

## 道路交通安全講習未來改善方案及配套措施\*

### Future Improving Measures of Road Traffic Safety Lectures System

張新立(Chang, Hsin-Li)<sup>1</sup>吳宗修(Woo, Tsung-Hugh)<sup>2</sup>葉祖宏(Yen, Tsu-Hurng)<sup>3</sup>吳晉光(Wu, Jinn-Guang)<sup>4</sup>

#### 摘要

本研究依用路人風險管理架構、國內外制度之精華，以及專家座談之內容，綜合規劃一套具學理基礎，並兼顧國內外實務之道安講習方案，擴大目前道安講習實施的範圍，以落實道安講習促進道路交通安全之目的。依照用路人風險管理架構將目前講習對象擴充，共規劃出五種類型，分別為強制治療型、強制矯正型、鼓勵矯正型、強制再教育型及鼓勵再教育型。強制矯正型及鼓勵矯正型是以原來定期講習的對象為基礎，並延伸出因某些特定違規而需要講習的對象；強制再教育及鼓勵再教育則是原先臨時講習的延伸。另外按用路人風險管理架為處於社會不可忍受風險區域之重大交通違規者，獨立設置強制治療型講習課程，希望能夠有效地導正此類違規者錯誤的違規行為，並灌輸其正確的觀念。研究內容首先界定各道安講習類型之對象，其次評估各種講習類型方案，再針對五大道安講習類型進行規劃原則、對象、執行單位、時數、應修法規、授課時數、師資、經費來源、誘因制度、以及未來執行相關問題等方案分析探討，最後提出短期改善措施及中長期改善方案之實施配套措施。

關鍵詞：講習、駕駛人教育、交通安全

#### Abstract

This study focuses on the integral discussion and assessment of the Road Traffic Safety Lectures (abbr. RTSL) and future RTSL system in Taiwan. With the reviewing the foreign institutions and analyzing the domestic systematic framework, this study will propose related improving alternatives and actions timing in the future. The results of assessment from Drivers Improving Education System and RTSL evaluation show that current RTSL executed effectively. The RTSL system classified by function orientation included 5 categories which are compulsory treatment, compulsory correct, encouraged correct, compulsory education, encouraged education. Beside that, the research discussed the topics on the lecture objects, timing, spot, implemented organization, attractive system, course plan, teacher cultivation and assessment mechanism of different kinds of lecture categories. Finally, setting immediate improving alternatives and future improving measures are mentioned in this study.

Key words : lectures、driver education、transportation safety

#### 一、前言

依據我國「道路交通安全講習辦法」之設計規範，道路交通安全講習（以下簡稱道安講習）具備矯正違規交通行為、提升民眾對新交通技術與法規之認識、補救駕駛教育訓練之不足、提升職業駕駛人之行車安全技術與風險觀念、及交通安全教育宣導等五大功能，但其中僅以違規講習最為一般人所熟悉。道安講習之功能並非僅局限於「處罰與矯正」違規行為，尚可作為因應交通環境、技術、管理需求、法規等之變遷，而對駕駛人施予再教育或改善教育之用。但多年來監理或警政機關均僅著重於汽、機車違規駕駛人之講習，對道安講習應有之功能未能有效發揮，反而誤導民眾與民意代表對道安講習存在之功能與意義多所質疑。根據研究指出偶爾違規民眾願意以罰款 350 元抵換參加一小時之道安講習；而經常違規者則願意以罰款 420 元換抵參加一小時之道安講習（劉建邦，民 84 年），顯示民眾咸認為道安講習是一項頗為嚴厲之交通違規處罰。

事實上，完整的道安講習制度理應包含所有用路人之訓練與改善教育，這些用路人包括駕駛人、行人與慢車使用人。其中駕駛人改善教育的目的則在改善「問題」駕駛人之駕駛行為，以降低其肇事的風險（潘盟煌，民 87 年，Aaron，1977）。而所謂的「問題」駕駛人則指「重大違規、違規頻繁或高肇事

\*本文係交通部運輸研究所合作研究計畫（編號：MOTC-10T-SB-89-02）之部分研究成果

<sup>1</sup>國立交通大學運輸科技與管理學系教授

<sup>2</sup>國立交通大學運輸科技與管理學系副教授

<sup>3</sup>國立交通大學運輸科技與管理學系博士班研究生、交通部運輸研究所研究員

<sup>4</sup>國立交通大學運輸科技與管理學系碩士

風險的駕駛人」。目前我國道路交通安全講習制度之實施主要集中在違規駕駛人之改善，對高肇事風險駕駛人（無違規被取締事實者）改善教育機會之提供卻極為稀少。美國在 1930 年代即開始建立駕駛人改善教育機制，首先以交通違規者的矯正教育為主，但逐漸擴展到新手駕駛人（Novice driver）、年長駕駛人、殘障者等高肇事風險族群，提供較為完整之駕駛人改善教育（Aaron，1977）。

## 二、道安講習方案評估

目前道安講習的對象包含二類，一為接受定期講習的對象，規定於道安講習辦法第五條及第六條；另一為接受臨時講習的對象，主要的對象是針對營業小客車駕駛人、未經駕訓機構訓練結業之駕駛人、慢車駕駛人與行人等，規定於道安講習辦法第七條至第十條。本研究將擴大目前道安講習實施的範圍，參照用路人風險管理架構，將目前講習對象擴充，共規劃出五種類型，如表 1 所示。強制矯正型及鼓勵矯正型是以原來定期講習的對象為基礎，並延伸出因某些特定違規而需要講習的對象；強制再教育及鼓勵再教育則是原先臨時講習的延伸。另外按用路人風險管理架為處於社會不可忍受風險區域之重大交通違規者，獨立設置強制治療型講習課程，希望能夠有效地導正此類違規者錯誤的違規行為，並灌輸其正確的觀念。

經過前述的分析之後，可將講習類型區分為五種，分別為強制治療、強制矯正、鼓勵矯正、強制再教育及鼓勵再教育等。強制治療型講習對象為嚴重違規且已經影響公共安全者，如酒後駕車；強制矯正的對象為重度交通違規者，如闖越平交道；鼓勵矯正建議以輕度違規者為主，如未戴安全帽或未繫安全帶；強制再教育的對象則為潛在肇事風險較高之駕駛人，如職業駕駛人及高齡駕駛者；鼓勵再教育的對象建議為高齡者、外籍勞工、外籍人士、身心障礙者及公司團體。

