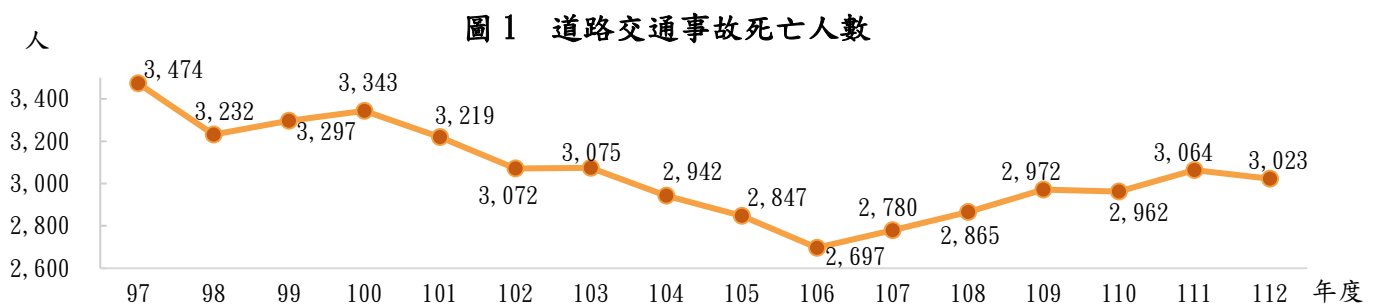


柒、政府推動交通安全改善執行情形

據交通部統計查詢網公布統計資料，97 至 106 年度我國道路交通事故死亡人數呈下降趨勢，惟自 107 年度起，死亡人數未減反增，由 106 年度之 2,697 人，逐漸增加至 109 年度之 2,972 人；110 年度死亡人數雖略為減少，惟 111 及 112 年度之死亡人數均逾 3 千人（圖 1），其中 112 年度發生道路交通事故高達 40 萬 2,926 件，造成 3,023 人死亡及 53 萬 9,535 人受傷，死亡人數雖較前一年略為下降，然整體道路交通事故傷亡情形居高不下。政府為持續改善道路交通安全，自 71 年起，由交通部會同教育部、內政部及直轄市政府定期開會研訂各期道路交通秩序與交通安全改進方案（下稱道安方案）函報行政院核定，作為中央及地方相關機關擬訂年度工作執行計畫依據；另於 112 年 11 月 8 日訂定中央道路交通安全會報設置要點，同年 12 月 15 日制定公布道路交通安全基本法，由行政院加強策劃、協調及推動全國道路交通安全事務，藉以凝聚各級政府力量，並由交通部研提國家道路交通安全綱要計畫，作為中央目的事業主管機關訂定年度道路交通安全推動計畫及地方政府訂定年度道路交通安全執行計畫之依據，各機關依權責推動相關安全改善措施，並落實監督各項措施執行成效，以提升道路交通安全，建立以人為本之道路交通安全環境，達成道路交通事故零死亡之終極目標。又臺灣永續發展目標之核心目標 3、9、11 亦列有降低道路交通事故死亡人數、為所有的人提供安全、可負擔、可及性高，且符合永續發展的交通運輸系統等具體目標。為提升我國道路交通安全，相關部會及地方政府皆已陸續研提因應對策。

茲將 112 年度政府推動交通安全改善作為、執行結果及審計機關重要審核意見暨 111 年度審核報告專章所列重要審核意見追蹤後續辦理情形，說明如次：



資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

一、政府推動交通安全改善作為

(一) 第 14 期道安方案 (112 至 115 年)

交通部為持續提升道路交通安全，第 14 期道安方案已汲取歷年執行道安方案經驗，分析我國道路交通事故特性與政策趨勢，比較我國相關道安精進作為，與日本第 11 期交通安全基本計畫(2021—2025)及南韓交通安全綜合對策(2018—2022)之差異，藉以精進我國各項道安改善措施。另參考歐美等先進國家均已將道路交通事故「零死亡」作為願景，以 110 年道路交通事故死亡人數 2,962 人為基準，設立 112 至 115 年度道路交通事故死亡人數均較前一年度下降 5% 之目標，透過「主動預防的系統性道安改善」概念，劃分管考、工程、監理、執法、教育及宣導等 6 大工作面向及 25 項工作要項(圖 2)，並會同教育部、內政部、金融監督管理委員會、衛生福利部及地方政府等機關共同辦理 85 項具體行動方案，期全面提升道路環境安全設計，改善用路人之行為及觀念，以預防道路交通事故發生。

圖 2 第 14 期道安方案工作面向及工作要項



資料來源：整理自第 14 期道安方案。

交通部為辦理道安方案，110 至 112 年度於單位預算編列道路交通安全工作計畫相關經費，截至 112 年底止，累計執行數計 10 億 5,761 萬餘元，其中以補助中央機關及地方政府辦理執法、宣導及工程等 3 面向之交通安全改善經費為大宗（表 1）。

表 1 道路交通安全計畫各工作面向預算執行情形

單位：新臺幣千元、%

年度 工作面向	合計	占比	110	111	112
合計	1,057,610	100.00	234,871	297,718	525,020
管考	110,505	10.45	33,373	28,315	48,816
工程	227,820	21.54	28,027	35,406	164,387
監理	96,189	9.10	18,350	21,673	56,166
執法	248,518	23.50	69,956	84,589	93,972
教育	144,314	13.65	33,431	53,196	57,687
宣導	230,260	21.77	51,732	74,536	103,991

資料來源：整理自交通部提供資料。

（二）政府交通安全改善政策

近年道路交通事故頻仍，為提升道路交通安全，行政院及交通部於 109 至 112 年陸續提出「運輸政策白皮書」、「高齡者交通事故防制精進計畫」、「強化道路交通安全改善策略」、「21 項道路交通安全精進作為」、「行人優先交通安全行動綱領」（圖 3）、「行人交通安全政策綱領（2023—2027）」（圖 4）及「永續提升人行安全計畫」等重大道安政策，並依政策內容及目標，持續辦理相關改善措施，以提升整體道路交通安全。其中，111 年度提出之「21 項道路交通安全精進作為」，截至 111 年底止，已改善路口環境 1,331 處、酒駕死亡人數較 110 年度減少 40 人等；另 112 年度提出之「行人優先交通安全行動綱領」，截至 112 年底止，已改善人行道 167.79 公里、減少路側障礙物 522 處、補助高級中學以下學校 728 所實施交通安全課程、參與機車駕訓班 3 萬 5,276 人及機車道路駕駛訓練 2,040 人等。

圖 3 行人優先交通安全行動綱領



資料來源：擷取自行政院網站資料。

圖 4 行人交通安全政策綱領（2023—2027）



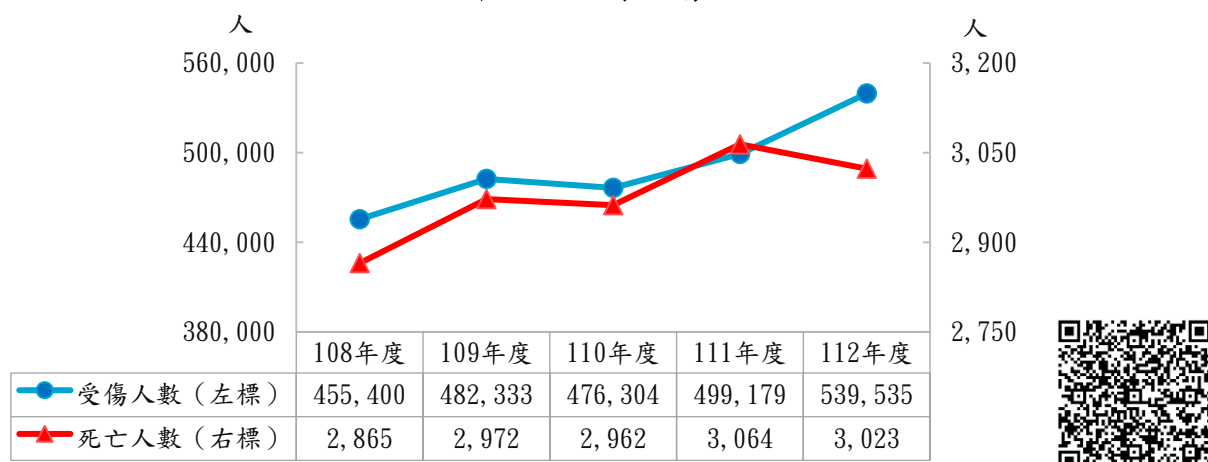
資料來源：擷取自行政院網站資料。

另行政院於 112 年 11 月 8 日公布中央道路交通安全會報設置要點，期提升道路交通安全層級，由該院加強策劃、協調及凝聚各級政府力量，推動全國道路交通安全事務。又政府為確立道路交通安全基本政策及推動體制，達成道路交通事故零死亡願景，於 112 年 12 月 15 日公布道路交通安全基本法，以人、車、路、汽車運輸業、教育、執法、緊急醫療救護、保險及研發等 9 大面向為核心，推動道安改善工作，並自 113 年 1 月 1 日施行。交通部則依據道路交通安全基本法每 4 年研提「國家道路交通安全綱要計畫」，作為中央目的事業主管機關訂定「年度道路交通安全推動計畫」及地方政府訂定「年度道路交通安全執行計畫」之依據，各機關依權責推動相關安全改善措施。經查「國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年）」（下稱道安綱要計畫），已綜整近年我國道路交通事故趨勢及參考國際發展，區分人、車、路、運輸業及整體等道安重點課題，研提 9 大政策面向，並將 9 大政策與道路交通安全基本法相互扣合，分別就工程、教育宣導、監理、執法及其他等 5 大主軸，提出 30 項策略項目、33 項行動計畫；又為加速實現道路交通事故零死亡願景，以 112 年為基準年，訂定 116 年度「整體死亡人數下降 18%」及「行人死亡人數下降 30%」之階段性目標，以達成 119 年度「整體死亡人數下降 30%」及「行人死亡人數下降 50%」之中程目標。

