

日本交通安全與管理措施考察報告

報告人：交通部參事陳鈺雄
交通部專員徐台生
交通部運輸研究所組長林大煜
交通部運輸研究所工程司許洽濤

交通部運輸研究所 編印

中華民國七十七年一月

行政院所屬各機關人員出國考察報告書提要

01 報告書名稱	日本交通安全與管理措施考察報告		02 服務機關名稱	交通部 交通部運輸研究所		
03 姓名	陳鈺雄 徐台生 林大煜 許治濤		04 年齡	55歲 30歲 39歲 37歲	05 職稱	參事 專員 組長 工程司
06 出國類別	考 察		07 到達國家及地點	日 本		
08 出國期間	自76年12月10日 迄76年12月19日		09 報告時間	77年1月	10 所需公費數額	新台幣 322,744元
11 內容提要	一、前言 二、行程記要 三、計程車之營運與管理 四、駕駛人性向測驗 五、殘障者報考汽、機車駕照實施情形 六、駕駛人訓練(或自動車)學校管理 七、高層大客車檢驗 八、購車需自備停車位之執行概況 九、結論與建議					
12 本機關審核意見						
13 層轉機關審核意見						
14 本院會意研處見						
15 備註						

說明：一、表內06「出國類別」欄就「出席國際會議」、「考察」、「視察業務」、「洽辦業務」、「應邀訪問」或「研習」等項擇一填入。
 二、表10內「所需公費數額」欄之填寫概以新台幣折算。
 三、本提要表填妥後附於報告書之前。

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中文：日本交通安全與管理措施考察報告 外文：			
行政機關出版品統一編號 09104770016		運輸研究所出版品編號 77-1-334	
本計劃 主持人：陳 鈺 雄 研究人員：林大煜、徐台生、許洽濤		受委託單位 計劃主持人： 研究人員：	
研究方式： <input checked="" type="checkbox"/> 自行辦理--主辦單位：交通部、交通部運輸研究所 <input type="checkbox"/> 委託辦理--受委託單位： 地 址：台北市敦化北路240號 聯 絡 電 話：7123121			研究期間 自 76年12月10日 至 76年12月19日
關鍵詞：計程車無線電呼叫設備、計程車計時、計程計費、夜間加成計費、駕駛人性向測驗、高層巴士安定性檢驗、購車需自備停車位、殘障者考照。			
摘 要：此次係針對日本計程車營運計費制度與開放計程車無線電營運、汽機車考驗與檢驗制度、殘障者報考汽機車駕照處理情形、高層大客車檢驗制度以及購車需自備停車位之執行情況加以考察，並提出結論與建議以供有關單位參考。			
出版日期	頁 數	工本費	本出版品取得方式
77年 1月	57	38	<input checked="" type="checkbox"/> 洽本所免費贈閱 <input checked="" type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他()
管制等級 本出版品： <input type="checkbox"/> 機密(解密日期為 年 月 日， 承辦單位視情況通知資料組 解密) <input checked="" type="checkbox"/> 一般			本 表： <input type="checkbox"/> 機密(解密日期為 年 月 日， 承辦單位視情況通知資料組 解密) <input checked="" type="checkbox"/> 一般
備 註：			

目 錄

壹、前 言	1
貳、行程記要	1
參、計程車之營運與管理	3
肆、駕駛人性向測驗	6
伍、殘障者報考汽、機車駕照實施情形	11
陸、駕駛人訓練(或自動車)學校管理	14
柒、高層大客車檢驗	16
捌、購車需自備停車位之執行概況	18
玖、結論與建議	23

表 目 錄

表一	赴日本考察有關交通安全與管理措施考察行程表	2
表二	日本駕駛人性向測驗結果對駕駛人駕駛時應行注意事項分析表 ...	10
表三	駕駛執照考驗適性測驗標準表	11
表四	日本都市停車場統計表	21

圖 目 錄

圖一	日本駕駛人性向測驗題目範例	7
圖二	日本駕駛人性向測驗題目解答用紙範例	8
圖三	日本駕駛人性向測驗安全診斷書	9
圖四	日本購車需自備停車位之申請與查核作業流程圖	20
圖五	我國實施購車需自備停車位之申請與查核作業流程圖	28

日本交通安全與管理措施 考察報告

陳鈺雄、徐台生、林大煜、許洽濤

壹、前言

目前本部正對於停車場的管理、自用車領照需自備停車位證明、汽機車考驗與檢驗制度之檢討、獨眼、聾啞、裝義肢及四肢不全者報考汽車駕駛執照處理要點之修訂、高(雙)層客車之安全管理、以及計程車營運計費制度與開放計程車無線電營運等方面加以研究，由於前述每一項目之作業方式與所採取之措施不但牽涉甚廣，且均與民眾的權益息息相關。為了慎重起見，部長於七十六年十一月十八日於運研所聽取工作簡報後隨即指示由運研所會同本部有關單位派員共同前往日本實地考察，吸取他人長處與工作經驗，以作為我國研擬類似事項措施時之參考。因此隨即由本部參事陳鈺雄、路政司專員徐台生與運研所組長林大煜、工程司許洽濤等四人組團，由參事陳鈺雄擔任領隊，除準備有關資料外並與日方有關單位連繫妥當後方才出發。

貳、行程記要

此次赴日本考察有關交通安全與管理事項，考察時間自七十六年十二月十日起至十九日止，前後共計十天。茲將詳細行程摘錄如表一。

表一

赴日本考察有關交通安全與管理措施考察行程表

日 期	星期	行 程 記 要
七十六年 十二月 十 日	四	搭乘華航12時25分C I 016班機，於16時45分到達日本東京羽田機場並辦理入境手續。
十二月十一日	五	赴亞東關係協會拜會並至中日交流協會洽詢有關日方贈送本部運輸研究所交通安全試驗用儀器設備事宜。下午赴電腦株式會社(附屬交通安全研究所)了解日本警方與民間辦理車輛駕駛人性向測驗之方式及其績效。
十二月十二日	六	考察東京地區路邊停車之管理與路外停車塔設施概況及乘客招呼計程車方式與其計費方式，並赴日本政府印刷品出版中心洽購有關交通安全管理之法令與文獻。
十二月十三日	日	由東京乘新幹線鐵路轉赴大阪都會地區。考察都市路邊停車概況及乘客招呼計程車方式與其計費方式。
十二月十四日	一	拜訪運輸省近畿運輸局、京都陸運支局與京都巴士協會，了解有關監理作業考照流程概況與大型車輛穩定性測驗之檢驗儀器設備及其檢驗情形；此外並考察乘客招呼計程車方式與其計費方式。
十二月十五日	二	上午赴大阪公安委員會與大阪陸運局指定授權可代考路考之門真自動車教習所，了解其駕駛訓練課程與路考代考方式。下午赴計程車近代化中心了解大阪市計程車無線電營運方式與其作業概況。
十二月十六日	三	上午赴京都府公安委員會授權可代考路考之福知山自動車學校，了解有關獨眼、聾啞、裝義肢及四肢不全等殘障者取得駕駛執照之報考方式與考試內容。下午赴京都府福知山警察署了解購買車輛須自備停車位之辦理情形。
十二月十七日	四	由大阪赴福岡途中在廣島參觀 MAZDA株式會社製造汽車過程，並了解有關政府規定新車出廠之檢驗規定事項；此外並考察乘客招呼計程車方式與其計費方式。
十二月十八日	五	赴九州「指定自動車學校聯合會」討論有關停車管理、購買汽車需自備停車位措施、殘障者報考駕駛執照之考試方式與計程車營運管理之作業情形。
十二月十九日	六	搭乘華航C I 801次班機返回台北。

