

現行駕駛訓練與考照制度 之檢討與研究



交通部運輸研究所

中華民國八十二年十月

交通部運輸研究所

合作研究計劃出版品摘要表

出版品名稱 中文：現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究 外文：An Review and Study on Current Drivers' Trainning and Licensing Procedures.			
國際標準書號(或叢刊號)	政府出版品統一編號 009104820551	運輸研究所出版品編號 82-68-385	
本所主辦單位：運輸安全組 主 管：林組長大煜 計畫主持人： 主辦人員：林豐福、田養民	委託研究單位：國立交通大學運工管系 計畫主持人：張主任新立 研究人員：任維慶、吳宗修、許巧鶯、 邱鳳章、盧清泉、趙志明 地址：新竹市大學路1001號 聯絡電話：(035)712121轉5303	研究期間 自81年10月 至82年6月	

關鍵詞：駕駛訓練、考照制度、監理、記點制度、車輛保險。

摘要：

本研究從分析考照制度之目的與內容著手，透過國內、外現有考照制度及交通安全相關法規資料之蒐集、專家學者座談及問卷調查，從(1)考照項目與內容，(2)駕駛訓練制度及管理作業，及(3)交通安全相關法規或處罰條例三個方面，分別檢討我國現有考照制度之缺失，並分析三者間之相互影響關係，再根據分析之結果，研提改善我國考照制度及駕駛訓練之建議。

出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
82年10月	172	139	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般出版品公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按工本費價購。

管制等級：

- ☐機關 (☐解密日期為 年 月 日，☐主辦單位視情況辦理解密)
☐限閱 (☐解限日期為 年 月 日，☐主辦單位視情況辦理解限)
☒一般

備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。

現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究

摘 要

交通部運研所鑒於考照制度事關我國車輛駕駛員之養成教育品質及全民之行車安全，在確保駕訓機構之教學訓練品質、提昇駕訓人之駕駛技能、提高駕照考驗項目之有效性、及加強便民服務之目的下，擬對我國現行駕訓與考照制度進行檢討並研究改進之方法。國立交通大學運輸工程與管理學系應交通部運輸研究所之邀請，著手共同合作進行本研究。

本研究從分析考照制度之目的與內容著手，透過國內、外現有考照制度及交通安全相關法規資料之收集、專家學者座談及問卷調查，從(1)考照項目與內容，(2)駕駛訓練制度及管理作業，及(3)交通安全相關法規或處罰條例三個方面，分別檢討我國現有考照制度之缺失，並分析三者間之相互影響關係，並根據分析之結果，研提改善我國考照制度及駕駛訓練之建議。

駕照考驗之過程、項目與內容直接引導駕駛訓練班之教學內容與方式，實際上我國駕駛訓練之問題在於考照制度的設計不合理，使得駕駛訓練只一味地迎合考驗項目之內容，而忽略了駕照考驗之真正目標與功能。駕駛員在取得駕駛執照後仍需透過各種管理措施，規範其正確、安全且合法之交通行為，必要時亦可借此管道達到新交通科技與法規之傳播效果。因此教育、考驗與管理是培養國民安全駕駛行為，開創和諧順暢交通環境之三大不可分離之要素。

政府針對國內考照制度設計不夠周全的缺失，參考國外先進經驗，同時根據(1)學科與術科的相互輔助性，(2)道路駕駛學習證的發放時機，(3)實施道路駕駛考驗的必要性，理出理想的考照架構；並且建議以兩次筆試較能導正與促進駕駛學習效果。同時由於政府藉助民間力量協助辦理駕駛訓練課程由來已久，而且現有監理業務量亦逐年加重而人力增加有限，故政府在檢討現制缺失並擬從事駕駛制度的改革之時，應重新考慮檢討監理單位與駕訓班的分工情形，把握政府督導、民間辦理的原則，開放考照業務由民間駕訓班辦理。本研究所獲

得之結論爲應同時辦理場考與路考，其中針對駕訓班部份以開放場考較爲恰當。

在未來推動考照制度改革時，需有配合措施，茲分述如下：首先駕訓班業者要建立正派經營、專業教學形象，並應促使駕訓班教學多樣化、活潑化、彈性化以強化並落實教學成果。其次，監理單位需配合的措施有：加考道路駕駛，以測試學員的正確駕駛習慣與駕駛道德；促成駕訓班訓練道路駕駛教學並強制辦理保險，開放一般路段供實施道路駕駛教學；駕訓班學員以簽註場考合格之學員證代替道路駕駛學習證；筆試內容、題數、記分與及格標準之調整；駕訓班師資的在職訓練，以及培訓與延聘具考驗員資格的師資；加強督導考核駕訓班並研擬彈性化教學制度。此外，政府必須嚴格取締並制裁非法駕訓業者，創造一個公正、公平的發展環境，以促使駕訓業者經營合理化與駕訓教學正常化。而且也應建立發照後違規制度資訊系統，追蹤考核駕訓班之教學成效，以及考核駕訓班獲授權辦理考照業務的之辦理成效。

目 錄

摘 要	.....	I
目 錄	.....	III
表目錄	.....	V
圖目錄	.....	VII
第一章 緒論	.....	1
1.1 研究背景與動機	.....	1
1.2 研究內容與課題	.....	1
1.3 研究方法與進行流程	.....	2
1.4 問卷設計與資料整理	.....	5
第二章 現行駕駛訓練與考照制度之回顧	.....	8
2.1 駕駛訓練與考照制度之目標與功能	.....	8
2.2 國外現行之駕照考驗與駕駛訓練制度	.....	12
2.3 我國現行之考照制度	.....	21
2.4 我國駕駛訓練制度之管理制度	.....	35
2.5 國內外對有照駕駛員之管理	.....	37
第三章 我國現行考照制度問題之剖析	.....	39
3.1 考照制度問題之探討	.....	42
3.2 我國監理單位作業流程問題之探討	.....	58
第四章 我國現行駕駛訓練問題之剖析	.....	64
4.1 駕訓班教學問題探討	.....	64
4.2 駕訓班經營問題探討	.....	68
4.3 駕訓班考核問題探討	.....	70
第五章 我國現行有照駕駛人管理問題之剖析	.....	73
5.1 發照後之主動性管理	.....	73
5.2 發照後之被動性管理	.....	79
5.3 車輛保險制度之配合	.....	89

第六章	改進方案研擬.....	91
6.1	駕訓考照問題之確認.....	91
6.2	改善方案研擬與評估.....	95
6.3	配合措施研擬.....	111
第七章	結論與建議.....	124
7.1	結論.....	124
7.2	建議.....	126
參考文獻	.....	129
附錄一	「現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究」 座談會會議記錄.....	132
附錄二	問卷內容與統計分析結果.....	141

表 目 錄

表1.1	問卷回收統計結果.....	5
表2.1	體格檢查與體能測驗項目合格標準表.....	23
表2.2	參加駕駛訓練班學習駕駛者應具備之資格表.....	26
表2.3	駕駛訓練班教學時數表.....	27
表2.4	駕駛訓練班訓練期間表.....	27
表2.5	應考各類駕駛執照之經歷限制表.....	28
表2.6	場考項目表.....	31
表2.7	各國駕照考驗制度比較表.....	32
表3.1	考照制度之功能問卷調查結果.....	40
表3.2	機車考照年齡是否降低問卷調查結果.....	42
表3.3	體檢項目確實與行車安全有關問卷調查結果.....	43
表3.4	學習駕駛證在筆試通過後取得問卷調查結果.....	44
表3.5	學習期間長短問卷調查結果.....	45
表3.6	筆試題數問卷調查結果.....	46
表3.7	筆試每題給分是否依據重要性的不同而有不同問卷調查結果.....	47
表3.8	筆試內容對駕車安全與駕駛行為很有助益問卷調查結果.....	48
表3.9	筆試是否開放給駕訓班辦理問卷調查結果.....	49
表3.10	考驗科目模擬過於呆板與實際路況相去甚遠問卷調查結果.....	50
表3.11	場考扣分標準不合理問卷調查結果.....	50
表3.12	剛考上駕照是否敢上路意見問卷調查結果.....	52
表3.13	同意於場考之外增加實際道路考驗問卷調查結果.....	52
表3.14	增加實際道路考驗可達功能問卷調查結果.....	56
表3.15	增加實際道路考驗會發生之困難問卷調查結果.....	57
表3.16	國內監理單位歷年職工人數以及各項業務成長率統計表.....	59
表3.17	監理所人員工作量負荷情形問卷調查結果.....	60
表3.18	監理單位組織編制缺失問卷調查結果.....	60
表3.19	監理單位場地擁擠問卷調查結果.....	62

表3.20	監理單位體檢室設備缺失問卷調查結果.....	63
表3.21	監理單位考驗場設備缺失問卷調查結果.....	63
表4.1	駕訓班業者在經營上的困難調查表.....	66
表5.1	駕照換發期限問卷調查結果.....	75
表5.2	增加駕照換發手續問卷調查結果.....	76
表5.3	職業駕照審驗內容問卷調查結果.....	79
表5.4	職業駕照應審驗期限問卷調查結果.....	79
表5.5	何種處罰能有效嚇阻違規行為問卷調查結果.....	80
表5.6	駕駛人發生違規行為主要原因問卷調查結果.....	80
表5.7	違反道路管理事件統一裁罰標準表.....	81
表5.8	新修正道路管理處罰條例—新增記點表.....	85
表5.9	道路管理處罰條例—吊銷駕照相關條款表....	87
表5.10	違規駕駛人對道安講習內容看法問卷調查結果....	89
表5.11	目前汽車保險制度具有遏止違規行為之功能 問卷調查結果.....	90
表5.12	將違規記錄作為車輛保費高低考量問卷調查結果..	90
表6.1	若增加實際道路考驗學習駕駛證於場考及格後 方可取得問卷調查結果.....	97
表6.2	駕照考驗各業務開放方案分析表.....	104
表6.3	改善方案優缺點分析表.....	106
表6.4	是否同意將場考授權給駕訓班辦理問卷調查結果.	106
表6.5	是否同意將實際道路考驗授權給駕訓班辦理 問卷調查結果.....	107

圖目錄

圖1-1	考照制度之建立及車輛駕駛員之養成教育.....	4
圖1-2	本研究之主要工作及進流程.....	6
圖2-1	駕駛執照考驗制度功能圖.....	9
圖2-2	我國現行駕駛執照考驗流程圖.....	22
圖2-3	我國現行有照駕駛員管理流程圖.....	38
圖6-1	考照流程改善方案圖.....	99
圖6-2	監理單位與駕訓班分工合作關係圖.....	109
圖6-3	駕訓班督導考評與接辦考照業務關係圖.....	120
圖7-1	建議配合措施及時程關係圖.....	128

第一章 緒論

1.1 研究背景與動機

考照制度之目標在要求車輛駕駛員熟悉安全行車之基本知識、具備熟練且正確之車輛操作技術，並訓練駕駛員恪守交通規則之守法精神，以全面提升行車之安全。由於考照制度規範了民眾合法取得車輛駕駛執照之途徑，而考驗內容更直接引導著駕駛員養成教育之訓練。因此為達到考照制度之目標，有賴對考照之內容作計畫性之規範，並透過行政組織之力量對駕駛訓練加以輔導與管理，始能克盡其功。

近年來我國車輛數量之成長極為迅速，駕駛車輛已成為國民日常生活及謀生技能之一部份。然而回顧過去十幾年來，我國之考照制度並未因應交通環境之改變而作適當之調整；而駕駛訓練也一直停留在應付考照之死背公式之路考特技訓練，車輛基本結構之教授及安全行車知識(包含倫理)之灌輸也往往因未列入考照重點而遭駕駛訓練班敷衍了事。此外，在市場競爭激烈之情況下，各私人經營之汽車駕駛訓練班更殺價競爭，可能影響駕駛訓練之教學品質，進而影響全民之行車安全。

交通部運研所鑒於考照制度事關我國車輛駕駛員之養成教育品質及全民之行車安全，在確保駕訓機構之教學訓練品質、提昇駕訓人之駕駛技能、提高駕照考驗項目之有效性、及加強便民服務之目的下，擬對我國現行駕訓與考照制度進行檢討並研究改進之方法。國立交通大學運輸工程與管理學系應交通部運輸研究所之邀請，著手進行本研究，盼能為我國之交通安全貢獻綿薄之力。

1.2 研究內容與課題

在計畫目的之引導下，本研究利用八個月之研究期限，檢討我國現行之駕駛訓練與考照制度之缺失，並研究改進之方法。所探討之課

題包括：

- (1) 各汽車技術訓練中心、民營駕駛訓練班之教學訓練課程。
- (2) 各監理單位駕照考驗程序、科目、標準及相關業務。
- (3) 道路交通安全規則。
- (4) 民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法。
- (5) 其他監理、駕訓與考照有關事項。

在上述研究課題之界定下，本研究計畫之研究內容將包括：

- (1) 探討考照制度之目標、功能與內容。
- (2) 蒐集與比較國外駕駛訓練與考照制度。
- (3) 考察檢討國內監理機關與駕訓機構之作業現況。
- (4) 對駕訓班學員與業者、考照者及監理人員進行訪問卷調查，以瞭解現有駕訓及考照制度之缺失，進而研擬改善措施。
- (5) 探討由駕駛訓練班自行測驗，並由監理單位逕行發照之可行性。
- (6) 分析由監理單位派員前往駕駛訓練班考照之可行性。
- (7) 探討評比駕駛訓練班訓練成效之監督、考核制度與內容。
- (8) 檢討我國現有交通安全相關法規對監督管理有照駕駛人員、匡正安全駕駛行為之功能與缺失，進而研擬改善策略。

1.3 研究方法與進行流程

考照之目的在確保車輛駕駛員具備足夠之知識與技術，以維護行車之安全。這些車輛駕駛員必需具備之技術與知識包括純熟且正確之車輛操作技術、車輛結構與維護方法、道路交通法規、行車安全基本知識、緊急應變措施及其他相關之知識。因此，合理之考照制度宜將上述技術與知識有計畫地納入考驗之內容。此外，由於各種車輛之操作環境及對駕駛技術之要求各有所不同，為使各車種之駕駛員能夠具備適應此種差異之能力，對不同車種駕駛執照安排不同考驗內容確實有其必要。

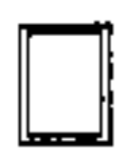
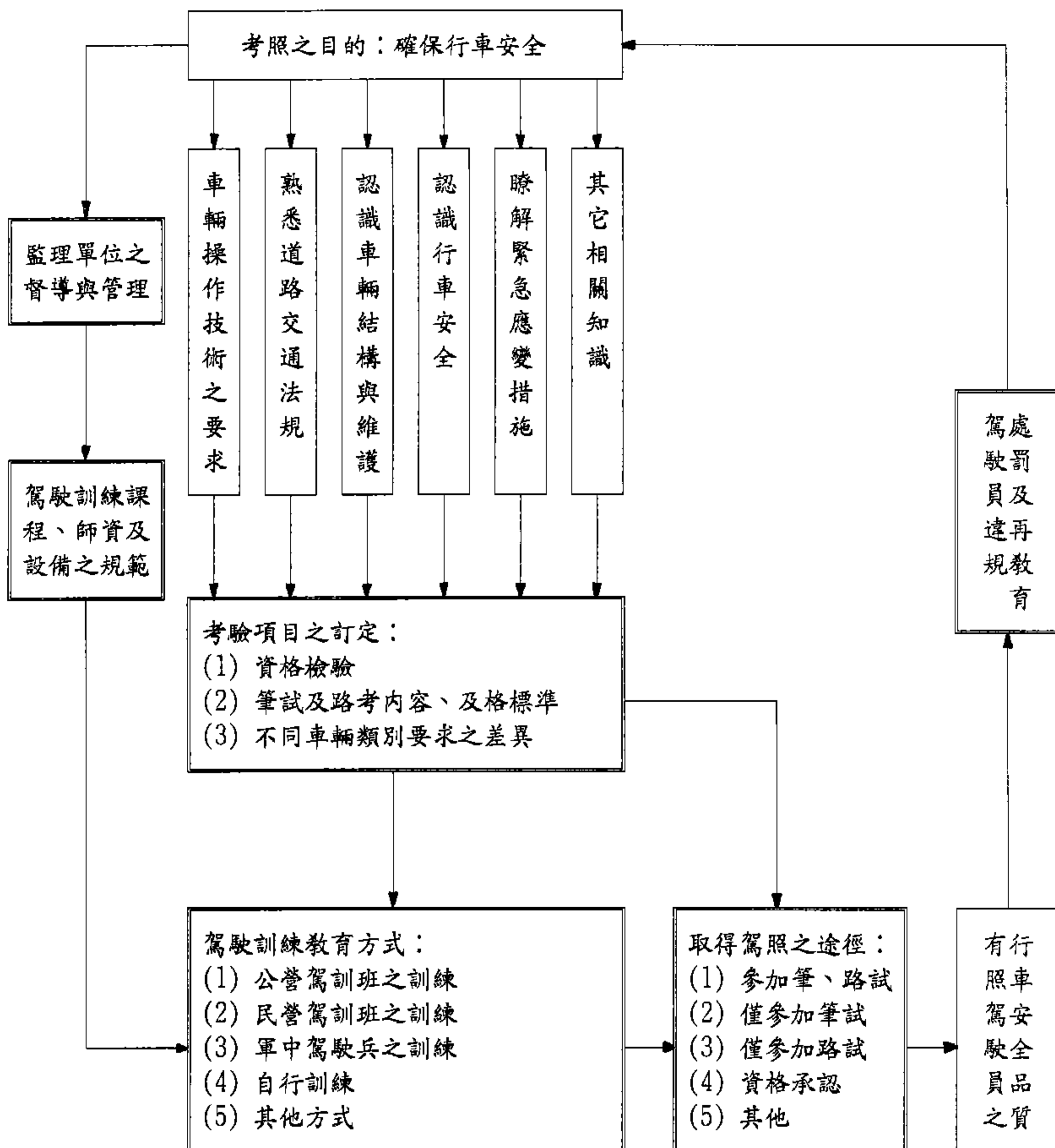
考照制度確定了民眾合法取得駕駛執照之途徑，而考驗內容更直

接引導著駕駛員養成教育之訓練方式。一般而言，再健全之考照制度亦無法將安全行車之所有要件完全地納入考驗內容，例如駕駛道德就是很難在考照作業中加以測驗之項目。而過度繁瑣之考驗內容除了增加應考人之不方便外，亦加重了監理單位之行政負擔。因此，一個健全之考照制度除了要有週詳之測驗方式外，還需要許多行政、管理及執法之配合，始能為國家培養出高品質之車輛駕駛員。除了由監理單位直接測試之項目，對於不納入監理單位直接測試項目之訓練與學習亦應加以確實監督，如果沒有適當之督促與管理，很可能流於形式(或敷衍)，而收不到具體之成效，目前駕駛訓練課程未能確實實施道路駕駛訓練即為一個明顯的例子。最後在應考人取得駕駛執照後，仍需要有交通執法制度對違規駕駛員施以處罰(如罰款、扣照、吊照)及再教育，以收監督駕駛員行車安全品質之功效。根據上述之理念架構，考照制度之建立及車輛駕駛員之養成教育關係如圖1-1所示。

根據圖1-1之理念構架，我們能清楚地看出考照制度之成功與否，與下列諸項工作是否規劃妥善有著極為密切之關係：

- (1) 駕駛執照之考驗項目、內容及及格標準是否能夠有效達成對駕駛員之駕駛技術及相關知識之要求？
- (2) 對駕駛訓練課程、師資及設備之規範是否能夠輔助達成考照制度之目的？即駕駛訓練究竟彌補了那些監理單位考照作業功能所不足之處？
- (3) 監理單位是否有效對駕駛訓練教育加以監督與管理？
- (4) 各種駕駛訓練方式(公、民營駕駛訓練班、駕駛兵訓練、自行學習等)之學習品質及績效是否滿足預期之目標？
- (5) 駕駛執照之取得途徑是否合理？是否滿足必要之行車安全條件？
- (6) 有照駕駛員之管理是否妥當？交通安全法規或處罰條例是否能達到規範駕駛員行車安全品質之功效？

針對以上諸問題，本研究從分析考照制度之目的與內容著手，透過國內、外現有考照制度及交通安全相關法規資料之收集、專家學者座談及問卷調查，從(1)考照項目與內容，(2)駕駛訓練制度及管理



：雙線框表示駕駛員養成制度之重要工作環節

圖1-1 考照制度之建立及車輛駕駛員之養成教育

作業，及(3)交通安全相關法規或處罰條例三個方面，分別檢討我國現有考照制度之缺失，並分析三者間之相互影響關係。最後本研究更根據分析之結果，研提改善我國考照制度及駕駛訓練之建議，以作為相關單位研擬改進策略之參考。本研究之進流程如圖1-2所示。

1.4 問卷設計與資料整理

本研究為瞭解現行駕駛訓練、考照制度、以及有照駕駛人管理在實際執行上的困難與問題所在，以研擬提出我國駕駛訓練與考照制度之改進策略，並作為相關單位政策執行之參考，特別針對駕訓業者、監理人員和一般民眾進行問卷調查。

問卷設計依據受訪對象計分七類：A.監理單位一般行政人員、B.監理單位負責駕訓班管理人員、C.監理單位路考考驗員、D.剛考完駕照之應考人、E.參加違規講習之駕駛人、F.一般有照駕駛人、G.駕訓班業者。各類問卷之發出份數、有效回收份數及回收率列於表1.1，問卷內容與各問題之統計分析結果則列於附錄二。

表1.1 問卷回收統計結果

	問卷發出份數	有效回收份數	回收率
A. 監理單位一般行政人員	320	239	74.7%
B. 監理單位負責駕訓班管理人員	160	89	55.6%
C. 監理單位路考考驗員	200	131	65.5%
D. 剛考完駕照之應考人	1,800	1,046	58.1%
E. 參加違規講習之駕駛人	1,500	968	64.5%
F. 已領有駕照者	500	484	96.8%
G. 駕訓班業者	206	81	39.3%

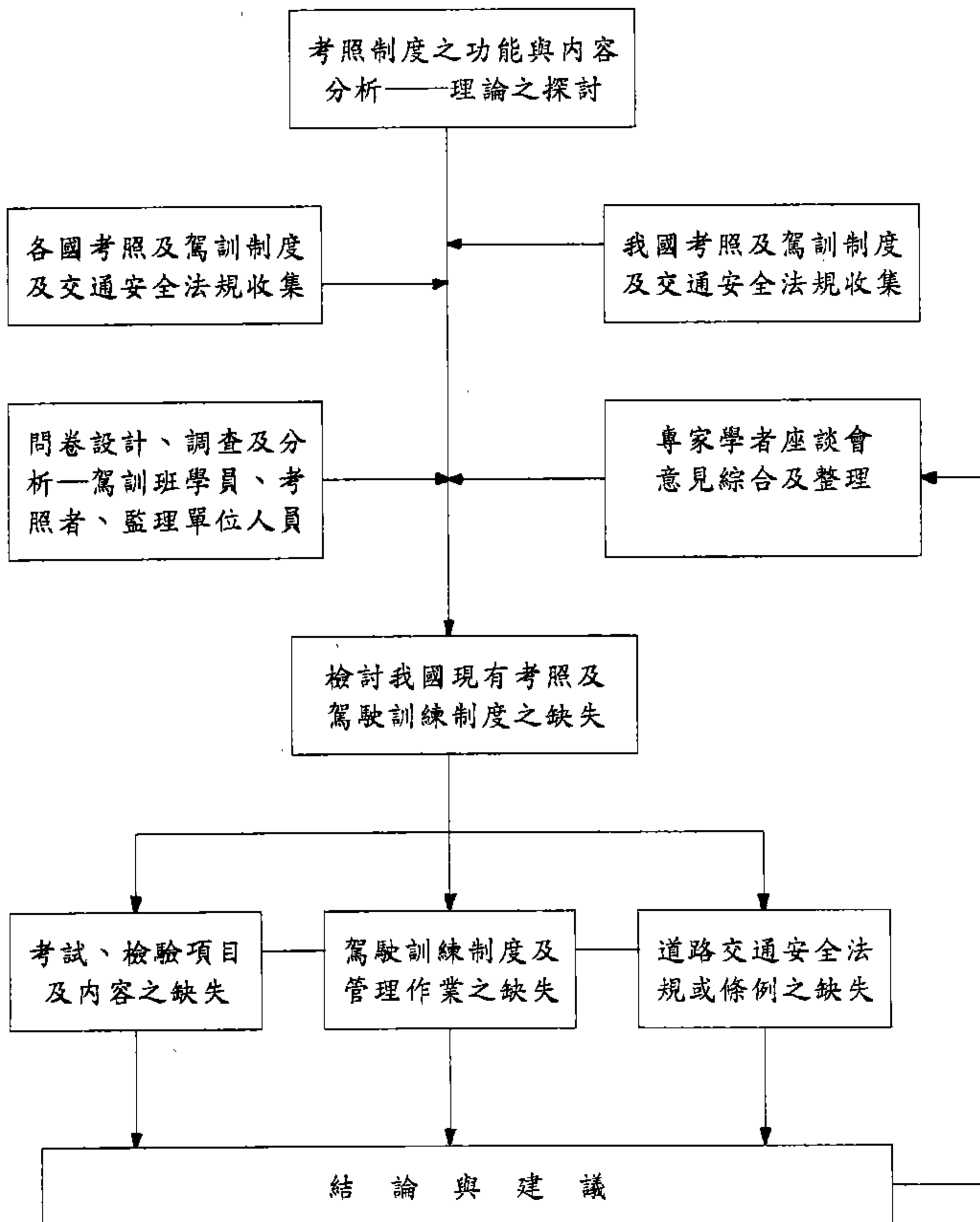


圖1-2 本研究之主要工作及進行流程

本研究爲使問卷調查結果具有代表性，抽樣之受訪者遍及全省各地及北高二市，各類問卷之抽樣方式如下：

- 問卷A～問卷E：由本系委託交通部路政司監理科轉發台灣省主要的二十八個監理站所以及北高二市監理處代爲調查。此外爲求抽樣之完備性，另對可逕行考發照之省公路局所屬北中南三地汽車技術訓練中心，以及台北市汽車駕駛訓練中心進行問卷C及問卷D之調查。
- 問卷F：由本系針對全省各地及北高二市領有駕照之民眾進行調查。
- 問卷G：依據中華民國駕駛教育學會之名冊爲主，對所列之駕訓班業者進行調查。

由各類問卷之回收率看來，在統計上皆有相當高的代表性，故各類問卷之回答結果可以作爲分析及研擬改善策略的重要參考。

第二章 現行駕駛訓練與考照制度之回顧

2.1 駕駛訓練與考照制度之目標與功能

2.1.1 駕駛訓練與考照制度之目標

由於經濟發展，所得提高，加上社會生活型態的轉變，駕駛技能已成為人們必備的技能，是為一普遍性之需求。而其駕駛技能之良否，關係著人車安全與交通秩序。因此，以駕駛人觀點而言，駕照考驗是取得駕照合法駕駛汽、機車的途徑。以道路交通安全主管當局而言，駕照考驗是在於檢定民眾是否具備駕駛車輛的資格，以提升駕駛人的素質，減少事故發生，確保行車安全。而就整體駕駛訓練與考照制度而言，其旨在培訓並檢定駕駛人的能力與資格，提供人民對駕駛教育和駕駛執照需求的服務，透過駕訓機構及監理作業人員與考驗設備的配合使用，確實、有效、公平且公正地發揮其既定的功能，期能改進駕駛人之駕駛能力與駕駛習慣進而促進公路行車之順暢與安全。

2.1.2 駕駛訓練與考照制度之功能

在目標的導引下，理想的駕駛訓練與考照制度應能達成的功能如圖2-1所示，計有使駕駛人具備操作車輛之技術、認識車輛結構與維護、熟悉道路交通安全法規、瞭解緊急應變措施、認識行車安全、培養駕駛道德及肇事預防與處理。以下即針對各項分別敘述：

一、具備車輛操作之技術

駕駛訓練與考照制度最基本的功能即在於培養並考核駕駛人具備操作車輛的技術，以期能對車輛駕御自如，其主要的車輛駕駛技術與原理包括：

(1)熟悉換檔時機與熟練換檔技巧：離合器為使車輛前進之重要元件

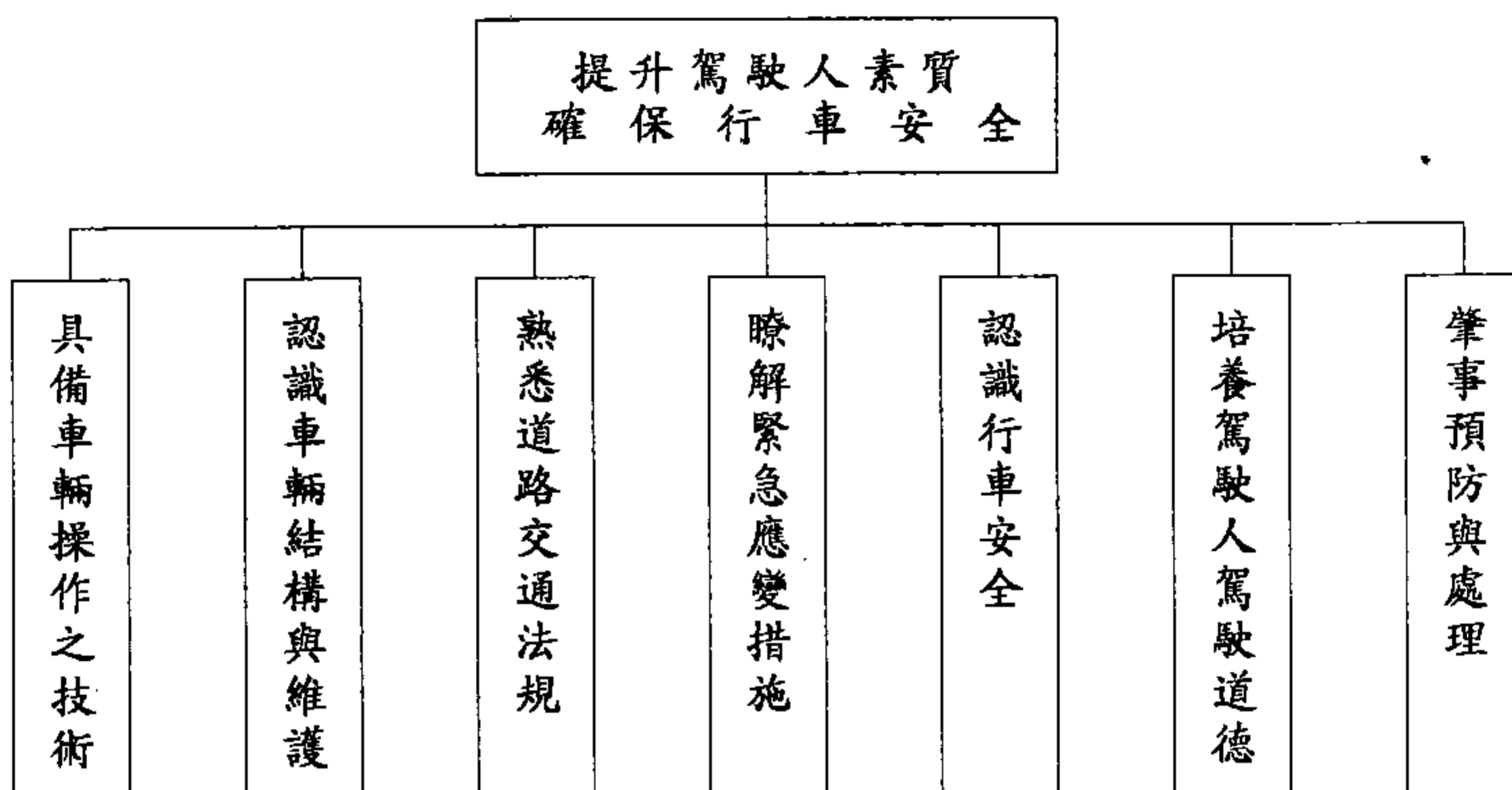


圖 2-1 駕駛執照考驗制度功能圖

，因此除須瞭解離合器之原理外，更要配合其原理來掌握適當換檔時機；而快踩慢放的踩放離合器技巧以及與換檔桿的配合亦應熟練。

- (2) 方向盤的正確操作：正確感覺方向盤與實際車輪之轉向關係；熟練轉彎、變換車道、倒車之方向盤操作；並確保方向盤之穩定，以使車輛在快速行駛與通過狹路時保持穩定。
- (3) 煞車與油門的操作：穩定踩放煞車並避免緊急煞車、避免空檔時踩油門及確實掌握不同時踩煞車與油門的原則。
- (4) 方向燈、手煞車、照後鏡的利用。
- (5) 熟悉駕駛原理與方法：諸如慣性、摩擦、離心力、重力、車輛之重心、速度與安全間距... 等與駕車安全息息相關的原理與方法均應有基本的瞭解。
- (6) 自動排檔車的正確操作方法：在自動排檔車愈來愈普遍的情況下，應瞭解其與手動排檔車的差別與原理。

二、認識車輛結構與維護

瞭解車輛結構與維護車輛的常識有助於確實掌握車輛的狀況、性能及確保行車安全，更影響車輛操作的靈敏性。此外亦能幫助駕駛人體會車輛尺度、軸距及迴轉半徑之感覺關係以便更得心應手地操作車輛。由以上敘述可知認識車輛結構與維護，並加以實踐，將可避免車輛拋錨或發生爆胎等意外事故，更可對駕駛車輛有所助益。所以駕駛訓練與考照制度亦須促使駕駛人具備車輛結構與維護常識的功能。

三、熟悉道路交通法規

駕駛人除具備操作車輛的技術外，對於駕駛車輛的相關法律限制及道路環境的相關規定，亦應有所認識，以便能夠順暢、愉快而又安全合法地駕車。這些法規包括：

- (1) 道路交通管理處罰條例。
- (2) 道路交通安全規則。
- (3) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則。
- (4) 高速公路交通管制規則。
- (5) 標誌、標線、標字、號誌、手勢(駕駛人、警察)、高速公路特殊標誌。
- (6) 其他相關法規。

四、瞭解緊急應變措施

當今駕駛環境相當複雜與混亂，意外狀況的發生勢所難免，這些狀況有：

- (1) 號誌故障。
- (2) 車輛故障(爆胎...)。
- (3) 道路整修或道路毀損。
- (4) 不良或惡劣天候。
- (5) 交通事故。
- (6) 駕駛人身體突發不適狀況(心臟病、癲癇、目眩...)。
- (7) 其他意外狀況。

面臨以上所述之意外狀況時，有必要瞭解相對之應變措施，以降低意外所帶來之衝擊，及避免手足無措使狀況更加惡化。

五、認識行車安全

駕駛車輛之目的在於安全運送旅客與貨物，達到運輸之目的。因此駕駛人應有安全至上的觀念，同時行車安全影響的層面很廣，包括生命、財產與道路環境，稍一不慎，輕則車輛損壞，重則數十條人命，所以駕駛人於講求迅速之前，應確實把持安全第一的原則，不應求快而忽略了行車的最基本要求——安全。故駕駛訓練與考照的功能亦應包含行車安全觀念的養成。

六、培養駕駛道德

駕駛道德為每一駕駛人所必須具備，因為駕駛道德攸關行車安全品質與道路交通運行順暢與否。它包含禮讓行人優先通行、禮讓較高使用路權之車輛，駕駛車輛遵守相關交通規則、不亂鑽、不蛇行、不佔用對向車道、不任意超車、不以大車欺壓小車...等。最重要的在於使駕駛人養成優良的駕駛習慣，使駕駛人於平時即能以優良的駕駛道德從事駕駛行為。

七、肇事預防與處理

在整個駕駛過程中肇事的預防格外重要，因為一旦發生肇事動輒造成人員的傷亡、車輛的毀損、財產的損失與道路設施的破壞。所以開車前除了確實作好行車前檢查外，同時亦應確認本身的生理、精神狀況良好，而於開車時更應全神集中、注意路況、避免一邊駕駛一邊吃東西或做任何足以影響駕駛之行爲，方能確保免於肇事。然而事實上因為種種原因，肇事仍然無法完全加以預防或避免，因此對於肇事，不論是本身發生肇事或遇到他人發生肇事，所有駕駛人都有必要瞭解肇事時之應變處理措施與相關急救常識，以使肇事所造成的損害降

至最低。

2.2 國外現行之駕照考驗與駕駛訓練制度

國外先進國家之主要私人運具為汽車，而其汽車之發展亦遠較我國進步，相對地，其汽機車駕駛執照考驗制度亦比我國更為完善，因此本研究特別收集美國、日本、德國、澳洲等國之駕駛執照考驗規定，以作為研擬我國駕照考驗制度改善策略之參考。

2.2.1 美國之考照與駕訓制度

美國各州都有個別之考照規定，雖然在申請考照之程序與方式上略有不同，但其原則與精神則大致相同。以下我們便以加州為例說明其考照規定。大致上加州考照原則與我們很相近，但筆試、路考方法則迥然不同，茲敘述如后：

一、申請駕照的資格

凡年滿18歲的成年人即符合申請駕照的條件，通過各項測驗便可取得正式駕照，並無最高年齡的限制。而年齡在18歲以下之青少年，則只可經由申請或考試取得以下三種駕照，並且三種駕照均有其使用之限制。

1. 學生駕照(Student License)

滿15歲以上之學生且取得監護人同意書即可申請，但該種駕照只限定於訓練場內練習。

2. 學習駕駛證(Learning Permit)

(1) 15歲至17歲半之青少年必須完成室內及室外駕駛訓練課程後，

方可申請學習證。

(2) 滿17歲半以上於通過筆試後，即可申請學習駕駛證。

上述兩項已領有學習駕駛證之駕駛人不可單獨駕駛，必須在已領有正式駕照之成年人同車監護下，方能於道路上練習。

3. 臨時駕照(Provisional License)

(1) 滿16歲以上。

(2) 必須已取得學習駕駛證且在年滿25歲以上有駕照之成年人監督下，練習30天以上。

(3) 完成室內及室外駕駛訓練課程。

(4) 取得監護人同意書（為未成年人簽署申請駕駛執照者，則表示願意承擔對任何一件意外事故最高達美金三萬五千元之賠償責任）。

(5) 通過考試。考試內容包括：交通法規、交通標誌、視力測驗、駕駛安全規則及路考。

(6) 臨時駕照持有者可單獨於道路上駕車，但如在十二個月內違規點數超過一點以上，則必須在成年人監督下再學習，如果再有違規情形發生，則吊銷其臨時駕照。

(7) 持有臨時駕照者在滿十八歲後，其所持臨時駕照便即失效，但若有任何違規或處罰，則該違規或處罰仍然有效。

二、如何取得加州駕駛執照

在加州駕駛車輛須持有州政府交通車輛管理總署(Department of Motor Vehicles)所發給之駕駛執照。依照法令必須先通過筆試與路考。

參加筆試隨時可以去申請，手續簡便，只要至監理所填一份「駕駛執照申請單」，同時繳驗年齡證件，經核對後隨即進行視力測驗，經其測驗合格後參加筆試題目。筆試題目有兩種，一種是交通法規與

安全駕駛，共有四十六題，不得超過七個錯誤；另一種是交通術語和標誌試題，共有十二題，至少須達對十題。前者有三個可能的答案選一個，後者則是四個標誌，只有一個正確。

筆試無時間限制，亦無監考人。考畢後立刻用電腦當場閱卷，通過後即發給一張學習證(Learning Permit)。此證有效期間一年，在此期間內任何時間，均可申請路考，最多不得超過三次，但每次考前要用電話或前去預約時間。

美國學習駕車也有公私立駕訓班之設立，但沒有考驗場也不用電動儀器，學車就在路上，教練會把車子開到家中接送，而練習就在一般道路上開來開去，先在較僻靜道路上練習，最後則開上快速道路。但是規定所有學車者不可以單獨開車，開車時必須要由有經驗且領有加州駕照的成年人在旁督導。學習駕駛技術熟練後即可向監理單位預約考試日期，所用車輛並無限制，惟需經檢驗合格。

路考開始時應考人須將路考申請單遞給路考考驗員，首先是檢驗煞車、方向盤和手勢、指揮，然後應考人在路考考驗員指示下，將車開上道路。路考項目通常包括：在十字路口左右轉彎、路邊停車、倒車調頭、途中變換車道、超車... 等等，必須熟練且符合安全規則及標誌指示。如通過路考，汽車監理單位立刻替合格者照相(不另收費)，並發給一張臨時駕駛證(Provisional License)，其有效期限六十天，在六十天內將可收到州政府車輛監理總署郵寄之駕駛執照。但是如果有下列一項事實或理由，車輛監理總署也會拒發駕照。

1. 應考人有酗酒吸毒的歷史或有使用藥物的習慣。
2. 非法使用執照隱瞞事實或作虛偽的陳述在申請表上。
3. 缺乏瞭解交通法令或路標，未能閱讀簡單英文。
4. 拒按指印。
5. 缺乏駕駛技術。
6. 健康有問題，不適宜安全駕駛等。

三、應考人駕照考驗要點

現在再將申請加州駕駛執照的考試要點簡要敘述如下：

1. 目力測驗：如果需帶眼鏡參加測驗，則在考取的駕照上會被註明在駕駛時必須帶上眼鏡。如果在夜間不能看清楚，則駕照上亦會被註明限制駕駛時間。此外尚有許多其他限制條件。
2. 交通法律與安全規則的測試：筆試(或口試)。
3. 駕駛測驗：就是路考，在一般行車道路上進行。應考人必須依照考驗員的要求進行各項科目測驗，考試完畢時考驗員會給應考人看評分表，有意見可以與其討論。

美國各州各自行使車輛管理職權，所以在某州取得駕照並不一定適用於其他各州，而且各州又都有不同的處理辦法。以加州而言，持有他州駕照而想在加州長期居住駕車，則必須取得加州駕照，但只需參加筆試，不需再考路試，筆試通過則可換發加州駕照；而持有國際駕照者，在有效期間內仍可駕車，如欲擁有加州駕照，仍需參加筆試及路考，通過後才能領得駕照。

2.2.2 日本之考照與駕訓制度

日本之駕照考驗制度較我國嚴格，應考人應考及格後當然可領到駕照，但是如果過去有無照駕駛或引起交通事故之紀錄時，雖然考驗及格，有關單位仍然有權力拒發(取消)，或者予以保留(延後)駕照。駕照被取消時，須重新再考一次；被延後的話，就暫時領不到駕照。因為有以上規定，一般人皆不敢隨便作無照駕駛，有此嚇阻作用，當然可減少交通事故之發生。

日本之駕照與汽車的分類相當繁多，在駕照方面分為三大類：第一種駕駛執照、第二種駕駛執照與學習駕駛證，在此三類下又可分為數種駕駛執照。若同時擁有多種駕照，則只發一張駕照，在駕照上註

明可駕駛的車種。而在汽車的分類上，日本將汽車分爲五類，此五類爲：大型汽車、普通汽車、大型特種汽車、重型機車與小型特種汽車。此外尚有雖然並不是汽車，但仍要駕照之輕型機車。

日本之駕照考驗最低年齡規定爲機車16歲，小型車18歲。符合年齡要求後，只要無身體、精神與吸毒的情形，準備好申請表、當地居民證明、印鑑與報名費後，即可向當地公安機關報名應考駕照。

以下我們即以普通小型車爲例，說明日本取得駕照之流程，其流程大致分爲五個階段：

一、適性測驗

適性測驗即類似我國駕照考驗前的體格檢查，其檢查的項目有：視力、彩色辨識能力(色盲檢查)、聽力、運動能力等。

二、取得學習駕駛證之筆試(第一次筆試)

通過適性測驗後才能參加學習駕駛證的筆試，該項筆試共有50題，須答對45題才算及格。其筆試的內容爲交通法規、機械構造、安全駕駛等方面的相關知識。此項筆試交由政府公認的駕訓班來辦理，及格後半年內有效。

三、取得學習駕駛證之場考

學習駕駛證之筆試通過後才能參加場考，場考在考驗場內實施，類似我國現行的場考，考驗項目有：起步、換檔、定位停車、狹路通過(S及曲折道)、坡道起步、平交道通過、交岔路口、縱列停車或倒車入庫(左或右)，此項場考亦由政府公認之駕訓班來辦理。

通過上述三步驟之後便可取得學習駕駛證，同時具備在道路上練

習駕車的資格。若是參加政府公認之駕訓班者，則經過10小時以上的道路駕駛訓練以後，即可參加正式駕照考驗。而自行學習者於取得學習駕駛證後，經過自行道路駕駛練習，亦可參加正式駕照的考驗。正式駕照的考驗又分為筆試與路考兩項。

四、取得正式駕照之筆試(第二次筆試)

正式駕照的筆試題目共100題，須答對90題以上才算及格。其問題皆由「交通教則」(類似我國的筆試題庫)中出題，內容大致包括：交通安全相關法規、機械構造常識、安全與防衛駕駛的知識...等等。而答題的時間為60分鐘，題目都是是非題。此項筆試為達公正性，即由日本之駕照考驗單位來辦理。

五、取得正式駕照之路考

通過筆試後便可參加路考，正式駕照的路考在實際道路上考驗，分別測驗應考人是否具備操作駕駛裝備的能力、是否有應對不同交通狀況的能力、是否能遵守交通規則、能不能作安全駕駛。因此，確實之安全基本動作、良好之駕駛道德與行為與正確之駕駛姿勢往往比駕駛技術之好壞更為重要。評分方式採扣分的方式，70分才算及格。