二、政府推動交通安全改善措施執行結果

政府為持續改善道路交通安全，業已推動多項道路交通安全改善措施，並逐步完善法規，提升道路交通安全位階，以期降低交通事故傷亡情形。據交通部統計查詢網公布之統計資料顯示，112 年度道路交通事故計 40 萬 2,926 件，造成 53 萬 9,535 人受傷及 3,023 人死亡（圖 5），死亡人數雖較 111 年度減少 41 人，仍未達第 14 期道安方案所訂降至 2,814 人以下之目標；依年齡別分析，除 12 歲以下兒童外，各年齡層之死亡人數均較 111 年度減少，惟 112 年度 65 歲以上高齡者死亡人數占比達 42.24%，仍較 110 年度之 38.76% 及 111 年度之 41.87% 增加（表 2）；另依駕乘車種分析，以駕乘機車、乘客及自行車發生交通事故造成傷亡為主，其中大貨車、小貨車、特種車、機車及行人等 112 年度交通事故傷亡占比已較 111 年度下降，惟小客車、自行車及乘客等傷亡情形較 111 年度有成長趨勢（表 3）。

圖 5 交通事故傷亡人數



註：1. 各市縣交通事故傷亡情形，請以行動裝置掃描右側 QR Code。

2. 資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

表 2 各年齡層交通事故死亡情形

單位：人、%

年度 年齡	108		109		110		111		112	
	人數	占比	人數	占比	人數	占比	人數	占比	人數	占比
合 計	2,865	100.00	2,972	100.00	2,962	100.00	3,064	100.00	3,023	100.00
未滿 12 歲	28	0.98	22	0.74	22	0.74	12	0.39	18	0.60
12 至 17 歲	63	2.20	68	2.29	79	2.67	63	2.06	58	1.92
18 至 24 歲	339	11.83	349	11.74	315	10.63	307	10.02	298	9.86
25 至 64 歲	1,276	44.54	1,298	43.67	1,398	47.20	1,399	45.66	1,369	45.29
65 歲以上	1,158	40.42	1,235	41.55	1,148	38.76	1,283	41.87	1,277	42.24
不 明	1	0.03	—	—	—	—	—	—	3	0.10

資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

表 3 駕乘車種發生交通事故傷亡占比

單位：%

車種 年度	大客車	大貨車	小客車	小貨車	特種車	機車	自行車	行人	乘客	其他	不明
108	0.01	0.14	3.56	0.75	0.01	77.24	4.12	3.75	10.17	0.23	0.01
109	0.01	0.12	3.52	0.72	0.01	77.62	4.18	3.58	10.01	0.22	0.01
110	0.01	0.15	3.73	0.75	0.01	78.22	4.29	3.34	9.30	0.20	0.00
111	0.01	0.15	3.84	0.77	0.01	77.93	4.26	3.42	9.37	0.23	0.01
112	0.01	0.12	3.92	0.64	0.00	77.66	4.38	3.21	9.86	0.20	0.01

資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

綜上分析，政府推動交通安全改善措施執行結果，整體交通事故及傷亡情形仍屬嚴峻，其中為因應少子女化及超高齡社會來臨，12 歲以下兒童及 65 歲以上高齡者之交通事故死亡情形尤須積極妥謀善策；另為加速降低交通事故傷亡情形，允宜針對小客車、自行車及乘客等傷亡仍未有效降低之癥結原因，持續檢討及研擬有效之交通安全改善因應對策，並落實推動各項交通安全防制措施，以建構友善及安全之道路交通環境。

三、審計機關重要審核意見

茲將本部查核 112 年度政府推動交通安全改善執行情形所提重要審核意見，區分「道路交通安全管考」、「道路交通安全工程」、「道路交通安全監理」、「道路交通安全執法」、「道路交通安全教育」、「道路交通安全宣導」及「交通安全未來趨勢」等 7 個層面，歸納摘述如次：

（一） 道路交通安全管考

1. 為提升道路交通安全，已提出多項改善措施，惟道路交通事故死亡人數未降至年度目標，且道安經費管考機制仍有精進空間，允宜研謀改善，以有效減少道路交通事故發生，並增進經費使用效益：政府為持續改善道路交通安全，行政院已核定辦理第 14 期道安方案，以期達成 112 年道路交通事故 30 日內死亡人數下降至 2,814 人之目標。據交通部道安資訊查詢網公布之統計資料顯示，112 年度道路交通事故計 40 萬 2,926 件，造成 53 萬 9,535 人受傷及 3,023 人死亡，死亡人數雖較 111 年度減少 41 人，惟未達成前述第 14 期道安方案所訂目標，又臺中市、南投縣、雲林縣及花蓮縣等 4 市縣 110 至 112 年度交通事故死亡人數呈逐年增加趨勢，整體交通安全防制措施仍待改善。另公路法第 27 條第 1 項及道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第 9 條第 2 項規定，汽車燃料使用費及交通違規罰鍰可作為公路安全管理及改善道路交通使用，爰依「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」與「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」，將徵收收入分配予道路主管機關運用，以共同提升道路交通安全。據第 14 期道安方案載述，汽車燃料使用費及交通違規罰鍰收入實際多由各市縣政府統籌運用，喪失專款專用於道安改善之原意；並依過往道安考評結果，部分市縣政府雖已區分交通違規罰鍰用於交通執法與交通安全改善，惟尚無建立相關機制可供查察經費運用情形，不利評估考核經費使用效益。又第 14 期道安方案及道安綱要計畫已將改善措施經費區分為工程、監理、執法、教育宣導等面向，惟汽車燃料使用費及交通違規罰鍰尚未訂定各該面向運用比率，恐難以評核道安經費分配使用情形，經函請行政院研謀具體改善措施，以降低交通事故傷亡情形，及研議訂定汽車燃料使用費及交通違規罰鍰收入投入各面向之經費支用比率，並參考直轄市年度汽車燃料使用費分配計畫辦理情形表，

訂定相關經費使用情形管考表件，以精準聚焦道安經費使用情形，並增進相關經費使用效益。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（一）1.】

2. 國土署補助地方政府辦理校園周邊暨行車安全道路改善計畫，有助於改善交通安全，惟部分地方政府申請解除列管地點，仍有交通事故及傷亡人數持續增加情形，允宜持續盤點高風險路段，列為後續補助道路改善計畫之參據，以提升校園周邊及道路交通安全改善成效：政府為保障國人行的安全，由交通部於 111 年 5 月 5 日提報「校園周邊道路改善計畫」及「第二期全國路口改善計畫」等 2 計畫草案，因其計畫執行範圍多屬內政部國土管理署（下稱國土署）轄管之都市計畫區道路，爰由國土署彙整於 111 年 8 月 22 日合併提報「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」，並經行政院於 111 年 11 月 9 日核定，計畫期程為 111 至 112 年度，計畫總經費 50 億元，以中央特別統籌分配款支應，並由國土署及交通部公路局（下稱公路局）分別就都市計畫區內及都市計畫區外公路系統辦理案件審查、撥款、規劃設計審議及查核等相關事宜，補助各市縣辦理校園周邊危險道路及易肇事路口之改善工程，計畫初步盤點結果，屬國土署審核之都市計畫區內待改善地點計 816 處（校園周邊 425 處，易肇事路口 391 處）。經查各市縣政府提報無須改善或已自行改善，並經該署會勘審議同意解除列管者合計 519 處（校園周邊 221 處、易肇事路口 298 處），占原計畫初步盤點待改善地點數量比率逾 6 成，其中地方政府提報校園周邊無須改善部分，經運用交通部道安資訊查詢網查詢歷年交通事故件數及傷亡情形，發現桃園市青溪國小等 31 所校園周邊路段，110 至 112 年度交通傷亡人數呈現成長趨勢，比率已逾 6 成；至校園周邊已自行改善部分，其中臺北市民生國民小學等 3 所校園周邊道路於 109、110 年度完成相關改善工程，惟 112 年度校園周邊交通事故件數及傷亡人數，均較 110 年度增加，改善成效未臻理想。另分析業經該署解除列管之 298 處易肇事路口交通事故發生頻率，其中彰化縣彰化市中興路與介壽北路口等 12 處路口，112 年度第 4 季交通事故件數較 110 年度同期增加，合計 75 起交通事故。地方政府申請國土署解除列管之校園周邊道路及易肇事路口，部分路段交通事故及傷亡人數仍有增加情形，交通現況尚未獲得改善，經函

請國土署研謀改善，持續盤點並滾動檢討高風險之校園周邊道路及易肇事路口，列為後續補助地方政府道路改善及相關補助計畫之參據，以促請地方政府加速辦理改善工程，提升校園周邊及各道路交通安全改善成效。【詳總決算審核報告第2冊丙、柒、內政部主管項下重要審核意見（二十一）】

