

陸、政府推動交通安全改善執行情形

政府為提升道路交通安全，確立道路交通安全基本政策及推動方式，以達道路交通事故零死亡之願景目標，於 112 年 12 月 15 日制定公布道路交通安全基本法，規範各級政府、事業及國民應共同維護改善道路交通安全，建立以人為本、傷害最低、公共運輸優先、緊急車輛通行、無障礙設計及落實道路公共使用等安全之用路環境。由行政院策劃、協調及推動全國道路交通安全事務，強化各級政府分工協調，其中中央政府應制定推動道路交通安全相關法規、道路交通安全政策與綱要計畫、道路交通安全推動計畫，並定期檢討及公布道路交通安全政策推動狀況；地方政府應訂定道路交通安全執行計畫。依據道路交通安全基本法規定，交通部每 4 年應研提國家道路交通安全綱要計畫，作為中央政府訂定「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。各級政府應依權責推動相關道路安全改善措施，並落實監督各項措施執行成效，建立以人為本之道路交通安全環境。又臺灣永續發展目標核心目標 9 列有「降低道路交通事故死亡人數」等具體目標，核心目標 3 及 11 亦列有「降低交通事故死亡人數」、「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。茲將 114 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，說明如次：

一、政府推動交通安全改善作為

（一） 道路交通安全基本法

政府為提升道路交通安全，確立道路交通安全基本政策及推動方式，以達道路交通事故零死亡願景，於 112 年 12 月 15 日制定公布道路交通安全基本法，並自 113 年 1 月 1 日施行。該法之道路交通安全基本政策，係以建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制度；完善車輛安全審驗及檢驗制度；完備道路設施、道路設計規範、道路養護與改善制度、道路交通安全法規、交通安全檢核機制；健全汽車運輸業相關管理法規；充實全民道路交通安全知能及文化；依法執行道路交通事件之稽查取締、處罰；健全緊急醫療救護體系；規劃辦理道路交通事故保險制度；推動與促進相關之研究及科學技術發展等政策面向，推動道路安全改善工作，各級政府、事業及國民應共同改善道路交通安全。

（二） 中央道路交通安全會報

依道路交通安全基本法第 21 條規定，行政院應由院長召集專家學者、道路交通安全相關民間團體、政務委員、相關機關首長或代表、直轄市及縣（市）政府首長組成中央道路交通安全會報，協調、推動及督導全國道路交通安全事務，並審議國家道路交通安全綱要計畫。行政院已於 112 年 11 月 8 日公布中央道路交通安全會報設置要點。依據該要點規定，中央道路交通安全會報設置委員 39 人至 41 人，其中 1 人為召集人，由該院院長兼任；1 人為副召集人，由該院副院長兼任；其餘委員由該院政務委員、秘書長、發言人、主計總處主計長、交通部部長、內政部部長、教育部部長、法務部部長、衛生福利部部長、文化部部長、金融監督管理委員會主任委員、市（縣）政府首長、學者專家代表 4 人至 6 人等派（聘）兼之。每 3 個月召開會議 1 次。必要時，得召開臨時會議。

（三） 國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年）

依據道路交通安全基本法規定，交通部每 4 年應研提國家道路交通安全綱要計畫，茲就現行國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年）願景與目標、計畫內容及計畫效益等，說明如次：

1. 願景與目標：本計畫參考瑞典「Vision Zero 零死亡」理念及聯合國「2021—2030 年道路安全行動十年」，訂定至 2030 年整體死亡人數下降 30%、行人死亡人數下降 50%之目標，並以 112 年（2023 年）為基準年，訂定 116 年度「整體死亡人數下降 18%」、「行人死亡人數下降 30%」之目標。

2. 計畫內容：依道路交通安全基本法第 18 條規定，每 4 年定期檢討國家道路交通安全綱要計畫，並以人、車、路、汽車運輸業及整體等 5 大主軸，研提 9 項政策面向（圖 1），透過工程、教育宣導、監理、執法、救護保險研發等 5 大手段，由交通部會同內政部、教育部、衛生福利部、法務部、金融監督管理委員會、國家科學及技術委員會與地方政府等機關共同推動 33 項行動計畫，提升道路環境設計，健全道安防護網，以達道路交通事故零死亡之最終願景。

圖 1 國家道路交通安全綱要計畫政策面向

人	車	路	汽車運輸業	整體
• 建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制度 • 於各教育階段提供道路交通安全教育，鼓勵設立道路交通安全專業機構及推廣道路交通安全宣導活動 • 依法規執行道路交通事故事件之稽查取締、處罰	• 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	• 完備道路交通設施、道路設計規範、道路養護與改善制度、道路交通安全法規、道路交通安全檢核機制及相關管理措施	• 健全汽車運輸業相關管理法規，落實監督管理，並強化汽車運輸業安全治理	• 健全緊急醫療救護體系 • 規劃辦理道路交通事故之保險制度及其他相關措施 • 推動與促進相關之研究及技術發展

資料來源：整理自國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年）。

3. 計畫效益：整體預期效益包含全面改善用路環境、矯正不良用路行為與降低事故、提升汽車運輸業安全治理能力、強化公私部門協力合作等。個別行動計畫預期效益包含改善人行道、校園周邊暨行車安全道路、路側障礙物及提升非號誌化路口安全等；提高機車駕訓及道路駕駛訓練，降低駕駛人之違規率及肇事率；建置高速及快速公路動態地磅系統，強化超載車輛管理；督促各大專校院辦理交通安全宣導，加強學生等族群之交通安全教育，以降低交通事故風險等。

