

86-16-3165

運輸安全白皮書(一)--道路交通安全篇



交通部運輸研究所

中華民國八十六年三月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱：運輸安全白皮書(一)--道路交通安全篇			
國際標準書號(或叢刊號)	政府出版品統一編號 009104860154	運輸研究所出版品編號 86-16-3165	
主辦單位：運輸安全組 主管：林豐福 計畫主持人：林豐福 研究人員：張開國 聯絡電話：(02)349-6855 傳真號碼：(02)545-0429			研究期間 自 84 年 7 月 至 85 年 12 月
關鍵詞：運輸安全政策、白皮書、道路交通安全			
摘要： 運輸安全白皮書(一)--道路交通安全篇之主要目的在於提出目前政府對於道路 交通安全所做的努力，並根據近年之交通事故資料分析，以及道路交通安全改善 策略，研擬道路交通安全之短期措施與實施要領，作為政府相關單位研提道路交 通安全改善計畫之參考。本篇之主要內容包括：道路交通安全現況、施政現況、 交通安全問題分析、以及道路交通安全政策與措施。			
出版日期	頁數	工本費	本 出 版 品 取 得 方 式
86 年 3 月	117	200	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般性出版品， 公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及 私營機關團體可按工本費價購。
管制等級： <input type="checkbox"/> 機密 (<input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解密) <input type="checkbox"/> 限閱 (<input type="checkbox"/> 解限日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解限) <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROGRAM
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE : White Paper on Transportation Safety (I) -- Highway Traffic Safety			
ISBN(OR ISSN)	UNIFORM SERIAL CODE FOR GOVERNMENT PUBLICATIONS 009104860154	IOT SERIAL NUMBER 86-16-3165	
DIVISION: Transportation Safety Division DIVISION CHIEF: Fong-Fu Lin PRINCIPAL INVESTIGATOR: Fong-Fu Lin PROJECT STAFF: Kai-Kuo Chang PHONE: (02) 349-6855 FAX: (02) 545-0429		PROJECT PERIOD FROM: July, 1995 TO: Dec., 1996	
KEY WORDS: Transportation safety policy, White paper, Highway traffic safety			
ABSTRACT: <p>The purposes of the project are to summarize the efforts of the government at highway traffic safety as well as to develop the short-term strategies of traffic safety improvements according to the analysis of accident data and traffic safety problems and the policy of transportation safety. Currently, traffic safety improvements implemented are based on a program promulgated by the Executive Yuan. The program includes traffic safety strategies related to engineering, education, enforcement, accident prevention, etc.. The contents of this report include the current status of highway traffic safety, the traffic safety program being executed, the analysis of traffic safety problems, and the development of short-term traffic safety strategies.</p>			
DATE OF PUBLICATION March, 1997	NUMBER OF PAGES 117	PRICE 200	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of Ministry of Transportation and Communications.			

目 錄

第一章	前言	1
第二章	道路交通安全現況	5
2.1	道路交通安全之演變	5
2.2	民國 84 年道路交通安全概況	9
第三章	道路交通安全施政現況	12
3.1	道路交通秩序與交通安全改進方案	12
3.1.1	重點工作	12
3.1.2	經常性工作	28
3.1.3	機動車輛肇事管制實施要點及執行績效獎勵規定	34
3.2	民國 84 年度執行「道路交通秩序與交通安全改進方案」之成效	37
3.2.1	辦理第五期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」第一年度工作執行計畫部分	37
3.2.2	辦理八十五年度「道路交通秩序與交通安全改進方案」工作執行計畫彙訂審查事項	44
3.2.3	辦理「交通關懷年」專案活動部分	44
第四章	道路交通安全問題分析	47
4.1	道路交通安全背景	47
4.2	道路交通安全問題	53
4.2.1	事故鑑定組織與制度問題之探討	53
4.2.2	道路交通安全資料調查與管理問題之探討	57
4.2.3	保險制度問題之探討	62

4.2.4	機車問題之探討.....	66
4.2.5	交通執法問題之探討.....	75
4.2.6	肇事逃逸問題之探討.....	79
4.2.7	交通安全教育與宣導問題之探討.....	83
4.3	道路交通安全課題	88
第五章	道路交通安全政策與措施	92
5.1	道路交通安全之政策方向	92
5.2	道路交通安全短期措施之加強項目	96
第六章	結論與建議	106
參考文獻	113

圖 目 錄

圖 2-1	歷年人口數與機動車輛數	6
圖 2-2	歷年交通事故發生件數與受傷人數	6
圖 2-3	歷年交通事故死亡人數及其占死亡人口比例	8
圖 2-4	歷年每萬輛機動車或每十萬人口的交通事故發生件數與 受傷人數	8
圖 2-5	歷年每萬輛機動車或每十萬人口的交通事故死亡人數 .	9
圖 3-1	交通關懷年重點工作架構圖.....	46

表 目 錄

表1.1	意外事故死亡率之國際比較	2
表1.2	臺灣地區歷年意外事故及不良影響所致之死亡概況(行政院衛生署統計)	4
表 2.1	歷年人口、機動車輛及交通事故統計表	7
表 3.1	第十二期易肇事路段改善計畫之經費分類表	39
表 3.2	「道路交通秩序與交通安全改進方案」八十五年度工作執行計畫總表	45
表 3.3	「道路交通秩序與交通安全改進方案」八十五年度工作執行計畫經費總表	45
表 4.1	交通事故死亡人數統計比較	59
表 4.2	交通事故發生訴訟比率、申請鑑定比率及車險出險比率統計比較	59
表 4.3	機車駕駛人無照肇事統計表	67
表 4.4	肇事機車駕駛人之年齡分佈與駕照擁有情形	68
表 4.5	青少年使用機車曾經發生事故之比率	70
表 4.6	青少年使用機車發生事故次數之比率	70
表 4.7	高速公路上威脅行車安全之違規行為及亟需加強取締以改善行車安全之項目	76
表 4.8	一般道路上威脅行車安全之違規行為及亟需加強取締以改善行車安全之項目	76
表 4.9	日本道路交通違反取締件數(1993 年)	78
表 4.10	台灣地區道路交通執法取締狀況(民國 82 年)	78

表 4.11	近五年來交通肇事逃逸案件發生件數及傷亡人數統計表	79
表 4.12	近十年來肇事逃逸之偵破情形	80
表 4.13	民眾警察對於肇事逃逸防制策略類別及有效程度比較表	81
表 5.1	建立完整的汽車事故保險理賠制度之短期措施與實施 要領	97
表 5.2	建立制度化的道路交通安全資料處理系統之短期措施 與實施要領	98
表 5.3	調整道路交通事故鑑定制度之短期措施與實施要領 ..	100
表 5.4	落實重點交通安全項目之教育與宣導工作的短期措施 與實施要領	101
表 5.5	交通執法人力與技巧配合之短期措施與實施要領	104



第一章 前言

道路交通安全為整體運輸安全中的一環，亦為促進整體運輸發展的重要工作項目之一。從根本上來看，運輸為人們滿足生活需求的重要媒介，其主要功能在於迅速與安全地將人貨由起點運送到目的地。而一般道路為人們日常生活中天天必須通行使用的地方，因此交通主管單位除了繼續推動道路建設，以改善道路交通的快速方便以外，更需要努力於道路交通之事故預防與安全改善，以提昇其安全性，確保人們生命財產的安全，達到快快樂樂出門，平平安安回家的目標。

由世界衛生組織 1993 年所發佈的資料(表 1.1)顯示，我國意外事故死亡率不僅比歐美日等先進國家為高，亦比新加坡與香港為高。其中由於機動車輛的交通事故所造成的死亡率，比歐美日等先進國家高二到三倍，更比鄰近的香港高約六倍，表示國人在道路交通安全的改善上仍需努力，才能夠達到先進國家的安全水準。若由性別來比較時，新加坡、香港與我國等三個華人地區，男性的意外事故死亡率超過女性的比例較歐美日等國家為高。

再由行政院衛生署的統計中發現(表 1.2)，國內因為運輸事故死亡的人數佔意外事故及不良影響死亡人數的一半以上，高居第一位。雖然運輸事故死亡的總人數近年來已由民國 77 及 78 年的高峰期轉為逐年下降的趨勢，然而從民國 65 年起，運輸事故死亡人數所占的比率呈現逐漸上升的趨勢，顯示國內運輸安全水準改善的速度比其他安全水準來得慢。而在運輸事故死亡人數中，機動車輛交通事故死亡人數占了百分之九十七以上，例如民國 81 年為 97.8% (34.94/35.72)、82 年為 98.2% (35.34/35.97)、83 年為 97.7% (34.38/35.19) 及 84 年

為 98.5% (34.92/35.44)，此項結果說明了機動車輛交通事故實為國內意外事故死亡的主要原因。

表1.1 意外事故死亡率之國際比較

單位：每十萬人口死亡率

國別(年) 死因	中華民國 臺灣地區 (1994)	日本 (1992)	美國 (1990)	英國 (1992)	瑞典 (1990)	德國 (1991)	法國 (1991)	新加坡 (1991)	香港 (1991)
意外事故	62.7	28.1	37.0	21.4	33.8	37.0	57.0	17.6	15.1
男	91.5	39.0	51.1	25.7	41.3	42.4	64.8	28.3	21.1
女	32.0	17.6	23.6	17.3	26.6	31.9	49.6	6.7	8.7
機動車 交通事故	34.4	11.8	18.4	8.1	8.7	13.6	16.5	9.3	5.8
男	50.8	17.2	26.1	11.5	11.9	20.6	24.8	15.0	7.3
女	17.0	6.6	11.1	4.8	5.6	7.1	8.6	3.5	4.3

(資料來源：世界衛生組織(WHO) "Word Health Statistics Annual", 1993。資料摘自行政院衛生署全球資訊網, http://www.doh.gov.tw/info/health_stat/83stat7-3.html)

附註：1. 臺灣地區包含金馬地區。

2. 臺灣地區意外事故及不良影響每十萬人口死亡率：1991年之總計為66.7，男97.1，女34.2；1992年之總計為63.7，男92.4，女33.0。

3. 臺灣地區機動車交通事故每十萬人口死亡率：1991年之總計為35.8，男53.2，女17.2；1992年之總計為34.9，男51.6，女17.1。

由國際上相關數據的比較，已然突顯出國內整體安全系統以及道路交通安全系統的水準離國際水準還有一大段差距。而由國內相關數據的比較，則顯示出國內改進道路交通安全水準的速度較慢，加以機動車輛交通事故又為國內意外事故死亡的主要原因，因此為保障國人生命安全，提升整體安全水準，道路交通安全的改善實為當務之急。

交通部於民國八十四年所發行的運輸政策白皮書，已將運輸安全列為未來重要的運輸政策之一，並擬定其發展方向為「由善後提升至防範」，亦即由消極被動的事後改善，轉為積極主動的事前預防。傳統的道路交通安全工作是依據行車事故資料，針對其結果，探究行車

事故原因，再研擬改善策略，據以執行。由於缺少整體系統之研究分析，以致於未能有效地抑制同類型事故的發生，而難以發展成為預防事故的整體改善策略。而事前預防交通事故的方法著重於整體道路交通系統相關資料的研究分析，並據以發掘出同類型交通事故之原因，再研擬整體改善策略，相互配合實施，以減少道路交通系統中的不良因素，如此才能夠提昇整體道路交通系統之安全水準，達到事前預防事故發生的目的。因此事前預防的工作首重資料的蒐集與分析、整體交通與非交通改善策略之研擬以及相關單位於執行改善計畫時的密切配合。

運輸安全白皮書--道路交通安全篇之主要目的在於提出目前政府對於道路交通安全所做的努力，並根據近年之交通事故資料分析，以及道路交通安全改善策略，研擬道路交通安全之短期措施，作為政府相關單位研提道路交通安全改善計畫之參考。本篇之主要內容包括：道路交通安全現況、施政現況、問題分析、以及道路交通安全政策與短期施政之實施要領等。

表1.2 臺灣地區歷年意外事故及不良影響所致之死亡概況(行政院衛生署統計)

意外事故 及 不良影響 、 年別	總 計		運 輸 事 故					意外中毒		意外墜落		火及火燄 所致之意外 事故		意外之淹死 及溺水		其 他	
			合 計														
	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率	占總數 百分比 (%)	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率	死亡 人數	每十萬 人口 死亡率
民國65年	8,729	53.46	3,990	24.44	45.7	3,632	22.24	545	3.34	425	2.60	124	0.76	1,717	10.52	1,928	11.81
民國66年	9,521	57.15	4,143	24.87	43.5	4,087	24.53	537	3.22	709	4.26	165	0.99	1,696	10.18	2,271	13.63
民國67年	10,332	60.87	4,869	28.68	47.1	4,798	28.27	522	3.08	686	4.04	151	0.89	1,809	10.66	2,295	13.52
民國68年	11,146	64.40	5,735	33.14	51.5	5,281	30.51	616	3.56	725	4.19	196	1.13	1,781	10.29	2,093	12.09
民國69年	11,290	63.99	5,935	33.64	52.6	5,504	31.20	583	3.30	712	4.04	221	1.25	1,758	9.96	2,081	11.80
民國70年	11,616	64.64	6,050	33.67	52.1	5,618	31.26	494	2.75	841	4.68	286	1.59	1,761	9.80	2,184	12.15
民國71年	11,045	60.37	5,788	31.63	52.4	5,475	29.92	591	3.23	834	4.56	224	1.22	1,590	8.69	2,018	11.03
民國72年	11,204	60.25	5,661	30.44	50.5	5,434	29.22	704	3.79	789	4.24	212	1.14	1,641	8.82	2,197	11.81
民國73年	11,559	61.25	5,914	31.34	51.2	5,676	30.08	705	3.74	887	4.70	365	1.93	1,549	8.21	2,139	11.33
民國74年	11,284	58.97	5,742	30.01	50.9	5,517	28.83	723	3.78	1,061	5.54	234	1.22	1,607	8.40	1,917	10.02
民國75年	12,187	62.96	6,510	33.63	53.4	6,270	32.39	828	4.28	1,032	5.33	289	1.49	1,531	7.91	1,997	10.32
民國76年	13,024	66.57	7,240	37.01	55.6	7,034	35.95	914	4.67	1,135	5.80	268	1.37	1,569	8.02	1,898	9.70
民國77年	13,730	69.38	7,733	39.08	56.3	7,524	38.02	907	4.58	1,194	6.03	327	1.65	1,517	7.67	2,052	10.37
民國78年	14,047	70.22	7,851	39.24	55.9	7,584	37.91	812	4.06	1,260	6.30	395	1.97	1,518	7.59	2,211	11.05
民國79年	13,928	68.85	7,569	37.41	54.3	7,333	36.25	919	4.54	1,118	5.53	407	2.01	1,665	8.23	2,250	11.12
民國80年	13,636	66.66	7,498	36.66	55.0	7,322	35.80	996	4.87	1,156	5.65	344	1.68	1,437	7.03	2,205	10.78
民國81年	13,152	63.68	7,377	35.72	56.1	7,216	34.94	829	4.01	1,056	5.11	401	1.94	1,245	6.03	2,244	10.86
民國82年	13,270	63.65	7,499	35.97	56.5	7,367	35.34	872	4.18	985	4.72	489	2.35	1,236	5.93	2,189	10.50
民國83年*	13,219	62.69	7,420	35.19	56.1	7,250	34.38	694	3.29	1,265	6.00	441	2.09	1,154	5.47	2,245	10.65
民國84年*	12,983	61.05	7,537	35.44	58.1	7,427	34.92	568	2.67	1,260	5.92	363	1.71	1,112	5.23	2,143	10.08

註：* 係含金馬地區。(資料來源：行政院衛生署全球資訊網，http://www.doh.gov.tw/info/health_stat/84/84stat9-39.html)

第二章 道路交通安全現況

2.1 道路交通安全之演變

根據國內統計資料(中華民國八十四年內政統計年報；交通統計月報，民國84年5月及民國85年6月)指出台灣地區人口由民國55年的一千三百萬人增加到民國84年的二千一百萬人，增加了百分之六十。而機動車輛則快速地從三十二萬輛增加到一千三百萬輛，增加了四十倍(參看圖2-1；詳如表2.1)。至於交通事故發生件數則由民國55年的六千件增加到民國67年的一萬四千件，再逐漸下降到民國84年的三千五百件(參看圖2-2)。然而從交通事故發生件數的年增率來看，除了於民國67年以前的年增率成長多於減少，而於民國67年以後的剛好相反以外，並無一定之規則可循。此外，因交通事故受傷與死亡人數的趨勢亦同於事故發生件數的趨勢，由民國55年的受傷近七千八百人與死亡九百餘人增加到民國67年的二萬餘受傷者與民國68年的四千死亡人數，再逐漸下降到民國84年的受傷與死亡各約三千人(參看圖2-2及2-3)。(詳如表2.1)

由每萬輛機動車輛及每十萬人口的事故發生件數比率來看，由民國61年早期的高事故率：每萬輛機動車輛發生一百一十件事故及每十萬人口發生八十件，降低到目前較低的事故率：每萬輛機動車輛一點零九件以及每十萬人口十六點五件。其間除了民國67年及75年二度上升以外，都為逐漸下降的趨勢(參看圖2-4)。若以每萬輛機動車輛的事故死亡比率來看，其趨勢與事故發生件數比率相似，由民國60年的每萬輛機動車輛死亡十八人，降低到目前每萬輛機動車輛死亡一人。但若以每十萬人口的事故死亡比率來看，則並無一貫的上升或下

降的趨勢(參看圖 2-5)。

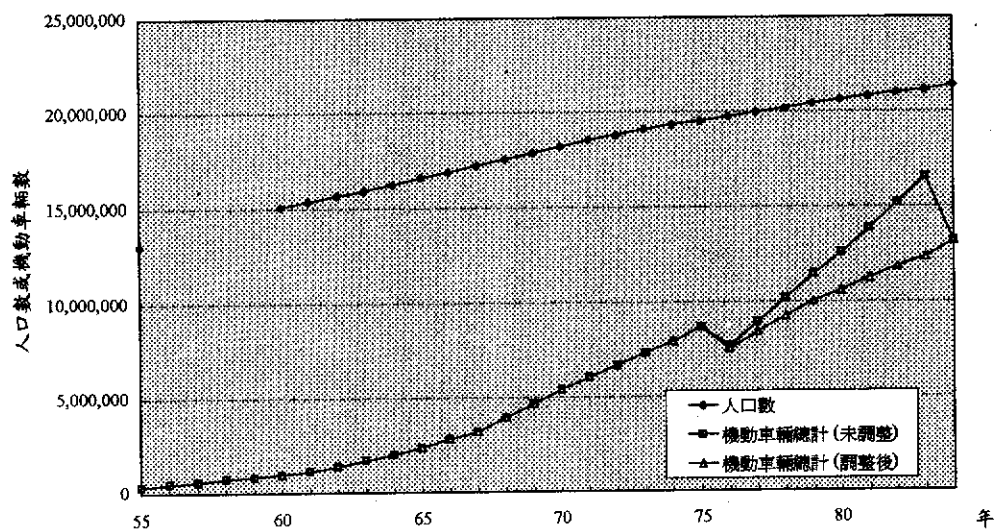


圖 2-1 歷年人口數與機動車輛數

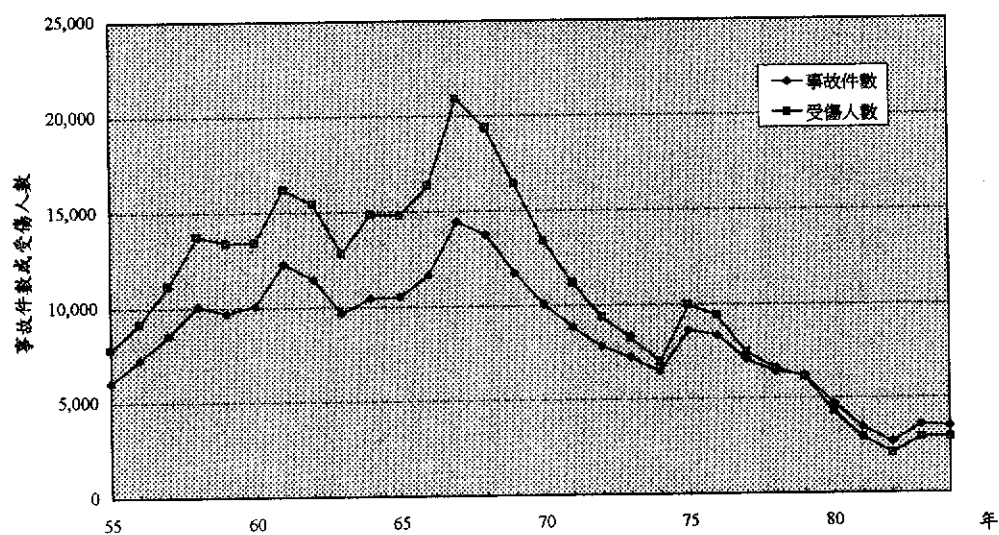


圖 2-2 歷年交通事故發生件數與受傷人數

表 2.1 歷年人口、機動車輛及交通事故統計表

年	人口數	機動車輛總計		交通事故總計			
		(未調整)	(調整後)	件數	年增率	受傷數	死亡數
55	13,049,605	320,099		6,045		7,793	948
56		472,175		7,258	20.07	9,177	1,302
57		567,302		8,544	17.72	11,153	1,506
58		731,719		10,072	17.88	13,750	1,719
59		819,104		9,700	-3.69	13,384	1,719
60	15,073,216	957,295	957,295	10,088	4.00	13,412	1,780
61	15,367,774	1,114,737		12,302	21.95	16,183	2,046
62	15,642,467	1,365,123		11,500	-6.52	15,416	2,275
63	15,927,167	1,678,942		9,676	-15.86	12,843	2,483
64	16,223,089	1,988,659		10,471	8.22	14,864	2,716
65	16,579,737	2,341,298	2,347,298	10,517	0.44	14,792	3,087
66	16,882,053	2,788,148	2,786,562	11,683	11.09	16,340	3,312
67	17,202,491	3,169,216	3,167,559	14,448	23.67	20,885	3,896
68	17,543,067	3,913,906	3,911,439	13,764	-4.73	19,365	4,048
69	17,866,008	4,665,433	4,665,433	11,762	-14.55	16,416	4,039
70	18,193,955	5,413,407	5,413,407	10,072	-14.37	13,377	3,840
71	18,515,754	6,045,268	6,045,268	8,844	-12.19	11,202	3,596
72	18,790,538	6,674,135	6,674,135	7,805	-11.75	9,374	3,392
73	19,069,194	7,342,801	7,342,801	7,221	-7.48	8,265	3,540
74	19,313,825	7,949,993	7,949,993	6,461	-10.52	6,955	3,564
75	19,509,082	8,696,045	8,696,045	8,630	33.57	9,983	4,139
76	19,725,010	7,702,150	7,539,270	8,359	-3.14	9,410	4,373
77	19,954,397	8,930,878	8,426,863	7,044	-15.73	7,461	4,190
78	20,156,587	10,205,185	9,284,463	6,405	-9.07	6,571	3,930
79	20,401,305	11,465,251	10,051,565	6,206	-3.11	6,155	3,910
80	20,605,831	12,574,943	10,611,037	4,729	-23.80	4,308	3,305
81	20,802,662	13,870,077	11,268,253	3,489	-26.22	2,929	2,717
82	20,995,416	15,190,089	11,856,528	2,696	-22.73	2,115	2,349
83	21,117,874	16,536,838	12,377,084	3,603	33.64	2,937	3,094
84	21,357,431	13,201,471	13,201,471	3,528	-2.08	2,933	3,065

(資料來源：中華民國八十四年內政統計年報；交通統計月報，84年5月及85年6月)

