96-140-3330
MOTC-IOT-95-SEB009

道路交通安全講習委外辦理之研究

交通部運輸研究所
中華民國 96 年 12 月

96-140-3330
MOTC-IOT-95-SEB009

道路交通安全講習委外辦理之研究

著者：顏進儒、張志清、余坤東、陳昌顯、吳繼虹、
張玉君、林培松、廖惠美、陳京琴、楊玄、
陳翔然、呂佩玲、李心怡、郭定謀、黃建文、
魏彥婷、陳一昌、張開國、葉祖宏、田養民

交通部運輸研究所

中華民國 96 年 12 月

國家圖書館出版品預行編目資料

道路交通安全講習委外辦理之研究 / 顏進儒等著. -- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所, 民96.12
面 ; 公分
參考書目:面
ISBN 978-986-01-2409-5(平裝)

1. 交通安全教育 2. 委外制

557.161 96024908

道路交通安全講習委外辦理之研究

著　　者：顏進儒、張志清、余坤東、陳昌顯、吳繼虹、張玉君、林培松、廖惠美、陳京琴、楊玄、陳翔然、呂佩玲、李心怡、郭定謀、黃建文、魏彥婷、陳一昌、張開國、葉祖宏、田養民
出版機關：交通部運輸研究所
地　　址：臺北市敦化北路 240 號
網　　址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)
電　　話：(02)23496789
出版年月：中華民國 96 年 12 月
印 刷 者：良機事務機器有限公司
版(刷)次冊數：初版一刷 120 冊
本書同時登載於交通部運輸研究所網站
定　　價： 200 元
展 售 處：
交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880
國家書坊台視總店：臺北市八德路 3 段 10 號 B1•電話：(02)25781515
五南文化廣場：臺中市中山路 6 號•電話：(04)22260330

GPN：1009603507　ISBN：978-986-01-2409-5 (平裝)
著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）
本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

<table>
<tr><td colspan="4">出版品名稱：道路交通安全講習委外辦理之研究</td></tr>
<tr><td>國際標準書號（或叢刊號）
ISBN978-986-01-2409-5(平裝)</td><td>政府出版品統一編號
1009603507</td><td>運輸研究所出版品編號
96-140-3330</td><td>計畫編號
95-SEB009</td></tr>
<tr><td colspan="2">本所主辦單位：運輸安全組
主管：陳一昌
計畫主持人：陳一昌
主辦人員：張開國、葉祖宏、田養民
聯絡電話：(02)2349-6859
傳真號碼：(02)2545-0429</td><td colspan="2">合作研究單位：國立臺灣海洋大學
計畫主持人：顏進儒
研究人員：張志清、余坤東、陳昌顯、吳繼虹、張玉君、林培松、廖惠美、陳京琴、楊玄、陳翔然、呂佩玲、李心怡、郭定謀、黃建文、魏彥婷
地址：基隆市中正區北寧路2號
聯絡電話：(02)24622192</td><td>研究期間
自 95 年 3 月
至 95 年 11 月</td></tr>
<tr><td colspan="4">關鍵詞：道安講習、訓練機構、交通法規</td></tr>
<tr><td colspan="4">摘要：

因應政府業務委外化趨勢及各界民意代表反映，對於「道路交通安全講習」業務建議可朝向委託學校或其他相關民間團體辦理，本研究計畫重點工作包括（1）國外道路交通安全講習業務委外辦理現況及官方評估受委託辦理講習業務單位之進場及出場機制之資訊。（2）國內未來可採行之委託範圍：行政業務委託或公權力權限委託。（3）可委託辦理之講習對象。（4）委外辦理經費來源：將永續執行暨防杜經費有空窗期窘境之觀點納入。（5）師資、學科課程、訓練機構許可、撤銷、廢止條件等委外辦理條件之規範。（6）非量化指標，如受託者之授課品質、社會大眾滿意度、相關成本效益分析等之履約管理考核設計，及委託機關之管理監督涉及委外考核機制之制定。（7）執行委外業務應配合新訂或修訂法規草案之預擬。（8）委外辦理之預期成效及得失、暨人力、經費合理預估之評估等。（9）職業駕駛員年度專案調訓管理機制之預擬。最後研擬未來可永續執行的措施或法規草案，供交通部作為政策研訂之參考。</td></tr>
</table>

出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
96 年 12 月	546	200	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定價價購。

機密等級：

□密 □機密 □極機密 □絕對機密

（解密條件：□　年　月　日解密，□公布後解密，□附件抽存後解密，

□工作完成或會議終了時解密，□另行檢討後辦理解密）

☑普通

備註：

1. 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: Contracting Out Road Traffic Safety Lecture (RTSL) Program

ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER
ISBN978-986-01-2409-5 (pbk.)	1009603507	96-140-3330	95-SEB009

DIVISION: Safety Division
DIVISION DIRECTOR: Isacc I. C. Chen
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Isacc I. C. Chen
ADMINISTRATION STAFF: Chang, Kai-Kuo;Yeh, Tsu-Hurng;Tien, Yang-Ming
PHONE: (02) 2349-6859
FAX: (02) 2545-0429

PROJECT PERIOD
FROM March 2006
TO November 2006

RESEARCH AGENCY: National Taiwan Ocean University
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Jin-Ru Yen
PROJECT STAFF: Chih-Ching Chang, Kung-Don Ye, Chang-Shen Chen, Chi-Hung Evelyn Wu, Yu-Chun Chang, Pei-Sung Lin, Hui-Mei Liao, Jing-Cing Chen, Hsuan Yang, Hsiang-Jan Chen, Pei-Ling Lu, Hsin-Yi Li, Ding-Mou Guo, Jian-Wen Huang, Yan-Ting Wei
ADDRESS: No. 2, Peining Rd. Keelung 202,R.O.C.
PHONE: (02)24622192-3410

KEY WORDS: Road Traffic Safety Lecture. Education institutions, Traffic Regulation

ABSTRACT:

Following the trend of contracting out government services and suggestions from the public, Road Traffic Safety Lecture Program, traditionally provided by the Highway Bureau, is now considered to be contracted out to some education institutions or other non-government agencies. The main subjects of this study include：

1. the practical experiences and the related regulations practiced in foreign countries;
2. the possible service areas that can be contracted out in the program;
3. the subjects and qualifications for the contractors;
4. the possible funding sources for the program to be self-sustainable;
5. the quality and related contract requirements;
6. quality evaluation and monitoring system for program execution;
7. the necessary regulation amendments that government should consider beforehand;
8. the possible and reasonable earnings of implementing this program from both government's and public's point of views; and
9. the necessary adjustments for professional drivers' annual education program proposed in this program.

All findings of this study provide important suggestions for the Ministry of Transportation and Communications to implement this new program.

DATE OF PUBLICATION	NUMBER OF PAGES	PRICE	CLASSIFICATION
December 2007	546	200	☐RESTRICTED ☐CONFIDENTIAL ☐SECRET ☐TOP SECRET ☑UNCLASSIFIED

1.The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.

目 錄

第一章　前言 1

1.1 計畫背景分析 1
1.2 研究範圍與對象 1
1.3 研究內容與工作項目 2
1.4 研究流程 4

第二章　文獻回顧 9

2.1 我國現行之駕駛人講習教育制度 9
2.2 我國駕駛人安全教育 10
2.3 國外現行之駕駛人講習教育制度 12
2.3.1 日本 12
2.3.2 美國 21
2.3.3 英國 28
2.4 國外駕駛人安全教育 32
2.4.1 日本 32
2.4.2 美國 37
2.4.3 英國 54
2.4.4 新加坡 65
2.4.5 紐西蘭 72
2.4.6 加拿大 75
2.5 綜合評析 79
2.5.1 駕駛人講習教育 79
2.5.2 駕駛人安全教育 83

第三章　我國道路交通安全講習現況與功能定位 87

3.1 相關法令規定 87
3.1.1 道路交通管理處罰條例與道路交通安全講習辦法 87
3.1.2 駕照吊扣與吊銷的規定 88
3.2 道安講習辦理現況 92
3.3 道路安全講習與交通安全教育訓練之功能定位 98
3.3.1 相關文獻 98
3.3.2 功能定位 99
3.4 現況檢討與分析 100
3.4.1 相關文獻 100
3.4.2 專家學者訪談 101

3.4.3 小結 102

第四章　我國政府交通相關業務之規定與執行現況 105

4.1 政府業務委外辦理政策概述 105
4.1.1 委外辦理政策 105
4.1.2 委外辦理道路交通安全講習之法規 107
4.2 相關交通業務辦理現況 107
4.2.1 公有路外停車場 108
4.2.2 違規停車拖吊業 109
4.2.3 汽車代檢業 112
4.3 受委託機構評鑑內容與管理、考核機制 117
4.3.1 公有路外停車場 117
4.3.2 違規停車拖吊業 118
4.3.3 汽車代檢業 122
4.4 受委託機構評鑑不佳之退場機制 127
4.5 小結 128

第五章　現行道路安全講習之實施成效探討 129

5.1 道安講習之實施成效分析文獻回顧 129
5.1.1 受訓者問卷調查設計與執行文獻回顧 129
5.1.2 實施成效分析文獻回顧 137
5.2 成效評估方法訂定 140
5.2.1 CIPP 評鑑模式 140
5.2.2 教育學習成效分析架構 148
5.3 問卷設計 149
5.4 問卷調查與分析 150

第六章　道路交通安全講習業務委外辦理構想 153

6.1 道安講習對象 154
6.2 受委託辦理講習業務單位 156
6.3 經費來源 158
6.4 師資條件 160
6.5 課程設計與內容 162
6.6 委外辦理模式構建 164
6.7 相關配套措施建議 166
6.8 分階段實施計畫 168
6.8.1 前置作業階段 171
6.8.2 第一階段 174

6.8.3 第二階段 177
6.9 預期成效 178
第七章 鼓勵民眾參加道安講習誘因研擬與意願調查 181
7.1 國外鼓勵民眾參加道安講習因素分析 181
7.1.1 美國 181
7.1.2 英國 183
7.2 鼓勵民眾參加道安講習策略研擬 184
7.3 問卷設計與調查規劃 186
7.4 調查作業執行 189
7.5 調查資料分析 189
7.5.1 社會經濟屬性分析 189
7.5.2 駕駛特性分析 191
7.5.3 講習方案偏好分析 192
7.6 小結 197
第八章 受委託辦理講習業務單位之相關規範 199
8.1 資格條件訂定 199
8.1.1 辦理講習業務單位 199
8.1.2 講師資格與條件 200
8.1.3 講習場地條件 203
8.1.4 講習課程與教材 204
8.2 資格與審核標準 214
8.2.1 申請辦理時所應檢附相關資料 214
8.2.2 資格審查程序 215
8.2.3 證照許可年限與更新 216
8.2.4 收費標準建議 220
8.3 業務督導考核與評鑑 229
8.3.1 政府與受委託單位簽訂委外契約 229
8.3.2 受委託單位之督導考核方式 230
8.3.3 業務辦理之考核與評鑑項目 232
8.3.4 未達標準之處理建議 235
第九章 職業駕駛人年度調訓專案之執行構想 237
9.1 我國職業駕駛人道安講習發展現況 237
9.1.1 相關法令規定 237
9.1.2 年度調訓專案執行情形 239
9.1.3 小結 241

9.2 國外職業駕駛人道安講習現況與相關法規.....242
9.2.1 美國.....242
9.2.2 英國.....243
9.2.3 新加坡.....245
9.3 職業駕駛人道安講習委外辦理相關規範.....245
9.3.1 執行方法.....245
9.3.2 鼓勵參加講習的誘因.....247
9.3.3 課程計畫.....248
9.3.4 各區需求量.....250
9.4 階段執行構想.....251

第十章　道安講習委外辦理之法規修訂與增訂建議.....253

10.1 道安講習委外辦理之法源檢討.....253
10.2 道安講習相關法規增、修訂內容檢討.....254
10.2.1 道路交通管理處罰條例.....256
10.2.2 道路交通安全講習辦法.....258
10.2.3 道路交通安全規則.....259
10.2.4 公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點.....259
10.2.5 保險相關法規.....262
10.3 執行委外業務應配合新訂或修訂法規建議.....263

第十一章 結論與建議.....275

11.1 結論.....275
11.1.1 目前道安講習辦理現況檢討.....275
11.1.2 鼓勵民眾參加道安講習誘因研擬與意願調查.....277
11.1.3 道安講習業務委外辦理模式與預期成效.....278
11.2 建議.....280
11.3 後續研究建議.....291

參考文獻.....295

附錄 1　專家學者訪談紀錄 I-1
附錄 2　專家學者座談會會議紀錄 II-1
附錄 3　國外道安講習相關法規與資料 III-1
附錄 4　法務部解釋函 IV-1
附錄 5　道安講習課後學員滿意度評鑑之問卷 V-1
附錄 6　鼓勵民眾參加道安講習誘因調查問卷(參加講習民眾)...VI-1
附錄 7　鼓勵民眾參加道安講習誘因調查問卷(一般民眾) VII-1
附錄 8　美國參加道安講習可抵減保費之法規 VIII-1

附錄 9　國內汽車保險計算方式與試算結果 ……IX-1
附錄 10　各區監理所講習課後滿意度調查問卷 ……X-1
附錄 11　期中審查會回覆意見 ……XI-1
附錄 12　期末審查會回覆意見 ……XII-1
附錄 13　期末審查簡報 ……XIII-1

表 目 錄

表 2.1　日本違規講習課程種類.....14
表 2.2　日本違規講習課程時間表.....14
表 2.3　日本行政處分講習扣點規定.....15
表 2.4　日本行政處分講習累計扣點規定.....15
表 2.5　日本吊扣駕照講習種類.....16
表 2.6　日本取消處分者講習.....16
表 2.7　日本重新考領駕照流程(節省時間型).....17
表 2.8　日本重新考領駕照流程(節省費用型).....18
表 2.9　日本各種講習費用.....19
表 2.10 日本青森縣公安委員會講習指導員選任申請書.....20
表 2.11 日本青森縣公安委員會委任講師申請書.....20
表 2.12 日本青森縣公安委員會講習地點新設與廢立的申請書.....21
表 2.13 美國加州地區非安全駕駛講習.....26
表 2.14 佛羅里達安全協會的道路安全講習課程.....27
表 2.15 美國加州地區酒後駕車處罰種類.....28
表 2.16 英國交通違規之罰則.....29
表 2.17 英國改善計畫課程分類.....31
表 2.18 日本駕照換發課程類型分類表.....36
表 2.19 日本挑戰課程與特定任意高齡者課程(簡易)表.....37
表 2.20 日本職業駕駛人訓練課程內容表.....37
表 2.21 美國國家安全協會防衛性駕駛訓練課程表.....42
表 2.22 美國佛羅里達安全協會的道路安全教育課程.....45
表 2.23 美國加州駕駛教育課程內容時間表.....47
表 2.24 美國加州年老駕駛人改善課程內容時間表.....48
表 2.25 美國國家安全協會防衛性駕駛教練訓練課程概要.....50
表 2.26 美國國家安全協會防衛性駕駛教練訓練課程內容.....51
表 2.27 美國加州駕駛教練訓練課程內容時間表.....52
表 2.28 美國紐約州道路安全講師資格條件.....53
表 2.29 英國國小教育資源課程計畫表.....55
表 2.30 英國中學教育資源講課計畫表.....56
表 2.31 英國駕駛規範局的道路安全教育課程.....57
表 2.32 英國皇家交通意外預防學會道路安全教育課程種類.....60
表 2.33 英國皇家交通意外預防學會車隊管理訓練課程表.....61
表 2.34 英國皇家交通意外預防學會進階駕駛訓練課程表.....62
表 2.35 英國皇家交通意外預防學會進階師資訓練課程表.....64

表 2.36 新加坡舒適駕訓中心進修課程費用表.....69
表 2.37 新加坡安全駕訓中心 Motorcar Class 3/3A 的課程種類.....70
表 2.38 紐西蘭學校道路安全教育階段表.....74
表 2.39 加拿大安全協會駕駛人訓練課程表.....75
表 2.40 各國駕駛人違規講習比較.....80
表 2.41 各國吊註銷駕駛人重新考照講習比較.....81
表 2.42 我國汽、機車保費計算影響因素.....82
表 2.43 各國推動講習誘因比較.....83
表 2.44 各國交通安全教育實行比較.....84
表 2.45 各國駕駛人教育實行比較.....86
表 3.1 道路交通管理處罰條例駕照扣繳、吊扣的法規條文與內容.....89
表 3.2 道路交通管理處罰條例駕照吊銷的法規條文與內容.....90
表 3.3 民國 94 年各監理機關辦理道安講習辦理場次與人數統計.....92
表 3.4 民國 94 年各監理機關辦理職業駕駛人專案調訓統計.....93
表 3.5 民國 94 年各區監理機關之汽車違規類型人數統計.....93
表 3.6 民國 94 年各區監理機關之機車違規類型人數統計.....93
表 3.7 民國 94 年各區監理機關員工兼任之內聘道安講師人數統計.....94
表 3.8 民國 94 年各監理機關之外聘道安講師人數統計.....95
表 3.9 民國 94 年各監理機關之講師鐘點費.....96
表 3.10 新竹區監理所一般駕駛人違規講習課程內容表.....97
表 3.11 新竹區監理所未滿 18 歲無照駕駛道安講習課程表.....97
表 4.1 受委託辦理汽、機車定期檢驗業務各營業類別申請條件對照表.....115
表 4.2 交通部公路總局各區監理所年度考核、評鑑汽車代檢廠評分表.....123
表 4.3 汽車代檢廠年度代檢車額表.....124
表 4.4 汽車代檢廠考核委員會與評鑑委員會組成表.....124
表 4.5 交通部公路總局各區監理所站代檢廠考評(抽查)紀錄表.....126
表 5.1 態度調查指標問項量表.....130
表 5.2 風險感認調查指標問項量表.....131
表 5.3 行為態度及常識認知量表.....133
表 5.4 道安講習教育程序評估結果一覽表.....137
表 5.5 CIPP 模式四種類型的評鑑.....147
表 7.1 美國各州對於防衛性駕駛訓練課程折扣汽車保費的規定.....183
表 7.2 道安講習誘因制度與執行組織.....185
表 7.3 道安講習可能採取之誘因.....185
表 7.5 問卷回收情形.....189
表 7.7 受訪者駕駛特性分析.....192
表 7.8 受訪者認為合理講習費用分析.....192
表 7.9 受訪者在超速情境下對講習方案偏好分析.....193

表 7.10 受訪者在無照駕駛情境下對講習方案偏好分析.....194
表 7.11 受訪者在闖紅燈情境下對講習方案偏好分析.....194
表 7.12 受訪者在酒後駕車情境下對講習方案偏好分析.....195
表 7.13 受訪者在可抵減機車第三人險情境下對講習方案偏好分析.....196
表 7.14 受訪者在可抵減汽車強制險情境下對講習方案偏好分析.....196
表 7.15 受訪者在可抵減汽車車體險情境下對講習方案偏好分析.....196
表 8.1 講師專業與課程內容安排建議.....206
表 8.2 講習對象與教材種類.....207
表 8.4 各種講習對象課程計畫表.....211
表 8.4 各種講習對象課程計畫表(續 1).....212
表 8.4 各種講習對象課程計畫表(續 2).....213
表 8.5 道安講習委外辦理成本估算項目與基本假設.....221
表 8.6 方案一之成本分析(所有成本項目皆納入分析).....222
表 8.7 方案二之成本分析(成本項目中扣除場地費後納入分析).....223
表 8.8 方案三之成本分析(成本項目中扣除教材編製費後納入分析).....224
表 8.9 方案四之成本分析(成本項目中扣除場地及教材費後納入分析).....225
表 8.10 道安講習委外辦理平均成本估算(元/人).....226
表 8.11 一般違規駕駛人之講習人數與場次.....227
表 8.12 民國 94 年各區監理單位職業駕駛人專案調訓場次統計表.....227
表 8.13 職業駕駛人之講習人數與場次估算表.....228
表 8.14 未經駕訓班訓練新領照機車駕駛人講習人數與場次估算表.....228
表 8.15 針對不同講習對象的道安講習課程表.....229
表 9.1 各監理處、所之 94 年職業駕駛人專案調訓場次和人數.....240
表 9.2 公車駕駛人兩次年度調訓內容.....241
表 9.3 英國職業駕駛人定期訓練課程.....244
表 9.4 職業駕駛人駕照審驗前之道安講習課程計畫.....248
表 9.5 自願參加道安講習之課程計畫.....249
表 9.6 台北市、高雄市和其他五區職業駕駛人人數統計表.....250
表 9.7 各地區職業駕駛人道安講習場次需求量推估.....250
表 10.1 法規增、修訂條文彙整表.....265
表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表.....266
表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表(續 1).....267
表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表(續 2).....268
表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表(續 3).....269
表 10.3 道路交通安全講習辦法之增、修訂條文建議表.....270
表 10.3 道路交通安全講習辦法之增、修訂條文建議表(續 1).....271
表 10.3 道路交通安全講習辦法之增、修訂條文建議表(續 2).....272
表 10.4 道路交通安全規則之增、修訂條文建議表.....273

表 10.4 道路交通安全規則之增、修訂條文建議表(續).....274

圖 目 錄

圖 1.1　研究範圍示意圖.....2
圖 1.2　研究流程圖.....7
圖 2.1　日本駕駛人講習教育體系.....13
圖 2.2　美國駕駛人講習教育體系.....23
圖 2.3　英國駕駛人講習教育體系.....29
圖 2.4　日本駕駛人安全教育體系.....34
圖 2.5　美國駕駛人安全教育體系.....39
圖 2.6　英國駕駛人安全教育體系.....54
圖 2.7　新加坡駕駛人安全教育體系.....66
圖 2.8　紐西蘭駕駛人安全教育體系.....72
圖 4.1　契約外包示意圖.....105
圖 4.2　台北市違規停車拖吊業執行評鑑流程.....119
圖 5.1　PDK 委員會提出的 CIPP 評鑑模式.....143
圖 5.2　CIPP 評鑑模式扮演有效系統改良角色的流程.....145
圖 5.3　CIPP 評鑑模式圖.....146
圖 5.4　道安講習成效評估模式架構圖.....149
圖 6.1　道安講習委外模式.....164
圖 6.2　道安講習委外辦理分階段實施計畫.....169
圖 6.3　道安講習委外辦理分階段實施預定進度甘特圖(前置作業階段).....170
圖 6.4　道安講習委外辦理分階段實施預定進度甘特圖(第一、二階段).....171
圖 6.5　前置作業階段道安講習可能委外辦理方式.....172
圖 6.6　第一階段道安講習委外辦理模式.....176
圖 6.7　第二階段道安講習全面性委外辦理.....178
圖 8.1　辦理道安講習資格證書申請更新流程.....219
圖 8.2　受委託辦理道安講習執業證明申請更新流程.....220
圖 10.1 相關法規增、修訂關係圖.....255

第一章　前言

本章共分為四節，首先於 1.1 節分析本研究的計畫背景，1.2 節說明本研究的範圍與對象，1.3 節則是介紹本研究的內容與工作項目。最後 1.4 節為研究流程，說明本研究的分析過程。

1.1 計畫背景分析

交通部運輸研究所於民國 90 年完成「道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究」研究報告，該研究建議依道安講習的功能定位將講習的對象分為五類，包括強制治療型、強制矯正型、鼓勵矯正型、強制再教育型、鼓勵再教育型，實已將道安講習之實施範圍由目前狹義之違規處罰擴大至交通安全教育之提升。此外，該研究建議制訂「民營道路交通安全講習機構管理辦法」，以使得道安講習業務民營化於法有據，並可據以監督管理。同時為因應政府業務委外化的趨勢及各界民意代表反映，對於「道路交通安全講習」業務建議可朝向委託學校或其他相關民間團體辦理，經交通部道安委員會彙整臺灣地區執行講習業務單位意見，交由交通部運輸研究所彙整前述各項需求進行專案研議，研擬未來可永續執行的措施或法規草案，以供交通部作為政策研訂之參考。

1.2 研究範圍與對象

本研究所探討的範圍包括我國道路安全講習業務、職業駕駛人訓練與交通安全教育以及全國人民交通安全教育(如圖 1.1 所示)，因此，本研究之業務實施對象為交通違規者(包括參加道路安全講習者與應參加而未參加者)以及非交通違規者(包括職業駕駛人以及一般民眾)。由於牽涉委外辦理業務，本研究分析的對象亦涵蓋業務執行的委託機構以及負責監督、管理、考核的政府行政部門。

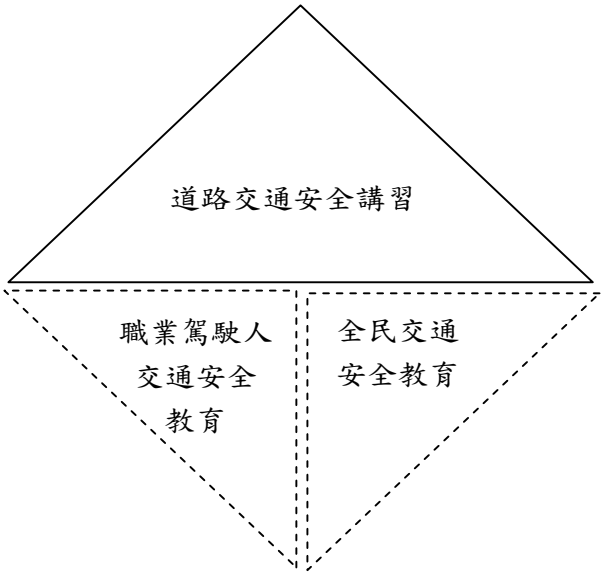


圖 1.1　研究範圍示意圖

1.3 研究內容與工作項目

本研究完成工作項目如下：

一.國外道路交通安全講習業務委外辦理現況及官方評估受委託辦理講習業務單位之進場及出場機制之資訊。

本研究廣泛蒐集及整理以下資訊：

(一) 國外交通違規之處罰方式與執行方式。
(二) 國外交通安全教育機制與執行方式。
(三) 國外道路交通安全講習業務機制與執行現況。
(四) 國外道路交通安全講習業務委外辦理之執行現況。
(五) 受委託辦理道路交通安全講習業務機構的資格條件。
(六) 道路交通安全講習業務委外辦理的委託權限與考核管理機制。

二.國內未來可採行之委託範圍：行政業務委託或公權力權限委託。

本研究探討我國未來可採行之委託業務範圍將限於行政業務之委託，例如執行駕駛人交通安全教育訓練、全民交通安全教育，以及執行部份道安講習業務(例如單純師資、教材之提供，以及授課等)；抑或擴大至公權力權限之委託，例如將部份或全部應接受道安講習之交通違規者，完全交由受委託辦理道路交通安全講習業務機構通知、訓練、追蹤與完訓之建檔管理。

三.可委託辦理之講習對象。

本研究參考國外實施現況與國內相關文獻之建議，並考量過去實施道安講習之成效，可委託辦理之講習對象的數量，以及講習對象違規情節之嚴重性，以建議未來可委託辦理之講習對象。

四.委外辦理經費來源。

本研究針對未來可採行之委託範圍與講習對象探討未來委外辦理之經費來源，並探討未來由委託辦理之講習對象付費方式以達到永續執行的目標。

五.師資、學科課程、訓練機構許可、撤銷、廢止條件等委外辦理條件之規範。

本研究參考國外執行現況，訂定講習師資認證或證照考驗標準，並訂定訓練學科課程之設計與審查程序。此外，本研究參考國外實施現況與國內現有委外辦理業務之執行現況，研擬委託訓練機構之許可、考核、管理、撤銷、廢止條件與相關辦法，並綜合考量未來可採行之委託範圍與講習對象，以估計未來可能委外辦理之規模，並訂定未來實施之執行規範。

六.非量化指標，如受託者之授課品質、社會大眾滿意度、相關成本效益分析等之履約管理考核設計，及委託機關之管理監督涉及委外考核機制之制定。

本研究針對所提出的考核管理規範，研擬公路主管機關對於受委託辦理道路交通安全講習業務機構之考核標準，訂定量化與非量化評估指標，並參考國外實施現況與體制，研擬受委託辦理道路交通安全講習業務機構考核與監督機制及執行方式。

七.執行委外業務應配合新訂或修訂法規草案之預擬。

針對本研究所研擬之執行構想，本研究建議配合委外業務之執行應修訂或新訂的相關規定與辦法，並擬訂應修(新)訂法條之內容。

八.委外辦理之預期成效及得失、暨人力、經費合理預估之評估等。

本研究參考國外實施現況與本研究所研擬之委外辦理之範圍、對象、經費來源與執行方式，分析並提出道安講習委外辦理之預期成效，並根據本研究所提出之未來可能委外辦理之規模估計，評估未來合理之人力與經費需要。

九.職業駕駛員年度專案調訓管理機制之預擬。

為使職業駕駛人能掌握最新的道路使用資訊及加強正確的駕駛觀念等，本研究參考國外職業駕駛人考照後再教育訓練規定，研擬職業駕駛員年度專案調訓之執行構想及相關辦法，以利未來將其納入各級職業駕駛員之管理機制。

1.4 研究流程

本計畫之研究流程如圖 1.2 所示，茲就流程中之重要步驟說明如下：

一.確定研究內容

二.道安講習制度與實施現況

廣泛蒐集並整理我國道路安全講習制度與實施現況，以作為後續檢討我國現行道安講習機制、評估道安講習實施成效，以及研擬未來委託範圍與講習對象之基礎。

三.國內外道安講習與道路交通安全教育文獻回顧

廣泛蒐集與整理國內相關文獻與國外交通違規處罰方式與執行方法、交通安全講習與道路交通安全教育機制與實施現況、交通安全講習業務委外辦理之情形、受委託辦理機構之資格條件、師資、課程內容與教材之認證，以及委託之權限與考核管理制度等，以作為本研究檢討我國道安講習實施成效以及研擬道安講習委外辦理構想之參考，並可作為評估道安講習委外辦理方式與擬訂相關配套措施之重要參考。

四.道安講習成效評估分析

本研究廣泛蒐集、整理國內外有關道安講習成效研究之相關文獻，探討道安講習之實施成效。

五.意見調查暨現行道安講習實施成效分析與評估

本研究針對道安講習之主管機關、執行機關、道安講習講師，以及接受道安講習者進行意見調查。利用訪談與問卷調查方法，了解目前道安講習之相關課題，例如經費、師資訓練與結構、課程內容設計與教材，進行各類型學員之學習成效及學習後行為之評估，以瞭解其對於接受講習課程後是否主觀認為有助於加強或改善其交通安全知識與觀念。調查的結果可作為後續研擬道安講習委外辦理條件與規範訂定之重要參考。

六.政府業務委外辦理現況

本研究彙整我國現行交通業務委外辦理之現況、受委託單位資格條件限制、委託權限、監督、考核與管理規定與評量項目與標準、相關法規之內容與訂定，以及實施成效評析，以作為道安講習委外辦理構想研擬、訂定資格審核、業務評鑑與管理考核標準之依據，並作為預期效益評估之參考。

七.研擬職業駕駛員年度專案調訓管理構想

根據「道路交通管理處罰條例」第 24 條規定，公路主管機關對於道路交通法規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。考量職業汽車駕駛人之工作涉及公共安全，加以近年來大型客、貨車之交通事故頻繁，因此本研究建議擴大目前道安講習之功能，並配合交通部之構想，以研擬職業駕駛員年度專案調訓機制。

八.道安講習與交通安全教育訓練之功能定位

本研究參考國內外對於道安講習與道路交通安全教育訓練之相關研究擬訂其執行之功能定位，以作為檢討我國提升交通安全教育訓練方式與手段之基礎，並可作為評估目前道安講習實施成效之參考。

九.研擬道安講習委外辦理模式構想

本研究參考國內相關文獻、國外現行制度、及現行道安講習實施成效評估分析結果等資料，針對道安講習/道路交通安全教育訓練委外辦理模式之構想擬訂執行計畫，計畫內容包括未來可委外辦理之業務範圍、講習之對象、委外業務之規模、經費來源、探討由講習對象付費的方式以達到永續執行之目標、受委託機構資格條件限制、資格審核標準與管理考核標準規範與執行機制、委託訓練機構之業務評鑑與管理考核標準規範與執行機制、師資認證，以及課程內容與教材核定等。本研究規劃擬訂之執行構想作為專家學者座談會之討論課題，並利用座談會所凝聚之共識修訂執行計畫。

十.研擬委託訓練機構資格條件、許可範圍與評鑑標準

本研究參考國內相關文獻、委外業務實施規範以及國外實施經驗，並考量受委託單位之公信力與執行力，研擬委託訓練機構資格條件、委外業務許可範圍與評鑑標準。

十一.研擬委託訓練機構之執行績效評鑑與管理考核標準

本研究參考國內相關文獻、委外業務實施規範以及國外實施經

驗，針對受委託訓練機構辦理道安講習所提供之師資、訓練課程及教材審核等，擬訂評估之執行績效評鑑與管理考核標準。

十二.研擬委外業務執行成效評鑑與管理考核標準

本研究參考國內相關文獻、委外業務實施規範以及國外實施經驗，研擬道安講習委外業務之執行績效評鑑項目與考核標準，以作為道安講習委外辦理業務項目增減評估檢討之依據。

十三.道安講習委外辦理模式檢討與評估

透過專家學者座談會所凝聚的共識與建議，及研擬受託訓練機構之相關執行績效評鑑與管理考核標準，進行道安講習委外辦理模式之檢討與評估，以構建本研究最適之委外辦理方式，提供後續研究計畫及相關主管單位參考使用。

十四.擬訂道安講習委外辦理相關配套措施

本研究參考國外實施經驗與專家學者座談會之結果，並根據實施執行之需要，研擬道安講習委外辦理所需之相關配套措施。

十五.研擬相關法規修訂與增訂內容

針對擬訂之道安講習委外辦理的執行方式，本研究檢討相關法令之適宜性，對於相關之條文進行修訂或增訂之建議，並草擬授權委外辦理之建議修正條文。

十六.結論與建議

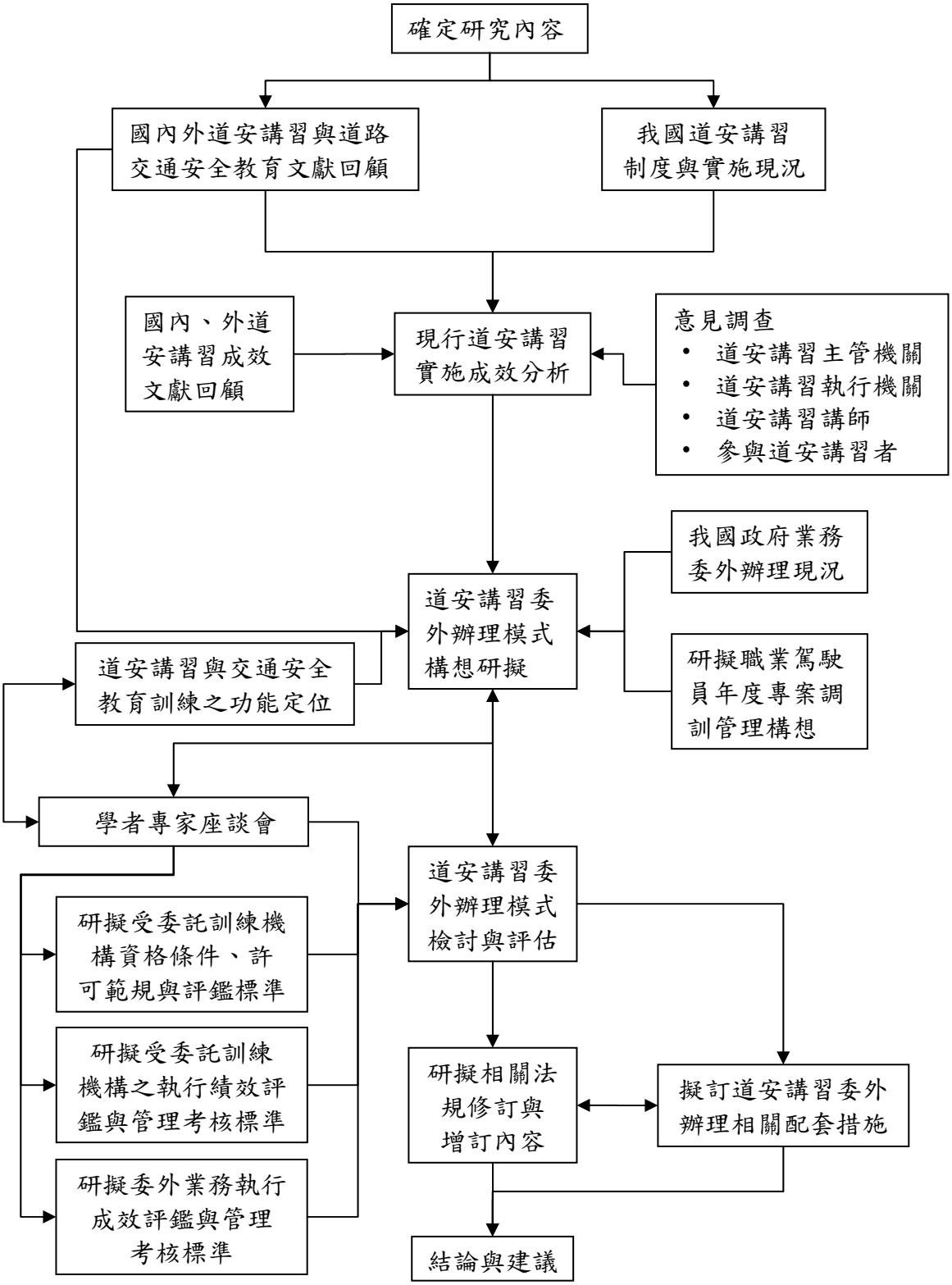

確定研究內容
國內外道安講習與道路交通安全教育文獻回顧
我國道安講習制度與實施現況
國內、外道安講習成效文獻回顧
現行道安講習實施成效分析
意見調查
• 道安講習主管機關
• 道安講習執行機關
• 道安講習講師
• 參與道安講習者
我國政府業務委外辦理現況
道安講習委外辦理模式構想研擬
研擬職業駕駛員年度專案調訓管理構想
道安講習與交通安全教育訓練之功能定位
學者專家座談會
道安講習委外辦理模式檢討與評估
研擬受委託訓練機構資格條件、許可範規與評鑑標準
研擬受委託訓練機構之執行績效評鑑與管理考核標準
研擬委外業務執行成效評鑑與管理考核標準
研擬相關法規修訂與增訂內容
擬訂道安講習委外辦理相關配套措施
結論與建議

圖 1.2　研究流程圖

第二章　文獻回顧

由於各國道路交通安全講習與教育的辦理方式各有其不同的特色，為瞭解國內外相關單位的道路交通安全講習與教育執行狀況，以及曾經執行過哪些計畫與研究，本研究首先於 2.1 節整理我國現行之駕駛人講習教育制度，以了解我國目前講習制度的實施狀況，其中因金門與連江兩縣全年受道安講習之違規駕駛人人數較少，後續資料搜集與研究內容都以台灣地區為主。接著在 2.2 節說明我國駕駛人的安全教育，並於 2.3 與 2.4 節整理國外有關駕駛人安全講習教育制度與安全教育的相關資料。2.5 節則是國外職業駕駛人道安講習現況與相關法規。最後在 2.6 節進行綜合評析，以比較國內外講習制度與道路安全教育的不同。

2.1 我國現行之駕駛人講習教育制度

我國道路交通安全講習具備矯正違規交通行為、提升民眾對交通法規的認識、補救駕駛教育訓練的不足、提升職業駕駛人的行車安全技術與風險觀念，以及交通安全教育宣導等五大功能，其中又以違規講習最為一般人所熟悉。此外潘盟煌[1998]認為，完整的道路交通安全講習制度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、機慢車使用人與行人，其中駕駛人改善教育的目的在於改善問題駕駛人的駕駛行為，以降低其肇事風險。

楊登斌[1999]指出短期內參與道路安全講習的駕駛人，其再犯比例明顯降低，尤其因違反條款規定必須講習的駕駛人，其改善成效更為顯著。多數受訪者也認為講習對交通法規認識與了解有助益，對駕駛技術的改進則無助益。國內早期對於汽車駕駛執照取得方式，大多藉由汽車駕駛訓練班進行短期教育訓練，再參加監理機關或公營汽車駕駛訓練中心之筆試及場內路考通過而取得駕照。然而駕訓班之教學僅著重駕照之取得，並不重視駕駛道德及交通安全教育與車輛保養常識等技術的傳授。因此除了消極地刺激問題駕駛人確實遵守並維護道路交通安全法規、減少問題駕駛人再違規之外，更應積極地針對所有駕駛人，加強道路交通安全教育與宣導，使其能掌握交通安全規則的修訂與變革。

另外，吳宗修[1996]發現道路交通事故的發生絕大部份是人為疏失所致，再教育駕駛人的目的即在矯正「問題」駕駛人的駕駛行為，減少交通意外與違規的發生。同時多數文獻與報告皆認為交通意外起因於駕駛人過失的比率超過九成，且駕駛人為交通事故鏈中至少佔有一項以上的

肇事因素，因為駕駛人應有足夠的能力去克服或補償道路與車輛的缺失。

道路交通安全講習可區分成定期講習和臨時講習兩種，根據民國 95 年 6 月 20 日修訂後的「道路交通安全講習辦法」規定，接受講習者為汽車駕駛人以及道路交通管理處罰條例規定應接受講習之法定代理人或監護人。有關汽車駕駛人應參加講習之交通違規項目，「道路交通管理處罰條例」和「道路交通安全講習辦法」中皆有明文規定。

2.2 我國駕駛人安全教育

我國現行的學校安全教育執行要點明令交通安全教育是由教育部主辦，且由省道路交通安全委員會協辦[林昭賢，2000]。教育部頒令省市教育廳局遵照辦理事項如下：

一.加強推行汽車駕駛養成教育、擴充職業學校駕駛科系及私立駕駛訓練班，並加強管理。

二.加強國中小學及幼稚園交通安全教育，自民國 58 學年度開始實施。

三.五年制專科學校應比照中等學校實施交通安全教育。

四.各級學校應指派專人負責辦理推行交通安全教育。

五.各級教育行政主管機關對各學校推行交通安全教育應訂定考核辦法，並指定專人負責督導考核，對成績優劣者予以獎懲，教育部必要時派員抽查。

六.公私立五年制專科學校考核辦法由教育部另訂之。

七.各地區校外生活指導委員會組織不夠健全、省市教育廳局應分別針對實際需要予以重新修訂計畫報核，在未修訂之前現有各地區校外生活指導委員會應先予充實加強。

教育部為能達成上述工作，目前對於各級學校每年皆有「年度交通安全教育評鑑實施計劃」，此計劃的交通安全教育評鑑表分為高級中等以上學校與國民中小學兩種，其內容可概分為：

一.組織交通安全教育委員會：由校長兼主任委員、教務、訓導、輔導、行政主任(處長)、及級任老師、生活組長擔任委員並兼辦交通安全教學相關事宜之計畫、執行與考核。

二.舉行教師交通安全教育座談會：由校長召集並主持於每學期期初及期終舉行，全體教職員出席討論有關教學、管理方面應執行之興革事項並詳細紀錄，作為改進依據。

三.擬訂交通安全教育實施計畫：由訓導部門配合學校行事曆訂定各項教學活動，教務、輔導、行政部門共同協力推行並分別訂定各項活動實施辦法及績優獎勵等紀錄。

四.單元教學之實施：由教務部門依據正常教學之課程配合交通安全教學

手冊之相關交通安全單元，實施定時教學、聯絡教學，並將教學要點命題定期測驗。

五.組織學生交通糾察：由訓導部門遴選體格強壯，學術科優良之學生，予以訓練及裝備使用，負責擔任校內糾察並維持交通秩序，且須與當地交通警察保持連繫。

六.教師導護輪值工作：由全體教師輪值擔任，於上下學時指導糾察隊管制交通秩序，並協助指揮交通，以維護學生由當地交通要點上下車至學校途中之安全。

七.學生交通事故處理：由訓導部門負責，實施學校交通事故的防止與肇事處理，建立相關警察機關、醫療機構及學生家長等通訊連絡資料及事故處理程序。

此外，警政署為訂定與瞭解大專院校學生因交通事故受傷的改善辦法，曾針對西元 2001 年發生交通事故而受傷的同學進行問卷調查。結果顯示學生曾參加學校辦理之交通安全教育者僅 48%，學生交通法規知識源自學校教育則更低，只有 2%(媒體 53%、家人 35%、同儕 10%)，足見我國交通安全教育在學校教育仍有許多努力的空間。同時，近年來政府單位透過具有交通安全教育專長的「種子教官」於各大專院校的校園中傳播正確的交通安全知識與觀念，以期發揮種子效應並提升大專學生重視交通安全的風氣。

在駕駛人安全的社會教育方面，有教育部的交通公益宣導短片、漫畫短劇、新聞媒體報導等傳播推廣活動，各縣市也不定期舉行自由報名參與的座談會以及交通安全展示等。駕駛人道路安全教育的另一管道為考取駕駛執照前的教育訓練課程，由駕駛訓練中心依規定辦法提供合格師資與教材，參加駕駛訓練的學員依規定前往上課。交通部同時規定汽、機車駕駛執照的取得，需先通過交通規則考試，駕駛人在具備足夠的交通安全知識教育後，始可進行路試以取得合格駕駛執照。

根據「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第 21 條規定，駕訓班應聘請汽車駕駛教練、汽車構造講師及道路交通管理法規講師擔任各科教學，其資格為：

一.汽車駕駛教練：年滿 22 歲，經公立汽訓中心教練專業訓練結業得有證書，並具有左列條件之一者：

(一) 領有所教車種汽車駕駛考驗員證者。

(二) 高級工業職業學校汽車類科畢業，或具有軍事運輸相關學校初級班以上畢業，並領有所教車種汽車駕駛執照 2 年以上者。

(三) 具有高級中等學校畢業以上學歷，現領有所教車種汽車駕駛執照 3 年以上者。

(四) 具有國民中學或初級中等學校畢業以上學歷，現領有所教車種汽車駕駛執照 5 年以上者。

二.汽車構造講師：年滿 22 歲，領有汽車駕駛執照，經公立汽訓中心汽車構造專業訓練結業得有證書，並具有左列條件之一者：

(一) 高中(職)或相當高中(職)之軍事以上學校之汽車、農機、重機械或機械科系畢業者。

(二) 經考領有同類或較高級類汽車檢驗員證者。

(三) 領有汽車修護技工執照或乙級汽車修護技術士證照者。

三.道路交通管理法規講師：年滿 25 歲，領有汽車駕駛執照，經公立汽訓中心道路交通管理法規專業訓練結業得有證書，並具有左列條件之一者：

(一) 大學以上學校交通工程或交通管理科系或其相關科系畢業者。

(二) 高中(職)或相當高中(職)以上之警察、憲兵、軍事運輸等相關學校畢業，並有處理道路交通管理實務經驗 3 年以上或實際擔任汽車駕駛教練 3 年以上者。

(三) 高等或普通交通行政人員考試及格者。

(四) 擔任高中(職)以上學校，相關交通法規課程教師滿 2 年以上者。

(五) 經考領有汽車駕駛考驗員證或汽車檢驗員證者。

汽車駕駛教練不得兼任其他駕訓班之教練。

其中有關駕駛教練師資培訓部份，根據台北市政府交通局的汽車駕駛訓練中心指出，該中心過去所培訓的汽車駕駛教練師資，於受訓期滿後，經過學科測驗與教學評鑑成績平均達 70 分(含)以上，即可考取交通部核發「教練合格證書」。受訓期間需接受的教練課程包括：學員心理學、道路交通管制設施、急救常識、如何使駕駛教育正常化、道路交通管理處罰條例、安全駕駛、駕駛教練教材教法、道路交通安全規則、肇事預防與處理、高速公路交通管制規則、汽車構造概述及定期保養檢查、駕駛教學演練與駕駛道德等。培訓班師資群為師範大學教授、裁決所所長、紅十字會、交通部專員、交通大學教授、警察大學教授、汽車訓練中心講師、高公局科長、交通專業講師、駕駛評鑑官等。惟此師資訓練課程已於民國 95 年 1 月 1 日停開。

2.3 國外現行之駕駛人講習教育制度

2.3.1 日本

一.法源、辦理組織與制度

日本道路安全講習是以「日本道路交通法」第 6 章為基礎，下由國家公安委員會規則(1 至 15 號)及其附則規定講習之相關事項，各縣

之道安講習舉辦由各縣之公安委員會為主管機關，其下之警察署則為執行、監督、宣導單位，配合各縣交通安全協會共同實施道安講習。張新立等人[2001]提及依「日本道路交通法」第 6 章規定，日本道路安全講習種類計有：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。

黃靖雄[1991]提及日本的道路安全講習的實行方式與我國相似，為處罰方式之一。由於日本駕駛執照須 3 年換新 1 次，並需在生日前後 1 個月內(平成 14 年 6 月 1 日修正)親自辦理，當確認申請人無違規紀錄及異動後，即可以專用照相機當場照相換照。在等取駕照的半小時當中，申請人會被安排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 1 天以上之特別講習，才能領取駕照。

圖 2.1 為本研究依所蒐集的相關資料而整理出的日本駕駛人講習教育體系。據本研究瞭解，目前日本尚有透過汽車駕駛人違規肇事機率，追朔督導處罰所屬駕訓班的管理制度，其目的就是以駕駛訓練、考照檢驗及違規管理處罰三者合一的管理制度來落實汽車駕駛人管理。「國家公安委員會」為日本的道安主管機關，屬於內閣府的分支機構，負責日本的治安相關業務，其轄下為各都道府縣公安委員會，各都道府縣公安委員會主要功能為督導各地警察機關負責業務，包含道路安全相關議題。而道安講習則是由各地方警察局委託各地方安全駕駛講習所辦理，各安全講習所與講師的資格認證與評估則是由公安委員會負責。

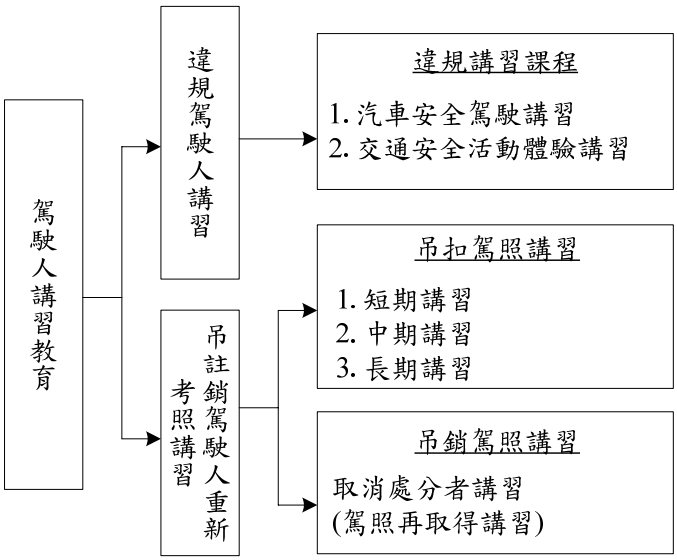


圖 2.1　日本駕駛人講習教育體系

二.道路安全講習課程

(一) 一般違規講習

只要駕駛人違規累積達一定件數以上，就必須接受違規講習課程(Offender Short Course)。如表 2.1 所示，此課程可依類型分為汽車安全駕駛講習、交通安全活動體驗講習兩種。此兩種講習課程的時間如表 2.2 所示，其中「駕駛診斷與指導」是由教練陪同道路駕駛，並於行車之後再由教練加以指導並告知行車時應注意事項，而「交通安全活動體驗」是讓駕駛人在十字路口及人行道拿著說明交通安全的旗幟，藉以宣導道路交通安全。課程最後必須繳交一篇報告，除了包括參與講習課程後的心得之外，也必需描述未來在駕車時對於安全的注意事項。

表 2.1　日本違規講習課程種類

	講習種類	講習費用	主要內容
1	汽車安全駕駛講習	14,250 円	講課(3 小時)、汽車駕駛、操作、審查。
2	交通安全活動體驗講習	10,250 円	講課(3 小時)、步行的安全通行活動、交通安全宣導活動、停車場打掃、審查。

資料來源：本研究整理自 RJQ 網站[2006]。

表 2.2　日本違規講習課程時間表

	汽車安全駕駛講習	交通安全活動體驗講習
9:00~9:30	講習課程注意事項	
9:30~9:50	適當的檢查措施	
10:00~10:50	道路交通現況與駕駛人立場	
11:00~12:00	道路交通法的知識與安全駕駛的方法	
12:00~13:00	午休	
13:00~13:50	駕駛診斷與指導	交通安全活動體驗
14:00~14:50	駕駛體驗	
15:00~15:30	診斷結果的指導	
15:30~16:00	審查(心得感想)	

資料來源：本研究整理自 RJQ 網站[2006]。

(二) 行政處分講習

行政處分講習是指將交通違規以扣點方式處理。日本的交通處分採點數制，每 3 年為 1 週期，不同的違規事件有不同的扣點處分，扣滿一定的點數後，會遭到「吊扣駕照」(不吊銷駕照但停止駕駛)或「吊銷駕照」兩種不同的行政處分。若經過 1 年無事故且沒有違反其他交通規則，則過去行政處分次數可歸零。駕駛人

在 3 年內共可累積 6 點，若是點數超過 6 點就必須接受行政處分。行政處分講習扣點規定如表 2.3 與表 2.4 所示，其中表 2.4 為以累計形式所表示的扣點規定。

表 2.3　日本行政處分講習扣點規定

過去3年內行政處分次數	吊扣駕照	吊銷駕照			
		1 年(3 年)	2 年(4 年)	3 年(5 年)	5 年(7 年)
0 次	6 點~14 點	15 點~24 點	25 點~34 點	35 點~44 點	45 點以上
1 次	4 點~9 點	10 點~19 點	20 點~29 點	30 點~39 點	40 點以上
2 次	2 點~4 點	5 點~14 點	15 點~24 點	15 點~24 點	35 點以上
3 次以上	2 點或 3 點	4 點~9 點	10 點~19 點	10 點~19 點	30 點以上

資料來源：1.本研究整理自兵庫縣安全協會[2006]。

2.( )表過去 5 年內若有吊銷駕照紀錄者，吊銷年期再延長 2 年。

3.表內為違規記點之點數。

表 2.4　日本行政處分講習累計扣點規定

點數	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0 次						30			60			90			吊銷
1 次				60		90		120		吊銷					
2 次		90	120	150	吊銷										
3 次		120	150	吊銷											
4 次以上		150	180	吊銷											

註：1.本研究整理自日本 RJQ 網站[2006]。

2.縱軸為「累計吊扣次數」，橫軸為「累計違規點數」，表內數字為「吊扣天數」。

被吊扣駕照 90 天以上之駕駛人與吊銷駕照之駕駛人，皆可依法申請「意見聽取制度」。所謂意見聽取制度是指對違反之交通規則之行為提出有利證據，可使吊扣駕照的日數縮短或可不吊銷駕照。意見聽取制度可由當事人或其代理人參加，經各縣公安委員會認可後，即可從吊銷駕照減輕為暫停駕駛 180 天，或原本暫停駕駛 90 天之駕駛人，縮短天數為 60 天。

1. 吊扣駕照講習

駕駛人的駕照若遭吊扣，可依不同的吊扣天數，參加不同的「吊扣駕照講習」。吊扣駕照講習可依禁止開車的時間長短，分為短期、中期、長期講習，時間依序為 6 小時、10 小時、12 小時，課程內容主要為駕駛適應度及當面指導。參加講習後會

有 40 題簡單的測驗，每題測驗有「優」、「良」、「可」及「不可」四種評價，駕駛人須有 32 題被評為「優」，才得以縮短吊扣天數。參加「吊扣駕照講習」對於日後違規的處罰方式並無差異，且此講習為自由參加性質。日本吊扣駕照講習的種類如表 2.5 所示。

表 2.5　日本吊扣駕照講習種類

講習種類	吊扣天數	可縮短天數	講習費用	講習時間
短期	30 天	29~20 天	13,800 円	1 天 (9:20～16:00)
中期	60 天	30~24 天	23,000 円	2 天 (第 1 日到 16:30、第 2 日到 15:00)
長期	90 天	45~35 天	27,600 円	2 天 (第 1 天到 16:30、第 2 天到 16:30)
	120 天	60~40 天		
	150 天	70~50 天		
	180 天	80~60 天		

資料來源：本研究整理自全日本交通安全協會網站[2006]。

2. 吊銷駕照講習

日本對於吊銷駕照駕駛人有一種「取消處分者講習」，只要參加此講習課程，就可以再考取新的駕駛執照。「取消處分者講習」亦可稱為「駕照再取得講習」(Drive's license re-acquisition)，當駕駛人完成此課程時，會得到一張駕照再取得講習結業證書，駕駛人可憑此證書於有限期限(1 年)內報考考照測驗。要參加此講習課程必須先以電話向駕訓中心或警察局預約，主要課程內容為汽車駕駛適應度、駕駛人心理建設等，講習時間 2 天(共 13 小時)，講習費用為 33,800 円。詳細課程內容說明如表 2.6 所示。

表 2.6　日本取消處分者講習

受講時期	講習內容	講習天數	講習費用
駕照考試前一年內(證書的有效期限為 1 年)	針對駕駛的心理、個性做適性檢查，並給予關於駕車方面的指導、建議。	2 天 (共 13 小時)	33,800 円

資料來源：本研究整理自日本 RJQ 網站[2006]。

駕照吊銷的駕駛人有「節省時間型」和「節省費用型」兩種重新考領駕照的選擇。節省時間型的費用較貴，但是能在吊

銷期滿後立即獲得駕照。而節省費用型則在取消處分者講習聽講結束後可直接練習公路駕駛，並參加駕駛取得之學科與術科考試，節省參加駕訓班的費用。本研究將兩種類型的重新考領照流程及其特點整理如表 2.7 與表 2.8 所示。

表 2.7　日本重新考領駕照流程(節省時間型)

<table>
<tr><td rowspan="9">節省時間型

吊銷期間開始
↓
申請臨時駕照
↓
取消處分者講習聽講
↓
參加駕訓班(第 2 階段)
↓
駕訓班畢業
↓
吊銷期間結束
↓
參加駕照學科考試
↓
領取駕照</td><td colspan="2">例如：吊銷駕照一年</td></tr>
<tr><td colspan="2">可持駕照吊銷處分書申請臨時駕照。
費用：1,200 円。</td></tr>
<tr><td colspan="2">需攜帶駕照吊銷處分書及臨時駕照，採預約制。
費用：33,800 円。</td></tr>
<tr><td>一. 通勤式
1.短期集中型
費用：最低 250,000 円。
2.技能加強型
費用：最低 230,000 円。
3.基本型
費用：最低 210,000 円。</td><td>二. 合宿式
費用：最低 210,000 円。</td></tr>
<tr><td colspan="2">可持駕照吊銷處分講習完結證書(有效期限一年)至相關機關接受適性及學科測驗，不需再參加路考測驗，待筆試通過即可領取新駕照。
費用：2,100 円。</td></tr>
<tr><td colspan="2">領取駕照費用：1,650 円。</td></tr>
<tr><td colspan="2">總費用：248,750 円~288,750 円。</td></tr>
<tr><td colspan="3">優點：能在吊銷期滿立即獲得駕照，且由於參加公安委員會認可之駕訓班，可以免除駕照再取得之路考與取得時之講習，可有效節省時間。</td></tr>
</table>

其中表 2.7 提及日本的駕駛訓練班在節省時間型又可分為通勤式與合宿式，分述如下：

(1) 通勤式

a. 短期集中型：最短約 17 天結業。適合急於拿到駕照之學生參加，約 2~3 週每天自由選取時間參加課程。

b. 技能加強型：最短約 25 天結業。需事先預約，適合學校課業繁忙或休息不定期之夜間社會人士，1 天最多 3 小時的課程。

c. 基本型：約 50~80 天結業。適合時間運用較為充裕的人士，依序安排課程學習。

(2) 合宿式(最短 14 天結業)：為一種新興的駕訓班方式，由駕訓班提供食宿及每日之訓練課程。

表 2.8　日本重新考領駕照流程(節省費用型)

<table>
<tr><td rowspan="10">節省費用型

吊銷期間開始
↓
申請臨時駕照
↓
取消處分者講習聽講
↓
練習公路駕駛(10 小時)
↓
吊銷期間結束
↓
參加駕照學科考試
↓
參加駕照術科考試
↓
取得駕照時講習
↓
高速公路練習
↓
領取駕照</td><td>例如：吊銷駕照一年</td></tr>
<tr><td>可持駕照吊銷處分書申請臨時駕照。
費用：1,200 円。</td></tr>
<tr><td>需攜帶駕照吊銷處分書及臨時駕照，採預約制。
費用：33,800 円。</td></tr>
<tr><td>需在取得臨時執照後 3 個月內，由持有駕照 3 年以上之駕駛人陪同，進行 1 日 2 小時，5 日以上之公路駕駛訓練，並做成「路上駕駛練習申告書」，作為駕照再考取時之必要文件。</td></tr>
<tr><td>可持駕照吊銷處分講習完結證書(有效期限 1 年)至相關機關接受適性、學科及路考測驗。
費用：3,400 円。</td></tr>
<tr><td>在通過路考後，必須至公安委員會指定之駕訓班接受取得駕照時講習，此講習分為：
1. 普通自小客車講習：9,800 円。
2. 緊急救護處置講習：3,600 円。
總費用：13,400 円。</td></tr>
<tr><td>至駕訓班接受實地高速公路練習，依各高速公路收費不同。
費用：500~900 円。</td></tr>
<tr><td>領取駕照費用：1,650 円。</td></tr>
<tr><td>總費用：約 62,000 円。</td></tr>
<tr><td colspan="2">優點：可節省參加駕訓班的費用。但要經歷的手續及取得駕照過程較為繁複，在接受駕照再取得測驗後尚需至指定之駕訓班接受講習及高速公路練習，待通過後才可領取駕照。</td></tr>
</table>

另外，如表 2.8 所示，在節省費用型中必需在領取駕照前參加「取得駕照時講習」，此講習分為 2 種，即普通自小客車取得時講習與緊急救護處置講習，課程內容與收費分述如下。

(1) 普通自小客車取得時講習：課程內容包括道路駕駛危險預測、其他安全駕駛必要之相關知識與技能以及國道高速駕駛必要之技能與知識。講習時間為 4 小時，費用為 9,800 円。

(2) 緊急救護處置講習：課程內容包括各種外傷、燙傷等危機處理以及其他各種相關危機處理知識。講習時間為 3 小時，費用為 3,600 円。

三.道路安全講習費用

日本道安講習制度完善，各種不同的講習費用也不盡相同，本研究將取得駕照講習、新手駕駛者講習、違規駕駛者講習、吊扣駕照講習與取消處分者講習收費標準整理如表 2.9 所示。

表 2.9　日本各種講習費用

<table>
<tr><td>區分</td><td colspan="5">費用</td></tr>
<tr><td rowspan="2">取得駕照講習</td><td>普通
9,800 円</td><td>大型二輪
12,600 円</td><td>普通二輪
12,300 円</td><td>原付
4,050 円</td><td>緊急救護措施
3,600 円</td></tr>
<tr><td colspan="3">旅客車
20,400 円</td><td colspan="2">緊急救護措施(2 種)
7,200 円</td></tr>
<tr><td>新手駕駛者講習</td><td>普通
15,900 円</td><td>大型二輪
20,450 円</td><td>普通二輪
19,750 円</td><td colspan="2">機車
11,050 円</td></tr>
<tr><td>違規駕駛者講習</td><td colspan="3">交通安全活動體驗
10,250 円</td><td colspan="2">汽車安全駕駛講習
14,250 円</td></tr>
<tr><td>吊扣駕照講習</td><td colspan="2">短期
13,800 円</td><td colspan="2">中期
23,000 円</td><td>長期
27,600 円</td></tr>
<tr><td>取消處分者講習</td><td colspan="5">33,800 円</td></tr>
</table>

資料來源：本研究整理自全日本警視廳網站[2006]。

四.道路安全講習師資與地點規定

道安講習師資分為「講習指導員」與「委託講師」兩種，講習指導員需向公安委員會提出申請，並經公安委員會審查通過認可方能成為講習指導員，其申請書如表 2.10 所示。審查標準包含人格優劣、道路交通相關法令知識具備、經歷及領導能力、適任性與否等。而委託講師則是委託大學教授或學識經驗豐富者為安全駕駛管理者講習之講師，其申請書如表 2.11 所示。

表 2.10 日本青森縣公安委員會講習指導員選任申請書

第　　号 年　　月　　日 青森縣公安委員會殿 受託團體代表者的職業名稱　　印 講習指導員認可申請書 以下是申請委託講習指導員的申請者，煩請認可。 記	
原籍	
住址	
姓名 出生年月日	年　　月　　日生
最高學歷	
資歷的簡介	
資格、執照	
備考	

資料來源：本研究整理自青森縣政府網站[2006]。

表 2.11 日本青森縣公安委員會委任講師申請書

第　　号 年　　月　　日 青森縣公安委員會殿 受託團體代表者職名　　印 安全運轉管理者等講習講師委任承認申請書 申請委託以下人員為委託講習的講師，煩請認可。 記	
住所 職業 (工作地點) 姓名 出生年月日 (年齡)	
委託年月日和期限	年　　月　　日～　　年　　月　　日
經歷	
備考	

資料來源：本研究整理自青森縣政府網站[2006]。

此外，道安講習地點的新設與廢除亦皆須經過公安委員會的審核認可，但臨時之短期講習場所則不在此限，其申請書如表 2.12 所示。目前日本各都、道、府、縣皆有公安委員會認可之駕駛訓練場、駕駛執照換新中心與指定警察署為道安講習實施之場所。

表 2.12 日本青森縣公安委員會講習地點新設與廢立的申請書

第　　号 年　　月　　日 青森縣公安委員會殿 受託團體代表者的職業名稱　　印 講習場新設、廢除認可申請書 基於以下原因，煩請認可講習場的新設或廢止 記	
新設或廢除的理由	
講習場的位置和名稱	
構造設施的概要和面積等	
所有人和所有人的契約概要	
視聽教材的有無	
冷暖氣設備的有無	
交通機關等	
其他參考事項	
備考	

資料來源：本研究整理自青森縣政府網站[2006]。

2.3.2 美國

一.法規、辦理組織與制度

美國與道路安全教育課程相關的學校或機構一般可分為兩類，一種為「駕駛人教育學校」(driver education school)，另一種為「交通學校」(traffic school)。其中駕駛人教育學校主要為提供相關課程給中學生或一般僅擁有學習駕照者，目的在於協助這些人儘早考取駕照，類似於我國的駕駛訓練班。而交通學校主要為提供駕駛人各種防衛駕駛的課程(defense driving course)，此類課程可達到以下三種主要的功能：

(一) 參加者可降低汽車保險的保費：美國各州法規明確規範課程與可降低保費間的關係，如加州保險法規 11628.3 條、佛羅里達州保險法規 627.0652 條、紐約州保險法規 2336 條等(詳附錄八)，皆規定 55 歲以上高齡駕駛人或是一般駕駛人參加道安講習課程可抵

減保費，但抵減費率則由各保險公司決定。美國各州即使是強制險的費率也是由各保險公司制定，此與我國汽機車強制險的費率由行政院金融監督管理委員會統一訂定的做法不同。

(二) 參加者可抵掉交通罰單，包含：超速罰單、一般違規罰單、傳票罰鍰等。

(三) 參加者可抵減交通違規記點：通常美國各州皆規定違規計點在一定時間內達到特定點數時，駕駛者會被處以吊扣或吊銷駕照的處罰。

美國各州的道路安全教育課程相關學校通常由私人部門設置，且各州的名稱並不盡相同。有些州的交通學校或駕駛人教育學校可以同時提供前述兩種目的的課程。各州的相同點在於這些學校或機構皆由汽車監理所(Department of Motor Vehicle, DMV)，或是有些州稱為公路安全與汽車監理所(Department of Highway Safety and Motor Vehicle)來管理，且對於相關學校或機構的設置、師資與課程安排皆有明文規定。

依本研究所蒐集的加州法規，當駕駛人被執法機關舉發違規後，即交由法院裁決，若法院裁決違規者需參加駕駛人再教育課程時，違規駕駛人就會接到法院傳票。雖然法院可能在任何時候將違規者交付給道路講習學校，但根據 California Vehicle Code Section 1808.7 的規定，違規駕駛人的違規紀錄只會在違規後的 18 個月內不予以公開，而不是從加入道路講習學校的時候開始算起。加州的違規駕駛人必需在接到傳票後 2 至 3 週內到合格且有開授交通講習課程的學校，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；若通過審查，違規駕駛人就可以參加該講習課程，等課程結束後再將講習結業證明書讓法院審查後結案。

另外，中華民國交通安全教育學會[1996]亦提及美國許多州對於問題駕駛人的處置，皆採取三階段評估與處理程序。第一階段為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。

張新立等人[2001]提及美國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，等到時間一到就回學校考試或網路考試，及格後就發給證明書。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。

此外，根據本研究所蒐集的加州規定，違規駕駛人的講習課程一共需要 400 分鐘的時間，其中不包括登記、休息以及午餐的時間。若道路講習學校的講師刻意減少上課時數就會違法。除非法院有規定違規者必須在某些區域接受講習課程，不然違規駕駛人可以在任何地區的道路講習學校接受教育。除了罰緩之外，違規駕駛人也將負擔道路講習學校的費用。如果違規駕駛人參加道路講習學校的課程被評為不合格，則加州汽車監理所(California Department of Motor Vehicles)將會登記在違規駕駛人的駕駛紀錄上。圖 2.2 為本研究整理的美國駕駛人講習教育體系。

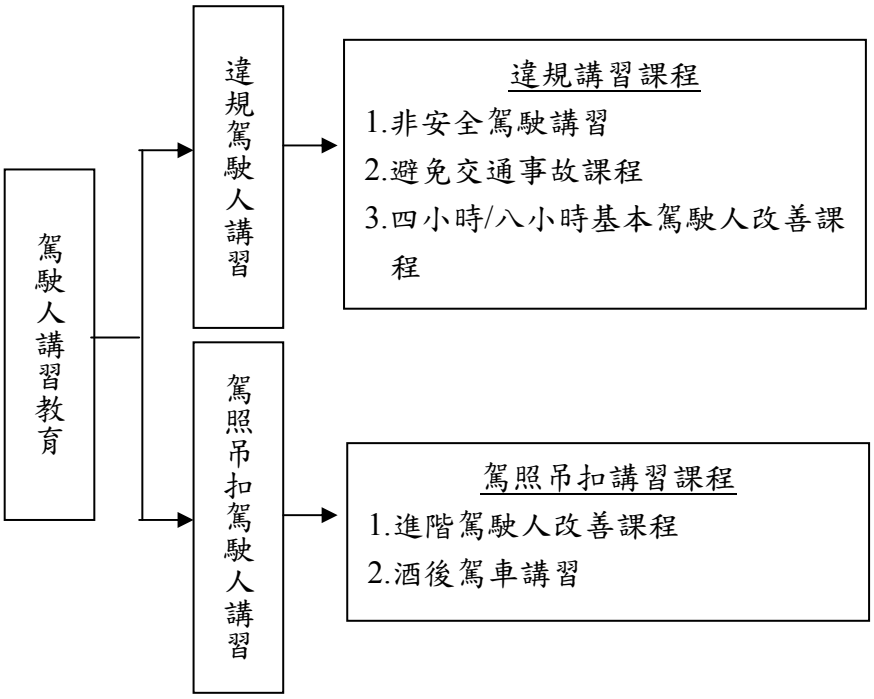


圖 2.2　美國駕駛人講習教育體系

二.加州道路講習學校規定

根據加州汽車監理所的資料，道路講習學校(traffic violator school)是讓被法院判決的違規人可以有個補償機會的機構，其組成可分為道路講習學校擁有者(traffic violator school owner)、道路講習學校經營者(traffic violator school operator)與道路講習學校講師(traffic violator school instructor)三部份，分述如下：

(一) 道路講習學校擁有者

道路講習學校的擁有者必須為自然人、協會或法人，其執照

的申請條件分為下列幾點：

1.填寫申請單。

2.繳交所需的費用。

3.道路講習學校擁有人須經過政府部門的許可。

4.具有對外營運的場所。

5.自己或員工擁有道路講習學校經營者的執照。

6.保證金$2,000。

7.擁有經過認可的教室。

8.遵守政府的標準程序規章。

9.可指定代理人代為申請。

10. 簽署一份關於保障殘障人士工作的文件。

而加州法律對於道路講習學校擁有者具有下列要求：

1.在執照取得前，道路講習學校擁有人須達成下列標準：

(1) 在此州建立一個公眾營業地點。

(2) 遵守政府的標準程序規章。

(3) 繳交保證金 US$2,000，並不得欺騙他人以防止金錢上的問題。

(4) 有經過認可的教室和器材設備。

(5) 有被認可且時數高於最少教育時數(400 分鐘)的課程計畫。但若是未滿 18 歲的講習課程其最少時數則必須提高到 600 分鐘。

(6) 道路講習學校經營者需符合第 11202.5 項的條件。如果擁有人不是道路講習學校的經營者，擁有人可指定一位符合第 11202.5 項條件的經營者。

(7) 簽署一份關於保障殘障人士工作的文件。

2.執照有效期限為取得後的一年內。

3.在 1 部份的第(3)點，不適用於公立學校或者其他公家代理。

4.在 1 部份的第(6)點，不適用於公立學校或者其他公共教育機構。

5.道路講習學校若未完成最少時數教育，將會觸犯法規(Section 134 of the Penal Code)。

(二) 道路講習學校經營者

道路講習學校經營者是負責管理和營運學校的人員，其需通過的考試項目如下所示：

1.交通法規。

2.安全駕駛。

3.安全的操縱機動車。

4.教育方法和技巧的技能。
5.道路講習學校的法規、規章、作業程序和紀錄保存。

而加州法律對於道路講習學校經營者有下列要求：

1.道路講習學校經營人須有汽車監理所核發的執照，才可成為學校經營者，而其須達成下列要求，方可取得執照：
(1) 申請人不得涉及任何可能會吊扣或吊銷執照的不法行為。
(2) 需通過機動車輛、教學方法和技巧、道路講習學校章程、規章、作業程序和記錄保存的檢查等考試。
(3) 年齡為 18 歲以上。
(4) 曾經在加州的道路講習學校或在駕訓班擔任教職，且課堂教育數高於 500 個小時。
2.在 1 部份的第(4)點，僅限於西元 1987 年 1 月 1 日後的經歷。
3.執照有效期限為 1 年，若期限過後須重新申請。

(三) 道路講習學校講師

道路講習學校講師是負責教育違規交通事項的人，其需通過的考試項目如下所示：

1.交通法規。
2.安全駕駛。
3.安全的操縱機動車。
4.教育方法和技巧的技能。

而加州法律對於道路講習學校講師具有下列要求：

1.道路講習學校講師須達成下列要求方可取得執照：
(1) 高中學歷。
(2) 通過交通法律、安全行車、機動車的操作以及教學方法和技術的考試。
(3) 持有加州的駕照且沒有任何違規紀錄。
(4) 年齡在 18 歲以上。
2.執照有效期限為 3 年，若期限過後須重新申請。

三.道路安全講習課程

(一) 非安全駕駛講習

如表 2.13 所示，張新立等人[2001]提及加州的法律規定，未成年(15 至 18 歲)的駕駛人以及被警察舉發或認定為非安全駕駛的 18 歲以上駕駛人，皆必須接受交通安全講習。其中未成年駕駛人的教育上課時數為 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，上課方式為一對一教學或課堂教學。而成年駕駛人的教育上課時數為 8 小時，上課內容大致上是以安全駕駛為主。

表 2.13 美國加州地區非安全駕駛講習

年齡	未成年(15-18 歲)	成年駕駛人
時數	30 小時	8 小時
內容	1. 講授 2. 討論 3. 錄影帶教學 4. 來賓演講	安全駕駛

資料來源：張新立等人[2001]。

(二) 佛羅里達安全協會講習課程

表 2.14 為佛羅里達安全協會(Florida Safety Council)所提供的 4 種道路安全講習課程，分述如下：

1. 4 小時基本駕駛人改善課程(Basic Driver Improvement Course[4 hours])

只要是收到罰單或欲降低保險費用的佛羅里達居民皆可參加此課程，內容包括駕駛人和交通知識、駕駛危機處理、車輛控制及駕駛環境。參加此課程可降低保險費用、扣抵駕照的違規點數、保留判決(adjudication withheld)、繼續維持安全駕駛人的身分。此課程另有提供西班牙語教學以及線上學習，參加此課程的費用為美金 35 元。

2. 8 小時基本駕駛改善課程(Basic Driver Improvement Course[8 hours])

此課程主要是經由法院判決後，認為違規人必須參加此課程。8 小時基本駕駛改善課程主要內容為防衛性駕駛技術、駕駛人的身心狀態、乘客安全、藥物和酒精對駕駛人的影響、佛羅里達州的酒後駕車(DUI)法律、在不同環境駕駛時所面臨的各種危險和駕駛技能分析。此課程所需的費用為美金 60 元。

3. 進階駕駛人改善課程(Advanced Driver Improvement)

進階駕駛人改善課程的對象為有多次違規紀錄和駕照已被吊扣駕照的駕駛人。課程內容包括學習自我控制、瞭解之前違規及不良駕駛的原因、瞭解維持良好駕駛紀錄的優點、建立且維持安全駕駛的行為和態度。此課程提供線上學習，亦可透過修得此課程來重新取得駕照。此課程所需費用為美金 99 元。

表 2.14 佛羅里達安全協會的道路安全講習課程

講習類型	講習對象	收費	參加誘因	課程內容
4 小時基本駕駛改善課程	擁有罰單或想降低保險費用的佛羅里達居民	US $35	1. 降低保險費用 2. 扣抵駕照的違規點數 3. 保留判決 4. 繼續維持安全駕駛人的身分 5. 西班牙語教學 6. 線上學習	1. 駕駛人和交通知識 2. 駕駛危機處理 3. 車輛控制 4. 駕駛環境
8 小時基本駕駛改善課程	被法院要求的駕駛人	US $60	1. 降低保險費用 2. 扣抵駕照的違規點數 3. 保留判決 4. 繼續維持安全駕駛人的身分 5. 西班牙語教學 6. 線上學習	1. 防衛性駕駛技術 2. 駕駛人的身心狀態 3. 乘客安全 4. 藥物和酒精對駕駛人的影響 5. 佛羅里達州的酒後駕車法律 6. 在不同環境駕駛時所面臨的各種危險 7. 駕駛技能分析
進階駕駛人改善課程	多次違規和駕照被吊銷的駕駛人	12 小時 US $99	1. 線上學習 2. 可重新持有駕照	1. 學習自我控制 2. 瞭解之前違規及不良駕駛的原因 3. 瞭解維持良好駕駛紀錄的優點 4. 建立且維持安全駕駛的行為和態度
預防交通事故課程	引起意外事故的駕駛	4 小時	線上學習	1. 超速行駛的代價和危險 2. 酒精和藥物的影響 3. 安全帶和煞車系統的重要性 4. 保持適當的安全行車距離

資料來源：本研究整理自美國佛羅里達安全協會[2006]。

4. 避免交通事故課程(Traffic Collision Avoidance Course)

此課程主要是提供給發生交通意外事故的駕駛人。課程內容包括超速行駛的代價和危險、酒精和藥物的影響、安全帶和煞車系統的重要性以及保持適當的安全行車距離。避免交通事故課程亦有線上學習功能。

(三) 酒後駕車講習

根據本研究所蒐集的美國佛羅里達州酒後駕車(Driving Under Intoxicated, DUI)的課程規範，提供課程的私人機構必須具有三個主要功能：教育、心理評量(psychosocial evaluation)、心理

治療(psychological treatment)。其教育課程內容分為兩等級，第一級為針對首次酒後駕車的違規者，第二級則針對多次酒後駕車的違規者。第一級的課程為至少 12 小時的學科課程，而第二級的課程時間至少為 21 小時，且第二級課程的每班人數上限為 15 人(第一級的班級人數上限沒有特別規定)。提供心理評量的評估者資格必須為具備學士學位以上，且有 3 年的社會或復健(勒戒)服務(social/rehabilitative services)經驗。

此外，依加州酒後駕車律師(California DUI Attorney)網站的資料顯示，美國加州對於酒後駕車(Driving Under the Influence, DUI)皆有很重的懲罰，一般而言，位於加州北部的 Bay Area 都市，包括 San Mateo、Santa Clara、Contra Costa、Marin、Alameda、San Francisco、Santa Cruz、Napa 和 Sonoma，對酒後駕車的懲罰都相當類似。表 2.15 為美國加州地區酒後駕車的處罰種類，由於各地區在 DUI 的法律規章有所不同，因此僅可作為參考之用，實際內容仍須依各地方而定。

表 2.15 美國加州地區酒後駕車處罰種類

<table>
<tr><th></th><th>第一次酒後駕車</th><th>第二次酒後駕車</th><th>第三次酒後駕車</th><th>第四次酒後駕車</th></tr>
<tr><td>緩刑</td><td>3 至 5 年</td><td>3 至 5 年</td><td>3 至 5 年</td><td rowspan="6">只要酒後駕車超過 4 次皆屬於重罪，必須在州監獄監禁 3 年，並永久吊銷駕照。</td></tr>
<tr><td>罰緩</td><td>1,400~1,800 美元
(含法院費用)</td><td>1,800~2,800 美元
(含法院費用)</td><td>1,800~2,800 美元
(含法院費用)</td></tr>
<tr><td>駕照</td><td>吊扣駕照 6 個月</td><td>吊扣駕照 18 個月</td><td>最多吊扣 3 年駕照</td></tr>
<tr><td>DUI 學校</td><td>參加加州酒精和藥物計畫 12 小時至 45 小時
(依酒精濃度而定)</td><td>參加加州酒精和藥物計畫 18 個月</td><td>參加加州酒精和藥物計畫 18 個月</td></tr>
<tr><td>拘留</td><td>48 小時</td><td>96 小時</td><td>120 天</td></tr>
</table>

資料來源：本研究整理自美國加州酒後駕車律師網站[2006]。

2.3.3 英國

一.法規、辦理組織與制度

當駕駛人發生道路交通事件時，經警察當局在場蒐證，指出駕駛人在駕駛時並未注意或未合理考慮其他駕駛人，此時即違反西元 1988 年道路交通行為第 3 部份。如表 2.16 所示，駕駛人可選擇繳納罰款、於駕照登記違規點數或是參加駕駛人改善計畫課程。若駕駛人選擇參加課程，改進計畫的資訊將由計畫提供者寄給該名駕駛人，假使該名

駕駛人接受改進計畫課程，則改進計畫執行單位將聯繫該名駕駛人並通知受訓日期。

表 2.16 英國交通違規之罰則

3 年累積違規次數	1 次	2 次以上
罰則	被舉發違規	被舉發違規
	罰款	罰款
	違規記點	違規記點
接受改善計畫課程	可抵消罰則	無法參加課程

本研究蒐集英國道安講習相關資料，得知英國駕駛人道路安全講習稱為駕駛人改善計畫(Driver Improvement Schemes)，是由國家駕駛人改善計畫提供協會(The Association of National Driver Improvement Scheme Providers, ANDISP)給予全國一致的課程標準，並提供其會員輔導諮詢與實習，以便透過當地的地方組織或私人公司來傳達駕駛人改善計畫。指導者必須是受過特別訓練並取得證照才能進行駕駛理論及基本理論的授課。根據 ANDISP 的資料指出駕駛人改善計畫課程是完全自願性的，任何人皆可參加。而當地的服務提供者也會提供課程及費用的細節。圖 2.3 為本研究整理的英國駕駛人講習教育體系。

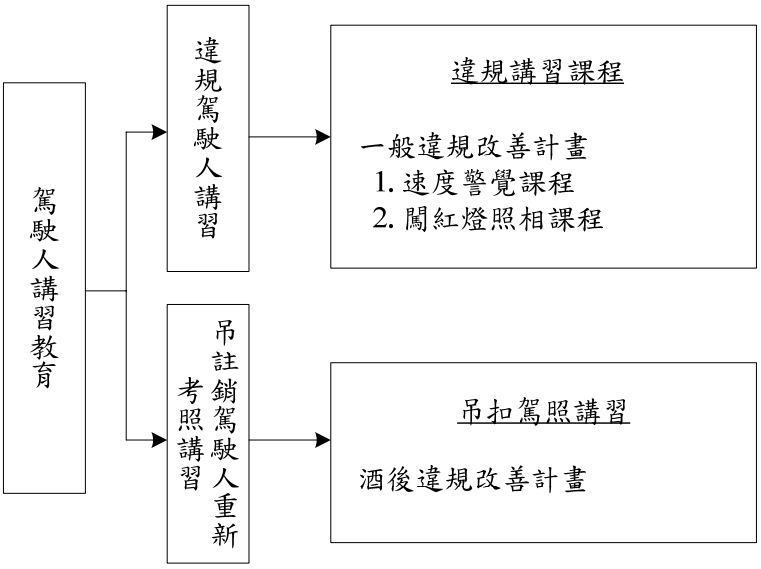


圖 2.3　英國駕駛人講習教育體系

「駕駛人改善計畫」的宗旨是為曾觸犯交通條例的駕駛人提供一個再教育的機會，使駕駛人免於被舉發違規、罰款或違規記點。ANDISP 指出糾正駕駛人所犯的錯誤能夠使他們改善駕駛態度和安全意識，才能真正減少交通意外，合乎整體社會利益。駕駛人若放棄參加此課程，將由法院審理判決處罰。參與改善計畫課程的駕駛人需具

備下列條件：
(一) 駕駛人本身具有合格的駕照。
(二) 3 年內非第 2 次參與此課程。

依據上述條件，參與駕駛人改善課程的駕駛人需花一天半的時間完成課程，改善計畫課程的目標如下：參加駕駛理論和駕駛講習、完成所有課程的紙上測驗、以積極的態度對待此課程、駕駛人表現出樂意改善的駕駛態度。由於 3 年內不得參加改善計畫課程 2 次以上，是以違規駕駛人必需接受罰款或記點，依照過失的嚴重性來處罰，而處罰點數的範圍在 3~11 點之間，或把吊扣駕照的記錄註記於駕照上。英國規定，個人的違規點數若在 3 年內達到 12 點以上將處以吊扣駕駛執照的懲罰。與其他國家不同的是，除了因酒後駕駛而被吊扣或吊銷駕駛執照的駕駛人一定要接受「酒後違規改善計畫」外，英國駕駛人駕車資格一經吊扣即必需重新考取或等待漫長的吊扣時間過後才能申請恢復駕駛資格，無法透過道路安全講習減少罰責。而駕駛人在駕照吊扣期限的 56 天前會收到回復駕照申請書，此時得向地區交通管理單位申請恢復駕照。另外，英國法律允許駕照吊扣已超過 2 年的駕駛人，可在以下狀況減短吊扣期限：
(一) 駕照吊扣 2 年至 4 年。
(二) 駕照吊扣 4 年到 10 年，且時間已經過一半。
(三) 駕照吊扣 10 年或超過 10 年，但時間已超過 5 年。

如果法院同意減短駕駛執照吊扣的期限，當地交通管理單位會寄給駕駛人回覆駕照的申請表以便及早回復駕駛資格。此外，若駕駛執照失效期限少於 56 天，法院將會在駕照上蓋印戳記後歸還駕駛人。這個戳記將會告訴相關單位該執照失效時間多長。而當期限終了駕駛人不需要更新駕照即可再度使用。

在推行駕駛人改善計畫方面，ANDISP 廣設其服務據點於各地區，如登記立案的慈善機關(RoSPA 協會)等。另外西英格蘭中部有 West Midlands Driver Improvement Group 為當地提供道路安全服務，由當地機關 (Birmingham, Coventry, Dudley, Sandwell, Walsall and Wolverhampton)所組成，他們與警察機構一起建立駕駛改善計畫團隊，而 Dudley Metropolitan Borough Council 是主要的警察單位，所有課程都可以在西英格蘭中部及大城市上課。

同時，West Milands Group 指出，完成這些課程的人都認為改善課程確實減少了他們造成道路意外的次數。大多數的參與者也都說他們的確可以從課程中獲益，甚至認為這應該是每個人都要參與的課程，

而不光是違法者。英國交通部(Department for Transport, DFT)也因為該團隊積極改善道路安全的態度，把 West Milands Group 列為 17 個傑出的道路安全服務中心之一。West Milands Group 也不定期舉行研討會，跟各地組織分享他們的經驗跟方法，他們不只希望西英格蘭中部的交通事故減少，更期許英國所有的道路都能帶來人民便捷與安全。

二.駕駛人改善計畫

如表 2.17 所示，駕駛人改善計畫主要可分為「一般違規」與「酒後違規」兩大類。整個駕駛人改善計畫課程在各地皆有不同的收費，平均每人每天約 150 英鎊。完成此課程後，提供服務者會把顧客的文件資料交還給相關警察單位，接著會通知駕駛人已完成此課程。駕駛人自完成所有課程的那一天開始，DVLA(Driver and Vehicle Licensing Agency)會於資料庫記錄其姓名 3 年。若是在這期間內他們又再度違規，將不再有資格以駕駛改善計畫課程來代替法令規定的處罰與違規記點。

表 2.17 英國改善計畫課程分類

違規項目	罰則	課程時間	課程費用
一般違規	1. 被起訴。 2. 罰鍰。 3. 記分。 4. 速度警覺課程。 5. 闖紅燈改善課程。	共 7 小時	平均每人半天約 60 英鎊
酒後違規	1. 最高 6 個月拘役。 2. 易科上限 5,000 英鎊罰鍰。 3. 留下犯罪記錄。 4. 吊扣為期最少 12 個月的駕照。 5. 10 年內若累犯 2 次以上，法院可強制吊扣駕照最少 3 年以上。	視違規嚴重程度而訂	

另外，英國交通部的資料顯示，為使駕駛人積極參與改善計畫而提供許多減罰的優惠措施。例如：駕駛人完成酒醉駕駛改過自新課程，可以減少 25%的駕照吊銷時間，但條件是此課程必須在減少吊銷駕照期滿的前 2 個月完成。另有些英格蘭與威爾士地區的規定，酒醉駕駛違法者欲有緩刑的機會就是接受輔導課程。由於安排的課程必須適合違規駕駛者，以符合其犯罪的嚴重性，當法院判定的核准課程不只一個時，法院必須考量其課程的有效性及地點，以作為安排違規駕駛者參加課程的決定。部份的保險公司也針對成功完成課程者給予保費折扣的優惠。這些課程即作為法院對違規駕駛者的評估，如果違規駕駛

者無法完成課程，法院將會依此作為以後判決改變的依據。

(一) 一般違規改善計畫

此類改善課程又分為「速度警覺課程」與「闖紅燈改善課程」。主要針對有完整執照且希望改善駕駛觀念的三種駕駛人進行輔導：

1.超速駕駛人。
2.注意力分散駕駛人。
3.經常性違規駕駛人。

速度警覺課程與闖紅燈改善課程時間各約 3.5 小時，收費平均每人半天約 60 英鎊。其中，速度警覺課程主要在打破「高速行駛以節省時間」的迷思，以及說明高速度行駛會增加煞車距離與行車風險等。闖紅燈改善課程則針對駕駛人應有的正確駕車態度與觀念進行輔導，讓駕駛人明白行車違規所帶來的風險，以及一位優良駕駛人該有的責任等。

(二) 酒後違規改善計畫

在英國若駕駛人酒測臨檢時超過法定標準，可處最高 6 個月拘役或易科上限 5,000 英鎊罰鍰，並留下犯罪記錄，由法院強制吊扣為期最少 12 個月的駕照。且 10 年內若累犯 2 次以上，法院可強制吊扣駕照最少 3 年以上。若酒測超過法定值 2 倍半、10 年內在吊銷駕照期間仍駕車遭臨檢達 2 次以上或是拒絕酒測，則由法院強制交付 DVLA 下之醫療部門接受評估是否為酒精中毒的病患。若評估結果確立，則法院有權無限期吊銷駕駛的駕照或是裁定為「不適合持有駕照」的個人。

酒後違規改善計畫目的在提供出席者充分的資訊，以刺激駕駛人調整其行車態度並在飲酒後不自行駕車。課程中除了讓駕駛人知道違規罰則與犯罪記錄的影響外，也教育駕駛人酒醉駕駛造成的死傷是最可以避免的，同時建立駕駛人若能正當駕駛所節省的開支與降低的風險，導正駕駛人的駕駛觀念。

2.4 國外駕駛人安全教育

2.4.1 日本

一.法規、辦理組織與制度

張新立等人[2001]的研究指出，日本有不定期舉行的交通安全研

討會，以及技術協會所舉辦的交通座談會，不僅推動與宣導交通安全，亦提供學術單位與產業界一個暢通的管道，對政府提出交通安全相關建言，確保國家交通安全教育為合宜國人的辦法，讓學校交通安全教育可以建立在此基礎上。日本擁有長期且完善的學校教育制度，在中小學時期學校會教導學生基礎的交通安全知識，並配合車輛特性的認識課程後，再於高中階段傳授預防事故發生的安全駕駛知識。

據本研究瞭解，日本為了能夠加強宣導道路交通安全的知識與思想，特別設置交通教育專業人員一職。交通教育專業員的身分是依地方公務員法(昭和 25 年法律第 261 號)第 3 條第 3 項第 3 號規定之特別職務的臨時出勤職員。交通教育專業員的主要工作如下：

(一) 交通安全教育活動。
(二) 街頭指導與宣傳活動。
(三) 指導與交通安全有關的義工團體。
(四) 其他相關的交通安全宣導。

日本道路上隨處可見交通安全標語與事故死傷人數告示，提醒駕駛人要小心處理每一個交通狀況。對於年老的駕駛人也定期舉行輔導與教育課程，除了給予正確的交通安全知識外，更提供行動緩慢或不便的年老者旅運協助。而幼童的交通安全教育則透過家庭教育來實踐，由家長陪同幼童學習交通規則，並教導幼童如何遵守交通規則，透過守法習慣的養成來使幼童未來對交通駕駛的安全更為重視。圖 2.4 為本研究整理的日本駕駛人安全教育體系。

二. 駕駛訓練班規定

駕訓班如要取得政府核准，必須在場地面積、教學設施、師資、教材、訓練內容等方面都符合一定的標準。公安委員會可基於道路交通法第 99 條的規定，指定某些汽車駕訓班(汽車學校)為指定的汽車駕訓班，此種駕訓班有別於一般業者的駕訓班。被指定的汽車駕訓班受到道路交通法第 99 條的規定，而有下列規定的必要條件：

(一) 需具有政府核准的汽車駕訓班資格。
(二) 需具有技能檢定員資格證的發給(第 99 條之 2 第 4 項)，以及作為技能檢定人員而被選任的職員(該項第 1 項)。
(三) 需具有講習指導人員資格證的發給(第 99 條之 3 第 4 項)，以及作為講習指導人員而被選任的職員(該項第 1 項)。
(四) 需具有關於汽車運作技能、知識講習以及技能檢定的設備(關於汽車的運作的技能檢定，必須遵守由內閣機關命令以及地方政府所實行的規定)，而這些設備亦需通過法令規定的標準。
(五) 該汽車駕訓班的經營需符合政令規定的標準。

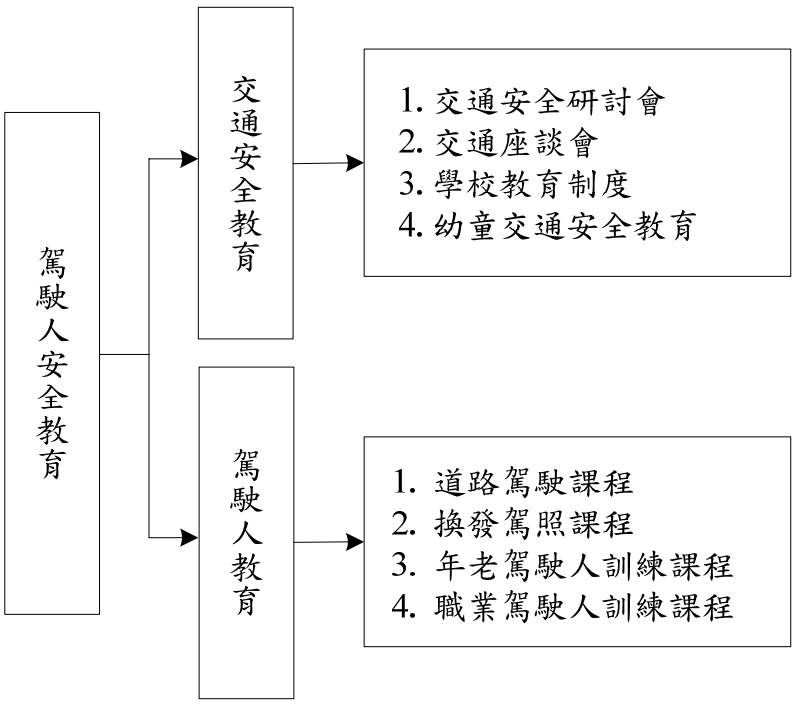


圖 2.4　日本駕駛人安全教育體系

三.道路安全教育課程

(一) 道路駕駛課程

根據交通部運輸研究所[1997]的報告指出，日本參加小型車考驗的駕駛人在全國之中有 90%(都會地區超過 95%)是經由公認的駕駛訓練機構加以訓練後而取得駕照。只要能在指定的汽車駕訓班通過訓練，即可依照道路交通法第 99 條之 5 第 5 項的規定，於取得駕駛執照的時候免除技能考試。

駕訓班學員入學必須經過適性測驗(由取得證照者予以檢查)，以提供教練作為日後指導的依據，課程均採取能力本位的訓練方式，並分為 4 個階段。術科在每一階段亦配合學科實施，學術科的編排亦有一定的順序，前面的課程若未參加或是不及格，均無法修習後面的課程。只要未通過學術科測驗的學員，均需再繳費補課，直到通過為止。訓練課程結束後，由駕訓班中取得考驗執照者來執行正式的駕駛執照路考，以及由公安機關派人攜帶試題至駕訓班考驗的學科筆試 100 題，或到考驗場加以測驗，考試合格者即發給正式執照。

若不能在公認駕訓班學習者，亦可由領取駕照 3 年以上者擔任教練指導學習道路駕駛。除交通特別繁忙或危險的時段、路段外，均可學習道路駕駛。道路駕駛課程需接受指導 10 小時以上，

到公安機關所設立的考驗場申請考試，及格者亦可取得駕照。

(二) 換發駕照課程

日本駕照換發的程序可分為 2 種，分述所下：

1. 選擇駕駛執照中心的換發程序(在住址地區內的換發申請)：達成換發申請書上的全部必要事項→適性檢查(如視力檢查)→申請書的提出→照片拍攝→駕照換發課程的聽講(30 分鐘、1 小時或 2 小時)→發給駕照。
2. 選擇警察署的換發程序：達成換發申請書上的全部必要事項→申請書的提出→適性檢查(如視力檢查)→延長駕照的有效期→駕照換發課程的安排(警察署人員可指定申請當天或其他時間聽講)→發給駕照。

駕駛人駕照須依規定年限換新，在確認無違規紀錄與異動後，就可在等領駕照的半小時內參加優良駕駛者課程。若駕駛人有違規紀錄，則須依違規情形參加不同的特別課程。駕照換發的課程類型會因駕駛人過去 5 年的違規情形而異，共分為優良駕駛者課程、一般駕駛者課程、違反駕駛者課程、初次換發者課程與高齡者課程等 5 種類型。每一種課程的內容、時間與費用皆會有所不同，詳細內容如表 2.18 所示。

其中在高齡者課程部份，此課程需在駕駛人生日前後的 1 個月內實施，且如果有高齡者課程專用的汽車教習所，年老駕駛人就不能在駕駛執照中心或警察署接受換發課程。在課程費用方面，一般皆為 6,150 円，但若持有小型特殊駕照者其課程費用為 3,000 円。此外，高齡者課程的內容包括學科與術科 2 部份，其中學科為使用教科書、視覺與聽覺教材的教學，課程時間為 1 小時。而術科則包括利用適性測驗的器材檢查視力和反應能力，以及實際操作汽車 2 部份，課程時間亦各為 1 小時。

(三) 年老駕駛人訓練課程

當高齡駕駛人通過挑戰課程再接受特定任意高齡者課程(簡易)時，就可在換發駕照時不需接受高齡者駕照換發課程。駕駛人需先通過挑戰課程，才可接受特定任意高齡者課程(簡易)。若高齡駕駛人無法完成此兩種課程，就必須參加費用較高的高齡者課程才可換發駕照。挑戰課程與特定任意高齡者課程(簡易)的內容、費用與時間如表 2.19 所示。此外若高齡駕駛者已於換發駕照前的 6 個月內曾經在外縣市接受過課程，即可免於參加特定任意

高齡者課程。

表 2.18 日本駕照換發課程類型分類表

課程類型	課程對象	課程內容	費用	課程時間
優良駕駛者課程	駕照換發日期在70歲生日之前，且在過去持有駕照的 5 年期間內並無違反交通法規行為。	• 5 年一次。 • 提供關於道路交通法令的修正。	700 円	30 分鐘
一般駕駛者課程	駕照換發日期在70歲生日之前，且在過去持有駕照的 5 年期間內，只有一次輕微違反行為，並無重大違規或致人死傷者。	• 5 年一次。 • 提供關於道路交通法令的修正。 • 加強駕駛人的安全知識、技能。	1,050 円	1 小時
違反駕駛者課程	駕照換發日期在70歲生日之前，且在過去持有駕照的 5 年期間內具有輕微違反行為 3 點以下(一次以上)、重大違規尚未達 6 點或致人死傷者。	• 3 年一次。 • 提供關於道路交通法令的修正。 • 加強駕駛人的安全知識、技能。	1,700 円	2 小時
初次換發者課程	駕照換發日期在70歲生日之前,在過去持有駕照的5年期間內並無違反行為、或只有一次輕微違反行為，其他並無重大違規或致人死傷，且為初次更新駕照者。	由於駕照初次更新的事故率相當高，因此與違反駕駛者課程規定相同。	1,700 円	2 小時
高齡者課程	在駕照更新日時，年齡為70 歲以上的高齡者。	• 加強高齡駕駛人的安全知識、技能。 • 健康檢查。 • 對道路環境的適應性。 • 對交通事故危險的處理。	6,150 円	3 小時

資料來源：本研究整理自日本埼玉縣警察局[2006]。

表 2.19 日本挑戰課程與特定任意高齡者課程(簡易)表

課程類型	課程特色	課程費用	課程時間
挑戰課程	• 為需 10 分鐘左右的汽車駕駛測驗。 • 滿分 100 分，若達 70 以上就算合格。 • 合格者即可接受特定任意高齡者課程(簡易)。 • 不合格者可再次接受挑戰課程，或是選擇接受高齡者課程。	2,750 円	依參加者而異
特定任意高齡者課程(簡易)	• 需通過挑戰課程者才可參加。 • 課程包括 30 分鐘的學科內容，與 30 分鐘的適性測驗和實際操作汽車。	1,400 円	1 小時

(四) 職業駕駛人訓練課程

在職業駕駛人方面，日本 hirotech 網站提供幾種特別的訓練課程線上學習教材，包括：堆高機訓練課程、吊車訓練課程、建築用車輛訓練課程、起重機訓練課程、移動式起重機訓練課程、挖土機訓練課程。如表 2.20 所示，本研究列舉出三種職業駕駛人訓練課程的主要內容。

表 2.20 日本職業駕駛人訓練課程內容表

	堆高機訓練課程	吊車訓練課程	建築用車輛訓練課程
課程內容	1.裝卸 2.法令 3.力學 4.行駛	1.常識 2.法令 3.操作 4.力學	1.基礎知識 2.發動機 3.油壓裝置 4.法令

資料來源：本研究整理自日本 hirotech 網站[2006]。

2.4.2 美國

一.辦理組織與制度

交通規則已成為美國生活中的一部份，學校教育中早已灌輸「交通安全，人人有責」(Traffic safety is everybody's business.)的駕駛倫常，至於守法更是天經地義的事，每個人只要遇到紅燈及「停車再開」(STOP)的標誌皆會遵守。駕照在美國就有如身分證一樣，必須隨身攜帶。只要是違反交通規則或是在發生車禍時被警察認定有過失，駕駛人皆會接到罰單。通常法院會在一定期限內寄發罰單到駕照上登記的地址，若在一定期限內沒有收到法院通知，無論任何原因，都要打電話到法院詢問，並且在必要時出庭。若誤期，罰款便會大幅增漲，並

有被停權駕照之虞。

交通違規罰單可以罰款或社區服務等方式懲處，但不可拘役服刑。若被判有罪且在 18 個月內沒有接到其它違規罰單，可要求上駕駛學校代替罰金，則汽車監理所(Department of Motor Vehicles, DMV)或保險公司就不會留下記錄且不會影響保費。以美國加州為例，汽車保險的投保項目越多保費就會越高，且駕駛記錄、投保人的年齡、性別、駕駛經驗、違規記錄、抽煙與否、居住地在都市或郊外、汽車用途、已婚或未婚，以及車子的年份、車型、廠牌等亦可影響保費的高低，如果駕駛人在一年內有過 1 次以上肇事或違規紀錄，次年的保費就會提高 20%。

美國各州均設有駕駛人教育學校，主要為提供相關課程給中學生與一般僅擁有學習駕照者，協助這些人儘早考取駕照，類似我國的駕駛訓練班。美國某些州開車和取得牌照，必需購買強制責任險，以支付駕駛人對他人造成的損失規定。依照美國法律規定，駕駛人一定要能夠負擔其對他人造成的可能損失，而對大部份的人來說，遵守這項法律規定的最簡單方法就是投保。

美國駕駛人與交通安全教育協會(American Driver & Traffic Safety Education Association, ADTSEA)為遍及美國和海外由交通安全教育者所組成的專業協會。協會成員包含州政府安全教育的監督人員、大學教授、中小學校教師、再就業的專業人員、駕訓班主任、交通安全警察及法人組織，為了推動高品質的國家道路安全教育，協會不僅出版交通安全教育書籍，並定期舉辦研討會、制定安全教育的教學方針與提供諮詢服務等，研究發展教育教材軟體以供使用。同時，ADTSEA 於各大學校、學院、大學、私營部門、產業和其它機關宣導交通安全，也積極改善師資與擴大道路安全教育。

另外美國汽車協會(American Automobile Association, AAA)為汽車駕駛人所組成的團體，成立於西元 1902 年。它的職責範圍是提供旅遊和協助拋錨車輛、承辦汽車保險業務、促進道路的改善與交通安全、生產更安全和高效能的汽車、保護能源以及提供更好的旅行條件。另外 AAA 附設有美國汽車協會交通安全基金會(AAA Foundation for Traffic Safety)，其隸屬於美國汽車協會，為一個非營利且受政府補助的慈善教育和研究組織，旨在保障生命和減少事故的傷亡。美國汽車協會交通安全基金會旗下有一個針對高齡駕駛人的網站(http://www.seniordrivers.org)，此網站針對高齡駕駛人可能面臨的問題作了完整的彙整。圖 2.5 為本研究整理的美國駕駛人安全教育相關體

系。

二.加州駕駛學校規定

美國加州汽車監理所(California Department of Motor Vehicles)提供許多有關駕駛人教育(Driver Education)與訓練的資訊。民眾能在公家、私人或經過認證的駕駛學校裡接受駕駛人教育與訓練的課程，駕駛人教育與訓練是依據教育部的規定而制定。駕駛人教育至少需接受 30 小時或 2 個半學期的專業教育，而駕駛人訓練(Driver Training)至少需接受 6 小時的駕駛專業教育。在加州，這些駕駛學校的師資是須經過 DMV 的認證，而這些學校也必須提供保險契約和完整的紀錄給 DMV 審查，並且每 6 個月審查一次。至於講師則必須每 3 年通過一次資格考試或提供持續學習交通安全的證據。

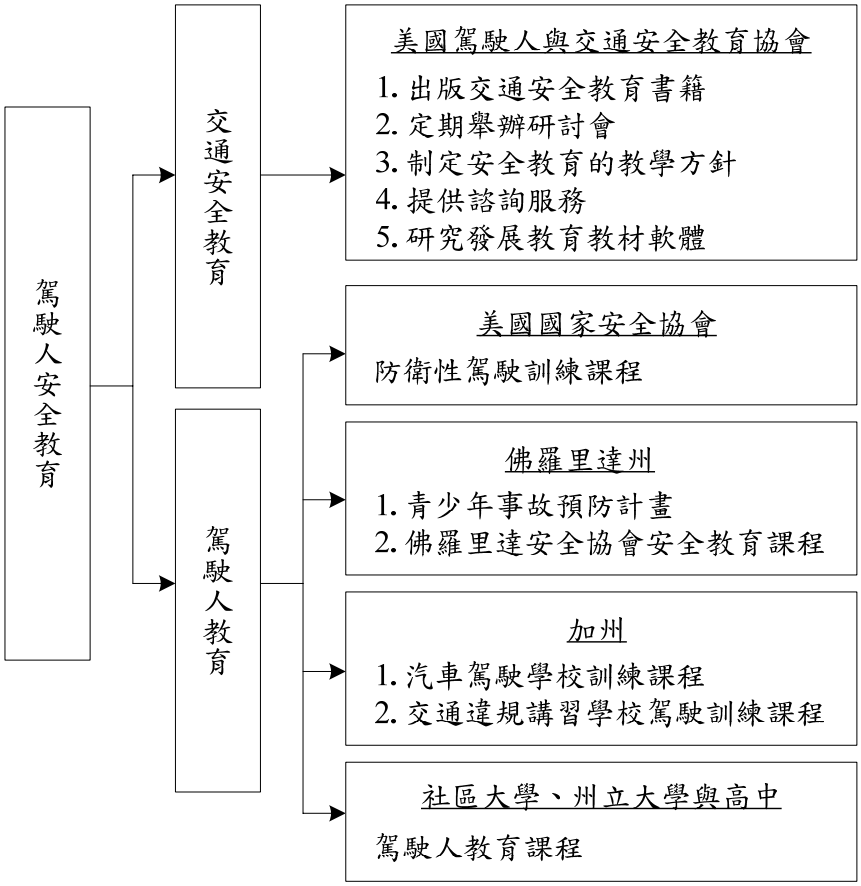


圖 2.5　美國駕駛人安全教育體系

駕駛學校(Driving School)主要為引導與提供汽車操作的教學，其組成可分為駕駛學校擁有者(driving school owner)、駕駛學校經營者(driving school operator)與駕駛教練(driving instructor)三個部份：

(一) 駕駛學校擁有者

駕駛學校擁有者為被政府部門認可從事於汽車駕駛教學以及考照申請人所需考照測驗的準備工作。駕駛學校擁有者的執照申請條件為下列幾點：

1. 填寫申請單。
2. 繳交必須的費用。
3. 具有對外的營業場所。
4. 持有駕駛學校經營者的執照，或是員工持有汽車駕駛學校經營者的執照。
5. 提交一份保險憑證。
6. 保證金 US$10,000。
7. 提供員工足夠的保險和補助。
8. 繳交一份關於教練車的安全檢查報告。

(二) 駕駛學校經營者

駕駛學校經營者為營運其自己所屬的駕駛學校人員，或是被駕駛學校僱用來指導與經營管理駕駛學校的人員。駕駛學校經營者執照的申請條件可分為下列幾點：

1. 填寫申請單。
2. 繳交必須的費用。
3. 需為一所學校或營運者所指定的人選。
4. 年齡在 21 歲以上。
5. 已在一間經過加州政府認證的教育學校裡，有超過 2,000 小時的授課時數。
6. 已在西元 1973 年 7 月 1 日之後取得合格的講師執照，並有超過 1,000 小時的授課時數。
7. 通過筆試和路考。

同時每位申請駕駛學校營運執照的人必須通過考試。如果申請者是學校的負責人，則其體檢報告將會在當地的機構建檔，並且每 3 年要重新認證一次。申請者考試的筆試測驗內容如下所示：

1. 交通法規。
2. 安全駕駛練習。
3. 車輛的操作。
4. 對 18 歲以下駕駛人的教育方法和規則。
5. 駕駛教育學校的法規規章、商業道德、作業程序和紀錄保存。

(三) 駕駛教練

駕駛教練為駕駛學校的人員，負責在駕駛學校中講授汽車駕

駛教育。駕駛學校駕駛教練的執照申請條件分為下列幾點：

1.填寫申請單。
2.繳交必須的費用。
3.在有執照的學校服務。
4.年齡在 21 歲以上。
5.不得在部門實習時有所疏忽。
6.在駕駛紀錄中不得有被吊扣的紀錄並按時納稅。
7.擁有高中或同等以上學歷。
8.在教導駕駛教育與訓練時有令人滿意的表現。
9.通過筆試測驗。
10. 需持有加州不同車種的執照。

另外駕駛教練執照的考試內容包括：

1.交通法規。
2.安全駕駛。
3.操控車輛。
4.教育方法和技巧的技能。
5.急救。
6.與未成年少年(18 歲以下)有關的法律。

在加州，當某一城市的人口數低於 50,000 人且沒有駕駛學校時，則會有所謂的個人駕駛教練(independent driving instructor)來負責講授駕駛教育。個人駕駛教練執照需經過教育部或從事駕駛教育但非教育學校的人員認證，其申請條件如下所示：

(一) 填寫申請單。
(二) 繳交必須的費用。
(三) 一直在中等學校中任職。
(四) 年齡在 18 歲以上。
(五) 駕駛紀錄中不得有被吊扣的紀錄並按時納稅。
(六) 擁有高中或同等以上學歷。
(七) 在教導駕駛教育與訓練時有令人滿意的表現。
(八) 通過筆試和路考。
(九) 需持有加州不同車輛的執照。
(十) 提出經過聯邦公路管理局(Federal Highway Administration)或聯邦民航局(Federal Aviation Administration)所認可的醫療機構的體檢表。

同時每位申請個人駕駛教練執照的人皆必須滿足下列條件：

(一) 執照僅允許在一個少於 5 萬人的城市裡教育，並不允許在超過 40 萬人口的城市授課，除此之外，也必須一直在中等學校中任職。

(二) 要求持續個人駕駛教練保險。

三.道路安全教育課程

(一) 美國國家安全協會防衛性駕駛訓練課程

美國國家安全協會(National Safety Council, NSC)成立於西元 1913 年，為一非營利、非官方的國際性服務組織，其提供各種駕駛人改善(driver improvement)課程，在防衛性駕駛訓練方面共有 5 種課程，如表 2.21 所示，其中 6 或 8 小時防衛駕駛課程與職業卡車防衛駕駛課程均設有線上學習的功能。各課程內容分述如下：

表 2.21 美國國家安全協會防衛性駕駛訓練課程表

課程類型	課程時間	課程內容
6 或 8 小時防衛駕駛課程	6 或 8 小時	1.防衛駕駛。 2.做出安全決定。 3.察覺狀況。 4.磨練技能。
4 小時防衛駕駛課程	4 小時	1.法規與責任。 2.駕駛環境。 3.不安全的駕駛行為。 4.侵略性駕駛。
經常違規駕駛人防衛駕駛課程	6 或 8 小時	1.說明需要和想要之間的不同，並且如何將其應用於駕駛當中。 2.複習道路法規。 3.評估駕駛人自己的駕駛行為。 4.學會區別需要和想要。 5.討論不同的駕駛情況。 6.回顧當地的交通法規，與違反法規的後果。 7.發展改善駕駛行為的計畫。
25 歲以下防衛駕駛課程	4 小時	1.此年齡層在交通事故中受傷或死亡的風險。 2.不熟練、分心與同儕壓力為造成傷害的主因。 3.超速、酗酒和吸毒會增加受傷與死亡的風險。 4.身為一個駕駛人和乘客，可透過控制來減少風險。 5.改變駕駛行為以符合個人、合法的判斷。
職業卡車防衛駕駛課程	4 或 6 或 7 或 8 小時	1.造成與卡車相關事故的主要因素，以及如何避免。 2.防衛性駕駛預防事故發生方式。 3.設置安全標準與保護其他駕駛者。 4.駕駛大型車輛具有挑戰性的工作。 5.安全的車道管理。 6.處理失控的駕駛情況和傷害。

資料來源：本研究整理自美國國家安全協會[2006]。

1. 6 或 8 小時防衛駕駛課程(Defensive Driving Course 8/6)

DDC-8/6 是一種廣泛的駕駛人改善計畫，其 8 小時或 6 小時的課程內容為提供駕駛人如何避免交通事故的知識與技能，並且培養駕駛人成為負責與合法的駕駛者。當完成此課程時，駕駛人將會得到國家安全協會 DDC 完成證書(National Safety Council DDC Certificate of Completion)，此一證書可使駕駛人具有減少扣點(point reduction)與取消罰單(ticket dismissal)的資格證明。另外美國有 34 個州的保險公司也提供完成 DDC 課程可減少保險費的制度。此課程內容主要分為 4 部份：

(1) 防衛駕駛(Driving defensively)：學習了解防衛性駕駛的必需性與效果，以及防衛性駕駛所包含的法律與個人責任。
(2) 做出安全決定(Making safe choices)：說明酒精與毒品對於駕駛技能的影響，以及學習在不利的駕駛環境中駕車的技術。
(3) 察覺狀況(Becoming aware of conditions)：學習可用於事故發生的駕駛技能與技術。
(4) 磨練技能(Hone your skills)：認識容易造成交通事故的幾種基本駕駛人失誤型態，並且教導如何合法且安全地駕車、評估與克服可能發生的危險。

2. 4 小時防衛駕駛課程(DDC-4)

DDC-4 是一種 4 小時的駕駛人改善計畫，此課程可減少與交通事故有關的傷害、死亡與成本，不但說明預防意外發生的重要態度，也加強駕駛人所應有的技能。此課程的重要特色為利用兩段錄影帶內容，包括黛安娜王妃事件。課程主題包括：法規與責任、駕駛環境、危險的駕駛行為、侵略性駕駛。

3. 經常違規駕駛人防衛駕駛課程(DDC Attitudinal Dynamics of Driving)

DDC-ADD 為針對經常違規駕駛人所開設的 8 小時或 6 小時課程。此課程主要針對駕駛人的問題，指出駕駛人態度與行為間的直接關聯，可幫助駕駛人發現他們魯莽駕駛的後果，並且教導他們要對自己的駕駛行為負責。主要課程內容為：

(1) 說明需要和想要的不同，並且如何將其應用於駕駛當中。
(2) 複習道路法規。
(3) 評估駕駛人自己的駕駛行為。
(4) 學會區別需要和想要。
(5) 討論不同的駕駛情況。
(6) 複習當地的交通法規，與違背法規的後果。

(7) 發展改善駕駛行為的計畫。

4. 25 歲以下防衛駕駛課程(DDC-Alive at 25)

由於年齡在 16 至 24 歲的駕駛人在死亡交通事故中位居第一名，DDC-Alive at 25 為針對此年齡層的駕駛人所開設的 4 小時課程。此課程教導駕駛人如何用一種負責的態度來面對駕駛情況，特色為以個人例子說明並帶有適當的幽默感，駕駛人可透過練習簿練習、角色扮演、分組討論、短篇演講來教導年輕駕駛人應有的安全知識與態度。主要課程內容為：

(1) 此年齡層在交通事故中受傷或死亡的風險機率高。
(2) 技術不熟練、分心與同儕壓力為造成傷害的主因。
(3) 超速、酗酒和吸毒會增加受傷與死亡的風險。
(4) 身為一個駕駛人和乘客，可透過控制來減少風險。
(5) 改變駕駛行為以符合個人、合法的判斷。

5. 職業卡車防衛駕駛課程(DDC-Professional Truck Drivers)

DDC-PTD 為針對職業性駕駛人所開設的 4 或 6 或 7 或 8 小時的訓練課程。此課程教導職業性駕駛人防衛性駕駛技術以及如何避免事故和違規，主要重點在於駕駛個人的責任與個人決定的後果。課程內容包括：

(1) 造成卡車相關事故的主要因素以及如何避免。
(2) 防衛性駕駛預防交通事故方法。
(3) 設置安全標準與保護其他駕駛者。
(4) 駕駛大型車輛為具有挑戰性的工作。
(5) 安全的車道管理。
(6) 處理失控的駕駛情況和傷害。

(二) 佛羅里達州青少年事故預防計畫

美國的駕駛學校大多提供各種級別的駕駛訓練課程，從新手初等到有駕駛經驗的進階課程，各級課程都有相應的訓練模擬影片和一套互動式光碟作為教材。而針對青少年學員，美國佛羅里達州的薩拉索塔防衛駕駛學校(Sarasota Defensive Driving School)推出一種「青少年事故預防計畫」(teenSMART)。此項計畫相當有效，它不僅使青少年交通事故的發生率由 42%降低到 10.3%，同時也使得汽車保險市場逐漸走出困境。Allstate 和 AAA 兩家保險公司根據防衛駕駛學校學員的結業成績及實際的駕車表現，提供他們從 3%到 20%不等的年度汽車保險折扣率。在佛羅里達州，保險免賠額通常在 500 美元左右或更多，相對於平均水平，

teenSMART 的畢業學員發生交通事故的機率要低很多，因此相對應的保險免賠額也會降低。teenSMART 計畫的主要內容包括：

1. 電腦模擬駕駛訓練：這是一系列包括「全套動作」(Full Motion)的模擬駕駛，青少年學員可以利用家用電腦和網路下載該程序以供訓練。
2. 親子互動：提供專門的指導手冊引導學員與家長完成整個訓練計畫。這些活動包括讓家長與孩子們在駕駛教室裡共同參與培訓。
3. DVD 教學光碟：包括一些由成年人推薦的有趣課程以及 MTV 風格指導訊息的教學影片，其中包括一些關於風險和事故預防的討論，使得課程與其他教材更加融為一體。
4. 駕駛練習手冊：是一本幫助學員家長滿足「規定車內督導駕駛時間」(mandated in-vehicle supervised drive time)要求的小冊子，其中包括超過 50 項的活動內容和超過 70 小時的車內指導練習。家長們可透過手冊更加了解如何讓孩子學會安全駕駛。

(三) 佛羅里達安全協會安全教育課程

如表 2.22 所示，美國佛羅里達安全協會(Florida Safety Council)提供 2 種安全教育課程，分述如下：

表 2.22 美國佛羅里達安全協會的道路安全教育課程

教育類型	教育對象	教育天數/收費	參加誘因	課程內容
藥物、酒精和交通警覺性課程	考照前的駕駛人	一天 24 小時或 七天 4 小時 US $35	1. 線上學習。 2. 西班牙語教學。 3. 考照前一定要參加。	1. 濫用酒精和藥物對生理和心理所產生的影響。 2. 濫用酒精所造成的社會經濟成本。 3. 酒精對駕駛人所產生的影響。 4. 複習佛羅里達州的酒後駕車(DUI)法律。
年老駕駛人訓練課程	年老駕駛者(55 歲以上)	6 個小時或 2 次 3 個小時 US $14.95	1. 幫助年老的駕駛人維持其安全的駕駛技能。 2. 線上學習。	1. 身體老化的影響。 2. 適應開車的習慣。 3. 倒車和停車。 4. 學習新的交通法規。 5. 多車道駕駛。 6. 辨識道路號誌。 7. 在各種駕駛環境開車。 8. 車輛技術。

資料來源：本研究整理自美國佛羅里達安全協會[2006]。

1. 藥物、酒精和交通警覺性課程(Drug, Alcohol & Traffic Awareness Program)

所有考照者皆必須參加藥物、酒精和交通警覺性課程，為一強迫性的安全教育課程。此課程內容包括濫用酒精和藥物對

生理和心理所產生的影響、濫用酒精所造成的社會經濟成本、酒精對駕駛人所產生的影響、複習佛羅里達州的酒後駕車(DUI)法律。此課程提供西班牙語教學和線上學習，所需費用為美金35 元。

2. 年老駕駛人訓練課程(Coaching the Mature Driver)

此課程是專門為 55 歲以上的老年人所設計，目的為幫助年老的駕駛人維持其安全的駕駛技能。課程內容包括身體老化的影響、適應開車的習慣、倒車和停車、學習新的交通法規、多車道駕駛(Multiple-lane driving)、辨識道路號誌、在各種駕駛環境開車、車輛技術(Vehicle technology)。年老駕駛人訓練課程的費用為美金 14.95 元。

(四) 加州汽車駕駛學校訓練課程

加州汽車駕駛學校主要提供 2 種訓練課程，包括：駕駛教育課程、與年老駕駛人改善課程，分述如下：

1. 駕駛教育課程

加州汽車駕駛學校所提供的駕駛教育課程內容時間如表 2.23 所示，其主要可分為 10 個單元：

(1) 單元一：駕駛的責任。
(2) 單元二：生理和心理的影響。
(3) 單元三：自然外力對車子的影響。
(4) 單元四：交通號誌和道路標誌。
(5) 單元五：如何在加州登記車輛。
(6) 單元六：汽車的構造。
(7) 單元七：都市和鄉村的道路規章與安全行車訓練。
(8) 單元八：事故的發生原因和避免。
(9) 單元九：讓路。
(10) 單元十：酒精和藥品。

加州對於駕駛教育課程有下列規定事項：

(1) 駕駛教育課程須提供 30 至 50 分鐘的課堂教育，而在上課期間可休息 5 至 10 分鐘。
(2) 每位學生一天中最多只能接受 7 小時的課程教育。
(3) 課程必須提供至少 5 部影片，且每部片子皆須註明來源，影片內容不能太長，總時間不能超過 180 分鐘。
(4) 要有參加者的規範手冊。
(5) 每個課程計畫必須符合規定且經過審查，審查項目有教學方

法和教學時數。

(6) 學習課程應包括詳細的解說，例如課程內容為何、為什麼會被設計於課程當中、何時教導這些內容。附屬計畫將可幫助規劃課程且必須制定相關細節。

(7) 課程計畫可遵守既定的格式或是一個詳細的目錄，此目錄包括可在哪裡找到主標題和副標題的資訊。

表 2.23 美國加州駕駛教育課程內容時間表

課程內容	建議修課時間
1. 駕駛是你的責任	2 小時
2. 駕駛者	2 小時
3. 自然外力對駕駛的影響	2 小時
4. 道路標誌和高速公路號誌	2 小時
5. 加州的交通法規	5 小時
6. 事故	3 小時
7. 在城市和鄉村裡駕駛的不同處	2 小時
8. 汽車系統故障和系統維護	2 小時
9. 行人的安全	0.5 小時
10. 酒精和藥的影響	3 小時
11. 機車安全	0.5 小時
12. 青少年的危險行為	1 小時
13. 濫用藥物	1.5 小時
14. 駕駛經驗	1 小時
15. 駕駛憤怒	1.5 小時
合計	30 小時

資料來源：加州汽車監理所[2006]。

2. 年老駕駛人改善課程

年老駕駛人改善課程(Mature Driver Improvement Course)是針對 55 歲以上的老年人所設計，此課程提供防衛性駕駛與加州汽車法規的教學，以及藥物、疲勞、酒精、視力與聽力限制對一個駕駛人的影響。當 55 歲以上的駕駛人完成此課程時可減少其汽車保險費用。加州法律允許各保險公司去決定保險折扣的百分比，若駕駛人有不良的駕駛紀錄，保險公司可以拒絕給予折扣費率。年老駕駛人改善課程需要至少 6 小時又 40 分鐘的時間，且可能會將時間分成 1 或 2 次上課。課程費用一共為 US$23，其中 US$3 為辦理 DMV 證書的費用，此證書可當作給保險公司的一項證明。詳細年老駕駛人改善課程的內容時間如表 2.24 所示。

另外為了能在短時間內上完所有的課程，加州對於年老駕

駛人改善課程亦有下列規定事項：

(1) 授課時間：課程時間為 400 分鐘，不包括登記、午餐、休息的時間，且課程結束後會發給一張證書。

(2) 視聽教材：利用幻燈片或影片來輔助教學，使用時間限制在 40 至 100 分鐘內，其包含在 400 分鐘的授課時間內。

(3) 統計資料：必須要提供年齡和駕駛方式的統計資料。利用這些資料討論其間的關係，包括事故、犯罪、生理或心理的問題。

(4) 分享：包括 Q&A、分組討論。

(5) 測驗：如果課程需加入測驗來補充內容，則必需提示什麼時候進行測驗，且要控制好時間，也需有時間來進行檢討。

(6) 評估：每門課程將會評估參與課程的內容，其時間不超過 15 分鐘。

(7) 參加者的規範手冊：如果課程利用規範手冊來當補充教材，則規範手冊須包括課程的相關內容。

(8) 講義：如果課程利用講義來當補充教材，則講義須包括課程的相關內容，並且容易閱讀。

表 2.24 美國加州年老駕駛人改善課程內容時間表

課程單元		建議修課時間
必修	健康與駕駛 1. 視力和年齡的關係 2. 聽力和年齡的關係 3. 生理和年齡的關係 4. 心理和年齡的關係 5. 執照取得的要求	90 分鐘
	藥物和酒精的影響 6. 藥物和駕駛的關係 7. 酒精和駕駛的關係	45 分鐘
	道路和駕駛的規則 8. 更新道路規則 9. 在特殊情形下駕駛 10. 基本駕駛技巧	145 分鐘
	事先計畫旅行和危機處理 11. 計畫旅行時間表和路線 12. 危險狀態	90 分鐘
選修	13. 休旅車輛的安全	30 分鐘
	14. 決定何時停止駕駛	30 分鐘
	15. 當地天氣和交通狀況對駕駛的影響	30 分鐘

資料來源：加州汽車監理所網站[2006]。

(五) 加州交通違規講習學校駕駛訓練課程

除了駕駛學校之外，加州尚有交通違規講習學校，例如加州冠業交通違規學校(Champion Traffic School)是洛杉磯高等法院核准的駕駛違規學校，其可接受任何在洛杉磯(Los Angeles County)、凡吐拉郡(Ventura County)、橙郡(Orange County)、聖伯那地諾郡(San Bernardino County)、河岸郡(Riverside County)所得到的罰單。冠業交通違規學校目前已被 TVSM(Traffic Violator School Monitoring Division)、CTSI(California Traffic Safety Institute)以及加州汽車監理所核准使用中文教授課程，並且提供線上報名駕駛課程，其課程時間分為兩種，一為星期三與星期五的下午 6 點至晚上 9 點半，二為星期日上午 8 點半至下午 4 點半(中午 12 點至 1 點為午飯休息時間)。

(六) 社區大學、州立大學與高中駕駛人教育課程

張新立等人[2001]指出，美國一些社區大學、州立大學與高中均會定期開授駕駛人教育課程，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。

四.道路安全教育師資訓練課程

(一) 美國國家安全協會防衛性駕駛講師訓練課程

美國國家安全協會尚提供防衛性駕駛講師訓練課程(Defensive Driving Instructor Courses)，內容包括：職業卡車防衛性駕駛課程、4 小時防衛性駕駛課程、6 小時防衛性駕駛課程、25 歲以下防衛性駕駛課程、經常違規駕駛人防衛性駕駛課程與年老駕駛人防衛性駕駛課程。各類訓練課程的教育對象、授課天數、收費與參與誘因茲整理如下表 2.25 所示，詳細各類型訓練課程內容如表 2.26 所示。另外美國國家安全協會亦協助有意設立防衛駕駛課程訓練中心的單位成立訓練中心，可成立訓練中心的組織包括有：公司銷售/服務車隊、貨運公司、社區服務機構、市政當局、交通訓練場、執法機構、地區學校與社區大學、駕駛訓練學校。