最後，值得一提的是在日本駕照考驗過程中，駕訓班扮演相當重要的角色。在日本約有95.5%的民眾參加駕訓班，而在考照過程中，除了正式駕照筆試在各地公安單位舉行外，其餘的適性測驗、學習駕駛證筆試與場考、正式駕照路考，都交由駕訓班自行辦理。一方面駕訓班業者有強烈的責任感與使命感，對學員認真教學並加以嚴格考核；另一方面政府加強對駕訓班管理與監督，使得駕訓班不敢對學員放水。如此一來，政府可將大部份考驗負擔轉移給駕訓班，專心對駕訓班監督管理；而駕訓班業者亦可藉此吸引顧客，增加利潤。如此形成良性循環，對政府、對駕訓班業者、對應考駕照者、乃至對道路交通安全，皆有正面的幫助與影響。

2.2.3 德國之考照與駕訓制度

在德國，欲取得汽車駕駛執照，基本上可分為已領有駕照的外國人與初次申領駕照者兩類加以說明。

1. 已領有駕照的外國人

在德國居留的第一年內，若有半年以上的實際開車經驗（例如：自購汽車者或與別人共用汽車且能提出公證者），可直接申請換發德國汽車駕照。若第一年內，未能提出六個月以上實際駕駛證明者，則自申請之日起，一年內必須通過筆試，而登記參加筆試時，需提出駕駛學校的上課證明，一般為上課12次，每次二小時，共計24小時的課程。有了上課的證明，才可參加筆試，筆試通過後即可獲得德國駕照。

2. 初次申領駕照者

不論為德國人或外國人，欲取得駕照，原則上都得經過駕駛學校，由駕駛學校代為申請駕照考試，另通過筆試後，才可參加路考，路考通過後，即可獲得一般汽車駕照，德國駕照為無限期，歐市國家均可通行。

由以上之說明可知，德國之駕照考驗過程中，駕訓班扮演相當重要的角色，所有考照過程均由駕訓班代辦，如此一來，將可以使駕照應考者均獲得較完整的駕駛訓練，應考者的素質亦可提升，有助於日後的駕駛安全。

駕駛學校所傳授的理論課程，基本上都是有關的交通法規、標誌等，規定上課12次，共24小時。實際上，參加筆試前得準備，主要來自「模擬試題」，這些題庫任何人都購買得到，其與考試的編排、印刷、結構幾乎相同，每份有六頁，整套共30份，包括所有考試可能出

現的題目及標準答案；各題依其重要性分爲2分、3分與4分三種題型，單複選都有。筆試的及格標準爲一答錯8分以內，但考試時間沒有限制，題目除文字敘述外，也配以彩色圖片(如交通標誌等)。考不通過可繼續報考，但每一次都得繳交報名費。

同時駕駛學校並沒有「駕駛訓練場」，所有駕駛訓練全在一般道路上實施，內容包括：一般市區道路、無信號燈的鄉村道路、高速公路、夜間駕駛等。這些實地駕駛課程全部至少需15至20小時，這只是報考規定，至於實際上要練習多少時間，主要由教練決定，教練認爲學員可以考，才會幫學員登記報名，若教練認爲學員駕駛技術及反應還不夠純熟，會要求學員多練習一些時間；道路駕駛是按小時付費，若學員硬是要報考駕照，只要規定時數足夠，教練還是會幫學員辦理報名手續。

實地路考時，基本上是使用平時所開的教練車，除應考人及考驗員外，教練也在車內，如果考驗員認爲不行的話，隨時會叫應考人停車；如果考驗員認爲可以，開得差不多了，會請應考人開回原地，如此即可獲得駕照。

2.2.4 澳洲之考照與駕訓制度

澳洲共有新南威爾斯、維多利亞、昆士蘭、南澳洲、西澳洲、塔斯瑪尼亞、北領地、首都區等八省或地區。每個地區對於考照各有其不同的規定，但原則上都須經過三個階段：

一、申領學習駕駛證

申請學習駕駛證之年齡限制爲16至17歲(各省規定不同)，但至少須年滿16歲，另外有些省規定需取得父母或監護人同意書，才具備申請資格，。在取得學習駕駛證前必須通過視力測驗(有些省尚須檢查辨色力或聽力)與筆試。取得學習駕駛證後即可在已領有該類駕照者

陪同下（有些省規定陪同練習者需領有駕照三或四年），於道路上練習，但練習時有種種限制，例如：時速不能超過70~80公里，車外必須張貼「學習駕車」字樣，或不能開上高速公路。學習駕駛證有效期間三個月至兩年不等，期滿可延長或重新申請。

二、取得第一張駕照(First Driver's Permit)

欲取得第一張駕照須先通過筆試，筆試通過後再通過基本駕駛技術與實際道路考驗即可取得第一張駕照，此第一張駕照有一至兩年的試用階段，在試用期間內開車時速限制在80公里以下，並且在車外須張貼「試用期間」字樣。除此以外，有些省尚會先測驗視力或聽力，以確定應考人是否適宜駕車。

筆試題數約30至40題不等，皆為選擇題，並有各種不同語文的試卷，需答對80~90%才算及格，通常監考或評分人員會與你討論答錯的題目，以使你瞭解錯在那裡。而筆試內容則包括交通法規、標誌、標線及駕駛常識等等。此外，對於不同車類的應考人，都分別有不同的試題與題數，且此項筆試與申請學習駕駛證時所考的筆試亦有些差異。

筆試及基本駕駛與停車技術通過後即可參加實際道路考驗，路考沒有標準路線，通常考驗員有權選擇路線，或由考驗主管單位指定。考驗員於開始考驗前會說明考試的過程、評分項目與評分方法，以抒解應考人的壓力。通常考驗員是以基本駕駛與停車技術、是否有危險的駕駛行為、是否違反交通法規...等，作為評分的依據。考驗過程約需半小時，考完後考驗員會與你說明結果，若有疑問亦可與其討論，如果通過路考即可領得第一張駕照，若沒通過亦可於7日或14日後重新報考。

三、取得正式駕照。

第一張駕照有其試用期間，在試用的一、兩年間須受某些限制，除時速限制外，更不能發生重大違規，或遭記點點數過多。如果一切都符合要求，即可取得正式駕照，成為真正的駕駛人，不然則可能須要重新再考筆試或路考，甚至可能須重頭來過。

最後，須加以說明的是澳洲各行政區域有不同的考照規定，因此當你從這一省搬到另外一省時，原本所持有的駕照將不再適用，除非再參加視力測驗與筆試，通過後憑著通過的證明與原來持有的駕照換發當地的駕照，如此才可合法地駕駛車輛。

2.3 我國現行之考照制度

我國現行之駕照考驗制度是由監理單位負責執行，在台灣省是由台北區、新竹區、台中區、嘉義區及高雄區等五區監理所負責，在各區監理所下尚設有數個監理站，直接掌管各項考驗業務，而監理所本身亦需負擔駕照考驗的業務；在台北市則由交通局下設監理處辦理；而高雄市則是由建設局監理處辦理。

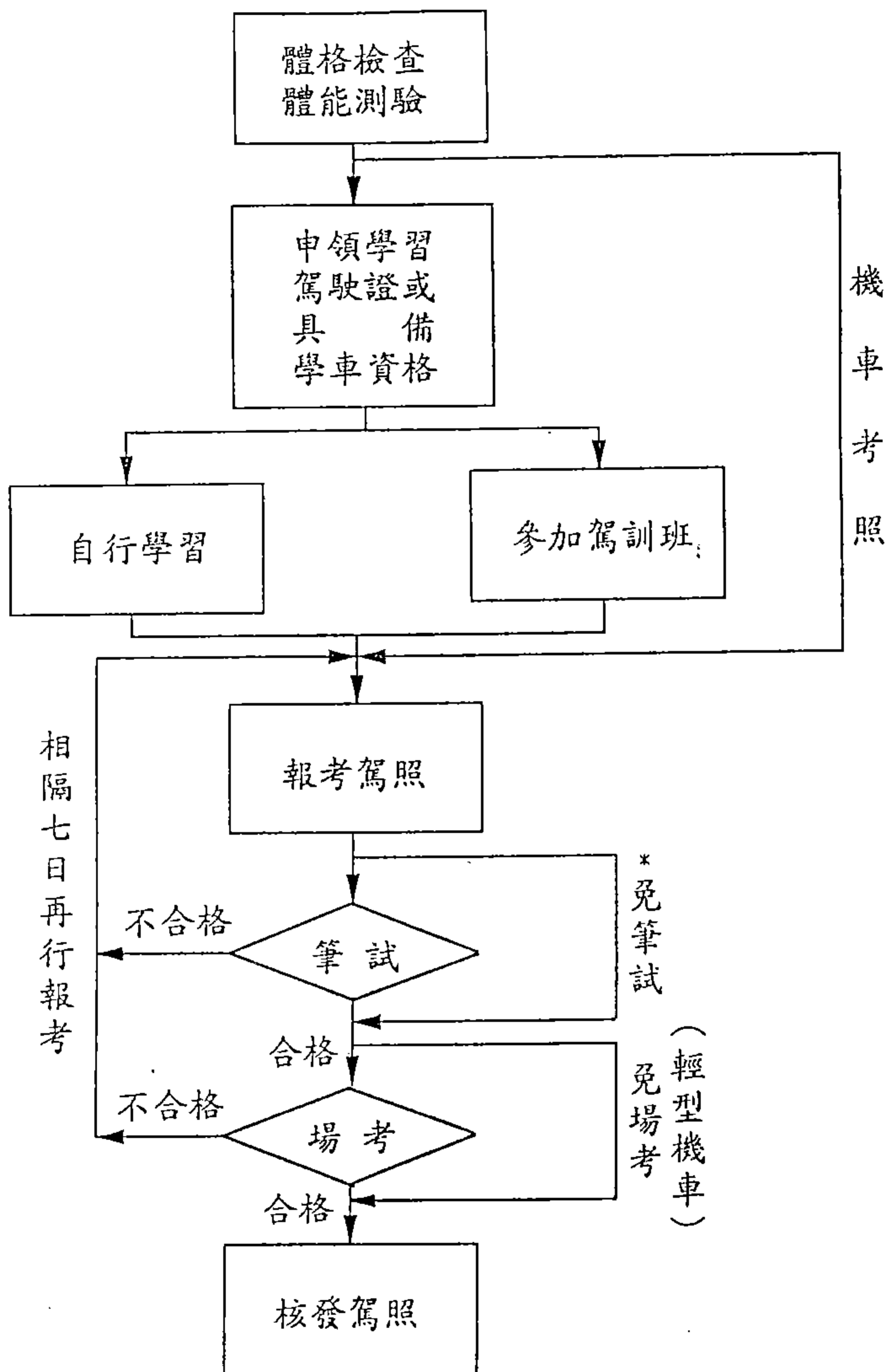
駕照考驗的流程如下圖2-2所示，須經過體格檢查與體能測驗、學習、報考、筆試、場考與發照等流程。以下即針對各個單元加以介紹：

2.3.1 體格檢查與體能測驗

一、體格檢查與體能測驗地點：

體格檢查與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之醫事人員之公路監理機關或其指定之團體為之。

二、體格檢查與體能測驗項目及其合格標準：



* 免筆試對象：1. 晉級考照 2. 筆試已及格者（一年內有效）
3. 具有任何等級駕照而報考重型機車駕照者

圖2-2 我國現行駕駛執照考驗流程圖

體格檢查項目包括身高、體重、視力、辨色力、聽力、四肢是否健全、活動能力及有無惡疾。體能測驗項目包括視野與夜視。各項合格標準如表2.1：(應考機車駕照免體能測驗)

表 2.1 體格檢查與體能測驗項目合格標準表

	項 目	合 格 標 準
體 格 檢 查	身 高	聯結車、大客車、大貨車之駕駛人身高達160公分，其它各類駕駛人不受限制。
	體 重	聯結車、大客車、大貨車之駕駛人體重滿五十公公斤，其它各類駕駛人不受限制。
	視 力	兩眼裸視目力達零點六以上，每眼各達零點五以上者或矯正後兩眼視力達零點八以上，每眼各達零點六以上者。
	辨色力	能辨別紅、黃、綠色者。
	聽 力	能辨別音響者。
	四 肢	四肢健全無殘缺者。
	活動力	全身及四肢關節活動靈敏者。
	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。
	其 他	無酒精、麻醉劑及興奮劑中毒者。
體 測	視 野	左右兩眼各達一百五十度以上者
	夜 視	無夜盲症者

三、注意事項：

- (1) 申請學習駕駛證時已體格檢查合格者，一年內免再檢查。
- (2) 獨眼、聾啞、裝義肢及四肢不全者，其報考汽車駕駛執照之規定，請參考『殘障者報考汽機車駕駛執照處理要點』辦理。
- (3) 申請機器腳踏車駕駛執照考驗者，免辦體能測驗。

2.3.2 申領學習駕駛證

一、申請學習駕駛證者應具備資格：

- (1) 必須年滿十八歲。
- (2) 體格檢查與體能測驗均須合格。

二、應備證件：

- (1) 國民身份證或軍人補給證或僑民居留證明。
- (2) 本人最近正面脫帽半身一吋光面紙照片二張。
- (3) 汽車駕駛執照登記書一張。

三、規 費：新台幣伍拾元。

四、注意事項：

- (1) 學習駕駛證有效期間一年。
- (2) 學習小型車方須申領學習駕駛證。

2.3.3 學習

一、自行學習：

- (1) 學習小型車駕駛應申領學習駕駛證；學習大型車駕駛，應領有小型車駕駛執照。
- (2) 學習汽車駕駛，以在駕駛學習場內學習駕駛為原則。在學習路線駕駛時，應依當地警察機關指定之道路及時間為之，並應由領有學習車類駕照之汽車駕駛人在旁指導監護。

二、參加駕駛訓練班學習：

- (1) 參加駕駛訓練班學習駕駛所應具備之資格：如表2.2
- (2) 駕駛訓練班教學時數：(如表2.3；詳細課目及教學時數配當表請參考「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」之附件四『民營汽車駕駛人訓練機構應授課目及教學時數配當表』)
- (3) 駕駛訓練班訓練期間：如表2.4

2.3.4 駕駛執照考驗

一、應備證件：

- (1) 國民身份證或軍人補給證或僑民居留證明。
- (2) 本人最近正面脫帽半身一寸光面紙照片三張。
- (3) 汽車駕駛執照登記書一張(體檢、體能測驗合格)。
- (4) 駕駛經歷證件：學習駕駛證或原有駕照(汽車晉級考照者)。

二、規 費：

- (1) 汽車新台幣參佰元。
- (2) 機車新台幣壹佰伍拾元。

三、申請汽車駕駛執照考驗者應具備之資格：

- (1) 年齡：考領普通駕駛執照或機車駕駛執照須年滿十八歲，最高年

齡不受限制。而考領職業駕駛執照須年滿二十歲，最高年齡不得超過六十歲。

(2) 學歷：國民小學畢業或同等程度。

(3) 經歷：應考各類駕駛執照之經歷限制如表2.5。

表2.2 參加駕駛訓練班學習駕駛者應具備之資格表

參加駕駛訓練班種類	須 具 備 之 資 格
小型車普通駕駛執照	領有學習駕駛證或 於開訓一星期內領有學習駕駛證
小型車職業駕駛執照	領有學習駕駛證或 領有小型車普通駕駛執照
大貨車普通駕駛執照	領有小型車普通駕駛執照六個月以上
大貨車職業駕駛執照	領有小型車職業駕駛執照六個月以上
大客車普通駕駛執照	領有大貨車普通駕駛執照十個月以上
大客車職業駕駛執照	領有大貨車職業駕駛執照十個月以上
聯結車普通駕駛執照	領有大客車普通駕駛執照一年以上或 領有大貨車普通駕駛執照二年以上
聯結車職業駕駛執照	領有大客車職業駕駛執照一年以上或 領有大貨車職業駕駛執照二年以上

表 2.3 駕 駛 訓 練 班 教 學 時 數 表

參加駕駛訓練班種類	學 科	術 科	合 計
普 通 駕 駛 班	1 6	4 0	5 6
職 業 駕 駛 班	1 6	6 5	8 1
大客貨車駕駛班	1 6	3 0	4 6
聯 結 車 駕 駛 班	1 4	3 0	4 4

(單位：小時)

表2.4 駕駛訓練班訓練期間表

駕駛訓練班種類	訓練期間(至少)
小型車普通駕駛班	五 星 期
小型車職業駕駛班	七 星 期
大、客貨車駕駛班	四 星 期
聯結車駕駛班	四 星 期

表 2.5 應考各類駕駛執照之經歷限制表

應考駕駛執照種類	須具備之經歷
機器腳踏車駕駛執照	無經歷之限制
小型車普通駕駛執照	學習駕駛三個月以上
小型車職業駕駛執照	學習駕駛六個月以上
大貨車普通駕駛執照	領有小型車普通駕駛執照一年以上
大貨車職業駕駛執照	領有小型車職業駕駛執照一年以上
大客車普通駕駛執照	領有大貨車普通駕駛執照一年以上
大客車職業駕駛執照	領有大貨車職業駕駛執照一年以上
聯結車普通駕駛執照	領有大客車普通駕駛執照一年以上 或大貨車普通駕駛執照二年以上
聯結車職業駕駛執照	領有大客車職業駕駛執照一年以上 或大貨車職業駕駛執照二年以上

- * 領有普通駕駛執照滿三個月之駕駛人，得報考同級車類之職業駕駛執照，除應具備報考之資格外，並應補考職業駕駛執照應考之科目。
- * 應考小型車、大貨車與大客車駕駛執照所應具備之經歷，如經公立或立案之私立駕駛訓練機構依照交通部汽車駕駛機構設立標準表之規定訓練結業者，得由省市公路主管機關按照其登記領照之教練車數量報由交通部核定，不受其規定限制。

四、有下列情事之一者，不得參加汽車駕駛執照考驗：

- (1) 受永遠吊銷駕駛執照之處分者。
- (2) 受吊銷駕駛執照之處分尚未屆滿限制報考期限者。
- (3) 受吊扣駕駛執照之處分尚未期滿者。
- (4) 已領有同等級駕駛執照者。
- (5) 患有精神耗弱、目盲、癲癇疾病者。
- (6) 酒精、麻醉劑及興奮劑之中毒者。

五、注意事項：

- (1) 獨眼、聾啞、裝義肢及四肢不全者，其報考汽車駕駛執照之規定，請參考『殘障者報考汽機車駕駛執照處理要點』辦理。
- (2) 汽車駕駛人受吊扣、吊銷駕駛執照處分尚未確定執行前，不得參加汽車駕駛執照之晉級考試，如參加考驗取得高一級駕駛執照資格者，該項資格於受執行吊扣或調銷駕駛執照之處分時，一併吊扣或吊銷。但持有機器腳踏車駕駛執照報考小型汽車駕駛執照者，不在此限。
- (3) 現役軍人不得參加職業駕駛執照之考驗。

2.3.5 筆試

一、筆試時間：三十分鐘。

二、筆試科目：(各科考驗成績滿分均為一百分)

- (1) 報考普通駕照：交通規則(40題)。
- (2) 報考職業駕照：交通規則(40題) 與機械常識(20題)。

三、筆試內容：

參考「台灣省公路局監理處駕駛人員用書編輯委員會」編著之『

機車駕駛人筆試題庫』——八十一年四月；以及『汽車駕駛人筆試題庫』——八十一年元月。

四、及格成績：

- (1) 交通規則：85分。
- (2) 機械常識：60分。

五、注意事項：

- (1) 筆試成績不及格者不得參加路考。
- (2) 筆試成績不及格者須隔七日(含)以上，方得再行報考。
- (3) 已領有普通駕照者欲報考職業駕照，筆試時只需加考機械常識。
- (4) 筆試及格成績之記錄一年內有效。
- (5) 以國民小學同等學歷報考者，必要時得以口試代替筆試。

2.3.6 場考

一、場考項目：如表2.6 所示

二、及格分數：70分。

三、注意事項：筆試及格方得參加場考。

2.3.7 核發駕駛執照

一、應備證件：身份證。

二、規 費：新台幣壹佰伍拾元。

三、注意事項：須通過各項駕駛執照考驗單元方能取得駕駛執照。

表 2 6 場 考 項 目 表

車 類	場 考 項 目
重 型 機 車	一、鐵路平交道 二、交岔路口 三、環場道路 四、斑馬線
小 型 車	一、換檔穩定 二、倒車入庫 三、平行路邊停車 四、曲巷調頭（職業） 五、上下坡道 六、曲線進退（S型） 七、環場道路 八、鐵路平交道 九、斑馬線 十、交岔路口
大 客（貨） 車	一、倒車入庫 二、平行路邊停車 三、曲巷調頭 四、上下坡道 五、曲線進退（S型） 六、狹 橋 七、環場道路 八、鐵路平交道 九、斑馬線 十、交岔路口
聯 結 車	一、直線倒車 二、曳引車分解 三、聯結車結合 四、曲線前進（S型） 五、環場道路 六、鐵路平交道 七、斑馬線 八、交岔路口

* 輕 型 機 車 免 路 考 。

表2.7 各國駕照考驗制度比較表

	我 國	美 國 (以加州為例)	日 本	德 國	澳 洲
考照資格之 年齡限制	普通駕照18歲 職業駕照20歲 最高60歲	最低16歲但須 受駕駛教育、 駕駛訓練課程 及監護人同意	機車16歲 小客車18歲	25cc以下機車 最低15歲 25cc以上機車 及小汽車16歲	16歲(三省) 17歲(四省) 須經駕駛訓練 18歲(一省)
身體檢查 及適性測 驗	體格檢查 體能測驗 有效期間一年	視力測驗	適性測驗 有效期間半年	資料不詳	視力測驗
學 習	須由領有駕照 者在旁指導監 護	須由領有駕照 且有經驗者在 旁監督指導	須由領有駕照 三年以上者在 旁監督指導	須由教練在旁 監督指導	須由領有駕照 者在旁監督指 導*
學 習 駕 駛 證	只須通過體格 檢查體能測驗 有效期間一年	須通過身體檢 查與筆試 有效期間一年	須通過體檢、 第一次筆試與 場考 有效期間半年	資料不詳	須通過身體檢 查與筆試
筆 試	交通規則40題 85分及格** 機械常識20題 60分及格 試題全部統一 考試時間30分	交通規則與安 全駕駛46題 答對39題及格 交通術語標誌 12題須對10題 考試時間不限	第一次筆試50 題答對45題及 格；第二次筆 試100題答對 90題及格 考試時間60分	交通法規、標 誌 答錯8分以內 及格 考試時間不限	交通規則與駕 駛常識30至40 題不等 須對80%以上 對不同車類採 取不同試題
路 考	考驗場考驗 70分及格	實際道路考驗	考驗場考驗與 實際道路考驗 70分以上及格	實際道路考驗	實際道路考驗 沒有標準路線
發 照	所有測驗及格 後即可取得駕 照	所有測驗及格 後發一張臨時 駕照，60天內 會收到駕照 但可能遭拒發	所有測驗及格 後即可取得駕 照 但可能遭保留 或拒發	所有測驗及格 後即可取得駕 照	第一張駕照有 試用階段，通 常為一年，長 者二年。之後 才發正式駕照
考驗主管 單 位	省市所屬各監 理所(站)	各州車輛管理 署	各地公安委員 會	資料不詳	資料不詳

* 澳洲各省對監督初學者的資格要求各不相同，嚴格的省份規定該監督者須擁有駕照至少三或四年，而有些省份則規定該監督者只須領有駕照一年，或只要領有駕照即可。

** 交通規則包括：交通標誌、標線、號誌與手勢、道路交通法規、駕駛道德與交通安全常識、肇事預防與處理、急救理論與技術。目前監理所進行之筆試考驗為交通規則40題，而報考職業駕照者須加考機械常識20題。

2.3.8 國內外駕駛執照考驗制度之比較

由表2.7 的各國考照制度比較表得知，我國與外國的考照制度原則上都需經過體檢、學習、筆試與路考，而各國對考照資格、考驗項目、方式與流程都有其規定，彼此之間亦都有相同與相異處，因此我們便根據幾個主要項目加以比較各國的考照制度，以瞭解我國與外國的差異何在，並作為改善我國考照制度之參考。

一、考照資格

1. 各國對考照資格都有詳細規定，例如：身體健康狀況是否適宜開車、精神狀況是否正常、是否受吊扣或吊銷駕照... 等等，以瞭解駕照應考人是否具備開車的資格，如此方可確保日後之駕車安全。
2. 由於我國刑法認定年滿18歲方為成年人，才具備完全行為能力，因此，考慮駕車肇事的責任問題，將最低考照年齡規定為18歲，比外國高出一至二歲。但是，國外雖然考照年齡較低，卻對未成年者駕車有諸多規定，例如：美國與澳洲須有監護人之同意書、澳洲限定其開車時速在80公里以下、美國與澳洲需接受駕駛訓練課程... 等。

二、體格檢查

1. 我國之身體檢查項目和及格標準與外國相差不多，並不比外國寬鬆。

三、學習

1. 學習期間我國規定應由領有駕照者陪同練習，並在旁指導監護，外國亦有類似規定。在美國加州規定陪同練習者須有教導經驗，而日本與澳洲某些省份則規定須領有駕照三年以上，方可教導初學者。
2. 國外亦有駕訓班的設立，除德國規定所有的駕照應考人都必須參加駕訓班接受訓練外，我國與其他各國並未硬性規定所有應考人都必

須參加駕訓班，但是在我國及日本，約有八成至九成五的民眾參加駕訓班學習交通常識與駕駛技術以取得執照。

四、學習駕駛證

- 1.各國均有學習駕駛證之制度，必須取得學習駕駛證方可在道路上學習開車，在國外須通過筆試後方可取學習駕駛證，而在日本甚至須通過場考(考驗場考驗)才取得學習開車之資格。在我國則只需通過體格檢查與體能測驗後即可取得學習駕駛證，不須通過筆試，等到參加考驗時才考筆試。

五、筆試

- 1.我國筆試之題數和及格標準與美、澳兩國相差不多，但題數較日本少許多，而及格標準亦較日本與德國寬鬆許多。
- 2.我國筆試試題每題的給分均相同，但德國卻針對每題對於安全性與重要性的不同而有不同的給分(二、三、四分)，如此方可顯現出每項交通安全常識的重要性。
- 3.我國現行的筆試是針對各種車種的駕照應考人均採取同樣的試題，而澳洲是針對不同車種的應考人而有不同的試題。
- 4.我國只需考過一次筆試即可，而日本在取得學習駕駛證之前與實際道路考驗之前均須考筆試(即第一次、第二次筆試，第一次筆試50題，第二次筆試100題)。

六、路考

- 1.我國之路考在固定的考驗場內進行，而日本除需場考外，亦需實際道路考驗，至於其他各國的路考則在實際的道路上進行，通常沒有標準路線。此外，我國的路考考驗員之評分有其限制，而外國考驗員有權要求應考人進行任何考驗項目，在評分時亦有較大的權限。

七、發照

1. 在我國駕照應考人通過所有測驗後即可取得正式駕照，而在美國與日本則會查證應考人以往的駕車記錄，是否有不良記錄。此外，在美國更會查證應考人是否有不適宜駕車的情形，如果發現有不良記錄，則駕照會遭拒發或保留。而在澳洲則有第一張駕照試用階段，通過試用期間才可獲得正式駕照，如果試用期間遭記點過多，或有其他重大違規案件，則須重新考照，另外，試用期間亦會限制行車速率。

2.4 我國駕駛訓練制度

國內汽車駕訓的起源，自民國六十年至六十五年間，由交通部委託全省省立高工汽修科代訓。民營駕訓班則是自民國六十五年間開始設立。

關於駕訓班的管理，起初教育部認定駕訓班為短期職業補習教育，而且為地方教育主管機關之法定職權，因此堅持由省教育廳列管。交通部公路監理機關對於駕訓班卻只能知會教育單位派員會勘，而且只能就駕訓班的設備部份簽注意見，其它則無法過問。可見教育部所辦的是速成的短期汽車駕駛補習教育；無法符合交通部所要全面辦理正規汽車駕駛補習教育之需求。因此交通機關一方面自行設立汽車技術訓練中心，一方面頒行「汽車駕駛訓練機構設立標準表」於民國六十五年七、八月間進行台灣省、台北市各公、私立汽車駕駛補習班校普查，對不合格者要求改善。這種駕駛執照「考驗」與「訓練」機構管轄權分屬交通、教育兩部的情況，長久以來深深影響駕訓班的教學品質。

民國八十年二月十五日交通部頒行「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」，民營汽車駕駛訓練班之管轄權正式由教育部移交給交通部。該辦法同時對於駕訓班設立程序、設備標準、組織、師資、招訓學員、收費以及大客、貨車執照派考等均有規定。交通部並根據「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第三十一條於民國八十年三月十九日

頒行「民營汽車駕駛人訓練機構督導考核要點」，該要點指明對駕訓班實施定期與不定期考核，其中定期考核又分成兩階段實施，即初評和複評。並訂有考評項目與評分標準。上述「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」與「民營汽車駕駛人訓練機構督導考核要點」頒行後曾引來一些爭議，相關法令條文刻正研商修訂中。

與駕訓班有關的駕照考驗業務，自民國三十五年八月一日成立台灣省公路局起即由公路監理機關辦理（台北市與高雄市監理業務分別自民國五十七年七月與六十九年七月起辦理監理考照業務）。駕駛執照考驗起初須考道路駕駛（在實際道路上考驗），民國六十一年不再考驗道路駕駛而在監理場地內進行十項模擬路況之考驗，（現稱為場考或路考）考驗項目曾多次修改。民國七十三年元月刪除狹橋考試項目，加考直線加速車道。又於民國八十一年七月刪除直線加速車道項目，將其併入環場道路之換檔穩定加速測試。

派員考照的作法，原先是由於實施場考後，對於職校附設之駕訓班學員（當時尚無民營駕訓班）集體考試時，因監理機關多缺乏考驗場地，往往派員赴學校教練場考照。後來交通部委託公、私立駕訓班辦理大型車與小型車職業駕駛人訓練時，即核準派員考照。現交通部頒行「民營汽車駕駛人訓練機構督導考核要點」擬對駕訓班評比優良者準以派考，唯目前評比作業仍受爭議。

除了派員考照，交通部根據公路法第六十九條之規定於民國六十九年十月六日頒布「公、私立汽車駕駛訓練機構逕行發給小型車駕駛執照實施辦法」。因訓練與考照之管理事權分立，民營駕訓班水準不期，該辦法目前只在公立汽車技術訓練中心所辦的駕訓班實施。

根據交通部運輸研究所對擁有駕駛執照者進行訪問得知曾到公、私立駕訓班學習汽車駕駛技術者，佔93.76%。劉英標的研究指出，不報名至補習班學習而自行學習駕駛，直接向監理所報考駕照者，佔總報名人數10%以下，他同時形容目前間監理所與駕訓班之間的關係，是由監理所考照制度引導駕訓班訓練教學，因此考照制度與駕駛訓練

共同擔負起培訓國內駕駛人的責任。

2.5 我國對有照駕駛人管理制度

影響行車安全的因素很多，包括道路環境與相關設施、車輛狀況，以及駕駛人之駕駛特性等，其中又以駕駛人因素最為重要。若能確實教導駕駛人正確的駕駛觀念及矯正駕駛人不良的駕駛行為，必能有效減少交通意外事故的發生，維護駕駛過程之安全性。因此對於已考取駕照之駕駛人，應該建立一套完善的監督管理制度，除了監理機關需加強對駕駛人駕駛技能的考核及審驗，警察機關更應嚴格執行違規駕駛行為的取締工作，以使駕駛人在駕駛行為與守法觀念皆有所增進，並創造出理想的駕駛環境。

我國現行對有照駕駛員之管理方式可參見圖2-3。考照者在通過駕照考驗並取得駕照後，必須每六年更換駕照一次，此外職業駕駛人每隔二年還需要接受定期職業駕照審驗，以確保生理狀況能夠負荷長時間之職業駕駛工作。至於為因應重大交通法令之修正及道路交通設施之改變而擬訂的駕駛人定期講習和臨時講習，由於公路主管機關業務繁重，故並未予以實施。此外對於有違規行為之駕駛人，「道路交通管理處罰條例」中明訂各類違規行為之處罰方式，依不同違規行為之情節輕重包括有：罰鍰、記點、道安講習、吊扣駕照及吊銷駕照等。

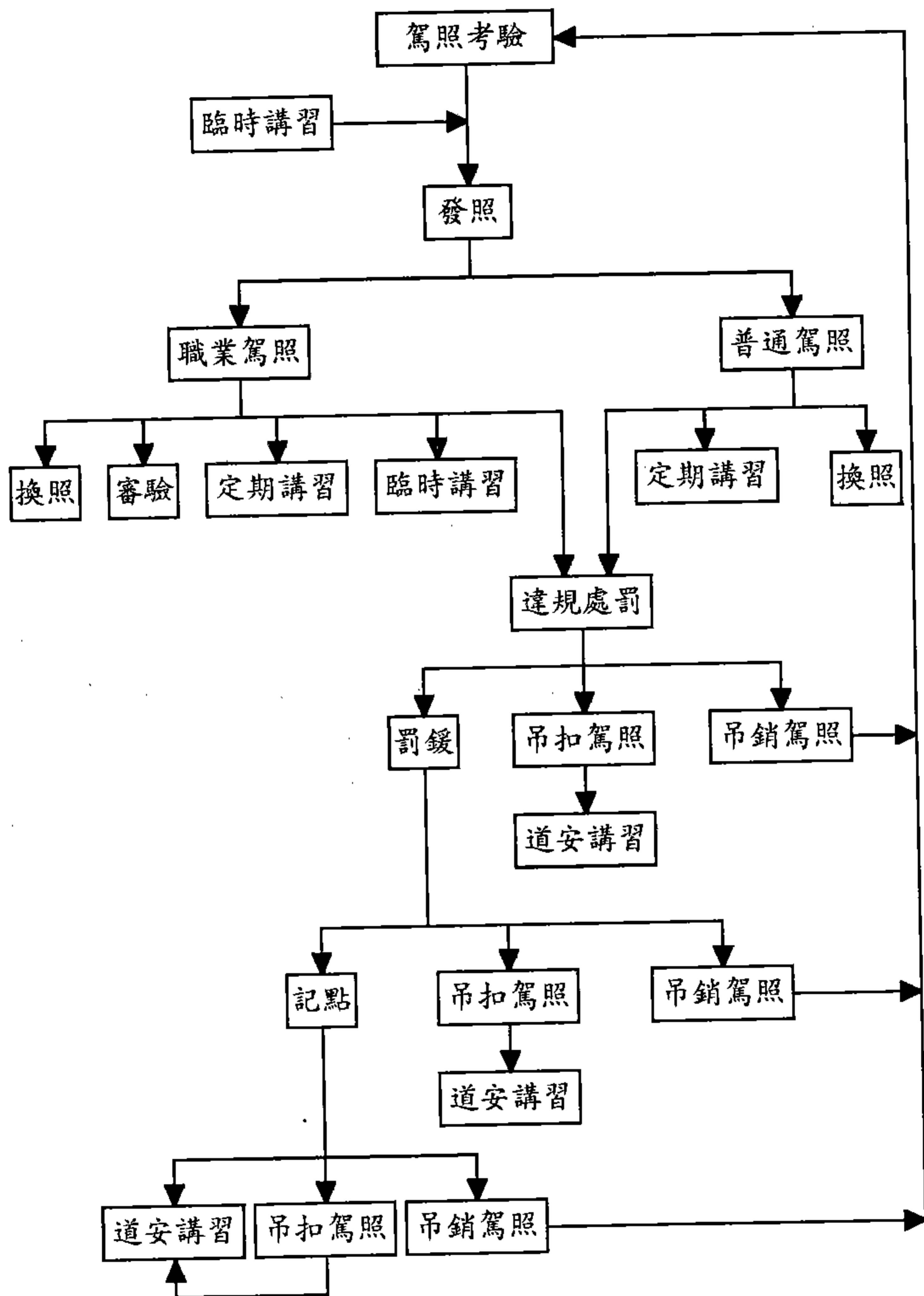


圖 2 - 3 我國現行有照駕駛員管理流程圖

第三章 我國現行考照制度問題之剖析

由第二章之圖2-1 駕駛執照考驗系統圖得知考驗系統除其制度本身因素以外，尚受駕照考驗執行單位—監理單位、交通法規及其他外在環境的約束與影響，而往往無法達到系統既定的目標與功能。實際上理想的考照制度應能達到以下功能：

- (1)使駕駛人具備操作車輛的技術
- (2)培養駕駛人駕駛道德
- (3)使駕駛人瞭解肇事預防與處理
- (4)使駕駛人熟悉道路交通法規
- (5)使駕駛人認識車輛結構與維護
- (6)使駕駛人瞭解緊急應變措施
- (7)使駕駛人養成行車安全觀念

經由表3.1 問卷結果顯示：

- (1)約七成左右的受訪者都同意或非常同意目前的考照制度能使駕駛人具備操作車輛的技術，所以目前的考照制度尚能使駕駛人具備操作車輛的能力，使駕駛人瞭解車輛操作的方法與技術。
- (2)除了78%的剛考完駕照者同意或非常同意現有考照制度能達到培養駕駛人駕駛道德的功能外；已領有駕照者有48%、考驗員有44%、監理單位行政人員有43%的受訪者不同意或非常不同意現有考照制度能達到培養駕駛人駕駛道德的功能。以上結果顯示考照制度並無法真正使駕駛人養成良好的駕駛道德，自然會使行車安全品質與交通秩序順暢大打折扣。
- (3)除了剛考完駕照者與監理行政人員同意或非常同意現行考照制度能使駕駛人瞭解肇事預防與處理佔較高比率外；已領有駕照者有44%、路考考驗員有51%的受訪者不同意或非常不同意現行考照制度能使駕駛人瞭解肇事預防與處理。以上結果顯示目前考照制度並無法使所有駕駛人瞭解肇事預防與處理，然而肇事之預防與之後如何加以應變處理常攸關人命的傷亡，因此，考照制度有必要加強此一方面之功能。
- (4)超過七成的受訪者都同意或非常同意現行考照制度能使駕駛人瞭

表 3.1 考 照 制 度 之 功 能 問 卷 調 查 結 果

		非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
使駕駛人 具備操作 車輛的技術	已領有駕照者	12.2%	59.9%	7.4%	17.8%	2.7%
	剛考完駕照者	20.4%	63.1%	10.4%	4.9%	1.2%
	路考考驗員	8.7%	58.3%	9.4%	18.9%	4.7%
	監理所行政人員	7.0%	63.0%	10.4%	16.1%	3.5%
培養駕駛人 駕駛道德	已領有駕照者	15.6%	24.5%	11.8%	37.7%	10.4%
	剛考完駕照者	22.9%	55.1%	12.1%	8.4%	1.5%
	路考考驗員	5.9%	31.9%	18.5%	35.3%	8.4%
	監理所行政人員	4.8%	39.2%	13.0%	33.9%	9.1%
使駕駛人瞭 解肇事預防 與處理	已領有駕照者	10.8%	32.8%	12.7%	34.4%	9.3%
	剛考完駕照者	21.9%	55.1%	13.3%	8.6%	1.1%
	路考考驗員	5.8%	25.6%	17.4%	42.9%	8.3%
	監理所行政人員	4.8%	39.0%	20.3%	29.8%	6.1%
使駕駛人熟 悉道路交通 法規	已領有駕照者	14.3%	56.7%	11.8%	13.7%	3.5%
	剛考完駕照者	24.7%	62.2%	10.0%	2.7%	0.4%
	路考考驗員	9.2%	60.8%	12.5%	15.0%	2.5%
	監理所行政人員	7.0%	65.2%	13.5%	13.0%	1.3%
使駕駛人認 識車輛結構 與維護	已領有駕照者	5.8%	24.5%	17.4%	40.7%	11.6%
	剛考完駕照者	18.5%	50.6%	17.1%	11.7%	2.1%
	路考考驗員	5.9%	14.3%	15.1%	53.8%	10.9%
	監理所行政人員	4.9%	27.9%	18.1%	42.0%	7.1%
使駕駛人瞭 解緊急應變 措施	已領有駕照者	7.5%	27.1%	14.3%	42.0%	9.1%
	剛考完駕照者	22.0%	53.0%	13.2%	10.5%	1.3%
	路考考驗員	6.7%	19.2%	15.8%	46.7%	11.7%
	監理所行政人員	4.9%	31.6%	18.7%	37.7%	7.1%
使駕駛人養 成行車安全 觀念	已領有駕照者	10.4%	35.3%	21.5%	27.8%	5.0%
	剛考完駕照者	25.4%	54.4%	13.4%	5.6%	1.2%
	路考考驗員	5.6%	37.4%	13.1%	36.4%	7.5%
	監理所行政人員	3.9%	47.9%	17.7%	25.6%	4.9%

解道路交通法規，由此可知，目前藉由筆試考驗駕照應考人之交通法規常識，已使應考人於準備筆試時即瞭解了道路交通法規。

- (5)除了剛考完駕照者有71%的受訪者同意或非常同意現行考照制度能使駕駛人認識車輛結構與維護外；已領有駕照者有52%、路考考驗員有65%、監理單位行政人員有49%的受訪者不同意或非常不同意現行考照制度能使駕駛人認識車輛結構與維護。以上結果顯示現行考照制度無法達到使駕駛人認識車輛結構與維護的功能，如此將會影響到駕駛人對車輛的操作控制能力。
- (6)已領有駕照者有51%、路考考驗員有58%、監理單位行政人員有45%的受訪者不同意或非常不同意現行考照制度能使駕駛人瞭解緊急應變措施；而剛考完駕照者卻有75%的受訪者同意或非常同意現行考照制度可以達到使駕駛人瞭解緊急應變措施的功能，可知現行考照制度並不能讓所有駕駛人真正瞭解緊急應變措施，如此將會影響到駕駛人面對不同路況、不同天候與其他緊急狀況時的反應能力，連帶會影響到行車安全，因此，亦有必要加強這方面的功能。
- (7)行車安全觀念的養成對駕駛人而言是相當重要的，四類對象的受訪者亦較多同意現行考照制度能達到使駕駛人養成行車安全觀念的功能，惟路考考驗員有44%的受訪者不同意或非常不同意現行考照制度能達到此項功能，因此，有必要繼續加強此一方面的功能。

根據以上的分析可知現行考照制度能達到使駕駛人具備操作車輛的技術、熟悉交通法規、養成行車安全觀念的功能；而其他四項功能均有必要藉由改善現行駕照考驗制度以獲得加強。至於部份項目的考照功能問卷調查結果發現，剛考完駕照者的意見與其他三類對象受訪者的意見有較大的差異，這是由於剛考完駕照者之駕駛經驗較少，而考照制度有些項目的功能是必須有駕駛經驗方能體會得出。

由於有部份考照制度的功能無法達到，所以，以下便從考照制度本身與監理單位執行等二方面，加以探討考照制度的問題所在，以作為研擬改善方案的參考，期使考照制度能真正達到應有的功能。

3.1 考照制度問題之探討

一、機車考照年齡

首先，目前備受爭議的機車考照年齡是否降低的問題，根據本研的調查發現大部份的受訪者仍傾向不降低機車考照年齡，由表3.2 的結果可看出，已領有駕照者有66.9%、剛考完駕照有69.1%的受訪者認為目前的18歲考照最低年齡剛好，而認為太高的比率分別為21.5%、23.9%，由此可知基於安全考量，在青少年騎乘機車肇事率越來越高的情況下，目前機車之最低考照年齡不應降低，以避免青少年因騎乘機車而肇事。

表3.2 機車考照年齡是否降低問卷調查結果

	太 高	剛 好	太 低
已領有駕照者	21.5%	66.9%	11.6%
剛考完駕照者	23.9%	69.1%	7.0%

二、體檢

目前大部份的駕照應考人基於方便的理由，都在監理單位體檢室進行體格檢查與體能測驗，而其體檢項目主要有視力、聽力、辨色力、四肢健全、全身及四肢關節活動靈敏、視野與夜視。經由對已領有駕照者、剛考完駕照者、路考考驗員、監理所行政人員的問卷調查結果發現，所有四類的受訪對象中，有超過九成的受訪者均認為上述體檢的每一項目確實與行車安全有關（參考表3.3），因此，目前體檢的項目應屬適當。然而目前應考駕照人數激增，監理單位體檢室的設備又如第二節的描述有老舊與不足的現象，如何配合體檢人數的增加，針對每項體檢項目採購新穎有效率的體檢設備，以提高體檢效率與客觀性，是未來應改善的方向之一。

