



# 自行研究計畫成果報告

## 推動機車駕訓制度之可行性

研究單位：交通部公路總局臺北區監理所

研究人員：李東林、江賢德、許詠昌、柯豪修、  
陳錦哲、吳佑熏

### 交通部公路總局

中華民國 106 年 12 月

## 106 年度自行研究計畫成果摘要表

臺北區監理所 106 年度自行研究計畫成果摘要表		填表人：陳錦哲 填表日期：106 年 12 月	
研究報告名稱	推動機車駕訓制度之可行性		
研究單位 及人員	研究單位：臺北區監理所 李東林、江賢德、許詠昌、 柯豪修、陳錦哲、吳佑熏	研究時間	自 106 年 2 月 1 日 至 106 年 11 月 30 日
成果摘要			
<p>(一) 研究目的與動機</p> <p>以新北市為例追蹤 104、105 年報名機車駕訓班通過考照人員違規紀錄，通過考照人數共計 444 人，違規件數共 9 件，其中又以闖紅燈占多數共 8 件，占接受機車駕訓考照合格人員總人數的 2.027%，而新北市該兩年度闖紅燈違規件數占總機車登記數量比的 5.303%，因此可以發現經由機車駕訓制度取得駕照的人員發生違規肇事事件比例較低，由此發現駕駛教育訓練是提昇駕駛能力、改善駕駛行為的主要手段。</p> <p>(二) 研究方法與過程</p> <p>研究之調查問卷係分為駕訓班業者與一般民眾兩份，一般民眾問卷部份包括現行考照制度認同感、對於機車駕訓班的認知及肇事率與駕駛行為之關聯。駕訓班部份為親自訪談包括招生方式、費用、教學方式及對現行制度的看法。</p> <p>(三) 研究發現與建議</p> <p>根據本研究研究結果分析與討論，獲得以下結論：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 提高駕照的入手難度及提升駕照的價值。</li> <li>2. 二輪車學習循序漸近，建立完善學習制度。</li> </ol>			

# 目 錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機.....	1
第二節 研究目的.....	4
第二章 研究方法.....	7
第一節 研究流程.....	7
第二節 推動機車駕訓制度之可行性-內容要項.....	8
第三節 研究範圍與限制.....	9
第四節 抽樣設計及問卷回收.....	10
第五節 問卷信度分析.....	10
第三章 研究結果與發現.....	12
第四章 結論.....	14
第一節 討論.....	14
第二節 建議.....	15
參考書目.....	19
附錄.....	20

# 表 目 錄

表 1:105 年各類車輛登記數量。 . . . . .	1
表 2:105 年各類車輛登記數量占比。 . . . . .	2
表 3:105 年 A1 交通事故各車種占比。 . . . . .	3
表 4:105 新北市機車十大交通違規占比。 . . . . .	3
表 5:我國事故死亡率與日本比較圖。 . . . . .	5
表 6:Cronbach' s 值信度分析結果。 . . . . .	11
表 7:104、105 年報名機車駕訓班通過考照人員違規紀錄。 . . . .	12
表 8:104、105 年報名機車駕訓班通過考照人員違規紀錄圖。 . . . .	12
表 9:降低參加駕訓班主因。 . . . . .	13
表 10:102-105 年 A1 類交通事故機車肇事占比。 . . . . .	14
表 11:有無接觸過交通安全相關課程參加駕訓班之意願比較圖。 . .	15
表 12:無照駕駛性別統計。 . . . . .	16

## 圖目錄

圖 1:103 至 105 年民眾檢舉的違規案件。 . . . . .	4
圖 2:日本幼童交通安全教育。 . . . . .	5
圖 3:研究流程圖。 . . . . .	8
圖 4:機車駕駛人路考評分標準暨成績紀錄表。 . . . . .	17

# 第一章 緒論

## 第一節 研究動機

一、全臺機車持有突破1,300萬輛，是民眾最普遍的交通工具：

臺灣地狹人稠、都市地區道路寬度不足，使得國內機車市場蓬勃發展，機車設計也越來越符合民眾之需求，機車擁有的經濟性、操作方便性、機動性及普及性，不可否認機車已是國人使用最普遍的交通工具，與日常生活息息相關，105年全國機動車登記數已達2,151萬輛，其中機車數就占了1,366萬輛(表1)，占全部機動車輛登記數近46.56%(表2)，機車道路交通事故死亡以青少年為主，駕駛人缺乏安全行駛觀念及未依規定讓車為機車事故致死之主要肇因，顯示新手駕駛因認知及訓練不足導致傷亡問題嚴重。

表 1:105 年各類車輛登記數量。

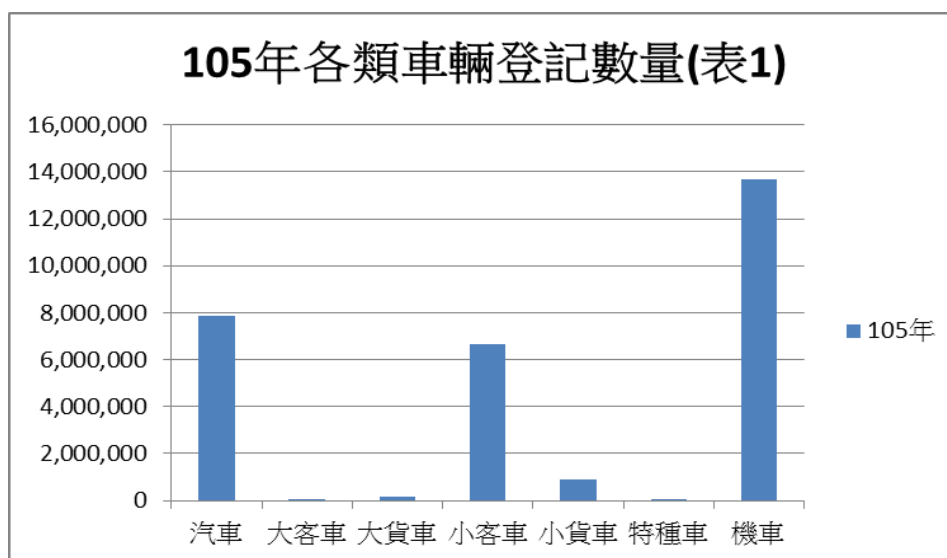
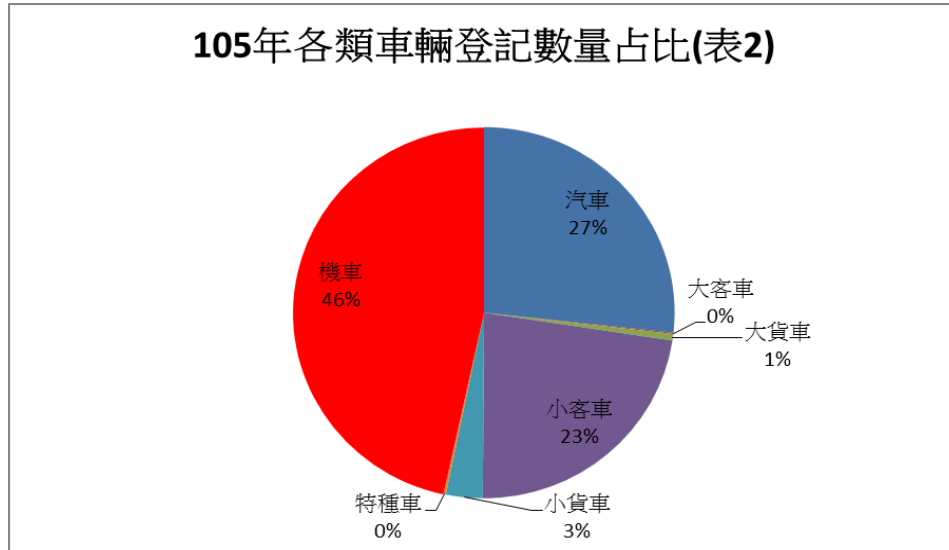


