

逢甲大學學生報告 ePaper

臺灣與馬來西亞駕訓班學科教學落實程度之比較研究  
A Comparative Study on the Degree of Classroom  
Instruction Implementation in Taiwan and  
Malaysia Driving Lesson

作者：林祐睿、吳承哲、扈菀庭、陳藝昕、黃曉媛

系級：運管三乙

學號：D0950602、D0959323、D0958779、D1077865、D1010781

開課老師：蘇昭銘 教授

課程名稱：交通法規與政策

開課系所：運輸與物流學系

開課學年：111 學年度 第 1 學期

## 中文摘要

近年來，台灣的车禍事故不斷攀升，民國 100 年的 230,776 件，到 109 年以增加到 362,393 件，增長 57%。我國對汽機車駕駛人的考照規定不斷在進行調整，駕駛人需要了解遵守的各項規則規定、預防課程等駕駛知識都不斷得規劃與更新，然而車禍事故仍居高不下。在過去課堂交流中，了解馬來西亞考取駕照的規定與流程，該國規定要考取汽車駕照者，必須上滿至少 6 小時的交通理論課程，並且通過筆試測驗，才開始場地訓練。

對此，本組希望利用本研究，蒐集臺灣與馬來西亞民眾自身考取汽車駕照的經驗，經由問卷獲取對汽車駕照學科教學的意見與看法。問卷分析分別採用敘述性統計分析與統計檢定分析軟體 SPSS，研究臺灣與馬來西亞的學科教學落實是否會影響民眾考取駕照後的駕駛行為，分析是否能降低車禍事故的發生，最後提出本組對於汽車駕訓班學科教育落實的觀點與建議。

經過本組研究，從基本統計數據上顯示，臺灣受訪者的學科教育普遍未達法規規定標準，大部分的臺灣受訪者無法明確地認同駕訓班學科課程對安全駕駛有幫助。統計檢定結果呈現兩國間的進一步比較，皆無法推翻假說，因此本組建議交通相關主管機關需要從其他方向改善臺灣駕駛人的駕駛行為。針對駕訓班的問題，本組建議主管機關加強稽查次數，提高考核標準，確保民眾在學習過後，增強安全駕駛之觀念，降低事故風險。

**關鍵字：汽車駕訓班、學科訓練、安全駕駛、兩國比較**

## Abstract

In recent years, the number of traffic accidents in Taiwan has been on the rise. From 230,776 in 1900 to 362,393 in 2019, an increase of 57%. my country's regulations on driving licenses for automobiles and motorcycles are constantly being adjusted. Drivers need to understand and abide by various rules and regulations, and driving knowledge such as prevention courses are constantly planned and updated. However, car accidents are still high. In the past classroom exchanges, I learned about the regulations and procedures for obtaining a driver's license in Malaysia. The country stipulates that those who want to obtain a car driver's license must take at least 6 hours of traffic theory courses and pass the written test before starting field training.

In this regard, the group hopes to use this research to collect the experience of the people in Taiwan and Malaysia in obtaining a driving license, and obtain opinions and views on the teaching of driving license subjects through questionnaires. The questionnaire analysis uses descriptive statistical analysis and statistical verification analysis software SPSS to study whether the implementation of subject teaching in Taiwan and Malaysia will affect the driving behavior of the public after obtaining a driver's license, and analyze whether it can reduce the occurrence of car accidents. Viewpoints and suggestions on the implementation of subject education in training courses.

Based on the research conducted by this group, the basic statistical data show that the subject education of the respondents in Taiwan is generally not up to the standards stipulated in the regulations. Most of the respondents in Taiwan cannot clearly agree that the subject courses of the driving training class are helpful for safe driving. The results of the statistical test show that further comparisons between the two countries cannot overthrow the hypothesis. Therefore, this group suggests that the traffic-related authorities need to improve the driving behavior of Taiwanese drivers from other directions. In response to the problems of driving training classes, this group recommends that the competent authorities strengthen the number of inspections and improve the assessment standards to ensure that the public will enhance the concept of safe driving and reduce the risk of accidents after learning.

Keyword : Driving training classes, Subject training, Safe driving, Comparison between two countries



## 目次

中文摘要.....	1
Abstract.....	2
第一章 緒論.....	7
<b>第一節 研究背景與動機</b> .....	7
<b>第二節 研究目的</b> .....	9
<b>第三節 研究範圍</b> .....	10
第二章 研究方法.....	12
<b>第一節 兩國法規蒐集</b> .....	12
<b>第二節 問卷設計</b> .....	12
<b>第三節 問卷分析方法</b> .....	13
第三章 研究結果與分析.....	14
<b>第一節 兩國學科規定與考照流程資料蒐集</b> .....	14
<b>第二節 問卷敘述分析</b> .....	16
<b>第三節 問卷推論分析</b> .....	23
第四章 結論與建議.....	29
4.1 結論.....	29
4.2 建議.....	29
參考文獻.....	31

## 圖目錄

圖 1 過去十年歷年車禍死傷事件.....	7
圖 2 汽機車「不依規定轉彎或變換車道」.....	8
圖 3 研究流程圖.....	11
圖 4 是否考取汽車駕照.....	16
圖 5 是否知道報考汽車駕駛執照時，需要參與針對筆試內容上課嗎?.....	16
圖 6 請問您在考取駕照前，駕訓班是否有針對筆試內容安排課程.....	17
圖 7 若您有上課經驗，您是否在課程中學習到未曾注意過的內容.....	17
圖 8 若您有上課經驗，請問您是以什麼方式學習？（可複選）.....	17
圖 9 您筆試內容的上課時長？.....	18
圖 10 您認為考取駕照前針對筆試內容上課是否必要？.....	18
圖 11 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎？.....	19
圖 12 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助？（可複選）台灣.....	19
圖 13 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助？（可複選）馬來 西亞.....	20
圖 14 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎？.....	20
圖 15 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助？（可複選）台灣.....	21
圖 16 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助？（可複選）馬來 西亞.....	21
圖 17 您是否有發生過車禍事故.....	21
圖 18 (台灣)考試地點.....	22
圖 19 發生車禍的次數.....	22
圖 20 發生車禍的原因(台灣).....	23
圖 21 發生車禍的原因(馬來西亞).....	23
圖 22 國籍*車禍發生事故的卡方檢定.....	25
圖 23 國籍*駕駛安全意識的卡方檢定.....	27
圖 24 國籍*駕駛安全 ANOVA 檢定.....	28

## 表目錄

表 1 車禍發生交叉表.....	24
表 2 駕駛安全意識分數比例.....	26



## 第一章 緒論

### 第一節 研究背景與動機

近年來台灣車禍總件數為上升狀態，近十年來，車禍所造成的死傷人數從民國 100 年的 230,776 人，暴增到 109 年的 362,393 人(如圖 1)，車禍死傷人數增長了 57%。然而台灣對於汽車駕駛人考照規定中，對於各項預防與駕駛知識都有充分的規畫及安排，然而車禍事故依舊具高不下。