表 1 講習對象一覽表

講習類型	分析評估對象
強制治療	嚴重交通違規者
強制矯正	重度交通違規者
鼓勵矯正	輕度交通違規者
強制再教育	駕駛車輛潛在風險高者
鼓勵再教育	較缺乏交通安全知識者

### 1.道安講習實施的時地及誘因制度之比較分析

強制治療型及強制矯正型的講習最適合即時就地及定時定點；而強制再教育型對象較適合於駕駛人領照者時之特定時機或是每隔一段時間（定點不定時）針對職業或大客車駕駛進行講習。由於強制再教育型講習具有強制的特性，因此並無設計相關的誘因制度。鼓勵矯正型建議以定時定點或定點不定時的方式辦理。此類型講習參加者多屬輕度交通違規者，故可利用免繳違規罰款或抵扣違規點數的方式作為參加講習的誘因。鼓勵再教育之實施時地宜以彈性多元為主，故定時不定點、特定時機或是定時定地皆為適宜之方式。另外，主管機關可以發行榮譽市民卡，鼓勵市民一起共襄盛舉，並兼具宣導功能，此外，若再加上強制汽車責任保險費用的減免更可鼓勵民眾積極參與。

### 2.道安講習之執行單位與經費來源之比較分析

強制治療類型需長時間之心理輔導治療，本研究建議此類型講習課程可由公立駕訓機關辦理，其執行經費由參與之學員自行付費為原則。強制矯正與鼓勵矯正二類講習課程之涵蓋對象範圍較小，因此駕駛人違規部分由監理機關辦理，行人或慢車部分由警察機關辦理之方式尚屬適宜。執行經費來源由參與此類課程之學員應自付講習費用為原則。強制再教育類型講習，因涵蓋之對象範圍較大，故宜由監理機關、警察機關、駕訓班或其他民間團體共同參與辦理。目前民間團體人物力資源豐富，所以初期試辦以辦學成效優良之駕訓班為主。民間組織、大專院校與網路（社區）大學亦可在各項要件齊備之狀況參與辦理此類講習課程。考量此類型講習課程之屬性，其實施經費來源應以相關主管機關部分補貼，參與學員部分負擔的方式辦理。鼓勵再教育類型的對象較前二者更為廣泛，因此大部分講習的業務可委由民間機構主辦。此類型課程應針對不同講習對象提供多元化的課程，目的在於教育民眾相關之安全知識技能。此類型講習之經費應由政府完全補貼的方式辦理，以鼓勵民眾積極參與。

### 3.道安講習之師資培育、認證與考評單位比較分析

駕訓班、民間組織、大專院校及社區大學的師資較適合透過公私立機構培訓講師，或由現行教師培訓制度中培訓；監理機關及警察機關為公務機關，故其師資須以考試制度遴選講師，或由現職公務人員

中培訓。參與道安講習的考評單位應以與道安講習業務相關之機關為主，如交通部、教育部及內政部，若執行單位包含醫療機構者則可與衛生署共同考評。在師資的認證單位方面，由現行教師培育制度中培育較適合由教育部進行認證；由公正考試制度遴選教師及現職公務人員的師資培訓，可由交通部辦理；公私立機構培訓之師資可由交通部及民間機構共同辦理認證。

### 三、道安講習理想方案

#### 3.1 制度規劃層面

前一節對於道安講習之七項主要議題進行初步適宜性分析後，本節將進一步將之整合為完整之改善方案。經前面各章之分析研究，可瞭解到未來道安講習執行成功與否，與道安講習各個組成構面具極大關係，唯有配套良好之道安講習制度才可能永續經營。良好之道安講習制度不僅可以減少用路人違規行為之再犯率，對於一般駕駛人亦具有預防肇事發生與降低違規之功效。因此本研究所研議之方案係結合用路人風險管理架構、國內外制度之精華與專家座談之建議發展而成，期能提出兼顧學理與實務，並適合我國國情之道安講習制度。

健全之道安講習制度規劃應以教育為主，處罰為輔，才能達到處罰與教育功效結合為一。本研究研議之道安講習朝向兩種講習分類發展，如圖 1 所示，一類為違規矯正之講習，講習對象以交通違規用路人為主；另一類為用路人再教育之講習，講習對象以一般及特定族群之用路人為主。未來講習制度之理想方案規劃，其 5 種講習類型所包含講習對象、可執行單位、及上課時數如表 2 所示。

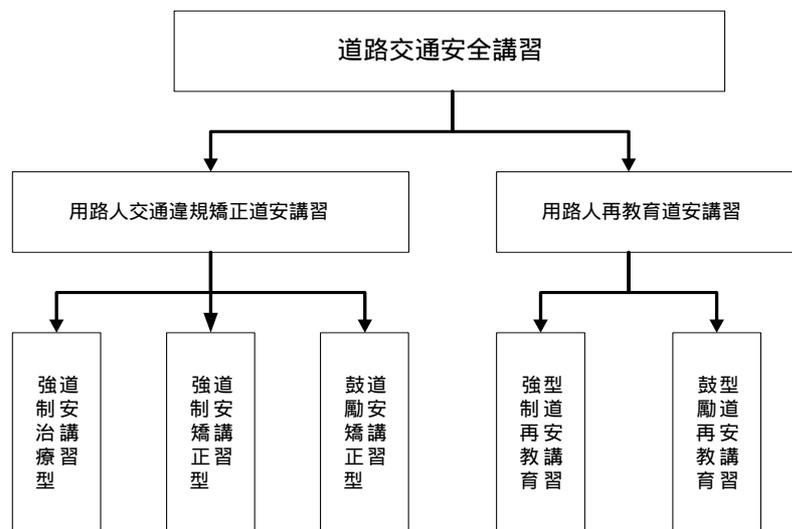


圖 1 道安講習制度架構圖

##### 3.1.1 用路人交通違規矯正道安講習改善方案：

本研究提出具矯正違規行為功能的道路交通安全講習，是以目前所實施之道路交通安全講習為發展主體，配合用路人風險管理架構、國內外文獻與專家座談討論加以整合而成。本類型講習細分成三種類型分別為：強制治療型、強制矯正型及鼓勵矯正型道安講習。茲分別以規劃原則、講習對象、執行單位與講習時數等重點分別說明如下：