表 3.3 體檢項目確實與行車安全有關問卷調查結果

		非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
視 力	已領有駕照者	44.6%	53.2%	7.0%	3.8%	0.2%
	剛考完駕照者	42.4%	53.2%	3.9%	0.4%	0.1%
	路考考驗員	46.9%	50.8%	1.5%	0.8%	0.0%
	監理所行政人員	46.0%	50.2%	3.4%	0.4%	0.0%
聽 力	已領有駕照者	31.7%	61.2%	5.4%	1.7%	0.0%
	剛考完駕照者	37.3%	55.9%	5.9%	0.8%	0.1%
	路考考驗員	38.5%	56.9%	3.1%	1.5%	0.0%
	監理所行政人員	34.6%	56.0%	6.8%	1.7%	0.9%
辨色力	已領有駕照者	33.9%	57.2%	6.6%	2.1%	0.2%
	剛考完駕照者	36.3%	58.1%	4.6%	0.9%	0.1%
	路考考驗員	31.3%	58.7%	4.6%	4.6%	0.8%
	監理所行政人員	34.5%	57.4%	5.1%	2.6%	0.4%
四肢健全	已領有駕照者	24.2%	54.3%	17.6%	3.5%	0.4%
	剛考完駕照者	32.3%	57.6%	8.0%	1.9%	0.2%
	路考考驗員	32.6%	54.9%	7.8%	4.7%	0.0%
	監理所行政人員	28.0%	56.5%	13.8%	1.3%	0.4%
全身四肢關節活動靈敏與否	已領有駕照者	23.7%	57.1%	14.6%	4.0%	0.6%
	剛考完駕照者	32.6%	57.1%	8.9%	1.3%	0.1%
	路考考驗員	30.2%	62.0%	4.7%	3.1%	0.0%
	監理所行政人員	29.7%	59.1%	9.9%	0.9%	0.4%
視 野	已領有駕照者	28.0%	60.6%	8.7%	2.5%	0.2%
	剛考完駕照者	33.3%	58.6%	7.2%	0.7%	0.2%
	路考考驗員	30.0%	59.2%	5.4%	4.6%	0.8%
	監理所行政人員	31.9%	59.0%	7.3%	0.9%	0.9%
夜 視	已領有駕照者	31.6%	57.4%	7.0%	3.8%	0.2%
	剛考完駕照者	33.5%	56.7%	8.1%	1.5%	0.2%
	路考考驗員	35.5%	57.3%	5.6%	1.6%	0.0%
	監理所行政人員	33.9%	57.2%	7.1%	0.9%	0.9%

三、學習駕駛證

學習駕駛證之取得時機常引起爭論，理論上應具備開車前所應有的知識後方可取得，然而目前只需通過體檢即可取得，似乎未具備開車應有的知識即可上路練習，連基本的交通標制、標線、號誌都不熟悉即在道路上練習，將相當危險，亦會影響交通。因此，學習駕駛證取得之前應至少通過筆試的測驗，瞭解開車的知識與觀念，並且要會基本的車輛操作技術，如此方能確保駕車者本身與其他駕車者的安全。而經由表3.4 調查的結果，已領有駕照有62.8%、剛考完駕照有52%、路考考驗員有69.7%、監理所行政人員有62.4%的受訪者同意或非常同意此一方式，顯示學習駕駛證確實應在筆試通過後才可取得，如此較為合理。

表3.4 學習駕駛證在筆試通過後取得問卷調查結果

	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	16.0%	46.8%	16.2%	15.5%	5.5%
剛考完駕照者	17.5%	34.5%	22.4%	20.6%	5.0%
路考考驗員	24.8%	44.9%	16.3%	13.2%	0.8%
監理所行政人員	22.7%	39.7%	19.7%	16.6%	1.3%

四、學習

目前有超過八成的民眾均參加駕訓班學習開車，因此駕訓班的養成教育對日後的行車安全品質有相當大的影響。目前參加駕訓班者需接受五周的訓練，而自行學習者需自行練習三個月，根據問卷結果如表3.5，有超過六成以上的受訪者對目前學習期間的規定表示剛好，而值得注意的是有35.8%的路考考驗員認為駕訓班之學習期間太短，應予加長以提高駕訓學員之養成品質。其實，為貫徹監督之職，監理單位有必要對駕訓班嚴格督導，以確保其認真從事訓練教學，有關此方面的問題在以後章節會有更仔細的描述。

表 3.5 學習期間長短問卷調查結果

	問 卷 對 象	太 長	剛 好	太 短
駕員 訓 班 學	已領有駕照者	15.0%	72.8%	12.2%
	剛考完駕照者	16.9%	74.4%	8.7%
	路考考驗員	3.3%	61.0%	35.8%
	監理所行政人員	1.8%	69.1%	29.1%
自者 行 學 習	已領有駕照者	33.1%	63.7%	3.2%
	剛考完駕照者	31.6%	62.8%	5.6%
	路考考驗員	26.4%	62.4%	11.2%
	監理所行政人員	24.2%	65.8%	10.0%

另外，目前『道路交通安全規則』第五十八條規定：「學習汽車駕駛，以在駕駛學習場內學習駕駛為原則。在學習路線駕駛時，應依當地警察機關指定之道路及時間內為之，並應由領有學習車類駕照之汽車駕駛人在旁指導監護。」；參加駕訓班者，在旁指導監護的即為教練；依『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』第二十一條第一項規定：教練至少應有考驗員證或領有所教車種駕照二年以上。而自行學習時之指導監護學車者的要求只需領有駕照，顯然較寬鬆，容易造成指導者缺乏經驗而增加發生危險的機會。此外，目前自行學車者大都自行選擇路線學習，駕訓班卻只能於指定的路線學習道路駕駛，而警察機關通常對學車路線的開放僅有少數幾條，對於違規於非指定路線上開車的學習駕車者又不取締，造成鼓勵非法的情形。

五、筆試

筆試在整個考照過程中佔著重要的地位，雖然監理單位一直致力於改善筆試的方式，期望使筆試發揮其應有的功能，但是仍然有些問題一直為人詬病：

1. 筆試題數之多寡

現今筆試之題數為交通規則40題，包括交通法規、標誌、標線、號誌、駕駛道德、急救常識...等諸多內容，而職業駕照應考人尚應加考機械常識20題。在題數有限、考試範圍大的情況下，要包括所有的內容勢必有所困難，常常只能由題庫抽出幾題代表題目來考應考人，使得許多開車應該具備的知識都無法藉由筆試來檢定應考人是否瞭解，但是根據表3.6 問卷調查結果：七成以上的受訪者都認為目前筆試的題數應屬適當，所以如果考慮增加筆試題數，將會遭到阻力，同時亦會增加監理單位的作業負擔，因此，有必要另外研擬改善方案來改善此一狀況。

表 3.6 筆試題數問卷調查結果

		太 多	剛 好	太 少
交通規則	已領有駕照者	7.5%	77.9%	14.6%
	剛考完駕照者	12.6%	79.7%	7.7%
	路考考驗員	1.6%	73.8%	24.6%
	監理所行政人員	2.3%	75.7%	22.0%
機械常識	已領有駕照者	4.2%	68.9%	26.9%
	剛考完駕照者	16.5%	75.7%	7.8%
	路考考驗員	0.8%	63.2%	36.0%
	監理所行政人員	0.9%	70.1%	29.0%

2. 筆試試題每題之給分比重不適當

目前筆試對每題試題的給分均為2.5分，然而每題的重要性均不相同，有些試題甚至是悠關生命的知識與觀念，根本不容許答錯。已領有駕照者有55%、剛考完駕照者有56%的受訪者同意或非常同意根據題目重要性的不同而有不同的給分，不同意或非常不同意僅佔約18%；而路考考驗員有37%、監理所行政人員有44%的受訪

者同意或非常同意(參考表3.7)，因此有必要依據各題對於駕駛安全的重要性不同，而對各題給予不同的分數。

表3.7 筆試每題給分是否依據重要性的不同而有不同問卷調查結果

	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	8.1%	46.7%	28.2%	14.1%	2.9%
剛考完駕照者	11.0%	44.9%	24.8%	15.7%	3.6%
路考考驗員	9.1%	27.7%	28.5%	28.5%	6.2%
監理所行政人員	9.6%	34.3%	21.9%	28.9%	5.3%

3. 筆試範圍與筆試題庫的內容不夠充份完整

現行筆試的範圍包括：(1)交通標誌、標線、號誌及手勢。(2)道路交通法規。(3)駕駛道德與交通安全常識。(4)肇事預防與處理。(5)急救理論與技術。共五大部份，其中以交通標誌、標線、號誌及手勢與交通法規的試題題數最多，而其他三項的試題只有幾題，有七至八成的受訪者都同意上述的範圍有助於駕車安全與駕駛行為(參考表3.8)。但筆試對於第(3)、(4)、(5)項的題數偏少，應增加其份量，尤其在考照制度之功能分析中發現，現行的考照制度無法達到使駕駛人熟悉駕駛道德、肇事預防與處理、緊急應變措施與車輛結構與維護等功能，因此有必要針對上述範圍，加強筆試題庫中相關方面的內容，以使得民眾於準備筆試時能瞭解上述範圍的相關知識。

監理單位一方面無法提供隨到隨考的服務，另一方面已領有駕照者、路考考驗員與路考考驗員、監理所行政人員、監理所管理駕訓班業務人員均有超過七成的受訪者不同意或非常不同意將筆試開放給駕訓班辦理，而駕訓班班主任甚至也有46.6%的受訪者不贊成(參考表3.9)，顯示駕訓班接辦筆試考驗業務的意願不高。反對駕訓班接辦筆試的主要原因在於駕訓班缺乏公信力、容易舞弊等。所以，近來有

表 3.8 筆試內容對駕車安全與駕駛行為很有助益問卷調查結果

		非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
交通標誌標線與手勢	已領有駕照者	25.2%	60.4%	7.6%	6.4%	0.4%
	剛考完駕照者	25.8%	61.1%	11.5%	1.2%	0.4%
	路考考驗員	38.0%	55.8%	5.4%	0.8%	0.0%
	監理所行政人員	28.0%	63.3%	7.8%	0.9%	0.0%
道路交通法規	已領有駕照者	19.8%	49.2%	17.5%	12.3%	1.2%
	剛考完駕照者	17.5%	65.0%	14.3%	2.7%	0.5%
	路考考驗員	27.9%	61.2%	6.2%	4.7%	0.0%
	監理所行政人員	18.3%	64.3%	12.7%	4.7%	0.0%
駕駛道德與交通安全常識	已領有駕照者	20.0%	45.3%	15.9%	16.3%	2.5%
	剛考完駕照者	23.3%	59.2%	14.1%	2.8%	0.6%
	路考考驗員	31.8%	54.9%	7.8%	4.7%	0.8%
	監理所行政人員	22.6%	58.5%	11.1%	6.9%	0.9%
肇事預防與處理	已領有駕照者	16.1%	43.9%	15.9%	29.8%	4.3%
	剛考完駕照者	20.3%	57.6%	15.8%	5.5%	0.8%
	路考考驗員	27.9%	51.9%	13.2%	7.0%	0.0%
	監理所行政人員	17.8%	52.8%	15.9%	12.6%	0.9%
急救理論與技術	已領有駕照者	16.5%	35.7%	19.0%	22.5%	6.3%
	剛考完駕照者	16.9%	54.7%	18.5%	8.1%	1.8%
	路考考驗員	22.4%	50.4%	16.0%	11.2%	0.0%
	監理所行政人員	16.3%	51.1%	16.8%	13.9%	1.9%

學者建議駕訓班學員在駕訓班學習時採取學分制，對各項筆試內容訂定適當的上課時數，每上完一項筆試內容便加以考核，通過後便取得該學分，而每一學員只要取得規定的學分數即視為筆試通過；而監理單位只需負責對駕訓班嚴格督導其是否有確實執行教學，並加以評比其辦理筆試的績效，以作為是否繼續開放的依據。如此一來，監理所可減少許多業務量，而駕訓班可以此吸引顧客，認真從事教學，提高駕駛人養成教育的品質，學員亦可因此學習更多、更完整的駕車知識，如此三方面互謀其利。有關此一策略的討論，將會在以後的章節有更詳細的論述。

表3.9 筆試是否開放給駕訓班辦理問卷調查結果

問 卷 對 象	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	2.9%	9.8%	12.7%	50.7%	23.9%
剛考完駕照者	12.3%	39.9%	21.4%	19.3%	7.1%
路考考驗員	0.8%	17.2%	9.4%	44.5%	28.1%
監理所行政人員	5.7%	12.2%	11.7%	49.5%	20.9%
駕訓班班主任	9.3%	14.7%	29.4%	25.3%	21.3%
監理所負責管理 駕訓班業務人員	3.4%	9.0%	18.0%	39.3%	30.3%

六、場考

從路考科目途程之演變過程中，除非進行扣分方式之大改革外，其餘大抵均來自民意之壓力，政府甚少主動求變，其中令人詬病的有以下幾點：

1. 考驗科目模擬過於呆板與實際路況相去甚遠

由表3.10中我們得知已領有駕照者有85%、剛考完駕照者有57%、路考考驗員有63%的受訪者均同意或非常同意目前的場考考驗科目過於呆板，與實際路況相差甚遠，尤其考驗設備缺乏立體感，僅以壓管來代替原來應有的車輛，以致於無法考驗出駕照應考

人的實車視覺與車距判斷能力，尤其倒車入庫、路邊停車、曲線進退等科目最遭人詬病。至於交岔路口、環場道路行駛等科目更由於考驗場內通常只有兩、三部車同時考驗，根本無法考驗駕駛人跟車、超車、會車、左右轉彎之駕駛技能，使得考上駕照者不敢上路的情形日漸嚴重。

表3.10 考驗科目模擬過於呆板與實際路況相去甚遠問卷調查結果

	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	33.5%	51.7%	10.4%	4.0%	0.4%
剛考完駕照者	17.3%	39.6%	28.4%	12.5%	2.2%
路考考驗員	16.9%	46.0%	12.1%	23.4%	1.6%

2. 扣分標準不合理

扣分標準的訂定應兼顧合理與客觀公平性，但是由表3.11可得知已領有駕照者有50%、剛考完駕照者有45%的受訪者同意或非常同意場考扣分標準不合理，就連路考考驗員亦有35%的受訪者持相同看法；而不同意或非常不同意的比率為已領有駕照 9%、剛考完駕照者17%、路考考驗員36%。由以上數據發現受訪者仍認為目前場考科目的扣分標準不合理，較引起爭議的是上下坡道與曲線進退。

表3.11 場考扣分標準不合理問卷調查結果

	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	11.0%	38.6%	41.3%	7.9%	1.2%
剛考完駕照者	10.7%	34.3%	38.0%	14.8%	2.2%
路考考驗員	5.1%	29.7%	28.8%	33.0%	3.4%

(1)上下坡道

- a. 車輪壓管扣16分過重：一般所謂狹路，僅禁止或注意交會，但單車通過仍留有相當之安全寬度；該項目每邊僅留20公分，與實際道路及行車狀況不相近。
- b. 上坡起步倒退15公分即扣16分有欠合理：實際上倒退15公分並不影響安全，何況尚有腳煞與手煞車，縱然是連貫停止之車輛，其兩車之距離當不致少於一公尺。
- c. 坡道熄火影響安全及機件不大卻扣16分：容易造成車頭是否進入坡道區及道路行駛途中熄火扣8分之爭議。

(2)曲線進退

- a. 前進時車輪壓管扣32分過重：曲線進退原本即屬相當嚴苛之考驗科目，在缺乏立體感的兩條管線之間要進行連續轉彎已相當不易，卻一壓管線即不及格，扣分實屬過重。
- b. 後退時車輪壓管扣16分不合理：目前此種連續彎路之路況相當少，遇此路況而需倒車之機會更少，考驗之路況模擬過於不合理。

3. 考驗路線途程之安排過於呆板缺少彈性化

目前監理所(站)之考驗場設計的途程均為固定，導致駕訓班模仿監理所(站)之考驗場，設計連一草一木位置都相同的訓練場，完全採用公式化、刻板化、形式化之記憶式教學，使得駕訓班學員只會熟記考驗科目的公式，完全無法學習到不同路況的應變能力，降低了駕駛人養成教育的品質。

由以上的分析可知現行的場考有許多的缺點，鑒於場考有其存在的必要，因此，有必要針對場考的缺點加以檢討，以使得場考恢復應有的功能。除此之外，我們亦針對目前最為民眾所詬病的考上駕照不敢上路的缺失作一調查，得到如表3.12之結果：

表3.12 剛考上駕照是否敢上路意見問卷調查結果

	問 卷 對 象	根本不敢	有點不敢	敢
郊區空 曠道路	已領有駕照者	6.7%	15.9%	77.4%
	剛考完駕照者	3.1%	11.4%	85.5%
市區擁 擠道路	已領有駕照者	23.4%	52.4%	24.2%
	剛考完駕照者	10.9%	40.9%	48.2%
山 區 道 路	已領有駕照者	24.8%	44.8%	30.4%
	剛考完駕照者	16.0%	36.1%	47.9%
高 速 公 路	已領有駕照者	27.5%	42.0%	30.5%
	剛考完駕照者	22.2%	36.1%	41.7%

從以上結果發現，民眾對於市區、山區以及高速公路較有畏懼心理，在剛考上駕照時，已領有駕照者有75.8%、剛考完駕照者有51.8%的受訪者有點不敢或根本不敢在市區擁擠道路開車；已領有駕照者有69.6%、剛考完駕照者有52.1%的受訪者有點不敢或根本不敢在山區道路開車；已領有駕照者有69.5%、剛考完駕照者有58.3%的受訪者有點不敢或根本不敢在市區擁擠道路開車。由此可知民眾考上駕照後不敢上路的比率很高，即使敢上路也是肇事率很高的一群，因此近來恢復實際道路考驗的呼聲越來越高，而經由調查結果，同意恢復實際道路考驗的比率相當高，請參考表3.13：

表3.13 同意於場考之外增加實際道路考驗問卷調查結果

	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	25.6%	49.9%	16.6%	6.4%	1.5%
剛考完駕照者	13.2%	44.2%	27.3%	11.6%	3.7%
路考考驗員	7.0%	10.9%	11.7%	34.4%	36.0%

發現約已領有駕照者有75.5%、剛考完駕照者有57.4%的受訪者同意或非常同意於場考之外增加實際道路考驗，顯見民眾均有相當共識，可知恢復實際道路考驗有其必要。但路考考驗員同意或非常同意於場考之外增加實際道路考驗的只有17.9%，不同意者高達七成以上，顯示路考考驗員對於增加實際道路考驗會增加工作負擔與工作壓力。

同意於場考之外增加實際道路考驗者最主要認為實際道路考驗可體會真正的路況、增加應考者的反應能力與駕駛技術、可排除場考死背公式的缺點...。由表3.14可發現可發現出大部份受訪者都認同增加實際道路考驗可達到下述之功能：

- (1)可考驗出駕照應考人超車、交車、會車、左右轉彎及前後車保持距離等駕駛技能，以使應考人具備基本駕駛技能：

已領有駕照者有88.8%、剛考完駕照者有72.4%、路考考驗員有57.1%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗可使駕駛人具備許多實際路況之基本駕駛技能。

- (2)可考驗出駕照應考人對號誌、標誌與標線的認知程度，以使應考人確實瞭解各種號誌、標誌與標線所表達的意義：

已領有駕照者有85.9%、剛考完駕照者有74.0%、路考考驗員有50.1%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗可考驗出應考人對標誌、標線、號誌的認知與瞭解程度，以使應考人確實瞭解標誌、標線與號誌所表達的意義。

- (3)可考驗出駕照應考人之駕駛道德：

已領有駕照者有56.7%、剛考完駕照者有69.0%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗可考驗出應考人之駕駛道德，使應考人注重駕駛道德的培養。但是路考考驗員卻有51.7%的受訪者不同意或非常不同意此種看法。

- (4)可使駕訓班落實道路駕駛與駕駛技能與常識之教學：

已領有駕照者有77.0%、剛考完駕照者有71.4%、路考考驗員有56.4%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗可使駕訓班落實其道路駕駛與駕駛技能之教學內容，提高駕訓班之教學品質，使駕訓班學員獲得較佳的學習。

(5)可測驗出駕照應考人對不同路況之反應能力：

已領有駕照者有84.1%、剛考完駕照者有72.0%、路考考驗員有58.9%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗可測驗出應考人對不同路況的反應能力，使應考人注重對不同路況反應能力之培養。

而反對實施實際道路考驗者認為目前路況過於複雜易發生意外、路線不易規劃、舞弊問題、肇事責任歸屬問題、評分標準不客觀等諸多缺點，由表3.15的統計結果知大部份受訪者都認為增加實際道路考驗會發生下述困難：

(1)目前道路擁擠，路考路線不易規劃：

已領有駕照者有71.8%、剛考完駕照者有71.1%、路考考驗員有97.6%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗的考驗路線不易規劃。這是由於目前道路擁擠，一旦規劃為考驗路線將使交通更為紊亂。

(2)易引起考驗員與應考人之間的舞弊：

已領有駕照者有68.5%、剛考完駕照者有61.7%、路考考驗員有56.3%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗會引起考驗員與應考人之間的舞弊。

(3)安全問題：

已領有駕照者有77.1%、剛考完駕照者有73.1%、路考考驗員有95.2%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗會引發安全問題，因為應考人之駕駛經驗甚少，其發生危險的機率自然較高，因此，安全問題亦是實施實際道路考驗應注意的問題。

(4)會衍生考驗時發生事故的責任歸屬問題：

已領有駕照者有77.9%、剛考完駕照者有72.1%、路考考驗員有94.4%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗會引起考驗時發生事故的責任歸屬問題，因此在實施實際道路考驗之前應對責任歸屬的問題加以因應。

(5)無客觀的評分標準易引起爭執：

已領有駕照者有73.0%、剛考完駕照者有69.0%、路考考驗員有86.2%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗之評分標準不

客觀，容易引起爭執。

(6)會增加監理單位負擔：

已領有駕照者有56.4%、剛考完駕照者有56.3%、路考考驗員有89.5%的受訪者同意或非常同意實際道路考驗會增加監理單位的負擔，這是因為實際道路考驗勢必比場考花費較長的考驗時間，且等於是增加了一項考驗科目，對監理單位的業務而言，是另一項沉重的負擔。

因此，儘管實際道路考驗有諸多的功能，能改善考上駕照不敢上路的情形，但在實施上亦可能遭遇許多的困難，因此，在考慮實施實際道路考驗之前，應對上述困難加以妥善因應，以使得實際道路考驗能順利的推行，並發揮實際道路考驗的功能，達成改善駕駛人駕車品質的目標。

表 3.14 增加實際道路考驗可達功能問卷調查結果

	問 卷 對 象	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
A	已領有駕照者	31.7%	57.1%	5.8%	4.6%	0.8%
	剛考完駕照者	15.8%	56.6%	20.3%	5.4%	1.9%
	路考考驗員	13.5%	43.6%	14.3%	25.4%	3.2%
B	已領有駕照者	27.4%	58.5%	8.5%	5.2%	0.4%
	剛考完駕照者	15.0%	59.0%	20.5%	3.3%	2.2%
	路考考驗員	8.1%	42.0%	15.3%	29.8%	4.8%
C	已領有駕照者	16.2%	40.5%	19.7%	20.1%	3.5%
	剛考完駕照者	14.5%	54.5%	21.8%	6.7%	2.5%
	路考考驗員	5.6%	27.4%	15.3%	40.4%	11.3%
D	已領有駕照者	18.7%	58.3%	13.5%	8.7%	0.8%
	剛考完駕照者	14.0%	57.4%	22.9%	3.4%	2.3%
	路考考驗員	8.9%	47.5%	13.7%	23.4%	6.5%
E	已領有駕照者	21.1%	63.0%	9.2%	6.1%	0.6%
	剛考完駕照者	14.5%	57.5%	21.6%	4.0%	2.4%
	路考考驗員	10.5%	48.4%	12.9%	22.6%	5.6%

- A：可考驗出駕照應考人超車、交車、會車、左右轉彎及前後車保持距離等駕駛技能，以使應考人具備基本駕駛技能
- B：可考驗出駕照應考人對號誌、標誌與標線的認知程度，以使應考人確實瞭解各種號誌、標誌與標線所表達的意義
- C：可考驗出駕照應考人之駕駛道德
- D：可使駕訓班落實道路駕駛與駕駛技能、常識之教學
- E：可測驗出駕照應考人對不同路況之反應能力

表3.15 增加實際道路考驗會發生之困難問卷調查結果

	問 卷 對 象	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
A	已領有駕照者	12.8%	59.0%	8.7%	17.6%	1.9%
	剛考完駕照者	19.2%	51.9%	22.6%	5.1%	1.2%
	路考考驗員	46.3%	51.3%	0.8%	0.8%	0.8%
B	已領有駕照者	17.0%	51.5%	19.5%	11.6%	0.4%
	剛考完駕照者	13.7%	48.0%	29.4%	7.9%	1.0%
	路考考驗員	22.7%	33.6%	20.2%	18.5%	5.0%
C	已領有駕照者	21.7%	55.4%	15.7%	6.4%	0.8%
	剛考完駕照者	20.2%	52.9%	22.8%	3.4%	0.7%
	路考考驗員	59.7%	35.5%	3.2%	0.8%	0.8%
D	已領有駕照者	20.1%	57.8%	14.1%	7.2%	0.8%
	剛考完駕照者	19.0%	53.1%	23.2%	4.0%	0.7%
	路考考驗員	61.1%	33.3%	3.2%	1.6%	0.8%
E	已領有駕照者	14.9%	58.1%	14.5%	10.2%	2.3%
	剛考完駕照者	17.5%	51.5%	23.6%	6.4%	1.0%
	路考考驗員	48.0%	38.2%	6.5%	6.5%	0.8%
F	已領有駕照者	12.1%	44.3%	22.0%	17.3%	4.3%
	剛考完駕照者	12.3%	44.0%	32.2%	9.4%	2.1%
	路考考驗員	55.6%	33.9%	6.1%	3.5%	0.9%

A：目前道路擁擠，路考路線不易規劃

B：易引起考驗員與應考人之間的舞弊

C：安全問題

D：會衍生考驗時發生事故的責任歸屬問題

E：無客觀的評分標準易引起爭執

F：會增加監理單位負擔

3.2 我國監理單位作業流程問題之探討

監理單位為駕駛執照考驗系統之執行單位，其作業流程之有無效率，亦充份影響考驗成效。以下我們即對我國監理單位作業流程之問題加以探討：

一、缺乏完整管理監督體系

目前我國公路監理體系仍是「多頭馬車」的局面。由於交通部將駕照考驗相關事宜授權地方政府承辦：台灣省方面由交通處公路局下設監理處負責辦理；台北市則由市政府交通局掌管；高雄市則由市政府建設局承辦；金門、馬祖又屬福建省管轄。雖然考驗之流程與及格標準均一致，但常因不同之地區，而有不同之執行標準，欠缺一完整的監督體系，造成各行其事的情形。此外目前之監理所除本身須負責部份考驗業務外，尚需監督其他轄下監理站之考驗業務，形成本身執行考驗又同時監督所屬監理站考驗之角色重疊的現象，易缺乏效率。然而目前交通部路政司業務負荷已十分龐大，在人員編制擴增不易的情形之下，勢必無法將監理業務收歸中央，因此，如何在現有的環境下強化整個監理體系，為一努力的方向。

二、監理業務過於龐大、組織編制有缺失

近十幾年來，因經濟繁榮、國民所得提高，汽機車成長甚速，尤以機車為最，故駕駛人及駕照應考人亦隨之增加。但是監理人員卻未隨考驗業務量的成長而作適當的調整，實難以應付社會的需求，根據表3.16顯示國內76至79年車輛登記數的平均年成長率為台灣省21.44%、台北市24.88%、高雄市24.10%，總成長率超過20%；71至79年駕駛執照核發張數的平均年成長率為台灣省8.29%、台北市5.87%、高雄市8.32%；但是71至79年監理單位職員人數之平均年成長率為台灣省3.08%（人員增加部份，含臨時人員）、台北市1.66%、高雄市6.29%，而76至79年監理單位職員人數的平均年成長率更降至台灣省

表3.16 國內監理單位歷年職工人數以及各項業務成長率統計表

監理單位 業務別	年 度	各 項 業 務 量			平 均 年 成 長 率			
		台灣省	台北市	高雄市	計算期間	台灣省	台北市	高雄市
車輛登記數 (輛)(a)	76 79	6,302,884 9,294,999	786,096 1,225,895	613,170 944,375	76-79年	21.44%	24.88%	24.10%
監理單位職員 人數(人) (d,e,f)	71	1,552*	178	132				
	76	1,814*	227	213	71-79年	3.08%	1.66%	6.59%
	79	1,978*	203	220	76-79年	2.95%	-3.66%	1.08%
駕駛執照核發 數(張)(b)	71 79	5,094,366 9,632,038	892,340 1,408,434	480,629 911,064	71-79年	8.29%	5.87%	8.32%
擁有汽車駕照 人數(人)(c)	71 79	1,654,362 4,120,790	——	——	71-79年	11.07%	——	——
汽車運輸業者 (家)(b)	71 79	14,361 32,174	3,767 11,616	2,016 3,869	71-79年	10.61%	15.12%	8.49%
汽車運輸業者 汽車總數(輛) (b)	71 79	77,099 115,486	40,948 52,316	17,581 25,051	71-79年	5.18%	3.11%	4.53%

* 包含臨時人員

資料來源：(a)中華民國交通統計月報(交通部編印)

(b)交通年鑑(交通部編印出版)

(c)台灣省交通統計年報(台灣省政府交通處編印)

(d)台灣省公路局

(e)台北市政府交通局

(f)高雄市政府建設局

表3.17 監理所人員工作量負荷情形問卷調查結果

	非 常 重	重	剛 好	輕	太 輕
路考考驗員	19.5%	41.5%	38.2%	0.8%	0.0%
監理所行政人員	16.9%	39.8%	42.5%	0.8%	0.0%

表3.18 監理單位組織編制缺失問卷調查結果

		非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
人員編制不足	路考考驗員	36.7	41.6	12.5	5.0	4.2
	監理所行政人員	28.7	42.6	17.0	8.7	3.0
組織過於龐雜	路考考驗員	9.5	38.2	27.6	17.1	7.6
	監理所行政人員	18.0	30.8	30.3	17.1	3.8
分工不當	路考考驗員	22.5	37.9	27.0	10.8	1.8
	監理所行政人員	19.8	44.5	24.7	10.1	0.9

2.95%(人員增加部份，含臨時人員)、台北市 -3.66%、高雄市1.08%，其中台北市為負成長，可知人員編制之成長率遠低於業務的成長率，根本無法應付業務量之成長。

由本研究的調查顯示監理所人員對其工作量的負荷亦頗有怨言，由表3.17得知路考考驗員有61%、監理所一般行政人員有56%的受訪者認為工作負擔重或非常重，在此龐大的工作負擔下，自然影響到服務的品質，因此，當前監理業務應朝向簡單化發展，如：辦理通訊報名考照、郵寄發照...，甚至可將部份考照業務交由駕訓班來辦理，而監理單位只負責監督，如此一來，監理業務當可減少一部份。

監理單位組織編制除了有人員編制不足的缺失外，根據表3.18結

果得知：路考考驗員有48%、監理所一般行政人員有49%的受訪者同意或非常同意監理單位有組織過於龐雜的現象；另外路考考驗員有60%、監理所行政人員有64%的受訪者同意或非常同意監理單位有分工不當的現象。目前監理單位的業務有車輛管理、駕駛人管理、汽車運輸業管理、民營駕訓班管理等業務，除駕照考驗業務外，尚需負責車輛登記、檢驗、駕照之換(補)發、監督管理駕訓班與汽車運輸業...，業務可謂相當繁雜，如何針對各項業務，加以適當分工與簡化作業程序，以使得現有有限的人力資源獲得最有效的運用，將是監理單位提昇服務品質與提倡便民措施努力的方向。

三、監理單位場地不足

監理單位場地不足，是存在的事實，這包括辦公場所、民眾使用場所及考驗場。場地的不足自然造成擁擠，連帶影響監理所服務品質，由表3.19問卷調查結果顯示民眾認為最擁擠的地方是停車場，其次是考驗場與其旁之休息等候區，再來才是櫃檯前等候區。場地的不足加上人員編制的不足，使得擁擠的情況雪上加霜，因此，要解決擁擠的問題得從根本著手，一是轉移業務量至其他機構，二是對現有流程予以簡化，三是逐年擴建各項場地，如此，才可解決場地不足問題。

四、監理單位設備的缺失

1. 體檢室設備的缺失

根據問卷調查的結果(表3.20)，路考考驗員有53%、監理所行政人員有56%的受訪者同意或非常同意監理單位體檢室的檢驗設備有不足的現象；而路考考驗員有60%、監理所行政人員有70%同意或非常同意體檢室的檢驗設備有老舊的現象。由於方便的緣故，大部份應考駕照的民眾都在監理單位的體檢室體檢，因此，應對老舊的體檢設備加以汰舊換新，並添購檢驗設備，以使體檢更加準確、有效率。

表3.19 監理單位場地擁擠問卷調查結果

		非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
考驗場	已領有駕照者	8.3%	42.2%	36.5%	11.8%	1.2%
	剛考完駕照者	8.4%	34.1%	36.7%	19.4%	1.4%
	路考考驗員	10.4%	40.8%	16.0%	32.0%	0.8%
	監理所行政人員	9.5%	31.9%	27.5%	27.5%	3.6%
筆試室	已領有駕照者	8.1%	32.5%	45.0%	13.1%	1.3%
	剛考完駕照者	6.1%	31.1%	40.1%	21.0%	1.7%
	路考考驗員	4.9%	37.0%	27.0%	30.3%	0.8%
	監理所行政人員	9.3%	30.7%	28.9%	28.9%	2.2%
櫃檯前 等候區	已領有駕照者	12.1%	44.9%	34.7%	7.1%	1.2%
	剛考完駕照者	8.5%	34.2%	37.6%	18.3%	1.4%
	路考考驗員	9.8%	47.1%	17.9%	23.6%	1.6%
	監理所行政人員	15.7%	37.8%	23.9%	19.6%	3.0%
停車場	已領有駕照者	12.3%	39.1%	37.7%	9.6%	1.3%
	剛考完駕照者	8.8%	36.7%	36.0%	17.2%	1.3%
	路考考驗員	21.6%	47.2%	12.8%	16.0%	2.4%
	監理所行政人員	14.0%	39.5%	22.8%	20.2%	3.5%
考驗場 旁之等 候區與 休息區	已領有駕照者	11.3%	36.9%	41.2%	9.3%	1.3%
	剛考完駕照者	8.3%	31.3%	40.9%	18.2%	1.3%
	路考考驗員	11.0%	41.5%	21.2%	24.6%	1.7%
	監理所行政人員	9.5%	32.3%	27.8%	26.4%	4.0%

表 3.20 監理單位體檢室設備缺失問卷調查結果

		非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
設備 不足	路考考驗員	11.7%	41.7%	28.3%	15.8%	2.5%
	監理所行政人員	13.9%	42.0%	31.6%	11.5%	1.0%
設備 老舊	路考考驗員	18.2%	42.2%	23.1%	14.0%	2.5%
	監理所行政人員	18.8%	50.7%	20.2%	8.9%	1.4%

2. 考驗場設備的缺失

除體檢室外，與應考人直接有關的即是考驗場的評分設備與考驗車，在針對路考考驗員所作的問卷調查中發現（見表3.21），超過50%的受訪者認為考驗場的設備有設備不足、老舊、故障率高、評分設備準確率低、考驗車安全配備不足的缺點，因此，有必要對老舊的考驗設備加以汰舊換新，同時對於考驗車應加裝安全設備，以保障應考人與考驗員的安全。

表 3.21 監理單位考驗場設備缺失問卷調查結果

	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
設 備 不 足	12.0%	38.4%	22.4%	26.4%	0.8%
設 備 老 舊	13.7%	40.3%	23.4%	21.0%	1.6%
故 障 率 高	9.6%	51.2%	21.6%	16.0%	1.6%
評分設備準確率低	4.8%	38.0%	29.0%	26.6%	1.6%
考驗車安全配備不足	9.3%	42.5%	23.7%	22.0%	2.5%

第四章 我國現行駕駛訓練問題之剖析

本章探索國內駕駛訓練之問題，國內目前的公立駕駛訓練機構有台灣省公路局所屬三個汽車技術訓練中心與台北市汽車駕駛訓練中心，此外大部份駕駛訓練工作大都落到民間汽車駕駛補習班。由於公家單位駕駛訓練教學課程較紮實，問題較少；反觀民間駕訓班則問題較多而複雜，因此以下探討民間駕訓班的主要問題，有教學問題與經營問題。

4.1 駕訓班教學問題探討

本節在探討目前駕訓班教學上的主要問題，這些問題分別為：駕訓班教學縮水問題，駕訓班教學缺乏彈性問題。分述如下：

一、駕訓班教學縮水問題

駕訓班教學縮水問題過去十年來不斷地在報章、雜誌均曾報導過。其直、間接原因有考試引導教學特性在現行考照制度下產生之問題、駕訓班經營理念問題、惡性價格競爭、不易安排道路駕駛學教學、無力管制學員缺課、學員報名尖峰時段教學問題等。

(一)、考試引導教學特性在現行考照制度下產生之問題

現行考照制度下，學科筆試不難，術科只以場地內之電動測試為主；不考道路駕駛。在只為考取駕駛執照的前題下，學員著重的是如何通過監理單位考驗的項目，一方面因學科筆試不難，學員可以自己研讀，對到駕訓班上課不感興趣，駕訓班教學自然不易正常施教；另一方面對於監理單位不考的科目之學習並不十分重視，例如學員對安排道路駕駛教學訓練並不十分在意，可見一般學員也默認駕訓班的縮水課程。

(二)、駕訓班經營理念與惡性價格競爭

一般駕訓班是私人企業，以利潤為首要目的，其次才是社會責任。在此前題下，惡性價格競爭的結果可想而知的是駕訓業者以縮短課程教學時數、省略不上部份課程、一位教練同時教數位學員等來減少成本開支，更有一堂課僅四十分鐘之作法（規定為五十分鐘）。

(三)、不易安排道路駕駛教學

道路駕駛教學是學員將來取得駕照開車上路的模擬訓練。目前的「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」規定普通駕駛班之道路駕駛教學課程內包括日間(10小時)、夜間(2小時)合計 12 小時的市區與郊區駕駛。然而由於大多數的縣市警局開放供實施道路駕駛學習的路段並不充足；由問卷結果（參見表4.1）有 69.14% 駕訓業者認為政府開放的路段太少。因此道路駕駛教學不易經常安排實施。

(四)、道路駕駛教學的危險性

道路駕駛教學是在一般道路上實施，學員又未保證已學得基本開車技術，因此道路駕駛的危險性高，教練教學壓力大。此外不易取得保險業者之同意，承保道路駕駛教學之意外險；萬一教學中間發生事故的責任歸屬認定不易，在重重困難下教學縮水是必然的結果。

(五)、無力管制學員缺課

學員學車的時間，在今日繁忙的社會是片段而且不易安排的。學員或因為不想上「不重要」或「不感興趣」的課程，或無法按時上課都造成缺課的事實。駕訓班未安排補課，或雖安排補課

表4.1 駕訓班業者在經營上的困難調查表

困難事項	贊同 (%)	沒意見 (%)	不贊同 (%)
(1).土地之使用權不易取得	74.07	14.81	11.11
(2).教師及講師不易招募	69.14	13.58	17.28
(3).優良教師及講師不易久留	77.78	13.58	8.64
(4).學員素質參差不齊，影響教學	76.54	12.35	11.11
(5).學員之學科教學到課率低	80.25	11.11	8.64
(6).開放供道路駕駛教學之路段太遠	46.91	35.80	17.28
(7).開放供道路駕駛教學之路段太少	69.14	23.46	7.41
(8).未開放各種特性之路段供道路駕駛教學	75.31	22.22	2.47
(9).政府對駕訓班之督導考評項目或評分不公平	27.16	56.79	16.05
(10).政府對駕訓班之獎勵與懲罰未切實實施	59.26	37.04	3.70
(11).政府對駕訓班之獎勵與懲罰內容未有實際的 鼓舞或嚇阻作用	62.96	30.86	6.17
(12).駕訓班間有不公平(惡性)競爭 若有，原因是	74.07	24.69	1.23
a.有些業者在土地使用期限到期之前採低價競爭	75.31	20.99	3.70
b.有些業者之土地使用期限已到，仍佔用(非法 佔用)該土地所採行之低價競爭	65.43	32.10	2.47

但學員無心配合，由問卷統計結果(參見表4.1)有80.25%業者認為駕訓班學員之學科教學到課率低。因此上述原因也造成教學縮水。

(六)、學員報名尖峰時段教學問題

對於學員到駕訓班學開車的情形，在暑假期間人數過多，超出駕訓班正常教學的能力負荷。有些駕訓班在暑假尖峰時段技術

性超收學員，學員分配到前後期名冊報監理單位，學員則集中於暑假期間學習，造成省略不上一部份課程、一位教練同時教數位學員等情形。

二、駕訓班教學缺乏彈性問題

造成駕訓班教學缺乏彈性之原因，主要有教學課程規定過於僵硬、學員們的學習能力參差不齊、學員的時間空檔不同等，以下綜合說明之。

政府對駕訓班之教學課程規定，依現行的「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」規定普通駕駛班應授之課目：包括學科16小時（駕駛道德 2小時，急救常識 1小時，駕駛原理與方法 2小時，肇事預防與處理 2小時，道路交通法規 9小時），及術科40小時（含汽車構造及修護常識 8小時，場地駕駛訓練20小時，日夜間道路駕駛合計12小時）。

因同一期受訓之學員們的學習能力參差不齊，講師在教學上難免顧此失彼，一些無法跟上進度的學員會喪失學習的興趣與意願，學員之學習效果不佳。由統計問卷結果（參見表4.1），有 76.54% 業者認為駕訓班之學員素質參差不齊，影響駕訓教學。此外學員處在現今的多元化社會有許多活動可選擇，若學員對學科上課沒興趣或者因時間空檔不易配合駕訓班安排之道路駕駛課程而缺課。

就學員的能力而言，通常年輕者學習能力較強，年長者學習能力較差，硬性規定相同的上課時數既造成講師教學上的困難外，也使得學員不易循自己能力與學習速度有效學習。學員因不易由學習中獲得回饋指導，自然學習意願不強，也導致學習效果不佳。其實駕訓班若能因應學員之能力差異所付出的教學成本，合理反映在對學員收費上面，同時也加強學員的學習動機（見附錄一），對落實教學成效亦有正向促進作用。

總之，政府對駕訓班之教學課程規定，學員在考照前需上完「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」規定之課目，而學習時間規定為五週以上，不能因應學員的學習能力與時間作調整。

4.2 駕訓班經營問題探討

本節在探討目前駕訓班經營管理上所面臨的主要問題，這些問題分別述說如下：

一、駕訓業劣幣驅逐良幣效應

有關政府對駕訓班的管理措施與執行所造成的劣幣逐良幣效應方面，包括未徹底實施對駕訓班的獎懲措施、獎懲未能達到鼓勵或嚇阻效果、靠行地下補習班、人情壓力致使承辦人員有心無力、土地成本不同造成之價格惡性競爭等。由問卷統計結果（參見表4.1）有 74.07% 業者認為駕訓班間確有不公平惡性競爭存在。

（一）、非法地下駕訓班惡性競爭

所謂靠行地下補習班，意即教練自己找學生，自己當老闆，然後繳行費，依附在某登記有案的補習班下。如此既不用受到監理單位的管制，也不用繳稅（參見附錄二駕訓班業者問卷開放式問題綜合意見）。在業界採低價格收費，惡性競爭的結果，影響學員的學習權利，造成駕訓業之教學品質無法提升。

（二）、政府未徹底實施對駕訓班的獎懲措施

關於未徹底實施對駕訓班的獎懲措施之情形，例如明知一般駕訓班均有未徹底實施學科教學的情形，但都未能嚴格取締，致使想辦好教學的駕訓班沒受到相對的鼓勵，因而大部份的業者都沒有動力去落實教學。由問卷統計結果（參見表4.1）認為政府

對駕訓班之獎勵與懲罰未切實實施者有 59.26% ，不贊同者只有 3.70%。

(三)、政府對駕訓班的獎懲措施未能達到鼓勵或嚇阻效果

有關對駕訓班的獎懲措施未能達到鼓勵或嚇阻效果的例子，如以往教育部每年對優良的駕訓班頒發獎狀，在一般民眾只想花費最少費用取得駕照的前題下，對業者並無顯著的幫助。從問卷統計結果（參見表4.1）顯示，有 62.96% 業者認為政府對駕訓班之獎勵與懲罰內容，沒有實際的鼓舞或嚇阻作用。

(四)、人情關說困擾

人情壓力致使承辦人員有心無力的情形普遍存在一般政府部門中。由於政府官員承受許多有力人事的「關切」，間接影響承辦人員的自主性（參見附錄三駕訓班業者問卷開放式問題綜合意見）。這種現象也演變成未能根據駕訓班業者的違規事實對駕訓班實施獎懲，也是造成業者不公平競爭與劣逐良的原因。

(五)、同業競爭

業者之成本差異造成之價格競爭，主要是土地成本不同。例如：（參見表4.1）有 75.31% 業駕訓業者認為業界間有少數業者在土地使用權到期之前採低價競爭。因此確實有一些業者在土地使用之期限前幾年起，因不願做長期的設備投資，在業界用低價策略以運用土地的最後期間撈取利益。又例如少數業者土地使用期限已過卻非法佔用土地，在政府取締不力的情況下，該違法業者因不用繳稅，所以其競爭成本更低，有 65.43% 業者認為確有一些業者因非法佔用土地，因成本低而以撈一票做法採低價競爭，對正當業者的權益傷害很大。

二、其它問題

駕訓班經營管理所面臨之問題除以上所述之外，尚有與國內目前企業界所面臨的相同問題，如土地取得問題、以及專業人才（如駕訓業之講師與教練師資）的訓練與延攬等。

（一）、土地取得問題

國內大部份駕訓業者所使用的土地都是租用而來，常有土地被征收或租約到期之困擾。目前政府對土地的使用規定，有礙業者順利取得充足之土地設立駕訓班。依民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法附件一有關駕訓班教練場面績，台灣省為一萬平方公尺；北、高兩市因土地取得不易而以六千平方公尺為下限，但現有業者為維護既有利益而堅決反對，由此可知土地取得困難也間接造成更多地下駕訓班。由駕訓班問卷統計結果顯示：（參見表4.1）有 74.07% 業者同意駕訓業者所需之土地使用權取得不易。

