

出國報告（出國類別：考察）

赴日本考察汽車駕駛人 考驗及訓練管理制度

服務機關：交通部公路總局

姓名職稱：專員謝孟函

派赴國家/地區：日本

出國日期：108年10月7日至108年10月11日

報告日期：108年12月5日

目錄

目錄	I
表次	1
圖次	2
壹、考察目的	4
貳、行程簡介	5
參、考察內容	6
一、參訪單位概要	6
(一) 北海道麻生自動車學校概要：	6
(二) 北海道札幌運轉免許試驗場：	7
(三) 東京都 Magio 自動車學校多摩校：	8
二、日本駕駛人訓練制度	9
(一) 駕駛適性檢查	11
(二) 駕訓班報名	11
(三) 訓練時數	12
(四) 學科教學	13
(五) 術科教學	16
三、日本駕駛人考驗制度：	20
(一) 場內術科考驗	21
(二) 道路術科考驗	23
(三) 駕駛執照換發	26
四、駕訓班督導管理制度	26
五、日本駕駛教練及考驗員訓練制度	27
(一) 駕駛教練培訓制度	27
(二) 考驗員培訓制度	29
六、高齡駕駛人制度	30
(一) 日本高齡駕駛指導要領	31
(二) 合理化講習	38
(三) 高度化講習	38
(四) 認知功能檢查	38
(五) 自主駕駛執照返還	41
(六) 運轉能力診斷	41
肆、考察心得與建議	43
一、考察心得：	43
(一) 北海道麻生自動車學校：	43
(二) 北海道札幌運轉免許試驗場：	44
(三) 東京都 Magio 自動車學校-多摩校：	44
二、考察建議：	45

(一) 駕訓班術科教學：	45
(二) 駕訓班學科教學:.....	46
(三) 駕訓班管理及經營:.....	47
(四) 高齡駕駛人管理:.....	48

表次

表 1 參訪行程	5
表 2 北海道麻生自動車學校基本資料	6
表 3 北海道駕訓班基本資料	6
表 4 札幌市駕訓班基本資料	7
表 5 札幌市駕訓班歷年招訓人數	7
表 6 北海道札幌運轉免許試驗場基本資料	8
表 7 東京都 Magio 自動車學校多摩校基本資料	8
表 8 東京都 Majio 自動車學校多摩校歷年招訓人數	9
表 9 駕駛適性問題	11
表 10 日本限制駕駛疾病	11
表 11 日本北海道札幌地區駕訓班收費情形	12
表 12 汽車駕駛訓練時數配當表	13
表 13 機車駕駛訓練時數配當表	13
表 14 小型車學科課程時數配當表(第一階段)	15
表 15 小型車學科課程時數配當表(第二階段)	15
表 16 小型車術科課程內容(第一階段)	16
表 17 小型車術科課程時數配當表(第一階段)	17
表 18 小型車術科課程內容 (第二階段)	17
表 19 小型車術科課程配當表(第二階段)	18
表 20 普通重型機車術科課程內容(第一階段)	18
表 21 普通重型機車術科課程配當表(第一階段)	19
表 22 普通重型機車術科課程內容(第二階段)	19
表 23 普通重型機車術科課程配當表(第二階段)	20
表 24 術科考驗成績表〔場內〕	21
表 25 術科考驗成績表〔道路〕	23
表 26 日本駕訓班督導檢查項目表	26
表 27 駕駛教練課程內容	28
表 28 考驗員課程內容	29
表 29 認知功能檢查問卷(第 1 部分)	39
表 30 認知功能檢查問卷(第 2 部分)	39
表 31 認知功能檢查問卷(第 3 部分)	39
表 32 認知功能檢查問卷(第 4 部分)	39
表 33 認知功能檢查問卷(第 5 部分)	39
表 34 認知功能檢查檢查評分標準	40
表 35 認知功能檢查分類及說明	40
表 36 運轉能力診斷	41

圖次

圖 1 麻生自動車學校	6
圖 2 北海道札幌運轉免許試驗場	7
圖 3 東京都 Majio 自動車學校多摩校	8
圖 4 普通車駕駛訓練流程	10
圖 6 汽車駕訓報名表	12
圖 7 學科教學進度預定表	14
圖 8 學科教室	14
圖 9 學科教具	15
圖 10 日本駕駛教練培訓流程	27
圖 11 日本考驗員培訓流程	29
圖 12 高齡者講習實施情形	30
圖 13 運轉能力診斷流程	42
圖 14 診斷結果	43
圖 15 機車教練車設置輔助工具	45
圖 16 日本急救救護課程授課情形	47
圖 17 托嬰中心	48

摘要

日本擁有非常完備駕駛人訓練及考驗制度及實施經驗，可供借鏡參考。期透過此次考察機會，吸取日本所推動的各項優良的駕駛人管理實況，期更精進提昇我國駕駛人訓練及考驗制度。

本案行程為 108 年 10 月 7 日至 10 月 11 日計 5 日至日本北海道參訪麻生自動車學校(機車駕訓制度、高齡駕駛管理制度)、北海道札幌運転免許センター(駕駛人考驗制度)及東京都 magio 自動車學校多摩校(汽車駕訓制度、高齡駕駛管理制度)，除對於日本現行駕駛人考驗及駕訓制度有深刻印象外，亦就高齡駕駛管理制度部分進行了解，未來可作為我國推動高齡駕駛管理制度之借鏡，並參考日本現行駕駛人考驗及駕訓制度精進我國駕駛人管理制度。

壹、考察目的

依據統計我國目前領有駕駛執照數計約 2,867 萬，其中職業汽車駕駛執照計約 45 萬，普通汽車駕駛執照計約 1,345 萬，大型重型機車駕駛執照計約 36 萬，普通重型機車計約 1,359 萬，輕型機車駕駛執照計約 79 萬，另以 107 年為例，約 84 萬人次報考駕駛執照考驗，其中 37 萬來自駕訓班，為提升我國用路人行車安全及培養優良之汽車駕駛人，應適時瞭解國外駕駛人考驗、訓練及管理制度。

日本與我國同屬東亞國家，道路環境與國民素質與我國較為接近，為瞭解日本目前駕駛人考驗、訓練及管理制度，以回饋作為我國未來駕駛人管理制度精進之參考，安排拜訪日本當地駕訓業者及參觀當地考驗機關，考察其駕駛人訓練課程內容及施教方式，並瞭解其交通安全宣導推廣做法及實績，本局人員遂於此次考察中先後拜訪北海道麻生自動車學校、東京都 Majio 自動車學校以及參觀札幌運轉免許試驗場，以作為我國駕駛人管理制度及策略擬定之參考。

另一方面，隨著我國高齡年長者增加，高齡駕駛課題最近亦受到重視，我國自 106 年 7 月起開始實施高齡駕駛人管理制度。本次出訪行程中，本局亦與北海道麻生自動車學校，透過深化雙方交流，共同提振彼此之高齡駕駛管理，並作為我國高齡駕駛制度參考。

貳、行程簡介

此行參訪行程主要為考察日本目前駕駛人考驗及訓練制度，另包含高齡駕駛管理制度，以瞭解目前日本推薦交通安全作法及現況。參訪單位包含北海道麻生自動車學校、東京都 Magio 自動車學校以及札幌運轉免許試驗場，此次訪日行程自 108 年 10 月 7 日起自 10 月 11 日共 5 日，其逐日內容如下所示。

表 1 參訪行程

時間	行程
10 月 7 日	搭機啟程前往北海道新千歲機場
10 月 8 日	考察北海道麻生自動車學校及參訪札幌運轉免許試驗場
10 月 9 日	搭乘新幹線前往東京
10 月 10 日	考察東京都 Magio 自動車學校
10 月 11 日	搭機返回桃園機場

參、考察內容

一、參訪單位概要

(一) 北海道麻生自動車學校概要：



圖 1 麻生自動車學校

表 2 北海道麻生自動車學校基本資料

公司名稱	株式会社 麻生自動車センター
公司地址	北海道札幌市北区北36条西5丁目1-1
辦理訓練車種	普通自動車、自動二輪車、大型特殊、大型二輪車
招生數(每年)	普通自動車1700人、二輪車200人、大型特殊車30人

表 3 北海道駕訓班基本資料

北海道人口	528萬人
18歲人口	4萬5千人
北海道駕訓班數	78家

表 4 札幌市駕訓班基本資料

札幌市人口	1 9 7 萬人
1 8 歲人口	1 萬 7 千人
札幌駕訓班數	1 4 家

表 5 札幌市駕訓班歷年招訓人數

年 度	2013	2014	2015	2016	2017	2018
人 數	19223	18562	18234	18246	17138	16369

(二) 北海道札幌運轉免許試驗場：



圖 2 北海道札幌運轉免許試驗場

表 6 北海道札幌運轉免許試驗場基本資料

名稱	北海道警察本部 札幌運轉免許試驗場
地址	北海道札幌市手稲区曙5条4丁目1-1
辦理業務	駕駛執照學科及術科考驗、駕駛執照各項異動(換照、變更、經歷證明等)，高齡者認知機能檢查、高齡者講習、違規講習

(三) 東京都 Magio 自動車學校多摩校：



圖 3 東京都 Magio 自動車學校多摩校

表 7 東京都 Magio 自動車學校多摩校基本資料

公司名稱	Magio 自動車學校系列(計 7 個駕訓班)
公司地址	東京都日野市百草 188
辦理訓練車種	普通自動車、自動二輪車

表 8 東京都 Majio 自動車學校多摩校歷年招訓人數

年度	2013	2014	2015	2016	2017	2018
人數	3280	3270	3017	3295	3370	3058

二、日本駕駛人訓練制度

日本駕駛人訓練制度主要分為兩階段，第一階段為包含駕駛適性檢查(含體檢)，學科教學、場內駕駛訓練(學科教學與場內駕駛訓練同時進行，指定之學科教學會先行實施；，部分地區駕訓班學科教學毋須預約，一天當中可安排上多堂課)，於完成指定課程內容後，參加第一階段的結業考試；結業考試為場內術科考驗(於駕訓班內實施)，術科考驗合格者再參加學科考試(於駕訓班內實施，50 題中必須答對 45 題以上才合格，題目為是非、選擇題)，合格後發給臨時駕照。取得臨時駕照後再進入第二階段學科課程及道路駕駛上路訓練，於 9 個月內完成指定課程內容後參加駕訓班所實施的道路考驗合格者由駕訓班發給畢業證書，持駕訓班所發給的畢業證書到戶籍所在地的監理機關參加學科測驗合格後，始取得駕駛執照，流程如圖 4 及圖 5

