

激勵汽車駕駛人守法策略及立法設計之研究

蔡中志¹
林翊歆²

摘 要

近五年來，我國、日本、新加坡每年每十萬人口的交通事故傷亡率，我國均高居第一，不僅是日本的 1.44 倍，更是新加坡的 4.68 倍，顯示我國的汽車駕駛人交通違規情形略為嚴重。況且我國交通事故傷亡人數每年都創新高，儘管處罰愈來愈重，但顯然無法有效遏阻駕駛人違規，故本研究希望研擬策略以激勵汽車駕駛人發自內心守法。在文獻回顧方面，首先探討激勵行為、激勵理論的相關文獻，應用在激勵汽車駕駛人守法策略設計上，以「金錢制度」及「表揚制度」最為適合；其次在外國激勵守法制度方面，參考新加坡的「駕駛記點及獎勵制度」以及日本的「駕照分級制度」。根據研究目的、文獻理論並參考外國制度，設計激勵汽車駕駛人守法策略問卷進行問卷調查，以瞭解國內汽車駕駛人對激勵守法策略的意見，作為研擬激勵汽車駕駛人守法策略之參考。綜上文獻理論、外國制度及問卷分析結果，本研究研擬之激勵汽車駕駛人守法策略立法設計如下：一、大幅修改現行違規記點制度，凡有違規即應記違規點數，違規點數共分 10 點，點數愈大表示違規情形愈嚴重。二、建立駕駛執照分級制度，駕駛執照區分為金牌駕照、銀牌駕照、銅牌駕照及新手駕照，愈高層級的駕照所享有的優惠愈多。三、建立緩處罰制度，輕微違規的初犯得暫緩處罰，二年內不再違規即不予處罰。

關鍵詞：汽車駕駛人、激勵理論、守法策略

一、背景與動機

根據統計，近五年(2006-2010)日本（日本警察廳，2011）、新加坡（新加坡陸運交通局，2011）、我國（警政署，2011）三個國家中，每年每十萬人口的交通事故傷亡率我國均位居第一。上述三個國家每十萬人口交通事故傷亡率比較如圖 1 所示。

由圖 1 可知，近五年來，日本、新加坡、我國三個國家中，每年每十萬人口的交通事故傷亡率，以平均而言，我國不但是日本的 1.44 倍，更是新加坡的 4.68 倍，明顯高於日本、新加坡，顯示我國的每十萬人口交通事故傷亡率略高，同時也顯示我國汽車駕駛人交通違規情形略為嚴重。根據警政署 100 年 A1 類道路交通事故原因、傷亡分析，全年 A1 類交通事故總件數 2,037 件中，就有 1,941 件，相當於百分之九十五，是因為汽車駕駛人過失、疏於注

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授（聯絡地址：桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號，電話：03-3282321 轉 4516，E-mail: una103@mail.cpu.edu.tw）。

² 中央警察大學交通管理研究所碩士。

意造成（警政署，2011）。汽車駕駛人若違規不一定會造成交通事故，但是有交通事故，則大都是因為違規而造成，交通事故之發生與交通違規之有無，確實存在非常密切的關係。

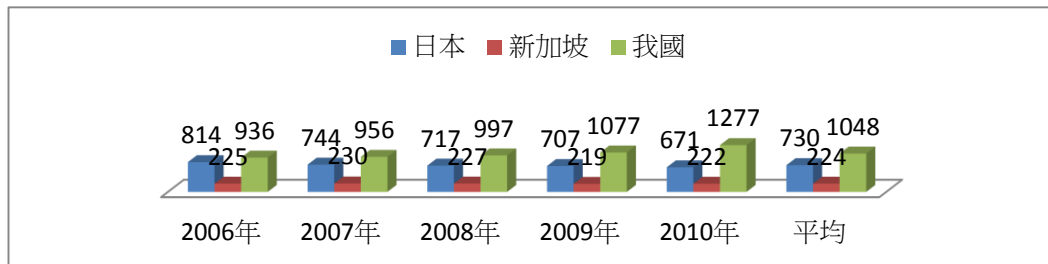


圖 1 日本、新加坡、我國每十萬人口交通事故傷亡率比較圖

我國行政機關為了降低交通事故次數，以及減少交通違規行為，常採用較為直接有效的方式，即是對交通違規之汽車駕駛人科以相當程度之處罰。然而我國交通事故死傷人數每年都創新高，儘管處罰愈來愈重，但顯然無法有效遏阻駕駛人違規，基此，蔡中志君(2003)提出不同的見解，認為究竟重罰的意義何在？「道路管理處罰條例」一再修改，處罰愈來愈重，程序卻愈來愈簡化，例如罰鍰一直增加、吊扣吊銷駕駛執照期間一直延長，採取一次裁罰通知、委託拖吊、委託科學採證舉發，所以被開罰單的用路人的心態只覺得倒楣與反感，有沒有反省自己的不是？

