

調查報告

壹、案由：據審計部103年度中央政府總決算審核報告，機車事故件數及傷亡人數長年居高不下，其中以青年學生為最多，亦凸顯大專院校公共運輸接駁問題等情案。

貳、調查意見：

據審計部103年度中央政府總決算審核報告中指出，自交通部辦理民國(下同)102至104年第11期「道路交通秩序與交通安全改進方案」(下稱道安改進方案)後，青年學生¹機車事故肇事率未見改善，肇事率逐年攀升且傷亡人數居高不下，又因部分大專校院公共運輸接駁情形不佳，致青年學生須騎乘機車通學，使其機車肇事意外頻生，難以發揮交通事故防制之效能。

交通事故防制除須透過交通宣導強化民眾遵守交通規則之意識外，亦有賴交通執法與交通工程改善用路環境，方能生其效益，而為青年學生提供安全無虞之行車環境，政府與各主管機關責無旁貸。本案經調閱審計部、交通部、教育部及內政部警政署(下稱警政署)等機關卷證資料，並於104年12月23日詢問交通部、教育部及警政署等機關，已調查完竣，茲列述調查意見如下：

- 一、交通部於102至104年間實施第11期道安改進方案，除整體交通事故防制之效果未能彰顯外，據警政署統計資料顯示，18至24歲之青年中以大學生(含研究生)最常發生交通意外事故，且其自101至104年9月間傷亡人數已累積至33,035人，而因騎乘機車傷亡者亦達

¹依道路交通安全規則第60條第1項第1款規定，考領普通駕駛執照、輕型或普通重型機車駕駛執照須年滿18歲。另依我國就讀大學年齡約18至19歲，若以目前大學學制(含研究生)為例，畢業年齡約為23至24歲，故本案將青年學生設定為18至24歲大專校院之學生，並以此為調查之範圍。

30,770人，居各職業別之冠，顯見道安改進方案實施後，於大學生(含研究生)機車事故之防制未見成效，該部允宜確實檢討改進，以加強青年學生機車交通事故之防制。

- (一)交通部為達成行政院陳前院長○於101年6月7日主持第3301次會議通過之「黃金十年 國家願景」之施政主軸二平安健康預期目標：「將交通事故肇事率及死亡人數5年降低10%，10年降低20%」，規劃於102至104年推動第11期道安改進方案，每年度目標訂為降低交通事故死亡人數2%，並訂有「騎乘機車事故防制」、「酒醉(後)開(騎)車事故防制」、「高齡者事故防制」、「大客車安全」、「行人安全」、「自行車安全」等6大防制重點。
- (二)查第11期道安改進方案實施後，有無發揮交通事故防制成效，可自A1及A2類交通事故件數²之數據變化加以觀察，故據警政署統計資料分析其成效如下：
- 1、第11期道安改進方案實施後整體防制及該方案防制重點「騎乘機車事故防制」之成效不彰：
 - (1) 101至104年9月A1+A2交通總事故件數與總傷亡人數由101年249,465件(傷亡人數336,122人)增加至102年278,388件(傷亡人數375,496人)，103年更達307,842件(傷亡人數415,408人)，101至104年各年度事故件數與傷亡人數平均增加幅度達11%(詳如附表1)。
 - (2) 另「騎乘機車事故防制」亦為第11期道安改進方案之防制重點，惟自方案實施後，自101至104年9月機車事故發生件數與傷亡人數皆占交通事故總件數及總傷亡人數5成以上，且機車事故

²道路交通事故處理規範第1點第7項將交通事故分為：1、A1類：造成人員當場或24小時內死亡之交通事故。2、A2類：造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故。

件數與傷亡人數由101年126,494件(傷亡人數187,878人)增加至102年143,760件(傷亡人數213,418人),103年更達161,416件(傷亡人數238,780人),機車事故發生件數與傷亡人數每年平均約增加12%(詳如附表1),由上開數據顯示,自第11期道安改進方案實施後,無論是整體交通事故或機車事故之件數與傷亡人數皆未減反增。

2、18至24歲青年及大學生(含研究生)機車事故數據呈上升趨勢:

(1) 自101至104年9月18至24歲青年及大學生(含研究生)A1+A2類機車交通事故發生件數、傷亡人數及增減率統計中顯示,101至103年各年度,青年機車事故件數101年約占機車事故件數之33.9%(42,907/126,494件)、102年占機車事故件數之34.1%(49,148/143,760件)、103年則佔34.5%(55,765/161,416件);另青年機車事故傷亡人數部分,101年度佔機車事故傷亡人數之34.8%(65,401/187,878人),102年占34.9%(74,674/213,418人),103年則占35.1%(83,856/238,780人),青年機車事故件數與傷亡人數於101年至103年間平均約占總機車事故件數及傷亡人數之33~34%,並呈上升趨勢(詳如附表2)。