二、政府推動交通安全改善措施執行結果

（一）中央道路交通安全會報

政府為改善道路交通安全，於 112 年 11 月 8 日訂定中央道路交通安全會報設

置要點，每年召開 4 次會議，由行政院院長召集學者專家、道路交通安全相關民間團體、政務委員、相關機關首長或代表、直轄市及縣（市）政府首長組成中央道路交通安全會報。截至 115 年 6 月底止，行政院已召開 10 次會議，茲將歷次會議紀錄決議事項摘要如次：

1. 113 年第 1 次會議（113 年 1 月 25 日）：政府將以人、車、路、汽車運輸業、教育、執法、緊急救護、保險及研發等面向為核心，推動道安工作。請各級政府攜手合作推動，以朝道路交通事故零死亡願景邁進。

2. 113 年第 3 次會議（113 年 8 月 7 日）：「道安總動員」平臺（下稱道安資訊平臺）為民眾反映道安設施設置情形重要管道，有助於政府發掘問題，據瞭解該平臺確實有妥善管理與維運，交通部應持續精進相關功能，積極與民眾互動交流，強化推動道安措施。

3. 114 年第 1 次會議（114 年 2 月 7 日）：各級政府應持續推動道安工作，達成「2030 年行人死亡人數下降 50%，並朝向 2050 年道路交通事故零死亡」之願景邁進。

4. 114 年第 3 次會議（114 年 8 月 27 日）：教育部配合交通部推動機車駕訓制度，降低交通意外事故，協助調查各級學校需求，並媒合提供交通部公路局，鼓勵學生搭乘大眾運輸，提升通學交通安全。

5. 115 年第 1 次會議（115 年 3 月 11 日）：衛生福利部（下稱衛福部）偕同交通部，就與交通事故無因果關係之自然死亡案件，提出道路交通事故 30 日內死亡人數統計方法，以提升我國因道路交通事故死亡統計數據之精準度。

6. 115 年第 2 次會議（115 年 6 月 3 日）：近期毒駕案件頻傳造成重大死傷，請法務部及交通部啟動修法程序，提高毒駕刑責與行政罰鍰，並針對涉案車輛研擬沒收機制，強化行為人駕照管理措施，同時透過醫療體系，強制戒癮治療，建構更嚴密防制網絡；請內政部警政署推動扣車扣牌等措施，強化執法與源頭掃毒，全力遏止毒駕危害，保障國人安全。

（二） 國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年）

交通部等 7 個部會為落實國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年），於 113 至 114 年度編列經費辦理 33 項行動計畫，截至 114 年底止，累計執行數合計 246 億 8,853 萬餘元，其中以辦理「監理」及「工程」等 2 面向之交通安全改善經費為大宗（表 1）。茲就人、車、路、汽車運輸業、整體等 5 大主軸之具體執行成果，摘述如下：

表 1 國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年）預算執行情形

單位：新臺幣千元、%

工作面向	合計	占比	預算執行數	
			113	114
合計	24,688,539	100.00	8,721,945	15,966,594
監理	15,084,502	61.10	6,077,189	9,007,313
工程	8,425,340	34.13	1,794,324	6,631,016
執法	787,320	3.19	676,410	110,910
教育宣導	245,311	0.99	108,539	136,772
救護、保險及研發	146,066	0.59	65,483	80,583

資料來源：1. 依合計預算執行數由高至低排列。

2. 整理自交通部提供資料。

1. 人：辦理高齡者安全觀念講習 2,064 場次、培訓交通法規及舉發單審核專業人員 150 人、培訓交通事故分級處理專責人員 90 人、交通安全教育種子師資至各校針對重點族群進行宣講共計 94 場、全國樂齡學習中心辦理 816 交通安全宣導場次等。

2. 車：完成我國車輛安全檢測基準法規與管理草案、完成公布 8 車型臺灣新車安全評等制度 TNCAP 星級評等結果、輔導發生重大事故之高風險業者 46 輛車完成裝置 GPS 等。

3. 路：完成行人安全設施改善 1,316 處、設置非號誌化路口停讓標誌（線）2,147 處、改善快速公路多事故路段 10 處、補助地方政府對重點熱區進行科技安全警示系統改善 310 處等。

4. 汽車運輸業：推動偏鄉幸福巴士預約服務累計 26 條路線、核定補助電動大客車 1,507 輛、公路公共運輸運量成長 5%、修訂遊覽車客運業評鑑作業要點等。

5. **整體：**輔導 19 個地方政府消防局使用電子化救護系統（將傷病患資訊送醫院機制）、辦理 189 場強制汽車險宣導活動等。

三、審計機關重要審核意見

本部為加強查核 114 年度政府推動交通安全改善執行情形，經召開專家諮詢會議，周延查核面向。茲將本部查核 114 年度政府推動交通安全改善執行情形所提重要審核意見，區分為「道路交通安全整體」、「道路交通安全工程」、「道路交通安全教育宣導」、「道路交通安全監理」、「道路交通安全執法」及「道路交通安全救護、保險與研究發展」等 6 個層面，歸納摘述如次：

