

調 查 報 告

壹、案由：我國行人地獄-交通安全已成重要國安議題，惟據審計部112年度中央政府總決算審核報告指出，外籍人士合法居留我國自108年度78萬餘人，112年度已達85萬餘人，成長約8.5%；然對照交通部道安網資料顯示，外籍人士發生交通事故死傷人數自108年僅6,213人，至112年已高達1萬2,021人，增幅高達93.48%約近一倍，顯示外籍人士在臺居留因交通事故死傷人數比率，遠遠超過人口成長幅度，且國籍多為越南、印尼等移工輸出國，事故地點為移工較多之城市(如桃園、臺中等)。此外公路局已推動普通重型機車駕駛訓練計畫，期養成駕駛人責任駕駛觀念及防禦能力，惟多數外籍人士疑未經駕訓班訓練即直接報名路考，資料顯示自108至112年度外籍人士參加機車駕訓人數僅7,146人，未經駕訓班訓練即直接報名路考人數高達10萬5,570人，比率不到7%，顯示其成效有限等情案。

貳、調查意見

據審計部112年度中央政府總決算審核報告，交通部公路局（下稱公路局）已推動普通重型機車駕駛訓練計畫，期養成駕駛人責任駕駛觀念及防禦能力，惟多數外籍人士疑未經駕訓班訓練即直接報名路考，且發生交通事故死傷人數疑大幅增加等情案。本院為瞭解事實，爰就相關疑義，調閱審計部、交通部、內政部與勞動部等機關資料；函詢全國22縣市政府對於該議題相關意見；後分別於民國（下同）114年3月28日會同交通部履勘桃

園市政府、同年5月2日履勘臺中市政府與高雄市政府，實地勘查易肇事路段、地方政府改善措施與移工協助作為；同年5月6日辦理「外籍人士在臺交通事故傷亡人數漸增」6國語言¹問卷調查；同年6月23日社團法人還路於民行人路權促進會（下稱路權協會）提供書面意見。另為釐清相關爭點，邀交通部沈慧虹主任秘書、勞動部鄒子廉主任秘書、勞動部勞動力發展署（下稱勞發署）黃偉誠專門委員、交通部公路局林義勝主任秘書與該部運輸研究所黃明正組長、內政部警政署（下稱警政署）黃文哲組長與該部國土管理署（下稱國土署）趙啟宏副組長率業務主管人員，於同年8月13日到院接受詢問。嗣經上述機關於114年9月間查復補充說明資料到院，業調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、據審計部統計，外籍人士在臺遇交通事故數據有急遽攀升之趨勢。113年度外籍人士合法居留我國已近95萬餘人，對照交通部道安總動員網站資料，外籍人士發生交通事故死傷人數自108年6,213人，113年增加至13,004人，5年間增幅達1倍以上；且占全國事故比率也日益攀升，從108年1.36%增至113年2.47%，其中以臺中、桃園、新北、臺南等市之外籍移工、騎乘普通重型機車與微型電動二輪車之死傷人數為最多，顯已成脆弱用路群體。行政院雖擬具「行人優先交通安全行動綱領」與「永續提升人行安全計畫」等政策作為，然查欠缺透過系統性調查以釐清不同群體用路人對行人路權之政策意見反饋；且外籍人士在臺居留因交通事故死傷人數比率，已遠遠超過人口成長幅度，

¹ 本院辦理「外籍人士在臺交通事故傷亡人數漸增」6國語言問卷，包含：越南、泰國、菲律賓、印尼、英文與中文。辦理日期114年5月6日至同年5月23日止，有效問卷總計有2,417份。，其中英文1,961份、泰文50份、越南文130份、菲律賓文24份、印尼文52份、中文200份。

其中最大來源為移工引進，卻未見對脆弱用路人群體之意見徵詢，形同漠視其需求。另據本院「外籍人士在臺交通事故傷亡人數漸增」6國語言問卷調查結果顯示，多數意見指出外籍人士交通事故頻繁主因為：駕駛教育訓練不足與考照制度不完善、交通法規執行不力與罰則過輕、道路設計與基礎設施不足、駕駛文化與行人安全意識薄弱，以及外籍人士因語言障礙與資訊不足難以適應本地交通環境等。外籍人士並建議政府應提升駕駛訓練難度與考照標準、嚴格執法並提高罰則、改善道路與人行設施、強化交通安全教育與宣導，提供多語言資訊協助外籍人士適應交通環境。行政院應督同所屬機關與地方政府，從現行制度、執法、教育、設施等面向，積極檢討「行人優先交通安全行動綱領」是否針對脆弱用路人群體設計政策意見反饋機制，並落實外籍人士多元支持措施，以有效降低外籍人士交通事故傷亡風險。

(一)據統計顯示，113年度合法居留我國外籍人士人數已將近95萬人（表1），而內含移工人數部分已達71萬人（表2）。

表1.合法居留我國外籍人士人數統計²

單位：人、%

年度	108	109	110	111	112	113	113較108增減
人數	785,341	797,122	752,900	796,696	851,932	948,066	162,725
增減率 ³		1.50	-5.55	5.82	6.93	11.28	20.72

資料來源：彙整審計部與內政部統計查詢網資料⁴。

表2.合法移工人數

單位：人、%

² 原審計部僅查核統計 108 至 112 年度，更新至 113 年度。

³ 109 至 112 年度增減率係各該年度人數與前一年度人數之比較。

⁴ 網址 <https://statist.moi.gov.tw/micst/webMain.aspx?sys=100&funid=defjsp>。

年度	108	109	110	111	112	113	113較 108增減
人數	646,736	641,563	595,155	632,369	653,498	712,158	65,422
增減率 ⁵		-0.8	-7.23	6.25	3.34	8.98	10.12

資料來源：內政部統計查詢網資料。

(二)有關外籍人士交通事故死傷人數占比

1、調查顯示，我國境內交通事故死傷人數自108年458,265人，113年增加至527,383人，成長約15.08%；然同時期外籍人士交通事故死傷人數自108年6,213人增加至113年13,004人，增加1倍以上（表3）；且外籍人士交通事故死傷人數占全國比率，從108年1.36%，增加至113年2.47%，顯示外籍人士交通事故情形愈加嚴重。對照歷年死亡人數，外籍人士108年交通死亡有17人，113年已達47人，而同時期外籍人士交通事故死亡人數占全國比率，亦有上升趨勢（表4）。

2、其中以普通重型機車與微型電動二輪車（下稱微電車）之死傷人數為最多（表5、表6），普通重型機車每年事故死傷近7,000人，微電車約2,000人；近2年趨勢觀察，普通重型機車死傷人數增加，而微電車雖有減少情形，然平心而論，外籍人士交通事故死傷人數仍居高不下。

表3.我國境內發生交通事故死傷情形⁶

單位：人、%

年度 身分別	108	109	110	111	112	113
全國	458,265	485,305	479,266	502,243	542,558	527,383
外籍人士	6,213	6,591	7,680	10,232	12,021	13,004

⁵ 109至112年度增減率係各該年度人數與前一年度人數之比較

⁶ 原審計部僅查核統計108-112年度，更新至113年度。

年度 身分別	108	109	110	111	112	113
外籍人士事故比率(%)	1.36	1.36	1.60	2.04	2.22	2.47

資料來源：彙整審計部與交通部資料。

表4.我國境內發生交通事故死亡情形⁷

單位：人、%

年度 身分別	108	109	110	111	112	113
全國	2,865	2,972	2,962	3,064	3,023	2,950
外籍人士	17	38	44	38	44	47
外籍人士事故比率(%)	0.59	1.28	1.49	1.24	1.46	1.59%

資料來源：彙整審計部與交通部資料。

表5. 112年外籍人士交通事故死傷情形（以運具區分）

單位：人

運具區分	死亡人數	受傷人數	死傷人數
普通重型機車	17	6,357	6,374
微電車	6	2,204	2,210
乘客	8	1,745	1,753
腳踏自行車	4	523	527
行人	5	448	453

資料來源：交通部提供。

表6. 113年外籍人士交通事故死傷情形（以運具區分）

單位：人

運具區分	死亡人數	受傷人數	死傷人數
普通重型機車	18	7,421	7,439
微電車	12	1,994	2,006
乘客	12	1,837	1,849
腳踏自行車	3	562	565
行人	1	505	506

資料來源：交通部提供。

（三）審計部110年曾針對電動自行車⁸死傷人數攀升情形，向交通部提出查核報告⁹，其原因在於當年電動自行

⁷ 同前註。

⁸ 道路交通管理處罰條例111年11月30日修正後方稱為微電車。

⁹ 審計部110年4月6日台審部交字第1108405128號函。

車不須駕駛執照與申請車牌即得行駛甚為方便，使用人數居高不下，致使電動自行車事故之傷亡人數逐年增加。爰此，交通部決議自111年11月30日起，將電動自行車正式納入車牌管理，並改稱為微電車。行政機關對於外籍人士於我國發生交通事故原因之見解如下：

1、交通部

- (1) 112年肇事主因：未注意車前狀況1,191人（9.9%）、未保持行車安全距離921人（7.7%）、左轉彎未依規定800人（6.7%）等。
- (2) 113年肇事主因：未保持行車安全距離1,405人（10.7%）、恍神緊張心不在焉分心駕駛885人（6.8%）、左轉彎未依規定798人（6.1%）等。

2、臺中市政府

- (1) 113年該市外籍人士涉入交通事故計有5,193人，其中1,163人（22.4%）未發現肇事原因。常見肇事原因，如：「未保持行車安全距離」397人（7.6%）、「未依規定減速」287人（5.5%）及「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」278人（5.4%）。上述肇事原因均非違規項目，分析可能原因如下：

- 〈1〉未保持行車安全距離：外籍人士對當地車速變化、道路狀況不熟，容易跟車過近，部分外籍人士對於「跟車、插車」等臺灣常見行為不適應。
- 〈2〉未依規定減速：使用微電車、機車時，由於靈活性高，造成駕駛人容易有「可以閃過」的心態，忽略應減速慢行。
- 〈3〉分心駕駛：外籍人士面對不熟悉的交通環境，

在閱讀路牌、應對臨時變化時，可能過於緊張，容易恍神或過度關注某一點而忽略周邊情況，且駕駛時可能頻繁查看手機導航，分心駕駛機率增加。

(2) 依車種分析，外籍人士以普通重型機車2,262件(43.6%)最多、小客車1,261件(24.3%)次之、微電車689件(13.3%)再次之。**機車及微電車為外籍人士主要使用交通工具，其原因可能是因為其取得容易、成本低、使用頻率高；惟臺灣道路環境與其他國家差異性大（機車密度較高），尤其臺中市相較於臺北市、新北市等捷運系統較為完善地區不同，多數外籍人士仍選擇以汽機車做為主要交通工具，駕駛人如不熟悉機車操作或相關規則，容易產生判斷錯誤，進而造成事故發生。**

(四) 據資料顯示，在臺外籍人士國籍多集中於印尼、越南、菲律賓、泰國等，且來臺性質以工作為主要族群。經調查外籍人士交通事故死傷人數以縣市區分，以臺中市、桃園市、新北市、臺南市等區域較多（表7、表8）。另查勞動部統計處資料顯示，移工人數較多縣市為桃園市、臺中市、新北市，推測二者應有高度相關性。然臺中市與桃園市每年死傷近2,000餘人，而新北亦有1,500人上下。縣市之間亦有一定差距，其原因可能在於新北市有較完善捷運系統。

表7. 112年外籍人士交通事故死傷情形（前5名縣市）單位：人

縣市	死亡人數	受傷人數	死傷人數
臺中市	2	2,217	2,219
桃園市	8	1,882	1,890
新北市	4	1,297	1,301

縣市	死亡人數	受傷人數	死傷人數
臺南市	5	1,248	1,253
高雄市	0	955	955

資料來源：交通部提供。

表8. 113年外籍人士交通事故死傷情形（前5名縣市）單位：人

縣市	死亡人數	受傷人數	死傷人數
臺中市	4	2,343	2,347
桃園市	9	2,046	2,055
新北市	5	1,598	1,603
臺南市	3	1,379	1,382
彰化縣	4	1,033	1,037

資料來源：交通部提供。

(五)對於交通事故日益增加、行人地獄與易肇事路段改善等方向，行政院雖於112年6月擬具「行人優先交通安全行動綱領」（下稱安全行動綱領），交通部會同相關部會於113年2月提出「永續提升人行安全計畫¹⁰」（下稱人行安全計畫），透過具體措施改善道路設計與交通基礎設施。預計投入經費新臺幣（下同）400億元¹¹辦理改善。其分年預算與關鍵績效指標如下表（表9）。然據詢問相關部會，未曾針對不同族群（含外籍人士）之用路人辦理過相關調查與意見反饋蒐集，以貼近用路人實際需求。顯示行政院研擬政策仍囿於專業規劃，欠缺相關民眾意見回饋或建議資料可供參考。