(2) 102年大學生(含研究生)機車事故件數由101年8,111件(傷亡人數12,617人)增加至102年8,866件(傷亡人數13,842人),增加幅度達9~10%,雖103年大學生(含研究生)機車事故件數有些許下降為8,669件(傷亡人數13,356人),但因102年上升幅度較大,相較於道安改

進方案實施前(101年),大學生(含研究生)機車事故件數與傷亡人數未明顯減少,反呈上升趨勢(詳如附表2)。

3、青年學生發生交通事故傷亡人數居各職業別之冠：

- (1) 自101至104年9月各年度A1類交通事故機車死亡駕駛之前5大職業別統計表中顯示(詳如附表3),發生A1類機車事故中肇事率最高職業別,101至104年9月皆以學生位居第一,死亡駕駛人數分別於101年為107人、102年為90人,103年82人及104年9月之44人,總計人數為323人。
- (2) 另據警政署提供之101年至104年9月18至24歲青年道路交通事故之職業統計表(詳如附表4),亦以大學生(含研究生)發生A1+A2類事件33,035人(A1類159人、A2類32,876人)傷亡人數居所有職業別之冠。

4、青年學生發生交通事故主要使用之交通工具為機車,而青年學生機車事故之防制仍未發揮效能：

- (1) 下表1之數據顯示,101年至104年9月18至24歲大學生(含研究生)發生道路交通事故時主要使用之交通工具為機車,且A1類人數為144人,A2類人數則達30,626人,占大學生(含研究生)發生交通事故總傷亡人數之93%(30770/33035人)。

表1 101至104年9月大學生(含研究生)發生A1+A2道路交通事故之駕駛交通工具統計表

類別	機車	小客車	小貨車	慢車	人	合計
A1 人數	144	14	1	0	0	159

A2 人數	30626	1762	115	261	112	32876
合計	30770	1776	116	261	112	33035

註：第一當事人為 18 至 24 歲之大學生(含研究生)者，列入計算

資料來源：本院依據 104 年 11 月 23 日警政署函復資料彙整。

(2) 另查交通部103年機車使用狀況調查³指出，機車最主要用途以通(勤)學比率最高，占56.3%，主要使用原因以「機車具機動性，方便進行其他活動」為主，另以「可縮短通勤(學)時間」次之，而大學生(含研究生)之年齡常介於18~24歲間，並以剛通過機車駕照考試者居多，亦常藉由機車做為通學之代步工具，然依前述警政署統計資料顯示，101至104年9月間學生因騎乘機車發生死亡駕駛之狀況居各職業別之冠，18至24歲之青年最易發生交通事故者，以大學生(含研究生)最為嚴重，其因騎乘機車發生交通事故者亦占其發生交通事故總傷亡人數之93%，故「騎乘機車事故防制」雖列為第11期道安改進方案之防制重點，惟於青年學生機車事故防制部分，仍未發揮防制之效能。

(三) 綜上，交通部於102至104年間實施第11期道安改進方案，除整體交通事故防制之效果未能彰顯外，據警政署統計資料顯示，18至24歲之青年中以大學生(含研究生)最常發生交通意外事故，且其自101至104年9月間傷亡人數已累積至33,035人，而因騎乘機車傷亡者亦達30,770人，居各職業別之冠，顯見道安改進方案實施後，於大學生(含研究生)機車事故之防制未見成效，該部允宜確實檢討改進，以加強青年學生機車交通事故之防制。

³交通部統計處，「機車使用狀況調查」，製作日期：104年10月。(註：原應103年辦理，惟該部考量人力及經費配置狀況，避免同時辦理多項調查，影響調查品質，調整「機車使用狀況調查」之期程，由原預訂民國103年辦理，改為104年辦理，之後辦理週期仍為每2年1次)。

二、交通部於104年度辦理「大專校院公車進校園」計畫，原擬藉由該計畫之執行，強化各大專校院公共接駁運輸系統並減少學生騎乘機車發生意外之風險，惟該部於執行計畫前，未能充分掌握各校公共運輸接駁情形，致部分欠缺公共運輸接駁及機車肇事率偏高之學校未納入計畫實施，該部允宜瞭解各大專校院實際公共接駁狀況後，適切擇定計畫實施對象，妥適分配資源並持續檢討其成效，以符計畫實施之初衷。

(一)交通部為解決青年學生機車事故肇事率偏高之問題，於民國104年度辦理「大專校院公車進校園」計畫，並函請各地方政府瞭解轄區內大專校院公路公共運輸接駁服務需求，依「104年度公路公共運輸提升計畫」第1波計畫提案原則申請補助，俾利其補助市區及公路汽車客運業者調整運輸路線。而該計畫之實施係依據交通部104年1、2月召開2次「協商大專校院試辦公車進入校園免費搭乘計畫」會議紀錄辦理，依據教育部校安通報系統資料分析提出8所大專校院建議名單後，經交通部道安委員會及教育部選定7所學校，交通部公路總局參照上述兩單位所建議之學校及廣納立法委員之建議與各地方政府之提案，後擇定15所大專校院試辦該計畫，其名單詳如下表2所示：