（一） 道路交通安全整體

1. **交通事故死亡人數已逐年下降，惟未降至預估值，又以騎乘機車者居多，且高齡者騎乘機車致死占比仍偏高，允宜研謀改善：**依行政院 112 年 4 月核定第 14 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」（下稱第 14 期道安改進方案）所載，112 至 114 年度道路交通事故預估死亡人數將逐年降低，分別為 2,814 人、2,673 人、2,540 人，惟該 3 年度實際交通事故死亡人數，分別達 3,023 人、2,950 人、2,858 人，與上述各年度預估死亡人數存有差距。經進一步分析交通事故運具，112 至 114 年度各年度以機車死亡率最高，均逾各該年度整體死亡人數之 6 成，分別為 1,886 人（62.39%）、1,857 人（62.95%）、1,740 人（60.88%），顯示騎乘機車者屬發生交通事故之高危險族群。又分析該 3 年度機車交通事故死亡人數年齡分布，其中高齡者（65 歲以上）交通事故死亡人數及占比分別為 703 人（37.27%）、715 人（38.50%）、655 人（37.64%），約占近 4 成。交通部鑑於高齡者交通事故傷亡人數居高不下，雖於 109 年訂定高齡者交通事故防制精進計畫，並提出相關因應措施，包含強化教育宣導、增加高齡行動輔具使用安全、研議精進高齡駕駛人駕照管理、加強鼓勵高齡者駕照繳回、加速推動高齡友善安全工程設施等。惟檢視相關政策執行成效，未見高齡者交通事故死亡人數有明顯降低趨勢，且依交通部公路局（下稱公路局）提供資料統計，112 至 114 年度，70 歲以上駕駛人自願主動繳回機車駕照之件數分別為 30,306 件、29,628 件、22,609 件，其繳回駕照之件數未見顯著增加，相關方案之誘因與宣導，仍待檢討改進，經函請交通部持續評估各項

政策執行成效，滾動檢討因應策略。【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.】

2. 道安資訊平臺公告交通事故資料未臻正確，影響事故防制策略研擬，允宜研謀改善：交通部為強化民眾與政府雙向溝通及管考機制，設立道安資訊平臺，由該部定期公布交通事故數據。該平臺數據係依據警察機關於交通事故發生時，受理、建檔並上傳至內政部警政署之「交通事故資料庫」，其中傷亡統計區分為 A1（當場或 24 小時內死亡）、A2（受傷或超過 24 小時死亡）、A3（僅財物損失）等 3 類，期透過交通事故分類，發掘影響道路安全關鍵因素，釐清交通事故嚴重性，據以擬定具體有效事故防制策略，以確保整體交通環境之安全。經查執行情形，核有地方政府通報交通部有關道安資訊平臺登載事故資料錯誤，而久未更正情事，舉如：部分當事人死亡原因係經醫院診斷或相驗為自然死亡或自殺等，與交通事故無關，致影響事故防制策略研擬，經函請交通部完善道路交通事故資料，供權責機關據以擬定具體有效事故防制策略，及評估交通安全工作執行成效。【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.】

（二）道路交通安全工程

1. 交通部補助地方政府建置非號誌化路口主動式風險感知警示系統，惟相關績效評量及使用效益考核作業未臻周延，允宜研謀改善：交通部為提升非號誌化路口安全，透過「建立道路交通安全科技發展願景計畫」（預算由智慧運輸系統發展建設計畫支應），補助地方政府於易肇事非號誌化路口，建置主動式風險感知警示系統，運用來車偵測及預先警示牌提醒駕駛降速等科技輔助設施，營造道路安全交通環境，並訂定交通部補助直轄市及縣（市）政府執行「智慧運輸系統發展建設計畫」作業要點，規定以非號誌化路口為施作範圍者，應參考「非號誌化路口主動式風險感知警示系統設置指引」（下稱系統設置指引）進行績效評量，於系統建置完成後應進行車輛速率及肇事件數之事前事後比較，以檢討後續是否再進行交通安全改善。經查，交通部於 113 年度補助臺中市、臺南市、高雄市、基隆市及苗栗縣等 5 市縣政府，建置主動式風險感知警示系統，依各市縣政府提報執行成果報告所載，部分系統建置完成後，受補助地方政府未依系統設置指引規定進行肇

事件數之事前事後比較。又交通部對於已建置完成之非號誌化路口主動式風險感知警示系統肇事件數不降反增，亦未依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第 11 條第 1 項規定，將計畫執行完竣後之使用效益納入管考查核項目，經函請交通部強化執行完竣後使用效益管考機制。【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.】

2. 交通部運輸研究所研發無人機結合 AI 技術之「無人機空拍交通衝突分析軟體」，可分析潛在交通衝突問題，且具實證成效，惟推廣尚有不足，允宜研謀改善：交通部運輸研究所（下稱運研所）為克服地面交通監測攝影設備易受遮蔽、視角受限或影像變形等問題，於 112 年間研發「無人機空拍交通衝突分析軟體」，以無人機結合人工智慧（AI）之交通監測技術，透過高空俯瞰與影像分析，完整捕捉路口或路段之人車流動情形，有助於發掘高風險路段或路口，建構事前預防之交通安全管理機制。運研所 112 至 113 年，針對 29 處易肇事路口、先導路口（段）進行實證測試，協助地方機關進行道路改善。該所並於 112 年 9 月 14 日及 114 年 2 月 4 日公告「無人機空拍交通衝突分析軟體」供民營事業、財團法人或團體有償使用（每年收取 9 萬 5,000 元，授權年限 8 年），惟截至 115 年 3 月止，僅 4 家民間機構申請使用，尚未有政府機關全面導入應用，主要係運研所尚未公告授權予政府機關使用，或通函公告各級政府周知，該所對於該項技術之推廣尚有不足，經函請運研所積極推廣政府機關運用於道路管理相關業務。【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.】

