道路交通安全升級提案書

落實安全教育

變革考照制度

加重違規記點

提案單位：台灣交通安全協會、台灣機車路權促進會、小老婆汽機車資訊網

目錄

道路交通安全升級提案書 1

壹、提案組織及目的 6

1.1 呼應政府政策 6

1.2 提案組織 6

1.3 提案目的 6

貳、觀察現象 8

2.1 名列已開發國家，但車禍死傷卻遠高於已開發國家 8

2.2 少子化嚴重，但年輕人為車禍死傷的高發族群 10

2.3 機車是慢車或快車？ 11

2.4 機車走外側車道，是安全？還是不安全？ 13

2.5 假如用車向/車速分流，可以改善車流交織的衝突？ 13

2.6 重型機車上國道，絕大多數國家都允許，為什麼我國不行？ 15

2.7 安全是唯一的共識 17

路是大家的 17

命也是大家的 17

安全是有價且昂貴的 17

參、對於交通安全，別人做了甚麼？ 18

3.1 安全教育 18

3.1.1 校園教育（以日本為例） 18

一、日本交通安全教育被視為是學校教育活動的基礎 18

二、由母親組織「幼童交通安全俱樂部」 19

三、中小學持續教導安全用路、自行車安全騎乘、結構等 19

四、教導學生安全用路，而非家長、老師用導護來保護 20

五、活潑實際演練的教學 20

六、學校安全教育具體作為 21

3.1.2 民間高度參與安全教育 21

3.1.3 總結日本交通安全教育特色 22

3.2 機汽車考照制度 24

參考國家 27
3.3 違規記點 28
3.4 小結 32
一、教育面 33
二、考照制度 33
三、違規記點 34
肆、台灣考照制度變革提案 35
4.1. 總體架構 35
4.2 機車駕訓建議 36
4.2.1 機車駕駛訓練目的 36
4.2.2 機車駕駛訓練場地建議 37
4.2.3 駕駛訓練 37
一、整體架構 37
二、學科訓練（汽機車共通） 38
三、術科訓練（僅針對機車） 42
4.2.4 教練制度 44
4.3 升級考照制度 44
4.3.1 考照制度變革精神 45
4.3.2 自用車輛考照技能樹 45
4.3.3 考試方式變更建議 45
4.3.4 駕照授予建議 46
4.4 交通安全教育建議 47
4.4.1 學校教育 47
4.4.2 安駕制度 48
4.5. 違規記點制度 48
4.5.1 違規記點制度精神 48
4.5.2 違規記點建議 48
4.5.3 違規記點處罰機制 51
伍、期待的交通環境 51

壹、提案組織及目的

1.1 呼應政府政策

交通部長上任後召開部務會議宣示未來半年五大優先工作，其中「努力減少交通傷亡」列為第二大重要工作。

賀陳部長表示，台灣每年車禍死亡 3,000 人，受傷 41 萬人，若以每萬輛車事故率計算，台灣堪稱世界第一，「這是很不榮耀的第一」，也是國家未來社會力的重大損失。交通部將會全面改進交通安全的技術及宣傳作法。

本聯盟非常認同交通部將交通安全列為關鍵工作，此提案在呼應中央政策，以公民力量協助政府加速改革，盡快落實交通部的交通安全政策。

1.2 提案組織

路安聯盟結合了台灣交通安全協會、台灣機車路權促進會、小老婆汽機車資訊網等長期關注國內道路安全的團體，亦遍尋國外相關作為，實際到國外體驗駕駛行為，希望用國際觀點，改善國內長期難解的交通安全問題。

路安聯盟的宗旨為：理性溝通，導正交通安全觀念，降低車禍死傷。

1.3 提案目的

1. 建議政府從根本的體制面改革，改變用路人交通安全觀念、行為，交通安全自然提升。
2. 採用提案方式，與政府、社會理性溝通，期待社會能深度、理性溝通政策。
3. 主動對外溝通價值觀，帶起社會思考問題，並尋求共識的改善方案。

4. 發揮公民力量，協助政府促成社會進步，邁向更好的未來。

貳、觀察現象

2.1 名列已開發國家，但車禍死傷卻遠高於已開發國家

檢視臺日歷年事故趨勢，日本人口是臺灣人口的 6 倍，臺灣人平均的事故死亡率(30days)卻是日本的 3.7 倍。

日本將交通事故視為戰爭，積極針對交通事故制定相關對策進行改善，並設定相關目標，如 2006 年至 2010 年期，以交通事故死亡達 5,000 人以下為目標。

反之臺灣僅在特定年期針對特定主題如安全帽、酒駕等進行處理。臺日相較之下，我們需問自己：我們少做了什麼？導致其事故率高，增加其交通事故處理之社會成本。

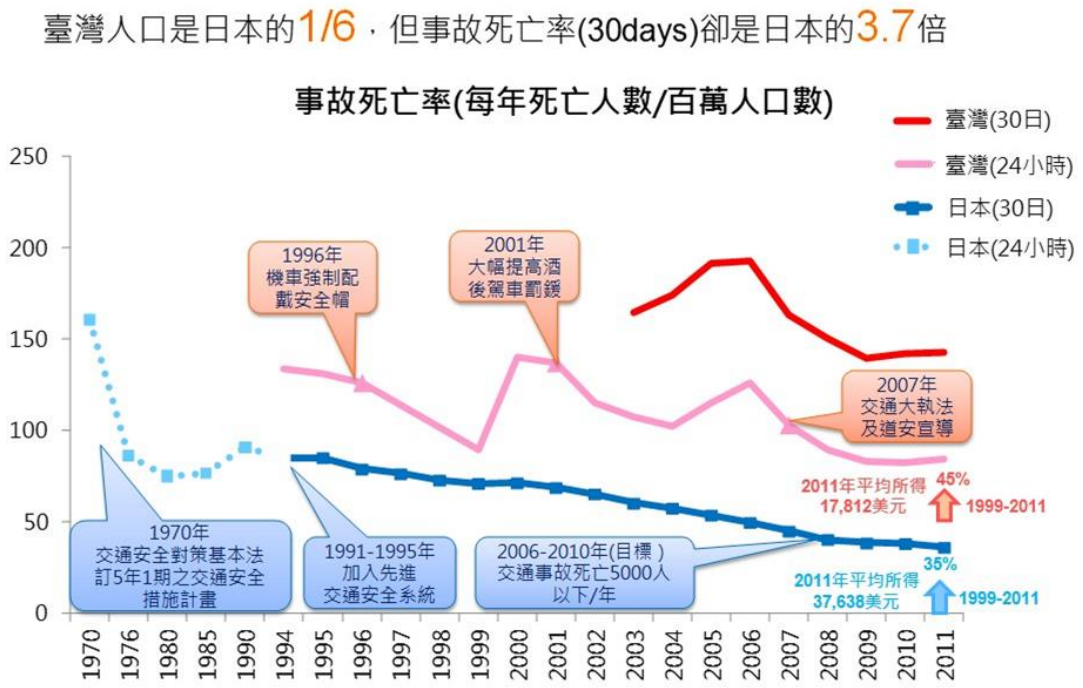


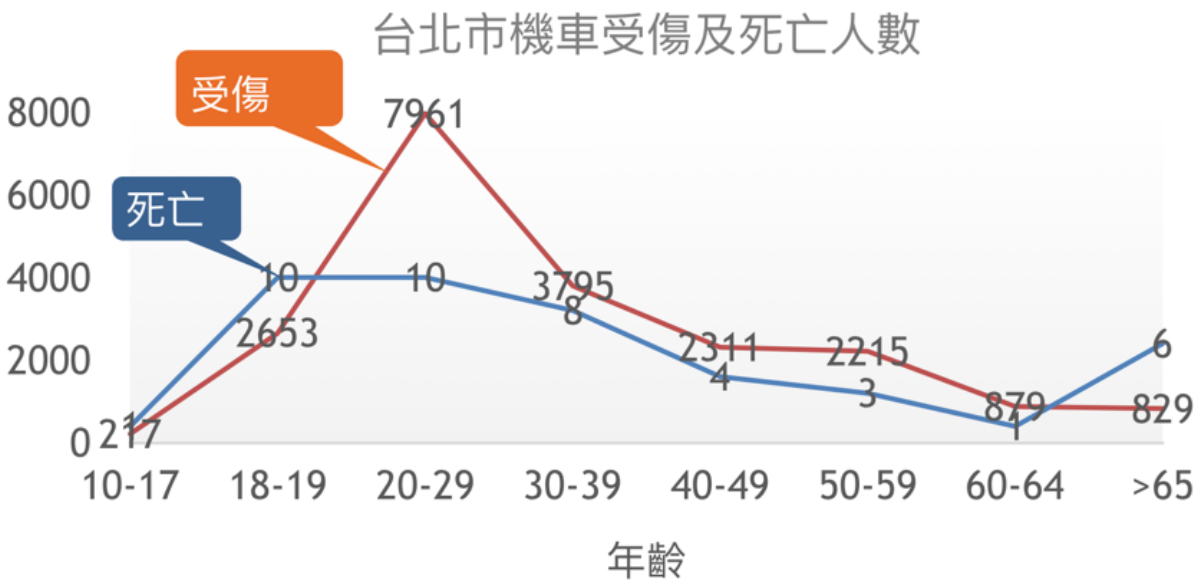
圖2.1-1 臺灣與日本之 A1 類事故死亡人數（全部車種）趨勢圖

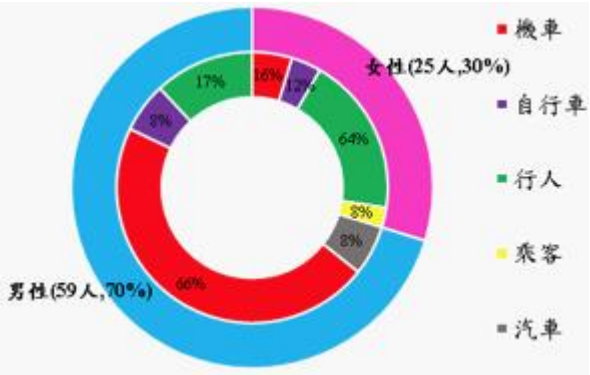
資料來源：日本警察廳統計、交通部運輸研究所運輸安全網站資料系統、和機車族對話計畫繪製。交通部，2013