表 2.25 美國國家安全協會防衛性駕駛教練訓練課程概要

課程類型	教育對象	教育天數/收費	參加誘因
職業卡車防衛性駕駛課程	1.安全管理人員 2.車隊管理者 3.聯結車駕訓班教練	1.為期 3 天 2.非會員 $385	1. 減少保費。 2. 保障性命。
4 小時防衛性駕駛課程	1.安全管理者 2.車隊監理者 3.人事主管 4.駕訓班教練	1.為期 2 天 2.會員 $225 3.非會員 $295	1. 確保駕駛人培養安全、防衛駕駛的習慣。 2. 濃縮的防衛駕駛課程。 3. 包含所有核心觀念。
紐約州 6 小時防衛性駕駛課程	1.安全管理者 2.車隊監理者 3.人事主管 4.駕訓班教練	1.為期 3 天 2.會員 $295 3.非會員 $385	1. 可明顯減少意外發生。 2. 保障性命。 3. 減少事故可作為駕駛人學習上的成就來源。
維吉尼亞州 6 小時防衛性駕駛課程	1.安全管理者 2.車隊監理者 3.人事主管 4.駕訓班教練	1.為期 3 天 2.會員 $295 3.非會員 $385	1. 可明顯減少意外發生。 2. 保障性命。 3. 減少事故可作為駕駛人學習上的成就來源。
6 或 8 小時防衛性駕駛課程	1.安全管理者 2.車隊監理者 3.人事主管 4.駕訓班教練	1.為期 3 天 2.會員 $295 3.非會員 $385	1. 可明顯減少意外發生。 2. 保障性命與減少保費。 3. 減少事故可作為駕駛人學習上的成就來源。
25 歲以下防衛性駕駛課程	1.駕訓班教練 2.高中駕駛教育老師 3.地區警察人員 4.公共資訊官員 5.交通訓練人員	1.為期 2 天 2.會員 $225 3.非會員 $295	1. 基礎的駕駛教育，應教導 16 歲至 24 歲之間的年輕的駕駛人重要的防衛駕駛技巧。 2. 爲了使道路更加安全，提供這項額外的訓練是必須的。
經常違規駕駛人防衛性駕駛課程	1.違規講習教師 2.安全管理者 3.車隊監理者 4.駕訓班教練	1.為期 3 天 2.會員 $315 3.非會員 $410	1. 駕駛事故減少可節省企業成本。 2. 保障生命。
年老駕駛人防衛性駕駛課程	1.安全管理者 2.車隊監理者 3.人事主管 4.駕訓班教練 5.社區服務主管	洽當地行政辦公室登記	1. 明確教導年老駕駛人防衛駕駛技巧，改善其駕駛方式。 2. 學員有機會符合保費折扣的標準。

資料來源：本研究整理自美國國家安全協會[2006]。

表 2.26 美國國家安全協會防衛性駕駛教練訓練課程內容

課程類型	課程內容	課程類型	課程內容
職業卡車防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.防衛駕駛技巧。 7.跟車距離與超車。 8.倒車與迴車。 9.藥品濫用的議題。	四小時防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.駕駛狀態。 7.法規與責任。 8.危險的駕駛行為。 9.侵略性的駕駛行為與危險路況。
紐約州6小時防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.預防意外的能力。 7.駕駛狀態。 8.跟車距離。 9.正面對撞。 10.穿越路口。 11.使用藥物與酒精。 12.紐約州法規，汽機車法令與刑法。	維吉尼亞州6小時防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.預防意外的能力。 7.駕駛狀態。 8.跟車距離。 9.正面對撞。 10.穿越路口。 11.使用藥物與酒精。
6或8小時防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.預防意外的能力。 7.駕駛狀態。 8.跟車距離。 9.正面對撞。 10.穿越路口。 11.使用藥物與酒精。	經常違規駕駛人防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.需要與想要的差別，如何用於駕駛。 7.道路法規。 8.駕駛狀況檢討。 9.評估個人駕駛的行為。
25歲以下防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.為何年輕駕駛低估風險 7.駕駛狀態下保持控制的技巧。 8.如何處理壓力。 9.如何與朋友一起時保持冷靜。 10.六項駕駛人最常違規事項與克服方法。 11.藥物資訊。 12.車速與煞車距離。 13.疲勞與其影響。 14.工作區域駕駛規則。 15.特殊車輛的特別考量。	年老駕駛人防衛性駕駛課程	1.如何使學生參與課程。 2.如何使用課程教材。 3.行政責任。 4.成人學習須知。 5.發展有效的教學技巧。 6.氣囊、安全帶與兒童安全措施。 7.反鎖煞車。 8.個人駕駛習慣。 9.危險路況。 10.老化的身體反應。 11.酒精與其他藥物。 12.貨車、SUV、RV 等車種。

資料來源：本研究整理自美國國家安全協會[2006]。

(二) 加州駕駛學校駕駛教練訓練課程

加州駕駛學校除了提供駕駛教育課程之外，亦有駕駛教練訓練課程(Driving Instructor Training Course)。駕駛學校所提供的駕駛教練訓練課程內容時間如表 2.27 所示，而規定事項敘述如下：

1. 駕駛學校駕駛教練訓練課程須包括 40 小時的室內課堂學習和 20 小時的駕駛實習課程。
2. 每位學生每天上課時間不超過 10 小時。
3. 課程必須提供至少 5 部影片，且每部片子皆須註明來源和簡短的影片內容介紹。
4. 教科書應該符合時宜。
5. 每個課程計畫必須符合規定且經過審查，審查項目有教學方法和教學時數。
6. 學習課程應包括詳細的解說，例如課程內容為何、為什麼會被設計於課程當中、何時教導這些內容。附屬計畫將可幫助規劃課程且必須制定相關細節。
7. 課程計畫可遵守既定的格式或是一個詳細的目錄，此目錄包括可在哪裡找到主標題和副標題的資訊。

表 2.27 美國加州駕駛教練訓練課程內容時間表

課程內容	建議課堂時間	建議實習時間
1. 講師的資格取得	3 小時	—
2. 車輛事故急救	4 小時	—
3. 訓練駕駛的教育方法	3 小時	2 小時
4. 駕駛的權利	2 小時	—
5. 道路規則	10 小時	—
6. 車輛的裝置和維護	3 小時	2 小時
7. 駕駛時的心理和生理的能力	4 小時	—
8. 車輛的物理操作影響	3 小時	—
9. 適應車輛性能和操作	—	14 小時
10. 駕駛技能	4 小時	2 小時
11. 防衛性駕駛	4 小時	—
合計	40 小時	20 小時

資料來源：加州汽車監理所[2006]。

(三) 紐約州道路安全講師

根據水牛城州立學院(Buffalo State College)終身專業學習中心(Continuing Professional Studies)對道安講師資格證明取得的資料顯示，若申請人符合該紐約州教育部的資格條件，即可取得道

路安全講師的資格證明，並由監理單位審查申請人的駕駛紀錄，但申請人應具有某些資格條件，詳細如表 2.28 所示。

表 2.28 美國紐約州道路安全講師資格條件

資格	課程種類	學分數
一年期	駕駛及交通安全教育(6 小時研究所學分)	共計 6 學分
三年期	駕駛及交通安全教育(6 小時研究所學分) + 基本安全原理(3 小時大學學分) 或 駕駛人行為及問題與交通安全教育(3 小時研究所學分)	共計 9 學分
常年期	駕駛及交通安全教育(6 小時研究所學分) + 基本安全原理(3 小時大學學分) + 駕駛人行為及問題與交通安全教育(3 小時研究所學分)	共計 12 學分

資料來源：本研究整理自水牛城州立學院終身專業學習中心[2006]。

表 2.28 的學分可於參加水牛城州立學院暑期課程後取得，各課程內容如下所述：

1. SAF560：駕駛人及交通安全教育，6 小時研究所學分。此一課程的先決條件為符合規定的行車紀錄、持有有效期限內的紐約州駕照以及最少 2 年的開車經驗。課程內容包括課堂(classroom)及駕駛(behind the wheel)課程、介紹方法與技巧、設定核准課程、3 小時考照前課程內容、車輛理論與保養、課堂與駕駛授課課程項目與補充等。若成功完成並符合紐約州教育部的條件要求者，可獲得短期資格證明並可任教於各中等學校、學院及大學，同時亦可從事於民間駕訓班的個人教學。
2. SAF565：駕駛人行為及問題與交通安全教育，3 小時研究所學分。此課程內容包括駕駛人教育及交通安全的教學、行政及管理、課程方法及教材、代理及人力資源、既有程序的重要分析、問題討論等。本科目的專業課程與實習係取材於專業領域中，且係成為常年期道安講師的必選課程。
3. SAF305：基本安全原理，3 小時大學學分。此課程內容包括生活範圍的意外預防基本原理、考量人類與環境因素、法律面向及居家與防火安全等。

若申請人已具有紐約州中等學校教師任教資格(NYS SSTC)，將會收到結業的核准證書，且可任教於任一所學校中，教導有關「駕駛人與交通安全教育」的課程，該課程係由教育部

所核准。其他申請人則會受到限制，不得對一般大眾授課，包含學校顧問、社會工作人員、心理學家及學校行政人員等。若申請人完成前述資格條件，並於學校中取得由教育部核可的「駕駛人與交通安全教育」的教師職位者，其道路安全教師資格申請將會核准通過。

2.4.3 英國

一.辦理組織與制度

英國除了由政府部門執行道路安全教育之外，亦將其業務委外給民間單位辦理。圖 2.6 為本研究整理有關英國的道路安全教育課程體系。綜觀英國道路安全教育的施行狀況，我們發現英國國內相當致力於將道路安全教育與國民基礎教育結合，以充實、周延的課程安排融入國小與中學教育之中，希望從小就開始培養一位優良、守法的駕駛人，並在駕照取得的把關上，自 ADI 的專業證書即從嚴發放，加以駕駛人合格證照的取得同樣需通過各項測驗，目的就是確保每位駕駛人能在接受完整的駕駛教育後，以正確的觀念與態度駕車上路，提升整體道路交通的安全。

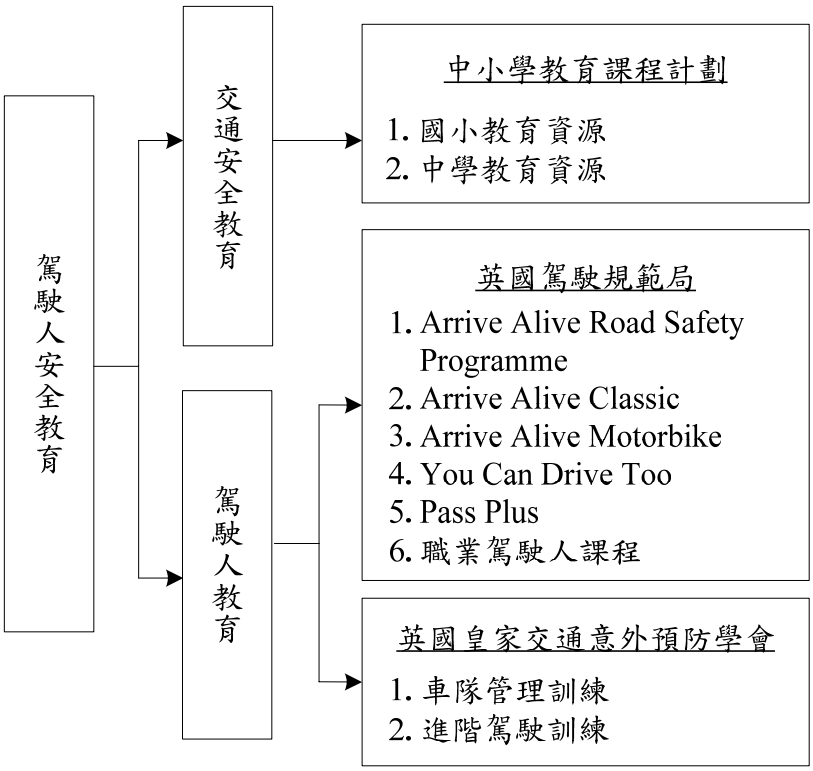


圖 2.6　英國駕駛人安全教育體系

英國駕駛人安全教育與我國制度相近，其執行方式是由國家駕駛人改善計畫協會(Association of Nation Driver Improvement Scheme)提供全國一致的課程標準，並交付給各郡政府或委外單位執行。該協會同時建立駕駛人資料庫，提供開授單位隨時瞭解該名駕駛人在 3 年內是否已參加過駕駛改善教育課程[張新立等人，2001]。

二.道路安全教育課程

(一) 中小學教育課程計畫

此教育課程計畫是由政府執行，可分為國小教育資源與中學教育資源兩部份，分述如下：

1. 國小教育資源

此為經由教育專家設計提供第一階段及第二階段的課程計畫，如表 2.29 所示，每門學科都應用這些課程來達到課程目標，而教授學科的教師也有一個討論道路安全的論壇(特別是討論校外旅行的部份)。

表 2.29 英國國小教育資源課程計畫表

課程計畫						
學科	年度					
	第一階段			第二階段		
地理	1	2	3	4	5	6
資訊通信科技	1	2	3	4	5	6
讀寫能力	1	2	3	4	5	—
計算能力	1	2	—	4	5	—
個人、社會及健康教育	1	2	3	4	5	6
自然科學	1	2	3	4	5	6

資料來源：英國交通部[2006]。

有關各學科的安全教育課程內容，介紹如下：

(1) 地理：包含了本地街道安全、本地道路設施介紹、熟悉新地點等。

(2) 資訊通信技術：此課程提供學童操作的電腦地圖模擬軟體，包含安全旅行、交通問卷等。

(3) 讀寫能力：包含學童對於道路安全標誌的認識，並教導其對文法的理解及正確性等關於文字的部份。

(4) 計算能力：教導關於數字與幾何的概念。

(5) 個人、社會及健康教育：此階段課程包含安全與不安全物品的辨識、十字路口的處理方案、道路安全規則、安全條例，

以及為更年幼的孩童規畫一條到學校的路線等。

(6) 自然科學：提供讓我們保持安全的思維、車輛高速行駛、號誌燈、安全帶、保持安全距離與其他科學相關知識。

2. 中學教育資源

在中學教育資源中，提供第三階段、第四階段、進階輔助第一年及第二年的課程計畫，如表 2.30 所示，課程同樣由教育專家所設計，包含現代外國語言、公民權利與義務、個人、社會及健康教育和媒體。每一門學科皆應用此課程來達到課程目標，而教授學科的教師也有一個討論道路安全的論壇(特別是討論校外旅行部份)。

表 2.30 英國中學教育資源講課計畫表

課程計畫			
學科	階段		
現代外國語言	第三階段	第四階段	進階輔助課程 第一年/第二年
公民權利與義務	第三階段	第四階段	—
個人、社會及健康教育	第三階段	第四階段	—
大眾傳播媒體	第三階段	第四階段	—

資料來源：英國交通部[2006]。

有關各學科的安全教育內容，介紹如下：

(1) 現代外國語言：此課程在第三階段教導道路安全詞彙等基礎知識，第四階段教導進階道路安全詞彙、危險狀況及喝酒、駕車與超速。進階輔助課程的第一年及第二年課程包括：危險駕駛、年輕駕駛人、駕駛人對其他駕駛人的負面情緒與交通的環保意識。

(2) 公民權利與義務：此課程在第三階段教導內容包含如班級協調會的目的、製作一份方針建議書等。第四階段教導道路交通事故、社會大眾的權益、造成交通事故的原因、製作一份社區安全企劃、酒精、駕駛與法律等。

(3) 個人、社會及健康教育：第三階段的課程內容包括道路風險、找出這些風險、提供建言與作為 6 年級的學生顧問。第四階段包含成為一位優良駕駛的條件、學習駕駛、速度、壓力與駕駛、活著才能駕駛、思緒管理、果斷並且保持理性控制、評估自己的能力等。

(4) 大眾傳播媒體：此課程教導關於廣告、安全帶以及速度的相關內容。

(二) 英國駕駛規範局道路安全教育課程

英國駕駛規範局(DSA)為交通部(Department for Transport)的執行機構，也是 Driver, Vehicle and Operator(DVO)團體的一部份。DSA 主要是透過改善駕駛水準來促進道路安全，其主要課程共有五種，如表 2.31 所示，分別為 Arrive Alive Road Safety Programme、Arrive Alive Classic、Arrive Alive Motorbike、You Can Drive Too、Pass Plus。

表 2.31 英國駕駛規範局的道路安全教育課程

課程類型	教育對象	課程特色
Arrive Alive Road Safety Programme	依單元而訂 1. 年輕人 2. 軍人、農民 3. 青少年罪犯	1. 曾經得到國際道路安全成就獎。 2. 提供 3 種不同的單元以符合各族群及個體的不同需要。
Arrive Alive Classic	50 歲以上的年老駕駛人	1. 強調與年老駕駛人相關的議題來提倡道路安全。 2. 不需任何課程費用。 3. 課程時間為 1 小時。
Arrive Alive Motorbike	機車騎士	1. 幫助機車騎士學習騎乘摩托車與通過摩托車的測驗。 2. 不需任何課程費用。 3. 使用 DVD 教學。
You Can Drive Too	殘障人士	1. 不需任何課程費用。 2. 汽車可依個人的需要改裝。
Pass Plus	駕駛新手	1. 由保險業者與駕駛教學業者所贊助開設。 2. 課程時間為 6 小時。 3. 費用會依教練與訓練學校而有所不同。 4. 完成此課程後，可享有與合作的保險公司所提供的保險費率折扣。

資料來源：本研究整理自英國駕駛規範局[2006]。

1. Arrive Alive Road Safety Programme

此課程曾經得到國際道路安全成就獎(The Prince Michael International Road Safety Awards)，英國 DSA 藉由討論重要的交通安全議題，來影響年輕人對於道路安全、學習駕駛及通過考照測試的態度，Arrive Alive Road Safety Programme 課程針對各種對象實施，包括各級學校、軍隊、農業大學、足球隊、青少年罪犯及監獄。DSA 提供三種不同的單元，以因應各族群及個體的不同需要。

(1) 單元 1：提供給各級學校。此層級的課程著重於新手或年輕駕駛人在行車時飲酒、嗑藥、因超速而導致道路交通事故的

原因及後果。

(2) 單元 2：提供軍隊及農業學校。除了詳述單元 1 的內容之外，此階段的課程更針對這些族群提出適當且重要的道路安全議題，這些課程由國防部執行並要求更嚴格的訓練。此階段課程包括關於農業及特殊車輛的資訊。

(3) 單元 3：提供青少年、青少年罪犯及監獄的參考。這是專門針對犯罪者的年齡及犯罪行為所設計的一個訓練單元，包括對無照駕駛及未成年駕駛的討論。

2. Arrive Alive Classic

Arrive Alive Classic 為 DSA 配合政府的道路安全策略，針對 50 歲以上的駕駛人，特別是退休的年齡階層所規劃的課程。有鑒於在學孩童及新手駕駛行車安全的 Arrive Alive 計畫的執行成效，此課程的主要目的是透過強調與年老駕駛人相關的議題來提倡道路安全，值得注意的地方如下所述：

(1) 提升旅次量。

(2) 更複雜的道路系統。

(3) 有效期限至 70 歲的駕照與視力要求。

(4) 藥物的影響。

此課程不收取任何費用，是由已退休 DSA 的駕駛教官來指導。課程時間大約為一小時，課程內容還包括一段短片，用來說明上述主題並提供相關的建議，之後也會有一次可提出議題討論的機會。

3. Arrive Alive Motorbike

此課程是 DSA 為了年輕人而設計，幫助其學習騎乘摩托車與通過摩托車的測驗。Arrive Alive Motorbike 課程可針對各種對象實施，包括各級學校、軍隊、年輕足球隊、青少年罪犯。此課程完全免費，主要教導對象為新手與年輕騎士。課程中會使用 DVD 來描述交通意外事故以及騎乘者粗心的後果。

4. You Can Drive Too

此課程內容是與 Arrive Alive Road Safety Programme 的單元 1 相同，皆為教導基本的道路安全知識且完全免費。主要對象為殘障人士，只要領有殘障津貼者，年滿 16 歲就可以開車。主要目的是鼓勵殘障人士有再開車的機會，而且有些汽車可依個人的需要來改裝。

5. Pass Plus

Pass Plus 是針對駕駛新手而設計的課程，此課程是 DSA 經由保險業者與駕駛教學業者(driving instruction industry)的贊助而開設。課程時間為 6 小時，而費用會依駕駛人所選擇的教練與訓練學校而有所不同。當完成此訓練課程時，駕駛人可以選擇與此課程合作的保險公司以享有折扣的保險費率。課程內容共有 6 種單元：

(1) 單元 1：市區開車。
(2) 單元 2：各種天候條件下開車。
(3) 單元 3：鄉村道路開車。
(4) 單元 4：夜間開車。
(5) 單元 5：在雙向分隔的公路開車。
(6) 單元 6：高速公路開車。

(三) 英國皇家交通意外預防學會

英國皇家交通意外預防學會(The Royal Society for the Prevention of Accidents, RoSPA)為接受 DSA 委託代為辦理道路安全課程的民間組織，創立至今已有 80 餘年，是一歷史悠久且獨一無二的安全組織，該組織提供許多適合所有區域使用的安全資訊與建議。藉由實際操作、專業管理與專家級的高等駕駛考試，提供訓練課程。同時也提供所有使用者需要的安全產品、錄影帶、出版刊物、宣傳海報等。RoSPA 的訓練課程範圍廣泛，不論是基礎的駕訓課程、車隊管理、組織教育、事故調查，或是進階的駕訓課程、師資培訓、執照認證，RoSPA 皆有開班授課。表 2.32 為本研究所整理的 RoSPA 道路安全教育課程表，在 RoSPA 所開設的課程當中，與駕駛人道路安全教育相關的訓練課程有車隊管理訓練與進階駕駛訓練。各課程詳細內容分別如表 2.33、表 2.34 所示。

表 2.32 英國皇家交通意外預防學會道路安全教育課程種類

	車隊管理訓練	進階駕駛訓練
課程種類	1. 駕駛行為 2. 職業駕駛道路風險管理 3. 酗酒/藥物駕駛警覺	1. 進階執照考試(汽車、大型車) 2. 進階執照考試(摩托車) 3. 國家執照考試(迷你巴士)

表 2.33 英國皇家交通意外預防學會車隊管理訓練課程表

	駕駛行為	職業駕駛道路風險管理	酗酒/藥物駕駛警覺
課程時間	1 天	1 天	1 天或 1/2 天
開課頻率	1 年 3 次	1 年 3 次	議定
課程費用	• 會員￡190(未稅) • 非會員￡220(未稅)	• 會員￡220(未稅) • 非會員￡245(未稅) • 會員(公司訓)￡695(未稅) • 非會員(公司訓)￡745(未稅)	議定
受訓人數	15 人	15 人	1 天：12 人 1/2 天：10 人
受訓地點	伯明罕	伯明罕或另外議定	議定
受訓對象	任何駕駛人，職業駕駛人	公司內部車隊的管理者或駕駛員	限公司內部駕駛員
課程大綱	藉由更多正面的心理態度改善駕駛技術，並學習如何及早的警覺判斷對駕駛行為有危害的心理狀態。	達到現行法令的規範與最佳的駕駛訓練，適當的評估能力與了解成功的風險管理所帶來的好處。	透過測驗、遊戲、影片與實證的幫助，學員將了解藥物與酒精對駕駛能力的影響。
課程內容	• 導致壓力的根源 • 學習如何技巧性的避免消極地駕駛所引起的緊張。 • 人為因素對駕駛效能的影響。 • 在道路意外中降低風險的技巧。	• 認識與道路意外所相關的成本。 • 風險管理下最佳的訓練方式 • 內部控制的方法。 • 實際的風險測驗練習。	• 計算酒精的單位 • 法律的規範。 • 公司內部對酗酒/用藥的政策規範。 • 濫用藥物/酒精對身體的影響。 • 藥物/酒精濫用、依賴的行為。
受訓誘因	學習以正確的心態駕駛，可以在面對危機時，保持冷靜從容的態度應對。	受訓者可以學會為公司制定有效的風險管理策略，並符合法律所要求的規範。	協助組織避免因酒駕而受罰所支付額外的費用
備註	可為公司設計為期半天的課程。		本課程僅為公司內部訓練開課。

資料來源：英國皇家交通意外預防學會[2006]。

表 2.34 英國皇家交通意外預防學會進階駕駛訓練課程表

	進階執照考試 (汽車、大型車)	進階執照考試 (摩托車)	國家執照考試 (迷你巴士)
課程時間	90 分	90 分	1 小時
開課頻率	線上預定	線上預定	線上預定
課程費用	• £45(未稅) • 26 歲以下£38(未稅)	• £50(未稅) • 26 歲以下£43(未稅)	• £50(未稅) • 26 歲以下£43(未稅)
受訓人數	1 對 1 教學	1 對 1 教學	1 對 1 教學
受訓地點	議定	議定	議定
受訓對象	任何需要駕駛標準認證的駕駛人	任何需要騎乘標準認證的駕駛人	任何迷你巴士的駕駛員
課程大綱	交通意外是導致英國青年傷亡最大的原因，大部份的駕駛認為他們具有高於平均水準的駕駛技巧，但是95%的意外傷亡都是因不安全的駕駛行為所導致。受訓員將瞭解到駕駛環境的改變與駕駛的困難，駕駛者需要更高深的駕駛技巧。	道路與交通環境日益複雜，而摩托車的機械設備與性能也不斷的地更新，要身為一個優良駕駛意味著不能停止學習的腳步，此訓練讓駕駛人複習並加強所有的騎乘技巧，讓其騎乘技術能凌駕所騎乘的車輛。	每位迷你巴士的駕駛員都應考慮接受此一測驗，不僅是讓他們所屬的組織滿意該駕駛員擁有RoSPA 的高標準，也讓乘客能由駕駛員所肩負的責任感到信任與舒適。
課程內容	• 有效的資訊蒐集與危險認知。 • 使用駕駛輔助系統的能力。 • 平順地控制車輛。 • 瞭解駕駛禮儀，安全的行車計畫與法律規範。	• 有效的資訊蒐集與危險認知。 • 使用駕駛輔助系統能力。 • 平順地騎乘與控制。 • 瞭解駕駛禮儀，安全的行車計畫與法律規範。	• 正確地控制車輛。 • 進階地使用系統，尤其是後視鏡的使用。 • 培養優良駕駛能力。 • 進行數分鐘的課程測驗。
受訓誘因	• 可降低保險費。 • 減輕行車壓力。 • 增進燃油的利用率。 • 減輕汽車的自然損耗。	• 可降低保險費。 • 減輕行車壓力。 • 增進燃油的利用率。 • 減輕汽車自然損耗。	• 通過測驗的駕駛者將得到為期 3 年的標準認證 • 未通過的學員免費受3-6 個月初級教育。
備註	• 受訓者須自備適合道路駕駛的汽車。 • 執照每 3 年須更新。	• 受訓者須自備適合道路駕駛的機車。 • 執照每 3 年須更新。	• 受測車輛須做行前檢查，測試者必須確認巴士的工作狀況。 • 執照每 3 年須更新。

資料來源：英國皇家交通意外預防學會[2006]。

三.道路安全教育師資規定

(一) 駕駛訓練學校教練

在英國的駕駛訓練學校中，教練被稱為 ADI(A fully qualified Approved Driving Instructor)，每一位教練都必須經由駕駛規範局(The Driving Standards Agency, DSA)核准註冊，ADI 需要至少有 4

年的駕駛經驗，且必須通過更嚴格的學科、危機知覺測試、駕駛能力測試、道路考試與教育能力測試等，並定期接受 ADI 的考官查核。

ADI 的學科考試包括道路程序、號誌、行人知識、交通法律與機械知識等的複選題，採用複選題的目的在於清楚測驗出每位 ADI 在受測時對題目皆完整明白。值得一提的是，英國政府自西元 2005 年 1 月開始，規定學科考試中應包含 75 分的危機知覺測試，而且此部份若低於 57 分就算不合格，足見 DSA 對 ADI 的道路危機訓練相當重視。至於第二階段是駕駛能力檢定，包括目視測試與駕駛技巧測試。有趣的是英國藉由駕駛技能測試來進行目視能力，即便其他健康狀況良好，若沒有辦法在 26.5 公尺的距離看清楚高 7.9 公分、寬 5 公分的標誌，或在 27.5 公尺的距離看清楚高 7.9 公分、寬 5.7 公分的標誌，就沒有辦法進行下一項檢定。

DSA 對每一位 ADI 應具備的能力測試皆相當仔細，若擁有足夠的目視能力，則在正常速度駕駛下，學員有任何疏忽即能被 ADI 發現並給予即時糾正改善。此階段還測試 ADI 的安全能力，是以申論方式給予受測的 ADI 某情境並要求 ADI 為此情境做出安全措施。最後是優良駕駛能力檢定，除了基本道路測試外，也測試 ADI 有沒有正確考慮到其他道路使用者的安全。當兩階段的測驗都通過後，便進行最後一項教育能力的考核。

教育能力的考核是為了確保 ADI 可以將先前兩個階段的正確駕駛能力教授給學員。同樣以申論的方式進行，但不以筆試進行而改為考試委員口試受測的 ADI，共需完成 2 場口試，各需 30 分鐘的回答時間，委員會要求 ADI 具體說明如何指導一位初學駕駛的學員擁有正確的駕駛觀念，以及進一步讓學員具備優良的駕駛態度與技術。口試委員也可能要求 ADI 具體說明，如何使一位擁有學習駕照卻沒有完整駕駛觀念的學員，重新學習每一個駕駛步驟，以測試 ADI 是不是具備足夠的教育能力。ADI 也可以同時接受特殊教育訓練，如口語障礙學員教育等，不只提升自己的教學價值，也為特殊駕駛學員提供同等的駕駛教育。唯有通過所有測驗的 ADI 才能向 DSA 申請合格證書，並開始在英國境內從事駕駛教練的工作。

(二) 英國皇家交通意外預防學會進階師資訓練

英國皇家交通意外預防學會的訓練課程除了駕駛人道路安全教育之外，亦有進階師資訓練。詳細課程內容如表 2.35 所示。

表 2.35 英國皇家交通意外預防學會進階師資訓練課程表

	國家高級教官認證	國家高級大型車教官認證	國家高級摩托車教官認證
課程時間	5 天	5 天	5 天
開課頻率	依舉辦地點不同	不定期	依舉辦地點不同
課程費用	• £849(未稅) • RoSPA 金階的駕駛員享有£785(未稅)的優惠	£849(未稅)	• £849(未稅) • RoSPA 金階的駕駛享有£785(未稅)的優惠
受訓人數	最多 3 人	最多 2 人	最多 3 人
受訓地點	伯明罕、愛塞特、都柏林、愛丁堡、貝爾法斯特	伯明罕	伯明罕、愛塞特、都柏林、肯特、貝爾法斯特
受訓對象	• 有志成為 RoSPA 進階駕駛教練課程指導員的教官。 • 希望學習高階訓練技巧的訓練員。	• 有志成為 RoSPA 進階大型車駕駛教練課程指導員的教官。 • 希望學習高階訓練技巧的訓練員。	• 有志成為 RoSPA 進階摩托車駕駛教練課程指導員的教官。 • 希望學習高階訓練技巧的訓練員。
課程大綱	提供學員高等駕駛訓練與教學模式的核心技巧。	提供學員高等大型車駕駛訓練與教學模式的核心技巧。	提供學員高等摩托車騎乘訓練與教學模式的核心技巧。
課程內容	• 學習課堂管理，授課目標，與教學技巧。 • 解釋課程學習的方式與學習障礙。 • 證實有在任何的道路情況與環境下給予學員訓練指導的能力。 • 透過理論，實際操作，課堂測驗來證明其授課能力。	• 學習課堂管理，授課目標，與教學技巧。 • 解釋課程學習的方式與學習障礙。 • 證實有在任何的道路情況與環境下給予學員訓練指導的能力。 • 透過理論，實際操作，課堂測驗來證明其授課能力	• 學習課堂管理，授課目標，與教學技巧。 • 解釋課程學習的方式與學習障礙。 • 證實有在任何的道路情況與環境下給予學員訓練指導的能力。 • 透過理論，實際操作，課堂測驗來證明其授課能力
受訓誘因	• 受到 DSA 的認可 • 擁有 BTEC 資格	• 受到 DSA 的認可 • 擁有 BTEC 資格	• 受到 DSA 的認可 • 擁有 BTEC 資格
備註	受訓者須具備 RoSPA 進階駕駛訓練金階或銀階的資格，或是其他同等級的認證[a]。	受訓者須具備 RoSPA 進階大型車駕駛訓練金階或銀階的資格，或是其他同等級的認證[a]。	受訓者須具備 RoSPA 進階摩托車騎乘訓練金階或銀階的資格，或是其他同等級的認證[a]。

註：a.其他同等級的認證包括 IAM Senior Observer、Police Class1 與 High Performance qualification。

資料來源：英國皇家交通意外預防學會[2006]。

2.4.4 新加坡

一.辦理組織與制度

新加坡陸路交通局(Land Transport Authority, LTA)成立於西元1995 年 9 月，並在 1997 年 9 月首次頒布成立後的第一個安全政策，該安全政策內寫明LTA的任務是為新加坡建立一個世界級的交通安全系統。LTA 在交通安全系統方面主要分為三個層面，分述如下：

(一) 工程：設計者必須從概念階段至完成階段皆考慮到安全。

(二) 教育與改善：利用教育和改善來維持和發展安全警覺。

(三) 執行：與安全有關的責任和義務。

從亞洲開發銀行(Asian Development Bank, ADB)對東南亞國家所做的道路安全研究報告中，我們發現新加坡政府是將道路交通安全歸為一般的義務教育之中，因此教育部(Ministry Of Education, MOE)將道路安全教育課程納入國小學校課程當中。國小學生在學校就必須接受交通安全教育的課程，而且小學五年級的學生還必須參加在道路安全公園(Road Safety Park)舉辦的交通競賽(traffic games)。道路安全公園佔地 4 英畝，且塑造成一個小型的道路環境，而國中生則須負責看守道路安全公園。此一教育課程內容包括行人安全、騎腳踏車安全、交通事故發生原因、交通號誌燈的使用以及搭乘大眾運輸工具時需注意的安全事項。在學校的師資方面，MOE 提供學校老師一本可減少意外事故發生的處理手冊，並且在每一學年開始時練習當意外發生時如何執行這些標準處理程序，此一手冊也協助學校老師制定道路安全教育課程與活動的方針。

另外 MOE 會記錄發生在學校內或學校附近的任何交通意外事故，並且依意外的種類和發生地點紀錄下來，而學校方面也必須寫一份意外事故發生的報告並呈交給 MOE。最後 MOE 會將意外報告統整，並且發布給各個學校，希望藉此將能提升交通安全。除了學校教育外，MOE 還會與警察單位合作宣導交通安全知識。在西元 1998 年，MOE 曾連同警察單位在各個學校開設交通安全研討會，希望能提升新加坡的道路交通安全。除了正規的交通安全教育之外，新加坡政府還將交通安全的觀念透過遊戲或競賽灌輸給學童，例如虛擬實境主題樂園(virtual reality theme park)和由 Shell 集團所舉辦的 Shell 交通教育競賽(Shell Traffic Education Game)。

在新加坡的警政單位中，交通警察為一特別的部門，其負責維持道路的法律和秩序並且透過影響用路人的行為與技術來改善道路安

全。交通警察局一共分為 8 個子部門，其中道路安全組負責民眾的道路安全教育。道路安全組與各社區團體合作改善用路人的道路安全，其每年皆實施道路安全活動，包括道路安全推展(Road Safety Outreach)、駕駛禮貌運動(Road Courtesy Campaign)、反酒後駕車運動(Anti Drink Drive Campaign)。交通警察部門非常依賴非官方部門的資金來贊助其道路安全計畫，因此隨著經濟衰退，交通警察部門面臨缺乏足夠的資金來施行道路安全教育計畫的困難，而且在制定道路安全活動的概念與主題時也相當敏感。另外所有的組織團體也沒有一套評估道路安全計畫效率的機制。本研究將新加坡的駕駛人安全教育體系整理如圖 2.7 所示。

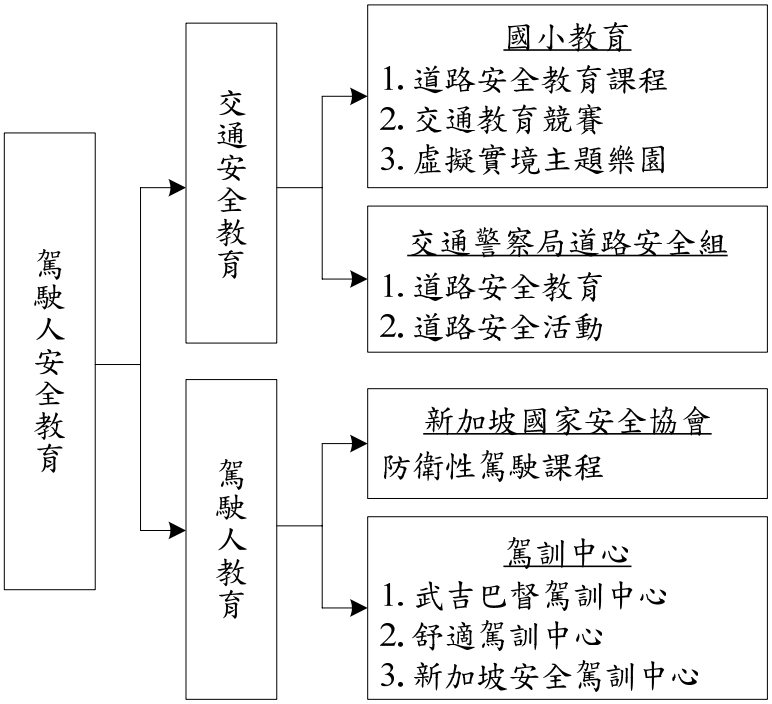


圖 2.7　新加坡駕駛人安全教育體系

二.道路安全教育課程

(一) 新加坡國家安全協會防衛性駕駛課程

新加坡國家安全協會(National Safety Council of Singapore)是新加坡唯一授權實施防衛性駕駛課程(Defensive Driving Course, DDC)的組織。此協會提供計程車駕駛人課程已超過 10 年的歷史，而且也為一些私人公司設計專屬課程來幫助改善駕駛人的駕駛技術，例如物流和石油公司。當駕駛人完成此課程時，將學會如何去避免意外事故的發生、改善駕駛人的態度並且培養同情心、禮貌與互助。

(二) 駕訓中心安全教育課程

新加坡主要有三個駕訓中心，分別為武吉巴督駕訓中心(Bukit Batok Driving Centre)、舒適駕訓中心(Comfort Driving Centre, CDC)和新加坡安全駕訓中心(Singapore Safety Driving Centre)。此三個駕訓班所提供的訓練課程皆相當類似。分述如下：

1. 武吉巴督駕訓中心：武吉巴督駕訓中心所提供的駕駛人安全教育課程主要分為三大部份：
   (1) 基本課程：又可分為 Motorcar Class 3C/3A、Motorcycle Class 2B、Motorcycle Class 2A、Motorcycle Class 2 四類。此四種課程的理論部份包括預測風險的訓練、事故責任等等。
      a. Motorcar Class 3C/3A 是指除了駕駛之外乘客未超過 7 位且重量不超過 3,000 公斤的汽車輛課程。
      b. Motorcycle Class 2B 是指排氣量未超過 200cc 的摩托車課程。
      c. Motorcycle Class 2A 是指排氣量在 201cc 與 400cc 之間的摩托車課程。
      d. Motorcycle Class 2 是指排氣量超過 400cc 的摩托車課程。
   (2) 進階課程：又可分為防衛性課程(Defensive Courses)、駕駛適應課程(Driving Orientation Course)、駕駛進修課程(Refresher Driving Course)三類。
      a. 防衛性課程提供駕駛人安全駕駛的基本知識，目標為預防交通事故。課程內容主要分成觀念的教導和經驗的累積訓練。
      b. 駕駛適應課程是教導駕駛人在複雜情況下的駕駛技術。上課次數為 2 次，每次需要 100 分鐘。登記費用為 S$21.00，含商品服務稅(Goods and Services Tax, GST)，而課程費用會因上課時間而異，離峰時間每 100 分鐘需 S$58.80(含 GST)，至於尖峰時間每 100 分鐘則需要 S$67.20(含 GST)。
      c. 駕駛進修課程提供給已考到駕照但已長時間沒開車的駕駛人。課程內容包括基本的駕駛技術、迴轉、變換車道、超車、高速公路駕駛、停車、在車多地方駕駛。上課次數建議為 5 次，每次需要 100 分鐘。登記費用為 S$84.00(含 GST)，離峰時間的課程費用每 100 分鐘需 S$58.80(含 GST)，而尖峰時間每 100 分鐘則需要 S$67.20(含 GST)。
   (3) 職業課程：又可分為公車職業課程(Bus Vocational Lessons)與計程車進修課程(Taxi Refresher Course)兩種。
      a. 公車職業課程內容包括法規、公車服務型態、公車道的營

運時數、電子收費、一般罰緩、個案研究、道路使用者特性、防衛性駕駛、顧客服務，課程時間共需 14 小時。

b. 計程車進修課程內容包括計程車規章、個案研究、安全駕駛、新加坡與主要地標的一般資訊，課程時間共需 10 小時。

2. 舒適駕訓中心：舒適駕訓中心所提供的駕駛人安全教育課程主要分為五大部份：

(1) 汽車課程(Motorcar)：又可分為 Class 3A、Class 3、Class 3T、Class 3C、Class 3E 五種：

a. Class 3A 是指除了駕駛之外乘客未超過 7 位且重量不超過 3,000 公斤的自排汽車輛課程。

b. Class 3 是指除了駕駛之外乘客未超過 7 位且重量不超過 3,000 公斤的手排汽車輛課程。

c. Class 3T 是指課程只有理論訓練部份，而不包括實際開車訓練。

d. Class 3C 是指駕駛人想以國外駕照換取新加坡駕照的課程。

e. Class 3E 是指提供給已經考過駕照但沒有通過的學習者一個快速課程。

(2) 摩托車課程(Motorcycle)：又可分為 Class 2B、Class 2A、Class 2 三種，每一種課程至少須包括 8 個階段，每個階段皆需要 100 分鐘，只有第一個階段可以在任何時間上課。

a. Class 2B 是指排氣量未超過 200cc 的摩托車課程。

b. Class 2A 是指排氣量在 201cc 與 400cc 之間的摩托車課程。

c. Class 2 是指排氣量超過 400cc 的摩托車課程。

(3) 進修課程(Refresher)：是提供給已經多年沒開車且想讓自己的駕駛能夠更為安全的課程，其課程宗旨為成為一位安全的駕駛人。課程費用如表 2.36 所示，每一費用皆已含 GST。而課程內容包括：

a. 駕駛前的步驟。

b. 重複的練習。

c. 認識錯誤駕駛的高代價。

d. 高速公路上的駕駛方法。

e. 坡道上的駕駛方法。

f. 倒車入庫、路邊停車和立體停車場的停車方式。

g. 基本的路線規劃和都市駕駛方法。

表 2.36 新加坡舒適駕訓中心進修課程費用表

費用種類		價格
登記費用		S$21.00(應屆畢業生)；S$31.50(一般民眾)
課程費用	離峰時間	S$73.5(自排)；S$58.8(手排)
	尖峰時間	S$84.0(自排)；S$67.2(手排)

資料來源：本研究整理自新加坡舒適駕訓中心[2006]。

(4) 防衛性駕駛課程(Defensive Riding)：是用來發展正確的態度以及傳授關於其他用路人與潛在危險的基本知識。課程費用為 S$52.50(含 GST)。課程共分為兩部份，其中理論部份需 2 小時，實際駕車部份需 2.5 小時。課程內容分為以下幾部份：

a. 了解車輛的基本性能。
b. 實行必要的行前檢查。
c. 有效的利用煞車。
d. 預知其他車輛的行為並預防事故的發生。
e. 坡道和轉彎的訓練。
f. 計畫行進路線。

(5) 職業駕駛人訓練課程(Professional Driver Training)：職業駕駛人訓練課程包含公車駕駛人職業駕照課程(Bus Driver's Vocational Licence Course)、公車服務員職業駕照課程(Bus Attendant's Vocational Licence Course)、計程車駕駛人進修課程(Taxi Driver's Refresher Course)三種：

a. 公車駕駛人職業駕照課程包括理論課程和測驗，共 14 小時。課程費用為 S$105.00(含 GST)。
b. 公車服務員職業駕照課程只有理論訓練部份，共 3 小時。課程費用為 S$31.50(含 GST)。
c. 從西元 2005 年 3 月 1 日開始計程車司機被規定必須每 6 年參加一次計程車駕駛人進修課程。此課程只有理論訓練部份，共 10 小時。課程費用為 S$52.50(含 GST)。

3. 新加坡安全駕訓中心：新加坡安全駕訓中心所提供的駕駛人安全教育課程可分為 10 種，包括 Motorcar Class 3/3A、Motorcycle Class 2B、Motorcycle Class 2A、Motorcycle Class 2、公車駕駛人職業駕照課程(Bus Driver's Vocational Licence Course)、計程車駕駛人進修課程(Taxi Driver's Refresher Course)、公車服務員課程(Bus Attendant Course)、汽車進修課程(Motorcar Refresher Course)、汽車高速公路駕駛課程(Motorcar Expressway Driving Course)、基本理論課程(Basic Theory Course)：

(1) Motorcar Class 3/3A：Class 3 為手動排檔汽車(Manual

Transmission Vehicle, MTV)課程，Class 3A 為自動排檔汽車(Automatic Transmission Vehicle, ATV)課程。Motorcar Class 3/3A 課程的有效期限為登記後的 1 年內，所有 70 歲以下的學生皆可投保 1 年期的個人意外險(personal accident insurance)。表 2.37 為此課程種類的基本資料，此課程可分為 Class 3C、Class 3B、Class 3F、Class 3T 四種，分述如下：

a. Class 3C 不需要通過任何交通治安理論測驗(Traffic Police Theory Test)，課程內容包括理論與實習課程部份。
b. Class 3B 需通過基本理論測驗(Basic Theory Test)，課程內容包括最終理論(Final theory)與實習課程部份。
c. Class 3F 需通過基本理論與最終理論測驗，課程內容包括防衛性理論(defensive theory)與實習課程部份。
d. Class 3T 只有理論部份的課程，學生只要多付 S$52.50 就可以把理論課程換成實習課程。

表 2.37 新加坡安全駕訓中心 Motorcar Class 3/3A 的課程種類

課程種類	基本理論測驗	最終理論測驗	理論課程	登記費用	理論課程費用	總費用
Class 3C	無需通過	無需通過	4 節	S$84.00	S$68.25	S$152.25
Class 3B	通過	無需通過	2 節	S$84.00	S$31.50	S$115.50
Class 3F	通過	通過	1 節	S$84.00	S$15.75	S$99.75
Class 3T	無需通過	無需通過	4 節	S$31.50	S$68.25	S$99.75

資料來源：新加坡安全駕訓中心[2006]。

(2) Motorcycle Class 2B：指排氣量未超過 200cc 的摩托車課程，其有效期限為登記後的 1 年內，所有 70 歲以下的學生皆可投保 1 年期的個人意外險。每一次的理論課程時間為 100 分鐘，有英語與北京話兩種語言教學，亦可在網站上使用線上教學。實習駕駛課程每次亦須 100 分鐘，且至少須參加 8 次。
(3) Motorcycle Class 2A：是指排氣量在 201cc 與 400cc 之間的摩托車課程，其有效期限為登記後的 1 年內，所有 70 歲以下的學生皆可投保 1 年期的個人意外險。每一次的理論課程時間為 100 分鐘，有英語與北京話兩種語言教學。實習駕駛課程每次亦須 100 分鐘，且至少須參加 3 次。
(4) Motorcycle Class 2：是指排氣量超過 400cc 的摩托車課程，其有效期限為登記後的 1 年內，所有 70 歲以下的學生皆可投保 1 年期的個人意外險。實習駕駛課程每次須 100 分鐘，且至少須參加 3 次。
(5) 公車駕駛人職業駕照課程：公車駕駛人職業駕照課程時間為 14 小時，且分為理論課程與理論測驗兩部份，若參加者在理

論課程中缺席則無法參加測驗。課程費用為 S$105.00(含 GST)。此課程必須在 6 個月內完成，若要補考也必須在測驗後的 14 天內登記。

(6) 計程車駕駛人進修課程：計程車駕駛人進修課程時間為 10 小時，此為必修的理論課程。課程費用為 S$52.50(含 GST)。若參加者要補考必須在最後一次上課之後的 14 天內登記。

(7) 公車服務員課程：公車服務員課程時間為 3 小時，此為必修的理論課程。課程費用為 S$31.50(含 GST)，此課程必須在 6 個月內完成。

(8) 汽車進修課程：汽車進修課程是設計來改善駕駛人的駕駛技巧，並且幫助他們成為安全的駕駛人。標準課程為 4 次的實習駕駛，每一次時間為 100 分鐘。登記費用為 S$21.00(含 GST)，而課程費用會因上課時間而異，離峰時間每 100 分鐘需 S$58.80(含 GST)，至於尖峰時間每 100 分鐘則需要 S$67.20(含 GST)。課程內容包括：

a. 行車前的檢查。

b. 駕訓場內駕駛訓練。

c. 倒車入庫、路邊停車。

d. 熟悉駕駛的方法。

e. 道路行駛。

f. 高速公路上的駕駛方法。

(9) 汽車高速公路駕駛課程：主要是為了幫助駕駛人加強其高速公路駕駛的技巧。課程時間為 100 分鐘。登記費用為 S$21.00(含 GST)，而課程費用會因上課時間而異，離峰時間每 100 分鐘需 S$58.80(含 GST)，至於尖峰時間每 100 分鐘則需要 S$67.20(含 GST)。課程內容包括行前檢查、駕訓場內駕駛訓練、一般駕駛和高速公路上駕駛。

(10) 基本理論課程：若駕駛人想以國外駕照換取新加坡的駕照，就必須參加此基本理論課程，其目的是為了幫助駕駛人通過基本理論測驗。課程時間為 100 分鐘，有英語與北京話兩種語言教學。課程費用為 S$63.00(含 GST)，以及 S$6.00 參加基本理論測驗的費用。課程內容如下所示：

a. 介紹交通法規。

b. 駕照的種類與分級。

c. 違規及其後果。

d. 交通標誌與號誌。

e. 交通號誌燈與交通警察的手勢。

f. 交通規則與條例。

三.道路安全師資規定

新加坡對於師資也有一些規定，講師必須為新加坡人，且需通過新加坡劍橋普通教育證書普通水準會考（Singapore-Combridge General Certificate of Education, GCE O(Ordinary) level）或新加坡劍橋普通教育證書初級水準會考（Singapore-Combridge General Certificate of Education, GCE N(Normal) level）。此外講師需至少持有 Class 3 駕照(8 人座以下，總重 3,000 公斤以下的汽車輛)3 年以上，並有優良的駕駛紀錄(違規紀錄不得超過 6 點)，若另外還持有 Class 2 駕照(400C.C.的重型機車)、Class 4 駕照與 Class 5 駕照者更為適當。

2.4.5 紐西蘭

一.法規、辦理組織與制度

紐西蘭交通部的 Factsheets 提供許多交通安全、標準和程序的資訊。其中 Factsheets 45 裡指出紐西蘭的階段式駕照分級管理系統(Graduated Driver Licensing System, GDLS)分為學習駕照(Learner licence)、限制駕照(Restricted licence)與完整駕照(Full licence)三階段。駕駛人在路外環境通過多項測試取得學習駕照後，必須持有學習駕照 6 個月，且通過實際路考才可取得限制駕照，而限制駕照持有 18 個月才可取得完整駕照階段。由於紐西蘭允許駕駛人在完成被訓練課程後，可減少學習或限制駕照持有的時間，使駕照持有者有參加額外訓練課程的誘因。這些課程會因不同的駕照等級(licence classes)和駕照簽證(licence endorsements)而有所不同。紐西蘭對於駕駛人違規的處罰皆為罰緩，不像有些國家可透過參加特別講習來抵免。本研究將紐西蘭的駕駛人道路安全教育體系整理如圖 2.8 所示。

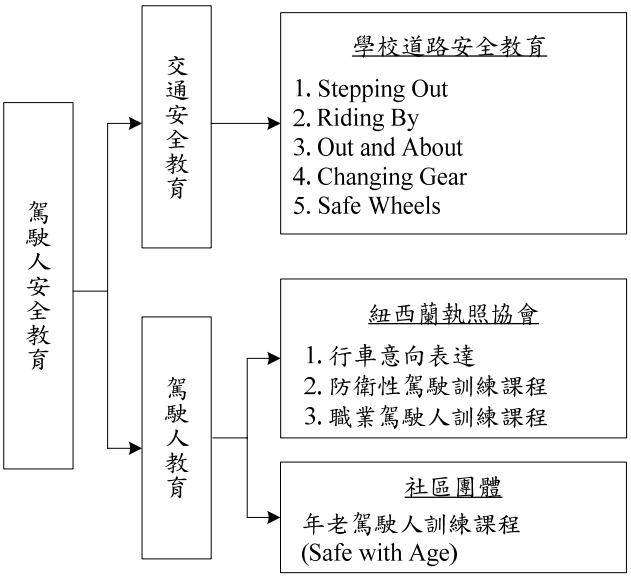


圖 2.8　紐西蘭駕駛人安全教育體系

二.道路安全教育課程

(一) 學校道路安全教育

紐西蘭在道路交通安全教育部份有由紐西蘭警署所承辦的「學校道路安全教育」(School Road Safety Education)。如表 2.38 所示，學校道路安全教育一共分為 5 個階段，分別為 Stepping Out、Riding By、Out and About、Changing Gear、Safe Wheels，每個不同的培訓階段皆提供給小孩適當的道路安全技能和學習。

教導「學校道路安全教育」的老師皆受過警察教育官的訓練，這些警察教育官具有豐富的道路安全知識和教導道路安全的經驗，而老師可對小孩和他的家人較熟悉並且不斷地加強小孩的學習。課程是透過附近的警察局與當地的警察教育官連絡，因此完全免費。詳細的 5 種道路安全階段分述如下：

1. Stepping Out：此課程是設計給 0 至 3 年級的小孩，年齡為 5 至 7 歲。其目的在於鼓勵和幫助小孩在交通環境做出行人和乘客應有的表現。主要內容包括：能夠與長者一同安全地穿越馬路、分辨危險性並決定如何處理、學會繫上車輛的安全帶、要跟著學校道路安全教育團隊學習。
2. Riding By：此課程是設計給 4 至 6 年級的小孩，年齡為 8 至 10 歲。其目的在於鼓勵小孩發展保護自己的知識、技能和正面態度。主要內容包括：做出行人和乘客的安全行為並鼓勵其他人跟著做、當在可控制的環境下學習腳踏車時要做出安全的練習動作、在當地行走或騎腳踏車時要能分辨潛在的危險、要會使用適當的方法來確保自己的安全。
3. Out and About：此課程是設計給 7 至 8 年級的小孩，年齡為 11 至 12 歲。其目的在於讓小孩成為安全的道路使用者，並且知道自己所處的交通環境。主要內容包括：出外旅行時能確保自己的安全、展現與他們有關的交通法規知識、努力評估和促進道路系統的改變、提供其他道路使用者所需的幫助。
4. Changing Gear：此課程是設計給 9 至 10 年級的小孩，年齡為 13 至 14 歲。其目的在於使小孩能夠成為負責的道路使用者。主要內容包括：瞭解基本的交通法規和違規處罰、瞭解取得駕照的過程、做出安全和明智的決定、瞭解安全駕駛人的特性。
5. Safe Wheels：此課程是設計給 11 至 13 年級的小孩，年齡為 15 至 18 歲。其目的在於鼓勵和讓小孩發展負責的駕駛態度和行為。主要內容包括：分辨使他們處於危險道路環境的因素、瞭解他們的責任、認識好的駕駛者所需具備的特性、賦予他們做出適當且安全決定的權力。

表 2.38 紐西蘭學校道路安全教育階段表

教育階段	教育對象	主要教育內容
Stepping Out	0 至 3 年級 (年齡 5 至 7 歲)	1. 與長者一同安全地穿越馬路。 2. 分辨危險性並決定如何處理。 3. 學會繫安全帶。 4. 要跟著學校道路安全教育團隊學習。
Riding By	4 至 6 年級 (年齡 8 至 10 歲)	1. 做出行人和旅客的安全行為並鼓勵其他人跟著做。 2. 當在可控制的環境下學習腳踏車時要做出安全的練習動作。 3. 在當地行走或騎腳踏車時要能分辨潛在的危險。 4. 要會使用適當的方法來確保自己的安全。
Out and About	7 至 8 年級 (年齡 11 至 12 歲)	1. 出外旅行時能確保自己的安全。 2. 展現與他們有關的交通法規知識。 3. 努力評估和促進道路系統的改變。 4. 提供其他道路使用者所需的幫助。
Changing Gear	9 至 10 年級 (年齡 13 至 14 歲)	1. 瞭解基本的交通法規和違規後的處罰。 2. 瞭解取得駕照的過程。 3. 做出安全和明智的決定。 4. 瞭解安全駕駛人的特性。
Safe Wheels	11 至 13 年級 (年齡 15 至 18 歲)	1. 分辨使他們處於危險道路環境的因素。 2. 瞭解他們的責任。 3. 認識好的駕駛者所需具備的特性。 4. 賦予他們做出適當且安全決定的權力。

資料來源：本研究整理

(二) 紐西蘭執照協會訓練課程

紐西蘭的駕照等級可分為 6 種，其中 Class 1 為一般車輛駕照(car licence)，是指重量在 4,500 公斤(含以下)的汽車輛，而 Class 2 至 Class 5 為重型車輛駕照(heavy vehicle)，包括拖車、聯結車等，Class 6 則為摩托車駕照(motorcycle licence)。Class 1 與 Class 6 的訓練課程為行車意向表達(Street Talk)和防衛性駕駛訓練(Defensive Driving)兩種，而 Class 2 至 Class 5 的訓練課程則是由紐西蘭執照協會(New Zealand Qualifications Authority, NZQA)負責。

駕照簽證的種類則是分為 8 種，分別是提供載運旅客服務的 Passenger(P endorsements)、提供車輛救援服務的 Vehicle recovery(V endorsements)、可運送危險物品的 Dangerous goods(D endorsements)、駕駛堆高機的 Forklift(F endorsements)、駕駛特殊機具的 Rollers(R endorsements)和 Tracks(T endorsements)和

Wheels(W endorsements)、以及成為駕駛教練的 Driving instructor(I endorsements)。這些訓練課程也是由紐西蘭執照協會(New Zealand Qualifications Authority, NZQA)負責。

(三) 社區團體年老駕駛人訓練課程

紐西蘭對於年老的駕駛人(75 歲以上)有特別規定，駕駛人必須在 75 歲生日前申請換發駕照並通過健康檢查，則可取得有效期限為 5 年的駕照。而 80 歲以上的駕駛人必須每兩年執行一次健康檢查和老年人駕駛測驗，通過之後才可取得有效期限為 2 年的駕照。為了幫助年老者通過老年人駕駛測驗，紐西蘭的社區團體提供 Safe with Age 課程，提供年老者最新的駕駛知識。Safe with Age 課程只有 2 次 2 小時的時間，是由他們的同輩來教導課程，並且完全免費。

2.4.6 加拿大

一.道路安全教育課程

如表 2.39 所示，加拿大安全協會(Canada Safety Council)對於駕駛人一共提供 5 種訓練課程，分別為防衛性駕駛訓練課程(DDC)、職業性駕駛訓練課程(PDIC)、55 歲以上駕駛人訓練課程(55 Alive)、越野車駕駛訓練課程(ATV RiderCourse)、機車騎士訓練課程(Gearing Up)，分述如下：

表 2.39 加拿大安全協會駕駛人訓練課程表

課程種類	DDC	PDIC	55 Alive	ATV RiderCourse	Gearing Up
訓練對象	成年駕駛人	職業駕駛人	年老駕駛人	ATV 使用者	機車騎士
課程內容	1. 原則和基礎。 2. 駕駛者。 3. 十字路口。 4. 通行。 5. 其他道路使用者、車禍、急救。 6. 冬天駕駛。 7. 燃料效率。 8. 侵略性駕駛。	1. 正面的態度。 2. 侵犯路權者。 3. 十字路口事故和迴轉。 4. 通行和其他考慮。 5. 不明原因意外事故。 6. 依據事實。	1. 概論。 2. 自我評價。 3. 視力與聽力。 4. 一般駕駛情況。 5. 危險的駕駛環境。 6. 駕駛人導引。 7. 車輛。 8. 酒精和藥物。 9. 駕駛決策。	1. 學習控制車輛。 2. 研究地形。 3. 轉彎以及爬坡。	1. 基本技能。 2. 正確使用煞車。 3. 龍頭應變控制技術。

資料來源：本研究整理

(一) 防衛性駕駛訓練課程(DDC)

DDC 為防衛性駕駛訓練課程(Defensive Driving Course)，加拿大的公司都會希望員工參加此課程，因為員工的高車禍率會導致較高的保險費率，除此之外，也會產生一些員工再訓練、員工再招募和損失生產力的間接成本。DDC 是設計給成年的學習者，由於是呈現出完整的概念，因此相當容易瞭解。此課程有三句預防交通意外的口號，即為「辨識危險」、「懂得防衛」、「即時行動」。主要課程內容如下：

1.「單元 1：原則和基礎(Principles and Foundations)」：包括預防交通意外發生的方法、停車與行車安全距離、反應時間(Eye-lead time)。
2.「單元 2：駕駛者(The Driver)」：包括駕駛人屬性、駕駛人行前生理狀況、酒精濃度、行前車輛檢查。
3.「單元 3：十字路口(Intersections)」：包括行車優先權規則、路口安全、車輛轉彎。
4.「單元 4：通行(Passing)」：包括通行技巧、會車、在卡車周圍的駕駛技巧。
5.「進階單元 A：其他道路使用者、車禍、急救(Other Road Users, Collisions and First Aid)」：包括年輕駕駛者、一般駕駛者、與行人、摩托車、腳踏車以及動物的意外事故與急救方法。
6.「進階單元 B：冬天駕駛(Winter Driving)」：包括安全的駕駛方法、冬天的汽車裝備、凍傷與低溫症。
7.「進階單元 C：燃料效率(Fuel Efficiency)」：包括有效使用燃油、行前檢查、平時保養。
8.「單元 6：侵略性駕駛(Aggressive Driving)」：包括如何避免成為侵略性駕駛者、如何面對侵略性的駕駛者。

另外格氏防衛性駕駛訓練課程(Green Defensive Driving Course)提供線上雙語學習的功能，讓駕駛人成為一個較安全的駕駛者。收費標準為一人$60.00+GST($64.20)。其課程內容與上述類似，分別為：

1. 單元 1：原則和基礎(Principles and Foundations)。
2. 單元 2：十字路口(Intersections)。
3. 單元 3：駕駛者(The Driver)。
4. 單元 4：超車(Passing)。
5. 單元 5：侵略性駕駛技巧(Aggressive Driving)。
6. 單元 6：環保駕駛(Green Driving)。
7. 進階單元 7：進階防衛性駕駛(More Defensive Driving Tips)。

8. 進階單元 8：冬天駕駛(Winter Driving)。

(二) 職業性駕駛訓練課程(PDIC)

職業性駕駛訓練課程(Professional Driving Improvement Course)可幫助職業性駕駛人改善其防衛性駕駛技巧。職業性駕駛訓練課程為 6 次 1 小時的時間，此課程可讓駕駛人所屬的公司產生降低保險費用與車輛交通事故維修費用的利益。透過合格的教練以及視覺教材，教導駕駛人如何去避免潛在的危險狀況。主要課程內容如下：

1.「單元 1：正面的態度(Positive Approach)」：包括測試駕駛人身為道路使用者的責任、測試駕駛人對公司和運送物品的責任。
2.「單元 2：侵犯路權者(Space Invaders)」：包括如何安全地適應持續的 6 種駕車環境。
3.「單元 3：十字路口交通事故和轉彎(Intersections Collision And Turns)」：包括路口安全規則、考慮車輛的轉彎半徑。
4.「單元 4：超車和其他考慮(Passing And Other Considerations)」：包括避免直接交通事故的防衛方式、如何避免超車時產生交通事故。
5.「單元 5：不明原因交通事故(The Mystery Crash)」：包括討論影響駕駛人安全的各式原因，除了酒精與毒品之外，駕駛人的情緒、疲勞、身體上的不適也都會造成影響。
6.「單元 6：強化安全管理(Backing In The Real World)」：包括預防交通事故是依據與駕駛相關的環境和存在的物體，可能是與行人、摩托車、火車、腳踏車、動物或固定物體的交通事故。

(三) 55 歲以上駕駛人訓練課程(55 Alive)

55 Alive Driver Refresher Course 是針對老年人所開設的課程。由於隨著年齡的增長，人的聽力、視力和反應時間都會有所改變，即使駕駛人 40 年來都沒有發生過交通事故，還是要再檢查一次駕駛人的駕車技能。此課程是設計給 55 歲以上的年老駕駛人，使他們能夠維持其駕車的權利。主要課程內容如下：

1.「單元 1：概論(Overview)」：包括簡單利用複選題來調查個人的駕駛習慣。
2.「單元 2：自我評價(Self-Assessment)」：包括檢視個人的開車頻率與道路經驗。
3.「單元 3：視力與聽力(Vision and Hearing)」：包括討論目前年齡的聽力和視力變化。
4.「單元 4：一般駕駛情況(Normal Driving Situations)」：包括行

車時所必須處理的普通情況，例如十字路口、車道合併、左轉。

5.「單元 5：危險的駕駛環境(Hazardous Driving Environment)」：包括車輛打滑與發生交通事故時該如何處理、駕駛人要如何準備未預期的狀況。

6.「單元 6：駕駛人導引(Driver Guidance)」：包括符號、燈號與道路標誌的修訂。

7.「單元 7：車輛(The Vehicle)」：包括學會使用安全帶與氣囊。

8.「單元 8：酒精和藥物(Alcohol and Medication)」：包括討論藥物的安全使用、說明酒精與藥物對駕車的影響。

9.「單元 9：駕駛決策(Driving Decisions)」：包括是否繼續在晚上駕車、討論駕駛人所面臨的選擇問題。

(四) 越野車駕駛訓練課程(ATV RiderCourse)

ATV(all-terrain vehicle)為越野車，即可行駛於各種地形的車輛，通常用於農業、林業、自然資源探測、執法與維持秩序。此課程時間為 5.5 至 7 小時，主要內容教導搭乘者學習控制車輛、研究地形、轉彎以及爬坡。ATV RiderCourse 也可讓 14 歲以下的小孩參加，但必須經過父母的同意，而且車輛要有符合小孩的適當尺寸。除了父母與法定代理人須簽名同意之外，他們也必須同時參與課程，以確保小孩的安全。

(五) 機車騎士訓練課程(Gearing Up)

Gearing Up 是一種最新的摩托車訓練課程(Motorcycle Training Program, MTP)，不管駕駛人的目的是運動還是運輸，都必須具有安全的知識與技能。此課程是經由國家的省政府或地方組織提供，而且是唯一被摩托車產業、聯邦與省政府、保險業者以及私人團體所認可。甚至有些省允許駕駛人參加此課程之後就可以取得摩托車駕照而不用報考技能測驗。很多保險業者也提供費率折扣給通過此摩托車訓練課程的駕駛人。參與訓練課程的駕駛人不需要自備摩托車，而且許多當地的課程承辦者都將考照費用併入課程的學費當中。

Gearing Up 課程教導學生一些基本的技能，例如平衡摩托車、煞車的正確使用方法、起步時以低速控制摩托車。而進階的課程則是教導如何在緊急狀況正確使用煞車與龍頭應變控制(counter steering)技術以避免交通事故。雖然大部份的時間都是在騎車練習，但仍然有室內上課的時間，主要是學習防衛性騎乘策略(defensive riding strategies)與風險警覺技能(risk awareness skills)。課程的最後會測試駕駛人的學習成果，主要是為了讓駕駛

人知道其弱點，以及如何去改善。

二.道路安全教育師資規定

根據加拿大的卑詩省(British Columbia)的規定，駕駛訓練學校中只有具備駕駛訓練指導員執照者，能夠為付費的大眾提供駕駛訓練。指導員經過一連串由 Instructor Training Facility 提供的訓練後，該機構確認其具備教導大眾的能力，發予指導員認證執照。執照由 Driver Training & Assessment Standards 所提供，駕駛訓練員的執照有兩年使用期限，訓練指導員在到期日前必須更新其執照。而訓練學校與駕駛訓練指導員同樣要申請執照才能執業。ICBC's Driver Training & Assessment Standards 的認證執照確保該訓練學校能夠為付費的大眾提供駕駛訓練，不同的是訓練學校執照的有效期限為 1 年，必須於到期前更新以繼續服務大眾。

2.5 綜合評析

綜觀國內外相關資料，各國在駕駛人講習教育及安全教育方面皆有不同的機制與實行方式，為了充分瞭解各國在講習業務與安全教育現況的不同，本研究於 2.5.1 節比較國內外駕駛人講習教育制度，並在 2.5.2 節比較國內外駕駛人安全教育制度，以更清楚呈現出各國的道路安全資訊。

2.5.1 駕駛人講習教育

將文獻約略整理可以發現先進國家對於道路安全講習相當重視，若從駕駛人講習教育的實施對象作一區分，約有 2 類講習課程，分別是針對違規駕駛人的講習課程，與吊註銷駕駛人重新考照的講習課程。其中，違規駕駛講習又比駕駛人重新考照的講習更為普遍且費用便宜，為違規駕駛人提供抵銷部份罰則的機會並藉此重新訓練駕駛人。而重新考照時接受的講習則多為重大違規者必需接受的課程，是以課程收費與講習期間皆較一般講習要來得高且長，目的在重新檢核駕駛人是否具有合格的駕駛能力與態度，以作為重新核發駕駛執照的依據之一。本節將以「駕駛人違規講習」、「吊註銷駕駛人重新考照講習」與「講習誘因」為架構，綜合整理如下：

一.駕駛人違規講習

國內現行的駕駛人講習教育，對於汽車駕駛人應行參加講習之交通違規項目，已在道路交通安全講習辦法第 5 條與第 6 條和道路交通

處罰條例中有詳細說明。參考他國的規定可知，日本關於駕駛人必須接受違規講習課程的種類，以及違規的扣點規定、講習費用均公開發佈且非常清楚，完整的系統不只讓道安講習發揮宣導交通安全的功能，還作為強制違規駕駛人接受正確觀念與駕駛能力的訓練。美國與英國更進一步發揮道安講習的功能，不只強制違規駕駛人必需接受駕駛人道安講習，同時以各種誘因促進一般民眾前往參加，讓道路安全講習不流於亡羊補牢，並提高道路駕駛的安全性。表 2.40 匯整各國駕駛人違規講習的分類。

表 2.40 各國駕駛人違規講習比較

國家	講習對象	主要講習內容
我國	違規汽車駕駛人	• 矯正違規交通行為。 • 提升學員對交通法規的認識。 • 補救駕駛教育訓練的不足。 • 提升駕駛人行車技術與風險觀念。 • 交通安全教育宣導。
日本	違規駕駛人	• 適當的檢查措施。 • 道路交通現況與駕駛人立場。 • 道路交通法的知識與安全駕駛。 • 交通安全宣導活動。
美國	違規駕駛人與 一般民眾	• 防衛性駕駛技術。 • 乘客安全。 • 藥物和酒精對駕駛人的影響。 • 酒後駕車法律。 • 駕駛技能分析。
英國	違規駕駛人與 一般民眾	• 駕駛理論。 • 態度課程。 • 高速度行駛風險。 • 交通安全宣導活動。

資料來源：本研究整理

二.吊註銷駕駛人重新考照講習

我國針對駕照吊、註銷之駕駛人擬重新考照，訂定「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」(95.06.12)，自民國 95 年 7 月 1 日起方開始正式實施。其中第 1 條第 1 項第 2 款規定駕駛人應受公路主管機關辦理之教育訓練合格，領有有效之訓練合格文件後，得申請學習駕駛證及小型車普通駕駛執照、輕型或普通重型機器腳踏車駕駛執照考驗。表 2.41 為本研究匯整各國駕駛人重新考照講習的分類整理。

其中，日本的交通處分乃採點數制，每 3 年為一週期，不同的違規事件有不同的扣點處分，扣滿一定的點數後，會遭到「吊扣駕照」或「吊銷駕照」2 種不同的行政處分。依據吊扣時間的長短，吊扣駕

照講習可分為短期、中期與長期講習，時間依序為 6 小時、10 小時與 12 小時，課程內容主要為駕駛適應度及當面指導。而取消處分者講習為駕駛人被吊銷駕照後，欲再次取得駕照的必要條件。

表 2.41 各國吊註銷駕駛人重新考照講習比較

國家	講習對象	主要講習
我國	違規駕駛人	• 教育訓練。 • 擬考領小型車駕照者，講習課程時數至少 18 小時。 • 擬考領機車駕照者，講習課程時數至少 12 小時。
日本	違規駕駛人	• 吊扣駕照講習。 • 取消處分者講習。 • 駕照再取得講習。
美國	違規駕駛人與酒後駕駛人	• 進階駕駛人改善課程。 • DUI 學校講習。
英國	酒後駕駛人	• 酒後違規改善計畫。

資料來源：本研究整理

此外，美國與英國對重新考照的駕駛人除了要求進階駕駛人改善課程的講習外，更針對因酒駕而被吊扣或註銷駕照的駕駛人訂有嚴格的酒駕講習課程。美國有「DUI 學校講習」，對酒駕次數不同的駕駛人施以不同的講習內容，由於美國酒後駕車超過 4 次以上即屬重罪，必需在州監獄監禁 3 年並永久吊銷駕照，因此 DUI 學校講習的內容即以糾正駕駛人的駕駛行為並強化正確駕駛態度及說明法律規定為主。英國部份同樣獨立出「酒後違規改善計畫」為重新考照的必要課程。在英國一但被取消駕車資格，無論吊扣或註銷皆必需重新考取，或等待漫長的吊扣時間過了才能申請恢復駕駛資格，無法透過道路安全講習減少罰則，而酒測超過標準值的駕駛人尚需參加酒後違規改善計畫始可重新考照。這些國家的酒後駕駛人講習課程，目的都以刺激駕駛人調整其行車態度並且不再酒後駕車，強化駕駛人改過的力量即是法律上的重罰。

三.講習誘因

提升道路安全已成為世界趨勢，尤以辦理駕駛人講習更為各國採用的措施之一。先進國家都有詳細的規定與各種推動計畫，為促使駕駛人主動參加講習教育課程，主辦機關以相關辦法提高駕駛人接受訓練的誘因與動機。如英國的違規駕駛人在接到違規通知後，可選擇參加駕駛人改善計畫課程來抵免罰則。日本於講習最後亦進行考核，成績良好即可申請縮減吊扣期間。美國交通違規罰單也通常伴隨違規記點的處分，因此各州皆規定違規計點在一定時間內達到特定點數時，

駕駛者會被處以吊扣或吊銷駕照的處罰。而美國各地的交通學校便加以利用，除了提供各種防衛駕駛的課程，同時提供下述 3 種吸引駕駛人上課的誘因：

(一) 可降低汽車保險的保費。

(二) 可抵掉特定的交通罰單。

(三) 可抵減交通違規計點。

美國的違規駕駛人講習上課為方便駕駛人學習，實施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，等待教育期間結束再回學校考試或網路考試，及格就發給證明書。此外，尚有許多國家以降低保險費用的方式推動駕駛人講習教育，如英國駕駛人接受進階駕駛訓練結束的合格證明，即可降低保費。美國雖然在駕駛人教育訓練課程與可降低的保費間，各州並沒有法規規範明確的關係，主要取決於各保險公司個別的做法。美國各州即使是強制險的費率也是由各保險公司自訂，與我國汽機車強制險的費率由行政院金融監督管理委員會訂定的做法不同，但各大保險公司也多有推行駕駛人完成防衛駕駛訓練課程而給予保費上的折扣。

加拿大的許多公司大多希望員工參加防衛性駕駛訓練課程，因為員工的高車禍率會導致較高的保險費率。同時，加拿大的 PDIC 職業性駕駛訓練課程也可讓駕駛人所屬的公司降低車輛交通事故維修費用與保險費用。而 Gearing Up 是一種最新的摩托車訓練課程(Motorcycle Training Program, MTP)，此課程是經由國家的省政府或地方組織提供，很多保險業者也提供費率折扣給通過此摩托車訓練課程的駕駛人。反觀我國，由於缺乏具公信力的駕駛人安全教育課程或訓練機構，雖然我國產物保險公司眾多，惟各家保險公司保費影響因素多大同小異，表 2.42 列出我國主要的保費影響因素。

表 2.42 我國汽、機車保費計算影響因素

項目	汽車強制險/任意第三人責任險	機車強制險
主要影響因素	• 自然人或法人。 • 戶籍地。 • 年齡與性別。 • 車輛種類。 • 廠牌與製造年份。 • 行照原發照日。 • 排氣量與承載限制。 • 牌照號碼。	• 機車排氣量。 • 投保方式。 • 行照發放日。

資料來源：本研究整理自國泰產險網[2006]。

我國相當缺乏上述促使駕駛人自動參加駕駛訓練講習的鼓勵辦法，由於國內道安講習為強制執行法，最大的接受誘因即可免去承擔不接受之後果。但若汽車駕駛人無正當理由不參加道路交通安全講習，或經再通知仍不參加者，則處新臺幣 1,800 元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期 6 個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照 6 個月。如無駕駛執照可吊扣者，其於重領或新領駕駛執照後，執行吊扣駕駛執照 6 個月再發給。道路交通安全講習者若未滿 18 歲無照駕駛之駕駛人及其法定代理人或監護人，經再通知無正當理由不參加道路交通安全講習，依處罰條例第 24 條第 3 項規定：無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣一千八百元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期六個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照六個月。

參加駕駛訓練的另一原因，是駕駛人能夠成為一位更負責任的司機，降低再次造成事故的機會，同時也讓駕駛人降低接到罰單的機會。我國既沒有保險公司提供保費優惠，也缺乏像英國、美國等先進國家具有可抵消駕照上處罰點數的措施，建議相關單位可考量增訂該措施，作為改善交通教育講習實施效果的方向。表 2.43 為本研究匯整各國的講習誘因措施。

表 2.43 各國推動講習誘因比較

國家	講習誘因
日本	• 縮短吊扣期間。
美國	• 可降低汽車保險的保費。 • 可抵掉部份的交通罰單。 • 可抵減交通違規計點。
英國	• 可降低汽車保險的保費。 • 可抵掉部份的交通罰則。

資料來源：本研究整理

2.5.2 駕駛人安全教育

駕駛人安全教育一般又可分為交通安全教育與駕駛人教育兩部份。交通安全教育的範圍較為廣泛，只要是用路人皆可向其實施交通安全教育宣導課程，包括：幼童、學生、成年人、老年人。而駕駛人教育主要是針對汽機車駕駛人的安全教育課程，一般為了避免駕駛人過低的參加意願，皆會將駕駛人教育課程列為駕照取得的必要條件，即代表駕駛人須參加駕駛人訓練課程才可取得駕駛執照。茲將國內外交通安全教育與駕駛人教育的實行方式整理如下：

一.交通安全教育

我國的學校安全教育依據教育部 78 年 11 月 16 日所訂頒「學教及社會交通安全教育執行與獎懲要點」實施，本項要點於 91 年已修訂為「學教及社會交通安全教育執行作業要點」作為各級教育體系執行交通安全教育之準據。主要實行的要點為加強中小學及幼稚園交通安全教育，且教育部也為各級學校訂定實施成效考核，以加強交通安全教育的實行。此外亦有教育部的交通公益宣導短片、漫畫短劇、新聞媒體報導等傳播推廣活動，各縣市也會不定期舉行自由報名參與的座談會，以及交通安全展示等。我國的駕駛人安全教育也有突破傳統的靜態教學而改以活動教育(夏令營等)，且已經開始種子教官的推導方式積極宣傳正確的道路安全教育。表 2.44 為本研究整理各國實行交通安全教育制度的比較。

表 2.44 各國交通安全教育實行比較

國家	執行單位	執行內容
我國	教育部、道安委員會、公路主管機關	• 學校交通安全教育。 • 道路安全推廣活動。
日本	教育部、地方政府、公安委員會	• 幼童交通安全教育。 • 交通安全研討會。 • 交通座談會。
美國	美國駕駛人與交通安全教育協會	• 出版交通安全教育書籍。 • 定期舉辦研討會。 • 制定安全教育的教學方針。 • 提供諮詢服務。 • 研究發展教育教材軟體。
英國	教育部	• 中小學教育課程計畫。
新加坡	教育部、交通警察部門	• 國小交通安全教育。 • 道路安全推廣活動。
紐西蘭	警察署	• 學校道路安全教育。

資料來源：本研究整理

其中，日本的系統化學校教育自小學至大學均明文列入其範圍，且亦不定期舉行交通安全研討會及交通座談會，不僅可推動與宣導交通安全，也使各單位能有一個交換意見的管道，發展更完善的道路交通安全教育。美國則是由美國駕駛人與交通安全教育協會(ADTSEA)專門負責推動及設計系統化課程提供各級學校使用，也積極改善師資與擴大道路安全教育。英國更是詳細要求其學校教育必需依不同階段給予其學生道路安全教育，包括國小教育課程計畫與中學教育課程計

畫。

此外紐西蘭的交通安全教育是由警署所承辦的「學校道路安全教育」，此教育課程分為 5 個階段，每個不同的培訓階段皆提供給小孩適當的道路安全技能和學習。教導學校道路安全教育的老師皆受過具有豐富道路安全知識與教導道路安全經驗的警察教育官訓練，而老師可對小孩和他的家人較熟悉並且不斷地加強小孩的學習。

二.駕駛人教育

我國在考取駕駛執照前的駕駛人道路安全訓練課程，多由公營駕駛技術訓練中心與民間駕訓班執行，此部份卻因相關單位缺乏嚴格審核機制，各訓練中心落實情形不一，成效有限。日本則是透過嚴格的領照要求規定其駕駛人一定要經過道路安全教育訓練才具有領照資格，且每 3 年必需參加換發駕照課程才可更換有效駕照，期間若有發生交通安全意外即必需再接受特別講習教育，可見日本對於駕駛人安全教育的重視。美國國家安全協會不但提供多種完善的駕駛人教育訓練，並且積極訓練各類教育訓練師資。各類型的駕駛訓練課程為了增加學員參加課程的誘因，也多提供駕駛人在完成駕駛訓練課程後得以減少部份保險費用，以及抵銷駕駛人因違規而被扣抵的點數，但實際的情況則是依照各州的相關規定。

英國的進階駕駛訓練提供駕駛人領取駕照前的道路安全教育，且以一對一的方式執行教學課程，以確保駕駛人的學習效果。特別的是英國還開設殘障人士駕駛訓練課程，教導殘障人士基本的道路安全知識。紐西蘭的領照依階段式分級駕照管理系統(GDLS)分為三階段，駕駛人在路外環境通過多項測試取得學習駕照後，必須持有學習駕照 6 個月，且通過實際路考才可取得限制駕照，而限制駕照持有 18 個月才可取得完整駕照階段。由於紐西蘭允許駕駛人在完成訓練課程後，可減少學習或限制駕照持有的時間，提供駕照持有者有參加額外訓練課程的誘因。此外，加拿大安全協會對於駕駛人教育部份，則是提供防衛性駕駛訓練、職業駕駛人訓練、年老駕駛人訓練等課程。表 2.45 為各國實行駕駛人教育制度的比較。

表 2.45 各國駕駛人教育實行比較

國家	執行單位	經費來源	執行方式	對民眾誘因
我國	公營駕駛技術訓練中心或民間駕訓班	學員繳費	考照前之訓練課程	考照
日本	地方政府或民間駕訓班	學員繳費	考照前於駕訓班上課，換照時須再參加講習	換照之規定
美國	民間機構(非營利)或民間駕訓班	學員繳費	考照前之訓練課程，另有民眾自行參加課程	考照、抵減保險費
英國	地方政府、民間機構(非營利)或民間駕訓班	學員繳費及部份免費	考照前之訓練課程，另有民眾自行參加課程	考照、抵減保險費
新加坡	政府單位或民間駕訓班	政府及學員繳費	分派政府官員與交通警察至各社區宣導，考照前之訓練課程	政府免費宣導、考照
紐西蘭	政府單位、社區團體	學員繳費及部份免費	考照前之訓練課程	考照
加拿大	民間機構(非營利)	學員繳費	民眾自行參加課程	考照、抵減保險費

資料來源：本研究整理

黃國平與魏銀河[1999]根據美國三位教授跨文化的研究，發現我國青少年在道德自律的表現不如美國、以色列與土耳其青少年。該研究亦發現我國與其他先進國家的教育已經產生落差，無法達到有效訓練駕駛人的道路安全教育目標。楊登斌[1999]探討事故講習補救教學成效的結果顯示，短期內參與道路安全講習的駕駛人，雖再犯比例有降低，多數受訪者也認為講習對交通法規認識與了解等有助益，但對駕駛技術的改進則無助益。國內駕駛技術的學習通常由駕訓班的短期訓練提供，如前所述，駕駛訓練學校品質不一，對國內駕駛人的駕駛訓練效果相對無法達到一致的水準，原場地道路考試的規定也促使學員為考取執照，只會駕駛在訓練學校內的場地狀況。因此，除了消極刺激問題駕駛人遵守並維護道路交通安全法規，減少問題駕駛人的再違規之外，應積極針對所有駕駛人，加強道路交通安全教育宣導以及道路駕駛技術訓練，使其能掌握交通安全規則的修訂與具備緊急應變能力。

第三章　我國道路交通安全講習現況與功能定位

3.1 相關法令規定

3.1.1 道路交通管理處罰條例與道路交通安全講習辦法

一.道路交通管理處罰條例

道路交通管理處罰條例(簡稱處罰條例)第 21 條指出，未滿 18 歲之人，違反第 1 項第 1 款(未領有駕駛執照駕車者)或第 3 款(使用偽照、變照或矇領之駕駛執照駕車者)規定者，汽車駕駛人及其法定代理人或監護人，應同時施以道路交通安全講習。處罰條例第 24 條也規定，汽車駕駛人有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：

(一) 違規肇事受吊扣駕駛執照處分。

(二) 有第 35 條第 1 項規定之情形者(酒後或吸食管制藥品駕車行為)。

(三) 有第 43 條規定之情形者(飆車條款)。

(四) 有第 54 條規定之情形者(闖越鐵路平交道)。

(五) 依第 63 條第 3 項前段規定受吊扣駕駛執照處分者(違規記點)。

(六) 其他違反本條例之行為，經該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。

公路主管機關對於道路交通法規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。

公路主管機關對於道路交通法規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。

汽車駕駛人有第一項各款、第二項情形之一或本條例其他條款明定應接受道路交通安全講習者，無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣 1,800 元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾 6 個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照 6 個月。

再者，依處罰條例第 31 條第 4 項規定，汽車駕駛人對於 6 歲以下或需要特別看護之兒童，單獨留置於車內者，處駕駛人新臺幣 3,000 元罰鍰，並施以 4 小時道路交通安全講習。

二.道路交通安全講習辦法

我國於民國 64 年 12 月 23 日公布道路交通安全講習辦法，目前現行的法規係於民國 95 年 06 月 29 日修正。道路交通安全講習辦法共有 17 條，法條的訂定係依據道路交通管理處罰條例第 92 條第 2 項規定。

道路交通安全講習辦法(簡稱講習辦法)規定道路交通安全講習由公路主管機關就其主管業務辦理，講習辦法第 5 條規定，汽車駕駛人有下列情形之一者，應施以定期講習：

(一) 肇事致受吊扣駕駛執照處分者(第 61 及 62 條)。

(二) 違反道路交通管理處罰條例(以下簡稱本條例)第 21 條第 1 項第 1 款或第 3 款規定之未滿 18 歲駕駛人及其法定代理人或監護人。

(三) 違反本條例第 31 條第 4 項規定者(兒童單獨留置車內)。

(四) 違反本條例第 35 條第 1 項規定者(酒後或吸食管制藥品駕車行為者)。

(五) 違反本條例第 43 條第 1 項或第 3 項規定者(飆車條款)。

(六) 違反本條例第 54 條規定者(闖越鐵路平交道)。

(七) 依處罰條例第 63 條第 3 項前段規定經吊扣駕駛執照者(違規記點)。

(八) 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。

前項第 1 款至第 7 款由管轄地公路主管機關施以講習，第 8 款由行為地公路主管機關施以講習。

第 1 項第 1 款至第 7 款講習時數不同者，及第 8 款之行為地講習，各辦理講習機關不得互為代訓及銷號。

另外，講習辦法第 4 條規定道路交通安全講習分為定期講習及臨時講習兩種，目前公路主管機構所辦理的交通違規講習及職業駕駛人調訓講習均為定期講習。第 6 條規定公路主管機關對於道路交通法規之重大修正或道路交通安全之重要措施，必要時，得對汽車駕駛人施以定期講習。而第 8 條規定未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，於考取駕駛執照後，得施以發照前臨時講習；公路主管機關或警察機關加強當地交通安全教育宣導，得派員至當地各機關、學校、工廠或公司行號等，比照臨時講習方式辦理巡迴安全教育。未來這些講習辦理，皆可考量納入委外辦理道安講習之一環。

3.1.2 駕照吊扣與吊銷的規定

目前在處罰條例中，部份條文乃針對違規情節嚴重大者處以駕照吊扣或吊銷的規定，茲將相關法規條文及內容整理如表 3.1 及表 3.2。其中第 67-1 條規定駕照被吊銷且終身不得考領者若符合相關規定後，將可向公路主管機關提出駕照回復的考領申請，給予曾犯重大交通違規駕駛人一個重新領駕照的機會。而針對駕照吊、註銷之駕駛人擬重新考照，交通部已訂定「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」

(95.06.12)，提供此類型駕駛人一個回復駕照的機會。

表 3.1　道路交通管理處罰條例駕照扣繳、吊扣的法規條文與內容

違規行為項目	吊扣期間	條文
• 使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕駛小型車或機器腳踏車。 • 駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機器腳踏車。	駕照扣繳	第 21 條第 4 項前段
駕駛人駕駛大型車時： • 駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕車。 • 使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕車。	駕照扣繳	第 21-1 條第 2 項前段
駕駛執照逾有效期間仍駕車。	駕照扣繳	第 22 條第 2 項
6 個月內，違規記點共達 6 點以上者。	吊扣 1 個月	第 63 條第 3 項
• 將駕駛執照借供他人駕車。 • 允許無駕駛執照之人，駕駛其車輛。	吊扣 3 個月	第 23 條
駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡，逃逸者。	吊扣 1~6 個月	第 62 條第 1 項
駕駛汽車違反道路交通安全規則、第 33 條之管制規則，致人重傷者，吊扣其駕駛執照。	吊扣 3~6 個月	第 61 條第 3 項
無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，經再通知參加講習，逾期 6 個月以上仍不參加者。	吊扣 6 個月	第 24 條第 3 項
無駕駛執照可吊扣者，其於重領或新領駕駛執照後，執行吊扣駕駛執照後再發給。	吊扣 6 個月	第 24 條第 4 項
汽車裝載貨物超過規定之長度、寬度、高度，因而致人受傷者。	吊扣 1 年	第 29 條第 4 項
汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，及汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，因而致人受傷者。	吊扣 1 年	第 29-2 條第 5 項
汽車不依規定裝載貨物、人員及危險物品相關證明文件等，因而致人受傷者。	吊扣 1 年	第 30 條第 3 項
駕駛人經檢測發現： • 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。	吊扣 1 年	第 35 條第 1 項前段
因而肇事致人受傷者。	吊扣 2 年	第 35 條第 1 項後段

資料來源：道路交通管理處罰條例(94.12.28)

表 3.2　道路交通管理處罰條例駕照吊銷的法規條文與內容

違規行為項目	吊銷期間	條文
駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機器腳踏車。	1 年	第 21 條第 4 項
駕駛人駕駛大型車，駕駛執照吊扣期間駕車。	1 年	第 21-1 條第 2 項
駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照。	1 年	第 62 條第 4 項前段
一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。	1 年	第 63 條第 3 項
經處分吊扣汽車牌照或駕駛執照者，仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。	1 年	第 65 條第 1 項第 2 款
汽車裝載貨物超過規定之長度、寬度、高度，致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	3 年	第 29 條第 4 項
汽車不依規定裝載貨物、人員及危險物品相關證明文件等，致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	3 年	第 30 條第 3 項
汽車駕駛人經依第一項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第一項情形者，當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照。	3 年	第 35 條第 3 項前段
汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照。	3 年	第 35 條第 4 項前段
計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。	3 年	第 37 條第 3 項
在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。 行車速度，超過規定之最高時速六十公里以上。 拆除消音器，或以其他方式造成噪音。 駕駛人前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。 二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者，當場禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照。	3 年	第 43 條第 1~2 項

資料來源：道路交通管理處罰條例(94.12.28)

表 3.2　道路交通管理處罰條例駕照吊銷的法規條文與內容(續)

違規行為項目	吊銷期間	條文
• 撞傷正執行交通勤務中之警察。 • 違反道路交通安全規則、第 33 條之管制規則，因而肇事致人死亡。	3 年	第 61 條第 1 項第 3~4 款
汽車駕駛人駕駛營業大客車，因酒駕或吸食管制藥品而肇事致人傷亡者(第 35 條)	4 年	第 67 條第 2 項
汽車行駛於應繳費之公路、橋樑、隧道或輪渡，汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	終身不得考領	第 27 條第 2 項
車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰及汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。	終身不得考領	第 29-2 條第 5 項
駕駛人經檢測發現： • 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致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。	終身不得考領	第 35 條第 1 項後段
酒駕或吸食管制藥品者，如駕車肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。	終身不得考領	第 35 條第 3 項後段
酒駕或吸食管制藥品者，且拒絕接受檢測，如駕車肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。	終身不得考領	第 35 條第 4 項後段
計程車駕駛人，在執業期中，犯第 1 項所列各罪之一，其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。	終身不得考領	第 37 條第 2 項
汽車駕駛人闖越平交道，因而肇事者，吊銷其駕駛執照。	終身不得考領	第 54 條
• 利用汽車犯罪，經判決有期徒刑以上之刑確定。 • 抗拒執行交通勤務之警察或依法令執行交通稽查人員之稽查，引起傷害或死亡。	終身不得考領	第 61 條第 1 項第 1~2 款
致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。	終身不得考領	第 62 條第 4 項

資料來源：道路交通管理處罰條例(94.12.28)

3.2 道安講習辦理現況

我國的道安講習現況係以交通違規的定期道安講習為主，另外近年公路總局、台北市與高雄市亦辦理職業駕駛人的專案年度調訓，彙整如表 3.3 至表 3.9 所示。台灣省的道安講習業務係由公路總局所轄的台北區、新竹區、台中區、嘉義區及高雄區等 5 區監理所及其監理站負責，授課講師多由內部員工擔任，另亦有外聘專業人員擔任，每所及站的場次課程數隨人口多寡不同。台北市道安講習係由台北市汽車駕駛訓練中心負責，授課講師多外聘各專業人員擔任，每月約有 19~20 堂課。高雄市的道安講習課程係由高雄市監理處負責，每月約有 14~15 堂課。

表 3.3　民國 94 年各監理機關辦理道安講習辦理場次與人數統計

地區	車種	班別	場次	人數
台北市汽車駕駛訓練中心	汽車	一般違規	21	4,830
		酒醉駕車	107	
		未滿 18 歲專班	35	
	機車	一般違規	21	5,423
		酒醉駕車	106	
		未滿 18 歲專班	35	
高雄市監理處	汽車	一般違規	65	2,829
		酒醉駕車		
		未滿 18 歲專班		
	機車	一般違規	102	5,090
		酒醉駕車		
		未滿 18 歲專班		
台北區監理所	汽車	一般違規	301	10,162
		未滿 18 歲	0	
	機車	一般違規	424	18,288
		未滿 18 歲	92	
新竹區監理所	汽車	一般違規	134	6,962
		未滿 18 歲專班	0	
	機車	一般違規	60	9,971
		未滿 18 歲專班	225	
台中區監理所	汽車	一般違規	265	7,897
		未滿 18 歲專班	0	
	機車	一般違規	280	14,882
		未滿 18 歲專班	221	
嘉義區監理所	汽車	一般違規	217	5,477
		未滿 18 歲專班	0	
	機車	一般違規	166	8,424
		未滿 18 歲專班	187	
高雄區監理所	汽車	一般違規	170	4,474
		未滿 18 歲專班	0	
	機車	一般違規	113	6,318
		未滿 18 歲專班	152	

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

表 3.4　民國 94 年各監理機關辦理職業駕駛人專案調訓統計

地區	車種	場次	人數
台北市	大客車	7	285
	大貨車	3	153
高雄市	大客車	12	1,401
	大貨車	0	0
台北區	大客車	104	6,781
	大貨車	0	0
新竹區	大客車	122	3,331
	大貨車	0	0
台中區	大客車	55	3,444
	大貨車	0	0
嘉義區	大客車	37	2,505
	大貨車	0	0
高雄區	大客車	48	1,659
	大貨車	0	0

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

表 3.5　民國 94 年各區監理機關之汽車違規類型人數統計

違規類型	台北市	高雄市	台北區	新竹區	台中區	嘉義區	高雄區
酒後駕車	4,201	1,991	8,564	6,334	7,866	3,838	3,379
違規肇事受駕照吊扣處分	121	137	290	133	50	458	190
危險駕駛	26	17	85	391	57	37	16
闖越平交道	8	75	63	40	57	180	138
半年內違規記點 6 點經吊扣駕照者	376	599	1,183	988	1,220	733	751
留置 6 歲以下兒童於車內	2	0	0	0	0	0	0
未滿 18 歲青少年專班	8	10	37	0	236	0	0

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

表 3.6　民國 94 年各區監理機關之機車違規類型人數統計

違規類型	台北市	高雄市	台北區	新竹區	台中市	嘉義區	高雄區
酒後駕車	3,414	2,608	7,508	2,270	2,838	2,123	2,104
違規肇事受駕照吊扣處分	41	67	348	42	11	135	129
危險駕駛	11	34	499	219	34	44	57
闖越平交道	4	21	27	15	36	63	11
半年內違規記點 6 點經吊扣駕照者	514	201	1,382	528	523	252	305
未滿 18 歲青少年專班	1,279	2,059	8,524	8,926	8,110	5,728	3,712

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

表 3.7　民國 94 年各區監理機關員工兼任之內聘道安講師人數統計

項目	類別	台北市	高雄市	台北區	新竹區	台中區	嘉義區	高雄區
性別	男	10	2	20	38	11	31	28
	女	5	—	7	9	6	19	14
實際擔任講師年資	0~1	4	—	5	3	1	4	—
	1~2	7	—	1	8	2	2	—
	2~3	4	—	3	5	5	7	4
	3~4	—	—	1	4	—	3	8
	4~5	—	—	4	8	4	3	9
	5~6	—	—	6	10	2	5	12
	6~7	—	1	1	3	—	6	4
	7~8	—	—	1	—	—	5	5
	8~9	—	—	2	2	—	5	—
	9~10	—	—	1	1	—	2	—
	10 以上	—	—	2	3	—	8	—
年齡(歲)	20~29	—	—	—	5	—	—	5
	30~39	2	—	—	9	3	17	10
	40~49	10	—	—	18	5	23	17
	50~59	3	2	—	14	9	10	10
	60 以上	—	—	—	1	—	—	—
學歷(畢業:交通運輸領域)	高中職	1	—	—	—	—	—	—
	大學	—	—	2	1	—	—	—
	碩士	6	—	2	2	1	—	—
	博士	—	—	—	1	—	—	—
學歷(畢業：非交通運輸領域)	高中職	—	—	—	2	—	3	12
	大學	4	—	—	41	14	47	30
	碩士	4	1	1	—	2	—	—
	博士	—	—	—	—	—	—	—
學歷(畢業：非交通運輸領域)(行業)	行政	—	—	—	13	—	50	—
	教育	—	—	—	—	—	—	—
	心理輔導	—	—	—	—	—	—	—
	其他(請說明)	—	1(專科)	—	—	—	—	—
儲備講師(註)		—	—	—		8	3	22

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

表 3.8　民國 94 年各監理機關之外聘道安講師人數統計

項目	類別	台北市	高雄市	台北區	新竹區	台中區
性別	男	9	18	10	4	—
	女	1	1	5	1	—
實際擔任講師年資	0~1	—	—	9	—	—
	1~2	7	1	—	—	—
	2~3	3	—	—	—	—
	3~4	—	—	—	—	—
	4~5	—	4	—	—	—
	5~6	—	9	—	—	—
	6~7	—	1	1	—	—
	7~8	—	1	—	—	—
	8~9	—	—	—	—	—
	9~10	—	—	—	—	—
	10 以上	—	3	5	—	—
年齡(歲)	20~29	—	—	—	—	—
	30~39	3	1	—	1	—
	40~49	4	14	—	3	—
	50~59	3	2	—	—	—
	60 以上	—	2	—	—	—
學歷(畢業：交通運輸領域)	高中職	—	—	—	—	—
	大學	—	4	9	2	—
	碩士	1	3	4	—	—
	博士	3	—	1	—	—
學歷(畢業：非交通運輸領域)	高 中 職	—	—	—	—	—
	大學	3	3	—	2	—
	碩士	1	2	—	—	—
	博士	2	—	—	—	—
學歷(畢業:非交通運輸領域)(行業)	行政	—	—	—	—	—
	教育	—	—	—	—	—
	心理輔導	—	3 位(法官)	—	—	1
	其他(請說明)	—	—	—	—	—

註：嘉義區與高雄區無外聘講師

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

表 3.9　民國 94 年各監理機關之講師鐘點費

講師費(元/時)	台北市	高雄市	台灣省五區
內聘講師(員工兼辦部份)	800	800	220
外聘講師	1,600	800 或 1,600	1,600

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

台北市汽車駕駛訓練中心除辦理台北市的道路交通安全講習之外，之前亦負責培訓汽車駕駛教練師資(已於民國 95 年 1 月 1 日停止辦理)，目前師資培訓則是由公路總局所轄的北、中、南三區汽車技術訓練中心辦理駕訓機構師資訓練，主要針對民間駕訓班之教練、講師及班主任。駕訓機構師資訓練共分為四種：汽車駕駛教練師資班、交通法規講師師資班、汽車構造講師師資班與駕訓班班主任師資訓練班。

其中，道路交通管理法規講師的訓練時數 39 小時，訓練課程為：道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、教學方法、教育心理學、人際關係、道路交通標誌標線號誌設置規則、高速公路交通管制規則、駕駛原理與方法、安全駕駛、肇事預防與處理、駕駛道德、教學法、測驗、教學評鑑練習及考核等。汽車構造師的訓練時數 39 小時，訓練課程為：教學方法、基本電學及實習、汽車引擎原理及實習、教育心理學、人際關係、汽車電系原理及實習、汽油引擎原理及實習、汽車底盤原理及實習、教學評鑑練習及考核等。駕駛教練師資班的訓練時數 39 小時，訓練課程包括有：高速公路交通管制規則、道路交通管制設施、道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例、學員心理學、安全駕駛與駕駛道德、肇事預防與處理、駕駛教練教學法、教學評鑑講解、如何使駕駛教育正常化、急救常識、學科教學評鑑、駕駛教學評鑑、汽車構造概述及定期保養檢查、測驗、專題演講、開結訓及期末檢討等課程。此課程係由師範大學教授、裁決所所長、紅十字會、交通部專員、交通大學教授、警察大學教授、汽訓中心講師、高公局科長、交通專業講師、駕駛評鑑官等師資群為訓練中心的培訓教練上課。

一般汽機車違規，講習時數為 3 小時，可與各地區講習單位聯絡，於當地接受道安講習，開課班別主要為一般汽機車違規、酒後駕車及未滿 18 歲青少年專班等。以新竹區監理所的資料為例，一般駕駛人違規講習與未滿 18 歲無照駕駛講習課程的內容與時間如表 3.10 與表 3.11 所示。

表 3.10 新竹區監理所一般駕駛人違規講習課程內容表

上課時間	課程內容
20 分鐘	報到
40 分鐘	駕駛道德
40 分鐘	交通法令
40 分鐘	車輛保養
30 分鐘	肇事預防與處理或高速公路行駛要領
20 分鐘	結訓(發還繳驗證件)

資料來源：新竹區監理所網站[2006]。

表 3.11 新竹區監理所未滿 18 歲無照駕駛道安講習課程表

上課時間	課程內容
20 分鐘	報到
50 分鐘	交通法令、交通標誌、標線及號誌； 青少年保護及相關法規
50 分鐘	青少年交通行為之探討、 青少年無照駕駛應負之法律責任
60 分鐘	親職角色與責任、兒童福利法或 行人交通安全、路權觀念
20 分鐘	結訓(發還繳驗證件)

資料來源：新竹區監理所網站[2006]。

台北市的酒後駕車講習課程須受訓 8 小時，因時數與講習地不同，不得越區代訓，其規定較為嚴格，取締也較為頻繁。參加酒後駕車講習的汽車駕駛人需接受下列處罰：

一.行政處分

(一) 當場禁止駕駛。

(二) 罰鍰：新台幣 15,000~60,000 元(參考統一裁罰表)。

(三) 吊扣或吊銷駕駛執照(處罰條例第 35 條)。

(四) 接受道路交通安全講習(處罰條例第 24 條)。

二.刑事處分：服用酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處 1 年以下有期徒刑、拘役或 30,000 元以下罰金(刑法第 185 條之 3)。

三.民事處分：被保險汽車發生汽車交通事故，加害人(車禍之駕駛人)有酒醉駕車之情事，保險人(保險業者)仍應依本法規定給付保險金，但得在給付金額範圍內，向加害人求償(強制汽車責任保險法第 27 條)。

由於目前在酒後駕車的處罰上，當酒後駕車遭警察臨檢之酒測值超過

0.55 時，警察除將違規駕駛人以「公共危險罪嫌」移送法辦外，亦對其開立罰單與參加道安講習，然依民國 94 年 2 月 5 日所公佈的「行政罰法」第 26 條規定，一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之，但若經法院判決不起訴處分或為無罪、免訴、不受理、不付審理者，得依違反行政法上義務規定裁處之。所以警察若將違規駕駛人移送法辦之後，雖先開立罰單但駕駛人暫不需繳納罰款，待法院判決後再視結果是否應依相關行政法施行處罰。依新聞媒體報導，現於新竹地區已有酒駕被告因一罪兩罰而提出訴訟，未來此類訴訟可能會越來越多，因此有需要檢討修訂相關法源，以消弭紛爭。

3.3 道路安全講習與交通安全教育訓練之功能定位

3.3.1 相關文獻

道路安全講習制度是為了改善道路交通的安全，因此其對象為全體用路人。張新立等人[2001]在應用用路人肇事風險與個體風險的風險三角形架構時，僅以不可忍受風險門檻與可接受風險門檻將用路人潛在風險組成分成三大部份，即為具不可容忍風險的用路人、具可合理改善風險的用路人，以及可接受風險的用路人

道路交通安全講習制度的基本功能必須能矯正交通違規者的行為，對於未違規的駕駛人，亦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而致使駕駛知識、規則、能力有所不足者，因此應給予適當的教育講習課程，以改善其問題。張新立等人[2001]發現可將優良的道路交通安全講習制度應具備的功能分為三種：

一.治療功能：主要施予對象為被社會無法忍受的高風險違規行為者，由於此類行為並非一般半天或一天的講習課程所能矯正，需要給予多天期的專業治療課程，以改善其內在問題。

二.矯正功能：加強用路的相關安全知識、危險認知能力，並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。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。矯正功能可分為以下 4 項子功能：

(一) 行人、慢車違規行為的矯正功能。

(二) 一般駕駛人違規行為的矯正功能。

(三) 職業駕駛人違規行為的矯正功能。

(四) 其他矯正功能。

三.再教育功能：主要針對取得合格駕駛資格者的教育功能，包括 4 項子功能：

(一) 駕駛人不定期再教育功能。

(二) 特定普通駕駛人族群再教育功能。
(三) 職業駕駛人再教育功能。
(四) 其他再教育功能。

3.3.2 功能定位

道路交通安全講習制度應以行人矯正教育與駕駛人改善教育為主，是屬於一種事後教育，而交通安全教育則為一種事前教育。曾文毅[2000]認為推動交通安全工作著重在「3E」：交通安全教育(Education)、交通工程(Engineering)、交通執法(Enforcement)。透過交通工程手段能達到的效果，只侷限在尚有改善空間的地點。另礙於警力不足，亦無法透過執法杜絕交通違規行為，減少衝突行為產生。而絕大多數交通事故發生地點卻是隨機的，唯有交通安全教育可經由學校教育，自小灌輸學童正確的交通安全知識與行為，讓學童懂得自我保護，因此交通安全教育被視為預防學童交通事故最基礎的手段。

交通安全教育多年來已成為學校生活教育及社會教育中最重要的一環，且國內近年來汽機車數量急速成長及道路交通狀況日益複雜，更加彰顯出交通安全教育的重要性。張新立等人[2001]認為交通安全教育訓練的功能定位可依不同的用路人身份而分為三大類：行人、一般駕駛人及職業駕駛人。

一.行人：由於行人所包含的年齡層範圍較大，因此不同年齡層的行人所缺乏的交通安全教育部份也會不同。張新立等人[2001]認為完整的行人交通安全教育內容應包括以下 4 大部份：
(一) 學齡前兒童與國小學童的安全教育。
(二) 青年及成人的安全教育。
(三) 中老年人的安全教育。
(四) 殘障行人安全教育。

二.一般駕駛人：駕駛人教育包括機車駕駛人、汽車駕駛人與違規駕駛人三部份。

三.職業駕駛人：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的道路交通安全常識及安全的駕駛技術。違規職業駕駛人同樣也必須接受道安講習課程的矯正與再教育。此外，政府也可因為管理的需要辦理講習課程以進一步充實職業駕駛人的安全知識、技能、態度與觀念等。

透過學校交通安全教育課程加強各級學校學生的交通安全觀念，以加強道路交通安全宣導，甚至強化道安講習課程與擴大實施對象範圍，應可提升用路人道路交通安全的觀念與駕駛技術，進而達到改善道路交

通安全的目標。

3.4 現況檢討與分析

本研究於此節透過相關文獻分析目前道安講習的辦理問題，並利用專家學者訪談瞭解道安講習的未來發展，以利縮小目前辦理講習的問題範圍，同時考量與修訂現行制度，使未來道路交通安全講習委外辦理業務能有其預期成效。

3.4.1 相關文獻

本研究分析整理潘盟煌[1998]、楊登斌[1999]與張新立等人[2001]的相關文獻，認為道安講習制度所面臨的現況問題可分為 5 大部份，分別為講師組成的差異性、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 5 項，分述如下：

一.講師組成的差異性：北高二市監理處的講師主要是以外聘講師為主，其中包含了多領域的專家及學者。此外台北區、新竹區與台中區監理所是以監理機關內具有講師資格的員工兼任為主，而嘉義區與高雄區並無外聘的講師，皆以監理機關內具有講師資格的員工兼任。相較之下，其他縣市的學員接受的資源也就較為貧乏。

二.道安講習上課的科目：在一般駕駛人違規講習課程內容中有「車輛保養」科目，由於講習對象為違規駕駛人而非新手駕駛人，因此須評估目前上課的內容是否符合講習的需要。

三.講習的種類及對象：我國道安講習類型有定期講習和臨時講習 2 種，對象為汽車駕駛及慢車駕駛人，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，卻忽略著重於宣導教育的臨時講習。完整的道路交通安全講習制度應包含所有用路人之訓練與改善教育，且需積極地針對所有駕駛人，加強道路交通安全教育與宣導，不應只著重於改善問題駕駛人的駕駛行為。

四.主管機關：我國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。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，但由於公營單位的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。

五.經費來源：有關我國目前辦理道安講習經費，係二直轄市、公路總局及金門、連江等執行單位自行編列預算支應，當預算編列不足或因應重大交通政策變革需開辦專案講習，單位預算無法支應時，再由交通部視情節檢討補助辦理。參加講習的學員不需負擔任何費用，但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，此一方式恐有違社會公平性。

3.4.2 專家學者訪談

為能瞭解專家學者對國內道安講習現況及未來發展展望，本研究工作人員陸續連繫與訪談相關專家學者，包含交通部道路交通安全委員會王小芸視察、公路總局台北區監理所江澍人主任、國立交通大學運輸科技與管理學系張新立教授及國立台北大學犯罪學研究所周愫嫻所長等，訪談結果提供本計畫後續研究工作參考。針對道安講習現況所面臨的問題，本研究彙整訪談重點紀要如下，詳細會議紀錄請參閱附錄一。

一.課程、師資來源與資格條件

(一) 以台北區監理所為例，每年之新進人員多數被派至中部汽車技術訓練中心(簡稱汽訓中心)參加道安講習講師訓練，但僅有部份人員於結業後擔任講師。

(二) 目前道安講習課程已行之多年，建議未來可因應實際需要，加以調整修訂。

(三) 國外有 e 化道安講習方式，以網路互動學習及考試檢驗方式，掌握學員是否確實學習。但目前國內職業駕駛人上網人數有限，較不適合採用 e 化道安講習。

(四) 一般違規駕駛人與高違規紀錄者的道安講習課程應不同，因為高違規紀錄者可能 1 年參加講習超過 2 次以上，若參加相同講習、使用教材，參訓學員對講習課程易失去興趣，應考量提供其不同的課程，尤其心理態度的相關課程，以期達到行為矯正的功效。

(五) 酒後駕車的道安講習課程亦應不同於一般違規駕駛人，尤其醫藥知識與心理態度的課程特別重要。建議可針對高危險群駕駛人設計特殊的課程，以達到道安講習的功效。

(六) 道安講習委外辦理前，建議公路主管機關先完成全國統一教材編製與講習課程計畫，再據以辦理委外作業，以提升道安講習的品質。

(七) 參訓學員的課後測驗相當重要，試題應有鑑別度，避免考試流於形式。

(八) 就駕訓班現況的瞭解，多數駕訓班的資格與能力尚不足以辦理道

安講習業務，尤其講師的專業背景與學歷皆明顯不足。

二.委外辦理之考核與評鑑作業

(一) 可考量由監理單位負責評定參與學員的學習成效。

(二) 在道安講習辦理之考核評比上，目前以定期考評方式辦理，未來若委外辦理道安講習時，建議可採不定期考核、抽檢、問卷及考試測驗等方式,以瞭解實際受委託機構辦理情形與學員學習成效。

(三) 道安講習委外辦理後的管理監督相當重要，僅由政府督導考核是不足的，可考量培養專責人員從事管理監督，建立讓專業人員進入本項領域，例如以考照方式或開放讓交通工程技師進行評鑑。亦可考量找第三者進行考核評鑑工作，確保公正、公平與公開，有效進行委外業務的督導考核。

3.4.3 小結

經由上述的相關文獻探討與專家學者訪談,進行我國道安講習目前實施現況之檢討與分析，分述如下：

一.道安講習實施對象有限，未能使多數駕駛人受惠，可藉由道安講習委外辦理並擴大講習層面，發揮道安講習的功效

受限於政府財力與人力有限，目前的道安講習辦理以交通違規駕駛人為主，亦有職業駕駛人的年度專案調訓，但並未涵蓋所有職業駕駛人,因此道安講習的實施範圍有限。未來若能將道安講習委外辦理，將可突破政府相關規定的限制，不論財力、物力與人力上，皆可因應講習對象的增加，擴大道安講習辦理的層面，而可真正發揮道安講習的功效，此實為講習委外辦理的最佳效益。

二.實有必要藉由道安講習委外辦理與增加講習對象，以發揮道安講習原有再教育之功能，協助駕駛人取得交通安全新知

道安講習具有再教育功能，但現在的道安講習參加對象係以定期講習的交通違規駕駛人為主，民眾多以參加講習為違規處罰之一環，而非以接受再訓練的心態參加講習，實有必要擴大道安講習參與對象，破除民眾的錯誤迷思，以導正道安講習原有再教育之功能，協助駕駛人藉此獲取道路交通安全新知，並全面提升道路交通安全。

三.有待構建專業道安講師認證制度，以解決道安師資不足的議題

目前道安講習辦理單位的人力與師資不足，加以受限於公務人力系統的相關規定與無制度化的專業道安講師認證機制，因此不易招募

與聘雇道安講師。又公務系統的道安講師係由公路監理單位員工兼任，需要兼辦既有業務與道安講習業務，業務負荷量大，且在講師鐘點費上與外聘講師差異甚大，不易吸引員工擔任講師職務。因此，實有必要建立道安講師認證機制，並將道安講習委外辦理，以突破公務系統規定，構建專業道安講師制度，提升道安講習的成效。

四.亟待編製道安講習統一教材，以確保講習品質並維護民眾權益

目前的道安講習並無統一教材，公路總局提供課程內容大綱與部份教材予承辦講習業務之公路監理單位及其所屬機關，但多數課堂上所需之教材仍倚賴講師蒐集相關資料並編撰教材，公路主管機關不易掌握課程內容講授之品質。因此，實有必要由公路主管機關進行道安講習的全國統一教材編製，未來並提供道安講習承辦單位使用，以確保講習品質與維護民眾權益。

五.多數民眾抱持敷衍態度參加講習，有待建立學習評估機制，導正民眾參訓心態

因無相關法令規定，民眾參加道安講習後並無須接受課後測驗，多數人亦抱持敷衍態度參訓，未能從講習課程中獲取交通安全新知。未來若能配合相關法規增、修訂，要求參訓學員課後應參加測驗，並達及格分數後方能取得及格證明文件，據以違規銷案或申請其他措施，相信應可導正民眾參訓的心態並可從課程中受益。

六.應增、修訂相關法規條文，做為道安講習委外辦理作業推動之依據

雖然依據行政程序法第 16 條規定，公路主管單位可將道安講習的行政業務委外辦理，但現有道安講習辦理的相關法規中，並未針對道安講習委外辦理的相關作業有較詳細的明文規定，因此未來交通部仍須針對道安講習委外辦理詳細作業部份，增、修訂相關法規條文，以供公路主管機關據以實施相關委外業務。

七、應規劃相關配套措施，提高道安講習委外辦理之可行性

由於目前的道安講習皆由監理單位辦理，雖已有委外辦理的法源，但缺乏配套措施。因此，公路主管機關應事先規劃與訂定道安講習委外辦理之相關配套措施，提高其執行可行性，以期可成功推動道安講習委外作業。相關的配套措施包含：委外辦理方式、受委託單位資格、師資來源、場地、教材與課程規劃設計、管理考核機制，及相關法規增、修訂等。

第四章　我國政府交通相關業務之規定與執行現況

根據 Emanual S. Savas[1992]對於民營化(privatization)的定義，民營化可分為撤資(divestment)、委託(delegation)與替代(displacement)三類型，其中委託又可再細分為契約外包(contrasting out)、特許經營權(franchise)、補助制(grant)、抵用券(voucher)與強制(mandate)等五種執行工具。李宗勳[2000]指出北高兩市所採行的委外類型以「契約外包」最為普遍，佔委外經營之 78%。一般所謂「簽約外包」或「契約外包」(contracting out)依 Rehfuss[1989]所指的是政府機關雇用私人公司、非營利組織或其他政府機關來提供公共服務，如下圖 4.1 所示。

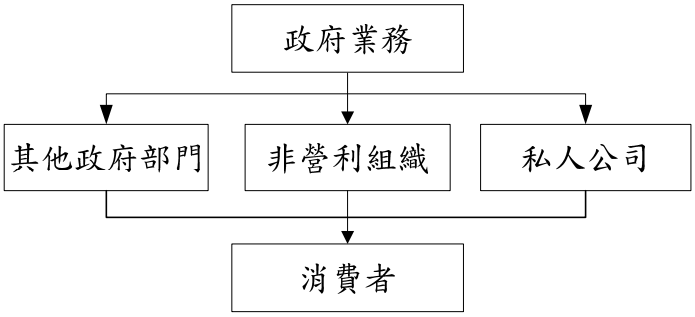


圖 4.1　契約外包示意圖

李宗勳等人[2000]認為，政府部門透過契約關係將部份商品或服務(goods and services)委請民間提供或辦理，也就是政府向另一團體或個人購買服務或約定提供貨品給社會大眾之服務輸送方式，並由政府提供經費或相關協助，由民間部門履行契約中的規定項目或對「標的團體」提供服務，並於契約中載明雙方的職責、義務、期限及標的團體人數稱之[財團法人，2002]。

針對以上觀點而言，政府交通業務委外後的品質若加以控制，民眾獲得的服務勢能較今日提升，則委外即不失為理想的辦法。本研究於 4.1 節說明我國政府目前委外業務內容與相關辦法規定，在 4.2 節探討目前相關交通業務委外辦理情形，並在 4.3 節彙整委外業務評鑑內容與管理、考核機制。

4.1 政府業務委外辦理政策概述

4.1.1 委外辦理政策

政府業務委外之推動源於民國 82 年行政院頒布之「行政革新方案」，

該方案將政府業務委外列為行政革新之實施要項。民國 87 年行政院審議通過「政府再造綱領」，成立「政府再造推動委員會」，委員會下設三個工作小組。其中「法制再造小組」由經建會主辦，研訂促進或委託民間參與公共事務相關法令規範。該會於民國 88 年 6 月完成「政府業務委託民間辦理作業手冊」，作為各機關辦理委外業務時之參考，依該手冊所訂作業流程如次：

一.篩選適合委託項目

說明選擇委外項目時需考量的因素，及可優先考量委外之項目。

二.進行成本效益分析或可行性分析

法定委託民間辦理前，對規模龐大、性質複雜或初次嘗試者。建議進行成本效益分析，以界定該項業務委託民間經營，能否帶來具體效益，並作為是否委託民間經營之依據。

三.決定委託方式

公辦民營得以公開甄審(包括「政府採購法」所指之公開的招標及選擇性招標)及專案委託辦理；行政檢查業務之委託方式得以勞務採購或依法由私人代行檢查。各單位應依業務屬性，考量相關法律規定，決定適合之委託方式。

四.選擇委託事項

原則上委託對象之選擇，應採公開甄審方式，即委託機關應就委託經營相關事項公告於網站、報紙或佈告欄，合於公告之受託者，於申請截止日前檢討營運計畫及相關必備文件，由甄審小組完成審查並選擇適當之委託對象。

五.法令授權或契約委託

授權辦法或契約內容應明訂雙方權利義務關係及執行方法。行政檢查業務由私人代行檢查者，應有法律明定；以勞務採購協助檢查者(行政助手)，宜訂定授權辦法作為執行依據。

六.監督管理

委託民間辦理後，主管機關仍應善盡監督管理之責，並得定期或不定期派員檢查，並對委託情形進行瞭解及考核，以作為是否繼續委託之依據。

七.檢討報告

主管機關委託一段期間後，應就執行狀況加以檢討並報告。

4.1.2 委外辦理道路交通安全講習之法規

我國現行有關交通業務委託民間經營者計有：汽車檢驗、代收交通罰鍰、違規停車拖吊與停車場經營等。未來本研究將根據道安講習委外辦理的執行構想草擬授權委外辦理之建議修正條文，以供參考。現行已可委外辦理之公路業務之法源，茲分述如下：

一.汽車檢驗及代收交通罰鍰

(一) 公路法(例如第 63 條第 6 項)。

(二) 汽車委託檢驗實施辦法。

(三) 強制汽車責任保險法(及施行細則)。

(四) 公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點。

(五) 道路交通管理處罰條例。

(六) 道路交通安全規則(及依據道路交通安全規則規定之相關法令)。

(七) 汽車運輸業管理規則。

(八) 臺北市廣告物暫行管理規則及公路主管機關或北市監理處所定之行政命令等相關之汽車登檢、檢驗項目與合格標準之規定執行檢驗作業。

二.拖吊

(一) 政府採購法。

(二) 道路交通管理處罰條例。

(三) 臺北市處理妨礙交通車輛自治條例。

三.停車

(一) 停車場法。

(二) 臺北市公有路外停車場委託經營自治條例。

4.2 相關交通業務辦理現況

我國現行有關交通業務委託民間經營者計有：汽車檢驗、代收交通罰鍰、違規停車拖吊與停車場經營等，其中在委外辦理方式、受委託單位資格、辦理規模及管理考核等方面，與未來道安講習委外辦理情況較為相似者有汽車檢驗、違規停車拖吊與停車場經營等。因此，本研究將探討此三類相關交通業務之委外辦理情形，作為後續道安講習委外辦理模式與規範訂定之參考。

4.2.1 公有路外停車場

目前各縣市多有公有路外停車場委託民間經營管理之情形，且多以「政府採購法」之勞務採購的最有利標進行公開甄選廠商，以下就台北市為例進行研究探討，瞭解現今之政府業務委外辦理現況情形。

一.委託方式

依據公路法第 29 條規定，公有路外停車場得委託民間經營，其委託經營辦法，由直轄市或縣(市)政府定之，並報請上級主管機關備查。其所指的路外即道路之路面外，以平面式、立體式、機械式或塔台式等建設，供停放車輛之場所。

以台北市為例，台北市停管處依「臺北市公有路外停車場委託經營自治條例」第 4 條的指示，公有路外停車場委託經營以公開招標方式為之，並由得標人與管理機關簽訂委託經營契約及繳納權利金。前項委託經營契約及權利金之計算標準，由管理機關(台北市停管處)定之。第 5 條並規定，參與投標經營公有路外停車場者，應為公司組織，其公司登記營業項目應有停車場經營業務。

台北市政府交通局停車管理處(以下簡稱停管處)以「政府採購法」之勞務採購辦理公有路外停車場之委外經營管理，係採用「價格標」方式進行甄選最有利標之民間業者。由停管處與民間業者簽訂合約，且民間業者繳交經營權利金進行停車場之經營，許可年限為 3 年一期。

二.管理辦法

臺北市公有路外停車場委託經營自治條例第 6 條與第 7 條規定，委託經營期間公有路外停車場應繳納之稅捐，除地價稅與房屋稅由管理機關負擔外，餘由受託人負擔。此外，公有路外停車場相關設備之維護(修)費用，應由受託人負擔。但因不可抗力致毀損滅失，或情形特殊報經市政府核定者，不在此限。受託人應盡善良管理人之注意，維持公有路外停車場及其相關附屬設備之正常效能，並不得有毀損或為減損其效能之行為。同時，受託人如須增添、更換設備，應徵得管理機關同意後始得為之，其所需費用由受託人負擔，並不得要求任何補償。受託人應將公有路外停車場開放供公眾停車使用，除法令另有規定外，不得指定專用停車位供特定對象使用。受託人不得有公有路外停車場經營停車場業務以外之商業行為。但經管理機關許可者，受託人得於停車場內設置廣告及自動販賣機，其設置地點及數量於委託經營契約中約定之。

而收費方式則於臺北市公有路外停車場委託經營自治條例第八條明定，受託人得依區域、流量、時段之不同，訂定差別費率。其停車費以計時收取為原則，並得採月票方式收費；其位於市中心區域或商業區者，得採計時累進方式收費。惟費率不得超過臺北市公有停車場收費費率標準之規定，並應報請管理機關同意。另依「臺北市公有停車場收費費率標準」規定，停車場所在地區停車需求及停車場使用情形，管理機關應每 6 個月調查檢討一次，如收費時間內平均每小時停車數高於收費停車位總數之 80%或低於 50%時，應據以提高或降低費率種類，並公告之。

4.2.2 違規停車拖吊業

現今各縣市之違規停車拖吊亦多採用委外方式委託給民間業者辦理，主要係將違規路邊停放的車輛，由政府主管單位進行取締而受委託民間業者負責拖吊違規車輛至車輛保管場，以改善道路交通情形。由於民間業者的營收主要是以論件計酬的方式(來自拖吊車輛的車主)，現今多數民間業者為了賺取利潤，通常配合員警加強巡視，因而執行效果較佳且有效改善路邊車輛違規停放情形。

一.委託方式

以台北市為例，台北市政府停管處以「政府採購法」之勞務採購辦理公開招標，是以 2 年為 1 期委託民間業者辦理違規停車拖吊業務，並由停管處與拖吊業者簽訂合約來辦理。目前台北市共劃分為 9 個拖吊作業區，分別由 9 個民間業者進行違規路邊停放車輛的拖吊作業。給付民間業者之服務費係從違規停放車輛之拖吊費中支出，其中撥付給業者的拖吊車費為：移置違規大型車 1,500 元/輛、小型車 600 元/輛(若加輔助輪多 200 元)、機車 150 元/輛等；車輛保管費：大型車 500 元/輛、小型車 200 元/輛、機車 50 元/輛等。民間業者執行拖吊作業時須配合市警局值勤人員指揮執行勤務辦理，並不可私自進行違規車輛拖吊，故台北市政府僅釋放行政業務與技術勞務由民間業者執行，而公權力的違規車輛取締則仍由公部門的市警局辦理。

另外，桃園縣警察局為節省購置拖吊車及相關人事費用之支出，自民國 80 年起開始規劃將違規停放車輛拖吊業務委外辦理，並於民國 90 年 4 月 13 日起正式將交通違規拖吊委託民間辦理。其委託方式如下所述：

(一) 委託程序：

1. 事前規劃工作：參考其他單位作法及訪價，編列預算採收支對

帳方式，擬定底價招標，簽訂委託契約。

2.委託契約之重要內容：契約一期 3 年，規定業者須依相關拖吊作業執行規定辦理拖吊業務，及違約罰則、保證責任、工作人員管理、訓練及拖吊車之統一規範，器物之保養維護等。

(二) 委託辦理後之監督管理：簽定委外作業合約書，受委託公司需依約履行相關義務，桃園縣警察局並派交通小隊長駐廠監督管理。

(三) 委託辦理實效：節省購置拖吊車及相關人事費用之支出，1 年約 5,000 萬元，委外經營成效良好，另每日派員督導查核管理情形，協助解決糾紛，提升為民服務品質。

而嘉義市政府因執行違規停放車輛拖吊之人力、車輛與停車位均感不足，造成違規停車無法立即排除，影響行車順暢，為改善交通及解決人力、車輛不足問題，因此將市區重要道路及停車場周邊委託民間拖吊違規車輛。其委託方式如下所述：

(一) 派員到已辦理委託民間拖吊之縣市警察局觀摩，瞭解其辦理流程及相關作業規範，俾作更完善規劃。

(二) 成立籌備小組，商請市政府建設局、工務局、地政事務所、財政局、主計室、法制室及警察局等單位責任分工，完成具體委託民間拖吊作業相關規定。

(三) 召開協調會研定租用民間拖吊車實施汽車移置暨保管作業規定、合約書、投標需知等相關作業規定事項。

(四) 委託契約之重要內容：

1.拖吊路段：中山路等 14 條主要道路及 4 處路外停車場。

2.拖吊時間：每日 8:00~22:00。

3.拖吊公司及人員違反規定處罰。

4.拖吊每部違規車輛支付移置費汽車 500 元、機車 100 元，保管費歸公司所有。

5.租用期間自 87 年 7 月 1 日起至 92 年 6 月 30 日止，為期 5 年。

二.管理辦法

台北市政府停管處與拖吊業民間業者係以簽訂合約規範雙方之權利義務關係，台北市政府亦訂定「台北市停車管理處管理受託民間拖吊公司保管場作業規定」(94.01.01)管理受託民間拖吊公司保管場代收違規停車輛之移置費、保管費、及交通罰鍰之收支作業。另外，台北市警局為配合拖吊違規停放車輛的勤務，亦訂定「台北市政府警察局管理違規停放車輛拖吊及保管作業規定」(94.01.01)。對受託之民間拖吊業者與員警取締勤務執行皆有詳細規範，民眾可在車輛被拖吊後得知愛車去向，並若有取締不服情事，亦可藉由合理管道提出申訴，充

分保障民眾權益。

另外，經蒐集台北縣的違規停放車輛之拖吊作業資料，依「台北縣警察局各拖吊(車)場拖吊執行計畫」內容，得知台北縣警察局為強化拖吊作為，建立各時段拖吊優先順序制度，要求各個拖吊場實施，增強整體交通助益。「拖吊優先順序制度」如下所述：

(一) 上班日交通尖峰時段拖吊優先順序如下：

1. 執行交通疏導勤務員警發現違規停車阻礙車流或民眾檢舉，經勤務中心通報優先前往拖吊(配分 8 分，分局勤務中心管制，並於工作紀錄簿註明)。
2. 重要幹道之交叉路口、快車道等停車、或併排停車者(配分 7 分)。
3. 重要幹道公車招呼站 10 公尺內或消防車出入口 5 公尺內停車者(配分 5 分)。
4. 重要幹道之人行道、行人穿越道等停車者(配分 4 分)。