表2 大專校院公車進校園各階段計畫實施對象

篩選方式	校名	
教育部依校安通報系統統計資料分析建議之名單	東南科技大學、龍華科技大學、中原大學、育達科技大學、大葉大學、屏東科技大學、義守大學、東華大學	
教育部與交通部道安委員會會議研商	景文科技大學、佛光大學、雲林科技大學、義守大學、屏東科技大學、東華大學、臺東大學	
交通部公路總局據上述單位建議	第一	景文科技大學、環球科技大學、屏東科技大學、國立東華大學、國立臺東大學、佛

篩選方式	校名	
擇定15所大專校院實施該計畫	階段	光大學與淡江大學（蘭陽校區） ^a 、大葉大學、中州科技大學及耕莘專科學校
	第二階段	雲林科技大學、樹德科技大學、中華大學、玄奘大學、元培科技大學、大葉大學

註：a. 佛光大學與淡江大學（蘭陽校區）路線合併調整。

資料來源：本院依據104年12月1日交通部及教育部函復資料彙整。

(二)查該計畫實施後已有部分學校公共運輸接駁情形有所改善，如下表3所示：環球科技大學、大葉大學及耕莘健康管理專科學校，原本皆無公車路線通過，經計畫實施後，皆有1條以上公車路線經過，每日班次亦達20班以上，惟仍有部分學校路線及班次仍未增加，僅補助公車業者繞行營運費用，例如：屏東科技大學及中州科技大學，惟中州科技大學每日僅有2條公車路線經過，亦僅有13班次，似仍無法解決公共運輸不足之問題。

表3 大專校院公車進校園計畫實施學校公共接駁情形改善狀況

學校	計畫實施前		計畫實施後	
	路線	班次	路線	班次
佛光大學及淡江大學（蘭陽校區）	1	20	2	38
景文科技大學	1	19	1	19
雲林科技大學	3	41	4	61
義守大學	7	69	第3次專案會議決議，因該校班次足夠且已於校內設站，故本年度暫無公路公共運輸需求。	
屏東科技大學	4	34	4	34（補助臺灣好行屏北線繞駛屏東科技大學3站，所產生

學校	計畫實施前		計畫實施後	
	路線	班次	路線	班次
				之營運費用。)
東華大學	1	30	4	62
臺東大學	1	22	1	30
環球科技大學	0	0	2	31
樹德科技大學	2	34	2	54
大葉大學	0	0	2	26
中州科技大學	2	13	2	13 (【6915】、【6923】進入中州科技大學所產生之營運費用)
耕莘健康管理專科學校	0	0	1	24
中華大學、玄奘大學、元培科技大學	2	18	3	66

註：依據附表6彙整。

資料來源：本院依據104年12月18日交通部函復資料彙整。

(三)次查，青年機車事故肇事率較高之前三名縣市分別為：新北市、高雄市及臺中市(詳如附表5)，惟上開縣市仍有許多學校有公共運輸接駁狀況不足之情形，依上表3所示，若與實施該計畫試辦對象，於計畫實施前平均2路線和20班次公共運輸接駁情形相比，則下表4中，新北市華梵大學僅有1條路線經過，每日僅有16班次，高雄市和春技術學院亦為1條路線經過，每日17班次，公共接駁情形明顯不足，然皆未被納入該計畫之實施對象中。

表4 青年機車肇事率高縣市班次未達20班及路線未達2之大專校院

縣市	班次未達20班	路線未達2
新北市	華梵大學	華梵大學
台中市	-	-

縣市	班次未達20班	路線未達2
高雄市	和春技術學院	國立高雄餐旅大學、和春技術學院

資料來源：本院依據104年12月18日交通部函復資料彙整。

(四)除上述青年機車肇事率高之縣市，仍有學校公共接駁狀況不足外，另據審計部函報資料顯示⁴，103年度大學生(含研究生)交通事故地點距離各大專校院1公里內之分布情形，國立臺中教育大學A1+A2類學生機車事故233件、弘光科技大學168件、國立勤益科技大學160件、逢甲大學160件及朝陽科技大學159件等校園周邊交通事故嚴重，為全臺前五大易肇事校園，且據朝陽科技大學學務長表示，因缺乏太平區至該校之直達公車，致學生多騎乘機車⁵，另據Google Map查詢太平區至朝陽科技大學之公車路線，發現不僅缺乏直達公車，且轉乘公車亦未停靠該校，公共運輸便利性，略為不足，肇致該校學生多以機車代步致交通事故嚴重，顯見目前仍有部分大專校院缺乏適足公共運輸工具，且學生交通事故嚴重之學校未能納入交通部之「大專校院公車進校園」計畫內；又交通部103年機車使用狀況調查結果⁶顯示，3成4之機車使用者會因實施機車管理措施而改用公共運輸工具，其中最優先措施即為「政府提供便利完善之公共運輸服務」，因此提供大專校院充足之公共運輸服務，確為降低學生機車使用，減少機車意外風險之策。