3. 行車事故鑑定及覆議機關辦理車輛行車事故鑑定及覆議，以完整及精確還原道路交通事故全貌，惟鑑定案件發現道路工程規劃缺失所提建議意見，因未具強制力致難以落實，允宜研謀改善，以有效減少交通事故發生：依車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第2條規定，公路局各區監理所及直轄市政府車輛行車事故鑑定會（下稱鑑定會）辦理行車事故鑑定業務；公路局及直轄市政府車輛行車事故鑑定覆議會（下稱覆議會）辦理行車事故鑑定覆議業務。經查鑑定會辦理行車事故鑑定流程，除調閱現場影像、蒐集目擊者證詞等多元證據，亦納入行車數據之科學分析（包括：車輛速度、碰撞角度及撞擊情形等），及參採專家學者之報告論述，藉以釐清雙方肇事責任歸屬，並由多位行車事故鑑定委員共同作成鑑定意見之結論，相較現行警察機關出具道路交通事故調查報告之初判結果，更為完整且精確。復查公路局所屬鑑定會及覆議會，如遇鑑定或覆議案件涉及道路工程規劃缺失，均函請道路主管機關依權責改善，以增進用路人之安全，減少行車事故發生。惟據公路局統計，自110年度起至113年3月底止，經該局所屬鑑定會及覆議會鑑定或覆議案件涉及其他機關缺失者計318件，均已函請道路權責機關妥為改善，惟獲參採者僅92件，占比未達3成（表4），主要係道路工程改善多屬地方自治事項，該等建議對其尚無強制力，恐有礙道路交通安全積極改善，不利用路人行車安全，經函請行政院研議將鑑定會及覆議會所提建議改善事項納入中央道路交通安全會報列管，並督促地方政府落實辦理，以有效優化道路交通環境，減少交通事故發生。【詳總決算審核報告第2冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（一）3.】

表4 公路局所屬鑑定會及覆議會辦理鑑定或覆議案件涉及其他機關缺失經函請道路權責機關改善及獲參採情形

單位：件、%

年度	函請權責主管機關妥處		
		獲參採	占比
合計	318	92	28.93
110	67	17	25.37
111	91	28	30.77
112	111	40	36.04
113 (1-3月)	49	7	14.29

資料來源：整理自公路局提供資料。

4. 為考核道安執行成效及提升路老師計畫宣講品質，已建立金安獎及路老師等考評制度，惟未追蹤績優案例擴散情形，亦乏聚焦高齡者事故頻繁發生地區之評選標準，允宜研謀改善，以加速降低交通事故死亡人數，及減少高齡者交通事故之發生：為督導考核道安執行成效，精進道安作為，道安綱要計畫已建立年度考評制度，由交通部邀請中央相關機關單位與專家學者組成評審小組，針對各市縣年度執行道路交通安全績效進行評比，成績績優者，納入年度金安獎表揚，核予績優工作補助費，並就具創新及對道路交通事故防制有成效（含事故降低）之案例，進行成效觀摩交流，惟未能進一步追蹤績優案例擴散情形。另交通部自 100 年起開辦「高齡者交通安全教育一路老師培訓宣講計畫」（圖 6），培訓合格路老師教導高齡者正確用路知識及交通事故風險，並於道安綱要計畫研擬子計畫「在地化互動式強化高齡交通安全計畫」，期透過提高路老師宣講觸及率，減少高齡者交通事故發生。依交通部道安資訊查詢網公布之統計資料顯示，112 年度 65 歲以上高齡者因道

圖 6 路老師培訓宣講計畫



資料來源：擷取自交通部交通安全入口網資料。

路交通事故死亡人數為 1,277 人，占全年度交通事故死亡人數 3,023 人之 42.24%，較 110 年度 38.76% 及 111 年度 41.87% 增加，其中桃園市、宜蘭縣及花蓮縣等 3 市縣 110 至 112 年度高齡當事人交通事故死亡人數，呈逐年增加趨勢。又據 112 至 113 年度「高齡者交通安全教育一路老師培訓宣講計畫」載述，路老師獎項評選標準區分為宣導能力、宣講成效及政令宣導等 3 大面向之評分指標，已將偏鄉宣講場次納入評選指標，惟尚未將高齡者交通事故發生頻繁地區之宣講次數納入路老師獎項評選標準，經函請交通部研議追蹤績優案例擴散情形，並促請各市縣政府參考金安獎道安績優案例，推廣執行交通安全措施，另研議將高齡者交通事故發生頻繁地區之宣講次數納入路老師獎項評選標準，以加速達成 116 年度整體交

通事故死亡人數下降 18%之目標，及減少高齡者交通事故之發生。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（一）4.】

（二） 道路交通安全工程

國土署補助地方政府辦理提升道路品質計畫，有助於改善市區街道環境品質，惟補助計畫審查及修正作業未臻周延、完工後效益指標未達原訂目標、獲得較多補助經費仍連續多年考評不佳、交通工程施工品質及完成後效益欠佳等，允宜檢討改善，以提升計畫執行成效：國土署為提升市區道路品質，規劃分 2 階段打造智慧安全用路環境，於 106 至 109 年度第 1 階段辦理「提升道路品質計畫」，110 至 113 年度第 2 階段辦理「提升道路品質計畫 2.0」，合計該署自 106 至 112 年度核定地方機關補助計畫共 2,464 件，累計編列預算 378 億 2,300 萬元，實際執行數 374 億 2,350 萬餘元。經查執行情形，核有：1. 未訂定明確之補助計畫評比項目及權重等規範，據以評定成績排列優先順序補助，僅以評審委員過半圈選票數為核定補助條件，核與中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第 14 條第 1 項之規定不符；又未落實審查或審查作業未臻嚴謹，致部分補助計畫核定後因地方政府提報施作項目非屬補助範疇、未先行取得工程用地等未符規定而撤案；2. 對於部分地方政府於管理系統填報補助計畫之完工後效益指標未達預期目標，未督促其檢討原因，即予審核同意結案；且查填補助計畫效益指標之數值與核定補助計畫書不同，及國土署訂定效益指標採用之計算單位無法與工程結算資料勾稽比對等，均難以落實考核其完工後效益；3. 對於連續多年市區道路養護品質考核成績不佳者，未作為爾後其申請補助計畫之審查標準，仍核予較多補助經費，難以有效督促地方政府改善；且考核成績不佳原因，主要為交通工程施工品質及完成後效益有待改善等，亦未督促其就問題癥結通盤檢討改善，以發揮補助成效；4. 相關審核及修正計畫書之作業欠周延，致未能查覺部分地方政府未按審查意見修正補助計畫，及逕行增加施作項目單價及數量，以彌補遭審議刪減之經費等情事，經函請國土署研謀改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、柒、內政部主管項下重要審核意見（十九）】

（三） 道路交通安全監理

1. 為有效歸責於實際違規駕駛人，已建立汽機車主要駕駛人登錄制

度，惟部分易違規車輛尚未登錄主要駕駛人，且尚有部分機關未完成主要駕駛人資料介接，允宜研謀改善，以即時導正駕駛人違規習慣：依處罰條例第 85 條第 1 項規定，受舉發違反道路管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。另為使車輛通行費、停車費等相關涉及駕駛行為之資訊得直接送予車輛實際駕駛人，已建立汽機車主要駕駛人登錄制度（圖 7）。鑑於逕行舉發違規案件係以車輛所有人為通知處分對象，如違規駕駛人非車輛所有人時，民眾可檢附相關證據辦理轉歸責程序，亦可透過登錄汽機車主要駕駛人之方式，將違規處分文書送達主要駕駛人，俾導正違規駕駛人違規習慣。據公路局統計，截至 113 年 3 月 20 日止，已完成登錄主要駕駛人之車輛計 462 萬 2,815 輛（汽車 168 萬 4,854 輛，機車 293 萬 7,961 輛），共計 447 萬 2,564 人次。經運用公路局提供道路交通違規資料分析發現，110 至 112 年度經主管機關依處罰條例第 63 條規定應予駕駛人違規記點之處罰項目，違規駕駛人駕駛同一車輛經處罰達 10 次以上仍未登錄主要駕駛人者，分別計有 497 人次、588 人次及 527 人次，主要駕駛人登錄作業尚未落實，不利歸責於實際違規之駕駛人，難以即時導正駕駛人違規習慣。另經主管機關以逕行舉發方式依處罰條例第 63 條規定應予駕駛人違規記點之處罰項目中，違規車輛已登錄主要駕駛人，惟違規資料卻顯示未能直接處罰登錄者並依處罰條例第 85 條規定轉歸責予主要駕駛人者計 4,435 件，疑有部分舉發機關尚未介接主要駕駛人資訊，致車主仍須進行轉歸責程序，經函請交通部研議運用交通違規數據資料盤點易違規車輛，及針對未持有駕照車主，加強推動主要駕駛人登錄制度，並促請相關機關儘速完成資料介接。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（二）1。】