(二) 上班日交通離峰時段拖吊優先順序如下：

1. 警勤區員警於警勤區內發現、員警於各項警察勤務中發現或民眾檢舉轄內違規停車嚴重影響交通順暢等事項，經勤務中心通報優先前往拖吊(配分 6 分，分局勤務中心管制，並於工作紀錄簿註明)。
2. 重要幹道及主要幹道之交叉路口、併排停車、快車道等停車者(配分 5 分)。
3. 重要幹道及主要幹道之公共汽車招呼站 10 公尺內或消防車出、入口 5 公尺內停車者(配分 4 分)。
4. 重要幹道及主要幹道之橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、鐵路平交道、行人穿越道等停車者(配分 3 分)。
5. 重要幹道、主要幹道及一般道路設有禁止臨時停車標誌、標線處所(紅線停車)停車者(配分 2 分)。
6. 重要幹道、主要幹道及一般道路黃線停車及其他違規停車者(配分 1 分)。

(三) 例假日拖吊優先順序如下：

1. 交通壅塞時段(各分局自行評估)比照上班日尖峰時段各項拖吊優先順序及配分。
2. 交通離峰時段比照上班日離峰時段各項拖吊優先順序及配分。
3. 各風景區主要聯絡幹道各項違規停車加強拖吊(配分 4 分)。
4. 例假日黃線停車原則不予拖吊，拖吊不予計分。

(四) 拖吊之重要幹道、主要幹道、一般道路及風景區主要幹道，由分局依轄區內交通狀況自行律定，依路段重要性排定拖吊優先順序，配合前揭各時段拖吊優先順序制定拖吊計畫報台北縣警察局

實施公告。

(五) 各拖吊場依拖吊計畫確實執行，並於勤務表內詳實註明拖吊時段及路段(依計畫編排)，執勤人員務必依勤務表排定區域執行拖吊，非經台北縣警察局(交通隊)或分局勤務中心派遣或臨時支援勤務不得擅自離開區域任意拖吊，如經督導發現者，帶班員警申誡乙次，司機、技工滿 3 次解僱。

(六) 民間拖吊場所屬分局亦依前揭規定制定拖吊計畫確實要求照辦，如有違者嚴懲支援帶班員警，並依簽約內容記點並扣繳違約金，另支援民間拖吊場之員警(含小隊長)支援期限不得超過 3 個月。

(七) 拖吊成果每 6 個月評核乙次，並辦理獎懲。

4.2.3 汽車代檢業

近年來由於經濟發達、國民所得提高，使得每人持有車輛數逐漸提高，政府為了加強駕駛人對於車輛性能的維護，提高行車安全，因此各公路監理機關藉著辦理年度定期檢驗及新領牌照車輛之檢驗，使得車輛能符合行車之安全標準。但由於車輛增加迅速，使得公部門車輛檢驗的業務更加繁重，因此公路主管機關依「公路法」第 63 條第 6 項，將汽車檢驗委外辦理。

一.委託方式

目前汽車代檢廠多辦理交通部公路總局各監理所站、台北市政府監理處、高雄市政府監理處等所委託之汽車檢驗的相關業務。委託方式有整體業務委託民間業者辦理，或將現有土地、建物、設施及設備委託民間業者經營管理，受託的民間業者需自行負責經營管理及保管維護公有財產，亦可將蒐集、查察、驗證及認定一定事實所做的檢查行為等業務委託民間專業機構或專業技師代為執行。汽車代檢廠的營運方式是由受委託的汽車檢驗業自行負責營運上的管理與經營。車輛檢驗須裝設「車輛檢驗數位管理及全程錄影系統」，經交通部公路總局核准籌設者，應於 1 年內將檢驗儀器、電腦設備、數據網路裝設完竣，並向交通部公路總局申請勘驗審查。

鄒紹騰[2001]針對我國目前汽車委託代檢的現況整理如下：

(一) 每一代檢線每日最多檢驗車輛數為 100 輛含夜間驗車則為 120 輛。

(二) 驗規費 3 分之 2 歸代檢工廠，另 3 分之 1 繳庫。

(三) 代檢工廠偏向以獲取代檢規費為目標，為提高檢驗量檢驗標準量放寬，致使檢驗功能不能彰顯而流於形式化；委託代檢之心態以賺取規費為主，致使檢驗項目中所列應檢項目，執行並未徹底。

(四) 汽車委託代檢業務不能越區代檢，必須代檢受「委託轄區內車輛」。

(五) 目前部份人口集中交通流量密度大之都會區或為多鄉鎮之交會點等地區汽車委託代檢營業績效較佳，地處偏僻之代檢工廠營收較差。

另外，台北市因車輛數量急遽增加，車輛檢驗業務日趨龐大，為便利民眾就近驗車避免往返奔波，節省社會資源，台北市政府交通局監理處將部份檢驗業務委託民間車輛修理業者辦理，汽車代檢業務委託民間辦理的方式如下所述：

(一) 委託程序：依交通部頒布之「汽車委託檢驗實施辦法」規定，台北市申請並核發代檢合格證者，均可據以向監理處申請簽訂委託代檢合約。

(二) 委託契約之重要內容：

1. 新廠：凡經台北市交通局核准立案之委託代辦汽車檢驗廠，即可向監理處申請簽訂汽車委託檢驗合約，正式辦理汽車委託代檢業務。
2. 舊廠：當年度已與本處簽訂汽車委託檢驗合約之代檢廠，經本處依據「汽車委託檢驗合約」評鑑成績合格者，得申請簽訂新年度汽車委託檢驗合約。

二.管理辦法

民國 95 年 1 月 20 日修正的「汽車委託檢驗實施辦法」中明訂，汽車委託檢驗範圍包括汽車、機器腳踏車之申請牌照檢驗及定期檢驗。且中央公路主管機關得委任所屬下級機關辦理受委託檢驗業務之廠商資格、條件、申請、檢驗儀器設備與人員、收取費用、證照格式、合約應載事項、查核及監督管理等事項。如表 4.1 所示，「汽車委託檢驗實施辦法」與「交通部公路總局各區監理所委託汽機車修理業及加油站辦理汽機車定期檢驗申請籌設須知」對於與汽機車相關產業，向該管公路主管機關申請籌設受委託辦理汽車、機器腳踏車定期檢驗業務，有一系列的申請條件規定。

「汽車委託檢驗實施辦法」第 10 條指出，汽車定期檢驗辦理是由公路監理機關與受委託辦理檢驗單位簽訂合約來辦理。受委託辦理單位辦理汽車定期檢驗所需費用按汽車檢驗費 3 分之 2 分配，並直接由汽車檢驗費中扣抵。公路監理機關與受委託辦理檢驗單位的合約書內至少應載明下列事項：

(一) 委託檢驗項目及範圍。

(二) 檢驗紀錄、收取費用等規定。
(三) 受理檢驗之車輛數。
(四) 檢驗費用之結算及逾期之處罰款之處理方式。
(五) 檢驗單位違規之處罰。
(六) 委託檢驗期間。

表 4.1　受委託辦理汽、機車定期檢驗業務各營業類別申請條件對照表

	申請條件
汽車製造業	1. 依法辦妥公司登記及工廠登記。 2. 具有檢定合格並曾在公路監理機關實習二十四工作天以上之汽車檢驗員三人及領有汽車修護技工執照或乙級汽車修護技術士證之技工五人以上。 3. 具有煞車試驗、前輪側滑試驗、前燈試驗、底盤馬力或速度試驗、音量測驗、排放空氣污染物試驗、驗車溝或頂車機及各種測試結果紀錄設施。受委託辦理檢驗以高壓氣體為燃料之汽車者(含單、雙燃料)並應具有氣體測漏器或壓力計。
機器腳踏車製造業	1. 依法辦妥公司登記及工廠登記。 2. 具有檢定合格並曾在公路監理機關實習十一工作天以上之機器腳踏車檢驗員或領有大型重型機器腳踏車駕照之汽車檢驗員三人及領有汽車修護技工執照或乙級汽車修護技術士證或丙級以上機器腳踏車修護技術士證之技工三人以上。 3. 具有馬力或速度試驗、前後輪定位試驗、前燈試驗、煞車試驗、音量測驗等設備及各種測試結果紀錄設施。
汽機車修理業	1. 依法辦妥公司登記。 2. 土地總面積在一千六百平方公尺以上之汽車修理業得申請大型車檢驗或兼辦大、小型車檢驗。逾一條檢驗線時(至多申請二條)，每增設一條檢驗線，大型車應增加六百平方公尺，小型車應增加三百平方公尺。 3. 土地總面積在五百四十四平方公尺以上而未達一千六百平方公尺之汽車修理業僅得申請受委託辦理一條小型車檢驗。 4. 機器腳踏車修理業其專供檢驗場所面積在六十平方公尺以上，得申請機器腳踏車檢驗。 5. 設於住宅區之汽、機車修理業不得申請辦理汽、機車定期檢驗。汽車修理業申請辦理汽車定期檢驗者，其出入口應臨接寬八公尺以上道路、具有二個修車位(每個修車位面積 5m×12m 以上)、一間引擎拆裝及機件加工廠房(24 平方公尺以上)，並依據「汽車委託檢驗實施辦法」之附表三備有修理機具設備。
加油站	1. 依法辦妥公司登記。 2. 土地總面積逾一千二百平方公尺以上，得申請籌設一條小型車檢驗線，而其檢驗場所總面積應達四百平方公尺以上。 3. 檢驗場所(含檢驗車輛進出動線)與儲油槽區、加油泵島、卸油區任二點最短距離應區隔六公尺以上。檢驗車輛進出動線應與加油站車輛進出動線區隔，並應以金屬欄杆、水泥柱固定與加油車輛進出動線區隔。

資料來源：本研究整理自「汽車委託檢驗實施辦法」與「交通部公路總局各區監理所委託汽機車修理業及加油站辦理汽機車定期檢驗申請籌設須知」[2006]。

根據「公路總局各區監理所站代檢廠數位管理要點」顯示，代檢廠辦理汽車定期檢驗應逐車登錄行車里程，並將里程資料存入車檢系統資料庫。車檢線每日作業結束後，應將當日受理檢驗「每一筆」檢驗(含里程)資料複製並轉換成一定格式用 E-mail 附加郵件經由網路傳送至監理單位指定地點，存入「代檢廠數位管理系統」監理所主工作站及監理站工作站資料庫。所謂「每一筆」檢驗(含里程)資料，即是

車輛進入車檢線鍵入「車號」接受檢驗，不論初檢或複檢、不論合格或不合格，每檢驗一次就應列印一次檢驗紀錄表，該檢驗紀錄表所顯示的全部內容資料，就是該「車號」當次檢驗的「一筆」完整檢驗(含里程)資料。代檢廠每日傳送的檢驗(含里程)資料應完整正確，如自檢驗日起逾 3 日，監理所站仍未能正確完整接收列印代檢廠檢驗(含里程)資料時，應立即通知代檢廠補傳送完整正確資料。代檢廠接到通知後應立即設法解決補傳送資料至監理所站系統資料庫。另外監理所站應於每月 5 日前檢查轄區代檢廠上月份每日檢驗(含里程)資料傳送情形。若 1 個月內連續達 5 日次，檢驗(含里程)資料未能傳送或傳送漏失者，則代檢廠應「記缺點 1 次」，累計達 10 日次者，則代檢廠應「記缺點 2 次」，累計達 10 日次以上者，則代檢廠應「記缺點 3 次」，若 1 年內每累計記缺點達 5 次者，則需依「汽車定期檢驗廠商違反檢驗規定裁罰要點」第 2 條第 7 款規定處分。

民國 91 年 6 月公佈的「汽車代檢廠作業規範」中指出，代檢業務僅為汽車修理業附屬的服務項目之一，應善用其修理業儀器、設備、人員加強車輛保養與維修車輛以促進行車安全，同時檢驗員並應依規定逐項檢驗車輛，並將檢驗判定結果登錄於檢驗紀錄表上。代檢廠其電腦檢驗系統程式應符合規定，不可有竄改檢驗數值等不法之功能，若經查獲時，應立即停止代檢，並依「汽車委託檢驗實施辦法」規定，移送司法機關偵辦。

台北市政府將汽車檢驗業務委託民間業者辦理後之監督管理情形如下所述：

(一) 監理處首創對代檢廠之年度及新廠考核，由專家學者、本府交通局及監理處等相關人員實地考核，以第三者的立場提供較公正、公開的改進意見與考核成績，並改善以往各汽車代檢廠齊頭式車額分配方式，讓表現優良之代檢廠透過考評獲得獎勵，以促使各汽車代檢廠改善其車輛檢驗及服務品質。

(二) 要求代檢廠定期之儀器校正，使檢驗數值更為精確，確保儀器檢測數值正確性，提升儀器檢測品質，惟目前除地磅之校正由經濟部標準檢驗局辦理外，其餘儀器部份(廢氣、偏滑及煞車)尚無專責機構負責檢校。

而台北市政府將汽車檢驗業務委託民間業者辦理後之實效情形如下所述：

(一) 台北市在賡續辦理「擴大委託代檢政策」以來，代檢廠已由民國 88 年 6 月底原有之 9 家 11 條檢驗線，擴增至 90 年 9 月底之 18 家 20 條檢驗線，代檢廠共計增加 9 家、代檢線計增加 9 條，使原

無檢驗線地點的西區及南區，均各設立 1 家代檢廠，提供本市各區市民便利就近至代檢廠享受優質驗車服務。另為更近一步提供服務於一般時間內無法辦理車輛檢驗之市民，其中 6 家代檢廠亦提供週一至週五晚上 17:00~20:00 之驗車服務。

(二) 台北市代檢廠在民國 90 年 1~8 月所辦理之汽車檢驗數量，佔總檢驗量的 51.5%，已達到便利車主就近驗車及疏散本處檢驗量之目的。

(三) 要求代檢廠定期之儀器校正，使檢驗數值更為精確，檢驗結果更具公信力。

(四) 代檢廠通過 ISO-9002 國家品質標準之認證，除可使檢驗流程公開、透明，提供車主享有高品質的驗車服務；更可使代檢廠依循標準作業程序辦理檢驗業務，落實檢驗工作。

4.3 受委託機構評鑑內容與管理、考核機制

4.3.1 公有路外停車場

台北市停管處依「台北市公有路外停車場委託經營自治條例」(91.07.09)，以及「台北市停車管理處委託民間經營公有路外停車場監督考核管理要點」(93.02.01)，針對不同委外停車場廠商進行營運考核，分為定期考核：每月至少 2 次督導考核(每 2 星期固定督導 1 次)；不定期考核：每月不定期抽查考核至少 1 次，停管處視業務需要或接獲民眾申訴、建議及檢舉等派員查核。其考核結果的優劣除了會依照契約內容獎懲外，更會影響下次簽約的條件。考核要點如下：

一.停車場環境是否整潔。
二.停車場設施是否齊全、無故障。
三.是否兼營停車以外之商業行為。
四.是否設置身心障礙專用車位。
五.是否如實開立發票、收據。
六.是否有違規停車、私劃車位。
七.是否標示停車費率、時間。
八.是否依照公告費率收費。
九.是否 24 小時營業。
十.是否有超過 7 日未收費的停放車輛。

台北市的公有路外停車場之考核係由停管處自辦，全台北劃分為 8 個營運分區，下設輔導員(區長)，由其管理考核委外停車場營運狀況。其考核流程為：營運分區輔導員抽檢調查各停車場，若有不良情形開立警

告單並限期改善，同時將結果傳送至停管處，10 天後再由停管處進行複驗；若仍未改善則開立第 2 次警告罰單並限期改善，若仍未改善者，依照契約規定處以違約金(最高不超過合約總金額 20%)。若有違規情事，亦依照合約相關規定辦理。違規情節重大者，將依約辦理解約處份，並停止參加市府投標權利 1 年。但是此項違規紀錄並不累計，停權期滿後廠商可再繼續參加台北市政府的投標甄選。但在考核制度中，並無相關獎勵措施，僅廠商經營管理良好、無任何違規紀錄，視為優良廠商，合約期滿時可續約 1 年。

另外，其他縣市同樣擬有「公有路外停車場督導考核要點」，如高雄縣亦規定，督導考核辦理方式以實地督訪為主，辦理實地督訪時應訂定督導考核計畫，詳列督導考核事項、時間、地點、人員編組、評分表及建議獎懲標準等，除特殊需要得辦理不預知督導考核外，應於督導考核前通知受考核機關。督導考核時分為受考核機關報告、綜合討論與實地查看等三部份實施，辦理時應著重督導考核事項相關資訊之瞭解、執行進度之追蹤、困難問題之發掘，及辦理績效之核對。督導考核完成後，考核單位應撰擬督導考核報告，分函受考核機關及有關單位參處，並追蹤其辦理情形。

4.3.2 違規停車拖吊業

台北市政府停管處自民國 89 年起乃以公開甄選委託評鑑單位，針對違規停車拖吊的民間業者辦理考核評鑑(詳圖 4.2)，目前由交通大學任維廉老師主持該項評鑑作業。該評鑑作業係為 1 年 3 期、每期約 3 個月，1 年內約 10 個月進行評鑑工作，另 2 個月則為評鑑準備作業期，採不定期、不定點抽驗方式調查受託民間業者的勤務執行狀況。考評結果將上網公佈結果，成績優劣並列入下次租用民間拖吊車甄選條件之一，且排名末 2 家廠商於下次甄選議約，將無優先挑選作業區之資格，而喪失較有利基之作業區域。

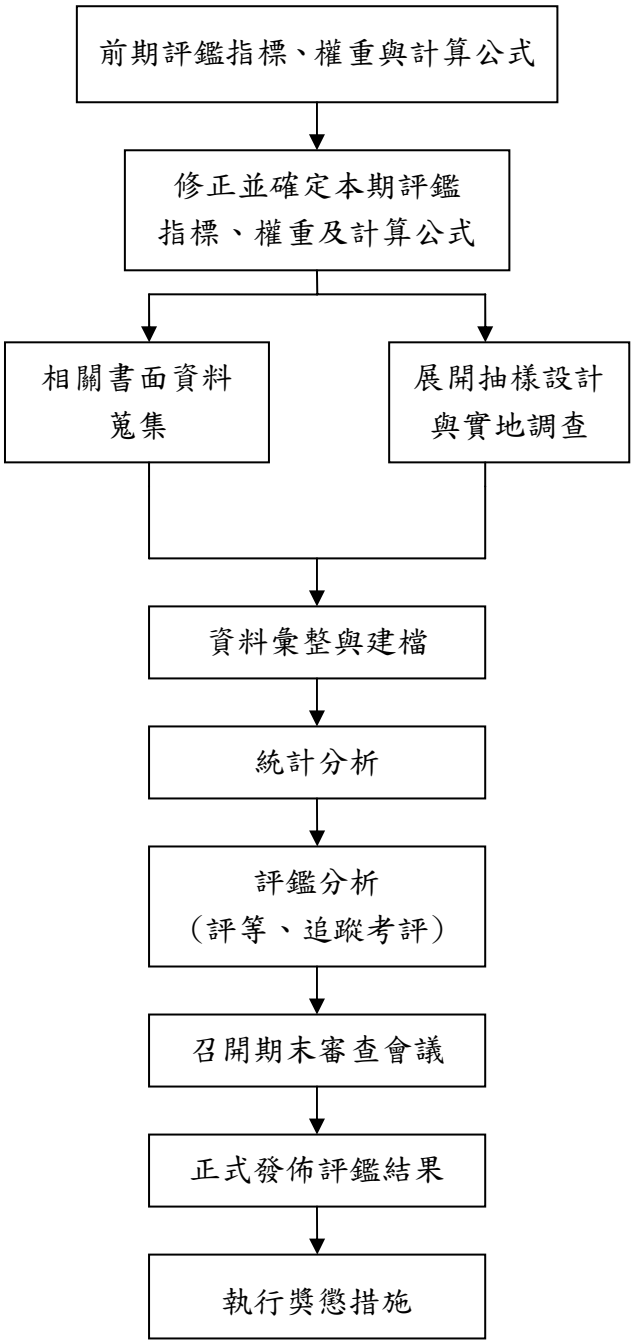


圖 4.2　台北市違規停車拖吊業執行評鑑流程

評鑑工作的流程為：由交通大學工作團隊先抽驗調查並將資料報告停管處四科，再由停管處協同交通大隊派員複查。其評分方式係採半途量尺法(half-life matrix)，各指標的分數等級差距為：優=10 分、良=5 分、普=2.5 分、差=1.25 分、劣=0 分。半途量尺法係期望以鼓勵方式讓各公司達到無缺點的地步，每個指標進步一個等級所得到的分數非等距的成長，而是倍數的增加，對於各家業者更有鼓勵的效果。但若該期各家公司被登記表現缺點的項目不多，此項評分方式較難表現出各公司之間的

差距。由於每家公司並非完美無缺，因此起始分數為 95 分，若有評鑑有優點即往上加分，反之則往下扣分。

另外，台北縣警察局與民間拖吊業者的合約規定，每記一點科以違約金 5,000 元整，經記點累計達 500 點者，台北縣警察局可以不經催告逕行終止合約，並沒收履約保金，拖吊業不得有異議。而台北縣警察局為了強化督導考核，加強督導違規停車拖吊工作，並針對執勤缺失進行檢討，於「台北縣警察局各拖吊(車)場拖吊執行計畫」中的督導作為及重點如下所示：

一.督導作為

(一) 拖吊績效管制：要求各拖吊業者將每日拖吊車輛之路段、時段及拖吊違規項目填記於拖吊績效管制表，另於工作紀錄詳實紀錄，拖吊場主任應每日審核舉發單存根聯、工作紀錄簿及拖吊績效管制表，如發現執勤同仁拖吊未依拖吊順序任意拖吊，應立即責令改正。各交通分隊長應每周至少審核拖吊績效表及舉發單存根聯兩次，分局業務組應每周審核一次，如發現缺失，立即要求改善。台北縣警察局交通隊每月督導審核各拖吊場拖吊績效一次。

(二) 警局循主官、督察、業務體系加強落實督導，督導優劣缺失並發督導通報予各分局要求改善：

1. 主官系統：局長、副局長、督察長機動時間擇地區督導。
2. 督察系統(專人督導)：由各駐區督察員專責督導所駐區分局之拖吊場，每月分上、下旬至少督導拖吊場乙次，督導表每月 3 日前送業務承辦人彙整。
3. 業務系統：隊長、副隊長、業務組長、業務承辦人組成，每月應至各拖吊場就拖吊業務及評核項目實施督導。

(三) 分局亦應依本計畫掣訂細部執行計畫循主官、督察、業務系統每月專責編排督導拖吊場，並應每月針對督導內容及拖吊工作提出檢討改善，另將督導規劃表每月 5 日前報台北縣警察局核備。

二.督導重點

(一) 執勤人員(含司機、技工)有無服裝儀容不整，並嚴禁嚼食檳榔。

(二) 拖吊場之勤務表務必依拖吊計畫編排，執勤人員未依勤務表編排執行拖吊者，帶班員警申誡乙次，臨時人員滿 3 次解僱；另執勤人員編排勤務時間內交通違規停車嚴重，執勤人員卻在場休息不外出拖吊者，申誡乙次。

(三) 檢查拖吊車之行車速率紀錄器，嚴禁行車過快或超速行駛等情事。

(四) 檢查拖吊績效管制表、舉發單存根、工作紀錄簿及各項簿冊，嚴禁就近拖吊或選擇性拖吊等情事。

(五) 核對已拖吊現場，查核拖吊現場有無未書寫場名、電話等情事。

(六) 追縱現場拖吊工作情形，嚴禁實施拖吊時車未上架或車已上架未駛入車道，車主到場(必須持有鑰匙及行照)不放車或放車卻不開立舉發單，如現場發現或民眾檢舉經查證屬實者，員警申誡乙次，臨時人員滿 3 次者解僱。

(七) 嚴禁執勤態度不佳，並嚴禁司機、技工與民眾發生糾紛，督導發現應立即責令改正。

(八) 嚴禁未有員警帶班情況下執行拖吊，如發現或民眾申訴經查證屬實者，嚴懲帶班員警及拖吊場主任。

(九) 夜間 10 點以後黃線停車不予拖吊，非重要幹道及重點違規嚴禁任意拖吊。

三.民間拖吊督導重點：民間場除依前列各項督導重點督導外，加強下列督導，並依台北縣警察局與民間場制定契約內容加強督導，違者記點並扣繳違約金：

(一) 對於違規停車車輛非經完成填寫「違反道路交通管理事件通知單」程序，不得執行拖吊。於開始執行拖吊上架中，如駕駛人已到場，尚未拖入車道，應即指揮停止拖吊，並請車主出示駕、行照，查核無誤後，交付違規人已填掣之「違反道路交通管理事件通知單」，責令違規人駛離。執行汽車拖吊時，倘違規車輛已拖入車道，則不得依被拖吊車輛駕駛人之請求而中途放車。

(二) 指揮執行拖吊時，應於被拖吊車輛車門四周貼封條，並於封條上書寫車號、日期、註明執勤人員編號。並拍照存證。

(三) 拖吊車應裝設速率記錄器，並遵守交通安全規則(違者記 1 點)。

(四) 從事拖吊及保管場工作人員，應服從依法執勤人員及台北縣警察局稽查人員之指揮督導，不得與民眾發生糾紛(違者記 2 點)。

(五) 拖吊公司應加強司機、技工及保管工作人員之管理，並嚴禁竊取車內財物、證件或涉及其他不法情事(違者記 20 點)。

(六) 依法執勤人員於拖吊車到達現場時，應即查驗拖吊車、司機及技工之識別證，並督促做好相關措施始執行拖吊(違者記 20 點)。

(七) 民間拖吊場應無償協助台北縣警察局處理交通事故及障礙車輛之排除，並同意依台北縣警察局之要求必要時協助處理廢棄車輛(違者記 1 點)。

(八) 民間拖吊場每年應定期或經台北縣警察局要求不定期召開僱用之司機、技工及相關從業人員舉辦專業講習及工作檢討會，並邀請台北縣警察局列席指導(違者記 10 點)。

(九) 民間拖吊場接受執勤警察指揮執行拖吊工作時，應在台北縣警察局規劃之拖吊責任區內之指定路段執行拖吊，非經專案指派，不得越區(違者記 20 點)。

而嘉義市違規停放車輛拖吊委託民間業者辦理之督導考核方式：

一.委託辦理後之監督管理：定期或不定期派員檢查受委託機關對委託經營之車輛保管、收據使用、控管、收費繳納等有關業務進行瞭解、考核，以作為爾後是否繼續委託之依據。

二.委託辦理實效：

(一) 可減少投入人力、車輛設備，並增加市庫收入。

(二) 可有效抑制駕駛人僥倖心理，導正停車觀念，對改善停車秩序極具正面效益。

4.3.3 汽車代檢業

汽車代檢業的督導考核項目及標準在公路總局所訂定的「汽車代檢廠作業規範」中的第 4 條至第 16 條，皆有詳細的規範。此外，「交通部公路總局各監理所站年度考核、評鑑汽車代檢廠執行要點」中明訂，交通部公路總局各監理所、站應成立「汽車代檢廠年度考核(初評)員會」(簡稱「考核委員會」)，各區監理所成立「汽車代檢廠年度評鑑(複評)委員會」(簡稱「評鑑委員會」)，於每年 8 月至 11 月期間，辦理轄區內代檢廠年度考核(初評)、評鑑(複評)事宜。年度代檢廠考核評鑑項目及分數，詳細如表 4.2 所示，此評分表保存 2 年。如表 4.3 所示，年度考核、評鑑結果為核定次年度委託汽車代檢廠辦理汽車定期檢驗，每條檢驗線每日代檢車額(包括日間檢驗、夜間檢驗、週六上午檢驗車輛數)之依據。

表 4.2　交通部公路總局各區監理所年度考核、評鑑汽車代檢廠評分表

代檢廠名稱	考評時間	考評總分	考評人員簽章
	年　月　日 時　分至　時　分		

考評項目	考評內容	配分	得分	小計	備註
一、基本設施(24 分)	1.檢驗廠面積(含停車場規劃及其他利用)	12			1.甲種或面積 1600 平方公尺以上得 10 分、乙種或面積 544~1600 平方公尺得 7 分、加油站附設(不論面積)得 4 分，停車場規劃及其他利用 2 分。 2.每項 1.5 分。 3.每項 1.5 分。
	2.車輛檢驗動線、標誌、標線、檢驗合格標準說明牌	6			
	3.檢驗廠之通風、照明、安全、衛生設備	6			
二、檢驗設備(16 分)	1.各項檢驗儀器設備之保養、校正及紀錄	8			1.每月有保養及詳實紀錄者 4 分，年度內有校正及詳實紀錄者 4 分。 2.所有儀器未逾 5 年者 5 分，5~8 年 4 分，8 年以上 3 分。 3.所有電腦及螢幕未逾 4 年者 3 分，4~6 年 2 分，6 年以上 1 分。
	2.各項檢驗儀器設備使用年限及汰舊換新情形	5			
	3.電腦及螢幕使用年限及汰舊換新情形	3			
三、檢驗資料(12 分)	1.檢驗合格率、覆驗率是否合理、檢驗數據是否合理	5			1.檢驗合格率、覆驗率 2 分，檢驗數據 3 分。 2.資料保存 1.5 分、檔案管理 1.5 分。 3.抽查 4 日檢驗紀錄表，倘符合規定者每日 1 分。
	2.檢驗資料保存及檔案管理	3			
	3.檢驗紀錄表登載是否符合、登檢手續是否完備	4			
四、防弊措施(15 分)	1.全程數位錄影設備之畫面解析度、每秒張數、隨機讀取方式、攝錄資料備份、保存 1 年半之功能	10			1.全程數位錄影每項各 2 分。 2.軸重計、煞車試驗、前輪側滑、汽油車排氣檢驗及柴油車排煙檢驗、電腦有防弊者各 1 分。
	2.各項檢驗之防弊措施	5			
五、服務品質(35 分)	1 人員服裝儀容(含制服、識別證)、服務態度(含值班名牌、檢驗時間標示牌、監理機關認可之得獎證明)	5			1.服裝儀容 2 分、服務態度 3 分。 2.預備檢驗員平均每線 1 人者得 3 分。 3.年度內每人參加研習 8 小時以下者 0 分、8 小時至 12 小時 1 分、12 小時至 16 小時 2 分、16 小時以上者 3 分。 4.代換行照 8 分、無作廢收據 4 分(滿 2 張扣 0.1 分並以此類推)。
	2.預備檢驗員	6			
	3.檢驗員之訓練、進修	9			
	4.代換行照、無作廢收據	12			
	5.內部福利(自強活動、康樂活動)	3			
六、其他項目(18 分)	1.創新、提升形象及具績效作法	2			1.創新 2 分。 2.從事汽車修理，視考核狀況給分。 3.年資 0~2 年：1 分、2~4 年：2 分、4~6 年：3 分、6~8 年：4 分、8~10 年：5 分、10~12 年：6 分、12~14 年：7 分、14 年以上：8 分。
	2.從事汽車修理(無不法情事)	8			
	3.經營代檢年資	8			
七、總評					

資料來源：交通部公路總局各監理所站年度考核、評鑑汽車代檢廠執行要點[2005]。

表 4.3　汽車代檢廠年度代檢車額表

等級	評分 (滿分 120 分)	週一至週五檢驗車額		週六上午檢驗車額
		日間	夜間	
優等	100 分以上	100 輛	20 輛	50 輛
甲等	95~99.9	95 輛	20 輛	48 輛
	90~94.9	90 輛		45 輛
	85~89.9	85 輛		43 輛
	80~84.9	80 輛		40 輛
乙等	75~79.9	75 輛	20 輛	38 輛
	70~74.9	70 輛		35 輛
	65~69.9	65 輛		33 輛
	60~64.9	60 輛		30 輛
丙等	59.9 分以下	40 輛	0 輛	0 輛(具代換行照之代檢廠不在此限，可申請辦理 20 輛)

資料來源：交通部公路總局各監理所站年度考核、評鑑汽車代檢廠執行要點[2005]。

「交通部公路總局各監理所站年度考核、評鑑汽車代檢廠執行要點」第 3 條規定，汽車代檢廠的年度考核評鑑分為二階段辦理，第一階段由各所、站各自成立「考核委員會」就轄區內代檢廠進行初評；第二階段由各區監理所成立「評鑑委員會」，並就第一階段之初評成績進行複核或複評事宜，各委員會組成如表 4.4 所示。

表 4.4　汽車代檢廠考核委員會與評鑑委員會組成表

考核委員會 (由各所、站聘請 5 至 7 人組成)	評鑑委員會 (由各區監理所聘請 7 至 9 人組成)
1. 各監理所(站)長或副所(站)長其中 1 人為委員兼召集人。 2. 本轄監理所(站)主管課課長(主管股股長)為當然委員。 3. 地區代檢聯誼會或代檢協會代表 1 至 2 人。 4. 監理所、站資訊及技術人員 2 至 3 人。	1. 各區監理所所長、技術副所長擔任委員兼召集人、副召集人。 2. 各區監理所 1 至 2 人(含主管課課長)。 3. 代檢協會代表 2 人。 4. 學者專家至少 2 人(須 1 位為車輛專業，1 位交通運輸領域之學者專家)，必要時得邀請上級或外單位 1 人。

資料來源：本研究整理自「交通部公路總局各監理所站年度考核、評鑑汽車代檢廠執行要點」[2005]。

為落實執行汽車委託檢驗實施辦法之規定，並督導各區監理所、站及民間代檢廠確實辦理汽車檢驗事宜，以維護檢驗品質並促進行車安全，因而產生「交通部公路總局轄管監理所站及代檢廠實施汽車檢驗督導考核方案」。此方案實施對象為公路總局各區監理所、站及其委託辦理車輛定期檢驗之代檢廠商，其實施方式可分為以下 5 點：

一.由交通部公路總局督導各區監理所，且不定期赴各區監理所、站及代檢廠商抽查，並複查各所、站執行情形。

二.由各所督導轄站，且不定期赴各轄站及其轄管代檢廠商抽查，並複查各轄站執行情形。

三.由各所副所長、各站副站長每月不定期抽查所屬單位檢驗車輛情形 1 至 3 次，必要時得臨時抽查。

四.各所、站每月不定期抽查考核轄區內代檢廠(或交互抽查)每家 1 至 3 次；另各所每季抽查轄站所屬代檢廠 2 家以上各乙次，必要時得臨時抽查。

五.抽查表如表 4.5 所示，抽查表至少保存 1 年半，必要時得延長之。

「交通部公路總局轄管監理所站及代檢廠實施汽車檢驗督導考核方案」亦明訂抽查後的獎懲方式，共分為 2 點：

一.各區監理所、站經抽查結果績優者提報表揚，如未符合規定者函請限期改善。若有違失者，除應依公務員相關獎懲規定辦理外，對情節較重者並應調整其工作。

二.民間代檢廠商經抽查結果如未符合規定者，依「汽車委託檢驗實施辦法」、「汽車檢驗員汽車駕駛考驗員檢定及管理辦法」及「代檢廠數位管理稽核作業要點」規定辦理。如抽查結果績優者，提報表揚。代檢廠涉有違法情事者，移送法辦。

表 4.5　交通部公路總局各區監理所站代檢廠考評(抽查)紀錄表

受檢單位名稱	考評(抽查)時間	考評(抽查)人員		受檢單位代表
		帶隊人員		
		技術人員		

抽查項目	抽查內容	是否符合		抽查異常具體事實
		是	否	
一.人員、場地、標誌、標線簽證	人員及其證照是否符合規定。			
	檢驗合格標準說明牌、待檢停車位、標誌標線是否符合規定。			
	檢驗場地流程、秩序、整潔。			
	檢驗數量、紀錄表登載是否符合、登檢簽證手續是否完備。			
二.儀器及檢驗	儀器檢測是否正常操作。			
	檢驗儀器功能是否正常。			
	引擎(車身)號碼、目測項目等檢驗、登載是否確實。			
	受理檢驗時間是否未違反合約規定。			
三.電腦設備及功能	電腦系統、日期、時間是否正常。			
	電腦功能是否正常、且不影響測試值。			
	檢驗結果列印數值與儀器錶頭數值是否相符。			
四.防弊措施	全程數位錄影設備及錄影資料(儲存光碟)查核。			
	檢驗設備防弊設施。			
五.規費、燃料費及逾檢罰款	規費、罰鍰是否依規定收繳。			
	作廢收據查核。			
	燃料費是否繳清再行檢驗。			
六.檢驗測試值比對	同一部車檢驗測試值重複性比對。			
七.車檢儀器、錄影資料及之查核及檢驗員、技工及員工之管理	車檢儀器及錄影資料每日自行查核之紀錄是否落實。			
	儀器校正、保養紀錄登載是否確實。			
	檢驗員、技工出勤情形每日登記簿記載是否確實。			
	服務態度及管理。			
八.代換行照業務	是否有違法向車主額外收費情事。			
	是否依規定收取監理規費並掣給收據。			
	是否有曾發生糾紛或爭執。			
	是否依換發行車執照作業規定辦理。			
	報表登記是否確實。			
	人員異動是否依規定辦理。			
	存放空白行車執照數量是否相符。			
	是否對車主資料善盡保密之責。			
	是否因處理車籍電腦作業致產生電腦病毒之情事。			
	是否有違反其他規定。			
九.其他				

車管課(股)處理意見及課(股)長、承辦、抽查人員簽章	相關課室(股)會章	副所(站)長簽章	所(站)長簽章

資料來源：交通部公路總局[2006]。

4.4 受委託機構評鑑不佳之退場機制

當政府委外業務的受委託民間業者經考核評鑑營運表現不佳時，應給予該機構限期改善的警示及最終的淘汰劣者換新者的機會，以確保政府提供給民眾優良的服務品質，因而一個可讓表現不佳的受委託民間業者的退場機制相當重要。

目前政府委外業務的公有停車場及違規停車拖吊，有關受託民間業者評鑑不佳的退場機制多在雙方簽訂的合約中載明，但在汽車代檢廠及民營駕訓班方面，則僅若民間業者有違法情事發生時將其移送法辦，並無較嚴謹的因營運與服務表現不佳的淘汰辦法。

一.公有路外停車場

在公有停車場方面，以台北市為例，依據市政府與民間業者所訂定之合約規定，第 23 條規定乙方有下列情形之一，經甲方通知限期改善而未於期限內改善完成者，甲方得終止契約，並停止乙方參加甲方所辦之停車場委託經營管理投標權利 1 年，乙方之履約保證金及已繳權利金不予發還。

(一) 違反政府有關法令或政策者。

(二) 因維護不良或經營管理不善，如繼續營運，足以影響公共安全或停車供需秩序者。

(三) 違反本契約之約定者。

且若民間業者有違反同一項規定超過 3 次者，市政府可不再通知改善逕自終止契約。又，民間業者在合約內所罰之違約金累計超過合約總價款 20%的上限時，市政府亦得終止契約。由此可知，當民間業者營運與服務品質不佳時，能有一退場機制，要求其退出營運作業，讓市政府能再尋其他較優廠商接續辦理相關業務。

二.違規停車拖吊業

在違規停車拖吊業方面，以台北市政府與汽車拖吊業者所簽訂的合約為例，民間業者須遵循市政府的相關規定，並提供良好服務品質。依合約第 4、19、27、30 條等之規定，若民間業者有違反合約的規定者，應在期限內改善之，否則市政府可依約終止契約。其主要的規定為：民間業者不得任意增減拖吊車輛；廠商所代收之移置費、保管費與違規停車罰鍰若未依規定繳回，未依限期改善者廠商應賠償，市政府亦將終止合約；違反相關規定達 3 次者，市政府得終止合約；廠商與所屬人員舞

弊或觸法遭刑事法令起訴時，市政府得終止合約等。民間業者應依雙方所簽訂之合約行事並提供完善的拖吊服務品質，當營運與服務品質不佳時，市政府有權依合約終止委外業務，而有讓不良民間業者的退場機制。

4.5 小結

由前述政府委外業務之考核評鑑管理與退場機制的探討，可知針對政府業務委託民間業者辦理時，應有適當的考評制度與退場機制，可確保民間業者謹慎務實的辦理相關業務，且提供民眾良好的服務品質。針對前述之政府委外業務辦理情形，彙整以下重點：

一.邀請公正第三者參與評鑑

為落實考核評鑑作業而非流於形式，公開甄選評鑑委員團體或邀請公正第三者如專家學者等參與評鑑工作相當重要。

二.以二階段方式進行考核評鑑

通常以二階段方式(初評、複評)進行考核評鑑，以及定期考核與不定期考核，讓民間業者隨時保持警惕，維持優良服務品質。

三.有違規不良處應立即要求民間業者限期改善

在考核評鑑過程中，一經發現民間業者有違規不良處，應立即要求民間限期改善，通常給予業者兩次改善機會，若第 3 次仍未改善時即予以處罰或甚至終止雙方合作事宜。

四.民間業者營運表現與服務品質不佳時，應終止合作委託事宜

當民間業者營運表現與服務品質不佳時，且違規次數超過規定或違規情節重大時，應終止與民間業者的合作委託事宜，另尋其他較優廠商提供新服務。

第五章　現行道路安全講習之實施成效探討

道路交通安全講習對駕駛人而言，不僅是法規上所顯示的處罰象徵而已，在教育訓練方面亦有相當的意義，其主要功能為改善違規或高風險駕駛人的駕駛行為，提升駕駛人風險意識，進而減少交通意外事故發生的機率，塑造整體社會的優良駕駛文化。故透過道安講習的再教育機會，對駕駛人產生的影響，實值得深入分析。

本章分為四節，針對現行道路安全講習的實施成效進行初步分析，5.1 節針對國內外道路交通安全講習之實施成效進行相關文獻探討，5.2 訂定成效評估方法，以做為未來道安講習委外機構執行成效評估的依據。5.3 節設計受講習人員的調查問卷，做為未來委外機構定期評估受講習人員講習成效的依據，5.4 節為設計問卷試調結果的分析。

5.1 道安講習之實施成效分析文獻回顧

5.1.1 受訓者問卷調查設計與執行文獻回顧

張新立等人[2001]為評量目前道安講習課程之成效，以目前道安講習課程的教學範圍，作為問卷設計的基礎架構。其所設計的問卷內容主要分為四大部份，其中行為態度量表與風險感認量表為此份問卷最重要的部份，詳細問卷題項如表 5.1 與表 5.2 所示。

一.學員社經屬性：包括性別、年齡、血型、職業、教育程度、2 年內違規經驗、違規類型、違規時使用的交通工具類型、每年平均行駛里程數、過去 1 年平均肇事數等資訊。
二.行為態度量表：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的行為態度量表。
三.風險感認量表：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的行為風險感認量表。
四.未來行為意向量表：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。

此份問卷調查方式是針對參加講習課程的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進行問卷調查，且在參與講習課程後隨即進行施測的調查工作。調查過程以事前問卷發放與回收最易遭遇困難。事後問卷之調查則是由研究人員或由監理單位人員協助在偏遠縣市的

講習課程結束後，以約 20 分鐘時間填寫完畢。

表 5.1　態度調查指標問項量表

因子	問卷指標問項
駕駛道德因子	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。
交通法令因子	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。
車輛保養因子	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。
肇事預防因子	19.騎機車到巷子口買東西，仍應戴安全帽。
	20.汽車加裝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。
安全駕駛因子	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。

資料來源：本研究整理自張新立等人[2001]。

表 5.2　風險感認調查指標問項量表

因子	問卷指標問項
駕駛道德因子	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。
車輛保養因子	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。
交通法令因子	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。
肇事預防因子	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.汽車加裝氣囊。
	23.在上路前不檢查車輛。
安全駕駛因子	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。

資料來源：本研究整理自張新立等人[2001]。

而楊登斌[1999]在「道安講習實施成效之研究」中的調查問卷是分為汽車、機車及酒後駕車三大類，其基本架構完全相同。調查對象為參加汽車、機車或酒後駕車違規道安講習的駕駛人。問卷設計在結構上主要包括 3 個部份，分述如下：

一.受訪者基本資料

此部份是調查各受訪者的基本社會經濟資料，包括年齡、性別、職業類別及教育程度等資料，以瞭解參加道安講習者的社經特性。主要目的乃藉由交叉分析了解各類不同特性的駕駛人，在看法上是否有所不同，以提供政府相關單位參考。

二.道安講習相關問題

道安講習相關問題主要包括 9 大部份，分別為受訪者對講習項目與功能的認知、參加講習的次數與種類、參加講習原因與項目的認知、違規時對道安講習的認知、違規的原因、對道安講習實施情況的滿意程度、參加講習的助益程度、對交通違規行為處罰方式的感受程度、道安講習的功能定位。

三.開放式建言

此部份為受訪者對道安講習制度與實施成效及其他建議事項的開放式意見。

楊登斌[1999]採用親自送達問卷的調查形式，並配合台北市監理處道路交通安全講習班的開課情形，進行問卷調查以取得問卷資料。研究中採隨機抽樣法，分別依汽車、機車、酒後駕車各班別參加講習人數的多寡，採全班全抽樣的方式決定其調查份數。

江澍人[2004]在「道路交通安全講習對違規駕駛人行為影響之研究—以基隆監理站個案為例」中，將調查問卷分為講習實施前與講習實施後 2 份，講習前問卷分行為態度及常識認知 2 部份，針對講習課程交通法令、駕駛道德、車輛保養及肇事預防四大課程主題範圍設計 20 題行為態度和 10 題駕駛人的安全認知題目，詳細問項如表 5.3 所示。而講習後問卷在結構上包括 4 個部份，前 2 部份與講習前問卷相同，另外 2 部份包括受訪者基本資料及交通安全教育成效評估，簡述如下：

一.受訪者基本資料

此部份係調查各受訪者的基本屬性資料，包括年齡、性別、婚姻狀況、職業類別、教育程度、駕照種類、參加講習的次數及參加講習原因等資料，以了解參加道安講習者本身的社經特性。

二.交通安全教育成效評估

交通安全教育成效評估主要分為 3 部份：對道安講習實施情況的滿意程度、參加講習的助益程度、對道安講習制度與實施成效及其他建議事項的開放式意見。

表 5.3　行為態度及常識認知量表

問項類別	問項內容
交通法令	1.受永久吊銷駕照之處分者，不得再參加駕照考驗。
	2.汽車駕照被吊銷尚未屆滿報考期限者，不得再參加駕照考驗。
	3.學習駕駛證不可以學習駕駛大客車。
	4.交叉路口無號誌，且兩路均為幹線或支線，左方車應讓右方車。
	5.酒後駕車若吐氣濃度超過 0.55 毫克，除行政罰外要移送法辦。
駕駛道德	1.晚上駕車在會車時，應使用近光燈。
	2.遇到前有慢車阻擋時，鳴喇叭警告是很不道德的。
	3.疲勞對開車有很大的影響。
	4.不可向穿越馬路的行人按鳴喇叭。
	5.在路邊購物臨時併排停車是不對的。
車輛保養	1.引擎太熱時，不可立即打開水箱蓋。
	2.在高速公路上塞車時禁止倒車。
	3.遇車底有漏水或漏油現象應速洽修理廠維修。
	4.安全帶壞了無法使用，對行車安全有影響。
	5.輪胎氣壓不足時，易造成輪胎兩側磨損。
肇事預防	1.超速行駛時，會使人的視野縮小、視力衰退。
	2.車輛拋錨在平交道時，應趕緊按緊急按鈕並逃生。
	3.行車速率愈高其反應距離愈長。
	4.禁止左轉路段，不得迴車。
	5.反應距離加煞車距離，就是停車距離。
常識認知	1.您知道辦理各項監理登記或異動時應繳清未結之違規罰款。
	2.您知道強行闖越鐵路平交道之處罰是罰鍰並記違規數三點。
	3.酒後駕車酒精濃度超過規定被當場移置車輛，其罰鍰不可以易處吊扣。
	4.您知道行駛高速公路不遵守管制規定之處罰是罰鍰並記違規點數一點。
	5.酒醉駕車行經行人穿越道不讓行人優先而致人傷亡加重其刑二分之一。
	6.您知道駕車闖紅燈除罰鍰外並記違規點數三點。
	7.您知道在市區交通頻繁之道路不可鳴喇叭或超車。
	8.您知道汽車駕駛人駕車連續駕駛不可超過八小時。
	9.您知道汽車駕駛人在道路上蛇行除罰鍰外尚需參加道路交通安全講習。
	10.駕駛人經測試其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克即應受罰。

資料來源：本研究修改自江澍人[2004]。

江澍人[2004]採用講習前後由參加者填答問卷以取得問卷資料。為避免民眾受到講師的影響，會因為說出真實感受而困窘，或試圖建立正面的印象而失去填答的真實性，因此為民眾作前後測的工作完全由行政人員負責，講師不參與，以確保該研究問卷調查資料的可靠性。

交通部公路總局台中區監理所在民國 92 年委託世新大學民意調查研究中心，執行一項全國性的道安講習績效調查分析計畫。該調查的主要目的是瞭解道安講習實施的成效與相關人士的看法和建議，希望能夠發揮道路交通安全講習對駕駛人進行再教育的功能，並減少交通違規情形和未滿

十八歲青少年無照駕駛的行為發生。

一.調查對象

該研究將調查對象分為一般道安講習駕駛人、未滿十八歲青少年及其家長或監護人、一般持有汽機車駕照的駕駛人、公路主管機門及警察機關、講師、與承辦人等 6 種。

二.調查方法

依據調查對象的不同，該研究將調查方式分為實地面訪、郵寄訪問與電話訪問三種。實地面訪分台北市、高雄市、北部、中部、南部與東部(含離島)6 地區，派遣訪員至有開設道安講習的監理所站，對三類參加講習學員、講師與承辦人，進行實地訪問調查。共計訪問 3,411 位參加道安講習的一般道安講習駕駛人、709 位參加道安講習之無照駕駛青少年及 701 位家長或監護人。對道安講習承辦人及講師共 134 位進行訪問調查，並於調查期間結束後針對未達有效問卷配額數的道安講習班進行授課講師的郵寄或電話訪問，以達到每道安講習班 5 份的有效問卷數。郵寄訪問則將問卷郵寄至各縣市公路主管機關及警察機關，對有接觸道路交通安全講習或道路交通安全教育宣導相關業務的人員進行郵訪。各縣市取得有效問卷 4 份，實際取得有效問卷共 100 份。電話訪問則是依據電腦輔助系統抽樣的電話號碼，以口語方式電話詢問全國 25 個縣市持有汽機車駕照駕駛人的意見，共計訪問 427 位受訪者。

三.調查結果

(一) 對道安講習執行滿意度

參加講習學員中，對講習整體滿意程度、當日講師滿意度和當日提供教材內容充足度的滿意度最高者，皆是一般道安講習駕駛人受訪者，其次是家長或監護人受訪者，最低的是青少年受訪者。講師及承辦人受訪者認為當日出席學員全部都有認真聽講的有 15.7%，認為當日出席學員大部份有認真聽講的有 67.2%。

(二) 對道安講習執行期望

參加講習學員受訪者覺得道安講習對其幫助，皆以「瞭解新的知識」佔最高比例。希望從道安講習獲得的資訊前 3 名為「交通法令」、「肇事預防與處理及法律責任」和「駕駛道德」，未滿 18 歲青少年受訪者和家長或監護人受訪者希望獲得的資訊中，增加了「青少年交通行為之探討」1 項。而「肇事預防與處理及法律責任」、「交通法令」和「安全防衛駕駛」是講師及承辦人受訪者覺得最受學員歡迎的講習課目前 3 名。

參加講習學員受訪者希望道安講習課使用的上課方式皆以「播放動態影片」為最高。一般道安講習駕駛人受訪者中，年齡越輕的受訪者大都希望用「播放動態影片」上課。年齡較高的受訪者希望的上課方式大都為「講師演講」。有 65.4%的講師及承辦人受訪者認為「增加動態影片教學」可有效提升學員學習效果，有 54.1%的受訪者認為「邀請名人拍攝道安宣導教材(平面、影、音)」可有效提升學員學習效果。

對於講習時間長短的建議，部份學員(尤其是青少年)、講師及承辦人認為半天的講習時間過長，希望能縮短時間。在一般道安講習駕駛人受訪者中，希望道安講習安排時段以「週一~五的下午」最高，佔 28.1%。未滿 18 歲青少年和家長或監護人受訪者則以「週六、日下午」百分比例最高，分別佔其類別中的 26.1%與 26.8%。

(三) 對道安講習的看法

認為道路交通安全講習能有效增進民眾之道路交通安全知識者，以講師或承辦人的比例最高(佔 82.1%)，其次為電話受訪駕駛人(佔 67.9%)、家長或監護人(佔 67.6%)、公路主管機關及警察機關(佔 63.0%)、一般道安講習駕駛人(佔 57.8%)，和未滿 18 歲青少年(佔 37.7%)。講師及承辦人受訪者認為道路交通安全講習對改善交通秩序的幫助有效和對特定違規行為之行為人施以道安講習，能有效嚇止特定違規行為人再犯的比例，都較公路主管機關及警察機關受訪者高。

對強制家長陪同出席條款的看法中，覺得強制家長陪同出席道安講習對減少未成年無照駕駛的影響情形，以家長或監護人受訪者最樂觀，其次為電話受訪駕駛人受訪者，未滿 18 歲青少年覺得會減少的比例則最低。電話受訪駕駛人受訪者認為未滿 18 歲無照駕駛應該強制家長陪同出席道安講習的比例有 68.9%，其次是家長或監護人受訪者，佔 58.1%，未滿 18 歲青少年贊成比例最低，僅佔 31.9%。

(四) 參加講習學員違規原因及背景

電話受訪駕駛人與一般道安講習駕駛人認為一般駕駛人會違反交通規則主因前二名都是「趕時間」和「一時大意疏忽」。對於青少年違規的主要原因，青少年和家長的回答不同，青少年回答是以「覺得只要會開、騎車沒駕照也沒關係」佔 23.3%最高。家長回答則是「公車路線沒經過他要去的地方」佔 25.2%最高。有 58.3%因「酒後駕車」違規事項而參加道安講習的受訪者認為違規的主因是「一時大意疏忽」，佔最高比例。因「酒後駕車」違規事項而參加道安講習的受訪者，受訪前曾參加過道安講習的比例有 27.8%，比其他違規事項類別受訪者高。對青少年違規當時的去處青少年與

家長或監護人回答類似，皆以買東西、工作或辦事地點和學校佔前三名。有 58.5%的家長或監護人受訪者和 49.2%的未滿 18 歲青少年受訪者，回答青少年違規當時駕駛的是家人的車。

一般道安講習駕駛人受訪者在收到違規通知單前，有 79.0%的受訪者知道該項行為是違規的。一般道安講習駕駛人受訪者在收到違規通知單前，已經知道該項違規除罰鍰外還要參加道安講習的比例有 46.6%，未滿 18 歲青少年受訪者已知的比例有 64.7%。家長或監護人受訪者在收到違規通知單前，有 67.6%的受訪者已經知道該項違規除罰鍰外，家長或監護人要陪同參加道安講習。因「酒後駕車」違規事項而參加道安講習的受訪者，在收到違規通知單前已知當時的行為是違規的比例有 85.1%，而在收到違規通知單前已經知道該項違規除罰鍰外還要參加講習的比例有 54.2%。不知當時的行為是違規的比例最高者，為選擇「其他」的受訪者，有 37.2%，其次為「行經鐵路平交道不依規定者」有 35.3%。其他類別違規事項受訪者不知道的比例皆在五成以上。此外，24.9%的一般道安講習駕駛人受訪者、14.4%的未滿 18 歲青少年受訪者、17.7%的電話受訪駕駛人受訪者在受訪前曾參加過道安講習。有 47.4%曾參加過道安講習的未滿 18 歲青少年受訪者前一次參加道安講習距受訪當日不到 3 個月。

(五) 對道安講習的建議

講師及承辦人受訪者中，在準備教學教材上需要協助事項中，74.8%回答「講授課目相關專業進修」，64.4%回答「提供適合講授課目的宣導影片」，59.8%回答「提供講習相關的統計資訊(肇事率等)與研究報告」，52.7%回答「教學技巧訓練」，51.5%回答「有統一編修的教材」，35.9%回答「演講技巧訓練」。

公路主管機關及警察機關受訪者認為應加強民眾用路常識，優先編撰製作之交通安全知識或觀念教材或影片主題，前三排名依優先順序為「路權」、「駕駛道德」和「交通法規」。講師及承辦人受訪者認為配合教學需要，應由交通主管機關配合，優先提供之教學影片主題，前三排名依優先順序為「安全防衛駕駛與事故處理」、「車禍肇事案例分析」、「新修訂之交通法令條文」。

此外，42.0%的公路主管機關及警察機關受訪者和 23.1%的講師及承辦人受訪者，認為除目前需要參加道安講習的違規事項外，還有其他違規行為應列入道安講習的對象。有填寫意見的 38 位公路主管機關及警察機關受訪者和 28 位講師及承辦人受訪者中，分別有 20 位和 10 位認為「闖紅燈」應列入道安講習處罰對象。

5.1.2 實施成效分析文獻回顧

雖然國內探討道路安全講習之實施成效的文獻相當有限，張新立等人[2001]透過道安講習的教育程序評估、道安講習的教學成果評估及對交通安全改善的績效評估，完整地檢討我國道路交通安全講習制度的實施成效，探索現行道安講習制度的缺失。本研究簡要地將張新立等人[2001]對於道路安全講習之實施成效評估的結果整理如下：

一.道安講習之教育程序評估

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，藉以了解道安講習的目標、講習的內容與課程規劃、施教對象、組織型態、教師資源、及其他相關的執行作業等。訪談所收集的教育程序評鑑資料，經分類整理如表 5.4 所示。

表 5.4　道安講習教育程序評估結果一覽表

評估項目	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	電腦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。

資料來源：張新立等人[2001]。

二.道安講習之教學成果評估

張新立等人[2001]根據行為改變理論架構，以違規者對交通安全的態度、風險感認與行為意向作為評估項目。研究結果發現：

(一) 道安講習對於違規駕駛人的行為態度及風險感認確實有影響，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。

(二) 講師的學歷與性別對於違規駕駛人學習成效上並無顯著的影響。但在講師年齡方面，其對於駕駛人在學習上有影響。且若提升講師的授課技巧、教材內容、品質等，亦有助於道安講習學習成效的提升。

(三) 學員的年齡、職業對於教學成效較無差異，但在學員性別、教育程度及違規類型方面，對於學員學習成效有影響，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。另外研究發現多數學員對於道安講習有負面的看法，但對於其學習成效並未造成影響。

(四) 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的影響分析方面，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。研究發現台北市近 8 小時的酒後駕車違規講習學習效果較一般 3 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的講習內容及時間上的安排。

三.交通安全改善之績效評估

張新立等人[2001]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，是否有助於改善道路交通安全，減少酒後駕車肇事。在此部份是以事前事後比較方法(before/after studies method)來進行道安講習安全改善評估。研究結果發現，「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，另外對於「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。

另外，楊登斌[1999]為瞭解道安講習實施成效，透過電腦歷史檔案資料查詢，抽樣追蹤參加講習後駕駛人違規狀況。經查排定講習當日是否參加講習是隨機的，亦即參加講習者是可以自行決定是否參加排定當日的講習，或另外安排適當的時間，因此分別依汽車、機車、酒後駕車各班別採全班全抽樣方式。研究結果發現違規道安講習對於抑制駕駛人違規再犯有相當程度的效果，尤其是對於違規必須講習的條款更顯著，如第 35 條(酒後駕車、拒絕酒精濃度測試等)及第 53 條(闖越紅燈)等重大違規計 3 點者。

而 Gebers[1995]曾於西元 1991 年至 1992 年針對加州境內各道安講習學校(Traffic Violator School, TVS)學員進行調查，以不同經營型態之 TVS

做區隔，分析不同學員在不同 TVS 接受講習前後，其交通知識、駕駛態度與講習後的違規肇事情況是否有顯著差異。研究發現：

一.不論參加的 TVS 經營型態為何，學員在講習後的交通知識與駕駛態度均會有顯著的成長，雖然成長的幅度不大，但顯示道路安全講習在駕駛人的知識與態度上都有正面的助益。因此若能提供持續性交通安全教育，必然可以讓駕駛人在交通知識與駕駛態度上有更明顯的提升。

二.透過講習課程而在交通知識方面有顯著進步的駕駛者，其後續一年內的違規記錄有顯著減少，但肇事記錄卻沒有同時降低，探究其原因可能是違規與否，受駕駛人主控權較高，因此駕駛人的交通知識增加即可降低違規記錄；但肇事記錄卻相對受其他因素影響較大，決定於駕駛人和週遭環境之互動，非駕駛人能獨力掌控，因此，雖然在短期間交通安全講習能矯正駕駛行為，降低違規事件，但講習更重要的意義在於整體社會透過長期的交通安全教育所塑造的交通安全文化，能夠有效降低社會行車風險，確保大眾生命財產安全。

此外，Stephen Michael[2004]曾利用美國亞歷桑那州的交通違規與道安講習學校資料，檢視參加學員是否能降低其往後的違規記錄。研究中將違規區分為二組，其中一組為違規次數過多而被法院裁定需參加講習者，雖然他們可以選擇以吊扣駕照取代參加講習，但研究中將此組駕駛人全部歸類高駕駛風險者；而另一組則為未被裁定參加課程的違規駕駛人，在研究中則視為低風險駕駛者，由資料中發現：

一.參加道安講習的駕駛人其往後 18 個月內的違規率較沒參加者為低，顯視參加交通安全講習確有達到減少違規次數的效果。

二.研究中也對參加講習和選擇吊扣駕照的駕駛人進行分析，發現二群組的駕駛人其年齡分配並無顯著差異，顯示年齡並非駕駛人選擇參加講習或吊扣駕照的決定性因子。

三.在對裁定參加講習者做各年齡層中的性別分析時，發現在 50 歲以上的駕駛人選擇參加交通安全講習者的比例顯著高於選擇吊扣駕照者。

四.不論是裁定參加講習的駕駛人或是未裁定參加講習的駕駛人，其再度違規的年齡的比例均顯著集中在 19 歲至 29 歲此區塊，雖然背後的真正的原因仍待釐清，但有相當大的可能性在於此年齡層的駕駛人由於剛取得駕照不久，對於法規或駕駛技巧不熟稔，因此，有必要提供特別的講習，協助其降低駕駛風險。

江澍人[2005]亦特別針對道路安全講習中講師授課方式與講習成效做深入研究，他將講師授課方式區分為善用輔助道具、強調教學互動且跳脫既有教學方法的「創意教學」，與照本宣科、上課枯燥乏味的「傳統教學」做比較，研究結果為：

一.接受創意教學的學員較接受傳統教學的學員有較高的滿意度。
二.在學習成效方面顯示，接受創意教學的學員較接受傳統教學的學員有較佳的常識認知。
三.在行為態度上發現，接受創意教學的學員較接受傳統教學的學員有較好的學習成效。

因此，可發現駕駛人若接受了創意式教學的交通安全講習，不但會較一般傳統講習有更高的滿意度，且在駕駛的行為態度和常識認知上的進步也顯著地高於接受傳統教學的駕駛人。所以我們可以發現學員的滿意度和講習的成效是息息相關的，因此，我們不單只從講師的教學方式迎合學員的需求，更應該從整體的觀點規劃道安講習課程，依據不同型態駕駛人，分別訂定統一的課程綱要，不但使講師在編寫教案時能有所依據，也可以使不同型態駕駛人達到改善駕駛行為，達到教育的目的。

謝文淵與黃國平[1999]認為交通安全教育屬於觀念的行銷，其標的為交通安全的相關知識。藉由行銷的手段使交通安全的觀念能深植每個人的心中，以完成宣導交通安全政策的目標，因此我們更應當重視參與講習學員的感受，使其在講習過程中的滿意度極大化，達到觀念行銷的目的。

經由上述文獻探討與回顧，可以發現道安講習有其必要性，亦能對交通秩序發揮一定影響力，若可利用行銷的觀念相信能更有效率地推動道安講習，也可以從消費者的角度來透過整體的觀點審視道安講習，以免產生執行上的盲點。

5.2 成效評估方法訂定

本研究將針對未來道安講習之受委託辦理業務單位及參訓學員之執行成效與學習成效，分別進行成效評估。在受委託機構方面，主要係以現今發展相當成熟的 CIPP 評鑑模式進行研究分析。CIPP 評鑑模式是背景評鑑(context evaluation)、投入評鑑(input evaluation)、歷程評鑑(process evaluation)與成果評鑑(product evaluation)四種評鑑方式的縮寫。目前教育評鑑最常採用 CIPP 評鑑模式分別從此四個向度進行評鑑。在參訓學員的學習成效評估方面，本研究則仿效一般的教育訓練成效評估，進行探討分析。

5.2.1 CIPP 評鑑模式

蔡培村[1979]將教育評鑑定義為：根據受評者的特性、需要及期望建

立的一種結構，有其獨特的功能與實施步驟；蘇錦麗[1995]提出：評鑑模式係指該評鑑資料蒐集的方法、策略與架構為整個評鑑的核心，能具體表現整個評鑑的本質與特色；劉本固[2000]認為：教育評鑑模式是描述評鑑客體中同一類實體共同特徵的示範方法，此方法是透過對評鑑要素及其相互關係的系統分析種種複雜因素加以類型化、簡便化，是評鑑方法的基礎框架。由上述定義不難發現，教育評鑑不應僅只對教育的結果做評鑑，而是從宏觀的角度對教育的整體架構與各個構面做系統性分析，以一套用來描述、執行、報告評鑑的示範性或描述性指引陳述[曾淑惠，2004]。

教育評鑑模式在學者的致力研究之下，近年來已發展多種的評鑑模式，較常見的有 Tyler 的目標本位模式(Goal/Objective-Based Model)、Stake 的反應評鑑模式(Responsive Evaluation Model)、Provus 的差距評鑑模式(Discrepancy Evaluation Model)、Stufflebeam 的 CIPP 評鑑模式與 Kirkpatrick 的四層次訓練評鑑模式等。Madaus 與 Kellaghan[2000]曾表示，在從事評鑑時，不應先關切我們所偏好的評鑑取向或途徑，而該考量到評鑑所面臨的主要問題及可利用的資源。同時，因為每種模式均有其特定的優點，因此，在選用模式時也不定拘泥於單一模式，可以不同的模式加以整合，以適用不同特性的方案[曾淑惠，2004]。本研究經由文獻回顧與研究本身特性，將以 CIPP 評鑑模式做為評鑑基礎。

西元 1965 年美國國會通過「初等及中等教育法案」，提供美國境內各學區共數十億美元補助款，以提升初等及中等教育的整體品質，但該法案同時要求教育人員需對受補助的各項方案提出評鑑計畫，否則將無法取得該法的補助。而當時的教育人員，不但普遍沒有受過評鑑訓練，也缺乏計畫和實施評鑑的經驗，於是，一些大學及服務性機構就提出了各種不同的模式來協助各學區達成評鑑的要求。Stufflebeam 也就在此背景下，受命於俄亥俄州立大學(Ohio State University)組織和領導一個評鑑中心，從事評鑑理論和實務的改進工作，逐漸發展出一套適當的評鑑模式。

Stufflebeam 認為評鑑的意義不應只侷限於目標的達成，更應提供有用的資訊以協助方案的改進，意即，Stufflebeam 重新定義評鑑是一個提供有用資訊以作決定的過程，既然評鑑是要提供做決定者所需的資訊，就應該要先確定決定的種類，以便擬定適當的策略。Stufflebeam 提出，進行方案評估，應先決定方案的種類，以便擬定適當策略。Stufflebeam 等人認為最先應決定方案設計的實施部份，例如：如何使教師進入狀況、如何爭取社區支持、如何安排學生所需交通等，這些被稱為「實施性決策(implementation decision)」；另外，此補助是以年度為週期，年度結算時，必需決定該方案要繼續或終止，補助金額增加多少，Stufflebeam 認為應由「來回式檢討的制定決策(recycling decision)」釐清方案結果並發展一套評

定量表。這也是說，此時 Stufflebeam 提的評鑑方式包含了兩個部份，一為過程評估(process evaluation)，用來引導方案的實施；另一部份為結果評估(product evaluation)，用來裁決方案的成效。其中結果評估是傳統的評鑑技巧，而過程評估則為當時的創新之舉。

但是，後來有人提出此一評估模式忽略對於目標(goal)的評估，因為目標的選擇會顯示方案的企圖，因此需將選擇理想目標的背景評估(context evaluation)，及選擇達成既定的計畫；並提供所需資訊的投入評估(input evaluation)，強調目標的設定要由背景評估提供指引，而方案的規劃則是由投入評估提供指引。

經由上述過程，Stufflebeam 所提出的評估模式的基本架構已大致完成，即以背景評估確定方案目標，以投入評估協助修正方案計畫，以過程評估指導實施策略，以結果評估決定方案的有效性與必要性。為了方便記憶，就取上述評估方法的開頭字母 CIPP 為此評估模式名稱[江啟昱，1993]。

西元 1969 年美國的 Phi Delta Kappa(PDK)委員會成立「全國評鑑委員會」，聘請 Stufflebeam 擔任主席，以對當時的教育評鑑工作進行評估，並提出適當的改善建議，PDK 委員會教育評鑑定義為「劃定、獲得、提供有用的資訊，以決定變通計畫的過程」。依據此定義，PDK 提出四種決策類型和相對應評鑑類型的關係，如下所示。此時的 CIPP 模式已為一系統性的改進架構，其模式如圖 5.1 所示。

一.在計畫性決定時，以背景評鑑協助確定目標。
二.在結構性決定時，以投入評鑑協助計畫的設計。
三.在實施性決定時，以歷程評鑑控制計畫的運作。
四.在裁決性決定時，以成果評鑑判斷並反應計畫的成果。

Stufflebeam 和 Shinkfield 進一步將評鑑定義為「是一種劃定、獲得、提供描述性與判斷性資訊，以便指導決策、符合績效責任、增進對研究對象了解的過程」。據此定義，圖 5.2 為 CIPP 評鑑模式扮演有效系統改良角色的流程圖。CIPP 評鑑模式的目的強調「不在證明，而在改進」的重要理念，在觀念上，更重視教育評鑑的價值與優點；在方法論上，則兼重描述性與判斷性資料的蒐集與應用。

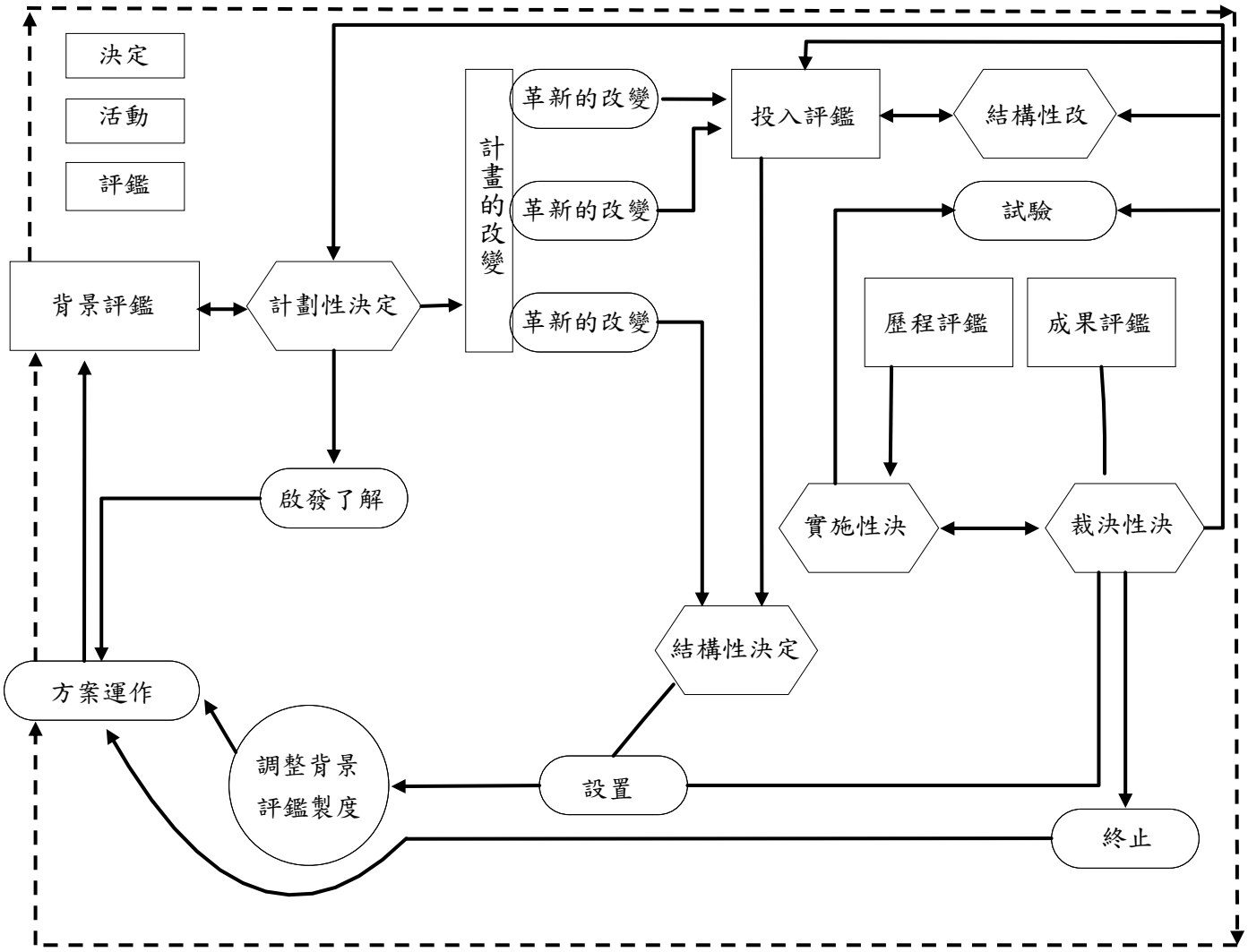


圖 5.1　PDK 委員會提出的 CIPP 評鑑模式

在圖 5.2 的流程圖之中，不僅揭示了每一類評鑑的階段性任務，前一階段的評鑑結果還要當成是否繼續下一階段評鑑或方案運作的重要決策依據；同時，也說明了評鑑可以整合成方案整體運作的其中一部份，方案開始執行時就開始了評鑑的歷程。

Stufflebeam 在西元 2002 年再度對 CIPP 評鑑提出革新的觀點，突顯了成果評鑑的後續使用，以幫助確定方案的長期成效。其中呈現了十大組成要素，包括：

一.「契約同意」，指 CIPP 評鑑需取得當事人的同意後才能進行，同時，契約在評鑑進行的同時也需要視情況更新。

二.「背景評鑑」在評估一個已定義情境中的需求、資產與問題。

三.「投入評鑑」在依據已選定的方向，進行評鑑的整體策略、工作計畫及

預算的評估。

四.「歷程評鑑」在監督、文件化與評估方案的活動。

五.「影響評鑑」在評估對方案預定服務對象的影響。

六.「效能評鑑」是評估成果的品質與重要性。

七.「穩定性評鑑」在評估方案能成功並持續維持制度的貢獻程度。

八.「可轉移性評鑑」在評估方案具有可接受度並應用於其他領域的程度。

九.「後設評鑑」是評估方案與聞名的評鑑標準之間的一致程度。

十.「評鑑報告」意在將所有的評鑑發現綜合在一起，並通知所有的觀眾有關嘗試了什麼、完成了什麼、做到了什麼、學到了什麼以及對方案底限評估的訊息。

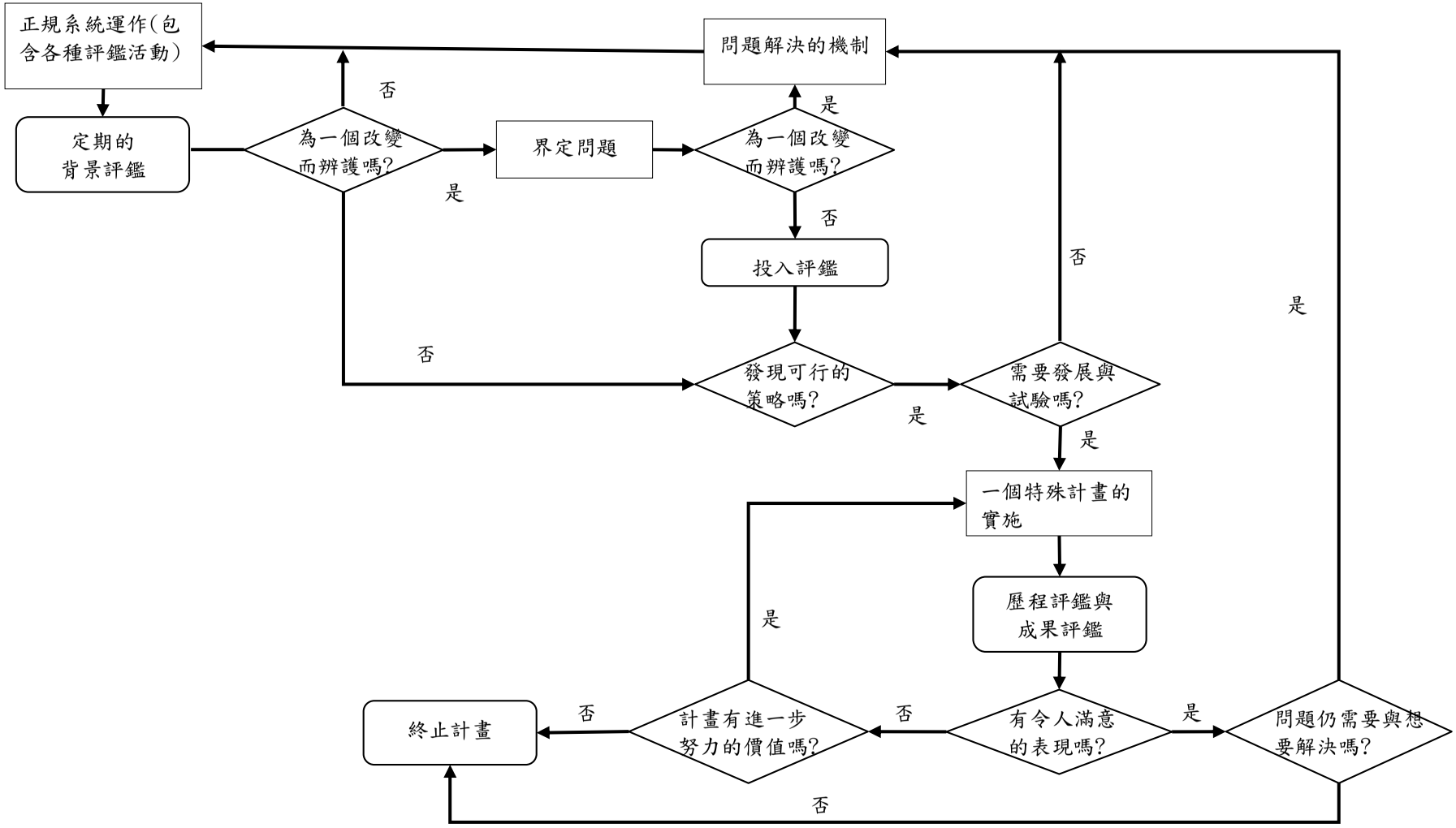


圖 5.2　CIPP 評鑑模式扮演有效系統改良角色的流程

Stufflebeam[2003]進一步將評鑑的定義修正為：「是一種描述、獲取、報告、並應用有關受評對象優點、價值、正直、重要性等描述性與判斷性資訊，以指引決策、支持績效責任、增進對研究對象的了解。」而其觀念則如圖 5.3 所示：

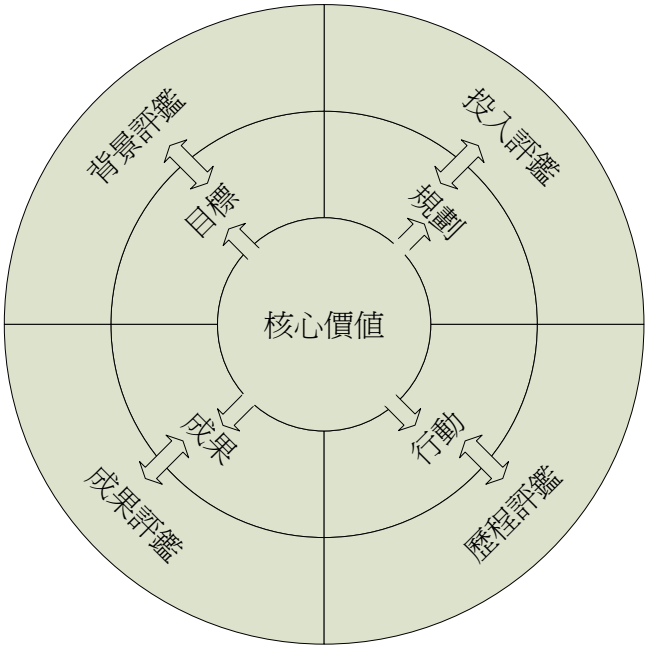


圖 5.3　CIPP 評鑑模式圖

圖 5.3 呈現 CIPP 評鑑模式的主要元素，代表 CIPP 四種評鑑所關注的不同焦點，同時，四種評鑑均環繞著同一核心價值來執行。Stufflebeam 進一步提出 16 點說明解釋主要元素與方案間的關係：

一.包括背景、投入、歷程與成果四類評鑑。
二.將成果評鑑的要素加以分離為影響、效能、穩定度與可轉移性四個主要因素。
三.將評鑑的焦點放在改進上。
四.CIPP 評鑑模式有預期未來與回顧性的應用。
五.價值因素置於方案評鑑的核心。
六.評鑑定義的改變。
七.要遵循評鑑標準。
八.需有評鑑關係人的參與。
九.涉及對賦權增能的關注。
十.評鑑必需客觀公正。
十一.使用多種方法。
十二.簽訂契約。
十三.設計要素強調以關係人問題為關鍵的綜合計畫、使用方法矩陣、加入評鑑的關係人。
十四.提出期中報告。

十五.要總結並報告評鑑的發現。
十六.進行後設評鑑。

總之，CIPP 模式發展至今，已是一個用來管理及報告評鑑的廣泛性架構，其評鑑模式的核心概念是背景、投入、歷程及成果評鑑，如表 5.5 所示，其中背景評鑑是評估需求(needs)、資產(assets)、問題(problems)與機會(opportunities)，以作為定義目標與優先順序，及判斷結果重要性的基礎；投入評鑑在評估符合需求的途徑，以當成規劃方案及配置資源的途徑；歷程評鑑用來評估計畫的實施以指引活動的進行，並輔助其後成果的解釋；成果評鑑界定意圖與非意圖的結果以幫助方案依其預定的程序進行，並決定方案的有效性。藉由四類評鑑的使用以達成：
一.幫助啟始、發展、進行健全的方案、計畫或其他服務。
二.強化現有的方案或服務。
三.符合監督小組等對方案參與人員績效責任的要求。
四.傳播服務領域中的知識等四大目標。

表 5.5　CIPP 模式四種類型的評鑑

評鑑類型 / 分析層面	背景評鑑 (Context)	投入評鑑 (Input)	歷程評鑑 (Process)	成果評鑑 (Product)
目標	界定架構背景；確認對象及評估其需求；確認達成需求的方法，依據需求診斷問題所提出的目標是否反應已知的需求。	確認並評估系統的性能、各種變通的策略、實施這些策略的程序設計、預算與進度。	確認或預測程序設計或實施的缺點；記錄與判斷程序上的各種事件與活動。	蒐集對結果的描述或判斷，並探討其與目標及背景輸入過程、資訊的相關，以及解釋其價值與優點。
方法	應用系統分析、調查、文件探討、聽證會、訪問、診斷測驗、德菲法等技巧。	將現有的人力及物力等資源、解決策略與程序設計等列出清單，並分析其適切性、可行性及經濟性；使用文獻探討、訪問類似的成功方案、建議小組與前測等方法。	檢視活動過程中可能的障礙，並對非預期的障礙保持警覺；獲得決定所需的描述性資訊；描述真實的歷程；不斷與方案內的人員保持互動並察其活動。	將測量結果的效標賦與操作性定義並加以測量；蒐集與方案有關人員對於結果的判斷，進行質與量的分析。
在改變過程中與做決定的關係	用於決定實施的環境、目標和方針，以促使需求能獲得滿足，問題得以解決；亦即能提供判斷結果的基礎。	用以選擇支持性的資源、解決問題的策略和程序設計；提供判斷方案實施狀況的基礎。	用以實施和改善方案設計及程序，亦即有效地控制實施過程；並提供一份真實過程的記錄，供日後解釋結果用。	用於決定繼續、中止、修正或調整活動的取向，並提供一份清晰且包含正面與負面、預期與非預期效果的記錄。

依循 CIPP 的評鑑實施不僅可以幫助贊助單位取得或考慮贊助的服務，也有助於在方案之外的決策群、方案專家了解並評估方案、計畫及服

務的優點與價值。因此，本研究期望藉由 CIPP 評鑑模式，將來可設計一套針對道安講習受委託機構的執行成效，供政府主管單位從事該機構的考核評鑑時，作為評估工具之一，並可以為後續評估改進的參考。

5.2.2 教育學習成效分析架構

前節主要係探討從事教育訓練機構的成效評鑑模式，本節則嘗試構建有關參與道安講習之學員的學習成效評估方式。本研究主要係仿效教育訓練之成效評估，將學習成效分析架構分為四個層次進行探討分析(詳圖5.4)。

一.態度與反應：對於課程或教材、講師等安排是否滿意

主要藉由課程安排、教材研擬、及相關軟硬體操作，瞭解參與道安講習學員的反應情形。可透過問卷調查的方法，來瞭解學員對參與道安講習確切反應狀況。

二.學習：是否學到(學會)東西

可藉由簡單測試瞭解學員參與道安講習之學習情形，但在未有強制性情形下，學員是否願意參與測驗?其可行性為何?須考量探討。本項評估可透過道德類問卷或試題，或者情境式設計問卷，針對學員之課程學習成果做一簡單測驗。

三.行為：是否將所學的用到實際作業上

可藉由學員參與道安講習後半年之交通紀錄情形，瞭解道安講習對駕駛人行為矯正之成果。因學習成效之正向指標範圍過大、不易構建，故採用負向指標如駕駛人有無再違規紀錄，以判斷其參加道安講習後之行為矯正情形。

四.績效：是否提升全面的績效

本項評估係探討全國性違規及肇事情形是否因道安講習辦理而有改善之情形發生。因牽涉範圍甚大、影響因子頗多，無法以專案長期追蹤方式瞭解駕駛人參與道安講習後之駕駛行為改善情形，但可考量以全國性違規及肇事與道安講習之關連性進行評估。例如以道安講習年度投入經費、年度辦理場次、投入人力等資料，進行年度違規與肇事情況進行相關分析。

有關態度與反應以及學習層次之成效評估可於參加道安講習課程後立即衡量，本研究將透過問卷調查的方式取得。有關行為層次的評估，可利用道安講習資料以及違規與肇事資料，抽樣追蹤參加道安講習駕駛人之

行車紀錄，以瞭解參加道安講習者接受講習前的違規肇事紀錄以及接受講習後之情形，並探討道安講習對於違規者行為改善之教學成效。但有鑑於學員學習情形需藉由課後測驗，然目前無相關規定與措施，資料蒐集不易，且駕駛人資料庫之資料取得不易，較難從事講習後駕駛人行車紀錄追蹤，因此本研究僅透過問卷調查的方式取得學員參加道安講習之態度與反應，進行學員滿意度的調查問卷設計。而績效層面的評估，須探討道安講習對全國交通改善的影響情形，評估範圍甚大且影響因子亦多，須耗費大量人力物力進行評估研究，更屬不易，亦非本研究工作項目之一，因此本研究並不探討之。

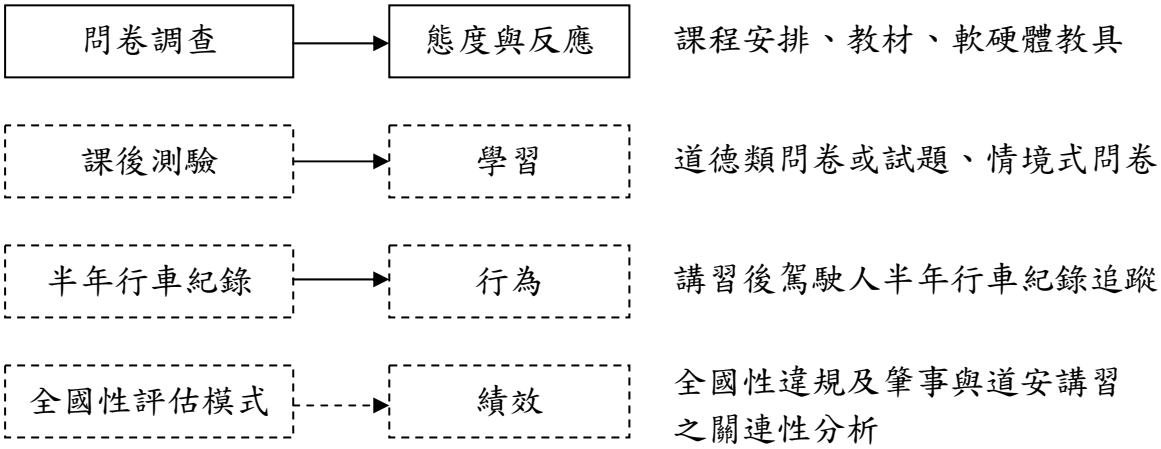


圖 5.4　道安講習成效評估模式架構圖

5.3 問卷設計

目前針對受講習人員講習成效的評估，多數為監理單位實施講習後的問卷調查，惟各單位所使用的問卷內容並不相同。本研究建議未來道安講習委外之後，由主管機關訂定統一的問卷，對各機構受講習人員實施調查。本節的主要目的即設計此一問卷供未來使用。問卷的試調與分析將於 5.4 節中說明。

有關態度與反應以及學習層次之成效評估，將透過問卷調查的方式蒐集參與講習學員之資料，有關問卷調查對象與問卷設計與執行的構想概述如下：

一.問卷調查對象

問卷調查對象主要為參加道安講習的人員，可分為汽車違規講習者與機車違規講習者，此部份可透過在講習前後發放問卷的方式，來了解民眾對於道路安全講習的課程內容、師資、課程時數、時間安排、講習

成效的滿意度與建議。

二.問卷設計與執行

由於參加道安講習學員的違規情形不全然相同，因此本研究將根據不同的講習對象設計不同的問卷，以確實掌握講習民眾對於道路安全講習的看法。問卷設計內容主要可分為下列各部份：受測者基本資料、行為態度量表、道安講習相關議題、對道安講習實施情況的滿意程度、此次參加講習的助益程度、建議等部份。

我國實施道路安全講習的監理單位共分為台北、高雄二市監理處和五區監理所，因此問卷調查將依各地方的講習人數，分為台北、高雄二市監理處和五區監理所進行抽樣調查，每一區皆抽取相當份數的樣本，以避免樣本過度集中於某一區的缺失。本研究擬將問卷以事後學習成效評估為主，分別給予民眾填答，以明確瞭解參加道安講習民眾在講習後對講習成效的看法。

5.4 問卷調查與分析

目前本研究於 95 年 6 月 26 日、6 月 28 日及 7 月 3 日分別派員至台北市汽車駕駛訓練中心進行第一次問卷調查，對象為未滿 18 歲青少年無照駕駛人及其家長或監護人、酒後駕車駕駛人與一般違規駕駛人。分別發放問卷 84 份(含學生填答 48 份、家長填答 36 份)、56 份與 29 份，共 169 份。經刪除填答不完整者，各講習回收的有效問卷分別為 79 份(含學生填答 44 份、家長填答 35 份)、54 份與 28 份，共 161 份，有效率為 95.27%。針對第一次調查所蒐集之問卷，依據對講師教學的滿意程度、對授課方式及課程設計的滿意程度、對講習時間安排與教學設備的滿意程度、對講習內容的瞭解及受訪者基本資料五大構面進行初步的統計分析，並加以說明。

一.對講師教學的滿意程度

在所有回收問卷中，有高達 72.1%的學員認為講師上課講解明白易懂，有 76.4%的學員認為講師上課舉例適當，56.8%的學員認為講師能在課程中塑造熱絡的氣氛，59.2%的學員覺得講師的授課方式可引發他們的學習興趣，67.4%的學員認為講師願回答他們的問題，75.3%的學員同意講師具有足夠的專業知識，但只有 62.8%的學員認為講師可以有效地導正其觀念或行為。

由此可知，學員普遍認為講師專業知識足以滿足道安講習授課需求，但是對於課堂上與學員的互動則有加強的空間。探究原因，可能係

因學員本身對於道安講習所抱持的負面態度而產生的抗拒心理，致使其在參加講習時對於講師授課內容缺乏興趣，亦較排斥融入課程當中。因此，如欲改善上課的氣氛，使學員能有較佳的學習效果，達到道安講習的目的，除講師可以利用較活潑的上課方式外，也可以試著利用講解案例、經驗分享、甚或隨堂測驗等各方式，改變學員上課的態度，消弭其抗拒心理，使道安講習不致徒流於形式。

二.對授課方式及課程設計的滿意程度

在對授課方式及課程設計滿意度方面，有 54.5%的學員認為課程內容生動有趣，63.3%的學員同意課程內容對於交通安全觀念有相當多的啟發，64.5%的學員覺得課程內容能切入主題，58.5%的學員認為講習內容具有系統性與完整性。

在此構面的問題中，可以發現參加道安講習的學員對於講習課程的整體滿意度不如講師的整體滿意度，顯示道安講習的課程設計應朝向更多元的方面設計並更貼近現實生活，如此才能引起學員的共鳴，激發學員參與的意願。

三.對講習時間安排與教學設備的滿意程度

調查中發現，有 63.9%的學員認為教室的視聽設備符合標準，72.8%的學員同意教室的空調與通風完善，65.7%的學員覺得教室內課桌椅舒適，71%的學員認為上課人數適當，46.7%的學員覺得廁所設備充足且乾淨，79.2%的學員同意教室方向指標清楚明顯，52.1%的學員認為講習地點的交通方便，68.7%的學員滿意教室四周安靜不吵雜的環境，60.9%的學員對於教具或輔助教學設備與教材的配合覺得滿意，但只有 44.4%的學員對講習日期與講習時數的安排感到滿意。

由上述資料中我們可以發現，大多數學員對於講習場所的硬體設施均感到滿意，唯獨對於廁所設備只有不到半數的學員感到滿意；對於講習日期與講習時數的安排更只有 44.4%的學員覺得滿意，由於道安講習舉行的時間都為上班時段，大多數在職學員均需請假參加，因此對於道安講習產生擾民的不良觀感，所以日後道安講習舉辦時間若能有更多選擇，必可以減少對於民眾產生的不便。

四.對講習內容的瞭解

在所有學員中，有 69.9%的學員認為參加道安講習對增進其本身道路安全知識有幫助，63.3%的學員則認為道安講習對於增進社會上其他民眾的道路安全知識有幫助，而學員對於參加道安講習最大的收獲，有 52.1%的人認為可以增進一般交通與駕駛常識為最高，其次有 42.6%的學員認為道安講習可以為其建立良好的駕駛觀念，40.8%的人同意道安

講習加強他們對交通法規的瞭解，只有 4.7%的學員覺得道安講習使其對車輛構造與功能的瞭解有助益，至於學員最希望從道路安全講習中獲得的資訊，比例最高的是希望從講習中獲得肇事預防與處理及法律責任的資訊，佔 53.8%，其次為學習防衛性駕駛、駕駛道德、交通法令，均佔 39.1%，酒精對人體之健康心理及醫學分析、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、青少年交通行為探討、親職角色與責任、兒童交通安全/乘車保護方法與兒童福利法則分別佔 23.7%、20.1%、17.8%、17.8%、16%、10.1%、8.9%及 1.8%，在參加講習學員的駕駛經驗，有 27.8%的學員其駕駛經驗超過 20 年以上，有 52.1%的人每天開車，且有高達 77.5%的學員在當時即已知道本身的行為違規，60.9%的學員是第一次參加道安講習，而且在第二次參加講習的學員中，有 59.6%其距離上次講習時間已超過 6 個月，在參加講習學員中，以無照駕駛和酒後駕車佔多數，分別為 37.3%和 33.1%。

由以上問卷內容可知多數學員對於道安講習仍舊抱持正面的看法，而且講習單位應依照學員的期望設計符合其需求的課程，由 27.8%的學員其駕駛經驗超過 20 年以上可知，駕駛人可能由於駕駛經驗豐富而輕忽交通規則，且 77.5%的學員在當時即已知道本身的行為違規，則顯示了駕駛人在駕駛知識與駕駛態度間產生不一致的情形，59.6%其距離上次講習已超過 6 個月時間，證明了道安講習在短時間內具有一定的成效，唯如何使講習的效果產生更深遠的影響，值得有關單位思考。

五.受訪者基本資料

本次問卷發放結果，有 86.2%為男性、13.8%為女性，顯示男性駕駛人違規至參加講習的百分比明顯較女性高，年齡分佈以 18~29 歲最多，佔 31%，未滿 18 歲及 30~39 歲均佔 24.1%，顯示 30 歲以下的學員佔大多數，達 55.1%，教育程度則以大學學歷最多，有 27.6%，其次為高中學歷佔 24.1%，國小、國中、專科的學歷分別為 17.2%、10.3%、10.3%，講習者的職業則以職業駕駛員最多，佔 41.4%，顯示我國對於職業駕駛人的道路交通安全訓練仍需多加教育。

第六章　道路交通安全講習業務委外辦理構想

公路主管機關欲將道安講習業務委外辦理，究竟係應以公權力委託的方式或僅是以行政業務委託的方式，從事相關作業的辦理，本研究進行分析如下：

一. 公權力執行

道安講習業務係依法辦理且為公權力之業務，但在執行程序中相當重要的一環，即是由警察取締或確認駕駛人因交通違規而須接受道安講習的部份，係為公權力執行的表徵。由於此部份作業程序涉及法律責任歸屬與認定，尤其嚴重交通違規與肇事時，更涉及民法與刑法的判決事宜，實不宜納入道安講習委外辦理業務中。

另外，由公路監理單位通知與辦理駕駛人之講習課程，或針對交通法規重大修正或道路交通安全之重要措施，由公路主管機關辦理之職業駕駛人專案調訓之道安講習，亦涉及以政府公文通知駕駛人參加講習之公權力執行，也不宜納入道安講習委外辦理業務中。

二. 行政業務委託

在道安講習業務之公權力執行過程中，有一部份的業務辦理程序僅與課程內容講授與評估參加講習者是否參訓合格可結業等作業有關，係為行政相關業務之執行，此部份作業則適宜委外辦理。

三. 道安講習委外辦理之法規

而且依照行政程序法第 16 條第 1 項與道路交通管理處罰條例第 92 條第 2 項規定，公路主管單位可將其所轄之道安講習業務委託民間團體或個人辦理，也可以政府採購法之「勞務採購」相關規定，將行政業務委外辦理。

綜合上述分析，就道安講習制度或法規層面而言，未來道安講習的行政業務如講習課程內容講授與學員課後測驗等，可由公路主管機關進行委外辦理，但有關公權力實施的機制例如取締交通違規與通知駕駛人參訓等，則適宜保留在政府相關管理制度中，因此本研究即以「行政業務委託」進行道安講習委外辦理之相關規劃。有關講習對象、受委託辦理講習業務單位、政府涉入程度、經費來源及相關法規增、修訂等，有待研究並構建制度面的執行機制，分別探討如後。

6.1 道安講習對象

一.法令規定道安講習對象

(一) 道路交通安全講習辦法之規定

依道路交通安全講習辦法(95.06.29)規定，公路主管機構辦理道安講習之講習對象可為：交通違規駕駛人(第 5 條)、職業駕駛人(第 6 條)與未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人(第 8 條第 1 項)等。另第 8 條第 2 項亦規定公路主管機關或警察機關加強當地交通安全教育宣導，得派員至當地各機關、學校、工廠或公司行號等，比照臨時講習方式辦理巡迴安全教育。未來這些講習對象，皆可考量納入委外辦理道安講習之一環。

(二) 未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人：汽車及機車新領照講習

目前大多數民眾多經由駕訓班訓練後參與汽車駕駛執照的考照測驗以取得駕照，但若有民眾未參加駕訓班訓練且參加汽車駕駛測驗，仍可通過考照測驗後取得駕照，此類駕駛人即為未經公私立訓練機構訓練結業之汽車駕駛人。另外，在機車駕駛執照執照方面，因多數民眾未經駕訓班訓練即參加機車駕駛測驗，其取得駕照後即為未經公私立訓練機構訓練結業之機車駕駛人。

雖然我國機車考照時有學科的交通安全與法規測驗及簡易駕駛技能測驗，但民眾多為臨時性閱讀與強記相關交通知識應付考試，並非獲得應有之交通安全防禦技能與交通法規知識，致使機車騎士的違規肇事或意外事故頻傳，實有必要在機車駕駛人上路前加強其道路交通安全觀念，確保行車安全。因此本研究將本類型之汽車與機車駕駛人列入未來委外辦理之道安講習對象之一。

二.建議新增道安講習對象

(一) 駕照吊、註銷者欲重新考領之講習

目前我國針對受終身不得考領駕駛執照處分之駕駛人訂有「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」(95.06.12)。但針對一般被吊、註銷駕駛人，目前我國法規並未明訂此類駕駛人應接受道安講習後方能重新考領駕照之規定。此類駕駛人當初因重大違規或其他違規事項而被吊、註駕照，若其擬回復駕照，實有必要要求此類駕駛人比照前述法規規定，參與道安講習且經測驗合格後，方能重新考領駕照。因此，被吊、註銷駕照擬重新考照者，亦可納入未來委外辦理之道安講習對象之一。

(二) 更換新駕照時之講習

美國與日本有針對高齡駕駛人或有較多交通違規紀錄者辦理道安講習，鼓勵或要求該類型駕駛人於更換新照前參加道安講習，以瞭解交通法規與安全新知，維護行車安全。

1. 高齡駕駛人：在日本，70 歲及以上之高齡駕駛人於更換新照時，應參加 3 小時的道安講習。在美國，則有針對年齡在 55 歲以上駕駛人的道安講習課程。
2. 6 年照期間違規記點達一定點數駕駛人：在日本每 5 年換照時，無任何交通違規紀錄的駕駛人，應參加道安講習 0.5 小時；交通違規紀錄 1 次的駕駛人，須參加 1 小時的道安講習；違規紀錄達 1 次以上及有重大違規紀錄者，應參加 2 小時的道安講習。

我國的法規規定，駕駛人於半年內違規記點達 6 點者須參加道安講習，因而在每 6 年換照時，駕駛人之交通違規記點若已達 12 點者，可能有駕駛態度與觀念不佳，或相關交通法規知識不足的問題，有待協助改善。因此，建議我國於每 6 年換發新駕照時，可將 70 歲以上之高齡駕駛人及違規紀錄較多(例如已達 12 點者)之駕駛人納入須參加道安講習的對象。

(三) 自願參加講習駕駛人

依我國目前法規並未有鼓勵民眾自願參加道安講習之規定，但由第二章針對其他國家辦理道安講習之文獻回顧中，可知不少國家以提供誘因方式鼓勵民眾參加道安講習。以美國、英國與日本為例，可知在足夠誘因下駕駛人亦自願參加講習，因此本研究建議仿效國外經驗，將自願參加講習之駕駛人納入未來道安講習委外辦理的講習對象之一。主要提供的誘因分述如下：

1. 可抵銷違規記點：依據美國辦理道安講習的實施現況，若駕駛人有違規記點情形，可參加道安講習以抵銷記點。
2. 抵減罰鍰與違規記點：依據英國辦理道安講習的實施現況，駕駛人若經警察現場舉發交通違規時，可選擇參加道安講習以替代違規罰鍰與違規記點。
3. 縮短駕照吊扣期限：依據日本與英國的道安講習規定，若駕駛人有駕照吊扣的情形，除原應接受之道安講習或違規罰鍰外，另可額外參加道安講習並提出申請以縮短吊扣期限，但縮短期限至多僅為原處分期限之一半。
4. 縮短駕照吊、註銷期限。
5. 抵減保費：一般駕駛人參加道安講習後，可瞭解更多交通新知與安全駕駛，美國的保險公司亦鼓勵駕駛人參加道安講習以抵減保費，通常參加一次道安講習可享有優惠保費 3 年。

三.委外辦理之道安講習對象

經由前述分析，委外辦理之道安講習對象初步建議分為六種：

(一) 違規駕駛人。

(二) 職業駕駛人。

(三) 未經駕訓班訓練之新駕駛人(包含汽車、機車駕駛人)。

(四) 吊註銷駕駛人重新考照。

(五) 駕駛人有條件換照(高齡者及有特定違規紀錄者)。

(六) 自願參加講習駕駛人(包含抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限、抵減保費)。

目前政府已辦理違規駕駛人及職業駕駛人年度調訓兩種，其他則可考慮未來亦納入道安講習委外辦理的對象，以有效擴大民眾參加道安講習的範圍，亦是提供民眾增加交通安全新知的機會。

6.2 受委託辦理講習業務單位

目前我國的道安講習業務係由公路主管機關辦理，未來道安講習業務委外辦理時，其受委託辦理講習業務單位之資格條件，可參考國外的道安講習機構及我國民間駕訓班的相關規定而訂定。

一.美國加州的道安講習機構資格

目前美國各州的道安講習多係由民間機構辦理，政府的公路監理機構僅訂定相關規定並負督導之責。以加州為例，汽車監理部門即針對辦理道安講習的交通學校機構本身與其經營負責人，訂定相關規定。

(一) 講習學校機構本身必須為自然人、協會或是法人。

1.在該州建立一個公眾營業地點。

2.遵守政府的標準程序規章。

3.繳交保證金美金 2,000 元，並不得欺騙他人以防止金錢上的問題。但本項不適用於公立學校或其他政府機構。

4.有經過認可的教室和器材設備。

5.提供核可的課程計畫且課程時數至少須達 400 分鐘，但若是未滿 18 歲的講習課程，其最少時數須提高到 600 分鐘。

6.如果機構擁有人並非道安講習學校的負責人，機構擁有人可依據相關法規(code.11202.5)。

7.簽署一份關於保障殘障人士工作的文件。

8.講習學校若未完成政府規定之最少時數教育，將違反相關法規。

(二) 道路講習學校經營人須有汽車監理部門核發的執照，才可成為學校經營者，而其須達成下列要求，方可取得執照。

1.申請人不得有任何可能會吊扣或吊銷執照的不法行為的紀錄。

2. 需通過機動車輛、教學方法和技巧、道路講習學校章程、規章、作業程序和記錄保存的檢查等考試。
3. 年齡為 18 歲以上。
4. 曾經在加州的道路講習學校或在駕訓班擔任教職，且課堂教育時數高於 500 個小時，僅限於西元 1987 年 1 月 1 日後的經歷。
5. 執照有效期限為 1 年，若期限過後須重新申請。

二. 我國民間汽車駕駛訓練班機構資格

依據「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」(94.01.05)之規定，我國對民間汽車駕訓班的設立有諸多規定，包含設立、場地、設備標準、組織、師資、招生、收費、派督考及考核等。其相關資格規定如下：

(一) 設立駕訓班的負責人應擬具設立計畫書，向當地公路監理機關申請核轉該管公路主管機關核准籌設。

(二) 公路監理機關受理駕訓班之籌設案件，應先就所送書表、文件等書面審核，經審核各證明文件原本或謄本相符者原本即先行發還，如有不符或欠缺者，應補正後，函請各有關機關審查並會勘。

(三) 駕訓班經核准籌設後，負責人應於一年內籌設完成並檢具擬聘教職員、班舍及教練場地使用權、教學及管理設備、教練車及車輛來源等相關證明文件，向當地公路監理機關申請立案。

(四) 駕訓班經核准立案，由該管公路主管機關發給立案證書後，始得對外招生。

(五) 駕訓班應將年度訓練計畫、教師及學員名冊，每期辦理情形及結業學員名冊等，依左列規定，報請當地公路監理機關核備。

(六) 公路監理機關對轄區內駕訓班之師資、教學、設備、經費等事項，應定期或不定期實施考核。

(七) 應依規定陳報及保存有關表冊、招生、訓練、聘雇講師與教練、收費或退費；不得擅自增、減班級、更換班主任、負責人、發給不實之證明文件、拒不接受公路主管機關或監理機關抽查考核、涉及考驗舞弊情事等。

(八) 駕訓班班主任、副主任除應年滿 30 歲，高級中學或同等以上學校畢業，經公立汽訓中心相關專業訓練結業得有證書外，並應具下列經歷之一：

1. 曾辦道路交通管理或監督業務經驗 3 年以上，且領有汽車駕駛執照 3 年以上者。
2. 具有汽車駕駛人訓練、教務、輔導經驗 3 年以上，且領有汽車駕駛執照 3 年以上者。
3. 經考領有汽車駕駛考驗員證或汽車檢驗員證者。
4. 曾任汽車駕駛教練、汽車構造講師、道路交通管理法規講師 3 年以上者。

三.道安講習委外辦理之受委託機構資格

經由前述的規定探討，發現有幾項受委託機構的資格條件是相當重要，可優先列入在受委託辦理道安講習機構之資格條件中：

(一) 受委託辦理講習業務單位須經過政府主管單位的許可。

(二) 具有對外營運的場所，擁有經過認可的教室和器材設備。

(三) 符合政府相關管理規定，遵守政府的督導考核。

(四) 經政府主管單位認可之課程計畫，包含針對不同講習對象之課程。

(五) 機構負責人須有相關經驗，或曾經在道路講習機構或在駕訓班擔任講師，上課時數超過一定時數等。

因此，未來公、私立大專院校、相關職業運輸公會及民間駕訓班等，皆有可能成為道安講習的受委託機構。但據公路主管機關的實務經驗，目前民間駕訓班每年實施評鑑，其駕訓業務辦理已頗有績效，但少部份駕訓班仍以技能訓練較多，在學科教學上較為薄弱，對其受委辦道安講習的執行力有疑義。因此，未來委託辦理道安講習業務時，對於受委託機構的資格有必要詳加明訂，並訂立明確與嚴格的考核制度，確保道安講習業務落實辦理。

6.3 經費來源

目前我國道安講習業務主要係針對交通違規駕駛人與職業駕駛人，且皆由政府編列預算支應所需之經費。未來若道安講習委外辦理以使用者付費的觀點來考量，則應改由參與講習的學員付費，而非全然要求政府支付相關費用。但若將現行不需付費的參與方式突然轉換成全面收費的情形，該項制度易引起民怨，推動上恐滯礙難行，因此可能須以循序漸進的方式，短期仍以政府編列預算的方式支應所需，中期則配合法規修訂改為部份收費、部份政府預算補貼，並加以觀念與政策宣導，最終則為使用者付費由參與的學員付費。如此，相信在政策推動上，應可逐步完成，最後竟其功。

一.政府編列預算之相關規定

有關道安講習之經費來源，在政府編列預算方面，相關規定如下：

(一) 行政程序法第 16 條第 3 項：第一項委託所需費用，除另有約定外，由行政機關支付之。可知當政府將其業務委外辦理時，所需費用可由政府編列預算支應之。

(二) 道路交通管理處罰條例第 9 條第 2 項：本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。本條文說明交通違規罰款可依其分配的比例，部份應用於道安講習上。

(三) 安全講習辦法第 14 條：辦理道路交通安全講習經費，各主辦機關應由分配之交通違規罰款收入百分之 1.5 為下限編列預算支應，不敷時得向交通部申請補助之。

二.採道安講習學員付費之考量

(一) 目前無相關規定向參加道安講習的學員收費，但「規費法」(91.12.11)第 7 條第 1 項：各機關學校為特定對象之權益辦理事項，應徵收行政規費。第 5 款：為公共利益而對其特定行為或活動所為之管制或許可。因此，若擬向道安講習學員收費時，應可引用該條條文辦理相關收費事宜，但收費標準與收費方式，則仍待進一步探討。

(二) 在新訂的「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」(95.06.12)第 8 條第 2 項規定：汽車駕駛人申請參加教育訓練之費用，由汽車駕駛人負擔，並於申請報名時依附表所訂收費表向辦理機關繳交費用。由此可知，吊、註銷駕照駕駛人擬重新考照時，應參加交通安全教育訓練並由學員自行付費。

三.國外經驗

(一) 使用者付費

在前述第二章中，針對美、英、日等國之道安講習辦理現況進行探討，得知參加道安講習的學員不論係因交通違規而被裁定須參加講習課程，或是自願參加的學員皆均須付費。由國外經驗觀之，可知「使用者付費」應是共通的基本原則，未來我國辦理道安講習亦將朝向此世界潮流行進，並詳加考量各相關業務成本，制訂合理的收費制度。

(二) 對民眾的誘因

雖然美國與英國的道安講習皆要求民眾付費，但也提供相當誘因鼓勵民眾主動參與。美國各州多鼓勵民眾參加道安講習，以抵減保險費或抵銷違規記點或罰單。例如佛羅里達州的法規(The 2005 Florida Statutes, Chapter 318 DISPOSITION OF TRAFFIC INFRACTIONS, Code 318.14(9))規定，參加道安講習者可抵減違規點數，且可減少 18%的罰鍰，但若之前一年內駕駛人已引用相同條款減免罰則者，則不能再使用之。

英國規定駕駛人在 3 年內若為第一次被警察舉發交通違規者，可選擇自願參加由國家駕駛人改善計畫協會(ANDISP)提供道安講習課程，或接受被舉發違規的處罰，包括違規記點與罰鍰。但若駕駛人接受道安講習課程，則可抵免違規記點與罰鍰，但須付費參加道安講習課程。由於有抵銷違規記點的誘因、避免被吊扣駕照或抵減保費的優惠，所以美國與英國民眾多願意付費參加道安講習

課程。

經由上述探討可知，若未來我國的道安講習委外辦理且要求駕駛人付費參加課程時，亦應考量提供民眾相當的誘因以鼓勵民眾參加。若是以抵銷違規記點、以勸導單代替罰單；或是抵減保費尤其是汽車強制險保費等，相信都可提高民眾參加道安講習的意願，而達成事半功倍之效。

6.4 師資條件

我國現行的道安講習係由公路主管機構辦理，在師資方面亦由該管機構決定，經訪談台北區監理所與台北市汽訓中心，得知目前各單位辦理道安講習的師資來源為：內部接受道安講習講師訓練的員工與外聘的專家學者。公路總局每年皆辦理道安講師的培訓課程，但目前並無相關法規規定道安講師的資格條件，在未來道安講習委外辦理時，實有必要建立師資條件的認證機制，以為合理的師資聘雇依據，並確保道安講習的品質。

一.現行制度所遭遇的困難

(一) 師資來源：據瞭解目前各道安講習單位普遍有師資不足的困擾，尤其在內部員工擔任講師一事，並非有受訓資格的講師數不夠，而是有意願持續或有能力擔任講師的員工有限，加以擔任講師的員工除擔負講師的重責外，亦須辦理其他業務，常因工作業務量過大而不勝負荷。由於外聘講師的鐘點費與內部員工的鐘點費差異在 2~3 倍之間，因此各區監理所受限於經費因素，仍以內部員工擔任講師為主，但台北市目前因經費尚可負擔，多外聘講師負責道安講習課程。至於其他監理區所多有師資不足的困擾。

(二) 講師專業性：目前各區監理單位之內部講師來源，主要來自派員參加公路總局所辦理的講師培訓課程，公路總局亦多邀請專家學者擔任授課老師。但因參訓員工並非都具有相關交通專業背景，而且訓練期程有限，因此多事倍功半、成效有限，講師之專業性亦有疑慮，加以內部員工係以兼任方式擔任，能提供予道安講習學員的專業知識亦受限，有改善之必要。

二.國外道安講師與我國駕訓班講師的資格條件

(一) 美國道安講師資格

1. 以加州為例，汽車監理部門規定道安講師之資格為：

(1) 高中以上學歷。

(2) 通過交通法律、安全行車、車輛的操作以及教學方法和技術的考試。

(3) 持有加州的駕照且沒有任何違規紀錄。

(4) 年齡在 18 歲以上。

(5) 執照有效期限為 3 年，若期限過後須重新申請並重新考試，或可以參加專業研討會之訓練替代。

2. 紐約州規定道安講師應研修相關專業課程後方能取得執照，其規定為：

(1) 符合規定之行車紀錄、持有有效之紐約州駕照、最少有 2 年以上之駕車經驗。

(2) 若申請人已具有紐約州中等學校教師資格(NYS SSTC)，將可任教於學校中，教導有關「駕駛人與交通安全教育」課程，該課程係由教育部所核准。若無教師資格者，則可擔任如道安講習學校講師、中等學校道安顧問、社會工作師等。

(3) 其研修之專業科目包含：駕駛人及交通安全教育、駕駛人行為及問題與交通安全教育、基本安全原理等。

(4) 其教學執照依所研修的課程而有不同的有效期限，分為 1 年期、2 年期及常年期。

(二) 我國駕訓班講師之規定：依「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第 21 條第 3 項規定，道路交通管理法規講師資格為年滿 25 歲、領有汽車駕駛執照、經公立汽訓中心道路交通管理法規專業訓練結業得有證書，並具有下列條件之一者：

1. 大學以上學校交通工程或交通管理科系或其相關科系畢業者。

2. 高中(職)或相當高中(職)以上之警察、憲兵、軍事運輸等相關學校畢業，並有處理道路交通管理實務經驗 3 年以上或實際擔任汽車駕駛教練 3 年以上者。

3. 高等或普通交通行政人員考試及格者。

4. 擔任高中(職)以上學校，相關交通法規課程教師滿 2 年以上者。

5. 經考領有汽車駕駛考驗員證或汽車檢驗員證者。

(三) 未來道安講師的資格條件：經由上述國內外講師的資格條件探討，歸納未來道安講師應具備之基本條件如下：

1. 具有大專以上學歷。

2. 應具有研修過相關專業科目或通過專業考試。

3. 應有相當的駕駛執照與經驗，例如講授小型車課程者有小型車駕照與行車經驗，講授大型車課程者有大型車駕照與行車經驗。

4. 講師取得執照後亦有一定有效期限，應繼續進修以維持執照的有效性。

三.師資認證制度的建立

目前我國法規尚未針對道安講師資格訂定規範，未來道安講習委外辦理後，為確保授課品質，實有必要針對道安講習的師資來源與資格條件加以把關，因此增、修訂相關管理辦法、聘雇講師資格規定與建立師

資認證制度等，應為道安講習委外辦理的重要課題之一。未來道安講師的資格應比照民間駕訓班的管理辦法，將其明訂於法規中；或仿效國外做法，由政府辦理專業考試，通過者即具道安講師資格，就如現行國內的專門職業技能考試一般。不論採用明文規定資格或是以通過專業考試的方式，相信應可作為提供具專業知識道安講師的認證標準，以為未來道安講習辦理時聘雇講師的依循。現有各監理單位之內部講師若符合未來之師資認證標準時，亦可考量引用公務人員的相關規定，利用休假或下班時間擔任道安講習的講師。

6.5 課程設計與內容

一.我國的道安講習課程

目前我國道安講習的教材，係由公路總局提供相關資料及各單位編撰。據瞭解，目前各單位多由道安講習授課講師自行編撰教材，但各單位提供統一教材大綱供講師做為授課的基本依據。現今各單位皆針對青少年無照駕駛、酒後駕車及一般交通違規開立不同道安講習課程，以針對不同違規型態的交通違規者提供專業的道安講習課程。

基本上，授課內容係依循前述法規規定的授課項目，但會依講習對象分別編列，而共通的科目則為交通法規、肇事預防與處理及法律責任及安全防禦駕駛等。另外，亦應加強駕駛人相關行車安全的知識，例如疲勞駕駛或醫療用藥對駕車的影響。未來在道安講習委外辦理時，可考量以制訂全國統一教材方式供各道安講習單位使用，以確保授課內容與項目符合法規規定。

在道安講習的課程與內容方面，依「道路交通安全講習辦法」第 13 條的規定，主要講習講授內容得依講習對象區分為：駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及法律責任、車輛保養、安全防禦駕駛、酒精對人體健康之心理及醫學分析、行人交通安全、青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、兒童福利法、親職角色與責任或其他與定期講習調訓對象有關之交通安全教材等。

二.美國的道安講習課程

(一) 一般課程：基本上美國各州的道安講習課程內容由各州政府訂定，以加州為例，該州的汽車監理部門規定，道安講習課程有一定的標準授課計畫，基本上一般的道安講習課程為時 400 分鐘，而青少年的道安講習則為 600 分鐘，其授課內容與項目計有：駕駛常識、必要安全設施之使用與維護、防衛駕駛、速限法規、正確車道使用、

安全倒車、交叉路口反應、穿越與超車、市區駕駛需求、高速公路駕駛要求、開放性公路駕駛要求、危險情況、酒精與其他藥物、駕駛責任、交通標誌及標線與號誌、駕照管控等。

(二) 酒駕課程：在酒駕或吸食管制藥品駕車的道安講習方面，各州皆有較嚴格的要求規定，道安講習受訓時數亦較長。根據美國佛羅里達州酒後駕車的課程內容分為兩個等級：

1. 第一級為針對首次酒後駕車的違規者，課程 12 小時，內容為：酒精與藥物對駕駛人行車的影響、佛州的酒駕與吸食管制藥品駕車的相關法令規定、佛州法院對酒駕與吸食管制藥品駕車的相關規定、瞭解喝酒與吸食管制藥品的型態、瞭解飲酒與吸食管制藥品的來源。
2. 第二級則針對多次酒後駕車的違規者，課程 21 小時，內容為：酒精與藥物對駕駛人行車的影響、佛州的酒駕與吸食管制藥品駕車的相關法令規定、酒精與藥物對駕駛人心理與生理的影響、飲酒與吸食管制藥品駕車對駕駛人的生活、家庭及社會的影響、飲酒與吸食管制藥品駕車的替代行車方式與態度。

三.職業駕駛人道安講習再教育課程

(一) 職場安全：由國外職業駕駛人再訓練之相關法規與訓練課程可知，行車安全即是職業駕駛人的職場安全，所以定期的道安講習對他們非常重要也有其必要性。未來若能將職業駕駛人納入定期道安講習之內，相信有助於國內職業駕駛人職場安全並可提升整體的道路交通安全。目前公路總局所辦理的職業駕駛人年度專案調訓，在相關師資、課程安排與教材安排皆有案例可循，未來可比照辦理並推動。

(二) 國內外規定：目前歐盟規定職業駕駛人於每 5 年更換新照時，須參加 35 小時的道安講習；新加坡則規定計程車駕駛人，每 6 年更換新照時須參加 10 小時的道安講習，我國職業駕駛人的道安講習專案調訓則為 4 小時，且可發現國內外的道安講習有兩大項目係為共通的焦點：交通法規新知與防禦與安全駕駛反應。

(三) 配合駕照審驗參加道安講習：我國的職業駕駛人每 3 年須審驗駕照一次，若未來規定職業駕駛人駕照審驗前須參加道安講習，可配合審驗時程，讓職業駕駛人自行選擇有空的時間參加道安講習，並於駕照審驗時提出合格訓練證明，即可達到要求職業駕駛人參與再教育課程的目的。

(四) 課程內容：現行的道安講習內容尚可符合職業駕駛人所需，但若以全球化的環保意識與永續經營概念而言，該項課程則缺乏有效行車以節約能源以及注重駕駛人身體安全等觀念的講授，例如疲勞駕車與醫療用藥對行車安全的影響等。因此，未來在針對職業駕駛人的道安講習課程上，建議包含交通法規新知、防禦與安全駕駛、效率

節能行車與身體健康維護等三項內容，以完整提供職業駕駛人應有的課程內容。

6.6 委外辦理模式構建

經由前節的道安講習對象、受委託辦理講習業務單位、經費來源、師資來源、課程設計與內容等項目之分析探討，可據以構建本研究之道安講習委外辦理模式雛型(詳圖 6.1)，敘述如後。

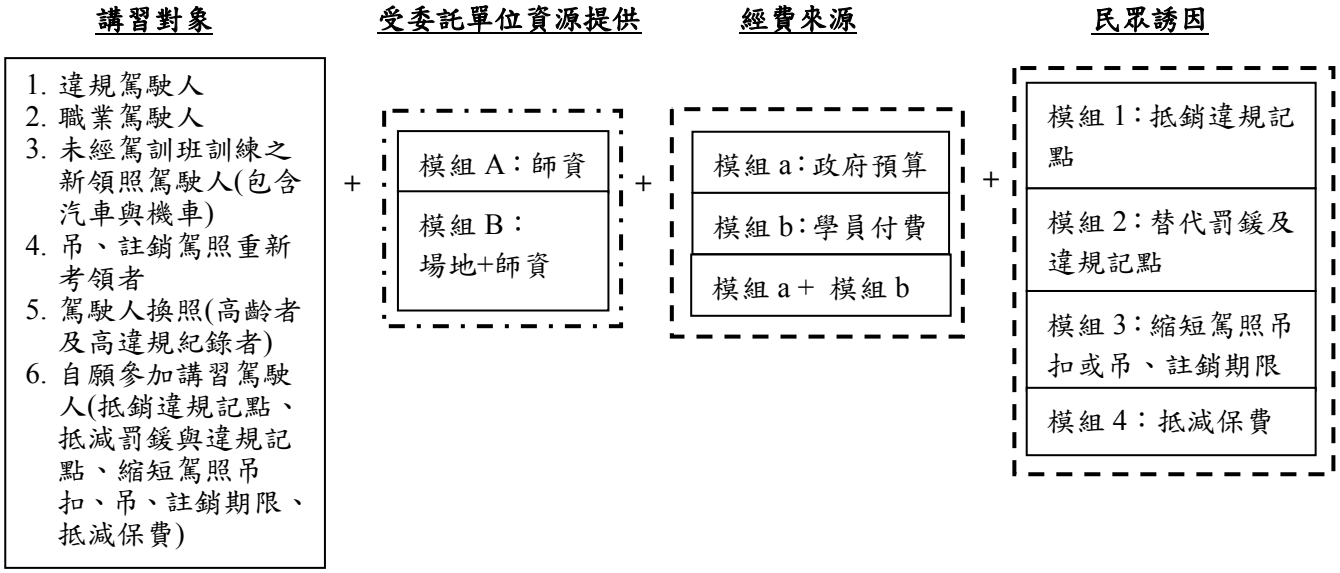


圖 6.1　道安講習委外模式

一.道安講習的對象

道安講習的對象初步建議分為六種：

(一) 違規駕駛人。

(二) 職業駕駛人。

(三) 未經駕訓班訓練之新領照駕駛人(包含汽車及機車駕駛人)。

(四) 吊註銷駕駛人重新考領者。

(五) 駕駛人換照(高齡者及高違規紀錄者)。

(六) 自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限與抵減保費)。

其中，違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照駕駛人等，係現有法規規定者；而吊註銷駕駛人重新考領者、駕駛人換照(高齡者及高違規紀錄者)和自願參加講習駕駛人，則是本研究建議增列之道安講習對象。在後續道安講習委外辦理模式研擬時，將以此六種講習對象進行分析探討。

二.受委託單位的資源提供

考量道安講習委外辦理所需的資源，可分為場地、師資、教材等三項因素。

(一) 場地

1.「道路交通安全講習辦法」第 12 條規定：道路交通安全講習場所由各公路主管機關指定之。可知，未來道安講習的場地可由公路主管單位指定在現有場地進行，或要求業者另行籌設場地。

2.另依「消防法」細則第 6 條，道安講習應符合相關之消防安檢規定。且根據第 12 條分類，道安講習場地應為乙類場所，相關設備應符合其規範。

(二) 師資：目前公路總局有辦理道安講師年度培訓，但無道安講師資格與認證的相關規定。考量現有國外規定及我國駕訓班講師資格規定，未來道安講師的來源可以法規明文規定或以通過專業考試等方式，提供業者聘雇講師之依據。在師資認證制度建立後，本委外模式建議道安講師由業者自行聘雇具專業資格之講師。

(三) 教材：雖然現行道安講習教材係公路總局提供相關資料並由各執行單位自行編撰，但未來道安講習委外辦理時，可由政府編撰全國統一教材，提供業者依循進行授課，確保課程內容合理並有益於參訓學員。

經由前述三項因素考量分析後，可將受委託業者之資源提供分為：模組 a「業者僅提供師資」、模組 b「業者提供場地與師資」等。

三.經費來源

依 6.3 節經費來源之探討分析，經費可分為向學員收費、自違規罰款提撥一定比例、政府編列預算等三項：

(一) 政府編列預算：依行政程序法第 16 條第 3 項規定辦理。

(二) 罰款提撥：依道路交通管理處罰條例第 9 條第 2 條、安全講習辦法第 14 條、道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法等之規定辦理

(三) 學員付費：目前無相關規定，因此應於處罰條例中明訂駕駛人參加道安講習應自行付費。另依「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」第 8 條第 2 項規定，被吊、註銷駕駛人重新考領照前，依法參加道安講習課程應自行付費。

由於自罰款提撥仍為政府預算的一部份，因此將其合併考量為政府預算，因此可將委外辦理之經費來源分為：模組 a「政府預算」、模組 b「學員付費」、模組 a+b 等三種。

四.民眾誘因

參考日本、美國與英國的道安講習辦理經驗，可知鼓勵民眾參加道安講習的誘因可有五種，將其列入道安講習委外模式中，未來需要配合相關法規修訂情形據以實施。

(一) 模組 1：參加道安講習可抵銷違規記點。

(二) 模組 2：以道安講習替代罰鍰及違規記點。

(三) 模組 3：參加道安講習可縮短駕照吊扣或吊、註銷期限。

(四) 模組 4：參加道安講習可抵減保費。

五.委外模式

在結合「講習對象」、「受委託單位資源提供」、「經費來源」與「民眾誘因」後，本研究之道安委外辦理模式如圖 6.1。

六、道安講習委外辦理 SWOT 分析

(一) 優勢(strength)

道安講習委外辦理的優勢主要係透過法規增、修訂與公路主管機關、監理單位與受委託單位之組織重整與改善，而健全國內的道安講習制度，是為講習委外之優勢。透過本研究所建議的委外模式之辦理過程中，逐步加強改善道安講習的整體系統，並落實使多數駕駛人獲得交通安全再教育的機會，進而深化國內的道路交通安全基礎。

(二) 劣勢(weakness)

為推動道安講習委外辦理勢須增、修訂相關法規與設立相關配套措施，部份法規與配套措施因涉及多個主管單位甚且跨行政部會，例如交通部、內政部、金管會、運輸職業公會與工會、保險同業公會等，需多方溝通協調與修訂法令，恐耗時良久，是為講習委外辦理之劣勢。

(三) 機會(opportunity)

目前國內有多所大專院校具有交通運輸相關科系，加以公路總局轄下有北、中、南三區以及台北市亦有之汽訓中心，皆可能為未來道安講習委外辦理提供駕駛人訓練與再教育服務，係為講習委外辦理成功推展之良好機會。

(四) 威脅(threat)

目前的道安講習係由監理單位辦理，可確實掌握講習品質與駕駛人的態度與反應，一旦將來委外辦理後，勢將透過受委託單位辦理課程內容講授與回報參訓學員之學習狀況，若無一套良好的督導管理與評鑑機制，恐降低講習品質，嚴重者遭致民眾反彈，此是為講習委外之外在環境威脅。

6.7 相關配套措施建議

經由前節委外辦理模式的擬訂，不同的考量因素皆應有相關配套措施配合辦理，方可順利推動應辦之業務。本研究考量的相關配套措施分述如下：

一.講習對象

若擬將道安講習對象擴大為本研究擬訂的六種，有必要進行增、修訂相關法規，包含：道路交通管理處罰條例、道路交通安全講習辦法、相關交通與行政法規、公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點等。

二.受委託辦理講習業務單位

針對受委託機構的相關資格條件、委辦方式與督導考核，相關之配套措施如下：

(一) 受委託機構資格：建立受委託機構遴選制度，包含審核條件、增、修訂遴選受委託機構管理辦法、作業流程與準則等。

(二) 考核評鑑機制：針對受委託機構訂定管理考核辦法、作業流程與準則，及上課學員學習成效評估等。

三.受委託業者之資源提供

(一) 場地：使用現有公有場地或業者自行籌設場地。

(二) 師資來源：增、修訂相關講師資格規定、建立師資認證制度。

(三) 教材：由政府委託合格教學機構或出版公司編撰全國統一教材。

四.經費來源

目前道安講習的辦理係由政府編列預算支應，未來委外辦理時將涉及是否以政府採購法之勞務採購方式辦理，或是以使用者付費之原則，要求參訓學員付費，牽涉相關法規增、修訂與收費方式與標準訂定。