參、計程車之營運與管理

一、組織型態

1. 公司型態

由公司準備車輛與無線電配備，司機可獲得總收入之40%~50%。

2. 個人車行

由個人投資車輛與無線電配備，以合作社方式經營無線電攬客服務。

二、計程車司機之訓練

1. 訓練單位

在大阪設有計程車近代化中心。

2. 訓練對象

(1) 未考照前(五天課程)。

(2) 初次受雇者(此為強制性，原則上三天在中心，二天在公司)。

(3) 更換公司者。

(4) 公司為加強員工交通安全教育特送來受訓者。

3. 訓練內容

(1) 一般法令，運轉規則與常識。

(2) 道安規則與處罰條例。

(3) 地理常識。

(4) 行車前安全檢查與無線電操縱使用法。

(5) 國民生活禮節。

(6) 簡單英語會話。

4. 訓練教材

(1) 法令規定。

(2) 計程車運轉者手冊。

三、計程表之顯示，按鈕與時態

1. 主顯示

該次行駛費用。

2. 次顯示

- (1) 營業次數。
- (2) 營業里程。
- (3) 行駛里程。
- (4) 無線電呼叫次數。
- (5) 空駛里程。

3. 按鈕

夜間加成按鈕。

4. 時態

空車，載客，迎車 (Max 2Km)，加成。

四、招呼計程車之方法

- 1. 隨地招呼。
- 2. 乘客於招呼站候車。
- 3. 於計程車電話亭打電話叫車。

由同業協商共同設立電話亭，每次投幣費用為日幣100元，若搭乘由無線電所呼叫的計程車，則該100元可抵車資。

五、計程車無線電呼叫設備

- 1. 採一對一方式，車與車行間可雙向通話，但車與車間無法通話。
- 2. 實施初期之獎勵方式為業者可加二成收費 (因當時需求遠大於供給)。

六、費 率

費率由各地陸運局自訂，不須經議會討論。

1. 東京

- (1) 起跳 每2公里小型430元中型470元。
- (2) 續跳 小型每500公尺中型每470公尺80元。

(3)計時 時速10公里以下每2分30秒80元。

(4)夜間加成 夜間11pm~5am加20%。

2. 京都

(1)起跳 每2公里小型420元中型430元。

(2)續跳 小型每500公尺80元。

(3)計時 時速10公里以下每3分15秒80元。

(4)夜間加成 夜間11pm~5am加20%。

3. 大阪

(1)起跳 每2公里小型410元中型420元。

(2)續跳 小型每500公尺中型每470公尺80元。

(3)計時 時速10公里以下每2分40秒80元。

(4)夜間加成 夜間11pm~5am加20%。

4. 廣島

(1)起跳 每2公里小型410元中型420元。

(2)續跳 小型每500公尺中型每470公尺70元。

(3)計時 時速10公里以下每2分40秒70元。

(4)夜間加成 夜間11pm~5am加20%。

七、營運方式

原則上不共乘，但定點往返(社區)者例外，不過其費率須先經政府核准。

八、設施費用

計程表約日幣20,000元，每座電話亭約日幣500,000元。

九、計程車司機服務站

主要為提供餐飲與休息之服務。

十、計程車使用燃料

瓦斯因汽油價格較貴(每公升日幣120元)。

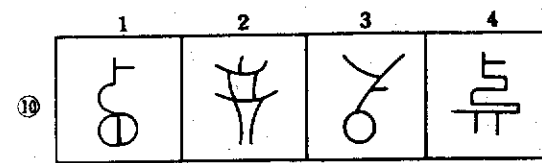
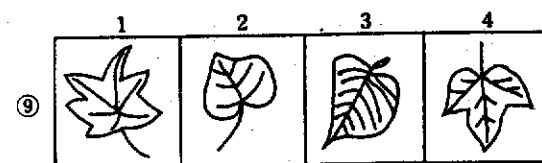
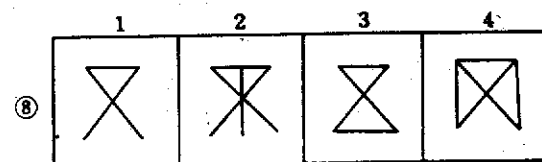
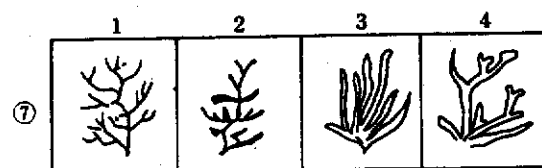
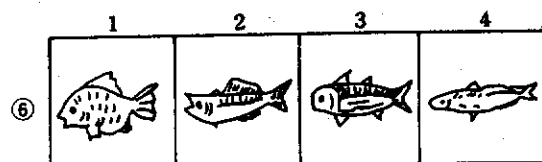
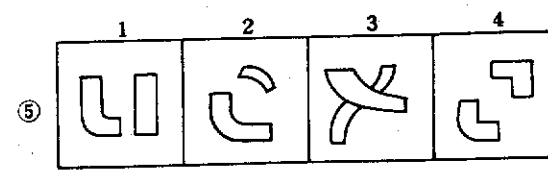
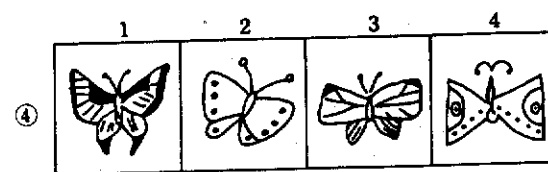
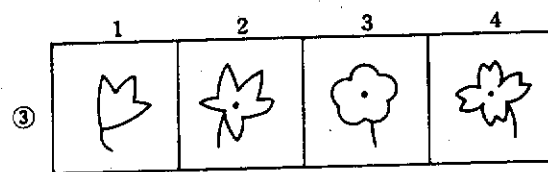
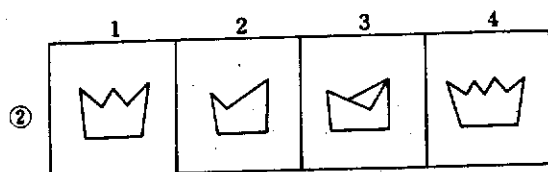
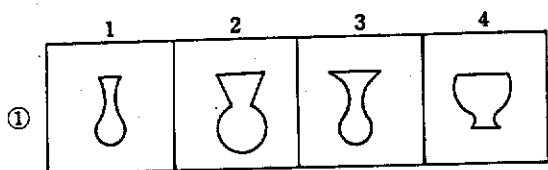
肆、駕駛人性向測驗

日本電腦株式會社曾發展有駕駛人性向測驗資料，針對駕駛人的運動機能(注意力、判斷力、柔軟性、決斷力、緻密性、動作之安全性與適應性)、身心健康度(身體的健康度、精神的健康度與社會的成熟度)與性格特性(情緒不安定性、暴發性、神經質過敏性與虛飾性)加以測驗，其結果透過電腦的快速分析與處理後，能針對各人的不同身心狀況給予綜合診斷，告訴其在駕駛時應特別注意之事項以減少交通事故的發生(有關性向測驗題目範例、解答用紙、安全性診斷書與其駕駛時應注意事項如圖一～三與表二所示)。

依據該項測驗之客觀分析報告結果顯示：

1. 1965年於大阪由四十餘位教授所參與的共同研究中，發現考過該項測驗的人，有94%認為其測驗的結果甚為正確，所提出對駕駛的忠告也切中其弱點。而於1987年10月23日日本交通心理學會所召開的年會中，堀江先生對於東京、長野縣與茨城地區所完成的調查研究中亦得到類似的結果。
2. 位於橫濱市附近的平塚市，曾召集有過肇事記錄的駕駛人，經實施該項測驗後，第二年之肇事率即劇減為1%。

由於前述駕駛人性向測驗能因人施教，針對不同的個人給予不同之指導，故其雖為取得駕駛執照前之非強制性測驗，但因效果良好，對駕駛人有很大的助益，故日本之科學警察研究所亦採用其測驗方式，並加以推廣。在一九八六年一百七十萬取得駕駛執照的人中，即有九十萬人曾考過該項測驗。而目前新加坡政府鑑於該項測驗對於交通事故的發生率有很大的抑制作用，故亦正引進該項測驗測試中。



圖一 日本駕駛人性向測驗題目範例

OD式安全性テスト

紙用答解

(記入上の注意)

- この用紙は、機械で読み取りますので、折ったり汚したりしないで下さい。
- 記入の際は、鉛筆(BまたはHB)を使用して下さい。

基礎調査		自動車検査所(学校)名又は会社名 <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>		昭和 年 月 日 昭 和 年 月 日	
整理番号 <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div>		性別 男 <input type="checkbox"/> 女 <input type="checkbox"/>		年 令 <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div>	
生 年 月 日 昭和 年 月 日		生 年 月 日 昭和 年 月 日		生 年 月 日 昭和 年 月 日	

A欄またはB欄どちらか一方の欄に記入して下さい。
 A欄 ☐ 生 ☐ 年 ☐ 月 ☐ 日
 B欄 ☐ 生 ☐ 年 ☐ 月 ☐ 日

姓 氏 年 令 性別 整理番号
 姓 氏 年 令 性別 整理番号
 姓 氏 年 令 性別 整理番号

[illegible]

(問題 2)

①	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
②	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑥	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑦	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑧	1 2 3 4 5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(問題 3)

問 1	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>
問 2	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>
問 3	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>
問 4	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>
問 5	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>
問 6	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>
問 7	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>
問 8	1 2 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>

[illegible][illegible]

記入例

1	2	3	4	5	6
				11	

間違った場合

1	2	3	4	5	6
		+			

圖二 日本駕駛人性向測驗題目解答用紙範例

OD式安全性テスト診断書

受診番号 1788

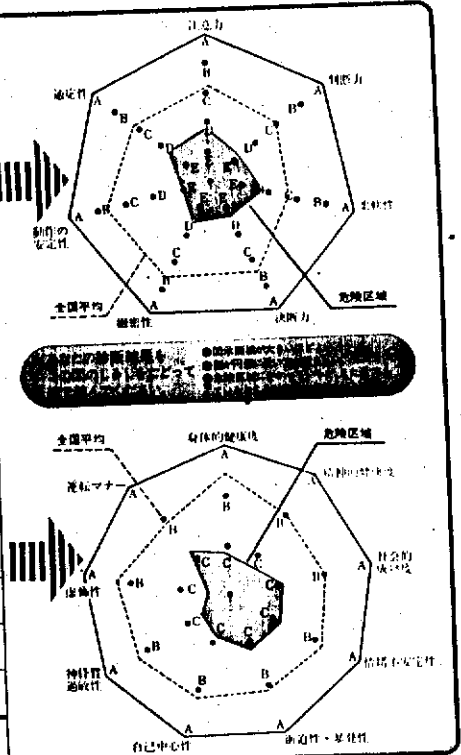
氏名 デンノウ カツイチ 様

株式会社 電脳 大阪支社
(25)(3C)

58年 5月19日 実施

● 運転適性 ●

運動機能 (心拍のため)	注 意 力 (まわりのわずかな変化にも気がつき、細かいことにも気をくばる。)	A-E B
	判 断 力 (周囲の事情をみきわめ、冷静に正しい判断ができる。)	D
	柔 軟 性 (物ごとにとらわれないうで、頭の切りかえがすばやくできる。)	D
	決 断 力 (いざというとき迷わず思い切った処置がとれる。)	C
	機 密 性 (仕事のやり方がめんみで、ていねいである。)	A
	動作の安定性 (仕事のやり方にムラがない。調子のよいときと、わるいときの差が少ない。)	C
	適 応 性 (場面の変化に応じて適切な処置がとれる。)	B
健康度・成熟度	身体的健康度 (健康なからだ)	A-C A
	精神的健康度 (心のすこやかさ)	B
	社会的成熟度 (つねに心のおちつきやゆとりがあり適切な行動がとれる。)	B
性格特性	情緒不安定性 (感情のさぶくがはげしく、気分がイライラしやすい。)	A-C B
	衝動性・暴発性 (熱解すると自分が抑えられなかつたり、かたくなになりやすい。)	C
	自己中心性 (自分がまゝで、自分中心に物ごとを考えようとする。)	B
	神経質・過敏性 (心配性でわずかなことになやみやすい。)	C
	虚 飾 性 (自分をよくみせようとして、背伸びをしやす。)	B
	運転マナー (常に交通ルールを守って安全運転をし、うとする心構えや、その習慣。)	A-C B



● 総合診断 ●

結果に照々と仕事をしていくタイプです。しかし、意外にクヨクヨする小心な面もあります。そして明るく、くつろいだ気分が少なく、堅い感じを人にあたえます。全体的にみるとやはり自信をもって果敢に行動する方です。やりすぎめよう注意してください。
仕事でいらいで練習なことはよいことです。運転にも、この心がけを忘れないでください。
注意力は、かなり、すぐれています。なお、いそがしい状況に運転してください。
健康状態は普通です。運転上、特に大きな不安はないものと思われま。