2.2 少子化嚴重，但年輕人為車禍死傷的高發族群

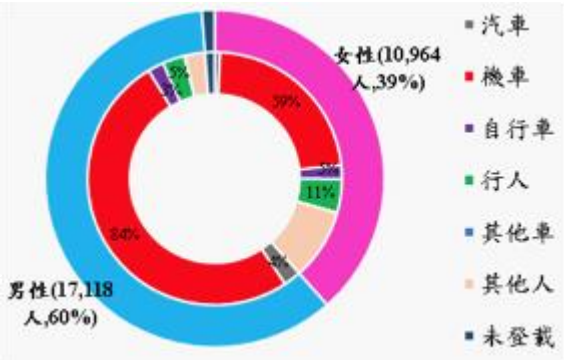
台北市為全台灣機車市占率最低的城市，但機車死傷占所有車禍死傷人數的 80%，死傷均以男性為主。男性死亡人數中，機車占 60%，女性中機車僅占 16%，速度應是主因。受傷車種中，機車均是男女生的主要運具，凸顯機車用路安全的重要性。

從年齡層觀之，剛考照上路的 18-19 歲為機車死亡人數的高點，此 2 年的死亡人數與 20-29 歲相同，18-29 歲受傷人數更達到其他年齡層的 3 倍之多。國家少子化問題日趨嚴重，怎能讓危險的交通環境殘害剛進入社會、國家未來希望的年輕人？





死亡車種性別分布（臺北市 104 年）



受傷車種性別分布（臺北市 104 年）

2.3 機車是慢車或快車？

依據《道路交通安全規則》第 2 條規範，汽車是指以原動機行駛之車輛（**包含機車**）。《道路交通安全規則》第 6 條、《道路交通管理處罰條例》第 69 條定義的慢車，均指自行車、電動自行車。可見機車係規範在汽車，非慢車。

然而依照《道路交通安全規則》第 99 條第一項第二款規定：機踏車除左轉彎外，應行駛於最外側車道；及第三款後段提到，除轉彎或靠邊停車外，不得侵入其他車道之規定，顯然將機車視為慢車。

機車所有速率規範同汽車，但可行駛道路規範視為慢車，在法令規範也該整理一致。

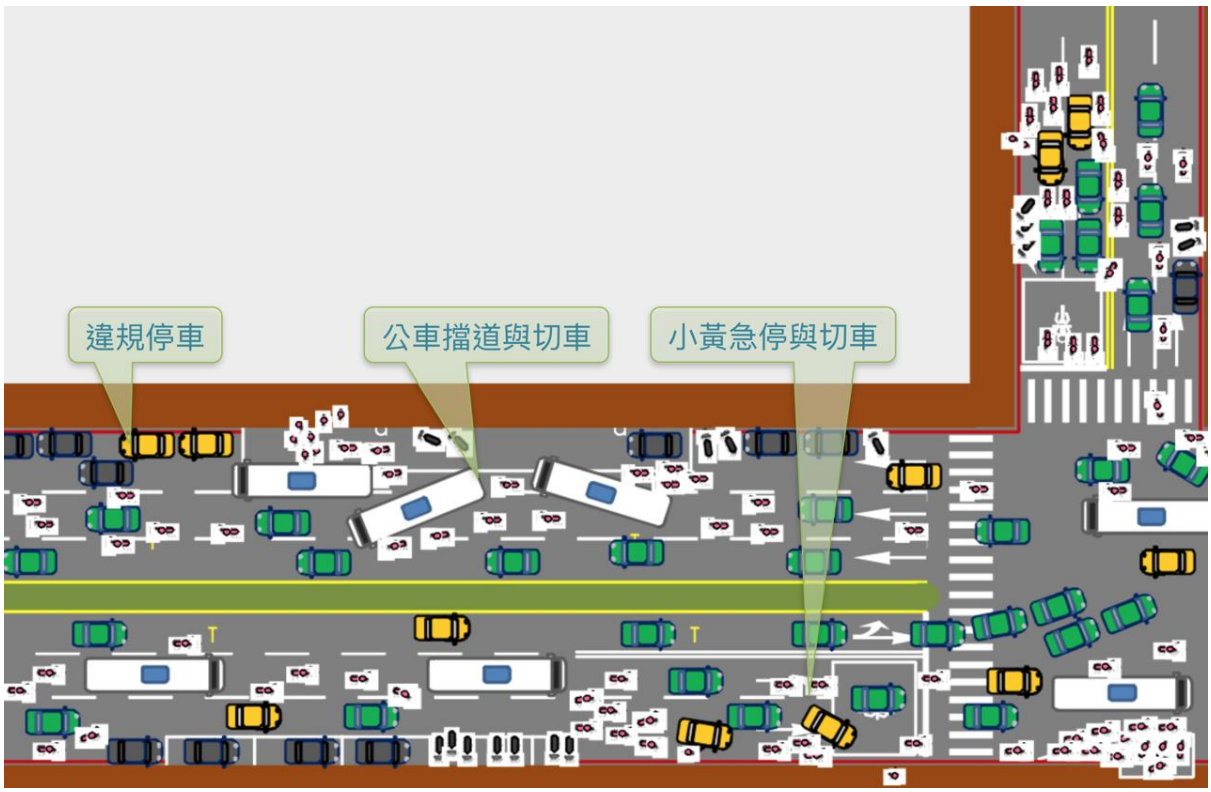
法規	道路交通安全	道路交通管理處罰條例
說明	第2條 本規則用詞，定義如下： 一、汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛**（包括機車）**。 ..... 前項第一款所指之汽車，如本規則同一條文或相關條文就機車另有規定者，係指除機車以外四輪以上之車輛。	第三章 慢車 第 69 條 慢車種類及名稱如下： 一、自行車： （一）腳踏自行車。 （二）電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以下之二輪車輛。 （三）電動自行車：...以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重（不含電池）在四十公斤以下之二輪車輛。 二、三輪以上慢車： （一）人力行駛車輛 （二）獸力行駛車輛
	第6條 慢車種類及名稱如下： 一、自行車： （一）腳踏自行車。 （二）電動輔助自行車：....，以人力為主，電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以下之二輪車輛。	
	第99條 機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛： 一、在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛.....。 二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛.....。	

2.4 機車走外側車道，是安全？還是不安全？

自民國 70 年起，交通部基於維護安全觀點，採車輛分流。依照《道路交通安全規則》第 99 條第一項第二款後段規定：機踏車除左轉彎外，應行駛於最外側車道。

機車規範在外側車道行駛，然而機車的「道路使用權（以下簡稱路權）」受到路邊臨停、違停、車輛出入干擾，路口處亦有直行機車與右轉車的交織。此均導致機車路權受到擠壓，並增加危險性。

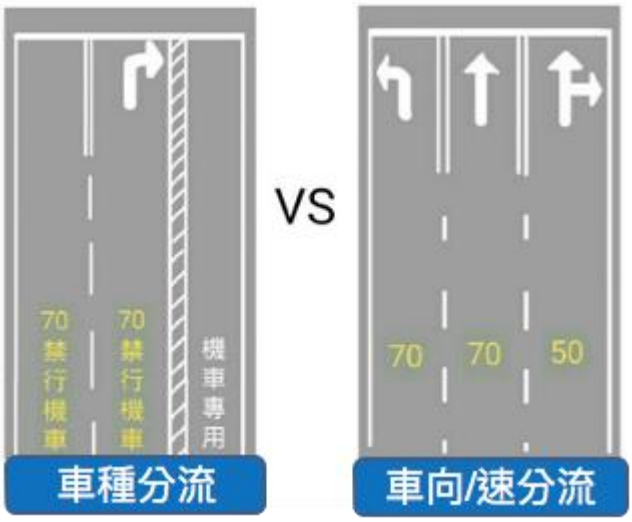
機車走外側車道，提升汽車內車道行車安全，但機車行車動線亦受到眾多交織干擾，對機車及外側車道的車輛有比較安全嗎？在機車事故頻傳的環境中，此值得重新檢討。



2.5 假如用車向/車速分流，可以改善車流交織的衝突？

目前機車行駛規範在外側車道，的確改善了內車道汽車行駛的安全。但如同 2.4 所述，外側車道右轉汽車與直行機車間的干擾，增加路口很大的潛在危險—而路口也是車禍發生頻率最高的地方。