3. 政府為維護公路交通安全，已修法明定中央公路主管機關應建立公路基礎設施安全管理規範，惟修正條文公布已逾 2 年，相關管理規範仍尚未訂定，允宜研謀改善：政府為保障公路交通安全，於 112 年 12 月 6 日修正公布公路法第 58 條，明定中央公路主管機關應建立公路基礎設施安全管理規範，並會同中央市區道路主管機關督導各直轄市、縣（市）政府辦理市區道路相關檢核。有關「道路安全檢核」係道路工程於規劃、設計、興建等階段，由獨立第三方機構針對交通工程設施進行檢核。惟查公路法第 58 條條文迄今已修正公布逾 2 年，相關公路基礎設施安全管理規範尚未訂定，致缺乏道路安全檢核之作業程序、項目與標準，不利各道路主管機關據以辦理道路安全檢核作業，影響公路基礎設施安全管理制度之

推動，經函請運研所加速完備各項道路安全檢核作業規範，以提升道路交通安全管理。【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（二十九）】

4. 臺灣鐵路公司為強化平交道安全防護，已購置及更新相關設備，惟尚未協調有關單位導入科技執法，另錄影監視及緊急按鈕等設備亦間有未臻完備，允宜研謀改善，以防杜與減少平交道事故，維護交通安全：依據鐵路法第 57 條第 2 項及道路交通管理處罰條例第 54 條規定，車輛不得侵入鐵路路線及場、站區內非供公眾通行之處所；汽車駕駛人駕車在鐵路平交道有強行闖越、逕行通過、超車、迴車、倒車、臨時停車或停車等行為時，應處以罰鍰並吊扣（銷）其駕駛執照。臺灣鐵路公司鑑於部分平交道存有肇事率高等潛在危險因子，業於「鐵路行車安全改善計畫」及「臺鐵電務智慧化提升計畫」項下辦理平交道相關設備改善工程。經查近 3 年度（112 至 114 年度）汽車駕駛闖越平交道遭舉發案件計 1,143 件，因該公司及市縣政府尚未於平交道設置科技執法設備，致該等案件由臺灣鐵路公司自行舉發者僅 85 件（7.44%），比率未及 1 成，且間有鐵路平交道錄影監視設備（43 處）及緊急按鈕（34 處）未臻完備，不利防杜與減少平交道事故，經函請交通部督促臺灣鐵路公司研謀因應改善措施，以減少平交道事故及其影響程度，提升鐵路運輸安全。【詳審核報告營業部分乙、肆、二、國營臺灣鐵路股份有限公司項下重要審核意見 4.】

5. 內政部國土管理署辦理永續提升人行安全計畫，補助並督導各市縣政府改善人行空間環境，惟 114 年度實際執行量能未如預期，部分市縣政府未達成核定績效目標，且填報績效資訊存有登載錯誤或不實情事，允宜督促研謀改善，以提升計畫執行成效，達成改善人行安全之計畫目標：內政部為有效提升國內行人路權，持續精進改善實質人行空間環境，報經行政院於 112 年 8 月核定永續提升人行安全計畫，計畫期程為 113 至 116 年度，計畫總經費 400 億元（內政部 260 億元、交通部 140 億元），由內政部國土管理署（下稱國土管理署）及公路局補助市縣政府執行行人安全道路工程改善。經查，計畫所列 10 項關鍵績效指標中，113 年度計有「施作人行道改善長度之總和」等 5 項未達成目標，而 114 年度 10 項均未達成目標，該 2 年度因部分市縣政府已結案補助案件未達成核定績效目標，致

計畫實際執行量能與成效未如預期；又部分市縣政府未依規定於國土管理署指定之工程管理資訊系統按月填報辦理成果，或登載績效資訊存有明顯錯誤或不實情事，經函請國土管理署督促各市縣政府研謀改善妥處，並強化補助案件執行進度追蹤與落後管控作業，俾提升計畫執行成效，以達成改善人行安全之計畫目標。【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（九）】

6. 國土管理署為改善行人交通及道路安全，已訂定行人交通安全設施推動計畫，督導各市縣政府落實執行，惟114年度執行成果，部分市縣政府未依所訂目標完成行人友善區建置，或已建置尚未依規定函報備查，允宜督促研謀改善，以建構行人無障礙通行環境：內政部為完善道路交通安全法規及交通工程設計規範，於113年5月1日行人交通安全設施條例制定公布後，續於113年9月27日訂定發布行人交通安全設施條例施行細則，且均自113年10月1日施行。國土管理署依上開規定會同中央各目的事業主管機關訂定行人交通安全設施推動計畫（114年至115年），擬定「完成步行環境調查」、「建置行人友善區」等11項績效指標及其114、115年度績效目標值，函請各市縣政府依循該推動計畫，訂定行人交通安全設施改善計畫。據全國22市縣政府114年度行人交通安全設施改善執行成果報告，多數市縣政府均已達成其設定之績效目標值，已獲初步成效，惟於「建置行人友善區」1項指標，尚有9個市縣政府之10處行人友善區未建置完成；又已建置行人友善區之13個市縣政府中，截至115年4月底止，僅桃園市、臺中市及基隆市等3個市政府之6處行人友善區依規定報請內政部備查，尚有11個市縣政府之15處（含桃園市政府1處）已建置完成之行人友善區迄未報請該部備查，不利管控各市縣政府行人友善區之建置及後續改善情形，經函請國土管理署督導各市縣政府研謀改善，確依計畫完成行人友善區建置並依法報請內政部備查，以建構連續無障礙之行人通行環境，營造行人安全及舒適之步行空間。【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）】