本研究認為，以交通違規處罰的方式，來規範汽車駕駛人之行止，固可收一定之成效，然其終究屬外部之規範，並無可讓汽車駕駛人主動守法之「誘因」。汽車駕駛人之守法乃屬被動性質，並非其內心主動遵守法規，故當民眾因交通違規被處罰時，往往批評政府搶錢，其原因泰半源自於此。立法者欲使汽車駕駛人發自內心主動遵守交通法規，就必須於法規中存在，可使其產生主動守法意願的「誘因」，易言之，該「誘因」即為一種激勵之策略，用以激勵汽車駕駛人發自內心地遵守交通法規。惟此激勵策略不僅現行交通法規中無相關之條文，歷年來也無任何有關激勵汽車駕駛人守法之學術著作問世。本研究欲跳脫傳統的法條束縛，從管理學激勵理論之觀點來探討，如何制定策略以激勵汽車駕駛人遵守交通法規及法制化之設計，即為本研究之動機。

二、文獻回顧

2.1 激勵行為

茲將眾學者及本研究對激勵的定義，摘要彙整於表 1。

表 1 學者對激勵定義彙整表

學者	對激勵之定義
Robbins (王秉鈞譯, 1995)	個人在得以滿足某種需求的情況下, 為達成組織目標而更加努力工作的意願。
Linder (林建煌譯, 1999)	一種內在的力量, 可以驅使個體去完成個人或組織的目的。
Lussier (劉菊梅譯, 2001)	一種內心對滿足未獲滿足的需求的渴望。
張金鑑(1985)	管理者採取有計畫的措施, 引起其心理變化或動機, 使之產生所預期的行為反應, 俾能成功達成組織目標。
李青芬(1994)	個人願意為組織目標努力的意願, 但這意願是受制於此一努力是否能滿足個人的某種需求。
陳鐵民(1991)	激發人類動機的心理過程。
吳定(2003)	「推動」之意, 管理者經由各種方式激發部屬的工作意願, 提高其工作績效, 從而達成組織機關的特定目標。
本研究	針對他人的各種需要, 設法滿足其需要, 激發其內在的工作意願, 從而產生符合預期行為的一連串活動。

2.2 激勵理論內涵

國內外從事激勵理論的研究學者, 大致將其歸納為三個主要的類別, 分別是滿足激勵理論、程序激勵理論以及增強理論。滿足激勵理論主要在於找出及瞭解員工的需求, 包括四種不同的激勵理論: 需求層級理論、兩因素理論、ERG 理論、三需求理論; 程序激勵理論主要在於了解員工如何選擇行為以滿足他們的需求, 其中具代表性的理論有: Adams 的公平理論、Vroom 的期望理論; 增強理論主要係以 Skinner 的學習理論為依據, 重點在探討工作人員被激勵的行為如何可以長久維持 (劉菊梅譯, 2001)。

2.3 激勵制度及方式

激勵制度是一種能激發員工工作動力的方式。由企業的角度來看, 公司為達成組織目標或增進員工的生產力, 所採取的各種方法, 都可稱為激勵制度。一般而言, 我們可以把激勵制度大約分為貨幣性的激勵制度與非貨幣性的激勵制度; Reuter 指出在眾多的激勵制度中, 以貨幣獎勵最具有激勵效果, 其中又以激勵性的薪資制度在提昇工作績效上最具成效, 此外許多學者亦指出薪資制度在員工的心目中佔有相當重要的地位 (蕭玉華, 2004)。

此外, 蔡中志等(2011)認為, 一部好的道路交通法律, 必須獲得民眾的尊重與支持, 實際上, 要督促民眾守法, 除了處罰, 還可以採取鼓勵的做法, 如: (1)建立駕駛執照分級制度 (初學、普通、優良), 並以差別待遇激勵駕駛人爭取優良駕照; (2)較不嚴重的過失違規可以緩執行, 期間內無再次違規則可以塗銷違規紀錄; (3)初次違規, 若非屬重大違規時, 可以讓當事人自行選擇參加付費講習或罰款; (4)輕微違規可僅予以警告或記點而不立即處罰;

(5)優良駕照得享有廉價的保險費。上述措施將能激勵用路人遵守交通規則，使駕駛人以爭取到優良駕照為榮。

本研究歸納激勵策略中，以表揚制度及金錢制度的激勵效果最佳，也較能應用於汽車駕駛人激勵守法策略。

2.4 外國激勵汽車駕駛人守法策略

2.4.1 新加坡的 DIPS 制度

DIPS 係 Drive Improvement Points System 的縮寫，意即「駕駛人記點及獎勵制度」，駕駛人二年違規記點累計 24 點以上（第一次拿到駕照新手第一年 12 點），政府可暫時吊銷其駕駛執照，期間由 3 個月至 1 年不等，行為人必須通過必要的駕照考試，始能重新領取駕駛執照。對於連續 3 年無記點紀錄者享有保險費降低 5% 以上的獎勵制度（新加坡警察局，2011）。

