交　通　學　報
第一卷第一期(創刊號)
民國九十年十二月
頁155～頁182

Journal of Traffic Science
Central Police University
Vol. 1 No. 1
Dec. 2001, pp. 155~182

派督考制度實施成效分析及未來推動方向之研究

Evaluating The Performance of Licensing Authorization to Driving Education Institutions

張新立　Hsin-Li Chang[1]

黃建安　Jain-An Haung[2]

王建仁　Jain-Ren Wang[2]

摘　要

派督考制度公佈實施迄今已五年，本研究透過實際訪談與問卷調查，整理出派督考實施至今在制度面及實施現況所產生的問題，並從未實施派督考駕訓機構、已實施派督考駕訓機構及公路主管機關三方面之調查意見分析派督考實施成效。本研究亦從派督考制度之設計與推動，檢討該制度是否有達到「提高駕駛教育與訓練之品質」、「改善駕訓班之經營環境」、「減少監理機關業務負擔」、「方便民眾考照」、及「減少駕駛人交通違規與肇事率」五大目標。本研究最後並建議對已實施派督考之駕訓班應定期實施評鑑，並依其教學成效與予分級，提供不同等級之優惠與獎勵措施。另非法經營之駕訓班依然存在，公路主管機關應強力取締惡性競爭及違規經營之行爲，以維護市場秩序並保障合法業者之經營環境。而駕駛執照考驗之筆試宜設計較爲方便之測驗方式，以結合派督考路考之實施，方便民眾考照。

關鍵字：駕照考驗、駕訓機構、派督考

Abstract

[1]國立交通大學運輸科技與管理學系教授(通訊住址：新竹市大學路 1001 號；電話：03-5731908；E-mail：hlchang@cc.nctu.edu.tw)。

[2]國立交通大學運輸科技與管理學系碩士班研究生。

Licensing authorization to driving education institutions (LATDEI) has been implemented for five years in Taiwan. The students enrolled in the driving schools that pass the qualification of LATDEI, are allowed to take the road test of license examination in their own driving schools. The driving schools with LATDEI are expected to have better performance in teaching and more attraction to the driver students than the driving schools without LATDEI. This study is undertaken to evaluate the performance of the policy of LATDEI and explore the problems appeared during implementation. A face to face interview survey with the managerial staffs of driving schools and corresponding government agents were conducted to collect data for empirical study. The study results indicate the LATDEI program is helpful to differentiate the better driving schools from the others. Some beneficial policies are suggested to help the driving schools with LATDEI to enhance their competitive capability in the driving education market.

Key words: *Driver licensing, Driving education institution, LATDEI*

壹、前 言

我國汽車駕駛執照考驗業務自民國 35 年成立台灣省公路局以來，一直都由公路主管機關辦理。台北市與高雄市分別於民國 57 年 7 月及民國 68 年 7 月改制為院轄市後，公路監理業務分別從台灣省公路局移出自行辦理。汽車駕駛執照考照業務之中央主管單位為交通部，在實際執行上則授權各地方政府監理單位辦理，台北市之主管機關為交通局監理處，高雄市為建設局監理處，台灣省由省政府交通處公路局監理處辦理【1,2,3】。精省之後，台灣省駕駛執照考驗之業務則由交通部公路局監理處辦理。

根據公路法第六十二條之規定：「中央及省(市)公路主管機關，為提高駕駛人素質，促進行車安全，得設立訓練機構，訓練汽車駕駛人；其所需訓練費用，得向其所屬事業機構或受訓人員收取。民營汽車駕駛人訓練機構之管理及設備、課程、收費標準，由交通部會同教育部定之。」是為我國設立民營駕駛人訓練機構之法源。我國之民營駕訓機構於民國 65 年開始設立，開辦之初期教育部認為駕訓班屬於短期職業補習教育，汽車駕駛訓練教育為地方主管機關之法定職權，而由省(市)教育廳(局)列管。當時交通部公路主管機關需知會教育主管單位共同會勘，而且只能就駕訓班的設備簽註意見。所以當時駕訓班為短期汽車駕駛補習學校，並不符合交通部所要求全面辦理正規

汽車駕駛訓練補習教育之需求。交通部於民國 80 年頒行『民營汽車駕駛人訓練機構督導考核要點』，此要點明訂對於駕訓班實施定期與不定期之考核。民國 82 年由交通部會同教育部發布之『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』，駕訓機構之管轄權才正式由教育部轉移至交通部。

道路交通安全規則第六十九條：「政府設立之汽車技術人員訓練機構及私立之汽車駕駛人員訓練機構，其師資、設備、教材符合交通部審定標準，且其教學評鑑成績優良者，其結業學員得由公路主管機關報請該管公路主管機關核准派員在原訓練機構辦理場考。其屬直轄市公路主管機關核准者，並應報請交通部備查。前項考驗作業審核要點，由交通部另定之。」交通部乃於民國 84 年訂頒『汽車駕駛人訓練機構小型車派督考作業審核要點』加以規範。各地監理機關接受轄區內駕訓班派考申請後，應從嚴審查，並派員實地勘查其訓練實施情形，在符合規定下，報請省(市）公路主管機關核准辦理派考事宜，並報請交通部備查。至於監理機關實地勘查相關規定，依照『汽車駕駛人訓練機構督導考核要點』辦理。

近年來政府為了改造行政組織，乃積極運用民間資源，擴大民間參與各項業務之推動，落實公路主管機關僅站在「監督管理」之立場，陸續將許多業務委託民間執行。因此，交通部於民國 84 年 9 月 13 日頒佈『汽車駕駛人訓練機構小型車派督考作業審核要點』，並於同年 10 月 1 日起開始實施。台北市監理單位乃依此辦法輔導考核，於民國 85 年 2 月 11 日起率先開始實施「汽車駕駛人訓練機構小型車派督考作業」。而交通部也於民國 90 年 7 月 3 日通告停止該審核要點之適用，另以民國 90 年 6 月新修正的『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』實施之。

派督考制度實施以來，各地區之汽車駕駛訓練班無不積極爭取以提升其競爭力。截至民國 90 年 6 月底，在各地區監理單位所列管之 254 家駕訓班中，已有 135 家(約佔 53%)通過資格審核，正式實施派督考作業。其中高雄市監理處所管轄之駕訓班已全面實施派督考；台北市、新竹區、台北區及高雄區監理單位所轄之駕訓班派督考的比例都達六成以上；然而台中區和嘉義區兩個監理單位所管轄之駕訓班，申請並通過派督考之比例卻不高。

以往研究指出，擁有普通小客車駕照者中，逾九成以上曾到駕訓班上課。民眾選擇駕訓班上課是希望透過駕訓班豐富的教學設備及經驗，以便順利取得駕照【4,5,6】。汽車駕駛人訓練機構小型車派督考制度之推動，主要希望

藉由「就地考照」及相關配套措施之推動，扭轉以往對汽車駕駛訓練只注重考試「結果」，而忽略訓練「過程」之觀念，以督促駕駛訓練機構落實學、術科教學，避免以考試引導教學之訓練模式。此項委託民間辦理之公路監理業務，不但能達到「考訓合一」目的，更可藉著派督考制度的獎懲辦法，打擊地下補習班，使合法駕訓機構能夠自我要求品質，達到良幣驅逐劣幣，進而改善駕駛人的教育訓練，逐漸提昇社會整體的交通安全。派督考制度公佈實施迄今已五年，開放派督考後是否達成當初預期之功效？派督考現行審核方式及項目是否合適？是否造成開放浮濫或運作績效不彰？監理單位是否對核准駕訓班作到監督之管理？均是值得加以省思與檢討之課題。

貳、派督考制度之相關規範

現行派督考制度的執行，係依據民國 90 年 6 月 20 日修訂發布實施之『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』。適用對象包括各公民營駕訓機構，只要符合條件即可申請，其相關之內容分別說明如後。

2.1 駕訓機構申請派督考之資格與條件

根據『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』第四十條之規定，「駕訓班申請派督考訓練，應符合第四十一條規定。但申請前二年內有第三十五條第五款至第十五款規定之違規情事之一者，當地公路機關應不予核准」。茲將駕訓班申請派督考訓練「所應具備之資格」、「公路機關應不予核准之情況」、及申請時所需檢具之文件」整理如表 1 所示。