表9. 人行安全計畫關鍵績效指標

行動方案	關鍵績效指標	113年	114年	115年	116年	合計
路口行人安全設施改善	每年度施作路口行人安全設施改	450處	1,316處	1,701處	1,442處	4,909處

¹⁰ 網址 <https://www.thb.gov.tw/cp.aspx?n=13221>。

¹¹ 交通部公路局經費額度140億元，負責省道及都市計畫區外公路系統道路；及國土署260億元，負責除公路局協助範圍以外之道路。

行動方案	關鍵績效指標	113年	114年	115年	116年	合計
	善處數之總和					
	每年度施作改善斷面分配不良之路口	8處	150處	218處	191處	567處
改善人行道	每年度施作人行障礙排除處數之總和	60處	350處	271處	213處	894處 ¹²
	每年度施作騎樓整平長度之總和	2公里	22公里	26公里	25公里	75公里
校園周邊暨 行車安全道路改善	每年度施作校園周邊改善學校處數之總和	25校	159校	271校	260校	715校
	每年度施作易肇事路段改善處數之總和	98處	168處	413處	406處	1,085處
行人及高齡友善示範區	每年度施作示範區處數之總和	2處	5處	8處	15處	30處
減少路側障礙物	每年度施作路側障礙物移除改善辦理之總和	215處	703處	903處	612處	2,433處
提升非號誌化路口安全	每年度於非號誌化路口設置停讓標誌（線）處數之總和	1,225處	2,147處	1,126處	1,025處	5,523處

資料來源：交通部與國土署彙整提供。

（六）據本院徵詢路權協會¹³意見與建議

1、外籍人士在臺交通事故死傷人數上升，有許多層面原因，但因交通部目前數據公開不充分，無法輕易看出真正原因¹⁴，僅能推斷相關因素如下：

（1）我國交通系統與國際制度不符或落實不確實

〈1〉我國用路人與「依循國際公約系統之外籍人

¹² 經國土署估計改善約 263 公里。

¹³ 社團法人還路於民行人路權促進會。

¹⁴ 統計數據並未揭露事故中的當事人各自國籍、肇因、誰是第一當事人等。

士」，其判斷準則不一致，會發生交通事故。

〈2〉我國交通文化先天存在系統性問題，例如所有車種之駕駛考訓機制不充分；以及幾乎沒有駕駛人監理強度，如記點、回訓等。

〈3〉我國標誌標線號誌設置邏輯或圖例，部分與國際公約系統不符或符合但未落實。

(2) 文化觀念不重視尊重生命

〈1〉我國交通文化對於尊重生命比較不重視，「聯合國道路交通公約」及人本交通（荷蘭、瑞典、英國等國）國家法律都有明定駕駛人有盡力保護脆弱用路人之「法律義務」，我國在道路交通安全基本法之前的法律制度並無規定相關法律義務，現行亦沒有對駕駛人強烈教育及篩選駕駛人使其能確保熟知此法律義務。

〈2〉缺乏「道路用路人階序」觀念，造成愈大殺傷力的用路人應負起愈大的責任，應主動降低對其他道路使用者的危險。

〈3〉公務體系之交通改革過度著重器物思維，未能根本從教育制度與文化價值著手。例如「環境教育法」第19條，有明定每年公教人員須完成4小時以上環境教育課程，但「道路交通安全基本法」未明訂公部門之交通教育。建議推動公部門示範文化轉型，如實施「無車日」、「步行上學日」、「通學觀察週」，並補助使用非機動運具或大眾運輸，將人本交通落實為日常習慣。

(3) 缺乏大眾運輸或是其他交通方式之友善環境

〈1〉缺乏大眾運輸、慢車¹⁵路網與人行道路網，讓「沒有駕照或想用其他交通方式」的外籍人士沒有其他出行選擇或友善安全環境，僅剩使用機動車輛選擇或是無照駕駛機動車輛。

〈2〉即使有慢車或人行道路網，也經常被機動車輛或違建等狀況占用，連續性、平整性、暢通性亦有待完善，致無法降低交通事故風險。

2、總結外籍人士在臺交通事故死傷人數上升，這是因為我國交通制度長期忽視文化價值觀與尊重生命、與國際交通制度不符、交通安全教育薄弱、駕駛篩選未確實、工程設計不足、執法失衡、交通環境不佳、都市設計失當等多重結構性問題，外籍人數上升只是結果。

(七)彙整相關媒體報導外籍人士對於臺灣交通之印象，摘錄如下：

1、CNN指臺灣交通如行人地獄，號誌模糊、無英文標示不利觀光¹⁶：111年12月11日報導，根據道安會統計在臺外籍人士交通事故死傷件數，呈現逐年增加趨勢。旅遊業者認為，人行道標線模糊不清、沒英文標示等原因，都讓外國人一頭霧水，甚至國人守法觀念還需再提升。

2、臺南站牌前等公車遭撞，美籍人士嘆「行人地獄首都」¹⁷：113年5月23日報導，1名住在臺灣11年美籍人士，16日在臺南公車站牌前等車，卻被1輛電動摩托車撞上，讓他感嘆質疑臺灣是行人地

¹⁵ 包含個人行動載具、自行車、微電車。

¹⁶ 網址 <https://news.pts.org.tw/article/613488>；<https://edition.cnn.com/travel/article/taiwan-traffic-war-tourism-intl-hnk/index.html>

¹⁷ 網址 <https://news.pts.org.tw/article/696472>

獄，更直言臺南是行人地獄的首都。警方表示，肇事駕駛疑因上班時段車多擁擠，視線阻礙且沒注意車前狀況，撞上外籍人士。

3、**臺灣是「行人地獄」？比利時外籍生認證¹⁸**：113年6月19日報導，高雄近日有2場座談與公聽會，1名與會的比利時女學生坦言，這裡的交通真的是行人地獄！高雄市行人路權促進會與國立中山大學公民社會與民主創新共學計畫，日前邀請10個不同國家、就讀國立中山大學外籍生參加座談，分享對臺灣、高雄交通的看法。多數外籍生直指臺灣的人行空間不足且違規多、紅燈過多且常不同步等。

4、**「亞洲交通最糟城市」排名公布，臺灣最塞是臺中市¹⁹**：113年10月11日報導，亞洲許多城市交通紊亂，引起不少社會問題。近日荷蘭自動導航系統生產商TomTom公布「亞洲交通最亂城市」調查，前10名排行中，臺灣竟有3座城市上榜，臺中市名列第4名、高雄市第6名、臺南市第10名；而臺北市則排在第11名。

(八)函詢部分縣市反映，對於日益增加外籍人士與移工進入臺灣，因不熟悉臺灣交通環境而致生交通事故案件，雖提供多語宣導教材協助，仍有處理上之困擾。另據本院「外籍人士在臺交通事故傷亡人數漸增」6國語言問卷調查結果顯示，外籍人士普遍認為臺灣駕駛人欠缺行人優先意識，缺乏人本交通理念，且建議政府應增加交通資訊與安全協助事項。參閱本院問卷調查統計、回饋意見彙整（分項統計

¹⁸ 網址 <https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4709746>

¹⁹ 網址 <https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/4827482>

結果請參見附表一)：

- 1、本院為實際瞭解外籍人士於我國所遭遇之交通困境，自114年5月6日至同年5月23日止辦理問卷調查，邀請外籍朋友分享自身在臺交通經驗與建議。為利外籍人士填答問卷，共有6種語言，收件總計2,417份，其中英文1,961份、泰文50份、越南文130份、菲律賓文24份、印尼文52份、中文200份。該份問卷涵蓋多項議題，包括：**公共運輸系統是否足夠便利、道路交通標誌是否需要標註英語、機車駕駛訓練補助計畫的推動狀況，以及行人安全保障是否足夠等**。透過填報問卷，外籍朋友得直接反映自身在臺交通環境之真實感受。相關統計與意見回饋作為調查報告之一部，交付相關部會參採研議。
- 2、問卷回饋意見彙整結果，外籍人士多數意見指出交通事故頻繁主因為：
 - (1) 駕駛教育訓練不足與考照制度不完善、交通法規執行不力與罰則過輕、道路設計與基礎設施不足、駕駛文化與行人安全意識薄弱，以及外籍人士因語言障礙與資訊不足難以適應本地交通環境及用路文化等。
 - (2) 臺灣駕駛人普遍自私與侵略性駕駛行為，缺乏安全意識與對行人權益尊重，交通文化以自我中心，例如不常使用方向燈與急於搶快、搶道，增加交通事故風險。推廣安全駕駛文化是改善交通環境的重要步驟，建議加強教育與宣導，提升整體交通文化。
 - (3) 機車和汽車駕駛者常違反交通規則，例如超速、闖紅燈及隨意變換車道，增加事故風險。應加

強交通監管，並設置專用車道與專用人行道是必要的改善措施。

- 3、外籍人士相關建議：政府應提升駕駛訓練難度與考照標準、嚴格執法並提高罰則、改善道路與人行設施、強化交通安全教育與宣導，須提供多語言資訊協助外籍人士適應。即整體需從制度、執法、教育、設施與多元文化支持等多面向同步改善。建議政府應督同所屬機關與地方政府，從現行制度、執法、教育、設施等面向，積極檢討安全行動綱領是否針對脆弱用路人群體設計政策意見反饋機制，並落實外籍人士多元支持措施，以有效降低外籍人士交通事故傷亡風險。

(九)綜上，據審計部統計，外籍人士在臺遇交通事故數據有急遽攀升之趨勢。113年度外籍人士合法居留我國已近95萬餘人，對照交通部道安網資料，外籍人士發生交通事故死傷人數自108年6,213人，113年增加至13,004人，5年間增幅達一倍以上；且占全國事故比率也日益攀升，從108年1.36%增至113年度2.47%，其中以臺中、桃園、新北、臺南市之外籍移工、騎乘普通重型機車與微電車之死傷人數為最多，顯已成脆弱用路群體。行政院雖擬具安全行動綱領與人行安全計畫等政策作為，然查欠缺透過系統性調查以釐清不同群體用路人對行人路權之政策意見反饋；且外籍人士在臺居留因交通事故死傷人數比率，已遠遠超過人口成長幅度，其中最大來源為移工引進，卻未見對脆弱用路人群體之意見徵詢，形同漠視其需求。另據本院問卷調查結果顯示，多數意見指出外籍人士交通事故頻繁主因為：駕駛教育訓練不足與考照制度不完善、交通法規執

行不力與罰則過輕、道路設計與基礎設施不足、駕駛文化與行人安全意識薄弱，以及外籍人士因語言障礙與資訊不足難以適應本地交通環境等。外籍人士建議政府應提升駕駛訓練難度與考照標準、嚴格執法並提高罰則、改善道路與人行設施、強化交通安全教育與宣導，提供多語言資訊協助外籍人士適應交通環境。行政院應督同所屬機關與地方政府，從現行制度、執法、教育、設施等面向，積極檢討安全行動綱領是否針對脆弱用路人群體設計政策意見反饋機制，並落實外籍人士多元支持措施，以有效降低外籍人士交通事故傷亡風險。

二、據審計部調查交通部推動普通重型機車駕駛訓練補助計畫，執行結果顯示參加駕訓班者違規風險降低59%、事故風險降低36%；若同時參加駕訓班及道路安全駕駛訓練，則違規風險降低64%，事故風險降低51%，證明駕訓確有顯著降低事故傷亡率之成效。然多數外籍人士未經駕訓班系統性訓練即直接報名參加路考，僅約1成參與駕訓。另依近3年（111年至113年）考照報名數據，本國人占比約94%，外籍人士則約為6%，顯示本國人仍為主要推廣對象。關於機車駕訓補助政策的宣導成效：根據本院問卷調查結果顯示，高達九成（90%）之移工仍不知道有該項政策，顯示目前宣導措施可能未能有效觸及移工，該計畫對外籍人士推廣成效有限，應予檢討改進。為降低上開交通風險，交通部仍應持續擴大補助機車駕訓制度，並協同勞動部與教育部共同提升外籍人士參訓管道與誘因，以整體性策略並強化宣導，促使提升外籍人士道路交通安全。