*** 安全性についての注意点 ***

せつからで、自分を押えることがうまうありません。事故につながりやすい性格ですから気を付けてください。
普通の人より、心配したり悩んだりすることが多い方です。クヨクヨ考えすぎて事故にならないようにしてください。
時々ボンヤリして、思考や動作がだらけになり、空白を生じる危険があります。
頭が少し堅いようです。考えることが狭い範囲に限定されるタイプです。視野や思考にゆとりをもつよう努力してください。
時々気分が大きくくずれることがあります。自分で今日は調子がおかしいと思ったら、その時は特に気を付けてください。
自分本位に物事を考えてしまう癖が、時々あるようです。
社会的成熟度は普通です。しかし、運転中は衝動的な行動を慎んで、安全運転を心がけてください。
運転には、よく注意してください。

※必ず裏面をごらんください。

監修指導
東京外国語大学 安倍北夫先生 千葉大学 多湖 輝先生
聖心女子大学 島田一男先生 都立大学 比摩武俊先生
南山学院大学 瀬谷正敏先生 日本大学 宇留野藤雄先生



株式会社 電脳

附属交通安全研究所

本社 東京都港区虎の門3-21 第33森ビル3階
電話 東京 03 (438) 2375 (代表)
大阪支社 大阪市東区清方町2-15 大阪東海生命ビル6階
電話 大阪 06 (271) 4881 (代表)
福岡支店 福岡市東区博多駅前1-3-1 福岡ビル10F
電話 福岡 092 (481) 2031 (代表)

001-0-001-014

圖三 日本駕駛人性向測驗安全診斷書

表二 日本駕駛人性向測驗結果對駕駛人駕駛時應行注意事項分析表
受診者に対するアドバイス

あなたの運転適性を診断した結果、コンピュータは表記のような答えをうち出しました。
運転適性だけでなく、あなたの性格特性を理解する上にも下記アドバイスを大いに役立てて下さい。

運転適性だけでなく、あなたの性格特性を理解する上にも下記アドバイスを大いに役立ててください。

運
動
機
能

伍、殘障者報考汽、機車駕照 實施情形

一、報名

殘障者先向當地公安委員會指定之自動車學校(駕駛補習班)報名參加訓練，由該校提供殘障者學習駕駛及應考之相關資訊。

二、參加適性試驗

殘障者由學校陪同前往當地警察駕照考驗場(相當於我國之公路監理單位)參加適性測驗(註：相當於我國之體格檢查與體能測驗，含視力、辨色力、視深力、聽力、運動能力)。其合格標準如表三所示。

表三 駕駛執照考驗適性測驗標準表

科 目	合 格 標 準
視 力	<p>一大型自動車駕照(以下簡稱「大型駕照」、大型自動車學習駕照(以下簡稱「大型學習駕照」、聯結車駕照及第二種駕照(大客車、小客車職業駕照，以下簡稱「第二種駕照」)其適性試驗之視力(以萬國視力表檢查裸視或矯正視力)部分，兩眼視力須達0.八以上，一眼視力須達0.五以上。</p> <p>二腳踏、機動兩用機車駕照(以下簡稱原付駕照)及小型特製車駕照，其適性試驗之視力部分，兩眼視力須達0.五以上，又如獨眼者，其視野須達一五〇度以上，視力須達0.五以上。</p> <p>三前二項駕照以外的駕照，其適性試驗視力兩眼0.七以上，一眼0.三以上；若一眼視力未達0.三或獨眼者，則其另一眼視野須達一五〇度以上，視力須達0.七以上。</p>
辨色力	能辨別紅、黃、綠三色。
視深力	大型駕照、大型學習駕照、聯結車駕照及第二種駕照，其適性試驗，須以三桿法視深知覺檢查器，以二.五公尺檢查三次，其平均誤差須在二公分以下。

科目	合格標準
聽力	聽力（其中第一種駕照之小型車普通駕照及其學習駕照其適性試驗可戴助聽器輔助聽力）能於十公尺距離聽到九十分貝（db）警音器的聲音。
運動能力	身體軀幹健全無障礙，而四肢可能有障礙影響駕駛汽車者，或身體軀幹有障礙且四肢可能有障礙影響駕駛汽車者，但能適應身體狀態需要裝有輔助手段（設備）經認定對駕駛汽車無障礙者。

其中運動能力判定儀器，外表類似駕駛座（含方向盤、排檔、及油門、剎車、離合器踏板），連接儀錶、電腦及繪圖紀錄（印表機），測試手、腳駕駛操作能力（握力、踏力..）。儀器可分為手排檔或自動排檔兩種（價格約為日幣700萬，折合新台幣160萬元）；若殘障者無法適應前項儀器，可自備特製車測驗；由考照單位兩名測試人員，共同綜合判定其可學習及報考之汽車駕照種類（手排檔、自動排檔、特製汽機車），此外並應有專門指導人員親切之指導（註：基於載客及交通安全理由，依據所提供案例多以判定殘障者只能學習與報考駕駛自動排檔車、小型特製車、三輪機車之普通駕照）。

三、駕駛訓練

殘障者依前項判定結果自己訂購車輛或借用他人現成車輛到自動車學校報到，先參加性向測驗（正常人亦須參加，此一測驗雖為非強制性，但因對駕駛安全很有助益，故政府與民間單位均普遍加以實施），瞭解其駕駛個性優缺點，由教練依據有關資料及殘障情形加以教導，其訓練項目、時間、內容均與正常人相同。

四、駕照考驗

1. 術科考驗：(1)考驗普通駕照者，可在指定之自動車學校教練場內依照考照（公路監理）單位抽定之考照路線，進行考驗（均須用

指定或適合個人使用之車輛(含特製車)，其檢定及格之分數為七十分以上)，領有結業證書後，方可憑證書到駕照考驗場(公路監理單位)參加學科筆試。

②考驗職業駕照者均須到公路監理單位參加學科筆試，及格後，再參加術科路考，須使用指定規格之一般手排檔車輛，參加難度極高之項目，其及格分數標準亦較高(八十分以上)。殘障者與正常人均相同；沒有任何優惠，亦不准使用自動排檔車或特製車報考。

2.學科測驗：測驗駕駛汽車所需之各項知識，包括單選題及是非題，採用電腦閱卷方式，通常於五十分鐘測驗一百題，答對九十題以上者為及格(任何人均相同)。

經學科及術科考驗及格者即於公路監理單位內現場拍攝彩色像片，並即製作駕照，當日核發(發照前且須接受道安講習)。

五、殘障者福利措施

- 1.日本市區道路、公路、高速公路或風景名勝地區大都有殘障服務設施(例如：各道路交岔口或樓梯處均設置平緩斜坡，以便於輪椅上下之方便；另設有專用停車場位、廁所與電話等。此外並於一定距離外設置完善之指示標誌，俾方便殘障者知所利用。
- 2.部分地方政府更規定，殘障者學習駕駛之學費，可由自動車學校向政府申請全額補助。
- 3.殘障者所領用之汽、機車駕照及車輛號牌均無特殊限制或殘障者標示，均視同正常人處理，以免被誤解對之有歧視之意義。
- 4.日本大都市盲人常到之處常設有盲人號誌及指示橫越道路通行方向之音響裝置，俾給予盲胞行之方便。

陸、駕駛人訓練(或自動車) 學校管理

一、設立緣由

日本截至去年底汽車駕駛人已達五千四百餘萬人，每年尚以二百萬人之速度繼續增加，而各地公立駕照考驗場少、考驗能量有限，故遠不敷民眾考照需要。為因應學習駕駛及考照者之殷切需求，日本全國各地遂普遍設立自動車（駕駛人訓練）學校，總計約有一千五百所。以京都市為例，去年經此類學校訓練結業而考取駕照者約六萬三千人，占該地區總報考人數的97%；而東京都地區內亦有六一所，每年所訓練普通小型車結業之學員數亦達廿一萬人以上。

二、管理法令

公安委員會依據道路交通法之授權，訂定駕駛人訓練機構管理之施行令及有關法規，內容包括駕駛人訓練機構之設立與管理(如師資、設備、教材、考驗員、學科、術科訓練課目、時數)標準。

三、管理方式

駕駛人訓練學校須依前述標準申請籌設，經審、勘查合格後始核准立案，各校須遵照規定實施教學及詳實登載各種紀錄表、卡外，尚須隨時接受警視廳交通部駕照考驗本部派員之不定期督導抽查，如經抽查發現有違規情形，即予撤銷立案等處分。

四、代考術科

前述指定合格學校得依規定聘用合格之術科考驗員與接受警視廳交通部委託代辦校方訓練結業學員之術科考驗，考驗項目及標準均比照政府設立之駕照考驗場辦理。經測驗合格之學員得憑校方核發之結業證書逕向公立駕照考驗場申請筆試考驗，可免參加路考，及格者即發給駕照。

五、訓練種類

駕駛人訓練學校僅負責小型車、大貨車、大客車與大型特種車之普通駕駛人及小(51cc~125cc)、中(126cc~400cc)、大(400cc以上)型機車駕駛人之培訓,其餘類級駕駛人(職業小型車、職業大客車、及聯結車等)多由相關商業同業公會依據需求人數自行培訓,不過亦均須前往公立駕照考驗場參加筆試及路考。

六、訓練情形

駕駛人訓練學校(以大阪之門真自動車教習所為例)學員必須學習學科三十小時以及術科二十七小時以上並經考驗及格始得發給結業證書,校方、學員各持一張訓練卡,每次到校上課時蓋印戳並備抽查,上課時間從上午九時至下午八時。

(一)學科：學科採教師講授及電化教材並用方式授課,隨到隨上至上滿三十小時為止,每天不得超過四小時。

(二)術科：術科則須事先到校利用電腦終端機預約學習時間,每天不得超過二小時,前十個小時須駕駛綠色教練車,由教練在旁指導場內駕駛項目,逾十小時者可自行駕駛米黃色教練車,在場內練習(由監視塔監視以無線電指導而無教練在旁指導)。學員須在場內學習駕駛達十七小時以上始得申請核發學習駕駛証,憑証實施十小時道路駕駛教練。

(三)教練車牌：教練車全部領用88字頭牌照(列為特種車可以減稅,其牌照稅為一般車的1/3),實施道路駕駛時須另懸掛有學習駕駛練習中等字樣之附牌,藉資提醒其他車輛禮讓。