若調整為車道共享、車向分流—即左轉車在內側，右轉車在外側—雖然機車會混流在汽車陣中，但可減少路口的交織。此舉最令人擔心的是機汽車混流增加危險性。然而多數路段中機汽車混流狀況為常態，僅少數路段能做到機車優先或專用，大部分設置在橋梁段。故教導機汽車在混合車流中安全行車為必備常識。若能規範機車依序行車，除了在停等路口時可以「車道共享」方式前進之外，是否依車速分流可有效減少機汽車交織，降低危險？此值得深思。



2.6 重型機車上國道，絕大多數國家都允許，為什麼我國不行？

2011 年 11 月立法院通過《道路交通管理處罰條例》第 92 條修正條文，2012 年行政院以命令定自 7 月 1 日起施行，汽缸總排氣量 550c.c. 以上大型重型機車，得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路，駕駛人應持有排氣量 550 立方公分以上大型重型機車駕照一年及小型車以上的駕駛執照。且各種大型重型機車，原則比照小型汽車試用期行駛及處罰規定。

依前述規定代表 250c.c. 以上大型重機不需要兩段式左轉，可行駛進行禁行機車道，可行駛快速公路；但交通部基於機車上國道的民意反彈，國道仍不開放 550c.c. 以上重型機車行駛國道，僅開放國三甲試行。

就目前機車的規範衍生以下問題：

1. 平面道路對於機車有不同規範，易生衝突。
2. 250c.c. 以上可行駛禁行機車道，不用二段式左轉。若未加強汽車駕駛人認知，則易生衝突及行車中判斷錯誤。
3. 國際重機騎士誤闖國道。
4. 全世界大多數國家都允許機車上國道（列如表 2.6-1），先進國家如亞洲的日本、新加坡、香港、日本、韓國，歐美的美國、加拿大、法國、德國、英國、義大利等等，機車大國如越南、泰國等亦均允許機車行駛國道。故國際重機騎士常誤上國道。

此凸顯台灣因機車數量高、肇事高而害怕機車。然而先進國家為何敢與機車一起行駛高速公路？先進國家開放機車上國道，但交通事故肇事率遠低於台灣，他們一定比我們多做了一些規範、教育。難道我們要因害怕機車，不敢面對機車問題而永遠管制？

表 2.6-1 各國機車行駛高速公路的規範

國家	行駛高速公路	速限	車頭燈	安全帽	容許血液酒精濃度
奧地利	必須繳交特殊的通行稅以取得許可證，但部分路段仍禁止機車行駛	120km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.049%
比利時	可行駛	120km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.05%
法國	可行駛	130km/h 110km/h（雨天）	125cc 以上機車規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.05%
德國	可行駛，但部分路段禁止機車行駛	部分無限制，部分 120-130 km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.05%
義大利	可行駛，但部分路段禁止機車行駛	150km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.08%
丹麥	可行駛	120km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.08%
芬蘭	可行駛	120km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.05%
荷蘭	可行駛	120km/h	—	規定	0.05%
挪威	可行駛	90km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.02%
西班牙	—	120km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.05%
瑞士	必須繳交特殊的通行稅以取得許可證	120km/h	規定白天及夜晚均須開頭燈	規定	0.08%

國家	行駛高速公路	速限	車頭燈	安全帽	容許血液酒精濃度
美國	可行駛	視各高速公路速限而定	規定白天及夜晚均須開頭燈	騎士與乘客均須配戴安全帽	血液中酒精濃度佔 0.08%（0.08 g/dL）；部分州實施零酒精
加拿大	可行駛	視各高速公	無強制規定	騎士與乘	零酒精
韓國	可行駛	100-120 km/h		騎士與乘客均須配戴安全帽	—
香港	可行駛	80-110 km/h	夜晚均須開頭燈	騎士與乘客均須配戴安全帽	—
新加坡	可行駛	100-120 km/h	—	騎士與乘客均須配戴安全帽	—
中國	可行駛	120km/h	—	騎士與乘客均須配戴安全帽	—
台灣	不可行駛	70-110km/h	夜間，行經隧道、調撥車道、遇濃霧、雨、雪、天色昏暗或視線不清時	騎士與乘客均須配戴安全帽	吐氣所含酒精濃度超過 0.25mg/l 或血液中酒精濃度超過 0.05%以上

資料來源：交通部運輸研究所

2.7 安全是唯一的共識

交通部目前將交通安全列為重大政策，凸顯政府對於安全的重視。機車族因路權被規範為慢車，行走在外側車道，受到違停車輛的威脅、機汽車交織造成的潛在交通危險。機車族長期呼籲政府必須重視機車路權。可見不管政府或機車族最在意的都是安全議題。

台灣長期以來對於機汽車管理的鬆散，包括考照制度無法與實際的道路車流狀況接軌、路邊停車管理不到位，以及違規執法的寬緊不一，導致今日苦果，包括：

1. 機汽車駕駛人對安全駕駛常識的不足。
2. 用路人對路權相互尊重認知的不足。
3. 交通事故率遠高於開發國家，特別是年輕駕駛人的高肇事率、高死亡率。
4. 機車使用者對合理路權、停車位需求的呼聲越來越強。

路是大家的

必須要所有用路人共同遵守規範、彼此尊重，才能塑造安全的交通環境。

命也是大家的

必須要自己重視交通安全訓練、安全防護，並尊重他人行車空間，才能守住自己的性命，給家人安心，也給其他用路人安全的行車環境，守護他人的生命。

安全是有價且昂貴的

各國把機車當汽車看待，但在考照制度面卻遠比汽車嚴格甚多，因為清楚知道機車沒有防護罩保護，故允許機車上路的把關不在路權限制，而是在教育，在考照。

其他國家願意面對問題，針對問題做預防性措施，而非像台灣用畏懼態度來面對數量最多的交通工具—機車。

教導人民正確用路觀念，並給予違規者有效導正、嚇阻機制，才是創造安全環境的正道。

參、對於交通安全，別人做了甚麼？

3.1 安全教育

世界各國考照費用普遍比較高，並在用路觀念教育相對台灣確實，甚至於從學齡開始即灌輸交通安全觀念，並與民間交通安全團體共同合作推廣。

3.1.1 校園教育（以日本為例）

一、日本交通安全教育被視為是學校教育活動的基礎

日本與歐美主要國家相較之下，擁有較低的車禍死亡率，此為其交通安全教育施行成功之實證。

日本交通安全教育被視為學校教育活動的基礎。其主要指導原則為培養學生健康安全的觀念，進而尊重他人與自己的生命，防止交通事故的發生，作一個健康安全社會的締造者，並且指導學生在遇到交通事故時能由自我正確地判斷，作安全之處置措施。日本交通安全教育課程之特色在於其與家庭教育力量結合，從幼兒階段開始實施，在交通安全手冊與交通指導密切關聯運用下，十分重視知行合一、生活應用，而教材的編寫更是考慮到學生身心發展之階段性與連貫性。

在實施方式上，日本從心理方面的需要瞭解個人對危險的感受，進而關心其他道路使用者與自身的保護，重視的是被教育者的接受，而不是單方面的教育強調。故實際經驗的教育被引用作為參考與借鏡，並且於日常生活中強調秩序、禮讓及尊重等美德，讓交通安全教育的實施奠定良好基礎。

二、由母親組織「幼童交通安全俱樂部」

對兒童之交通安全教育，自托兒所、幼稚園即重視。其認為孩童尚幼，缺乏獨自學習能力，由母親陪同一起學習方能發揮效果，故組織「幼童交通安全俱樂部」，相關交通安全教材由全國交通安全母親會委託專業機構編印，然後核發至俱樂部供母親們使用，讓媽媽們協助孩童來了解安全的行走與乘車之基本概念。全國交通安全母親會則指派交通巡視員、指導員等，前赴各地安全俱樂部進行實地指導。

三、中小學持續教導安全用路、自行車安全騎乘、結構等

日本中小學大多數為小校小班管理，學區制較為落實，學生住家與學校距離以500 公尺至 1,000 公尺、步行十五分鐘以內居多。國民小學之交通安全教育強調沿街道行走、穿越街道。在學童可以穿便服上下學的學校裡，校方往往會規定學童一定要穿戴鮮明顏色的帽子或衣物，以達提醒駕駛人注意的效果。

日本之中、小學乃採學區制，絕大部分學生都就近入學，故使用自行車或機車上下學的不在少數。有鑑於此，學校必須積極輔導，在各級學校中均對於乘用自行車或機車上下學之學生，指導其安全騎用與安全帽使用之正確方法，以及自行車的構造、簡易保養。另外對乘坐汽車與繫結安全帶之教導亦多重強調。

四、教導學生安全用路，而非家長、老師用導護來保護

日本的教育相當重視孩童的獨立，故普遍認為孩子上學了就應該學會「通過有紅綠燈的路口」，加上學生的放學時間不一，所以紅綠燈路口上並未特別設置或安排導護人員。家長們認為學生從家裡到學校的安全，家長也有責任。所以，在日本小學中的家長會，組織健全，權責的規範也相當清楚，家長會下設有地域委員會，學生上下學的安全事宜，為該委員會的職責之一。而學校教師更有責任組織、指導學童上學路隊的義務，加上「小班小校」，以及社會大環境下國民普遍都守法、遵守交通規則，故在上下學路口的「導護工作」上，日本學校的老師不必花上相當大的人力。