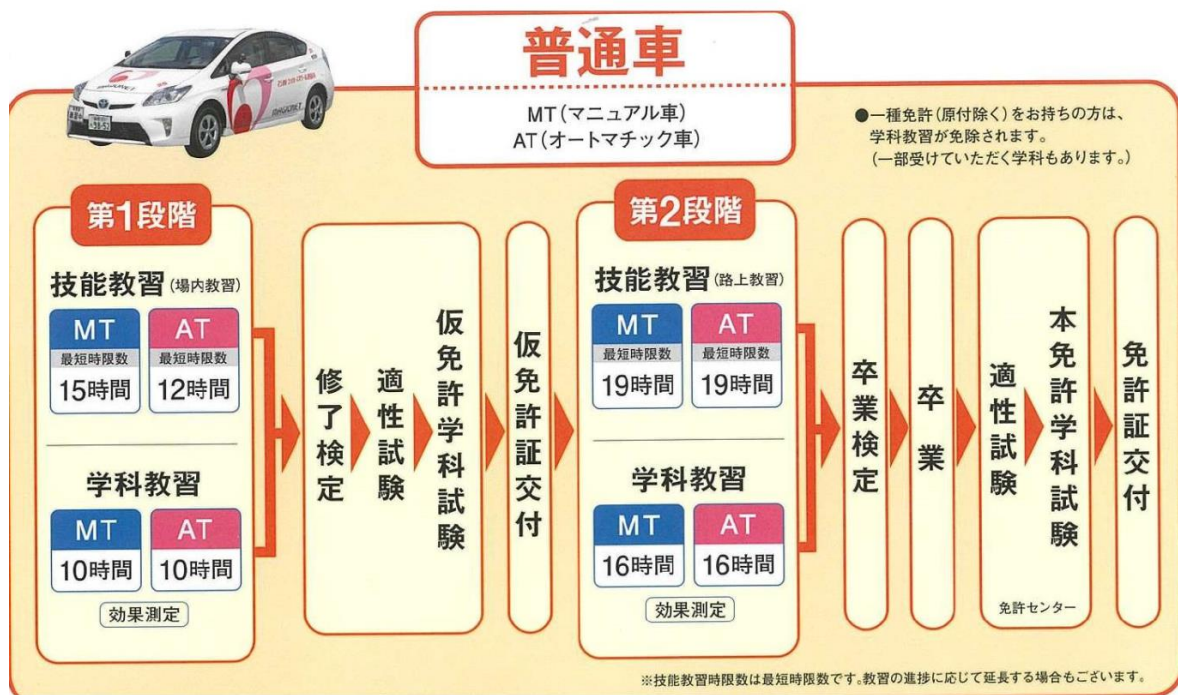


圖 4 普通車駕駛訓練流程

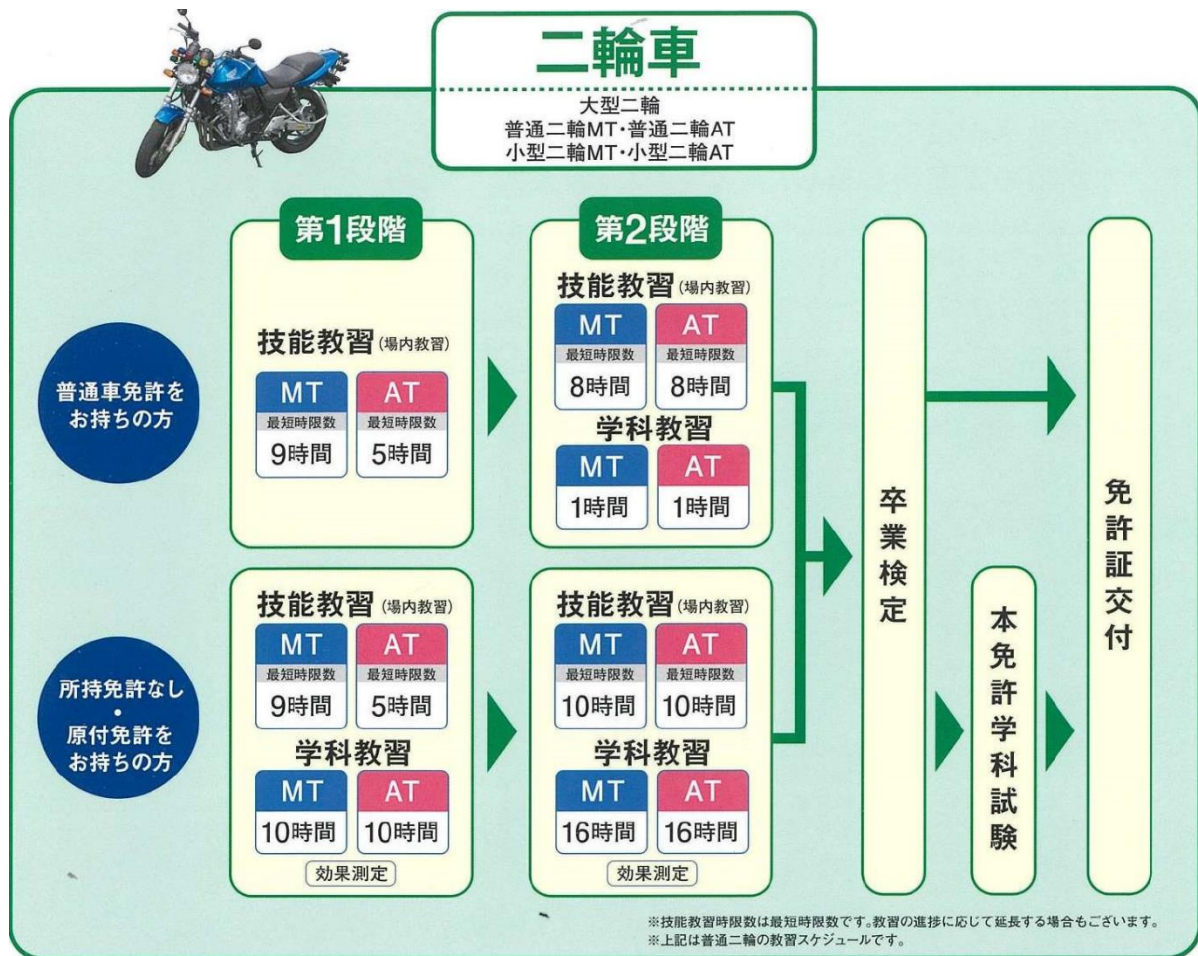


圖 5 機車駕駛訓練流程

(一) 駕駛適性檢查

於報名汽車駕駛訓練班前，應先至監理機關辦理駕駛適性檢查，除一般體檢外，也會詢問學員相關問題以瞭解是否適合學習駕駛車輛如表 9，另針對不得申請駕駛考驗之疾病如表 10

表 9 駕駛適性問題

過去 5 年內，是否有因為疾病(包含治療疾病伴隨的症狀)、或是因不明原因而失去意識的情形。
過去 5 年內，是否有因為疾病而全身或身體的部分一時無法依照意志活動的情形。
過去 5 年內，是否有一周內 3 次以上，儘管已有充足的睡眠時間，仍然於白天活動中睡著的情形。
過去 1 年內，是否有 3 次以上反覆飲酒、體內不間斷含有酒精的狀態持續 3 天以上的情形。
過去 1 年內，是否有儘管醫師建議為了疾病治療不要飲酒，仍然飲酒超過 3 次以上的情形。
是否有醫師建議因為疾病不要取得駕駛執照或駕駛。

表 10 日本限制駕駛疾病

精神分裂症、躁鬱症、恐慌症、急性或短暫性精神疾病。
癲癇症
反覆性暈眩(心律失常除外)
心律不整引起的暈眩(包含植入式去顫器、心律調節器或是其他心律不整者)
無自覺性的低血糖症(藥物引起的低血糖症)
無自覺性的低血糖症(其他原因引起的低血糖症)如腫瘤、內分泌失調、肝病、胃切除、胰島素自體免疫症候群或尿毒症所引發的低血糖症
有嚴重嗜睡的睡眠障礙
中風(腦梗塞、腦出血、蜘蛛網膜下腔出血、腦腫瘤、短暫性腦缺血)
失智症(阿茲海默症、血管性失智症、尼曼匹克失智症、路易氏體失智症、其他)
酒精中毒者

(二) 駕訓班報名

報名駕訓班應備文件為入學申請書、居民卡(應記載戶籍)、家長同意書(未成年人)、身分證明文件(IC 卡、健保卡、學生證、護照等)、印章及訓練費。其報名表資料包含訓練車種、姓名、出生年月日、性別、電話、電子信箱、住址、公司或學校名稱、職業、持有駕照種類、通學方式及如何得知駕訓班等內容，如圖 6

ご希望の車種に○印をお付け下さい					
普通車	大型二輪	普通二輪	限定二輪	限定	大型
MT:AT:審査	MT:AT:審査	MT:AT:審査	MT:AT:審査	解除	特殊

入学申込書

フリガナ	お名前	フリガナ	生年	昭和	年月日	性別	男・女	お電話	自宅	携帯電話	E-mail
ご住所	(本籍地 都・道・府・県)										
勤務先	学校	ご住所									
所持免許	①大型(M・A) ②中型(M・A) ③普通(M・A) ④大型	⑤小型 ⑥大型二輪(M・A) ⑦普通二輪(M・A) ⑧限定二輪(M・A)	⑨原付 ⑩牽引 ⑪大型二輪 ⑫普通二輪	⑬大特二種 ⑭牽引二種 ⑮普通二種 ⑯なし	ご職業等		①大学生 ②短大生 ③専門学校生 ④高校生 ⑤公務員	⑥当校通学/バス ⑦その他	⑧自営業者 ⑨会社役員 ⑩有職者 ⑪無職	⑫その他	
当校をお知りになった理由	①説明会を聴いて ②インターネットを見て ③家族、友人から聴いて	④教習車、送迎車を見て ⑤当校在校・卒業生に聴いて ⑥チラシなどを見て	⑦看板(駅など)を見て ⑧当校職員から聴いて ⑨通学中の学校(高校・大学等)で聴いて	⑩親兄弟姉妹が以前に卒業したから ⑪その他							
ご紹介者のお名前	〒() 番 番 番 番		職名								
適正検査	適正・眼鏡等	特記事項									
権限資料	住民票(あり・なし) 免許証(あり・なし) その他(学生証・保険証) ()										
送迎											
				①現金 ②カード ③ローン ④提携 ⑤振込							
				入学金							
				教習料金							
				その他経費							
				小計							
				消費税							
				合計							

圖 6 汽車駕訓報名表

另日本駕訓班收取費用包含入學金、教習料金及諸費用其中教習料金之於我國規定之訓練費，諸費用則之於我國規定之代辦費，其收費費用如表 11(以北海道札幌地區為例)

表 11 日本北海道札幌地區駕訓班收費情形

車種	術科	學科	入學金	教習料金	諸費用	總計
小型車(手排)	34	26	60,000	221,400	24,000	305,400
小型車(自排)	31	26	60,000	207,600	24,000	291,600
大型重機	36	26	44,000	248,600	16,500	309,100
普通重機	19	26	32,000	142,900	16,500	191,400
輕型機車	12	26	25,000	114,200	16,500	155,700
單位(日圓)						
備註:以上均為初學						

(三) 訓練時數

日本駕照計分為 8 種，分別為大型車駕駛執照、中型車駕駛執照、準中型車駕駛執照、普通小型車駕駛執照、動力機械駕駛執照、大型重型機車駕駛執照、普通重型駕駛執照、輕型機車駕駛執照。其參加駕訓班之訓練時數配當表如表 12 及表 13

表 12 汽車駕駛訓練時數配當表

車種	術科		小計	學科		小計	總計
	1 階段	2 階段		1 階段	2 階段		
大型車	26	27	53	10	16	26	79
中型車	21	18	39	10	16	26	65
準中型車	18	23	41	10	17	27	68
普通小型車(手排)	15	19	34	10	16	26	60
普通小型車(自排)	12	19	31	10	16	26	57
動力機械	6	6	12	10	12	22	34

表 13 機車駕駛訓練時數配當表

車種	術科		小計	學科		小計	總計
	1 階段	2 階段		1 階段	2 階段		
大型重機(手排)	16	20	36	10	16	26	62
大型重機(自排)	9	20	29	10	16	26	55
普通重機(手排)	9	10	19	10	16	26	45
普通重機(自排)	5	10	15	10	16	26	41
輕型機車(手排)	6	6	12	10	16	26	38
輕型機車(自排)	3	6	9	10	16	26	35

