

各國大客車駕照取得與訓練方式之差異分析

艾嘉銘¹
林大傑²
曾柏興³
劉欣憲⁴
邱麟⁵
張開國⁶
葉祖宏⁷
吳熙仁⁸
黃明正⁸
周文靜⁸

摘要

本研究主要探討與了解目前國外之職業大客車駕駛者，於不同等級駕照取得所需的課程或訓練內容及時數，與我國現行制度進行各駕照間差異化與晉級比較分析。我國現行小客貨駕照與大客車及大貨車駕照分級制度均以二分法方式進行，而國外制度主要以三分法為主(如多一級中型巴士或中貨車)，其各車種與車型所需駕駛安全訓練則有所不同，因此藉由彙整國外之相關駕駛訓練制度與內容，作為我國後續新增駕照等級之參考作法或依據，同時使我國制度能與國際接軌。主要回顧蒐集目前歐盟、美國、日本等國家之職業駕駛的考照方式、訓練制度、考驗內容與回訓方式之相關項目與時數，並進行考訓制度差異化比較，以釐清我國現階段駕照取得與訓練方式所欠缺的部分；同時作為我國若於職業大客車之駕駛資格中新增不同等級之駕照，應需考量之考照方式與內容參考。經比較結果發現，國外考訓制度主要思維之落實分為兩種，第一類型主要藉由嚴格考照方式來進行把關，檢視駕駛人之駕駛認知與技能是否有按標準程序完成，非以及格率作為主要考量，如日本之考照嚴格且及格率低；第二類型則是以大量時數與嚴格要求參與課程內容之職能與技術訓練為主，但仍需要通過考試方能取得駕照。而我國現況之高考照通過率與尚未全面推行道路實測，多造成職業駕駛取得駕照後需再進行額外訓練，方能於實際道路上駕駛，若考量我國駕照管理制度且希冀與國際接軌，則考訓制度須有充分且完整之準備與規劃，方能有助於道路駕駛安全提升。

關鍵字：駕駛執照、駕駛訓練、考訓制度

¹ 逢甲大學運輸科技與管理學系副教授，聯繫電話：04-24517250 轉 4657；電子信箱：cmal@fcu.edu.tw。

² 逢甲大學運輸科技與管理學系副教授。

³ 逢甲大學運輸科技與管理學系助理教授。

⁴ 逢甲大學先進交通管理研究中心運輸規劃與安全組組長。

⁵ 逢甲大學先進交通管理研究中心運輸規劃與安全組規劃師。

⁶ 交通部運輸研究所運輸安全組組長。

⁷ 交通部運輸研究所運輸安全組副組長。

⁸ 交通部運輸研究所運輸安全組研究員。

一、前言

目前我國汽車駕駛執照制度以 3.5 噸作為分隔，3.5 噸以下為小型汽車駕駛執照，3.5 噸以上車種依客運與貨運區分為大客車駕駛執照與大貨車駕駛執照，大客車依其軸距與重量又可分為甲、乙、丙、丁四類。根據國內駕照分類管理方式，如欲行駛 3.5 噸以上或 10 人座以上必須考取大客車駕駛執照。

根據交通部統計資料顯示，我國各類職業駕駛執照在近十年間持有人數並無規律變化，惟領有職業大客車駕駛執照人數持續增加，自民國 93 年 74,218 人至 103 年成長至 91,248 人，平均每年增加近 1,800 人持有大客車駕駛資格，如表 1 所示。顯見取得職業大客車駕駛執照對國人而言具有一定程度之誘因。

表 1 近十年臺灣領有職業駕駛執照人數

駕照類別	聯結車		大客車		大貨車		小型車	
	人數	成長率	人數	成長率	人數	成長率	人數	成長率
93	96,201	-	74,218	-	136,974	-	175,538	-
94	99,482	3.41%	75,682	1.97%	136,980	0.00%	173,025	-1.43%
95	108,170	8.73%	79,180	4.62%	136,850	-0.09%	162,301	-6.20%
96	110,046	1.73%	80,447	1.60%	136,109	-0.54%	159,002	-2.03%
97	111,291	1.13%	82,045	1.99%	134,124	-1.46%	155,780	-2.03%
98	111,262	-0.03%	84,724	3.27%	131,847	-1.70%	153,149	-1.69%
99	111,371	0.10%	85,828	1.30%	129,271	-1.95%	150,474	-1.75%
100	111,796	0.38%	87,066	1.44%	127,752	-1.18%	148,607	-1.24%
101	111,953	0.14%	89,083	2.32%	126,432	-1.03%	147,535	-0.72%
102	110,945	-0.90%	89,652	0.64%	123,402	-2.40%	146,009	-1.03%
103	111,238	0.26%	91,248	1.78%	121,896	-1.22%	147,305	0.89%