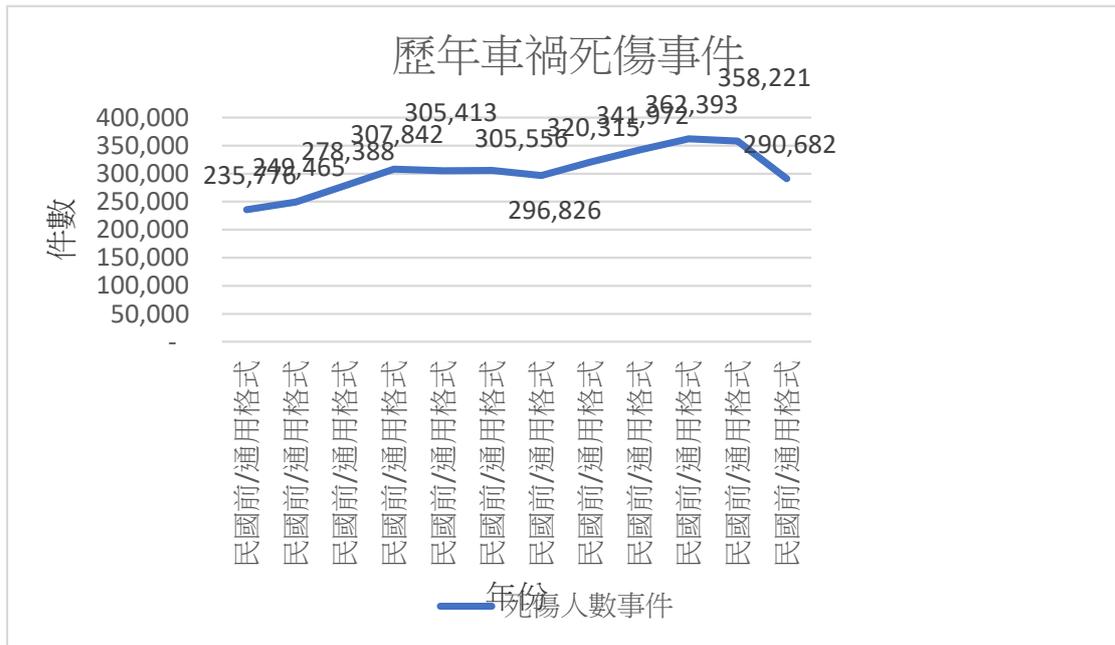


圖 1 過去十年歷年車禍死傷事件

警政署 111 年 1~9 月的資料中提到，截止 9 月，台灣的違規交通事件就舉發 1146.2 萬件，比前一年同期多了 124 萬 7962 件，民眾的違規事件依舊持續成長，當中又以「不依規定轉彎或變換車道」為事件數上升最大宗(圖 2)，而這項違規事項卻容易造成用路人與其他用路人警惕較低時，發生車禍的原因。

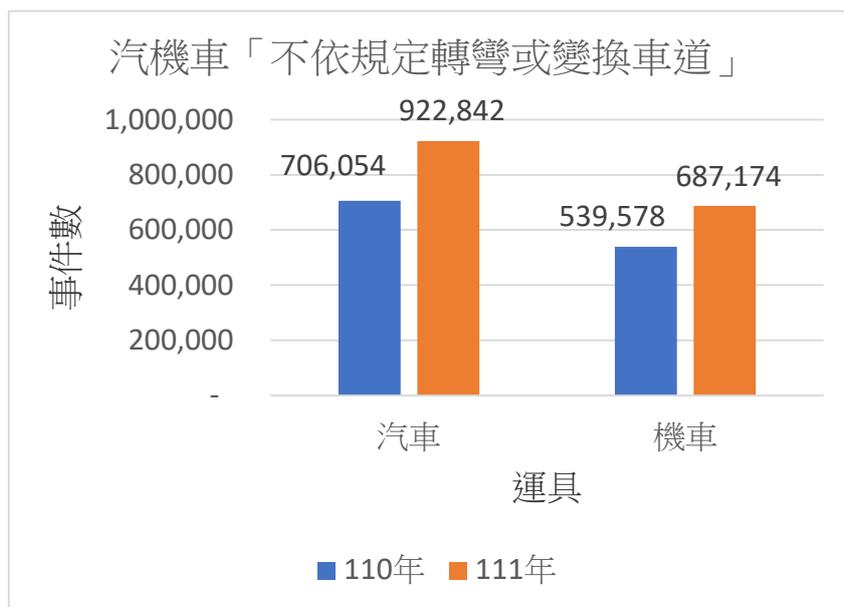


圖 2 汽機車「不依規定轉彎或變換車道」

民間組織車禍防治聯盟曾提出車禍防治計畫的資料，內容為全面性提升觀念與組織能力，對民眾提升安全駕駛經驗，政府部分則是與駕訓班合作提供有效率的功能設計與導入。階段重新審核駕駛資格，針對嚴重違規者進行強制性安全輔導，聚集學者和安全駕駛專家之意見，成立安全駕駛中心匯集經驗與智慧交流轉化為文書資料、影片和課程。

中華民國駕照分為以下幾種，學習駕駛證之學習駕車有效期間為 1 年(規則 59)領有學習駕駛證者應在駕駛學習場內或依公路或市區道路主管機關指定之道路及時間內為之。(規則 58) 學習駕駛證學習開車以在駕駛學習場內或依公路或市區道路主管機關指定之道路及時間內為之。由有駕照者在旁指導監護，不得充當駕駛執照使用。依據中華民國道路交通安全(規則 53)台灣小型車駕照分為以下幾種，小型車普通駕駛執照和小型車職業駕駛執照，差別在於小型車職業駕駛執照可以駕駛 Uber、計程車、租賃車，國際駕照領有駕駛執照之駕駛人，在駕照有效期間內，得憑原照換領同等車類之國際駕駛執照(規則 55)。

馬來西亞則分為下列幾種，學習駕照發給學習駕駛者的證件，駕駛者可以在達到法定上課時數及通過交通規則筆試後獲得有關駕照，有效期限為兩年。暫准駕照發給新手駕駛的，新手持有暫准駕照滿兩年可以更換為合格駕照，在一年限期內未有更換者必須重新考取駕照。第三種為合格駕照是發給合格駕駛者的證件，持有暫准駕照滿兩年後可以獲得有關駕照，合格駕駛者必須每隔 1、2、3、5 或 10 年更新駕照，駕照到期滿三年未有更新者必須重新考取駕照。職業駕照是發給職業駕駛者的證件，駕駛者必須年滿 21 歲並持有合格的駕駛執照。最後一種為國際駕照發給跨國駕駛者的證件，駕駛者須持有合格的駕駛執照，有效期限是一年。

相較於馬來西亞考照方式規定，本組思考是否台灣考照方式能參考馬來西亞中的定期更新駕照部分，舉例來說有些人考到駕照之後卻沒在開車，那未來

想上路就會變成潛在危險因子。

## 第二節 研究目的

### 一、民眾面：

#### 1. 提升民眾對於考照學科的重視程度

許多民眾認為學科不是一件必要的課程內容，只是為了考取駕駛執照，而強迫個人記得，但在考取駕駛執照後，普遍民眾容易忘記內容，多只記得大概，使學科測驗並無帶來有效幫助。

#### 2. 提升民眾在交通各方面的基本常識

本組預研究，學科課程與車禍比例是否有一定之相關性，假定民眾是因為基本交通及安全駕駛行為等知識不足，而行駛於道路的過程中造成錯誤預判及交通法條的觸犯。透過落實學科課程，教導民眾一些日常駕駛過程中因注意而未注意的細節及常識，使愈來愈多擁有完善的交通觀念之知識駕駛人群，能夠降低因交通事故發生。

#### 3. 促進用路人及駕駛對於學習道路安全基本知識的積極度

普遍民眾因不願意額外花費時間或因私人因素，無法準時參與學科課程，更因許多駕訓班沒有確實點名，而造成民眾抱有僥倖心態，使民眾對於學科的不重視，造成消極的對待學科課程。因此本組提供數據，以佐證學科課程教學是否能夠減少民眾在事故上的發生，推動民眾更為積極的參與學科課程。

