

公路主管機關「嚴格督導管理」「落實駕駛教育訓練」與道路交通安全之影響

會員：陳存雄

作者為駕駛訓練單位學科講師

壹、緣由

在 94 年 5 月份《運輸人通訊》第 39 期月刊之「交通評論」拜讀中央警察大學曾教授所論述之「考試領導教學」之駕駛管理策略乙文，所言貼切事實甚為同感，亦非常感佩其為「交通安全」有道德勇氣，有遠見提出善意的見解建議主管機關作為改進研究，實難能可貴。

本人從事駕駛訓練工作多年，一心想盡點心力把相關學識技巧安全要領，傳授予新學習駕駛人，使其能學得真正用路要領方法予保障行車安全，可惜本人是受雇者心有餘力不足，屢見報紙電視報導又有重大車禍發生，人命傷亡，心甚感戚戚焉。研查其發生原因，人為因素佔 95% 以上，亦可說是不遵守法規，駕駛行為不當，駕駛習慣不良，欠缺安全觀念所造成的。向前延伸追究其會種下禍因主要在於，初學時駕駛教育訓練不落實及考照制度不嚴謹，僵化不切實際所造成的。不落實駕駛訓練教育的重責，公路主管機關及從事駕駛訓練班負責人，應負最大行政責任及社會道德責任。

因此對道路交通安全如何改善的感受與看法略述於後：現今道路交通任何路段不是壅塞紛亂，就是車禍頻生，雖然道路工程設施規劃有不盡完善之處，車輛流量多，管理不當有其因素存在，但最主要還是在於人的行為與思維不當為最。

分析有幾個成因：一、可能無法規的約束；二、有法規而不周延，設施設置規劃不當，致使用路人無所適應、了解；三、用路人不遵守法規；四、用路人欠缺安全駕駛觀念及良好駕駛習慣；五、不了解車輛性能及操作方法與要領；六、不熟悉道路環境狀況；七、天候或道路狀況突然變化，缺乏應變能力；八、身體健康欠佳，情緒不穩定，精神迷亂或酒後開車；九、執法管理不確實嚴格，造成用路人僥倖投機取巧的心態；十、駕駛人無良好的駕駛道德修養，自私惡霸把道路當作自家的，漠視法令的規範與權威。

法規的制定周延、設施規劃完善、嚴格管理執法，是促進交通安全的治標政策。

從長遠目標及效益來看，主管機關依法嚴格督導管理，落實駕駛教育訓練，才是培養出守法重視安全觀念，塑造優良駕駛道德，熟練駕駛要領技術之根本策略。

交通規則和法律相似，是規範人的行為準則，如駕駛用路人無守法習慣，處處投機取巧，鑽法律漏洞，而慣性延伸至交通行為，則易造成交通紛亂或事故。

嚴格執法處罰當應可即時迅速看到立竿見影的效果，可助改善駕駛用路人暫時守法，但人總是健忘，經一段時間過後又故態復萌，實非是長久治本之道。

現行法令規定，必經向公路監理機關，簡略交通規則筆試，場地基本駕駛測驗合格取得駕駛，則可上路駕車，為便於考取駕照，均覓方便又保證考照駕訓班報名參加簡略訓練，由於駕訓班各地區設立班數供過於求，良窳不齊，競相競爭，並以削價招攬學員，又為爭利只好羊毛出在羊身上，偷工減料，以如何考取駕照為原則，而以教條式、死板式、省本又多利的方式教學，可省則省，應付了事，結果就是多造出會在道路亂闖會亂咬人的老虎。

雖然公路主管機關訂定有「汽車駕駛人訓練機構管理辦法」作為尚方寶劍，內容規定得頭頭是道，條條嚴謹可威，可惜未確實執行管理督導，造成駕訓班業者投機取巧，只為賺錢，而忽略了駕駛教育宗旨與責任。

近年來雖然主管機關每年有作一次定期評鑑考核，但都流於形式化，事先告知駕訓班某

日要到班評鑑，駕訓班則視同作拜拜之慎重其事，準備應有資料，整理場地，整修車輛，作簡報來應付評核人員交差了事，評鑑考核應平時不定期、不預告特定對象，隨時抽查才是真實。

貳、事實探討

公路主管機關謂其「汽車駕駛人訓練管理辦法」之訂定，係由公路主管機關人員、學者專家多次開會研商及檢討改正，並經交通部會同教育部共同發布的法規，制度訂定雖完善完美，但不落實不依規定去執行督導管理，也是等於廢紙無用，所司其職相關人員應負行政疏失的責任，駕訓班負責人未依規定辦學則應受處分，學員未依規定受課則不予結業考照。

一、「管理辦法」規定各車種班學科訓練課程，有「駕駛道德」、「急救常識」、「駕駛原理與方法」、「肇事預防與處理」、「安全駕駛」、「道路交通管理法規」、「汽車構造與修護常識」，如能在受訓期間確實授課學習，必能培養出具有「良好駕駛能力技巧」、「有安全駕駛觀念，危險防衛能力」與「熟知及遵守交通規則的習慣」之優良駕駛人。