表 2:105 年各類車輛登記數量占比。



## 二、常見機車肇事原因：

統計105年全國A1交通事故共計1,555件，機車肇事就占了43.67%(表3)，又以新北市105年機車十大違規排名，其中闖紅燈、超速、違反號誌管制或指揮等是除違規停車外的3大主要肇因，隨著行車紀錄器普及，圖1為103至105年民眾檢舉的違規案件，有極大比例是無法忍受可能危害他人安全的「三寶行為」。

(一)在不管燈部分:主要為不打方向燈，兩年來，竟從3655件暴增至105年的2萬945件。其中，105年成長率高達267%，高居遭檢舉項目之冠，顯見用路人對於騎車或開車不打方向燈的行為，最感厭惡。另外，105年的闖紅燈成長率高達162%(2萬421件)，高居遭檢舉項目第二名，顯示危害之大，用路人無法接受。

(二)在不管線部分:遭民眾檢舉情形主要為不依標線行駛，超越停等線、跨越雙黃線共計1萬4289件。

(三)在不管人部分:逆向行駛兩年來由5000件驟增至105年之1萬1978件。跨車道行駛、中間車道直接左右轉彎，也是常遭檢舉的駕駛行為。

顯示機車駕駛人所需安全駕駛及如何與其他車輛保持安全邊際不足，未依規定讓車與違反號誌管制等法規認知，以及安全駕駛與防衛駕駛之技能等

均亟待提昇。

表 3:105 年 A1 交通事故各車種占比。

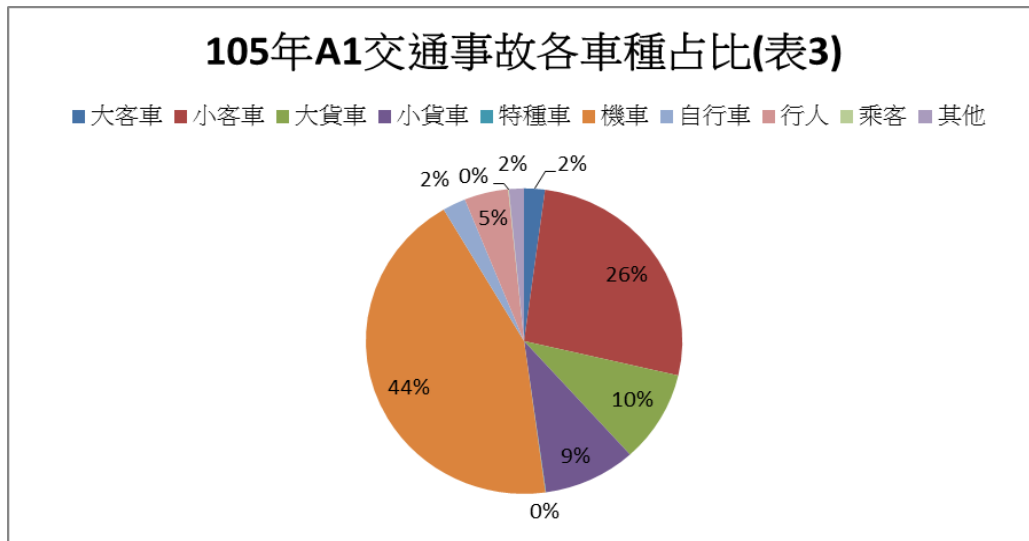


表 4:105 新北市機車十大交通違規占比。

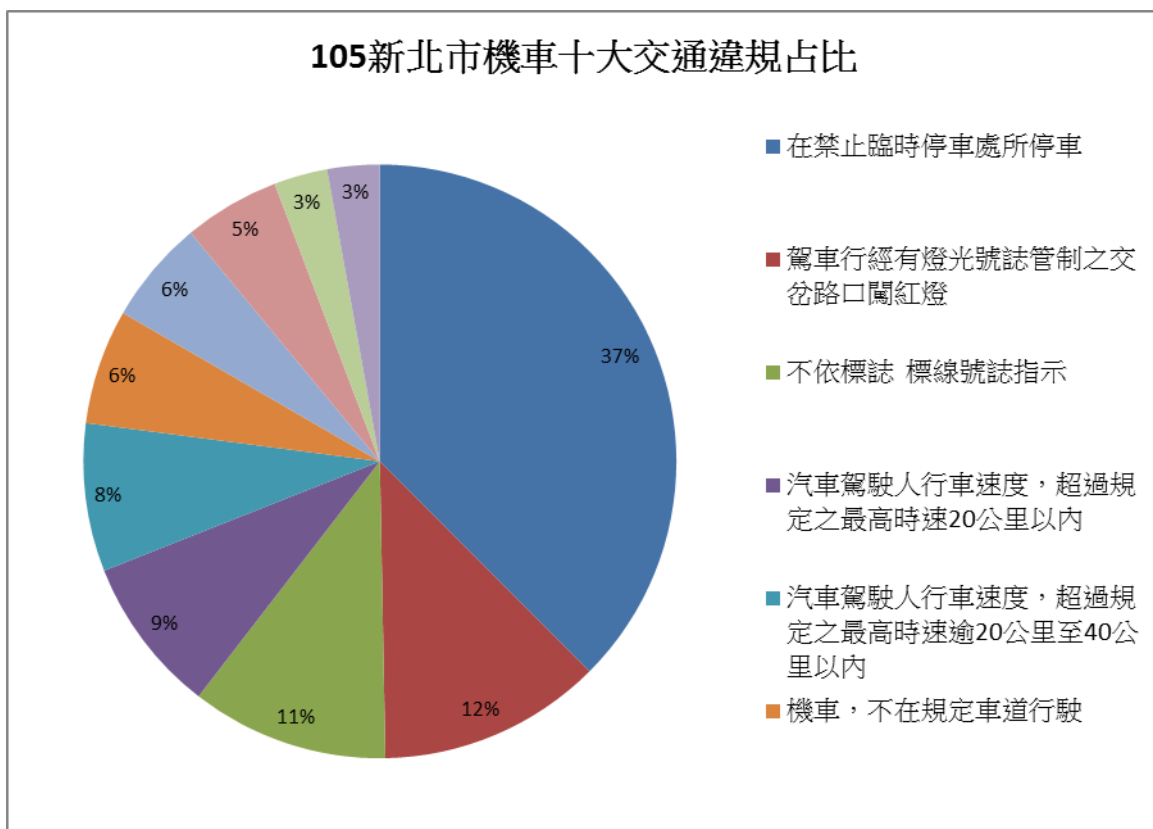






圖1:103至105年民眾檢舉的違規案件

### 三、現行機車考照制度與機車駕訓制度：

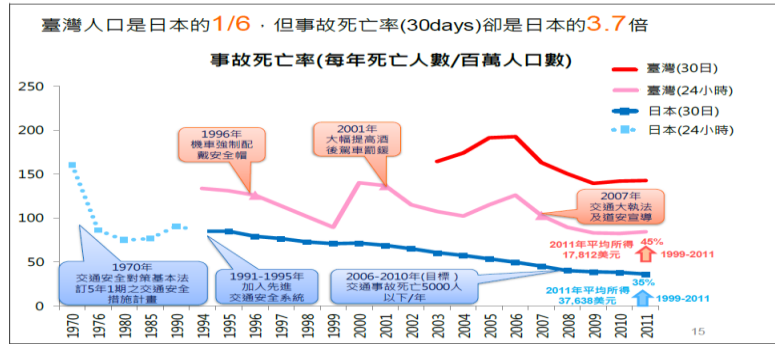
檢視國內現行機車考照制度，除大型重型機車外，其他較低排氣量之機車均無強制或具鼓勵誘因之駕訓制度。機車考照項目偏向考試取向，民眾多為考前短暫翻閱題庫即可通過筆試，路考部分民眾多透過自學或長輩朋友經驗教導或是在鄰近空地稍微練習騎車即可考取駕照，造成長期以來使民眾深具機車操作較為容易的觀念，並認為駕駛機車無需接受一定課程之訓練，但事實卻是透過一次次的自摔、事故才學會正確駕駛行為，血淋淋的慘痛學習成本。以新北市為例，105年度新北市機車路考報名人數為77481人，其中駕訓班報名人數為230人。也就是說，有接受完整的機車駕訓制度的考生僅占整體考照人數的0.00295%，安全意識不足其易造成交通事故發生潛在因子，因此為保障生命安全，交通安全意識與學習制度應從小做起。

#### 第二節 研究目的

一、日本人口為臺灣6倍，臺灣人均事故死亡率(30days)是日本的3.7倍：

利用事故死亡率(每年死亡人數/百萬人口數)檢視臺日歷年事故趨勢，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年期目標為交通事故死亡5000人以下以達願景，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，我們忽略了，我們需問自己：我們少做了什麼？導致事故率高，增加交通事故處理之社會成本。

表 5:我國事故死亡率與日本比較圖。