（二）、優良教練與講師的延攬留用問題

國內駕訓班因業界惡性競爭，業者為生存而在教學上偷斤減兩，教學不能正常化，扼殺了優良教練與講師的生存空間，業者也多未主動對教練或講師實施本職學能訓練。對駕訓班問卷統計結果（參見表4.1）顯示，有 69.14% 業者同意駕訓業者所需之教師及講師招募不易，不贊同者只有 17.28%。另外有 77.78% 之業者認為優良教師及講師不易久留。因此可發現駕訓班有優良教練與講師延攬及留用問題。

4.3 駕訓班考核問題探討

本節在探討目前對駕訓班考核的主要問題，這些問題分別為：對駕訓班抽查工作未能落實，對駕訓班獎、懲未能落實或未具實效，考

評項目與配分比重問題，以及對地下駕訓班的取締問題。分述如下：

一、對駕訓班抽查工作未能落實

目前國內多數監理站所對駕訓班的管理業務，均由一人兼辦（參見附件三問卷B開放式問題綜合意見），無法有效執行對駕訓班的督導工作。

由於監理人力短缺且業務繁重，對駕訓班的抽查督導工作自然無法落實。監理單位負責駕訓班督導管理工作之員工，因沒有充份的時間與精力思考如何精進對駕訓班的督導管理技巧，自然不能有效地發揮抽查功能達到防止弊端的目標。由此可知大多數監理站所無法做好對駕訓班的督導考核工作。

二、對駕訓班獎、懲未能落實或未具實效

各地監理站所由於未能做好對駕訓班的督導考核工作，所以即使對駕訓班實施獎勵，也沒有具體的良好效果；又因人情關說的緣故，對違規駕訓班的懲罰，在程度上也大打折扣；將嚴重違規的事實當作輕微的事件來辦理也是常有的事。

此外少數監理人員與外界掛勾（參見附件三問卷B開放式問題綜合意見）已是不爭事實，如此自然無法落實對駕訓班的督導與獎、懲，即使實施也未具實效。

三、考評項目與配分比重問題

目前對駕訓班的督導考評工作分別由各地監理單位自行辦理，因此在辦理方式與考評分實施標準上都不盡相同。在辦理方式上，所邀請的評比委員之背景各地不一，而且在實施考評的評分方面，各地監理站所採行的標準也不一樣，因此評比的公正性受到部份駕訓業者

的質疑，由對駕訓班業者的調查（見表4.1）可知關於「政府對駕訓班之督導考評項目或評分有不公平現象」者，不贊成者只有 16.05%。暫成與沒意見者各有 27.16% 與 56.79%。由此可知評比作業的執行方式有不盡理想的地方。

四、對地下駕訓班的取締問題

駕訓業界存在地下駕訓班的問題由來已久，欲對其取締，卻苦無有效的法源依據。現行辦法必須會同警方、稅捐單位、縣市教育局人員前往取締，若地下駕訓業者確有收費行為（必須由練車人員簽章承認才有效）則由稅捐單位處理，無其它有嚇阻作用之罰則。監理單位唯一能作的，就是查看有無合法駕訓班車輛在練習場練習，如有尚必須練車人員簽章承認，但依駕訓班管理辦法規定處罰也有限，此外尚必須預防被對方以擾民、妨礙自由提起告訴；由此可知對地下駕訓班的取締工作可說是困難重重，執法人員心有餘而力不足。

第五章 我國現行有照駕駛人管理問題之剖析

我國現行發照後管理方式，對於有照駕駛人的管理可分爲主動性管理與被動性管理二類。主動性的管理方式主要是將正確的駕駛觀念與駕駛技能告知駕駛人，即以教育宣導及各種審驗等方式來達到預防違規駕駛行爲與維護駕駛安全之目的，其內容包括臨時及定期道路交通安全講習、駕照之更新換發，以及職業駕駛人之定期駕照審驗等。被動性的管理方式則是針對各種違規駕駛行爲的處罰及矯正，以使違規駕駛人能得到警惕和再教育，其內容包括罰鍰、記點、道安講習，以及吊扣或吊銷駕照等。除此之外，車輛保險制度與駕駛人管理互相結合亦是警惕有照駕駛人避免違規行爲與維護行車安全的手段之一。

以下即針對發照後之主動性管理、發照後之被動性管理，以及有照駕駛人管理與車輛保險制度之配合等三方面分別加以探討。本研究並根據上述有照駕駛人管理之相關範疇，對台灣省、台北市及高雄市等地之擁有駕照的一般民眾(共計484人)及所屬監理機關內參加違規講習的駕駛人(共計968人)進行問卷調查，以期找出在實際執行時所遭遇之問題與整個發照後管理方式所隱含之缺失，作爲促進安全駕駛行爲及研擬改進策略之參考。

5.1 發照後之主動性管理

5.1.1 臨時講習與定期講習

依據「道路交通安全講習辦法」第八條之規定，公路監理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，以加強自行練習考照者對於道路交通法規、駕駛道德與交通安全常識、肇事預防與處理等相關方面的知識。然而就考照者皆是以相同考照程序取得駕照的觀點而言，對於未經駕訓班訓練之駕駛人是否應另外接受講習，頗值得再加以考慮。

又依據同一辦法第六條之規定，公路主管機關遇有道路交通法令之重大修正或道路交通安全之重要措施時，得對汽車駕駛人施以定期講習，以期達到宣導之目的，使駕駛人皆能廣為了解各項相關法令及措施之變動。但是由於監理單位平時之行政業務與工作量十分龐大，因此缺乏人力再對已取得駕照之駕駛人辦理講習工作，故上述規定便無法切實執行。然而對於重大相關法規或交通措施改變的宣導工作，確實關係所有駕駛人的權益與行車安全，因此若在短期內無法解決監理單位人力短缺之問題，除了應在大眾傳播媒體加以宣導外，至少要對有照駕駛人給予書面通知。現已通過立法院一讀的新修正「道路交通管理處罰條例」，即為對所有駕駛人關係重大的法規，一旦在立法院完成三讀立法程序，監理單位實有儘速廣泛宣導之職責。

此外「道路交通安全講習辦法」第七條規定：『營業小客車駕駛人於申領職業登記證或於非同一營業區有異動，或違反營業小客車駕駛人職業登記管理辦法之規定，得由警察機關施以臨時講習。』唯由於目前警力不足，又因此規定與行車安全並無直接關係，因此警察機關多未予以實施。

5.1.2 駕照之換發

台灣地區汽機車駕駛執照，自台灣光復以來，由大陸帶來台灣換發之駕駛執照，以及由台灣公路監理單位考發之駕駛執照，不論汽車或機車均無使用有效期限之限制，相關法規亦無換照之規定，直到民國五十七年四月將「道路交通安全規則」修正公佈，對台灣地區之汽機車與駕駛人始具管理之依據和原則性之規定。至民國六十八年五月，經修正之「道路交通安全規則」第五十二條明確訂定，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戶籍所在地公路監理機關申請換發新照，逾期未換發新照者，不得使用駕車。又依據「道路交通管理處罰條例」第二十二條第六款之規定，持逾期之駕駛執照駕車者，處六百元以上一千二百元以下罰鍰，並應扣繳其駕駛執照。

台灣地區汽機車駕駛執照，自光復迄至六十八年五月的數十年間，雖然未有換照之規定且雖未發生嚴重問題及不良後果，然而由於國內經濟快速發展，因而導致各類汽機車的數量也隨之大量增加，相對地擁有駕照者也就愈來愈多，對於有照駕駛員管理的課題便愈顯重要。之後學習國外的制度，於六十八年修定「道路交通安全規則」第五十二條，明訂駕照六年換發一次，但是目前監理單位在換發駕照時並未對駕駛人重新體檢，駕駛人亦不必參加任何考驗，無法考慮駕駛人生理上的老化、衰退或傷殘，以及駕駛技能之退化等情況，因此無法達到有效監督駕駛人以增進行駛安全的功能，在對於駕駛人之管理上缺乏實質意義，特別是老年駕駛人生理機能退化較快，有必要考慮參考國外作法，縮短老年駕駛人換照期限或增加體檢項目以確保行車安全。

根據本研究對台灣省及北高市484位有照駕駛人所作的問卷調查顯示(見表5.1)，關於換照的期間長短，認為應該每隔1-2年換發駕照一次的有1.3%，每隔3-4年換發駕照一次的有9.4%，每隔5-6年換發駕照一次的有29.3%，每隔6年以上才換發駕照一次的有33.5%，僅有26.5%的駕駛人認為駕照不必重新換發，可見大部分的駕駛人對於目前駕照定期換發之作法皆能接受。又約有63%的駕駛人認為駕照的換發應該在5-6年或6年以上，與現行每六年換發駕照一次的規定大致能夠吻合。

表5.1 駕照換發期限問卷調查結果

1-2年	3-4年	5-6年	6年以上	不必換照
1.3%	9.4%	29.3%	33.5%	26.5%

若問及關於換發駕照時，應該增加那些手續以助於維護行車的安全及減少駕駛人的違規行為(見表5.2)，只有『重新體格檢查以了解

駕駛人的生理狀況』的同意或非常同意比例(合計42.5%)大於不同意或非常不同意比例(合計30.3%)，以及『檢查駕駛人的違規記錄，根據違規的嚴重程度和次數另外參加講習』的同意或非常同意比例(合計62.9%)大於不同意或非常不同意比例(合計17.3%)。

表5.2 增加駕照換發手續問卷調查結果

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同 常意
a. 重新體檢以了解駕駛人的生理狀況	5.4%	37.1%	27.2%	25.3%	5.0%
b. 必須本人親自換照並且當場重新拍照	3.3%	24.4%	23.3%	38.8%	10.2%
c. 重新參加筆試	2.9%	9.6%	19.0%	53.3%	15.2%
d. 重新參加路試	2.5%	12.3%	15.4%	52.3%	17.5%
e. 接受道路交通安全講習	5.4%	18.2%	20.7%	40.7%	15.0%
f. 檢查駕駛人的違規記錄，根據違規的嚴重程度和次數另外參加講習	27.3%	35.6%	19.8%	10.8%	6.5%

由以上結果可知，一般駕駛人皆能同意換照對於駕駛人管理的正面功能，唯對於換照時的手續則傾向方便性為主。對於問卷中提及『必須本人親自換照並且當場重新拍照』此一問題，雖然同意或非常同意者僅佔了27.7%，但是駕照上的照片卻是辨別該駕照是否確實為駕駛人本人之客觀工具，而六年之換照期間內駕駛人在容貌上可能已有相當程度的改變，因此建議應將本項規定納入換照時的考量，以落實對駕駛人的監督工作。

以台北市領有駕駛職照人數而言，截至民國八十年底，各類汽、機車駕照共計發出157萬張以上，監理單位平均每天約需處理838張以上駕照換發業務，況且考照人數每年都在持續遞增中，故駕照換發工作對於監理單位而言實為繁重之業務，若僅為清理資料而勞師動眾，不但影響監理單位之工作效率及服務品質，亦無法達成公職機關便民

利民的方針。因此應檢討作業方式或法規規定，在便民與落實駕駛員管理之間作一權衡及考量，以期達到減輕監理單位工作負擔及能夠藉資便民的目標，並提高監理服務的品質。

此外，目前駕駛人持國際駕照換發本國駕照者，只需通過體檢即可換發本國駕照，然而由於各國交通法規與駕駛環境有所差異，故至少應對持國際駕照換照者施以本國道路交通規則測驗，以增進駕駛人之行車安全，同時本研究在對監理所一般行政人員的問卷調查中，問及此類換照者是否應加考筆試，結果有62.6%的受訪者認為應該加考筆試，顯示當駕駛人持國際駕照換發本國駕照時，確實有其必要加考本國道路交通法規。

5.1.3 職業駕照審驗

由於職業駕駛人之駕駛行為不同於一般駕駛人，經常必須長時間從事駕駛活動，因此對於職業駕駛人的身體及健康狀況有必要特別加以注意，以瞭解職業駕駛人是否能夠繼續勝任其工作，因此「道路交通安全規則」第五十四條明白規定，職業汽車駕駛人之駕駛執照，應自發照之日起，每滿二年申請審驗一次，經審驗不合格者，扣繳其駕駛執照，俟審驗合格後發還之。若駕駛人因患病、出國、服役、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、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當地公路監理機關申請審驗。

目前職業駕駛人駕照審驗的內容僅包括駕駛人的重新體檢，體檢需經公立醫院或衛生機關或公路監理機關之體檢室或私立勞保醫院體檢合格，如係私立勞保醫院體檢者，體檢表上必須蓋有「勞保指定醫院」或「勞保」字樣之戳記方為有效。體檢內容包括下列各項：身高（必須高於160cm）、體重、雙眼視力（視力合格標準：兩眼裸視目力達0.6以上，每眼各達0.5以上者；矯正後兩眼視力達0.8以上者，每眼各達0.6以上者）、辨色力、四肢是否健全、活動能力、有無惡

疾及兩耳聽力等九項。體檢表自體檢日起三個月內有效，駕駛人必須在期限內參加駕照審驗，逾期必須重檢。此外對於年滿六十歲仍願繼續執業之小型車職業駕駛人，因考慮其身體機能與健康狀況的衰退，並為加強保障乘客的乘車安全，多增加了以下二種體檢項目——心電圖檢查與胸部X光檢查，檢查結果必須為「正常」或「合於健康標準」方為合格。

觀察以上職業駕駛人駕照審驗的內容，對於職業駕駛人各方面之生理機能確實可達到監督的效用，但由於審驗內容僅有體檢一項，忽略了職業駕駛人駕駛技能與對於交通法規瞭解的測驗，而此二方面的審驗亦與職業駕駛人之駕駛安全息息相關，值得主管機關加以注意。

對於不依規定期限參加駕駛執照審驗之職業汽車駕駛人，依據「道路交通管理處罰條例」第二十六條之規定，處一百元以上二百元以下罰鍰；逾期一年以上者，逕行註銷其職業駕駛資格。由於處罰太輕，對於違反此規定之職業駕駛人遏阻效果不大，並且又規定逾期一年以上者才逕行註銷其職業駕駛執照，此期限內駕駛人若繼續從事職業駕駛工作，特別是計程車及大客車職業駕駛人，則對於乘客之乘車安全將缺乏保障。此外，依據「道路交通安全規則」第五十四條之規定，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，如需再申領職業駕照時應重新報考。

依據本研究問卷調查的結果顯示(見表5.3)，職業駕照審驗的內容除了體格檢查之外，大多數駕駛人皆同意或非常同意尚應增加下列審驗項目：駕駛技能測試、交通安全法規測驗、道路交通安全講習，以及審查職業駕駛人的違規記錄並根據違規之嚴重程度和次數另外參加講習；此外有超過半數的駕駛人認為職業駕照應每隔2-3年審驗一次(見表5.4)，與現行之每滿二年審驗一次的規定無太大差異。

表5.3 職業駕照審驗內容問卷調查結果

	非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
a. 體格檢查	29.2%	56.2%	11.5%	2.9%	0.2%
b. 駕駛技能測試	29.3%	50.8%	14.3%	5.0%	0.6%
c. 交通安全法規測驗	32.0%	47.5%	16.0%	3.7%	0.8%
d. 道路交通安全講習	31.5%	46.9%	17.1%	3.7%	0.8%
e. 違規記錄審查，根據違規的嚴重程度和次數另外參加講習	41.4%	42.7%	13.7%	1.2%	1.0%

表5.4 職業駕照應審驗期限問卷調查結果

半年至1年	2-3年	3年以上	不必審驗
11.7%	50.2%	30.1%	8.0%

5.2 發照後之被動性管理

依據本研究對參加違規講習的駕駛人所作之問卷調查結果顯示(見表5.5)，在各類對有照駕駛員的被動性管理之中，對於能夠有效嚇阻違規駕駛行為發生的處罰，受訪者表示同意或非常同意者，以『罰鍰』所佔比率最高(67.7%)，其次為『記點』(55.5%)、『道安講習』(50.7%)、『吊扣駕照』(47.2%)、『吊銷駕照』(43.1%)。由此結果可知，上述各類處罰方式對於違規駕駛行為的發生皆有相當之嚇阻效果，其中又以『罰鍰』所產生之成效最大，顯示一般駕駛人將金錢上直接的損失視為最嚴厲之處罰方式，值得相關管理單位作為參考。

此外又問及駕駛人產生違規駕駛行為的主要原因(見表5.6)，受訪者表示同意或非常同意比率最高(79.0%)的項目為『守法觀念不足』，徹底反應出國人最大的通病。對違規駕駛人的處罰實為治標之道

，如何增進國人守法的觀念，才是減少違規駕駛行為發生的有效方法。

表5.5 何種處罰能有效嚇阻違規行為問卷調查結果

	非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
a. 罰鍰	19.1%	48.6%	20.7%	6.8%	4.8%
b. 記點	12.0%	43.5%	26.3%	11.9%	6.2%
c. 道安講習	12.4%	38.3%	23.0%	15.9%	10.4%
d. 吊扣駕照	10.8%	36.4%	26.6%	16.8%	9.4%
e. 吊銷駕照	13.6%	29.5%	29.1%	18.3%	9.4%

表5.6 駕駛人發生違規行為主要原因問卷調查結果

	非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
a. 守法觀念不足	35.2%	43.8%	13.3%	5.2%	2.5%
b. 對於交通法規不瞭解	15.4%	44.0%	20.8%	15.0%	4.8%
c. 道路設施與駕駛環境不佳	28.3%	45.9%	17.3%	5.9%	2.6%
d. 違規取締的執行不夠徹底	20.7%	36.1%	28.9%	7.3%	7.0%

5.2.1 罰鍰

「道路交通管理處罰條例」中明訂各類違規行為之處罰方式，其中關於罰鍰部分之罰鍰額度與所屬相關條款列於表5.7。依據該表所示，我國對於違規駕駛人所處以之罰鍰自新台幣一百八十元至一萬兩千元不等，其中罰鍰在新台幣六百元以下之條款即佔了全部條款的二分之一強，雖然這些條款之違規行為多屬駕駛道德不佳、未依規定辦

表5.7 違反道路交通管理事件統一裁罰標準表

違規事件法條依據 (道路交通管理 處罰條例)	法定罰鍰額度 (銀元)	統一裁罰標準 (折合新台幣)	
		期限內自動 繳納	逾越繳納期限 或經裁決處罰 者(最高額)
36-3	60	180	180
14,15,16,17,25 26,31,38-2,41,55	100 - 200	300	600
56,60	100 - 400	300	1200
39,42,50,51,52,58,59	200 - 400	600	1200
32,36-1,44,45,46,48,49	200 - 600	600	1800
36-2	400	1200	1200
27,30,34,40,47,57	400 - 800	1200	2400
38-1	500 - 1000	1500	3000
24	600	1800	1800
18,19,20,22,29,43,53	600 - 1200	1800	3600
13	800 - 1600	2400	4800
35	900 - 1800	2700	5400
28,33	1000 - 2000	3000	6000
12	1200 - 2400	3600	7200
21,54	2000 - 4000	6000	12000

理各項證照更換手續、擅自更動車輛設備、或較輕微之違規行為，不至於直接危及行車安全，然而在國民所得不斷提高的今天，如此額度之罰鍰對於遏阻違規駕駛行為的效果實為有限，無法培養駕駛人守法

重紀之態度，可能為往後重大違規行為發生之導因，故罰鍰額度的適度提高實有其必要。

此外，依據同一辦法第六十五條之規定，汽車所有人、駕駛人違反道路交通管理，經主管機關裁決後逾十五日，未向管轄地方法院聲明異議，而又不依裁決繳納罰鍰或不繳送汽車牌照、駕駛執照者，依下列規定處理之：(1)經處分吊銷汽車牌照或駕駛執照者，由公路主管機關逕行註銷。(2)經處分吊扣汽車牌照或駕駛執照者，按其吊扣期間加倍處分；仍不依期限繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。(3)罰鍰不繳納者，按其罰鍰數額，易處吊扣汽車牌照或駕駛執照一個月至三個月；不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊扣其汽車牌照或駕駛執照。因此就第六十五條第三款而言，若駕駛人之違規行為屬於逕行舉發者（如違規受照相取締等），因為無法確知當時駕駛者為何人，有可能導致違規駕駛人使用他人之駕駛執照來替代吊扣，而發生無法制裁違規駕駛本人之不公平現象，嚴重違反執法之公平性。此外若違規駕駛人在一個月至三個月的期間內無須駕車或擁有二部以上的汽車，都有可能使得違規駕駛人以吊扣駕駛執照或汽車牌照的方式來逃避繳納罰鍰。

新修正之「道路交通管理處罰條例」已送交立法院一讀通過，其中部份條款經過重新檢討制定，並將罰鍰額度予以適度提高，惟應加速審查程序，以期早日立法完成並加以施行。

5.2.2 記點

交通違規記點制度，其立法要旨在於依駕駛人對於行車安全與交通秩序危害之程度，分別依其情節輕重而配以不同點數，在一定期間內若點數累積達某一特定數值時，則予以相當的處罰，如吊扣或吊銷駕照。因此違規記點之主要目的，在於藉此制度以警惕駕駛人小心駕駛，以降低累次之違規行為，使有助於行車安全與交通秩序的改善。

我國交通違規記點制度，係自民國七十六年七月一日起開始實施，相關內容列於「道路交通管理處罰條例」第六十三條，規定汽車駕駛人違反下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰外，並予記點：(1)違反第三十三條、第四十條第一項、第四十五條、第四十七條第一款至第四款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一款至第三款者，各計違規點數一點。(2)違反第二十九條第一款、第三款至第五款、第三十五條第一項第一款、第四十三條、第五十三條或第五十四條者，各計違規點數二點。依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕照處分者，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，吊扣其駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反前項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。

依據最新修正經立法院一讀通過之「道路交通管理處罰條例」第六十三條規定：

一、第一項規定一汽車駕駛人違反下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰外，並予記點：

(1)違反第三十三條、第三十八條第一項、第四十條第一項、第四十五條、第四十七條第一款至第四款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款至第三款者，各計違規點數一點。

(2)違反第二十九條第一項第一款至第五款、第三十條第一項第一、二款者，各計違規點數二點。

(3)違反第三十五條第一項、第四十三條、第五十三條或第五十

四條者，各計違規點數三點。

二、第二項規定—依前項各條款，已受吊銷駕駛執照處分者，不予記點。

三、第三項規定—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，再違反前項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。

又依據同一條例中新增的第六十三條之一規定：「汽車依本條例規定記違規紀錄於三個月內共達三次以上者，吊扣其汽車牌照一個月。」

縱觀上述最新修正之「道路交通管理處罰條例」第六十三條內容，其記點制度具有以下特色：

- 一、提高記點之點數級距與增加記點之違規行為(見表5.8)—由現行記一點、二點兩種級距，擴增為一、二、三點三種級距，並增加記點之違規行為。
- 二、加重違規行為之記點點數—將現行第三十五條第一項第一款、第四十三條、第五十三條、第五十四條，由原記二點加重為三點。
- 三、本條新增之規定，俾使汽車所有人亦可採罰鍰外之手段予以記次處罰，避免汽車駕駛人與所有人相互推責，並藉以警惕汽車所有人約束所屬駕駛員之行為，共負維護交通安全之責，以收遏阻之效。

我國的記點制度自實施以來，台北市與高雄市交通事件裁決所，因其終端機業已接入監理機關電腦系統，故所裁罰應予記點之違規案件資料，即可於裁罰後直接輸入各該市電子作業室建檔列管，並由監理機關加以執行。然而台灣省各警察機關與公路監理機關之電腦系統因未有連線，對於駕駛人違規資料之記錄與點數之累計有所困難，致實施迄今仍然成效不彰，行車安全與交通秩序未獲顯著改善。因此當前首要工作在於推行警察機關與監理單位間之電腦連線，以確實記載駕駛人之各項違規記錄，杜絕駕駛人違規時之僥倖心理。此外在全面

施行電腦化後，若能將駕駛人之各項駕駛記錄列入可否換照之依據，對於防範駕駛人違規將產生更佳的功效。

表5.8 新修正道路交通管理處罰條例－新增記點表

條 別	項別	款別	違 規 行 爲	點數
二十九	一	二	汽車裝載貨物超過規定之長度、寬度、高度者	2
三十	一	一	汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者	2
		二	汽車裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高情形或裝載危險物品時，未隨車攜帶臨時通行證，或未依規定路線、時間行駛者	2
三十八	一		汽車駕駛人或他人於鐵、公路車站或它處所，違規攬客營運，妨害交通秩序者	1
六十	一		違反本條例之行爲，經警察制止，不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者	1

5.2.3 吊扣與吊銷駕駛執照

若駕駛人之違規行爲較爲嚴重，或記點數累積至「道路交通管理處罰條例」第六十三條所述之特定數值時，則將對違規駕駛人施以吊扣或吊銷駕照之處分。有關駕駛執照吊銷後可再度考領駕照之期限可分爲一年內、三年內及不得考領駕駛執照(見表5.9)，詳細內容及規定列於「道路交通管理處罰條例」第六十七條：汽車駕駛人，曾依第三十七條第二項、第五十四條、第六十一條第一項第一款、第二款、

表5.9 道路交通管理處罰條例－吊銷駕照相關條款表

條 別	項別	款別	違 規 行 為	備 註
三十七	二		營業小客車駕駛人，在執業期中，曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、妨害風化、恐嚇取財或擄人勒贖之罪，經判決罪刑確定者	不得重新考領駕駛執照
五十四		一	在鐵路平交道不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越，因而肇事者	
		二	在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過因而肇事者	
		三	在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車者	
六十一	一	一	利用汽車犯罪，經判決有期徒刑以上之刑確定者	
		二	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，因而引起傷害或死亡者	
六十二	二		汽車駕駛人，如肇事致人受傷或死亡，未即採取救護或其他必要措施，或未向警察機關報告而加以逃逸者	
二十七	二		汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員死亡者	三年領內駕不得執照
三十五	一		汽車駕駛人，因酒醉或患病駕車，因而肇事致人重傷或死亡者	
三十七	三		營業小客車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者	
六十一	一	三	汽車駕駛人撞傷正執行交通勤務之警察者	
			汽車駕駛人，曾依「道路交通管理處罰條例」其他各條規定吊銷駕駛執照者	一考年領內駕不得執照

第六十二條第二項之規定吊銷駕駛執照者，不得考領駕駛執照。汽車駕駛人，曾依第二十七條第二項、第三十五條第一項、第三十七條第三項、第六十一條第一項第三款之規定吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照。汽車駕駛人，曾依本條例其他各條規定吊銷駕駛執照者，一年以內不得考領駕駛執照。

又依據同一辦法第六十八條之規定，汽車駕駛人因違反本條例及道路交通安全規則之規定，受吊扣或吊銷駕駛執照處分時，吊扣或吊銷其持有各級車類之駕駛執照。此規定因目前機車與汽車駕照分別製發，執行上有所困難，況且機車與汽車所需駕駛技能及特性有很大的差異，因此目前警察機關對於汽、機車駕照的吊扣(銷)為分別執行，故建議將本條例加以修訂，若要一併吊扣(銷)則應考慮駕駛人之違規性質與嚴重程度而定，否則即考慮汽、機車駕照合併一張，以貫徹嚴格處罰之原意。

5.2.4 道安講習

依據「道路交通安全講習辦法」第五條之規定，汽車駕駛人有違規肇事致受吊扣駕照處分或依道路交通管理處罰條例第六十三條第一項之規定記點者，應施以定期講習。目前對違規駕駛人所實施之道路交通安全講習，其教學方法以採用電視教學為主，主持講師機動製作投影片闡述為輔，課程安排有「交通法令」、「駕駛道德」、「車輛保養」、「肇事預防」、「重大交通事故案例分析」、「簡易汽車故障排除」、「高速公路安全駕駛」等，講習時間以三小時為原則。

縱觀上述道安講習，所包括之內容相當多元化，對違規駕駛人之再教育亦尚稱完備，唯其講習內容無法根據違規者所駕駛之不同車種及不同違規項目，針對其差異性予以加強矯正，導致講習時間稍嫌冗長與學習效果的打折扣，故違規駕駛人對於道路交通安全講習多採應付心態。因此精簡講習課程，以及根據不同違規車種與不同違規行為設計適當的講習內容，皆為有關單位值得考慮的方向。

根據本研究對參加違規講習駕駛人所作問卷調查(見表5.10)，有39.7%的駕駛人對目前道安講習的內容感到『生動活潑』，23.7%的駕駛人感到『枯燥乏味』，顯示道安講習的內容已能為多數人接受，但需注意仍有將近四分之一的受訪者感到不滿意。至於如何針對駕駛人不同違規行為加以矯正並增進講習效果，值得再深入探討。

表5.10 違規駕駛人對道安講習內容看法問卷調查結果

生動活潑	平實無奇	枯燥乏味	其他
39.7%	32.2%	23.7%	4.5%

5.3 車輛保險制度之配合

前述我國現行對有照駕駛人之主動性管理及被動性管理，皆屬監理單位與警察機關之權責範圍，除此之外，若保險制度能夠加以配合，對於有照駕駛人之管理當可發揮更顯著的效果。

由於目前車輛保險制度在保費增減之規定上，對於發生肇事賠款次數愈多之車輛，於下次續保時保費就愈高，甚至對於肇事率過高之車輛，保險公司可能加以拒保，因此可使車主對於容易肇事之駕駛行為有所警惕，並提高行車之安全性。此外若能將駕駛人之違規記錄亦納入保費增減之考慮，必當更加有效促進駕駛行為之端正，減少違規駕駛行為之發生，然而此方法之落實有賴保險業與監理單位及警察機關之配合執行，以及相關法規的修訂。

此外目前汽車保險制度是以車輛為保險對象，肇事率之計算是以投保車輛為依據，不利於對駕駛人本身之約束與管理，根據對參加違規講習駕駛人的問卷調查結果(見表5.11)，有34.3%的駕駛人亦不贊同目前汽車保險制度具有遏止違規駕駛行為發生的功能，因此若能改

以駕駛人爲保險對象，以駕駛人之違規與肇事記錄作爲保費的參考，如此當可對駕駛人產生相當之警惕作用，有效遏止違規駕駛行爲的發生。

表5.11 目前汽車保險制度具有遏止違規行爲之功能問卷調查結果

非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同 常意
7.6%	26.7%	31.4%	24.4%	9.9%

目前正積極研擬中的「強制汽車責任保險法草案」，其主要內容除『加強對車禍受害人權益之保障』以外，對有照駕駛人管理的部份尚有『保險費之訂定兼顧從人及從車因素，盈虧處理採自給自足原則』。該草案第四十二條規定，保險費之計收兼採車種及駕駛人因素，如年齡、職業、肇事及違規記錄等，有肇事或違規記錄，駕駛人應予加費、以資制裁，優良駕駛人應予減費、以資獎勵。此外根據本研究對參加違規講習駕駛人的問卷調查結果顯示(見表5.12)，約47%的駕駛人皆同意將個人的違規記錄作爲車輛保險費率高低之考量，因此若本草案能儘速通過立法並確實加以執行，對於違規駕駛行爲的約束必能展現相當的成效。

表5.12 將違規記錄作爲車輛保費高低考量問卷調查結果

非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同 常意
13.8%	33.0%	30.5%	14.3%	8.5%

第六章 改善方案研擬

由第三、四、五章的討論可發現現行整個駕照考驗與駕駛訓練制度存在許多的問題，基本上此二者是相輔相成的，由於考照制度引導駕訓班教學是必然的現象，因此，必須有優良的考照制度方能使駕訓班教學與管理的問題獲得徹底的解決。當優良的考照制度形成之後，依據考照與駕訓制度相輔相成的原則，重新定位駕訓班的角色，以使得考驗與訓練結合為一，提高駕駛人的品質。而考照與駕訓制度問題獲得改善之後，針對有照駕駛人再輔以良好的管理措施，以確保有照駕駛人能循規蹈矩地駕車，使目前交通紊亂、駕駛人不守規矩的情況獲得根本的改善。

本章首先針對整體考照與駕訓制度的主要問題重新確認，並依據問題的所在，藉由問卷的結果與參考國外考照與駕訓制度，研擬改善方案。其次，分析與評估所有可行方案，以提出較佳之改善方案。最後再根據所提之改善方案，探討各相關單位的配合措施，以使得方案能順利的推動，達成駕訓與考照的目標與功能。

6.1 駕訓考照問題之確認

本節首先以駕駛人訓練、考照過程、以及發照後駕駛人管理三個時程，探討其間之關係。其次分別闡述三個時程所產生的主要問題：

- (1)現行制度未能完全達到考照目的與功能、考照過程與項目的主要缺失、監理業務快速成長與員工負荷量過重的問題。
- (2)探討駕訓班的教學與經營問題。
- (3)最後敘述對有照駕駛人的管理問題。

駕駛訓練(訓練)、考照過程(考驗)、以及發照後駕駛人管理(管理)三個時程所產生的主要問題之間有密切的因果關係。目前訓練階段由駕訓班負責，而考驗階段由監理單位負責，而管理階段則由警察

與監理單位分工合作。

考驗的過程、項目與內容，必然引導駕駛班教學的內容與方式，而考照過程的嚴格與否也將影響駕駛人之駕駛能力，因此，實際上駕訓與考照制度的根本問題在於考照制度的設計不良，使得駕駛訓練只是一味地迎合考驗項目之內容，完全忽略了真正重要的養成教育，導致許多考上駕照的民眾，在未具備完整的學習經歷即開車上路，致使交通亂象叢生。此外，目前的制度把教育與考驗完全分離，使得訓練歸訓練，考驗歸考驗，兩者毫不相關，若能將部份考照業務交由民間來辦理，而政府部門只負責最後把關的工作，則如此一方面駕訓班可藉此招徠顧客，另外一方面監理單位專注於管理、監督駕訓班與提升駕駛人之駕駛品質，則雙方互謀其利，駕駛人亦可獲得完整的訓練。另外，領有駕照者之管理主要在確保駕駛人能遵守交通規則、並對其宣導正確的駕駛觀念與駕駛技能，以達成預防違規駕駛與維護駕駛安全的目的，而且違規制度資訊系統的建立除了能規範駕駛人外，更有助於駕訓班的評比與考照制度改善的參考。所以教育、考驗與管理三者的結合與密切的合作，將可使整體的問題獲得全盤的改善，而駕駛人亦能於道路上安全、順暢地駕車。

以下，將再對駕訓與考照的問題作一整體性的描述，以作為第二節研擬改善方案與評估可行方案的依據。目前問題最主要的徵結在於考照制度應有的功能無法達到，此一部份在第三章已有詳細的陳述，究其原因主要為：(1)考照過程、項目與內容有部份瑕疵。(2)監理單位業務負擔過於沉重與人員班編制不足。(3)駕訓班教學與經營的問題等。以下即分別描述之。

6.1.1 考照過程、項目與內容之主要問題

目前體檢後即核發學習駕駛證，未充份發揮應有之功能；筆試的題目未依內容重要性的不同而有不同分配，有必要針對筆試內容的重要性加以分類，而對每一類題目的給分有所不同，並針對筆試與筆試

題庫的內容作一適當調整，以使筆試涵蓋的層面更完整。此外，場考本是政府爲防止弊端、求考試公平的駕照考驗措施。自民國六十一年以場考取代樁考(在場地內佈樁考驗基本駕駛技術)與實際道路考驗之後，曾被視爲一大變革，然而因爲模擬呆板、考試項目扣分標準不當、考試途程僵化，以致於誤導駕訓班學員或應考者學習方向，使得駕駛人之品質降低。現行考照制度不考實際道路考驗，監理機關又無法嚴格要求駕訓班辦好道路駕駛教學，使得許多駕訓班學員取得駕照卻不敢開車上路。同時也因場考無法考驗出駕駛人之駕駛道德與正確駕駛習慣，所以恢復以往實際道路考驗的呼聲再起，也引起了政府部門的重視與採納，致於該如何克服其實施之困難，第三節將會加以描述。

6.1.2 監理單位業務負擔過於沉重與人員班編制不足

目前公路監理機關之職掌有四大項，分別是汽車管理、駕駛人管理、公民營汽車運輸業督導、此外汽車駕訓機構之管理亦於民國八十年自教育部管理體系移交納入交通部所屬之監理單位管理。由第三章的分析得知，這些業務在過去幾年的成長率遠高於監理單位職員人數的成長率，可知監理單位人員的工作負荷相當重，在此情形之下，要處理好每項業務，勢必有所困難，而也因此疏忽對駕訓班的管理與監督，造成駕訓班素質良莠不齊。

6.1.3 駕訓班教學與經營問題

目前駕訓班教學以及經營以於第四章說明過，其主要問題有：駕訓班教學縮水問題，駕訓班教學缺乏彈性問題、駕訓業劣幣驅逐良幣效應、土地取得問題、優良教練與講師的延攬留用問題等。今再簡述如下。

一、駕訓班教學縮水問題

其發生原因是：(1) 考試引導教學特性在現行考照制度下產生部份學科不受重視。(2) 駕訓班經營理念以利為導向並從事與惡性價格競爭。(3) 因路段開放不足，且保險公司不願承辦意外險，道路駕駛教學不易經常安排。(4) 此外學員不易掌握，學科課程缺課嚴重。(5) 學員報名尖峰時段，教學設施不足，影響教學成效。

二、駕訓班教學缺乏彈性問題

由於教學課程規定過於僵硬、學員們的學習能力參差不齊、學員的時間空檔不同等因素，使產生教學不易配合學員之時間與能力之問題。

三、駕駛訓練業劣幣驅逐良幣效應

由於政府未徹底實施對駕訓班的獎懲措施，即便實施獎懲也未能達到鼓勵或嚇阻效果；再者靠行地下補習班存在以久，未取見受到嚴格取締；此外人情壓力致使承辦人員有心無力，以及土地成本不同造成之價格惡性競爭等。造成駕訓業劣幣逐良幣效應。

四、其它問題

駕訓班經營管理所面臨之問題除以上所述之外，尚有與國內目前企業界所面臨的相同問題，如土地取得問題、以及專業人才（駕訓業之講師與教練師資）的訓練與延攬等。

6.1.4 有照駕駛人管理問題

有照駕駛人之管理主要可分為主動性與被動性管理二類，在主動性管理方面主要為：臨時與定期講習、駕照之換發、職業駕照審驗；而被動性管理方面主要為：罰鍰、記點、吊扣與吊銷駕照、道安講習。目前主要的問題在於講習的實施不徹底、駕照之換發無法達到應有

的功能、職業駕照審驗過於簡單應再增加審驗項目、罰鍰與記點不恰當、道安講習流於形式化。近來更有因為交通違規情形嚴重，而建議將車輛保險制度納入有照駕駛人管理的一環，對於肇事率高、違規情形嚴重的駕駛人提高其保費，以收嚇阻之效。此外，違規資訊系統的建立亦是刻不容緩的事，因為有了違規資訊系統方能對駕駛人作長期的追蹤，並且藉由駕駛人的背景資料，瞭解駕駛人是從那家駕訓班訓練出來，並探究是否那些特定駕訓班的訓練績效較差，以作為駕訓班評比指標之一。

6.2 改善方案研擬與評估

本節即在把握發照前的學習與考驗階段，並針對目前考照作業方式未能完全達成考照應有之功能，而研擬一些改善方案，再根據研擬出的改善方案來評估其間的優劣與可行性，以提出較佳的考照程序。並引用彼得·杜拉克民營化觀念，他認為政府的目的是統治(To Govern)，而不是生產(To Do)，提出民間駕訓班如何配合考照制度的改善來辦理考照業務，以使考照業務工作交由駕訓班來辦理(To Do)，而政府則名符其實地負責「監」督管「理」(To Govern)角色。最後在駕訓班配合辦理考照業務的前題下，研擬若干替選方案，以使得駕訓班與監理單位能建立起分工合作的關係，互相配合，以收相輔相成之功。

6.2.1 改善方案研擬

為彌補國內目前考照制度未能完全達成部份考照功能之缺失，參考第二章國外之考照制度以作為擬定改善方案之參考。在比較各國考照駕訓制度與訪談專家學者之後，便依據各國考照駕訓制度其間的差異與專家學者的意見，透過本研究之分析，而研擬出一些改善方案，此外，並透過問卷調查，以瞭解民眾、駕訓班業者與監理單位人員對這些改善方案的接受程度與其可行性。以下即分別依考照流程與駕訓

班配合接辦部份考照業務兩方面，來研擬改善方案。

一、考照流程改善方案之研擬

根據第二章的分析得知，各國的考照制度都需經過下列過程，包括：筆試、學習駕駛證、場考與道路駕駛考驗、核發駕照等單元。而我國與國外之考照制度最大的差異在於各項考驗單元內容的不同、考驗單元間的順序有所差異、應考人資格的訂定不同。而專家學者亦對我國考照制度的缺失，建議參考國外的制度，參酌國內的現況，以研擬改善方案。以下便討論各考驗單元的不同及其次序的先後關係，再根據國內現有環境的獨特性，來研擬改善方案。

首先，將針對現行學科之筆試與術科之場考、實際道路考驗與學習道路駕駛，分析其過程中的相互輔助性之關係，再分別探討各考驗單元以及其間次序的關係。

1. 學科與術科的相互輔助性

學科與術科之學習在學習駕駛過程中有相輔相成的學習特性。兩者不能獨力完成達到學習駕駛或駕照考驗功能的目的，而是兩者為一體，在學習學科之交通法規與安全常識時，要輔以實際開車的經驗，以使得所學獲得佐證；而在學習術科駕駛技術之前，又有必要先行瞭解各項筆試中的知識與觀念，以安全地從事駕駛技術之學習，所以一方面在學習駕駛之前，要具備簡單的基本常識，另一方面有了學習駕車的經驗後，方能體會較深的交通安全知識與觀念，此時才能輔以教導較深的駕駛知識與交通安全觀念。因此，學科、術科互相配合進度教學及運用學科知識與術科動作配合演練，如此相輔相成，將有利於學科與術科教學之功效。

鑒於監理單位的各項考試或考驗有引導學習的特性，因此妥善安排術科與學科考試的順序，並在適當時機以學習駕駛證管制，輔導駕駛學習行為，對落實學習效果有其助益。而這個觀念也成為我

們擬定理想考驗程序的主要依據。以下即繼續探討這些觀念。

2. 學習駕駛證的發放時機

由表2.7 可知，美、日、澳等國在核發學習駕駛證之前，均需通過體檢和筆試。通過筆試的學員已具備一定程度的基本知識如：交通法規、駕駛原理等，有助於學員將來學車過程中有基本的學科基礎作後盾，使考照之前的學習過程更為紮實。而第三章的問卷調查結果分析亦顯示已領有駕照者、路考考驗員與監理所行政人員均有六成以上的受訪者贊同此一作法，因此，本研究認為對發放學習駕駛證之前，學員應先通過筆試。

此外國內的交通環境與國外不同，國內車輛多，交通擁擠已成家常便飯。為確保學員在馬路上學習道路駕駛時之安全性，並增進學習成效起見，本研究認為學員開車上馬路學習道路駕駛之前應先具備基本的開車技術，而具備基本開車技術應以通過場考（目前國內監理單位之電動場地考試）為認定標準，所以在取得學習駕駛證之前，駕照應考人除了筆試外，尚需通過場考；在日本即是要通過第一次筆試與場考才能取得學習駕駛證。此外，由表6.1 本研究所作的問卷調查結果亦可發現已領有駕照者有74.8%、剛考完駕照有56.9%、路考考驗員有56.7%的受訪者同意或非常同意若增加實際道路考驗的話，需通過場考方可取得學習駕駛證，此一結果更印證了本研究的看法，顯示基於學習道路駕駛的安全性考量，有必要將

表6.1 若增加實際道路考驗學習駕駛證於場考及格後方可取得問卷調查結果

問 卷 對 象	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	19.1	55.7	17.7	6.9	0.6
剛考完駕照者	13.8	43.1	29.6	10.7	2.8
路考考驗員	15.0	41.7	19.7	18.9	4.7

學習駕駛證在其通過筆試與場考後才發給，如此方可確保學習開車者具有基本的交通安全、交通法規知識和開車技術，對往後道路駕駛的學習成效將大為提昇，而學習過程的危險性也大為降低。