柒、高層大客車檢驗

一、製造廠商

(一)日本工業主管機關，對大量生產高層大客車之製造廠商其生產設備、品質檢驗與管制設備以及標準均有規定與管理，大客車生產前必須用原型車作各項測試，其結果符合規定且規格經審查(另運輸省亦訂有新型自動車審查基準及相關法令規定做書面審查或檢驗審查)合格後方核准生產，生產後仍須經品質檢驗合格方准上市；因其品質高且均一，故此類廠商所生產之高層大客車其安全性無虞，故其出廠檢驗由廠商自行負責辦理，政府不另予檢驗。而此種廠商運輸省將之指定為合格廠商，其所生產之高層大客車，僅需將首次登錄所需之証件送各地區運輸局登錄後，即可核發牌照。

(二)非前項運輸省指定之合格廠商所打造或少量生產之高層大客車；或為合格廠商所生產但經改裝(製)之高層大客車於首次登錄前均須檢驗(各項規格均須符合道路運送車輛法之保安基準)，包括一般檢驗及安(穩)定性檢驗。合格者方准予登錄並核發行車執照。

二、安(穩)定性檢驗

(一)檢驗規定

安(穩)定性檢驗(高層大客車部分)須符合下列兩項規定：

1. 於空車或載重狀態下，轉向輪之接地重量應在車重或車輛總重之30%以上。
2. 空車狀態，左右最大傾斜35度不得傾覆(註：以空車傾斜35度之安(穩)定性檢驗係運輸省依據各種路況與交通數據，經測試與經驗計算所得之結果)。

(二)檢驗儀器

日本一般檢驗儀器製造廠商均能製造此種檢驗設備，各地運輸局所採用者亦不限定廠牌，每台檢驗儀器造價約日幣七百萬元（折合新台幣160萬元），檢驗場（含地板與廠房等）造價約日幣2,640萬元（折合新台幣590萬元），檢驗一輛所需時間約30分鐘。

三、一般車輛檢驗

(一)檢驗期間

- 1.營業用（大客、小客）車，自用大型車、普通貨車自登錄後每一年檢驗一次。
- 2.自用小型車，最初登錄後三年內免檢驗，以後每滿兩年檢驗一次，檢驗五次後每年檢驗一次。
- 3.檢驗合格後發給檢查標籤，貼於駕駛室前檔風玻璃中上部，機車則貼於號牌左上方。
 - (1)一般車輛檢查標籤，以顏色代表下次檢驗年度，以數字代表檢驗月份。
 - (2)輕自動車檢查標籤，以數字代表下次檢驗年度及月份。

(二)保養檢查期間

登錄後第一次於三個月後，以後每滿六個月均須到民間保養或代檢廠商從事點檢（保養及檢查）。

(三)檢驗、保養廠商

運輸省對委託保養、代檢廠商有關檢驗儀器、保養、檢驗人員數（領有執照者）與標準等，均訂有管理辦法，合格者方予指定委託。

- 1.保養廠商：須符合有關保養、檢驗設備及人員規定者，然僅能作點檢工作。
- 2.代檢廠商：由優良之保養廠商升格，能從事檢驗及保養兩項業務。

四保養員及檢驗員

均須經運輸省考驗合格領有執照(具有公務員資格)，其執行點檢或檢驗業務係屬執行公務，為促使保養員與檢驗員瞭解新法規及新知，由當地運輸局每年訂期調訓。

(五)抽驗保養代檢廠商

以京都府為例，約有392家代檢廠商，由運輸局內之六名檢驗員加以督導。每年各代檢廠商約派人抽檢兩次；每兩年檢驗員須輪換工作以杜絕流弊。

捌、購車需自備停車位之執行概況

近年來，台灣地區社會經濟高度成長，國民所得及生活水準亦不斷的提
高。相對的，對車輛的需求也急劇的增加。在車輛迅速成長下，與車輛息息
相關之道路面積與停車場所，卻無法作相對的配合增加。尤其，建築物附設
之停車空間大量違規改作他用途使用，使得車輛無適當處所停放。因而，市
區內大街小巷到處車滿為患，不僅造成交通擁擠，嚴重影響道路原有功能，
都市停車之問題亦日趨嚴重。

日本實施多年之購車需自備停車位之辦法，規定購買車輛時需自備停車
位，並於請領牌照時，提供自備停車場位之證明，以使汽車所有人不以道路
作為停車場所，而能確實利用路外停車場所作為停車之處所，並使道路之使
用方能達到合理化的境界，實可為我國借鑑。

現就日本購車需自備停車位之執行情形概述如下：

一、基本法令

日本於昭和37年（民國51年）6月1日即頒訂「自動車保管場所之確
保法」及其「自動車保管場所之確保法施行令」作為執行之依據。其間
曾經六次修訂，並於昭和46年（民國60年）作最後修訂至今。

二、管制對象

「自動車保管場所之確保法」第三條規定所有汽車所有人，不論該
車輛是大型或小型、載客或載貨、以及自用或營業用，均必須在道路以
外之處所，保有該汽車之保管場所。並於第四條中規定欲作道路運送車
輛法第四條（自動車登錄）、第十二條（變更登錄）、或第十三條（移
轉登錄）規定之申請者，應依規定須向該地之行政廳提出道路以外之場
所，已保有該汽車保管場所之證明文件。亦即，規定所有汽車所有人，
均具有提供已保有汽車保管場所之證明文件的責任。

三、實施範圍

依「自動車保管場所之確保法施行令」第二條規定，「自動車保管場所之確保法」之適用地區以東京都特別區、全國之市町及法令附表所列之村為限。大致說來，除了極偏遠地區以外，可說是全國同時實施。

四、自備停車位設置範圍

「自動車保管場所之確保法」及其施行令，對於停車場位設置範圍並無明文之規定，但在所頒佈之有關証明確保汽車保管場所書面之命令中，其書面式樣所規定之填寫事項有(1)汽車使用根據地之位置及(2)汽車保管場所之位置，且在「自動車保管場所現地調查結果報告書」中，其調查事項列有汽車使用根據地與申請保管場所之距離項目。可知，為便於現地調查，對設置範圍亦有一定的規範，據瞭解其規定大致如下：

(1)購車者以自用車申請時，在住所(戶籍所在地)500公尺範圍內應自備停車位。

(2)購車者以公司行號用車申請時，則以公司所在地(或公司宿舍之處所)、500公尺範圍內應自備停車位；若公司購車時，申請指定特定人員使用，則可以該特定人員之住所500公尺範圍內，申請自備停車位之證明。

上述500公尺之距離，因地而容有不同，惟日本全國，定為500公尺者，佔絕大多數，又此一距離限制係原則性，仍有伸縮性，以期處理個案時，能合理合情。

(3)政府機關之公務車輛，其自備停車位設置範圍之規定與(2)同。

五、停車位取得方式、租約期限、費用與租用情形

依「自動車保管場所之確保法」第五條之規定，任何人不得將道路做為汽車保管之場所，違反規定者，課以三個月以下之懲役或三萬日元以下之罰鍰，故自備停車位需以路外之停車位為原則。但日本都市地區土地昂貴，自設一停車位，非一般民眾所能負擔；因此，大多數汽車所

有人均於路外停車場內，租用一停車位，取得該車位之使用證明，以作為申請自備停車位之證明文件。

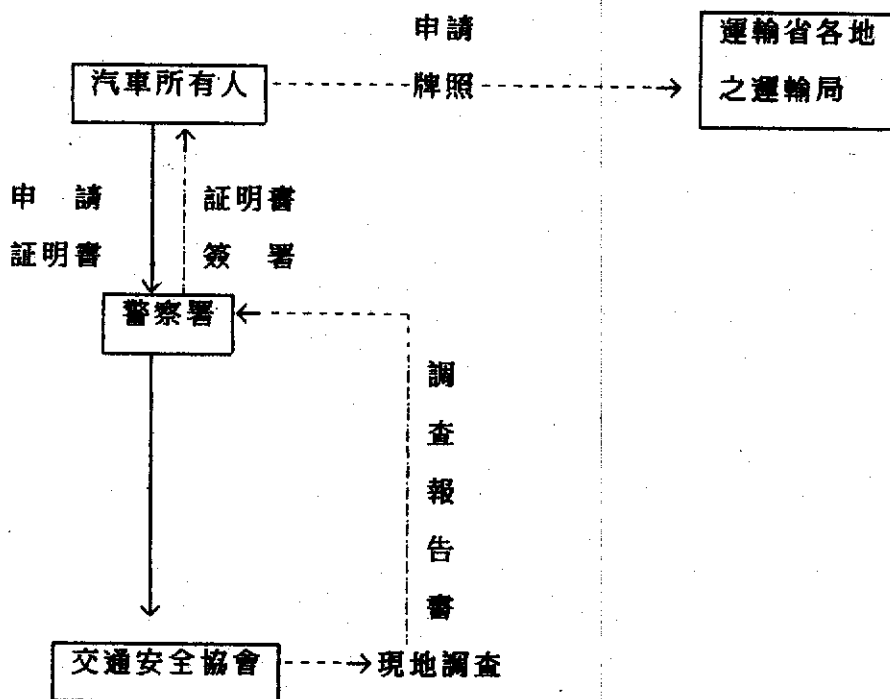
申請自備停車位之租約期限，規定為一年以上，如有特殊情形者，不在此限。而一般租約簽訂期限，則以一年至二年為期者較多。

路外停車場位之租賃費用約可分為高樓建築物附設之停車場，每一停車位月租費用¥60,000～¥65,000；一般之路外停車場，每一停車位月租費用¥45,000～50,000；而1200cc以下之小型車輛，因可停放於較小巷道內之路外停車場，其月租費用較為低廉，約為¥25,000。

當汽車所有人取得自備停車位之證明及請領牌照後，鮮有解約退租之情事發生其主要原因為：(1)路邊停車場位少，並限時停車（一次僅能停放30分鐘～60分鐘），若需長時間停放，則必須重覆多次將車輛駛離該停車位後，再駛回停放，使得駕駛人深感不便；(2)因計時收費，停車費用昂貴，無法長時間停放；(3)若將車輛違規停放於路邊，則警員取締嚴格，並實施拖吊作業。因而，汽車所有人均寧願租用一固定之停車位作為車輛停放之處所，可減輕停車費之負擔及尋找停車位之困擾。

六、自備停車位之申請、查核之作業流程

日本購買車輛者於申請牌照時，須先取得該地警察署長簽署之「自動車保管場所証明書」（營業車輛則直接向運輸局申請，由運輸局局長簽署）後，再彙總其他證件，向該地之運輸局（以前名為路運局）申請牌照。其作業流程如圖四：



