

# 國內外道路交通安全講習教育制度之比較研究\*

張新立<sup>1</sup> 吳宗修<sup>2</sup> 王國川<sup>3</sup> 葉純志<sup>4</sup> 吳晉光<sup>5</sup>

- 1 國立交通大學運輸工程與管理學系教授
- 2 國立交通大學運輸工程與管理學系副教授
- 3 國立台灣師範大學衛生教育學系副教授
- 4 國立交通大學運輸工程與管理學系博士候選人
- 5 國立交通大學運輸工程與管理學系碩士班研究生

## 摘要

由於多數交通事故之發生均因人為疏忽所造成，因此歐美日等先進國家皆致力於道路交通安全教育之推動，其範圍包括駕駛人之考照前與考照後及一般社會大眾之交通安全教育，教育對象更涵蓋兒童、青少年、老年人、及一般用路人。本研究藉由國內外道路交通安全講習制度之比較分析，了解我國現有道路交通安全講習制度之優缺點，以作為我國再發展道路交通安全講習制度之參考。並針對對台灣省及北高兩市各監理機關現階段之道安講習實施現況，以及道安講習實施流程進行訪談調查，建立我國道安講習與監理機關、駕訓教育、執法體系間之關聯性，並瞭解各機關對講習制度之認知差異與講習制度執行上之盲點。繼而透過世界先進國家駕駛人教育實施情形、教育訓練課程、相關法規等資訊之蒐集，比較國內外講習教育制度、法規、及執行作業等方面之差異與優劣。

## 壹、前言

近年來我國國民所得不斷提高，民眾對汽、機車的需求和購買能力皆與日俱增。依中華民國交通統計月報之資料顯示，至民國 89 年 2 月台灣地區總人口數達 2,200 萬人，機動車輛登記總數高達 1,642 萬輛，平均每 1.34 人即擁有一機動車輛。雖然機動車輛為人們帶來行的便利性，同時亦產生大量的問題，如擁擠、環境污染與交通肇事等社會成本。降低道路用路人風險，提升道路用路安全為極需政府與民間共同努力。

若要降低行車風險，並有效改善道路交通安全，必須回到駕駛決策過程模式。Shinar (1978) 提出「駕駛人在行車過程中是一部資訊處理機」的理論，強調行車因素間之動態交互作用關係[11]。Chang (1986) 則將此理論加以推廣，結合人、車、道路和環境四大因素在行車過程中之相互關係而構建車輛運作之理念架構如圖 1 所示[12]。並依據此理念架構而建立交通事故發生模式以描述四大要素對行車安全的影響。

---

\* 本文係交通部運輸研究所合作研究計畫(編號：MOTC-IOT-SB-89-02)之部分研究成果

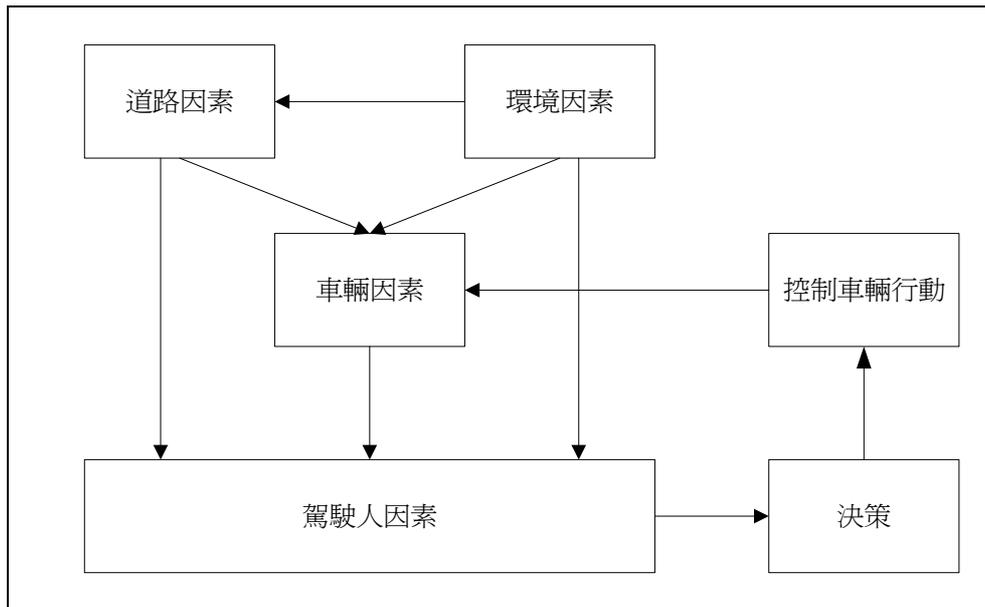


圖 1 車輛運作之理念架構

## 貳、駕駛人再教育的重要性

駕駛人之態度、認知、生理條件、心理條件以及教育訓練之狀況都會影響駕駛人在駕駛過程的各項行為決策，並進而影響駕駛人的駕駛績效。其中駕駛技術受到駕駛人的經驗與訓練程度的影響，因此加強駕駛人的經驗與訓練有助於行車安全[7]。

國內外實際狀況都證明道路交通事故主因都與人相關[2, 6, 11]。我國肇事前十大原因都屬於駕駛人違規，佔道路交通事故發生原因 95% 以上[2]；此結果顯示違規與不當駕駛行為的確與道路交通事故發生具有密切關係，政府若欲改善道路交通安全，降低行車風險，改正違規駕駛與不當之駕駛行為是最重要與有效的途徑。

