相互尊重與信任的社會驕傲

由於小孩獲得獎學金在北歐留學的關係，因此在今年5月底讓我有機會與內人前往赫爾辛基探視兒子，讓我親身見識到全球競爭力排名始終名列前矛的國家-芬蘭。

世界經濟論壇(WEF)評比2002-2006年世界競爭力排名，芬蘭連續四年獲得第一，2006-2007年世界競爭力排名獲得第二；芬蘭自稱只是一個527萬人口(土地約台灣10倍大)的小國，卻能創造出舉世稱讚的科技產業與福利國家，迄2007年的統計，其國民所得已達40,197美元(約為我國之2.5倍)，眾所皆知的NOKIA手機即為該國三寶之一(NOKIA、聖誕老人及托瓦茲(Linux的發明者))。以下就作者所看到的幾點事實提出來供各位讀者參考。

民眾享受便捷的交通設施令我大開眼界

搭了12小時的飛機到達赫爾辛基後，兒子在中央火車站裡面之便利商店幫我們買了類似悠遊卡5天期不限搭乘次數之車票，每張18.5歐元，從車站到孩子的宿舍連續搭乘電車、地鐵及公車等三種交通工具，除了民營公車需顯示悠遊卡之外，搭電車及地鐵根本不用出示，也沒有人會看您的車票，更有甚者，整座中央車站之地鐵完全看不到工作人員；聽兒子說，由於芬蘭工資相當昂貴，同時政府絕對相信民眾誠信守法，因此減少了用人費用的支出；但是芬蘭國營電車及地鐵公司仍設有查票人員抽查，萬一查獲未依規定買票，則要處以80歐元之罰緩，這種政府與民眾互信之行為，真讓人值得欽佩。更值得一提的是赫爾辛基市區之大眾運輸交通網相當密集（各種車輛3-5分鐘即有班車），大大的提供了民眾行的需要與搭乘意願，甚至於民眾持有之悠遊卡連接駁船都可乘坐。

行人最大與優良的駕駛道德

赫爾辛基有52萬人口，最熱鬧的地方是中央車站與白教堂附近地區，市區幹道有電車、公車與轎車分道行駛，行人於人行道上要穿越馬路時只要按上路燈下面的〔藍盒白色按鈕〕，紅燈馬上變換成綠燈讓行人優先通行；最不可思議的是如果有人不知如何操作（大部分是剛到的外國人）而硬闖紅燈，公車或自用車的駕駛人會立即減慢速度停車讓行人優先通行，且都是發出內心自然而然的舉動，沒有紛爭、沒有謾罵。

行人最大過馬路按鈕可優先通行

完善的民眾運動休閒設施與人民高素質的環保涵養

赫爾辛基大部分地區在主幹道兩旁均設有寬約6米的休閒特定道路，在特定道路又區分為人行道與自行車專用道路；行人走左側，自行車騎右側，在互不侵犯的道路中，行人與自行車騎士各享用路權，只見夫妻、情侶與各年齡層的民眾，享受著國家給他們的資源，既安全又舒適 。大概是因為芬蘭這個地方地廣人稀的關係，道路的兩旁都種植鬱金香、向日葵及玫瑰等，亦不會有人故意去栽除它們。另外我在GONTULA這個區域仔細的觀察，在早晚的時候，當地的居民皆會帶著大型的家犬外出排泄，俟他們離開後，我去狗的排泄處檢查，竟花現草叢裡乾乾淨的連一條狗糞都沒有，原來他們帶狗外出時口袋裡都帶著塑膠袋隨時可以撿拾，更顯示出當地民眾高度的公德心。

另外值得一提的是在赫爾辛基之公共場所尤其是賣場都設有塑膠瓶及玻璃瓶裝之自動回收機，民眾按機器說明輸入後，最後會拿到回收獎勵金之條碼單併入購物時抵銷，這一點倒是我們台灣環保當局要學習之處。難怪芬蘭連續兩年獲得世界環評永續指標之第一名。

注重科技研發與全方位義務教育

根據遠見雜誌的報導，芬蘭的研發經費占國內生產毛額的3.5%，遠超過歐盟25國平均值的1.86%，更超過英、美、德大國，從一個仰賴資源的國家，發展為仰賴知識的國家，尤其教育的普及和國際化腳步讓我印象極為深刻。