## 二、二輪車學習循序漸進，建立完善學習制度：

日本相當重視交通安全教育，交通安全教育循序漸進養成，兒童時期，家長就會購買滑步車，滑步車類似自行車但無踏板，兒童僅能利用腳向後滑行前進，練習肢體平衡能力；中小學後，學校委由民間業者開發相關自行車課程，學生上完訓練課程且通過考試後，對於車輛平衡的控制能力已有一定程度，學生可獲得駕訓班背書的自行車駕照；最後，民眾可於機車駕訓班受專業二輪車指導員之正確指導，經過長時間之訓練與嚴格考照後，民眾得已安心上路，道路上民眾之安全亦獲得保障。

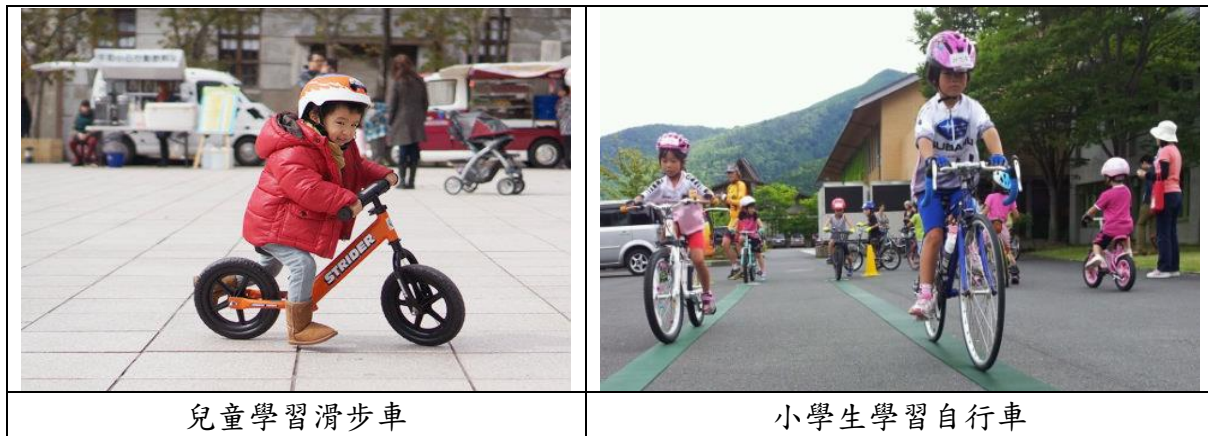


圖2:日本幼童交通安全教育。

## 三、駕照考驗項目無法測驗考照者是否具備安全駕駛能力：

(一) 臺灣機車駕照可分為四種，包含小型輕型、普通輕型、普通重型與大型重型，四種駕照皆需筆試，筆試內容以交通規則為主，並考照前可於

公路總局網站自行下載題庫，多數人皆於考照前才臨時翻閱，考完即忘。

(二) 另外目前僅普通重型與大型重型需要路考，路考項目包含直線平衡駕駛、交岔路口、斑馬線、環場道路行駛與其他技術項目等，此些項目確實為騎機車上路所必需，然考場中並無其他運具行進干擾，考照者多為在廣場空地練習就來應考，通過率當然高，但事實上考照者對於面對複雜交通之能力還是不足，往往初上路就發生事故。

(三) 多數考生對於安全駕駛及防禦駕駛觀念不足，例如機車起步前路況的察看只是為了敷衍考官並未真正察看，即使考取駕照資格，其離可實際上路仍有一段差距，因此建議應加深考題，將上路後可能遇到之情況與問題列入考題，以情境考量加深考照者對道路狀況處理能力的學習，考照者亦會因加準備時間加深其對相關知識與操作技術之印象與熟悉度，減少交通事故發生。

#### 四、提昇駕駛道德及素養、型塑禮讓、安全的機車環境。

##### (一) 「提昇駕駛能力」

由於機車操作簡單極易上手，國內機車駕照考驗亦相對容易，民眾多半未接受正規機車駕駛訓練即以自學方式取得機車駕照，但年輕新手駕駛面對實際複雜的交通環境時，又欠缺足夠危險意識以及與其他人、車安全互動的駕駛經驗而發生事故。面對交通事故傷亡最為嚴重的機車族群，特別是其中相對風險更高的年輕人與高齡者，需要透過結構性的改變，以進一步提昇其駕駛能力。希望透過「推動機車駕訓制度」及「建立高齡駕駛安全機制」等主軸，輔導新手駕駛人提昇法規知識、操作技能、危險察覺與安全駕駛能力，並建立高齡駕駛者繼續或放棄使用機車的適當安全機制，以達成「安全駕駛」之「提昇駕駛經驗技能、增進適應環境能力」改善目標。

##### (二) 「控制速度風險方案」

機車乘員因被保護性差，與自行車騎士及行人同屬脆弱用路人，OECD (經濟合作暨發展組織) 研究指出，當碰撞速度超過50kph，其死亡機率超過

80%。在道路空間有限，必須汽、機車混流的情況下，降低路口及路段「所有車輛的行駛速度」，是弭補機車先天脆弱性的關鍵因素。分析96年至100年機車事故資料，可知事故地點以路口(60.5%)比例最高，且不論小型車或機車，「未讓車」、「違反號誌」、「未注意車前狀態」均為號誌化路口主要肇因，而「未讓車」、「未減速」、「未注意車前狀態」均為閃光號誌路口主要肇因，希望透過教育「路段降低速度」、「路口減少衝突」及「超速零容忍」等主軸，推動所有車輛在路段、路口之相關減速及禮讓措施，並逐步建立社會對於禮讓及減速之共識，以達成「安全文化」之「培養禮讓習慣、降低行車速度」改善目標。

