

相關法令日漸完備，但在實際執行上是否落實，卻令人不無疑惑，兒童遊戲場意外仍然頻傳，政府不能等到兒童出事、家長提出國賠要求時，才亡羊補牢，而應督促各兒童遊戲場，加強遊戲設施安全檢測與維修管理，淘汰老舊、危險器材。主管機關亦應儘早完成規範修訂，落實兒童遊樂設施管理，積極推動遊具安全標章的專業認證制度，促使業者以更高標準從事兒童遊樂設施的產製與後續維修，以確保兒童使用遊樂設施之安全。

(六十四) 本院黃委員昭順，針對日前交通部擬放寬機車考照年齡至 16 歲，引發家長及輿論一片撻伐，籲請主管機關應務實檢討問題究因？不是盲目附和。許多人將年輕與心浮氣躁劃上等號，認為是造成車禍的重要因素，國內機車車禍死亡率偏高是不爭的事實，依最近三年機車車禍統計，24 歲以下的死亡率最高，俟年紀漸長，車禍比率漸降，但到了 50 歲以上卻又漸高；想當然爾的邏輯就成了老人反應較慢，所以車禍死亡率又增加；問題是反應慢會增加車禍死亡率，可是反應快的年輕年輕人，卻無法減少車禍死亡率，這不是很難自圓其說嗎？本席以為，年齡不是造成行車不安全的主因，真正的問題是從在學習騎車時，就沒有良好的法紀環境，更糟的是國內考照只在封閉場地考技術，不重行車理念，新手駕駛在考上駕照之前，根本就沒有道路觀念，上路之後才開始自行揣摩駕駛規距，技術不佳的新手學到的道路叢林生存法則，不是此後駕車畏手畏腳，就是上路即橫衝直撞，視其他駕駛人如寇讎，這才是造成交通混亂，釀成車禍的主要因素。故肇禍原因應不在年紀，而在於初學乍練不了解莽撞道路文化，沒有機會預知可能發生的交通狀況，只有用嘗試錯誤的方式來學習，主管機關輕率的發給駕照，等於是將他們推入火坑。換言之，減少交通事故，應從給予駕駛正確的行（駕）車觀念和考核著手，才是正本清源的正確方法，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國內交通事故以機車最為嚴重，國人學車，如果是學開汽車，就會老老實實去駕訓班練習一段時間，但是學機車就完全不同，總覺會騎自行車就會騎機車，而主管單位發駕照浮濫，尤其是輕型機車駕照，只考筆試不用路試，或是有汽車駕照就可騎輕型機車，完全忽視

輕型機車速度與衝撞力，同時也會讓年輕人認為騎機車是很簡單的事。

- 二、考照項目及形態，可以決定騎士未來的行車態度，國內考駕照方式遭詬病，主要因素就是只考技術不考態度，而機車考照卻技術、態度都不重視；年輕機車騎士隨便考考就能拿到駕照，然後就去馬路上接受「生命考驗」。考照是一回事，上路又是另一番景像，國內慢車道可稱之死亡區域，慢車道旁常有違規停車，還有可以任意靠邊上下乘客的計程車，再加上車站密集的公車會隨時到站，機車就在這窄窄的空間內竄行，剛考上駕照的年輕人，對道路、自己機車及其他車輛行為都很生疏，在這種環境中磨練技術，用「馬路如虎口」來形容最適當不過。
- 三、國內監理所官員或交通專家應該很清楚造成駕駛人不良習性的原因，在於新手駕駛在考上駕照之前，根本就沒有道路觀念，到了上路之後才開始自行揣摩駕駛規矩，這種後果展現在國內道路，是駕駛人在用路時，靠著自由心證任我行，駕駛缺乏禮讓幹道車輛先行的倫理，小巷子開出來的車子，不會等待適當時機，立即就硬插入幹道車陣；在寬闊的多線道上，連續橫跨多個車道的駕駛人所在多有；隨興轉彎、任意路邊停靠，從不打方向燈，路邊起步更是隨時開跑，完全不知先閃燈預行示警，其他人車根本無法預測駕駛人動向；這些都是造成交通混亂，釀成車禍的因素，可是國內考照不重視也不考這些。
- 四、年輕人學習能力強，手腳比成人靈光得多；為何年輕機車族車禍多，原因應不在年紀，而在於初學乍練不了解莽撞道路文化，他們沒有機會預知可能發生的交通狀況，只有用嘗試錯誤的方式來學習，主管機關輕率的發給他們駕照，等於是將他們推入火坑，至於誰死誰傷，得靠運氣。要減少年輕人車禍，應由有效的方式著手，最好的方法是在他們上路前，能有更多的學習機會，其實改善考照制度，能讓年輕人在拿到正式駕照前，提前熟悉路況的機會，未嘗不是可討論的議題。以年齡過輕、血氣方剛為由，實有錯把馮京當馬涼之嫌。

(六十五) 本院黃委員昭順，針對為降低大專學生機車事故發生率，交通部與教育部推動「公車進校園」政策，甚予肯定與支持。根據交通部統計，到今(104)年3月底為止，台灣地區機車數量將近1,400萬輛，占有機動車輛的65%，如此龐大的機車族群，安全問題確實值得探討與重視。不可諱言機車確實是方便、經濟、機動性高的交通工具，但由於重心較為不穩，高速行駛時容易偏移打滑，而且駕駛人缺乏車殼保護，一旦發生車禍，後果往往比汽車嚴重許多。據資料顯示台灣地區平均每週有3.5名大專學生因機車車禍而喪生，造成許多「白髮人送黑髮人」的悲劇，這也同樣是國家社會的損失。「公車進校園」的大方向是正確的，但要如何讓已習慣騎機車