註：1. 民國76年6月至84年4月之機動車輛調整值係依據84年換照後之登記校正數列出。

2. 列出機動車輛數未調整及換照後之調整值，以作為比對近年研究文獻上引用資料之參考。

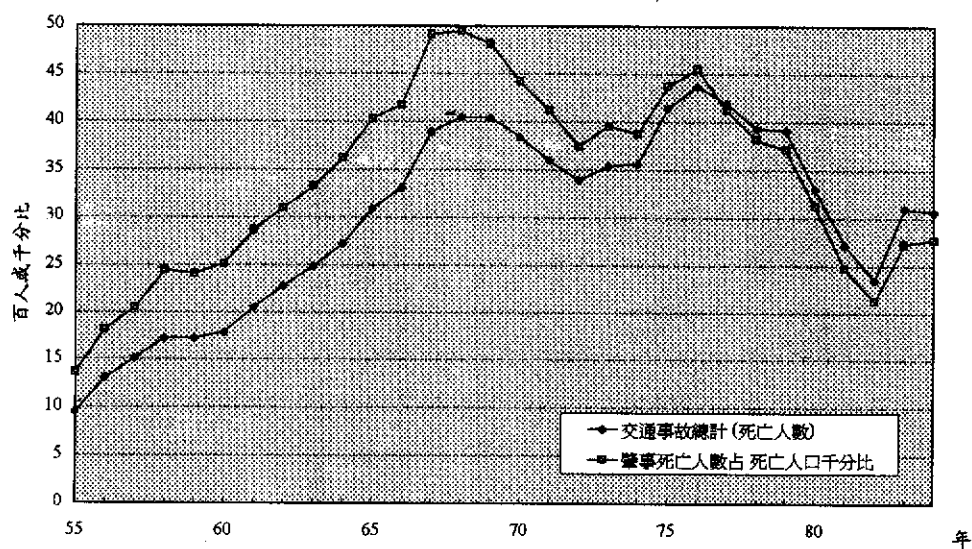


圖 2-3 歷年交通事故死亡人數及其占死亡人口比例

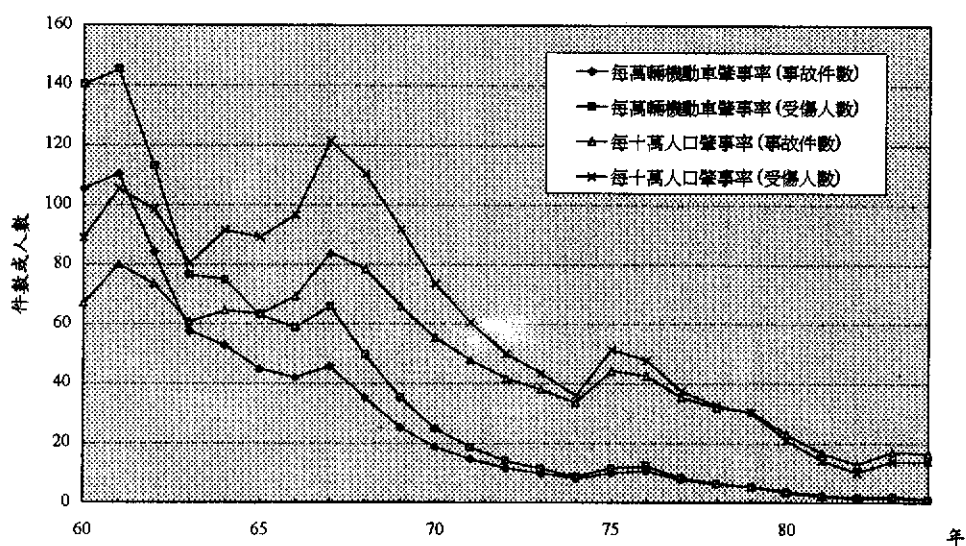


圖 2-4 歷年每萬輛機動車或每十萬人口的交通事故發生件數與受傷人數

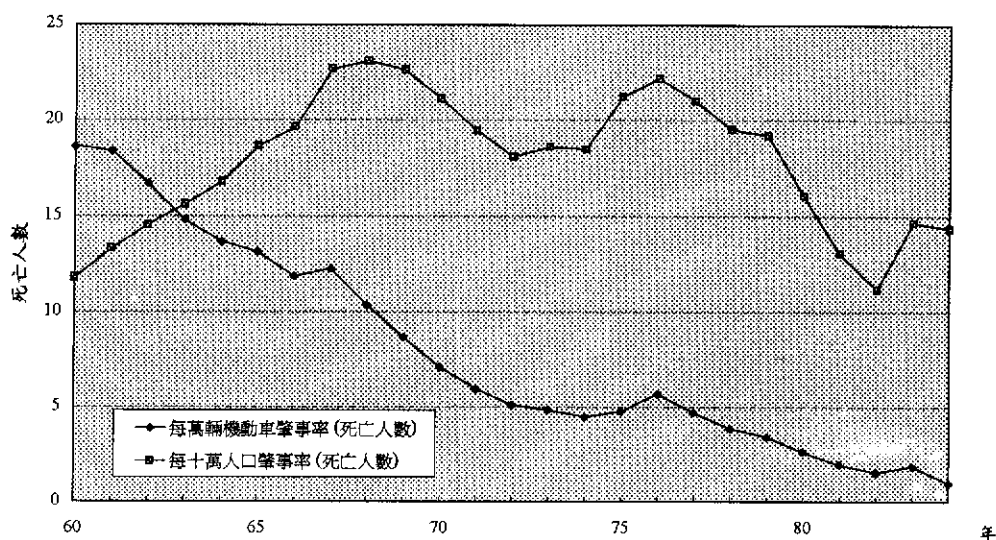


圖 2-5 歷年每萬輛機動車或每十萬人口的交通事故死亡人數

2.2 民國 84 年道路交通安全概況

一、道路交通安全整體現況

根據國內統計資料(中華民國八十四年內政統計年報;交通統計月報,民國 84 年 5 月及民國 85 年 6 月)(詳見表 2.1),民國八十四年台灣地區之總人口數為 21,357,431 人,比八十三年增加了 239,557 人。而機動車輛數則只有 13,201,471 輛,比民國八十三年少了 3,335,367 輛。其原因在於交通監理單位全面換發車輛牌照,清查機動車輛現況,並於民國 84 年 4 月 30 日截止,其中若有未符合規定之車輛即由列管數中減除,致使帳面數量減少。此外,民國八十四年台灣地區道路交通事故發生了 3,528 件,而因交通事故死亡與受傷的人數各為 3,065 人及 2,933 人。與民國八十三年之狀況比較,道路交通事故發生數減少了 75 件,死亡及受傷的人數各減少了 29 人及 4 人。

根據陳子儀君(民國85年)的研究報告之資料指出，民國八十四年台灣地區之汽機車駕駛人總計為 15,382,161 人，比前一年增加了 604,685 人。其中汽車駕照增加了 301,620 張，機車駕照增加了 303,065 張。

二、交通事故之年齡層分析

根據「台灣省交通安全白皮書研究」(台灣省政府交通處，民國84年)中，以民國81到83年之事故資料所做的分析結果發現，肇事次數最多的年齡層為26到30歲，然後隨年齡的增加而有下降的趨勢。而陳子儀君(民國85年)以民國84年之事故資料所做的分析則顯示：年齡由26到44歲者，其於交通事故中身體未受傷害的次數超越受傷害的次數，表示逐漸進入安全年齡層。然而兩個研究皆指出：18歲以下之青少年亦有很高的事故發生次數，且於事故中身體受傷害次數遠超越未受傷害的次數，表示青少年未能適當地運用車輛(如無照駕駛及飆車等)，嚴重危害道路行車安全。

三、交通事故之發生時段分析

省政府交通處(民國84年)與陳子儀君(民國85年)之研究都發現夜間發生行車事故的次數大於白天，可能與夜間光線不足有關。

四、交通事故與車種分析

若以發生事故次數來看，自用小客車、營業貨聯車以及機車之行車事故最多。但若加入車輛數之因素分析後，則營業貨聯車與營業大客車之每萬輛事故次數遠高於自用小客車與機車，其安全問題應是最先要改善的。若加入時間因素來分析，則自用小客車事故之尖峰發生於夜間，越到深夜越多；營業貨聯車之事故則多發生於上下午尖峰；而機車之事故多發生於午夜前之夜間。(台灣省政府交通處，民國84

年)。

五、騎機車戴安全帽與交通事故之分析

省政府交通處(民國84年)與陳子儀君(民國85年)之研究都指出：機車事故中因頭部死亡之人數遠多於因其他部位致死的人數，且未戴安全帽又因頭部死亡之人數占了百分之八十。

六、交通事故與道路環境之分析

根據民國83年之行車事故資料分析：路段部分之事故占70%，其中以對撞及擦撞為最多；而發生於交岔路口之事故占29%，其中以側撞及路口交叉撞為最多。(台灣省政府交通處，民國84年)。而根據民國84年之行車事故資料分析：事故最多之道路為「省道」，其次依序為「市區道路」、「縣道」、「鄉道」及「國道」。其中「省道」、「市區道路」與「村里道路」上發生事故時之死亡人數與受傷人數相近；「縣道」與「鄉道」上之死亡人數高於受傷人數；而「國道」上之死亡人數低於受傷人數。(陳子儀，民國85年)。

七、交通事故之原因分析

根據民國84年之行車事故資料分析，百分之九十五以上之行車事故死亡或受傷是因為駕駛過失(陳子儀，民國85年)。詳細分析駕駛過失之原因，不論是由事故次數之多寡或是死傷人數之多少來比較，其前三名依序都是「未注意前方動態」、「超速失控」及「酒後駕車失控」(台灣省政府交通處，民國84年；陳子儀，民國85年)。再者，由成長趨勢來看，其前三名仍然一樣，顯示其行車安全問題應是最先必須要改善的(台灣省政府交通處，民國84年)。

第三章 道路交通安全施政現況

3.1 道路交通秩序與交通安全改進方案

根據中華民國八十三年六月二十八日，行政院台八十三交二四五九八號函核定之「道路交通秩序與交通安全改進方案」之工作項目表中，節錄有關工作區分、方案重點項目及實施要項(領)等，以了解目前道路交通安全之施政重點。方案中的工作項目分為重點工作與經常性工作二類，分述於以下二小節中。

3.1.1 重點工作

一、推動專案活動計畫

(一)推行「道路交通秩序與交通安全改善」年度專案活動

針對當前交通安全與交通秩序之維護改善，有迫切需要事項或改善後即可收到疏導交通，減少肇事之預期效果者，均可列為專案活動，集中全力，貫徹實施以加速目標之達成。

預期成效：期使道路交通秩序與交通安全能儘早獲致有效之改善。

(二)推行行政院「行政革新」、「維護公共安全」等方案中有關道路交通秩序與交通安全改進事項

1.「行政革新方案」內有關「三、加強為民服務之(十四)加強都市道路交通秩序」部分

預期成效：(1)加速交通號誌電腦連鎖化。

(2)培養用路人力行守法正確觀念。

(3)加強汽車運輸業行車安全管理功能。

2. 「維護公共安全方案」內有關道路交通安全部分

預期成效：加強車輛及駕駛人管理，提供民眾安全之交通工具，確保民眾行的安全。

(三)辦理有關「道路交通安全及交通秩序改善」之社會輿論反映之急迫改善事項之研究

1. 「弱勢團體無障礙交通環境」部分

2. 「影響道路交通安全及秩序事項」部分

預期成效：(1)落實妥善照顧弱勢團體政策，提昇殘障人士生活品質。

(2)強化駕駛人行車安全。

二、強化組織功能與管考作業

(一)強化道安會報議事功能，創新業務研究發展

1. 各縣市道安(聯席)會報每月按期召開，各級首長應親臨主持與出席為原則，俾增大議事功能，積極推動交通秩序改善工作。
2. 道安會報工作小組應按月召開，並就當月道安工作資料彙集完整，擬訂具體方案提會研討後裁定辦理。
3. 強化各縣市道安(聯席)會報與各鄉鎮市及民間團體之聯繫結合。

預期成效：(1)落實道安會報之運作功能至基層鄉鎮市。

(2)加強瞭解民意進而結合民意，落實改善成效。

(二)加強管考計畫及預算執行績效，定期實施評鑑

1. 省、市道安會報，對各項重要案件業經裁定後，除由主辦單位貫徹執行外，並由管考單位列管追蹤以重績效。

預期成效：使會報運作獲得各單位首長重視與支持，達到會報設置、協調及合議之功能。

- 2.各項計畫補助經費其實際執行結果差距日超過百分之二十或年度之前九個月實際執行數未達百分之五十，由管考單位檢討提報會報報告。

預期成效：(1)縮小預算編列與實際執行數之差距，落實預算之執行成效。

- (2)加強計畫進度之控制，以避免集中在年度最後一季作業，落實預算分配之執行以使計畫進度與預算分配良好結合。

三、規劃改善道路交通工程與設施

(一)積極改善公路及市區道路易肇事路線、路段、路口

- 1.定期檢討分析交通事故資料，會勘鑑定易肇事路線、路段，研定具體改善措施，寬籌經費優先辦理。
- 2.加強道路交通工程人員專業素養訓練

預期成效：(1)針對隱藏肇事危險因素之路線、路段、路口預防交通事故之發生。

- (2)消除易肇事地區之肇事因素，減少交通事故。

- (3)充實道路交通工程人員素養，消除不良之交通環境與條件。

(二)加強推動都市地區交通號誌電腦化

- 1.加速辦理交通號誌電腦化系統整合。
- 2.加強專業人才之進用與培訓，強化地方交通管理單位之專業能力。
- 3.加強都市地區交通號誌電腦化計畫之執行。
- 4.加強電腦號誌控制中心功能之運作。

預期成效：提高道路交通管理品質，疏解都市交通擠與亂，提

高行車秩序與安全。

(三)加強道路交通網路功能與服務水準

- 1.加速辦理公路交通指示標誌之建立與地圖籍之印發。
- 2.利用單行道、調撥車道、專用道等運輸系統管理作法，提高都市道路運輸功能。
- 3.推動學校週邊道路交通設施之規劃與改善。
- 4.依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」，整理歸併各縣市道路之標誌、標線及號誌設施，並建立交通安全設施資料庫。
- 5.加強落實施工處所交通流暢與安全維護計畫。
- 6.加強殘障專用汽機車停車位之劃設。

預期成效：(1)提高公路網之連接性，強化道路功能。

(2)落實殘障福利、提高殘障人士生活品質、提高國家形象。

(四)繼續改善主要道路交通瓶頸

- 1.省(市)及縣(市)政府道路主管機關對於主要幹道之交通瓶頸路口或路段應研擬具體改善措施，分年納入年度計畫辦理。

預期成效：疏解道路交通瓶頸，提高道路交通秩序與功能。

- 2.市中心區及幹道交通瓶頸路段之改善。

預期成效：疏解交通瓶頸，提高交通流量與維護行車安全。

(五)加強改善弱勢團體及行人交通環境

- 1.配合推動殘障、老弱婦孺等弱勢團體無障礙交通環境。
- 2.考量殘障、老弱與婦孺之需要，改善不適其行動特性之交通工程。
- 3.加強行人交通環境(路、道)障礙物之排除。

預期成效：整潔美化市容，提供弱勢團體及行人安全之交通環

境，減少交通事故。

(六)改善鐵路平交道兩側道路交通安全設施

- 1.改善平交道兩側道路易肇事環境與因素。
- 2.加強平交道兩側道路標誌、標線、號誌之設置與維護。

預期成效：提高鐵路平交道之行車安全。

四、紓解都市地區停車需求

(一)開拓停車場用地

- 1.加強辦理都市計畫通盤檢討，提供充足之停車場用地。

預期成效：增加停車場用地，促進土地有效利用。

- 2.利用公共設施用地加速規劃開闢公共停車場。

預期成效：促進土地利用，增加停車供給。

(二)廣籌停車場建設經營資金

- 1.地方政府成立「停車場作業基金」。

預期成效：停車場建設與營運經費循環運用廣闢財源。

- 2.充實上級對地方政府興建經營公共停車場之補助經費。

預期成效：配合建設計畫編列預算補助。

(三)增設建築物停車空間

- 1.辦理建築物附設停車空間違規使用查處工作。

預期成效：有效增加停車供給。

- 2.擴大獎勵增設建築物之停車空間。

預期成效：增加停車供給量。

(四)獎勵民間投資經營公共停車場

- 1.開放公有土地，鼓勵及協助民間投資興建與經營公共停車場。

預期成效：提供投資誘因，增加投資意願。

- 2.鼓勵民間利用都市未建築空地開闢臨時路外停車場。

預期成效：提供投資誘因，增加投資意願。

3. 路外公共停車場週邊道路應減設或廢除路邊停車位，並加強違規停車取締與拖吊措施。

預期成效：提供投資誘因，恢復道路順暢。

(五) 加強路邊停車規劃與收費管理

1. 參照道路交通狀況繼續規劃增設路邊停車位。

預期成效：改善交通秩序，使停車有序。

2. 推動路邊停車收費制度及費率合理化。

預期成效：落實使用者付費原則。

3. 強化路邊違規停車取締作業。

預期成效：恢復道路功能，改善交通秩序。

(六) 加速地方政府公共停車場建設

1. 地方政府定期釐訂並檢討停車場整體建設發展計畫。

預期成效：改善停車環境，促進都市整體發展。

2. 地方政府興建示範公共停車場。

預期成效：紓解停車需求，增加停車供給。

五、強化公路監理與運輸安全管理

(一) 適時修訂道路交通安全相關法令

1. 配合實務檢討現行法令之週延性及缺失，適時修訂法令。

2. 配合交通現況檢討有無新增或刪除法令。

預期成效(前二項)：(1)減少法令執行之阻礙，落實法令效力。

(2)落實交通違規記點作業。

3. 加強監理機關基層人員法令新知之在職訓練。

預期成效：新進人員實施職前訓練，在職人員每二年實施一次訓練。

4. 印製相關之交通安全法令規章、行政命令及作業手冊，充實執行業務人員法令素養。

預期成效：提供基層作業人員正確之法令，減少與民眾之磨擦與作業之疏失。

(二) 繼續加強違規駕駛人道安講習及業務電腦化

1. 道安講習開單及銷案作業電腦與公路監理二代電腦之連線。

預期成效：提高到訓率，間接減少違規率。

2. 道安講習教材之撰編與更新。

預期成效：(1) 每年籌拍講習短片二部。

(2) 每三年更新講習手冊一次。

3. 道安講習教師之培訓。

預期成效：提供交通新資訊，統一教學技巧及授課內容，提高講習之教學品質。

4. 辦理道安講習受訓人員意見調查及分析。

預期成效：每年辦理一次。

(三) 加強公民營汽車駕駛人訓練機構之管理，提昇駕駛人素養

1. 加強公民營駕訓業務之輔導與管理。

2. 實施公民營駕訓業務之評鑑。

3. 配合國立編譯館撰修駕訓教材。

預期成效：落實督導實效。

(四) 加強特殊車種檢驗及淘汰老舊車輛

1. 加強高層大客車、砂石車、校車、遊覽車及市區、公路客運班車之檢驗(定檢及臨檢)。

預期成效：加強檢驗，減少不合格之車輛，增進行車安全。

2. 加強十年以上老舊車輛之定期檢驗及查報。

預期成效：加強定檢功能，以加速淘汰不合格老舊車輛，並清查老舊車輛籍檔案，使資料正確化。

(五)加強監警聯合路邊檢查

- 1.加強特殊車種(砂石車、校車、遊覽車、高層大客車等)之路邊攔檢。
- 2.實施道路交通管理處罰條例第十二條至三十二條之路邊路檢。

預期成效：強化監理追蹤功能。

(六)加強各汽車運輸公司行車安全管理

- 1.稽查汽車運輸業駕駛員行車保安訓練業務之推動情形。

預期成效：落實每年至少稽查一次之作法。

- 2.實施汽車運輸業業務普查及相關報表之查核。

預期成效：落實每年至少查核一次之作法。

- 3.實施市區公車及公路客運業行車保安及服務品質之考核或評鑑。

預期成效：落實每年至少評鑑二次之作法。

- 4.民眾申訴專線之設置與處理。

預期成效：提供民眾或受雇者之申訴管道，掌握輿論動向。

六、加強交通執法

(一)積極整理改善都市地區道路秩序

- 1.交通壅塞瓶頸路段及施工處所，應加強交通管制疏導措施。

預期成效：加強管制促進交通順暢。

- 2.加強停車秩序整理。

(1)公共場所：火車站前、市場週邊、行庫、百貨公司前等停車秩序之規劃與整理。

(2)加強巷道停車秩序之規劃與整理。

預期成效：加強勸導與取締，促進停車秩序之改進。

3.加強路段行車秩序之規劃與整理。

(1)加強縣、市主要聯絡道路、橋樑間之疏導規劃如：調撥車道、公車專用道等措施。

(2)加強「路口淨空」之執行。

預期成效：強化交通工程規劃與整理措施，促使行車有序

4.針對特定重點違規，集中警力選定時段實施威力取締，項目如下：

(1)動態違規：

①紅燈時超越停止線暫停者。

②交岔路口內黃網線暫停者。

③行至有號誌之交岔路口遇有車道壅塞而逕行駛入交岔口內，致號誌轉換後仍未能通過妨礙其他車輛通行者。

④闖紅燈者

⑤闖平交道者

⑥行近行人穿越道不減速慢行、不暫停讓行人優先通行者。

⑦機車不在規定車道行駛者。

⑧車輛任意駛出邊線或跨越兩車道行駛者。

⑨公車不依規定靠邊停車上下乘客者。

預期成效：加強重點處所及項目取締成效，維護交通流暢。

(2)靜態違規：

①快慢車道雙(併)排停車。

②交岔路口(行人穿越道)停車。

③施工或紅線路段停車。

④公車站牌十公尺內停車。

⑤汽車買賣業或汽車修理業，在道路上停放待售或承修之車輛者。

預期成效：加強重點取締，維護交通流暢。

(3)行人違規：

①不在劃設之人行道通行(人行天橋、人行地下道、行人穿越道)。

②不依規定，擅自穿越車道者。

預期成效：加強重點取締，維護交通流暢。

(4)道路障礙：

①在道路堆積物品、廣告物妨害交通者。

②利用道路放置拖車、貨櫃或動力機械者。

③清除無牌照之廢棄車輛。

④查明逾期牌照之舊車輛並清除。

預期成效：加強重點取締，維護交通流暢。

5.繼續加強交通流暢中心設置功能：

(1)隨時提供路況報導。

(2)迅速處理交通事故。

(3)儘速修護故障交通號誌。

(4)拖吊故障車輛、排除道路障礙。

預期成效：提昇處理時效，加強為民服務功能。

(二)加強改善道路交通安全

1.加強易肇事路段之勤務佈署。

2.針對危害行車安全違規行為之取締，主要項目如下：

(1)超載(大型車)

- (2)酒醉駕車。
- (3)超速行車。
- (4)機車蛇行。
- (5)違規超車(雙黃線路段)。
- (6)無照駕駛。

3.加強交通事故處理師資培養及交通事故處理訓練。

預期成效：加強防制肇事功能，增進道路交通安全。

(三)加強運用民力協助交通秩序整理工作

- 1.適時檢討修正協勤民力編制，妥善規劃運用，協助交通疏導。
- 2.協助各機關團體、工廠組織成立交通自律服務隊，維護其交通秩序。

預期成效：強調全民參與期使自律精神深植民心

(四)實施交通秩序整理責任制度加強績效考評

- 1.依照內政部警政署訂頒「加強整理交通秩序實施計畫」之規定；交通警察與行政警察分工執行。
- 2.落實推動交通整理分區分段專責制度。
- 3.訂定督導考核評比辦法，定期辦理獎懲。

預期成效：改善交通秩序、鼓勵工作士氣。

(五)加強辦理違規案件之清理與裁罰

- 1.針對逕行告發項目，研修法令，加強處理時效。
- 2.統計分析積案較多之個案，分優先次序清理。
- 3.依違反道路交通事件統一裁罰標準及處理細則落實辦理。

預期成效：落實執法成效，樹立公權力。

七、加強交通安全教育

(一)加強交通安全教育師資訓練

- 1.加強師範院校交通安全教育及應屆結業生交通安全教育教學實習。
- 2.加強大專院校以下各級學校交通安全教育師資之培訓及研習。
- 3.辦理社會交通安全教育推廣人員及師資研習。

預期成效：增進學校教師及社會團體管理人員交通安全認知，俾以配合交通安全教育宣導工作之推行。

(二)加強交通安全教育教材、教具研製

- 1.編製學校交通安全教育教學手冊。
- 2.錄製學校交通安全教育視聽教材。
- 3.研製學校交通安全教學教具(含圖、表)。
- 4.彙製交通安全教育資訊書刊。

預期成效：充實交通安全教育教材、教具，提高交通安全教育及活動效果。

(三)推動學校及社會交通安全教育與活動

- 1.依「學校及社會交通安全教育執行與獎懲要點」促請各級學校及社教機構落實推行，並實施評鑑與獎懲。
- 2.加強社會交通安全教育活動之規劃，並結合地區行政單位及民間團體共同推行。

預期成效：落實學校及社會交通安全教育宣導工作之推行。

(四)加強各級學校學生上下學交通安全維護

- 1.高級中學(含高職)以下各級學校應編組學生路隊及糾察隊，並加強訓練，實施導護；對乘腳踏車路隊應加強行路安全輔導與

管制。

- 2.各國民中、小學應依據交通實際狀況需求，編組成立義工交通服務隊協助維護學生上下學交通安全。對於服務隊員並應定期實施導護安全示範演示或講習。

預期成效：增進各級學校學生上下學交通安全，並結合義工服務隊(學生家長)推行，提昇工作實效。

(五)加強防制學校學生交通違規，規範學生騎乘機車有關安全措施

- 1.教育主管機關應結合「學生校外生活指導委員會」加強防制學生駕乘汽、機車交通違規行為(尤其是無照駕駛)，學校對於違規學生予以輔導與教育。
- 2.學校對騎乘機車學生(無論在校內或校外)應規範配戴安全帽，並加強輔導其對行車安全之認知。

預期成效：防範學生校外交通違規肇事，提高學生騎乘機車之安全。

(六)推動學校及社會交通事故傷患急救常識教育

- 1.大專院校及高中高職各校應利用軍訓、護理及團體活動等相關課程，實施交通(意外)事故傷患急救常識教育與演練。
- 2.積極配合推行社會團體有關交通(意外)事故傷患急救常識教育。