## 第二章 研究方法

### 第一節 研究流程

本研究將探討機車駕訓制度與機車肇事率之相對關係，研究對象將針對新北市區民眾及本所轄區駕訓班業者。

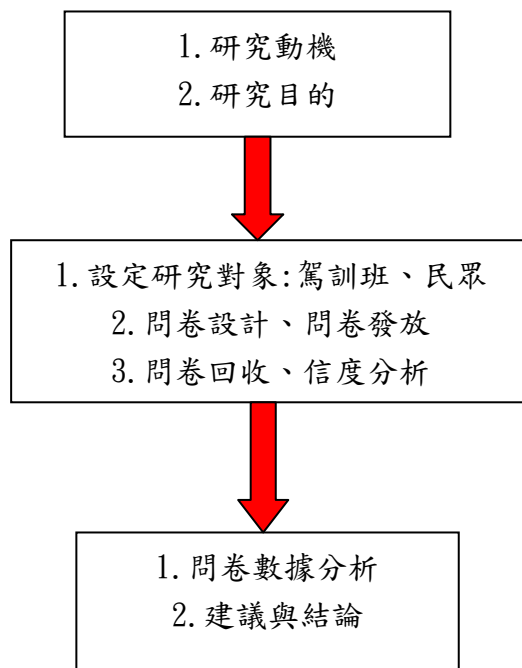


圖3: 研究流程圖。

## 第二節 推動機車駕訓制度之可行性－內容要項

項目	內容	備註
Why	1. 觀察105年全國A1交通事故，機車肇事占比高達43.67%，顯示機車駕駛人所需安全駕駛及如何與其他車輛安全互動能力有所不足。 2. 機車肇事主因以闖紅燈、超速、違反號誌為3大肇事主因，顯示國人駕駛道德有待提升。	
What	1. 提升民眾對機車駕訓制度的認識及認同。 2. 提升機車駕駛人駕駛道德、防禦駕駛及與其他車輛安全互動能力。	
Who	1. 臺北區監理所駕駛人管理課	

Whom	1. 新北市市民 2. 本所管轄之駕訓班 3. 輔仁大學(成年禮)	
Where	新北市	
When	1. 研究時程:106年2月~106年12月 2. 問卷發放回收時程:106年4月~5月	
How	1. 針對本所轄區駕訓班做訪談 2. 針對新北市民做問卷調查。(輔大成年禮) 3. 資料分析與探討。	
How much	1. 預估今費:5萬元整 (1) 人員差旅費、加班費 (2) 文宣印製費用	
Effect	1. 降低機車肇事率 2. 提升國人行車技術及相關知識之能量(包含:駕駛道德、交通規則、防衛駕駛)。	

### 第三節 研究範圍與限制

研究之調查問卷係分為駕訓班業者與一般民眾兩份，一般民眾問卷部份包括現行考照制度認同感、對於機車駕訓班的認知及肇事率與駕駛行為之關聯。駕訓班部份為親自訪談包括招生方式、費用、教學方式及對現行制度的看法，簡述如下：

#### 一、受訪者基本資料

此部分係調查各受訪者之基本社經資料，包括年齡、性別、教育程度、職業類別、持有駕照情形等資料，其目的乃藉由統計分析了解各類不同民眾，對於道路交通安全之認知、參加駕訓班的認同感是否有所差異。

## 二、國人對於機車駕訓制度及現今考照制度的看法

本部份係調查受訪者對參加機車考照及機車駕訓制度的認同程度，其中認知包括對於駕駛執照的認同感、對機車駕訓制度的接受性、通過考驗之國人駕駛技術是否可應付真實道路之狀況。

## 三、推動駕訓制度所面臨之阻礙

列出所有降低國人參加機車駕訓班的因素，例如時間、金錢因素、課程安排的適當性等，藉由問卷了解國人的需求，並且找出方法使本方案可以推動並且執行。

## 第四節 抽樣設計及問卷回收

### 一、調查對象

本研究之調查對象包括交通部公路總局臺北區監理所轄管駕訓班業者、報名駕訓班之學員及家長、參加成年禮機車考照之輔仁大學學生。

### 二、調查日期

本研究問卷設計完成後，於民國106年4月1日起開始進行調查至106年5月31日止，共計發出250份問卷，剔除無效問卷後，有效問卷共計198份。

### 三、調查地點

於交通部公路總局臺北區監理所轄區駕訓班及輔仁大學。

### 四、調查方式

針對參加駕訓班之學員及學員家長做問卷調查，同時也針對駕訓班教練做訪談，本研究不只針對學習者也同時訪查教學者，以多面向去看待機車駕訓制度。

### 五、抽樣方法

抽樣依其調查對象與目的之不同，各有其不同之方法，一般常用之方法有簡單隨機抽樣法、系統抽樣法、群落抽樣法及分層抽樣法等。本研究係採簡單隨機抽樣方式，挑選到駕訓班報名學習之學員及家長取250份問卷。

## 第五節 問卷信度分析

### 一、信度分析

信度乃指測量的可靠度。信度的高低，反應在測量工具的一致性或穩定性特徵。其信度的高低取決於測量誤差之大小。本研究採用Likert五點尺度衡量各項研究構念。一般而言，普遍衡量信度之方法包含重複測量法、複本法、折半法及內部一致法四種。本研究茲將採用Cronbach所提出之 $\alpha$ 信度係數予以衡量及檢定問卷信度。當Cronbach's  $\alpha$ 值越高，表示問卷內各項結果愈趨於一致，亦即問卷信度愈高；反之，則問卷信度愈低。Guieford (1965)指出當係數低於0.35，屬於低信度並表示該問卷設計不適用；若係數介於0.35至0.7之間，屬於中信度並表示該問卷設計尚可接受；若係數大於0.7，則屬於高信度並表示該問卷設計佳。但是，一般認為信度只要達到0.6便可接受，若係數大於0.7即屬於高信度。

## 二、問卷信度分析結果

本研究之Cronbach' s 值信度分析結果如表6所示。結果顯示各構面的係數均超過0.6，表示問卷為可信之問卷。

表 6:Cronbach' s 值信度分析結果。

構面	變相	個數	平均數	標準差	變異數	分量表 $\alpha$ 值
國人對 現行考 照制度 認同感	領有駕照之駕駛人，是否有足夠能力應付實際道路狀況。	198	2.5404	1.0879	1.1836	0.60944
	機車肇事率過高，是交通安全教育不足及欠缺駕駛道德。	198	1.7373	0.6620	0.4383	
	機車肇事率過高，是駕駛騎乘技術不足。	198	2.2172	0.9170	0.8409	
	機車肇事率過高，是未參加機車駕訓班。	198	2.4798	0.9754	0.9514	
國人對 機車駕 訓班的 認同感	您是否有意願參加機車駕訓班。	198	1.5859	0.4938	0.2439	0.69722
	金錢因素會降低您參加機車駕訓班意願。	198	2.2777	0.9657	0.9326	
	時間因素會降低您參加機車駕訓班意願。	198	2.1111	0.8943	0.7998	
	交通因素會降低您參加機車駕訓班意願。	198	2.3131	0.9196	0.8456	
	您認為沒有必要參加機車駕訓班。	198	2.3687	1.0713	1.1476	
	您認為機車駕訓班收費是否合理。	198	1.2172	0.4134	0.1708	
	您認為機車駕訓班課程時數安排是否合宜。	198	1.1010	0.3021	0.0913	
如開放16歲青年參加駕訓班後，可報考機車駕照，您是否贊成。	198	1.5909	0.4929	0.2429		
構面分析		個數	平均數	標準差	變異數	分量表 $\alpha$ 值
B	國人對現行考照制度認同感	198	2.2437	0.1803	0.0970	0.72018
C	國人對機車駕訓班的認同感	198	1.8207	0.2976	0.1707	