交通工程 (Engineering)、執法 (Enforcement) 與教育 (Education) 並稱為改善交通安全的 3Es。其中執法與教育施予的直接對象是「人」，即因「人」是交通肇事中的關鍵因素。透過執法給予違規者處罰往往具有直接的效果[2, 13]。但交通教育訓練計畫處理對象就更為廣泛，舉凡所有用路人與潛在用路人皆包括在內。例如各級學校的交通安全教育、駕駛人訓練教育、道路安全講習、社會教育等。透過教育的手段可以達到駕駛或用路知識傳授、駕駛技能教導、修正交通安全態度、改善對風險的認知、提升資訊處理能力與增強對內外環境影響的判

斷力等功能[13]。藉由這些功能的達成，將可以調整用路人的行為符合交通安全目標的要求。

## 參、我國道路交通安全講習簡介

我國道路交通安全講習（以下簡稱道安講習）可依講習功能區分為五大類[3]，其中最為一般人所熟稔的是違規講習。但道安講習功能並非僅為處罰與矯正違規行為而設計，其尚可作為因應交通環境、技術、管理需求、法規等變遷之駕駛人再教育或改善教育之用。但歷年來多為監理或警政機關所忽略，而僅著重於汽、機車違規駕駛人講習，對於整體講習機制未能有效應用，反而誤導民眾與民意代表道安講習存在之功能與意義。

以下本研究摘要出道路交通安全講習辦法：

- 一、對象：汽車駕駛人、慢車駕駛人及行人。
- 二、種類：定期講習及臨時講習。
- 三、定期講習實施辦法：
- 四、對下列違規駕駛人實施定期講習：
  - (1)吊扣駕駛執照。
  - (2)酒後駕車。
  - (3)機車在道路上蛇行，或僅以後輪著地。
  - (4)闖越鐵路平交道。
  - (5)違規紀錄於三個月內共達三次以上者，或已吊扣其汽車牌。
  - (6)地方主管機關基於轄區交通管理需要。
  - (7)公路主管機關遇有道路交通法令之重大修正。
- 五、對下列違規人員實施臨時講習：
  - (1)營業小客車駕駛人違反營業小客車駕駛人執業登記管理辦法之規定。
  - (2)未經駕訓班訓練之駕駛人。
  - (3)慢車駕駛人違反道路交通管理處罰條例第七十三條或第七十四條各款規定之一者。
  - (4)行人違反道路交通管理處罰條例第七十八條各款規定之一者。
- 六、公路監理機關為加強當地交通安全教育宣導，得派員至當地各機關、學校、工廠、或公司行號等，比照臨時講習方式辦理巡迴安全講習。
- 七、定期講習時間每次以不超過一天為原則，臨時講習時間每次一至二小時。
- 八、定期講習內容為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及車輛保養或其他交通安全教材。
- 九、臨時講習內容為駕駛道德、交通法令、交通安全圖片或放映有關交通安全影片。
- 十、經費由各主辦單位編列預算支應，不敷時得向交通部申請補助之。
- 十一、道路交通安全講習場所由各級公路主管機關或警察機關指定之。