資料來源：交通部統計查詢網 <http://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>

然從 10 人座中小型客車至 40 人座左右之大客車，車輛長度、重量等尺寸規格之差異甚大，且大客車為運送乘客之道路運輸工具，除車輛本身安全係數設計考量外，駕駛人之行車技能亦是道路安全之關鍵要素。

本研究透過比較各國職業大客車訓練與考驗制度內容，了解在各國駕駛執照之分類方式不同之情況下，所對應之職業客車駕駛訓練內容。同時分析我國職業大客車駕駛人所接受之訓練內容與其他國家之差異，作為我國訓練與考訓制度調整之建議。

二、國內外汽車駕駛執照分類

本研究欲比較各國職業大客車駕駛執照取得與訓練方式，作為我國日後駕訓調整之參考。由於各國駕駛執照分類方式均有所不同，以下依序說明歐盟、美國、日本、臺灣之汽車駕照分類方式(不含二輪車、機車、聯結車、特殊車輛等類別)，以了解各國大客車駕駛執照定義。

2.1 歐盟

歐盟內閣委員會於 1980 年 12 月 4 日實施駕照制度(Council Directive 80/1263/EEC)，使其駕照在歐盟會員國之間可相互認可；1991 年 7 月 29 日頒布新駕照制度(Council Directive 91/439/EEC)，並於 1996 年 7 月 1 日生效，規定駕駛人在取得正式的駕照前，駕駛者必須通過知識理論與駕駛技能的測驗，並要求駕駛者須通過最低標準的生理與心理測驗。2006 年 12 月 30 日頒布 Directive 2006/126/EC，於 2013 年 1 月 19 日生效，有關各類汽車駕駛執照說明與持照限制說明如下：

1. B 級：係指可駕駛小汽車或輕型廂型車之駕照類別，車輛總重低於 3500 公斤(含附掛車輛)，乘客座位低於 8 個，附掛的車輛低於 750 公斤，最低持照年齡為 16 歲。
2. BE 級：如同 B 級駕照，但可附掛重量低於 750 公斤的拖車，最低持照年齡為 18 歲，且須先取得 B 類駕照。
3. C1 級：係指可駕駛中型車輛，車輛總重介於 3,500-7,500 公斤，如有拖車，其拖車重量需低於 750 公斤，最低持照年齡為 18 歲，且須先取得 B 類駕照。
4. C1E 級：如同 C1 級駕照，其可附掛重量低於 750 公斤的拖車，但全部總重不可超過 12,000 公斤，當拖車完全裝載時，其重量不可超過未裝載時的重量，最低持照年齡為 18 歲，且須先取得 C1 類駕照。
5. C 級：係指可駕駛大型車輛，車輛總重超過 3,500 公斤，或拖車總重可達 750 公斤，最低持照年齡為 21 歲，且須先取得 B 類駕照。
6. CE 級：如同 C 級駕照，其可附掛重量超過 750 公斤的拖車，最低持照年齡為 21 歲，且須先取得 C 類駕照。
7. D1 級：係指可駕駛小巴士，車輛配置有 9-16 個乘客座位，如附掛拖車，其重量需低於 750 公斤，最低持照年齡為 21 歲，且須先取得 B 類駕照。
8. D1E 級：如同 D1 級駕照，其可附掛重量超過 750 公斤的拖車，車輛全部重量需低於 12,000 公斤，當拖車完全裝載時，其重量不可超過未裝載時的重量。最低持照年齡為 21 歲，且須先取得 D1 類駕照。

9. D 級：係指可駕駛巴士，車輛配置超過 8 個乘客座位，如附掛拖車，其重量需低於 750 公斤，最低持照年齡為 24 歲，且須先取得 B 類駕照。
10. DE 級：如同 D 級駕照，其可附掛重量超過 750 公斤的拖車，最低持照年齡為 24 歲，且須先取得 D1 類駕照。

