

# 我國交通安全教育之回顧與展望(二)

(國立交通大學運輸與物流管理學系教授 張新立)

## 四、我國之駕駛教育

車輛駕駛教育之範疇相當廣泛，小從自行車之騎乘，大至大貨車甚且聯結車之駕駛訓練均屬車輛駕駛教育之範圍。惟世界各國之駕駛教育均以國民普遍使用之小客車為主要之訓練目標，其他更進階之大型與特殊車輛的駕駛訓練則有更深入且特殊之訓練課程及考照作業加以規範並管理。此外，由於我國大量使用機車之特殊情況，機車駕駛教育訓練與考照作業亦是我國駕駛教育中相當重要之一支，值得特別討論與重視。

### 4.1 我國之機車駕駛教育



我國在民國五十年代機車發展之初期，民眾所使用之機車多屬 50cc 以下之輕型機車，由於車速不高而被定位為機器腳踏車。此種機器腳踏車之操作簡單，行駛速率不高，加以早期道路之車流量不多，因此對請領輕型機車駕駛執照之要求不高，只要年滿十八歲且通過筆試即可獲得，所以當時也未曾注意騎乘機車所需要之教育與訓練。而隨著機車機械性能之不斷演進改變，車型與汽缸容量較大、馬力較強、載重與車速均高之排檔機車在民國六十年代末期逐漸登場，基於駕駛安全之考量，乃將此類汽缸容量大於 50cc 之機車歸類為「重型機車」，對其駕駛執照之考驗內容增加「直線平衡駕駛」與「S 型路線駕駛」兩個場考測驗項目。早期排檔式之重型機車駕駛確實需要練習始能參加考試，惟因考試內容並非特別困難，民眾多透過有經驗之機車駕駛人之面授指導，自己反覆練習後再參加路考之測驗。至於機車駕駛執照之筆試測驗，因其內容多偏交通法規之測驗，民眾多以坊間出版之題庫及頒行之相關法規為準備筆試之教材。因此，我國自開始使用機車以來，確實都未曾用心地規劃如何教導民眾安全駕駛機車之教育工作。而自民國七十年代起，踏板式機車(Scooter)逐漸成為機車之主流，50cc 以下

之輕型踏板式機車之性能已大幅精進，能夠輕鬆飆上時速七、八十公里，然而法規卻未能即時修正跟上，仍然維持不用路考，只要通過筆試即能取得輕型機車駕駛執照。

在我國加入世界貿易組織(WTO)後，汽缸容量大於 250cc 之大型重型機車乃陸續開放進口，而在大型重型機車業者及使用者之強力施壓爭取下，也陸續開放快速道路及少部份之高速公路路段供大型重型機車使用。惟在強調大型重型機車需要更高之安全騎乘技能下，政府對大型重型機車之考照資格及考驗內容乃有進一步之規範(如表 2 所示)，要求報考大型重型機車駕駛執照者除了需要擁有重型機車駕駛執照一年以上外，尚需接受一定時數之大型重型機車之學科與術科訓練。政府對大型重型機車之考照要求開啟了我國機車駕駛教育之先趨，近幾年政府已注意到機車交通事故傷亡之嚴重性，並已著手規劃報考機車駕照前之交通安全教學計畫，而少數幾家機車業者也積極投入安全駕駛機車之教學服務。然而縱觀當前我國機車交通安全教育之內容，仍多集中於機車安全維護與機車安全駕駛技能之教學，對於駕駛機車之風險感認、潛藏行車安全威脅之認識、如何在車流中與他車安全共處等議題之教學仍然相當缺乏。總之，如果沒有考照制度之引導與規範，我國機車駕駛之安全教育是不容易落實生根的。



表 2：我國機車駕駛執照之考驗要求

|        | 輕型機車                | 重型機車                         | 大型重型機車(黃牌)   | 大型重型機車(紅牌)  |
|--------|---------------------|------------------------------|--|---|
| 汽缸容量   | 50cc 以下             | 50~249cc                     | 250~549cc  | 550cc 以上  |
| 駕照考驗要求 | 1. 年滿 18 歲<br>2. 筆試 | 1. 年滿 18 歲<br>2. 筆試<br>3. 場考 | 1. 年滿 20 歲<br>2. 重機駕照一年<br>3. 駕訓學科 4 小時<br>4. 駕訓術科 28 小時<br>5. 駕訓班場考 | 1. 年滿 20 歲<br>2. 重機駕照一年<br>3. 駕訓學科 15 小時<br>4. 駕訓術科 28 小時<br>5. 駕訓班場考 |
| 開放行駛道路 | 禁行高、快速道路            | 禁行高、快速道路                     | 禁行高、快速道路   | 允許行駛快速道路及部份高速公路   |
| 行車執照管理 | 定期換照(三年)            | 定期換照(三年)                     | 定期換照(三年)   | 定期換照(三年)  |
| 車輛安全檢查 | 每年至監理單位或指定車行進行排氣檢查  | 每年至監理單位或指定車行進行排氣檢查           | 每年回監理單位進行車輛安全檢查  | 每年回監理單位進行車輛安全檢查   |

## 4.2 我國之小客車駕駛教育

我國最早之汽車駕駛教育訓練係由公路主管機關辦理，採行訓練考照合一制度。後來因應小客車考照需求之大幅增加，乃於民國五十年初期開放民營駕駛訓練班之設立，惟駕照考驗之筆試與路考仍須至該管地區之監理所(站)進行測驗。至民國八十年代中期更進一步開放教學績優之駕駛訓練班得在監理單位指派考驗員之情況下，在自有之合格考驗場進行學員之路考作業(張新立等，2002)。