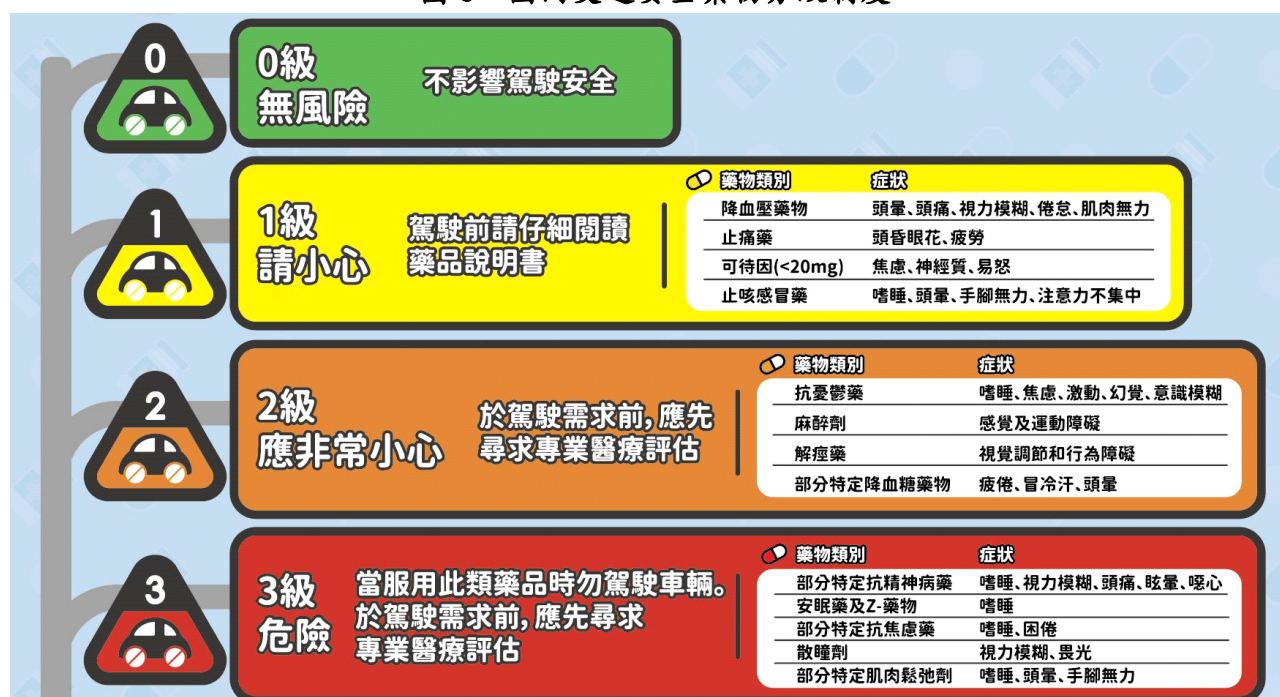
圖 7 主要駕駛人登錄制度



資料來源：擷取自公路局網站資料。

2. 藥駕危險度不亞於酒（毒）駕，惟民眾普遍缺乏警覺，潛藏道路交通安全風險，允宜研謀改善，以增進整體行車安全：據臺北市藥師公會推估，每年因藥駕致交通事故死亡人數達3百餘人，相較112年度酒駕案件致死人數計253人，藥駕對於道路交通安全造成之危險性不亞於酒（毒）駕。復據臺北市立聯合醫院就駕駛人用藥行為進行問卷調查結果，受訪者有三分之一曾於駕駛前服用各種藥物，其中最多人服用之藥物依序為降血糖藥、安眠藥、肌肉鬆弛劑，該等藥物通常伴隨嗜睡、頭暈、注意力不集中、協調性下降等副作用；另臺北市藥師公會就300名計程車、遊覽車、大貨車之職業駕駛進行問卷調查結果，曾於駕駛前服用降血糖藥、安眠藥、肌肉鬆弛劑之駕駛占比達19.5%，國人對於藥駕之嚴重性普遍缺乏警覺。惟現行道路交通安全規則（下稱道安規則）及處罰條例僅就汽機車、慢車駕駛人吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或相類似管制藥品予以規範及處罰，對於服用非管制藥品後不能對所駕車輛為正常控制之行為者，尚無相關管制措施及處罰規範，恐難以提高民眾對於藥駕行為嚴重性之認知。臺北市藥師公會及臺北市立聯合醫院因民眾對影響安全駕駛用藥知能不足，爰參考法國藥物分級作法，建立國內交通安全藥物分級制度（圖8），進行交通安全藥物分級宣導，以提高民眾對於藥駕行為之安全意識。另香港對於藥物可能影響身體及腦部協調，嚴重損害駕駛汽車能力，已於

圖8 國內交通安全藥物分級制度



資料來源：擷取自臺北市府衛生局網站資料。

道路交通條例第 39L 條明定，駕駛時受指明毒品以外藥物影響，致無法妥適控制駕駛汽車者，即屬違法；藥後駕駛經定罪，最高可處港幣 2 萬 5 千元罰款、監禁 3 年，首次定罪取消駕駛資格至少 6 個月，再次定罪取消駕駛資格至少 2 年。鑑於藥駕危險度不亞於酒（毒）駕，惟民眾普遍缺乏警覺，潛藏道路交通安全風險，經函請行政院督促研謀改善，以增進整體行車安全。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（二）2.】

3. 公路局因應汽車運輸業發生交通事故情形頻繁，已針對貨運三業高違規駕駛人建立專案調訓機制，惟尚未建立其餘汽車運輸業高違規駕駛人相關交通安全教育訓練制度，允宜研謀改善，以降低交通事故發生率：依汽車運輸業管理規則（下稱運管規則）第 2 條第 1 項規定，汽車運輸業分為公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業（最後 3 類合稱貨運三業）等 9 類。經運用內政部警政署（下稱警政署）提供 110 至 112 年度道路交通事故資料分析發現，9 類汽車運輸業中，市區汽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業及汽車貨運業之交通事故情形嚴重，每年涉及交通事故件數均逾千件，且除公路汽車客運業及汽車路線貨運業外，其餘 7 類汽車運輸業之交通事故件數均逐年增加。另就公路局提供 110 至 112 年度道路交通違規資料分析發現，9 類汽車運輸業中經主管機關依處罰條例第 63 條規定應予汽車駕駛人違規記點處罰者，以計程車客運業、小客車租賃業及汽車貨運業違規情形最為頻繁。查公路局為加強貨運三業業者暨其所屬駕駛人道路交通觀念，自 112 年 8 月起針對貨運三業，召回 6 個月內發生超重、超速、酒駕及危駕等交通違規項目達 3 次以上之重現性高違規駕駛人，每季實施專案調訓，據公路局統計資料顯示，自 112 年 8 月 1 日至 113 年 3 月 18 日止，已開設 23 班次、調訓 627 名駕駛人，惟迄未就其餘 6 類汽車運輸業之高違規駕駛人辦理相關交通安全教育訓練，不利就整體汽車運輸業交通事故及違規頻繁情形，施予全面性調訓制度，經函請交通部參考貨運三業重現性高之違規駕駛人實施調訓機制，研議就其他汽車運輸業之高風險違規駕駛人建立類此調訓制度，並督促業者加強自主管理作為。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（四）1.】

4. 自用大貨車、營業大貨車及曳引車等大型車輛造成行車事故死傷情形嚴重，允宜研議參考營業大客車模式，強化汽車運輸業者辦理行車安全教育及建立駕駛人回訓機制之可行性，以有效防制大型車交通事故之發生：據交通部統計，近5年度（108至112年度）全國大型車涉入交通事故件數，自108年度之8,908件，增加至112年度之1萬37件，死傷人數亦自108年度之1萬747人，增加至112年度之1萬2,119人，整體事故件數及死傷人數呈上升趨勢，未見明顯改善。經就大型車涉入交通事故情形，按運具別分析，大貨車（含客貨兩用）涉入案件事故數連續5年居首位；復按自用及營業用別分析，其中自用大貨車（含客貨兩用）涉入案件事故數每年均達2千餘件，連續5年居首位且案件數呈增加趨勢；另營業大貨車及曳引車涉入案件事故數每年均逾千件，占比亦趨增加，自用大貨車、營業大貨車及曳引車之交通事故風險持續上升。惟現行運管規則僅明定營業大客車業者辦理行車安全教育訓練之義務，及強制營業大客車駕駛人應接受定期訓練或職前講習，尚未針對營業大貨車及曳引車行駛道路之交通事故風險趨增，檢討運管規則相關規定，強化監管機制及駕駛人訓練，難以確保大型車輛安全營運及防止交通事故發生，經函請交通部研謀改善，以有效防制大型車交通事故之發生。【詳總決算審核報告第2冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（四）2.】

5. 為加強兒童及少年行的安全防護，已推動各項兒少道路交通安全防制作為，惟兒少發生交通事故死傷人數持續增加，允宜研謀改善，以維護兒少交通安全：交通部為改善道路交通安全，前已辦理共13期道安方案，研訂每年道路交通安全防制重點，期加速降低我國道路交通事故之傷亡率，包含加強道路交通安全教育，俾增進學生通學安全及兒童交通安全防護等。據內政部統計，我國兒少人口數自108年度之370萬2,207人，逐年遞減至112年度之340萬4,197人，且「兒童」及「少年」人口均呈減少趨勢，我國少子女化問題嚴重，除亟待提升生育率外，允應加強兒少安全之維護。依衛生福利部108至111年度死因統計結果分析報告載述，事故傷害連續4年為兒童非自然死亡之首要死亡原因，亦為少年死亡之首要死亡原因，其中運輸事故死亡人數計380人，占事故傷害死亡人數728人之52.20%，又因機動車輛交通事故死亡人數338人，占運輸事故死亡人數之88.95%；且據交通部統計108至112年度兒少發生交通事故死傷人數，自108年度之2萬

6,604 人次，增加至 112 年度之 3 萬 151 人次，近 5 年度（108 至 112 年度）合計兒少交通事故死傷人數高達 13 萬 5,095 人次（表 5），政府歷年推動之交通安全防制作為，未能有效降低