###### (1) 強制治療型道安講習：

此類型講習以嚴重違反交通安全相關法規，且其違規項目對其自身與社會大眾造成極大之肇事風險或嚴重後果者為主。此類違規者之風險程度屬於社會無法容忍的風險，除採取罰鍰、吊扣（銷）駕照等方式外，應強制治療心理上問題之講習，並確認其風險程度降至社會容忍範圍內，始可考量恢復其用路權利。故此類講習應以長時間教育心理輔導為主。

此類型講習實施對象建議包括：①酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品駕車者。（講習辦法第五條第二款）②在道路上蛇行、以其他方式危險駕車或在道路上競駛、競技者。（處罰條例第四十三條第一項第一款及第三項）

執行的單位以公家機關為主，例如公路局北、中、南汽訓中心及各監理單位，在試辦成效良好之後，再逐漸移轉委由民間單位辦理。由於此種違規類型所涉及的層面較廣，因此上課之時數以 24-40 小時為最佳，也就是課程的安排為 3-5 天為宜。

表 2 道安講習方案理想制度規劃一覽表

講習類型	講習對象	執行單位	講習時數
強制治療型道安講習	1.酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品駕車者。 2.在道路上蛇行、以其他方式危險駕車或在道路上競駛、競技者。	1.公路局北中南汽訓中心。 2.監理單位。	24~40小時
強制矯正型道安講習	A類 1.受吊註銷駕駛執照後需重新考照前。 2.未領有駕駛執照駕車受處罰後需重新考照前。 3.未滿十八歲未領有駕照違規駕車者。 4.闖越平交道者。 5.半年內記點達六點以上。 6.拆除消音器或以其他方式製造噪音。 7.因交通違規肇事而致人受傷者。 8.闖越紅燈者。 9.嚴重超速違規者。 B類 1.因交通違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者。 2.單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內之違規駕駛人。 3.其他違反本條例之行為經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習者。	1.監理單位。 2.民間組織協會。 3.教育機構。 4.駕訓機構。	A類： 16~24小時 B類： 4~8小時
鼓勵矯正型道安講習	1.違規慢車、行人。 2.非屬前兩類之其他違反處罰條例相關規定之違規行為。	1.警察單位。 2.民間組織協會。 3.教育機構。 4.駕訓機構。	2~4小時
強制再教育型道安講習	A類 1.遇有道路交通法令之重大修正或實施道路交通安全重要措施等特定時機之一般駕駛人。 2.未受駕訓教育之駕駛人。 3.未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人。 4.職業駕駛人。 B類 1.更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之汽車駕駛人。 2.高齡駕駛人。	1.監理單位。 2.民間組織協會。 3.教育機構。 4.駕訓機構。 5.醫療機構。	A類： 4~8小時 B類： 2小時
鼓勵再教育型道安講習	一般民眾(高齡者、外籍人士、身心障礙者、公司團體應優先考量)。	1.民間組織協會。 2.駕訓機構。 3.教育機構。 4.醫療機構。	1~8小時

(2)強制矯正型道安講習：

此類型違規者之風險程度雖不至於到達社會無法忍受地步，但是仍為高風險族群，故此類交通違規者應強制施以矯正課程，此類講習可依據違規程度輕重區分成兩類，A類對象屬違規行為風險程度較高者，B類對象亦是高風險族群但風險較A類為低者。此類講習以觀念矯正教育為主，希望能夠透過適當的課程降低此類交通違規者之風險，達到行為矯正之功用。

此類型講習實施對象建議根據講習時數區分為 A 類與 B 類。

A 類(講習時數建議為 16-24 小時)對象包含：①受吊註銷駕駛執照後需重新考照前。(新增)②未領有駕駛執照駕車受處罰後需重新考照前。(新增)③未滿十八歲未領有駕照違規駕車者。(處罰條例第二十一條第三項)④闖越平交道者。(講習辦法第五條第四款)⑤半年內記點達六點以上。(講習辦法第五條第五款)⑥拆除消音器或以其他方式製造噪音。(處罰條例第四十三條第一項第二款)⑦因交通違規肇事而致人受傷者。(新增)⑧闖越紅燈者。(新增)⑨嚴重超速違規者。(新增)

B 類(講習時數建議為 4-8 小時)對象包含：①因交通違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者。(講習辦法第五條第五款)②單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內之違規駕駛人。(處罰條例第三十一條第四項)③其他違反本條例之行為經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習者。(講習辦法第五條第六款)

執行單位建議由監理單位、民間組織協會、教育機構及駕訓機構等，來擔任此項課程執行單位。

A 類對象屬違規行為風險程度較高者，講習時數宜安排 16-24 小時；B 類對象亦是高風險族群但風險較 A 類為低者，講習時數宜安排 4-8 小時。

### (3)鼓勵矯正型道安講習：

此類型講習乃是用路人因違反交通安全相關法規，而該違規項目可以選擇罰鍰或參加講習，而針對這類違規所辦理之講習類型稱為鼓勵矯正型道安講習。此類型講習以行為矯正教育為主，且此類型講習之建立可對一些輕度交通違規者，要求以罰鍰或接受 2-4 小時講習課程等處份。輕度交通違規者大多因一時疏忽而違規或不知道自己行為屬於違規行為，且違規行為對他人安全影響尚屬輕微者，因此鼓勵輕度交通違規者參加道安講習，建立正確交通安全知識，以達到矯正之功用。因此本研究建議這類型違規用路人，可選擇參加講習銷案或繳交違規罰鍰，但為提升整體交通安全，政府應鼓勵此一違規族群參與道安講習課程，以達到道安講習促進交通安全之目標。

此類型講習實施對象建議包括：①違規慢車、行人。(處罰條例第七十三、七十四及七十八條)②非屬前兩類之其他違反處罰條例相關規定之違規行為。(新增)