預期成效：推展交通事故傷患急救常識教育，降低肇事死傷。

八、交通安全宣導

(一)配合各項交通安全改善方案，加強宣導

- 1.配合年度專案活動，加強宣導。
- 2.配合年度重點工作如防止砂石車肇事、騎乘機車戴安全帽、無照駕駛、酒後不開車等，加強宣導。

預期成效：運用大眾傳播媒體宣導，提昇民眾對各項年度專案
重點工作活動的了解及參與，落實執行績效。

(二)強化路況報導功能

- 1.路況報導資訊網路與功能的擴充。
- 2.督導路況報導及時提供用路人交通資訊之時效。

預期成效：提供用路人交通資訊，疏解交通車流，維持良好交通秩序。

(三)運用各大眾媒體配合宣導

- 1.繼續辦理電視台製播交通安全社教節目及短片。
- 2.加強公民營電台製播交通安全節目並隨時播報宣導短語。
- 3.應用報章或其他文宣品積極報導交通安全事項。

預期成效：建立遵守交通法令的理念，促進行車安全。

(四)輔導民間社團、結合民間力量舉辦各項交通安全活動

- 1.配合各項節慶，舉辦交通安全活動。
- 2.配合年度重點工作即時舉辦宣導活動。

預期成效：促進全民共同參與，達到人人守法目標。

(五)印製交通安全宣導品

- 1.繼續編印重大交通事故案例。
- 2.配合年度重點工作印發折頁宣導品。
- 3.製作宣導看板。

預期成效：落實各項重點工作，強化執行成效。

(六)辦理全國交通安全績優團體及個人表揚大會

甄選、表揚促進道路交通安全績優團體及個人。

預期成效：提昇「促進道路交通安全工作績優人員」的榮譽，
達到示範效果。

九、加強高速公路交通秩序與安全

(一)加強交通安全設施及管制措施，維護行車安全，增進服務功能

- 1.實施匝道儀控、替代路網等計畫，強化高速公路運輸系統管理功能。
- 2.加強施工路段交通流暢與安全維持計畫之執行。
- 3.加強休息站、服務區硬體工程之改善，營造殘障、老弱婦孺無障礙交通環境。
- 4.加強易肇事路段之改善及安全設(措)施之維護。

預期成效：提高高速公路行車安全與秩序，提高服務水準，並加強與其他道路之連繫功能。

(二)加強整理行車秩序(重點處所及項目之取締)，維護行車安全

- 1.加強機動巡邏及重點守望勤務，針對易違規、易肇事時段及路段加強勤務執行，防制危害於未然。
- 2.選定危害交通秩序與安全之重大違規項目(如：行駛路肩、任意變換車道、超速、未依規定車道行駛及未保持安全距離等)，集中人力，排定時段，全面實施威力取締並持之以恆，以期有效矯正駕駛人僥倖違規心態。
- 3.交通事故現場迅速處理排除，並視現場狀況實施適當交通管制，防範後續追撞事故。
- 4.星期例假及連續假期加強警力部署，研判交通量尖峰特性，視需要實施調節性交通管制措施以紓解車流。

預期成效：改善行車秩序，提昇行車安全。

(三)加強施工路段及路況等相關資訊之提供與報導

- 1.加強路況報導制度之建立，檢討作業之普遍性與全面性功能。
- 2.加強運用各電視台、廣播電台、報紙及一六八等路況報導機構

之功能發揮，減少壅塞改善交通秩序。

3.加強直昇機空中路況報導之功能。

預期成效：提昇服務品質，疏解交通壅塞。

十、加強肇事防制功能

(一)加強肇事紀錄之建立、精實及分析運用功能

1.加強交通事故肇事資料之建立，標繪交通事故斑點圖。

2.定期檢討分析交通事故肇事資料，會勘肇事路線、路段及路口。

3.研究改進交通處理調查報告紀錄表。

預期成效：強化交通事故事前預防及事後檢討功能。

(二)加強實施機動車輛肇事管制

依據臺灣地區機動車輛肇事管制實施要點及執行績效，按規定評比獎勵外，並列為年終視導重點，成績較優或較差單位，應至各級道安會報專案提報。

預期成效：減少肇事及傷亡之發生

(三)加強交通事故逃逸案件追蹤處理

1.事前與汽車修理業者保持連繫，建立對車輛異常損壞修理的通報管道。

2.運用醫療機構，對意外受傷紀錄資料偵查。

3.訓練停車場管理員，發現事故損壞車輛之通報。

4.訂定偵辦肇事逃逸案件之獎勵辦法。

5.偵破重大肇事逃逸案件及時發佈新聞。

預期成效：嚇阻肇事逃逸案件及時搶救傷患，減少死亡。

(四)協調檢警司法單位對違規肇事案件從速審理、從重處罰。

3.1.2 經常性工作

一、強化組織功能與管考作業

(一)加強技術輔導，並提昇市(縣)政府執行道安工作績效

交通部「交通技術指導小組」，由交通部運研所編組成立，協助並輔導市、縣政府加強交通工程之規劃，必要時予以技術支援。

預期成效：落實道安會報之運作功能，提昇交通工程技術與品質。

(二)充實市(縣)政府交通改善工作小組作業人員

1.臺灣省「交通改善督導小組」應健全組織成員，積極督導與查核各縣市對方案工作之推動與貫徹執行。

2.市縣政府之「交通改善工作小組」業已設立者，應充實其人員，以擴大推展基層工作，尚未設立者，應遴選人員並迅即設立，以健全道安聯席會報之幕僚作業，並辦理交通工程之規劃與設計工作。

二、規劃改善道路交通工程與設施

(一)都市運輸系統之規劃、管理

1.都市地區主要道路交通流量與公車運輸特性等每年應按期舉辦調查。

2.建立交通設施靜態資料庫，並隨時更新，其登記簿(卡)格式由內政部警政署督導辦理。

3.市中心區及主要幹道，應依交通需要，對於新設號誌之週期，時制、時相及設置位置，應通盤檢討改善。

預期成效：建立完整交通資料庫，適時檢討交通上之缺失以爭取改善時效。

(二)公路及市區道路易肇事路段之改善

- 1.公路及市區道路主管機關，就其管轄之道路，認有不合路線設計標準或設施欠當，可能肇致交通事故者，應優先改善。
- 2.健全管線單位挖掘道路管制作業，嚴格督導在挖掘地段應有完備之安全設施。

預期成效：消除肇事危險因素，發掘隱藏性肇事特性以減少傷亡事件之發生。

(三)舉辦交通工程人員講習

舉辦交通工程規劃及維護人員之專業訓練。

預期成效：充實專業人員素養，改善不良之交通環境。

三、強化公路監理與運輸安全管理

(一)加強車輛定期檢驗，並增充設備

督導省市公路監理單位，切實辦理各型車輛定期檢驗。

預期成效：減少不合格車輛之數量，增進行車安全。

(二)改善都市公車及汽車運輸業之營運與管理

- 1.輔導公民營汽車運輸業，定期舉行行車安全檢討會，加強行車安全。
- 2.加強辦理運輸業管理人員講習，並檢討改進講習對象與課程之編排。
- 3.督導省、市公路主管機關，嚴格取締遊覽車客運業及自用大小客車之違規營業。

預期成效(前三項)：強化汽車運輸業行車安全管理。

- 4.依據公車運輸特性調查資料，調整公車路線及站位，並適切改善公車之停靠措施。
- 5.擴大選拔表揚優良汽車駕駛人。

預期成效(前二項)：保障民眾權益、加強服務品質。

四、加強交通執法

(一)充實交通警力與應勤裝備

- 1.策訂完整訓練計畫，定期實施，以培養員警熟諳交通法令與執勤技能。

預期成效：加強執勤警員法學素養及技能。

- 2.對交通執勤人員之缺額，應視實際需要予以補充。

預期成效：健全人事制度，提振工作士氣。

- 3.為配合執法需要，對交通警察執勤裝備應隨時檢討補充更新。

預期成效：精實裝備，增進執法品質及成效。

(二)充實執勤裝備與執法訓練

- 1.對執勤巡邏汽車、違規偵測雷達、地磅及處理交通事故設備等應善盡維護，保持最佳性能，適時檢討更新以提高執法功能。

- 2.配合執法需要，實施專業訓練。

- 3.利用常年訓練機會，講解交通有關法令及交通勤務執行要領，灌輸員警勤務技能。

- 4.各基層分隊應利用每日勤前教育機會，實施勤務檢討，使勤務執行技巧能隨時改進。

預期成效：精實裝備充實執行人員法學素養，提昇執法技巧。

(三)交通管制措施

- 1.配合路況設置反光警示標誌，或移動性照明式警示標誌。

- 2.在各收費站掛設路況告示牌，並經由收費員迅速將路況告知駕駛人。

- 3.在危險路段，應加強巡邏、廣播、設置警示標誌。並依能見度、路況資料，即時通報各相關電臺，隨時插播促請駕駛人注意。

4.改善並增設高速公路沿線重要市鎮進入交流道之指引標誌及號誌。

5.各交流道入口增設提醒小型車駕駛人繫安全帶。

6.督導省、市、縣基層執勤人員，填報「道路交通事故調查報告表」時，應詳實填寫。尤應注意路名、編號、及里程地點。

預期成效：增進民眾行的安全，提昇道路服務品質。

(四)執行道路障礙之排除

1.嚴格取締並重罰建築工程(建材)、汽(機)車買賣、修護及洗車業者及一般商店攤販佔用道路或騎樓。

2.取締固定或活動廣告物、遮陽棚(架)懸掛於號(標)誌或路燈(電)桿遮擋號(標)誌或妨礙人行交通。

3.嚴格取締並重罰各項違規停車及貨櫃、拖架停在路邊，隨時查明清除路邊廢棄車輛。

預期成效：提供用路人良好行走動線，減少意外事故之發生，並可透過嚴正執法，樹立公權力。

五、加強交通安全教育

(一)各級學校交通安全教育之推行

1.依據交通安全教育教師手冊，統一規劃各級學校交通安全教育配合單元教學實施計畫，增充內容並訂定課程進度表施教。

預期成效：落實交通安全教育實效，精進教學品質。

(二)社會交通安全教育之實施

1.台灣省、高雄市各社會教育館、文化中心及台北市兒童交通博物館應定期實施交通安全教育巡迴施教及資料圖片展示，並改進實施方式，力求生動活潑。

2.省市各級地方政府應加強教育與宣傳機構之相互配合，利用各

種集會及活動機會，實施交通安全教育，擴大效果。

3. 省市政府及縣市政府應寬列預算，加強推行社會交通安全教育。

預期成效：充分結合民間力量，期使民間高度參與，落實社會交通安全教育效果

(三)繼續充實教材、教具與設備

1. 充實各級學校及文化中心交通安全教育資料室(中心)。
2. 各級學校及社教機關應自行研製交通安全教育資料及教具與路隊裝備，擴大交通安全教育之推行。

預期成效：精實教材、教具與設備，提昇教學品質。

六、加強交通安全宣傳

(一)運用各種大眾傳播媒體加強道路交通安全宣傳

1. 繼續辦理三電視臺「行的安全」輪播、插播及交通安全綜藝節目或社教節目。
2. 督導交通專業電臺及公民營廣播電台加強交通安全宣導及路況報導。
3. 繼續宣傳機車駕駛人及乘載人應戴安全帽。
4. 編印廣播交通安全短語、書刊及推廣交通安全歌曲。

預期成效：提昇民眾對各項活動之了解，落實執行績效。

(二)輔導民間社團舉辦各種交通安全宣導與活動

1. 繼續輔導民間社團配合政府舉辦各種交通安全宣導與活動。
2. 舉辦從事廣播電視交通安全宣傳工作人員研討會。

預期成效：加強民間參與，形成全民共識。

(三)協調省市辦理交通安全宣導

1. 協調省市(縣)政府寬籌交通安全宣傳經費。

2.指導省市(縣)政府新聞主管單位加強交通安全宣導。

預期成效：強化宣導措施，提昇宣導品質。

七、加強高速公路交通安全

(一)行車秩序之整理與違規取締

1.充分運用現有警力，加強執行圓山交流道至中正機場及中壢交流道路段巡邏勤務，其餘路段請內政部警政署視實際需要補充名額，漸次增加巡邏密度。

2.遇有交通事故依作業規定迅速派員指揮行車防止後續車輛追撞，並儘速清除車道，恢復交通。

3.加強排除道路障礙以維行車秩序。

預期成效：促進高速公路行車安全與秩序，提高服務水準。

(二)加強宣傳高速公路交通管制規則

製作交通安全宣導資料透過大眾傳播媒體加強宣導及印製各類宣傳冊(單)，利用收費站及服務區分送。

預期成效：暢通資訊傳送管道。

八、加強肇事防制功能

(一)繼續實施機動車輛肇事管制

1.推行車輛肇事管制目標，並劃分管理責任地區，釐訂辦法貫徹實施，詳如第3.1.3.1節。

2.辦理機動車輛肇事管制執行績效，依據警政署提供資料，劃分責任地區，按每年度，實施評比獎勵，其規定詳如第3.1.3.2節。

預期成效：期能減少交通事故傷亡，維護國人生命財產安全。

3.1.3 機動車輛肇事管制實施要點及執行績效獎勵規定

茲將行政院核頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」中之附件三「臺灣地區機動車輛肇事管制實施要點」及附件四「臺灣地區機動車輛肇事管制執行績效獎勵規定」節錄於後，以爲參考。

3.1.3.1 臺灣地區機動車輛肇事管制實施要點

一、依據：

依據行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」之規定。

二、目的：

爲加強推行道路交通安全工作，對機動車輛肇事研訂年度管制目標，藉以逐步減少交通事故及國民生命財產之無謂損失。

三、工作要項：

(一)訂立車輛肇事管制目標。

(二)劃分管制責任地區。

四、目標設定：

(一)最低目標：

1.都市地區及一般公路：就現有機動車輛數量，每萬輛車之肇事死亡率低於上年度每季(三個月)同期之死亡率。

2.高速公路：按通行機動車輛數量，每百萬輛公里之肇事死亡率低於上年度每季(三個月)同期之死亡率。

(二)最高目標：

所有地區路段：全年度機動車輛肇事死亡人數不得超過上年度同期之死亡人數。

上述兩項目標之核算，以內政部警政署提供之臺灣地區年度及每季機動車輛肇事統計資料爲準。

五、責任劃分：

- (一) 本案之責任劃分以臺灣省、臺北市、高雄市及交通部高速公路局為執行機構，臺灣省所轄各縣(市)及所屬公路、鐵路警察機構由省道安會報依照本案原則自行辦理，臺北市與高雄市比照辦理。
- (二) 各省、市政府應加強督導轄區所屬有關主管單位，高速公路局應督導所屬單位及公路警察局採行各種交通管理措施，以期達成設定之管制目標。
- (三) 各省、市道安(聯席)會報及高速公路局對管制目標執行之情形及績效，應提報交通部道路交通安全督導委員會議審議，並於年度終了併入「道路交通秩序與交通安全改進方案」報院核備。

六、為提高本案執行績效獎勵辦法另訂之。

3.1.3.2 臺灣地區機動車輛肇事管制執行績效獎勵規定

一、本規定依據「臺灣地區機動車輛肇事管制實施要點」第六點訂定之。

二、本規定適用於臺灣省、臺北市、高雄市及高速公路局各執行機構。

三、獎勵金發給標準：

(一) 每季：(年度開始每三個月為一季)

1. 臺北、高雄兩院轄市，按轄區年度內每季每萬輛車肇事死亡率低於上年度各季同期之死亡率20%以上者，得發給獎勵金新臺幣七萬元正。
2. 高速公路，按轄區年度內每季每百萬車公里肇事死亡率低於上年度各季同期之死亡率20%以上者，得發給獎金新臺幣七萬元正。

3. 臺灣省轄區年度內每季每萬輛車肇事死亡率低於上年度各季同期之死亡率20%以上者，得發給獎金新臺幣十四萬元正。

(二) 每年度：(當年七月一日至翌年六月三十日)

1. 臺北、高雄兩院轄市及高速公路按各機構轄區年度內機動車輛肇事實際死亡人數未超過上一年度全年同期之實際死亡人數者，得發給獎金新臺幣三十五萬元正，每再降低「一人」得另增發新臺幣五萬元，最高以五十五萬元為限。
2. 臺灣省按轄區年度內機動車輛肇事實際死亡人數未超過上一年度全年同期之實際死亡人數者，得發給獎金新臺幣七十萬元正，每再降低「一人」，得另增發新臺幣十萬元，最高以一百萬元為限。

四、各機構執行績效之核算根據內政部警政署所提供資料，分別以左列方式計算之：

- (一) 每季(三個月)彙整一次，統計各機構轄區內每萬輛車肇事降低之死亡率依照第三項一款規定之標準，核算各機構之績效及獎金。

- (二) 全年度綜合統計各機構轄區內車輛肇事降低之實際死亡人數依照第三項二款之標準，核算各機構之績效及獎金。

五、各機構所獲獎金由交通部於道路交通安全督導委員會議中頒發。

六、本規定所需經費由交通部道路交通安全計畫經費項下支應。

七、各機構所獲獎金，得按行政權責轉發所屬績優執行單位。

3.2 民國 84 年度執行「道路交通秩序與交通安全改進方案」之成效

行政院民國八十三年六月頒布的「道路交通秩序與交通安全改進方案」，其實施期限自民國八十三年七月一日起至八十六年六月三十日止，為期三年。交通部交通年鑑編輯委員會所編印之「中華民國八十四年交通年鑑」中所述有關道路交通安全部分，即為該方案第一年度之工作計畫執行成果，茲將交通部之工作成果摘錄如下：

3.2.1 辦理第五期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」第一年度工作執行計畫部分

一、實施期間與經費

(一)第五期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」係於八十三年六月二十八日由行政院頒實施之三年計畫，本(八十四)年度為其執行之第一個年度，實施期間自八十三年七月一日至八十四年六月三十日止。

(二)八十四年度工作計畫共編列彙整八二九項計畫，動支經費一七億九、二二八萬八、七二九元整，所有計畫皆依進度如期完成。

二、計畫訂定

本案彙集行政院所屬部會局署及各級政府所訂之細部計畫八二九項並加強督導推動，計畫內容計包括「加強肇事防制功能」、「推動專案計畫」、「加強高速公路交通秩序與安全」、「加強交通安全宣導」、「加強交通安全教育」、「加強交通執法」、「規劃改善道路交通工程與設施」、「疏解都市地區停車需求」、「強化公路監督與運輸安全管理」及「強化組織功能與管考作業」等十項重點工作之

相關事項。

三、計畫重要內容與檢討

(一)加強道路交工程方面

1.第十二期易肇事路段改善計畫

本計畫係先利用交通部資訊中心所建立之道路交通事故分析系統，就肇事次數及死傷人數加權計算嚴重性指標，以選定易肇事地點，並彙整省市相關單位提報轄區內易肇事地點、肇事型態、改善措施等資料加以綜合檢討分析後加以會勘鑑定，總計擇定三〇一處進行改善。本期易肇事路段之事故類型以路口交叉撞、撞交通設施、撞障礙物與追撞為多，肇事原因則以車輛駕駛人疏忽、超速及搶道為主，茲簡述辦理概況如下：

(1)計畫內容與經費概估

總改善經費新台幣六、〇四九萬七、六六〇元，主要改善項目，可歸納為交通工程(包括號誌、標誌、標線等)、道路工程(包括槽化島、加鋪路面等)、護欄、反射鏡等四項改善措施，其經費分類如表 3.1 所示。

(2)改善地點數及所需經費概估分配

- ①台北市三處，改善措施多屬執法及設施局部調整。
- ②台灣地區(含台灣省及福建省金門縣)各縣市政府一五九處，經費概估三、二二六萬五、六〇〇元。
- ③台灣省政府交通處公路局本於權責改善一二九處，經費概估二、八二三萬二、〇六〇元。

表 3.1 第十二期易肇事路段改善計畫之經費分類表

單位：元

項 目	交通工程	道路工程	護 欄	反射鏡欄	總 計
經 費	49,643,260	5,452,400	5,185,000	217,000	60,497,600
百分比%	82.06	9.01	8.57	0.36	100

2. 推動辦理「中山高速公路替代路線指標系統與路線疏導圖建立計畫」

交通部道路交通安全督導委員會配合匝道儀控、匝道壅塞疏解等調節措施推動本項計畫，其以現行路況較佳路線為優先考慮並綜合考量高速公路及各地區匝道周邊交通特性，選取替代路線加以改善，或加設指示標誌、加強號誌連鎖及道路交通安全設施等項目，計使用經費五、九三五萬一、七七六元，（交通部及台灣省政府各負擔二分之一）。

3. 辦理台灣地區因提姆、道格及弗雷特等颱風過境所造成各地交通安全設施嚴重損壞修復、處理情形。

(1) 損壞情形及經費

經彙整各縣市損壞情形，需修護項目及數量包括控制器毀損二二七台，燈桿斷損六一四支，燈箱破損一八九〇組及管線斷路三七四處等，計需經費四、一〇四萬四、七八七元，並由交通部及台灣省政府平均負擔其中三、二六四萬〇、四九二元。

4. 其他重要執行事項：

- (1) 增設號誌連鎖四四二組。
- (2) 增設號誌一、二二二組。
- (3) 增設標誌六、九六五面。
- (4) 增設反光設施七六、七〇七個。

(5)舉辦號誌維修人員專業訓練三〇七人次。

(二)加強道路交通安全社會宣導方面

- 1.舉辦台北、台中、高雄、花蓮四區大型動態宣導活動，加強民眾道安常識及改善共識之建立。
- 2.舉辦道路交通安全有獎徵答活動。
- 3.舉辦校園道路交通安全常識測試比賽。
- 4.於各縣市陸橋、公共場所、高速公路休息站及服務區或跨越橋，鐵公路場站及航空站懸掛宣導看板、布條及宣導燈箱，加強民眾之重視。
- 5.委請新聞局製播電視宣導短片於三台及有線電視系統播放。
- 6.透過省市新聞處於所轄電台及警廣電台加強配合動靜態道安宣導活動主題密集宣導。
- 7.籌辦「八十三年金安獎頒獎大會」
 - (1)表揚對象：特優計程車駕駛人、優良職業汽車駕駛人及促進道路交通安全績優機構暨人員。
 - (2)表揚項目及人數：計十一項目，受獎人數一、〇二八人；茲簡述如下：
 - ①特優計程車駕駛獎：六人。
 - ②院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」績優獎：十七單位。
 - ③促進道路交通安全績優社團學校獎：六單位。
 - ④道路交通安全教育有功人員獎：五六人。
 - ⑤優良職業汽車駕駛人子女獎學金獎：一三四人。
 - ⑥台灣省、台北及高雄市優良職業汽車駕駛人獎：七三六人。
 - ⑦道路交通服務大隊績優人員獎：二〇人。

⑧台北市優良道路交通安全教育人員獎：四七人。

⑨高雄市促進道路交通安全績優機構暨有功人員獎：六二人。

8.印製分送道路交通事故案例彙冊--「愛的啓示」。

9.推動辦理「北中南區行政革新觀摩展--加強都市道路交通秩序與交通安全」部分。

10.推動辦理砂石車職業駕駛人訓練講習以導正駕駛觀念，增進全民道路交通安全。

講習課程：包括「建立砂石車新形象」、「行車事故檢討與預防」、「道路交通執法及守法觀念」、「綜合座談會」等四大部分。

11.強化辦理違規汽機車駕駛人道安講習功能，增充電化教育設備以增進教育效果。

12.加強召開道路交通安全座談會以促進共識之建立，計召開二八六次，出席人次一六、七八七人次。

13.推動辦理運輸業安全講習會六一期，三、三六一人次。

(三)加強道路交通安全學校教育方面

1.加強「學校及社會道路交通安全教育評鑑」實施成效；除由各校(社教機構)自評並由省市政府實施複評外，最後由教育部與交通部實施總評，各組第一名分別舉辦全省示範觀摩以推展辦理成效。

2.研編「國小交通安全教育實施手冊」：針對教材教具之整合，教學進度及活動之編訂等進行規劃研究並請教育部納入學校實施規範。

3.研修「國小交通安全學習手冊」及「教學指引」。

4. 研修「師範學院交通安全教育教師手冊」。
5. 推動大專院校和社區舉辦交通安全教育宣導活動，諸如：
 - (1) 大專院校交通安全企劃績優學校發動辦理者。
 - (2) 台北市立師範學院結合北一女中、弘道國中及鄰近社區擴大辦理者。
 - (3) 新竹市教育局結合清華大學、交通大學及光復路沿線學校，社區出面辦理者。
6. 協調三陽工業安駕中心研製機車安全駕駛錄影帶，提供各級學校、社教機構及社會團體使用以推展教育實效。
7. 配合教育部推動省市道路交通安全教育師資研習活動。
8. 加強推動各縣市設置「道路交通安全教育資料中心」。
9. 委請國立教育資料館編印「道路交通安全教育資訊年刊」。
10. 研發國小交通安全教育電腦輔助教學軟體分送各校使用。
11. 協調行政院勞委會舉辦勞工道路交通安全推廣研習。

(四) 加強道路交通執法方面

1. 加強民力之運用，推動組織義勇交通服務隊五、八一三人參與道路交通處理工作。
2. 辦理道路交通執法與安全研討會。
3. 加強推動道路交通執法人員事故處理專業訓練研習會。
4. 補助省(市)、縣(市)政府充實交通警察應勤裝備，補助項目包括酒精測定器、巡邏車、雷達測速照相機，違規停車拖吊車等。
5. 加強監警聯合路邊檢查，及攔檢三二七、一二九輛，取締一三〇、〇六八件。
6. 加強重點違規取締，計取締汽車違規八、八五六、七〇〇件，機車違規二、一二八、二八二件，行人違規一八一、四二二件。