### 二、駕訓班方面：

#### 1. 推動駕訓班能確實執行學科課程教學

駕訓班為增加教練們在道路教學的時間，學科內容多是由民眾自行回家研讀，民眾為應付測驗，也常以記答案的方式來解決學科考試，但此種應對方式，並不是設計學科課程的初衷，且無法讓民眾了解道路駕駛的危險性及需注意的細節。駕訓班若能更為積極的安排、推動學科課程的教學，便能使民眾學習到更為完善的道路知識。

### 三、政策推動面：

#### 1. 促使政府及交通相關單位，對學科課程的注重

相關單位對於學科課程並無重視，駕訓班也因為無監督，而不會主動落實課程的教學。若能由上往下實行政策的規定、訂定，便能夠有效、且快速的推動民間在學科教學的積極性。

## 第三節 研究範圍

### 一、 研究主題與內容

了解學科目前在台灣的實行成效，並以馬來西亞對於學科課程的注重程度，與台灣作為比對及參考改善資料，因此本研究調查範圍包括台灣的民眾及馬來西亞以有考取經驗的成年民眾做為調查參考數據內容，以評估學科之重要性。

### 二、 研究對象主要分布

本研究問卷主要搜集兩國成年民眾，主要分布，台灣為 18 至 25 歲；馬來西亞 17 至 25 歲，以有考取小型車駕駛之民眾，因普遍分布在此年齡階段民眾對於考取駕駛執照經歷仍較為清晰，由此作為此次的研究對象。

## 第四節 研究流程

- 確定主題:確定預計探討題目，本組透過此研究台灣與馬來西亞考取小型車證照時，所上之學科課程，了解學科課程對於駕駛人的影響、幫助及必要性。
- 法規搜集:了解台灣目前法規規定，民眾須上課之課程時間及學習到之課程內容。
- 問卷設計:了解台灣與馬來西亞民眾在考取小型車駕駛執照時，駕訓班是否有落實學科教育課程，及民眾對於學科課程的重視度及感受。
- 圖像分析
- 卡方分析

- 結論與建議:透過上述問卷分析、探討，提出本研究對於台灣學科課程的看法及改善建議

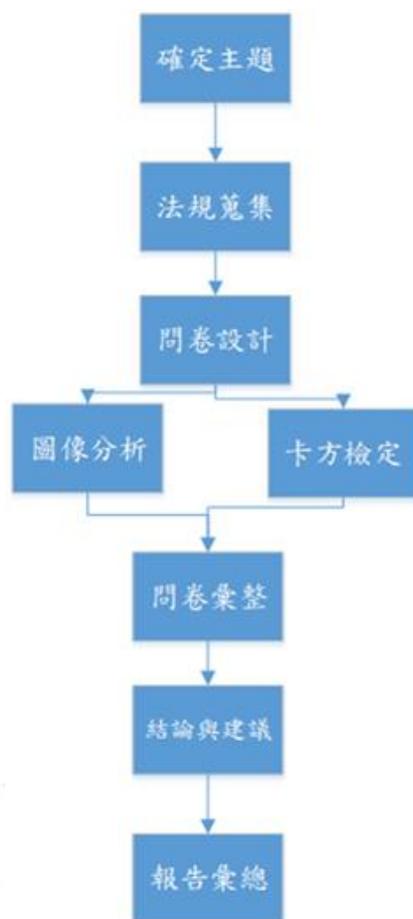


圖 3 研究流程圖

## 第二章 研究方法

### 第一節 兩國法規蒐集

為了調查了解台灣與馬來西亞在考取汽車駕照的規定與相關規定帶來的效益，本組將蒐集兩國的考照規定，藉此了解是否是在法規層面就已出現疏漏。我國的小汽車駕駛人考照制度及課程時間配當在《民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法》中包含針對各個關係人的規定，包括汽車駕駛人、訓練機構與監理主管機關，詳細的說明將在下章節中說明。馬來西亞的部分，將參考馬來西亞陸路交通局與民眾的分享進行說明，不過因為網域關係，將會有部分資料無法取得官方的法規規定。

### 第二節 問卷設計

除了了解是否是因為法規書

#### ● 問卷題目

##### 一、基本情況調查

1. 您是否考取汽車駕照
2. 您是否知道報考汽車駕駛執照時，需要參與針對筆試內容上課嗎？
3. 請問您在考取駕照前，駕訓班是否有針對筆試內容安排課程？

##### 二、有上課經驗者

4. 若您有上課經驗，您是否在課程中學習到未曾注意過的內容？
5. 若您有上課經驗，請問您是以什麼方式學習？
6. 您筆試內容的上課時長？
7. 您認為考去駕照前針對筆試內容上課是否必要？
8. 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎？
9. 您覺得下列教育課程中，那些對於安全駕駛有幫助？

##### 三、無上課經驗者

10. 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎？
11. 您覺得下列教育課程中，那些對於安全駕駛有幫助？

##### 四、基本身分資料

12. 性別
13. 考試地點
14. 是否發生車禍事故

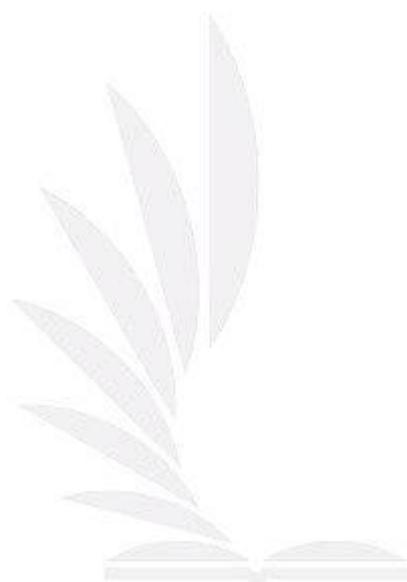
##### 五、車禍事故經驗

15. 車禍次數

## 16. 發生車禍的原因

### 第三節 問卷分析方法

本組將採用數據比例的分析與 SPSS 工具進行統計分析比較兩國間的差異，了解受訪者對於駕訓班落實上課後，對受訪者自身的影響，從中分析出可以借助台灣修正現況，落實駕訓班學科課程上課的問題。



## 第三章 研究結果與分析

### 第一節 兩國學科規定與考照流程資料蒐集

#### 一、台灣小型車學科(法規規定課程內容及時數安排)

##### 1. 學科課程內容及分配時數(台北市區監理所):

學科課程時間共 24 小時：駕駛道德 (2 小時)、急救常識 (1 小時)、駕駛原理與方法 (2 小時，含安全駕駛)、肇事預防與處理 (2 小時)、道路交通管理法規 (9 小時，含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、高速公路及快速公路交通管制規則、道路交通標誌、標線、號誌設置規則等)、車輛構造及修護常識 (8 小時)。

##### 2. 學科課程(法規)內容包含:

- a. 路權介紹
- b. 標誌設置原則與代表意義
- c. 標線設置原則與代表意義
- d. 號誌設置原則與代表意義
- e. 基本用路法則
- f. 駕駛人與車輛規定
- g. 累加罰則之介紹

#### 二、馬來西亞小客車學科考照流程

在馬來西亞年齡滿 16 歲就能去考取機車駕照；年齡滿 17 歲就能去考取汽車駕照。馬來西亞本地駕照分 L、P 和正式駕照。L 駕照是學員駕照，需先上理論課，確認考試通過後就可以取得。取得 L 駕照後，方能開始學習開車。P 駕照是實習駕照，此駕照為期 2 年是通過駕駛考試後方能獲取，2 年後就可以換成正式駕照了。取得 P 駕照一樣可以正常開車，只是不能過多的違反交通規則，P 駕照被取消後必須得重新考取駕照。大致上機車和汽車駕照的考取是一樣的，主要分為以下步驟：