二、由於當前體制之不健全與疏失，「東混西混，一帆風順」、「苦幹實幹，撤職查辦」、「盡職負責，會遭指責」之不正常心態，致使人不敢亦不願意去得罪人，進而去革新改善，因循苟且，造成交通管理政策無法推動，主管機關應有勇氣擔當作出改進之措施。

三、為了使學員學習到駕駛真功夫，得到安全駕駛要領，避免車禍發生，減少人命傷亡之慘劇，都要靠落實訓練上課、講解說明才能達到效果，且必須有下列四個條件配合：

(一)主管機關務必負行政責任，嚴格督導管理，依法實質獎懲，不流於形式化，以超然立場執法(以不同轄區互換督導管理，隨時不定期抽查)。

(二)駕駛班應負起社會教育良心教育的責任，確實配合制度規定辦學。

(三)駕駛教練講師應負起職業道德責任，用心教學，耐心講解說明，使學員能接受吸收應有的技巧與學識。

(四)學習學員應盡接受教導的責任與義務，用心學習，不得僅為考照而學習，應以安全為己任努力學習。

四、目前多數駕訓班為拼生存多吸收學員，花招百出，前段已述及，對課程未盡其責教學，又督導管理不力，學員混結業，能考到駕照就心滿意足，難怪訓練品質低落，到道路駕駛時把道路當作練習場自生自滅，稍熟練就把道路當成飆車賽車場，亡命狂飆，無視安全是何物？

五、交通法規是什麼？僅知是對考駕照筆試必讀的魔法，應考者變成考試的機器人，不知法規是在教你用路的方法規定保障行車安全的法寶，車輛性能控制技巧，基本安全駕駛技能粗淺一知半解，遇到千變萬化之道路狀況，難有能力應變，加上駕駛道德修養不足，就易出車禍，究其原因！總言之在於訓練不足，教育不良，管理督導不確實，所種下的後果。

六、雖然駕駛人訓練管理辦法第六章督導考核及獎懲第 30 條至第 39 條各條均有明確規定，倘若公路主管機關能落實去執行，嚴格管理，嚴厲處罰，實質獎懲。業者守法配合，教練、講師用心實在教學，學員遵守規定學習，定能達到水準的效果，配合適當實用的筆式及應用技巧安全駕駛之基本路考測試合格，在道路上行車必能保障安全。

七、再者現行駕照考驗制度：

(一)筆試採測驗題，答錯不扣分，使應考者不徹底了解去研讀及內涵用意，抱著僥倖心態瞎猜碰運氣，又考 85 分即合格，實在過於方便，超過政府便民的比例原則，如交通標誌、標線、號誌六題不會，如：「紅燈不得闖」、「紅實線、禁止臨時停車」、「雙黃線、不得超車」、「雙白線不能變換車道」、「網狀線不能臨時停車」、「八角型停字標

誌」要停、看、聽都不知道，剛好 85 分就及格，那以後上路就更可怕了。故筆試測驗建議：

- 1.標誌、標線、號誌手勢，是非、選擇題共出 25 題，每題 2 分，必需全部答對。
- 2.文字題、是非、選擇共 25 題，每題 2 分，最少 18 條答對，合計 86 分才算及格。

如此測驗法最起碼會使學員重視交通設施權威與功用，以及安全法規的重要性。

(二)路考考驗方式過於簡單死板，無法考出其真正熟練技巧，懂得遵守交通規則的駕駛人，如起步、轉彎、變換車道靠邊暫停，均不顯示方向燈，致使他車無法配合應變，肇事慘事就發生，原因在於現行考驗項目「未顯示方向燈」僅扣 2 分，而不影響及格，而致使應考人漠視顯示方向燈對安全的重要性。

(三)擬建議考照路考方式採實施二級制，並上道安講習課程，訓練五週課程結業後先筆試，合格後再經場地基本項目路考合格即發「學習駕照」，有效期間一年，在一年內再參加任何駕訓班「道路駕駛訓練」十二節，兩週內完成課程結業，集體上道安講習課程，由訓練駕訓班造冊向監理機關申領「正式駕照」(或由監理機關實地道路安全動作考驗合格後發給「正式駕照」)。

參、結論

所謂考試領導或帶動教學，就是考什麼就會去學什麼，要學習就必須教育訓練，才能得到效果，要推動教育訓練，就是靠公權力執行，主管機關依制度管理辦法確實督導管理、業者配合才能奏效，考試測驗制度革新實際以安全、守法、技巧應變力、良好駕駛動作習慣為主，如上車前先檢查車輛，繫安全帶，起步前先顯示方向燈，行使車道要領，安全間距之判斷，轉向轉彎要領認識，標誌、標線、號誌，交通指揮的功用與權威，應遵守之動作應注意的動作等。考訓合一，落實的執行，相信明日我們的道路交通會更安全。