2.4.2 日本的駕照分級制度

日本的駕照分級制度如表 2 所示，說明如下（東京警視廳，2011）：

- 1.優良駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達 5 年以上，於過去 5 年內沒有交通違規，亦沒有交通事故。
- 2.普通駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達 5 年以上，於過去 5 年內曾有一次輕微違規（違規點數 3 點以下之違規）。
- 3.違規駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達 5 年以上，於過去 5 年內曾有二次以上輕微違規（違規點數 3 點以下之違規），或有非輕微違規（違規點數 4 點以上之違規）。
- 4.初次換照：汽車駕駛人初次取得駕駛執照後，持有時間未滿 5 年，於更換駕駛執照時曾有一次以下輕微違規（違規點數 3 點以下之違規）。
- 5.新手駕照：汽車駕駛人初次取得駕駛執照。

表 2 日本駕駛執照分級制度一覽表

駕照類別	駕照顏色	駕照有效期間	更新手續費	講習時間
優良駕照	金色	5 年	3100 日元	30 分鐘
普通駕照	藍色	5 年	3450 日元	1 小時
違規駕照	藍色	3 年	4000 日元	2 小時
初回更新	藍色	3 年	4000 日元	2 小時
新手駕照	綠色	3 年	4000 日元	2 小時

三、問卷設計與分析

3.1 研究問卷架構

本研究分析汽車駕駛人個人背景變項，對於遵守交通法規原因的意見，以及對於激勵守法策略認同的意見，以作為激勵守法策略立法設計之參考。

3.2 問卷設計與實施

3.2.1 問卷設計內容

本研究初步規畫在客運站發放研究問卷，因採現場填寫方式，為避免受訪者時間匆促影響作答效果，故問卷題數設計 21 題，以一張 A4 紙雙面列印為原則，預計單一人次填答時間 10 分鐘。

第一部份：汽車駕駛人守法因素

1. 請問您是否曾因違反道路交通法規而被開單舉發？①無②有

2. 請問您近兩年內，是否曾因違反道路交通法規而被開單舉發？①無②有

3. 請問現行制度下，促使您遵守道路交通法規的原因為：	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
①擔心被開單舉發	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②生命財產安全考量	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③內心主動遵守法規，共譜有序社會	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

第二部分：激勵汽車駕駛人守法策略認同度

請問以下激勵汽車（含機車）駕駛人守法策略是否能激勵您遵守道路交通法規？	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 紀錄優良的駕駛人可以免費換發駕駛執照	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 紀錄優良的駕駛人可以免費換發行車執照	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 紀錄優良的駕駛人可以享有保險費率優惠	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 紀錄優良的駕駛人可以獲得表揚或榮譽狀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. 紀錄優良的駕駛人可以享有道路救援優惠	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. 輕微過失違規可以緩執行，期間內無再次違規則可以塗銷違規紀錄（即不用處罰）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. 建立駕駛執照分級制度（金、銀牌駕照等），紀錄愈優良的駕駛人所享有的優惠愈多	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

第三部分：個人基本資料

1. 您目前所持有駕駛執照種類：（可複選）

- (1)機車駕照：①輕型機車 ②普通重型機車 ③大型重型機車
- (2)汽車駕照：①小型車 ②大貨車 ③大客車 ④聯結車
- 2.性別：①男 ②女
- 3.婚姻：①已婚 ②未婚
- 4.年齡：①19歲以下 ②20~29歲 ③30~39歲 ④40~49歲
⑤50~59歲 ⑥60~69歲 ⑦70歲以上
- 5.居住地：①北北基 ②桃竹苗 ③中彰投 ④雲嘉南 ⑤高屏
⑥宜花東 ⑦金馬澎 ⑧國外地區
- 6.職業：①軍公教 ②商管服務 ③醫療保健 ④農林漁牧
⑤工業生產 ⑥學生 ⑦家管 ⑧無業 ⑨其他_____
- 7.教育程度：①國小（含以下） ②國中 ③高中(職) ④大學（專）
⑤研究所（含以上）
- 8.月收入：① 2萬以下 ② 2~4萬 ③ 4~6萬 ④ 6~8萬 ⑤ 8萬以上

3.2.2 問卷預試及信度分析

為提升研究的測量品質，本研究問卷設計完成後，在正式發放之前，於101年3月初在國光客運林口站實施預試，共計發放60份，回收60份，計有效問卷58份，無效問卷2份。並依據預試的結果以SPSS統計軟體作信度分析。本問卷預試之信度分析結果， α 係數值為0.74，屬於高信度。

3.2.3 正式問卷調查

本研究於101年3月底、4月初期間發放正式問卷，囿於研究經費不足及人力資源缺乏，在研究時間成本、經濟成本的考量下，僅選擇國光客運林口站以及國光客運臺中站兩地點，於人潮眾多之周末假日時段，採隨機抽樣的方式訪問候車之旅客，採現場填寫方式實施問卷調查，共計發放440份，回收440份，計有效問卷409份，無效問卷31份。

