發佈：2020-04-22, 週三 10:59
點擊數：5854

「台灣的行人真倒楣！」休旅車在斑馬線旁踩煞車，想讓高中女學生先過，她卻一臉訝異，停在原地遲遲不敢往前走，直到駕駛人搖下車窗，用左手向外揮了揮才移動腳步。另一頭，頂好超市外的停車場，有兩三輛房車逆向堵在入口處，佔用直行道的空間，「你們逆向，我統統錄下來了，再不走就去檢舉！」被擋住無法通行的駕駛，也在大馬路中跳下車，歇斯底里對著他眼中「三寶」狂吼。

Phoca PDF

道路交通百樣情，無時無刻在大街小巷中上演，到底「開車」這件事為何會讓人失控？

法國在線租車品牌（Autoescape）2020年根據逾1000名司機做調查，結果顯示抓狂的主因包括：「別的車主不遵守交規（69%）、交通擁堵（38%）、在路上遇到猶豫不決的人（37%）、超速駕駛（37%），或者開得過慢（32%）的其他車輛等。」美國汽車品牌（Ford）2019年發布的調查中，有60%的受訪者表示，開車時最大的壓力來自於其他用路人激進的駕駛行為。

事實上，不僅限於國外，在台灣類似的交通糾紛也層出不窮，或許是因為地狹人稠，機車使用者又多，造就台灣較歐美大陸複雜的行車環境，駕駛人須更聚精會神才能確保行車安全，也因此，當不斷遇到不遵守交通規則的「危險駕駛」，甚至是對車輛駕駛不熟悉（俗稱「三寶」）的駕駛人，很容易產生煩躁情緒，也就是所謂的「路怒症」（road rage），當然，生活上的壓力和不順遂也很有可能引發這些症兆。

或者，這個現象從死亡交通事故的肇事者調查中也能得到印證。

台北市2018年車禍死亡人數在連4年下降後又開始攀升，經查發現「危險駕駛」是主因，這包括「無照、多次超速、酒駕和毒駕」，當時，台北市長柯文哲還一度向外發言表示，這些危險駕駛表面看起是交通問題，但其實後面是社會問題。

好一個「社會問題」，這句話隱藏著無數結構性與制度上難解的結，無力改變現實的群眾，往往藉由其他行徑宣洩自身怒氣，例如我們從台北市交通違規案件的取締成件數上發現，1年有2.6成是由檢舉達人所促成的，即可看出民眾對「不守交通規則」的人有多不滿，但「檢舉」雖有助交

Phoca PDF

通秩序的維持，卻無法降低交通事故的發生率。

我們由各類如直播秀般的行車紀錄器影片中可察覺，在道路行駛間互動不良的駕駛們，常常因一個喇叭聲或超車行為，便會起賭爛而做出不理智的舉動，有人會拿出球棒敲打對方車窗，有人怒踹車門或砸擋風玻璃，甚至有人一言不合直接上演街頭全武行。

奇怪，是台灣人特別沒耐性嗎？

日本岩手大學藤井義久教授，2017年找來300位日本駕駛做研究，發現最容易有路怒症的前3名，首為開車經驗長的資深駕駛，其次為從未發生交通事故的駕駛，第三名則是疲勞駕駛。而研究指出，駕駛會出現路怒症的4種原因，分別是：（1）塞車影響行車狀況；（2）看到視紅綠燈為無物，仍繼續違規闖越的車輛；（3）後方來車的喇叭聲；（4）以及差點與對方車輛撞車時的危險情況等。

除了日本，美國的路怒駕駛比例也遠高於台灣。據美國汽車協會（AAA）交通安全基金會2016年的統計資料，近80%受訪駕駛人在過去1年內至少有1次攻擊性的駕駛行為，或在駕駛過程中爆發了路怒症，且路怒症族群的比例連年向上增加。

除此之外，由法美日的調查結果可得知，其他用路人不守交通規則，也容易促使本身對駕駛技術有一定信心的「資深駕駛們」成為「怒路族」。然這些「資深駕駛們」因看不慣其他駕駛人所謂「龜蛋或三寶」行徑，反而製造出更多荒謬作為。

Phoca PDF

在「AAA」2016年的統計資料中顯示，怒路者有51％會故意跟緊對方車輛（約1.04億人）藉此施壓；47％會大聲叫囂、嗆聲；45％會狂按喇叭；33％會做出不雅手勢；24％會變換車道擋車；12％會直接逼車擋道；4％會選擇下車談判；3％會故意碰撞。

或者，不只台灣，在世界各角落早隱藏許多「路怒族」呢！

現代汽車集團英國公司在2016年針對1000名英國駕駛所做的調查證明，駕駛們開車時會因駕駛所帶來的自由而開心，也會因駕駛時出現的失控狀況而發怒。另外，在2015年，中國科學院物理研究所隨機抽取北京、上海、廣州3個城市中的900位駕駛人，對其進行問卷調查，約35%承認自己有「路怒症」。

如果按此比例推算，中國逾4億駕駛人裡，有「路怒症」者數量早就超過1億人。

而在北美，萊傑市場調查公司（Leger Marketing）2014年訪問加拿大1423名駕駛時，約有40%的受訪者表示，他們的「路怒」行為，往往由身旁咄咄逼人的鄰車駕駛而觸發。

由台北市立聯合醫院松德院區所執行的「台灣2014年路怒大調查」結果亦顯示，全台約有5成用路人為潛在「路怒族」，最大特徵就是平常個性溫和，但一握上方向盤、遇到大塞車，會情緒驟