在職業駕駛部分，根據歐盟 2003/59/EC 指令，客車和貨車職業駕駛人須通過認證與定期培訓，取得職業能力證書(CPC)才可行駛對應之車輛。

2.2 美國

由於美國實施聯邦制，美國的駕照由各州獨立發出而非聯邦政府，駕駛者通常由他們居住的州取得駕照，其他州可根據一般年齡規定將別州所發出的駕照視為暫時性的訪客駕照，如有違反相關規定，每一州可中止個別駕駛者特定的駕駛權利。有許多州採一致性的駕照分級制，有些則除外，普通駕駛執照考照年齡各州規範不同，大致在 16 至 18 歲。

而商用車輛的駕照等級則統一由聯邦管制標準(49 CFR part 383)，美國聯邦規定駕駛人駕駛之車輛總重(Gross vehicle weight rating, GVWR)超過 11,793 公斤(26,001 磅)，則必須取得商業駕駛執照(Commercial Driver's License, CDL)。美國職業駕照大致可分為三類：

1. Class A：任意型式聯結之車輛總重超過 11,793 公斤(26,001 磅)或拖曳重量超過 4,536 公斤。
2. Class B：單一車輛之車輛總重超過 11,793 公斤(26,001 磅)或拖曳重量未超過 4,536 公斤(10,001 磅)。
3. Class C：不符合 Class A 或 Class B，但用於搭載 16 名以上乘客(含司機)之車輛或是用於載運危險物品之車輛。

美國聯邦法規規定商業駕駛執照之最小年齡限制一般為 21 歲，不過仍有一些州允許該州居民的駕駛者年齡介於 18-20 歲可報考。駕駛人在通過測驗取得商業駕駛執照資格之後，尚須依據未來駕駛之車輛類別，經由資格審查獲得授權，車輛類別如下：(1)「T」係指半聯結車(Semi trailer Double or Triple)；(2)「P」係指載客車輛(Passenger Vehicle)；(3)「S」係指校車(School Bus)；(3)「N」係指油罐車(Tank Truck)；(4)「H」係指危險物品(Hazardous materials)；(5)「X」係指組合式油罐車與危險物品。

2.3 日本

日本駕照的法源基礎為《道路交通法》第六章之《汽車及機器腳踏車之駕駛執照》，此法為日本警察廳負責執行管理，主要可將駕駛執照分為普通駕照（第一種免許）與職業駕照（第二種免許）兩大類，各類汽車駕駛執照說明如下：

1. 普通駕駛執照：係指可駕駛總重量未達 5 噸、最大載運量未達 3 噸、乘載人數 10 人以下之車輛，考照年齡為 18 歲。
2. 職業普通駕駛執照：可駕駛車輛種類如普通駕駛執照，考照年齡為 21 歲，且須持有普通駕照、中型駕照或大型駕照滿 3 年經歷。
3. 中型駕駛執照：係指可駕駛總重量 5 噸以上未達 11 噸、最大載運量 3 噸以上未達 6.5 噸、乘載人數 11 人以上未達 30 人之車輛，考照年齡為 20 歲。
4. 職業中型駕駛執照：可駕駛車輛種類如中型駕駛執照，考照年齡為 21 歲，且須持有普通駕照、中型駕照或大型駕照滿 3 年經歷。
5. 大型駕駛執照：係指可駕駛總重量 11 噸以上、最大載運量 6.5 噸以上、乘載人數 30 人以上之車輛，考照年齡為 21 歲。
6. 職業大型駕駛執照：可駕駛車輛種類如大型駕駛執照，考照年齡為 21 歲，且須持有普通駕照、中型駕照或大型駕照滿 3 年經歷。

2.4 台灣

我國依據道路交通安全規則第 5 條規定，汽車駕駛人可分為普通駕駛人及職業駕駛人，前者為駕駛自用車而非駕駛汽車為職業者；後者為以駕駛汽車為職業者，故其駕照亦分為普通駕照及職業駕照，其依載重限制(3.5 噸)與用途分類，汽車駕駛執照共可分為 6 種(不含聯結車)，說明如下：

1. 小型車普通駕駛執照：係指可駕駛座位在 9 座以下之客車或座位在 24 座以下之幼童專用車，或總重量在 3,500 公斤以下之貨車，考照年齡為 18 歲。
2. 小型車職業駕駛執照：可駕駛車輛種類如小型車普通職業駕照，考照年齡為 20 歲。
3. 大貨車普通駕駛執照：係指可總重量逾 3,500 公斤之貨車，考照年齡為 20 歲，且須領有小型車普通駕駛執照 1 年以上之經歷。
4. 大貨車職業駕駛執照：可駕駛車輛種類如大貨車職業駕駛執照，考照年齡為 20 歲，且須領有小型車職業駕駛執照 1 年以上之經歷。