### 第三章 研究結果與發現

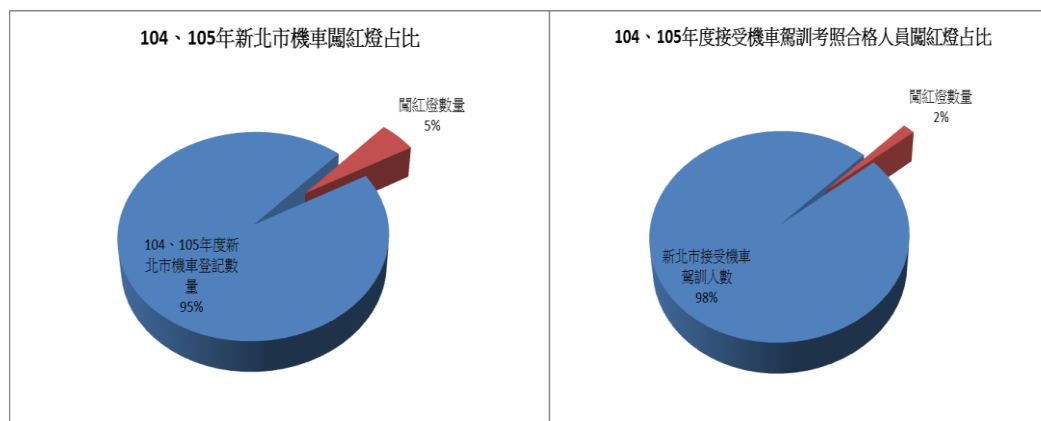
#### 一、接受機車駕訓制度考取駕照之駕駛人違規數據分析：

以新北市為例追蹤104、105年報名機車駕訓班通過考照人員違規紀錄，通過考照人數共計444人，違規件數共9件，其中又以闖紅燈占多數共8件，占接受機車駕訓考照合格人員總人數的2.027%，而新北市該兩年度闖紅燈違規件數占總機車登記數量比的5.303%，因此我們可以發現經由機車駕訓制度取得駕照的人員發生違規肇事事件比例較低，由此發現駕駛教育訓練是提昇駕駛能力、改善駕駛行為的主要手段。

表 7:104、105 年報名機車駕訓班通過考照人員違規紀錄

	新北市機車年度登記數量	新北市年度違規闖紅燈件數
104年	2178050	115690
105年	2180322	115628
總計	4358372	231318
	新北市接受機車駕訓考照合格人數	受機車駕訓考照合格人員闖紅燈件數
104年	240	6
105年	204	2
總計	444	8

表 8:104、105 年報名機車駕訓班通過考照人員違規紀錄圖。



## 二、降低國人參加機車駕訓班的主因

問卷中所列出降低民眾參加駕訓班意願之原因，然而金錢、時間、交通及沒有必要性都是降低國人參加機車駕訓班的原因細部分析如下：

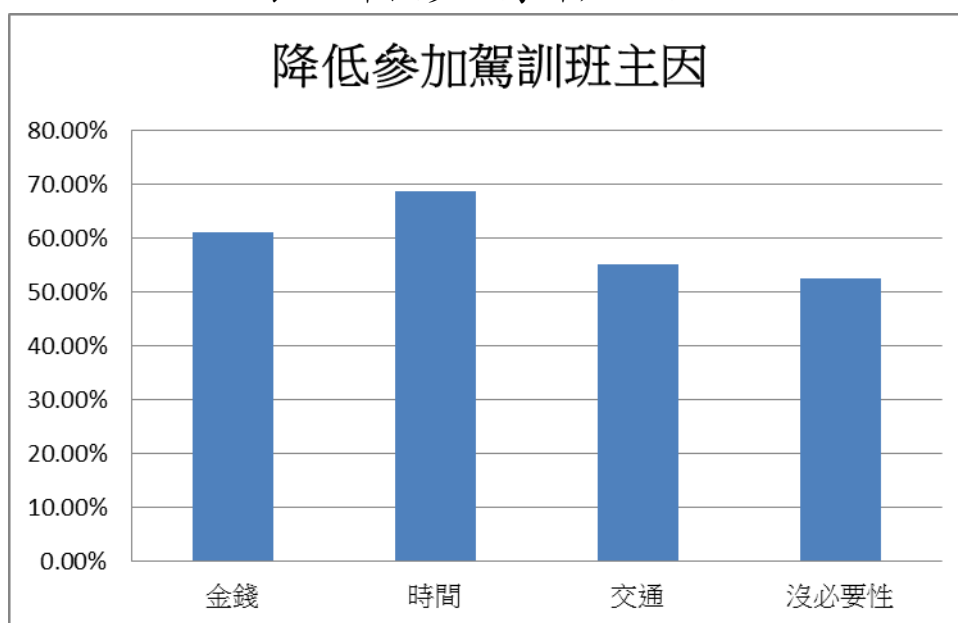
(一)金錢方面:長久以來國人已建立機車駕照只需花費筆試加場考費用450元，而參加駕訓班花費至少需2800元，相較之下考取6次駕照所需費用仍比駕訓班花費較少，而卻未檢視駕訓班專業訓練所建立之駕駛道德及素養，並非是金錢能衡量，故埋下駕駛道德為肇事率的主因。

(二)時間方面:依現行制度來看國人考領機車駕照僅僅需花費半天至一天的於場外就地訓練，然參加駕訓班「普通重型機車」駕訓課程時數需16小時，課程分配至少需要三天，並細說交通法規及常見肇事情形，而此部分成為日後國人最缺乏之防禦駕駛觀念。

(三)交通方面:依106年新北市駕訓班有辦理「普通重型機車」之班級僅有3家，其設置地點較為偏遠，而機車又為我國最常使用交通工具，在不便捷狀況下，而形塑為放棄前往駕訓班訓練主因。

(四)沒必要性:綜上所述，三個因素背後所代表的意義是機車駕照的價值性不足，增加駕照之附加價值成為改革主要核心。

表 9:降低參加駕訓班主因。



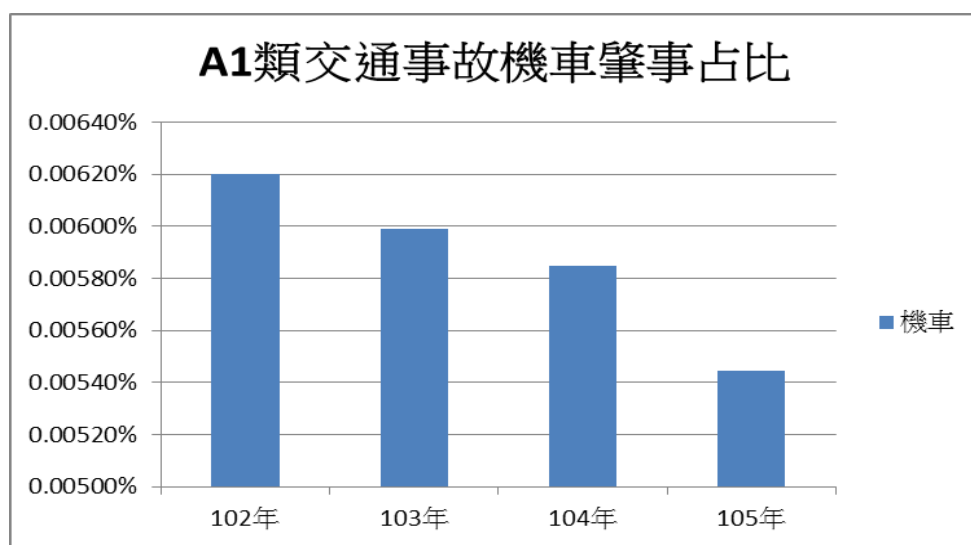
## 第四章 結論

### 第一節 討論

#### 一、提昇駕駛知能及教育：

由結果與發現得知改善違規率需從提昇駕駛知能及教育著手，舉例來說，103年政府推行初領機車講習，其主要是教導駕駛人安全駕駛、防禦駕駛，並針對常見機車肇事案例做教育，而初領機車講習於103年6月份試辦並於103年11月1日開始實施，調查102年至105年機車登記數及A1類交通事故有關機車肇事部分，機車肇事件數占車輛登記數比例有下降的趨勢(當年度A1類交通事故機車肇事件數÷當年度機車登記數量)，顯示提升駕駛人的駕駛觀念及針對常見肇事案件的教育有助於降低機車肇事，如何因應不同交通違規事項而增設交通知識及教材，成為我國降低違規率的主要方向，以達到事前預防效果。