執行單位除了由目前執行行人、慢車講習的警察單位之外，另外民間單位例如民間組織協會、教育機構及駕訓機構皆可考慮辦理此類型之道安講習。講習時數建議為 2-4 小時。

前述係依違規情節輕重與事故風險分別建立之三類型矯正違規行為之講習，然違規行為的事故風險並非固定不變，可能會隨著不同時期中道路環境、交通組成、科技發展與執法強度之不同而改變（如行車時使用行動電話的風險近來漸受各國政府重視），因此交通部應建立定期衡量與評估交通違規行為之肇事風險程序與機制，作為監控各種交通違規行為風險之用，並應依評估結果定期修正各類違規矯正講習之講習對象分類。

### 3.1.2 用路人再教育道安講習改善方案：

由於我國較缺乏完整之駕駛人再教育制度，雖現行講習辦法中略有數條文屬此範疇，惟並不完整，參考美、法政府皆十分重視駕駛人再教育之制度，因此本研究將討論結果及結合國內外制度精華整合而成，研擬出目前國內尚未完整建構之用路人再教育型道安講習。此類講習可細分成兩種類型一為強制再教育型道路交通安全講習，另一為鼓勵再教育型道路交通安全講習。茲分別說明如下：

#### (1)強制再教育型道安講習：

此類型講習以具高潛在肇事風險之用路人為主，因為此類用路人並無違反交通規則，主管機關無法以處罰方式要求高風險之駕駛人參與交通安全教育課程。但具高風險之用路人極可能增加自身與他人之肇事風險，因此主管機關有必要建立此類型講習，將高風險駕駛人在特殊時機施予教育，以降低該族群駕駛人之肇事風險。此類型講習依據風險程度及實施之必要性亦可區分成 A、B 兩類，A 類屬必要實施之對象，B 類屬宜普遍實施之對象。此類型講習教育之精神在於預防性保護教育課程，旨在透過適當的教育方式保護具有高潛在肇事風險之用路人，避免其涉入肇事。此外，對於未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人，亦有再教育之必要，以促其善盡督促之責，亦將其列入強制再教育型之 A 類。

此類型講習實施對象建議根據講習時數區分為 A 類與 B 類。

A 類（講習時數建議為 4-8 小時）對象包含：①遇有道路交通法令之重大修正或實施道路交通安全重要措施等特定時機之一般駕駛人。（講習辦法第六條）②未受駕訓教育之駕駛人。（講習辦法第八條）③未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人。（處罰條例第二十一條第三項）④職業駕駛人。（講習辦法第七條範圍之擴充）

B 類（講習時數建議為 2 小時）對象包含：①更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之汽車駕駛人。（新增）②高齡駕駛人。（新增）

監理機關、民間組織協會、教育機構、駕訓機構、及醫療機構未來皆可擔任此項課程執行單位。A 類屬必要實施之對象故上課時數 4~8 小時較佳，B 類屬宜普遍實施之對象，故上課時數以 2 小時為宜。

### (2)鼓勵再教育道安講習：

由於交通安全法規、政策與交通環境變遷，對一般用路人而言並無正式機會接受道路安全再教育課程，因此需建立此類道安講習機制。此類鼓勵再教育道安講習課程係透過教育手段傳授一般用路人必要的交通安全知識、技能與風險感認能力，以保護用路人免於肇事之傷害。廣義而言此類型之講習對象應包含全體社會民眾，透過學校、公司或里民大會等各種場合進行講習課程及交通安全宣導，以促使社會整體對交通安全之重視，並能有效提升道路交通安全。因此鼓勵前述對象在漫長的駕駛歷程中仍能參與道安講習接受交通安全知識技能之再教育訓練機會。

鼓勵再教育型道安講習之對象應包括一般民眾，但對於高齡者、外籍人士、身心障礙者與公司團體應優先實施。民間組織協會、教育機構、醫療機構、及駕訓機構未來皆可擔任此項課程執行單位。講習時數可依課程內容於 1~8 小時內彈性安排。

## 3.2 實施內容層面

前述從制度規劃之構面建構五種不同類型講習對象之範疇，並就其規劃原則、實施對象、執行單位與講習時數等分別說明。在未來推動時，實施內容層面最重要的即是如何將不同類型講習之規劃原則，在所對應的講習時數中，以不同的教學目標與課程內容加以貫徹，才能達到此理想制度藍圖中所勾繪依風險理論建構因對象施教之理想。茲就五種不同講習類型再依照實施班別區分整理如表 3 所示。

表 3 道安講習實施班別一覽表

講習班別	時數	性質	教學目標
A	24-40 小時	強制治療型	加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主，且對行為偏差之用路人進行心理輔導。
B1	16-24 小時	強制矯正型 (A 類)	加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，與建立正確的交通安全觀念。
B2	4~8 小時	強制矯正型 (B 類)	加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，與建立正確的交通安全觀念。
C	2~4 小時	鼓勵矯正型	加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。
D1	4~8 小時	強制再教育型 (A 類)	用路人交通安全觀念與基礎知識之加強教育，並且增加其法治觀念，提升其風險感認能力。
D2	2 小時	強制再教育型 (B 類)	用路人交通安全觀念與基礎知識之加強教育，並且增加其法治觀念，提升其風險感認能力。
E	1~8 小時	鼓勵再教育型	用路人之交通安全教育，與法治觀念教育並重，提升其風險感認能力。

各講習班別之對象、性質、時數、教學目標皆不相同，因此課程編排與課程內容設計亦將不同，本研究規劃道安講習相關課程類別、課程名稱、課程內容如表 4 所示。未來在教學師資方面，各講習班之講師有其專業訓練，應考量講習班之對象、性質、時數、教學目標及課程，而有其不同之教學方法達到各講習班別教學目標。教材內容除政府統一編撰外，亦可以由民間機構依據各講習班別之教學目標編撰，再經由督導機關審議通過即可。