（一）參照交通部辦理112年與113年普通重型機車駕訓及

道路安駕補助計畫，其對象、金額與成效如下：

- 1、機車駕訓補助：參加機車駕訓並於補助期間內，取得駕照者，得請領1,300元補助(訓練費用2,800元至3,700元)，未限制補助對象，只要符合道路交通安全規則第60條規定之考驗資格並於補助期間內取得駕照者均可申請。
- 2、道路安駕訓練補助：於補助期間內完成訓練，得請領1,200元補助(經統計業者平均收費1,500元至2,700元)，補助對象為已持有駕照者，於期間內完成考後道路安駕訓練課程均可申請。
- 3、以上補助均未限制國籍，同時符合前開兩項條件者可同時申請，爰最多可獲得2,500元補助(負擔費用約4,300至6,400元)。
- 4、補助辦理成效：經公路局統計，經駕訓者較未參加駕訓違規風險降低59%、肇事風險降低36%，而同時參加駕訓及「考照後道路安駕訓練」者違規風險進一步降低64%、肇事風險降低51%。

(二)據審計部調查指出，公路局自108年起推動「普通重型機車駕駛訓練制度補助計畫」，意在建立正確駕駛觀念與防禦駕駛能力。該調查顯示，外籍人士參加駕訓班並完成訓練之人數，112年計2,103人，而113年計2,339人，略為成長200餘人，然同期間參加普通重型機車路考之外籍人士為26,217人，顯示參加駕訓外籍人士僅占報考人數不到1成比率(表10)，仍待提升。

(三)鑑於近年機車事故死傷人數居高不下，交通部自108年起推動機車駕駛訓練制度補助計畫，目的在於鼓勵初學駕駛人接受駕訓課程，以提升交通安全意識與防禦駕駛能力，賡續推動機車駕訓常規化。交通

部檢視近3年（111年至113年）考照報名數據，本國人占比約94%，外籍人士則約為6%，顯示本國人仍為主要推廣對象。為確保政策效益，補助制度未限制國籍，並逐年提升機車駕訓補助名額，編列相關預算，同時訂定相關內部管考績效，例如：分配補助執行名額予該部公路局所屬監理所，藉此激勵其透過各管道提高參訓人數，內部目標管考亦採年度檢討滾動式精進調整方式辦理。

- （四）依據下表近5年機車駕訓補助情形（表11），公路局112年起擴大訓練補助類別，新增「道路安駕訓練」補助計畫，強調駕駛人考照後可再參加實境道路訓練，114年起再新增「考前道路安駕訓練補助」，以培養駕駛人考照前騎乘路感及累積道路駕駛經驗。

表10.外籍人士參加機車駕駛訓練及考取機車駕照情形

單位：人次、人、%

年度	普通重型機車路考人次 (A)	駕訓班報名人次 (B)	未經駕訓班訓練直接至監理機關報名路考人次 (A) - (B)	普通重型機車及格人數 (C)	參與駕訓班及格人數 (D)	參與駕訓班及格率 〔(D) / (B)〕 ×100	未經駕訓班訓練取得駕照人數 (C) - (D)	未經駕訓班訓練及格〔(C-D) / (A-B)〕 ×100
108	14,236	484	13,752	8,527	366	75.62	8,161	59.34
109	18,977	1,066	17,911	11,475	750	70.36	10,725	59.88
110	20,632	1,534	19,098	12,160	1,073	69.95	11,087	58.05
111	30,493	1,959	28,534	17,800	1,461	74.58	16,339	57.26
112	28,378	2,103	26,275	16,853	1,516	72.09	15,337	58.37
113 ²⁰	26,217	2,339	23,878	16,201	1,868	79.86	14,333	60.03

資料來源：彙整審計部與交通部資料。

²⁰ 原審計部僅查核統計108-112年度，更新至113年度。

表11.近5年機車駕訓補助目標名額及預算

年度	目標人數	預算金額(元)	參訓人數
110	10,000 (場地訓練)	13,175,500	19,432
111	20,000 (場地訓練)	28,184,000	26,125
112	40,000 (場地訓練)	40,400,100	34,063
	2,000 (道路安駕訓練)	2,540,400	2,117
113	42,000 (場地訓練)	52,491,400	44,578
	5,500 (道路安駕訓練)	6,583,200	5,486
114 (截至 8月)	45,000 (場地訓練)	60,581,300	48,720
	4,000 (道路安駕訓練)	3,968,400	3,337
	2,000 (道路駕駛訓練)	2,732,500	1,184

資料來源：交通部彙整提供。

- (五)在執行成果部分，經交通部檢視相關統計數據顯示²¹：參加駕訓班者違規風險降低59%、事故風險降低36%；若同時參加駕訓及道路安駕訓練者，違規風險降低64%，事故風險降低51%，證明駕駛訓練有顯著降低事故傷亡率成效。針對目前所提外籍人士參訓比率偏低部分，為強化外籍人士交通安全觀念與實際騎乘技能，除現行既有之整體政策制度指標外，公路局將持續檢視補助執行情形，研議增設「外籍人士參與率」等相關指標、推動點到點宣導深入工業區、仲介公司、校園外籍學生團體及新住民協會等聚集地，以有效提升宣導觸及率。未來亦規劃每季定期蒐集外籍人士交通違規肇事輿情及交通安全議題，並滾動更新教材提供駕訓班與各監理所宣講運用，以提升外籍人士法規認知與實際駕駛技能仍需加強宣導及輔導媒合至適當駕訓班參加訓練，以提升外籍人士取得駕照後之行車安全。
- (六)各部會推動機車駕訓及道路安駕補助計畫之宣導策

²¹ 交通部 114 年 2 月 11 日交路字第 1145001256 號函。

略與執行成效。

1、交通部

- (1) 公路局自108年起推動「機車駕駛訓練補助計畫」，持續透過紙本文宣及數位媒體（如影片、廣播、Podcast、LED跑馬燈等）多元管道辦理宣導，除針對一般民眾廣泛推廣外，亦特別就外籍移工族群建立加強宣導模式，採取「點對點」直接深入方式（例如：移工仲介公司、聘請外籍移工較多之公司等），讓移工能在日常生活場域接觸到正確用路觀念，以提升外籍人士參與意願。
 - (2) 機車駕訓推廣成效部分，公路局已訂定整體機車駕訓補助內部管考績效（例如：參訓人數），並追蹤經駕訓後考照者違規情形、獎勵績優機車駕訓班提升教學品質。未來將研議增設外籍人士參與機車駕訓指標，以強化外籍人士交通安全觀念與實際騎乘技能，進而提升整體道路安全。
 - (3) 公路局將持續與民政單位、外籍人士相關協會等團體合作宣講考照流程及規定、交通安全觀念等監理業務規範，及配合外籍人士各類活動需求辦理活動，使外籍人士學習交通安全知識，與透過廣播電台傳遞交通安全資訊，並懸掛張貼海報、布條、發放文宣品、運用LED跑馬燈等電子設備宣導，讓新住民瞭解相關交通規定及安全知識。
- 2、勞動部：該部持續透過多元宣導管道推送交通安全相關資訊，包括機場法令宣導講習、一站式入國講習、多國語言的外國人權益網站（包含中文、

英文、泰文、印尼文及越南文)、中外語廣播節目、LINE@移點通服務、1955hotline臉書粉絲專頁，及補助地方政府辦理相關活動等方式，持續且積極協助移工瞭解並遵守交通安全規範。

(七)然據本院問卷調查結果統計，顯示不知道「機車駕訓及道路安駕補助計畫政策」之外籍人數居多，而且外籍人士填答不知道該政策之人數占比約為88%²²，而移工填答不知道該政策之人數占比為89%²³；兩者比率相近外，顯示知悉該政策人數僅約1成，宣導成效明顯不彰。另對照「微電車納入牌照管理」之政策宣導，外籍人士仍有過半比率（54%²⁴）不知道該政策，而移工群體有32%²⁵不清楚該政策，顯示「微電車納入牌照管理」推廣成效頗豐。

(八)綜上，據審計部調查交通部推動普通重型機車駕駛訓練計畫，執行結果顯示參加駕訓班者違規風險降低59%、事故風險降低36%；若同時參加駕訓及道路安駕訓練違規風險降低64%，事故風險降低51%，證明經駕駛訓練有顯著降低事故傷亡率之成效。然多數外籍人士未經駕訓班系統性訓練即直接報名參加路考，僅約1成參與駕駛訓練，另依近3年（111年至113年）考照報名數據，本國人占比約94%，外籍人士則約為6%，顯示本國人仍為主要推廣對象。關於機車駕訓補助政策的宣導成效：根據本院問卷調查結果顯示，高達九成（90%）之移工仍不知道有該項政策，顯示目前宣導措施可能未能

²² 填答份數總計 2417 份，2,118 人不知道該補助政策，僅 299 人知道該政策。

²³ 其中移工(國籍為越南、泰國、菲律賓與印尼；來臺目的為工作)填答 167 份，填答不知道為 149 份。

²⁴ 全部填答份數 2,417 份，填答不知道為 1,311 份。

²⁵ 其中移工(國籍為越南、泰國、菲律賓與印尼；來臺目的為工作)填答 167 份，填答不知道為 54 份。

有效觸及移工，該計畫對外籍人士推廣成效有限，應予檢討改進。為降低上開交通風險，交通部仍應持續擴大補助機車駕訓制度，並協同勞動部與教育部共同提升外籍人士參訓管道與誘因，以整體性策略並強化宣導，促使提升外籍人士道路交通安全。

三、據本院「外籍人士在臺交通事故傷亡人數漸增」問卷調查，回饋意見指出：外籍人士除因語言障礙外，不熟悉臺灣特有交通規則與標誌圖示、無法理解其圖面意義，導致較難適應臺灣交通環境。我國業已簽署「聯合國標誌與號誌公約」，即應參照該公約規定，予以制定交通標誌號誌等規範。然我國因應自身國際現況與交通環境，長期以來未完全依照該公約規定設計交通標誌，導致部分符號語言、色彩與國際慣例不同，如E12、E17等標示，無法完全與國際接軌，致增外籍人士理解困難與適應上之負擔，形同孩童、長者或身障者等「脆弱用路人」之困境。交通部雖稱各國因地制宜，尚非完全依照該公約設計交通標誌與號誌，然外籍人士於我國工作、求學等人數已近百萬之數，新規劃設計之交通標誌圖示，除專家學者之審查意見，亦應考量該脆弱用路人群體之建議與回饋意見。交通部長期未檢討忽視該群體需求，且未對交通標誌圖示與國際公約不符之部分辦理定期檢視，應予檢討改進。

(一)聯合國經濟及社會理事會西元1968年10月至11月期間，於維也納舉行有關道路交通會議²⁶，期間通過「道路交通公約 (Convention on Road Traffic)」與「標誌與號誌公約 (Convention on Road Signs and Signals)」，我國亦為簽約國之一。該兩公約前

²⁶ 聯合國經濟及社會理事會於1968年10月7日至11月8日期間於維也納舉行有關道路交通會議通過兩道路公約，並於1977年5月21日正式生效。

言，關於締約國之義務，願制定統一交通規則，便利國際道路交通，加強道路安全；以及認識到必須統一國際道路標誌、號誌、標線與路標等，確保國際道路交通便利、加強道路安全。公約目的在於成為促進國際道路交通安全與通行便利之重要多邊框架協議，其核心理念在於透過統一交通規則、道路標誌、信號系統及駕照格式，降低跨境駕駛之理解成本與誤判風險，並促進駕照互認與執法協調。

(二)我國曾於聯合國時期，簽署該兩公約。該公約所倡議之標準化規範，具有高度價值。對於旅遊觀光、國際商務及移工頻繁往返之國家或地區，具有明顯助益。採用國際共識之符號與色彩規範、推動多語標示與駕照互相承認，降低外籍駕駛人與觀光客之辨識負擔，外籍人士可透過熟悉符號與基本規則快速適應當地道路環境，改善移工與國際旅客的行車體驗，長期而言有助於降低事故率並提升道路系統透明度，其優點彙整如下²⁷：

- 1、**提升道路安全**。使用國際標準的標誌能讓國內外駕駛人與行人快速理解規則，減少因混淆或誤解而發生的交通事故，保障用路人安全。
- 2、**促進國際交流**。國際旅客來台時，可輕鬆理解與國際一致的交通標誌，減少適應成本，進一步提升我國在國際間形象。
- 3、**簡化規範學習**。國內駕駛人在學習交通規則時，能直接與國際標準對接，在出國或駕駛國際化道路時更加便捷，降低學習負擔。
- 4、**符合義務與責任**。我國身為該公約的簽約國，遵守公約規定是國際義務，採用標準化的標誌有助