5. 大客車普通駕駛執照：係指可駕駛座位在 10 座以上或總重量逾 3,500 公斤之客車、座位在 25 座以上或總重量逾 3,500 公斤之幼童專用車，考照年齡為 18 歲，且須領有大貨車普通駕駛執照 1 年以上之經歷；或領有小型車普通駕駛執照 2 年以上之經歷，並經立案之駕駛訓練機構小型車選升大客車駕駛訓練結業者。
6. 大客車職業駕駛執照：可駕駛車輛種類如大客車職業駕駛執照，考照年齡為 20 歲，且須領有大貨車職業駕駛執照 1 年以上之經歷；或領有小型車職業駕駛執照 2 年以上之經歷，並經立案之駕駛訓練機構小型車選升大客車駕駛訓練結業者。

三、國內外大客車駕駛執照訓練內容與考驗方式

各國職業大客車駕駛訓練方式皆有其特色，以下就歐盟、美國、日本與臺灣目前駕駛訓練方式作說明，並作訓練制度比較。

3.1 歐盟

歐盟對於職業駕駛人訂定駕駛專業認證制度(Driver Certificate of Professional Competence, CPC)，所有職業公車、長途巴士、貨車駕駛人皆須取得 CPC 證認。而根據歐盟駕駛執照分類，通常超過 3.5 噸或 9 人座以上車輛須取得 CPC 認證，即 C、CE、C1、C1 和 D、DE、D1、D1E 駕照，除非不以駕駛為職業(非主要收入來源)。欲取得專業駕駛執照(CPC)，須參與其規定之訓練方式，並通過四項考試：(1)駕駛複選題理論測驗(Licence Acquisition Multiple Choice Theory Test)與危險認知測驗(Licence Acquisition Hazard Perception Test)(2)CPC 駕駛個案研究測驗(Driver CPC Case Study Test)(3)駕駛路考測驗(Licence Acquisition Practical Test)(4)CPC 實測測驗(車輛安全)(Driver CPC practical test (vehicle safety demonstration))。此外，職業駕駛人每五年亦須接受 35 小時的訓練，方可取得 CPC(Certificate of Professional Competence)專業能力證明。

駕駛專業認證制度主要訓練方式可分為兩類，一為以訓練課程為主，須上滿 280 小時訓練課程，其中包含 20 小時個別駕駛，並通過紙筆測驗與口試；二為接受基本訓練課程後，通過 4 小時理論測驗和 90 分鐘駕駛測驗，此方案並無強制訓練與時數要求。另外也可透過加速型初始認證取得職業駕駛資格，內容為 140 小時訓練課程與測驗，其中須獨立駕駛至少 10 小時，然加速型初始認證之年齡限制較高，約比前述兩種主要訓練方式可考照年齡長 3 歲左右。CPC 的四項考試內容為：

- (1) 駕駛複選題理論測驗內容包含官方的高速公路代碼(The Official Highway Code)、交通號誌、駕駛標準局(Driving Standards Agency, DSA)所頒布的駕駛技能手冊(駕駛工作小時規定、客搭乘的管制、一般性車輛管制、健康與安全管制等)。駕駛危險認知測驗內容可參考駕駛標準局(DSA)所頒布危險認知指引(The Official DSA Guide to Hazard Perception, DVD)，測驗時間為2.5小時，共100題。
- (2) 個案研究測驗則會根據受測者的工作內容利用實務情境題來詢問。個案題型約有6-8種，每一種有5-10題，時間為1.5小時。題型照片與文字敘述，請受測者回答題目給予情境的答案。以瞭解是否具備應有的駕駛能力
- (3) 路考測驗則是了解受測者是否熟悉自己的車子(可使用自己的車子來進行測驗)，以是否能安全及有效率地駕駛車輛。譬如在駕駛前能正確檢查車子，在緊急狀況時如何處置。路考時間至少為一小時，測驗內容範圍包括：(1)車輛控制、設備與要素；(2)道路行為；(3)車輛特性；(4)道路與天候狀況；(5)交通號誌、規則與管制；(6)實務安全；(7)車道駕駛；(8)特殊乘客，如小孩或殘障人士搭乘時之駕駛的行為。測驗時間為1.5小時。
- (4) 實測測驗主要為安全相關規範，內容包括10項(1)安全與節能駕駛；(2)乘客安全；(3)乘客互動，如注意小孩、年長者、聽力或視力不佳者、無法快速移動者，了解不同乘客的需求，並以適當的態度來回應；(4)工作時數與記錄設備管制；(5)載運乘客的管制規定，如了解法規對於身障者、學童乘客之相關規定；(6)安全帶，如檢查程序與相關法規規定，並適當報告其堪用情形；(7)安全設備；(8)車輛載運；(9)車輛維修；(10)酒精。測驗時間為1.5小時。