7. 教育部配合推動校園周邊暨行車安全道路改善計畫，惟部分校園周邊及校內危險道路有改善需求之學校尚未完成交通安全改善措施，允宜研謀改善：行政院為宣示政府改善行人交通安全決心，112年5月25日第3857次院會通過「行人優先交通安全行動綱領」，要求由中央部會與地方政府通力合作，積極落實

執行改善方案，以保障人民步行安全。依永續提升人行安全計畫載述，高級中等以下學校學生多以搭乘大眾運輸、步行或自行車為主要通勤方式，校園周邊道路安全至關重要，111 年經教育部、內政部與交通部初步盤點全國都市各級學校校園周邊及校內危險道路，全國高級中等以下學校有改善需求者，計有 425 校，其中國立高級中等學校部分計有 26 校。惟截至 115 年 2 月底止，前述 26 校中，仍有 4 校尚無擬具改善計畫，1 校仍處於規劃協調階段；1 校受周邊工程影響，進度延宕。鑑於校園周邊暨行車安全道路改善計畫不限於初步盤點標的，其他經評估需改善地點亦可提出申請，又交通部為協助各級學校推動交通安全各項措施，亦於道安資訊平臺建置「學校周邊熱點」查詢功能，提供各校檢視周邊交通環境，經函請教育部國民及學前教育署（下稱國教署）督促相關學校儘速辦理交通安全改善，並依據學生通學型態及事故風險，針對通學人數多或改善需求迫切之校區投入資源，協助學校加速提報計畫，以建構安全且完整之通學環境。【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（十三）3.】

（三） 道路交通安全教育宣導

1. 大專校院學生發生交通意外事故頻傳，且公立大專校院學生發生交通意外事故情形未能有效改善，有待督促大專校院加強宣導交通安全教育，並協助學校檢視校園交通環境，以維護學生交通安全：教育部配合第 14 期道安改進方案，利用交通部道安資訊平臺、校園安全及災害事件通報系統，定期統計分析學生交通事故數據、交通違規特性，據以研訂交通事故防範策略。經查，截至 114 年 8 月底止，113 年度大專校院（140 校）學生發生交通意外事故件數 3,276 件，雖較 112 年度之 3,350 件，減少 74 件（減幅 2.21%，表 2），惟大專校院學生發生交通意

表 2 大專校院交通意外事故件數增減情形

單位：件、%

學校/意外事故類別	112 年度	113 年度	增減數	增減%
合計	3,350	3,276	- 74	- 2.21
公立	1,493	1,558	65	4.35
私立	1,857	1,718	- 139	- 7.49
校外小計	2,943	2,855	- 88	- 2.99
公立	1,186	1,236	50	4.22
私立	1,757	1,619	- 138	- 7.85
校內小計	407	421	14	3.44
公立	307	322	15	4.89
私立	100	99	- 1	- 1.00

註：1. 本表不含宗教研修學院 9 校及空中大學 2 校。
2. 校外交通意外事故件數包含校外教學交通意外事故件數。
3. 資料來源：整理自教育部提供資料。

外事故仍然頻傳，且 113 年度公立大專校院學生於校外發生交通意外事件數 1,236 件，較 112 年度之 1,186 件，增加 50 件（增幅 4.22%），與私立大專校院同期間減少 138 件（減幅 7.85%，表 2）相較，公立大專校院學生於校外發生交通意外事件數未減反增。次查，公立大專校院學生於校內發生交通意外事件數，占整體大專校院校內交通意外事件數之比率，自 112 年度之 75.43%，增至 113 年度之 76.48%，顯示公立大專校院學生於校內、校外發生交通意外事件情形未能有效改善，經函請教育部持續督促大專校院加強宣導交通安全教育，並協助學校檢視校園交通環境，以降低學生交通意外事件發生，維護校園交通安全。【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）1.】

2. 教育部鼓勵大專校院開設交通安全課程，惟 113 學年度 7 成 7 大專校院未開設相關課程，且學生參與人次降低，不利培養學生建立正確交通安全意識，允宜督促學校加強開設，以提升學生交通安全認知及意識：依第 14 期道安改進方案載述，針對事故率較高之大專校院學生，鼓勵大專校院開設交通安全相關通識課程或研習活動（下稱交通安全課程），以扎根學校交通安全教育，減少事故發生機會。經查，113 學年度大專校院計有 31 校開設交通安全課程，占 140 校之 22.14%，尚有 109 校（占 77.86%）未開設交通安全課程。次查，113 學年度大專校院交通安全課程學生參與人次 2,136 人次，較 112 學年度之 3,724 人次，減少 1,588 人次，減幅 42.64%，學生參與交通安全課程人次降低，其中私立一般大學由 1,843 人次減至 927 人次，減幅 49.70% 為最高，公立一般大學由 1,451 人次減至 760 人次，減幅 47.62% 次之（表 3），不利培養學生建立正確交通安全意識。鑑於教育部針對大專校院開設交通安全課程，係

採鼓勵方式辦理，尚未訂定各校應開設交通安全課程之最低要求或目標值，亦未將課程開設及學生參與情形納入學校補助款審查或績效考核指標，誘因及管考配套機制尚嫌不足，

表 3 大專校院交通安全課程學生參與情形

單位：人次、%

學校類別	112 學年度	113 學年度	增減數	增減%
合計	3,724	2,136	- 1,588	- 42.64
公立小計	1,709	1,022	- 687	- 40.20
一般大學	1,451	760	- 691	- 47.62
技專校院	258	262	4	1.55
私立小計	2,015	1,114	- 901	- 44.71
一般大學	1,843	927	- 916	- 49.70
技專校院	172	187	15	8.72