²⁷ 網址 <https://join.gov.tw/idea/detail/90948c08-7e97-4d60-9e81-2a29ffa1e812>

於展現我國作為負責任成員的形象，並強化與國際組織的關係。

(三)我國為該公約締約國之一，負有遵守公約義務。交通部應於公約框架內調整我國法規，予以制定標誌標線與號誌，以利於國際接軌，並應確保我國駕駛人瞭解公約規定，讓國人到各國時都能無障礙接軌，或讓國際旅客來到臺灣時從而避免交通安全隱患，才能讓臺灣與國際之間的交流更加順暢、安全。然我國因應自身國際現況與交通環境，部分標誌與國際不同，如E12、E17等標示（表12）。

表12. 與國際公約不符之案例

交通標誌	國際公約	我國
E12	 E, 12 ^a	 當心行人 (警 34)
E17		

資料來源：路權協會彙整提供。

(四)標誌圖示與公約不符部分，詢據交通部回覆：我國現行之道路交通標誌、標線，原則上係參考「標誌與號誌公約」之基本元素及構圖進行設計，許多標誌、標線亦與國外多數國家相同；且經蒐集國外（德國、英國、日本）實務作法，與上述公約之標誌、標線亦有差異，顯見各國在設計標誌、標線時，都仍會考量其本國法規、需求與民眾特性等因素做調整等語。經查，該公約第三條締約國義務略以，確實明定締約國制定交通規則時，無需照抄該公約

規定。

- (五)惟現今國際化今日，據路權協會表示：「縱使舊標誌、標線，短時間內不易調整，然新研擬標誌標線等，應該儘可能與國際公約規定接軌，參採其主要元素設計。惟交通部研擬新設交通標誌：行人優先區起（終）點標誌與他國明顯不同（如下圖）」。
- 交通部雖稱：公民團體要求直接比照該公約標誌圖例，惟該公約標誌本質上為住宅區標誌（Residential Area, E17），且標誌中有兒童與球之符碼，與我國行人優先區明定行人不得在道路上任意奔跑、追逐、嬉戲有別²⁸，且經參考國外（美國、韓國）設計，我國行人優先區起點標誌圖例增加機車、自行車圖案，亦導入經濟部標準檢驗局研訂納入國家標準之一般公共圖標，並加大行人圖案，以強化行人優先意象。



資料來源：路權協會彙整提供。

²⁸ 道路交通安全規則第133條第2項參照。

(六)然交通部所稱有關「行人優先區與住宅區有別，行人不得在道路上嬉戲，如牌面設計中的踢球活動。」乙節，顯然誤解國際公約的本意，其意旨為「小孩會隨時在街道上出現，所以需要駕駛人更加注意行人」，以「人」為空間主角之思考模式，方能真正落實人本交通²⁹。他國交通標誌差異雖與國際公約尚有些許不同，但仍可看出是同一系列衍生設計，與我國設計差異甚為明顯。顯見交通部見解回復，仍局限於駕駛人本位優先主義，而非以道路上之行人與小孩為思考主體。

(七)另據本院「外籍人士來臺交通事故頻增之問卷調查」部分結果統計顯示：

- 1、77%³⁰外籍人士認為道路交通標誌建議標註簡要英語，以利辨識。
- 2、過半比率（58%³¹）外籍人士建議我國道路交通標線需要調整。
- 3、77%³²外籍人士認為我國交通號誌需要建置行人專用時相。

上開意見在在顯示我國道路工程設施容有改善空間。另該問卷之回饋意見指出：「外籍人士除因語言障礙外，不熟悉臺灣特有交通規則與標誌圖示、無法理解其圖面意義，導致較難適應臺灣交通環境，建議提供多語言資訊與交通教育課程幫助外籍人士更好地適應臺灣交通環境；以及鑑於我國交通亂象，以及部分交通規則特殊，應取消國際駕照行駛」。

²⁹ 網址 <https://www.civilmedia.tw/archives/128356>

³⁰ 全部填答份數 2,417 份，填答 5 急需改進 1,485 份、4. 需要改進 371 份，共計 1,856 份。

³¹ 全部填答份數 2,417 份，填答 5 急需改進 870 份、4. 需要改進 522 份，共計 1,392 份。

³² 全部填答份數 2,417 份，填答 5 急需改進 1,459 份、4. 需要改進 410 份，共計 1,869 份。

- (八)另本院詢問部分地方政府亦建議：「交通部可參考世界各國交通相關法規及法規，針對各種車種、用路人制定相關交通安全規則，以及適時修訂相關道路標誌標線號誌及工程規範，以俾各路權機關配合辦理，打造符合國際公約框架之用路環境，讓我國於國際交通及用路標準盡量貼近一致，減少相關學習成本，並減少外籍人士來臺以及國人出國自駕減少發生操作失誤導致交通事故之發生。」爰此，新規劃設計之交通標誌圖示，除專家學者之審查意見，亦應考量該群體之建議與回饋意見。交通部長期未檢討忽視該群體需求，且未對交通標誌圖示與國際公約不符之部分辦理定期檢視，應檢討改進。
- (九)綜上，據本院「外籍人士在臺交通事故傷亡人數漸增」問卷調查之回饋意見指出：「外籍人士除因語言障礙外，不熟悉臺灣特有交通規則與標誌圖示，無法理解其圖面意義，導致較難適應臺灣交通環境。我國於聯合國時期業已簽署「聯合國標誌與號誌公約」，即應參照該公約規定，予以制定交通標誌號誌等規範。然我國因應自身國際現況與交通環境，長期以來未完全依照該公約規定設計交通標誌，導致部分符號語言、色彩與國際慣例不同，如E12、E17等標示，無法完全與國際接軌，致增外籍人士理解困難與適應上之負擔，形同孩童、長者或身障者等「脆弱用路人」之困境。交通部雖稱各國因地制宜，尚非完全依照該公約設計交通標誌與號誌，然外籍人士於我國工作、求學等人數已近百萬之數，新規劃設計之交通標誌圖示，除專家學者之審查意見，亦應考量該群體之建議與回饋意見。交通部長期未檢討忽視該脆弱用路人群體之需求，且未對交通標

誌圖示與國際公約不符之部分辦理定期檢視，應予檢討改進。

四、據部分地方政府意見反映與本院至桃園市、臺中市、高雄市易肇事路段之履勘結果，部分路口雖有創新道路工程設計，卻反造成與其他地區交通標誌不一，並有標線凌亂之疑慮，對於在地民眾而言尚有認知困難，遑論外籍人士能充分理解與遵守我國交通規則。此外我國號誌關於行人專用時相、綠燈早開（遲閉）時相等設置準則，目前尚無明確統一規範。而對於易肇事路段改善，交通部雖稱已研擬具體方案，改善道路設計與交通基礎設施，且該範疇屬於地方自治事項。惟部分縣市反映，對於道路設計與交通基礎設施雖屬地方權責，然對於特殊路口設計，如圓環、附加車道等以及對應之號誌、標誌、標線，中央應有全國性指引，避免地方政府各行其是，徒增用路人困擾，並建議交通部應研議訂立交通肇事熱區措施改善指引，供地方參考遵循與整體規劃。為改善我國現行道路標誌標線號誌，交通部運輸研究所於113至115年辦理3年期計畫，研提我國一致性之「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」，交通部允應就地方政府所提之建議，以及外籍用路人之需求納入該計畫並盡速據以研議推動。

（一）部分地方政府對於易肇事路段之建議事項：

1、各縣市有許多因地制宜之創新作為，例如：圓環、附加車道等交通設施，以及對應之號誌、標誌、標線。然此種特殊道路工程設計，恐會造成外地用路人困擾（如下圖³³）。

³³ 資料來源：<https://news.housefun.com.tw/news/article/115433438470.html>。



資料來源：聯合報³⁴。

2、現有多數號誌並未設計全向行人模式，尚須經費更新燈號設備；且我國號誌關於行人專用時相、綠燈早開（遲閉）時相等設置準則，尚無明確規範。建議交通部對於箭頭綠燈、早開（遲閉）時相之設置樣態、燈號及定義等，應進行更詳盡規範，以利地方政府遵循。

3、建議交通部應研議訂立交通肇事熱區措施改善指引，供地方參考遵循。

(二)交通部研議改進措施與方向：

1、為優化道路設計，提升整體交通安全，交通部已

³⁴ 網址 <https://www.888civil.com/news/road-engineering>

於112年陸續頒布：「改善機車交通環境之原則及作法」、「行人專用時相與行人早開時相設置原則」、「校園周邊人行空間改善參考指引」，亦於114年第1季頒布「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」以及「整體道路規劃指引」等改善指引，並於交通部道安總動員網站上公開，供各道路主管機關作為辦理改善作業之參考。

- 2、另考量過往年度間並未有專項補助型計畫協助地方推動路口改善作業，行政院於112年8月核定人行安全計畫，計畫期程為113-116年共4年，預計投入中央補助經費400億元，由公路局(經費額度140億元，負責省道及都市計畫區外公路系統道路)及國土署(260億元，負責除公路局協助範圍以外之道路)依道路屬性協助地方推動人行設施改善作業，其中易肇事路段改善作業亦已納入補助項目。
- 3、交通部近年持續推動人本交通及車道瘦身政策理念，108年至112年已就部頒「公路路線設計規範」內多項技術條文進行修訂，包含縮減公路行經市區路段之車道、機車道、慢車道及人行道等規定。上述修正規定均與目前內政部「市區道路及附屬工程設計規範」一致，其目的在於縮減出來的餘裕空間，將可調整於加寬人行道空間，提升行人通行安全。
- 4、113年交通部運輸研究所依據我國「道路交通標誌標線號誌設置規則」之規定，並參考美國、德國、日本等國之規範，研提「道路交通標誌標線號誌設置參考指引-一般道路情境」之設置圖例及運用解說，並由交通部於114年1月3日發布及

函送各縣市政府，做為設置相關設施之參考應用。

- 5、為改善我國現行道路標誌標線號誌之常見問題，交通部運輸研究所於113至115年辦理3年期計畫(每年預算額度1,570萬元)，研提我國一致性之「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」，協助道路管理機關規劃及設置相關設施，提供用路人更一致、更自明、更安全的道路交通環境。
- 6、114年交通部運輸研究所持續辦理「道路交通標誌標線號誌設置參考指引-複雜道路情境」之研擬作業，將於114年底前辦理完竣，並於114年5月13日、6月4日共辦理2場一般道路情境教育訓練。
- 7、115年教公布運輸研究所將持續優化前揭參考指引、完成定稿(含查詢索引應用功能)，並提出後續維護更新機制等配套措施，另至少辦理2場教育訓練課程及辦理1場成果說明會，綜整對外說明113-115年成果。
- 8、據上，為改善我國現行道路標誌標線號誌，交通部運輸研究所於113至115年辦理3年期計畫，研提我國一致性之「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」，交通部允應就地方政府所提之建議，以及外籍用路人之需求納入該計畫並盡速據以研議推動。。

(三)國土署相關政策作為

為改善行人交通安全，國土署依據「行人交通安全設施條例」規定，會同交通部等中央目的事業主管機關共同訂定「行人交通安全設施推動計畫(114年至115年)」，作為各直轄市及縣(市)政府擬定「行人交通安全設施改善計畫」的依循藍本，

地方政府所提之「行人交通安全設施改善計畫」須副知內政部，其內容應包括願景目標、行人事故特性分析、行人交通安全設施改善及計畫績效指標（含完成步行環境調查的行政區數、路口設施改善處數、人行道增設或改善公里數、障礙物排除處數、騎樓整平公里數、建置行人友善區處數、校園周邊人行環境改善校數等），據以執行以達計畫目標。

- (四)綜上，據部分地方政府意見反映與本院至桃園市、臺中市、高雄市易肇事路段之履勘結果，部分路口雖有創新道路工程設計，卻反造成與其他地區交通標誌不一，並有標線凌亂之疑慮，對於在地民眾而言尚有認知困難，遑論外籍人士能充分理解與遵守我國交通規則。此外我國號誌關於行人專用時相、綠燈早開（遲閉）時相等設置準則，目前尚無明確統一規範。而對於易肇事路段改善，交通部雖稱已研擬具體方案，改善道路設計與交通基礎設施，且該範疇屬於地方自治事項。惟部分縣市反映，對於道路設計與交通基礎設施雖屬地方權責，然對於特殊路口設計，如圓環、附加車道等以及對應之號誌、標誌、標線，中央應有全國性指引，避免地方政府各行其是，徒增用路人困擾，並建議交通部應研議訂立交通肇事熱區措施改善指引，供地方參考遵循與整體規劃。為改善我國現行道路標誌標線號誌，交通部運輸研究所於113至115年辦理3年期計畫，研提我國一致性之「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」，交通部允應就地方政府所提之建議，以及外籍用路人之需求納入該計畫並盡速據以研議推動。