圖四 日本購車需自備停車位申請與查核作業流程圖

1. 購車者填寫「自動車保管場所証明書」向當地之警察署申請。
2. 警察署將申請書移請設於該署內之交通安全協會(民間社團)派員現地調查。
3. 交通安全協會人員至現地調查後，填寫「自動車保管場所現地調查結果報告書」陳報警察署。
4. 警察署長依「自動車保管場所現地調查結果報告書」之調查結果，簽署「自動車保管場所証明書」，並發還申請者。
5. 購車者以此「自動車保管場所証明書」及其他證件，向該地之運輸局申請自動車牌照。
6. 購車者若於他人土地上或路外停車場內，租用一停車位，申請為自備停車位時，須檢具該土地所有人或停車場管理單位之使用同意書。
7. 購車者若提出有關汽車保管場所之虛偽文書，則處3萬日元以下之罰款。

七、路外停車場之設置

依據日本運輸省統計資料顯示，至昭和60年（民國74年）3月止，日本全國各大都市總計約有26,978個停車場，可提供1,172,081個停車位（如表四所示），其中路外停車場有26,966個提供1,170,142個車位，為所有停車位的99.8%，可知停車場之設置，均以路外停車場為主。

表四 日本都市停車場統計表

年代 駐車場之種類	昭和57年3月			昭和60年3月		
	個數	車位數	%	個數	車位數	%
都市計畫停車場	249	50,834	4.9	650	54,698	4.7
私人停車場	4,726	520,863	50.7	5,011	519,397	50.9
附置義務停車設施	19,640	454,177	44.2	21,690	519,397	44.3
路邊停車場	13	2,178	0.2	12	1,939	0.2
計	24,628	1,028,052		26,978	1,172,081	

註：資料來源：日本運輸省 -- 昭和61年版「交通安全白書」

日本路外停車場之型式，依其構造可分為「平面式」及「立體式」兩大類。立體式停車場又可分為地上式及地下式。地下式立體停車場大都利用道路、車站前廣場或公園等公共設施之地下空間設置，或設置於大規模之高樓建築物地下層，並採「匝道」方式停車；而地上式立體停車場，由於都市區內地價非常昂貴，為解決大量的停車需求，且增加單位土地面積之使用率，除大型之供公共使用之建築物外，大多採用獨立塔式之機械停車場（其基地約為寬6公尺、深6.9公尺，容量為16~36輛車位）。在較小城市由於停車需求較少，且空地較多，則設置「平面式」之路外停車場或採二層機械式停車架方式停放車輛。

八、路邊停車場之設置

1. 依日本「停車場法」之規定，在停車場整備區內，可暫時規定利用路面設置路邊停車場，以應該地區之路外停車場不敷之需。但至1985年底為止，日本全國88個都市僅12個都市如東京、廣島、千葉、函館等，在路面上仍准許設置路邊停車場；不過，在一般主要道路上，還是禁止路邊停車。因此，全部路邊停車場僅提供1,939個停車位。
2. 在已劃設之路邊停車場位均採計時收費及限時停車之方式。每次停車時間以30分鐘～60分鐘為限，其時間之限制，均印製在停車收費器及停車標誌上。
3. 停車收費器上有感應設備及紅燈裝置，當車輛逾時停車時，收費器上的紅燈即閃爍不停，駕駛人若欲再行補投幣，亦無法使閃爍之紅燈熄滅；而必須將車輛駛離停車位，使感應器不再感應，紅燈熄滅後再駛回，才能重新開始投幣。
4. 凡逾時停車者視同違規停車，收費器上的紅燈即閃爍不停，執行取締人員一目了然，便於查核、取締。
5. 夜間（指日落起至日出止之時間）禁止在道路上，同一處所連續停車八小時以上，違者處3萬日元以下之罰鍰。

玖、結論與建議

一、預防與取締並重

由於交通事故的發生與人、車、路(環境)等影響交通安全的三大因素息息相關，固然嚴加取締可以收到立竿見影的短期效果，然而與其於事故發生後加以檢討，不如於事前即採取有效的預防措施，以防止事故的發生或再發生。以下將從人、車與路(環境)方面分別就如何採取預防措施敘述如下：

(一)人的方面

日本「電腦株式會社」所發展之駕駛人性向測驗資料，針對駕駛人的運動機能、身心健康度與性格特性等加以測驗，其結果透過電腦的快速分析與處理後，能針對各人的不同身心狀況給予綜合診斷，告訴其在駕駛時應特別注意之事項，知所警惕以減少交通事故的發生。而日本人學習駕駛絕大部分(含殘障者約九成五以上)亦均到指定之自動車學校(駕訓班)接受駕駛訓練，入學後須先作前述之性向測驗。自動車學校教練另有性向分析專用手冊可憑以作個別教導，這種因人施教之性向測驗能針對不同的個人給予不同之指導，故實施成效甚為良好，對於日本交通安全的改善甚有貢獻。新加坡政府也鑑於該項測驗對於交通事故的發生率在日本已有很大的抑制作用，故亦正引進該項測驗測試中。目前我國交通事故的發生率仍然居高不下，實有引進此一測驗的必要。建議可先採重點實施之方式，對於違規講習者先加以測驗，並追蹤其日後之成效，以替代目前不重視個別差異之違規集體講習之教育方式，俟實施一段時間後，再視其辦理績效，普及於所有汽車駕駛人。

(二)車的方面

1. 在日本由於高速公路最高速限為每小時一百公里，為提醒駕駛者不

得超速，因此所有的車輛均強迫加裝超速警告裝置。目前我國車輛之安全檢驗並無是項規定，而在高速公路上因超速未能保持安全距離以致發生交通事故的比例很高，因此亦有仿效日本加以規定必要。

2. 安全帶在交通事故發生時對駕駛者與乘客的保護功能已無庸置疑，然而目前我國僅規定小型車在高速公路行駛時必須配戴安全帶，而在一般道路上行駛時則不需使用。然而在日本不但規定小型車一上車就必須配戴安全帶外，凡大型車上高速公路時，連乘客也必須配戴安全帶，此一加強交通安全的做法值得我國在改善交通安全時做進一步的考慮。

3. 反光與發光性車輛牌照在美國的試驗證明其對於提醒後車駕駛人與前車保持安全距離以防止追撞事件的發生確具效果，在日本雖然政府所核發的車輛牌照為非反光性的牌照，但是民眾若申請使用反光牌照甚或有光源的發光性牌照，亦均獲許可。此種變通性或過渡性的權宜方式亦值得我國在目前法規無法及時反應客觀環境與科技進步時採用。

□路(環境)方面

目前我國道路交通工程上所使用的反光導標材料雖然在品質上已較十數年前進步許多，然而就其效用而言，仍不若日本進步。如日本使用於路面邊緣的「第一類反光導標」或「第三類反光導標」，不但反光性強，同時亦可隨風力轉動，發出閃爍變化之效果，使得其指引路線變化以提醒駕駛人儘先採取應變措施的效用加強，因此對於交通安全的增進，效果更大。我國目前在有同樣目的之易肇事路段改善上所採用之反光導標設施實應隨著反光材料與設施之改進而採取更有效的設備。

二、交通管制設施方面

(一)交通標誌地上化

由於駕駛人於複雜的道路環境中或於快速道路上行駛時，常無暇觀看路旁的標誌，但是其仍然注視著前方道路，因此若能將較重要的標誌或必須事前即應採取準備動作的駕駛行為（如前方道路禁止迴轉，禁行大貨車等）加繪於路面上，則能使駕駛人提前應變，而免除屆時因應變時間不足而發生事故的危險。

(二)交通號誌方面

- 1.連鎖號誌能在道路容量可以負荷的情況下提供最有效的利用，而使駕駛人所受到的延誤時間為最小。因此良好的連鎖號誌系統設計使其能反應交通量的隨時變化應是都市交通工程師們努力的目標。
- 2.在日本大都市中盲人常到之處常有盲人號誌之設置，其橫越道路時之音響亦因其為東西向或南北向通行而統一採用不同之單響或雙響方式，可使盲人更能了解其行進方向之正確性與否，此種對於造福盲胞「行」的便利與其他對於殘障同胞配合之服務措施如停車位之就近配置與優先提供以及專用廁所之設立等更能博取國際人士對於一個國家良好形象之建立。

(三)交通標線方面

在車輛的行駛中最常發生車輛擦撞之處即為交通併入或分岔之處，由於此時在正常行駛的車道上之車輛常無法有效地發現側道上車輛之併入，或車輛應該及時換道分岔而不自知，以致到時因手忙腳亂急速分岔而釀成車禍，因此仿效日本於車流併入或分岔之處將其車道線加粗以提醒駕駛人的密切注意，可以作為我國此次道路交通標誌標線號誌設置規則修訂時修訂的重點之一。

三、計程車之營運與管理方面

在日本之計程車由於其計時與計程兼施，使得計程車司機不必趕時間拉客。加以其費率與我國相比，高出數倍之多，因此計程車司機亦不

必藉超時營運以獲得溫飽。凡此種種，對於都市交通秩序的改善均甚有幫助。此外公司與司機間之勞資關係密切且融洽，與我國目前的情形截然不同，因此實施無線電調度營運對於車輛的調度與防止車輛空跑便變得甚為有效。我國若要實施計程車無線電業務，首要從計程車行與司機間之關係著手，配合計程車招呼站之設立才能獲取較大的功能。此外有關定點間之共乘制度亦是可行的，在我國不妨從目前已具備共乘雛型的數條路線上先加以實施，相信可以獲得大多數乘客與計程車司機的支持。此外由於計程車司機與一般民眾之接觸甚為頻繁，其服務態度與駕駛行為更悠關民眾對交通秩序的評價，因此有關計程車司機之教育與訓練應該由政府或公會統籌設置一訓練或教育中心加以訓練與教育是一個值得注意的問題。

四、駕駛執照考驗方面

1. 日本人駕照考驗前之適性試驗項目，遠較我國體格檢查及體能測驗簡化而實用，其以科學化儀器判定運動能力與視深能力（判斷遠近距離能力），並依各種駕照駕駛人駕駛之需要，規定各科目之測試合格標準，我國似可於檢討修正相關法令時加以參考，並加以引進或購置前述儀器以應需要。
2. 國內駕照考驗學科筆試似可檢討全面推廣使用電腦閱卷以提高效率，並將測驗題數由四十題增為一百題，並提高及格分數為九十分；俾增加駕駛所需知識測驗之廣度及深度。
3. 如預算許可，應儘速推廣實施現場拍照並即製作精緻美觀之彩色駕照，除可提昇駕照形象外，並可防止偽造、變造或所提供之像片老舊，與本人現貌不盡相符之情形。
4. 日本法令多授權地方公路監理（駕照考驗）單位綜合判定殘障者應學習與報考之駕照及車輛種類，另並以嚴格考照方式加以配合。而不以法令明文規定限制殘障者報考之駕照種類及應駕駛之車類，在駕照上及