表 4 道安講習規劃課程內容表

學門類別	課程名稱	課程內容
用路道德與常識	1. 用路道德 2. 駕駛態度 3. 駕駛常識 4. 交通安全觀念 5. 影響駕駛行為因素	1. 珍惜生命、尊重其他用路人、遵守交通規則等觀念 2. 生理及情緒管理、駕駛行為是嚴肅的…等觀念 3. 簡易物理概念、駕駛原理…等 4. 重視生命、交通風險感認…等 5. 酒精、藥物對身體影響…等
交通法規與控制	1. 交通法治精神 2. 交通法規 3. 交通控制常識 4. 交通控制設施 5. 重點法規知識	1. 目的、精神與字面意義…等 2. 法規內容 3. 路權、速度限制、專用車道等交通控制觀念…等 4. 標誌、號誌、標線…等等 5. 違規項目矯正或重點法規宣導
車輛與安全設備	1. 車輛保養 2. 車輛安全檢查 3. 車輛機械結構 4. 車輛故障排除 5. 車輛安全設備 6. 特殊安全設備 7. 特種車輛安全	1. 車輛保養技巧 2. 行車前安全檢查方法 3. 車輛基本結構及行駛原理 4. 可能發生之問題排除方法 5. 安全設備正確使用 6. 幼童或特殊人士之安全設備使用 7. 特種車輛之安全
安全駕駛與事故處理	1. 駕駛方法 2. 道路危險感認 3. 安全駕駛技術 4. 發生危機之駕駛 5. 道路駕駛要求 6. 防衛性駕駛技術 7. 肇事預防 8. 事故處理與排除 9. 急救常識	1. 基本駕駛方法及操作要領 2. 道路上潛在危險認知與避免 3. 危險的駕駛環境之駕駛方法 4. 駕駛危險情況之因應方法 5. 不同種類道路駕駛注意事項 6. 預先考慮其他動作、預防其他可能發生之問題 7. 視覺管理、保持緩衝空間等 8. 事故發生處理及排除方法 9. 簡易急救常識
政策宣導及安全相關課題	1. 交通政策宣導 2. 強制汽車責任保險 3. 車輛與駕照 4. 特殊對象相關安全課題 5. 特殊事物相關安全課題	1. 酒後不開車、繫安全帶等 2. 保險之目的、方法及好處 3. 車輛登記、駕照管理…等 4. 特殊對象在交通安全上之課題，如幼兒、身心障礙者 5. 特殊事物之交通安全課題，如危險品運送等等

為強化道安講習的實施效果，在道安講習課程結束後，建議應採取測驗與交通安全宣導實習兩種方式，驗收用路人學習成果。若無法通過測驗及完成實習，則講習時間應考量加以延長，直至用路人通過測驗及完成實習。測驗方式可依班別特性之不同採多元方式辦理，學科可採口試、筆試或電腦考試等，而術科可採實地操作或電腦模擬等。交通安全宣導實習之內容亦能有多樣化方式，如傳單、宣導短片，以及交通安全宣傳海報等。

#### 四、道安講習制度改善配套措施

因應處罰條例之修正與配合行政程序法之實施在即處罰條例部份條文必須配合修正，均已直接間接影響現行道安講習制度，因此特針對短期的影響，提出相關短期配套措施之建議。此外，前述所研擬之改善方案，與現行道安講習制度差異甚大，因此必須有相關配套措施配合，並逐步過渡調整相關做法，方有助於實施推動，此屬中長期配套措施。相關配套措施將針對法規修正、經費來源、委託單位、督導單位、課程規劃方向、誘因制度、與師資等層面進行分析。

##### 4.1 短期配套措施

此部份將包括兩個階段考量：第一階段在處罰條例第二十四條及第九十二條草案未修正通過前，對

於新修正之處罰條例第二十一、三十一及四十三條有關道安講習之規定部份，必須先行規劃實施方式，尤其新修正條文對象係過去皆無實施經驗，包括 A1 類風險高的違規行為人（如十八歲以下無照駕駛人、競速、競技或以危險方式駕駛者）、A2 類應負監督責任者（如單獨留置幼童於車上者、十八歲以下無照駕駛之監護人或法定代理人）、及 A3 類現況需參加講習者。

第二階段係前述配合行政程序法有關行政院版之處罰條例第二十四條及第九十二條草案之修正，若此部份照草案內容通過，道安講習辦法將配合第九十二條授權項目及第二十四條講習範圍重新修正，另亦需將處罰條例第二十一、三十一及四十三條有關道安講習之規定配合納入，此外，亦應包括處罰條例第七十三、七十四及七十八條原有慢車及行人違規講習部份。B1 類事故風險高與事故嚴重性高之違規族群、B2 類違規情節輕微或違規對他人造成影響較小者、B3 類需強制實施再教育之駕駛人與對所應負監督責任未善盡其責者。

#### 1.法規修正：

在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前，先配合新修正處罰條例第二十一、三十一及四十三條部份，修正道路交通安全講習辦法需配合之部份。在處罰條例第二十四、九十二條修正通過後，道路交通安全講習辦法全盤修正，包括訂定委託民間單位辦理之依據（收費部份亦應加以考量）。

#### 2.授課時數：

第一階段針對 A1 類建議施以 8 小時道安講習；對於 A2 類建議施以 4 小時道安講習課程。

第二階段針對 B1 類並再依程度不同區分為 16-24 小時、8-16 小時，及 4-8 小時三群，時數賦予彈性主要係配合執行單位之執行容量與課程內容考量。B2 類規劃時數建議為 2-4 小時。B3 類規劃時數建議為 4 小時。

#### 3.課程規劃：

第一階段中 A1 類以加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主；A2 類說明親職教育與安全教育之重要性；其他則依現況授課內容辦理。

第二階段 B1 類以加強用路人法治觀念，與提升其風險感認能力為主，且對行為偏差之用路人進行心理輔導。B2 類則加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。B3 類職業駕駛人著重交通法令重大修正或實施道路交通安全重要措施之宣導，及對負監督責任者說明親職教育與安全教育之重要性。

#### 4.授課時機

第一階段除慢車及行人可採即時就地與定時定點方式並行外，其他違規均採定時定點方式。

第二階段中除「受吊註銷駕駛執照後」及「未領有駕駛執照駕車受處罰後」在申請考照前，施以定時定點之講習。此外，除慢車及行人可採即時就地與定時定點方式並行外；其他違規均採定時定點方式。