五、活潑實際演練的教學

日本施行交通安全教育，常以幻燈片、電影、錄音教材、過去遭遇事故小孩的體驗文章、警察演講或違規司機自述…等容易令學童留下印象之方式，使孩子們懂得交通安全的重要性和遵守交通規則的知識，進而學習所需之知能。學校規定每個月有一天爲「交通安全指導日」，並具體規定學生按居住地區編爲小組，每天集體排隊進校、離校。在小學和中學裡，會在每年春、秋兩季舉行交通安全活動，讓學生學習交通常識，同時舉辦交通知識講座，學習交通事故急救技能，甚者透過交通公園、交通安全教育中心……等模擬設施與實地訓練，養成學生實踐之能力。

六、學校安全教育具體作為

日本學校交通安全教育旨在希望學生能安全到校上學，在安全裡過著充實的學校生活，並能將其安全地歸還給家長，故其具體作法為：

1. 學校依照文部省（教育部）之指導要領及教育委員會之教育目標與教育方針，訂定安全計畫。
2. 全國學校安全教育研討會、各區學校安全教育研究會、區教育委員會等定期訂定安全教育主題，召訓教師，辦理安全教育訓練，供各校觀摩、研討。
3. 配合「全國交通安全運動」，定期辦理地區服務人之委任典禮與確認編班，以協助學生安全指導及避難訓練。
4. 籌組地區兒童會組織，指導學生安全事宜。運用家長會組織，成立學校自行車維修中心，辦理學生自行車安全檢查，警察署並印製維修自行車要領傳單，分送家長參考。
5. 聯合區役所（區公所）派遣學員保護員（採取工時制，由區役所出資）在學校附近指導學生上下學。
6. 警察署派遣女警或交通班，指導學校交通安全教育實地模擬演練及講解。
7. 依學校區域距離各「交通公園」的遠近，衡酌參與「交通公園」實施的交通安全訓練。
8. 中、低年級學生由「社區媽媽」（由較高年級學生的媽媽擔任）負責在上學前在社區內組隊，引導學生平安上學。
9. 配合全國交通安全運動，各區教育委員會編印低、中、高年級圖文並茂、生動活潑的交通安全教育學習教材，分送學生及家長共同防範交通意外事故。

3.1.2 民間高度參與安全教育

日本交通安全教育，民間參與度高。在日本有區域性及全國性的財團法人。區域性的如大阪府交通安全協會、上野交通安全協會；全國性的包括道路設施協會、交通文化振興財團…等。在社會交通安全上，日本社教機構，如交通博物館、交通公園…等，對日本

交通安全教育有一定程度的貢獻。日本交通安全教育有充沛的民間資源，更有許多財團法人踴躍參與，募集資金，資助交通遺兒（指交通事故遺孤）助學金，並印製高速公路通行費優待卡，提供身障同胞使用。而學校交通安全教育的推動，在各區警政署、區役所及相關單位的主動配合下，教育已見成效。

3.1.3 總結日本交通安全教育特色

- 體制：交通安全教育納入日本小學國高中正規課程中
    - 日本各學齡交通安全教育綱要
    - 車禍實境呈現教學。
    -

- 具有吸引力的交通安全宣導

-

-

- 有效的執法
  - 不定時定點隨機執法

-
- 用路人相互尊重、平等，且具有效率的用路環境
-

3.2 機汽車考照制度

我國及其他國家考照制度彙整如表 3.2-1，由於各國以汽車考照為主，機車考照類似汽車，但增加車輛性能。我國與各國考照制度差異歸納如下：

1. 考照年齡

   我國為 18 歲，其他國家多為 16 歲。

2. 學習駕駛證

   我國為通過體能測驗後有效期限一年，大多數國家均須通過體檢及筆試，部分國家甚至有路考或場考。

3. 駕駛訓練

   大都允許自行訓練或到駕駛訓練班訓練。

4. 筆試

   很多國家不限考試時間，日本在第二次考試考題倍增。

5. 路考

   大多數國家均實施實際道路考照，我國亦將在 2017 年全面實施實際道路路考。

6. 發照

   我國為所有測驗及格後即可取得，部分國家採逐步發照，如美國、加拿大、澳洲、大陸、瑞典、芬蘭先發臨時駕照，一段時間後再發正式駕照，臨時駕照期間若違規，將可能取消駕照。

7. 學科測驗內容

   各國學科測驗內容相近，包含駕駛原理、安全駕駛、預防肇事等，日本亦強調防禦駕駛，德國則針對重要駕駛基本技巧、該注意事項納入學科測驗。

8. 術科測驗內容

   我國術科測驗長期以來固定 8 項，且侷限在單項技巧，如倒車入庫、曲線進退等，導致駕訓班僅著重教導這狹隘 8 項，其他駕駛行為、技巧、應注意事項均忽略。

   各國術科測驗大多採用實際道路考照，如德國的一般道路駕駛、高速公路駕駛 、夜間駕駛；英國的道路使用者行為、車輛控制與駕駛行為、路況與天氣限制；日本機車、汽車均有場內路考，汽車有實際道路考試，且術科考試的分類細且多，從離合器操作、起步道過程中標誌、標線、各種停車、車道變換、方向變換、速度變換等，日本考題多，採抽考方式，故駕訓班會完成所有訓練，以因應可能抽考的項目，此大大強化駕訓般教育的功能。

表3.2-1 我國與其他國家考照制度彙整

	我　國	英國	加拿大(卑詩省)	美國(加州)	日本	澳洲	德國
考照資格之年齡限制	汽、機車駕照 18 歲；職業駕照 20 歲；最高 60 歲 學歷：國小畢業	需年滿 18 歲 未滿 18 歲者需檢附法定代理人同意書	必須年滿 16 歲	最低 16 歲但須受駕駛教育、駕駛訓練課程及監護人同意	汽車 18 歲	16 歲(三地區)；16 歲 9 個月(三地區)；17 歲(一地區)；17 歲 9 個月(一地區)	16 歲
身體檢查及適性檢查	體格檢查、體能測驗，有效期限一年	視力測驗 健康檢查	視力測驗 健康檢查	視力測驗	適性測驗 有效期限半年	視力測驗	n/a
學習限制	須由領有駕照者在旁指導監護	n/a	19 歲以下須由領有駕照者在旁指導監護	須由領有駕照且有經驗者在旁指導監護	須由領有駕照三年以上者在旁指導監護	須由領有駕照者在旁指導監護	須由教練在旁指導監護
學習駕駛證	通過體格檢查體能測驗 有效期限一年	通過體檢與筆試	通過筆試、道路標誌測驗及視力檢驗 有效期限一年	通過體檢與筆試 有效期限一年	通過體檢、第一次筆試與場考 有效期限半年	通過身體檢查與筆試	n/a
駕駛訓練	自行訓練或參加公民營駕訓機構 前者須三個月駕駛經歷;後者須五個月學習經驗	自行訓練或選擇駕訓學校；道路駕駛訓練在一般道路上	需要至少三十個小時的學習駕駛技能及道路駕駛經驗	參加公私立汽車駕訓班道路駕駛訓練在一般道路上	參加政府核准駕訓班，需道路駕駛經驗 10 小時以上;自行訓練者須達一定時數	在已領有駕照者陪同下在道路上練習	必須參與駕駛學校道路駕駛訓練在一般道路上
筆試	交通規則 40 題 85 分及格；機械常識 20 題；60 分及格；試題全部統一考試時間 30 分	考試內容：交通標誌、交通法規、安全駕駛等 考試時間 40 分鐘	n/a	交通規則與安全駕駛 46 題；答對 39 題及格交通術語標誌 12 題須對 10 題；考試時間不限	第一次筆試 50 題答對 45 題及格；第二次筆試 100 題答對 90 題及格;考試時間 60 分	交通規則與駕駛常識 30 至 40 題不等；須對 80%以上；對不同車類採取不同試題	交通法規、標誌答錯 8 分以內及格考試時間不限
路考	考驗場考驗 70 分及格	實際道路考試	實際道路考試	實際道路考驗	考驗場考驗與實際道路考驗 70 分以上及格	實際道路考驗沒有標準路線	實際道路考驗
發照	所有測驗及格後即可取得駕照	所有測驗及格後即可取得駕照	經由逐步發照制程序取得駕駛執照	所有測驗及格後發一張臨時駕照，60 天內會收到駕照但可能遭拒發	所有測驗及格後即可取得駕照但可能遭保留或拒發	第一張駕照有試用階段，通常為一年，常者二年。之後才發正式駕照	所有測驗及格後即可取得駕照
考驗主管單位	省市所屬各監理所(站)	車輛駕駛與執照機構	駕照執照服務中心	各州車輛管理署	各地公安委員會	n/a	n/a