3.2 美國

美國商業駕駛執照(Commercial Driver's License, CDL)之測驗規範為由美國聯邦公路管理局(Federal Highway Administration, FHWA)訂定之測試標準，根據聯邦法規 49 第 383 節之規範(Code of Federal Regulations Title 49 Part383)，商用車輛駕駛人必須了解 20 項領域知識與必要技能。20 項駕駛知識包括：(1)安全行駛管制，如車輛檢查、維修保養，駕駛人疲勞、視力與聽力不良對駕車安全之影響，以及車輛類別與乘載乘客、貨物之要求；(2)安全車輛控制系統，如燈光、喇叭、鏡面調整、滅火器、不正常行駛狀況、故障診斷；(3)車輛系統於緊急狀況處理程序；(4)車輛基本控制；(5)滑行；(6)後退；(7)視覺搜尋；(8)溝通；(9)速度控制；(10)空間管理；(11)夜間駕駛；(12)特殊駕駛狀況，如不良天候；(13)危險認知；(14)緊急操作；(15)打滑控制與恢復；(16)

貨櫃與車輛控制的關係；(17)車輛檢查；(18)危險物品；(19)山區駕駛；(20)疲勞與認知。技能要求包括：(1)行前檢查，含引擎、方向盤、懸吊裝置、煞車、輪胎、車邊、車後；(2)基本車輛控制技能，含速度控制、高速公路駕駛、曲線倒退；(3)道路安全駕駛技能，如變換車道與超車時能和其他車輛保持安全間距、依據道路狀況、視線、車輛載重情況來維持安全的車距。技能測驗可皆在實際道路考試，或者採用部分道路與部分場考方式測驗。

美國實際道路駕駛測驗內容共有 10 項：(1)轉向；(2)交岔路口；(3)都市商業區(查看車流狀況、保持安全距離等)；(4)變換車道；(5)快速道路或鄉間有速限規定高速公路；(6)停止與起步；(7)彎道；(8)鐵路平交道；(9)橋樑或天橋(淨空高度測試)；(10)一般駕駛行為。

美國聯辦法規中雖無強制訓練、訓練時數以及取得商用車輛駕照後之訓練規定，但實務上取得商用車輛駕照必須依據聯辦法規所規範之知識及技能，通過州政府之考照測驗，故多數駕駛人會參加訓練機構的訓練課程。美國之職業駕駛人訓練機構有三類，分別為駕駛學校、公立大學或社區大學所提供之運輸計畫中駕駛訓練以及業者自行提供的駕駛訓練課程，主要可分為 PTDI 與 CTHRC 兩種體系，皆須完成一百多小時的訓練，且測驗合格後才符合資格。因此，美國現行制度較著重於駕駛能力；至於駕駛人取得商用車輛駕照後，目前並無要求定期訓練之規定。符合職業駕駛職照年齡條件者，須經過體格檢查、理論測驗和道路駕駛測驗，合格者才可取得職業駕照。

3.3 日本

日本駕駛執照取得方式與我國相似，以駕駛訓練班為主，日本警察廳交通局針對駕駛訓練所訂定《指定自動車教習所の教習の標準》，凡是政府認可之駕駛訓練所皆須依照警政廳交通局之規範標準設計駕駛訓練課程時數與教學內容，對於各類駕駛執照所須訓練學習對應時數皆有明確規範。依日本駕駛執照分類方式，中型駕駛執照、大型駕駛執照對應至我國駕照分類制度皆屬大客車駕駛執照範圍。而持有不同駕駛執照，所接受之訓練時數規範亦有不同(詳表 2)。訓練課程的第一階段場地駕駛，第一階段課程完成後需學科與技能測驗合格，取得臨時駕照，才可進入第二階段課程。第二階段課程訓練結束後，需經駕駛訓練班結訓測驗合格，才可報名各都道府縣的正式測驗。