3. 加考實際道路考驗

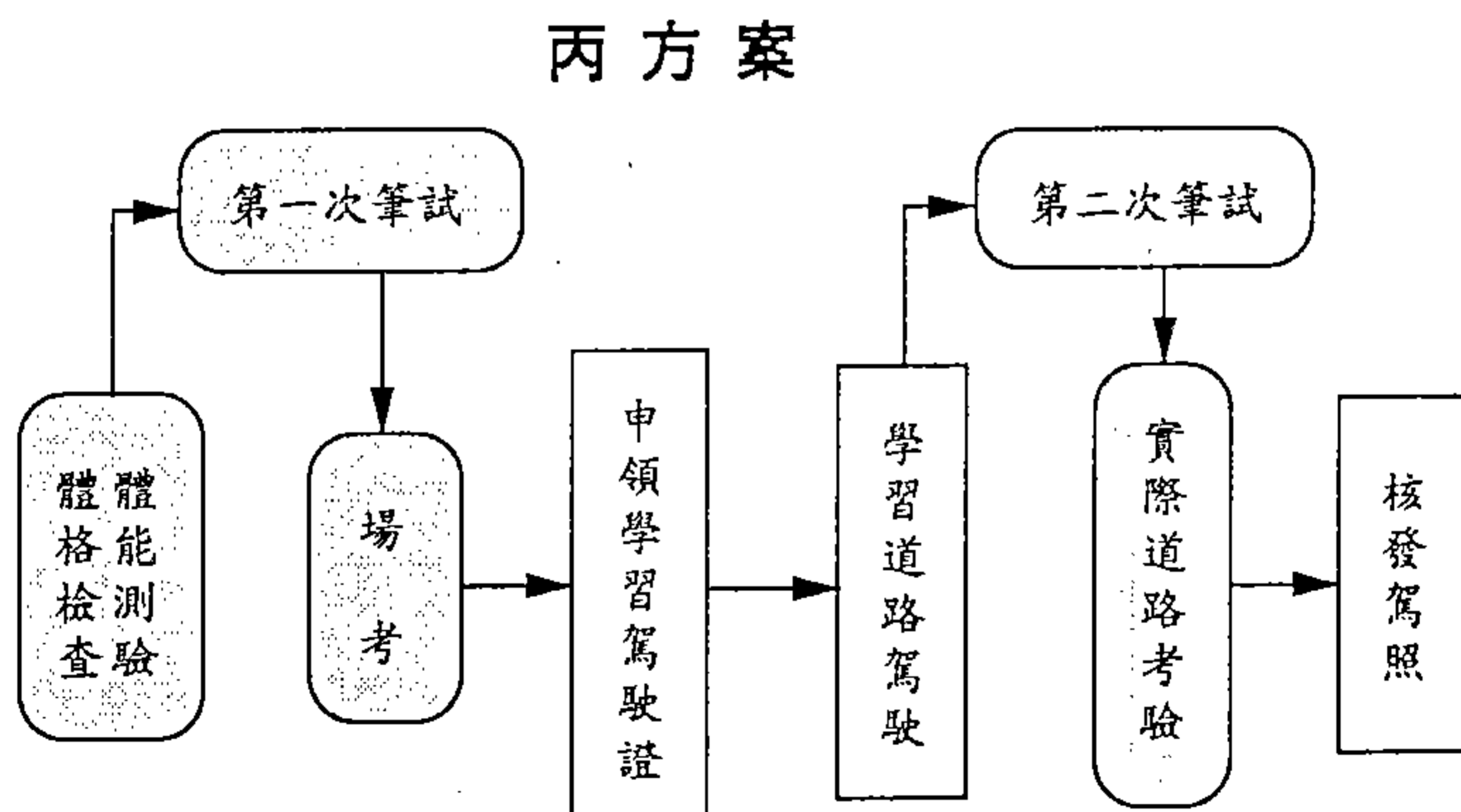
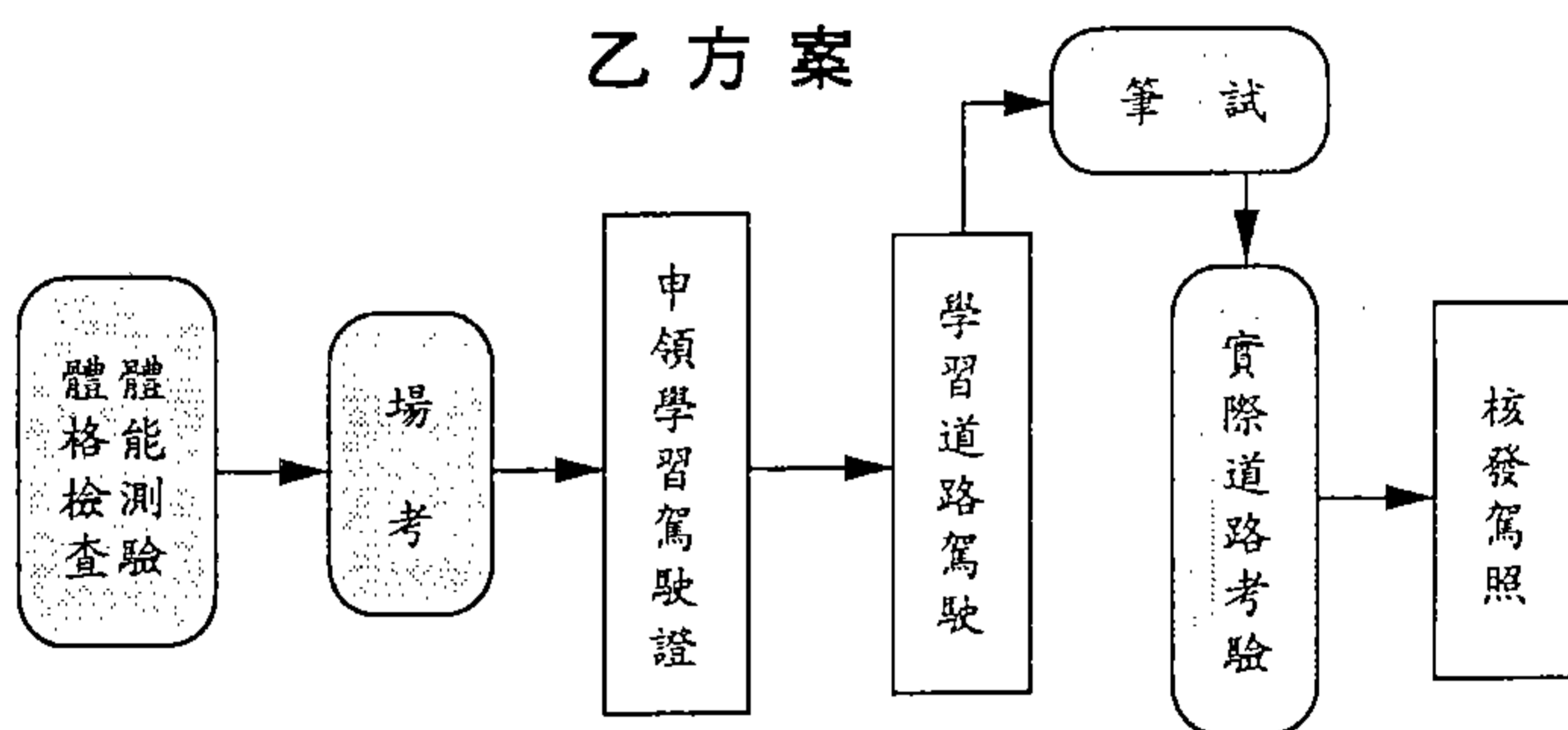
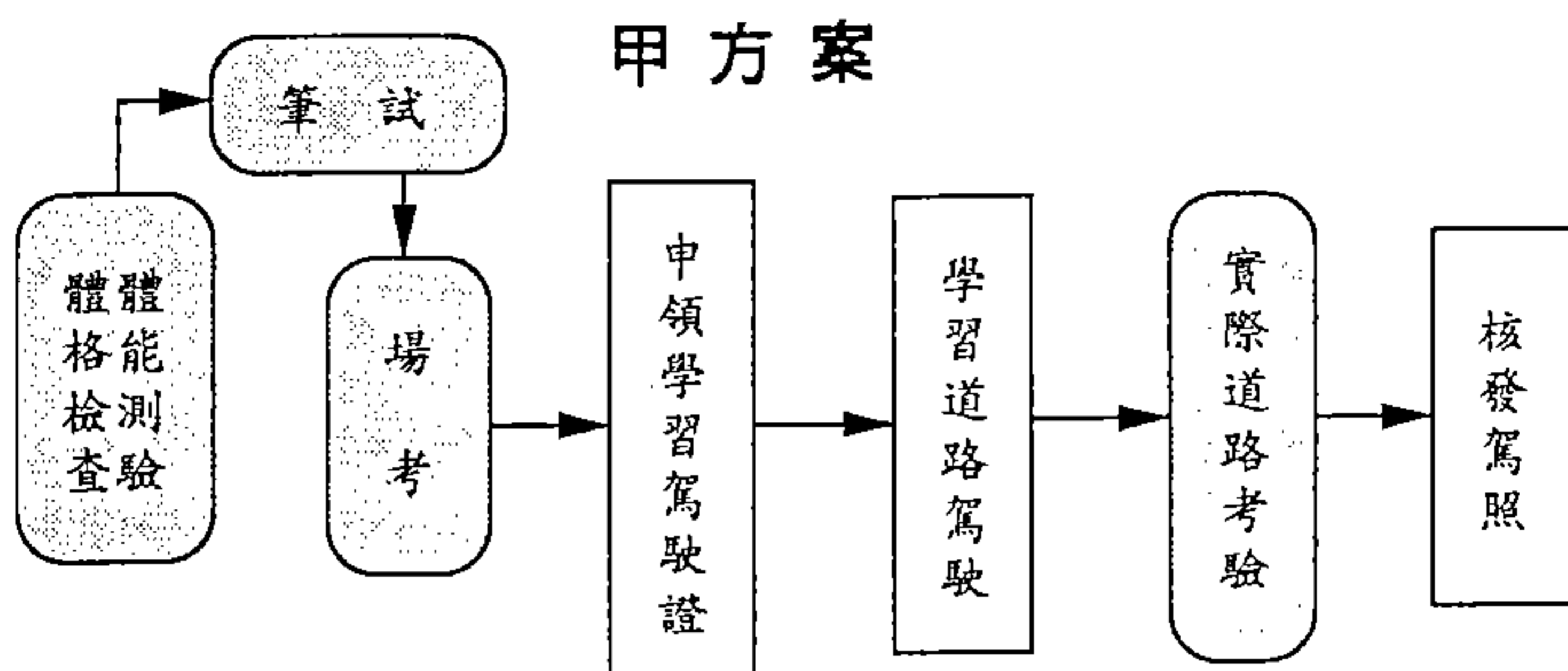
目前國內場考的考驗方式，不能測出應考人在實際道路上的駕駛能力。同時應考人已被誤導，只想通過場考（取得駕照的最後一項考驗），而忽略了學習在各種路況下的開車能力與經驗，以及養成正確的開車習慣。

為導正場考的缺點，參考國外考照的制度，在核發駕照之前，增加實際道路考驗，如此方可彌補目前國內場考考驗方式的許多缺失（詳見第三章），而且由第三章問卷結果發現，目前已領有駕照者有七成五、剛考完駕照者有五成七的受訪者同意增加實際道路考驗，顯示民眾對於此一考驗方式有相當大的接受程度，但是路考考驗員唯恐增加考驗負擔與壓力，多表不贊同的態度，因此，未來考慮實施時，應針對實際道路考驗可能發生的諸多困難加以因應解決，以達成實際道路考驗的功能。

由以上的討論歸納，考照流程有三項大原則已經確立：(1) 於現行的場考之外加考實際道路考驗。(2) 適當安排筆試與場考、實際道路考驗間的順序。(3) 需通過筆試與場考後方可取得學習駕駛證。根據上述三原則與現行考照制度的流程，本研究擬定了三個方案，分別是甲、乙丙三個可行方案，以下即分別描述之。

1. 甲方案

甲方案如圖6-1 所示，其駕照考驗之程序為：體檢與體測、筆試、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、實際道路考驗，所有過程通過後方可取得駕照。此一方案與現行考照制度最主要的差別



○：表示重要之考驗項目

圖 6 - 1 考照流程改善方案圖

在於：(1) 學習駕駛證移至場考之後取得，不同於現制於體檢後取得。(2) 於場考通過之後增加實際道路考驗。

甲方案之筆試通過在場考之前，能使得學習過程更為紮實，但也容易造成應考人在通過考試之後就把學科參考資料擺一邊，對學習過程反而無太大幫助。而且本來應有的深入題目，對尚未開始學車的應考人來說就顯得太複雜且抽象了，因此若考慮筆試內容要考較深入的問題時，筆試應在實際道路考驗之前才測試，同時因為筆試並非考照過程的瓶頸，又考慮監理單位的作業程序，把筆試放在實際道路考驗之前亦為可行的方案，此方案本研究將其歸為乙方案。

2. 乙方案

乙方案如圖6-1 所示，其駕照考驗的程序為：體檢與體測、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、筆試、實際道路考驗，所有過程過程通過後方可取得駕照。此一方案與現行考照制度最主要的差別在於：(1) 學習駕駛證移至場考之後取得，不同於現制於體檢後取得。(2) 於場考通過之後增加實際道路考驗。(3) 筆試移至實際道路考驗之前測驗。

在此要特別說明的是，乙方案之筆試與甲方案之筆試是不同的，甲方案之筆試是在測驗應考人簡單的基本駕車知識，而乙方案之筆試是對應考人測驗較深入的駕車知識與行車安全觀念，所以，兩方案之筆試的本質是不同的，而其測驗的目的與所能達成的功能亦有所差別。因此，本研究再將甲、乙兩方案加以組合，歸納出丙方案。

3. 丙方案

丙方案如圖6-1 所示，其駕照考驗的程序為：體檢與體測、第

一次筆試、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、第二次筆試、實際道路考驗，所有過程過程通過後方可取得駕照。此一方案與現行考照制度最主要的差別在於：(1) 學習駕駛證移到場考之後取得，不同於現制於體檢後取得。(2) 於場考通過之後增加實際道路考驗。(3) 筆試分為第一次筆試與第二次筆試，分別於體檢之後與實際道路考驗之前測驗。

實際上丙方案之第一次筆試與甲方案之筆試是相同的，而丙方案之第二次筆試與乙方案之筆試是相同的，不同的是丙方案較甲、乙方案多了一次筆試，如此將使考照流程較為繁瑣，增加應考人的不便。但是，由於丙方案多了一次筆試，將可以使應考人於學習過程以至考照後的駕駛行為有相當大的幫助。因此，以長期的觀點而言，應以丙方案為考量。

二、駕訓班配合接辦部份考照業務改善方案之研擬

駕訓班與監理制度的發展過程中，最早是政府為培養駕駛員委託一些高級職校汽修科辦理駕駛訓練，而後是民間汽車駕訓班的紛紛開辦。至於核發駕照的過程則由最先的路外樁考與實際上路之道路駕駛考驗演變為現在的路外電動場地考試，自此以後民間駕訓班紛紛在訓練場上鋪設與監理單位相同之電動設備。大部份取得駕駛執照的民眾曾在駕訓班上課、學習駕駛，可見政府利用民間力量辦理駕訓業務已近二十年。

此外由於監理單位人力不足，對其原本之業務已經自顧不暇，難怪對於新增加之駕訓班督導業務無法做到令人滿意的地步。加上最近有加考實際道路考驗的建議，若果真實實施實際道路考驗，則對原已吃緊的監理單位人力而言，就更無力落實管理駕訓班的工作了。

政府利用民間力量辦理駕駛訓練課程，在現有考照制度下，由於並未在發照過程中實施的測試項目或未能測知應考者駕駛習性如：實

際道路駕駛、駕駛道德與駕駛習性等，這些項目等於必須信任駕訓班會切實做好教學。這種狀況下是否等於「授權」駕訓班辦理這些駕訓課程的驗收工作呢？這種變相授權現像的改善方式在目前監理人員不能大量擴編的前題下，配合重新檢討監理單位與駕訓班的分工，將「授權」駕訓班辦理駕照考驗業務合法化並列入管理是合理的。

綜合以上之討論，本研究認為檢討「駕訓班配合接辦部份考照業務」有其必要性，因此接下來即討論可能的替選方案。

此時政府若重新檢討監理單位與駕訓班的分工，應把握政府督導、民間辦理的原則，政府單位只做最重要的督導與考核工作，其餘則開放民間經營。然而政府該把關的最重要項目是那些？可開放的項目是那些？基本上每一項目均可開放，長期應以開放考照業務為目標。但因國內駕訓班素質差異大，政府仍負有引導駕訓班朝向正常教學、研究發展等任務，因此政府如何開創一個有利駕訓業成長的環境是開放考照業務成功與否的重要因素。本節提出一些駕訓班配合接辦考照業務的替選方案。

未來理想的考照業務的重要測試項目體檢、筆試、場考與實際道路駕駛考驗，在理論上皆可開放給民間經營。以下討論各個項目開放的可能性與駕訓班接辦業務的可能性。

1. 體格檢查與體能測驗

目前制度下監理單位雖認同公立醫院的檢查報告，但因民眾在監理單位體檢在作業上較方便且價格上較便宜，大多數民眾仍希望在監理所體檢。此外駕訓班目前也沒有體檢的專業設施與醫務人員，因此接辦的可能性相當低。

2. 筆試

筆試目前在監理所實施，各駕訓班在學員參加考試前均對學員舉辦過多次模擬考試，而且筆試內容皆出自監理單位對外發行的題庫，以目前駕訓班的設備與人力而言，應有能力承辦筆試；對監理單位而言，筆試並非目前考照流程的瓶頸項目，辦理筆試不需太多人力。但是，若考慮增加筆試之範圍與內容的話，則應開放民間實施，以免造成監理單位之負荷過重，同時也使業者有機會實施駕訓教學學分制，該制度可有效提昇學員的學習動機與學習意願，值得相關單位重視。

3. 場考

依現行法規，目前國內駕訓班都設有電動駕駛訓練場地，所以駕訓班應有承辦場考業務的設施，所需費心的是增加「考驗員」數量，以滿足應有員額。此外這項業務是目前監理單位較繁重的業務，但是卻無法達到測驗出應考人之駕駛習性與實際道路駕駛能力的功能，監理部門應將此項業務開放給駕訓班實施，將多餘的人力投入對駕訓班的督導與考核，如此方是對駕照考驗與駕駛訓練都有幫助的做法。

4. 實際道路考驗

實施道路駕駛考驗的目的，在加強考核民眾開車上路的能力，並促使其養成優良的開車習慣與駕駛道德倫理。使通過考驗的民眾能有開車上路的能力外，更希望能對國內交通有所助益。該考驗項目現正由政府相關部門研擬實施中。這項測驗是監理單位把關的考驗單元，在「考試引導教學」的情況下，將有助達到駕照考驗的功能。因為實際道路考驗是考照業務最關鍵的考驗單元，若欲授權駕訓班辦理此項考照業務將要特別慎重。

基於以上的討論，可能開放的項目有筆試、場考、以及實際道路考驗。依照各項目開放給駕訓班接辦與否，我們得到表6.2 共八種之

組合，亦即共有八種改善方案。

表6.2 駕照考驗各業務開放方案分析表

方 案	開 放 項 目		
	筆 試	場 考	實際道路考驗
方案 A	√	√	√
方案 B	—	√	√
方案 C	√	√	—
方案 D	—	√	—
方案 E	√	—	√
方案 F	—	—	√
方案 G	√	—	—
方案 H	—	—	—

√：表示開放

—：表示未開放

- (1)方案 A：將筆試、場考與實際道路考驗均開放給駕訓班辦理。
- (2)方案 B：將場考與實際道路考驗開放給駕訓班辦理。
- (3)方案 C：將筆試與場考開放給駕訓班辦理。
- (4)方案 D：只將場考開放給駕訓班辦理。
- (5)方案 E：將筆試與實際道路考驗開放給駕訓班辦理。
- (6)方案 F：只將實際道路考驗開放給駕訓班辦理。
- (7)方案 G：只將筆試開放給駕訓班辦理。
- (8)方案 H：維持現制。筆試、場考、實際道路考驗均不開放。

6.2.2 改善方案的評估

一、考照流程改善方案的評估

根據上面的敘述的甲、乙、丙三方案，以下便探討各方案的優缺

點，以找出較適合我國環境的改善方案。

甲、乙、丙三方案與現行考照制度的最大不同點在於增加了實際道路考驗，這主要是因為目前場考有模擬呆板與實際路況相去甚遠的缺失，為根本解決此一問題惟有恢復實際道路考驗，而且國外考照過程亦都有實際道路考驗，此外問卷調查的結果亦得到相同的結論。

目前日本即是採用丙案方式辦理考照業務，除第二次筆試由政府機構統籌辦理外，其餘考照業務包括：體檢、第一次筆試、場考、實際道路考驗，均委託政府公認的駕訓班來辦理。丙案雖兼有甲、乙兩方案之優點，但卻增加了考照流程的複雜性，同時亦較不便民。以下即將甲、乙、丙三方案之優缺點列於表6.3。

二、駕訓班配合接辦部份考照業務改善方案之評估

表6.2 中之A、B、C、D四方案均將場考授權給駕訓班辦理，E、F、G、H四方案則不同意將場考授權給駕訓班辦理。場考只能測試應考人之基本駕駛技術，而且在日本場考亦開放給政府公認的駕訓班來辦理，所以，監理單位將場考授權駕訓班辦理是較好的策略。由表6.4 問卷調查結果可知，已領有駕照者有43.9%、路考考驗員有60.3%、監理所管理駕訓班業務人員亦有55.7%的受訪者不同意或非常不同意將場考授權給駕訓班來辦理，但是已領有駕照者有37.4%、剛考完駕照者有53.5%、駕訓班班主任也有49.3%的受訪者同意或非常同意將場考授權給駕訓班來辦理，可見民眾多表贊同，而最主要的反對者為監理單位的人員，其原因為駕訓班之公信力不夠、易生舞弊情形與會影響駕訓班教學品質等。因此，基本上場考可以開放，但是監理單位應對駕訓班嚴格執行監督管理，以避免不肖駕訓業者從事舞弊，同時亦應對駕訓班制定一完備的評比制度，加以考核駕訓班辦理場考的績效，以作為是否繼續授權場考給駕訓班辦理的依據。

表6.3 改善方案優缺點分析表

方 案	優 點	缺 點
甲方案	保證應考人學習開車之前已具有基本駕車常識	應考人通過筆試之後若不再複習與學習更深入的駕駛知識，將不易在往後學車過程中應用、相互印證與加強學習效果，同時日後之駕駛知識可能會不足
乙方案	可確保參加實際道路考驗的應考人具備足夠的駕車知識與觀念	應考人將不會注重學習場考前之駕駛知識的獲取，會影響場考之學習效果，並增加學習場考之危險性
丙方案	兼具甲、乙方案之優點，能提昇教學品質與學習效果，並使應考人具備完整的駕駛知識與觀念	增加考照流程的複雜性，並且不便民

表6.4 是否同意將場考授權給駕訓班辦理問卷調查結果

問 卷 對 象	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
已領有駕照者	5.2	32.2	18.7	35.0	8.9
剛考完駕照者	11.3	42.2	28.1	13.1	5.3
路考考驗員	5.6	19.0	15.1	38.1	22.2
駕訓班班主任	20.0	29.3	24.1	17.3	9.3
監理所管理駕訓班業務人員	8.0	10.2	26.1	33.0	22.7

由以上的分析，我們已確立將場考授權給駕訓班辦理的原則，如此監理單位的業務當可減少許多，有助於減輕監理單位的業務負擔。因此，以下本研究便以A、B、C、D四方案為討論的主要方案。

A、B、C、D四方案中，若監理單位實施實際道路考驗，將實際道路考驗授權給駕訓班辦理，一方面可以減少監理單位業務量，另一方面也可鼓勵駕訓業者用心辦學。但是，在國外只有日本將實際道路考驗交由駕訓班來辦理，其餘各國都是由政府機構辦理實際道路考驗，此外由表6-5的結果顯示，駕訓班班主任有50.7%、監理所管理駕訓班業務人員有49.5%的受訪者不同意或非常不同意將實際道路考驗授權給優良駕訓班辦理，至於反對授權給所有駕訓班辦理的比率，在駕訓班班主任方面有45.4%，在監理所管理駕訓班業務人員方面有60.7%，顯示駕訓班接辦實際道路考驗的意願不高，而監理單位亦不放心將實際道路考驗開放給駕訓班辦理，此外，實際道路考驗的測驗過程牽扯到相當多的問題，監理所自行辦理，尚有許多困難需要克服，更何況開放給駕訓班來辦理。因此，以目前情況來看，尚不宜將實際道路考驗交由駕訓班來辦理，應由監理所先行實施後，視其實施成效如何，再考慮是否授權給駕訓班來辦理。

表6-5 是否同意將實際道路考驗授權給駕訓班辦理問卷調查結果

	問 卷 對 象	非常同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	極不同意
授權給優良駕訓班	駕訓班班主任	8.0	18.7	22.6	22.7	28.0
	監理所管理駕訓班業務人員	6.7	14.6	29.2	38.3	11.2
授權給所有駕訓班	駕訓班班主任	9.3	17.3	28.0	24.0	21.4
	監理所管理駕訓班業務人員	3.4	10.1	25.8	38.2	22.5

由以上的分析，我們可知C方案與D方案為目前較可行的方案，而C與D方案最大的不同在於筆試的開放與否。一般來講，若考照流程採取甲方案，亦即駕照考驗之程序為：體檢與體測、筆試、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、實際道路考驗，則將筆試交由駕訓班來辦理是較為可行的（亦即C方案），因為如此將可使筆試與場考合併由駕訓班辦理，有助於於考照流程的一致性與方便性。

若考慮考照流程採取乙方案，亦即駕照考驗之程序為：體檢與體測、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、筆試、實際道路考驗，則筆試由監理單位來辦理是較可行的（亦即D方案），因為筆試並非監理單位之作業瓶頸，且採取D方案將可使筆試與實際道路考驗結合，有助於考照流程的一致性與方便性。

若考慮考照流程採取丙方案，亦即駕照考驗之程序為：體檢與體測、第一次筆試、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、第二次筆試、實際道路考驗，則第一次筆試由駕訓班來辦理，第二次筆試由監理單位來辦理是較可行的，因為如此可使得第一次筆試與場考結合，亦可使第二次筆試與實際道路考驗結合，將有助於考照流程的一致性與方便性。

值得一提的是，在國外筆試大多由政府機構來辦理考核，而且由第三章問卷調查的結果顯示，已領有駕照者、路考考驗員、監理所行政人員、監理所管理駕訓班業務人員均有超過七成的受訪者不同意或非常不同意將筆試開放給駕訓班辦理，而駕訓班班主任甚至也有46.6%的受訪者不贊成，顯示駕訓班接辦筆試考驗業務的意願不高，而民眾與監理單位亦擔心駕訓班之公信力不夠、容易舞弊。因此，若考慮由駕訓班來接辦筆試考驗業務，除了提供駕訓業者足夠的條件來辦理外，監理單位亦需嚴格督導，並評估其辦理的成效，以革除弊端。

6.2.3 監理單位與駕訓班分工合作之關係

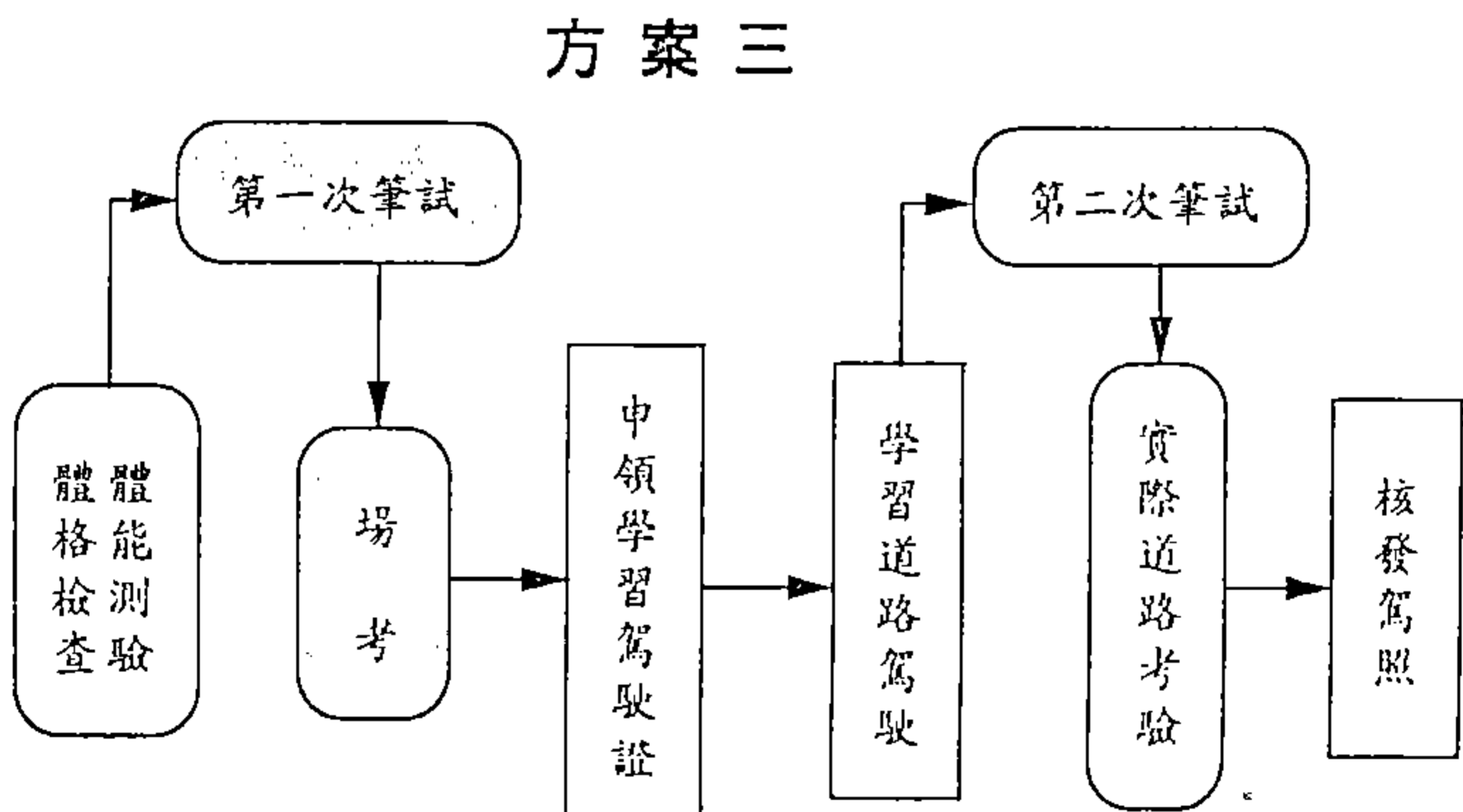
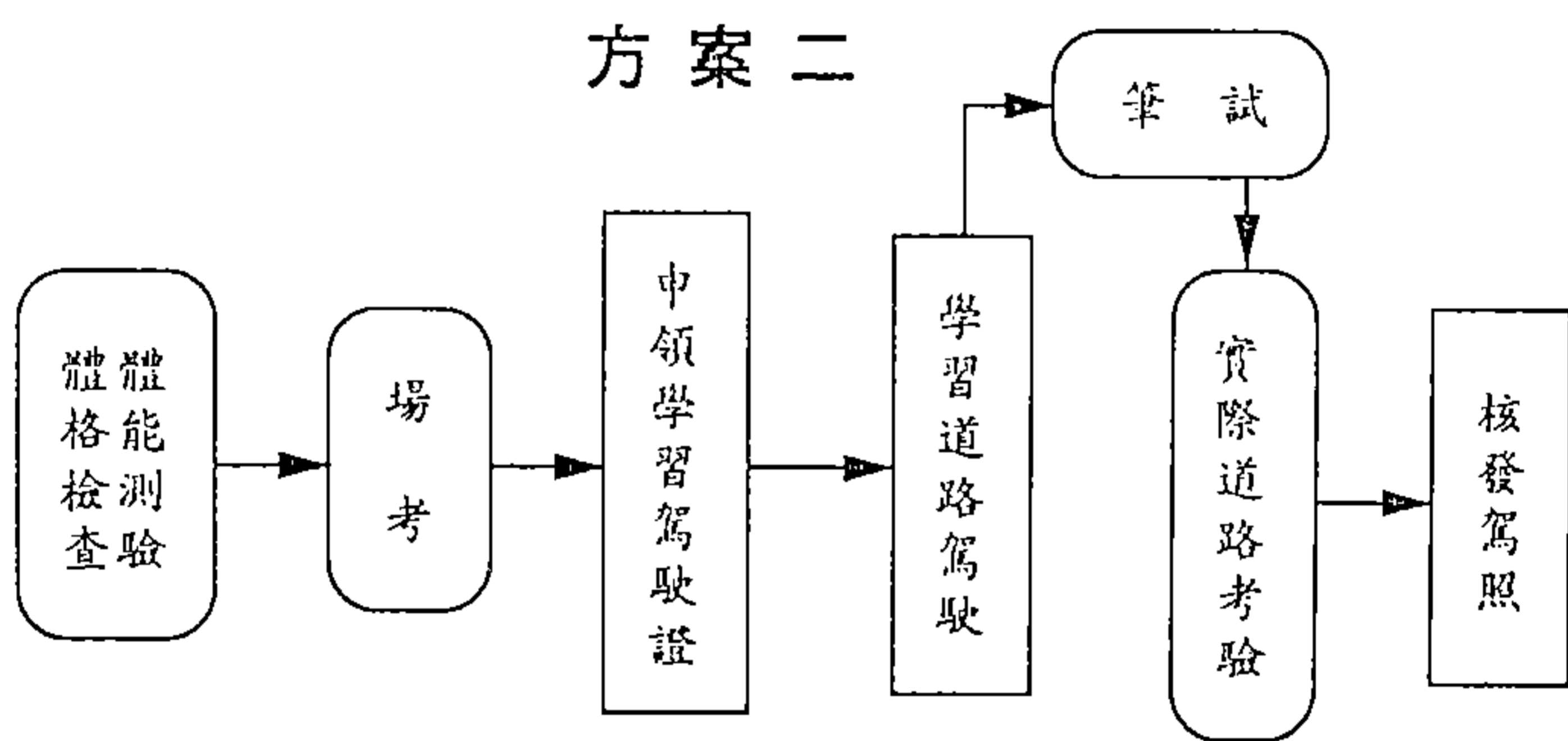
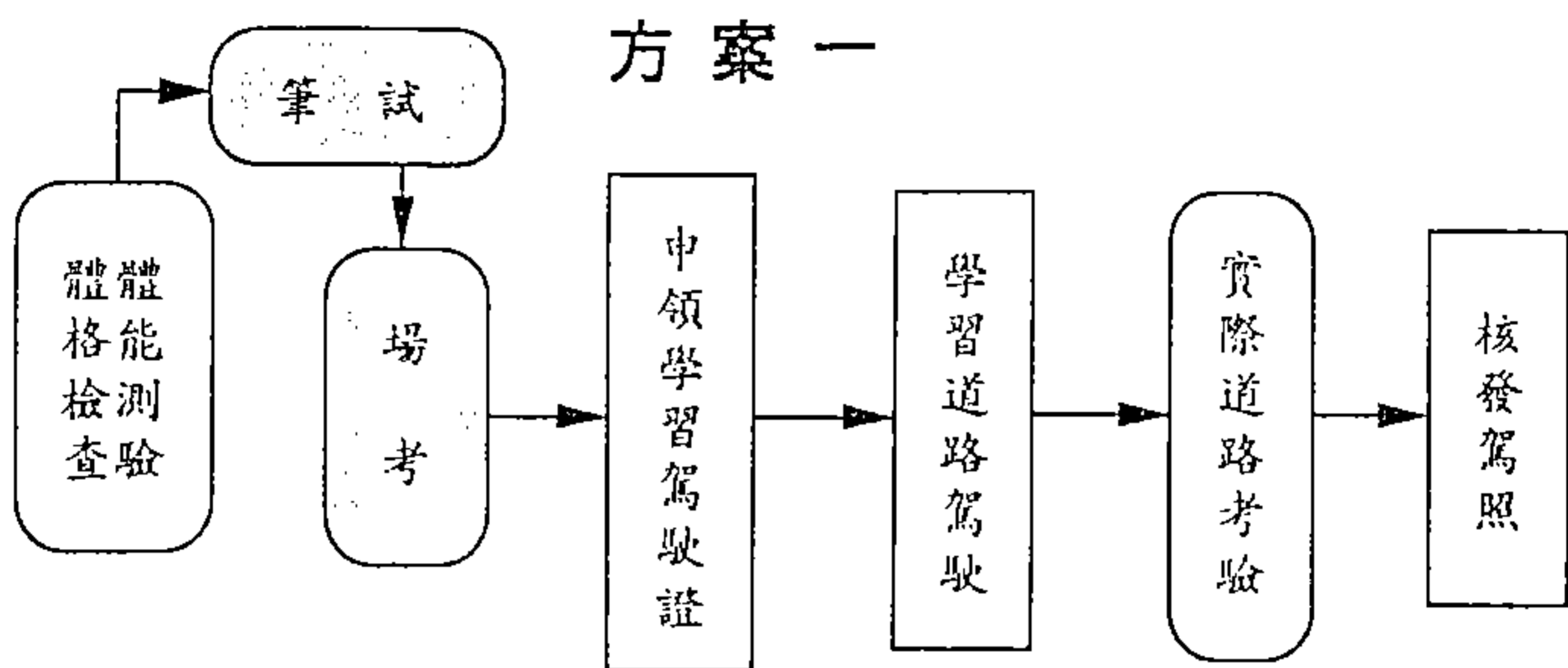
由以上之考照流程與監理單位配合接辦部份考照業務之改善方案評估結果，我們將兩者方案加以整合，得到如圖6-2 的綜合改善方案。圖6-2 的綜合改善方案共有三方案，其主要是依據考驗過程的一致性與方便性，並不考慮筆試是否開放給駕訓班辦理，因為筆試並不是考驗過程的瓶頸或把關的項目，若要開放給駕訓班辦理則必須嚴格督導，若擔心駕訓班辦理不好筆試的考驗業務則收歸監理單位承辦，因此，其開放與否並不十分重要。

而場考之所以要開放的原因，乃是因為在增加實際道路考驗的情形下，監理單位要再辦理場考業務將相當困難，一方面受制於人員編制的不足，另一方面受制於場地的不足。因此，若決定要增加實際道路考驗，場考勢必開放給駕訓班辦理，而此時場考的項目、內容與評分標準則有必要重新加以檢討、改進，以配合未來的環境。

方案一是考照流程採取甲方案、駕訓班接辦筆試與場考(方案C)，亦即考驗流程為體檢與體測、筆試、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、實際道路考驗。將筆試與場考交由駕訓班來辦理有助於駕訓班的教學品質，亦可使駕訓班掌握學員的學科學習成果，以及使學科與術科相互配合。

方案二是考照流程採取乙方案，而駕訓班只接辦場考(方案D)，亦即考驗流程為：體檢與體測、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、筆試、實際道路考驗。將場考開放給駕訓班辦理是必然的趨勢，而筆試與實際道路考驗一併由監理單位考驗，除有助於使考驗流程一致性外，更可確定應考人具備完整的知識後才參加實際道路考驗，可增加實際道路考驗的安全性。

方案三是考照流程採取丙方案，而駕訓班接辦第一次筆試與場考，亦即考驗流程為：體檢與體測、第一次筆試、場考、取得學習駕駛證、學習道路駕駛、第二次筆試、實際道路考驗。將第一次筆試與場考開放給駕訓班辦理可提昇駕訓班教學品質與成果；而將第二次筆試



○：表示由駕訓班辦理的考驗項目

圖 6 - 2 監理單位與駕訓班分工合作關係圖

與實際道路考驗交由監理單位來辦理有助於實際道路考驗的安全性。此方案兼具有方案一與方案二的優點，而且又具備一致性，惟需注意此方案增加了考驗流程的複雜性。

以上所說明的三方案均未考慮未參加駕訓班而自行報考者，若考慮將其納入上述三方案中，則自行報考者最好在監理單位考驗，因為駕訓班不太願意接辦自行報考者的考驗業務，即使願意接辦自行報考者之考驗業務，亦有可能對自行報考者刻意刁難，而若由監理單位負擔起自行報考者之考驗業務，一方面自行報考者數目不多，對監理單位不致造成太大負擔，另一方面監理單位可對自行報考者嚴加考驗，以提昇其駕車水準。所以未來如果將部份考照業務交由民間辦理時，監理單位仍應負責自行報考者的所有考驗項目，因此監理單位若將場考開放給駕訓班辦理的話，其場考設備亦應保留，以供考驗自行報考者之用。

6.3 配合措施研擬

政府運用民間駕訓班辦理駕訓業務已有多年，未來並有由駕訓班辦理考照業務的構想，由於考照制度引導駕訓班教學的事實，所以政府必需先有一套健全的考照制度，來引導駕訓班正常教學，同時也需憑藉有效的方法以及行政配合措施，來管理和提昇駕訓班的經營體質。此外駕訓業者本身也須自立自強以提昇駕訓業的專業與正派經營的形像。本節將先介紹駕訓班的配合措施，再討論監理單位及政府其它部門的支援措施。

6.3.1 駕訓班配合措施研擬

駕訓班的主要宗旨在培養汽車駕駛人正確、熟練的駕駛技術，熟記交通法規。因此駕訓班的主要業務是駕駛訓練或教學活動，有關目前駕訓班在教學上之缺失包括駕訓班教學縮水問題，駕訓班教學缺乏

彈性問題等已於第四章探討過，本章首先說明駕訓班業者在民營化趨勢下，對於未來可能的經營型態改變時，在經營層面上如何面對監理單位、同業、教練、講師、學員及一般民眾，建立正派、專業的形象。其次討論駕訓班接辦考照業務實如何維持公正性。最後討論如何讓駕訓班教學多樣化、活潑化、彈性化以強化並落實教學成果。

一、駕訓班正派經營與專業教學形象之建立

本段討論駕訓班業者在民營化趨勢下，對於未來可能接辦駕訓業務時，業者本身如何進行適當調整措施以面對影響族群，做好駕訓班教學業務。駕訓業者需在意的影響族群包括：負責駕訓班監督管理業務的監理單位，合法同業和非法同業之競爭，班內教練、講師，一般社會大眾以及駕訓學員等，以下依序討論之。

(一)面對監督管理單位

駕訓班若要辦好教學，首應建立起正派經營的形象。對於執行監督管理的政府人員不可有巴結、要脅的舉動，更不要動用民代關說。國內目前的政治環境受人詬病並且急待改善的是「關說」文化，若任其破壞駕訓班業界之優良秩序，恐怕並非關心駕訓業發展的人士所樂意見到；由問卷調查得知（參見附錄二問卷B與問卷G開放式問題之回答）不贊同開放考照業務的駕訓業者與監理人員所擔心的，關說舞弊就是主要原因。此外也不要利用巴結、逢迎的手段與監理人員套交情，既玩弄政府之規定陷監督任務執行者於不義，也出賣自己的人格，因此正派經營的業者將是使駕訓業重見曙光的主導力量。

此外政府將駕訓業定位為專業之訓練機構，業者應有專業的素養來回應。只要業者本身確實遵行法規之規定做好駕訓業的教學，應可獲得社會各界的肯定並可優先獲得監理單位的優待如：派考、逕行發照、以及其它優惠措施。

(二)面對駕訓班同業

由於駕訓班業者爲了生存也爲了實現教育理念，長久以來發展出不同極端的兩種業態。其一是少數正派經營的業者，努力研究發展新的教學設備，設計生動活潑的教學課程，並且嚴格訓練與要求教練、講師的認真教學態度，落實駕駛教育。其二則是一些素質較差、無心或者無力辦學之業者，以利爲其唯一目標。

優良業者除了要努力做好教學工作以獲得主管機關之獎勵外，也必需在混亂的業界求生存。較差的業者除無力做好班內的管理之外，對於教學、教育理念也一無所知或棄之不顧，甚至與非法的地下業者掛勾，做出出賣學籍、惡性削價競爭之行爲。更有業者非法佔用已被政府徵收之土地，利用其「免稅」之便，在業界以低價招收學員。因而往往造成業者惡性競爭，產生劣幣趨逐良幣效應，業界自相殘殺的結果破壞了駕訓班業界應有的風評，也使社會大眾對駕訓制度起了信心危機。

駕訓班業者間應提昇自己的定位，以訓練優良駕駛員爲職志，爲國內交通秩序善盡心力。除鼓勵互相觀摩以辦好駕訓教學外，同時向有關機關檢舉不法業者並要求規勸、懲罰公布給大眾知道，以培養及維護駕訓業界的良好形象。如此才有助業者讓社會大眾產生信任感，對將來辦理考照業務極有助益。

(三)對班內教練、講師

駕訓業界由於長久對駕訓品質的自我要求不夠，也由於政府未對講師、教練等管理規範的要求嚴格執行，因此駕訓班之教練、講師的師資水準差異極大，對於優良的教練或講師有延聘、留班不易之困擾。因此駕訓班業界若要辦好駕訓教學，應定期舉辦優良師資教學觀摩，推派講師、教練前往專業機構接受訓練，使講師、教練有機會成長；同時著重福利措施以改善師資流動問題

，使能留住優良師資以保證教學品質。此外在未來若接辦考照業務，培訓講師或教練使取得考驗員資格是必要的。

(四)對一般社會大眾及學員

現今國內汽車駕訓業的水準良莠不齊，一般社會大眾對業者的印象並不佳。一般民眾對駕訓班的評語少有誇贊的，反而是批評、貶損的多，因此駕訓業若要重新建立優良形象，最好的方法係保持優良的教學品質來建立知名度。

在學員的心態上，學會開車應具備的種種知識與技能當然重要，但考上駕照更重要；既已花了學費就要有最起碼的收穫——駕駛執照，有了駕照才能合法駕車，其它的技能則留待需要時再學。又因為目前大部份駕訓班的教學呆板、無趣，根本無法吸引學員前來上課。現今監理單位筆試並不難，不上課一樣可以過關，也間接說明駕訓班的學科教學是「多餘的」。

雖然有這麼多不利駕訓班學科教學的因素存在，若當考照制度適度修改，讓筆試不再容易流於形式時，業者也應有良好的師資與紮實的教學經驗做後盾，以便能隨時做好教學工作。因此駕訓業者除非不想再待在本業或存著撈一票的心態，否則駕訓業應自立自強，隨時從事教學活動的研究發展，使教學更生動、更有趣、更能吸引學員上課，以落實駕訓教學。

二、駕訓班辦理考照業務之公正性

長久以來考照業務的公正性就受到管理當局與社會大眾的關切，民國六十年以前考照項目中的樁考、實際道路考驗之所以被現今的場考（電動考驗）所取代，其中最主要的原因為杜絕人為舞弊，儘量以機器考驗來避免人為偏差，以維持公正性。