- 車輛號牌上亦不加以特別限制或給予殘障標識(亦即均視同正常人)以示尊重，此種不歧視殘障人士之作法，我國似可加以參考。
5. 日本50cc以上之汽機車駕照考驗，駕駛人均可由指定自動車學校(駕訓班)訓練，並可以結業證書代替術科考照，似可參考採行。
 6. 為增進交通安全及加深駕駛人對交通法規、駕駛知識之認識，我國各級駕照晉級考驗亦均應再實施學科筆試為宜。
 7. 我國汽車駕駛人紀錄似宜增列一欄以紀錄訓練結業之駕訓班名，另在駕照背面加蓋駕訓班名印戳，可藉統計分析結果公布肇事違規人數最多之駕訓班名，以促其改進教學。
 8. 我國宜參照日本模式，將汽車駕駛人訓練、考驗、管理權責均劃歸公路監理機關主管；俾統一權責加強對駕駛人訓練機構之督導與考核，並輔導現有汽車駕駛補習班之教學正常化，此後再評選優秀駕駛補習班實施逕行發照，藉以舒解公路監理單位考驗作業之沉重負荷。

五、車輛檢驗方面

1. 目前國內工業主管單位對高層大客車車體打造工廠尚缺乏完備之法令及管理，應促請工業局或商品檢驗局儘速對車體打造工廠之設備、技術、規格審查與打造後之品質檢驗等均加以規範與管理。並規定由高層大客車車體打造工廠購置安(穩)定性(傾斜35度)檢驗儀器，於打造完竣後，由公路監理單位派員會同檢驗，合格者方准予核發牌照，或由本部補助省、市公路監理處所購置前項檢驗儀器，對打造工廠所打造之高層大客車在登錄前做安(穩)定性檢驗，合格者方核發汽車牌照。
2. 國內無論公路監理單位或代檢廠商之汽車修護技工與檢驗員，均缺乏每年短期調訓與進修之制度，亟待改善建立，俾瞭解最新修護、檢驗技能、汽車構造新知與相關法令規定。
3. 應儘速將車輛保養制度加以建立，並與定期檢驗制度相結合。

六、購車需自備停車位方面

日本有鑑於經濟成長的快速，國民生活水準大幅提高，車輛的持有與使用率直線上升。因此於昭和32年(民國40年)5月16日即頒訂「停車場法」，就(1)停車場整備地區；(2)路邊停車場之設置與管理；(3)路外停車場之設置與管理；(4)建築物附設停車設施之設置與管理；(5)相關罰則等事項，均予詳細規定，作為有關停車場之設置、興建與管理之基本法令依據。此外，並大力推廣鼓勵路外停車場之興建。

隨之，昭和37年(民國51年)6月1日頒訂「自動車保管場所之確保法」，規定所有汽車所有人，均須於道路以外之處所，保有該汽車之保管場所之配合措施，提高了路外停車場位之需求，也促進了民間投資興建路外停車場之意願。歷經二十五年來，日本各都市內，路外停車場處處可見，不但解決了都市停車之需求；而且「購車需自備停車位」之觀念，也深植於一般駕駛人心中。因此，路邊違規停車之現象也微乎其微，故都市內雖然街道狹窄，車輛眾多，但行車秩序卻井然有序。其所採用之相關措施，實為今日台北交通之借鏡。因之，建議儘速實施「購車需自備停車位」之措施，並配合其他管制措施以解決都市地區停車問題與改善都市交通秩序。

有關在我國實施「購車需自備停車位」措施，考慮我國之國情與交通狀況，茲建議如下，以供參考：

(一)修訂相關法令

目前國內有關之法令規章，除了「汽車運輸業管理規則」規定經營汽車運輸業者應需自備停車場位外，對於自用車輛是否需自備停車位並無規定。若援用日本之例，訂定法律，惟因有關人民權義事項以法律加以規範，需經立法程序，曠延時日，緩不濟急；退而求其次，似可就現行之規章加以修訂作為依據，才能迅速達到目的。經檢討現有之營建及交通相關法規後，其中較為可行者，即修訂「道路交通安全

規則」，其方法為在請領或換發牌照之相關條文內，加以補充規定。

(二)管制對象與執行時間

由於現有「汽車運輸業管理規則」已對營業車輛需具備停車場位加以規定，故現階段擬先針對自用車輛為管制對象，並依新、舊車輛分階段列入管制。嗣後，再視自用車辦理的情形與作業熟練程度，將營業車輛一併納入管理。

- 1.計畫開始執行後，汽車所有人於申請新領牌照或辦理過戶時，均須檢具自備停車位之證明文件--即規定凡購買新車或二手車者，均須自備停車位。
- 2.已領有牌照之汽車所有人，在此計畫實施後，每隔二年，若車輛出廠已滿十年者，於換發新行車執照時，須檢具自備停車位之證明文件--即在十年內分五期，將現已領有牌照之舊車輛，全部納入管制範圍。

(三)實施範圍

「道路交通安全規則」是由交通部會同內政部共同頒訂之行政命令，其規定之事項，汽車所有人或駕駛人皆須遵守；是以全國各地應同時實施為宜，以免滋生困擾。

(四)自備停車位設置範圍

自備停車位設置範圍之規定，為整個汽車領照需自備停車位計畫成敗之主要關鍵所在。目前，國內有關都市計畫土地使用分區之管制並未嚴格執行，商業區、住宅區、文教區、行政區等均相互混合使用，無法明顯區分。且汽車所有人因上班、洽公等商務活動所需之停車位，是屬短時間之停車需求，可藉由適當之停車管制、搭乘高運量之大眾運輸工具及建築物附設之停車空間或政府、民間所興建之路外停車場，提供適當之停車位。而下班後，在住宅附近因車輛於夜間須長時間停放，其停車位之需求不但高且明顯，故自備之停車位應以住宅附近為原則。

由於國內公共路外停車場尚普遍缺乏，建築物附設之停車空間也多集中在商業區之辦公大樓或少數住宅用之高樓大廈。因此，若自備停車位之設置與住宅距離規定太近，則易造成無土地可設置或無停車場位可租用，以致影響此計畫之推動。因此，實施初期可以同一行政區或距離住宅五百公尺為設置範圍；嗣後，再視路外停車場之設置情形，逐步縮小其範圍。

(五)停車位取得方式

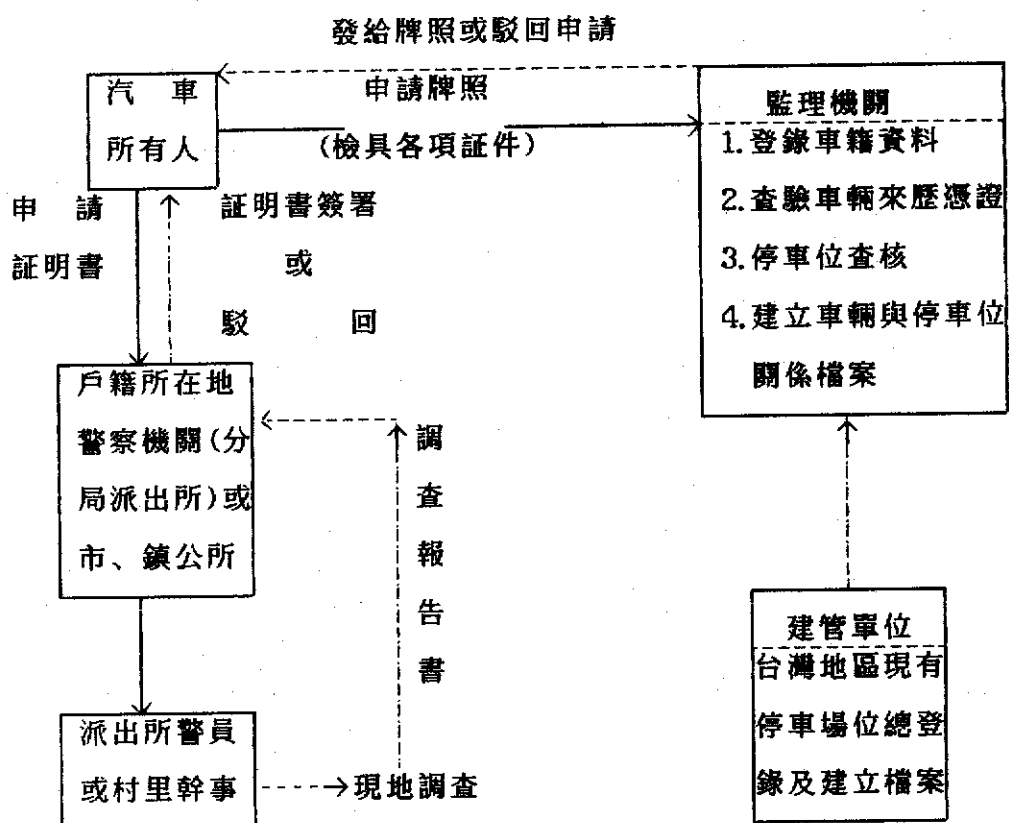
自備停車位之取得，可准許自設路外停車位或於路外停車場內租賃一停車位，其租約期限，規定以一年以上為原則；但如有特殊情事者，則不在此限。為避免請領牌照後，即有退租之情事發生，應予規定配合每次車輛檢驗時，需檢具有效之自備停車位證明文件。

(六)自備停車位之申請、查核之作業流程

有關在我國實施購車需自備停車位之申請與查核作業流程，經檢討目前我國的國情後，建議如圖五所示：

1. 汽車所有人先填寫「汽車自備停車位證明書」向當地之警察機關或市、鎮公所提出申請。
2. 當地之警察機關或市、鎮公所受理後，派員至現地查勘。
3. 勘查人員至現地調查後，填寫「汽車自備停車位現地調查結果報告書」陳報該單位主管。
4. 單位主管依「汽車自備停車位現地調查結果報告書」之調查結果，簽署「汽車自備停車位證明書」，並發還申請者。
5. 購車者以此「汽車自備停車位證明書」及其他證件，向該地之監理機關申請牌照。
6. 汽車所有人若於他人土地上或路外停車場內租用一停車位申請為自備停車位時，須檢具該土地所有人或停車場管理單位之使用同意書。