Phoca PDF

變，出現暴跳如雷、口出穢言，甚至出手打人的症狀，時常不自覺地超速、違規。

世界各國在這近10年來，有多份研究證明了道路上有滿滿「怒路族」，這是一種需被治療的疾病嗎？

精神科醫師劉宗憲在「台灣2014年路怒大調查」中提及，路怒現象其實十分普遍，根據美國芝加哥大學心理系的追蹤調查顯示，全美約1600萬人在生活壓力下會出現這類「陣發性暴怒症」（IED），最常見的就是開車時因為交通狀況而發怒，進而引起情緒失控。

不過，路怒的情況仍有程度上的不同：（1）影響自身或他人情緒問題；（2）影響他人或人身安全問題；（3）影響駕駛道路安全問題。上述三項只要有一項符合，就是潛在路怒族，二項符合即為明顯路怒族，三項符合則是嚴重路怒族，嚴重者應求助精神科醫師治療。

美國國會早在各國調查研究出來前的1997年，便證實「路怒症」和車禍有明顯相關性，且為美國交通事故的第一大元兇。

但「怒路症」族群真的是造成「交通不安」的主因嗎？

點開台灣交通大隊影像資料，台北市中山區民生東路口3段與龍江路口，一位中年男子走斑馬線時被迎面撞飛；南港區忠孝東路5段與中坡北路口，同樣在斑馬線上，一名女子從背面遭撞倒。類似的交通事故不勝枚舉，但並非件件取走人命。

Phoca PDF

綜觀國內外研究與真實案件，我們可以發現，怒路不是病，危險駕駛才要人命。

更早之前，英國學者Willett（1964）便表明了，有6種高度危險駕駛因子的肇事者易造成死亡車禍，他們分別是：曾有酒駕毒駕經驗、曾發生死亡車禍經驗、曾發生危險競速駕駛經驗、曾有肇事逃逸經驗、未投保行車相關保險、無照駕駛。

台北市2018年的交通會報，也印證了「高度危險駕駛者」的共通性：有多次前科與交通違規紀錄，他們通常是社會案件的「累犯」。台北市交通大隊副隊長林聖章認為，累犯不只是單純的違規，或者路怒症族群，他們有反社會人格、不重視他人與自我毀滅性格，因此，對道路安全造成更大的威脅。

如2018年自強隧道的超跑競速事件，富少為了逞一時之快、追求刺激，在僅限速40公里的封閉隧道，以超過時速160公里的高速失控害死2命；2018年11月年僅21歲從未考取駕照的男子，和友人分駕兩輛租來的轎車在尖峰時段的台北市南京東路上競速，失控害死3位無辜路人，後續更驗出身上有二級毒品反應，無照、競速及毒駕事件層出不窮，無視於法的用路人，顯然已造成社會大眾對用路安全嚴重恐慌。

這類案件並非交通問題，也不是號誌或道路設計不良，而多數是駕駛者的身心問題。但這該如何解決呢？除了針對個案跨局處合作，以「罰則」來規範累犯，從第一線執法者的角度來看，並無明顯嚇阻力，道路上的競速害命還是一起又一起的發生。

「誰遵守速限？台灣速限訂得很不合理，只有新手跟三寶才會乖乖照辦，連交通警察都不遵守速

Phoca PDF

限！」曾經跟著紅斑馬（國道警察）後面下閘道的老司機這樣說，「當時規定限速40，他也開到80。」

「大家都不遵守交通規則，也沒有人制裁不守規則的人，那我守法是守辛酸的嗎？」有台車從小巷弄中轉出來卻不禮讓直行車，切換車道沒打方向燈，被他插隊的後方駕駛緊按著喇叭不放，「我現在不教訓他，他永遠都不得到教訓。」走在路上，每每都感受到，台灣最奇特的風景是「交通」。

過往台灣曾宣導過「安全駕駛」，現在也未停止對行人安全的執法，但為何事故率仍未降低？台北市交通大隊事故處理組組長林洸賢表示，「不懂安全駕駛雖然造成大量車禍，但不見得就會造成大量違規，大量違規發生的原因，不是路怒症，是停車供需問題、交通工程設計、投機心裡及貪小便宜心態、執法強度等眾多因素。」

要細談如何改善各方因素所造成的危險駕駛環境太飄渺，執法單位能在法規上給予的建議修訂的項目雖不少，卻仍需要中央主管機關的配合，「比如整合警方前科紀錄與監理所違規資料庫，篩節出高危險駕駛群」，台北市交通大隊副隊長林聖章分析，這樣才能依照違規態樣分級輔導。

台北市交通大隊事故處理組分隊長鍾佳紋則表示，可加重無照駕駛與一般違規的裁罰基準，「一來減輕執法人員重擔，不用開那麼多單；二來也能達到一定程度的嚇阻效果。」

另外，林聖章也認為，加強違規吊扣與記點制度的執行，可在實際層面上讓民眾不敢違規，「比方說雖未扣到6點不能扣車，但仍依程度輕重而要求上交安常識課程」，與從保險端增加保險費

Phoca PDF

用成本，「去年被取締或發生事故，今年同樣項目就得多付保險費」，以及從「科技執法」下手，都是能減少事故發生的方法。

而事故處理組組長林洸賢表示，拿到駕照前的「危險情境認知」訓練，也不失為一個加分的預防性的措施。

作者 張旖 為文字工作者

Phoca PDF