監理單位辦理考照業務自民國三十五年至今已將近五十年的經驗，以政府的立場來辦理之業務尚且受到公正性的質疑，若將業務授予民間駕訓班辦理，其大多數業者也都以利為辦班宗旨，因此公正性將更受爭議。

根據台灣省輔導各縣市私立駕訓班的結果顯示：私立駕訓班業者中有少數駕訓班的情況優於公立駕訓中心，若能給予優良駕訓班若干鼓勵措施，將有助提昇一般駕訓班之水準。優良駕訓班是業界的精英，若能公布評鑑結果讓一般社會大眾知悉，對優良駕訓班之信譽將有助益。果真如此，優良駕訓班若願辦理考照業務，其公正性應較能獲社會大眾肯定。

駕訓班的公正性除有賴政府的公正評鑑外，業者也應自立自強使駕訓教學正常化，經營合理化。駕訓業者若能自立自強，才可能在民眾之間慢慢建立起專業、敬業、公正的形象。若政府有意借重駕訓班的場地設備與師資，初期可能選擇較不受人為主觀因素影響之「場考」作為授權試辦的項目，待民間駕訓班因教學正常化，經營合理化而聲譽建立之後，再考慮將其它業務也授權駕訓班來辦理。長期而言大部份發照業務將授權駕訓班辦理，政府則只負責最重要的項目以及扮演監督管理的角色。

三、駕訓教學多樣化、彈性化

目前駕訓班的學科教學幾乎是形同虛設，駕訓班教學呆板，聽課學員寥寥無幾，大部份時間都沒參加上課，駕訓班備查的上課記錄都是紙上作業。至於術科教學則著重應付場考項目，道路駕駛課則縮水甚至刪除不上。

教學不能落實的原因有很多，除了考試引導教學，筆試內容不困難，學員到駕訓班為考照並非為學車，業者為降低成本而偷工減料等（已討論過）原因之外，駕訓教學制度不能適應學員學習能力之差異

，造成的困擾。本節主要探討在駕訓教學制度與駕訓班教學上如何針對學員的能力差異研擬配合的教學方法。使教學彈性化、多樣化。

現今之「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」中規定要報考一般之小型車普通駕照，需至少在駕訓班接受學科16小時，術科40小時，合計56小時的課程。受訓時間至少五個星期。然因監理單位之筆試不難，學員一般都可自行研讀，而且大多數駕訓班的教學內容與方式呆板，無法引起學員的學習興趣。此外由於學員的能力差異，使得駕訓班教學不能同時兼顧不同學習能力的學員因此也不易將學員留在駕訓班上課。

學員目前到駕訓班學習開車，在學其間駕訓班對學員無約束力，學員「被查到」其缺課率在 $1/3$ 以內者猶可報考駕照。若駕訓班有心作假，監理單位人員再充足也不可能追查到學員 $1/3$ 以上之缺課率。監理單位既無力督課，駕訓班要求學員到班上課也有困難，學員也無到班上課的動機（學員自行學習即可，不想浪費時間到班上課）的情況下，若要落實教學，除監督單位督導作法以及學員心態調整外，駕訓班可從以下措施著手：

- (1) 教學內容活潑化
- (2) 教具研發生動化
- (3) 教學方式多樣化
- (4) 教學時間彈性化
- (5) 教學制度學分化

首先說明教學活內容活潑化。駕訓班教學內容應配合主題設計活潑生動教學內容與教材，使學員有切身的感受。其次教具的研發也可研發模擬器教學使學員在學習期間，隨時獲得回饋訊息，有助提高學員的學習興趣。再者教學方式多樣化是要駕訓班運用多種教學方式如：運用視聽教材與教具，利用傳達視覺、聽覺甚至親身體驗來刺激學員學習動機與加深學習印象。而駕訓班對各科教學的時間若能配合學員則可提高到課率。最後一項是鑑於現今制度下，學員上不上課均可

報考駕照，再者也不能配合學員的能力而增減學員的學習時間；因此若實施學分制能讓學員在自身能力、時間許可範圍內以最短時間內通過各科課程之測試，取得參加駕訓班集體報考駕照之資格，除可促進學員之學習動機外也可節省民眾的時間，落實教學成果。有關學分制度的實現仍有待政府、民眾與駕訓業者的配合。

6.3.2 監理單位配合措施研擬

駕訓業者在考照體制下的地位不容忽視，政府應積極輔導與協助業者步上正軌。政府首要之務乃在創造一個公正的有利業者正常發展的環境，使業者經營合理化，並相對要求業者落實教學正常化。因此監理單位首先要獲得政府其它單位如：警察、主管行政部門之配合與協助，對非法業者嚴格取締並採取嚴格制裁手段以消除駕訓業界的不公平競爭者。若如理想上可消除非法地下駕訓業者，對駕訓班之監督管理業務應可順利步上正軌。監理單位在未來考照業務民營化過程中所要配合的措施如：如何選擇優良駕訓班辦理考照業務？如何運用發照前與發照後的時機採取必要的管理措施是本節討論的重點。

一、發照前管理配合措施研擬

若一旦開放駕訓班辦理考照業務，監理單位如何善用駕訓班資源，落實駕駛教育功能，達到培訓優良駕駛員之目的？為落實發照前管理工作，使有心駕訓業者有機會辦好教學課程，監理單位需配合的措施有：實際道路考驗，以測試學員的正確駕駛習慣與駕駛道德為主；促成駕訓班道路駕駛教學強制保險，開放一般路段供實施道路駕駛教學；駕訓班學員以簽註場考合格之學員證代替學習駕駛證，筆試內容、題數、記分與及格標準之調整；駕訓師資的在職訓練，具考驗員資格的師資之延聘；加強督導考核駕訓班並研擬彈性化教學制度。

實際道路考驗的目的在做好發照過程的最後把關角色，由於考試引導教學的特性，有導正學員的學習方向，並促使駕訓班落實道路駕

駛教學，改善國人考取駕照不敢上路的弊端。實際道路考驗雖有一些困難仍待克服，其導正駕駛訓練方向與落實考照功能的正面價值是值得贊成與鼓勵的。

爲了解決駕訓班業者在實施道路駕駛教學所面臨之困難，監理單位應主動促成道路駕駛教學強制保險，以克服一部份道路駕駛中所產生的困擾。同時亦應主動爭取開放一般路段供實施道路駕駛教學，以落實教學成果。

關於學習駕駛證的申辦，爲免駕訓學員往來奔波於監理機構與駕訓班之間，希望在駕訓班的學員證加註通過場考即可，既便利民眾也助於政策之推動。此外因目前筆試太容易，以致學員可不必到駕訓班上課學習與筆試無關的課程，因此筆試的內容深度、及格標準等應再檢討做適度調整。

駕訓班的師資培訓是教學成敗的關鍵，監理單位應考核駕訓班師資與在職訓練的執行情形。而有駕訓班聘用具考驗員資格之師資，才有資格辦理考照業務，駕訓班具考驗員資格的師資多寡也是對駕訓班考核的要點。

最後，加強考核駕訓班是維持駕訓教學正常化的根本，爲運用駕訓班資源並落實駕訓班教學品質，公正、有效的督導考核是重要的。若真能落實駕訓班教學與督導駕訓班業務，長期目標是希望讓業者有機會發揮彈性教學制度，在辦好教學的前題下，讓業者依學員使用駕訓資源的多寡公平付費，同時也使業者與學員配合不同時間彈性上課以克服一般學員時間空檔難覓的缺點。

二、督導駕訓班

由於駕訓班在過去（民國八十年以前）一直屬於教育部所屬單位管轄，考照業務則屬交通監理機構辦理，考、教分開的結果使得國內

駕訓資源不能充份運用，同時監理單位對駕訓業者更談不上督導。監理單位以場考取代樁考與實際道路考驗之後，一般學員到駕訓班不再學開車而是學考照。民國八十年以後駕訓班納入交通部所屬監理機構管理，此後監理機構對駕訓班督導不再需要跨部協調，對於駕訓班教學與經營之輔導應更能把握關鍵重點，同時在政府減肥計畫下也能充份運用民間資源辦好考照業務。

若監理單位有意開放考照業務供民間經營，對於對象的選擇不可馬虎，尤其在現今良莠不齊的駕訓班業界，若全面開放恐將核發駕照流於浮爛，對台灣的交通將是個致命傷。因此只能授權優良的駕訓班辦理考照業務。

為評選出優良駕訓班，可依「民營企汽車駕駛人訓練機構督導考評要點」對駕訓班辦理評比而選出。雖然考評的項目、配分受到爭議有待修改部份內容，但至目前為止仍是個公平的辦法。只要實施考評時邀請專家以及公正人士擔任評審，將更具公正性。駕訓班若有意接辦考照業務，可申請參加評比，若獲評比為優良，監理單位將同意授權部份業務。對於不被評為優良者只要有心改進，待下一次評鑑時仍有機會獲評為優良，如此將鼓勵駕訓業者從事體質改善，有益教學品質提昇。而監理單位對於授權的駕訓班要經常實施抽查，若有違規情事則視情節輕重給予停辦一至兩期或其它處罰，對違規情節嚴重者，則要求從申請評比再接受評比，其作業流程如圖6-3所示。

6.3.3 發照後管理配合措施研擬

我國現行發照後對於有照駕駛人的管理方式，可分為主動性管理與被動性管理二類。主動性的管理方式主要是將正確的駕駛觀念與駕駛技能告知駕駛人，其內容包括臨時及定期道路交通安全講習、駕照之更新換發，以及職業駕駛人之定期駕照審驗等。被動性的管理方式則是針對各種違規駕駛行為的處罰及矯正，並施與再教育，其內容包括罰鍰、記點、道安講習，以及吊扣或吊銷駕照等。

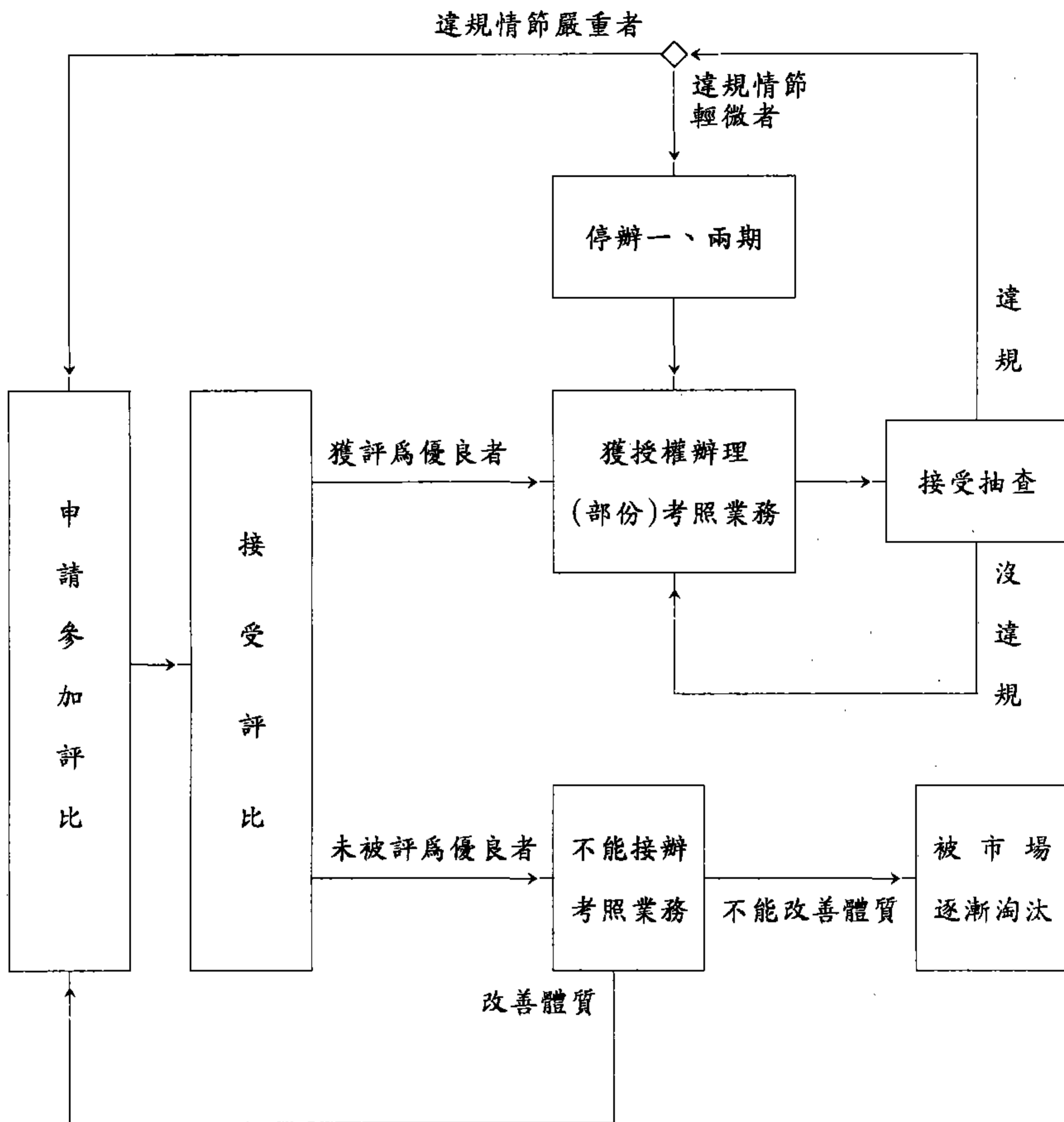


圖 6-3 駕訓班督導考評與接辦考照業務關係圖

除此之外，建立駕駛人違規記錄資訊系統，結合車輛保險制度，可以對有照駕駛人產生警惕作用，有避免違規行為與維護行車安全之積極功能；若結合駕訓班管理制度則可追蹤駕駛人訓練或發照過程，有助對駕訓班的管理，以及提供對監理單位相關業務改善意見之參考。目前正積極研擬中的「強制汽車責任保險法草案」，對有照駕駛人管理的部份規定保險費之計收兼採車種及駕駛人因素，如年齡、職業、肇事及違規記錄等，有肇事或違規記錄，駕駛人應予加費、以資制裁，優良駕駛人應予減費、以資獎勵。這項立意甚佳的方案仍有待加強建立駕駛人違規資訊系統作為後盾。

違規資訊系統除可對駕駛人做各項管理外，應可確認違規者曾參加之駕訓班，然後統計從每個駕訓班結業的學員之駕駛記錄。這項記錄，可間接映證各駕訓班的教學成果，作為督導駕訓班及決定對其授權業務範圍之參考資料。雖然有駕訓班業者以及監理單位人員認為駕訓班或監理人員對已取得駕照之駕駛人的行為沒有約束力，但追蹤學員的違規記錄仍可做為判斷駕訓班教學成敗的重要指標。因此若一旦開放駕訓班辦理考照業務，監理單位必須將駕訓班管理業務結合駕駛人管理的違規資訊系統，從系統中分析獲取有用資訊做為監督管理駕訓班之重要參考資料。

6.3.4 其他單位之配合支援措施研擬

由於駕駛訓練與考照過程牽涉層面相當廣，若要落實駕訓與考照成效，需要政府相關行政部門以及學術研究機構的支援與配合。詳如下說明：

(一) 實際道路考驗

若實施實際道路考驗涉及道路交通安全，車輛之設備，考驗員之訓練，人員及車輛之平安保險，警力支援，考驗路段之一般駕駛人的體諒與禮讓，以及民眾的支持配合等。因此需要事先妥

善規劃與溝通協調，同時也讓民眾慢慢能接受並支持。

(二) 考驗員之培訓

將來若實施新的駕照考驗方式，需要對考驗員施與駕照考驗的評分標準講習訓練，以及考驗時所需注意的安全事項等。施訓單位與訓練課程設計都需要有專門單位配合支援。此外若將來開放考照業務由駕訓班辦理，同時需有具備考驗員資格之人員，訓練課程與訓練計畫也需有專業機構支援辦理。

(三) 開放各種路段提供道路駕駛教學所需

現有道路交通安全之管理由警政單位負責，由於安全的考量，開放做為道路駕駛訓練教學的路段不多，也不夠具備各種路況供正規道路駕駛教學所需。若要落實道路駕駛教學，有賴警察單位支持配合，儘量開放各類道路供道路駕駛教學所需。

(四) 駕駛訓練之車輛與人員保險

現有駕訓班的車輛保險，以及教練與學員在進行道路駕駛教學時的保險，有其必要性；然而目前國內駕訓業者在這方面的需要，未能得到保險業者與法規的支持。

(五) 土地政策

目前國內駕訓業者有不易取得所需土地的困難。這方面有賴主管土地政策部門的協助配合，使有心辦學的駕訓業有生存的空間與辦學的機會。

(六) 杜絕非法駕訓業

杜絕非法的地下駕訓班是維護駕訓業正常教學發展與合理化經營的必要因素。取締非法業者，有賴政府相關業務部門的支援，以及業界的自律。

(七) 駕訓班評比制度

政府對駕訓班的評比作業，為求公平、公正以及或得業界的 support，應邀請專家、學者參與，並且公開作業以召公信。同時也將評比結果公諸社會大眾知悉，增強評比的功效，促使駕訓業者自行督促改善。

(八) 發照後違規管理與駕駛人違規資訊系統之建立

學員在通過駕照考驗，正式取得駕駛執照後，其違規行為應與發照過程或訓練過程有些關係。聯合警政系統之駕駛人違規記錄，建立一套完整的資訊系統，除可加強對違規駕駛人的講習輔導外；也能透過取得保險業者的支持，結合目前的車輛保險制度，對違規駕駛人依違規輕重，適度要求提高保費，以強化對駕駛人管理之效果。同時也可用來分析訓練的駕訓班以及考、發照的監理單位之運作成效，有助於發現駕訓與考照之制度或執行缺失，並可做為管理駕訓班與監理考照單位之參考。

第七章 結論與建議

7.1 結論

- 一、駕照考驗之過程、項目與內容直接引導駕駛訓練班之教學內容與方式，實際上我國駕駛訓練之問題癥結在於考照制度的設計不合理，使得駕駛訓練只一味地迎合考驗項目之內容，而忽略了駕照考驗之真正目標與功能。
- 二、駕駛員在取得駕駛執照後仍需透過各種管理措施，規範其正確、安全且合法之交通行為，必要時亦可借此管道達到新交通科技與法規之傳播效果。因此教育、考驗與管理是培養國民安全駕駛行為、開創和諧順暢交通環境之三大不可分離之要素。
- 三、我國當前之駕駛訓練與考照制度未能將教育與考驗密切結合，使得訓練歸訓練，考驗歸考驗，兩者不甚相關。若能將部份考照業務交由民間辦理，而政府部門只負責最後把關的工作，如此駕訓班可藉此招徠顧客，而監理單位亦可專注於管理及監督駕訓班之訓練品質，則雙方作業將可達成互補效果，駕駛人亦可獲得較為完整的訓練。
- 四、我國現有考照過程、項目與內容所存在之主要問題包括：
 - (1) 目前體檢後即核發學習駕駛證，未充份發揮應有之功能。
 - (2) 筆試的題目未依內容重要性的不同而有不同分配，有必要針對筆試內容的重要性加以分類，而對每一類題目的給分有所不同，並針對筆試與筆試題庫的內容作一適當調整，以使筆試涵蓋的層面更完整。
 - (3) 現階段之場考項目與內容呆板、考試項目扣分標準不當、考試途程僵化，無法考驗駕駛人之駕駛道德與正確駕駛習慣，以致誤導駕訓班學員或應考者學習之方向，嚴重影響我國車輛駕駛人之行車安全品質。

- (4) 現行考照制度不含實際道路考驗，監理機關又無法嚴格要求駕訓班辦好道路駕駛教學，駕訓班又因警方限制道路駕駛路段及時間，無法依規定時數教學，使得許多駕訓班學員取得駕照卻不敢開車上路。

五、目前公路監理機關之職掌包括汽車管理、駕駛人管理、公民營汽車運輸業督導、及汽車駕訓機構之管理，這些業務在過去幾年的成長率遠高於監理單位編制人員數量之成長率，可知監理單位人員之工作負荷相當吃重。在監理單位業務負荷繁重且人員編制又不足之情況下，確實難以兼顧每項業務，也因此而無法對駕訓班嚴加管理與監督，導致駕訓班良莠不齊之現象。

六、我國當前駕駛訓練班教學與經營上面臨如下之問題：

- (1) 駕駛訓練班之教學內容縮水，其主要原因是包括：
 - (A) 考試引導教學特性，在現行考照制度下發生部份學科不受重視的現象。
 - (B) 駕訓班經營理念以利為導向並從事惡性價格競爭。
 - (C) 開放路段有限、意外保險無人願意承辦，道路駕駛教學不易安排。
 - (D) 學員不易管理，學科課程缺課情形嚴重。
 - (E) 學員報名尖峰時段，教學設施不足，影響教學成效。
- (2) 由於教學課程規定過於僵硬、學員們的學習能力參差不齊、學員的時間空檔不同等因素，使教學不易配合學員之時間與能力。
- (3) 政府未徹底執行對駕訓班的獎懲措施，即使實施獎懲也未能達到鼓勵或嚇阻效果；靠行地下補習班存在已久卻未見嚴格取締；人情壓力致使承辦人員有心無力；土地成本不同造成之價格惡性競爭等現象，造成駕訓業劣幣逐良幣效應。
- (4) 駕駛訓練班之土地取得極為不易，講師與教練之訓練與延攬常遭困難。

七、我國當前有照駕駛員管理上之缺失包括：

- (1) 交通違規之取締有待加強、道安講習未依違規事項實施。
- (2) 駕照之換發無法達到應有的功能。
- (3) 職業駕照審驗過於簡單應再增加審驗項目。
- (4) 罰鍰過輕達不到嚇阻違規行為之功效。
- (5) 車輛保險制度尚未納入有照駕駛人管理之一環。

7.2 建議

- 一、鑒於監理單位的各項考試或考驗有引導學習的特性，建議妥善安排術科與學科考試的順序，並在適當時機以學習駕駛證管制，輔導駕駛學習行為，對落實學習效果將有極大助益。
- 二、居於國內交通環境之考量，為確保學員在馬路上學習道路駕駛時之安全性，並增進學習成效起見，本研究認為學員在開車上馬路學習道路駕駛之前應先具備基本的開車技術，因此建議學員在取得道路駕駛學習證之前應具備基本之交通常識與開車技術，而基本開車技術則以通過場考（目前國內監理單位之電動場地考試）為認定標準。
- 三、由於場考不能測出應考人在實際道路上的駕駛能力與習慣，導致許多人在取得駕照後仍不敢上路之窘態。本研究建議參考國外考照的制度，在核發駕照之前，增加實際道路考驗。惟在考慮實施實際道路駕駛考驗前，應針對實際道路考驗可能發生的諸多問題設法加以克服，以達成實際道路考驗的功能。
- 四、本研究建議考照流程應把握(1)需通過筆試與場考後方可取得道路駕駛學習證；(2)於現行的場考之外加考實際道路考驗；(3)適當安排筆試與場考、實際道路考驗間的順序等三項大原則。
- 五、政府對交通複雜之特定道路不予開放外，應開放所有路段供學習道路駕駛之用；道路駕駛教練車要有明顯標示，並有教練在旁指導。法令明定各汽車有禮讓道路駕駛學習車之義務。

六、本研究經方案評估後，在長期之觀點下，建議考照之流程採兩次筆試之方案三。雖然方案三將使考照流程較為繁瑣，增加應考人的不便；惟如果輔以部分考照作業授權予駕訓班，即取得學習執照前之筆試與場考由駕訓班執行，而取得正式執照前之筆試與道路實際考驗則由監理單位把關），將不至於造成監理單位工作負擔大幅提高，而對應考人於學習過程以至考照後的駕駛行為將有相當大的幫助。

七、駕訓班業者在民營化趨勢下，對於未來可能接辦駕訓業務時，業者本身應進行適當調整措施以做好駕訓班教學業務。

- (1) 面對監督管理者，建立起正派經營的形象。
- (2) 面對駕訓班同業之競爭，駕訓班業者應提昇自己的定位，以訓練優良駕駛員為職志，為國內交通秩序善盡心力。除鼓勵互相觀摩以辦好駕訓教學外，同時也應向有關機關檢舉不法業者並要求規勸、懲罰公布給大眾知道，以培養及維護駕訓業界的良好形象。
- (3) 駕訓班應定期舉辦優良師資教學觀摩，推派講師、教練前往專業機構接受訓練，使講師、教練有機會成長；同時著重福利措施以改善師資流動問題，使能留住優良師資以保證教學之良好品質。
- (4) 駕訓班應積極策劃更生動、更有趣、更能吸引學員上課之教材與教學方式，以落實駕駛訓練教育。

八、為能公平授權駕訓班辦理考照業務，公正之駕訓班評比制度有待建立：

- (1) 積極推動駕訓班評比與獎懲制度之建立與實施。
- (2) 公布評鑑結果讓一般社會大眾知悉，對優良駕訓班之信譽將有助益。
- (3) 為達到公正評比之目標，建議在評比過程中邀請專家學者參與考評。

九、本研究建議有關配合措施之實施時程關係如下圖：

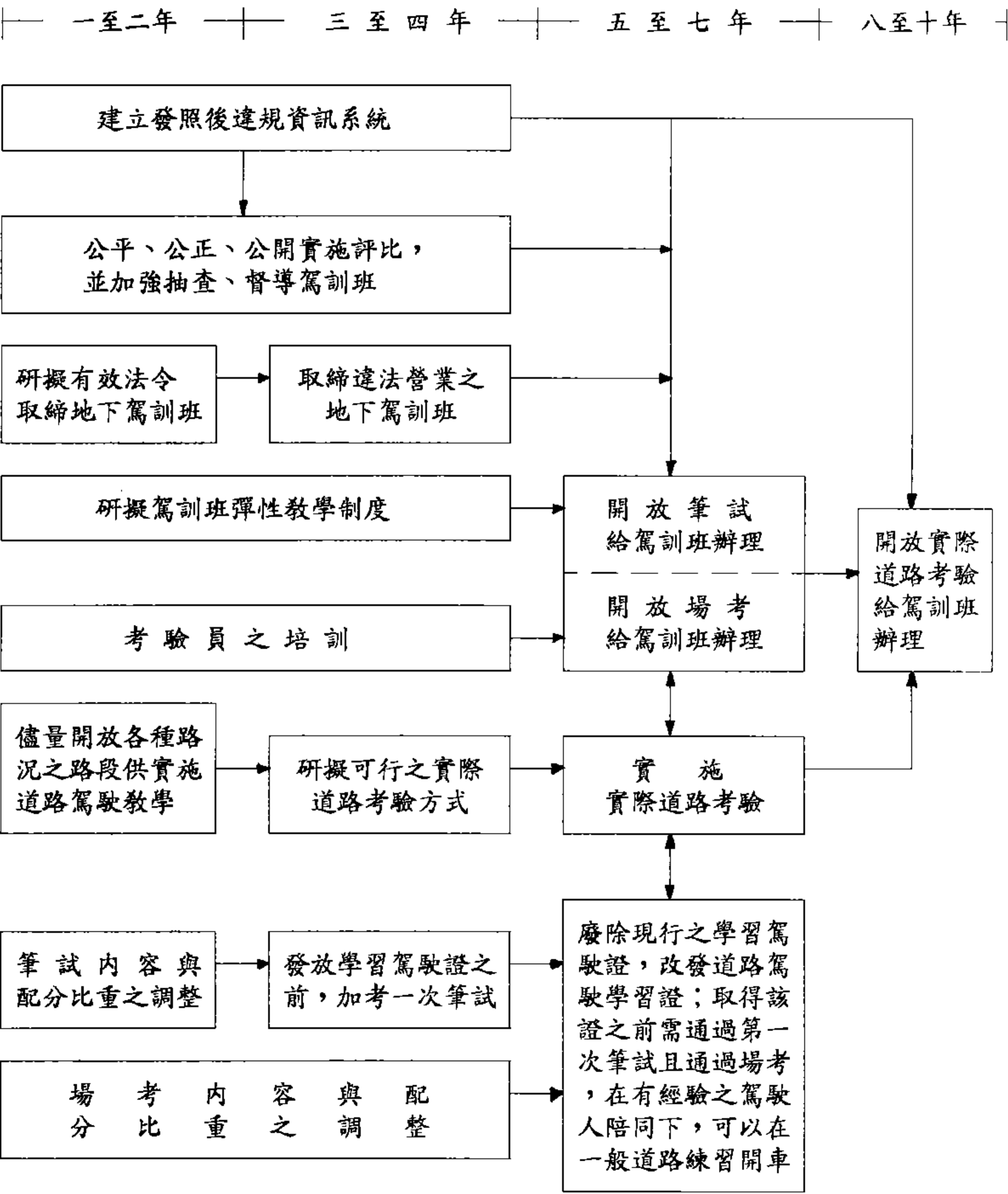


圖7-1 建議配合措施及時程關係圖

參考文獻

1. 于模抵，道路駕駛班·惡補菜鳥，中國時報，81年11月20日。
2. 王吟月，準計程車司機模擬上路，聯合晚報，81年11月11日。
3. 王建暄，減肥攤在陽光下，聯合晚報，82年4月24日。
4. 方仰忠，省公路局開會學決定汽車駕照考驗增加路考項目---交通部認為執行有困難且增加民眾負擔·應該進一步審慎評估，中國時報，80年10月16日。
5. 文瑞節譯，簡介日本駕駛人教育現況，交通安全月刊，140期，71年8月，30至31頁。
6. 中成譯，加拿大的駕駛人訓練學校，交通安全月刊，81期，66年9月，29頁。
7. 天水，簡介法國交通安全協會，交通安全月刊，170期，74年2月，20頁。
8. 台灣省政府教育廳，台灣省私立汽車駕駛補習班有關法令彙編，中華民國七十三年十二月。
9. 台北市政府交通局，交通常用法規暨解釋彙編，台北，編者印行，民國八一年六月。
10. 台灣省公路局監理處駕駛人用書編輯委員會，汽車駕駛人筆試題庫，最新修訂再版，台北，台灣省公路局職工福利委員會，民國八一年元月。
11. 台灣省公路局監理處駕駛人用書編輯委員會，機車駕駛人筆試題庫，再版，台北，台灣省公路局職工福利委員會，民國八一年四月。
12. 交通部運輸研究所，改善汽機車考照制度之研究，77年8月。
13. 交通部，交通年鑑，中華民國七十年至七十九年。
14. 交通部運輸研究所，我國現行汽機車駕駛執照考驗制度之檢討與研究期中報告，82年2月。
15. 交通部，民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法，80年7月。
16. 朱振昌，提高交通安全教育效果之策略，交通安全月刊，219期，1989年3月，14至17頁。
17. 何炎坤，簡介日本汽車駕照之考驗制度，大道月刊，622期，79年9月，25至27頁。
18. 何高祿，新竹兩駕訓班惡鬥·最低消費五千元，中國時報，81年10月15日。
19. 何炎坤，簡介日本汽車駕照之考驗制度，大道，民國七九年九月，頁25-27。
20. 李健果，「路考」難實用難公平，聯合報，82年4月14日。
21. 李名昌，新修正交通違規記點制度剖析，都市交通，69期，民國82年4月。
22. 吳再欽，方便考照場地·交通部派員到駕訓班"派考"·全國選定

- 7家駕訓班試辦，民生報，80年10月6日。
23. 邱淑宜，駕訓學費將漲到萬元以上，聯合晚報，79年3月23日。
24. 林富英，淺談駕照筆試增考法律常識之我見，大道月刊，594期，77年5月，29頁。
25. 林興盟，開辦道路駕訓班·交局杯葛，台灣時報，81年5月14日。
26. 林興盟，地下駕訓班非法招生·安全沒保障，台灣時報，81年5月14日。
27. 林大煜、林豐福、陳莞蕙，降低機車考照年齡可行性之研究，台北，交通部運輸研究所，民國八一年二月。
28. 林大煜、林豐福，日本之駕駛執照考領規定(條文節譯)，台北，交通部運輸研究所，民國七七年六月。
29. 林大煜、周永暉，我國交通安全行政組織體系之研究，運輸計劃季刊，第二十一卷，第三期，民國八一年九月，頁261-300。
30. 林大煜等，駕駛人行爲反應之研究，交通部運輸研究所，民國81年9月。
31. 林富英，談駕照筆試增考法律常識之我見，大道，民國七七年五月，頁29。
32. 周希舜，美國加州汽車駕駛人的考驗概述，大道，民國七八年十一月，頁14-18。
33. 胡明揚，汽車考照測真本領·道路駕駛列入考項，民生報，81年10月16日。
34. 胡明揚、鐘蓮芳，將來考駕照·馬路上“玩真的”!----路考醞釀改變·防杜領了駕照不敢開車弊端，民生報，80年9月底。
35. 胡明揚、鐘蓮芳，路考新方案·“實際不可行”----北市交通擁擠·監理單位擔心雪上加霜，民生報，80年9月底。
36. 胡明揚、鐘蓮芳，實地路考不只測試駕駛技術·行車安全觀念、駕駛道德也宜評分，民生報，80年10月1日。
37. 胡明揚、鐘蓮芳，實地路考應詳加規劃避免意外·駕訓班多認爲不會影響教練課程，民生報，80年10月1日。
38. 胡寶璉，監理處「生意」興隆·擬改建爲大樓，聯合報，81年7月6日。
39. 徐松平，談現行汽車駕駛人考驗制度之我見，大道，民國七六年八月，頁19-21。
40. 高鴻飛，汽車駕駛考驗將加考道路駕駛----監理單位下月初研商配合措施希望明年上半年實施，聯合報，80年9月20日。
41. 武世惠，汽車駕駛考驗之改進及革新，大道月刊，469/470期，66年12月，6至7頁。
42. 武世惠，汽車駕駛訓練補習班之管理與考照，大道月刊，467期，66年9月，12至13頁。
43. 馬谷榮，閒話駕訓，大道月刊，543期，73年2月，31至34頁。
44. 徐松平，談現行汽車駕駛人考驗制度之我見，大道月刊，585期，76年8月，19至21頁。

45. 原紹曾，如何增進公路監理業務便民措施，提昇為民服務功能，大道，民國八十年二月，頁18-19。
46. 張紀南，公路監理沿革和展望，大道月刊，537期，72年8月，23至28頁。
47. 張晉昌，德國的汽車駕駛教育及駕照的取得，中華民國汽車工程學會會刊，民國82年。
48. 張新立，「現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究」計畫書，81年10月。
49. 張保隆等著，改善汽機車考驗檢驗制度之研究，台北，交通部運輸研究所，民國七十七年八月。
50. 張紀南，換發汽車駕駛執照問題之探討，大道月刊，586期，民國76年9月。
51. 陳常華，談汽車駕駛教育與人才培植，大道月刊，517期，70年12月，28至29頁。
52. 陳琰，香港九龍的交通實況簡介，交通安全月刊，212期，77年8月，23至24頁。
53. 陳大鵬，年關將至·買車人口大增·想學車別忘多比較----駕訓班眼尖準備撈一票，民生報，78年12月25日。
54. 陳念祖，簡又新決定擴大交通部編制，工商時報，80年7月2日。
55. 陳秋雲，駕訓班度小月·薄利多銷，聯合晚報，79年9月13日。
56. 陳鳳馨，駕照路考規定初部擬定----路線：監理站附近、時間：十到二十分鐘、過關：十一項重點，聯合報，81年8月10日。
57. 陳權欣，過來人說經驗·三天內拿駕照，中國時報，81年6月6日。
58. 黃立中，淺談交通部汽車考驗員、檢驗員檢定考試，大道月刊，621期，79年8月，13至15頁。
59. 黃立中，談目前監理問題及改進之道，大道月刊，613期，78年12月，11至13頁。
60. 黃昭峰，高雄市的公路監理行政，交通建設，41卷2期，81年2月15日，14至16頁。
61. 黃靖雄，中華民國與日本汽車駕駛教育之比較，80年6月。
62. 曾安麗、吳玲湘，台北市監理處簡介，都市交通，13期，76年3月，19至22頁。
63. 「強制汽車責任保險法草案—立法相關問題座談會」，現代保險雜誌，45期，民國81年9月5日。
64. 斯也魯，學習、試用、扣點，交通安全月刊，128期，70年8月，29頁。
65. 楊揚，駕訓班教學偷斤減兩·誰來保障消費者權益，中國時報，79年9月24日。
66. 楊天佑，考照黃牛弊案重大發展，中國時報，81年6月12日。
67. 楊天佑，台北桃園兩監理單位分傳舞弊案，中國時報，81年6月3日。
68. 楊天佑，黃牛帶路·考照體檢大放水，中國時報，81年6月7日。

69. 楊天佑，確有監理、衛生人員收賄及包庇，中國時報，81年6月5日。
70. 楊天佑，偵辦北市監理處北區分處黃牛集團代考駕照弊案，檢方發現涉案人員企圖煙滅證據，中國時報，81年6月6日。
71. 楊羽雯，較育部：學校教材無法取代駕照筆試，聯合報，82年4月18日。
72. 楊華，監理業務電腦化與便民措施，大道，民國七十七年十二月，頁16-20。
73. 誠吾，汽車駕駛人場(路)考評分改進之檢討，大道月刊，402期，61年4月，10至13頁。
74. 誠吾，汽車駕駛人場(路)考評分改進之檢討(續)，大道月刊，404期，61年6月，10至11頁。
75. 誠吾，汽車駕駛人場(路)考評分改進之檢討(續)，大道月刊，405期，61年7月，6至11頁。
76. 誠吾，汽車駕駛訓練教練場的規劃與設置，大道月刊，459期，66年1月，10至17頁。
77. 樂山，汽車駕駛訓練班經營理念與責任，交通安全月刊，235期，1991年7月，4至8頁。
78. 緣青，駕訓班應注重交通道德的培養，交通安全月刊，170期，74年2月，27頁。
79. 韓叔芳，左一圈右一圈——私立駕訓班收費及服務品質調查，消費者報導，117期，80年1月，8至13頁。
80. 蘇俊欽，問卷設計過程之探討，交通大學運輸工程與管理學系學士論文，79年1月。
81. 謝國苗，台北市汽車駕駛訓練用地之研究，都市交通，13期，76年3月，11至15頁。
82. 蔡振源，考汽車駕照有大變革——在駕訓班場考及格，先發給學習證，上路練習，技術沒問題，到監理單位筆試路考，當場發照，聯合晚報，82年4月中。
83. 駕訓班賠本競爭，業者各說各話，中國時報，81年10月16日。
84. 劉惠臨，考取執照不敢上路比比皆是，教你“公路駕駛”新行業在北縣竄起，經濟日報，79年7月23日。
85. 劉襄，重建監理業務的新境界，大道，民國七十七年七月，頁38-39。
86. 劉英標，監理作業之革新需從法令規章予以突破，大道，民國七十七年十月，頁39-44。
87. 劉英標，汽車路考課目較佳化途程之研究，中華民國運輸學會第六屆論文研討會論文集，80年7月，831至855頁。
88. 劉英標，現行汽車駕照考驗制度與增加道路考驗之比較分析，台灣省公路局南部汽車技術訓練中心講義，民國82年。
89. 劉英標，監理業務之革新需從法令規章予以突破，大道月刊，59期，77年10月，25至28頁。
90. 劉英標、楊月明，簡化監理業務加強便民服務民意調查報告，大

道月刊，600期，77年11月，25至28頁。

91. 劉金寬，怎樣辦好汽車駕駛補習，交通安全月刊，179期，74年11月，24至25頁。
92. 劉亮，改進駕駛訓練考照方式的探討，交通安全，209期，75年5月，23至25頁。
93. 劉襄，駕駛是道德的表徵，大道月刊，594期，77年5月，28頁。
94. 劉英標、楊月明，「簡化監理業務」加強便民服務民意調查報告，大道，民國七十七年一月，頁25-29。
95. 賴福順，交通部擬增考道路駕駛考驗項目，新竹區監理所人員認為涉及問題很多，聯合報，81年10月21日。
96. 賴福順，汽車駕訓班收費標準無「法」定，聯合報，81年10月21日。
97. 盧義方，考照一級棒上路不靈光，汽車補習班製造車呆子，中國時報，78年1月30日。
98. 譚中興，汽車考照再訂新案----規定路考以二至五公里為宜，術科監試擬委託駕訓班，聯合報，81年6月22日。
99. Aaron, James E. & Strasser, Marland K. Driver and Traffic Safety Education, U.S.A. Macmillan Publishing Co., Inc., 1977.
100. American Automobile Association, Teaching Driver and Traffic Safety Education, New York, McGraw-Hill Book Company, 1965.
101. Federal Highway Administration, 1986 Driver License Administration Requirements and Fees, U.S. Department of Transportation in U.S.A., April 1986。
102. Federal Office of Road Safety, Driver Licensing Practices in Australia, Federal Department of Transport in Australia, 1987。
103. Staff of the Human Factors Division, Analysis of Driver Instructor Factors, Texas Transportation Inst. College Station, July 1982.
104. V. Skutil, and E. Wise, System Approach to Driver Education, National Inst. for Transport and Road Reach, Pretoria (South Africa), 1987.