7.購車者若提出有關汽車保管場所之虛偽文書，則處以罰款。



圖五 我國實施購車需自備停車位之申請與查核作業流程圖

七、交通安全宣傳方面

我國在交通安全宣傳上歷年來已投入許多的努力，並且也使交通安全的概念普遍地獲得民眾的了解，然而在宣導的技巧上如能多採取更多感性的宣傳以替代理性的宣導，相信更能獲得更大多數人的共鳴以達到更大的宣傳效果。

八、交通事故賠償方面

在日本每一死亡事故的賠償金額高達2,500萬~7,000萬日元，折合新台幣約為570萬~1,600萬元，此種高額賠償的社會制度亦是造成一般民眾普遍遵守交通規則的原因之一。

附

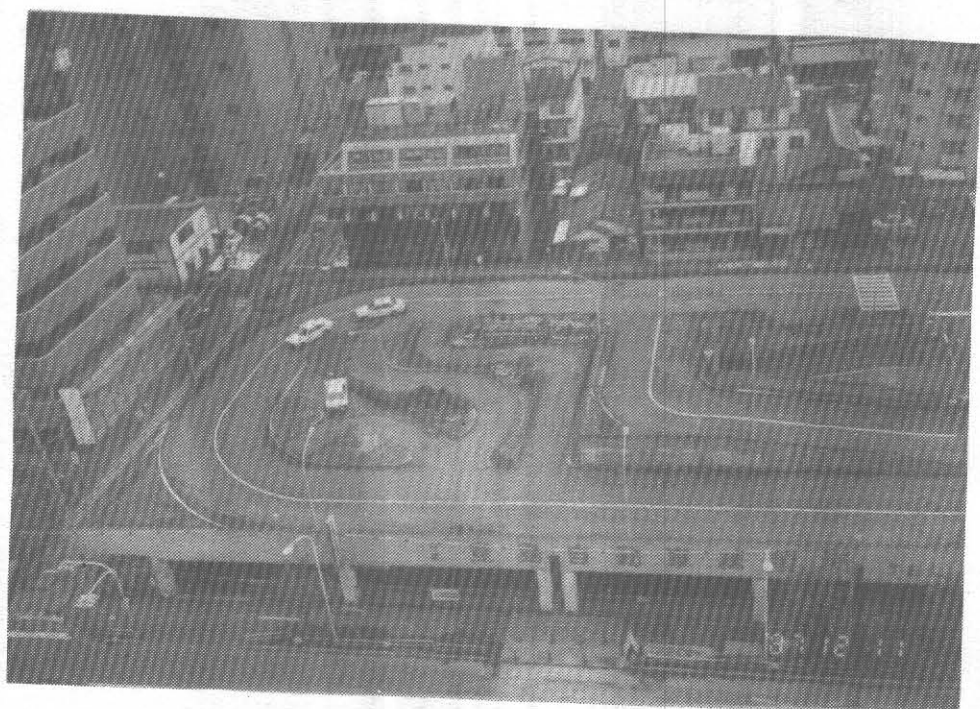
圖



計程車無線電裝置(一)



計程車無線電裝置(二)



東京都市区内汽車教練場(一)



東京都市区内汽車教練場(二)



汽車教練場內教練車均附掛學習執照"練習中"(-)



汽車教練場內教練車均附掛學習執照"練習中"(-)



汽車教練場內考驗車輛(大型特種車)



汽車教練場內考驗車輛(大型機車)



汽車教練場內汽車駕駛訓練



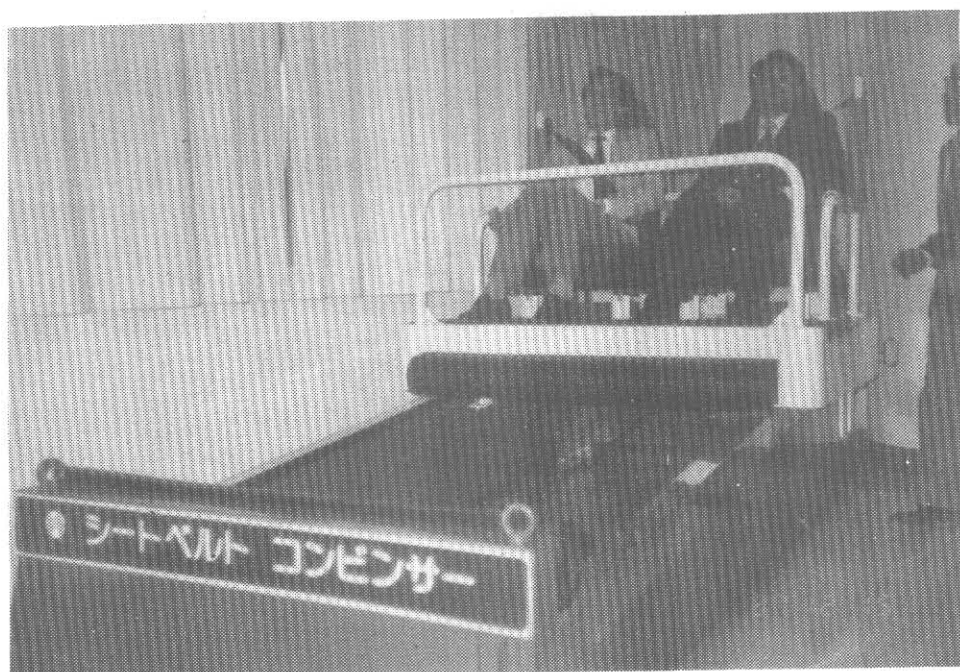
汽車教練場內機車駕駛訓練



汽車教練場內監控系統



教練場內駕駛模擬儀



教練場内繫安全帶撞擊試驗



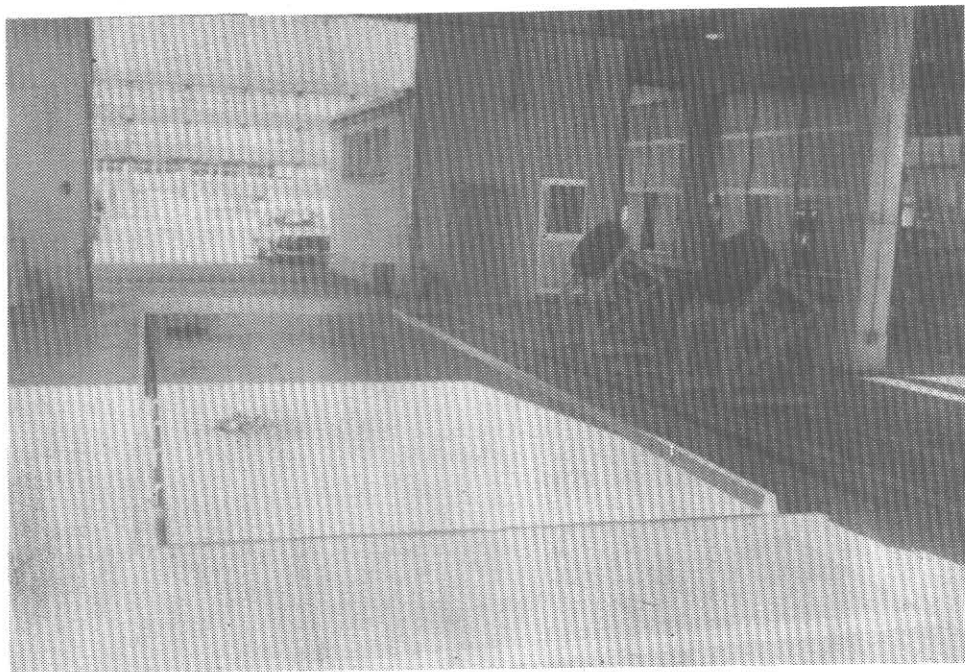
日本原廠的殘障機車



交通事故防止活動宣傳



交通安全宣傳海報



大型客車安(穩)定性檢驗儀器(一)



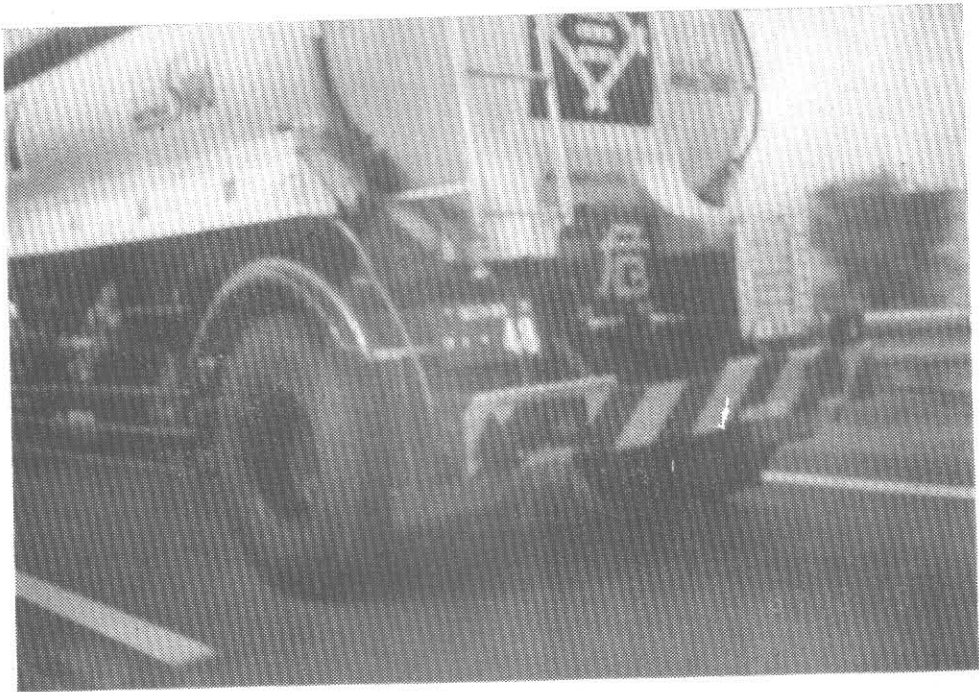
大型客車安(穩)定性檢驗儀器(二)