在芬蘭幾天得行程中，不論參訪、採購、問路或者是旅行的過程中，與各階層的人用英語交談都可獲得滿意的答覆，甚至於小學生都聽懂您的話；在各種公共場所都有芬蘭語、瑞典語與英語等三種語言標示，讓國人及外國人都知道箇中之意思，語言教育之普及是該國邁入國際化之主因，令人佩服。

到芬蘭的第三天受邀至芬蘭家庭作客，看出家庭生活非常儉樸，馬鈴薯是他們每餐的主食，加上土司、肉餅和優格已是非常豐富的大餐了。與家庭主人的談話中得知他們平均每年可從政府那裡獲得一筆為數不小的子女教育費用（小學至大學期間，每位子女約1萬歐元左右），且不論國內外學生，在芬蘭求學之學雜費全免，因此家庭的教育費用微乎其微，這跟我們台灣教育費用之昂貴支出比較起來真有天壤之別。

政府濟弱與民眾高度誠信博得佳評

在赫爾辛基比較大規模的百貨公司是STOCKMAN（相當於台灣的SOGO或中友百貨之規模），他們的營業時間跟台灣差不多；但是大中小型規模的超級市場就不一樣了，比較大型的超市是K-MARKET，中型的超市是S-MARKET，小型的是社區超市，他們的共同點是到星期六下午六點就停止營業休息，且政府要求K-MARKET與S-MARKET在星期日時休市，只准許社區超市在星期日繼續營業，目的就是讓平常不具競爭規模的社區超市能利用星期天的時間拼點業績。

行人與自行車騎士各享專用車道

每一種標示都有３種語言相當國際際化

當您進入任何一家超市買水果的時候，可以看到水果專區放置著一台磅機，購物者只要輸入您買的水果編號，磅機就會自動顯示出您要付多少錢的條碼，然後購物者自行將條碼貼上裝著水果的塑膠袋上，那個時候塑膠袋的封口還是開的，購物者不會不守規矩的再放入幾個水果，經過收費櫃檯結帳的時候，工作人員也不會再過磅您剛才買的水果重量與費用是否符合；我看到這種情形真的是嚇呆了，這種自我服務與相互誠信的美德，真讓我佩服。

結語-感觸太多，別人能，我們為什麼不能？

要深入的去報導在芬蘭所見所聞，非短短的言語所能敘述，舉凡人性化的公車及電車扶手欄杆及靠站平階設計、街上看不到交警指揮交通（因民眾及駕駛員太守法了）、看不到亂丟垃圾等…。當然，芬蘭亦有其缺點之處，如稅賦太高（個人所得30%-60%）、物價太高等，但是人民甘之如飴，因為這是一種權利與義務的循環；雖然在異鄉短短的幾天，但帶給我的震撼與感觸實在太大了！啊！我的祖國-臺灣，什麼時候才能達到這個境界呢！。

臺中區監理所自用車裁罰課課長　王淵宗

靠自己

小蝸牛問媽媽：為什麼我們從生下來，就要背負這個又硬又重的殼呢？

媽媽：因為我們的身體沒有骨骼的支撐，只能爬，又爬不快。所以要這個殼的保護！

小蝸牛：毛蟲姊姊沒有骨頭，也爬不快，為什麼她卻不用背這個又硬又重的殼呢？

媽媽：因為毛蟲姊姊能變成蝴蝶，天空會保護她啊。

小蝸牛：可是蚯蚓弟弟也沒骨頭爬不快，也不會變成蝴蝶他什麼不背這個又硬又重的殼呢？

媽媽：因為蚯蚓弟弟會鑽土，大地會保護他啊。

小蝸牛哭了起來：我們好可憐，天空不保護，大地也不保護。

蝸牛媽媽安慰他：「所以我們有殼啊！我們不靠天，也不靠地，我們靠自己。」

Most folks are about as happy as they make up their minds to be.