3.2.4 問卷資料處理

本研究問卷全數回收完成後，先統計無效問卷（單選題重複勾選、漏填題數3題以上、以及前後填答明顯為矛盾者）的份數並將之刪除，再以Excel文書處理軟體進行編碼及輸入資料，其中在態度量表的選項中，依同意度的高低，非常同意輸入5、同意輸入4、普通輸入3、不同意輸入2、非常不同意輸入1。待Excel輸入完畢後，再將其轉為SPSS資料檔，進行SPSS統計軟體之統計分析。

3.3 問卷結果分析

本研究共計發放問卷440份，回收440份，其中排除單選題重複勾選、漏填題數3題以上、以及前後填答明顯為矛盾者之無效問卷31份，計有效問卷409份，如表3所示。

表 3 問卷發放與回收數量表

地點	發放數	回收數	有效問卷	無效問卷
國光客運林口站	220	220	203	17
國光客運臺中站	220	220	206	14
合計	440	440	409	31

3.3.1 汽車駕駛人守法因素

- 1.被開單舉發經驗：如表 4 所示，幾近半數的受訪者有被開單舉發經驗，顯示國內駕駛人曾被開單舉發的情形略高。
- 2.近兩年內被開單舉發經驗：幾近四分之一的受訪者在二年內曾被開單舉發，顯示國內駕駛人短期內被開單舉發頻率略高。

表 4 汽車駕駛人守法因素之次數分配表

汽車駕駛人守法因素	人數	百分比(%)
1.被開單舉發經驗		
無	211	51.6
有	198	48.4
2.近兩年內被開單舉發經驗		
無	315	77.0
有	94	23.0
3①擔心被開單舉發為守法原因		
非常同意	117	28.6
同意	193	47.2
普通	72	17.6
不同意	14	3.4
非常不同意	13	3.2
3②生命財產安全考量為守法原因		
非常同意	228	55.7
同意	168	41.1
普通	11	2.7
不同意	2	0.5
非常不同意	0	0
3③內心主動遵守為守法原因		
非常同意	121	29.6
同意	190	46.5
普通	92	22.5
不同意	6	1.5
非常不同意	0	0

3.遵守交通法規原因

- (1)擔心被開單舉發：約有七成五的有效受訪者對擔心被開單舉發為遵守交通法規原因抱持同意的態度。

- (2)生命財產安全考量：高達九成六的有效受訪者對生命財產安全考量為遵守交通法規原因抱持同意的態度。
- (3)內心主動遵守法規：高達七成六的有效受訪者對內心主動遵守為遵守交通法規原因抱持同意的態度。

3.3.2 激勵汽車駕駛人守法策略認同度

1. 次數分配

- (1)紀錄優良的駕駛人可以免費換發駕駛執照：如表 5 所示，大約七成七的受訪者贊成此項策略，顯示免費換駕照應具有激勵守法作用。
- (2)紀錄優良的駕駛人可以免費換發行車執照：大約八成的受訪者贊成此項策略，顯示免費換行照應具有激勵守法作用。
- (3)紀錄優良的駕駛人可以享有保險費率優惠：高達九成的受訪者贊成此項策略，顯示保險費優惠應具有強烈的激勵守法作用。
- (4)紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅：大約八成七的受訪者贊成此項策略，顯示減免部分牌照稅應具有激勵守法作用。
- (5)紀錄優良的駕駛人可以獲得表揚或榮譽狀：大約四成四的受訪者贊成此策略，顯示表揚或榮譽狀可能較無激勵守法作用。
- (6)紀錄優良的駕駛人可以享有道路救援優惠：大約七成八的受訪者贊成此項策略，顯示道路救援優惠應具有激勵守法作用。
- (7)輕微過失違規可以緩執行，期間內無再次違規則可以塗銷違規紀錄：約有七成三的受訪者贊成此項策略，顯示緩執行制度應具有激勵守法作用。
- (8)建立駕駛執照分級制度，紀錄愈優良的駕駛人所享有的優惠愈多：大約八成的受訪者贊成此項策略，顯示駕照分級制度應具有激勵守法作用。

表 5 激勵汽車駕駛人守法策略認同度之次數分配表

激勵汽車駕駛人守法策略	人數	百分比(%)
1.紀錄優良的駕駛人可以免費換發駕駛執照		
非常同意	176	43.0
同意	139	34.0
普通	72	17.6
不同意	19	4.6
非常不同意	2	5.0
未填答	1	0.2
2.紀錄優良的駕駛人可以免費換發行車執照		
非常同意	169	41.3
同意	155	37.9
普通	66	16.1
不同意	19	4.6
非常不同意	0	0

表 5 激勵汽車駕駛人守法策略認同度之次數分配表 (續)