(一) 法規增、修訂：道路交通管理處罰條例、道路交通安全講習辦法、公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點。

(二) 收費方式與標準訂定。

五.民眾誘因

由於目前相關法規並無鼓勵民眾參與道安講習的相關規定，未來辦理道安講習委外時所加入的民眾誘因，將配合法規增、修訂後實施。

六.分階段漸進式施辦道安講習委外辦理業務

由於目前政府僅辦理交通違規駕駛人及職業駕駛人的道安講習，未來若擬將六種講習對象全部納入道安講習中，應增、修訂相關法規，方

可配合辦理之。因此，道安講習委外辦理可分階段漸進式的施做。

6.8 分階段實施計畫

未來道安講習委外辦理時，將配合各項作業的完成進度與執行單位的作業情形，訂定分階段實施計畫，執行階段主要可劃分為三項，分述如後。其階段性變化，則如圖 6.2、6.3、6.4 所示。其中，建立師資認證制度與完成法規增、修訂之作業，是前置作業階段與第一階段的重要分界里程碑，在未完成這些作業前，公路主管機關將無法據以辦理下一階段的委外工作。而在所有法規增、修訂完成後，則道安講習則可包含本研究提出之六種講習對象，全面性辦理委外作業。

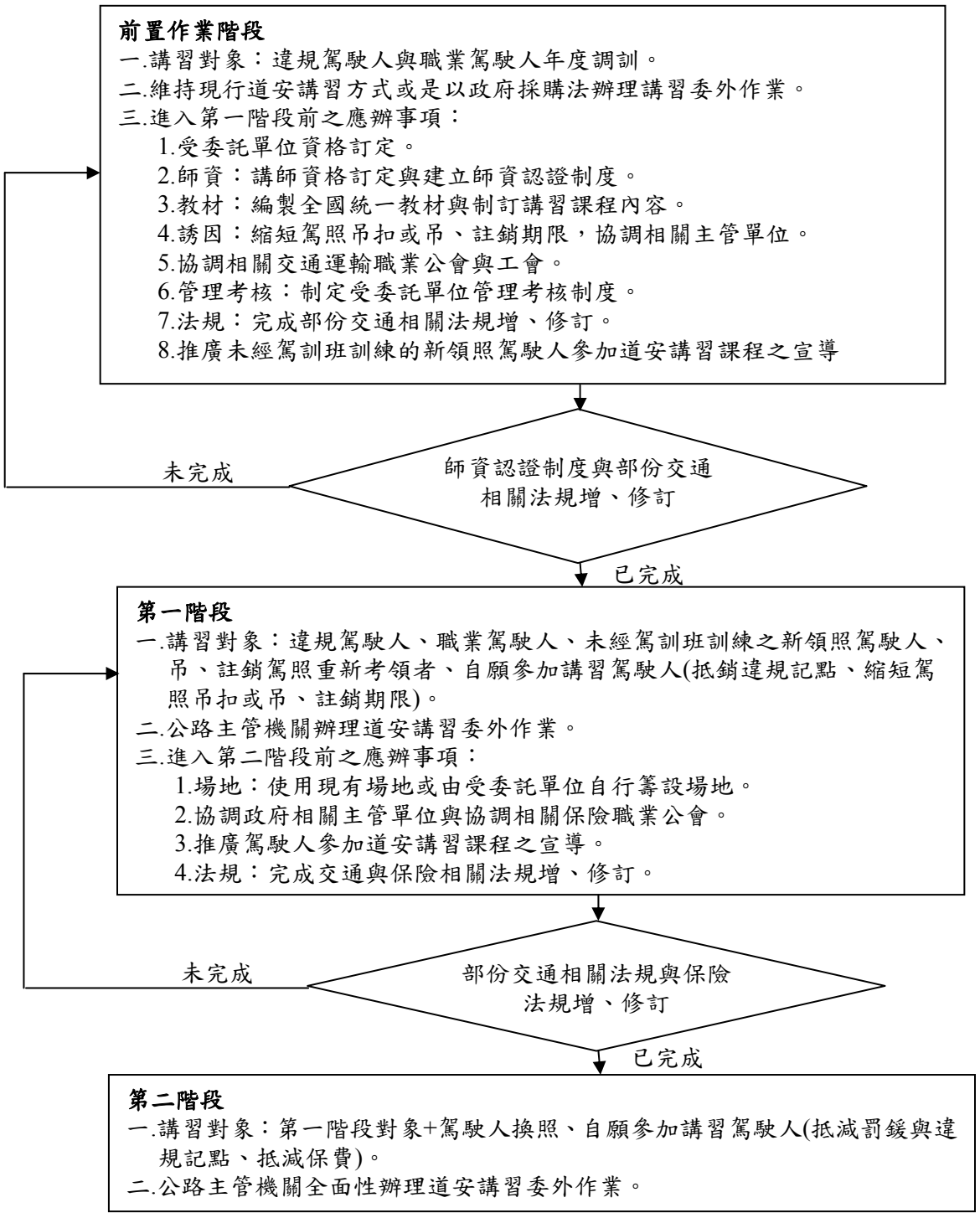


圖 6.2　道安講習委外辦理分階段實施計畫

工作項目	前置作業階段			備註
一、維持現行道安講習方式，或僅以政府採購法辦理課程講授委外作業				
1.若以政府採購法辦理委外：師資勞務採購				
2.師資勞務採購對象：具交通運輸相關科系大專院校或汽訓中心(未來民營化後)				
二、講習對象：違規駕駛人與職業駕駛人				
三、應辦事項：				
1.受委託單位資格訂定				
2.建立師資認證制度(詳 8.1.2 節)				※須佈道安講師認證機制
・講師資格訂定				
・建立講師專業考試或公路主管機關審核程序				
・講師執照更新與再進修制度				
3.編製全國統一教材與制訂講習課程內容				
・邀集專家學者制訂講習課程內容				
・成立編輯小組並委託學術或專業機構編製教材				
4.抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，協調相關主管單位				
5.協調相關交通運輸職業公會與工會				
6.制定受委託單位管理考核制度				
7.完成部份交通相關法規增、修訂(詳 6.8.1 & 10.3 節)				※須佈修訂法規
・道路交通管理處罰條例(第 24,63,63-1,67-2 條)				
・道路交通安全講習辦法(第 5,5-1,7,8,12,13,16 條)				
・道路交通安全規則(第 50,54 條)				
・公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點				
8.推廣未經駕訓班訓練的新領照駕駛人參加道安講習課程之宣導				
預定查核點	前置作業階段：交通法規增、修訂與師資認證制度			
	第一階段：交通法規增、修訂			

說明:(1)工作項目係依其性質及需要訂定。預定進度以粗線表示其起訖點。
(2)「預定查核點」，在條形圖上標明※號，並在「預定查核點」欄具體註明關鍵性工作要項。

圖 6.3　道安講習委外辦理分階段實施預定進度甘特圖(前置作業階段)

工作項目	第一階段			第二階段			備註
一、增加部份講習對象，公路主管機關辦理第一階段道安講習委外作業	▬	▬	▬				
1.審查申請辦理道安講習委外業務之業者資格							
・通過資格審查者，公路主管機關核發資格證書	▬	▬	▬	▬	▬	▬	
・監理單位審查受委託單位的課程計畫與師資人數，核定招生員額並核發執業證明		▬	▬	▬	▬	▬	
・具資格業者與監理單位簽訂契約成為受委託單位			▬	▬	▬	▬	
2.公路主管機關執行師資認證制度，提昇道安講師的質與量	▬	▬	▬	▬	▬	▬	
3.監理單位要求受委託單位使用統一教材		▬	▬	▬	▬	▬	
4.監理單位辦理委外作業之督導考核與評鑑			▬	▬	▬	▬	
5.公路主管機關召集費率委員會	▬	▬		▬	▬		
・訂定講習收費標準		▬			▬		
・是否擬訂補貼策略		▬			▬		
二、講習對象：違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照者與自願參加講習者(抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷者)	▬	▬	▬				
三、應辦事項：							
1.協調政府相關主管單位(交通部、警政署、財政部、金管會)	▬	▬					
・參加道安講習抵減罰鍰與抵銷違規記點	▬						
・參加道安講習抵減汽車保費		▬					
2.協調相關保險職業公會							
・參加道安講習抵減汽車保費		▬					
3.推廣高齡駕駛人參加道安講習課程宣導	▬		▬	▬			
4.完成部份交通與保險相關法規增、修訂(詳 6.8.2 節)			※				須佈修訂法規
・道路交通管理處罰條例(第 24,63-2 條)		▬	▬				
・道路交通安全講習辦法(第 5-1 條)			▬				
・道路交通安全規則(第 52 條)			▬				
・公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點			▬				
四、納入全部講習對象，公路主管機關全面性辦理道安講習委外作業				▬	▬	▬	
預定查核點	第一階段：部份交通相關法規與保險法規增、修訂						
	第二階段：						

說明:(1)工作項目係依其性質及需要訂定。預定進度以粗線表示其起訖點。
(2)「預定查核點」，在條形圖上標明※號，並在「預定查核點」欄具體註明關鍵性工作要項。

圖 6.4　道安講習委外辦理分階段實施預定進度甘特圖(第一、二階段)

6.8.1 前置作業階段

一.講習對象

本階段即為現行情況，由於相關法規增、修訂作業尚未完成，講習對象仍為違規駕駛人與職業駕駛人年度調訓。

二.執行方式

在相關法規未完成增、修訂程序前，公路主管機關尚無法全面性將道安講習委外辦理，因此可考量以政府採購法之勞務採購辦理道安講習。或是維持原狀，仍由公路監理單位執行相關講習業務。

(一) 維持現行道安講習方式，由政府編列預算，並由公路監理單位辦理道安講習作業。

(二) 或是由政府編列預算，以政府採購法辦理課程講授之委外作業。

1. 以勞務採購方式將課程講授工作委外辦理，主要採購內容應為講師與課程內容之委託專業服務，即為師資的勞務採購，可採限制性招標方式辦理。
2. 在師資勞務採購方面，由於在此階段中全國統一教材可能尚未編製完成，因此應要求受委託單位參考公路管理機關所提供之資料，先行編製適合的講習教材，包含最新的交通法規、安全防禦駕駛新知、駕駛人疲勞駕車與身體健康、酒精對人體健康之心理及醫學分析、環保與節能議題、高齡駕駛等內容。而且教材編製亦應配合講習對象，區分為青少年、違規駕駛人(一般、酒駕)與職業駕駛人等。
3. 勞務採購的對象建議為具有交通運輸相關科系的大專院校，或是未來已民營化之汽訓中心。

因此在本階段之道安講習委外模式可如圖 6.5 所示，僅將現行道安講習委託大專院校辦理課程講授，並無鼓勵民眾參加道安講習的誘因：

(一) 講習對象：違規駕駛人與職業駕駛人。

(二) 受委託單位資源提供：師資。

(三) 經費來源：政府預算。

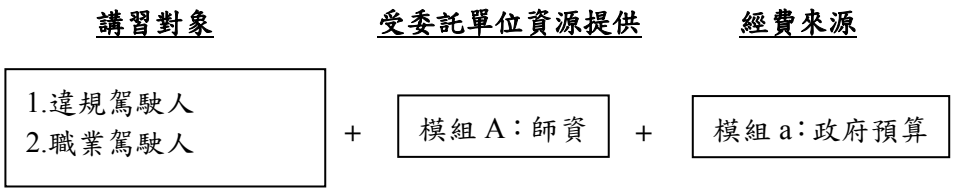


圖 6.5　前置作業階段道安講習可能委外辦理方式

三.進入第一階段前之應辦事項

由前置作業階段進入第一階段之前，下列各項須完成之作業應於本階段完成，完成後公路主管機關即可據以辦理下一階段的道安講習作業。

(一) 受委託單位資格訂定：公路主管機關應於明訂受委託單位之資格條件，讓有資格的機構未來可據以申請辦理道安講習業務。

(二) 師資：講師資格訂定與建立師資認證制度

1. 公路主管單位應明訂道安講師資格，以供未來受委託單位做為聘雇講師之依據。
2. 建立講師認證制度是為本階段最重要應辦事項之一，在講師認證制度建立前，不宜將道安講習委外辦理。為確保未來道安講習授課品質與民眾吸收交通新知的權利，有必要讓道安講師資格制度化，提高道安講師的人力品質。

(三) 教材：編製全國統一教材與制訂講習課程內容

1. 目前的道安講習教材並未統一，為確保未來道安講習委外後之授課品質，可由交通部道路交通安全委員會審核編製全國統一教材，以供講習之用。
2. 由於本研究建議將講習對象擴大為六種，現有規定之講授課程內容將不敷所需，交通部道路交通安全委員會在編製教材前，可先研議擴充講習課程內容，應付未來道安講習之用。

(四) 誘因：抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，協調相關主管單位

1. 由於道安講習作業牽涉的政府單位頗多，在講習委外辦理前，包含交通部、公路總局與監理單位、台北市政府交通局與監理處、高雄市政府交通局與監理處、警政署等單位，均應進行溝通協調，確立後續辦理的相關事項。
2. 制定自願參加講習的駕駛人可縮短被駕照吊扣或吊、註銷期限之規範作法，並推動立法程序。

(五) 協調相關交通運輸職業公會與工會：由於本研究建議將現行職業駕駛人年度調訓方式透過修法手段，將其變更為配合 3 年一次職業駕照審驗規定之常態性措施，駕駛人須在申請審驗前參加道安講習並取得訓練合格證文件後，方可辦理該項作業。因此，該項規定將影響職業駕駛人的持照權益，公路主管機關須事先與職業公會與工會協調以取得支持，以利後續作業的推展進行。

(六) 制定受委託單位管理考核制度：未來道安講習委外辦理將由公路監理單位與受委託單位簽訂委外合約，並由公路監理單位負責執行管理考核工作，因此有必要建立考核機制，例如管理考核作業規範，作為未來管理督導的依據，確保講習作業的辦理品質。

(七) 法規：完成部份交通相關法規增、修訂

1. 交通相關法規增、修訂是為本階段最重要須完成的作業之一，將可提供公路主管機關辦理道安講習委外作業的法規依據。
2. 先以僅涉及交通部主管業務的法規條文為主：
   (1) 辦理道安講習的受委託單位可為機關、法人、團體等(講習辦法第 7 條)。
   (2) 增加講習對象中被駕照吊註銷重新考照者須參加道安講習之規定(處罰條例第 24 條第 1 項第 7 款、講習辦法第 5 條第 1 項第 8 款)。
   (3) 修訂未經駕訓班訓練之新領照駕駛人應參加講習課程並取得及格證明文件(講習辦法第 8 條第 1 項、安全規則第 50 條第 1 項)。
   (4) 修訂職業駕駛人每 3 年駕照審驗時，除體檢與視力檢查外，另應參加道安講習取得訓練及格證書(處罰條例第 24 條第 1 項第 8 款後段、講習辦法第 5-1 條第 1 項後段與第 3 款及第 2 項、安全規則第 54 條第 1 項)。
   (5) 增、修訂自願參加講習駕駛人可申請抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊註銷期限(處罰條例第 63 條第 4 項、第 63-3 條、第 67-2 條)。
   (6) 修訂受委託單位之講習場地應符合安檢規定，並通過公路主管機關審查核可(講習辦法第 12 條)。
   (7) 修訂因應擴大講習對象之道安講習之講授課程內容(講習辦法第 13 條第 1 項)。
   (8) 增訂駕駛人參訓後應參加課後測驗以取得及格證明文件(講習辦法第 13 條第 3 項)
   (9) 修訂駕駛人應付費參加講習(處罰條例第 24 條第 2 項、講習辦法第 16 條第 1 項)。
   (10) 增訂道安講習之收費標準由公路主管機關召集費率委員會訂定之(講習辦法第 16 條第 3 項)。
   (11) 訂定講師資格與認證制度之法規(作業要點)。

(八) 推廣未經駕訓班訓練的新領照駕駛人參加道安講習課程之宣導：雖依道路交通安全講習辦法第 8 條規定， 公路主管機關得對未經駕訓班訓練的新領照駕駛人施以臨時道安講習。本研究建議公路主管單位繼續落實與推廣未經駕訓班訓練的新領照駕駛人參加道安講習課程之宣導，以利後續階段之作業推動。

6.8.2 第一階段

在本階段中，雖然部份法規已完成增、修訂程序，但道安講習業務量不足，無法獲得足夠利基以吸引法人、團體或民間業者投入。政府可考量以補貼方式鼓勵機關、法人或團體民間業者承辦，例如每一人參加講習、

政府補貼一定金額等，逐步擴大道安講習的辦理範圍。

一.講習對象

本階段之講習對象為：違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照駕駛人、吊、註銷駕照重新考領者、自願參加講習駕駛人之抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限者。

二.執行方式：公路主管機關辦理道安講習委外作業

(一) 受委託單位資格：已完成針對本階段講習對象之相關法規增、修訂，公路主管機關可據以辦理道安講習委外業務，提供交通部核准認可之機關、法人與團體申請辦理道安講習業務。

(二) 場地：透過政府與受委託單位所簽訂之委外辦理契約，明訂可在原講習場地或以較低租金供受委託單位使用。若業者自行籌設場地，則應符合相關消防安檢規定。

(三) 師資：本階段公路主管機關已完成講師資格與師資認證制度(詳8.1.2 節)，讓受委託單位可依據相關規定聘雇具有資格之道安講師。

(四) 教材：交通部道路交通安全委員會已完成全國統一教材編製與講習課程內容制定，受委託機構應使用全國統一教材與課程內容計畫。

(五) 誘因：本階段的講習對象，除依法應參加道安講習者：違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照駕駛人、吊、註銷駕照重新考領者等，另有自願參加講習駕駛人以抵銷違規記點、縮短其被駕照吊扣或吊、註銷期限。

1. 依處罰條例第 63 條規定，駕駛人在 6 個月內違規記點達 6 點以上須參加道安講習並吊扣駕照 1 個月，1 年內吊扣 2 次並再次違規記點者將被吊銷駕照。因此，若駕駛人在未達 6 點以前自願參加道安講習，則可抵銷違規點數，避免被駕照吊扣或吊銷的處分。

2. 依規定，駕駛人若被駕照吊扣須參加一般 3 小時的道安講習課程，但駕駛人希望縮短被駕照吊扣期限：

(1) 吊扣期限在 1 年以下者，參加 3 小時特別講習課程並取得訓練及格證書，可縮短至多 1 個月期限。

(2) 吊扣期限在 1 年者，參加 6 小時特別講習課程並取得訓練及格證書，可縮短至多 2 個月期限。

(3) 吊扣期限在 2 年者，參加 9 小時特別講習課程並取得訓練及格證書，可縮短至多 3 個月期限。

3. 駕駛人若被駕照吊、註銷須參加一般 6 小時的道安講習課程，但駕駛人希望縮短被駕照吊、註銷期限，參加 6 及 9 小時特別講習課程並取得訓練及格證書：

(1) 吊、註銷期限在 1 年者，參加 6 小時特別講習課程並取得訓練及格證書，可縮短至多 1 個月期限。

(2) 吊、註銷期限在 1 年以上、6 年以下、不含 6 年者，參加 9 小時特別講習課程並取得訓練及格證書，可縮短至多 2 個月期限。

4. 不論駕駛人欲縮短被駕照吊扣或吊、註銷期限，其應於接受至少原處分期限一半時期後才可參加道安講習，並提出縮短期限申請。例如：若被駕照吊扣 6 個月，駕駛人除一開始參加一般道安講習外，應於駕照吊扣 3 個月後另外自願參加 3 小時特別講習並取得訓練及格證書，以提出縮短期限申請，但至多可縮短 1 個月。

(六) 收費與補貼

1. 公路主管機關訂定學員付費標準等規定，以供受委託業者依循。
2. 但在本階段，可能參加道安講習的民眾仍然有限、利基不足，不足以吸引民間業者辦理道安講習業務，因此可考量政府編列預算以補貼方式，例如每一人參加講習、政府補貼一定金額等，讓受委託單位辦理道安講習且同時向參訓學員收取部份費用，提高民間業者參與意願。

因此，在本階段之道安講習委外模式如圖 6.6 所示：

(一) 講習對象：違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照駕駛人、吊、註銷駕照重新考領者、自願參加講習駕駛人之抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限者。

(二) 受委託單位資源提供：師資與場地。

(三) 經費來源：政府預算與學員付費。

(四) 誘因：抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限。

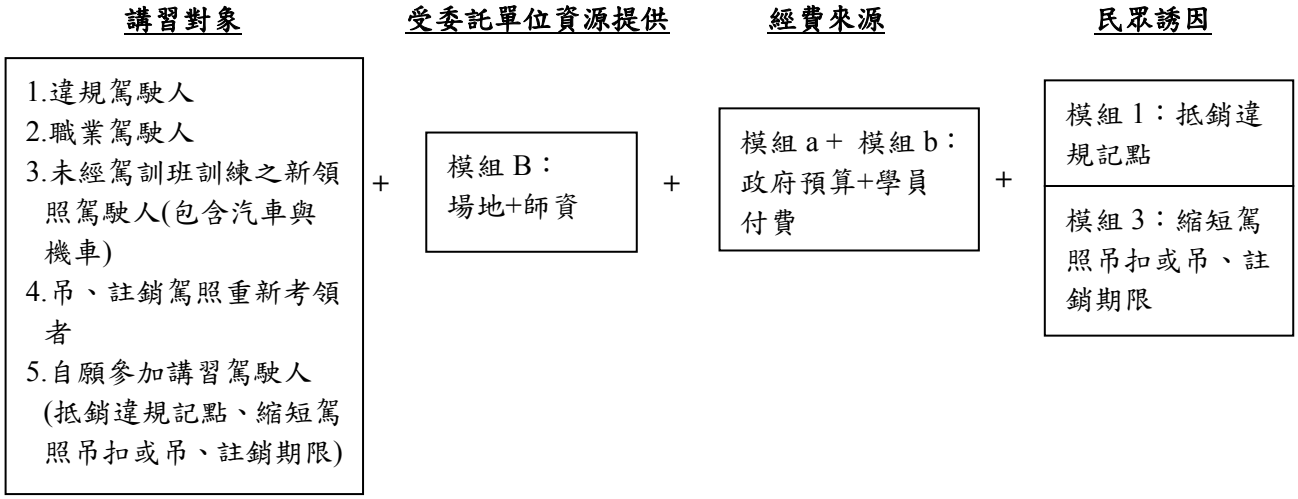


圖 6.6　第一階段道安講習委外辦理模式

三. 進入第二階段前之應辦事項

在進入下一階段前，仍有須完成之作業，主要是協調政府相關主管單位包含交通部、警政署、財政部、金管會等，以及相關保險職業公會，就民眾參加道安講習可抵減保費一事進行溝通協調，並完成相關法規之

增、修訂成序，包含交通相關法規與保險相關法規等。

在本階段中，最重要須完成的作業係為完成交通與保險相關法規增、修訂，待完成後，公路主管機關方能據以辦理下一階段的道安講習委外作業。預計在本階段的須完成作業有以下五項：

(一) 協調政府相關主管單位(交通部、警政署、財政部、金管會)。

(二) 協調相關保險職業公會。

(三) 推廣高齡駕駛人參加道安講習課程宣導。

(四) 完成交通與保險相關法規增、修訂：有關保險法規增、修訂方面，因涉及汽車保險制度之檢討與規劃，研究規模較大亦非屬本研究內容，故建議後續研究探討。而進入下一階段交通法規之修訂內容，則建議如下：

1. 增加講習對象：年滿 65 歲高齡駕駛人與高違規紀錄駕駛人(處罰條例第 24 條第 1 項第 8 款前段、講習辦法第 5-1 條第 1 項前段與第 1~2 款、安全規則第 52 條第 1 項與第 6~7 項)
2. 增訂自願參加講習駕駛人可申請抵減罰鍰與抵銷違規記點(處罰條例第 63-2 條)

6.8.3 第二階段

經由第一階段的推廣實施，民眾已認同參加道安講習之益處，政府可順利推動駕駛人換照前應參加講習，以及民眾自願參加道安講習可抵減罰鍰與違規記點、抵減保費等，講習對象全面擴大為本研究所建議的六種。此時，也有足夠的利基吸引較多的機關、法人與團體加入辦理道安講習，道安講習經費完全來自學員付費。本階段委外模式如圖 6.7 所示。

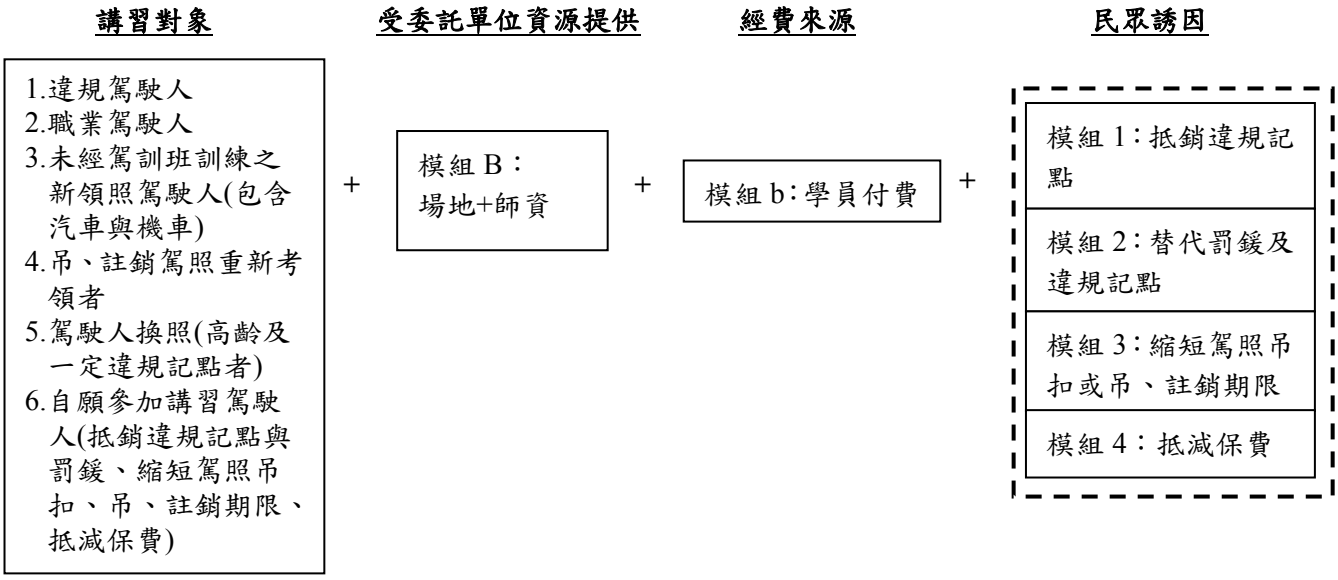


圖 6.7　第二階段道安講習全面性委外辦理

一.講習對象：第一階段對象+駕駛人換照(高齡者與一定違規記點者、自願參加講習駕駛人(抵減罰鍰與違規記點、抵減保費)

二.執行方式：公路主管機關辦理全面性道安講習委外作業

基本上如同第一階段之作業方式，由公路主管機關辦理道安講習委外作業，其中僅場地與經費方式不同。

(一) 場地：道安講習對象擴大至本研究建議之六種對象，且民眾已接受付費參加道安講習，可由受委託單位自行籌設辦理講習之場地，但應遵守相關消防安檢規定，場地應經公路主管機關現勘與核可。

(二) 經費：當相關法規增、修訂完備後，採使用者付費之原則由參訓學員付費，達成全面道安講習業務委外辦理之目標。

6.9 預期成效

在道安講習業務達到本研究建議之第二階段道安講習全面性委外辦理後，其預期成效分述如下。

一.擴大道安講習參與對象與辦理範圍，健全國內道安講習制度

目前的道安講習對象僅為一般違規駕駛人與職業駕駛人，有機會參與道安講習的駕駛人實屬有限，亦缺乏機會學習新的交通法規與新的交通安全知識。而隨著交通科技與法規環境的日新月異，有需要提供駕駛人再訓練的機會，協助其獲取交通新知，以全面提升道路交通安全為最

主要目標。並進而健全國內道安講習制度，讓更多駕駛人透過道安講習的再教育功能，在專業與健全的講習制度下，不論是在違規處罰或是交通優惠措施情形下，皆能充份學習交通新知並獲取專業有效的協助。因此，擴大道安講習參與對象與辦理範圍，實為道安講習委外辦理所可獲得的重要效益之一。

二.有效運用民間資源，增進道安講習辦理效益

受限於政府財力與人力的不足，不易擴大辦理具有再教育功能的道安講習作業，若能有效運用民間資源，將可擴大其參與對象與辦理範圍。因此，道安講習委外辦理後，將借重民間充沛的人力與財力擴大道安講習範圍，而可實質促進參加講習的駕駛人人數，有效增進道安講習辦理效益。

三.撙節政府預算，減少人力與財力支出

囿於目前政府財力與人力不足，具有再教育功能之道安講習範圍遲未能擴大，未來道安講習委外辦理後，當可撙節政府預算，減少人力與財力支出，實為道安講習委外辦理重大效益之一。以民國 94 年為例，北、高兩市與台灣省之員工兼任的內聘道安講師計約 200 人，未來道安講習委外辦理後，這些兼職員工皆可回歸其承辦業務，可讓原單位節省人力與財力消耗。另外，94 年計有違規駕駛人 68,396 人接受道安講習，職業駕駛人 19,559 人接受年度專案調訓，以每人所需成本約 1,000 元計算(詳 8.2.4 節)，未來道安講習委外辦理後，政府即可減少這些人參加道安講習的費用支出，約為 8 仟 8 佰萬元/年。

四.建全道路交通安全講習教育功能

道安講習具有再教育與矯正之功能，提供駕駛人一個學習交通新知的機會，但目前道安講習的辦理係以違規駕駛人與職業駕駛人的講習為主，僅供少數駕駛人參加訓練。加以現今辦理方式較傾向處罰意味，而非以鼓勵參加的再教育講習，亦無課後測驗等評量機制，整體講習課程易流於型式而失去應有功效。因此，藉由道安講習委外辦理的方式，增、修訂相關法規，提供鼓勵民眾參加講習的優惠措施與規定，讓更多民眾參加訓練，而可建全道路交通安全講習教育功能。

第七章　鼓勵民眾參加道安講習誘因研擬與意願調查

楊登斌[1999]的研究指出，凡參與道路安全講習的駕駛人，其再犯比例均明顯降低，尤其以違反道路交通管理處罰條例而必須接受講習的駕駛人，改善成效更為顯著，且多數受訪者也認為講習對交通法規認識與了解等有助益，因此，擴大道安講習實施對象對於提昇我國道路交通安全應有顯著的貢獻。本章擬就一般民眾與因違反道路交通管理處罰條而必須接受講習的駕駛人為對象，設計各種誘因，以吸引不同對象主動參加道安講習。本研究首先於 7.1 節整理國外現行用以吸引民眾參與講習的誘因。接著在 7.2 節研擬我國未來鼓勵民眾參加道安講習的可能誘因，並在 7.2 節依照不同的誘因設計問卷，於 7.3 及 7.4 節說明問卷調查執行，在 7.5 節進行調查資料分析，最後，第 7.6 節進行綜合評析以探討民眾對於不同誘因的接受程度。

7.1 國外鼓勵民眾參加道安講習因素分析

本研究已於第二章對國外道安講習實施現況進行詳細回顧，並整理各國參加道安講習誘因於表 2.44，由表中可以發現，除了英國與美國的道安講習課程有減少保險費用的誘因，吸引駕駛人自願參加講習外，我國和日本均沒有此誘因設計。因此，若我國未來有意將道安講習擴大實施至全體駕駛人，有必要對於國外的保險誘因做更深入的探討。

7.1.1 美國

美國各汽車保險公司會根據駕駛人條件，對於參與防衛性駕駛課程者，給予不同程度的折扣，惟折扣程度，各州規定有所不同。美國有許多的汽車保險公司，較為著名的有 Allstate 與 State Farm 兩家保險公司，以下即介紹此兩間汽車保險公司與道安講習相關的保險制度。

一.Allstate

位於美國伊利諾州的 Allstate 是美國主要的保險公司，其創立於西元 1931 年，該公司也相當支持汽車與公路安全的改革，包括行車安全帶、氣囊與青少年駕駛課程。在保險費率折扣方面，Allstate 保險公司依投保對象分為汽車車主與機車車主兩部份，詳細的保費折扣程度則會依各州規定而有所不同，同時也與駕駛人的條件有關。

在汽車駕駛人方面，Allstate 提供參加防衛性駕駛課程折扣

(Defensive Driver Class Discount)給年滿 55 歲以上(各州有不同的年齡標準)且參加過防禦駕駛訓練課程的駕駛者，保費折扣程度最多可達 10%；至於機車駕駛人則可以透過參加機車安全課程(Motorcycle Safety Foundation Rider Course)且在參加課程後的 36 個月內投保，享有 3 年的保費折扣，保費折扣程度為 5%~10%。

二.State Farm

State Farm 公司創立於西元 1922 年，並在保險業界首先提倡採用低風險價格(low-risk rates)、安全駕駛人折扣(safe-driver discounts)與半年繳費(semi-annual payment)制度。其下汽車保險公司(State Farm Mutual Automobile Insurance Company)是屬於一種未上市、沒有股票股東的互助保險公司(mutual insurance company)。State Farm 公司所提供與講習課程相關的汽車保費折扣方式一般約可分為 2 種，各種折扣方式與程度會依各州規定而有所不同。

例如佛羅里達州規定，年滿 55 歲以上的車主若在過去 3 年內完成核准部門所提供的防衛性駕駛訓練(Defensive Driving)課程，即可享有防衛性駕駛折扣。另外，依喬治亞州的規定，凡未滿 21 歲的車主，只要接受駕駛人訓練(Driver Training)課程，即可享有此種折扣，且此駕駛人教育課程需經由合格的教練講授，並且包含基本的交通安全法律學科課程與實際道路駕駛術科課程。

另外，根據美國紐約州保險局(New York State Insurance Department)的資料，車主在紐約州可參加汽車監理所(Department of Motor Vehicles)的事故預防課程(accident prevention course)，車主若完成事故預防課程可抵減三年的責任險(Liability)、碰撞險(collision)與免過失責任險(No-Fault)的保費，同時最多也可抵免 4 點的違規記錄。

最後本研究亦從 FirstNet Learning 網站的資料發現 Ameriprise Auto & Home 保險公司提供美國 38 州的汽車保費對於防衛性駕駛訓練課程折扣規定，其中美國大部分的州皆允許可抵免 3 年的保費，僅華盛頓州、馬里蘭州、康乃迪克州 3 州與哥倫比亞特區為抵免 2 年的保費。此外，美國各州對駕駛人的年齡限制也不盡相同。本研究將美國 38 州在防衛性駕駛訓練課程方面的保費折扣程度、期間與適用對象整理如表 7.1 所示。

表 7.1　美國各州對於防衛性駕駛訓練課程折扣汽車保費的規定

地區	折扣程度	折扣期間	適用對象
阿拉巴馬州	5%	3 年	具 10 年以上的駕駛經驗
阿肯色州	5%	3 年	55 歲以上
亞利桑那州	5%	3 年	具 10 年以上的駕駛經驗
加州	5%	3 年	55 歲以上
科羅拉多州	5%	3 年	55 歲以上
康乃迪克州	5%	2 年	62 歲以上
德拉威州	10~15%	3 年	一般民眾皆可
哥倫比亞特區	5%	2 年	55 歲以上
佛羅里達州	5%	3 年	55 歲以上
喬治亞州	10%	3 年	25 歲以上
夏威夷	—	—	—
愛達荷州	5%	3 年	65 歲以上
伊利諾州	5%	3 年	55 歲以上
印地安納州	5%	3 年	具 10 年以上的駕駛經驗
愛荷華州	5%	3 年	具 10 年以上的駕駛經驗
堪薩斯州	5%	3 年	一般民眾皆可
馬里蘭州	5%	2 年	55 歲以上
密西根州	5%	3 年	30 歲以上
明尼蘇達州	10%	3 年	55 歲以上
密西西比州	5%	3 年	55 歲以上
密蘇里州	5%	3 年	具 10 年以上的駕駛經驗
內布拉斯加州	5%	3 年	具 10 年以上的駕駛經驗
內華達州	5%	3 年	55 歲以上
新墨西哥州	10%	3 年	55 歲以上
紐約州	10%	3 年	一般民眾皆可
北卡羅來納州	—	—	—
俄亥俄州	5%	3 年	60 歲以上
俄克拉荷馬州	5%	3 年	一般民眾皆可
奧勒岡州	5%	3 年	55 歲以上
賓夕法尼亞州	5%	3 年	55 歲以上
南卡羅來納州	5%	3 年	25 歲以上
南達科他州	5%	3 年	55 歲以上
田納西州	5%	3 年	55 歲以上
德州	10%	3 年	50 歲以上
猶他州	5%	3 年	55 歲以上
維吉尼亞州	5%	3 年	55 歲以上
華盛頓州	5%	2 年	55 歲以上
威斯康辛州	5%	3 年	具 10 年以上的駕駛經驗

資料來源：本研究整理自 FirstNet Learning 網站[2006]。

7.1.2 英國

英國汽車保險業歷史非常悠久，第一張汽車保險單便誕生於此。同時英國汽車保險業也非常發達。據英國承保人協會統計，1998 年在普通保險業務中，汽車保險業務首次超過財產保險業務，保險費達到了 81 億英鎊，汽車保險費占每個家庭支出的 9%，足見其重要地位。英國汽車保險費率規章有許多因素要加以考慮，概括起來有以下幾個方面的因素： 汽車的用途、汽車的型號與駕駛人的年齡和經歷。

其中又以駕駛人的年齡和經歷為制定汽車保險不同費率標準最重要的部份。以條件相同的新車為例，如果駕駛員年齡和經歷不一樣，所需繳交的保險費也大不一樣。一般說來，17~19 歲的駕駛員，駕駛汽車車齡不到五年，駕車技術不夠成熟，保險費率要高出超過五年駕駛車齡的中年人 30%左右。對於在 5 年之內有違規紀錄的駕駛員，如被交通管理部門判處為“危險駕駛”的駕駛員，其保險費率要高出沒有違規紀錄者的 20%左右。由此可見英國對於駕駛人安全駕駛觀念的重視程度， 且依各保險公司不同，參加 Pass Plus 課程(詳見表 2.31)，最多可以折抵 49%的保險費用。

比較英美兩國關於道安講習課程折抵保費的方式可以發現，美國對於駕駛人開放可供折抵保費的道安課程較多元，且各州的折抵的幅度也因地制宜，隨著駕駛人所處的環境而有不同的折扣，可抵減的比率約 5%~15%不等；雖然英國可供折抵保費的講習課程不若美國有如此多的變化，且僅限新手參加的 Pass Plus 課程有此誘因，但是其可供折抵的比率卻高達近 50%，因此對於新手駕駛人非常具有吸引力。

7.2 鼓勵民眾參加道安講習策略研擬

由於國內現行的道安講習對象只限定特定違規駕駛人，如酒後駕車、未滿 18 歲無照駕駛等，並沒有包含其他違規項目駕駛人或一般駕駛人，因此若欲吸引其他駕駛人自願參加道安講習，勢必需要重新設計誘因鼓勵其他駕駛人參加道安講習。學者張新立等人[2001]曾對國內不同的駕駛人設計出不同的誘因和參與實行的單位，如表 7.2 所示。從表 7.2 當中，我們可將誘因大致區分為實際上所獲得的利益與心理上所獲得的滿足兩大類如表 7.3。

表 7.2　道安講習誘因制度與執行組織

對象	內容	誘因制度	參與單位
一般違規駕駛人	參加民間機構所辦理的講習	▪ 扣抵部份罰款 ▪ 扣抵違規點數 ▪ 簡便換、領照手續 ▪ 保險費的減免	▪ 監理機關 ▪ 保險公司 ▪ 執法單位
老人駕駛人	▪ 成立老人駕駛俱樂部 ▪ 老人大學授課	讓老人產生歸屬感	▪ 道安講習主管機關 ▪ 民間機構 ▪ 基金會
新手駕駛人	參與民間駕駛教育訓練機構之照後訓練	低價學費	民間駕駛教育訓練機構
一般駕駛人	藉由參加講習累積點數	▪ 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	▪ 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	▪ 定期參加各種道安活動 ▪ 招募義工 ▪ 舉辦科展 ▪ 獎勵學生舉辦各種營隊 ▪ 納入大專及大學通識課程	▪ 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	▪ 道安講習主管機關 ▪ 教育機構 ▪ 縣市文化中心 ▪ 公私立學校

資料來源：張新立等人[2001]。

表 7.3　道安講習可能採取之誘因

實際上所獲得的利益	心理上所獲得的滿足
▪ 扣抵部分罰款 ▪ 扣抵違規點數 ▪ 保險費的減免 ▪ 低價學費 ▪ 以累積的點數扣抵未來違規點數 ▪ 新車購買優惠	▪ 讓老人產生歸屬感 ▪ 健康市民卡 ▪ 榮譽市民卡

由於國內目前民眾多數仍視道安講習為處罰的手段之一，對於講習本身依然存在排斥感；況且參考國外目前實施方式，也是以駕駛人實際可獲得之利益為誘因吸引民眾參加道安講習，所以在講習欲擴大實施至一般民眾初期，建議以實際上所獲得的利益為誘因會較具吸引力。

就表 7.3 所列舉之實際上所獲得的利益，其中，扣抵部分罰款、扣抵

違規點數、保險費的減免均為國外現行制度，值得我國未來引為參考，但有部份國外尚未採行的做法，是否可以當作未來道安講習的誘因亦的確值得探討。首先，以累積的點數扣抵未來違規點數的方式，由於參加道安講習的主要目的為矯正駕駛人的偏差駕駛行為，降低駕駛風險，所以若以事先參加道安講習做為日後駕駛違規的免責事由，而讓駕駛人因而抱持僥倖的心態或降低駕駛的警覺性，似乎違反了道安講習的最初目的，且依據前功不抵後過的原則，以累積的點數扣抵未來違規點數的方式暫時不納入未來的誘因；其次，低價學費與新車購買優惠由於需要駕訓班和相關汽、機車業者的參與，此兩種誘因的實施必須修改目前法令制度或以道德勸說說服相關業者共同配合辦理，施行上似乎有一定的難度，為了降低新制度實行的複雜性，我們亦將此兩種誘因排除在考量之外。

除了上述提到的誘因之外，本研究同時參考日本、美國的現行措施，認為縮短駕駛人駕照吊扣日期也是個值得我國考慮的做法，此誘因不但對一般駕駛人有高度的吸引力，對職業駕駛人而言，縮短吊扣日期等於提前恢復其工作資格，對於駕駛人參加道安講習一定具有相當大的驅力，因此，建議將縮短吊扣時間也納入誘因考量；另外，我國目前對於駕照遭吊、註銷的駕駛人，雖然不像日本需強制參加講習方能恢復考照資格，但依不同的吊、註銷原因，駕駛人仍需依法停止駕駛，待停止時間期滿後，方能重新考照；若能將縮短停止駕駛期間也納入未來講習誘因中，勢必提昇駕照遭吊、註銷的駕駛人參加道安講習的意願。

綜合上述，本章研擬吸引駕駛人自願參加道安講習的誘因共計有：扣抵部分罰款、扣抵違規點數、縮短吊扣時間、縮短吊、註銷的停止時間與保險費的減少等五項，雖然前述的誘因有五項，但考量縮短吊扣時間與縮短吊、註銷的停止時間，均屬於減少停止駕駛的時間，其性質相當類似，且國內目前對於駕照遭吊、註銷後重新考領照的人數並無正式的統計資料，因此，問卷中情境的誘因即採用縮短吊扣駕照時間而不另探討縮短吊、註銷駕照的時間。並與其他三項誘因發展為後續的問卷。

7.3 問卷設計與調查規劃

本次問卷調查最主要目的為瞭解未來民眾對於自費參加道安講習的意願，為達此目的，本研究透過敘述性偏好問卷探詢民眾在不同情境下，對於自費參加道安講習誘因的偏好。由於此次問卷調查對象分為講習民眾和一般民眾兩類，所以問卷也分為兩種類型，除了少數題目陳述的方式略有差異外，其主要精神是一致的，因此，問卷雖然有兩種型態，但此兩種問卷具有相容的結構，其結構說明如下：

本問卷共由兩大部份組成，第一部份為受訪者基本資料，其中又分為受訪的社會經濟屬性與受訪者的駕駛行為特性，受訪者的社會經濟屬性包含性別、年齡、目前職業、所得；而駕駛行為特性則為持有駕照時間、最近一次參加講習的原因、最近一次違規遭取締的原因、最近 3 年參加道安講習的次數、購買的車險種類、上(下)班使用的交通工具、非上(下)班使用的交通工具，另外針對機車擁有者、汽車擁有者與職業駕駛人，瞭解其擁有的車輛數、違規紀錄、肇事紀錄、出險紀錄與每年在強制險、第三人責任險與車體損失險的大約花費等。

第二部份為未來民眾自費參加道安講習的敘述性偏好題，此部份包含受訪者認為自費參加道安講習的合理費用、違規駕駛人利用參加道安講習折抵罰責與一般駕駛人利用參加道安講習減少保費的情境。

違規駕駛人利用參加道安講習折抵罰責的情境乃依據內政部警政署民國 91 年 1 月至 95 年 6 月的 10 大交通違規排行，如表 7.4，計有違反速率限制行駛、違規停車、違反高速公路管制規定、未戴安全帽、酒醉駕車、停車費未繳、闖紅燈、無照駕駛、不遵守標誌、不服取締等違規項目，考量本次問卷乃為瞭解駕駛人在面對不同誘因下，是否會對自費參加道安講習的選擇產生影響，所以我們將部份罰則相同的違規項目排除；另外，台灣地區由於地狹人稠，汽、機車的密度相對其他國家而言較高，因此停車一直是我國長久以來懸而未決的重要交通問題，考量停車問題所涉的層面太廣，所以本次研究乃將違規停車與停車費未繳等與停車相關的違規問題排除於問卷之外。所以最後納入問卷計有超速、無照駕駛、闖紅燈與酒醉駕車等四種情境。各情境的選擇方案乃參考道路交通管理處罰條例對各違規行為的罰則，配合現行道安講習課程時數規劃，且為了避免道安講習成為民眾規避違規處分的手段，各方案中對各項罰責的抵減均以不超過原處分 1/2 為原則。

表 7.4　警政署交通案件違規 10 大排行

排名	違規項目
1	違反速率限制行駛
2	違規停車
3	違反高速公路管制規定
4	未戴安全帽
5	酒醉駕車
6	停車費未繳
7	闖紅燈
8	無照駕駛
9	不遵守標誌
10	不服取締

資料來源：內政部警政署網站 http://www.npa.gov.tw。
(累計期間從 91 年至 95 年 6 月)

至於一般駕駛人利用參加道安講習減少保費的情境，由於目前國內汽、機車車主可投保車險的險種有機車強制險、機車第三人責任險、機車竊盜險、汽車強制險、汽車第三人責任險、汽車車體損失險與汽車竊盜險，但是機車或汽車竊盜險的保費計算方式與車主的駕駛行為無關，而與車種有較大的關係，因此日後參加道安講習可折抵的保費應以和車主的駕駛行為相關性較高的險種方為合理，所以在此部份我們將機車或汽車竊盜險排除不予考慮。另外，由於機車強制險的保險費用本來就已較其他車險為低，可供折抵的空間有限，所以我們亦不將機車強制險納入情境。總計在一般駕駛人利用參加道安講習減少保費的情境部份，本次研究只考慮機車第三人責任險、汽車強制險與汽車車體損失險。考量機車第三人的平均保費較低，因此以不同定額的折抵條件做為誘因；但汽車強制險、汽車第三人責任險與汽車車體損失險的保費會因車種、車主的不同而產生較大的變異，因此其誘因設計為折抵不同比率的保費，同時，參考美國現行的折抵比率，依照不同險種，可折抵比率界於 5%至 20%之間。

完成問卷初稿後，由於無法確定受訪者是否能完全明瞭問卷的全部題意，因此需對問卷進行試測，以修正問卷的修辭或內容。本研究於民國 95 年 9 月 4 日至台北汽車駕駛人訓練中心對道安講習學員進行全班普查，做為試測的對象，共回收問卷 91 份，扣除不作答及答題不完整者，有效問卷共 63 份。有效問卷率為 69%。

根據試調的結果，除了依照受訪者的意見，對於題目的陳述稍做潤飾之外，為避免受訪者未看清題意即草率作答，因此將問卷第二部份第 7 題的候選方案排列順序和其他題目反向排列，以排除偏好排序均相同之問

卷，至此確定了問卷的整體內容。

7.4 調查作業執行

本研究的調查對象分為參加道安講習民眾及一般民眾，由於問卷第二部份各情境中，替選方案的兩兩比較組合數共有 35 組，連同講習費用問項，總計第二部份供受訪者選擇的變項共有 36 組，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 51 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 51×10 = 510 個樣本人數，如此才能具備良好的統計檢定力。根據問卷試調結果，受講習學員的有效問卷率約在 69%，為了達到最少需要的樣本數，保守估計需對講習民眾與一般民眾各抽樣 750~800 份樣本。

由於此次問卷的目的在於瞭解受講習民眾與一般民眾對於道安講習各種誘因的選擇行為，因此調查的母體為具駕駛行為的駕駛人，本研究事先聯絡各監理處、所的道安講習承辦人員，請其協助研究人員於道安講習課程結束後對全體講習民眾進行問卷普查並針對至各監理處、所洽公的民眾，以隨機抽樣法對一般民眾問卷抽查，調查時間從民國 95 年 9 月 9 日起至 95 年 9 月 20 日，針對全台 3 處監理所與北、高兩市 2 監理處，總計發放問卷總數為講習民眾 867 份、一般民眾 731 份，共 1,598 份，有效問卷為講習民眾 631 份、一般民眾 665 份，共 1,296 份，有效問卷回收率各為 72.8%、91.0%，而整體的有效問卷回收率則為 81.1%，如表 7.5。

表 7.5　問卷回收情形

	回收問卷		有效問卷	
	講習民眾	一般民眾	講習民眾(%)	一般民眾(%)
台北市	195	151	161 (82.6)	123 (81.5)
台北區	87	122	66 (75.9)	114 (93.4)
台中區	147	178	107 (72.8)	162 (91.0)
高雄市	246	171	173 (70.3)	160 (93.6)
高雄區	192	109	124 (64.6)	106 (97.2)
總和	867	731	631 (72.8)	665 (91.0)

7.5 調查資料分析

7.5.1 社會經濟屬性分析

本研究將調查所得的 1,296 份有效問卷，依先前調查對象的定義，區分為講習民眾與一般民眾，其有效樣本的社會經濟屬性分析如表 7.6 所

示。全體問卷資料中，男性、女性駕駛人的比例分別為 66.2%與 33.8%，其中參加道安講習駕駛人中，男性、女性樣本分別佔 77.4%、22.6%。在全體資料年齡層的分佈上，以 18~29 歲、30~39 歲及 40~49 歲此 3 個族群佔大多數，比例分別為 40.3%、23.4%與 18.2%，而 50 歲以上的族群和未滿 18 歲族群約只佔 10%；而在參加道安講習民眾資料中，18~29 歲、30~39 歲及 40~49 歲此四個族群佔大多數，比例均在 20%~28%，而 50 歲以上的族群約只佔 7.5%。

在全體教育程度上，以大學(專)程度和高中(職)程度人數最多，佔 42.6%、42.2% ，國中以下程度佔 10.2%，研究所以上學歷人數最少，僅佔全部人數的 4.8%。全體職業方面，以學生佔大多數，有 27.9%的比例，其次為服務業與工業，佔 31.6%與 15%，從事自由業者佔 12.1%，而公教、職業駕駛與其他則為少數，只佔 5%以下。全體所得方面，有 35.5%的講習民眾月所得為 20,000 元以下，應與民眾中學生佔多數有相當大的關聯，其次為月所得 20,000~39,999 元與 40,000~59,999 元者，分別佔 36.0%、18.2%，而月所得 60,000 元以上者，則佔不到總數的 10%。

表 7.6　受訪者基本社經屬性分析

社經變數＼調查對象		講習民眾		一般民眾		總計	
		人數	%	人數	%	人數	%
性別	男	480	77.4	365	55.6	845	66.2
	女	140	22.6	292	44.4	432	33.8
年齡	未滿 18	123	19.6	7	1.1	130	10.1
	18~29	175	27.9	345	52.1	520	40.3
	30~39	132	21.1	170	25.7	302	23.4
	40~49	150	23.9	85	12.8	235	18.2
	50~59	38	6.1	47	7.1	85	6.6
	60 以上	9	1.4	8	1.2	17	1.3
學歷	國中以下	102	16.6	27	4.2	129	10.2
	高中(職)	364	59.2	170	26.4	534	42.2
	大學(專)	136	22.1	400	62.1	536	42.6
	研究所以上	13	2.1	47	7.3	60	4.8
目前職業	工	119	19.4	70	10.8	189	15.0
	服務	184	30.1	214	33.1	398	31.6
	公教	20	3.3	43	6.7	63	5.0
	自由	84	13.7	68	10.5	152	12.1
	職業駕駛	16	2.6	9	1.4	25	2.0
	學生	153	25	198	30.7	351	27.9
	其他	36	5.9	44	6.8	80	6.4
所得	未滿 20,000 元	235	39.7	203	31.7	438	35.5
	20,000~39,999 元	220	34.1	242	37.8	444	36.0
	40,000~59,999 元	102	17.2	123	19.2	225	18.2
	60,000~79,999 元	34	5.7	40	6.2	74	6.0
	80,000~99,999 元	7	1.2	14	2.2	21	1.7
	100,000 元以上	12	2.0	19	3.0	31	2.5

7.5.2 駕駛特性分析

全體受訪者中，以持照時間 15 年以上為最多數，佔 26.4%，5～10 年佔 22%，10～15 年佔 17.5%，未滿 1 年與 1～3 年佔 12.6%、12.4%，而持照時間 3～5 年的駕駛人最少，只有 9.1%。

最近一次參加講習的原因中，全體受訪者有 48.1%的民眾尚未參加過道安講習，因酒後駕車遭取締者居次，佔 18.9%，無照駕駛者佔 16.3%，飆車競速者佔 6.9%，而點數扣滿者與超速 60 公里以上的駕駛人人數極

少，僅佔 1%以下。

表 7.7　受訪者駕駛特性分析

調查對象 社經變數		講習民眾		一般民眾		總計	
		人數	%	人數	%	人數	%
持照時間	未滿 1 年	76	14.5	72	11.0	148	12.6
	1～3 年	62	11.9	84	12.9	146	12.4
	3～5 年	30	5.7	77	11.8	107	9.1
	5～10 年	91	17.4	167	25.6	258	22.0
	10～15 年	91	17.4	115	17.6	206	17.5
	15 年以上	173	33.1	137	21.0	310	26.4
參加講習原因	無照駕駛	197	32.9	6	0.9	203	16.3
	酒後駕車	229	38.3	7	1.1	236	18.9
	飆車	79	13.2	7	1.1	86	6.9
	扣滿違規點數	5	0.8	7	1.1	12	1.0
	超速 60 公里	3	0.5	1	0.2	4	0.3
	其他	84	14	22	3.4	106	8.5
參加次數	未曾參加	—	—	599	95.7	599	49.3
	1 次	489	83.0	23	3.7	512	42.2
	2 次	83	14.1	4	0.6	87	7.2
	3 次以上	16	2.7	0	0.0	16	1.3

在參加講習次數方面，全體民眾中，約半數民眾未曾參加過講習，42.2%民眾參加過 1 次講習，而參加 2 次講習以上者佔全體民眾的 8.5%；在參加講習的受訪者當中，有 83.0%民眾為初次參加講習，14.1%的受訪者為第 2 次參加講習，而只有 2.7%的民眾參加道安講習 3 次以上，可見我國道安講習實施以來，獲得不錯的成效，參加講習的民眾再犯率明顯下降，也更說明何以道安講習應將實施對象擴及至一般駕駛人。

7.5.3 講習方案偏好分析

關於講習自付費用方面，如表 7.8，有 66.5%的全體受訪者認為每小時合理的收費為 200 元以下，願意支付 200~299 元的民眾佔 17.1%，而願意付 300 元以上參加講習的民眾僅佔全體民眾約 10%，而認為不應收取費用的民眾則有 3.8%。由於目前道安講習經費均由政府負擔，民眾多半抱持被處分的心態參加講習，因此，在各種誘因之下，雖然民眾普遍有使用者付費的觀念，但願意付出的金額仍舊偏低。

表 7.8 受訪者認為合理講習費用分析

自費講習	調查對象	講習民眾		一般民眾		總計	
		人數	%	人數	%	人數	%
自付講習費用	未滿 200 元	406	70.2	409	63.1	815	66.5
	200~299 元	79	13.7	131	20.2	210	17.1
	300~399 元	28	4.8	42	6.5	70	5.7
	400~499 元	11	1.9	20	3.1	31	2.5
	500 元以上	23	4.0	31	4.8	54	4.4
	其他	31	5.4	15	2.3	46	3.8

在假設超速遭取締的情境下，如表 7.9，有 36.7%的受訪者不願意接受講習來抵減罰款，而有 63.3%的受訪者願意自費參加 3 小時的道安講習來抵減 1,800 元的交通罰款，顯見以抵減交通罰款做為民眾自費參加道安講習的措施將具有一定的成效。

表 7.9 受訪者在超速情境下對講習方案偏好分析

自費講習	調查對象	講習民眾		一般民眾		總計	
		人數	%	人數	%	人數	%
超速	不參加自費講習	228	37.1	240	36.3	468	36.7
	自費參加 3 小時並抵減罰款 1,800 元	386	62.9	421	63.7	807	63.3

註：依據處罰條例第 33 條規定，汽車駕駛人行駛於高速公路或快速道路超速被取締，處駕駛人 3,000 元~6,000 元罰鍰。

在假設民眾無照駕駛遭取締的情境下，如表 7.10，由於目前處罰條例已規定需強制參加 3 小時道安講習，因此有 29.9%的民眾不願接受額外的道安講習，有 47%的民眾願意自費參加 3 小時的道安講習課程，有 57.5%的民眾仍願意參加 6 小時的道安講習。由於無照駕駛的罰款為 12,000 元較超速的罰款 6,000 元為重，因此，當罰款的金額愈高時，將更容易誘發民眾自費參加道安講習的意願。

表 7.10 受訪者在無照駕駛情境下對講習方案偏好分析

調查對象		講習民眾		一般民眾		總計	
自費講習		人數	%	人數	%	人數	%
無照駕駛	不參加自費講習	188	30.9	177	26.9	365	28.8
	自費參加 3 小時並抵減罰款 2,400 元	75	12.3	98	14.9	173	23.7
	自費參加 6 小時並抵減罰款 6,000 元	345	56.7	382	58.2	727	57.5

註：依據處罰條例第 21 條規定，未滿 18 歲之人無照駕駛被取締，除對駕駛人處 6,000~12,000 元罰鍰外，汽車駕駛人及其法定代理人或監護人，應同時施以道路交通安全講習。

在假設駕駛人闖紅燈而被開立罰單的情境下，如表 7.11，有 29.9%的駕駛人喜歡維持原罰則，不願意參加道安講習，47%的駕駛人願意自費參加 3 小時的道安講習課程以抵減 1,800 元的罰款，23.1%的駕駛人想要藉由參加 3 小時的道安講習抵減 1 點的交通違規記點。可見在相同的條件之下，對民眾而言，參加道安講習抵減罰款的誘因比起減少 1 點違規記點，更具吸引力。

表 7.11 受訪者在闖紅燈情境下對講習方案偏好分析

調查對象		講習民眾		一般民眾		總計	
自費講習		人數	%	人數	%	人數	%
闖紅燈	不參加自費講習	196	31.9	185	28.1	381	29.9
	自費參加 3 小時並抵減罰款 1,800 元	269	43.8	329	29.9	598	47.0
	自費參加 3 小時並抵減違規點數 1 點	149	24.3	145	22.0	294	23.1

註：依據處罰條例第 53 條規定，汽車駕駛人行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，對駕駛人處 600~1,800 元罰鍰。第 61 條 2 項 3 款規定應同時對汽車駕駛人記違規點數 3 點。

而在假設駕駛人酒後駕車遭取締的情境下，如表 7.12，有 31.3%的民眾認為應維持原罰則，有 6.1%的民眾希望參加 3 小時外講習來縮短 3 個月的吊扣駕照期間，5.1%的民眾會參加 3 小時的道安講習以抵減 1,800 元的罰款，高達 30%的受訪者選擇參加 6 小時的額外講習使駕照吊扣期間縮短 6 個月，27.6%的民眾以參加 6 小時額外講習減少 3,600 元的處罰金額。由此可以推測，以道安講習來抵減 1,800 元罰款和縮短吊照 3 個月，及抵減 3,600 元罰款和縮短吊扣期間 6 個月，此兩組比較方案對於民眾而言，其效用是相當接近的，而在實際從事問卷調查時，有許多民眾曾向研究人員

反應，酒後駕車對社會造成的風險與額外負擔極大，其處分不應該以任何事由抵免，這也是何以有高達 31.3%的民眾認為應維持原罰則的原因。

表 7.12 受訪者在酒後駕車情境下對講習方案偏好分析

調查對象		講習民眾		一般民眾		總計	
自費講習		人數	%	人數	%	人數	%
酒後駕車	不參加自費講習	195	33.2	194	29.5	389	31.3
	自費參加 3 小時並縮短吊扣時間 3 個月	37	6.3	39	5.9	76	6.1
	自費參加 3 小時並抵減罰款 1800 元	33	5.6	30	4.6	63	5.1
	自費參加 6 小時並縮短吊扣時間 6 個月	185	31.5	188	28.6	373	30.0
	自費參加 6 小時並抵減罰款 3600 元	137	23.3	206	31.4	343	27.6

註：依據處罰條例第 35 條規定，汽車駕駛人駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過標準規定，應對駕駛人處 15,000~60,000 元罰鍰，並吊扣其駕駛執照一年。同時，第 24 條規定駕駛人應接受 3 小時道路交通安全講習(台北市為 8 小時)。

在假設參加道安講習可抵減機車第三人責任險方面，如表 7.13，有 61.4%的民眾不願意參加道安講習以減少相關保險費用，8.1%的民眾欲參加 1 小時道安講習來減少未來連續 3 年每年各 100 元保費，3.9%的民眾欲參加 2 小時道安講習來減少未來連續 3 年每年各 200 元保費，而有 26.5%的民眾欲參加 3 小時道安講習來減少未來連續 3 年每年各 300 元保費。由於此情境中可抵減的保費金額太少，超過半數民眾均不願自費參加此類講習，因此，此誘因的對於民眾的吸引力略嫌薄弱，後續可持續研擬相關誘因以吸引機車駕駛人自願參加道安講習課程。

表 7.13 受訪者在可抵減機車第三人險情境下對講習方案偏好分析

調查對象 自費講習		講習民眾		一般民眾		總計	
		人數	%	人數	%	人數	%
機車第三人險	不參加自費講習	381	65.1	381	58.1	762	61.4
	自費參加 1 小時並抵減保費 100 元	37	6.3	64	9.8	101	8.1
	自費參加 2 小時並抵減保費 200 元	26	4.4	23	3.5	49	3.9
	自費參加 3 小時並抵減保費 300 元	141	24.1	188	28.7	329	26.5

在假設參加道安講習可抵減汽車強制險的情境下，如表 7.14，有 45.4%的民眾不願參加道安講習，7.4%的民眾願意參加 1 小時的道安講習以抵減未來 3 年每年 10%的保費折扣，4.7%的民眾願意參加 2 小時的道安講習以抵減未來 3 年每年 15%的保費折扣，而 42.4%的民眾願意參加 3 小時的道安講習以抵減未來 3 年每年 20%的保費折扣。

以過去 2 年無賠款紀錄之 31 歲男性，且保額以體傷 30 萬/身故 60 萬/財損 10 萬元的第三人責任險為例，每年保費約需 1,554 元，若車主參加 3 小時道安講習課程，則每年約可減少 310 元，三年共可節省 930 元。

表 7.14 受訪者在可抵減汽車強制險情境下對講習方案偏好分析

調查對象 自費講習		講習民眾		一般民眾		總計	
		人數	%	人數	%	人數	%
汽車強制險	不參加自費講習	284	49.0	277	42.3	561	45.4
	自費參加 1 小時並抵減保費 10%	46	7.9	46	7	92	7.4
	自費參加 2 小時並抵減保費 15%	32	5.5	26	4	58	4.7
	自費參加 3 小時並抵減保費 20%	218	37.6	306	46.7	524	42.4

在假設參加道安講習可抵減汽車車體險或汽車第三人責任險的情境下，如表 7.15，54.3%的民眾不願參加道安講習，9.6%民眾願意參加 3 小時的道安講習以抵減未來 3 年每年 5%的保費折扣，4.2%民眾願意參加 6 小時的道安講習以抵減未來 3 年每年 10%的保費折扣，31.8%民眾願意參加 9 小時的道安講習以抵減未來 3 年每年 15%的保費折扣。

表 7.15 受訪者在可抵減汽車車體險情境下對講習方案偏好分析

自費講習	調查對象	講習民眾		一般民眾		總計	
		人數	%	人數	%	人數	%
汽車車體險	不參加自費講習	344	59.3	367	49.9	671	54.3
	自費參加 3 小時並抵減保費 5%	56	9.7	23	9.6	119	9.6
	自費參加 6 小時並抵減保費 10%	22	3.8	30	4.6	52	4.2
	自費參加 9 小時並抵減保費 15%	158	27.2	235	35.9	393	31.8

以過去 2 年無賠款紀錄之 31 歲男性，被保險汽車為 1991 年製造之 Tercel 1.5，重置價格 46.9 萬為例，該車車主平均每年應繳汽車車體損失險甲式 25,613 元，若其參加 9 小時的折抵保費講習課程，平均每年可以降低約 3,842 元車體險保費，三年共可節省約 11,526 元。

7.6 小結

綜觀此次問卷調查結果可以發現，講習民眾和一般民眾對於各誘因方案的選擇，當方案只有不參加自費講習與參加自費講習時，兩群民眾多數均選擇參加自費講習；而當可供選擇的講習時數增加為兩種以上的選擇方案時，兩群民眾均有少部份原本選擇不參加自費講習會改而選擇參加自費講習，而更多原本選擇參加自費講習的民眾，會偏好參加更長時數的道安講習，此結果亦符合我們的先驗知識。

在各式的情境中，雖然講習民眾與一般民眾的偏好分佈均呈現往兩端分散，但在每一相同情境中，講習民眾偏好不參加自費講習的比率均略大於一般民眾偏好不參加自費講習的比率，此結果可能由於本研究對講習民眾的問卷均於課後發放，講習民眾在填答問卷時大多已呈現疲累狀態，因此，各誘因對其產生的效用不像一般民眾高。

在闖紅燈的情境中，不論講習民眾或一般民眾，所有選擇參加 3 小時自費課程者，偏好抵減罰款 1,800 元的民眾比率均大於偏好抵減違規點數 1 點的民眾比率，顯見在此條件下，對於民眾而言，抵減罰款的誘因較抵減違規點數的誘因更具吸引力。

在酒後駕車的情境中，在各相同講習時數的方案中，選擇縮短駕照吊扣時間的民眾比率均大於選擇抵減罰款的民眾比率，雖然兩者比率差異不大，但仍可以發現相較之下，縮短駕照吊扣時間的誘因對民眾產生較大的

效用。

就減少機車第三人責任險與減少汽車強制險兩情境做比較，觀察全體民眾的偏好可以發現，有超過六成的民眾不願意參加自費講習以折抵機車第三人責任險，但卻只有不到五成的全體民眾選擇不參加可折抵汽車強制險的自費講習，雖然此兩種情境中的相同講習時數方案，可折抵的金額差異不太，但是民眾的選擇結果卻大相逕庭，其原因可能由於機車第三人責任險為任意險，投保的人數較汽車強制險投保人數少，所以折抵汽車強制險保費會對民眾在選擇方案時，產生較大的效用，因此，願意參加自費講習以折抵汽車強制險保費的民眾比率也較折抵機車第三人責任險民眾的比率為高。

觀察折抵汽車車體險與折抵汽車強制險的情境可以發現，相較不參加自費講習以折抵汽車強制險的民眾，選擇不參加講習以折抵汽車車體的民眾比率較高，原因可能亦由於汽車車體險為任意險之故。

最後，就抵減罰則的誘因與降低保費的誘因比較後發現，違規民眾會較願意以參加自費講習來抵減罰則；而一般民眾較沒有主動參加講習來降低保費的意願，因此，如何增強一般民眾主動參加道安講習意願，值得相關單位更進一步研議。

雖然目前道安講習屬於強制性質，且大多數民眾仍視其為處罰的手段而心中存有排斥態度，因此，未來如果納入不同的誘因於講習方案中，對於大部份民眾而言，自費參加道安講習仍舊具有相當大的吸引力，若藉由此方法將道安講習的參加對象由目前違規駕駛人擴及到一般駕駛人，進而提昇全體民眾的駕駛道德與安全駕駛觀念，國內的整體駕駛風氣必定會有顯著的改善。

第八章　受委託辦理講習業務單位之相關規範

8.1 資格條件訂定

在道安講習辦理之法令規定方面，由於現況道安講習係由公路主管機關辦理，目前交通部並未針對受委託辦理講習業務單位(簡稱受委託單位)制訂相關法規。而在講習辦法中，係以講習對象、時數、內容與經費等規定為主，因此未來道安講習業務委外辦理時，應於講習辦法中明訂受委託單位資格條件之相關規定，以為政府業務委外之法源依循。

以我國的民營駕訓班為例，交通部即針對駕訓班之民間業者資格條件、負責人(班主任及副主任)、講師及教練資格等，均明文規定於「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」(94.01.05)中。因此，未來道安講習委外辦理時，亦可考量將受委託單位之資格條件、負責人及講師資格等，明列於道路交通安全講習辦法(簡稱講習辦法)或公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點(簡稱作業要點)中並公告之，讓擬申請辦理道安講習業務的機構可據以申請，亦使公路主管機關可依循辦理委外作業與審核申請機構之資格。

8.1.1 辦理講習業務單位

在受委託單位的資格條件標準方面，參考美國交通學校及我國民營駕訓班的相關規定，並經由 6.3 節的分析可得以下重要條件，可優先列入受委託單位之資格條件中，分述如後。

一.受委託單位須經過政府主管單位的許可

(一) 受委託單位以機關、法人或團體為主，且須經過交通部認可。

(二) 具有交通運輸專業背景與教育訓練功能之機構。由於受委託單位將承辦道安講習業務，具有交通運輸相關專業者較為合適，加以道安講習本身具有知識傳播之教育功能意涵，因此受委託單位應以具交通運輸專業背景且有教育訓練功能之機構為首要考量對象。

二.具有對外營運的場所，擁有經過認可的教室和器材設備

(一) 受委託單位應設有講習上課所需之場所，且該場所應符合相關消防安檢規定，並經公路主管單位現勘後核可。

(二) 上課場所應配備有講習所需的器材設備，包含課桌椅、黑板、電腦、投影機等，並經公路主管單位現勘後核可。

三.符合政府相關管理規定，遵守政府的督導考核

受委託單位在資格方面，應為經交通部認可之機關、法人或團體等，在承辦道安講習業務時，應遵守公路主管機關之督導考核。尤其在招生計畫、課程安排、講師聘雇、學員受訓成效及收費標準訂定等，均應遵守公路主管機關之法規規定。

四.經政府主管單位認可之課程計畫，包含針對不同講習對象之課程

由於未來講習對象增多至 6 種，並因應車種分為大、小型車輛及機車等之駕駛人，且講習內容亦分為針對交通違規者、高齡者及職業駕駛人等，所以在課程計畫上須因應不同講習對象與講習內容而安排不同的課程計畫。

五.機構負責人須有相關經驗，或曾經在道路講習機構或在駕訓班擔任講師，具有一定年資者

(一) 受委託單位的負責人應具有相關專業實務經驗，以營運辦理道安講習業務，例如公路主管機關所屬之監理所、站的單位主管、大專院校中負責道安講習辦理之主管、各級運輸公會負責道安講習辦理之主管、以及民營駕訓班之負責人等，有辦理或參與交通運輸安全之課程、研討會或教育訓練等之經驗。

(二) 若曾經在道路講習機構或在駕訓班擔任講師，具有一定年資者，亦為具有相關實務經驗。參考美國加州規定，曾在道路講習學校或在駕訓班擔任教職，且課堂授課時數高於 500 個小時者，以每天上課 4 小時、每週 5 天計，約 6~7 個月。以及我民營駕訓班之規定，曾有 3 年以上之相關授課經驗者，例如汽車駕駛教練、汽車構造講師、道路交通管理法規講師，亦可擔任班主任與副主任之職位。

因此，未來辦理道安講習業務之受委託單位只要經過交通部認可核准之機關、法人及團體，皆可能成為道安講習的受委託單位，例如教育部核准設立之具有交通運輸相關科系之公、私立大專院校、相關運輸公會及民營駕訓班，或是未來民營化之汽訓中心等。

8.1.2 講師資格與條件

在師資方面，參考美國加州交通學校及我國駕訓班之講師規定，可分成兩方面訂定資格與條件，分述如下。

一.講師資格

(一) 基本資格

經由 6.4 節的分析探討，道安講師應至少具有以下資格：

1. 具有大專以上學歷。
2. 應具有研修過相關專業科目或通過專業考試。
3. 應有相當的駕駛執照與經驗，例如講授小型車課程者有小型車駕

照與行車經驗，講授大型車課程者有大型車駕照與行車經驗。

4. 講師取得執照後，亦有一定有效期限，應繼續進修以維持執照的有效性。

因此，道安講師之資格可據以訂定如下：

1. 需年滿 25 歲。
2. 應具有下列資格之一：
   (1) 大學以上學校畢業於以下科系或其相關科系之一：交通運輸、心理衛生、法律或醫學等。
   (2) 參加公路總局所辦理之道安講習講師培訓課程，並合格結業者。
   (3) 參加公路總局汽車技術訓練中心交通法規講師師資訓練班，並合格結業者。
3. 應具有下列專業認證之一：
   (1) 參加由公路主管機關所辦理之道安講師專業考試並獲得合格證書者。
   (2) 檢具相關學經歷證明文件經公路主管機關審核通過者：
      a. 學校教師：包含交通運輸、心理衛生、法律或醫學等相關科系學校教師
      b. 法律專家：包含法官、律師、警察。
      c. 醫藥心理專家：包含醫師、社工人員、心理師。
      d. 交通運輸專家：包含政府相關交通運輸機關人員、交通運輸公會或學會人員。
4. 應持有汽車駕駛執照至少 1 年以上，並且無嚴重違規紀錄而應接受道安講習者。

(二) 執照更新與再進修制度

1. 每 3 年執照更新 1 次：一旦取得講師資格後，講師亦應持續進修、隨時瞭解最新交通法規與相關新知，以確保傳遞正確資訊與知識給參訓駕駛人。仿傚美國加州的規定，建議講師執照應每 3 年更新 1 次。
2. 講師可重新參加公路主管機關所辦理之專業考試以取得新的執照，或是參加由公路主管機關辦理或其委託其下屬機關、學術單位、相關運輸公會等所辦理之專業進修課程，以維持該執照之效用。或可仿傚國內現行技師執照之作法，各專業科目技師應參加由公共工程委員會核可之專業課程，在每 4 年更換新執照前參加一定課程並集滿積分，即可繼續持有執照。
3. 更新方式：道安講師執照應每 3 年更新 1 次，申請人只要符合下列資格之一，可據以向公路主管機關申請換發執照：
   (1) 申請人在講師執照效期屆滿日前後各 1 個月內，至公路主管

機關報名參加講師專業考試，經考驗合格者可直接申請換發執照。

(2) 申請人在講師執照效期屆滿日前後各 3 個月內，參加公路主管機關所辦理之講師培訓專業進修課程，經培訓合格結業者可直接申請換發執照。

(3) 申請人在講師執照持 3 年期間，參加公路主管機關辦理或核可之專業進修課程或研討會，並取得課程積分達 70 分以上，於執照效期屆滿日前之 3 個月內，檢具公路主管機關認可之執業證明及訓練證明文件，申請換發執照。

二.師資認證

(一) 認證機制

目前的道安講師培訓係由公路總局委託中部汽訓中心辦理，經訓練合格的講師領有結業證書與講師資格證明文件。未來道安講習委外辦理時，將擴大講習對象與講習範圍，亦需擴大師資來源讓更多講師投入課程，因此有必要建立講師的認證制度，確保講師的資格符合實際所需。

現況我國民營駕訓班的講師資格係明訂於「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」中，駕訓班僅需依規定聘雇合於資格之講師即可。而在美國或日本的道安講師資格規定，則要求講師應通過公路主管機關所辦理之專業考試以取得執照。以美國加州為例，講師考試之專業科目為四項：交通法規、安全駕駛、安全的操縱機動車輛、教學方法和技巧等。由於現在各項專業多有相對應之專業證照，未來道安講師資格亦可仿傚外國經驗，透過專業考試或主管機關認證的遴選，建立講師認證制度。

爰上述，本研究建議未來講師認證制度，可透過以下機制建立之：

1. 由公路主管機關遴聘多位專家學者協助出題，建立專業科目考試題庫。
2. 透過電腦隨機抽選試題，視實際市場需求情形，每年可辦理多次講師專業考試。
3. 依講授科目不同需要不同專業背景的講師，配合講授課程的分類項目，建立講師分類專業考試。
4. 不限定講師僅能持有一種專業分類資格證照，允許有能力的講師參加不同類型之講師專業考試或經公路主管機關認證，合格者可講授多種課程內容。
5. 建立講師再訓練制度，每 3 年更新講師執照，透過專業進修課程

或研討會，要求講師參與進修，持續獲得交通新知識與法規，避免講授過時的錯誤資訊。

6. 可仿傚公共工程委員會之作法，建立進修訓練積分方式，可由公路主管機關辦理或委由學術團體辦理專業進修課程或研討會，講師在持照期間參加訓練，可獲得一定積分，並在積分累積達到一定規定分數(例如 70 分)，即取得更新執照之資格。

(二) 專業認證科別

講師的專業認證科別應配合講習講授內容項目劃分，專業講師可講授的課程內容將於 8.1.4 節課程內容中訂定，而講師科別則建議概分為以下三項：

1. 交通法規講師：主要包含交通運輸、兒童福利與保險等相關法規內容。
2. 駕駛行為講師：主要包含駕駛要領、防禦駕駛、及高齡駕駛等相關內容。
3. 醫藥心理講師：主要包含青少年行為、酒精影響與醫療用藥等相關內容。

8.1.3 講習場地條件

現況的道安講習係由各公路主管機關下屬單位辦理，場地亦是使用該機關場地，未來道安講習委外辦理時，講習場地將由受委託單位籌設，其相關條件之考量因素，分述如下。

一.經費考量

目前各辦理道安講習機關皆有講習場地，未來道安講習委外辦理時，在訂定政府與業者的委外契約時，不論以政府採購法的勞務採購或是委外辦理契約時，於契約中明訂現有場地之使用方式。該場地可在考量以免費或較低租金方式提供受委託單位使用，以降低講習成本並降低參訓學員所須負擔之費用。

二.地點與交通

由於參加道安講習的駕駛人，有不少是交通違規且不便自行開車前往受訓，例如駕照吊銷者，因而講習場地應設置於交通便利區域，方便參訓民眾利用大眾運輸工具抵達目的地。

三.消防安檢考量

講習場地應符合消防安檢的相關規定，依據消防法細則第 6 條第 2 項規定：於各類場所消防安全設備設置標準規定之甲類場所，每半年實施一次，甲類以外場所，每年實施一次；而第 12 條第 2 項第 3 款規定學校教室、補習班、訓練班等為乙類場所。因此，道安講習教室之消防

安檢應符合乙類場所、一年實施安檢一次之規定。而且教室之採光、照明、通風、樓梯寬度、防火避難設施及消防設備等，均須符合相關法令之規定。

四.場地大小

參考「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第 16 條第 1 項規定：每一教室容量不得少於 30 人或多於 80 人，平均每一學員使用面積不得少於 1.2 平方公尺。若道安講習學校比照辦理時，以可容納 80 人之教室計算所需空間，約為 80x1.2=96 平方公尺 (約 29 坪)。假設講習場地中設有 3 間教室，加上辦公室與公共空間等，初步估計場地大小約為 100 坪。

8.1.4 講習課程與教材

一.講習課程

(一) 課程種類

1. 講習辦法規定：依據講習辦法第 13 條規定，道安講習的授課內容計有：駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及法律責任、車輛保養、安全防禦駕駛、酒精對人體健康之心理及醫學分析、行人交通安全、青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、兒童福利法、親職角色與責任等，未來若道安講習委外辦理時，講習對象與範圍將擴大，現有講習課程亦應增加項目以符合所需。
2. 本研究建議
   (1) 參考國外經驗：參考美國、英國及日本的道安講習講授內容項目，其推行高齡駕駛人的道安講習課程，節約能源、降低廢氣排放等環保課程，或是注重駕駛人體適能條件與駕駛安全的疲勞駕駛、醫療用藥對駕車的影響之行車安全課程等，均可納入未來我國的道安講習課程中。
   (2) 建議增將講授內容項目：參考國外經驗與配合未來擴大的六種講習對象，本研究建議增加之內容項目有以下六項：
      a.環境保護與節約能源。
      b.駕駛人疲勞駕車與身體健康。
      c.醫療用藥對身體的影響。
      d.高齡駕駛的安全知識與技能。
      e.高齡者對道路環境的適應性。
      f.高齡者對交通意外的處理。

(二) 講師專業認證與講授內容分類

由於講師專業認證與講授課程內容相關，講師的專業認證科別

將規範其講授之課程內容。依前述講習辦法規定與本研究建議新增的講授科目，可將講師認證與課程內容配合歸納為以下三大項：

1. 交通法規，由交通法規講師講授：交通法令、肇事預防與處理及法律責任、兒童福利法。
2. 駕駛行為與道路風險，由駕駛行為講師講授：駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、安全防禦駕駛、行人交通安全、環境保護與節約能源、高齡駕駛的安全知識與技能、高齡者對道路環境的適應性、高齡者對交通意外危險的處理。
3. 醫藥心理，由醫藥心理講師講授：青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、親職角色與責任、酒精對人體健康之心理及醫學分析、駕駛人疲勞駕車與身體健康、醫療用藥對身體的影響。

(三) 課程內容安排

1. 共同課程：因應六種講習對象，在課程安排上有具重疊性的共同必修內容，也有分講習類型的特別選修內容，本研究建議所有講習對象均應接受的共同講授內容，並配合講師專業、授課內容與課程安排等，彙整如表 8.1。共同課程有以下五項：
   (1) 交通法令。
   (2) 肇事預防與處理及法律責任。
   (3) 安全防禦駕駛。
   (4) 駕駛人疲勞駕車與身體健康。
   (5) 環境保護與節約能源。
2. 特別課程：除列入共同課程的講授內容外，其餘議題皆納入特別課程中，但因應不同講習對象將安排不同的課程內容。為讓駕駛人能更深刻體驗交通安全的重要性，本研究建議在講習過程中，受委託單位或講師可蒐集交通重大時事或相關案例等，做為時事探討或案例分析並納入課程講授，以提升參訓學員的學習效果。

表 8.1　講師專業與課程內容安排建議

講師專業	共同課程	特別課程
交通法規講師	交通法令、肇事預防與處理及法律責任	兒童福利法、時事探討或案例分析
駕駛行為講師	安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、高齡駕駛的安全知識與技能、高齡者對道路環境的適應性、高齡者對交通意外危險的處理、時事探討或案例分析
醫藥心理講師	駕駛人疲勞駕車與身體健康	青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、親職角色與責任、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析

(四) 課後測驗

1. 參訓學員參加講習課程後應接受課後測驗，除讓學員瞭解本身參加課程所獲得的新知外，亦讓受委託單位瞭解學員的上課吸收知識情形，更重要是做為學員參訓成績是否及格的實質憑據，提供公路監理單位辦理後續違規紀錄銷案、駕照審驗、更換新照等相關公權力執行作業之依據。
2. 仿效「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」之規定，課後測驗成績達 85 分及其以上者為講習受訓及格成績。

二.教材編製

目前的道安講習係由各地區之公路監理單位辦理，課程內容已於講習辦法有所規定，講授教材方面則主要由公路總局提供課程大綱供執行單位參考，但仍多由講師自行編製。未來道安講習委外辦理時，為確保講習訓練品質，使用統一教材應是其中重要一環。

(一) 教材內容

1. 教材內容的編撰應配合講授科目制訂，可針對不同講習對象與課程內容編排之，例如青少年與高齡者駕駛行為與處理能力上較一般駕駛人薄弱，酒後駕車在駕駛態度與行為心理評量等，所需學習的交通新知也略有不同，因此本研究建議可將教材分為五大類編撰制訂，彙整如表 8.2。
   (1) 一般駕駛人行車知識。
   (2) 青少年交通安全知識。
   (3) 高齡者安全駕駛課程。
   (4) 酒後駕車改善課程。

(5) 職業駕駛人再教育課程。

2. 雖然共有五個子項的講習對象皆使用一般駕駛人行車知識之教材，但因應講習對象不同且講習時間不同，在課程內容深度上亦應有差別，此種差異可彈性的由講師自行準備補充教材因應之。

3. 教材編製應隨時更新，尤其在交通法規修訂、汽車性能與醫藥新知學習等，應因時因地制宜。為呈現具吸引力之課程內容，亦應採用多樣化教材，包含講義、投影片、動畫片，甚至實地體驗或模擬機器操作等，皆可納入教材的編製中。

(二) 執行方式

1. 由於全國性統一教材需要因應不同講習對象與不同講授課程編製，需要納入考量的因素與編撰的內容較多，本研究建議未來交通部道路交通安全委員會可成立編輯小組進行相關整合事宜，確實審核相關教材內容，於教材編製參與相關決策與內容制訂。

2. 教材內容涉及多項專業知識領域，可依不同專業項目遴選不同學術單位或專業公司編撰製作，例如交通法規可委託具有交通運輸相關科系之大學或顧問公司進行編製，而醫藥常識則可委託有醫藥學系之大學編製等。

表 8.2　講習對象與教材種類

講習對象	教材種類
1.違規駕駛人	
(1)一般駕駛人	一般駕駛人行車知識
(2)酒駕	酒後駕車改善課程
(3)青少年	青少年交通安全知識
2.職業駕駛人	職業駕駛人再教育課程
3.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人	一般駕駛人行車知識
4.吊註銷駕駛人重新考領者	一般駕駛人行車知識
5.駕駛人換照	
(1)高齡者	高齡者安全駕駛課程
(2)高違規紀錄者	一般駕駛人行車知識
6.自願參加講習之駕駛人	
(1)抵銷違規記點	一般駕駛人行車知識
(2)抵減罰鍰與違規記點	一般駕駛人行車知識
(3)抵減保費	一般駕駛人行車知識
(4)縮短駕照吊扣期限	一般駕駛人行車知識+補充教材
(5)縮短駕照吊、註銷期限	一般駕駛人行車知識+補充教材

三. 因應講習對象的課程安排與教材

交通部道路交通安全委員會與公路主關機關可針對講習對象制訂

課程類型，以現行一般道安講習至少 3 小時以上，本研究建議課程類型如表 8.3。其中，自願參加講習駕駛人的課程類型較為特殊，分述如下：

(一) 欲縮短駕照吊扣期限之特別講習：依據法規規定，被駕照吊扣之駕駛人應參加道安講習，即為本研究中違規駕駛人之一般駕駛人，講習課程為 3 小時。但若該類駕駛人欲縮短駕照吊扣期限時，除一般 3 小時講習課程外，另可自願參加特別講習課程並取得及格成績，可據以向公路監理單位提出申請縮短駕照吊扣期限。

1. 特別講習 A：講習 3 小時，提供受到被駕照吊扣 1 年以下之處分的駕駛人參加，建議可縮短駕照被吊扣期限至多 1 個月。
2. 特別講習 B：講習 6 小時，提供受到被駕照吊扣 1 年之處分的駕駛人參加，建議可縮短駕照被吊扣期限至多 2 個月。
3. 特別講習 C：講習 9 小時，提供受到被駕照吊扣 2 年之處分的駕駛人參加，建議可縮短駕照被吊扣期限至多 3 個月。

(二) 欲縮短駕照吊註銷期限之特別講習：由於本研究建議被駕照吊註銷之駕駛人欲重新考領駕照前，應參加道安講習並取得及格成績者，才可再重新考領駕照。也因該類型駕駛人通常係違反情節較為嚴重之違規肇事而被吊註銷駕照，因此本研究建議其應參加 6 小時的道安講習課程。若該類駕駛人欲縮短駕照吊、註銷期限，除 6 小時講習課程外，另可自願參加 6 及 9 小時之特別課程 B 及 C 並取得及格成績，可據以向公路監理單位提出申請縮短駕照吊註銷期限。

1. 特別講習 B：講習 6 小時，提供受到被駕照吊、註銷 1 年之處分的駕駛人參加，建議可縮短駕照被吊扣期限至多 1 個月。
2. 特別講習 C：講習 9 小時，提供受到被駕照吊、註銷 1 年以上、6 年以下、不含 6 年之處分的駕駛人參加，建議可縮短駕照被吊扣期限至多 2 個月。
3. 依據處罰條例第 67 條第 4 項規定，違反規定而被處以吊、註銷駕照期限計達 6 年者，終身不得考領駕照，但符合第 67-1 條規定者，則不在此限。因此，被吊、註駕照期限計達 6 年或以上者，應依前述規定與「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」辦理駕照回復程序，而不得享有參加道安講習而可申請縮短駕照吊、註銷期限之優惠措施。

(三) 特別講習之補充教材：由於特別講習之課程不同於一般講習，除使用一般講習之一般駕駛人行車知識外，亦加強補充醫療用藥對身體的影響、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響等課程內容，主要因駕駛人違反較重大違規情節如酒駕肇事、疲勞駕車而意外肇事、甚或致人受傷或死亡而被駕照吊扣或吊、註銷，因此有需要加強該課程內容，甚至可使用案例分析或時事探討

等補充課程內容。

(四) 課程計畫

1. 經由前述的課程內容與使用教材探討分析後，配合本研究建議的六種講習對象將課程內容與教材等歸納彙整如表 8.4。其中，在課程內容安排上，違規駕駛人的一般駕駛人、職業駕駛人、駕駛人換照之高違規紀錄者等三類的課程內容安排、使用教材與講師專業皆相同。其餘類型之駕駛人，有相同之共同講授內容，但特別講授內容則不同，所需的專業講師略有不同。
2. 由於課程講授內容分為共同課程與特別課程兩種，其中共同課程部份是所有講習對象皆應瞭解與學習的交通基礎知識，建議授課時間分述如下，並詳表 8.3。
   (1) 總講習時數 3 小時：至少 2 小時共同課程。
   (2) 總講習時數 6~9 小時：至少 3 小時共同課程。
   (3) 特別課程依總講習時數不同，由 1~6 小時不等。
3. 課程講授的時間安排不包含課後測驗時間，建議課程講授結束後，應由受委託單位派員督導參訓學員進行課後測驗，測驗時間建議在 30 分鐘內。測驗試題應由電腦隨機選題，以避免弊端發生，題庫係由公路主管單位邀集專家學者所研擬建立，並提供受委託單位使用。

表 8.3　各種講習對象課程時間表

課程類型	講習對象	共同課程	特別課程
一般講習 3 小時	▪ 違規駕駛人之一般駕駛人、青少年及其家長或監護人 ▪ 未經駕訓班訓練之新領照駕駛人 ▪ 駕駛人換照之高齡者、高違規紀錄者 ▪ 自願參加講習駕駛人：抵銷違規記點者、抵減罰鍰與違規記點者、抵減保費者	共計 2 小時	共計 1 小時
一般講習 6 小時	▪ 職業駕駛人 ▪ 吊、註銷駕駛人重新考領者	共計 3 小時	共計 3 小時
一般講習 8 小時	違規駕駛人之酒駕駕駛人	共計 3 小時	共計 5 小時
特別講習 A： 3 小時	▪ 自願參加講習駕駛人：縮短駕照吊扣期限(1 年以下)	共計 2 小時	共計 1 小時
特別講習 B： 6 小時	▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊扣期限者(1 年) ▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊、註銷期限者(1 年)	共計 3 小時	共計 3 小時
特別講習 C： 9 小時	▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊扣期限者(2 年) ▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊、註銷期限者(1~6 年)	共計 3 小時	共計 6 小時

註：課程時間不包含課後測驗 30 分鐘。

表 8.4　各種講習對象課程計畫表

項目		課程內容				講師專業	教材分類
		共同課程	小時	特別課程	小時		
1.違規駕駛人	(1)一般	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.25	交通法規	一般駕駛人行車知識
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	0.5	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	兒童交通安全與乘車保護方法、時事探討或案例分析	0.25	醫藥心理	
	(2)酒駕	交通法令	1	—	—	交通法規	酒後駕車改善課程
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德	1	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	1	酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析	4	醫藥心理	
	(3)青少年	交通法令	1	—	—	交通法規	青少年交通安全知識
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	—	—	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	青少年交通行為之探討、親職角色與責任、時事探討或案例分析	1	醫藥心理	
2.職業駕駛人		交通法令	1	—	—	交通法規	職業駕駛人再教育課程
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	2	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	1	醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析	1	醫藥心理	

註：課程時間不包含課後測驗 30 分鐘。

表 8.4　各種講習對象課程計畫表(續 1)

項目		課程內容				講師專業	教材分類
		共同課程	小時	特別課程	小時		
3.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人		交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.25	交通法規	一般駕駛人行車知識
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	0.5	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	兒童交通安全與乘車保護方法、時事探討或案例分析車	0.25	醫藥心理	
4.吊註銷駕駛人重新考領者		交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.5	交通法規	一般駕駛人行車知識
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	2	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	1	兒童交通安全與乘車保護方法、時事探討或案例分析	0.5	醫藥心理	
5.駕駛人換照	(1)高齡者	交通法令	1	—	—	交通法規	高齡者安全駕駛課程
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	高齡駕駛的安全知識與技能、高齡者對道路環境的適應性、高齡者對交通意外危險的處理、時事探討或案例分析	1	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	—	—	醫藥心理	
	(2)高違規紀錄者	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.25	交通法規	一般駕駛人行車知識
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	0.5	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	兒童交通安全與乘車保護方法、時事探討或案例分析	0.25	醫藥心理	

註：1.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人包含汽及機車駕駛人。

2.駕駛人換照包含高齡者(年滿 65 歲以上)及高違規紀錄者(6 年持照期間違規記點達 12 點以上)。

3.課程時間不包含課後測驗 30 分鐘。

表 8.4　各種講習對象課程計畫表(續 2)

項目		課程內容				講師專業	教材分類
		共同課程	小時	特別課程	小時		
6.自願參加講習之駕駛人	(1)抵銷違規記點 (2)抵減罰鍰與違規記點 (3)抵減保費	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.25	交通法規	一般駕駛人行車知識
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	0.5	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	兒童交通安全與乘車保護方法、時事探討或案例分析	0.25	醫藥心理	
	(4)縮短駕照吊扣(一年以下)：特別課程 A	交通法令	0.5	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.25	交通法規	一般駕駛人行車知識+補充教材
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	0.25	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	兒童交通安全與乘車保護方法、醫療用藥對身體的影響、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析	0.5	醫藥心理	
	(5)縮短駕照吊扣(1~2 年)或吊註銷期限(1 年)：特別課程 B	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.5	交通法規	一般駕駛人行車知識+補充教材
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	1	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	1	兒童交通安全與乘車保護方法、醫療用藥對身體的影響、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析	1.5	醫藥心理	
	(6)縮短駕照吊扣(2 年以上)或吊註銷期限(1~6 年)：特別課程 C	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.5	交通法規	一般駕駛人行車知識+補充教材
		肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	2	駕駛行為	
		駕駛人疲勞駕車與身體健康	1	兒童交通安全與乘車保護方法、醫療用藥對身體的影響、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析	3.5	醫藥心理	

註：課程時間不包含課後測驗 30 分鐘。

8.2 資格與審核標準

道安講習委外辦理未來應可如國內的民營駕訓班與汽車代檢廠，以及國外的交通講習學校一樣，在政府的監督下於市場上採開放與自由競爭的方式營運。因此，公路主管機關將需要訂定相關規定，讓有意願籌設辦理道安講習的機構可準備相關資料並瞭解應有之審查程序。

8.2.1 申請辦理時所應檢附相關資料

除現有公路主管機關的下屬機關外，具有交通運輸相關與教育訓練功能目的，並經過交通部認可核准之機關、法人及團體，皆有可能成為道安講習的受委託單位。因此，有意願籌設辦理道安講習業務之單位，應準備相關之資格證件供主管機關審核同意，並據以辦理道安講習業務。資格證件之訂定可分成四項，分述如下。

一.受委託單位的資格證件

(一) 設有交通運輸相關與教育訓練功能目的機構，由負責人具名之申請書。

(二) 其他公路主管機關認為必要之資格證明文件。

二.場地的資格證件

受委託單位應有專門可供做道安講習的學習場所，其應有證明為：

(一) 建築物證明文件：建築物使用執照、建築物使用同意書，房舍如係租賃，應檢附租賃合約書影本。

(二) 房舍通過相關消防安檢規定之證明

(三) 應至少備有一間可容納 30~80 人的教室，以每人需 1.2 平方公尺計算，該教室空間應在 36~96 平方公尺之間。

三.講師的資格證件

受委託單位應有專業合格的道安講師，且應齊備通過公路主管機關專業考試或認證核可之交通法規、駕駛行為、醫藥心理等三種專業講師，因此須提出 3 位道安講師的資格證明、受聘證書與授課同意函等文件。

四.課程內容安排

受委託單位應使用公路主管機關編撰制訂的統一教材，但在課程安排上，可直接使用公路主管機關已許可之課程計畫，或是提出新的課程計畫，並於籌設辦理時送交公路主管機關審核，核準後應據以實施。

8.2.2 資格審查程序

有意籌設辦理道安講習的機構在將相關證明文件送至公路主管機關申請設立後，應經一定的審查程序，待公路主管機關核准同意設立後辦理道安講習。經參考民營駕訓班與汽車代檢廠之籌設審查流程，據以研擬道安講習委外籌設資格審查流程，分述如下。

一.申請步驟

(一) 籌設機構向公路主管機關申請籌設並函送申請案：有意願籌辦道安講習的機構應準備相關資格證明文件，提送至公路主管機關審查。

(二) 送審文件合格後函請政府相關單位辦理籌設前之現場會勘：公路主管機關審查相關資格證明文件，並轉請當地縣、市政府就土地、建物、消防安全等書面審查合格後，應召集政府相關單位辦理現場會勘，包含都計單位之建物管理、消防單位、教育單位、公路主管單位等。

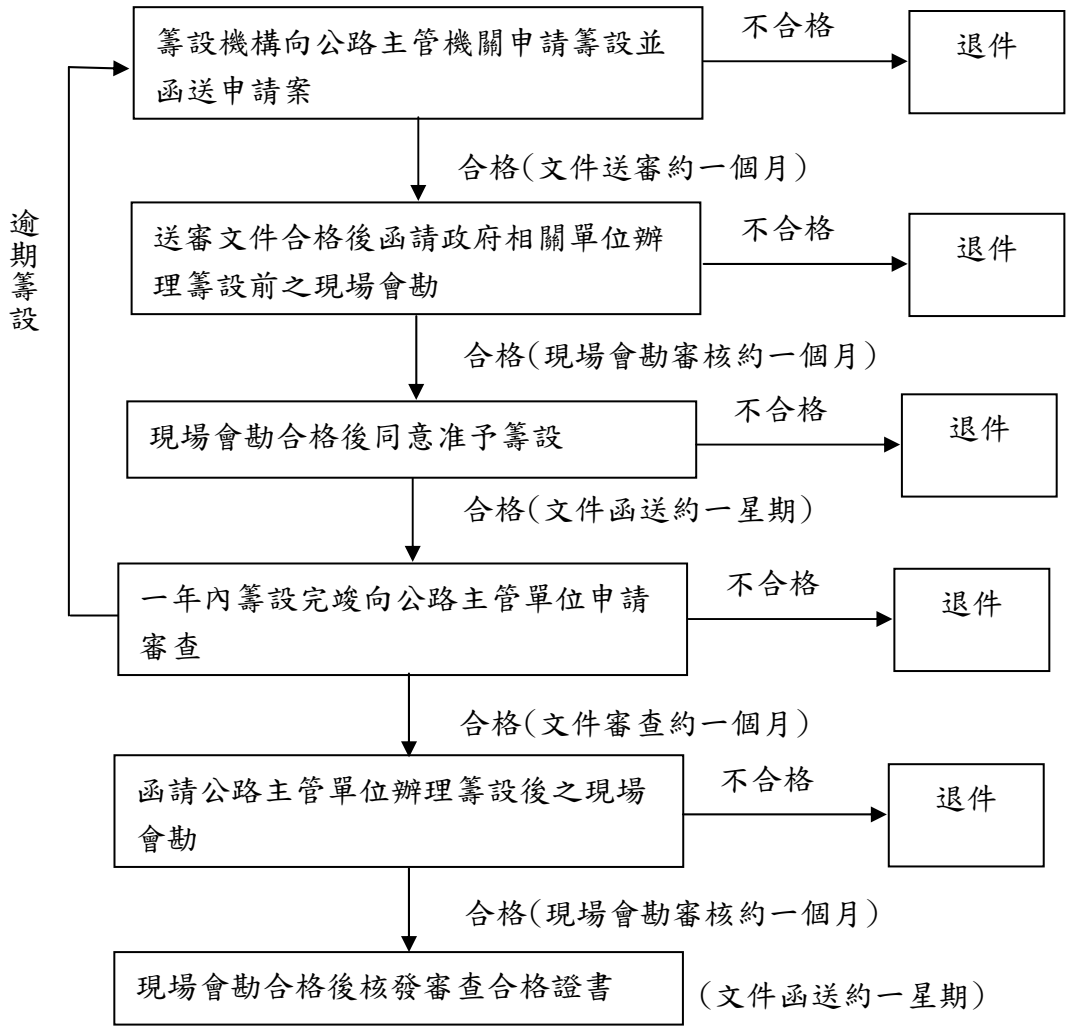
(三) 現場會勘合格後同意准予籌設：待各單位現場會勘後，合格者同意准予籌設。

(四) 一年內籌設完竣向公路主管單位申請審查：籌設時程應控制在一年內，並於該年內完成講習教室與設備裝設，並準備好相關教材與公設施，例如電腦設備應與公路監理單位、交通裁決所、警察局等完成連線，以隨時傳送駕駛人接受道安講習資料。若一年內非歸責於政府相關單位辦理的問題而導致籌設進度不及，該機構應重新提出申請。

(五) 函請公路主管單位辦理籌設後之現場會勘：待相關教室、設施與設備裝設完成後，應發函請公路主管單位召集政府相關單位，辦理籌設後之現場會勘。

(六) 現場會勘合格後核發審查合格證書：現場會勘合格後，公路主管機關將核發審查合格證書予該機構，即可辦理道安講習業務，開始正式招生。

二.流程圖



8.2.3 證照許可年限與更新

當公路主管機關核准一機構辦理道安講習業務時，應核發該機構相關資格文件以茲證明，並應於資格文件上載明有效年限，於年限到期該機構應至公路主管機關申請更換。

一.受委託辦理道安講習證照

(一) 申請籌設辦理道安講習的機構於通過公路主管機關的審核後，即成為道安講習委外的受委託單位。

(二) 公路主管機關於該機構的審查作業完成後，核發「辦理道安講習資格證書」與「受委託辦理道安講習執業證明」予該機構。

(三) 「辦理道安講習資格證書」是在申請機構、講師、場地、設備與課程計畫均獲審查通過後，由公路主管機關所核發之資格證書。

(四) 由於現況之道安講習係由公路監理單位辦理，未來道安講習委外辦理後亦可能由公路監理單位進行管理考核。因此，本研究建議申請機構在獲得資格證書後，可據以向公路監理單位申請「受委託辦理道安講習執業證明」，並由公路監理單位就其相關資格條件核准其可辦理的講習課程種類與招生名額。

(五) 該機構即可開辦道安講習相關業務，包含正式聘雇工作人員、配合公路監理單位辦理各種講習課程、展開招生作業等。

二.證書之有效年期

(一) 公路主管機關核發「辦理道安講習資格證書」與「受委託辦理道安講習執業證明」時，應於證書上記載有效年期。

(二) 辦理道安講習資格證書

1. 為受委託單位辦理道安講習之資格證書，考量之資格因子多屬人力資格與硬體設備方面，變動性有限，因此可給予較長有效年期，例如 6 年。
2. 於有效日屆期前，重新檢查一次受委託單位之資格條件，均符合規定時，重新核發資格證書。
3. 若在有效期間，有違反相關規定時，例如消防安檢不合格等，應予撤銷該資格證書，受委託單位須改善後重新申請。

(三) 受委託辦理道安講習執業證明

1. 為受委託單位辦理道安講習之執業證明，初期受委託單位僅需據以資格證書向公路監理單位申請，但後續則視該單位執行辦理情形予以考量是否降低招生名額或繼續核發執照，考量因子則屬管理考核、實施成效等軟體方面，變動性較大，因此建議給予較短的有效年期。
2. 以美國加州交通學校為例，加州交通學校之負責人資格證書為一年期。而台北市汽車代檢合約為一年期，公有停車場委外管理為 2 年期，國內專門技師執業證明則為 4 年期。
3. 為避免讓受委託單位經常性更換新執業證明，本研究建議未來道安講習之「受委託辦理道安講習執業證明」之有效期限，自核准日起算 2 年為有效期限，在有效日屆滿前，該受委託單位應向公路監理單位申請更換執業證明。

三.證照更新

(一) 辦理道安講習資格證書(流程詳圖 8.1)

1. 資格證書的有效年期較長，例如 6 年。
   (1) 於有效日屆滿前 2 個月內，受委託單位應將相關資格證明文件再送公路主管機關重新檢查審驗，公路主管機關亦應將證

件轉送各政府相關單位審查，均符合規定時，重新核發資格證書。

(2) 若審查資料有不合格者，公路主管機關應要求受委託單位限期補正文件，若因此而需延長審驗作業時程者，最多得延長 2 個月。

(3) 兩個月後，受委託單位仍無法補正所有文件並獲審查通過時，須重新申請並送審資格證明文件。在重新申請階段，應視同未獲許可辦理道安講習之機構，不得辦理講習業務。

(4) 所有資格證書更換作業應在有效日屆滿後 2 個月內完成，所以受委託單位應自行斟酌審查作業所需時間並辦理審查文件提送。若是可歸責於受委託單位提送時間過慢，致使在有效日屆滿後 2 個月內仍無法完成審查作業時，須重新申請並送審資格證明文件。在重新申請階段，應視同未獲許可辦理道安講習之機構，不得辦理講習業務。

2. 在資格證書有效日期屆滿，逾期未申請新證書之受委託單位，須重新申請並送審資格證明文件。在重新申請階段，應視同未獲許可辦理道安講習之機構，不得辦理講習業務。

3. 若在證書有效期間，有違反相關規定時，例如消防安檢不合格、講師資格未更新、場地租用發生糾紛無法正常辦理講習課程等，經公路主管機關查證屬實者，受委託單位應限期予以改善，例如一個內，若仍無法改善者，應撤銷該資格證書，待受委託單位改善後再重新申請資格證書。在重新申請階段，應視同未獲許可辦理道安講習之機構，不得辦理講習業務。

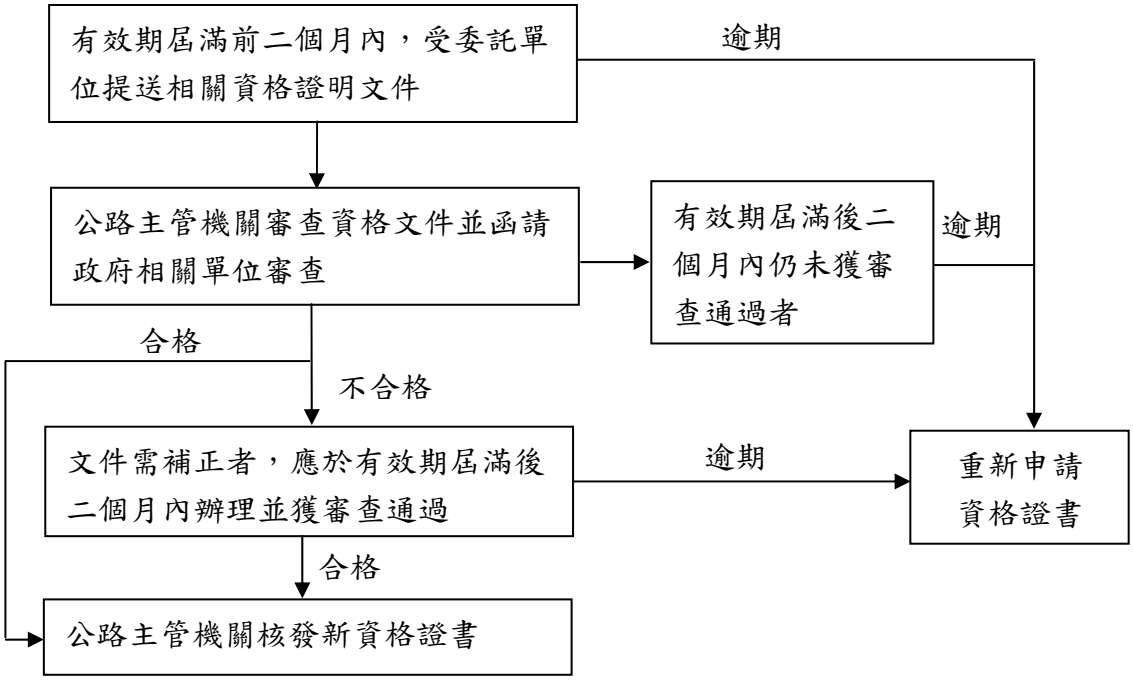


圖 8.1　辦理道安講習資格證書申請更新流程

(二) 受委託辦理道安講習執業證明(流程詳圖 8.2)

1. 在執業證明有效日屆滿前 2 個月內，受委託單位應將其師資更新、設備更新、招生情形與每月辦理的道安講習成果等資料報告提送公路監理單位，公路監理單位就其報告與平時之業務辦理考評結果進行審查，重新核發執業證明。若有相關獎懲情形，從其管理考核規定辦理。
2. 在有效日期屆滿而逾期未申請新執業證明之受委託單位，須重新向公路監理單位申請。在重新申請階段，應視同未獲許可辦理道安講習之機構，不得辦理講習業務。
3. 若在執業證明有效期間，有違反相關規定時，經公路監理單位查證屬實者，受委託單位應限期予以改善，例如一個內，若仍無法改善者，應撤銷該執業證明，待受委託單位改善後再重新申請。在重新申請階段，應視同未獲許可辦理道安講習之機構，不得辦理講習業務。
4. 公路監理單位在辦理受委託單位更新執業證明作業時，可據其師資、設備、招生、辦理成果與業務考評結果，予以考量增、減其招生名額或講習課程種類。

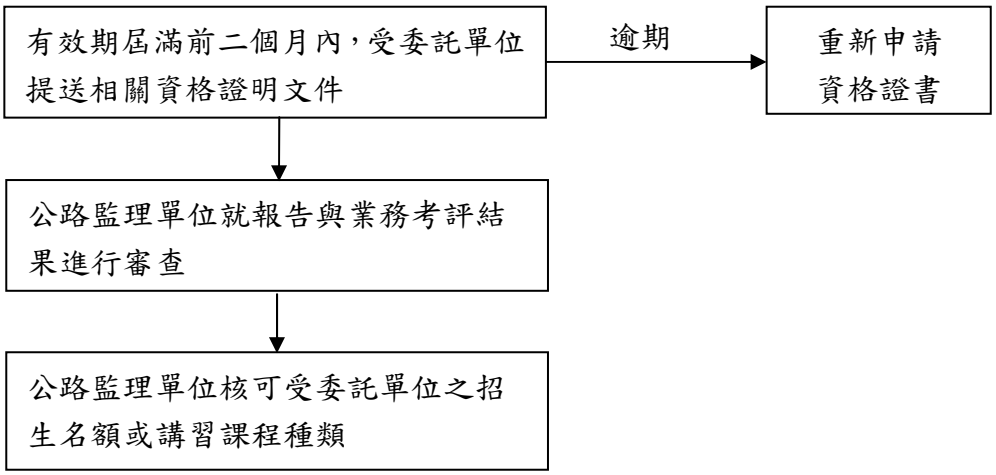


圖 8.2　受委託辦理道安講習執業證明申請更新流程

8.2.4 收費標準建議

一.道安講習成本估算

道安講習辦理之成本估算考量項目與計算內容如表 8.4。其中，講習人數係以台北市、高雄市與台北區監理所、新竹區監理所、嘉義區監理所等 94 年受講習人數之統計資料為基準，成本項目則依委外模式方案之假設條件進行估算。各方案成本估算如表 8.5~8.8，成本項目基本假設如下：

(一) 師資鐘點費：以現行一般演講的費用每小時 2,000 元估算。

(二) 設備費用，包含場地租用費及設備費，場地費以房仲網所公告之辦公室租金，取其平均值進行計算；設備費皆為 210 萬元，每年攤提 70 萬元。

(三) 教材費用，包含編製費(假設一式 20 萬元)及印製費(一份 100 元)。

(四) 行政管理費，包含人事費(月薪 50000 元含勞健保)及業務費(每人 150 元。

(五) 正常利潤，以前述成本總和的 10%估算。

本研究依未來道安講習委外辦理時可能發生情形，將其分為四種方案進行探討分析：

(一) 方案一：所有成本項目皆納入分析

包含師資成本、場地設備、教材編製與印製、行政管理、正常利潤等項目。

(二) 方案二：成本項目中扣除場地費後納入分析

由於本研究建議在講習委外辦理時，政府可考量將現有講習場地無償提供予受委託單位，因此本方案中將扣除場地費後進行成本分

析。

(三) 方案三：成本項目中扣除教材編製費後納入分析

因本研究建議道安講應全國統一教材並由政府編製，因此本方案中將扣除教材編製費後進行成本分析。

(四) 方案四：成本項目中扣除場地及教材編製費後納入分析

本方案考量扣除場地及教材編製費後，進行成本分析。

表 8.5　道安講習委外辦理成本估算項目與基本假設

分析項目	細目	說明	基本假設
講習人數預估(人/年)	交通違規	依歷年資料估計	受訓人數(依 94 年統計資料估算)
			上課場次(依 94 年統計資料估算)
師資成本(元/年)	鐘點費	隨講習場數變動	以每小時 2000 元計算
設備成本(元/年)	場租(50 人)	隨講習人數變動,	以各地辦公室平均租屋價格計算(元/坪)，假設需 100 坪空間
	設備	分三年攤提折舊	假設設備費皆為 210 萬元，每年攤提 70 萬元
教材成本(元/年)	編製	固定費用(元/式)	假設一式 20 萬元
	印製	隨講習人數變動	假設每份 100 元
行政管理(元/年)	人事	隨講習人數變動	至少 3 人，每增加 5000 人多 1 位，不足 5000 人以 5000 人計
	業務	隨講習人數變動	假設每人 150 元
正常利潤		成本固定比例(10%)	上述費用總計× 10%
總費用			上述費用合計
平均成本(元/人)		總費用/講習人數	

表 8.6　方案一之成本分析(所有成本項目皆納入分析)

分析項目	細目	說明	台北市	高雄市	台北區監理所	新竹區監理所	嘉義區監理所
講習人數預估(人/年)	交通違規	依實際人數估算(依 94 年資料估計)	10,253	7,919	28,450	16,933	13,901
		上課場次(依 94 年資料估計)	325	167	818	419	570
師資成本(元/年)	鐘點費(2000 元/小時)	隨講習人數變動(講習場數，每場 3 小時計)	1,950,000	1,002,000	4,908,000	2,514,000	3,420,000
設備成本(元/年)	場租	隨講習人數變動(元/坪)	1,300	500	1,100	500	500
		假設 100 坪	1,560,000	600,000	1,320,000	600,000	600,000
	設備	隨場地大小變動(元/式)，每年攤提	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000
教材成本(元/年)	編製	(元/式)	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
	印製	隨講習人數變動, 100 元/份	1,025,300	791,900	2,845,000	1,693,300	1,390,100
行政管理(元/年)	人事	隨講習人數變動, 擬聘雇人數	4	3	6	5	4
		平均月薪 50000 元(含勞健保)	2,700,000	2,025,000	4,050,000	3,375,000	2,700,000
	業務	隨講習人數變動, 150 元/人	1,537,950	1,187,850	4,267,500	2,539,950	2,085,150
正常利潤		成本固定比例 10%	967,325	650,675	1,829,050	1,162,225	1,109,525
總費用			10,640,575	7,157,425	20,119,550	12,784,475	12,204,775
平均成本(元/人)		總費用/講習人數	1,038	904	707	755	878

表 8.7　方案二之成本分析(成本項目中扣除場地費後納入分析)

分析項目	細目	說明	台北市	高雄市	台北區監理所	新竹區監理所	嘉義區監理所
講習人數預估(人/年)	交通違規	依實際人數估算(依 94 年資料估計)	10,253	7,919	28,450	16,933	13,901
		上課場次(依 94 年資料估計)	325	167	818	419	570
師資成本(元/年)	鐘點費(2000 元/小時)	隨講習人數變動(講習場數，每場 3 小時計)	1,950,000	1,002,000	4,908,000	2,514,000	3,420,000
教材成本(元/年)	編製	(元/式)	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
	印製	隨講習人數變動, 100 元/份	1,025,300	791,900	2,845,000	1,693,300	1,390,100
行政管理(元/年)	人事	隨講習人數變動, 擬聘雇人數	4	3	6	5	4
		平均月薪 50000 元(含勞健保)	2,700,000	2,025,000	4,050,000	3,375,000	2,700,000
	業務	隨講習人數變動, 150 元/人	1,537,950	1,187,850	4,267,500	2,539,950	2,085,150
正常利潤		成本固定比例 10%	741,325	520,675	1,627,050	1,032,225	979,525
總費用			8,154,575	5,727,425	17,897,550	11,354,475	10,774,775
平均成本(元/人)		總費用/講習人數	795	723	629	671	775

表 8.8　方案三之成本分析(成本項目中扣除教材編製費後納入分析)

分析項目	細目	說明	台北市	高雄市	台北區監理所	新竹區監理所	嘉義區監理所
講習人數預估(人/年)	交通違規	依實際人數估算(依歷年資料估計)	10,253	7,919	28,450	16,933	13,901
		上課場次(估計人數/50)	325	167	818	419	570
師資成本(元/年)	鐘點費(2000 元/小時)	隨講習人數變動(講習場數，每場 3 小時計)	1,950,000	1,002,000	4,908,000	2,514,000	3,420,000
設備成本(元/年)	場租	隨講習人數變動 (元/坪)	1,300	500	1,100	500	500
		假設 100 坪	1,560,000	600,000	1,320,000	600,000	600,000
	設備	隨場地大小變動(元/式),每年攤提	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000
教材成本(元/年)	印製	隨講習人數變動, 100 元/份	1,025,300	791,900	2,845,000	1,693,300	1,390,100
行政管理(元/年)	人事	隨講習人數變動, 擬聘雇人數	4	3	6	5	4
		平均月薪 50000 元(含勞健保)	2,700,000	2,025,000	4,050,000	3,375,000	2,700,000
	業務	隨講習人數變動, 150 元/人	1,537,950	1,187,850	4,267,500	2,539,950	2,085,150
正常利潤		成本固定比例 10%	947,325	630,675	1,809,050	1,142,225	1,089,525
總費用			10,420,575	6,937,425	19,899,550	12,564,475	11,984,775
平均成本(元/人)		總費用/講習人數	1,016	876	699	742	862

表 8.9　方案四之成本分析(成本項目中扣除場地及教材費後納入分析)

分析項目	細目	說明	台北市	高雄市	台北區監理所	新竹區監理所	嘉義區監理所
講習人數預估(人/年)	交通違規	依實際人數估算(依歷年資料估計)	10,253	7,919	28,450	16,933	13,901
		上課場次(估計人數/50)	325	167	818	419	570
師資成本(元/年)	鐘點費(2000 元/小時)	隨講習人數變動(講習場數，每場 3 小時計)	1,950,000	1,002,000	4,908,000	2,514,000	3,420,000
教材成本(元/年)	印製	隨講習人數變動, 100 元/份	1,025,300	791,900	2,845,000	1,693,300	1,390,100
行政管理(元/年)	人事	隨講習人數變動, 擬聘雇人數	4	3	6	5	4
		平均月薪 50000 元(含勞健保)	2,700,000	2,025,000	4,050,000	3,375,000	2,700,000
	業務	隨講習人數變動, 150 元/人	1,537,950	1,187,850	4,267,500	2,539,950	2,085,150
正常利潤		成本固定比例 10%	721,325	500,675	1,607,050	1,012,225	959,525
總費用			7,934,575	5,507,425	17,677,550	11,134,475	10,554,775
平均成本(元/人)		總費用/講習人數	774	695	621	658	759

將四個委外方案的成本估算結果，各地區道安講習每人平均成本彙整如表 8.9。由結果可知，台北市因場地租金較高，參加講習之駕駛人需要負擔較高的講習成本。若將場地租金扣除後，3 小時講習課程的平均成本即可降至 1,000 元/人以下。其中，台北區監理所因參加講習人數較多，平均講習成本較其他區所為低，顯示其具有規模經濟，但以 3 小時為單位之講習課程的成本仍在 630 元以上，平均每小時約需 210 元。因此，若欲提高委外辦理之財務可行性，則須考量講習人數之規模。

表 8.10 道安講習委外辦理平均成本估算(元/人)

方案	分析項目	台北市	高雄市	台北區監理所	新竹區監理所	嘉義區監理所
一	所有成本	1,040 (1,038)	910 (904)	710 (707)	760 (755)	880 (878)
二	扣除場地費	800 (795)	730 (723)	630 (629)	680 (671)	780 (775)
三	扣除教材編製費	1,020 (1,013)	880 (871)	700 (698)	740 (740)	860 (860)
四	扣除場地及教材編製費	780 (774)	700 (695)	630 (621)	660 (658)	760 (759)

註：( )內數字為依據前述假設條件計算後之原始成本，( )外之數字則為無條件進位至十位數所得之成本。

二.參考「受終身不得考領駕駛執照處分教育訓練」收費

目前公路總局的北、中、南汽車訓練中心已開始辦理「受終身不得考領駕駛執照處分教育訓練」，依照法規可分機車與汽車等兩種駕駛人的訓練課程，其課程收費標準如下：

(一) 機車：全部課程至少 12 小時，收費 1,800 元。

(二) 汽車：全部課程至少 18 小時，收費 2,500 元。

三.收費標準訂定

經由前述道安講習成本估算與參考「受終身不得考領駕駛執照處分教育訓練」收費，本研究建議之收費標準如下：

(一) 以估算成本最高的台北市為例，道安講習收費每堂課收費約 350 元/1hrs，講習課程至少 3hrs，因此收費約為 1,050 元。若扣除場地成本，講習費用約為 1,020 元。若扣除場地成本與全國統一教材的編製費用後，講習費用約為 780 元。可知每 3 小時的講習費用約在 780~1,050 元之間。

(二) 由於台北市的場地租金較高，因此其所估算之講習成本亦高於其他地區，但其他地區的講習成本每 3 小時仍在 630~910 元之間，因此綜合考量全國之講習費用收取標準應一致，建議每 3 小時課程收費 1,000 元。

四.未來道安講習的需求量

依據本研究團隊所能取得現有之各地區統計資料，未來道安講習的需求量可針對一般違規駕駛人、職業駕駛人及未經駕訓班訓練之機車新領照駕駛人進行估算如下。有關欲縮短駕照吊扣期限之駕駛人、被駕照吊、註銷擬重新考領照者或欲縮短被駕照吊、註銷期限者，以及高齡駕駛人與高違規紀錄駕駛人之換照者，皆因無法取得相關統計資料，並無進行未來道安講習可能之需求量估算。

(一) 一般違規駕駛人：依據各監理所站所提供之 94 年的統計資料，做為估算一般違規駕駛人的道安講習需求量，並以每班約 50 人計算，有關汽車與機車之一般違規駕駛人參加道安講習人數與場次估算如表 8.11。

表 8.11 一般違規駕駛人之講習人數與場次

地區	汽車(人)	場次	機車(人)	場次
台北市	4,830	97	5,423	108
高雄市	2,829	57	5,090	102
台灣省	34,972	699	57,883	1,157
合計	42,631	853	68,396	1,367

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

(二) 職業駕駛人

1. 依據各監理所站所提供之民國 94 年的統計資料，以現行一車一人的調訓機制，則有關職業駕駛人年度專案調訓的人數與場次如表 8.12。

表 8.12 民國 94 年各區監理單位職業駕駛人專案調訓場次統計表

地區	職業駕駛人(人)	場次
台北市	438	10
高雄市	1,401	438
台灣省	17,720	366
合計	19,559	714

資料來源：1.北、高兩市監理處與五區監理所。2.本研究整理。

2. 以台北市監理處、高雄市監理處與公路總局之累積至 95 年 7 月之統計資料，全國之職業駕駛人人數共有 484,028 人，若以每班約 50 人計算，且配合職業駕照審驗每 3 年參加一次道安講習，則未來有關職業駕駛人參加道安講習人數與場次估算如表 8.13。

表 8.13 職業駕駛人之講習人數與場次估算表

地區	聯結車	大客車	大貨車	小客車	場次/3 年	場次/年
台北市	75	183	134	734	1,126	375
高雄市	162	77	147	192	578	193
台北區	443	467	592	1,292	2,794	931
新竹區	374	214	473	294	1,355	452
台中區	418	299	568	326	1,611	537
嘉義區	312	157	442	244	1,155	385
高雄區	347	156	369	192	1,064	355
總計	2,131	1,553	2,725	3,274	9,683	3,228

資料來源：1.北、高兩市監理處與公路總局。2.本研究整理。

3. 由於至今年為止，職業駕駛人年度專案調訓僅辦理過砂石車、大客車與大貨車等駕駛人之調訓，且以一車一人為計算調訓人數的方式，尚未納入計程車駕駛人，且職業駕駛人人數多於車輛數，因此仍有不少職業駕駛人未參與年度調訓的道安講習，而無法學習應有之交通知識。未來若能配合職業駕照審驗制度，規定每位職業駕駛人每 3 年均應參加道安講習一次，相信所有職業駕駛人均有機會接受交通法規與安全新知。

(三) 未經駕訓班訓練之新領照之汽、機駕駛人

1. 由於新領照之汽車駕駛人多數係參加駕訓班結業後經通過汽車駕駛場考後取得駕照，未經駕訓班訓練之汽車駕駛人有限，加以無相關統計資料，因此無估算其未來可能所需之道安講習需求量。
2. 依據台北市監理處、高雄市監理處與公路總局之 93 年與 94 年之年統計資料比較，全國新領照之機車駕駛人人數共有 283,838 人，若以每班約 50 人計算，則未來有關機駕駛人參加道安講習人數與場次估算如表 8.14。

表 8.14 未經駕訓班訓練新領照機車駕駛人講習人數與場次估算表

地區	新增機車駕駛人(人)	場次
台北市	17,754	355
高雄市	21,331	427
台灣省	244,753	4,895
合計	283,838	5,677

資料來源：1.台北市監理處（http://www.tcmvd.gov.tw/, 2006/9/20）。
2.高雄市監理處（http://www.kcg.gov.tw/, 2006/9/20）。
3.交通部(http://www.motc.gov.yw/monthly_report, 2006/9/20)。
4.本研究整理。

(四) 高齡者駕駛人(65 歲以上)

以交通部路政司牌照科 94 年之全國駕駛人年齡統計資料為例，65 歲以上、包含 65 歲之駕駛人，一般汽車駕駛人計有 418,201 人，機車駕駛人計有 782,076 人，合計有 1,200,277 人。以每 3 年換 1 次、每班 50 人計算，則每年所應辦之講習場次約為 1,200,277÷3÷50 = 8,001 場。

8.3 業務督導考核與評鑑

8.3.1 政府與受委託單位簽訂委外契約

一.契約簽訂

未來道安講習委外辦理時，應由公路監理單位與受委託單位簽訂委外契約，雙方依約行事。契約中應明訂雙方的權利與義務，分述如下。

(一) 委託工作項目：敘明委外契約的委託工作項目係依法辦理道路交通安全講習課程與所需的相關作業。

(二) 講習課程種類：針對不同的講習對象而開設不同的道安講習課程，如表 8.11 所示。因此，契約中應載明受委託單位獲核准辦理的講習課程類型。

(三) 招生員額：由於每個受委託單位的所在地、工作人員與講師人數、場地大小與設備多寡等皆不同，因此契約中亦須載明其所獲准招收的員額數，避免其超收學員、降低講習品質。

表 8.15 針對不同講習對象的道安講習課程表

課程類型	講習對象
一般講習 3 小時	▪ 違規駕駛人之一般駕駛人、青少年及其家長或監護人 ▪ 未經駕訓班訓練之新領照駕駛人 ▪ 駕駛人換照之高齡者、高違規紀錄者 ▪ 自願參加講習駕駛人：抵銷違規記點者、抵減罰鍰與違規記點者、抵減保費者
一般講習 6 小時	▪ 職業駕駛人 ▪ 吊、註銷駕駛人重新考領者
一般講習 8 小時	違規駕駛人之酒駕駕駛人
特別講習 3 小時	▪ 自願參加講習駕駛人：縮短駕照吊扣期限(3~6 個月)
特別講習 6 小時	▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊扣期限者(1 年) ▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊、註銷期限者(1 年)
特別講習 9 小時	▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊扣期限者(2 年) ▪ 自願參加講習駕駛人之縮短駕照吊、註銷期限者(1 年以上、6 年以下)

(四) 工作人員與講師資格：依法規定，受委託單位應聘雇具道安講師資格之講師從事授課，且應有交通法規、駕駛行為與醫藥心理等三類

講師。

(五) 費用收取與給付

1. 契約中應載明學員之講習費用給付與收取方式。
2. 本研究建議委外辦理第一階段時，政府可考量以補貼方式鼓勵民間機構辦理道安講習，若有補貼情形，亦應於契約中載明補貼方法與計價方式。

(六) 執行成果驗收：受委託單位應將參訓學員的到課情形與講習課後測驗成果回報公路監理單位，以供相關警政單位、交通裁決所與保險單位等查證與辦理相關業務，因此應於契約中載明辦理成果的驗收方式，以供受委託單位據以執行。

(七) 管理考核與退場機制

1. 公路監理單位為有效監督與管理受委託單位執行業務情形，應於契約中載明管理考核方式，以及評鑑項目與標準，以供雙方依約執行，避免糾紛產生。
2. 契約中亦應明訂對受委託單位的獎懲方式，違規情節嚴重者有相關處罰機制，例如違規記點、罰鍰或減少招生員額。違規情節重大者，中止合約、不再續約、甚或撤銷執業證明等。

二.契約年限

以台北市汽車代檢業與汽車拖吊業為例，政府與業者的契約年限多以一年為限，而台北市公有停車場的契約年限則為 2 年。在每次議訂新約時，可依前一年度的考核管理結果修訂給予業者的代檢額度或拖吊範圍，落實契約中的管理考核之獎懲機制。

依照 8.2.3 節的規劃，道安講習的受委託單位之執業證明得核發，係由公路監理單位以管理考核與實施成效等評鑑性質而決定執照的有效年限，本研究建議給予較短的年限例如 2 年。因此，未來公路監理與受委託單位簽訂道安講習委外契約時，可配合執業證明更換期限，以 2 年為契約年限。

8.3.2 受委託單位之督導考核方式

道安講習委外辦理後，公路主管機關應就受委託單位業務執行情況進行督導考核，但實際執行可由公路監理單位辦理。參考目前公有停車場委外經營、汽車代檢廠或民營駕訓班等的督導考核方式，可分為定期考核與不定期考核兩種，分述如下。