目前我國道安講習與監理機關、駕訓教育、執法體系間之關聯性如圖 2 所示，當駕駛人透過駕訓班取得駕照後，及進入照後階段，此時執法機關負責取締、舉

發違規駕駛人，而監理機關則是負責道安講習師資、課程、測驗等。

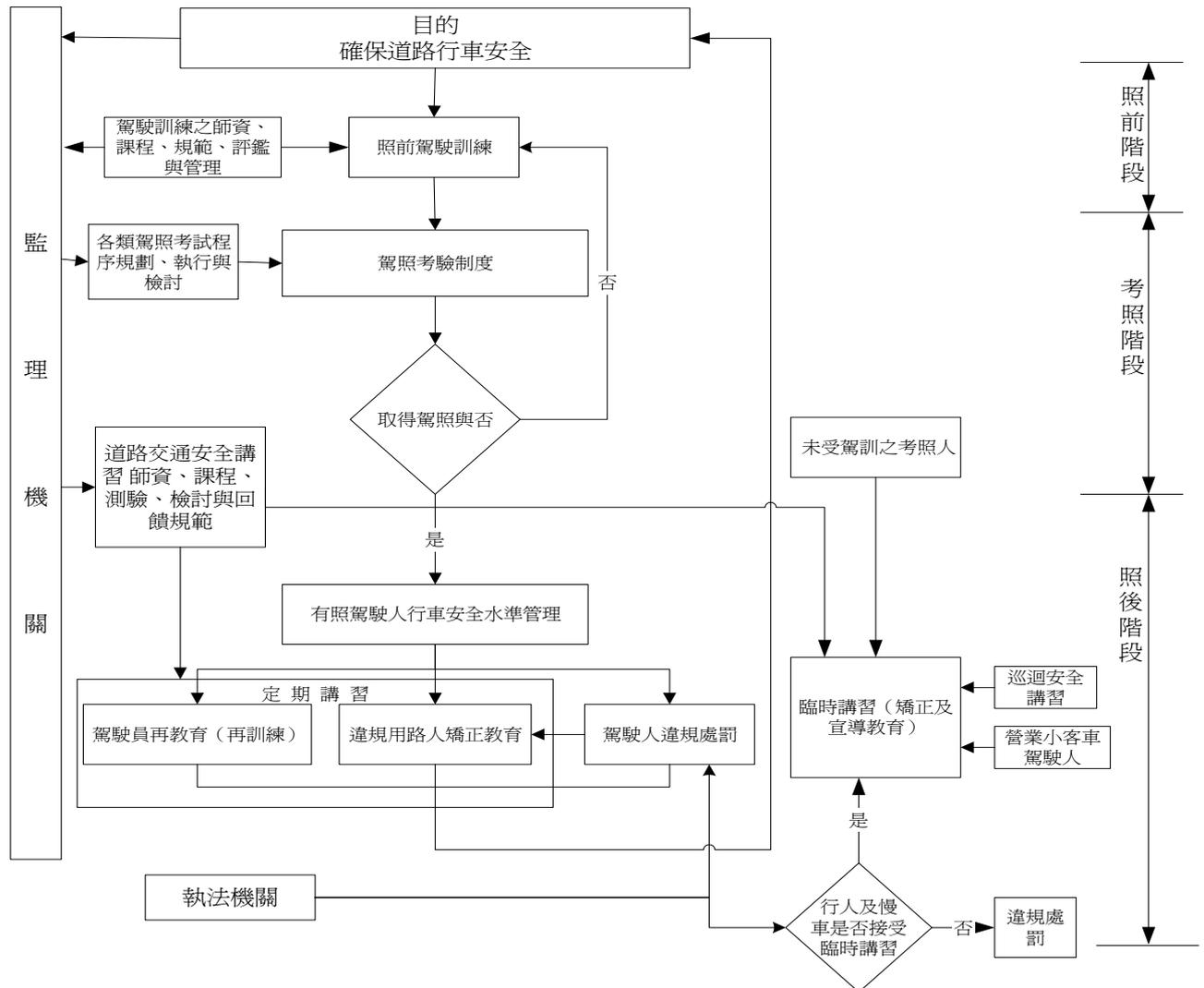


圖 2 現行道安講習、監理、執法、考照、駕訓之系統架構

#### 肆、我國道路交通安全講習實施現況

##### (一) 開辦講習課程監理機關：

目前我國 32 個監理所站中，有 27 個監理所站有開辦道安講習課程，表 1 為 89 年 2 月對全省監理機關的調查結果，大多數監理機關都僅開辦汽車及機車違規講習，汽車違規講習一次上課 3 小時，機車違規講習則為 2 或 3 小時，較特別為台北市酒後駕車違規講習上課 7 小時。人數方面除台北市監理處，每一班級約 100 人，其餘大多為 40~70 人間。但近幾個月來，參加講習人數有明顯減少趨向，是否為講習成效，值得持續觀察。

表 1 台北市、高雄市、台灣省各監理單位實施道安講習一覽表

| 監理所站名稱 | 講習類型     | 上課人數   | 講習時間          | 其他   |
|--------|----------|--------|---------------|------|
| 台北市監理處 | 汽車違規講習   | 100 人  | 每星期一上午        |      |
|        | 機車違規講習   | 100 人  | 每星期四上上        |      |
|        | 酒後駕車違規講習 | 100 人  | 每星期二、三        | 7 小時 |
| 高雄市監理處 | 汽車違規講習   | 60 人   | 每星期二、四上午      |      |
|        | 機車違規講習   | 60 人   | 每星期五上午        |      |
| 金門區監理所 | 汽機車違規講習  | 10 人以下 | 每星期四          |      |
| 台北區監理所 | 汽車違規講習   | 120 人  | 每星期二、四、(六) 上午 | 一場兩班 |
| 板橋監理站  | 機車違規講習   | 50 人   | 每星期二、四早上下午    |      |
| 基隆監理站  | 汽車違規講習   | 50 人   | 每星期四、五上午      |      |
|        | 機車違規講習   | 50 人   | 每星期四、五上午      |      |
| 宜蘭監理站  | 汽車違規講習   | 50 人   | 每月 2 場        |      |
|        | 機車違規講習   | 50 人   | 每月 2 場        |      |
| 花蓮監理站  | 汽車違規講習   | 40 人   | 每星期二、(六)      |      |
|        | 機車違規講習   | 40 人   | 每星期二、(六)      |      |
| 玉里監理分站 | 汽車違規講習   | 40 人   | 每月 2~3 場      |      |
|        | 機車違規講習   | 40 人   | 每月 2~3 場      |      |
| 新竹區監理所 | 汽車違規講習   | 60 人   | 每星期三、四        |      |
|        | 機車違規講習   | 60 人   | 每月 1 場        |      |
| 桃園監理站  | 汽車違規講習   | 60 人   | 每星期三、五        |      |
|        | 機車違規講習   | 60 人   | 每月 1 場        |      |
| 中壢監理分站 | 機車違規講習   | 60 人   | 每月 1 場        |      |
| 新竹市監理站 | 汽車違規講習   | 60 人   | 每星期二          |      |
|        | 機車違規講習   | 60 人   | 每月 1 場        |      |
| 苗栗監理站  | 汽車違規講習   | 60 人   | 每星期四          |      |
|        | 機車違規講習   | 60 人   | 每月 2 場        |      |
| 台中區監理所 | 汽車違規講習   | 60 人   | 每星期一、三、五上午    |      |
|        | 機車違規講習   | 60 人   | 每月 1 場        |      |
| 台中市監理站 | 未辦理道安講習  |        |               |      |
| 豐原監理站  | 汽車違規講習   | 40 人   | 每星期二、五上午      |      |
|        | 機車違規講習   | 35 人   | 每月 1 場        |      |
| 彰化監理站  | 汽車違規講習   | 40 人   | 每星期一、三、五上午    |      |
|        | 機車違規講習   | 40 人   | 隔週三上午         |      |
| 南投監理站  | 汽車違規講習   | 30 人   | 每星期一、五上午      |      |
|        | 機車違規講習   | 20 人   | 每月 1 場        |      |
| 埔里監理分站 | 未辦理道安講習  |        |               |      |
| 嘉義區監理所 | 汽車違規講習   | 70 人   | 每星期一、三、五下午    |      |