##### 1. 報名

雖然馬來西亞駕照是由 JPJ 所發出的，但 JPJ 只負責考車和批准駕照，學車都是由各別駕駛院所負責。所以第一步驟就是到附近的駕駛學校報名。

##### 2. 交通理論課程 (KPP01)

報名後，駕駛學校的負責人會安排出席聽課 6 小時，課程內容主要是講解交通規則，理論課上會發一本交通規則課本，可以要求英語，或者可以提供馬來

語。課程結束後可自行回家複習，詳讀交通規則內容。

### 3. 電腦理論考試

理論課過後，可以自己在家學習理論考試。若覺得有把握了，可向駕駛學院負責人預定時間參加電腦理論考試，一般在 Pejabat Rilek 或 Pejabat MyEG 進行；駕校會安排最快下一週考試，考試使用電腦進行選擇題回答，可以選擇英語問題，這個部分不提供中文題目的。電腦考試分成兩個部分，一部分是色盲考試，通過了才可以參與理論考試，成功通過電腦理論考試，就可取得 L 駕照。

#### 一、取得 L 駕照

考試完成後方能得知是否合格，若考照者成功通過電腦理論考試，駕校會安排考照者領取 L 駕照。

#### 二、學習駕駛 (KPP 02)

接下來將參加 5.5 小時的 Bengkel 課程。在這個階段裡主要講解的包括整輛車的配件和如何檢查車子，在考車時需要向考官講解上述的部分；完成這部分後，便可隨同教練自行到駕駛座裡駕車，教練會在副駕駛座進行指導。

#### 三、學習駕駛 (KPP 03)

在 10 小時學開車期間，教練會先在考車場內指導如何上山、停車，及 S 型和 Z 型路線等基礎技術，之後在教練陪同下開車上路，方能行駛於馬路上練習開車。

#### 四、試考

若已經完成了以上所有課程，以及掌握了駕車技巧，一般上駕駛學院都會要求試考。若通過的話，才會幫考照者報考正式的 JPJ 考車。

#### 五、正式路考

考試會在一天內完成，場地會在駕校內，到時陸路交通局會派 JPJ 官員來監考。考試分成三個部分：第一部分是車輛額常規檢查，考生需要喊出各個汽車部件；第二部分是考場考試，考生需在駕校內考各種停車，上坡等之前學習過的內容，萬一沒通過就需要再補考；第三部分是上路考試，考生需要按照指定路線在駕校外轉一圈。三個考試都分別會給分數，三個都需要及格才能過關，其中一個考試不及格，就得重新安排時間來考那個不及格的考試，及格的部分不需要重新考，當全部考試合格後，等待幾天就能領取 P 駕照。

## 六、正式駕車

在持有 P 駕照時，所開的車輛必須貼 P 字在擋風玻璃和後玻璃上，否則將會被扣分。

在馬來西亞考駕照整個流程通常大約 2 個月左右，如果遇到學車旺季，通常是學生放假，可能需要 3-4 個月才能預約上考試。理論考 1-2 週可以完成，練車大約 2 週時間，考試時間主要看能預約上哪一天。

## 第二節 問卷敘述分析

台灣有效問卷份數 203 份，馬來西亞有效問卷 68 份。本小節會逐題分析本次問卷兩國受訪者的情況，並且從中探討台灣是否有需要改善之處。

### 一、調查是否已考取駕照

#### 1. 您是否已經考取汽車駕照

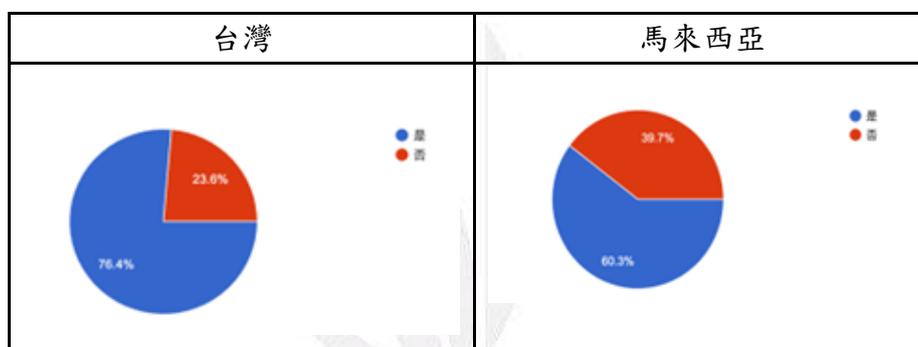


圖 4 是否考取汽車駕照

依據統計結果，可以得知台灣的民眾已有 76.4%考取駕照，23.6%未考取駕照；馬來西亞的民眾已有 60.3%考取駕照，39.7%未考去駕照。

### 二、汽車駕照筆試內容課程上課情況調查

#### 2. 您是否知道報考汽車駕駛執照時，需要參與針對筆試內容上課嗎？

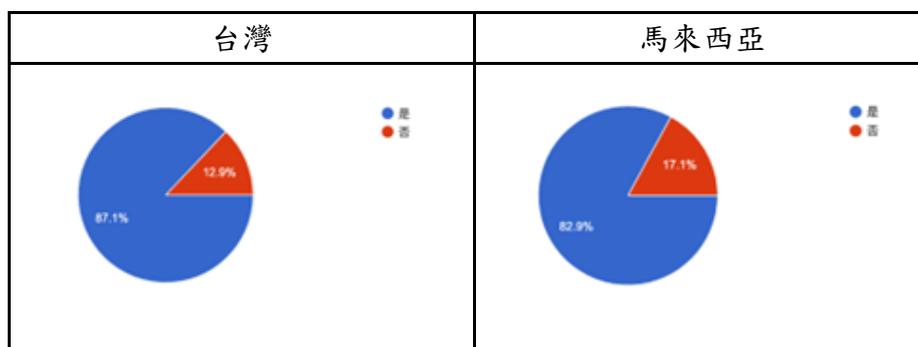


圖 5 是否知道報考汽車駕駛執照時，需要參與針對筆試內容上課嗎？

依據統計結果，可得知兩國的民眾都知曉報考汽車駕照時，須先上過筆試內容的相關課程，兩國的比例都有超過百分之八十，只有少部分的民眾不知曉再報考汽車駕照時須先上過筆試內容的相關課程。

3. 請問您在考取駕照前，駕訓班是否有針對筆試內容安排課程

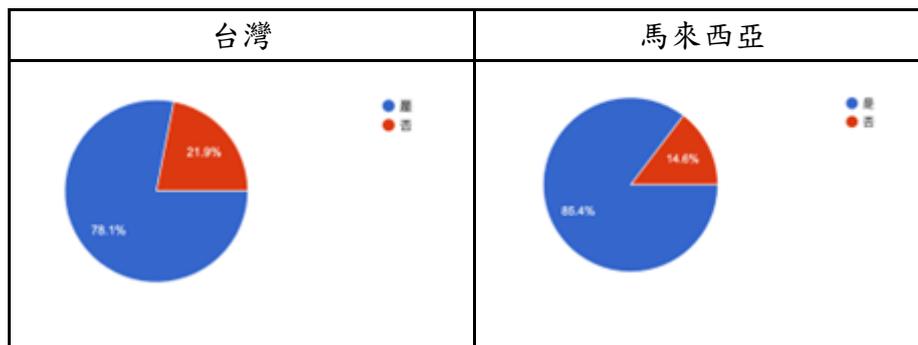


圖 6 請問您在考取駕照前，駕訓班是否有針對筆試內容安排課程

依據統計結果，可得知兩國的駕訓班都有針對筆試的課程內容作安排，少部分的駕訓班未對比式內容作安排，台灣未安排的比例有 21.9%，馬來西亞未安排的比例有 14.6%，僅有少部分的駕訓班未落實安排筆試課程內容。

