

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：行政院。

貳、案由：臺灣面臨少子化問題嚴重，人口連續3年負成長，已出生之兒少本應更獲得妥善保護。惟據統計，我國兒少「交通事故」死亡率與OECD國家相較，顯屬後段國家，且未達行政院「兒童及少年安全實施方案」設定之預期績效指標，本院爰於111年5月10日提出調查報告，函請行政院檢討改進，迄今屆滿1年，改善成效有限，從111年5月10日迄今，又陸續發生多起震驚國人的兒少交通傷亡事件，造成無數的幸福家庭破碎，讓臺灣於國際間背負了「行人地獄」的惡名，凸顯了臺灣目前道路環境惡劣，交通管理混亂的嚴重性。然人命無價，行政院自本院111年5月10日提出調查報告後本應動員一切力量防堵悲劇，卻怠於推動兒少交通事故傷害監測、預防及控制機制，致不幸事件一再重演，嚴重斷傷政府國際形象，損及我國兒少生存及發展權，顯有督導不周之失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

民國（下同）106年起兒少交通事故傷亡人數逐年增加，根據交通部道路交通安全督導委員會分析104年至108年資料，兒少交通事故以「乘客」最多，其中乘坐機車傷亡人數最高；若是兒少作為「行人」，類型多半是穿越道路、其次是衝進道路中；兒少無照騎車傷亡數也呈現上升趨勢，上下學、岔路口亦是事故發生最多地方。109年臺灣人口首度負成長，在少子化之下除了提升生育

率外，更應關注兒少安全，保護兒少可以安心的長大，兒少交通事故連年增加，本院爰於111年5月10日提出調查報告，函請行政院檢討改進，迄今屆滿1年，改善成效有限，悲劇卻一再重演，讓臺灣於國際間背負了「行人地獄」的惡名，嚴重斲傷政府國際形象，行政院顯有督導不周之失，應予糾正促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

- 一、臺灣人口自109年、110年、111年已連續3年負成長，少子化問題情況嚴重，惟據交通部統計我國兒童及少年交通事故傷亡近10年數據分析，109年死亡人數89人，較100年減少51人，降幅36.43%，然110年較109年增加12人，死亡人數並無顯著下降。109年受傷人數27,519人，較100年24,435人，增幅12.62%，然110年下降至24,349人，雖傷亡人數有所下降，係因兒少人口下降所致，整體傷亡人數占兒少人口數由107年0.66%成長至110年0.7%；另以傷亡人數占各縣市兒少人口比率觀之，近4年兒少傷亡率整體呈現成長趨勢，六都中以臺南市近4年平均傷亡率最高（0.94%），桃園市次之（0.81%）但上升幅度最大；另近4年平均傷亡率超過1%者，則集中於直轄市以外區域，前3名分別為屏東縣（1.4%）、花蓮縣（1.36%）、嘉義縣（1.1%）；若以學制年齡分析，15歲以上未滿18歲者占比達53,169人（51.12%）為最高。歷年兒少傷亡數據雖互有增減，惟我國與OECD<sup>1</sup>國家兒童及少年「交通事故」死亡率比較，顯屬後段國家，亦未達行政院「兒童及少年安全實施方案」設定之「每年降低兒少交通事故

---

<sup>1</sup> 經濟合作暨發展組織（Organization for Economic Cooperation and Development，OECD）於1961年成立，總部在巴黎，目前計有38個會員國及5個擴大參與的國家（key partners，包括巴西、印度、印尼、中國大陸、南非）。OECD素有WTO智庫之稱，主要工作為研究分析，並強調尊重市場機制、減少政府干預，以及透過政策對話方式達到跨國政府間的經濟合作與發展。

死亡人數、受傷人數零成長」預期績效指標，亟待行政院督導相關主管機關並於交通部道安會報列管積極檢討改進。

- (一)兒童及少年福利與權益保障法（下稱兒少權法）第4條規定：「政府及公私立機構、團體應協助兒童及少年之父母、監護人或其他實際照顧兒童及少年之人，維護兒童及少年健康，促進其身心健全發展，對於需要保護、救助、輔導、治療、早期療育、身心障礙重建及其他特殊協助之兒童及少年，應提供所需服務及措施。」針對「交通事故」採取之防制措施及作為，同法第7條規定，主管機關及目的事業主管機關均應辦理兒童及少年安全維護及事故傷害防制措施。其中本法主管機關在中央為衛生福利部（下稱衛福部）；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。交通主管機關（即交通部）主管兒童及少年交通安全、幼童專用車檢驗、公共停車位等事宜；警政主管機關（即內政部警政署【下稱警政署】）主管兒童及少年人身安全之維護；教育主管機關（即教育部國民及學前教育署【下稱國教署】）主管兒童及少年安全教育等相關事宜。
- (二)為維護兒童及少年交通安全，交通部統籌推動跨中央部會及各級政府的行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」（自71年第1期執行迄今已第13期【108年~111年】）；教育部訂定「學校及社會交通安全教育執行作業要點」，明定學校及社會交通安全教育執行重點，建立交通安全教育權責制度，供各級學校據以辦理。另依行政院105年1月12日院臺衛字第1040067231號函核定修正之「兒童及少年安全實施方案」貳、一、問題分析內容顯示，依衛福部102年度死因結果分析，「運輸事故」為1-19歲兒童及少

年首要死亡原因，該方案針對「交通安全面向」訂定主要目標「完善交通環境的安全設計與管理，透過宣導、教育、執法等面向建立民眾正確觀念，維護兒童及少年行的安全」，預期績效指標為「1.對校區周邊載運兒童車輛實施路邊聯合稽查，原則每週2次，並按縣市需求機動增加聯合稽查次數，維護乘車安全環境。2.每年降低兒少交通事故死亡人數；受傷人數零成長，並採滾動式檢討管理」。

(三)據內政部統計近6年我國兒童及少年人口數，從105年3,987,202人、106年3,900,662人、107年3,778,520人、108年3,702,207人、109年3,615,967人，至110年3,517,700人，無論是兒童數、少年數及總計，均呈顯逐年人口減少趨勢(詳表1)；另臺灣人口自109年、110年已連續2年負成長(人口年增加率分別為-1.77%、-7.89%，嗣111年亦負成長)，且有日益惡化趨勢，少子化問題情況嚴重。次據交通部說明我國兒童及少年交通事故傷亡近10年統計數據分析，109年死亡人數89人，較100年減少51人，降幅36.43%。109年受傷人數27,519人，較100年24,435人，增幅12.62%。其中105年至110年相關數據分析如下：

表1 近6年我國兒童及少年人口數統計

單位：人

年度 項目	105年	106年	107年	108年	109年	110年
兒童	2,449,649	2,437,779	2,414,712	2,389,411	2,352,964	2,295,929
少年	1,537,553	1,462,883	1,363,808	1,312,796	1,263,003	1,221,771
總計	3,987,202	3,900,662	3,778,520	3,702,207	3,615,967	3,517,700

資料來源：內政統計查詢網，本院自行整理製表。

#### 1、傷亡人數及所占人口比率：

107年至110年我國兒少因交通事故死亡共計374人，受傷共103,628人，總計104,002人傷亡。

近4年死亡人數並無顯著下降，110年甚較109年增加12人；受傷人數自25,247人成長至109年27,519人，110年下降至24,349人，雖傷亡人數有所下降，惟係因兒少人口下降所致，若以比率觀之，傷亡人數占兒少人口數仍由0.66%成長至0.7%，代表至110年，每1萬名兒少中，即有70名兒少因交通事故受傷或死亡。

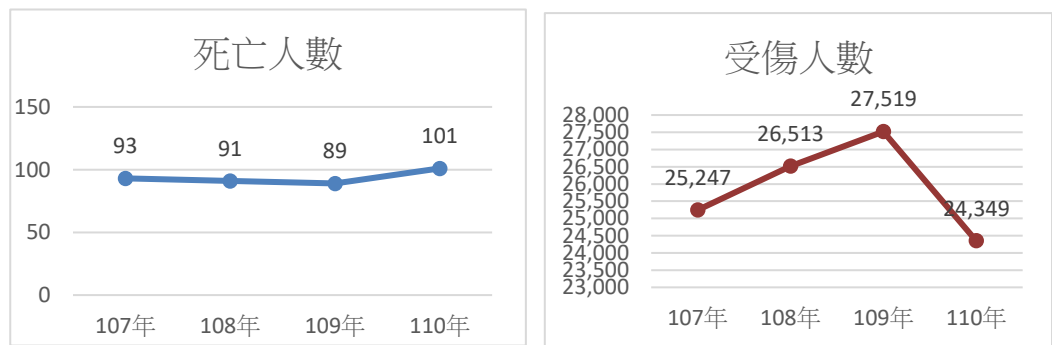


圖1 近4年兒少交通事故死傷人數（資料來源：依據交通部數據，本院自行繪製）

## 2、各縣市兒少傷亡人數：

(1) 分析近4年各縣市兒少傷亡人數，單就死傷人數而言，以高雄市<sup>2</sup>、桃園市<sup>3</sup>、臺南市<sup>4</sup>、臺中市<sup>5</sup>、新北市<sup>6</sup>、彰化縣<sup>7</sup>、屏東縣<sup>8</sup>、臺北市<sup>9</sup>為高，部分與其兒少人口母體較高有關。爰以0-17歲傷亡人數占該縣市兒少人口比率觀之（詳表2），傷亡整體呈現成長趨勢，六都中臺南市最高（0.94%），桃園市次之（0.81%）且上升幅度最大（107年0.57%，110年0.83%）。近4年平