7.加強交通流暢中心功能以強化「隨時提供路況、迅速處理事故、儘速維修交通號誌及拖吊故障車輛排除道路障礙」等事項之執行實效。

8.加強辦理違規案件之清理與裁罰。

9.修訂「交通警察出國考察實施要點」。

(五)道路交通事故防制方面

1.八十四年一至六月間與去年同期省市道路交通事故統計比較，事故次數增加 61 件，死亡增加 100 人，受傷減少 1 人。

2.八十三年與八十二年台灣地區道路交通事故處理比較，事故次數增加 907 件，死亡增加 745 人，受傷增加 822 人。。

3.加強推動道路交通事故逃逸案件追蹤處理實效

(1)事前協調汽車修理業，建立車輛異常損壞通報管道。

(2)協調醫療機構，建立意外受傷紀錄資料通報管道。

(3)訓練停車場管理員，加強事故致損壞車輛之通報。

(4)推動落實「肇事逃逸案件偵破獎勵辦法」。

(5)加強偵破重大肇事逃逸案件之新聞發佈事宜。

(六)督考活動方面

1.辦理八十三年度年終視導部分

(1)視導時間：八十三年七月二十五日至八月十八日止，每一縣、市(單位)以一天為原則。

(2)視導成績優良單位：台北市、高雄市、高速公路(高速公路局、公路警察局)、台中市、台南市、台北縣、彰化縣、台南縣、高雄縣、南投縣、台東縣、屏東縣、宜蘭縣、苗栗縣、雲林縣。

2.加強「砂石車安全管理方案」督導活動部分

- (1)實施時間：八十四年元月六日至三月七日止。
- (2)受考單位：宜蘭縣、南投縣、彰化縣、台中縣、苗栗縣、台北縣、台北市、屏東縣、高雄縣、台南縣、嘉義縣、雲林縣、桃園縣等十三個單位。
- (3)督導編組：分為工程、執法、監理、環保四個小組分別針對分項詳加查證。
- (4)視導成績優良單位：彰化縣、高雄縣。

3.2.2 辦理八十五年度「道路交通秩序與交通安全改進方案」工作執行計畫彙訂審查事項

- 一、研訂計畫八三七項，動支經費約新台幣一、九三八、〇九五、三四〇元正。
- 二、計畫項數統計表如表 3.2 所示。
- 三、計畫經費總表如表 3.3 所示。

3.2.3 辦理「交通關懷年」專案活動部分

交通部為加強道路秩序與交通安全之改善，除貫徹執行行政院頒之道路交通改進方案外，另為喚起國人更大之重視及參與，自民國八十年起即每年推出交通系列年專案活動，迄今五年，依序為八十年交通安全年、八十一年交通禮讓年、八十二年交通守法年、八十三年交通自律年、乃至於八十四年之交通關懷年。「交通關懷年」之活動，係以「尊重生命」、「關懷交通」為訴求理念，並以「改善路口秩序」、「促進路段順暢」及「防制交通事故」為工作目標，每項工作目標亦僅擇定兩項重點工作全力推動，期使各執行單位能集中全力貫徹落實，工作架構如圖 3.1 所示。

表 3.2 「道路交通秩序與交通安全改進方案」八十五年度工作執行計畫總表

區 分 \ 單 位	都會局署	台灣省	台北市	高雄市	福建省	合 計
一、推動專案活動計畫	1	11	0	1	0	13
二、強化組織功能與管考作業	1	25	1	1	0	28
三、規劃改善道路交通工程與設施	2	86	6	7	1	102
四、紓解都市地區停車需求	1	40	6	2	0	49
五、強化公路監理與運輸安全管理	1	133	5	5	0	144
六、加強交通執法	1	159	9	11	5	185
七、加強交通安全教育	8	114	7	4	0	133
八、加強交通安全宣傳	8	114	4	10	2	138
九、加強高速公路交通秩序與安全	12	0	0	0	0	12
十、加強肇事防制功能	1	30	1	1	0	33
合計	36	712	39	42	8	837

表 3.3 「道路交通秩序與交通安全改進方案」八十五年度工作執行計畫經費總表

單 位	經 費(元)
一、都會局署	176,402,000
二、台灣省總計	1,029,590,940
1.廳處會	175,328,000
2.五省轄市	465,273,400
3.十六縣	389,989,540
三、台北市	586,704,400
四、高雄市	139,138,000
五、福建省(金門縣)	6,260,000
合 計	1,938,095,340

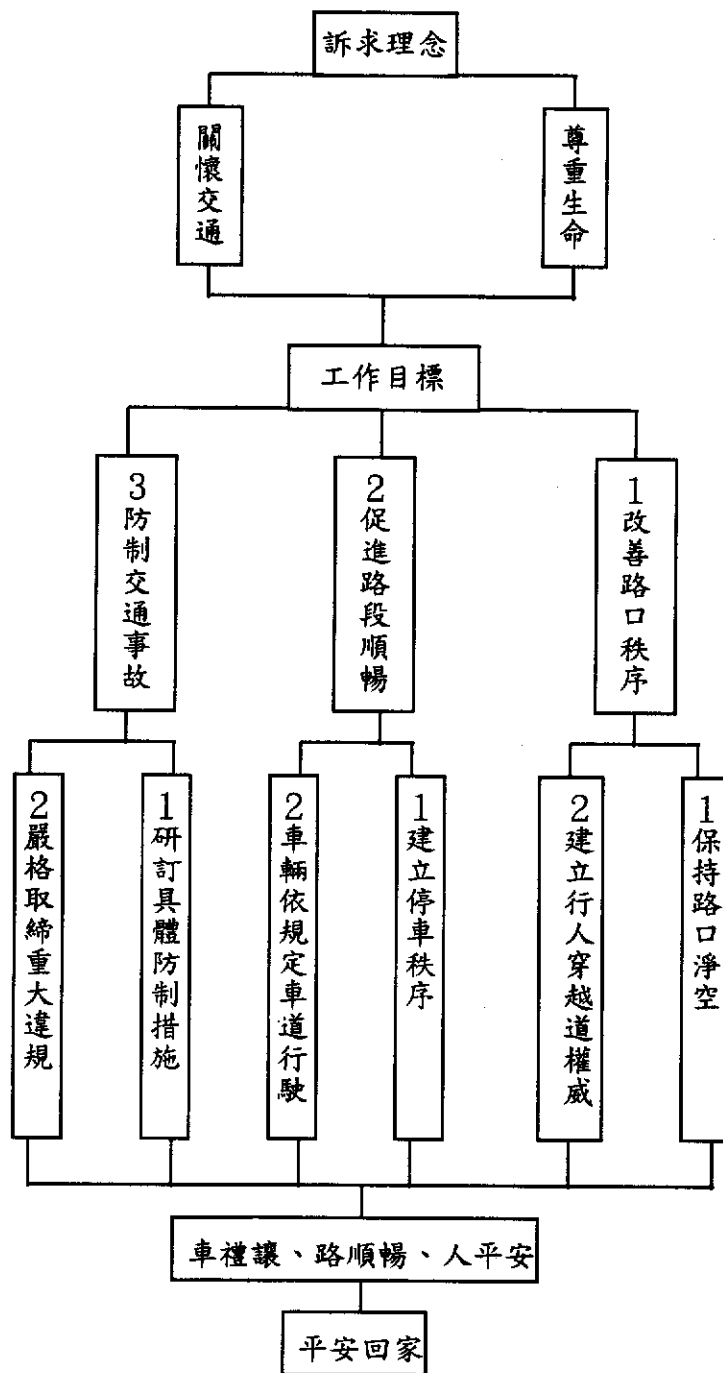


圖 3-1 交通關懷年重點工作架構圖

第四章 道路交通安全問題分析

4.1 道路交通安全背景

道路交通安全系統除了受地形河川等實質環境的限制以外，人文環境的變遷亦必須做適當的調節，以確保整體運輸系統的發展。因此在研擬道路交通安全政策與措施時，必須考慮此種大環境的變化所帶來的潛在影響。茲由「運輸政策白皮書」(交通部，民國 84 年)所討論的環境背景因素中，整理出可能影響道路交通安全的潛在因素，包括社經環境的改變、國際環境的改變、科技環境的改變與財政環境的改變等，分述如下。

一、社經環境的改變

社經環境的改變可分由社會發展型態的改變、國民價值意識的改變與社會意識的改變等三方面說明。

(一)社會發展型態的改變

社會發展型態的改變對道路交通安全的影響，可由人口高齡化的來臨、勞動力的不足、客運運具使用的改變，及貨物運送型態的改變等四方面說明。

1.人口高齡化的來臨

台灣地區在醫藥衛生快速發展下，亦呈現高齡人口比例逐漸增加之趨勢。因此未來必須考慮銀髮族的特殊交通安全問題，諸如反應時間較長與視聽力不足等。

2.勞動力的不足

運輸業屬於勞力密集的產業，近年來我國民眾生活水準不斷提高，參與較費勞力之運輸業的意願漸形低落，此將導致勞動力

供需失調，工資攀升，增加營運成本，如此易促使運輸業者違規營業以降低成本，從而嚴重影響運輸安全的品質。

3. 個人運具使用的改變

近年來，原先以成年男性為主之汽、機車市場已漸趨飽和。為開拓新市場，業者已將訴求對象擴及至女性與學生，大加宣傳促銷，頗見績效。然而青少年違規使用機車及高肇事率，已造成嚴重的交通安全問題。

4. 貨物運送型態的改變

我國都會區之貨物運輸已受歐美與日本物流業者之影響，出現類似「物品小量、多次、及時配送」的及時生產與配送方式，例如電視百貨、商品直銷，及小包裹、速食食品之及時快遞等均已紛紛出籠。此種講求時效之貨物運輸方式所可能產生的違規行為，例如違規停車、超速、違規迴轉等，將對道路交通安全造成不小的衝擊，主管部門有必要對此預作規劃，以因應此種貨運型態的改變。

(二) 國民價值意識的改變

國民價值意識的改變對道路交通安全的影響，可由時間價值的重視、高品質服務水準的需求，及休閒需求的增加等三方面說明。

1. 時間價值的重視

目前由於小汽車成長過快，道路交通已不勝負荷，市區內大小幹道經常壅塞不堪，而在當今工業社會分秒必爭的環境下，如何節省旅行時間，早已成為民眾一急迫的訴求。因此「搶快」的心態造成超速、闖紅燈等危險的駕駛行為，亦造成嚴重的交通安全問題。

2. 高品質服務水準的需求

隨著國民所得的提高，民眾對於行的品質的要求亦與日增進。早期在農業社會生活型態下，民眾對於交通運輸服務品質的要求，僅著重於如何能夠順利到達目的地，而現今民眾除了希望交通運輸服務網能夠遍及各地之外，更希望能獲得高速、安全與舒適的高品質服務。

相較於國民對交通運輸服務水準的需求提高，目前各種運輸系統的服務品質卻日形低落，無法滿足民眾的需求。基於此，未來運輸系統的發展，不僅需要在「量」的方面繼續擴充，更需要在「質」的方面謀求提升。

3. 休閒需求的增加

近年來，國人休閒活動之需求擴大，每逢假期都市近郊之遊樂場所常人滿為患，形成聯外道路嚴重擁擠及相關停車設施不足等現象，亦對於道路交通安全造成相當的影響。

(三) 社會意識的改變

社會意識的改變對道路交通安全的影響，可由交通建設用地取得困難、社會環境保護意識的抬頭、弱勢團體權益意識的覺醒，及國際觀光旅遊需要的增加等四方面說明。

1. 交通建設用地取得困難

台灣為地狹人稠的地方，交通建設工程已經逐漸飽合，而未來所須考慮的方向是如何在現有的道路上發揮其安全與效率的功能，以達到平安快速的運輸目的。

2. 社會環境保護意識的抬頭

近年來由於環境污染情形日益嚴重，環境品質逐漸惡化的結果，已使得民眾的環保意識高漲，並已然警覺到機動車輛快速成

長對環境品質所造成的嚴重影響。而減少機動車輛的使用，可以降低事故發生的次數，但並未提昇道路交通安全的品質。

3. 弱勢團體權益意識的覺醒

過去國內外對殘障者與高齡人口等之運輸問題一向較不重視，惟近十餘年來各國政府基於對基本人權之尊重，並面對社會高齡化之形勢需求，已將創造無障礙之生活環境，列為政府未來重要之施政方針。此外政府亦將積極推動偏遠山地與各離島地區之交通建設，以使弱勢團體亦能享有安全方便的運輸服務。

4. 國際觀光旅遊需要的增加

國內逐漸國際化的趨勢，使國際人士來華觀光成為未來不可避免的情況，因此如何提升國內之道路交通安全水準，以達到「高品質的旅遊服務」，亦為國人努力的方向。

二、國際環境的改變

國際環境的改變無論由兩岸交流的開放、香港地位的變遷、國際外交關係的突破、關貿總協及世界貿易組織的加入與國際經濟重心的轉移等，在在說明了國內逐漸國際化的趨勢，因此不論是貨物的進出口，或是商業及觀光人士的往來，不僅需要海空運的配合，更需要一個安全快速的道路運輸系統，以支援內陸運輸服務。此外國內運輸市場亦將逐漸開放，未來國際間運輸服務業將擴展成為一跨國性、全球性的服務產業，因此國內之道路交通安全水準亦必須提升到國際水準，才能夠吸引跨國企業在本地設置據點，加強區域性的經濟活動，以達成「發展台灣地區成為亞太營運中心」之目標。

三、科技環境的改變

科技環境的改變可由國防科技的民用、資訊科技的進展及運輸技術的發展加以說明。

(一)國防科技的民用

由於蘇聯等共產國家解體，冷戰結束，國防高科技研發經費亦隨之縮減。政府為充分運用國防科技之人力資源、設備，保留優秀人才及研發團隊之統合能量，已有計畫的進行國防科技的民用，目前交通部已與國防部合作，共同參與運輸科技之研發，以提升運輸技術層次，增進運輸系統的能量、安全、效率與服務品質，並藉之協助運輸產業界評估國防科技轉移至民用之可行性。

(二)資訊科技的進展

近年來，資訊科技的發展有著相當驚人的突破，不但硬體設備的計算速率持續提升，系統與軟體的功能亦不斷擴展，而數位資料的通訊能力更可謂無遠弗屆，其應用層面已然更為擴大。譬如，利用影像處理的技術來偵測事故的發生；以三度空間的視覺模擬方法來達成道路工程的預視及駕駛模擬；建立地理資訊系統以分析交通事故的區位分布；並試圖結合電子地圖、衛星定位及無線電通訊以從事肇事資料的現場調查等。未來，如何充分運用資訊科技以提高道路交通安全，亦為重要課題之一。

(三)運輸技術的發展

改善道路交通安全問題固然有很多不同的方法，但過去所使用的方法大多著重於調整既有的管理體系。近數十年來，科技發展迅速，美國、日本及歐洲等國家，早已紛紛投入道路交通安全問題之相關研究，例如自動防鎖煞車系統(ABS)、防護空氣囊(Air Bag)等，以提升安全品質，達到迅速安全的運輸目標。國內近年來亦已體會

到改善道路交通安全問題，除了加強管理外，同時也應重視運輸技術的發展，並使其技術生根與本土化，故成立推動組織來整合研發工作、建立完整的評估作業制度及修改相關法規等，都是未來應予以重視的課題。

四、財政環境的改變

財政環境的改變可由財政資源的困窘及民營化的趨勢加以說明。

(一)財政資源的困窘

近十餘年來，國內各級政府財政收支之實質收入皆不足以支應歲出需求。有鑑於此，預算收支之基本原則應為「減少消費性支出，多投資於生產及研究發展上」，以奠定未來發展之基礎。由於國內投資於研究發展之經費比例，比歐、美、日等先進國家為少，因此政府不僅需要增加本身研究發展之經費比例，值此財政困窘的時候，更必須組織及鼓勵民間企業投資於研究發展，俾提升國家未來的競爭力與生活品質。

(二)民營化的趨勢

隨著外在環境的改變，我國運輸市場已逐漸朝向自由化的方向發展，運輸業者一方面必須面對市場的開放，接受本國與外國同業競爭之壓力，另一方面必須設法滿足國民對於高品質運輸服務的要求，在此種狀況下，公營運輸業必須朝向民營化的方向發展，期能發揮企業化的經營效率。然而政府部門則必須同時制定適當的安全標準，例如客貨運業的安全管理系統，使民營企業能夠遵循，並藉由市場的公平競爭，使國民能夠享受到最高品質的運輸服務。

4.2 道路交通安全問題

由現況資料可以瞭解，政府雖然花了大量的人力與物力，努力改善交通安全，然而由於諸多環境的變遷與影響，因此在道路交通安全方面仍有許多亟待改善之處。本節由文獻中所提出的各種道路交通安全課題，包括：事故鑑定組織、事故資料調查與管理、保險制度、無照駕駛、青少年乘騎機車、違規取締、肇事逃逸以及交通安全教育與宣導等，綜合出目前道路交通安全所面臨的一些問題。

4.2.1 事故鑑定組織與制度問題之探討

事故鑑定組織之定位與功能未能因應環境之變遷而做適當之調整，是目前事故鑑定組織與制度問題之根本。根據陳高村與王文麟君(民國85年)之研究指出鑑定制度問題可以概分為下列六大項。

(一)鑑定組織立法欠周全

立法方面的問題包括了：1)國道高速公路上所發生之事故欠缺合法的事故鑑定組織來處理，2)目前之事故鑑定組織(鑑定委員會)是依據公路法規定所設置的，法理上無法規範市區道路，3)成立「肇事鑑定覆議委員會」的法源依據薄弱。

(二)鑑定案件數量超過負荷

各鑑定會平均每年處理案件約600件，以每個月集會一到二次，則每次集會所須處理的案件數高達30件。而「台灣省車輛肇事鑑定覆議委員會」的情況更嚴重，每年須處理鑑定覆議案件為2000到2400件，已非「委員會」型態的組織所能負荷的。

(三)組織編制不符實際需求

鑑定會之主任委員採兼職，目前多為各地區監理站所的主管兼任，其專長難以配合。而鑑定委員雖各有專長，然鑑定作業並非依

委員之專長分案鑑定，而是採開會討論方式，委員們對於案情不易深入了解。雖然鑑定會置有秘書、技士、書記等工作人員輔助委員處理鑑定工作，然而這些人員的職系不同、職等不連續不能調升，不僅影響工作士氣與業務之推展，更欠缺培育人才的管道。加以多數地區之鑑定會僅有三到四人的編制，人力實不足以推展業務。

(四)鑑定技術欠缺

現行鑑定制度採委員會的型式，仍以訊問的鑑定方式進行，完全憑藉著鑑定委員個人的知識涵養，而缺乏科學方法，因此甚難展現鑑定技術。

(五)警察機關事故處理能力不足

由於制度上存在某些問題，導致警察在處理交通事故有關業務上常顯能力不足。例如多數縣市由非專業的警察負責事故處理，並以備勤方式安排勤務。部份主管更以事故發生之多少作為獎懲依據，而忽略事故處理的重要。此外，警察人員的分發任用未專業化，警察機關處理事故的權責未明確，以及欠缺跡證鑑識技術與作業制度等皆為造成警察機關處理事故能力不足的因素。

(六)鑑定制度體制外面臨的問題

體制外的問題在於各地區之鑑定會並非事故鑑定的唯一管道，因此應思考未來鑑定組織健全化的課題。此外，鑑定工作案件數的多寡受到保險及理賠制度之影響甚大。

同樣地，根據陳高村與王文麟君(民國85年)之研究建議鑑定制度未來發展方向可以分為四大項。

(一)降低事故鑑定需求

1. 建立事故發生證明書制度：目前汽車綜合損失險賠償之認定並不採過失責任，若能在取得事故發生證明，得到適當的損失補

償後，再由保險公司取得代位求償權，可刺激保險公司車險險種開發與保單設計，積極鼓勵汽車所有人投保適當的車險，另一方面也可減少因保險理賠的鑑定需求。

2. 改變警察機關事故處理態度

(1) 將事故處理視為正式勤務，勿再以備勤勤務處理。

(2) 獎懲勿以「事故發生」為唯一依據，提昇「事故處理得當」為工作績效。

3. 提昇事故現場處理品質

(1) 落實交通警察專業教育，加強肇事處理與責任分析課程。

(2) 交通警察應朝專業分發任用，避免形成教育資源浪費與專業化之障礙。

(3) 事故處理專業化，藉以提昇事故現場處理品質。

4. 提供事故原因分析報告書：事故處理公開透明化，依當事人申請提供報告書以滿足其需要，如此可以消弭部份鑑定需求。

(二) 滿足鑑定資料需求

1. 事故處理專業化

(1) 人力合理配置：人口集中區域設置交通分(小)隊，幅員遼闊區域者，則結合分局警備隊成立事故處理小組。

(2) 交通隊設置事故處理組，辦理事故跡証鑑識與肇因分析及其他事故特性分析。

2. 定型化事故處理步驟與調查表格

(1) 明確規範各類型事故處理程序與步驟，諸如現場測繪、攝影、訊問筆錄、跡証採集之程序、要件、時機與方法。

(2) 定型化事故調查表格設計，簡化表格填記內容，依事故類型、嚴重性調查填記範圍，節省事故處理時間。

3. 增加跡證鑑識工作內容，提昇鑑識能力。

(三) 健全現行鑑定組織制度

1. 明確立法

(1) 遷就現有制度，找尋適當法規授權立法，統一鑑定作業之事權，使國道、公路與市區道路之事故鑑定作業有所依據。

(2) 鑑定會組織規程由中央立法規範，公定作業人力配置重新規劃安排，可以擴大晉用規模，促進人事流通。

2. 組織型態、編制合理化：諸如以何種型態存在、組織設計應考量業務橫向分工、縱向指揮督導、職系配合(專業分工與升遷考量)等。

3. 訂定全國通用的鑑定作業標準，包括鑑定案件受理的要件、作業程序、鑑定結果報告書、收費標準、肇事鑑定工作成果追蹤考核與運用等。

(四) 鑑定技術提昇

1. 在鑑定技術與理論於短時間內無法提昇之情況下，鑑定實務經驗之傳承應優先考量，可藉由舉辦鑑定實務研討與教育等活動來達成。

2. 設科考試(高、普考或技師考試)可吸引一般大學設科系教育，以人力需求來引導學校教育之發展方向，惟應注意取得任用資格後之人力市場供需問題。

3. 可利用現有警察大學、警察學校兩校之教育學程(兩校皆為目標導向之警察人力培育單位，須有制度上的需求配合)，辦理鑑定人員培訓課程。

(陳高村，王文麟，民國85年)。

此外，許添本君(民國85年B)於其研究中建議：檢討設置事故鑑

定民間組織先行作業制度，以協助交通安全及事故處理之工作。

4.2.2 道路交通安全資料調查與管理問題之探討

依據張新立君(民國83年)所述，道路交通安全資料可以提供給以下使用者做為工程改善、管理策略之調整、保險費率估算、交通安全教育之修訂以及自我防衛駕駛等道路交通安全改善工作之參考。

1. 道路使用者：透過定期發佈之交通事故統計資訊，可以瞭解交通事故之發生特性，以便採取必要之防衛性駕駛行為。
2. 道路與交通工程師：運用道路交通安全資訊，可以確認高事故風險之路段或交叉路口、比較不同道路或交通工程設計之安全績效，進而全面改善道路交通安全設施之安全品質。
3. 車輛製造商：透過比較分析以瞭解車輛機、配件之安全設計需要，指引車輛研究發展之方向，以提升車輛之安全品質。
4. 監理單位：根據交通事故資料所顯示之資訊，訂定有效之車輛安全管理制度、駕照之考驗與核發制度以及有照駕駛員之管理制度等。
5. 交通主管單位：根據交通安全資訊評估交通安全之投資效益，編排交通安全改善計畫之優先順序，並可指引交通安全教育之推動方向及相關法規立法之研擬等。
6. 交通執法單位：透過對交通事故發生原因之瞭解，可有效規劃警力於某些較具成效之取締重點，並可因實際參與使用交通事故資料系統，而瞭解事故資料內容、填表與通報作業之重要，進而協助提升事故資料之品質。
7. 保險業者：掌握交通事故之發生類別與特性，有利於保險費率之估算。

8. 其他群體：亦可從有系統之交通安全統計資料中，獲取極具價值之資訊，以推動相關之活動，例如教育單位亦可借助此系統之資料編撰相關之交通安全教育教材等。

此外，台灣省政府交通處之報告(民國84年)中亦強調，道路交通安全資料除了可以用來探討肇事趨勢與交通安全績效，據以擬定交通管理政策、施政方針或執行策略之外，還可以做為警察重點性執法、高風險駕駛人管理、易肇事地點改善、用路人交通安全教育之實施、車輛工程之改善、支援肇事責任研判等交通安全改善計畫之參考。

由此可以了解到，道路交通安全資料是道路交通安全改善工作的重要參考。若資料不完整，難以分析出交通安全問題之所在，則無法對症下藥據以改善；若資料不正確，分析出來的結果更可能誤導交通安全改善工作的方向，造成無可挽回的傷害。因此道路交通安全資料調查與管理之正確性及完整性，可以說是道路交通安全改善工作第一線，必須全力投入。