三、有筆試內容相關上課經驗

4. 若您有上課經驗，您是否在課程中學習到未曾注意過的內容

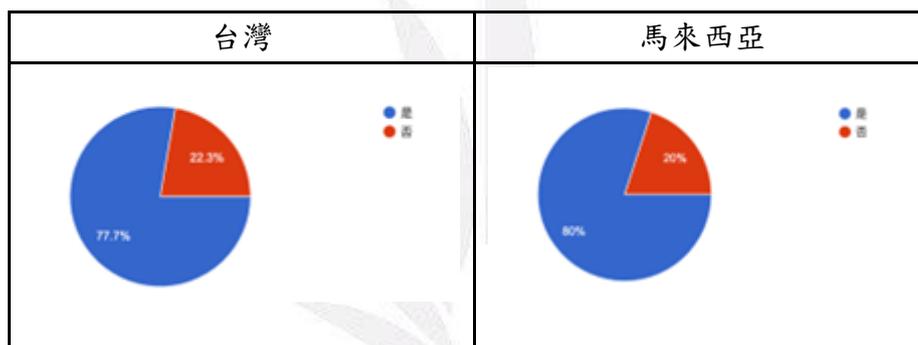


圖 7 若您有上課經驗，您是否在課程中學習到未曾注意過的內容

依據統計結果，兩國的民眾都有在鄙視的課程內容中都有未曾注意過的內容，兩國的比例相當高，區間為 77%~80%，因此若針對民眾未曾注意過的內容安排在課程當中，民眾行駛於道路的過程中應會更加注意駕駛行為以及道路安全。

5. 若您有上課經驗，請問您是以什麼方式學習？（可複選）

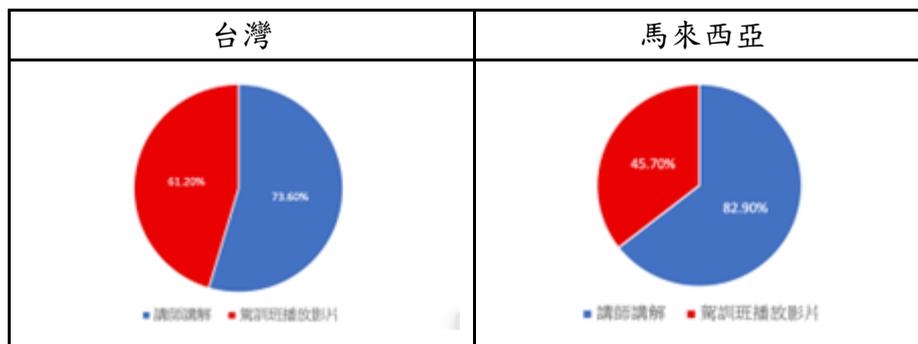


圖 8 若您有上課經驗，請問您是以什麼方式學習？（可複選）

依據統計結果，台灣的學習方式主要以講師講解及駕訓班播放影片為主，兩者的比例相當接近，而馬來西亞的學習方式主要以講師講解為主，比例高達百分之八十，僅有部分駕訓班播放影片提供學習。

6. 您筆試內容的上課時長？

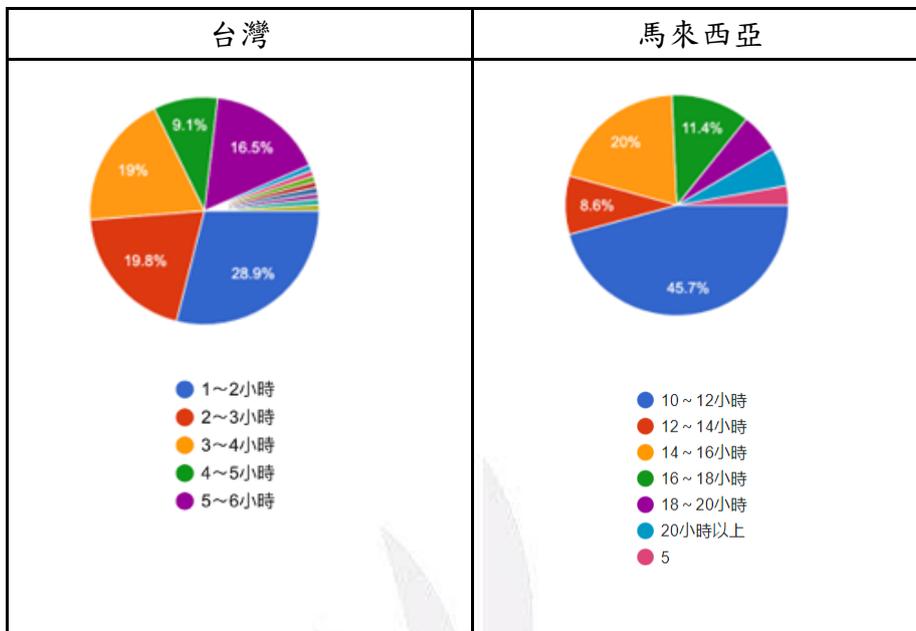


圖 9 您筆試內容的上課時長？

依據統計結果，台灣上課的時常多為 1~2 小時或 2~3 小時，而馬來西亞的上課時常達到 10~12 小時，比例為 45.7%超出台灣 16.8%，由此可知台灣駕訓班在筆試上課內容的時速是相當不足的。

7. 您認為考取駕照前針對筆試內容上課是否必要？

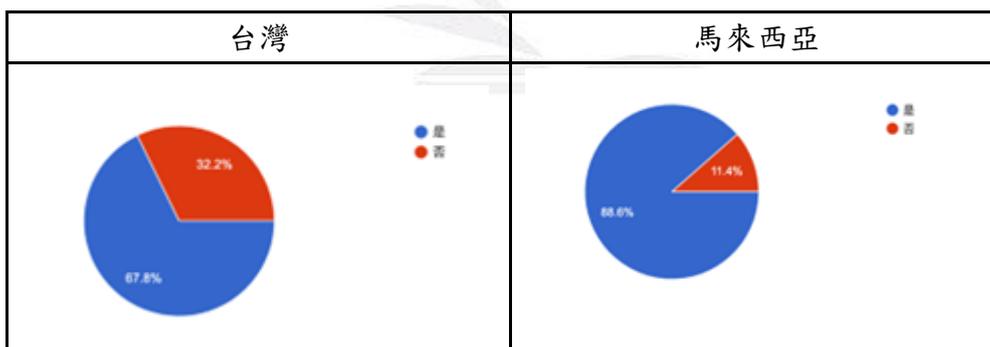


圖 10 您認為考取駕照前針對筆試內容上課是否必要？

依據統計結果，兩國的民眾都認為需再考照前都應該要針對筆試內容上課，但在台灣有百分之三十的民眾而馬來西亞有百分之十的認為不需針對筆試內容上課，台灣相較於馬來西亞的比例是相對較高的。