附錄一 「現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究」 座談會會議記錄

時間：82年2月23日

地點：交通大學管理管M107室

出席名單：

姓 名	服 務 單 位
陳永安	新永汽車駕駛補習班班主任
巫聚旭	中華民國汽車駕駛教育學會副理事長
黃靖雄	彰化師範大學工業教育系教授
劉英標	台灣省公路局南部汽車技術訓練中心主任
陳阜東	台北市汽車駕駛訓練中心教務組長
黃耀銘	台灣省公路局新竹監理所副所長
陳俊雄	台灣省公路局監理處處長
尹承蓬	交通部路政司監理科科長
林豐福	交通部運輸研究所運輸安全組副組長
田養民	交通部運輸研究所運輸安全組
張新立	交通大學運輸工程與管理學系教授兼系主任
任維廉	交通大學運輸工程與管理學系副教授
吳宗修	交通大學運輸工程與管理學系副教授
許巧鶯	交通大學運輸工程與管理學系副教授

座談會記錄：

考照制度方面：

路政司監理科尹承蓬科長：

1. 駕照取得管道：

a. 參加駕照考驗取得駕照。

- b. 國際駕照換本國駕照。
- c. 軍中駕照換正式駕照。
- 2. 『駕訓班管理辦法』已開過八次會議修法。
- 3. 考照方式引導教學；考照目的無法達到。
- 4. 為使駕駛人於取得駕照後能有正確的駕駛行為，並能馬上上路，實施實際道路考驗有其必要。
- 5. 目前駕駛道德差導致交通情況更紊亂。
- 6. 目前整個體制應進行改革。
- 7. 掃瞄表需再Check一下。
- 8. 道安規則58條將留待未來道安規則修正時另案討論，是否將練習路線改為負面表列方式仍待研議，目前傾向讓公路監理機關參與決定路線權。
- 9. 明年將第二代電腦化將實施，屆時許多流程處理將更為快速，駕照上相片亦可直接在監理機關拍攝。此外亦考慮駕照與身份證合併的可能性。
- 10. 以便民原則處理換照，以監理機關之立場，換照主要在清理資料。至於體檢與否應為駕駛人視本身身體情況自己決定是否仍適宜駕車。

運研所運安組林豐福副組長：

- 1. 說明委託辦理本計畫之緣由：交通部正著手修改民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法，於是運研所配合交通部之政策提出本研究案，委託交通大學運管系辦理此計畫。
- 2. 針對掃盲表提出更正，調整問題方向。

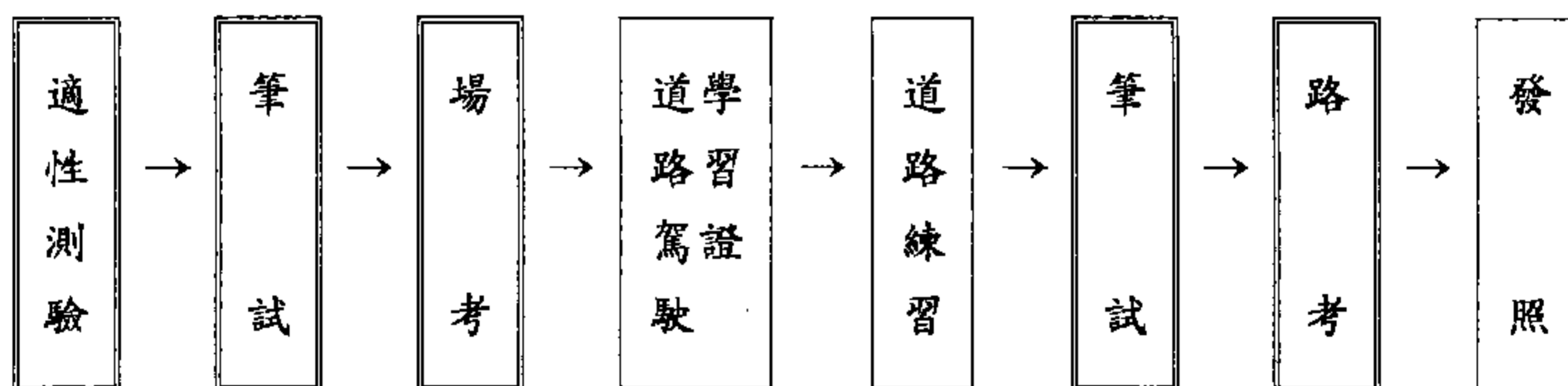
台灣省公路局監理處陳俊雄處長：

- 1. 目前公路局正研究實際道路考驗之可行性。
- 2. 目前考照制度無法達到應有的目的，造成許多已取得駕照者不敢開車上路，也無法養成良好駕駛習慣，將影響行車安全。
- 3. 自行學習者的考照問題應再研議，是否應規定一定要參加駕訓班。
- 4. 目前機車無照駕駛的情況相當嚴重，部份民代要求降低考照年齡至16歲，但很多單位與民間人士均主張不宜降低，因此有關考照之年齡問題應審慎研究；此外應加強取締無照駕駛，以策行車安全。
- 5. 目前路考方式應該改善且加強路考。

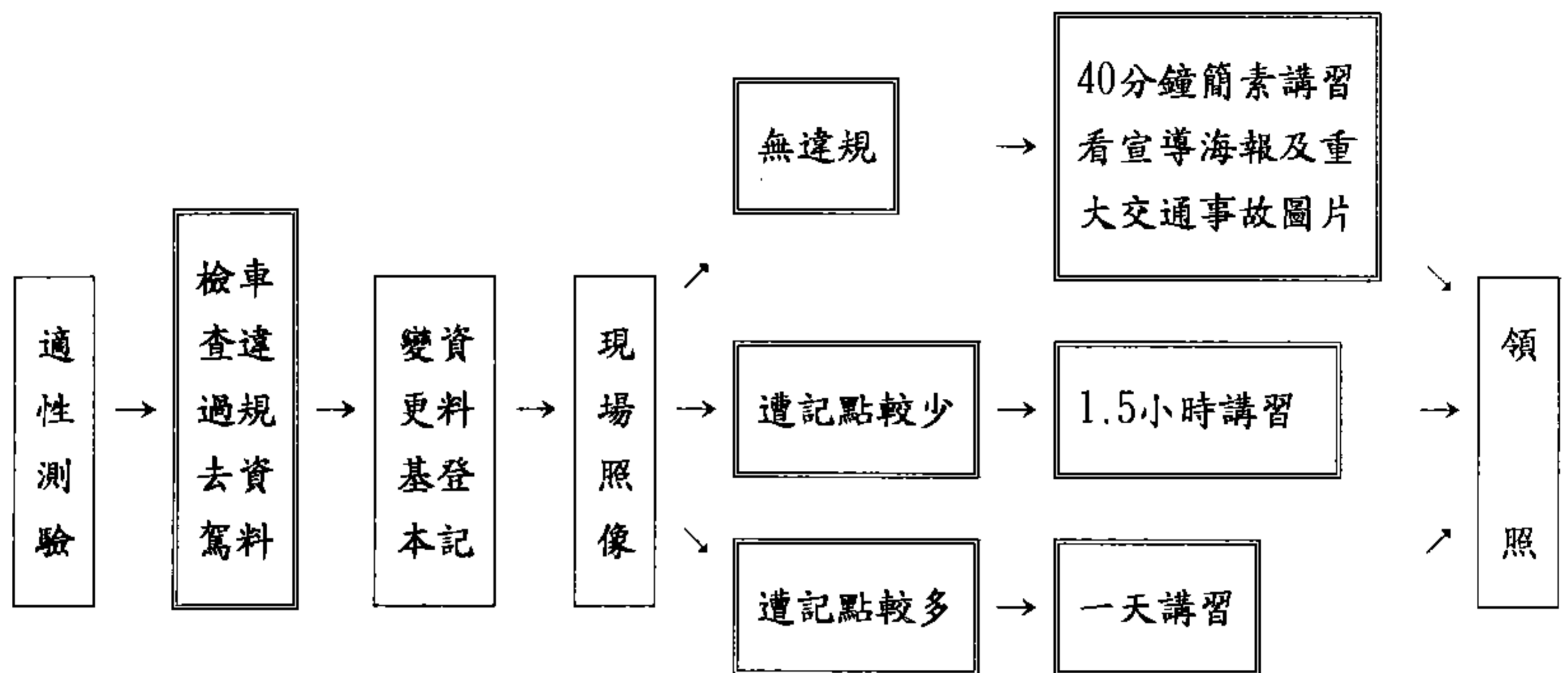
6. 筆試應增加機械常識與駕駛道德。
7. 以後路考方式改變，建議將場考(考驗場內考驗)交由駕訓班辦理，實際道路考驗則留給監理單位負責。
8. 駕訓班學費應酌予調高，以使駕訓班有能力投資更多資金於道路駕駛，同時提高教練、講師之待遇。
9. 曲線進退(S型)之考驗項目仍應維持，但可研究稍微放寬；因為S型主要在考驗離合器與方向盤之操控能力，以及考驗前進、倒退之方向觀念與應變。
10. 場考中考驗員之扣分權限最多僅18分，而又與實際路況有出入。太強調公平性使得考驗功能已無法達到，應強調遵守交通規則為要。
11. 目前對駕訓班之抽查僅一個月一、兩次，應加強對駕訓班之抽查、督導與考核。
12. 建議須考過筆試與場考後方可取得學習駕駛證。
13. 目前省公路局正研修道路交通安全規則第58條，擬開放學習道路駕駛之路線。

彰化師大工教系黃教授：

1. 應保留自行學習報考駕照的管道，以因應偏遠地區考照者無駕訓班與吊銷駕照者重新考照之問題。
2. 造成考取駕照後不敢上路的窘況，問題的癥結在於警察單位未開放路考練習路線，致使駕訓班於實施道路駕駛時限制重重，而學員練習不足自然不敢上路。
3. 日本考照的作法值得我國參考。其駕照取得流程如下：



4. 目前我國可採通訊換照，此種作法無法達到換照的真正目的，應參考日本的作法酌予改進，日本每三年需換照一次，必須本人親自前去，其換照的過程為：



5. 日本考照業務多在駕訓班完成，而公安單位則嚴格執行監督考核駕訓班的工作。
6. 日本駕訓班之訓練分為四個階段，每階段均有測驗，通過後方可進行下一階段之學習。
7. 目前我國尚無機車訓練機構，應對機車學習者實施短期之基本常識與安全駕駛的訓練。
8. 應落實記點制度，加強管理駕訓班，若取得道路駕駛學習證前先筆試與路考的制度無法實施，至少可允許參加駕訓班之學員免申請學習駕駛證，因目前駕訓班學員之學習駕駛證無意義。

陳永安理事長：

1. 應提升目前駕訓班經營業者的形象。
2. 目前駕訓班業者反對實際道路考驗是有條件的反對，如果警察機關開放道路練習路線，駕訓班有更多的路線與時段來練習，則駕訓班同意實際道路考驗的實施。
3. 目前考驗場內考驗有其存在的必要，應予保留。
4. 目前考驗設備的實體感根本不足，應該加以改善。例如：路邊停車、倒車入庫等。
5. 落實全民教育，讓駕駛人與行人皆有安全觀念，以改善目前交通亂象。
6. 建議修改道路交通安全規則58條。

巫理事長：

1. 建議開放練習道路駕駛路線，許多重要路線不敢開放，造成駕訓班學員無法練習各種路線狀況。
2. 實際道路考驗的技術問題應加以研究克服再實施，例如：公平性的問題、路線的選則、安全的問題。
3. 目前國人之守法性與駕駛道德修養不夠，以致造成民眾之駕駛習性不佳，導致交通安全堪慮。而道路容量不足更使交通紊亂。

南部汽訓中心劉英標主任：

1. 目前公立駕訓班皆按照規定實施道路駕駛，例如：夜間、短途、中途、長途等道路駕駛。
2. 駕駛訓練的真正目的在於使學員處於複雜的交通環境下，能訓練完即馬上上路，而拿到駕照只是一種手段。
3. 應對自行學習者採取較嚴格的考核措施，例如：加考機械常識與簡易保養檢修、延長學習期間至半年或一年、加考實際道路考驗。而對駕訓班應嚴格監督，使其確實按照規定教學與實施道路駕駛，發現違規即令其停考。
4. 按照目前的制度學習駕駛證根本沒有效用，不如取消或者應先通過筆試、場考後才能取得，而正式駕照考驗時則須通過實際道路考驗方可取得駕照。
5. 對於機車應建立機車訓練制度。
6. 汽車駕照種類管理可簡化為三級：小型車、大型車與聯結車。

台北市駕訓中心陳組長：

1. 在台北市由於交通紊亂擁擠，加上路線限制，實際路考在台北市實施將有所困難。
2. 由於實施實際道路考驗有以下缺點：影響交通、公平性、肇事責任、交通安全等問題，建議在這些問題尚未解決前先維持現制。
3. 若一定要實施實際道路考驗則要加強考驗員之訓練與責任心、提高考驗員待遇，發現考驗員有不良情形即令其停止考驗。
4. 未來改進考照制度時，應先通過筆試與場考才能取得學習駕駛證。

新竹區監理所黃耀銘副所長：

- 1.目前考驗場內考驗無法測驗駕駛人如何處理車輛間之互動，應考人只注意前面，根本不用顧慮左、右與後方來車，因此目前亦正在研究實際道路考驗之可行性，期望能克服技術性與政風問題。
- 2.交通部應協調內政部警政署修改道安規則58條，如此道路駕駛方可確實實施。
- 3.機車訓練問題應著手研究。

駕駛訓練方面：

- 陳永安：1.駕訓班在土地使用期限前幾年採取低價收費，以利為導向。建議土地使用期限可重新考量。
- 2.駕訓班應有回饋社會之經營理念。----例如：殘障者駕訓班。
 - 3.政府獎賞與懲罰應有明顯差距。

- 劉英標：1.教育與訓練因其教學時間長短有別，其使命亦有差異。
- 2.駕訓班業者合法者政府未有保障，間接鼓勵非法；致使補習班地下化。
 - 3.考試引導教學。監理所不考之科目較不受重視。
 - 4.政府應站在督導立場，為善用民間資源鼓勵投資，並引導業者走向合法化與制度化。對未經制度化駕訓班管道自行報考者應要求更切實之考驗。

尹承蓬：民營駕訓機構管理辦法條文中以刪除公司組織之規定，現正修法中。駕訓班應定位為駕訓機構以免造成更多地下化業者，更可鼓勵教學研究發展。

- 黃靖雄：1.學員只為一張駕駛執照，那裡收費便宜就道那裡去，造成劣幣逐良幣現象。
- 2.駕訓班課程不應減少，但若不限定在五週內上完可較有彈性。以日本駕訓班為例其課程分數個階段，且各種相同之課程分別在不同周之上、下午、晚上開課，讓學員自行選擇參加。每階段均依學員能力通過

- 課程內容考驗而取得學分，若未在基本上課時數內通過考驗則需額外付費再上課學習。各階段通過後才能再進到下一階段的學習課程。
3. 業者的土地若是租的，其考核應要求高些；以免業者在快要結束經營前，殺駕惡性競爭而擾亂正常收費。
 4. 學習原理而言，技能學習有先天上的限制，亦即以分散學習為原則。

劉英標：信任教練之簽證並對其切實考核。

- 陳俊雄：
1. 駕訓班應維持為教育機構之定位
 2. 教學之效果而言每天一個小時的學習連續學七天的效果要好過於一天連續學七小時。
 3. 對駕訓班抽查不合格者給與警告，抽查再次不合格則對駕訓班實施停班或減班。
 4. 收費下限之規定在現階段可保障駕訓班之教學水準。
 5. 授權駕訓班實施派考有困難處：人員不夠以及路程遠。

- 黃靖雄：
1. 有駕訓班佔用公地，既不繳稅也不合法，低價收費造成不公平競爭。主管機關應嚴加取締，以防劣幣逐良幣，造成惡性循環。
 2. 駕訓班之制度改革應有計畫，在各階段有相關的工作重點；例如若實施派考，各班考驗人員的訓練……等。

陳俊雄：現有考驗人員太少，是否考試的題目太偏？考試應有重點以免考試題目太偏。

陳永安：公交法應定收費下限，不定上限以讓業者有彈性發展空間。業者可在政府授權下實施彈性教授課程彈性收費。讓學車的人有彈性的課程可選，也讓業者有更多的施展空間。

有照駕駛人管理方面：

- 陳阜東：
1. 學習駕照取得前應先加以筆試或路試，否則缺乏實質意義。
 2. 目前駕照更換有期限的規定，駕駛人應本人親自換照，以達到檢查體

格、審核住址變動之目的。

尹承蓬：駕照換發應以便民為目的，其主要目的即為清理資料，若增加體檢則為擾民，且換照可採用郵寄照片的方式。駕駛安全應由駕駛人自行負責，不應全為監理單位的責任。

陳永安：換照程序可加以簡化，但為公共安全而言，換照時最少應實施體檢。日本三年換照一次，無違規者需經過兩旁擺放車禍照片及新路標、號誌的走廊，若有違規者另外參加半天或一天的講習。

黃靖雄：1. 監理單位應確認其監督、管理的角色，並基於公共安全，政府應負起監督管理駕駛人的責任。在美國、日本換照時需當場拍照，我國的通信換照已經超過便民之考量，並且在美國和日本駕照亦可代替身分證。

2. 參加政府核准的駕訓班即可不必取得學習駕照，而未參加駕訓班者應取得學習駕照。

林豐福：目前已從事駕照整合的研究，將來可能改為電腦卡。

尹承蓬：1. 目前在立法院審議的強制汽車責任保險法採從人主義，駕駛人違規次數愈多者保費愈重。

2. 「道路交通管理處罰條例」已一讀通過，若再二、三讀通過，除了行人違規在警察機關執行外，記點與違規記錄、裁決與處分皆監理單位職權。在「道路交通管理處罰條例」中，多項罰鍰提高至三倍。

3. 目前警察機關與監理單位的磁帶有進行互換，資訊互通。

黃耀銘：目前駕駛人違警部分未送監理單位，如市區違規停車，不屬監理單位管轄。違警部分在分局辦理，違規部分在監理單位辦理。

尹承蓬：依現行之「道路交通管理處罰條例」規定，職權分工如下：執行部分屬於警察機關；處分部分之駕駛違規屬於警察機關，登記、檢驗屬於監理單位。而修正後之駕駛違規處分移至監理單位。

黃耀銘：將來違規的舉發屬於警察機關，而舉發後之裁決屬於監理單位。

陳俊雄：1. 駕照之吊扣、吊銷確實執行不徹底，因法律規定雙掛號之違規通知必須本人親自收到，而違規駕駛人常不在家。若積極執行則業務量將過度膨脹，因此未做到駕照註銷。
2. 依「道路交通管理處罰條例」第六十八條規定，吊扣或吊銷違規駕駛人所持有的各級車類駕駛執照，此規定應屬合理。
3. 違規駕駛人用他人之駕照代替吊扣或吊銷並不公平，改善之道為：罰鍰照罰，但吊扣時間可以縮短。

尹承蓬：上述現象執行單位可從執行技術面來克服，例如台北市的作法：必須提出證明繳不起罰鍰才可易處吊扣駕照。

張新立：持外國駕照來換照者是否要加考交通規則？

附錄二 問卷內容與統計分析結果

問卷A 對象：監理所一般行政人員

各位小姐、先生：您好！

本系接受交通部運輸研究所委託，辦理『現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究』之計畫，研究現行駕訓與考照制度之實施狀況與監理單位工作人員對此制度的看法及其缺失所在，以作為研究改善之參考，特舉辦此次問卷調查，純為提供學術研究之用，敬請惠予協助。謝謝！ 敬 祝

萬 事 如 意

國立交通大學運輸工程與管理學系 敬上

*請在適當的 ☐ 打 ☒

※※※※※※※※※※※※※※※※ 基 本 資 料 ※※※※※※※※※※※※※※※※

性 別：女(58.1) 男(41.9)

年 齡：_____歲

教育程度：國中(含以下)(3.4) 高中(職)(45.1) 大專(含以上)(51.5)

服務年資：_____年_____月

服務單位：☐台北市 ☐高雄市 ☐台灣省_____監理所(站)

曾經負責的工作種類：櫃檯服務(66.4) 體格檢查(12.2) 筆試監考及評分(50.8) 路考考驗員(14.7)
其他(25.6)

目前負責的工作種類：櫃檯服務(43.3) 體格檢查(4.6) 筆試監考及評分(23.3) 路考考驗員(6.3)
其他(39.7)

※※※※※※※※※※※※※※※※ 問 題 ※※※※※※※※※※※※※※※※

1. 您目前每天約需處理_____人次應考人；每個應考人約需處理_____分鐘

2. 您對目前的工作量感到 非常重(16.9) 重(39.8) 剛好(42.5) 輕(0.8) 太輕(0.0)

3. 您對目前的工作環境感到 非常滿意(0.8) 滿意(24.9) 普通(51.1) 不滿意(15.6)
非常不滿意(7.6)

4. 您對目前的待遇感到 非常滿意(0.4) 滿意(8.3) 普通(40.3) 不滿意(33.2)
非常不滿意(17.8)

5. 監理單位的組織編制有下列缺失，您同意嗎？

a. 組織過於龐雜

b. 分工不當

c. 人員編制不足

d. 冗員太多

若有其他缺失，請說明_____

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同 常意
a. 組織過於龐雜	18.0	30.8	30.3	17.1	3.8
b. 分工不當	19.8	44.5	24.7	10.1	0.9
c. 人員編制不足	28.7	42.6	17.0	8.7	3.0
d. 冗員太多	5.9	13.8	31.4	35.1	13.8

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
6. 目前監理單位的升遷管道暢通，您同意嗎？	0.0	8.2	24.2	42.0	25.6
7. 現行的考照制度可達到以下功能，您同意嗎？					
a. 使駕駛人具備操作車輛的技術	7.0	63.0	10.4	16.1	3.5
b. 培養駕駛人駕駛道德	4.8	39.2	13.0	33.9	9.1
c. 使駕駛人瞭解肇事預防與處理	4.8	39.0	20.3	29.8	6.1
d. 使駕駛人熟悉道路交通法規	7.0	65.2	13.5	13.0	1.3
e. 使駕駛人認識車輛結構與維護	4.9	27.9	18.1	42.0	7.1
f. 使駕駛人瞭解緊急應變措施	4.9	31.6	18.7	37.7	7.1
g. 使駕駛人養成行車安全的觀念	3.9	47.9	17.7	25.6	4.9
若您認為考照制度尚應達到其他功能，請說明_____					
8. 監理單位之場地擁擠，您同意嗎？					
a. 考驗場	9.5	31.9	27.5	27.5	3.6
b. 筆試室	9.3	30.7	28.9	28.9	2.2
c. 櫃檯前等候區	15.7	37.8	23.9	19.6	3.0
d. 停車場	14.0	39.5	22.8	20.2	3.5
e. 考驗場旁之等候區與休息區	9.5	32.3	27.8	26.4	4.0
若您認為尚有其他場地擁擠，請說明_____					
9. 就您所知有多少比率的應考人體格檢查是在監理單位體檢室完成的？____%					
10. 下列體檢項目確實與行車安全有關，您同意嗎？					
a. 視力	46.0	50.2	3.4	0.4	0.0
b. 聽力	34.6	56.0	6.8	1.7	0.9
c. 辨色力	34.5	57.4	5.1	2.6	0.4
d. 四肢健全	28.0	56.5	13.8	1.3	0.4
e. 全身及四肢關節活動靈敏與否	29.7	59.1	9.9	0.9	0.4
f. 視野	31.9	59.0	7.3	0.9	0.9
g. 夜視	33.9	57.2	7.1	0.9	0.9
若您認為尚應增加其他體檢項目，請說明_____					
11. 您同意目前體檢室的設備有下列缺點嗎？					
a. 設備不足	13.9	42.0	31.6	11.5	1.0
b. 設備老舊	18.8	50.7	20.2	8.9	1.4
c. 故障率高	8.3	28.6	46.2	15.0	1.9
d. 準確率低	6.3	29.1	41.8	19.9	2.9
12. 目前規定學習期間自行學習者為三個月、駕訓班學員為五星期，您認為					
a. 自行學習者學習期間	太長(24.2)	剛好(65.8)	太短(10.0)		
b. 駕訓班學員學習期間	太長(1.8)	剛好(69.1)	太短(29.1)		

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
13. 目前規定只需通過體檢即可取得學習駕駛證，若更改為筆試及格後才可取得學習駕駛證，您同意嗎？	22.7	39.7	19.7	16.6	1.3
14. 目前筆試是每題給分均為2.5分，若依各題題目重要性的不同而有不同的給分，您同意此種評分方式嗎？	9.6	34.3	21.9	28.9	5.3
15. 若筆試的考核交由駕訓班來辦理，您同意嗎？ 若不同意或非常不同意，您的理由為(可複選) 駕訓班缺乏公信力(69.8) 駕訓班易徇私舞弊(78.4) 其他(8.6)	5.7	12.2	11.7	49.5	20.9
16. 目前日本駕照筆試的題數為一百題、考試時間60分鐘、及格標準90分；而我國為交通規則40題、機械常識20題、考試時間30分鐘、及格標準為交通規則85分、機械常識60分，您認為我國筆試的題數、考試時間與及格標準 a. 交通規則題數 太多(2.3) 剛好(75.7) 太少(22.0) 機械常識題數 太多(0.9) 剛好(70.1) 太少(29.0) b. 考試時間 太長(6.9) 剛好(85.2) 太短(7.9) c. 交通規則及格標準 太高(6.5) 剛好(79.7) 太低(13.8) 機械常識及格標準 太高(1.4) 剛好(66.7) 太低(31.9)					
17. 下列項目為目前筆試的範圍，該項目的相關知識對您日後的駕車安全與駕駛行為很有幫助，您同意嗎？ a. 交通標誌、標線、號誌及手勢(含高速公路交通標誌) b. 道路交通法規(含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路交通管制規則、違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則....等部份條文) c. 駕駛道德與交通安全常識 d. 肇事預防與處理 e. 急救理論與技術 若您認為尚應增加其他筆試內容，請說明_____	28.0 18.3 22.6 17.8 16.3	63.3 64.3 58.5 52.8 51.1	7.8 12.7 11.1 15.9 16.8	0.9 4.7 6.9 12.6 13.9	0.0 0.0 0.9 0.9 1.9
18. 目前持國際駕照換發本國駕照者只需體檢通過後即可換發本國駕照，並不需加考筆試，您認為應對其加考筆試嗎？ 應該(63.4) 不應該(36.6)					
19. 您對目前整個駕駛執照考驗流程感到 非常簡便(5.9) 簡便(19.1) 還好(65.9) 繁瑣(6.8) 非常繁瑣(2.3)					

問卷B 對象：負責駕訓班業務管理人員

各位小姐、先生：您好！

本系接受交通部運輸研究所委託，辦理『現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究』之計畫，研究現行駕訓與考照制度之實施狀況與監理單位工作人員對此制度的看法及其缺失所在，以作為研究改善之參考，特舉辦此次問卷調查，純為提供學術研究之用，敬請惠予協助。謝謝！ 敬 祝

萬事如意

國立交通大學運輸工程與管理學系 敬上

*請在適當的 ☐ 打 \checkmark

~~※※※※※※※※※※~~ 基 本 資 料 ~~※※※※※※※※※※~~

性 別：☐女 ☐男

年 齡： 歲

教育程度：☐國中(含以下) ☐高中(職) ☐大專(含以上)

服務年資：_____年_____月

服務單位：☐台北市 ☐高雄市 ☐台灣省_____監理所(站) 說明：以下數字為百分比%

~~※※※※※※※※※※~~ 問 題 ~~※※※※※※※※※※※※※※※※※※~~

- | 目前的考照作業流程如下：體檢→筆試→場考(→發照) | 非同
常意 | 同
意 | 沒
意
見 | 不
同
意 | 非不
同
常意 |
|--|----------|--------|-------------|-------------|---------------|
| 若駕訓班有意接辦部份考照業務，您對開放駕照考驗業務的意見是： | | | | | |
| a. 筆試並非考驗作業之瓶頸，一律由監理所辦理，可維持公正 | 42.70 | 42.70 | 11.24 | 2.25 | 1.12 |
| b. 筆試可授權優良駕訓班實施 | 11.24 | 12.36 | 20.22 | 42.70 | 13.48 |
| c. 筆試可全面授權駕訓班實施 | 2.25 | 8.99 | 17.98 | 40.45 | 30.34 |
| d. 場地考驗應只由監理所辦理 | 10.11 | 32.58 | 38.20 | 15.73 | 3.37 |
| e. 場地考驗可授權優良駕訓班實施 | 11.24 | 38.20 | 20.22 | 25.84 | 4.49 |
| f. 場地考驗可全面授權駕訓班實施 | 5.62 | 10.11 | 30.34 | 28.09 | 25.84 |
| g. 體檢合格之後即發給學習駕駛證 | 10.23 | 42.05 | 28.41 | 17.05 | 2.27 |
| h. 筆試合格之後再發給學習駕駛證 | 21.59 | 26.14 | 22.73 | 19.32 | 10.23 |
| 2. 將來若增加實際道路考驗會有下列優點，您同意嗎？ | | | | | |
| a. 可考驗出駕照應考人超車、交車、會車、左右轉彎及前後車保持距離等駕駛技能，以使應考人具備基本駕駛技能 | 23.60 | 47.19 | 11.24 | 13.48 | 4.49 |
| b. 可考驗出駕照應考人對號誌、標誌與標線的認知程度，以使應考人確實瞭解各種號誌、標誌與標線所表達的意義 | 15.73 | 52.81 | 11.24 | 16.85 | 3.37 |
| c. 可考驗出駕照應考人之駕駛道德 | 15.73 | 34.83 | 15.73 | 21.35 | 12.36 |
| d. 可使駕訓班落實道路駕駛與駕駛技能、常識之教學 | 21.35 | 56.18 | 12.36 | 4.49 | 5.62 |
| e. 可測驗出駕照應考人對不同路況之反應能力 | 19.10 | 43.82 | 15.73 | 16.85 | 4.49 |
| 若您認為尚有其他優點，請說明 | | | | | |

3. 未來可能實施『實際道路考驗』，其作業流程若為：	非同	同	沒	不	非同
體檢→筆試→場考→實際道路考驗(→發照) 若駕訓班有意接辦部份考照業務，您對開放考照業務的意見是：	常意	意	意	意	常意
a. 筆試並非考驗作業之瓶頸，一律由監理所辦理，可維持公正	35.96	47.19	12.36	2.25	2.25
b. 筆試可授權優良駕訓班實施	6.82	18.18	19.32	44.32	11.36
c. 筆試可全面授權所有駕訓班實施	3.37	8.99	17.98	39.33	30.34
d. 場地考驗只由監理所自行實施	7.95	34.09	38.64	14.77	4.55
e. 場地考驗可授權優良駕訓班實施	10.11	40.45	26.97	19.10	3.37
f. 場地考驗可全面授權所有駕訓班實施	7.95	10.23	26.14	32.95	22.73
g. 實際道路考驗為駕照考驗的最重要業務，	19.10	39.33	25.84	10.11	5.62
h. 應由監理所自行辦理	20.22	39.33	31.46	3.37	5.62
i. 實際道路考驗可授權優良駕訓班實施	6.74	14.61	29.21	38.20	11.24
j. 實際道路考驗可全面授權所有駕訓班實施	3.37	10.11	25.84	38.20	22.47
k. 體檢合格之後即發給學習駕駛證	13.48	33.71	33.71	14.61	4.49
l. 筆試合格之後再發給學習駕駛證	10.11	28.09	30.34	20.22	11.24
m. 場考合格之後再發給學習駕駛證	10.11	12.36	38.20	26.97	12.36

4. 以監理單位的立場，您是否同意開放考照業務供駕訓班辦理？

- ☐ 同意，請說明：_____
- ☐ 不同意，請說明：_____

同意	沒意見	不同意
43.18	10.23	46.59

5. 若駕訓班一旦接辦部份考照業務，您認為對監理工作有幫助嗎？

- ☐ 有幫助，請說明：_____
- ☐ 沒幫助，請說明：_____

有幫助	沒意見	沒幫助
55.68	14.77	29.55

6. 政府若將考照業務提供給駕訓班承辦，您同意下列方案有助業者將來承辦駕照考驗業務時，解決業者所遇到的困難嗎？

- | | 非同 | 同 | 沒 | 不 | 非同 |
|--|-------|-------|-------|-------|------|
| | 常意 | 意 | 意 | 意 | 常意 |
| a. 政府對駕訓班逕行發照的學員要追蹤其事故比率，作為決定繼續授權駕訓班逕行發照與否的指標 | 22.73 | 38.64 | 19.32 | 10.23 | 9.09 |
| b. 輔導業者擁有足額的具有考驗資格之考驗員 | 26.14 | 46.59 | 20.45 | 4.55 | 2.27 |
| c. 政府對有意從事駕訓教學的業者，對業者土地取得方面，應有有效與可行的獎勵與管理措施 | 22.73 | 40.91 | 28.41 | 5.68 | 2.27 |
| d. 駕訓班學員在基本時數的學習後，若未通過考試，在通過考試前所增加之上課時數准予駕訓班對其加收費用 | 17.05 | 25.00 | 30.68 | 21.59 | 5.68 |
| e. 若有其它措施或困難請說明：_____ | | | | | |

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
7. 若欲將駕照考驗業務交給駕訓班辦理，您同意下列措施嗎？					
a. 對駕訓班實施評鑑，分成數個等級；分別授與不同等級之業務授權優惠	15.12	40.70	22.09	16.28	5.81
b. 訂出授權各駕照考驗業務所需的客觀標準，接受駕訓班申請，合乎標準者即授與相關業務；並得隨時考核以及實施獎懲管理	19.77	47.67	22.09	8.14	2.33
c. 對授權駕訓班所核發的駕駛員追蹤其駕車違規與事故之比率，作為決定是否繼續將考照業務提供給該駕訓班的參考	18.60	41.86	23.26	10.47	5.81
d. 授權駕訓班核發駕照時，若有需要修改的法令規章，請說明：					

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
8. 為因應駕訓班學員學習能力差異，落實駕訓教學，有採用學分的建議如下，您對以下意見同意嗎？					
a. 駕駛訓練課程採取學分制，學員需通過測試取得各類學分後才能參加駕照考驗	13.95	38.37	32.56	12.79	2.33
b. 學員在各訓練課程之基本時數結束時，若未能通過該項課程之測試；在通過補行測試前所需額外增加之上課費用應由學員負擔	16.28	29.07	31.40	20.93	2.33
c. 在學分制下，駕訓班需獲得監理單位授權辦理各類測試，並授與學分	13.95	33.72	41.86	6.98	3.49
d. 學員取得所有必修學分後，視同通過筆試	10.47	23.26	34.88	27.91	3.49
e. 其它意見請說明：					

問卷B 開放式問題之綜合意見

對象：監理單位負責駕訓班業務管理人員

一、若實施實際道路考驗，駕訓班管理人員之其它意見

(一)、優點

- 增強膽量，消除膽怯心理障礙
- 考驗學員之耐力、道德
- 糾正考照引導教學之誤導效果

(二)、缺點

- 車禍之責任歸屬問題

(三)、其它意見

- 依目前規定實施1 2小時道路駕駛教學，學員應不致不敢上路
- 與道德無關
- 全面取消學習駕駛證。
- 駕訓班造冊者免學習駕駛證。

二、監理單位開放考照業務給駕訓班之意見

(一)、同意開放之意見

- 開放場考業務，筆試可考慮開放
- 試辦2個月再決定繼續或取消
- 監督之權責不可放棄
- 同意派考
- 有條件部份開放
- 民營化乃大勢所趨
- 訂定辦法授與權責，不必全由政府管
- 學員之考期易安排

(二)、不同意開放之意見

- 考、教應分開以杜絕弊端
- 駕訓班以利為目的，難兼顧公正性，公信力不夠(地位不超然)
- 功利社會傾向，利字擺中央，正義放兩旁
- 無法做到鐵面無私、拒絕關說
- 恐有舞弊、勾結(監理單位聲譽不佳)

- 駕訓班素質、道德觀念不一，恐礙及交通安全
- 目前駕訓班之管理無法達到要求水準，承辦人員不夠專業
- 業者易放水，影響駕照之公信力
- 駕訓班水準不齊，地下駕訓班已存在二、三十年仍未能杜絕，未杜絕之前不宜開放
- 像車輛代檢一樣，弊端叢生
- 駕訓班教學不再認真，教學品質打折扣，對學員的學習不公平

三、認爲開放考照業務對監理單有沒有幫助之意見

(一)、認爲有幫助之意見

- 減輕部份業務量，使有餘力從事人、車管理之其它業務；使能專心從事督導管理事項
- 使流程縮短，方便民眾，減少民眾之時間浪費
- 加強駕訓班之責任與使命，以提昇教學品質
- 運用充沛之資源
- 減省政府人事費用支出（人事減肥），減少政風問題，政府管得越少越好
- 監理單位負責符合實際之單純化「監理」業務，

(二)、認爲沒有幫助之意見

- 只幫助駕訓班做生意
- 待辦理不善再取消，徒增困擾
- 必須增加人員加強督查，使業務量加重
- 使外界易誤解監理單位與駕訓班掛勾
- 駕訓班水準不齊，若開放易造成濫發駕照，交通安全堪慮
- 只需提高工作效率，提高服務品質即可克服部份問題
- 多數監理站所對駕訓班管理業務多由一人兼辦，無法有效執行考核工作

四、若開放考照業務，需注意的措施或解決的困難

- 肇事率將增加，事故責任歸屬問題
- 駕訓班土地取得確有困難，建議地政單位放寬相關規定
- 駕訓班縱使有心，但學員興趣缺缺；駕訓班將學科安排於下班時間上課藉以逃避抽查；現有學科筆試太過簡單
- 需要求教練素質、考驗品質，否則交通安全堪慮

- 教練場地加大，需有特種設備、專任護士，專業人員特別訓練
- 實施初期應派員駐班督導（人員隨機輪派）
- 應先落實教學品質
- 台北地區因合法駕訓班太少，致地下靠行之駕訓班存在以有多年，應協助業者取得土地，輔其步上正軌；郊區及偏遠地區班多學員少致降價招生，影響教學品質
- 國人守法精神不足
- 採行 a 項「政府對駕訓班逕行發照的學員要追蹤其事故比率，作為決定繼續授權駕訓班逕行發照與否的指標」不夠客觀，個人行為監理所尚不能控制如何要求駕訓班？
- 若採行 d 項「駕訓班學員在基本時數的學習後，若未通過考試，在通過考試前所增加之上課時數准予駕訓班對其加收費用」將造成駕訓班不負責任
- 未能強制學員上課
- 考驗員應備公務員之公信地位，並不受業者左右，使品性、技術合一

五、若開放考照業務，有關需修改法令規章之意見

- 依學者專家之評鑑結果以及授權量之多寡，視績效再予增減
- 道路交通安全規則第三章，「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」，公路法，道路交通管理處罰條例（處罰違規之業者），應予修改
- 監理單位之評鑑過程因有民代施壓，混淆評鑑之公平性，使評鑑之工作不易有效推展。
- 制訂授權駕訓班辦理考照業務之作業規章
- 若有需要修改之法令，每年開會檢討再由上級機關核定公告
- 不切實之法規會破壞政府之公信
- 公路法第 50、66、69 條修改
- 公布優良及較差之駕訓班給社會大眾知曉
- 考核駕訓班應由更上層之單位執行，以免人爲、地緣關係，才能公平、公正
- 學校附設之駕訓班可先行試辦

其它意見：

- 政府不能有效管理（控制）開放之考照業務時，將導致交通品質更行惡化。
- 政府之公信其差無比，取締地下違法行業有困難；例如違法

之KTV政府無能為力，又如何獨能改善交通（監理）業務，令人懷疑

- 政府政策之決策過程過於草率，下屬為了升遷，從不會有意見只好順從，真是可悲

六、對駕訓班施行學分制之看法

- 人情關說，監督不易，考核困難，流於形式（由簡而繁有如開倒車）
- 持必修學分未必能通過筆試整體（綜合）測試，因此筆試應單獨實施
- 駕訓班能作到公平，不循私嗎？
- 學分制在施行上困難度大，因業者之教學偷工減料，惡性競爭，恐難達預期效果
- 筆試仍需測試，學員的駕駛道德也需管制
- 請依目前制度，以免增加駕訓班之困擾
- 目前駕訓班皆只空設教室，偶而施教，實際上課者寥寥無幾，認字者不可能去浪費時間，自修即可取得高分，事實上筆試太容易了若因此對駕訓班予以補助，真是浪費公帑。
- 學分制之考照過程過於繁雜，勞民傷財
- 現時人力以捉襟見肘，那來時間追蹤處理
- 理想辦法，盼早實施
- 若實施學分制，學員仍需參加筆試；可用學分制來管制駕訓班與學員依規定上課，有助落實駕訓教學。

其它意見：

- 評鑑優良者予以派考優惠
- 何謂優良？可能是私相授受
- 工商社會下，學員為工作不可能按規定上課，排課是欺騙政府與百姓。講師、教練有2／3是掛牌的。學員被查到1／3課程未上仍可結業。駕訓班教學未上軌道前，反對開放民營

問卷 C 對象：路考考驗員

各位小姐、先生：您好！

本系接受交通部運輸研究所委託，辦理『現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究』之計畫，研究現行駕訓與考照制度之實施狀況與監理單位工作人員對此制度的看法及其缺失所在，以作為研究改善之參考，特舉辦此次問卷調查，純為提供學術研究之用，敬請惠予協助。謝謝！ 敬 祝

萬事如意

國立交通大學運輸工程與管理學系 敬上

*請在適當的 ☐ 打 ☒

✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖

基本資料

❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖

性 別：女(0.0) 男(100.0)

年 齡： 歲

教育程度：國中(含以下)(0.8) 高中(職)(27.9) 大專(含以上)(71.3)

服務年資：_____年_____月

服務單位：☐ 台北市 ☐ 高雄市 ☐ 台灣省 監理所(站)

曾經負責的工作種類：櫃檯服務(31.3) 體格檢查(2.3) 筆試監考及評分(49.6)

路考考驗員(100.0) 其他(16.0)

目前負責的工作種類：櫃檯服務(4.6) 體格檢查(0.0) 筆試監考及評分(22.9)

路考考驗員(96.9) 其他(23.8)

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

問

題

✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖ ✖

1. 您目前每天約需處理 人次應考人

每個應考人約需處理 分鐘

非常	同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
----	----	----	-----	-----	-------

2. 監理單位的組織編制有下列缺失，您同意嗎？

a. 組織過於龐雜

b. 分工不當

C. 人員編制不足

d. 冗員太多

若有其他缺失，請說明

9.5	38.2	27.6	17.1	7.6
22.5	37.9	27.0	10.8	1.8
36.7	41.6	12.5	5.0	4.2
4.0	11.0	38.0	35.0	12.0

- 3.目前監理單位的升遷管道暢通，您同意嗎？

2.7 9.0 16.2 37.0 35.1

- 4.現行的考照制度可達到以下功能，您同意嗎？

a. 使駕駛人具備操作車輛的技術

b. 培養駕駛人駕駛道德

C. 使駕駛人瞭解肇事預防與處理

d. 使駕駛人熟悉道路交通法規

e. 使駕駛人認識車輛結構與維護

f. 使駕駛人瞭解緊急應變措施

8. 使駕駛人養成行車安全的觀念

若您認為考照制度尚應達到其他功能，請說明

8.7	58.3	9.4	18.9	4.7
5.9	31.9	18.5	35.3	8.4
5.8	25.6	17.4	42.9	8.3
9.2	60.8	12.5	15.0	2.5
5.9	14.3	15.1	53.8	10.9
6.7	19.2	15.8	46.7	11.7
5.6	37.4	13.1	36.4	7.5

5. 您對目前的工作量感到 非常重(19.5) 重(41.5) 剛好(38.2) 輕(0.8) 太輕(0.0)

6. 您對目前的工作環境感到 非常滿意(3.1) 滿意(19.2) 普通(45.4) 不滿意(23.1)
非常不滿意(9.2)

7. 您對目前的待遇感到 非常滿意(1.6) 滿意(6.2) 普通(24.8) 不滿意(45.7)
非常不滿意(21.7)

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同 常意
8. 監理單位之場地擁擠，您同意嗎？					
a. 考驗場	10.4	40.8	16.0	32.0	0.8
b. 筆試室	4.9	37.0	27.0	30.3	0.8
c. 櫃檯前等候區	9.8	47.1	17.9	23.6	1.6
d. 停車場	21.6	47.2	12.8	16.0	2.4
e. 考驗場旁之等候區與休息區	11.0	41.5	21.2	24.6	1.7

若您認為尚有其他場地擁擠，請說明

9. 就您所知有多少比率的應考人體格檢查是在監理單位體檢室完成的？____%

10. 下列體檢項目確實與行車安全有關，您同意嗎？

a. 視力	46.9	50.8	1.5	0.8	0.0
b. 聽力	38.5	56.9	3.1	1.5	0.0
c. 辨色力	31.3	58.7	4.6	4.6	0.8
d. 四肢健全	32.6	54.9	7.8	4.7	0.0
e. 全身及四肢關節活動靈敏	30.2	62.0	4.7	3.1	0.0
f. 視野	30.0	59.2	5.4	4.6	0.8
g. 夜視	35.5	57.3	5.6	1.6	0.0

若您認為尚應增加其他體檢項目，請說明

11. 目前體檢室的設備有下列缺點，您同意嗎？

a. 設備不足	11.7	41.7	28.3	15.8	2.5
b. 設備老舊	18.2	42.2	23.1	14.0	2.5
c. 故障率高	5.1	25.4	44.1	22.9	2.5
d. 準確率低	6.1	26.1	43.5	21.7	2.6

若您認為尚有其他缺點，請說明

12. 目前規定只需通過體檢即可取得學習駕駛證，若更改為筆試及格後才可取得學習駕駛證，您同意嗎？ 24.8 44.9 16.3 13.2 0.8

13. 目前規定學習期間自行學習者為三個月、駕訓班學員為五星期，您認為

a. 自行學習者學習期間 太長(26.4) 剛好(62.4) 太短(11.2)
b. 駕訓班學員學習期間 太長(3.3) 剛好(61.0) 太短(35.8)

14. 目前日本駕照筆試的題數為一百題、考試時間60分鐘、及格標準90分；而我國為交通規則40題、機械常識20題、考試時間30分鐘、及格標準為交通規則85分、機械常識60分，您認為我國筆試的題數、考試時間與及格標準

a. 交通規則題數 太多(1.6) 剛好(73.8) 太少(24.6)
機械常識題數 太多(0.8) 剛好(63.2) 太少(36.0)
b. 考試時間 太長(4.8) 剛好(85.7) 太短(9.5)
c. 交通規則及格標準 太高(5.5) 剛好(74.8) 太低(19.7)
機械常識及格標準 太高(1.6) 剛好(56.0) 太低(42.4)

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同 常意
15. 目前筆試是每題給分均為2.5分，若依各題題目重要性的不同而有不同的給分，您同意此種評分方式嗎？	9.1	27.7	28.5	28.5	6.2
16. 若筆試的考核交由駕訓班來辦理，您同意嗎？ 若不同意或非常不同意，您的理由為(可複選) 駕訓班缺乏公信力(69.9) 駕訓班易徇私舞弊(72.0) 其他(5.4)	0.8	17.2	9.4	44.5	28.1
17. 下列項目為目前筆試的範圍，該項目的相關知識對您日後的駕車安全與駕駛行為很有幫助，您同意嗎？					
a. 交通標誌、標線、號誌及手勢(含高速公路交通標誌)	38.0	55.8	5.4	0.8	0.0
b. 道路交通法規(含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路交通管制規則、違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則....等部份條文)	27.9	61.2	6.2	4.7	0.0
c. 駕駛道德與交通安全常識	31.8	54.9	7.8	4.7	0.8
d. 肇事預防與處理	27.9	51.9	13.2	7.0	0.0
e. 急救理論與技術	22.4	50.4	16.0	11.2	0.0
若您認為尚應增加其他筆試內容，請說明					
18. 目前持國際駕照換發本國駕照者只需體檢通過後即可換發本國駕照，並不需加考筆試，您認為應對其加考筆試嗎？ 應該(72.1) 不應該(27.9)					
19. 您同意考驗場的設備有下列缺點嗎？					
a. 設備不足(含考驗車、評分設備)	12.0	38.4	22.4	26.4	0.8
b. 設備老舊(含考驗車、評分設備)	13.7	40.3	23.4	21.0	1.6
c. 設備故障率高(含考驗車、評分設備)	9.6	51.2	21.6	16.0	1.6
d. 評分設備準確率低	4.8	38.0	29.0	26.6	1.6
e. 考驗車安全配備不足	9.3	42.5	23.7	22.0	2.5
若您認為尚有其他缺點，請說明					
20. 目前場考是在考驗場內舉行，若於場考之外增加實際道路考驗，您同意嗎？請說明您的理由	7.0	10.9	11.7	34.4	36.0
21. 將來若於場考之外增加實際道路考驗，為增進道路學習之安全性，您同意在場考及格後才可取得學習駕駛證嗎？	15.0	41.7	19.7	18.9	4.7
22. 將來若於場考之外增加實際道路考驗，而將場考交由駕訓班來辦理，監理單位只負責實際道路考驗，您同意嗎？ 若不同意或非常不同意，您的理由為(可複選) 駕訓班缺乏公信力(73.3) 會影響駕訓班教學品質(63.2) 其他(22.4)	5.6	19.0	15.1	38.1	22.2
23. 您同意考驗工作會面臨下列困難嗎？					
a. 危險性大	40.7	44.7	7.3	7.3	0.0
b. 來自上級與外界的壓力大	25.8	40.1	18.3	15.0	0.8
c. 易遭受應考人批評	31.7	47.5	10.0	10.8	0.0
d. 考驗員常不受尊重	27.6	50.0	11.2	11.2	0.0
若會面臨其他困難，請說明					

