

機車考照前實施安全講習課程策略與交通安全關係 之探討

陳存雄¹

摘 要

機車其特性為體積小、機動靈活、省油耗費少，價位較小汽車低，操作簡易，因此甚受一般上班族、小生意人、家庭婦女、中大學生的喜愛。由於上下班、上下學工作的需要，已成為日常生活、個人運輸之交通工具，而交通安全問題，更是大家共同關注的問題。

據統計全國迄目前機車已有 1,500 萬輛之多，是汽車數量的兩倍，以臺灣人口 2,300 萬，平均約 1.53 人即有一輛機車，可說全世界使用機車最多之國家，那麼多的機車在道路大街小巷奔跑，如未能遵守交通規則，不重視安全，不熟練駕駛技能，欠缺優良駕駛道德，則易形成「交通安全」問題，造成個人損害，傷及他人，衍生社會問題，有必要加以防患是相當重要的課題。依警政署統計：2012 年全國機車交通事故 A1 類發生死亡 1,201 人，佔交通事故 58.8%，機車肇事率之高，令人憂心。政府主管機關有鑑於機車「交通安全」問題之嚴重性，積極做有效的策略——加強落實機車駕駛「安全駕駛」教育宣導，以建立駕駛人能知法、守法、信法，培養優良駕駛道德，熟稔「安全防衛」駕駛技能，珍惜生命，尊重生命，尊重路權，以增進交通安全，保障生命安全。

為增進機車安全，而於 2013 年 4 月 1 日起，分別在全國七個重要地區之公路監理站，試行開辦機車考照前道路「安全講習」，民眾需參加兩小時的講習才能考照，實是「機車考照」50 多年來一大創舉，相信對機車駕駛人安全智識觀念、技能的培養有實質的效果，增進交通安全有正面的效益。由此可見，「安全駕駛」教育對交通安全的維護有直接關聯與影響，應予重視。

為維護促進機車「交通安全」，邁向永續性「安全目標」，本論文以：

- 一、機車肇事原因之分析。
- 二、機車安全駕駛：培養自我「安全防衛」駕駛應有須知與認知。
- 三、了解機車駕駛人之生理特性與行車安全之關係。
- 四、認知機車基本重要機件與維護要領。
- 五、機車安全駕駛要訣與防制事故發生之策略。
- 六、機車考照前實施安全講習課程之概述與交通安全關係。

等……六大主題作為論述，期望所有機車駕駛人能認知機車「交通安全」之重要性，人人能遵守交通安全規則，安全駕駛，大家能安心安全用路，以提昇交通安全。

關鍵詞：交通安全、安全駕駛、肇事預防、駕駛道德

¹交通部公路總局公路人員訓練所中部訓練中心前主任講師（聯絡地址：406 臺中市北屯區太原路三段 150 巷 8 弄 2 號，電話：0989996186，04-22382286，E-mail：thc168@gmail.com）。

一、前言

機車具有機動靈活的特性，省油耗少的經濟效益，因而普遍深受一般藍領階層的上班族或家庭婦女、中大學生樂用，做為上下班、上下學、遊憩活動的交通工具。可惜機車僅有前後兩輪，穩定性、平衡性較差，騎乘時若稍有注意力，閃失沒穩住轉向手把，或煞車控制不當，遇坑洞路面、不平的碎石路、泥濘路，或溼滑、油滑的路面，就會有隨時可能滑倒、摔倒、翻車的危險性，或是行駛速度過快，轉彎過急，蛇行任意亂變換車道，穿梭兩車間，違規危險超車，闖紅燈，遇岔路未減速查看，通過鐵路平交道不但未停、看、聽，卻直衝強行……等之危險違規駕駛行為，都是造成交通事故的潛在殺手，輕則人體受傷，嚴重的後果就是喪失寶貴的生命。因此保障「交通安全」，珍惜生命，尊重生命，尊重路權，應以「安全教育」來灌輸、提醒用路人重視生命安全，遵守交通規則，以提昇「交通安全」是件相當重要課題——行車用路安全第一，是用路人的座右銘，應時時刻刻銘記在心。機車騎乘安全，減少事故發生，降低人命傷害，對「交通安全」的維護有直接關聯，不得疏忽，更進一步應認知肇事的可怕，唯端賴能安全駕駛，培養優良駕駛道德，是不可或缺的要訣。

二、機車肇事原因之分析

2.1 了解機車會肇事的因素

以「人為疏失」，即不良「駕駛行為」，不遵守「交通規則」為最多。機車的特性、操作方法、要領，與汽車不盡相同，簡單方便，因而忽略操作要領而失誤。在平穩力、轉向角度、煞車性能皆比汽車較差，遇路況不佳、濕滑路面，危險性就增大，稍閃失可能就會發生事故。