一.定期考核

可分為平時考核與年度考核，為節省督導執行單位的作業程序與人力，本研究建議平時考核可為月考核，年度考核則為年度中與年度末考

核。

(一) 月考核

1. 於每月底至次月 5 日前，受委託單位應準備每月執行結果報表呈報公路監理單位。
2. 公路監理單位就受委託單位核准道安講習開課種類、招生名額與參訓學員結訓結果，進行審查。
3. 公路監理單位於每年年底將受委託單位執行成果提送公路主管機關備查。

(二) 年考核

1. 由公路監理單位召集相關單位包含公路主管機關、交通裁決所與專家學者至少 2 名等，組成評審小組進行年度考核作業。
2. 年度考核可分為年度中與年度末等兩次考核，分別於 5~7 月與 10~12 月辦理。
3. 公路監理單位應將年度考核結果公開公佈於佈告欄與網路上，讓民眾得知受委託單位之優劣，可做為其選擇講習課程之依據。

(三) 課後滿意度調查

目前各地區的道安講習課程，在課後多有參訓學員的滿意度問卷調查，但由於問卷格式與題目並未統一(如附錄五所示)，亦未列入講習辦理的考核評比項目，係為執行單位用以瞭解參訓學員的上課意見。未來道安講習委外辦理後，公路主管機關可統一課後滿意度調查問卷，蒐集參訓學員對講習的上課意見，以供作受委託單位加強改善教學之用，亦可為業務執行考核評比項目之一。

二.不定期考核

(一) 以抽查方式派員管理考核

1. 未來公路主管機關若全面性辦理道安講習委外業務，各地區之道安講習單位為數不少，公路監理單位恐無法負荷隨時監管受委託單位業務執行情況所需之龐大人力與物力。較可行的做法係以抽查方式，由公路監理單位派員至現場查看講習執行情形，並記錄整體情況。
2. 本研究建議公路監理單位至少每 2 個月 1 次，派員至各個受委託單位隨機抽查其業務執行情形，並做成紀錄與評分，將考核成績列入年度考核中。
3. 以嘉獎、違規記點、違約登記等記錄其業務執行情形，若有缺失者應限期改善，仍未改善者可連續記點或違約登記，嚴重情節者可中止委外合約。

(二) 民眾申訴機制

1. 目前政府各為民服務單位多設立民眾申訴窗口，未來公路監理單位亦應設立民眾申訴專線或信箱，可透過電話、郵件與電子郵件信箱等工具，讓參加講習駕駛人投訴講習辦理業務相關事宜，並將其列為年度考核之一環。
2. 當有民眾申訴情事發生時，公路監理單位應即刻派員查核，受委託單位若有缺失者應限期改善，仍未改善者可連續記點或違約登記，嚴重情節者可中止委外合約。

三.公正第三者辦理考核評鑑作業

為節省公路監理單位的人力支出與避免考核評鑑作業流於型式，採用第三者辦理考核評鑑作業為較佳方式，達到公開、公平與公正的管理考核。以台北市為例，汽車拖吊業即委託第三者進行所有受委託單位業務辦理的考核評鑑，目前係由某國立大學教授主持該項計畫，進行平時不定期抽檢與定期考核等方式，並將考評結果公佈於網路上供民眾瞭解，受委託單位亦較可接受公正第三者的考核評鑑結果。

四.考核評鑑作業準則與流程

(一) 作業準則：為統一管理與督導考核受委託單位之業務辦理情形，公路主管機關可考量研擬作業準則，提供公路監理單位進行考核評鑑依據，並供受委託單位加強執行重點與改善之參考。

(二) 管理考核流程：公路監理單位亦可針對定期考核與不定期考核研擬管理考核流程，提供工作人員之評鑑、審查、複審與評分等之管控依據。

8.3.3 業務辦理之考核與評鑑項目

有關受委託單位的業務執行情形之考核與評鑑項目，配合前節的管理考核方式與本研究建議增加參訓學員課後測驗之規定等，進行研擬並分述如下。

一.辦理流程

(一) 資料確實並可即時連線上傳與查詢：受委託單位應連結中華電信股份有限公司數據通信分公司(以下簡稱數據通信分公司)設計之系統，以即時連線即時銷案方式代收交通違規罰鍰並直接扣除道安講習費，或是即時連線銷案方式消除違規記點，或是即時連線登錄駕駛人講習結果，供職業駕照審驗、高齡者與高違規紀錄者之駕照更新、吊註銷駕照者重新考照、縮短駕照吊扣期限、抵減保費等辦理

後續審查作業。

(二) 業務執行成果提送

1. 受委託單位應將參訓駕駛人資料與測驗成績之電腦資料每日傳回公路監理單位，每月將講習受訓成果的書面資料傳送至公路監理單位。本項業務執行成果提送方式應於契約中載明，其執行情形與效果亦將納入定期考核之一環。
2. 電腦成績未依契約規定傳送，視其情節輕重要求受委託單位限期改善，若未在期限內改善可予以違規記點處分，情節嚴重者可給予罰鍰、減少招生員額、或約滿不再續約等處分。

(三) 學員報名與報到

1. 受委託單位在駕駛人報名上課後，應確實登記駕駛人資料並向交通裁決所查證之。
2. 查核參訓學員是否依報名預定時間，確實報到以及參與課程。若有學員延訓情形，亦應確實登記與安排補課，實際掌控學員報到情形，不應有缺漏課或冒名頂替情事發生。
3. 參訓學員的報名與報到應彙整為報表，每月提送公路監理單位查驗。
4. 若有參訓學員上課不實或冒名頂替情事發生經查證屬實時，受委託單位係為嚴重違規情節，公路監理單位可依契約規定予以罰鍰、約滿不再續約、或中止契約等處分。

二.工作人員

(一) 講師

1. 受委託單位應聘雇具道安講師資格人員從事講習授課，並應將講師名單提報公路監理單位備查。
2. 公路監理單位定期考核或不定期考核時，應檢驗受委託單位之授課講師是否為提報名單上之具資格的講師。
3. 若受委託單位提報不實講師名單，並讓未具講師資格人員授課，一經查證屬實，受委託單位係為嚴重違規情節，公路監理單位可依契約規定予以罰鍰、約滿不再續約、或中止契約等處分。

(二) 行政人員

1. 受委託單位應聘雇足夠的行政人員辦理相關行政作業，確保實際執行每日、每月、年度所應提送之相關資料與報告。
2. 受委託單位之行政人員應瞭解相關作業流程，包含駕駛人報名與報到手續、參訓學員資料回傳公路監理單位、相關報告提送等。

3.行政人員的辦理作業情形與服務品質亦應列入業務辦理的考核與評鑑項目之一。

三.環境設備

(一) 場地

1.受委託單位之講習場地每年應符合消防安檢規定，並通過相關檢驗。

2.上課教室應保持乾淨、通風良好，提供參訓學員優良講習環境。

3.若場地有不符規定者應限期改善，未依期限改善者，視情節輕重予以違規記點、減少招收員額，甚或停課處罰，待其改善後再行復課等處分。

(二) 設備

1.教室內具備應具備良好之課桌、椅、講台或多媒體設備等，提供講師受課使用。

2.受委託單位應具有與電腦設備與網路連線系統，每日將相關資料傳送給公路監理單位。

四.服務品質

(一) 報名方式：受委託單位應提供多管道報名方式，例如：現場臨櫃報名、電話預約或網路報名等，讓民眾有多重管道報名講習課程。

(二) 參訓學員到課率：受委託單位應確實執行課程內容講授與登記學員到課情形，並應裝設監視器與拍錄上課情形，拍攝影帶應予保留至少一年，供公路監理單位檢驗與查核。

五.成效評鑑

(一) 學員課後測驗及格率

1.參訓駕駛人須參加課後測驗，及格成績為 85 分，受委託單位核發給及格者及格證書，該駕駛人可據以辦理塗銷違規紀錄、申辦駕照審驗、新手申請核發駕照、重考駕駛執照、抵銷違規記點、申辦縮短駕照吊扣期限、抵減保費、重新換照等。

2.受委託單位應以電腦隨機選題方式提供參訓學員進行課後測驗，並將測驗成績提報公路監理單位且予以保留至少一年，供其檢驗與查核。

3.受委託單位所使用講習課後測驗之考題，應由公路監理單位所提供，並配合公路監理單位公佈時程隨時更新最新版的電腦題庫。

(二) 學員違規再犯率評鑑

1.由於受委託單位的參訓學員電腦資料應與公路監理單位保持連線，可供相關主管單位隨時查詢，亦可供警政單位查詢。若有參訓學員結業後 3 個月內違規再犯，應將其結果納入受委託單位的

成效評鑑之一環。

2. 參訓學員結業後發生之交通違規評鑑，本研究建議配合受委託單位的委外契約年期，以 3 個月內之學員的違規再犯率資料為評估期間。
3. 本研究建議之學員違規再犯率之評估記點如下：
   (1) 學員結業後取得及格成績者，在 3 個月內再犯交通違規遭記點而需再次接受道安講習處分者，受委託單位亦應接受公路監理單位予以記錄缺點 1 點。
   (2) 學員結業後取得及格成績者，在 3 個月內再犯交通違規或肇事而需接受駕照吊扣處分者，受委託單位亦應接受公路監理單位予以記錄缺點 5 點。
   (3) 學員結業後取得及格成績者，在 3 個月內再犯交通違規或肇事而需接受駕照吊、註銷處分者，受委託單位亦應接受公路監理單位予以記錄缺點 10 點。

(三) 民眾申訴

1. 受委託單位若有遭受民眾投訴或參訓學員申訴有相關違規與不法情事，經公路監理單查證屬實者，應視其違規情節輕重予以記錄，並做為成效評鑑之一環。
2. 若受委託單位遭受民眾投訴違規情事，經公路監理單位派員查證屬實時，應予以記錄缺點 1 點，並得要求受委託單位限期改善。經要求限期改善後，公路監理單位派員複查而仍未改善者，再記錄缺點 5 點，並得要求受委託單位限期改善。再派員複查如仍未改善，公路監理單位得逕行依契約辦理相關懲處事宜。
3. 若受委託單位遭受民眾投訴不法情事時，經公路監理單位派員查證屬實，公路監理單位得依法報請相關主管單位處理，嚴重情節者可中止委外合約。

8.3.4 未達標準之處理建議

未來道安講習委外辦理係比照汽車代檢業、汽車托吊業或公有停車場委外經營，由政府委託民間業者辦理相關業務，雙方以簽訂契約方式執行業務並依約行事，並於契約中明訂所有的權利與義務，包含管理考核與退場機制。為確保受委託單位之執行業務品質良好，契約年限不宜過長，可因應受委託單位之營運情形予以延長契約年限、不再續約或中止契約等方式，管控受委託單位辦理道安講習之代訓員額數量。當受委託單位所辦理之道安講習品質不佳時，可藉由契約之終止做為其退場機制。若受委託單位有業務執行未達標準之情形發生時，可能的處理方式建議如下。

一.以管理考核記其優缺點

以考核評鑑作業準則為依據，由不定期考核與定期考核記錄受委託單位執行業務之優缺點：

(一) 有優點時應予以嘉獎，並可考量以延長契約年限或增加招生員額等方式提供實質鼓勵措施。

(二) 若有缺點時，受委託單位應限期改善，未依期限改善時應予以違規記點。當違規記點達特定點數時，可考量給予罰鍰、減少招生員額、約滿不再續約、甚或中止合約等處分。

二.民眾申訴之處置

當有民眾申訴情形發生時，公路監理單位應派員調查實際情況，若受委託單位有違規情事經查證屬實時，視其違規情節輕重，依照契約規定處以相當罰責。

三.違規記點達特定點數時，應有罰鍰機制

當受委託單位有違規情事發生時，除要求其限期改善外，亦應以罰鍰機制對未達標準之受委託單位給予適度懲戒，以確保受委託單位落實契約規定之業務，並提供民眾應有之道安講習品質。

四.營運不佳或違規情節重大者，應中止合約或不再續約

當受委託單位營運情形與服務品質未達標準，且經要求限期改善但一直未能改善，或有違規情節重大並經查證屬實者，公路監理單位應可依契約規定中止雙方合約關係或約滿後不再續約，以為其退場機制。

五.執業證明期滿後，不核發新執照

若受委託單位執業證明年限期滿，但未改善其違規情況前，公路監理單位可不核發執業證明，待其改善、重新申請並審查通過後，再予以核發執業證明。

第九章　職業駕駛人年度調訓專案之執行構想

9.1 我國職業駕駛人道安講習發展現況

9.1.1 相關法令規定

一.道路交通安全講習辦法

目前我國並未針對職業駕駛人之定期道安講習受訓訂定相關法規，僅有道路交通安全講習辦法(簡稱講習辦法)第 6 條規定，在交通法令或措施上有重大改變時，得要求職業駕駛人接受相關講習課程。而未依照規定參加講習，且無正當理由之職業駕駛人或未提供足員參訓人數的公司，將依道路交通管理處罰條例第 24 條和公路法第 77 條第一項規定辦理。因此，目前係由交通部依實際情況所需，如交通法規大幅修正、宣導新的交通安全知識、設施與技術等，委由公路總局以年度專案方式辦理職業駕駛人之道安講習，但並非經常性之課程，若以提昇整體道路交通安全考量，實應將職業駕駛人的年度調訓講習轉變成職業再訓練的一環，成為定期性道安講習。

二.道路交通安全規則

由於職業駕駛人的工作關係到社會利益和民眾安全，與一般汽車駕駛人性質有些差異，故在規範上也有別於一般駕駛人。在資格持有期限上，我國是採取嚴格的年齡限制，根據「道路交通安全規則」第 52 條規定，一般汽車駕駛執照自發照之日起每滿 6 年換發一次，汽車駕駛人應於有效期間屆滿前後 1 個月內向公路監理機關申請換發新照。但年滿 60 歲之職業駕駛人經依第 64 條之一規定體格檢查合格者，換發有效期限一年之新照至年滿 65 歲止。此外，我國「道路交通安全規則」第 54 條規定，職業汽車駕駛人之駕駛執照，應自發照之日起，每滿 3 年審驗一次，並於審驗日期前後一個月內向公路監理機關申請審驗，經審驗不合格者，扣繳其駕駛執照，俟審驗合格後發還之。

(一) 一般職業駕駛人身體檢查規定：在職業駕駛人體格檢查合格標準方面，我國「道路交通安全規則」第 64 條規定，汽車駕駛人除身心障礙者及年滿 60 歲職業駕駛者外，其體格檢查合格標準需依下列規定：

1.體格檢查：

(1)視力：兩眼裸視力達 0.6 以上者，且每眼各達 0.5 以上者，或矯正後兩眼視力達 0.8 以上，且每眼各達 0.6 以上者。

(2)辨色力：能辨別紅、黃、綠色者。

(3)聽力：能辨別音響者。

(4)四肢：四肢健全無殘缺者。

(5)活動能力：全身及四肢關節活體靈敏者。

(6)疾病：無精神耗弱、目盲、癲癇或其他足以影響汽車駕駛之疾病。

(7)他：無酒精、麻醉劑及興奮劑中毒者。

2.體能測驗：

(1)視野左右兩眼各達 150 度以上者。

(2)夜視無夜盲症者。

前項體格檢查及體能測驗應由公立醫院或衛生機關或公路監理機關指定醫院為之，或由附設有檢查設備及檢定合格醫事人員之公路監理機關或指定之診所、團體為之，但申請學習駕駛證時已經體格檢查合格者，一年內免再檢查。身心障礙者報考汽車、機器腳踏車駕駛執照之規定，由交通部另定之。

(二) 年滿 60 歲職業駕駛人身體檢查規定：「道路交通安全規則」第 64 條之一亦規定，年滿 60 歲的職業駕駛人應每年至醫院做 1 次體格檢查，其合格標準除依第 64 條規定外，並經醫師判定符合下列合格標準：

1.血壓：收縮壓未達 160mm/Hg；舒張壓未達 100mm/Hg。

2.胸部 x 光大片檢查：合於健康標準。

3.心電圖檢查：合於健康標準或輕微異常不影響健康安全者。

4.無下列任一疾病：

(1)患有高血壓，經臨床診斷不足以勝任緊急事故應變者。

(2)患有糖尿病且血糖無法控制良好者。

(3)患有冠狀動脈疾病及其他心臟疾病，經臨床診斷不足以勝任緊急事故應變者。

(4)患有癲癇、腦中風、眩暈症、重症肌無力等身體障礙致不堪勝任工作者。

(5)患有呼吸道疾病史者肺功能用力肺活量(FVC)或 1 秒最大呼氣量(FEV1/FVC)低於 60%之預測值。

(6)患有精神疾病致不能處理日常事務者，或有明顯傷害他人或自己之虞者，或有傷害行為者。

(7)患有慢性酒精中毒及藥物依賴成癮者。

(8)其他：患有法定傳染病尚未治癒，或患有其他疾病致不堪勝任工作者。

(三) 其他：此外，職業駕照考取年齡和經歷限制、不得參加考驗的情形、體檢項目和體檢合格標準，分別清楚規定於「道路交通安全規則」第三章第 60、62、64 條。在駕照取得考驗上，職業駕照與一般車種駕照考取流程相似，部份差異在職業駕照筆試時須加考機械常識(60 分及格)、路考項目上有些許差異。此外，大型車職業駕照考驗須符合「道路交通安全規則」第 60 條資格限制，以及職業駕照考取年齡限制為年滿 20 歲，65 歲以下，有別於一般駕照考取年齡為年滿 18 歲的規定外，其餘對於普通駕照的規定皆適用於職業駕照。

根據吳宗修[1996]的研究顯示，交通事故的發生有絕大部份是人為疏失所致，此外多數文獻和報告也表示交通意外起因於駕駛人過失的比例超過九成，因此駕駛人素質為影響交通事故發生的重要因素。而職業駕駛人的業務關係到社會利益和公眾安全，更顯得其素質的重要性。我國目前對職業駕照持有資格審驗是採取「年齡限制」和「體格檢查」兩項機制，但透過這兩項審查機制只能確認該駕駛人在生理上是否具有駕駛能力，對於提升駕駛人的駕駛道德和交通安全相關知識，則須藉助駕駛人再訓練課程的幫助。但我國的職業駕駛人只有在考照時，須在駕訓班接受 49 小時的駕駛訓練外，在每 3 年一次的駕照審核，只需附上由公立醫院、衛生機關、公路監理機關之體檢室或勞保醫院開立的醫療證書，以證明其身體狀況符合法規，而無需再另外接受訓練課程。

因此，在相關法令規定上，除訂定透過身體檢查確保職業駕駛人體能情形足堪負荷駕駛工作之法條外，亦應有針對駕駛人應有之交通安全知識予以檢測與協助獲取新知之法令規定。雖然公路主管機關經由近年辦理的職業駕駛人專案年度調訓計畫，協助職業駕駛人更新交通法規與安全新知，但非為常態性方式，加以並非為每位駕駛人皆有機會參與訓練，實有將此再訓練機制透過立法程序轉化為常態性訓練制度之必要性，以加強道路交通安全。

現今國內針對職業駕駛人的相關研究多探討「年齡限制」和「體檢」兩項審核機制，對於具有再教育功能之道安講習部份較少著墨，故本章針對職業駕駛人道安講習訓練課程計畫與內容，提出設計構想，期能作為我國在執行職業駕駛人再訓練措施上的參考依據。

9.1.2 年度調訓專案執行情形

一.依據講習辦法規定辦理之年度調訓

目前國內針對職業駕駛人的道安講習辦理，主要為辦理大型車職業

駕駛人之年度調訓專案講習，係依據道路交通安全講習辦法第 6 條規定辦理。

由於今年度「道路交通管理處罰條例」大幅修正，加以今年上半年八卦山長隧道開放大客車通行，未來亦將開放大貨車通行，因此公路總局自去年起已陸續辦理職業駕駛人道安講習之年度調訓專案，主要講習內容為長隧道行車安全與交通新訂法規等。去年係辦理大客車職業駕駛人道安講習，今年則辦理大貨車駕駛人之道安講習。

在今年 4~7 月間舉行的全國大貨車職業駕駛人講習，採一車一人制，擬召訓三萬一千多名職業大貨車駕駛人，實際上召訓一萬六千五百多名。該講習是以半天為一期，講習課程為「高、快速公路、一般道路防禦駕駛及山區道路、彎道之安全駕駛要領暨新型機械之基本常識」、「長隧道公路行車安全及緊急應變措施」、「肇事案例分析與預防」和「新修訂交通法規摘要及相關規定」等四種課程，每一課程時數為 1 小時。

而去年的全國營業大客車和遊覽車駕駛人的年度調訓，調訓人數亦是以車為單位，每一車召訓一人參加講習，講習課程為「新修正汽車運輸業管理規則之重點及相關規定」、「山區道路及彎道之安全駕駛要領」、「長公路隧道行車安全及緊急應變措施之介紹」和「勞工權益與工時管理之重要性」，每一課程時數為 1 小時，共計 4 小時。其駕訓場次和調訓人數整理如表 9.1。

表 9.1 各監理處、所之 94 年職業駕駛人專案調訓場次和人數

地區	場次	人數
台北市	10	438
高雄市	12	1,401
台北區	104	6,781
新竹區	122	3,331
台中區	55	3,444
嘉義區	37	2,505
高雄區	48	1,659

二.主管機關自行辦理之年度調訓

除了配合公路總局舉辦的年度調訓計畫外，各公路主管機關可依實際情況所需，另外自行辦理其他職業駕駛年度調訓。以台北市為例，為了灌輸公車駕駛員正確行車安全知識，建立知法、守法觀念，提高公車服務品質，台北市政府交通局分別於民國 93 年和 95 年委託台北市汽車駕駛訓練中心，辦理「公車駕駛員再教育研習會」和「公車駕駛員行車

安全講習」。兩次年度調訓皆分為三期，每期受訓人數約 100 名，受訓時間和課程整理如表 9.2。

表 9.2　公車駕駛人兩次年度調訓內容

計畫名稱	講習時間	時數	講習課程
公車駕駛員再教育研習會	民國 93 年 5 月 27 日 8 月 19 日 8 月 26 日	2	道路交通相關法令
		2	肇事預防及處理
公車駕駛員行車安全講習	民國 95 年 5 月 18 日 8 月 17 日 11 月 16 日	1	長隧道公路行車安全及緊急應變措施之介紹
		1	肇事預防及處理
		1	新修正汽車運輸業管理規則之重點及相關規定
		1	山區道路及彎道之安全駕駛要領

資料來源：本研究整理自台北市汽車駕駛訓練中心[2006]。

除了公車職業駕駛人年度調訓外，台北市政府交通局亦配合公路總局的長隧道行車安全宣導，委託台北市監理處和台北市汽車駕駛訓練中心，在民國 95 年 6 月~11 月間陸續辦理約 20 場的「營業大貨車及大客車職業駕駛人講習」。此次講習主要調訓對象為營業大貨車和大客車駕駛員，調訓人數以各運輸業列管之「營業大貨車及大客車」之車輛數為單位，營業大貨車依其車輛數每 3 輛召訓職業駕駛人 1 人（公司登記車輛數不足 3 輛或餘車 3 輛以內以召訓 1 人），營業大客車則每部車召訓 1 名職業駕駛人，共計召訓營業大貨車 500 人，營業大貨車 300 人，每一場次以 50 人為原則，共計 16 場，另加開 4 場為補訓（大貨車 3 場，大客車 1 場）。講習課程為「汽車運輸業管理規則及道路交通安全規則暨新修正道路交通管理處罰條例之重點及相關規定」、「長隧道公路行車安全及緊急應變措施之介紹」、「高速公路、一般道路防衛駕駛及彎道之安全駕駛要領」和「肇事案例分析及預防」，每一課程時數皆為 1 小時。

9.1.3 小結

我國目前職業駕駛人年度調訓計畫，是由交通部公路總局和各公路監理機關視實際情況所需辦理，由於並無法規硬性規定，因此在調訓對象和調訓時間上均較具彈性。但無論是全國統一辦理或是各公路監理機關自行辦理的調訓計畫，調訓人數皆以車為單位，但營業用車數和真正營業的職業駕駛人數不同，加以職業駕駛人的流動性較大，以車為單位來決定調訓人數，所以目前無法確實讓每一職業駕駛人皆接受講習。

由於具有再教育功能的道安講習能協助提升駕駛人的專業知識與交通安全，加以職業駕駛人因職場環境因素，相較於一般自用車駕駛人對於道路交通安全的影響更為重大。因此，若未來搭配職業駕照每 3 年審驗一次的制度，讓所有職業駕駛人參與道安講習，應有助於提昇道路交通安全，亦可提升職業駕駛人的服務水準。

另外，年度調訓所使用的教材內容也是由各公路監理機關自行委託專家學者編製，但自 94 年起由公路總局統一教材，雖然各監理機關所使用的課程名稱一致，但課後亦未有任何測驗來評量該講習的成效。建議未來除可繼續統一編製教材外，並可建立課後測驗之評量機制，確保參與講習後的職業駕駛人，在專業智能和交通安全相關知識上皆有所增長。

9.2 國外職業駕駛人道安講習現況與相關法規

9.2.1 美國

在職業駕駛人的定期道安講習部份，美國各州亦無相關法令強制規定須辦理再訓練課程，但會推行一些提升職業駕駛安全的計畫。通常這些計畫的推行對象都是職業駕駛人的雇主，尤其要求雇主應注意勞工安全，提供他們有職業再訓練的機會，主要在交通安全方面，以確保職場工作安全。例如美國勞工部職業安全與健康局(U.S. Department of Labor, Occupational Safety and Health Administration)、國家公路交通安全局(National Highway Traffic Safety Administration)及雇主交通安全網(Network of employers for traffic safety)等，合作推行教導雇主如何減少職場交通意外事故的行動方針(Guideline for employers to reduce motor vehicle crash, http://www.osha.gov/Publications/motor_vehicle_guide.pdf, 2006.04.24)。加州監理單位則自 1989 年開始推行雇主行動須知計畫(the Employer Pull Notice Program)，為職業駕駛人建置行車紀錄，讓雇主與管控單位隨時瞭解既有員工與聘用新員工之行車資料，以提升駕駛人安全等。

依據職場交通意外事故的行動方針計畫的統計，美國最大的保險與財務服務公司在俄亥俄州執行該計畫的 10 項減少意外事故的方法步驟，的確有效增進職業駕駛人行車安全，降低了 53%的意外事故與節省 40%的車輛損失費用。密西根州的車輛出租公司有超過 650 輛車，於 2001 年在密西根州雇主交通安全網的協助下，開始公司員工的道路交通安全講習與推行使用安全帶計畫，因而減少了 30%的交通意外事故發生率。職場交通意外事故的行動方針的 10 項減少意外事故方法步驟為：

一.資深主管的支持與員工參與。

二.制訂實施政策與步驟。
三.職業駕駛人的同意參與。
四.行車紀錄的掌控。
五.意外事故報告與調查。
六.車輛選擇、維修與檢驗。
七.懲罰制度。
八.獎勵計畫。
九.職業駕駛人訓練與溝通。
十.遵循相關法令規定。

由此可知，職業駕駛人的定期道路交通安全講習相當重要，他們亦需要政府與雇用公司的協助，定期性參與道路交通安全再訓練課程，以獲取交通安全新知，瞭解如何保護自己、防止意外發生，進而提升整體道路行車安全。

9.2.2 英國

依據歐盟會議於 2003 年 7 月 15 日的新規定(on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers；council regulation No 3820/85, council directive 91/439/EEC, and council directive 76/914/EEC)，主要內容係針對大客車與大貨車之職業駕駛人的資格認證與職業定期訓練，並要求所有歐盟會員國據以修訂其國內之相關規範。其主要目標為：促進道路交通安全、促進交通經濟效率、改善道路客貨運輸。

英國國家駕駛規範局(DSA)即據以擬訂了職業大客車與大貨車駕駛人之專門職業駕駛人資格證明(certificates of professional competence for professional lorry and bus drivers)，以及其取得執照後之職業定期訓練計畫。由於英國遵行歐盟新規定制訂新的職業駕駛人政策，但又要兼顧既有職業駕駛人已持有執照與其工作權，所以採行較彈性之作法，協助所有職業駕駛人逐步汰換舊照以取得新執照，而可於所有歐盟國家中工作。該計畫之期望標的為：

一.更好且具資格的駕駛人：依據研究，好的駕駛人可有效節省油耗，為客、貨運公司撙節成本。
二.安全的行駛路線：尤其是 18 歲以上的年輕人，在具備完整知識與充足訓練後，方可成為職場上的生力軍。
三.減少的意外事故發生：好的駕駛人可以安全駕駛、減少意外事故發生，有效降低保險費用。

英國政府亦相信，新的職業駕駛人政策對社會民眾也深具優點，因為

它可以改善道路交通安全、減少油耗並進而減少廢氣排放、促進環境改善等。

依據規定，專門職業駕駛人資格證明每 5 年要更換新照一次，在換照前需要接受 35 小時的職業定期訓練課程。定期訓練課程可以分期分段上課，但每次受訓時程不得少 7 小時，例如可將 35 小時分別於 5 年內上完，即為每年職業駕駛人須花一天 7 小時接受新知與新技術的再訓練。駕駛人可依據個人時間安排或公司安排，參與經政府認證之講習單位所辦理之定期訓練課程，課後並無考試。其主要用意係提供職業駕駛人之技能維持與發展，尤其在道路交通安全與高效率駕駛方面。

職業駕駛人定期訓練課程除可供駕駛人增強知識與技能外，亦需因應不同職業駕駛領域給予不同課程內容，主要為學習新法規、熟悉車輛升級新知、瞭解有關交通安全與節能駕駛等議題(詳如表 9.3)，這些課程係提供駕駛人加強行車秩序、科學新知及技術更新等方面的知識。該項訓練亦期望藉由課程之節省能源與交通安全新知的學習，能達成顯著的社會經濟效益，英國政府亦據此辦理一個安全與效率駕駛的訓練計畫。

表 9.3　英國職業駕駛人定期訓練課程

課程	內容	駕照別
1.理性駕駛進階訓練	瞭解車輛特性以有效駕駛車輛、瞭解安全駕駛避免車輛失控、有效運用能源以節省油耗	所有駕駛人
	符合規定的正確使用車輛與裝載貨物	貨車駕駛人
	乘客的舒適與安全	客車駕駛人
2.法規應用	瞭解道路運輸環境與法規運用	所有駕駛人
	貨物運輸法規	貨車駕駛人
	客運運輸法規	客車駕駛人
3.健康、道路與環境安全及服務	道路行車風險與職場意外、預防犯罪與非法入境的違法交易、預防身體傷害、身體心理健康的重要性、緊急事故應變能力、藉由個人行為提昇公司形象	所有駕駛人

資料來源：英國國家駕駛規範局網站(DSA)
(http://www.dsa.gov.uk/Consultation.asp?id=SX9F51-A7826D73&cat=328, 2006.07.09)

有關職業駕駛人參與定期訓練的情形，英國政府將針對駕駛人受訓上課進行記錄，以瞭解駕駛人上課受訓情形。可能採用之記錄方法為受訓登錄簿或隨身攜帶 CD，讓職業駕駛人於每次受訓完後登錄受訓課程與時數，並可讓受訓講師加註建議駕駛人下階段受訓課程。於受訓登錄後，職

業駕駛人再至監理單位辦理登記以完成登錄作業，可避免隨身之紀錄意外遺失或損毀，而發生無紀錄可查之窘境。且該項受訓紀錄係為駕駛人之個人紀錄，並不因駕駛人轉換公司或更換執業地區而改變。

9.2.3 新加坡

依照新加坡陸路運輸局(The Land Transport Authority, LAT)規定，職業大客車駕駛人每 3 年須更換新照一次，計程車駕駛人每 6 年更換照一次，且所有職業駕駛人在 50~65 歲期間，每 2 年須做一次身體健康檢查。其中，計程車駕駛人在換照前，須至政府核准設立之駕訓班或新加坡計程車學院(Singapore Taxi Academy)，參加「計程車駕駛人新知課程」(Taxi drivers' refresher course)。本課程係由新加坡計程車學院設計擬訂，一次課程需時 10 小時，課程內容計有 3 大項：

一.法令規章與案例研討

二.安全駕駛

三.交通一般常識與重要景點

由於新加坡為一個城市國家，加以積極發展國際觀光，因此該政府觀光局與新加坡計程車學院合作，亦推行相當多的職業再訓練課程，供職業計程車駕駛人自行參加與學習，以提昇自身能力與提高服務品質。例如在 2004 年推行的「計程車駕駛導遊計畫(Taxi Tourist Guide scheme)」，即鼓勵年滿 30 歲並具有合格駕照與計程車執照的新加坡公民參與該訓練計畫，合格者將具有導遊資格，可提供觀光客便利與特殊的旅遊導覽服務。該訓練課程為時 82 小時，約在 1.5~3 個月內上完，課程結束後須參加筆試與實務評鑑，合格者即可取得導遊資格。

9.3 職業駕駛人道安講習委外辦理相關規範

本研究所構建道安講習委外模式之講習對象包含職業駕駛人，因此在本節中，將依循第六章之委外模式、第八章所研擬配套之相關規範與第十章的法規增、修訂建議，進行職業駕駛人講習業務辦理之規劃。

9.3.1 執行方法

雖然目前的職業駕駛人講習是以年度調訓專案方式辦理，並非定期道安講習，但依本研究規劃與建議，未來配合法規增、修訂，應將職業駕駛人的道安講習納入定期講習課程中。尤其道安講習委外辦理後，職業駕駛

人可配合駕照審驗日期，不須因應專案調訓時間與地點，而有選擇的彈性可利用非上班時間自行參加道安講習課程。若駕駛人係因交通違規而須參加道安講習，則須依規定報名參訓並取得受訓及格證明以銷案。或職業駕駛人自願參加道安講習以抵銷違規記點、抵減罰鍰、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限以及抵減保費等，則與一般駕駛人相同報名參加講習，並依相關規定辦理後續抵減罰則或優惠程序。依不同的講習參與動機，執行方法可分成兩種，分述如下。

一.駕照審驗規定

配合「道路交通安全管理規則」(簡稱安全規則)之第 54 條規定，職業駕駛人駕照每 3 年審驗一次，在駕照審驗前，職業駕駛人需選擇由公路主管機關委託辦理講習的機構，參加一次為時 6 小時的道安講習課程，經過課後測驗達 85 分者以取得及格證明文件，據以申請駕照審驗。其講習課程類型為：

(一) 講習對象：各職業駕駛人。

(二) 課程計畫：6 小時道安講習。

(三) 教材內容：職業駕駛人再教育課程。

二.自願參加講習

(一) 若職業駕駛人欲抵銷違規記點、抵減罰鍰或抵減保費，可自願參加道安講習，所參與之講習課程類型為：

1.講習對象：欲抵銷違規記點或抵減保費之自願參加講習駕駛人。

2.課程計畫：3 小時的一般講習。

3.教材內容：一般駕駛人行車知識。

(二) 若職業駕駛人欲縮短駕照吊扣期限，可自願參加以下道安講習課程：

1.講習對象：欲縮短駕照吊扣期之自願參加講習駕駛人。

2.課程計畫：依駕照吊扣期限的長短可分為：

(1)駕照吊扣期限 3~6 個月：參加 3 小時特別講習課程可縮短期限至多 1 個月。

(2)駕照吊扣期限 1 年：參加 6 小時特別講習課程可縮短期限至多 2 個月。

(3)駕照吊扣期限 2 年：參加 9 小時特別講習課程可縮短期限至多 3 個月。

3.教材內容：一般駕駛人行車知識，另加上補充教材。

(三) 職業駕駛人若希望縮短駕照吊、註銷期，可自願參加以下道安講習課程：

1.講習對象：欲縮短駕照吊、註銷期之自願參加講習駕駛人。

2.課程計畫：依駕照吊、註銷期限的長短分為：

(1)駕照吊、註銷期限 1 年：參加 6 小時特別講習課程可縮短期限至多 1 個月。

(2)駕照吊、註銷期限 1 年以上 6 年以下、不含 6 年者：參加 9 小時特別講習課程可縮短期限至多 2 個月。

3.教材內容：一般駕駛人行車知識，另加上補充教材。

9.3.2 鼓勵參加講習的誘因

未來職業駕駛人參加道安講習之誘因，主要可從兩方面探討，一為配合職業駕照的審驗規定辦理，另一為抵銷違規記點、抵減罰鍰、抵減保費或縮短駕照吊扣、吊、註銷期限等。但此二項鼓勵參加講習的誘因在現階段無法實施，須配合未來相關法規的修訂，方可據以辦理，本研究將其列為未來道安講習委外辦理的第一階段與第二階段實施計畫中。

一.配合職業駕照的審驗規定

依據安全規則第 54 條規定職業駕駛每 3 年審驗駕照一次，本研究建議修訂法規，駕駛人亦應於駕照審驗前參加道安講習課程，取得及格證明文件後，可至監理單位辦理駕照審驗。若職業駕駛人不參加道安講習並取得及格成績，則喪失職業駕照審驗資格，但仍保有一般駕駛執照。

二.自願參加道安講習

若職業駕駛人因交通違規情事欲減輕處分或欲抵減保費，可比照 8.1.4 節所規劃之一般駕駛人自願參加道安講習方式與課程設計，以依相關規定申請減輕處分或抵減保費等優惠措施。所涉及的相關法規增、修訂詳 10.2 與 10.3 節，包含道路交通管理處罰條例、道路交通安全講習辦法、公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點等。相關鼓勵措施與規定如下：

(一)抵銷違規記點：職業駕駛人可自願參加道安講習抵銷違規記點，避免因過多的違規記點被吊扣駕照。

(二)抵減罰鍰與違規記點：當駕駛人因違規而被警察當場舉發時，可選擇參加道安講習替代違規記點與抵減罰鍰。

(三)縮短駕照吊扣期限：被處分駕照吊扣之駕駛人除應接受之道安講習一般講習課程外，可再參加特別講習課程並訓練及格者，可申請縮短駕照吊扣期限。

(四)縮短駕照吊、註銷期限：被處分駕照吊、註銷之駕駛人除應接受之道安講習一般講習課程外，可再參加特別講習課程並訓練及格者，可申請縮短駕照吊、註銷期限。

(五)抵減保費

1.駕駛人可自願參加道安講習課程以抵減保費。

2.由於本項優惠措施與規定涉及保險法規增、修訂，並牽涉較多主管單位，因此本研究將其列為道安講習委外辦理分階段實施計畫的第二階段，屬於較長期的實施計畫。

9.3.3 課程計畫

因應執行方式不同，有兩種不同的課程計畫內容與教材。依據 8.1.4 節的講習課程與教材規劃，本研究的建議未來職業駕駛人在每 3 年駕照審驗之前，須先接受 6 小時的講習課程，將其課程內容和教材彙整如表 9.4。而自願參加講習的職業駕駛人則同於一般駕駛人，選擇因應減輕違規處分或抵減保費等不同目的而參加不同的講習課程，彙整如表 9.5 並分述如下：

一.3 小時的一般講習課程：若職業駕駛人欲抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、抵減保費等，可選擇參加此課程。

二.3 小時的特別講習課程 A：因違規而被處分吊扣駕照 3~6 個月的職業駕駛人，可選擇參加此課程，可申請縮短吊扣期限至多 1 個月。

三.6 小時的特別講習課程 B：因違規而被處分吊扣駕照一年的職業駕駛人選擇參加此課程，可申請縮短吊扣期限至多 2 個月。或吊、註銷駕照一年的職業駕駛人，選擇參加此課程，可申請縮短吊扣期限至多 1 個月。

四.9 小時的特別講習課程 C：因違規而被處分吊扣駕照二年的職業駕駛人選擇參加此課程，可申請縮短吊扣期限至多 3 個月。或吊、註銷駕照在一年以上、六年以下的職業駕駛人選擇參加此課程，可申請縮短吊扣期限至多 2 個月。

表 9.4　職業駕駛人駕照審驗前之道安講習課程計畫

<table>
<tr><th rowspan="2">參加目的</th><th colspan="4">課程計畫內容</th><th rowspan="2">教材分類</th></tr>
<tr><th>共同課程</th><th>時數</th><th>特別課程</th><th>時數</th></tr>
<tr><td rowspan="3">駕照審驗規定</td><td>交通法令</td><td>1</td><td rowspan="2">駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析</td><td rowspan="2">2</td><td rowspan="3">職業駕駛人再教育課程</td></tr>
<tr><td>肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源</td><td>1</td></tr>
<tr><td>駕駛人疲勞駕車與身體健康</td><td>1</td><td>醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析</td><td>1</td></tr>
</table>

表 9.5　自願參加道安講習之課程計畫

參加目的	課程計畫內容				教材分類
	共同課程	時數	特別課程	時數	
1.抵銷違規記點 2.抵減罰鍰與違規記點 3.抵減保費 －一般講習課程	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.25	一般駕駛人行車知識
	肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	0.5	
	駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	兒童交通安全與乘車保護方法、時事探討或案例分析	0.25	
4.欲縮短駕照吊扣（3~6 個月） －特別講習課程 A(3 小時)	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.25	一般駕駛人行車知識＋補充教材
	肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	0.5	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	0.5	
	駕駛人疲勞駕車與身體健康	0.5	兒童交通安全與乘車保護方法、時事探討或案例分析	0.25	
5.欲縮短駕照吊扣期限（1 年） 6.欲縮短駕照吊註銷期限(1 年） －特別講習課程 B(6 小時)	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.5	一般駕駛人行車知識＋補充教材
	肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	1	
	駕駛人疲勞駕車與身體健康	1	兒童交通安全與乘車保護方法、醫療用藥對身體的影響、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析	1.5	
7.欲縮短駕照吊扣期限（2 年） 8.欲縮短駕照吊註銷期限（1~6 年） －特別講習課程 C(9 小時)	交通法令	1	兒童福利法、時事探討或案例分析	0.5	一般駕駛人行車知識＋補充教材
	肇事預防與處理及法律責任、安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	1	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、時事探討或案例分析	2	
	駕駛人疲勞駕車與身體健康	1	兒童交通安全與乘車保護方法、醫療用藥對身體的影響、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響、時事探討或案例分析	3.5	

9.3.4 各區需求量

依據台北市監理處、高雄市監理處及公路總局之統計資料，有關台北市、高雄市與台灣省五區之職業駕駛人人數統計，如表 9.6 所示。

表 9.6　台北市、高雄市和其他五區職業駕駛人人數統計表

地區	聯結車	大客車	大貨車	小客車	小計
台北市	3,753	9,154	6,706	36,724	56,337
高雄市	8,081	3,832	7,338	9,610	28,861
台北區	22,137	23,371	29,583	64,578	139,669
新竹區	18,683	10,689	23,633	14,714	67,719
台中區	20,893	14,969	28,398	16,279	80,539
嘉義區	15,596	7,843	22,116	12,183	57,738
高雄區	17,369	7,787	18,433	9,576	53,165
總計	106,512	77,645	136,207	163,664	484,028

資料來源：台北市監理處、高雄市監理處與公路總局之統計資料，資料至 95 年 7 月底。

未來若配合道安講習委外辦理與相關法規修訂，則職業駕駛人每 3 年應參加 1 次道安講習。以每班 50 人來計算，預估北高兩市和五區監理所三年內共需開設道安講習場，如表 9.7 所示。以現行駕駛可越區代訓的作法，允許各職業駕駛人在換照三年內，可至全國各區接受講習課程，因此本研究所估算之各地區講習場次僅提供相關單位參考。

表 9.7　各地區職業駕駛人道安講習場次需求量推估

地區	聯結車	大客車	大貨車	小客車	場次/3 年	場次/年
台北市	75	183	134	734	1,126	375
高雄市	162	77	147	192	578	193
台北區	443	467	592	1,292	2,794	931
新竹區	374	214	473	294	1,355	452
台中區	418	299	568	326	1,611	537
嘉義區	312	157	442	244	1,155	385
高雄區	347	156	369	192	1,064	355
總計	2,131	1,553	2,725	3,274	9,683	3,228

9.4 階段執行構想

一.前置作業階段

在相關法令未增、修訂前，職業駕駛人的再訓練計畫即為現行之專案年度調訓，由交通部視實際情況，在交通法令或措施上有重大改變時，得要求職業駕駛人接受相關講習課程，再由公路監理單位辦理職業駕駛人召訓作業，詳細作業情形將不再贅述。

二.第一階段

公路主管機關在道安講習相關法令增、修訂以及相關業務辦理規範制定後，將據以實施的道安講習委外辦理第一階段實施計畫。有關本階段的職業駕駛人再訓練機制，分述如下。

(一) 依照本研究建議之道安講習委外辦理模式之方式進行，職業駕駛人配合道路交通安全規則第 54 條修訂，依規定每 3 年需參加一次職業駕駛人的道安講習課程，才可申請駕照審驗。

(二) 職業駕駛人在駕照審驗的每 3 年期間中，可依自行安排時間與地點，選擇參加公路主管單位核准辦理道安講習業務單位之講習課程，應可提高職業駕駛人參加講習的意願。

(三) 職業駕駛人應自行付費參加 6 小時之職業駕駛人再教育課程，並參加課後測驗成績達 85 分以取得及格證明文件，再連同其他應備文件申請駕照審驗。

(四) 職業駕駛人若想抵銷違規記點、抵減罰鍰、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，可再自行報名並付費參加 3~9 小時的講習課程，課後通過測驗取得及格證明文件，至公路監理單位申請抵銷違規記點、抵減罰鍰、縮短駕照吊扣或吊、註銷期。

三.第二階段

本研究建議職業駕駛人的再教育課程於第一階段開始實施，而第二階段則在相關法規增、修訂後，公路主管機關辦理全面性道安講習業務委外作業，職業駕駛人將因應相關規定參加道安講習。本階段新增之講習對象：高齡者與高違規紀錄者之換照、駕駛人自願參加講習以申請保費抵減等，職業駕駛人皆應比照一般駕駛人參加道安講習課程(詳 8.1.4 節)，並據以辦理駕照更新或申請保費抵減優惠措施等。

第十章　道安講習委外辦理之法規修訂與增訂建議

10.1 道安講習委外辦理之法源檢討

一.委外辦理法規依據

依據我國相關法規規定，未來將道安講習委外辦理之法源主要有兩項：

(一) 行政程序法第 16 條

1. 行政機關得依法規將其權限之一部份，委託民間團體或個人辦理。
2. 前項情形，應將委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。
3. 第 1 項委託所需費用，除另有約定外，由行政機關支付之。

(二) 道路交通管理處罰條例(簡稱處罰條例)第 92 條第 2 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。

依照行政程序法第 16 條第 1 項規定，各公路主管單位可將其所轄之道安講習業務委外辦理，且依道路交通管理處罰條例第 92 條第 2 項規定，其辦理方式係由交通部會同內政部訂定之。又依行政程序法第 16 條第 3 項規定，未來在業務委外辦理所需之經費，除另有規定外，由行政機關支付之，因此未來亦可考量以政府採購法之勞務採購相關規定辦理之。

二.行政權限委託之法令解釋

有關道安講習委外作業是否適用行政程序法所規定之「權限委託」，依法務部 90.07.11 法九十律字第 024438 號函(詳附錄四)，解釋關於交通部委託民間汽車修理業者辦理汽車定期檢驗業務，是項委託作業是否為行政程序法第 16 條規定之「權限委託」。分析該解釋函，可歸納如下：

(一) 在該函說明二中：關於公路監理機關就汽車定期檢驗業務，依據道路交通管理處罰條例授權訂定之道路交通安全規則第 47 條規定，得委託民間汽車修理業者辦理。

(二) 道路交通安全規則(簡稱安全規則)第 1 條明訂：本規則依道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項規定訂定之。

(三) 而安全規則第 47 條：汽車之檢驗得委託公民營汽車製造廠、修理廠、加油站代辦，其辦法另定之。

爰上，處罰條例第 92 條第 1 項僅敘明汽車檢驗項目由交通部會同內政部定之，而檢驗業務委外辦理則是在安全規則第 47 條中明訂，且執行辦法則是交通部另行訂定之「汽車委託檢驗實施辦法」(95.06.01)。由此可知，依據處罰條例第 92 條第 2 項授權訂定之道路交通安全講習辦法(簡稱講習辦法)，可明訂道安講習委外辦理之條文，且供公路主管機關據以辦理委外作業。

三.小結

就法規層面而言，依行政程序法、處罰條例、法務部解釋函等之法源授權與解釋，未來於道安講習辦法中明訂道安講習業務委外辦理之條文後，將可由公路主管機關據以辦理委外業務。而且交通部更可據以明訂道安講習之講習對象、受委託辦理講習業務單位、課程內容及經費來源等之執行作業辦法或處理作業要點，落實制度面的執行機制。

另外，依據行政程序法第 158 條第 2 項，法規命令有該情形者，無效：無法律之授權而剝奪或限制人民之自由、權利者。因此，若擬增加道安講習對象，且講習經費由政府編列預算改為要求參訓者付費，應於處罰條例中明訂。

10.2 道安講習相關法規增、修訂內容檢討

依據本研究建議擴大道安講習辦理範圍的道安講習對象、受委託單位資格、講師資格、課程內容與教材、收費標準建議、業務辦理的督導考核與評鑑等，所涉及的相關法規包含道路交通管理處罰條例(簡稱處罰條例)(94.12.28)、道路交通安全講習辦法(簡稱講習辦法)(95.06.29)、道路交通安全規則(簡稱安全規則)(95.09.14)、公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點(95.08.17)(簡稱作業要點)等。另外，因應鼓勵民眾參加道安講習之誘因設計，針對民眾自願參加講習可抵減保費的部份，未來公路主管機關應邀請相關單位召開協調會，包含金管會、財政部、保險同業公會等，研討有關保險法規增、修訂事宜。

因此在本節中，本研究將配合未來道安講習委外辦理進行相關條文內容檢討，做為法規增、修訂的依據，並可供相關主管單位參考。有關法規增、修訂之關係圖詳圖 10.1 所示。

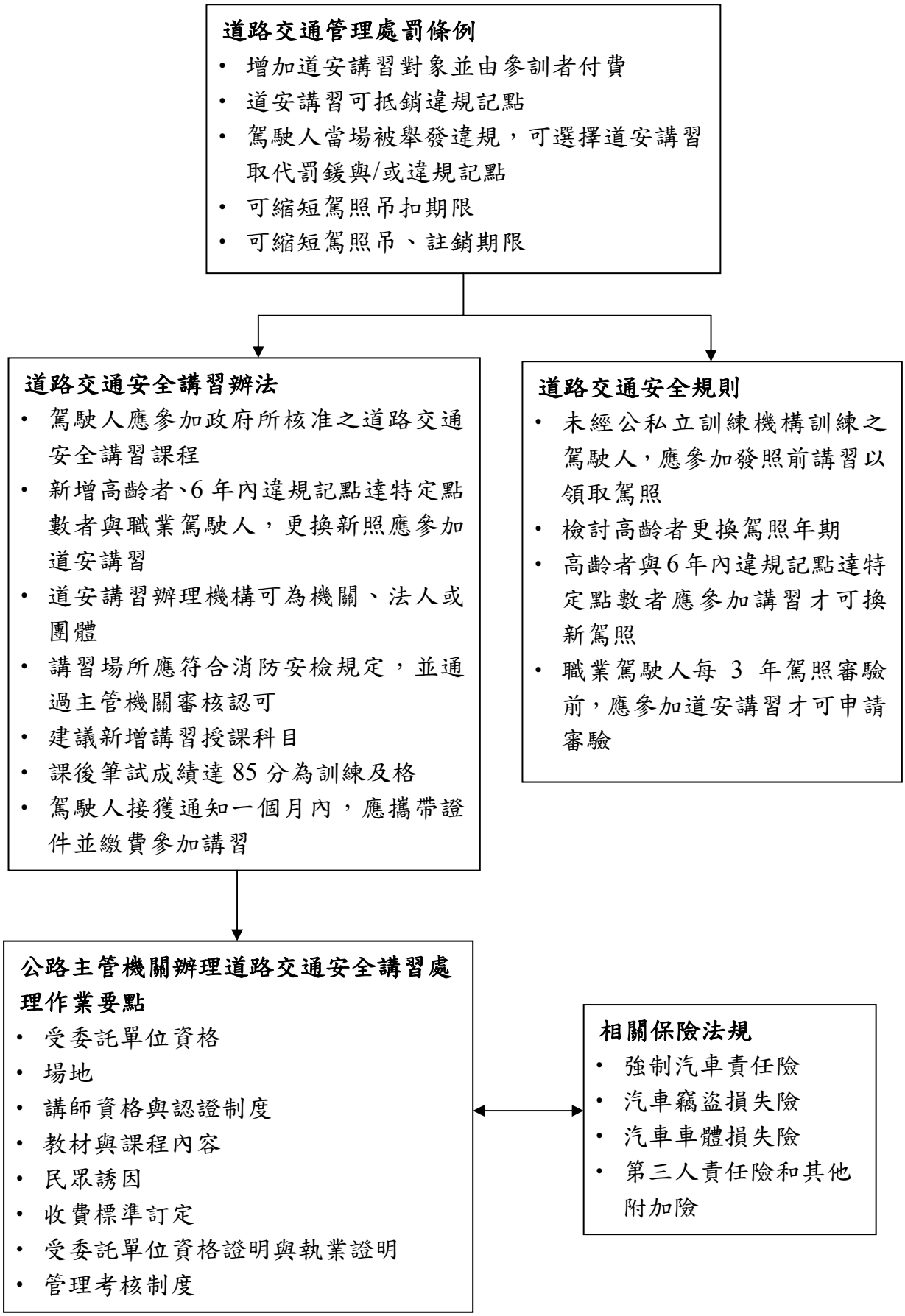


圖 10.1 相關法規增、修訂關係圖

10.2.1 道路交通管理處罰條例

道安講習委外辦理時，處罰條例須因應修訂條文內容的重點，主要可分為以下 3 點探討：

一.修訂增加道安講習之講習對象與使用者付費

(一) 在處罰條例中目前明訂應參加道安講習之對象，主要為交通違規駕駛人及年度調訓之職業駕駛人，未來若擬增加更換新駕照之被吊、註銷駕照駕駛人擬重新考領照者、高齡駕駛人與違規紀錄嚴重之駕駛人、以及未經駕訓班訓練之駕駛人等，應於本條例之條文中增修明訂之。

(二) 現況的道安講習係由政府編列預算支應，未來若擬由參訓者付費，亦應在本條例中訂定規定。

二.修訂參加道安講習可抵銷違規記點

(一) 目前在處罰條例中多條相關條文提及駕駛人的違規類型及對應之處罰方式，其中屬一般交通違規者除罰鍰外，且以違規記點方式記錄駕駛人的違規情形，並具有警告意涵，因 6 個月內違規記點達 6 點以上者，須被吊扣駕照 1 個月及參加道安講習。其中，依處罰條例第 92 項第 3 項制定的違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則(95.09.14)與違反道路交通管理事件統一裁罰基準表，有相關違規記點與罰則的詳細的規定。

(二) 駕駛人若能主動參加道安講習，學習正確的駕駛態度以及交通新知，相信有助於駕駛人矯正行車方式，而可發揮道安講習具矯正違規交通行為之功能。

(三) 為鼓勵駕駛人自願性的參加道安講習，實有必要提供足夠的誘因，並明文規定於法規上，相信將能促使駕駛人主動參加講習。參考美國與英國的經驗，以參加道安講習抵銷違規記點的方式，應可發揮相當的功效。但為避免駕駛人濫用此種抵銷違規記點的優惠措施，建議駕駛人在一年內僅有一次使用的機會，即駕駛人一旦使用此項鼓勵措施，則須待此違規抵減紀錄期滿一年後方能再使用之。

三.修訂被處以違規記點之駕駛人有選擇以參加道安講習代替罰款及違規記點的方式

依處罰條例第 63 條的規定，違規記點依違規類型有 1~3 點不等，其中以 1 次違規即記點 3 點的違規行為較為嚴重，主要為：駕車蛇行、超速達 60 公里以上、拆除消音器、闖紅燈、闖越平交道等。其餘如駕車超速在 60 公里以下、不依標誌標線指示行車等，則屬相對性輕微違

規者。為鼓勵駕駛人主動參加道安講習，改善駕車態度，可仿效英國經驗，讓駕駛人在參加道安講習或繳交罰款與違規記點之間選擇一種違規處罰方式，並規定參加講習者應接受課後測驗及格者方為完成講習課程，相信民眾應願意參加道安講習。同樣地，為避免駕駛人濫用此種抵減罰鍰與違規記點的優惠措施，建議駕駛人在 1 年內僅有 1 次使用的機會，即駕駛人一旦行使此項措施，則須待此違規抵減紀錄期滿 1 年後方能再使用之。

四.增訂參加道安講習可縮短駕照吊扣期限

依目前的規定，駕駛人一旦遭受駕照吊扣的處罰時，即必須參加道安講習。經訪談公路總局台北區監理所與台北市汽訓中心，得知駕駛人皆以遭受處罰的負面態度看待參加講習一事，非為接受再教育的正面心態，在課堂上多以敷衍了事的態度上課。因此若能仿效日本的經驗，以縮短駕照吊扣期限為誘因，非僅因規定而不得不參加的課程，應可鼓勵駕駛人參加道安講習。由於駕駛人被吊扣駕照之違規行為較為嚴重，不適宜給予駕駛人過多的處罰抵減優惠措施，若考量以駕照持照 6 年為期限，則駕駛人在 6 年內僅有 1 次使用縮短駕照吊扣期限的抵減處罰機會。但為避免發生該駕駛人於駕照持照 6 年期滿前行使此項優惠措施，再於換照後短期間內(例如 1~2 年)又再申請使用一次優惠措施之情形，建議駕駛人一旦行使此項措施，須待此違規抵減紀錄期滿 6 年後方能再使用之。

五.增訂參加道安講習可縮短駕照吊、註銷期限

依目前的規定，駕駛人若遭受駕照吊、註銷的處罰時，須待駕照吊、註銷期滿後方可再考領駕照，但考領駕照前並不需要參與道安講習。駕駛人通常違反較重大的交通規定，才被施以駕照吊、註銷的處分，他們實應比照被吊扣駕照駕駛人的規定而須接受道安講習，但實際上法規卻未訂定此項規定。因此，本研究建議於法規中增訂被吊、註銷駕照之駕駛人若參加道安講習可縮短駕照吊、註銷之期限，以鼓勵駕駛人參加講習。依處罰條例第 67 條第 4 項規定，駕駛人被處以吊銷駕照不得考領駕駛執照期間計達 6 年以上者，終身不得考領駕駛執照。但有第 67-1 條所定情形者，不在此限。因此，建議駕駛人被處以駕照吊銷處分年限在 6 年以下者，可行使縮短駕照吊、註銷期限之優惠措施，但一旦行使本項優惠措施，須待此違規抵減紀錄期滿 6 年後方能再使用之。而駕駛人被處以駕照吊銷處分年限在 6 年以上者，則受終身不得考領駕照之相關規定管理，不適用本優惠措施。

10.2.2 道路交通安全講習辦法

為因應道安講習委外辦理所須增、修法規內容之重點，分述如下：

一.講習對象

依據前章有關未來道安講習委外辦理時，將講習對象擴大包含違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之汽車及機車駕駛人、駕照吊、註銷駕駛人、以及高齡換照及違規紀錄嚴重之駕駛人等五種。現行講習辦法之規定，講習對象僅有前述 3 種，第四及五種則尚未規定，有待修訂法規後以為辦理之依循。

二.講習業務單位

目前的道安講習係由公路主管機關辦理，講習辦法中所規定的辦理講習業務單位即為公路主管機關的所屬下級單位，未來道安講習委外辦理時，須依據辦講習業務單位的範圍擴大，而修訂相關規定，以供未來辦理所需。因此，道安講習辦理機構若為公路監理單位，則包含各區監理所、站與汽訓中心；若委外辦理時，則可能包含教育部核准設立之公立與私立大專院校，尤其有設置交通運輸相關科系者；政府立案之相關運輸公會，例如公共汽車客運商業同業公會；以及政府核可之私人機構，例如優良之民營駕訓班，甚或未來已民營化之汽訓中心。即公立機關、學校、法人及團體等，皆有可能是未來道安講習的辦理機構。

三.講習場所

由於目前的道安講習係由公路主管機關辦理，因此講習場所皆為公家場地，未來道安講習委外辦理時，若使用受託辦理講習業務單位之場地，應符合相關消防安檢規定，並通過公路主管機關審核與認可。

四.課程內容

(一) 在講習辦法中已規定道安講習之講授內容，但因主要的講習對象為交通違規者及職業駕駛人，對未來講習對象擴大後之高齡駕駛人，並未有相關講授科目。另外，因應現今熱門的節約能源、降低廢氣排放等環保議題，或是注重駕駛人身體健康的疲勞駕駛、醫療用藥對駕車的影響等之行車安全課題，亦應加入講授內容中，以符合現今時代潮流所需之交通知識。

(二) 為確保道安講習參訓學員可專注上課並充份瞭解講師授課內容，於參加課程後應施予筆試測驗，並仿效「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」規定，要求學員測驗成績應達 85 分為訓練合格，以取得受訓機關開立之及格文件。

五.經費來源

目前政府係以編列預算方式支應辦理道安講習所需，未來擴大講習對象及業務委外辦理後，應以使用者付費的觀念收取參加講習的費用。依日本、美國及英國的經驗，講習參訓學員皆須支付費用，而今年新訂的「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」中，亦規定民眾若擬重新考領駕照，須付費須參加公路主管機關所辦理之教育訓練。因此，講習辦法亦可針對辦理講習之經費來源，修訂相關規定。

六.收費標準訂定

公路主管機關邀集相關專家學者組成費率委員會，依據合理成本估算，訂定道安講習之收費標準與收費方式。

10.2.3 道路交通安全規則

為因應道安講習委外辦理所須增、修法規內容之重點，分述如下：

一.未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人

為配合未來道安講習委外辦理擴大講習對象範圍，未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，包含汽車與機車之駕駛人，應先參加道安講習並及格後，方可參加駕駛執照場考考驗與領取駕駛執照。

二.駕駛人更新駕照

(一) 第 52 條規定駕駛人應每 6 年更新駕照 1 次，本研究建議高齡者(65 歲以上，包含 65 歲)及每次換照的 6 年期間有多次違規紀錄者(達 12 次以上，包含 12 次)，於換照前應參加道安講習課程，取得合格證書後，再至監理單位更換新駕照。

(二) 第 54 條規定職業駕駛執照每 3 年審驗 1 次，本研究建議駕駛人亦應於審驗前參加道安講習課程，取得及格證明文件後，再至監理單位辦理駕照審驗。

10.2.4 公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點

作業要點係依據講習辦法第 7 條訂定，主要為公路主管機關針對其下轄公路監理單位委任辦理道安講習作業的相關規定，例如講習對象為 3 類、講習通知單格式、排定講習日期之資訊系統應用、受理講習延期申請、講習報到辦理、逾期舉發等事項。未來作業要點應依階段辦理道安講習而增、修訂相關規定。由於作業要點涉及行政部門執行道安講習委外作業所需之相關規定，所需制訂之法條較為細密與周詳，建議於道安講習委外辦理相關事項更明確後，例如：講習對象、場地、師資認證制度、課程內容

等，後續研究再行研訂方具意義。本研究提出作業要點中應有內容重點之建議，分述如下。

一.受委託單位資格

依據 8.1 節的分析探討，除政府機關外，其他經過交通部認可核准之機關、法人及團體，皆可能成為道安講習的受委託單位。

二.場地

(一) 現有場地：未來道安講習委外辦理後，可考量使用現有講習場地。

(二) 自行籌設場地規定

1. 交通便利：考量部份參加講習的民眾無法自行開車前往，例如被吊扣或吊、註銷駕照者，場地應儘量設置於交通便利、可使用大眾運輸到達之地方。
2. 消防安檢：若由受委託單位自行籌設講習場地，則該場地應符合相關消防安檢規定，並由公路主管機關或公路監理單位邀集相關政府部門，包含都計單位之建物管理、消防單位、教育單位、公路主管單位等進行現場會勘，合格者同意准予籌設。
3. 場地大小：針對講習場地大小訂定一定範圍，提供參訓學員良好的場地與維護其權益。

三.講師資格與認證制度

(一) 講師資格

1. 針對講師資格訂定規定，包含學歷、專業背景、相關訓練經歷等。
2. 明訂通過公路主管機關辦理之道安講師專業考試，或是具有專業知識的專家學者檢具相關學經歷證明文件經公路主管機關審核過者，具有道安講師資格。

(二) 師資認證制度

1. 專業考試與認證機制
   (1) 明訂道安講師專業分類：交通法規、駕駛行為、醫藥心理等。
   (2) 專業考試方式與科目。
2. 執照更新與再進修制度
   (1) 道安講師執照應每 3 年執照更新 1 次。
   (2) 道安講師應於執照期滿前再次參加專業考試、參加再訓練專業研討會，或是 3 年持照期間參加各種訓練取得積分，作為更新執照之依據。

四.教材與課程內容

(一) 道安講習教材應為全國統一編製，並因應不同講習課程編撰不同教材，以供受委託單位據以教學之用，維持講習授課品質。包含以下

五種：

1. 一般駕駛人行車知識
2. 青少年交通安全知識
3. 高齡者安全駕駛課程
4. 酒後駕車改善課程
5. 職業駕駛人再教育課程

(二) 因應講習不同對象訂定課程計畫，詳如 8.1.4 節所研擬：

1. 共同講授課程內容：
   (1) 交通法令
   (2) 肇事預防與處理及法律責任
   (3) 安全防禦駕駛
   (4) 駕駛人疲勞駕車與身體健康
   (5) 環境保護與節約能源
2. 講習種類：
   (1) 一般講習：3 小時、6 小時(針對職業駕駛人、被吊、註銷駕照駕駛人重新考領者)及 8 小時(針為酒駕駕駛人)。
   (2) 特別講習
      a. 特別講習 A：講習 3 小時，針對被吊扣駕照駕駛人欲縮短吊扣期限者，處分吊扣期限在 1 年以下者，可縮短駕照被吊扣期限至多 1 個月。
      b. 特別講習 B：講習 6 小時，針對被吊扣駕照駕駛人欲縮短吊扣期限者，處分吊扣期限在 1 年者，可縮短駕照被吊扣期限至多 2 個月。以及被吊註銷駕照駕駛人欲縮短吊、註銷期限者，處分吊、註銷期限在 1 年者，可縮短駕照被吊扣期限至多 1 個月。
      c. 特別講習 C：講習 9 小時，針對受到被吊扣駕照 2 年之處分的駕駛人參加，可縮短駕照被吊扣期限至多 3 個月。以及被吊註銷駕照駕駛人欲縮短吊、註銷期限者，處分吊、註銷期限在 1 年以上 6 年以下、不含 6 年者，可縮短駕照被吊扣期限至多 2 個月。
3. 課程計畫安排。

五. 受委託單位資格證明與執業證明

受委託單位應向公路主管機關申請，以取得「辦理道安講習資格證書」與「受委託辦理道安講習執業證明」之證明與執照，據以辦理道安講習業務，證書與執照並有許可年限與更新辦法，詳如 8.2 節所研擬內容。

六.管理考核制度

公路主管機關針對道安講習委外辦理業務，明訂對受委託單位辦理情形之管理考核方式與作業準則，並訂有政府與業者雙方之標準契約，載明雙方之權利與義務，以供雙方作業之依循。詳如 8.3 節所研擬內容。

10.2.5 保險相關法規

本研究建議民眾可自願參加道安講習以抵減保費，因此在保險相關法規上，亦應透過政府相關主管部門以及保險同業公會之溝通協調，增、修訂法規後，方能據以實施。

由於保險法規涉及層面較廣，非屬本計畫工作範圍，本研究建議可將其納入後續研究中研擬規劃，提供相關主管單位參考。擴大道安講習對象主要所涉及的保險法規係為汽車保險的法規，例如：強制汽車責任保險法(94.02.05)、強制汽車責任保險法施行細則 (94.09.08)、強制汽車責任保險承保及理賠作業處理辦法(94.06.22)、強制汽車責任保險給付標準(94.06.08)、汽車保險規章費率(行政院金融監督管理委員會 95.07.14 金管保二字第 09502070910 號函核准)。

目前我國的汽車保險種類主要有強制汽車責任險、汽車竊盜損失險、汽車車體損失險、第三人責任險和其他附加險。其中，強制汽車責任險為強制險，而汽車竊盜損失險、汽車車體損失險、第三人責任險和其他附加險則屬於任意汽車保險，其保費會因不同保險公司而有些許差異，其差異處主要在於各保險公司收取的佣金和業務管理費不同所致，但保費計算的考慮因素皆相同。

民國 85 年 7 月，財政部保險司（今財政部金融監督管理委員會保險局）核定新的保險費率並開始實施，也就是目前的汽車保險規章。此新的費率考慮因素包含從人因素和從車因素，從人因素考慮到被保險人的年齡、性別和過去駕駛出險記錄，從車因素則考慮到被保車輛的車齡、車價、用途、廠牌、以及車系，其考慮的範圍較民國 81 年前的汽車保險來的周詳。

而為了使因汽車交通事故而傷害或死亡的受害者，能夠迅速獲得保障，並維護道路交通安全，我國在民國 87 年正式實施強制汽車責任險，88 年也將機車列入投保範圍內，其賠償原則為「限額無過失責任」，也就是無論加害人有無過失責任，在保險金額內，均必須賠償受害人。受害人的範圍包含車外第三人和肇事汽車的乘客和駕駛人，但若交通事故僅涉及

單一汽車者（如翻車、撞樹等），駕駛人將不屬於受害人。

強制汽車責任險屬於強制責任險，汽車所有人在申請發給牌照或換發行車執照時，應以每一個別汽車為單位進行投保。未投保之汽車所有人或保險期屆滿前未再行投保者，經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發，由公路主管機關處以罰鍰。汽車者，處新台幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰，機車者，處新台幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。未投保汽車肇事，將處以新台幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。

強制汽車責任險的主管機關為行政院金融監督管理委員會，其保費是由委員會會同中央交通主管機關擬訂。

10.3 執行委外業務應配合新訂或修訂法規建議

經由前節的探討分析，可知處罰條例、講習辦法及安全規則等法規，因應未來道安講習委外辦理時，皆有須增、修訂的條文內容，以下將就本研究建議所需增、修訂的法規條文研究分析並提出建議，彙整如表 10.1。

一.道路交通管理處罰條例

在處罰條例中，第 24 條應增加講習對象，且須明訂駕駛人應自行付費參加講習。且因將職業駕駛人納入應參加講習的對象中，故刪除第 2 項規定。為鼓勵民眾參加道安講習，修訂條文內容應增加誘因，除修訂現有第 63 條之規定外，另外尚須增訂第 63-2 與 63-3 兩條條文以供所需。增訂第 67-2 條以為鼓勵民眾參加道安講習，可縮短駕照吊、註銷期限。本研究建議條文內容增、修訂如表 10.2。

二.道路交通安全講習辦法

由於講習辦法是道安講習主要執行依據，所以相關執行方式、講習對象、講授內容，辦理單位及收費方式等，均應於本法中明訂。因此，涉及的條文包含第 5、7、8、13、16 等條，另因新增講習對象而新訂第 5-1 條。本研究建議條文內容增、修訂如表 10.3。

三.道路交通安全規則

未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，應先參加道安講習並及格後，再於通過駕駛執照考場考驗後，方可領取駕駛執照。在駕駛人更換新駕照部份，包含高齡者、特定違規紀錄者及職業駕駛人等，應配合更換駕照或審驗期程，於換照或審驗前參加道安講習做為必要條件。因

此，涉及的條文包含第 50、52、54 等條。本研究建議條文內容增、修訂如表 10.4。

表 10.1 法規增、修訂條文彙整表

法規	條文	增、修訂內容重點
道路交通管理處罰條例	第 24 條	增加應參加道安講習之對象，且應由參訓者付費
	第 63 條	參加道安講習可抵銷違規記點，但以 1 年 1 次為限
	新增第 63-2 條	駕駛人違反較輕微之交通行為時，有選擇權利，以參加道安講習取代繳交罰鍰與違規記點，但以 1 年 1 次為限
	新增第 63-3 條	參加道安講習可縮短駕照吊扣期限，但以 6 年 1 次為限
	新增第 67-2 條	參加道安講習可縮短駕照吊、註銷期限，但以 6 年 1 次為限
道路交通安全講習辦法	第 5 條	增加應參加道安講習之對象，駕駛人應參加政府所核准之道路交通安全講習課程
	新增第 5-1 條	新增更換新駕照前，高齡者、6 年內高違規紀錄者與職業駕駛人，應參加道安講習
	第 7 條	道安講習辦理機構可為公立機關、學校、法人或團體等。
	第 8 條	未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，應先參加道安講習並及格後，始得參加駕駛執照考驗與領照。
	第 12 條	若使用受託辦理講習業務單位之場所，應符合相關消防安檢規定，並通過公路主管機關審核與認可。
	第 13 條	道安講習授課科目建議新增符合時代潮流所需之環保節能、駕駛人疲勞駕車與身體健康、醫療用藥對身體的影響、高齡駕駛等議題 新增參訓者應通過課後筆試成績達 85 分為訓練合格，可領取及格文件
	第 14 條	辦理道路交通安全講習之各主辦機關應修訂為公路主管機關
	第 16 條	駕駛人於接獲通知 1 個月內，應攜帶證件並繳費參加政府所核核准之道路交通安全講習課程。講習課程之費用，由公路主管機關邀集相關專家學者組成費率委員會，訂定收費標準與收費方式。
道路交通安全規則	第 50 條	新增未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，應參加發照前之道安講習並獲取及格證明，再於通過駕駛執照考場考驗後，方可領取駕駛執照
	第 52 條	檢討高齡者更換駕照年期 高齡者(例如 65 歲)與持照 6 年內之高違規紀錄者，應參加道安講習後，方可更換新駕照
	第 54 條	職業駕駛人每 3 年駕照審驗前，應參加道安講習，方可更申請審驗

表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 24 條	汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習： 一、違規肇事受吊扣駕駛執照處分。 二、有第三十五條第一項規定之情形。 三、有第四十三條規定之情形。 四、有第五十四條規定之情形。 五、依第六十三條第三項前段規定受吊扣駕駛執照處分。 六、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。 公路主管機關對於道路交通法規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。 汽車駕駛人有第一項各款、第二項情形之一或本條例其他條款明定應接受道路交通安全講習者，無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣一千八百元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期六個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照六個月。 前項如無駕駛執照可吊扣者，其於重領或新領駕駛執照後，執行吊扣駕駛執照六個月再發給。	汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習： 一、違規肇事受吊扣駕駛執照處分。 二、有第三十五條第一項規定之情形。 三、有第四十三條規定之情形。 四、有第五十四條規定之情形。 五、依第六十三條第三項前段規定受吊扣駕駛執照處分。 六、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。 **七、因違反本條例之規定而受吊銷或註銷駕駛執照處分。** **八、汽車駕駛人年滿六十五歲或持照六年期間違規記點共達十二點以上者申請換發汽車駕駛執照者，及職業汽車駕駛人依規定應審驗駕駛執照者。** **(第二項刪除)** **汽車駕駛人應依第一項規定，報名並繳費參加政府核准之道路交通安全講習課程。汽車駕駛人有第一項第一至六款情形之一**或本條例其他條款明定應接受道路交通安全講習者，無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣一千八百元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期六個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照六個月。**汽車駕駛人有第一項第八款情形之一，無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，不得換發駕駛執照，或審驗駕駛執照不合格。** 前項如無駕駛執照可吊扣者，其於重領或新領駕駛執照後，執行吊扣駕駛執照六個月再發給。	擴大應參加道安講習之講習對象，且明訂駕駛人應參加政府所核准之道路交通安全講習課程。由於已將職業駕駛人納入需參加定期講習對象中，故將第二項刪除。

表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表(續 1)

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 63 條	汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點： 一、有第三十三條第一項、第二項、第三十八條第一項、第四十條、第四十五條、第四十七條第一款至第三款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數一點。 二、有第二十九條第一項第一款至第四款、第二十九條之二第一項、第二項、第三十條第一項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數二點。 三、有第四十三條、第五十三條或第五十四條情形之一者，各記違規點數三點。 依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記點。 汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。	汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點： 一、有第三十三條第一項、第二項、第三十八條第一項、第四十條、第四十五條、第四十七條第一款至第三款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數一點。 二、有第二十九條第一項第一款至第四款、第二十九條之二第一項、第二項、第三十條第一項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數二點。 三、有第四十三條、第五十三條或第五十四條情形之一者，各記違規點數三點。 依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記點。 汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。 **汽車駕駛人在六個月內，違規記點未達六點者，得參加政府核准之道路交通安全講習課程，並及格，以抵銷違規記點；一年內僅能抵銷違規記點一次。**	修訂第 63 條條文增列第四項，敘明汽車駕駛人得以參加政府核准之道安講習課程，以抵銷違規記點，避免於遭受駕照吊扣之處分，一年內僅能抵銷違規記點一次。

表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表(續 2)

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 63-2 條	—	**汽車駕駛人於交通違規現場被交通警察當場舉發者，且所違反之交通行為依第六十三條規定應處以違規記點者，汽車駕駛人得選擇以接受參加政府所核准之道路交通安全講習課程，取代該違規行為所應繳交罰鍰與違規記點處分；一年內僅能取代該違規行為所應繳交罰鍰與違規記點處分一次。** **汽車駕駛人參加前項規定之講習課程，並及格者，由辦理機關發給及格文件。不及格者，得再次參加同樣講習課程，及格者，由辦理機關發給訓練及格文件。再次講習不及格者，仍應依該違規行為予以紀錄違規點數，但得不繳交罰鍰。** **汽車駕駛人於接受道路安全講習課程並取得及格文件當日起算一年內，再次違反第六十三條規定應處以違規記點之交通行為者，不得再選擇參加道路交通安全講習課程，以取代繳交罰鍰與違規記點之處分。**	汽車駕駛人於交通違規行為現場被交通警察當場舉發者，得享有選擇參加道安講習，代替應繳交罰鍰與違規記點之處分，但一年僅能取代該處分一次。但自接受道安講習並合格日起算一年內，不得再有第六十三條所規定之違規行為，否則應接受罰鍰與違規記點之處分。
第 63-3 條	—	**汽車駕駛人因違反本條例之規定而受駕駛執照吊扣處分達三個月以上者，得依規定參加政府核准之道路交通安全講習課程並取得及格文件日起算一週內，向當地主管監理單位提出縮短駕駛執照吊扣期限之申請：** **一、駕駛執照吊扣三至六個月者，至多得縮短所應吊扣期限一個月。** **二、駕駛執照吊扣一年者，至多得縮短所應吊扣期限二個月。** **三、駕駛執照吊扣二年者，至多得縮短所應吊扣期限三個月。** **汽車駕駛人參加前項規定之講習課程，並及格者，由辦理機關發給及格文件。不及格者，得再次參加同樣講習課程，及格者，由辦理機關發給及格文件。再次講習不及格者，不得申請縮短駕駛執照吊扣期限。** **汽車駕駛人依第一項規定辦理者，六年內僅能縮短駕駛執照吊扣期限一次。**	汽車駕駛人若因違規行為而受駕照吊扣處分者，依規定參加道安講習並取得及格文件者，得向當地監理主管機關提出縮短吊扣期限之申請，但講習不及格者不得提出申請。6 年內僅能縮短駕駛執照吊扣期限 1 次。

表 10.2 道路交通管理處罰條例之增、修訂條文建議表(續 3)

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 67-2 條	—	**汽車駕駛人因違反本條例第六十七條第二項與第三項之規定，而受駕駛執照吊銷或註銷處分者，得於執行處分所規定期限逾一半後，依規定參加政府核准之道路交通安全講習課程並取得及格文件日起算一週內，向當地主管監理單位提出縮短駕駛執照吊銷或註銷期限之申請：** **一、駕駛執照吊銷或註銷一年者，至多得縮短所應吊銷或註銷期限一個月。** **二、駕駛執照吊銷或註銷六年內者，至多得縮短所應吊銷或註銷期限三個月。** **三、駕駛執照吊銷或註銷超過六年者，不得申請縮短所應吊銷或註銷期限，並應依本條例第六十七條第四項規定辦理。** **汽車駕駛人參加前項規定之講習課程，並及格者，由辦理機關發給及格文件。不及格者，得再次參加同樣講習課程，及格者，由辦理機關發給及格文件。再次講習不及格者，不得申請縮短駕駛執照吊銷或註銷期限。** **汽車駕駛人依第一項規定辦理者，六年內僅能縮短駕駛執照吊銷或註銷期限一次。**	被吊、註銷駕照之汽車駕駛人可於吊、註銷期限過一半後，參加道安講習並取得及格文件者，得向當地監理主管機關提出縮短駕照吊、註銷期限之申請，但講習不及格者不得提出申請。6 年內僅能縮短駕駛執照吊銷或註銷期限 1 次。

表 10.3 道路交通安全講習辦法之增、修訂條文建議表

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 5 條	汽車駕駛人有下列情形之一者，應施以定期講習: 一、肇事致受吊扣駕駛執照處分者。 二、違反本條例第二十一條第一項第一款或第三款規定之未滿十八歲駕駛人及其法定代理人或監護人。 三、違反本條例第三十一條第四項規定者。 四、違反本條例第三十五條第一項規定者。 五、違反本條例第四十三條第一項或第三項規定者。 六、違反本條例第五十四條規定者。 七、依本條例第六十三條第三項前段規定經吊扣駕駛執照者。 八、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。 前項第一款至第七款由管轄地公路主管機關施以講習，第八款由行為地公路主管機關施以講習。 第一項第一款至第七款講習時數不同者，及第八款之行為地講習，各辦理講習機關不得互為代訓及銷號。	汽車駕駛人有下列情形之一者，應施以定期講習: 一、肇事致受吊扣駕駛執照處分者。 二、違反本條例第二十一條第一項第一款或第三款規定之未滿十八歲駕駛人及其法定代理人或監護人。 三、違反本條例第三十一條第四項規定者。 四、違反本條例第三十五條第一項規定者。 五、違反本條例第四十三條第一項或第三項規定者。 六、違反本條例第五十四條規定者。 七、依本條例第六十三條第三項前段規定經吊扣駕駛執照者。 **八、因違反本條例之規定而受吊銷或註銷駕駛執照處分。** **九、**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。 **前項第一款至第七款之駕駛人應至管轄地參加政府所核准之道路交通安全講習課程，第八款之駕駛人應至行為地參加政府所核准之道路交通安全講習課程。** 第一項第一款至第七款講習時數不同者，及第八款之行為地講習，各辦理講習機關不得互為代訓及銷號。	駕駛人有第一項規定之情形者，由公路主管機關施以講習，修訂為駕駛人應參加政府所核准之道路交通安全講習課程。
第 5-1 條	—	**汽車駕駛人依照「道路交通安全規則」第五十二條規定換發汽車駕駛執照，及第五十四條審驗駕駛執照，有下列情形之一者，應參加定期講習:** **一、汽車駕駛人年滿六十五歲，應參加政府所核准之道路交通安全講習課程。** **二、汽車駕駛人持有駕照六年期間內，違規記點共達十二點以上者，應參加政府所核准之道路交通安全講習課程。** **三、職業汽車駕駛人申請駕駛執照審驗者，應參加政府所核准之道路交通安全講習課程。** **汽車駕駛人參加前項規定之講習課程，及格者，由辦理機關發給及格文件。**	新訂換發新駕照前，高齡駕駛人達 65 歲者與持有駕照 6 年期間，違規記點達 12 點以上者，與職業駕駛人辦理駕照審驗前，應參加道安講習課程，經訓練合格後，取得訓練合格文件。

表 10.3 道路交通安全講習辦法之增、修訂條文建議表(續 1)

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 7 條	第五條及第六規定之定期講習，中央、直轄市及縣(市)公路主管機關得委任所屬下級機關辦理。 前項辦理定期講習之處理作業要點由交通部另訂之。	第五條及第六規定之定期講習，中央、直轄市及縣(市)公路主管機關得委任所屬下級機關辦理**，或由公路主管機關委託經交通部認可之機關、法人或團體辦理之。** 前項辦理定期講習之處理作業要點由交通部另訂之。	道安講習辦理機構可由公路主管機關所屬下級單位辦理，或委由交通部認可之機關、法人或團體辦理。
第 8 條	公路主管機關對未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，於考取駕駛執照後，得施以發照前臨時講習。 公路主管機關或警察機關為加強當地交通安全教育宣導，得派員至當地各機關、學校、工廠或公司行號等，比照臨時講習方式辦理巡迴安全教育。	公路主管機關對未經公私立訓練機構訓練結業之**擬考取汽車駕駛執照民眾，應要求該民眾參加政府所核准之道路交通安全講習課程，及格者，由辦理機關發給及格文件，始得參與考取駕駛執照考場之考驗。** 公路主管機關或警察機關為加強當地交通安全教育宣導，得派員至當地各機關、學校、工廠或公司行號等，比照臨時講習方式辦理巡迴安全教育。	未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，於考取駕駛執照前，應參加發照前之道安講習。
第 12 條	道路交通安全講習場所由各公路主管機關指定之。	道路交通安全講習場所由各公路主管機關指定之**。受委託辦理之機關、法人或團體應提供符合消防安全檢查規定之講習場所，並通過公路主管機關審查核可。**	若使用受託辦理講習業務單位所提供場地，應符合相關消防安檢規定，並通過公路主管機關審核與認可。

表 10.3 道路交通安全講習辦法之增、修訂條文建議表(續 2)

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 13 條	講習講授內容得依講習對象區分為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及法律責任、車輛保養、安全防禦駕駛、酒精對人體健康之心理及醫學分析、行人交通安全、青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、兒童福利法、親職角色與責任或其他與定期講習調訓對象有關之交通安全教材。 前項講習課程、時數由講習機關擬定報請上級機關核定後實施。	講習講授內容得依講習對象區分為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及法律責任、車輛保養、安全防禦駕駛、酒精對人體健康之心理及醫學分析、行人交通安全、青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、兒童福利法、親職角色與責任、**環境保護與節約能源、駕駛人疲勞駕車與身體健康、醫療用藥對身體的影響、高齡駕駛**或其他與定期講習調訓對象有關之交通安全教材。 前項講習課程、時數由講習機關擬定報請上級機關核定後實施。**汽車駕駛人參加第一項之講習課程應包括筆試測驗，滿分為一百分，及格標準為八十五分，及格者應發給載明一年有效期間之及格文件。筆試測驗不得計算在講習時數內。**	道安講習授課科目建議新增符合時代潮流所需之環保節能、駕駛人疲勞駕車與身體健康、醫療用藥對身體的影響、高齡駕駛等議題。 新增參訓者應通過課後筆試成績達 85 分為訓練合格，可領取合格證書。
第 14 條	辦理道路交通安全講習經費，各主辦機關應由分配之交通違規罰款收入百分之一．五為下限編列預算支應，不敷時得向交通部申請補助之。	辦理道路交通安全講習經費，**各主辦講習之公路主管機關**應由分配之交通違規罰款收入百分之一．五為下限編列預算支應，不敷時得向交通部申請補助之。	辦理道路交通安全講習之各主辦機關應修訂為公路主管機關。
第 16 條	汽車駕駛人於接獲道路交通安全講習通知後，應按指定日期攜帶講習通知單、駕駛執照或國民身分證前往講習場所報到參加講習。如因病、服役、服刑、受保安感訓處分或動員機關之召集或徵集，或其他正當理由，無法參加講習時，應於接獲講習通知後，由其本人或家屬或服務之公司行號以書面檢同有關證明文件或其影本，向辦理講習單位申請延期講習。 汽車駕駛人、未滿十八歲無照駕駛之駕駛人及其法定代理人或監護人無正當理由不參加道路交通安全講習或經再通知仍不參加者，依本條例第二十四條第三項、第四項之規定處罰。	汽車駕駛人於接獲道路交通安全講習通知**一個月內，應攜帶講習通知單、駕駛執照或國民身分證，報名並繳費，參加政府所核准之道路交通安全講習課程。**如因病、服役、服刑、受保安感訓處分或動員機關之召集或徵集，或其他正當理由，無法參加講習時，應於接獲講習通知後，由其本人或家屬或服務之公司行號以書面檢同有關證明文件或其影本，向辦理講習單位申請延期講習。 汽車駕駛人、未滿十八歲無照駕駛之駕駛人及其法定代理人或監護人無正當理由不參加道路交通安全講習或經再通知仍不參加者，依本條例第二十四條第三項、第四項之規定處罰。 **汽車駕駛人參加第一項之講習課程之費用，由公路主管機關邀集相關專家學者組成費率委員會，訂定收費標準與收費方式。**	駕駛人於接獲通知一個月內，應攜帶證件並繳費參加政府所核核准之道路交通安全講習課程。講習課程之費用，由公路主管機關邀集相關專家學者組成費率委員會，訂定收費標準與收費方式。

表 10.4 道路交通安全規則之增、修訂條文建議表

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 50 條第一項	汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記，考驗及格後發給之。汽車駕駛人經考驗及格，未領取駕駛執照前，不得駕駛汽車。 軍事專業駕駛人於退役後一年內，得憑軍事運輸主管機關發給之軍事專業駕駛證明，換發同等車類之普通或職業駕駛執照。 (第三項以後省略)	汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記，考驗及格後發給之。汽車駕駛人經考驗及格，未領取駕駛執照前，不得駕駛汽車。**未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，應參加政府所核准之道路交通安全講習課程，並及格，再經駕駛執照考場考驗及格後，得領取駕駛執照。** 軍事專業駕駛人於退役後一年內，得憑軍事運輸主管機關發給之軍事專業駕駛證明，換發同等車類之普通或職業駕駛執照。 (第三項以後省略)	新增未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，應先參加發照前之道安講習，及格後，再於通過駕駛執照考場考驗後，方可領取駕駛執照。
第 52 條	汽車駕駛執照自發照之日起每滿六年換發一次，汽車駕駛人應於有效期限屆滿前一個月內向公路監理機關申請換發新照。 外國人、大陸地區人民、香港或澳門居民或臺灣地區無戶籍之國民考領換領我國汽車駕駛執照，以其經許可停留或居留證明 (件) 之有效期限核發之，屆滿前得依已申請經許可延長之居停留期限，以加註方式延長之，但應依前項規定辦理駕駛執照之換發。 中華民國九十一年七月一日前領有重型機器腳踏車駕駛執照者，曾參加交通部公路總局或警察機關舉辦之大型重型機器腳踏車駕駛技術訓練課程及其測驗合格者，經報請交通部認可後，得換發大型重型機器腳踏車駕駛執照。 中華民國九十一年七月一日前已登記為排氣量逾二百五十立方公分之重型機器腳踏車所有人且領有重型機器腳踏車駕駛執照者，得換發大型重型機器腳踏車駕駛執照。 汽車駕駛執照逾期未換發新照者，不得駕駛汽車。	**汽車駕駛人年滿二十歲以上、六十五歲以下，**汽車駕駛執照自發照之日起每滿六年換發一次，**汽車駕駛人年滿六十五歲以上，汽車駕駛執照自發照之日起每滿三年換發一次。**汽車駕駛人應於有效期限屆滿前一個月內向公路監理機關申請換發新照。 外國人、大陸地區人民、香港或澳門居民或臺灣地區無戶籍之國民考領換領我國汽車駕駛執照，以其經許可停留或居留證明 (件) 之有效期限核發之，屆滿前得依已申請經許可延長之居停留期限，以加註方式延長之，但應依前項規定辦理駕駛執照之換發。 中華民國九十一年七月一日前領有重型機器腳踏車駕駛執照者，曾參加交通部公路總局或警察機關舉辦之大型重型機器腳踏車駕駛技術訓練課程及其測驗合格者，經報請交通部認可後，得換發大型重型機器腳踏車駕駛執照。 中華民國九十一年七月一日前已登記為排氣量逾二百五十立方公分之重型機器腳踏車所有人且領有重型機器腳踏車駕駛執照者，得換發大型重型機器腳踏車駕駛執照。 汽車駕駛執照逾期未換發新照者，不得駕駛汽車。 **汽車駕駛人年滿六十五歲以上，應參加政府所核准之道路交通安全講習課程，並及格，得換發駕駛執照。** **汽車駕駛人之汽車駕駛執照自發照之日起至下一次換發駕駛執照之日止，若違規記點達十二次以上者，應參加政府所核准之道路交通安全講習課程，並及格，得換發駕駛執照。**	檢討高齡者更換駕照年期，且高齡者(例如 65 歲)與 6 年內違規記點達特定點數者，應參加道安講習後，方可更換新駕照。

表 10.4 道路交通安全規則之增、修訂條文建議表(續)

條文	原訂內容	建議增、修內容	說明
第 54 條	職業汽車駕駛人之駕駛執照，應自發照之日起，每滿三年審驗一次，並於審驗日期前後一個月內向公路監理機關申請審驗，經審驗不合格者，扣繳其駕駛執照，俟審驗合格後發還之。 駕駛人因患病、出國、服兵役、駕照被吊扣、羈押、服刑或受保安、感訓處分之執行，不能按時審驗者，得於病癒、回國、退役、駕照吊扣期滿、撤銷羈押、出獄或保安、感訓處分執行完畢六個月內持原照及有關證明向公路監理機關申請審驗。 職業汽車駕駛人得憑因逾期審驗被註銷之職業駕駛執照，申請換發同等車類之普通駕駛執照。但在未換發普通駕駛執照前，不得駕駛汽車。	職業汽車駕駛人之駕駛執照，應自發照之日起，每滿三年審驗一次，並於審驗日期前後一個月內向公路監理機關申請審驗，經審驗不合格者，扣繳其駕駛執照，俟審驗合格後發還之。**駕駛人應參加政府所核准之道路交通安全講習課程，並及格，得申請審驗。** 駕駛人因患病、出國、服兵役、駕照被吊扣、羈押、服刑或受保安、感訓處分之執行，不能按時審驗者，得於病癒、回國、退役、駕照吊扣期滿、撤銷羈押、出獄或保安、感訓處分執行完畢六個月內持原照及有關證明向公路監理機關申請審驗。 職業汽車駕駛人得憑因逾期審驗被註銷之職業駕駛執照，申請換發同等車類之普通駕駛執照。但在未換發普通駕駛執照前，不得駕駛汽車。	職業駕駛人每 3 年駕照審驗前，應參加道安講習，方可更申請審驗。

第十一章 結論與建議

本研究經由前述各章針對道安講習的探討與分析，提出以下綜合研究成果。在 11.1 節提出本研究的結論，於 11.2 節提出有關道安講習委外辦理的相關建議事項，而因本研究期程有限與工作範圍的界定，於 11.3 節提出後續研究之重點與方向，以供相關主管單位參考。

11.1 結論

11.1.1 目前道安講習辦理現況檢討

一.目前遭遇問題與未來改善方向(詳第三章)

透過相關文獻探討及專家學者訪談，本研究得以瞭解現今國內辦理道安講習所遭遇的困難，因此本研究彙整目前講習辦理之問題，並提出未來若能藉由業務的委外辦理，道安講習可能的改善方向，茲分述如下：

(一) 受限於政府財力與人力有限，目前的道安講習業務以交通違規駕駛人為主，另有職業駕駛人的年度調訓專案，但未涵蓋所有職業駕駛人，因此道安講習的實施對象與範圍皆屬有限。未來若能將道安講習委外辦理，應可擴大道安講習辦理的層面，而可真正發揮道安講習的功效。

(二) 道安講習具有再教育功能，但現在的道安講習參加對象係以交通違規駕駛人為主，民眾多認為參加講習屬違規處罰之一環，並非以接受再訓練課程的心態參加講習。實有必要擴大道安講習參與對象，讓更多駕駛人能參與道安講習的再訓練課程，破除民眾的錯誤迷思，以導正道安講習原有再教育之功能，協助駕駛人藉此獲取道路交通安全新知，並全面提昇道路交通安全。

(三) 目前道安講習辦理單位的人力與師資不足，囿於公務系統人力資源相當有限與無專業道安講師認證制度，實不易改善道安講師缺乏的窘境。又現有道安講師多數由公路監理單位員工兼任，不僅需要兼辦理既有業務，亦需兼辦道安講習，業務量甚大；加以在講師鐘點費上，兼任員工與外聘講師的費用差異甚大，更不易吸引員工擔任講師職務。因此，若能將道安講習委外辦理，突破公務系統的人力限制規定，構建專業道安講師制度，吸引更多運輸相關專才投入道安講習領域，相信應可解決道安講師不足的困擾，進而全面提昇道

安講習的成效。

(四) 目前的道安講習並無統一教材，公路總局提供課程內容大綱與部份教材予承辦講習業務之公路監理單位及其所屬機關，但多數課堂上所需之教材仍倚賴講師蒐集相關資料並編撰教材，公路主管機關實不易掌握課程內容講授之品質。因此，公路主管機關有必要進行道安講習的全國統一教材編製，提供道安講習承辦單位使用，以確保講習品質與維護民眾權益。

(五) 目前民眾參加道安講習後無須接受課後測驗，多數人亦抱持敷衍態度參訓，未能從講習課程中獲取交通安全新知。未來若能要求參訓學員課後參加測驗，且到達及格分數後方能取得及格證明文件，以供違規銷案或其他申請使用，相信應可導正民眾參加道安講習的心態而從課程中受益。

二.道路安全講習之實施成效(詳第五章)

目前國內有關道安講習實施成效的相關研究，發現道安講習對交通安全改善有一定成效，參加講習課程的民眾亦贊同課程內容，並認為藉由講習課程可獲取交通新知，可見道安講習對駕駛人與交通安全提昇，實具成效。

本研究有鑑於目前各地區公路監理單位承辦道安講習時，皆以學員課後問卷調查做為課程實施的滿意度調查，但各單位之問卷皆不同，調查的題目也差異較大，無同一評估標準，因此本研究規劃設計一份課後滿意度問卷，期可提供各單位參考，以為日後於學員滿意度評估使用。

(一) 教育學習成效分析架構

有關道安講習之學員學習成效評估，本研究建議仿傚教育訓練之成效評估方式，就四個層面探討與分析：學員的態度與反應、學員學習情形、學員參訓後之行為、全面績效是否提昇等。但有鑑於學員學習情形需藉由課後測驗，但目前無相關規定與措施，資料蒐集不易，且駕駛人資料庫之資料取得不易，較難從事講習後駕駛人行車紀錄追蹤，而績效層面的評估，須探討道安講習對全國交通改善的影響情形，評估範圍甚大且影響因子亦多，須耗費大量人力物力進行評估研究，更屬不易，因此本研究僅透過問卷調查的方式取得學員參加道安講習之態度與反應，進行學員滿意度的調查問卷設計。

(二) 問卷調查結果分析

本研究派員至台北市汽訓中心進行學員課後滿意度調查的問卷試調，對象為未滿 18 歲青少年無照駕駛人及其家長或監護人、酒後駕車駕駛人與一般違規駕駛人，發現調查分析結果歷年來相關研究之調查的結果類似，但本問卷題目周詳且簡潔，可供未來道安講習辦理單位參考使用。

11.1.2 鼓勵民眾參加道安講習誘因研擬與意願調查

本研究針對目前接受講習的違規駕駛人與一般民眾問卷調查，包含台北市、高雄市、台北區、台中區、高雄區等之監理單位，瞭解民眾對道安講習之看法，以及在何種優惠措施下，民眾自願參加講習課程。(詳第七章)

一.鼓勵民眾參加道安講習誘因研擬

雖然目前我國並無鼓勵民眾參加道安講習的規定，但參考日本、美國與英國的相關措施與規定，本研究研擬吸引駕駛人自願參加道安講習的誘因計有：扣抵違規點數、扣抵部份罰款、縮短吊扣時間與保險費的減免等四項，並以此四點誘因發展成調查問卷。

二.調查資料之講習方案偏好分析

本研究相關誘因情境設計於問卷中，並藉由各地區的問卷調查，得知在足夠誘因情形下，多數民眾仍有意願自願參加道安講習，茲將調查結果綜整如下：

(一) 在各種誘因之下，雖然民眾普遍有使用者付費的觀念，但願意付出的講習費用仍舊偏低。

(二) 以抵減交通罰款做為民眾自費參加道安講習的誘因將具有一定的成效。

(三) 當罰款的金額愈高時，將更容易觸發民眾自費參加道安講習的意願。

(四) 對民眾而言，參加道安講習抵減罰款的誘因比起減少 1 點違規記點，更具吸引力。

(五) 參加道安講習可抵減機車第三人責任險方面，由於抵減的保費金額太少，超過半數民眾均不願自費參加此類講習。而自願參加講習以抵減汽車強制險保費的汽車駕駛人比率則高於抵減機車第三人責任險的駕駛人。

(六) 當民眾處於違規情境中，會較願意以參加自費講習來抵減罰則；而當民眾處於未違規狀態時，即較沒有主動參加講習來降低保費的意願。

11.1.3 道安講習業務委外辦理模式與預期成效

一.道安講習委外辦理係為公權力委託或行政業務委託之探討(詳第六章)

公路主管機關欲將道安講習業務委外辦理，係為公權力委託或以行政業務委託，探討如下：

(一)公權力委託：目前道安講習業務辦理中，由警察取締或確認駕駛人因交通違規而須接受道安講習的部份，係為公權力的執行。由於此部份業務涉及法律責任歸屬與認定，尤其嚴重交通違規與肇事時，更涉及民法與刑法的判決事宜，實不宜納入道安講習委外辦理業務中。

(二)行政業務委託：由公路監理單位通知與辦理違規駕駛人之講習課程，或針對交通法規重大修正或道路交通安全之重要措施，由公路主管機關辦理之職業駕駛人專案調訓之道安講習，主要僅涉及行政作業與課程內容講授，係為行政業務的辦理，此部份作業適宜委外辦理。

(三)道安講習委外辦理之法規：而且依照行政程序法第 16 條第 1 項與道路交通管理處罰條例第 92 條第 2 項規定，公路主管單位應可將其所轄之道安講習業務委託民間團體或個人辦理，並可以政府採購法之「勞務採購」相關規定，將行政業務委外辦理。

因此，就制度與法規而言，未來道安講習業務可由公路主管機關就其行政業務部份進行委外辦理，而將公權力執行的機制例如取締交通違規等，保留在政府相關管理制度中，本研究即以「行政業務委託」進行道安講習委外辦理之相關規劃。

二.委外辦理模式(詳第六章)

本研究主要考量四大因子：「講習對象」、「受委託單位資源提供」、「經費來源」與「民眾誘因」等，進行道安講習委外辦理模式的構建。

(一) 講習對象：為擴大道安講習辦理範圍，並讓更多駕駛人有機會學習交通安全新知，也讓他們有機會藉由學習的機會而可抵減一些違規處分，因此在講習對象除現有違規駕駛人與職業駕駛人外，另新增四類駕駛人。

1. 違規駕駛人。
2. 職業駕駛人。
3. 未經駕訓班訓練之新領照駕駛人(包含汽車與機車)。
4. 吊、註銷駕照重新考領者。
5. 駕駛人換照(高齡者及高違規紀錄者)。
6. 自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮

短駕照吊扣、吊、註銷期限、抵減保費)。

(二) 受委託單位資源提供

考量在相關法規未增、修訂完成前，道安講習業務辦理仍維持現況辦理方式，或可採用政府採購法的勞務採購，由受委託單位提供師資，並使用現有講習場地以降低講習成本。而待相關法令修訂完成，擴大辦理道安講習且採行委外辦理時，可由受委託單位自籌講習場地與提供師資。

(三) 經費來源

目前的道安講習費用是由政府編列預算支應，但實施的講習對象為違規駕駛人與職業駕駛人，因應政府財力與人力有限，未來擴大道安講習且委外辦理時，可配合法令修訂以使用者付費的原則要求學員付費。

(四) 民眾誘因：為鼓勵民眾參加道安講習，提昇道安講習的成效，本研究參考目前國外相關做法，提供鼓勵誘因，吸引民眾自願參加道安講習並可有機會學習交通安全新知，提昇道路交通安全。研擬的誘因如下：

1. 參加道安講習可抵銷違規記點。
2. 以道安講習替代罰鍰及違規記點。
3. 參加道安講習可縮短駕照吊扣或吊、註銷期限。
4. 參加道安講習可抵減保費。

三.預期成效(詳第六章)

透過擴大道安講習的辦理範圍，並藉由行政業務委外辦理方式，加上相關配套措施，本研究以為道安講習委外辦理可能之預期效益可概述如下：

(一) 擴大道安講習參與對象與辦理範圍，健全國內道安講習制度。
(二) 有效運用民間資源，增進道安講習辦理效益。
(三) 撙節政府預算，減少人力與財力支出。
(四) 健全道路交通安全講習教育功能。

11.2 建議

一.分階段實施計畫(詳第六章)

由於道安講習委外辦理需要完成相關法規增、修訂的配套，以為法源依據供公路主管機關實施,加以相關配套措施亦需一併考量與規劃制定，因此委外辦理作業應分階段循序漸進的施作。本研究考量各項影響因子與關鍵辦理事項，提出以下的分階段實施計畫，供相關主管單位參考。

(一)前置作業階段

本階段即為現行階段，維持現行道安講習辦理方式，由公路監理單位繼續承辦相關講習的行政業務。但因各監理單位有道安講師不足的困擾,或可考量將講師需求的業務以政府採購法的勞務採購方式，委由學術機關辦理講習。

此外，為擴大道安講習辦理範圍，在進入下一階段前，公路主管單位應進行相關配套措施的規劃與作業，本研究將之定義為「應辦事項」。因此，本階段之辦理方式概述如下：

1.講習對象：仍以違規駕駛人的定期道安講習與職業駕駛人的年度調訓專案為主。

2.仍維持現行講習辦理方式，使用現有講習場地與由講師編撰教材，但是師資部份則可考量是否以勞務採購方式委外辦理。因此，在講習經費上，亦沿用現有方式由政府編列預算支應。

3.而在進入第一階段前，公路主管機關之應辦事項可分為八項，其中的講師資格訂定與建立師資認證制度與部份交通相關法規增、修訂係為關鍵要項。師資認證制度是擴增道安講師來源的制度建立，而法規增、修訂則為委外辦理作業的法源依據，此二事項的推動與完成皆較為耗時與耗力，因此成為本階段進程的主要管控要點，相信完成後將可順利推動下一階段委外辦理作業。

(1) 有關講習委外辦理之受委託單位資格訂定，應於本階段完成，以便後續徵求辦理機構之用。本研究以為經交通部認可核准之機關、法人與團體,皆可成為辦理講習之受委託單位。

(2) 公路主管機關應考量周詳與訂定講師資格，並建立專業道安師資的認證制度，擴大相關專業人才投入道安講習領域，徹底解決道安講師不足，並全面提昇道安講習的成效。

(3) 公路主管機關亦應編製全國統一教材與制訂講習課程內容，提供未來受委託單位使用，以確保道安講習品質與維護

民眾權益。

(4) 在鼓勵民眾自願參加講習的誘因研擬上，由於涉及法規增、修訂、關聯的行政程序配合與駕駛人資料庫的連結及查詢，因此需要協調較多相關主管單位以順利辦理誘因制訂。

(5) 另外，本研究建議有關職業駕駛人應配合職業駕照審驗的時程，每三年應參加一次道安講習，以便獲取交通安全新知，協調駕駛人提昇職場安全。由於此部份涉及職業駕駛人的相關權益課題，因此公路主管機關需要事先協調相關交通運輸職業公會與工會，以便順利推動後續計畫。

(6) 在道安講習委外辦理時，公路主管機關應事先制訂針對受委託單位辦理講習業務的管理考核方法，作為以後督導考核的依據。

(7) 在相關法規增、修訂方面，主要係以下一階段擬擴大的講習對象所需配合的法規為主，包含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、道路交通安全講習辦法與公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點等的部份法規條文。

(8) 推廣未經駕訓班訓練的新領照駕駛人參加道安講習課程之宣導：雖依道路交通安全講習辦法第 8 條規定，公路主管機關得對未經駕訓班訓練的新領照駕駛人施以臨時道安講習，但目前並未實施該規定。本研究建議公路主管單位落實該項規定，在實施前應推廣未經駕訓班訓練的新領照駕駛人參加道安講習課程之宣導，以利後續階段之作業推動

(二) 第一階段

本階段係已進入道安講習委外辦理作業，但為避免全面性擴大道安講習辦理改變較鉅，形成相關主管單位辦理程序作業不及與民眾無法適應而引起反彈，因此在講習對象上除既有違規駕駛人與職業駕駛人外，僅加入已有法令規定的未經駕訓班訓練之新領照駕駛人，與具有鼓勵性質、民眾可自行選擇是否自願參加講習者，包含吊、註銷駕照重新考領駕照者應事先參加道安講習，以及欲抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限之自願參加講習駕駛人等。因此，本階段之辦理方式概述如下：

1. 講習對象：違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照駕駛人、吊、註銷駕照重新考領者、自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限)。
2. 本階段由受委託單位辦理道安講習業務，在場地方面可沿用上一階段使用現有場地或由受委託單位自行籌設場地。在師資方面，則應遵循公路主管機關之專業道安講師規定，聘雇具資格

之講師。在教材方面，則使用公路主管機關編訂之全國統一教材。

3. 有關講習經費方面，由於本階段已將講習對象加入自願參加講習的駕駛人，基於使用者付費原則，駕駛人應自行付費以享有相關優惠措施，包含吊、註銷駕照者取得重新考照的資格、抵免違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限等。但由於講習辦理範圍有限，恐因利基不足而無法吸引具資格的機關、法人或團體承辦講習業務，因此本研究建議政府可以補貼方式，彌補受委託單位營收不佳的窘境，維持應有之道安講習品質。
4. 在進入第二階段前，公路主管機關需要進行配套措施的規劃與制定，因此計有三項應辦事項。其中，配合講習對象增加所應增修訂之交通與保險法規係為關鍵要項，其所需協調的主管單位與法條修訂較為耗時與耗力，係為推動下一階段作業的管制要點。
   (1) 公路主管機關應事先協調政府相關主管單位與協調相關保險職業公會，以推動法規增、修訂之制訂與相關行政程序作業訂定。尤其在參加道安講習可抵減汽車保費方面，更需與金管會及保險公會等協商研擬實施策略。而因應駕照更新制度之高齡者換照與高違規紀錄者換照，以及自願參加講習者之抵減罰鍰與違規記點等，將涉及公路監理單位之換照機制與罰鍰收入等，亦需與相關主管機關協調研商後續辦理程序與方法。
   (2) 由於下階段所擴大的道安講習範圍較廣，並將全面實施委外辦理業務，因此在本階段中公路主管機關需要加強推廣駕駛人參加道安講習之宣導，破除民眾普遍認為道安講習是處罰一環的負面形象，以順利推展下一階段的作業。
   (3) 因應下一階段講習對象的增加，本階段應事先完成的交通法規增、修訂包含道路交通安全規則、道路交通安全講習辦法、公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點等。而有關保險相關法規的增、修訂方面，則包含強制汽車責任險、汽車竊盜損失險、汽車車體損失險、第三人責任險和其他附加險等。

(三) 第二階段

本階段為道安講習委外辦理的長期辦理階段，在相關交通與保險法規皆完成增、修訂後，公路主管機關已有法源依據可全面實施擴大範圍的道安講習業務，並可將講習的行政業務委外辦理，公路主管機關則盡督導管理之責。因此，本階段的辦理方式

為：

1. 講習對象：本研究建議的六種講習對象，包含違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照駕駛人(包含汽車與機車)、吊、註銷駕照重新考領者、駕駛人換照(高齡者及高違規紀錄者)、自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮短駕照吊扣、吊、註銷期限、抵減保費)。
2. 由於本階段已全面實施道安講習委外辦理，因此應有多家受委託單位，加以講習辦理範圍擴大，現有講習場地恐不敷使用，因此受委託單位應自行籌設講習場地，但須符合相關消防安檢規定。
3. 在本階段中，因應講習對象增加，受委託單位的業務量亦隨之增加而有足夠利基，因此政府應可不再編列預算支應道安講習的業務辦理，全面由學員付費參加講習。

二.委託辦理講習業務單位之相關規範(詳第八章)

有關未來道安講習委外辦理時，公路主管單位將針對受委託單位的資格審查與考核管理訂定相關的管理規範，本研究參考國內外現有道安講習業務與相關交通業務等之管理規範，研擬將來委外作業所需之規範供相關主管單位參考，分述如下。

(一)資格條件訂定：針對受委託單位、講師資格、講習場地、教材與課程、收費標準等，提出建議如下：

1. 辦理講習之受委託單位：只要符合下列資格，提出申請並經過交通部認可核准之機關、法人及團體，皆可能成為道安講習的受委託單位。
   (1)受委託單位須經過政府主管單位的許可。
   (2)具有對外營運的場所，擁有經過認可的教室和器材設備。
   (3)符合政府相關管理規定，遵守政府的督導考核。
   (4)經政府主管單位認可之課程計畫，包含針對不同講習對象之課程。
   (5)機構負責人須有相關經驗，或曾經在道路講習機構或在駕訓班擔任講師，具有一定年資者。
2. 講師資格與條件：係做為建立專業道安講師資格之依據，提供相關專業人才參與道安講習領域的機會，並藉以提昇道安講師之水準，加強與改善道安講習授課的品質。
   (1) 講師應具基本資格並通過公路主管機關所辦理之認證制度。
   (2) 道安講師的執照應有更新機制，並應有講師的再進修制度，以協助講師隨時獲取交通安全新知，並傳遞駕駛人正確與有效的知識。

3. 講習場地條件

(1)現有場地應可考量提供受委託單位使用，以降低講習成本並降低參訓學員所須負擔之費用。

(2)講習場地應設置於交通便利區域，方便參訓民眾利用大眾運輸抵達目的地。

(3)講習場地應符合消防安檢的相關規定。

(4)至少應有一間講習教室，其容量不得少於 30 人或多於 80 人。

4. 講習課程與教材：本研究在講習課程計畫上，針對課程內容新增、講習教材種類、課程計畫安排等提出相關建議，主要設計重點概述如下：

(1)課程種類除現有規定之講授內容外，建議增加：環境保護與節約能源、駕駛人疲勞駕車與身體健康、醫療用藥對身體的影響、高齡駕駛的安全知識與技能、高齡者對道路環境的適應性、高齡者對交通意外的處理等。

(2)講師認證與課程內容配合可分為：交通法規講師、駕駛行為講師、醫藥心理講師等。

(3)因應講習對象不同，在課程安排上有具重疊性的共同課程，也有分講習類型的特別課程。

(4)未來道安講習委外辦理時，為確保講習訓練品質，應使用全國統一教材。

(5)教材分為五大類編撰制訂：一般駕駛人行車知識、青少年交通安全知識、高齡者安全駕駛課程、酒後駕車改善課程、職業駕駛人再教育課程。

(二)資格與審核標準：有關受委託單位的資格與審核標準，本研究參考國內汽車代檢業的委外辦理與民營駕訓班的相關規定，提出以下建議：

1. 申請辦理時所應檢附相關資料：受委託單位的資格證件、場地的資格證件、講師的資格證件、課程內容安排。

2. 資格審查程序步驟

(1)籌設機構向公路主管機關申請籌設並函送申請案。

(2)送審文件合格後函請政府相關單位辦理籌設前之現場會勘。

(3)現場會勘合格後同意准予籌設。

(4)一年內籌設完竣向公路主管單位申請審查。

(5)函請公路主管單位辦理籌設後之現場會勘。

(6)現場會勘合格後核發審查合格證書。

3. 證照許可年限與更新：受委託單位申請並獲核准辦理道安講習的資格證書與證明有其許可年限規定，應在有效日期屆滿前辦

理證照更新。

(1) 申請籌設辦理道安講習的機構於通過公路主管機關的審核後，由公路主管機關核發「辦理道安講習資格證書」與「受委託辦理道安講習執業證明」予該機構。

(2) 公路主管機關核發「辦理道安講習資格證書」與「受委託辦理道安講習執業證明」時，應於證書上記載有效年期。

(3) 受委託單位應依照證書與執照的有效期限，至相關主管機關辦理更新。

4. 收費標準建議：本研究蒐集 94 年度的道安講習辦理人數、各地區的場地出租費用，預估講師鐘點費、教材編製與印刷費、可能的人事費，加計 10%的業務利潤等，推估講習的成本，並提出未來講習收費標準的建議。另外，在可能的道安講習需求推估上，因部份駕駛人統計資料不易取得，因此僅就目前所能蒐集到的違規駕駛人、職業駕駛人與未經駕訓班訓練之機車新領照駕駛人等人數，進行道安講習可能辦理場次之估算。

(1) 以估算成本最高的台北市為例，道安講習收費每堂課為 1 小時收費約 350 元，講習課程至少 3 小時，因此收費約為 1,050 元。若扣除場地成本，講習費用約為 1,020 元。若扣除場地成本與全國統一教材的編製費用後，講習費用約為 780 元。可知每 3 小時的講習費用約在 780~1,050 元之間。

(2) 由於台北市的場地租金較高，因此其所估算之講習成本亦高於其他地區，但其他地區的講習成本每 3 小時仍在 630~910 元之間，因此綜合考量全國之講習費用收取標準應一致，建議每 3 小時課程收費 1,000 元。

(3) 依據各地區統計資料，未來道安講習的需求量可針對一般違規駕駛人、職業駕駛人及未經駕訓班訓練之機車新領照駕駛人進行估算。而有關欲縮短駕照吊扣期限之駕駛人、被駕照吊、註銷擬重新考領照者或欲縮短被駕照吊、註銷期限者，以及高齡駕駛人與高違規紀錄駕駛人之換照者，皆因無法取得相關統計資料，並無進行未來道安講習可能之需求量估算。

(三) 業務督導考核與評鑑

本研究參考目前國內相關交通委外業務，包含公有停車場、汽車拖吊業及汽車代檢廠等之管理考核方法，就未來道安講習委外辦理時，公路主管機關應辦之管理考核及評鑑準則等，提出以下建議：

1. 政府與受委託單位簽訂委外契約：政府將行政業務委外辦理時，應與受委託單位簽訂契約，以為法律依據，並明訂雙方的權利與義務，供雙方據以實施相關作業，以為管理考核與結果驗收之用。

(1) 契約中應敘明委託工作項目係依法辦理道路交通安全講習課程與所需的相關作業。
(2) 針對不同的講習對象而開設不同的道安講習課程，契約中應載明受委託單位獲核准辦理的講習課程類型。
(3) 契約中須載明其所獲准招收的員額數，避免其超收學員、降低講習品質。
(4) 契約中應明訂受委託單位應聘雇具道安講師資格之講師從事授課，且應有交通法規、駕駛行為與醫藥心理等 3 類講師。
(5) 契約中應載明學員之講習費用給付與收取方式。
(6) 契約中載明辦理成果的驗收方式，以供受委託單位據以執行。
(7) 契約中亦應明訂對受委託單位的獎懲方式，違規情節嚴重者依相關處罰機制處理。
(8) 未來公路監理與受委託單位簽訂道安講習委外契約時，可配合執業證明更換期限，本研究建議以 2 年為契約年限。

2. 受委託單位之督導考核方式：目前常見之督導考核方式以定期考核與不定期考核為主，另外為避免考核流於型式，採用第三者係為較公開、公正與公平的評鑑方式。
(1) 定期考核：分為月考核、年考核、課後滿意度調查。
(2) 不定期考核：以抽查方式派員管理考核、民眾申訴機制。
(3) 為節省公路監理單位的人力支出與避免考核評鑑作業流於形式，採用第三者辦理考核評鑑作業的方式為較佳方式，達到公開、公平與公正的管理考核。

3. 業務辦理之考核與評鑑項目：有關道安講習的業務辦理之考核與評鑑項目，本研究研擬 5 大項，包含：辦理流程、工作人員、環境設備、服務品質與成效評鑑等，提供公路主管機關參考。
(1) 辦理流程：資料確實並可即時連線上傳與查詢、業務執行成果提送、學員報名與報到。
(2) 工作人員
a. 受委託單位應聘雇具道安講師資格人員從事講習授課，並應將講師名單提報公路監理單位備查。
b. 行政人員的辦理作業情形與服務品質亦應列入業務辦理的考核與評鑑項目之一。
(3) 環境設備
a. 受委託單位之講習場地每年應符合消防安檢規定，並通過相關檢驗。
b. 教室內應具備良好之課桌、椅、講台或多媒體設備等，提供講師授課使用。
c. 受委託單位應具有電腦設備與網路連線系統，每日將相關

資料傳送給公路監理單位。

(4) 服務品質

a. 受委託單位應提供多管道報名方式，例如：現場臨櫃報名、電話預約或網路報名等，讓民眾有多重管道報名講習課程。

b. 受委託單位應確實執行課程內容講授與登記學員到課情形，並應裝設監視器與拍錄上課情形，拍攝影帶應予保留至少一年，供公路監理單位檢驗與查核。

(5) 成效評鑑

a. 參訓駕駛人須參加課後測驗，及格成績為 85 分。

b. 受委託單位所使用講習課後測驗之考題，應由公路監理單位所提供，並應配合公路監理單位公佈時程隨時更新最新版的電腦題庫。

c. 受委託單位的參訓學員電腦資料應與公路監理單位保持連線，可供相關主管單位隨時查詢，亦可供警政單位查詢。若有參訓學員結業後違規再犯，應將其結果納入受委託單位的成效評鑑之一環。

d. 受委託單位若有遭受民眾投訴或參訓學員申訴有相關違規與不法情事，經公路監理單查證屬實者，應視其違規情節輕重予以記錄，並做為成效評鑑之一環。

4. 未達標準之處理建議：若受委託單位辦理業務有未達標準之處時，公路主管機關應依據相關規定與契約中載明之獎懲方法辦理相關之處分，本研究提出以下 5 種處理建議，供主管單位參考。

(1) 以管理考核辦法記錄受委託單位業務辦理的優缺點：

a. 有優點時應予以嘉獎，並可考量以延長契約年限或增加招生員額等方式提供實質鼓勵措施。

b. 若有缺點時，受委託單位應限期改善，未依期限改善時應予以違規記點。當違規記點達特定點數時，可考量給予罰鍰、減少招生員額、約滿不再續約、甚或中止合約等處分。

(2) 當有民眾申訴情形發生時，公路監理單位應派員調查實際情況，若受委託單位有違規情事經查證屬實時，視其違規情節輕重，依照契約規定處以相當罰責。

(3) 受委託單位的違規記點達特定點數時，應有罰鍰機制，建議可於契約中明訂相關條文，以為實施依據。

(4) 建議於契約中明訂當受委託單位營運不佳或違規情節重大經查證屬實者，公路主管機關有權主動中止委外合約或不再續約。

(5) 若受委託單位執業證明年限期滿，但未改善其違規情況前，

公路監理單位可不核發執業證明，待其改善、重新申請並審查通過後，再予以核發執業證明。

三.職業駕駛人年度調訓專案之執行構想(詳第九章)

有關職業駕駛人年度調訓專案之執行構想，本研究首先檢討我國職業駕駛人的道安講習辦理現況，並彙整國外的職業駕駛人交通安全再教育規定與辦理情況，做為我國職業駕駛人再教育計畫研擬的參考。另外，配合本研究所構建之道安講習委外模式、分階段實施計畫、受委託單位相關規範與法規增、修訂等章節之研究成果，做為講習委外辦理之案例應用，並將成果提供主管單位參考。

(一) 辦理現況檢討

1. 我國目前職業駕駛人年度調訓計畫，是由交通部公路總局和各公路監理機關視實際情況所需而辦理。但各公路監理機關辦理的調訓計畫，調訓人數皆以車為單位，但營業用車數和真正營業的職業駕駛人數不同，加以職業駕駛人流動性較大，以車為單位來決定調訓人數，無法讓每一職業駕駛人皆有接受講習的機會。
2. 由於道安講習具有交通安全再教育的功能，且職業駕駛人因職場環境因素，相較於一般自用車駕駛人對於道路交通安全的影響更為重大。若未來搭配職業駕照每 3 年審驗一次的制度，讓所有職業駕駛人參與道安講習，應有助於提昇道路交通安全，亦可提升職業駕駛人的服務水準。
3. 目前年度調訓所使用的教材係由公路總局提供相關資料，自 94 年起為全國統一編製教材。又雖然各單位使用的課程與教材一致，但課後未有任何測驗來評量該講習的成效。建議未來除教材可繼續全國統一編製外，並可建立課後測驗之評量機制，確保參與講習後的職業駕駛人，在專業知能和交通安全相關知識上皆有所增長。

(二) 委外辦理相關規範

主要考量以道安講習做為職業駕駛人交通安全的再教育計畫，而受委託單位應依據相關規定辦理道安講習之職業駕駛人再教育課程，其執行方式、鼓勵駕駛人參加道安講習的誘因、課程計畫與估算需求量等，本研究提出建議如下：

1. 執行方法
   (1) 配合駕照審驗規定，每 3 年參加道安講習一次，以為職業駕駛人再教育課程。
   (2) 若職業駕駛人欲縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，可比照一般駕駛人自願參加特別講習課程，據以申請縮短處分期限。

2. 鼓勵參加講習的誘因

(1) 配合職業駕照的審驗規定，若職業駕駛人不參加道安講習並取得及格成績，則喪失職業駕駛人資格，但仍保有一般駕駛執照。

(2) 若職業駕駛人自願參加道安講習，而可享有相關鼓勵措施與規定，則同於一般駕駛人，依照本研究研擬之相關誘因規定計有：抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮短駕照吊扣期限、縮短駕照吊、註銷期限、抵減保費等。

3. 課程計畫

(1) 本研究建議，未來職業駕駛人在每 3 年駕照審驗之前，須先接受 6 小時的講習課程，課程內容和使用教材規劃彙整如表 9.4。

(2) 而自願參加講習的職業駕駛人則等同於一般駕駛人，可因應減輕違規處分或抵減保費等不同目的而參加不同的講習課程，其課程內容和使用教材規劃彙整如表 9.5。

4. 各區需求量

未來若配合道安講習委外辦理與相關法規修訂，則職業駕駛人每 3 年應參加 1 次道安講習。以累計至 95 年 7 月底之全國職業駕駛人人數，並以講習每班 50 人來計算，預估台北市、高雄市和 5 區監理所 3 年內共需開設道安講習課程 9,683 場次。

(三) 階段執行構想

在相關法令未增、修訂前，職業駕駛人的再訓練計畫即為現行之專案年度調訓，由交通部視實際情況，在交通法令或措施上有重大改變時，得要求職業駕駛人接受相關講習課程，再由公路監理單位辦理職業駕駛人召訓作業，詳細作業情形將不再贅述。

公路主管機關在道安講習相關法令增、修訂以及相關業務辦理規範制定後，將據以實施的道安講習委外辦理第一階段實施計畫。有關本階段的職業駕駛人再訓練機制，分述如下：

1. 依照本研究建議之道安講習委外辦理模式之方式進行，職業駕駛人配合道路交通安全規則第 54 條修訂，依規定每 3 年需參加 1 次職業駕駛人的道安講習課程，才可申請駕照審驗。
2. 職業駕駛人在駕照審驗的每 3 年期間中，可自行安排時間與地點，選擇參加公路主管單位核准辦理道安講習業務單位之講習課程，應可提高職業駕駛人參加講習的意願。
3. 職業駕駛人應自行付費參加 6 小時之職業駕駛人再教育課程，並參加課後測驗成績達 85 分以取得及格證明文件，再連同其他

應備文件申請駕照審驗。

4. 職業駕駛人若想抵銷違規記點、抵減罰鍰、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，可再自行報名並付費參加 3~9 小時的講習課程，課後通過測驗取得及格證明文件，至公路監理單位申請抵銷違規記點、抵減罰鍰、縮短駕照吊扣或吊、註銷期。

第二階段在相關法規增、修訂後，公路主管機關辦理全面性道安講習業務委外作業，職業駕駛人將因應相關規定參加道安講習。本階段新增之講習對象：高齡者與高違規紀錄者之換照、駕駛人自願參加講習以申請保費抵減等，職業駕駛人皆應比照一般駕駛人參加道安講習課程，並據以辦理駕照更新或申請保費抵減優惠措施等

四.道安講習委外辦理之法規修訂與增訂建議(詳第十章)

有關道安講習委外辦理之法規增、修訂，本研究主要考量配合道安講習擴大辦理範圍所需，且依據委外辦理作業的相關規範研擬，而提出以下的法規檢討與增、修訂建議。另外，本研究亦提出部份相關法規條文內容的增、修訂建議，請詳 10.3 節。

(一) 法源依據

就法規層面而言，依行政程序法、處罰條例、法務部解釋函等之法源授權與解釋，可於道安講習辦法中明訂道安講習業務委外辦理之條文後，由公路主管機關據以辦理道安講習的行政業務委外作業。另外，依據行政程序法第 158 條第 2 項的規定，若擬增加道安講習對象，且講習經費由政府編列預算改為要求參訓者付費，應於處罰條例中明訂。因此，擴大道安講習辦理範圍，所需增、修訂的法規包含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、道安交通安全講習辦法、公路主管機關辦理道安交通安全講習處理作業要點等。

(二) 相關法規檢討

1. 道路交通管理處罰條例，應於本法規中增、修訂的內容項目如下：
   (1) 增加道安講習對象並由參訓者付費。
   (2) 參加道安講習可申請抵銷違規記點。
   (3) 駕駛人當場被舉發違規，可選擇道安講習取代罰鍰與/或違規記點。
   (4) 參加道安講習可申請縮短駕照吊扣期限。
   (5) 參加道安講習可申請縮短駕照吊、註銷期限。

2. 道路交通安全講習辦法，應於本法規中增、修訂的內容項目如下：
   (1) 駕駛人應參加政府所核准之道路交通安全講習課程。
   (2) 新增高齡者、6 年內違規記點達特定點數者與職業駕駛人，更換新照應參加道安講習。
   (3) 道安講習辦理機構可為機關、法人或團體。
   (4) 講習場所應符合消防安檢規定，並通過主管機關審核認可。
   (5) 建議新增講習授課科目。
   (6) 課後筆試成績達 85 分為訓練及格。
   (7) 駕駛人接獲通知 1 個月內，應攜帶證件並繳費參加講習。
3. 道路交通安全規則，應於本法規中增、修訂的內容項目如下：
   (1) 未經公私立訓練機構訓練之駕駛人，應參加發照前講習以領取駕照。
   (2) 檢討高齡者更換駕照年期。
   (3) 高齡者與 6 年內違規記點達特定點數者應參加講習才可換新駕照。
   (4) 職業駕駛人每 3 年駕照審驗前，應參加道安講習才可申請審驗。
4. 公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點，應於本法規中增、修訂的內容項目如下：
   (1) 受委託單位資格。
   (2) 場地使用規定。
   (3) 講師資格與認證制度。
   (4) 教材與課程內容規定。
   (5) 受委託單位資格證明與執業證明之申請與換照規定。
   (6) 針對受委託單位辦理講習業務之管理考核規定。

11.3 後續研究建議

由於本研究主要針對現有道安講習制度在未來委外辦理時，考量擴大講習對象、委外相關規範與法規增、修訂等提出規劃建議，但限於本研究的期程、人力與經費，有許多相關的重要議題未能在本研究中予以探討，本研究整理後續研究建議如下，以作為相關主管單位業務辦理之參考。

一.駕照審驗制度的改善

本研究將高齡駕駛人與高違規紀錄駕駛人納入道安講習對象中，但是未來須配合換照需求的辦理程序與相關作業，尤其有關高齡者與高

違規紀錄者之換照年期是否縮短，高齡者是否應配合換照規定進行身體健康檢查等課題，係涉及我國駕照審驗制度的改善。由於本研究主要係就提昇駕駛人的交通安全教育觀點進行探討，並未針對駕駛人駕照審驗制度等課題進行研究，因此建議後續可考量本研究所建議之道安講習對象的擴大辦理，進行相關的駕照審驗制度改善探討，以健全我國的駕照審驗制度。

二.因應高齡駕駛人體能限制之駕照年限規定

目前國外例如日本有針對高齡駕駛人之體能狀況，限制其駕照持照年齡上限與更換駕照年限，但目前我國並無此相關規定。根據我國民國 94 年道路交通事故中死亡人數中，65 歲以上為每 10 萬人口死亡 28.58 人，雖非肇事者皆為高齡駕駛人，但可見高齡者乃屬較高風險的駕駛人。因此，建議後續可針對因應高齡駕駛人體能限制，進行相關駕照年限規定之研究分析，以供公路主管機關參考，並可配合本研究建議高齡者換照之道安講習辦理，提供高齡駕駛人更安全的道路交通安全環境與新知。