兒少交通事故死傷情形。另以當事者型態分析，108 至 112 年度兒少交通事故死傷情形以「人—乘客」6 萬 7,413

表 5 兒少發生交通事故死傷人次

單位：人次

年齡層 \ 年度	合計	108	109	110	111	112
合計	135,095	26,604	27,615	24,561	26,164	30,151
兒童（註 1）	49,713	9,844	9,999	8,705	9,307	11,858
少年（註 1）	85,382	16,760	17,616	15,856	16,857	18,293

註：1. 兒童係指未滿 12 歲者；少年係指 12 歲以上未滿 18 歲者。

2. 資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網資料。

人次為最高，其次依序為「機車—普通重型」3 萬 3,955 人次、「慢車—腳踏自行車」1 萬 6,162 人次、「人—行人」8,694 人次、「慢車—微型電動二輪車」6,620 人次，除「機車—普通重型」外，其餘死傷人數均有增加情形，兒少使用交通運具或為乘客之交通事故死傷情形均多，經函請交通部查明兒少交通事故死傷情形增加之癥結原因，研擬有效之防制措施。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（三）1.】

6. 國內民眾外出運具以機車占比最高，部分民眾於機車後座加裝兒童座椅附載兒童，惟機車兒童座椅之規格及性能等尚乏明確規範，允宜研謀改善，以保障兒童生命安全：依道安規則第 88 條第 1 項第 2 款規定，小型輕型機車不得附載人員，重型及普通輕型機車在駕駛人後設有固定座位者，得附載 1 人。又依交通部統計處 112 年 4 月「111 年民眾日常使用運具狀況調查摘要分析」載述，111 年我國民眾外出旅次使用之各類運輸工具，主運具市占率以機車（47.1%）為最高，顯示民眾日常多以機車作為主要交通運具。為提高兒童乘坐機車後座之安全性，部分家長於機車後座加裝兒童座椅，惟該座椅非屬經濟部標準檢驗局規範應施予檢驗之商品，且道安規則等公路運輸規範亦未有機車兒童座椅規格及性能等相關規定，市面販售之機車兒童座椅是否需經檢驗合格且具保護力等，尚無強制要求，無法確保兒童使用之安全性。復因國內機車兒童座椅尚乏明確規範，爰警政署未統計機車附載兒童並加裝安全座椅發生交通事故死傷相關數據，交通部難以就事故態樣進行研析，據以提出有效之防制措施。另依處罰條例第 31 條第 3 項、道安規則第 122 條第 2 項及第 4 項規定，小型車附載幼童未依規定安置於安全椅者，處駕

駛人 1,500 元以上 3,000 元以下罰鍰；有關小型車附載幼童安置方式、宣導及其他相關事項，係依小型車附載幼童安全乘坐實施及宣導辦法規定辦理；腳踏自行車或電動輔助自行車安裝合格兒童座椅之後座椅者，應使用符合中華民國國家標準 CNS15978 之自行車兒童座椅，並標示合格標章。經查國內車輛使用兒童座椅，汽車及部分慢車已訂有明確規範，惟機車兒童座椅尚乏相關規定，經函請交通部會同有關機關研謀善策，以保障兒童生命安全。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（三）2.】

7. 為提升車輛安全性，已逐步精進車輛檢驗機制，惟近 3 年度未依限辦理檢驗及因機件因素而發生交通事故車輛仍多，允宜研謀改善，以提升行車安全：道路交通安全基本法第 10 條規定，中央政府為提升車輛安全性，應調和國際車輛安全法規，訂定車輛安全檢測基準，並完善車輛安全審驗及檢驗制度。依道安規則第 35 條及第 44 條規定，汽車檢驗分為申請牌照檢驗、定期檢驗及臨時檢驗 3 種，並按車種、車齡等律定每年定期檢驗頻率。又處罰條例第 17 條規定，汽車不依限期參加定期檢驗或臨時檢驗者，處汽車所有人 900 元以上 1,800 元以下罰鍰；逾期 1 個月以上者並吊扣其牌照，至檢驗合格後發還，逾期 6 個月以上者，註銷其牌照。經查行政院於 113 年 2 月核定道安綱要計畫，已將「車輛檢驗機制尚待健全與落實」列為我國道安重點課題之一，並由交通部辦理「精進檢驗制度計畫」及「確保車輛安全性制度」等 2 項行動方案，以提升車輛使用安全。經運用公路局及警政署提供之 110 至 112 年度交通違規及 A1、A2 類交通事故資料分析發現，未依限辦理車輛檢驗並經主管機關依處罰條例第 17 條規定處罰者，分別計 72 萬 7,812 輛次（55 萬 9,724 輛）、55 萬 9,987 輛次（53 萬 1,804 輛）及 51 萬 7,605 輛次（49 萬 1,172 輛），車輛數仍多；另分析交通事故個別肇因屬機件因素者，110 至 112 年度分別計 1,152 件（1,165 輛次）、1,161 件（1,191 輛次）及 1,325 件（1,344 輛次），每年因機件原因發生交通事故均逾千件，亦呈逐年增加趨勢。交通部雖已持續精進車輛檢驗制度，惟近 3 年度未依限辦理檢驗及因機件因素而發生交通事故車輛仍多，經函請交通部檢討研謀善策，並加強宣導，俾利車主確依規定辦理車輛檢驗，以提升行車安全。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（四）3.】

（四） 道路交通安全執法

為改善違規記點制度及民眾檢舉交通違規衍生之問題，已修正處罰條例部分條文，惟交通安全教育宣導、工程及執法等面向仍待周妥，允宜研謀改善，以維護交通秩序及執法力道：政府為改善違規記點制度及民眾檢舉交通違規所衍生影響職業駕駛人工作權及警察機關執法負擔等問題，已修正處罰條例第 7 條之 1、第 63 條及第 63 條之 2 等條文，主要修正內容包括機車駕駛人以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置，及汽機車駕駛人行駛時手持香菸、吸食、點菸影響他人行車安全等 8 項交通違規項目不再受理民眾檢舉，另逕行舉發及民眾檢舉之道路交通違規項目將不記違規點數（當場舉發案件始予記點），並將違規駕駛人自費參加講習扣抵違規點數 2 點，由 1 年 1 次提高至 1 年 2 次。經運用公路局提供之 110 至 112 年度交通違規資料分析發現，前揭經修法不受理民眾檢舉之違規項目中，舉發方式係由民眾檢舉者，占比分別為 49.74%、78.01%及 82.28%，顯示交通違規項目多為民眾檢舉而舉發；又經檢視上開 8 項交通處罰項目中，機車駕駛人以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置，汽機車駕駛人手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全，倒車未顯示燈光或不注意行人、大型車倒車無人在後指引等 3 項，屬駕駛人個人行為所致交通違規，其餘如交岔路口及公共汽車招呼站 10 公尺內停車或臨時停車等 5 項，另或有道路交通環境等因素，致發生交通違規情事。又 110 至 112 年度依處罰條例第 63 條規定應予駕駛人違規記點之處罰項目中，超逾 6 成之舉發方式為逕行舉發，且違規遭處罰項目以超速、闖紅燈及不依標誌、標線、號誌指示行駛為大宗，惟警察機關運用科學儀器取得交通違規證據資料，並透過逕行舉發方式處罰違規駕駛人，已將逕行舉發違規項目改為不予記點，為避免因修法限縮檢舉範圍致生交通違規情形增加，及違規記點舉發方式限縮致交通違規監理力道減弱，經函請行政院督促加強交通教育宣導，並檢視違規熱點週遭道路交通環境，評估進行交通安全改善工程，另督促警察機關妥適運用交通違規數據資料分析易違規熱點，及視違規項目危害交通安全程度，優先辦理交通執法業務，以維護道路交通安全。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（一）2.】

(五) 道路交通安全教育

1. 全國近 5 成大專校院交通意外事故人次增加，且校內發生交通意外事故人次增幅高於校外，允宜研謀改善，以利營造學生安全通學環境：教育部為提升學生交通安全意識，降低事故造成傷害，配合第 14 期道安方案，利用交通部道安資訊平臺與教育部校安通報網，定期統計分析學生交通事故、交通違規特性，視需要請學校出席市縣會報，研訂及辦理改善策略。經查全國 145 所大專校院 112 年度交通意外事故人次為 4,315 人次，較 111 年度之 4,011 人次增加 304 人次，增幅 7.58%，其中 112 年度交通意外事故人次較 111 年度增加者計有 70 校，占全國 145 所大專校院之 48.28%（表 6），近 5 成大專校院交通意外事故人次增加。次查

大專校院 112 年度校內及校外發生交通意外事故人次分別為 615 人次、3,649 人次，較 111 年度之 572 人次、3,419 人次，增加 43 人次、230 人次（表 7），惟校內發生交通意外事故人次增幅 7.52%，較校外之 6.73%，增加 0.79 個百分點，經函請教育部持續協同交通部及地方政府精進防制對策，協助學校檢視校園及周邊道路交通環境，適時調整交通號誌，以降低學生交通意外事故。