表 1 駕訓機構申請派督考之相關規範

	相關規定內容
申請時所應具備之資格	(1) 經核准立案並實際辦理小型車、大貨車、大客車或聯結車駕駛人訓練一年以上未間斷者。 (2) 師資、教學、設備及收費等事項符合規定者。 (3) 場地面積應符合『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』第十四條附件三規定之標準(其中小型車之教練場面積為六千平方公尺)，並須設置各種模擬道路、交通管制與考驗設備等。 (4) 小型教練車須十輛以上，大貨、客教練車須五輛以上、聯結教練車須二輛以上，均須具有雙煞車等安全裝置，其各類車輛並須二分之一以上領用牌照。 (5) 申請小型車派督考之駕訓班，其最近六個月訓練結業之學員學科考試及格率應達百分之八十五以上。 (6) 申請大貨車、大客車或聯結車派督考之駕訓班，須為已獲准辦理小型車派督考訓練者。但僅辦理大貨車、大客車或聯結車訓練者，不在此限。 (7) 具有交通部規定之電腦管理系統者。
申請時不予核准之情況	(1) 不依規定收費、退費或招生行為不當。 (2) 缺乏、損壞或不依規定設置訓練必要設備。 (3) 未經核准擅自增設訓練車種以外之教練車或設置訓練車種以外之訓練設施者。 (4) 未經核准擅自增設教練車或擴充、縮減班舍。 (5) 未經核准擅自變更班主任、負責人。 (6) 未經核准擅自擴充、縮減教練場或變更班址或於核定以外之場地教學訓練。 (7) 有寄名、寄行或接受寄名、寄行或其他不法包庇情事。 (8) 發給不實之證明文件。 (9) 拒不接受公路主管機關或監理機關抽查考核。 (10)涉及考試舞弊情事。 (11)違反考場秩序經制止而不遵守。
所需檢具之文件	(1) 立案證件影本或奉准辦理汽車駕駛人訓練之文件影本。 (2) 師資教練名冊。 (3) 教學及管理設備目錄(含教練車清冊)。 (4) 教練場設施及電動考驗設施平面圖(應註明尺寸及其實際面積)，並附實體照片。 (5) 訓練實施計畫、教學進度預定表、術科學員編組表。 (6) 錄影設備目錄。 (7) 學科及格率統計表。 (8) 考驗員名冊(附考驗員及實習證明文件影本)。
申請派督考之複審項目	(1) 設備部分： (1-a)電動考驗設備運作是否正常(實體科目部份)：小客車班為換檔穩定、倒車入庫、平行路邊停車、曲巷調頭(職業班)、上下坡道、曲線進退、環場道路及動線、邊線與指示牌、鐵路平交道、斑馬線、交叉路口。 (1-b)錄影設備：上坡起步、曲線進退。 (2) 設備及道路駕駛實施部分 (2-a)教練車是否加漆駕訓班班名、斑馬紋及前後漆有『教練車』字樣、教練車是否為冊報車、是否設有雙煞車等安全設備、車輛檢驗與保險是否合乎規定。 (2-b)道路駕駛實施：訓練學員之教練與訓練編組表排定之教練是否相符、道路駕駛是否依當地警察機關核定之時間及路線、學員道路駕駛上課之時間及路線是否與術科學員編組表排定相符。 (3) 學科及術科上課實施情形 (3-a)學科上課實施情形：授課與教學日誌表是否相符、學科學員是否依規定簽到。 (3-b)術科上課實施情形：實際在班教練(任教)人員是否為冊報教練、授課與所報教學進度是否相符、術科訓練紀錄卡內教練與學員是否按規定簽到、實際在場地訓練學員與訓練編組表是否相符。

2.2 駕訓機構申請派督考之審核作業

根據「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第四十三條之規定，當地公路主管機關接受轄區駕訓班派督考申請後，應從嚴審核，派員實地勘查其訓練實施情況，符合規定者，報請該管公路主管機關核准辦理派督考訓練，其屬直轄市公路主管機關核准辦理者，並應報請交通部備查。駕訓機構申請派督考之作業流程如圖 1 所示。通常駕訓班提出申請後，各地區監理單位乃就其所提送之資料，先行審查其資格。通過初審之案件，則由省市之主管單位(台北市政府交通局、高雄市政府建設局、交通部公路局監理處)籌組複審小組，進行現場會勘及審查。複審之考評項目包括「駕訓與考照設備」、「道路駕駛實施情況」、及「學科與術科上課實施情況」等三部份，其詳細之審查內容則如表 1 所示。

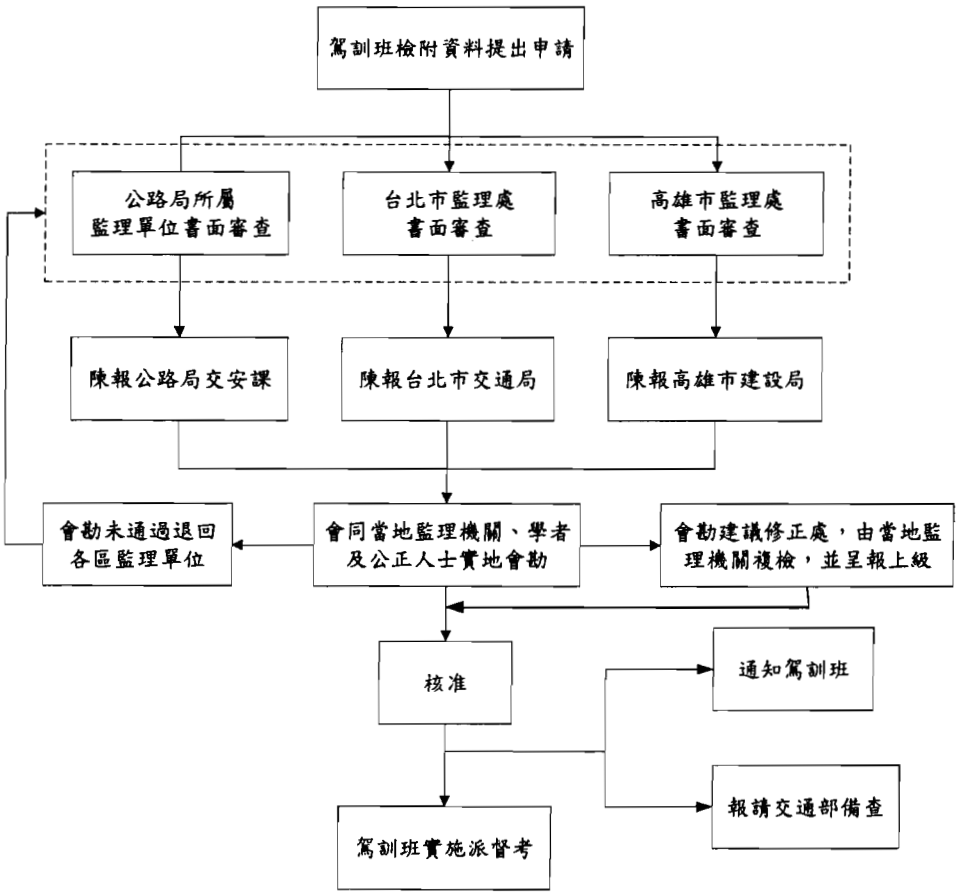

圖 1 派督考申請作業流程圖

2.3 派督考駕訓班之監督與管理

『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』對辦理派督考駕駛訓練之駕訓班運作之要求及違反規定之處罰分別在該辦法第四十三條至第四十七條中加以規範。為便於分析與討論，本研究乃進一步將散落於各條文中對「派督考駕訓班監督與管理之相關規定」整理如表 2 所示。

表 2 對派督考駕訓班監督與管理之相關規定

	相關規定內容
派督考駕訓班之經營規定	(1)派督考考驗得由公路主管機關所屬考驗員直接執行場考考驗，或督導所轄駕訓班所屬之考驗員執行場考考驗。 (2)派督考之駕訓班應聘請檢定合格並在公路主管機關實習一個月以上之汽車駕駛考驗員三人以上。其每期招訓小型車駕駛學員在三百人以上或大型車駕駛學員六十人以上者，應增聘符合前段條件之考驗員一人。 (3)教練兼任考驗員者，不得考驗其授課之學員。 (4)辦理派督考訓練之駕訓班，應於每期開訓七日內，造具學員入學名冊，併同課目配當及教學進度預定表、術科學員編組表、考驗員名冊(該班教練兼任考驗員，應於學員名冊內註明其所教組別)等，報請當地公路主管機關備查。 (5)派督考訓練學員訓練期滿，駕訓班應造具學員結業名冊，連同駕照登記書立即送請當地公路主管機關就學員入學名冊詳加核對，並由當地公路主管機關排定場考日期、時間，並於場考日前抽籤排定各組考驗員名單，列冊存查二年。 (6)辦理派督考之駕訓機構於執行曲線進退、上坡起步之考驗項目時，應錄影並保存三個月備查。 (7)派督考訓練當期考驗不及格者，得憑駕訓班出具之證明個別報考，如留班複訓，得併入次期補考。
對違規派督考駕訓班之處罰	(1)經核准辦理派都考之駕訓班，其場地或設備有縮減或變更，致未達『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』規定之設備標準時，當地公路主管機關應即停止其辦理派督考訓練至改善為止，並報請該管公路主管機關備查。 (2)駕訓班辦理場考考驗時，如合格之考驗員不足三人，公路主管機關應即停止該班當期之派督考。 (3)當地公路主管機關得隨時派員檢查或抽查轄區內之各駕訓機構辦理派考訓練情形，如發現『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』第三十五條第五款至第十五款之違規情事之一者，應報請該公路主管機關除依管理辦法第六章督導考核及獎懲有關規定處分外，並自次期起停止辦理派督考訓練六個月。 (4)經核准小型車派督考之駕訓機構，如其訓練結業學員之學科考試及格率，連續三期未達百分之八十五以上者，公路主管機關應停止其派督考訓練六個月，期限屆滿後，駕訓機構得依規定重新申請派督考。 (5)辦理派督考訓練之駕訓機構，二年內受前二項處分二次或累計第三次受前(3)(4)二項處分者，不得再申請派督考訓練。