<sup>2</sup> 107年3,680人、108年3,349人、109年3,433人、110年2,864人。

<sup>3</sup> 107年2,661人、108年3,501人、109年3,905人、110年3,245人。

<sup>4</sup> 107年3,029人、108年2,755人、109年2,439人、110年2,826人。

<sup>5</sup> 107年2,745人、108年2,815人、109年2,790人、110年2,563人。

<sup>6</sup> 107年2,209人、108年2,468人、109年2,632人、110年2,407人。

<sup>7</sup> 107年1,560人、108年2,016人、109年2,139人、110年1,992人。

<sup>8</sup> 107年1,481人、108年1,685人、109年1,647人、110年1,424人。

<sup>9</sup> 107年1,012人、108年1,002人、109年1,052人、110年958人。

均兒少人口因交通事故傷亡率超過1%者有南投縣（1.03%）、嘉義縣（1.1%）、屏東縣（1.4%）、宜蘭縣（1.07%）、花蓮縣（1.36%）、臺東縣（1.05%），110年則有屏東縣（1.39%）、花蓮縣（1.34%）、嘉義縣（1.22%）、彰化縣（1.04%）、南投縣（1.01%），顯示這些區域平均每年在10,000名兒少中，即有超過100位兒少會因交通事故而傷亡。

表2 各縣市近4年0-17歲傷亡人數占該縣市兒少人口比率

年度	基隆市	臺北市	新北市	桃園市	新竹市	新竹縣	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣
107	0.49%	0.21%	0.31%	0.57%	0.61%	0.59%	0.65%	0.48%	0.64%	0.87%	0.76%
108	0.78%	0.24%	0.41%	0.86%	0.73%	0.65%	0.86%	0.58%	0.99%	1.05%	0.86%
109	0.74%	0.26%	0.45%	0.97%	0.72%	0.79%	0.93%	0.58%	1.08%	1.19%	1.03%
110	0.64%	0.25%	0.42%	0.83%	0.68%	0.69%	0.89%	0.55%	1.04%	1.01%	0.94%
平均	0.66%	0.24%	0.40%	0.81%	0.69%	0.68%	0.83%	0.55%	0.94%	1.03%	0.90%
年度	嘉義市	嘉義縣	臺南市	高雄市	屏東縣	宜蘭縣	花蓮縣	臺東縣	澎湖縣	金門縣	連江縣
107	0.77%	0.9%	0.92%	0.76%	1.11%	0.94%	1.05%	1.03%	0.67%	0.26%	0%
108	0.82%	1.03%	0.99%	0.82%	1.54%	1.14%	1.35%	1.21%	0.7%	0.4%	0.33%
109	0.71%	1.24%	0.89%	0.86%	1.56%	1.26%	1.68%	1.05%	0.87%	0.56%	0.22%
110	0.69%	1.22%	0.95%	0.74%	1.39%	0.95%	1.34%	0.92%	0.55%	0.47%	0.17%
平均	0.75%	1.10%	0.94%	0.80%	1.40%	1.07%	1.36%	1.05%	0.70%	0.42%	0.18%

資料來源：交通部，本院整理製表。

（2）而依我國現行學制學齡前指0歲以上至5歲，未滿6歲；國民小學6年之在學年齡為6歲以上至11歲，未滿12歲；國民中學3年之在學年齡為12歲以上至14歲，未滿15歲；高級中學則為15歲以上至17歲，未滿18歲。以107年至110年近4年分齡之兒少傷亡數據顯示（詳表3），累計有104,002人傷亡，其中15歲以上未滿18歲者有53,169人（51.12%）為最高，超過半數。

表3 近4年各年齡層傷亡人數比率

年齡	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	總計
人數	14,277	18,716	17,840	53,169	104,002
比率	13.73%	18%	17.15%	51.12%	100%

資料來源：交通部，本院整理製表。

(四) 至於近3年(107年至109年)我國與OECD國家兒童及少年「交通事故」死亡率比較，據衛福部轉據交通部說明表示，我國107年(2018年)兒童及少年「交通事故」死亡率每10萬人2.46人，參考Road Safety Annual Report與34個OECD國家相較，0~14歲排名22名之後、15~17歲排名28名之後，顯屬後段國家。近據交通部110年全國各縣市兒少交通事故傷亡人數統計，死亡人數較109年增加12人，受傷人數較109年減少3,170人。另據行政院頒之第13期「道路交通秩序與交通安全改進方案」貳、我國道路事故特性說明，以各年齡層人口數計算，年輕人最為嚴重且逐年上升，突顯兒少交通事故傷亡問題之嚴重性，必須正視。

(五) 此外有鑑於臺灣每年有近3,000人因交通事故死亡，離行政院頒第13期「道路交通秩序與交通安全改進方案」設定交通事故短期(4年期)死亡目標：111年降為2,300人以下，尚有極大的差距。前行政院長蘇貞昌於111年1月6日行政院記者會上表示將推動21項道安改善計畫，宣布投入新臺幣(下同)5.8億元，整合九大部會今年底前改善1,322處路口，包含行人穿越線退縮、增設庇護島左轉道、推動車道瘦身、讓直行車與待轉車分流、提前減速等。道路安全預算今年為3.2億元，明年也將倍增為6.4億元。此係從發生事故的人(年齡族群)、車(交通工具)、路(地點)相關的占比做分析，就「空間」、「工具」、「方法」等面向，提出針對道路交通安全具體改善策略。包括在空間部分要做到「危險路口、路段改善」，其次在校園、學生、機車族交通安全提升方面，經數據分析顯示，年輕人、剛考上機車駕照者肇事比例有偏高現象，為強化學生通勤安全，政府提出

3項對策，務必讓路口或路段的危險性降到最低。另據聯合報與願景工程基金會於111年1月推出之「公路正義2.0」專題，該專題報導的民調發現用路人對行人的禮讓文化已然成形，但死傷事故不減反增，顯然人本交通落後、橫向連結失靈，政府始終無法對症下藥。而報導中指出1997年瑞典議會率先通過「零死亡願景」(Vision Zero)，將交通、工程、政策、公衛等跨專業統整，共同處理這個複雜的問題。根據統計，瑞典從2000年到2014年，道路交通死亡人數減半。

- (六)臺灣人口自109年、110年、111年已連續3年負成長，少子化問題情況嚴重，惟據交通部統計我國兒童及少年交通事故傷亡近10年數據分析，109年死亡人數89人，較100年減少51人，降幅36.43%，然110年較109年增加12人，死亡人數並無顯著下降。109年受傷人數27,519人，較100年24,435人，增幅12.62%，然110年下降至24,349人，雖傷亡人數有所下降，係因兒少人口下降所致，整體傷亡人數占兒少人口數由107年0.66%成長至110年0.7%；另以傷亡人數占各縣市兒少人口比率觀之，近4年兒少傷亡率整體呈現成長趨勢，六都中以臺南市最高(0.94%)，桃園市次之(0.81%)但上升幅度最大；另傷亡率超過1%者，則集中於直轄市以外區域，前3名分別為屏東縣(1.4%)、花蓮縣(1.36%)、嘉義縣(1.1%)；若以學制年齡分析，15歲以上未滿18歲者占比達53,169人(51.12%)為最高。歷年兒少傷亡數據雖互有增減，惟我國與OECD國家兒童及少年「交通事故」死亡率比較，顯屬後段國家，亦未達行政院「兒童及少年安全實施方案」設定之「每年降低兒少交通事故死亡人數、受傷人數零成長」預期績效指標，



亟待行政院督導相關主管機關並於交通部道安會報列管積極檢討改進。

二、我國107年至110年兒少交通事故傷亡十大肇因以「未依規定讓車」最高，「未注意車前狀況」次之；以交通載具型態傷亡人數分析，以「人-乘客」最高，「機車-普通重型」次之（隨年齡越高，人數漸增）；至於取締兒少交通各類違規項目案件統計，亦以「18歲以下無照駕駛」最高。其中警方平均每年取締約42,000餘件兒少無照駕駛，107年至110年兒少無照駕駛機車傷亡為第2，平均每年約7,000餘人傷亡；兒少騎乘自行車之傷亡人數107年至110年皆占據第3位，而新興之電動自行車、電動輔助自行車，則為第5、6位，顯示騎乘自行車之兒少傷亡比率也持續上升，皆威脅兒少生命安全。另據警政署統計106年至109年交通事故逐年增加，導致兒少交通事故死傷數難以降低，此與都會區人口增加迅速，汽、機車輛數逐年成長，加之新興交通工具使用人口逐年增加衍生事故有關。政府近幾年積極推動「人本交通」理念，以尊重弱勢、保護行人、讓人與車皆能公平合理使用道路的觀念作為現代市區道路規劃重點。然此涉及各級政府交通安全的「3E政策」，即「工程」、「教育」及「執法」之長期落實執行，惟地方政府在兒少交通安全事故防制作為較偏重於「教育」及「執法」層面，「工程」層面較少著墨，亟待行政院「道路交通安全精進作為」措施及地方政府督同所屬持續檢討精進，因地制宜滾動修正「3E政策」目標之優先順序，以防杜兒少交通事故傷害之發生。