|        |         |      |          |  |
|--------|---------|------|----------|--|
|        | 機車違規講習  | 40 人 | 每星期二、四下午 |  |
| 雲林監理站  | 汽車違規講習  | 70 人 | 每星期三下午   |  |
|        | 機車違規講習  |      | 每月 1 場   |  |
| 東勢監理分站 | 未辦理道安講習 |      |          |  |
| 麻豆監理站  | 汽車違規講習  | 40 人 | 每星期三下午   |  |
|        | 機車違規講習  | 40 人 | 每星期二下午   |  |
| 台南監理站  | 汽車違規講習  | 60 人 | 每星期三、五下午 |  |
|        | 機車違規講習  | 40 人 | 隔週四下午    |  |
| 新營監理分站 | 未辦理道安講習 |      |          |  |
| 高雄區監理所 | 大型車違規講習 | 70 人 | 每月 1 場   |  |
|        | 小行車違規講習 | 70 人 | 每月 5 場   |  |
|        | 機車違規講習  | 70 人 | 每月 2 場   |  |
| 屏東監理站  | 大型車違規講習 | 60 人 | 每月 1 場   |  |
|        | 小行車違規講習 | 60 人 | 隔週 1 場   |  |
|        | 機車違規講習  | 60 人 | 隔週 1 場   |  |
| 旗山監理站  | 大型車違規講習 | 20 人 | 每月 1 場   |  |
|        | 小行車違規講習 | 20 人 | 每月 2 場   |  |
|        | 機車違規講習  | 20 人 | 每月 1 場   |  |
| 台東監理站  | 大型車違規講習 | 40 人 | 每月 1 場   |  |
|        | 小行車違規講習 | 40 人 | 每月 2 場   |  |
|        | 機車違規講習  | 40 人 | 每月 2 場   |  |
| 澎湖監理站  | 汽車違規講習  | 20 人 | 每月 1 場   |  |
|        | 機車違規講習  | 20 人 | 每月 1 場   |  |
| 恆春監理分站 | 未辦理道安講習 |      |          |  |

## (二) 道安講習講師：

根據調查結果，道安講習講師全國目前共 138 位，其中 118 位男性 20 位女性，學歷方面 16 位高中職、62 位專科、40 位學士、17 位碩士及 3 位博士，授課年資平均約四年。在講師任職單位方面北高兩直轄市與台灣省相差極大，北高兩市大多為外聘講師，並以警察、教授、醫生、交通安全專家學者為主，而台灣省則多為監理機關內員工兼任。

## (三) 道安講習講師訓練：

台灣省道安講習講師目前是由公路局北部汽車技術訓練中心負責訓練，每年開辦一期，一期五天，約可訓練 100 位合格講師。受訓課程為：1.教案設計編寫、媒體選擇及教具製作、2.安全駕駛講授要領、3.交通事故統計資料分析技巧、4.肇事預防與處理及案例分析講授要領、5.駕駛道德講授要領、6.酒後駕車交通執法取締實務及有效之宣導方式、7.酒精對人類及行為之影響、8.汽機車保養檢查、9.道路交通管理處罰條例講授要領、10.學習心理及教學原理與應用、11.高速公

路安全駕駛要領及新措施等，而訓練課程講師為北部汽車技術訓練中心講師或外聘專家學者[10]。學員於課程結束後需上台演練，經主管評鑑合格即發給結業證書。因此需經過這些訓練課程才可成為台灣省道安講習教師。

#### (四) 道安講習作業流程：

道安講習目前作業流程如圖 3，當民眾違規被取締舉發後，交由交通事件裁決所或監理所裁決，裁決後民眾此時需繳納罰款結案，至此之後即進入道安講習系統，違規駕駛人將會收到講習通知單，駕駛人若無正當理由不能不接受道路交通安全講習。