參、派督考制度之系統運作分析

政府為了落實駕駛教育功能、方便民眾考照、並達到監理業務下放之目的，自民國 85 年開始實施小客車駕駛人派督考制度。該制度實施以來，從申請、審核、執行到監督考核，與駕訓班學員、駕駛教育機構、及公路主管機關皆有極為密切之關係。上述三個團體所追逐之目標各異，如何透過制度之設計，讓彼此之權利與義務得到合理規範，達到「三贏」之局面，實為推動派督考制度之最終目標。圖 2 為駕訓班學員、駕駛教育機構、及公路主管機關在派督考制度中之互動關係，本研究經分析我國考照與駕訓制度所面臨之問題後，認為整體派督考制度之推動應以提高駕訓教學品質、改善駕訓班經營環境、減少監理業務負擔、方便民眾考照、及降低交通違規與肇事為其終極之目標。

面對既有之考照制度及市面上所提供之駕駛訓練服務，欲參加考照之駕訓班學員是一個消費者，他們付出學費與時間，接受必要之訓練，其最大之願望無非是通過駕照考驗，順利取得行車必備之駕駛執照。而根據調查研究之結果顯示【6】，駕訓班學員在選擇駕駛訓練班時，是否能夠協助其順利通過駕照考驗是其最主要考量之因素外，收費之高低、上課之方便性及上課時間之配合度也是學員們會加以考量之因素，至於教學品質之良窳學員們倒是沒有那麼嚴肅地加以考量。此現象反映學員在參與駕駛訓練過程中之現實考量，也反映出駕訓教育目標之達成主要仍得仰賴良好駕照考驗制度之設計，並輔以完善之駕訓機構管理與督導制度。派督考制度讓優良駕訓班有機會參與駕訓學員最為重視之「駕照考驗過程」，並借此「誘因」鼓勵駕訓班提升其教學設備與品質。

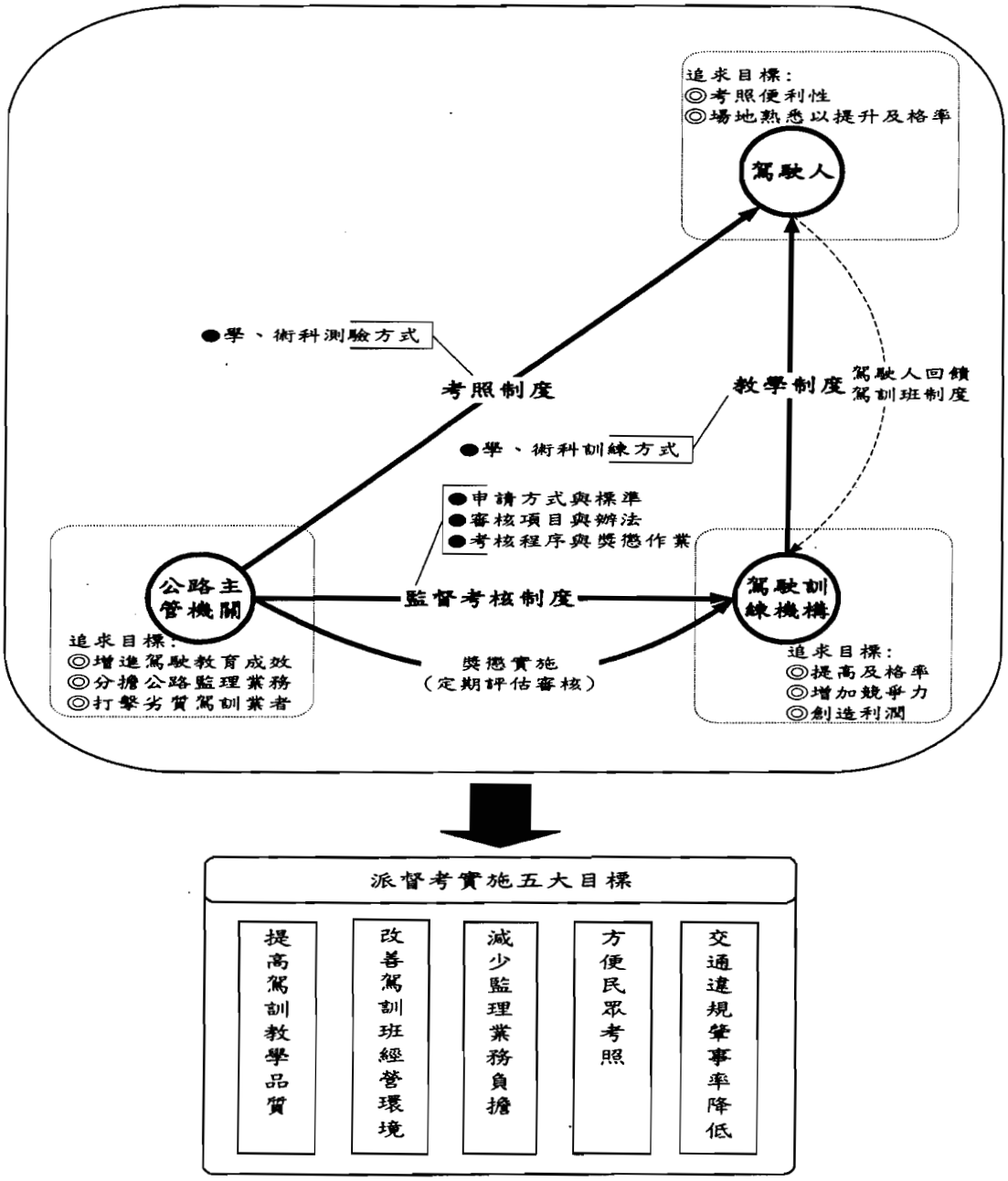

圖 2 派督考制度之系統運作機制

駕駛訓練機構是我國駕駛執照考驗制度中一個相當重要之執行單位，它在相關法規之授權下從事駕駛教育訓練之工作，並依法受政府相關主管單位之監督與管理。我國之駕駛訓練機構除台北市汽訓中心與台灣省北、中、南

汽訓中心為公營外，其餘均屬民營。民營駕駛訓練機構雖然肩負社會教育之神聖使命，惟其本質仍是一個特許之事業經營體，追逐利潤仍然是民營駕駛訓練機構最終之事業經營目標。因此，民營駕駛訓練機構一方面要遵守公路主管機關之規定，一方面要滿足駕訓學員之需求，並要在同業中立足穩固且追逐必要之利潤。駕訓班畢業學員之品質是駕訓班之教育成效，並直接影響未來道路交通安全之品質。駕訓班是政府與欲報考駕駛執照民眾間之服務機構，在駕駛執照考驗與訓練制度中，它並沒有管理學員之機制與功能。相反地，學員是駕駛訓練班之衣食父母，不但無法加以管理，有時甚至需要協助學員作假(如代為簽到或補簽到)以符合上級主管單位之要求。約束學員之力量主要來自駕照考驗制度之設計，及公路監理單位對駕訓機構監督與管理所形成之趨力(例如對學員上課出席情況之抽查等)。

公路主管機關為整個駕駛執照考驗制度之推動與管理者，其主要工作為制訂並執行相關規定以規範駕照考驗人員，並監督管理駕駛訓練機構。在規範駕照考驗人員方面，主要內容包括駕照考驗人之資格設定、考驗之內容與進行方式、及考照後之管理等。而在駕駛訓練機構之監督與管理方面，其內容則包括駕駛訓練機構之設立資格、經營範圍、營運管理規定、及獎懲辦法之制訂等。

派督考制度之推動中，透過申請條件對學、術科教學設施與學科及格率之規定，直接要求駕訓機構投入心力於本身教學設備的改善，編排適合學員的學、術科教材以提昇教學水準，激發學員學習熱忱。而在駕照考驗作業方面，學科考試仍在該區域所屬之公路監理單位辦理。通過派督考之駕訓機構其學員之術科考試直接在原駕駛訓練場地進行，而由監理機關派請考驗員前往該場地進行考驗作業；而未通過派督考之駕訓機構，其學員之術科考試則仍在該區域所屬之公路監理單位辦理。派督考制度一方面要求駕訓機構改善其教學環境與品質，另一方面則開放「就地考照」以提升通過派督考之駕訓班之競爭力，達到打擊劣質駕訓班之功能。