【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾壹、教育部主管項下重要審核意見（八）4。】

表 6 大專校院學生發生交通意外事故情形

單位：校、人次、%

學校類別	校數 (A)	學生發生交通意外事故情形				
		111 年度 (B)	112 年度 (C)	增減 (C-B)	112 較 111 年度增加 校數 (D)	比率 (D/A×100)
合計	145	4,011	4,315	304	70	48.28
公立小計	47	1,798	1,999	201	22	46.81
一般大學	32	1,481	1,461	- 20	13	40.63
技專校院	15	317	538	221	9	60.00
私立小計	98	2,213	2,316	103	48	48.98
一般大學	35	637	703	66	17	48.57
技專校院	63	1,576	1,613	37	31	49.21

註：1. 本表不含宗教研修學院 8 校及空中大學 2 校。

2. 資料來源：整理自教育部提供資料。

表 7 大專校院校內、外發生交通意外事故人次比較

單位：人次

學校類別	校內			校外		
	111 年度 (A)	112 年度 (B)	增減 (B-A)	111 年度 (C)	112 年度 (D)	增減 (D-C)
合計	572	615	43	3,419	3,649	230
公立小計	434	478	44	1,356	1,501	145
一般大學	416	421	5	1,059	1,025	- 34
技專校院	18	57	39	297	476	179
私立小計	138	137	- 1	2,063	2,148	85
一般大學	65	88	23	565	606	41
技專校院	73	49	- 24	1,498	1,542	44

註：1. 本表不含宗教研修學院 8 校及空中大學 2 校。

2. 資料來源：整理自教育部提供資料。

2. 國教署將「安全教育」列入十二年國民基本教育課程綱要，以提升

學生安全意識，惟高級中等以下學校學生發生交通意外事故人次逐年攀升，且以無照駕駛交通事故案件占 4 成為最大宗，允宜督促學校加強交通安全教育：教育部國民及學前教育署（下稱國教署）為有效提升學生安全意識，降低意外事故傷害，已將「安全教育」列入十二年國民基本教育課程綱要，並與交通部合作發展各教育階段適齡適性交通安全教育課程模組及教案，供各級學校教師運用。經查 109 至 111 年度高級中等以下學校學生發生交通意外事故人次分別為 5,038 人次、5,713 人次、6,254 人次（表 8），逐年攀升，其中以高級中等學校學生發生人次逾 5 成最

表 8 高級中等以下學校學生發生交通意外事件情形

單位：人次

學制 \ 年度	109	110	111
合計	5,038	5,713	6,254
幼兒園	135	155	247
國小	779	911	990
國中	1,156	1,368	1,570
高級中等學校	2,968	3,279	3,447

資料來源：整理自教育部 109 至 111 年度校園安全及災害事件分析報告。

多；又據交通部統計，109 至 111 年度少年交通事故死傷人數為 17,616 人次、15,856 人次、16,857 人次，其中無照駕駛死傷人數分別為 7,290 人次、6,646 人次、6,711 人次，占少年交通事故死傷人數之 41.38%、41.91%、39.81%，允宜督促學校加強推廣交通安全教育，並善用交通部道安資訊查詢網檢視及改善校園交通安全環境，以減少事故發生

機率，經函請國教署檢討改進。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾壹、教育部主管項下重要審核意見（十四）】

3. 全國 7 成以上大專校院逾 3 個學年度未曾辦理交通安全相關通識課程或研習活動，且參與人次有逐年降低趨勢，允宜研謀改善，以利強化學生交通安全知能：依第 14 期道安方案六、整體執行策略及各小組工作要項及行動方案載述，針對事故率較高之大專校院，鼓勵學校開設交通安全通識課程或研習活動（下稱交通安全課程），以扎根交通安全教育，減少事故發生機會。經查全國 145 所大專校院 109 至 112 學年度第 1 學期，計有 39 校曾開設交通

表 9 109 至 112 學年度第 1 學期大專校院交通安全課程開設情形

單位：校、%

學校類別	合計	曾開設		未曾開設	
		校數	比率	校數	比率
合計	145	39	26.90	106	73.10
公立小計	47	21	44.68	26	55.32
一般大學	32	17	53.13	15	46.88
技專校院	15	4	26.67	11	73.33
私立小計	98	18	18.37	80	81.63
一般大學	35	13	37.14	22	62.86
技專校院	63	5	7.94	58	92.06

註：1. 112 學年度僅統計第 1 學期。

2. 本表不含宗教研修學院 8 校及空中大學 2 校。

3. 資料來源：整理自教育部提供資料。

安全課程，累計開設 306 門，參與人次 12,616 人次，惟大專校院 109 至 112 年度累計交通意外事故 16,825 人次，各校均有交通意外事故發生，其中 106 校逾 3 個學年度（109 至 112 學年度第 1 學期）未曾開設交通安全課程，占全國 145 所大專校院之 73.10%（表 9）。次查 109 至 112 學年度第 1 學期大專校院交通安全課程開設數量分別為 94 門、84 門、85 門及 43 門；參與人次分別為 3,947 人次、3,612 人次、3,333 人次及 1,724 人次（表 10），除 112 學年度課程數及參與人次僅統計第 1 學期外，交通安全課程開設數量自 109 學年度之 94 門降至 111 學年度之 85 門，減少 9 門；參與人次自 109 學年度之 3,947 人次降至 111 學年度之 3,333 人次，減少 614 人（同表 10），且有逐年降低趨勢，經函請教育部督促大專校院研謀改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾壹、教育部主管項下重要審核意見（八）5。】

表 10 大專校院交通安全課程開設及參與情形

單位：門、人次

學年度 學校類別	109		110		111		112	
	課程數	參與人次	課程數	參與人次	課程數	參與人次	課程數	參與人次
合計	94	3,947	84	3,612	85	3,333	43	1,724
公立小計	43	1,679	35	1,377	39	1,387	23	872
一般大學	36	1,450	29	1,241	32	1,138	18	735
技專校院	7	229	6	136	7	249	5	137
私立小計	51	2,268	49	2,235	46	1,946	20	852
一般大學	44	2,030	42	1,992	40	1,738	17	761
技專校院	7	238	7	243	6	208	3	91

註：1. 112 學年度僅統計第 1 學期。

2. 本表不含宗教研修學院 8 校及空中大學 2 校。

3. 資料來源：整理自教育部提供資料。

（六） 道路交通安全宣導

公路局推動普通重型機車駕駛訓練計畫，建立機車駕駛人正確駕駛觀念及防禦能力，惟多數外籍人士未經駕訓班訓練即直接報名路考，且外籍人士發生交通事故死傷人數大幅增加，允宜研謀改善，以保障外籍用路人行車安全：公路局為提供在臺外籍人士友善之用路環境，已推動相關交通安全防制措施，如：設置中英雙語交通標誌及提供公路法英譯本，期藉資訊透明化，提供外籍人士友善雙語環境，保障外籍人士權益。

圖 9 機車駕駛訓練制度補助計畫



資料來源：擷取自公路局網站資料。

又鑑於近年機車事故死傷人數居高不下，公路局自 108 年起推動機車駕駛訓練制度補助計畫（圖 9），期藉由鼓勵普通重型機車駕駛人參加駕駛訓練，培養遵守交通規則及正確駕駛習慣，養成防禦駕駛及責任駕駛之觀念，並針對有考照需求之年輕族群，包含外籍僑生，加強宣導及輔導媒合至適當駕訓班參加訓練，以提升外籍人士取得駕照後之行車安全。據公路局統計，外籍人士於駕訓班完成普通重型機車訓練並取得駕照者，自 108 年度之 366 人，逐年增加至 112 年度之 1,516 人，惟未經駕訓班訓練直接至監理機關報名路考者，自 108 年度之 1 萬 3,752 人，增加至 112 年度之 2 萬 6,275 人，仍屬多數。經分析近 5 年度（108 至 112 年度）參與駕訓班訓練後機車駕照考照及格率為 72.29%，較未經駕訓班訓練直接報考取得駕照及格率 58.40%，高 13.89 個百分點，經駕訓班專業訓練者考取機車駕照之比率較高，有助建立外籍人士之正確駕駛觀念及提升防禦能力。復因 108 至 112 年度外籍人士未經駕訓班訓練即直接報名路考人數高達 10 萬 5,570 人，然參加機車駕訓人數僅 7,146 人，允宜加強研析報考機車駕照外籍人士所在區域及未參加駕訓班原因，強化相關宣導工作，以提升外籍人士參加機車駕訓意願。另據內政部統計，合法居留我國外籍人士，自 108 年度之 78 萬 5,341 人，增加至 112 年度之 85 萬 1,932 人，成長 8.48%，惟交通部道安資訊查詢網統計，外籍人士發生交通事故死傷人數自 108 年度之 6,213 人，逐年增加至 112 年度之 1 萬 2,021 人，增加幅度達 93.48%，在臺居留外籍人士因交通事故死傷人數增幅遠超過居留人口成長幅度，政府歷年推動該等特定族群之交通安全防制作為，未能有效降低其交通事故死傷情形，經函請交通部研謀改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（三）3.】

（七） 道路交通安全未來趨勢

1. 駕駛人啟用輔助駕駛系統之交通安全風險趨增，允宜就其道路交通事故發生及違規態樣，強化交通安全管理機制，並研議強制安裝事故資料紀錄器（EDR）之可行性，以利掌握配備輔助駕駛系統車輛發生道路交通事故實況：依處罰條例第 43 條規定，民眾使用輔助駕駛系統行駛道路，若涉及危險駕駛行為，可處 6 千元以上 3 萬 6 千元以下罰鍰。經查自動輔助駕駛系統車輛道路交通安全管