三.交通違規累犯駕駛人的特別講習規劃

在本研究辦理的 2 次專家學者座談會中，多位專家學者關心交通違規累犯駕駛人的特別講習課程規劃。由於本研究主要針對現行道安講習制度擴大辦理與委外業務規範研究，在道安講習課程上係以一般駕駛人為主，並未針對交通違規累犯駕駛人進行研究分析。建議後續應可深入探討分析，供公路主管機關考量是否提供特殊道安講習課程之參考。

四.交通違規累犯駕駛人的資料查詢與特別處分研究

目前公路監理單位在辦理道安講習時，並未特別檢查交通違規累犯駕駛人的違規紀錄而給予特殊教育課程，公路主管機關若能辦理相關資料庫研究，並將資料庫連結與建立即時查詢系統，則警察進行交通違規取締或交通裁決所進行道安講習課程通知時，可利用此系統得知該名駕駛人是否為交通違規累犯駕駛人，是否需要要求其參加類似強制矯正教育的特殊課程。目前的相關法規亦無針對交通違規累犯駕駛人有特別的加重處分罰則，無法達到處罰嚇阻作用。建議後續研究可針對交通違規累犯駕駛人資料查詢系統的構建，與累犯違規之加重處分進行研究分析，以供公路主管機關研擬相關管理作業與規範之用。

五.道安講習長期成效追蹤

依據國內外相關研究文獻得知道安講習具有短期成效，對駕駛人的駕駛行為達到一定矯正目的，但目前國內並未有針對道安講習長期成

效的相關研究。而道安講習對影響駕駛行為的有效期限為何，與駕駛人每隔一定年限應再次參加道安講習的最適期程為何，建議可進行後續相關研究，以瞭解道安講習對全國道交通安全提昇的績效，提供公路主管機關參考。另外，進行道安講習長期成效追蹤時，需要駕駛人的各項駕駛紀錄以供研究資料分析之用，但目前國內的違規紀錄資料庫並未開放給研究單位使用，而各公路主管單位對於民眾接受道安講習的紀錄、違規紀錄或是肇事紀錄等相關的資料的串連與應用較為薄弱，建議主管單位應加強駕駛人駕駛紀錄的追蹤研究，或將資料提供研究單位進行道安講習長期成效評估研究使用，以改善我國道安講習課程設計的內容與方向、改進駕駛人教育、訓練的品質、掌握執法的重點，並達到全面提昇交通安全的目標。

六.保險法規增、修訂

本研究參考國外做法提出駕駛人參加道安講習可申請抵減保費之優惠措施，但目前國內的汽車保險法規中，相關保費設計與計算方式並未考量駕駛人接受安全教育對於駕駛安全提昇效果或駕駛人違規紀錄等因子。因此，本研究建議公路主管機關應針對道安講習之相關保險法規與保費計算方式進行研究，並邀集相關主管單位進行協商與法規增、修訂作業，以利此優惠措施之實施。

參考文獻

1. 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。
2. 日本 hirotech 網站（http://www.hirotech.jp, 2006/02/18）。
3. 日本 RJQ 網站（http://rjq.jp, 2006/02/18）。
4. 日本國家公安委員會網站（http://www.npsc.go.jp, 2006/04/05）。
5. 日本埼玉縣警察局網站（http://www.police.pref.saitama.lg.jp/kenkei, 2006/02/18）。
6. 日本駕訓班指南網站（http://menkyo.goo.ne.jp/index.html, 2006/04/05）。
7. 日本關西汽車駕訓班網站（http://www.sekime.co.jp/school_guide/price/index.html, 2006/04/05）。
8. 日本警視廳網站（http://www.keishicho.metro.tokyo.jp, 2006/02/18）。
9. 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。
10. 世新大學民意調查研究中心，道路交通安全講習績效調查分析及改善建議期末報告書，交通部公路總局台中區監理所，民國 92 年 11 月 15 日。
11. 加拿大安全協會網站（http://www.safety-council.org/index.html, 2006/02/12）。
12. 加拿大卑詩省駕駛人訓練網站（www.dtcbc.com/info/inst_lic/index.htm, 2006/02/12）。
13. 加拿大國家摩托車訓練計畫網站（http://www.ridertraining.org, 2006/02/12）。
14. 台北市汽車駕駛訓練中心網站（http://www.tcdtc.taipei.gov.tw, 2006/02/18）。
15. 田偉仁，員警道路交通事故處理講習績效評估之研究，中央警察大學交通管理研究所碩士論文，民國 91 年。
16. 交通大學運輸科技與管理學系，台北市民間拖吊業品質評鑑，台北市停車管理處，民國 95 年 2 月 17 日。
17. 交通安全入口網站（http://168.motc.gov.tw, 2006/02/18）。
18. 交通部公路總局網站（http://www2.thb.gov.tw/n_rule/n_rule.htm, 2006/02/18）。
19. 交通部運輸研究所，「汽車駕駛訓練機構派督考制度之研究」，民國 86 年 11 月。
20. 交通部運輸研究所，我國職業駕駛執照考領及持用有效條件之檢討，民國 93 年 3 月。

21. 全日本交通安全協會（http://www.jtsa.or.jp, 2006/04/05）。
22. 全國法規資料庫（http://law.moj.gov.tw, 2006/04/05）。
23. 江啟昱，CIPP 評鑑模式之研究，國立台灣師範大學教育研究所，民國 82 年 6 月。
24. 江澍人，「道路交通安全講習對違規駕駛人行為影響之研究—以基隆監理站個案為例」，銘傳大學公共管理與社區發展研究所碩士在職專班碩士論文，民國 93 年 7 月。
25. 江澍人、李君如，論創意教學應用在交通安全教育之成效-以基隆監理站個案為例，第二次交通安全教育研討會，民國 94 年 12 月 13~14 日。
26. 行政院人事行政局網站（http://www.rad.gov.tw/prg/knowledge_content.php?id=22, 2006/04/05）。
27. 行政院國軍退除役官兵輔導委員會網站（http://www.vac.gov.tw/deptb/define/define920702-1.htm, 2006/04/05）。
28. 吳宗修，「美國駕駛行為教育」，世界先進國家交通安全教育專論，民國 85 年 5 月 25 日。
29. 吳清山、王湘栗，教育評鑑的概念與發展，教育資料集刊第二十九輯，民國 93 年。
30. 李宗勳，政府再造與公辦民營-北高兩市市政簽約外包的理論與策略，公共與地方財政創新研討會論文，民國 89 年。
31. 李應當，汽車駕駛訓練機構實施派督考前後績效之研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 88 年 6 月。
32. 卑詩保險公司網站（http://www.icbc.com, 2006/02/12）。
33. 林昭賢，道路交通管理與交通安全教育的重要性（http://content.edu.tw/primary/traffic/tn_dg/doc07.htm, 2006/02/14）。
34. 青森縣講習實施相關規則（http://www.pref.aomori.jp, 2006/04/05）。
35. 施能傑、李宗勳、施永昭、謝玫妃，政府業務委托外包之決策模式、標準化作業程序及契約訂定之研究，行政院人事行政局專案委託研究，民國 92 年 12 月。
36. 美國加州汽車監理所網站（http://www.dmv.ca.gov, 2006/04/05）。
37. 美國加州酒後駕車律師網站（http://www.kandblaw.com, 2006/04/05）。
38. 美國交通講座教育學校（http://www.trafficschool.com, 2006/02/17）。
39. 美國佛羅里達安全協會網站（http://www.floridasafety.org, 2006/04/05）。
40. 美國佛羅里達高速公路安全與汽車監理所網站（http://www.hsmv.state.fl.us, 2006/04/05）。
41. 美國汽車監理所網站（http://www.dmv.org, 2006/04/05）。
42. 美國紐約州水牛城州立學院持續專業學習部門網站（http://www.buffalostate.edu/academics/cenc, 2006/04/05）。
43. 美國國家安全協會網站（http://www.nsc.org, 2006/02/19）。

44. 美國勞工部職業安全與健康局
(http://www.osha.gov/Publications/motor_vehicle_guide.pdf, 2006/04/24)
45. 英國皇家防止交通意外學會網站（http://www.rospa.com/index.htm, 2006/02/17）。
46. 英國國家駕駛人改善計畫協會網站
（http://www.driver-improvement.org.uk, 2006/02/17）。
47. 英國交通部網站（http://www.databases.dft.gov.uk, 2006/02/17）。
48. 英國駕駛服務網站（http://www.drivingservices.com/home, 2006/04/05）。
49. 英國駕駛規範局, Certificates of professional competence for professional lorry and bus drivers, Proposed arrangements for implementing European Union requirements for initial qualification and periodic training, 2005.11.
50. 英國駕駛規範局網站（http://www.arrivealive.info/index.asp, 2006/02/17）。
51. 格氏防衛性駕駛訓練課程網站（http://www.solutions.ca, 2006/02/12）。
52. 神奈川警察署（http://www.police.pref.kanagawa.jp, 2006/04/05）。
53. 紐西蘭交通部網站（www.ltsa.govt.nz/index.html, 2006/02/10）。
54. 紐西蘭警察青年教育服務網站
（www.police.govt.nz/service/yes/intro.html, 2006/02/10）。
55. 財團法人新台灣人文教基金會，政府再造-政府角色功能的新定位，台北：瀚盧，民國 91 年。
56. 高嘉仁，於駕駛訓練與考驗制度中提倡防衛駕駛與駕駛道德對交通安全影響之研究，逢甲大學交通工程與管理學系碩士論文，民國 94 年 6 月。
57. 張新立、吳宗修、王國川、蔡明志、葉純志、吳佳蓉、吳晉光、黃歆嵐、陳忠平、張鴻文，道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究，行政院交通部運輸研究所專題研究成果報告(MOTC-IOT-SB-89-02)，民國 90 年。
58. 張新立、潘盟煌，交通違規行為習慣性影響因素分析。第一屆中華民國交通安全教育學術論文研討會：1-12，民國 87 年。
59. 張新立、吳宗修、葉祖宏、吳晉光，道路交通安全講習未來改善方案及配套措施，國際道路交通安全與執法研討會，民國 90 年 9 月。
60. 張瑞村、鍾任琴，以 CIPP 模式建構師資培育機構之績效指標，第三次地方教育行政論壇論文，民國 92 年。
61. 彭重恩，從 CIPP 評鑑模式的觀點省思國中生活科技教學之實施，生活科技教育月刊，三十七卷 第六期，民國 93 年。
62. 曾淑惠，教育評鑑模式，心理出版社，民國 93 年。
63. 黃建樂，現行道路交通安全講習制度之探討，警光雜誌社 516 期

p29-31，民國 88 年。
64. 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。
65. 新加坡安全駕訓中心網站（http://www.ssdcl.com.sg, 2006/04/05）。
66. 新加坡武吉巴督駕訓中心網站（http://www.bbdc.sg/dc/main.asp, 2006/04/05）。
67. 新加坡國家安全協會網站（http://www.nscs.org.sg/index.asp, 2006/04/05）。
68. 新加坡舒適駕訓中心網站（http://www2.comfortdrivingcentre.com.sg, 2006/04/05）。
69. 楊登斌，道安講習實施成效之研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 88 年。
70. 鄒紹騰，我國現行汽車檢驗制度代檢業務探討，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 90 年 6 月。
71. 台北市監理處（http://www.tcmvd.gov.tw/, 2006/9/20）。
72. 高雄市監理處（http://www.kcg.gov.tw/%7Emvdis1/menu.htm, 2006/9/20）。
73. 交通部(http://www.motc.gov.yw/monthly_report/c4100.xls, 2006/9/20)
74. 財團法人保險事業發展中心(網址: http://www.tii.org.tw/index.asp 2006/8/2)。
75. D. L. Stufflebeam, G. F. Madaus, & T. Kellaghan. Evalution models，Viewpoint on educational and human services evaluation，2000。
76. D. L. Stufflebeam，CIPP Evaluation Model Checklist， 2002。
77. D. L. Stufflebeam，The CIPP Model for Evaluation， 2003。
78. Gray Davis，Maria Contreras-Sweet and Ed Snyder，Evaluation of The Delegated Drive Test Pilot Program，1998.12。
79. Michael A. Gebers，Knowledge and Attitude Change and The Relationship To Driving Performance Among Drivers Attending California Traffic Violator School，State of California Department of Motor Vehicles，1995.02。
80. NETS、NHTSA and OSHA，Guidelines for Employers to Reduce Motor Vehicle Crashes，Network of Employers for Traffic Safety, Tha U.S. Department of Labor, Occupational Safety and Health Administration, National Highway Traffic Safety Administration (NETS、NHTSA and OSHA)。
81. Rehfuss, John A.，.Contracting Our in Government， Jossey-Bass Inc.. 1989。
82. Savas, Emanuel S.， Privatization. In Mary Hawkesworth & Maurie Kogan (eds.)，Ecyclopedia of Government and Politics，Vol.2，New York: Routledge，1992。

83. State of California Department of Motor Vehicles，California Commercial Driver Handbook，State of California Department of Motor Vehicles, A Public Service Agency。
84. State of California Department of Motor Vehicles，Traffic Violator School program handbook，State of California Department of Motor Vehicles, A Public Service Agency。
85. Stephen Michael Sun Consulting，What is the Effect of Driver Education Programs on Traffic Crash and Violation Rates?，Arizona Department of Transportationin cooperation with, U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration，2004.09。
86. The Driving Standards Agency，Developing a Continuing Professional Development (CPD) Programme for the Driving Instruction Industry-Final Report，The Driving Standards Agency，2005.07。
87. The Driving Standards Agency，Developing a Continuing Professional Development (CPD) Programme for the Driving Instruction Industry-Appendices to the Main Report，The Driving Standards Agency，2005.07。

附錄 1 專家學者訪談紀錄

一. 本計畫工作人員至交通部拜訪道安委員會承辦人王小芸視察，瞭解其對本案工作項目與預期成果之看法，以利後續工作進程推展。

時間：九十五年四月十二日(星期三)下午二時三十分
地點：交通部道路安全委員會
出席人員：王小芸視察、陳昌顯老師、吳繼虹老師、張玉君老師、廖惠美
訪談紀要：

1.本計畫工作人員應確實掌握道安講習委外辦理之法源依據，以及須配合修改之法規為何。
2.目前政府委外辦理業務通常僅規範進場機制而缺乏出場機制，本計畫擬訂委外辦理辦法時，應著重承辦民間機構之考評制度與退場辦法。
3.目前國內駕照吊註銷者約有 130 萬人，如何讓此部份民眾在參與道安講習與行為矯正後，有再次取得駕照之機會，可為未來辦理道安講習委外的學員來源之一。
4.職業駕駛人的年度專案再訓練，將是未來可考量道安講習委外的學員來源之一，研究團隊應提出相關法規修訂與配套措施建議。
5.目前美國有完善的駕訓班考評機制，可為文獻資料蒐集重點之一。
6.有關未來道安講習之師資來源、資格與評鑑辦法等，應為本計畫之工作重點之一。
7.未來本計畫訂定道安講習委外作業辦法時，應針對民間業者之資格門檻、服務區域範圍、總量管制、教學設施、設備及費率等，訂定出相關管理規範。同時可考量以考試方式，由監理單位負責評估參與學員之學習成效等。
8.有關道安講習之學習成效評量，並非交通部現階段所要求之工作重點，但若本計畫可發展相關評量方法，亦可供後續研究參考。
9.目前衛生署與勞委會合作辦理有關”衛生餐飲人員安全衛生講習”，因規定要求民眾須參與該講習後方具參加丙等廚師考試資格，故該業務辦理相當成功，參與民眾亦多，可做為本計畫之參考案例。
10.今年度交通部將辦理有關長隧道之道安講習，現正由公路總局擬訂計畫中，亦可為本計畫之參考案例。
11.交通部已研擬「公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點」(93.07.28 修訂)，可為本計畫參考資料。
12.本計畫若需要瞭解道安講習發展現況，可至公路總局台北區監理所訪問承辦人黃明聲先生及江澍人主任；另亦可至基隆監理站訪問副站長魏武盛先生，以釐清道安講習的相關法規。

二. 本計畫工作人員至公路總局台北區監理所拜訪江澍人主任及承辦人徐小姐，瞭解目前國內道路安全講習辦理現況。

時間：九十五年五月三日(星期三)下午二時三十分
地點：公路總局台北區監理所
出席人員：江澍人主任、承辦人徐小姐、余坤東老師、吳繼虹老師、廖惠美
訪談紀要：

1. 目前國內道安講習辦理，除一般違規駕駛之道安講習外，並辦理大型車職業駕駛人之年度調訓專案講習，主要係依據道路交通安全講習辦法第6條規定辦理。因今年度「道路交通管理處罰條例」大幅修正，加以今年上半年八卦山長隧道開放大客車通行，未來亦將陸續開放大貨車通行，因此辦理職業駕駛人之道安講習。有關於「長隧道行車安全」之專案講習，去年長隧道未開放大客車通行前，公路總局已推動辦理大客車駕駛人之年度調訓講習；今年則在長隧道開放大貨車及砂石車通行前，接續辦理砂石車及大貨車駕駛人之年度調訓講習。
2. 以台北區監理所為例，每年之新進人員多數至被派至北部汽車技術訓練中心(以下簡稱汽訓中心)參加道安講習講師訓練，但僅有部分人員於結業後擔任講師。由於此項工作非專職，員工須辦理個人一般業務及兼任道安講師，加以經費不足，相關資料蒐集及上課教材須由講師自行編撰，部分講習科目因而專業性不足，工作量負荷甚大，因此持續擔任講師之員工有限。
3. 目前公路總局每年皆會辦理一次道安講師培訓班，分為三階段供員工參加，雖有員額限制，但因所內人力有限，不易派員參加，致使講師培訓更形不易。若可將道安講習委外辦理，相信應可同時解決人力受限及專業知識不足的問題。道安講習委外辦理之機構，建議可考量先委由公家單位辦理，例如汽訓中心，因為該組織已有場地設施、師資與課程教材等。其次，可考量委由公私立大專院校辦理，例如已設有交通運輸科系或師範教育體系之大專學校，相信其可提供具專業知識之師資。最後，若有龐大道安講習需求，再考慮開放給民間機構辦理。
4. 由於民間駕訓班對駕駛人之養成訓練，向來較不注重安全知識的傳遞，而較注重駕駛技能的培訓，道路交通安全課程常流於形式甚規避授課，未來若由民間駕訓班辦理道安講習，則其成效恐頗為有限。
5. 依據台北區監理所之經驗，每年至本所參加道安講習人數頗為固定、約在9000人左右。本所針對一般違規駕駛人，每週開3班、每班50人之道安講習課程，未滿18歲違規青少年及其監護人，則為每週1班、每班約40人，合計每月參加道安講習人數約為760人。
6. 有關職業駕駛人之道安講習，目前國內係採年度調訓專案方式辦理，主要因應道路交通法規之重大修訂或交通安全之重要措施，建議可仿效日本作法，規定職業駕駛人換照時，須參加道安講習，以充實駕駛人交通

安全知識。我國職業駕駛人駕照目前為每 3 年須重新審驗照一次，實可仿效日本做法，於審驗換發新照時，要求駕駛人配合參與講習，如此駕駛人之參與意願較高。

7.目前道安講習課程係由交通部訂定，已行之多年，建議未來可因應實際需要，加以調整修訂。例如「汽車保養」課程，現今多數民眾皆將車輛送至汽車保養廠維修保養，對此課程參與興趣不高，加上道安講師多半非汽車檢修專業背景，較難提供參與講習學員實質助益。

8.在道安講師資格認定上，目前並無相關規定，多由各監理單位派員參與公路總局所辦理之講師培訓班養成。於本所中，外聘講師有大學教授及多位具備經驗之少年觀護人，學員對外聘講師授課內容反應良好，雖本所有提供固定教材，但仍由講師自由發揮上課內容。

9.過去曾以課後考試方式檢驗學員學習成果，但因講師及學員的壓力皆甚大，且無規定學員未通過考試是否視同參加講習無效，因此並未再繼續實施。

10.在道安講習辦理之考核評比上，目前公路總局係採定期考評方式辦理，但未來若委外辦理道安講習時，建議可採不定期考核、抽檢及以問卷考核學員學習成效等方式，較可瞭解受委託機構實際辦理情形及學員學習成效。

11.在辦理職業駕駛人專案調訓時，須正式行文給所有登記有案之運輸公司及客運遊覽業公司等，提前讓各公司準備，並請各公司提交受訓人員名冊，再安排受訓人員分批參加講習。

12.雖然國外有 e 化道安講習方式，但為確認學員是否實際參與課程，除網路上之互動學習外，也有以考試檢驗方式，以掌握學員是否確實學習。目前國內職業駕駛人上網人數有限，較不適合採用 e 化道安講習。

三. 本計畫工作人員至台北市政府停車管理處拜訪第三科楊欽文正工程司、黃勝業先生及第四科張台金先生，瞭解目前台北市公有停車場委託民間經營管理，以及違規車輛委託民間業者拖吊之辦理現況。

時間：九十五年五月十五日(星期一)下午二時

地點：台北市政府停車管理處

出席人員：楊欽文正工程司、黃勝業先生、張台金先生、海洋大學吳繼虹老師、廖惠美

訪談紀要：

(一)違規車輛拖吊業

1.拖吊業委外契約係 2 年一期，係以「政府採購法」之勞務採購辦理，準用最有利標選擇廠商。

2.台北市違規車輛拖吊業一年有三期評鑑，每期約 3 個月，所以一年內約 10 個月實施評鑑工作，另 2 個月為評鑑準備作業期。

3.目前台北市劃分為 9 個拖吊作業區，原先期望依行政區劃分為 12 個作業區，但因部份台北山區車輛數較少及拖吊廠商有限，拖吊作業之營業區域僅能劃為 9 區。其主要考量因素包含：配合交通大隊警力分佈情形、考慮地形因素、及利用違規車輛歷史資料等，以判定拖吊需求量並據以劃分作業區域。

4.基本上，拖吊業者組織與資本額都很大，一般業者擁有拖吊車在 9~15 輛間，每輛成本 1 百萬，加上車輛保管場地租金，每家廠商資本約在 3 千萬元以上，門檻甚高，加以車輛保管場地需求大、承租不易，因此新業者不易加入。

5.違規罰款繳交公庫，但車輛拖吊費一次 1 千元，其中 600 元歸業者、400 元繳台北市政府。台北市政府採用獎勵措施，鼓勵業者加裝拖吊滑輪，避免損及民眾愛車，每次拖吊業者加掛滑輪加發獎勵金 200 元。

6.每年評鑑期末報告，會邀請業者一起與會表達意見，結果會公佈上網，排名末二家廠商若有繼續參加下次徵選議約，將無優先挑選作業區之資格，而喪失較有利基之作業區域。

7.自 89 年起台北市政府開始公開徵選委託評鑑工作，目前係由交通大學任維廉老師主持。評鑑流程：由交通大學工作團隊先抽驗調查並將資料報告停管處四科，再由停管處協同交通大隊派員複查。

8.目前的評鑑結果業者多可接受，評鑑結果的審查會議除邀請業者參加外，還包括專家學者(3 名)、交通大隊裁決所、交通局及停管處等。

(二)公有停車場委外經營管理

1.台北市目前僅公有路外停車場辦理委外經營，全台北劃分為 8 個營運分區，下設輔導員(區長)，由其管理考核委外停車場營運狀況。

2.基本上公有停車場之考核係由停管處自辦，其考核流程：營運分區輔導員抽檢調查各停車場，若有不良情形開立警告單並限期改善，同時將結果傳送至停管處，10 天後再由停管處進行複驗；若仍未改善則開立第二次警告罰單並限期改善，若仍未改善者，依照契約規定處以違約金(最高不超過契約總金額 20%)。若有違規情事，亦依照契約第 22 及 23 條辦理。違規情節重大者，將依約辦理解約處份，並停止參加市府投標權利一年。但是此項違規紀錄並不累計，停權期滿後廠商可再繼續參加台北市政府的投標徵選。

3.由於公有停車場委外經營管理係採「價格標」，廠商須繳交權利金，許可年限以 3 年一期。至 94 年 12 月底止，台北市共計有 63 個公有停車場委外經營管理。

4.目前停車場委外管理的考核制度中，並無相關獎勵措施，僅廠商經營管理良好、無任何違規紀錄，視為優良廠商，可續約一年繼續經營所委託的公有停車場。

5.於招標時或已完成招標作業，停管處並不公開底價，因為有許多停車場

為剛興建完成即委外營運，因此較難評估其未來營運狀況與可能收益情形，因此亦無法提供底價，而由廠商自行評估並提出報價參與競標。

6.在委外契約中明訂停車收費上限標準，廠商收費不可高於上限，但可自行採優惠費率以提高停車率。

7.停車場不負保管責任，此於民法中亦有相關規定，若有車輛遺失或損毀的糾紛，業者通常自行處理，但若有民眾投書抱怨，停管處亦會專案處理。

四. 本計畫工作人員至交通大學拜訪張新立教授，請教張教授對本計畫初步研究成果之意見，據以加強改善本研究內容・

時間：九十五年九月二十一日(星期四)上午十時

地點：交通大學運輸科技與管理學系

出席人員：交通大學運輸科技與管理學系張新立教授、海洋大學吳繼虹老師、廖惠美

訪談紀要：

1.道安講習應是有效的、具有行為矯正的教育訓練，而不應僅是政府想做但無資源才委外辦理的事務性工作。

2.目前國內小學課程中的交通安全教育不足，主要係因師範教育體系中並無交通運輸專業，加以學校並不特別重視，因而無法提昇國人的交通安全知識。

3.政府應成立非營利事業的法人或基金會，專責推動交通安全教育，包含學校交通安全教育與道安講習，並進行教育訓練的監督與品質控管，以及相關資料的蒐集與整理。

4.基金會的經費來源，可考量由強制責任險部份回饋、罰鍰一定比例提撥、及民間捐贈等方式取得。

5.在相關法規訂定道安講習的課程內容時，應保留一些彈性以供更新與修正。考量成立課程設計委員會，專責講習課程內容編制並定期檢討，例如每 2 年檢討更新一次。

6.贊同使用全國統一教材，但應由講師補充與豐富內容，以吸引參訓學員，確實傳遞交通知識。

7.以個人對駕訓班現況的瞭解，多數駕訓班的資格與能力尚不足以辦理道安講習業務，尤其講師的專業背景與學歷皆明顯不足。

8.道安講師應予以分類以及分級，例如入門、進階一、二、三級等，資歷較淺的講師應以入門課程為主，資歷較深的講師則可從事特別課程的講授。

9.應依不同講習對象提供不同的講習課程，並應有課後追蹤機制，再違規者應有加重罰則的處分與特別講習，因此課程亦應分為基本課程與進階課程。

10.道安講習委外辦理後的管理監督相當重要，僅由政府督導考核是不足的，可考量培養專責人員從事管理監督，建立讓專業人員進入本項領域，例如以考照方式或開放讓交通工程技師進行評鑑。亦可考量找第三者進行考核評鑑工作，確保公正、公平與公開，有效進行委外業務的督導考核。

11.為確保道安講師的資格與能力，包含相關知識與授課技巧等，應先進行人員培訓，例如 20 小時，讓每位講師對每項課程內容：駕駛行為、法規、心理、醫藥、交通工程等，都有全盤的基本認知，可透過運輸相關學術團體辦理講師培訓課程，例如運輸學會等。

12.參訓學員的課後測驗相當重要，試題應有鑑別度，避免考試流於型式。

五. 本計畫工作人員至台北大學拜訪周愫嫻所長，請教周所長對本計畫初步研究成果之意見，據以加強改善本研究內容・

時間：九十五年九月二十五日(星期一)上午十一時

地點：台北大學犯罪學研究所

出席人員：台北大學犯罪學研究所周愫嫻所長、海洋大學吳繼虹老師、廖惠美

訪談紀要：

1.一般違規駕駛人與高違規紀錄者的道安講習課程應不同，因為高違規紀錄者可能一年參加講習超過二次以上，若參加相同講習、使用教材，參訓學員對講習課程易失去興趣，應考量提供其不同的課程，尤其心理態度的相關課程，以期達到行為矯正的功效。

2.酒後駕車的道安講習課程亦應不同於一般違規駕駛人，尤其醫藥知識與心理態度的課程特別重要。建議可針對高危險群駕駛人設計特殊的課程，以達到道安講習的功效。

3.可考量先從自願參加講習的駕駛人開始試辦 e 化講習課程，本類型駕駛人有較強的學習動機與意願，若能節省交通往返與課程時間，相信應可提高民眾的參加意願。

4.道安講習若要委外辦理，應有足夠的利基才能吸引業者辦理。

5.委外辦理後，公平的評鑑制度相當重要，也可實施學員的課後滿意度調查，以瞭解業者的辦理情形，例如以隨機電話抽檢方式向學員詢問上課情形與意見，做為評鑑指標之一。

6.道安講習委外辦理前，建議公路主管機關先完成全國統一教材編制與講習課程計畫，再據以辦理委外作業，以提昇道安講習的品質。

7.應讓違規駕駛人瞭解自費參加道安講習是處罰之一環，但上課內容與情形亦非常重要，不要讓民眾覺得僅是繳費就可獲得及格證明與銷案。

附錄 2 專家學者座談會會議紀錄

一. 第一次專家學者座談會會議紀錄

時間：95 年 07 月 04 日上午十時～十二時十分
地點：交通部運輸研究所十樓會議室
主持人：顏進儒　教授
記錄：呂佩玲
出列席名單：

中央警察大學交通學系	蔡中志 教授
中央警察大學交通學系	曾平毅 教授
淡江大學運輸管理系	羅孝賢 副教授
交通部交通安全委員會	王小芸 視察
交通部運輸研究所運輸安全組	田養民 研究員
公路總局監理組交通安全科	張亦巡 科長
公路總局台北區監理所	江澍人 主任
台北市監理處	陳俊宏 先生
台北市停車管理處	陳銘祥 副總工程師

海洋大學：陳昌顯老師、吳繼虹老師、張玉君老師、廖惠美、陳翔然、呂佩玲、李心怡、黃建文、魏彥婷

座談會會議紀錄:

一、交通部交通安全委員會 王小芸 視察

1.國外資料蒐集部分，請增列德國、法國和澳洲等三國資料。

2.本次研究案建議在「經費」由學員「自付」的情況下進行研究，以及相關法規及配套措施之研擬。以本日會議資料所提美國、英國及日本之現行做法，亦可參考。希望研究單位能破除窠臼，而非在現行處罰條例架構下去研究，否則永遠只能原地踏步，道安講習將淪為行政機關與違規駕駛人對立的情境，原本希望有積極再教育的功能，則因違規人以消極的態度接受講習，而未能達到設計道安講習的要求。

個人的想法，希望研究結果能先進於立法之速度，當民意代表再次提出講習委外辦理要求時，主管部門能立即提出整體改進的做法及修法構想，而非只是被動隨著利益團體的構想執行。

3.要讓參加講習者願意自掏腰包自費上課，必須要有充分的誘因，這是配套措施的目標和重點，若研究計畫仍然以政府偏列預算、或自違規罰款提撥一定比例的想法為主，應不可行。因為只要涉及預算編列，所有的施政皆易在審查預算過程中失去原有立意，在本研究

案中，個人較堅持以學員自費方式進行相關研究。

4.在海大所提「講習委外辦理模式雛型」的模式流程，本人建議順序調整，應先以「經費來源」為首，次而再進入「講習對象」及「業者資源提供」等層次，如此可提高研究計畫結果之可交付執行性。

5.另外處罰條例第 67 條第 1 項及第 4 項終身不得考領駕照，已在 95 年 7 月起訂有回復考領駕照之管理要點，本項要點已採當事人自費參加公部門定期辦理之再教育課程，請研究單位不要再將本類人員列入研究範疇。

6.在本日討論議題方面:可受委託辦理對象，應排除自然人，而以公、私法人為對象。且年齡底限設定為 18 歲並不可行，講習資格和經營者資格在設計上似有所不妥。

7.在法條引用上部分有瑕疵，本人另於會後與海大溝通。

二、交通部運輸研究所運輸安全組 田養民 研究員

1.目前經濟部已針對全國相關規費的制定和收取有訂定「規費法」，因此希望研究單位在目前和爾後設計的「道安講習收費架構」上，能以「規費法」上相關規定來做為制定收費標準的依據，除非規費法上無規定，否則全國相關政府機關在規費上都須遵守該法規定。

2.在受委託辦理機構方面，如同王視察所說，應當排除自然人，以公、私法人為對象會較好。

三、公路總局監理組交通安全科 張亦巡 科長

1.職業駕駛人年度調訓除了考慮到肇事率外，經費充足與否也是辦理的考慮因素之一。

2.委外機構可以考慮先公立機關試行，再擴大到私人機。

四、公路總局台北區監理所 江澍人 主任

1.參加講習者自行付費需要有足夠的誘因，可參考美、英、日等國相關做法擬定誘因，如抵銷部份違規點數或縮短駕照吊扣期等等。

2.在專案講習部份，目前監理單位的資源尚可應付，故可以考慮以監理處做為第一次試辦的單位。

3.目前法令對於講習師資未有相關規範，故研究單位可以參考駕訓班的師資規定。有鑑於過去的經驗，監理處對職業大貨車講師有不成文的規定，要求該講師需擁有大貨車駕駛執照，以確定該講師對大貨車有相當的瞭解程度。

4.另外，在講師資格限制方面，要求講師不得有任何違規紀錄，此點要求過於嚴苛較不可行。可修改成限制不得有需要接受講習的違規紀錄。

5.委外後，教學內容和師資考核要嚴謹。

五、台北市監理處　陳俊宏 先生

1.以實務面角度來看，本處對於「道路安全講習」業務可委託有能力

的民間機構辦理，抱持著樂觀其成的支持態度。

2.道安講習經費部分，較贊成「使用者付費」方案。因此種方法較能對違規者產生警惕效果。目前對於終身不得考照者重新取照講習部份，是採使用者付費的方式，可做為未來道安講習經費收取的參考範本。

3.目前對於道安講習成效尚未有任何評分考核機制，因此未來對參加講習者施與測驗，考核該講習的成效是很重要的。可參考終身不得考照者重新取照的講習作法，要求接受講習者在講習後測驗分數須達 85 分才可過關。

4.研究單位提出的 21 種模組數過多，對於未來分析將會造成困難。因此建議以大家共識的幾點要素進行分類即可，以簡化模組數。

5.講習對象可增加「未經專業訓練而考領駕照的駕駛人」，如現在的機車駕駛人。

6.目前對於未依規定參加道安講習的駕駛人，仍允許駕駛執照資料上的異動。此點與研究單位的補充資料有所出入。

7.駕駛人換照講習部分，需考慮將對象設定為某些特定對象，如高齡駕駛人或違規紀錄嚴重者，勿將對象設定為所有駕駛人，以免造成擾民。

六、台北市停車管理處 陳銘祥 副總工程師

1.模式的種類可消除公權力執行要素。

2.目前講習對駕駛人而言較偏向懲罰措施，故未來若要求駕駛人在換照時就需要接受講習課程，將會增加措施實施的阻力。

七、中央警察大學交通學系 蔡中志 教授

1.建議研究單位可參考我國政府委外辦理業務案例，提出相關案例以作為擬定策略的參考依據。

2.國外文獻部份需增列出原始的法規出處，以作為未來修正法規的依據。

3.因行政業務已包含公權力的執行，故在道安講習對象中可刪除公權力的執行，只保留行政業務。

4.經費來源種類可簡化成政府預算和民眾自付兩種。另外委外模式也過於複雜，須再進行簡化的工作。

5.在配套措施上，應刪除「增訂道路交通安全講習委外辦理」，改成從「道路交通安全講習辦法」修訂上著手。

6.教材制定方面可簡化成全國統一制定，此種方法也較有效率。

7.講師資格限制年齡底限 18 歲過低，需提高成 20 歲，且要求講師不能有任何違規紀錄不太可行。

8.國外講習經費來源皆由學員自付，此點須註明法規出處，以增加說服力，便於未來可修改「道路交通安全講習辦法」和「道路交通處

罰條例」。

9.換照時是否須接受講習可從法令修改上著手。

10.「國內外督導單位比較」需統一層級(中央或地方)。

11.誘因可考慮與保險相連結。

12.可透過修法將罰單與勸導單作結合，讓輕微違規者選擇罰金較高的罰單或自費參加講習。

八、中央警察大學交通學系 曾平毅 教授

1.目前講習的業務量還不足以使民間機構有動力去接受委外辦理。因此需要增加民眾參加講習的誘因，以及將委外的範圍擴大。

2.政府需每年針對不同需求的講習課程內容、大綱、師資及教育方式，制定計劃。

3.講習後成果審核很重要。

4.委外模型過於複雜須再簡化。

5.駕駛人駕照更新部份將駕駛人區分成優良駕駛人和一般駕駛，此區分法不太可行。

6.委外業務須考慮到勞務採購和競標的問題。

7.委外對民眾的好處之一就是民眾接受講習的時間較有彈性，此點可成為一種誘因。

8.可增加講習的種類與範圍，以增加委外的可行性。

九、淡江大學運輸管理系 羅孝賢 副教授

1.在一般民眾的認知裡，講習屬於處罰的一種，且相對於金錢，民眾比較在意的是講習所需花費時間。

2.目前講習無制約力，學員上課態度普遍不良，故需要制定一套評估機制。

3.需探討委外的目的、優點以即可解決目前的哪些問題，切勿為委外而委外。

4.委外模式在對象部份可簡化成行政業務即可。

5.將講習的委外業務委託給一個新的機構，將會造成對方成本上的困難，建議委外對象可為現有的機構，如駕訓班等。

6.師資、教材需有審核機制，以免講師傳送錯誤資訊給學員。

7.經費來源較認同自行付費方案，但需要建立誘因，此須藉由法令來規範，但切勿造成擾民。

8.可針對現在的機車駕駛人制定另外的講習制度，以提升機車駕駛的安全知識和技能。

散會：十二點十分

二. 第二次專家學者座談會會議紀錄

時間：95 年 09 月 29 日下午二時～下午五時三十分
地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室
主持人：顏進儒 教授
記錄：楊玄
出列席名單：

交通部交通安全委員會	王小芸 視察
中央警察大學交通學系	曾平毅 教授
台北大學犯罪學研究所	周愫嫻 所長
台北市停車管理處	陳銘祥 副總工程師
公路總局台北區監理所	江澍人 主任
內政部警政署	劉振安 專員
交通部路政司機務科	李昭賢 科長
交通部路政司監理科	林福山 技正
公路總局監理組交通安全科	張亦巡 科長
台北市交通局	鄭維邦 先生
台北市監理處	陳俊宏 先生
中華民國產物保險公會	陳怡仁 先生

海洋大學：陳昌顯老師、吳繼虹老師、張玉君老師、廖惠美、楊玄、李心怡、郭定謀、黃建文、魏彥婷

座談會會議紀錄：

一、交通部交通安全委員會 王小芸 視察

1.本委託案之研究範圍似乎太廣，建議再行檢視原招標文件所訂之工作項目。
2.在道安講習委外辦理之委託範圍方面，請研究團隊明確指出係屬於公權力或是行政業務的委託，其結果將影響相關法規之修、制訂。
3.有關參訓學員付費方面，應說明其相關要件與規定，以供相關單位據以推動使用者付費。若須修訂法規，能否僅於道路交通法規上擬訂。
4.未來道安講習委外辦理之講習對象過多，建議可再加以精簡，例如「未經駕訓班訓練之新領照駕駛人」以及「駕駛人有條件換照」建議可先剔除，以減少未來修法的困難度。若基於公平性的立場，可考量增列駕駛人因違規或吊註銷駕照重新考領駕照前的講習，以及駕駛人因無照駕駛，需親領或重領駕照前的講習，這兩個講習對象因報考或重領照的時機是掌握在當事人的手上，若以自費方式處理，將來推動時大眾較容易接受。

5.分階段實施計畫建議繪製要徑管制圖，其中的配套措施皆有關連性，可做為解釋是否繼續下個階段作業之工具。

6.建議所提出的研擬內容要有相對應的法條支持，並明確描述其重點精神，可做為下年度後續研究的參考。

二、中央警察大學交通學系 曾平毅 教授

1.呼應王視察的意見，有些研究工作無法在今年完成，可提列為後續研究建議。

2.委外業務係為公權力委託或行政業務委託的做法與方式不同，例如職業駕駛人年度調訓在實務執行上之做法即不同，可再考量研議。

3.折抵保險費用在現階段相當不易實施，建議重新考量。

4.要求道安講習參訓學員付費，建議考量講習時數、課程內容與可抵減的違規記點或縮短駕照吊扣或吊、註銷期限等因素，明確界定其對價關係。

5.研究團隊針對講師資格所做之規劃設計，建議可再嚴格。

6.若講習是自費參加，應建立一評估機制，確定講習的效用，避免參加者採行敷衍的態度。

7.贊同講習課程應為全國統一編撰。

8.講習的收費標準較為複雜，因各地的定位與成本不同，加以目前可異地講習，因此較不易訂定之。

9.建議研究團隊先檢視合約需完成的工作項目，將其他事項列為建議，供運研所或交通部後續推展工作之用。

三、台北大學犯罪學研究所 周愫嫻 所長

1.本研究案蒐集許多各國文獻且相當齊全，可參考到其他國家的作法。

2.本研究案針對道安講習的諸多細節進行重新規劃，若據以實施，交通部需就道安講習辦理制度進行較多的變革，屬於一種長期的規劃。建議可先釐清目前執行的問題，係屬經費、成效或是師資等層面，再行研擬與修訂現行制度，縮小問題的範圍，即可不必全盤修正。

3.有關道安講習對象方面，除現有的講習對象之外亦增加其他對象，其考量因素為何，建議可再補充說明。

4.有關道安講習委外辦理係屬公權力或行政業務的辦理，在後續規範與課程內容應有不同，建議進行區分。

5.自願參加講習駕駛人是指曾經違規過且已參加過講習的駕駛人，或是任何駕駛人皆可參加，是否有其誘因，建議可再明確定義。

6.在課程設計方面，目前所列的科目包含現有與新增科目，建議加強說明其新增的原由，以及課程時數分配及講習對象與課程間對照關係等考量因素。

7.有關師資認證部分，建議可依科別進行認證。

四、台北市停車管理處 陳銘祥 副總工程師

1.目前的道路交通安全講習辦法源於道路交通管理處罰條例的規定，講習辦法第 5 條規定係屬交通違規處罰，第 6 條規定則屬教育宣導功能。若以小罪小罰的人權與人性面觀之，則透過教育的方式讓民眾來抵繳罰鍰，民眾較容易接受道路安全講習。另外，累犯除其他處分外，亦應接受教育罰─道安講習。

2.有關道安講習的費用，若為違規處罰的一部份，建議應由參訓學員自費。而在職業駕駛人部份，因屬教育宣導，建議由政府編列預算。

3.有關講習教材方面，建議列為後續研究，並建議加入大型重型機車與行人交通安全教育的教材設計。

五、公路總局台北區監理所 江澍人 主任

1.依國有財產法第 40 條規定非公用財產方得借用，道安講習教室為公務用財產，依規定不得借用。委外辦理模式中談及可將現有講習場地以較低租金提供受委託單位使用，依規定應以政府採購法辦理公開招標。

2.有關民眾誘因部份，建議可考量民眾於完成講習課程後減少學習駕照限制考照時間。目前參加駕訓班的學員 5 週可考照，自行取得學習執照的民眾需 3 個月始能考照，可考量參加 18 小時學科講習課程後，比照參加駕訓班學員 5 週可考照。此點可行性高，紐西蘭有類似設計。

3.我國強制責任險影響保費的因素不包含違規或肇事，將連帶使講習降低保費推動困難。目前強制責任險保費低，除非折扣大於參加講習費用甚多才有誘因。以加拿大職業駕駛所屬客貨運公司為例，駕駛人接受講習可降低車輛碰撞費用與保險費。

4.民國 94 年道路交通事故中死亡人數中，65 歲以上為每 10 萬人口死亡 28.58 人，可見對高齡者換照時施以講習有其必要性，但如僅限 65 歲換照要講習，而無相關配套措施恐效果不佳，例如 64 歲換照可不用講習，但下一次換照則已屆 70 歲。建議參考紐西蘭規定，駕駛人滿 75 歲申請換照應通過健康檢查，以取得 5 年有效期駕照，而 80 歲以上需每 2 年執行一次健康檢查和測驗，通過後發限期 2 年的駕照。

5.有關自願參加講習以縮短吊扣期限，建議參考舊的處罰條例第 65 條規定：駕照吊扣 1 個月可抵 1000 元罰鍰。若依成本估算，講習 3 小時需繳費 1000 元，則參加講習民眾可縮短吊扣期限 1 個月，並以一次為限，或講習後如再違規不得以講習抵減。

6.受委託機構由公路主管機關核發資格證書，獲得證書再申請執業執照，過程較為繁瑣，可參考汽車代檢廠設立之申請規範。

7.設計課程中刪除車輛保養其主要理由為何，與現行課程有差異，其

設計的目的與動機為何，建議補充說明。

六、內政部警政署 劉振安 專員

1.贊同周所長的說法，須先分析目前道安講習的狀況。同時須先釐清現行的道路安全講習情形，確認本研究主要處理重點。

2.依道路交通安全講習辦法第 5 條規定道安講習係屬處罰性質，第條 6 規定則屬教育宣導。建議應明訂學員參加講習後，應有相關規定評定學員參訓成績及格與否。

3.目前在 2000 元罰緩以下的輕微違規可以勸導代替處罰，建議可不用列入講習對象中。

4.建議先界定師資與課程的範圍，以進行有系統且可行的設計，提供未來實施。而民眾誘因方面，是否將範圍擴大至抵減保費與違規記點等，則建議不須納入現階段作業，避免增加過多業務量。

5.有關道安講習委外案是屬於公權力或是行政業務的委外辦理，個人看法應屬公權力委外辦理，以處罰條例第 37 條規定的計程車職前講習辦理為例，警政署係將其界定為公權力委外辦理。

七、交通部路政司機務科 李昭賢 科長

1.約有 88%的交通事故與人為因素有關，實須提高用路人的守法性，如何擴大道路交通安全的做法值得探討。

2.師資係為關係道安講習成效的重點之一，個人贊同研究團隊所規劃的講師專業考試制度。

3.相關職業運輸公會是否納入未來道安講習受委託單位之一，個人持保留態度。由於缺乏對一般駕駛人的講習教育經驗，相關職業運輸公會並不適合納入受委託單位中；若要納入其中，則建議應限制其講習對象僅針對職業駕駛人。

4.受委託單位若為民營駕訓班，需要有一基本的管制，例如空間利用、講習對象與相關資格管制，以便主管機關據以核定。

5.透過道安講習可抵減保費的做法，由於涉及相關保險法規的修訂，建議可與相關單位再進行商討。

6.參加講習縮短駕照吊扣的時數的標準須符合比例原則，目前研究團隊所設計的規定較為寬鬆，建議再行調整。

7.在經費來源方面，部份道安講習對象係屬依法強制參加者，可能已繳交較多的罰緩，若再要求其另外繳交講習費用，不僅立法不易也較難推動。

8.有關講習時數方面，高違規紀錄只講習 3 小時較為不足，建議再考量調整。

八、交通部路政司監理科 林福山 技正

1.道安講習委外辦理須等到相關法規修訂後才能據以實行，非短期內所能完成的。

2.本研究案若係著重業務委外辦理的可行性研究較為單純，但若涉及現行國內的駕照審驗管理與裁罰制度則較為複雜，建議研究團隊再檢視招標文件的內容，確認工作重點。

3.有關道安講習委外辦理應為行政業務的委外，相關取締與裁決仍由主管單位辦理。且考量道安講習的行政業務的委外範圍，相關法規修訂係以現行的講習辦法為主，應可不涉及處罰條例修訂。

4.建議說明新增講習對象之目的、原由與成效，尤其補充說明必要性與需要性，並說明現行制度之問題，提出道安講習委外辦理之重要性與必要性，列為長期推動方案。

5.以道安講習替代相關處罰係涉及各國的交通違規裁罰制度，以正面態度觀之，透過教育訓練取代處罰應可提升駕駛人的道德行為；反之，是否有其缺點亦應考慮周詳，應說明其重要性與必要性以取得社會認同。

6.建議本研究案以較可行的短期方案內容為主，再規劃中長期推動的內容。

九、公路總局監理組交通安全科 張亦巡 科長

1.有關講習場地可否免費或低租金提供予受委託單位使用，如江澍人主任所提，恐無法免費借用，或須以政府採購法辦理招標。

2.目前在道安講習經費方面，若未來委外辦理時，要求政府採行補貼政策，在政府財政困難的情形下較不易實施。

3.由於各國國情不同，在本國擬實施自願參加講習的作業，參與人數應屬有限。

4.若有涉及相關保險法規的修訂事宜，係屬金管會管轄範圍，建議邀請其參加會議。

5.各級職業運輸公會對其專業相關事宜較為熟稔，若擬將其列為受委託單位之一，建議將其辦理範圍限制於其專業部份。另外，建議先保留將駕訓班列入受委託單位之一。

6.若要實施道安講習委外辦理，建議先從大專院校開始實施，等到一定成效後再擴大到其他單位實施。

7.贊成講師認證制度以及再教育機制。

8.建議訂定委外的定期考核規範。

9.有關縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，由於駕駛人多半係因重大違規事件而被吊扣或吊、註銷駕照，若因參加 3 小時講習而可抵減較多時間，恐有社會輿論反彈。

10.高齡人的換照規定，除講習課程外，亦應考慮其體能狀況，應有體能檢查規定。

11.職業駕駛人配合駕照審驗制度應參加道安講習，恐引起駕駛人反彈，推行不易。

12.道安講習的委外辦理之配套措施，應詳訂之。

十、台北市交通局 鄭維邦 先生

1.在成本分析方面，是否能就各區講習總人數作一統計，因涉及後續委外承辦單位業務推動與辦理。例如偏遠地區可能無足夠的師資，人口少業務量亦少，不易委外須由政府自行辦理；或民眾可否自行選擇講習地點等，建議可加以釐清此類問題。

2.在職業駕駛人參加道安講習方面，要求其自費參加講習的意願應不高，推行不易，建議研究團隊可再思考由其自費或由政府編列預算。

十一、台北市監理處 陳俊宏 先生

1.建議先釐清本研究案的目的並界定講習對象，因應不同講習對象應有不同的課程設計與收費，例如違規者與高齡者之課程應有不同，避免所有講習對象的課程皆相同而引起反彈。

2.建議可試算現有道安講習的業務量，若現有業務量已可達成委外辦理，可減少講習對象以降低道安講習委外辦理推行之複雜度與困難度。建議研究團對可考量實際執行面課題，以道安講習可委外辦理為目標。若為道安講習之制度面改善規劃，建議可列為後期推動辦理事項。

十二、中華民國產物保險商業同業公會 陳怡仁 先生

以汽車保險的角度觀之，若能改善駕駛人的駕駛習慣、降低其肇事機率進而減低保險賠款，應可考量給予保費優惠，但現行相關的保費規定並未考量交通違規與參加講習等因素。未來若能實施參加講習抵減保費之措施，建議先從強制汽車責任保險開始落實進行，由於強制汽車責任險係由政府訂定，而其他汽車車體損失險、竊盜險或是第三責任險等則屬商業保險，屬於商業合約課題，因此若能將其範圍限定於強制汽車責任險應可降減少相關法律問題。

散會：十七點三十分

附錄 3 國外道安講習相關法規與資料

○委託講習の実施に関する規則

昭和四十九年四月一日

青森県公安委員会規則第四号

委託講習の実施に関する規則をここに公布する。

委託講習の実施に関する規則

(趣旨)

第一条　この規則は、道路交通法(昭和三十五年法律第百五号。以下「法」という。)第百八条の二第三項の規定に基づき、青森県公安委員会(以下「公安委員会」という。)が委託する法第百八条の二第一項第一号、第三号から第八号の二まで、第十一号から第十三号まで、及び同条第二項に規定する講習(以下「委託講習」という。)の実施に関し必要な事項を定めるものとする。

(昭五八公委規則四・全改、昭六〇公委規則八・平四公委規則一〇・平六公委規則四・平六公委規則一一・平八公委規則六・平一〇公委規則八・平一四公委規則九・一部改正)

(定義)

第二条　この規則において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

一　安全運転管理者等講習　法第百八条の二第一項第一号に規定する講習をいう。

二　処分者講習　法第百八条の二第一項第三号に規定する講習をいう。

三　普通車講習　法第百八条の二第一項第四号に規定する講習をいう。

四　大型二輪車講習　法第百八条の二第一項第五号に規定する講習をいう。

五　普通二輪車講習　法第百八条の二第一項第六号に規定する講習をいう。

六　応急救護処置講習(一)　普通免許、大型二輪免許又は普通二輪免許を受けようとする者に対する法第百八条の二第一項第七号に規定する講習をいう。

七　応急救護処置講習(二)　大型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者に対する法第百八条の二第一項第七号に規定する講習をいう。

八　原付講習　法第百八条の二第一項第八号に規定する講習をいう。

九　旅客車講習　法第百八条の二第一項第八号の二に規定する講習をいう。
十　更新時講習又は特定失効者に対する講習(以下「特定失効者講習」という。)　法第百八条の二第一項第十一号に規定する講習をいう。
十一　高齢者講習又は法第八十九条の規定により免許申請書を提出した日における年齢が七十五歳以上の特定失効者講習　法第百八条の二第一項第十二号に規定する講習をいう。
十二　違反者講習　法第百八条の二第一項第十三号に規定する講習をいう。
十三　自動車等運転者特定任意講習　道路交通法施行令(昭和三十五年政令第二百七十号。以下「施行令」という。)第三十七条の六第二号に規定する講習をいう。
十四　特定任意高齢者講習　施行令第三十七条の六の二第一号に規定する講習をいう。
十五　特定任意高齢者講習(簡易)　運転免許に係る講習に関する規則(平成六年国家公安委員会規則第四号。以下「講習規則」という。)第二条第一項第一号の表の一の項の基準に適合する特定任意高齢者講習をいう。
十六　特定任意高齢者講習(通常)　講習規則第二条第一項第一号の表の二の項の基準に適合する特定任意高齢者講習をいう。
十七　チャレンジ講習　更新期間が満了する日における年齢が七十歳以上の者又は法第八十九条第一項の規定により免許申請書を提出した日における年齢が七十歳以上の特定失効者に対する、加齢に伴つて生ずる身体の機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼしていると認められるかどうかの確認及びその結果に基づく指導を行う法第百八条の二第二項の規定による講習をいう。
十八　短期講習　免許の保留若しくは効力の停止又は自動車等の運転の禁止(以下「免許の保留等」という。)の期間が四十日未満の者に係る処分者講習をいう。
十九　中期講習　免許の保留等の期間が四十日以上九十日未満の者に係る処分者講習をいう。
二十　長期講習　免許の保留等の期間が九十日以上の者に係る処分者講習をいう。
二十一　大型旅客車講習　大型第二種免許を受けようとする者に対するその受けようとしている免許に係る自動車の運転に関する講習をいう。
二十二　普通旅客車講習　普通第二種免許を受けようとする者に対するその受けようとしている免許に係る自動車の運転に関する講

習をいう。
二十三　優良運転者講習　道路交通法施行規則(昭和三十五年総理府令第六十号。以下「施行規則」という。)第三十八条第十二項第一号の表の一の項に規定する講習をいう。
二十四　一般運転者講習　施行規則第三十八条第十二項第一号の表の二の項に規定する講習をいう。
二十五　違反運転者講習　施行規則第三十八条第十二項第一号の表の三の項に規定する講習をいう。
二十六　初回更新者講習　施行規則第三十八条第十二項第一号の表の四の項に規定する講習をいう。
二十七　受託者　公安委員会から委託されて委託講習を実施する者をいう。
二十八　講習指導員　委託講習に従事する者として受託から選任された者をいう。
二十九　委託講師　第一号の講習に従事する講師として受託者から委嘱された者をいう。
(昭五八公委規則四・昭六〇公委規則八・平四公委規則一〇・平六公委規則四・平六公委規則一一・平八公委規則六・平一〇公委規則八・平一一公委規則七・平一四公委規則九・一部改正)
(受託者の基本的留意事項)
第三条　受託者は、講習の重要性を認識し、講習水準の向上及び講習施設等の整備に努め、特に次の各号に掲げる事項に留意しなければならない。
一　講習指導員に対する研修会を随時開催し、その指導能力の充実向上に努めること。
二　受講者の反応調査等により講習効果等の検討を行い、講習方法及び講習内容等の改善充実に努めること。
三　映写機等の視聴覚教材による講習方法を重視し、これらの教材の整備及び研究開発に努めること。
四　処分者講習及び更新時講習の講習場については、受講者の利便及び講習効果を考え、その整備に努めること。
五　委託講習に関する広報活動を積極的に行い、受講率の向上に努めること。
(昭五八公委規則四・昭六〇公委規則八・一部改正)
(講習指導員等の選任等)
第四条　受託者は、あらかじめ公安委員会の承認を受けて、講習指導員については、人格的に優れ、道路交通に関する法令知識を有し、及び経験、指導能力等において十分な適格性があると認められる者

を選任し、委嘱講師については、大学教授、学識経験者等を委嘱するものとする。
(昭五八公委規則四・全改)
(講習指導員等の解任等)
第五条　受託者は、講習指導員又は委嘱講師(以下「講習指導員等」という。)が運転免許の行政処分を受け、又は講習指導員等として適当でないと認められる事由が生じたときは、あらかじめ公安委員会の承認を受けて、講習指導員についてはその者を解任し、又は必要と認める期間講習に従事することを禁止し、委嘱講師についてはその委嘱を取り消し、又は必要と認める期間講師として講習に従事することを禁止しなければならない。
2　青森県警察本部長(以下「警察本部長」という。)は、講師指導員等が運転免許の行政処分を受け、又は講習指導員等として適当でないと認められる事由を認知したときは、受託者に対し、当該講習指導員等について前項に規定する解任等の措置をとることを勧告するものとする。
(昭五八公委規則四・全改)
(講習場の新設、廃止)
第六条　処分者講習及び更新時講習の講習場を新たに設置し、又は廃止しようとするときは、公安委員会の承認を受けなければならない。ただし、短期間臨時的講習場を変更する場合は、この限りでない。
(昭五八公委規則四・一部改正)
(考査の実施等)
第七条　処分者講習の考査は、厳正公平に行うとともに、考査問題の保管及び取扱いについては誤りのないようにしなければならない。
(委託講習の実施)
第八条　委託講習は、別表の「委託講習の実施に関する基準」により実施するものとする。
(昭五八公委規則四・一部改正)
(提出書類)
第九条　受託者は、受託講習に関する次の表の第一欄に掲げる書類を同表の第二欄に掲げる様式により、同表の第三欄に掲げる期日までに、同表の第四欄に掲げるあて先に提出しなければならない。

第一欄	第二欄	第三欄	第四欄
年度委託講習実施計画書	第四号様式	三月三十一日	公安委員会
年度安全運転管理者等講習実施計画書	別に定める。	三月三十一日	公安委員会
年度委託講習資金計画書	第五号様式	三月三十一日	公安委員会
年度委託講習成果報告書	第六号様式	翌年四月三十日	公安委員会
年度安全運転管理者等講習実施結果報告書	第七号様式	十二月二十日	公安委員会
年度委託料収支計算書	第八号様式	翌年四月三十日	公安委員会
年度講習指導員研修計画書	第九号様式	三月三十一日	公安委員会
年度講習指導員研修結果報告書	第十号様式	翌年四月三十日	公安委員会
年　月処分者講習実施計画書	第十一号様式	一か月前	警察本部長
年　月更新時講習実施計画書	第十二号様式	二か月前	警察本部長
普通車講習終了報告書	第十二号の二様式	その都度	公安委員会
大型二輪車講習終了報告書	第十二号の三様式	その都度	公安委員会
普通二輪車講習終了報告書	第十二号の四様式	その都度	公安委員会
応急救護処置講習(一)終了報告書	第十二号の五様式	その都度	公安委員会
応急救護処置講習(二)終了報告書	第十二号の五の二様式	その都度	公安委員会
原付講習終了報告書	第十二号の六様式	その都度	公安委員会
大型旅客車講習終了報告書	第十二号の七様式	その都度	公安委員会
普通旅客車講習終了報告書	第十二号の七の二様式	その都度	公安委員会
年　月安全運転管理者等講習実施結果報告書	第十三号様式	翌月七日	警察本部長
年　月処分者講習実施結果報告書	第十四号様式	翌月七日	警察本部長

年　月更新時講習実施結果報告書	第十五号様式	翌月七日	警察本部長
安全運転管理者等講習受講申請書送付書	第十六号様式	その都度	交通企画課長
高齢者講習結果報告書	第十六号の二様式	その都度	公安委員会
社会参加活動実施計画表	第十六号の三様式	その都度	公安委員会
違反者講習結果報告書	第十六号の四様式	その都度	公安委員会
自動車等運転者特定任意講習実施結果報告書	第十六号の五様式	その都度	公安委員会
特定任意高齢者講習実施結果報告書	第十六号の六様式	その都度	公安委員会
チャレンジ講習実施結果報告書	第十六号の七様式	その都度	公安委員会

(昭五八公委規則四・昭六〇公委規則八・平四公委規則一〇・平六公委規則四・平六公委規則一一・平八公委規則六・平一〇公委規則八・平一四公委規則九・一部改正)

(公安委員会の承認事項)

第十条　受託者は、委託講習の実施に関する次の表の第一欄に掲げる事項について、同表の第二欄に掲げる様式により、その都度公安委員会に申請し、その承認を受けなければならない。

第一欄	第二欄	
	様式	様式名
第四条の規定による講習指導の選任	第十七号様式	講習指導員承認申請書
第四条の規定による講師の委嘱	第十八号様式	安全運転管理者等講習講師委嘱承認申請書
第五条の規定による講習指導員等の解任等	第十九号様式	講習指導員等の解任等承認申請書
第六条の規定による講習場の新設・廃止	第二十号様式	講習場新設、廃止承認申請書

(昭五八公委規則四・一部改正)

第十一条　削除

(昭六一公委規則二)

(講習資料等の通報・活用)

第十二条　警察本部長は、交通事故統計、道路交通法令の改正に関

する資料その他講習の実施に必要な資料等を受託者に通報するものとする。

2　受託者は、前項の通報に係る資料等を効果的に活用し、講習内容の充実に努めなければならない。

(昭五八公委規則四・一部改正)

附　則

1　この規則は、公布の日から施行する。

2　更新時講習の運営に関する規則(昭和四十七年四月青森県公安委員会規則第四号)は、廃止する。

附　則(昭和五四年公委規則第三号)

この規則は、昭和五十四年四月一日から施行する。

附　則(昭和五五年公委規則第七号)

この規則は、公布の日から施行する。

附　則(昭和五八年公委規則第四号)

この規則は、公布の日から施行する。

附　則(昭和六〇年公委規則第八号)

この規則は、昭和六十一年一月一日から施行する。

附　則(昭和六一年公委規則第二号)抄

(施行期日)

1　この規則は、昭和六十一年四月一日から施行する。

附　則(平成四年公委規則第一〇号)

この規則は、平成四年十一月一日から施行する。

附　則(平成六年公委規則第四号)

この規則は、平成六年五月十日から施行する。

附　則(平成六年公委規則第九号)抄

1　この規則は、平成六年十月一日から施行する。

附　則(平成六年公委規則第一一号)

この規則は、平成六年十一月一日から施行する。

附　則(平成六年公委規則第一五号)

1　この規則は、平成七年一月一日から施行する。

2　この規則による改正前の青森県道路交通規則、運転適性検査業務取扱規則及び委託講習の実施に関する規則に規定する様式による書面については、当分の間、それぞれ改正後のこれらの規則に規定する様式による書面とみなす。

附　則(平成八年公委規則第六号)

この規則は、平成八年九月一日から施行する。

附　則(平成一〇年公委規則第八号)

(施行期日)

1　この規則は、平成十年十月一日から施行する。

(経過措置)

2　この規則による改正前の運転適性検査業務取扱規則及び委託講習の実施に関する規則に規定する様式による書面については、当分の間、それぞれ改正後のこれらの規則に規定する様式による書面とみなす。

附　則(平成一一年公委規則第三号)

この規則は、平成十一年四月一日から施行する。

附　則(平成一一年公委規則第七号)

この規則は、平成十一年十一月一日から施行する。

附　則(平成一四年公委規則第九号)

この規則は、平成十四年六月一日から施行する。

附　則(平成一五年公委規則第三号)

この規則は、平成十五年四月一日から施行する。

附　則(平成一七年公委規則第一号)

この規則は、公布の日から施行する。

別表(第八条関係)

(昭五四公委規則三・昭五五公委規則七・昭五八公委規則四・昭六〇公委規則八・平四公委規則一〇・平六公委規則四・平六公委規則九・平六公委規則一一・平八公委規則六・平一〇公委規則八・平一一公委規則三・平一四公委規則九・平一五公委規則三・一部改正)

委託講習の実施に関する基準

一　安全運転管理者等に対する講習の実施に関する基準

実施の方式	講習指導員及び委嘱講師が各講習場に赴き実施する方式による。
講習場	受講対象人員に応じて、警察署の管轄区域又はブロックごとに委託講習に適した施設を借り上げて行うこと。
受講対象者	法第七十四条の二第五項の規定により公安委員会に選任届出された安全運転管理者等及び自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律(平成十三年法律第五十七号。以下「運転代行業法」という。)第五条第一項又は第八条第一項の規定により公安委員会に選任申請又は届出された安全運転管理者等とする。
講習の実施方法	(一)　学級編成 ア　警察署の管轄区域又はブロック別に、一般学級又は特別学級を編成して行うこと。 ア　一般学級は、特別学級以外の編成による学級をいう。 イ　特別学級は、安全運転管理者等の経験年数別、事業所

	の保有する車両台数別、事業所の業種別、安全運転管理者等の職務上の地位別、交通事故の多発事業所別又はこれらの組み合わせにより編成するものとする。 イ　各年度の学級編成は、別に定めるところによること。 (二)　講習時間 一回につき六時間行うこと。
講習用教本等	委託講習は、安全運転管理に必要な知識、道路の交通に関する法令の知識等をもり込んだ教本及び青森県の交通の実態に即した資料に基づいて行うこと。
講習の通知	法第七十四条の二第八項又は運転代行業法第十九条第一項の規定により読み替えて適用される法第七十四条の二第八項の規定により公安委員会が行う自動車の使用者又は自動車運転代行業者に対する講習の通知は、道路交通法施行規則(昭和三十五年総理府令第六十号。以下「施行規則」という。)第三十八条第十五項に定める安全運転管理者、副安全運転管理者講習通知書(施行規則別記様式第(二十二の九)により、講習日のおおむね二十日前に通知(到着)するよう行うこと。
安全運転管理者等講習受講申請書の受理	安全運転管理者等講習受講申請書(青森県道路交通規則(平成十年九月青森県公安委員会規則第七号。以下「県交通規則」という。)別記様式第十七号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。この場合において、受講者の安全運転管理者証又は副安全運転管理者証を提出させ、申請者が受講対象者本人であるかどうかを確認するとともに、併せて安全運転管理者等講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
受講証明印の押印	講習を修了した者には、管理者証の「講習修了」欄に講習を実施した元号年を記入し、「受講証明印」欄に青森県公安委員会の印を押印して交付すること。
未受講者に対する講習(追加講習)の実施	前記 6 に掲げる講習通知を受けて受講しない安全運転管理者等が属する事業所の自動車の使用者又は自動車運転代行業者に対して、後日改めて講習の通知を行い、受講させるよう努めること。
講習修了者名簿の作成	講習を修了した者の実態を把握するため、講習修了者名簿を作成すること。

二　処分者講習の実施に関する基準

<table>
<tr><td>実施の方式</td><td colspan="6">受託者の委託講習を担当する事務局に置かれる講習指導員が実施する方式によること。</td></tr>
<tr><td>講習場</td><td colspan="6">青森県運転免許センター(青森市大字三内字丸山一九八番地四)で行うこと。</td></tr>
<tr><td>受講対象者</td><td colspan="6">免許の効力の停止を受けた者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">講習の実施方法</td><td colspan="6">講習は、次の表により行うこと。</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="5"></td></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><th>実施区分</th><th>人員の編成</th><th>講習時間</th><th>講習期間</th><th>講習科目</th><th>備考</th></tr>
<tr><td>短期講習</td><td>講習一回当たりの受講者は、四十五人以内とする。</td><td>六時間</td><td>一日間</td><td rowspan="3">警察本部長の定めるところによる。</td><td></td></tr>
<tr><td>中期講習</td><td>講習一回当たりの受講者は、十二人以内とする。</td><td>十時間</td><td>二日間</td><td rowspan="2">共通する講習項目については、合同で実施することができる。</td></tr>
<tr><td>長期講習</td><td>講習一回当たりの受講者は、十二人以内とする。</td><td>十二時間</td><td>二日間</td></tr>
</table>
</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="5"></td></tr>
<tr><td>講習用教材</td><td colspan="6">教本、自動車等、運転シミュレーター、運転適性検査器材、視聴覚教材等を用いること。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>考査の実施方法</td><td>(1)　内容等
考査は停止処分期間の短縮を決定する資料となるものであるから、実際に講習を行つた事項について、修得状況及び改善効果を確認するため、問題を答案用紙(第一号様式)に記入させる方法で厳正に行うこと。
(2)　時間
二十分
(3)　問題
正誤式四十問
(4)　評価
ア　基準
考査は、四十点満点とし、次の基準により評価すること。
<table><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>得点</td><td>三十四点以上</td><td>二十八点～三十三点</td><td>二十点～二十七点</td><td>零点～十九点</td><td></td></tr><tr><td></td><td>受講態度</td><td>良好</td><td>良好</td><td>普通</td><td>普通以下</td><td></td></tr><tr><td></td><td>評価</td><td>優</td><td>良</td><td>可</td><td>不可</td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>イ　方法
評価は二人以上で行うこと。
(5)　報告
考査を終了したときは、考査実施結果報告書(第二号様式)に関係書類を添えて、速やかに警察本部長に報告すること。</td></tr>
</table>

三　普通車講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設その他の施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設その他の施設において行うこと。
受講対象者	普通免許を受けようとする者
講習の実施方法	(一)　受講人員等の編成 知識講習一回当たりの受講者数は、原則として十人編成で、講習指導員一人とし、技能講習にあつては、受講者二名に技能指導員一名、車両については、受講者二名で一台とする。 (二)　講習の時間 講習の時間は四時間とする。 (三)　講習の科目及び細目

	講習の科目及び細目は、別に定めるところによる。
講習用教材	普通乗用自動車、教本、視聴覚教材等を用いること。
普通車講習受講申請書の受理	普通車講習受講申請書(県交通規則別記様式第二十七号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、普通車講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
普通車講習終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、施行規則第三十八条第十六項に規定する普通車講習終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の二)を交付すること。

四　大型二輪車講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設の所内コース等で行うこと。
受講対象者	大型二輪免許を受けようとする者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 知識講習一回当たりの受講者数は、原則として三人編成で、講習指導員一人とし、技能講習にあつては、受講者一名に技能指導員一名、車両については、受講者一名で一台とする。 (2)　講習の時間 講習の時間は三時間とする。 (3)　講習の科目及び細目 講習の科目及び細目は、別に定めるところによる。
講習用教材	大型自動二輪車、教本、視聴覚教材等を用いること。
大型二輪車講習受講申請書の受理	大型二輪車講習受講申請書(県交通規則別記様式第二十八号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、大型二輪車講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
大型二輪車講習終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、施行規則第三十八条第十六項に規定する大型二輪車講習終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の三)を交付すること。

五　普通二輪車講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設の所内コース等で行うこ

	と。
受講対象者	普通二輪免許を受けようとする者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 知識講習一回当たりの受講者数は、原則として三人編成で、講習指導員一人とし、技能講習にあつては、受講者一名に技能指導員一名、車両については、受講者一名で一台とする。 (2)　講習の時間 講習の時間は三時間とする。 (3)　講習の科目及び細目 講習の科目及び細目は、別に定めるところによる。
講習用教材	普通自動二輪車、教本、視聴覚教材等を用いること。
普通二輪車講習受講申請書の受理	普通二輪車講習受講申請書(県交通規則別記様式第二十九号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、普通二輪車講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
普通二輪車講習終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、施行規則第三十八条第十六項に規定する普通二輪車講習終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の四)を交付すること。

六　応急救護処置講習(一)の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設内で行うこと。
受講対象者	普通免許、大型二輪免許又は普通二輪免許を受けようとする者
講習の実施方法	(一)　受講人員等の編成 知識講習一回当たりの受講者数は、原則として十人編成で、講習指導員一人とし、実技講習にあつては、受講者五名に技能指導員一名とする。 (二)　講習の時間 講習の時間は三時間とする。 (三)　講習の科目及び細目 講習の科目及び細目は、別に定めるところによる。
講習用教材	教本、視聴覚教材、模擬人体等を用いること。
応急救護処置講習(一)受講申請書の受理	応急救護処置講習(一)受講申請書(県交通規則別記様式第三十号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。

	この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、応急救護処置講習(一)受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
応急救護処置講習(一)終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、施行規則第三十八条第十六項に規定する応急救護処置講習(一)終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の五)を交付すること。

七　応急救護処置講習(二)の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設内で行うこと。
受講対象者	大型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 知識講習一回当たりの受講者数は、原則として十人編成で、講習指導員一人とし、実技講習にあつては、受講者五人に技能指導員一人とする。 (2)　講習の時間 講習の時間は六時間とする。 (3)　講習の科目及び細目 講習の科目及び細目は、別に定めるところによる。
講習用教材	教本、視聴覚教材、模擬人体等を用いること。
応急救護処置講習(二)受講申請書の受理	応急救護処置講習(二)受講申請書(県交通規則別記様式第三十号の二)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、応急救護処置講習(二)受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
応急救護処置講習(二)終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、施行規則第三十八条第十六項に規定する応急救護処置講習(二)終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の五の二)を交付すること。

八　原付講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設の所内コース等で行うこと。
講習対象者	原付免許を受けようとする者
講習の実施方法	(一)　受講人員等の編成 講習一回当たりの受講者数は、原則として十人編成とし、

	三人の講習指導員で指導すること。 (二)　講習の時間 　講習時間は三時間とする。 (三)　講習の科目及び細目 　講習の科目及び細目は、別に定めるところによる。
講習用教材	原動機付自転車、教本、視聴覚教材等を用いること。
原付講習受講申請書の受理	原付講習受講申請書(県交通規則別記様式第三十一号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講者本人であるかを確認するとともに、原付講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
原付講習終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、施行規則第三十八条第十六項に規定する原付講習終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の六)を交付すること。

九　旅客車講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設その他道路において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設その他講習に適した道路等で行うこと。
受託対象者	大型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 実技方式講習にあつては、講習指導員一人に対し受講者三人以内(自動車の走行による講習は、講習指導員一人に対し受講者一人)、討議方式講習にあつては、受講者全員が参加できる適正な人数、実習方式講習にあつては、講習指導員一人に対し受講者六人以内とする。 (2)　講習の時間 講習の時間は六時間とする。 (3)　講習の科目及び細目 講習の科目及び細目は別に定めるところによる。
講習用教材	大型旅客車講習にあつては、大型自動車(バス型、乗車定員三十人以上)を、普通旅客車講習にあつては、普通自動車を用いるほか、運転シミュレーター、教本、視聴覚教材等を用いること。
旅客車講習受講申請書の受理	旅客車講習受講申請書(県交通規則別記様式第三十一号の二)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。

	この場合において、受講者本人であるかを確認するとともに、旅客車講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
旅客車講習終了証明書の交付	施行規則第三十八条第十六項の規定により、大型旅客車講習を終了した者に対し、大型旅客車講習終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の六の二)を、普通旅客車講習を終了した者に対し、普通旅客車講習終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の六の三)を交付すること。

十　更新時講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の委託講習を担当する事務局に置かれる講習指導員が各講習場を巡回実施する方式によること。
講習場	原則として、警察署の管轄区域ごとに講習場一箇所を設け、それぞれ同管轄区域内に免許証の更新を受けようとする者を対象として実施すること。 講習場にはできるだけ公民館等の公共施設その他講習に適した環境の施設を充てること。
講習対象者	免許証の有効期間の更新を受けようとする者
講習の実施方法	(1)　学級編成 ア　優良運転者講習 一学級の編成は講習会場の収容可能人員とすること。 イ　一般運転者講習 一学級の編成は講習会場の収容可能人員とすること。 ウ　違反運転者講習 原則として二十人以内とするほか、若年、高齢者、二輪車等の受講者の態様に応じた特別学級を編成して行うこと。 エ　初回更新者講習 原則として二十人以内とするほか、若年、高齢者、二輪車等の受講者の態様に応じた特別学級を編成して行うこと。 (2)　講習の時間 ア　優良運転者講習 三十分とする。 イ　一般運転者講習 一時間とする。 ウ　違反運転者講習 二時間とする。

	エ　初回更新者講習 　二時間とする。 (3)　科目及び内容 　講習の科目及び内容は、警察本部長の定めるところによる。
受講日	受講日は、原則として、更新申請の日から更新免許証の交付の日までの間とする。
講習用教材	(1)　教本 　安全運転に必要な知識の普及徹底を図るため、国家公安委員会が定めた「交通の方法に関する教則」を更新者全員に配布するとともに、青森県の交通の実態を盛り込んだ適切な資料を教材として作成配布すること。 (2)　講習用器材 　講習は、短時間に十分効果があげられるよう次に掲げる視聴覚教育器材のうち二以上の器材を用いて行うこと。 ア　十六ミリ映写機 イ　スライド映写機 ウ　オーバーヘッド投映機 エ　反応分析装置
受講証明書の交付	受講済みの者に対しては、必要により第三号様式の受講証明書を交付すること。

十一　高齢者講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設で行うこと。
受講対象者	免許証の更新を受けようとする者で、更新期間が満了する日における年齢が七十歳以上の者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 　免許の種類に応じ三人以内とする。 (2)　講習の時間 　講習の時間は三時間とする。ただし、小型特殊免許のみ保有する者は二時間とする。 (3)　講習の科目及び内容 　講習の科目及び内容は、警察本部長の定めるところによる。
講習用教材	教本、自動車等、運転シミュレーター、運転適性検査器材、視聴覚教材等を用いること。ただし、小型特殊免

	許のみ保有する者は、自動車等、運転シミュレーターを除く。
高齢者講習受講申請書の受理	高齢者講習受講申請書(県交通規則別記様式第三十五号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、高齢者講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
高齢者講習終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、施行規則第三十八条第十六項に規定する高齢者講習終了証明書(施行規則別記様式第二十二の十の七)を交付すること。

十二　違反者講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の委託講習を担当する事務局に置かれる講習指導員が実施する方式によること。
講習場	青森県運転免許センター(青森市大字三内字丸山一九八番地四)で行うこと。
受講対象者	令で定める軽微違反行爲をし、当該行爲が令で定める基準に該当することとなつた者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 知識講習一回当たりの受講者数は、十五人以内とし、実技講習は、免許の種別に応じ三人以内とする。 (2)　講習の時間 講習の時間は六時間とする。 (3)　講習の科目及び内容 講習の科目及び内容は、警察本部長の定めるところによる。
講習用教材	教本、自動車等、運転シミュレーター、運転適性検査器材、視聴覚教材等を用いること。
違反者講習受講申請書の受理	違反者講習受講申請書(県交通規則別記様式第三十六号)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、違反者講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。

十三　自動車等運転者特定任意講習の実施に関する基準

実施の方式	講習指導員が各講習場に赴き実施する方式によること。
講習場	公民館、集会場、会社の会議室等講習に適した施設で行うこと。
講習対象者	地域、職域、生活環境等に照らし自動車又は原動機付自転車の運転に関して、ほぼ共通の条件下にあると認められる者

	(青森県公安委員会の管轄する区域内に住所地がある者に限らない。)
講習の実施方法	(一)　講習の編成 　講習の編成は、原則として施設に応じた収容可能人員とするが、なるべく若者、高齢、二輪等の受講者の態様に応じた特別学級を編成し、参加型のきめ細かな講習となるよう配意すること。 (二)　実施時間 　二時間以上とすること。 (三)　講習科目及び内容 　講習科目及び内容は、警察本部長の定めるところによる。
講習用教材	(一)　教本 　安全運転に必要な知識の普及徹底を図るため、国家公安委員会が定めた「交通の方法に関する教則」を受講者全員に配布するとともに、青森県の交通の実態を盛り込んだ適切な資料を教材として作成配布すること。 (二)　講習用器材 　講習は、次に掲げる視聴覚教養教材のうち二以上の器材を用いて行うこと。 ア　ビデオ装置又は映写機 イ　オーバーヘッド投影機 ウ　映画フィルム、ビデオテープ等 エ　その他講習を行う上で必要な器材

十四　特定任意高齢者講習(簡易)の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設で行うこと。
受講対象者	チャレンジ講習において、加齢に伴つて身体機能の低下が自動車等の運転に著しい影響がない旨の確認を受けた者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 　編成は三人以内とする。 (2)　講習の時間 　講習の時間は一時間とする。 (3)　講習の科目及び内容 　講習の科目及び内容は、警察本部長の定めるところによる。
講習用教材	教本、運転適性検査器材、視聴覚教材等を用いること。

特定任意高齢者講習受講申請書の受理	特定任意高齢者講習受講申請書(県交通規則別記様式第三十七号の二)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、高齢者講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
特定任意高齢者講習終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、講習規則第三条第二号に規定する特定任意高齢者講習終了証明書(講習規則別記様式第三号)を交付すること。

十五　特定任意高齢者講習(通常)の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が実施する方式によること。
講習場	受託者の管理する講習施設で行うこと。
受講対象者	免許証の更新期間が満了する日における年齢が七十歳以上の者又は法第八十九条第一項の規定により免許申請書を提出した日における年齢が七十歳以上の特定失効者
講習の実施方法	(1)　受講人員等の編成 免許の種類に応じ三人以内とする。 (2)　講習の時間 講習の時間は三時間とする。 (3)　講習の科目及び内容 講習の科目及び内容は、警察本部長の定めるところによる。
講習用教材	教本、自動車等、運転シミュレーター、運転適性検査器材、視聴覚教材等を用いること。
特定任意高齢者講習受講申請書の受理	特定任意高齢者講習受講申請書(県交通規則別記様式第三十七号の二)の受理は、講習当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講対象者本人であるかを確認するとともに、高齢者講習受講申請書の講習手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
特定任意高齢者講習終了証明書の交付	講習を終了した者に対して、講習規則第三条第二号に規定する特定任意高齢者講習終了証明書(講習規則別記様式第三号)を交付すること。

十六　チャレンジ講習の実施に関する基準

実施の方式	受託者の管理する講習施設において、講習指導員が審査する方式によること。

講習場	受託者の管理する講習施設で行うこと。
受講対象者	免許証の更新期間が満了する日における年齢が七十歳以上の者又は法第八十九条第一項の規定により免許申請書を提出した日における年齢が七十歳以上の特定失効者
講習の実施方法	(1) 使用車両 使用車両は普通自動車とする。 (2) 講習の時間 講習の時間は三十分程度とする。 (3) 講習の科目及び内容 講習の科目及び内容は、警察本部長の定めるところによる。
講習用器材	普通自動車、危険回避器材等を用いること。
チャレンジ講習受講申請書の受理	チャレンジ講習受講申請書(県交通規則別記様式第三十七号の三)の受理は、受講当日、講習場において行うこと。 この場合において、受講者本人であるかを確認するとともに、チャレンジ講習受講申請書の受講手数料(青森県収入証紙)について確認すること。
チャレンジ講習受講結果確認書の交付	審査の結果、加齢に伴つて生ずる身体機能の低下が自動車等の運転に著しい影響を及ぼしていないと確認された者に対して、チャレンジ講習受講結果確認書(講習規則別記様式第一号)を交付すること。

第1号様式(第7条関係)

(昭58公委規則4・全改、平6公委規則15・一部改正)

答案用紙											
受付番号			免許証保管署名			講習年月日			免許種別		
						年　月　日					
処分日数			得点		短縮日数			採点者			
								第1回	第2回	第3回	
日			点		日						
1	正	誤	11	正	誤	21	正	誤	31	正	誤
2	正	誤	12	正	誤	22	正	誤	32	正	誤
3	正	誤	13	正	誤	23	正	誤	33	正	誤

4	正	誤	14	正	誤	24	正	誤	34	正	誤
5	正	誤	15	正	誤	25	正	誤	35	正	誤
6	正	誤	16	正	誤	26	正	誤	36	正	誤
7	正	誤	17	正	誤	27	正	誤	37	正	誤
8	正	誤	18	正	誤	28	正	誤	38	正	誤
9	正	誤	19	正	誤	29	正	誤	39	正	誤
10	正	誤	20	正	誤	30	正	誤	40	正	誤

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

2　短期講習は白色、中期講習は黄色、長期講習は淡紅色とする。

3　問題を読んでみて、正しいと思うものは「正」欄に、誤りと思うものは「誤」欄にそれぞれ○印をつける。

第 2 号様式(第 8 条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、昭 60 公委規則 8・平 6 公委規則 15・一部改正)

第　　号

年　　月　　日

青森県警察本部長　殿

受託団体代表者職名　印

考査実施結果報告書

道路交通法第 108 条の 2 第 1 項第 3 号の規定による処分者講習(学科講習)終了者の考査結果は、下記のとおりであるから答案書を添えて報告します。

記

講習年月日		

講習場						
講習指導員						
考査実施結果						
考査成績		優	良	可	不可	計
講習区分	処分日数	34～40	28～33	20～27	0～19	
短期	30日					
中期	60日					
長期	90日					
	120日					
	150日					
	180日					
	計					
合計						

注　用紙の大きさは、日本工業規格A4縦長とする。

第3号様式(第8条関係)

(平4公委規則10・全改、平6公委規則4・平6公委規則15・平8公委規則6・一部改正)

受講証明書

住所

氏名

上記の者は、道路交通法第108条の2第1項第11号の規定による講習を受講したことを証明する。

年　　月　　日

青森県公安委員会

	取扱者印		

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第 4 号様式(第 9 条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・平 17 公委規則 1・一部改正)

第　　号

年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体代表者職名　印

年度委託講習実施計画書(　　)

講習場所	実施回数		受講人員		摘要
	実績	予定	実績	予定	
青森					
八戸					
弘前					
五所川原					
十和田					
三沢					
黒石					
むつ					
野辺地					
つがる					
三戸					
鰺ケ沢					
金木					
浪岡					
七戸					
大鰐					
蟹田					
五戸					
板柳					
大間					

	計						

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

2　(　)内に更新時講習、処分者講習の別を記載すること。

第 5 号様式(第 9 条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・一部改正)

第　　号

年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体代表者職名　印

年度委託講習資金計画書

収入総額

支出総額

差引残額

収入の部				
科目	予算額	前年度決算額	増減(△)	摘要
委託料				
雑収入				
合計				

支出の部				
科目	予算額	前年度決算額	増減(△)	摘要

計					

注１　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

２　会計収支予算内訳書を添付すること。

第６号様式(第９条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・平 17 公委規則 1・一部改正)

第　　号

年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体代表者職名　印

年度委託講習成果報告書(　　)

講習場所	実施回数		受講人員		摘要
	実績	予定	実績	予定	
青森					
八戸					
弘前					
五所川原					
十和田					
三沢					
黒石					
むつ					
野辺地					
つがる					
三戸					
鰺ケ沢					
金木					
浪岡					
七戸					
大鰐					
蟹田					
五戸					

板柳						
大間						
計						

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

2　(　)内に更新時講習、処分者講習の別を記載すること。

第 7 号様式(第 9 条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・平 17 公委規則 1・一部改正)

第　　号

年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体代表者職名　印

年度安全運転管理者等講習実施結果報告書

区分 署名	受講対象者数		受講者数		受講率		未受講者数	
	正管理者	副管理者	正管理者	副管理者	正管理者	副管理者	正管理者	副管理者
青森								
八戸								
弘前								
五所川原								
十和田								
三沢								
黒石								
むつ								
野辺地								
つがる								
三戸								
鰺ケ沢								
金木								
浪岡								
七戸								
大鰐								
蟹田								
五戸								
板柳								

大間									
計									

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。
　　2　警察署別に未受講者名簿を作成し添付すること。

第 8 号様式(第 9 条関係)
(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・一部改正)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体代表者職名　印

年度委託料収支計算書

収入総額
支出総額
差引残額

収入の部				
科目	予算額	収支済額	増減(△)	摘要
委託料				
雑収入				
合計				
支出の部				
科目	予算額	収支済額	増減(△)	摘要

計					

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第 9 号様式(第 9 条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・一部改正)

第　　号

年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体代表者職名　印

年度講習指導員研修計画書

月別	研修内容	時間	講師	方法	備考

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

2　方法欄には、講義式、実技式、研究会等を記載すること。

第 10 号様式(第 9 条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・一部改正)

第　　号

年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体代表者職名　印

年度講習指導員研修結果報告書

月日	研修内容	時間	講師	方法	備考

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

2　備考欄に参加人員を記入すること。

第 11 号様式(第 9 条関係)

(昭 58 公委規則 4・全改、平 6 公委規則 15・一部改正)

年　　月処分者講習実施計画書

区分		月日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		曜日																															
中期・長期	(適性検査)一日目	場所																															
		対象																															
	(学科講習)二日目	場所																															
		対象																															
短期	一般学級	場所																															
		対象																															
特別学級		場所																															
		対象																															

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 横長とする。

2　対象欄には、対象とする受講者の居住地域(ブロック、県下全域等)を記載すること。

3　特別学級は、おおむね週 5 回実施すること。

第 12 号様式(第 9 条関係)

(昭 58 公委規則 4・追加、平 6 公委規則 15・一部改正)

年　　月更新時講習実施計画書

月日		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
曜日 区分 学校名																																
午前																																
午後																																

注 1　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 横長とする。

2　学級編成により実施する場所を記載する。

第12号の2様式(第9条関係)
(平6公委規則4・追加、平6公委規則15・一部改正)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体名
管理者　　印

普通車講習終了報告書

次の者について、道路交通法第108条の2第1項第4号に規定する講習を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格A4縦長とする。

第 12 号の 3 様式(第 9 条関係)
(平 6 公委規則 4・追加、平 6 公委規則 15・平 8 公委規則 6・一部改正)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体名
管理者　　印

大型二輪車講習終了報告書

次の者について、道路交通法第 108 条の 2 第 1 項第 5 号に規定する講習を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第 12 号の 4 様式(第 9 条関係)
(平 8 公委規則 6・追加)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会　殿

受託団体名
管理者　　印

普通二輪車講習終了報告書

次の者について、道路交通法第 108 条の 2 第 1 項第 6 号に規定する講習を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第 12 号の 5 様式(第 9 条関係)
(平 14 公委規則 9・全改)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会　　殿

受託団体名
管理者　　印

応急救護処置講習(一)終了報告書

次の者について 道路交通法第 108 条の 2 第 1 項第 7 号に規定する講習(応急救護処置講習(一))を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第12号の5の2様式(第9条関係)
(平14公委規則9・追加)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会　　殿

受託団体名
管理者　　印

応急救護処置講習(二)終了報告書

次の者について、道路交通法第108条の2第1項第7号に規定する講習(応急救護処置講習(二))を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格A4縦長とする。

第12号の6様式(第9条関係)
(平4公委規則10・全改、平6公委規則4・旧第12号の2様式繰下・一部改正、平6公委規則15・一部改正、平8公委規則6・旧第12号の5様式繰下・一部改正)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会殿

受託団体名
管理者　　印

原付講習終了報告書

次の者について、道路交通法第108条の2第1項第8号に規定する講習を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格A4縦長とする。

第 12 号の 7 様式(第 9 条関係)
(平 14 公委規則 9・追加)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会　　殿

受託団体名
管理者　　印

大型旅客車講習終了報告書

次の者について、道路交通法第 108 条の 2 第 1 項第 8 号の二に規定する講習(大型旅客車講習)を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第 12 号の 7 の 2 様式(第 9 条関係)
(平 14 公委規則 9・追加)

第　　号
年　　月　　日

青森県公安委員会　　殿

受託団体名
管理者　　印

普通旅客車講習終了報告書

次の者について、道路交通法第 108 条の 2 第 1 項第 8 号の二に規定する講習(普通旅客車講習)を終了したことを報告する。

終了証明書番号	実施年月日	住所	氏名 生年月日	性別

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第 13 号様式(第 9 条関係)
(昭 58 公委規則 4・追加、平 6 公委規則 15・一部改正)

第　　号
年　　月　　日

青森県警察本部長　　殿

受託団体代表者職名　　印

年　　月安全運転管理者等講習実施結果報告書

講習実施回数	回					
受講者総数	人					
講習手数料	円					
講習実施月日	開催地	学級別受講者数(人)				
						計
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						
月　　日						

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 縦長とする。

第 14 号様式(第 9 条関係)
(昭 58 公委規則 4・追加、平 6 公委規則 15・一部改正)

第　　号
年　　月　　日
受託団体代表者
職名　　印

青森県警察本部長　　殿

年　　月処分者講習実施結果報告書

区分		1日目																					2日目																	
		短期					中期					長期					計					合計	中期					長期					計					合計
場所	学級	酒気帯び	速度	事故	その他	計	酒気帯び	速度	事故	その他	計	酒気帯び	速度	事故	その他	計	酒気帯び	速度	事故	その他	計		酒気帯び	速度	事故	その他	計	酒気帯び	速度	事故	その他	計	酒気帯び	速度	事故	その他	計	
青森																																								
八戸																																								
弘前																																								

五所川原																																								
十和田																																								
むつ																																								
計																																								
	合計																																							

注　用紙の大きさは、日本工業規格 A4 横長とする。

第15号様式(第9条関係)
(昭58公委規則4・追加、平6公委規則15・平17公委規則1・一部改正)

第　　号
年　　月　　日
受託団体代表者
職名　　印

青森県警察本部長　　殿

年　　月更新時講習実施結果報告書

区分 場所																	計		
	対象	受講	回数	対象	受講	回数	対象	受講	回数	対象	受講	回数	受講	回数	対象	受講	対象	受講	回数
青森																			
八戸																			
弘前																			
五所川原																			
十和田																			
三沢																			
黒石																			
むつ																			
野辺地																			
つがる																			
三戸																			

鯵ケ沢																			
金木																			
浪岡																			
七戸																			
大鰐																			
蟹田																			

Superior Court of California,
County of Santa Clara

Request for Proposals
for
TRAFFIC VIOLATOR SCHOOL SERVICES (TVS)

Mark Nance, Director of Planning and Research
Superior Court Administration
191 North First Street
San Jose, CA 95113
(408) 882-2851

TABLE OF CONTENTS

I. **Introduction/Scope**.....3

II. **Background**.....3-4

III. **Bid Process**.....4-6

IV. **Proposal Conditions**.....6

V. **Proposal Format**.....6

VI. **Proposal Content**.....7-12

VII. **Scope of Work/Contract Requirements**.....13-18

VIII. **Vendor Questionnaire**..... 19-21

IX. **Insurance Requirements for Professional Service Contracts**.....Exhibit A

I. Introduction/Scope

The purpose of this Request for Proposals (RFP) is to provide the Superior Court of California, County of Santa Clara (Court) with competitive bids in order to select the most efficient and cost effective provider of traffic violator school (TVS) services to defendants referred by the Court, pursuant to the California Vehicle Code, at multiple locations throughout Santa Clara County in both a traditional classroom setting and an on-line program through the internet with proctored testing.

The term "Pre-conviction" class is defined as a class provided for persons who are permitted to attend traffic school and are eligible to have their case dismissed upon successful completion. There will be only one level of class offered and only one curriculum. The Court will determine the eligibility of traffic school participants. Defendants will be permitted to attend TVS only upon referral by the Court.

A potential provider must submit an RFP to provide Traffic Violator School services for the entire geographical area of Santa Clara County. The Court retains the right to permit defendants to attend traffic school classes outside of Santa Clara County.

Proposals are being solicited to provide TVS services for a three-year period beginning April 1, 2003 through March 31, 2006. Only proposals for an all-inclusive contract that address all costs associated with TVS services will be considered. A total fee bid for each year is required.

II. Background

The Court has previously contracted with a sole provider for the provision of "traditional" classroom traffic violator school services in Santa Clara County. This contract was amended to provide for an internet traffic school pilot program, with proctored examinations.

That contract will terminate on March 31, 2003. The Court is considering entry into a new sole provider contract that will continue the Court's practice of providing traditional classroom TVS services and internet TVS through one licensed Traffic Violator School provider for a three-year period, beginning April 1, 2003.

The total number of defendants to be served is variable, dependent on the number of eligible defendants permitted by the Court to attend TVS. The Court takes no responsibility for assuring a minimum or maximum number of referrals.

The average monthly enrollment for classroom TVS over the last three calendar years has been 4,877. The online study pilot program has been in place since November, 2001, with an 8-month average enrollment of 1,269 per month. See chart below:

Three Calendar-Year Summary Regular Traffic Violator School			
	Number of Students:		
Year	Enrolled	Receiving Instructions	No-Shows
1999	52,807	44,704	8,103
2000	65,998	55,747	10,406
2001	56,769	52,389	9,794
Total	175,574	152,840	28,303
Average:			
Annual	58,525	50,947	9,434
Monthly	4,877	4,246	786
Jan.-June '02	24,797	24,838	4,116
Average:			
Monthly	4,133	4,140	686

8-Month Summary OnLine Traffic Violator School			
	Number of Students:		
Month	Enrolled	Receiving Instructions	No-Shows
Nov. '01	841	44	-
Dec. '01	1,089	116	3
Jan. '02	1,209	613	66
Feb.'02	1,340	643	32
Mar. '02	1,599	827	17
Apr. '02	1,413	1,011	54
May '02	1,380	927	61
June '02	1,281	1,010	63
Total	10,152	5,191	296
Average:			
Monthly	1,269	649	37

III. Bid Process:

A. Schedule

Mailing of Request for Proposals	July 29, 2002
Bidder's Conference 10 a.m. Great Western Building 111 N. Market Street, Room 950 San Jose, CA 95113	August 12, 2002
Original and 5 copies of Proposals Due – No Faxes	September 6, 2002
RFP Review Period	Approximately 30-45 days after submission date
Recommendation to Superior Court Bench	October 16, 2002
Court Meeting	October 24, 2002
Notification of Selected Bidder	Approximately 1-5 days after Court Meeting
Final Date to Submit Appeals	10 calendar days from notification
Contract Negotiations Conducted	Approximately 1-30 days after final Appeal date
Consideration/Approval by the Superior Court Bench	January ____, 2003
Traffic Violator School Services (TVS) Commence	April 1, 2003

B. Bidder's Conference

A bidder's conference will be convened by the Court prior to the RFP submission deadline to clarify any questions that applicants may have regarding the RFP. The Court will put in writing any clarification of RFP requirements resulting from the bidder's conference. Everyone on the bidder's list will receive the written clarifications resulting from the bidder's conference from the Court by mail. All applicants are urged to attend

the bidder's conference. Staff will not be available to answer further questions raised after the bidder's conference.

C. Submission of Proposals

Bidders are required to submit an original and 5 copies of the proposal no later than 4:00 p.m. on September 6, 2002 to:

Mark Nance, Director of Planning and Research
Superior Court of California, County of Santa Clara
191 North First Street, Courtroom Services
San Jose, CA 95113

D. Modification or Withdrawal of Proposals

Any bidder who wishes to make modifications to a proposal already received by the Court must withdraw the proposal in order to make the modifications. All modifications must be made in ink, properly initialed by bidder's authorized representative, executed, and submitted in accordance with the terms and conditions of this solicitation. It is the responsibility of the bidder to ensure that modified proposals are resubmitted before the Submittal Deadline.

Bidders may withdraw their proposals, at any time prior to the due date and time, by submitting notification of withdrawal signed by the bidder's authorized agent.

E. Proposal Evaluation Criteria

The evaluation panel will review the proposals using the following criteria, to evaluate the ability of the applicant to fulfill requirements as outlined in this Request for Proposals:

1. A clear, concise, and complete program proposal.
2. Related experience, background and professional qualifications of the personnel who are responsible for implementing the program.
3. Description of organizational structure and service delivery plan.
4. Responsiveness to client population and its language needs.
5. For Fiscal section of proposal that demonstrates:
   - financial and management stability of bidder; and
   - percentage of bidder's costs directly applied to services, as well as indirect costs.

F. Appeal Process

The Court will mail letters to applicants advising of the Court's decision. Bidders whose proposals are not selected by the Court may file a written appeal with Kiri Torre, Chief Executive Officer, no later than ten (10) calendar days from the date of the notification letter. The written appeal should clearly state the grounds for the appeal. After review of the appeal, the Chief Executive Officer will issue a written response within two weeks.

G. **Contract Negotiations**
After the Court selects the successful bidder, the Court will enter into contract negotiations regarding the terms and conditions of the services to be rendered by said provider. Award of the contract to a successful bidder will be conditional upon the negotiation of a contract approved by the Superior Court Bench.

IV. Proposal Conditions

The proposal requirements to be agreed upon by applicant are listed below.

A. All responses to this Request for Proposals become the property of the Court. The Court will direct that all responses be held confidential from parties other than the Court until the selection of the successful proposal. The Court will not be held responsible if material from responses is obtained by parties other than the Court without the written consent of the bidder.

B. The Court reserves the right to reject any and all proposals.

C. The bidder will hold harmless the Court and will carry insurance as described in Exhibit A of this Request for Proposals. Each bidder must submit a copy of current certificate of insurance and submit a statement that if the bidder is awarded a contract, the bidder will provide and maintain a performance bond and insurance requirements as outlined in Exhibit A for the entire contract period.

D. All costs of proposal preparation shall be borne by the bidder.

E. In the event that it becomes necessary to revise any part of this Request for Proposals, an addendum will be provided to everyone on the bidder's list.

V. Proposal Format

The proposal must be organized in the following format:
A. Title Page
B. Letter of Introduction
C. Table of Contents
D. Description of Services to be Provided
E. Proposed Participant Fee, Budget and Cost Estimates
F. Resumes
G. Acceptance of Conditions
H. Financial Statement
I. Bidder's Exceptions/Proposed Contract
J. Online Requirements
K. General Requirements
L. Additional Data

Each of the above items must appear in order in the proposal package and must encompass the information specified below. The absence or inadequacy of such information may be grounds for disqualification.

VI. Proposal Content

A. Title Page
The title page must show the bidder's name, the proposal title, business address, contact person, and the date submitted.

B. Letter of Introduction
Within a one-page limit, the following must be included: bidder's name, address, and a statement as to whether the bidder is an individual, partner or corporation. The letter will be signed by an individual, partner, or officer of the corporation authorized to bind the corporation, depending on the legal nature of the bidder. The letter of introduction will also name the person or persons who will be authorized to make representations for the bidder, their address, telephone and fax numbers, and their e-mail address. If the response to the RFP is a joint venture or involves subcontracting, this must be so stated in the Letter of Introduction.

C. Table of Contents
There will be a comprehensive table of contents, referencing the material included in the proposal, consistent with the proposal format. This index must include a clear definition of the material and be identified by sections and by sequential page numbers.

D. Description of Services to be Provided
The bidder must describe in detail the proposal content for the work products identified for this project. Included in this section, the bidder should:

1. State specifically the maximum number of students that the bidder proposes to teach in each class (do not give varying numbers or factors). *Response is limited to one page.*

2. State precisely how the bidder proposes to organize and staff for the function of prompt registration of individuals referred for TVS, prompt scheduling of classes, and prompt reporting of information to the Court (as the Court directs) relating to completions of TVS, and the manner in which the bidder proposes to make any software used compatible with the present software (to be defined by IS Director of the Court, or software that may be installed by the Court for the purposes of reporting and record keeping during the term of the contract. *Response is limited to two pages.*

3. Provide a statement to acknowledge the bidder is prepared to accept any and all referrals of individuals from the Court to attend TVS in person or through the internet with proctored examinations, and provide timely registration, classes, and reporting to the Court as to individuals diverted on and after March 1, 2003. *Response is limited to one page.*

4. Provide a statement to acknowledge understanding that the Court makes no promises or representations as to the number of individuals who will be referred and/or attend TVS. *Response is limited to one page.*

5. Include a closing statement of information regarding the program to highlight particular strengths to the Evaluation Committee. The bidder is not to argue or compare the merits of the program with any other program. *Response is limited to two pages.*

E. Proposed Participant Fee, Budget and Cost Estimates
The bidder must provide the Court with a proposed program budget for delivering TVS services, detailing projected participants, fees to be charged participants (including Certificate of Completion fee to DMV), revenues, expenditures, and profit – on both a gross and per participant basis. Bidders should use the data contained in the Background in preparing budget and proposed fees.

F. Resumes
The resumes of key staff must be in this section. The Court reserves the right to investigate all resumes.

G. Acceptance of Conditions
By submitting a proposal, the bidder affirms that the bidder accepts the following conditions, any of which may be included in the contract to be entered into between the Court and the bidder:

1. The Court may require whatever supporting documentation it deems necessary relative to the bidder's financial ability to complete the contract.
2. The Court reserves the right to ask for further information from the applicant, either in writing or verbally, and requests will be addressed to that person or persons authorized by the bidder to represent the bidder.
3. The Court reserves the sole right to evaluate the bidder's representatives.
4. The Court may select a bidder from those submitting proposals. The Court reserves the right to reject all proposals. Said selection shall be made on the basis of the evaluation criteria set forth in this invitation. The name of the evaluation panel members will not be disclosed until the selection of the successful bidder is made.
5. When the bidder has been selected by the evaluation panel, the Chief Executive Officer, or designee on behalf of the Court, and the bidder, will negotiate a contract for submission to the Bench or consideration and possible approval.
6. The Court may cancel this project without any cost or obligation at any time up until the award of the contract. In the event agreement cannot be reached with the selected applicant, the Court reserves the right to select an alternative applicant.
7. Conditions to be accepted if any work is subcontracted:
   The bidder is the prime and responsible party for contracting and communicating the work to be performed and for channeling other information between the Court and subcontractors.
8. The bidder assumes total responsibility for the quality and quantity of all work performed, whether it is undertaken by its own organization or the work is subcontracted to another.

H. Financial Statement
Bidder must submit financial statements for the last 3 years.

I. Bidder's Exceptions/Proposed Contract

Within their quotations, bidders should define any areas of this Request for Proposals to which they take exception. Bidders should identify the specific part, paragraph and reason. A copy of the bidder's proposed contract should also be included in this section.

J. Online Requirements

The successful bidder must comply with the Online Requirements listed below.

Notification by the Court of referral to the traffic violator school provider may be conveyed via paper documentation or electronically, as determined by the Court (web, file transfer protocol (FTP), CD, or tape). This notification must be received by the provider prior to client enrollment in either the web-based or classroom TVS program.

Notification of traffic violator school completion is to be provided to the Court via paper and electronically in the format and frequency requested by the Court. Data to include:

FIELD	TYPE	NUMBER OF CHARACTERS	
Date of Completion	Numeric	8	DD/MM/YEAR
Last Name	Character	20	
First Name	Character	12	
Certificate Number	Numeric	8	
Docket Number			
Prefix	Character	1	
Number	Numeric	8	
Driver's License Number			
State	Character	2	
Number	Numeric	10	

Traffic violator school provider should be able to provide both web-based traffic school, as well as traditional classroom DMV certified training. Internet-based and classroom training must provide a method to certify that the individual taking course is the Court-approved participant.

K. General Requirements

1. Prime Responsibility: The selected individual, agency or organization will be required to assume full responsibility for all services and activities offered in their quotation. Further, the Court will consider the selected agency or organization to be the sole point of contact with regard to contractual matters.

2. Assurances: Any contract awarded under this RFP must be carried out in full compliance with all requirements of the California Vehicle Code for Traffic Violator Schools and the Title VI of the Civil Rights Act of 1964. The selected bidder must guarantee that services provided will be performed in compliance with all County, State and Federal laws and regulations pertinent to this program. Prior to executing an agreement the selected bidder will be required to provide evidence substantiating that the bidder has the necessary skill to perform the duties through the submission of a curriculum vitae, resume, licenses or other documentation as requested by the Court.

3. Background Inquiry: The Court reserves the right to conduct a background inquiry of each prospective bidder and staff, which may include but is not limited to the collection of appropriate criminal history information, contractual and business associations and practices, present and past financial accountability and compliance with prior contract requirements, and reputation in the business community, the State Department of Consumer Affairs and the Better Business Bureau. By submitting a proposal/bid to the Court, the bidder consents to such an inquiry and agrees to make available to the Court such books and records as the Court deems necessary to the conduct of the inquiry referenced above.

4. Insurance: The bidder agrees to comply with the Court indemnification and insurance provisions attached hereto and incorporated herein by reference as Exhibit A. Each bidder must submit a copy of current certificate of insurance and submit a statement that if the bidder is awarded a contract, the bidder will provide and maintain a performance bond and insurance requirements as outlined in Exhibit A for the entire contract period.

5. ADA: The successful bidder shall conform to the requirements of the Americans with Disability Act of 1991.

6. Scheduling: Each bidder shall provide a description of the method proposed to comply with the scheduling requirements of the Court, including telephone system, registration procedures, computer utilization or other means of confirming the participant's registration, completing or failure to complete TVS, reporting necessary information to the Court in a timely manner, hours of operation, and all other appropriate factors. *Response is limited to two pages.*

7. Classrooms: Each bidder shall provide a description of number of classrooms, hours, days, etc. that can be in place on April 1, 2003, the number of participants per class, and the method(s) to monitor and demonstrate to the Court that the participants have attended and completed the entire class. *Response is limited to two pages.*

8. Internet: Each bidder shall provide an internet website with a "simple English" internet-based traffic school program; and, at a minimum, Spanish and Vietnamese translations.

9. Instructors: Each bidder shall provide a description of instructor experience and qualifications, and the method used to recruit and retain qualified instructors. *Response is limited to two pages.*

10. Records and Reports: Each bidder shall provide a description of the computer or other record system proposed to comply with all terms of this RFP, the records that will be maintained, and the method of report generation: and describe how this system will enable the bidder to comply with the Court's reporting requirements (completion / non-completion of TVS). *Response is limited to four pages.*

11. Capability/Financial Statements: Each bidder shall provide information indicating the size, locations, annual volume, and profit level of the firm. Include a copy of his/her most recent financial statement prepared by a Certified Public Accountant. The financial statement may be placed in a sealed envelope and marked "Confidential." No other information marked "Confidential" will be considered. *Response is limited to financial statement and two additional pages.*

12. Foreign Language: Each bidder shall provide a description of experience and qualifications in instruction using the Spanish and Vietnamese languages. *Response is limited to two pages.*

13. General Experience and Qualifications: Each bidder may provide additional information regarding experience and qualifications not indicated previously. *Response is limited to three pages.*

14. References: Each bidder shall provide three references (*no more than two pages in length*) of current, state, and major accounts. If the bidder has no major accounts, the bidder may provide three references of governmental or private agencies, organizations and/or businesses in California counties that bidder offers TVS within the geographical boundaries of such counties.

    Current: Accounts bidder is currently or has provided service within the past year.
    State: State of California only.
    Major: Governmental agencies, school district, private enterprises.

    Each reference shall include name and address of the account, name and telephone of contact person, and nature and scope of services provided. References which do not meet these criteria will not be considered.

15. Organizational Structure: Each bidder shall provide a brief description of the bidder's business or agency, organizational structure, types of driving education services presently provided, populations currently served. *Response is limited to one page.*

16. Statement of Fee to be Charged to Participant: Each bidder shall provide a statement of the fee (including the $2.00 DMV Certificate fee) that it will charge participants for attending TVS for traditional and internet class sessions.

17 Accountability: The successful bidder will be required to submit monthly status reports as requested by the Court including, but not limited to covering such items as work in process, milestones attained, missed milestones, milestones to be completed, resources expended, problems encountered and corrective action taken, profit and loss statement, comparison data reflecting such areas as the current number of initial monthly registrations , current number of students receiving instruction monthly, number of clients reported monthly, and number of monthly written complaints.

18. Project Management: The successful bidder will be responsible for supplying expertise and leadership for the professional project planning of all tasks required for the success of this project through a single project manager. The completion of these

tasks will be cooperatively managed by the designated project manager and the designated Court's project manager.

The Court is relying on the successful bidder, through its project manager, to be responsible for the necessary planning, communication and leadership to insure success and timely identification of problems, including those in the area of technology.

19. Continuity of Key Project Personnel:
The successful bidder will be required to identify and contractually assign specific personnel to the successful administration of this program. Any changes in project personnel from those proposed will require prior written approval of the Court. The Court reserves the right to request a change in the Contractor's representation; if at the Court's sole discretion, assigned personnel are not adequately satisfying the Court's requirements.

20. Prime Contractor Responsibilities:
The successful bidder will be required to assume responsibility for administration, and maintenance of the program offered in the proposal. Further, the Court will consider the Contractor to be the sole point of contact with regard to all contractual matters, including payment of any and all charges resulting from approval over any sub-contractors.

21. Inclusion of Documents
This RFP, the proposal submitted in response to this RFP and any written correspondence submitted prior to negotiation of the final contract shall be required to be incorporated as part of any final contract.

22. Background Check/Personnel Security Clearance Procedure
The successful bidder's staff and the staff of all subcontractors shall be required to comply with the Court's Background Check/Personnel Security Clearance Procedure.

23. Contract Award
Award will be made to the most responsible and responsive Contractor whose proposal best meets the needs of the Court, based upon compliance with the proposal documents and others factors, deemed to be in the best interest of the Court.
The Court reserves the right to postpone or cancel final award of the proposal at its own convenience.

L. Additional Data
Material and data not specifically requested for evaluation, but which the bidder feels is essential, must not appear in other proposed sections, but may appear in this section. This data may be generalized narrative of a non-specific nature, or promotional material.

If there is no additional data the bidder wishes to present, this section will consist of the statement, "There is no additional data we wish to present."

VII. Scope of Work/Contract Requirements

A. CURRICULUM: The minimum subjects required to be included in the curriculum of traffic violator school shall conform to Department of Motor Vehicle standards and include the following:

1. Driver Responsibility
   a. The driving privilege
   b. Jurisdiction of Superior Courts, Department of Motor Vehicles, California Highway Patrol, and other local/county/state law enforcement agencies
   c. Courtroom procedures, fines and assessments
   d. Insurance requirements
   e. Reporting accidents

2. Traffic Laws and Regulations
   a. Rules of the road
   b. Pedestrian safety
   c. Motorcycle safety
   d. Bicycle safety
   e. Review of the most commonly misunderstood sections of the California Vehicle Code

3. Vehicle Maintenance
   a. Tires, brakes, lights, etc.

4. Alcohol and Drugs
   a. The effects of intoxicants on the body and brain.
   b. The effects of intoxicants on driving performance
   c. Intoxicants, driving and the law
   d. Effect of convictions on the driving privilege

5. Defensive Driving Techniques
   a. Define types and causes of accidents and prescribe measures to avoid accidents.
   b. Defensive driving tactics in recognizing danger signs before involvement occurs.

6. A lesson plan approved by the Department of Motor Vehicles.

B. LENGTH OF COURSE:

The course shall not be less than 400 minutes in length of actual instruction.

C. LOCATION OF CLASSES:

Regular classes and testing for On-Line web classes shall be held in facilities convenient to the public and approved by the Department of Motor Vehicles, and shall include the proper equipment necessary for giving instruction to traffic violators.

D. SIZE OF CLASSES:

The class size will be determined by the permitted seating capacity of the classroom as provided by all local, county and state regulatory agencies. However, under no circumstances may the seating capacity exceed forty (40) students.

E. SCHEDULING:

The Contractor shall keep accurate records, in accordance with the directions of the Court of each classroom participant who registers to attend traffic school or on-line traffic school. Each participant shall be given written confirmation of scheduled attendance, and copies of such confirmation shall be maintained at all times by the Contractor, and made available to the Court in the format (e.g. certified lists, individual certificates, etc.) that the Court specifies.

F. ATTENDANCE CONTROL:

Accurate attendance records shall be maintained by the Contractor as directed by the Court as to each participant who has registered and completes or does not complete the classes, and records of completion and non-completion shall be made available to the Court in the format (e.g. certified lists, etc.) that the Court specifies.

Upon satisfactory completion of the course of instruction, the Contractor shall issue the participant a Certificate of Completion furnished by the Department of Motor Vehicles, State of California. Unless the DMV begins issuing Certificates of Completion for Online participants, Contractor shall issue its own certificate, as approved by the Court.

All classroom participants must begin the course with the first session. If a participant fails to attend any session, he/she may be referred back to the school contact person for reassignment within seven (7) days. Under no circumstances shall a participant be allowed to attend the last session of a course before completion of all prior sessions.

Any classroom participant who arrives after the designated starting time will be counted as absent and will not be admitted to that session. Further, the participants shall not be permitted to indiscriminately leave class sessions, and must attend the full number of hours of instruction specified.

G. CLASSROOM CONTROL:

In addition to a minimum of one instructor per class, the Contractor shall provide for at least one instructor's aide in each class to ensure that order is maintained and that persons will not be allowed to leave and return at will.

H. FOREIGN LANGUAGE AND SPECIAL CLASSES:

Spanish and Vietnamese version traffic school classes, and other languages as directed by the Court shall be held by Contractor on a regular basis. Participants speaking other languages, including sign language, may bring an interpreter to traffic school class at no

additional charge, upon prior notice to Contractor. Contractor shall have the obligation of making this alternative known to appropriate participants.

I. INSTRUCTORS:

All instructors employed by Contractor must be licensed and certified in accordance with California Vehicle Code section 11206.

J. PARTICIPANT COST:

State the fee to be charged each participant, including the $2.00 DMV Certificate fee.

K. REPORTING REQUIREMENTS:

The Court retains the right to access information from the Contractor's records that shall be maintained in Santa Clara County at all times and be made available to the Court on 24 hours verbal notice by phone or facsimile from the Court. The Contractor must have the ability to accurately provide information as to the registration of each participant and attendance of class, including the following information: participant's name; case or citation number; driver's license number; DMV certificate number; and indication whether out-of-county attendance.

Registration and completion (non-completion) reports must be submitted weekly, bi-weekly, or monthly, at the discretion of the Court, and in the format directed by the Court.

L. RECORDS:

Contractor shall maintain sufficient records on each individual participant to produce any and all reports required under the contract. All records become property of the Court. Contractor shall prepare and maintain a strict accounting pursuant, to generally accepted accounting practices, of all fees charged to, and collected from each participant.

M. RECORDS RETENTION:

1. Participant records on each individual shall be retained by Contractor for a minimum of three (3) years from the last date participant received services under the contract.

2. All financial and other books and accounts relating to the contract or the terms and conditions of that contract shall be retained by the Contractor for a minimum of five (5) years from the date the contract is terminated, or the date the participant last made payment for services rendered hereunder, whichever is later.

3. Original records which relate to litigation or the settlement of claims arising out of the performance of the contract, or costs and expenses of the contract as to which exception has been taken by the Court, County, State or any of their duly authorized representatives, shall be retained by the Contractor until six (6) years following final disposition of any such matter.

N. FINANCIAL STATEMENTS:

Within ninety (90) days after the end of each accounting year, Contractor shall, at its own expense, submit to the Court a balance sheet and income statement prepared or audited by a Certified Public Accountant, under Generally Accepted Accounting Practices, reflecting business transacted under contract with the Court during the preceding accounting year. The Certified Public Accountant must attest that the balance sheet and income statement submitted are an accurate representation of Contractor's records as reported to the United States of America for income tax purposes.

The Contractor must acknowledge that any and all of the "Financial Statements" submitted to the Court pursuant to any contract with the Court become public records and are subject to public inspection.

O. AUDIT:

The Contractor's books of account and records and supporting source documents related to any contract entered into with the Court, as well as the business operations relating to providing traffic violator school services under any contract with the Court, shall be kept and be made available at one location within Santa Clara County. The Court shall, through its duly authorized agents or representatives, have the right to examine and audit said books of account and records and supporting documents and records of business operations at any and all times for the purpose of determining the accuracy thereof, and of information provided to the Court regarding participants on a weekly, bi-monthly or monthly basis, as well as statements of income and monies received under any contract with the Court.

The full cost of said audit, as determined by the Court, shall be borne by the Contractor.

Upon the request of the Court, Contractor shall promptly provide, at the Contractor's expense, necessary data to enable the Court to fully comply with any and every requirement of the State of California or the United States of America for information or reports relating to any contract for traffic violator school services.

P. PERFORMANCE MONITORING AND EVALUATION:

The Court may, at its option, conduct periodic unannounced performance monitoring and evaluation of internet proctored exams and classroom programs.

Q. DEFICIENCIES:

The Court shall provide Contractor with written notification for any deficiency noted by the Court during any evaluation or audit. The Contractor shall cure any such deficiency, in addition to other requirements noted in any contract with the Court, within thirty (30) calendar days from the date of written notification. Failure to cure within the time specified will subject any contract to immediate termination at the sole discretion of the Court.

R. COOPERATION:

Any contractor selected by the Court under the RFP process must agree to actively participate and cooperate with the Court in any evaluation of the Contractor's program.

S. INDEMNIFICATION AND INSURANCE:

Any Contractor selected by the Court must agree to comply with all Indemnification and Insurance Provisions described in **EXHIBIT A** attached.

T. TERMINATION:

The Court may terminate any contract for the provision of traffic violator school services without cause on ninety (90) days' written notice given the Contractor.

The Court may terminate any contract on five (5) days' written notice given, if Contractor fails to perform any of the terms of any contract with the Court, provided the Contractor has been given written notice of the alleged breach, and has failed to cure the alleged breach within thirty (30) days. In the event of such termination, the Court may proceed with the work in any manner deemed proper by the Court.

Notice shall be deemed served on the date of mailing.

After receiving any Notice of Termination from the Court, Contractor shall do the following:

1. Comply with termination instruction provided by the Court in a manner which is consistent with recognized standards of prudent business practice.
2. Continue to provide the same level of service required by any contract with the Court, until the date of termination.
3. Furnish the Court all participant information and records deemed necessary by the Court to affect an orderly transfer, if participants are to be transferred to another contractor for services.
4. Assist the Court in effecting the transfer of participants in a manner consistent with their best interests.
5. If any participant has paid a fee to the Contractor, the Contractor must transfer to any new provider designated by the Court the pro rata portion of the total fee paid by the participant equivalent to the percent of services not completed within the current contract as approved by the Court.
6. If records are to be transferred, such records shall be packed and labeled in accordance with directions provided by the Court.
7. If, following termination of any contract, the Contractor's facility is closed or if ownership of the Contractor changes, Contractor shall within forty-eight (48) hours thereafter, notify the Court in writing and make arrangements with the Court for preservation of all records maintained under any contract with the Court.

The rights and remedies of the Court provided in this Termination paragraph shall not be exclusive, and are in addition to any other rights and remedies provided by law or under any contract with the Court.

Notwithstanding termination of any contract with the Court, with or without cause, any Contractor shall be obligated, up through a date designated by the Court, to continue to provide the same level of services required by the contract, to those persons enrolled in the program at the conclusion of any contract, but who have not completed the program. No new referrals shall be accepted without written permission from the Court.

VIII. VENDOR QUESTIONNAIRE

Each bidder responding to the RFP must follow the rules stated within this section. Adherence to these rules will help to ensure a fair and objective analysis of all proposals. All responses must be on this form or its copy. When insufficient space is available for a response, additional pages may be attached as necessary. Please preserve the original pagination of these forms when preparing your proposal. Failure to comply with or complete any part of this request may result in rejection of a proposal.

A. PROGRAM BIDDER INFORMATION:

1. Company Name:

   Local Address:

   Headquarters Address:

   Representatives, Titles and Telephone:

2. How many years has the company actively participated in implementing Traffic School programs?

   How many years has the office that will provide service to the Courts been open?

3. What is the company's annual gross revenue during the last year? $ _____

   Profit as a percent of sales _____%

   (Please attach a copy of your most current financial statements)

4. How many employees does the company have?
   Nationwide:

   Office serving the Superior Court of California, County of Santa Clara:

5. List any subcontractors or co-Contractors:

Name	Address	Telephone Number

6. List the names, positions, duration of assignment, for each of your personnel that will be assigned to the program. Attach their resumes showing experience and educational qualifications.

Name	Position	Duration
(1)		
(2)		
(3)		
(4(		
(5)		

7. Attach a recommended implementation schedule of the program. The schedule should be based upon the number of months after contract signing.

8. Describe what is required of the Court to ensure a successful conversion to your program. Specifically, include an estimate of person-hours and tasks (if any) to be performed by Court personnel during implementation. Attach additional pages if necessary.

9. Quotation Period:

   (a) What is the length of time your proposal is valid beyond the 90-day minimum?

   (b) Who is the authorized negotiator?

   Title: Telephone number:

10. Will the program set forth in your proposal response be offered to courts nearby who may wish to acquire similar programs?

    YES_____ NO_____

11. Please describe the requirements, alternatives, recommended approach for operating and maintaining the program after acceptance. It should include, but not be limited to:

    a. Court responsibilities and estimated skills and level of effort required for each responsibility.
    b. Contractor responsibilities, estimated level of effort, response time and cost.

    c. Contractor responsibility for errors after program acceptance.

12. What is the most compatible type of data backup system that works with your proposed software?

13. What are the software security features and how many levels of security are involved?

    Number of levels: Features:

14. Describe the networking and communications capabilities of the system. Specifically address these capabilities as related to the security issues.

15. How many days from date of contract acceptance can the company:

    Make the program available? _____ Days

    Supply complete documentation? _____ Days

    Complete the program test? _____ Days

B. <u>COMPLIANCE:</u>

Have you complied with all specifications, terms, and conditions of this proposal?

YES_____ NO _____

A "No" answer requires a detailed explanation giving reference to all deviations.

FIRM _____ PHONE (___) _____

ADDRESS _____
STREET CITY STATE ZIP

AUTHORIZED
SIGNATURE _____ DATE_____

PRINT
NAME_____ TITLE_____

California Vehicle Code
(http://www.dmv.ca.gov/pubs/vctop/vc/vctoc.htm)

Division 1- Words and Phrases Defined

626. A "traffic violator school" is a business that, for compensation provides, or offers to provide, instruction in traffic safety, including, but not limited to, classroom traffic violator curricula, for persons referred by a court pursuant to Section 42005 or to other persons who elect to attend.
626.2. A "traffic violator school branch or classroom location" is any place where a traffic violator school conducts instruction or maintains records.
626.4. A "traffic violator school instructor" is any person who provides instruction to traffic violators on behalf of a traffic violator school.
626.6. A "traffic violator school operator" is the person who directs and manages the operations of a traffic violator school.
A "traffic violator school operator" may be either the traffic violator school owner or another person designated by the traffic violator school owner to personally direct and manage the traffic violator school for the traffic violator school owner.
626.8. A "traffic violator school owner" is any natural person, association, or corporation that owns a traffic violator school.

Division 2 -Administration

1650. The director shall administer and enforce the provisions of this code relating to the department.
1670. A licensee issued an occupational license by the department and conducting more than one type of business from an established place of business shall provide a clear physical division between the types of business involving vehicles or their component parts. The established place of business shall be open to inspection of the premises, pertinent records, and vehicles by any peace officer during business hours.
1671. (a) The established place of business of a dealer, remanufacturer, remanufacturer branch, manufacturer, manufacturer branch, distributor, distributor branch, automobile driving school, or traffic violator school shall have an office and a dealer, manufacturer, or remanufacturer shall also have a display or manufacturing area situated on the same property where the business peculiar to the type of license issued by the department is or may be transacted. When a room or rooms in a hotel, roominghouse, apartment house building, or a part of any single- or multiple-unit dwelling house is used as an office or offices of an established place of business, the room or rooms shall be devoted exclusively to and occupied for the office or offices of the dealer, manufacturer, manufacturer branch, remanufacturer, remanufacturer branch, distributor, distributor branch, automobile driving school, or traffic violator school, shall be located on the ground floor, and shall be so constructed as to provide a direct entrance into the room or rooms from the exterior of the building. A dealer who does not offer new or used vehicles for sale at retail, a dealer who has been issued an autobroker's endorsement to his or her dealer's license and who does not also sell motor vehicles at retail, or a dealer who is a wholesaler involved for profit only in the sale of vehicles between licensed dealers, shall have an office, but a display area is not required.
(b) The established place of business of an automobile dismantler shall have an office and a dismantling area located in a zone property zoned for that purpose by the city or county.

Division 5 - Occupational Licensing

11200. (a) The department shall license schools for traffic violators for purposes of Section 42005 and to provide traffic safety instruction to other persons who elect to attend. A person may not own or operate a traffic violator school or, except as provided in Section 11206, give instruction for compensation in a traffic violator school without a currently valid license issued by the department.
(b) (1) Any person who elects to attend a traffic violator school shall receive from the traffic violator school and shall sign a copy of the following consumer disclosure statement prior to the payment of the school fee and attending the school: 부 ourse content is limited to traffic violator curricula approved by the Department of Motor Vehicles. Students in the classroom include traffic offenders,

repeat traffic offenders, adults, and teenagers, and those who have and those who have not been referred by a court. Instructor training, business regulatory standards, and Vehicle Code requirements of traffic violator schools are not equal to the training, standards, and Vehicle Code requirements of licensed driving schools (California Vehicle Code).?

(2) In the case of a minor who elects to attend a traffic violator school, the minor 목 parent or guardian shall sign the consumer disclosure statement.

(3) A copy of each signed disclosure statement shall be retained by the traffic violator school for a minimum of 36 months.

(4) This subdivision does not apply to persons referred by courts pursuant to Section 42005.

Division 6 - Driver's Licenses

Division 7 - Financial Responsibility Laws

Division 9 - Civil Liabilities

Division 10 - Accidents and Accident Reports

Division 11 - Rules of the Road

Division 12 - Equipment of Vehicles

The 2005 Florida Statutes, CHAPTER 318 DISPOSITION OF TRAFFIC INFRACTIONS

318.11 Short title.--This chapter may be known and cited as the "Florida Uniform Disposition of Traffic Infractions Act."

318.12 Purpose.--It is the legislative intent in the adoption of this chapter to decriminalize certain violations of chapter 316, the Florida Uniform Traffic Control Law; chapter 320, Motor Vehicle Licenses; chapter 322, Drivers' Licenses; chapter 338, Florida Intrastate Highway System and Toll Facilities; and chapter 1006, Support of Learning, thereby facilitating the implementation of a more uniform and expeditious system for the disposition of traffic infractions.

318.121 Preemption of additional fees, fines, surcharges, and costs.--Notwithstanding any general or special law, or municipal or county ordinance, additional fees, fines, surcharges, or costs other than the court costs and surcharges assessed under s. 318.18(11) and (13) may not be added to the civil traffic penalties assessed in this chapter.

318.1215 Dori Slosberg Driver Education Safety Act.--Effective October 1, 2002, notwithstanding the provisions of s. 318.121, a board of county commissioners may require, by ordinance, that the clerk of the court collect an additional $3 with each civil traffic penalty, which shall be used to fund driver education programs in public and nonpublic schools. The ordinance shall provide for the board of county commissioners to administer the funds, which shall be used for enhancement, and not replacement, of driver education program funds. The funds shall be used for direct educational expenses and shall not be used for administration. Each driver education program receiving funds pursuant to this section shall require that a minimum of 30 percent of a student's time in the program be behind-the-wheel training. This section may be cited as the "Dori Slosberg Driver Education Safety Act."

318.13 Definitions.--The following words and phrases, when used in this chapter, shall have the meanings respectively ascribed to them in this section, except where the context otherwise requires:

(1) "Department" means Department of Highway Safety and Motor Vehicles, defined in s. 20.24, or the appropriate division thereof.

(2) "Suspension" means that a licensee's privilege to drive a motor vehicle is temporarily withdrawn.

(3) "Infraction" means a noncriminal violation that may require community service hours under s. 316.027(4), but is not punishable by incarceration and for which there is no right to a trial by jury or a right to court-appointed counsel.

(4) "Official" means any judge authorized by law to preside over a court or hearing adjudicating traffic infractions.

(5) "Officer" means any law enforcement officer charged with and acting under his or her authority to arrest persons suspected of, or known to be, violating statutes or ordinances regulating traffic or the operation or equipment of vehicles. "Officer" includes any individual employed by a sheriff's department or the police department of a chartered municipality who is acting as a traffic infraction enforcement officer as provided in s. 316.640.

