地步，但是仍為高風險族群，故此類交通違規者應強制施以矯正課程，此類講習可依據違規程度輕重區分成兩類，A 類對象屬違規行為風險程度較高者，B 類對象亦是高風險族群但風險較 A 類為低者。此類講習以觀念矯正教育為主，希望能夠透過適當的課程降低此類交通違規者之風險，達到行為矯正之功用。

- 講習對象

此類型講習實施對象建議包括：

*A 類(16-24 小時)

- a. 受吊註銷駕駛執照後需重新考照前。(新增)
- b. 未領有駕駛執照駕車受處罰後需重新考照前。(新增)
- c. 未滿十八歲未領有駕照違規駕車者。(處罰條例第二十一條第三項)
- d. 闖越平交道者。(講習辦法第五條第四款)
- e. 半年內記點達六點以上。(講習辦法第五條第五款)
- f. 拆除消音器或以其他方式製造噪音。(處罰條例第四十三條第一項第二款)
- g. 因交通違規肇事而致人受傷者。(新增)
- h. 闖越紅燈者。(新增)
- i. 嚴重超速違規者。(新增)

*B 類(4-8 小時)

- j. 因交通違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者。(講習辦法第五條第五款)
- k. 單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內之違規駕駛人。(處罰條例第三十一條第四項)
- l. 其他違反本條例之行為經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習者。(講習辦法第五條第六款)

- 執行單位

監理單位、民間組織協會、教育機構及駕訓機構等，未來都適合擔任此項課程執行單位。

- 講習時數

A 類對象屬違規行為風險程度較高者，講習時數宜安排 16-24 小時；B 類對象亦是高風險族群但風險較 A 類為低者，講習時數宜安排 4-8 小時。

其中闖紅燈及超速兩項違規取締多以逕行舉發方式取締開單，難以實施講習課程。為解決此問題本研究建議應強制執行車主舉證違規者或處罰車輛主要使用人。但其前提為每一車輛事先登記車輛主要使用人。

(3) 鼓勵矯正型道安講習：

- 規劃原則

此類型講習乃是用路人因違反交通安全相關法規，而該違規項目可以選擇罰鍰或參加講習，而針對這類違規所辦理之講習類型稱為鼓勵矯正型道安講習。此類型講習以行為矯正教育為主，且此類型講習之建立可對一些輕度交通違規者，要求以罰鍰或接受 2-4 小時講習課程等處份。輕度交通違規者大多因一時疏忽而違規或不知自己行為屬於違規行為，且違規行為對他人安全影響尚屬輕微者，因此鼓勵輕度交通違規者參加道安講習，建立正確交通安全知識，以達到矯正之功用。因此本研究建議這類型違規用路人，可選擇參

加講習銷案或繳交違規罰鍰，但為提升整體交通安全，政府應鼓勵此一違規族群參與道安講習課程，以達到道安講習促進交通安全之目標。

- 講習對象

此類型講習實施對象建議包括：

- a. 違規慢車、行人。(處罰條例第七十三、七十四及七十八條)
- b. 非屬前兩類之其他違反處罰條例相關規定之違規行為。(新增)

- 執行單位

執行單位除了由目前執行行人、慢車講習的警察單位之外，另外民間單位例如民間組織協會、教育機構及駕訓機構皆可考慮辦理此類型之道安講習。

- 講習時數

講習時數建議為 2-4 小時。

前述係依違規情節輕重與事故風險分別建立之三類型矯正違規行為之講習，然違規行為的事故風險並非固定不變，可能會隨著不同時期中道路環境、交通組成、科技發展與執法強度之不同而改變（如行車時使用行動電話的風險近來漸受各國政府重視），因此交通部應建立定期衡量與評估交通違規行為之肇事風險程序與機制，作為監控各種交通違規行為風險之用，並應依評估結果定期修正各類違規矯正講習之講習對象分類。

2. 用路人再教育道安講習改善方案：

由於我國較缺乏完整之駕駛人再教育制度，雖現行講習辦法中略有數條文屬此範疇，惟並不完整，參考美、法政府皆十分重視駕駛人再教育之制度，因此本研究將討論結果及

結合國內外制度精華整合而成，研擬出目前國內尚未完整建構之用路人再教育型道安講習。此類講習可細分成兩種類型一為強制再教育型道路交通安全講習，另一為鼓勵再教育型道路交通安全講習。茲分別說明如下：

(1) 強制再教育型道安講習：

• 規劃原則

此類型講習以具高潛在肇事風險之用路人為主，因為此類用路人並無違反交通規則，主管機關無法以處罰方式要求高風險之駕駛人參與交通安全教育課程。但具高風險之用路人極可能增加自身與他人之肇事風險，因此主管機關有必要建立此類型講習，將高風險駕駛人在特殊時機施予教育，以降低該族群駕駛人之肇事風險。此類型講習依據風險程度及實施之必要性亦可區分成A、B兩類，A類屬必要實施之對象，B類屬宜普遍實施之對象。此類型講習教育之精神在於預防性保護教育課程，旨在透過適當的教育方式保護具有高潛在肇事風險之用路人，避免其涉入肇事。此外，對於未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人，亦有再教育之必要，以促其善盡督促之責，亦將其列入強制再教育型之A類。

• 講習對象

*A類(4-8小時)

- a. 遇有道路交通法令之重大修正或實施道路交通安全重要措施等特定時機之一般駕駛人。(講習辦法第六條)
- b. 未受駕訓教育之駕駛人。(講習辦法第八條)
- c. 未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人。(處罰條例第二十一條第三項)
- d. 職業駕駛人。(講習辦法第七條範圍之擴充)

*B類(2小時)

- a. 更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之汽車駕駛人。(新增)

b. 高齡駕駛人。(新增)

● 執行單位

監理機關、民間組織協會、教育機構、駕訓機構、及醫療機構未來皆可擔任此項課程執行單位。

● 講習時數

A類屬必要實施之對象故上課時數4~8小時較佳，B類屬宜普遍實施之對象，故上課時數以2小時為宜。

(2) 鼓勵再教育道安講習：

● 規劃原則

由於交通安全法規、政策與交通環境變遷，對一般用路人而言並無正式機會接受道路安全再教育課程，因此需建立此類道安講習機制。此類鼓勵再教育道安講習課程係透過教育手段傳授一般用路人必要的交通安全知識、技能與風險感認能力，以保護用路人免於肇事之傷害。廣義而言此類型之講習對象應包含全體社會民眾，透過學校、公司或里民大會等各種場合進行講習課程及交通安全宣導，以促使社會整體對交通安全之重視，並能有效提升道路交通安全。因此鼓勵前述對象在漫長的駕駛歷程中仍能參與道安講習接受交通安全知識技能之再教育訓練機會。

● 講習對象

鼓勵再教育型道安講習之對象應包括一般民眾，但對於高齡者、外籍人士、身心障礙者與公司團體應優先實施。

● 執行單位

民間組織協會、教育機構、醫療機構、及駕訓機構未來皆可擔任此項課程執行單位。

● 講習時數

講習時數可依課程內容於 1~8 小時內彈性安排。

7.2.2 實施內容層面

前述從制度規劃之構面建構五種不同類型講習對象之範疇，並就其規劃原則、實施對象、執行單位與講習時數等分別說明。在未來推動時，實施內容層面最重要的即是如何將不同類型講習之規劃原則，在所對應的講習時數中，以不同的教學目標與課程內容加以貫徹，才能達到此理想制度藍圖中所勾繪依風險理論建構因對象施教之理想。對於講習課程規劃構想在前面第六章已針對治療行道安講習學程、矯正型行道安講習學程、以及再教育型行道安講習學程之教學重點之不同進行過討論，茲就五種不同講習類型再依照實施班別區分整理如表 7.6 所示。各講習班別之對象、性質、時數、教學目標皆不相同，因此課程編排與課程內容設計亦將不同，相關課程類別（共同及核心）、課程名稱可分別依表中分類參照表 6.3-6.5，同時並依據課程類別針對不同實施班別建議不同之課程比例。未來在教學師資方面，各講習班之講師有其專業訓練，應考量講習班之對象、性質、時數、教學目標及課程，而有其不同之教學方法達到各講習班別教學目標。教材內容除政府統一編撰外，亦可以由民間機構依據各講習班別之教學目標編撰，再經由督導機關審議通過即可。

為強化道安講習的實施效果，在道安講習課程結束後，建議應採取測驗與交通安全宣導實習兩種方式，驗收用路人學習成果。若無法通過測驗及完成實習，則講習時間應考量加以延長，直至用路人通過測驗及完成實習。測驗方式可依班別特性之不同採多元方式辦理，學科可採口試、筆試或電腦考試等，而術科可採實地操作或電腦模擬等。交通安全宣導實習之內容亦能有多樣化方式，如傳單、宣導短片，以及交通安全宣傳海報等。

表 7.6 道安講習實施班別一覽表

講習班別	時數	性質	教學目標	課程	課程比例
A	24~40 小時	強制 治療型	加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主，且對行為偏差之用路人進行心理輔導。	參照表 6.3	共同課程：70% 核心課程（包括心理諮商）：30%
B1	16~24 小時	強制 矯正型 (A類)	加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，與建立正確的交通安全觀念。	參照表 6.4	共同課程：60% 核心課程：30% 自選課程：10%
B2	4~8 小時	強制 矯正型 (B類)	加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，與建立正確的交通安全觀念。	參照表 6.4	共同課程：60% 核心課程：30% 自選課程：10%
C	2~4 小時	鼓勵 矯正型	加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。	參照表 6.4	共同課程：50% 核心課程：30% 自選課程：20%
D1	4~8 小時	強制 再教育 型 (A類)	用路人交通安全觀念與基礎知識之加強教育，並且增加其法治觀念，提升其風險感認能力。	參照表 6.5	共同課程：40% 核心課程：40% 自選課程：20%
D2	2 小時	強制 再教育 型 (B類)	用路人交通安全觀念與基礎知識之加強教育，並且增加其法治觀念，提升其風險感認能力。	參照表 6.5	共同課程：40% 核心課程：40% 自選課程：20%
E	1~8 小時	鼓勵 再教育 型	用路人之交通安全教育，與法治觀念教育並重，提升其風險感認能力。	參照表 6.5	可由主辦單位依 需要自行調整

7.3 道安講習制度改善配套措施

因應處罰條例之修正與配合行政程序法之實施在即處罰條例部份條文必須配合修正，均已直接間接影響現行道安講習制度，因此特針對短期的影響，提出相關短期配套措施之建議。此外，前述 7.2 節理想制度藍圖所研擬之改善方案，與現行道安講習制度差異甚大，因此必須有相關配套措施配合，並逐步過渡調整相關做法，方有助於實施推動，此屬中長期配套措施。相關配套措施將針對法規修正、經費來源、委託單位、督導單位、課程規劃方向、誘因制度、與師資等層面進行分析。

7.3.1 短期配套措施

1. 法規修正之發展現況：

與道安講習制度密切相關之處罰條例修正條文及修正草案建議（行政院版），主要包括：

(1) 已修正：

- 未滿十八歲未領有駕照違規駕車之駕駛人及其法定代理人或監護人。（處罰條例第二十一條第三項）
- 單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內之違規駕駛人，施以 4 小時道安講習。（處罰條例第三十一條第四項）
- 在道路上蛇行，或以其他方式危險駕車；拆除消音器或以其他方式製造噪音。（處罰條例第四十三條第一項）；或在道路上競駛、競技者。（處罰條例第四十三條第三項）

(2) 配合行政程序法實施之修正草案（行政院版）：

- 處罰條例第二十四條（草案）：
 - a. 將現行講習辦法第五條有關汽車駕駛人應施以定期講習之違規態樣，提升至法律規範層次。（第一項）

- b. 將現行講習辦法第六條有關遇重大法令修正主管機關可對汽車駕駛人施以道安講習，限定為職業汽車駕駛人，並提升至法律規範層次。（第二項）
- c. 新增受吊註銷駕駛執照後及未領有駕駛執照駕車受處罰後需申請考照前，施以 16-24 小時道安講習。（第四項）

- 處罰條例第九十二條（草案）：

授權交通部會同內政部針對道安講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等事項訂定辦法，以法律層次明確界定授權項目，以符行政程序法授權明確原則。

2. 面臨課題

從已修正之處罰條例條文及預定修正條文草案中可發現，短期內行政機關可能必須面臨下列課題：

(1) 法規之修正：

此部份將包括兩個層次考量：

- 第一層次在處罰條例第二十四條及第九十二條草案未修正通過前，對於新修正之處罰條例第二十一、三十一及四十三條有關道安講習之規定部份，必須先行規劃實施方式，尤其新修正條文對象係過去皆無實施經驗，包括風險高的違規行為人（如十八歲以下無照駕駛人、競速、競技或以危險方式駕駛者）及應負監督責任者（如單獨留置幼童於車上者、十八歲以下無照駕駛之監護人或法定代理人）。
- 第二層次係前述配合行政程序法有關行政院版之處罰條例第二十四條及第九十二條草案之修正，若此部份照草案內容通過，道安講習辦法將配合第九十二條授權項目及第二十四條講習範圍重新修正，另亦需將處罰條例第二十一、三十一及四十三條有關道安講習之規定配合納入，此外，亦應包括處罰條例第七十三、七十四及七十八條原有慢車及行人違規講習部份。

(2) 相關細節規劃：

相關細節涉及授課時數、課程規劃、授課時機、師資、執行單位、甚至是收費標準等必須配合規劃。

● 授課時數方面：

新修正處罰條例第二十一、三十一及四十三條中僅第三十一條規定單獨留置幼童於車上之違規者必須接受 4 小時道安講習課程，其他均無時數規定，而現行講習辦法中規定定期講習以不超過 1 天為原則，但詳細時數均無規範，有必要加以釐清；另處罰條例修正草案中第二十四、九十二條過後，未來亦有必要針對不同違規態樣規定不同講習時數以茲明確。

● 課程規劃方面：

不同受講習者之違規態樣與風險程度，所接受課程內容在重點究應有何不同，必須於課程規劃中考量，以提昇講習之效果。

● 授課時機方面：

現行道安講習辦法對於授課時機之界定並不明確，如「公路主管機關遇有道路交通法令之重大修正...」、「慢車及行人違規遊行為地警察機關視需要...」均為現行授課時機之規範方式，惟為因應不同新增之講習對象，如未滿十八歲無照違規駕駛人與其監護人或法定代理人是否同一時間同一地點接受講習必須就授課時機預為規劃。

● 師資方面：

配合處罰條例修訂，在師資方面最大衝擊恐為人數不足問題，在理想制度中所述及多元方式培訓師資之做法可否部份應用於紓解現況問題的燃眉之急，亦十分重要。

● 執行單位方面：

目前執行單位對於新增定對象與變革恐面臨講習容量不足問題如何解決？可否委託適當民間機構辦理？均亟待解決。

● 收費方面：

處罰條例第九十二條草案行政院版部份並未置入可收費之法源，惟未來公務機關面臨執行預算不足、執行單位容量不足等問題而委託民間辦理時，為達成永續辦理與社會公平之角度，講習應否收費勢必需要加以面對。

針對以上相關課題，本研究嘗試於本節第三部份提出短期配套措施之細節規劃建議，一則希作為在建立道安講習理想制度前之合理過渡；一則希提供實務單位因應此次處罰條例修正有關推動辦理道安講習事務之參考。

3. 短期道安講習相關配套措施建議：

相關建議大要如表 7.7 及表 7.8 所示。

(1) 法規修正：

- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前，先配合新修正處罰條例第二十一、三十一及四十三條部份，修正道路交通安全講習辦法需配合之部份。
- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過後，道路交通安全講習辦法全盤修正，包括訂定委託民間單位辦理之依據（收費部份亦應加以考量）。

(2) 授課時數：

- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前，針對表 7.7 中 A 類等高風險行為駕駛人建議施以 8 小時道安講習；對於 B 類等應負監督責任者建議施以 4 小時道安講習課程。
- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過後，授課時數如表 7.8 規定，其中 A 類係屬事故風險高與事故嚴重性高之違規族群，並再依程度不同區分為 16-24 小

表 7.7 行政院版處罰條例修正前有關推動道安講習之短期措施

	處罰條例第二十四、九十二條修正通過前（僅針對新修正處罰條例第二十一、三十一及四十三條部份規劃）	
法規修正	配合新修正處罰條例第二十一、三十一及四十三條部份修正道路交通安全講習辦法	
授課時數	分類	
	A類	1.未滿十八歲無照違規駕駛人。 2.在道路上蛇行，或以其他方式危險駕車拆除消音器或以其他方式製造噪音之違規駕駛人；及在道路上競駛、競速之違規駕駛人。
	B類	1.單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內之違規駕駛人。 2.未滿十八歲無照違規駕駛人之監護人或法定代理人。
C類	其他項目	依現行講習實務辦理時數
課程規劃	A類：加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主。 B類：加強對負監督責任者灌輸親職教育與安全教育之重要性。 C類：依現況授課內容辦理。	
授課時機	除慢車及行人可採即時就地與定時定點方式並行外，其他違規均採定時定點方式。	
執行單位	1.公路監理機關、警察機關。（辦理A、C類為主） 2.委任公立汽訓中心。（辦理A、C類為主） 3.委託公立具交通或教育相關科系之學校。（辦理A、B類為主）	
師資	1.以專案方式加強由現職人員中培訓。 2.由公立汽訓中心之教師擔任。 3.由公立具交通或教育相關科系之學校教師擔任。	

表 7.8 行政院版處罰條例修正後有關推動道安講習之短期措施

處罰條例第二十四、九十二條修正通過後	
法規修正	道路交通安全講習辦法全盤修正，包括訂定委託民間單位辦理之依據（收費部份亦應加以考量）。
授課時數	<p style="text-align: center;">分類</p> <p style="text-align: right;">時數</p> <p>A類</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.受吊註銷駕駛執照後需重新考照前。 2.未領有駕駛執照而駕駛車輛者。 3.酒精度超過其相類似之管制藥品或吸食毒品者。 4.在道路或音器音道上競速、競速之違規駕駛人。 <p>16-24</p>
	<ol style="list-style-type: none"> 1.未滿十八歲未領有駕照者。 2.因違規肇事致受吊扣駕照者。 <p>8-16</p>
	<ol style="list-style-type: none"> 1.違規闖越平交道者。 2.半年內記點達六點以上。 <p>4-8</p>
	<p>B類</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.其他違反本條例之行為經該管公路主管機關者。 2.違規慢車、行人。 <p>2-4</p>
	<p>C類</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.遇有道路交通安全法令之重大修正或實施道路交 2.未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代 3.單人獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於 <p>4</p>
課程規劃	<p>A類：加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主，且對行為偏差之用路人進行心理輔導（第一群為主）。</p> <p>B類：加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。</p> <p>C類：職業駕駛人著重交通法令重大修正或實施道路交安全重要措施之宣導，及對負監督責任者灌輸親職教育與安全教育之重要性。</p>
授課時機	<ol style="list-style-type: none"> 1.A類中「受吊註銷駕駛執照後」及「未領有駕駛執照駕車受處罰後」在申請考照前，施以定時定點之講習。 2.除慢車及行人可採即時就地與定時定點方式並行外；其他違規均採定時定點方式。
執行單位	<ol style="list-style-type: none"> 1.公路監理機關、警察機關。(辦理 A、B類為主) 2.委任公立汽訓中心。(辦理 A、B類為主) 3.委託公立具交通或教育相關科系之學校。(辦理 B、C類為主) 4.委託辦學優良民營駕訓機構。(辦理 A、B類為主)
師資	<ol style="list-style-type: none"> 1.以專案方式加強由現職人員中培訓。 2.由公立汽訓中心之教師擔任。 3.由公立具交通或教育相關科系之學校教師擔任。 4.由民營駕訓機構聘請具訓練合格師資、交通科系之學校教師。

時、8-16 小時，及 4-8 小時三群，時數賦予彈性主要係配合執行單位之執行容量與課程內容考量。B 類屬違規情節輕微或違規對他人造成影響較小者，規劃時數建議為 2-4 小時。C 類則屬於需強制實施再教育之駕駛人與對所應負監督責任未善盡其責者，規劃時數建議為 4 小時。

(3) 課程規劃：

- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前(表 7.7)，A 類：加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主；B 類：加強對負監督責任者說明親職教育與安全教育之重要性；C 類：依現況授課內容辦理。
- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過後(表 7.8)，A 類：加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主，且對行為偏差之用路人進行心理輔導（第一群為主）。B 類：加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。C 類：職業駕駛人著重交通法令重大修正或實施道路交通安全重要措施之宣導，及對負監督責任者說明親職教育與安全教育之重要性。

(4) 授課時機

- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前(表 7.7)，除慢車及行人可採即時就地與定時定點方式並行外，其他違規均採定時定點方式。
- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過後(表 7.8)，A 類中「受吊註銷駕駛執照後」及「未領有駕駛執照駕車受處罰後」在申請考照前，施以定時定點之講習。此外，除慢車及行人可採即時就地與定時定點方式並行外；其他違規均採定時定點方式。

(5) 執行單位：

- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前(表 7.7)，為因應新增講習對象，現行講習容量恐將面臨不足現象，因此除由公路監理單位與警察單位執行外，初步可先經委任公立汽訓中心及委託公立具交通或教育相關

科系之學校辦理以紓解監理單位之容量限制，初步並建議公立具交通或教育相關科系之學校以辦理 A、B 類對象為主，其餘單位辦理 A、C 類為主。

- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過後(表 7.8)，除由公路監理單位與警察單位、委任公立汽訓中心、及委託公立具交通或教育相關科系之學校辦理外，可考量委託辦學優良之駕訓機構辦理，初步並建議公立具交通或教育相關科系之學校以辦理 B、C 類對象為主，其餘機關執行 A、B 類對象為主。

上述有關委任或委託執行單位，涉及兩項重點，一係法規之授權，二係經費來源問題。在法規授權部份，處罰條例草案第九十二條第二項「道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。」其中「執行單位」可否作為委託道安講習（包括委任(託)公務單位及委託民間單位）之授權法源，即於訂定辦法時增加委任公立汽訓中心、委託公立具交通或教育相關科系之學校、及委託辦學優良之駕訓機構等辦理單位，亟待釐清；在經費來源問題上，可考量採由政府編列預算補貼、向講習者收費，或部份補貼部份收費，惟考量政府財政負擔與社會公平，（部份）收費為因應道安講習業務擴大與功能發揮之必要途徑，然收費問題，在處罰條例草案第九十二條似無明確授權，容易引起爭議，正本清源作法宜明確由法律（規）授權。

(6) 師資：

- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前(表 7.7)，配合委任（託）公務單位，建議循三項途徑增加講師來源：
 - a. 以專案方式加強由現職人員中培訓。
 - b. 由公立汽訓中心之教師擔任。
 - c. 由公立具交通科系之學校教師擔任。
- 在處罰條例第二十四、九十二條修正通過後(表 7.8)，配合委任（託）公務單位及民營駕訓機構，建議循四項

途徑增加講師來源：

- a. 以專案方式加強由現職人員中培訓。
- b. 由公立汽訓中心之教師擔任。
- c. 由公立具交通科系之學校教師擔任。
- d. 由民營駕訓機構聘請具訓練合格師資、交通科系之學校教師。

7.3.2 中長期配套措施

依據 7.2 節規劃之道安講習理想制度方案，將講習對象區分為五種類型，本小節將針對與建立此理想制度藍圖相關之中長期配套措施進行探討，包括法規修正、經費來源、委託單位、督導單位、課程規劃方向、誘因制度、與師資等層面。本研究建議之理想道安講習制度建立中長期配套措施如表 7.9 所示。

1. 修改法規：

相關法規之修正，必須配合講習類型分類、講習對象、講習時數、委託民間、收費、誘因設計、駕照管理、課程內容與監督考核等制度規劃要素。建議如后：

- (1) 新制訂「道路交通安全教育實施法」：制訂鼓勵再教育對象施以道路交通安全教育之法源。新制訂「道路交通安全教育實施法」不同於處罰條例系統治療、矯正與強制類之道安講習。鼓勵型道安講習為鼓勵民眾進行交通教育之講習類型，此類型為擴充道安講習之範疇，健全道安講習之功能，因此以此法為道路交通安全教育實施之法源依據，更廣泛的實施道路交通安全教育，讓道安講習不再只帶有強制的處罰性質，回歸到道安講習的基本精神：以教育方式保護與降低用路人之風險。因此，「道路交通安全教育實施法」之設計應以安全教育之觀點著手，而將強制性處罰的講習課程規範完全回歸到

表 7.9 理想道安講習制度建立中長期配套措施

中長期配套措施	
法規修正	<p>1. 新制訂「道路交通安全教育實施法」：制訂鼓勵再教育對象施以道路交通安全教育之法源。</p> <p>2. 修正「處罰條例」相關條文，增列「汽車駕駛人參與道路交通安全講習需繳納講習費用」，並授權在「公路證照及監理規費收費辦法」增列講習費用與項目。另授權制訂「民營道路交通安全講習機構管理辦法」作為委託民間執行監督管理之法源依據。</p> <p>3. 修正「處罰條例」或(及)「道安講習辦法」相關條文，規範講習類型、對象與時數等：</p> <p>(1) 講習類型：區分為強制治療型、強制矯正型、鼓勵矯正型與強制再教育型等四類。</p> <p>(2) 講習對象：表 7.5 中增列「強制矯正型」A類之第 1、2 及 7-9 項對象；增列「鼓勵矯正型」第 2 項對象；增列「強制再教育型」B類之第 1、2 項對象。</p> <p>(3) 講習時數：參照表 7.5。</p> <p>4. 修正「處罰條例」與「保險」相關法規部分條文，建立主動參與講習誘因：</p> <p>(1) 修正「處罰條例」，將部分屬輕度違規者修改為可選擇繳納罰鍰或參與道安講習，及主動參與講習者可在特定時間（次數）內有限度扣抵違規記點之點數。</p> <p>(2) 修正「保險」相關法規，納入參與鼓勵矯正型與鼓勵再教育型講習者可給予保費折扣。</p> <p>5. 修正「道安規則」相關條文，配合道安講習之推動：</p> <p>(1) 換照時尚有未繳納違規罰鍰紀錄駕駛人接受講習。</p> <p>(2) 增列職業駕駛人未依規定參加道路交通安全講習者，不得申請審驗駕照。</p> <p>(3) 增列高齡駕駛人之年齡界定（如年滿 65 歲以上）及換發前需參加道路交通安全講習，未參加道路交通安全講習者不得換發駕照規定。</p> <p>6. 修正「講習辦法」有關監督考核工作推動，增訂「由交通部召集內政部、教育部負責監督考評工作。」</p> <p>7. 修正「講習辦法」課程內容規定，建議修正為「講習課程內容以用路道德與常識、交通法規與控制、車輛與安全設備、安全駕駛與事故處理、政策宣導及交通安全相關課題為範圍，並視講習類型增加心理（行為）矯正課程，講習執行單位需將課程內容、授課時數分配等報主管機關核定。」</p>
經費來源	<p>1. 強制治療、強制矯正型道安講習宜由參與講習之汽車駕駛人自行負擔。</p> <p>2. 強制再教育型講習費用原則上應由駕駛者自行負擔。若有特定機構願意補貼或贊助，則可採部份由當事者自行負擔，部份由特定機構補貼。</p> <p>3. 鼓勵矯正型道安講習，實施初期經費可由政府或民間基金會補貼部分講習所必需費用，如講師、教室、設備與器材等，民眾僅需負擔較違規罰鍰金額為低之講習費用。由監理機關辦理時，講習費用可併入監理規費收取；若由民間辦理時，則由民營單位自行收費。所收取費用均應不得高於違規罰鍰之收費標準。</p> <p>4. 鼓勵再教育型道安講習，宜由政府或民間組織完全補貼或補助方式辦理，以利推動執行。</p>
誘因制度	<p>1. 鼓勵矯正型講習應提供誘因鼓勵輕度違規用路人參與，對於輕度違規者，可選擇參與道安講習抵扣或減免違規罰款，或參與講習扣抵違規記點。</p> <p>2. 鼓勵再教育型講習為鼓勵民眾參與增加交通安全常識，可透過參與道安講習者換照手續簡化、核發優良用路人標誌以作為表彰，以及保留優良用路人停車位等優惠方式。</p> <p>3. 鼓勵矯正型與鼓勵再教育型可考量與保險制度相互配合，凡具參加道安講習一定課程證明者，可在若干保險費用（例如強制汽車責任保險）上享有折扣，惟必須配合保險相關法規修正。</p>

「處罰條例」。此類型道安講習本身不具強制性，且以教育功能為主，故講習對象適用一般大眾，並由政府支出經費推動。「道路交通安全教育實施法」內容初步建議應包含：對象、執行單位及時地、補貼或補助方式、獎勵、課程內容、修業證書格式等。

- (2) 修正「處罰條例」相關條文，增列「汽車駕駛人參與道路交通安全講習需繳納講習費用」，並授權在「公路證照及監理規費收費辦法」增列講習費用與項目。另授權制訂「民營道路交通安全講習機構管理辦法」作為委託民間執行監督管理之法源依據。「民營道路交通安全講習機構管理辦法」內容初步建議應包含設立程序、設置標準、學員、組織要點、師資規範、招訓事項、遴選辦法、收費、監督考核、獎懲、課程內容、授課時數、講習規劃、學員考核方式、及格標準、不及格處理方式及修業證書格式等。
- (3) 修正「處罰條例」或(及)「道安講習辦法」相關條文，參照表 7.5 之內容建議規範講習類型、對象與時數等：
 - 講習類型：區分為強制治療型、強制矯正型、鼓勵矯正型與強制再教育型等四類。
 - 講習對象：增列「強制矯正型」A類之第 1、2 及 7-9 項對象；增列「鼓勵矯正型」第 2 項對象；增列「強制再教育型」B類之第 1、2 項對象。
 - 講習時數：參照表 7.5 修正訂定。
- (4) 修正「處罰條例」與「保險」相關法規部分條文，建立主動參與講習誘因。在「處罰條例」方面，將部份屬輕度違規者修改為可選擇繳納罰鍰或參與道安講習，及主動參與講習者可在特定時間(次數)內有限度扣抵違規記點之點數。在「保險」相關法規方面，納入參與鼓勵矯正型與鼓勵再教育型講習者可給予保費折扣。
- (5) 修正「道安規則」相關條文，配合道安講習之推動：
 - 換照時尚有未繳納違規罰鍰紀錄駕駛人接受講習。
 - 增列職業駕駛人未依規定參加道路交通安全講習者，不

得申請審驗駕照。

- 增列高齡駕駛人之年齡界定（如年滿 65 歲以上）及換發前需參加道路交通安全講習，未參加道路交通安全講習者不得換發駕照規定。
- (6) 修正「講習辦法」有關監督考核工作推動，增訂「由交通部召集內政部、教育部負責監督考評工作」之內容。
- (7) 修正「講習辦法」課程內容規定，建議修正為「講習課程內容以用路道德與常識、交通法規與控制、車輛與安全設備、安全駕駛與事故處理、政策宣導及交通安全相關課題為範圍，並視講習類型增加心理（行為）矯正課程，講習執行單位需將課程內容、授課時數分配等報主管機關核定。」

2. 經費來源：

經費來源規劃之基本原則，屬強制型者（包括強制治療型、強制矯正型與強制再教育型）皆應由受講習者自費，以符使用者付費之社會公平原則。屬鼓勵型者（包括鼓勵矯正與鼓勵再教育型）係以鼓勵參與方式，以擴大交通安全常識與教育實施之範疇，屬積極性提昇交通安全功能，宜由政府部份補貼或完全補貼。因此，經費來源配套措施建議如后：