表 10:102-105 年 A1 類交通事故機車肇事占比。



#### 三、教育可提升國人交通安全觀念

國人普遍認為參加機車駕訓班是沒有必要的，而這個觀念已經深植國人心理，但由問卷的相關數據顯示，接觸或參加過交通安全相關之講習或課程的人願意參加駕訓班的意願會比較高。針對機車駕訓制度的推動想必國人反彈之聲音會相當大，而教育是推動交通安全之最基本工作，其可分為三個層面

(一)國民教育：

- a. 滿足一般國民終身需要之交通安全知識與技能教育
- b. 家庭教育、學校教育、社會教育、及違規矯正教育

(二)駕駛教育

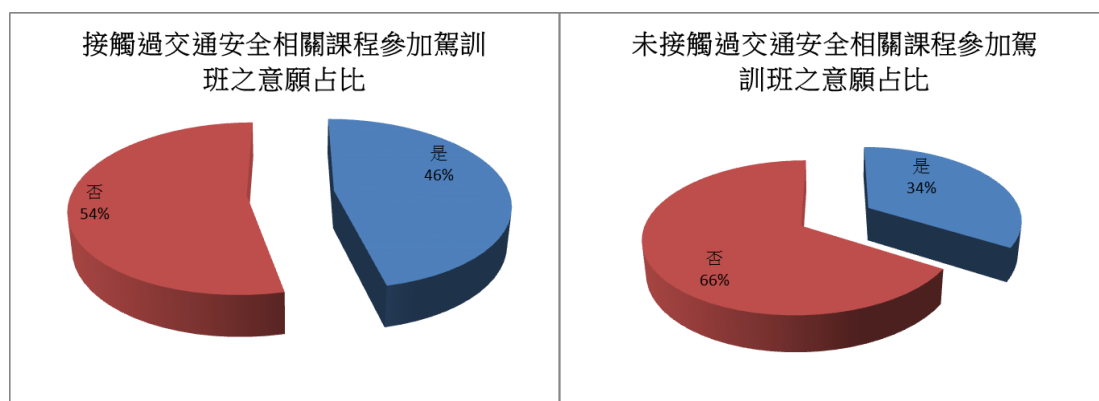
駕駛各類型車輛所需安全知識與技能之教育與訓練。

(三)專業教育

- a. 培養各類交通安全專業人才之教育與訓練。
- b. 交通工程與執法人員、交通安全教育師資之培育

如何提升交通安全之觀念及落實交通安全教育為提升國人交通觀念為首要之課題。

表 11:有無接觸過交通安全相關課程參加駕訓班之意願比較圖。



#### 四、降低國人參加機車駕訓班的主因

如何提升駕照的價值及入手的難度，使國人可以重視此張駕照願意花金錢及時間來拿取它。

##### 第二節 建議

綜合上述資訊及調查結果，將針對降低國人參加駕訓班的原因提出以下建議：

##### 一、提高駕照的入手難度及提升駕照的價值：

目前國內機車欠缺適當的駕駛教育訓練機制，普通重型以下機車考照資格要求相對寬鬆，並未要求應考人接受駕駛訓練，亦未要求具備學習經驗。在駕照考驗方面，較偏重法規之記憶性試題，而較少實際道路人車互動情

境的能力測驗，因此多數年輕人以自學方式取得機車駕照。

(一) 循序漸進式增加考照條件：

由下表可得機車無照駕駛人數遠高於汽車，如有相關機制可使這些違規行為人參加駕訓班，藉由完善的課程導正違規行為人的偏差行為，例如18歲之青年如有無照駕駛等交通違規之情形經警察取締後按情節輕重延後其考試年齡，或必須參加駕訓班之駕駛課程並完成所有課程建立完善交通法規知識及駕駛道德才可取得考試資格。

表 12：無照駕駛性別統計。

無照駕駛（違反道路交通管理處罰條例第21條）性別統計			
中華民國 105年			
	總計	車種	
		機車	汽車
總計	71,283	44,770	26,513
男性	66,528	41,066	25,462
女性	4,755	3,704	1,051

(二) 考照難度的提升

國人對於行車前安全檢查及乘車步驟並未特別重視，通常只要引擎發動了就直接上路，往往都已經行駛於道路中才發現問題。由下表路考評分表可發現現行考照制度對於機車行駛前的安全檢查和牽車及架車皆未列入評分，機車駕駛人行駛之前應先確實檢查車輛狀況，例如大燈、方向燈、煞車燈及車輪胎紋等狀況。另外架車及牽車為機車駕駛人必備的能力，如何正確架起車輛及牽車時的動作與查看路況，而考照部分並未列入評分，建議應該將上述之項目列入評分標準。

交通部公路總局臺北區監理所  
普通  重型  機車駕駛人路考評分標準暨成績紀錄表

應考人姓名	報考號碼	考試日期	應考人簽名
身分證號碼	出生年月日	報考審核	場次組別
合格標準筆試: 滿分100分, 85分及格。路考(駕駛技術): 滿分100分, 70分及格。			
筆試	交通法規	成績	監考人簽章
路考科目	扣分項目	扣分標準	扣分記號
一、直線平衡駕駛(得複試1次)	1. 直線平衡駕駛通過時間低於7秒。	32	
	2. 車輪壓管線或腳著地。	32	
二、斑馬紋行人穿越道線	1. 不停車或不讓行人優先穿越。	32	
	2. 停車時前輪超越停止線。	32	
三、交岔路口	1. 闖紅燈。	32	
	2. 紅燈停車時, 前輪超越停止線。	32	
四、二段式轉彎	1. 未依規定二段式轉彎或運行轉彎。	32	
	2. 未依規定減速進入待轉區。(未顯示煞車燈號)	16	
	3. 未依規定停放待轉區。	16	
五、變換車道	1. 未依規定路線行駛。	16	
	2. 變換車道未依規定顯示方向燈。	32	
	3. 變換車道前未察看照後鏡與擺頭察看左、右交通情況。	16	
六、直角轉彎	1. 車輪壓管線。	16	
	2. 行駛途中單、雙腳著地。(得連續扣分)	16	
七、停車再開	1. 不停車或停車時前輪超越停止線。	32	
	2. 起步前, 未擺頭察看左、右交通情況。	16	
	3. 轉彎未依規定顯示方向燈。	16	
八、鐵路平交道	1. 不停車察看或闖越平交道。	32	
	2. 在平交道上熄火或停車。(車身在鐵軌枕木範圍內)	32	
	3. 停車時前輪超越停止線。	32	
九、全程式道路行駛	1. 未依規定戴安全帽。(應戴合格安全帽, 帽帶應扣妥)	16	
	2. 起步或變換車道, 未察看照後鏡及擺頭察看左、右交通情況。(得連續扣分)	16	
	3. 行駛途中熄火。(得連續扣分)	8	
	4. 行駛途中單腳著地。(得連續扣分)(不適用科目六)	8	
	5. 行駛途中雙腳著地。(得連續扣分)(不適用科目六)	16	
	6. 肇事或滑倒。	32	
	7. 車輪壓管線。(得連續扣分)	16	
	8. 轉彎未依規定顯示方向燈。(得連續扣分)	16	
	9. 行近鐵路平交道, 轉彎前未減速慢行。(應放鬆油門、輕踩煞車減速; 看到鐵路平交道標誌或標線後, 車速應減至時速15公里以下)	16	
	10. 行車時單腳或雙腳懸空, 未置放於腳踏板上。(得連續扣分)	8	
	11. 以加油門併同緊握煞車方式行車, 非正常操控車輛。(得連續扣分)	8	
	12. 未能完成考驗或漏考任1科目。	32	
十、其它技術操作(凡1項目得連續扣分; 各項目合計扣分最高不得超過18分。)	1. 起步動作不當。	2	
	2. 離合器操作不當。	2	
	3. 油門控制不當。	2	
	4. 煞車不當。	2	
備註	成績	考驗員簽章	