	瑞典	法國	大陸	挪威	丹麥	芬蘭	冰島
考照資格之年齡限制	18 歲	年滿十六歲	申請學習駕駛證須滿 18 週歲	16 歲	17 歲 9 個月	18 歲	16 歲
身體檢查及適性檢查	視力測驗	體格檢查	體格檢查(身高、視力、聽力及生理有缺陷者)	n/a	n/a	n/a	n/a
學習限制	須有滿 25 歲且領有駕照五年以上者在旁指導監護	須由領有駕照者在旁指導監護	經由駕駛員培訓學校受訓	須有滿 25 歲且領有駕照五年以上者在旁指導監護	n/a	n/a	須有滿 24 歲且領有駕照五年以上者在旁指導監護
學習駕駛證	n/a	參加課堂課程後方可取得	經由駕駛員培訓學校受訓	n/a	n/a	n/a	n/a
駕駛訓練	參加公私立駕駛學校:或由有五年駕駛經驗的駕駛人指導	必須參與私立駕駛學校、道路駕駛訓練在一般道路上	經由駕駛員培訓學校受訓	允許自行學習且有強制教育；道路駕駛訓練在一般道路上	禁止自行學習且有強制教育；道路駕駛訓練在一般道路上	允許自行學習且有強制教育；道路駕駛訓練在一般道路上	允許自行學習且有強制教育;道路駕駛訓練在一般道路上
筆試	測驗時間 50 分鐘，題目總共 65 題，答對 52 題及格	有等級區分(A.B.C.)	100 題,得分數為總分數的 90%以上及格	45 題複選題，答對 35 題及格	25 題複選題,答對 20 題及格	10 單選題 50 題圖片題,答對 7 題單選題及 42 題圖片題及格	30 題複選題，A 部分答對 13 題或整體答對 23 題及格
路考	實際道路考驗	實際道路考驗	考驗場考驗 70 分及格	good performance, minor errors, major errors and critical errors. 有一個以上的 critical error 就不合格，超過三個 major errors。至於 minor errors 的集合數並不一定	實際道路考驗	包括有四個等級，F 或 K 是表示有個錯誤；沒有任何註解表示沒有發生任何錯誤，學生通過測驗；G 表示學生表現特優、傑出。	口試 60 分、路考 80 分及格
發照	前兩年為試用期,若在此期間發生事故則吊銷駕照	所有測驗及格後即可取得駕照	實習期滿、考試合格，可領取實習駕駛證；實習期滿一年，可領取正式駕照	所有測驗及格後即可取得駕照	所有測驗及格後即可取得駕照	當新的駕駛者通過第二階段且沒有違反任何交通規定，則可拿到駕照	所有測驗及格後即可取得駕照

	我國	英國	美國	日本	德國	瑞典	芬蘭	挪威	冰島	丹麥
學科測驗內容	■ 駕駛道德 ■ 急救常識 ■ 駕駛原理與方法(含安全駕駛) ■ 肇事預防與處理 ■ 道路交通管理法則 ■ 汽車結構及常識	■ 交通標誌 ■ 交通法規 ■ 安全駕駛	■ 交通法規與安全駕駛 ■ 交通術語與交通標誌	■ 汽車基本構造 ■ 駕駛基本原理 ■ 訓練課程 ■ 道路交通管制規則 ■ 標誌 ■ 標線 ■ 號誌 ■ 汽車各系統之構造原理 ■ 駕駛原理及方法 ■ 安全駕駛 ■ 肇事預防 ■ 駕駛道德 ■ 防禦駕駛 ■ 高速公路駕駛方法 ■ 交通安全規則	■ 個人狀況 ■ 危險因素連結人類行為 ■ 基本法律、不同汽車類別、各汽車類別之法律、如何執行車輛安全檢查、保險與登記 ■ 教導不同交通系統、路線與其用途 ■ 教導正確之方式、行為與交通法規 ■ 教導不同道路標誌與號誌 ■ 教導關於其他道路使用者 ■ 教導關於速度、距離與停止距離等的關係且教導如何節省環境資源 ■ 教導有關駕駛操作與交通觀察：如何啟動、轉彎等基本技巧 ■ 教導停車與離開車輛時的適當步驟 ■ 教導有關在特定交通環境下的態度與違反交通規則的後果 ■ 教導有關駕駛終身學習。	■ 車輛相關知識 ■ 交通法規 ■ 危險交通狀況 ■ 駕駛能力之限制 ■ 特殊應變與其他法規	■ 基本駕駛教育 ■ 安全駕駛基本情況 ■ 交通事故及危險 ■ 車輛與危險、經濟駕駛、服務 ■ 其他道路使用者的特性，了解號誌 ■ 困難與預期的情況下開車，交通保險與污染 ■ 對環境與其他駕駛者的危險 ■ 如何處理車禍 ■ 道路號誌 ■ 規劃駕駛路線	■ 駕駛行為 ■ 車輛、道路、交通環境 ■ 交通行為 ■ 交通行為之基本規則 ■ 觀察技巧 ■ 號誌與標誌 ■ 速度之適應力 ■ 車輛於車流中位置是否恰當 ■ 路權 ■ 道車與轉彎 ■ 煞車與停車 ■ 風險 ■ 夜間開車 ■ 行人穿越道 ■ 高速公路 ■ 進入與離開主車道、轉彎道路、高速長途駕駛 ■ 駕駛責任	■ 交通規則與標誌 ■ 人為因素 ■ 重要概念 ■ 與路況有關的不同風險 ■ 特別的風險 ■ 關於車輛、意外時之首要處置之一般與特別規定 ■ 與駕駛，道路使用者及乘客安全有關之事項	■ 車輛內部設備、交通法規與證件 ■ 車輛特性之瞭解

	我國	英國	美國	日本(隨機路線、抽考)	德國	瑞典	芬蘭	挪威	冰島	丹麥
術科測驗內容	■ 換檔穩定測試 ■ 倒車入庫 ■ 平行路邊停車 ■ 曲線進退 ■ 上下坡道 ■ 鐵路平交道 ■ 交叉路口 ■ 狹橋 ■ 直線平衡 ■ 直角轉彎 ■ 兩段式左轉 ■ 變換車道 ■ 八字繞圈 ■ 直線加速 ■ 緊急剎車	■ 車輛設備與組件之控制 ■ 道路使用者之行為 ■ 車輛特性 ■ 路況與天氣限制 ■ 交通標誌與規則 ■ 車輛控制與駕駛過程 ■ 額外知識 ■ 高速公路之駕駛	n/a	■ 離合器踏板 ■ 煞車踏板 ■ 方向盤 ■ 起步 ■ 停車 ■ 方向變換 ■ 排擋變換 ■ 加速 ■ 停車 ■ 變速操作 ■ 速度調整 ■ 方向盤操作 ■ 車輛的視覺特性 ■ 車輛感覺 ■ 坡道通過 ■ 倒車入庫 ■ 路邊停車 ■ 交叉路口停止線停車起步 ■ 轉彎及煞車使用 ■ 交通號誌、標線之通行區分 ■ 車道變更 ■ 狹路通過 ■ 坡道起步 ■ 平交道通過 ■ 方向變換 ■ 縱列停車	■ 改變路線 ■ 馬路使用 ■ 彎道駕駛 ■ 倒車 ■ 轉彎 ■ 觀察交通環境 ■ 避免危險情況 ■ 一般道路上練習駕駛 ■ 高速公路練習駕駛 ■ 夜晚練習駕駛	■ 車輛相關知識 ■ 車輛操作 ■ 道路駕駛 ■ 特殊限制下開車	■ 操作車輛 ■ 控制交通情況 ■ 注意行人、機車與機踏車騎乘者 ■ 洞察與避險危險的能力 ■ 經濟的開車方式	■ 基本駕駛能力 ■ 道路駕駛能力 ■ 建築物林立之處駕駛 ■ 主要幹道開車 ■ 車流中駕駛 ■ 滑地路段開車 ■ 黑暗駕駛	■ 轉彎 ■ 行車位置 ■ 道路選擇與切換 ■ 車速	■ 駕駛過程 ■ 道路狀況 ■ 駕駛基本知識 ■ 道路駕駛 ■ 試車場駕車

參考國家

1. 澳門 見附錄1 （鼎漢工程顧問公司提供）
2. 日本 見附錄2 （普通自動二輪車の教習効果に関する調査研究、自動車安全運転センター、平成 10 年 3 月）

3.3 違規記點

我國現行《道路交通管理處罰條例》條文如表 3.3-1 所示。

- 依《道路交通管理處罰條例》第 63 條第 3 項規定：汽車駕駛人 6 個月內，違規記點共達 6 點以上者，吊扣駕駛執照 1 個月。
- 依《道路交通管理處罰條例》第 68 條第 2 項但書規定：汽車駕駛人因第 68 條第 2 項記違規點數 5 點後，於 1 年內違規點數共達 6 點以上或再次應受吊扣駕駛執照情形者，併依原違反本條例應受吊扣駕駛執照處分規定，吊扣其駕駛執照。
- 相較於表 3.3-2、3.3-3 有關日本違規記點規範及處罰，可看出國內違規記點相當寬鬆，處罰亦相對很輕，難以受到嚇阻及提醒民眾重視交通安全的功用，值得大幅改進。
- 日本違規記點累記時間為 3 年，一般違規大多記 2 點，嚴重違規記點從無保險駕駛 6 點，到肇事傷害 45~62 點。超過 6 點即停照一個月，12 點停照 3 個月，達 15 點則吊銷駕照及禁考一年，45 點吊銷駕照及禁考 5 年。吊銷駕照後需重新考照，再取得駕照。
- 我國違規記點累計期間僅 6 個月，日本為 3 年，累計期僅 1/6，相對太短。
- 我國一般通違規記點大多為 1 點，如超速、超車、轉彎、迴轉；2 點為超重、超寬；3 點為危險駕駛如蛇行、闖紅燈。最高記點為 5 點，為吊銷駕照情況下致人受傷。然而即使如此，仍僅 5 點，未達 6 點接受交通安全講習，或吊銷駕照。即使吊銷駕照，就日本而言，應該是停照，也僅是一個月，無須重新考照。
- 違規記點目的在維持駕駛人良好的駕駛習慣，若不符合安全用路的規範，即須重新考照，才能達到嚇阻及教育的效用。
- [表 3.3-1 我國違規記點規範]

