

參加駕訓班之意願，俾有效降低機車事故件數及死傷情形，維護道路交通安全。

4. 為精準掌握交通事故特性，已運用道路交通事故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：依據道路交通事故處理辦法第 10 條規定，警察機關對道路交通事故現場，應就事故地點、駕駛人及車輛損傷情形等事項詳加勘察、蒐證、詢問關係人，詳實製作道路交通事故調查紀錄，據以分析研判。本部前於 109 年間函請交通部協同警政署就道路交通事故資料內容未盡完整正確，積極檢討研謀具體改善措施。經追蹤後續辦理情形，據交通部提供電動代步器統計資料，109 至 111 年間使用電動代步器肇致交通事故計有 91 人傷亡，其中 65 歲以上高齡者達 87.91%，惟該道路交通事故狀況記錄情形，核有：(1) 108 至 111 年間嘉義市及連江縣政府尚無使用電動代步器交通事故統計資料；(2) 警政署為統計新興之電動代步器發生交通事故情形及態樣，自 109 年 3 月起於道路交通事故報告表註記當事人使用電動代步器（含電動輪椅）情形，又使用電動代步器行駛於道路適用行人法規，然現行道路交通事故報告表有關當事者區分部分，僅將「人」分類為行人、乘客及其他人等 3 類；(3) 研析警政署提供 108 至 111 年度之 A1、A2 類交通事故資料發現，部分使用電動代步器之行人，當事者區分欄位卻分類為「其他車」及「其他慢車」等，又行人為第 1 當事人之交通事故案件，事故類型及型態欄位亦分類為「車與車」、「汽（機）車本身」等情事。有關交通事故記錄完整性、資料分類疑義或有誤、未能完整揭露涉及事故運具類型等，不利真實反映交通事故案件之各項因素，經函請交通部協同警政署積極檢討研謀具體改善措施，督促正確登載事故類別，提升調查紀錄品質，俾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。

**（二）交通部為提升道路交通安全，經分析歷年交通事故特性，制定防制措施並據以執行，惟部分族群、運具及路段交通事故頻仍，允宜檢討研謀改善。**

交通部為提升道路交通安全，已依據 102 至 106 年度交通事故資料，分析我國道路交通事故具有：交通事故受傷人數仍近 40 萬人；機車交通事故死亡人數占各類交通運具逾 6 成；年輕族群（18 至 24 歲）傷亡情形嚴重；交通事故死亡人數屬 65 歲以上高齡者近 4 成；新興電動自行車交通事故逐年攀升等特性，並於第 13 期道路交通秩序與交通安全改進方案（下稱道安方案）制訂各年度道安防制重點，以期降低交通事故傷亡情形。經查第 13 期道安方案執行情形，核有下列事項：

1. 已加強取締違規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：經運用內政部警政署及公路總局提供之 108 至 111 年度 A1、A2 類交通事故及交通違規資料分析發現，交通事

故個別肇事因素為違規停車或暫停不當者，分別為 7,592 人次、7,918 人次、7,696 人次及 7,799 人次，平均每年因駕駛違規停車或暫停不當肇致交通事故計 7,751 人次；又 108 至 111 年度駕駛臨時停車或停車依道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第 33 條第 1 項第 8 款、第 54 條第 3 款、第 55 條及第 56 條裁罰案件，分別為 457 萬 8,242 件、547 萬 5,430 件、491 萬 2,569 件及 472 萬 7,524 件，平均每年有 492 萬 3,441 件，裁罰件數眾多；另依車主別分析，各年度違規停車逾千件之業者均超過 30 家，其中以經營汽、機車租賃業或汽車貨運業等業別最多；再以駕駛人統計分析，發現 108 至 111 年度於 1 年內違規臨停、停車達 10 次以上者，分別為 839 人次、949 人次、661 人次及 503 人次，其中達 30 次以上者，分別為 47 人次、56 人次、34 人次及 27 人次。國內違規臨時停車或停車情形嚴重，且違規累犯仍多，雖經加強取締裁罰，惟違規情事仍居高不下，且肇致交通事故傷亡情形眾多，不僅影響道路通行空間，亦增加交通事故及國人傷亡風險，經函請交通部研謀有效之交通管理措施，並加強行車教育宣導，以提升交通安全。