(五)綜上，交通部於104年度辦理「大專校院公車進校園」計畫，原擬藉由該計畫之執行，強化各大專校院公共接駁運輸系統並減少學生騎乘機車發生意外之

⁴據審計部104年11月12日台審部交字1040013990號函「民國103年各大專校院周圍1公里內發生A1及A2類大學生(含研究生)機車交通事故情形統計表」整理。

⁵104年4月19日自由時報第14版刊載之「屯區3大學去年1,500車禍，新生佔多數」。

⁶同註13。

風險，惟該部於執行計畫前，未能充分掌握各校公共運輸接駁情形，致部分欠缺公共運輸接駁及機車肇事率偏高之學校未納入計畫實施，該部允宜瞭解各大專校院實際公共接駁狀況後，適切擇定計畫實施對象，妥適分配資源並持續檢討其成效，以符計畫實施之初衷。

三、交通部為加強降低道路交通事故A1、A2類死亡及受傷人數，於103年辦理「全國道安扎根強化行動計畫」，該計畫預期目標中僅列有降低交通事故死亡人數之比率，卻未設定受傷人數降低比率，將A2類交通事故中所含24小時後死亡者排除在外，且A2類交通事故中未就輕重傷分別統計，均導致交通事故死亡及受傷人數之數據無法反映真實現況，該部允應檢討A2類交通事故各類傷亡態樣，詳實分析各項數據，以完善交通事故防制對策之規劃。

(一)交通部於102至104年辦理第11期「道安改進方案」後，整體交通安全防制未達預期效益外，另據下表5，警政署提供之101至104年9月18至24歲青年A1及A2類道路交通事故總件數及增減比率中顯示，青年發生A1類交通事故件數有下降之趨勢，減少比率平均達5%；惟A2類交通事故件數卻明顯上升，且增加幅度每年高達13%。對此，交通部說明⁷：「係因民眾申請保險理賠觀念日漸普及汽、機車保險理賠觀念普及，民眾發生交通事故後為申請強制汽車責任保險理賠及避免權益受損，均報案處理，亦造成事故案件增加。」云云，惟機車所有人投保強制汽車責任保險之立法目的係藉由投保責任保險，使受害人遭受損害時，可由保險公司負賠償及給付保險金予

⁷交通部104年12月22日以交安字第1045017439號函復說明。

受害人以獲基本之補償，故保險理賠觀念之普及實有助於交通安全與秩序之建立，且保險理賠觀念及民眾均報案處理交通事故之觀念既已普及，則不論A1或A2類交通事故件數，數據變化上理應同步成長，何以出現一降一升之現象？再查機車所有人投保強制汽車責任保險早已於88年1月1日即實施，且迄101年止機車強制責任保險已實施13年有餘，若因此影響交通事故報案數據增加，交通部應能掌握，卻未對降低A2類交通事故件數研擬防制對策，仍將民眾保險觀念普及作為其數據增加之理由，除難以說明兩者間之關連外，亦無法釐清A2類交通事故件數大幅增加之原因。

表1 民國101年至104年9月18至24歲青年A1類及A2類道路交通事故總件數及增減率統計表

年	A1 類 件數	增減 比率	A2 類 件 數	增減 比率	合計	增減 比率
101	283	-	51,666	-	51,949	-
102	277	-2%	58,635	+13%	58,912	+13%
103	253	-8%	66,621	+13%	66,874	+13%
104.1~9月	175	-	46,340	-	46,605	-
合計	988	-	223,262	-	224,340	-

資料來源：本院依據104年11月23日警政署函復資料彙整。

- (二)查交通部為降低道路交通事故A1、A2類死亡及受傷人數擬定「全國道安扎根強化行動計畫」，設定四大大事故防制對象：1.機車。2.長者。3.自行車。4.大客車。該計畫自103年開始，預期目標為至109年，以100~102年3年平均死亡人數(2,028人)為基準值，每年道路交通事故死亡人數逐年降低3~5%，109年到達降低死亡人數27%，總事故受傷人數上升幅度逐年趨緩，並於105年開始零成長，109年受傷人數至102年水準以下。惟該計畫之內容，皆未就

交通事故受傷人數設定交通事故防制預期目標。經詢據交通部未設受傷人數預期目標之原因，該部說明係因交通事故受傷人數目標下降比例不易訂定，除警政署自97年開始推動道路交通事故E化系統，要求各警察機關事故均應上網填報，致98年及99年道路交通事故傷亡人數突增，真實反映道路交通事故之狀況外，另民眾申請保險理賠觀念日漸普及，A2類受傷輕重區分不易，致使不論輕重傷皆納入A2類事件，亦使A2類交通事故事件量大增云云；惟警政署於97年即開始推動道路交通事故E化系統，除真實反映交通事故狀況外，對於輕重傷區分不易之情，交通部應得藉由警政署相關資料瞭解，卻未及早改善，而致後續交通事故防制對策難以切合現況。