激勵汽車駕駛人守法策略	人數	百分比(%)
3.紀錄優良的駕駛人可以享有保險費率優惠		
非常同意	230	56.2
同意	140	34.2
普通	28	6.8
不同意	11	2.7
4.紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅		
非常同意	246	60.1
同意	112	27.4
普通	44	10.8
不同意	7	1.7
非常不同意	0	0
5.紀錄優良的駕駛人可以獲得表揚或榮譽狀		
非常同意	48	11.7
同意	133	32.5
普通	205	50.1
不同意	22	5.4
非常不同意	1	0.2
6.紀錄優良的駕駛人可以享有道路救援優惠		
非常同意	133	32.5
同意	188	46.0
普通	70	17.1
不同意	14	3.4
非常不同意	3	0.7
未填答	1	0.2
7.輕微過失違規可以緩執行，期間內無再次違規則 可以塗銷違規紀錄		
非常同意	128	31.3
同意	171	41.8
普通	59	14.4
不同意	41	10
非常不同意	9	2.2
未填答	1	0.2
8.建立駕駛執照分級制度，紀錄愈優良的駕駛人所 享有的優惠愈多		
非常同意	169	41.3
同意	158	38.6
普通	71	17.4
不同意	11	2.7
非常不同意	0	0

2.敘述統計：8項激勵策略得分如表6所示，此處評量方式採用李克特五點量表(Likert Type Scale)，計有非常同意、同意、普通、不同意、非常不同意5個選項，計分方式依序給予5分、4分、3分、2分、1分，得分愈高即表示受訪者對激勵汽車駕駛人守法策略認同的程度愈高。

表 6 激勵汽車駕駛人守法策略認同度之敘述性統計表

激勵汽車駕駛人守法策略	個數	平均數	標準差	排序
1.紀錄優良的駕駛人可以免費換發駕駛執照	408	4.15	0.91	5
2.紀錄優良的駕駛人可以免費換發行車執照	409	4.16	0.86	4
3.紀錄優良的駕駛人可以享有保險費率優惠	409	4.44	0.74	2
4.紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅	409	4.46	0.75	1
5.紀錄優良的駕駛人可以獲得表揚或榮譽狀	409	3.5	0.78	8
6.紀錄優良的駕駛人可以享有道路救援優惠	408	4.06	0.84	6
7.輕微過失違規可以緩執行，期間內無再次違規則可以塗銷違規紀錄	408	3.90	1.03	7
8.建立駕駛執照分級制度，紀錄愈優良的駕駛人所享有的優惠愈多	409	4.19	0.81	3
激勵汽車駕駛人守法策略認同度總平均	3269	4.11	0.89	—

四、激勵汽車駕駛人守法策略立法設計

4.1 激勵汽車駕駛人守法策略之選定

在激勵策略認同度的分析上，受訪者在「1.紀錄優良的駕駛人可以免費換發駕駛執照」的意見，大約七成七的受訪者贊成此項策略，且分數亦達同意的標準，顯示應具有激勵守法作用。在「2.紀錄優良的駕駛人可以免費換發行車執照」的意見，大約八成的受訪者贊成此項策略，且分數亦達同意的標準，顯示應具有激勵守法作用。上述二項策略均具有激勵守法作用，且性質上極為相似，本研究參考日本制度希冀就駕駛人之駕照作管理，遂選擇「1.紀錄優良的駕駛人可以免費換發駕駛執照」。

在「3.紀錄優良的駕駛人可以享有保險費優惠」的意見，高達九成的受訪者贊成此項策略，且分數亦達同意的標準，顯示應具有激勵守法作用；在「4.紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅」的意見，大約八成七的受訪者贊成此項策略，且分數亦達同意的標準，顯示應具有激勵守法作用；在「6.紀錄優良的駕駛人可以享有道路救援優惠」的意見，大約七成八的受訪者贊成此項策略，且分數亦達同意的標準，顯示應具有激勵守法作用。上述三項策略均具有激勵守法作用，且性質上極為相似，本研究參考新加坡制度期望就保險費優惠作設計，遂選擇「3.紀錄優良的駕駛人可以享有保險費優惠」。

在「5.紀錄優良的駕駛人可以獲得表揚或榮譽狀」的意見，大約僅有四成四的受訪者贊成此策略，且分數亦未達同意的標準，顯示可能較無激勵守法作用，本研究遂未將其列入激勵守法策略設計之參考。

在「7.輕微過失違規可以緩執行，期間內無再次違規則可以塗銷違規紀錄」的意見，大約七成三的受訪者贊成此項策略，且分數亦接近同意的標準，顯示應具有激勵守法作用。此策略為蔡中志君(2011)之建議，目的在使違規駕駛人於緩執行期間能夠戰戰兢兢，積極遵守交通法規，實屬甚好之構想，應可有效改善我國汽車駕駛人守法狀況，本研究遂加以採用。

在「8.建立駕駛執照分級制度，記錄愈優良的駕駛人所享有的優惠愈多」的意見，大約八成的受訪者贊成此項策略，且分數亦達同意的標準，顯示應具有激勵守法作用，本研究參考日本制度，遂將其列入激勵守法策略設計之參考。