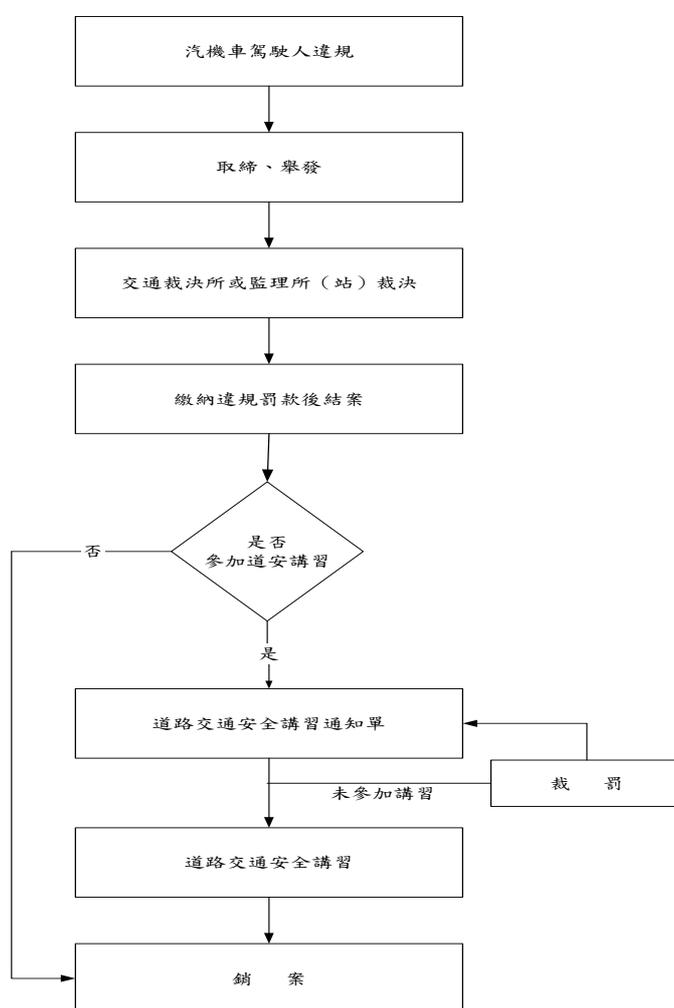


圖 3 道安講習作業流程圖[9]

#### (五) 道安講習上課科目：

道安講習上課科目大都依照道路交通安全講習辦法第十三條中所規定之：駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及車輛保養或其他交通安全教材，比較特別是台北市、高雄市、台北監理所等，其課表依照上課科目區分，其他監理所(站)則無此做法，可能原因是北高兩市監理處大多為外聘講師，

且每位講師僅負責教某一科目，而台灣省監理所（站）則大多為當天授課該位講師負責所有科目教學。

（六）道安講習到訓率、違規事件統計：

目前道安講習到訓率都維持在 8 成左右，而參加講習的違規種類，以汽車違規講習參加者大都為酒後駕車約佔九成，其次分別是闖越平交道及違規肇事。機車違規講習參加者最多亦為酒後駕車佔 8 成以上，其次分別為機車蛇行、闖越平交道、半年內違紀記點達六點以上及違規肇事。

## 伍、國外駕駛人講習教育制度簡介

（一）日本：

日本政府於道路交通法中之第六章，對於講習有特別規定，其中講習種類有：安全駕駛管理人員講習、被撤銷執照或禁止駕車人員講習、欲取得（普通執照、大型二輪執照、普通二輪執照）駕照人員講習、駕駛人員緊急救護措施講習、駕駛機車講習、汽車教練場職員講習、新手駕駛人講習、欲更新執照證明書者之講習等。國家公安委員會負責核定及檢查各講習指定機關，規定講習業務作業流程，講習相關規定休、廢止等皆由國家公安委員會規定之。

日本駕駛執照三年必須換新一次，以生日為準，一個月內親自辦理，再清查無違規紀錄及異動後，即以專用照相機照相，於等取駕照之半小時內，安排駕駛人參觀各種交通宣導資料，即所謂的「簡素講習」；若有違規紀錄者則依情節輕重參加半天或一天以上之特別講習，才能領取駕照。[8]

日本對於交通安全教育從三方面著手，如圖 4 所示推行分別為：終身教育體系、交通安全相關協會、駕駛人教育制度。[16]

在終身教育中對於小孩則是從日常生活中使其了解交通安全法規，並從日常生活中教導其養成守法之習慣。在國小中教導安全走路方式及如何安全使用腳踏車；在國中另增加了解自動車輛特性課程；在高中再增加如何預防交通事故的發生。在公司中教導員工小心駕駛、汽車運行控制、道路交通法規、車禍預防、並告知全國交通事故死傷人數。對於老年人則提供日常交通行為協助或輔導日常交通行為，並於每年 9 月 11~20 日，開辦一場為期十天之課程，使老年人知道交通安全知識、如何預防交通事故、教導他們了解交通法規及正確交通行為。

日本交通安全相關協會包含國家交通安全委員會、日本安全駕駛中心、日本交通管理與技術協會...等，負責推動日本交通安全宣導及提供政府交通安全政策建言等。

駕駛人教育方面對於初學者必須先接受性向測驗，而教練則依據性向測驗測得之學員個性教導其駕車，使其能學得安全駕駛之技能。並於開始駕車時，即在駕訓班養成良好駕車習慣（如繫安全帶、戴安全帽）。對於考領駕照者及換照駕駛人規定需上課學習交通法規新知、駕駛要領、急救技能等。[6]