- (三)次查A1、A2類事件分類，係依道路交通事故處理規範第1點第7項之規定：「1. A1類：造成人員當場或24小時內死亡之交通事故。2. A2類：造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故。」由於法規內容將受傷或超過24小時內死亡之交通事故，皆納入A2類交通事故，使A2類交通事故件數大增，亦使A2類交通事故中亦可能含有死亡或輕重傷之人數，難以區分態樣，致無法全面掌握死亡與輕重傷人數之數據，影響後續交通事故防制政策方向之擬定。另查本院先前101年調查「我國兒童非自然死亡」乙案中⁸曾明確指出：「……各國道路交通事故死亡時間認定標準有所差異(有採「事故現場當場死亡」、「事故發生後24小時內死亡」、「事故發生後3日內死亡」、「事故發生後7日內死亡」、「事故發生後30日

⁸監察院101年03月22日(101)院台調查字第1010800103號函調查報告，頁91-92。

內死亡」等標準)，國際並無一致之分類。而我國係將A2類道路交通事故排除交通事故死亡統計之外，亦即腦死或已成植物人者都不納入統計，更遑論重傷、重殘者，將使我國道路交通事故死亡統計數據未能覈實認定，真實反映現況。而以此種在事故發生後24小時內死亡的A1類道路交通事故統計資料，作為單位績效的態度，又如何期待能面對問題癥結，積極檢討改進。」A2類交通事故統計數據未能反映真實面以致影響後續交通事故防制政策擬定之問題，經本院詢問時，交通部亦表示後續將辦理A2類交通事故輕重傷分類檢討與研究並加強改善。

(四)綜上，交通部為加強降低道路交通事故A1、A2類死亡及受傷人數，於103年辦理「全國道安扎根強化行動計畫」，該計畫預期目標中僅列有降低交通事故死亡人數之比率，卻未設定受傷人數降低比率，將A2類交通事故中所含24小時後死亡者排除在外，且A2類交通事故中未就輕重傷分別統計，均導致交通事故死亡及受傷人數之數據無法反映真實現況，該部允應檢討A2類交通事故各類傷亡態樣，詳實分析各項數據，以完善交通事故防制對策之規劃。

四、教育部對於青年學生交通事故傷亡人數統計數據與警政署提供之數據落差懸殊，且對於青年學生交通事故發生時使用運具態樣未納入統計分析，致無法確切掌握數據，潛藏交通事故黑數，影響後續交通安全宣導之方向，致生交通事故防制之漏洞，該部允宜切實督促各大專校院就青年學生交通事故之通報，落實數據分析並協助交通事故防制對策之擬定。

(一)按教育部對於校安通報事件之分類，依校園安全及災害事件通報作業要點第4點，依類別性質區分

為：緊急事件、法定通報事件及一般校安事件。而就青年學生發生機車交通意外時，若涉及死亡事件或2人以上受有重傷，屬緊急事件，其餘則屬一般校安事件。然不論發生緊急事件或一般校安事件時，學校皆須通報，並依校園安全及災害事件通報作業要點第6點，通報時限分別列有以下期限：

- 1、緊急事件：應於知悉後，立即應變及處理，即時以電話、電訊、傳真或其他科技設備通報上級主管教育行政機關，並於2小時內於校安通報網通報。
- 2、法定通報：應於知悉後，於校安通報網通報，甲級、乙級事件至遲不得逾24小時；丙級事件至遲不得逾72小時；法有明定者，依各該法規定通報。
- 3、一般校安事件：應於知悉後，於校安通報網通報，至遲不得逾7日。

因此，各大專校院若知悉學生發生緊急事件或一般校安事件時皆有向教育部通報之義務，使其得以掌握學生各項校安與災害事件之數據，並維護校園及學生安全。

- (二)查警政署統計資料顯示，101至104年9月18至24歲大學生(含研究生)道路交通事故發生A1+A2類人數達33,035人，惟教育部提供101至104年大專校院交通事故通報件數及傷亡人數統計表中，該通報之傷亡人數總合僅有10,889人，兩者間數據落差達22,146人，甚為懸殊；由上可知，兩機關間並未就統計數據加以整合，亦未掌握青年學生發生交通事故之數據，除無法顯現學生交通事故發生之實情，亦潛藏交通事故黑數。且依校園安全及災害事件通報作業要點第11點規定，教育部每年應指派專人或委請專家學者進行前一年校安通報事件資料分析，並課予

教育部公布分析資料與統計數據之義務。倘該部未能掌握學生發生交通事故數據之正確性，其後續公布之分析資料與統計數據，亦無法反映現況，有礙後續交通事故防制政策擬定之方向。