2.1.1 人為疏失之因素

- (1)不良駕駛習慣、動作，不當的駕駛行為，而導致形成危險動作——跟車太近、不保持安全距離、喜歡跟在汽車後疾駛、任意變換車道、違規超車、搶道、爭道、跨車道線行駛、超速、趕時間。
- (2)身體、生理不健全，導致駕駛能力降低——酒後駕車、睡眠不足、疲勞駕駛、疾病、藥物迷亂。
- (3)情緒、心理不穩定，而降低駕駛專注力、操控的技巧——精神壓力、不如意事牽掛、憤怒、激動。

2.1.2 車輛機件因素

- (1)平時未做好行車前安全檢查，提早發現問題，或依行駛里程進廠保養維修一經常發現煞車失靈、輪胎磨損、爆胎、缺電、油路不順、點火不正常，而影響行程，可能行駛中失控而肇事。
- (2)頭燈、尾燈失效，天色昏暗，夜間視線不清，天候變化（濃霧、大雨），通過隧道、地下道時無法照明或他車人無法看到你而出事。
- (3)方向燈未維護在妥善可使用狀態，遇轉向、變換車道、起駛或要停邊，要使用無法作用，使他車、人不知你的動向而肇事。

2.1.3 自然因素

因天候變化，突然下大雨、起濃霧、刮大風、陰雨路面濕滑、施工路段視線障礙時，機車的肇事率明顯增加，尤其下雨天騎士穿起雨衣、頭套，遮住兩眼視線，難掌握兩側動態，或左右來車，也不易抬頭遠看，增大距離目標，遇前方有障礙物出現、路面坑洞，一時難有效控制應變而肇事。為安全起見，穿雨衣、頭套最好不套上，最重要是戴妥「安全帽」——安全保命。

2.1.4 路面因素

- (1)在筆直平面路面行駛，無形急速行駛而不自知，突遇前方有情況、坍方、施工時，應變已來不及。因此保持平穩行駛，專注力騎乘為保命的不二法門。
- (2)濃霧、大雨時，黑暗路段、山區彎道、不平路面、上下坡道都會影響視距，均屬危險路段，應開大燈、減速慢行。

2.2 肇事傷害之類型

機車衝撞、摔倒、被車輾壓，以頭部受傷害最嚴重，次為手足、胸骨折斷、皮膚擦破。

(1)衝撞狀況

①撞及行人。②機車相互對撞、追撞、擦撞。③跟車不當，追撞汽車。④被汽車衝撞。⑤與汽車相撞。⑥夜間視線影響，衝撞固定物：電桿、行道樹、圍牆、停在路邊汽機車建材、攤販車。⑦天雨路滑、滑倒。⑧超速、超車、蛇行、亂變車道、被二邊車擦撞。⑨在車道見縫就穿針，被二車夾殺。⑩搶撞平交道。⑪闖紅燈。⑫轉彎過彎太快摔倒，被後行車輾壓。⑬酒後駕車，疲勞駕車，撞車、撞物。⑭下坡過快摔倒。⑮掉進排水溝。

(2)衝撞後果

①頭破血流，腦漿四溢。②全身骨折，斷手斷足。③全身擦破血流。④門牙斷裂。

2.3 不遵守交通規則而肇事最常見之危險行為

- (1)超速行駛，不能超車、強行超車。
- (2)不依規定車道行駛，見縫穿梭，任意亂變車道。
- (3)轉彎右轉太快，不顯示方向燈。左轉彎時不顯示方向燈，又不依兩段式左轉。
- (4)不遵守交通號誌燈指示，闖紅燈，搶黃燈，行經行人穿越道不禮讓行人優先通過。
- (5)在未設置號誌燈路口，轉彎車不禮讓直行車先行，支線車不禮讓幹道先行。
- (6)通過社區巷道不減速慢行，巷道口不暫停查看左右來車行人，直衝如入無人之地。
- (7)行進間二車併排行駛，前後不保持安全間距。
- (8)酒後駕車，東歪西歪又超速。
- (9)逆向行駛，騎上人行道。

三、機車安全駕駛，培養自我「安全防衛」駕駛基本須知 與認知之要項

3.1 駕駛機車基本須知

3.1.1 戴妥安全帽，可保護頭部，降低頭部傷害，帽質尺寸要符合

經濟部標準檢驗局檢驗合格，有「梅花」型安全標識。

顏色鮮明，內層材質必須有吸撞功能，千萬不可因怕熱把它拆掉。

從機車肇事傷害情況判別，以頭部受傷害最嚴重，而安全帽是保護頭部最佳護具。

- (1)「全罩式」安全帽：具有最佳保護功能，但視野必須足夠寬度，以使騎乘人能充分搜尋道路的訊息、狀況，做判斷應變，消除危險。
- (2)「防風鏡」：可阻擋強風、飛沙、沙塵、蚊蟲，避免眼睛受侵害干擾，能使騎乘人專注安全騎乘機車。
- (3)配戴安全帽要領