點數	處罰條例
1點	第 33 條第 1 項、第 2 項：高速公路違規
	第 38 條第 1 項：違規攬客
	第 40 條：超速
	第 45 條：爭道行駛
	第 47 條第 1~3 款：違規超車
	第 48 條：違規轉彎
	第 49 條：違規迴轉
	第 60 條第 1 項：不聽警察制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者
	第 60 條第 2 項第 1~2 款：不服勤務警察指揮、稽查

	第 92 條第 7 項：550cc 以上大型重型機車行駛高速公路違規行為
2 點	第 29 條第 1 項第 1~4 款：裝載物品不依規定（歸責汽車駕駛人）
	第 29 條之 2 第 1~2 項：裝載貨物超重或超過行駛橋樑規定之載重限制者（歸責汽車駕駛人）
	第 30 條第 1 項第 1~2 款：裝載物品超重、超寬、超長而未隨車攜帶臨時通行證，或未依規定路線、時間行駛或滲漏、飛散或氣味惡臭者
3 點	第 43 條：蛇行、拆除消音器、飆車
	第 53 條：闖紅燈
	第 54 條：闖平交道或在鐵路平交道超車、迴車、倒車、停車
	第 61 條第 3 項：肇事致人受傷
5 點	第 68 條第 2 項：領有汽車駕駛執照之汽車駕駛人，除駕駛聯結車、大客車、大貨車外之非其駕駛執照種類之車輛，違反本條例及道路交通安全規則之規定，應受吊扣駕駛執照情形時，無因而肇事致人受傷或重傷者

- 依《道路交通管理處罰條例》第 63 條第 3 項規定：汽車駕駛人 6 個月內，違規記點共達 6 點以上者，吊扣駕駛執照 1 個月。
- 依《道路交通管理處罰條例》第 68 條第 2 項但書規定：汽車駕駛人因第 68 條第 2 項記違規點數 5 點後，於 1 年內違規點數共達 6 點以上或再次應受吊扣駕駛執照情形者，併依原違反本條例應受吊扣駕駛執照處分規定，吊扣其駕駛執照。

表 3.3-2 日本違規記點規範

違規程度	記點數
交通違規	2點：闖紅燈、違規停車、逆向 超速20~25km/h、 違反停車再開、一時停止 違規超車
輕微違規	1點：未照路標指示行駛 沒繫安全帶 超速低於19km/h 未開頭燈
嚴重違規	肇事傷害 45~62點 酒駕 35點 疲勞駕駛 25點 危險駕駛 25點 無照駕駛 19點 超速達50km/h 12點 無車檢駕駛 6點 無保險駕駛 6點

表 3.3-3 日本違規記點處罰

累計點數/3 年	停止駕照	吊銷駕照 + 禁考
6	1 個月	
9	2 個月	
12	3 個月	
15		1 年
25		2 年
35		3 年
40		4 年
45		5 年

[交通違反の基礎知識] 附錄3.(https://rjq.jp/rules/tensuhyo1.html)

3.4 小結

從前述第二章的觀察，我們看到我國道路交通安全的問題，與對機汽車混合車流的擔憂；從第三章先進國家經驗的對比，則清楚看到先進國家在交通安全的付出與重視，從教育、考照制度到違規記點，認為值得我國借鏡學習之處為：

一、教育面

1. 交通安全教育為國家大事。
2. 少子化時代，交通安全更是國家大事。必須從幼稚園開始到高中，分階段持續教導、深植交通安全觀念。
3. 結合民間力量，教導孩子安全用路能力。
4. 交通安全教育可結合民間力量，教導孩子安全防護及愛人觀念，讓孩子自己獨立行動，而不是以保護，阻絕了孩子學習自我防衛的機會。
5. 吸引人的安全教育。
6. 安全教育並非一味的課堂宣揚，可採實境演出、遊戲、動畫等吸引人的方式，讓安全用路的觀念植入孩童、青年、社會的價值觀。

二、考照制度

1. 逐步發照。
2. 於考照前發給學習駕照，考照及格後先發給臨時駕照，一段時間後再發給正式駕照。
3. 學科考試。
4. 補強基本價值觀、基本注意事項、技巧及防禦駕駛觀念。
5. 術科考試：
6. 此部分落後先進國家最多，過去因採僅採場內考試，且僅考固定項技巧，導致駕訓班不必要教授不會考試的其他項目，大幅限縮了新手開車的訓練。
7. 各國術科大多採實際道路考試，測驗各種技巧的綜合表現。或如日本雖採場內考照，但考照內容超過 50 項以上，考前抽題組。因此，考照人須學習完整駕駛訓練，且通過考試，才能取得合格上路的資格。

三、違規記點

違規記點制度的差異凸顯了國民的價值觀的落差，也造成交通環境的深遠影響。

先進國家，從小教育交通安全規範，嚴格檢測安全用路觀念及技巧，採信任民眾取向。但若民眾違規，則採重到不敢違規的記點處罰，讓違規者深刻體認，不敢輕易違規或犯錯，如此才能確保公共用路空間的安全及用路人的生命。

肆、台灣考照制度變革提案

4.1. 總體架構

從前述分析清楚顯示：台灣交通安全問題源自於安全用路觀念未落實、考照制度的不嚴謹、及違規處罰過輕的無嚇阻效果。

降低交通事故係從教育 (Education)、工程 (Engineering)、執法 (Enforcement) 3E 面向著手，如圖 4.1-1 所示。教育強調在安全開車、安全用路，執法在引導民眾不違法，不危及他人安全，因為路是大家的，安全得靠大家維護。

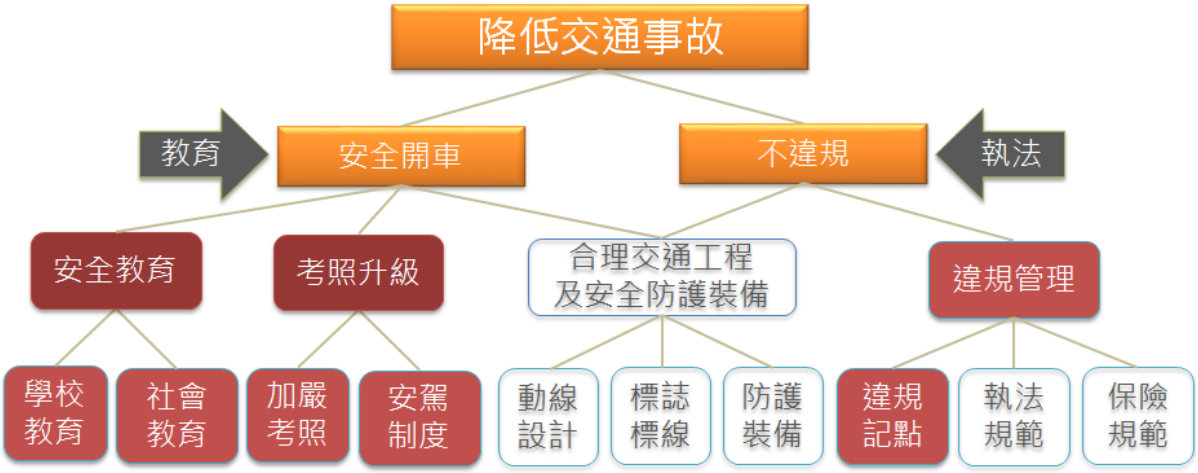


圖 4.1-1 降低交通事故策略圖

本提案著重於根本面的變革建議，從安全教育、考照制度及違規管理的違規記點提出變革建議，希望政府能從根本教育面及體制面改革，有效改善交通安全問題，維護人民生命安全。本提案架構如圖 4.1-2，其精神在：

1. 透過考照升級制度，教育用路人安全駕駛的觀念及行為，其中包含新增機車駕訓班（類似汽車駕訓班）、提高筆試廣度、納入實際道路路考或場地考試之試題，多元涵蓋各種情境。
2. 採分階段逐步發照，包括考照前的學習駕照，考照及格後先取得新手駕照，提醒用路人小心新手開車，同時亦考核新手開車習慣，通過後再取得正式駕照。若正式駕照達一定期間均無違規肇事紀錄，則可取得優良駕照。
3. 配套違規記點制度，加重民眾對交通違規的警惕，並要求用路人重新接受交通安全觀念教育及重新考照，維護道路的安全環境。
4. 落實交通安全教育於學校、社會，才能持續提醒民眾交通安全，有效降低交通死傷。
5. 重建警察執法權威，確保公共行車的安全環境，保護人民生命。