在派督考制度之推動中，公路主管機關為有效監督並管理駕訓機構，乃透過考前管制、考中管制及考後管制三個策略加以執行。考前管制部份，乃藉由政府訂定的派督考申請標準，督促欲參加該制度之駕訓機構作好本身準備工作，以達到派督考申請辦法所要求之軟、硬體教學設備標準及學科及格率等規定，以提昇駕訓機構之教學品質。考中管制方面，則藉由派督考制度

審核項目與辦法嚴格把關，俾使駕訓機構達到一定標準後才允許其實施原地考照制度，並逐步開放派督考申請家數以作好品質上的控管，期能完成全省合格駕訓機構皆實施派督考制度的願景，以達考教合一的目標。考後管制方面，則藉由派督考制度下的監督考核辦法，合理編制監理單位人力、物力，對已經實施派督考的駕訓業者進行定期與不定期抽查審驗；並藉獎懲制度的實施，鼓勵表現良好的駕訓業者，給予實質之補貼與獎勵，以獎勵優良駕訓業者持續進步，同時也懲罰劣質駕訓業者以促其改善。另亦可藉助交通執法機關對駕駛人之違規取締資料，結合違規駕駛人所屬之駕訓機構資料，以評估駕訓班之教學績效，並透過獎懲辦法之訂定，達到駕駛人回饋駕訓機構的制度。

派督考制度設立的主要用意為：提高駕訓教學品質、改善駕訓機構經營環境、減少監理業務負擔、方便民眾考照，以及降低違規肇事等。但如前所敘，這三個團體所處環境相異，追求目標也不同。如何在各方團體追求本身利益最大化與政府欲實現派督考理想目標之間，謀得一適當平衡點達到彼此雙贏，必須從整個派督考制度的法規面、實行面，以及實際運作狀況上，作一完整的探討分析。

肆、派督考之實施現況與成效分析

駕訓班辦理派督考制度自民國 85 年實施以來，至民國 88 年底時，全台灣地區之 256 家駕訓班中，已有 58 家(佔 23%)獲審查通過並開始實施派督考；至民國 90 年 6 月底，全台灣地區之 254 家駕訓班中，已有 135 家(佔 53%)通過審核開始辦理派督考業務，其中高雄市監理處所管轄之駕訓機構已全面實施派督考(如表 3 所示)。派督考實施後確實能為駕訓機構爭取不少報名學員，但有些地區之駕訓機構聯合抵制駕訓機構派督考制度之實施，以減少當地同業間之競爭。目前宜蘭監理站、彰化監理站、嘉義區監理所、麻豆監理站所管轄區內之駕駛訓練班仍都未實施派督考作業。很顯然地，實施派督考之誘因對上述地區之駕訓班仍嫌不足，因此駕駛訓練班們仍多持觀望之態度。也因此而更加凸顯檢討派督考實施績效及遭遇困難之必要。

4.1 實施行派督考所遭遇之問題

駕訓機構派督考制度實施五年後，仍然有相當高比率之駕訓班未加入派督考訓練之行列。該現象之出現除了一些因條件無法達到申請需求之駕訓班外，尚有許多駕訓班可能因為派督考之誘因不夠優厚，或可能因為其他問題之存在而無法(或放棄)提出派督考訓練之申請。本研究在探訪公路監理單位人員及駕訓班主任後，並藉著交通部中部辦公室於民國 90 年 8 月 28-29 日在谷關所舉辦的「九十年汽車駕駛人訓練班行政幹部研習會」，對參與此研討會的駕訓機構人員及公路主管機關人員進行問卷調查(總計回收 121 份問卷，其中駕訓機構 86 份、公路主管機關 35 份）。根據訪談及問卷調查所得之結果，茲將派督考制度實施以來陸續出現之問題整理並說明如后。

(一)駕訓業者認為申請條件太嚴苛且申請作業太麻煩

駕訓機構欲申請派督考，在成立時間、師資、場地、設備、考照率等方面皆有較為嚴格之要求，以便借此機會提昇駕訓業者之教學環境與設備之品質。部分駕訓業者因本身土地取得及場地面積受限，無法順利取得派督考之資格外，由於必須增加駕訓機構之再投資，也令部分駕訓業者躊躇不前。由表 4 之問卷統計結果顯示，未派督考駕訓業者有超過七成(74.0%)同意「業者不申請派督考」係因申請的條件太嚴苛且申請作業太麻煩；而已獲派督考之駕訓業者也有近五成(49.1%與 47.1%)同意此總看法；然而公路主管機關人員則僅有不到兩成(15.1%與 18.2%)同意此種說法。從派督考推出早期大家心存觀望之態度，至目前已超過半數通過派督考之情況看，申請條件與申請作業之審核可能沒有如業者回答般之嚴苛與麻煩。

表 3 台灣地區已立案駕訓班及已申請普通小型車派督考之駕訓班比較表

單　位	列管駕訓班數			已實施派督考班數			未實施派督考班數		
	88 年	90 年	增減	88 年	90 年	增減	88 年	90 年	增減
台北市監理處	8	11	+3	8(100%)	10(91%)	+2	0(0%)	1(9%)	+1
高雄市監理處	15	13	-2	14(93%)	13(100%)	-1	1(7%)	0(0%)	-1
台北區監理所	25	25	—	4	17	+13	21	8	-13
宜蘭監理站	6	6	—	0	0	—	6	6	—
花蓮監理站	7	7	—	4	5	+1	3	2	-1
基隆監理站	6	6	—	1	2	+1	5	4	-1
小計	44	44	—	9(20%)	24(55%)	+15	35(80%)	20(45%)	-15
新竹區監理所	6	6	—	0	2	+2	6	4	-2
新竹監理站	4	5	+1	0	3	+3	4	2	-2
桃園監理站	24	26	+2	3	19	+16	21	7	-14
苗栗監理站	7	7	—	0	3	+3	7	4	-3
小計	41	44	+3	3(7%)	27(61%)	+24	38(93%)	17(39%)	-21
台中區監理所	26	23	-3	7	16	+9	19	7	-12
南投監理站	9	9	—	4	7	+3	5	2	-3
彰化監理站	17	15	-2	0	0	—	17	15	-2
豐原監理站	12	13	-1	1	5	+4	11	8	-3
小計	66	60	-6	12(19%)	28(47%)	+16	55(81%)	32(53%)	-23
嘉義區監理所	15	14	-1	0	0	—	15	14	-1
雲林監理站	8	10	+2	0	1	+1	8	9	+1
台南監理站	21	22	+1	2	10	+8	19	12	-7
麻豆監理站	10	7	-3	0	0	—	10	7	-3
小計	54	53	-1	2(4%)	11(21%)	+9	52(96%)	42(79%)	-10
高雄區監理所	10	11	+1	7	9	+2	3	2	-1
旗山監理站	2	2	—	1	1	—	1	1	—
台東監理站	4	4	—	1	4	+3	3	0	-3
屏東監理站	14	12	-2	1	8	+7	13	4	-9
小計	30	29	-1	10(33%)	22(76%)	+12	20(67%)	7(24%)	-13
總計	256	254	-2	58(23%)	135(53%)	+77	198(77%)	119(47%)	-79
資料來源：各地區監理單位網站及交通部公路局交安課									

(二)增加之收入不敷增加之成本

駕訓機構為了達到可以實施派督考的申請標準，在場地、設備、師資及其他方面皆可能需再投入資金，除了可以改善本身的教學品質外，

也期望能吸引學員以增加收入。近年來由於實施派督考的駕訓機構已逐漸普遍，原地考照的吸引力已不較剛開始實施時大，因此學員可能不會如駕訓機構預期般的增加。在收入未增加的情形下，為了避免額外的支出，許多駕訓機構可能因此而選擇不申請派督考。問卷調查結果顯示(如表 4）有超過六成(62.9%)的未派督考駕訓業者及超過四成(48%)的派督考駕訓業者同意「業者不申請派督考係因增加之收入不敷增加之支出」，然而卻只有不到兩成(15.1%)之公路主管機關人員同意此種說法。申請派督考確實需投資添置教學設備以提升教學品質，並需具備考驗駕照所需之設施以執行考照之作業。以目前各駕訓機構均積極申請派督考之情況看，此項教學及考驗設備之投資似乎仍屬合理且在可接受之範圍內。