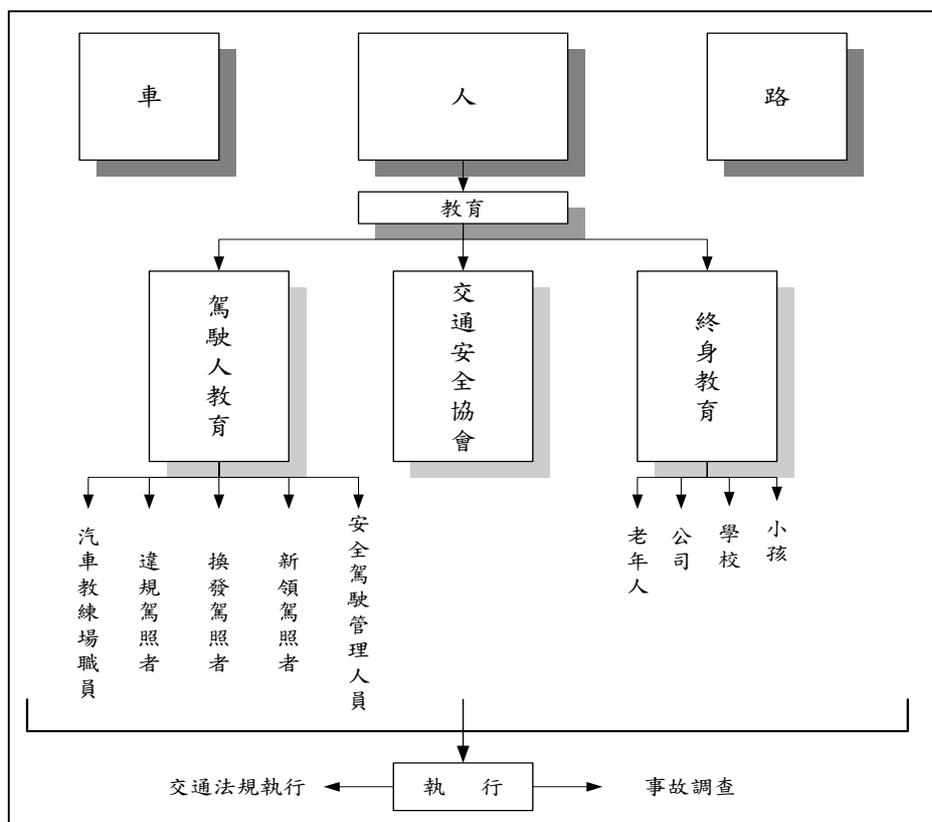


圖 4 日本交通安全教育系統圖

對於交通肇事經判決入獄服刑者及被判處保安處份入輔育院接受感化教育之未成年人，日本政府將積極施予交通安全再教育制度，俾使肇事者處罰經期滿後到社會時卻能安全駕駛不再肇事。[6]

(二) 法國：

法國有關道路安全講習有三種分別為：道路感化講習、交通駕駛課程、交通安全教育課程。如圖 5 所示。

道路感化課程：

一般駕駛人在取得駕照後，擁有點數十二點，一旦違規就要扣取點數，其點數之多寡視情節而定。超過十二點後就吊銷駕照，從此時駕駛人就六個月內不得駕駛任何運輸工具。爾後，才得以從新考試獲得駕照。而駕駛人若想拿回失去的點數，就必須參加道路感化講習，這講習歷時兩天，合格後可取回四點，但若想參加道路安全講習以贖回更多點數，則必須至少再等兩年以後。道路感化講習課程不進行能力測驗亦沒有期末考，道路感化講習課程學員大概有十位至二十位之間並由二位講師，一位熟悉汽車駕駛行為之專業駕駛教授和一位心理醫師授課。

每一次道路感化講習課程，為期兩天，學費為 1500 法郎，必須由學員自行負擔，結束後並可取回四個駕駛點數。而參加講習須付費的原因為：因該道路感化講課程學費不應為納稅人代替違規駕駛人支付，該道路感化講習課程，純屬自願報名性質，其所徵收之學費將不繳交予國家，但將作為道路感化講課程之認可中心所需組織和行政費用用途。

一旦若不參加道路感化實習課程，仍可恢復重建駕駛點數，但條件為駕駛人在駕駛期間的三年內未犯有不法和違規行駛行為並未有任何扣除點數的記錄下，可恢復全數十二個駕駛點數。

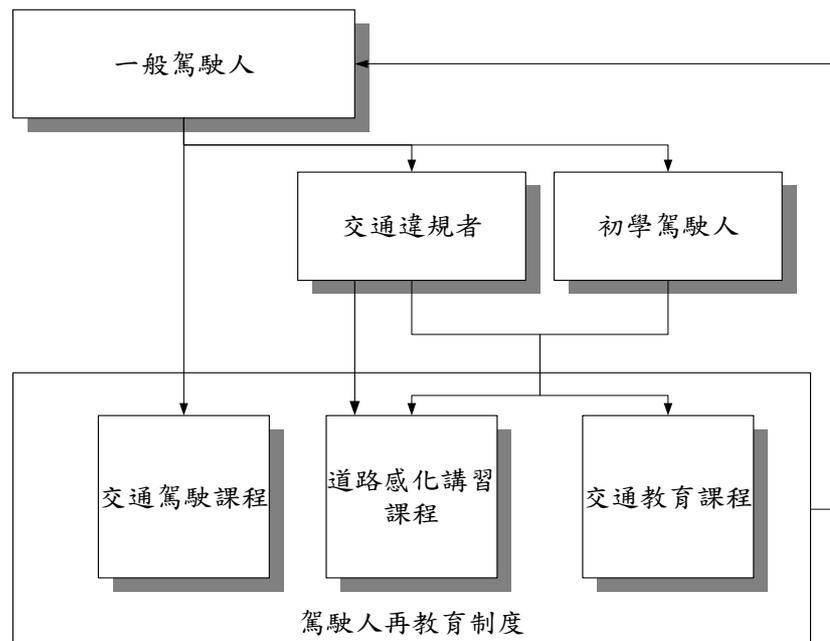


圖 5 法國駕駛人再教育制度

交通教育課程：

法國道跨部會道路安全委員會強制規定：所有初學駕駛人(持有駕照未滿二年者)，及嚴重違反交通規則者，必須參與道路感化課程和額外的交通教育。因為持有駕照未滿二年者之駕駛人，其交通道路事故死亡率為其他駕駛人之三倍。據統計，15%之交通事故是由汽車駕駛人擁有駕照不超過二年所造成。此外，法國道跨部會道路安全委員會已決定將可能允許 16 歲(含)以上之青年，報考駕駛理論，其考試內容將進一步做調整。自 1998 年年底實施以來，六小時的交通教育含有個人駕駛行為評估，理論課程和實際道路駕駛。交通課程分有：風險準備和預防、緊急狀況時的風險處理、交通事故發生時應有之應對行為、另有道路號誌之相關課程。