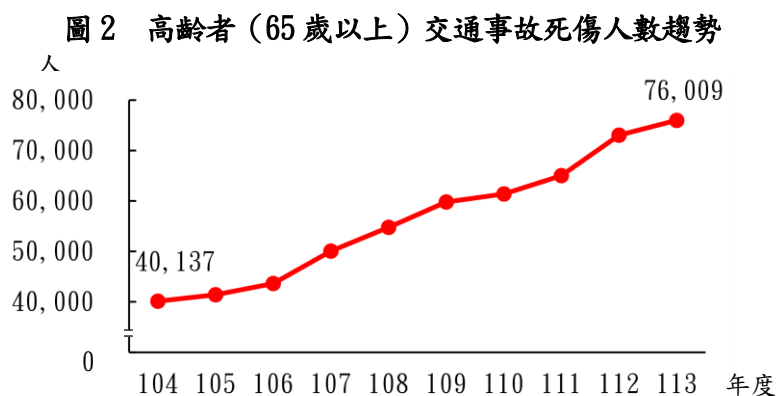
註：1. 本表不含宗教研修學院 9 校及空中大學 2 校。

2. 資料來源：整理自教育部提供資料。

經函請教育部研議建立大專校院交通安全課程推動之獎勵與管考機制，並督促大專校院加強開設交通安全課程，以提升學生交通安全認知及意識。【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）2.】

3. 各市縣樂齡學習中心開設高齡者交通安全教育課程，協助高齡者提升交通安全意識，惟部分樂齡 550011 學習中心尚未開設，鑑於近年高齡者交通事故死傷人數持續增加，允宜督促各樂齡學習中心加強開設，以降低高齡者交通事故風險：依教育部 113 年道路交通安全推動計畫載述，教育部透過各市縣樂齡學習中心辦理高齡者（65 歲以上）交通安全教育課程，宣導最新交通規則及用路安全觀念，協助高齡者提升交通安全意識，以降低交通事故發生風險。另依教育部補助及獎勵辦理樂齡學習活動及業務實施要點第 8 點規定，各市縣執行樂齡學習中心計畫，應提報執行效益，供該部考核並列為後續補助參據。經查，截至 114 年 8 月底止，113 年度全國樂齡學習中心共設置 369 所，其中開設高齡者交通安全課程計有 236 所，占全國樂齡學習中心之 63.96%，合計辦理高齡者交通安全課程 744 場次，累計參與 20,318 人次，有助於提升高齡者交通安全知能，惟仍有 133 所（36.04%）樂齡學習中心尚未開設高齡者交通安全課程。次查，113 年度全國高齡者交通事故死傷人數 76,009 人，較 104 年度之 40,137 人增加 35,872 人，增幅 89.37%，呈現逐年增加情形（圖 2）。鑑於高齡用路人受生理機能退化、反應能力下降及道路環境等因素影響，易發生交通意外，顯示高齡者交通事故防制作為有持

續精進必要，經函請教育部督促各市縣樂齡學習中心加強開設，以降低高齡者交通事故風險。【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）3.】



資料來源：整理自交通部道安資訊平臺資料。

4. 教育部為維護兒童及少年交通安全，推動扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育計畫，惟腳踏自行車及微型電動二輪車之傷亡人數呈上升趨勢，允宜督促學校持續強化交通安全教育：國教署透過扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育計畫，期能減少學生交通安全事故發生機率。依教育部 113 年各級學校校園安全及災害事件分析報告統計，高級中等以下學校學生 113 年度校外交通意外事件累計通報 5,999 件、6,859 人次，為意外事件通報類型第 3 高，其中以高級中等學校通報校外交通事故件數最高，每 10 萬學生通報人次由 111 年度之 246.08 人次，上升至 113 年度之 295.46 人次，又據交通部道安資訊平臺統計資料，111 至 114 年度少年(13-17 歲)交通事故死傷人數分別為 16,799 人、18,229 人、16,992 人、17,405 人，其中腳踏自行車死傷人數（交通事故載具類型占比）由 111 年度之 2,196 人（13.07%）增加至 114 年度之 3,996 人（22.96%），增加 9.89 個百分點；微型電動二輪車死傷人數（交通事故載具類型占比）由 111 年度之 1,455 人（8.66%），增加至 114 年度之 3,257 人（18.71%），增加 10.05 個百分點，顯示少年（13-17 歲）交通事故風險型態，已由過往以機車為主逐漸轉變為自行車及微型電動二輪車等運具。鑑於微型電動二輪車年滿 14 歲即可騎乘且不需考照，導致許多青少年在未受過正式交通安全訓練前即上路，經函請國教署督促學校持續強化交通安全教育與微型電動二輪車之路權與法規教育，精進宣導內容，以有效降低少年交通事故死傷人數。【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（十三）2.】

（四） 道路交通安全監理

1. 部分監理所就機車外送交通安全考核作業未臻落實，允宜研謀改善：公路局為強化以機車提供外送服務之汽車貨運業者營運安全管理，落實行車安全維護，業訂定機車外送交通安全指引及機車外送交通安全考核作業要點等規定。依上開交通安全考核作業要點規定，各區監理所每月應至外送業者之公司辦理安全考核，且據考核表所載之項目包括外送車輛「依規定投保強制汽車責任保險且有效」等。經查，臺北區監理所轄管之優食台灣股份有限公司（Uber Eats）對所屬車輛管理情形，業要求外送合作夥伴須上傳機車行照、強制汽車責任保險（須在有效期限內）、機車駕照等資料，並每月至該公司辦理安全考核，惟經請臺北區監理