對于大多數人來說，他們認定自己有多幸福，就有多幸福。－***Abraham Lincoln***（美國總統 林肯）

公路通訊
交通部公路總局發行　第２７４期
發行人：陳晉源　社長：賴常雄　編輯：公路通訊社
地址：台北市忠孝西路1段70號　電話：2311-3456轉4568
http://www.thb.gov.tw/

交通部毛部長重視防颱應變及災後復建

親蒞本局救災指揮中心視導……

7月16日15時本局因應卡玫基颱風之來襲，迅速成立卡玫基颱風緊急應變小組二級開設架構，轄屬各工程處（段）並立即提升戒備巡查相關橋隧設施。

交通部大家長關懷災情民瘼，7月18日親至公路總局了解防災措施，本局陳局長親率養路組與組長等主管誠摯迎接，毛部長蒞臨本局後立即至局救災指揮中心，由陳局長簡介本局各項災情應變措施，在部長停留的二個鐘頭間，陳局長並就本局各項防災體系、防護救助功能及應變整備重建的過去作為、現在因應及未來減災等緊急應變計畫，提出公路總局之整體防災應變準備、未來趨勢及預防規劃，其內容極為精闢，獲得部長嘉勉。另部長亦對本局健全的災害防救體系（從局本部、工程處、工務段均已建立完整之「預防（減災與整備）、應變、復原重建」等三階段標準作業）與組織動員救災措施留下良好觀感。

救災指揮中心　蘇美齡

部長親蒞本局指示救災要項

毛部長及陳局長抵台7線89K+900勘察鳳凰災情……

97年7月27日鳳凰颱風侵台，雖然是中度颱風，卻為宜蘭縣大同鄉地區帶來極為驚人降雨量，其中太平山區達到800公釐的超大豪雨，致使蘭陽溪水暴漲，於7月28日上午沖毀位於大同鄉台7線89k+900及造成台7甲線1k+500（棲蘭）～26k+600（南山）間交通中斷，其中台7線89k+900處在滾滾蘭陽溪水的沖刷下，約200公尺長道路的路基完全被淘空，有如斷垣殘壁一般，使得大同鄉英士村以西之居民往宜蘭平地之對外交通中斷。第四區養護工程處（以下簡稱本處）獨立山工務段在災害發生後，隨即洽商大同鄉公所協助同意利用上邊坡公有地施築便道，並請開口契約廠商調派大批搶修機具及人員緊急搶修臨時便道。交通部毛部長於關心地方災情及鄉民受損情形下，特偕同公路總局陳局長晉源及本處張處長運鴻於97月7月29日上午風雨稍弱專程前來勘災。

大同鄉陳鄉長傑麟於得知毛部長將至現場巡視災情，已早先一步到現場等候，另原本欲前往宜51線勘察鄉道災情之宜蘭縣呂縣長國華、縣府處室主管及地方民意代表亦聞訊趕來；29日上午10時30分左右，毛部長和陳局長及本處張處長等一行人抵達台7線89k+900災害現場，隨即由張處長針對宜蘭縣大同鄉省道災情與台7線89k+900搶修及修復時程，向毛部長、陳局長、宜蘭縣呂縣長及陳鄉長等進行簡報，經現勘及簡報後，地方對部長建議要求相關單位整治水流，施作應急措施及河道疏濬，避免再度沖刷原住民土地及台7線道路路基之節，大同鄉陳鄉長傑麟亦憂心地說，不能再等，一定要水利單位馬上疏濬，不然颱風再來，現有擋土牆還是不堪一擊，緊臨原住民土地亦將再次流失。水利署第一河川局林課長德清回應表示，蘭陽溪流域的水路經常變動，河川治理不易，願回去再研究後續處理方式；另河川局亦已核定許可台灣電力公司在梵梵溪出口做導流工堤防，把蘭陽溪水引到蘭陽發電廠。宜蘭縣政府則要求爭取經費改善宜51線鄉道，在地質不穩定的地方設明隧道，並拓寬部分道路寬度，做為台7線的替代道路。

部長在局長陪同下視察台７線災情

部長在局長陪同下視察台７線災情

本局陳局長表示治本之道，還是要有計畫做河川疏濬，以整治蘭陽溪河域，把河水導流到河心，不然下次再來豪雨，以現況右岸河床高程遠高於左岸，大水依舊會往蘭陽溪左岸省道台7線護岸沖刷，遇有颱風、豪雨災情勢必不斷發生；請河川局同意本局採取右岸高灘地之砂石，作為災害路段（左岸）修復工程所需之大量回填土方。毛部長亦要求本處應立即與第一河川局共同針對蘭陽溪整治研商治標及治本方法，雙方當場即確定翌日（30日）上午9時會勘後續改善方式（詳附記），現場同時指示本處工程同仁應儘速如期趕工修築便道，以早日恢復交通，減少人民生命財產損失。