理情形，核有：(1) 警政署為明確掌握事故案件發生狀況、肇事因素及違規行為與後續統計資料分析運用，自 112 年 7 月起採用新式「道路交通事故調查報告表」，將「使用車輛自動駕駛或先進駕駛輔助系統設備（裝置）不符規定」納為道路交通事故肇因初步分析研判選項（圖 10），惟針對「不符規定」1 節所涵括之規定範疇及裁量標準，缺乏法律明確定義。經分析發現新式「道路交通事故調查報告表」採用後半年間（112 年 7 月 1 日至 12 月 31 日），肇因初步分析研判為「使用車輛自動駕駛或先進駕駛輔助系統設備（裝置）不符規定」之道路交通事故計有 41 件，均未依處罰條例第 43 條規定舉發及處罰，且上開 41 件道路交通事故查無舉發紀錄者計有 35 件，另依他項規定舉發之 6 件交通違規紀錄，與道路交通事故資料所列肇事原因難以連結，恐不利明確掌握與輔助駕駛系統啟用直接相關之交通事故發生狀況、實際肇因及違規行為，影響道路交通事故統計資料分析運用品質，暨後續交通事故防制及違規執法之成效；(2) 經查事故資料紀錄器（Event data recorder, EDR）有助瞭解事故發生當時汽車駕駛人之應變行為、車輛實際行駛方

圖 10 新式「道路交通事故調查報告表」初步分析研判索引表

初步分析研判索引表					
(一)駕駛者		併駛、超車) 消防、救護、警備、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車等執行緊急任務車	41 未靠右行駛	符規定	82 車輛或機械操作不當 (慎)
01 違規超車			42 方向不定 (不包括危險駕駛車)	61 操作、觀看行車輔助或娛樂性顯示設備	101 事故發生時當事者還自離開現場
02 爭(搶)進行駛			43 閃避不當 (慎)	62 使用手持行動電話	102 開啟或關閉車門不當
03 危險駕駛	20 其他未依規定讓車		44 多車迴避轉，未先駛入內側車道	63 搶(闖)越平交道	103 頭手伸出車外
04 逆向行駛	21 闖紅燈直行		45 迴轉未依規定	64 未保持平交道淨空	104 乘坐不當 (慎)
05 超速駕駛	22 闖紅燈右轉		46 橫越道路不慎	(二)燈光	105 未待車輛停妥而上下車
06 未依規定減速	23 闖紅燈左轉 (或迴轉)		47 右轉彎未依規定	65 未依規定使用燈光	106 上下車輛時未注意安全
07 未保持行車安全距離	24 違反閃光號誌		48 左轉彎未依規定	66 暗處停車無燈光、標識	107 在道路上工作未設置適當標識
08 未保持行車安全間隔	25 違反其他號誌		49 倒車未依規定	67 夜間行駛無燈光設備	108 指揮不當(包括未依法令授權)
09 未遵守依法令授權交通指揮人員之指揮	26 違反進行方向標誌 (線)		50 停車操作時未注意安全	(三)裝載	109 其他引起事故之疏失或行為
10 車輛未依規定暫停讓行人先行	27 違反車輛專用標誌 (線)		51 起步時未注意安全	68 裝載貨物不穩妥	(八)交通管制(設施)
11 有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	28 違反行人專用標誌 (線)		52 吸食違禁藥物駕駛	69 載運貨物超重	110 平交道看守疏失或未放柵欄
12 無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	29 違反禁止進入標誌		53 酒醉 (後) 駕駛	70 超載人員	111 路況危險無安全 (警告) 設施
13 無號誌路口，少線道未讓多線道先行	30 違反禁止各種車輛進入標誌		54 患病或服用藥物 (疲勞) 駕駛	71 載運貨物超長、寬、高	112 施工安全防護措施未依規定或未盡完善 (備)
14 無號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	31 違反禁止會車標誌		55 打瞌睡或疲勞駕駛 (包括連續駕駛 8 小時)	72 裝卸貨物不當	113 交通管制設施失靈或損毀
15 無號誌路口，左方車未讓右方車先行	32 違反禁止迴轉或迴車標誌		56 飲食、抽 (點) 菸、拿 (檢) 物品分心駕駛	73 裝載未盡安全措施	114 其他交通管制不當
16 山路會車，靠山壁車未讓外緣車先行	33 違反車輛改道標誌 (線)		57 乘客、車上動 (生) 物干擾分心駕駛	74 未待乘客安全上下而開車	(七)非駕駛者
17 峻狹坡路會車，下坡車未讓上坡車先行	34 違反禁止超車標誌 (線)		58 觀看其他事故、活動、道路環境或車外資訊分心駕駛	75 其他裝載不當	(九)無 (物或動物)
18 行經圓環未依規定讓車	35 違反禁止變換車道標誌		59 恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	(四)其他	115 道路設施 (備)、植栽或其他裝置、倒塌或掉 (斷) 落
19 未依規定避讓 (跟隨、	36 違反二段式左 (右) 轉標誌 (線)		60 使用車輛自動駕駛或先進駕駛輔助系統設備 (裝置) 不符規定	76 開啟或關閉車門不當	116 物品 (件) 滾 (滑) 行或飛 (掉) 落
	37 違反禁行車種標誌 (字)			77 違規 (臨時) 停車	117 強風、暴雨、濃霧 (煙)
	38 違反禁止左轉、右轉標誌			78 車輛未停妥滑動致生事故	118 動物竄出
	39 違反其他標誌 (線) 禁制			79 車輛拋錨未採安全措施	119 尚未發現肇事因素
	40 變換車道不當			80 發生事故後，未採取安全措施	
				81 被車輛輾壓之不明物體彈飛	
					83 因光線、視線遮蔽致生事故
					84 其他不當駕駛行為
					85 相關跡證不足且無具體影像畫面，當事人各执一詞，經分析後無法釐清肇事原因
					86 肇事逃逸未查獲，無法查明肇因
					(五)無 (車輛駕駛者因素)
					(六)機件
					87 尚未發現肇事因素
					88 煞車失靈或故障
					89 方向操縱系統故障
					90 車輛脫落或輪胎爆裂
					91 車輛零件脫落
					92 燈光系統故障
					93 車輛附屬機具未盡安全措施
					94 其他機件失靈或故障
					(七)非駕駛者
					95 未依標誌或標線穿越道路
					96 未依號誌或手勢指揮 (示) 穿越道路
					97 未依規定行走地下道、天橋穿越道路
					98 穿越道路未注意左右來車
					99 在道路上嬉戲或奔走不定
					100 搶 (闖) 越平交道

資料來源：整理自交通部提供資料。

向及輔助駕駛系統啟用情形，釐清肇事原因及責任歸屬，惟我國僅針對總聯結重量及總重量在 20 公噸以上之新登檢領照汽車，明定應裝設具有連續記錄汽車瞬間行駛速率及行車時間功能之行車紀錄器（或稱數位大餅），行車事故鑑定單位及檢警機關如欲運用 EDR 事故資料數據進行該等車輛以外之行車事故調查，因缺乏資料提供之法源依據，僅能就 A1 類事故之刑事案件要求車廠配合提供數據及判讀結果，不利道路交通事故資料之蒐集及分析研判肇事責任之精確度。鑑於駕駛人啟用輔助駕駛系統之交通安全風險明顯趨增，復為行車事故鑑定單位及警察機關於辦理事故調查時，取得輔助駕駛系統啟用情形之關鍵數據，經函請行政院督促交通部會同內政部檢討改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（五）1.】

2. 駕駛人未諳輔助駕駛系統功能及啟用限制，致道路交通事故頻傳，允宜正視自駕車事故之影響性，研議將輔助駕駛系統安全教育納入駕照之考訓範疇，並督促業者強化購（租）車之教育宣導，以確保民眾安全使用：經查主動式車距調節巡航（Adaptive Cruise Control）或車道維持輔助（Lane Keeping Assistance）等輔助駕駛系統功能，存有各廠牌命名不一，易使消費者混淆情形，且因系統作動速域及性能，依廠牌、車型及年式各有不同，惟駕駛人購（租）車多仰賴業者口授或網路搜尋教學影片，獲取相關駕駛資訊；又部分車廠未於官方網站公告車主手冊，或電子型錄與車主手冊未敘明輔助駕駛功能及操作方式，甚有二者內容不一致情形，不利消費者充分瞭解輔助駕駛系統之性能及使用限制，致駕駛人未諳各項輔助駕駛系統功能之啟用時機，頻傳系統誤（濫）用而發生交通違規或車禍傷亡事件。復查韓國為增進駕駛人對自動輔助駕駛汽車之充分瞭解，已規劃於 2024 年將自動輔助駕駛汽車安全教育納入駕照考訓範疇，惟我國尚未正視駕駛人啟用輔助駕駛系統，據以檢討現行駕照考訓制度及內容，不利確保駕駛人正確瞭解輔助駕駛系統功能，及建立安全操作之駕駛觀念。鑑於輔助駕駛車輛已漸趨普及，駕駛人未諳輔助駕駛系統功能及啟用限制，衍生道路交通事故頻傳，經函請行政院督促交通部研謀改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（五）2.】

四、111 年度審核報告專章所列重要審核意見追蹤後續辦理情形

本部為加強監督政府推動交通安全改善情形，前於 111 年度總決算審核報告第 1 冊乙、拾貳、政府推動交通安全改善情形之重要施政議題，揭露「整體交通安全防制情形」、「特定對象交通安全防制情形」、「特殊運具交通安全防制情形」、「道路環境交通安全防制情形」及「交通事故後續處置防制情形」等 5 個層面計 15 則重要審核意見。經本部追蹤各機關後續辦理情形，謹擇要列示如表 11：