日本駕照的第一階段學科課程內容共有 17 項：(1) 職業駕照的意義(設立理由、客車駕駛實際駕駛情況、取得資格)；(2)號誌；(3)標誌標線；(4)車輛通行原則；(5)巴士優先道路；(6)交岔路口；(7)安全駕駛速度與行車距離；(8)行人保護(包含新手駕駛、高齡駕駛、聽障者)；(9)安全手勢確認、喇叭使用方法與安全檢查；(10)變換車道；(11)超車；(12)行車安全間隔；(13)停車；

(14)乘載方式；(15)交通事故與駕駛人義務；(16)客車相關法律知識與客車駕駛知識；(17)身心障礙者的應對。第一階段技能課程項目共有 18 項：(1)駕駛姿勢；(2)裝置使用調整方式與日常檢查；(3)車輛特性(駕駛死角、內輪差等)；(4)基本駕駛操作；(5)加速的方法與時機；(6)曲線和轉彎駕駛；(7)坡道駕駛；(8)後退；(9)狹路駕駛；(10)特殊道路通行；(11)隘路駕駛；(12)倒車入庫與並排停車；(13)變換車道和障礙物的應對；(14)號誌、標誌標線辨識與通行；(15)交岔路口；(16)平交道；(17)旅客運送(前進、加減速、變換車道、停止、道路交通狀況對應方式)；(18)緊急煞車。第一階段駕駛訓練內容以職業駕駛的基礎知識為主，強調安全駕駛行為與旅客運輸知識，而基礎技能訓練上著重於車輛特性與駕駛技能的對應關係，以及乘載旅客的駕駛方式。

第二階段駕駛訓練學科內容共 12 項：(1)風險預測與重要性；(2)急救處理 I(注意事項、AED 的使用)；(3)急救處理 II(傷患觀察與移動，包含心肺復甦術、止血法、包紮等)；(4)適性測驗結果與駕駛性格；(5)安全駕駛能力；(6)行駛中的車輛特性(乘客乘車狀況、恰當的轉彎與上坡方式、速度衝擊力等)；(7)惡劣條件駕駛 I(濃霧、豪雨、路況不良等)；(8)惡劣條件駕駛 II(夜間駕駛、燈光限制)；(9)行駛路線規劃、地圖資訊；(10)高速公路(行駛速度與車輛安全距離、車輛故障、進出高速公路)；(11)交通事故特性與車輛安全的重要性；(12)車輛構造與日常檢查、故障緊急處理措施。技能訓練內容共 12 項：(1)車流中駕駛、適當行駛位置、變換車道；(2)標誌、標線、號誌的應對；(3)交岔路口；(4)禮讓行人(行人保護)；(5)道路狀況因應；(6)旅客運送(前進、加減速、變換車道、停止、道路交通狀況對應方式)；(7)路線設定；(8)預測行駛中可能危險狀況(瞭解可能危險因素、下雨下雪等)；(9)搶快的風險認知；(10)夜間駕駛；(11)惡劣條件行駛(積雪、濃霧、豪雨等)；(12)特殊項目(山路駕駛、雪中駕駛、特殊地區駕駛)。持續強調安全駕駛觀念，並導入風險預測、急救處理知識，以及不良環境下的駕駛方式。

表 2 日本職業大客車駕駛執照授課時數對照表

欲考取駕駛執照 類別		職業中型駕駛執照				職業大型駕駛執照			
		第一階段		第二階段		第一階段		第二階段	
		學科	技能	學科	技能	學科	技能	學科	技能
普通駕駛執照		7	12	12	16	7	15	12	19
	AT 限定	7	16	12	16	7	19	12	19
普通中型駕駛執照		7	8	12	10	7	10	12	14
普通大型駕駛執照		7	8	12	10	7	8	12	10
職業普通駕駛執照		7	7	12	4	7	15	12	14
職業中型駕駛執照		-	-	-	-	7	5	12	9