表 4 未申請派督考原因問卷調查結果

	項目	單位	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
未申請派督考原因	申請條件太嚴苛	派督考駕訓班	11.8 %	37.3 %	27.5 %	17.6 %	3.9 %
		未派督考駕訓班	25.9 %	48.1 %	11.1 %	14.8 %	0.0 %
		公路主管機關	3.0 %	12.1 %	18.2 %	60.6 %	6.1 %
	申請作業太麻煩	派督考駕訓班	11.8 %	35.3 %	33.3 %	15.7 %	3.9 %
		未派督考駕訓班	25.9 %	48.1 %	11.1 %	14.8 %	0.0 %
		公路主管機關	9.1 %	9.1 %	21.2 %	51.5 %	9.1 %
	增加之收入不敷增加之成本	派督考駕訓班	19.2 %	28.8 %	25.0 %	25.0 %	1.9 %
		未派督考駕訓班	22.2 %	40.7 %	29.6 %	7.4 %	0.0 %
		公路主管機關	3.0 %	12.1 %	18.2 %	60.6 %	6.1 %

(三)派督考申請之特別條件不合理

根據『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』第四十一條之規定，駕訓機構提出小型車派督考申請時，其最近六個月訓練結業之學員學科考試及格率應達百分之八十五以上。其設定原意在要求駕訓機構重視正常教學，然多數駕訓機構以模擬測驗代替學科課程，以提升駕駛人學科考試及格率，而忽略學員在駕駛方面的相關課程學習。再者，根據表 5 的問卷統計結果顯示，未派督考駕訓業者有四成以上覺得此項申請條件不合理。此項規定可能造成駕訓機構在申請派督考前六個月拒絕招收資質較差或年齡較長之考照者報名參加受訓。

(四)錄影設備設置費用昂貴

『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』第四十五條規定：「辦理派督考之駕訓機構於執行曲線進退、上坡起步之考驗科目時，應錄影並保存三個月備查。」其中錄影設備的設置費用高達 20-50 萬(近年來已降至約 20-30 萬)，而設置後之維修與管理，更令業者感到困擾。因此，昂貴之設備與維護經費，及設備能否發揮應有之功能，皆是影響業者申請意願之原因。從問卷統計結果(參見表 5)顯示，有 35.7%的未實施派督考業者認為錄影設備之要求不合理，然而大部份之已實施派督考業者及公路主管機關人員都不認為此項要求不合理。

(五)學、術科分開考造成民眾考照不便

派督考實施後，已實施派督考之駕訓機構學員可原車原地考照，但學科測驗仍須前往監理單位進行。此種學、術科分開考照作法，較以往一天內在監理單位進行完學科與路考測驗麻煩，對於應考民眾確實不便。問卷調查結果顯示(見表 6)，超過六成以上之駕訓機構同意此項問題之存在，而公路主管機關人員亦有超過四成同意在監理單位筆試會造成民眾的不便。

表 5 派督考申請條件合理性問卷調查結果

	項目	單位	非常合理	合理	普通	不合理	非常不合理
派督考申請條件之合理性	土地面積	派督考駕訓班	7.0 %	68.4 %	19.3 %	1.8 %	3.5 %
		未派督考駕訓班	7.1 %	50.0 %	21.4 %	7.1 %	14.3 %
		公路主管機關	14.3 %	51.4 %	17.1 %	14.3 %	2.9 %
	設立年資	派督考駕訓班	7.0 %	50.9 %	24.6 %	14.0 %	3.5 %
		未派督考駕訓班	10.7 %	53.6 %	21.4 %	7.1 %	7.1 %
		公路主管機關	—	—	—	—	—
	學科到考及格率	派督考駕訓班	6.9 %	50.0 %	17.2 %	15.5 %	10.3 %
		未派督考駕訓班	3.6 %	32.1 %	21.4 %	21.4 %	21.4 %
		公路主管機關	25.7 %	48.6 %	11.4 %	14.3 %	0.0 %
	考驗人員	派督考駕訓班	5.2 %	56.9 %	25.9 %	8.6 %	3.4 %
		未派督考駕訓班	7.4 %	51.9 %	29.6 %	7.4 %	3.7 %
		公路主管機關	20.0 %	51.4 %	28.6 %	0.0 %	0.0 %
	錄影設備	派督考駕訓班	7.0 %	57.9 %	26.3 %	5.3 %	3.5 %
		未派督考駕訓班	7.1 %	32.1 %	25.0 %	25.0 %	10.7 %
		公路主管機關	28.6 %	60.0 %	11.4 %	0.0 %	0.0 %
	電腦設備	派督考駕訓班	10.5 %	54.4 %	29.8 %	1.8 %	3.5 %
		未派督考駕訓班	7.4 %	48.1 %	25.9 %	14.8 %	3.7 %
		公路主管機關	25.7 %	60.0 %	14.3 %	0.0 %	0.0 %

(六)開放是否過於浮濫

透過派督考的實施以區別駕訓機構之良窳是派督考制度之主要功能之一。在積極方面，冀望能藉由此制度在駕訓機構間形成良性之競爭，以改善整體駕訓機構之教育品質；而在消極方面，也希望藉由申請派督考之場地、設備及教學與管理要求，達到提升駕訓班素質之目標。近年來申請派督考的駕訓機構逐漸增加，在審查制度應前後一致之公平原則下，審核條件並未逐漸加嚴把關。在通過派督考駕訓班逐漸增加之情況下，已通過派督考之駕訓機構之競爭優勢逐漸淡化，而已通過派督考之駕訓班也沒有進一步加以區分等級，以鼓勵駕訓班繼續努力以爭取更優良之教學成效。

已獲派督考之駕訓業者中，有 36.8%同意派督考之開放已經過於浮濫，但也有 43.8%之已獲派督考之駕訓業不同意此種說法。而未獲派督考之駕訓業者中有 38.4%同意派督考之開放已經過於浮濫，但有 34.6%不同意此種說法。而立場較為中立之交通主管人員中，卻僅有 14.3%認為派督考之開放已經過於浮濫。派督考之消極目標成效雖已達成，惟積極目標之成效仍有待進一步之努力。未來之努力應朝向更積極監督與管理已獲派督考之駕訓班，並適當地推出具體獎勵措施以鼓勵其繼續努力。

表 6 派督考實施現況問卷調查結果

	項目	單位	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
派督考實施現況	在監理單位筆試造成民眾不便	派督考駕訓班	26.3 %	36.8 %	21.1 %	14.0 %	1.8 %
		未派督考駕訓班	22.2 %	40.7 %	22.2 %	14.8 %	0.0 %
		公路主管機關	8.8 %	38.2 %	23.5 %	26.5 %	2.9 %
	開放浮濫	派督考駕訓班	7.0 %	29.8 %	19.3 %	36.8 %	7.0 %
		未派督考駕訓班	19.2 %	19.2 %	26.9 %	30.8 %	3.8 %
		公路主管機關	5.7 %	8.6 %	40.0 %	40.0 %	5.7 %
	無適當的獎懲措施配合	派督考駕訓班	19.3 %	52.6 %	15.8 %	8.8 %	3.5 %
		未派督考駕訓班	17.9 %	57.1 %	21.4 %	3.6 %	0.0 %
		公路主管機關	22.9 %	45.7 %	20.0 %	11.4 %	0.0 %
	削價競爭依舊存在	派督考駕訓班	37.0 %	44.4 %	11.1 %	7.4 %	0.0 %
		未派督考駕訓班	36.0 %	32.0 %	16.0 %	16.0 %	0.0 %
		公路主管機關	8.6 %	42.9 %	25.7 %	20.0 %	2.9 %
	民代關說情形嚴重	派督考駕訓班	1.8 %	17.9 %	26.8 %	50.0 %	3.6 %
		未派督考駕訓班	7.7 %	19.2 %	26.9 %	46.2 %	0.0 %
		公路主管機關	2.9 %	11.4 %	25.7 %	51.4 %	8.6 %
	懲罰項目不合理業者	派督考駕訓班	8.8 %	29.8 %	40.4 %	17.5 %	3.5 %
		未派督考駕訓班	17.9 %	25.0 %	46.4 %	10.7 %	0.0 %
		公路主管機關	2.9 %	25.7 %	40.0 %	31.4 %	0.0 %

(七)派督考承辦人員太少，審核與督導困難

目前派督考之申請業務在台北市由交通局監理處負責承辦，高雄市由建設局監理處，而原台灣省部分則由公路局監理處交安課承辦。負責人員方面，北高兩市各為一人，公路局則由三個人負責。北高兩市所管轄之駕訓機構分別為 11 家與 13 家，而台灣省部分則有 230 家。因此在派督考實施之初，由於許多業者同時申請，使得台灣省地區核准申請派督考之進度極為緩慢，不過隨著通過派督考之駕訓機構日漸普及，此種現象已有明顯改善。另一方面，也因通過派督考之駕訓機構增多，部分監理單位轄區內的駕訓機構實施派督考的比例甚高，使得監督考核作業也隨之增重，進而產生人力不足的問題，因此對審核通過駕訓機構之督導作業頗有力不從心之感。

