

我國交通安全教育之回顧與展望(三)

(國立交通大學運輸與物流管理學系教授 張新立)

七、我國之交通安全教育組織與制度



我國現行道路交通安全之相關組織，在中央有「交通部道路交通安全督導委員會」，在地方則成立「道路交通安全督導會報」。然而「交通部道路交通安全督導委員會」在功能運作上，僅係屬於協調聯繫督導性質，並無單獨執行業務之權限，其功能之發揮亦端視首長之重視程度而定(蔡中志等，2003)。交通安全教育是一項跨領域之整合工作，我國交通安全教育之業務在中央係由交通部道路交通安全督導委員會協調推動，參與之單位包括教育部、交通部、內政部、及新聞局等部會；在地方則由各縣市之道路交通安全督導會報協調執行。

在改善交通安全之 3E 策略中，即工程(Engineering)、執法(Enforcement)與教育(Education)三方面之政策，交通安全教育是最需要跨領域及跨組織推動之工作。交通安全教育之內容包含了「交通安全」與「教育」兩個迥然不同之兩個學域，前者在「交通運輸」專業領域中就已橫跨相當廣泛之研究範圍(如人因、車輛、道路環境、管理與政策等)，而後者更是一個發展多年之人文社會重要學術領域。因此，要能作好交通安全之教育工作，其主管單位最好具有兼備「交通安全」及「教育」專業背景之專職人員，否則亦應有「交通安全」及「教育」個別專長之專業人員的長期共事合作機制，以發揮「整合」之功效。惟從多年來我國推動交通安全教育之經驗顯示，交通安全教育在現有中央與地方之組織與制度下，似乎因其跨學域及跨組織之特性而成為三不管之業務，並成為 3E 政策中發展最為遲緩之交通安全改善政策。



我國道路交通安全經費之財源有二，其一為「汽車燃料使用費」之分配比例(1.76%)額度，惟此係指收支條例之預算，自民國 90 年度起行政院已將部分款項移列納入「對台灣省各縣市政府統籌分配款」中，在目前政府財政拮据下，行政院主計處並未依此數足額編列，並逐年縮減中。其二為行政院每年核撥之「緊急支援款」1,500 萬元，惟自 84 年度起已刪除本項財源。實際核定預算額度自民國 94 年近 3.9 億元逐年下降至民國 102 年之 2.7 億元(如表 3 所示)。而此項道路交通安全經費則再以計畫申請之方式，補助各單位執行交通安全改善之各項計畫。民國 102 年各直轄市、縣(市)政府及國道公路警察局、國道高速公路局、公路總局(監理組、規劃組)所提之道安計畫審查結果，共核定補助總計 2.41 億元(如表 4 所示)。然而因為交通安全教育之實施成效無法立竿見影，各單位在經費申請及資源使用上往往無法獲得首長之青睞與支持。在專業不足、經費不多、執行力又不強之情況下，我國之交通安全教育怎能有耀眼之推動成效呢？

表 3 歷年道安業務預算概況 (單位：元)

年度	汽燃費預估 收入分配數	行政院 同意編列數	立法院 核定預算數
94	722,962,574	400,968,000	389,330,000
95	749,921,234	389,080,000	379,176,000
96	819,201,979	378,912,000	359,914,000
97	782,787,000	359,914,000	342,021,000
98	791,922,000	342,021,000	342,021,000
99	794,260,000	331,991,000	317,733,000
100	794,255,000	286,545,000	286,545,000
101	803,480,000	275,787,000	275,878,000
102	801,403,000	271,907,000	270,457,000

資料來源：交通部道安委員會提供

表 4 近三年道安經費之補助概況 (單位：仟元)

年度	項目	台灣省	五直轄市	金門縣	連江縣	中央及 部屬單位
100	金額	83,280	47,149	1,874	3,436	106,894
	比率	34.32%	19.43%	0.77%	1.42%	44.06%
101	金額	81,263	42,381	2,443	3,374	103,218
	比率	34.92%	18.21%	1.05%	1.45%	44.36%
102	金額	97,500	48,000	3,000	3,000	90,282
	比率	40.33%	19.85%	1.24%	1.24%	37.34%

