

編號：2567

## 一、題目：機車事故防制暨駕駛執照管理相關問題研析

## 二、議題所涉法規

道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則

## 三、背景說明

交通部公布今（2024）年1至5月道路交通事故，共1,193人死亡，機車死亡仍占整體死亡6成，有715人。從數據觀之，機車族死亡率很高，交通部表示機車死亡防制是未來重要工作重點<sup>1</sup>。臺灣「機車密度」為世界第一，機車數量高達1,400萬輛；據統計，我國近幾年來每年之交通事故，其中機車事故死亡人數高達1,800至1,954人，是事故死亡的最大族群<sup>2</sup>。

## 四、探討研析

### （一）研究指出機車行車速度對安全具關鍵性影響

對於車禍死亡率長期偏高的機車族群，交通部2023年即表示會推動改善各路口設施、檢討黃燈秒數，並減少路邊造成障礙之電線桿、標誌桿以強化路面邊線連續性、增加夜間照明，降低自撞意外<sup>3</sup>。然在各類改善措施之外，攸關機車安全不能忽略的因素是行車速度。根據經濟合作暨發展組織（Organisation

<sup>1</sup> 吳琍君，機車族死亡率占整體交通死亡人數6成 李孟諺：將列重點工作，中廣新聞網，2024年8月2日，網址：<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2215174>，最後瀏覽日期：2024年8月18日。

<sup>2</sup> 項貽斐，台灣機車事故每天6人喪命！公視節目探討交通亂源，YAHOO 新聞，2023年6月8日，網址：

<https://tw.news.yahoo.com/%E5%8F%B0%E7%81%A3%E6%A9%9F%E8%BB%8A%E4%BA%8B%E6%95%85%E6%AF%8F%E5%A4%A9%E4%BA%BA%E5%96%AA%E5%91%BD-%E5%85%AC%E8%A6%96%E7%AF%80%E7%9B%AE%E6%8E%A2%E8%A8%8E%E4%BA%A4%E9%80%9A%E4%BA%82%E6%BA%90-072617668.html>，最後瀏覽日期：2024年8月18日。

<sup>3</sup> 劉宇珊，交通事故死亡率創10年新高 機車、行人分佔死亡人數1、2名，上報，2023年3月25日，網址：[https://www.upmedia.mg/news\\_info.php?Type=24&SerialNo=168870](https://www.upmedia.mg/news_info.php?Type=24&SerialNo=168870)，最後瀏覽日期：2024年8月20日。

for Economic Cooperation and Development, OECD) 研究指出，由於行人、自行車及機車之保護性差，當撞擊速度由30kph (公里/小時) 增加至50kph (公里/小時)，人員死亡的機率會由10%大幅增加至80%，其中又以機車之脆弱度高，使得機車之行車速度對安全影響扮演著關鍵因素。OECD 另一研究指出，當行車速度增加5%，將增加受傷事故件數近10%，且增加死亡事故件數20%<sup>4</sup>。為減少高撞擊速度造成之事故傷亡，主管機關宜強化駕駛人遵守速限宣導及超速禁制執法。

## (二)機車路考場地宜符合真實路況以強化防禦駕駛能力

審計部決算審核報告<sup>5</sup>曾比較過臺灣及日本的普通重型機車考照流程，指出臺灣機車駕照考試太容易，無法測出「應試者該有的安全駕駛觀念及防禦駕駛能力」。日本機車路考跟汽車同一場地，類似真實路況，且面積是臺灣的60倍（日本的路考考場規模達150公尺×150公尺，臺灣考場規模約30.5公尺×12公尺）、考試路線長度是臺灣的5倍（日本的路考路線總長1.5公里，且必須於10分鐘內完成路線；臺灣路線總長約僅400公尺，不限時間但通常5分鐘內可考完）；且日本的機車考照考試路線是考前才公布，沒有上駕訓班（上課時數約35小時）的考生，平均要考15次才能通過；臺灣的路考像「萬年考題」，且沒有緊急煞車、閃避、預測危險以及改變路況等情境來考驗考生的臨時應變能力<sup>6</sup>。對此，審計部建議政府要調整機車路考的考試項