圖4: 機車駕駛人路考評分標準暨成績紀錄表。

## 二、二輪車學習循序漸近，建立完善學習制度：

### （一）導正舊有的刻板印象：

以往提到考機車要先上駕訓班，國人普遍的想法就是自己學就可以了，也許技術可以藉由練習提升，但像是內輪差、視野死角及駕駛道德並不是自己練習就學得會的，交通安全教育及習慣的養成得趁早，強化對學生行的安全教育，引導學生遵守交通規則，避免從小養成交通陋習，才能減少交通安全事故的發生。

### （二）駕駛道德宣導及講習深入校園：

目前機車考照以青少年學生居多，部分考照民眾因為交通因素會先無照駕駛機車至監理單位考機車駕照，如果利用學校辦理園遊會或運動會時結合現有行動監理下鄉考照，一方面可降低民眾因交通因素而無照駕駛，另一方面園遊會或運動會參與人員除了學生外還有家長，考照過程中家長也可得知子女的騎乘技術及交通安全之觀念。

## 參考書目

1. 車輛研究測試中心，95年，防禦駕駛教戰手冊。
2. 張朝陽、江澍人、江梅英、鄭寶豐、胡淑媛、楊彩屏，101年，道路交通安全講習對青少年無照駕駛行為影響之研究。
3. 林正修，103年，和機車族對話執行計畫成果報告。
4. 交通部，105年，機車交通管理政策白皮書，交通部運輸研究所。



## 附錄 本研究之調查問卷

### 推動機車駕訓制度之可行性研究問卷---民眾篇

親愛的朋友，您好：

為「降低機車肇事率，增進行車及用路人安全」，懇請協助詳實填答下列的問題，您的寶貴意見，將作為我們努力改進的目標。請在□中打V或與以文字說明，謝謝您的合作與支持！

祝 健康快樂

交通部公路總局台北區監理所 敬上

#### 一、受測者基本資料

1. 請問您的年齡是？

16-18歲 18-20歲 20-30歲 30-40歲 40-50歲 50歲以上

2. 請問您的性別是？

男 女

3. 請問您的教育程度是？

高中(職)含以下 專科/大學 研究所含以上

4. 請問您的職業是？

學生 服務業 軍、公、教人員 商  
工 待業中 其他\_\_\_\_\_

5. 請問您的婚姻狀況是？

已婚 未婚

6. 請問您是否擁有機車駕照？

是 否

7. 請問您是否接觸過有關交通安全之課程或講習？

是 否

8. 請問您是否聽過普通重型機車駕訓班?(非大型重型機車)

是 否

※請接續下一頁

二、現行機車考照制度無需參加駕訓班，通過筆試、路考並上完講習課程即可領取駕照，請您針對以下問題在最適當的□中打V。

1. 通過現行考照制度之駕駛人，已有足夠能力應付實際道路狀況？

非常同意    同意    普通    不同意    非常不同意

2. 105 年度機車肇事主因為闖紅燈、超速及違反號誌，針對以下因素您的看法是？

(1) 交通安全教育不足及欠缺駕駛道德：

非常同意    同意    普通    不同意    非常不同意

(2) 駕駛騎乘技術不足：

非常同意    同意    普通    不同意    非常不同意

(3) 未參加機車駕訓班：

非常同意    同意    普通    不同意    非常不同意

三、針對現行普通重型機車駕訓班，請您依據以下問題在最適當的□中打V。

1. 您是否有意願參加普通重型機車駕訓班？

是                      否

2. 降低您參加普通重型機車駕訓班的原因是？(可複選)

金錢因素    時間因素    交通因素    沒有必要性    其他：\_\_\_\_\_

3. 您認為普通重型機車駕訓班收費金額為 2800-3700 元不等是否合理？

是                      否，合理收費價格是\_\_\_\_\_

4. 您認為機車駕訓班需上課三天(學科:駕駛道德 2 小時、道路交通法規 2 小時、車輛構造及修護常識 2 小時、術科:場地練習 10 小時)之課程安排及上課時數是否合宜？