交通安全宣導



汽車超速偵測



危險物品運送標字「危」



中央分向島上禁止車輛迴轉之防護設施



路段上標線槽化



近路口處槽化標線



交岔路口內之指引標線



中央分向島上警示設施



交岔路口内腳踏車通行帶



交岔路口内岔路標線



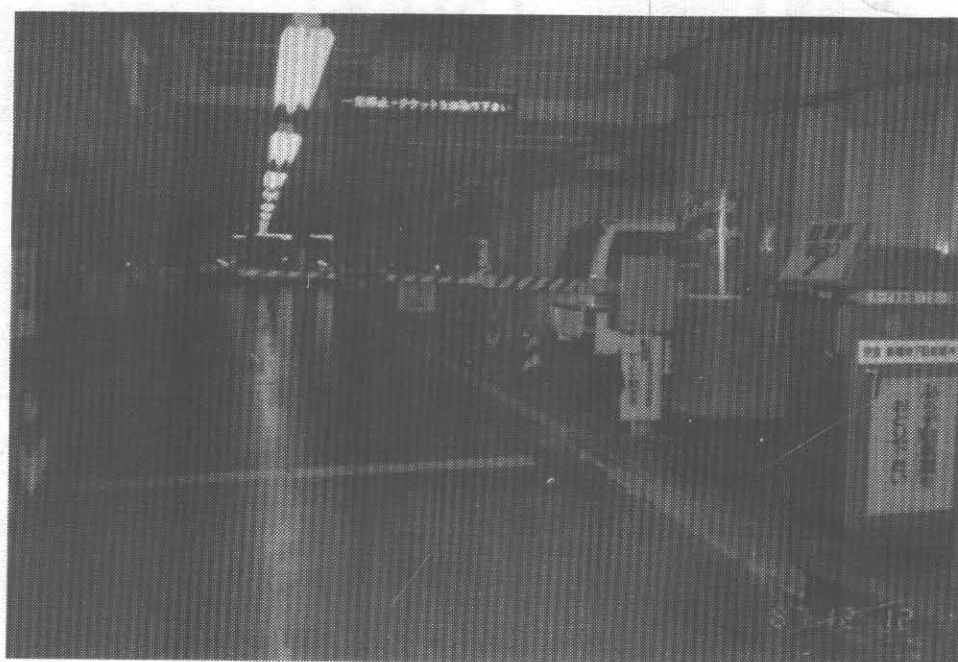
殘障者設施標誌



道路延滯顯示設施



火車站前廣場地下停車場



地下停車場入口處設備



機械式立體停車場(停車塔)



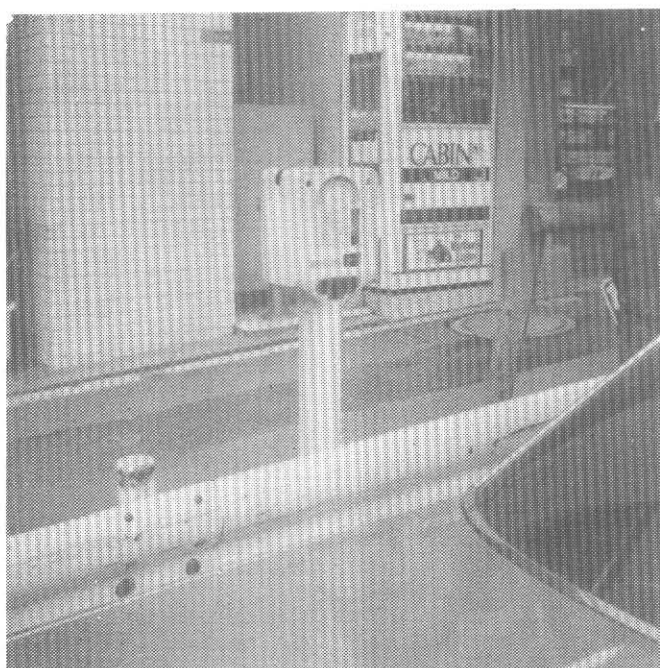
機械式立體停車場(停車塔)入口處



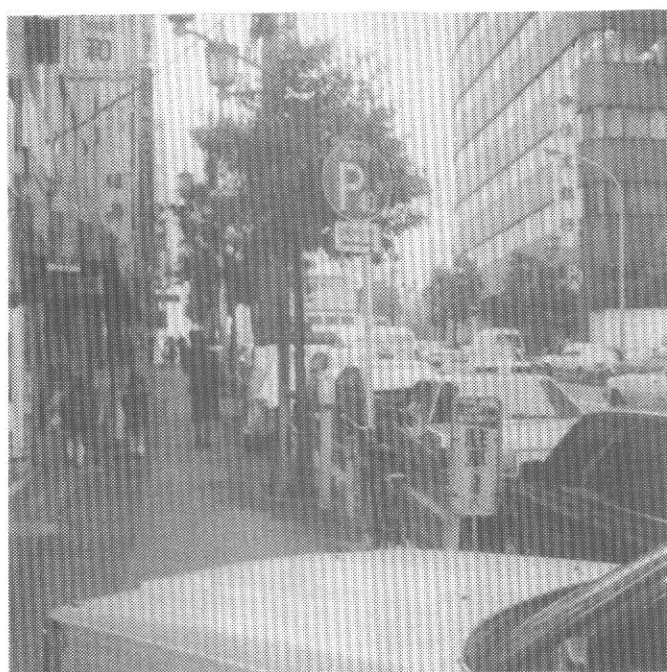
簡便式路外停車架(一)



簡便式路外停車架(二)



路邊停車收費器



路邊停車限時標誌(限時40分鐘)

男 女 才

管理者 検定員

年 月 日

修了技能検定成績表

免許種別	普通	受験番号		受験者氏名			
減点項目	減点数	20	10	5			
安全措置 運転姿勢				措置(ドア・ロック・鏡・帯・ギヤ・手B)、四輪姿勢(席・正対・保持・腕・上体・足)			
発進	逆行中		発進不確認、逆行小 <input type="radio"/> 発進手間どり	発進合図(しない・続・もどし) <input type="radio"/> Aひら(急発・ノック・空転)、エンスト			
加速・速度維持			課題加速 <input type="radio"/> 課題外加速				
制動	速過ぎ大(速い・カーブ)		速過ぎ小(速い・時機)	<input type="radio"/> エンブレ(断・前後・坂) ブレーキ(構・断・待) 制動不円滑			
操向			後退不確認(進入路・後方・周囲) 急ハンドル ふらつき小(S・半)	T P S K 切り返し			
車体感覚	側方間隔(移・可・不・前) 脱輪中、接触小		巻き込み(二輪・離れ・確認)	停止位置(線・前・後) 脱輪小			
通行区分			路側帯、バス等優先(入・出) 通行帯(右端・低速・区分・線) 追いつかれ(増速・避譲)				
進路変更	変更禁止(みだり・標示)		変更不確認 変更合図(しない・遅れ・続・もどし) 交差点変更(左しない・左遅・右振・右しない・右離・右遅)	狭路変更(しない・離・遅・右振)			
直進、右左折	後方不確認、徐行(右左折・広路優先路・標識・見通・角・頂・坂) 方向別通行、進入禁止(交差・横歩・標示・黄信号)		交差点不確認、安全速度 優先判断(左方・優先路・広路・右折・一停・妨害)	右左折合図(しない・遅・続・もどし) 交差点内(左大回・右斜・右外)			
歩行者保護等	横断者保護(直前速度・追抜・安地)		泥はね				
最高速度、踏切 通過、駐車等	緊急車妨害、速度超過、 合図車妨害(進路・バス)		安全不確認(踏切・脇見・降車) 警音器、急ブレーキ、車間距離、 駐車方法	踏切内変速 駐車措置(手B・スイッチ・ギヤ・機具)			
減点小計							
検定中止	逆行大、発進不能(4回・信号・停止・始動)、暴走、ふらつき大(S・半)、通過不能(3回・路上)、脱輪大、接触大、右側通行(区分・追越・障害・はみ禁)、安全地帯等、後車妨害(妨害・時機)、信号(赤出・黄出)、進行妨害(左方・優先路・広路・右折・一停)、一時不停止、歩行者保護(歩道・妨害・乗客・進路・停車・横断・身・幼・老・園バス)、安全間隔(間隔・徐行)、踏切不停止(手前・立入・内)、追越し、割込み、安全運転、減点超過、検定員補助(ブレーキ・ハンドル・指示)、指示違反						
検定結果	100				略記号	備考	
合格	不合格				A	合 図	
					B	急 プ レ	
		C	進路変更				
		E	エンスト				
		K	安全確認				
		S	速度超過				
		T	停車位置				
		ハ	切り返し				
		ハ	ふらつき				
		×	脱 輪				

京都府公安委員会指定

京 都 府 福 知 山 自 動 車 学 校

62.4. 3,000

博多站周邊停車場分佈圖

福岡県道路使用適正化センター

発行 福岡県交通安全協会
編集 福岡人文化社

- 凡例
- ① 駐車場 (20~49台収容)
 - ② 駐車場 (50~99台収容)
 - ③ 駐車場 (100台以上収容)
 - ④ 駐留場 (20~49台収容)
 - ⑤ 駐留場 (50~99台収容)
 - ⑥ 駐留場 (100台以上収容)
 - ⑦ 駐留場 (20~49台収容)
 - ⑧ 駐留場 (50~99台収容)
 - ⑨ 駐留場 (100台以上収容)
 - ⑩ 駐留場 (20~49台収容)
 - ⑪ 駐留場 (50~99台収容)
 - ⑫ 駐留場 (100台以上収容)
 - ⑬ 駐留場 (20~49台収容)
 - ⑭ 駐留場 (50~99台収容)
 - ⑮ 駐留場 (100台以上収容)
 - ⑯ 駐留場 (20~49台収容)
 - ⑰ 駐留場 (50~99台収容)
 - ⑱ 駐留場 (100台以上収容)
 - ⑲ 駐留場 (20~49台収容)
 - ⑳ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㉑ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㉒ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㉓ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㉔ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㉕ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㉖ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㉗ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㉘ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㉙ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㉚ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㉛ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㉜ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㉝ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㉞ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㉟ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㊱ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㊲ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㊳ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㊴ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㊵ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㊶ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㊷ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㊸ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㊹ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㊺ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㊻ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㊼ 駐留場 (50~99台収容)
 - ㊽ 駐留場 (100台以上収容)
 - ㊾ 駐留場 (20~49台収容)
 - ㊿ 駐留場 (50~99台収容)