註 1:持有汽車駕駛執照參加機車駕訓者，學科僅須上危險預知即可。

註 2:持有動力機械駕照者，學科僅須上危險預知及緊急救護即可。

(四) 學科教學

日本駕訓班學科教學分為二階段，於通過第一階段場內考驗、筆試測驗並取得臨時駕照後始進入第二階段學科課程，駕訓班每周均安排各階段之學科課程內容，學生依自己本身的學科上課進度於前一周向駕訓班預約上課(各地區駕訓班學科上課方式不盡相同，部分地區毋須事先預約，同時一天當中可安排上多堂課)，並於指定時間抵達駕訓班上課，晚到早退均視為缺課，且均須完成所有課程內容後始得參加筆試測驗，不允許有缺課行為，其駕訓班學科教學進度預定表如圖 7，學科教室及教具如圖 8 及圖 9

学科時間割表		10月分										担当		原簿No		氏名																		
口	付	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
曜	日	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木		
実施決定種別		卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒	修	卒		
指導員公休班		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
一段階	10:00~	教場1				効		効	9	効	8	10		7	効	2	3	4	効	5	6		効						効					
	11:00~	教場1	4	効	5	6		2	3				効	効		効	効						7	効		10	効	9	8	4	効	5		
	12:00~	教場1												効	効	4	8	7	効	9	10	効							効					
	13:00~	教場1	効	9	10	効	8		7					効	効		効	効					3	4	効	5	6		効	2	効	9	10	
	14:00~	教場1	効	効						8	7	効	9	効	10		5	6	3	2	効	4	効				効	効				効		
	15:00~	教場1	3	2	効	4	効	6	6							効										効	効	効				効		
	16:00~	教場1	効							2	3	4	効	5	6	効	効	10				8	7	効	9			効	効			効		
	17:00~	教場1		8	7	効	9	効	10		効													6	効	2	3	4	効	5		8	7	
	18:00~	教場1												効	7	10	8	9	4		5	6	効	2	3	効	効							
	19:00~	教場1		6	効	2	3	4	5					効											効	8	9	7	効		効	10	6	効
二段階	10:00~	教場1	16	11	12	13	効	14	効				10	効					効				5	効	15	6	7	8	9	効	16	11	12	
	11:00~	教場1		効			5		8	7	6	9	効	効	15	効	効	11	12	16	13	14		効	10	効						効		
	12:00~	教場1	15	6	7	8	9	効	効				5									効	10	効	16	12	11	13	14	効	15	6	7	
	13:00~	教場1	効					10		11	12	13	14	効	効	16	効	効	15	6	7	8	9					効					効	
	14:00~	教場1	14	効	5	16	11	12	13				効	効		10							効	効	7	6	8	効	15	効	9	14	効	5
	15:00~	教場1		効					9	効	15	8	7	効	6	12	13	14	16	5	効	11		10			効	効				効		
	16:00~	教場1	効	9	効	15	8	6	7				効			効		10				効		13	14	5	効	16	11	12	効	9	効	
	17:00~	教場1	10							5	効	16	11	12	13	14	7	8	9	効	効	15	6		効				効			10		
	18:00~	教場1	12	13	14	効	効	16	11	効	10	効					5							効	効			15	6	7	8	12	13	14
	19:00~	教場1	5	効						6	15	7	効	8	9	効	11	16	効	13	14	12	効				効	10	効		5		効	

圖 7 學科教學進度預定表



圖 8 學科教室



圖 9 學科教具

學科課程第一階段計 10 小時，第二階段計 16 小時，每小時 50 分鐘，課程安排及內容如表 14 及表 15

表 14 小型車學科課程時數配當表(第一階段)

編號	課程內容	備註
1	駕駛人的知識	第 1 堂課
2	遵守號誌及駕駛自排車	
3	遵守標誌及標線	
4	車輛可以通行的地方及禁止通行的地方	
5	禮讓緊急特種車、安全速度與安全車距	
6	通過路口及平交道	
7	禮讓行人	
8	確認安全與使用信號、喇叭；變換車道等	
9	超車及會車	
10	駕照制度及交通違規通知制度	

表 15 小型車學科課程時數配當表(第二階段)

編號	課程內容	備註
1	危險預知	與術科預知危險後之駕駛配套授課

2	緊急時之救護措施(一)	
3	緊急時之救護措施(二)	連續上課 2 小時
4		
5	死角與駕駛	
6	依據適性檢查的結果做行動分析	
7	人類的能力與駕駛	
8	大自然的力量對車的影響與駕駛	
9	惡劣條件下的駕駛等	
10	具代表性的事故與事故的悲慘結果	
11	汽車的保養管理	
12	停車與暫停	
13	乘車與裝載；拖車	
14	當發生交通事故時 汽車所有人等的知識及保險制度	
15	路線的規劃	術科駕駛之自行路線規劃前授課
16	高、快速道路駕駛	術科駕駛之高、快速道路駕駛前授課

(五) 術科教學

日本駕訓班術科教學亦分為二階段，於通過第一階段場內考驗、筆試測驗並取得臨時駕照後始進入第二階段術科課程，學生依自己本身的術科上課進度於前一周向駕訓班預約上課，並於指定時間抵達駕訓班上課，駕訓班每名教練均有其擅長指導之術科課程，不同單元術科課程由不同教練指導，晚到早退均視為缺課，且均須完成所有課程內容後始得參加術科考驗，不允許有缺課行為。

小型車術科課程第一階段計 15 小時(自排則為 12 小時)，第二階段計 19 小時，每小時 50 分鐘，課程安排及內容如表 16 至表 19

表 16 小型車術科課程內容(第一階段)

編號	課程內容	課程目標
1	上、下車輛及駕駛姿勢	具備安全概念的上、下車及取得正確的駕駛姿勢
2	汽車構造與駕駛機件的操作	充分瞭解汽車各部分機件的功能及行駛原理的同時，並能正確的操作各個機件
3	車輛起步與停車	依照正確的操作步驟，讓車輛能夠起步與停車
4	車輛行駛速度的控制	加速、減速，並能夠讓車輛維持等速
5	車輛行駛位置與行進方向	配合直線或小彎道行駛時能夠取好位置與行進方向
6	掌握起步及加速時機	能夠掌握正確的起步時機與有力的加速

7	配合目標停車	讓車輛能夠在預定的位置停車
8	行駛彎道與轉彎	能夠因應彎度大小決定車輛的行駛位置及調控車速
9	坡道行駛	能夠依照坡道的斜度選定適當的檔位與速度，並能夠在坡道途中暫時停止後，車輛不下滑並完成再起步
10	倒車	能夠選定適當的路線與車速倒車
11	狹路行駛	行駛於狹窄道路，能夠掌握車輛的感覺，並選擇適當的路線與速度行駛
12	選擇行駛位置與變換車道	能夠選擇符合道路及交通狀況的行駛位置，並能夠適時的變換車道
13	遇障礙物時的應對	能夠預先掌握障礙物的狀況，並選擇安全的行進路線與速度
14	遵守標誌、標線行駛	能夠預先讀取相關的標誌與標線，並遵照行駛
15	遵守號誌行駛	能夠快速確認號誌，做出妥適的判斷並遵從號誌行駛
16	通過路口 (直行)	能夠充分注意路口與路口附近的交通狀況，並以安全的速度與方式通過
17	通過路口 (左轉)	
18	通過路口 (右轉)	
19	通過視線不佳的路口	能夠察覺視線不佳路口的危險性，以安全的速度與方式通過
20	通過平交道	能夠徹底落實車輛行經平交道時應暫停並確認安全後迅速通過
21	駕駛自排車	瞭解自排車的特性，並能夠熟悉基本的操作與駕駛
22	自排車的瞬間加速與急速起步時的操控	操作自排車急能夠瞬間加速，同時能夠在急速起步時馬上完成停車動作
23	確認學習成果(評量)	

表 17 小型車術科課程時數配當表(第一階段)

節	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
內容	1-3	4-5	1-5	6	7	8	9	10	11	12	13-14	15-17	18-20	21-22	23

表 18 小型車術科課程內容 (第二階段)

編號	課程內容	課程目標
1	道路行駛上路前的準備工作及行駛時的注意事項	在瞭解場內環境與實際道路環境間的差異之同時，能夠落實道路行駛前的車輛檢查
2	配合交通流量度的行駛	視交通流量之多寡，能夠快速且安全的匯入車道，

		同時選擇適當的車速，並保持安全車距
3	適當的行駛位置	配合道路的形態，能夠選擇適當的行駛位置
4	變換車道	正確的判斷交通狀況並能夠適時的變換車道
5	遵守號誌、標誌及標線行駛	預先同時正確的讀取號誌、標誌及標線資訊，並能夠依照指示行駛
6	通過路口	充分注意路口及周遭交通狀況，並能夠以安全的速度及方式通過
7	禮讓行人等	正確掌握行人及自行車的動向，同時注意能夠讓行人及自行車安全通過
8	配合道路及交通狀況行駛	掌握道路及交通狀況，並能夠配合狀況行駛
9	停車與暫停	配合道路及交通狀況，能夠完成停車與暫停動作
10	車輛轉向及平行路邊停車	配合停車場所，能夠完成停車與暫停動作
11	緊急煞車	在高速狀態下緊急煞車，能夠將車輛停止並避開危險之同時，仍然能夠讓車子符合道路型態的車速行駛
12	自行路線規劃	自行規劃路線，並隨時邊注意其他交通狀況下，能夠自行安全駕駛
13	預知危險駕駛	準確預測其他交通之相關危險性，並能夠選擇較安全的駕駛行為
14	高、快速道路駕駛	瞭解高速行駛的特性，並能夠在高、快速道路上安全行駛
15	特別項目	掌握區域的特性，學習有必要的駕駛技巧
16	確認學習成果(評量)	

表 19 小型車術科課程配當表(第二階段)

節	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
內容	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10-11	10	12	12	13	13	14	15	12	16

普通重型機車術科課程第一階段為 9 小時(自排則為 5 小時)，第二階段為 10 小時計 19 小時，每小時 50 分鐘，學科課程與小型車相同，課程安排及內容如表 20 及表 23

表 20 普通重型機車術科課程內容(第一階段)

編號	課程內容	課程目標
1	移動車輛	在安全操作的前提下，可以在引擎熄火的狀態下進

		行
2	車輛構造與駕駛機件的操作	充分瞭解車輛各部分機件的功能及行駛原理的同時，並能正確的操作各個機件
3	駕駛姿勢	具備安全概念的上、下車及取得正確的駕駛姿勢
4	煞車操作的方法	能夠操作各種煞車模式
5	起步及停車的操作	能夠依照正確的操作順序完成起步及停止動作，並理解當車輛失去平衡時之應對方法
6	換檔操作的方法	能夠正確的執行換檔的順序及操作
7	安全行駛	瞭解汽車與機車的死角，並能夠獲取準確的訊息
8	平穩的起步及加速	順應周遭的狀況，能夠安全確實的起步及加速
9	速度的掌控	能夠平穩的加、減速及保持按照自己所要的速度行駛
10	操作煞車	掌握前、後輪及引擎煞車的特性，能夠依照自己所想的安全且平穩的確確實實的操控煞車
11	如何取得平衡(直線)	安全的保持平衡行駛直線車道
12	如何取得平衡(彎道)	安全的保持平衡行駛彎道
13	掌握車輛特性的駕駛	瞭解機車各種傾斜程度時的車輛特性，能夠特別注意並清楚掌握路面狀況
14	通過坡道	能夠依照坡道的斜度選定適當的檔位與速度，並平穩的通過
15	在坡道停車及起步	能夠安全且平穩的在上坡與下坡處停車及起步
16	駕駛自動排檔車	瞭解自排車的特性，並能夠熟悉基本的操作與駕駛
17	確認學習成果(評量)	

表 21 普通重型機車術科課程配當表(第一階段)