#### 5.執行單位：

第一階段中為因應新增講習對象，現行講習容量恐將面臨不足現象，因此除由公路監理單位與警察單位執行外，初步可先經委任公立汽訓中心及委託公立具交通或教育相關科系之學校辦理以紓解監理單位之容量限制，初步並建議公立具交通或教育相關科系之學校以辦理 A1 類及 A2 類為主，其餘單位辦理 A1 類及 A3 類為主。

第二階段除由公路監理單位與警察單位、委任公立汽訓中心、及委託公立具交通或教育相關科系之學校辦理外，可考量委託辦學優良之駕訓機構辦理，初步並建議公立具交通或教育相關科系之學校以辦理 B2 類及 B3 類為主，其餘機關執行 B1 類及 B2 類為主。

上述有關委任或委託執行單位，涉及兩項重點，一係法規之授權，二係經費來源問題。在法規授權部份，處罰條例草案第九十二條第二項「道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。」其中「執行單位」可否作為委託道安講習（包括委任（託）公務單位及委託民間單位）之授權法源，即於訂定辦法時增加委任公立汽訓中心、委託公立具交通或教育相關科系之學校、及委託辦學優良之駕訓機構等辦理單位，亟待釐清；在經費來源問題上，可考量採由政府

府編列預算補貼、向講習者收費，或部份補貼部份收費，惟考量政府財政負擔與社會公平，（部份）收費為因應道安講習業務擴大與功能發揮之必要途徑，然收費問題，在處罰條例草案第九十二條似無明確授權，容易引起爭議，正本清源作法宜明確由法律（規）授權。

#### 6.師資：

第一階段配合委任（託）公務單位，建議循三項途徑增加講師來源，包括以專案方式加強由現職人員中培訓、由公立汽訓中心之教師擔任、由公立具交通科系之學校教師擔任。

第二階段配合委任（託）公務單位及民營駕訓機構，建議循四項途徑增加講師來源，包括以專案方式加強由現職人員中培訓、由公立汽訓中心之教師擔任、由公立具交通科系之學校教師擔任、由民營駕訓機構聘請具訓練合格師資、交通科系之學校教師。

## 4.2 中長期配套措施

依據規劃之道安講習理想制度方案，將講習對象區分為五種類型，本小節將針對與建立此理想制度藍圖相關之中長期配套措施進行探討，包括法規修正、經費來源、委託單位、督導單位、課程規劃方向、誘因制度、與師資等層面。

#### 1.修改法規：

新制訂「道路交通安全教育實施法」：制訂鼓勵再教育對象施以道路交通安全教育之法源。新制訂「民營道路交通安全講習機構管理辦法」作為委託民間執行監督管理之法源依據。

修正「處罰條例」或(及)「道安講習辦法」相關條文，增列「汽車駕駛人參與道路交通安全講習需繳納講習費用」、規範講習類型、對象與時數、建立主動參與講習誘因等。修正「道安規則」相關條文，增列需講習對象，如換照時尚有未繳納違規罰鍰紀錄駕駛人、職業駕駛人、高齡駕駛人，未參加道路交通安全講習者不得換發駕照規定。修正「講習辦法」有關監督考核工作、及課程內容規定。

#### 2.經費來源：

經費來源規劃之基本原則，經費來源配套措施建議如后：強制治療、強制矯正型道安講習宜由參與講習之汽車駕駛人自行負擔。強制再教育型講習費用原則上應由駕駛者自行負擔。若有特定機構願意補貼或贊助，則可採部份由當事者自行負擔，部份由特定機構補貼。鼓勵矯正型道安講習，實施初期經費可由政府或民間基金會補貼部分講習所必需費用，如講師、教室、設備與器材等，民眾僅需負擔較違規罰鍰金額為低之講習費用。由監理機關辦理時，講習費用可併入監理規費收取；若由民間辦理時，則由民營單位自行收費。所收取費用均應不得高於違規罰鍰之收費標準。鼓勵再教育型道安講習，宜由政府或民間組織完全補貼或補助方式辦理，以利推動執行。

#### 3.誘因制度：

由於鼓勵矯正型多為輕度交通違規而參與道安講習者，若輔以若干誘因措施，將有助於輕度交通違規者的參與，例如採取以上課代替扣點或以上課減免裁罰的方式。其主要的目的都希望藉由將功抵過的方式鼓勵民眾的參與。鼓勵再教育型講習為能鼓勵民眾參與道安講習，可以簡化參與道安講習之民眾換照手續或者核發優良用路人資格等。未來可更進一步則與保險制度相互配合，凡屬取得此兩類型講習之上課證明者，在若干保險費用（例如強制汽車責任保險）上可享受有折扣，如此一來，交通、保險、教育將各自環環相扣，使得道安講習制度能夠更佳地完備與健全。

#### 4.委託單位：

強制治療型講習參與者需連續三至五天參與講習課程，因此執行單位應提供宿舍與餐廳等設備，且本類型講習屬性初期尚不宜由民間單位辦理，故可由北中南區汽訓中心負責辦理。其餘類型講習可委託民間經營辦理，政府可先選出績優辦學之教育機構、民間組織、或根據評鑑結果為優良之駕訓班及交通安全教育機構試辦，若試辦績效優良時再逐步開放民間辦理。若要將講習業務民營化，則應先研擬「民營道路交通安全講習機構管理辦法」相關法規，讓講習業務民營化有法源依據。講習課程收費標準應由交通部規定每堂課最高收費額度，而民營講習機構可依此標準收費，並可制訂不同時段的收費標準。有違規紀錄之駕駛人換照時，道安講習之主辦機關宜由民間組織辦理。因為預計需要參加之人數將會相當龐大，監理機關之人力應難以負荷如此大量的講習人數。但相關法規尚未制訂完成前，仍應由監理機

關或適當的民間組織先行試辦，以自願參加講習之駕駛人為試辦對象，待相關法規制訂完成後再全面實施。除前述講習機構外，本研究建議實施對象為高齡者及身心障礙者之道安講習可由醫療機構協助辦理。