2. 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：交通部及公路總局鑑於電動自行車數量漸增、交通事故頻傳，若違法改裝，時速可達 60 公里，相當於輕型機車之速度，惟被歸類為慢車，規範及限制亦相對寬鬆，為避免危及用路人生命安全，處罰條例於 111 年 5 月 4 日修正，將電動自行車納入管理，並經行政院明定 111 年 11 月 30 日施行。據公路總局推估 112 年使用中之微型電動二輪車約為 30 萬輛，截至 112 年 4 月 19 日止，掛牌納管者僅 5 萬餘輛（19.63%），未掛牌納管者仍逾 8 成，潛藏道路交通安全風險。另據交通部統計，107 至 111 年度微型電動二輪車交通事故件數，自 4,192 件增加至 8,202 件，死傷人數亦自 3,757 人增加至 7,348 人，成長均近 1 倍（表 4）。經分析微型電動二輪車納管後 1 個月（111.11.30~12.31）之交通違規件數計 351 件，其中逾 3 成駕駛人未依規定配戴安全帽、近 2 成駕駛人不依號誌、標線、標誌之指示行駛、1 成 5 之駕駛人違規行駛人行道或未行駛於規定車道內。按微型電動二輪車於交通運具市場原被定位

表 4 微型電動二輪車交通事故件數及死傷人數

單位：件、人

年度	交通事故 件數	死傷人數		
		死亡	受傷	
107	4,192	3,757	22	3,735
108	5,549	4,944	24	4,920
109	6,633	5,881	37	5,844
110	7,951	7,101	53	7,048
111	8,202	7,348	53	7,295

資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網資料。

為自行車，駕駛人之駕駛行為仍未擺脫既有習慣，而未依規定配戴安全帽或行駛於人行道上，且因騎乘微型電動二輪車免備駕照，致缺乏路權觀念，安全意識亦相對薄弱，輕忽違規事故風險，形成交通安全隱憂，經函請交通部督促研議介接財政部電子發票資訊，針對已開立電子發票卻未領取牌照之車輛，運用資訊科技技術進行自動勾稽，建立追蹤稽核機制，並就交通

違規情形滾動檢討交通安全宣導內容，俾有效提升納管比率，減少交通違規情形發生。

**3. 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：**依據醫療器材分類分級管理辦法第 4 條規定，醫療器材分類分級之品項，醫療用電動代步器係醫療使用之汽油燃料或電池動力式醫用器材，供行動不良之患者代步時使用，其最大速限為每小時 10 公里。又交通部自 105 年起，向民眾宣導醫療用電動代步車係行人輔助工具，應遵守行人之規範，行駛於人行道及行人穿越道，並於 109 年發布電動代步器使用安全指引，以提升電動代步器之使用安全。據交通部統計資料顯示，109 至 111 年度使用電動代步器及輪椅發生交通事故計有 900 件、5 人死亡及 86 人受傷，肇因前 5 名係「非車輛駕駛人—尚未發現肇事因素」、「其他引起事故之疏失或行為」、「穿越道路未注意左右來車」、「未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」等，主要多為輔具使用人未盡相當注意或未遵守行人相關規範所致；又依事故位置分析，交通事故多發生於交叉路口及車道當中，有未依規範行駛於人行道及行人穿越道等情事。另查道路交通事故處理辦法第 2 條規定，道路交通事故係指車輛、動力機械或大眾捷運系統車輛在道路上行駛，致人受傷、死亡或財物損壞之事故。又醫療用電動代步器現行規定最大速限為每小時 10 公里，與一般行人共同行駛於人行道及行人穿越道，如使用電動代步器與一般行人發生事故，是否係屬道路交通事故處理辦法第 2 條規定之道路交通事故範疇，尚待進一步釐清。次查「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」第 1 項第 3 款第 1 目規定，依醫療器材管理辦法規定之動力式輪椅、醫療用電動代步車因非屬汽車範圍，爰無法投保強制汽車責任保險，倘使用電動代步器與一般行人發生事故，無法依強制汽車責任保險獲得保障。為強化電動代步器使用者之權利及義務，及適用行人交通法規之周延性，經函請交通部加強電動代步器使用規範之教育宣導，並協同衛生福利部提升電動代步車等器材使用者之安全。

