

算審定數為 720 億 443 萬餘元，預算賸餘 12 億 953 萬餘元（1.65%），主要係臺灣鐵路管理局高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫工程結餘。

（四）以前年度歲出轉入數計 118 億 8,829 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 57 億 1,313 萬餘元（48.06%）；減免數 26 億 7,159 萬餘元（22.47%），主要係臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫，因行政院函廢止有償撥用樂生療養院部分土地，保留款毋須支用等；應付保留數 35 億 356 萬餘元（29.47%），主要係臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫尚未完成安全設備採購等，須保留繼續執行。

三、重要審核意見

（一）現行機車駕照考驗方式與項目，不利測驗應考者應具備之安全駕駛觀念及防禦駕駛能力，允宜檢討研謀改善。

交通部為確保道路交通秩序與交通安全，推動第 13 期（108 至 111 年度）行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，其中改善機車事故工作項目包含友善機車行車環境及機車考訓改革等。惟據交通統計查詢網統計資料，近 5 年度（106 至 110 年度）交通事故第一當事者駕乘機車死亡人數，由 106 年度之 1,291 人，增加至 110 年度之 1,507 人，占交通事故死亡人數之比率由 47.87% 上升至 50.40%（表 1）；機車交通事故死亡人數則由 106 年度之 1,592 人，增加至 110 年度之 1,828 人，占交通事故死亡人數之比率由 59.03% 上升至 61.14%，受傷人數亦由 106 年度之 30 萬 2,019 人，增加至 110 年度之 37 萬 1,576 人，死亡及受傷人數與占比均呈上升

表 1 道路交通事故（30 日內）—按第一當事者駕乘車種分析

單位：件、人、%

項目 年度	事件件數			死亡人數			受傷人數		
	機車	占比		機車	占比		機車	占比	
106	296,826	52.44	2,697	1,291	47.87	393,047	225,005	57.25	
107	320,315	53.50	2,780	1,375	49.46	426,799	249,524	58.46	
108	341,972	54.26	2,865	1,393	48.62	455,400	269,206	59.11	
109	362,393	55.08	2,972	1,489	50.10	482,333	288,311	59.77	
110	356,779	55.86	2,990	1,507	50.40	474,376	287,168	60.54	

資料來源：整理自交通統計查詢網。

表 2 道路交通事故（30 日內）—按駕乘車種分析

單位：人、%

項目 年度	合計			死亡人數			受傷人數		
	機車	占比		機車	占比		機車	占比	
106	395,744	76.72	2,697	1,592	59.03	393,047	302,019	76.84	
107	429,579	77.21	2,780	1,671	60.11	426,799	330,008	77.32	
108	458,265	77.24	2,865	1,695	59.16	455,400	352,285	77.36	
109	485,305	77.62	2,972	1,818	61.17	482,333	374,879	77.72	
110	477,366	78.22	2,990	1,828	61.14	474,376	371,576	78.33	

資料來源：整理自交通統計查詢網。

趨勢（表 2）。經分析機車事故前 5 項主要肇事原因，依序為未注意車前狀況、未依規定讓車、未保持行車安全距離、左轉未依規定、違反號誌管制或指揮，主要係機車駕駛人缺乏防禦駕駛觀念及未養成安全駕駛習慣所致，顯示上開方案改善機車事故相關工作項目推動實施結果未達預期成效，可能與我國機車駕照考驗方式與項目未盡符合實需，致機車駕駛人未能養成安全駕駛習慣及防禦駕駛能力有關。經蒐集社會發展及人口密度等環境條件與我國相近之日本機車事故情形，發現 2021 年（令和 3 年）日本機車事故死傷率為每 10 萬輛 1,039.14 人；我國 110 年度機車事故死傷率為每 10 萬輛 2,617.27 人，約為日本之 2.5 倍。經就日本與我國機車駕照考試制度比較分析結果（表 3），1. 日本機車路考考驗場地面積 150 公尺×150 公尺，考驗路線長度 1.5 公里，路考時限速 30 公里，應考者必須在 10 分鐘內通過直線加速、緊急煞車、閃避、預測危險情況、安全騎乘速度及車輛間隔距離、道路騎乘位置及改變路線等考驗項目，整個應考路線會經過 3 次十字路口，7 個右轉，14 個左轉，5 次變換車道，路考成績從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格，且採行汽車與機車路考同時進行之「綜合考場」。而我國路考考驗場地面積僅 30.5 公尺×12 公尺，考驗路線長度約 300 至 400 公尺，路考項目包括直線平衡駕駛、鐵路平交道、交叉路口、斑馬紋行人穿越道線、二段式轉彎、變換車道、直角轉彎、停車再開等項，沒有速度及時間限制，應考者平均 5 至 8 分鐘可完成路考，考場路線從考驗場地入口進入，一次性通過路考考項，路考成績從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格，路考路線設計較固定，考驗時僅應考者單獨於考場應試。我國機車路考考驗路線長度相較日本短，且非採行汽車與機車路考同時進行之綜合考場，考驗時考場無其他車輛，又路考項目無緊急煞車、閃避、預測危險情況、安全騎乘速度及車輛間隔距離、道路騎乘位置及改變路線等考驗項目，與真實道路狀況迥異，無法測驗出應考者實際上路後之駕駛習慣；2. 日本機車駕照可經由駕訓班訓練檢定合格後以合格證書換取駕照，或直接至監理所考驗及格取得駕照，因考驗項目有其困難度，若未經由專人指導及充足時間練習，考照及格率不高，據國內媒體報導，日本自行報考機車駕照者平均要考 15 次以上始能通過駕照考試，爰該國民眾多選擇參加機車駕訓班，透過至少 35 小時之駕駛技能與學科教習訓練，以合格證換取駕照。據日本警察廳統計，2021 年考取大型二輪及普通二輪駕照者計 32 萬 9,346 人，其中 29 萬 3,739 人係透過駕訓班訓練後取得駕照，占 89.19%。而我國雖亦可經由參加駕訓班 16 小時之學科及術科課程後於原地考照，或直接至監理所考驗及格取得駕照，惟因我國機車駕照路考項目難度相較日本簡單，一般人即使未經由專人指導及充足時間練習亦可通過考驗取得駕照，致較難吸引民眾透過機車駕訓方式取得駕照。又據公路總局研究統計 108 年資料，機車駕駛人自行考取駕照後 1 年內之違規率為 11.6%，經駕訓班訓練取得駕照後 1 年內違規率則降至 4.2%，顯示透過駕訓班訓練取得駕照者有較佳之安全駕駛觀念，惟據該