---

<sup>4</sup> 機車族減少重傷的秘訣 降低車速，看清前路！運輸研究所新聞稿，2017年7月28日，網址：[https://www.iot.gov.tw/zh\\_tw/proclamation/press/%E6%A9%9F%E8%BB%8A%E6%97%8F%E6%B8%9B%E5%B0%91%E9%87%8D%E5%82%B7%E7%9A%84%E7%A7%98%E8%A8%A3-%E9%99%8D%E4%BD%8E%E8%BB%8A%E9%80%9F-%E7%9C%8B%E6%B8%85%E5%89%8D%E8%B7%AF-56994281](https://www.iot.gov.tw/zh_tw/proclamation/press/%E6%A9%9F%E8%BB%8A%E6%97%8F%E6%B8%9B%E5%B0%91%E9%87%8D%E5%82%B7%E7%9A%84%E7%A7%98%E8%A8%A3-%E9%99%8D%E4%BD%8E%E8%BB%8A%E9%80%9F-%E7%9C%8B%E6%B8%85%E5%89%8D%E8%B7%AF-56994281)，最後瀏覽日期：2024年8月18日。

<sup>5</sup> 110年度中央政府總決算審核報告第2冊－丙、各公務機關重要審核意見－拾肆、交通部主管，審計部，2022年9月13日，頁360。

<sup>6</sup> 綜參簡立欣，機車駕照太好考 審計部看不下去 萬年考題免上駕訓班 事故及傷亡居高不下，中時電子報，2023年9月18日，網址：<https://www.chinatimes.com/newspapers/20230918000467-260106?chdtv>，最後瀏覽日期：2024年8月20日；另參 Jiasin Yu，駕照超難考、收費破5萬，日本駕駛人的良好素質是如此養成的？，商周網路版，2023年8月24日，網址：<https://www.businessweekly.com.tw/international/blog/3013116>，最後瀏覽日期：2024年8月20日。

目，增加機車駕訓班的服務能量，透過提升難度引導民眾去報名駕訓班來考取駕照，增強上路之後的安全性。

### (三)研議機車駕駛執照定期換照結合回訓之可行性

據交通部公路局委外研究，參加機車駕訓班考照者，可延長取得駕照後未發生違規及肇事騎乘時間，同時降低取得駕照後違規、肇事風險；我國每年24萬人取得機車駕照中，現在約有4、5萬人有經過訓練，其考照後參加機車駕訓班考照者比未受訓者降低違規風險59%、肇事風險36%<sup>7</sup>。

日本駕照須每5年換照一次，須上1小時講習課程和繳交3,300日圓（約新臺幣726元）費用；若是5年內沒有違規紀錄的優良駕駛人，僅須上30分鐘和繳交3,000日圓（約新臺幣660元<sup>8</sup>）。我國機車事故致死傷風險高，建議主管機關檢視道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則有關記點及駕照管理之規定，研議定期換照結合回訓之可行性，並參考日本以違規紀錄區隔不同駕駛人，例如對於過去幾年無違規紀錄或違規記點在特定點數以下者得直接申請換照或僅須受較短時數之訓練；而對於違規記點高於特定點數以上之經常性違規者，則須受較長時數之訓練方得換照，俾發揮回訓效率。

撰稿人：楊蕙如

---

<sup>7</sup> 公路局曾經委託國立陽明交通大學進行政策成效分析，根據2019年至2020年統計資料，結論參加機車駕訓班考照者，可延長取得駕照後未發生違規及肇事騎乘時間，同時降低取得駕照後違規風險及肇事風險。詳見黃子暘，機車駕訓優於自學 降低肇事、違規風險，自由時報新聞網，2024年7月17日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/life/paper/1656965>，最後瀏覽日期：2024年8月20日。

<sup>8</sup> 同註5，Jiasin Yu。