交通駕駛課程：

法國道跨部會道路安全委員會規定，對有經驗的駕駛人於每十年實施一次進行技術評估，並安排這些駕駛人上課，以改進其駕駛技術。此交通駕駛課程將以駕駛教授課程為主，並含有個人駕駛評估一系列的理論和實際道路交通課程，課程費用約為 800 法郎，並可以以服務公司、保險公司或公家名義贊助支付。

(三) 美國：

加州州立法律規定對於未成年(15~18)歲，以及 18 歲以上之駕駛人被警察舉發或被認定非安全駕駛時皆必須接受交通安全講習。而未成年駕駛人教育上課時數為 30 小時，上課內容包含講授、討論、錄影帶教學、表演、及來賓演講，上課方式有一對一教學或課堂教學；而成年人的駕駛人教育上課時數為 8 小時，上課內容大致以安全駕駛為主。[20]

在美國許多州裡，“問題”駕駛人的處置採用一種三階段的評估與處理程序。第一階段係寄給當事人一封勸告信或警告信、提醒駕駛人改進其開車行為。第二階段就會傳喚當事人告知其開車問題，並要求當事人去參加駕駛人再教育課程以提高駕駛安全，若當事人無法在前兩階段作適當且正面回應，最後一階段就會被吊扣或吊銷駕駛執照。而在加州當駕駛人被執法機關舉發違規後，即交由法院裁決，若法院裁決需參加駕駛人再教育課程時，違規駕駛人會接到法院傳票，接到傳票後 2~3 週內需找到合格且有開授交通講習課程學校，且駕駛人需在期限內繳納罰款及等待法院對該講習課程內容進行審查；若通過，違規駕駛人就可以參加該講習課程，等到課程結束後將講習結業證明書讓法院審查後結案。目前美國的違規駕駛人講習上課方式有：駕駛人至學校上課、拿回講習教材自行研讀、網路或電子郵件教學等，等到時間一到回學校考試或網路考試，及格就發給證明

書。課程內容包含駕駛人態度及駕駛判斷、交通法規及號誌標線、安全設備及車輛保養和維修、駕照限制規定及車禍財務負擔、肇事預防、駕駛環境及危險情況、酒精及毒品對開車的影響等。[6]

在美國一些社區大學、州立大學、高中都會有定期開授駕駛人再教育課程，提供駕駛人了解最新交通法規、肇事預防與處理、車輛保養等實用課程，而民眾參加並修完學分後，即可拿到一張修課證書。

ADTSEA(American Driver & Traffic Safety Education Association)為美國駕駛人教育協會，其成員包含州政府安全教育行政長官、大學教授、學校教師、駕訓班主任、交通安全警察及法人代表，其功能有出版交通安全教育書籍、定期舉辦研討會、發展教育材料軟體及提供諮詢服務等，以全面提升美國駕駛人教育及交通安全教育制度。[20]

ADTSEA 亦為美國師資認證機構之一，ADTSEA 的師資認證制度是設計來改善駕駛人教育師資的品質，其認證標準為講授方式及講授之內容，透過這套認證的師資，就可以到公民營駕駛人教育學校、社區大學、NHTSA、AAA、AAFTS、ADED、AAMVA 及一些道路和交通安全機構協會授課。[20]

#### (四) 南非：

南非政府對於汽車駕駛人教育非常重視，認為汽車駕駛人必須具有下列知識：1.車輛保養、2.熟識交通管制措施（如標線、標誌、號誌）、3.肇事發生時現場處理能力、4.了解現行交通法令、5.駕駛人需具備之身體狀況。而教育機構、運輸業公會亦會開辦駕駛人教育課程，以加強駕駛人訓練，以推動道路交通安全運動。[6]

#### (五) 其他國家：

許多國家每年都會編列交通安全教育的預算，而他們的交通安全教育大多會與學校或其他教育課程相結合，並且政府部門也會花許多時間來宣導交通安全教育。例如在英國、德國、法國、瑞士、比利時...等國家，他們都已將學校交通安全教育以法律條文明確規定為義務化。在英國拓展交通安全教育上，政府每年皆會製作或出版交通安全教育相關教學材料，並將這些教材發給交通安全教育的老師在課堂上使用。在新加坡上至總統下至一般民眾，對於政府推動的交通安全教育，皆是全民參與，民間企業出錢出力，因此對於「反酒後駕車運動」實施成效就會非常顯著，進而也提高一般用路人公路安全意識。[6, 13]