然而根據相關研究(交通部道路交通安全督導委員會，民國85年；陳高村，龍天立，民國85年；林大煜 等，民國85年)指出：政府各單位間有關交通事故之統計數據差距頗大，例如衛生單位所統計的交通事故死亡人數約為警政單位的2.2倍(參看表4.1)，而警政單位統計的交通事故次數、法務部統計的交通事故訴訟案件數、鑑定會的鑑定案件數及財政部車險出險件數等皆有出入(參看表4.2)。除了各單位記錄的定義不同之外，各單位資料庫的品質必須進一步的提昇。

表 4.1 交通事故死亡人數統計比較

項目 \ 年度	77	78	79	80	81	82	83	平均
警政單位統計數	4190	3930	3910	3305	2717	2349	3094	3356
衛生單位統計數	7524	7584	7333	7322	7216	7367	7250	7371
衛生單位/警政單位	1.80	1.93	1.88	2.22	2.66	3.14	2.34	2.20

(資料來源：交通部道路交通安全督導委員會，民國 85 年)

表 4.2 交通事故發生訴訟比率、申請鑑定比率及車險出險比率統計比較

項目 \ 年度	80	81	82	83	84	平均
事故發生數	4729	3489	2696	3603	3528	3609
法務部事故訴訟案件數	8464	8579	8857	8770	9369	8808
訴訟比率	179%	246%	329%	243%	266%	244%
鑑定會鑑定案件數	9882	10430	10436	10836	-	10396
鑑定比率	209%	299%	387%	301%	-	288%
財政部車險出險件數	-	10,379	38,391	40,037	-	29602
出險比率	-	297%	1424%	1111%	-	820%

(資料整理自：陳高村，龍天立，民國 85 年；許添本，民國 85 年)

根據張新立君(民國 83 年)之研究，除了交通事故資料之調查與管理外，道路交通安全問題之分析還需要有「曝光量」以及「道路交通運作環境資料」之配合，才能夠找出真正的問題核心以便改善。

事故發生頻次較高的原因，可能由於某一危險因素(如路型設計不良)之介入，也可能是使用度較高所致。例如男性駕駛員所發生之交通事故次數遠較女性為高，並不一定表示男性較女性具有較高之事故風險，因為男性駕駛員使用車輛之機會可能較女性駕駛員高出甚多，若未將此項因素列入考量，可能導出錯誤之結論。因此曝光量觀念之引進，使我們在交通安全之研究上得以辨認較高之事故頻次係肇因於高曝光量亦或某些風險因子之介入，同時也為交通安全改進策略

之研擬提供了一個更為客觀之指標。在交通安全分析上最常被使用之曝光量指標有延車公里、延人公里等。(張新立，民國83年)

道路交通安全除了受車流內各相關因子之交互作用外，亦受到加諸於車流之各種外在因素所左右。例如新闢高速公路之完工通車、大規模交通安全教育活動之實施、強制使用安全帶與安全帽法令之公佈實施等，都可能帶給道路交通安全極大之衝擊。(張新立，民國83年)

一個具有實質功能之道路交通安全資料系統必須對於交通系統中實際運作之車輛數及其使用之特性(即「曝光量」與「道路交通運作環境資料」等)能夠充分地掌握，始能有效地結合交通事故資料，客觀地追蹤交通事故發生趨勢以及影響交通安全之原因，有效地掌握道路交通安全之發展與脈動。

然而，根據張新立君(民國83年)之研究，國內目前道路交通安全資料調查與管理所面臨之問題包括：

1. 缺乏一套健全的道路交通安全資料內容與收集方法之規範。
2. 曝光量資料之收集極為缺乏，影響交通安全問題分析與研究之品質，進而影響交通安全政策之成效。
3. 行車事故報告表末依事故等級分類，造成填報時之困擾。
4. 交通事故資料之通報作業未加嚴謹規範，致使母體之全貌不易窺探。
5. 交通事故資料之填報品質有待加強。
6. 未能善加利用我國現有之交通事故報告資料。
7. 道路交通安全資料電腦化之步調略嫌遲緩。

由此可知，國內道路交通安全資料之調查與管理，不論從交通事故資料之通報、品質與曝光量資料之收集等工作均未臻完善，因此如何建立一套完整之交通安全資料系統實屬當務之急。

交通部道路交通安全督導委員會(民國85年)與林大煜 君等人(民國85年)於其研究中就交通事故資料之處理提出建議，其作法說明如下：

(一)關於警政單位在道路交通事故處理方面之作法

1. 交通事故中之死亡，仍以24小時作為認定之時間範圍。
2. 確實依法記錄相關資料及所有派員至現場處理的道路交通事故案件，包括實務上所謂之和解案。

(二)關於警政單位在道路交通事故資料庫建置方面之作法：

1. 確實登錄所有派員至現場處理的道路交通事故案件，包括A1、A2及A3的道路交通事故案件及實務上所謂之和解案件。
2. 更嚴謹地檢核所登錄之事故內容間資料的一致性與正確性。

(三)由於衛生單位的死因資料庫為最終之判斷依據，故建議衛生單位應考量改善資料建置來源的品質，以降低應用者對其資料庫正確性之疑義。

(四)至於道路交通事故資料庫之管理及維修單位，則應建立資料庫品質之評估指標。惟有在建立資料庫品質的量度與評估標準後，才能持續性地監測，以確認資料庫之品質水準。

(五)對於警政單位每年所公佈之道路交通事故死亡人數，建議如與國外以30日作為死亡認定基準之國家加以評估比較時，可再予以乘上1.08，以作為進一步考量「先傷後死」及「先未傷後死」案例後，事故發生後30日內死亡人數的推估值。

(六)由於警政、醫療、保險三單位間之資料，具有交叉追蹤與索引的價值。因此，未來應考量將保險、醫療體系資料納入，因為這些單位乃事故發生後之後續處理單位，對於事故當事人之處理追蹤具有不可忽略之價值。

4.2.3 保險制度問題之探討

「強制汽車責任保險法」已於民國85年12月13日立法院第三屆第二會期第二十五次會議通過，並奉 總統85年12月27日華總(一)義字第8500301850號令制定公布。多年來由於不完善的保險制度所衍生的問題，將可由「強制汽車責任保險法」之制定與執行，獲得適當的改善。

茲將許添本與王義川君(民國84年)以及陳定輝君(民國84年)之研究中所討論的保險制度問題，與剛通過的「強制汽車責任保險法」做一比較，以了解原問題的改善情況以及未來可能遭遇到的新問題。

(一)單軌制與雙軌制

依據陳定輝君(民國84年)以及許添本與王義川君(民國84年)之研究，我國原先「汽車投保責任險辦法」之規定係採雙軌制，即對於一般汽車所有人規定以投保責任險方式提供車禍受害人損害賠償；而對於擁有極多車輛數目的運輸業者，則以提供財務保證的方式提供車禍受害人損害賠償。提供財務保證的方式可以減輕運輸業者之保費負擔，但其缺點則為風險過於集中，理賠標準不一，並且保證金由業者提交，對於肇事的駕駛人並無保險費用的增加，因而無法產生警惕作用，影響道路交通安全甚為鉅大。

「強制汽車責任保險法」第四條規定「汽車所有人應依本法規定投保強制汽車責任保險。軍用汽車，亦同。」亦即採用「單軌制」。惟實質上亦必須考量擁有極多車輛的運輸業者(例如台汽、統聯等)之經營成本。陳定輝君(民國84年)建議：一為調整該類車輛保費之結構，降低該類車輛之附加費用率；另一為恢復民國八十一年四月一日以前實施之多輛優待制度，如此將可有效降低該類業者之保費負擔。

(二) 歸責理論(過失與無過失主義)

依據陳定輝君(民國84年)之研究，原先因汽車交通事故致人員、財物發生損害，其歸責的原則為：1)營業車輛係採嚴格的「推定過失責任」。其方式為推定營業車輛之行車事故，其駕駛人皆有責任，惟若其可反證其本身並無任何過失或該事故之發生係不可抗力，則可不負損害賠償責任；2)自用車輛係依民法採用「普通過失責任」，由受害人舉證證明加害人有故意或過失之處方可獲得理賠。惟交通事故往往發生在極快且極短的時間內，於欠缺公正的第三人目擊證明的先天環境下，舉證困難，此即為人所詬病之處。

「強制汽車責任保險法」第五條規定「因汽車交通事故致受害人體傷、殘廢或死亡者，加害人不論有無過失，在相當於本法規定之保險金額範圍內，受害人均得請求保險賠償給付。」此係改採「限額無過失制度」，一方面避免舉証困難，另一方面避免理賠浮濫造成車禍受害人及其家庭有不勞而獲的現象。此外，因採用無過失主義而可能帶來的被保險人之惡意行為與嚴重疏失，將可透過新法第四十一條增加肇事人保險費率的方式來降低。另外，陳定輝君(民國84年)亦建議公路法第六十四條宜儘速修正，將自用汽車亦納入嚴格責任適用範圍，則當事故之發生確屬被保險人之過失時，受害人可就賠償不足部分，依一般侵權行為之責任求償。如此將可提高汽車駕駛人的注意義務，並加重其法律上損害賠償責任，對道路交通安全的維護將有很大的幫助。

(三) 事故特別補償金

「強制汽車責任保險法」第三十六條規定「為使汽車交通事故之受害人均能依本法規定獲得基本保障，應設置汽車交通事故特別補償基金(以下簡稱特別補償基金)。」「前項特別補償基金為財

團法人，其捐助章程及基金管理辦法由交通部會同財政部定之。」

所謂「汽車交通事故特別補償基金」，依據新法第三十八條規定，係指汽車交通事故發生時，受害人或其繼承人因下列情事之一，未能依本法規定向保險人請求給付保險金者，得在相當於本法規定之保險金額範圍內，向特別補償基金請求補償：1.肇事汽車無法查究者。2.肇事汽車非保險汽車者。3.肇事汽車之保險無支付能力者。此制度在加、美、德、日各國皆已採行多年，成效不錯，在我國尚屬初創，其對國人生命財產保障之功能當可預期。(陳定輝，民國84年；許添本，王義川，民國84年)。

另依據新法第四十七條第三項規定，在公布實施投保初期，若未依法投保之汽車發生事故時，受害人不得向特別補償基金請求補償。此項規定可於實施初期確保基金需求適當而保障守法投保者之權益。

(四)從人因素考量計算保費

根據陳定輝君(民國84年)以及許添本與王義川君(民國84年)之研究，原先強制汽車第三人責任保險之保費是依照汽車種類及使用目的分別計算。此種分類，俗稱「從車主義」。其優點為簡明易分別，使保險從業人員及被保險人能迅速的計算下一年度的保費，而其缺點則為忽略各汽車駕駛人的駕駛紀錄及特性，造成優良駕駛必須分擔部分肇事率高、低劣駕駛的保費，形成所謂「人為不平等」現象。有鑑於此，交通部及財政部已於民國八十四年發布規定：自八十五年一月一日起實施從人因素，開始記錄被保險人違規肇事等資料，並自八十六年一月一日起列為加減保險費之依據。其保險費之計算方式為依據被保險人之「年齡」、「性別」及「賠款紀錄」分別訂係數，再按照保險費計算公式：保險費＝基本保險費×(年

齡、性別係數+賠款紀錄係數)，計算保費。

「強制汽車責任保險法」第四十一條規定「強制汽車責任保險費率由財政部會同交通部，邀請社會公正人士參與審議後訂定之。」「保險費率之訂定，應兼採從人因素及從車因素。」「保險費率應視被保險人及駕駛人有無因違反交通規則而肇事之紀錄增減之。」

強制汽車責任險實施從人兼從車因素來計算保險費，不但提高保險費的公平性，對於促使駕駛人重視行車秩序及安全更有助益。惟陳定輝君(民國84年)認為：新法第十六條規定，汽車所有人投保時，對於要保書所詢問之左列事項應據實說明：1)汽車種類；2)使用性質；3)汽車牌照號碼、引擎號碼或車身號碼，尚不足夠。為貫徹實施前述之從人因素，建議於該條文中增列一款：該被保險人(主要為汽車所有人)應告知其姓名、駕照號碼、性別、出生年月日及違規肇事紀錄等資料，俾使保險公司儘速參考用以核算保費，印製保險契約書；此外，保險同業宜儘速成立共同資料中心，方便各家保險公司從業人員直接查證，此亦為本制度運作成功之關鍵。另外，許添本與王義川君(民國84年)建議應對於每一位可能使用車輛之合法駕駛人(領有駕駛執照者)，根據其背景資料、肇事記錄要求其應進行投保第三人責任險，否則不准其使用汽車於道路之上，同時，每一輛行駛於道路上之汽車也必須投保第三人責任險，透過車輛及駕駛人的雙重保險，以確保所有用路人之安全。

(五)其他相關問題

根據許添本與王義川君(民國84年)之研究，由於全民健保已於民國八十四年開辦，因此因交通事故所造成之醫療費用，保險公司只支付一般民眾的自負額部份，而於賠償支出上占了大便宜。中央

健保局雖然可以代位求償，但是不斷地要求賠償以及經常性的訴訟徒增其困擾。因此建議中央健保局與保險業者協商理賠相關事宜。

此外，於許添本與王義川君(民國84年)之研究中亦指出，保險費無論是以從人因素或從車因素來計算，為達成保險制度與道路交通安全關係之結合，應建立肇事資料與保險資料連線回饋系統，加強全國性肇事資料處理中心的功能，統一肇事統計與分類標準，使肇事資料能夠不斷地回饋到保險資料中，作為更新保險費率的基礎。因此建議：1)警察單位應配合保險、健保、監理單位之需要，確實記錄每一筆交通事故資料；2)所有與交通事故資料有關之單位，宜共同協調建立彼此共容之資料格式與內容；3)未來汽車第三人責任險之相關規劃應請交通安全研究單位參與，藉以引入交通安全優先之觀念。

許添本與王義川君(民國84年)亦於其研究中建議加強教育宣導，使一般人明瞭交通事故發生時之處理程序以及務必保留之證據與現場。

許添本君(民國85年B)於其研究中建議：推動輔導保險業者參與事故鑑定、道路交通安全之研究與安全改善工程專案。

4.2.4 機車問題之探討

機車廣為國內民眾所使用，有其需求及必要性，為我國交通環境中的特色之一。然而其所衍生的交通管理與安全問題往往被人們所忽略。茲依據林大煜 君等人(民國85年)之研究摘述機車問題如下。

- 1.公路相關法規中對於機車之定義不一致，形成法源解釋難以嚴謹，加以法規之規範以汽車為主，因而造成管理乏力。
- 2.現行規定機車使用道路的方式(行駛慢車道或右側車道)，受到

汽車停靠的干擾，以致於機車改行駛快車道或人行道，並且於路口轉向中與汽車產生衝突，造成危險。

3. 目前不論是路邊或是路外停車場對於機車停車的考慮都不足夠。
4. 機車量多汰換速度又快，因此機車廢氣與噪音以及廢棄機車等皆造成環境公害。
5. 機車無照駕駛情形嚴重，且其教育、訓練與考照體制不健全，使得機車騎士的路權觀念、安全知識薄弱。
6. 機車發生交通事故後，死傷機率高於汽車，且事故中青少年所占比例甚高。

以上諸多問題中以無照駕駛以及青少年乘騎機車之問題影響安全最大。根據張新立與陳賓權 君(民國83年)之研究中發現，無照駕駛機車發生事故的總件數占機車事故總件數的四分之一，其中重型機車的比率達21.9%，而輕型機車的比率則高達41.5%。(詳如表4.3)。

表 4.3 機車駕駛人無照肇事統計表

年期(民國)		75	76	77	78	79	*80	總計
機車肇事 總件數	重型機車	3,154	2,988	2,085	1,569	1,287	559	11,642
	輕型機車	423	434	401	349	301	129	2,037
	小計	3,577	3,422	2,486	1,918	1,588	688	13,679
無照機車 駕駛人肇 事件數	重型機車	611	716	462	355	306	105	2,555
	輕型機車	178	188	177	155	107	40	845
	小計	789	904	639	510	413	145	3,400
機車無照 駕駛人肇 事百分比	重型機車	19.4	24.0	22.2	22.6	23.8	18.8	21.9
	輕型機車	42.1	43.3	43.9	44.4	35.5	31.0	41.5
	小計	22.1	26.4	25.7	26.6	26.0	21.1	24.9

*民國80年資料僅含一至七月；

(資料來源：張新立，陳賓權，民國83年)

再經由駕駛機車肇事者之年齡分佈中發現，無照駕駛機車情況較為嚴重之年齡族群包括：(1)未滿十八歲青少年；(2)十八歲至二十二歲之青年；(3)五十二歲以上之中老年人。(詳如表4.4)。而未滿十八歲青少年佔無照駕駛重型機車肇事之39.7% (1054/2656)、佔無照駕駛輕型機車肇事之38.3% (335/875)，為無照駕駛機車肇事之最主要年齡族群。其次為年滿十八歲至二十二歲青年，佔無照駕駛重型機車肇事之27.3% (725/2656)、無照駕駛輕型機車肇事之18.5% (162/875)。特別值得注意之問題則是年滿五十八歲以上之老年人佔無照駕駛重型機車肇事之4.6% (123/875)、無照駕駛輕型機車肇事之15.1% (132/875)，充分顯示老人無照駕駛輕型機車肇事之嚴重程度。(張新立，陳賓權，民國83年)。

表 4.4 肇事機車駕駛人之年齡分佈與駕照擁有情形

機車種類	重 型 機 車					輕 型 機 車				
	無照	有照	不明	小計	無照比率	無照	有照	不明	小計	無照比率
≤ 17 歲	1054	0	0	1054	1.00	335	0	0	335	1.00
18 ~ 22 歲	725	2028	429	3182	0.23	162	189	77	428	0.38
23 ~ 27 歲	241	1902	464	2607	0.09	55	168	70	293	0.19
28 ~ 32 歲	157	890	255	1302	0.12	38	104	53	195	0.20
33 ~ 37 歲	106	561	182	849	0.13	35	71	55	161	0.22
38 ~ 42 歲	63	368	135	566	0.11	33	42	30	105	0.31
43 ~ 47 歲	67	308	119	494	0.14	27	31	36	94	0.29
48 ~ 52 歲	59	305	102	466	0.13	26	32	26	84	0.31
53 ~ 57 歲	61	238	86	385	0.16	32	29	23	84	0.38
≥ 58 歲	123	411	499	1033	0.12	132	92	129	353	0.37
總 計	2656	7011	2271	11938	0.22	875	758	499	2132	0.41

(資料來源：張新立，陳賓權，民國83年)

十八歲以下之青少年為無照駕駛機車肇事之最主要年齡族群，而根據張新立與楊淑娟君(民國 85 年)對於青少年學生之抽樣調查結果發現：國中學生違規使用機車的比率不高，於一般日低於 5%，週末假日亦低於 10%。而高中職學生於一般日的基本旅次目的都在上下學，違規使用機車的比率較低約為百分之六，但是台南及高雄都會區的比率則高達 13%及 14%；而於週末假日，高中職學生課外活動多，並且種類多元化，對於交通工具的需求亦多樣化，因此違規使用機車的比率亦高，約為百分之十四，然而台南都會區則高達 33%，而高雄都會區與雲林縣亦有 24%及 26%的高中職學生違規使用機車。若從使用的頻率來看，約有 9%的國中學生經常違規使用機車，更有 27%的高中職學生經常違規使用機車，且有 68%的高中職學生有違規使用機車的經驗。這些調查數據顯示青少年學生違規使用機車的嚴重性。

國內機車駕駛的教育、訓練與考照體制本不健全，青少年違規使用機車更缺乏應有的安全駕駛知識與技能。根據張新立與麥恕銘君(民國 85 年 A,B)的調查研究顯示，於有騎機車經驗的國中學生受訪者中，近四成曾經發生過交通事故(詳見表 4.5)。而於有交通事故經驗的國中學生受訪者中，多數發生事故次數在三次以下，所佔比例約為 81.1%，其中只發生過一次事故的國中學生約占半數(詳見表 4.6)。在高中職學生受訪者中超過半數的受訪者有過事故經驗，所佔比例為 50.8%(詳見表 4.5)，其發生事故的次數亦多在三次以內(詳見表 4.6)。平均而言，國中學生每人每年平均發生 0.73 次破皮跌傷以上之交通事故，高中職學生則為 0.60 次。此外，國中學生於交通事故受傷後，約有 95.5%的受訪者傷後完全復原，但亦有 4.5%的人留下負作用，此後不能再從事劇烈運動。而高中職學生於交通事故受傷後，近九成完全復原(約佔 91.5%)，但仍有 6.2%的人傷後無法從事劇烈運

動。從以上的資料顯示，青少年多數騎車經驗並不充足，對於機車操控較不熟練，容易肇事，雖然大部分都能痊癒，但仍有部分青少年於小小年紀即留下終身的遺憾。另外還必須注意，這些比率尚未計算因事故死亡的青少年在內。

表 4.5 青少年使用機車曾經發生事故之比率

單位：人數(%)

族 群	是否發生過交通事故		
	否	是	合 計
國 中	103 (59.2)	71 (40.8)	174 (100)
高中職	374 (49.2)	386 (50.8)	760 (100)

(資料來源：張新立，麥恕銘，民國85年A,B)

表 4.6 青少年使用機車發生事故次數之比率

單位：人數(%)

族群	1 次	2 次	3 次	4 次	5 次	6 次	7 次	8 次	9 次	10 次 以上	不記得	合計
國中	37 (53.6)	12 (17.4)	7 (10.1)	4 (5.8)	3 (4.3)	0 (0)	1 (1.4)	0 (0)	0 (0)	1 (1.4)	3 (4.3)	69 (100)
高中職	191 (49.7)	96 (25.0)	44 (11.5)	9 (2.3)	12 (3.1)	2 (0.5)	0 (0)	1 (0.3)	1 (0.3)	6 (1.6)	22 (5.7)	384 (100)

(資料來源：張新立，麥恕銘，民國85年A,B)

對於整體的機車問題，謝尚行君(民國 85 年)於其研究中提出八點改善建議：

1. 維護機車之行車安全，首重機車之保養與維修；各型機車應該徹底且嚴格地予以執行每年定期檢驗。
2. 機車應定位為家庭之「代步工具」，不適合作為長途之交通工具，更不適合高速行駛，其行駛之速率應予嚴格之限制。
3. 「電動機車」免用汽油，維護環境與節約能源之功效卓著，且

其行駛速率適中，可避免高速行駛之危機，值得大力倡導。

4. 維護機車之行車安全，應有正確騎乘機車之行爲；執法人員對於民眾違規之行爲，應適時加以取締與糾正。
5. 推行騎乘機車要戴安全帽的政策時，過度強調安全帽之強度是沒有必要的；配戴方便、舒適，且能保護頭部接受中度撞擊與挫傷，其安全度應已足夠。
6. 機車合法之用路權應獲得應有之尊重。維護機車之行車安全，應規劃適當之機車行駛車道，且機車道應嚴禁客貨車之不當佔用與行駛。
7. 台灣地區機車無照駕駛問題已相當嚴重，主管單位應立即尋求積極有效之管理辦法予以導正。
8. 警察取締違規之行爲，是一種對民眾的教育，也是爲了維護駕駛朋友之安全。民眾應尊重警察，警察要愛護民眾；維護交通安全，我們需要"正直又熱心"的警察先生。

而依目前機車所面臨的法規、行車秩序、停車、交通安全及交通管理等五類問題，林大煜 君等人(民國85年)亦研擬了改善策略，摘述如下：

(一)法規問題之改善

1. 儘速全面檢討修訂相關公路法規，以達成彼此間的一致性與關聯性。
2. 明確訂定各種道路使用者(汽車、機車、行人等)，在道路運輸系統中的角色。

(二)行車秩序問題之改善

1. 加速對於機車車輛、車流、汽機車混合車流之特性與管理的全面性研究，此爲改善行車秩序、停車及交通安全問題的根本。

2. 建立機車行車路網，以減輕現行行車秩序不良之問題。其主要方法為：(1)檢討與修訂道路及交通工程設計規範，確使機車的使用環境符合其需求；(2)規劃汽機車分道行駛；(3)規劃機車專用道及其使用管制措施。

(三) 停車問題之改善

1. 檢討規劃設置機車停車場：除可紓解路邊停車的需求外，亦可使停車場內的進出車流單純，降低設施設計的複雜度，並提高安全性。
2. 建立機車停車收費制度：不僅可達到使用者付費的公平性，且可減少非必要之機車使用。
3. 設計機車停車設施：不僅可使機車停放有序，且可進一步與停車收費制度相結合。
4. 重新考量機車路邊停車位的設置位置：若仍選擇設於人行道與騎樓上，則應檢討修訂相關法規，同時並應重新設計人行道的鋪面材質或停車位的設置方式。
5. 政府規劃、設計或審核路外公共停車場之空間時，應確實兼顧汽機車二者的停放需求。

(四) 交通安全問題之改善

1. 推動強制使用機車安全帽之立法。(「道路交通管理處罰條例」增修案已於85年12月31日立法通過)
2. 以積極的作法，如立法規定出廠機車的基本安全配備等，以促使機車生產廠商重視機車車輛安全的設計。
3. 加強對機車潛在危險因子的安全宣導。
4. 加速推動強制汽車責任保險法的通過，將機車納管。(「強制汽車責任保險法」已於民國85年12月13日立法通過，惟尚不包