318.14 Noncriminal traffic infractions; exception; procedures.--

(1) Except as provided in ss. 318.17 and 320.07(3)(c), any person cited for a violation of chapter 316, s. 320.0605, s. 320.07(3)(a) or (b), s. 322.065, s. 322.15(1), s. 322.16(2) or (3), s. 322.161(5), s. 322.19, or s. 1006.66(3) is charged with a noncriminal infraction and must be cited for such an infraction and cited to appear before an official. If another person dies as a result of the noncriminal infraction, the person cited may be required to perform 120 community service hours under s. 316.027(4), in addition to any other penalties.

(2) Except as provided in s. 316.1001(2), any person cited for an infraction under this section must sign and accept a citation indicating a promise to appear. The officer may indicate on the traffic citation the time and location of the scheduled hearing and must indicate the applicable civil penalty established in s. 318.18.

(3) Any person who willfully refuses to accept and sign a summons is guilty of a misdemeanor of the second degree.

(4) Except as provided in subsection (12), any person charged with a noncriminal infraction under this section who does not elect to appear shall pay the civil penalty and delinquent fee, if applicable, either by mail or in person, within 30 days after the date of issuance of the citation. If the person cited follows the above procedure, he or she shall be deemed to have admitted the infraction and to have waived his or her right to a hearing on the issue of commission of the infraction. Such admission shall not be used as evidence in any other proceedings. Any person who is cited for a violation of s. 320.0605 or s. 322.15(1), or subject to a penalty under s. 320.07(3)(a) or (b) or s. 322.065, and who makes an election under this subsection shall submit proof of compliance with the applicable section to the clerk of the court. For the purposes of this subsection, proof of compliance consists of a valid driver's license or a valid registration certificate.

(5) Any person electing to appear before the designated official or who is required so to appear shall be deemed to have waived his or her right to the civil penalty provisions of s. 318.18. The official, after a hearing, shall make a determination as to whether an infraction has been committed. If the commission of an infraction has been proven, the official may impose a civil penalty not to exceed $500, except that in cases involving unlawful speed in a school zone or involving unlawful speed in a construction zone, the civil penalty may not exceed $1,000; or require attendance at a driver improvement school, or both. If the person is required to appear before the designated official pursuant to s. 318.19(1) and is found to have committed the infraction, the designated official shall impose a civil penalty of $1,000 in addition to any other penalties and the person's driver's license shall be suspended for 6 months. If the person is required to appear before the designated official pursuant to s. 318.19(2) and is found to have committed the infraction, the designated official shall impose a civil penalty of $500 in addition to any other penalties and the person's driver's license shall be suspended for 3 months. If the official determines that no infraction has been committed, no costs or penalties shall be imposed and any costs or penalties that have been paid shall be returned. Moneys received from the mandatory civil penalties imposed pursuant to this subsection upon persons required to appear before a designated official pursuant to s. 318.19(1) or (2) shall be remitted to the Department of Revenue and deposited into the Department of Health Administrative Trust Fund to provide financial support to certified trauma centers to assure the

availability and accessibility of trauma services throughout the state. Funds deposited into the Administrative Trust Fund under this section shall be allocated as follows:

(a) Fifty percent shall be allocated equally among all Level I, Level II, and pediatric trauma centers in recognition of readiness costs for maintaining trauma services.

(b) Fifty percent shall be allocated among Level I, Level II, and pediatric trauma centers based on each center's relative volume of trauma cases as reported in the Department of Health Trauma Registry.

(6) The commission of a charged infraction at a hearing under this chapter must be proved beyond a reasonable doubt.

(7)(a) The official having jurisdiction over the infraction shall certify to the department within 10 days after payment of the civil penalty that the defendant has admitted to the infraction. If the charge results in a hearing, the official having jurisdiction shall certify to the department the final disposition within 10 days after the hearing. All dispositions returned to the county requiring a correction shall be resubmitted to the department within 10 days after the notification of the error.

(b) If the official having jurisdiction over the traffic infraction submits the final disposition to the department more than 180 days after the final hearing or after payment of the civil penalty, the department may modify any resulting suspension or revocation action to begin as if the citation were reported in a timely manner.

(8) When a report of a determination or admission of an infraction is received by the department, it shall proceed to enter the proper number of points on the licensee's driving record in accordance with s. 322.27.

(9) Any person who does not hold a commercial driver's license and who is cited for an infraction under this section other than a violation of s. 320.0605, s. 320.07(3)(a) or (b), s. 322.065, s. 322.15(1), s. 322.61, or s. 322.62 may, in lieu of a court appearance, elect to attend in the location of his or her choice within this state a basic driver improvement course approved by the Department of Highway Safety and Motor Vehicles. In such a case, adjudication must be withheld; points, as provided by s. 322.27, may not be assessed; and the civil penalty that is imposed by s. 318.18(3) must be reduced by 18 percent; however, a person may not make an election under this subsection if the person has made an election under this subsection in the preceding 12 months. A person may make no more than five elections under this subsection. The requirement for community service under s. 318.18(8) is not waived by a plea of nolo contendere or by the withholding of adjudication of guilt by a court.

(10)(a) Any person who does not hold a commercial driver's license and who is cited for an offense listed under this subsection may, in lieu of payment of fine or court appearance, elect to enter a plea of nolo contendere and provide proof of compliance to the clerk of the court or authorized operator of a traffic violations bureau. In such case, adjudication shall be withheld; however, no election shall be made under this subsection if such person has made an election under this subsection in the 12 months preceding election hereunder. No person may make more than three elections under this subsection. This subsection applies to the following offenses:

1. Operating a motor vehicle without a valid driver's license in violation of the provisions of s. 322.03, s. 322.065, or s. 322.15(1), or operating a motor vehicle with a license which has been suspended for failure to appear, failure to pay civil penalty, or failure to attend a driver improvement course pursuant to s. 322.291.

2. Operating a motor vehicle without a valid registration in violation of s. 320.0605, s. 320.07, or s. 320.131.
3. Operating a motor vehicle in violation of s. 316.646.

(b) Any person cited for an offense listed in this subsection shall present proof of compliance prior to the scheduled court appearance date. For the purposes of this subsection, proof of compliance shall consist of a valid, renewed, or reinstated driver's license or registration certificate and proper proof of maintenance of security as required by s. 316.646. Notwithstanding waiver of fine, any person establishing proof of compliance shall be assessed court costs of $22, except that a person charged with violation of s. 316.646(1)-(3) may be assessed court costs of $7. One dollar of such costs shall be remitted to the Department of Revenue for deposit into the Child Welfare Training Trust Fund of the Department of Children and Family Services. One dollar of such costs shall be distributed to the Department of Juvenile Justice for deposit into the Juvenile Justice Training Trust Fund. Twelve dollars of such costs shall be distributed to the municipality and $8 shall be deposited by the clerk of the court into the fine and forfeiture fund established pursuant to s. 142.01, if the offense was committed within the municipality. If the offense was committed in an unincorporated area of a county or if the citation was for a violation of s. 316.646(1)-(3), the entire amount shall be deposited by the clerk of the court into the fine and forfeiture fund established pursuant to s. 142.01, except for the moneys to be deposited into the Child Welfare Training Trust Fund and the Juvenile Justice Training Trust Fund. This subsection shall not be construed to authorize the operation of a vehicle without a valid driver's license, without a valid vehicle tag and registration, or without the maintenance of required security.

(11) If adjudication is withheld for any person charged or cited under this section, such action is not a conviction.

(12) Any person cited for a violation of s. 316.1001 may, in lieu of making an election as set forth in subsection (4) or s. 318.18(7), elect to pay his or her fine directly to the governmental entity that issued the citation, within 30 days after the date of issuance of the citation. Any person cited for a violation of s. 316.1001 who does not elect to pay the fine directly to the governmental entity that issued the citation as described in this section shall have an additional 45 days after the date of the issuance of the citation in which to pay the civil penalty and delinquent fee, if applicable, as provided in s. 318.18(7), either by mail or in person, in accordance with subsection (4).

318.143 Sanctions for infractions by minors.--

(1) If the court finds that a minor has committed a violation of any of the provisions of chapter 316, the court may also impose one or more of the following sanctions:

(a) The court may reprimand or counsel the minor and his or her parents or guardian.

(b) The court may require the minor to attend, for a reasonable period, a traffic school conducted by a public authority.

(c) The court may order the minor to remit to the general fund of the local governmental body a sum not exceeding the maximum fine applicable to an adult for a like offense.

(d) The court may order the minor to participate in public service or a community work project for a minimum number of hours. A minor who participates in such a work program is considered an employee of the state for the purposes of chapter 440.

(e) The court may impose a curfew or other restriction on the liberty of the minor for a period not to exceed 6 months.

(2) Failure to comply with one or more of the sanctions imposed by the court constitutes contempt of court. Upon a finding by the court, after notice and a hearing, that a minor is in contempt of court for failure to comply with court-ordered sanctions, the court may:

(a) For a first offense, order the minor to serve up to 5 days in a staff-secure shelter as defined in chapter 984 or chapter 985 or, if space in a staff-secure shelter is unavailable, in a secure juvenile detention center.

(b) For a second or subsequent offense, the court may order a minor to serve up to 15 days in a staff-secure shelter or, if space in a staff-secure shelter is unavailable, in a secure juvenile detention center.

(3) Except for a conviction of a violation of s. 316.027, a minor may not be imprisoned in an adult detention facility. If a minor is imprisoned for a violation of s. 316.027, the minor may not be placed in the same cell as an adult. The receiving facility must have adequate staff to supervise and monitor the minor's activities at all times. This subsection does not prohibit placing two or more minors in the same cell.

(4) For the first conviction for a violation of s. 316.193, the court may order the Department of Highway Safety and Motor Vehicles to revoke the minor's driver's license until the minor is 18 years of age. For a second or subsequent conviction for such a violation, the court may order the Department of Highway Safety and Motor Vehicles to revoke the minor's driver's license until the minor is 21 years of age.

(5) A minor who is arrested for a violation of s. 316.193 may be released from custody as soon as:

(a) The minor is no longer under the influence of alcoholic beverages, of any chemical substance set forth in s. 877.111, or of any substance controlled under chapter 893, and is not affected to the extent that his or her normal faculties are impaired;

(b) The minor's blood-alcohol level is less than 0.05 percent; or

(c) Six hours have elapsed after the minor's arrest.

318.1451 Driver improvement schools.--

(1)(a) The Department of Highway Safety and Motor Vehicles shall approve the courses of all driver improvement schools, as the courses relate to ss. 318.14(9), 322.0261, and 322.291. The chief judge of the applicable judicial circuit may establish requirements regarding the location of schools within the judicial circuit. A person may engage in the business of operating a driver improvement school that offers department-approved courses related to ss. 318.14(9), 322.0261, and 322.291.

(b) The Department of Highway Safety and Motor Vehicles shall approve and regulate courses that use technology as the delivery method of all driver improvement schools as the courses relate to ss. 318.14(9) and 322.0261.

(2)(a) In determining whether to approve the courses referenced in this section, the department shall consider course content designed to promote safety, driver awareness, crash avoidance techniques, and other factors or criteria to improve driver performance from a safety viewpoint.

(b) In determining whether to approve courses of driver improvement schools that use technology as the delivery method as the courses relate to ss. 318.14(9) and 322.0261,

the department shall consider only those courses submitted by a person, business, or entity which have approval for statewide delivery.

(3) The Department of Highway Safety and Motor Vehicles shall suspend accepting proof of attendance of courses from persons who attend those schools that do not teach an approved course. In those circumstances, a person who has elected to take courses from such a school shall receive a refund from the school, and the person shall have the opportunity to take the course at another school.

(4) In addition to a regular course fee, an assessment fee in the amount of $2.50 shall be collected by the school from each person who elects to attend a course, as it relates to ss. 318.14(9), 322.0261, 322.291, and 627.06501, which shall be remitted to the Department of Highway Safety and Motor Vehicles and deposited in the Highway Safety Operating Trust Fund to administer this program and to fund the general operations of the department.

(5)(a) The department is authorized to maintain the information and records necessary to administer its duties and responsibilities for driver improvement courses. Where such information is a public record as defined in chapter 119, it shall be made available to the public upon request pursuant to s. 119.07(1).

(b) The department or court may prepare a traffic school reference guide which lists the benefits of attending a driver improvement school and contains the names of the fully approved course providers with a single telephone number for each provider as furnished by the provider.

318.15 Failure to comply with civil penalty or to appear; penalty.--

(1)(a) If a person fails to comply with the civil penalties provided in s. 318.18 within the time period specified in s. 318.14(4), fails to attend driver improvement school, or fails to appear at a scheduled hearing, the clerk of the court shall notify the Division of Driver Licenses of the Department of Highway Safety and Motor Vehicles of such failure within 10 days after such failure. Upon receipt of such notice, the department shall immediately issue an order suspending the driver's license and privilege to drive of such person effective 20 days after the date the order of suspension is mailed in accordance with s. 322.251(1), (2), and (6). Any such suspension of the driving privilege which has not been reinstated, including a similar suspension imposed outside Florida, shall remain on the records of the department for a period of 7 years from the date imposed and shall be removed from the records after the expiration of 7 years from the date it is imposed.

(b) However, a person who elects to attend driver improvement school and has paid the civil penalty as provided in s. 318.14(9), but who subsequently fails to attend the driver improvement school within the time specified by the court shall be deemed to have admitted the infraction and shall be adjudicated guilty. In such case the person must pay the clerk of the court the 18 percent deducted pursuant to s. 318.14(9), and a processing fee of up to $15, after which no additional penalties, court costs, or surcharges shall be imposed for the violation. The clerk of the court shall notify the department of the person's failure to attend driver improvement school and points shall be assessed pursuant to s. 322.27.

(2) After suspension of the driver's license and privilege to drive of a person under subsection (1), the license and privilege may not be reinstated until the person complies with all obligations and penalties imposed on him or her under s. 318.18 and

presents to a driver license office a certificate of compliance issued by the court, together with a nonrefundable service charge of up to $47.50 imposed under s. 322.29, or presents a certificate of compliance and pays the aforementioned service charge of up to $47.50 to the clerk of the court or tax collector clearing such suspension. Of the charge collected by the clerk of the court or the tax collector, $10 shall be remitted to the Department of Revenue to be deposited into the Highway Safety Operating Trust Fund. Such person shall also be in compliance with requirements of chapter 322 prior to reinstatement.

318.16 Appeals; stay orders; procedures.--

(1) If a person is found to have committed an infraction by the hearing official, he or she may appeal that finding to the circuit court. An appeal under this subsection shall not operate to stay the reporting requirements of s. 318.14(7) or to stay appropriate action by the department upon receipt of that report.

(2) The circuit court, upon application by the appellant, may:

(a) Order a stay of any action by the department during pendency of the appeal, but not to exceed a period of 60 days. A copy of the order shall be forwarded to the department.

(b) Deny the application.

318.17 Offenses excepted.--No provision of this chapter is available to a person who is charged with any of the following offenses:

(1) Fleeing or attempting to elude a police officer, in violation of s. 316.1935;

(2) Leaving the scene of a crash, in violation of ss. 316.027 and 316.061;

(3) Driving, or being in actual physical control of, any vehicle while under the influence of alcoholic beverages, any chemical substance set forth in s. 877.111, or any substance controlled under chapter 893, in violation of s. 316.193, or driving with an unlawful blood-alcohol level;

(4) Reckless driving, in violation of s. 316.192;

(5) Making false crash reports, in violation of s. 316.067;

(6) Willfully failing or refusing to comply with any lawful order or direction of any police officer or member of the fire department, in violation of s. 316.072(3);

(7) Obstructing an officer, in violation of s. 316.545(1); or

(8) Any other offense in chapter 316 which is classified as a criminal violation.

318.18 Amount of civil penalties.--The penalties required for a noncriminal disposition pursuant to s. 318.14 are as follows:

(1) Fifteen dollars for:

(a) All infractions of pedestrian regulations.

(b) All infractions of s. 316.2065, unless otherwise specified.

(c) Other violations of chapter 316 by persons 14 years of age or under who are operating bicycles, regardless of the noncriminal traffic infraction's classification.

(2) Thirty dollars for all nonmoving traffic violations and:

(a) For all violations of s. 322.19.

(b) For all violations of ss. 320.0605, 320.07(1), 322.065, and 322.15(1). Any person who is cited for a violation of s. 320.07(1) shall be charged a delinquent fee pursuant to s. 320.07(4).

1. If a person who is cited for a violation of s. 320.0605 or s. 320.07 can show proof of having a valid registration at the time of arrest, the clerk of the court may dismiss the

case and may assess a dismissal fee of up to $7.50. A person who finds it impossible or impractical to obtain a valid registration certificate must submit an affidavit detailing the reasons for the impossibility or impracticality. The reasons may include, but are not limited to, the fact that the vehicle was sold, stolen, or destroyed; that the state in which the vehicle is registered does not issue a certificate of registration; or that the vehicle is owned by another person.

2. If a person who is cited for a violation of s. 322.03, s. 322.065, or s. 322.15 can show a driver's license issued to him or her and valid at the time of arrest, the clerk of the court may dismiss the case and may assess a dismissal fee of up to $7.50.
3. If a person who is cited for a violation of s. 316.646 can show proof of security as required by s. 627.733, issued to the person and valid at the time of arrest, the clerk of the court may dismiss the case and may assess a dismissal fee of up to $7.50. A person who finds it impossible or impractical to obtain proof of security must submit an affidavit detailing the reasons for the impracticality. The reasons may include, but are not limited to, the fact that the vehicle has since been sold, stolen, or destroyed; that the owner or registrant of the vehicle is not required by s. 627.733 to maintain personal injury protection insurance; or that the vehicle is owned by another person.

(c) For all violations of ss. 316.2935 and 316.610. However, for a violation of s. 316.2935 or s. 316.610, if the person committing the violation corrects the defect and obtains proof of such timely repair by an affidavit of compliance executed by the law enforcement agency within 30 days from the date upon which the traffic citation was issued, and pays $4 to the law enforcement agency, thereby completing the affidavit of compliance, then upon presentation of said affidavit by the defendant to the clerk within the 30-day time period set forth under s. 318.14(4), the fine must be reduced to $7.50, which the clerk of the court shall retain.

(d) For all violations of s. 316.126(1)(b), unless otherwise specified.

(3)(a) Except as otherwise provided in this section, $60 for all moving violations not requiring a mandatory appearance.

(b) For moving violations involving unlawful speed, the fines are as follows:

For speed exceeding the limit by:
Fine:

1-5 m.p.h. ..... Warning
6-9 m.p.h. ..... $ 25
10-14 m.p.h. $100
15-19 m.p.h. $125
20-29 m.p.h. $150
30 m.p.h. and above $250

(c) Notwithstanding paragraph (b), a person cited for exceeding the speed limit by up to 5 m.p.h. in a legally posted school zone will be fined $50. A person exceeding the speed limit in a school zone shall pay a fine double the amount listed in paragraph (b).

(d) A person cited for exceeding the speed limit in a posted construction zone shall pay a fine double the amount listed in paragraph (b). The fine shall be doubled for

construction zone violations only if construction personnel are present or operating equipment on the road or immediately adjacent to the road under construction.

(e) If a violation of s. 316.1301 or s. 316.1303 results in an injury to the pedestrian or damage to the property of the pedestrian, an additional fine of up to $250 shall be paid. This amount must be distributed pursuant to s. 318.21.

(f) A person cited for exceeding the speed limit within a zone posted for any electronic or manual toll collection facility shall pay a fine double the amount listed in paragraph (b). However, no person cited for exceeding the speed limit in any toll collection zone shall be subject to a doubled fine unless the governmental entity or authority controlling the toll collection zone first installs a traffic control device providing warning that speeding fines are doubled. Any such traffic control device must meet the requirements of the uniform system of traffic control devices.

(4) The penalty imposed under s. 316.545 shall be determined by the officer in accordance with the provisions of ss. 316.535 and 316.545.

(5)(a) One hundred dollars for a violation of s. 316.172(1)(a), failure to stop for a school bus. If, at a hearing, the alleged offender is found to have committed this offense, the court shall impose a minimum civil penalty of $100. In addition to this penalty, for a second or subsequent offense within a period of 5 years, the department shall suspend the driver's license of the person for not less than 90 days and not more than 6 months.

(b) Two hundred dollars for a violation of s. 316.172(1)(b), passing a school bus on the side that children enter and exit when the school bus displays a stop signal. If, at a hearing, the alleged offender is found to have committed this offense, the court shall impose a minimum civil penalty of $200. In addition to this penalty, for a second or subsequent offense within a period of 5 years, the department shall suspend the driver's license of the person for not less than 180 days and not more than 1 year.

(6) One hundred dollars or the fine amount designated by county ordinance, plus court costs for illegally parking, under s. 316.1955, in a parking space provided for people who have disabilities. However, this fine will be waived if a person provides to the law enforcement agency that issued the citation for such a violation proof that the person committing the violation has a valid parking permit or license plate issued pursuant to s. 316.1958, s. 320.0842, s. 320.0843, s. 320.0845, or s. 320.0848 or a signed affidavit that the owner of the disabled parking permit or license plate was present at the time the violation occurred, and that such a parking permit or license plate was valid at the time the violation occurred. The law enforcement officer, upon determining that all required documentation has been submitted verifying that the required parking permit or license plate was valid at the time of the violation, must sign an affidavit of compliance. Upon provision of the affidavit of compliance and payment of a dismissal fee of up to $7.50 to the clerk of the circuit court, the clerk shall dismiss the citation.

(7) One hundred dollars for a violation of s. 316.1001. However, a person may elect to pay $30 to the clerk of the court, in which case adjudication is withheld, and no points are assessed under s. 322.27. Upon receipt of the fine, the clerk of the court must retain $5 for administrative purposes and must forward the $25 to the governmental entity that issued the citation. Any funds received by a governmental entity for this

violation may be used for any lawful purpose related to the operation or maintenance of a toll facility.

(8)(a) Any person who fails to comply with the court's requirements or who fails to pay the civil penalties specified in this section within the 30-day period provided for in s. 318.14 must pay an additional civil penalty of $12, $2.50 of which must be remitted to the Department of Revenue for deposit in the General Revenue Fund, and $9.50 of which must be remitted to the Department of Revenue for deposit in the Highway Safety Operating Trust Fund. The department shall contract with the Florida Association of Court Clerks, Inc., to design, establish, operate, upgrade, and maintain an automated statewide Uniform Traffic Citation Accounting System to be operated by the clerks of the court which shall include, but not be limited to, the accounting for traffic infractions by type, a record of the disposition of the citations, and an accounting system for the fines assessed and the subsequent fine amounts paid to the clerks of the court. On or before December 1, 2001, the clerks of the court must provide the information required by this chapter to be transmitted to the department by electronic transmission pursuant to the contract.

(b) Any person who fails to comply with the court's requirements as to civil penalties specified in this section due to demonstrable financial hardship shall be authorized to satisfy such civil penalties by public works or community service. Each hour of such service shall be applied, at the rate of the minimum wage, toward payment of the person's civil penalties; provided, however, that if the person has a trade or profession for which there is a community service need and application, the rate for each hour of such service shall be the average standard wage for such trade or profession. Any person who fails to comply with the court's requirements as to such civil penalties who does not demonstrate financial hardship may also, at the discretion of the court, be authorized to satisfy such civil penalties by public works or community service in the same manner.

(c) If the noncriminal infraction has caused or resulted in the death of another, the person who committed the infraction may perform 120 community service hours under s. 316.027(4), in addition to any other penalties.

(9) One hundred dollars for a violation of s. 316.1575.

(10) Twenty-five dollars for a violation of s. 316.2074.

(11)(a) In addition to the stated fine, court costs must be paid in the following amounts and shall be deposited by the clerk into the fine and forfeiture fund established pursuant to s. 142.01:

For pedestrian infractions ..... $ 3.

For nonmoving traffic infractions ..... $ 16.

For moving traffic infractions ..... $ 30.

(b) In addition to the court cost required under paragraph (a), up to $3 for each infraction shall be collected and distributed by the clerk in those counties that have been authorized to establish a criminal justice selection center or a criminal justice access and assessment center pursuant to the following special acts of the Legislature:

1. Chapter 87-423, Laws of Florida, for Brevard County.

2. Chapter 89-521, Laws of Florida, for Bay County.
3. Chapter 94-444, Laws of Florida, for Alachua County.
4. Chapter 97-333, Laws of Florida, for Pinellas County.

Funds collected by the clerk pursuant to this paragraph shall be distributed to the centers authorized by those special acts.

(c) In addition to the court cost required under paragraph (a), a $2.50 court cost must be paid for each infraction to be distributed by the clerk to the county to help pay for criminal justice education and training programs pursuant to s. 938.15. Funds from the distribution to the county not directed by the county to fund these centers or programs shall be retained by the clerk and used for funding the court-related services of the clerk.

(d) In addition to the court cost required under paragraph (a), a $3 court cost must be paid for each infraction to be distributed as provided in s. 938.01 and a $2 court cost as provided in s. 938.15 when assessed by a municipality or county.

(12) One hundred dollars for a violation of s. 316.520(1) or (2). If, at a hearing, the alleged offender is found to have committed this offense, the court shall impose a minimum civil penalty of $100. For a second or subsequent adjudication within a period of 5 years, the department shall suspend the driver's license of the person for not less than 180 days and not more than 1 year.

(13) In addition to any penalties imposed for noncriminal traffic infractions pursuant to this chapter or imposed for criminal violations listed in s. 318.17, a board of county commissioners or any unit of local government which is consolidated as provided by s. 9, Art. VIII of the State Constitution of 1885, as preserved by s. 6(e), Art. VIII of the Constitution of 1968:

(a) May impose by ordinance a surcharge of up to $15 for any infraction or violation to fund state court facilities. The court shall not waive this surcharge. Up to 25 percent of the revenue from such surcharge may be used to support local law libraries provided that the county or unit of local government provides a level of service equal to that provided prior to July 1, 2004, which shall include the continuation of library facilities located in or near the county courthouse or annexes.

(b) That imposed increased fees or service charges by ordinance under s. 28.2401, s. 28.241, or s. 34.041 for the purpose of securing payment of the principal and interest on bonds issued by the county before July 1, 2003, to finance state court facilities, may impose by ordinance a surcharge for any infraction or violation for the exclusive purpose of securing payment of the principal and interest on bonds issued by the county before July 1, 2003, to fund state court facilities until the date of stated maturity. The court shall not waive this surcharge. Such surcharge may not exceed an amount per violation calculated as the quotient of the maximum annual payment of the principal and interest on the bonds as of July 1, 2003, divided by the number of traffic citations for county fiscal year 2002-2003 certified as paid by the clerk of the court of the county. Such quotient shall be rounded up to the next highest dollar amount. The bonds may be refunded only if savings will be realized on payments of debt service and the refunding bonds are scheduled to mature on the same date or before the bonds being refunded.

A county may not impose both of the surcharges authorized under paragraphs (a) and (b) concurrently. The clerk of court shall report, no later than 30 days after the end of the quarter, the amount of funds collected under this subsection during each quarter of the fiscal year. The clerk shall submit the report, in a format developed by the Office of State Courts Administrator, to the chief judge of the circuit, the Governor, the President of the Senate, and the Speaker of the House of Representatives.

(14) In addition to any penalties imposed for noncriminal traffic infractions under this chapter or imposed for criminal violations listed in s. 318.17, any unit of local government that is consolidated as provided by s. 9, Art. VIII of the State Constitution of 1885, as preserved by s. 6(e), Art. VIII of the State Constitution of 1968, and that is granted the authority in the State Constitution to exercise all the powers of a municipal corporation, and any unit of local government operating under a home rule charter adopted pursuant to ss. 10, 11, and 24, Art. VIII of the State Constitution of 1885, as preserved by s. 6(e), Art. VIII of the State Constitution of 1968, that is granted the authority in the State Constitution to exercise all the powers conferred now or hereafter by general law upon municipalities, may impose by ordinance a surcharge of up to $15 for any infraction or violation. Revenue from the surcharge shall be transferred to such unit of local government for the purpose of replacing fine revenue deposited into the clerk's fine and forfeiture fund under s. 142.01. The court may not waive this surcharge. Proceeds from the imposition of the surcharge authorized in this subsection shall not be used for the purpose of securing payment of the principal and interest on bonds. This subsection, and any surcharge imposed pursuant to this subsection, shall stand repealed September 30, 2007.

(15) One hundred twenty-five dollars for a violation of s. 316.074(1) or s. 316.075(1)(c)1. when a driver has failed to stop at a traffic signal. Sixty dollars shall be distributed as provided in s. 318.21, and the remaining $65 shall be remitted to the Department of Revenue for deposit into the Administrative Trust Fund of the Department of Health.

318.19 Infractions requiring a mandatory hearing.--Any person cited for the infractions listed in this section shall not have the provisions of s. 318.14(2), (4), and (9) available to him or her but must appear before the designated official at the time and location of the scheduled hearing:

(1) Any infraction which results in a crash that causes the death of another;

(2) Any infraction which results in a crash that causes "serious bodily injury" of another as defined in s. 316.1933(1);

(3) Any infraction of s. 316.172(1)(b); or

(4) Any infraction of s. 316.520(1) or (2).

318.20 Notification; duties of department.--The department shall prepare a notification form to be appended to, or incorporated as a part of, the Florida uniform traffic citation issued in accordance with s. 316.650. The notification form shall contain language informing persons charged with infractions to which this chapter applies of the procedures available to them under this chapter. Such notification shall contain a statement that, if the official determines that no infraction has been committed, no costs or penalties shall be imposed and any costs or penalties which have been paid shall be returned. A uniform traffic citation that is produced electronically must also include the information required by this section.

[1]**318.21 Disposition of civil penalties by county courts.**--All civil penalties received by a county court pursuant to the provisions of this chapter shall be distributed and paid monthly as follows:

(1) One dollar from every civil penalty shall be remitted to the Department of Revenue for deposit into the Child Welfare Training Trust Fund for child welfare training purposes pursuant to s. 402.40. One dollar from every civil penalty shall be remitted to the Department of Revenue for deposit into the Juvenile Justice Training Trust Fund for juvenile justice purposes pursuant to s. 985.406.

(2) Of the remainder:

(a) Twenty and six-tenths percent shall be remitted to the Department of Revenue for deposit into the General Revenue Fund of the state, except that the first $300,000 shall be deposited into the Grants and Donations Trust Fund in the Justice Administrative Commission for administrative costs, training costs, and costs associated with the implementation and maintenance of Florida foster care citizen review panels in a constitutional charter county as provided for in s. 39.702.

(b) Seven and two-tenths percent shall be remitted to the Department of Revenue for deposit in the Emergency Medical Services Trust Fund for the purposes set forth in s. 401.113.

(c) Five and one-tenth percent shall be remitted to the Department of Revenue for deposit in the Additional Court Cost Clearing Trust Fund established pursuant to s. 938.01 for criminal justice purposes.

(d) Eight and two-tenths percent shall be remitted to the Department of Revenue for deposit in the Brain and Spinal Cord Injury Rehabilitation Trust Fund for the purposes set forth in s. 381.79.

(e) Two percent shall be remitted to the Department of Revenue for deposit in the endowment fund of the Florida Endowment Foundation for Vocational Rehabilitation established by s. 413.615.

(f) Five-tenths percent shall be paid to the clerk of the court for administrative costs.

(g)1. If the violation occurred within a special improvement district of the Seminole Indian Tribe or Miccosukee Indian Tribe, 56.4 percent shall be paid to that special improvement district.

2. If the violation occurred within a municipality, 50.8 percent shall be paid to that municipality and 5.6 percent shall be deposited into the fine and forfeiture trust fund established pursuant to s. 142.01.

3. If the violation occurred within the unincorporated area of a county, including the unincorporated areas, if any, of a government created pursuant to s. 6(e), Art. VIII of the State Constitution, that is not within a special improvement district of the Seminole Indian Tribe or Miccosukee Indian Tribe, 56.4 percent shall be deposited into the fine and forfeiture fund established pursuant to s. 142.01.

(3) Moneys paid to a municipality or special improvement district under subparagraph (2)(g)1. must be used to fund local criminal justice training as provided in s. 938.15 when such a program is established by ordinance; to fund a municipal school crossing guard training program; and for any other lawful purpose.

(4) Of the additional fine assessed under s. 318.18(3)(e) for a violation of s. 316.1301, 40 percent must be remitted to the Department of Revenue for deposit in the Grants and

Donations Trust Fund of the Division of Blind Services of the Department of Education, and 60 percent must be distributed pursuant to subsections (1) and (2).

(5) Of the additional fine assessed under s. 318.18(3)(e) for a violation of s. 316.1303, 60 percent must be remitted to the Department of Revenue for deposit in the endowment fund for the Florida Endowment Foundation for Vocational Rehabilitation, and 40 percent must be distributed pursuant to subsections (1) and (2) of this section.

(6) For every violation of s. 316.613 or s. 316.614, $5 will be deducted from the civil penalty assessed under this chapter and remitted to the Department of Revenue for deposit in the Epilepsy Services Trust Fund established under s. 385.207. The remainder must be distributed pursuant to subsections (1) and (2).

(7) For fines assessed under s. 318.18(3) for unlawful speed, the following amounts must be remitted to the Department of Revenue for deposit in the Nongame Wildlife Trust Fund:

For speed exceeding the limit by:
Fine:

1-5 m.p.h. ..... $ .00
6-9 m.p.h. ..... $ .25
10-14 m.p.h. ..... $ 3.00
15-19 m.p.h. ..... $ 4.00
20-29 m.p.h. ..... $ 5.00
30 m.p.h. and above $10.00

The remaining amount must be distributed pursuant to subsections (1) and (2).

(8) Fines and forfeitures received from violations committed within a municipality must be paid monthly to that municipality; fines and forfeitures received from violations committed within a special improvement district created for the Seminole Indian Tribe or Miccosukee Indian Tribe under s. 285.17 must be paid monthly to that special improvement district. These fines and forfeitures must be paid monthly to that municipality or special improvement district in addition to any other fines and forfeitures received by a county court which are required to be paid to that municipality or special improvement district under any other law. If, on February 1, 1972, any chartered county court that has countywide jurisdiction was trying traffic offenses committed within a municipality in that county, two-thirds of the fines and forfeitures received as a result of violations of this chapter, or of any ordinances adopting matter covered by this chapter, committed within a municipality must be paid and distributed to the municipality, and the remainder must be paid into the fine and forfeiture fund established pursuant to s. 142.01, except as otherwise provided in subsection (5). The amount of fines and forfeitures payable to a special improvement district created under s. 285.17 which is located in a charter county must be determined in the same manner as the amount of fines and forfeitures payable to a municipality in that county. All fines and forfeitures received by any county court as the result of citations issued under s. 316.640(2)(c)1. must be paid into the fine and forfeiture fund established pursuant to s. 142.01 whether or not such citations were

issued for parking violations that occurred within a municipality or special improvement district created under s. 285.17.

(9) Twelve dollars and fifty cents from each moving traffic violation must be used by the county to fund that county's participation in an intergovernmental radio communication program approved by the Department of Management Services. If the county is not participating in such a program, funds collected must be used to fund local law enforcement automation and must be distributed to the municipality or special improvement district in which the violation occurred or to the county if the violation occurred within the unincorporated area of the county.

(10) The additional costs and surcharges on criminal traffic offenses provided for under ss. 938.03 and 938.04 must be collected and distributed by the clerk of the court as provided in those sections. The additional costs and surcharges must also be collected for the violation of any ordinances adopting the criminal traffic offenses enumerated in s. 318.17.

(11)(a) A county or municipality may, by majority vote of the governing board of the respective county or municipality, impose a surcharge on parking fines for the sole purpose of funding school crossing guard programs; however, the governing body may set aside funds from this surcharge to pay for startup costs and recurring administrative costs related to printing new tickets or other means of implementing the program. The surcharge must be authorized by ordinance requiring public hearings.

(b) The proceeds of this surcharge must be placed in a trust fund established by the governing body of the county or municipality called the School Crossing Guard Trust Fund. Funds collected from this surcharge must be distributed quarterly to fund the school crossing guard programs provided in subsection (3).

(c) If a county government is operating a school crossing guard program in the exercise of its municipal responsibilities, the county may, by majority vote of its governing board, impose a countywide surcharge on parking fines for the sole purpose of funding school crossing guard programs throughout the county; however, the governing body may set aside funds from this surcharge to pay for startup costs and recurring administrative costs related to printing new tickets or other means of implementing the program. The surcharge must be authorized by an ordinance requiring public hearings. This surcharge, established by the governing body of the county, must be placed in a trust fund called the School Crossing Guard Trust Fund. Funds collected from this surcharge must be distributed quarterly to jurisdictions to fund school crossing guard programs based on each jurisdiction's percentage of the school crossing guards in the county school district.

(12) As of July 1, 2002, the proceeds from the fine as defined in s. 316.126(1)(b) shall be paid to the Crimes Compensation Trust Fund administered by the Office of the Attorney General.

(13) Of the proceeds from the fine under s. 318.18(14), $65 shall be remitted to the Department of Revenue for deposit into the Administrative Trust Fund of the Department of Health and the remaining $60 shall be distributed pursuant to subsections (1) and (2).

(14) Notwithstanding subsections (1) and (2), the proceeds from the mandatory civil penalties imposed pursuant to s. 318.14(5) shall be distributed as provided in that section.

History.--s. 1, ch. 74-377; s. 39, ch. 76-31; s. 9, ch. 86-154; s. 3, ch. 87-108; s. 4, ch. 87-186; s. 2, ch. 88-73; s. 7, ch. 90-208; s. 4, ch. 91-200; s. 4, ch. 92-194; s. 3, ch. 92-195; s. 2, ch. 94-324; s. 59, ch. 95-267; s. 49, ch. 96-350; ss. 2, 3, 4, 5, 6, ch. 97-235; s. 33, ch. 97-271; s. 94, ch. 98-279; ss. 29, 30, 31, 32, 33, 34, ch. 98-280; ss. 133, 134, 135, 136, 137, ch. 98-403; s. 95, ch. 99-13; s. 254, ch. 99-248; s. 4, ch. 2000-139; s. 43, ch. 2000-152; s. 36, ch. 2000-171; ss. 11, 12, ch. 2001-122; s. 20, ch. 2001-254; s. 42, ch. 2002-1; s. 5, ch. 2002-217; s. 7, ch. 2003-2; s. 100, ch. 2003-402; s. 61, ch. 2004-265; s. 12, ch. 2005-164; s. 4, ch. 2005-194; s. 49, ch. 2005-236.

[1]**Note.**--Section 68, ch. 2005-236, provides that "[i]t is the intent of the Legislature that the amendments made by this act to ss. 28.2402(2), 34.191, and 318.21, Florida Statutes, are remedial. It is the further intent of the Legislature that fines and forfeitures or civil penalties arising from offenses or violations committed or occurring within an unincorporated area of a government created pursuant to Section 6(e), Article VIII of the State Constitution be paid or deposited for fiscal year 2004-2005 as provided in ss. 28.2402, 34.191, and 318.21, Florida Statutes, as those sections are amended by this act. This section shall take effect [June 14, 2005]."

318.30 Legislative intent.--It is the intent of the Legislature that civil traffic infraction hearing officers be appointed and used in those counties where the need arises for their services. Any Civil Traffic Infraction Hearing Officer Program established in a county under ss. 318.30-318.38 shall be subject to the supervision of the Supreme Court.

318.31 Objectives.--The Supreme Court is hereby requested to adopt rules and procedures for the establishment and operation of Civil Traffic Infraction Hearing Officer Programs under ss. 318.30-318.38.

318.32 Jurisdiction; limitations.--

(1) Hearing officers shall be empowered to accept pleas from and decide the guilt or innocence of any person, adult or juvenile, charged with any civil traffic infraction and shall be empowered to adjudicate or withhold adjudication of guilt in the same manner as a county court judge under the statutes, rules, and procedures presently existing or as subsequently amended, except that hearing officers shall not:

(a) Have the power to hold a defendant in contempt of court, but shall be permitted to file a motion for order of contempt with the appropriate state trial court judge;

(b) Hear a case involving a crash resulting in injury or death;

(c) Hear a criminal traffic offense case or a case involving a civil traffic infraction issued in conjunction with a criminal traffic offense; or

(d) Have the power to suspend a defendant's driver's license pursuant to s. 316.655(2).

(2) This section does not prohibit a county court judge from exercising concurrent jurisdiction with a civil traffic hearing officer.

(3) Upon the request of the defendant contained in a Notice of Appearance or a written plea, the case shall be assigned to a county court judge regularly assigned to hear traffic matters.

318.325 Jurisdiction and procedure for parking infractions.--Any county or municipality may adopt an ordinance that allows the county or municipality to refer

cases involving the violation of a county or municipal parking ordinance to a hearing officer. Notwithstanding the provisions of ss. 318.14 and 775.08(3), any parking violation shall be deemed to be an infraction as defined in s. 318.13(3). However, the violation must be enforced and disposed of in accordance with the provisions of general law applicable to parking violations and with the charter or code of the county or municipality where the violation occurred. The clerk of the court or the designated traffic violations bureau must collect and distribute the fines, forfeitures, and court costs assessed under this section.

318.33 Appeals.--Decisions of the hearing officer are appealable, under the rules of court, to the circuit court. Appeals shall be based upon the record of the hearing before the hearing officer and shall not be hearings de novo. Appellants are responsible for producing the record of the hearing beyond that which normally results from the civil traffic infraction hearing process.

318.34 Qualifications.--Applicants for the position of hearing officer of the civil traffic court shall be members in good standing of The Florida Bar and shall have completed a 40-hour education and training program which has been approved by the Florida Supreme Court. Thereafter, hearing officers shall complete an approved 4-hour continuing education program annually.

318.35 Term of office.--Hearing officers shall be independent contractors and may serve either full time or part time as determined by the chief judge. In either case, they shall serve at the pleasure of the chief judge of the county and circuit in which they are to hear cases and shall have no definite term of office.

318.36 Code of ethics.--Hearing officers shall be subject to The Florida Bar Code of Professional Responsibility and not the Judicial Code of Ethics, except that they shall avoid practices or occupations that would constitute a conflict of interest or give the appearance of impropriety. Whether serving full time or part time, hearing officers shall be prohibited from representing clients or practicing before any other hearing officer of a civil traffic court or from representing any client appealing the decision of any other hearing officer. A civil traffic infractions hearing officer appointed under s. 318.30 shall have judicial immunity in the same manner and to the same extent as judges.

318.38 Nonseverability.--If the provisions of s. 318.32 authorizing hearing officers to impose the same sanctions as county court judges for civil traffic infractions are found to be unconstitutional by the Florida Supreme Court, then the hearing officers shall have no further jurisdiction over any civil traffic infractions.

DIRECTIVE 2003/59/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 15 July 2003

on the initial qualification and periodic training of driver s of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers, amending Council Regulation (EEC) No 3820/85 and Council Directive 91/439/EEC and repealing Council Directive 76/914/EEC

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,
Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 71 thereof,
Having regard to the proposal from the Commission [1]
Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee [2]
After consultation of the Committee of the Regions,
Acting in accordance with the procedure referred to in Article 251 of the Treaty [3]
Whereas:
(1) Article 5(1), (2) and (4) of Regulation (EEC) No 3820/85 [4]provides that certain driver s engaged in the carriage of goods or passengers by road must, depending on their age, on the category of vehicle used and on the distance to be travelled, hold a certificate of professional competence in conformity with Community rules on the minimum level of training for some road transport driver s. That minimum level is determined by Directive 76/914/EEC[5].
(2) Given that the provisions of Regulation (EEC) No 3820/85 apply to a very small percentage of driver s and that currently the compulsory training of driver s is only required by a few Member States, the majority of driver s now driving on Community territory are carrying out their profession solely on the basis of a driving licence.
(3) To enable driver s to meet the new demands arising from the development of the road transport market, Community rules should be made applicable to all driver s, whether they drive as self-employed or salaried workers, and whether on own account or for hire or reward.
(4) The establishment of new Community rules is aimed at ensuring that, by means of his or her qualification, the driver is of a standard to have access to and carry out the activity of driving.
(5) More particularly, the obligation to hold an initial qualification and to undergo periodic training is intended to improve road safety and the safety of the driver , including during operations carried out by the driver while the vehicle is stopped. Furthermore, the modern nature of the profession of driver should arouse young people's interest in the profession, contributing to the recruitment of new driver s at a time of shortage.

[1] OJ C 154 E, 29.5.2001, p. 258 and OJ C 20 E, 28.1.2003, p. 263
[2] OJ C 260, 17.9.2001, p. 90.
[3] Opinion of the European Parliament of 17 January 2002 (OJ C 271 E, 7.11.2002, p. 381), Council Common Position of 5 December 2002 (OJ C 32 E, 11.2.2003, p. 9) and Decision of the European Parliament of 8 April 2003 (not yet published in the Official Journal). Decision of the Council of 13 June 2003.
[4] Council Regulation (EEC) No 3820/85 of 20 December 1985 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport (OJ L 370, 31.12.1985, p. 1).
[5] Council Directive 76/914/EEC of 16 December 1976 on the minimum level of training for some road transport drivers (OJ L357, 29.12.1976, p. 36).

1

(6) To avoid unequal conditions of competition, this Directive should apply to the activity of driving both by the nationals of a Member State and by nationals of third countries who are employed or used by an undertaking established in a Member State.
(7) In order to establish that the driver complies with his or her obligations, Member States should issue the driver with a certificate of professional competence, hereinafter referred to as ‘CPC’, certifying his or her initial qualification or periodic training.
(8) Given the differences between current systems in certain Member States, Member States should be able to choose between several options so as to facilitate the implementation of the provisions relating to the initial qualification.
(9) In order to maintain their qualification of driver , existing driver s should be obliged to undergo periodic retraining in the skills essential for their profession.

(10) The minimum requirements to be met for the initial qualification and the periodic training concern the safety rules to be observed when driving and while the vehicle is stopped. The development of defensive driving — anticipating danger, making allowance for other road users — which goes hand in hand with rational fuel consumption, will have a positive impact both on society and on the road transport sector itself.
(11) This Directive should not affect the rights acquired by a driver who has held the driving licence necessary to carry out the activity of driving since before the date laid down for obtaining a CPC certifying the corresponding initial qualification or the periodic training.
(12) Only training centres which have been approved by the competent authorities of the Member States should be able to organise the training courses laid down for the initial qualification and the periodic training. To ensure the quality of these approved centres, the competent authorities should set harmonised criteria for their approval including that of a well-established high level of professionalism.
(13) Not only the competent authorities of the Member States but also any entity designated by them should be responsible for organising the tests provided for in connection with the initial qualification and the periodic training. Given the importance of this Directive for road safety and for the equality of conditions of competition, the competent authorities of the Member States should supervise such tests.
(14) Member States should prescribe that the first session of periodic training is to be completed and should issue the corresponding CPC, within the five years following either the date of issue of the CPC certifying the initial qualification or the expiry date of the time limit set for certain driver s to claim their acquired rights. It should also be possible for these time limits to be shortened or extended. Following the first periodic training, the driver should undergo periodic training every five years.
(15) To certify that a driver who is a national of a Member State is the holder of one of the CPCs provided for by this Directive, and to facilitate mutual recognition of the various CPCs, Member States should affix the harmonised Community code laid down for that purpose, together with the code's expiry date, either to the driving licence or to the new driver qualification card, to be mutually recognised by Member States, the harmonised model of which is laid down by this Directive. This card should meet the same security requirements as the driving licence, given the importance of the rights which it confers for road safety and the equality of conditions of competition. The possibility afforded to Member States to affix the Community code on the new card should enable them to lay down a period of validity for driving licences which does not coincide with the date of expiry of the validity of periodic training, given that Directive 91/439/EEC 6 provides that each Member State is to retain the right to determine, on the basis of national criteria, the period of validity of the driving licences which it issues.
6 Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on driving licences (OJ L 237, 24.8.1991, p. 1); Directive as last amended by Commission Directive 2000/56/EC (OJ L 237, 21.9.2000, p. 45).

2
(16) Annexes I and Ia to Directive 91/439/EEC should be amended so as to add to the list of harmonised codes and sub-codes set out in those Annexes the new Community code determining the date until which a driver fulfils the professional skills requirement, whether this is an initial qualification or periodic training.
(17) Special certification provisions should be laid down for driver s covered by this Directive who are nationals of third countries.
(18) The Commission should monitor the implementation of this Directive, particularly given the different initial qualification systems which it lays down, and should submit a report on this subject to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions.
(19) Given the significant number of driver s covered by this Directive, the provisions relating to the initial qualification should be applied in two stages, depending on whether the carriage of passengers or the carriage of goods is involved. The phased application of this Directive as regards the initial qualification for driver s of vehicles engaged in the carriage of goods and passengers should also make it possible for periodic training to be established in a phased manner.
(20) The measures necessary to implement this Directive should be adopted in accordance with Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission 7.
(21) To take account of the application on two different dates of the provisions relating to the initial qualification, the relevant provisions of Regulation (EEC) No 3820/85 as well as Directive 76/914/EEC should be repealed.

(22) However, it is desirable, in order to respect the principles of Community law, that driver s of vehicles used to carry out transport where this is considered to have a lesser impact on road safety or where the requirements of this Directive would impose a disproportionate economic or social burden, should be exempted from the application of this Directive.
(23) Since the objective of the proposed action, namely the establishment of a Community-wide standard for initial qualification and periodic training, cannot be sufficiently achieved by the Member States and can therefore, by reason of the scale and the effects of the proposed action, be better achieved at Community level, the Community may adopt measures in accordance with the principle of subsidiarity set out in Article 5 of the Treaty. In accordance with the principle of proportionality as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve that objective.
HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:
7 OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

3

Article 1
Scope

This Directive shall apply to the activity of driving carried out by:
(a) nationals of a Member State; and
(b) nationals of third countries who are employed or used by an undertaking established in a Member State; hereinafter referred to as 'driver s', engaged in road transport within the Community, on roads open to the public, using:

— vehicles for which a driving licence of category C1, C1+E, C or C+E, as defined in Directive 91/439/EEC, or a driving licence recognised as equivalent, is required,

— vehicles for which a driving licence of category D1, D1+E, D or D+E, as defined in Directive 91/439/EEC, or a driving licence recognised as equivalent, is required.

Article 2
Exemptions

This Directive shall not apply to the driver s of:
(a) vehicles with a maximum authorised speed not exceeding 45 km/h;
(b) vehicles used by, or under the control of, the armed forces, civil defence, the fire service and forces responsible for maintaining public order;
(c) vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, or of new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
(d) vehicles used in states of emergency or assigned to rescue missions;
(e) vehicles used in the course of driving lessons for any person wishing to obtain a driving licence or a CPC, as provided for in Article 6 and Article 8(1);
(f) vehicles used for non-commercial carriage of passengers or goods, for personal use;
(g) vehicles carrying material or equipment to be used by the driver in the course of his or her work, provided that driving the vehicle is not the driver 's principal activity.

Article 3
Qualification and training

1. The activity of driving as defined in Article 1 shall be subject to a compulsory initial qualification and compulsory periodic training. To this end Member States shall provide for:
(a) system of initial qualification

Member States shall choose between the following two options:

(i) **option combining both course attendance and a test** - In accordance with section 2(2.1) of Annex I, this type of initial qualification involves compulsory course attendance for a specific period. It shall conclude with a test. Upon successful completion of the test, the qualification shall be certified by a CPC as provided for in Article 6(1)(a);

4

(ii) **option involving only tests** - In accordance with section 2(2.2) of Annex I, this type of initial qualification does not involve compulsory course attendance but only theoretical and practical tests. Upon successful completion of the tests, the qualification shall be certified by a CPC as provided for in Article 6(1)(b).

However, a Member State may authorise a driver to drive within its territory before obtaining a CPC, when he or she is undergoing a national vocational training course of at least six months, for a maximum period of three years. In the context of this vocational training course, the tests referred to in points (i) and (ii) may be completed in stages;

(b) a system of periodic training

In accordance with section 4 of Annex I, periodic training involves compulsory course attendance. It shall be certified by a CPC as provided for in Article 8(1).

2. Member States may also provide for a system of accelerated initial qualification so that a driver may drive in the cases referred to in Article 5(2)(a)(ii) and (b) and in Article 5(3)(a)(i) and (b). In accordance with section 3 of Annex I, the accelerated initial qualification shall involve compulsory course attendance. It shall conclude with a test. Upon successful completion of the test, the qualification shall be certified by a CPC as provided for in Article 6(2).

3. Member States may exempt driver s who have obtained the certificate of professional competence provided for in Directive 96/26/EC [8] from the tests referred to in paragraph 1(a)(i) and (ii) and in paragraph 2 in the subjects covered by the test provided for in that Directive and, where appropriate, from attending the part of the course corresponding thereto.

Article 4

Acquired rights

The following driver s shall be exempted from the requirement to obtain an initial qualification:

(a) driver s who hold a category D1, D1+E, D or D+E licence, or a licence recognised as equivalent, issued no later than two years after the final date for the transposition of this Directive;

(b) driver s who hold a category C1, C1+E, C or C+E licence, or a licence recognised as equivalent, issued no later than three years after the final date for the transposition of this Directive.

Article 5

Initial qualification

1. Access to an initial qualification shall not require the corresponding driving licence to be obtained beforehand.

2. Driver s of a vehicle intended for the carriage of goods may drive:

(a) from the age of 18:

[8] Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications intended to facilitate for these operators the right to freedom of establishment in national and international transport operations (OJ L 124, 23.5.1996, p. 1); Directive as last amended by Directive 98/76/EC (OJ L 277, 14.10.1998, p. 17).

5

(i) a vehicle in licence categories C and C+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1);

(ii) a vehicle in licence categories C1 and C1+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2);

(b) from the age of 21, a vehicle in licence categories C and C+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2).

3. Driver s of a vehicle intended for the carriage of passengers may drive:

(a) from the age of 21:

(i) a vehicle in licence categories D and D+E to carry passengers on regular services where the route does not exceed 50 kilometres and a vehicle in licence categories D1 and D1+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2).

Any Member State may authorise driver s of vehicles in one of the abovementioned categories to drive such vehicles within its territory from the age of 18, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1);

(ii) a vehicle in licence categories D and D+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1).

Any Member State may authorise driver s of vehicles in one of the above-mentioned categories to drive such vehicles within its territory from the age of 20, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1). This may be reduced to the age of 18 where the driver drives such vehicles without passengers;
(b) from the age of 23, a vehicle in licence categories D and D+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2).
4. Without prejudice to the age limits specified in paragraph 2, driver s undertaking carriage of goods who hold a CPC as provided for in Article 6 for one of the categories provided for in paragraph 2 of this Article shall be exempted from obtaining such a CPC for any other of the categories of vehicles referred to in that paragraph.
These provisions shall apply under the same conditions to driver s undertaking carriage of passengers in the categories referred to in paragraph 3.
5. Driver s undertaking carriage of goods who broaden or modify their activities in order to carry passengers, or vice versa, and who hold a CPC as provided for in Article 6, shall not be required to repeat the common parts of the initial qualification, but rather only the parts specific to the new qualification.

Article 6
CPC certifying the initial qualification

1. CPC certifying an initial qualification
(a) CPC awarded on the basis of course attendance and a test

In accordance with Article 3(1)(a)(i), Member States shall require trainee driver s to attend courses in a training centre approved by the competent authorities in accordance with section 5 of Annex I, hereinafter referred to as 'approved training centre'. These courses shall cover all the subjects referred to in section 1 of Annex I. This training shall conclude with successful completion of the test provided for in section 2(2.1) of Annex I. That test shall be organised by the Member States' competent authorities or an entity designated by them and shall serve to check whether, for the aforementioned subjects, the trainee driver has the level of knowledge

6

required in section 1 of Annex I. The said authorities or entities shall supervise the test and, upon successful completion, issue the driver s with a CPC certifying an initial qualification.
(b) CPC awarded on the basis of tests

In accordance with Article 3(1)(a)(ii), Member States shall require trainee driver s to pass the theoretical and practical tests referred to in section 2(2.2) of Annex I. These tests shall be organised by the Member States' competent authorities or an entity designated by them and shall serve to check whether, for all the aforementioned subjects, the trainee driver has the level of knowledge required in section 1 of Annex I. The said authorities or entities shall supervise the tests and, upon successful completion, issue the driver s with a CPC certifying an initial qualification.
2. CPC certifying an accelerated initial qualification

In accordance with Article 3(2), Member States shall require trainee driver s to attend courses in an approved training centre. These courses shall cover all the subjects referred to in section 1 of Annex I. This training shall conclude with the test provided for in section 3 of Annex I. That test shall be organised by the Member States' competent authorities or an entity designated by them and shall serve to check whether, for the aforementioned subjects, the trainee driver has the level of knowledge required in section 1 of Annex I. The said authorities or entities shall supervise the test and, upon successful completion, issue the driver s with a CPC certifying an accelerated initial qualification.

Article 7
Periodic training

Periodic training shall consist of training to enable holders of a CPC as referred to in Article 6 and the driver s referred to in Article 4 to update the knowledge which is essential for their work, with specific emphasis on road safety and the rationalisation of fuel consumption.
This training shall be organised by an approved training centre, in keeping with section 5 of Annex I. If a driver moves to another undertaking, the periodic training already undergone must be taken into account.

Periodic training shall be designed to expand on, and to revise, some of the subjects referred in section 1 of Annex I.

Article 8
CPC certifying periodic training

When a driver has completed the periodic training referred to in Article 7, the Member States' competent authorities or the approved training centre shall issue him or her with a CPC certifying periodic training.

The following driver s shall undergo a first course of periodic training:

(a) holders of a CPC as referred to in Article 6, within five years of the issue of that CPC;

(b) the driver s referred to in Article 4, within five years of the respective dates referred to in Article 14(2), in accordance with a timetable decided on by the Member States.

Member States may reduce or extend the periods of time referred to in (a) and (b), *inter alia*, so that they coincide with the date of expiry of the driving licence or so as to ensure the gradual introduction of periodic training. The period may not, however, be shorter than three years or longer than seven years.

7

A driver who has completed a first course of periodic training as referred to in paragraph 2 shall undergo periodic training every five years, before the end of the period of validity of the CPC certifying periodic training.

4. Holders of the CPC as referred to in Article 6 or the CPC as referred to in paragraph 1 of this Article and the driver s referred to in Article 4 who have ceased pursuit of the occupation and do not meet the requirements of paragraphs 1, 2 and 3, shall undergo a course of periodic training before resuming pursuit of the occupation.

5. Driver s undertaking the carriage of goods or passengers by road who have completed courses of periodic training for one of the licence categories provided for in Article 5(2) and (3) shall be exempt from the obligation to undergo further periodic training for another of the categories provided for in those paragraphs.

Article 9
Place of training

Driver s referred to in Article 1(a) shall obtain the initial qualification referred to in Article 5 in the Member State in which they have their normal residence, as defined in Article 14 of Regulation (EEC) No 3821/85 9

Driver s referred to in Article 1(b) shall obtain that qualification in the Member State in which the undertaking is established or in the Member State which issued a work permit to them.

Driver s referred to in Article 1(a) and 1(b) shall undergo the periodic training referred to in Article 7 in the Member State in which they have their normal residence or the Member State in which they work.

Article 10
Community code

1. On the basis of the CPC referred to in Article 6 and the CPC referred to in Article 8(1), Member States' competent authorities shall mark, taking into account the provisions of Article 5(2) and (3) and Article 8, the Community code provided for in paragraph 2 of this Article alongside the corresponding categories of licence:

— either on the driving licence,

— or on the driver qualification card drawn up in accordance with the model shown in Annex II.

The driver qualification card issued by Member States shall be mutually recognised. When the card is issued, the competent authorities shall check the validity of the driving licence whose number is mentioned on the card.

2. The following Community code shall be added to the list of harmonised Community codes as laid down in Annexes I and Ia to Directive 91/439/EEC:

'95. Driver holding a CPC complying with the obligation of professional competence referred to in Article 3 until … (e.g. 95. 01.01.2012).'

3. (a) A driver referred to in Article 1(b) who drives vehicles used for the carriage of goods by road shall prove that he or she has the qualification and training provided for in this Directive by means of the driver

's certificate provided for in Regulation (EC) No 484/2002 [10]

[9] Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport (OJ L 370, 3.12.1985, p. 8); Regulation as last amended by Commission Regulation (EC) No 1360/2002 (OJ L 207, 5.8.2002, p. 1).

8

In addition to the certificate, the Member State may issue him or her with the driver qualification card provided for in Annex II, marked with the relevant Community code.

(b) A driver referred to in Article 1(b) who drives vehicles used for the carriage of passengers by road shall prove that he or she has the qualification and training provided for in this Directive by means of:

— either the Community code marked on the Community model driving licence, where he or she is the holder of such a licence, or

— the driver qualification card provided for in Annex II, marked with the relevant Community code, or

— a national certificate whose validity on their territory is mutually recognised by the Member States.

Article 11

Adaptation to scientific and technical progress

The amendments necessary to adapt Annexes I and II to scientific and technical progress shall be adopted in accordance with the procedure laid down in Article 12(2).

Article 12

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a committee.
2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply having regard to Article 8 thereof.

The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.

3. The Committee shall adopt its Rules of Procedure.

Article 13

Report

Before 10 September 2011 the Commission shall submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report making an initial evaluation of the implementation of this Directive, in particular with regard to the equivalence of the various initial qualification systems provided for in Article 3, and the efficiency thereof in achieving the target level of qualification. The report shall be accompanied by appropriate proposals, if necessary.

Article 14

Transposition and implementation

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 10 September 2006. They shall forthwith inform the Commission thereof.

[10] Regulation (EC) No 484/2002 of the European Parliament and of the Council of 1 March 2002 amending Council Regulations (EEC) No 881/92 and (EEC) No 3118/93 for the purposes of establishing a driver attestation (OJ L 76, 19.3.2002, p. 1).

9

When Member States adopt these measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.

2. Member States shall apply these measures:

— from 10 September 2008 as regards the initial qualification required to drive vehicles in licence categories D1, D1+E, D and D+E;

— from 10 September 2009 as regards the initial qualification required to drive vehicles in licence categories C1, C1+E, C and C+E.

Member States shall forthwith inform the Commission thereof and shall assist each other in applying these measures.

Article 15
Repeal

1. Article 5 of Regulation (EEC) No 3820/85 is hereby amended as follows:
   (a) paragraph 1 shall be repealed with effect from 10 September 2009.
   (b) paragraphs 2 and 4 shall be repealed with effect from 10 September 2008.
2. Directive 76/914/EEC shall be repealed with effect from 10 September 2009.
3. The laws, regulations and administrative provisions adopted to comply with Directive 76/914/EEC shall cease to apply:
— from 10 September 2008 to driver s of vehicles for the carriage of passengers by road,
— from 10 September 2009 to driver s of vehicles for the carriage of goods by road.

Article 16
Entry into force

This Directive shall enter into force on the day of its publication in the *Official Journal* of the *European Union*.

10

Article 17
Addressees

This Directive is addressed to the Member States.
Done at Brussels, 15 July 2003.

For the European Parliament For the Council
The President The President
P. COX G. TREMONTI

11

ANNEX I

MINIMUM QUALIFICATION AND TRAINING REQUIREMENTS
Section 1: List of subjects

The knowledge to be taken into account by Member States when establishing the driver 's initial qualification and periodic training must include at least the subjects in this list. Trainee driver s must reach the level of knowledge and practical competence necessary to drive in all safety vehicles of the relevant licence category.
The minimum level of knowledge may not be less than level 2 of the training-level structure provided for in Annex I to Decision 85/368/EEC 11, i.e. the level reached during compulsory education, supplemented by professional training.

1. Advanced training in rational driving based on safety regulations

All licences

1.1. Objective: to know the characteristics of the transmission system in order to make the best possible use of it:
- curves relating to torque, power, and specific consumption of an engine, area of optimum use of revolution counter, gearbox-ratio cover diagrams.

1.2. Objective: to know the technical characteristics and operation of the safety controls in order to control the vehicle, minimise wear and tear and prevent disfunctioning:
- specific features of hydraulic vacuum servobrake circuit, limits to the use of brakes and retarder, combined use of brakes and retarder, making better use of speed and gear ratio, making use of vehicle inertia, using ways of slowing down and braking on downhill

stretches, action in the event of failure.

1.3. Objective: ability to optimise fuel consumption:
- optimisation of fuel consumption by applying know-how as regards points 1.1 and 1.2.

Licences C, C+E, C1, C1+E

1.4. Objective: ability to load the vehicle with due regard for safety rules and proper vehicle use:
- forces affecting vehicles in motion, use of gearbox ratios according to vehicle load and road profile, calculation of payload of vehicle or assembly, calculation of total volume, load distribution, consequences of overloading the axle, vehicle stability and centre of gravity, types of packaging and pallets; main categories of goods needing securing, clamping and securing techniques, use of securing straps, checking of securing devices, use of handling equipment, placing and removal of tarpaulins.

Licences D, D+E, D1, D1+E

1.5. Objective: ability to ensure passenger comfort and safety:

11 Council Decision 85/368/EEC of 16 July 1985 on the comparability of vocational training qualifications between the Member States of the European Community (OJ L 199, 31.7.1985, p. 56).

12

- adjusting longitudinal and sideways movements, road sharing, position on the road, smooth braking, overhang operation, using specific infrastructures (public areas, dedicated lanes), managing conflicts between safe driving and other roles as a driver , interacting with passengers, peculiarities of certain groups of passengers (disabled persons, children).

1.6. Objective: ability to load the vehicle with due regard for safety rules and proper vehicle use:
- forces affecting vehicles in motion, use of gearbox-ratios according to vehicle load and road profile, calculation of payload of vehicle or assembly, load distribution, consequences of overloading the axle, vehicle stability and centre of gravity.

2. Application of regulations

All licences

2.1. Objective: to know the social environment of road transport and the rules governing it:
- maximum working periods specific to the transport industry; principles, application and consequences of Regulations (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85; penalties for failure to use, improper use of and tampering with the tachograph; knowledge of the social environment of road transport: rights and duties of driver s as regards initial qualification and periodic training.

Licences C, C+E, C1, C1+E

2.2. Objective: to know the regulations governing the carriage of goods:
- transport operating licences, obligations under standard contracts for the carriage of goods, drafting of documents which form the transport contract, international transport permits, obligations under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, drafting of the international consignment note, crossing borders, freight forwarders, special documents accompanying goods.

Licences D, D+E, D1, D1+E

2.3. Objective: to know the regulations governing the carriage of passengers:
- carriage of specific groups of passengers, safety equipment on board buses, safety belts, vehicle load.

3. Health, road and environmental safety, service, logistics

All licences

3.1. Objective: to make driver s aware of the risks of the road and of accidents at work:
- types of accidents at work in the transport sector, road accident statistics, involvement of

lorries/coaches, human, material and financial consequences.

3.2. Objective: ability to prevent criminality and trafficking in illegal immigrants:

13

- general information, implications for driver s, preventive measures, check list, legislation on transport operator liability.

3.3. Objective: ability to prevent physical risks:

- ergonomic principles; movements and postures which pose a risk, physical fitness, handling exercises, personal protection.

14

3.4. Objective: awareness of the importance of physical and mental ability:

- principles of healthy, balanced eating, effects of alcohol, drugs or any other substance likely to affect behaviour, symptoms, causes, effects of fatigue and stress, fundamental role of the basic work/rest cycle.

3.5. Objective: ability to assess emergency situations:

- behaviour in an emergency situation: assessment of the situation, avoiding complications of an accident, summoning assistance, assisting casualties and giving first aid, reaction in the event of fire, evacuation of occupants of a lorry/bus passengers, ensuring the safety of all passengers, reaction in the event of aggression; basic principles for the drafting of an accident report.

3.6. Objective: ability to adopt behaviour to help enhance the image of the company:

- behaviour of the driver and company image: importance for the company of the standard of service provided by the driver , the roles of the driver , people with whom the driver will be dealing, vehicle maintenance, work organisation, commercial and financial effects of a dispute.

Licences C, C+E, C1, C1+E

3.7. Objective: to know the economic environment of road haulage and the organisation of the market:

- road transport in relation to other modes of transport (competition, shippers), different road transport activities (transport for hire or reward, own account, auxiliary transport activities), organisation of the main types of transport company and auxiliary transport activities, different transport specialisations (road tanker, controlled temperature, etc.), changes in the industry (diversification of services provided, rail-road, subcontracting, etc.).

Licences D, D+E, D1, D1+E

3.8. Objective: to know the economic environment of the carriage of passengers by road and the organisation of the market:

- carriage of passengers by road in relation to other modes of passenger transport (rail, private car), different activities involving the carriage of passengers by road, crossing borders (international transport), organisation of the main types of companies for the carriage of passengers by road.

Section 2: Compulsory initial qualification provided for in Article 3(1)(a)

2.1. Option combining both course attendance and a test

Initial qualification must include the teaching of all subjects in the list under section 1. The duration of this initial qualification must be 280 hours.

Each trainee driver must drive for at least 20 hours individually in a vehicle of the category concerned which meets at least the requirements for test vehicles as defined in Directive 91/439/EEC.

When driving individually, the trainee driver must be accompanied by an instructor, employed by an approved training centre. Each driver may drive for a maximum of eight hours of the 20 hours of individual driving on special terrain or on a top-of-the-range simulator so as to assess training in rational driving based on safety regulations, in particular with regard to vehicle

15

handling in different road conditions and the way they change with different atmospheric conditions and the time of day or night.

For the driver s referred to in Article 5(5) the length of the initial qualification must be 70 hours, including five hours of individual driving.

At the end of that training, Member States' competent authorities or the entity designated by them shall give the driver a written or oral test. The test must include at least one question on each of the objectives in the list of subjects under section 1.

2.2. Option involving a test

Member States' competent authorities or the entity designated by them shall organise the aforementioned theoretical and practical tests to check whether the trainee driver has the level of knowledge required in section 1 for the subjects and objectives listed there.

(a) The theoretical test shall consist of at least two parts:

(i) questions including multiple-choice questions, questions requiring a direct answer, or a combination of both;

(ii) case studies.

The minimum duration of the theoretical test must be four hours.

(b) The practical test shall consist of two parts:

(i) a driving test aimed at assessing training in rational driving based on safety regulations. The test must take place, whenever possible, on roads outside built-up areas, on fast roads and on motorways (or similar), and on all kinds of urban highways presenting the different types of difficulties that a driver is liable to encounter. It would be desirable for this test to take place in different traffic density conditions. The driving time on the road must be used optimally in order to assess the candidate in all traffic areas likely to be encountered. The minimum duration of this test must be 90 minutes;

(ii) a practical test covering at least points 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 and 3.5.

The minimum duration of this test must be 30 minutes.

The vehicle used for the practical test must meet at least the requirements for test vehicles as defined in Directive 91/439/EEC.

The practical test may be supplemented by a third test taking place on special terrain or on a top-of-the-range simulator so as to assess training in rational driving based on safety regulations, in particular with regard to vehicle handling in different road conditions and the way they change with different atmospheric conditions and the time of day or night.

The duration of this optional test is not fixed. Should the driver undergo such a test, its duration may be deducted from the 90 minutes of the driving test referred to under (i), but the time deducted may not exceed 30 minutes.

For the driver s referred to in Article 5(5), the theoretical test must be limited to the subjects, referred to in section 1, which are relevant to the vehicles to which the new initial qualification applies. However, such driver s must undergo the whole practical test.

Section 3: Accelerated initial qualification provided for in Article 3(2)

Accelerated initial qualification must include the teaching of all subjects in the list in section 1. Its duration must be 140 hours.

16

Each trainee must drive for at least 10 hours individually in a vehicle of the category concerned which meets at least the requirements for test vehicles as defined in Directive 91/439/EEC.

When driving individually, the trainee driver must be accompanied by an instructor, employed by an approved training centre. Each driver may drive for a maximum of four hours of the 10 hours of individual

driving on special terrain or on a top-of-the-range simulator so as to assess training in rational driving based on safety regulations, in particular with regard to vehicle handling in different road conditions and the way they change with different atmospheric conditions and the time of day or night.
For the driver s referred to in Article 5(5) the length of the accelerated initial qualification must be 35 hours, including two-and-a-half hours of individual driving.
At the end of that training, Member States' competent authorities or the entity designated by them shall give the driver a written or oral test. The test must include at least one question on each of the objectives in the list of subjects under section 1.

Section 4: Compulsory periodic training provided for in Article 3(1)(b)

Compulsory periodic training courses must be organised by an approved training centre. Their duration must be of 35 hours every five years, given in periods of at least seven hours. Such periodic training may be provided, in part, on top-of- the-range simulators.

Section 5: Approval of the initial qualification and periodic training

5.1. The training centres taking part in the initial qualification and periodic training must be approved by the Member States' competent authorities. Approval may be given only in response to a written application. The application must be accompanied by documents including:
5.1.1. a suitable qualification and training programme specifying the subjects taught and setting out the proposed implementing plan and teaching methods;
5.1.2. the instructors' qualifications and fields of activity;
5.1.3. information about the premises where the courses are given, the teaching materials, the resources made available for the practical work, and the vehicle fleet used;
5.1.4. the conditions regarding participation in the courses (number of participants).
5.2. The competent authority must give approval in writing subject to the following conditions:
5.2.1. the training must be given in accordance with the documents accompanying the application;
5.2.2. the competent authority must be entitled to send authorised persons to assist in the training courses of the approved centres, and must be entitled to monitor such centres, with regard to the resources used and the proper running of the training courses and tests;
5.2.3. the approval may be withdrawn or suspended if the conditions of approval are no longer complied with.
The approved centre must guarantee that the instructors have a sound knowledge of the most recent regulations and training requirements. As part of a specific selection procedure, the instructors must provide certification showing a knowledge of both the subject material and teaching methods. As regards the practical part of the training, instructors must provide certification of experience as professional driver s or similar driving experience, such as that of driving instructors for heavy vehicles.

17

The programme of instruction must be in accordance with the approval and must cover the subjects in the list in section 1.

18

ANNEX II

ARRANGEMENTS FOR THE EUROPEAN COMMUNITIES MODEL FOR A DRIVER QUALIFICATION CARD

1. The physical characteristics of the card must comply with ISO standards 7810 and 7816-1.
The methods for verifying the physical characteristics of the card to ensure that they are consistent with international standards must comply with ISO standard 10373.
2. The card has two sides:
side 1 contains:
(a) the heading ‘driver qualification card’ printed in large type in the official language or languages of the Member State issuing the card;
(b) the name of the Member State issuing the card (optional);
c) the distinguishing sign of the Member State issuing the card, printed in negative in a blue rectangle and encircled by 12 yellow stars; the distinguishing signs are as follows:

B: Belgium
DK: Denmark
D: Germany
GR: Greece
E: Spain
F: France
IRL: Ireland
I: Italy
L: Luxembourg
NL: The Netherlands
A: Austria
P: Portugal
FIN: Finland
S: Sweden
UK: United Kingdom;
(d) information specific to the card, numbered as follows:
1. surname of the holder;
2. first name of the holder;
3. date and place of birth of the holder;
4. (a) date of issue;
(b) date of expiry;
(c) the name of the issuing authority (may be printed on side 2);
(d) a different number from the driving licence number for administrative purposes (optional);
5. (a) driving licence number;
(b) serial number;
6. photograph of the holder;
7. signature of the holder;
8. normal place of residence, or postal address of the holder (optional);
9. the (sub)categories of vehicles for which the driver satisfies the initial qualification and periodic training requirements;
(e) the title 'European Communities model' in the language or languages of the Member State issuing the card and the heading 'driver qualification card' in the other official languages of the Community, printed in blue so as to form the background to the card:
tarjeta de cualificación del conductor
chaufføruddannelsesbevis

19
Fahrerqualifizierungsnachweis
ãåëôßï åðéµüñöùóçò ïäçãïý
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiomána
carta di qualificazione del conducente
kwalificatiekaart bestuurder
carta de qualificação do motorista
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare;
(f) the reference colours:
— blue: Pantone Reflex blue,
— yellow: Pantone yellow;
side 2 contains:
(a) 9. the (sub)categories of vehicles for which the driver satisfies the initial qualification and periodic training requirements;
10. the Community code provided for in Article 10 of this Directive;

11. a space reserved for the possible entry by the Member State issuing the card of essential administrative details or details relating to road safety (optional). If the details relate to a heading set out in this Annex, such details must be preceded by the corresponding heading number;

(b) an explanation of the numbered entries appearing on sides 1 and 2 of the card (at least headings 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a), 5(b) and 10).

If a Member State wishes to word these entries in a national language other than one of the following languages: Danish, Dutch, English, Finnish, French, German, Greek, Italian, Portuguese, Spanish and Swedish, it shall draw up a bilingual version of the card using one of the above-mentioned languages, without prejudice to the other provisions of this Annex.

3. Security, including data protection

The aim of the various constituent parts of the card is to rule out any forgery or tampering and to detect any attempts to do so.

The Member State must ensure that the level of security of the card is at least comparable to the level of security of the driving licence.

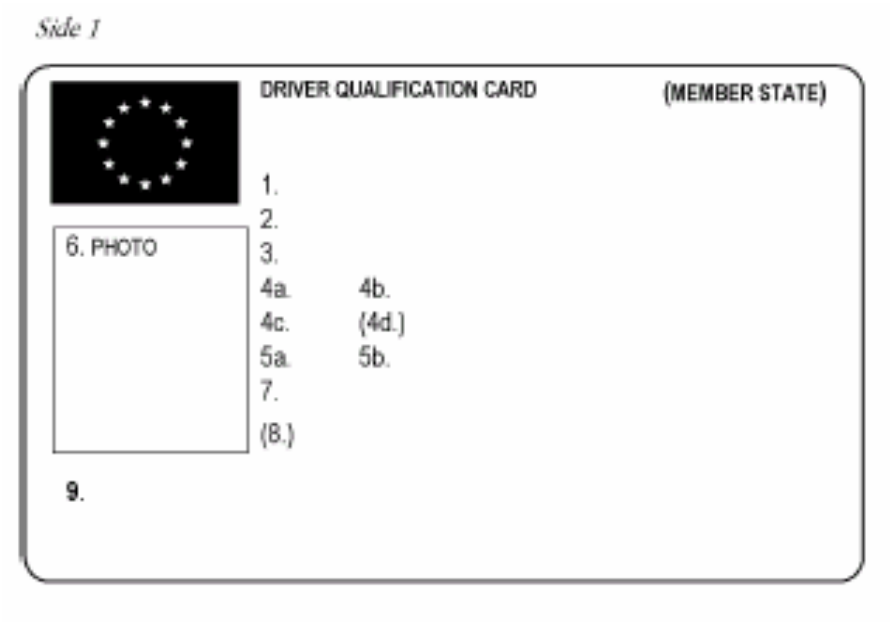
4. Particular arrangements

After consulting the Commission, Member States may add colours or markings, such as a bar code, national symbols and security features, without prejudice to the other provisions of this Annex.

In connection with the mutual recognition of cards, the bar code may not contain any information other than that already legibly appearing on the driver qualification card or which is essential for the card-issuing process.

20

EUROPEAN COMMUNITIES MODEL FOR A DRIVER QUALIFICATION CARD



Side 2

11.

1. Surname
2. First name
3. Date and place of birth
4a. Date of issue
4b. Administrative expiry date
4c. Issued by
5a. Licence No
5b. Serial No
10. Community code

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

附錄 4 法務部解釋函

一. 法務部 90.09.04. 法九十律字第０二九八二五號函

主旨：關於交通部公路局委託民間汽車修理業者辦理汽車定期檢驗，其擇定具有資格之民間汽車業者，是否宜參照政府採購法規定以招標方式辦理乙案，復如說明二至三，請查照參考。

說明：

一、復貴部九十年八月三日台審部壹字第九０四六六九號函。

二、按行政程序法第十六條規定：「行政機關得依法規將其權限之一部分，委託民間團體或個人辦理（第一項）。前項情形，應將委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙（第二項）。第一項委託所需費用，除另有約定外，由行政機關支付之（第三項）。」係以公權力行使之權限移轉為規範對象。關於公路監理機關就汽車定期檢驗業務，係依據道路交通管理處罰條例授權訂定之道路交通安全規則第四十七條規定，委託民間汽車修理業者辦理，此一檢驗並由代辦檢驗單位出具檢驗紀錄，經檢驗不合格車輛，應於一定期限內整修完善申請覆驗，逾期或覆檢不合格者，吊扣牌照，已涉及公權力行使權限之移轉，屬行政程序法第十六條第一項之「委託」，前經本部九十年七月十一日法九十律字第０二四四三八號函復貴部在案。

三、關於公權力移轉之委託方式究應以行政契約或行政處分為之，宜由行政機關斟酌委託事項及相關法規規定而定。本件交通部公路局委託民間汽車修理業者辦理汽車定期檢驗，如以締結行政契約方式為之，依行政程序法第一百三十八條規定：「行政契約當事人之一方為人民，依法應以甄選或其他競爭方式決定該當事人時，行政機關應事先公告應具之資格及決定之程序。決定前，並應予參與競爭者表示意見之機會。」又查交通部公路局現行委託民間汽車修理業者辦理汽車定期檢驗業務係依「汽車委託檢驗實施辦法」之規定辦理，故如政策上決定以競爭方式決定該受委託辦理檢驗之民間汽車修理業者（即行政契約之相對人），可循修正上開辦法之途徑，俾此項委託程序適用行政程序法第一百三十八條所規定之程序（即「公告」與「給予表示意見之機會」）。（法務部 90.09.04. 法九十律字第０二九八二五號函）

二. 法務部 90.07.11. 法九十律字第０二四四三八號函

關於交通部委託民間汽車修理業者辦理汽車定期檢驗業務，是項委託作業是否為行政程序法第十六條規定之「權限委託」

主旨：關於交通部委託民間汽車修理業者辦理汽車定期檢驗業務，是項委託作業是否為行政程序法第十六條規定之「權限委託」乙案，復如說明二，請　查照參考。

說明：

一、復　貴部九十年六月二十二日臺審部壹字第九０三八九七號函。

二、按行政程序法第十六條第一項規定：「行政機關得依法規將其權限之一部分，委託民間團體或個人辦理。」其所謂「權限委託」係指涉及公權力行使之權限移轉，如不涉及公權力行使之權限移轉，則不屬之。關於公路監理機關就汽車定期檢驗業務，依　據道路交通管理處罰條例授權訂定之道路交通安全規則（以下簡稱安全規則）第四十七條規定，得委託民間汽車修理業者辦理。故公路監理機關依上開規定委託民間業者辦理汽車定期檢驗，且此一檢驗並由代辦檢驗單位出具檢驗紀錄，經檢驗不合格車輛，應於一定期限內整修完善申請覆驗，逾期或覆檢不合格者，吊扣牌照（安全規則第四十六條參照），已涉及公權力行使權限之移轉，應屬首揭行政程序法第十六條第一項所定之「權限委託」。

附錄 5　道安講習課後學員滿意度評鑑之問卷

您好：

本校受交通部運輸研究所委託辦理「道路交通安全講習委外辦理之研究」，透過您的參與，可以讓我們瞭解您對於現行道路交通安全講習課程的看法，以便提供執行單位作為日後改善的依據。您的意見非常寶貴，敬請就您所知填答，謝謝您的協助！

國立台灣海洋大學航運管理學系　顏進儒教授

【聯絡人：廖惠美、陳翔然　　聯絡電話：(02)2462 2192 轉 3416, 3439】

題目本身並無對錯，請您以直接的反應填答，並在□中打√，非常感謝。

	非常不滿意	不滿意	普意	滿意	非常滿意
一、您對講師教學的滿意程度					
1. 講師上課講解明白易懂。	□	□	□	□	□
2. 講師上課時舉例適當。	□	□	□	□	□
3. 講師能塑造熱絡的上課氣氛。	□	□	□	□	□
4. 講師授課方式可以引發我的興趣。	□	□	□	□	□
5. 講師願意回答問題。	□	□	□	□	□
6. 講師的教學態度認真。	□	□	□	□	□
7. 講師的專業知識足夠。	□	□	□	□	□
8. 講師可以改正我的觀念或行為。	□	□	□	□	□
9. ◎其他（您認為如何改進會更好）：＿＿＿＿＿＿＿＿。					
二、您對授課方式及課程設計的滿意程度					
10. 課程內容相當生動。	□	□	□	□	□
11. 課程內容對於交通安全觀念有相當多的啟發。	□	□	□	□	□
12. 課程內容能切入主題。	□	□	□	□	□
13. 講習內容具有系統性與完整性。	□	□	□	□	□
14. ◎其他（您認為如何改進會更好）：＿＿＿＿＿＿＿＿。					
三、您對講習時間安排與教學設備的滿意程度					
15. 講習日期與講習時數的安排。	□	□	□	□	□
16. 教室的視聽設備（燈光、麥克風音量等）符合標準。	□	□	□	□	□
17. 教室的空調與通風完善。	□	□	□	□	□
18. 課桌椅舒適。	□	□	□	□	□
19. 上課人數適當。	□	□	□	□	□
20. 廁所設備充足且乾淨。	□	□	□	□	□
21. 方向指標清楚明顯。	□	□	□	□	□
22. 講習地點的交通方便。	□	□	□	□	□
23. 教室四周環境安靜不吵雜。	□	□	□	□	□
24. 教具或輔助教學設備與教材的配合適當。	□	□	□	□	□
25. 對於**今日整體**的道安課程，我覺得滿意。	□	□	□	□	□
26. ◎其他（您認為如何改進會更好）：＿＿＿＿＿＿＿＿。					

四、您對講習內容的瞭解

27.請問您認為參加今天的講習，對於增進您的道路安全知識有無幫助？

□完全沒有幫助 □沒有幫助 □普通 □有點幫助 □有很大的幫助 □無意見

28.請問您認為道路交通安全講習，對增進民眾道路安全知識有無幫助？

□非常無效 □有點無效 □普通 □有點有效 □非常有效 □無意見

29.整體而言，您認為今天來上課最大的收穫為：(可複選)

□建立了良好的駕駛觀念 □對交通法規的瞭解 □對車輛構造與功能的瞭解

□一般交通與駕駛常識的增進 □其他：_____。

30.如果可以自由選擇，您最希望從道路安全講習中獲得什麼資訊？(可複選)

□駕駛道德 □交通法令 □高速公路行駛要領 □肇事預防與處理及法律責任

□車輛保養 □安全防禦駕駛 □行人交通安全 □青少年交通行為探討

□酒精對人體之健康心理及醫學分析 □兒童交通安全/乘車保護方法

□兒童福利法 □親職角色與責任 □其他_____

31.請問您實際開（騎）車的經驗已有幾年？

□未滿 1 年 □1 年以上，未滿 3 年 □3 年以上，未滿 5 年 □5 年以上，未滿 10 年

□10 年以上，未滿 15 年 □15 年以上，未滿 20 年 □20 年以上

32.請問您平均每星期，自己開（騎）車的天數為何？

□每天 □4~6 天 □2~3 天 □1 天以下

33.請問您在收到違規通知單前，知道您當時的行為是違規的嗎？

□是 □否

34.請問您今天是第幾次參加道安講習？

□第 1 次 □第 2 次 □第 3 次 □第 4 次或以上

35.請問您前一次參加道安講習，是在多久之前？

□今天是第一次 □未滿 3 個月 □3 個月以前，未滿 6 個月 □6 個月以前，未滿一年 □一年以前

36.請問您是因何種違規類型而參加講習?

□酒後駕車 □違規肇事致受吊扣駕照 □違規記點(半年內超過 6 點) □行車超速(飆車)

□闖越鐵路平交道 □無照駕駛 □其他：_____。

五、您的基本資料

37.請問您的性別是

□(1)男 □(2)女

38.請問您的年齡是

□未滿 18 歲 □18～29 歲 □30～39 歲 □40～49 歲 □50～59 歲 □60 歲以上

39.請問您的教育程度是

□小學及以下 □國（初）中 □高中（職） □專科 □大學 □研究所及以上

40.請問您目前的職業是

□職業駕駛員（計程車、公車、貨車） □家管、退休、無業 、待業 □學生

□軍、教人員 □企業家/雇主/自營商 □公、民營事業內勤員工 □公、民營事業外勤員工

□農林漁牧狩獵工作人員 □勞力工 □自由業（SOHO 族、批發零售業、攤販小吃）

□專業人員（會計師、律師、記者、醫師、檢驗師、復健師） □其他_____

（感謝您的協助，請在填寫完畢後將問卷交還工作人員）

附錄 6　鼓勵民眾參加道安講習誘因調查問卷(參加講習民眾)

□□□□□

本校受交通部運輸研究所委託，辦理道路交通安全講習相關研究，透過您的參與，可以讓我們瞭解您對於道路交通安全講習課程的看法，以便提供執行單位作為日後改善的依據。您的意見非常寶貴，且個別資料絕不對外公開，請您安心作答，謝謝您的協助！

國立台灣海洋大學航運管理學系　敬上

受訪者基本資料

1. 性別	□男	□女	
2. 年齡	□未滿18歲	□18～29歲	□30～39歲
	□40～49歲	□50～59歲	□60歲以上
3. 學歷	□國(初)中以下	□高中(職)	□大學(專)
	□研究所以上		
4. 目前職業	□工	□服務業	□公教
	□自由業	□職業駕駛	□其他_____
5. 您個人每月所得為新台幣	□未滿20000元	□20000~39999元	□40000~59999元
	□60000~79999元	□80000~99999元	□100000元以上
6. 您目前持有的駕照種類為(可複選)	□輕型機車	□普通重型機車	□普通小型車
	□普通大貨車	□普通大客車	□職業小型車
	□職業大貨車	□職業大客車	□職業聯結車
	□其他_____		
7. 您持有第一張普通小型車或機車駕照至今的時間為	□ 未滿1年	□ 1年～3年	□ 3年～5年
	□ 5年～10年	□ 10年～15年	□ 15年以上
8. 您上、下班(學)最常使用的交通工具(請單選)	□機車	□自用汽車	□捷運
	□公車或客運	□火車	□捷運+公車
	□機車+捷運或公車		□火車+捷運或公車
	□自用汽車+捷運或公車		□其他_____
9. 在非上、下班(學)時段，您最常使用的交通工具(請單選)	□機車	□自用汽車	□計程車
	□捷運	□公車或客運	□火車
	□其他_____		
10. 您目前為名下車輛所購買的險種為(可複選)	□機車強制險	□汽車強制險	□汽車車體險
	□機車第三人責任險		
	□汽車第三人責任險	□其他_____	
11. 您此次參加講習的原因	□無照駕駛	□酒後駕車	□飆車
	□扣滿違規點數	□超過最高速限60公里以上	
	□其他_____		
12. 您此次參加道安講習的身份為	□駕駛人	□陪同講習的監護人	
13. 最近3年您參加道安講習的次數(含此次講習)	□1次	□2次	□3次(含)以上
14. 最近一次因您本人駕駛違規而遭取締的類型(含各車種與營業車輛)	□超速	□酒後駕車	□闖紅燈
	□無照駕駛	□不依號誌、標誌與標線行駛	
	□不服從指揮	□其他_____	
15. 若您因駕駛違規而遭取締，該筆罰鍰由誰繳納(不含違規停車與停車費未繳)	□本人	□其他_____	

(請翻頁繼續做答)

16. 若您擁有機車(若您沒有機車，請跳至第17題作答)

16.1	您目前擁有機車	_____輛	
16.2	最近3年因您本人騎機車過失而肇事的次數(含未報案處理案件)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
16.3	最近3年因您本人騎機車過失而肇事且由本人投保的保險公司理賠的次數	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
16.4	最近1年因您本人騎機車違規而被開罰單的次數(不含違規停車與停車費未繳)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
16.5	若您已經(或想要)投保機車第三人責任險，您每年每部機車的保費約為	☐ 未滿200元 ☐ 400~499元	☐ 200~299元 ☐ 500~599元	☐ 300~399元 ☐ 600元以上

17. 若您擁有自用汽車(若您沒有自用汽車，請跳至第18題作答)

17.1	您目前擁有自用汽車	_____輛	
17.2	最近3年因您本人駕駛自用汽車過失而肇事的次數(含未報案處理案件)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
17.3	最近3年因您本人駕駛自用汽車過失而肇事且由本人投保的保險公司理賠的次數	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
17.4	最近1年因您本人駕駛自用汽車違規而被開罰單的次數(不含違規停車與停車費未繳)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
17.5	若您已經(或想要)投保汽車強制險，您每年每部車的保費約為	☐未滿1000元 ☐2000~2499元 ☐3500~3999元	☐1000~1499元 ☐2500~2999元 ☐4000~4499元	☐1500~1999元 ☐3000~3499元 ☐4500元以上
17.6	若您已經(或想要)投保汽車第三人責任險，您每年每部車的保費約為	☐未滿2000元 ☐4000~4999元 ☐7000元以上	☐2000~2999元 ☐5000~5999元	☐3000~3999元 ☐6000~6999元
17.7	若您已經(或想要)投保汽車車體損失險，您每年每部車的保費約為	☐未滿10000元 ☐20000~24999元 ☐35000~39999元	☐10000~14999元 ☐25000~29999元 ☐40000~44999元	☐15000~19999元 ☐30000~34999元 ☐45000元以上

18. 若您為職業駕駛人(若您非職業駕駛人，請跳至下一頁作答)

18.1	您主要駕駛的車種為(請單選)	☐計程車 ☐營業小貨車 ☐公路客運 ☐市區客運(公車)	☐營業小客車 ☐大貨車 ☐聯結車	☐幼童專用車 ☐砂石車 ☐遊覽車 ☐其他_____
18.2	最近3年因您本人駕駛營業車輛過失而肇事的次數(含未報案處理案件)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
18.3	最近3年因您本人駕駛營業車輛過失而肇事且由本人投保的保險公司理賠的次數	☐公司投保車險 ☐2次 ☐5次(含)以上	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次
18.4	最近1年因您本人駕駛營業車輛違規而被開罰單的次數(不含違規停車與停車費未繳)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次(含)以上 ☐5次(含)以上

(請翻頁繼續作答)

道安講習

假設目前交通法規允許駕駛者在自費參加道安講習後，可減輕罰則(含處罰金額、違規記點點數或吊扣駕照時間)與減少汽機車保費，請在下列各題，依照您對各講習方案的喜好程度加以排序。

範例：

假設您目前因闖越平交道被取締，遭受新台幣12000元罰鍰處分。若您自費參加道安講習可抵減部份罰鍰。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。*若您最喜歡D 方案，請將D 方案排序為1；最不喜歡A 方案，請將A 方案排序為4。*

排序	方案	講習時數	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
4	A(原處分)	0小時	12000元	無
2	B	3小時(一天完成)	10200元	3小時費用
3	C	6小時(一天完成)	8400元	6小時費用
1	D	9小時(一天完成)	6000元	9小時費用

1.如前述範例的講習，您認為自費講習部份，講習單位應向受講習者收取的合理費用為每人每小時多少元。

□未滿200元 □200~299元 □300~399元 □400~499元 □500元以上 □其他_____元

2.假設您目前因行駛於高速公路或快速道路**超速**被取締，遭受新台幣6000元罰鍰處分。若您自費參加道安講習可抵減罰鍰。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(2)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	0小時	6000元	無
	B	3小時(一天完成)	4200元	3小時費用

3.假設您(或您的小孩)目前因未滿十八歲**無照駕駛**被取締，遭受罰鍰新台幣12000元的處分，並規定監護人必須連同駕駛人參加3小時的道安講習。若無照駕駛者與監護人皆額外自費參加不同時數的道安講習，可對罰鍰有不同程度的抵減。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(3)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	3小時(一天完成)	12000元	無
	B	6小時(一天完成)	9600元	3小時費用
	C	9小時(一天完成)	6000元	6小時費用

4.假設您目前因**闖紅燈**被取締而同時遭受罰鍰新台幣3600元與違規記點3點的處分。若您自費參加不同時數的道安講習，可對各罰則有不同程度的抵減。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(3)完整加以排序。(依照道路交通管理處罰條例規定：汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達6點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再遭記點處分者，吊銷其駕駛執照並應接受道路交通安全講習。)

排序	方案	講習時數	違規記點	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	0小時	3點	3600元	無
	B	3小時(一天完成)	3點	1800元	3小時費用
	C	3小時	2點	3600元	3小時費用

(請翻頁繼續作答)

5.假設您目前因**酒後駕車**被取締，同時遭受新台幣15000元罰鍰與吊扣駕照1年的處分，並必須參加8小時的道安講習。若您額外自費參加不同時數的道安講習可對各罰則有不同程度的抵減。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(5)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	尚需受吊扣處分時間	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	8小時(一天完成)	12個月	15000元	無
	B	11小時(二天完成)	9個月	15000元	3小時費用
	C	11小時	12個月	13200元	3小時費用
	D	14小時(二天完成)	6個月	15000元	6小時費用
	E	14小時	12個月	11400元	6小時費用

6.假設您自費參加道安講習可於未來三年內**連續**減少您名下任一部**機車強制責任保險**的保費，若講習單位開辦了不同時數的減少保費講習課程，在您時間、金錢均允許的情況之下，請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	每年可折抵應繳保費的金額	自付講習費用
	A(不參加講習)	0小時	0元	無
	B	1小時(一天完成)	100元	1小時費用
	C	2小時(一天完成)	200元	2小時費用
	D	3小時(一天完成)	300元	3小時費用

7.假設您自費參加道安講習可於未來三年內**連續**減少您名下任一部**自用汽車強制責任保險**的保費，若講習單位開辦了不同時數的減少保費講習課程，在您時間、金錢均允許的情況之下，請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	每年可折抵應繳保費的比率	自付講習費用
	D	3小時(一天完成)	20%	3小時費用
	C	2小時(一天完成)	15%	2小時費用
	B	1小時(一天完成)	10%	1小時費用
	A(不參加講習)	0小時	無	無

8.假設您自費參加道安講習可於未來三年內**連續**減少您名下任一部自用汽車**第三人責任險或車體損失險**的保費，若講習單位開辦了不同時數的減少保費講習課程，在您時間、金錢均允許的情況之下，請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	每年可折抵應繳保費的比率	自付講習費用
	A(不參加講習)	0小時	無	無
	B	3小時(一天完成)	5%	3小時費用
	C	6小時(一天完成)	10%	6小時費用
	D	9小時(一天完成)	15%	9小時費用

(請將問卷交給研究人員，謝謝您的合作！)

附錄 7　鼓勵民眾參加道安講習誘因調查問卷(一般民眾)

□□□□□

本校受交通部運輸研究所委託，辦理道路交通安全講習相關研究，透過您的參與，可以讓我們瞭解您對於道路交通安全講習課程的看法，以便提供執行單位作為日後改善的依據。您的意見非常寶貴，且個別資料絕不對外公開，請您安心作答，謝謝您的協助！

國立台灣海洋大學航運管理學系　敬上

受訪者基本資料

1. 性別	□男	□女	
2. 年齡	□未滿18歲	□18～29歲	□30～39歲
	□40～49歲	□50～59歲	□60歲以上
3. 學歷	□國(初)中以下	□高中(職)	□大學(專)
	□研究所以上		
4. 目前職業	□工	□服務業	□公教
	□自由業	□職業駕駛	□其他_____
5. 您個人每月所得為新台幣	□未滿20000元	□20000~39999元	□40000~59999元
	□60000~79999元	□80000~99999元	□100000元以上
6. 您目前持有的駕照種類為(可複選)	□輕型機車	□普通重型機車	□普通小型車
	□普通大貨車	□普通大客車	□職業小型車
	□職業大貨車	□職業大客車	□職業聯結車
	□其他_____		
7. 您持有第一張普通小型車或機車駕照至今的時間為	□ 未滿1年	□ 1年～3年	□ 3年～5年
	□ 5年～10年	□ 10年～15年	□ 15年以上
8. 您上、下班(學)最常使用的交通工具(請單選)	□機車	□自用汽車	□捷運
	□公車或客運	□火車	□捷運+公車
	□機車+捷運或公車		□火車+捷運或公車
	□自用汽車+捷運或公車		□其他_____
9. 在非上、下班(學)時段，您最常使用的交通工具(請單選)	□機車	□自用汽車	□計程車
	□捷運	□公車或客運	□火車
	□其他_____		
10. 您目前為名下車輛所購買的險種為(可複選)	□機車強制險	□汽車強制險	□汽車車體險
	□機車第三人責任險		
	□汽車第三人責任險	□其他_____	
11. 您前次參加講習的原因	□從未參加	□酒後駕車	□飆車
	□扣滿違規點數	□超過最高速限60公里以上	
	□無照駕駛	□其他_____	
12. 您前次參加道安講習的身份為	□從未參加	□駕駛人	□陪同講習的監護人
13. 最近3年您參加道安講習的次數	□0次	□1次	□2次
	□3次(含)以上		
14. 最近一次因您本人駕駛違規而遭取締的類型(含各車種與營業車輛)	□超速	□酒後駕車	□闖紅燈
	□無照駕駛	□不依號誌、標誌與標線行駛	
	□不服從指揮	□其他_____	
15. 若您因駕駛違規而遭取締，該筆罰鍰由誰繳納(不含違規停車與停車費未繳)	□本人	□其他_____	

(請翻頁繼續做答)

16. 若您擁有機車(若您沒有機車，請跳至第17題作答)

16.1	您目前擁有機車	_____輛	
16.2	最近3年因您本人騎機車過失而肇事的次數(含未報案處理案件)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
16.3	最近3年因您本人騎機車過失而肇事且由本人投保的保險公司理賠的次數	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
16.4	最近1年因您本人騎機車違規而被開罰單的次數(不含違規停車與停車費未繳)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
16.5	若您已經(或想要)投保機車第三人責任險，您每年每部機車的保費約為	☐ 未滿200元 ☐ 400~499元	☐ 200~299元 ☐ 500~599元	☐ 300~399元 ☐ 600元以上

17. 若您擁有自用汽車(若您沒有自用汽車，請跳至第18題作答)

17.1	您目前擁有自用汽車	_____輛	
17.2	最近3年因您本人駕駛自用汽車過失而肇事的次數(含未報案處理案件)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
17.3	最近3年因您本人駕駛自用汽車過失而肇事且由本人投保的保險公司理賠的次數	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
17.4	最近1年因您本人駕駛自用汽車違規而被開罰單的次數(不含違規停車與停車費未繳)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
17.5	若您已經(或想要)投保汽車強制險，您每年每部車的保費約為	☐未滿1000元 ☐2000~2499元 ☐3500~3999元	☐1000~1499元 ☐2500~2999元 ☐4000~4499元	☐1500~1999元 ☐3000~3499元 ☐4500元以上
17.6	若您已經(或想要)投保汽車第三人責任險，您每年每部車的保費約為	☐未滿2000元 ☐4000~4999元 ☐7000元以上	☐2000~2999元 ☐5000~5999元	☐3000~3999元 ☐6000~6999元
17.7	若您已經(或想要)投保汽車車體損失險，您每年每部車的保費約為	☐未滿10000元 ☐20000~24999元 ☐35000~39999元	☐10000~14999元 ☐25000~29999元 ☐40000~44999元	☐15000~19999元 ☐30000~34999元 ☐45000元以上

18. 若您為職業駕駛人(若您非職業駕駛人，請跳至下一頁作答)

18.1	您主要駕駛的車種為(請單選)	☐計程車 ☐營業小貨車 ☐公路客運 ☐市區客運(公車)	☐營業小客車 ☐大貨車 ☐聯結車	☐幼童專用車 ☐砂石車 ☐遊覽車 ☐其他_____
18.2	最近3年因您本人駕駛營業車輛過失而肇事的次數(含未報案處理案件)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次 ☐5次(含)以上
18.3	最近3年因您本人駕駛營業車輛過失而肇事且由本人投保的保險公司理賠的次數	☐公司投保車險 ☐2次 ☐5次(含)以上	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次
18.4	最近1年因您本人駕駛營業車輛違規而被開罰單的次數(不含違規停車與停車費未繳)	☐0次 ☐3次	☐1次 ☐4次	☐2次(含)以上 ☐5次(含)以上

(請翻頁繼續作答)

道安講習

假設目前交通法規允許駕駛者在自費參加道安講習後，可減輕罰則(含處罰金額、違規記點點數或吊扣駕照時間)與減少汽機車保費，請在下列各題，依照您對各講習方案的喜好程度加以排序。

範例：

假設您目前因闖越平交道被取締，遭受新台幣12000元罰鍰處分。若您自費參加道安講習可抵減部份罰鍰。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。*若您最喜歡D 方案，請將D 方案排序為1；最不喜歡A 方案，請將A 方案排序為4。*

排序	方案	講習時數	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
4	A(原處分)	0小時	12000元	無
2	B	3小時(一天完成)	10200元	3小時費用
3	C	6小時(一天完成)	8400元	6小時費用
1	D	9小時(一天完成)	6000元	9小時費用

1.如前述範例的講習，您認為自費講習部份，講習單位應向受講習者收取的合理費用為每人每小時多少元。

□未滿200元 □200~299元 □300~399元 □400~499元 □500元以上 □其他_____元

2.假設您目前因行駛於高速公路或快速道路**超速**被取締，遭受新台幣6000元罰鍰處分。若您自費參加道安講習可抵減罰鍰。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(2)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	0小時	6000元	無
	B	3小時(一天完成)	4200元	3小時費用

3.假設您(或您的小孩)目前因未滿十八歲**無照駕駛**被取締，遭受罰鍰新台幣12000元的處分，並規定監護人必須連同駕駛人參加3小時的道安講習。若無照駕駛者與監護人皆額外自費參加不同時數的道安講習，可對罰鍰有不同程度的抵減。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(3)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	3小時(一天完成)	12000元	無
	B	6小時(一天完成)	9600元	3小時費用
	C	9小時(一天完成)	6000元	6小時費用

4.假設您目前因**闖紅燈**被取締而同時遭受罰鍰新台幣3600元與違規記點3點的處分。若您自費參加不同時數的道安講習，可對各罰則有不同程度的抵減。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(3)完整加以排序。(依照道路交通管理處罰條例規定：汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達6點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再遭記點處分者，吊銷其駕駛執照並應接受道路交通安全講習。)

排序	方案	講習時數	違規記點	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	0小時	3點	3600元	無
	B	3小時(一天完成)	3點	1800元	3小時費用
	C	3小時	2點	3600元	3小時費用

(請翻頁繼續作答)

5.假設您目前因**酒後駕車**被取締，同時遭受新台幣15000元罰鍰與吊扣駕照1年的處分，並必須參加8小時的道安講習。若您額外自費參加不同時數的道安講習可對各罰則有不同程度的抵減。請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(5)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	尚需受吊扣處分時間	尚需繳納罰鍰	自付講習費用
	A(原處分)	8小時(一天完成)	12個月	15000元	無
	B	11小時(二天完成)	9個月	15000元	3小時費用
	C	11小時	12個月	13200元	3小時費用
	D	14小時(二天完成)	6個月	15000元	6小時費用
	E	14小時	12個月	11400元	6小時費用

6.假設您自費參加道安講習可於未來三年內**連續**減少您名下任一部**機車強制責任保險**的保費，若講習單位開辦了不同時數的減少保費講習課程，在您時間、金錢均允許的情況之下，請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	每年可折抵應繳保費的金額	自付講習費用
	A(不參加講習)	0小時	0元	無
	B	1小時(一天完成)	100元	1小時費用
	C	2小時(一天完成)	200元	2小時費用
	D	3小時(一天完成)	300元	3小時費用

7.假設您自費參加道安講習可於未來三年內**連續**減少您名下任一部**自用汽車強制責任保險**的保費，若講習單位開辦了不同時數的減少保費講習課程，在您時間、金錢均允許的情況之下，請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	每年可折抵應繳保費的比率	自付講習費用
	D	3小時(一天完成)	20%	3小時費用
	C	2小時(一天完成)	15%	2小時費用
	B	1小時(一天完成)	10%	1小時費用
	A(不參加講習)	0小時	無	無

8.假設您自費參加道安講習可於未來三年內**連續**減少您名下任一部自用汽車**第三人責任險或車體損失險**的保費，若講習單位開辦了不同時數的減少保費講習課程，在您時間、金錢均允許的情況之下，請依據您對以下各方案的喜好程度，由最喜歡(1)至最不喜歡(4)完整加以排序。

排序	方案	講習時數	每年可折抵應繳保費的比率	自付講習費用
	A(不參加講習)	0小時	無	無
	B	3小時(一天完成)	5%	3小時費用
	C	6小時(一天完成)	10%	6小時費用
	D	9小時(一天完成)	15%	9小時費用

(請將問卷交給研究人員，謝謝您的合作！)

附錄 8　美國參加道安講習可抵減保費之法規

The 2006 Florida Statutes

Title XXXVII
INSURANCE
Chapter 627
INSURANCE RATES AND CONTRACTS

627.0652 Insurance discounts for certain persons completing safety course.--

(1) Any rates, rating schedules, or rating manuals for the liability, personal injury protection, and collision coverages of a motor vehicle insurance policy filed with the office shall provide for an appropriate reduction in premium charges as to such coverages when the principal operator on the covered vehicle is an insured 55 years of age or older who has successfully completed a motor vehicle accident prevention course approved by the Department of Highway Safety and Motor Vehicles. Any discount used by an insurer is presumed to be appropriate unless credible data demonstrates otherwise.
(2) The premium reduction required by this section shall be effective for an insured for a 3-year period after successful completion of the approved course, except that the insurer may require, as a condition of maintaining the discount, that the insured:
(a) Not be involved in an accident for which the insured is at fault; and
(b) Not be convicted of or plead guilty or nolo contendere to a moving traffic violation.
(3) The Department of Highway Safety and Motor Vehicles shall approve motor vehicle accident prevention courses for the purposes of this section. The Department of Highway Safety and Motor Vehicles shall consider the competency of the personnel offering the course, the quality of the content and activities of the course with respect to its capability to prevent accidents by persons age 55 or older who complete the course, and the reasonableness of the fee for the course. The Department of Highway Safety and Motor Vehicles shall establish the minimum number of hours necessary for completion of a course. A course approved by the Department of Highway Safety and Motor Vehicles shall require each person completing the course to pass a written test given by the course evaluating the person's knowledge of the content of the course.
(4) The organization offering the course shall, upon a person's successful completion of the course, issue the person a certificate that the person may use to qualify for the premium discount required by this section.
(5) This section does not apply if the approved course is taken as punishment specified by a court or other governmental entity resulting from a moving traffic violation.
History.--s. 1, ch. 85-244; s. 1, ch. 86-286; s. 1, ch. 88-250; ss. 22, 114, ch. 92-318; s. 1071, ch. 2003-261.

INSURANCE CODE SECTION 11628-11629.5, C.A.

11628. (a) No admitted insurer, licensed to issue and issuing motor vehicle liability policies as defined in Section 16450 of the Vehicle Code, shall fail or refuse to accept an application for that insurance, to issue that insurance to an applicant therefor, or issue or cancel that insurance under conditions less favorable to the insured than in other comparable cases, except for reasons applicable alike to persons of every race, language, color, religion, national origin, ancestry, or the same geographic area; nor shall race, language, color, religion, national origin, ancestry, or location within a geographic area of itself constitute a condition or risk for which a higher rate, premium, or charge may be required of the insured for that insurance.

As used in this section "geographic area" means a portion of this state of not less than 20 square miles defined by description in the rating manual of an insurer or in the rating manual of a rating bureau of which the insurer is a member or subscriber. In order that geographic areas used for rating purposes may reflect homogeneity of loss experience, a record of loss experience for the geographic area shall include the breakdown of actual loss experience statistics by ZIP Code area (as designated by the United States Postal Service) within each geographic area for family owned private passenger motor vehicles and lightweight commercial motor vehicles, under 11/2-ton load capacity, used for local service or retail delivery, normally within a 50-mile radius of garaging, and which are not part of a fleet of five or more motor vehicles under one ownership. A record of loss experience for the geographic area, including that statistical data by ZIP Code area, shall be submitted annually to the commissioner for examination by each insurer licensed to issue and issuing motor vehicle liability policies, motor vehicle physical damage policies, or both. Loss experience shall include separate loss data for each type of coverage, including liability or physical damage coverage, underwritten. That report shall include the insurer's statewide loss ratio, loss adjustment expense ratio, expense ratio, and combined ratio on its assigned-risk business. An insurer may satisfy its obligation to report statistical data under this subdivision by providing its loss experience data and statewide expense ratio and combined ratio on its assigned-risk business to a rating or advisory organization for submission to the commissioner. This data shall be made available to the public by the commissioner annually after examination. However, the data shall be released in aggregate form by ZIP Code in order that no individual insurer's loss experience for any specific geographic area be revealed.
Differentiation in rates between geographical areas shall not constitute unfair discrimination.

All information reported to the department pursuant to this subdivision shall be confidential.

As used in this section, (1) "language" means the inability to speak, read, write, or comprehend the English language, (2) "dependents" shall include, but not be limited to, issue regardless of generation, and (3) "spouse" shall be determined without regard to current marital status.

(b) The commissioner may require insurers with combined ratios on statewide assigned-risk business that are 10 percent above the mean combined ratio for all plan participants to also report the following:

(1) The reason for the excessive ratio.

(2) A plan for reducing the ratio, and when the reduction can be expected to occur. The commissioner may require insurers subject to this subdivision to provide periodic reports on the progress in reducing the combined ratio.

(c) No admitted insurer, licensed to issue and issuing motor vehicle liability insurance policies as defined in Section 16450 of the Vehicle Code, shall fail or refuse to accept an application for that insurance, refuse to issue that insurance to an applicant therefor, or cancel that insurance solely for the reason that the applicant for that insurance or any insured is employed in a specific occupation, or is on active duty service in the Armed Forces of the United States.

Nothing in this section shall prohibit an insurer from:

(1) Considering the occupation of the applicant or insured as a condition or risk for which a higher rate or discounted rate may be required or offered for coverage in the course and scope of his or her occupation.

(2) Charging a deviated rate to any classification of risks involving a specific occupation, or grouping thereof, if the rate meets the requirements of Chapter 9 (commencing with Section 1850) of Part 2 of Division 1 and is based upon actuarial data which demonstrates a significant actual historical differential between past losses or expenses attributable to the specific occupation, or grouping thereof, and the past losses or expenses attributable to other classification of risks. For purposes of compiling that actuarial data for a specific occupation or grouping thereof, a person shall be deemed employed in the occupation in which that data is compiled if: (A) the majority of his or her employment during the previous year was in the occupation, or (B) the majority of his or her aggregate earnings for the immediate preceding three-year period were derived from the occupation, or (C) the person is a member in good standing of a union which is an authorized collective bargaining agent for persons engaged in the occupation.

Nothing in this section shall be construed to include in the definition of "occupation" any status or activity which does not result in remuneration for work done or services performed, or self-employment in a business operated out of an applicant's or insured's place of residence or persons engaged in the renting, leasing, selling, repossessing, rebuilding, wrecking, or salvaging of motor vehicles.

(d) Nothing in this section shall limit or restrict the ability of an insurer to refuse to accept an application for or refuse to issue or cancel such insurance for the reason that it is a commercial vehicle or based upon the consideration of a vehicle's size, weight, design, or intended use.

(e) It is the intent of the Legislature that actuarial data by occupation may be examined for credibility by the commissioner on the same basis as any other automobile insurance data which he or she is empowered to examine.

(f) (1) Except as provided in Article 4 (commencing with Section 11620), nothing in this section or in Article 10 (commencing with Section 1861.01) of Chapter 9 of Part 2 of Division 1 or in any other provision of this code, shall prohibit an insurer from limiting the issuance or renewal of insurance as defined in subdivision (a) of Section 660 to persons who engage in, or have formerly engaged in, governmental or military service or segments of categories thereof, and their spouses, dependents, and former dependents or spouses.

(2) The term "military service" includes, but is not limited to, officer and warrant officer candidates, cadets or midshipmen at a service academy, cadets or midshipmen in advance Reserve Officer Training Corps programs or on Reserve Officer Training Corps program scholarships, National Guard officer candidates, students in government-sponsored precommissioning programs, and foreign military officers while on temporary duty in the United States.

(g) Any person subject to regulation by the commissioner pursuant to this code that fails to comply with a data call required by the department pursuant to subdivision (a) shall be liable to the state for a civil penalty in an amount not exceeding five thousand dollars ($5,000) for each 30-day period that the person is not in compliance, unless the failure to comply is willful, in which case the civil penalty shall be in an amount not to exceed ten thousand dollars ($10,000) for each 30-day period that the person is not in compliance, but not to exceed an aggregate amount of one hundred thousand dollars ($100,000). The commissioner shall collect the amount so payable and may bring an action in the name of the people of the State of California to enforce collection. These penalties shall be in addition to other penalties provided by law.

(h) This section shall be known and may be cited as the "Rosenthal Auto Insurance Nondiscrimination Law."

11628.3. (a) Based on the actuarial and loss experience data available to each insurer, including the driving records of mature driver improvement course graduates, as recorded by the Department of Motor Vehicles, every admitted insurer shall provide for an appropriate percentage of reduction in premium rates for motor vehicle liability insurance for principal operators who are 55 years of age or older and who produce proof of successful completion of the mature driver improvement course provided for and approved by the Department of Motor Vehicles pursuant to Section 1675 of the Vehicle Code.

(b) The insured shall enroll in and successfully complete the course described in subdivision (a) once every three years in order to continue to be eligible for an appropriate percentage of reduced premium.

(c) The percentage of premium reduction required by subdivision (a) shall be reassessed by the insurer upon renewal of the insured's policy. The insured's eligibility for any percentage of premium reduction shall be effective for a three-year period from the date of successful completion of the course described in subdivision (a), except that the insurer may discontinue the reduced premium rate if the insured is in any case:

(1) Involved in an accident for which the insured is at fault, as determined by the insurer.

(2) Convicted of a violation of Division 11 (commencing with Section 21000) of the Vehicle Code, except Chapter 9 (commencing with Section 22500) of that division, or of a traffic related offense involving alcohol or narcotics.

(d) The percentage of premium rate reduction required by subdivision (a) does not apply in the event the insured enrolls in, and successfully completes, an approved course pursuant to a court order provided for in Section 42005 of the Vehicle Code. Nothing in this subdivision precludes an insured from also enrolling in a driver improvement course.

11628.5. No admitted insurer, licensed to issue motor vehicle liability policies as defined in Section 16450 of the Vehicle Code, shall fail or refuse to accept an application from a handicapped person for such insurance, or to issue such insurance to a handicapped applicant therefor solely because of handicap, or to issue or cancel such insurance under conditions less favorable to handicapped persons than nonhandicapped persons; nor shall a handicap itself constitute a condition or risk for which a higher rate, premium, or charge may be required of a handicapped person for such insurance.

As used in this section, "handicapped person" and "handicapped applicant" refer only to persons who have suffered an impairment of physical ability because of amputation or loss of function which impairment has been compensated for, when necessary, by vehicle equipment adaptation or modification; or who have suffered an impairment of hearing which impairment has been compensated for, when necessary, either by sensory equipment adaptation or modification; or who have suffered an impairment of speech; provided, that the insurer may require a handicapped applicant for such insurance or the renewal of such insurance to furnish proof that he or she has qualified for a new or renewed drivers license through the California Department of Motor Vehicles since the occurrence of the handicapping condition.

If such insurer can justify a higher rate, premium, or charge for handicapped persons with actuarial evidence, a higher rate, premium, or charge may be required.

11628.7. No admitted insurer, licensed to issue motor vehicle liability policies as defined in Section 16450 of the Vehicle Code, shall fail or refuse to accept an application for that insurance, or to issue that insurance, on the basis that the owner of the motor vehicle to be insured is blind. However, notwithstanding any other provision of law, an admitted insurer may exclude from coverage under the policy the unlicensed owner of a motor vehicle who is blind for injuries and damages incurred while the insured vehicle is operated by an unlicensed owner who is blind.

Nothing in this section shall prohibit an insurer from applying its usual and customary underwriting and rating criteria with respect to the operators of the vehicle to be insured, including, but not limited to, the loss experience the insurer has had with respect to the insured vehicle.

No insurer shall raise the premiums of an insured blind person or shall cancel the policy of an insured blind person solely on the basis that the operators of the insured vehicle are changed frequently.

11629. Each separate act of an insurer or its agent in violation of Section 11628 or 11628.5 shall render the insurer liable in damages in the amount of one hundred dollars ($100), plus a reasonable allowance for attorneys' fees incurred in connection with the prosecution of the action, which may be recovered in an action at law brought for that purpose by the person aggrieved by any such act.

11629.5. Any insurer which has refused to issue to an applicant a policy of insurance in violation of Section 11628 or 11628.5 and which has been required to pay damages for the violation pursuant to Section 11629 shall pay as additional damages the amount by which the rates which the applicant found it necessary to pay to obtain other insurance exceed the rates of the insurer.

NY statues INC

Article 23 - PROPERTY/CASUALTY INSURANCE RATES
2336 - Motor vehicle liability, comprehensive and collision insurance rates; premium reductions in certain cases.

§ 2336. Motor vehicle liability, comprehensive and collision insurance rates; premium reductions in certain cases. * (a) Any schedule of rates or rating plan for motor vehicle liability and collision insurance submitted to the superintendent shall provide for an appropriate reduction in premium charges for any insured for a three year period after successfully completing a motor vehicle accident prevention course, known as the national safety council's defensive driving course, or any driver improvement course approved by the department of motor vehicles as being equivalent to the national safety council's defensive driving course, provided that, except as provided in article twelve-C of the vehicle and traffic law, there shall be no reduction in premiums for a self instruction defensive driving course or a course which does not provide for actual classroom instruction for a minimum number of hours as determined by the department of motor vehicles. Such reduction in premium charges shall be subsequently modified to the extent appropriate, based upon analysis of loss experience statistics and other relevant factors. All such accident prevention courses shall be monitored by the department of motor vehicles and shall include components of instruction in "Road Rage" awareness and in "Work Zone Safety" awareness as defined by the commissioner of motor vehicles. The provisions of this section shall not apply to attendance at a program pursuant to article twenty-one of the vehicle and traffic law as a result of any traffic infraction.

* NB Repealed five years after the date that the accident prevention course internet, and other technology pilot program is established and implemented by the commissioner of motor vehicles pursuant to article 12-C of the vehicle and traffic law

* (a) Any schedule of rates or rating plan for motor vehicle liability and collision insurance submitted to the superintendent shall provide for an appropriate reduction in premium charges for any insured for a three year period after successfully completing a motor vehicle accident prevention course, known as the national safety council's defensive driving course, or any driver improvement course approved by the department of motor vehicles as being equivalent to the national safety council's defensive driving course, provided that in either event there shall be no reduction in premiums for a self instruction defensive driving course or a course which does not provide for actual classroom instruction for a minimum number of hours as determined by the department of motor vehicles. Such reduction in premium charges shall be subsequently modified to the extent appropriate, based upon analysis of loss experience statistics and other relevant factors. All such accident prevention courses shall be monitored by the department of motor vehicles and shall include components of instruction in "Road Rage" awareness and in "Work Zone Safety" awareness as defined by the commissioner of motor vehicles. The provisions of this section shall not apply to attendance at a program pursuant to article twenty-one of the vehicle and traffic law as a result of any traffic infraction.

* NB Effective five years after the date that the accident prevention course internet, and other technology pilot program is established and implemented by the commissioner

of motor vehicles pursuant to article 12-C of the vehicle and traffic law

* (b) Any schedule or rating plan for non-commercial private passenger automobile insurance shall provide for an appropriate reduction in premium charges for personal injury protection and medical payment coverages with respect to any insured vehicle equipped with a passive occupant restraint system for front-seat passengers. Such discount shall apply to passive occupant restraint systems that meet applicable federal or appropriate equivalent standards. With respect to vehicles other than non-commercial private passenger automobiles, any schedule rating plan shall include an appropriate premium credit which reflects the existence of such a passive occupant restraint system.

* NB Expires July 1, 2007

(c) Any schedule or rating plan for non-commercial private passenger automobile insurance shall also provide for an appropriate reduction in premium charges for bodily injury liability, property damage liability, personal injury protection, medical payment and collision coverages with respect to automobiles equipped with factory installed anti-lock brakes, or such other safety devices which the superintendent determines, after a public hearing, may be expected to reduce losses for such coverages. In determining the appropriate reductions, consideration shall be given to other safety discounts that already apply to the coverages affected.

(d) Premium charge reductions made pursuant to the provisions of subsection (a) of this section shall be effective upon issuance of a certificate of completion to the insured and such premium charge reduction shall be calculated from such completion date unless such completion certificate is presented within forty-five days prior to the renewal of the policy, in which case the insurer may elect to commence the discount upon the first day of the new policy period for the full term of statutory discount; provided, however, that if the certificate of completion is not presented to the insurer within ninety days after completion of the course the insurer may, at its discretion, apply the premium discount from the date such certificate was presented rather than the date of completion. A discount applied during a policy period shall be prorated over the term of the policy.

(e) Any schedule or rating plan for non-commercial private passenger automobile insurance shall provide for an appropriate reduction in premium charges for comprehensive coverage with respect to any insured vehicle equipped with an operational anti-theft and recovery device consisting of an electronic homing device used in conjunction with a participating police agency and using a radio frequency network allocated by the Federal Communications Commission; provided, however, that in no event shall the non-use of this device or any other anti-theft device constitute grounds for an increase in policy premiums or cancellations or non-renewal of a non-commercial private passenger automobile insurance policy.

(f) (1) Any schedule or rating plan for non-commercial private passenger automobile insurance shall provide for an appropriate reduction in premium charges for comprehensive coverage with respect to any insured vehicle equipped with window glass etched with the vehicle identification number or any other unique identifying symbol. The term "window glass" shall include not less than the windshield, door glass, rear window, T-top and the moon/sun roof of the insured vehicle.

(2) In order to qualify for a comprehensive premium discount pursuant to paragraph one of this subsection, the window glass etching performed on vehicles on or after the effective date of this paragraph shall meet the following standards:

(i) Etching shall be a vehicle identification number comprising seventeen digits as mandated for all vehicles sold in the United States pursuant to the United States Motor Vehicle Theft Act of 1984 or, if approved by the superintendent, with a unique identifying symbol. The windshield and rear window shall be etched within one inch from the bottom and the windshield shall be etched in close proximity to the vehicle identification number.

(ii) Etched indicia (numbers and letters of the seventeen digitvehicle identification number), when utilizing the vehicle identification number of the subject vehicle, shall be verified by input through a computer program with a checking algorithm prior to being etched onto any vehicle. In the event that a unique identifying symbol is utilized, the vendor utilizing such symbol shall provide a toll-free number to all vehicle owners, to be applied on vehicle window surface by decal.

(iii) Etched indicia shall not be greater than one-third inch in height nor less than one-eighth inch in height.

(iv) Auto glass etching shall be done by a laser, chemical process or mechanical process. Products used to etch vehicles in compliance with this section, whether comprising chemical or other methods of etching window glass, shall be products within the marketplace which are lawfully sold and delivered to consumers within New York state.

(v) Window etchings shall result in etched indicia within the surface of vehicle window glass which are permanent and cannot be removed without destroying the vehicle window. However, etching sufficient to achieve permanent markings shall not exceed a depth in the surface of the window which would affect the window's structural integrity.

(vi) A message line may be included below the etched vehicle identification number which directs callers to a registry listing etched vehicle identification numbers and unique identifying symbols for assistance in reporting and identifying stolen vehicles.

(vii) Nothing in this paragraph shall relieve an insurer from continuing to provide discounts pursuant to paragraph one of this subsection for etching installed on window glass prior to the effective date of this paragraph, notwithstanding any departure of such etchings from the standards provided for pursuant to this paragraph.

(g) Any schedule or rating plan for non-commercial private passenger automobile insurance shall also provide for an actuarially appropriate reduction in premium charges for bodily injury liability, property damage liability, personal injury protection, medical payments and collision coverage with respect to automobiles equipped with factory installed daytime running lamps (DRL).

(h) Any schedule or rating plan applicable to commercial risk insurance for motor vehicles weighing in excess of ten thousand pounds shall provide for an actuarially appropriate reduction in premium charges for bodily injury liability, property damage liability, personal injury protection, medical payments and collision coverage with respect to such motor vehicles equipped with factory installed auxiliary running lamps. Such lamps shall be designed to reduce accidents by increasing vehicle visibility during the day and night. The superintendent shall, after consulting with the departments of motor vehicles and transportation, promulgate rules and regulations establishing the qualifications and standards for the approval, utilization and installation of such lamps.