在毛部長與陳局長親臨災害現場指示搶災原則、慰勉及張處長多次至現場勘災指導，提升搶修人員士氣下，已於7月30日傍晚5點50分搶通，開放車輛通行，比原訂之搶修時程提前一天，在此並感謝宜蘭縣大同鄉陳鄉長傑麟積極協助無償提供臨時便道用地之使用，得使臨時便道搶修工作更加迅速、順利。

便道施築搶修

附記：

97年7月30日本處與第一河川局「台7線89k+900鳳凰颱風災害路基缺口蘭陽溪排水會勘協調會」結論：

一、第一河川局同意提供消波塊，由公路總局第四區養護工程處使用，請工程處自行前往載運及吊放，河川局提供施工技術協助。

二、優先緊急取用碼崙溪與蘭陽溪匯流口沖積砂石，以減緩襲奪效應兼保護左岸省道路基安全，惟仍應依程序規定辦理。

三、以上同意施工單位先行緊急使用及更改河道水流施工，事後仍請依相關行政程序規定辦理手續。

四工處獨立山段副段長　張宇博

補正啟事

本刊第273期「台19線朴子溪橋改建景觀工程導覽」係第五區養護工程處雲林工務所 何明然先生大作，漏未登載特予補正。

公路通訊社敬啟

97年度金路獎優良景觀類第一名 楓港工務段
碧海藍天綠茵自然景觀道路之美

台灣最南端地標

佳鵝公路台26線41k+200～47k+500間長6.3公里，為墾丁國家公園濱臨太平洋海岸公路，自然景觀道路經典區段，綠意盎然，多樣生態海岸林群映入眼簾，沿線右側海岸為崩崖地形、龍坑珊瑚礁保護區，也是東海岸的終點，海天一色，渾然天成，海浪在礁岩上激起美麗的浪花，增添幾分浪漫；左側是原野空曠草原區，綠草如茵，徜佯在大草原裡，眺望遠處山巒，聆聽著大自然呼喚，令人心曠神怡；終點-風吹沙，自然界力量造就奇景，細沙隨季風飄上來，堆積成小山丘，行經該處當放慢速度，細賞自然奇特景觀、大自然的奧妙。本路段以減法施工維護天然資源，使造訪者更加愉悅而與大自然融為一體，達渾然忘我之境。

早期道路只到鵝鑾鼻，隨屏鵝公路之拓建，鵝鑾鼻至佳樂水間(41+200～53k+000)分成三階段，於69年至71年分別發包施工完成，施工設計兼顧安全考量，採取最少之人工硬體結構物並保有自然生態之方式施工，佳鵝公路貫通鵝鑾鼻至佳樂水風景區，也把該段特殊自然景觀呈現給遊客。本段就以該段自然景點位置、生態群、人文及道路視覺景觀之改善加以介紹。

鵝鑾鼻燈塔位於台26線41k+200右側，四周景色怡人，台灣八景之一，因一段歷史典故而構築它的存在，為海上來往船隻導向，星夜來臨光芒巡邏照耀著天際勾起一幅美景，有「東亞之光」稱號，一趟歷史古蹟知性之旅獲益良多。離開燈塔跟隨指示牌導引「最南點500公尺」，漫步專為遊客設計之步道，引領遊客進入原始海岸林區，各種南台灣特有植物生態群，綠意盎然成林，當你走進原始林中，會驚鴻一瞥發現小動物、爬蟲類、鳥類及蝴蝶翩翩飛舞在林間與花叢裡，豐富細微的種種生態，蘊藏無比生命力，只要你佇足細賞，會是趟豐碩生態之旅，步道盡頭即台灣最南端地標，由平台望去即為太平洋與巴士海峽的交界點，兩邊海流交會處激起浪花，浪花線劃分兩海域，天氣晴朗時，蘭嶼島就在海天一線處。轉回原路另一景點入口「龍坑保護區」，龍坑地區為綿延之群狀珊瑚礁，地形富於變化，國家公園將此區設立為生態保護區，限制每日進出人數，要進入龍坑保護區需事先申請，區域內植物資源豐富，受季風、乾旱、土瘠與鹽害等影響，衍生於此之植被呈現特殊之組成與形相，是為植物生態研究最佳地方。