本研究所採用之激勵汽車駕駛人守法策略彙整如表 7 所示：

表 7 激勵汽車駕駛人守法策略採用彙整表

策略項次	激勵守法作用	是否採用	備註
1.紀錄優良的駕駛人可以免費換發駕駛執照	○	○	參考日本
2.紀錄優良的駕駛人可以免費換發行車執照	○	X	—
3.紀錄優良的駕駛人可以享有保險費率優惠	○	○	參考新加坡
4.紀錄優良的駕駛人可以減免部分牌照稅	○	X	—
5.紀錄優良的駕駛人可以獲得表揚或榮譽狀	X	X	—
6.紀錄優良的駕駛人可以享有道路救援優惠	○	X	—
7.輕微過失違規可以緩執行，期間內無再次違規則可以塗銷違規紀錄	○	○	參考蔡中志(2011)
8.建立駕駛執照分級制度，紀錄愈優良的駕駛人所享有的優惠愈多	○	○	參考日本

4.2 激勵汽車駕駛人守法策略立法設計

本研究以文獻回顧之理論、外國激勵守法制度及問卷調查之分析結果為參考依據，認為我國現行駕照管理制度太過寬鬆，且更換駕駛執照門檻甚低，又無相關激勵守法措施，不易使汽車駕駛人發自內心主動遵守交通法規。茲研擬激勵汽車駕駛人守法策略，希冀有效改善我國汽車駕駛人守法狀況，立法設計如下：

1. 違規記點制度

我國現行之記點制度主要係依據「道路交通管理處罰條例」第 63 條規定，並非所有違規均予記點，且違規點數最大僅有三點，對在六個月內之總違規點數達 6 點以上者，方吊扣其駕照；對在 1 年內經吊扣駕照 2 次，再受記點處分者，方吊銷其駕照。本研究認為現行記點制度並無完整之體系，不僅無法區別出汽車駕駛人守法的程度，亦對遏阻汽車駕駛人違規難有顯著成效，故擬以汽車駕駛人之駕駛執照作分級管理，以違規記點狀況作為駕駛執照分級之依據，大幅修改現行記點制度，凡有交通違規情形即應記違規點數。本研究主要係參考現行「道路交通管理處罰條例」規定之罰鍰額度，以及吊扣、吊銷駕照情形，輔以違規之實際狀況，將違規點數分為 10 點，依違規情形輕重而不同，點數愈大表示違規情形愈嚴重。違規點數與交通違規情形對應關係如表 8 所示。

表 8 違規點數與交通違規情形對照表

違規點數	道路交通管理處罰條例條號	違規情形簡述
1 點	第 25 條 第 26 條第 1 項 第 31 條第 5 項 第 31 條第 6 項 第 31-1 條第 2 項 第 41 條 第 55 條	未帶駕照或資料變更未登記 職業駕照審驗之違規 機車附載人員、物品不依規定 騎乘機車未戴安全帽 駕駛機車使用手機通話 按鳴喇叭不依規定 違規臨時停車
2 點	第 33 條第 3 項 第 38 條第 2 項 第 39 條 第 50 條 第 51 條 第 52 條 第 56 條第 1 項 第 58 條	行駛國道輕微違規 計程車任意拒載或故意繞道 未靠右行駛 倒車未依規定 上坡蛇行或下坡空檔滑行 行經渡口未依規定 違規停車 未保持車距或未依車道連貫暫停
3 點	第 44 條第 1 項 第 45 條第 1 項 第 46 條 第 48 條第 1 項 第 49 條 第 53 條第 2 項 第 60 條第 2 項 第 62 條第 1 項前段 第 62 條第 2 項	未依規定減速慢行 爭道行駛 二車交會時未依規定 轉彎未依規定 迴車未依規定 紅燈右轉 不服從指揮、稽查或不遵守標誌、 標線、號誌之指示 肇事無人傷亡未依規定處置 肇事無人傷亡致妨礙交通
4 點	第 31 條第 1 項 第 34 條 第 36 條第 3 項 第 36 條第 5 項 第 40 條 第 42 條 第 44 條第 2 項 第 47 條 第 48 條第 2 項	未繫安全帶 連續駕車足以影響安全駕駛 計程車駕駛職業登記異動未申報 計程車職業登記證未依規定安置 超速或低速 不依規定使用燈光 行經行人穿越道未禮讓行人 超車未依規定 轉彎時未禮讓行人
5 點	第 22 條第 1 項 第 31 條第 3 項 第 31 條第 4 項 第 31-1 條第 1 項 第 36 條第 1 項 第 38 條第 1 項 第 53 條第 1 項 第 59 條	駕照違規使用 幼童未安置於安全椅 將 6 歲以下兒童單獨留置車內 駕駛汽車使用手機通話 計程車駕駛未辦理職業登記 違規攬客 闖紅燈 故障未依規定處理

表 8 違規點數與交通違規情形對照表 (續)