**4. 交通部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，允宜檢討歸納分類肇因妥為規劃設置，強化交通違規取締作業，以有效改善駕駛人違規行為：**交通部為協助警察機關取締違規行為，自 108 年起補助地方政府購置科技執法設備，24 小時監測並加強取締，以強化交通執法強度，矯正交通違規行為及降低人力負擔。科技執法包含路口多功能科技執法、區間測速及違規停車等，可依不同路段之特性，針對特定違規行為選擇相應之取締項目，以達最佳執法效果。據交通部統計，經宣導採行科技執法後，交通違規案件數較實施前改善，已具初步成效，惟經分析比對 109 至 111 年度肇事熱點及各市縣科技執法地點，連續 3 個年度均列為該市縣易肇事地點者計有 28 處，其中 14 處尚未申

請補助設置科技執法設備，7 處未依肇事主因設置適當之科技執法設備（表 5），經函請交通部督促地方政府針對肇事熱點及肇事主因，妥為規劃設置適當之科技執法設備，強化交通違規取締作業，以遏阻違規駕駛行為，俾利保障民眾生命財產安全。

**表 5 各市縣肇事熱點未設置或未按肇事主因設置適當之科技執法設備情形**

市縣別	地點名稱	主要肇事成因	科技執法設備類別
臺北市	中正區景福門圓環、信義路一段	未注意車前狀況	—
	北投區福國路、承德路六段	未保持行車安全距離	移動式測速照相
桃園市	中壢區新中北路、榮民路、榮民南路、新中北路二段	未注意車前狀況	移動式測速照相
臺中市	北屯區文心路四段、東山路一段、台 3	違反號誌管制或指揮	測速照相
基隆市	信義區東信路 35 巷、東光路、縣 102	左轉彎未依規定	—
	仁愛區仁一路、愛三路	右轉彎未依規定	移動式測速照相
	仁愛區成功陸橋、仁愛橋、台 2、愛一路	右轉彎未依規定	—
	仁愛區仁二路、愛三路	左轉彎未依規定	—
	中山區基金公路、安一路、西定路	未依規定讓車	—
宜蘭縣	羅東鎮公正街、天津路	未依規定讓車	—
新竹縣	竹北市中華路一段、縱貫公路	未注意車前狀況	—
新竹市	東區縣 122、食品路、縣 117	未依規定讓車	—
	東區東大路一段、東大陸橋、縣 117	未注意車前狀況	—
彰化縣	彰化市縣 139、無名、三民路、民生路、和平路 196 巷	未依規定讓車	—
南投縣	名間鄉彰南路一段、彰南路、彰南路一段 153 巷	違反號誌管制或指揮	—
花蓮縣	花蓮市民國路、復興街	未依規定讓車	—
	花蓮市中央路三段、中山路、花 15、中央路四段	未依規定讓車	闖紅燈、測速照相、跨越雙白實線、不依行向專用車道行駛、紅燈越線
臺東縣	臺東市正氣北路、新生路、正氣路	未依規定讓車	闖紅燈
金門縣	金城鎮民生路 89 巷、民生路、民權路	右轉彎未依規定	闖紅燈、未依標誌標線號誌行駛、違規停車
連江縣	南竿鄉無名、清水路、介壽路、中央大道	其他引起事故之故障	—
	南竿鄉清水路、濱海大道、無名	其他引起事故之故障	—