（一）我國107年至110年兒少交通事故傷亡十大肇因分析：

1、107年：

以「未依規定讓車」最高，其次為「未注意車前狀況」，再次為「左轉彎未依規定」(詳表4)。

表4 107年兒少交通事故傷亡十大肇因

排序	肇因	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	未依規定讓車	846	1,118	1,017	3,123	6,104
2	未注意車前狀況	736	949	1,024	2,750	5,459
3	左轉彎未依規定	202	291	407	992	1,892
4	不明原因肇事	186	260	263	758	1,467
5	違反號誌管制或指揮	178	236	240	808	1,462
6	未保持行車安全距離	190	189	143	638	1,160
7	其他引起事故之違規或不當行為	138	159	199	638	1,134
8	違反特定標誌(線)禁制	109	151	147	470	877
9	起步未注意其他車(人)安全	148	174	144	393	859
10	迴轉未依規定	57	94	90	477	718
全部肇因總計		3,723	4,967	4,825	14,093	27,608

資料來源：交通部

## 2、108年：

以「未依規定讓車」最高，其次為「未注意車前狀況」，再次為「不明原因肇事」(詳表5)。

表5 108年兒少交通事故傷亡十大肇因

排序	肇因	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲總計
1	未依規定讓車	800	1,053	918	2,850	5,621
2	未注意車前狀況	770	917	849	2,463	4,999
3	不明原因肇事	286	369	316	1,112	2,083
4	左轉彎未依規定	192	284	382	916	1,774
5	違反號誌管制或指揮	159	228	244	836	1,467
6	其他引起事故之違規或不當行為	182	191	215	629	1,217
7	未保持行車安全距離	181	192	139	493	1,005
8	違反特定標誌(線)禁制	111	139	130	458	838
9	起步未注意其他車(人)安全	128	165	149	342	784
10	迴轉未依規定	61	84	85	431	661
全部肇因總計		3,814	4,855	4,545	13,390	26,604

資料來源：交通部

### 3、109年：

以「未依規定讓車」最高，其次為「未注意車前狀況」，再次為「不明原因肇事」(詳表6)。

表6 109年兒少交通事故傷亡十大肇因

排序	肇因	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	未依規定讓車	819	990	871	2,799	5,479
2	未注意車前狀況	696	756	775	2,343	4,570
3	不明原因肇事	262	328	303	1,013	1,906
4	左轉彎未依規定	187	277	311	895	1,670
5	其他引起事故之違規或不當行為	218	225	247	738	1,428
6	違反號誌管制或指揮	171	190	224	808	1,393
7	未保持行車安全距離	180	162	123	483	948
8	起步未注意其他車(人)安全	116	149	118	385	768
9	違反特定標誌(線)禁制	101	127	112	413	753
10	車輛駕駛人-尚未發現肇事因素	94	113	115	331	653
全部肇因總計		3,661	4,409	4,254	13,016	25,340

資料來源：交通部

### 4、110年：

以「未依規定讓車」最高，其次為「未注意車前狀況」，再次為「左轉彎未依規定」(詳表7)。

表7 110年兒少交通事故傷亡十大肇因

排序	肇因	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	未依規定讓車	698	1,031	925	2,737	5,391
2	未注意車前狀況	649	896	877	2,637	5,059
3	左轉彎未依規定	198	287	387	896	1,768
4	違反號誌管制或指揮	119	220	197	712	1,248
5	其他引起事故之違規或不當行為	147	186	212	601	1,146
6	不明原因肇事	117	190	227	565	1,099
7	未保持行車安全距離	146	194	135	583	1,058
8	起步未注意其他車	109	162	103	404	778

排序	肇因	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
	(人) 安全					
9	違反特定標誌(線) 禁制	92	126	112	415	745
10	右轉彎未依規定	76	122	80	403	681
	其他	728	1,071	961	2,717	5,477
	全部肇因總計	3,079	4,485	4,216	12,670	24,450

資料來源：交通部

## (二)我國107年至110年兒少交通事故交通載具型態傷亡 人數分析：

### 1、107年：

以「人-乘客」最高，其次為「機車-普通重型」，  
再次為「慢車-腳踏自行車」(詳表8)。

表8 107年兒少交通事故各交通載具型態傷亡人數

排序	交通載具型態	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	人-乘客	3,240	3,358	1,825	4,139	12,562
2	機車-普通重型	3	8	402	6,287	6,700
3	慢車-腳踏自行車	10	420	1,489	1,250	3,169
4	人-行人	365	578	387	453	1,783
5	慢車-電動自行車	1	5	86	625	717
6	慢車-電動輔助自行車	1	3	30	85	119
7	人-其他人	37	27	11	44	119
8	機車-普通輕型	0	0	6	51	57
9	小客車-自用	2	1	1	33	37
10	機車-大型重型2 (250-550CC)	0	0	1	6	7
	全部交通載具總計	3,659	4,400	4,240	12,985	25,284

資料來源：交通部

### 2、108年：

以「人-乘客」最高，其次為「機車-普通重型」，  
再次為「慢車-腳踏自行車」(詳表9)。

表9 108年兒少交通事故各交通載具型態傷亡人數

排序	交通載具型態	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	人-乘客	3,624	3,947	2,104	4,504	14,179
2	機車-普通重型	6	6	535	7,360	7,907
3	慢車-腳踏自行車	17	457	1,762	1,459	3,695
4	人-行人	408	713	408	485	2,014
5	慢車-電動自行車	0	12	189	853	1,054
6	慢車-電動輔助自行車	0	5	46	123	174
7	小客車-自用	0	1	8	140	149
8	人-其他人	26	35	23	34	118
9	機車-普通輕型	0	1	6	46	53
10	小貨車(含客貨兩用)-自用	0	0	0	17	17
全部交通載具總計		4,082	5,177	5,081	15,045	29,385

資料來源：交通部

### 3、109年：

以「人-乘客」最高，其次為「機車-普通重型」，再次為「慢車-腳踏自行車」(詳表10)。

表10 109年兒少交通事故各交通載具型態傷亡人數

排序	交通載具型態	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	人-乘客	3,381	3,713	1,957	4,274	13,325
2	機車-普通重型	5	4	464	6,396	6,869
3	慢車-腳踏自行車	14	417	1,517	1,265	3,213
4	人-行人	390	676	371	449	1,886
5	慢車-電動自行車	0	12	164	739	915
6	慢車-電動輔助自行車	0	5	40	101	146
7	人-其他人	22	19	12	26	79
8	小客車-自用	0	1	4	53	58
9	機車-普通輕型	0	1	3	36	40
10	機車-大型重型2 (250-550CC)	0	0	0	6	6
全部交通載具總計		3,812	4,848	4,532	13,357	26,549

資料來源：交通部

### 4、110年：

以「人-乘客」最高，其次為「機車-普通重型」，

再次為「慢車-腳踏自行車」(詳表11)。

表11 110年兒少交通事故各交通載具型態傷亡人數

排序	交通載具型態	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	人-乘客	2,757	3,623	1,780	3,923	12,083
2	機車-普通重型	3	6	497	6,109	6,615
3	慢車-腳踏自行車	16	339	1,368	1,072	2,795
4	人-行人	277	484	309	346	1,416
5	慢車-電動自行車	2	8	189	1,004	1,203
6	慢車-電動輔助自行車	0	6	44	81	131
7	人-其他人	19	14	6	13	52
8	小客車-自用	2	0	5	44	51
9	機車-普通輕型	0	0	5	39	44
10	慢車-其他慢車	3	3	3	8	17
	其他	0	2	10	31	43
	全部肇因總計	3,079	4,485	4,216	12,670	24,450

資料來源：交通部

(三)我國107年至110年取締兒少交通各類違規項目案件統計：

1、107年：

以「18歲以下無照駕駛」最高，其次為「小客車附載幼童未依規定安置於安全椅」，再次為「酒駕且附載未滿12歲兒童」(詳表12)。

表12 107年兒少相關交通違規案件統計

排序	違規項目	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	18歲以下無照駕駛	0	0	2,273	40,176	42,449
2	小客車附載幼童未依規定安置於安全椅	-	-	-	-	64
3	酒駕且附載未滿12歲兒童	-	-	-	-	16
4	單獨留置車內	-	-	-	-	10
	總計	-	-	-	-	42,539

資料來源：交通部

2、108年：

以「18歲以下無照駕駛」最高，其次為「酒

駕且附載未滿12歲兒童」，再次為「小客車附載幼  
童未依規定安置於安全椅」(詳表13)。

表13 108年兒少相關交通違規案件統計

排序	違規項目	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	18歲以下無照駕駛	0	6	2,960	42,519	45,485
2	酒駕且附載未滿12歲 兒童	-	-	-	-	70
3	小客車附載幼童未依 規定安置於安全椅	-	-	-	-	66
4	單獨留置車內	-	-	-	-	7
總計		-	-	-	-	45,628

資料來源：交通部

### 3、109年：

以「18歲以下無照駕駛」最高，其次為「小  
客車附載幼童未依規定安置於安全椅」，再次為  
「酒駕且附載未滿12歲兒童」(詳表14)。

表14 109年兒少相關交通違規案件統計

排序	違規項目	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	18歲以下無照駕駛	0	3	2,908	42,469	45,380
2	小客車附載幼童未依 規定安置於安全椅	-	-	-	-	130
3	酒駕且附載未滿12歲 兒童	-	-	-	-	68
4	單獨留置車內	-	-	-	-	11
總計		-	-	-	-	45,589