表6 101年至104年9月18至24歲青年道路交通事故之職業統計表

職業	A1類人數	A2類人數	合計
大學生(含研究生)	159	32,876	33,035

資料來源：本院依據104年11月23日警政署函復資料彙整。

表7 101至104年11月大專校院青年學生發生交通事故通報件數與傷亡人數統計表

年 度	通報件數	死亡通報件數	死亡人數	受傷通報件數	受傷人數
101	2111	175	178	1936	2372
102	2512	165	168	2347	2794
103	2524	160	165	2364	2823
104(1-11月)	2005	125	128	1880	2261
總計	9152	625	639	8527	10250

資料來源：本院依據104年12月18日教育部提供資料彙整。

(三)次查大學生(含研究生)發生機車交通事故情形甚為嚴重，教育部校安系統中卻無學生發生交通事故時所使用交通工具之統計資料，另又遲至104年10月方於校安系統增列事件問卷功能，對已通報交通事故學校，進行意外發生時師生所乘運具問卷調查，該部未就青年學生交通事故使用運具態樣加以掌握，除對於校園機車事故防制無法對症下藥外，亦影響後續交通事故防制對策方向之擬定，對此。教育部於本院詢問時表示：「校安系統未來可研擬增設運具欄位(包含步行、自行車、機車、汽車及大眾運輸工具等選項)，以利提供該部及相關機關年度統計之需要」。

(四) 綜上，教育部對於青年學生交通事故傷亡人數統計數據與警政署提供之數據落差懸殊，且對於青年學生交通事故發生時使用運具態樣未納入統計分析，致無法確切掌握數據，潛藏交通事故黑數，影響後續交通安全宣導之方向，致生交通事故防制之漏洞，該部允宜切實督促各大專校院就青年學生交通事故之通報，落實數據分析並協助交通事故防制對策之擬定。

五、青年學生發生機車事故前十大肇因，以個人違規態樣為主，例如：酒後駕車、未依規定讓車及未保持行車安全距離……等，顯見其等遵守交通安全法制觀念，容有改善之空間，除須強化交通安全宣導外，交通部、教育部及警政署允應建立平台瞭解交通事故數據，掌握青年學生機車事故肇事熱區，共同分析熱區肇事率偏高原因，集中執法能量，並透過跨部會之整合與互助，強化青年學生交通事故之防制，以維護青年學生用路安全。

(一) 據警政署統計資料顯示，101至104年(1-9月)18至24歲青年發生A1類道路交通事故之肇因統計前10項以個人違規占多數，如下表8所示：酒後駕車失控、超速失控及未依規定讓車，分別占青年發生A1類道路交通事故肇事原因之前三名。另於101至104年9月18至24歲青年發生A2類道路交通事故之肇因統計前10項，仍以個人違規為主因，並如下表9所示：以未依規定讓車、未保持行車安全距離及違反號誌管制或指揮，分別為青年發生A2類道路交通事故肇事原因前三名。

表8 101年至104年(1-9月)18至24歲青年道路交通事故之A1類前10大肇因統計表

排序	肇因	件數
----	----	----

排序	肇因	件數
1	酒醉(後)駕駛失控	155
2	超速失控	69
3	未依規定讓車	67
4	違反號誌管制或指揮	67
5	未依規定減速	44
6	違反特定標誌(線)禁制	42
7	搶越行人穿越道	22
8	未保持行車安全間隔	19
9	變換車道或方向不當	18
10	逆向行駛	18

資料來源：本院摘錄自104年11月23日警政署函復資料。

表9 101年至104年(1-9月)18至24歲青年道路交通事故之A2類前10大肇因統計表

排序	肇因	件數
1	未依規定讓車	34,282
2	未保持行車安全距離	17,327
3	違反號誌管制或指揮	15,015
4	左轉彎未依規定	9,655
5	違反特定標誌(線)禁制	7,788
6	未保持行車安全間隔	7,158
7	超速失控	5,353
8	變換車道或方向不當	5,104
9	起步未注意其他車(人)安全	4,268
10	違規超車	3,936

資料來源：本院摘錄自104年11月23日警政署函復資料。

(二)查青年發生交通事故之肇因分析，仍以個人違規為主因，且青年中以學生身分居多，若未能將遵守交通規則之觀念向下紮根，則無法生交通事故防制之效，故為保障青年學生用路安全，除須透過交通安全觀念之宣導外，執法人員若能掌握青年交通事故熱區，集中執法能量，加強該熱區之執法，並與交通部、教育部透過平台整合相關數據資訊，強化交通事故防制對策，可使交通事故防制發揮最大之效益。經本院詢問警政署對於青年學生機車事故肇事熱

區建立之後續規劃，該署表示：「未來將規劃於 105 年交通部暨各級道安會報道安工作聯繫會議，針對 18 至 24 歲青年學生交通事故進行大數據分析（含交通事故熱區）之專案報告，警政署亦將據以研擬相關因應執法作為。」藉此強化青年學生機車交通事故之執法，減少青年機車事故意外之發生。