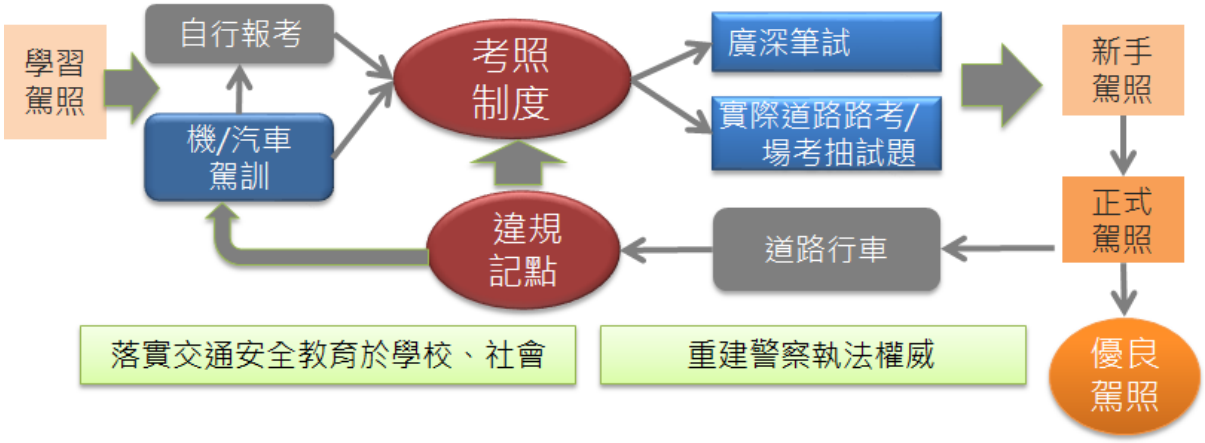


圖 4.1-2 交通安全升級提案整體架構

4.2 機車駕訓建議

4.2.1 機車駕駛訓練目的

台灣目前僅有汽車駕訓班。因機車考照過於簡單，民眾主要為自行報考，並無經過駕訓班訓練。然而機車駕駛技術與使用環境相較汽車複雜，且機車無鐵殼護身，操控靈活，相對安全性較低，故相對機車的駕駛訓練應該比汽車更重要。

為提升機車安全駕駛行為，訓練正確的用路道德，知識及技巧，成為交通社會的一份子，本提案建議鼓勵增設機車駕訓班。

4.2.2 機車駕駛訓練場地建議

1. 國內為汽機車混流的道路型態，駕駛訓練亦該採汽機車混流的訓練，故建議機車駕訓空間可於汽車駕訓空間一併辦理。
2. 駕訓場設施應能彈性移動調整，依訓練課程，調整駕訓場域。
3. 現況術科考試採場內考試，且多由駕訓班執行，因此，過去監理站考場均閒置，建議將監理站空置的考場活化再利用，建立機汽車混流訓練的示範場地。

4.2.3 駕駛訓練

一、整體架構

- 台灣目前的交通現況，在新手階段時事故率高，須縮小駕訓、考照與道路實況的落差
- 學科訓練新增專門知識一章，教導新手實際的混流交通知識
- 術科訓練分成四階段，其中第四階段，即訓練新手遇到緊急狀況時的應變動作

表 4.2-1 駕駛訓練整體課綱建議

項目	時數	大綱	目標
學科訓練	32小時	基礎知識	學習基礎用路理論
		專門知識	運用基礎知識深入瞭解交通狀況
術科訓練	19小時	第一階段	基礎車輛操作

		第二階段	順暢操縱車輛
		第三階段	遵守法規行駛
		第四階段	預測，迴避危險狀況

二、學科訓練（汽機車共通）

學科訓練為汽機車共通，因二者面對相同道路規範及環境。表格內針對與我國現行項目有差異處以黑體字呈現，並增補說明。

表 4.2-2 學科訓練課綱建議－基礎知識

分類	**內容**	**說明**
基礎知識	道德教育	消弭當下道路上的種種不文明行為，施予交通道德教育
	汽機車的構造	
	號誌	
	標誌標線	
	車輛通行規則	

	優先車輛	
	禁止通行	
	通過路口	路口是事故發生率最高的地方，詳細教導通過的技巧
	安全速度和安全車距	
	保護行人	
	安全確認及信號	
	變更方向	
	超車	
	會車	
	停車	
	喇叭	

	照明	
	平交道	
	駕照及違規處罰制度	
	防禦駕駛	

表 4.2-3 學科訓練課綱建議－專門知識

分類	**內容**	**說明**
專門知識	駕駛行為的人類因素	防範酒駕，勞駕等超出人類知覺範圍的行為
	車輛的移動特性	消弭以直覺行駛所造成的不必要/過度反應
	惡劣條件下的行駛	豪雨，強風，多霧時的應對方法，降低交通事故
	事故案例	增加新手駕駛習知例，減少新手傷亡

	車輛養護責任	解決目前燈號故障，汙染管制裝置失效等常見車輛不良狀況
	行駛時的臨機應變	增加新手駕駛習知例，減少新手傷亡
	乘車和裝載貨物	上下車的方向，正確裝載貨物的方式，避免路側事故
	事故發生時的處理	發生事故時能冷靜的處理
	保險制度	補足目前對甲乙丙式，第三責任等車輛保險相關教育的缺乏
	危險預測討論	增加新手駕駛習知例，減少新手傷亡
	設計行駛路線	減少駕駛在路上緊急變更路線的機會，降低交通事故
	封閉道路行駛	補足目前駕駛人對高快速道路知識的缺乏
	緊急救護	盡可能的減少交通事故的死傷者，能救就救

三、術科訓練（僅針對機車）

機車術科訓練參考日本制度，包括訓練時數建議。整體術科訓練共分成四階段 19 小時，從認識車輛、基本操作，到預測及迴避危險，期能大幅提升機車安全意識。

表 4.2-4 機車術科訓練課綱建議

- 第一階段：基礎車輛操作

時數	**3 小時**
目標	學習車輛的基礎移動和操作方法
重點	車輛各部位認識，使用方法，基本的起動和停止
主題	取車，裝置說明，騎乘姿勢，剎車操作，起步/停止，變速操作，安全行駛

- 第二階段：順暢操縱車輛

時數	**6 小時**

目標	熟練且滑順的操作，以及基本的行駛訓練
重點	無號誌標線環境下，認識路面，彎路，熟習車輛行駛特性
主題	順暢的起步加速，調節速度，剎車操作，直線平衡的方法，轉彎平衡的方法，熟悉車輛特性，坡道騎乘，上坡起步

- 第三階段：遵守法規行駛

時數	**5 小時**
目標	依照各項法令規定，安全舒適且順暢的行駛
重點	依號誌標誌標線行駛，車道選擇，車輛信號，車距保持，控制車速
主題	法規騎乘，車道區分，行駛位置，一般路口，視線不良的路口，路口事故例學習，安全速度/車距，適應交通狀況

- 第四階段：預測，迴避危險狀況

時數	**5 小時**
目標	學習預測以及迴避危險
重點	邊騎乘邊預測危險，過彎時的技巧及應變，緊急剎車，迴避。
主題	安全過彎，過彎的體感，急煞，迴避，防禦駕駛，高難度平衡

4.2.4 教練制度

現行汽機車教練制度對於資格要求鬆散，持有任何車種駕照三年以上即可參加教練資格考試，無須相對應實務經驗。教練訓練僅多增加 56 小時的學科訓練（機械常識相關），無任何術科訓練要求。