資料來源：交通部

### 4、110年：

以「未滿18歲無照」最高，其次為「小客車  
附載幼童未依規定安置於安全椅」，再次為「酒駕  
且附載未滿12歲兒童」(詳表15)。

表15 110年兒少相關交通違規案件統計

排序	違規項目	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
1	未滿18歲無照駕駛	0	0	995	37,198	38,193



排序	違規項目	0-5歲	6-11歲	12-14歲	15-17歲	0-17歲 總計
2	小客車附載幼童未依規定安置於安全椅	-	-	-	-	97
3	酒駕且附載未滿12歲兒童	-	-	-	-	51
4	單獨留置車內	-	-	-	-	18
5	腳踏自行車及電動輔助自行車駕駛人附載幼童、不依規定使用合格之兒童座椅	-	-	-	-	1
總計		-	-	-	-	38,360

1.資料來源：交通部

2.舉發違反道路交通管理事件通知單僅有汽車所有人資料及駕駛人資料，並無同車乘客資料，故除未成年人無照駕駛可統計行為人年齡外，其他違規情形無區分年齡之可能

3.現行資料格式無法區分「6歲以下」或「需要特別看護」之兒童，單獨留於車內。

4.道路交通管理處罰條例第76條第2項第3款(含腳踏自行車及電動輔助自行車駕駛人附載幼童、不依規定使用合格之兒童座椅)：108年6月19日前尚無本規定。

(四)除前述之「傷亡十大肇因」、「交通載具型態」分析因子外，依據交通部及各縣市政府資料，亦有採交通事故發生時間(月份、每日時段)等條件分析者，各地方縣市雖因地理環境、都市化等因素，而有些許差異，但與總體數據相較，大同小異。嗣據各主管機關對於兒少交通事故傷亡人數逐年增加之情形分析如下：

#### 1、交通部：

依據我國104年至108年平均之6至17歲(學習階段)兒童及少年交通事故傷亡人數，從當事者區分等角度分析：

##### (1) 當事者區分：

〈1〉整體而言以「乘客」最高，其次為「機車騎士」，再次為「自行車騎士」。

〈2〉6至11歲：主要為乘客，其次為行人及自行車騎士。



〈3〉12至14歲：主要為乘客，其次為自行車騎士及機車騎士。

〈4〉15至17歲：主要為機車騎士，其次為乘客及自行車騎士。

(2) 事故發生時間：受傷人數以6至7月較其他月份為高。

(3) 事故發生縣市別（地點）：108年每十萬人死傷數以屏東縣、花蓮縣、臺東縣最多。

(4) 機車無照事故：死亡人數104年48人，108年43人，降幅10.42%；受傷人數104年7,516人，108年6,868人，降幅8.62%。

(5) 自行車（含電動）事故傷亡類型及型態：事故傷亡以「側撞」、「路口交岔撞」為多。

## 2、教育部：

依據該部108年各級學校校園安全及災害事件分析報告綜合分析，學生交通意外事件以「高級中等學校」發生率較高，通報率於學期時段為高，顯示隨著年齡增加，學生在道路使用自主性及接觸交通工具頻率亦增（如：自行車、機車等）。因此，除需加強學生「安全過路口」、「路權」及「安全防禦駕駛」等知能，以強化學生安全教育的自我保護觀念與宣導外，並應深究事故發生原因，以研擬有效之防範措施，有效改善學生交通安全問題。

## 3、內政部：

警政署統計106年至109年交通事故逐年增加，導致兒少交通事故死傷數難以降低，分析原因如下：

(1) 近年來都會區人口增加迅速，汽、機車輛數逐年成長，109年12月底已達2,231萬2,836輛，較

108年同期增加24萬4,601輛。且新興交通工具（如電動自行車）使用人口增加，數量已突破55萬輛，衍生事故逐年增加。在道路里程面積增加有限，高度人口稠密、車輛擁擠之條件下，道路交通環境更加複雜。

- (2) 交通事故主要肇因用路人疏忽、分心駕駛及違規行為所致，加以交通安全風險意識不足，導致事故頻傳。
- (3) 分析未滿17歲兒少交通事故中，以「乘客」最多，占兒少交通事故傷亡數約5成，「騎乘機車」約占2成7，「騎乘自行車」占1成6。兒少乘坐車輛發生交通事故案件中，又以乘坐「機車」占8成最多，乘坐「小客車」占1成多次之。
- (4) 統計兒童及少年為「行人」時，未遵守交通規則因而造成死傷有2,220人，其中又以「未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路」及「穿越道路未注意左右來車」肇事最多。

4、綜上所述，107年至110年兒少無照駕駛機車傷亡為第2，近4年平均每年約7,000餘人傷亡。警方平均每年取締約42,000餘件兒少無照駕駛機車，仍未能有效改善。對此警政署分析可能原因為「交通法令知識薄弱」、「駕駛經驗能力不足」、「不熟悉車輛操作與效能」、「欠缺風險感知與防禦駕駛觀念」、「易分心駕駛」及「道路環境不完善」等，除落實嚴正執法外，應透過「學校及家庭教育扎根」、「監理制度檢討與修法」、「改善偏鄉地區公共運輸服務」及「完善交通工程設施」等措施進行。本院諮詢專家亦指出目前兒少無照駕駛的道安講習，大多都是看影片，沒有去深刻瞭解無照駕駛者成因及需求有效協助改善，實須相關部會

持續介入改善。另查臺北市之兒少交通事故防制作為，透過社會安全網加強未成年無照駕駛違規累犯者關懷輔導處遇作為（區分「就學」、「未就學」兩部分），由交通警察大隊每月提供未成年無照駕駛累犯名單，後由教育局、社會局、少輔會比對運用，分別執行因應措施流程，進行輔導處遇，對違規駕駛人從心理層面進行行為矯正，實為較佳之做法，可作為交通部、衛福部參考研議之方向。

- 5、此外自行車及電動自行車造成兒少傷亡比率也逐年上升，兒少騎乘自行車之傷亡人數107年至110年於整體兒少傷亡中皆占據第3位，而新興之電動自行車、電動輔助自行車，則皆為第5、6位，騎乘自行車之兒少傷亡比率持續上升。電動自行車及電動輔助自行車因容易取得且法律未規範考照，廣獲青少年喜愛及使用。交通部於約詢時分析，當縣市大眾運輸狀況發展不好，兒少就會使用自己的交通工具，如電動自行車，惟相關騎乘之教育、法規建立、行車知識宣導仍待跨部會建立，以因應新興交通工具發展。

(五)隨著經濟建設及都市發展，社會人口結構改變等因素，道路的功能已從解決交通問題，延伸至對都市生活的關注，透過強調人性化之都市空間與運輸系統發展效率，兼顧環境的負荷與民眾的安全以綠色永續交通的建設思維，來達到以人為本的交通環境。政府近幾年積極推動並具體落實「人本交通」理念，有別於以往強調車流順暢「以車為本」的道路規劃，隨著社會進步，尊重弱勢、保護行人、讓人與車皆能公平合理使用道路的觀念，已成為現代市區道路規劃的重點。目前政府改善交通安全主要係從3E政

策（工程 Engineering、教育 Education、執法 Enforcement）著手，期透過完善的道路工程，妥善的駕駛教育以及執法手段，提供安全且人性化的交通環境，並同時兼顧國際發展趨勢。

- (六)據查行政院頒之第13期「道路交通秩序與交通安全改進方案」附件2，臚列該期重點工作區分表，其區分項「加強道路交通工程設施與管理」、「強化公路監理執行與管理」、「精進道路交通執法與品質」、「加強道路交通安全教育」、「加強道路交通安全宣導」等，實已涵括目前政府改善交通安全之3E政策。惟據六都直轄市及地方縣市政府說明針對兒少交通事故之防制作法，於教育及執法層面較有中央政策之統籌規劃，而在工程層面部分，以通學道（巷）政策為例（詳表16），各縣市作法不一，亟待中央瞭解地方需求及各種不同狀況，統籌規劃辦理。對此，本院諮詢專家學者亦有不同看法，A表示：「我認為應該要環境、工程、法規的各種強化」，B表示：「在交通3E上我認為教育最重要，教育是占70%」，並舉出韓國在相關法規中甚至明定學生需上交通安全課程。故3E政策究應如何權衡輕重，以達成人本交通尊重行人路權之理念，行政院及各縣市政府允宜因地制宜滾動修正「3E政策」目標之優先順序。行政院於111年5月5日院會通過「臺灣首部國家人權行動計畫」，在八大人權議題中之「強化生命權保障」方面，降低年輕人口群交通事故意外死亡人數，亦為其努力重點，執行期程2021年~2023年，關鍵績效指標為「年輕人口群交通事故死亡人數降為300人」，本指標雖係針對18-24歲年輕人，惟兒少為年輕人之前身，其安全意識對爾後成人作為影響甚鉅，實應同等重視兒少死亡預防情形，向下紮根。