- (三)綜上，青年學生發生機車事故前十大肇因，以個人違規態樣為主，例如：酒後駕車、未依規定讓車及未保持行車安全距離……等，顯見其等遵守交通安全法制觀念，容有改善之空間，除須強化交通安全宣導外，交通部、教育部及警政署允應建立平台瞭解交通事故數據，掌握青年學生機車事故肇事熱區，共同分析熱區肇事率偏高原因，集中執法能量，並透過跨部會之整合與互助，強化青年學生交通事故之防制，以維護青年學生用路安全。

參、處理辦法：

- 一、調查意見函交通部、教育部及內政部警政署；並請交通部就調查意見一~三及五確實檢討改進見復；調查意見四、五請教育部確實檢討改進見復；調查意見五請內政部警政署確實檢討改進見復。
- 二、調查意見函審計部參考。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、內政及少數民族委員會、教育及文化委員會聯席會議處理。

調查委員：楊美鈴

蔡培村

包宗和

中 華 民 國 1 0 5 年 1 月 日

附件：本院104年10月19日院台調壹字第1040800180號派查函暨相關案卷。

附表1 101至104年9月各年度A1+A2交通事故及機車事故發生件數與傷亡人數統計表

項目 年度	A1+A2 類事故件數					A1+A2 類事故傷亡人數				
	總事故件數	增減率(%)	機車事故件數	增減量(%)	機車事故佔總事故件數比率	總傷亡人數	增減率(%)	機車事故人數	增減率(%)	機車事故傷亡人數佔總傷亡人數比率
101年	249,465	-	126,494	-	50.71	336,122	-	187,878	-	55.90
102年	278,388	+11.6	143,760	+13.6	51.64	375,496	+11.7	213,418	+13.6	56.84
103年	307,842	+10.6	161,416	+12.2	52.43	415,408	+10.6	238,780	+11.9	57.53
104年 (1-9月)	215,633	- ^a	111,914	- ^a	51.90	290,091	- ^a	165,073	- ^a	56.90
合計	1,051,328	-	543,584	-	-	1,417,117				

註：a. 104年(1-9月)非完整年度，故無增減率計算。

資料來源：依據警政署 104年 11月 23日函復資料彙整。

附表2 101至104年9月18至24歲青年及大學生(含研究生)A1+A2類機車交通事故發生件數、傷亡人數及增減率統計表

項目 年度	A1+A2 類事故件數							A1+A2 類事故傷亡人數						
	機車事故件數	18至24歲青年機車事故件數	18至24歲青年機車事故件數佔機車事故件數比率(%)	大學生(含研究生)機車事故件數	增減率(%)	大學生(含研究生)佔機車事故件數比率(%)	大學生(含研究生)佔青年機車事故件數比率(%)	機車事故總人數	18至24歲青年機車事故傷亡人數	18至24歲青年機車事故傷亡人數佔機車事故總人數比率(%)	大學生(含研究生)機車事故傷亡人數	增減率(%)	大學生(含研究生)佔機車事故總人數比率(%)	大學生(含研究生)佔青年機車事故總人數比率(%)
101年	126,494	42,907	33.9	8,111	-	6	18.9	187,878	65,401	34.8	12,617	-	7	19.2
102年	143,760	49,148	34.1	8,866	+9	6	18.0	213,418	74,674	34.9	13,842	+10	6.4	18.5
103年	161,416	55,765	34.5	8,669	-2	5.3	15.5	238,780	83,856	35.1	13,356	-4	5.5	15.9
104年(1-9月)	111,914	38,094	34	5,034	- ^a	4.4	13.2	165,073	58,088	35.2	7,817	- ^a	4.7	13.5
合計	543,584	185,914	-	30,680 ^b	-	-	-	805,149	282,019	-	47,632 ^b	-	-	-

註：a. 104年(1-9月)非完整年度，故無增減率計算。

b. 本表「死亡件數(人數)」、「受傷件數(人數)」係以第一當事者為大學(研究生)且車種為機車者(未限18至24歲)，統計該車種造成事故之死亡人數及受傷人數。

資料來源：依據警政署105年1月15日提供資料彙整。

附表3 101至104年9月各年度A1類交通事故機車死亡駕駛之前5大職業別統計表

年度	職業別	死亡駕駛	占死亡駕駛總數比率
101年	學生	107	21.23
	無業者	100	19.84
	農林漁牧工作者	52	10.32
	技術工	48	9.52
	服務工作者	41	8.13
102年	學生	90	21.63
	無業者	73	17.55
	農林漁牧工作者	56	13.46
	技術工	39	9.38
	服務工作者	33	7.93
103年	學生	82	22.40
	無業者	67	18.31
	服務工作者	36	9.84
	農林漁牧工作者	33	9.02
	技術工	33	9.02
104年 (1-9 月)	學生	44	19.30
	無業者	41	17.98
	農林漁牧工作者	28	12.28
	技術工	23	10.09
	服務工作者	20	8.77