括機車)。

5. 應用科技，協助警察進行機車違規行為的取締。

(五) 交通管理問題之改善

1. 加強機車不定期檢驗制度：增加特定車輛(如依年份分)之不定期檢驗與顯然不符規定(如未有照後鏡，駕駛人未戴安全帽者等)車輛之路邊檢驗，可以改善目前機車未落實之不定期檢驗制度所無法確保車輛安全、降低對環境污染的缺憾。

2. 建立保養與檢驗合一的制度：透過保養廠或車輛製造廠，執行車輛保養工作以代替檢驗而使車輛達到安全與環保的要求，並建立回銷制度，以責成保養廠(或車輛製造廠)及機車使用人確實完成車輛的保養工作。

3. 儘速建立機車之駕駛訓練制度：使機車騎士在考照前，有合適的地方學習正確的駕駛技術及觀念，並接受相關的交通法規及知識。

4. 改善目前機車考照的方式：如利用電腦影像模擬科技等，使考照者深切體認到正確的駕駛技術與觀念，及了解相關的交通法規與知識，才能順利領取駕駛執照。

至於無照駕駛機車的問題，張新立與陳賓權 君(民國83年)於其研究中提出：造成無照駕駛氾濫的主要原因有「取締不嚴」、「違規罰則達不到嚇阻效果」、「考驗制度不便民」等。並提出以下建議：

(一) 加強執法並加重罰則，從強化執法功能、加重制裁力量，長期且持續地進行路邊檢驗方能嚇阻無照駕駛之行為。

(二) 加強宣導，讓民眾了解無照駕駛違規的裁罰標準及發生傷亡事故時必須加重刑責二分之一的嚴重性，以喚醒民眾對無照駕駛問題的注意；並灌輸機車駕駛員「防衛駕駛」的觀念，如何判

別危險車輛、如何處置突發狀況、如何避免事故發生等，以便駕駛員確保其不受外來影響而傷亡。

(三)有條件地降低考照年齡，建議對有需要騎乘機車以爲通學(勤)之交通工具的青少年，在年滿十六歲時，對其實施訓練課程，考試及格方發給學習駕駛執照，並強制投保機車第三責任險。

(四)改善考照制度，提供機車駕駛學習場地及技術指導養成訓練，實施駕照筆試電腦化，隨到、隨考，路試及格當場發照，彈性增加假日或夜間考照業務，全省監理機關連線作業，以達到便民的目的。提供老人特殊需求的輔導考照，加強大眾運輸如捷運、公車，鼓勵社區安康巴士，電話撥召服務等的設立。

張新立與麥恕銘君(民國85年A,B)於其研究中，針對青少年學生無照駕駛機車研擬出六種處罰方案，包括：(1)沒收機車；(2)父母負擔刑責；(3)延後考照年限一年；(4)罰金六千元；(5)通知學校記大過乙次；及(6)吊扣機車牌照三個月。處罰方案經由問卷調查之結果分析出採行「父母負擔刑責」及「沒收機車」的處罰方式最具嚇阻力，較能杜絕青少年無照使用機車，而以「吊扣機車牌照三個月」最不具嚇阻的功效。

張新立與麥恕銘君(民國85年A,B)亦於其研究中調查青少年學生較能接受的交通安全宣傳媒體以及宣傳者。調查之結果顯示國中與高中職學生最能接受的宣傳媒體爲電視宣導短片、電視廣告及演唱會活動，而最能認同的宣導者爲青春偶像及事故當事人。由此可見，國中與高中職學生厭倦教條式的宣導方法，而傾向較輕鬆活潑的電視廣告，所接觸最多的傳播媒介爲電視及演唱會活動，並且對於青春偶像及事故當事人的現身說法感受較強烈。因此，若能善加利用電視媒體傳遞交通安全方面的相關知識，舉辦以宣導交通安全爲主題的演唱會

活動，並請青春偶像及事故當事人現身說法，則必能讓青少年學生在觀賞之餘達到寓教於樂的目的，對正處於叛逆時期的青少年而言必可獲致較少的阻力，而達到事半功倍之效。

4.2.5 交通執法問題之探討

交通執法為改善交通安全之三E策略(工程、教育、執法)中重要的一環。而交通執法人員不但實際觀察交通車流運作的情形，執行交通違規取締工作，更須直接處理交通事故，其對於行車安全問題必有深入的體認，實為交通安全維護的重要工作人員。因此張新立君(民國84年)以問卷方式調查交通執法人員對於行車安全之意見，其認為高速公路上威脅行車安全的違規行為以及極須加強取締以改善行車安全之項目的前三名皆為「任意變換車道」、「未保持安全距離」與「超車不當」(詳見表4.7)；對於一般道路上威脅行車安全的違規行為則認為有「任意變換車道」、「未保持安全距離」與「闖紅燈」，而於一般道路上極須加強取締以改善行車安全之項目則為「闖紅燈」、「酒醉駕車」與「任意變換車道」(詳見表4.8)。

另根據許添本君(民國85年A)對於一般民眾的問卷調查結果顯示：民眾認為各類交通違規行為對交通安全影響最大的項目依序為「酒醉駕車」、「闖紅燈」、「違規超車」、「機車行駛快車道或蛇行」與「任意變換車道」等，與交通執法人員的看法頗為一致。因此這些項目應為未來執法上必須加強的方向。然而交通執法人員於執法時亦會遭遇到相當多的困難，最重要者為「罰則過輕，駕駛人漠視」、「違規駕駛人態度惡劣」以及「不服取締」等(張新立，民國84年)。因此若期望交通執法能夠發揮其功效，相關的配合措施亦必須加強。受訪之交通執法人員希望透過下列相關的配合措施，以改善國內行車

安全(張新立，民國 84 年)。

表 4.7 高速公路上威脅行車安全之違規行為及亟須加強取締以改善行車安全之項目

嚴重威脅行車安全之違規行為	百分比	須嚴加取締以改善行車安全項目	百分比
1.任意變換車道	77.5%	1.任意變換車道	71.1%
2.未保持安全距離	62.5%	2.未保持安全距離	57.9%
3.超車不當	43.9%	3.超車不當	47.4%
4.濫用燈光	32.5%	4.行駛路肩	44.7%
5.超速行車	32.5%	5.酒醉駕車	42.1%
6.行駛路肩	30.0%	6.超速行車	23.7%
7.疲勞駕車	30.0%	7.路肩停車未作適當警示標誌	21.1%
8.裝載不當	25.0%	8.裝載不當	17.9%
9.路肩停車未作適當警示標誌	17.5%	9.疲勞駕車	15.8%
10.酒醉駕車	17.5%	10.濫用燈光	15.8%

(資料來源：張新立，民國 84 年)

表 4.8 一般道路上威脅行車安全之違規行為及亟須加強取締以改善行車安全之項目

嚴重威脅行車安全之違規行為	百分比	須嚴加取締以改善行車安全項目	百分比
1.任意變換車道	71.4%	1.闖紅燈	71.4%
2.未保持安全距離	52.4%	2.酒醉駕車	57.1%
3.闖紅燈	45.2%	3.任意變換車道	57.1%
4.超速行車	45.2%	4.超速行車	47.6%
5.任意停放車輛	31.0%	5.任意停放車輛	44.2%
6.酒醉駕車	26.2%	6.未保持安全距離	42.9%
7.不尊重路權	23.8%	7.機慢車行駛快車道	31.0%
8.左右轉未使用方向燈	23.8%	8.左右轉未使用方向燈	26.2%
9.機慢車行駛快車道	23.8%	9.不尊重路權	23.8%
10.裝載不當	21.4%	10.迴車不當	20.9%

(資料來源：張新立，民國 84 年)

- 1.違規告發資料輸入電腦管制，使違規者無所遁逃；
- 2.透過立法修改道路交通處罰條例，加重交通違規之罰則；
- 3.加強交通安全教育及宣導；

4. 加強工程之施工、規劃及管理品質，以提供安全之行車環境；
5. 增加交通警力及設備，強化交通隊之執法能力；
6. 人人從本身遵守交通規則做起，作為子女及社會大眾之表率；
7. 對交通違規行為不關說、民意代表勿濫用特權。

減少違規行為，改善行車安全，除了加重交通違規之罰則以嚇阻駕駛人以外，交通執法之技巧與強度對於違規行為之減少亦有相當之影響。陳銘烈 君等人(民國 85 年)於高速公路上的實証研究指出：1) 執法技巧中，攔停告發、定點守望與機動巡邏都有相當之影響效果，而以測速照相之影響效果最差；2) 執法強度愈強，影響效果愈大。

然而根據蔡中志君(民國 83 年)比較中日兩國執行違規取締之研究中發現：中日兩國在取締違規停車、超速、超載及闖紅燈之比例相似，但日本在取締酒後駕駛、未暫停再開、整備不良車輛運轉等之違規較我國為多，而我國則於取締無照駕駛、污損牌照、爭道行駛、不依規定轉彎等違規行為較多(詳見表 4.9 及 4.10)。動態交通違規行為往往很難取締，中日皆然，但因其影響交通安全亦大，故須克服取締上的技術問題，加強執法；否則，僅告發一些容易取締但影響交通安全較小的違規行為，對於交通安全的幫助不多，徒勞警力。

因此，交通執法問題之改善，除了長期的調整交通警察之組織編制以及建立交通警察專業化制度以外(劉振安，民國 84 年)，短期間應針對易引發交通事故的嚴重違規行為，分析其違規時間、地點及型態等特性，採用重點取締之執法(蘇志強，方國璽，民國 84 年；楊俊宜 等，民國 84 年；姚高橋 等，民國 84 年)，並且配合交通執法人員勤務派遣之調整、巡邏路線的重新安排(王本正，莊弼昌，民國 83 年)與便車執法(隱密性執法)(李克聰 等，民國 85 年)等技巧，才能夠以有限的人力，發揮最大的執法功效，以提升道路交通安全品質。

表 4.9 日本道路交通違反取締件數(1993 年)

違規種類	件數	百分比
違規(臨時)停車	2,887,611	33.6
超速	2,346,770	27.3
通行禁止違反	473,414	5.5
信號無視(闖紅燈)	473,465	5.5
違反暫停規定	482,666	5.6
不依規定超車行駛	374,069	4.3
酒醉駕駛	333,429	3.9
未帶駕照駕駛	195,749	2.3
整備不良車輛運轉	141,863	1.6
無照駕駛	113,670	1.3
平交道不暫停等	96,057	1.1
超載	98,599	1.1
其他	583,560	6.8
合計	8,600,922	100.0

(資料來源：蔡中志，民國 83 年)

表 4.10 台灣地區道路交通執法取締狀況(民國 82 年)

違規種類	件數	百分比
違規停車	3,509,041	29.6
違規臨時停車	1,063,709	9.0
違反速率規定	1,513,115	12.8
闖紅燈	532,939	4.5
無照或越級駕駛	449,785	3.8
違反高速公路管制	1,369,553	11.6
污損牌照	365,183	3.1
不依規定轉彎	226,480	1.9
爭道行駛	221,147	1.9
裝載不合規定	196,932	1.7
未帶駕照駕駛	134,124	1.1
不依規定超車	84,316	0.7
闖平交道	13,427	0.1
酒醉駕車	11,027	0.1
行人違反規定	134,520	1.1
取締道路障礙	126,703	1.1
其他	1,904,410	16.1
合計	11,856,411	100.0

(資料來源：蔡中志，民國 83 年)

4.2.6 肇事逃逸問題之探討

根據詹丙源君(民國 84 年 B)之研究資料(表 4.11)顯示，近五年來交通肇事逃逸案之案件數雖然有增有減，例如民國七十八年為 322 件，七十九年為 983 件，八十二年則降至 452 件。然而交通肇事逃逸案之案件數佔總交通事故案件數之比率近五年來呈現上升的趨勢。事故件數的比率由民國七十八年的 12.83% 增至八十二年的 16.77%，增加了約百分之四，而肇事逃逸案件中的死亡人數及受傷人數所占的比率，亦由民國七十八年的 11.68% 與 9.48% 增至民國八十二年的 15.84% 與 10.87%，各自增加了約百分之四及百分之一。另依據陳家福與蔡中志君(民國 85 年)之研究指出，自七十四年至八十三年間，破案率最高者為七十四年之 74.46%，其後即有下降之趨勢，八十三年已降至 59.60%。此一升一降之間，肇事逃逸問題已然成為道路交通安全的隱憂。(詳如表 4.12)

表 4.11 近五年來交通肇事逃逸案件發生件數及傷亡人數統計表

項目\數量\年別		78 年	79 年	80 年	81 年	82 年	合計
肇事逃逸事故	件數	322	983	716	514	452	3487
	死亡人數	459	526	438	355	372	2150
	受傷人數	623	681	464	320	230	2318
總肇事事故	件數	6405	6206	4723	3489	2696	23519
	死亡人數	3930	3910	3304	2717	2349	16210
	受傷人數	6571	6155	4277	2929	2115	22047
肇事逃逸事故 佔總交通事故 之百分比	件數	12.83	15.84	15.16	14.73	16.77	14.83
	死亡人數	11.68	13.45	13.26	13.07	15.84	13.26
	受傷人數	09.48	11.06	10.85	10.93	10.87	10.51

(詹丙源，民國 84 年 B)

表 4.12 近十年來肇事逃逸之偵破情形

年別 數量 項目	74 年	75 年	76 年	77 年	78 年	79 年	80 年	81 年	82 年	83 年
肇事逃逸 案發生數 (件)	552	776	825	802	822	983	716	514	452	505
未破案數 (件)A	141	234	239	228	230	301	238	200	165	204
未破案率 (%)	25.54	30.15	28.97	28.43	27.98	30.62	33.24	38.91	36.50	40.40
破案率(%)	74.76	69.85	71.03	71.57	72.02	69.38	66.76	61.09	63.50	59.60

(資料來源：陳家福，蔡中志，民國 85 年)

資料說明：A，未破案數，是指肇事逃逸案中第一當事者不明(含逃逸)之件數。

陳家福與蔡中志君(民國 85 年)以問卷抽樣訪問一般駕駛者及有處理肇事經驗的警察有關肇事逃逸的原因，其結果為：

1. 法律的規範、認知的教育以及道德的力量，對於肇事逃逸之防制仍有相當大的效果；
2. 於道德力量失去時，則現行的逃逸原因依序為：「現場有利於逃走」、「採証困難」、「自信不會被抓」、「害怕更不利於自己」、「輕微事故」、「政府管理疏漏」與「肇事者不知道或情急」等因素。

此外，該研究亦比較民眾與警察對於肇事逃逸防制策略的看法(詳如表 4.13)，其中民眾認為最有效的策略是「積極警察行為」、「加重法律處罰」以及「縮短報案時間」；而警察認為最有效的策略則是「縮短報案時間」、「加重法律處罰」與「健全人車管理」。

表 4.13 民眾警察對於肇事逃逸防制策略類別及有效程度比較表

項目 防制策略類別	分類群組	寄 與 率% (影響程度)	有效程度% (順位)
1.積極警察行為	民 眾	30.04	75.9(1)
	警 察	18.93	83.1(4)
2.運用教育宣導	民 眾	24.45	62.8(5)
	警 察	24.72	80.3(5)
3.加重法律處罰	民 眾	20.40	71.0(2)
	警 察	22.83	84.6(2)
4.縮短報案時間	民 眾	11.66	70.9(3)
	警 察	14.85	89.3(1)
5.減輕處罰	民 眾	8.05	39.1(6)
	警 察	5.79	29.0(6)
6.健全人車管理	民 眾	5.38	70.4(4)
	警 察	12.88	84.0(3)

(資料來源：陳家福，蔡中志，民國 85 年。)

因此，陳家福與蔡中志君(民國 85 年)對於警察單位所建議之近程改善方案為：

(一)調整觀念，加強警察對於肇致傷亡交通事故之重視與預防

目前受到「破大案抓要犯」、「重積效輕效能」之影響，而形成「重治安輕交通」的觀念，有必要調整成「治安與交通並重」的觀念；並就警察的內部管理、勤務運作、權責劃分等多方面加以具體改善，尤其是主管單位及單位主管應重視交通肇事逃逸案，對於事前之預防，發生後之處理、圍捕及偵查等，應建立起一套完整之管制作業程序，持續辦理，不斷改善。

(二)建立制度，提昇警察主動積極偵辦肇事逃逸案的意願及能力

這些制度，例如：

1. 制訂鼓勵及加強列管肇事逃逸案的考核辦法

2. 強化勤務制度

(1) 於勤務執行中，要求員警加強取締車牌不明、污損、失竊之車輛，並提供取締之方法。

(2) 於分局內建立起汽車修理業名冊，平時並與之保持連繫，暢通對異常車輛損壞修理的通報管道。

3. 妥善運用傳播媒體

(1) 必要時，可將肇事車輛之特徵、型式及肇事致人傷亡情節等資料，透過新聞廣播公佈，籲請民眾提供線索協助。

(2) 偵破重大肇事逃逸案件及時發佈新聞，以儆效尤。

(三) 提昇警察快速到達現場或攔截的能力

1. 勤務指揮中心宜再確實受理報案，加強通報、通訊、處置及指揮的能力。

2. 強化勤務指揮及機動的功能，並制訂緊急攔截圍捕計畫，及經常演練，使員警具備機動攔截圍捕之能力。

3. 於偏僻之易肇事地點，增設照明設備與公共電話；以防止事故之發生，增加看清楚逃逸車輛特徵之機會，與縮短報案時間。

4. 於易肇事地區，協助組織鄰里守望相助，以提昇駕駛人之注意，減少車禍；並教導民眾發現肇事逃逸時之報案與處理或追緝之方法。

(四) 加強偵查技巧之訓練與講習

現場之油漆片、被害人衣物、玻璃碎片、方向燈殼、車前燈罩、保險桿、血跡、足跡、各種胎紋....等，均有助於找出逃逸嫌疑人。而有關現場各類跡證之正確蒐集及偵查過程，相當複雜且須專業性，並非一般行政警察或派出所員警即能正確蒐證的；因此，應加

強偵查技巧之訓練與講習，以提昇警察對於現場跡證之蒐集能力。

(五) 檢警應加強構成遺棄罪要件證據之蒐集

依刑法第二九四條之規定，肇事者於肇事後若不救助無自救能力之受害者，而致其死亡或受傷者，則可能觸犯遺棄罪。因此，現場員警或檢查官對於受害者是否缺乏自救力之相關證據應多加採證，若有符合構成遺棄罪之要件者，亦應移送偵辦，用以嚇阻日益嚴重之肇事逃逸情形。

(六) 運用司法策略，加強對肇事逃逸者的處罰

在刑事責任部分因刑法有高低罰，法官如採重罰，從嚴起訴判刑，並不得易科罰金或緩刑；民事賠償部分亦可採有利於受害人之賠償規定，提高肇事者之民事賠償金額；如此，亦能防止肇事者僥倖心理。

(陳家福，蔡中志，民國85年)

4.2.7 交通安全教育與宣導問題之探討

台灣省政府交通處(民國84年)的研究中，將交通安全教育問題歸納出以下幾項：

1. 學校教育未落實：目前學校之「交通安全教育委員會」大多由學校各級主管擔任，但是並未確實分工合作，因而降低組織功能。並且其活動多以安全導護、維持上下學秩序以及聯絡家長注意寒暑假學生安全等生活管理居多，而將交通安全配合學科教學者很少。
2. 教材與課程安排沒有標準，未受重視：國內目前除了「交通安全教育教師手冊」可作為教師教學設計之參考教材以外，一直未制定學生用的標準教材。而交通安全的上課時間則由教師視

課程需要在各科中安排，或安排於團體活動時間內、午休時間內等，彈性過大，因此大多數學校並未確實執行。

3. 缺乏交通安全教育專業師資：師範學校中沒有培養交通安全教育之專業師資，且中小學的交通安全教育之內容分散於各科中，沒有確實的責任歸屬，因而無法徹底執行。
4. 社會上的負面教育太強：國內道路設計與建設方式完全以車輛考慮為主，並未提供適當的行人行動空間，其所產生之道路環境即形成一個最大的教育場所。在此環境下，車輛駕駛人學習到的是「開車的是老大」、「馬路為我開」等優越意識型態；而行人不受重視，行走環境品質低落的情況下，所感受到的訊息為「走路太危險、不方便，最好開車」、「行人沒有人管」等。因此，開車族橫衝直撞，行人隨意穿越馬路等現象則到處可見。這些現象的發生，同時又機會教育了年輕的下一代：「這些行為是被允許的」，如此造成惡性循環。
5. 交通安全教育缺乏整體規劃：我國教育制度中一直未將「交通安全教育」納入正式課程中，致使交通安全教育依附在其他學科中教學。此外，國內並未對整體交通安全教育的發展進行長遠之規劃，於學校交通安全教育之後銜接社會教育，因此對於整體交通安全之改善成效大打折扣，並造成資源浪費。
6. 缺乏經費來源：嚴重的學童上下學交通安全問題，發生於部份位於大都市中心的學校。然而目前這些學校並無特定管道可以申請經費，以改善學校週邊的交通安全，同時為充實交通安全教育設施之費用，亦無特定經費來源。

台灣省政府交通處(民國84年)的研究中，亦提出推廣交通安全教育與宣導工作之短期策略：

- 1.積極成立各校之交通安全資料室：交通安全資料室內必須有系統地陳列各種道路設施模型、教材及視聽設備，以作為學校教學的場所及教師教學參考之用。
- 2.各校應確實執行「交通安全教育委員會」的功能，並且應納入家長代表與交通安全專家以強化委員會之功能。
- 3.健全交通安全教學評鑑制度：為求評鑑能夠達到效果，應針對教學後交通行為的改變設計評量表，例如可應用心理學上使用之態度量表，或觀察行為評量等。其評鑑可採兩段式，先由各縣市評鑑推薦前幾名，再由省教育廳進行細部評鑑。
- 4.加強違規用路人參加交通安全講習課程：針對違反交通規則之現行犯，必須在該行為發生之時立刻施與交通安全講習，可產生最大之警惕效果，避免再犯相同錯誤。
- 5.針對家長辦理社區交通安全教學：邀請家長參加中小學校之交通安全教育委員會，凝結社區的力量重視學童交通安全教育，並邀請家長共同參與交通安全教育活動。同時利用有線電視或社區活動，進行社區交通安全教育與宣導。
- 6.加強駕駛訓練班之交通安全教育：一個優良的駕駛人不僅駕駛技術純熟，最重要的要有好的交通道德。可透過要求駕駛訓練中心加強交通安全教育課程，並將此課程納入考照評量中嚴格要求，增加駕駛人對交通安全及「禮讓」的重視。
- 7.全面探討道路交通系統去除反交通安全教育之不良設計。

此外，陳子儀 君等人(民國85年)亦期望透過民意的調查與分析，發掘出道路交通安全教育與宣導的重點。從其調查中可以歸納出民眾對於道路交通安全的認知情形如下：

- 1.就受訪民眾獲取各項交通資訊的管道而言，依序為警廣等廣播

電台、電視台、路邊大幅電子可變標識板及文宣品。

2. 受訪民眾若發現車禍時，所反映之單位依序以交通隊與110電話專線最多，且二者比例相近。而受訪民眾中近五成三在最近十年內曾經發生過交通事故，其中約一成七的人若帶有照相機時，會將事故現場攝影存證；約近一成二的人會找尋目擊者作證；約三成三的人會對警方繪製之現場圖加以確認；約二成三的人會主動舉證並確認筆錄內容及違規告發之事實；另有超過五成的人會放置警示物以避免二次碰撞，惟尚有超過二成二之民眾未作任何處置。
3. 受訪民眾中騎乘機車者約有三成六幾乎每次都戴安全帽，三成二偶爾戴，但尚有近三分之一者不戴安全帽。此外，約近四成的人瞭解安全帽之尺寸及功用，而超過四成知道功用但不瞭解尺寸，故合計約有超過八成的人具備安全帽基本常識，惟尚有近二成之民眾認知模糊。對於增進機車族安全及權益的優先措施中，依序為「規劃推動機車專用道、路邊停車格位及專用停車場」、「加強機車族安全騎乘常識之教育及宣導」、「加強取締汽車侵犯機車之行爲」及「改良機車考照方式」等。
4. 約三成六的民眾於一般道路行車時，駕駛人及前座乘客均繫上安全帶，而約三成二者其駕駛人及前座乘客均不繫安全帶，另有三成左右偶爾繫安全帶。但是約有八成四的人贊成汽車駕駛人及乘客必須繫安全帶之強制性規定。
5. 當民眾收到罰單不服取締及裁決時，約占七成六的人向交通裁決單位反映。若發現道路障礙物時，以向交通隊與環保局的反映最多，顯示多數民眾已經知道處理各種事務的主管單位。
6. 交通部每年所辦的專案活動有79.35%的民眾知道，然而充分