節	1	2	3	4	5	6	7	8	9
內容	1-3、7	4-6	8-9	10	11	12	13-15	16	17

表 22 普通重型機車術科課程內容(第二階段)

編號	課程內容	課程目標
1	在道路上行駛應注意事項及遵守交通法規	瞭解場內與實際道路行駛差異之同時，遵守交通法規，體驗行駛市區道路
2	車道行駛區分	選擇與道路及交通狀況匹配的位置行駛，並能夠遵照交通號誌、標誌與標線行駛
3	行駛位置及變換車道	儘早發現障礙物及其他交通狀況，並能夠選擇安全的路線與速度行駛

4	通過路口 (直行)	能夠注意路口及周遭交通狀況，並選擇安全的速度和方式通過
5	通過路口 (右轉)	
6	通過路口 (左轉)	
7	通過視線不佳的路口等	預判視線不佳路口的危險性，並以安全的速度及方法通過；行經平交道時能夠暫停並確認安全後迅速通過
8	安全的速度與車距	能夠掌握行駛速度，並保持適當的車距，安全駕駛
9	彎道的安全駕駛	能夠配合彎道，在反應寬裕的情況下採取安全的速度與方法行駛
10	彎道的體驗駕駛	能夠瞭解造成彎道事故的危險及處理方法
11	急煞車	能夠平穩的急煞車，並能夠瞭解高速行駛時的危險性
12	閃避	能夠做出判斷閃避突然出現的障礙物，並能夠應對
13	案例學習(路口)	加深對路口事故的瞭解，並能夠選擇較安全的方式駕駛
14	配合交通狀況及道路條件駕駛	想像實際在道路中行駛時，道路及交通狀況可以快速而且正確的做出判斷，能夠有個安全舒適的駕駛
15	預知危險駕駛	準確預測其他交通之相關危險性，並能夠選擇較安全的駕駛行為
16	較高難度的平衡駕駛	能夠視道路狀況，在反應寬裕的情況下採取安全的速度與方法駕駛
17	確認學習成果(評量)	

表 23 普通重型機車術科課程配當表(第二階段)

節	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
內容	1	2-4	5-6	7-8	9-10	11	13-14	15	12-16	17

三、日本駕駛人考驗制度：

日本駕駛人考驗制度主要分為兩階段，第一階段包含場內術科考驗及學科測驗，於完成第一階段測驗後取得臨時駕照(類似我國學習駕駛證)，始得於道路上進行練習，第二階段則包含道路術科考驗及學科測驗，其中學科測驗相較於第一階段由駕訓班辦理，第二階段則由運轉免許試驗場(類似我國監理所)辦理，並於完成第二階段測驗後取得駕駛執照。

(一) 場內術科考驗

場內術科考驗 70 分為及格分數，並分為 5 分、10 分及 20 分扣分項目，另訂有考驗中止項目，如違反此項目者，則考驗中止並判定不及格，場內術科考驗成績表如表

24

表 24 術科考驗成績表〔場內〕

扣分	20 分	10 分	5 分
扣分項目 <ul style="list-style-type: none"> ● 安全措施 ● 駕駛姿勢 		<ul style="list-style-type: none"> ● 措施(安全帶) ● 機車座姿(座椅、膝蓋、腳、手、手指、手肘、坐姿、站姿、自排坐姿) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 措施(車門、後照鏡、排檔、變速箱、設備、座) ● 汽車座姿(座椅、正坐、保持、手臂、上半身、腳)
<ul style="list-style-type: none"> ● 起步 	<ul style="list-style-type: none"> ● 逆向行駛(明顯) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 逆向行駛(稍微) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 急速起步、爆破音、空轉、熄火(得連續扣分)
<ul style="list-style-type: none"> ● 速度維持 		<ul style="list-style-type: none"> ● 規定速度(區段、急停) ● 未符規定速度(得連續扣分) 	指定時間內未達標準
<ul style="list-style-type: none"> ● 信號 ● 安全確認 		<ul style="list-style-type: none"> ● 未確認(起步、倒車、周圍、陷入、變更、路口、後方、分神、平交道、下車、衝出) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 起步信號(未做、持續、還原) ● 變更信號(未做、持續、還原、不適當)(得連續扣分) ● 左右轉信號(未做、持續、還原、不適當)(得連續扣分)

● 煞車	● 過快(明顯)(快、彎道)	● 前後輪煞車 ● 過快(稍微)(快、彎道、起伏)	● 引擎煞車(坡道) ● 滑行
● 轉向	● 偏移大(S型、半)	● 方向盤急切(急、傾斜、碰觸) ● 偏移小(S型、半、平衡)	● 打回方向盤
● 車體感覺	● 兩側間隔(移、可、不、前)明顯偏離 小碰觸	● 後方間隔不足	● 停車位置(線、前、後) ● 陷入(機車、離) ● 稍微偏離
● 通行區分			● 通行區域(右端、區分、線)
● 變更路線		● 變更禁止(任意、標誌)	● 狹路變更(未做、離、太慢、右擺) ● 路口變更(左方未做、左方太慢、右擺、機車離、右方未做、右方太慢、右離、左擺)
● 直行、左右轉	● 慢行(左右轉、優先道、寬路、標誌、視野、角、頂、坡道) ● 禁止進入(路口、人行道、標示、黃色信號)	● 安全速度 ● 區分通行方向 ● 判斷優先順序(左方、優先道、寬路、右轉、停車再開)	● 路口內(左大迴轉、右斜、右外、標示)
● 禮讓行人等		● 泥濘飛濺駕駛	
● 最高速度 ● 通過平交道 ● 停車等	● 妨礙已打燈車輛	● 喇叭 ● 急煞車 ● 車間距離	● 平交道內換檔 ● 停車措施(手排檔、開關、排

	● 超速		檔、設備 ● 停車與暫時停車的方法(離、平行)
扣分小計			
得分結果	100-(扣分小計____)=		
考驗中止	嚴重逆向行駛、無法起步(4次，號誌、停止、起步)，無法到達，超過指定範圍、暴走、翻車、無法通過(4次、台、連、起伏、狹)、嚴重偏離、嚴重碰觸、右側通行(區分、超車、禁止跨越、障礙物)、安全島等、妨礙後車(妨礙、時機)、號誌(紅燈行、黃燈行)、行進間妨礙(左方、優先道、寬路、右轉、停車再開)，禁止穿越等，未停車再開、安全距離(間隔、慢行)、平交道未停車(平交道前、進入、內)、超車、插隊、安全義務、扣分超過，考驗員協助(煞車、方向盤、指示)、指示違反		

(二) 道路術科考驗

道路術科考驗 70 分為及格分數，並分為 5 分、10 分及 20 分扣分項目，另訂有考驗中止項目，如違反此項目者，則考驗中止並判定不及格，道路術科考驗成績表如表

25

表 25 術科考驗成績表〔道路〕

扣分項目 \ 扣分	20 分	10 分	5 分
● 安全措施 ● 駕駛姿勢		● 措施(安全帶)	● 措施(車門、後照鏡、排檔、變速箱、設備) ● 汽車坐姿(座椅、正坐、保持、手臂、上半身、腳)
● 起步	● 逆向行駛(明顯)	● 逆向行駛(稍微)，得連續扣分。	● 急速起步、爆破音、空轉、熄火(得連續扣分)
● 速度維持		● 未符規定速度(得連續扣分)	
● 信號		● 未確認(起步、	● 起步信號(未

● 安全確認		倒車、周圍、陷入、變更、路口、後方、分神、平交道、下車、衝出)	做、持續、還原) ● 變更信號(未做、持續、還原、不適當) ● 左右轉信號(未做、持續、還原、不適當) ● 環狀車道匯出入信號(未做、持續、還原、不適當)
● 煞車	● 過快(明顯)(快、彎道)	● 滑行(道路) ● 過快(稍微)(快、彎道)	● 引擎煞車(坡道) ● 滑行(場內)
● 轉向		● 打回方向盤(道路) ● 方向盤急切 ● 偏移小(S型、半)	● 打回方向盤(場內)
● 車體感覺	● 兩側間隔(移、可、不、前) ● 明顯偏離 ● 小碰觸	● 陷入(機車、離) ● 稍微偏離(道路) ● 後方間隔不足	● 停車位置(線、前、後) ● 稍微偏離(場內)
● 通行區分	路邊	通行區域(右端、區分、線、低速) 趕上(增速、避讓) 大客車等優先(入、出) 軌道區內(通、內)	
● 變更路線	● 變更禁止(任意、標誌)	● 路口變更(左方未做、左方太慢、右擺、右方未做、右方太慢、右離、左擺)	
● 直行、左右轉	● 慢行(電車、左	● 安全速度	● 路口內(左大迴

	<ul style="list-style-type: none"> 右轉、環狀、優先道、寬路、標誌、視野、角、頂、坡道) ● 禁止進入 (路口、人行道、標示、黃色信號) ● 優先判斷(左方、優先道、寬路、右轉、環狀、停車再開) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 考試項目未做 (指、直、轉) 	<ul style="list-style-type: none"> 轉、右斜、右外、標示、環狀、環狀標示)
<ul style="list-style-type: none"> ● 禮讓行人等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 禮讓過馬路的行人(抵達前速度、穿越、安地) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 泥濘飛濺駕駛 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 最高速度 ● 通過平交道 ● 停車等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 妨害緊急車輛 ● 妨礙已打燈車輛(行進方向、大客車) ● 超速 ● 違反停車規定 	<ul style="list-style-type: none"> ● 喇叭 ● 急煞車 ● 車間距離 ● 安全意識 ● 停車方法(離、路邊、平行) ● 違規停車 	<ul style="list-style-type: none"> ● 平交道內換檔 ● 停車措施(手排檔、開關、排檔)
扣分小計			
得分結果	100-(扣分小計____)=		
<p>嚴重逆向行駛、無法起步(4次，號誌、停止、起步)、暴衝、嚴重晃動(S型、半)、無法通過、嚴重越線、嚴重碰觸、右側通行(區分、超車、禁止跨越、障礙物)、安全島等、妨礙後車(妨礙、時機)、號誌(紅燈行、黃燈行)、行進間妨礙(左方、優先道、寬路、右轉、停車再開)，禁止穿越等，未停車再開、禮讓行人 (步道、妨害、乘客、行進方向、停車、穿越、身、老、幼童車)、安全距離(間隔、慢行)、平交道未停車(平交道前、進入、內)、超車、插隊、安全義務、禁止通行、扣分超過，考驗員協助(煞車、方向盤、指示)、指示違反</p>			

(三) 駕駛執照換發

駕駛執照有一定的有效期限，於屆期前須到當地警察局或運轉免許試驗場辦理更新手續（內容包括體檢及道安講習），其有效期限係依據交通違規情形，違規較多者其有限期限較短、另參加道安講習是駕照換發時的義務，講習課程（不同的課程所必須接受的講習時間亦不同）分為優良駕駛講習、一般駕駛講習、違規司機講習及新手駕駛講習，對於患有對開車有影響疾病的駕駛，必須提交問卷，未於期限內辦理換發駕照者，駕照將失去效力，須再次考照始得取得駕照。