表16 直轄市及地方縣市政府針對兒少交通安全事故防制3E政策之「工程」層面（以通學道/巷為例）之辦理情形

直轄市及縣市政府	說明摘要
基隆市政府	市內各級學校現無通學巷道設置，未來將視實際需要及道路條件予以規劃評估。
新北市政府	交通局108年推動「新北市通學巷弄改善計畫」，工務局養護工程處針對學校周邊通行環境辦理改善。
臺北市政府	交通局自101年起逐年針對國小辦理通學環境改善，設置標誌、通學巷時段管制等。
桃園市政府	交通局、教育局共同討論年度納入通學環境改善之學校，持續性辦理通學巷道人行空間改善計畫。
新竹縣政府	該縣目前尚無學校通學巷規劃案例，涉及周邊住戶協調溝通後，才能達成共識。
新竹市政府	規劃交通寧靜區，完成易肇事地點改善，興建通學步道，建置人行道，設置專用號誌燈，劃設標線型人行道等。
苗栗縣政府	發掘轄內不合理交通工程，函請相關單位改善，於易肇事路段（口）使用爆閃燈，警示用路人。該縣高中（職）、國中小，均無設置通學巷。
臺中市政府	該市目前未設置通學巷，以學校周邊安全之交通工程，如設置標線型人行道，繪設綠色斑馬線，標誌、標線，辦理「人行道安學計畫」。
彰化縣政府	該縣110年調查，有36校國中小學有通學步道需求，向內政部營建署（下稱營建署）申請「市區道路人本環境建設計畫」。
南投縣政府	該縣無設置通學巷，縣道安會報針對校園周邊易發生危險區域辦理會勘改善，如路口交通設施標誌。
雲林縣政府	該縣目前並無通學巷設置，以劃設交通標線，增設標誌、號誌，改善學校周邊交通環境。
嘉義縣政府	部分設置通學巷、通學步道。
嘉義市政府	該市並無特別設立通學巷牌面，但仍有針對學校周邊標誌、標線、號誌進行改善。
臺南市政府	於部分國中小、高中建置安全通學步道，至於未設置學校之原因，為周邊交通條件不允許、家長接送車輛可進入校區。
高雄市政府	自92年起辦理「社區通學步道」設置，規劃上放學臨停接送區，通學步道改善，增繪對角線行人穿越道

直轄市及縣市政府	說明摘要
	線。
屏東縣政府	該縣無特別設置通學巷，以檢討校區周邊環境標誌、標線、號誌補強，及增設標線型人行道。
宜蘭縣政府	建置人行道，增設行人號誌及標誌、標線，提升校園交通安全。109年辦理「交通寧靜區、鄰里或通學巷道人行空間改善計畫」。
花蓮縣政府	定期檢視交通安全設施（標誌、標線、號誌及速限管制），通報路權單位改善。學校周邊實施機車退出人行道、規劃通學巷、標線型人行道。
臺東縣政府	設置行人、自行車穿越警示，易肇事路口增設「讓路標誌、標線」。設置通學步道經費由城鄉建設計畫，申請營建署經費改善。
澎湖縣政府	市區學校因車流量大，設置通學巷；其餘學校因位處市郊或鄉下地區，無設置必要。
連江縣政府	無說明辦理資料。
金門縣政府	增設實體人行步道，道路寬度不足路段則以標線型人行道。繪設骨材標線，設置速限、「慢」標誌。

資料來源：本院依據各縣市回復資料整理製表。

(七)我國107年至110年兒少交通事故傷亡十大肇因以「未依規定讓車」最高，「未注意車前狀況」次之；以交通載具型態傷亡人數分析，以「人-乘客」最高，「機車-普通重型」次之（隨年齡越高，人數漸增）；至於取締兒少交通各類違規項目案件統計，亦以「18歲以下無照駕駛」最高。其中警方平均每年取締約42,000餘件兒少無照駕駛，107年至110年兒少無照駕駛機車傷亡為第2，平均每年約7,000餘人傷亡；兒少騎乘自行車之傷亡人數107年至110年皆占據第3位，而新興之電動自行車、電動輔助自行車，則為第5、6位，顯示騎乘自行車之兒少傷亡比率也持續上升，皆威脅兒少生命安全。另據警政署統計106年至109年交通事故逐年增加，導致兒少交通事故死傷數難以降低，此與都會區人口增加迅速，汽、機車

輛數逐年成長，加之新興交通工具使用人口逐年增加衍生事故有關。政府近幾年積極推動「人本交通」理念，以尊重弱勢、保護行人、讓人與車皆能公平合理使用道路的觀念作為現代市區道路規劃重點。然此涉及各級政府交通安全的「3E政策」，即「工程」、「教育」及「執法」之長期落實執行，惟地方政府在兒少交通安全事故防制作為較偏重於「教育」及「執法」層面，「工程」層面較少著墨，亟待行政院「道路交通安全精進作為」措施及地方政府督同所屬持續檢討精進，因地制宜滾動修正「3E政策」目標之優先順序，以防杜兒少交通事故傷害之發生。

- 三、據查事故傷害為我國兒少非病死或非自然死主因，其中運輸事故更長年占我國兒少事故傷害致死首位，遠高於溺水、自殺及他殺等因素。本院國家人權委員會CRC第二次國家報告獨立評估意見指出，兒少近3年交通事故死亡人數並未顯著下降，受傷人數卻逐年上升，威脅我國兒少生存及發展權。此外我國缺乏完整的兒少事故傷害監測數據，僅列出事故「死亡」統計，欠缺「各類事故場域」之「傷害」統計數據，相關數據難以應用於傷害防制。此外本院諮詢專家意見也指出我國長期缺乏統籌事故傷害防制之組織編制及預算，以建立事故傷害監測機制系統性收集傷害數據，且跨部會相關資料庫之串接不足，致使對交通事故傷害的監測及分析仍不精準。另兒少權法目前針對傷害事故預防雖有明定各主管機關均應辦理防制措施，並範訂衛福部應定期召開兒童及少年事故傷害防制協調會議，惟協調會議1年僅召開2次，針對兒少交通事故議題雖有討論及追蹤，仍與法定之協調、研究、審議、諮詢、督導、考核等功能甚有差距。世界衛生組織指出道路交通傷害是重大卻被忽視的公共衛生問



題，造成失能與疾病所衍生之家庭社會成本甚鉅，此並非只是交通部門的職責，公共衛生體系應能於交通事故傷害監測、研究、預防及控制等多面向發揮作用。行政院允應會同衛福部及相關部會，滾動檢討修正「兒童及少年安全實施方案」目標及成效，提升兒童及少年事故傷害防制協調會議功能，並積極研議兒少事故傷害監測機制。

- (一)依兒少權法第7條規定，主管機關及目的事業主管機關均應辦理兒童及少年安全維護及事故傷害防制措施，第28條第1項規定：「中央主管機關及目的事業主管機關應定期召開兒童及少年事故傷害防制協調會議，以協調、研究、審議、諮詢、督導、考核及辦理下列事項：一、兒童及少年事故傷害資料登錄。二、兒童及少年安全教育教材之建立、審核及推廣。三、兒童及少年遊戲與遊樂設施、玩具、用品、交通載具等標準、檢查及管理。四、其他防制機制之建立及推動。」而依兒少權法第6條規定，中央主管機關為衛福部，衛福部依該法設置「衛生福利部兒童及少年事故傷害防制推動小組設置要點」，於101年10月成立「衛生福利部兒童及少年事故傷害防制推動小組」，依設置要點第5點規定，定期每半年召開「衛生福利部兒童及少年事故傷害防制協調會議」。至於針對兒少死亡原因，兒少權法第13條規定：「中央衛生主管機關應進行6歲以下兒童死亡原因回溯分析，並定期公布分析結果。」
- (二)查我國近10年0至17歲兒童及少年死亡人數及原因，可以發現近10年「事故傷害」致死皆為兒少「非病死或非自然死」主因，高於自殺、他殺（如兒虐）等因素。事故傷害致死最高為運輸事故，歷年約占事故傷害半數以上，機動車交通事故更占運輸事故



九成以上。109年兒少因事故傷害致死占非病死或非自然死之67.9%，運輸事故即占35.49%，遠高於中毒、墜落、溺水等其他因素（詳表17），顯示交通事故對兒少的生命及健康威脅實不可忽視。

表17 我國近10年0-17歲兒童及少年死亡人數及原因

單位：人																
	合計	非病死或非自然死														病死 或 自然 死
		事故傷害											自殺	他殺	其他	
		運輸事故		意外 中毒	意外 墜落	火 火所致	意 之 死 溺水	外 淹及	呼 吸 他 意 其 外 威 脅	暴 露 於 自 然 力	其 他 及 未 明 之 非 故 事 後 遺 症					
		機 動 車 事 故														
100年	1,664	344	287	158	148	6	27	7	41	33	1	14	24	15	18	1,320
101年	1,693	376	290	146	139	1	17	13	59	44	-	10	30	29	27	1,317
102年	1,528	328	269	145	139	4	15	12	41	39	-	13	20	17	22	1,200
103年	1,469	328	275	136	123	6	14	13	36	52	-	18	14	16	23	1,141
104年	1,491	272	205	94	83	6	14	11	22	42	1	15	23	31	13	1,219
105年	1,472	307	239	115	109	4	8	9	20	39	35	9	29	19	20	1,165
106年	1,387	327	245	132	120	3	23	9	24	43	3	8	35	27	20	1,060
107年	1,358	295	228	123	109	3	11	10	28	41	-	12	37	12	18	1,063
108年	1,236	282	190	97	90	3	8	5	23	38	-	16	52	24	16	954
109年	1,086	271	184	96	80	5	9	10	21	37	-	6	52	26	9	815
109年總死亡 結構（%）	100	25	16.9	8.8	7.4	0.5	0.8	0.9	1.9	3.4	0.0	0.6	4.8	2.4	0.8	75.0
109年非自然 死結構（%）	...	100	67.9	35.49	29.5	1.8	3.3	3.7	7.7	13.7	0.0	2.2	19.2	9.6	3.3	...