瞭解及參與比例不到一成。

對於以上所發現的事實與問題，陳子儀 君等人(民國85年)亦提出其對於道路交通安全教育與宣導的建議如下：

1. 提供民眾各項交通資訊的獲得，短期內，應適當運用民眾經常獲得道路交通資訊之管道，例如警廣，作為宣傳主體，再輔以其他媒體宣傳，以使民眾可以實際獲得所須之交通資訊。而中長期，則應建立「道路交通資訊網」。
2. 加強告知民眾於發現車禍時的通報單位，以爭取處理時效並保障民眾之權益。此外，加強告知民眾道路交通事故現場處理的注意事項，例如：將現場重要的跡證攝影存證；徵求目擊者作證；確認警方繪製之現場圖；主動舉證、並確認筆錄內容及違規告發之事實；放置警示物以避免二次碰撞等等。並且加強宣導110專線設置功能，以避免民眾佔用緊急案件通報之管道。
3. 加強宣導騎乘機車戴安全帽的重要性以及選購機車安全帽的常識，例如：尺寸、半罩式及全罩式等。
4. 加強宣導汽車駕駛人及前座乘客繫安全帶之重要性。
5. 建議道安體系應與鄉鎮里鄰、宗教團體及社區的脈動相結合，鼓勵民間團體與企業提撥經費贊助道安工作，以回饋社會並收拋磚引玉之效，以全民之助力來共同達成維護交通安全之目標。
6. 建議比照先進國家之作法，以法律規範學校交通安全教育為義務教育。

4.3 道路交通安全課題

「運輸政策白皮書」(交通部，民國84年)指出目前的道路交通安全課題可以分為組織制度、教育與訓練、車輛檢驗、道路品質及安全管理等五方面。

(一)組織制度

1. 目前之全國交通安全督導會報功能局限於業務安全檢查與彙報，故對重大交通事故之應變能力仍有不足。
2. 省屬縣市未有交通專責機構，無法自力辦理交通改善之整體規劃與執行。
3. 交通事故之通報與處理程序不明確，致使各相關單位之協調不佳且作法不甚一致。
4. 道路交通事故鑑定委員會之管轄方式不當，致使覆議所發揮之作用不彰，且高速公路交通事故鑑定作業仍有爭議。

(二)教育與訓練

1. 民眾缺乏交通事故處理觀念與訓練，延誤處理時機，甚而好奇觀看，使事故之影響程度與範圍更為惡化。
2. 駕駛人訓練、管理制度未能充分發揮功能，新取得駕駛執照者之技能、知識不足不敢上路；一般駕駛人守法精神較差，行為急躁。
3. 對殘障者之駕駛訓練與考照規定，仍有待改進。

(三)車輛檢驗

1. 車輛成長驚人，檢驗業務不堪負荷，影響檢驗品質，致汽車檢驗效果不彰，影響行車安全。
2. 對殘障者使用之運具規範，仍未訂頒。

(四)道路品質

道路交通設施之規劃、設計、施工與養護，尚未能達維持交通安全之要求，道路易肇事地點仍普遍存在。

(五)安全管理

1. 道路交通事件偵測設施不足，無法迅速反應事故與即時處理，造成不必要之交通擁擠或傷亡救治不及。
2. 現行法令規定常無法具體發揮效果，致使汽車違規現象普遍。
3. 現行之法令規定對危險物品運送之管理仍不足，影響公路其他車輛及鄰近地區之安全。

「台灣省交通安全白皮書研究」(台灣省政府交通處，民國 84 年)亦依據中央政策、針對地方需要、考慮權責執掌，提出目前台灣省道路交通安全的十大課題。

- (一)隨著車輛快速地成長，交通安全工作更顯重要
- (二)道路交通安全組織與制度未臻完善
- (三)事故處理、損害賠償以及保險制度極待改進
- (四)事故鑑定組織與技術有待改善
- (五)交通事故資料調查與分析有待制度化
- (六)交通安全教育與宣導工作未能有效落實
- (七)道路及交通工程之安全水準極待提升
- (八)先進交通安全技術之研究匱乏
- (九)交通安全工作須進一步擴大民間參與
- (十)交通執法人力不足，造成民眾投機心裡。

本研究由現況交通事故資料的分析，並考慮環境的變遷與影響，再從目前道路交通安全所面臨的一些問題中，綜合整出國內未來所須面臨的一些道路交通安全課題。這些課題實質上與「運輸政策白皮

書」(交通部，民國 84 年)以及「台灣省交通安全白皮書研究」(台灣省政府交通處，民國 84 年)中所提之道路交通安全課題相當一致。惟考慮短期之工作重心，並配合最新通過的「強制汽車責任保險法」以及最新修訂的「道路交通管理處罰條例」，本研究研提出近期內必須面對的五項道路交通安全課題如下：

一 建立完整的汽車事故保險理賠制度

雖然「強制汽車責任保險法」已經立法通過，並且都能依照立法意旨制定公平合理的法條，例如採用單軌制、無過失主義、設立交通事故特別補償基金及採從人與從車雙重因素的保險費計算方式等。然而後續的細節工作，例如保險費率結構、保險給付標準、特別補償基金財團法人之管理、事件裁決與罰鍰繳納以及其他相關法規的配合修改等等，仍需要財政部與交通部等相關單位的配合，才能夠建立完整的汽車事故保險理賠制度，進而提昇國內的道路交通安全品質。

二、建立制度化的道路交通安全資料處理系統

道路交通事故資料不僅是道路交通安全問題分析與改善的基礎，亦為保險費率計算的參考，應與保險、健保與監理的資料庫系統連結起來，形成回饋系統，確實掌握人車關係，再經由增減保險費用的機制，促使駕駛人注意行車安全。然而目前國內交通事故之通報與處理程序並不明確，資料調查不完整，且各個資料庫系統間並無適當的連結管道，資料的差異相當大，對於道路交通安全問題之分析與改善影響極大。因此，如何建立制度化的道路交通安全資料處理系統，提升資料品質，實為目前道路交通安全的重要課題之一。

三、道路交通事故鑑定制度的調整

採用從人與從車雙重因素以增減汽車責任保險費用的機制，必須

配合公正並且有效率的交通事故鑑定制度，才能夠公平與即時地發揮促使駕駛人注意交通安全的功能。然而以目前道路交通事故鑑定委員會之組織與制度的運作方式，不僅無法滿足現有事故鑑定數量的需求，品質亦有待加強，更惶論未來可能增加的數量、要求處理的時效以及對於鑑定結果的爭議。因此，如何調整目前的道路交通事故鑑定制度，以滿足未來需求，亦為目前道路交通安全的重要課題之一。

四、有效落實重點的道路交通安全項目之教育與宣導工作

隨著「道路交通管理處罰條例」的修訂以及「強制汽車責任保險法」的立法通過，很多新的交通安全規則，例如騎機車必須戴安全帽、重罰酒醉駕駛等，必須先行教育與宣導民眾知道並且遵行，才不致於在違規取締時遭致民怨。更積極的一面是，應透過教育與宣導讓民眾了解強制汽車責任險的內容及其影響、處理交通事故的正確觀念與實務，使民眾於事故發生後，能夠掌握處理時機保障自己的權益。這些重點的教育與宣導工作必須先行落實，才能夠發揮立法的功用，提昇國內道路交通安全的品質。

五、交通執法人力與技巧的配合

伴隨著車輛驚人的成長，道路交通安全所面臨的問題也愈來愈多，而交通執法為改善道路交通安全問題，提昇道路交通安全品質的重要手段之一。然而在目前有限的人力與設備的情況下，如何採用重點性執法策略，將執法人力與技巧適當地組合起來，有效地取締違規行為、處理交通事故以及疏導壅塞車流，應是改善道路交通安全問題的重要工作之一。進而，應增加人力與設備，提高交通執法能量，以提昇國內道路交通安全的品質。此為目前及將來所必須面對的道路交通安全的重要課題之一。

第五章 道路交通安全政策與措施

5.1 道路交通安全之政策方向

交通部「運輸政策白皮書」(民國 84 年)中擬訂了我國運輸政策的三大目標為「提升一般民眾生活環境」、「活絡產業經濟發展環境」與「調和自然環境」，並進一步以民眾需要為出發點，研擬七項子目標。其中在提升生活環境目標下的三項子目標為提供便捷的交通、確保安全的交通及創造舒適的交通。其餘四項子目標則為降低貨物運送的成本、增強國際的產業競爭、減少交通對環境的污染以及配合區域與都市的發展。於確立了這些政策目標之後，所提出研擬政策內容的五大原則為：

1. 滿足民眾需要，配合國家發展。
2. 有效運用資源，兼顧社會公平。
3. 改善運輸問題，促進區域均衡。
4. 順應市場機能，反應供需特性。
5. 重視運輸安全，確保環保品質。

隨著目標與原則的確定，可提出各項運輸政策的發展方向及其政策綱要。其中運輸安全政策的發展方向為由善後提升至防範，並研擬三項政策綱要如下：

1. 安全組織：成立全國性運輸安全組織，強化交通事故搜救、調查與鑑定組織之功能。
2. 制度運作：設置運輸災害防救中心，加強平時事故防範，制定運輸災害防救與補償制度，建立運輸安全管理體系，強化運輸安全問題之分析診斷。

- 3.安全管理：增強各種運輸方式之安全設施及管理措施，檢討修訂相關法規，加強教育宣導，並落實執行。

依據運輸安全政策之發展方向與政策綱要，運輸政策白皮書中亦研提出有關運輸安全組織、運輸安全制度、道路交通安全、軌道運輸安全、海運安全以及空運安全之政策內容與策略，並據以研擬五年內可以開始進行之短期措施以及擬於三十年內達成之長期展望。茲將運輸政策白皮書中有關道路交通安全之政策內容與策略以及短期措施與長期展望，分別摘錄如下：

(一)道路交通安全政策與策略

1.強化運輸安全組織

- (1)強化交通安全督導與指揮系統之功能。
- (2)強化交通事故調查與鑑定組織定位與功能。

2.建立運輸安全制度

- (1)建立運輸安全資訊系統。
- (2)推行運輸安全監督制度。
- (3)全面推動運輸保險制度。
- (4)強化「災害防救方案」之作業制度。

3.促進道路交通安全

- (1)導正民眾對道路交通安全之觀念。
- (2)加強駕駛人之行車安全管理。
- (3)加強機車安全管理。
- (4)強化汽車安全管理。
- (5)加強道路工程交通安全措施。
- (6)提升道路交通事故責任鑑定技術與功能。

(二)道路交通安全短期措施與長期展望

1. 強化運輸安全組織

策 略	短 期 措 施	長 期 展 望
(1) 強化交通安全督導與指揮系統之功能	<ul style="list-style-type: none"> ● 強化全國交通安全督導會報之功能 ● 配合「全國運輸安全委員會」之成立，先行籌組技術委員會 	◎ 籌設「全國運輸安全委員會」
(2) 強化交通事故調查與鑑定組織定位與功能	<ul style="list-style-type: none"> ● 檢討交通事故鑑定專責機構之定位與功能 	◎ 健全全國運輸安全體系

2. 建立運輸安全制度

策 略	短 期 措 施	長 期 展 望
(1) 建立運輸安全資訊系統	<ul style="list-style-type: none"> ● 修訂道路交通事故調查表格式、加強資料建檔 ● 加強交通事故趨勢分析與預測 ● 建立重大交通事故原因分析與追蹤制度 	◎ 健全我國運輸安全管理資訊系統
(2) 推行運輸安全監督制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 建立運輸安全指標，推動「異常管理」制度 ● 強化運輸業安全管理之訓練與講習 ● 建立大型車職業駕駛人之行車日誌登錄制度 	◎ 健全運輸安全監督體系
(3) 全面推動運輸保險制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 推動強制汽車責任保險制度之立法 ● 推動現行保險與理賠作業制度之改革 	◎ 健全交通事故保險理賠制度
(4) 強化「災害防救方案」之作業制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 設置運輸災難防救中心 ● 執行運輸「災害防救方案」 	◎ 健全全國運輸災害防救體系

3. 促進道路交通安全

策 略	短 期 措 施	長 期 展 望
(1) 導正民眾對 道 路 交 通 安 全 之 觀 念	<ul style="list-style-type: none"> ● 宣導用路人對路權之認識 ● 加強騎乘機車戴安全帽之宣導 ● 養成駕駛人正確的車輛保養責任與觀念 ● 加強宣導民眾事故處理與醫療急救之正確觀念 ● 改進違規駕駛人複訓作業 	◎ 建立正確交通安全觀念
(2) 加強駕駛人 之 行 車 安 全 管 理	<ul style="list-style-type: none"> ● 改進汽車駕訓與考驗方式 ● 檢討考(換)照內容與方式 ● 加強汽車駕訓機構之督導與管理 ● 修訂危險品運送管理辦法及辦理訓練講習 ● 執行砂石車安全管理方案 ● 加強違規駕駛人尿液篩驗作業 	◎ 健全駕駛管理體系
(3) 加強機車安 全 管 理	<ul style="list-style-type: none"> ● 整頓機車行車秩序 ● 推動強制使用機車安全帽之立法 	◎ 健全機車安全管理體系
(4) 強化汽車安 全 管 理	<ul style="list-style-type: none"> ● 推動汽車保養與檢驗合一制度 ● 擴大培訓汽車修護技工 ● 改進專業技工執照制度 ● 推動汽車修理業從事車輛保養之輔導 ● 以漸進方式規劃汽車安全型式認證之實施項目與範圍 ● 強化殘障者大眾運輸之轉運安全設施 	◎ 健全汽車安全管理體系
(5) 加強道路工 程 交 通 安 全 措 施	<ul style="list-style-type: none"> ● 建立人因資料庫以應用於道安工程設計 ● 訂定交通工程與安全規範 ● 運用交通工程規劃與設計增進交通管理之效果 ● 擴大實施易肇事地點改善計畫 ● 加強施工路段之交通安全維護 	◎ 促進道路規劃、設計與施工之交通安全
(6) 提升道路交 通 事 故 責 任 鑑 定 技 術 與 功 能	<ul style="list-style-type: none"> ● 加強各區車輛行車事故鑑定會與省市覆議會之組織結構及鑑定人才之培訓 ● 建立交通事故鑑定人才之培訓 ● 成立高速公路事故鑑定及覆議專責機構 ● 提升交通事故責任鑑定技術與品質 ● 建立交通專業人員協助當事人參與行車事故鑑定作業之制度 ● 加強肇事責任鑑定與司法裁判之溝通與配合 	◎ 健全道路交通事故鑑定技術與功能

5.2 道路交通安全短期措施之實施要領

運輸政策白皮書中已將五年內可以開始進行之道路交通安全短期措施詳細的列舉出來(如前節所述)。政府必須逐步推動這些措施，並且達成預定之目標，才能一步步地提昇國內道路交通安全的品質。惟現今著眼於近期內國人必須面對的道路交通安全課題(詳如 4.3 節)，尤其是配合新近通過的「強制汽車責任保險法」以及「道路交通管理處罰條例」，政府必須加強部分的道路交通安全工作，以使立法與執行相互配合，於短期內迅速有效地達到提昇道路交通安全品質的目的。本節依據運輸政策白皮書中有關道路交通安全之策略及短期措施，並彙整 4.2 節問題分析中之建議，針對目前道路交通安全的五項課題提出實施要領，分別如表 5.1 到表 5.5 所示。

一、建立完整汽車事故保險理賠制度

運輸政策白皮書中已將全面推動運輸保險制度列為建立運輸安全制度的重要策略之一。其短期措施中，政府目前已經完成了推動強制汽車責任保險制度之立法，且都能依照公平合理的原則，採用單軌制、無過失主義、設立交通事故特別補償基金以及採從人與從車雙重因素的保險費計算方式等。而為了繼續推動保險與理賠作業制度，使其更為週詳完整，仍根據 4.2 節問題分析中之建議，彙整出近期實施要領於表 5.1 中。

二、建立制度化的道路交通安全資料處理系統

道路交通安全資料不僅可提供作為交通安全問題分析以及交通安全工程、教育與執法改善之參考，亦為保險費率計算與管理策略調整的基礎，因此運輸政策白皮書中，將建立運輸安全資訊系統列為建立運輸安全制度的首要策略。目前政府已根據短期措施完成了道路交

通事故調查表格式之修訂，並預定於86年初開始以新表填報事故資料。然而目前國內交通事故之通報與處理程序未加嚴謹規範，事故資料調查不完整，且曝光量資料之收集極為缺乏，加以相關各個資料庫系統間並無適當的連結管道，資料的差異相當大，對於道路交通安全問題之分析與改善影響頗鉅。因此短期內以建立制度化的資料處理系統為重點工作，尤其是交通事故資料的處理可以配合新的事故調查表之填報先行調整，再逐步擴大為完整的道路交通安全資訊系統。建議之近期實施要領列於表5.2中。

表 5.1 建立完整的汽車事故保險理賠制度之短期措施與實施要領

策略	短期措施	實施要領
全面 推動 運輸 保險 制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 推動強制汽車責任保險制度之立法 ● 推動現行保險與理賠作業制度之改革 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 儘速完成「強制汽車責任保險法」相關法規之增修 諸如保險費率結構、保險給付標準、特別補償基金之補償與管理、事件裁決、罰鍰繳納以及其他相關法規的配合修改工作。 2. 加強交通事故處理之教育與宣導 使民眾了解交通事故發生時之處理程序以及需要保留之現場與證據。 3. 建立肇事資料與保險資料連線回饋系統 <ol style="list-style-type: none"> 1) 警察單位應配合保險、健保、監理單位之需要，確實記錄每一筆交通事故資料。 2) 所有與交通事故資料有關之單位，宜共同協調建立彼此容通之資料格式與內容。 3) 強制汽車責任險之相關規劃應引入交通安全優先之觀念。 4. 輔導保險業者參與道路交通安全工作 推動保險業者參與交通安全資料庫之建立、事故鑑定、道路交通安全之研究與安全改善專案等工作。 5. 建立合理的交通事故醫療費用分擔制度 協商中央健保局與保險業者有關理賠相關事宜，並建立溝通管道。

表 5.2 建立制度化的道路交通安全資料處理系統之短期措施與實施要領

策略	短 期 措 施	實 施 要 領
建立運輸安全資訊系統	<ul style="list-style-type: none"> ●修訂道路交通事故調查表格式、加強資料建檔 ●加強交通事故趨勢分析與預測 ●建立重大交通事故原因分析與追蹤制度 	<p>1. 提升警政單位處理道路交通事故之品質</p> <p>1) 建立警察機關處理交通事故的正確態度</p> <p>① 將交通事故處理視為正式勤務，並確實依法記錄相關資料及所有派員至現場處理的道路交通事故案件。</p> <p>② 修改院頒方案中「臺灣地區機動車輛肇事管制實施要點及執行績效獎勵規定」的獎勵辦法，員警以處理交通事故累積件數的多寡為獎勵之標準，並以死傷人數做加權計算，件數愈多獎金愈高；而主管長官則以責任區內交通事故累積件數與處理件數的完整比例加權計算獎金，件數以及完整性的核算以內政部警政署所統計的交通事故調查表的件數及完整性為準。</p> <p>2) 建立交通事故處理專業化制度</p> <p>依據區域人口與地理條件，合理配置交通警察人力，處理交通事故。並於交通隊中設置事故處理組，辦理事故跡証鑑識與肇因分析及其他事故特性分析。</p> <p>3) 建立定型化事故處理步驟與調查表格</p> <p>明確規範各類型事故處理程序與步驟，配合定型化及簡化的事故調查表格，以節省事故處理時間。</p> <p>4) 提昇事故現場處理品質</p> <p>落實交通警察專業教育，加強肇事處理與責任分析課程，進而專業分發任用，以使事故處理專業化，提昇現場處理品質。</p> <p>2. 建立道路交通事故資料庫之建置、管理及維修制度</p> <p>1) 確實登錄所有派員至現場處理的道路交通事故案件，包括A1、A2及A3的道路交通事故案件及實務上所謂之和解案件。</p>

表 5.2 建立制度化的道路交通安全資料處理系統之短期措施與實施要領(續)

策略	短 期 措 施	實 施 要 領
		2)嚴謹地檢核所登錄之事故內容間資料的一致性與正確性。 3)建立資料庫品質之量度與評估指標，持續性地監測，以確認資料庫之品質水準。 3.建立警政、醫療、保險與交通監理等四單位間之資料庫連結與管理方式 發揮四單位資料庫的交叉追蹤與索引的功能。其中應包括建立肇事資料與保險資料連線回饋系統(參看表5.1)。 4.建立常態的曝光量資料調查分析的系統與制度 包括建立曝光量資料的類別、型式、抽樣與調查的方法與時期以及推估模式等。

三、道路交通事故鑑定制度的調整

「強制汽車責任保險法」通過以後，駕駛人保險費用之增減將依據其在交通事故中的責任多少來決定，因此事故鑑定的公正性以及辦理的速度將影響到駕駛人及保險公司的權益。然而以目前道路交通事故鑑定委員會之組織與制度的運作方式，已無法滿足現有事故鑑定數量的需求，更惶論未來可能增加的數量、要求處理的時效以及對於鑑定結果的爭議。因此如何調整道路交通事故鑑定制度，發揮警察以及民間的力量去處理小型的、爭議不大的交通事故，而將重大的、有爭議的事故案件讓鑑定委員會來鑑定，以滿足未來需求。運輸政策白皮書中，亦將強化交通事故調查與鑑定組織定位與功能以及提升道路交通事故責任鑑定技術與功能列為強化運輸安全組織與促進道路交通安全的重要策略之一。茲將相關研究建議的重點工作整理於表5.3的實施要領中。

表 5.3 調整道路交通事故鑑定制度之短期措施與實施要領

策略	短 期 措 施	實 施 要 領
一、強化交通事故調查與鑑定組織定位與功能	●檢討交通事故鑑定專責機構之定位與功能	1. 提昇警政單位事故現場的處理品質 包括：建立處理交通事故的正確態度、建立事故處理專業化制度與建立定型化事故處理步驟與調查表格等措施。(參看表5.2)。 2. 建立事故發生證明書以及事故原因分析報告書之制度 1) 由處理事故之警察機關依據當事人之申請，提供事故發生證明書，以便當事人向保險公司申請損失補償。 2) 由處理事故之警察機關依據當事人之申請，提供事故原因分析報告書，將事故處理公開透明化，以供當事人及保險公司做為分擔事故責任之參考。
二、提升道路交通事故責任鑑定技術與功能	●加強各區車輛行車事故鑑定會與省市覆議會之組織結構及鑑定人才之培訓 ●建立交通事故鑑定人才之培訓 ●成立高速公路事故鑑定及覆議專責機構 ●提升交通事故責任鑑定技術與品質 ●建立交通專業人員協助當事人參與行車事故鑑定作業之制度 ●加強肇事責任鑑定與司法裁判之溝通與配合	3. 健全現行鑑定會之組織制度 1) 明確立法 適當授權立法，以統一鑑定作業之事權並合理設計鑑定會之組織型態與編制。 2) 訂定全國通用的鑑定作業標準 包括鑑定案件受理的要件、作業程序、鑑定結果報告書、收費標準、肇事鑑定工作成果追蹤考核與運用等。 3) 培養鑑定專業人才，提昇鑑定技術 舉辦鑑定實務研討與教育等活動來達成鑑定實務經驗之傳承，利用現有警察大學、警察學校兩校之教育學程辦理鑑定人員培訓課程，以及設科考試(高、普考或技師考試)來吸引一般大學教育人才。 4. 規劃設置事故鑑定之民間組織 例如於保險公司、客貨運輸公司及律師事務所中設置事故鑑定專業人員，或單獨設置事故鑑定之專業公司，以協助處理事故鑑定之工作。

四、有效落實重點的道路交通安全項目之教育與宣導工作

依據「道路交通管理處罰條例」的修訂，很多新的交通安全規則，例如騎機車必須戴安全帽、重罰酒醉駕駛等，必須先行教育與宣導民眾知道並且遵行，才不致於在違規取締時遭致民怨。而「強制汽車責任保險法」的立法通過，更必須透過教育與宣導，讓民眾了解強制汽車責任險的內容及其影響，以及民眾處理交通事故的正確觀念與實務，使民眾於事故發生後，能夠確實掌握處理時機保障自己的權益。這些重點的教育與宣導工作都必須先行落實，才能夠發揮立法的功用，提昇國內道路交通安全的品質。運輸政策白皮書中，已將導正民眾對道路交通安全之觀念列為促進道路交通安全的重要策略之一。而目前急需加強的重點為：騎乘機車必須戴安全帽等新的交通安全規則，以及事故處理與醫療急救之正確觀念。茲將前一章中相關研究之建議整理為實施要領列於表5.4中。

表 5.4 落實重點交通安全項目之教育與宣導工作的短期措施與實施要領

策略	短期措施	實施要領
導正民眾對道路交通安全之觀念	<ul style="list-style-type: none">● 宣導用路人對路權之認識● 加強騎乘機車戴安全帽之宣導● 養成駕駛人正確的車輛保養責任與觀念● 加強宣導民眾事故處理與醫療急救之正確觀念● 改進違規駕駛人複訓作業	<p>1. 加強學校之交通安全教育工作</p> <p>1) 積極成立各校之交通安全資料室</p> <p>2) 強化及確實執行「交通安全教育委員會」的功能</p> <p>3) 依大中小學之層級分別實施相關之駕駛與事故處理教育</p> <p>例如：教導小學生基本的交通規則及發現事故的通報方式；教導國中生如何安全地騎乘腳踏車以及急救常識；教導高中生如何安全地騎乘機車以及心肺復甦術等急救方法；教導大學生如何安全地駕駛汽車以及事故現場處理方法。</p>

表 5.4 落實重點交通安全項目之教育與宣導工作的短期措施與實施要領(續 1)