四、駕訓班督導管理制度

日本駕訓班係由當地警政機關辦理督導管理檢查項目計分為 4 部分如表 26

表 26 日本駕訓班督導檢查項目表

日本駕訓班綜合檢查項目及檢查細目	
檢查項目	檢查項目
從業人員	<ol style="list-style-type: none"> 1. 管理者之管理體制適當與否 2. 指導員等的資格條件與其確認處理方式適當是否 3. 對於指導員等的教育訓練實施狀況物相關標準
訓練設施及設備	<ol style="list-style-type: none"> 1. 訓練設施的整備、保養狀況 2. 教室及其他建築物的保養、管理狀況 3. 教練車的整備、保養狀況 4. 教材的整備狀況 5. 無線指導設備、模擬駕駛設備的設置、活用狀況
營運狀況	<ol style="list-style-type: none"> 1. 報名手續狀況 2. 有關術科教學 <ul style="list-style-type: none"> ● 教學計畫適當與否及基於計畫之實施情況 ● 實際教學時間之確保 ● 配車計畫適當與否 ● 術科教學成果確認之實施情況 ● 教學的接續與記錄狀況 ● 道路教學方式與事故預防對策 ● 與自由教學區別之明確化 3. 有關學科教學 <ul style="list-style-type: none"> ● 教學計畫適當與否及基於計畫之實施情況 ● 實際教學時間之確保與記錄狀態 4. 有關術科考試

	<ul style="list-style-type: none"> ● 實施計畫相關內容 ● 考試資格確認方法 ● 考試路線設置狀況 ● 不合格後之補習狀況 ● 評分表的紀錄 ● 合格與否的最終結果發表狀況 ● 畢業證書、修業證明、審查合格證明書的發行狀況
其他	<ol style="list-style-type: none"> 1. 指定申請書記載事項變更、發出狀況 2. 應備文書的整理、保存、處理端末的狀況 3. 管理人印鑑、刻印、畢業證書用紙等的保管狀況 4. 臨時駕照事務之適當與否等

五、日本駕駛教練及考驗員訓練制度

(一) 駕駛教練培訓制度

日本駕駛教練培訓制度分為事前培訓 90 小時(駕訓班)、事前培訓 56 小時(協會)及事後培訓 24 小時(駕訓班)計 3 部分總計 170 小時，其流程其課程內容如圖 10 及表 27，於完成各項講習後至監理機關受測合格後，始取得駕駛教練證照，並由協會辦理各項回訓課程，其協會類似我國汽車駕駛教育學會，由當地駕訓班業者組成。

◆ 指導員の養成

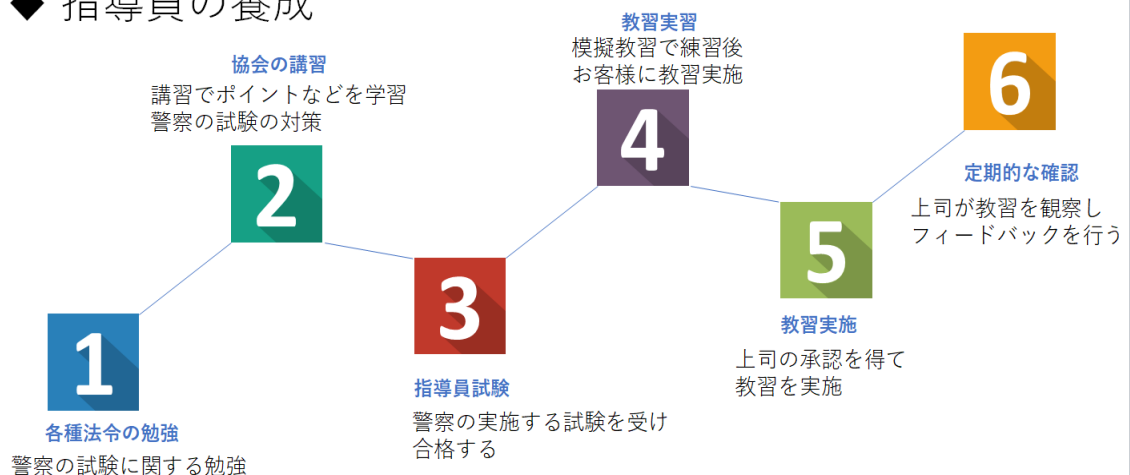


圖 10 日本駕駛教練培訓流程

表 27 駕駛教練課程內容

課程	教學科目	時數
現場事前培訓	1.一般培訓 (1)駕訓班制度概要 (2)駕駛教練態度 (3)駕訓事務概要	5
	2.基礎培訓 (1)駕訓規則應包含事項 (2)汽車駕駛技巧 (3)汽車構造 (4)其他駕駛相關知識	30 20 6 4
	3.實務培訓 (1)駕訓計畫概要 (2)駕駛技巧及學科教學方法概要	4 16
	4.其他(培訓效果評量)	5
	小計	90
	講習會	1.訓練教育
2.教育知識		3
3.學員對應		1
4.教學原則及其他駕駛有關知識		12
5.駕訓相關法令		3
6.駕駛技巧		3
7.學科教學 (1)指導技巧 (2)按階段及項目個別教學法		6
8.術科教學 (1)指導技巧 (2)按階段及項目個別教學法		8 16
9.其他(培訓效果評量)		3
小計		56
現場事後培訓	1.訓練教育	1
	2.教學指導上應注意事項	2
	3.教學事務處理要領(包含實習)	4
	4.教學見習及實習	14
	5.綜合指導	3
	小計	24
合計		170

(二) 考驗員培訓制度

日本考驗員培訓制度分為事前培訓 78 小時(駕訓班)、事前培訓 60 小時(協會)及事後培訓 32 小時(駕訓班)計 3 部分總計 170 小時，須先取得駕駛教練資格並累積教學經驗後始得參加考驗員培訓，其流程其課程內容如圖 11 及表 28，於完成各項講習後至監理機關受測合格後，始取得考驗員證照。

◆ 試験官になる資格（検定員）

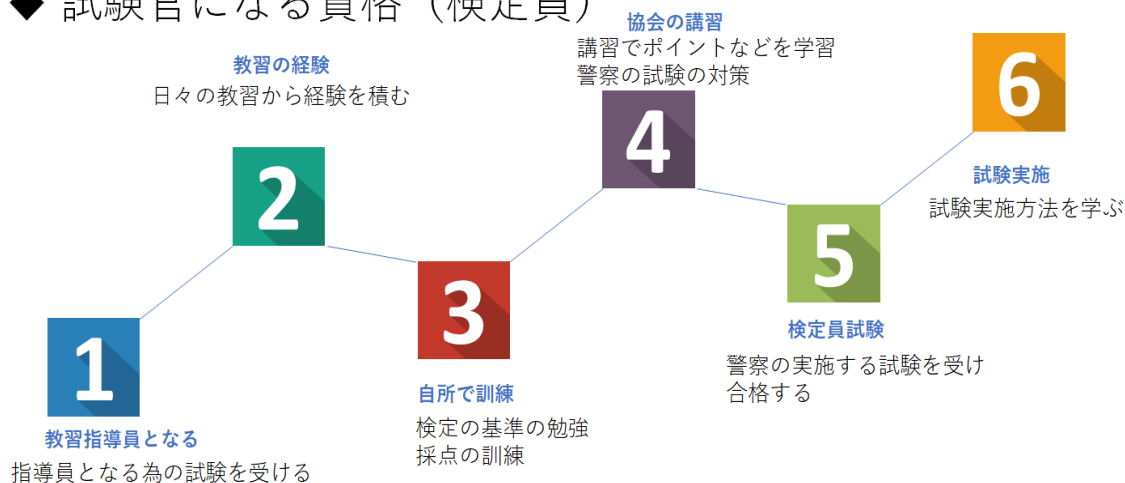


圖 11 日本考驗員培訓流程

表 28 考驗員課程內容

課程	教學科目	時數
現場事前培訓	1.一般培訓 (1)駕訓班制度概要 (2)考驗員態度 (3)考驗事務概要	5
	2.基礎培訓 (1)考驗規則 (2)汽車駕駛技巧	24
	3.實務培訓 (1)駕訓及考驗相關法規 (2)考驗實施要領 (3)考驗實習	48
	4.其他(培訓效果評量)	3
	小計	78
講習會	1.訓練教育	2
	2.學員對應	2
	3.教學原則	8

	4.駕駛訓練及考驗相關法令	4
	5.駕駛技巧	4
	6.考驗實施要領	6
	7.考驗實習	30
	8.其他(培訓效果評量)	4
	小計	60
現場事後培訓	1.訓練教育	1
	2.考驗上應注意事項	2
	3.考驗事務處理要領(包含實習)	4
	4.考驗見習及實習	20
	5.綜合指導	5
	小計	32
	合計	170

六、高齡駕駛人制度



圖 12 高齡者講習實施情形

日本高齡駕駛人管理分為兩階段，第一階段為 70 歲至 74 歲，第二階段為 75 歲以上，70 歲至 74 歲者更換駕照時，除一般體檢外，須接受合理化講習，且必須取得

講習結業證明書始得辦理駕照換發，75 歲以上者必須接受認知功能檢查，根據檢查結果指定參加合理化講習(第 3 類)或是高度化講習(第 1 類、第 2 類)，檢查及課程均由駕訓班辦理。

(一) 日本高齡駕駛指導要領

宗旨:

75 歲以上的駕駛人 (以下簡稱"高齡駕駛者")發生交通死亡事故的件數及佔整體交通死亡事故之比重有增加的趨勢，若依年齡別駕駛執照(以下簡稱"駕照")持有人，每 10 萬人當中發生的交通死亡事故，75 歲以上的駕駛人是未滿 75 歲以上駕駛人的 2.5 倍以上。隨著與日俱增與高齡駕駛者有關連的交通事故發生之嚴酷事實，今後如何預防因高齡駕駛者而起之交通事故已經是一件刻不容緩的課題。

基於上述理由於 2015 年《道路交通法》部分條文修改的同時，駕照更新時針對高齡駕駛者的認知功能檢查結果，對符合第 1 分類和第 2 分類的高齡駕駛者實施比現行更強化的 3 小時高齡駕駛人講習，另外針對符合第 3 分類和未滿 75 歲者，則實施較合理的 2 小時高齡駕駛人講習。

關於實車指導，持續在高齡駕駛人講習項目中實施，只不過會依照接受講習的駕駛人的特性，搭配行車紀錄器將影像錄製後運用在實車指導與個人指導上外，也透過現行所使用的駕駛操作檢查器檢查駕駛人的操作情形並運用在實車指導裡。

認知功能檢查之概要與實車指導時的注意事項:

(1)檢查的宗旨

以往的高齡駕駛人講習主要是根據隨著年齡的增加，動態視力檢查、夜間視力檢查及駕駛適性診斷結果等之總體身體機能會隨之下降，進而影響駕駛行為而實施的安全教育，但是對於自身當記憶力和判斷力下降時的安全教育卻沒有進一步實施。

但是,就高齡駕駛人發生交通事故的現況來分析，記憶力和判斷力的下降對事故的發生是有相當大的影響，特別是 75 歲以上的高齡駕駛人記憶力和判斷力的下降是主要的原因，所以針對記憶力和判斷力下降而做的安全教育是有其必要性的。

爲了預防高齡駕駛人發生交通事故，特別在 2007 年 6 月修改《道路交通法》，75 歲以上的高齡駕駛人在辦理駕照換發時，應進行記憶力和判斷力的相關檢查，並根據檢查結果，對高齡駕駛人實施講習。