- (1) 強制治療、強制矯正型道安講習宜由參與講習之汽車駕駛人自行負擔。
- (2) 強制再教育型講習費用原則上應由駕駛者自行負擔。若有特定機構願意補貼或贊助，則可採部份由當事者自行負擔，部份由特定機構補貼。
- (3) 鼓勵矯正型道安講習，實施初期經費可由政府或民間基金會補貼部分講習所必需費用，如講師、教室、設備與器材等，民眾僅需負擔較違規罰鍰金額為低之講習費用。由監理機關辦理時，講習費用可併入監理規費收取；若由民間辦理時，則由民營單位自行收費。所收取費用均應不得高於違規罰鍰之收費標準。

- (4) 鼓勵再教育型道安講習，宜由政府或民間組織完全補貼或補助方式辦理，以利推動執行。

3. 誘因制度：

由於鼓勵矯正型多為輕度交通違規而參與道安講習者，若輔以若干誘因措施，將有助於輕度交通違規者的參與，例如採取以上課代替扣點或以上課減免裁罰的方式。對於違規點數已累積至某一程度之交通違規者，其完成所要求之道安講習課程時數之後，即可扣抵違規點數；若為需繳納罰鍰者，則可依參加講習課程的多寡決定抵免罰鍰的程度。其主要的目的都希望藉由將功抵過的方式鼓勵民眾的參與。鼓勵再教育型講習為能鼓勵民眾參與道安講習，可以簡化參與道安講習之民眾換照手續或者核發優良用路人資格等。未來可更進一步則與保險制度相互配合，凡屬取得此兩類型講習之上課證明者，在若干保險費用（例如強制汽車責任保險）上可享受折扣，如此一來，交通、保險、教育將各自環環相扣，使得道安講習制度能夠更佳地完備與健全。因此，中長期誘因措施建議如后：

- (1) 鼓勵矯正型講習應提供誘因鼓勵輕度違規用路人參與，對於輕度違規者，可選擇參與道安講習抵扣或減免違規罰款，或參與講習扣抵違規記點。
- (2) 鼓勵再教育型講習為鼓勵民眾參與增加交通安全常識，可透過參與道安講習者換照手續簡化、核發優良用路人標誌以作為表彰，以及保留優良用路人停車位等優惠方式。
- (3) 鼓勵矯正型與鼓勵再教育型可考量與保險制度相互配合，凡具參加道安講習一定課程證明者，可在若干保險費用（例如強制汽車責任保險）上享有折扣，惟必須配合保險相關法規修正。

4. 委託單位：

相關配套措施建議如后：

- (1) 強制治療型講習參與者需連續三至五天參與講習課

程，因此執行單位應提供宿舍與餐廳等設備，且本類型講習屬性初期尚不宜由民間單位辦理，故可由北中南區汽訓中心負責辦理。因目前各區汽訓中心皆有宿舍等設備，並具豐富之人物力資源，經過適當轉型後，各汽訓中心即可成為最適當的執行機關。

- (2) 其餘類型講習可委託民間經營辦理，惟強制矯正型講習之講習人數多寡與警察執法效率有密切相關，因此執行單位不宜大量開放，以免造成警察執法壓力過大及執行單位素質良莠不齊等情形發生。執行機關之遴選應由公正、公平、公開的原則下選出。政府可先選出績優辦學之教育機構、民間組織、或根據評鑑結果為優良之駕訓班及交通安全教育機構試辦，若試辦績效優良時再逐步開放民間辦理。故此類講習之執行應以政府委外辦理為主，而非完全民營，政府擔任監督者，定期公布講習單位績效及評鑑結果。若辦學績效不佳，政府應有權隨時停止該單位辦理講習業務，才能有效監督民間組織辦理講習業務，避免講習執行單位浮濫及講習結業證書授予公平性問題發生。若要將講習業務民營化，則應先研擬「民營道路交通安全講習機構管理辦法」相關法規，讓講習業務民營化有法源依據。

有關委託民間之辦理方式，違規駕駛人所需參加之道安講習，可由駕駛教育學會、工安協會、社區大學與財團法人等機構辦理。每星期固定時間開課，由駕駛人自行前往報名上課，待駕駛人上完課程後，由講習機構發給結業證書，駕駛人持結業證書至監理單位才可銷案。政府及監理單位則需負責嚴格監督工作，除師資、設備、課程、教室等之規範外，並應不定時至講習機構抽檢，以防止有代簽名、代上課等不法情事發生，若發現應嚴格處分講習機構及上課學員本身，嚴重者應處以吊照處分。

道安講習應採違規行為地講習，而講習機構亦分為全區或單區招生兩種。一般新成立或新核可之講習機構僅准予辦理單區型講習業務，亦即其招生對象僅侷限於該區違規駕駛人；全區型講習機構則可向全國駕駛人招生。全區型講習機構係由單區型辦理單位中遴選績效優良之講習機構，若通過

者則可辦理全區講習業務。

講習機構應每月公告開授課程時間表，駕駛人可依自己時間報名參加講習課程，講習課程收費標準應由交通部於「民營道路交通安全講習機構管理辦法」規定每堂課最高收費的額度，而民營講習機構可依此標準收費，並可制訂不同時段的收費標準，例如晚上或週末假日則可收取較高費用。有違規紀錄之駕駛人換照時，道安講習之主辦機關宜由民間組織辦理。因為預計需要參加之人數將會相當龐大，監理機關之人物力應難以負荷如此大量的講習人數。但相關法規尚未制訂完成前，仍應由監理機關或適當的民間組織先行試辦，以自願參加講習之駕駛人為試辦對象，待相關法規制訂完成後再全面實施。

主管機關在實施初期應擔任扶植輔導角色，待全體社會凝聚對交通安全之共識後，可由公平之市場機制來監督民間業者辦理此類型道安講習，政府都可以鼓勵其辦理該類型講習。道安講習實施時間地點應以定時的定點為最佳，不過只要民間業者能有效率的執行且能有很好的績效，可以賦予更多的彈性來實施此類道安講習課程。除前述講習機構外，本研究建議實施對象為高齡者及身心障礙者之道安講習可由醫療機構協助辦理。

5. 督導單位：

在督導單位方面，相關配套措施宜先制訂講習執行單位之監督考核辦法，監督考評項目之劃分，由道安會、警政署及社教司先行會商，並視監督考評項目性質而決定。依據監督考核辦法，由交通部道安會為主辦單位，定期召集內政部警政署和教育部社教司針對道安講習執行單位實施考核。對於考評結果優良單位應據以獎勵，若成效較差者，應令其改善或停辦。執行單位屬於交通性質者，由交通部獨立監督考評；執行單位屬於教育性質者，宜由交通部會同教育部共同監督考評；執行單位屬於警政業務者，宜由內政部會同交通部共同負責監督考評；若執行單位為醫療單位時，監督考評單位宜增列衛生署，與交通部共同負責監督考評。

6. 課程規劃方向：

課程規劃方向規劃建議如后（參照表 7.6 所建議實施班別一覽表）：

- (1) 強制治療型道安講習在課程規劃上應以建立用路人正確的交通安全觀念、加強其法治觀念，與提升其風險感認能力為主，並增加心理（行為）矯正治療課程。因此講習課程規劃應著重共同課程，其課程時數佔百分之七十，而核心課程（包括心理諮商相關課程）時數佔百分之三十。心理諮商相關課程主要在輔導重大違規用路人，使其心理得以健康發展，避免違規再犯之情況發生。本研究認為此類型道安講習應為長時間學程（約三至五天）較佳，才能有充分時間完全矯正錯誤觀念，達到減低道路風險、促進交通安全之目的。
- (2) 強制矯正型道安講習應為觀念與知識教育並重，建立用路人交通安全觀念，加強其法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。因此課程規劃應加重共同課程時數為百分之六十，而核心課程有百分之三十，其餘時數為參與對象自選課程。在道路風險程度上，此類型道安講習對象雖然比強制治療型講習對象為低，但仍屬具高事故風險之駕駛人，所以本研究認為鼓勵矯正課程應為中長時間學程較佳，可依違規嚴重程度分區成兩種班別 A 類上課時間為 16~24 小時，另一種為 B 類上課時間為 4~8 小時才能透過充足時間矯正錯誤觀念，促進交通安全。
- (3) 而鼓勵矯正型之講習時數略短，上課時間為 2~4 小時，主要目標係加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。因此課程規劃應加重共同課程時數為百分之五十，而核心課程有百分之三十，參與對象自選課程可占百分之二十。
- (4) 強制再教育型道安講習應為用路人交通安全觀念與基礎知識之加強教育，並且增加其法治觀念，提升其風險感認能力，因此課程時數分配加重核心課程比例為百分之四十，而共同課程減少至百分之四十，自選課程則增加至百分之二十。本研究認為此類型講習課程可為短時間學程，講習對象為換照之汽車駕駛人、高齡駕駛人，則講習時間以 2 小時為宜；若為職業駕駛人、未受駕訓

教育之駕駛人等，則講習時間以 4~8 小時為宜，以達到此類型道安講習加強教育之目的及用路人再學習之機會。

- (5) 鼓勵再教育型道安講習屬於社會教育範疇之交通安全教育，故應適時對民眾進行法治觀念教育，並提升其風險感認能力與交通安全常識。外籍人士課程應以國內外交通安全規則之差異為教學重點。本研究認為此類型講習應視其課程內容而彈性調整時間，因此不同學程必須安排不同學習時間，以達到此類型道安講習之教育目的。因應此類型講習課程依實施對象之多元化，將區分講習時間為 1-8 小時學程較佳，以全面提昇國人交通安全知識。因此課程時數分配應加重自選課程比例，可由執行單位視需要自行調整。

7. 講師：

由於現行法規並未對講師有相關規範，因此未來民間機構辦理時，講師應透過公私立培訓機構產生為佳，其次為透過師範體系培訓講師，而有關講師規範應於「民營道路交通安全講習機構管理辦法」中制訂相關管理辦法，且應強調講師再訓練之精神，規定講師應於領照後一定時間內，需再回到培訓機構進修。相關建議如后：

- (1) 道安講習講師培訓機構，可由公路局汽訓中心負責。目前北區汽訓中心負責培訓監理所道安講習講師，而全省汽訓中心內皆有教室、宿舍、講師等培訓相關設備，所以汽訓中心轉型為道安講習講師專責培訓機構，是目前最理想實施機構。
- (2) 道安講習講師之遴選，可由交通部每半年舉辦一次道安講習講師考試，通過考試者必須至汽訓中心參加培訓，培訓及格者由交通部授與證書，然後合格講師可至各地公民營講習機構擔任講師，講師拿到證書後每 3~5 年必須回到汽訓中心參加再訓練課程。此一講師培訓機制設計係為提升講師素質，增強其教學成效而設。
- (3) 道安講習講師認證之考選作業，交通部應先制定出考試資格、考試科目、及格標準、證書授與辦法、考選相關

業務等，以利未來考選作業之進行。本項考試僅為一資格認證之考試，因此交通部僅需負責考選、培訓及證書授與相關作業，不須負責講師工作分發。若由師範體系培訓講師，則由教育部授與交通安全教育教師資格。若由民間組織培訓講師，認證單位宜由該民間組織授與證書。

- (4) 對於講師授課方式，應視課程內容採取不同之教學方法，而一般講習課程可採取電化教學以製作錄影帶方式進行教學，心理輔導矯正課程則應聘任專業講師授課。

8. 未來執行問題與相關課題：

- (1) 強制治療型講習對象皆屬較嚴重交通違規者，因此未來執行此類型講習時，對於酒後駕車、飆車與危險駕駛等重大違規者，最佳處理方式是立即參加三天以上講習課程。此課程之實施除可達到嚇阻之功效外，並能給予違規者適當的心理治療，以達降低其肇事風險之功效。此類型講習課程應以連續數天心理上治療矯正為主，不但可以達到教育功效，將可對嚴重違規者除金錢處罰外另一種嚴重處罰作用。不過此類型講習如限制違規者自由，可能涉及「限制人身自由」，所以未來執行前，應先邀請法學專家討論，如何制訂法規時克服此問題，以符合比例原則。另外此類型講習若在汽訓中心時應有警察人員在場維持秩序。但若是因飆車或危險駕車而參與此講習，可以在警局拘禁時就先予以進行心理治療及矯正講習，規定上完講習課程才可飭回或交保，以達嚇阻功效。此外，國外有對於是否參加講習係透過法官裁定之司法系統進行，優點為在行政機關與民眾間可存在第三公正人裁判，缺點則為因應龐大講習數量，對於司法機關將造成業務負荷問題。因此，對於法官裁定時同樣亦將面臨裁量標準問題，而國內長期以來循行政體系裁決之道安講習系統能否適用，值得進一步思考。
- (2) 強制矯正型講習對象以重度違規駕駛人為主，而未來若將講習業務民營化後，應考量違規須由員警取締舉發，是否會造成業者向員警施壓，造成員警值勤繁重之問題。因此政府開放民營前應規定單位時間內招生人數上限，應可減少此問題發生。對於嚴重超速，乃指在道路

上超速超過一門檻值，門檻值必須由公路主管機關依國情而定，本研究初步建議此一門檻值為高速公路為速限加 20 公里，平面道路為速限加 30~40 公里，如此可對嚴重超速者在處以罰鍰外另增加講習課程。

- (3) 鼓勵矯正型講習執行上可能遇到困難處為行人或慢車以身份證登記，但對未帶身份證者員警在舉發上就相當困難，而在處罰條列上只有單一罰鍰，若行人慢車逾期繳納時，並沒有加重處罰，形成不公平現象。因此未來可考慮修正處罰條例，處以罰鍰或講習，可由舉發之執法人員視情況裁量。
- (4) 本研究目前建議針對更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之汽車駕駛人施以講習，未來可考量講習與換照程序密切結合之做法，擴及換照時凡在持照期間內（普通駕照現行規定為六年）有超過一定次數之違規紀錄駕駛人皆需參加講習，至於違規次數的門檻值，需要再加以研究討論，建議以講習單位實施容量與用路人風險管理機制配合實際風險衡量方式等決定。此類講習實施將對許多駕駛人造成衝擊，因此主管機關實施前應告知一般民眾該講習實施必要性，才可有效率的普及實施。而職業駕駛人除一般營業小客車、大貨車、大客車等駕駛人外，亦應將快遞業運送人員和一般公司行號司機等工作以駕駛車輛為主的對象納入。此外，政府應鼓勵高齡駕駛者搭乘大眾運輸，但若需駕駛車輛時，政府應規定高齡者定期接受檢查，通過者需參加講習才可同意其駕駛車輛，高於 65 歲之高齡者，若還要繼續開車就應參加講習。因此職業駕駛人、高齡駕駛者等族群應強制接受講習。
- (5) 鼓勵再教育型講習必須配合獎勵誘因制度進行推廣，因此政府應提出相關獎勵誘因政策，講習費用宜由特定機構或政府加以補貼，才能有效推廣且永續經營。

第八章 結論與建議

8.1 結論

1. 在理論架構方面：

- (1) 風險管理之風險三角形理論結合本研究提出之用路人潛在肇事風險分佈三角形對應，將用路人區分為具不可忍受風險之用路人、具可合理降低風險者（ALARP 區域）、可接受與忽略風險者。對風險程度屬於社會無法忍受之用路人可採暫停其用路權利（如吊扣（銷）駕照、拘留或其他自由刑）或不計成本之措施改善其風險程度（如投入大量執法人力取締此類用路人）；風險為可忍受但應合理降低之用路人，則分別採取具成本效益之因應措施以降低其風險；風險為可接受或可忽略者則無須採取降低風險措施。
- (2) 道安講習制度可採行下列五種功能設計以因應不同程度風險之用路人。第一類為強制治療型功能，專門針對不可忍受風險之用路人而設，採取較長時間之心理與行為治療方式為之；屬於 ALARP 區域之用路人，考量成本效益條件，分別設計強制矯正、強制再教育與鼓勵矯正等三類功能設計因應。可接受或可忽略風險者則採取鼓勵再教育為之。

2. 在實施現況調查方面：

- (1) 安講習辦法中並無明確之教學目標。講習內容亦未根據講習對象之不同而制訂配合之講習課程內容。講師對現行教材與電化教學設備反應普遍不佳，有加強改進之必要。
- (2) 線上開單雖可節省大量郵資，但對未依規定繳納罰鍰者亦可逃避講習。郵寄通知雖較能有效掌控講習人數，但退件率極高。一般民眾普遍認為道安講習以處罰為目的，心存負面認知。主管機關宜對監理單位進行講習設備調查，按需要進行更新工作。目前缺乏道安講習成效

評鑑制度與正式之外聘講師審查機制。

3.在交通安全模式方面：

- (1) 警察單位的執法能力是影響道路交通安全的重要因子之一，本研究所構建之模式皆顯示警察單位的執法有助於酒後駕車肇事死亡人數的減少。警察單位在人力及資源均有限之情況下，宜針對重點違規項目進行大規模的舉發，以達促進交通安全之目的。
- (2) 本研究第一階段之模式校估結果發現「道安講習的舉辦與否」與「講習人數的多寡」，對於重大事故之發生件數會產生影響，但在第三階段之模式中上述兩個變數卻呈現不顯著或與預期狀況不合之情況。因此本研究對於「酒後駕車道安講習」是否有助於酒後駕車肇事死亡人數的減少稍持保留的態度，而台北市獨立開辦之酒後駕車講習課程是否對於道路交通安全之改善亦有待更深入之評估。

4.在風險感認問卷方面：

- (3) 監理單位辦理之道安講習對違規駕駛人行為態度及風險感認確有正面影響。從問卷統計分析結果顯示參加道安講習之違規駕駛人，在未來一個月內，有八成受訪者認為自己不會超速，八成四認為不會闖紅燈，八成四認為不會酒後駕車，顯示道安講習對於違規駕駛人應有短期之遏阻作用。
- (4) 學員參與講習之前對道安講習課程在駕駛道德、交通法令、肇事預防與安全駕駛等方式之學習成效多持負面看法；同時問卷結果顯示多數違規駕駛人認為道安講習是以處罰為目的，因而降低其學習意願與成效。
- (5) 學員年齡、血型、職業方面對於學習成效並無影響；但在學員性別、教育程度及違規類型方面則有影響。
- (6) 參加講習者對於道安講習之上課內容、方式、環境、時間安排、時數、課程安排與講師授課教材等均以不滿意居多。
- (7) 台北市獨立開辦之酒後駕車違規道安講習課程，學員在

交通法令、駕駛道德及安全駕駛等方面之學習成效，比參加一般道安講習課程之學員較佳。因此課程規劃安排宜視違規行為之差異施以適當之講習內容及授課時數安排。

- (8) 道安講習課程對學員之駕駛習慣、觀念及風險感認等改善均有助益，故道安講習度不僅該持續推動，且更應全面推廣。

5. 未來道安講習理想制度規劃方案方面：

(1) 強制治療型道安講習：

以嚴重違反交通安全相關法規，且其違規項目對其自身與社會大眾造成極大之肇事風險或嚴重後果者為主。講習對象包括：酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品駕車因而致人重傷或死亡者；在道路上蛇行、以其他方式危險駕車或在道路上競駛、競技者。執行的單位以公家機關為主，例如公路局北、中、南汽訓中心及各監理單位。講習時數以 24-40 小時為宜。

(2) 強制矯正型道安講習：

風險程度雖未到達社會無法忍受地步，但仍為高風險族群，故應強制施以矯正課程。另依據違規程度輕重區分為：A 類對象屬違規行為風險程度較高者，B 類對象亦是高風險族群但風險較 A 類為低者。講習對象包括 A 類：1) 受吊註銷駕駛執照後需重新考照前；2) 未領有駕駛執照駕車受處罰後需重新考照前；3) 未滿十八歲未領有駕照違規駕車者；4) 闖越平交道者；5) 半年內記點達六點以上；6) 拆除消音器或以其他方式製造噪音；7) 因交通違規肇事而致人受傷者；8) 闖越紅燈者；9) 嚴重超速違規者。B 類：1) 因交通違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者；2) 單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內之違規駕駛人；3) 其他違反本條例之行為經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習者。執行單位包括監理單位、民間組織協會、教育機構及駕訓機構等，未來都適合擔任此項課程執行單位。A 類之講習時數宜安排 16-24 小時；B 類宜安排 4-8 小時。

(3) 鼓勵矯正型道安講習：

輕度交通違規者對他人安全影響尚屬輕微，因此以鼓勵參加道安講習方式規劃，以期建立正確交通安全知識，達到矯正功用。講習對象包括：違規慢車、行人；非屬前兩類之其他違反處罰條例相關規定之違規行為。執行單位除由目前執行行人、慢車講習的警察單位之外，另外民間單位例如民間組織協會、教育機構及駕訓機構皆可考慮辦理此類型道安講習。講習時數建議為 2-4 小時。

(4) 強制再教育型道安講習：

以具高潛在肇事風險之用路人為主，此類型講習依據風險程度及實施之必要性亦可區分成 A、B 兩類，A 類屬必要實施之對象，B 類屬宜普遍實施之對象。另對於未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人，亦有再教育之必要，以促其善盡督促之責，亦將其列入強制再教育型 A 類。講習對象包括：A 類：1) 遇有道路交通法令之重大修正或實施道路交通安全重要措施等特定時機之一般駕駛人；2) 未受駕訓教育之駕駛人；3) 未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人；4) 職業駕駛人。B 類：1) 更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之汽車駕駛人。2) 高齡駕駛人。執行單位包括監理機關、民間組織協會、教育機構、駕訓機構、及醫療機構未來皆可擔任此項課程執行單位。A 類講習時數屬必要實施之對象以 4~8 小時較佳，B 類屬宜普遍實施之對象，以 2 小時為宜。

(5) 鼓勵再教育道安講習：

交通安全法規、政策與交通環境變遷，對一般用路人而言並無正式機會接受道路安全再教育課程，因此需建立此類道安講習機制。講習對象包括一般民眾，但對於高齡者、外籍人士、身心障礙者與公司團體應優先實施。執行單位包括民間組織協會、教育機構、醫療機構、及駕訓機構未來皆可擔任此項課程執行單位。講習時數可依課程內容於 1~8 小時內彈性安排。

6. 道安講習短期改善配套措施方面：

主要配合處罰條例修正與行政程序法實施在即所提出之建議，區分為在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前、後有關推動道安講習作業兩部份（修正前參照表 7.7，修正後參照表 7.8），針對法規修正、授課時數、課程規劃方向、授課時機、執行單位與師資等課題提出短期配套措施。

7. 道安講習中長期改善配套措施方面：

依據本研究規劃之未來道安講習理想制度方案，將講習對象區分為五種類型，針對與建立此理想制度藍圖相關之中長期配套措施包括法規修正、經費來源、委託單位、督導單位、課程規劃、誘因制度、與師資等課題提出中長期之配套措施（參照表 7.9）。

8.2 建議

1. 建議道安講習之對象應在適當法源予以明確規範；講師資格與管理規範應予以制訂標準；講習內容及對象應重新檢討。
2. 政府應設立獎勵措施，以鼓勵財團法人基金會、慈善團體、營利事業團體、駕駛人公會、私人等贊助部分講習費用。
3. 建議未來道安講習制度實施時，能繼續本研究課程發展規劃之後續相關研究課題，包括課程教材、教學方式、課程時數、各種對象之課程及學習效果評估等等。另外希望能夠成立教材編審小組，為道安講習課程編訂各課程之教材，才不致出現教材內容過時、偏頗或不完整的情形。
4. 由實地觀察及問卷調查顯示，講師授課方式、教材內容品質若能提升將有助於學習之成效，因此主管機關及執行單位應健全講師在職進修制度、訂定完整講師在職進修辦法、強化講師在職進修課程內容、頒訂講師在職進修獎勵辦法，以提供講師更多進修機會。而道安講習講師在職進修方式建議方式有研習會、大學或校外推廣課程，以及空中教學或函授教學等。
5. 目前逕行舉發違規案件都處罰汽車所有人，無法處罰真正違規汽車駕駛人，改善其違規行為。因此建議發展智慧型

交通即時執法與管理系統，例如在公路上將違規車輛拍照後，透過辨識、傳送至前方值勤員警或收費站，然後予以攔截取締。唯有如此才可處罰到實際違規駕駛人，以達到警惕之功效。

6. 為使道安講習業務民營化於法有據，並可加以監督管理，應制訂「民營道路交通安全講習機構管理辦法」。其主要內容應涵蓋設立程序、設置標準、學員、組織要點、師資規範、招訓事項、遴選辦法、收費、監督考核、獎懲、課程內容、授課時數、講習規劃、學員考核方式、及格標準、不及格處理方式，以及修業證書格式等項目，並給予明確之規範。詳細條文應由交通部會同教育部共同研擬制訂。
7. 建議交通部應定期舉辦道安講習講師考試遴選講師，通過考試者必須至各地汽訓中心參加培訓課程，培訓及格者由交通部授與證書。合格講師可至各地公民營講習機構擔任講師，道安講習機構必須聘任具證書之講師。合格道安講師每3~5年應回到汽訓中心參加再訓練課程。此一制度設計旨在確保道安講習講師之素質，提高學員之學習成效，達到改善交通安全之目標。
8. 道安講習講師之培訓工作宜由公路局各區汽訓中心負責辦理。本研究並建議汽訓中心應轉型為負責交通安全研究之財團法人機構，主要宗旨以道安講習及交通安全教育教材之編寫研究，交通安全理論與實務研究與器材研發工作，並開授強制治療型道安講習課程、講師在職進修課程及再訓練課程。尤其在汽訓中心累積大量實務經驗之人才結合理論研究人員將可作為交通安全教育教材發展與設計、交通安全教育器材研發、車禍肇事鑑定技術研究與車輛安全設備研發之重鎮。
9. 針對職業駕駛人講習課程，除涵蓋一般營業小客車、大貨車、大客車等職業駕駛人外，並應將快遞業運送人員、一般公司行號司機，以及駕駛車輛為職業之對象納入其範圍。政府宜鼓勵高齡者搭乘大眾運輸工具，但高齡者需駕駛車輛時，建議規定高齡駕駛者應定期接受身體檢查，且參加講習後，才同意其駕駛車輛。本研究參考國外制度建議65歲以上之高齡駕駛人，應強制參加講習課程。
10. 主管機關可委託或鼓勵民間的教育團體或基金會，定期舉

辦高齡者交通安全講習。授課內容以活潑生動為主要方向，吸引高齡者之參與。未來讓講習活動成為高齡者之定期聚會，以擴大宣導範圍。

11. 政府應對鼓勵再教育型講習提出相關誘因政策，並設立獎勵辦法以鼓勵特定機構贊助講習費用，才能有效推廣並永續經營。
12. 政府應制訂「道路交通安全教育實施辦法」，以擴充道安講習範疇，將交通安全教育推廣成全民運動，營造社會重視安全之氣氛。交通部、內政部與教育部應在辦法制訂後共同戮力執行，達成建立交通安全家園之目標。
13. 為落實違規駕駛人強制參加道安講習之政策，本研究建議全面檢討交通違規記點制度、訂定參加講習之違規點數門檻、建立違規記錄資料庫以隨時正確掌握每一駕駛人之違規累積點數，並結合換照時機執行道安講習。
14. 後續研究可對於參加講習者違規再犯率加以追蹤探討，以瞭解道安講習對違規者教育矯正之成效。
15. 未來道安講習制度實施時能繼續本研究課程發展規劃之後續相關研究課題，包括課程教材、教學方式、課程時數、各種對象之課程及學習效果評估等等。另外希望能夠成立教材編審小組，為道安講習課程編訂各課程之教材，才不致出現教材內容過時、偏頗或不完整的情形。
16. 未來理想道安講習制度方案中有關矯正違規行為的三類型講習，係依違規情節輕重與事故風險分別建立之講習類型，然違規行為的事故風險並非固定不變，可能會隨著不同時期中道路環境、交通組成、科技發展與執法強度之不同而改變，因此交通部應建立定期衡量與評估交通違規行為之肇事風險程序與機制，作為監控各種交通違規行為風險之用，並應依評估結果定期修正各類違規矯正講習之講習對象分類。
17. 在短期配套措施方面，有關委任或委託執行單位，涉及兩項重點，一係法規之授權，二係經費來源問題。在法規授權部份，處罰條例草案第九十二條第二項「道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等事項之辦法，

由交通部會同內政部定之。」其中「執行單位」可否作為委託道安講習（包括委任(託)公務單位及委託民間單位）之授權法源，亟待釐清；在經費來源問題上，可考量採由政府編列預算補貼、向講習者收費，或部份補貼部份收費，惟考量政府財政負擔與社會公平，(部份)收費為因應道安講習業務擴大與功能發揮之必要途徑，然收費問題，在處罰條例草案第九十二條似無明確授權，容易引起爭議，正本清源作法宜明確法律(規)授權文字。

18. 部份國外對於是否參加講習係透過法官裁定之司法系統進行，優點為在行政機關與民眾間可存在第三公正人裁判，缺點則為因應龐大講習數量，司法機關的業務負荷問題。對於法官裁定時同樣亦將面臨裁量標準問題，而國內長期以來循行政體系裁決之道安講習系統能否加以採用，值得進一步思考。

參考文獻

1. 交通部運輸研究所，張新立主持，「重型車輛安全分析與營業大貨車肇事預防措施之研究」，民國 77 年 10 月。
2. 交通部運輸研究所，張新立主持，「現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究」，民國 82 年 10 月。
3. 交通部統計處委託，國立成功大學航空太空研究所辦理，「國籍航空器飛安事故模型建立及預測之研究」，民國八十五年三月。
4. 交通部運輸研究所，劉英標主持，「汽車駕駛訓練機構派督考制度之研究」，民國 86 年 11 月。
5. 劉建邦，「交通違規嚴重度及違規罰則接受性之研究」，交通大學土木工程研究所碩士論文，民國 84 年 6 月。
6. 潘盟煌，「交通違規行為習慣性之衡量與影響因素之研究」，交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 87 年 6 月。
7. 楊登斌，「道安講習實施成效之研究」，交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 88 年 6 月。
8. 曾招雄，「道路交通事故當量推估之研究」，中央警察大學交通管理研究所碩士論文，民國 88 年 6 月。
9. 中華民國交通安全教育學會，「世界先進國家交通安全教育概況專論」，民國 85 年 5 月 25 日。
10. 張新立，「影響二車道公路行車安全因素之研究」，運輸計畫季刊，第十八卷第四期，民國七十八年十二月。
11. 黃靖雄，「中華民國與日本汽車駕駛教育之比較」，民國 80 年 6 月。
12. 張晉昌，「德國汽車駕駛教育及駕照的取得」，汽車工程第 3 期，民國八十二年一月。
13. 王小芸，「台灣地區道安講習之沿革及現況」，交通建設，第四十二卷第十一期，民國 82 年 11 月。

14. 劉英標，「機車訓練後考照可行性之研究」，交通與安全月刊，民國 84 年 5 月。
15. 陳子儀，「從駕駛行為探討易發生事故者之特性」，中華民國第三屆運輸安全學術論文研討會論文集，pp. 121-130，民國 85 年 11 月。
16. 王小芸，「道路交通安全講習辦法歷年修法重點及未來改進之方向」，交通安全教育資訊年刊，民國 88 年。
17. 黃建樂，「現行道路交通安全講習制度之探討」，警光雜誌 516 期，民國 88 年，pp. 29-31。
18. 王國川，青少年無照騎車行為之探討—計劃行為理論之應用，運輸學刊第十一卷第二期，民國八十八年。
19. 台北市監理處，「道路交通安全講習須知」，民國 88 年。
20. 公路局北部汽訓中心，「道路交通安全講習師資研習班課程表」，民國 88。
21. 高強華，「師資培育問題研究」，師大書苑發行，民國 85 年 3 月。
22. 吳清基，「教師與進修」，師大書院，民國 82 年 9 月。
23. 黃政傑，「課程設計」，東華。民國 80 年。
24. Aaron, James E., Strasser, Marland K., Driver and Traffic Safety Education- Content, Method, and Organization. 2nd edition, Macmillan Publishing Co., Inc., 1977.
25. Ajzen, I., "From Intentions to Actions : A Theory of Planned Behavior," in Kuhl, J. and J. Beckman (eds.), Action Control : From Cognition to Behavior, pp.11-39, Springer-Verlag, Berlin, 1985.
26. American Automobile Association, Teaching Driver and Traffic Safety Education, McGraw-Hill, 1965.
27. Armstrong, D. G., *Developing and Documenting the Curriculum* .Boston : Allyn & Bacon ,1989.
28. Boon-Heckl, U., " Driver Improvement", Road Users and Traffic Safety, edited by Rothengatter, J. A & de Bruin, R. A., Van Gorcum, 1987, pp.157-175.