違規點數	道路交通管理處罰條例條號	違規情形簡述
6 點	第 27 條第 1 項 第 29 條第 3 項 第 30 條第 1 項 第 31 條第 2 項 第 33 條第 1 項 第 60 條第 1 項 第 62 條第 3 項 第 92 條第 7 項 第 92 條第 8 項	未繳交道路通行費 汽車違規裝載 汽車裝載違規 行駛國道未繫安全帶 行駛國道不遵守管制規定 不服稽查取締而逃逸 肇事致人傷亡未依規定處置 大型重機行駛國道未依規定 大型重機或汽車行駛國道同車道併駛或超車
7 點	第 21 條第 1 項第 1 款至第 4 款 第 21 條第 1 項第 6 款至第 9 款 第 21-1 條第 1 項第 1 款至第 6 款 第 29-2 條第 2 項 第 33 條第 2 項 第 44 條第 2 項 第 54 條前段 第 62 條第 1 項後段	無照駕駛小型車、機器腳踏車 無照駕駛小型車、機器腳踏車 無照駕駛大型車 汽車裝載超重 國道超車後未回原車道致阻塞 聞消防車、救護車之警號不避讓 闖越平交道 肇事無人傷亡而逃逸
8 點	第 29 條第 4 項前段 第 29-2 條第 5 項前段 第 30 條第 3 項前段 第 35 條第 1 項前段 第 35 條第 1 項中段 第 35 條第 2 項 第 36 條第 2 項 第 43 條第 1 項	汽車違規裝載致人受傷 汽車裝載超重致人受傷 汽車裝載違規致人受傷 酒後駕車 酒後駕車致人受傷 酒後駕駛營業大客車 計程車駕駛未辦理職業登記，受處罰後仍不辦理 危險駕車
9 點	第 21 條第 1 項第 5 款 第 21-1 條第 1 項第 7 款 第 27 條第 2 項 第 35 條第 3 項前段 第 35 條第 4 項前段 第 43 條第 2 項 第 43 條第 3 項 第 54 條後段 第 61 條第 1 項 第 61 條第 1 項 第 62 條第 4 項前段	駕照吊扣期間仍駕車 駕照吊扣期間仍駕車 逃避繳費致人傷亡 因酒駕被吊扣駕照期間仍酒駕 拒絕接受酒精濃度測試 危險駕車因而肇事 二輛以上汽車共同危險駕車 闖越平交道因而肇事 利用汽車犯罪或抗拒稽查致人傷 利用汽車犯罪或抗拒稽查致人傷 亡或撞傷值勤警察 肇事致人受傷而逃逸

表 8 違規點數與交通違規情形對照表 (續)

違規點數	道路交通管理處罰條例條號	違規情形簡述
10 點	第 29 條第 4 項後段 第 29-2 條第 5 項後段 第 30 條第 3 項後段 第 35 條第 1 項後段 第 35 條第 3 項後段 第 35 條第 4 項後段 第 62 條第 4 項後段	汽車違規裝載致人重傷或死亡 汽車裝載超重致人重傷或死亡 汽車裝載違規致人重傷或死亡 酒後駕車致人重傷或死亡 因酒駕被吊扣駕照期間仍酒駕致人重傷或死亡 拒絕接受酒精濃度測試致人重傷或死亡 肇事致人重傷或死亡而逃逸

2. 駕駛執照分級制度

我國現行制度並無駕駛執照分級之設計，亦即不論駕駛人守法的程度如何，其駕駛執照管理均不會有所差別待遇，此對發自內心積極遵守法規的駕駛人而言，可謂甚不公平；又現行換照時並無強制實施交通安全講習，駕駛人換照手續太過簡便，且並無法加深駕駛人守法之觀念，故擬於換照時增列交通安全講習之規定。本研究將駕駛執照區分為金牌駕照、銀牌駕照、銅牌駕照及新手駕照，如表 9 所示。其中駕駛執照有效期間 6 年、5 年、3 年，以及強制汽車責任保險費優惠 40%、20%，更換規費金額多寡、交通安全講習時間長短等措施，為本研究之大略構想，日後若考慮立法並實施，則依當時國家財政狀態、民眾違規情形等考量，而做彈性調整亦無不可。

- (1)金牌駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達 6 年以上，於過去 6 年內之交通違規點數，由小至大依序排名，排名位於前百分之五。
- (2)銀牌駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達 6 年以上，於過去 6 年內之交通違規點數，由小至大依序排名，排名介於百分之五至百分之二十。
- (3)銅牌駕照：汽車駕駛人持有駕駛執照時間達 6 年以上，於過去 6 年內之交通違規點數，由小至大依序排名，排名位於百分之二十之後。
- (4)新手駕照：汽車駕駛人初次取得駕駛執照後，持有時間未滿 6 年。

表 9 駕駛執照分級制度與激勵方式規劃一覽表

	有效期間	換照規費	講習時間	汽車保險費優惠
金牌駕照	6 年	無	無	40%
銀牌駕照	5 年	200 元	1 小時	20%
銅牌駕照	3 年	500 元	2 小時	無
新手駕照	3 年	300 元	2 小時	無