8. 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎？

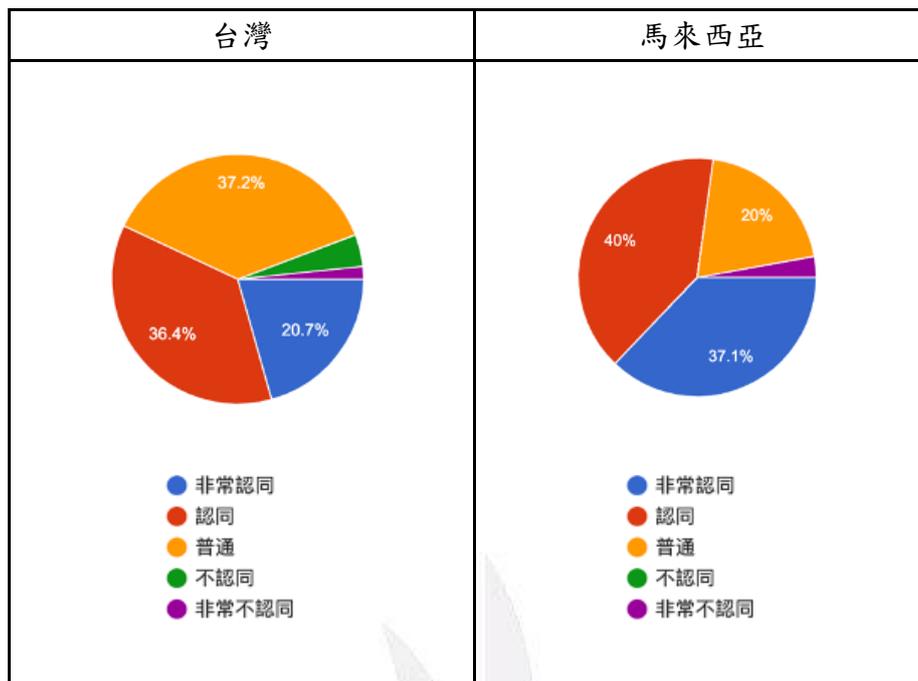


圖 11 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎？

依據統計結果，兩國都認為家訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛都是認同有幫助的，若兩國針對筆試內容上課落實，民眾對於安全駕駛的觀念會相當清楚，在行駛於道路上也會注意其他駕駛人的行車行為。

9. 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選)

台灣：

您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選)		
題項	個數(人)	百分比
交通法規	87	72.90%
路權	78	64.50%
交通事故預防與處理常識	107	88.40%
安全駕駛知識	89	73.60%
輪胎及燈光使用常識	72	59.50%
行人交通安全	66	54.50%
酒駕的法律及社會責任	68	56.20%
肇事案例分析	66	54.50%

圖 12 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選)台灣

馬來西亞：

您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選)		
題項	個數(人)	百分比
交通法規	28	80%
交通事故預防與處理常識	21	60%
安全駕駛知識	28	80%
行人交通安全	20	57.10%
酒駕的法律及社會責任	28	80%
肇事案例分析	19	54.30%

圖 13 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選) 馬來西亞

依據統計結果，台灣有 88.4% 的民眾認為交通安全事故防禦與處理常識是對於安全駕駛是有幫助的，次之為安全駕駛的知識。馬來西亞有 80% 的民眾對於交通法規、安全駕駛知識、酒駕的法律及社會責任是有幫助的。兩國對於教育課程感興趣的內容有所不同，其原因可能為兩國的駕駛習慣差異都想當大。

#### 四、無筆試內容上課經驗

10. 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎?

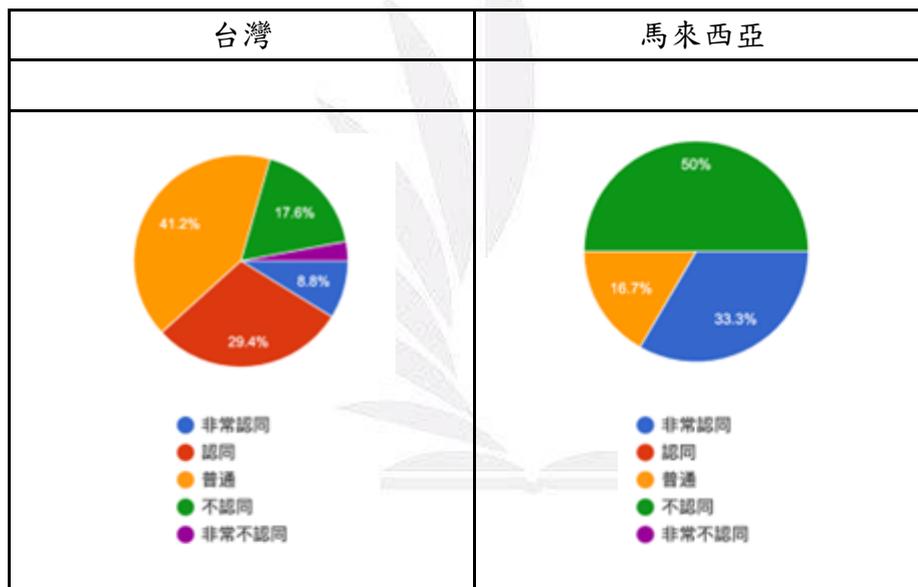


圖 14 您認為在駕訓班針對筆試內容上課，對於安全駕駛有幫助嗎?

依據統計結果，針對無筆試內容上課經驗的民眾，台灣民眾認為針對筆試內容對於安全駕駛的幫助成效是普通，而馬來西亞對於筆試內容上課對於安全駕駛是不認同的比例高達 50%。

11. 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選)

台灣：

您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選)		
題項	個數(人)	百分比
交通法規	28	82.40%
路權	19	55.90%
交通事故預防與處理常識	28	82.40%
安全駕駛知識	24	70.60%
輪胎及燈光使用常識	18	52.90%
行人交通安全	14	41.20%
酒駕的法律及社會責任	14	41.20%
肇事案例分析	14	41.20%

圖 15 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選) 台灣

馬來西亞：

您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選)		
題項	個數(人)	百分比
交通法規	4	66.70%
交通事故預防與處理常識	1	16.70%
安全駕駛知識	3	50%
行人交通安全	1	16.70%
酒駕的法律及社會責任	3	50%
肇事案例分析	6	100%

圖 16 您覺得下列教育課程中，哪些對於安全駕駛有幫助? (可複選) 馬來西亞

依據統計結果，針對無筆試內容上課經驗的民眾，台灣有 82.4% 的民眾認為交通安全事故防禦與處理常識是對於安全駕駛是有幫助的，次之為安全駕駛的知識，此結果與有筆試上課經驗的民眾想法一致。馬來西亞有 100% 的民眾對於肇事案例分析是有幫助的，在路上遇到車禍時想對於這方面的知識有基礎常識。兩國對於教育課程感興趣的內容有所不同，其原因也是兩國的駕駛習慣差異都想當大，而導致兩國民眾對於教育課程內容的興趣不一樣。