資料來源：警察庁交通局運転免許課《指定自動車教習所の教習の標準》及本研究彙整

3.4 臺灣

我國大客車職業駕駛執照之訓練機構主要為民營駕駛訓練班或公路人員訓練所，考照內容可區分為學科與術科，學科內容係以交通部公路總局頒布之汽車題庫內容為主。

一般而言，考試測驗內容即為授課內容。依據交通部訂定之民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法中《民營汽車駕駛人訓練機構應授課目及教學時數配當表》，職業大客車駕駛人學科訓練時數為 23 小時，內容包含：駕駛道德、急救常識、駕駛原理與方法(含安全駕駛)、肇事預防與處理、道路交通管理法規、車輛構造及修護常識；術科訓練時數為 26 小時，基本上以場地訓練為主，內容包含：場地基本駕駛訓練 4 小時、場地應用駕駛 8 小時、車輛構造及機業常識 3 小時、日間道路駕駛 6 小時、夜間道路駕駛 3 小時。如學科測驗未通過者，不得參加術科考試，術科考試為場考，共有 12 項內容：(1)換檔穩定；(2)倒車入庫；(3)平行路邊停車；(4)上下坡道；(5)曲線進退；(6)環場道路；(7)鐵路平交道；(8)斑馬線；(9)交岔路口；(10)全程道路駕駛；(11)其他操作；(12)曲巷調頭。學科及術科皆通過測驗後，方能取得職業駕駛執照。

如為持有普通大客車駕駛執照滿 3 個月之駕駛者，亦可自行報考，僅需補考職業駕駛執照筆試項目中的機械常識，並通過職業駕駛人體檢，合格後即可取得職業大客車駕駛執照。

3.5 小結

經前述各國職業大客車駕駛訓練方式說明，大致可將訓練方式分為兩大類型：第一類型主要藉由嚴格考照方式來進行把關，均依照駕駛人之駕駛認知與駕駛技能是否有按標準程序完成，同時以嚴格方式進行檢視，非以及格率作為主要考量，如日本之考照嚴格且及格率低；第二類型則是以大量時數與嚴格要求參與課程內容之職能與技術訓練為主，但仍需要通過考試訓練方能取得駕駛執照。各國職業駕駛訓練方式比較詳表 3。

表 3 各國職業大客車駕駛執照訓練比較表

國家	訓練機構	訓練課程	定期回訓
美國	<ol style="list-style-type: none"> 1. 受政府補助之私人駕駛學校 2. 公立大學或社區大學所提供之運輸計畫中所包含貨車駕駛訓練 3. 運輸業者提供之自訓課程 	車輛駕駛相關協會依據 Title 49 Part383 訂定訓練課程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 依據職業貨車駕駛協會 PTDI 訂定之課程標準 148 小時(含 44 小時駕駛操作課程) 2. CTHRC 制訂 120 小時學科，185 小時術科 	無規定
歐盟	依取得駕照方式而定，基本上由駕駛學校提供訓練，亦可由非營利機構、職業學校(學院)來提供	<ol style="list-style-type: none"> 1. 以訓練課程為主，280 小時訓練(包含 20 小時個別駕駛)，課程結束後進行紙筆測驗與口試 2. 以測試為主，包含 4 小時理論測驗和 90 分鐘駕駛測驗，無強制訓練與時數要求 3. 加速型初始認證，140 小時訓練課程(含測驗)，須獨立駕駛至少 10 小時，課程結束後進行紙筆測驗和口試 	35 小時/5 年 (在部分國家訓練期間定訂為每周、3 個月、6 個月或 12 個月一次，以累積方式計算)
日本	<ol style="list-style-type: none"> 1. 政府認證駕駛訓練學校 2. 領取學習駕照自學(需通過場地考試) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 學科：理論和基礎駕駛操作 2. 術科：道路駕駛和危險狀況應對(須測試通過過第一階段學科測驗，才可進入第二階段課程) 	無規定
台灣	<ol style="list-style-type: none"> 1. 民營駕訓班 2. 公路人員訓練所 3. 自行報考 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 學科 23 小時：駕駛道德、機械常識等課程 2. 術科 26 小時：場地駕駛、日間和夜間道路駕駛 	「大型車職業駕駛人定期訓練證明」，每 3 年 6 小時學科講習(1 天)