五、交通部於111年11月30日推動微電車納入車牌管理，明訂須掛牌外還要強制投保責任險，希冀減少交通事故、後續究責與賠償問題，然尚未納入駕照考取制度。微電車因不需考照，多數移工採用為移動工具，詢據部分地方政府認為宜納入駕照考取，以讓外籍人士及移工學習臺灣交通法規與熟悉道路環境，藉此提高駕駛人安全意識有助於減少事故發生；另有建議倘未能納入考照制度，移工部分允應由雇主提供交通安全課程，或要求外籍人士交通安全上課時數，透過系統化交通安全教育，學習基本交通規則和騎乘技巧，規範駕駛行為進而增強安全意識，以期有效降低事故發生風險，相關建議交通部應予研議；另地方政府警察局反映，外籍人士交通事故處理當下經常有語言隔閡，致無法進行行政調查或立即阻止其違規行為。實務上逕行舉發與職權舉發在認定上仍有差距，建議中央主管機關法規能以行政命令解釋，以利地方政府執行上避免爭議。交通部允應協調警政署研商相關法規修正與函釋，予以協助第一線員警執法。

- (一)「微電車」俗稱「電動自行車」，與油車差異主要以電力為驅動動能，最大行駛速度在每小時25公里以下，車重不含電池須限制在40公斤以下，或是含電池在60公斤以下車重的兩輪車輛，需通過型式審驗合格，並領牌、掛牌、投保強制險，才能合法行駛。過去未修法前，電動自行車不需申請牌照及投保強制汽車責任險，但也因此衍生改裝、超速、交通事故增加及事故無法理賠等問題，經審計部³⁵調查後，交通部嗣認有必要加強管理，予以修法推動。
- (二)據本院履勘臺中市易肇事路口，與交通部、臺中市

³⁵ 審計部 110 年 4 月 6 日台審部交字第 1108405128 號函。

政府相關局處座談，關於微電車相關執法與管理建議。

1、該府警察局：

(1) 有關第一線執法建議部分，係因員警處理事故過程中，常遇到民眾反映有關外籍人士涉及事故或駕車發生交通事故後，常有肇逃問題及民事損害賠償問題。

(2) 外籍移工駕駛微電車或外籍人士駕車發生事故，事故處理當下經常有語言隔閡，無法進行行政調查或立即阻止其違規行為，建議道路交通管理處罰條例在逕行舉發部分，是否可修法針對此類外籍人士事故部分，採行政授權方式，讓執法人員可回到辦公駐地後再以事後逕行舉發方式舉發之。

(3) 實務上逕行舉發與職權舉發在認定上仍有差距，希望中央主管機關的法規能以行政命令解釋，以利地方執行上避免爭議，且避免影響當事人救濟權益。

2、該府勞工局：該局持續對於合法移工進行宣導，倘發生交通事故時，會聯繫其雇主並告知雇主應負擔之責任；但宣導過程中，常無法有效將宣導資訊直接傳達予失聯移工，只能透過間接宣導。

3、交通部代表：現行道路交通管理處罰條例對於當場不能或不宜舉發之案件，如高速公路等，可改以逕行舉發方式進行，目前臺中市因未配備較多之外事或通譯人員，爰有無法當場舉發之困境。依現行道路交通管理處罰條例中職權舉發規定，可回到辦公處所後，以職權舉發進行事後舉發。相關逕行舉發建議，請臺中市政府警察局循公文

流程提報警政署，交通部將與警政署研議，由警政署統一定。

(三)據過半數縣市政府贊同微電車納入牌照意見如下：

- 1、A縣市：外籍移工較常使用之交通工具為微電車，微電車屬慢車，無須考取駕照即可上路，惟微電車屬動力車輛，外籍人士若不諳法令即上路將會產生安全隱憂，故應規劃將微電車納入駕照監理制度。
- 2、B縣市：微電車最大速率每小時25公里以下，民眾可能因不瞭解行車規則或不懂道路指示而發生事故。將微電車納入考取駕照，為一種強制駕駛人學習道路交通規則之手段。在尚未納入考取駕照修法前，建議外籍人士須接受相關教育訓練後始得騎乘上路；另建議責成移工雇主主動辦理交通安全講座等法令觀念宣達。
- 3、C縣市：近年來微電車成為外籍移工高度使用之代步工具，雖法規明定微電車之行車時速不得超過每小時25公里，然而是類車輛違規改裝後仍可能與機車之性能相當。爰此，建議將是類車輛納入考照範圍，確保是類車輛駕駛人知悉基本用路規則並提升其防禦駕駛觀念，以有效防制交通事故發生。
- 4、D縣市：許多騎乘者的騎乘技術也尚未成熟。建議將微電車納入考取駕照的範疇。透過系統化的交通安全教育，學習基本的交通規則和騎乘技巧，進而增強安全意識，以期有效降低事故發生的風險。
- 5、E縣市：爰建議可評估納入「駕照管理」，進而使適格駕駛人使用該項運具，提升用路安全。

- 6、F縣市：有鑑於微電車雖屬慢車，但其操作態樣近似機車，且多運行於一般道路，面對複雜的道路環境，仍應具備交通法規知識及相關防禦駕駛觀念，爰建議微電車應納入考照機制。
- 7、G縣市：建議微電車亦應納入考取駕照，因微電車牌照已正式納管監理，而考取駕照係針對駕駛人是否熟悉我國道路交通安全法規、操作車輛並瞭解安全行車技術之基本檢測。
- 8、H縣市：依第一線道路事故執法經驗，建議微電車納入考取駕照，以增加交通安全知識技能，降低交通事故。
- 9、I縣市：建議納入考取駕照，理由如下：(1) 提高駕駛人安全意識：若納入駕照管理，駕駛人需要通過基本交通規則考試及技能測試，有助於提高駕駛人安全意識，瞭解交通法規等，減少因駕駛人不瞭解或忽視交通法規而導致交通事故。(2) 規範駕駛行為：駕照考試不僅能強化駕駛者對交通規則的理解，還能提高他們對安全駕駛的責任感，避免隨意駕駛或違規行為，從而降低事故發生率。
- 10、J縣市：納入考取駕照可提高駕駛者的安全意識、篩選駕駛者能力與素質、提升道路安全等，並進一步加強對微電車規範管理。
- 11、K縣市：應納入考照。其理由：微電車數量多，違規樣態規範在處罰條例慢車章節，應該同汽機車一樣，納入考照以提升駕車技能及法規教育測驗，降低事故，以臻完備。
- 12、L縣市：建議可採取分階段管理方式，先強化駕駛人教育，例如推動線上交通安全課程並設置測

驗機制，確保使用者具備基本的行車觀念與規範遵循能力。若未來事故率居高不下，則可進一步評估是否應納入駕照考取制度，以兼顧道路安全與使用便利性。

- 13、M縣市：微電車違規或事故多為駕駛人能力不足或對法規不熟悉，如有考照或駕訓制度，可改善交通違規之問題，或有效降低交通違規及交通事故，提升道路安全。

(四)交通部對於納入考照之見解，摘錄如下：

- 1、微電車依97年4月15日修正施行的道路交通管理處罰條例訂定為慢車種類，係與自行車同屬低度管理，為加強微電車安全管理，道路交通管理處罰條例部分條文自於111年11月30日修正施行，規定微電車須懸掛牌照、投保強制汽車責任保險及須年滿14歲以上之騎乘，並明定其他相關配套管理措施，讓微電車在維持既有慢車種類架構體系下，提高管理強度。而微電車與腳踏自行車同屬慢車種類，故無要求需領有駕駛執照，其以與外型接近而屬於機車種類的電動機車二者有所區隔。交通部亦會持續與社會各界溝通，並透過多元宣導措施及管道，以期達交通安全之目的。
- 2、社會各界³⁶建議納入考照管理目的，係因微電車外型、使用特性與一般輕型電動機車相近，不易區分，為確保騎乘駕駛人熟識車輛操作及具有基礎交通安全知識，亦要求微電車業者在銷售時告知買車民眾相關行駛及使用規定、並於道路交通管理處罰條例第72條之2第2項明文規範租賃業者

³⁶ 包含全國教育產業總工會，新聞稿網址：https://www.neu.org.tw/news_detail/890；修法建立「微型電動二輪車駕照制度」。

應於租借微電車予駕駛人前，教導駕駛人車輛操作方法及道路行駛規定之處罰。

- 3、中南部使用微電車較多之縣市，據悉有部分縣市的學校進行自行車安全教育課程，會結合微電車業者進行相關騎乘教育訓練；另公路局已製作相關宣導影片及多國語言懶人包，並轉請勞動部共同跨機關宣導，讓外籍移工能更清楚、快速掌握騎乘規定及遵守道路交通安全規則等相關法令。
- 4、建議依就業服務法第48條、雇主聘僱外國人許可及管理辦法第33條及第47條規定，於規劃「外國人生活照顧服務計畫書」事項中，增加雇主於辦理外國人「職前講習」時，應介紹在臺灣工作期間應遵守之道路交通安全規則等相關法令。

(五)綜上，交通部於111年11月30日推動微電車納入車牌管理，明訂須掛牌外還要強制投保責任險，希冀減少交通事故、後續究責與賠償問題，然尚未納入駕照考取制度。微電車因不需考照，多數移工採用為移動工具，詢據部分地方政府認為宜納入駕照考取，以讓外籍人士及移工學習臺灣交通法規與熟悉道路環境，藉此提高駕駛人安全意識有助於減少事故發生；另有建議倘未能納入考照制度，建議移工部分允應由雇主提供交通安全課程，或要求外籍人士交通安全上課時數，透過系統化的交通安全教育，學習基本的交通規則和騎乘技巧，規範駕駛行為進而增強安全意識，以期有效降低事故發生的風險，相關建議交通部應予研議；另地方政府警察局反映，外籍人士交通事故處理當下經常有語言隔閡，致無法進行行政調查或立即阻止其違規行為。實務上逕行舉發與職權舉發在認定上仍有差距，建議中央主

管機關法規能以行政命令解釋，以利地方政府執行上避免爭議。交通部允應協調警政署研商相關法規修正與函釋，予以協助第一線員警執法。

六、合法來臺移工逾71餘萬人，勞動部雖有生活照顧服務與相關法律協助，促使移工群體能早日適應我國環境。然本案問卷反映，移工對於我國特有交通規則不甚熟悉，標誌混亂與標線不清，道路設計不良，致移工多利用私人運具（如微電車或機車）於宿舍與廠區之間移動，卻因不熟悉路況而肇禍。故為減少移動風險，雇主應提供廠區到宿舍區之交通車接駁服務，或雇主應負責對外籍移工使用的交通工具進行定期檢查，確保其安全性和合規性。交通部雖表贊同，然勞動部稱該項屬勞資自治範疇。惟引進移工屬行政許可事項，對於大量引進移工之雇主，有助於減少其部分經營成本。有鑑於就業服務法第48條、雇主聘僱外國人許可及管理辦法第33條關於「外國人生活照顧服務計畫書」已規定應規劃移工生活所需之項目，建議移工住宿地點與工作廠區間的交通運具，勞動部允應審慎研議納入生活照顧計畫書管理。

（一）據本院辦理問卷調查回饋意見，有如下建議。

- 1、許多意見反映移工多使用微電車或機車，然不熟悉路線或鑒於臺灣標誌混亂與標線不清，道路設計不良，交叉路口視野不佳及缺乏自行車道等因素，致交通事故頻發。建議雇主應提供上下班交通接駁車。
- 2、部分意見指出外籍人士因語言障礙、不熟悉臺灣特有交通規則、資訊不足，較難適應臺灣交通環境，故建議應加強宣導責任，如提供多語言資訊與交通教育課程幫助外籍人士更能適應。

- 3、應要求雇主定期為外籍移工提供道路安全與法律教育課程，確保他們瞭解當地交通規則、行車安全常識以及緊急情況處理。雇主應負責對外籍移工使用的交通工具進行定期檢查，確保其安全性和合規性，並提供必要的維護和保養。