所比對該公司 115 年 2 月份提送之車輛名單清冊及其強制汽車責任保險投保情形，發現部分機車牌照正常使用，惟卻未依規定投保強制汽車責任保險，顯示該監理所辦理安全考核作業未臻落實，經函請公路局督促所屬監理單位運用公路監理資訊系統定期比對業者外送車輛投保情形，促使業者對所屬外送車輛依規定投保。【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（二十四）2.】

2. 國防部為強化軍車行車安全，建立相關管理作業與通報機制，惟軍車肇事仍時有發生，且演訓期間安全管理機制未臻健全，允宜研謀改善，以維行車安全：國防部為強化軍車行車安全，訂有國軍汽車集用場及駕駛行車安全作業規定，每年度對所屬單位實施行車安全講習，惟據國防部統計，112 至 114 年度軍車肇事案件分別為 217 件、220 件、115 件，經分析 114 年度肇事責任，其中以軍方肇責（53 件）或軍民雙方肇責（14 件）計 67 件（占 58.26%）為主，且肇因多屬未保持安全距離。復據國防部統計，112 至 114 年度回報重大交通事故案件計 45 件，集中於臺北、桃園、高雄及屏東等地區，且多位於「都會區路段」、「營區周邊鄰近省道」、「地形落差與視線死角」及「部隊長途移防至幹道」等高風險地理環境。按國防部雖已陸續裝設行車視野輔助系統並辦理行車安全宣導，惟尚未將易肇事路段之環境風險因子納入教育訓練，安全講習內容與實務路況存有落差。另國軍 114 年度漢光演習期間 10 天內（7 月 9 日至 18 日）發生 8 起軍車肇事案件，相較 112 及 113 年度漢光演習期間均無相關案件，肇事案件增加，主要係 113 年度以前國軍演訓多以「灘岸殲敵」為目標，114 年度則推進至「城鎮防衛」且兼採日夜並重作戰，車輛行經路段狹窄、視距不佳之城鎮路段，又現行交通管制雖由旅級單位協調地區警力協助，警力不足則由憲兵隊及演訓單位派遣人員負責，單位人員或因專業經驗不足或指揮不當，無法有效疏導軍民車流，增加交通事故風險，經函請國防部督促檢討妥處。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、玖、國防部主管項下重要審核意見（五）】

（五） 道路交通安全執法

1. 交通部高速公路局建置「超速比例統計系統」，分析超速車輛資料，惟僅將縱向國道路段車輛超速資料提供國道警察規劃勤務，尚未涵蓋橫向國道，允宜研謀改善：據交通部高速公路局（下稱高公局）提供之統計資料，110 至 114 年度各年度國道車輛違規超速件數分別為 23 萬餘件、22 萬餘件、21 萬餘件、43 萬

餘件、114 年度 32 萬餘件，其中因超速違規致人員傷亡之交通事故計 104 件，造成死亡 19 人、受傷 172 人。高公局為有效遏阻民眾違規超速情形，於 109 年 12 月建置「超速比例統計查詢系統」，並於 111 年 8 月正式啟用，透過蒐集電子道路收費系統 ETC 門架車輛通行資料進行分析，以車輛通過 2 處 ETC 門架之時間差計算行車速率，判定是否超過速限，並統計各路段之超速比率，惟該 ETC 門架分析超速車輛資料，尚非屬處罰條例規定由「科學儀器」取得之證據，尚無法逕行違規舉發，目前該局係將上開超速資料提供予內政部警政署國道公路警察局（下稱國道公路警察局）參考。惟查高公局目前僅每月定期提供國道 1 號、國道 3 號、國道 5 號、國道 1 號高架及國道 3 甲等縱向國道路段之車輛超速 20 公里至 40 公里之比率資料，供國道公路警察局作為勤務重點安排參考，尚未納入橫向國道路段之相關統計與分析資料。鑑於高公局提供超速車輛統計資料，國道 2 號、10 號，仍有部分路段之車輛超速頻仍情事，顯示有待強化執法作為，經函請高公局定期提供完整國道車輛超速資料予執法機關規劃取締勤務，提升整體國道交通安全管理效能。【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. 部分地方政府對於「人力行駛車輛」及「個人行動器具」等新興運具管理規範未臻完備，允宜研謀改善：交通部基於國內「人力行駛車輛」（指客、貨車、手拉貨車等，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時 25 公里以下，且行駛於指定路段之慢車，舉如觀光營業用 3 輪以上慢車等）及「個人行動器具」（係指設計承載 1 人，以電力為主，最大行駛速率在每小時 25 公里以下之自平衡或立式器具，舉如電動獨輪車等）日益普及，為保障民眾權益，於 111 年 5 月 4 日修正處罰條例第 69 條，授權地方政府訂定「人力行駛車輛」、「個人行動器具」等新興運具管理規範。該部雖已請各市縣政府依上開規定研訂「三輪以上慢車」及「個人行動器具」之管理規範或自治規定等，惟截至 115 年 3 月底止，「三輪以上慢車」部分，僅高雄市、彰化縣、屏東縣、宜蘭縣及臺東縣完成相關管理辦法；另「個人行動器具」部分，多數地方政府迄未公告可行駛路段，經函請交通部督促研謀改善。【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.】