台26線44k+000

台26線47k+300

台26線41k+200～42k+800為穿越海岸原始林段，道路兩旁豐富多樣海岸林生態群，如木麻黃、林投樹、黃槿、茄苳、欖仁、台灣海棗、稜果蓉、瓊崖海棠、臭娘子、月桃、牛皮凍、馬櫻丹、姑婆芋等依循大自然法則自行演進，林間鳥類物種眾多與生態植物相互輝映，墾管處也在此復育蝶類，驅車於此放慢車速會有意想不到景像，成群蝴蝶飛舞。

台26線42k+900及46k+000為坑內與水蛙堀兩部落，坑內部落目前住民是隨軍防落地定居形成之部落，行車經過右側紅色屋頂上漆有國徽水塔，即當年營區連部，現為榮民居住。

水蛙堀部落：根據水蛙堀耆老李明彰先生口述，民國30年間其先人是由恆春翻山越嶺尋地拓荒，發現一山凹有水源處而定居開墾，陸續多戶跟隨定居，自成一小部落對外稱新塊庄仔，隨後因住家旁山凹水堀塘內青蛙肥大又多，即對外以水蛙堀稱之，水蛙堀原址現已陸化成草原。

台26線43k+300左側聯勤中心原來是美軍招待所，坐落在一片突起的台地上，地勢高，四周盡是平坦的草原，左側可望巴士海峽，右側是太平洋視野極佳，中心前停車場旁有小石灰岩洞，能欣賞漂亮的鐘乳石。

台26線44k+000處龍磐公園，因受東北季風吹襲，喬木無法生長，一眼望去盡是低矮灌木叢及草生地，開闊的草原，夏季綠草如茵，冬季金黃蕭瑟，隨季節變化，給人們不同景色也讓人有不同心境感受，道路筆直優美貫穿大草原區，寬闊的視野一覽無遺。

崩崖景觀，為台地邊緣的珊瑚礁，石灰岩在海浪衝擊，礁岩逐漸破裂，向下崩落，產生峽谷、陷穴、壕溝、礁柱等，形成特殊的『崩崖』地貌。由於草原與崩崖景點區，為遊客必賞之處，人潮絡繹不絕，並留下無數的足跡與美的記憶，每當夜晚來臨，視野遼闊無光害，繁星當空，寧靜浪漫，是追星族、夜遊客的最愛。

台26線47k+000～47k+500間，是觀賞風吹沙景觀最好的路段，47k+000處為斷崖山谷地形，細白沙堆積處，冬季東北季風將砂粒吹上斷崖，形成一條綿延狹長沙丘、沙河、沙瀑特殊之風吹沙景觀，佇立47k+500往南方看，即可見沙河全景，風吹沙景觀之美，台灣地區所罕見，大自然的力量令人敬畏。

景觀道路維護管理主軸，台26線41K+200～47K+500間，位於墾丁公園東南面，早期即受保護未被破壞，自然景觀生態維持相當良好，本段為襯托自然景觀道路，在不同景觀道路沿線兩側養護有所差異，秉持減法施工為原則，將行車安全及視覺景觀上做改善，以達相輔相成之效。

(一) 維持海岸林生態群：41K+200～42K+800間兩側海岸林生態群，依循大自然法則自行演進，以土溝維持排水功能，確保動物棲息地及覓食空間不被阻斷。

(二) 維護既有濕地：42K+900處兩側水窪濕地，依循大自然法則擁有蓄水功能，以涵管互通為生態廊道，孕育多樣生態。

(三) 創造路面無邊界與自然融合：43K+300～45K+000間大草原與龍磐崩崖區，以最小的環境承載量設置構造物，用看不見的計設手法改造路與周圍之景觀界面，維持該區自然視野。

(四) 自然景觀與安全之平衡：46K+900～47K+000間風吹沙路段，為讓風吹沙自然越過道路，將原先混凝土護欄改建為透空性佳之鋼管護欄，為維護行車安全，亦需隨時將沙送回下坡處，保持良好的路況與自然景觀融合為一。