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同 常意
24. 您同意目前場考有下列缺點嗎？					
a. 模擬過於呆板與實際路況相去甚遠	16.9	46.0	12.1	23.4	1.6
b. 扣分標準不合理	5.1	29.7	28.8	33.0	3.4
c. 路考項目太少	3.4	24.6	39.8	31.4	0.8
d. 路考項目太多	3.3	10.0	37.5	39.2	10.0
e. 考驗員主觀性太強	0.9	9.9	15.3	52.3	21.6
若您認為尚有其他缺點，請說明_____					
25. 將來若於場考之外增加實際道路考驗會發生下列困難，您同意嗎？					
a. 目前道路擁擠，路考路線不易規劃	46.3	51.3	0.8	0.8	0.8
b. 易引起考驗員與應考人之間的舞弊	22.7	33.6	20.2	18.5	5.0
c. 安全問題	59.7	35.5	3.2	0.8	0.8
d. 會衍生考驗時發生事故的責任歸屬問題	61.1	33.3	3.2	1.6	0.8
e. 無客觀的評分標準易引起爭執	48.0	38.2	6.5	6.5	0.8
f. 會增加監理單位負擔	55.6	33.9	6.1	3.5	0.9
若您認為尚有其他困難，請說明_____					
26. 將來若於場考之外增加實際道路考驗可達到下列功能，您同意嗎？					
a. 可考驗出駕照應考人超車、交車、會車、左右轉彎及前後車保持距離等駕駛技能，以使應考人具備基本駕駛技能	13.5	43.6	14.3	25.4	3.2
b. 可考驗出駕照應考人對號誌、標誌與標線的認知程度，以使應考人確實瞭解各種號誌、標誌與標線所表達的意義	8.1	42.0	15.3	29.8	4.8
c. 可考驗出駕照應考人之駕駛道德	5.6	27.4	15.3	40.4	11.3
d. 可使駕訓班落實道路駕駛與駕駛技能、常識之教學	8.9	47.5	13.7	23.4	6.5
e. 可測驗出駕照應考人對不同路況之反應能力	10.5	48.4	12.9	22.6	5.6
若您認為尚有其他優點，請說明_____					
27. 目前輕型機車駕照應考人免考路考，您同意嗎？	18.9	41.0	14.2	15.7	10.2
28. 您對目前整個駕駛執照考驗流程感到					
非常簡便(5.6) 簡便(25.6) 還好(56.8) 繁瑣(10.4) 非常繁瑣(1.6)					

問卷D 對象：剛考完駕照之應考人

各位小姐、先生：您好！

本系接受交通部運輸研究所委託，辦理『現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究』之計畫，研究現行駕訓與考照制度之實施狀況與一般民眾對此制度的看法及其缺失所在，以作為研究改善之參考，特舉辦此次問卷調查，純為提供學術研究之用，敬請惠予協助。謝謝！ 敬 祝

萬 事 如 意

國立交通大學運輸工程與管理學系 敬上

*請在適當的 ☐ 打 ☒

※※※※※※※※※※※※※※※※ 基 本 資 料 ※※※※※※※※※※※※※※※※

性 别：女(48.4) 男(51.6)

年 齡：_____歲

教育程度：國中(含以下)(20.5) 高中(職)(56.2) 大專(含以上)(23.3)

職業：軍公教(11.5) 商(19.5) 工(24.9) 農漁牧(3.4) 其他(40.7)

報考駕照種類：輕型機車(3.7) 重型機車(15.5) 普通小型車(78.3) 職業小型車(2.5)

是否參加過駕訓班：是(83.0) 否(17.0)

❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖

問

題

❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖❖

1.現行的考照制度可達到以下功能，您同意嗎？

a. 使駕駛人具備操作車輛的技術

b. 培養駕駛人駕駛道德

C.使駕駛人瞭解肇事預防與處理

d. 使駕駛人熟悉道路交通法規

e. 使駕駛人認識車輛結構與維護

f. 使駕駛人瞭解緊急應變措施

8. 使駕駛人養成行車安全的觀念

若您認為考照制度尚應達到其他功能，請說明

非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
20.4	63.1	10.4	4.9	1.2
22.9	55.1	12.1	8.4	1.5
21.9	55.1	13.3	8.6	1.1
24.7	62.2	10.0	2.7	0.4
18.5	50.6	17.1	11.7	2.1
22.0	53.0	13.2	10.5	1.3
25.4	54.4	13.4	5.6	1.2

2. 下列體檢項目確實與行車安全有關，您同意嗎？

a. 視力

b. 聽力

C. 辨色力

d. 四肢健全

e. 全身及四肢關節活動靈敏

f. 視野

g. 夜視

若您認為尚應增加其他體檢項目，請說明

42.4	53.2	3.9	0.4	0.1
37.3	55.9	5.9	0.8	0.1
36.3	58.1	4.6	0.9	0.1
32.3	57.6	8.0	1.9	0.2
32.6	57.1	8.9	1.3	0.1
33.3	58.6	7.2	0.7	0.2
33.5	56.7	8.1	1.5	0.2

3. 目前規定只須通過體檢即可取得汽車學習駕駛證，若更改為筆試及格後才可取得學習駕駛證，您同意嗎？

4. 目前規定學習期間自行學習者為三個月、駕訓班學員為五星期，您認為
- a. 自行學習者學習期間 太長(31.6) 剛好(62.8) 太短(5.6)
- b. 駕訓班學員學習期間 太長(16.9) 剛好(74.4) 太短(8.7)
5. 目前日本駕照筆試的題數為一百題、考試時間60分鐘、及格標準90分；而我國為交通規則40題、機械常識20題、考試時間30分鐘、及格標準為交通規則85分、機械常識60分，您認為我國筆試的題數、考試時間與及格標準
- a. 交通規則題數 太多(12.6) 剛好(79.7) 太少(7.7)
- 機械常識題數 太多(16.5) 剛好(75.7) 太少(7.8)
- b. 考試時間 太長(11.2) 剛好(83.0) 太短(5.8)
- c. 交通規則及格標準 太高(25.2) 剛好(70.2) 太低(4.6)
- 機械常識及格標準 太高(22.8) 剛好(69.8) 太低(7.4)
6. 下列項目為目前筆試的範圍，該項目的相關知識對您日後的
駕車安全與駕駛行為很有幫助，您同意嗎？
- | | 非同
常意 | 同
意 | 沒
意
見 | 不
同
意 | 非不
同意 |
|---|----------|--------|-------------|-------------|----------|
| a. 交通標誌、標線、號誌及手勢(含高速公路交通標誌) | 25.8 | 61.1 | 11.5 | 1.2 | 0.4 |
| b. 道路交通法規(含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路交通管制規則、違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則....等部份條文) | 17.5 | 65.0 | 14.3 | 2.7 | 0.5 |
| c. 駕駛道德與交通安全常識 | 23.3 | 59.2 | 14.1 | 2.8 | 0.6 |
| d. 肇事預防與處理 | 20.3 | 57.6 | 15.8 | 5.5 | 0.8 |
| e. 急救理論與技術 | 16.9 | 54.7 | 18.5 | 8.1 | 1.8 |
- 若您認為尚應增加其他筆試內容，請說明_____
7. 若筆試的考核交由駕訓班來辦理，您同意嗎？
- 若不同意或非常不同意，您的理由為(可複選)
- 駕訓班缺乏公信力(54.8) 駕訓班易徇私舞弊(70.9) 其他(8.4)
- 12.3 39.9 21.4 19.3 7.1
8. 目前筆試是每題給分均為2.5分，若依各題題目重要性的不同而有不同的給分，您同意此種評分方式嗎？
- 11.0 44.9 24.8 15.7 3.6
9. 目前場考考驗員於考驗時相當公正與客觀，您同意嗎？
- 12.9 56.2 19.6 7.6 3.7
10. 您同意目前場考有下列缺點嗎？
- | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|-----|
| a. 模擬過於呆板與實際路況相去甚遠 | 17.3 | 39.6 | 28.4 | 12.5 | 2.2 |
| b. 扣分標準不合理 | 10.7 | 34.3 | 38.0 | 14.8 | 2.2 |
| c. 路考項目太少 | 7.5 | 21.5 | 46.3 | 21.3 | 3.4 |
| d. 路考項目太多 | 6.4 | 26.5 | 47.8 | 15.1 | 4.2 |
| e. 考驗員主觀性太強 | 9.0 | 29.4 | 43.6 | 14.9 | 3.1 |
- 若您認為尚有其他缺點，請說明_____
11. 目前場考是在考驗場內舉行，若於場考之外增加實際道路考驗，您同意嗎？並請說明您的理由_____
- 13.2 44.2 27.3 11.6 3.7
12. 將來若於場考之外增加實際道路考驗，為增進道路學習之安全性，您同意在場考及格後才可取得道路學習駕駛證嗎？
- 13.8 43.1 29.6 10.7 2.8

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
13. 將來若於場考之外增加實際道路考驗，而將場考交由駕訓班來辦理，監理單位只負責實際道路考驗，您同意嗎？ 若不同意或非常不同意，您的理由為(可複選) 駕訓班缺乏公信力(56.9) 會影響駕訓班教學品質(46.3) 其他(12.2)	11.3	42.2	28.1	13.1	5.3
14. 將來若於場考之外增加實際道路考驗會發生下列困難，您同意嗎？					
a. 目前道路擁擠，路考路線不易規劃	19.2	51.9	22.6	5.1	1.2
b. 易引起考驗員與應考人之間的舞弊	13.7	48.0	29.4	7.9	1.0
c. 安全問題	20.2	52.9	22.8	3.4	0.7
d. 會衍生考驗時發生事故的責任歸屬問題	19.0	53.1	23.2	4.0	0.7
e. 無客觀的評分標準易引起爭執	17.5	51.5	23.6	6.4	1.0
f. 會增加監理單位負擔	12.3	44.0	32.2	9.4	2.1
若您認為尚有其他困難，請說明_____					
15. 將來若於場考之外增加實際道路考驗可達到下列功能，您同意嗎？					
a. 可考驗出駕照應考人超車、交車、會車、左右轉彎及前後車保持距離等駕駛技能，以使應考人具備基本駕駛技能	15.8	56.6	20.3	5.4	1.9
b. 可考驗出駕照應考人對號誌、標誌與標線的認知程度，以使應考人確實瞭解各種號誌、標誌與標線所表達的意義	15.0	59.0	20.5	3.3	2.2
c. 可考驗出駕照應考人之駕駛道德	14.5	54.5	21.8	6.7	2.5
d. 可使駕訓班落實道路駕駛與駕駛技能、常識之教學	14.0	57.4	22.9	3.4	2.3
e. 可測驗出駕照應考人對不同路況之反應能力	14.5	57.5	21.6	4.0	2.4
若您認為尚有其他優點，請說明_____					
16. 現在您已考完駕照，您敢立即在下列道路上開車嗎？					
a. 郊區空曠道路 根本不敢(3.1) 有點不敢(11.4) 敢(85.5)					
b. 市區擁擠道路 根本不敢(10.9) 有點不敢(40.9) 敢(48.2)					
c. 山區道路 根本不敢(16.0) 有點不敢(36.1) 敢(47.9)					
d. 高速公路 根本不敢(22.2) 有點不敢(36.1) 敢(41.7)					
17. 監理單位之場地擁擠，您同意嗎？					
a. 考驗場	8.4	34.1	36.7	19.4	1.4
b. 筆試室	6.1	31.1	40.1	21.0	1.7
c. 櫃檯前等候區	8.5	34.2	37.6	18.3	1.4
d. 停車場	8.8	36.7	36.0	17.2	1.3
e. 考驗場旁之等候區與休息區	8.3	31.3	40.9	18.2	1.3
若您認為尚有其他場地擁擠，請說明_____					

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
18. 監理單位下列項目的作業速度缺乏效率，您同意嗎？					
a. 體檢	9.9	29.9	37.4	20.6	2.2
b. 申請學習駕駛證	6.7	29.3	40.1	21.3	2.6
c. 報名考照	6.6	29.4	42.5	19.3	2.2
d. 筆試	7.2	28.3	41.4	20.0	3.1
e. 路考	8.8	29.1	39.3	19.8	3.0
f. 發照	9.4	30.0	39.3	18.8	2.5
若您認為尚有其他項目缺乏效率，請說明_____					

19. 監理單位有關考照的下列服務人員，您對他們的態度感到					
a. 體檢人員	非常滿意(10.6)	滿意(41.6)	普通(33.8)	不滿意(7.3)	非常不滿意(6.7)
b. 筆試人員	非常滿意(12.7)	滿意(49.1)	普通(31.1)	不滿意(3.5)	非常不滿意(3.6)
c. 路考人員	非常滿意(12.8)	滿意(44.9)	普通(31.0)	不滿意(6.3)	非常不滿意(5.0)
d. 櫃檯人員	非常滿意(11.4)	滿意(42.2)	普通(33.4)	不滿意(7.0)	非常不滿意(6.0)

20. 您對目前整個駕駛執照考驗流程感到
 非常簡便(6.5) 簡便(15.8) 還好(61.5) 繁瑣(13.1) 非常繁瑣(3.1)

**** 若您曾經有過騎乘機車的經驗，請繼續回答下列問題：

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
21. 目前輕型機車駕照應考人免考路考，您同意嗎？	11.7	43.7	17.9	16.2	10.5
22. 學習機車駕駛應有專業駕訓機構來教導初學者，您同意嗎？	12.6	40.3	29.0	13.5	4.6
23. 目前規定機車駕照應考人之最低年齡為18歲，您認為 太高(23.9) 太低(7.0) 剛好(69.1)					

問卷E 對象：參加違規講習之駕駛人

各位小姐、先生：您好！

本系接受交通部運輸研究所委託，辦理『現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究』之計畫，研究現行駕訓與考照制度之實施狀況與一般民眾對此制度的看法及其缺失所在，以作為研究改善之參考，特舉辦此次問卷調查，純為提供學術研究之用，敬請惠予協助。謝謝！ 敬 祝

萬事如意

國立交通大學運輸工程與管理學系 敬上

*請在適當的 ☐ 打 \checkmark

※※※※※※※※※※※※※※※※ 基 本 资 料 ※※※※※※※※※※※※※※※※

性 別：女(21.4%) 男(78.6%)

年 齡：_____歲

教育程度：國中(32.0%) 高中(46.3%) 大學(21.6%)

駕駛頻度：約每周三次以上(71.9%) 約每周一至二次(15.3%) 每周不足一次(12.7%)

職業：軍公教(13.8%) 商(29.4%) 工(30.0%) 農漁牧(6.6%) 其他(20.2%)

開車經歷：_____年

問 題

1. 您曾經因違規而受到處分時，所駕駛的車輛為(可複選)

輕型機車(5.8%) 重型機車(18.1%) 普通小型車(77.0%) 普通大客車(2.4%) 普通大貨車(3.3%)
普通聯結車(0.5%) 職業小型車(5.6%) 職業大客車(1.4%) 職業大貨車(6.6%) 職業聯結車(6.3%)

2. 您曾經因違規駕駛行為而受過何種處分(可複選)

罰鍰(60.1%) 您認為目前違規罰鍰的額度應如何調整，而能有效嚇阻違規駕駛行為的發生？
提高(28.4%) 不變(43.6%) 降低(28.0%)

您對目前道安講習的內容感到

生動活潑(39.7%) 平實無奇(32.2%) 枯燥乏味(23.7%) 其他(4.5%)

記點(23.9%)

吊扣駕照(16.3%)

吊銷駕照(3.2%)

3. 您是否同意下列處罰能有效嚇阻違規駕駛行為的發生？

a. 罰鍰	19.1	48.6	20.7	6.8	4.8
-------	------	------	------	-----	-----

b. 記點	12.0	43.5	26.3	11.9	6.2
-------	------	------	------	------	-----

C. 道安講習	12.6	48.5	20.5	11.5	0.2
	12.4	38.3	23.0	15.9	10.4

d. 吊扣駕照	10.8	36.4	26.6	16.8	9.4
---------	------	------	------	------	-----

e. 吊銷駕照	13.6	29.5	29.1	18.3	9.4
---------	------	------	------	------	-----

其他，請說明_____

4. 您是否同意下列項目為駕駛人產生違規駕駛行為的主要原因？

a. 守法觀念不足 35.2 43.8 13.3 5.2 2.5

b.對於交通法規不瞭解	15.4	44.0	20.8	15.0	4.8
-------------	------	------	------	------	-----

C. 道路設施與駕駛環境不佳	28.3	45.9	17.3	5.9	2.6
----------------	------	------	------	-----	-----

d. 違規取締的執行不夠徹底	20.7	36.1	28.9	7.3	7.0
----------------	------	------	------	-----	-----

若您認為有其他原因，請說明

5. 您是否同意將個人之違規記錄作為車輛保險費率高低之考量？ 13.8 33.0 30.5 14.3 8.5

6. 您是否同意目前汽車保險制度具有遏止違規駕駛行為發生的功能？ 7.6 26.7 31.4 24.4 9.9

問卷F 對象：已領有駕照之民眾

各位小姐、先生：您好！

本系接受交通部運輸研究所委託，辦理『現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究』之計畫，研究現行駕訓與考照制度之實施狀況與一般民眾對此制度的看法及其缺失所在，以作為研究改善之參考，特舉辦此次問卷調查，純為提供學術研究之用，敬請惠予協助。謝謝！ 敬 祝

萬 事 如 意

國立交通大學運輸工程與管理學系 敬上

*請在適當的 ☐ 打✓

※※※※※※※※※※※※※※ 基 本 資 料 ※※※※※※※※※※※※※※

性 别：女(36.2) 男(63.8)

年 齡：_____歲

教育程度：國中(含以下)(8.5) 高中(職)(28.5) 大專(含以上)(63.0)

駕駛頻度：每周三次以上(63.5) 每周一至二次(14.9) 每周不足一次(21.6)

職 業：軍公教(23.5) 商(28.8) 工(18.3) 農漁牧(1.5) 其他(27.9)

駕照種類：機 車(輕型21.2 重型56.6) 小型車(普通88.4 職業5.8)

大貨車(普通 1.4 職業1.4) 大客車(普通 0.6 職業1.4)

聯結車(普通 0.0 職業0.4)

開車經歷： 年

是否參加過駕訓班：是(85.6) 否(14.4)

※※※※※※※※※※※※※※ 問 題 ※※※※※※※※※※※※※※

非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
------	----	-----	-----	-------

1.現行的考照制度可達到以下功能，您同意嗎？

a. 使駕駛人具備操作車輛的技術

b. 培養駕駛人駕駛道德

C.使駕駛人瞭解肇事預防與處理

d.使駕駛人熟悉道路交通法規

e. 使駕駛人認識車輛結構與維護

f. 使駕駛人瞭解緊急應變措施

g. 使駕駛人養成行車安全的觀念

若您認為考照制度尚應達到其他功能，請說明_____

12.2	59.9	7.4	17.8	2.7
15.6	24.5	11.8	37.7	10.4
10.8	32.8	12.7	34.4	9.3
14.3	56.7	11.8	13.7	3.5
5.8	24.5	17.4	40.7	11.6
7.5	27.1	14.3	42.0	9.1
10.4	35.3	21.5	27.8	5.0

下列體檢項目確實與行車安全有關，您同意嗎？

a. 視力

b. 聽力

C. 辨色力

d. 四肢健全

e. 全身及四肢關節活動靈敏

f. 視野

g. 夜視

若您認為尚應增加其他體檢項目，請說明

44.6	53.2	1.2	1.0	0.0
31.7	61.2	5.4	1.7	0.0
33.9	57.2	6.6	2.1	0.2
24.2	54.3	17.6	3.5	0.4
23.7	57.1	14.6	4.0	0.6
28.0	60.6	8.7	2.5	0.2
31.6	57.4	7.0	3.8	0.2

3. 目前規定只須通過體檢即可取得汽車學習駕駛證，若更改為筆試及格後才可取得學習駕駛證，您同意嗎？ 16.0 46.8 16.2 15.5 5.5
4. 目前規定學習期間自行學習者為三個月、駕訓班學員為五星期，您認為
- a. 自行學習者學習期間 太長(33.1) 剛好(63.7) 太短(3.2)
- b. 駕訓班學員學習期間 太長(15.0) 剛好(72.8%) 太短(12.2)
5. 目前日本駕照筆試的題數為一百題、考試時間60分鐘、及格標準90分；而我國為交通規則40題、機械常識20題、考試時間30分鐘、及格標準為交通規則85分、機械常識60分，您認為我國筆試的題數、考試時間與及格標準
- a. 交通規則題數 太多(7.5) 剛好(77.9) 太少(14.6)
- 機械常識題數 太多(4.2) 剛好(68.9) 太少(26.9)
- b. 考試時間 太長(3.8) 剛好(78.3) 太短(17.9)
- c. 交通規則及格標準 太高(8.0) 剛好(81.2) 太低(10.8)
- 機械常識及格標準 太高(3.7) 剛好(69.4) 太低(26.9%)
6. 下列項目為目前筆試的範圍，該項目的相關知識對您日後的駕車安全與駕駛行為很有幫助，您同意嗎？
- | | 非常同意 | 同意 | 沒意見 | 不同意 | 非常不同意 |
|---|------|------|------|------|-------|
| a. 交通標誌、標線、號誌及手勢(含高速公路交通標誌) | 25.2 | 60.4 | 7.6 | 6.4 | 0.4 |
| b. 道路交通法規(含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路交通管制規則、違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則....等部份條文) | 19.8 | 49.2 | 17.5 | 12.3 | 1.2 |
| c. 駕駛道德與交通安全常識 | 20.0 | 45.3 | 15.9 | 16.3 | 2.5 |
| d. 肇事預防與處理 | 16.1 | 43.9 | 15.9 | 29.8 | 4.3 |
| e. 急救理論與技術 | 16.5 | 35.7 | 19.0 | 22.5 | 6.3 |
- 若您認為尚應增加其他筆試內容，請說明_____
7. 若筆試的考核交由駕訓班來辦理，您同意嗎？ 2.9 9.8 12.7 50.7 23.9
- 若不同意或非常不同意，您的理由為(可複選)
- 駕訓班缺乏公信力(57.9) 駕訓班易徇私舞弊(83.0) 其他(5.3)
8. 目前筆試是每題給分均為2.5分，若依各題題目重要性的不同而有不同的給分，您同意此種評分方式嗎？ 8.1 46.7 28.2 14.1 2.9
9. 目前場考考驗員於考驗時相當公正與客觀，您同意嗎？ 3.3 25.5 41.5 23.0 6.7
10. 您同意目前場考有下列缺點嗎？
- | | 非常同意 | 同意 | 沒意見 | 不同意 | 非常不同意 |
|--------------------|------|------|------|------|-------|
| a. 模擬過於呆板與實際路況相去甚遠 | 33.5 | 51.7 | 10.4 | 4.0 | 0.4 |
| b. 扣分標準不合理 | 11.0 | 38.6 | 41.3 | 7.9 | 1.2 |
| c. 路考項目太少 | 7.5 | 34.6 | 43.2 | 11.4 | 3.3 |
| d. 路考項目太多 | 3.6 | 23.4 | 49.6 | 20.6 | 2.8 |
| e. 考驗員主觀性太強 | 11.3 | 36.0 | 42.9 | 9.2 | 0.6 |
- 若您認為尚有其他缺點，請說明_____
11. 目前場考是在考驗場內舉行，若於場考之外增加實際道路考驗，您同意嗎？並請說明您的理由_____ 25.6 49.9 16.6 6.4 1.5
12. 將來若於場考之外增加實際道路考驗，為增進道路學習之安全性，您同意在場考及格後才可取得道路學習駕駛證嗎？ 19.1 55.7 17.7 6.9 0.6

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非同 常意
13. 將來若於場考之外增加實際道路考驗，而將場考交由駕訓班來辦理，監理單位只負責實際道路考驗，您同意嗎？ 若不同意或非常不同意，您的理由為(可複選) 駕訓班缺乏公信力(88.2) 會影響駕訓班教學品質(81.1) 其他(9.4)	5.2	32.2	18.7	35.0	8.9
14. 將來若於場考之外增加實際道路考驗會發生下列困難，您同意嗎？					
a. 目前道路擁擠，路考路線不易規劃	12.8	59.0	8.7	17.6	1.9
b. 易引起考驗員與應考人之間的舞弊	17.0	51.5	19.5	11.6	0.4
c. 安全問題	21.7	55.4	15.7	6.4	0.8
d. 會衍生考驗時發生事故的責任歸屬問題	20.1	57.8	14.1	7.2	0.8
e. 無客觀的評分標準易引起爭執	14.9	58.1	14.5	10.2	2.3
f. 會增加監理單位負擔	12.1	44.3	22.0	17.3	4.3
若您認為尚有其他困難，請說明_____					
15. 將來若於場考之外增加實際道路考驗可達到下列功能，您同意嗎？					
a. 可考驗出駕照應考人超車、交車、會車、左右轉彎及前後車保持距離等駕駛技能，以使應考人具備基本駕駛技能	31.7	57.1	5.8	4.6	0.8
b. 可考驗出駕照應考人對號誌、標誌與標線的認知程度，以使應考人確實瞭解各種號誌、標誌與標線所表達的意義	27.4	58.5	8.5	5.2	0.4
c. 可考驗出駕照應考人之駕駛道德	16.2	40.5	19.7	20.1	3.5
d. 可使駕訓班落實道路駕駛與駕駛技能、常識之教學	18.7	58.3	13.5	8.7	0.8
e. 可測驗出駕照應考人對不同路況之反應能力	21.1	63.0	9.2	6.1	0.6
若您認為尚有其他優點，請說明_____					
16. 您當初考上駕照時敢立即在下列道路上開車嗎？					
a. 郊區空曠道路 根本不敢(6.7) 有點不敢(15.9) 敢(77.4)					
b. 市區擁擠道路 根本不敢(23.4) 有點不敢(52.4) 敢(24.2)					
c. 山區道路 根本不敢(24.8) 有點不敢(44.8) 敢(30.4)					
d. 高速公路 根本不敢(27.5) 有點不敢(42.0) 敢(30.5)					
17. 監理單位之場地擁擠，您同意嗎？					
a. 考驗場	8.3	42.2	36.5	11.8	1.2
b. 筆試室	8.1	32.5	45.0	13.1	1.3
c. 櫃檯前等候區	12.1	44.9	34.7	7.1	1.2
d. 停車場	12.3	39.1	37.7	9.6	1.3
e. 考驗場旁之等候區與休息區	11.3	36.9	41.2	9.3	1.3
若您認為尚有其他場地擁擠，請說明_____					

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同意
18. 監理單位下列項目的作業速度缺乏效率，您同意嗎？					
a. 體檢	6.9	42.0	39.7	11.2	0.2
b. 申請學習駕駛證	7.1	38.3	44.4	9.6	0.6
c. 報名考照	7.3	43.0	40.4	8.9	0.4
d. 筆試	8.5	33.4	39.7	17.6	0.8
e. 路考	8.5	40.1	39.1	11.9	0.4
f. 發照	10.0	43.1	34.9	11.1	0.9
若您認為尚有其他項目缺乏效率，請說明_____					

19. 監理單位有關考照的下列服務人員，您對他們的態度感到					
a. 體檢人員	非常滿意(1.0)	滿意(16.0)	普通(60.1)	不滿意(17.5)	非常不滿意(5.4)
b. 筆試人員	非常滿意(1.5)	滿意(24.7)	普通(61.4)	不滿意(8.9)	非常不滿意(3.5)
c. 路考人員	非常滿意(0.6)	滿意(14.6)	普通(56.6)	不滿意(19.5)	非常不滿意(8.7)
d. 櫃檯人員	非常滿意(0.8)	滿意(9.8)	普通(51.6)	不滿意(27.2)	非常不滿意(10.6)

20. 您對目前整個駕駛執照考驗流程感到					
非常簡便(0.9)	簡便(4.8)	還好(61.7)	繁瑣(26.3)	非常繁瑣(6.3)	

	非同 常意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非不 同意
21. 在目前每六年換發一次駕照時，若增加下列手續有助於維護行車的安全並且能夠減少駕駛人的違規行為，您同意嗎？					
a. 重新體格檢查以了解駕駛人的生理狀況	5.4	37.1	27.2	25.3	5.0
b. 必須本人親自換照並且當場重新拍照	3.3	24.4	23.3	38.8	10.2
c. 重新參加筆試	2.9	9.6	19.0	53.3	15.2
d. 重新參加路考	2.5	12.3	15.4	52.3	17.5
e. 接受道路交通安全講習	5.4	18.2	20.7	40.7	15.0
f. 檢查駕駛人的違規記錄，根據違規的嚴重程度和次數另外參加講習	27.3	35.6	19.8	10.8	6.5

22. 您認為應該每隔幾年換發駕照一次？					
1-2年(1.3)	3-4年(9.4)	5-6年(29.3)	6年以上(33.5)		
不必換照(26.5)					

23. 職業駕照審驗的內容應包括下列項目，以確保職業駕駛人的行車安全，您同意嗎？					
a. 體格檢查	29.2	56.2	11.5	2.9	0.2
b. 駕駛技能測試	29.3	50.8	14.3	5.0	0.6
c. 交通安全法規測驗	32.0	47.5	16.0	3.7	0.8
d. 道路交通安全講習	31.5	46.9	17.1	3.7	0.8
e. 違規記錄審查，根據違規的嚴重程度和次數另外參加講習	41.4	42.7	13.7	1.2	1.0

24. 您認為職業駕照應每隔幾年審驗一次？					
半年至1年(11.7)	2-3年(50.2)	3年以上(30.1)	不必審驗(8.0)		

**** 若您曾經有過騎乘機車的經驗，請繼續回答下列問題：

25. 目前輕型機車駕照應考人免考路考，您同意嗎？	17.1	39.9	12.0	19.6	11.4
---------------------------	------	------	------	------	------

26. 學習機車駕駛應有專業駕訓機構來教導初學者，您同意嗎？	10.8	31.9	30.4	21.6	5.3
--------------------------------	------	------	------	------	-----

27. 目前規定機車駕照應考人之最低年齡為18歲，您認為					
太高(21.5)	太低(11.6)	剛好(66.9)			

問卷G 對象：駕訓班班主任（負責人）

各位班主任：您好！

本系接受交通部運輸研究所委托，辦理『現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究』之計畫，研究現行駕訓與考照制度之實施狀況與監理單位工作人員對此制度的看法及其缺失所在，以作為研究改善之參考，特舉辦此次問卷調查，純為提供學術研究之用，敬請惠予協助。謝謝！ 敬 祝
萬 事 如 意

國立交通大學運輸工程與管理學系 敬上
連絡人：邱鳳章 (035) 712121 轉 5317

* 請在適當的 ☐ 打 ☒

說明：以下數字為百分比（%）

	非常 同 意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非 常 不 同 意
1. 您同意貴班在經營上有下列困難嗎？					
(1). 土地之使用權不易取得	44.44	29.63	14.81	7.41	3.70
(2). 教師及講師不易招募	23.46	45.68	13.58	17.28	0.00
(3). 優良教師及講師不易久留	32.10	45.68	13.58	8.64	0.00
(4). 學員素質參差不齊，影響教學	13.58	62.96	12.35	9.88	1.23
(5). 學員之學科教學到課率低	37.04	43.21	11.11	8.64	0.00
(6). 開放供道路駕駛教學之路段太遠	19.75	27.16	35.80	14.81	2.47
(7). 開放供道路駕駛教學之路段太少	28.40	40.74	23.46	7.41	0.00
(8). 未開放各種特性之路段供道路駕駛教學	25.93	49.38	22.22	2.47	0.00
(9). 政府對駕訓班之督導考評項目或評分不公平 若同意，請說明 _____	7.41	19.75	56.79	14.81	1.23
(10). 政府對駕訓班之獎勵與懲罰未切實實施	23.46	35.80	37.04	3.70	0.00
(11). 政府對駕訓班之獎勵與懲罰內容未有實際的 鼓舞或嚇阻作用	20.99	41.98	30.86	4.94	1.23
(12). 駕訓班間有不公平(惡性)競爭 若有，原因是	33.33	40.74	24.69	1.23	0.00
a. 有些業者在土地使用期限到期之前採低價競爭	38.27	37.04	20.99	2.47	1.23
b. 有些業者之土地使用期限已到，仍佔用（非法 佔用）該土地所採行之低價競爭	33.33	32.10	32.10	0.00	2.47
c. 若是政府管理制度不當所造成，請說明 _____					
d. 其它，請說明 _____					
(13). 若考慮讓業者有增加設備投資的意願，您認為土地使用權期限最少要有 _____ 年					
(14). 政府法規若有不完善的地方，請說明 _____					
(15). 若有其它困難，請說明 _____					

2. 貴班基本資料：

成立時間 ____年____月。

場地 _____平方公尺(或_____坪)

場地座落 ☐ 台灣省_____縣(市) ☐ 台北市 ☐ 高雄市

教練車_____輛。 每年受訓學員_____人

教練、講師人數：專職教練____人，兼職教練____人

專職講師____人，兼職講師____人

3. 就目前的駕考考照作業流程如下：

體檢——→筆試——→場考（→發照）

若監理所有意開放部份考照業務供駕訓班承辦，

貴班對接辦駕照考驗業務的意見是：

(1). 筆試並非考驗作業之瓶頸，一律由監理所

辦理，可維持公正

(2). 筆試可授權優良駕訓班實施

(3). 筆試可全面授權駕訓班實施

(4). 場地考驗只由監理所自行實施

(5). 場地考驗可授權優良駕訓班實施

(6). 場地考驗可全面授權駕訓班實施

(7). 體檢合格之後即發給學習駕駛證

(8). 筆試合格之後再發給學習駕駛證

非常 同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非 常 不 同 意
38.16	38.16	17.11	3.95	2.63
9.21	15.79	18.42	34.21	22.37
9.21	17.11	23.68	28.95	21.05
11.84	15.79	39.47	25.00	7.89
17.11	31.58	18.42	13.16	19.74
21.05	30.26	18.42	19.74	10.53
27.63	43.42	19.74	7.89	1.32
11.84	18.42	27.63	31.58	10.53

4. 未來可能實施『實際道路考驗』，其作業流程若為

體檢——→筆試——→場考——→實際道路考驗（→發照）

若監理所有意開放部份考照業務供駕訓班承辦，

貴班對接辦駕照考驗業務的意見是：

(1). 筆試並非考驗作業之瓶頸，一律由監理所

辦理，可維持公正

(2). 筆試可授權優良駕訓班實施

(3). 筆試可全面授權所有駕訓班實施

(4). 場地考驗只由監理所自行實施

(5). 場地考驗可授權優良駕訓班實施

(6). 場地考驗可全面授權所有駕訓班實施

(7). 實際道路考驗為駕照考驗的最重要業務，

應由監理所自行辦理

(8). 實際道路考驗可授權優良駕訓班實施

(9). 實際道路考驗可全面授權所有駕訓班實施

(10). 體檢合格之後即發給學習駕駛證

(11). 筆試合格之後再發給學習駕駛證

(12). 場考合格之後再發給學習駕駛證

非常 同意	同 意	沒 意 見	不 同 意	非 常 不 同 意
36.84	32.89	23.68	2.63	3.95
9.21	10.53	26.32	34.21	19.74
9.21	14.47	28.95	26.32	21.05
9.21	15.79	42.11	22.37	10.53
17.11	28.95	18.42	14.47	21.05
19.74	30.26	23.68	17.11	9.21
31.58	32.89	25.00	6.58	3.95
7.89	18.42	22.37	23.68	27.63
9.21	17.11	27.63	25.00	21.05
23.68	36.84	23.68	15.79	0.00
13.16	10.53	26.32	38.16	11.84
13.16	13.16	27.63	30.26	15.79

5.以駕訓班業者的立場，您是否願意接辦駕照考驗業務？

☐願意，請說明：_____

☐不願意，請說明：_____

願意	沒意見	不願意
68.42	5.26	26.32

6.若駕訓班業者一旦接辦部份考照業務，對駕訓班有幫助嗎？

☐有幫助，請說明：_____

☐沒幫助，請說明：_____

有幫助	沒意見	沒幫助
68.42	10.53	21.05

7.政府若將駕照考驗業務提供供駕訓班承辦，您同意下列方案有助業者將來承辦駕照考驗業務時，解決業者所遇到的困難嗎？

(1)政府對駕訓班逕行發照的學員要追蹤其事故比率，作為決定繼續授權駕訓班逕行發照與否的指標

(2)輔導業者擁有足額的具有考驗資格之考驗員

(3)政府對有意從事駕訓教學的業者，對業者土地取得方面，應有有效、可行的獎勵與管理措施

(4)駕訓班學員在基本時數的學習後，若未通過考試，在通過考試前所增加之上課時數准予駕訓班對其加收費用

(5)若有其它措施或困難請說明：_____

非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
25.00	47.37	13.16	7.89	6.58
31.58	51.32	10.53	2.63	3.95
46.05	36.84	15.79	0.00	1.32
39.47	48.68	6.58	2.63	2.63

8.若監理單位將駕照考驗業務授權駕訓班辦理，您同意下列措施嗎？

(1).對駕訓班實施評鑑，分成數個等級；分別授與不同等級之業務授權優惠。

(2).訂出授權各駕照考驗業務所需的客觀標準，接受駕訓班申請，合乎標準者即授與相關業務；並得隨時考核以及實施獎懲管理

(3).對授權駕訓班所核發的駕駛員追蹤其駕車違規與事故之比率，作為決定是否繼續授權駕照考驗業務給該駕訓班的參考

(4).授權駕訓班核發駕照時，若有需要修改的法令規章，請說明：_____

非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
19.74	35.53	19.74	15.79	9.21
30.26	39.47	17.11	7.89	5.26
21.05	44.74	17.11	7.89	9.21

9. 為因應駕訓班學員學習能力差異，落實駕訓教學，有採用學分制的建議如下，您同意嗎？	非常同意	同意	沒意見	不同意	非常不同意
(1). 駕駛訓練課程採取學分制，學員需通過測試取得各類學分後才能參加駕照考驗。	27.16	29.63	25.93	14.81	2.47
(2). 學員在各訓練課程之基本時數結束時，若未能通過該項課程之測試；在通過補行測試前所需額外增加之上課費用應由學員負擔。	28.40	53.09	13.58	2.47	2.47
(3). 在學分制下，駕訓班需獲得監理單位授權辦理各類測試，並授與學分。	28.40	35.80	23.46	6.17	6.17
(4). 學員取得所有必修學分後，視同『筆試』通過	16.05	46.91	22.22	7.41	7.41
(5). 其它意見請說明：					

問卷 G 開放式問題之綜合意見

對象：駕訓班班主任或負責人

一、駕訓班面臨之困難或問題

(一)、惡性競爭

- 業者削價
- 地下補習班(寄行)與合法業者(出賣學籍、轉包)、監理單位人員勾搭。
- 各駕訓班之土地成本差異
- 駕訓班設立人及班主任品質低劣，缺乏教育道德與理念，完全商業化
- 駕訓班數量過多，太近
- 政府規定之收費；標準過低，或未統一收費，或未定最低收費標準
- 學員只為考取執照，不重視其它駕訓課程
- 駕訓班對學員無約束力
- 公權力不張，對違法業者取締不力，獎懲未落實
- 教練流動率高，聘用耗時
- 旺季時，監理單位應實施派考以舒解擁擠狀況
- 正常教學成本高，稅捐過重

(二)、督導管理不當

- 賞罰未貫徹
- 未考慮社會現況與實行之可行性
- 少數業者掛羊頭賣狗肉，政府未加取締
- 大都會區土地取得困難，造成有學生無處學開車；郊區及偏遠地區雖無土地取得之困難，但同業聚集卻招不到學生
- 駕訓班供過於求，未見監理單位加以制止

(三)、法規不善

- 法規應兼顧實用性與管理性
- 對寄行之地下補習班、對出賣學籍之業者未有合適法條作為取締之依據。
- 土地取得不易，土地(河川地、農地、都市計劃用地．．．)使用規定限制太多、太嚴。
- 太多公共設施保留地，政府未利用請勿徵收

- 對土地使用到期之駕訓班，監理單位應停止考受理該班學員考試
- 不同管理體系下之稅務規定不公平(現正修法中)
- 駕訓班應為社會教育機構或為營利機構定位不明(現正修法中)
- 大部份業者均係租用土地，較無意願投資設備，難以落實並保證教學品質。
- 保險公司不受理駕訓班道路駕駛之意外險
- 學科之上課規定不合時宜，術科上課規定過於嚴苛無法執行，空有規定，形同俱文
- 現行之學習駕駛證已無實質功用，應予廢除

(四)、對評比之意見

- 評比項目過多，部份不切實際、配分比重的恰當性受質疑(研發項目比重過高)
- 場地大小，設備折舊未有明顯差異
- 評分缺乏公正性，評分應有學者專家、業者、學員、政府單位共同參與。
- 考評人員缺乏專業性
- 評分無統一標準，各監理站、所評分寬嚴不一，自由心證太濃
- 目前評比只是紙上作業階段，未達應有之目的。
- 惡性競爭激烈，假資料充斥，監理單位平時考核不嚴，公權力不張。應以設備為重，再看資料(專家才看得出真假)
- 應用輔導心態來落實考評目的

二、駕訓班對接辦考照業務之意見

(一)、有意接辦之業者認為

- 對政府有利：節約人力，舒解擁擠狀況、便民措施
 - 對業者有利：原場地考照，有利招收學員，收入增加
 - 對學員有利：原場地考照有利學員考照
 - 鼓勵業者良性競爭，有導正駕訓教學之功用
 - 可消除地下補習班
 - 由駕訓班之認證可取代學習駕駛證，可刪除該項手續
- ※應分階段性逐漸開放

(二)、無意接辦之業者認為

- 業者良莠不齊，公信力難被大眾接受
- 人情壓力(關說)，(好此道者年齡多為40至60歲)

- 官商勾結
- 考驗員難覓
- 學員受害
- 學員選擇低價之駕訓班，造成反淘汰
- 官怕得罪人
- 交通大亂

※除非特優，否則不可冒然實施

(三)、駕訓班若接辦考照業務所面臨之困難

- 價格標準如何定
- 各班為爭取授權必爭相巴結
- 現今駕訓班人員隨處可見違規行車，如何教導學員
- 土地取得困難，人才難求，政府應嚴格取締惡性競爭
- 學員取得執照後之交通事故、缺乏道德之行爲駕訓班無法控制

※先落實管理，待駕訓班素質改善再逐步開放

(四)、若駕訓班接辦考照業務，須修改之法令

- 核發從寬、管理從嚴
- 上課五週之規定廢除，由駕訓班自行斟酌
- 考驗員給與公務員保障，使無後顧之憂，得以公正執業
- 駕訓專業人員如：班主任、教練之資格應從嚴審核
- 修改公路法第61條，增列第三項
- 修訂「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」
- 需有嚴格的標準作業規定及獎懲辦法

其它意見：

- 監理及交通主管單位考核不嚴格，不實在，鄉愿，欺弱畏強，缺乏是非。
- 監理單位對駕訓班只要求「加強教學」，而不管制削價競爭，難以提昇教學品質
- 現今之筆試太好考，學員自行研讀即可過關，難怪學員無心參加學科課程。沒實際之道路駕駛考驗無法測出應試學員之真正實力。
- 對駕訓、考照制度之意見
 1. 取締非法業者
 2. 加強考核
 3. 設置檢舉專線
 4. 筆試文自過多，圖形太少，應改善

5. 開放路段供道路駕駛教學

6. 強制保險

7. 由公路局提供車禍資料之錄影帶做為教學之用

- 駕訓班的宗旨是培養汽車駕駛人正確、熟練的駕駛技術，熟記交通法規，學員應憑在訓學習測驗成績單再由監理單位考驗。如此可減少監理單位至各班考核人員之不足及業務負擔，更重要可減少或預防駕訓班作弊之行爲。
- 比照國外採行路考雖是理想的考照方式，但國內的道路狀況不佳，車多擁擠且行車秩序不良，實施路考有待深入評估。再者拿駕照不敢開車上「台灣」的道路並非拿國內駕照的專利，許多人拿國外駕照也不敢上路，因此不敢上路最主要原因是交通秩序太差所致。

三、駕訓班對施行學分制之意見

- 嚴格規定不得接受關說、造假
- 學分制中對於文盲應從寬合理規定
- 加強交通法規、駕駛道德之課程時數，並提高學分之要求
- 應定位駕訓班為教育機構，其相關法令、規章、管理辦法皆需以此方向擬訂方能落實教學成果。
- 修學分易流於形式，仍應實施筆試以維公平
- 駕訓班須先有專業基礎，並落實專業教學成果，施行學分制較無阻力。
- 若欲以學分制代替考試，駕訓班成員須有考驗員身份
- 學分制由駕訓班施行易流於浮濫，不應取代監理單位之考試。
- 制度之建立不易，若要改革應先指定某一縣市先試辦，經一段時間得檢討與改進，去蕪存菁之後再建立一套可行制度，否則牽一髮動全身，肥了場地包商，並害苦了真正有心辦學的業者
- 請依目前制度，以免增加困擾
- 施行學分制應嚴管師資
- 駕訓班之學科教學應有其專業性，採行學分制不合駕訓教育宗旨

現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究

出版者：交通部運輸研究所

地址：台北市敦化北路150號7樓

電話：(02) 7123121

經銷處：交通部運輸研究所運輸資訊組

地址：台北市敦化北路150號3樓

電話：(02) 7123121

中華民國政府出版品展售中心

地址：台北市衡陽路20號3樓

電話：(02) 3821394

印刷者：大方彩色印刷有限公司

地址：台北縣中和市中山路2段317號8F

電話：(02) 2455566

中華民國八十二年十月初版一刷

本書印製180冊・每冊工本費139元