五、基本資料

12. 您是否有發生過車禍事故

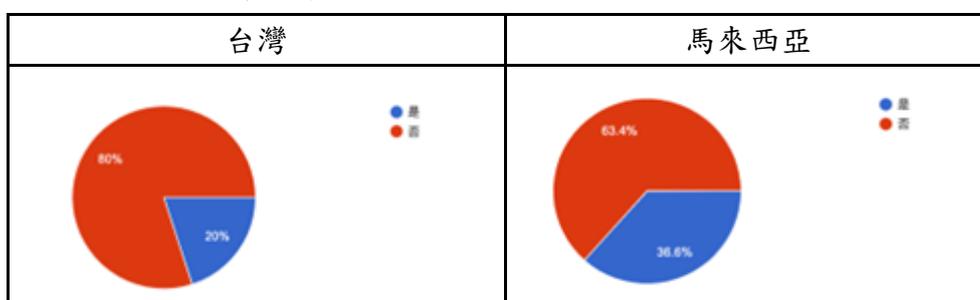


圖 17 您是否有發生過車禍事故

依據統計結果，兩國的民眾幾乎都有發生過交通事故，且比例也相當高的，都有超過百分之五十以上。

13. 考試地點

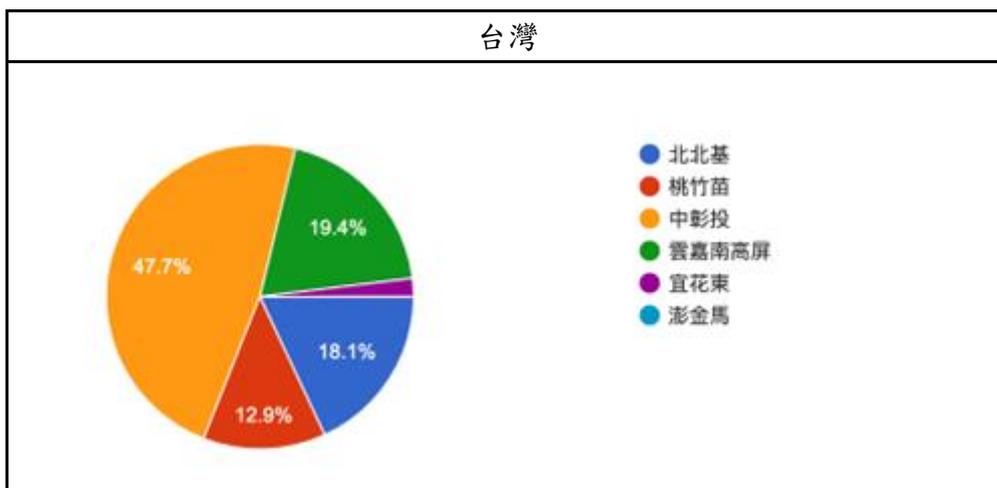


圖 18 (台灣)考試地點

圖表 15 為台灣民眾考照地點，由於此問卷發布地點集中於中部地區，因此統計結果顯示，大多數是以中彰投的民眾居多，次之為雲嘉南高屏。

14. 車禍發生的次數

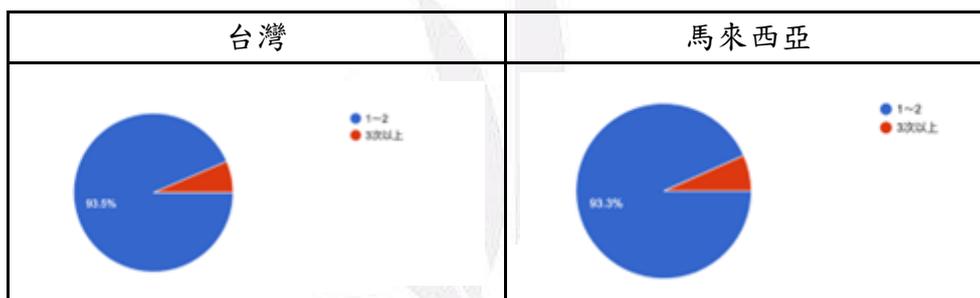


圖 19 發生車禍的次數

依據統計結果，兩國民眾的發生交通事故的以利都超過百分之五十，且當中發生車禍的次數都為 1~2 次，少部分的民眾發生三次以上的車禍事故。

### 15. 發生車禍的原因

台灣：

題項	個數(人)	百分比
闖紅燈	2	6.50%
紅燈右轉	0	0%
未打方向燈切換車道	2	6.50%
未依規定讓車	2	6.50%
逆向行駛	0	0%
酒駕失控	0	0%
未依規定減速	3	9.70%
違規超車、搶道	2	6.50%
其他駕駛人過失	18	58.10%
起步未注意他人安全	0	0%
汽車駕駛人過失	6	19.40%
其他	4	12.80%

圖 20 發生車禍的原因(台灣)

馬來西亞：

題項	個數(人)	百分比
闖紅燈	0	0%
未打方向燈切換車道	1	6.70%
未依規定讓車	1	6.70%
逆向行駛	0	0%
酒駕失控	0	0%
未依規定減速	2	13.30%
違規超車、搶道	1	6.70%
其他駕駛人過失	11	73.30%
起步未注意他人安全	1	6.70%
汽車駕駛人過失	1	6.70%
其他	1	6.70%

圖 21 發生車禍的原因(馬來西亞)

依據統計結果，兩國的民眾認為發生交通事故的主要原因都為其他駕駛人的過失，少許是因自身的原因而發生交通事故。

### 第三節 問卷推論分析

問卷的調訪，透過民眾反饋的數據進行，進行更深入的統計分析，將兩國問卷數據做重新統整，比較兩國民眾是否因為駕訓班的安排學科，對以下兩個項目的看法產生不同的結果與影響。

#### 一、兩國學科安排與車禍事故是否相關

首先針對兩國規定與車禍發生與否的結果進行分析，假設 $H_1$ 為兩國的規範會影響到民眾發生車禍， $H_0$ 為兩國的規範不會影響到民眾發生車禍，顯著水準設定 0.05，當小於顯著值，對立假設成立，反之，將無法推翻虛無假說。

經過 SPSS 軟體檢定結果，皮爾森卡方雙尾值為 0.222，大於顯著值的

0.05，因此對立假說不成立，車禍發生的與否與受訪者來自台灣和馬來西亞並沒有顯著的關係(圖 22)。因為上述的結果，本研究將另外透過交叉表比例解釋為何此檢定結果顯示不顯著。

因為跨國訪問的難度，本組收回的問卷份數，呈現馬來西亞與台灣受訪者的比例相差 3 倍。這組卡方交叉表中，台灣受訪者，有 19%的民眾在上完學科後有發生過車禍，而馬來西亞的受訪者則有 28.6%有發生車禍(表 1)。顯示本組檢定之所以不顯著，是因台灣民眾在上完學科課程後，發生車禍的比例還是比較低的，間接說明台灣比馬來西亞在車禍預防這部分並沒有缺少學科上的內容或是宣導。

表 1 車禍發生交叉表

	沒發生過車禍	發生過車禍	總計
台灣	98	23	121
馬來西亞	25	10	35
總計	123	33	156

[資料集0]

觀察值處理摘要

	觀察值					
	有效		遺漏		總計	
	N	百分比	N	百分比	N	百分比
國籍 * 車禍發生與否	156	100.0%	0	0.0%	156	100.0%

國籍\*車禍發生與否 交叉列表

		車禍發生與否		總計
		0	1	
國籍	1	98	23	121
	2	25	10	35
總計		123	33	156

卡方測試

	數值	df	漸近顯著性 (2端)	精確顯著性 (2端)	精確顯著性 (1端)
皮爾森 (Pearson) 卡方	1.489 <sup>a</sup>	1	.222		
持續更正 <sup>b</sup>	.970	1	.325		
概似比	1.414	1	.234		
費雪 (Fisher) 確切檢定				.244	.162
線性對線性關聯	1.479	1	.224		
有效觀察值個數	156				

a. 0 資料格 (0.0%) 預期計數小於 5。預期的計數下限為 7.40。

b. 只針對 2x2 表格進行計算

圖 22 國籍\*車禍發生事故的卡方檢定

從這組檢定的結果其實可以說明，台灣雖然上課時數並沒有超過馬來西亞，但是在車禍預防的課程或宣導是有效果，因此車禍發生的比例在上過課的受訪者中是低於馬來西亞的受訪者。

## 二、兩國民眾對於學科上課與安全駕駛意識的相關性

接著將分析安全意識提升與學科上課之間的相關性。假設 $H_1$ 為兩國因學科上課後安全意識提高有影響， $H_0$ 為兩國因學科上課後安全意識提高沒有影響，顯著水準設定 0.05，當小於顯著值，對立假設成立，反之，將無法推翻虛無假說。

經過檢定，皮爾森卡方顯著性為 0.098，依然是大於設定的 0.05，顯示，受訪者來自不同國家，與學科上完後安全意識提高並無顯著的相關性(圖 23)，

與上一小節相同，本組將另用比例占比觀察是何種因素，導致卡方檢定結果成不顯著的關係。

從表 2 整理出的數據，原先題目問題為五分量表，為了檢定結果更加聚焦，將非常不認同(1 分)、不認同(2 分)分改為 1、普通(3 分)改為 2、及認同(4 分)、非常認同(5 分)改成 3，讓本組的檢定內容聚集觀察比例間的變化。