表 11 111 年度總決算審核報告「政府推動交通安全改善情形」專章重要審核意見後續辦理情形

重要審核意見標題	後續辦理情形
(一) 整體交通安全防制情形	
1. 為降低交通事故死傷人數，已推動第 13 期道安方案，惟執行結果，交通事故死亡人數仍逾方案目標，允宜積極研謀有效改善措施，以提升道路安全，有效降低交通事故傷亡情形。	交通部已研擬高齡者及機車事故防制具體作為，並針對機車交通事故訂定「改善機車交通環境原則及作法」；第 14 期道安方案已透過事故特性分析、參考先進國家（鄰近日韓）道安改善作法及檢視我國過去道安方案執行情況，並就工程、監理、執法、教育及宣導等面向新增相關改善措施；另透過跨部會合作辦理行人優先交通安全行動綱領，落實行人優先交通安全政策。
2. 為善用大數據分析診斷地區交通癥結，以減少道路交通事故發生，已建置道路交通安全資料整合與分析平台，惟未考量 A3 類為交通事故之大宗，與道路環境及土地使用分區之關聯性，串接相關事故資料及地形圖資，允宜檢討改善，以利精確掌握道路交通事故全貌及實際肇因。	有關道路交通安全資料整合與分析平台介接警政單位 A3 資料庫及全國土地使用分區資料，交通部將納入 114 年工作契約辦理。
3. 為促使地方政府對交通安全改善產生良性競爭，於道安資訊查詢網等網站公開揭露各市縣交通事故傷亡情形，惟迄未就普通重型機車違規事故嚴重等社會關注議題，建置各市縣比較分析功能；又補助公路總局推動普通重型機車駕駛訓練計畫，每年未經駕訓班訓練直接報考駕照者仍有 30 餘萬人，允宜督促研謀改善。	有關交通部道安資訊查詢網等網站，就普通重型機車違規事故嚴重等社會關注議題，揭露各市縣比較分析資訊，交通部將納入 114 年工作契約辦理，另公路局及所屬各區監理所（站）已辦理各年齡層民眾（含國中小學）之交通安全宣導及體驗活動，後續亦將適時將機車駕訓觀念融入推廣，以扎根交通安全觀念。
(二) 特定對象交通安全防制情形	
1. 各級學校學生發生交通意外事故人次增加，且部分學校呈逐年上升趨勢，有待協同相關單位精進防制對策，並督促各級學校加強推廣交通安全教育，協助學校檢視校園及周邊道路交通環境，以維護學生交通安全。	教育部已加強各級學校交通安全教育及宣導、配合宣導擴大公車進校園計畫、配合交通部與內政部辦理校園周邊交通狀況及危險路口改善計畫，惟因大專校院及高級中等以下學校交通意外事故人次增加，業再研提查核意見，通知教育部督促學校檢討改善。
2. 已加強取締臨時停車或停車以強化交通安全，惟交通事故及累犯情形仍頻，允宜研謀有效之交通管理措施及教育宣導，以利行車通暢及提升道路交通安全。	政府已針對不依順行之方向或併排臨時停車、於禁止臨時停車之處所停車等，新增違規記點之罰則，並透過社群及網路宣傳正確停車觀念。另交通部以前瞻基礎建設計畫之「改善停車問題計畫」，補助地方政府申請興建路外公共停車場，改善各地停車位不足造成違規停車之情形。
(三) 特殊運具交通安全防制情形	
1. 為改善電動自行車交通事故攀升問題，推動納管微型電動二輪車，惟掛牌者未及 2 成，且交通違規案件逾 5 成駕駛人未配戴安全帽或未遵守號誌等指示，允宜提升納管比率及研謀改善，俾減少交通違規情形發生。	公路監理機關目前採定量、定期定點及定期等 3 種到點服務方式，並藉由環保補助名單、工業區服務中心、外籍移工服務據點等清查方式，盤點無法完成掛牌登記之數量，以提升微型電動二輪車納管比率。又為使駕駛人瞭解微型電動二輪車相關法規，交通部持續透過全國道安體系，結合地方政府運用電視廣告及戶外 LED 電視牆等多元管道，俾提升納管成效及行車安全。

表 11 111 年度總決算審核報告「政府推動交通安全改善情形」專章重要審核意見後續辦理情形

重要審核意見標題	後續辦理情形
2. 為打造醫療用電動代步車及動力式輪椅等醫療器材使用安全之無障礙永續交通環境，及強化使用者之權利義務，允宜積極落實宣導使用規範，並研議制度規範之周妥性。	公路局已加強宣導相關交通安全觀念，並請衛生福利部檢討將電動代步器配備燈光、照後鏡等安全設備，納入醫療用電動代步器之醫療器材標準及 CNS 國家標準等規格。
3. 稽查學生、幼童交通車輛數量及合格率有下降趨勢，且幼童專用車合格率低於學生交通車，有待加強稽查力度，積極督導各級學校、課後輔導業者及幼兒園改善，落實學童車輛安全規範，以建構完善學習環境。	教育部已督導高級中等以下學校限期改善未合格之學生交通車輛，並持續促請地方政府不定期檢查幼兒園車輛使用狀況，檢討車輛稽查時間、地點及方式，並輔導課後輔導業者改善違規情形。
(四) 道路環境交通安全防制情形	
1. 運用科技執法設備加強執法效能，惟部分易肇事路段未設置或未按肇事主因設置適當之科技執法設備，允宜檢討歸納肇因妥為規劃設置，強化交通違規取締作業，以有效改善駕駛人違規行為。	為提升交通違規取締成效，交通部將持續督促地方政府針對肇事熱點及肇事成因，妥為規劃設置適當之科技執法設備，以強化交通違規取締作業，遏阻違規駕駛行為。
2. 交通部辦理易肇事路段改善計畫，惟部分易肇事路口改善成效欠佳，允宜檢討分析原因並研謀善策，以降低交通事故死傷，增進整體行車安全。	為有效降低交通事故死傷情形，交通部依交通事故之發生型態廣續辦理工程改善，並加強輔導地方政府熟習相關交通工程之分析技術，及導入事故碰撞構圖分析與各肇事型態改善設計範例，以精進易肇事路段改善計畫。
3. 部分路段人行道及號誌建置未臻完善，或人行道遭機車占用，致行人交通事故情形頻仍，允宜妥適改善行人通行空間，俾保障其用路權益及降低事故傷亡情形。	公路局已針對行人事故之號誌及無號誌路口進行盤點改善，並就路段人行道持續盤點，分年分期進行整平改善。另前瞻基礎建設計畫之「改善停車問題計畫」，將修正納入受補助之機車停車場完工啟用時，應同步取消周邊人行道已劃設之機車停車格位。
4. 補助地方政府辦理提升道路品質計畫，有助於改善都市計畫區街道環境品質，惟全國市區道路仍有逾三分之一路段尚未電纜地下化，超過三分之一道路其人行道淨寬不足最低標準，且其周邊交通事故發生頻繁，部分經補助計畫改善後之路段仍有人行道淨寬不足最低標準之情形，允宜研謀改善。	國土署已要求地方政府檢討辦理下地、移置或擴大人行空間等措施，輔導地方政府提案推動新設人行空間及既有人行道無障礙環境改善；另持續督導市縣政府重視人行環境規劃工作，積極將人行道改善工程納入補助計畫。
5. 辦理市區道路養護管理暨人行環境無障礙考評，及建置市區道路人行安全地理資訊系統，有助行人空間改善，惟全國人行道未達淨寬標準之路段逾 9 成超過 10 年未列入考評範圍，及部分補助計畫或危險路段資料尚未納入系統，允宜研謀改善。	國土署自 112 年度起於考評計畫，納入各市縣由民眾提報 2 條路段之規定，並將透過民眾參與提報待改善路段納入考評模式，持續清查督促市縣政府確實填報圖資，以強化人行道圖資之完整性及正確性。
(五) 交通事故後續處置防制情形	
1. 106 年 12 月建置完成交通事故圖繪製系統，並購置 40 臺平板電腦等相關設備配發警察機關供勤務使用，復於 110 年將前開系統優化為新版繪圖系統，另購置 60 臺平板電腦供試辦機關使用，惟上開系統及相關設備使用效能不彰，不利蒐集交通事故現場資訊，未達成有效回饋道路環境安全之計畫目標。	警政署於 112 年召訓全國處理交通事故警察機關計 188 員，說明繪圖系統操作流程及宣導優勢與便利性，並自 112 年 7 月起，開放下載使用交通事故圖繪製系統 PC 版軟體，及啟用配發之平板電腦下載平板軟體權限，供警察機關使用繪圖系統功能，並提供必要支援，以持續深化及推廣交通事故圖繪製系統使用層面。
2. 為精準掌握交通事故特性，已運用道路交通事故調查報告表記錄交通事故態樣，惟部分資料內容未盡完善，允宜積極檢討研謀具體改善措施，提升調查紀錄品質，以利數據資料之分析運用，及作為研擬相關事故防制措施之依據。	警政署為推動事故現場處理數位化及科技化，已優化事故處理系統軟硬體工程，並修正道路交通事故調查報告表，其中於該表第 26 欄「當事者區分」增列「輔助代步器材」選項。

資料來源：整理自 111 年度中央政府總決算審核報告及行政院、交通部、教育部、內政部及國土署提供資料。