3. 全國近 5 年行政執行案件已結件數逐年攀升，惟義務人完全繳清比率反呈下降趨勢，其中違反道路交通管理處罰條例等大宗小額案件以執行憑證結案之比率超逾 7 成，允宜檢討改善，以提升執行效能及發揮嚇阻效果：法務部行政執行署自 90 年起依行政執行法等相關規定，辦理公法上金錢給付義務逾期不履行

者之強制執行，包含財稅、健保、罰鍰及費用等各類執行案件，以確保國家公法上金錢債權之實現。據該署統計，110 至 114 年度新收執行案件數介於 1,274 萬餘件至 1,417 萬餘件間，共計 6,790 萬餘件，其中以違反道路交通管理處罰條例案件居多（3,191 萬餘件、占比 47.00%）。經查，全國案件執行終結件數自 110 年度之 1,252 萬餘件，上升至 114 年度之 1,437 萬餘件，惟義務人完全繳清之比率，自 110 年度之 32.47%，下降至 114 年度之 28.02%；另全部核發執行憑證結案之比率，則自 64.45% 上升至 69.56%，該署執行成效未隨結案件數增加而提升，且以核發執行憑證方式結案之情形日益增加；又 110 至 114 年度執行終結案件中，以道路交通管理處罰條例案件為大宗，占比近 5 成（3,135 萬餘件、占比 46.29%），惟該等案件各年度以執行憑證結案之比率均超逾 7 成，尤以 114 年度之 75.01% 為最高，本部前曾就該署辦理追查義務人車輛，促使義務人儘速繳清欠款，函請該署研議精進追查方法，據復為因應大量小額案件類型及數量，將持續透過資訊科技簡化作業流程，並於 114 年導入金融資料調閱電子化平臺查詢義務人金融帳戶。然查 114 年度違反道路交通管理處罰條例之執行案件中，完全以憑證結案件數 534 萬餘件（75.01%），仍較 113 年度增加 59 萬餘件，追繳效能尚有精進空間。鑑於欠費案件如長期多以核發執行憑證方式結案，易使義務人產生僥倖心理，難以有效發揮行政執行制度之嚇阻效果等情事，經函請法務部行政執行署研謀改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾貳、法務部主管項下重要審核意見（四）2.】

（六） 道路交通安全救護、保險與研究發展

1. 金融監督管理委員會已預告調高強制汽車責任保險給付金額，有助提升受害人基本保障，惟機車等高風險運具納保情形仍顯不足，且保費加（減）費機制未能充分發揮導正駕駛行為之功能，又任意汽車責任保險尚有推廣空間；另請求暫先給付制度相較鄰國之規制，適用範圍仍有限，允宜積極研議精進相關機制並強化駕駛人投保意識，以有效發揮強制汽車責任保險即時救助功能：政府為保障交通事故受害人，於 87 年施行強制汽車責任保險法（下稱強保法），金融監督管理委員會（下稱金管會）復於 115 年 2 月預告調高強制汽車責任保險（下稱強制車險）給付標準，以提升交通事故受害人基本保障。經查執行情形，核有：（1）截至 114

年底止，尚有 3 萬餘輛微型電動二輪車及 130 萬餘輛機車等高風險運具未納入強制車險保障體系，又超速、蛇行、闖紅燈等違規紀錄，尚未納入保險費率計算，難以充分發揮導正駕駛行為之功能。復汽車第三人責任保險及超額責任保險（以下合稱任意汽車責任保險）114 年度投保率分別為 80.99%及 57.36%，尚有相當比例駕駛人仍依賴強制車險作為主要保障來源，恐出現保障缺口；（2）強保法已建立請求暫先給付制度，惟我國請求暫先給付制度相較日本及韓國之規制，適用範圍限於死亡及失能案件，對於因事故所生之醫療等支出，尚無相應之請求暫先給付機制，經函請金管會研謀提高機車等運具之投保率，細緻化風險分級，加強任意汽車責任保險之推廣及風險意識宣導，並精進相關制度，以有效發揮強制車險之即時救助功能。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、貳拾參、金融監督管理委員會主管項下重要審核意見（四）】

2. 國家科學及技術委員會補助學研機構執行道路交通安全相關研究計畫，培育人力及產出論文數量已達成年度目標值，惟研發成果偏重學術產出，允宜研謀改善，以強化研發成果應用價值：國家科學及技術委員會（下稱國科會）於國家道路交通安全綱要計畫之「推動與促進相關之研究及科學技術發展」面向、「投入跨學科道安基礎研究及人才培育」策略，執行「補助學、研單位發展道路交通安全相關研究計畫」，每年度經費 1,700 萬元，預計補助相關研究計畫 15 件，培育高級研究人才 50 人及研究論文 20 篇，以提高運輸效率並創造安全交通環境，執行結果，113 及 114 年度分別補助學、研單位執行道路交通安全相關研究計畫 15 件及 17 件，培育人力 50 人及 55 人，產出研究論文 20 篇及 21 篇，均已達成年度目標，惟前揭相關指標側重學術產出，對於研究成果之政策應用性或改善道路交通安全之實質助益等，缺乏質性評估指標，且兩年度僅 1 件研究計畫報告經國科會審查後認定具有政策應用價值，送請交通部參考。鑑於道路交通安全基本法第 17 條明定，各級政府為善用科學技術提升道路交通安全，應推動與促進相關之研究及科學技術發展，在中央由國科會主辦，經函請國科會研謀改善，以強化研發成果政策應用價值。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、貳拾貳、國家科學及技術委員會主管項下重要審核意見（二）3.】