①應正面朝前，角度不可太低，以免遮蔽視線，帽帶必緊扣好適當。以顎下剛好能讓一手指穿過帽帶與下顎之間，扣得太緊會使頭部感到緊迫不舒服影響行車，扣得太鬆如萬一發生意外狀況時，安全帽可能會脫落，容易造成頭部受到傷害。安全帽戴上未扣帽帶，或扣得太緊，安全帽就無法發揮作用。

②曾經受到強力撞擊的安全帽已減少吸撞功能，就不得再使用。

3.1.2 機車騎乘人被「視性」越高，其安全性、保護性越高

- (1)顏色亮度越鮮亮越好，騎乘人的穿著以易辨識的服裝為選項，諸如：白色、桃紅色、黃色，都是安全顏色。
- (2)無論日夜、黃昏、陰雨，經過隧道、地下道都應開啟頭燈，以提高其他用路人注意您的存在動向。
- (3)車體、服裝、安全帽顏色鮮亮，能有適當反光，可大大提高行車安全性。
- (4)騎乘時特別注意自行車的行駛動態，因自行車騎乘人多數無點燈觀念。
- (5)機車僅有二只前後輪，穩定性不如汽車，很容易受到外在環境因素影響，像刮風、下雨、濃霧、路況不良、路面濕滑、坑洞，稍不注意可能使機車失去平衡、失控，且未有堅固外殼保護，一旦發生事故，騎乘人可能直接受撞擊而傷害，所以騎乘人務必戴妥「安全帽」，著鮮亮服裝小心專心的騎乘。

3.1.3 養成守法觀念，培養優良駕駛道德、禮讓、正義精神

- (1)駕駛人遵守「交通安全規則」用路，無論任何時段、處所，都應本著「尊重路權」、「禮讓」、「容忍」、「利他」的觀念，注意行車安全秩序，是一個優良駕駛道德的表現。
- (2)超載、三貼乘人、未戴安全帽，貪快逞強，自私自利，無禮讓胸懷，不知危險可怕，未建立「安全防衛」的觀念，很容易造成無法彌補的遺憾。
- (3)不侵犯「行人路權」，騎乘在人行道、行人穿越道，是最基本的駕駛道德表現。
- (4)行經轉彎不顯示「方向燈」，任意變換車道、蛇行、闖紅燈、超速、飆車、任意跨越雙黃線、超車，不但是違規危險行為，亦是缺德的行為。

3.2 機車駕駛基本認知

3.2.1 安全駕駛姿勢：眼睛注意四周、環境狀況

- (1)眼睛隨時保持專注力，注視前方，廣為蒐集前方訊息、路況、人車動向、環境狀況。
- (2)隨時注意四周狀況。
- (3)肩膀放自然輕鬆，不要聳肩或過於下垂。
- (4)手肘微彎，並且向身體稍微靠攏，上半身稍微彎曲不用力。
- (5)手虎口離把手前緣位置約一手指幅的寬度，才能方便抓放煞車或離合器拉桿。
- (6)抓放拉桿時，應四指同時抓放，才能穩定適當的施力。
- (7)輪胎是整車承受力的機件，可吸收從路面上傳來的震動力，避震器及坐墊之部位，部分震動仍會傳動到騎乘人的身上，所以上身應保持輕鬆，並微微彎曲，便於緩衝，以增加安全性、舒適性，降低疲勞。

- (8)膝蓋應自然彎曲和前置物箱保持 10 公分距離。
- (9)腳掌要平放在踏板上。
- (10)腳尖朝前並向內靠。
- (11)附戴人必須跨坐，不得側坐，並戴妥安全帽，與騎乘人保持平行，雙手握在駕駛人腰部。

3.2.2 煞車安全操作要領

煞車之作用是要使機車平穩停住，因此正常行駛應避免緊急煞車，以防摔車，要煞車時當以輕輕分段式使用煞車，使車輛平穩、輕鬆停住，安全性也因而增大。

- (1)正確煞車方式：先回油，就是將油門回復不加速狀態，讓引擎發生煞車作用。
- (2)再同時使用前後輪煞車，逐漸加大煞車力，直到車輛停止。
- (3)遇到特殊狀況，必須要緊急煞車時，必須立刻回油，同時使用前後輪煞車，完成煞車動作。
- (4)轉彎、過彎時使用煞車，很容易失去平衡，因此煞車時車輛一定在直行狀態，過彎時稍微放鬆煞車，使車輛恢復轉動，才能重新控制車輛，過彎前務必先減速，俟出彎後再繼續加速。
- (5)不同路面、天候不良、下雨路面、溼滑度增高，不得作緊急煞車。砂石路、泥土路、坑洞面應減速不得用急煞車。「乾燥路面」在下坡路段，前後煞車比例適當為 7：3 或 6：4。「溼滑路面」在上坡路段，前後煞車比例適當為 3：7 或 4：6。