(二)經查，廠商依就業服務法聘僱大量外國移工來臺工作，須依就業服務法第48條規定辦理如下：

- 1、雇主聘僱外國人工作，應檢具有關文件，向中央主管機關申請許可。但有下列情形之一，不須申請許可：

- (1) 各級政府及其所屬學術研究機構聘請外國人擔任顧問或研究工作者。

- (2) 外國人與在中華民國境內設有戶籍之國民結婚，且獲准居留者。

- (3) 受聘僱於公立或經立案之私立大學進行講座、學術研究經教育部認可者。

- 2、前項申請許可、廢止許可及其他有關聘僱管理之辦法，由中央主管機關會商中央目的事業主管機關定之。

- 3、第1項受聘僱外國人入境前後之健康檢查管理辦法，由中央衛生主管機關會商中央主管機關定之。

- 4、前項受聘僱外國人入境後之健康檢查，由中央衛生主管機關指定醫院辦理之；其受指定之資格條件、指定、廢止指定及其他管理事項之辦法，由中央衛生主管機關定之。

- 5、受聘僱之外國人健康檢查不合格經限令出國者，雇主應即督促其出國。

- 6、中央主管機關對從事第46條第1項第8款至第11款

規定³⁷工作之外國人，得規定其國別及數額。

(三)再查雇主聘僱外國人許可及管理辦法第33條規定：

- 1、雇主申請聘僱第二類³⁸外國人，應依外國人生活照顧服務計畫書確實執行。
- 2、前項外國人生活照顧服務計畫書，應規劃下列事項：
 - (1) 飲食及住宿之安全衛生。
 - (2) 人身安全及健康之保護。
 - (3) 文康設施及宗教活動資訊。
 - (4) 生活諮詢服務。
 - (5) 住宿地點及生活照顧服務人員。
 - (6) 其他經中央主管機關規定之事項。
- 3、雇主聘僱外國人從事家庭幫傭或家庭看護工之工作者，免規劃前項第3款及第4款規定事項。
- 4、雇主違反第1項規定，經當地主管機關認定情節輕微者，得先以書面通知限期改善。
- 5、雇主於第2項第5款規定事項有變更時，應於變更後7日內，通知外國人工作所在地或住宿地點之當地主管機關。

(四)上開法律規定，雇主申請第二類外國人時，應須辦理外國人生活照顧服務，其包含飲食及住宿之安全衛生、住宿地點及生活照顧服務人員等事項。詢問勞動部時，上開規定是否包含交通接駁服務，勞動部回復如下：

1、查現行勞動法規，有關提供移工上下班接駁服務

³⁷ 有關所述該法第46條第1項第8款至第11款，分別為：第8款、海洋漁撈工作。第9款、家庭幫傭、機構看護及家庭看護工作。第10款、為因應國家重要建設工程或經濟社會發展需要，經中央主管機關指定之工作。第11款、其他因工作性質特殊，國內缺乏該項人才，在業務上確有聘僱外國人從事工作之必要，經中央主管機關專案核定者。故廠商申請上開各款類別移工時須專案申請核定方能為之。

³⁸ 第二類外國人：指受聘僱從事本法第46條第1項第8款至第10款規定工作之外國人。

尚非屬雇主之法定義務，係屬勞資自治範疇，故無論本外國籍勞工，均得由勞雇雙方本於合意約定。

- 2、該部持續透過多元宣導管道推送交通安全相關資訊，包括機場法令宣導講習等方式³⁹，積極協助移工瞭解並遵守交通安全規範⁴⁰。
- 3、依雇主聘僱外國人許可及管理辦法第37條規定略以，雇主應自引進移工入國日或期滿續聘之日起，負雇主責任。次依外國人生活照顧服務計畫書裁量基準規定，為保障移工權益，雇主引進移工應負責安排生活照顧，包含飲食及住宿之安全衛生、人身安全及健康之保護、文康設施及宗教活動資訊、生活諮詢服務、住宿地點及生活照顧服務人員等項。
- 4、爰此，雇主於聘僱移工期間應向移工宣導我國法令、提供生活諮詢及保護其人身安全之責任，另就移工使用之交通工具進行定期檢查，雇主則善盡提醒與協助之責，使移工維持所使用交通工具之安全性與合規性，如雇主未善盡照顧責任，經地方政府查證屬實，已涉違反就業服務法第57條第9款規定，地方政府可處6萬至30萬元罰鍰。如經限期改善屆期未改善，該部將依法⁴¹廢止雇主招募許可及聘僱許可，並管制申請案。

³⁹ 尚有一站式入國講習、多國語言的外國人權益網站（涵蓋中文、英文、泰文、印尼文及越南文）、中外語廣播節目、LINE@移點通服務、1955hotline 臉書粉絲專頁，及補助地方政府辦理相關活動

⁴⁰ 經統計 114 年截至 6 月底止，辦理機場法令宣導講習共 6,932 場次，計 7 萬 6,841 人次參加；參加一站式入國講習人數計 1 萬 7,493 人；外國人權益網站瀏覽計 425 萬 140 人次；LINE@移點通好友數計 27 萬 1,522 人次；1955hotline 臉書粉絲專頁觸及數計 1,000 萬 2,612 人次；中外語廣播收聽數計 250 萬 4,700 人次；補助地方政府辦理相關活動計 10 場次，計 6,801 人次參加

⁴¹ 就業服務法第 72 條規定略以：雇主有下列情事之一者，應廢止其招募許可及聘僱許可之一部或全部：……。

(五)承上，詢據交通部見解：「有鑑於就業服務法第48條、雇主聘僱外國人許可及管理辦法第33條關於『外國人生活照顧服務計畫書』已規定應規劃其生活所需之項目，爰此，其住宿地點與工作廠區間的交通運具，建議應納入計畫書管理」。

(六)綜上，我國外籍人士來臺近百萬人，合法移工逾71餘萬人，占比約7成以上。勞動部雖有生活照顧服務與相關法律協助，促使移工群體能早日適應我國環境。然問卷反映，移工對於我國特有交通規則不甚熟悉，標誌混亂與標線不清，道路設計不良，致生移工多利用私人運具（如微電車或機車）於宿舍與廠區之間移動，卻因不熟悉路況而肇禍；為減少移動風險，廠商應提供廠區到宿舍區之交通車接駁服務，交通部雖表贊同，而勞動部稱該項屬勞資自治範疇。然引進移工屬行政許可事項，對於大量引進移工之雇主，有助於減少其部分經營成本。有鑑於就業服務法第48條、雇主聘僱外國人許可及管理辦法第33條關於「外國人生活照顧服務計畫書」已規定應規劃移工生活所需之項目，建議移工住宿地點與工作廠區間的交通運具，勞動部允應審慎研議納入生活照顧計畫書管理。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，函請行政院督同所屬檢討改進見復。
- 二、調查意見二至四，函請交通部檢討改進見復。
- 三、調查意見五，函請交通部研議見復。
- 四、調查意見六，函請勞動部研議見復。
- 五、調查意見，經委員會討論通過後公布（含附表一）。
- 六、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、社會福利及衛生環境委員會聯席會議處理。

調查委員：葉大華

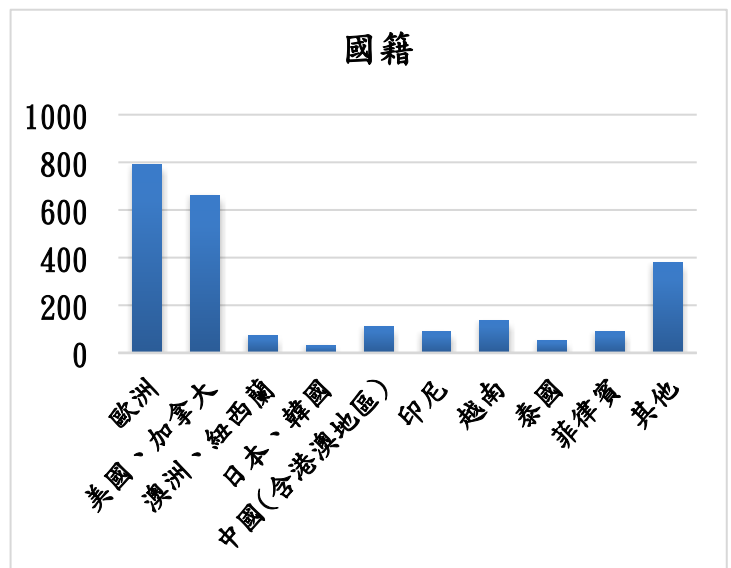
附表一、問卷調查⁴²統計分析

(一)問卷語言分為英文、中文、越南文、泰文、菲律賓文及印尼文等6種語言，收件總計2,417份，其中英文1,961份、中文200份、泰文50份、越南文130份、菲律賓文24份、印尼文52份。

(二)各填答項目人數，統計如下：

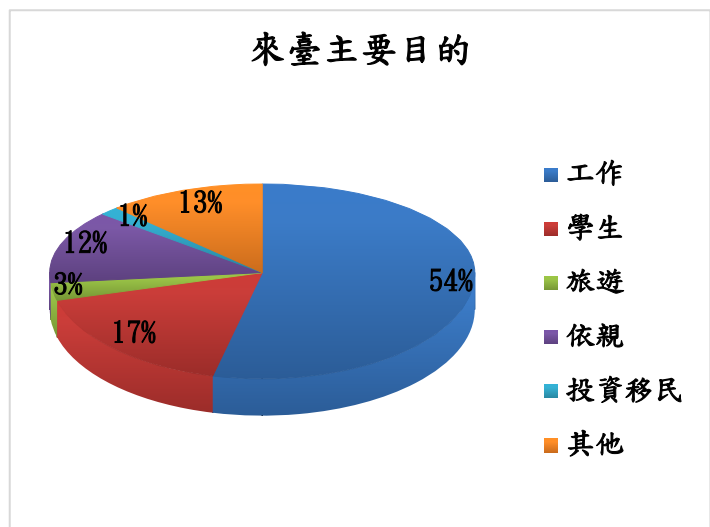
1、填答人之國籍。

國籍	人數
歐洲	792
美國、加拿大	661
澳洲、紐西蘭	72
日本、韓國	33
中國(含港澳地區)	111
印尼	89
越南	136
泰國	53
菲律賓	89
其他	381



2、來臺主要目的 (以簽證內容為主)。

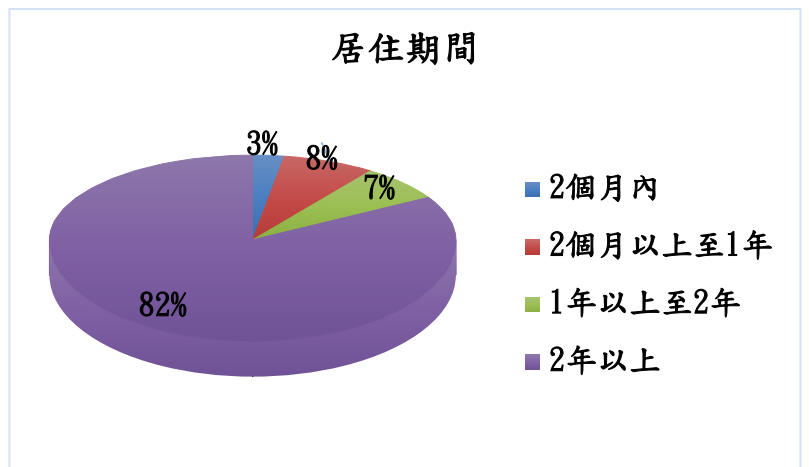
來臺主要目的	人數
工作	1,299
學生	412
旅遊	65
依親	280
投資移民	36
其他	325