另外,根據檢查結果,對記憶力和判斷力下降的人,由專門醫生進一步進行臨時適性檢查。同時責由專門醫生或主治醫生提交診斷書。

(2)檢查內容

檢查是透過三個項目("時間的概念"、"關鍵回憶"、"時鐘的描繪")的作答,並書寫在紙張上,藉此檢查記憶力和判斷力的程度。

時間的概念:藉由實施檢查時的年月日、星期及時間的正確回答,來檢查對時間的理解。

關鍵回憶:藉由給予記憶圖卡時間後再停止記憶,經過一段時間後提供線索使其完成原圖卡內容,依據圖卡內容之完成度檢查記憶能力。

時鐘的描繪:透過描繪時鐘的形態,並給予時間指令,從時鐘指針位置的正確度,檢查空間掌握的能力(掌握物體位置關係的能力)。

(3)總得分和各分類的判定

檢查的總得分是依照規定的評分標準對時間的概念、關鍵回憶及時鐘的描繪等 3 個項目進行評分,再將得分利用開發的迴歸式來計算總得分。

對應總得分再將結果判定如下:記憶力和判斷力變差的人(第 1 分類),記憶力和判斷力稍微變差的人(第 2 分類),無需擔心記憶力和判斷力的人(第 3 分類)。

(4)通知檢查結果

將檢查結果通知受檢者。

(5)依據認知功能檢查結果實施實車指導時的注意事項

對於駕照有效期限屆滿,而且年齡在 75 歲以上的駕駛人,依據認知功能檢查結果實施高齡駕駛講習的實車指導,其認知功能檢查結果,應注意以下事項。

1.認知功能檢查的性質

認知功能檢查是確認受檢者的記憶力和判斷力的簡易方法之一,檢查結果並非用來認定受檢者是否罹患癡呆症的依據。實車指導是根據檢查結果來進行的,癡呆症的診斷應由專門醫生進行,無法藉由指導來達到癡呆症的診斷,請務必注意不要誤解。

2.實車指導的目的等

實車指導的目的是依據認知功能檢查及其結果來進行實車指導，讓高齡駕駛人充份掌握自己自身的記憶力和判斷力，幫助其能夠繼續的保持安全駕駛並持續進行下去，並非爲了排除高齡駕駛人而做的，請務必充分理解後再進行。

3.檢查結果的保管

檢查結果是記錄受檢者的記憶力和判斷力，也是受檢者的個人資訊，在管理上應特別注意。特別是在實施實車指導時應特別注意不要透露訊息讓其他的受檢者得知他人的個人資訊。

實車指導的思想準備和指導方針

(1) 思想準備

被判定疑似記憶力和判斷力變差大部分的高齡駕駛人對自己自身的記憶力和判斷力下降及運動能力的衰退都多有迷思，再就過度自信以往的駕駛經驗，而忽略及降低了危險意識。

實施安全教育的過程中要充分理解這類高齡駕駛人的心情，在不造成當事人中途而廢的情況下試著只修正其失誤。另外，鼓勵只要再努力就可以繼續安全的開車，同時引導其積極的參與安全教育等，在指導方法上下功夫。

另外，也有人認為對高齡者同時實施多個項目的指導會造成其能力下降，再加上記憶力和判斷力已經下降，勢必有顧此失彼的情形發生，進而造成無法理解或背不起來的問題發生。因此，對於記憶力和判斷力低下的人，當一件事發生並經過一段時間後或說明一件複雜的事情在做說明時，應該真實的不淡化的完整做說明事情真相，對於發現不當駕駛行為的當下應立即讓其停止，對於應指導的事項則應簡明扼要的反覆說明與指導。

(2)實車指導方針

- 如果在駕駛過程中需要修正的事項產生意見分歧時，應該將重要項目採重點式指導，並依照比較重要的順序依序指導。
- 每一課題的時間皆適當分配，並依照每個人受講的情況採行柔性指導。
- 在實車指導時適度的允許危險駕駛行為發生，此時，仔細觀察當事人的狀態，判斷其對於自己的危險駕駛行為覺悟到甚麼程度(有多少的認知)，再依照當事人理解的程度，耐心地進行指導。

- 當自己認為不當駕駛行為是因記憶力、判斷力低下所造成時，應該讓其瞭解隨着年齡的增長因為記憶力、判斷力下降可能導致影響駕駛汽車，同時造成不當駕駛行為的發生與記憶力、判斷力低下有關。
- 對於疑似患有癡呆症的人，對自己的不當駕駛行為往往都會極力的做辯解(將事情合理化)，要特別注意不要被這種言行迷惑。
- 癡呆症的特徵是掩飾自己的失敗和迎合他人等，應注意類似的舉止。
- 根據從駕駛適性檢查器材所取得的結果，實施還原在真實的危險狀況之下如何避免發生事故的駕駛方法。
- 應該誇讚的地方就誇讚，隨時保持良好的氛圍，務必注意不要傷害到聽講者的自尊心。
- 學員自己想要提出自己的問題時,不要從旁提示相關問題，儘可能從學員提出自己的想法當中去深入瞭解學員。

(3)使用行車紀錄器錄影，透過錄製的影像進行更具體的駕駛指導時，攝影的角度應調整在學員做安全確認和駕駛操作狀況的視角來進行錄影。

另外,錄畫的影像將活用在日後的個人指導等方面，所以指導員應該在實車指導時對於錄畫的要領及機器的使用嫻熟之。

4.實車指導的方法

(1)課題設定的思考方式

雖然高齡駕駛講習是依據認知功能檢查的結果實施，但是高齡者隨着年齡的增加，身體運動功能減退、動態視力和夜間視力的減退及視野範圍縮小等等的變化並不會改變，進而對駕駛行為有影響，這是不可否認與輕忽的，即便是依照認知功能檢查的結果做出分類。因此，對高齡駕駛人實施講習並非只著重在記憶力和判斷力上的安全教育，根據身體運動功能減退、視力和視野狀況來實施的安全教育還是必要的。

- 與運動功能有關的課題

目前一般駕照或大型駕照等汽車駕照持有人在考照時參加術科考試，同時要實施多重的運動操作是有困難的，所以採行能夠更清楚瞭解高齡者特有狀態的"方向轉換"來做為運動功能測試課題之一。另外，實施與運動功能變差有關連性的"爬上段差"、"車輛感覺駕駛"、"繞錐"等項目，藉由正確的操作油門、剎車及方向盤使其瞭解到運動

功能變弱的事實。同樣的，持有大型或普通機車駕照又或只擁有輕型機車駕駛執照的駕駛人，實施需要調控車速及平衡的"8 字型迴旋"。另外，實施特別是與運動功能下降有關連性的課題，"轉彎"、"繞錐"及"發現目標時的剎車"。更進一步，汽車駕照與機車駕照持有人共通的地方，隨著年齡的增加視野範圍會縮小，導致對於路口左右來車較難發現，應該重現該情境讓學員親身體驗。透過視野檢查機所得的結果，對於有視野範圍縮小症狀的學員應個別將檢查結果反映在指導上。

- 與記憶力和判斷力有關的課題

2006 年 6 月到 7 月間，以 75 歲以上高齡講習的受講者 1596 名為對象，就記憶力和判斷力下降時的駕駛行為特徵做調查，其結果顯示記憶力和判斷力下降者比未下降者在闖紅燈、未停車再開及因不當駕駛而出現的蛇行等危險駕駛行為的比例明顯增加很多。另外，高齡駕駛人發生交通事故的特徵為：會車事故、未停車再開而起的事務、對撞事故及違反道路使用區分而發生的事故等所佔的比例較高。基於上述理由，與記憶力和判斷力有關的課題就是對汽車駕照與機車駕照持有人中記憶力和判斷力下降者正確的實施較困難實施的駕駛行為指導。

(2) 關於駕駛操作的診斷及指導

關於駕駛操作的診斷(單純反應、選擇反應、方向盤操作、注意分配、多項操作)因為通過實車指導做確認，必須充分觀察學員的駕駛行為做出判斷。

具體地說，依照以下的觀點顯現出學員具體的駕駛行為，讓學員試著更容易瞭解自己。

- 確認單純反應

單純反應是確認駕駛能力最基本的方法之一，隨著年齡的增加，反應時間也會隨著增加，有必要讓當事人瞭解。例如：爬上段差、發現目標時的剎車等，當一個狀況發生時，不要有太多複雜的思考，然後確認操作煞車的反應時間。

- 確認選擇反應

在駕駛的過程中，根據自己的判斷做出正確的反應，關於這方面高齡者根據自己的判斷做出反應，但是往往錯誤反應佔了大多數，眾所皆知的反應時間較長「反應的正確性·速度·不一」等有必要讓當事人瞭解。例如：確認在有號誌的路口、有停車再開標誌的路口，應確認通行號誌、交通標誌及對

向來車，並根據接收的訊息判斷油門和煞車的使用時機及其正確性·速度·不一等。

- **確認方向盤操作**

高齡駕駛人因為對於時時刻刻變化的交通狀況往往容易忽略，並且很難迅速應對，因此有必要讓其清楚的瞭解到自身的能力。例如：在彎道行駛、車輛感覺行駛、繞錐等課題中確認因應各種交通狀況下方向盤操作的正確性。

- **確認注意分配和多項操作**

高齡駕駛人對於該注意事項的拿捏較為遲緩，往往因為忽略而導致事故的發生，因此有必要讓其清楚的瞭解到自身的注意力集中與分散的能力已經減退。例如：確認在方向改變、8字迴旋、改變路線等課題中，後方、側面、汽車的方向及與障礙物間的距離等，當接收到多個信息時的注意分配和方向盤操作的正確性·速度·動作不一。

(3) 針對第1分類(記憶力·判斷力下降的人)所做的指導方法

關於第1分類首先必須瞭解的是，這個分類的駕駛人因為在開車的時候所必備的記憶力和判斷力下降的關係，有可能出現影響安全駕駛的問題。另外，在癡呆症中也存在這些不可逆的症狀，即便治療也無法康復，藉由實車指導改善記憶力和判斷力下降的問題，往往很難達到教育效果。

另一方面，被歸類為第1分類的駕駛人並非就立即宣判罹患癡呆症，必須透過臨時適性檢查，同時被判定罹患癡呆症並受到註銷駕照的相關行政處分，否則，因為在接受到註銷駕照的相關行政處分前駕駛人仍然能夠駕車，此時，就必須對駕駛人實施針對記憶力和判斷力下降時的安全駕駛相關指導。

因此，針對第1分類的指導，首要之重應先掌握駕駛人因為記憶力和判斷力下降時所做的駕駛行為會造成的危險性有多麼嚴重。根據這個結果，下一步進行更具體的指導，對於判定為疑似癡呆症之駕駛人，不應試圖利用技術上的指導來矯正其危險駕駛行為，而是應該讓當事人瞭解到自己已經處在無法安全開車的狀態，必要時直接告知當事人停止開車也是不得已的選項。

關於記憶力和判斷力的課題，對記憶力和判斷力下降的駕駛人連續實施兩次正確而困難的課題，在第一次的駕駛中，進行有號誌的路口、有停車再開標誌的路口、路線變更及彎道行駛等項目，過程中即便發現闖紅燈、未停車再開、未顯示燈號、駕駛不當操作等失誤也不要指謫及指導，持續(不中斷)完整的全程觀察並記錄在駕駛行為

診斷表中，同時掌握一連串駕駛人所發生的危險程度，評估因為記憶力和判斷力下降時的危險駕駛行為對駕駛人來說是件多麼迫切的問題。但是，過程中如果發現行駛中有逆向行駛或妨礙其他車輛等的行為，雖然是在第一次的駕駛，應當適切的指謫和指導。

第二次的駕駛則根據在第一次駕駛中所掌握到的危險駕駛程度，重點式的將在第一次駕駛中失敗的課題再次實施，一旦發現錯誤駕駛行為立即將其內容記錄到駕駛行為診斷表中，同時對駕駛人提出指謫和指導，中途不論錯誤幾次，同樣的課題應反覆操作直到成功為止，務必讓駕駛人學習到基本的駕駛操作。但是，同一課題無論重複實施幾次都不見改善時，應該強烈建議駕駛人"現階段開車非常危險"、"請好好思考是否繼續駕駛"停止開車，讓駕駛人自己瞭解已經無法安全的駕駛汽車。另一方面，透過第二次駕駛的實施，並未出現危險的駕駛行為，所有的課題都成功過關時，應告知駕駛人"在駕駛行為上雖然沒有問題，今後，特定的交通違規導致交通事故的發生時，將接受臨時適性檢查"，同時提醒駕駛人如果要繼續駕駛應特別小心。