局統計，我國 110 年度報考普通重型機車者計有 38 萬 4,113 人，其中參加駕訓班駕駛訓練者僅 1 萬 9,432 人，占 5.06%，未經過駕訓班訓練直接至監理機關報考者計 36 萬 4,681 人，占 94.94%，顯示我國取得機車駕照者仍以自訓考照為主。另國內汽車駕訓班開設有普通重型機車駕訓班僅 65 家，其中僅 43 家提供參訓者原地考照服務，普及性亦有不足。綜據上述分析結果，經建請交通部研議調整我國現行機車駕照路考考驗方式及項目，並擴增機車駕訓班（含原地考照）服務量能，以引導民眾透過參加機車駕訓班方式取得駕照，確保取得機車駕照之民眾具備安全駕駛觀念及防禦駕駛能力，以期減低機車事故件數及死傷情形，維護道路交通安全。

表 3 日本與我國機車駕駛執照路考考驗項目及方式比較—普通重型機車

比較項目	日本	我國
考場	場地面積 150 公尺×150 公尺，考驗時採行「綜合考場」，汽車與機車於同一場地考照，機車行經考照汽車時，面臨近似真實路況。	場地面積為 30.5 公尺×12 公尺，考驗時僅應考者單獨於考場應試。
路線	考驗長度約 1.5 公里，路考時限速 30 公里，10 分鐘內必須通過直線加速、緊急煞車、上坡起步、曲折窄巷行駛、S 形行駛、直線平衡、連續障礙前進等，在 1.5 公里左右路考路線中，設計緊急煞車、閃避、預測危險情況、安全騎乘速度及車輛間隔距離、道路騎乘位置及改變路線等各種路況考驗應考人交通知識，路考過程會經過 3 次十字路口，7 個右轉，14 個左轉，5 次變換車道。	依不同監理所站而異，考驗長度約為 300 至 400 公尺，路考時沒有限速，平均每人 5 至 8 分鐘可完成路考。路考路線設計較固定，項目包括直線平衡駕駛、鐵路平交道、交叉路口、斑馬紋行人穿越道線、二段式轉彎、變換車道、直角轉彎、停車再開等項，考場路線從考驗場地入口進入，一次性通過路考考項。
考驗項目	<ol style="list-style-type: none"> 1. 直線平衡木：7 秒內完成； 2. 連續障礙物：不到 8 秒； 3. 上坡起步； 4. S 形行駛； 5. 曲折窄巷行駛； 6. 緊急煞車； 7. 鐵路道口。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 直線平衡駕駛（得複試 1 次）； 2. 鐵路平交道； 3. 岔路口； 4. 斑馬紋行人穿越道線； 5. 二段式轉彎； 6. 變換車道； 7. 直角轉彎； 8. 停車再開； 9. 全程式道路行駛； 10. 其他技術操作：(1) 起步動作 (2) 離合器操作 (3) 油門控制 (4) 煞車。
及格成績	從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格。	從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格。

資料來源：本部自行整理。