資料來源：交通部道安委員會提供

八、對我國交通安全教育之展望



交通安全教育是國民之終身教育，其內容包含家庭交通安全、學校交通安全教育、駕駛教育及補充上述三種教育不足並貫穿國民一生之社會交通安全教育。上述之四種交通安全教育中又以學校交

通安全教育最為重要，因為它是奠定國民基本交通安全素養並培養交通安全核心技能之主要管道。良好之學校交通安全教育可以從基本的觀念傳授開始，伴隨著國民年齡之成長、學習能力之提升及生活體驗的變化，有系統地將交通安全相關的理論、知識與技能逐步地植入國民的思維與行動之中，讓他在離開學校教育之前就已充分備妥必要之交通安全素養及核心技能以應付其一生可能遭遇之交通事故威脅。

8.1 對我國學校交通安全教育之展望

我國之學校交通安全教育長期以來一直缺乏一套具系統性之教學目標與執行計畫規劃，因此既沒有完善之教材，也沒有優良之師資，更沒有強制實施之上課時數，而更可悲的是也沒有得到教育界人士應有的體認關心及改善呼籲。現階段我國學校交通安全教育之推動主要依靠一群具有道德良知傻勁之教師及義工的奉獻，在極為貧乏的資源中作



最大的努力。殊不知一個在人格成長期間未經完善學校交通安全教育薰陶培育之國民，如何能夠在日後短暫之駕駛教育訓練或資源並不充裕之社會交通安全教育中補足其不足之交通安全觀念與態度？不作好學校交通安全教育而期望能夠改善我國交通安全之作法，豈不是一個緣木求魚之夢想？因此，我們懇切呼籲主管交通安全教育之「教育部」與「交通部」能迅速推動如下之工作：

- (一) 借此推動十二年國教之際，重新檢討規劃我國學校交通安全教育之發展目標，訂定學生從幼稚園至高中各個階段所應具備之交通安全素養及核心知識與技能，規劃課綱並規定各個年級應該進行交通安全專業教學之時數。

- (二) 籌組專業團隊依所規劃之學校交通安全教育目標，編製符合各個年級教學需要之交通安全學習手冊、教師手冊及參考教材，以利教學工作之進行。
- (三) 擬定各級學校交通安全種子教師之培育計畫，有計劃地提升全國教師之交通安全專業知識與技能。
- (四) 建立交通安全教育專款專用之經費來源制度，透過立法爭取交通違規罰款及汽車強制責任保險結餘款之一定比率回饋作為推動國民交通安全教育之經費。

8.2 對我國駕駛教育之展望



我國交通事故之死傷人數中，機車使用者所占比例超過七成，其中又以 18-20 歲之機車駕駛人的交通事故率為最高(Chang and Yeh, 2007)。缺乏完善之機車駕駛教育及合宜之機車駕照考驗與管理制度是造成我國青少年機車交通事故傷亡嚴重之主要原因。為能有效防制我國機車交通

事故傷亡之嚴重程度，必要之機車駕駛教育可從以下幾個方向持續努力：

- (一) 將機車交通安全教育列入高中學生必修之課程，透過完整之課程規劃與教材設計，納入相關課程(例如軍訓或班會)作為必備之教學單元，必要時並規劃實習時數以強化學生使用機車之安全態度及事故風險感認。
- (二) 檢討改進我國現行之機車駕照核發與考驗制度，加強對應試者事故風險意識及安全駕駛技能之要求；考慮實施分級駕照之可行性，讓新取得駕照之機車騎士必須守法且落實作到安全駕駛之要求，接受一至兩年之觀察並安全通過後，始授獲取正式之機車駛駕執照(張新立，1997)。
- (三) 透過立法允許定期接受機車交通安全教育訓練且駕駛記錄優良之機車駕駛人得享有較為優渥之強制汽車保險費用。
- (四) 編製國民必備之機車交通安全學習手冊，配合社會交通安全教育之宣傳與輔導管道，將駕駛機車所需之風險意識、防衛態度及安全技能有效地傳給目標群眾。此外，廣