3.2.3 油門使用要領

- (1)車輛起駛時，油門握把以緩慢轉動，使引擎轉速逐漸提昇再平穩鬆煞車前進，避免急速加油門失控。
- (2)減速油門，車輛有需減速或停車，應先回油門，使引擎轉速降低，然後再適當使用煞車。

3.2.4 避免違規超車

- (1)違規超車或不必要的超車、強行超車，是導致重大事故因素之一，在人車眾多、危險路段：坡道、彎道、岔路、狹橋、狹路、隧道，同車道前有二輛車以上或對向車道有來車、禁止超車路段，千萬不得超車。
- (2)不能超車的路面，沒有充分把握時間、空間可超車，絕對不要超車。
- (3)如有必要及能超車時，必須先顯示方向燈，看看周遭交通環境，確認安全再超車。

3.2.5 注意大型車動態，及內輪差之危險

- (1)大型車行駛時，因推擠空氣的關係，會產生吸力，機車體積小應避免靠近或大型車間穿梭。
- (2)汽車轉彎時，前後輪行駛軌跡會產生「內輪差」，會侵犯其他車行駛路面，在轉彎內側會有一段距離，侵犯到旁側車輛，軸距越長內輪差越大，機車騎行時不要與大型車併行，避免被吸力、捲力或內輪差之侵犯遭受擠壓。

3.2.6 了解並加強注意道路上存在的危機

- (1)騎機車雖是輕便交通工具，但卻是一種危險運輸工具，稍不注意或依規定騎乘，危險隨著就到，尤其周遭環境的威脅也是一項潛在危機，如行經窄路、巷道，要注意路邊攤販架、廢棄物、招牌、帆布架、停放之汽機車、花盆、佔車位的破椅、自行車亂擺放擋住通行，造成擦撞而摔倒出事。
- (2)喜歡集結在巷道中哈拉，讓小孩嬉耍亂跑，或突然竄出的貓狗，停在巷道邊車突然開車門，這些潛在危機，騎乘人經過此路段特別小心，減速慢行，以防不測出現。

3.2.7 轉彎的安全要領

- (1)車輛在彎道行駛時，會因為慣性作用而產生離心力，因此駕駛人和車輛(機車)必須適度的傾斜，才能克服離心力，隨著車速增加，離心力變大，駕駛人的身體和車身傾斜角度也必須跟著加大，才能順利的轉彎。
- (2)如車速過快無法克服離心力時，會發生向外側偏走的現象，因此在進彎前要充分減速，確認彎道半徑後再以適當的傾斜角度，平穩的過彎。
- (3)出彎時先確認安全後，再加速扶正車體，但是切勿在轉彎中緊急煞車以避免滑倒。
- (4)行駛通過岔路口左轉彎時，應依兩段式要領左轉，避免被後行車衝、追撞。

3.2.8 遇潛在危機時之應變措施

- (1)雨天騎車時：

因為路面摩擦，係數降低，車輛輪胎易打滑，煞車距離會變長，所以要減速慢行，也需與前行車保持較長的距離。

- (2)行駛在碎石路和不平路面時：

要放慢車速，身體放鬆，隨著身體而上下起伏，以減少衝擊力量及震動，並保持車體平穩直進的狀態。並不得做緊急煞車動作，以避免摔倒。

3.2.9 駕駛人眼睛視力眩光的適應力

(1)人的眼睛視線適應力，通常由明亮進入昏黑暗時，或因昏暗出現明亮處時（進入隧道、涵洞、地下道、夜間無燈光地區），面對不同明亮的光線時，皆需要一段時間來適應變化，才能恢復正常，一般人由明亮處進入昏暗大約在 8 秒鐘後才能適應，由昏暗處出現到明亮處大約在 3 秒鐘則可適應，因此進出隧道、地下道、涵洞前一定要先開亮頭燈，減速慢行，讓眼睛能適應變化。

(2)會車跟車，必變換為近光燈使用

因會車時對向來車燈光為遠光燈，會對駕駛人的眼睛產生眩光，因此車輛交會時不得使用遠光燈，當駕駛人眼睛遭眩光時，視線要避開光源，而且要減速慢行。

四、了解機車駕駛人的生理特性與行車安全之關係

4.1 反應時間、反應距離與行車安全煞車、停車之影響

(1)從視覺、嗅覺、觸覺中搜集道路交通、車輛狀況、行人行動訊息，經過思考——判斷——決策，並採取反應行動，這個過程所花費時間稱為「反應時間」，所需要的距離為「反應距離」（空駛距離），而踩煞車時間，當煞車作用後到車輛完全停止所需距離稱為——「煞車距離」。