⁴² 外籍人士來臺交通事故頻增之問卷調查。辦理日期 114 年 5 月 6 日至同年 5 月 23 日止。語言翻譯部分，感謝參與之社團協會義務協助。

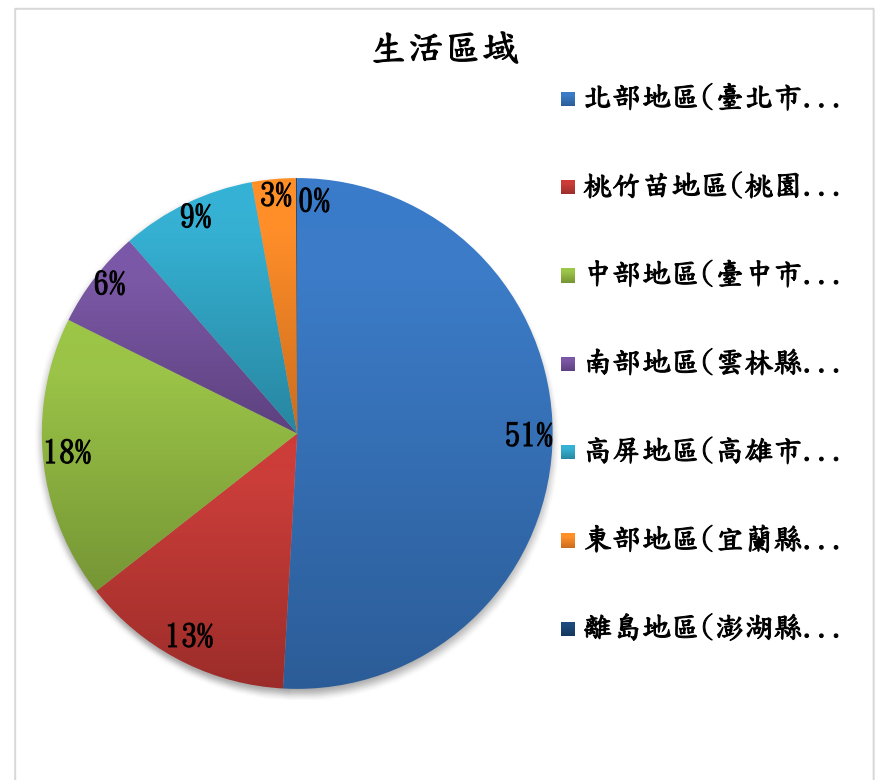
3、在臺居住期間。

在臺居住期間	人數
2個月內	72
2個月以上至1年	200
1年以上至2年	159
2年以上	1,986



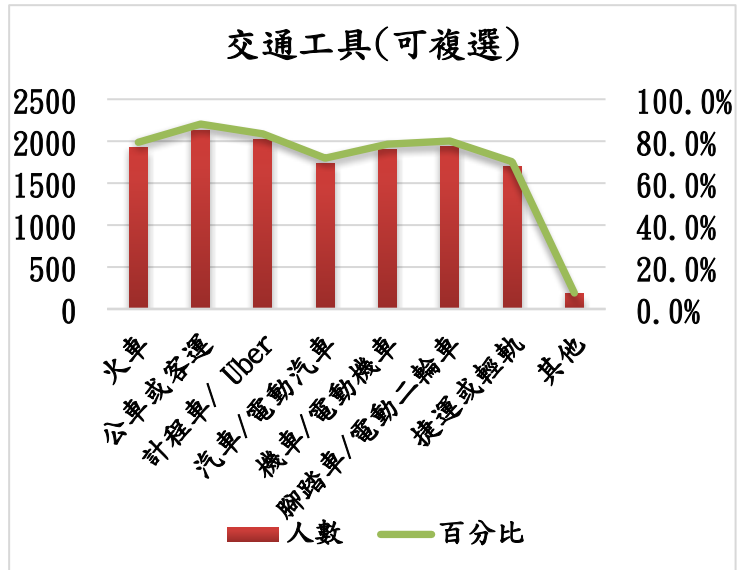
4、主要生活區域。

生活區域	人數
北部地區 (北北基)	1,230
桃竹苗地區 (桃新苗)	327
中部地區 (中彰投)	433
南部地區 (雲嘉南)	151
高屏地區 (高屏)	207
東部地區 (宜花東)	67
離島地區 (澎湖、金馬)	2

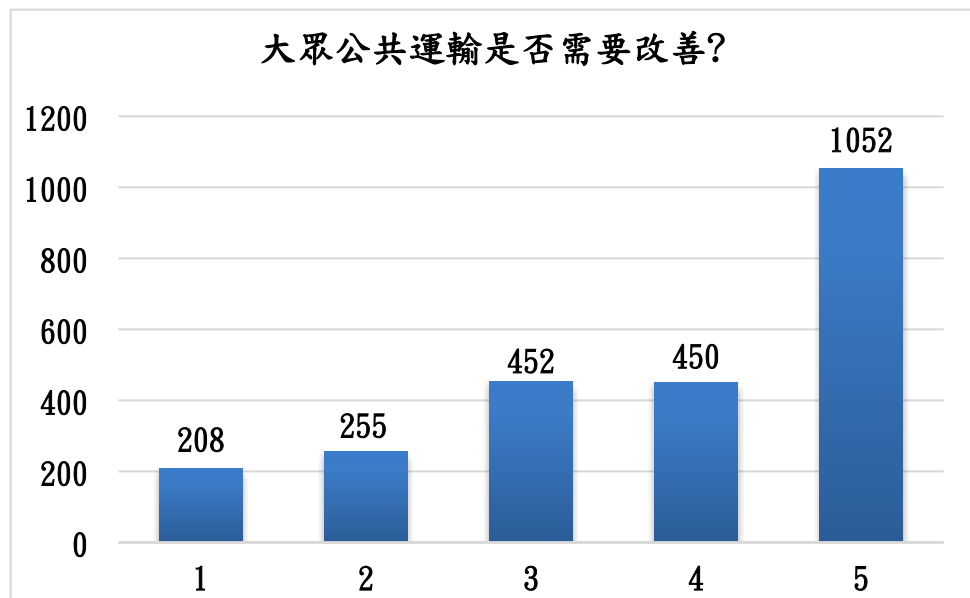


5、居住縣市使用交通工具（可複選）。

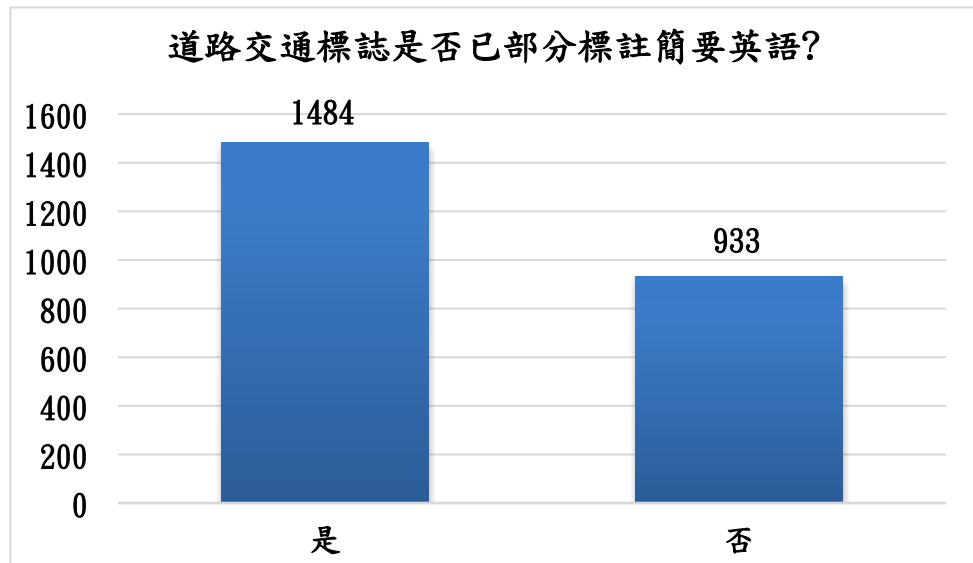
交通工具	人數	百分比 (%)
火車	1,921	79.5
公車或客運	2,131	88.2
計程車/Uber	2,018	83.5
汽車/電動汽車	1,738	71.9
機車/電動機車	1,899	78.6
腳踏車/電動二輪車	1,936	80.1
捷運或輕軌	1,697	70.2
其他	184	7.6



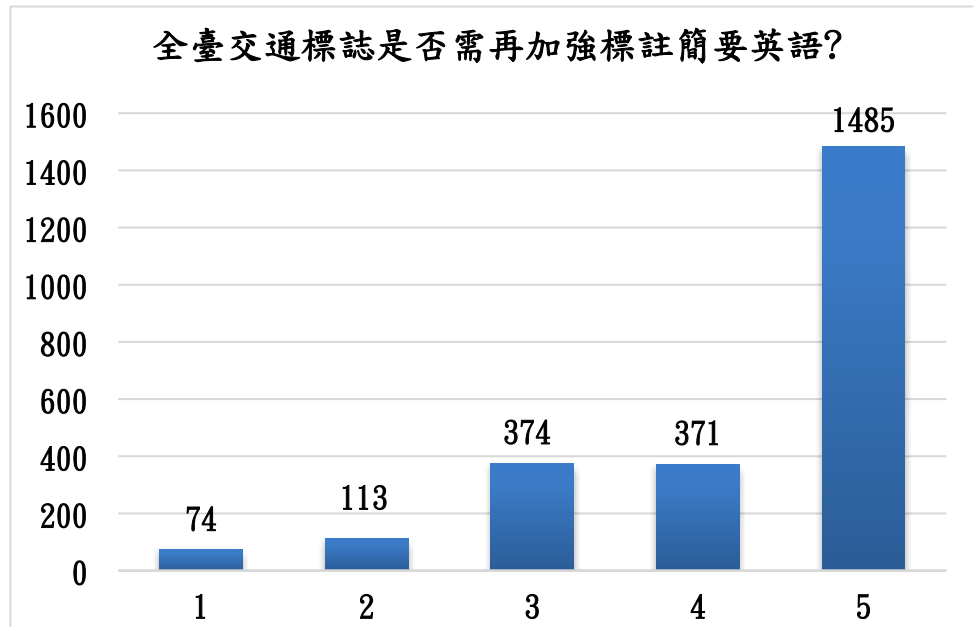
6、居住縣市大眾公共運輸（Public Transport）是否需要改善？（1：不需要；5：需要）



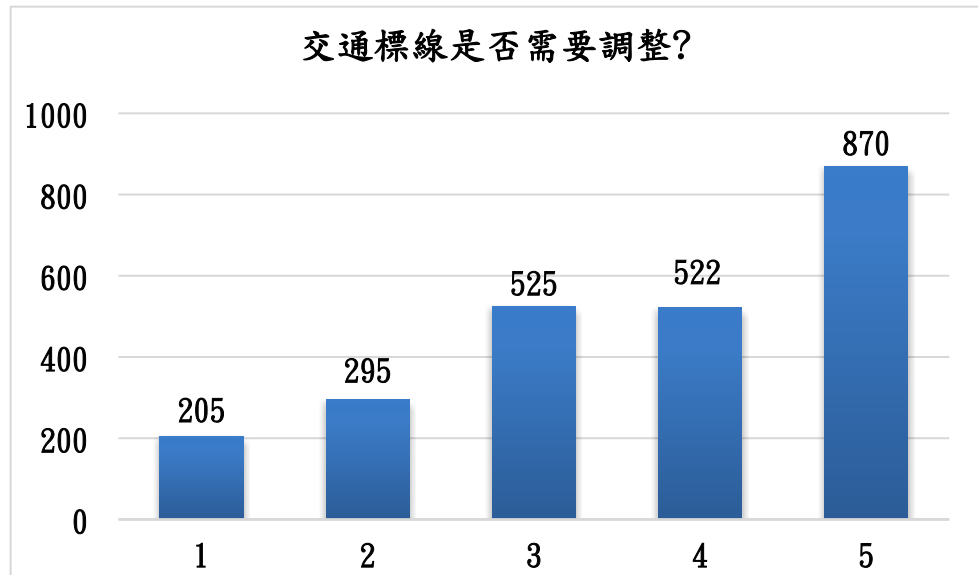
7、目前居住縣市, 道路交通標誌 (Traffic Sign) 是否已部分標註簡要英語幫助辨識?