比例上台灣、馬來西亞安全意識是否提升的比例如下，兩國站在普通的比例相近，但是以台灣為例，認為有提升安全意識的受訪者與不認同差距，並沒有馬來西亞的差距多，而且不認同的比例也比馬來西亞高，比例分析的結果可以說明，台灣的受訪者對於上完課後提升安全意識的認同度相較馬來西亞稍微低一些，但是將 2、3 分比例加總，兩國的數據相當接近，這可能會導致卡方檢定結果不顯著。

表 2 駕駛安全意識分數比例

	1	2	3	總計
台灣	0.058	0.372	0.570	1
馬來西亞	0.029	0.2	0.771	35
總計	8	52	96	156

## 交叉表

觀察值處理摘要

	觀察值					
	有效		遺漏		總計	
	N	百分比	N	百分比	N	百分比
國籍2 * 安全意識認同	156	100.0%	0	0.0%	156	100.0%

國籍2\*安全意識認同 交叉列表

計數

		安全意識認同			總計
		1	2	3	
國籍2	1	7	45	69	121
	2	1	7	27	35
總計		8	52	96	156

卡方測試

	數值	df	漸近顯著性 (2端)
皮爾森 (Pearson) 卡方	4.646 <sup>a</sup>	2	.098
概似比	4.911	2	.086
線性對線性關聯	4.111	1	.043
有效觀察值個數	156		

a. 1 資料格 (16.7%) 預期計數小於 5。預期的計數下限為 1.79。

圖 23 國籍\*駕駛安全意識的卡方檢定

為了解各個分數的顯著性，後續再研究單因子獨立變異數分析(ANOVA)，分析受訪者對安全駕駛意識提升的三個分數與國籍是否有關係。首先分析變異數同質性，由於結果為  $0 < 0.05$ ，這三個分數並無差異，說明三個分數屬於同質。接著，分析單因子變數分析，其顯著性為  $0.99 > 0.05$ ，說明三個分數與國籍的不同沒有顯著的差異，最後說明事後測試，本組採用較為嚴謹的費雪法，而本次檢定的結果，三個分數指標並沒有顯著受到國籍的不同影響(圖 24)。

單向

描述性統計資料

	N	平均數	標準偏差	標準錯誤	平均值的 95% 信賴區間		最小值	最大值
					下限	上限		
1	8	1.13	.354	.125	.83	1.42	1	2
2	52	1.13	.345	.048	1.04	1.23	1	2
3	96	1.28	.452	.046	1.19	1.37	1	2
總計	156	1.22	.419	.034	1.16	1.29	1	2

變異數同質性測試

Levene 統計資料	df1	df2	顯著性
11.402	2	153	.000

變異數分析

	平方和	df	平均值平方	F	顯著性
群組之間 (合併)	.808	2	.404	2.348	.099
線性項 未加權	.180	1	.180	1.047	.308
加權	.720	1	.720	4.183	.043
偏差	.088	1	.088	.514	.475
在群組內	26.339	153	.172		
總計	27.147	155			

事後測試

多重比較

因變數: 國籍

Scheffe 法

(I) 安全意識認同	(J) 安全意識認同	平均差異 (I-J)	標準錯誤	顯著性	95% 信賴區間	
					下限	上限
1	2	-.010	.158	.998	-.40	.38
	3	-.156	.153	.593	-.53	.22
2	1	.010	.158	.998	-.38	.40
	3	-.147	.071	.125	-.32	.03
3	1	.156	.153	.593	-.22	.53
	2	.147	.071	.125	-.03	.32

圖 24 國籍\*駕駛安全 ANOVA 檢定

從分析的結果可以了解，台灣駕訓班未落實教育之務，未必會影響到民眾的駕駛行為，而馬來西亞與台灣的比較中可以觀察到，馬來西亞的落實並沒有帶來更大的交通改善，經過本組的討論，認為台灣的監理單位針對駕訓班的改革需要從其他層面進行修改。

## 第四章 結論與建議

本組透過此次與他國比較的研究方式，深入了解其他國家對於汽車考照學科考試的重視程度，希望借鑑並且提出建議我國相關規定的修正，降低我國不斷攀升的事故死傷問題。蒐集問卷的過程，發現並非所有受訪者都理解為何汽車駕照的學科需要進行授課，同時大部分臺灣已通過汽車考照的受訪者，在授課時間、駕駛安全等問題中，符合本組假設的情況。然而與馬來西亞受訪者進行推論分析的結果，本組推測有可能是因為跨國訪問的能力有限，另外兩國通過汽車駕照的受訪者比例不相同等因素，在推論分析多呈現不符合假設的結果。透過上述研究內容，本組總結出以下幾點結論與建議。

### 4.1 結論

1. 按照國內法規規定，汽車駕駛人學科上課總時數為 24 小時，然而此次研究受訪者中僅有一位完成 19 個小時的學科訓練，顯示大部分的臺灣受訪者學科訓練明顯不足，相較於馬來西亞受訪者的回覆，多數完成甚至超過馬來西亞政府規定的上課時數，間接說明大部分臺灣駕訓班並未完成政府規定的上課時間，未來研究可以朝學科時數不足，是否影響台灣民眾發生交通事故等方向持續研究。
2. 從問卷回復的統計數據中，臺灣的受訪者與馬來西亞受訪者對學科課程與安全駕駛的幫助認同度，相對沒有明確的認同上完課程後，影響駕駛人上路後安全駕駛的觀念。臺灣駕駛人多數不清楚考照前學科課程的重要性，另外在詢問民眾認為需要學習的課程中，事故處理、安全駕駛、交通法規是民眾最重視的課程。說明取得駕照後，多數民眾對安全議題的內容不熟悉。間接說明，駕訓班是否確實教授學科，可能存在疑慮。
3. 在推論分析兩國的比較，本組使用卡方分析的題目檢定結果皆呈現不符合本組設定假設。除了本身受訪者回復的內容影響結果外，本組也推測可能因為跨國問卷蒐集具有難度，使兩國問卷回復數量呈現不對等的比較，也會影響卡方分析的相關性解讀。

### 4.2 建議

藉由前述的研究結果與結論，本組整理並給予以下三點建議方式改善：

1. 參考馬來西亞考照流程，將學科考試提前至術科上課前，方能使民眾事先了解學科內容的重要性，上課時並再搭配一些考照題庫練習，全面性提升民眾對安全駕駛觀念的重要性。
2. 政府落實督導駕訓班術科上課時數，依《民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法》，從法規層面三十一條公路監理機關對轄區內駕訓班之師資、教學、設備、經費等事項，應定期或不定期實施考核，可改為規律兩個月考核和本期間內不定次數至少考核一次。
3. 建議公路監理機關做考核時應確實考核學科落實，若未對學科落實的駕訓班，應累計其次數並給予相關懲罰，促使駕訓班積極改善學科方面的上課時速，且確保民眾能加深安全駕駛等相關觀念。



## 參考文獻

1. 星洲升學(2021)，考照流程。
2. 新馬泰生活圈 (2021)，《馬來西亞如何考駕照？從報名到拿駕照攻略指南》。
3. 《臺北市汽車駕駛訓練（普通小型車）學員受訓須知》。台北市區監理所。
4. 運輸安全組(2011)。《汽機車駕駛訓練之學科課程規劃、教材編製與筆試題庫設計交通部運研所 2/3》。交通部運輸研究所。
5. 警政署統計通報(2022)。《111 年 1-9 月舉發違反道路管理事件達 1,146.2 萬件，以「不依規定轉彎或變換車道」增加 36.4 萬件最多》。警政署統計室。