## 陸、結 論

我國道路交通安全講習制度相當於用路人改善教育，包含駕駛人、行人與慢車之改善教育。其中，駕駛人改善教育的目的，係在於改善「問題」駕駛人駕駛行為，以降低其肇事的風險。所謂的「問題」駕駛人指的是「重大違規、違規頻繁或高肇事風險的駕駛人」。但目前道路交通安全講習制度實際執行方向主要集中違規駕駛人，比較忽略高肇事風險駕駛人（無違規被取締事實者）改善教育之執行與提供。

我國對於駕駛人再教育，除了道安講習外，其餘非常缺乏，而道安講習目前僅開授違規定期講習，對於未違規駕駛人及行人無再教育之功用。日本的「簡素講習」值得我們效法，當駕駛人來更換駕駛執照時，就讓駕駛人了解最新交通法規，若我國要實施需與駕照管理制度相配合，但在政府「便民」政策前提下，此做法將胎死腹中，目前可行大概可行為當駕駛人換照時，給予最新交通法規手冊及交通安全常識，或可以透過學校或公司機關，來舉辦道路交通安全課程，讓學生及員工了解最新交通法規及增加交通安全知識，並讓他們了解交通安全的重要性，以此來達到駕駛人再教育的功能。

我國道安講習對於任何對象講習課程內容皆相同，並沒有針對不同對象施予不同講習課程，法國的駕駛人再教育制度針對不同對象給予不同講習課程，值得我國對講習課程內容參考，況且我國講習內容有一些以不太合乎現實潮流，實有修改之必要。例如對於違規講習上「車輛保養、高速公路行駛要領」課程。

美國的教育機構皆會開授駕駛人再教育課程，值得我國教育及交通主管機關推動交通安全教育之參考，目前我國高中、大學、學院、教育機構等皆有開授在職進修課程。事實上可以鼓勵他們開授類似道安講習課程或駕駛人再教育課程，邀請學者專家講授「車輛保養、肇事預防、肇事現場處理、交通法規」等，對一般駕駛人較實用之課程，政府對於這些課程應該給予補貼，如此也可以達到駕駛人再教育之功能。

美國的 ADTSEA 機構做法也是值得我國學習，其每年都會結合一些專家學者舉辦研討會，特別針對駕駛人教育及交通安全教育進行討論，其結論可以供政府施政參考。而 ADTSEA 及英國政府出版駕駛人再教育及交通安全課程課本教

材，則是可以供學校老師上課之參考。另外 ADTSEA 的師資認證制度，我國也是可以借鏡，做法可以建立一套道安講習或交通安全教育師資認證方式，亦可由目前師院或交通相關學系學生中加以訓練成為由國家認證之合格講師，未來授課範圍除了一般交通安全教育課程外，更可以擴大至駕訓班學科課程。

道路交通安全講習辦法中對於講習有定期講習及臨時講習兩種，但目前都僅有開辦定期違規講習，對於臨時講習之功能無法落實，而對於行人違規講習僅在 82 年在北高兩市短暫執行，爾後在警力無法配下相繼取消。因此政府在加強交通安全的同時，真正落實道安講習辦法中五大功能，實屬必要。

### 誌 謝

本文順利完成，得感謝交通部運輸研究所提供經費補助，鄭永祥、陳忠平、黃歆嵐熱心協助資料收集。

### 參考文獻

1. 交通部運輸研究所，張新立主持，「現行駕駛訓練與考照制度之檢討與研究」，民國 82 年 10 月。
2. 劉建邦，「交通違規嚴重度及違規罰則接受性之研究」，交通大學土木工程研究所碩士論文，民國 84 年 6 月。
3. 楊登斌，「道安講習實施成效之研究」，交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 88 年 6 月。
4. 王小芸，「台灣地區道安講習之沿革及現況」，交通建設，第四十二卷第十一期，民國 82 年 11 月。
5. 王小芸，「道路交通安全講習辦法歷年修法重點及未來改進之方向」，交通安全教育資訊年刊，民國 88 年。
6. 中華民國交通安全教育學會，「世界先進國家交通安全教育概況專論」，民國 85 年 5 月 25 日。
7. 交通部運輸研究所，張新立主持，「重型車輛安全分析與營業大貨車肇事預防措施之研究」，民國 77 年 10 月。
8. 黃靖雄，「中華民國與日本汽車駕駛教育之比較」，民國 80 年 6 月。
9. 台北市監理處，「道路交通安全講習須知」，民國 88 年。
10. 公路局北部汽訓中心，「道路交通安全講習師資研習班課程表」，民國 88 年。
11. Shinar, David, Psychology on the Road: The Human factor in Traffic Safety, John Wiley and Sons, New York, 1978.
12. Chang, Hsin-Li, A Disaggregate Survival Model of Motor Carrier Highway

Accident Occurrence, Ph. D. Dissertation, Department of Civil Engineering, Northwestern University, U.S.A. August, 1986.

13. Organisation for economic co-operation and development (OECD), Effectiveness of road safety education programmes, Paris, 1986.
14. American Automobile Association, Teaching Driver and Traffic Safety Education, McGraw-Hill, 1965.
15. Aaron, James E., Strasser, Marland K., Driver and Traffic Safety Education- Content, Method, and Organization. 2<sup>nd</sup> edition, Macmillan Publishing Co., 1977.
16. Traffic Police Administration, Japan International Cooperation Agency Traffic Bureau, National Police Agency, 1992.
17. Janis Hurt Jonson, "AT HOME", Traffic Safety Course, 1999.
18. <http://www.deltadrivingschool.com>
19. <http://www.adtsea.iup.edu>
20. <http://www.trafficschool.com>