另外，關於與運動機能有關的課題，這個課題的目的主要是為了讓駕駛人瞭解運動機能下降的情形，所以實施改變方向（機車駕照持有人實施 8 字迴旋）之同時也實施通過視線不佳的交叉路口。

(4) 針對第 2 分類(記憶力和判斷力稍微下降的人)的指導方法

關於第 2 分類，記憶力和判斷力被認定稍微下降，並依據下降的情形將指導著重於如何避開危險的駕駛行為，期待日後能夠繼續的維持安全駕駛。

因此，並非將既有課程中廣泛的內容和項目納入，要優先對記憶力和判斷力下降的駕駛人實施較難實施且與駕駛行為有關的課題，有必要把指導目標著眼在矯正駕駛人的駕駛行為、如何防止事故發生上。

關於記憶力和判斷力的課題，原則上依照適合記憶力和判斷力下降的駕駛人實施且較難實施的課題的順序進行有號誌的交叉路口、變更路線、彎道行駛，當發現有闖紅燈、未停車再開、未顯示燈號及不當駕駛操作等的失誤時，應將失誤內容記載於駕駛行為診斷表上，同時給予駕駛人指正與指導，課題的設定採進階式(逐步向上)，如果操作正確則進階到下一階段。

綜合以上所述，當發現駕駛人因為當記憶力和判斷力下降而衍生出危險的駕駛行為時，可以透過同樣的課題反覆實施，直到自己可以適時避開的危險駕駛行為為止，讓駕駛人降低發生事故的危險性來達成教育的效果。

另外，關於與運動機能有關的課題，這個課題主要是為了讓駕駛人瞭解運動機能的下降，在實施方向改變(機車駕照持有人則實施 8 字迴旋)之同時，爬上段差、車輛感覺駕駛、繞錐(機車駕照持有人則實施轉彎、繞錐及發現目標時的剎車)等項目，除了實施 1 個課題外，同時也進行視野不佳的路口。

(5) 針對第 3 分類(記憶力和判斷力正常的人)及未滿 75 歲的人的指導方法

對於第 3 分類和在辦理駕照更新時年齡未滿 75 歲的人，與其將重點放在因為記憶力和判斷力下降比較容易發生危險駕駛行為上，倒不如讓駕駛人充分瞭解到當身體機能下降時有可能影響駕駛。

因此，關於運動機能的課題，這個課題主要是為了讓駕駛人瞭解運動機能的狀況，在實施方向改變(機車駕照持有人則實施 8 字迴旋)之同時，爬上段差、車輛感覺駕駛、繞錐(機車駕照持有人則實施轉彎、繞錐及發現目標時的剎車)等項目，除了實施 2 個課題外，同時也進行視野不佳的路口。

另外，關於記憶力和判斷力的課題，對記憶力和判斷力下降的駕駛人實施適當且較難實施的課題，在駕駛過程中不要給予指導，記錄在駕駛行為診斷表上，駕駛結束後再依據駕駛行為診斷表進行指導。不過，在指導過程中由於駕駛人很明顯的因為駕駛行為而產生危險時，為了預防危險發生應適時的採取以口頭上告知或是輔助煞車等必要的措施，同時指正駕駛人個人的不當駕駛習慣。

(二) 合理化講習

視力檢查、駕駛理論與技能計 2 個小時的講習，70-74 歲者或 75 歲以上(第 3 類)被指定參加者參加此講習。

(三) 高度化講習

視力檢查、駕駛理論與技能、個別指導駕駛計 3 個小時的講習，第 1 類及第 2 類者被指定參加此講習，在技能操作中將用攝影機錄下開車狀況的影像，根據其開車的影像進行個別指導。

(四) 認知功能檢查

讓每個人瞭解駕駛時和安全駕駛時的認知功能為目的而進行的檢查，在官方實施要領中有明確載明並非為了排除高齡駕駛為目的而設置之檢查，超過 75 歲以上的高齡駕駛於辦理駕照換發時必須接受此檢查，根據其檢查結果共分為 3 類如下：

1. 第 1 類:除進行高度化講習外，應按照監理機關指示接受醫生檢查，根據檢查結果駕駛執照有可能被吊銷。
2. 第 2 類:進行高度化講習。
3. 第 3 類:進行合理化講習。

其認知功能檢查問卷計分為 5 部分說明如表 29 至表 35:

表 29 認知功能檢查問卷(第 1 部分)

檢測人員:請回答以下問題	
問題	回答
今年是哪一年?	年
本月是幾月份?	月
今天是幾號?	日
今天是星期幾?	星期
現在是幾點幾分	點 分

表 30 認知功能檢查問卷(第 2 部分)

檢測人員:下面有一張寫著很多數字的表，請在我說的數字上畫線
例如:請在 1 和 4 畫線
4 3 1 4 6 2 4 7 3 9 8 6 3 1 8 9 5 6 4 3

表 31 認知功能檢查問卷(第 3 部分)

檢測人員:剛才我給大家看了幾張圖畫，請盡可能將能想起來的內容全部寫下來
計 16 張圖 圖的內容為大砲、風琴、耳朵、收音機、瓢蟲、獅子、竹筍、平底鍋、尺、機車、葡萄、裙子、雞、玫瑰花、鉗子、床

表 32 認知功能檢查問卷(第 4 部分)

檢測人員:這次在試卷的左側寫有提示，請以此為線索，再一次盡可能將能想起來的內容全部寫下來
計 16 張圖(同第 3 部分) 提示內容包含武器、樂器、器官、電器、昆蟲、動物、蔬菜、廚房用品、文具、交通工具、水果、衣物、鳥、花、木工工具、家具

表 33 認知功能檢查問卷(第 5 部分)

檢測人員:本測試中要請大家畫時鐘、首先請畫出時鐘的錶盤、請畫個大圓，然後在圓中填上所有的數字，稍後我將指定時間，請按指定的時間，劃出時鐘的時針及分針。

表 34 認知功能檢查檢查評分標準

認知功能檢查問卷分類	評分項目	得分
第 1 部分-A (最高 15 分)	正確回答幾年	5 分
	正確回答幾月	4 分
	正確回答幾號	3 分
	正確回答星期幾	2 分
	正確回答幾點幾分	1 分
第 2 部分	不採計	
第 3 部分-B (最高 16 分)	每答對 1 題	1 分
第 4 部分-B (最高 16 分)	每答對 1 題	1 分
第 5 部分-C (最高 7 分)	只寫出 1 至 12 數字	1 分
	數字的順序正確	1 分
	數字必須寫在正確的位置	1 分
	畫有時針及分針	1 分
	時針指向正確的數字	1 分
	分針指向正確的數字	1 分
	可明顯區分長短針	1 分
成績計算公式為 $1.15 \times A + 1.94 \times B + 2.97 \times C$ (滿分 100 分)		

表 35 認知功能檢查分類及說明

類別	分數	診斷結果	說明
第 3 類	76 分以上	記憶力和判斷力沒有下降	<ol style="list-style-type: none"> 您的記憶力和判斷力沒有下降，請注意在高齡者講習上所指導的事項，今後仍應注意安全駕車。 雖然每個人的情況不同，但隨著年齡的增長，身體的各項功能都在發生變化，因而應時時注意到自己的身體狀況，與自身身體功能狀態相應地駕駛車輛是十分重要的。 今後仍應小心並安全的駕駛車輛，並保持適度的緊張感並謹慎駕駛。
第 2 類	未滿 76 分 49 分以上	記憶力和判斷力有些下降	<p>記憶力和判斷力下降後，常常會發生闖紅綠燈、不暫時停車或變化車道時不能及時打方向燈等情況，因此在開車時你應當充分注意以下安全事項：</p> <ul style="list-style-type: none"> 養成確實注意號誌的習慣，在駕駛車

			<p>輛時始終注意號誌。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駕駛車輛行至路口時，務必確認安全，在有停車標誌的地方，應於停止線停車後再行駛。 ● 變換車道時應提前打方向燈，並務必確認後方及旁邊車道的安全。
第 1 類	未滿 49 分	記憶力及判斷力已下降	<ol style="list-style-type: none"> 1. 記憶力和判斷力下降後，常常會發生闖紅綠燈、不暫時停車或變換車道時不能及時打方向燈等情況，建議您今後在開車時要充分小心，同時建議您就此情況向醫生諮詢或與醫生商量。 2. 您在測試前的一定期間內發生特定的違反行為，或測試後發生特定

（五）自主駕駛執照返還

高齡者可以自己決定退還駕駛執照，退還駕駛執照後會發給具有本人的身分證明效力的身分證，還可以得到各式各樣的優惠。

（六）運轉能力診斷

由日本交通安全教育普及協會推動之交通安全宣導，透過 4 個診斷來評估駕駛人的運轉能力，計分為動體視力診斷、注意力及配分力診斷、判斷力診斷及短期記憶力診斷，其檢測方法及說明如表 36

表 36 運轉能力診斷

運轉能力診斷		
項目	作法	說明
動體視力診斷	螢幕右側有 4 個數字快速移動至左側，依照數字順序回答出正確的數字列，共有 5 種不同速度的數字列，正確率越高者，表示動體視力越好	動體視力會隨著年齡漸漸衰退，特別是夜間會特別明顯，應盡早發現移動物體，並相對做出反應以閃避危險
注意力及配分力診斷	螢幕上計有 1 至 20 共 20 個數字，需依照順序將 20 個數字點出，越快完成表示注意力及配分力越強	駕駛車輛時，必須要擁有能盡快掌握必要訊息的能力，除須關注前方外，亦須時常注意周遭環境情形。
判斷力	提供一個圖像(例如牽引機)於螢幕上	駕駛車輛時，有很多的場合需

診断	方，並於螢幕下方放置 4 個圖像，並須於時間內找出與上方圖像不同的圖像，正確率越高者，表示判斷力越強	要立即判斷其是否安全或危險、前進或等待，必須要確認道路的狀況並預測危險。
短期記憶力診斷	畫面上計有 12 個畫像，透過記憶的方式，於下一個畫面中點選同時存在的畫像，正確率越高者，表示短期記憶力越強	在駕駛車輛時，必須保留判斷所需的訊息，並專心駕駛及養成確認安全的習慣，例如大聲確認。

認知 × 判斷力 運轉能力診断ソフトの使い方

1

設定

ソフトを起動すると、設定画面が開きます。各項目は任意に設定できます（通常はデフォルト設定がおすすめ）。音声案内に従って操作を進めてください。




2

診断

動体視力診断


必要な情報を正確に読み取る能力を診断します。



右側から流れてくる 4 ケタの数字を読み取り、その数字を順番通りにタッチします。数字の流れるスピードは 5 段階で変化します。

注意・配分力診断


周囲の危険などを早く、正確に察する能力を診断します。



画面に表示された 1 から 20 までの数字を順番にタッチしていきます。制限時間内にくいつタッチできたかを測定します。

判断力診断


交通状況を正しく認識し、安全な行動をとるための判断の速さと正確さを診断します。



上の画像と違うものを、下の 4 つの画像から選んでタッチします。制限時間内にくいつ正解できたかを測定します。

短期記憶力診断

必要な情報を、短時間保持しておく能力を診断します。



画面に表示された 12 個の画像を記憶し、次の画面で同じ画像だけをタッチします。いくつ正解できたかを測定します。

3

評価

診断された項目ごとに 5 段階評価され、それらの結果をもとに総合評価が示されます。評価結果に関して注意すべき点などのアドバイスも表示されます。結果は印刷することも可能です。