我國早期之汽車駕駛訓練教育業務由教育部管轄，後來改移交給交通部管轄。汽車駕駛訓練包括學科與術科兩大部份，學科之內容包括汽車結構、交通法規、駕駛道德及交通事故處理等，學科教師由訓練合格之講師擔任，所使用之教材除由駕駛班聯合成立之駕駛教育學會編製提供外，駕訓班之學科講師亦會自行編製教案進行教學。然而在考試引導教學之情況下，除了公辦之汽車駕駛訓練中心能按規定時數上課外，私人駕訓班之學科上課時數多未按照規定辦理，通常多以提供筆試試題供學生練習代替學科之教學(張新立等，2008)。



術科之教學則包含教練場內之駕駛訓練及道路駕駛兩部份，由合格之駕駛教練擔任教學。由於小客車之駕照考驗並不包含道路駕駛測驗，所以術科之教學多著重於考試項目之場內練習，駕訓班對於道路駕駛之訓練往往加以敷衍，或由教練帶出進行一小段道路之駕駛練習而已。因此，通過小客車駕駛執照考驗卻不敢開車上路之情形並不足為奇，坊間之駕訓班更因此而對已通過駕照考驗之民眾，推出收費之進一步道路駕駛訓練服務。

整體而言，我國對小客車駕駛教育之規劃尚稱完善。惟在駕照考驗項目要求不嚴且監理單位也未落實督促之情況下，駕訓班為能在競爭激烈之市場上生存，多未能投入資金與心力作好所託付之駕駛教育訓練工作，而讓我國之車輛駕駛人多無法習得應有之正

確駕駛觀念與技能，久而久之更養成危險的駕駛習性。然而平心而論，在缺乏完善學校交通安全教育之協助下，駕駛訓練班實在無法在極短之訓練時間內改造一個人之交通安全認知與態度，以配合駕駛知識與技能之學習。

## 五、我國之專業交通安全教育



相較於學校之交通安全教育及駕駛教育訓練，我國對交通安全相關從業人員的「專業交通安全教育」似乎沒有獲得應有之重視。就以號稱「交通工程專業」之國家交通工程技師考試為例，交通安全並沒有獨立之專門科目加以測驗，僅為「交通工程」科目中之一小部份；

而在大學院校交通運輸相關科系中，「交通安全」也多不是必修科目，許多學校甚且未曾開授此重要的專業課程。相同的問題也發生在交通警察之教育及培育過程上，大多數之交通警察均未習修過基礎之交通安全理論；而許多擔任交通安全教學與宣導工作之學校教師、駕訓班講師及社工人員也都面臨同樣之問題。

我們的生活無時無刻不與交通安全有關，交通安全之字眼與議題也隨時出現在我們的週遭，因此談起交通安全每個人都可長篇大論，說出一翻的大道理。但是當我們真正面臨交通安全問題時，我們卻又都缺乏思維周延與設計縝密之解決方案。例如，面對滿街無照駕駛機車的青少年，我們直覺的答案就是「加強取締」，但是如何取締？取締就可以完全地解決問題嗎？我們似乎永遠少了一份徹底解決問題的智慧與決心，究其原因乃是我們缺乏對問題深入探究的專業。以不具專業訓練的人從事專業的工作，我們又能期望把事情作得多好？因此，除了從根本上強化國民應有之交通安全素養及核心能力外，強化從事交通安全工作之專業人員的交通安全專業能力也是我國迫不及待的交通安全問題。



(圖：2013 道路安全國際研討會，[中時旺車網](http://www.chinatimes.com))

## 六、我國之社會交通安全教育



社會交通安全教育之功能在彌補學校交通安全教育與駕駛教育訓練之不足。在網路尚不發達之時代，社會交通安全教育之推動大都透過報紙、廣告、海報及活動作為媒介，而現在則更有網路之幫忙。社會交通安全教育功能之發揮，不僅需要有效的傳播媒體，更需要正確有效的傳播內容與型式。我國之社會交通安全教育工作多由教育或新聞單位執行，以往多透過海報、廣告及宣傳短片傳遞所欲宣傳之信息，因此在功能之設計上多以吸睛為主要考量，對所傳遞信息之交通安全改善功能往往欠缺周詳之規劃與設計。

口號式之宣傳是當前廣被使用之交通安全宣導方式，口號雖然具有「快懂易記」之廣告效果，惟如果接收到之信息無法改變民眾之態度進而採取行動，則一切之努力皆屬枉然。最明顯之交通安全宣傳口號案例則屬「安全是回家唯一的路」，此口號讓人朗朗上口，心中一時充滿溫馨之提醒，但如果沒有後續「如何作才能安全回家」的技能指導，它終將只是一句口號，無法發揮其改善交通安全之功能。頃近託路口攝影機及電子行車記錄器盛行之便，許多拍攝得之交通事故錄影帶乃成為便宜、方便又有震撼力之交通安全教育素材，廣被交通主管單位作為交通安全宣導使用。此種社會教育之手法，如果沒有配合解說「如何避免此類事故發生」之作法，則此類嚇人之宣導手法恐不易有效達成改善交通安全之目的。



老化之社會需要強化對年長者之社會交通安全教育功能，有用的資訊搭配有效的傳遞管道始能讓老人因而受惠。許多縣市透過社區之老人活動，讓具交通安全專業訓練之社會工作人員能以面對面聊天與說故事之方式，指導老人如何安全地進行每天之活動，是一項值得推廣之社會交通安全教育活動。