註：1. 資料期間：109 至 111 年度。

2. 資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網及各市縣警察局交通隊網站公布資料。

**5. 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：**交通部為提升道路安全，針對易肇事路段進行改善計畫，依運輸研究所出版之第 39 期臺灣地區易肇事路段改善計畫（下稱改善計畫）載述，係利用 109 年臺灣地區 A1 及 A2 類道路交通事故資料，透過交通部道安資訊平台進行統計分析，篩選出易肇事地點，依各地點特性進行審查，並召開「第 36、37、38 期臺灣地區易肇事路段改善計畫」檢討會議，就前 3 期計畫執行成果、改善前後事故發生件數及人員死傷變化狀況等進行檢討。經就第 39 期改善計畫分析結果，第 36 至 38 期改善計畫分別改善 61、61 及 67 處易肇事地點，其中第 36 期計畫改善地點 61 處之整體死亡人數減少 75%，已具成效，惟經分析個別地點改善情形，在肇事件數或受傷人數部分，有 32 處地點呈現增加情形；至第 37、

38 期計畫，亦均有 16 處地點之肇事件數或受傷人數呈現增加，仍待持續加強改善，經函請交通部檢討易肇事地點改善成效欠佳原因，確實研謀善策，並賡續追蹤改善前後之事故型態、肇事地點及特性變化等，以有效降低交通事故件數，增進整體行車安全。

**6. 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：**據交通部道安資訊查詢網資料，行人交通事故死亡人數已自 108 年度之 458 人，逐年下降至 111 年度之 394 人，惟受傷人數於 111 年度仍高達 1 萬 6,757 人，且 108 至 111 年度第 13 期道安方案執行期間各年度受傷人數，均高於方案執行前之 107 年度統計數據。經運用內政部警政署提供之 108 至 111 年度 A1、A2 類交通事故資料分析，排除未發現肇事因素案件外，個別肇因多為未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路，及穿越道路未注意左右來車等，又第 1 當事人為行人之交通事故案件，事故位置多發生於未劃分快慢車道之一般車道、交岔路口內及交岔路口附近，事故地點無號誌者占 76.76%，而設有行車管制號誌且附設行人專用號誌者僅 7.12%；另依市區道路及附屬工程設計標準第 16 條第 6 款規定，人行道上原則不劃設機車停車格，有機車停車需求者，應優先採停車彎型式設置，而公路總局為協助地方政府改善停車空間不足情形，辦理改善停車問題計畫，以中央政府前瞻基礎建設計畫特別預算補助地方政府，興建可供汽、機車使用之停車場。鑑於頻繁發生行人交通事故地點之人行道及相關號誌設備建置情形未臻周妥，且人行道以不劃設機車停車格為原則，為保障行人通行基本路權及安全，經函請交通部檢視行人交通事故地點人行道及號誌建置之妥適性，並督促公路總局就受補助興建之機車停車場，協同地方政府盤點周遭人行道劃設機車停車格情形，通盤檢討研議取消機車停車格位之可行性，以保障行人使用路權，提供安全完善之行人空間。

**(三) 交通部推動酒駕零容忍政策，酒駕交通事故肇致死傷人數已逐年下降，惟部分酒駕防制措施未臻周妥，允宜檢討研謀改善，以強化防制措施成效。**

政府為遏止酒駕行為，透過政策、法制、教育及宣導等面向，強化酒駕零容忍政策、修法加重酒駕罰則及深化酒駕防制教育與宣導等策略，持續加強防制酒駕措施。經查交通部推動酒駕防制措施情形，核有下列事項：

**1. 推動汽車裝設酒精鎖防制酒駕措施，惟部分酒駕受管制者違規駕駛非登記管制車輛，不利達成人車統一管理，允宜研謀改善：**交通部為有效防制酒駕行為，已推動酒駕零容忍政策，透過逐步修法加重酒駕罰則等多元配套措施，以減少酒駕情形發生。依據交通部統計查詢網公布資料，酒駕交通事故肇致傷亡人數自 109 年度之 11,514 人，降至 110 年度之 11,202 人及 111 年度截至 9 月底之 7,470 人（表 6），酒駕交通事故肇致死傷人數已逐年下降。查政府已於