(2)當遭遇緊急煞車狀況，駕駛人控制車輛使它停止，這個過程——煞車停止距離，所需要的煞車停止距離，包含反應距離與煞車距離。駕駛人反應力慢，遇到狀況，判斷力時間就會較長，控制車輛煞車距離也延長，危險性因而增大。

(3)跟隨前車行駛時，保持安全跟車距離——應以煞車停止距離為依據。所以速度越快，反應距離與煞車距離就需要越長。反應慢、遲鈍，即反應力低，煞車距離就會拉長。

(4)駕駛人應時時注意前方狀況，和前車動向，保持隨時能煞停距離。

4.2 視野與視力，對行車安全影響

車速越快時，「視力」相對變差，「視野」範圍會縮小，如 100km 僅有 40° 視野，眼睛必須看更遠的地方，抬頭遠看，配合雙眼游動或頭部擺動，以彌補視野不足。

4.3 夜間行駛，視力、視距之適應力

夜間視力、視野比白天差，必開頭燈。夜間視力僅有日間 1/8，由亮光進入暗光需 8 秒適應力，由暗出現亮光需 3 秒適應力。

- (1) 遇對向來車開遠光燈，眼睛受強光照射易產生眩惑，眼睛突然受到強光照射無法適應而暫時失去視力，會突然覺得看不清楚，那就是眩惑。
- (2) 雙方對向來車不得開遠光燈，應使用近光燈，如遇遠光燈照射時，眼睛盡量避開對方車燈照射，把頭稍向右轉一點。

五、認知機車基本重要機件性能與維護要領

車輛必依保養手冊規定保養維護，並做好日日行車前安全檢查，是防止事故基本條件。

- (1) 使能提早發現缺失問題，盡早維修，避免行駛途中發生故障，增加風險問題。
- (2) 提早消除小毛病，可減少花大錢，並可保障行車安全。一旦發現有異常現象及早修護，保持最佳狀態。
- (3) 依規定保養可延長車輛使用壽命，經濟又安全。

5.1 煞車機件

- (1) 煞車機件維護良好，提高煞車性能，使用安全有自信。
- (2) 檢查煞車拉桿輕壓，約在 1—2cm 間隙為正常。
- (3) 檢查煞車拉桿鋼線有無鬆散，導線潤滑保持良好作用，動作作用正常。
- (4) 碟式煞車油是否足夠、不滲漏。
- (5) 鼓式煞車調整螺絲、拉桿作用正常，來令片厚度作用力程度。

5.2 輪胎與鋼圈

- (1) 鋼圈正常無破裂或裂紋凹扁，螺帽有無脫落。
- (2) 輪胎胎面正常，胎紋在 1.0 厘米以上，無裂紋、刮傷或異物刺進。
- (3) 胎壓正常。

5.3 燈光作用

前頭燈、尾小燈、煞車燈、方向燈、警示燈使用正常，燈罩無破裂，保持正常作用狀況。

- (1)各類燈泡失效應即更新，以維行車安全。
- (2)不得擅自更改頭燈規格。
- (3)燈光如同人的眼睛，可幫助你的視距，並可告知其他車人預告你的行車動向。

5.4 電瓶之作用與檢查

- (1)電瓶是起動馬達之主要電源，必裝置妥穩，不可鬆動，影響使用壽命。
- (2)檢查電瓶樁頭有無固定良好，需加電瓶水的電瓶注意其標準量，通氣孔有無正常。
- (3)起動馬達不得連續超過 10 秒，以免耗損電瓶電量，停車時記得關掉大小各燈。

5.5 引擎（機油、齒輪油）

- (1)是機車動力來源，適當潤滑，注意機油量、顏色，並依規格、里程更換機油。
- (2)檢查引擎底殼有無漏機油現象，起動後（早上一次）最好慢速溫車，以熱身引擎溫度。
- (3)齒輪油在規定里程內更換，如發現有滲漏即應檢查。

5.6 照後鏡

為助騎乘人行車左右後方視野、視界提早發現不到的景象，應左右雙邊裝妥，調整好角度。

六、機車安全駕駛要訣與防制事故發生之策略

騎機車是為「行」交通安全的方便，首先第一觀念要有「安全」思維，防制危險的發生，所以培養「安全防衛」駕駛的要訣，是保命的保身符。其要訣：一、抬頭遠看，增大安全距離。二、放寬視野，掌握兩側動態。三、雙眼游動，熟識四周環境。四、警覺突變，採取避讓措施。五、適時示警，預告行車動向。