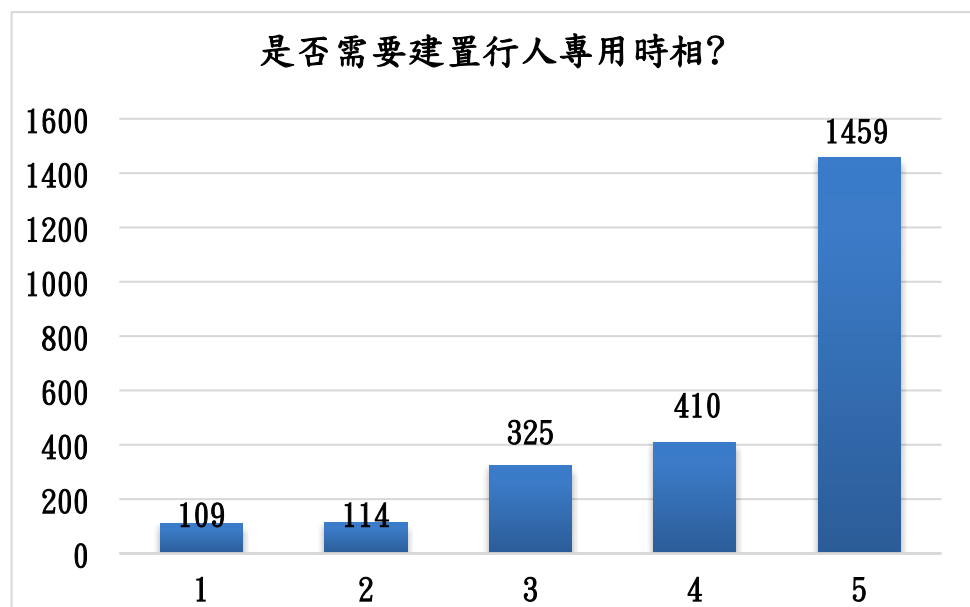
8、全臺灣交通標誌 (Traffic Sign), 是否需再加強標註簡要英語? (1: 不需要; 5: 需要)



9、所居住區域交通標線（Traffic Marker）是否過於混亂難以判斷，需要調整？（1：不需要；5：需要）



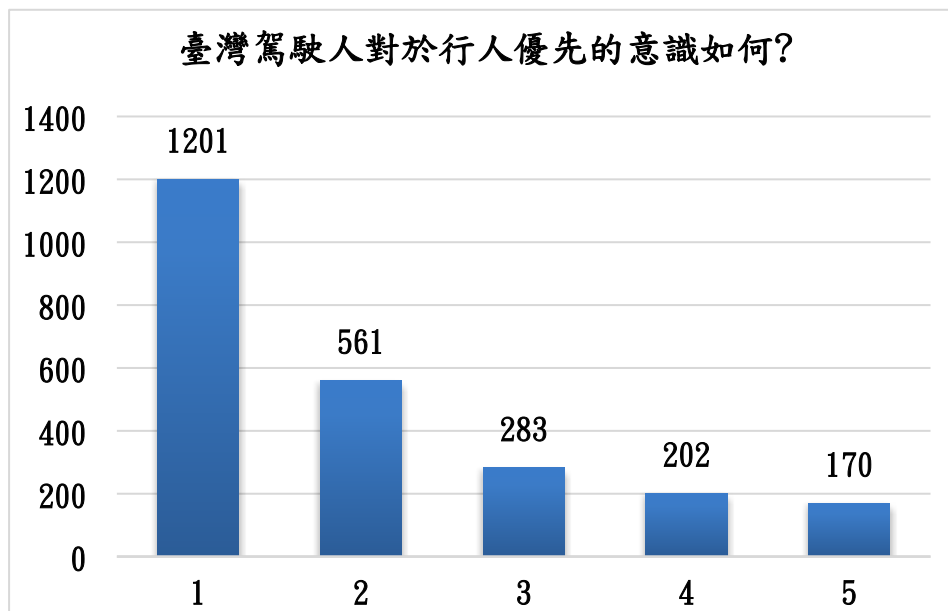
10、所居住區域交通號誌（Traffic Signal），是否需要建置行人專用時相⁴³或早開時相⁴⁴，避免行人與轉彎車爭道？（1：不需要；5：需要）



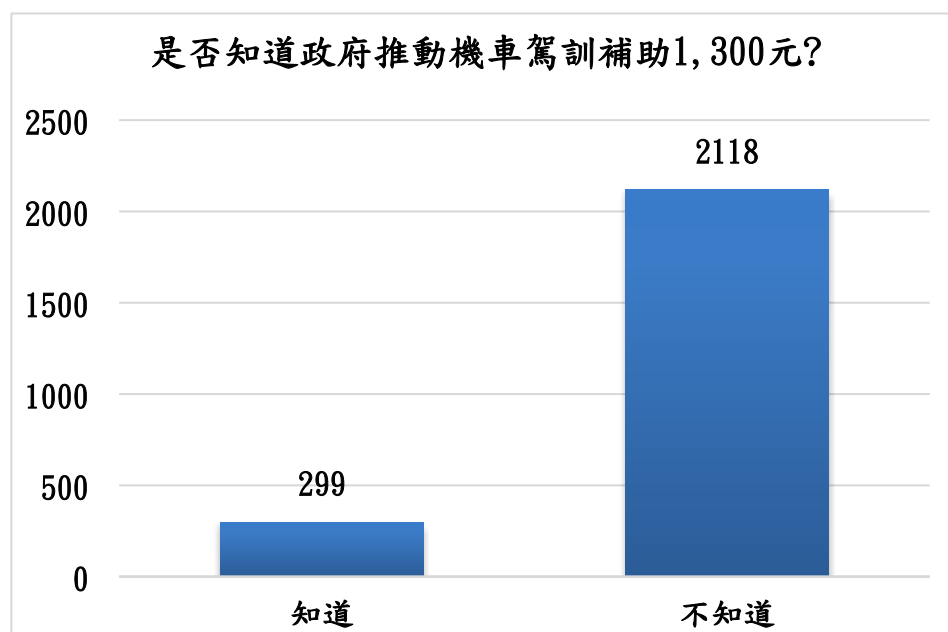
⁴³ 又稱保護時相 Pedestrian Scramble

⁴⁴ Leading Pedestrian Interval

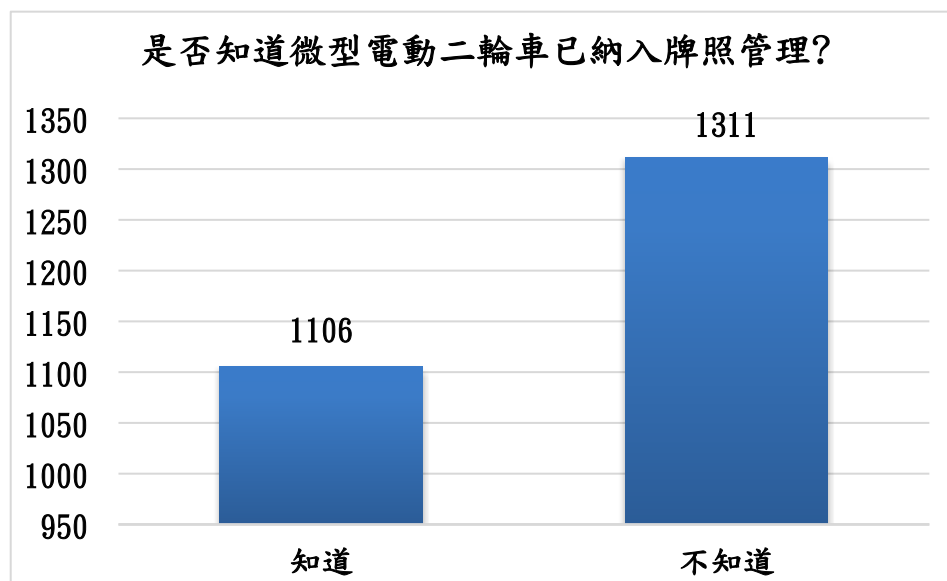
11、覺得臺灣駕駛人對於行人優先（Pedestrian priority）意識如何？（1：低；5：高）



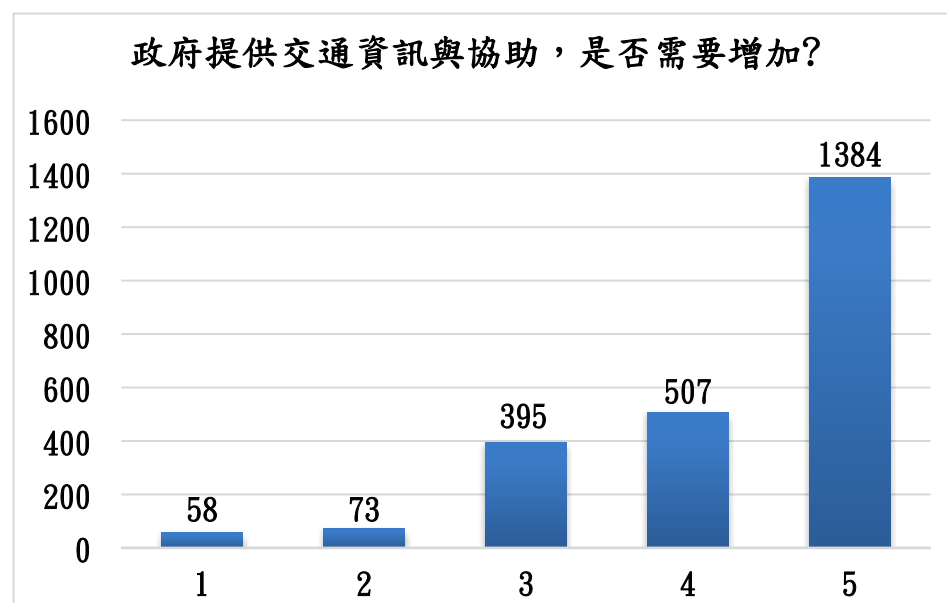
12、是否知道政府推動機車駕駛訓練制度補助計畫，每人補助1,300元，鼓勵考取機車駕照前先上駕訓班？



13、是否知道臺灣已將微電車納入牌照管理？

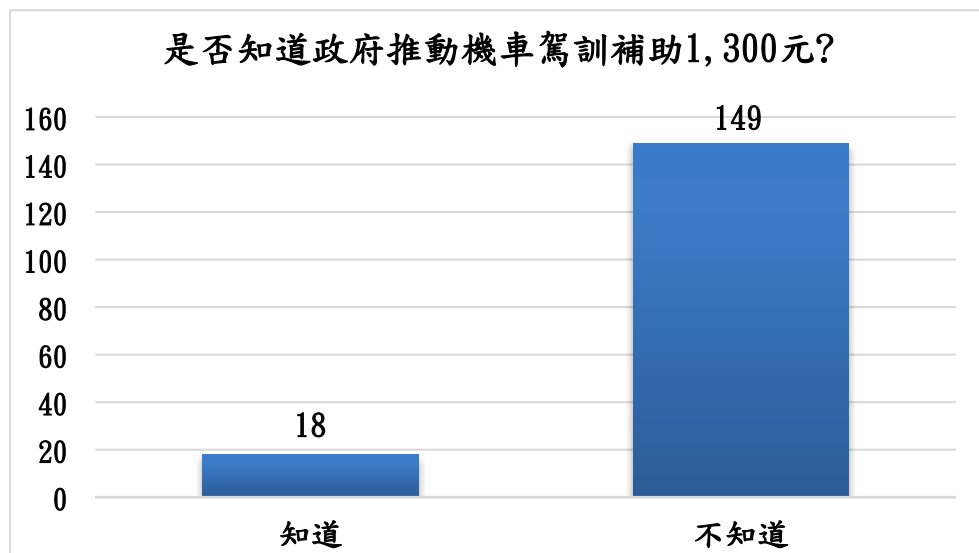


14、臺灣政府所提供交通資訊與安全協助事項，對於外籍人士而言，是否需要增加？（1：不需要；5：需要）

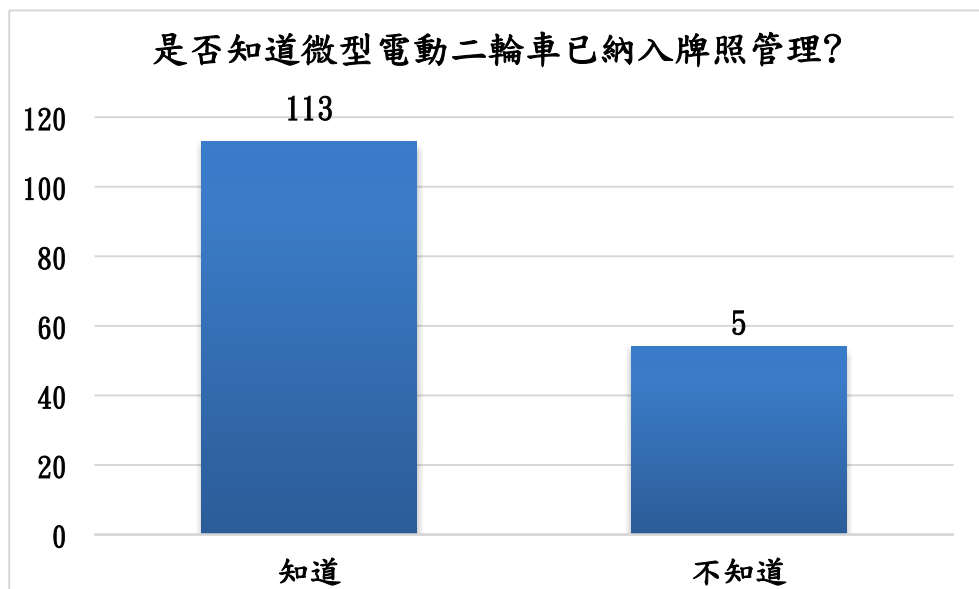


(三)移工⁴⁵填答計167筆，對於前述第12題補助駕訓費用與第13題微電車納入牌照管理之人數，統計如下：

- 1、第12題，是否知道政府推動機車駕駛訓練制度補助計畫，每人補助1,300元，鼓勵考取機車駕照前先上駕訓班？



- 2、第13題，是否知道臺灣已將微電車納入牌照管理？



⁴⁵ 於本次問卷調查國籍選擇越南、泰國、印尼與菲律賓等4國，來臺目的欄位選擇工作。