29. Chang, Hsin-Li, A Disaggregate Survival Model of Motor Carrier Highway Accident Occurrence, Ph. D. Dissertation, Department of Civil Engineering, Northwestern University, U.S.A. August, 1986.
30. Forward, E. Sonja, "Measuring Attitudes And Behaviour Using The Theory of Planned Behaviour", in Traffic and Transportation Psychology: Theory and Application, 1st edition, edited by Talib Rothengatter & Enrique Carbonell Vaya, New York, USA, Elsevier Science Ltd., 1997.
31. Hauer, Ezra, Observational before-after studies in road safety-estimating the effect of highway and traffic engineering measures on road safety, Pergamon, 1997.
32. Heinrich, H. Ch., "Evaluation of educational programmes", Road Users and Traffic Safety, edited by Rothengatter, J. A & de Bruin, R. A., Van Gorcum, 1987, pp.105-116.
33. Janis Hurt Jonson, "AT HOME", Traffic Safety Course, 1999.
34. Organisation for economic co-operation and development (OECD), Integrated road safety programmes, Paris, 1984.
35. Organisation for economic co-operation and development (OECD), Effectiveness of road safety education programmes, Paris, 1986.
36. Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S. G. & Reason, J. T. , "Determinants of intention to commit driving violations", Accident Analysis and Prevention, 24, 117-131.
37. Posner, G. J. & Strike, K. A. (1976) . A Categorization Scheme for Principles of Sequencing Content. *Review of Educational Research*, v.46, n.4, pp.665-690.
38. Road Traffic Law and Enforcement: A driving force for casualty reduction, Parliamentary Advisory Council for Transport Safety, 1999.
39. Roland, Harold E. & Moriarty Brian, System Safety Engineering And Management, 2nd edition, John Wiley & Sons, Inc., USA, 1990.
40. Rothengatter, J. A., "Introduction: current issues in road user research", Road Users and Traffic Safety, edited by Rothengatter, J. A & de Bruin, R. A., Van Gorcum, 1987, pp.1-12.
41. Shinar, David, Psychology on the Road: The Human factor in Traffic

- Safety, John Wiley and Sons, New York, 1978.
42. Smith, B. O., Stanley, W. O. & Shores, J. H. (1957) . *Fundamental of Curriculum Development* (rev ed.) . New York : Harcourt Brace and World.
 43. The United Kingdom's National Report On Compliance With The Convention On Nuclear Safety Obligations, HSE, 1998
 44. Traffic Police Administration, Japan International Cooperation Agency Traffic Bureau, National Police Agency ,1992.
 45. Tyler, R. W. (1949) . *The Basic Principles of Curriculum and Instruction*. Chicago : University of Chicago press.
 46. Vernick, J. S., Li, G., Ogaitis, S., MacKenzie, E. J., Baker, S.P., & Gielen, A. C., " Effects of high school driver education on motor vehicle crashes violations, and licensure- the Quebec Experience", *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 16, Issue 1, Jan. 1999,pp.40-46.
 47. <http://www.deltadrivingschool.com>
 48. <http://www.adtsea.iup.edu>
 49. <http://www.trafficschool.com>

附錄 1 各監理單位訪談記錄表

1. 台北市監理處

日期：2000.2.16

處名、所名：台北市監理處

受訪者姓名：楊登斌

承辦人員

◎開訓前

1、目前所辦理的講習種類？所辦理的定期講習種類？所辦理的臨時講習種類？這兩大類的講習由誰來裁決辦理？其時間、地點、週期、人數？

- 機車違規講習講習、汽車違規講習、酒後駕車違規講習
- 由警政單位進行舉發，台北市裁決所進行裁決
- 每週定期舉辦三種課程，人數約在 100 左右，人數在 50 人以上即可開班。
- 違規者大約在結案（如繳交罰款或吊扣牌照）一個月內進行講習。
- 巡迴講習：八八年度共有五個單位來函申請（台北捐血中心、台電、三重高工、陸軍、幼稚園）。

2、何種違規需要講習？

- 依據「道安講習辦法」規定：定期講習對象以汽、機車違規駕駛人有違規肇事致受吊扣駕駛執照處分
- 依處罰條例第六十三條第一項第一款規定計點，一年內計點達二點者；或依處罰條例第六十三條第一項第二款及第三款規定計點者（合計共有四十三種）
- 省（市）、縣（市）公路主管機關基於轄區交通管理需要，經公告之違反處罰條例事件者，施以講習

3、通知違規者的方式？開訓多久前通知違規者？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？

- 15-20 日之前將通知書郵寄至駕籍地
- 曾在假日及晚上開辦講習，但因效果不彰而取消
- 講習時間皆由監理處排定，除有重大事故，需事前以電話通知，才可安排下一班次講習時間。

4、越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？

- 並無行為地講習—（1）管轄權問題；（2）台灣省不配合（財務問題）

◎招訓的準備事宜

1. 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？

- 交通局、交通大隊、中央警察大學教師；原則上不以自己員工授課
- 由講師辦法明文規定

2. 講師基本資料：姓名？性別？年齡？學歷？道安相關經歷？

授課年資？任職單位？職稱？

- 書面資料（郵寄）

3. 教材的來源和編寫者（提供者）及經費來源？

- 由講師自行準備，監理所準備輔助教材
- 台灣省：交通部專案補助；台北市：交由台北市交通局統籌（1.5 年—600 萬）

4. 上課的科目？

- 依講習辦法第十一條規定：駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及車輛保養、電化教學。

◎上課中

1、上課的到訓率？

- 約七至八成（詳細資料以書面郵寄）

2、何種違規者最容易缺課？

- 三種方式並無顯者差異

3、上課情形？

4、師生互動

- 大致而言良好，但因人而異

◎課後

1、事後是否進行講習的成果評量？合格標準或依據為何？

- 有；講習完畢都有滿意度調查及講師問卷

2、是否有做事後追蹤？

- 無，有實行上困難。

3、未到訓者事後如何處理？

- 以書面通知，二次通知後沒來便進行罰款。

◎講習設備與教材

1、目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？

- 電視、廣播系統、幻燈機、投影片—未來將會添購 nootbook

2、可否建議未來講習的經費來源？

- 無意見

3、講師有哪些再職訓練？如何評鑑？

- 交通部委託下級單位辦理「講師培訓班」。

◎其他

1、現行講習制度執行上的困難？

- 通知書的寄發（駕籍地）

- 舉發

2、對講習制度的建議及可改善之處？

- 即時講習

- 法令的位階能提高

3、上級主管單位對監理單位辦理道安講習是否有監督及考評作業？

- 有；已連續多年獲致全省道安講習評鑑第一名。

站名、所名：高雄監理處

受訪者姓名：陳工程司

承辦人員

◎開訓前

1. 目前所辦理的講習種類？所辦理的定期講習種類？所辦理的臨時講習種類？這兩大類的講習由誰來裁決辦理？其時間、地點、週期、人數？
 - 辦理講習分定期和臨時講習。
 - 定期講習種類：汽機車分開講習，汽車按照違規項目分類上課。
 - 臨時講習目前由監理所至(1)偏遠地區；(2)學校(高中職)；(3)軍中等地進行行為地考照時，同時舉辦臨時講習，遠程計劃是希望與教育部合作，訓練高中職以上之軍訓教官關於道安方面課程，並於軍訓課時教授，以將道路安全教育落實至日常生活中，此項計劃預計在今年六月會陸續進行。
 - 這兩大類是由監理所附設之裁決所來裁決。
 - 時間：汽車於每週二、四早上8:30至11:30(3小時)；機車於每週五早上8:30至10:30(2小時)在監理所二樓之道安講習教室裡進行講習，開課人數在60人上下，若違規人數多，會視情況加開講習班。
2. 何種違規需要講習？由誰來裁決？依何種標準來區分違規講習？
 - 違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者、違反條例三十五條第一項規定者、違反條例四十三條規定者、違反條例五十四條規定者、依處罰條例第六十三第三項前段規定經吊駕駛執照。
3. 目前開設的違規講習班的班別？通知違規者的方式？開訓多久前通知違規者？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？
 - 分成汽機車兩類，通知書於二星期前寄出。
 - 若與監理所排定時間不能吻合時，可以電話通知進行更改班次。
4. 越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？
 - 未並採行用「行為地講習」，但有辦理「代訓」，但比例不高。
 - 對於駕籍地位於台北市之酒後駕車違規者，無法進行代訓，必須返回原駕籍地進行講習。

◎招訓的準備事宜

1. 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？
 - 90%的講師為外聘，講師專業的領域廣泛，如高雄市建設局、肇事鑑定委員會、交通大隊、法官、醫生、學者專家等；其餘為監理處裡受訓後領有講師執照的員工兼任。
 - 外聘講師的鐘點費每小時1600元；監理處講師每小時800元。
2. 講師的指派標準？
 - 秉持術業有專攻的原則，聘請與道路交通安全有關之各領域的專家學者，擔任講師職務。
 - 講師資格：所內員工參加受訓獲取講師資格者得為講師。
3. 教材的來源和編寫者(提供者)？
 - 教材來自兩部分：一部份是公路局發放：錄影帶、宣傳海報、道路交通安全服務手冊等。
 - 另一部份是講師自編教材，預定未來將會將上課講義集結成冊，及製作駕駛員手冊。
4. 上課的科目？

以下列四大項為主：1. 交通法令 2. 駕駛道德 3. 車輛保養 4. 肇事預防

◎上課中

1. 上課的到訓率？
約為 75% - 80%。
2. 何種違規者最容易缺課？
因大部分違規講習對象是酒醉駕車民眾，因此缺課亦酒醉駕車居多。
3. 上課情形？
汽車講習時間為 3 小時，機車講習時間為 2 小時，講師授課與電化教學相互交替。
4. 師生互動
學員的滿意度高。

◎課後

1. 事後是否進行講習的成果評量？
製作「高雄市道路交通安全講習意見調查表」，不定期之抽樣方式於課程結束後給予授課學員填寫。
2. 是否有做事後追蹤？
否。
3. 未到訓者事後如何處理？
若確定違規者收到通知單不來者，罰鍰 1800 元，並再通知時間到訓。

◎講習設備與教材

1. 目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？
電視、錄放影機、白板、投影機、音響、桌椅。
2. 目前有哪些講習教材（請提供所有教材資料）？教材內容集中在哪些類別？
錄影帶、道路交通安全服務手冊（公路局編印）、講師教材。
3. 講習的經費來源？
交通部
4. 可否建議未來講習的經費來源？
無意見。
5. 講師有哪些再職訓練？如何評鑑？
不定期到台北汽訓中心實施為期一週的研習，並測驗。

◎其他

1. 現行講習制度執行上的困難？
 - 部分違規者並無收到講習通知單，導致缺課率高。
2. 對教材、講師的意見？
 - 交通部能重視道安講習，加強政令宣導，不流於型式。除補助經費外，更著重於教材的編輯。並將道安教育的重點著重在臨時講習上，灌輸駕駛人及「潛在駕駛人」正確的觀念。
 - 建議未來交通部可統一道路安全講習之教材及錄影帶，編輯時著重於教材的趣味性及實用性，可藉由結合交通界與教育界的專家學者之專長，一同進行編著的工作。
3. 對講習制度的建議及可改善之處？
 - 加強人力支授：辦理講習業務多為兼辦性質。
 - 加強硬體之建設：講習教室的擴建，以便辦理和種不同型態的講習教育。
4. 上級主管單位對監理單位辦理道安講習是否有監督及考評作業？
 - 交通部及道安委員會定期派員進行監督考核工作。

所名：台北區監理所

受訪者姓名：江澍人

承辦人員

◎開訓前

1. 目前所辦理的講習種類？所辦理的定期講習種類？所辦理的臨時講習種類？這兩大類的講習由誰來裁決辦理？其時間、地點、週期、人數？

答：目前台北區監理所僅辦理汽車駕駛人違規講習，(機車違規講習是交由板橋監理站辦理)，每週二、四、六上午皆開班。亦有辦理照前、照後講習，一場約講習15~30分。臨時講習部份，台北區監理站主動發文給學校團體舉辦違規講習，其中江澍人先生經常到學校、機關演講「交通安全」，目前已累積約演講100場以上，裁決是由電腦抓檔如果有違規項目要講習，電腦就會抓出。人數約120人分成兩班上課，地點在監理所道安講習教室。

2. 何種違規需要講習？由誰來裁決？依何種標準來區分違規講習？

答：根據違規處罰條例及道安講習辦法辦理，大多是酒後駕車違規駕駛人。

3. 目前開設的違規講習班的班別？通知違規者的方式？開訓多久前通知違規者？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？

答：開辦汽車違規駕駛人講習、砂石車駕駛講習。以郵寄方式通知，第一次以平信寄出、第二次以雙掛號通知。約開訓前一個月通知違規講習駕駛人。違規駕駛人可以電話通知聯絡延期。

4. 越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？

答：並沒有採取「行為地講習」，但駕駛人可以辦理外所代訓事宜。惟駕籍地在台北市的酒後駕駛無法代訓。

5. 所屬之監理站是否辦理道安講習？若有辦理情形為何？

答：所屬之監理站皆有辦理，包含板橋、基隆、宜蘭、花蓮、玉里等監理站。

◎招訓的準備事宜

1. 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？

答：皆為監理所內人員。以員工內有興趣為主要擬選標準。鐘點費2一小時20元。

2. 講師基本資料：姓名？性別？年齡？學歷？道安相關經歷？

授課年資？任職單位？職稱？

答：可發文索取。

3. 講習地點？時間？開班的標準(人數)？週期？上課的時數？

答：道安講習教室。每星期二、四、六皆有開班。一次約120人。一次上課3小時。

4. 講師的指派標準？

答：以輪流方式指派。

5. 教材的來源和編寫者(提供者)？

答：每位講師自行準備上課教材。大多會參考江先生的教材。

6. 上課的科目？

答：依照道安講習中之交通法令、駕駛道德、車輛保養、肇事預防與處理和行車要領，來區分成四堂課。

◎上課中

1. 上課的到訓率？

答：約在75%。

2. 何種違規者最容易缺課？

答：因為酒後駕車佔講習之95%，所以應該是酒後駕車缺課率最高。

3. 上課情形？

答：目前還不錯。

4. 師生互動

答：講師會預留最後 10 分鐘，做雙向溝通。認為如果上課中互動，會使台下講習人員起鬨。

◎課後

1. 事後是否進行講習的成果評量？合格標準或依據為何？

答：以前曾經做過，但目前已停辦。（有給我們之前的評量結果）

2. 是否有做事後追蹤？

答：沒有做，不過江先生想要做這方面之論文，所以近期會辦理。

3. 未到訓者事後如何處理？

答：第二次以雙掛號寄出，所以若收到而仍未到訓，則以罰款處理至到訓為止。

◎講習設備與教材

1. 目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？

答：一般講習設備皆有。

2. 目前有哪些講習教材（請提供所有教材資料）？教材內容集中在哪些類別？

答：江先生自己設計一套講習教材，還有一些演講教材。講習教材主要集中在酒後駕車的危險性。

3. 講習的經費來源？

答：目前有交通部專案經費。

4. 可否建議未來講習的經費來源？

答：可由車商、違規人、石油公司等捐助。

5. 講師有哪些再職訓練？如何評鑑？

答：會在派去北區汽訓中心訓練。目前監理所內並無評鑑。

◎其他

1. 現行講習制度執行上的困難？

答：通知駕駛人方面需改進。因為僅有駕籍地無聯絡地址。

2. 對教材、講師的意見？

答：可由交通部或公路局統一教材。可加強酒後駕車方面。

3. 對講習制度的建議及可改善之處？

答：可繼續由監理機關辦理，駕訓班良莠不齊委外辦理值得探討。可增加照前講習。

4. 上級主管單位對監理單位辦理道安講習是否有監督及考評作業？

答：交通部在「院頒方案評估」中有做評鑑，公路局對監理所有作評鑑，道安講習 88 年 3 月至今還未有評鑑。

站名、所名：新竹區監理所

受訪者姓名：郭小姐

承辦人員

◎開訓前

1. 目前所辦理的講習種類？所辦理的定期講習種類？所辦理的臨時講習種類？這兩大類的講習由誰來裁決辦理？其時間、地點、週期、人數？
 - 辦理講習分定期和臨時講習。
 - 定期講習種類：汽機車分開講習，汽車按照違規項目分類上課，其中95%上是酒醉駕車。
 - 臨時講習會依據各級中小學、鄉鎮市公所、貨運公司（砂石車）邀請實施。
 - 這兩大類是由監理所附設之裁決所來裁決。
 - 時間：每週三下午1:30至4:30在監理所二樓進行講習，開課人數在50人上下，若違規人數多，會視情況加開講習班。
2. 何種違規需要講習？由誰來裁決？依何種標準來區分違規講習？
 - 違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者、違反條例三十五條第一項規定者、違反條例四十三條規定者、違反條例五十四條規定者、依處罰條例第六十三第三項前段規定經吊駕駛執照。
3. 目前開設的違規講習班的班別？通知違規者的方式？開訓多久前通知違規者？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？
 - 分成汽機車兩類，違規者至監理所繳交罰款時，立即線上開單通知其講習日期，通知書於二星期前寄出。若第一次講習未出席者，即以雙掛號方式第二次通知。
4. 越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？
 - 未並採行用「行為地講習」，但有辦理「代訓」，但比例不高。
5. 所屬之監理站是否辦理道安講習？若有辦理情形為何？

目前新竹監理所所屬監理站四個，除中壢監理站只辦理機車講習外，桃園、新竹、苗栗監理站之情形與監理所同。

◎招訓的準備事宜

1. 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？
 - 講師來自監理所員工，都是兼任，授課每小時220元。
2. 講師的指派標準？
 - 講師資格：所內員工參加受訓獲取講師資格者得為講師。
 - 指派方式依課長任命。
3. 教材的來源和編寫者（提供者）？
 - 教材來自兩部分：一部份是公路局發放：錄影帶、宣傳海報、道路交通安全服務手冊等。
 - 另一部份是講師自編教材-投影片（剪報、交通部統計數據、肇事個案等）
4. 上課的科目？

以下列四大項為主：1. 交通法令 2. 駕駛道德 3. 車輛保養 4. 肇事預防

◎上課中

1. 上課的到訓率？

因採線上通知方式，因此到訓率極高，有九成以上，以訪問當天，應到52人，實到49人。
2. 何種違規者最容易缺課？

因大部分違規講習對象是酒醉駕車民眾，因此缺課亦酒醉駕車居多。
3. 上課情形？

分成三節上課，中間有 10 分鐘下課時間；第一節由講師授課，其餘二節播放錄影帶。

4. 師生互動

依講師的不同而有所差異，一般而言，男性講師學員有較高的意願發言。

◎課後

1. 事後是否進行講習的成果評量？

偶有實施，一年約 1-2 次，因道安講習屬兼職業務，並無多餘時間及財力辦理相關業務。

2. 是否有做事後追蹤？

否。

3. 未到訓者事後如何處理？

若確定違規者收到通知單不來者，罰鍰 1800 元，並再通知時間到訓。

◎講習設備與教材

1. 目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？

電視、錄放影機、白板、投影機、音響、桌椅。

2. 目前有哪些講習教材（請提供所有教材資料）？教材內容集中在哪些類別？

錄影帶、道路交通安全服務手冊（公路局編印）、講師教材。目前因參與講習 95% 以上是酒後駕車居多，故酒後駕車方面居多。

3. 講習的經費來源？

交通部

4. 可否建議未來講習的經費來源？

無意見。

5. 講師有哪些再職訓練？如何評鑑？

不定期到台北汽訓中心實施為期一週的研習，並測驗。

◎其他

1. 現行講習制度執行上的困難？

民眾拒收講習通知單，因此常有眾多退件，但自從實行線上通知之後，情況改善許多。

2. 對教材、講師的意見？

交通部提供之教材太少。

3. 對講習制度的建議及可改善之處？

無

4. 上級主管單位對監理單位辦理道安講習是否有監督及考評作業？

每年均會派人來。

站名、所名：台中監理所

受訪者姓名：舒承久

承辦人員

◎開訓前

- 目前所辦理的講習種類？所辦理的定期講習種類？所辦理的臨時講習種類？這兩大類的講習由誰來裁決辦理？其時間、地點、週期、人數？
辦理講習分定期和臨時講習。定期講習種類：汽機車分開講習，汽車按照違規項目分類上課，其中95%是酒醉駕車。臨時講習會依據各級中小學、電台、工廠（外勞）、貨運公司（司機）邀請實施。這兩大類是由道安室來裁決辦理。時間：上午9:00，每週一、三、五，地點在監理所二樓，開課人數60人。
- 何種違規需要講習？由誰來裁決？依何種標準來區分違規講習？
違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者、違反條例三十五條第一項規定者、違反條例四十三條規定者、違反條例五十四條規定者、依處罰條例第六十三第三項前段規定經吊駕駛執照。
裁決分兩種，一種是警察直接開單，另一種是監理所線上開單。
- 目前開設的違規講習班的班別？通知違規者的方式？開訓多久前通知違規者？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？
分成汽機車兩類，以雙掛號於前一個月寄出，通知單後有聯絡電話可與承辦員聯絡選擇時間。
- 越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？
本所可提供越區違規駕駛人來上道安講習，亦會開證明；除了台北市的酒後駕車違規講習，在陳水扁市長任內，實施講習一天的制度，致使無法代為處理，使得在台北市酒後駕車違規者必須到台北市監理處實施講習。
- 所屬之監理站是否辦理道安講習？若有辦理情形為何？
目前台中監理所所屬監理站五個，台中市監理站未辦理道安講習，豐原、彰化、南投監理站及埔里分站四站均有承辦，情形與監理所同。

◎招訓的準備事宜

- 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？
講師來自監理所員工，年齡由38~59歲，都是兼任，授課每小時220元。
- 講習地點？時間？開班的標準（人數）？週期？上課的時數？
地點在監理所二樓，時間：上午9:00；汽車講習實施三小時，每週一、三、五，機車講習實施二小時，每月月底週三。開課人數60人。
- 講師的指派標準？
講師資格：所內員工、參與所內考試達到標準、參加受訓、道安室試教、每年到台北汽訓中心實施為期一週的研習，並測驗。
- 教材的來源和編寫者（提供者）？
教材來自兩部分：一部份是公路局發放：錄影帶、宣傳海報、道路交通安全服務手冊等，另一部份是講師自編教材-投影片（剪報、交通部統計數據、肇事個案等）
- 上課的科目？
以下列四大項為主：1. 交通法令 2. 駕駛道德 3. 車輛保養 4. 肇事預防

◎上課中

- 上課的到訓率？
到訓率在85%~90%之間，以訪問當天，應到60人，實到54人。
- 何種違規者最容易缺課？

承辦員並未對各項講習做統計，承辦員印象中並無太大之差距。

3. 上課情形？
分成三節上課，中間有 10 分鐘下課時間；錄影帶僅使用 20 分鐘。
4. 師生互動
師生互動熱烈，下課時間有多位駕駛人與講師討論問題。講習結束後仍有駕駛人與講師電話聯繫。

◎課後

1. 事後是否進行講習的成果評量？
偶有實施，但對駕駛人無約束性，原因適於道安講習結束前評量，時機不適當，即使評量不佳也無規定處理。
2. 是否有做事後追蹤？
否。就承辦員非正式的統計，曾有駕駛人參與六次講習。
3. 未到訓者事後如何處理？
若確定違規者收到通知單不來者，罰鍰 1800 元，並再通知時間到訓。

◎講習設備與教材

1. 目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？
電視、錄放影機、白板、投影機、音響、桌椅。講習必用。
2. 目前有哪些講習教材（請提供所有教材資料）？教材內容集中在哪些類別？
錄影帶、道路交通安全服務手冊（公路局編印）、道路交通安全講習講義（台中監理所編印）、講師教材。目前因參與講習 95% 以上是酒後駕車居多，其次是闖越平交道。
3. 講習的經費來源？
交通部
4. 可否建議未來講習的經費來源？
無意見，目前常感經費不足，特別是在精省後，以往省和中央兩邊都有補助。希望未來能增加講師的鐘點費。
5. 講師有哪些再職訓練？如何評鑑？
每年到台北汽訓中心實施為期一週的研習，並測驗。

◎其他

1. 現行講習制度執行上的困難？
講師經費編額不足，無法找到學經歷豐富的講師。
2. 對教材、講師的意見？
講師需花許多時間準備教材，講師鐘點少與努力程度不成比例；希望教材能統一編撰。
3. 對講習制度的建議及可改善之處？
未來能成立道安講習學校，以期改善道路安全現況。酒後駕車重犯者應予以實施一天講習，並實施社會相關服務。
4. 上級主管單位對監理單位辦理道安講習是否有監督及考評作業？
每年均會派人來。

站名、所名：嘉義監理所

受訪者姓名：葉俊宏

承辦人員

◎開訓前

- 目前所辦理的講習種類？所辦理的定期講習種類？所辦理的臨時講習種類？這兩大類的講習由誰來裁決辦理？其時間、地點、週期、人數？
目前所內舉辦定期與臨時講習兩類。定期講習僅分汽車與機車違規講習。臨時講習分兩類，一類是學校、公司或工廠申請，另一類是道安室主動向欲前往單位提出要求。這兩大類由道安室承辦人員裁決辦理。
- 何種違規需要講習？由誰來裁決？依何種標準來區分違規講習？
 - 汽車部分：酒後駕駛、闖平交道、肇事吊扣駕照、半年違規點數累積到六點，機車部分：除汽車違規項目再加上拆除消音器及危險駕車。
 - 裁決所依據違規之電腦資料將需講習人員列出，再予以寄發；標準是依據道安講習規定。
- 目前開設的違規講習班的班別？通知違規者的方式？開訓多久前通知違規者？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？
目前開課班別分汽、機車兩類。通知方式第一次以平信寄出，通知單分紅色（汽車）與綠色（綠色）。開訓前兩週寄出通知。可，通知單後均有聯絡電話。
- 越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？
可就近在方便的監理所、站上講習課程。本所不採取「行為地講習」。
- 所屬之監理站是否辦理道安講習？若有辦理情形為何？
本所管轄有三個監理站及兩個分站，雲林、麻豆及台南監理站均有辦理道安講習，分站沒有舉辦，情形都不錯。

◎招訓的準備事宜

- 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？
介聘考試-交通部講師考試（79）與送訓，每小時 220 元。
目前所內講師編制多人，但只有三人在輪，分別是課長、幫工程師、技術員。
- 講習地點？時間？開班的標準（人數）？週期？上課的時數？
在監理所第三辦公大樓三樓。
汽車：預定每週一、三、五下午 13 時，上課時數三小時，人數達 60 至 80 人即開班。
機車：預定每週二、四下午 13 時，上課時數二小時，人數達 40 人即開班。
- 講師的指派標準？
所內有汽機車駕照者，優秀人員，送至汽訓中心受訓一週拿到結業證書才擁有講師資格。
- 教材的來源和編寫者（提供者）？
教材均由講師自編，配合嘉義區監理所所編的一些教材。編制者即承辦員葉先生。
- 上課的科目？
交通法規、駕駛道德、安全駕駛（含高速公路行車要領）、車輛保養、肇事預防。

◎上課中

- 上課的到訓率？

約六成，因有許多人受其他監理站代訓。

2. 何種違規者最容易缺課？

無統計。

3. 上課情形？

良好。

4. 師生互動

良好。

◎課後

1. 事後是否進行講習的成果評量？

有，轄區內統一使用統一版本評量卷，由葉先生出題。

2. 是否有做事後追蹤？

否。

3. 未到訓者事後如何處理？

第一次未到者，於一個月後寄雙掛號通知，再不到者處以1800元罰款。

◎講習設備與教材

1. 目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？

電視、錄放影機、投影機、幻燈機等。大部分上課使用投影機，下課時才用電視和錄放影機。

2. 目前有哪些講習教材（請提供所有教材資料）？教材內容集中在哪些類別？

交通安全講習教材（嘉義監理所）、行的安全（嘉義監理所）。五項科目平均分配。

3. 講習的經費來源？

監理所來至公路局，公路局來至交通部。

4. 可否建議未來講習的經費來源？

希望能直接從交通部直接撥款。

5. 講師有哪些再職訓練？如何評鑑？

每一年半講師到汽訓中心受訓一週。受訓結束前會考試。

◎其他

1. 現行講習制度執行上的困難？

講師授課辛苦與講師費不成比例。

2. 對教材、講師的意見？

● 講師在製作教材上有許多限制，如：無法取得警方資料；希望未來能集合各相關單位製作較佳之教材。

● 所內講師編制多但多為兼任，葉先生本身是專任的道安講習承辦員，確也兼任汽機車考照之考官。希望講師專任，並提高講師費。

3. 對講習制度的建議及可改善之處？

● 許多公司提倡，道安講習是終生學習；而這些公司是年年提出申請舉辦道安講習，以維護員工安全，並保持公司在各方面的競爭力。

● 道安講習規則不僅侷限於違規講習，建議未來能普及全民在道安方面的終生學習。

4. 上級主管單位對監理單位辦理道安講習是否有監督及考評作業？

有。

處名、所名：高雄區監理所

受訪者姓名：黃本義

承辦人員

◎開訓前

1. 目前所辦理的講習種類？所辦理的定期講習種類？所辦理的臨時講習種類？這兩大類的講習由誰來裁決辦理？其時間、地點、週期、人數？

答：目前高雄區監理所所開辦的定期道安講習課程有：大型車違規講習、小行車違規講習、及機車違規講習。而臨時講習僅於下鄉考照時順便辦理。目前裁決是從違規駕駛人檔案中，由電腦判斷違規駕駛人是否參加講習。時間不定，每個月約辦理7~8場講習。講習地點於高雄區監理所第二課二樓。人數約70人（但保留20人給外站參加講習者）。

2. 何種違規需要講習？由誰來裁決？依何種標準來區分違規講習？

答：皆根據處罰條例及道安講習辦法辦理。其他問題同上一題。

3. 目前開設的違規講習班的班別？通知違規者的方式？開訓多久前通知違規者？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？