資料來源：衛福部

（三）另查世界衛生組織（World Health Organization，WHO）早在2004年於世界衛生日即首次以道路安全為主題，同年並與世界銀行（World Bank）共同出版以交通傷害為主軸之「道路交通傷害預防世界報告」（World report on road traffic injury prevention），指出道路交通傷害已成為重要的公共衛生發展危機，造成的家庭及社區的影響及經濟負擔甚鉅，又以行人、腳踏車、機車族群等道路交通安全弱勢群體所受的威脅更大，明確強調道路交通所造成的死亡、傷殘是「一個公共衛生議題」（A public health

concern)，也是「一個社會公平議題」(A social equity issue)，卻長期被認為僅是交通部門的職責。道路交通傷害並非偶然的意外 (Accident)，而是可預測及可預防的事故 (Crash)，這不僅僅是交通部門的職責，應開展衛生部門在內的跨部門合作，並提醒公共衛生體系能於交通事故傷害監測、研究、預防及控制、評估、政策、服務、倡議多面向發揮作用<sup>10</sup>。

(四)根據本院諮詢兒少安全及公共衛生領域專家指出，我國傷害預防長期權責分散，未有機關統籌，缺乏事故傷害之組織編制、預算及整體政策，致使基礎監測資料建構不足，難應用於研究及後續傷害防制，並表示WHO對於監測各項事故皆有方針可循據參考，有利於發展我國傷害事故監測機制，但我國因沒有事前預防之政策規劃及主導機關，導致缺乏主動蒐集資料及後續預防作為。針對兒少交通事故傷害預防部分，現行交通部主責之道安資訊平台雖嘗試用交通事故資料去串接衛福部死亡數據與警政署傷害資料，死亡為最後狀態不會改變，但傷害資料是變動性的，一線員警僅能就當下事故傷害去填列，並不知道後續就醫實際傷害情形，亦缺乏傷害當下的情境因素，與健保資料庫傷害資料連接及建置更尚待推動，致使對交通事故傷害的監測及分析仍不精準。

(五)專家亦指出我國衛生主管機關於事故傷害預防角色限縮，並強調傷害為廣義疾病之一種，與健康及傷害預防有關，衛福部應責無旁貸發揮傷害監測、民眾教育之功能。本院詢據衛福部卻表示：「交通事故

---

<sup>10</sup> 本院整理摘錄自世界衛生組織出版之「World report on road traffic injury prevention」，原文網址：<https://www.who.int/publications/i/item/world-report-on-road-traffic-injury-prevention>。

預防係屬交通部、內政部、教育部職責，本部主要依據行政院頒第13期『道路交通秩序與交通安全改進方案』執行宣導衛教」，顯見我國衛生主管機關對於交通事故傷害預防概念實未與世界公共衛生趨勢接軌。另查該部國民健康署依兒少權法第13條推動之兒童死亡原因回溯分析係針對6歲以下死亡個案，109年由臺東縣開始輔導推動，至110年11月底回溯約38名個案，其中僅2案挑選交通事故死因案例（詳表18），據該署提供案例可以發現，經分析死亡事故可預防性為中及高，實與世界衛生組織所提道路交通傷害是可預測及可預防的事故概念相合，惟現行針對交通事故之案例累積、死亡原因回溯後之結果公布、改善建議、政策倡議都尚待落實，並有待衛福部積極以公共衛生角度介入交通傷害事故之監測預防。

表18 交通事故相關死亡原因回溯分析資料摘要

死亡年度	縣市	死亡年齡	死亡發生相關情境摘要	可預防性
109	臺東縣	5歲	個案與案父母出遊時，遭酒駕汽車碰撞。當時由案父駕駛汽車，案母抱著個案於副駕駛座。個案家庭環境小康，互動狀況佳。	中
109	臺東縣	1歲	個案車禍當天由案母騎乘機車並用背巾將個案背在胸前。案母與路邊停車之靜止大貨車發生碰撞。案母沒有駕照，且沒有戴安全帽，最終母子皆死亡。	高

資料來源：衛福部國民健康署提供。

（六）另查兒少權法第7條雖明定各主管機關均應辦理防制措施，並於兒少權法第28條範訂由衛福部定期召開兒童及少年事故傷害防制協調會議，惟第28條所示之協調、研究、審議、諮詢、督導、考核等功能，實難落實於半年召開1次之定期會議，本院諮詢專家指出「會議常耗費時間釐清機關權責、各機關代表

難以當下針對提案回應，致討論缺乏效率，實際以會議形式處理事故傷害問題效能不彰」，參據歷次兒童及少年事故傷害防制協調會議內容，雖針對兒少交通事故議題確有討論及追蹤，惟與法定之協調、研究、審議、諮詢、督導、考核等功能甚有差距。

- (七)監察院國家人權委員會就CRC第二次國家報告提出之獨立評估意見中，針對兒少事故傷害點次提出如下評估意見：1.依交通部2018-2020年統計資料，兒少近3年交通事故死亡人數並無顯著下降，受傷人數卻自2018年的25,247人成長至2020年的27,519人。另據衛福部統計，2016-2020年間溺水事故死亡人數總計1,667人，其中10-14歲占24.03%，5-9歲為24.79%，皆高於成人。然衛福部「兒童及少年安全實施方案」未依實際情況進行滾動修正。我國缺乏完整的兒少事故傷害監測數據。僅列出事故「死亡」統計，欠缺各類事故場域之「傷害」統計數據。政府雖已建置「健保資料庫」，但未落實外因碼填報，致傷害地點、機制、活動等基礎資料缺乏完整紀錄，相關數據難以應用於傷害防制。建議：1.儘速修正「兒童及少年安全實施方案」，並定期滾動修正檢討執行成效，以有效回應事故傷害現況。2.針對學校周邊及交通意外事故發生率較高的路段，政府應積極推動「人本交通」，促使交通道路設計符合兒少及所有用路人需求。

- (八)綜上，據查事故傷害為我國兒少非病死或非自然死主因，其中運輸事故更長年占我國兒少事故傷害致死首位，遠高於溺水、自殺及他殺等因素。本院國家人權委員會CRC第二次國家報告獨立評估意見指出，兒少近3年交通事故死亡人數並未顯著下降，受傷人數卻逐年上升，威脅我國兒少生存及發展權。

此外我國缺乏完整的兒少事故傷害監測數據，僅列出事故「死亡」統計，欠缺「各類事故場域」之「傷害」統計數據，相關數據難以應用於傷害防制。此外本院諮詢專家意見也指出我國長期缺乏統籌事故傷害防制之組織編制及預算，以建立事故傷害監測機制系統性收集傷害數據，且跨部會相關資料庫之串接不足，致使對交通事故傷害的監測及分析仍不精準。另兒少權法目前針對傷害事故預防雖有明定各主管機關均應辦理防制措施，並範訂衛福部應定期召開兒童及少年事故傷害防制協調會議，惟協調會議1年僅召開2次，針對兒少交通事故議題雖有討論及追蹤，仍與法定之協調、研究、審議、諮詢、督導、考核等功能甚有差距。世界衛生組織指出道路交通事故傷害是重大卻被忽視的公共衛生問題，造成失能與疾病所衍生之家庭社會成本甚鉅，此並非只是交通部門的職責，公共衛生體系應能於交通事故傷害監測、研究、預防及控制等多面向發揮作用。行政院允應會同衛福部及相關部會，滾動檢討修正「兒童及少年安全實施方案」目標及成效，提升兒童及少年事故傷害防制協調會議功能，並積極研議兒少事故傷害監測機制。

- 四、人本交通之具體實踐，關係兒少交通事故傷害防制及安全之落實，與兒童路權、生存權、活動參與權、最佳利益等重要兒童人權概念密不可分。兒少不同年齡層於交通事故傷亡型態分布有別，作為行人、被載之乘客、騎乘自行車及新興電動自行車、無照駕駛機車等各有分眾問題及防制亟待改進之處，涉及跨部會協作，包括於「兒少交通載具輔導管理」方面，近年幼童專用車違規數不減反增，補習班及兒童課後照顧服務中心接送車之不合格率超過四分之一；於「校園周

邊通學道」建立方面，各縣市實際執行情形不一，各級學校完成通學步道規劃情形亦有落差，政府未能全面掌握覆蓋情形；於「高風險校園識別及事故熱點分析」方面，交通部「道安資訊查詢網」建置校園周邊交通事故熱點功能，惟未定期就高風險路段及校園名單進行大數據分析，且學籍資料介接不全，僅能辨識高中/職以上高風險校園，有待擴充以全面落實傷害風險防制；於「弱勢兒少之交通法律議題」方面，本院發現未滿18歲兒少於交通事故所遭受的傷害，並非僅有生理的傷殘或死亡，亦可能面臨法律議題。據近3年財團法人法律扶助基金會（下稱法律扶助基金會）協助兒少處理涉及交通事故法律案件情形，總申請扶助件數有722件，其中558件獲扶助，扶助率高達77%，顯示兒少遭遇交通事故的法律扶助需求，亟待重視；於「交通安全教育」方面，教育部及交通部每年度辦理「交通安全教育訪視及輔導實施計畫」未能有效追蹤委員就區域性交通改善建議之執行情形。行政院允宜參據兒童權利公約，視兒少為交通事故防制政策的主體，督導交通、衛福、教育、內政等中央部會及地方政府重視兒少安全權益，系統性收集兒少意見，並以兒少友善角度出發推動交通安全政策，落實人本交通理念。