圖 13 運轉能力診断流程

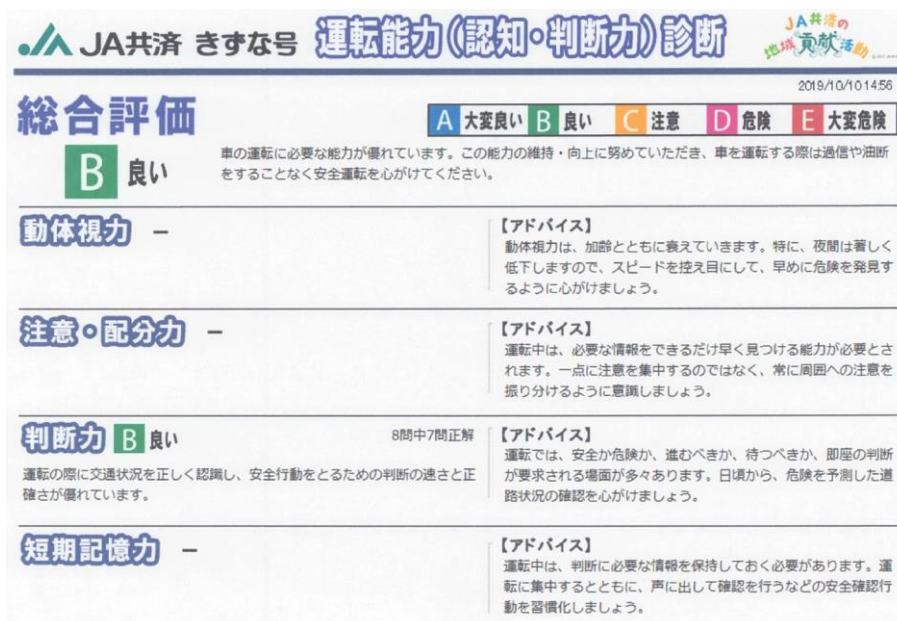


圖 14 診斷結果

肆、考察心得與建議

一、考察心得：

(一) 北海道麻生自動車學校：

本次拜訪北海道麻生自動車學校為本次參訪的駕訓班之一，位於札幌市中心約 15 分鐘車程的區位，該公司除辦理小型車訓練外，亦辦理普通重型機車、大型重型機車及動力機械(例剷雪機等)。探究地區駕訓班家數及人口，北海道人口計約 528 萬人，駕訓班計 78 家駕訓班，對照我國 2,378 萬人計 229 家駕訓班，我國駕訓班家數比例相對日本較少，另札幌市人口計 196.9 萬人計 14 家駕訓班，對照臺北市人口 264 萬人，計 10 家駕訓班(107 年)，臺北市駕訓班家數比例亦相對日本較少，顯示我國駕訓班似應無駕訓班家數過多之問題。另檢視札幌市 14 家駕訓班 2018 年招訓人數計 16,369 人(含各車種)，相對臺北市 10 家 2018 年招訓人數計 19,873 人，顯示臺北市駕訓班平均招生人數比例亦無札幌高，惟近年我國駕訓班因應少子化招訓人數縮減導致經營困難，顯示我國駕訓班似採薄利多銷之經營模式。

該駕訓班為提升招訓人數，除安排車輛接送學員外，亦可以接送住家、學校或公司，或提供托嬰服務，以鼓勵女性婦女參訓，其各項內容均不會另行收費，顯示駕訓班除確保一定營利外，亦會考量學員各項需求，以提升招訓人數。

麻生自動車學校除辦理一般駕訓課程外，亦辦理包含：高齡者講習、身心障礙者

訓練、交通安全講習課程(非違規講習)及企業研修講習，其中高齡者講習為日本政府指定之課程外，其餘均由該班自行辦理，顯見駕訓班營收除透過一般駕訓學員外，亦有其他相關收入以支持該班營運。

(二) 北海道札幌運轉免許試驗場：

北海道計有 6 間運轉免許試驗場，分別為札幌運轉免許試驗場、函館運轉免許試驗場、旭川運轉免許試驗場、釧路運轉免許試驗場、帶廣運轉免許試驗場及北見運轉免許試驗場，其中札幌運轉免許試驗場位於距札幌市區約車程 30 分鐘的地方，相對於我國駕駛人管理由交通單位進行監理，日本則由警政機關辦理駕駛人管理業務，運轉免許試驗場除辦理一般駕照相關業務、駕照考驗業務外，亦辦理違規講習及高齡者講習、與我國監理所駕駛人管理科業務相當，另觀察其辦理各項業務窗口，仍存在大量紙本作業之情形，民眾須領取號碼牌以等待辦理業務，相對於我國自動無人自助櫃檯之實施，仍有待加強，另觀察其考驗人數不多，經詢問表示日本雖無規定強制汽車駕訓之實施，惟自行至運轉免許試驗場參加考驗之及格率趨近於 0，來考試之考生均為駕照吊銷者，幾乎所有民眾都經駕駛訓練結訓並於駕訓班完成考驗合格，相較於我國仍有 1 成民眾透過自行前往監理機關考驗取得駕照部分，仍有進步的空間，應逐步提升監理機關考驗難度以導引學員至駕訓班學習完整之駕駛訓練課程。

依據該班提供之日本官方統計，平成 27 年至 29 年高齡駕駛受檢人數計 525.5 萬人，其中分類為第 1 分類者(疑似失智症患者)計 15.9 萬人，佔全體高齡駕駛 3%，第 2 分類者為 151.5 萬人，佔全體高齡駕駛 29%，第 3 分類者為 358.1 萬人，佔全體高齡駕駛 68%，另平成 29 年 75 歲以上之高齡駕駛人涉入死亡事故者(第一當事人)計 385 人，其中第 1 分類計 28 人，佔全體高齡駕駛事故 7%，第 2 分類計 161 人，佔全體高齡駕駛事故 42%，第 3 分類計 196 人，佔全體高齡駕駛事故 51%，其中高齡駕駛死亡事故中，第 1 分類+第 2 分類佔全體高齡駕駛事故約 50%，日本官方認為可確認記憶力及判斷力下降者，對於其死亡事故有相當影響。

(三) 東京都 Magio 自動車學校-多摩校：

東京都 magio 自動車學校-多摩校為於東京都日野市，屬東京都郊區，大部分均為住戶，於白天通勤至東京市區上班，並於夜晚回家，其班址附近有 3 間大學係其主要收入來源，另東京大手私鐵之一-京王電鐵京王線百草園站徒步距離僅 2 分鐘，可見交通便利與否仍是駕訓班招訓學員的主要因素之一。

Magio 自動車學校與麻生自動車學校相同，除辦理一般駕駛訓練外，亦受日本政

府指定辦理高齡者講習課程，另 magio 自動車學校其營運規模較大，日本全國計有 20 間駕訓班，包含埼玉縣、神奈川縣、靜岡縣、岐阜縣、熊本縣、愛知縣、三重縣、鹿兒島縣、東京都、和歌山縣均有設置自動車學校，另該校有感於少子化情形越趨嚴重，亦多角化經營，投入相關產業如補習班、幼兒園、托嬰中心、高齡者便當外送、民間救護訓練等內容，以充實其集團營業項目，亦可為我國駕訓業者因應少子化議題作為借鏡。

另訪問該校教練指導學生之心得，教練表示近期於指導學生時，常發生學員常有耐心不足或容易有挫折感之情形，導致在駕駛指導之課程中常有學員中途放棄之情形發生，需要更具耐心及細心的指導以導正學員的學習態度和觀念，該校亦於 2019 年達成 ISO39001 的目標，顯見該班對於駕駛訓練的熱誠。

二、考察建議：

(一) 駕訓班術科教學：

此次根據考察日本駕訓班術科教學，建議如下：

1. 教練車或考驗車得設置輔助工具以利教練教學：日本駕訓班為確認大型重型機車其排檔情形及速度，於機車前方裝設各色燈泡，透過顏色以辨別學員是否有按照訓練計畫完成排檔及速度維持，有效確保教學品質，如圖 15



圖 15 機車教練車設置輔助工具

2. 編製普通重型機車術科訓練紀錄卡及課程內容:現行我國正推行普通重型機車訓練課程，導引年輕族群透過參加機車駕訓班課程以提升上路安全，建議參考日本術科課程目標及內容，融入我國現行訓練設施內容，編製普通重型機車術科訓練紀錄卡。

(二) 駕訓班學科教學:

1. 訂定學科課程大綱或目標:現行我國駕訓學科課程計分為駕駛道德、急救常識、駕駛原理與方法、肇事預防與處理、道路交通安全管理法規，其時數從1小時到9小時不等，惟未就課程大綱或目標進行規定，建議參考日本訂定各小時之課程大綱或目標，以確保各講師講授課程一致性。
2. 訂定學科先修課程:我國現行僅訂定學科課程及時數，應配合術科教學進度，訂定學科先修課程，如實施道路駕駛訓練前，應最少完成遵守號誌、標誌及標線、車輛通行及禁止通行、禮讓行人、安全速度與安全車距、通過路口及平交道、變換車道、超車及會車等。
3. 檢討現行學科汽車構造及修護常識:我國現行學科汽構課程佔全部學科時數達1/3(以小型車為例)，相較於日本僅佔1/26，顯見我國汽構課程時數比例過高的情形，隨著汽車構造及科技日新月異，建議適當檢討現行汽構課程時數，改充實交通安全知識或路權觀念，以提升用路人安全。
4. 我國與日本均規定應上急救常識課程，日本急救課程時數達3小時，且要求須會施作CPR及使用AED設備，授課講師亦擁有CPR及AED設備講師證照，反觀我國僅排定1小時課程，並儘以交通法規講師授課，無法確保交通安全講師是否可教授CPR及AED設備，建議給予駕訓班一定緩衝期，教授此課程之講師應持有相關緊急救護證照，或開放由擁有專業證照者教授此課程，以確保教學品質。



圖 16 日本急救救護課程授課情形

5. 編撰統一學科教學教材:現行日本駕訓班學科教材由當地駕訓班業者組成之協會辦理學科教學教材編撰事宜，並由警政機關審查後通令全縣(相當於我國的省)駕訓班業者使用，建議我國可邀集國內交通專家編定統一學科教學教材，通令全國駕訓班使用，或開放由各團體或機關編撰教材，由本局邀集國內交通專家審查通過後，指定為駕訓班學科專用教材。

(三) 駕訓班管理及經營:

1. 駕訓班附設設施:日本駕訓班為吸引家庭主婦走出戶外參加駕訓班，於駕訓班周遭設立托嬰中心，隨著少子化時代來臨，駕訓班應嘗試附設相關設施，已吸引潛在客源。



圖 17 托嬰中心

2. 駕訓班多角化經營:日本駕訓班因應少子化時代來臨，除駕訓班本業外，亦朝向相關教育產業發展，如托嬰中心、幼兒園、補習班等以提升其收益狀況。

(四) 高齡駕駛人管理:

1. 依據日本提供之高齡駕駛管理數據顯示，日本 1 年繳回駕照數約為 1 萬 1 千人，1 年高齡駕駛檢查通知數為 172 萬 5 千人，繳回率約為 0.64%(平成 29 年)，另我國實施高齡駕駛人管理制度迄今(民國 106 年 7 月至 108 年 11 月間)繳回駕照數約 2 萬 6 千人，1 年高齡駕駛檢查通知數為 21 萬人，繳回率約為 12.34%，顯示我國自願繳回政策實施成功。
2. 另審視日本現行高齡駕駛管理制度，針對認知功能測驗判定為記憶力及判斷力均明顯下降者，應強制由專門醫生檢查判定是否為失智症，建議我國可參考其制度，針對未通過認知功能測驗者，建議其可自行前往醫院接受專業檢查。