答：大型車違規講習、小型車違規講習、及機車違規講習三種。目前以郵寄方式通知參加講習駕駛人。大約於開訓前1~2週通知。違規除非有重大理由，才可以電話通知辦理延訓。

4. 越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？

答：違規講習以駕籍地為主，若違規駕駛人本身因有事，可向所屬監理所辦理至高雄區監理所代訓，但台北市市民之酒後駕車違規講習無法辦理代訓。

5. 所屬之監理站是否辦理道安講習？若有辦理情形為何？

答：目前高雄區監理所所屬之各個監理站（屏東、旗山、台東、澎湖），皆有辦理道安講習課程，辦理情形良好。

◎招訓的準備事宜

1. 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？

答：講師目前皆為監理所內員工，聘任原則已具有汽車駕駛執照且有意願擔任講師者優先。鐘點費一小時220元。

2. 講師基本資料：姓名？性別？年齡？學歷？道安相關經歷？

授課年資？任職單位？職稱？

答：需發文辦理索取。

3. 講習地點？時間？開班的標準（人數）？週期？上課的時數？

答：回答同上。

4. 講師的指派標準？

答：以輪流方式擔任講習課程講師。

5. 教材的來源和編寫者（提供者）？

答：教材以公路局所編之「道路交通安全服務手冊」為主，講師講授內容則由講師自行決定。

6. 上課的科目？

答：根據道安講習辦法之規定科目辦理，現在講習時分成兩節課：一為講師講授教學，一為電化教學。

◎上課中

1. 上課的到訓率？

答：需發文索取。

2. 何種違規者最容易缺課？

答：並未統計。

3. 上課情形？

答：良好。

4. 師生互動

答：良好。

◎課後

1. 事後是否進行講習的成果評量？合格標準或依據為何？

答：目前講習結束後會進行問卷調查，但並未測驗評量。

2. 是否有做事後追蹤？

答：並未統計

3. 未到訓者事後如何處理？

答：第一次未到給予第二次通知，第二次通知未到講習將於處罰，然後才通知第三次。

◎講習設備與教材

1. 目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？

答：目前擁有教室一間、電視、播音器、錄放影機、...等。

2. 目前有哪些講習教材（請提供所有教材資料）？教材內容集中在哪些類別？

答：道路交通安全服務手冊。

3. 講習的經費來源？

答：交通部專款補助。

4. 可否建議未來講習的經費來源？

答：無意見。

5. 講師有哪些再職訓練？如何評鑑？

答：並沒有提供講師其他訓練，但建議交通部或公路局，可辦理講師在職訓練。

◎其他

1. 現行講習制度執行上的困難？

答：無

2. 對教材、講師的意見？

答：無

附錄 2 道安委員會訪談記錄

訪談時間：89 年 3 月 08 日

訪談地點：道安委員會

訪談對象：道安委員會 王小芸技正

訪談人員：陳忠平、吳晉光、黃歆嵐

◎ 講師制度

講師的定位、培訓制度、受訓內容、學歷要求、升遷、講師費

答：講師訓練方式目前方式較不適宜，希望需增加教案評估、... 等教育方面課程，培訓講師除新進講師課程外，亦需要辦理在職講師的在職訓練，現在在北訓中心需訓練 5 天才能擔任講師。希望擔任講師能對交通安全教育、法規有相當程度的了解。目前對於擔任講師並無學歷要求，而對講師升遷也較無影響，講師費為額外支付並不算在本俸內。

◎ 資金籌措方式。

答：參考國外制度探討是否委外辦理來。同意由保險公司介入，來鼓勵駕駛人上道安講習課程，將有上過課的人員，可以降低保費，或做為抵免點數，但是需有限制及配套措施（如酒後駕車、闖越平交道不可抵）。

◎ 承辦員、講師可否編制為專任？承辦員是否還要兼講師？

答：專任講師人事行政局不太可能同意，因為監理所並無講師的編制。

◎ 是否針對道安講習實行評鑑？對考核制度的願？

答：公路局未停辦前每年都會考核，交安科考核針對教室佈置、設備器材堪用率、違規案件調訓及催辦、廁所等，另有從講師所寫的教案，來評估各監理所站是否用心。從去年三月開辦至今，已有預算考核。目前院頒方案視導，於每年八、九月實施，共有七~八項，道安講習為其中一項，目前是由臺北市監理小組為第一名，臺北市因道安講習為業務指標之一，所以有加成的效果。

◎ 講習制度未來走向？是否可委外辦理？

答：研究單位可以探討。建議以參考類似「危險品人員講習辦法」，政府監督設立標準，並維持品質，不介入收不收費；但個人傾向不是以學校、補習班方式教學，希望能參考日本成立基金會方式，非官方確有其公信力，組成成員以退休警官或交通從業人員為主。在不增加政府人力，並善用民間力量，並有配套機制來管理。政府制度的更改應在實行兩年前針對法規進行修改。

◎ 每年道安講習經費的總數？有幾個分項？各分項的金額分配情形？

答：汽車燃料稅中 8% 作為安全管理經費，其中 20% 由交通部編列預算使用，其他 80% 由(台灣省(70%)、臺北市(20%)和高雄市(10%))使用。89 年更正為，安全管理經費中 22% 分配給交通部，78% 分配給台灣省、北高兩市。原是 315 億，但短缺約 450 萬，款項並無分細項，乃各單位依據違規件數，開班數、講師費等，而提出申請。講習並不只包含違規講習，含重大政策、砂石車、行人、臨時等。臺北市道安講習，市政府另外有編預算補助。

◎ 道安講習辦法的法律位階是否可提高？可行性如何？

答：很難。處罰條例 92 條是概括授權，所以道安講習辦法法律位階在處罰條例

之下。但可配合地方自治的需要而公告。

◎ 對一罪兩罰（違規要罰款跟講習）的看法？

答：警察與監理機關認為違規講習可以遏止抑制違規。

目前在刑法中亦有主行（罰款）與從行（褫奪公權），所以講習與處法應無一罪二罰疑慮，且講習政策目標應以「駕駛人教育」為前提。

◎ 直轄市和台灣省的講師費差距大，王技正的看法如何？

答：因為直轄市是以大專院校講師費標準支付，而台灣省則以汽訓中心講師費為標準支付，主要也是台灣省講師大多為監理所員工兼任並非外聘講師。

◎ 外聘講師對其講習結果為何？

答：目前尚未評估。從講師名單上來看，都是學有專精的學者及專家，教學成果應該是不錯。

◎ 「簡素講習」在台灣習行的可行性？要有什麼配套措施？

答：現在在「便民」得前提下，要辦理「簡素講習」可能會有所困難。認為應先在六年換照時，先要求駕駛人必須回來監理所換照，才有實行的可能性。可先由老人換照時先行辦理。

◎ 法規條文有哪些需要修改？

答：條文之間需有連接，或是修法太多次，以不知其原意。依照研究單位研究，配合去修法，如簡素講習、道安講習委外辦理所需修改之法規條文。

◎ 組織架構及行政功能是否有哪些瑕疵。

答：建立講習對社會的「回饋」機制。監理所站為最基層單位，所以常會受到較多人情壓力，希望建立民眾當有違規行為時就必須參加講習的觀念，而不是認為講習一種「擾民」。

附錄 3 北區汽訓中心訪談記錄

訪談時間：89年3月31日

訪談地點：北區汽訓中心

訪談對象：北區汽訓中心 劉玉珠教官

訪談人員：陳忠平、吳晉光

1. 汽訓中心所辦理的培訓制度有哪些。
答：如附表。小客車駕駛班、大客、貨車駕駛班、聯結車駕駛班、教練師資班、交通法規講師師資班、汽車結構講師師資班、班主任師資班、汽車考驗員、汽車修護技術進修班、汽車簡易維護訓練班及道安講習師資研習班。
2. 汽訓中心講師來源。
答：分內外聘。內聘是中心內員工擔任，中心有講師專任編制。外聘依據專長，來至交通部、公路局長官、警察單位、生產力中心等。
3. 道安講習講師受訓課程規劃、週期。
答：如附表（去年12月課程表）。一年一次（時間不一定），分三期，依其人數約40人。
4. 如何才算擁有正式講師資格，是否有經過測驗。
答：研習最後一天實施試教，每人8分鐘，由長官評審，選出前三名給予鼓勵，研習後給予結業證書。
5. 汽訓中心受訓通過講師與北高兩市外聘講師之何者較理想。
答：監理所、站是因應人才不足，特別是不在都會區的所站；未去比較，不知兩者之差異。
6. 道安講習講師經費來源。
答：來至交通部道安會和公路局，100萬元內。
7. 是否建議設定講師資格門檻或需有那方面之學經歷。
答：因為講師培訓為員工在職訓練，所以不設門檻。而贊成設立門檻，是希望講師有一定水準。不贊成是，學歷高，不一定適合上台，因為會和駕駛人有意識上的差距。
8. 未來是否開授現行講師在職訓練課程。
答：會。已有各地講師提出，建議由評鑑優良單位主辦，因為講師急需新知識，或由老手傳授教學經驗。
9. 現行培訓過程之困難或瓶頸。
答：無。
10. 上級主管單位對道安講習講師培訓是否有監督或考評。
答：每次結束前都有檢討會。
11. 對現行講師授課教材的意見。
答：對教材不瞭解，教材由中區汽訓中心，影帶由南區汽訓中心負責。

附錄 4 公路局訪談記錄

訪談時間：89年4月7日

訪談地點：公路局

訪談對象：公路局交安課梁世治課長

訪談人員：黃歆嵐

1. 是否考慮增加道安講習的人員配置？

答：在87年停辦之前，承辦道安講習的人員，依據「台灣省道路交通安全講習實施計劃」領有津貼，在89年復辦之後，因精省之故而不再領有津貼。講習目前為各監理所、所第二課公職人員所負責，要增加人配置的可能性不高。

2. 是否針對各監理所道安講習進行評鑑？內容為何？

答：在87年停辦之前，公路局對於道安講習有進行評鑑，內容如附件所示。但在復辦之後，因各項業務量增加，人力、時間無法配合，故已沒有至各監理所、站進行評鑑，大部分以各所、站提交的書面報告書來進行列管。

3. 簡素講習實施的可能性？與考照制度的配套措施？

答：考慮便民的前提下，簡素講習施的可能性不大。而駕訓班目前的學科只流於型式，而監理所、站人力不足，無法徹底檢查。而加強臨時講習是較佳的方式，希望未來能落實至各機關學校。

4. 未來是否改變或加強講師培訓制度？

答：暫時沒有，要考慮預算問題。如北、高二市的監所處除可向議會編列預算之外，不足的地方還可向交通部申請補助。

5. 講習委外經營的可行性？

答：駕訓班的駕駛協會有向交通部提出要求，但現在仍沒做出決定，駕駛協會希望向違規講習者收取費用，但民眾的接受度可能不高。而委外經營需有二個困難必須克服：講習的課程一定要落實，講習地點需遍佈全省。

6. 道安講習的經費來源？

答：由交通部提撥給公路局，再由公路局提撥給各監理所、站。在87年度停辦前1年約1200萬元，89年復辦之後，因業務量減少，由復辦至今（約1年半）的預算約為1200萬元。

7. 其他建議事項？

答：道安講習在87年停辦之前，遭遇到部分民意代表的壓力，在目前復辦之後，希望可以加強臨時講習的方式來推動，例如民眾在領取駕照時之等待時間來進行宣導。

附錄 5 台北市交通大隊訪談內容

時間：民國 89 年 8 月 19 日（星期三）上午 10：30

地點：台北市警察局交通大隊第一組

訪問對象：陳宗淋中隊長、鄭紹文組員、華文賢組長

訪問者：吳晉光、陳忠平

1. 目前警察機關所辦理的講習有哪些？講習對象？其時間、地點、週期、人數？
 - 所辦理的講習有行人及計程車講習，皆是屬於臨時講習。
 - 計程車講習有分兩類，一是違規者講習（由交通大隊舉辦），另一是考照前講習（委託台北市汽車訓練中心辦理）。
 - 行人違規講習：時間固定每週三下午 2:00 及非週休禮拜六下午 2:00。上課時間一至二小時。地點在交通大隊。人數不固定。
 - 計程車違規講習：時間固定在每週二、五下午 2:30。上課時間兩個小時。地點在交通大隊地下室。人數不固定。
2. 何種行人慢車違規需要講習？依何種標準來區分違規講習？
 - 行人違規講習：根據道路交通管理處罰條例第 78 條及道安講習辦法第 10 條規定辦理。特別是未按照道路交通安全規則第 134 條而穿越馬路者。
3. 通知違規者的方式？違規者是否有選擇參與講習班講習時間的彈性？
 - 計程車違規講習：不是警察機關主動取締。計程車審驗職業登記證時，發覺有違規時即刻通知參加講習，如果是禮拜三審驗，禮拜五參加講習，處理速度很快。
 - 行人違規講習：行人違規由員警取締，依據告發單可選擇講習或罰鍰。選擇講習者可選擇時間參加。
4. 越區違規的處理方式，是否採取「行為地講習」？
 - 根據道安講習辦法第 10 條規定，由行為地警察機關施以講習或選擇罰鍰。
5. 講師的來源和聘任？授課的鐘點費？
 - 行人違規講習由鄭課員擔任專任講師。鐘點費為 800 元/時。
 - 計程車違規講習由交通大隊五組組長及員警擔任講師。
 - 每班有助理協助發放資料、考卷及教材等。
6. 上課的時數？上課的科目？
 - 行人違規講習上課時數一至二小時，課程分三個階段：一是影帶教學「小瓜呆」20 分鐘、二是行人法規講解、三是測驗。
 - 計程車違規講習上課時數兩小時，課程分三階段：第一小時影帶欣賞、第二小時宣導或問題諮詢及測驗測驗。
7. 教材的來源和編寫者（提供者）？
 - 行人違規講習教材由鄭課員蒐集行人相關法令編撰「行人交通安全相關法令輯要」，由台北市政府警察局印製。
 - 計程車違規講習教材由交通大隊編撰。影帶由警政署提供。

8. 上課的到案率？上課情形？師生互動為何？

- 結案率有八成五至九成。

台北市政府警察局裁罰行人違規統計

年度	舉發件數	罰鍰件數	講習件數	結案率	講習／結案
八十五年	111,606	58,344	21,808	72%	27%
八十六年	36,034	31,691	3,902	99%	11%
八十七年	11,419	7,332	2,391	85%	25%
八十八年	74,616	31,279	36,829	91%	54%
合計	233,675	128,646	64,930	83%	34%

資料來源：台北市警察局交通大隊提供

- 上課情形及互動良好。
9. 未參加講習可否易科罰鍰？罰鍰為多少？
- 行人違規根據道路交通管理處罰條例 78 條規定可選擇講習或罰鍰。罰鍰為 360 元。
10. 事後是否進行講習的成果評量？合格標準或依據為何？
- 有。經過課程、錄影帶教學後，考不及格的幾乎沒有。
11. 是否有做事後追蹤？未到訓者事後如何處理？
- 無事後追蹤。
 - 行人違規開單有 15 天期限繳納 360 元，或參加講習。15 天後未到案，會寄發裁決書（再通知）。
 - 車輛違規依期到案可繳交最低罰鍰，但行人違規僅單一標準。
12. 目前的講習設備？設備堪用狀況或堪用比率？
- 教室略嫌小。黑板、白版、投影機、電視、錄放影機等。
 - 設備使用頻率高。
13. 目前有哪些講習教材（請提供所有教材資料）？教材內容集中在哪些類別？
- 「行人交通安全相關法令輯要」、錄影帶
 - 內容集中在行人相關法令。
14. 講習的經費來源？可否建議未來講習的經費來源？
- 經費由台北市政府編列年度預算，不透過任何補助款。
 - 若需學員繳費參加，需修法配合。
15. 講師是否有評鑑制度？如何評鑑？
- 無。

◎其他

1. 現行講習制度執行上的困難？執行上是否有可見之成效？
- 困難
 - (1) 行人未帶證件，查驗費時。
 - (2) 員警值勤，無法確實取締每件違規，造成民眾質疑，員警困擾
 - 講習後學員對法令有些常識的認知。
2. 當初為何實施就地講習？
- 即時的處罰（如拖吊車）與教育。
3. 以往辦理就地講習情形或成效為何？困難？與現在實施上有何差異？
- 辦理成效不佳。
 - 講習車配置兩位員警，一位取締違規、一位實施講習。因為，無法保證在同一時間取締到一定人數才開課，通常取締一人即刻講習，當第二位

招取締時插入課程，講習時間甚至可能少於五分鐘，造成講習品質不佳。

- 通常違規都是一票人。警力有限，且講習車容量有限。
 - 曾考慮在講習車後設置LED顯示以助講習，但基於車輛加裝LED看板相關問題而作罷。
 - 行人常不帶證件上街，造成查核困難。(以社會秩序維護法規範)
 - 與現在之差異，無法給予及時的處罰及教育。
4. 對教材、講師的意見？
 - 法令如何變更，怎麼配合執行。
 - 無。
 5. 對講習制度的建議及可改善之處？
 - 場地容納不下，目前使用五組地下室，可容納五、六十人，但開班時，多達120至130人。
 - 可增加取締雙黃線處行人路段穿越，以減少事故發生點。
 6. 上級主管單位對警察單位辦理道安講習是否有監督及考評作業？
 - 上級主管很重視，但無考評措施。

附錄 6 莊敬駕訓班訪談記錄

訪談時間：89年7月24日

訪談地點：台北莊敬駕訓班

訪談對象：莊敬駕訓班 林池班主任

訪談人員：王國川、吳佳蓉、葉純志、吳晉光、黃歆嵐、陳鴻文

1. 若道安講習將委由民間辦理，政府應注意哪些方面？

答：主管機關主要的功能為監督、訂定完善的制度應提供給民間業者執行。

2. 若道安講習委由民間辦理的機構，有哪些機構適合承辦？

答：駕訓班能最快承接道安講習相關業務，因駕訓班目前擁有設備、場地、師資等，能夠最迅速的承辦道安講習。以莊敬為例，未來將與莊敬高職及莊敬社區大學進行合作，授課的教室將不虞匱乏，在師資方面也會相互交流。

3. 若未來參加講習的對象有強制性、鼓勵性、自由參加等三種，則哪些對象適合委由民間辦理道安講習？

答：就現階段而言，可採循序漸進的方式，先以強制性、鼓勵性的對象委由民間辦理，駕訓班可就現有的設備、場地、師資等，可以迅速的辦理。如果試辦情況良好，可漸漸推廣至更大的族群。

4. 對於目前道路交通安全教育與宣導中，駕訓班是否有何貢獻？

答：就本駕訓班而言，對於學科的要求非常的嚴格，學員出席都有簽名為證，如果缺席超過一定時數，本駕訓班會要求該學員退訓，主要的目的是讓每個學員瞭解學科的重要性。除此之外，我們對於講師的要求也需有一定水準，因此上課的內容充實而不枯燥，因而學員授課後對於道路交通安全相關的知識受益良多，駕訓班達到宣導的目的。

5. 未來國內駕駛訓練班可在道安講習中扮演何種角色？

答：駕駛教育機構為目前最適合推廣交通安全教育的單位，因此駕訓班在道安講習中扮演重要的角色，主管機關應針對數間辦學良好的駕訓班，委託其辦理道安講習，照前與照後的教育可相互配合。莊敬一直以辦學的態度經營駕訓班，對於道安講習教育亦是秉持相同的理念。

附錄 7 忠原駕訓班訪談記錄

訪談時間：89年7月24日

訪談地點：忠原駕訓班

訪談對象：忠原駕訓班 莊謹和主任

訪談人員：吳宗修、葉純志、陳忠平、吳晉光、黃歆嵐、陳鴻文

1. 若道安講習將委由民間辦理，政府應注意哪些方面？

答：政府應扮演輔導的角色，將道安講習視為教育工作，由教育成效來考核民間承辦機構，因此要有良善的評鑑制度、獎懲辦法，讓民間承辦機構有更多誘因以辦好道安講習達到教育目標。由於道安講習為教育工作，除交通部之外，教育部亦應為主管單位，以督導道安講習教育之功能。

2. 若道安講習委由民間辦理的機構，有哪些機構適合承辦？

答：目前以駕訓班和汽訓中心為最佳，因駕訓班和汽訓中心已擁有設備、場地、師資等，能夠最迅速的承辦道安講習。若由駕訓班承辦，政府應該訂定完善的相關法律或獎懲辦法，駕訓班才能有效率的辦理。而汽訓中心宜針對職業駕駛人、各公司團體駕駛人進行交通安全教育訓練比較適合。

3. 若未來參加講習的對象有強制性、鼓勵性、自由參加等三種，則哪些對象適合委由民間辦理道安講習？

答：不論參加講習的對象性質是強制性、鼓勵性或自由參加，都可以委由民間辦理，如駕訓班已有設備、場地、師資等，可以迅速的辦理，不過需要訂出完善的相關辦法及評鑑獎懲制度，民間辦理才有相關辦法可依循。

4. 對於目前道路交通安全教育與宣導中，駕訓班是否有何貢獻？

答：若有利潤可圖的話，駕訓班對交通安全教育工作將會做的更好。如果能有政府補助或其他利潤，駕訓班甚至可以週休二日來舉辦交通安全教育講習，讓更多民眾在週休二日獲得交通安全知識。

5. 未來國內駕駛訓練班可在道安講習中扮演何種角色？

答：未來駕訓班成為推廣交通安全教育之單位，因駕訓班遍佈全省各地深入鄉里，又是駕駛教育機構將最適合交通安全教育之宣導，且駕訓班亦能扮演道安講習之執行角色。

6. 是否瞭解國外道路安全講習制度，其實施情況為何？（參考資料可否提供？）

答：德國駕駛人的駕駛執照取得需通過很嚴格的資格評鑑制度，此外類似道路安全講習制度的交通安全教育，唯有針對違規駕駛人。在日本會要求公司團體的管理人員參加講習，公司團體亦會舉辦交通安全教育講習，而政府則補助駕訓班舉辦高齡或女性駕駛人的交通安全講習。

7. 對未來道安講習有何意見或期許？

答：政府應要求違規駕駛人參加道安講習，不論講習時間長短，都能夠達到教育目的，透過教育方式促進道路交通安全是正確的方法。另外交通安全教育應為全面性教育，除違規駕駛人外，一般、高齡、女性駕駛人等等均應推廣交通安全教育。不過除強制性對象有法律約束外，政府需要有誘因制度來吸引民眾參與交通安全教育。

附錄 8 期中簡報審查意見表

出列席單位及人員意見	合作單位答覆說明	本所審查意見
<p>(一) 曾平毅副教授</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道安講習係處罰或教育，學者間有不同之見解，部份行政法學者甚至認為似有「一事二罰」之疑慮，因此定位成教育，應較無一事二罰或違反憲法及法律授權之疑義。惟目前處罰條例中對道安講習並無定位，且相關條文係屬「空白授權」，研究單位應從法的觀點切入分析加以克服。 2. 參考日本對於駕駛人身體狀況、反應能力及對交通法令瞭解程度之適宜性分析，應考量於國內換照時配合簡素講習辦理之可行性。 3. 交通安全評估之酒醉駕車評估模式，採時間落差變數方式處理值得肯定，惟採一個月時間落差變數分析可否衡量出真正效果，值得進一步探討。 4. 教育程序評估之內容探討較少，道安講習之效果似應「教」與「學」並重。 5. 後續工作項仍很多，應與運研所確認研究重點，並針對重點部份投入。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已納入參考。 2. 已參考修正。 3. 將於期末報告中討論。 4. 已參考補充。 5. 已與運研所討論研究重點。 	<p>有關合作單位答覆說明為「已納入參考」、「已參考修正」或「將於期末報告中討論」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>
<p>(二) 林池主任</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 目前全國二百多家駕訓班已執行派督考業務，且學術科之教學均已上軌道，第十二頁部份文字對駕訓班有欠公允應加以修正。 2. 研究單位應多瞭解及參考實務界駕訓班之做法。 3. 未來有關道安講習師資訓練與講習之辦理亦應考量社區大學之參與，相關文字請配合增列。 4. 第十三頁表 2.1 備註欄內容請補充修正。 5. 北部汽訓中心辦理道安講師訓練員額不夠，北、中、南三區均應辦理，交通部對於駕訓班學科講師已實施證照制，未來道安講習亦應比照辦理，或由相關科系教授擔任講師，並由交通部成立道安講習評鑑小組 6. 對於酒醉駕車違規講習應加以推廣至各縣市辦理。 7. 對於已領有駕照者，於駕照每六年換照時應考量要求駕駛人參加道安講習。 8. 研究單位應對私立駕訓班之進行訪談，以更瞭解實務之運作及建立研究之公信力。 9. 目前台北市道安講習師資鐘點費比各縣市均高出甚多，恐造成其他縣市講師心態上不平衡的現象。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已參考修正。 2. 已安排訪談駕訓班，以增加瞭解實務界看法。 3. 已參考修正。 4. 已參考修正。 5. 已納入參考。 6. 已納入參考。 7. 已納入參考。 8. 已安排訪談駕訓班，以增加瞭解實務界看法。 9. 已納入參考。 	<p>有關合作單位答覆說明為「已納入參考」或「已參考修正」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>
<p>(三) 陳子儀教授</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 第一頁表 1.1 所採用衛生署之死亡人數資料， 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已參考修正。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關合作單

<p>以及對於死傷成本之估計值是否妥適，請考量修正。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 教育訓練的長期效果雖值得肯定，但短期效果不易呈現，而研究內容分析重點似太過著重短期成效分析。 3. 第二頁對於現行駕訓制度說明之用語並不恰當，請配合修正。 4. 第二頁所稱「問題」駕駛人之定義為何？是否係因為相關制度對其所提供資訊不足所造成，請列入參考。 5. 第三頁對於道安講習之講授方法除讓受講習者理解外，應使其有親歷其境之體驗。 6. 第四頁有關國外文獻回顧請依合約書補充德國與英國之相關文獻。 7. 第六頁所提之交通安全改善成效評估很難立刻呈現，因此效果評估是否只提分析方法，而不必花太多時間實際分析。 8. 國外所發展新的觀念、新的課程科目與有關改善駕駛行為之新資訊應儘量納入。 9. 交通安全評估之酒醉駕車評估模式對於執法（取締及罰鍰）之效果與道安講習效果應加以分離。 10. 第十頁圖 2-1 缺一橫線請修正。 11. 第十二頁第八行請補充「車輛特性與作、道路安全結構與設施」等文字。 12. 第十六頁有關常識教育所列舉相關活動項目不足請增列。 13. 目前結論中對於現行道安講習制度優缺點並無具體分析。 14. 國外科安講習制度應採用對照表方式，另南非方面似無特別參考價值。 15. 對於有關「新法規、新政策認知」及「交通安全教育宣導」等道安講習功能之發揮，社區大學可考量列入未來之執行單位之一。 16. 對於道安講習課目、講師資格以及其所需具備之知識，請於期末時提出。 17. 道安講習講授方式可採用哪些方法請補充。 18. 未來若委託民間辦理，委辦經費來源之一可考慮列入企業認養。 19. 對於講習者上課誘因之設計必須有條件限制。 	<ol style="list-style-type: none"> 2. 限於經費及時位 3. 間，本案僅能進 4. 行短期效果評 5. 估，故無法進行 6. 長期效果探討。 7. 已參考修正。 8. 已參考修正，並 9. 將於期末報告討 10. 論。 11. 已納入參考。 12. 已參考修正。 13. 依本研究案合約 14. 規定，除提出分 15. 析方法外，還需 16. 提出實際調查分 17. 析。 18. 已參考修正。 19. 已納入參考。 20. 已參考修正。 21. 已參考補充。 22. 已參考補充。 23. 將於期末報告中 24. 補充。 25. 已參考刪除。 26. 已納入參考。 27. 將於期末報告中 28. 補充。 29. 將於期末報告中 30. 補充。 31. 已納入參考。 32. 將於期末報告中 33. 探討。 	<p>答覆說明為「已納入參考」、「已參考修正」或「將於期末報告中補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p> <p>2. 本所同意第 2 點及第 7 點回覆意見。</p>
<p>(四) 道安委員會</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為配合行政程序法實施，研究內容應注意處罰條例有關道安講習內容之修正部份。 2. 第一頁表 1.1 統計數字請加以更新並列入警政署事故資料，相關資料可請本會協助。 3. 研究章節安排順序應調整，應先探討國內現行制度、國外文獻回顧，再進行道安講習之功能 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已納入參考。 2. 已參考修正。 3. 已納入參考。 4. 已參考修正。 5. 已參考修正，將於 6. 期末報告中探討。 	<p>有關合作單位答覆說明為「已納入參考」、「已參考修正」或「將於期末報告中補充或探討」者，</p>

<p>定位。</p> <p>4. 結論與建議應與研究內容相呼應。</p> <p>5. 有關道安講習功能定位不宜直接將國外部份做法照錄，研究團隊應有自己的全盤性看法與分階段推動相關措施之探討。</p> <p>6. 國內研究文獻應先經研究團隊對其內容消化後，以合乎邏輯判斷表達自己的看法，而非加以照錄引用，請加以調整。</p> <p>7. 國外文獻的蒐集深度應加強，德國及英國應考量納入，同時對於若有特定蒐集價值之制度如日本之法令架構層級、講師如何產生及課程如何安排等，應單獨深入蒐集及呈現。</p> <p>8. 交通安全評估之酒醉駕車評估模式之變數選擇，應分離執法與教育之效果，並應考量對違規者深入追蹤。</p> <p>9. 未來對於講習對象如何選定及客觀產生的標準應加以規劃探討。</p> <p>10. 講習定義是否需要調整修訂？另處罰條例對於講習之範圍的界定將有所調整，如無照駕駛及駕照被註銷者未來在考領駕照前，將列為講習對象，又如警政署未來可能將對持有計程車執業登記證者另辦講習，相關配套措施應納入研究探討。</p> <p>11. 本年度道安經費仍對於高雄市及公路局道安講習加以補助，九十年起隨安全管理基金回歸公路局，將不再補助該局。</p> <p>12. 因目前違規逕行舉發高達八成，此部份將很難列入記點，因此以違規記點推估酒醉駕駛再犯率不高值得存疑。</p> <p>13. 目前道安講習台北市不可至外縣市代訓，而外縣市則可以至台北市代訓（時數少者可由時數多者代訓）。</p>	<p>6. 已參考修正。</p> <p>7. 已參考修正，將於期末報告中補充。</p> <p>8. 已納入參考。</p> <p>9. 已參考補充。</p> <p>10. 將於期末報告中討論。</p> <p>11. 已納入參考。</p> <p>12. 已納入參考。</p> <p>13. 已納入參考。</p>	<p>本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>
<p>(五) 張世慧主任</p> <p>1. 研究主持人應多聽實務界看法，避免造成理論與實務間之落差。</p> <p>2. 附錄七問卷行為意向度量調查採七點量表並不易分辨差異性。</p> <p>3. 研究方法可考量採隨機抽取部份樣本並追蹤其違規再犯情形，以探討道安講習之短期成效。</p> <p>4. 第二十二頁日本高速衝擊之實證裝置如有數字佐證，可考量於國內採納之有效性。</p> <p>5. 以「考試領導教學方式」增加駕照學科考試難度，使得學員及駕訓班在學科上課時都必須認真。</p> <p>6. 國內外制度之蒐集應再加強，尤其此部份將有助於非實證課題之推論。</p>	<p>1. 已安排訪談駕訓班，以增加瞭解實務界看法。</p> <p>2. 因為問卷進行初調時，回收問卷駕駛人填答集中於中性選項，而本研究進行事後調查時，駕駛人並無提出「不易分辨差異」之疑慮。</p> <p>3. 限於研究時間及流程，將無法進行探討，但會將</p>	<p>1. 有關合作單位答覆說明為「已納入參考」或「已參考補充」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p> <p>2. 本所同意第2點及第3點之說明。</p>