泛提供國民學習安全駕駛機車之課程與場地，讓安全使用機車成為我國國民必備之核心交通安全技能。



至於我國之小客車駕駛教育，多年來所面臨之問題乃是學科教學無法落實執行以達成交通安全教育之目標，而駕駛技能之訓練也都僅止於考試項目的一再練習，對如何在道路上與其他車輛安全共處所需技能之教學與指導仍然相當有限。此外，在出生率銳減、駕訓收費無法大幅調升且市場競爭又極為激烈之情況下，我國小客車駕駛教育所仰賴之汽車駕駛訓練班大都面臨慘淡經營之困境，許多已紛紛出走大陸，留下來之駕訓班也無餘力協助政府推動各項駕駛教育工作。因此，政府應積極且全面檢討駕駛執照考驗項目與內容之適宜性與目標達成性，期能透過考試引導教學之功能，帶動我國小客車駕駛教育之重整與再造。

8.3 對我國社會交通安全教育之展望

我國社會交通安全教育之推動，一直缺乏系統性且宏觀之目標規劃，且在經費不多又無法確保延續之限制下，執行之計畫多屬片片斷斷之小型活動，根本談不上是具積極目標規劃與設計之計畫，因此即使作得再多、再久也匯集不成一股可以突破現狀、創造新局之洪流。為使我國之社會交通安全教育能落實發揮其應有之功能，中央應有統籌規劃之社會交通安全教育發展方針，清楚界定社會交通安全教育之功能與任務，明確訂定其短、中、長期之發展計畫且編列其執行經費，逐年檢討推動成效並作必要之微調與修正。

8.4 對我國交通安全教育推動組織之展望

我國道路交通安全教育之推動組織，在中央雖有「交通部道路交通安全督導委員會」，而地方也有「道路交通安全督導會報」，惟這兩個單位都屬協調聯繫督導性質，



並無單獨執行業務之權限，其功能之發揮均有賴於首長之重視程度。此次中央政府之組

織再造，主管全國道路交通安全業務之單位更縮減為交通部路政司屬下之一個科，未來如交通安全教育等跨部會之整合型業務，該如何透過一個行政層級不高之單位加以整合推動，不得不令人擔憂。



先進國家對交通運輸安全之業務都設有層級頗高之專責單位加以推動執行，如美國在運輸部下設有國家公路交通安全局(National Highway Traffic Safety Administration; NHTSA)。我國之人口與管轄領域規模雖不及美國，惟專責與專業之組織仍是能否發揮行政績效之關鍵要素。我國如欲在國家交通安全問題上能有重大之精進與突破，建置一個具專業之專責交通安全主管機關及健全之運作組織仍屬相當重要且迫切之需求。

九、結語

交通安全教育是提升國人交通安全素養與能力之最有效方法，惟因其推動之成效需時費工，引不起政治人物之關注與投資興趣；而跨領域專業整合所需之繁瑣溝通，更加使它成為各公務部門不願碰觸之業務。在沒有完善政策及有效推動機制下，我國對國民所投入之交通安全教育其實是相當不足的，此現象可以從道路交通系統的各個角落獲得證實，例如滿街橫衝直撞、完全沒有事故風險意識的車輛駕駛人、隨意穿越道路之行人、交岔路口不顧他人危險之任意違規停車、佔用車道無視他車通行與安全之惡霸停車動作等，在在都顯示國人之用路文明與安全素養是何等的不足。不教而殺謂之虐，在交通安全之問題上，我們每年因教育不足不知又殘害了多少國民？

教育是人才培育與國民素質提升之長期投資，因此交通安全教育投資之多寡也反映出一個國家對其國民生命安全保障所作之承諾與關懷。我們羨慕交通先進國家擁有彬彬有禮的用路人及守法互助的國民，殊不知這些都是他們長期透過教育投資、一代傳承一代所遺留下來的交通文明。我們如果期待交通能夠更為安全，用路人能夠更為友善，則我們不能夠不採取行動，守株待兔的不作為是無法獲得我們所渴望之進步的。