附錄 9　國內汽車保險計算方式與試算結果

汽車保險的歷史始於 1895 年英國創辦汽車第三人身體傷害之責任保險，而美國也在 1898 年開始承辦汽車責任保險後陸續發展，在 1899 年汽車碰撞保險成立，汽車對第三人財物損毀責任保險也在 1902 年開始實施。而我國的汽車保險始於民國 40 年，台灣產物保險公司開辦「汽車損失及意外責任保險」開始，但當時的汽車保費計算是採取從車主義，也就是保費的高低取決於汽車的特性、價格和肇事理賠次數，而與汽車駕駛人或車主的特性無關。此情況終在民國 81 年的「強制汽車責任保險法草案」中有所改變。「強制汽車責任保險法草案」明訂保險費的釐定應兼採從人和從車因素，也就是汽車駕駛人或車主的性別、年齡等特性也須列入保費的考慮因素內。

民國 85 年 7 月，財政部保險司（今財政部金融監督管理委員會保險局）核定新的保險費率並開始實施，也就是目前的汽車保險規章。此新的費率考慮因素包含從人因素和從車因素，從人因素考慮到被保險人的年齡、性別和過去駕駛出險記錄，從車因素則考慮到被保車輛的車齡、車價、用途、廠牌、以及車系，其考慮的範圍較民國 81 年前的汽車保險來的周詳。

目前我國的汽車保險種類主要有強制汽車責任險、汽車竊盜損失險、汽車車體損失險、第三人責任險和其他附加險，其中強制汽車責任險為強制險，而汽車竊盜損失險、汽車車體損失險、第三人責任險和其他附加險則屬於任意汽車保險，其保費會因不同保險公司而有些許差異，其差異處主要在於各保險公司收取的佣金和業務管理費不同所致，但保費計算的考慮因素皆相同。現分述如下：

一、強制汽車責任險

為了使因汽車交通事故而傷害或死亡的受害者，能夠迅速獲得保障，並維護道路交通安全，在民國 87 年正式實施強制汽車責任險，88 年也將機車列入投保範圍內，其賠償原則為「限額無過失責任」，也就是無論加害人有無過失責任，在保險金額內，均必須賠償受害人。受害人的範圍包含車外第三人和肇事汽車的乘客和駕駛人，但若交通事故僅涉及單一汽車者（如翻車、撞樹等），駕駛人將不屬於受害人。強制汽車責任險屬於強制責任險，汽車所有人在申請發給牌照或換發行車執照時，應以每一個別汽車為單位進行投保。未投保之汽車所有人或保險期屆滿前未再行投保者，經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發，由公路主管機關處以罰鍰。汽車者，處新台幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰，機車者，處新台幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。未投保汽車肇事，將處以新台幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。

強制汽車責任險的主管機關為行政院金融監督管理委員會，其保費是由委員會會同中央交通主管機關擬訂，保費公式如下：

總保費＝（調整後純保費＋業務管理費用＋精算及研究發展費用）/[1-特別補償金提撥率-安定基金提存率-（資金成本率-資金收益率）]。其中調整後純保

費可分成「自用小客車或自用小貨車」、「其他車種」以及機車三大類。

1. 自用小客車或自用小貨車：基本純保費×(被保人年齡性別級數＋被保人過去駕駛理賠紀錄係數-1)。
2. 其他車種：基本純保費×被保人過去駕駛理賠紀錄係數。
3. 機車：基本純保費。

由調整後純保費可看出自用小客車或自用小貨車的保費與被保人的年齡、性別以及過去駕駛理賠紀錄有關，其他車種則只考慮被保險人過去駕駛理賠紀錄，而機車保費則未考慮任何從人因素。

被保人年齡與性別費率係數如表 1 所示，係數越高代表所需支付的保費越高，由表 1 可看出 30~60 歲的男性為標準費率，女性的費率較男性低。

保險人過去駕駛理賠紀錄是以當保前三年的紀錄為限，強制汽車責任險的理賠紀錄等級的計算標準如下：第一次新投保或無承保紀錄之被保險人，其理賠紀錄等級以第 4 級計算。除了上述描述的情況外，被保險人當年度之理賠紀錄等級，按其前一年理賠紀錄等級調整之，如前一年無任何理賠紀錄，則被保險人當年度理賠紀錄等級為前一年之等級減一級，最低為第 1 級。如前一年有一次理賠紀錄，則投保當年度理賠紀錄等級為前一年等級加三級，二次理賠紀錄，投保當年度理賠紀錄等級為前一年等級加六級，以此類推，最高等級為第 10 級。理賠紀錄等級與係數的關係圖如表 2，係數越高保費也就越高。

表 1 年齡與性別費率係數表

年齡/性別	男	女
20 歲（含）以下	2.50	1.66
超過 20 歲~25 歲（含）以下	2.30	1.53
超過 25 歲~30 歲（含）以下	1.47	1.06
超過 30 歲~60 歲（含）以下	1.00	0.92
超過 60 歲以上	1.05	0.79

表 2 理賠紀錄等級與係數對照表

理賠紀錄等級	理賠紀錄係數
1	0.70
2	0.74
3	0.82
4	1.00
5	1.10
6	1.20
7	1.30
8	1.40
9	1.50
10	1.60

由於強制汽車責任險承保範圍僅限於「人」，且每人傷害醫療最高賠償金額為 20 萬，每人死亡或殘廢最高賠償金額為 150 萬，其保險範圍和賠償金額尚且不足，故除了強制汽車責任險外，被保險人仍可選擇搭配其他汽車任意險來提高保障。汽車任意險是由中華民國產物保險商業同業公會制定，送交行政院金融監督管理委員會審查核准後實施，針對我國主要的汽車任意險分述如下:

二、汽車竊盜損失險

汽車竊盜損失險屬於任意險的一種，承保危險僅以偷竊、搶奪和強盜為主，當發生損失時，理賠方式對於發生全損或部分損失而分別有現款賠償和修復賠償兩種，但實務上多以現款賠償為主，且被保險人對每一次損失都應負擔自負額，其基本自負額為 10%。

汽車竊盜損失險保費的計算排除了從人因素，只考慮從車因素，其保費會因車種、廠牌型式、被保汽車的重置價格和被保汽車製造年份而有所不同。保費的計算公式如下：

1. 自用小客車或自用小貨車：

   保險費＝汽車製造年度之重置價格×基本費率×被保險汽車製造年度及費率代號係數。

2. 其他車種：

   保險費＝保險金額×費率×（1＋廠牌減加費係數）。

三、車體損失險：

投保車體損失險主要目的在保障汽車本身的價值，其重點是放在車體的損傷，因此人和汽車竊盜並不在承保範圍內。依承保範圍可分成甲式、乙式和丙式，各承保內容整理如表 3。

表 3 各類車體損失險承保內容

甲式	乙式	丙式
1. 碰撞、傾覆 2. 火災 3. 閃電、雷擊 4. 爆炸 5. 拋擲物或墜地物 6. 第三者之善意行為 7. 不屬本保險特別載明不保事項之任何其他原因	1. 碰撞、傾覆 2. 火災 3. 閃電、雷擊 4. 爆炸 5. 拋擲物或墜地物	1. 車對車碰撞損失

由表 3 可知甲式車體損失險承保種類最廣，因此其保費也是三種車體損失險裡最高的。另外一般甲式和乙式車體損失險的被保險人在事故發生時，都需負擔一定的自負額，自負額的高低和被保險人出事次數成正相關，第一次發生

意外需自負新台幣 3000 元，第二次需自負 5000 元，第三次以後則為 7000 元。除了一般甲式、乙式車體損失險外（自負額為 3000/5000/ 7000），保險公司也提供無自負額的乙式車損險和更高自負額的甲、乙式車體損失險（5000/8000、5000/8000/10000、8000、10000、15000、20000）讓被保人選擇，自負額越低其保險費就越高。而丙式車險只承保車對車碰撞損失，其保費為三者裡最低，被保險人也無須負擔自負額。

車體損失險保費計算既考慮從人因素也考慮從車因素，也就是被保人年齡、性別和過去賠償紀錄，被保汽車車齡、製造年度、重置價格和廠牌皆為考慮因素，計算公式如下：

1. 自用小客車或自用小貨車：

   保險費＝基本保費×被保險汽車製造年度及費率代號係數×（被保人性別年齡係數＋被保人過去駕駛理賠紀錄係數）。

2. 其他車種：

   保險費＝被保汽車重置價格×費率×（1＋廠牌車系減加費係數）×（1＋車齡減費係數＋被保人過去駕駛理賠紀錄係數）。

雖然車體損失險同強制汽車責任險都有考慮到從人因素，但兩者的年齡性別係數和理賠紀錄係數計算方式不同。車損險的性別年齡係數如表 4，駕駛人過去理賠紀錄計算方式為無賠款年度係數加上賠款次數係數，計算方式如表 5，表 6 則為車齡減費系數：

表 4 車損險年齡性別係數表

年齡/性別	男	女
20 歲未滿者	1.89	1.70
20 歲以上~未滿 25 歲者	1.74	1.57
25 歲以上~未滿 30 歲者	1.15	1.04
30 歲以上~未滿 60 歲者	1.00	0.90
60 歲以上~未滿 70 歲者	1.07	0.96
70 歲以上者	1.07	0.96

表 5 賠款紀錄點數和係數對照表

無賠款年度點數(係數)		賠款次數點數（係數）	
無賠款年度	點數（係數）	累計過去三年賠款次數	點數（係數）
3 年	-3（-0.6）	1 次	0（0）
2 年	-2（-0.4）	2 次	1（0.2）
1 年	-1（-0.2）	3 次	2（0.4）
0 年	0（0）	4 次	3（0.6）
		4 次以上，每增加一次賠款，點數增加一點，係數多增加 0.2。	

舉例而言，A 君過去三年裡的理賠紀錄為 1，0，1，因此 A 君的理賠紀錄點數為無賠款年度點數-1 加上賠款次數點數 1，共為 0 點。
而 B 君過去三年理賠紀錄為 0，2，0，其理賠紀錄點數為無賠款年度點數-2 加上理賠次數點數 1，共-1 點。

表 6 車齡減費係數表

車齡	減費係數
一年以上未滿二年者	-0.05
二年以上未滿三年者	-0.10
滿三年以上者	-0.15

四、第三人責任險：

該保險是指當交通事故發生時，致車外第三人受傷、死亡或財務受損，被保險人受賠償請求時，保險公司對被保險人負賠償之責。其種類可分為傷害責任險和財損責任險兩種。

1. 傷害責任險：被保險汽車發生事故時，導致車外第三人死亡或受傷，依法應負賠償責任而受賠償請求時，就超過強制汽車責任險給付金額以外的部份，保險公司在保險金額內對被保人負賠償之責任。
2. 財務責任險：被保險汽車發生事故時，導致車外第三人財物損失，依法應負賠償責任而受賠償請求時，保險公司在保險金額內對被保人負賠償之責任。

第三人責任險計算公式：

1. 自用小客車或自用小貨車：基本保費×(被保人年齡性別係數＋賠款紀錄係數)。
2. 其他車種：基本保費×(1＋賠款紀錄係數)。

第三人責任險的被保人年齡性別係數和車體損失險被保人年齡性別係數相同，賠款紀錄等級計算方式同強制汽車責任險，但各等級的係數卻和強制汽車責任險不同，第三人責任險的賠款紀錄係數如表 7:

表 7 第三人責任險賠款紀錄等級係數對照表

等 級	係 數	等 級	係 數
1	-0.30	11	0.70
2	-0.20	12	0.80
3	-0.10	13	0.90
4	0.00	14	1.00
5	0.10	15	1.10
6	0.20	16	1.20
7	0.30	17	1.30
8	0.40	18	1.40
9	0.50	19	1.50
10	0.60		

五、其他附加險：

包含了「零件、配件被竊損失險」、「乘客責任險」、「颱風、地震、海嘯、冰雹、洪水或因雨積水險」、「罷工、暴動、民眾騷擾險」以及「重大事故保險」等等。除了以上所提到的幾個主要保險外，還有許多加值型的保險可供被保險人選擇，但加值型保險的保障項目和內容則會因不同保險公司而有所差異。

在營業用車方面，其強制汽車責任險保費可區分為營業小客車、營業大客車、小貨車和客貨兩用車四種，而公司行號的自用小客車其保費適用自用小客車超過 30 歲~60 歲以下的男性保費。租賃車方面，除了長期租賃小客車是適用自用小客車之保險費外，其他的租賃小客車或小貨車分別歸類於營業用小客車或小貨車。

營業用車的任意汽車保險有第三人責任險、旅客責任保險、雇主責任保險、市區汽車客運業責任保險、車體損失險和汽車竊盜損失險。現就其保費計算方式分述如下:

一、汽車竊盜損失險:保費計算方式同自用汽車。

二、車體損失險:

1. 營業用小客車和小貨車:基本保費×被保險汽車製造年度及費率代號係數×（1＋賠款紀錄係數）。
2. 其他車種:同自用汽車的其他車種計算方式。

三、第三人責任險:

1. 傷害險:基本保費×（1＋賠款紀錄係數）。
2. 財損險:基本保費×（1＋賠款紀錄係數）。

四、其他車險:

市區汽車客運業責任保險以車為單位計算保費，旅客責任保險和雇主責任保險

費用則因營業用車種的不同而另有不同的收費。

除了保費計算方式不同外，營業用車和自用車在理賠紀錄的規定也不同。若自用車的被保險人投保多輛車時，其理賠紀錄採累加計算，適用於每一個別車輛。若被保險人為法人（非個人），投保多輛車時，其理賠紀錄按個別車輛單獨計算，不予累計。

以下為汽車保費之試算：
假設： A 男，31 歲，已有 3 年以上的保險經驗，駕駛民國 91 年出廠的裕隆 Cefiro 2.0 TA 豪華型 4 門車，依其過去三年不同的理賠紀錄各保險費用如下:

A 男之過去三年不同的理賠紀錄的保險費用試算表:

車險/理賠記錄	強制汽車責任險	車體損失險（3000/5000/7000）		丙式車體損失險	第三人責任險（每一人/每一事故）	
		甲式	乙式		傷害險（30/60 萬）	財損險（5 萬）
0 次	1482	5110	5884	1152	251	575
1 次	2125	7665	2616	1728	395	903
2 次（同年）	2607	10221	3924	2304	503	1149
2 次（不同年）	2768	12776	5233	2880	539	1232
3 次（0、0、3)	2929	12776	6541	2880	610	1396
3 次 (0、1、2)	2929	15331	6541	3456	646	1478
3 次 (1、1、1)	2929	17886	7849	4032	682	1560

註: 1.汽車製造年度及費率代號係數為 0.2490。
2.車體損失險為一般甲、乙式車體損失險。

附錄 10 各區監理所講習課後滿意度調查問卷

一.台北市汽車駕駛訓練中心

汽（機）車駕駛人酒後駕車道路交通安全講習教學問卷調查表

☺ 填卷說明：請將適當的選項，在勾選在框內，謝謝您！

1. 您對今天安排「交通法令」之講師教學方式是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

2. 您對今天安排「交通法令」之講師教學內容是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

3. 您對今天安排「駕駛道德」之講師教學方式是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

4. 您對今天安排「駕駛道德」之講師教學內容是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

5.您對今天安排「肇事預防及處理」之講師教學方式是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

6.您對今天安排「肇事預防及處理」之講師教學內容是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

7.您對今天安排「酒精醫學分析」之講師授課方式是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

8.您對今天安排「酒精醫學分析」之講師教學內容是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

汽（機）車駕駛人酒後駕車道路交通安全講習問卷調查表

日期：　　年　　月　　日　　座號：

☺ 填卷說明：請將適當的選項，在勾選在框內，謝謝您！

1. 性別：

☐男　　☐女

2. 年齡：

☐25 歲以下　☐26～35 歲　☐36～45 歲　☐46 歲以上

3. 學歷：

☐國中以下　☐高中（職）　☐大學（專）　☐研究所以上

4. 個人月收入：

☐3 萬元以下　☐3~5 萬元　☐5~7 萬元　☐7 萬元以上

5. 您覺得被攔停或取締的原因是什麼？

☐警察每部車都攔　☐被隨機攔檢（如：等候綠燈時被攔）

☐發生交通事故　☐警察由開車狀況發現有酒後駕車嫌疑

6. 參加這次道安講習，對於您爾後的駕車行為、觀念是否有所幫助？

☐非常有幫助　☐ 有幫助

☐沒幫助＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常沒幫助＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

7. 您對警察在酒後駕車執法時的態度是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

8. 您對道安講習工作人員的服務態度是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

9. 您對道安講習的課程內容及上課方式是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

10. 您對今天道安講習的講師授課是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

汽（機）車駕駛人無照駕駛道路交通安全講習教學問卷調查表

日期：　　年　　月　　日　　座號：

☺ 填卷說明：請將適當的選項，在勾選在框內，謝謝您！

1. 性別：

☐男　　☐女

2. 年齡：

☐14 歲以下　☐15 歲　☐16 歲　☐17 歲以上

3. 請問您違規時，就讀於：

☐國中以下　☐高中（職）　☐專科　☐其他 _____

4. 車輛取得方式為何？

☐家裡購買　☐自己購買的　☐向親戚借用　☐向同學或朋友借用

5. 無照駕駛之車輛種類？

☐50cc 輕型機車　☐50cc 以上重型機車　☐自用小客車　☐其他_____

6. 請問今天是您第幾次參加「未滿十八歲無照駕駛道安講習」？

☐第 1 次（請跳答第八題）　☐2 次　☐3 次　☐4 次以上

7. 請問您前一次參加的道安講習，是在多久之前？

☐1 至 3 個月內　☐3 至 6 個月內　☐半年至 1 年　☐1 年以上

8. 參加這次道安講習，對於您爾後的駕車行為、觀念是否有所幫助？

☐非常有幫助　☐有幫助

☐沒幫助_____☐非常沒幫助_____

9. 您對道安講習工作人員的服務態度是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意_____☐非常不滿意_____

10. 您對道安講習的課程內容及上課方式是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意_____☐非常不滿意_____

11. 您對今天道安講習的講師授課是否滿意？

□非常滿意　　□滿意

□不滿意_____□非常不滿意_____

12. 請問您當時無照駕駛，主要原因為何？

□沒有大眾運輸經過我要去的地方或班次太少、要等很久　□趕時間

□同儕壓力/朋友起鬨　　□其他_____

13. 請問您當時無照駕駛，用途為何？

□上學、放學　　□和朋友出去玩

□飆車、競速　　□其他_____

14. 請問如果可以選擇，您希望台北市道安講習能安排在何時？

□週一至週五的上午　　□週一至週五的下午

□週六、週日的上午　　□週六、週日的下午

15.您對今天安排「安全防禦駕駛」之講師教學方式及內容是否滿意？

□非常滿意　　□滿意

□不滿意_____□非常不滿意_____

16.您對今天安排「青少年交通行為之探討」之講師教學方式及內容是否滿意？

□非常滿意　　□滿意

□不滿意_____□非常不滿意_____

17.請問您對台北市的大眾運輸是否滿意？

□非常滿意　　□滿意

□不滿意_____□非常不滿意_____

18.您覺得台北市哪些地點需要增加公車路線？

_____

汽（機）車駕駛人一般違規道路交通安全講習問卷調查表

日期：　　年　　月　　日　　座號：

☺ 填卷說明：請將適當的選項，在勾選在框內，謝謝您！

1. 性別：

☐男　　☐女

2. 年齡：

☐25 歲以下　☐26～35 歲　☐36～45 歲　☐46 歲以上

3. 學歷：

☐國中以下　☐高中（職）　☐大學（專）　☐研究所以上

4. 個人月收入：

☐3 萬元以下　☐3~5 萬元　☐5~7 萬元　☐7 萬元以上

5. 參加這次道安講習，對於您爾後的駕車行為、觀念是否有所幫助？

☐非常有幫助　☐有幫助

☐沒幫助＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常沒幫助＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

6. 請問您認為道安講習對「改善交通次序，促進交通安全」有無效益？

☐非常有效益　☐有效益

☐沒效益＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常沒效益＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

7. 您對道安講習工作人員的服務態度是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

8. 您對道安講習的課程內容及上課方式是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

9. 您對今天道安講習的講師授課是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

10. 請問您對道安講習場所的環境是否滿意？

☐非常滿意　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

汽（機）車駕駛人一般違規道路交通安全講習教學問卷調查表

☺ 填卷說明：請將適當的選項，在勾選在框內，謝謝您！

1. 您對今天安排「交通法令」之講師教學方式是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

2. 您對今天安排「交通法令」之講師教學內容是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

3.您對今天安排「肇事預防及處理」之講師教學方式是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

4.您對今天安排「肇事預防及處理」之講師教學內容是否滿意？

☐非常滿意　　☐滿意

☐不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿☐非常不滿意＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

<其 他 建 議 事 項>

二.高雄市監理處

高雄市道路交通安全講習意見調查表

各位駕駛朋友：您好！

歡迎您參加道路交通安全講習，為瞭解各位駕駛朋友參加講習的感受與心得，請您在選項的空格內打〝V〞，並惠示卓見，作為本班改進的參考，感謝您的建言，祈讓本處為民眾提供最好的服務。

一、 請問您個人的基本資料。

(一)、性別：□男 □女

(二)、年齡：□25 歲以下 □26~35 歲 □36~45 歲 □45 歲以上

(三)、職業：□農或工 □商 □軍公教 □服務業 □學生 □自由業 □其他

(四)、教育程度：□國小或國中 □高中、職 □大專（學） □研究所以上

二、 請問您第幾次參加道路交通安全講習？

□第 1 次 □第 2 次 □第 3 次 □第 4 次（含以上）

三、 請問您對本班工作人員服務態度滿意嗎？

□非常滿意 □滿意 □尚可 □不滿意

四、 請問您對道路交通安全講習講師之授課講解滿意嗎？

□非常滿意 □滿意 □尚可 □不滿意

五、 請問您對道路交通安全講習班環境或教學設施滿意嗎？

□非常滿意 □滿意 □尚可 □不滿意

六、 請問您對道路交通安全講習內容那一項較有興趣？

□電腦動化宣導短片 □親子教育 □駕駛道德 □肇事預防 □交通法令與安全駕駛

七、 請問您參加道路交通安全講習對您及改善交通秩序、促進交通安全有無助益？

□非常有助益 □有助益 □沒有助益 □完全沒有助益

八、 其他建議：

_____

_____

_____

高雄市監理處道路交通安全講習班 敬啟

三. 台中區監理所

交通部公路總局台中區監理所

道安講習問卷調查

各位駕駛朋友：您好

茲為「改善交通秩序，維護道路交通安全與國民生命財產的安全，達到零車禍，零死亡之最高理想境界」，懇請詳實填答下列的問題，您的寶貴意見，將作為我們改進的目標。請在□打∨或予以文字說明，請賜予您的寶貴意見，謝謝！

一、請問您的性別？目前最主要的駕駛交通工具為何？

性別：□男 □女

駕駛車別：□機車 □小客（貨）車 □大貨車 □大客車 □聯結車

二、請問您是否知道不得連續駕車超過八小時之規定？ □知道 □不知道

三、請問您今天參加講習是因為違反下列何種駕駛行為？

□未滿十八歲無照駕駛 □酒後駕車 □以危險方式駕車 □闖越平交道

□違規肇事 □半年內違規記點超過六點 □將六歲以下或需特別看護兒童單獨留置車上

四、請問您這次參加道安講習是：

□第一次 □第二次 □三次以上

五、請問您最希望獲得那些資訊？（可複選）

□安全防禦駕駛要領 □現行及新頒法令宣導 □肇事預防與處理及法律責任 □車輛保養

□行人交通安全 □酒精對人體的影響 □親子教育 □其他_____（請述明）

六、請問您目前獲得道路交通安全的知識來源：(可複選)

□電視 □廣播 □報紙 □網路 □宣導品(宣導手冊、海報..等)□朋友聊天 □其他_____

七、請問您對今日講師授課是否感到滿意？

□非常滿意 □滿意 □普通 □尚可 □請改進 原因：_____（請述明）

八、請問您對現行講習方式與課目安排是否滿意？

□非常滿意 □滿意 □普通 □不滿意 □非常不滿意

請提供您寶貴意見：_____。

九、請問今日的道安講習，對您有那方面的幫助？（可複選）

□以後不會再犯 □瞭解新的知識 □與家人關係更密切 □沒有其他幫助 □其他____

十、若您為未滿十八歲之駕駛人，請加填下列問題：

1. 請問您因無照駕駛被取締開單時，父母是否知道您無照駕駛？

   □知道 □不知道

2. 請問您因違規被取締開單時，您是要去那裏？

   □學校上課 □公司上班 ☑住家附近購買物品 □和朋友約好去玩 □其他_____。

3. 請問您為什麼無照駕駛？

   □因為方便，不用浪費等車時間 □大家都在騎，我不騎很丟臉 □要趕時間上班、上課

   □其他_____。

4. 請問您覺得父母和您一起來上課時，希望的上課方式為：

   □在同一間教室上課 □分開上課 □其他建議_____。

交通部公路總局台中區監理所 敬啟

四.嘉義區監理所

您好！道路交通安全講習已開辦多年，民眾褒貶反應不一，透過本日您參與，我們想瞭解您對於現行道路交通安全講習的看法，以便提供執行單位作為日後改善的依據。您的意見我們很重視。敬請就您所知詳實填答，謝謝您的協助！

交通部公路總局嘉義區監理所道路交通安全講習問卷調查

1. 請問您今日參加講習是因為：

☐（1）違規肇事被吊扣駕照。
☐（2）未滿 18 歲無照駕駛（家長一同出席）。
☐（3）將六歲以下或需要特別看護之兒童，單獨留置車內。
☐（4）酒後駕車、酒精濃度超過規定標準。
☐（5）製造噪音、蛇行、飆車等以危險方式駕車。
☐（6）行經鐵路平交道未遵守規定。
☐（7）六個月內違規記點共達六點以上，遭吊扣駕照一個月者。
☐（8）其他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿。

2. 請問您駕駛的主要交通工具為：

☐（1）機車。 ☐（2）小客車。 ☐（3）大貨車。
☐（4）大客車。 ☐（5）聯結車。

3. 請問您實際開（騎）車經驗已有幾年？

☐(1) 未滿1年。 ☐(2) 1年以上，未滿3年。 ☐(3) 3年以上，未滿5年。
☐(4) 5年以上，未滿10年。 ☐(5) 10年以上，未滿15年。 ☐(6) 15年以上，未滿20年。
☐(7) 20年以上。

4. 請問您平均每星期，自己開（騎）車的天數為何？

☐（1）每個星期 1 天。 ☐（2）每個星期 2-3 天。 ☐（3）每個星期 4-6 天。
☐（4）每天。

5. 請問您自己開（騎）車時，平均每天的駕駛時間長短為何？

☐（1）30 分鐘以下。 ☐（2）30-60 分鐘。
☐（3）1 小時以上，未滿 2 小時。 ☐（4）2 小時以上，未滿 8 小時。
☐（5）8 小時以上。

6. 請問您取得駕照後，是從那獲得道路交通安全常識？【可複選】

☐（1）電視節目報導、電視廣告宣導。 ☐（2）報紙雜誌報導、報紙雜誌廣告。
☐（3）網站報導、網路信件分享。 ☐（4）廣播節目報導、廣播宣導廣告。
☐（5）戶外看板、公車體廣告。 ☐（6）宣傳手冊、宣傳車、宣傳海報。
☐（7）舉辦園遊會、演唱會、體育比賽。 ☐（8）交通警察。
☐（9）監理機關人員。 ☐（10）學校上課、學校演講。
☐（11）親友聊天。 ☐（12）自己以前參加過道安講習。
☐（13）有參加過道安講習的人告知。 ☐（14）其他＿＿＿＿＿＿＿＿。

Received Time 11. Aug. 14:48

7. 請問您認為道路交通安全講習，對增進民眾道路交通安全知識有幫助嗎？

☐（1）非常有效。 ☐（2）有點有效。 ☐（3）普通。
☐（4）有點無效。 ☐（5）非常無效。 ☐（6）不知道。

8. 請問您在收到違規通知單前，知道您當時的行為是違規的嗎？

☐（1）是。 ☐（2）否。

9. 您在收到違規通知單前，知道該項違規除了需罰錢，還要參加道安講習嗎？

☐（1）是。 ☐（2）否。

10.請問您當時違規，主要是因為？

☐（1）一時大意疏忽。 ☐（2）趕時間。
☐（3）道路交通標誌、標線、號誌標示不清楚。 ☐（4）不熟悉交通法規。
☐（5）當時沒有警察在附近。 ☐（6）其他_____。

11.請問今天是您第幾次參加道安講習？

☐（1）1 次。 ☐（2）2 次。 ☐（3）3 次。 ☐（4）4 次以上。

12.請問您前一次參加的道安講習，是在多久以前？

☐（1）未滿 3 個月。 ☐（2）3 個月以上，未滿 6 個月。
☐（3）6 個月以上，未滿 1 年。 ☐（4）1 年以上。

13.對今天的講師，您覺得滿意的地方有：【可複選】

☐（1）說話生動。 ☐（2）舉例適當。 ☐（3）講解明白易懂。
☐（4）願意回答問題。 ☐（5）專業知識足夠。 ☐（6）講解速度剛好。
☐（7）沒有滿意的地方。 ☐（8）其他_____。

14.對今天的講師，您覺得需要改進的地方有：【可複選】

☐（1）說話死板。 ☐（2）舉例無關。 ☐（3）沒有舉例。
☐（4）講解難懂。 ☐（5）不願意回答問題。 ☐（6）專業知識不夠。
☐（7）講解速度太快。 ☐（8）講解速度太慢。 ☐（9）沒有要改進的地方。
☐（10）其他_____。

15.對今天提供的教材內容，您覺得滿意的地方有：【可複選】

☐（1）與我違規事項相關。 ☐（2）讓我瞭解到新知識。 ☐（3）有深入主題。
☐（4）沒有滿意的地方。 ☐（5）其他_____。

16.對今天提供的教材內容，您覺得要改進的地方有：【可複選】

☐（1）與我違規事項無關。 ☐（2）內容我都已經知道了。 ☐（3）內容不夠深入。
☐（4）內容太深了。 ☐（5）沒有要改進的。 ☐（6）其他_____。

17.對今天講習地點的環境及設施，您覺得滿意的地方？【可複選】

☐（1）交通方便。 ☐（2）上課音響音量適當。 ☐（3）廁所設備充足良好。
☐（4）方向指標清楚明顯。 ☐（5）課桌椅舒適。 ☐（6）照明設備充足。
☐（7）沒有滿意的地方。 ☐（8）其他_____。

18.請問今日的道安講習，對您的幫助是那方面？【可複選】

□(1) 以後不會再犯。 □(2) 瞭解新的知識。 □(3) 沒有任何幫助。
□(4) 其他_____。

19.請問您覺得今天提供之教材內容是否充足？

□(1) 非常充足。 □(2) 有點充足。 □(3) 普通。
□(4) 有點不夠。 □(5) 非常不夠。 □(6) 不知道。

20.請問您對今日的道安講習課程，整體滿意程度為何？

□(1) 非常滿意。 □(2) 有點滿意。 □(3) 普通。
□(4) 有點不滿意。 □(5) 非常不滿意。 □(6) 不知道。

21.請提出您對道路交通安全講習的其他寶貴意見：

_____

22.請問您的性別是：

□(1) 男 □(2) 女

23.請問您的年齡是：

□(1) 18~19 歲。 □(2) 20~29 歲。 □(3) 30~39 歲。
□(4) 40~49 歲。 □(5) 50~59 歲。 □(6) 60 歲以上。

24.請問您的教育程度是：

□(1) 小學以下。 □(2) 國（初）中。 □(3) 高中（職）。
□(4) 專科。 □(5) 大學。 □(6) 研究所以上。

25.請問您目前的職業：

□(1) 職業駕駛員（計程車、公車、貨車）。 □(2) 軍公教人員。
□(3) 企業家、雇主、自營商。 □(4) 公、民營事業員工。
□(5) 農林漁牧狩獵工作人員。 □(6) 勞力工。
□(7) 自由業。 □(8) 學生。
□(9) 專業人員（會計師、律師、記者、醫師、檢驗師、復健師）。
□(10) 家管、退休、無業、待業。 □(11) 其他_____。

交通部公路總局嘉義區監理所辦理「道路交通安全講習」滿意度調查表

	極滿意	滿意	普通	不滿意	極不滿意
1. 您對於上課的教材內容					
2. 您對於上課的上課環境					
3. 您對於上課的時間安排					
4. 您對於上課的講習的時數					
5. 您對於上課的課程的編排					

3 7911798590

五.高雄區監理所

交通部公路總局高雄區監理所違規駕駛人道安講習綜合座談會意見調查表

各位駕駛朋友：您好

茲為「改善交通秩序，維護道路交通與國民生命財產的安全，達到零車禍、零死亡之最高理想境界」，懇請詳實填答下列的問題，您的寶貴意見，將作為我們改進的目標，請在方格□內劃一V號或予以文字說明，請賜予合作，謝謝！

21條3項

一、請問您的性別屬：男性□　女性□

二、請問您目前：1.尚在求學中□ 2.已就業□ 3.半工半讀□ 4.待業中□

三、請問您本次違規駕駛那種車輛：1.輕型機車□ 2.重型機車□ 3.小型車□

四、請問您是否知道需年滿18歲方可考領駕照：1.知道□　2.不知道□

五、請問您目前：1.與父母同住□ 2.與祖父母（或外祖父母）同住□ 3.自行在外租屋□

4.其他（請說明）：

六、請問您這次參加道安講習是：1.第一次參加□ 2.第二次參加□ 3.三次以上參加□

七、請問您對講師的授課方式認為：

（一）恰當□ （二）不恰當□ （三）改進意見（請說明）：

八、請問您對現行講習方式與課目之安排認為：

（一）滿意□ （二）略感滿意□ （三）需要改進（請說明）：

九、請問您對上課環境及排定時間方式認為：

（一）滿意□ （二）略感滿意□ （三）需要改進（請說明意見）：

十、您對道安講習的教學認為那一種方式有較高興趣及助益：

（一）全程播放交通安全教學影帶□ （二）講師授課配合多媒體影音教學□

（三）講師全程以口述方式授課□　（四）其他意見□（請說明）：

中華民國　　年　　月　　日　　受訓講習人簽名：

交通部公路總局高雄區監理所違規駕駛人道安講習綜合座談會意見調查表

各位駕駛朋友：您好

茲為「改善交通秩序，維護道路交通與國民生命財產的安全，達到零車禍、零死亡之最高理想境界」，懇請詳實填答下列的問題，您的寶貴意見，將作為我們改進的目標，請在方格□內劃一V號或予以文字說明，請賜予合作，謝謝！

一、請問您的性別屬：男性□　女性□

二、請問您的年齡是：

（一）18-25 歲□（二）25-35 歲□（三）36-45 歲□（四）46-55 歲□（五）56 歲以上□

三、請問您的職業是：軍公教□ 農□ 工□ 商□ 自由業□ 學生□ 退休人士□ 其他□

四、請問您本次違規駕駛那種車輛：

（一）機車□（二）小客貨車□（三）大貨車□（四）大客車□（五）聯結車□

五、請問您持用那一種駕駛執照：普通駕駛執照□　職業駕駛執照□

六、請問您違規原因是什麼？

（一）喝酒駕車□（二）因故趕時間□（三）不熟悉交通安規則□

（四）因一時疏忽大意□（五）其他原因□（請說明）

七、請問您的的駕駛經歷

持照年資：未滿一年□　滿 1-5 年□　滿 6-10 年□　滿 11-20 年□　滿 21 年以上□

八、請問您對講師的授課方式認為：

（一）恰當□（二）不恰當□（三）改進意見（請說明）：

九、請問您對現行講習方式與課目之安排認為：

（一）滿意□（二）略感滿意□（三）需要改進（請說明）：

十、請問您對上課環境及排定時間方式認為：

（一）滿意□（二）略感滿意□（三）需要改進（請說明）：

十一、請問一年內您參加道安講習是：

（一）第一次參加□（二）第二次參加□（三）第三次參加□

十二、您對道安講習的教學認為那一種方式有較高興趣及助益：

（一）全程播放交通安全教學影帶□（二）講師授課配合多媒體影音教學□

（三）講師全程以口述方式授課□（四）其他意見□（請說明）：

十三、道路交通安全講習為了您的交通安全，本所全心全力對駕駛人提供再教育服務，您認為有效益嗎？

（一）有很大效益□（二）有效益□（三）沒有效益□（請說明原因）

中華民國　　年　　月　　日　　受訓講習人簽名：

附錄 11　期中審查會回覆意見

「道路交通安全講習委外辦理之研究」

期中審查會回覆意見

一、時間：九十五年七月二十八日星期五（AM 09:30）
二、地點：交通部觀光局旅遊服務中心 2 樓會議室

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
中央警察大學交通學系 曾平毅 教授	1. 本期中報告之內容豐富，研究團隊之投入相當用心。 2. 由第二章國外道安講習經驗可知，各國道安講習之內容相當多樣化，時數則搭配不同課程，但通常不會太低。因此，建議研究單位探討國內定期道安講習時，特別針對「時數安排」與「課程內容」進行檢討。 3. 研究單位提出政府委外業務需要「考核評鑑管理」與「退場機制」之設計，方向相當正確，而且必須在委外辦理前作整體規劃設計。 4. 本報告在第 5.2 節，並未適當介紹 CIPP 評鑑模式，讀者必須閱讀完	1. 謝謝鼓勵。 2. 謝謝指導。遵照辦理。 3. 謝謝支持。 4. 謝謝指導。遵照辦理。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	該節才能得知其Context、Input、Process、Product之具體內涵，因此建議一開始就適當介紹之。		
	5. 第6-12頁道安講習對象分五類，圖6.1（第6-14頁）則分為六類，建議統一表達方式。	5. 謝謝指導。遵照將原第6-3與6-12頁的文字內容與原第6-14頁圖6.1的內容統一。	
	6. 計程車駕駛為了取得執業之資格，取得執業登記證前有必要參加臨時道安講習，可以考慮納入收費參加講習之對象。	6. 謝謝指導。納入考量。	
	7. 職業駕駛人之訓練計畫如源自於政府施政之需要（例如重大交通法令修正之宣導），其經費負擔可能仍以政府預算來執行較適當。其他類型之道安講習，只要當事人有參加講習之「動機」或「誘因」（如降低保險費、減少記點、縮短駕照吊扣期間等），則可以透過適當的設計，由受訓者繳費參加講習。	7. 謝謝指導。納入考量。	
	8. 第3.1.3節提及：	8. 謝謝指導。遵照修改。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	「職業駕駛人駕照每 3 年須審驗一次，有別於一般駕照 6 年審驗一次之規定」，事實上，『普通』駕照沒有審驗制度，依據「道路交通安全規則」第 52 條規定，每滿 6 年換發一次。		
	9. 本研究擬議之問卷，希望能作為評量道安講習委外實施成效之工具，能否進一步提出評價標準或等級劃分之建議？請說明。	9. 謝謝指導。遵照辦理。	
	10. 民眾對於道安講習委外之意見與是否由受訓者付費的問卷調查，其結果只能供政策分析參考，似乎不必投入過多之資源；期中報告之後可能必須著重於委外辦理模式與相關配套措施之設計。	10. 謝謝指導。遵照辦理。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
中華民國汽車駕駛教育協會 林池 理事長	1. 此報告之國外文獻蒐集相當充份、完整。	1. 謝謝鼓勵。	請納入報告配合修正。
	2. 建議日後不僅由汽訓中心提供講師證照培訓，亦可由各大專院校開設道安講習講師培訓與進修相關課程，並建議講師資格之認定應採取證照制度。	2. 謝謝指導。納入考量。	
	3. 贊成本報告之建議將機車新領駕照者納入講習對象，且未來針對不同的講習對象，講師應具備不同的專業知識。	3. 謝謝支持。	
	4. 建議研究單位設計誘因，以吸引受講習人願意自行負擔講習費用。	4. 謝謝指導。遵照辦理。	
	5. 建議師資與課程內容應根據違規種類設計，由道安委員會針對不同講習對象，結合產、官、學界專家編製統一講習教材，並制訂中、小學教學範本。	5. 謝謝指導。遵照辦理。	
	6.「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」乃依「公路法」第 62 條第 2 項訂定，公路主管機關依「道路交通安全	6. 謝謝指導。遵照辦理。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	規則」對於駕訓班的設立及管理均有規定，因此，駕訓班並非屬於政府委外業務之一。 7. 贊成將換照駕駛人納入講習對象，尤其高齡駕駛人應施予講習以加強對法規的認識。	7. 謝謝支持。	
公路總局台北區監理所 黃明聲 先生	1. 「道路交通管理處罰條例」及「道路交通安全規則」最近有修正，請更新報告內容。第3-1頁中，處罰條例第21條第3項吊扣其汽車牌照三個月之處分已刪除，請修正。 2. 第3-2頁中，處罰條例第31條第4項規定一千元罰款已改為三千元罰款，請修正。 3. 第3-15頁中，職業駕駛人持照最高年齡已改為65歲，體檢項目應增加「眼視能力」，職業駕駛人之考照年齡限制應為年滿20歲以上、65歲以下，請修正。	1. 謝謝指導。遵照修改。 2. 謝謝指導。遵照修改。 3. 謝謝指導。遵照修改。另經查證60歲以上職業駕駛人需增加的體檢項目為「血壓」、「胸部x光檢查」與「心電圖檢查」。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	4. 針對 貴研究單位曾行文各監理所調閱 90 年 3 至 5 月份參訓人員資料，因內含身份證字號等個人資料，基於資料保密之故，已將其身份證字號末四碼塗銷；若研究單位仍需要完整個人資料，則請交通部與公路局長官裁示，並請記錄於會議紀錄中。	4. 謝謝協助。	
公路總局新竹區監理所 張永發 課長	1. 目前道安講習為免費參加，若改為學員自行付費，恐受講習者會產生強烈的抗拒心態。 2. 目前駕訓班因為同業競爭與上課學員壓力，大都未能落實學科教學，日後道安講習若委由駕訓班辦理，恐有類似問題存在，建議研究單位審慎研擬考核機制，以落實講習課程。	1. 謝謝指導。納入考量。 2. 謝謝指導。遵照辦理。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
公路總局台中區監理所 楊富雄 課長	1. 現階段不論道安講習或駕訓班學科教材均由講師自行編製，若有統一教材，講師培訓將以授課技巧為主，可增進受講習者的學習效果。	1. 謝謝指導。納入考量。	請納入報告配合修正。
	2. 目前各監理所負責道安講習的講師均領有受訓合格證書。	2. 謝謝指導。納入考量。	
	3. 若要規定對於未經駕訓班訓練之駕駛人於考取駕照時施以講習，因考照流程耗時近一天，實務上不易在同一天對其施予講習，應另行安排考量。	3. 謝謝指導。納入考量。	
	4. 道安講習採使用者付費之立意良好，但因受講習者免費參加的做法行之有年，若改變做法恐將對執行單位產生相當大的困擾。	4. 謝謝指導。納入考量。	
	5. 道安講習雖可委託駕訓班辦理，但其學科教學之相關設備、師資與教室等仍需加強，且後續之監督管理機制應有妥善之規劃。	5. 謝謝指導。納入考量。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
公路總局 **邱祖顯 視察**	1. 關於台北監理所之問題，本局相當重視民眾個人資料保密，若研究團隊無使用必要，本局建議塗銷受講習人員身份證字號。	1. 謝謝指導。遵照將受講習人員個人身份證字號塗銷。	請納入報告配合修正。
	2. 關於道安講習委外辦理需由民眾自行付費之規劃，希望研究團隊能提供說帖，供日後實務單位向民眾說明。	2. 謝謝指導。遵照辦理。	
	3. 「公路主管機關辦理交通安全講習處理作業要點」之第二點，對於各主辦交通安全講習機關已有定義，若將交通安全講習業務委外辦理，應針對相關法規進行修訂。	3. 謝謝指導。遵照辦理。	
	4. 有關講習委外時程之短、中、長期規劃，應界定辦理機關與委外機關之間的業務權責。	4. 謝謝指導。納入考量。	
	5. 對於無過失責任而需付費參加講習者，是否會心生怨言，研究單位應針對此問題再做探討。	5. 謝謝指導。納入考量。	
	6. 第 2-3 頁與 2-84 頁之駕駛訓練學校是否為駕訓中	6. 謝謝指導。遵照修改。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	心，請修正。 7. 第 2-4 頁之教師培訓僅為駕駛教練，交通部另有交通法規講師及汽車構造講師培訓，本研究應參考交通法規講師之培訓規定，請修正。 8. 第 3-16 頁之今年職業駕駛人道安講習，僅針對大貨車駕駛人並無砂石車駕駛人，請修正。 9. 第 3-17 頁之新進人員被派至中部汽訓中心訓練，而非北部汽訓中心，請修正。 10. 第 3-20 頁所陳述〝民營駕訓班學科上課均不盡理想，各監理所、站均有事項查核紀錄可供稽考〞之文字不適宜，請刪除。 11. 第 4-12、4-27 頁之民營駕訓班是否適合歸為政府委外辦理業務之一項，請考量。 12. 第 4-15 頁之「汽車駕駛人訓練機構小型車派督考作業審查要點」已作廢，請修正。	7. 謝謝指導。遵照加入汽車駕駛教練、汽車構造講師及交通法規講師的規定。 8. 謝謝指導。遵照修改。 9. 謝謝指導。遵照修改。 10. 謝謝指導。遵照修改。 11. 謝謝指導。納入考量。 12. 謝謝指導。遵照修改。另第 4-27 頁相關部分亦已刪除。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	13. 第 4-28 頁第二段之內容應納入管理辦法中探討，而非考核評鑑之一部分。 14. 第 4-33 頁之民營駕訓班並無減少招生員額之處罰規定，請修正。 15. 第 6-2 頁之若有未參加駕訓班者，仍可參加道安講習後而取得駕照，易引發誤會以為僅參加講習即可取得駕照，請修正。 16. 第 6-9 頁應為引用「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第 21 條，請修正。 17. 第 7-1 頁實施成效探討之意見調查，除台北市外，應包含其他縣市意見，請考量。	13. 謝謝指導。遵照修改。 14. 依「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第 36 條規定，確實有減少招生員額之處罰規定。 15. 謝謝指導。遵照修改。 16. 謝謝指導。遵照修改。 17. 第 7-1 頁所述僅為試調結果，後續研究將包含其他縣市地區。	
交通部交通安全委員會 王小芸 視察	1. 以健保局為例，基於對隱私資料之保護，在 94 年之後均不再對外提供個人資料，因此現在本部亦較少提供個人資料給研究單位。 2. 建議研究團隊於下次舉辦學者專	1. 謝謝協助。 2. 謝謝指導。遵照辦理。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	家座談會時，邀請路政司、警政署及行政法專長之學者與會。		
	3. 因本計畫屬研究性質，研究團隊可不受制目前實務框架進行研究，道安講習委外亦可不做短、中、長期規劃，且講習經費可直接建議由受講習者負擔費用。	3. 謝謝指導。納入考量。	
	4. 「道路交通管理處罰條例」第 92 條第 2 項不足以作為道安講習委外的法源。第 4-3、6-1 頁之法源檢討，請修正。	4. 謝謝指導。遵照修改。	
	5. 道安講習應增加誘因吸引民眾參與，以利推動受講習者付費的構想，避免產生民怨。	5. 謝謝指導。遵照辦理。	
	6. 道安講習和公共利益是否有關係、是否適用規費法，宜請教行政法學者再做確認。	6. 謝謝指導。遵照辦理。	
	7. 道安講習的誘因條件、付費機制及師資認證制度，可考量於「道路交通管理處罰條例」訂定相關規定。	7. 謝謝指導。納入考量。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	8. 在委外模式中，建議增加民眾誘因一項考慮因素，可有利於後續法規修定。	8. 謝謝指導。納入考量。	
	9. 後續法規增、修訂，宜將國外交通安全講習自費制度的法源依據納入參考。	9. 謝謝指導。納入考量。	
	10. 第 1-5 頁之經費空窗期，應指民意機關刪除預算而有經費空窗期，請修正。	10. 謝謝指導。遵照修改。	
	11. 第 2-2、3-13、3-14 頁引用黃建樂之研究資料已與現況不符，因 91 年時已修訂處罰條例第 24 條有關道安講習之規定，請修正。另外，第 2-2 頁 2.2 節第一段之警政署應修正為教育部。	11. 謝謝指導。遵照修改。	
	12. 第 2-3 頁引用文獻資料羅列教育部對各級學校訂定考評事項，目前教育部是否仍辦理該事項，請查證修正。	12. 謝謝指導。經查證教育部確實仍有「年度交通安全教育評鑑實施計劃」。	
	13. 第 2-4、2-5 頁之交通部道安宣導內容為舊資料，請修正。	13. 謝謝指導。遵照修改。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	14. 第 2-23 頁之第(6)點內容之對應資料有誤，請修正。	14. 謝謝指導。遵照修改。	
	15. 第 2-79 頁之駕駛人應參加講習之違規項目，已於處罰條例中敘明，請修正。	15. 謝謝指導。遵照修改。	
	16. 第 2-82 頁之參加道安講習提供免費午餐，因各地做法不同，請刪除。	16. 謝謝指導。遵照修改。	
	17. 第 2-83 頁陳述〝我國駕駛人安全教育沒有列入學校教育的正式課程中〞之文字不適宜，實際上道安委員會一直提供教材給予各級學校使用，請修正。	17. 謝謝指導。遵照修改。	
	18. 第 2-84 頁之表 2.48 與簡報時之表格不同，請修正。	18. 謝謝指導。遵照修改。另表 2.49 亦一併修正。	
	19. 第三章之標題與內容不盡符合，如第 3-18 頁之內容與第三章名稱不相稱，並建議刪除第 3-21 頁的 3.3 節，請研究單位考量修正。	19. 謝謝指導。遵照修改。	
	20. 第 3-1 頁之道安講習機關已無警察機關，請修正。	20. 謝謝指導。遵照修改。	
	21. 第 3-2 頁的第 2、	21. 謝謝指導。遵照修改。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	3 段文字似混淆不清，請修正。		
	22. 第 3-3 頁的表 3.1 應加入違規行為項目並放置於前面。	22. 謝謝指導。原第 3-3 頁的表 3.1 已有列入違規行為項目於主要內容，為避免混淆，已調整修改表 3.1 與表 3.2。	
	23. 第 3-6 頁之職業駕駛人專案年度調訓除公路總局外，台北市及高雄市亦有辦理，請修正。	23. 謝謝指導。遵照修改。	
	24. 第 3-7 頁之 91、92 年台北市道安現況資料，請向台北市監理處連絡取得。	24. 謝謝指導。遵照辦理。	
	25. 第 3-12 頁之台北市與交通部之資料引用有誤，請修正。	25. 謝謝指導。遵照修改。	
	26. 第 3-15 頁之公共汽車駕駛人先抽訓三分之一，應為公共汽車車體抽檢三分之一，請修正。	26. 謝謝指導。遵照修改。	
	27. 第 4-8 頁之汽車檢驗委外辦理係依據「公路法」辦理，而非交通部公路總局將汽車檢驗業務委外辦理，請修正。	27. 謝謝指導。遵照修改。	
	28. 第 6-2 頁之終身不得考領駕照駕駛人與一般吊、註	28. 謝謝指導。遵照修改。	

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	銷駕照駕駛人不應混為一談，請修正。 29. 第 6-6 頁中，委外模式應加入對民眾的誘因。雖有道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法，但實際上行政單位無法獲得經費，因此不應引用該辦法。 30. 第 6-12 頁之講習對象實施優先順序，應於對策中敘明。 31. 第 6-13 頁的委外模式是否可簡化，請研究單位考量。 32. 第 6-15 頁之監理單位師資不足是受限於經費問題，短期對策所提之方法並無法改善該問題。	29. 謝謝指導。遵照辦理並將「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」引用刪除。 30. 謝謝指導。納入考量。 31. 謝謝指導。納入考量。 32. 謝謝指導。納入考量。	
台北市監理處	1. 第 6-12、6-14 頁圖 6.1 道安講習委外模式雛型之「講習對象」與敘述內容並不一致，請修正。 2. 第 6-12 頁「講習對象」除本研究所建議之 5 種外，建議新增「以講習折	1. 謝謝指導。遵照將原第 6-3 與 6-12 頁的文字內容與原第 6-14 頁圖 6.1 的內容統一。 2. 謝謝指導。納入考量。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	合作單位意見回覆	本所審查意見
	抵違規罰金或駕照吊扣期」者，以提升民眾主動參與道安講習之誘因，且可做大未來講習委外辦理之規模。		
	3. 現行道安講習之師資條件、課程規劃及教材內容等為實務執行上較為缺乏之一環，建議本研究能就此部分予以強化並妥善規劃，提供未來執行時之參考。	3. 謝謝指導。遵照辦理。	
	4. 第 4-12、6-2 頁部分文字敘述內容有所錯誤，請修正。	4. 謝謝指導。遵照修改。	
	5. 第 3-2 頁部分法規業已修訂，如「道路交通管理處罰條例」，請研究單位再次檢視引用條文內容是否正確。	5. 謝謝指導。遵照修改。	

附錄 12 期末審查會回覆意見

「道路交通安全講習委外辦理之研究」

期末審查會回覆意見

三、時間：九十五年十月三十一日星期二上午十點
四、地點：交通部運輸研究所 5 樓會議室

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
台北區監理所	1. 道安講習目前定位為違規講習，如要擴大為「安全再教育講習」，將增加辦理駕照審驗及換照前之講習業務，勢必造成監理單位人員不足，個人贊成委外辦理。 2、目前監理單位的師資不足，倘有師資證照認證制度，相信將可提升道安師資之數量與水準。 3、計程車執業登記時需要講習，建請研究團隊考量是否將其列入本研究案規範中，並考量是否應與道安講習合併辦理或分開辦理。 4、公路總局目前規劃「大客車職業駕駛人登記制度」，登記前亦要講習，亦請研究團隊考量是否將其列入本研究案之規範中。 5、第 260 頁表 10.2，表格中間倒數第四行「…有第一項第七款情形之一」應修正為「第八款」。	1. 謝謝支持。 2. 謝謝支持。 3. 計程車執業登記時需要講習之作業現正由警政署辦理委規劃中，故不納入本研究中。 4. 本計畫研究人員會後經向公路總局牌照科電詢，本講習制度仍在研議中，尚未定案，未來是否實施，亦須視相關法規修訂情形，故不宜納入本報告中。 5. 謝謝指導，遵照辦理。	請納入報告配合修正。
新竹區監理所	1. 對於道安講習委外辦理抱持樂觀其成的態度，惟未來講習是否能越區	1. 謝謝指導，由於本研究建議擴大道安講習辦理	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	代訓，可能會影響城市與鄉村委辦業者的經營規模，建議研究團隊審慎考量如何控制講習人數，縮小城鄉差距。 2. 第 264 與 266 頁講習辦法修訂中，新增未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，於考取駕駛執照後，應要求駕駛人參加政府所核准之道路交通安全講習課程，及格者，由辦理機關發給及格文件，建議修正為在駕駛人在領取學習駕照後，尚未考照前即要求參加道安講習，可減少民眾困擾與行政負擔。 3. 目前公路總局正研擬營業大客車駕駛人登記講習制度，建議未來道安講習委外實施時，可將兩種講習合併實施。	範圍，講習對象增加、需求數量亦增加，然因目前各監理單位之相關統計資料有限，無法進行講習供給量的推估，恐需另案研究，故本報告中不探討控制講習人數事宜。 2. 謝謝指導，遵照修改。 3. 謝謝指導，經向公路總局牌照科電詢，本講習制度仍在研議中，尚未定案，未來是否實施，亦須視相關法規修訂情形，故不宜納入本報告中。	
台中區監理所	1. 第 86 頁第二段之無正當理由，不依規定參加道路交通安全講習者之罰責，建議置於該段最後說明。 2. 第 87 頁第一段(二)應加入第三款。 3. 第 96 頁倒數第六行，警察若將違規駕駛人移送法辦之後，應暫不開立罰單，實務上做法為先開罰單，但駕駛人暫不需繳納罰款。 4. 第 101 頁 3.4.3 第二段，	1. 謝謝指導，遵照修改。 2. 謝謝指導，遵照修改。 3. 謝謝指導，遵照修改。 4. 謝謝指導，經向公路總	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	目前正研擬營業大客車的執業登記制度，但不包含所有營業駕駛人，未來若能對所有營業駕駛人均採執業登記制度，則相關調訓的實施對象必能更周延。 5. 贊同道安講習應編制全國統一教材。 6. 第 152 頁文中所提之其他誘因太過抽象，建議可將做法更具體化敘述。 7. 第 154 頁提到未來道安講習的行政業務可由公路主管機關進行委外辦理，建議可對未來講習通知單的開立與送達方式做更詳細的說明。 8. 第 155 頁針對未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，建議對其考照後參加道安講習的流程做進一步探討。 9. 第 268 頁提到目前道安講師人力缺少，雖然講習委外辦理可吸引更多運輸相關人力投入道安講習領域，但仍需重視講師的授課品質。	局牌照科電詢，本講習制度仍在研議中，尚未定案，未來是否實施，亦須視相關法規修訂情形，故不宜納入本報告中。 5. 謝謝支持。 6. 謝謝指導，遵照修改 7. 此部份作業仍維持現行方式，不另行贅述。 8. 已修改為考照前先參加講習。 9. 謝謝指導，納入參考	
嘉義區監理所	1. 期末報告內容相當充分、完整。 2. 建議新增自願參加道安講習可抵銷未來強制講習的處分。	1. 謝謝支持。 2. 謝謝指導，納入考量。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	3. 建議道安講習可先委由公路總局所屬汽訓中心優先試辦。	3. 謝謝指導，納入考量。	
高雄區監理所	1. 建議將未來道安講習委外辦理的區域劃分納入考量。 2. 建議未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，可於申請學習駕照後同時參加道安講習課程。 3. 有關受終身不得考照處分者重新考領駕照之簡報內容有誤，請修正。	1. 謝謝指導，由於本研究建議擴大道安講習辦理範圍，講習對象增加、需求數量亦增加，然因目前各監理單位之相關統計資料有限，無法進行講習供給量的推估，恐需另案研究，故本報告中不探討道安講習委外辦理的區域劃分。 2. 謝謝指導，納入考量。 3. 謝謝指導，遵照辦理。	請納入報告配合修正。
中華民國汽車駕駛教育協會 林池理事長	1. 此報告之國外文獻蒐集相當充分、完整。 2. 請更正中華民國汽車駕駛教育「協會」為「學會」。 3. 第 95 頁，台北市、高雄市之「道安講習」講師鐘點費相同，公路局所轄各監理所之講師鐘點費較低，建議全國一致。 4. 請交通部道安委員會製作「道安講習」統一教材以為各單位教學之用。 5. 本會贊同職業駕駛人再教育課程—尤以計程車駕駛對行車安全較具意義(換照時講習)。 6. 本會同意第 165 頁所建議之六種道安講習對象，請主管單位個別製作教材以達時效。	1. 謝謝鼓勵。 2. 謝謝指導，遵照辦理。 3. 謝謝指導，轉請公路主管單位參考。 4. 謝謝指導，轉請公路主管單位參考。 5. 謝謝支持。 6. 謝謝指導，轉請公路主管單位參考。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	7. 第 159 頁，目前台北市、高雄市公路總局轄區五個監理所每年實施評鑑評特優及優良班已頗有績效，如台北所特優班已達 15 班，對上述資料有誤請更正之。 8. 目前汽車駕訓班因評鑑要求已增加學科教室設備，電化教學，應能符合道安講習教室之規定。現有學科講師均具有交通部頒發之「交通法規講師」合格證書，只要再經道安講習專業訓練，應可充份提供師資。 9. 各鄉鎮、縣市皆有汽車駕訓班且交通方便，皆可做為道安講習辦理的優先考量方案之一。 10. 第 278 頁，建議道安講習之收費可比照汽車駕訓班收費標準，設訂上限與下限之標準。 11. 第 281~283 頁，委外辦理之規範、階段執行與修訂法令之相關必要措施，須配套分階段實施以為民便。	7. 謝謝指導，已修正。 8. 謝謝指導，納入考量。 9. 謝謝指導，納入考量。 10. 謝謝指導，將由未來公路主管機關所召集的費率委員會訂定。 11. 謝謝支持。	
台北市監理處	1. 感謝研究單位用心，使報告內容完整、資料豐富。 2. 報告結論與委外模式中的道安講習實施對象不一致，請再確認。 3. 道安講習自費問題是否涉及一罪不二罰原則，請釐清。	1. 謝謝支持。 2. 謝謝指導，已確認兩者一致。 3. 謝謝指導，處罰條例第 24 條已明文規定。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	4. 建議交通部可考量針對如教材編制、評鑑流程等議題先行規劃，不需等待道安講習確定委外實施後才作業。 5. 建議未來交通部應對各罰責做系統性的聯結，並對現行制度進行全盤檢討。	4. 謝謝指導，轉請交通部參考。 5. 謝謝指導，轉請交通部參考	
公路總局	1. 本研究期末報內容豐富，國外現行制度蒐集完善。 2. 第 78 頁最後一段應修正為已在交通安全講習第五條與「第六條」。 3. 第 79 頁，表格內「台灣」建議修正為「我國」。 4. 第 84 頁，「駕駛訓練中心」建議改為「駕訓班」。 5. 第 85 頁，「駕駛訓練學校」建議改為「駕訓班」。 6. 第 88 頁，建議表 3.1 標題修正為「駕照扣繳、吊扣的法規條文與內容」。 7. 第 89 頁表 3.2，缺少 35 條第四項前段內容，請增列。 8. 第 90 頁條文欄第五列，建議修正為第 35 條第 1 項後段。 9. 第 91 頁表 3.3，建議於各地區後增列「監理所」字樣。 10. 第 95 頁第一段，實際中部汽訓中心及南部汽訓中心均有辦理駕訓機構師資培訓，建議加入報	1. 謝謝鼓勵。 2. 謝謝指導，已修正。 3. 謝謝指導，已修正。 4. 謝謝指導，已修正。 5. 謝謝指導，已修正。 6. 謝謝指導，已修正 7. 謝謝指導，已修正。 8. 謝謝指導，已修正。 9. 謝謝指導，已修正。 10. 謝謝指導，已修正。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	告中。 11. 第 95 頁，建議新增汽車構造講師、道路交通法規講師訓練課程的上課時數與課程內容。 12. 第 96 頁，建議將「酒醉駕車」改為「酒後駕車」，並加入酒後駕車達移送法辦之規定與標準。 13. 第 102 頁第六點，建議修正為「行政程序法」。 14. 第 114 頁，駕訓班為委外模式之相關內容建議刪除。 15. 第 156 頁，交通違規的相關罰則與保費是否可由參加道安講習而抵減，建議再行考量。 16. 第 166 頁，道安講習委外之後，是否可借用公路主管機關現有場地上課，需再向國有財產局確認。 17. 第 170 頁，誘因部份宜再探討，另道安講習委外初期宜由公營機關或學校執行較為恰當。 18. 第 171 頁，目前均有對未參加駕訓班訓練的新領照駕駛人實施臨時道安講習，請修正內容。 19. 第 172 頁，場地與師資部份內容請再行確認。 20. 第 173 頁，由政府編列預算或補貼經費實施道安講習，在實務運作上有一定的困難，請考量。 21. 第 190 頁表 7.10 註記，建議將「3 小時」刪除。	11. 謝謝指導，已修正。 12. 謝謝指導，已修正。 13. 謝謝指導，納入考量。 14. 謝謝指導，已刪除。 15. 謝謝指導，納入考量。 16. 謝謝指導，納入考量。 17. 謝謝指導，納入考量。 18. 謝謝指導，已修正。 19. 謝謝指導，已修正。 20. 謝謝指導，納入考量。 21. 謝謝指導，已修正。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	22. 第 236 頁第 3 段，建議改為「擬召訓」。	22. 謝謝指導，已修正。	
	23. 第 237 頁，建議加入由於職業駕駛人的流動性較大，所以目前無法確實讓每位駕駛人均接受講習。	23. 謝謝指導，已修正。	
	24. 第 238 頁第 2 段，年度調訓的教材與教授方式為公路總局統一編制，請修正。	24. 謝謝指導，已修正。	
	25. 第 252 頁，建議未來委外講習業務單位由公立機關、學校、團體辦理。	25. 謝謝指導，已修正。	
	26. 第 253 頁，政府編列預算相關意見如前述。	26. 謝謝指導，納入考量。	
	27. 第 254 頁，關於免費提供講習場地，請研究團隊再考量。	27. 謝謝指導，已修正。	
	28. 第 270 頁，對誘因相關意見如前述。	28. 謝謝指導，納入考量。	
	29. 第 281 頁，關於職業駕駛人目前無法確實讓每位駕駛人均接受講習，以及年度調訓的教材與教授方式相關意見如前述。	29. 謝謝指導，已修正。	
	30. 第 283 頁，對於前述可能引發外界反彈之相關內容，請再加以探討。	30. 謝謝指導，納入考量。	
	31. 請對考核要點做更詳細的規範。	31. 謝謝指導，納入考量。	
	32. 簡報第 25 頁，講習辦理機構需申請兩次執照，宜簡化。	32. 謝謝指導，納入考量。	
	33. 簡報第 27 頁，建議職業駕駛人的講習測驗宜延後實施。	33. 謝謝指導，納入考量。	
	34. 計程車講習和一般駕駛人受講習的規定條文不	34. 謝謝指導，未將計程車講習納入本報告中。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	同，是否可合併實施，請再確認。 35. 日後若講習委外，則講習通知單應仍由監理單位開立，惟講習地點不同。 36. 目前內聘道安講師的素質不差，只是因政府預算限制，以致上課的鐘點費比外聘講師少。 37. 第 159 頁，建議改為「少部份」學科教學並未落實。	35. 謝謝指導。 36. 謝謝指導。 37. 謝謝指導，已修正。	
交通部道安委員會	1. 由於金門、連江兩縣接受道安講習之違規駕駛人人數較少，建議於文獻回顧部份先說明，後續內容可不包含此兩縣。 2. 有關相關法規研擬內容並無對於抵扣誘因使用期限的說明，請考量。 3. 師資認證制度內容宜再加強。 4. 第 3 頁倒數第 2 行「第 5 項」請改為第 3 項。 5. 第 4 頁，有關九、「為擴大推廣國內道路交通安全教育訓練的規模與成效」乙詞，非本項目之用意，建議修正為「為使職業駕駛員能掌握最新的道路使用資訊及加強正確的駕駛觀念等」…。 6. 第 4 頁四、第 1 行，「預計最近 5 年間」：請修改為肯定句，依研究單位	1. 謝謝指導，已修正。 2. 謝謝指導，已修正。 3. 謝謝指導，請詳 8.1.2 節。 4. 謝謝指導，已修正。 5. 謝謝指導，已修正。 6. 謝謝指導，已修正。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	已取用年份撰寫。 7. 第 5 頁九、第 6 行，「經費空窗期」非指委外講習後講習人減少引發的經費空窗期，而是政府預算遭致民意機關刪除或減列造成之經費空窗期，研究單位之構想恐與原研議構想有些許落差。 8. 第 10 頁第 11 行，警政署為「發展」大專院校學生因交通事故受傷的改善辦理，…：發展二字修改為訂定或瞭解較為妥適。 9. 第 18 頁表 2.9，日本各種講習費用：所列「取得駕照講習」及「新手駕駛者講習」二項，請補充說明與第 12 頁日本駕駛人講習教育體系之歸類關連性為何，或說明在體系中如何表示。 10. 第 25 頁表 2.14 第 1 欄，4 小時基本駕駛改善課程之「講習天數：一個禮拜 7 天」有誤，請檢視修正。 11. 第 22 頁圖 2.2，有關「酒後駕車講習」參考第 26 頁的說明，非屬「吊註銷重新考照類別」應否移列至違規講習課程，請再查明處理。 12. 第 35 頁表 2.18，高齡者換照年限有無特殊規定。 13. 第 44 頁表 2.22 第 1 欄，「教育天數：一天 24 小	7. 謝謝指導，納入考量。 8. 謝謝指導 9. ，納入考量。 10. 謝謝指導，已講此二類駕駛講習課程列在圖 2.4。 11. 謝謝指導，已修正。 12. 謝謝指導，已修正。 13. 謝謝指導，已修正。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	時或 7 天 4 小時」有誤，請檢視修正。		
	14. 第 79 頁表 2.40，各國駕駛人違規講習比較，有關我國的講習對象，自 95 年 7 月起，已刪除違規行人講習部份，應否調整更正或以註記方式處理，請研究單位再斟酌。	14. 謝謝指導，已修正。	
	15. 第 80 頁，受吊註銷駕駛人重新考照講習，有關本國部份，其講習非屬「道路交通安全講習辦法中之道路交通安全講習」，其性質係經法規歸類為「教育訓練」，請研究單位加以修正。另外教育訓練機車部份為不得少 10 小時。	15. 謝謝指導，已修正。	
	16. 第 82 頁第 3 行，有關未滿 18 歲無照駕駛之駕駛人及其法定代理人或監護人，經通知講習，無正當理由之處罰規定，自 95 年 7 月起已回歸依條例第 24 條第 3 項規定處罰，報告中仍採用第 21 條規定有誤，請修正。	16. 謝謝指導，已修正。又，經查「受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法」第 8 條第 1 項規定為不得 12 小時。	
	17. 第 82 頁，我國現行的學校交通安全教育是依據教育部 78 年 11 月 16 日所訂頒「學教及社會交通安全教育執行與獎懲要點」實施，本項要點於 91 年已修訂為「學教及社會交通安全教育執行作業要點」作為各級教育體系執行交通安全教育之準據。本項亦配	17. 謝謝指導。已另外強調僅部分地區提供參加講習者免費午餐。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	合修正。 18. 第 84 頁，駕駛訓練課程係由公營駕駛技術訓練中心及民營駕駛訓練班執行，同時第 85 頁表 2.45，有關我國執行單位，請增列公營駕駛訓練中心等。 19. 第 86 頁，一、道路交通管理處罰條例中有關第 24 條之描述，條理不清，請重新改寫。本頁自倒數第 7 行起有關條例第 35 條之描述，請配合刪除。 20. 第 87 頁，講習辦法第 5 條第 1 項第 2 款漏列 21 條第 1 項第 3 款。第 8 款，…，　經改「管」公路主管機關…。本辦法引用漏列講習辦法第 6 條規定，請補正。 21. 第 88、89 及 90 三頁，未及檢視，請於會後檢視處理。 22. 第 91 頁第 7 及 8 行，課堂請修正為場次課程。P91 及 92 有關辦理場次，請各區監理所(處)再檢查一下，據瞭解仍與實際場次有出入。違規類型人數統計表內，台北區及高雄區二區監理所數字亦有出入。 23. 第 95 頁，有關師資培訓的描述，係針對私立駕駛訓練班教練、講師之及班主任之訓練說明，非公路總局每年辦理之道路交通安全講師資培	18. 謝謝指導。遵照修改。 19. 謝謝指導。遵照修改。 20. 謝謝指導。遵照修改。 21. 謝謝指導。遵照修改。 22. 謝謝指導。 23. 謝謝指導，已修正。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	訓班，且本頁第二段之描述均屬駕訓班師資課程亦非道安講師之課程內容。 24. 第 96 頁，三、第二段本研究無關字句，建議刪除。倒數 2 行及第 97 頁，至 3.3 節前之字句與第三章檢討我國現行道安講習規定無涉，亦建議刪除。 25. 第 99 頁，3.4.1 之三、有關講對象已修改，請配合修訂。第 100 頁經費來源，有關經費部份係二直轄市、公路總局及金門、連江等執行單位自行編列預算支應，當預算編列不足或因應重大交通政策變革需開辦專案講習，單位預算無法支應時，再由交通部視情節檢討補助辦理。 26. 餘章節的論述誤植或描述不正確部份，請承辦單位再次檢視修正，本人不再逐頁檢視處理。 27. 第 284 頁，修正道路交通安全講習處理作業要點乙項，關於誘因(5)、收費標準訂定(6)、受委託單位資格證明等及考核規定等(7、8)位階偏低，事涉非公務機關內部之事項，其位階不宜在作業要點處理，請研究單位重新考量調整於適當的法規中處理及建議。 28. 研究預期完成工作項目	24. 謝謝指導，已修正。 25. 謝謝指導。遵照修改。 26. 謝謝指導。 27. 謝謝指導。有關誘因部份已建議於處罰例中第 63、63-1、63-3、67-2 條修訂，收費標準訂定則建議於講習辦法第 16 條修訂。但受委託單位資格證明等及考核規定等，因需要執行的詳細細節，仍建議修訂於作業要點中。 28. 謝謝指導。有關師資認證制度，請詳 8.1.2 節。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	在第 2、3 及 4 頁已有明白的說明，檢視報告結論及分階段實施之策略，首先針對第 273 頁所提「前置作業階段」之應辦事項；有關師資認證制度，既是關鍵要項，建議補充說明認證制度應如何建立，及應掌握那些元素。第 277 頁有關受委託單位之資格及審核標準，建議增加區域或人口數的考量與受委託家數之條件或門檻，以避免供過於求，另生枝節。	有關受委託單位之區域家數議題，由於本研究建議擴大道安講習辦理範圍，講習對象增加、需求數量亦增加，然因目前各監理單位之相關統計資料有限，無法進行講習供給量的推估，恐需另案研究，故本報告中不探討之。	
	29. 「前置作業階段」建議可考量政府採購法的勞務採購方式，委由學術機關或未來民營化之汽訓中心辦理講習乙節，也建議在報告書呈現時，補充可行的開放條件條文及作業細節，以符合本案預期完成的工作項目。同時應提出在現有制度下委託民間辦理，較現行辦理方式具績效、成本效益、人力減少等量化或質化數據成效，以佐證論述之可執行。	29. 謝謝指導，遵照修改。	
	30. 建議以圖形輔助說明分階段實施之要徑圖，以透過圖表註記表達彼此的關鍵位置，並突顯其優先辦理的必要性。	30. 謝謝指導，已補充表 6.3 與表 6.4 預定進度甘特圖。	
	31. 第 272 頁，預期成效之(五)創造民間就業機會乙項，建議刪除。另外	31. 謝謝指導，已修正。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	(一)有關增加對象，其效益描述太過粗淺未能明確表達可達到的功效，請再就文字著墨，切勿以「全面提昇道路交通安全」乙詞交代。		
交通部路政司	1. 本研究報告對於國外相關國家的道路交通安全教育機制與執行方式相關資料蒐集相當完整及充實，首先表示肯定之意。 2. 依國內現行駕駛人管理制度及規定，有關訓練或講習之部份，主要包括駕照考驗前之駕訓、違規講習及終身不得考領駕照重新申請考驗之教育訓練，而有關道路交通安全講習部份，依據道路交通管理處罰條例之規定，主要仍然在於部份違規行為罰鍰處罰之處置措施，嚴格來說，確實是違規處罰的一環；依本研究蒐集國外資料顯示，各國因國情及其駕駛人管理與交通違規裁罰制度之不同，道路交通安全講習在各國駕駛人管理及裁罰制度亦各有其不同功能的角色定位，故如擬檢討現行國內道路交通安全講習之功能定位，建議宜優先比較分析各國駕駛人管理及交通違規裁罰整體制度之內容及背景，恐不宜單就「道	1. 謝謝鼓勵。 2. 謝謝指導，由於涉及範圍甚大，已超出本研究範圍，建議後續另案研究。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	路交通安全講習」作為比較或檢討做仿的依據。 3. 本研究依所訂「道路交通安全講習委外辦理之研究」題目而言，研究的基本主要重點應為現行法令規定及管理制度下之「道路交通安全講習」委外辦理之可行性、必要性及相關效益，惟依第 3 章 3.4.3 小結內容，似乎並無顯示有關此一部份之具體論述，3.4.3 所提經費、人力、專業師資認證、統一教材等問題，並非委託外辦理即可建立解決或獲得效益提升。 4. 第 5 章「現行道路交通安全講習之實施成效檢討」分析內容部份，亦似僅從受講習者實施問卷調查其個人滿意度及自我成效認知感受，但是對於現行道安講習實施成效，如有客觀總體性量化統計分析，應可更加周延作為本案委外辦理研究相關措施方案之研擬依據。 5. 第 168 頁，「6.8 分階段實施計劃」有關「6.8.1 前置作業階段」即「現行狀況」之規劃分析，由公路監理機關自行或委外辦理道安講習似無差異，似乎對現況委外辦理並無列為重點而多予著墨。	3. 謝謝指導，已修正。 4. 謝謝指導，有關全國績效評估設及眾多影響因子，亦不易量化，建議後續另案研究。 5. 謝謝指導，已修正。	

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	6. 依據6.8規劃分析第1階段及第2階段之實施，需配套增修訂包括道路交通管理處罰條例5條、道路交通安全講習辦法8條、道路交通安全規則3條等修正條文，其中所涉包括交通違規裁罰制度、駕照考驗駕訓、駕照換照管理、職業駕駛執照審驗管理等多項制度，而於第6.9之預期成效並無具體客觀量化效益數據分析，建議儘可能加以補充。 7. 另本研究所規劃之主要方案或實施階段，涉及處罰條例及現行多項制度重新檢討修訂，個人認為並非不可能，但困難度相當高。比較具體建議將原規劃的「前置作業階段」、「第一階段」、「第二階段」修正為「短程方案」、「中程方案」及「長程方案」，各有其實施之法令配套前提；短期方案則考量如經費許可下，配套修正現行道路講習辦法增訂得委外辦理之依據，另再搭配委外辦理作業要點規定，即可進入短期方案的實施。	6. 謝謝指導，已修正。 7. 謝謝指導，由於時程不易劃分，因此建議以分階段實施計畫替代短、中、長期方案。	
成功大學 林佐鼎 教授	1. 肯定研究團隊的努力。 2. 建議交通部不要為了委外而委外，應從問題的本質思考是否應該將道	1. 謝謝鼓勵。 2. 謝謝指導，轉請交通部參考。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	安講習委外辦理。 3. 是否應強制年齡高於 65 歲的駕駛人參加道安講習，個人覺得 18~25 歲的駕駛人之肇事機率更高，或許更需參加道安講習。 4. 可以抵減罰責的自願參加道安講習建議改為交換條件的參加道安講習。 5. 建議對可藉由參加道安講習抵減罰責的駕駛人做資格限制，如初次違規、或違規的嚴重性等；因此較不建議參加講習可抵減吊扣期間。 6. 贊成講師的再教育課程。 7. 場地方面只要達到安全標準，可以不必設限，如美國可在飯店或渡假中心辦理講習。 8. 報告中的有效問卷數和社經屬性分析人數不一致，請確認。	3. 謝謝指導，納入參考。 4. 謝謝指導，納入參考。 5. 謝謝指導，納入參考。 6. 謝謝支持。 7. 謝謝指導，納入參考。 8. 謝謝指導，已確認。	
運輸研究所陳一昌組長	1. 有關辦理講習受委託單位須透過兩階段取得資格證書與執業證明，似乎較為複雜，請研究單位研議是否將其簡化為一階段。 2. 研究構想中有關自願接受道安講習課程以抵減罰鍰部份，其違規項目是否有所規範？所涵蓋的違規項目是否僅針對重大違規罰鍰(有接受教育訓練之必要者)？或是包括所有違規項？請說	1. 謝謝指導，由於業者之資格證書不代表其業務營業良好，因此藉由執業證書可掌控其招生員額或讓績效不良的業者停止營運。 2. 謝謝指導，已於建議增訂處罰條例第 63-2 條中明訂。	請納入報告配合修正。

發言單位	審查意見	意見回覆	本所審查意見
	明。 3. 雖已回顧六個國家之安全教育資料，惟與會代表認為法國制度另有獨到地方，是否補充其內容。 4. 道安講習委外模式建議、機制等，可否增列 SWOT 分析，以利了解。 5. 分列「前置」、「第一階段」、「第二階段」之理由宜補充說明，三階段名稱、對象、實施期程等，可考慮以列表方式說明關切觀點。 6. 受委託單位需要二張證照之論點，請補充。 7. 教材部份所列時程，宜增列測試一項。 8. 教材編列雖與會代表多建議予以統一，惟內容或可分為「核心教材」與「地方特性」二類，因為離島民眾多曾表示其路上設施並不與本島一致。 9. 後續研究中，將違規累犯列入黑名單，由警察開單時加註一節，或許改列裁決所之職掌較宜。	3. 謝謝指導本研究團隊曾嘗試蒐集法國相關資料，但受限於網站未提供英語支援服務，因此未列入該國資料。 4. 謝謝指導，已補充。 5. 謝謝指導，已補充表 6.3 與表 6.4 預定進度甘特圖。 6. 謝謝指導，如前述第 2 點。 7. 謝謝指導，已加註於表後。 8. 謝謝指導，已於第二章說明本研究以台灣本島為主。 9. 謝謝指導，已修正。	

道路交通安全講習委外辦理之研究
期末報告簡報

國立台灣海洋大學
National Taiwan Ocean University

中華民國九十五年十月三十一日

簡報內容

- 前言
- 道安講習委外辦理模式簡介
- 委外辦理分階段實施計畫
- 鼓勵民眾參加講習誘因研擬與資料調查分析
- 受委託單位相關規範訂定
- 師資認證、課程內容與教材編製
- 成本估算與收費標準建議
- 業務督導考核與評鑑
- 相關法規增、修訂
- 職業駕駛人年度調訓執行構想
- 結論與建議
- 後續研究建議

前　言

- 運研所於民國90年完成「道路交通安全講習現況探討及未來講習制度改善之研究」研究報告
  - 建議制訂相關管理辦法，使道安講習業務民營化於法有據
- 因應政府業務委外化的趨勢及各界民意代表反映，對於「道路交通安全講習」業務**建議可朝向委託學校或其他相關民間團體辦理**
- **提升道安講習之實施範圍**，由目前狹義之違規處罰擴大至交通安全教育

前　言

我國與國外道安講習比較

項目	我國	美國	英國	日本
1.執行單位	公路監理單位	民間機構	地方政府或民間機構	公安委員會核可之駕訓班
2.經費來源	政府編列預算	學員繳費	學員繳費	學員繳費
3.課程設計	執行單位	政府部門(監理機構)	政府部門(國家駕駛人改善計畫提供協會)	政府部門(各縣公安委員會)
4.督導單位	交通部	州監理機構及法院	交通部	國家公安委員會
5.執行對象	交通違規者須參加，職業駕駛人年度調訓	交通違規者須參加，另有民眾自行參加課程	選擇罰款或參加課程，另有民眾自行參加課程	違規記點一定數目者參加，換新照時須再參加道安講習
6.對民眾之誘因	—	抵減保險費、抵銷違規記點、抵減部份違規罰單	抵減保險費、抵銷違規記點、縮短駕照吊扣時間	換照規定、縮短駕照吊扣時間

道安講習委外辦理模式簡介

講習對象

- 違規駕駛人(講習辦法第5條)
  - 一般違規
  - 酒駕
  - 青少年及其家長或監護人
- 職業駕駛人
- 未經駕訓班訓練之新駕駛人(講習辦法第8條)
  - 汽車、機車駕駛人
- 吊註銷駕駛人重新考照
- 駕駛人有條件換照
  - 高齡駕駛人(例如年滿65歲以上)
  - 高違規紀錄者(例如6年持照期間記點達12次以上)
- 自願參加講習駕駛人
  - 參加一般講習抵銷違規記點
  - 參加一般講習抵減罰鍰與違規記點
  - 參加特別講習以縮短駕照吊扣期限
  - 參加特別講習以縮短駕照吊、註銷期限
  - 參加一般講習抵減保費

道安講習委外辦理模式簡介

- 受委託單位提供資源
  - 師資
    - 由受委託單位聘雇具資格之道安講師
  - 場地
    - 可考量提供受委託單位使用現有場地或以較低租金承租
    - 受委託單位自行籌設講習場地，須符合相關消防安檢規定
- 經費來源
  - 政府編列預算：
    - 依行政程序法第16條第3項規定辦理
    - 講習辦法第14條規定
  - 學員付費：目前無相關規定，因此應於處罰條例中明訂駕駛人參加道安講習應自行付費

道安講習委外辦理模式簡介

- 民眾誘因
  1.參加道安講習可抵銷違規記點
  2.以道安講習替代罰鍰及違規記點
  3.參加道安講習可縮短駕照吊扣或吊、註銷期限
  4.參加道安講習可抵減保費

道安講習委外辦理模式簡介

講習對象	民眾誘因
1.違規駕駛人 2.職業駕駛人 3.未經駕訓班訓練之新駕駛人 （汽車、機車駕駛人） 4.吊註銷駕駛人重新考照 5.駕駛人有條件換照 ▪ 高齡駕駛人(年滿65歲以上) ▪ 高違規紀錄者(例如6年記點12次以上) 6.自願參加講習駕駛人	・可抵銷違規記點 ・以道安講習替代罰鍰及違規記點 ・可縮短駕照吊扣或吊、註銷期限 ・換照規定 ・可抵減保費
經費來源	**受委託單位資源提供**
・政府預算 ・學員付費	・場地 ・師資

道安講習委外辦理模式簡介

講習對象

1.違規駕駛人
2.職業駕駛人

3.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人(汽、機車)
4.吊註銷駕駛人重新考照
5.自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限)

5.自願參加講習駕駛人(抵減罰鍰與違規記點、抵減保費)
6.駕駛人換照(65歲以上高齡者及高違規紀錄者)

＋

受委託單位資源提供

模組A：師資

模組B：場地+師資

＋

經費來源

模組a：政府預算

模組b：學員付費

模組a+模組合b

＋

民眾誘因

模組1：抵銷違規記點

模組2：以道安講習替代罰鍰及違規記點

模組3：縮短駕照吊扣或吊、註銷期限

模組4：抵減保費

委外辦理分階段實施計畫

前置作業階段
講習對象：違規駕駛人與職業駕駛人年度調訓
維持現行道安講習或以政府採購法辦理委外

師資認證制度與部份交通法規增、修訂

未完成

已完成

第一階段
講習對象：違規駕駛人、職業駕駛人、未經駕訓班訓練之新領照駕駛人、吊、註銷駕照重新考領者、自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限)
公路主管機關辦理部份道安講習委外作業

部份交通法規與保險法規增、修訂

未完成

已完成

第二階段
講習對象：第一階段+駕駛人換照、自願參加講習駕駛人(抵減罰鍰與違規記點、抵減保費)
公路主管機關全面性辦理道安講習委外作業

前置作業階段

委外辦理分階段實施計畫

- 建立師資認證制度與完成法規增、修訂是前置作業階段最重要的執行目標。完成後，公路主管機關可據以辦理下一階段委外作業
- 講習對象：違規駕駛人與職業駕駛人年度調訓
- 執行方式：
  - 維持現行道安講習方式
  - 或是以政府採購法辦理講習委外作業，可能委外辦理方式 ：

講習對象		受委託單位資源提供		經費來源
1.違規駕駛人 2.職業駕駛人	+	師資	+	政府預算

前置作業階段

委外辦理分階段實施計畫

- 進入第一階段前須完成之作業
  - 受委託單位資格訂定
  - **訂定講師資格與建立師資認證制度**
  - 編製全國統一教材與制訂講習課程內容
  - 就縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，協調相關主管單位
    - 交通部、公路總局與監理單位、台北市政府交通局與監理處、高雄市政府交通局與監理處、警政署
  - 就職業駕駛人參加道安講習，協調相關運輸職業公會與工會
    - 配合三年一次職業駕照審驗規定，成為常態性措施
    - 參加道安講習取得訓練合格證明文件，以辦理駕照審驗作業
  - 制定受委託單位管理考核制度
  - **完成第一階段交通相關法規增、修訂**
  - 確實要求執行未經駕訓班訓練的新領照駕駛人必須參加道安講習之規定

第一階段

委外辦理分階段實施計畫

- 講習對象
  - 違規駕駛人
  - 職業駕駛人
  - 未經駕訓班訓練之新領照駕駛人
  - 吊、註銷駕照重新考領者
  - 自願參加講習駕駛人
    - 抵銷違規記點
    - 縮短駕照吊扣或吊、註銷期限

第一階段

委外辦理分階段實施計畫

- 執行方式：公路主管機關辦理道安講習委外作業
  - 受委託單位資格
    - 交通部核准認可之機關、法人與團體
  - 場地
    - 現有場地繼續或以較低租金提供受委託單位使用
    - 自行籌設場地應符合相關消防安檢規定
  - 受委託單位聘雇具有資格之講師
  - 道安委員會召集完成全國統一教材編製與講習課程內容制定
  - 誘因
    - 抵銷違規點數
    - 駕照吊扣3~6個月，參加3小時講習至多縮短期限1個月
    - 駕照吊扣1年，參加6小時講習至多縮短期限2個月
    - 駕照吊扣2年，參加9小時講習至多縮短期限3個月
    - 駕照吊、銷註1年，參加6小時講習至多縮短期限1個月
    - 駕照吊、銷註1~6年，參加9小時講習至多縮短期限2個月

第一階段

委外辦理分階段實施計畫

- 收費與補貼
  - 公路主管機關訂定付費標準
  - 道安講習委外利基不足，政府以補貼方式並向學員收取部份費用，提高民間業者參與意願
  - 讓受委託單位使用現有場地以降低成本
  - 每一人參加講習、政府補貼一定金額

講習對象		受委託單位資源提供		經費來源		民眾誘因
1.違規駕駛人 2.職業駕駛人 3.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人(包含汽車與機車) 4.吊、註銷駕照重新考領者 5.自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限)	+	場地+師資	+	政府預算+學員付費	+	抵銷違規記點 縮短駕照吊扣或吊、註銷期限

第一階段

委外辦理分階段實施計畫

- 進入第二階段前須完成之作業
  - 就民眾參加道安講習可抵減保費進行溝通協調
    - 協調相關主管單位：交通部、警政署、金管會、財政部等
    - 協調相關保險職業公會
  - 加強駕駛人參加道安講習課程之宣導
  - 法規
    - **完成交通與保險相關法規增、修訂***
    - 本階段最重要須完成之作業，待完成後可進入下一階段委外工作

委外辦理分階段實施計畫

第二階段

- 講習對象：第一階段 + 駕駛人換照、自願參加講習駕駛人(抵減罰鍰與違規記點、抵減保費)
- 執行方式：公路主管機關全面性辦理道安講習委外作業
  - 僅場地與經費方式不同，其餘方式與第一階段相同
  - 由受委託單位自行籌設辦理講習之場地，但應遵守相關消防安檢規定，場地應經公路主管機關現勘與核可
  - 採使用者付費之原則由參訓學員付費， 政府不再編列預算支應

講習對象		受委託單位資源提供		經費來源		民眾誘因
1.違規駕駛人 2.職業駕駛人 3.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人(包含汽車與機車) 4.吊、註銷駕照重新考領者 5.駕駛人換照(高齡及高違規紀錄者) 6.自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮短駕照吊扣、吊、註銷期限、抵減保費)	+	場地+師資	+	學員付費	+	抵銷違規記點 替代罰鍰及違規記點 縮短駕照吊扣或吊、註銷期限 抵減保費

委外辦理分階段實施計畫

第二階段

- 講習對象：第一階段 + 駕駛人換照、自願參加講習駕駛人(抵減罰鍰與違規記點、抵減保費)
- 執行方式：公路主管機關全面性辦理道安講習委外作業
  - 僅場地與經費方式不同，其餘方式與第一階段相同
  - 由受委託單位自行籌設辦理講習之場地，但應遵守相關消防安檢規定，場地應經公路主管機關現勘與核可
  - 採使用者付費之原則由參訓學員付費， 政府不再編列預算支應

講習對象		受委託單位資源提供		經費來源		民眾誘因
1.違規駕駛人 2.職業駕駛人 3.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人(包含汽車與機車) 4.吊、註銷駕照重新考領者 5.駕駛人換照(高齡及高違規紀錄者) 6.自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮短駕照吊扣、吊、註銷期限、抵減保費)	+	場地+師資	+	學員付費	+	抵銷違規記點 替代罰鍰及違規記點 縮短駕照吊扣或吊、註銷期限 抵減保費

鼓勵民眾參加講習誘因研擬

- 抵銷違規記點
  - 避免一年內因過多的違規記點被連續吊扣二次，再有違規記點時即被處以駕照吊銷之處分，但以一年一次為限
- 抵減罰鍰與違規記點
  - 違規被警察當場舉發，可選擇參加道安講習替代違規記點與/或抵減罰鍰
- 縮短駕照吊扣期限
  - 除應接受之一般講習課程外，可再參加特別講習課程並申請縮短吊扣期限
- 縮短駕照吊、註銷期限
  - 除應接受之 一般講習課程外，可再參加特別講習課程並申請縮短吊、註銷期限
- 抵減保費
  - 駕駛人可自願參加道安講習課程以抵減保費

受委託單位相關規範訂定

受委託單位資格條件訂定

- 參考美國交通學校及我國民營駕訓班的相關規定
- 經過交通部認可，具有交通運輸專業背景與有教育訓練功能之機構：機關、法人或團體
- 具有對外營運的場所，經公路主管機關現勘、核可的教室和器材設備
- 招生計畫、課程安排、講師聘雇、學員受訓成效及收費標準訂定等，均應遵守公路主管機關之法規規定
- 經公路主管機關認可之課程計畫，課程計畫須因應不同講習對象與講習內容而安排不同的課程計畫
- 機構負責人須有相關經驗，或曾經在道安講習機構或駕訓班擔任講師，具有特定年資以上者

資格審查

受委託單位相關規範訂定

- 機構申請辦理道安講習委外作業所應檢附資料
  - 受委託單位的資格證件
    - 設有交通運輸相關與教育訓練功能目的的機構，由負責人具名之申請書
    - 其他公路主管機關認為必要之資格證明文件
  - 場地的資格證件
    - 建築物使用執照、建築物使用同意書
    - 房舍通過相關消防安檢規定之證明
    - 應至少備有一間可容納30~80人的教室

資格審查

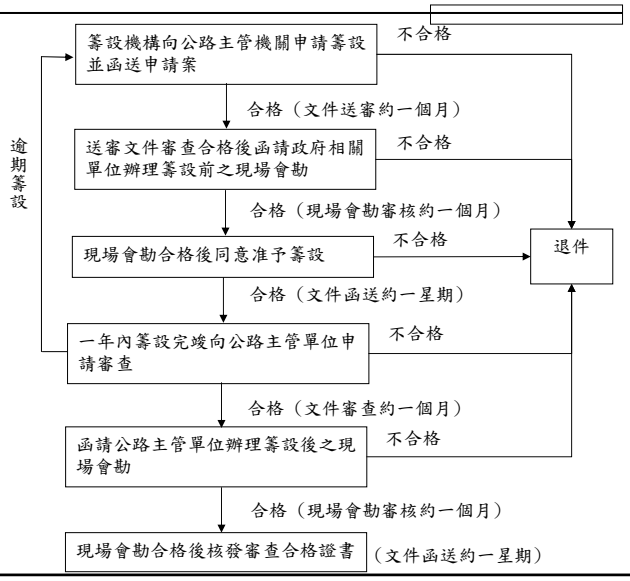
受委託單位相關規範訂定

- 機構申請辦理道安講習委外作業所應檢附資料
  - 講師的資格證件
    - 受委託單位應聘有專業合格的道安講師
    - 通過公路主管機關專業考試或認證核可之交通法規、駕駛行為、醫藥心理等三種專業講師
  - 課程內容安排
    - 受委託單位應使用公路主管機關編撰制訂的統一教材
    - 使用公路主管機關已許可之課程計畫
    - 或提出新的課程計畫送交公路主管機關審核，核准後實施

資格審查

受委託單位相關規範訂定

■ 審查流程



證照許可與更新

受委託單位相關規範訂定

- 受委託辦理道安講習證照
  - 辦理道安講習資格證書
    - 申請機構資格、講師、場地、設備與課程計畫均獲審查通過
    - 公路主管機關核發之資格證書
  - 受委託辦理道安講習執業證明
    - 獲得資格證書後，向公路監理單位申請
    - 公路監理單位核准可辦理的講習課程種類與招生名額

證照許可與更新

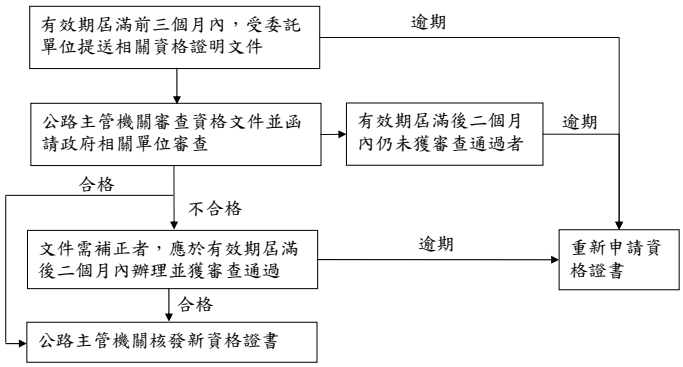
受委託單位相關規範訂定

- 證書之有效年期
  - 辦理道安講習資格證書
    - 人力資格與硬體設備之規定，可給予較長有效年期，例如六年
    - 有效日屆期前重新檢查受委託單位之資格，重新核發證書
    - 違反相關規定事實者，應撤銷證書，待受委託單位改善後重新申請
  - 受委託辦理道安講習執業證明
    - 屬管理考核與實施成效評鑑之證明，建議給予較短的有效年期，例如二年
    - 美國加州交通學校為例，加州交通學校之負責人資格證書為一年期。
    - 台北市汽車代檢合約為一年期，公有停車場委外管理合約為二年期，國內專門技師執業執照則為四年期

證照許可與更新

受委託單位相關規範訂定

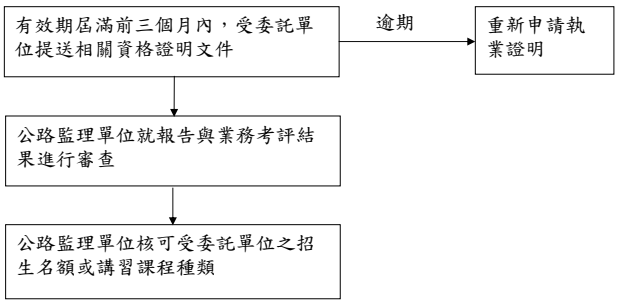
- 辦理道安講習資格證書之證照更新



證照許可與更新

受委託單位相關規範訂定

- 受委託辦理道安講習執業證明之證照更新



自行籌設場地條件

受委託單位相關規範訂定

- 經費考量：現有場地可考量以較低租金提供受委託單位使用，降低講習成本
- 地點與交通：駕駛人因交通違規或不便自行開車前往受訓，講習場地應設置於交通便利、有大眾運輸服務之處
- 消防安檢考量：依消防法細則第6條第2項及12條第2項第3款規定，道安講習教室之消防安檢應符合乙類場所、一年實施安檢一次之規定
- 場地大小：
  - 「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第16條第1項：每一教室容量不得少於30人多於80人，平均每一學員使用面積不得少於1.2平方公尺。
  - 以容納80人所需空間計算：1.2x80=96平方公尺(約29坪)
  - 假設設有3間教室，加上辦公室與公共空間等，初步估計場地大小約為100坪

師資認證

師資認證、課程內容與教材編製

- 講師資格與條件
  - 需年滿二十五歲
  - 應具有下列資格之一：
    - 以下相關科系之一，大學以上畢業：交通運輸、心理衛生、法律或醫學等
    - 公路總局辦理之道安講師培訓、合格結業者
    - 公路總局汽訓中心之交通法規講師訓練、合格結業者
  - 須參加公路主管機關辦理之道安講師專業考試合格者，或檢具相關學經歷證明文件經公路主管機關審核通過者
  - 應有駕駛執照至少一年以上，六年內無嚴重違規紀錄而曾接受道安講習者

師資認證

師資認證、課程內容與教材編製

- 師資認證機制
  - 遴聘多位專家學者協助，建立專業科目考試題庫
  - 透過電腦隨機抽選試題，每年可辦理多次講師專業考試
  - 建立講師再訓練制度，每三年更新講師執照
  - 仿傚公共工程委員會之作法，辦理專業進修課程或研討會，建立進修訓練積分機制
- 專業認證科別
  - 交通法規講師：主要包含交通運輸、兒童福利與保險等相關法規內容
  - 駕駛行為講師：主要包含駕駛要領、防禦駕駛、及高齡駕駛等相關內容
  - 醫藥心理講師：主要包含青少年行為、酒精影響與醫療用藥等相關內容

師資認證

師資認證、課程內容與教材編製

- 執照更新與再進修制度
  - 講師應隨時瞭解最新交通法規與相關新知，仿傚美國加州的規定，建議執照每三年更新一次
  - 申請人只要符合下列資格之一，可申請換發執照：
    - 講師執照效期屆滿日前一個月內，再次參加講師專業考試，合格者直接申請換發執照
    - 講師執照效期屆滿日前三個月內，參加公路主管機關所辦理之講師培訓專業進修課程，合格結業者直接申請換發執照
    - 講師執照持有三年期間，參加公路主管機關辦理或核可之專業進修課程或研討會，取得課程積分達七十分以上，於執照效期屆滿日之三個月前，檢具公路主管機關認可之執業證明及訓練證明文件，申請換發執照

課程內容

師資認證、課程內容與教材編製

- 課程種類
  - 依據講習辦法第13條規定，道安講習的授課內容
  - 建議增加講授內容項目
    - 環境保護與節約能源
    - 駕駛人疲勞駕車與身體健康
    - 醫療用藥對身體的影響
    - 高齡駕駛的安全知識與技能
    - 高齡者對道路環境的適應性
    - 高齡者對交通意外的處理
- 不同講習對象的共同課程內容
  - 交通法令
  - 肇事預防與處理及法律責任
  - 安全防禦駕駛
  - 駕駛人疲勞駕車與身體健康
  - 環境保護與節約能源

課程內容

師資認證、課程內容與教材編製

- 講師專業與課程內容安排建議

講師專業	共同課程	特別課程
交通法規講師	交通法令、肇事預防與處理及法律責任	兒童福利法
駕駛行為講師	安全防禦駕駛、環境保護與節約能源	駕駛道德、高速公路行駛要領、車輛保養、行人交通安全、高齡駕駛的安全知識與技能、高齡者對道路環境的適應性、高齡者對交通意外危險的處理
醫藥心理講師	駕駛人疲勞駕車與身體健康	青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、親職角色與責任、酒精對人體健康之心理及醫學分析、醫療用藥對身體的影響

教材編製

師資認證、課程內容與教材編製

- 教材內容
  - 教材內容的編撰應配合講授科目制訂
  - 可針對不同講習對象與課程內容編排之
    - 例如青少年與高齡者意外處理能力上較一般駕駛人薄弱，酒後駕車在駕駛態度與行為亦不同
  - 建議講習教材分五大類：
    - 一般駕駛人行車知識
    - 青少年交通安全知識
    - 高齡者安全駕駛課程
    - 酒後駕車改善課程
    - 職業駕駛人再教育課程

教材編製

師資認證、課程內容與教材編製

■ 講習對象與教材種類

講習對象	教材種類
1.違規駕駛人 (1)一般駕駛人	一般駕駛人行車知識
(2)酒駕	酒後駕車改善課程
(3)青少年	青少年交通安全知識
2.職業駕駛人	職業駕駛人再教育課程
3.未經駕訓班訓練之新領照駕駛人	一般駕駛人行車知識
4.吊註銷駕駛人重新考領者	一般駕駛人行車知識
5.駕駛人換照 (1)高齡者	高齡者安全駕駛課程
(2)高違規紀錄者	一般駕駛人行車知識
6.自願參加講習駕駛人 (1)抵銷違規記點	一般駕駛人行車知識
(2)抵減罰鍰與違規記點	一般駕駛人行車知識
(3)抵減保費	一般駕駛人行車知識
(4)縮短駕照吊扣期限	一般駕駛人行車知識+補充教材
(5)縮短駕照吊、註銷期限	一般駕駛人行車知識+補充教材

教材編製

師資認證、課程內容與教材編製

■ 因應講習對象的課程類型

課程類型	講習對象	共同課程	特別課程
一般講習3小時	■違規駕駛人之一般駕駛人、青少年及其家長或監護人 ■未經駕訓班訓練之新領照駕駛人 ■駕駛人換照之高齡者、高違規紀錄者 ■自願參加講習者：抵銷違規記點者、抵減罰鍰與/或違規記點者、抵減保費者	共計2小時	共計1小時
一般講習6小時	■職業駕駛人 ■吊、註銷駕駛人重新考領者	共計3小時	共計3小時
一般講習8小時	違規駕駛人之酒駕駕駛人	共計3小時	共計5小時
特別講習3小時	自願參加講習：縮短駕照吊扣期(3~6個月)	共計2小時	共計1小時
特別講習6小時	■自願參加講習：縮短駕照吊扣期(1年) ■自願參加講習：縮短駕照吊、註銷期(1年)	共計3小時	共計3小時
特別講習9小時	■自願參加講習：縮短駕照吊扣期(2年) ■自願參加講習：縮短駕照吊、註銷期(1~6年)	共計3小時	共計6小時

成本估算與收費訂定

■ 道安講習辦理成本估算項目與基本假設

分析項目	子項	說明	內容
講習人數(人/年)	違規應受	應依歷年資料估計	受訓人數(依94年統計資料估算)
	講習人數		上課場次(依94年統計資料估算)
師資成本(元/年)	鐘點費	應隨講習場數變動	以每小時2000元計算
設備成本(元/年)	場租(約80人)	應隨講習人數及地方租金變動	以各地辦公室平均租屋價格計算(元/坪)，假設需100坪空間
	設備	假設分三年攤提折舊	假設設備費為210萬元，每年攤提70萬元
教材成本(元/年)	編製	固定費用(元/式)	假設20萬元
	印製	隨講習人數變動	假設每份100元
行政管理(元/年)	人事	隨講習人數變動	至少3人，每增加5000人多1位，不足5000人以5000人計
	業務	隨講習人數變動	假設每人150元
正常利潤		成本固定比例(10%)	將上述費用總計 ×10%
總費用			將上述費用總合計算
平均成本(元/人)			總費用/講習人數

成本估算與收費標準建議

■ 道安講習成本估算(元/人-3hrs)

- 方案一：所有成本項目皆納入分析
- 方案二：成本項目中扣除場地費後納入分析
- 方案三：成本項目中扣除教材編製費後納入分析
- 方案四：成本項目中扣除場地費與教材編製費後納入分析

項目	台北市	高雄市	台北所	新竹所	嘉義所
方案一	**1,040**	**910**	**710**	**760**	**880**
方案二	**800**	**730**	**630**	**670**	**780**
方案三	**1,020**	**880**	**700**	**750**	**870**
方案四	**780**	**700**	**630**	**660**	**760**

註：為估算值無條件進位至十位數所得之成本

成本估算與收費標準建議

- 參考「受終身不得考領駕駛執照處分教育訓練」收費
  - 機車
    - 每堂課收費360元/2hrs
    - 課程至少10hrs，收費至少1,800元以上
  - 汽車
    - 每堂課收費500元/2hrs
    - 課程至少10hrs，收費至少 2,500元以上
- 收費標準建議，以估算成本最高的台北市為例，道安講習收費：
  - 每堂課收費約350元/1hrs
  - 課程至少3hrs，收費至少1,050元

➔ 建議每3小時課程收費1,000元

業務督導考核與評鑑

- 委外契約訂定
  - 政府與受委託單位簽訂契約，明訂雙方權利與義務，依約行事
  - 包含委託工作項目、講習課程種類、招生員額、工作人員與講師資格、費用收取與給付、執行成果驗收、管理考核與退場機制
  - 契約年限：
    - 汽車代檢業與汽車拖吊業多為一年一約
    - 公有停車場則為二年一約
    - ➔ 配合執業執照更換，道安講習可考量為二年一約
- 受委託單位之督導考核
  - 定期考核
    - 月考核、年考核
    - **課後滿意度調查**：統一課後滿意度調查問卷
  - 不定期考核
    - 以抽查方式派員管理考核：由公路監理單位派員至現場查看，或委外評鑑
    - **民眾申訴機制**：透過電話、郵件與電子郵件信箱等，設立民眾申訴專線或信箱
  - 公正第三者辦理考核評鑑
    - 避免考評作業流於形式
    - 達到公開、公平與公正的管理考核

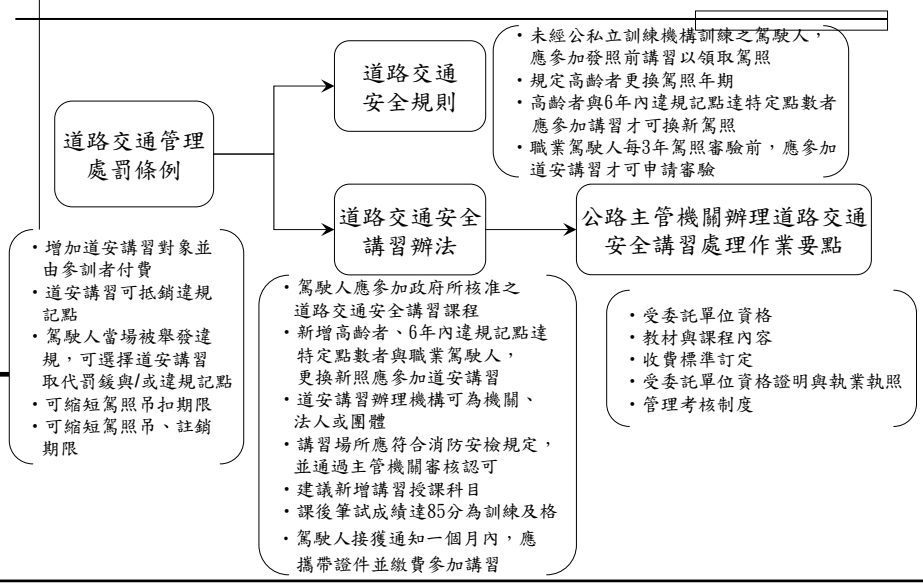
業務督導考核與評鑑

- 業務辦理之考核與評鑑
  - 辦理流程：資料即時連線上傳與查詢、業務執行成果提送、學員報名與報到
  - 工作人員：具資格講師與行政人員作業情形與服務品質
  - 環境設備：符合相關規定
  - 服務品質：報名方式與學員到課率
  - 成效評鑑：學員課後測驗及格率、學員結業3個月內違規再犯率、民眾申訴
- 未達標準之處理建議
  - 營運品質不佳時：退場機制於契約中明訂
    - 以管理考核記其優缺點
    - 民眾申訴之處置
    - 違規記點達特定點數時，應有罰鍰機制
    - 營運不佳或違規情節重大者，應中止合約或不再續約
    - 執業證明期滿後不核發新證明

相關法規增、修訂

- 參考汽車代檢業之法源
  - 法務部90.07.11法九十律字第024438號函說明二：關於公路監理機關就汽車定期檢驗業務，依據道路交通管理處罰條例授權訂定之道路交通安全規則第47條規定，得委託民間汽車修理業者辦理
    - 道路交通安全規則第1條明訂：本規則依道路交通管理處罰條例第九十二條第一項規定訂定之。
    - 第47條：汽車之檢驗得委託公民營汽車製造廠、修理廠、加油站代辦，其辦法另定之。
  - ➔ 處罰條例第92條第1項僅敘明汽車檢驗項目由交通部會同內政部定之，檢驗業務委外辦理在安全規則第47條中明訂，執行辦法為交通部另行訂定之「汽車委託檢驗實施辦法」(95.06.01)
- 道安講習委外辦理之法源檢討
  - 行政程序法第16條
  - 道路交通管理處罰條例第92條第2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
  - ➔ 處罰條例第92條第2項訂定之道路交通安全講習辦法，可明訂道安講習委外辦理之條文，公路主管機關據以辦理委外作業

相關法規增、修訂



相關法規增、修訂

■ 法規增、修訂條文彙整表

法規	條文	增、修訂內容重點
道路交通管理處罰條例	第24條	增加應參加道安講習之對象，且應由參訓者付費
	第63條	參加道安講習可抵銷違規記點
	新增第63-2條	駕駛人當場被警察舉發違規時可選擇以參加道安講習取代繳交罰鍰與/或接受違規記點
	新增第63-3條	參加道安講習可縮短駕照吊扣期限
	新增第67-2條	參加道安講習可縮短駕照吊、註銷期限

相關法規增、修訂

■ 法規增、修訂條文彙整表

法規	條文	增、修訂內容重點
道路交通安全講習辦法	第5條	應參加政府所核准之道路交通安全講習課程之駕駛人
	新增第5-1條	新增更換新駕照前，高齡者、6年內違規記點達特定點數者與職業駕駛人駕照審驗，應參加道安講習
	第7條	道安講習辦理機構可為機關、法人或團體等
	第8條	未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，於考取駕駛執照後，應參加發照前之道安講習
	第12條	若使用受託辦理講習業務單位之場所，應符合相關消防安檢規定，並通過公路主管機關審核與認可
	第13條	•道安講習授課科目建議新增環保節能、駕駛人疲勞駕車與身體健康、醫療用藥對身體的影響、高齡駕駛等議題 •新增參訓者應通過課後筆試成績達85分為訓練及格，可領取及格證書
	第14條	辦理道路交通安全講習之各主辦機關應修訂為公路主管機關
	第16條	駕駛人於接獲通知一個月內，應攜帶證件並繳費參加政府所核准之道路交通安全講習課程

相關法規增、修訂

法規增、修訂條文彙整表

法規	條文	增、修訂內容重點
道路交通安全規則	第50條	新增未經公私立訓練機構訓練結業之駕駛人，於通過駕駛執照場考考驗後，應參加發照前之道安講習，方可領取駕駛執照
	第52條	▪ 檢討高齡者更換駕照年期 ▪ 高齡者(例如65歲)與6年內違規記點達特定點數者，應參加道安講習後，方可更換新駕照
	第54條	職業駕駛人每3年駕照審驗前，應參加道安講習，方可申請駕照審驗

相關法規增、修訂

- 修訂「公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點」之內容
- 受委託單位資格
  - 經過交通部認可核准之機關、法人及團體

相關法規增、修訂

- 教材與課程內容
  - 道安講習教材應為全國統一編製
    - 一般駕駛人行車知識
    - 青少年交通安全知識
    - 高齡者安全駕駛課程
    - 酒後駕車改善課程
    - 職業駕駛人再教育課程
  - 共同課程
    - 交通法令
    - 肇事預防與處理及法律責任
    - 安全防禦駕駛
    - 駕駛人疲勞駕車與身體健康
    - 環境保護與節約能源
  - 課程計畫安排
- 講習種類：
  - 一般講習：3小時、6小時(針對職業駕駛人、駕照被吊、註銷欲重新考領者)及8小時(針對酒駕駕駛人)
  - 特別講習：3小時(針對駕照被吊扣欲縮短吊扣期限者，處分吊扣期限在一年以下者)及6小時(針對駕照被吊扣欲縮短吊扣期限者，處分吊扣期限在一年以上者，以及駕照被吊註銷欲縮短吊、註銷期限者)

相關法規增、修訂

- 收費標準訂定
  - 公路主管機關邀集相關專家學者組成費率委員會
  - 依據合理成本估算，訂定收費標準與方式
- 受委託單位資格證明與執業執照
  - 向公路主管機關申請「辦理道安講習資格證書」
  - 向公路監理單位申請「受委託辦理道安講習執業證明」
- 管理考核制度
  - 公路主管機關訂定管理考核方式與作業準則
  - 政府與業者訂定委外契約，載明權利與義務

相關法規增、修訂

- 保險相關法規
  - 民眾可自願參加道安講習以抵減保費
  - 政府相關主管部門與保險同業公會溝通協調，增、修訂保險相關法規法規
  - 擴大道安講習對象所涉及的保險法規係為汽車保險，其種類主要有
    - 強制汽車責任險、汽車竊盜損失險、汽車車體損失險、第三人責任險和其他附加險等
  - 相關法規
    - 強制汽車責任保險法、強制汽車責任保險法施行細則 、強制汽車責任保險承保及理賠作業處理辦法、強制汽車責任保險給付標準、汽車保險規章費率

職業駕駛人年度調訓執行構想

- 我國相關法令
  - 道路交通安全講習辦法
    - 第6條規定，在交通法令或措施上有重大改變時，得要求職業駕駛人接受相關講習課程
  - 道路交通安全規則
    - 第64條規定：體格檢查與體能檢查
    - 第64-1條：年滿60歲駕駛人每年應至醫院做一次體格檢查
- 年度調訓專案執行現況
  - 因應道路交通管理處罰條例大幅修正與長隧道陸續開放大型車通行
  - 由公路總局主辦專案調訓作業，為4小時講習課程
  - 去年針對大客車職業駕駛人，共調訓1萬9千多人
  - 今年針對大貨車職業駕駛人，共調訓3萬1千多人
- 調訓人數以車為單位，無法讓每一職業駕駛人皆接受講習
- 搭配駕照每3年審驗一次，可讓所有職業駕駛人參與道安講習
- 可統一編製教材，並建立課後測驗之評量機制

職業駕駛人年度調訓執行構想

- 國外職業駕駛人道安講習
  - 美國
    - 美國國家安全協會：職業卡車防衛駕駛課程
    - 勞工部職業勞工安全與健康局、國家公路交通安全局與雇主交通安全網：減少職場交通安全意外事故行動方針
    - 加州監理單位：建置職業駕駛人行車紀錄，讓雇主與管理單位隨時查詢駕駛人行車資料
  - 英國
    - 國家規範局制訂大客車與大貨車駕駛人之專門職業駕駛人資格證明與定期訓練計畫
    - 每5年換照1次，換照前應接受35小時的訓練課程，可分別於5年內上完
    - 訓練課程內容：理性駕駛進階訓練、法規應用 、健康、道路與環境安全及服務
  - 新加坡
    - 依陸路運輸局規定，職業大客車駕駛人每3年、計程車駕駛人每6年換照
    - 所有職業駕駛人在50~65歲期間，每2年做一次身體健康檢查
    - 計程車駕駛人在換照前須參加10小時的計程車駕駛人新知課程

職業駕駛人年度調訓執行構想

- 職業駕駛人道安講習委外辦理相關規範
  - 駕照審驗規定
    - 配合道路交通安全管理規則第54條規定，每3年審驗職業駕照以前，駕駛人應參加道安講習課程
    - 課後測驗達85分者取得及格證明文件，據以申請駕照審驗
    - 其講習課程：6小時職業駕駛人再教育課程
  - 自願參加講習
    - 若職業駕駛人欲抵銷違規記點、抵減罰鍰、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限或抵減保費，可比照一般駕駛人自願參加道安講習

職業駕駛人年度調訓執行構想

- 課程計畫
  - 每3年駕照審驗前，須先接受6小時的職業駕駛人再教育課程
  - 若比照一般駕駛人自願參加講習

課程類型	3小時一般講習課程	3小時特別講習課程A	6小時特別講習課程B	6小時特別講習課程B	9小時特別講習課程C	9小時特別講習課程C
違規類型	一般交通違規	違規而被處分吊扣駕照3~6個月	違規而被處分吊扣駕照1年	違規而被處分吊、註銷駕照1年	違規而被處分吊扣駕照2年	違規而被處分吊、註銷駕照1~6年
誘因	抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、抵減保費	縮短吊扣期限至多1個月	縮短吊扣期限至多2個月	縮短吊、註銷期限至多1個月	縮短吊扣期限至多3個月	縮短吊、註銷期限至多2個月

職業駕駛人年度調訓執行構想

- 各區需求量
  - 依據台北市監理處、高雄市監理處與公路總局之統計資料，至95年7月底職業駕駛人共有 484,028人
  - 以每3年參加1次道安講習、每班50人計算

地區	聯結車	大客車	大貨車	小客車	場次/3年	場次/年
台北市	75	183	134	734	1,126	375
高雄市	162	77	147	192	578	193
台北區	443	467	592	1,292	2,794	931
新竹區	374	214	473	294	1,355	452
台中區	418	299	568	326	1,611	537
嘉義區	312	157	442	244	1,155	385
高雄區	347	156	369	192	1,064	355
總計	2,131	1,553	2,725	3,274	9,683	3,228

職業駕駛人年度調訓執行構想

- 階段執行構想
  - 前置作業階段 ：現行之專案年度調訓
  - 第一階段
    - 配合道路交通安全規則第54條修訂，依規定每3年需參加一次職業駕駛人的道安講習課程，才可申請駕照審驗
    - 可依自行安排時間與地點，參加道安講習
    - 駕駛人自行付費參加6小時之職業駕駛人再教育課程，課後測驗成績須達85分以取得及格證明文件
    - 若想抵銷違規記點、抵減罰鍰、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限，可再自行報名並付費參加3至9小時的講習課程
  - 第二階段
    - 職業駕駛人若欲申請保費抵減，應比照一般駕駛人自願參加道安講習課程

道安講習現況檢討

結論與建議

- 目前遭遇問題與未來改善方向
  - 現僅辦理交通違規與職業駕駛人的講習，未涵蓋所有駕駛人
  - ➔ 未來將道安講習委外辦理，擴大道安講習辦理層面與發揮功效
  - 民眾認為講習為違規處罰一環，非以接受再教育課程的心態參加
  - ➔ 擴大道安講習參與對象，破除錯誤迷思，協助駕駛人獲取道路交通安全新知
  - 宥於公務系統人力有限與無專業道安講師認證制度，加以現有講師多由監理單位員工兼任
  - ➔ 將道安講習委外辦理，突破公務系統的人力限制。構建專業講師制度，吸引更多運輸相關專才投入道安講習領域
  - 目前道安講習無統一教材 ，公路主管機關不易掌握課程內容講授之品質
  - ➔ 進行全國統一教材編製，提供承辦單位使用，確保道安講習品質與維護民眾權益
  - 道安講習後無須接受課後測驗，多數人亦抱持敷衍態度參訓
  - ➔ 要求學員參加課後測驗，且達及格分數方能取得及格證明，以供違規銷案或其他申請使用

道安講習現況檢討

結論與建議

- 道路安全講習之實施成效
  - 目前各地監理單位承辦道安講習時，皆以學員課後問卷調查做為課程實施的滿意度調查
  - 各單位之問卷皆不同，調查的題目也差異較大，無同一評估標準
  - 仿傚教育訓練之成效評估方式：
    - 學員的態度與反應
    - 學員學習情形
    - 學員參訓後之行為
    - 全面績效是否提昇
  - ➔ 規劃設計一份課後滿意度問卷，期可提供各單位參考使用

結論與建議

鼓勵民眾參加道安講習誘因研擬與意願調查

- 鼓勵民眾參加道安講習誘因研擬
  - 參考日本、美國與英國的相關措施與規定，並設計調查問卷：
    - 扣抵違規點數
    - 扣抵部份罰款
    - 縮短吊扣時間
    - 保險費的減免
- 調查資料之講習方案偏好分析
  - 在各種誘因之下，雖然民眾有使用者付費的觀念，但願意付出的金額仍舊偏低
  - 以抵減交通罰款做為自費參加道安講習，將具有一定的成效
  - 當罰款的金額愈高時，將更容易觸發民眾自費參加道安講習的意願
  - 對民眾而言，參加道安講習抵減罰款比減少違規記點，更具吸引力
  - 機車第三人責任險的保費金額較低，超過半數民眾不願自費參加此類講習。
  - 自願參加講習以抵減汽車強制險保費的駕駛人比率高於抵減機車第三人責任險的駕駛人
  - 違規民眾較願意自費參加講習以抵減罰則，一般民眾則較無主動參加講習以降低保費的意願

結論與建議

道安講習業務委外辦理模式與預期成效

- 道安講習委外辦理係為公權力委託或行政業務委託之探討
  - 公權力委託
    - 警察取締或確認駕駛人因交通違規而須接受道安講習，係為公權力的執行
    - 且涉及法律責任歸屬與認定，尤其嚴重交通違規與肇事，更涉及民法與刑法的事宜，不宜納入委外辦理業務
  - 行政業務委託
    - 公路監理單位通知與辦理違規駕駛人之講習課程，或辦理之職業駕駛人專案調訓，僅涉及行政作業與課程內容講授之行政業務，適宜委外辦理
  - 道安講習委外辦理之法規
    - 依行政程序法第16條第1項與道路交通管理處罰條例第92條第2項規定，公路主管單位應可將其所轄之道安講習業務委託民間團體或個人辦理
    - 以政府採購法之勞務採購，將行政業務委外辦理

➔ 公路主管機關可就道安講習之行政業務部份進行委外辦理，將公權力執行機制保留在政府相關管理制度中

結論與建議

道安講習業務委外辦理模式與預期成效

■委外辦理模式

■考量四大因子：講習對象、受委託單位資源提供、經費來源、民眾誘因

1. 違規駕駛人
2. 職業駕駛人
3. 未經駕訓班訓練新領照駕駛人
4. 吊、註銷駕照重新考領者
5. 駕駛人換照
6. 自願參加講習駕駛人

受委託單位自籌講習場地與提供師資

配合法令修訂以使用者付費原則要求學員付費

- 抵銷違規記點
- 替代罰鍰及違規記點
- 縮短駕照吊扣期限
- 吊、註銷期限
- 抵減保費

■預期成效

■擴大道安講習參與對象與辦理範圍，全面提昇道路交通安全

■有效運用民間資源，增進道安講習辦理效益

■撙節政府預算，減少人力與財力支出

■健全道路交通安全講習教育功能

■利用行政業務委外辦理，創造民間就業機會

結論與建議

分階段實施計畫

■ 前置作業階段

■ 即為現行階段，維持現行道安講習辦理方式

■ 有道安講師不足的困擾，或可考量將講師需求的業務以政府採購法的勞務採購方式，委由學術機關或未來民營化之汽訓中心辦理講習

■ 進入下一階段之應辦事項

- 講習委外辦理之受委託單位資格訂定：經交通部認可核准之機關、法人與團體，皆可成為辦理講習之受委託單位
- 建立專業道安師資的認證制度
- 編製全國統一教材與制訂講習課程內容
- 協調相關主管單位以辦理鼓勵民眾自願參加講習之誘因制訂
- 協調相關交通運輸職業公會與工會，以推動配合駕照審驗制度，要求直業駕駛人每3年參加1次道安講習

結論與建議

分階段實施計畫

違規駕駛人
職業駕駛人

違規駕駛人、職業駕駛人
未經駕訓班訓練之新領照駕駛人
吊、註銷駕照重新考領者
自願參加講習駕駛人(抵銷違規記點、縮短駕照吊扣或吊、註銷期限)

第一階段 ＋ 駕駛人換照
(高齡者及高違規紀錄者)
自願參加講習駕駛人
(抵減罰鍰與違規記點、抵減保費)

前置作業階段
維持現行講習辦理方式

第一階段
道安講習委外辦理
(部份講習對象)

第二階段
道安講習全面性
委外辦理

- 經交通部認可核准之機關、法人與團體
- 建立專業道安師資的認證制度
- 編製全國統一教材與制訂講習課程內容
- 協調相關主管單位以辦理鼓勵民眾自願參加講習之誘因制訂
- 協調相關交通運輸職業公會與工會，推動職業駕駛人每3年參加1次道安講習
- 制訂受委託單位辦理講習業務的管理考核方法
- 增、修訂交通相關法規
- 推廣未經駕訓班訓練的新領照駕駛人參加道安講習課程之宣導

- 公路主管機關與金管會及保險公會協商參加道安講習可抵減汽車保費
- 高齡者照與高違規紀錄者換照、自願參加講習者之抵減罰鍰與違規記點，涉及換照機制與罰鍰收入需與相關主管機關協調
- 加強駕駛人參加道安講習之宣導
- 增、修訂部份交通法規與保險法規

結論與建議

委託辦理講習業務單位之相關規範

- 資格條件訂定
  - 辦理講習之受委託單位
    - 提出申請並經交通部認可核准之機關、法人及團體
  - 講師資格與條件
    - 應具基本資格並通過公路主管機關之認證
    - 道安講師應參加再進修訓練並定期更新執照
  - 講習場地條件
    - 設於可搭乘大眾運輸到達處
    - 符合消防安檢的相關規定
    - 至少1間教室可容納30~80人
  - 講習課程與教材
    - 建議增加內容：環境保護與節約能源、駕駛人疲勞駕車與身體健康、醫療用藥對身體的影響、高齡駕駛的安全知識與技能、高齡者對道路環境的適應性、高齡者對交通意外的處理
    - 配合課程，講師分為：交通法規講師、駕駛行為講師、醫藥心理講師
    - 因應講習對象不同，講授內容分為共同課程與特別課程
    - 確保講習訓練品質，應使用全國統一教材
    - 教材分為五大類編撰制訂：一般駕駛人行車知識、青少年交通安全知識、高齡者安全駕駛課程、酒後駕車改善課程、職業駕駛人再教育課程

委託辦理講習業務單位之相關規範

結論與建議

- 資格與審核標準
  - 機構申請辦理道安講習時應檢附相關資料
  - 受委託單位申請並獲核准辦理道安講習的資格證書與證明，應在有效日期屆滿前辦理證照更新
  - 收費標準建議
    - 每3小時的講習平均成本約在780~1,050元之間
    - 參考「受終身不得考領駕駛執照處分教育訓練」收費，機車課程10小時收費1,800元 ，汽車課程10小時收費2,500元
    - ➔ 每3小時課程收費1,000元

委託辦理講習業務單位之相關規範

結論與建議

- 業務督導考核與評鑑
  - 政府與受委託單位簽訂委外契約，以為管理考核與結果驗收之用
  - 受委託單位之督導考核方式
    - 定期考核、不定期考核、採用第三者考評
  - 業務辦理之考核與評鑑項目
    - 辦理流程、工作人員、環境設備、服務品質與成效評鑑
  - 未達標準之處理建議
    - 記錄受委託單位業務辦理的優缺點
    - 民眾申訴處置，依照契約處以相當罰責
    - 契約中明訂，違規記點達特定點數時有罰鍰機制
    - 契約中明訂當受委託單位營運不佳或違規情節重大經查證屬實者，公路主管機關有權主動中止委外合約或不再續約
    - 受委託單位執業證明年限期滿但未改善違規情況，可不核發執業證明

結論與建議

職業駕駛人年度調訓專案之執行構想

- 現況檢討
  - 營業用車數和真正營業的職業駕駛人數不同，以車為單位來決定調訓人數，無法讓每一職業駕駛人皆有接受講習的機會
  - 現無全國統一教材，講習課後亦無測驗來評量講習成效
  - ➔ 若搭配職業駕照每3年審驗1次規定，可讓所有職業駕駛人參與道安講習，並應有課後之評量機制，確保駕駛人實際參與課程及獲取新知
- 委外辦理相關規範
  - 配合駕照審驗規定，每3年參加道安講習1次，6小時的職業駕駛人再教育課程
  - 可比照一般駕駛人自願參加特別講習課程 ，以申請優惠措施：抵銷違規記點、抵減罰鍰與違規記點、縮短駕照吊扣期限、縮短駕照吊、註銷期限、抵減保費
  - 累計至95年7月底之全國職業駕駛人人數，以每班50人計算，預估台北市、高雄市和五區監理所三年內共需開設道安講習課程9,683場次

結論與建議

職業駕駛人年度調訓專案之執行構想

- 階段執行構想
  - 前置作業階段：在相關法令未增、修訂前，職業駕駛人的再訓練計畫即為現行之專案年度調訓
  - 第一階段
    - 配合交通規則第54條修訂，每3年需參加1次職業駕駛人的道安講習課程，才可申請駕照審驗
    - 在駕照審驗的三年期間，駕駛人可自行安排時間與地點，參加講習課程
  - 第二階段
    - 職業駕駛人因應相關規定參加道安講習
    - 比照一般駕駛人參加道安講習課程，據以辦理駕照更新或申請保費抵減

法規修訂與增訂建議

結論與建議

- 法源依據
  - 依行政程序法、處罰條例、法務部解釋函等之法源授權與解釋，可於道安講習辦法中明訂講習業務委外辦理之條文，由公路主管機關據以辦理行政業務委外作業
  - 依據行政程序法第158條第2項的規定，若擬增加道安講習對象，且講習經費由政府編列預算改為要求參訓者付費，應於處罰條例中明訂
  - ➔ 擴大道安講習辦理範圍，所需增、修訂的法規包含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、道安交通安全講習辦法、公路主管機關辦理道安交通安全講習處理作業要點等
- 相關法規檢討
  - 道路交通管理處罰條例
    - 增加道安講習對象並由參訓者付費
    - 參加道安講習可申請抵銷違規記點
    - 駕駛人當場被舉發違規，可選擇道安講習取代罰鍰與/或違規記點
    - 參加道安講習可申請縮短駕照吊扣期限
    - 參加道安講習可申請縮短駕照吊、註銷期限

法規修訂與增訂建議

結論與建議

- 相關法規檢討
  - 道路交通安全講習辦法
    - 駕駛人應參加政府所核准之道路交通安全講習課程
    - 新增高齡者、6年內違規記點達特定點數者與職業駕駛人，更換新照應參加道安講習
    - 道安講習辦理機構可為機關、法人或團體
    - 講習場所應符合消防安檢規定，並通過主管機關審核認可
    - 建議新增講習授課科目
    - 課後筆試成績達85分為訓練及格
    - 駕駛人接獲通知一個月內，應攜帶證件並繳費參加講習
  - 道路交通安全規則
    - 未經公私立訓練機構訓練之駕駛人，應參加發照前講習以領取駕照
    - 檢討高齡者更換駕照年期
    - 高齡者與6年內違規記點達特定點數者應參加講習才可換新駕照
    - 職業駕駛人每3年駕照審驗前，應參加道安講習才可申請審驗
  - 公路主管機關辦理道路交通安全講習處理作業要點
    - 受委託單位資格 、場地使用規定
    - 講師資格與認證制度、教材與課程內容規定
    - 鼓勵民眾參加道安講習之誘因規定 、收費標準訂定
    - 受委託單位資格證明與執業證明之申請與換照規定
    - 針對受委託單位辦理講習業務之管理考核規定

後續研究建議

- 駕照審驗制度的改善
  - 本研究以提昇駕駛人交通安全教育觀點為主，未進行駕駛人審驗照制度研究
  - 建議配合道安講習對象的擴大辦理，進行相關的駕照審驗制度改善探討
- 因應高齡駕駛人體能限制之駕照年限規定
  - 目前我國並無針對高齡駕駛人之體能狀況，限制其駕照持照年齡上限與更換駕照年限 ，但高齡者屬較高風險的駕駛人
  - 建議針對因應高齡駕駛人體能限制，進行相關駕照年限規定之研究分析
  - 並配合本研究建議高齡者換照之道安講習辦理，提供高齡駕駛人更安全的道路交通安全環境與新知

後續研究建議

- 交通違規累犯駕駛人的特別講習規劃
  - 本研究主要就現行道安講習制度擴大辦理與委外業務規範研究，在課程上以一般駕駛人為主
  - 建議後續應針對交通違規累犯駕駛人研究，提供特殊道安講習課程之參考
- 交通違規累犯駕駛人的資料查詢與特別處分研究
  - 目前未特別檢查交通違規累犯駕駛人的違規紀錄，而給予特殊的道安講習之教育課程
  - 若能辦理資料庫連結與建立即時查詢系統，則警察進行交通違規取締或交通裁決所進行道安講習課程通知時，可查詢駕駛人是否為交通違規累犯
  - 加以目前相關法規無針對交通違規累犯駕駛人的加重處分罰則
  - 建議可針對交通違規累犯駕駛人資料查詢系統的構建，與累犯違規之加重處分進行研究分析

後續研究建議

- 道安講習長期成效追蹤
  - 建議進行有關道安講習對影響駕駛行為的有效期限，與駕駛人應參加道安講習的最適年限與期程之研究，以瞭解道安講習對全國道交通安全提昇的績效
  - 建議加強駕駛人駕駛紀錄的追蹤研究，或將資料提供研究單位進行道安講習長期成效評估研究使用，以改善我國道安講習課程設計的內容與方向、改進駕駛人教育、訓練的品質、掌握執法的重點
- 保險法規增、修訂
  - 目前國內的汽車保險法規中，相關保費設計與計算方式並未考量駕駛人接受安全教育對於駕駛安全提昇效果或駕駛人違規紀錄等因子
  - 建議針對道安講習之相關保險法規與保費計算方式進行研究，並邀集相關主管單位進行協商與法規增、修訂作業

簡報完畢　敬請指教