- (一)我國近年積極推動「人本交通」理念，營建署於98年出版第1版「都市人本交通規劃設計手冊」，續於107年出版第2版，作為各地方政府據以辦理市區道路人本交通規劃設計之參考，該手冊內容強調交通系統之規劃須以人為本位，就人行環境、通學道、交通寧靜區、都市自行車環境、道路交叉口整合、公共運輸場站周邊環境整合等面向，提供具體規劃設計策略，希冀轉化過去以車為主的道路規劃設

計，具體提升行人路權，兒少依我國法規無法騎乘汽機車，移動仰賴行走、自行車及公共運輸工具，人本交通之具體實踐，關係兒少交通事故傷害防制及安全之落實，更與保障兒童路權、生存權、活動參與權、最佳利益等重要兒童人權概念密不可分。

(二)兒童權利公約第3條第1項揭示：「所有關係兒童之事務，無論是由公私社會福利機構、法院、行政機關或立法機關作為，均應以兒童最佳利益為優先考量」；第6條第2項規定：「締約國應盡最大可能確保兒童之生存及發展」；第12條規定：「締約國應確保有主見的兒童有權對影響到其本人的一切事項自由發表自己的意見，對兒童的意見應按照其年齡和成熟程度給予適當的看待」；第24條規定：「締約國確認兒童有權享有最高可達水準之健康與促進疾病治療以及恢復健康之權利。締約國應努力確保所有兒童享有健康照護服務之權利不遭受剝奪」；第31條亦揭示：「締約國承認兒童享有休息及休閒之權利；有從事適合其年齡之遊戲與娛樂活動之權利，以及自由參加文化生活與藝術活動之權利。締約國應尊重並促進兒童充分參加文化與藝術生活之權利，並應鼓勵提供適當之文化、藝術、娛樂以及休閒活動之平等機會。」公約本文及後續一般性意見對交通事故傷害及運輸政策規劃所涉之兒童人權皆有宣示及建議。

(三)查據近年數據及機關執行情形，兒少不同年齡層於交通事故傷亡型態分布有別，作為行人、被載之乘客、騎乘自行車及新興電動自行車、無照駕駛機車等各有分眾問題及防制亟待改進之處：

1、於「兒少交通載具輔導管理」方面，近年幼童專用車違規數不減反增、大眾對於兒童乘坐機車規

範認知不清、兒少騎乘自行車及新興電動自行車傷亡攀升、無照駕駛機車警方持續取締仍未能有效改善，皆威脅兒少生命安全：

- (1) 幼童專用車違規數不減反增，補習班及兒童課後照顧服務中心接送車之不合格率超過四分之一，亟待檢討改進：

兒少權法第29條第1項規定：「兒童及少年所使用之交通載具應予輔導管理，以維護其交通安全」，其涵蓋幼童專用車、公私立學校校車（稱學生交通車）、短期補習班或兒童課後照顧服務班及中心之接送車。107年至109年稽查執行數據（詳表19、20），其中幼童專用車稽查車次數據雖有上升，但違規數卻不減反增；而補習班及兒童課後照顧服務中心接送車之不合格率皆占總稽查車輛數26%以上，超過四分之一；學生交通車違規樣態包括車齡逾規定年限、駕駛未符合資格、使用未報備車輛、未設置合於規定之滅火器、超載等，幼童專用車違規樣態為無有效行照、滅火器過期、職業駕照逾審、載送對象不符、超載、滅火器壓力失效及車齡逾期等；補習班及兒童課後照顧服務中心接送車違規樣態則以未經備查車輛載運學生為最多。教育部實須會同警政及交通監理等機關落實不合格車輛裁罰、事後追蹤輔導及複查機制，以有效降低違規數量。



表19 學生交通車及幼童專用車稽查情形

	學生交通車			幼童專用車		
	107年	108年	109年	107年	108年	109年
車輛數	7,161	7,239	7,073	3,902	3,903	3,913
稽查車次 <sup>11</sup>	3,984	3,632	3,320	2,183	1,951	1,842
違規數	49	13	11	97	90	107

資料來源：教育部提供。

表20 補習班及兒童課後照顧服務中心接送車稽查情形

	107年	108年	109年
車輛數	1,449	2,491	2,620
稽查車輛數	1,045	908	1,502
不合格車輛數	282 (26.9%)	238 (26.2%)	399 (26.6%)

資料來源：教育部提供。

(2) 兒童乘坐機車相關規範民眾認知不足，尚須宣導並落實執法：

〈1〉據本院詢據交通部，現行國家標準CNS 2396

「騎乘機車用防護頭盔」(俗稱機車安全帽)中最小頭圍為50公分，約可供5歲兒童配戴。

「機車安全帶」及「機車安全座椅」目前尚無國際標準、區域標準或其他先進國家之技術標準可作為國家標準制定之參考依據。並依衛福部及交通部召開多次會議討論結論，因機車速度快，年齡過小之兒童因頸椎發育尚不完全，於配戴安全帽時易因緊急加、減速而加大頸椎傷害之風險，乘坐機車安全座椅，易因緊急煞車而加大甩鞭效應，造成頸椎傷害，爰不建議制定「兒童安全帽」及「機車安全座椅」等國家標準，因年齡過小兒童不宜乘坐機車。

〈2〉現行各型機車設計可附載坐人之位置，實僅有駕駛人後方座位，兒童未戴安全帽、超載

<sup>11</sup> 幼童專用車及學生交通車稽查作業，係由各地方政府會同公路監理機關及警察機關編組配合各學制上放學時段實施路邊臨檢，於實際稽查作業上可能有車輛重複攔查之情形。

三貼、站立於腳踏板等情形，實違反道路交通安全規則第88條第1項第2及5款、第2項，據警政署回復相關執法針對附載兒童於腳踏板、後座負載多人，仍以勸導為主。

〈3〉惟成人以機車附載兒童於前座等違規情形仍屬常見，民眾多半對頭圍小於50公分無合格安全帽及市面上所販售之機車固定帶及機車安全座椅並未符合規定且對兒童有風險未有認知，安全意識不足，相關規範尚待宣導並落實執法。

2、於「校園周邊通學道」建立方面，政府對校園周邊通學步道設置及安全措施改善成效未能掌握，難以定期檢視並規劃策進作為：

(1) 依第13期行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」附件2，該方案重點工作區分表五之（一）工作要項為「創造國中小學良好通學步行環境，增進學生通學安全」，其行動方案為學校周邊易肇事路段（口）改善、學校周邊實施機車退出人行道、另規劃通學巷、標線型人行道、各學校號誌化路口應有行人專用號誌燈並因地制宜調整時制計畫、協助學校進行周邊環境檢視與家長接送區內部化改善等。其執行單位為縣市政府及交通部公路總局（下稱公路總局），督導單位則為交通部及教育部。

(2) 惟根據本院約詢交通部、教育部、公路總局，請其提供截至109年各級學校已設置通學巷校數、比率以了解校園周邊安全規劃覆蓋情形，交通部及教育部代表皆表示無相關統計資料，並表示為地方政府及公路總局處理，惟作為督導單位，未能掌握校園周邊通學巷設置及安全

措施改善成效，實難以定期檢視並規劃策進作為。

(3) 交通部於110年12月29日依本院詢問請各縣市提供通學巷設置資料，部分縣市無通學巷設置而以改善標誌、增設人行道為主，部分因涉及限制車輛仍須與周邊居民溝通仍在評估，各縣市實際執行情形不一，各級學校完成通學步道規劃情形亦有落差。

(4) 另教育部後於111年1月21日完成盤點高級中等以下學校校園周邊路口改善需求，共計285校、435處，其中需警察、義交單位協處共64所學校、66處。結果函請內政部協處與預計召開各地方政府改善需求說明會，並規劃相關單位進行會勘及評估，排序改善優先順序，預計於111年3月底彙整完勘查結果將送請交通部及內政部接案續處。後續執行情形仍有待跨部會及地方政府通力合作，持續檢視。

3、於「高風險校園識別及事故熱點分析」方面，交通部「道安資訊查詢網」建置校園周邊交通事故熱點功能，惟未定期就高風險路段及校園名單進行大數據分析，道安平台學籍資料介接不全，僅能辨識高中/職高風險校園，無法全面落實傷害風險防制，有待擴充精進：

(1) 交通部目前透過擴充「道安資訊查詢網」之校園周邊交通事故熱點功能，逐步建置相關熱點資料，供兒少及家長、縣市政府、學校即時查詢。惟尚停留於鼓勵各單位自主查詢階段，尚未有定期彙整相關高風險路段及校園名單，作為實際改善交通安全之統籌作為。