資料來源：我國職業駕駛執照考領及持有有效條件管理之探討及本研究彙整

四、我國大客車駕駛訓練議題

比較各國職業駕駛制度，顯見我國職業駕駛執照之取得相對容易，雖職業大客車駕駛執照取得資格有持照經歷之限制，但在駕駛訓練課程與內容上

仍較其他國不足，大致可分為下列 6 項要點：

1. 學習訓練時數：歐盟與美國之駕駛訓練時數高，學科與技能訓練並重，總訓練時數皆高達一百多小時，明顯較我國訓練時數高出許多。且我國容許駕駛學員請假達課程總時數的三分之一，超過三分之一則不可應考。換言之，未訓練之課程時數並無強制補課訓練之要求，駕駛人實際訓練時間可能較規定時數更短。
2. 訓練課程內容：我國訓練內容以場地駕駛為主，較為制式而缺乏實際駕駛經驗。然國外除場地駕駛之外，著重實際道路駕駛經驗，且將各種實際駕駛情境安排在訓練課程內，如濃霧、豪雨等不良天氣駕駛，以及各類地形、道路之駕駛，有助於職業駕駛人在取得執照後縮短適應不良、緊張等問題。
3. 課程測驗：國外駕駛訓練課程於每一階段訓練課程結束後須通過實際測驗，以了解駕駛人學習情形。如日本第一階段課程完成後，若無通過測驗則無法進入第二階段訓練，故訓練成果較為扎實。
4. 回訓制度：雖僅有我國與歐盟有駕駛回訓制度，以歐盟 5 年 35 小時訓練時數之規定，平均 1 年須接受 7 小時之訓練，相較於我國 3 年 6 小時之回訓規定，時數較多。以我國目前回訓制度內容，多以放映制式投影片方式進行，內容以道路安全、交通事故案例、法規內容為主，駕駛人大多缺乏興趣。
5. 駕駛安全的重視：國外學科內容相當強調駕駛安全意識議題，除車輛基礎檢查、事故應對處理外，尤重交通事故的發生原因說明，使駕駛人了解其義務與安全駕駛的重要性。在測驗方面，設計有情境式考題與模擬測驗，讓駕駛人能確實熟悉駕駛人應注意事項與相關概念。
6. 旅客應對課程：關於旅客運送的相關知識，如乘載旅客時加減速、變換車道的適當駕駛方式，以及面對道路交通狀況對應方式，此外包含駕駛禮儀，與面對高齡乘客、身心障礙者之應對等。我國目前在這部分並無訂定相關訓練課程，多由客運業者自行授課。

五、結論與建議

綜上所述，我國職業大客車駕駛之執照考驗與訓練方式在制度面，結構不如歐盟、美國、日本等國完整。在整體規劃上，期望增加實際道路駕駛訓練。尤其臺灣多山區道路，且屬副熱帶海島型氣候，各地區氣候不同，職業駕駛人南來北往經不同地形、天氣，實際道路駕駛經驗與應變能力更顯重要。如僅由制式場地訓練與考試作駕駛資格取得標準，則有駕駛安全上之疑慮。

然因目前訓練時數規範遠低於歐美，且我國駕駛訓練制度與考驗方式與日本相近，未來如進行制度調整，建議適當提高職業駕駛人之訓練時數，並嚴格執行訓練課程內容，參考國外制度，於課程結束後，須通過駕駛訓練所之測驗，通過後才可參加正式職業駕照考試。

同時在駕駛人職能訓練方面，除駕駛技術訓練外，應增加載運乘客相關課程內容，使職業駕駛人能具備相關基礎知識，如乘載行動不便乘客的應對和駕駛操作技巧等，非僅由業者自行培訓，提高整體駕駛人職能，讓職業駕駛人更具專業性。此外，在安全考量上，應確實透過學科訓練課程，加強駕駛人對於道路風險的認知，了解道路事故之嚴重性與駕駛義務。是以透過職業駕駛人之訓練課程與制度調整，降低大型車輛事故發生率，確保生命財產安全。

參考文獻

民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法(民國 101 年 4 月 6 日修訂)。

陳一昌、張開國、葉祖宏(2011)，「建立大型車駕駛人定期訓練計畫」，交通部運輸研究所。

道路交通安全規則(民國 105 年 04 月 29 日修訂)。

道路交通法(平成 27 年 6 月 1 日修訂)，日本。

警察庁交通局運転免許課(2014)，「指定自動車教習所の教習の標準」。

Code of Federal Regulations. Title 49. Transportation. Part 383 Commercial Drivers License Standards; Requirements and Penalties

Directive 2003/59/EC of The European Parliament and of The Council, 15 July 2003