(五) 景觀視覺與安全之融合：47K+200～47K+500間陰降坡路段，將低矮老舊紐澤西式護欄改建為透視佳之鋼管護欄，使整體景觀道路視覺更為開闊。

97年度金路獎優良景觀類，本段以「碧海藍天綠茵自然景觀道路之美」參選榮獲第一名，這份得獎榮耀是本段全體同仁，平時努力付出汗水的成果，往後會更加努力將榮耀轉化為動力，共同為用路人創造更優良之景觀道路。

楓港工務段段長　陳森林

中部訓練所技術服務下鄉，民眾好評

本所為民技術服務列車，由本人偕相關技術人員等三人，備置2輛本所教練車及器材於今年6月25日啟動了；下鄉第一站駛抵竹山鎮公所圖書館廣場，就地為民眾實施汽車簡易保養及故障排除之免費教學，以使民眾獲得相關汽車保養知識，進而達成大家最關注的省油和省錢撇步及節能減碳，共同手護地球之目標，贏得參與民眾之熱烈支持與喝采；本所行政室林秘書憲輔亦協調竹山鎮朱寶珍鎮長協助和宣導，因此，地方首長和民意代表亦陸續蒞臨現場，對本所之便民措施予以肯定和讚許；本局實施多年的行動監理服務專車早已建立極佳之口碑，如今本所又創新技術下鄉為民服務項目，令參與民眾、民意代表和地方首長皆感敬佩。

為加強為民服務，延伸服務據點，本所前張代理所長朝陽當即交辦排定下鄉為民技術服務之便民措施，方式為隨南投監理站之行動監理服務專車併同服務；行動監理專車以辦理換發駕、行照等業務，本所則就「簡易汽車保養及故障排除」部分免費教學，期能增加駕駛人必知必備的基本技能及促進行車交通之安全。

為民、便民服務係政府極力推動之政策；公務人員是人民的公僕，理應為民服務，但並不是被動式的坐以待之，而是主動地走入民眾、瞭解其需求，進而提供服務，縮短彼此間之距離，徹底瓦解政府機關是「衙門」之舊思維，共創政府、公務人員、民眾三贏之局面。

汽車已成為台灣民眾代步的交通工具，但駕駛人大都缺乏汽車必需每天保養之基本認知，影響行車安全至鉅，且現在正值油價、物價狂飆續漲，用車人荷包大量縮水失血之際，簡易汽車保養和故障排除愈彰顯其重要性；此次下鄉為民技術服務踏出第一步，即受到民眾肯定，信心倍增，爾後本所當繼續推動此項為民服務之措施。

中部訓練所技術發展課課長　張森龍

一句溫暖的話，就像往別人的身上灑香水，自己會沾上一兩滴。～證嚴法師靜思語

犧牲享受、享受犧牲是快樂的泉源 台東監理站下鄉考照記實

在生命中的每一天，人們追求的是什麼呢？各有不同。在監理單位為民眾辦理驗車、考照、換照、裁罰申訴等業務，工作也許繁雜或遇到難以溝通的民眾，同仁們也許有滿腹委屈，然而秉持著一顆熱忱服務的心，親切、耐心地服務公眾，內心的感受如人飲水冷暖自知，每當服務一位鄉親心中就感到一份喜悅，這就是愛。

在一個偶然的機緣，台東縣警察局成功分局都蘭派出所所長張群到站裡辦理換照，順便詢問有關交通法令實務上的問題，本站李慶章站長正在服務臺忙著服務公眾，聽到張所長的問題立即予以答覆，倆人相談甚歡，對於服務民眾的理念相互契合。張所長提及警察的工作繁雜，除了預防犯罪，交通亦是警政的一環，在其轄區屬原住民部落，許多中高齡長者無照駕駛被警方開單舉發，雖然一再懇求，然警方只能依法處理，心中感到萬般無奈，如果有機會能夠協助這些中老年人考照，讓他們能持有駕照，安心的在路上駕駛，減少交通事故的發生，那該有多好。

因該地處偏遠，路程遙遠交通不便，且不識字民眾居多，張所長於是提出下鄉考照建議，立即獲得李站長認同與支持，允諾全力配合。隨即指示周志昌股長向其詳細說明下鄉考照報名的程序與該準備之工作，張所長將此計畫帶回警局，於是開始此次難忘的下鄉考照之旅。