#### 5.督導單位：

在督導單位方面，相關配套措施宜先制訂講習執行單位之監督考核辦法，監督考評項目之劃分，由道安會、警政署及社教司先行會商，並視監督考評項目性質而決定。依據監督考核辦法，由交通部道安會為主辦單位，定期召集內政部警政署和教育部社教司針對道安講習執行單位實施考核。對於考評結果優良單位應據以獎勵，若成效較差者，應令其改善或停辦。

#### 6.課程規劃方向：

強制治療型道安講習在課程規劃上應以建立用路人正確的交通安全觀念、加強其法治觀念，與提升其風險感認能力為主，並增加心理（行爲）矯正治療課程。本研究認為此類型道安講習應為長時間學程（約三至五天）較佳，才能有充分時間完全矯正錯誤觀念，達到減低道路風險、促進交通安全之目的。

強制矯正型道安講習應為觀念與知識教育並重，建立用路人交通安全觀念，加強其法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。在道路風險程度上，此類型道安講習對象雖然比強制治療型講習對象為低，但仍屬具高事故風險之駕駛人，所以本研究認為鼓勵矯正課程應為中長時間學程較佳，可依違規嚴重程度分區成兩種班別 A 類上課時間為 16~24 小時，另一種為 B 類上課時間為 4~8 小時才能透過充足時間矯正錯誤觀念，促進交通安全。

鼓勵矯正型之講習時數略短，上課時間為 2~4 小時，主要目標係加強用路人法治觀念，提升其風險感認能力，並且教導其交通安全知識與技能。

強制再教育型道安講習應為用路人交通安全觀念與基礎知識之加強教育，並且增加其法治觀念，提升其風險感認能力。本研究認為此類型講習課程可為短時間學程，講習對象為換照之汽車駕駛人、高齡駕駛人，則講習時間以 2 小時為宜；若為職業駕駛人、未受駕訓教育之駕駛人等，則講習時間以 4~8 小時為宜，以達到此類型道安講習加強教育之目的及用路人再學習之機會。

鼓勵再教育型道安講習屬於社會教育範疇之交通安全教育，故應適時對民眾進行法治觀念教育，並提升其風險感認能力與交通安全常識。本研究認為此類型講習應視其課程內容而彈性調整時間，因此不同學程必須安排不同學習時間，以達到此類型道安講習之教育目的。因應此類型講習課程依實施對象之多元化，將區分講習時間為 1-8 小時學程較佳，以全面提升國人交通安全知識。因此課程時數分配應加重自選課程比例，可由執行單位視需要自行調整。

#### 7.講師：

由於現行法規並未對講師有相關規範，因此未來民間機構辦理時，講師應透過公私立培訓機構產生為佳，而有關講師規範應於「民營道路交通安全講習機構管理辦法」中制訂相關管理辦法，且應強調講師再訓練之精神，規定講師應於領照後一定時間內，需再回到培訓機構進修。道安講習講師培訓機構，可由公路局汽訓中心負責。目前北區汽訓中心已負責培訓監理所道安講習講師，所以由汽訓中心轉型為道安講習講師專責培訓機構，是目前最理想實施機構。道安講習講師之遴選，可由交通部每半年舉辦一次道安講習講師考試，通過考試者必須至汽訓中心參加培訓，培訓及格者由交通部授與證書，然後合格講師可至各地公民營講習機構擔任講師，講師拿到證書後每 3~5 年必須回到汽訓中心參加再訓練課程。此一講師培訓機制設計係為提升講師素質，增強其教學成效而設。

#### 8.未來執行問題與相關課題：

強制治療型講習對象皆屬較嚴重交通違規者，因此未來執行此類型講習時，對於酒後駕車、飆車與危險駕駛等重大違規者，最佳處理方式是立即參加三天以上講習課程。此課程之實施除可達到嚇阻之功效外，並能給予違規者適當的心理治療，以達降低其肇事風險之功效。此類型講習課程應以連續數天心理上治療矯正為主，不但可以達到教育功效，將可對嚴重違規者除金錢處罰外另一種嚴重處罰作用。不過此類型講習如限制違規者自由，可能涉及「限制人身自由」，所以未來執行前，應先邀請法學專家討論，如何制訂法規時克服此問題，以符合比例原則。此外，國外有對於是否參加講習係透過法官裁定之司法系統進行，優點為在行政機關與民眾間可存在第三公正人裁判，缺點則為因應龐大講習數量，對於司法機關將造成業務負荷問題。因此，對於法官裁定時同樣亦將面臨裁量標準問題，而國內長期以來循

行政體系裁決之道安講習系統能否適用，值得進一步思考。

強制矯正型講習對象以重度違規駕駛人為主，而未來若將講習業務民營化後，應考量違規須由員警取締舉發，是否會造成業者向員警施壓，造成員警值勤繁重之問題。因此政府開放民營前應規定單位時間內招生人數上限，應可減少此問題發生。

本研究目前建議針對更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之汽車駕駛人施以講習，未來可考量講習與換照程序密切結合之做法，擴及換照時凡在持照期間內（普通駕照現行規定為六年）有超過一定次數之違規紀錄駕駛人皆需參加講習，至於違規次數的門檻值，需要再加以研究討論，建議以講習單位實施容量與用路人風險管理機制配合實際風險衡量方式等決定。

## 五、結論與建議

### 5.1 結論

1. 未來道安講習理想制度規劃方案方面：

(1) 強制治療型道安講習：

以嚴重違反交通安全相關法規，且其違規項目對其自身與社會大眾造成極大之肇事風險或嚴重後果者為主。講習對象包括：酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品駕車因而致人重傷或死亡者；在道路上蛇行、以其他方式危險駕車或在道路上競駛、競技者。執行的單位以公家機關為主，例如公路局北、中、南汽訓中心及各監理單位。講習時數以 24-40 小時為宜。