是                      否，您的建議是：\_\_\_\_\_

5. 假使開放 16 歲之青年參加機車駕訓班並完成訓練後，即可取得報考普通重型機車資格，您是否贊成？

贊成                      反對                      其他\_\_\_\_\_

~~~~~問卷到此結束，謝謝您的合作~~~~~

## 推動機車駕訓制度之可行性研究問卷---駕訓班篇(飛龍)

1. 報名機車駕訓班的學員如何得知機車駕訓班的資訊?

- a. 網路   b. 報紙   c. 電視   **d. 其他:地區性廣告招牌、旗幟**

2. 現今機車肇事率如此之高，機車駕駛人需提升的部分是?

- a. 駕駛騎乘技術   **b. 駕駛道德觀念**   c. 兩者

補充:針對技術不足部分，駕訓班可幫助學員提升，但在短短三天課程中是無法提升駕駛道德的部分。

3. 在場地訓練課程中，是否會帶入防禦駕駛及安全駕駛的觀念，並實際練習?

- a. 是**   b. 否

補充:本班還在籌設普通重型機車，但針對現有大型重機教學部分都會帶入安全駕駛及防禦駕駛的觀念。

4. 參加機車駕訓班需額外支出 2800~3700 元不等之費用，是否合理?(2800 元)

- a. 是**   b. 否，您認為合適的費用是:\_\_\_\_\_

補充:應設計一套完善的教學課程，並提升民眾對機車駕訓制度的認同。

5. 依現有課程排定時數是否足夠?

- a. 是   **b. 否，您認為合適的上課時數與天數是:須提升道德駕駛部分**

6. 假如開放 16 歲之青少年參加機車駕訓班並完成訓練後，即可取得報考普通重型機車資格，您是否認同?

- a. 是   **b. 否**

補充:16 歲青少年正處於血氣方剛的年紀，開放可能會使機車肇事率提高。

7. 針對現有機車駕訓班課程與制度您認為還有哪些不足之處?

答:需引導學員正確觀念，例如:道德觀念、實際路面會發生狀況、狀況發生如何應對等。另現行考照需增加評分項目，像牽車部分、行車前的車輛檢查等。

## 推動機車駕訓制度之可行性研究問卷---駕訓班篇(輔大)

1. 報名機車駕訓班的學員如何得知機車駕訓班的資訊?

- a. 網路    b. 報紙    c. 電視    **d. 其他:地區性廣告小物(如:面紙)**

2. 現今機車肇事率如此之高，機車駕駛人需提升的部分是?

- a. 駕駛騎乘技術    **b. 駕駛道德觀念**    c. 兩者

補充:機車路考部分多練習幾次都可以順利通過，但駕駛倫理與道德部分明顯不足。

3. 在場地訓練課程中，是否會帶入防禦駕駛及安全駕駛的觀念，並實際練習?

- a. 是**    b. 否

4. 參加機車駕訓班需額外支出 2800~3700 元不等之費用，是否合理?(3500 元)

- a. 是**    b. 否，您認為合適的費用是:\_\_\_\_\_

補充:本班普通重型機車及大型重型機車教練互相兼任

5. 依現有課程排定時數是否足夠?

- a. 是    **b. 否**，您認為合適的上課時數與天數是:\_\_\_\_\_

補充:要降低機車肇事率光花 3 天的課程是不可能的，交通教育應從小做起。

6. 假如開放 16 歲之青少年參加機車駕訓班並完成訓練後，即可取得報考普通重型機車資格，您是否認同?

- a. 是    **b. 否**

補充:青少年血氣方剛容易造成事故發生，非常不認同。

7. 針對現有機車駕訓班課程與制度您認為還有哪些不足之處?

答:1. 針對現行懲罰部分應該加重，以法制嚇阻違規。

2. 須建立一套統一的機車駕訓課程，培養專業的講師。

3. 交通安全教育應從小做起。

4. 現行考照制度只針對各考科項目作評分，而忽略一些考場規則及駕駛道德或行車前安全檢查部分。

## 推動機車駕訓制度之可行性研究問卷---駕訓班篇(大中華)

1. 報名機車駕訓班的學員如何得知機車駕訓班的資訊?

a. 網路 b. 報紙 c. 電視 d. 其他:\_\_\_\_\_

2. 現今機車肇事率如此之高，機車駕駛人需提升的部分是?

a. 駕駛騎乘技術 b. 駕駛道德觀念 c. 兩者

3. 在場地訓練課程中，是否會帶入防禦駕駛及安全駕駛的觀念，並實際練習?

a. 是 b. 否

4. 參加機車駕訓班需額外支出 2800~3700 元不等之費用，是否合理?(3500)

a. 是 b. 否，您認為合適的費用是:\_\_\_\_\_

5. 依現有課程排定時數是否足夠?

a. 是 b. 否，您認為合適的上課時數與天數是:\_\_\_\_\_

6. 假如開放 16 歲之青少年參加機車駕訓班並完成訓練後，即可取得報考普通重型機車資格，您是否認同?

a. 是 b. 否，道德不足

7. 針對現有機車駕訓班課程與制度您認為還有哪些不足之處?

答:技術層面應再加強

## 推動機車駕訓制度之可行性研究問卷---駕訓班篇(大新店)

1. 報名機車駕訓班的學員如何得知機車駕訓班的資訊?

- a. 網路    b. 報紙    c. 電視    d. 其他:朋友間的口耳相傳

2. 現今機車肇事率如此之高，機車駕駛人需提升的部分是?

- a. 駕駛騎乘技術    b. 駕駛道德觀念    c. 兩者

3. 在場地訓練課程中，是否會帶入防禦駕駛及安全駕駛的觀念，並實際練習?

- a. 是    b. 否

4. 參加機車駕訓班需額外支出 2800~3700 元不等之費用，是否合理?

- a. 是    b. 否，您認為合適的費用是:\_\_\_\_\_

5. 依現有課程排定時數是否足夠?

- a. 是    b. 否，您認為合適的上課時數與天數是:\_\_\_\_\_

補充:課程安排須因人而異，如果連腳踏車都不會騎的人時數應該再增加。

6. 假如開放 16 歲之青少年參加機車駕訓班並完成訓練後，即可取得報考普通重型機車資格，您是否認同?

- a. 是    b. 否

補充:駕駛人年齡在 18 歲以下並未成年，會有相關肇事責任及賠償問題產生。

7. 針對現有機車駕訓班課程與制度您認為還有哪些不足之處?

答:

1. 考照項目的增加，現今考照制度與真實道路狀況差距太大，實際道路會有小碎石、人孔蓋及汲水等狀況，而路考場的卻是以沒有。
2. 有關於機車駕駛人之騎乘技術還需再作提升，例如機車過彎技巧、煞車使用技巧等等。
3. 本駕訓班曾經在公辦機車考驗練習場做免費機車駕駛指導，但練習之民眾都表示沒有這個必要，顯示國人對於交通安全觀念重視度還不足夠。

## 推動機車駕訓制度之可行性研究問卷---駕訓班篇(三榮)

1. 報名機車駕訓班的學員如何得知機車駕訓班的資訊?

- a. 網路   b. 報紙   c. 電視   **d. 其他:朋友間之口耳相傳**

2. 現今機車肇事率如此之高，機車駕駛人需提升的部分是?

- a. 駕駛騎乘技術   b. 駕駛道德觀念   **c. 兩者**

3. 在場地訓練課程中，是否會帶入防禦駕駛及安全駕駛的觀念，並實際練習?

- a. 是**   b. 否

4. 參加機車駕訓班需額外支出 2800~3700 元不等之費用，是否合理?

- a. 是**   b. 否，您認為合適的費用是:\_\_\_\_\_

5. 依現有課程排定時數是否足夠?

- a. 是   **b. 否**，您認為合適的上課時數與天數是:

補充:本駕訓班針對技術不純熟之學員都會開放場地給學員做練習，以利學員提升駕駛技術。

6. 假如開放 16 歲之青少年參加機車駕訓班並完成訓練後，即可取得報考普通重型機車資格，您是否認同?

- a. 是   **b. 否，太過年輕了**

7. 針對現有機車駕訓班課程與制度您認為還有哪些不足之處?

答:現行機車駕照還是太過好考，應提高考照的難易度。應該在考照前先上課針對駕駛技術方面，上完課後再進行路考，通過路考後才是現行的機車初領講習(針對駕駛道德、安全及防禦駕駛)。

## 推動機車駕訓制度之可行性研究問卷---駕訓班篇(板新)

1. 報名機車駕訓班的學員如何得知機車駕訓班的資訊?

- a. 網路    b. 報紙    c. 電視    d. 其他:朋友間口耳相傳

2. 現今機車肇事率如此之高，機車駕駛人需提升的部分是?

- a. 駕駛騎乘技術    b. 駕駛道德觀念    c. 兩者

3. 在場地訓練課程中，是否會帶入防禦駕駛及安全駕駛的觀念，並實際練習?

- a. 是    b. 否

4. 參加機車駕訓班需額外支出 2800~3700 元不等之費用，是否合理?

- a. 是    b. 否，您認為合適的費用是:可再提高

補充:現今少子化，父母過度保護，很多人連腳踏車都不會騎，教學須從零開始，駕訓班投入的心力需更多。

5. 依現有課程排定時數是否足夠?

- a. 是    b. 否，您認為合適的上課時數與天數是:

補充:很多人連腳踏車都不會騎，教學需增加時數才有辦法完全交會這些人。

6. 假如開放 16 歲之青少年參加機車駕訓班並完成訓練後，即可取得報考普通重型機車資格，您是否認同?

- a. 是    b. 否

補充:藉由駕訓班完整的課程教育，灌輸學員正確騎車觀念，相信效果會比滿 18 歲自行練習之青年好。

7. 針對現有機車駕訓班課程與制度您認為還有哪些不足之處?

答:需先灌輸駕駛人有正確的觀念，不要針對機車只做機車教育、汽車針對汽車，針對機車駕駛人除了應該學習正確的道路騎乘觀念，也應該學習汽車行駛的觀念，使駕駛人判斷路況時可更加全面發揮一加一大於二的精神。