	意見納入後續研究之參考。 4. 已納入參考。 5. 已納入參考。 6. 已參考補充。	
(六) 陳金盛副處長 1. 交通安全評估之酒醉駕車評估模式之方式似不盡客觀，例如可考慮蒐集酒醉駕車違規講習後二年內再違規之機率。 2. 第二十四頁有關無照駕駛領照前之講習應於研究中預為評估及研擬實施之配套措施，以配合未來處罰條例修正後實施之參考。	1. 限於研究時間及流程，將無法進行探討，但會將意見納入後續研究之參考。 2. 已參考修正。	1. 本所同意第 1 點之說明。 2. 第 2 點本所將於期末報告初稿完成後進行審查。
(七) 台北市監理處 1. 依台北市監理單位電腦資料酒後駕車違規再犯率僅約 2%，另交通安全評估之酒醉駕車評估模式所採時間落差變數僅一個月（酒醉駕車至少需吊扣六個月），可否反映相互關係說服力似乎不大。 2. 第二十四頁所提「一事不二罰」兩作者觀念相反，文字部份請再予釐清。 3. 台北市酒醉駕車講習時數為八小時（含一小時休息時間）。 4. 附錄一所提為何種違規需講習，台北市講習對象與其他縣市相同。 5. 台北市道安講習目前希望追蹤受講習者一整年之違規紀錄。	1. 已納入參考，於期末報告中補充。 2. 已參考修正。 3. 經與台北市監理處確認，實際上課為七小時（包含休息一小時）。 4. 已參考修正。 5. 已納入參考	有關合作單位答覆說明為「已納入參考」、「已參考修正」或「將於期末報告中補充」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。
(八) 台北市警察局 1. 目前行人違規之臨時講習基於效益考量暫停，違規者已改至交通大隊集中上足二小時的上課。 2. 目前講習項目在講習辦法第五條有明列，惟是否需要修正請檢討。	1. 已納入參考。 2. 將於期末報告中補充探討。	有關合作單位答覆說明為「已納入參考」或「將於期末報告中補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。
(九) 台北市交通局 由於裁罰細則規定自動繳納即可結案，另案通知將增加許多行政成本且逕行舉發若由車主讲習（未必係違規駕駛人）恐有不公平之現象，希望研究內容能考量如何處理此項問題。	已納入參考。	本所將於期末報告初稿完成後進行審查。
(十) 高雄市監理處 1. 酒後駕車再犯率受執法水準影響，模式中不宜省略。 2. 研究範圍訂定不夠明確，如考照內容敘述過多。 3. 基於教育係屬長期性之效果，而道安講習是否有	1. 已納入參考。 2. 已參考修正。 3. 將於期末報告中探討。	有關合作單位答覆說明為「已納入參考」、「已參考修正」或「將

<p>效，其功能定位甚為重要，應作適當之建議。</p> <p>4. 影響道安講習效果的變因很多，如講師上課技巧亦有關係，並非教材好即可達到預期效果，此部份應納入探討。</p> <p>5. 應加強探討講師培訓與評鑑制度，以作為制度發展之參考。</p> <p>6. 由於道安講習之效果多屬短期認知效果，因此研究範圍應適當加以界定，避免不易收尾。</p>	<p>4. 已納入參考。</p> <p>5. 已納入參考。</p> <p>6. 已參考修正。</p>	<p>於期末報告中探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>
<p>(十一) 陳永安理事長</p> <p>1. 目前二百五十五家公私立駕訓班授課已步上軌道，對於學、術科均並重，故研究報告中遣詞用字必須慎重，以免傷害業者經營形象與努力。</p> <p>2. 「補強駕訓班教育之不足」之文字請修正。</p> <p>3. 呼應張主任「考試領導教學」之建議，以日本為例，學科考試包括所有範圍（如筆事預防、安全駕駛、交通法規等）共一百題，答對九十題才及格。</p> <p>4. 未來相關做法須有創意，如大陸北京對違規駕駛人及僱用其之業者處罰指揮交通一星期。</p> <p>5. 駕訓班教育僅係駕駛人交通安全教育之一環而非全部，不應將國內駕駛人不守法全歸責於駕訓班。</p>	<p>1. 已參考修正。</p> <p>2. 已參考修正。</p> <p>3. 已納入參考。</p> <p>4. 已納入參考。</p> <p>5. 已納入參考。</p>	<p>有關合作單位答覆說明為「已納入參考」或「已參考修正」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>
<p>(十二) 邱裕鈞工程師</p> <p>1. 建議本研究針對違規講習學員之事前事後問卷調查，能依各監理處、所及授課講員加以區分，俾能同時評估並比較各處所及講員之講習績效。</p> <p>2. 前述事前及事後問卷調查之問卷問項似乎並不一致，未來進行成對比較時，恐有困難。且各問項似均為是非題，能否真實衡量學員之心態與行為改變，不無疑義。</p> <p>3. 有關後續改善措施或制度之研提，本研究擬以MCDM及TOPSIS方法加以評選，惟各項改善措施彼此間似乎未必互斥，甚至必須配套實施。所以恐無法單獨評選。</p> <p>4. 未來講習制度應強調如何提昇學員之「法令了解程度」、「守法行為」及「駕駛技術」等三方面。</p>	<p>1. 已納入參考。</p> <p>2. 事前事後問卷題目並無不同，惟題目經本研究團對將其順序調換，所以問卷僅順序不同，內容並無不同。問項乃採取七個量測指標讓學員勾選，以測量學員對風險及安全之感受程度。</p> <p>3. 本團對將對評估方式再進行探討。</p> <p>4. 已納入參考。</p>	<p>1. 有關合作單位答覆說明為「已納入參考」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p> <p>2. 本所同意第2點之說明。</p>
<p>(十三) 王穆衡副組長</p> <p>1. 相同或相類似之內容多次重複出現於不同章節（例如有關日本相關做法資料之引用），建議文章編輯時能加以注意。</p> <p>2. 第三十五頁表 3.1 請增加「課程內容」比較。第三十七頁「道路交通講習辦法」請改為「道路交通安全講習辦法」。第三十八頁請說明道安講習中「定期講習」與「臨時講習」之目的差異。</p> <p>3. 第六十三頁不同實驗組之設計是否想證明教育對</p>	<p>1. 已參考修正。</p> <p>2. 已參考修正。</p> <p>3. 將於期末報告中說明。</p> <p>4. 將於期末報告中說明。</p>	<p>有關合作單位答覆說明為「已參考修正」或「將於期末報告中說明」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>

<p>不同行為之影響？</p> <p>4. 在無法進行追蹤調查之情形下，於同一問卷中詢問一個月以後之反映是否具意義？</p>		
<p>(十四) 運安組</p> <p>1. 第 2.2 節 (第二十一至第二十二頁) 有關道安講習功能定位之分析，似過度依循現行「道路交通安全講習辦法」所規定之範疇，對於如「問題駕駛人」(或「特定族群」)、「行人及慢車」似亦應加以分析；另直接引用日本相關做法而未探討國內有關措施將如何配合所擬之方案(表 2.3)顯得較為突兀，建議應參考其他國家之做法與我國特有環境及措施，以本研究之觀點建構出我國道安講習之功能定位，建請配合修正。</p> <p>2. 第三章文獻回顧部份(第三十五頁)，對於國外之「講師規範」與「主辦機關」應儘量蒐集如講師如何訓練及訓練課程內容、時數，對民間主辦機構資格之要求，以及政府部門如何監督等進一步資訊，建請配合補充。</p> <p>3. 第 4.6 節 (第四十九頁) 有關道安講習制度與問題之探討在「一、法源」部份似對於現行法規存在問題尚未完全掌握。建議其中應探討包括道安講習之規定有關「法律保留」原則問題、制度層面如委託民間之法源及是否需收費等，以及目前本部處罰條例有關道安講習部份配合行政程序法之修訂進度等層面探討為宜，建請配合修正。</p> <p>4. 本研究在期中簡報前原預定完成現行制度之三項評估：「道安講習教學程序評估」、「道安講習對交通安全成效評估」，以及「道安講習教育成果評估」(問卷尚未完全回收致未完成)，其中「道安講習教學程序評估」(第五十二頁)，建議另外再將相關評估內容以「項目」、「現況作業方式」與「評估結果」採列表方式整理以利閱讀。另在章節安排上，三項評估內容應考量合併為同一章，以符合文章之結構性安排，建請配合修正。</p> <p>5. 缺乏現行制度有關行人與慢車道安講習作業方式之探討，建請補充。</p> <p>6. 表 1.1 (第一頁) 應納入最新統計資料、表 2.1 (第十三頁) 有新修訂應配合修正、表 4.1 (第三十八頁) 有關定期講習內容不正確，以及附錄 2 依道安會王技正反映與訪談內容有差距，以上均建請配合修正。</p> <p>7. 期中報告對於道安講習現況作業方式、問題分析，以及國內外相關文獻所蒐集之有用資訊，應與未來制度改善之各替選方案建立良好之關聯性。</p> <p>8. 舉行專家座談會前建議應研議完成未來制度改善之各替選方案內容，以作為專家座談內容之主軸，俾利在方案評估前廣納各方之意見。</p>	<p>1. 已參考修正。</p> <p>2. 已參考修正。</p> <p>3. 已參考修正。</p> <p>4. 已參考修正。</p> <p>5. 已訪談台北市警察大隊，瞭解有關行人、慢車講習，將於期末報告中說明補充。</p> <p>6. 已參考修正。</p> <p>7. 已納入參考。</p> <p>8. 已納入參考。</p>	<p>有關合作單位答覆說明為「已納入參考」、「已參考修正」或「將於期末報告中補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>

<p>(十五) 林大煜所長</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本研究題目為對道安講習現況之探討與未來講習制度改善之研究，研究方向的重點除現況之探討外，應特別著重於未來講習制度之改善。 2. 有關道安講習定義、定位、講習對象與實施時機請於制度規劃時作充分考量。 3. 講習分類可考量分為必要性講習（如酒醉駕車）及補充性講習（如駕駛原理），在未來制度設計時請考量給予不同之規範。 4. 對於特定項目違規之講習（如酒醉駕車、行人違規），於制度規劃時請考量配合違規特性，設計特定講習之項目與課程內容。 5. 有關道安講習民間參與之制度建立，應針對法源、政府如何監督、講習機構之資格條件要求、課程內容設計、講習性質、講師來源，甚至如何收費等項目加以考量其可行性。 6. 講習效果如何追蹤及查核，及其後續作業制度之建立應有所探討。 7. 師資訓練、課程內容及師資規範等項目請加以考量。 8. 行政程序法有關新的規定於規劃制度時應充分考量，避免與其抵觸。 9. 本所其他學者專家所提意見及書面意見列入參考。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已納入參考。 2. 已參考補充，將於期末報告中探討。 3. 已納入參考。 4. 已參考補充，將於期末報告中探討。 5. 已參考補充，將於期末報告中探討。 6. 已參考補充，將於期末報告中探討。 7. 已參考補充，將於期末報告中探討。 8. 已納入參考。 9. 已納入參考。 	<p>有關合作單位答覆說明為「已納入參考」、「已參考修正」或「將於期末報告中補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審查。</p>
--	---	--

附錄 9 專家學者座談會會議記錄

時間：89年09月04日下午二時～五時

地點：交通部運輸研究所五樓會議室

主持人：張新立 教授

吳宗修 教授

出席名單：

臺灣師範大學工業教育學系陳子儀教授
臺灣大學土木工程學系周義華教授
中央警察大學交通系周文生教授
逢甲大學交通工程與管理學系李克聰教授
臺北市立師範學院創造思考中心張世慧主任
交通部路政司李龍文副司長
交通部法規會胡文棟編審
交通部道安會王小芸技正
交通部公路局監理處交安科張亦巡科長
內政部警政署何國榮科長
臺北市交通局陳金盛主任秘書
三陽工業交通安全駕駛教育中心邱三銘主任
中華民國汽車駕駛教育學會陳永安理事長
交通部運輸研究所運安組葉祖宏工程司
國立交通大學

座談會會議記錄：

陳子儀：

1. 講習對象潛在危險的駕駛人，如新手、高齡、身心障礙歸在一類，應先瞭解這三類的肇事率是如何。為何如此歸類應先說明。
2. 認為應將六類應該歸為三類：矯正、補充、再教育，再區分為強制跟鼓勵。
3. 換領駕照建議改為一般駕駛。
4. 道安講習是針對用路人，這比考照前的訓練更重要。
5. 一般在國外的文獻來看，交通安全的教育本來就是中心的教育，因為每個年齡層要接受不同的認知，現在他們的教育是完全鼓勵性質的。而宣導跟教育做一個完全的區分我是覺得很難，有些鼓勵性質的教育是宣導的一部分。譬如說在社區大學開這樣的一個課程，那這個課程其實也是教育的一部分。
6. 再教育的部分，研究團對應先再予以釐清，對於對象跟做法應以簡化為原則。
7. 教育跟講習的問題，我是覺得這個研究如果要做教育的話時間確實不夠。譬如說執法跟教育，國外的文獻是說，那個警察在當場，所以我們這邊即時就地應該不是我們去做而是警察當場去糾正，這是最有效。不是事後再訂時間來做，應該是說從效果面來看。
8. 講習執行機關，如果政府、委辦單位或是學校等等來辦理，都將有一些變化。而訓練在國外的文獻的裡面很重要的一點說，訓練其實都無效。因為講習跟違規者講的東西違規者早就知道。
9. 講習課程應從心理上去跟他矯正他的觀念跟行為，而這不是三、五個小時能

解決的問題。

10. 交通的問題是一直在改變的，現在的問題解決了，以後新的問題又出現了。效果如何，給我們能夠多少時間的教育，這個相當重要。
11. 道安講習執行方式及經費來源
 - 甲、未來講習的趨勢為委外辦理，政府有選擇性的委託，不是全面性的。
 - 乙、強制性的部分，應由講習者全部自費，補充跟再教育的部分，若是鼓勵性質的應該完全免費，並提供講義讓講習者帶回去。
 - 丙、可參考國外企業界，用認養的方式編輯教材，如德國。
12. 原則上，我國道安講習似乎帶有處罰的性質，但本質上應該不含處罰，而是傳遞知識的一部分。
13. 研究小組不該將範圍侷限在違規內。
14. 講習若是講教育，則應該是全民的教育，不是違規的一種教育。
15. 違規及肇事牽涉的層面非只有一人，因此教育應該是全面性的。在誘因的部分，可以更擴大去做，目前許多機構都可以接受委託，相信對整個社會會有很大的助益。
16. 希望研究單位在法規面、認定面做一個解說。
17. 東德跟西德合併後死亡人數就上漲，可是在四五年就有下降的趨勢，完全是用執法跟教育同時實施的功能的結果。
18. 德國對學校交通安全教育的教師的考式是列在國家第二類考試，而我國講習並非屬於此種性質，而是有教育的性質，至少應要有一個認證。
19. 國內有部分學會可以考慮，但是具有營業性質，主管機關應考量這點。
20. 教材的生動性需要講師的配合。
21. 日本的教學錄影帶效果很好，且學員可以直接由模擬器瞭解自己的缺點，目前台灣實行的可能性不高，因為儀器十分昂貴，在目前的情況下，要有某種程度理解的人來指導才可行。
22. 師資條件的認定上，可先訂應有的學分或學習項目，在醫療方面也該有所涉獵，不一定需要考試制度。
23. 外國講師每經一段時間，要求他們需修滿一定時數的課程，因此不一定要以換證的方式進行。強制性講習，需要有考評制度，而鼓勵型講習，可由市場去決定是否要淘汰某些師資。
24. 課程範圍不宜太大，讓學員能夠親身體會比較重要，也就是上課的內容能讓他和生活上的行為產生聯想，例如身體的生理功能與安全、拆裝車的操作、性能及安全性等。
25. 研究單位的誘因制度裡，第二項保留點數這部分建議刪除。
26. 換照期間可比照日本優秀駕駛的制度，而老年人換照的期間應該縮短。

張世慧：

1. 所謂新手應先界定清楚，是拿到駕照之後兩年之內或幾年之內。
2. 身心障礙的人數並不多，不知道違規情況如何。
3. 師資需要透過一些認證，再加上考評的方式，由於吸引力的關係，缺乏市場的機能，在人材的取得方面較為吃虧。
4. 講習完後輔以考試，可促使講習者上課更為專心。
5. 因影響的因素很多，師資的部分不容易評估。
6. 選擇師資可根據老師教學的情況、學生的反應，做為下一次要不要選擇該師

資的基準，因此師資的來源應該要廣一點。

葉祖宏：

1. 研究團對將講習太細分化了，分成強制跟鼓勵。強制跟鼓勵應是行政單位的措施。
2. 在未來行政單位在執行的時候，應探討的是這幾個類型是可以細分有沒有錯。
3. 補充原先我們是希望特定時機我們去給它補充，但在實際上加了一個強制的力量。
4. 應思考未來行政單位在執行的時候，在學理、教育目標的角度上，怎麼把它融合。
5. 研究應兼顧一些理想性，並不是說研究建構一個制度，一定馬上可以來用。但是如果我們把這整套邏輯構建清楚的話，也許未來我們可以分階段，把大家有共識的部分，可以在短期之內，配合部裡面，行政的作業、政策，可以來推動。
6. 長期及教育的部分，只是在有限的時間，會有困難性。未來的規劃方面，可以把它區隔一下，配合交通部可以把這一項做一個整合。
7. 從研究的立場希望都能兼顧，當然重點的話應集中在大家所認為的需求上面。
8. 之前的開會都希望朝有講習含附教育的性質。
9. 強制性的要求，是不是就代表一種處罰，是不是就是行政罰，必須要先厘清。會不會有一事二罰的情形產生？相關的議題是不是該有一個溝通的界面？

周義華：

1. 同意將講習分成兩類，譬如再教育的對象，高齡駕駛者、新領駕照是重疊。
2. 在補充的部分，都有提到新領駕照、重領駕照，我是認為對於這一類的人，不要把道安講習列為補充教育，而把它當成領取駕照的必要條件。
3. 職業駕駛人不僅只有公車、遊覽車、計程車等駕駛人，應把快遞、郵局、小貨車等駕駛人納入。
4. 重度的交通違規者，如果是太嚴重者，個人認為已經不是要矯正了而是應該要以刑罰約束。
5. 道安講習的實施地點
 - 甲、針對違規的情節較嚴重的，設法讓講習的時間跟地點不方便，比較輕的話可方便一點。最嚴重的就用定時定點的方式來實施。其次可採特定的時間方式，比較輕微的話可以採用定點不定時。
 - 乙、道安講習可以不全由政府來辦，由駕駛教育協會來辦，就變成多點不定時。即時就地也要有 30 分鐘或一個小時的時間，一兩分鐘可能沒有效。
 - 丙、若要嚴格的話，要越嚴格愈好，像新加坡那樣，酒醉有駕車意圖就算犯法。不過亦該考慮到國情的不同。
6. 道安講習執行單位
 - 甲、保險公司列入考慮，有些肇事事故的處理，經常要保險公司來協助。
 - 乙、事業的趨勢朝向民間經營的方式，比較有效率，政府負責行政、規章及監督的工作。
7. 師資與教材

- 甲、製作變化的教材，影片可從國外購回，則教材的標準就一致，學員的學習效果也可以提高。
- 乙、標準一致，師資人力可以減少。講師的重點工作在於討論。

周文生：

1. 在強制矯正的部分，那要界定是幾點問卷裡面有問，就是針對違規記點講習的對象，那是不是除罰條例裡面有些遺漏掉，應作全面的檢討。
2. 在鼓勵矯正的部分，希望用鼓勵矯正的方式與其它的一些誘因做為再教育的方式。
3. 在補充的部分，不只高風險的職業駕駛人，一般職業駕駛人也應納入鼓勵補充。
4. 在強制再教育的部分，高齡者實際上是非常需要實施的，至於外籍勞工、外籍人士感覺他還是需要受教育。
5. 若針對重點違規，那即時就地在這邊就很難實行，這個部分可以拿掉。
6. 保險公司可以在講習執行這個部分上扮演一部分的角色。
7. 道安講習的目的是為了要提升交通安全，在實施道安講習時不論是行政罰或是教育，目的是改變用路者的觀念、習慣，甚至於提升他們的知識。

王小芸：

1. 講習若包含這六大類分項，感覺與教育宣導擺在一起。應該把講習定義成教育就就好了，把宣導的部分暫時排開。講習不算是宣導行為之一，宣導應先跟教育分開。
2. 勞委會在引進外勞的時候，應對外勞做一交通安全常識介紹。
3. 以行政單位而言講習應為違規型態的講習。講習種類首先是要先讓民眾要看得懂，研究團隊有些名詞定義不太清楚。
4. 目前道路交通安全處罰條例在送立法院審議的過程當中，已經對第二十一條增列了一項，針對未滿十八歲沒有駕駛執照駕車者，其法人或法定代理人或監護人應同時接受道路安全講習。而配合民國九〇年要實施行政程序法，道路安全處罰條例第二十四條也配合這個部分來修法，在裡面對講習的規定也做了一些增訂，認為應該強制接受道路安全講習的，應屬於違規性的。而公路主管機關對於道路交通安全法令的重大修正或重要措施必要時得通知職業汽車駕駛人參加道路安全講習，這是屬於非違規型的強制性的講習。其中最重要的一點是說，我們明訂受、吊、註銷駕駛執照，或未領有駕駛執照駕車受處罰者，在重新申請駕駛執照前，應該接受16~24小時的道路安全講習。
5. 道路安全講習並不等於違規講習，可是並非講習就是跟宣導等號，講習應該是有有一些補強駕駛教育的功能。
6. 處罰條例二十四條的規範較偏向約束些規定他一定要來參加講習的人，於法而有依據。
7. 講師的證照建議為一段有效期限。
8. 在研究報告裡面建議道安講習的經費可以藉由財政部就保險費裡提撥一定比例的金額，做為道路安全講習永續經營的經費來源，並與財政部進行溝通。

胡文棟：

1. 道路處罰條例中有關行人、慢車駕駛人的部分，建議研究團隊這個部分納入

分析。

甲、以現行法規而言，研究報告中的名詞跟現行法規所用的些出入。

2. 「矯正」一詞在行政法上是怎麼樣定位的問題。應該與行政法規結合一下，給它下一個明確的定義。
1. 講習是處罰還是教育的部分。應該要做一個相關的厘清。
3. 有關未滿十八歲違規時，監護人應參加講習部分，應探討違規者的關係人要給他講習在學理上是否可行。
4. 有關強制矯正的部分，重度違規是否要用刑事法來處理，也值得做一個研究。
5. 現行法規的架構是可修改的，若認為現行法規有不足的地方，事實上是可以突破的，如建議如何去修我們的處罰條例。
6. 道安講習的定位，若為行政罰，委託可能就涉及到公權力的委託的部分。若本身是教育的話，則可以由民間辦理。
7. 誘因制度中保險費的減免在法理上可能有所抵觸。

李龍文：

1. 對於講習的對象，個人認為六類簡化成三類之後，還要在去掉再教育這一類。因為再教育是不是屬於道安講習的範圍。依照處罰條例第二十四條規定，沒有按照規定接受講習的話要罰鍰。
2. 強制再教育是否要以處罰條例二十四條要去規範，應先探討。
3. 研究目的第一段的那三行建議修改。
4. 道安講習並非因為考照制度不好、駕訓不好才有道安講習。
5. 矯正教育、補充教育、用路人的再教育可劃分為兩類，一類是附帶處分的部分，另一類為補充教育或再教育的部分。這兩類的講習方式、課程內容不一樣，那師資培育的方式可能要有所區別。
6. 研究結果應該要跟實際的客觀環境要有所配合，跟客觀環境差太多的應該要有所篩選；與客觀環境能夠配合，則研究成果出來馬上可以去修法執行。
7. 誘因跟可行性應該要在做一些斟酌。裡面提到可以扣抵或減免違規罰鍰，若以民營方式出現會產生很多流弊。對於扣抵點數方面，參加講習之後以「後功補前過」的方式可行。而購車降低利率不太適合。保險費的減免方面涉及層面太廣，可能不太適合。
8. 建議將國外實施方式，以表列出來。
9. 道安講習制度若欲徹底改變，相配套的講習辦法或處罰條例那些條文要修改，建議提出詳細的立法參考草案。

李克聰：

1. 現在的道安講習效果不彰，而在效果不彰的情況下，我們現在又把它更複雜化了，所以依我的淺見，我們應該改過來，應該更簡化，可能才是一個改善的方法。
2. 第一個就是領駕照之前，可能要接受道安講習才能領照，經過整套的講習，才可能領照、上路。之後，應不在需要接受講習，第二個，唯一的效果就是讓他覺得不方便，去上課就是很不方便因此有喝阻的作用。而喝阻的作用可以用其它的方法來做，而不是只有透過道安講習。
3. 駕駛人領照後，就要靠執法。執法跟教育要來做整合，可是我們現在正好反

過來，執法偏於型式，沒有教育的功能。所以之前靠道安講習，之後靠教育跟執法的整合，讓警察就地去教育他。

4. 道安講習的對象，如果是惡性違規，講習是沒有用的，只有吊扣駕照讓他不能上路。而良性而違規，可能表示他知道的不是很清楚，那我們應該利用講習來教他。
5. 行人違規可參考大陸的方式，在行人違規時要就地作社會服務，勸導其他的交通違規者，這個就是執法跟教育的整合。
6. 道安講習的師資，是否可找尋講課方式較為生動的老師，但配合較高的待遇。

邱三銘：

1. 關於強制補充的部分，新領駕照者包括未上駕訓班，機車新領駕照者也應納入。

陳永安

1. 駕訓班的立場認為講習屬於教育的一環。
2. 可參照日本的方式，將考照時的題目增加。
3. 學習駕駛之學費、考試的門檻應提高。
4. 執行單位的駕訓班是否可改成「駕駛教育協會」。
5. 建議機車在考取駕駛執照前參加講習，或到駕訓班通過上課的認證。

附錄 10 道安講習監理所講師問卷

您好：

本單位受交通部運輸研究所委託辦理「道路交通安全講習現況探討及未來講習之度改善之研究」，為瞭解講師在道安講習授課過程中所面臨之問題及未來改善建議，懇請您撥冗協助填答，以供後續相關研究及研擬改善措施之參考，謝謝您的協助與合作！

國立交通大學運輸研究中心 張新立教授

聯絡人：吳晉光 黃歆嵐 陳忠平

聯絡電話：(03)5712121-57238

◎基本資料

- 1、姓名_____ 性別_____ 生日：__年__月__日
授課年資_____ 任職單位_____ 職稱_____
- 2、道安相關經歷 _____
- 3、請問您擔任講師是屬於專任 兼任
- 4、擔任講師的原因 _____
- 5、目前主要授課科目： _____
- 6、除道安講習授課外，是否曾經有其他授課經驗？
否
是，其授課單位及講授課目為 _____

◎上課前

- 1、課前準備時間？ _____

◎上課中

- 1、授課的科目及內容？ _____
- 2、授課方式？
自行講述 電化教學 二者混合 其他 _____
- 3、授課的教材來源？
監理所提供
自編 其他 _____（請提供上課教材）
- 4、上課學員學習情況？

- 5、師生互動情形？

- 6、是否自行製作學習成果評量表？
是 否
- 7、對現有教材的意見？（目標是否達成、對象是否適合、內容難易度）

- 8、目前的教學困難或瓶頸？

◎上課後

- 1、講習學員的學習成效如何？

2、對授課鐘點費滿意程度？

非常滿意 滿意(請跳答第3題) 普通

不滿意 非常不滿意

3、您認為多少的鐘點費才合理？_____ (元/小時)

◎其他

1、對現在必須參加講習違規項目外，您認為是否需再增加哪些違規項目？

否

是，應增加的違規項目_____

2、現行授課執行上的困難？

3、對講習制度的建議及可改善之處？

4、上級主管單位對道安講習講師是否有監督及考評作業，若有其作法為何？

5、其他建議事項。

感謝您耐心填完此問卷，謝謝您的合作。

附錄 11 道安講習成果評估試調問卷

您好：

本單位受交通部運輸研究所委託辦理「道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究」，為瞭解一般機動車輛駕駛人對於道路交通安全講習教育之態度及危險感認，以做為未來改善講習制度的建議，懇請您撥空填答，謝謝您的協助與合作！

國立交通大學運輸研究中心 張新立教授

聯絡人：吳晉光 黃歆嵐 陳忠平

聯絡電話：(03)5172121-57238

【注意事項】我們誠懇地盼望您能耐心地填完所有題目，請以最直接的反應回答，並在 中打 ，使本研究能對講習制度有更深入之瞭解與分析，以做為未來研擬具體改善方案之依據。

◆ 基本資料

一、性別：(1) 男 (2) 女

二、年齡：_____歲

三、血型：(1) A 型 (2) B 型 (3) AB 型 (4) O 型

四、職業：(1) 工 (2) 商 (3) 服務業 (4) 學生 (5) 軍公教
(6) 自由業 (7) 家管 (8) 其他 _____

五、教育程度：

(1) 小學 (2) 國中 (3) 高中職 (4) 專科 (5) 大學 (6) 研究所以上

六、你此次參加講習是因是 機車違規 還是汽車違規

七、過去二年是否有違規被罰的經驗？(1) 無 (2) 有；_____次

八、過去二年是否有參加過講習？(1) 有；_____次 (2) 無

九、這次參加講習是因為何種違規類型？_____

◆ 講習後測驗

	非常 滿 意 1	同 意 2	普 通 3	不 同 意 4	非 常 不 滿 意 5
1. 你對於上課的教材內容。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 你對於上課的教學方式。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 你對於上課的上課環境。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 你對於上課的時間安排。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 你對於上課的講習時數。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. 你對於上課的課程編排。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. 你對於講師上課教材及內容的豐富性。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. 你認為目前道安講習是以何者為主？ (1) <input type="checkbox"/> 教育 (2) <input type="checkbox"/> 處罰 (3) <input type="checkbox"/> 教育與處罰並重					
9. 你認為道安講習是否可以罰款來取代？(1) <input type="checkbox"/> 可以，多少_____元取代？(2) <input type="checkbox"/> 不可以					
10. 以前你違規時，你是否曾以吊扣駕照來抵銷違規罰款？(1) <input type="checkbox"/> 否，(2) <input type="checkbox"/> 是，違規項目為 _____					