6.1 行車速度

- (1)依標誌、標線之速限行車，在未設置標誌、標線之速限路段，以不超過 50km/h 為準。

(2)在道路設置分隔島，劃分快、慢車道之路段，在慢車道行駛不得超過40km/h。

(3)超速行車與違規超車，皆是肇事之禍首，應避之。

6.2 超車之危險性

(1)無論駕駛任何車種，車之駕駛人大致喜歡開快車超速刺激，超速時必然就會出現超車行為。一時刺激、逞強，忘了危險的可怕，事故因而發生。有需要超車時，必先看看注意可以不可以超車，才能保住安全。

(2)在設有彎道、隧道、狹橋、岔路.....等標誌，或路面標繪雙黃實線，坡道危險路段，不要超車。

(3)學校、醫院、施工路段、人眾出入口多及禁止超車標誌之處所，不得超車。

(4)車輛性能不良，沒有信心狀況，裝載超規，不要超車。

(5)同車道前行有二輛以上車在行駛，不要超車。

(6)沒時間、空間距離給你，雖然無禁止超車，還是不要超車。

(7)需超車前先輕按喇叭提醒前車注意，顯示方向燈示意。

(8)絕對不得從右側超車。

6.3 安全速度與跟車距離的關係

(1)行經無號誌岔路口、巷口，擁擠車流大、施工路段、學校、醫院、車站，應減速慢行，隨時作停車準備。

(2)夜間、天候不良、下雨，或通過地下道、隧道，能見度差，應開亮頭尾燈，並減速慢行，與前車保持距離。

(3)對向有來會車應保持間隔，行駛慢車道時，注意停在路邊的車突然開啟車門。

(4)在街道行駛不任意蛇行、穿梭兩車間，應保持距離。

(5)同車道行進，前後二車保持適當距離。

(6)同車道不得二車以上併排同行。

6.4 注意視覺死角之潛在危機

大型車車型高，視線、視界受限，不易看清左右前方車況，機車體小不易被看到，因此遠離大車為上策。

(1)機車在行駛中經常會有大小汽車切入你的車道，或其他機車超越後衝入前方，自行車搖晃偏入車道，這些突發行為惟有靠騎士自我防衛，以防突變。

- (2)大型車轉彎時產生之內輪差，對騎在大車旁邊的機車，實是一勾魂，機車應遠離它，因大型車駕駛素質差的為數不少，轉彎太快又不會轉頭看左右照後鏡，而產生視覺盲點的慘劇。

6.5 天候不良時騎乘安全要領

天候不良，尤其下大雨、刮風、夜間、濃霧時段騎機車，危險性相對提高，唯靠小心慢行。

- (1)行駛間務必開頭燈，或顯示警示燈。
- (2)戴妥安全帽，穿妥雨衣，帽套最好不套上。
- (3)拉長安全距離，盡量靠邊行駛，遠離大小型車。
- (4)不超速、不超車、不趕時間，心平氣和，安全回家。
- (5)特別留意路面上的陷阱、坍陷、不平、路滑、人孔蓋、車道標線、路面上的掉落物。

6.6 注意道路面上的遮蔽物

- (1)道路上的電桿、樹木、招牌、堆積物、岔路轉角停放的車輛，都會影響行車視線。經過此路段提高警覺，以防人、車、貓、狗衝出。
- (2)汽車的視覺死角，無論車前後左右都是會產生死角，行駛間最好不要跟在大型車後方或跑至其前方。
- (3)在路邊有公車停車下乘客，或大貨車在裝卸貨物，前方視線被遮住看不清狀況，可能有人會從此車前衝出，應特別加以防範。

6.7 正確安全使用車道

- (1)一般普通重機車以下之機車，原則依標誌、標線規定行駛。
- (2)未劃分快慢車道的道路，應在最外側二車道行駛，單行道在最左右側車道行駛。
- (3)劃分有快慢車道的道路，雙向均應在最外側快車道、慢車道行駛。
- (4)大型重機車比照小型汽車車道行駛。

6.8 通過岔路口及方向燈之使用

通過岔路口前應先降低速度，注意前方路況，做好應變處置，遵守號誌小心通過。

- (1)行至有號誌岔路口，應遵守號誌指示，注意、行進、停止，有交通指揮以其指揮為準。
- (2)有需左右轉彎必先在 30 公尺前顯示方向燈，在多車道行駛欲左轉應依兩段式左轉。
- (3)行至無號誌或號誌故障又無交通指揮時，除減速慢行外，轉彎車讓直行車先行。
- (4)遇紅燈停等時，應停在停等區格內，兩段式左轉應停在待轉區格內。
- (5)有起駛或欲停靠路邊、左右轉向、超越前車、變換車道動作，應顯示方向燈。起駛前應顯示方向燈外，必須加以檢視後視鏡或轉頭注意左右狀況以策安全。