為落實教練教學品質管理，本提案建議如下：

1. 教練必須通過所有學科及術科考試項測試。

2. 任教前三年必須每年回訓，測試考試項目，通過後才能取得教練執照。

3. 學員考試後的違規紀錄納入教練場考評，作為審核駕訓場教學品質的關鍵因子之一。

4.對於優良駕訓班應予以獎勵，如放寬優良駕訓班的招生規模。

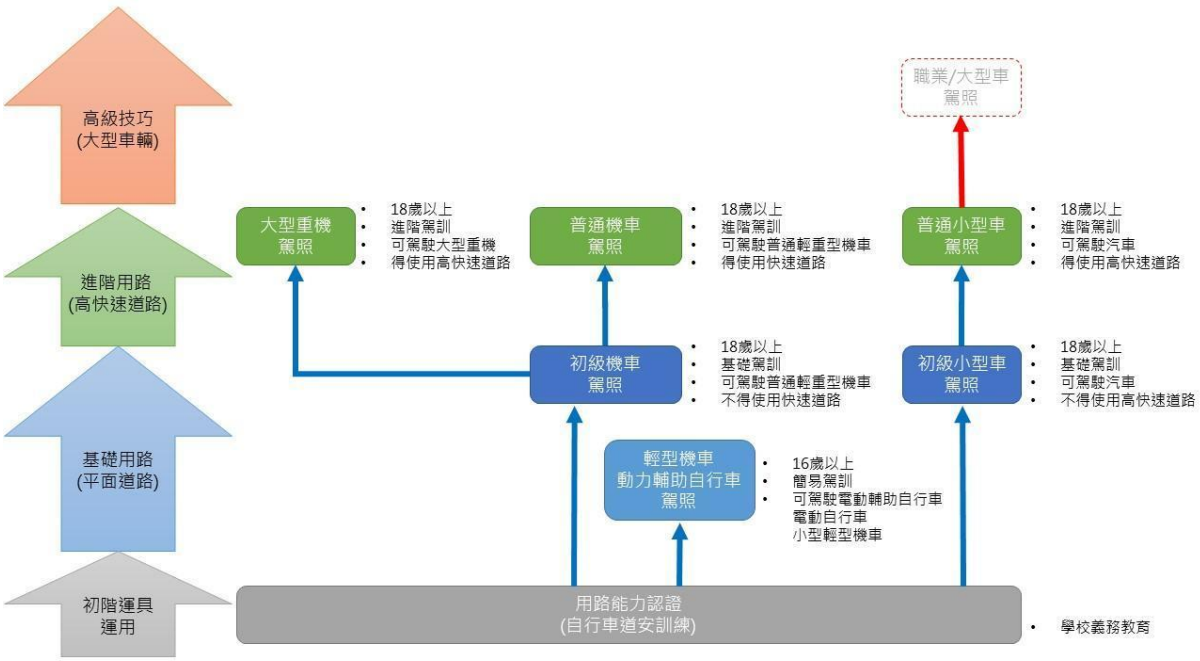
4.3 升級考照制度

4.3.1 考照制度變革精神

- 階段訓練、逐階考取，減少新手駕駛肇事
- 深化道安教育，紮根義務教育

4.3.2 自用車輛考照技能樹

- 參考日本的制度，設立逐段進階的駕照制度
- 基礎交通知識納入義務教育
- 新增輕型機車暨動力輔助自行車駕照，解決偏鄉交通問題
- 新增初級機車以及初級小型車駕照制度，限制高快速道路行駛
- 考取普通機車駕照及大型重機駕照需初級機車駕照資格，期間不限
- 需受進階駕訓，學習高快速道路知識和技巧
- 考取普通小型車駕照需初級小型車駕照資格，期間不限
- 需受進階駕訓，學習高快速道路知識和技巧



- 圖 4.3-1 自用車輛考照技能樹建議

4.3.3 考試方式變更建議

考試分成三階段：筆試，場試，及路試

- 筆試：
  1. 同現行制度，從題庫中隨機抽題電腦考試。
  2. 依照新的學科綱要調整題庫內容，確保各綱要均有對應的題庫。(見 4.2.3 節的表4.2-2、4.2-3，學科課綱)
- 場試：
  1. 考試項目應涵蓋各種開車技能，用抽考方式，不能固定考試項目。
  2. 針對基本駕駛能力在場地中做認證，如運用後照鏡，可設計圖案（如警告標誌圖案，車牌號碼等），讓考生從後照鏡辨識，並說出正確答案，藉以驗證用路人是否會使用後照鏡。
- 路試：
  1. 於一般道路實際考驗，評量其綜合駕駛行為。駕訓第三階段的範圍為主要考題，但扣分項目涵蓋前兩階段。(見 4.2.3節表4.2-4，術科課綱一~三階段)
  2. 路試路線須涵蓋第三階段的所有主題。(見 4.2.3節表4.2-4，術科課綱第三階段)
  3. 例如：左轉時有切入左側車道並做出指定動作，但是剎車時用力過猛導致車輛抖動，需酌予扣分。

4.3.4 駕照授予建議

參考各先進國家逐步發照制度，建議駕照授予分成四階段，如圖 4.3-2，各種駕照皆有學習駕照→新手駕照→普通駕照→優良駕照四個階段。

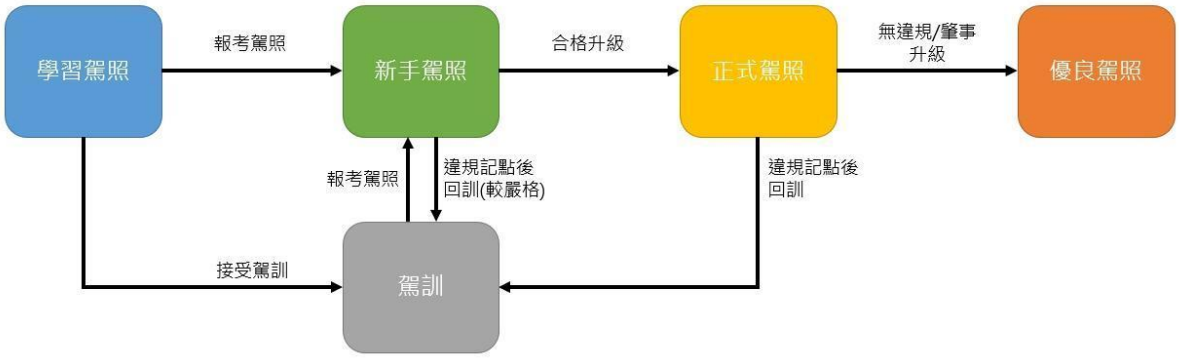


圖 4.3-2 分階段授予駕照建議

- 學習駕照

  於考照前，發給學習駕照。機車可比照汽車，汽機車相同的學習駕照制度。
- 新手駕照

  在駕照考驗結束之後，合格者准予換為新手駕照並有期間限制，期間內加嚴各項違規裁罰。
- 正式駕照

  新手駕照期滿之後，無重大違規肇事紀錄者准予換為正式駕照，不合格者回訓。
- 優良駕照

  正式駕照定期換照，無重大違規肇事紀錄者准予換為優良駕照，強制險或者政府規費給予減免

4.4 交通安全教育建議

4.4.1 學校教育

- 一學期至少 4 四小時課程，以多元方式教學，可參照日本交通安全教育課程內容，根據各年齡學童的身心發展適用的內容來選材。
- 正視學生對於日常活動運輸工具的需求，針對學生需要的運具作管理教學。
- 教材內容應由產、官、學、民團共同討論製作。

4.4.2 安駕制度

- 為降低整體肇事率，進一步提高交通安全，設立安駕制度提高民眾重視公共安全的認知，及在混合車流中，如何預知危險，採取防禦駕駛的行為。
- 自用駕駛自由選擇是否要受安駕訓練，受過訓練的可給予強制險減免（非義務）。
- 長時間用路的駕駛，無論是否具有職業駕駛資格，均需要受過安駕訓練（義務化）。
- 駕訓班資料庫統整安駕機構資訊，方便民眾查詢，並可由民眾監督駕訓品質。
- 配套措施建議：
- 1. 建議政府與民間安全駕駛訓練場合作，且預算可由罰單收入中編列。
- 2. 有效利用監理站閒置場地，作為定期舉辦安全駕駛訓練之場所，提供更方便的訓練管道。

4.5. 違規記點制度

4.5.1 違規記點制度精神

- 現行違規記點與吊扣駕照制度，已無法淘汰不適合之交通參與者。
- 違規記點應結合回訓制度，以調整用路行為，提升行車安全。
- 違規處罰不應僅是講習，而應以「加強訓練、再考照」的概念落實行為導正。

4.5.2 違規記點建議

- 建議可參考日本違規記點制度，落實對違規行為的回訓，建議作法為：
    - 擴大交通違規的記點項目。
    - 加重危險駕駛的罰則，包括無照駕駕駛、無車檢駕駛、疲勞駕駛及酒駕等。
    - 記點累計期延長到3年，加重違規者壓力。
    - 結合交通安全講習及再考照制度，達到有效導正違規者行為的目的。

表 4.5-1 參考日本違規記點及處罰建議制度

違規程度	**記點數**	**事由**
嚴重違規	45~62 點	肇事傷害
	35 點	酒駕
	25 點	疲勞駕駛
	25 點	危險駕駛
	19 點	無照駕駛
	12 點	超速達 50km/h
	6 點	無車檢駕駛
	6 點	無保險駕駛
交通違規	2 點	闖紅燈、違規停車、逆向、超速 20~25km/h、違反停車再開、一時停止違規超車

輕微違規	1 點	未照路標指示行駛、沒繫安全帶、超速低於 19km/h、未開頭燈

- 處罰

累計點數/3 年	**停止駕照**	**吊銷駕照 + 禁考**
6	1 個月+道安講習	
9	2 個月+道安講習	
12	3 個月+道安講習	
15		1 年
25		2 年
35		3 年
40		4 年

45		5 年

[交通違反の基礎知識] 附錄3.(https://rjq.jp/rules/tensuhyo1.html)

4.5.3 違規記點處罰機制

- 道安講習、回訓制度
  - 駕駛人 3 年內違規記點共達 6 點以上者，除吊扣駕照一個月外，並配合道安講習強化教育；達 15 點以上者，則吊銷駕駛執照，並再重新考照。
  - 建議修正重大違規的處罰機制，結合回訓、再考照的概念，落實其交通行為的導正。
  - 無照駕駛、侵略性駕駛，應修法以違反公共危險罪起訴。
- 社會服務如以下項目
  - 指揮交通、清掃交通事故現場
  - 協助打掃殯儀館或清洗大體進出館
  - 協助往生者助念、摺蓮花、答禮鞠躬

伍、期待的交通環境

1. 所有用路人皆能意識自己處在同一個動態混流環境下，需要互相尊重對方生命安全。
2. 交通事故每年能以 5% 的比例降低為目標，期望能在 20 年內車禍死亡人數達到零死亡的交通環境。(每年降低 180 人死亡) (2015 約為 3,500 人)