第一部分:態度量表

◆對於下列事件你同意嗎? 請在最接近你的看法□中打√。

	非 常 同 意 1	同 意 2	普 通 3	不 同 意 4	非 常 不 同 意 5
1. 被他人超車後我會心浮氣躁。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 喝一點酒對於開車沒有影響。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 即使前後左右都沒有來車,也不應闖紅燈。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 即使在趕時間,仍不應闖紅、黃燈。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 發生交通事故時應負起責任,不應逃逸以逃避責任。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. 行車遇到老弱婦孺時,應讓其先行。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. 行車時不可隨意往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. 遇到前有慢車阻擋時,我認為鳴喇叭警告是很正常的。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. 找不到停車位,違規停車也是沒辦法的。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. 執勤員警的攔檢會讓我感到很不安。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. 看到其他用路人違規(如闖紅燈、違規停車),我也會想仿效他。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. 如果我會發生車禍往往是路上其他駕駛人造成的。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. 我覺得開慢車的人很令人討厭。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. 我會因為前方塞車而行駛慢車道。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. 我會因為到路邊商家購物而臨時並排停車。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. 有行人在我前方行走時,我會按鳴喇叭。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. 我汽車駕照被吊扣後,我仍會選擇機車當交通工具。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. 我會去注意我的駕照是否過期。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. 我認為即使上高速公路,也不一定要繫安全帶。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. 開車時我會注意該路段的限速。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. 開車時不應與前車保持太遠的距離,以免被超車。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. 路上塞車時,開車走路肩比較快。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. 當平交道柵欄未完全放下前,可快速通過平交道。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. 遵守交通規則的人比較吃虧。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. 煞車失靈,對於我上路並沒有影響。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. 平時不下雨,我不會注意雨刷的狀況。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. 車燈壞了,對於我上路並沒有影響。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. 水箱中冷卻水有無,對於我上路沒有影響。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. 開車前,檢查輪胎與胎壓的狀況是有必要的。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. 行車中車輛有異樣時,對於我開車沒有影響。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. 安全帶壞了無法使用,對上高速公路沒有影響。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	非常 同 意 1	同 意 2	普 通 3	不 同 意 4	非常 不 同 意 5
32. 車輛出了問題，再檢查就可以了。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. 我不會特別注意車底下地上之油漬及水。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. 轉彎或變換車道時，不需每次都使用方向燈。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. 開車時，使用安全帶會比較安全。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. 即使騎機車到巷子口買東西，我仍會戴安全帽。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. 汽車加裝安全氣囊是一件浪費錢的事情。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. 在上路前，我都會稍微檢查一下車輛。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. 買車時，多花點錢加裝安全設備是很值得的。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. 小心開車比加裝一大堆安全設備有效。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. 在速限內開車比較安全。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. 即使駕駛技術很好，行車時仍應保持在速限以下。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. 在白天時開車燈是很蠢的事情。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44. 那些在路上開得很慢的車子對其他人會造成危險。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45. 在重型車輛（如砂石車）旁開（騎）車很危險。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46. 開（騎）車經過學校或社區巷道時，我會注意並禮讓行人。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. 路口綠燈剛變黃燈時，應該加速開過去。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. 開車時，我覺得用大哥大通話很方便。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49. 我會隨時注意其他駕駛人突發的動作。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50. 在晚上開（騎）車使用遠光燈很爽。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51. 天氣不好時，我開（騎）車會特別小心。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
52. 疲勞對開車沒有太大的影響。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
53. 我覺得高速公路的速限太低了。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54. 另一側路口一變紅燈，就可以開過去。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
55. 騎車時用兩段式左轉很浪費時間。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PART II : 風險感認

◆對於下列事件你認為如何？請在最接近你的看法□中打√。

	很 安 全 1	安 全 2	普 通 3	危 險 4	很 危 險 5
1. 心浮氣躁的開車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 喝一點酒後就開車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 當左右都沒有來車直接闖紅燈是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 趕時間而闖紅、黃燈是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 行車時不禮讓老弱婦孺是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. 行車時往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. 我認為閃避執勤員警的攔檢是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. 學他人違規是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. 當車燈壞了，仍繼續開車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. 煞車系統發生故障是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. 雨刷故障是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. 輪胎與胎壓之狀況異常是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. 沒有定期車輛檢查是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. 車底漏油及漏水是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. 安全帶不能繫是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. 行駛中，車輛產生異狀（如異味、聲響）是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. 當平交道柵欄未完全放下前，快速通過平交道是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. 因高速公路上塞車而行走路肩是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. 從右邊超車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. 前方發生了塞車而行駛慢車道是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. 在路邊臨時並排停車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. 向穿越馬路的行人按鳴喇叭是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. 當駕照被吊扣時，仍駕駛交通工具	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. 駕照過期，仍繼續開車	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. 開車超速是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. 與前車的保持適當距離是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. 在重型車輛旁邊（如砂石車）開（騎）車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. 當轉彎或變換車道時，不使用方向燈	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. 騎機車時不戴安全帽是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. 買車時，加裝安全設備是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. 汽車不加裝安全氣囊是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. 開車時，使用安全帶是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. 在上路前不檢查車輛是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	很 安 全 1	安 全 2	普 通 3	危 險 4	很 危 險 5
34. 心浮氣躁對開車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. 在白天開車燈是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. 當綠燈剛變成黃燈時，就加速開過去是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. 開慢車，對其他駕駛人是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. 開車時，使用大哥大是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. 在晚上開（騎）車使用遠光燈是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. 疲勞開車是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. 另一側路口變紅燈時，就加速開過去是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. 騎車時左轉，不用兩段式左轉是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. 在開車時與乘客交談是	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

◆在未來的一個月裡，你可能做下列的事件嗎？請在最符合你的做法中打√。

非 可 不 不 非

常 確 可 常
可 能 定 能 不
能

在未來的一個月裡，你會超速。

在未來的一個月裡，你會闖紅燈。

在未來的一個月裡，你會酒後駕車。

◆你對於違規講習制度的意見為何。

附錄 12 道安講習成果評估事前問卷

您好：

本單位受交通部運輸研究所委託辦理「道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究」，此份問卷為瞭解一般機動車輛駕駛人對於道路交通安全講習教育之態度及危險感認，以做為未來改善講習制度的建議，請您填答以下幾個問題，謝謝您的協助與合作！

國立交通大學運輸研究中心 張新立教授

【聯絡人：吳晉光 黃歆嵐 陳忠平 聯絡電話：(03)5172121-57238】

注意事項：我們誠懇地盼望您能耐心地填完所有的題目，題目本身沒有所謂的對、錯，請您以最快、最直接的方式在隨後的空格□中打勾「√」。

◆對於下列問題您同意嗎？請在最接近您的看法□中打勾√。

	完全 同意	同 意	稍 微 同 意	普 通	稍 微 不 同 意	不 同 意	完 全 不 同 意
您認為參加道安講習對「駕駛道德」有所幫助。							
您認為參加道安講習對「交通法令」有所幫助。							
您認為參加道安講習對「車輛保養」有所幫助。							
您認為參加道安講習對「肇事預防」有所幫助。							
您認為參加道安講習對「安全駕駛」有所幫助。							

◆對於下列問題您同意嗎？請在最接近您的看法□中打勾√。

	完全 同意	同 意	稍 微 同 意	普 通	稍 微 不 同 意	不 同 意	完 全 不 同 意
1. 喝一點酒對於行車沒有影響。							
2. 即使前後左右都沒有來車，也不應闖紅燈。							
3. 行車時，不應隨意往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾。							
4. 遇到前有慢車阻擋時，按喇叭警告是正常的。							
5. 找不到停車位，違規停車也是沒辦法的。							
6. 前方車輛太慢時很令人討厭。							
7. 在路邊購物臨時併排停車一下沒關係。							
8. 按喇叭可以提醒行人走快一點。							
9. 汽車駕照被吊扣後，仍可選擇機車當交通工具。							
10. 開車時不應與前車保持太遠的距離，以免被超車。							

	完全 同意	同 意	稍微 同意	普 通	稍微 不同意	不 同 意	完全 不同意
11. 路上塞車時，走路肩比較快。							
12. 遵守交通規則的人比較吃虧。							
13. 車燈壞了，沒有什麼大不了。							
14. 水箱中的冷卻水不需特別檢查。							
15. 行車中車輛有異味或怪聲時，繼續開應該沒關係。							
16. 安全帶壞了無法使用，對上高速公路沒有影響。							
17. 平時不需定期檢查，車輛出問題再檢查就可以了。							
18. 平常應注意車底下的油漬、水。							
19. 騎機車到巷子口買東西，仍應戴安全帽。							
20. 汽車加裝安全氣囊是一件浪費錢的事情。							
21. 在上路前，應該仔細檢查一下車輛。							
22. 買車時，多花點錢加裝安全設備是很值得的。							
23. 小心開車比加裝一大堆安全設備有效。							
24. 即使駕駛技術很好，行車時應保持在速限以下。							
25. 在大型車（如砂石車、公車）旁開（騎）車很危險。							
26. 經過學校或巷道時，須注意並禮讓行人。							
27. 開（騎）車時用大哥大很方便。							
28. 開（騎）車時有必要隨時注意其他駕駛人突發動作。							
29. 在晚上使用遠光燈很爽。							
30. 疲勞對開車沒有太大的影響。							
31. 騎機車時兩段式左轉很浪費時間。							

◆對於下列事件您認為與安全關係如何？請在最接近您的看法□中打勾√。

	非常 安全	安 全	有 點 安 全	普 通	有 點 不 安 全	不 安 全	非常 不 安 全
1. 心浮氣躁的開車：							
2. 當前後左右都沒有來車時，直接闖紅燈：							
3. 行車時不禮讓老弱婦孺：							
4. 行車時往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾：							
5. 躲避執勤員警的攔檢：							
6. 學他人違規：							
7. 雨天開車時雨刷故障：							
8. 輪胎與胎壓異常：							
9. 沒有定期車輛保養：							
10. 車底漏油及漏水：							
11. 安全帶無法正常使用：							
12. 車輛行駛中產生異味或怪聲：							
13. 前方塞車而行駛慢車道：							
14. 在路邊臨時併排停車：							
15. 向穿越馬路的行人鳴按喇叭：							
16. 當駕照被吊扣時，仍繼續使用車輛：							
17. 駕照過期仍繼續開車：							
18. 開車超速：							
19. 在大型車輛旁邊（如砂石車、公車）開（騎）車：							
20. 轉彎或變換車道時使用方向燈：							
21. 騎機車時不戴安全帽：							
22. 汽車加裝安全氣囊：							
23. 在上路前不檢查車輛：							
24. 開車時使用大哥大（行動電話）：							
25. 晚上開（騎）車使用遠光燈：							
26. 疲勞開車：							
27. 另一側路口變紅燈時，立即加速啟動穿越：							
28. 騎機車採用兩段式左轉：							
29. 開車時與乘客交談：							

◆ 基本資料

一、姓名：_____

二、性別：(1) 男 (2) 女

三、年齡：_____歲

四、血型：(1) A型 (2) B型 (3) AB型 (4) O型五、職業：(1) 工 (2) 商 (3) 服務業 (4) 學生(5) 軍公教 (6) 自由業 (7) 家管 (8) 其他_____六、教育程度：(1) 小學(肄、畢)業 (2) 國中(肄、畢)業(3) 高中、職(肄、畢)業 (4) 專科(肄、畢)業(5) 大學(肄、畢)業 (6) 研究所以上七、您此次參加講習的原因是 (1) 機車違規 (2) 汽車違規

八、這次參加講習是何種違規類型：

(1) 違規肇事而吊扣駕照 (2) 酒後駕車、吸食藥品或拒絕檢測(3) 機車危險駕車或製造噪音 (4) 闖越鐵路平交道(5) 六個月內違規記點共達六點以上(6) 違反經地方公路主管機關公告之違規項目_____九、過去二年是否有違規被處罰的經驗？ (1) 無 (2) 有；_____次十、過去二年是否有參加過講習？ (1) 無 (2) 有；_____次

十一、填表日期？_____月_____日

◆ 行前測驗

1. 您認為目前道安講習的性質是以何者為主？

(1) 教育 (2) 處罰 (3) 教育與處罰並重

2. 您認為道安講習是否可以罰款來取代？

(1) 不可以 (2) 可以，多少_____元取代

3. 您的駕照是否曾被他人用來易處吊扣來抵銷罰款？

(1) 否 (2) 是，違規項目為_____

4. 您否曾以他人駕照易處吊扣來抵銷罰款？

(1) 否 (2) 是，違規項目為_____

附錄 13 道安講習成果評估事後問卷

您好：

本單位受交通部運輸研究所委託辦理「道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究」，此份問卷為瞭解一般機動車輛駕駛人對於道路交通安全講習教育之態度及風險感認，以做為未來改善講習制度的建議，請您填答以下幾個問題，謝謝您的協助與合作！

國立交通大學運輸研究中心 張新立教授

【聯絡人：吳晉光 黃歆嵐 陳忠平 聯絡電話：(03)5712121-57238】

注意事項：我們誠懇盼望您能耐心地填完所有題目，題目本身並無對錯，請您以最快、最直接的反應回答，並在□中打√，我們才能對講習制度有正確的剖析及瞭解，並根據結果提出具體的改善建議。

◆講習後測驗

	完全 滿意	滿 意	稍 微 滿 意	普 通	稍 微 不 滿 意	不 滿 意	完全 不 滿 意
1. 您對於上課的教材內容。							
2. 您對於上課的教學方式。							
3. 您對於上課的上課環境。							
4. 您對於上課的時間安排。							
5. 您對於上課的講習的時數。							
6. 您對於上課的課程的編排。							
7. 您對於講師上課教材及內容的豐富性。							

◆對於下列事您認為與安全關係如何？請在最接近您的看法□中打√。

	非常 安全	安 全	有 點 安 全	普 通	有 點 不 安 全	不 安 全	非常 不 安 全
1. 前方塞車而行駛慢車道：							
2. 在路邊臨時併排停車：							
3. 向穿越馬路的行人鳴按喇叭：							
4. 當駕照被吊扣時，仍繼續使用車輛：							
5. 駕照過期仍繼續開車：							
6. 開車超速：							
7. 開車時使用大哥大（行動電話）：							

事後

	非常 安全	安 全	有 點 安 全	普 通	有 點 不 安 全	不 安 全	非 常 不 安 全
8. 晚上開(騎)車使用遠光燈:							
9. 疲勞開車:							
10. 另一側路口變紅燈時,立即加速啟動穿越:							
11. 騎機車採用兩段式左轉:							
12. 開車時與乘客交談:							
13. 在大型車輛旁邊(如砂石車、公車)開(騎)車:							
14. 轉彎或變換車道時使用方向燈:							
15. 騎機車時不戴安全帽:							
16. 汽車加裝安全氣囊:							
17. 在上路前不檢查車輛:							
18. 雨天開車時雨刷故障:							
19. 輪胎與胎壓異常:							
20. 沒有定期車輛保養:							
21. 車底漏油及漏水:							
22. 安全帶無法正常使用:							
23. 車輛行駛中產生異味或怪聲:							
24. 心浮氣躁的開車:							
25. 當前後左右都沒有來車時,直接闖紅燈:							
26. 行車時不禮讓老弱婦孺:							
27. 行車時往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾:							
28. 躲避執勤員警的攔檢:							
29. 學他人違規:							

事後

(背面還有題目)

◆對於下列問題您同意嗎？請在最接近您的看法□中打勾√。

	完全 同意	同 意	稍 微 同 意	普 通	稍 微 不 同 意	不 同 意	完 全 不 同 意
1. 車燈壞了，沒有什麼大不了。							
2. 水箱中的冷卻水不需特別檢查。							
3. 行車中車輛有異味或怪聲時，繼續開應該沒關係。							
4. 安全帶壞了無法使用，對上高速公路沒有影響。							
5. 平時不需定期檢查，車輛出問題再檢查就可以了。							
6. 平常應注意車底下的油漬、水。							
7. 在路邊購物臨時併排停車一下沒關係。							
8. 按喇叭可以提醒行人走快一點。							
9. 汽車駕照被吊扣後，仍可選擇機車當交通工具。							
10. 開車時不應與前車保持太遠的距離，以免被超車。							
11. 路上塞車時，走路肩比較快。							
12. 遵守交通規則的人比較吃虧。							
13. 在大型車(如砂石車、公車)旁開(騎)車很危險。							
14. 經過學校或巷道時，須注意並禮讓行人。							
15. 開(騎)車時用大哥大很方便。							
16. 開(騎)車時有必要隨時注意其他駕駛人突發動作。							
17. 在晚上使用遠光燈很爽。							
18. 疲勞對開車沒有太大的影響。							
19. 騎機車時兩段式左轉很浪費時間。							
20. 騎機車到巷子口買東西，仍應戴安全帽。							
21. 汽車加裝安全氣囊是一件浪費錢的事情。							
22. 在上路前，應該仔細檢查一下車輛。							
23. 買車時，多花點錢加裝安全設備是很值得的。							
24. 小心開車比加裝一大堆安全設備有效。							
25. 即使駕駛技術很好，行車時應保持在速限以下。							
26. 喝一點酒對於行車沒有影響。							

	完全 同意	同 意	稍 微 同 意	普 通	稍 微 不 同 意	不 同 意	完 全 不 同 意
27. 即使前後左右都沒有來車，也不應闖紅燈。							
28. 行車時，不應隨意往窗外吐痰、丟煙蒂及垃圾。							
29. 遇到前有慢車阻擋時，按喇叭警告是正常的。							
30. 找不到停車位，違規停車也是沒辦法的。							
31. 前方車輛太慢時很令人討厭。							
32. 在未來的一個月裡，您不會超速							
33. 在未來的一個月裡，您不會闖紅燈							
34. 在未來的一個月裡，您不會酒後駕車							

◆基本資料

一、姓名：_____

二、性別：(1) 男 (2) 女

三、年齡：_____歲

四、血型：(1) A型 (2) B型 (3) AB型 (4) O型

五、職業：(1) 工 (2) 商 (3) 服務業 (4) 學生
(5) 軍公教 (6) 自由業 (7) 家管 (8) 其他_____

六、教育程度：(1) 小學(肄、畢)業 (2) 國中(肄、畢)業
(3) 高中、職(肄、畢)業 (4) 專科(肄、畢)業
(5) 大學(肄、畢)業 (6) 研究所以上

七、您此次參加講習的原因是 (1) 機車違規 (2) 汽車違規

八、這次參加講習是何種違規類型：

(1) 違規肇事而吊扣駕照 (2) 酒後駕車、吸食藥品或拒絕檢測

(3) 機車危險駕車或製造噪音 (4) 闖越鐵路平交道

(5) 六個月內違規記點共達六點以上

(6) 違反經地方公路主管機關公告之違規項目_____

九、過去二年是否有違規被處罰的經驗？(1) 無 (2) 有；_____次

十、過去二年是否有參加過講習？(1) 無 (2) 有；_____次

十一、此次為越區講習 (1) 否 (2) 是

十二、填表日期？_____月_____日

十三、請問您每年平均駕駛_____里程數_____公里（以違規車種為主）

十四、請問您在最近一年內（含未報案）曾經發生過幾次交通事故：_____次；
其中僅有財務損失：_____次；輕傷_____次；重傷_____次；死亡_____次；
每次平均損失_____元（以違規車種所發生之事故為主）

附錄 14 道安講習制度研擬專家學者問卷

您好：

本中心接受交通部運輸研究所委託辦理「道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究」，研擬未來道安講習制度的方案，欲藉由專家學者之專業能力，以問卷調查的方式做為未來制定方案之參考。

為便於後續相關研究進行，希望您將問卷填妥之後，於9月4日「道安講習專家學者座談會」當日，將問卷交與本中心之服務人員，謝謝您的協助！

國立交通大學運輸研究中心 張新立 吳宗修 王國川

聯絡人：吳晉光 黃歆嵐 陳忠平 陳鴻文 敬上

聯絡電話：(03) 5712121-57238

第一部分：問卷說明

1.1 講習類型

本研究小組將未來講習類型共分為七類，請您依照自己的意見，將各種講習的類型，分別依據實施的對象、時間及地點、執行單位、師資及經費來源等選擇最適合的方案。

1.2 對象

本欄以複選的方式進行，請您根據各種講習的類型，選擇最適合的講習對象。而講習類型為強制矯正（表1）及鼓勵矯正（表2）者，其對象僅包含交通違規者，請您於附表1中選擇適合參加講習的違規類型，或於附表1之其他欄中填答適合參加講習的交通違規類型，以提供本研究小組參考。

1.3 講習實施時間及地點

本欄請您依講習應舉辦之時機、地點（以下簡稱時地），配合上述講習的類型及對象，以優先順序填入空白欄中，各時地之解釋名詞請參考附表2之說明。

1.4 執行單位

本欄請您配合上述講習的類型、對象及實施時地，選擇適合的講習執行單位，以優先順序填入空白欄中。

1.5 師資來源

本欄請您選擇講習適合之師資來源，配合上述講習的類型、對象、實施時地及執行單位，以優先順序填入空白欄中。

1.6 經費來源

本欄請您選擇講習適合之經費來源，配合上述講習的類型、對象、實施時間及地點、執行單位及師資來源，以優先順序填入空白欄中。

第二部分 填寫範例

類型	強制矯正 因違反交通安全相關法規，而需強制進行講習的類型	請依優先 順序排列
對象	交通違規者；請參考附表 1 (複選)	1, 15
時地	(1) 即時就地 (2) 定時定點 (3) 定點不定時 請參考附表 2	1 2 3
執行單位	(1) 公辦公營 (2) 公辦民營 (3) 民營 建議執行單位：監理所、駕訓班	3 2 1
師資來源	(1) 從現行教師培育制度中培育 (2) 透過公正考試制度 擬選 (3) 透過公私立機構培訓 (4) 由現職公務人員培訓	1 2 3 4
經費來源	(1) 全部自費 (2) 部分自費 (3) 免費	3 2 1

第三部分：「未來道安講習制度」專家學者調查問卷

表 1 強制矯正類型

類型	強制矯正 因違反交通安全相關法規，而需強制進行講習的類型	請依優先 順序排列
對象	交通違規者；請參考附表 1 (複選)	
時地	(1) 即時就地 (2) 定時定點 (3) 定點不定時 請參考附表 2	
執行單位	(1) 公辦公營 (2) 公辦民營 (3) 民營 建議執行單位：	
師資來源	(1) 從現行教師培育制度中培育 (2) 透過公正考試制度 擬選 (3) 透過公私立機構培訓 (4) 由現職公務人員培訓	
經費來源	(1) 全部自費 (2) 部分自費 (3) 免費	

表 2 鼓勵矯正型

類型	鼓勵矯正 因違反交通安全相關法規，而需鼓勵進行講習的類型	請依優先 順序排列
對象	交通違規者；請參考附表 1 (複選)	
時地	(1) 即時就地 (2) 定時定點 (3) 特定時機 (4) 隨時隨地 (5) 定時不定點 (6) 定點不定時；請參考附表 2	
執行單位	(1) 公辦公營 (2) 公辦民營 (3) 民營 建議執行單位：	
師資來源	(1) 從現行教師培育制度中培育 (2) 透過公正考試制度擬 選 (3) 透過公私立機構培訓 (4) 由現職公務人員培訓	
經費來源	(1) 全部自費 (2) 部分自費 (3) 免費	

表 3 強制補充型

對象	(1) 新領駕照者 (2) 重領駕照者 (3) 換領駕照者 (4) 大型車輛駕駛人 (含危險物品運送者) (5) 職業駕駛者 (複選)	
時地	(1) 定時定點 (2) 定點不定時；請參考附表 2	
執行單位	(1) 公辦公營 (2) 公辦民營 (3) 民營 建議執行單位：	
師資來源	(1) 從現行教師培育制度中培育 (2) 透過公正考試制度擬選 (3) 透過公私立機構培訓 (4) 由現職公務人員培訓	
經費來源	(1) 全部自費 (2) 部分自費 (3) 免費	

表 4 鼓勵補充型

對象	(1) 新領駕照者 (2) 重領駕照者 (3) 換領駕照者 (4) 大型車輛駕駛人 (含危險物品運送者) (5) 職業駕駛者；(複選)	
時地	(1) 即時就地 (2) 定時定點 (3) 特定時機 (4) 隨時隨地 (5) 定時不定點 (6) 定點不定時；請參考附表 2	
執行單位	(1) 公辦公營 (2) 公辦民營 (3) 民營 建議執行單位：	
師資來源	(1) 從現行教師培育制度中培育 (2) 透過公正考試制度擬選 (3) 透過公私立機構培訓 (4) 由現職公務人員培訓	
經費來源	(1) 全部自費 (2) 部分自費 (3) 免費	

表 5 強制再教育型

對象	(1) 大型車輛駕駛人 (含危險物品運送者) (2) 高齡者 (3) 外籍勞工 (4) 身心障礙者 (5) 公司團體 (6) 外籍人士；(複選)	
時地	(1) 定時定點 (2) 定點不定時；請參考附表 2	
執行單位	(1) 公辦公營 (2) 公辦民營 (3) 民營 建議執行單位：	
師資來源	(1) 從現行教師培育制度中培育 (2) 透過公正考試制度擬選 (3) 透過公私立機構培訓 (4) 由現職公務人員培訓	
經費來源	(1) 全部自費 (2) 部分自費 (3) 免費	

表 6 鼓勵再教育型

類型	鼓勵再教育 針對某特定族群，鼓勵其接受講習的類型	請依優先 順序排列
對象	(1) 大型車輛駕駛人(含危險物品運送者) (2) 高齡者(3) 外籍勞工 (4) 身心障礙者(5) 公司團體 (6) 外籍人士(7) 一般民眾；(複選)	
時地	(1) 定時定點(2) 特定時機(3) 隨時隨地 (4) 定時不定點(5) 定點不定時； <u>請參考附表 2</u>	
執行單位	(1) 公辦公營(2) 公辦民營(3) 民營 <u>建議執行單位：</u>	
師資來源	(1) 從現行教師培育制度中培育(2) 透過公正考試制度擬選(3) 透過公私立機構培訓(4) 由現職公務人員培訓	
經費來源	(1) 全部自費(2) 部分自費(3) 免費	

其他：請您將您寶貴的意見於下列空白欄中以條列方式列出

附表 1 汽車駕駛人違規記點行為一覽表

編號	違反事件	記點數
1	汽車裝載貨物超過核定之總重量者	二
2	裝載貨物超過規定之長度、寬度、高度者	二
3	裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高，而未請領臨時通行證，或未懸掛危險標識者	二
4	裝載危險物品，未請領臨時通行證，或不遵守有關安全之規定者	二
5	聯結車輛之裝載，不依規定者	二
6	裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者	二
7	裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高情形或裝載危險物品時，未隨車攜帶臨時通行證，或未依規定路線、時間行駛者	二
8	一、酒精濃度過量。 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。 三、拒絕接受為前二款測試之檢定。 四、患病足以影響安全駕駛。	二
9	機器腳車駕駛人，在道路上蛇行，或僅以後輪著地，或以其他危險方式駕車，或拆除消音器，或以其他方式造成噪音者	三
10	行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者	三
11	不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越平交道者	三
12	在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過者	三
13	在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車者	三
14	汽車駕駛人，駕駛汽車有違反本條例之行為，經交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止時，不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者	三
15	其他	
16	其他	
17		
18		

附表 2 講習時間地點說明表

類型	說明
即時就地 (行人、慢車)	道路使用者於違規取締此刻，立即施以講習，使駕駛人瞭解本身違規項目
定時定點 (違規、記點、...)	道路違規使用者由監理機關根據其重大違規項目或違規記點等資料，通知於特定時間及地點，至所屬監理機關接受一定時數的道路安全講習
特定時機 (核發駕照、換照...)	駕駛人換照時或新領照時，根據駕駛人換照期間違規總點數施以不同時間之道路安全講習
隨時隨地 (網路教學)	透過網路之便利性，突破空間與時間的限制，可使道路使用者於任何時地上網學習道路安全相關知識，
定時不定點 (遠距教學)	此屬性是於特定時段，供民眾選擇收看或收聽的教育機會，如電視台以交通安全為主或探討交通安全問題的節目、廣播電台等。
定點不定時 (特定族群、公司行號)	由各公司行號或公會等團體根據本身需要或特性，不定期舉辦交通安全相關課程

附錄 15 交通安全成效評估模式

第一階段台北市酒後駕車肇事模式 1、2 如下所示：

$$Q = \alpha \times P^\beta \dots\dots\dots \text{模式 1}$$

$$Q = \nu \times D^\omega \dots\dots\dots \text{模式 2}$$

其中

Q 為酒後駕車肇事件數：以「台北市列管（死亡及重傷）交通事故統計分析」中酒後駕車該項 (L) 為準，資料來源為台北市交通資料快報；

P 為台北市酒後駕車道安講習實際報到人數，因台北市自民國八十六年十二月起開始針對酒後駕駛違規者進行講習，故在八十六年十二月之前的講習人數為 0。

D 為政策類別變數：D 值為 1 表示有實行酒後駕車違規講習；D 值為 0 表示沒有實行酒後駕車違規講習；

$\alpha, \beta, \omega, \nu$ 為模式參數；

上列函數若以 log 轉換，即為 Log-linear 函數，如下式所示：

$$\log Q = \log(\alpha) + \beta \log(P) \dots\dots\dots (1)$$

$$\log Q = \log(\nu) + \omega \log(D) \dots\dots\dots (2)$$

同樣以 SAS 軟體進行參數校估，在整體模式的適配性方面，檢定結果顯示此模式適配的情況良好，在各別參數校估方面，由表 1 可知「是否辦理道安講習」、「講習報到人數」在分別在 0.05 及 0.001 的信心水準下皆達顯著水準，其與自變數酒後駕車之肇事件數呈現負向關係，顯示酒後駕車講習舉辦後，酒後駕車之肇事件數亦有減少的趨勢，除此之外，當參加講習的人數越多時，肇事件數亦會減少，顯示講習舉辦的規模對於肇事案件會產生正面的影響。

表 1 模式 1、2 之模式參數估計表

參數	估計值	標準差	Chi-square	P-value
參與酒後駕車講習人數 (p)	-0.0004	-0.0002	4.0811*	0.0434
是否辦理講習 (D)	-1.0306	-0.2380	18.7498**	0.0001

註：(1) *表在 0.05 的信心水準下呈顯著關係

(2) **表在 0.001 的信心水準下呈顯著關係

由第一階段瞭解道安講習的舉辦對於酒後駕車肇事件數會有顯著的影響之

後，本研究在第二階段接續探討執法與肇事之間的關係，第二階段台北市酒後駕車肇事模式1'如下所示：

$$Q = \kappa \times R^\gamma \dots\dots\dots \text{模式1'}$$

其中

Q 為酒後駕車肇事件數：以「台北市列管（死亡及重傷）交通事故統計分析」中酒後駕車該項（L）為準，資料來源為台北市交通資料快報；

R 為酒後駕車違規舉發件數：以「台北市舉發違反道路管理事件」中「酒後駕駛舉發件數」該項為準，資料來源為台北市交通資料快報；

κ, γ 為模式參數；

上列函數若以 log 轉換，即為 Log-linear 函數，如下式所示：

$$\log Q = \log(\kappa) + \gamma \log(R) \dots\dots\dots (4.3)$$

表 2 模式1'肇事率模式參數估計表

參數	估計值	標準差	Chi-square	P-value
酒後駕車違規舉發件數(R)	-0.0008	0.0001	50.3743***	0.0001

註：***表在 0.001 的信心水準下呈顯著關係

本研究以 SAS 軟體進行參數校估，在整體模式的適配性方面，檢定結果顯示此模式適配的情況良好，在各別參數校估方面，由表 2 可知「酒後駕車違規舉發件數」在 0.001 的信心水準下皆達顯著水準，結果顯示執法力與肇事件數間呈現明顯的負向關係，換言之，當執法單位對於酒後駕車違規取締較為嚴格時，相對地因酒後駕車而死亡或重傷的案件亦相對較少，由此可瞭解執法力的強弱對於道路交通安全具有顯著的影響力。