6.9 通過鐵路平交道

- (1)行經鐵路平交道前應減速速度降至 15 公里以上，有柵欄或管理人員看守應遵守規定停、看、聽，確認安全或等前行車駛離平交道，能安全通過，起駛前進。
- (2)無柵欄、無人看守的平交道，應確實停、看、聽，並停在平交道前 3~6 公尺處確認安全再通過。

6.10 行駛中特別注意行人安全及禮讓行人

- (1)行經岔路口行人穿越道上，有行人正在穿越，應禮讓優先通過。
- (2)行經無號誌路口、巷道口，有行人正在穿越，應禮讓優先通過。
- (3)留意逗留在車道上的行人之行動。
- (4)注意突然從車道中橫越的行人。
- (5)注意路邊閒雜聊天的行人。
- (6)經過學校附近岔路口，留意放學通過岔路口學童的動態。

七、機車考照前實施安全講習課程之概述

- (1)交通道路建設發達，道路四通八達，雖然小汽車已是各家庭普遍有的交通工具，但是實際經濟負擔的層面，目前臺灣機車之使用還是民眾最常用的交通工具，全國統計機車數量大約已超過 1,500 萬輛之多，且持續在增長，機車滿街跑造成交通問題，日益嚴重，尤其年輕人年齡滿 18 歲就急想考機車駕照，有能力買部機車代步，有成就感又方便，在同儕中也顯得有面子，但是多年來政府對機車考照要求條件太寬鬆，法令也未制定須經正規訓練才能考駕照，僅設限做簡單體檢，經筆試（交通規則）簡易測驗，85 分為合格，再測試騎乘（場地內）路考——認識標誌、號誌，會依規定停

等，不要壓路上邊線及一項直線平衡駕駛，用 7 秒以上時間慢速完 15 公尺長距離就算合格，可領取駕照，跑至道路上衝鋒陷陣。

(2)相關的安全駕駛技能、轉彎要領、煞車的技巧、應變能力……等一竅不通，光會加油，加速衝快，遇狀況就靠緊急煞車來控制車，把道路當練習場，衝勁十足，但能力經驗不足，應變力差，稍不小心就容易造成難以挽回的憾事。

(3)據臺北市警察局 101 年 1—8 月 A1 類道路交通事故統計資料分析：

機車駕駛人死亡人數 794 人，佔事故率 59.5%，其中 1/4 年齡均在 18—25 歲，血氣方剛，未受過正規安全駕駛訓練，不知安全觀念，不知危險的可怕，就是在道路賣命，政府主管機關為保障人命的安全，應有策略來加強防制，教育宣導使用路人能自知、自主性去追求安全。

(4)政府有鑑於機車肇事率增高之可怕，為有效教育駕駛人能安全駕駛，防制事故發生，降低傷亡，珍惜生命，關懷交通安全，營造幸福的人生，培養能知法、守法、信法，建立「安全觀念」，熟練「安全防衛」駕駛技能，培養優良「駕駛道德」，防制「肇事發生」，自 102 年 4 月 1 日起分別在：1、臺北區士林監理站。2、高雄市區監理所。3、臺北區板橋站。4、新竹區新竹市監理站。5、臺中區豐原監理站 6、嘉義監理所。7、高雄區恆春分站。試辦機車考照前道路安全講習課程，以提昇交通安全，保障交通安全，實是一項有遠見的措施，令有識之士「按」讚。

(5)未實施（試辦）機車考照前，實施安全講習課程前

1、臺北市交通局於 101 年曾試辦「市民成年禮」，針對機車族開設安全講習課程，6 小時學科課程，10 小時駕駛技術及自我防衛駕駛，經費自付 2,000，政府補助 1,000。訓練結果：有人認為花錢上課「蠢」，有人認為值得：了解機車平衡重要、油門、煞車控制的要領、了解跟大型車一起死角的可怕、等考照後再上路練習太可怕。

2、高雄市區監理所結合光陽機車公司，推動港都安全駕駛系列活動「學生安全防衛駕駛訓練」：獲得熱烈迴響。主要講解課程：保養、安全騎乘——車輛安全檢查，噴射引擎保養、維修。