資料來源：本院依據104年11月23日警政署函復資料彙整。

附表4 101年至104年（1-9月）18至24歲青年道路交通事故
之職業統計表

職業	A1類 人數	A2類 人數	合計
民意代表、行政主管、企業主管及經理人員	0	24	24
專業人員	3	856	859
技術員及助理人員	15	1,481	1,496
事務工作者	18	4,424	4,442
服務工作者	42	14,542	14,584
售貨員	5	555	560
農林漁牧工作者	13	396	409
保安工作者	15	733	748
技術工	32	5,086	5,118
汽車、火車駕駛員及船員	13	781	794
機械設備操作工及組裝工	13	1,340	1,353
非技術工及體力工	31	3,782	3,813
高中生	28	3,843	3,871
專科生	18	1,845	1,863
大學生（含研究）生	159	32,876	33,035
家庭主婦（夫）	2	353	355
無業者	23	2,511	2,534
其他	392	98,835	99,227
不明	164	48,847	49,011
警察	2	152	154
合計	988	223,262	224,250

備註：本表「人數」係以第一當事者年齡為18至24歲者，列入計算。

資料來源：本院依據104年11月23日警政署函復資料彙整

附表5 101年至104年9月18至24歲青年道路交通事故之前三名發生縣市統計表

縣市	A1類件數	A2類件數	合計
臺中市	94	48372	48466
高雄市	105	39037	39142
新北市	98	22919	23017

資料來源：本院依據104年11月23日警政署函復資料彙整。

附表6 大專校院公車進校園辦理學校於計畫實施前後改善狀況

學校	計畫實施前	公運計畫補助項目	計畫實施後
佛光大學及淡江大學(蘭陽校區)	1. 臺灣好行 111 路線行經。 2. 每日 20 班。	補助 111 路線增購中型巴士車輛 2 輛。	1. 臺灣好行 111 路 A 線行經佛光大學。 2. 臺灣好行 111 路 B 線行經淡江大學。 3. 每日 38 班。
景文科技大學	1. F701 路線行經。 2. 每日 19 班。	補助新闢路線(景文科大-捷運景安站)購置低地板大客車輛 3 輛。	1. F701 路線行經。 2. 每日 19 班。
雲林科技大學	1. 7011 (每日 20 班) 2. 7120 (每日 11 班) 3. 7126 (每日 10 班)	1. 補助新闢路線(西環線)購置無障礙大客車 1 輛、普通大客車 2 輛。 2. 【7126】與臺灣好行斗六古坑線站位合併。	1. 7011(每日 20 班) 2. 7120(每日 11 班) 3. 7126(每日 10 班) 4. 西環線(每日 20 班)
義守大學	8501、8502、8503、8504、8505、8506、96，每日共計 69 班	第 3 次專案會議會議決議，因該校班次足夠且已於校內設站，故本年度暫無公路公共運輸需求。	-
屏東科技大學	1. 8232 (20 班) 2. 8233 (6 班) 3. 8240 (2 班) 4. 臺灣好行屏北	補助臺灣好行屏北線繞駛屏東科技大學 3 站，所產生之營運費用。	1. 8232 (20 班) 2. 8233 (6 班)

學校	計畫實施前	公運計畫補助項目	計畫實施後
	線 (6 班)		3. 8240 (2 班) 4. 臺灣好行屏北線 (6 班)
東華大學	市區客運 301 (30 班)	補助公路客運【1121】、【1122】、【1128】繞駛東華大學所產生之營運費用。	1. 1121 (24 班) 2. 1122 (6 班) 3. 1128 (2 班) 4. 市區客運 301 (30 班)
臺東大學	8129 (22 班)	補助購置普通大客車輛 2 輛，另補助新增 8 班次之營運費用。	8129 (30 班)
環球科技大學	無	補助【7011】、【7120】繞駛環球科大所產生之營運費用	1. 7011(每日 20 班) 2. 7120(每日 11 班)
樹德科技大學	1.8023 (32 班) 2.8029 (2 班)	補助購置普通大客車輛 5 輛及新闢路線營運費用。	1. E09 (每日 30 班) 2. E10 (每日 24 班)
大葉大學	無	【6914】、【6700】繞駛大葉大學所產生之營運費用	1. 6914 (14 班) 2. 6700 (12 班)
中州科技大學	1.6915 (7 班) 2.6923 (6 班)	【6915】、【6923】進入中州科技大學所產生之營運費用	1. 6915 (7 班) 2. 6923 (6 班)

學校	計畫實施前	公運計畫補助項目	計畫實施後
耕莘健康管理專科學校	無	【1121】繞駛耕莘專校所產生之營運費用	1121 (24 班)
中華大學、玄奘大學、元培科技大學	1. 77 (10 班) 2. 5604 (8 班)	【5809】路線調整、班次增加，所產生之營運費用	1. 5809 (48 班) 2. 77 (10 班) 3. 5604 (8 班)

資料來源：本院依據104年12月18日交通部函復資料彙整。