本研究在第三階段加入時間趨勢變數，並將第一、二階段的研究變數結合，以探討肇事件數與道安講習相關變數、違規率及時間趨勢之間的關係。因此第三階段台北市酒後駕車肇事模式1''及模式2''如下所示：

$$Q = \alpha \times P^\beta \times R^\gamma \times T^\phi \dots\dots\dots \text{模式1''}$$

$$Q = \nu \times D^\omega \times R^\gamma \times T^\phi \dots\dots\dots \text{模式2''}$$

其中

Q 為酒後駕車肇事件數：以「台北市列管（死亡及重傷）交通事故統計分析」中酒後駕車該項（L）為準，資料來源為台北市交通資料快報；

P 為台北市酒後駕車道安講習實際報到人數，因台北市自民國八十六年十二月起開始針對酒後駕駛違規者進行講習，故在八十六年十二月之前的講習人數為 0。

R 為酒後駕車違規舉發件數：以「台北市舉發違反道路交通管理事件」中「酒後駕駛舉發件數」該項為準，資料來源為台北市交通資料快報；

D 為政策類別變數：D 值為 1 表示有實行酒後駕車違規講習；D 值為 0 表示沒有實行酒後駕車違規講習；

T 為時間趨勢變數；

$\alpha, \beta, \gamma, \omega, \nu, \varphi$ 為模式參數；

上列函數若以 log 轉換，即為 Log-linear 函數，如下式所示：

$$\log Q = \log(\alpha) + \beta \log(P) + \gamma \log(R) + \varphi \log(T) \dots\dots\dots (4.4)$$

$$\log Q = \log(\nu) + \omega \log(D) + \gamma \log(R) + \varphi \log(T) \dots\dots\dots (4.5)$$

本研究以 SAS 軟體進行參數校估，在整體模式的適配性方面，檢定結果顯示此模式適配的情況良好。在個別變數的校估方面，模式 1" 的估計結果如表 3，時間趨勢變數及酒後駕車違規舉發件數二變數在 0.001 的信心水準下具有顯著的關係，而參與酒後駕車講習人數在 0.05 的信心水準下呈現顯著。模式 2" 估計結果如表 4，時間趨勢變數及酒後駕車違規舉發件數二變數分別在 0.01 及 0.001 的信心水準下具有顯著的關係，而講習的舉辦與否並沒有顯著的關係。

表 3 模式 1" 肇事率模式參數估計表

參數	估計值	標準差	Chi-square	p-value
參與酒後駕車講習人數 (p)	0.0004	0.0002	5.1183*	0.0284
酒後駕車違規舉發件數(R)	-0.0007	0.0001	25.3573***	0.0001
時間趨勢(T)	-0.5626	0.1384	16.5252***	0.0001

表 4 模式 2" 肇事率模式參數估計表

參數	估計值	標準差	Chi-square	p-value
是否辦理道安講習(D)	0.3156	0.4526	0.4863	0.4856
酒後駕車違規舉發件數(R)	-0.0007	0.0001	25.1930***	0.0001
時間趨勢(T)	-0.5132	0.1939	7.0058**	0.0081

註：(1) *表在 0.05 的信心水準下呈顯著關係
 (2) **表在 0.01 的信心水準下呈顯著關係
 (3) ***表在 0.001 的信心水準下呈顯著關係

由模式1"、2"可發現，「酒後駕車之肇事件數」與「時間」及「酒後駕車違規舉發件數」間具有明顯的負向關係，也就是說，酒後駕車之肇事件隨時間的增加有遞減的趨勢，且當酒後駕車之違規舉發數越多時，肇事案件亦相對較少，換言之，當警察人員對於酒後駕車違規駕駛人之執法較為嚴厲時，駕駛者因酒後駕車而肇事的機會就會較低。然而，「講習人數」及「是否辦理講習」二項變數卻與預期的結果不盡相同，在模式1"中，雖然「講習人數」在0.05的信心水準下顯著，但卻與酒後駕車之肇事件數呈現正向關係，也就是當講習人數越多時，酒後肇事件數亦會越多；在模式2"中，「是否辦理道安講習」與酒後駕車之肇事件數間不具有顯著關係，此種現象可由變數間之高度相關性來解釋之。由酒後駕車肇事模式相關係數表5可知，「講習報到人數」及「是否辦理道安講習」二變數與「時間趨勢變數」間具高度相關，其相關係數分別為0.579、0.862，在0.01的信心水準下呈現顯著關係，導致「講習報到人數」及「是否辦理道安講習」這二個變數在模式中的效果被「時間趨勢」變數所蓋過，而呈現符號不一致或是不顯著的情況。

表5 酒後駕車肇事模式相關係數表

變數名稱	實際參加酒後駕車講習人數	道安講習舉辦與否	年	酒後駕車數
實際參加酒後駕車講習人數	1.000	.726**	.579* *	.278
道安講習舉辦與否	.726**	1.000	.862* *	.322*
年	.579**	.862**	1.000	.297*
酒後駕車數	.278	.322*	.297*	1.000

註：(1) *表在0.05的信心水準下呈顯著關係

(2) **表在0.01的信心水準下呈顯著關係

附錄 16 期末簡報審查意見表

出席單位及人員意見	合作單位答覆說明	運研所審查意見
<p>(一) 林池主任</p> <p>1. 附錄 7 訪談對象姓名誤植，請修正。</p> <p>2. 高速公路違規行為嚴重，且嚴重影響安全，應列入講習；另高速公路許多管制措施或監控系統亦可列入講習內容。</p> <p>3. 酒醉駕車違規並非由醫療機構矯正，而須駕訓班對於駕駛人的行為規範方能有效。</p> <p>4. 義交之指揮亦可考量列入講習對象。</p> <p>5. 道安會對於防制酒醉之電視宣導時間較短，該會應考量另行製作較長之教材。</p> <p>6. 道安講習課程設計時數不宜過長，應以一天為原則，而汽訓中心與駕訓班均能作為執行單位；另警政單位如交通大隊亦應考量其執行道安講習之可能性。</p> <p>7. 未來對於講師之培養應考量由教育單位辦理。</p>	<p>1. 已修正。</p> <p>2. 已納入修正參考。</p> <p>3. 已納入參考。</p> <p>4. 已納入修正參考。</p> <p>5. 建請道安委員會辦理。</p> <p>6. 本研究認為講習時數，應依據不同對象給予不同長短時數。</p> <p>7. 同意將教育單位納入講師培訓機構。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p> <p>4. 悉</p> <p>5. 悉</p> <p>6. 悉</p> <p>7. 悉</p>
<p>(二) 陳子儀教授</p> <p>1. 有關道安講習課程設計方面：</p> <p>(1) 交通安全教育課程須具體且有理論根據為宜。</p> <p>(2) 交通安全教育係促使學員學習正確理念與價值觀，用科學方式顯示其原因與結果引導學員思考與理解（用推理而非死背），促使改變錯誤觀念與價值觀方有效，不能以說教方式或以條文命令方式施教。</p> <p>(3) 本研究案將課程細分後，部份課程似難於連貫說明，對學員的學習效果應該有影響。</p> <p>(4) 課程中的建立道德觀、倫理與法治觀念（第 120 頁及第六章各表），其課程內容如何設計？學員接受程度如何？是否曾經評估過，會不會又呈現如本研究案結論第八項、第十項（第 167 頁）同一效果。</p> <p>2. 對本研究案講習方式方面，第 43 頁，「六、講習方式；...可增加真實車禍實例，高速碰撞體驗，...以增強學員對肇事後果的認知乙項」，是否妥當，請考慮。個人對此看法不但不可行且相當危險。</p> <p>3. 對本研究講習教材方面，第 43 頁，「七、講習教材；...可由現有講師教材中選拔優良教材，或由民間出版教材由公路局或交通部組成評選小組公開評選較適合講習的整套教材等乙項」，請再考量是否可行。教材原本應依據教育目的和教育目標撰寫，最好尚須實驗再修訂，而採拼湊方式編輯，其結果是否又回到本研</p>	<p>1. 限於研究時間，本研究僅能提出課程規劃方向，對於課程理論，宜建請相關專家學者共同研議。</p> <p>(2) 已納入修正參考。</p> <p>(3) 本研究所提出之課程科目，僅提供未來講習參考，實際上課科目，宜由主管機關邀請相關專家學者共同研議。</p> <p>(4) 已納入修正參考。</p> <p>2. 已將內容修正。</p> <p>3. 已納入修正參考。</p> <p>4. 已修正。</p> <p>5. (1)(2)(3)(4) 已修正。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p> <p>4. 悉</p> <p>5. 悉</p>

<p>究案結論狀態。</p> <p>4. 研究內容與工作項目方面，第3頁第1.3節說明文獻回顧採用日本、美國、法國做比較，與合作計畫書中明列日本、美國、德國或英國有所差異，請修正。</p> <p>5. 請參考修正部份：</p> <p>(1)第8頁第2.1節第二行前端「...駕駛技術的傳授」。是否修正為「...基本駕駛操作及一般性之駕駛技能的傳授」。</p> <p>(2)第8頁第2.1節第二行後端「...駕駛習慣養成...」，這句話似有疑義。汽車因部分構造不同，其駕駛操作必須作改變，當養成駕駛習慣後，似易發生事故，可否修正為「熟練」，請參考。</p> <p>(3)第8頁第2.1節第11行，「認識車輛結構與維護」是否修正為「認識車輛構造與作用」較適宜，請參考。</p> <p>(4)第11頁第2.4節個體風險理論；該理論雖能運用於運輸安全管理上，而亦可以運用於道安制度上。當風險機率高者，應排除於汽車駕駛群外才合理，各國都採此方式。就如第166頁結論第二點，這一類列於「強制治療型功能」不但須耗費較長時間，從成本與矯正後之效果作思考，應相當困難，此部份是否加以重新考量。</p>		
<p>(三) 陳金盛主任秘書</p> <p>1. 目前監理單位辦理講習兩大困難在於經費與場地兩項，委託民間辦理確實值得考量，然本研究對於經費籌措的具體內容與相關條文修訂較為缺乏，請修正。</p> <p>2. 配合處罰條例修正有關道安講習增加吊註銷駕照與無照駕駛欲考照者，必須先經16-24小時道安講習，相關配套措施如何，研究中請考量配合納入。</p> <p>3. 目前有關行人與慢車違規可選擇講習或罰鍰，此方式是否合理？請考量由員警舉發時視情節輕重加以裁量之可行性。</p>	<p>1. 已將具體內容及相關條文修正表，於第七章說明。</p> <p>2. 本研究將該類型講習納入強制矯正型講習。</p> <p>3. 建請主管機關考量。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p>
<p>(四) 道安委員會</p> <p>1. 首先感謝運研所在本年度有限的預算內進行道路交通安全講習制度之探討及改善措施之研究案。</p> <p>2. 研究單位很努力在描繪理想的道安講習藍圖，就學術研究而言，有其跨越現況之勇氣，雖然與執行單位之構想有其差距，但有理想的構想及創意，仍是可取用，只要有適當的銜接橋樑(媒介)，仍是可以由執行單位來逐步推動。就好像現狀與理想中間存有一道鴻溝，如何讓執行單位到達彼岸，如何順利跨越，希望研究單位能透過具體修正條文的呈現及如何在相關的法源上生根等，(譬如向民眾收費或委託民間辦理等應在處罰條例或公路法等相關母法中，以那一條款</p>	<p>1. 本研究已再將建議修正調整項目納入第七章修正。</p> <p>2. 已納入參考。</p> <p>3. 已納入參考。</p> <p>4. 在有限的研究時間下，本研究已將部分執行項目建議作法，納入第七章修正內容。</p> <p>5. 已將未來講習可能產生之優缺點</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p> <p>4. 悉</p>

<p>配合修正，修正具體條文對照表等。)，使理想理論與執行面獲得妥當引導或橋樑，來加以付諸實施，或透過要求修正條文的提出，激發研究單位檢視所提構想其推動的阻力及達成的機率，並將推動執行可能面臨之助力、阻力及優缺點加以評析，使執行單位能於事前瞭解俾作為政策是否形成之參考依據。如果落差過大，建議調整修正，否則本研究將失去其參考與執行之價值。</p> <p>3. 教育與宣導雖是一體之兩面，但在研究報告要將講習加以定位時，本會仍建議以法律之有無約束之必要性，將教育與宣導分列二項課題分案探討較為適宜。</p> <p>4. 針對上述看法，建議研究單位能配合現狀、近期立法院修法將實施之變革(如講習法源生根、未成年之汽車駕駛人法定監護人或代理人同時接受講習及飆車競速應接受講習等)及未來推動的理想，提出「立即改善措施」之可行作法，及「未來配合之改善措施」等二階段作法，同時提出配合修法之修正條文對照表，供執行單位立即參考配合修法付諸執行。至於未來之作法，在報告中所提及之制訂「道路交通安全教育實施辦法」、「民營道路交通安全講習機構管理辦法」、及師資之研習課程課目及時數及師資評鑑方法等，也建議將雛形提出，而非僅有空洞的名詞產生。也許研究單位表示，本研究案無法將上述各項一一涵蓋，本會建議在報告中務必將現況、立即可採行改善措施及修正條文對照表詳細表達，至於無法列出部分，亦應明白交待為何無法列出之背景及理由，使參閱本報告的人員，能立即瞭解理想與執行面，尚存在之努力及想像空間。</p> <p>5. 在研究報告中，對道安講習並無優點表達，僅有缺點，本單位虛心接受，但在擬議中之未來理想作法，可能產生之優缺點，建議也能以表列方式加以提出，譬如：配合特定行為講習有不同的課程，講習時間之彈性、講習地點之指定、或代訓制度是否存在等。</p> <p>6. 配合行政程序法之施行，在本年度內本會將會針對「道路交通安全講習辦法」加以修訂因應，有關講習時數、講習課程課目及講習類別等等能立即修法配合部分，建議研究單位能先提供腹案，俾在短期內能加以銜接或在本研究報告內容能相互銜接，使本研究案不致與現況脫節。</p> <p>7. 師資培訓及評鑑方面，在研究報告中探討認為仍有很大改善空間，在新年度公路局即將展開之調訓作業及相關課程之安排，建議研究單位亦能將師資分列「立即改善措施」及「未來配合之改善措施」等二階段作法，並將各講習班辦理績效之考核、評鑑列入立即改</p>	<p>，納入第七章修正內容。</p> <p>6. 已在第七章修正中加以建議作法。</p> <p>7. 已在第七章修正中加以建議作法。</p> <p>8. 已納入修正參考。</p> <p>9. 此次收集國外資料，並未收集國外法令及組織方式。</p> <p>10. (1) 已修正。 (2) 已參考修正。 (3) 此名詞乃根據講習辦法中而來，並非本研究單位刻意使用。 (4) 悉。</p>	<p>5. 悉</p> <p>6. 悉</p> <p>7. 悉</p> <p>8. 悉</p> <p>9. 悉</p> <p>10. 悉</p>
--	--	--

<p>善措施內，提出具體可行之考評指標供執行單位進行年終之考評及進行必要之評鑑作業。</p> <p>8. 另外有關國外辦理講習單位之法源係架構於該國那一位階之法令及組織方式在報告中仍未交待清楚，建議再補強。</p> <p>9. 本研究期末報告在現況描述及缺失部分，容由委辦單位再與研究單位核對補正再付梓。部分需先提出的小細節如次：</p> <p>(1) 第 29 頁及第 139 頁提及汽車燃料使用費用於道路交通安全講習之說詞有誤，希望改正，其所佔百分比非 0.16%，而是 0.016%。請研究單位修正。</p> <p>(2) 第 94 頁有關道安講習之定位，「道路交通安全講習制度定位應以行人矯正教育與駕駛人改善教育(包括違規者與一般駕駛人之再教育)為主。---因此，道路交通安全講習制度應以較小的範圍為主，但提供小範圍內族群之廣泛交通安全教育訓練服務，雖然縮小服務範圍卻增加普遍率。」，本項講習定位說法又與研究結論與建議不大相同，是否需修正或予以澄清？</p> <p>(3) 「臨時講習」、「定期講習」非法律上硬性使用之名稱，研究單位為什麼一定要用這個名詞，如果有更適當的用詞，未嘗不可以在修訂道路交通安全講習辦法中加以修改。</p> <p>(4) 計程車執業登記講習在新修正道路交通管理處罰條例將另由營業小客車執業登記管理辦法中處理，在近期之講習辦法修法作業中將予以剔除，後續相關之研究及修訂條文，亦應修改。</p>		
<p>(五) 高雄市監理處</p> <p>1. 道安講習成效之評量，如何建立科學化數據與標準，以作為制定政策之參考，請加以考量。</p> <p>2. 許多違規行為之判定，係經由執法儀器的判斷，如酒醉駕車執法儀器的不準確，與員警執法態度不佳，亦造成道安講習的效果打折。</p> <p>3. 師資的要件、教材的內容、講授技巧生動與客觀資源(如影帶拍攝技巧)，能於研究中有所建議。</p>	<p>1. 建請主管機關參考。</p> <p>2. 建請主管機關參考。</p> <p>3. 已於報告書中有所建議。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p>
<p>(六) 陳永安理事長</p> <p>1. 第 8 頁 2.1 節第一行「...配合考照制度之短期訓練」建議修正為「汽車駕駛人養成教育」；第三行「...極為有限」建議修正「有其貢獻」。</p> <p>2. 駕訓機構若能參與辦理道安講習，其負責人對於駕訓班地位維護與提昇，必將更為重視，故善用駕訓班軟硬體辦理道安講習，應能產生一定之功效。</p>	<p>1. 已修正。</p> <p>2. 已納入參考。</p> <p>3. 已納入參考，將於內容中建議。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p>

<p>3. 建議中是否考量納入高中職生經訓練後可允許考照之建議。</p>		
<p>(七) 公路局</p> <p>1. 第 33 頁更正表 3-5 中除台中監理站外，埔里、東勢、恆春、信義等分站亦無辦理道安講習。</p> <p>2. 第 85 頁表 5-1 加入小型車逕升大客車之時數，交通部已有規定，請補充。</p> <p>3. 第 133 頁有關誘因部份，道安講習可針對部份罰款扣抵似有不妥之處，請考量。</p> <p>4. 第 163 頁中期措施建議將公路局汽訓中心轉換為財團法人，基於汽訓中心尚有辦理公路局本身員工在職訓練，本局並不贊同。</p> <p>5. 第 106 頁講習對象之建議，依公路局現有人力無法負荷。</p> <p>6. 所提方案請規劃具體配套措施。</p>	<p>1. 已修正。</p> <p>2. 已補充。</p> <p>3. 罰款扣抵作法，乃參考歐美講習作法而得。</p> <p>4. 已納入參考。</p> <p>5. 本研究建議講習對象，並非第 106 頁所述，第 106 頁乃講習應該納入之對象。</p> <p>6. 已於第七章修正中納入參考。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p> <p>4. 悉</p> <p>5. 悉</p> <p>6. 悉</p>
<p>(八) 曾平毅副教授(書面意見)</p> <p>1. 本研究所需要進行之研究項目很多，但能在有限的合約時程範圍內完成，且內容豐富、完整，十分難得。為求本研究之周延與完整，本人乃就本研究可以改進、再作考量與補充建議之事項，提出說明，供運研所與研究單位參考。</p> <p>2. 第 11 頁 2.4 節：「個體風險理論回顧」之內涵與第二章：「道安講習相關文獻及制度之回顧」主題不符，建請作適當修正。</p> <p>3. 第 31 頁圖 3-2 之內容係指汽機車駕駛人違規參加道安講習之作業流程圖，並未包括營業小客車駕駛人、行人、慢車駕駛人等之其他道安講習，建議修改圖名。同理，第 30 頁圖 3-1 之適用對象係指監理單位之業務組織，尚未涵括警察機關，亦建議修改圖名。將表達之「標的」明確化。</p> <p>4. 第 37 頁倒數第三行有關民眾對「一事不二罰」與大法官第四一七號解釋文之說明內容不同，資料引用有必要釐清。</p> <p>5. 第 45 頁 4.2.1 節所說明「實驗組 1,2,3」與「對照組」之內容，與後續文章所探討之內涵與方式不同，有必要修正。</p> <p>6. 有關 4.3 節之道安講習對交通安全成效評估，酒後駕車肇事件數、酒後駕駛舉發件數與道安講習實到人數之關係，很可能是： 增加酒後駕駛舉發件數 → 降低酒後駕車肇事件數 ↘ 增加道安講習人數 ↗ 亦即，影響酒後駕車肇事件數之主要關鍵因素為「加強執法」，而非「道安講習」，此一概念與本研究於此</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 已修正。</p> <p>3. 已修正。</p> <p>4. 已在文章內容中修改。</p> <p>5. 已修正。</p> <p>6. 已納入參考，並加以修正。</p> <p>7. 已納入參考，並加以補充。</p> <p>8. 已納入參考，並加以修正。</p> <p>9. 本研究認為應吊扣駕照、應吊銷駕照(取消駕駛資格)者，係屬於被社會無法容忍的高風險違規行為者，因此將其納入此類族群中。</p> <p>10. 已將第 109 頁中道安講習對象，更改為道安講習類型。</p> <p>11. 治療型係從強制性中衍生出來。自由參加則併入鼓勵型中。因此之間並無衝突。</p> <p>12. 已納入修正參考。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p> <p>4. 悉</p> <p>5. 悉</p> <p>6. 悉</p> <p>7. 悉</p> <p>8. 悉</p> <p>9. 悉</p> <p>10. 悉</p> <p>11. 悉</p> <p>12. 悉</p>

<p>節之分析邏輯性與分析探討相同，惟本研究之陳述方式主要探討似著重於道安講習對於降低酒後肇事之成效，建議撰稿方式可再斟酌。</p>	<p>13. 悉。</p>	<p>13. 悉</p>
<p>7. 第 82 頁第五章一開頭即稱以「風險管理理論與技術」分析...，但前述各章並無相關內容之介紹或說明，僅有在第二章 2.4 節（第 11 頁）回顧：「個體風險理論回顧」。</p>	<p>14. 已納入修正參考。</p>	<p>14. 悉</p>
<p>8. 第 95 頁表 5.4 道安講習制度應實施的生命週期階段，係以生命週期為劃分點，惟行人違規及慢車駕駛人違規之生命週期很可能包括學齡前及中小學階段，亦即全民均有可能，此與表 5.4 之劃分構想不符。</p>	<p>15. 本研究規劃之課程內容，僅提出建議課程大綱，實際上課時數，宜由主管機關建請專家學者規範。</p>	<p>15. 悉</p>
<p>9. 第 100 頁開始，本研究提出道安講習制度應具有之功能包括治療功能、矯正功能及再教育功能，其中治療教育主要施予對象是被社會無法容忍的高風險違規行為者，但其與應吊扣駕照、應吊銷駕照（取消駕駛資格）者之關係為何？現行對於吊銷、吊扣駕照違規行為，以及違規行為記點（一至三點）之間的關係或劃分，似有必要釐清。</p>	<p>16. 本研究在第七章將自由參加者納入，鼓勵型講習。</p>	<p>16. 悉</p>
<p>10. 第 109 頁倒數第三段，本研究將道安講習之對象（或四類族群？用詞宜統一）分為：交通違規者、潛在高風險駕駛人、特殊族群及其他等四族群，第 102 頁將道安講習對象分為：強制性、鼓勵性及自由參加等三類型（或層面？用詞宜統一），並表之如表 6.1。建議表 6.1 將各講習對象所屬類型（族群）標示清楚，以利對照。</p>	<p>17. 此乃本研究建議誘因方式，主管機關宜酌量採納。</p>	<p>17. 悉</p>
<p>11. 本研究將講習對象區分為治療型、矯正型及再教育型三級（表 6.1 則分四族群），但又將講習對象區分為強制性、鼓勵性及自由參加三種，其間之關係並無完整之說明。建議以圖或表，說明道安講習制度之功能、對象及性質。</p>	<p>18. 由於本研究建議講習費用，宜由參加講習學員自行負擔，因此本研究著重於討論如何向學員收費。</p>	<p>18. 悉</p>
<p>12. 依據目前之法令，慢車駕駛人如違反處罰條例第七十三或七十四條之規定，行人如違反第七十八條之規定，依法可選擇裁處罰鍰或參加道安講習一至二小時，惟目前並無後續之強制執行機制，即使逕行改處罰鍰，亦無後續強制執行規定。建議本案能研提相關之因應對策。並且，第 111 頁提及之行人及慢車駕駛人違規者，應採及時就地之講習，目前欠缺法令之強制規定。</p>	<p>19. 已納入修正參考。</p>	<p>19. 悉</p>
<p>13. 第 112 頁有關需核發駕照或換照之駕駛人，實施體能及體格檢測、違規及肇事記錄查核工作，本人十分贊同。由此可以施行道安講習、淘汰不合適駕駛人，可作為駕駛人之重要管理機制。但此作法仍須配合法令修正，才能依法行政。</p>	<p>20. 已於納入修正參考。</p>	<p>20. 悉</p>
<p>14. 由於目前之記點制度係以六個月內累積違規記點六</p>	<p>21. 已於第七章中說明。</p>	<p>21. 悉</p>
	<p>22. 已參考修正。</p>	<p>22. 悉</p>
	<p>23. 已參考補充。</p>	<p>23. 悉</p>
	<p>24. 已修正。</p>	<p>24. 悉</p>

- 點必須吊扣駕照一個月（處罰條例第六十三條），並依「道路交通安全講習辦法」參加講習。故如研究單位要設計參加講習可抵扣記點數或折抵罰鍰，均必須有更進一步之法令與配合措施相配合，才能以竟其功。尤其是後者，道安講習折抵或扣抵罰鍰（131頁），更將涉及「一事二罰」之敏感問題，如能扣抵將意味著罰鍰與講習同為處罰！制度設計上必須再考量。
15. 本研究在 6.4 節提出道安講習課程規劃內容十分豐富，並且針對治療型（表 6.3）、矯正型（表 6.4），再教育型（表 6.5）分別提出共同課程、核心課程、自選課程等項，十分完整。但如就表 6.3 至表 6.5 之課程內容而言，似乎顯示逾危險者（治療型）所須要課程逾少。如無適當課程配當與設計原則，可能產生誤解，實務單位無法參用。
 16. 第 128 頁倒數第二段所提及強制治療型、強制矯正型、鼓勵矯正型、強制再教育型、鼓勵再教育型等五類之分析，係在於後面第 143 頁表 7.1 之劃分與分析才獲得，其前後關係有必要再作調整。並且，表 7.1 並未分析自由參加者之定位。
 17. 第 132 頁(四)其他一般駕駛人，「保險費減免」宜改為「降低保險費」（建議後續表格配合修改），至於購車折扣、汽車貸款利率降低等，是否可行，仍有待研究。
 18. 第 4 頁工作項目第七項之「財源之籌措方式」與第 139 頁 6.7 節之「道安講習經費來源」之內涵並不相同，有必要釐清。
 19. 第 134 頁 6.6 節，建議對焦於「道安講習」之師資要求、培訓、認證及考評機制，不必談一些整體道路交通安全教育體系之師資議題（如學齡前、就學階段...）。並且，強化對師資及考評機制之設計說明。
 20. 有關道安經費來源部分，如要學員負擔經費必須考慮：(1)講習是「處罰」或「教育」？是否有強制性？(2)是否有「法律」依據（涉及人民權利義務事項）。否則要民眾繳費，有所疑義。
 21. 第 143 頁 7.1 道安講習方案評估及 146 頁 7.2 道安講習改善方案，就內容而言，7.2 節為分析後之結果，宜為「道安講習建議方案」為佳。但其內容若能分短、中、長期來說明，則更加實用。
 22. 第 150 頁(4)課程規劃方向，強調以加強法治教育、心理諮商及風險感認為主，但表 6.3 至表 6.5 之課程設計並無「心理諮商」內容，請澄清。
 23. 本研究建議增訂「民營道路交通安全講習機構管理辦法」及「道路交通安全教育實施辦法」，並未述及法

<p>源依據。如就目前體制與法令體制而言，可以以「道路交通管理處罰條例」為母法，據以訂定相關內容，惟其授權內容必須在處罰條例中明訂。</p> <p>24. 本研究編輯上之錯誤，僅提出部分修正意見：</p> <p>(1) 第 45 頁有關教育評估目的之說明四項，一、舉行，二、探討。</p> <p>(2) 第 49 頁倒數第一行之附錄 5 似應為附錄 11，第 50 頁之第一段末尾似應為附錄 11。</p> <p>(3) 第 61 頁表 4.9 與第 62 頁表 4.10 之「前側平均」應為「前測平均」。此外，前後測之配對樣本數均大於 30，其檢定方式應為 Z 檢定，而非 t 檢定。</p> <p>(4) 第 84 頁圖 5-2 之系統架構，似以「道安教育訓練」為主體，但其 Output 則為「定期講習」及「臨時講習」，圖內涵與圖名表達，建議修正。</p> <p>(5) 第 113 頁執行組織，交通部道安委員會並非法定組織，建議改為交通部。</p> <p>(6) 第 115 頁倒數第六行「運輸公會」為何單位？運輸業之商業同業公會？</p> <p>(7) 建議 130 頁圖 6-2 中加入「時數設計或安排」。</p> <p>(8) 本研究對於文獻引用如能更明確，則對相關研究者更為實用，舉例而言，第 131 頁第三行德國 1978 年....，與最後之「參考文獻」之對照關係，建議補強。</p> <p>(9) 第 139 頁開始，「汽車燃料使用稅」應為「汽車燃料使用費」。「稅」與「費」之徵收目的與使用規範諸多不同。</p> <p>(10) 第 142 頁五、駕駛人「公」會贊助，應為「工會」。</p> <p>(11) 第 171 頁建議八，職業駕駛人講習本就應包括以駕駛汽車為職業之駕駛人，並不必區分其駕駛車種。</p>		
<p>(九) 運安組 (書面意見)</p> <p>1. 第一章：</p> <p>(1) 第 6 頁第 11 行「並透過重複量測的實驗設計與分析」及第 7 頁倒數第三行「其內容包括問題分析.....與回饋檢討」，與後面對應章節之研究內容不符，請修正。</p> <p>2. 第二章：</p> <p>(1) 2.4 之個體風險理論回顧、2.5.2 法國制度、2.5.4 英國制度及 2.5.5 德國制度等文獻回顧資料來源，請補充。</p> <p>(2) 2.5.1 日本制度引用日本道路交通法第六章共八種講習名稱，然第 14 頁僅略介紹「簡素講習」之執行方式，是否尚有其他種類實務執行之資</p>	<p>1. (1) 已修正。</p> <p>2.</p> <p>(1) 已補充。</p> <p>(2) 並未收集完全資訊。</p> <p>(3) 並未收集完全資訊。</p> <p>3.</p> <p>(1) 已修正補充。</p> <p>(2) 已納入修正參考。</p> <p>4.</p> <p>(1) 已修正。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p> <p>4. 悉</p>