強調行車前檢查是防止事故基本要素與條件。

一旦發現異狀及早修護，隨時保持最佳狀態。尤其燈光如同人眼睛，可幫助看清路面，並可預告其他車、人知道你的動向，看似小事，如疏忽可能危及生命。

表 1 機車安全講習課程（試辦）實施概述分析表

序號	項目	內容摘要
1	實施試辦日期	自 102 年 4 月 1 日起，約 6 個月
2	試辦單位	1、臺北區士林監理站。2、高雄市區監理所。3、臺北區板橋站。4、新竹區新竹市監理站。5、臺中區豐原監理站 6、嘉義監理所。7、高雄區恆春分站。
3	參加對象	參加普通重機車考照之民眾
4	實施目的	希藉由安全課程講習，建立：1、建立駕駛人正確用路觀念。2、提醒行車禮節。3、提昇安全駕駛能力。4、防制肇事發生。5、培養優良駕駛道德。6、遵守交通規則之習性。
5	講習課程內容	1、機車肇事案例影片。2、教導行車技術及騎車前準備。3、煞車要領。4、駕駛道德。
6	講習時間	2 小時
7	實施辦法	1、現時各地區每日試辦 3 場。2、考生可先選擇聽課程，或先筆試路考合格後再聽課。3、試辦期間會進行修法，除要講習課程成為領照必要條件。4、未來講習內容會納入筆試考題。5、試辦期間講習課程測驗不計在考照項目內。
8	試辦後的願景	試辦後如機車「違規」、「肇事」事件案例確有降低，即會全面實施安全講習課程。
9	訪查考生的反應	1、筆試測驗就可將講習課程內容併在一起考，分二次測驗，擾民浪費時間。2、講習課程內容和道路實際上路狀況有差距，最好能進一步做到正規訓練較有效果。3、贊成者認為增加安全知識及一些肇事案件做借鑒，提醒注意。
10	現有場地人員之能量	全國每年約 100,00 人考機車，以現有設施場地人員應可擔負任務。
11	未來的願景期望	1、規劃與大專院校合作，由學校開課，幫學生講習，通過測驗領到證明書，屆時持向監理機關考照，只要通過交通規則，路考及格即可領駕照。2、深入社區、活動中心，由監理志工宣導安全講習有關課程，可幫助無法考照的、不必考照者（如電動車），知道安全用路方法，救自己不害人。

表 2 機車考照前實施安全講習課程 4—5 月試辦參加人意見表

序號	項目	內容摘要	備註
1	參加人數	4 月份 245 人，5 月份 351 人	
2	課程內容	1、肇事案例影片 2、騎車前準備事項 3、駕駛道德	
3	上課時間	2 小時	
4	上課地點	在站內道安講習室	
5	講師	輪流講解	
6	學員的意見	1、上課內容尚有實用，唯影片內容似有重複。2、多提醒遵守交通規則，對行車安全較有助益。3、騎乘技巧要領，安全要領多講解。4、酒駕、超速、闖紅燈肇事最嚴重。5、左右轉彎要強調二段式，以維安全。6、加強違規取締及無照騎乘。7、講師用心講解，有的講得生動幽默，有些口詞口語有待加強練習。8、講解最好由經驗以口頭直接表達，不要照講稿唸，失去講解的意義。9、上課時間以 90 分鐘較適當。10、講解教室悶熱，應開冷氣或擴大空間。11、教材相關安全騎乘方法多充實，較有助安全。	
7	綜合滿意度	1、贊同全面實施佔有 90%。2、上課課程安全道德提昇 90%。3、講師進一步培養用心教學 100%。	以參訓 80 人問卷作參考

資料來源：公路總局豐原監理站、本論文作者分析整理。

八、結 論

機車雖是民眾普遍使用的交通工具，經濟又方便，但所有機車騎士僅知會騎快加油門，要停車就煞車，不知騎乘安全的技巧，遵守交通規則的重要性，危險可怕，稍不注意就出問題，傷害人命，問題出在於機車在道路上雖有規定要考照，但沒規定要受正規訓練，所以每個騎車者都是自我摸索，隨便看了簡單題庫，應付筆試，腦海裡完全是空白的，什麼是安全駕駛，怎麼要才能預防肇事。騎乘要領土法煉鋼，自以為是，在道路上當練習場，無視法規之規定，紅燈是什麼。酒後駕車，與車競駛，危險動作盡出，不但害己又害人，難怪機車肇事死亡率之高令人寒慄。

所以加強機車安全講習課程實施，是提昇交通安全最有遠見的策略，讓騎機車者能遵守交通規則，建立正確安全駕駛觀念及技能，培養優良駕駛道德，培養用路文化有禮節，重視安全，認知肇事可怕的後果，以保人命，生命只有一條，人人能珍惜生命，尊重生命，尊重路權，以提昇交通安全，唯有賴政府落實「安全駕駛」教育，更進一步推動安全講習課程，使騎機車者，增進認知守法的重要，培養安全騎乘技能及優良駕駛道德，是保障人命的要訣，以提昇交通安全，用路人能安全、安心用路，是關懷交通的表現。

參考文獻

- 公路總局(2013)，機車安全駕駛互動式宣導片。
- 交通部(2013)，道路交通管理法規。
- 交通部(2002.7)，參加大型重機車考驗員（師資）培訓心得。
- 社會新聞報導、個人教學及騎機車經驗。