(八)未有適當之獎懲措施

『民營汽車駕駛人訓練管理辦法』中對駕訓機構如有違規行為將遭受懲罰之規定相當具體，而對表現優良的駕訓機構之獎勵卻僅在第三十四條作象徵性之表達。許多駕訓業者為了提昇其教學品質，花費了大筆心力和金錢，卻無法獲得實質上的幫助，容易造成其有心無力的現象，也讓無心於駕訓教育的業者抱持著維持現狀、不想精益求精的觀念。如果能依據已廢止之『民營汽車駕駛人訓練機構督導考核要點』第二條之規定，每年至少考評一次，依考評成績評定等級，挑選出優良駕訓機構給予具體獎勵，不但可以激勵駕訓機構之士氣，更可刺激彼此之競爭以提升整體的駕訓教育水準。惜因受限於可用之人力，及缺乏一套完整性的駕訓班評鑑標準，近年來均未對駕訓班進行評鑑，更遑論評選出優良駕訓機構並加以表揚。表 4 之問卷調查結果顯示，約有超過七成的駕訓業者與近七成的公路主管機關人員皆表示同意無適當的獎勵措施以配合派督考制度的實施。

在派督考考核方面，『民營汽車駕駛人訓練管理辦法』四十七條規定，駕訓機構在實施派督考後，未依照『民營汽車駕駛人訓練管理辦法』第三十五條第五款至第十五款之規定者，應停止派督考六個月以茲處分。台灣省部分曾經對幾個駕訓機構施以懲戒，但因承辦人員有限，無法大規模及長期進行抽查，以找出駕訓機構的害群之馬。另外，懲罰項目並無程度大小之分，不論過錯大小，一律停止其派督考六個月或直接

停止派督考，這樣的懲戒措施往往令駕訓業者感到過重且不公平，承辦人員也因為懲罰措施過重而在考核督導過程顯得兩難。

(九)削價競爭依然存在，影響教學品質

派督考實施後仍不時聽聞業者間削價競爭招攬學員之現象。雖然目前之管理辦法中對最低及最高收費標準均加以管制，但是部份業者往往變相削價競爭，規避管理辦法之收費標準限制。例如讓多人負擔一人學費，分上一位學員的課程教學時數；或通過考照後發給獎金之削價方式。表 6 之問卷調查結果統計顯示，有超過七成(71.4%)的派督考駕訓業者、超過六成(68.0%)的未派督考業者、及超過五成(51.5%)的公路主管機關人員皆同意削價競爭的情形依舊存在。

(十)人情關說困擾

派督考申請審核過程及通過後之監督管理中，政府官員難免承受人情關心的「壓力」，間接影響承辦人員的自主性。這些現象讓公路主管機關無法放手依據駕訓機構違規之事實，對駕訓機構施以必要之懲罰，也因此而成為業者間不公平競爭的原因。早期派督考會勘作業小組前往駕訓機構進行實地會勘時，多數駕訓機構往往在不知情之情況接受考核。而頃近會勘小組到達駕訓機構時，甚多駕訓機構業者均已事先獲悉並作好準備，許多尚未實施派考之駕訓機構甚且派員觀摩，此舉透露了派督考會勘的保密性出了問題。近年來雖然人情關說現象有逐漸減少的趨勢，但仍然無法絕跡。問卷調查之統計結果(見表 6）顯示，仍有近兩成之業者同意民代關說情形嚴重，而交通主管人員也有超過一成(14.3%)同意此種現象之存在。

4.2 派督考制度之實施成效分析

派督考制度之最大誘因在於民眾不必前往公路主管機關排隊等候路考，且由於考訓合一，可消除民眾前往監理機關參加路考時之恐懼心情，提高參訓者參加路考之信心。一項有關派督考制度實施成效之研究顯示【5】，台北市轄區內執行派督考制度後所獲得之具體成效包括：(1)招生率顯著提高;(2)考照及格率增加；(3)由於參訓人員增加，駕訓機構收入增加，較有機會改善師資教學品質，以落實駕駛之教育與訓練；(4)考試不及格人數減少，回流二次路考之人數減低，可減輕業務量。

另外一項探討我國駕訓教育實施成效之研究【6】則指出，公立駕訓班學員對駕訓教育成效之滿意度顯著較民營駕訓班學員為高。而實施派督考之民營駕訓班之學員對駕訓教育成效之滿意度，又顯著較未實施派督考之民營駕訓班學員為高。該研究高度肯定派督考制度對駕訓班品牌之鑑定功能，惟如何讓實施派督考之民營駕訓班之教學成效能夠達到公立駕訓班之水準似可作為未來努力之方向。

本研究為瞭解派督考制度之實施成效，乃針對已派督考之駕訓業者、未派督考之駕訓業者、及交通主管人員對派督考實施成效之意見調查，其調查所得之統計資料如圖 3 所示。整體而言，派督考制度之實施對「增加民眾考照及格率」、「民眾方便性增加」、「減少監理業務負擔」及「監理單位較易管理駕訓班」等四大目標之成效均獲得超過八成以上受訪者之認同；而在「提昇駕訓班教學品質」、「駕訓班容易招收學員」、及「打擊劣質駕訓業者」等三方面之成效也獲超過七成五以上受訪者之認同。派督考對「降低違規肇事率」及「較易控制學員出席」之功能並不高，只有不到四成的受訪人員同意「實施派督考對降低違規肇事率有效」，僅有五成之受訪者同意「實施派督考對較易控制學員之出席率有效」。顯見受訪人員對於派督考實行後，能否藉由駕訓班教學品質的提昇以減低駕駛人的違規肇事行為及改善學員之出席率，仍感到存疑。

進一步對不同對象之受訪資料進行分析發現，派督考之實施成效中以「增加民眾考照及格率」被三種不同群體(已派督考之駕訓業者、未派督考之駕訓業者、及交通主管人員)之認同度最高且最為一致。三個不同受訪對象對派督考在「民眾方便性增加」、「駕訓班容易招收學員」、及「減少監理業務負擔」三方面之功效認同程度雖各有不同，惟認同比例均超過七成。已獲派督考之駕訓業者與公路主管機關人員對派督考在「打擊劣質駕訓業者」與「監理單位較易管理駕訓班」兩方面成效之認同程度均超過八成，但未獲派督考之駕訓業者之認同程度則顯著為低，認同比率均不及七成。已獲派督考之駕訓業者有近九成認為派督考有助於駕訓教學品質之提升，而未獲派督考之駕訓業者與公路主管機關人員之認同比例則僅達六成五左右。三個不同受訪對象對派督考在「降低交通違規肇事率」與「較易控制學員之出席率」之成效之認同程度均低，公路主管機關人員之認同比例更低至三成以下(如圖 4 所示)。不同受訪團體對派督考實施成效之意見有明顯的差距，顯見表面數據雖

然說明大多數受訪對象認同派督考制度施行後所帶來的功效，但因立場不同，對各功能選項之認同程度有著不小之差異；惟如何公平、公正且準確地測出派督考實施之成效，仍待進一步之深入研究與探討。

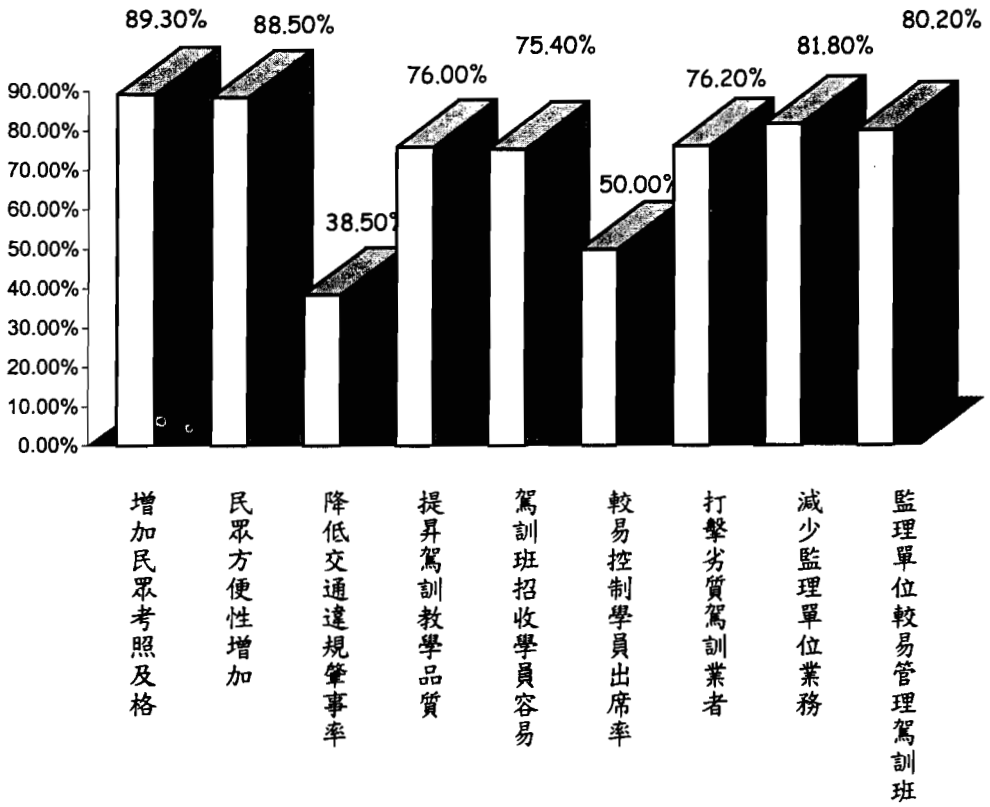

圖 3 全體受訪人員對派督考實施成效之認同程度

伍、派督考制度之檢討與改進

派督考制度推動之目標基本上包括「提高駕駛教育與訓練之品質」、「改善駕訓班之經營環境」、「減少監理機關業務負擔」、「方便民眾考照」、及「培養優良汽車駕駛人」等功能。本研究從『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』中有關派督考作業之條文規範，及過去五年之執行經驗，針對我國派督考制度之設計與推動是否達成上述五大目標進行檢討如后。