<p>訊，請考量補充。</p> <p>(3)第 22 頁之表 2.2 中有關日本之「經費來源」部份：「視講習種類而不同，.....」，有否針對不同講習種類之經費來源具體差異資料，請補充。</p> <p>3. 第三章：</p> <p>(1)第 24 頁之第 7 行引用審議中處罰條例第 21 條文字多所錯誤，請修正。另 3.2 節內容應強調本次修法的主要趨勢，提供下列四點供參，請補充相關內容：</p> <p>①對人民之處罰由法律定之或法律明確授權。</p> <p>②講習對象範圍之擴大。</p> <p>③特定講習之時數增加。</p> <p>④行政機關依據處罰條例第 92 條之授權必須有明確的配套措施。</p> <p>(2)第 37 頁之 3.7 節，有關「一、法源依據」應將現行立法院審議之修正案列入參考，亦即對相關問題之敘述應加入最新之發展趨勢，如過去道安講習在處罰條例「空白授權」問題，此次修法已加以考量，不宜僅以批判過去問題角度敘述；另文中雖對於「委託民間」與「收費」略有討論(本次修法內容所未觸及，卻與未來制度發展極其相關)，然說明方式不盡明確，請配合修正。</p> <p>4. 第五章：</p> <p>(1)第 86 頁倒數第六行引用交通部八十三年十月頒定之「危險物品.....」及第 87 頁表 5.2，均為舊資料，八十八年有新修正版本，請修正。</p> <p>(2)第 88 頁表 5.3 用路人之交通安全教育生命週期分析表，似有將實施之「理想目標」與「現況程度」混淆的情況(如表中大專院校實施行人交通安全教育質量佳，然第 91 頁及第 3 行及第 94 頁第 7 行均說明不佳)，致第 89 頁至第 94 頁相關內容敘述與表 5.3 時有矛盾處，請整段檢視配合修正。</p> <p>(3)第 100 頁說明道安講習有三種功能，第 102 頁之「一、道安講習之功能」又以另一型態方式敘述，請檢討修正。</p> <p>5. 第六章</p> <p>(1)第 110 頁表 6.1 將「新領駕照者」及「高齡駕駛人」列入強制性對象，然第 116 頁及第 130 頁對於「新領駕照者」及「高齡駕駛人」又列為鼓勵性對象，有矛盾之處。而後續第七章(第 143 頁)又將講習類型區分五類，以其中「強制再教育」型為例，「高齡駕駛人」即屬之，因此修正時除</p>	<p>(2) 已納入修正參考。</p> <p>(3) 已納入修正參考。</p> <p>5.</p> <p>(1) 已納入修正參考，將前後對象統一呼應。</p> <p>(2) 已修正。</p> <p>(3) 已修正。</p> <p>(4) 已修正。</p> <p>(5) 已修正。</p> <p>6.</p> <p>(1) 已修正。</p> <p>(2) 以檢視並無不正確。</p> <p>(3) 已納入修正參考。</p> <p>(4) 已納入修正參考。</p> <p>(5) 已於第七章中，將建議事項，納入修正參考。</p> <p>7.</p> <p>(1) 已修正。</p> <p>(2) 已修正。</p> <p>(3) 已修正。</p> <p>(4) 已修正。</p> <p>(5) 已修正。</p>	<p>5. 悉</p> <p>6. 悉</p> <p>7. 悉</p>
---	--	-------------------------------------

應注意第六章本身一致外，與第七章及其他相關章節之呼應須一併檢查，請配合修正。

- (2)第 119 頁倒數第 14 行「S. M. O. G. 技術」為何？請說明。
- (3)第 121 頁第 4 行後「對於不良……」至第 6 行，移列第 10 行句點後。
- (4)第 130 頁第 10-13 行所提之內容，列入 8.2 節建議中。
- (5)第 132 頁、第 116 頁、第 158 頁、第 159 頁對於高齡者曾出現「45 歲」、「60 歲」、「65 歲」及「71 歲」等不同年齡描述，部份有矛盾處，請檢視修正。

6. 第七章

- (1)第 146 頁表 7.3 在「執行單位經費來源」欄與第 144 頁至第 145 頁之敘述不符，請修正。
- (2)表 7.3 及表 7.4 分別出現「網路大學」及「社區大學」，是否正確？請檢視修正。
- (3)表 7.5「上課時數」欄與第 149 頁至第 162 頁相對應之敘述有部份不符，請修正。
- (4)第 149 頁至第 162 頁中有關經費來源之敘述與表 7.3 有部份不符處，請檢視修正。
- (5)本案以風險管理理論，針對我國道安講習之功能定位與相關課題提出許多創見，對於釐清道安講習功能、類型分類、與政策規劃應甚有助益。惟相關課題繁多，未來需作為實務推動方針，僅以表 7.6 講習類型分類進行配套措施之探討將有所不足，建議增加表 7.7 及相關說明以：
 - ①委託民間、收費與否、執行單位、誘因設計、課程規劃、師資培訓與認證等項目進行配套措施分類之探討。
 - ②將短、中、長期縮減為「短期」與「中長期」二階段，以簡化問題分析。
 - ③對於文中所提法規修正，均未深究母法授權、法令位階、條文整體協調性（如建議將新增講習對象散居各條）、可行性與困難點，如「公路證照及監理規費收費辦法」（涉及收費部份）、「民營道路交通安全講習機構管理辦法」（涉及委託民間部份）、「道路交通管理處罰條例」（涉及新增講習對象部份）、「道路交通安全教育實施辦法」（涉及鼓勵再教育型非屬處罰條例規範部份），均有必要重新釐清。
 - ④增加表 7.7 及相關說明後，重新配合修正表 7.6 及文章相關內容。

<p>7. 第八章</p> <p>(1) 結論第十點所下結論是否與文章內容呼應？請檢視。</p> <p>(2) 結論第十二點與第 146 頁及第 149 頁有不符處，請檢視修正。</p> <p>(3) 結論第十四點(一)與表 7.5 不符。</p> <p>(4) 結論與建議中所提「公路證照及監理規費收費辦法」、「民營道路交通安全講習機構管理辦法」、「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全教育實施辦法」請配合第 7 章(表 7.7 及相關內容)修正後更正。</p> <p>(5) 建議第八點有關「65 歲以上....，強制.....」與第 164 頁不符，請修正。</p>		
<p>(十) 林大煜所長</p> <p>1. 本研究結果之相關資料非常豐富，然為利於後續實務上推動，報告內容期朝更能符合行政實需要之方向進行修正。</p> <p>2. 請將所建議道安講習實施對象之分類加以明確劃分，避免實施對象在不同分類間出現重疊現象，同時將各分類建立明確代號，以利課程安排與後續規劃；另「原」講習對象與「新增」講習對象於敘述時是否可以合併敘述。</p> <p>3. 各不同分類講習對象之教材編撰之中心思想與時數安排原則應給予明確規範與敘述，另教材內容除考慮由政府統一編撰外，亦可考慮由民間機構自行編撰，透過審議委員會方式通過核備。時數安排不排除彈性規定，然彈性不宜過大。</p> <p>4. 「民營道路交通安全講習機構管理辦法」中請針對講習教材、課程安排、講師聘請、收費、督導與評鑑等重點，給予適當說明，僅須針對規範項目與內容重點加以分析即可，無須將建議修正條文內容明列。</p> <p>5. 請將道安講習班別(代碼)、性質、主辦單位、對象、教材中心思想、時數、上課時機等項目列表說明，另為增加表格易讀性，其中部份項目亦可引用報告中其他相關資料或表格以附表型式輔助說明。</p> <p>6. 本案有關新道安講習制度之配套措施如法規、組織、督導、誘因、評鑑、績效評估等項目，請作有系統之分類說明。</p> <p>7. 各學者專家、單位代表與本所口頭及書面意見，請交通大學列入修正參考。</p> <p>8. 本報告請儘速修正，務期於本年度結束前儘速完成定稿，以辦理驗收與結案手續。</p>	<p>1. 已納入修正參考。</p> <p>2. 已納入修正參考。</p> <p>3. 已納入修正參考。</p> <p>4. 已納入修正參考。</p> <p>5. 已納入修正參考。</p> <p>6. 已納入修正參考。</p> <p>7. 已納入修正參考。</p> <p>8. 悉。</p>	<p>1. 悉</p> <p>2. 悉</p> <p>3. 悉</p> <p>4. 悉</p> <p>5. 悉</p> <p>6. 悉</p> <p>7. 悉</p> <p>8. 悉</p>



道路交通安全講習現況探討及 未來講習制度改善之研究

期末簡報

中華民國八十九年十二月十一日



報告流程

- 緒論
- 國外現行之駕駛人講習教育制度
- 道路交通安全講習之實施成效評估
- 道路交通安全教育訓練系統與道安講習功能定位
- 道安講習相關議題之研擬
- 道安講習未來改善方案及配套措施
- 結論與建議



前 言

- 功能非僅局限於「處罰與矯正」違規行為。
- 因應交通環境、技術、管理需求、法規等之變遷，對駕駛人施予再教育或改善教育之用。
- 多年來監理或警政機關均僅著重於汽、機車違規駕駛人之講習，功能未能有效發揮。
- 民眾與民意代表對其功能與意義有所質疑。



研究範圍與對象

- 範圍包括道安講習之制度面、組織面、執行面、經費與成效評估的探討與分析。
- 監理制度、執法體系、駕駛人、行人、慢車用路人訓練教育之間的互動關係。
- 對象包含講習承辦人員、講師、參與講習民眾及交通安全教育之專家與學者。

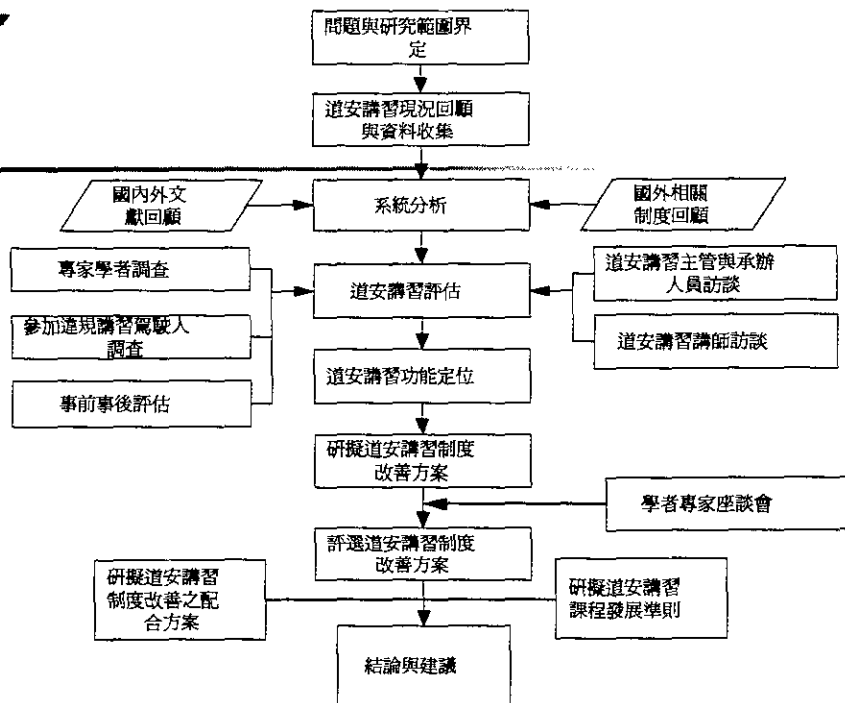


研究內容

- 相關資料之收集回顧與分析，以發掘道安講習所存在之問題與其成因，並對其進行評估。
- 釐清道安講習制度之功能定位，研擬建議方案、應配合之法令修正條文、財源籌措及推動與執行之相關配合措施。
- 研議與評析發揮道安講習功能之相關議題如對象、課程安排、內容設計、講師培育及資格規範等。



研究流程





教育程序評估

評估項目	本研究評估結果
講習目標	在講習辦法中並無明確教學目標。
講習內容 課程規劃	內容應根據對象而制訂不同課程內容，且分堂上課較佳。
講習對象	將一些重大違規或足以影響公共安全之用路人，納入講習對象中。
組織型態	講習執行單位可委託民間組織辦理。
講師來源	建立評鑑制度。制訂外聘講師審查機制。
講習方式	教材應常更新。
講習教材	選拔優良教材，或重新編訂新教材。
通知方式	當場給予通知單方式可節省郵資，但對未繳納罰鍰者，會逃漏講習。 郵寄通知單方式可有效掌控人數，但被退件率極高。
上課情形	政府應改變一般民眾對講習的負面印象。
教學設備	對監理單位進行講習設備調查。



教育成果評估目的

- 評量現行道安講習之立即教學效果及短期教學效果（採前、後測實驗設計）。
- 探討現行道安講習對於學員各項人為因素改變（認知、態度、行為意向及行為）之影響。
- 探討現行道安講習之立即與短期效果是否受到講師特質、學員特性、講師來源的影響。
- 探討現行道安講習之立即及短期教學效果是否會受到監理單位影響。



教育成果評估之結果探討

- 參加講習對於違規駕駛人之行為態度與風險感認有一定程度之影響。
- 駕駛者認為以教育為主的佔30.6%，處罰為主的佔11.3%，教育與處罰並重為57.4%。
- 女性駕駛人在駕駛道德、交通法令及安全駕駛之行為態度及風險感認之學習成效較佳。
- 男性駕駛人在車輛保養與肇事預防之學習成效較佳。



教育成果評估之結果與分析（續）

- 因「六個月內違規記點共達六點以上」而參加講習之駕駛人學習成效較其他違規者佳。
- 台北市實施八小時酒後駕車違規講習，較其他單位三小時課程學習成效佳。特別是在駕駛道德、交通法令及安全駕駛。
- 講習學員對於上課內容、方式、環境、時間安排、講習時數、課程安排與講師教材及內容的豐富性等7項，回答不滿意的七到八成。



交通安全改善之績效評估

- 以台北市獨立開辦酒後駕車道安講習課程為例。
- 以卜瓦松迴歸模式(Poisson Regression Model)，建立酒後駕車肇事模式。
- 警察單位積極的執行酒後駕車取締，可以減少重大肇事件數的發生。
- 重大肇事件數與道安講習舉辦與否和參加講習人數多寡在統計上有顯著相關，但實際上有待更深入之評估。
- 培養駕駛者正確的觀念及加強教育、宣導才為根本之道。

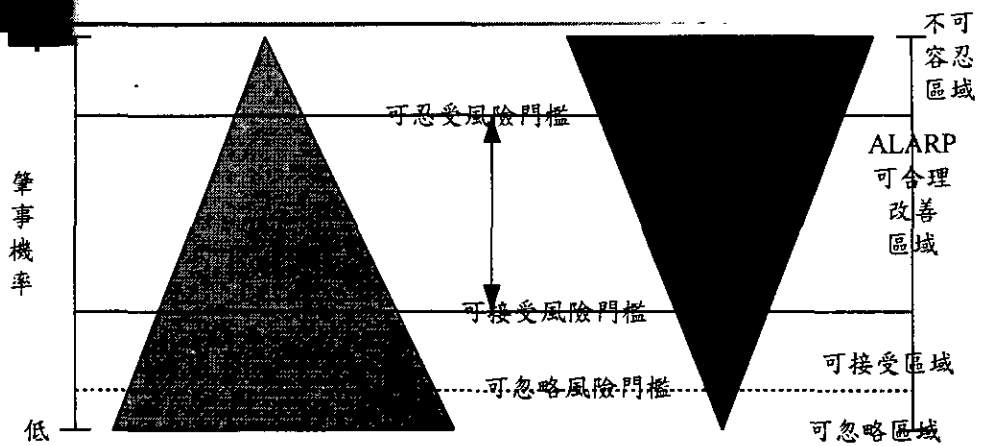


道安講習之功能

- 以用路人肇事風險組成三角形圖，分類用路人潛在肇事風險。
- 配合個體風險的風險倒三角形，定位道安講習功能之理論架構。
- 整體用路人潛在肇事風險組成呈現如後圖所示。



道安講習之功能



用路人潛在風險組成圖與風險三角形圖

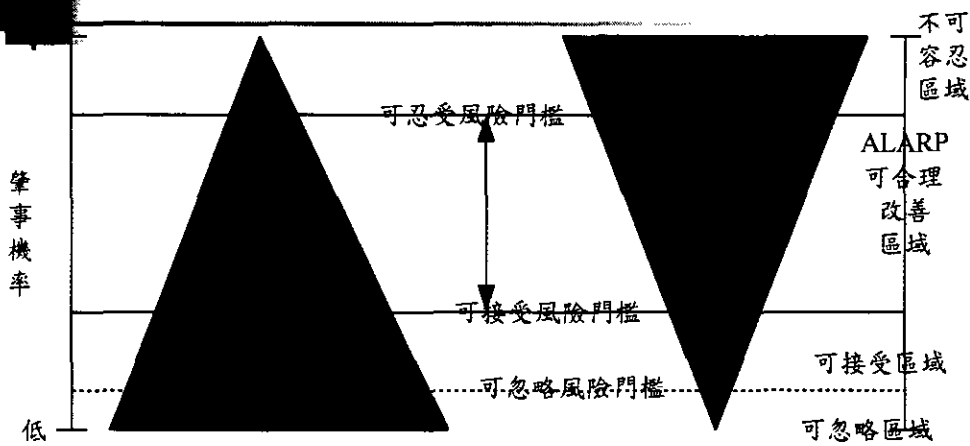


道安講習之功能

- 利用不可忍受風險門檻與可接受門檻，切割成三大部分：
 - ▶ 不可容忍風險之用路人
 - ▶ 可合理改善風險之用路人
 - ▶ 可接受風險之用路人
- 道安講習實施對象應包含不可容忍風險之用路人與可合理改善風險之用路人。



道安講習之功能



用路人潛在風險組成圖與風險三角形圖



道安講習之功能

- 不可容忍風險之用路人：此類型用路人之潛在肇事風險極高或已經肇事，如酒後駕車、闖紅燈等。
 - ✓ 應投入資源改善或停止其用路權力，降至可容忍風險範圍內。
- 可合理改善風險之用路人：此類型用路人可區分三類。
 - ▶ 未達到不可容忍程度的嚴重違規行為：此類型用路人潛在風險較高。
 - ▶ 較高之潛在肇事風險：如職業駕駛人、高齡駕駛人、未上駕訓班者等。
 - ▶ 較輕微之違規行為：大多數用路人皆屬於此區域。
 - ✓ 其風險降低原則必須考量成本效益。

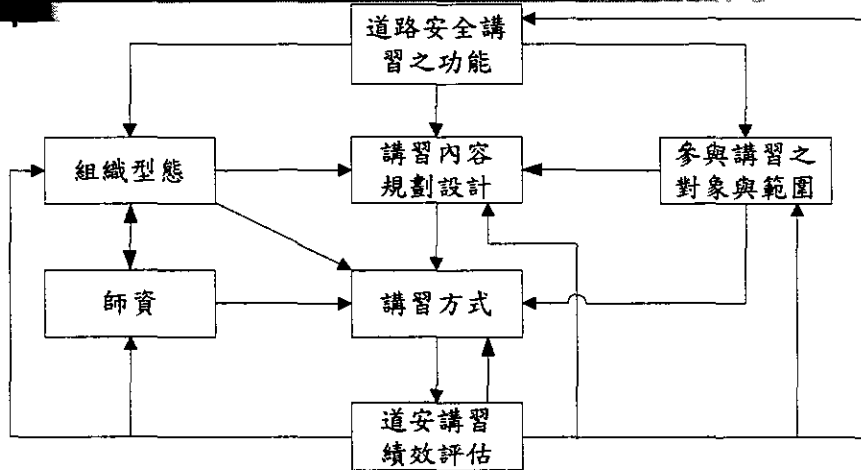


道安講習之功能

功能	子功能
矯正功能	行人、慢車違規行為之矯正功能
	一般駕駛人違規行為之矯正功能
	職業駕駛人違規行為之矯正功能
	其他矯正功能
再教育	駕駛人定期再教育功能
	駕駛人不定期再教育功能
	特定一般駕駛人族羣再教育功能
	職業駕駛人再教育功能
治療功能	社會無法忍受之重度違規之多天期專業治療功能



道安講習制度系統架構





道安講習制度相關議題

- 實施的對象與範圍
- 實施時間與地點
- 執行組織（監督單位、執行單位與推動單位）
- 課程內容規劃
- 誘因制度
- 師資培訓、認證與評估機制
- 經費來源



道安講習之實施對象

講習類型	講習對象
強制性對象	交通違規者、新領駕照者 職業駕駛者（含危險物品運送者） 高齡駕駛者、外籍勞工
鼓勵性對象	交通違規者、身心殘障者 公司團體、外籍人士 一般民眾
自由參加對象	一般民眾

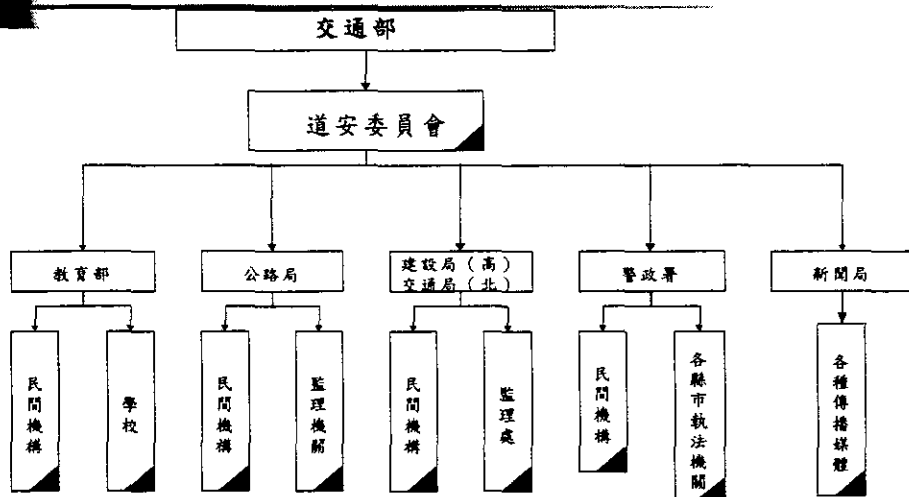


道安講習之實施時間與地點

- 即時就地 (行人與慢車違規者)
- 定時定點 (違規或記點滿六點之駕駛人)
- 特定時機 (需核發駕照或換照之駕駛人)
- 隨時隨地 (一般用路人)
- 定時不定點 (一般用路人)
- 定點不定時 (公司行號員、工特定族群)

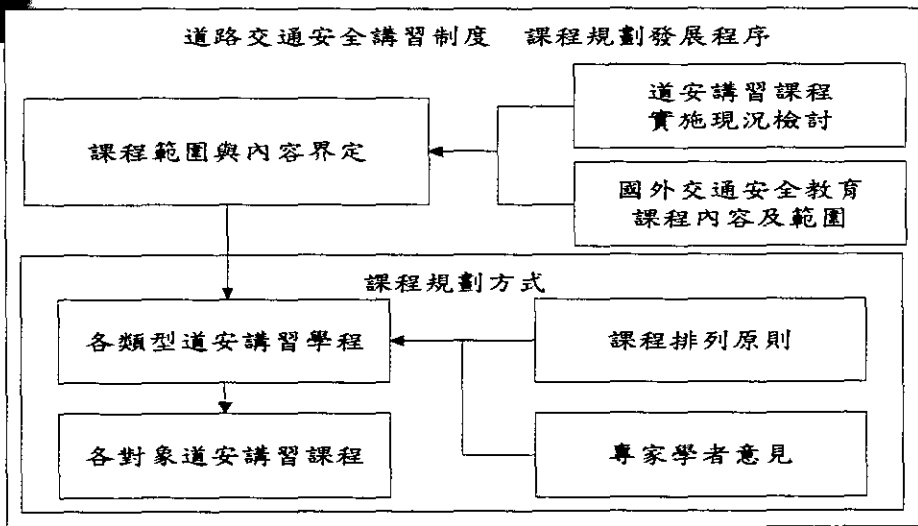


道安講習之執行組織架構





課程發展程序及課程規劃方向



鼓勵性之誘因制度

- 鼓勵性對象
 - › 抵扣違規記點、罰鍰、簡便換、領照手續
- 新手駕駛人
 - › 以補助方式鼓勵新手駕駛人參與駕訓機構之照後訓練
- 自由參加民眾
 - › 健康市民卡
 - › 榮譽市民卡



師資來源、培訓、認證與考評機制

- 師資來源
 - ▷ 透過國家考試
 - ▷ 透過公私立機構培訓
 - ▷ 由現職公務人員培訓
- 培訓機關：各區汽訓中心
- 認證單位：交通部
- 考評機制：健全講師在職進修制度，定期進行評鑑。



道安講習經費來源

- 目前經費是由各主辦單位編列預算，向交通部申請，參加講習之學員不需負擔任何費用。
- 法國、美國及英國，講習費用都由駕駛人自行負擔或由違規罰鍰中提撥，以符合公平原則。
- 強制型講習費用應由參加者全額負擔；鼓勵型講習費用部分則可由特定機構加以補貼或贊助。



道安講習未來改善方案及配套措施

- 本研究依用路人風險管理架構、國內外制度之精華，以及專家座談之內容，綜合規劃一套具學理基礎，並兼顧國內外實務之道安講習方案。
- 首先針對各種講習類型進行方案的評估，其次對於道安講習理想藍圖提出規劃構想，最後歸納道安講習須立刻進行改善之短期及中長期改善之相關配套措施。



五種類型之道安講習方案

講習類型	分析評估對象
強制治療型	嚴重交通違規者
強制矯正型	重度交通違規者
鼓勵矯正型	輕度交通違規者
強制再教育型	駕駛車輛潛在風險高者
鼓勵再教育型	較缺乏交通安全知識者



道安講習理想方案之制度規劃

講習類別	講習對象	執行單位	講習時數
鼓勵矯正型道安講習	1. 違規慢車、行人。 2. 其他違反處罰條例相關規定之違規行為。	1. 警察單位。 2. 民間組織協會。 3. 教育機構。 4. 駕訓機構。	2~4 小時。
強制再教育型道安講習	A 類 1. 遇有道路交通法令之重大修正或實施時對一般駕駛人之教育。 2. 未受滿十八歲之領有駕照違規駕駛者。 3. 未滿十歲之代理人或監護人。 4. 職業駕駛人。	1. 民間組織協會。 2. 駕訓機構。 3. 教育機構。 4. 醫療機構。	A 類： 4~8 小時。 B 類： 2 小時。
	B 類 1. 更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之駕駛人。 2. 高齡駕駛人。		
鼓勵再教育型道安講習	一般民眾(高齡者、外籍人士、身心障礙者、公司團體應優先考量)。	1. 民間組織協會。 2. 駕訓機構。 3. 教育機構。 4. 醫療機構。	1~8 小時。



道安講習理想方案之實施內容

講習班別	時數	性質	教學目標	課程	課程比例
A	24-40 小時	強制治療型	加強用路人法治觀念， 與提升其風險感認能力之 為主，且對行為偏差之 用路人進行心理輔導。	參照表 6.3	共同課程：70% 核心課程(包括 心理諮商)：30%
B1	16-24 小時	強制矯正型(A類)	加強用路人法治觀念， 與提升其風險感認能力， 與建立正確的交通安 全觀念。	參照表 6.4	共同課程：60% 核心課程：30% 自選課程：10%
B2	4-8 小時	強制矯正型(B類)	加強用路人法治觀念， 與提升其風險感認能力， 與建立正確的交通安 全觀念。	參照表 6.4	共同課程：60% 核心課程：30% 自選課程：10%
C	2-4 小時	鼓勵矯正型	加強用路人法治觀念， 與提升其風險感認能力， 並且教導其交通安 全知識與技能。	參照表 6.4	共同課程：50% 核心課程：30% 自選課程：20%



道安講習短期改善配套措施

交通部、內政部、衛生部、九十二條修正後		
法規修正	道路交通安全講習辦法全盤修正，包括訂定委託民間單位辦理之依據（收費部份亦應加以考量）。	
授課時數	分類	
	A類	1. 吊銷領有駕駛執照者。2. 受酒後駕駛之罰鍰。3. 領有駕駛執照者，其駕駛執照之有效期間已屆滿。4. 領有駕駛執照者，其駕駛執照之有效期間已屆滿。16-24
		1. 未領有駕駛執照者。2. 領有駕駛執照者，其駕駛執照之有效期間已屆滿。8-16
	B類	1. 違反交通法規者。2. 違反交通法規者。4-8
	1. 違反交通法規者。2. 違反交通法規者。2-4	
C類	1. 違反交通法規者。2. 違反交通法規者。3. 違反交通法規者。4	



道安講習短期改善配套措施

課程規劃	A類：加強用路人法治觀念，與提升其風險感知能力為主，且對行為偏差之用路人進行心理輔導（第一群為主）。 B類：加強用路人法治觀念，提升其風險感知能力，並且教導其交通安全知識與技能。 C類：職業駕駛人著重交通法令重大修正或實施道路交通安全重要措施之宣導，及對負監督責任者灌輸親職教育與安全教育之重要性。
授課時機	1. A類中「受吊銷駕駛執照後」及「未領有駕駛執照駕車受處罰後」在申請考照前，施以定時定點之講習。 2. 除慢車及行人可採即時就地與定時定點方式並行外；其他違規均採定時定點方式。
執行單位	1. 公路監理機關、警察機關。（辦理A、B類為主） 2. 委任公立汽訓中心。（辦理A、B類為主） 3. 委託公立具交通或教育相關科系之學校。（辦理B、C類為主） 4. 委託辦學優良民營駕訓機構。（辦理A、B類為主）
師資	1. 以專案方式加強由現職人員中培訓。 2. 由公立汽訓中心之教師擔任。 3. 由公立具交通或教育相關科系之學校教師擔任。 4. 由民營駕訓機構聘請具訓練合格師資、交通科系之學校教師。



建議

- 發展智慧型交通即時執法與管理系統。唯有如此才處罰到實際違規駕駛人，以達到警惕之功效。
- 為使道安講習業務民營化於法有據，並可加以監督管理，建議制訂「民營道路交通安全講習機構管理辦法」。
- 交通部定期舉辦道安講習講師考試遴選講師，通過考試者必須至各地汽訓中心參加培訓課程，培訓及格者由交通部授與證書。



建議

- 道安講習講師之培訓工作宜由公路局各區汽訓中心負責辦理。本研究並建議汽訓中心應轉型為負責交通安全研究之財團法人機構。
- 建議將快遞業運送人員、一般公司行號司機，以及駕駛車輛為職業之對象納入職業駕駛人範圍。
- 主管機關可委託或鼓勵民間的教育團體或基金會，定期舉辦高齡者交通安全講習。
- 政府應對鼓勵再教育型講習設立獎勵辦法鼓勵特定機構贊助講習費用，才能有效推廣並永續經營。



建議

- 制訂「道路交通安全教育實施辦法」，以擴充道安講習範疇，將交通安全教育推廣成全民運動，營造社會重視安全之氣氛。
- 建議全面檢討交通違規記點制度、訂定參加講習之違規點數門檻、建立違規記錄資料庫以隨時正確掌握每一駕駛人之違規累積點數，並結合換照時機執行道安講習。
- 後續研究可對於參加講習者違規再犯率加以追蹤探討，以瞭解道安講習對違規者教育矯正之成效。



建議

- 未來道安講習制度實施時能繼續本研究課程發展規劃之後續相關研究課題。
- 交通部應建立定期衡量與評估交通違規行為之肇事風險程序與機制，作為監控各種交通違規行為風險之用，並應依評估結果定期修正各類違規矯正講習之講習對象分類。



建 議

- 短期配套措施方面，有關委任或委託執行單位，涉及兩項重點，一係法規之授權，二係經費來源問題。在法規授權部份，處罰條例草案第九十二條第二項，可否作為委託道安講習之授權法源，亟待釐清；在經費來源問題上，可考量採由政府編列預算補貼、向講習者收費，或部份補貼部份收費。
- 對於法官裁定時同樣亦將面臨裁量標準問題，而國內長期以來循行政體系裁決之道安講習系統能否加以採用，值得進一步思考。