策略	短 期 措 施	實 施 要 領
		<p>4)健全交通安全教學評鑑制度 針對教學後交通行為的改變設計評量表，例如可應用心理學上使用之態度量表，或觀察行為評量等。</p> <p>5)儘速研訂學校交通安全教育課程。</p> <p>2.加強社會交通安全教育工作</p> <p>1)針對家長辦理社區交通安全教學 邀請家長參加中小學校之交通安全教育委員會，參與交通安全教育活動，並利用有線電視或社區活動，進行社區交通安全教育與宣導。</p> <p>2)加強違規用路人參加交通安全講習課程 對違反交通規則之現行犯，在該行為發生之時立刻施與交通安全講習，以發揮最大之警惕效果。</p> <p>3)加強駕駛訓練班之交通安全教育 透過駕駛訓練加強交通安全教育課程，增加駕駛人對交通安全及「禮讓」的重視。</p> <p>3.加強道路交通安全之宣導</p> <p>1)分析高肇事族群，並針對其特性與肇事原因研擬交通安全之宣導重點與方式 例如在KTV及餐廳播放有關酒醉駕車之錄影帶或印送宣傳品。</p> <p>2)加強對國中與高中職學生的交通安全宣導 以國、高中職學生最能接受的宣傳媒體及演唱會活動，以及最能認同的宣導者加強對其交通安全之宣導，尤其是有關機車安全之宣導。</p> <p>3)加強重點交通安全項目之宣導工作</p> <p>①提供民眾各項交通資訊 短期內運用民眾經常獲得道路交通資訊之管道(例如警廣)作為宣傳主體，而中長期則應建立「道路交通資訊網」。</p>

表 5.4 落實重點交通安全項目之教育與宣導工作的短期措施與實施要領(續 2)

策略	短 期 措 施	實 施 要 領
		②加強告知民眾於發現車禍時的通報單位，以及事故現場處理的注意事項，以爭取處理時效並保障民眾之權益 ③加強「道路交通管理處罰條例」新修訂的交通安全規則之宣傳工作 例如：騎乘機車戴安全帽以及選購機車安全帽的常識，宣導汽車駕駛人及前座乘客繫安全帶之重要性等。 4)與民間結合建立道路交通安全體系 與鄉鎮里鄰、宗教團體及社區相結合，並鼓勵民間團體與企業提撥經費贊助道路安全之宣導工作。

五、交通執法人力與技巧的配合

交通執法為改善道路交通安全問題以及提昇道路交通安全品質的三E策略(工程、教育、執法)中重要的一環。然而在目前有限的人力與設備的情況下，除了長期的調整交通警察之組織編制以及建立交通警察專業化制度以外，實應依據交通事故資料的分析，判定高肇事族群，並針對其特性與肇事原因等因素研擬重點性執法策略，將執法人力與技巧適當地組合起來，有效地取締違規行為、處理交通事故以及疏導壅塞車流，使短期內有效地達成任務並改善交通安全。此外，為使「強制汽車責任保險法」發揮其效果，對於無照騎乘機車以及肇事逃逸案件之處理尤須加強。而對於新修訂「道路交通管理處罰條例」的交通安全規則，亦必須加強執行以落實法規，增進道路交通安全品質。運輸政策白皮書中，將加強駕駛人之行車安全管理以及加強機車安全管理列為促進道路交通安全的重要策略之一。茲將前一章中相關研究之建議彙整為實施要領，列於表5.5中。

表 5.5 交通執法人力與技巧配合之短期措施與實施要領

策略	短 期 措 施	實 施 要 領
一、 加強 駕駛 人之 行車 安全 管理	<ul style="list-style-type: none"> ●改進汽車駕訓與考驗方式 ●檢討考(換)照內容與方式 ●加強汽車駕訓機構之督導與管理 ●修訂危險品運送管理辦法及辦理訓練講習 ●執行砂石車安全管理方案 ●加強違規駕駛人尿液篩驗作業 	<p>1.採用重點性取締，以發揮最大的執法功效</p> <ol style="list-style-type: none"> 1)配合交通執法人員勤務派遣之調整、巡邏路線的重新安排與便車執法(隱密性執法)等技巧，採用重點取締，以發揮最大的執法功效，提升道路交通安全品質。 2)針對易引發交通事故的嚴重違規行為，諸如：「闖紅燈」、「酒醉駕車」與「任意變換車道」等，分析其違規時間、地點及型態等特性，加強取締。 3)分析高肇事族群之特性與肇事原因，研擬重點取締與執法方式，以確保道路交通安全。 4)針對影響「強制汽車責任保險法」效果之無照騎乘機車，以及違反「道路交通管理處罰條例」新修訂的交通安全規範之行為，加強執法。
二、 加強 機車 安全 管理	<ul style="list-style-type: none"> ●整頓機車行車秩序 ●推動強制使用機車安全帽之立法 	<p>2.加強肇事逃逸案件之處理</p> <ol style="list-style-type: none"> 1)調整觀念，加強警察對於肇致傷亡交通事故之重視與預防 建立「治安與交通並重」的觀念。對於交通肇事逃逸案件的事前預防，事後處理、圍捕及偵查等，應建立一套管制作業程序。 2)建立制度，提昇警察主動積極偵辦肇事逃逸案的意願及能力 <ol style="list-style-type: none"> ①制訂鼓勵及加強列管肇事逃逸案的考核辦法。 ②強化勤務制度 包括：加強取締車牌不明、污損、失竊之車輛，並提供取締之方法；建立汽車修理業名冊，暢通對異常車輛損壞修理的通報管道。

表 5.5 交通執法人力與技巧配合之短期措施與實施要領(續)

策略	短 期 措 施	實 施 要 領
		<p>③妥善運用傳播媒體 透過新聞廣播公佈，籲請民眾提供線索協助，並於偵破後及時發佈新聞，以儆效尤。</p> <p>3)提昇警察快速到達現場或攔截的能力</p> <p>①加強通報、通訊、處置及指揮的能力，制訂緊急攔截圍捕計畫，強化勤務指揮及機動的功能。</p> <p>②於偏僻之易肇事地點，增設照明設備與公共電話，協助組織鄰里守望相助，以縮短報案時間。</p> <p>4)加強偵查技巧之訓練與講習，以提昇警察對於現場跡證之蒐集能力</p> <p>5)檢警應加強構成遺棄罪要件證據之蒐集，以嚇阻日益嚴重之肇事逃逸情形</p>

第六章 結論與建議

由相關數據之比較顯示國內道路交通安全的水準離國際水準還有一大段差距，並且改進的速度較慢。因此，為保障國人生命財產的安全，提升整體交通安全水準，道路交通安全的改善實為當務之急。交通部運輸政策白皮書中，已將運輸安全列為未來重要的運輸政策之一，並且擬定其發展方向為「由善後提升至防範」。而事前預防的工作首重資料的蒐集與分析、整體交通與非交通改善策略之研擬以及相關單位於執行改善計畫時的密切配合。本研究之主要目的在於了解目前政府對於道路交通安全所做的努力，並根據近年之交通事故資料分析，以及道路交通安全改善策略，研擬道路交通安全之短期措施，作為政府相關單位研提道路交通安全改善計畫之參考。

根據國內統計資料來看，由民國 55 年到民國 84 年的人口增加了 60% 而機動車輛增加了 40 倍。交通事故發生件數、受傷與死亡人數都於民國 67 與 68 年右左達到高峰，然後逐年下降到民國 84 年約三千五百件交通事故以及受傷與死亡各約三千人。由每萬輛機動車輛的事故死亡比率來看，呈現逐年下降的趨勢，但若以每十萬人口的事故死亡比率來看，則並無一貫的上升或下降的趨勢。

由於交通監理單位全面換發車輛牌照，因此帳面上民國 84 年的機動車輛數比民國 83 年少了 3,335,367 輛。而於道路交通事故方面與民國 83 年的狀況比較，事故發生數減少了 75 件，死亡及受傷的人數各減少了 29 人及 4 人。另根據台灣省政府交通處與陳子儀君所做的研究，對於交通事故之年齡層、發生時段、車種、戴安全帽、道路環境、事故原因等之分析比較的結果，顯示民國 84 年並無特殊之交

通事故情形。

國內道路交通安全改善工作主要由「交通部道路交通安全督導委員會」負責，並依據行政院每三年核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」研擬計畫執行。民國 83 年核頒之三年期「道路交通秩序與交通安全改進方案」中的工作項目分為重點工作與經常性工作二類。其重點工作又分為：1.推動專案活動計畫，2.強化組織功能與管考作業，3.規劃改善道路交通工程與設施，4.紓解都市地區停車需求，5.強化公路監理與運輸安全管理，6.加強交通執法，7.加強交通安全教育，8.交通安全宣導，9.加強高速公路交通秩序與安全，10.加強肇事防制功能等十項。而經常性工作包括了重點工作的後九項工作但內容不同。此外，方案中亦訂定了機動車輛肇事管制實施要點及執行績效獎勵規定，以鼓勵績優單位，有效管制交通事故，保障國人生命財產。

依據「道路交通秩序與交通安全改進方案」，民國 84 年度共編列彙整八二九項工作計畫，動支經費新台幣一七億九千多萬元，所有計畫皆依進度如期完成。另外，民國 85 年度審查核定工作計畫八三七項，預定動支經費約新台幣一九億三千多萬元。

政府雖然花了大量的人力與物力，努力改善交通安全，然而由於諸多環境的變遷與影響，因此在道路交通安全方面仍有許多急待改善之處。然而於研擬道路交通安全政策與措施之前，除了考慮大環境的變化所帶來的潛在影響，包括社經環境、國際環境、科技環境與財政環境的改變之外，亦將目前可能影響道路交通安全的潛在因素提出討論，例如：高肇事族群之分析與其他道路交通安全問題之探討。

高肇事族群中，以 26 到 30 歲的年齡層肇事次數最多，但其已逐漸進入安全年齡層。然而 18 歲以下之青少年，不但事故次數多且易

受傷害，為最需要注意的年齡層。此外，機車事故中因頭部死亡之人數遠多於因其他部位致死的人數，且未戴安全帽又因頭部死亡之人數占了 80%。就車種而言，若以每萬輛車之事故次數來看，則營業貨聯車與營業大客車的比率最高，其安全問題應是優先需要改善的。至於道路路段部分之事故以對撞及擦撞為最多，而發生於交岔路口的事故則以側撞及路口交叉撞為最多。此外，95%以上的交通事故死傷原因為駕駛過失，其前三名依序為「未注意前方動態」、「超速失控」及「酒後駕車失控」。

除了高肇事族群的分析以外，配合最新通過的「強制汽車責任保險法」以及最新修訂的「道路交通管理處罰條例」，相關的道路交通安全問題，諸如：事故鑑定組織與制度、事故資料調查與管理、無照駕駛、青少年乘騎機車、違規取締、肇事逃逸以及交通安全教育與宣導等，亦於第四章中提出探討。

「強制汽車責任保險法」雖已立法通過，然其後續的工作，例如保險費率結構、保險給付標準、特別補償基金財團法人之管理、事件裁決與罰鍰繳納以及其他相關法規的配合修改等等，仍需要適當地規劃，才能夠經由保險費用的增減，以促使駕駛人重視行車秩序及安全，達到事前預防之功能，也才能夠經由合理的事故理賠，以達到事後補償的效果，進而提昇國內道路交通安全的品質。

此外，相關工作的配合亦為執行新法成敗的關鍵。例如，欲將事故資料回饋給保險公司做為調整保險費用之參考，則必須建立制度化的事故資料處理方式，包括事故之現場處理、資料庫登錄以及連線擷取資料等工作。而目前國內交通事故之通報與處理程序未加嚴謹規範，事故資料調查不完整，且曝光量資料之收集極為缺乏，加以相關各個資料庫系統間並無適當的連結管道，資料差異很大，這些工作都

必須立即改善。若想以事故之責任歸屬做為分擔保險給付之參考時，事故鑑定工作之品質與速度即為重要因素。以目前道路交通事故鑑定委員會之組織與制度的運作方式，已無法滿足現有事故鑑定數量的需求，對於未來可能增加的數量、要求處理的時效以及對於鑑定結果的爭議等問題必將無法承擔，因此需要做全面性的調整，才能夠滿足需求。此外，加強教育與宣導民眾了解強制汽車責任險的內容及其影響，以及民眾處理交通事故的正確觀念與實務，使民眾於事故發生後，能夠掌握處理時機保障自己的權益。但是對於影響「強制汽車責任保險法」功能之無照騎乘機車以及肇事逃逸案件等則必須加強取締嚴格處理。這些重點工作都必須配合「強制汽車責任保險法」之推行，先行落實，才能夠發揮立法的功效。

對於「道路交通管理處罰條例」新修訂的交通安全規範，例如騎機車必須戴安全帽、重罰酒醉駕駛等，都必須先行教育與宣導民眾知道並且遵行，才不致於在違規取締時遭致民怨。而於宣導期之後，則必須加強執行以落實法規，增進道路交通安全的品質。此外，在目前有限的交通執法人力與設備的情況下，應依據交通事故資料的分析，針對高肇事族群之特性研擬重點性執法策略，將執法人力與技巧適當地組合起來，有效地取締違規行為、處理交通事故以及疏導壅塞車流，使短期內有效地達成任務並且改善交通安全。

經由道路交通安全問題之分析與討論後，本研究研提出短期內國人必須面對的道路交通安全五項課題。

1. 建立完整的汽車事故保險理賠制度
2. 建立制度化的道路交通安全資料處理系統
3. 道路交通事故鑑定制度的調整
4. 有效落實重點的道路交通安全項目之教育與宣導工作

5. 交通執法人力與技巧的配合

交通部運輸政策白皮書中，擬定了運輸安全政策之發展方向與政策綱要，以及有關運輸安全組織、運輸安全制度、道路交通安全等之政策內容與策略，並據以研擬短期措施與長期展望。本研究依據其策略與短期措施、考慮近期内國人必須面對的道路交通安全五項課題，並彙整問題分析中之建議，針對該五項課題提出實施要領：

一、建立完整的汽車事故保險理賠制度

- (一)儘速完成保險費率結構、保險給付標準、特別補償基金之補償與管理、事件裁決、罰鍰繳納以及其他相關法規的配合修改等工作。
- (二)加強教育宣導，使民眾了解交通事故發生時之處理程序以及需要保留之證據與現場。
- (三)建立肇事資料與保險資料連線回饋系統。
- (四)推動輔導保險業者參與交通安全資料庫之建立、事故鑑定、道路交通安全之研究與安全改善專案等工作。
- (五)協商中央健保局與保險業者有關理賠相關事宜，並建立溝通管道。

二、建立制度化的道路交通安全資料處理系統

- (一)關於警政單位在道路交通事故處理方面之作法，包括：建立警察機關處理交通事故的正確態度、事故處理專業化制度、定型化事故處理步驟與調查表格，以及提昇事故現場處理品質。並應盡速修改院頒方案中「臺灣地區機動車輛肇事管制實施要點及執行績效獎勵規定」。
- (二)關於警政單位在道路交通事故資料庫之建置、管理及維修方面

的作法，包括：確實登錄所有派員至現場處理的道路交通事故案件，嚴謹地檢核登錄資料的一致性與正確性，並建立資料庫品質之量度與評估指標。

(三)建立警政、醫療、保險與交通監理等四單位間之資料庫連結與管理方式，以發揮其交叉追蹤與索引的功能。其中應包括建立肇事資料與保險資料連線回饋系統。

(四)建立常態的曝光量資料之調查分析系統與制度：包括曝光量資料的類別、型式、抽樣與調查的方法與時期以及推估模式等。

三、道路交通事故鑑定制度的調整

(一)提昇警政單位事故現場的處理品質，包括：建立警察機關處理交通事故的正確態度、事故處理專業化制度與定型化事故處理步驟與調查表格等措施。

(二)建立事故發生證明書以及事故原因分析報告書之制度。

(三)健全現行鑑定會之組織制度，其措施包括：明確立法授權，調整組織型態使編制合理化，訂定全國通用的鑑定作業標準，培養鑑定專業人才，以及提昇鑑定技術。

(四)規劃設置事故鑑定之民間組織，例如於保險公司、客貨運輸公司及律師事務所中設置事故鑑定專業人員，或單獨設置事故鑑定之專業公司，以協助處理事故鑑定之工作。

四、有效落實重點的道路交通安全項目之教育與宣導工作

(一)加強學校之交通安全教育工作，其主要工作為：積極成立各校之交通安全資料室，並確實執行「交通安全教育委員會」的功能。研訂學校交通安全教育課程，並依照大中小學之層級，分別實施相關之駕駛與事故處理教育。另外必須健全交通安全教

學評鑑制度，以落實學校交通安全教育工作。

(二)加強社會交通安全教育工作，其內容包括：針對家長辦理社區交通安全教學，加強違規用路人參加交通安全講習課程，以及加強駕駛訓練班之交通安全教育。

(三)加強道路交通安全之宣導：針對高肇事族群之特性研擬交通安全的宣導重點與方式。另以國中與高中職學生最能接受的宣傳媒體及演唱會活動，並邀請他們最能認同的宣導者，加強對其交通安全之宣導，尤其是有關機車安全之宣導。此外，加強重點交通安全項目之宣導工作，並與鄉鎮里鄰、宗教團體及社區相結合，鼓勵民間團體與企業提撥經費贊助道路安全之宣導工作。

五、交通執法人力與技巧的配合

(一)採用重點性執法加強取締，以發揮最大的執法功效：針對易引發交通事故的嚴重違規行為，高肇事族群，以及影響「強制汽車責任保險法」效果之無照騎乘機車，以及違反「道路交通管理處罰條例」新修訂的交通安全規範之行為，加強執法。

(二)加強肇事逃逸案件之處理：加強警察對於肇致傷亡交通事故之重視與預防，並建立制度以提昇警察主動積極偵辦肇事逃逸案的意願及能力，提昇警察快速到達現場或攔截的能力，加強偵查技巧之訓練與講習，以及檢警合作加強構成遺棄罪要件證據之蒐集。

參考文獻

1. 王本正，莊弼昌，「都會區交通警力派遣模式及其實證研究」，《中華民國第一屆運輸安全研討會論文集》，285-294 頁，國立交通大學運輸工程與管理學系，新竹市，民國八十三年十一月。
2. 台灣省政府交通處，《台灣省交通安全白皮書研究》，民國八十四年十二月。
3. 行政院，《道路交通秩序與交通安全改善方案》，台北市，民國八十三年六月。
4. 行政院衛生署全球資訊網，http://www.doh.gov.tw/info/health_stat/。
5. 交通部，《中華民國八十四年交通年鑑》，339-360 頁，台北市，民國八十五年六月。
6. 交通部，《運輸政策白皮書》，台北市，民國八十四年六月。
7. 交通部道路交通安全督導委員會，《道路交通事故資料處理之研究》，台北市，民國八十五年六月。
8. 交通部運輸研究所，《運輸資料分析》，台北市，民國八十五年六月。
9. 李克聰，周倩如，徐毓翎、周佳蓉，「交通執法策略及方法之評估分析」，《八十五年道路交通安全與執法研討會論文集》，29-41 頁，中央警察大學交通學系，桃園縣，民國八十五年六月。
10. 林大煜、林豐福、劉韻珠、賴靜慧，A，「衛生與警政單位交通事故統計資料差異之探討」，《中華民國第三屆運輸安全研討會論文集》，161-170 頁，國立成功大學交通管理科學系，台南市，民國八十五年十一月。

11. 林大煜，林豐福，賴靜慧，B，「機車問題探討及改善策略」，
《中華民國第一屆機車交通與安全研討會學術論文集》，1-12 頁，
財團法人山葉機車崇學基金會及國立交通大學運輸工程與管理學
系暨運輸研究中心，新竹市，民國八十五年十一月。發行所：財團
法人山葉機車崇學基金會，中壢市。
12. 姚高橋，曾國雄，楊俊宜，「交通肇事傷亡嚴重程度影響因素與
執法策略研擬之研究--以高雄市為例」，《八十五年道路交通安全
與執法研討會論文集》，1-22 頁，中央警察大學交通學系，桃園
縣，民國八十五年六月。
13. 許添本，王義川，「汽車保險制度與道路交通安全關係之研究」，
《中華民國第二屆運輸安全研討會論文集》，28-37 頁，國立交通
大學運輸研究中心，新竹市，民國八十四年十二月。
14. 許添本，A，「道路交通安全民意調查分析」，《八十五年道路
交通安全與執法研討會論文集》，382-393 頁，中央警察大學交通
學系，桃園縣，民國八十五年六月。
15. 許添本，B，「永續發展的社區化交通安全政策」，《中華民國
第三屆運輸安全研討會論文集》，421-430 頁，國立成功大學交通
管理科學系，台南市，民國八十五年十一月。
16. 陳子儀，「探討 84 年道路交通事故特徵」，《道路交通安全教育
資訊年刊，八十五年版》，49-63 頁，國立教育資料館，台北市，
民國八十五年六月。
17. 陳子儀，劉韻珠，楊博文，「我國道路交通安全體系之問題與對
策」，《中華民國第三屆運輸安全研討會論文集》，61-73 頁，國
立成功大學交通管理科學系，台南市，民國八十五年十一月。
18. 陳定輝，「強制汽車責任保險法草案中維護道路交通安全政策條
文之介紹及評論」，《中華民國第二屆運輸安全研討會論文集》，

315-324 頁，國立交通大學運輸研究中心，新竹市，民國八十四年十二月。

19. 陳高村，王文麟，「事故鑑定面臨的問題與未來發展方向」，《中華民國第三屆運輸安全研討會論文集》，151-160 頁，國立成功大學交通管理科學系，台南市，民國八十五年十一月。
20. 陳高村，龍天立，「道路交通事故肇事黑數推估之研究」，《中華民國第三屆運輸安全研討會論文集》，141-150 頁，國立成功大學交通管理科學系，台南市，民國八十五年十一月。
21. 陳家福，蔡中志，「交通肇事逃逸防制策略之研究」，《中華民國第三屆運輸安全研討會論文集》，31-40 頁，國立成功大學交通管理科學系，台南市，民國八十五年十一月。
22. 陳銘烈，蘇志強，蔡宗益，「高速公路交通執法強度與車流特性實證研究」，《八十五年道路交通安全與執法研討會論文集》，74-88 頁，中央警察大學交通學系，桃園縣，民國八十五年六月。
23. 張新立，「從資料收集談我國現階段道路交通安全之監督作業」，《中華民國第一屆運輸安全研討會論文集》，101-110 頁，國立交通大學運輸工程與管理學系，新竹市，民國八十三年十一月。
24. 張新立，「交通執法人員對道路行車安全意見調查之研究」，《八十四年道路交通安全與執法研討會論文集》，1-7 頁，中央警官學校交通學系，桃園縣，民國八十四年四月。
25. 張新立，陳賓權，「無照駕駛機車問題探源與因應對策之研究」，《中華民國第一屆運輸安全研討會論文集》，130-139 頁，國立交通大學運輸工程與管理學系，新竹市，民國八十三年十一月。
26. 張新立，麥恕銘，A，「青少年學生違規使用機車之行爲研究」，《八十五年道路交通安全與執法研討會論文集》，352-366 頁，中

央警察大學交通學系，桃園縣，民國八十五年六月。

- 27.張新立，麥恕銘，B，「國、高中學生違規使用機車行為特性之比較研究」，《中華民國第三屆運輸安全研討會論文集》，75-84頁，國立成功大學交通管理科學系，台南市，民國八十五年十一月。
- 28.張新立，楊淑娟，「青少年學生旅運活動需求特性與違規使用機車行為之地域性比較研究」，《中華民國第一屆機車交通與安全研討會學術論文集》，167-184頁，財團法人山葉機車崇學基金會及國立交通大學運輸工程與管理學系暨運輸研究中心，新竹市，民國八十五年十一月。發行所：財團法人山葉機車崇學基金會，中壢市。
- 29.詹丙源，A，「從交通肇事逃逸案件談現階段防制策略」，《八十四年道路交通安全與執法研討會論文集》，345-353頁，中央警官學校交通學系，桃園縣，民國八十四年四月。
- 30.詹丙源，B，「從交通安全觀點論交通肇事逃逸案件防制策略」，《中華民國運輸學會第十屆學術論文研討會論文集》，497-504頁，中華民國運輸學會，台北市，民國八十四年十月。
- 31.楊俊宜，鄧振源，洪榮一，「選擇性執法改善交通肇事之研究--以高雄市為例」，《八十四年道路交通安全與執法研討會論文集》，119-129頁，中央警官學校交通學系，桃園縣，民國八十四年四月。
- 32.劉振安，「交通警察組織編制與專業化之探討」，《八十四年道路交通安全與執法研討會論文集》，61-79頁，中央警官學校交通學系，桃園縣，民國八十四年四月。
- 33.蘇志強，方國璽，「改善高速公路行車安全執法策略之研究」，《八十四年道路交通安全與執法研討會論文集》，101-118頁，中央警官學校交通學系，桃園縣，民國八十四年四月。
- 34.謝尚行，「機車騎士駕駛行為與行車安全之分析」，《中華民國

第一屆機車交通與安全研討會學術論文集》，201-209 頁，財團法人山葉機車崇學基金會及國立交通大學運輸工程與管理學系暨運輸研究中心，新竹市，民國八十五年十一月。發行所：財團法人山葉機車崇學基金會，中壢市。