(一)提高駕駛教育與訓練之品質

本研究曾對全省各縣市駕駛訓練班及公路主管機關人員，進行現行「駕駛教育功效之教學成效」意見調查。調查結果顯示，無論是否實施派督考之駕訓業者，對現有駕駛教育訓練制度對八大功能之達成程度均深具信心，其中「瞭解車輛結構與維護」及「具備安全行車觀念」兩項功能之平均得分更都超過 4 分，而其他項目功能之平均得分也都在 3.5 分以上。而已獲派督考之駕訓班對駕訓教育八大功能達成度之信心，似乎又普遍略高於無派督考之駕訓班(如表 7 所示)。

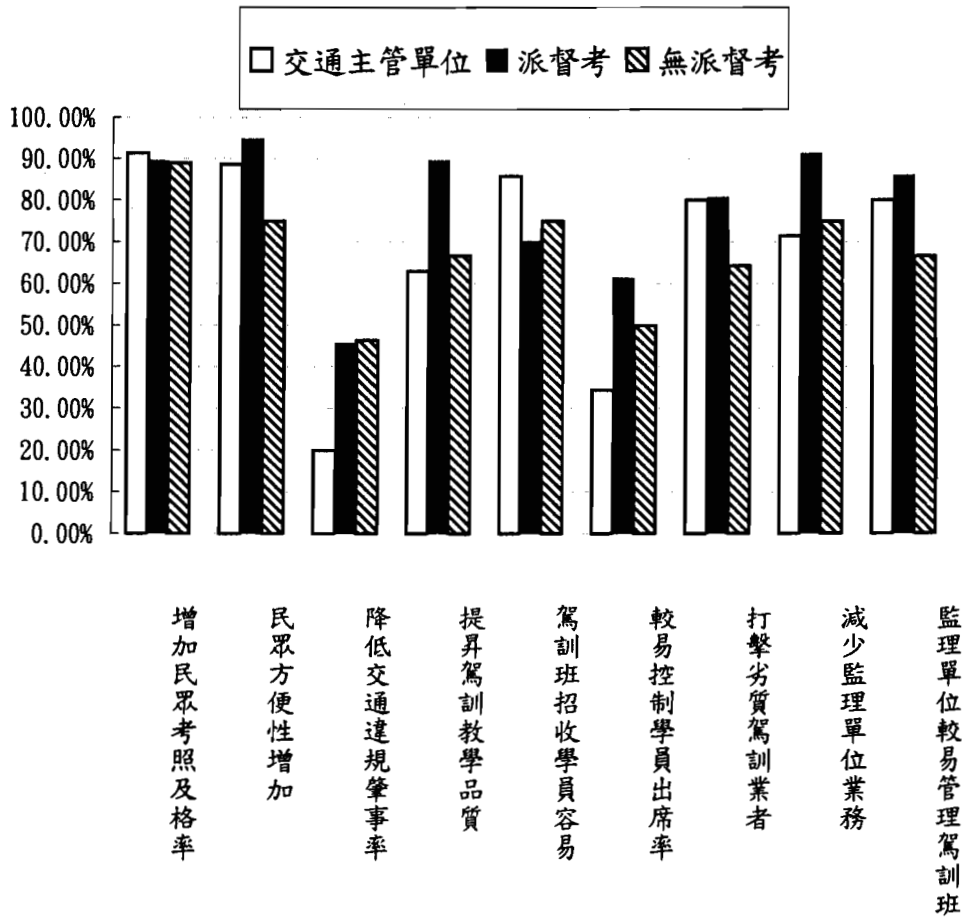

圖 4 不同單位對派督考制度實施成效之認同程度

表 7 駕訓機構與公路主管機關對「駕訓教育功能」之教學成效認同比較表

單位 / 駕訓教育功能	駕訓機構		公路主管機關	總計
	有派督考	無派督考		
受訪樣本數	58	28	35	121
1.具備良好車輛操作技術	3.71 (0.90)	4.10 (0.67)	3.29 (0.79)	3.77 (0.83)
2.具備良好駕駛道德	3.96 (0.84)	4.02 (0.69)	3.20 (0.80)	3.76 (0.83)
3.瞭解肇事預防處理	3.96 (0.96)	3.79 (0.88)	2.94 (1.14)	3.57 (1.05)
4.熟悉道路交通法規	3.82 (0.91)	3.77 (0.80)	2.94 (0.94)	3.54 (0.94)
5.瞭解車輛結構與維護	4.07 (0.72)	4.04 (0.68)	3.29 (0.89)	3.83 (0.83)
6.瞭解行車中緊急應變對策	3.75 (0.89)	3.58 (0.78)	2.86 (0.94)	3.41 (0.92)
7.擁有正確行車安全觀念	3.93 (0.86)	3.63 (0.77)	2.94 (0.91)	3.50 (0.90)
8.具備安全行車觀念	4.07 (0.81)	4.02 (0.64)	3.17 (0.89)	3.80 (0.87)

註：非常同意(5 分)、同意(4 分)、普通(3 分)、不同意(2 分)、非常不同意(1 分),括號內之值為得分之標準差 。

公路主管機關人員對我國現有駕訓教育之教學成效認同上似乎沒有駕訓業者那麼深具信心，對駕訓教育之八大功能中，「瞭解肇事預防處理(2.94)」、「熟悉道路交通法規(2.94)」、「瞭解行車中緊急應變對策(2.86)」與「擁有正確行車安全觀念(2.94)」等四項之平均給分仍達不到 3.0 之及格標準，而其他四項功能之平均得分也都在 3.3 以下。顯示在目前已實施派督考之駕駛教育訓練制度下，交通主管單位與駕訓機構雙方對駕訓教育功能是否達成仍然存有相當大之認知差異。

根據陳忠平君【6】對我國駕駛教育成效所完成之評估研究顯示，我國駕訓班受訓學員對「駕訓教育八大功能」之教學成效滿意度，僅「操作車輛技術之學習」乙項功能勉強達到受訓者「普通(3.00)」認同之結果(如表 8 所示)，其餘七項功能之得分則均未達 3.0 之及格標準。而在八大駕訓教育功能中，又以「肇事預防與處理(2.43)」、「駕駛道德之養成(2.64)」與「車輛結構與維護之認識(2.64)」三種教育功能之達成最為薄弱。如果進一步將駕訓班依其為公營或民營、是否實施派督考加以區分，我們將發現公立駕訓班之整體功能達成程度為最高(3.33)，民營且實施派督考之駕訓班次之(3.10)，民營而未實施派督考之駕訓班則敬陪末座(2.77)。

表 8 之研究結果顯示派督考審核作業確實能夠篩選出教學品質較佳之駕訓班，惟如何強化已實施派督考駕訓班之競爭優勢以吸引民眾報名參訓，則將是一個需要進一步規劃之課題。另目前民營且實施派督考駕訓班之教學品質與公營駕訓班仍有明顯之差距，而公營駕訓班之教學功能亦存在許多可改善之空間。因此如何透過激勵之機制與方式讓駕訓班願意在教材與教學方法之改進上多下功夫，亦是未來駕訓班派督考審核與管理制度設計上一個很重要之課題。