3. 緩處罰制度

輕微違規的初犯(記違規點數 2 點以下)，暫緩處罰，二年內不再違規，即不予處罰，以鼓勵汽車駕駛人積極遵守交通法規。由問卷分析結果得知，幾近四分之一的受訪者在二年內曾被開單舉發，顯示國內駕駛人短期內被開單舉發頻率略高，故緩處罰之期間定為二年。此外，緩處罰之期間二年，為本研究之大略構想，日後若考慮立法並實施，則依當時國家財政狀態、民眾違規情形等考量，而做彈性調整亦無不可。

五、結論與建議

5.1 結論

綜合文獻理論、外國制度及問卷分析結果，本研究所研擬之激勵汽車駕駛人守法策略立法設計如下：

- 1.大幅修改現行違規記點制度，凡有違規即應記違規點數，違規點數共分 10 點，依違規情形輕重而不同，點數愈大表示違規情形愈嚴重。
- 2.建立駕駛執照分級制度，駕駛執照區分為金牌駕照、銀牌駕照、銅牌駕照及新手駕照，其定義、有效時間、更換規費、交通安全講習時間、保險費率優惠等，各不相同，愈高層級的駕照所享有的優惠愈多。
- 3.建立緩處罰制度，輕微違規（違規點數 2 點以下）的初犯得暫緩處罰，二年內不再違規即不予處罰。

5.2 建議

對於後續研究者，本研究有下述幾點建議：

- 1.外國激勵汽車駕駛人守法制度文獻方面：建議後續研究者可以查詢歐洲、美洲、大洋洲各國是否有相關制度。
- 2.問卷調查地點方面：本研究問卷調查的地點選擇於客運站，原構想為客運站旅客大多南來北往，較可測出地區的差異性。然不可否認經常搭乘客運的受訪者通常較少駕駛汽車，此對於原本設定的研究對象「駕駛人」難免會有所偏差，故建議後續研究者問卷調查的地點不妨選擇於各地的監理站，針對監理站內的民眾進行問卷調查。
- 3.問卷設計方面：建議後續研究者在問卷設計時，可以將駕駛特性（如是否常開車）、持有駕照年資等選項列入設計之考量，以確實了解「有駕照且真的在駕駛汽車」的駕駛人對研究問卷的意見。
- 4.問卷分析方面：在問卷分析時，建議後續研究者可以就第一部分：「汽車駕駛人守法因素」與第二部分：「激勵汽車駕駛人守法策略認同度」作交叉分析，尤其在有違規與無違規的駕駛人對激勵守法策略認同度上的差異分析尤具參考價值。
- 5.激勵汽車駕駛人守法策略設計方面：建議後續研究者結合汽車駕駛人的駕籍、車籍資料，除了以違規記點為駕照管理外，尚可以導入車輛違規記次的概念，結合車牌資料，以設計出人、車均適用的激勵守法策略。

參考文獻

- 內政部警政署(2011)，警政統計年報，擷取日期：2011年12月20日，
<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/np?ctNode=12552&mp=1>。
- 內政部警政署(2011)，警政署100年事故原因分析，擷取日期：2011年11月8日，
<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12595&CtUnit=1740&BaseDSD=7&mp=1>。
- 日本警察廳(2012)，交通事故發生狀況，擷取日期：2012年4月10日，
<http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu>。
- 王秉鈞譯(1995)，*管理學*，臺北：華泰書局。
- 吳定、張潤書、陳德禹、賴維堯(2003)，*行政學(二)*，四版，臺北：空中大學。
- 李青芬、李雅婷、趙慕芬(1994)，*組織行為學*，臺北：華泰書局。
- 東京警視廳(2012)，駕駛執照資訊指南，擷取日期：2012年4月12日，
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/index.htm>。
- 林建煌譯(1999)，*現代管理學*，臺北：華泰書局。
- 張金鑑(1985)，*管理學新論*，臺北：五南圖書出版公司。
- 陳鐵民(1991)，*領導行為心理分析*，臺北：博遠出版有限公司。
- 新加坡陸運交通局(2011)，道路交通事故統計，擷取日期：2011年12月4日，
<http://www.lta.gov.sg/index.html>。
- 新加坡警察局(2012)，DIPS 制度介紹，擷取日期：2012年3月11日，
http://driving-in-singapore.spf.gov.sg/services/Driving_in_Singapore/index.htm。
- 劉菊梅、林鈺琴譯(2001)，*管理學*，臺北：雙葉書廊。
- 蔡中志(2003)，交通執法問題思考，收錄於*交通評論、施政及論壇彙集*，許添本(編)，臺北：中華民國運輸學會，頁20-23。
- 蔡中志、黃世耀、黃玖翔(2011)，「海峽兩岸道路交通法規之比較研究」，*第十九屆海峽兩岸都市交通學術研討會論文集*，頁561-569。
- 蕭玉華(2004)，生技公司銷售人員激勵模式之研究—以臺灣三家公司為例，*中山大學國際高階經營碩士學程碩士在職專班碩士論文*。