下鄉考照前置作業持續地進行，一方面本站李站長密集的召集相關同仁，指示工作方向，並由周股長帶領著工作團隊注意每一個細節。另方面，張所長體認要辦場成功之活動，事前準備工作極為重要，遂先運用轄內教會、村長、鄰長、鄉代表、社區巡守隊員等社區資源多管齊下，讓有需求之民眾獲悉辦理考照之訊息並接受報名。另召開考照民眾說明會，聯繫東河鄉衛生所主任親率於說明會後隨即實施體檢；所長並發揮其電腦專長將體檢表設計成套表，將上課教材製成電子簡報powerpoint投影片播放方式，於6月17、18.19日連續三天由所內警員田國義、周平和分別以原住民語及國語協予講授，其間李站長與周股長、陳股長更親自到課堂勉勵鄉親並進行道安酒駕宣導，筆、路試訂於6月20日8時至12時舉行；辦理本次考照事宜，經過事前之研擬、規劃、協調、借用場地、器材及測試行動監理車訊號功能等，過程艱辛，實在無法言喻。

日子一天天逼近，相關同仁如履薄冰仔細地準備每個考試細節，務必達成上級交付的任務。考照的日子終於來臨了！由周股長擔任領隊，第四股陳美楓股長及同仁謝有智、翟奇霞與職（詹朝璋）再次確認應攜帶之物品，特別是下鄉用之電腦、讀卡機、試卷無誤後，隨即出發前往考試地點—東河鄉都蘭村活動中心，約莫卅分鐘的車程終於抵達目的地，看見約百人相迎，心中一陣悸動，同仁們也感到任重道遠。

在張所長引導下依照計畫各司其職、分工合作。由於報名人數眾多，考試分二場進行，由精通阿美族語的警察同仁擔任口譯官，全程錄音存證以確保公正性，兩場口試結束立即閱卷，公布成績了，不時傳來歡呼聲以及遺憾嘆息聲，也感受到原住民部落的熱情。隨後展開路考，結束後，立即將通過名單傳真回站（礙於山區收訊不佳，無法印製駕照，前測試時李站長已指示考試完畢將通過筆、路試名單傳真回站並於當日發照），由站裡同仁立即製作駕照，同時委請同仁謝有智開車回站取照，此一創舉也展現本站同仁團隊精神；等待駕照期間由周股長與張所長對鄉親再實施道路交通安全宣導後稍事休息用餐，席間參與輔導的警察同仁透露出心理的壓力與期待。本次共有122位民眾參加考試，有104位民眾通過筆、路試後領得重機駕照，錄取率達85%，最後由張所長親自將駕照逐一發給鄉親，目睹拿到駕照的鄉親臉上浮現出喜悅面容、激動的相互擁抱歡呼，同仁們心情如釋重負，這段時間辦理活動之所有辛酸，剎那間都飛到九霄雲外了，也大大拉近了民眾與警察機關、監理單位間之距離。

參與此次下鄉考照工作，領悟出「人在公門好修行」的道理，對於警察同仁主動協助辦理下鄉考照，落實社區警政為民服務的工作，令人感動；「犧牲享受、享受犧牲」是工作快樂的泉源，本此精神服務鄉梓，這次下鄉考照讓我們感動許多，個人以身為監理人員為榮，更感謝同仁們發揮團隊精神合作無間，讓此次下鄉考照能順利達成任務劃下美好的句點。

台東監理站　詹朝璋

路考考試情形

您應該要知道的法律知識 交通事故之責任 上

壹、前言

台灣地區96年底機動車輛登記數達2,071萬輛，其中汽車數達677萬輛，機車數達1,394萬輛，機動車輛係由人駕駛，故道路中發生交通事故也會每日在台灣地區道路中上演，發生交通事故也是極普遍的情形，多數人也都有發生交通事故的經驗。根據交通部統計處之資料，台灣地區96年A1類（指造成人員當場或24小時內死亡之交通事故）及A2類(係指造成人員受傷之交通事故)道路交通事故計161,000件，其中死亡2,573人（平均每日7人），受傷211,000人，財物損失估計達數千億元。在台灣，認識交通事故責任是每一位用路人必學的『常識』，交通事故會有「刑事責任」、「民事責任」及「行政責任」等三項法律責任，「行政責任」大家較熟悉，以下僅就「刑事責任」、「民事責任」加以說明，期能對發生交通事故時有所幫助。