表 8 各類駕訓班受訓學員對「駕訓教育八大功能」之教學成效認同評分表

駕訓教育八大功能	公立駕訓班	民營駕訓班已實施派督考	民營駕訓班未實施派督考	總 計
受訪樣本數	23	48	322	393
1.操作車輛技術之學習	4.00 (0.78)	3.65 (1.03)	3.61 (0.86)	3.64 (0.88)
2.車輛結構與維護之認識	3.30 (1.23)	2.96 (1.19)	2.55 (1.05)	2.64 (1.10)
3.熟悉道路交通安全法規	3.39 (0.92)	3.23 (1.14)	2.84 (1.01)	2.92 (1.03)
4.瞭解緊急應變措施	3.61 (0.92)	3.00 (1.16)	2.63 (0.95)	2.74 (1.00)
5.安全行車技術之學習	3.44 (1.03)	3.31 (0.98)	2.90 (0.94)	2.98 (0.96)
6.認識道路行車安全風險	3.26 (1.00)	3.06 (1.09)	2.69 (0.93)	2.77 (0.97)
7.駕駛道德之養成	2.96 (1.12)	2.85 (0.94)	2.59 (0.94)	2.64 (0.95)
8.肇事預防與處理	2.70 (1.12)	2.77 (1.23)	2.36 (0.98)	2.43 (1.04)
1-8 項之平均值	3.33 (0.31)	3.10 (0.27)	2.77 (0.35)	2.84 (0.36)

註：非常同意(5 分)、同意(4 分)、普通(3 分)、不同意(2 分)、非常不同意(1 分),括號內之值為得分之標準差 。資料來源：【6】

(二)改善駕訓班之經營環境

根據本研究實際進行之問卷調查結果顯示，大多數駕訓班在目前的經營環境裡，同意訓練場地之土地使用權不易取得(85.1%)、投入成本回收困難(88.4%)、駕訓班家數過多(96.6%)及同業間低價惡性競爭情形嚴重(90.8%)，且不到兩成的業者同意經營上可維持合理的利潤(如表 9 所示)。而公路主管機關多數也同意駕訓班有家數過多(51.4%)、惡性競爭(57.1%)等情形發生(如表 10 所示)。數據說明著現行駕訓業界經營環境上，存有相關單位必須加以思考及協助之營運課題。

表 9 駕訓業者於駕訓班經營環境上相關問題之同意比率

	有派督考	無派督考	總計
受訪樣本	58	28	86
1.訓練場地之土地使用權不易取得	84.2%	85.7%	85.1%
2.投入成本之回收困難	85.7%	92.9%	88.4%
3.教練與講師之招募並不容易	29.3%	37.0%	32.2%
4.駕訓班之家數已經太多,市場已遭分割而不易經營	94.7%	100.0%	96.6%
5.同業間以低價惡性爭取學員之情況仍然存在	93.0%	85.7%	90.8%
6.政府已對業者進行實質之輔導與獎勵	51.7%	57.1%	52.9%
7.主管機關對業者之要求並不多,業者均能配合執行	63.2%	75.0%	65.5%
8.監理單位人員對違法業者之取締均能公正無私	56.4%	60.7%	56.5%
9.駕訓業界目前已經沒有非法經營之行為	22.8%	25.0%	23.0%
10.目前駕訓班之經營尚可維持合理之利潤	17.5%	17.9%	17.2%

表 10 公路主管機關於駕訓班經營環境上相關問題之同意比率

	公路主管機關
受訪樣本	35
1.駕訓班家數過多	51.4%
2.絕大多數業者對監理業務配合度高	68.6%
3.絕大多數業者之教學品質良好	45.7%
4.業者間仍有惡性競爭之情形	57.1%
5.業者對監理單位動用人情關說	20.0%

在改善駕訓班經營環境之作法上，不外去除同業間之惡性競爭、打擊非法之駕訓業者、及拓展駕訓班之營業範圍與市場。『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』所列之條文雖對惡性競爭及非法經營有所規範，惟在公路監理單位人手不足及人情關說無法有效排除之情況下，對駕訓業者違法行為之取締與懲處並不積極；而在拓展駕訓班營業範圍上亦沒有具體之規劃，因此推動駕訓班派督考制度對改善駕訓業者經營環境之功能並沒有顯著發揮。駕訓班在現階段駕訓班收費標準管制之情況下，曾有業者利用「考取頒給獎金」之名義以規避管制收費之要求，即是一個鮮明的例子。另申請派督考所需要之龐大錄影設備投資，在市場經營環競無法保證改善之情況下，確實讓許多駕訓業者對申請派督考多所猶豫、裹足不前。

(三)減少監理機關業務負擔

派督考制度推出之最主要考量之一即在減少監理機關業務負擔。雖然本研究調查結果顯示公路主管機關有七成以上比例同意該制度的實施的確能減輕監理業務量負擔，但經本研究實地訪查幾位負責該項業務之人員表示，由於每處監理所站負責該業務之承辦人員只有一位，派督考制度推出之後，實施比例高的地區，往往使監理單位督導駕訓班所需之業務、次數倍增，且監理單位之考驗員更需要頻繁地外出至各地駕訓班考照，監理單位人力不足之情況確實值得加以檢討改進。

(四)方便民眾考照

駕訓班實施派督考後，受訓學員可利用自己已經相當熟悉之場地與車輛參加路考，既可擁有較高之自信心以應付考試外，更可避免前往監理站所之舟車困頓。然而該制度實施以來，學科測驗仍由各監理所站辦理，路考則在核准執行派督考之駕訓班進行。因此，考照人必須前往該管轄之監理所站參加學科筆試之作法，讓方便民眾考照之美意大打折扣。

本研究之問卷調查結果顯示，公路主管機關及駕訓機構的受訪對象中約有 85%的受訪人員同意派督考制度確實增加了民眾考照之方便性，而先前之受訪學員也都肯定派督考制度確實帶給民眾考照之方便性。

(五)減少駕駛人之交通違規及肇事率

培養不違規且安全行車之駕駛人是駕訓教育之終極目標。因此，有些人認為一個駕訓班所訓練出之學生的平均肇事率與違規次數是衡量駕訓班教學成效之重要指標，並可利用該指標評鑑駕訓班之優劣。但亦有人認為，畢業學員之肇事率與交通違規次數深受交通環境及執法嚴苛程度而異，並不適合作為考評駕訓班優劣之依據。本研究之調查結果也顯示，包括駕訓機構與公路主管機關等多數受訪對象並不認同派督考的實施有助於降低交通違規與肇事率。我國目前實施之派督考制度，並沒有設置學員肇事與交通違規記錄回饋作為評鑑實施派督考駕訓班辦學成效之機制，實施派督考駕訓班是否能夠減少駕駛人之交通違規與肇事率則至今仍無法確認。

陸、派督考制度未來之推動方向

根據『民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法』對派督考申請審核及監督管理之規範，及我國過去五年實施派督考駕訓業之運作經驗，我國未來推動派督考駕訓制度應朝如下之建議多作努力：

(一)派督考制度中之「派考」與「督考」之定義與作業方式應予更明確之規範，分別制訂「派考」與「督考」之申請條件、審查方式、及監督管理辦法，以便讓「督考」成為「派考」升級之獎勵機制。

(二)派督考制度應建立逐年評鑑並依駕訓班教學成效與予分級，並提供不同等級之優惠獎勵措施(如開放道安講習等)予不同等級之派督考駕訓班，以激勵駕訓班改善教材與教學方法之企圖心。

(三)非法駕訓班仍然存在，市場秩序之維持是保障合法駕訓業者之基本要求。為改善駕訓業之經營環境，強力取締業者惡性競爭及違規經營行為實屬絕對之必要。

(四)為維持通過派督考審核之駕訓班之營運品質，定期與不定期之抽查乃屬絕對之必要。在公路監理單位督導人力不足之情況下，可考慮委託學術團體(如運輸學會)或民間社團(如消基會等)代為執行。

(五)在通訊網路快速發展之現代化社會裡，駕駛執照考驗之筆試實不必親臨公路監理所站參加測驗。宜設計規劃較為方便之測驗方式，以結合派督考之路考，方便民眾考照。

(六)派督考制度立意良善，惟受限於現有考照制度所存在之諸多問題(例如考驗項目與實際路況存有落差等)，導致派督考制度之實際成效頗受限制。建議未來應檢討考照制度之彈性化，讓有心作好駕駛教育工作之駕訓班有更大之揮灑空間以建立其特色。

參考文獻

1.交通部運輸研究所，改善汽機車考照制度之研究，民國七十七年九月。

2.交通部運輸研究所，現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究，民國 82 年 10 月。

3.交通部運輸研究所，汽車駕駛訓練機構派督考制度之研究，民國 87 年 11 月。

4.李克聰、賴玲如、李宗憶，「汽車駕駛訓練機構派督考制度之研究」，中華

民國第三屆運輸安全研討會，民國 85 年 11 月，pp.51-60。
5.李應當，汽車駕駛訓練機構實施派督考前後績效之研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國八十七年六月。
6.陳忠平，以小客車駕駛人觀點探討我國駕駛教育訓練成效之研究，國立交通大學運輸工程與管理學系碩士班碩士論文，民國 90 年 6 月。

(90/11/01 收稿，90/11/30 修改，90/11/16 定稿)