(2) 強制矯正型道安講習：

風險程度雖未到達社會無法忍受地步，但仍為高風險族群，故應強制施以矯正課程。另依據違規程度輕重區分為：A 類對象屬違規行為風險程度較高者，B 類對象亦是高風險族群但風險較 A 類為低者。講習對象包括 A 類：①受吊註銷駕駛執照後需重新考照前；②未領有駕駛執照駕車受處罰後需重新考照前；③未滿十八歲未領有駕照違規駕車者；④闖越平交道者；⑤半年內記點達六點以上；⑥拆除消音器或以其他方式製造噪音；⑦因交通違規肇事而致人受傷者；⑧闖越紅燈者；⑨嚴重超速違規者。B 類：①因交通違規肇事致受吊扣駕駛執照處分者；②單獨留置六歲以下或需要特別看護之兒童於車內之違規駕駛人；③其他違反本條例之行為經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習者。執行單位包括監理單位、民間組織協會、教育機構及駕訓機構等，未來都適合擔任此項課程執行單位。A 類之講習時數宜安排 16-24 小時；B 類宜安排 4-8 小時。

(3) 鼓勵矯正型道安講習：

輕度交通違規者對他人安全影響尚屬輕微，因此以鼓勵參加道安講習方式規劃，以期建立正確交通安全知識，達到矯正功用。講習對象包括：違規慢車、行人；非屬前兩類之其他違反處罰條例相關規定之違規行為。執行單位除由目前執行行人、慢車講習的警察單位之外，另外民間單位例如民間組織協會、教育機構及駕訓機構皆可考慮辦理此類型道安講習。講習時數建議為 2-4 小時。

(4) 強制再教育型道安講習：

以具高潛在肇事風險之用路人為主，此類型講習依據風險程度及實施之必要性亦可區分成 A、B 兩類，A 類屬必要實施之對象，B 類屬宜普遍實施之對象。另對於未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人，亦有再教育之必要，以促其善盡督促之責，亦將其列入強制再教育型 A 類。講習對象包括：A 類：①遇有道路交通法令之重大修正或實施道路交通安全重要措施等特定時機之一般駕駛人；②未受駕訓教育之駕駛人；③未滿十八歲未領有駕照違規駕車者其法定代理人或監護人；④職業駕駛人。B 類：①更換駕照時尚有未繳納罰鍰違規紀錄之汽車駕駛人。②高齡駕駛人。執行單位包括監理機關、民間組織協會、教育機構、駕訓機構、及醫療機構未來皆可擔任此項課程執行單位。A 類講習時數屬必要實施之對象以 4~8 小時較佳，B 類屬宜普遍實施之對象，以 2 小時為宜。

(5) 鼓勵再教育道安講習：

交通安全法規、政策與交通環境變遷，對一般用路人而言並無正式機會接受道路安全再教育課程，因此需建立此類道安講習機制。講習對象包括一般民眾，但對於高齡者、外籍人士、身心障礙者與公司團體應優先實施。執行單位包括民間組織協會、教育機構、醫療機構、及駕訓機構未來皆可擔任此項課

程執行單位。講習時數可依課程內容於 1~8 小時內彈性安排。

#### 2.在道安講習短期改善配套措施方面：

主要配合處罰條例修正與行政程序法實施在即所提出之建議，區分為在處罰條例第二十四、九十二條修正通過前、後有關推動道安講習作業兩部份，針對法規修正、授課時數、課程規劃方向、授課時機、執行單位與師資等課題提出短期配套措施。

#### 3.在道安講習中長期改善配套措施方面：

依據本研究規劃之未來道安講習理想制度方案，將講習對象區分為五種類型，針對與建立此理想制度藍圖相關之中長期配套措施包括法規修正、經費來源、委託單位、督導單位、課程規劃、誘因制度、與師資等課題提出中長期之配套措施。

## 5.2 建議

1. 道安講習講師之培訓工作宜由公路局各區汽訓中心負責辦理。本研究並建議汽訓中心應轉型為負責交通安全研究之財團法人機構，主要宗旨以道安講習及交通安全教育教材之編寫研究，交通安全理論與實務研究與器材研發工作，並開授強制治療型道安講習課程、講師在職進修課程及再訓練課程。尤其在汽訓中心累積大量實務經驗之人才結合理論研究人員將可作為交通安全教育教材發展與設計、交通安全教育器材研發、車禍肇事鑑定技術研究與車輛安全設備研發之重鎮。
2. 針對職業駕駛人講習課程，除涵蓋一般營業小客車、大貨車、大客車等職業駕駛人外，並應將快遞業運送人員、一般公司行號司機，以及駕駛車輛為職業之對象納入其範圍。政府宜鼓勵高齡者搭乘大眾運輸工具，但高齡者需駕駛車輛時，建議規定高齡駕駛者應定期接受身體檢查，且參加講習後，才同意其駕駛車輛。本研究參考國外制度建議 65 歲以上之高齡駕駛人，應強制參加講習課程。
3. 政府應對鼓勵再教育型講習提出相關誘因政策，並設立獎勵辦法以鼓勵特定機構贊助講習費用，才能有效推廣並永續經營。
4. 未來理想道安講習制度方案中有關矯正違規行為的三類型講習，係依違規情節輕重與事故風險分別建立之講習類型，然違規行為的事故風險並非固定不變，可能會隨著不同時期中道路環境、交通組成、科技發展與執法強度之不同而改變，因此交通部應建立定期衡量與評估交通違規行為之肇事風險程序與機制，並應依評估結果定期修正各類違規矯正講習之講習對象分類。
5. 在短期配套措施方面，有關委任或委託執行單位，涉及兩項重點，一係法規之授權，二係經費來源問題。在法規授權部份，處罰條例草案第九十二條第二項「道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。」其中「執行單位」可否作為委託道安講習（包括委任(託)公務單位及委託民間單位）之授權法源，亟待釐清；在經費來源問題上，可考量採由政府編列預算補貼、向講習者收費，或部份補貼部份收費，惟考量政府財政負擔與社會公平，(部份)收費為因應道安講習業務擴大與功能發揮之必要途徑，然收費問題，在處罰條例草案第九十二條似無明確授權，容易引起爭議，正本清源作法宜明確法律(規)授權文字。

## 參考文獻

1. 道路交通管理處罰條例。
2. 道路交通安全規則。
3. 道路交通安全講習辦法。
4. 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。
5. 潘盟煌，「交通違規行為習慣性之衡量與影響因素之研究」，交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 87 年 6 月。
6. Aaron, James E., Strasser, Marland K., Driver and Traffic Safety Education- Content, Method, and Organization. 2<sup>nd</sup> edition, Macmillan Publishing Co., Inc., 1977.