貳、刑事責任

一、交通事故有刑事責任，指交通事故發生時肇事人有不當行為致人死傷，而構成刑法犯罪要件所應負之責任。而肇事人成立刑事責任要具備下列條件：

(一) 須符合刑法所定或其他刑罰規定處罰之犯罪類型，且該行為無阻卻違法事由存在（刑法第1、24條）。

(二) 要有故意，或過失的行為（刑法第12條）。

(三) 肇事人要有責任能力，即已年滿14歲且精神狀態正常之人。（刑法第18、19條）

(四) 行為與結果間須有相當因果關係。

(五) 須有致人於死、傷之結果發生。

二、交通事故肇事人之刑事責任可區分為以下犯意行為：

(一) 故意：行為人對於構成犯罪之事實，明知並有意使其發生者，為故意。行為人對於構成犯罪之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意者，以故意論（刑法第13條）。是以故意包括「知」（知情）與「欲」（任其發生）兩個要素。

(二) 過失：行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為過失。行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其能發生，而確信其不發生者，以過失論（刑法第14條）。刑法上過失只在於「有」或「無」，而交通事故肇事人究竟有無故意，舉證十分困難，大部分都以過失犯審理。

三、追訴：交通事故引發刑事責任的追訴可分為以下二類

(一) 公訴：指檢察官因告訴或告發等情形而代表國家追訴犯罪所提起之訴訟。刑法上的犯罪，可以分為以下兩種：

1. 非告訴乃論：告訴並不是訴訟的條件，只要檢察官知道有犯罪發生，便要著手進偵查，有人提出告訴，只是促使檢察機關發動偵查而已。如屬刑法故意或過失致人於死之罪，不待告訴檢察官即得追訴，警察機關現場處理完成，應將案件移送地檢署偵辦。

2. 告訴乃論：大都側重私人權益與隱私，公益較少，被害人不願意公開被害事實，國家在重視被害人的權益下，無必要對這些犯罪予以追訴。如屬刑法過失傷害罪必須被害人表明告訴之意，再由警察機關將案件移送地檢署偵辦。若交通事故雙方自行和解或被害者不願提出告訴，則依不告不理原則，警察機關不會將案件移送地檢署。

(二) 自訴：指直接被害人或其親屬向地方法院追訴犯罪提出之訴訟。交通事故直接被害人可不經檢警機關，而直接具狀向地方法院提起自訴。

四、時效：

(一) 刑事訴訟法第237條規定「告訴乃論之罪，其告訴應自得為告訴之人知悉犯人之時起，於6個月內為之」、「得為告訴人之有數人，其一人遲誤期間者，其效力不及於他人。」。

(二) 非告訴乃論之罪，無告訴期間之限制，凡於犯罪追訴權消滅前，均得提出告訴。

五、救濟：交通事故當事人若不服刑事處分之救濟程序如下：

(一) 檢察官偵辦之交通事故案件，如認為被告不成立犯罪，則檢察官會製作不起訴處分書，倘若不服處分，得在接到不起訴處分書7日內，以訴狀敘述不服理由，經原檢察官向直接上級法院檢察署聲請再議。

(二) 檢察官偵辦之交通事故案件，檢察官偵查結果認被告對交通事故結果應負故意或過失刑事責任者，將予以起訴，並將案件移送地方法院刑事法庭，此時被害人或其家屬在公訴案件中，並非訴訟當事人，僅係關係人，檢察官才是當事人（刑事訴訟法第3條），如被害人或家屬對地方法院之刑事判決不服，不能直接上訴第二審（高等法院），須附具體理由請求檢察官上訴。上訴第三審時亦同。

(三) 若是自訴案件，自訴人係案件當事人（刑事訴訟法第3條），若對第一審地方法院判決不服，應於接獲判決書正本之翌日起10日內上訴第二審（刑事訴訟法第349條）。上訴第三審時亦同---下期待續。

臺北區監理所秘書室主任　魏武盛