(2) 本院請交通部提供最新年度各級學校高風險

校園名單（死傷人數前10名學校）如表21，惟因道安平台目前教育部之學籍資料僅介接高中學籍資料，尚未有國民中學、國民小學、幼兒園學籍資料，致僅能辨識出高中之高風險校園，相關資料尚待積極擴充及介接，以利有效針對高死傷人數之風險校園進行積極改善。

表21 108年全國高中職校學生交通事故傷亡人數前10名學校（依死傷人數總計數據排序）

排序	學校所在縣市	學校名稱	死傷人數
1	桃園市	桃園市○○高中	336
2	桃園市	私立○○工商	246
3	桃園市	桃園市○○高中	240
4	桃園市	桃園市○○高中	185
5	高雄市	私立○○工商	179
6	花蓮縣	私立○○高中	172
7	彰化縣	私立○○商工	153
8	新北市	市立○○高中	147
9	高雄市	私立○○家商	140
10	高雄市	私立○○高中	136

資料來源：交通部提供，本院已遮隱學校名稱。

4、於「弱勢兒少之交通法律議題」方面，本院發現遭遇交通事故法律問題兒少同時處於需要扶助的弱勢情境，亟待相關單位正視：

未滿18歲兒少於交通事故所遭受的傷害，並非僅有生理的傷殘或死亡，亦可能面臨法律議題，本院詢據法律扶助基金會協助兒少處理涉及交通事故法律案件情形，108年至110年總申請扶助件數有722件，其中558件獲扶助，扶助率高達77%，顯示遭遇交通事故法律問題之兒少同時處於需要扶助的弱勢情境，另有114件進行法律諮詢。558件獲扶助案件中有305件涉刑事傷害，253件涉民事侵權（如表22、23）。

表22 108年至110年法律扶助基金會受理未滿18歲兒童及少年交通事故相關法律案件數

法律扶助基金會 受理未滿18歲兒童及少年交通事故相關法律案件數								單位 (件)
總計	准予扶助案件			撤回 D	駁回 E	其他 F	申請扶助件 數總計 G=C+D+E+F	法律諮 詢案件
	准予全 部扶助 A	准予部 分扶助 B	小計 C=A+B					
108年至 110年	552	6	558	33	122	9	722	114

資料來源：法律扶助基金會提供，本院彙整。

表23 法律扶助基金會扶助未滿18歲兒童及少年交通事故案件以案由分

法律扶助基金會 扶助未滿18歲兒童及少年交通事故案件以案由分			總計
年度	民事侵權行為案件	刑事傷害罪等案件	
108年至110年	253	305	558

資料來源：法律扶助基金會提供，本院彙整。

5、於「交通安全教育」方面，交通安全教育課程及交通安全教育訪視及輔導皆有待落實：

(1) 交通安全教育課程規劃及落實，有待持續與利害關係人持續溝通，並重視兒少意見。

交通部與教育部研定「高級中等以下學校安全教育課程」，將交通安全教育列為校訂課程，自110學年實施，並要求納入110年年終考評，最終引起教師團體反彈，教育部於本院約詢時表示，希望仍能完成課程審議程序，再納入考評指標，保留教學現場彈性，致生安全教育落實與教學彈性之衝突，實待事前與利害關係之家長、兒少、教師進行政策溝通及提供適時輔導及獎勵措施，並積極納入兒少意見。

(2) 教育部及交通部每年度辦理「交通安全教育訪視及輔導實施計畫」未能有效追蹤委員就區域性交通改善建議之執行情形，實屬可惜。

教育部及交通部依據行政院頒第13期「道路交通秩序與交通安全改進方案」辦理「交通安全教育訪視及輔導實施計畫」，雖有明定安全教育相關追蹤輔導措施，惟若涉及區域性交通改善建議，交通部表示將由道安會轉知縣市道安會請主管單位協處。本院詢據交通部轉知地方後有否追蹤各地方政府實際處理情形，交通部回應目前中央主管機關道安會以訪視結果資料轉知為主，尚未有追蹤機制，目前僅由縣市政府自行追蹤處理。每年辦理「交通安全教育訪視及輔導實施計畫」邀請專家委員深入校園，未能將其建議有效用於改善區域校園環境，實屬可惜。

(四)上述兒少交通事故預防涉及之政策規劃複雜且長遠，兒少作為主體，實應回歸以兒少權益出發之核心價值。於兒童權利公約及一般性意見針對交通事故及交通規劃有諸多提及：

- 1、第7號一般性意見第13點提及第3條「兒童最佳利益」於交通規劃之實踐，指出「……所有影響到兒童的法律和政策制定、行政和司法決策以及服務提供，都必須考慮到最佳利益原則。這包括直接影響到兒童的行動（例如與衛生保健服務、照顧體系或學校相關的行動），以及間接影響到幼兒的行動（例如與環境、住房或交通相關的行動）」。
- 2、第24條健康權之第15號一般性意見第63點提及略以：「……努力減少交通事故應該包括立法規定適用安全帶及其他安全裝置，確保兒童能夠利用安全的交通運輸，在道路規劃和交通管理中適當考慮到他們。……」，並於第4號一般性意見強

調應保護青少年免遭一切蓄意和無意的傷害，包括暴力和交通事故造成的傷害。

- 3、針對第31條休閒遊戲權之第17號一般性意見則提及應提供兒童從事相關活動最佳環境，於第32點指出「……兒童應擁有：足以避免浪費、污染、交通阻塞和其他物質危險的環境，使他們能夠在自己的當地街區內自由和安全的行動……」，並於第58點指出「……於城市規劃須優先關注創造能夠促進兒童福祉的環境……創造適於自由遊戲的安全生活環境，包括設計一些遊戲者、行人和騎自行車的人有優先權的地帶……提供安全、可負擔和無障礙的交通，使遊戲和娛樂能夠利用自然環境中的綠色地帶，大範圍的開放空間和自然、採取道路交通措施，包括限制時速、污染程度、設置學校交叉路口、交通信號燈、以及減少噪音的措施，以確保兒童在當地社區安全遊戲的權利」。
- 4、針對第12條表意權之第12號一般性意見128點強調「……兒童應當就諸如學校、操場、公園、休閒和文化設施、公共圖書館、保健設施和地方交通系統的設計提出他們的看法，從而確保提供更加適合的服務。在需要公共協商的社區發展計畫中，兒童的意見也應明確納入」。
- 5、除了於公約本文及一般性意見提及，聯合國兒童基金會（United Nations International Children's Emergency Fund, UNICEF）於西元2018年更陸續發表「Shaping urbanization for children : A handbook on child-responsive urban planning」<sup>12</sup>、

---

<sup>12</sup> 聯合國兒童基金會發表之「Shaping urbanization for children : A handbook on child-respo



「Child Friendly Cities and Communities Handbook」<sup>13</sup>等專書，提供建構兒童友善城市與社區的規劃方向與方針，其中對於兒少參與規劃、兒童友善之交通環境有諸多著墨，實值得我國借鏡，作為面對政策規劃之核心價值考量。

(五)綜上，人本交通之具體實踐，關係兒少交通事故傷害防制及安全之落實，與兒童路權、生存權、活動參與權、最佳利益等重要兒童人權概念密不可分。兒少不同年齡層於交通事故傷亡型態分布有別，作為行人、被載之乘客、騎乘自行車及新興電動自行車、無照駕駛機車等各有分眾問題及防制亟待改進之處，涉及跨部會協作，包括於「兒少交通載具輔導管理」方面，近年幼童專用車違規數不減反增，補習班及兒童課後照顧服務中心接送車之不合格率超過四分之一；於「校園周邊通學道」建立方面，各縣市實際執行情形不一，各級學校完成通學步道規劃情形亦有落差，政府未能全面掌握覆蓋情形；於「高風險校園識別及事故熱點分析」方面，交通部「道安資訊查詢網」建置校園周邊交通事故熱點功能，惟未定期就高風險路段及校園名單進行大數據分析，且學籍資料介接不全，僅能辨識高中/職以上高風險校園，有待擴充以全面落實傷害風險防制；於「弱勢兒少之交通法律議題」方面，本院發現未滿18歲兒少於交通事故所遭受的傷害，並非僅有生理的傷殘或死亡，亦可能面臨法律議題。據近3年法律扶助基金會協助兒少處理涉及交通事故法

---

nsive urban planning」，原文網址：[https://www.unicef.org/media/47616/file/UNICEF\\_Shaping\\_urbanization\\_for\\_children\\_handbook\\_2018.pdf](https://www.unicef.org/media/47616/file/UNICEF_Shaping_urbanization_for_children_handbook_2018.pdf)。

<sup>13</sup> 聯合國兒童基金會發表之「Child Friendly Cities and Communities Handbook」，原文網址：<https://www.unicef.org/eap/reports/child-friendly-cities-and-communities-handbook>。



律案件情形，總申請扶助件數有722件，其中558件獲扶助，扶助率高達77%，顯示兒少遭遇交通事故的法律扶助需求，亟待重視；於「交通安全教育」方面，教育部及交通部每年度辦理「交通安全教育訪視及輔導實施計畫」未能有效追蹤委員就區域性交通改善建議之執行情形。行政院允宜參據兒童權利公約，視兒少為交通事故防制政策的主體，督導交通、衛福、教育、內政等中央部會及地方政府重視兒少安全權益，系統性收集兒少意見，並以兒少友善角度出發推動交通安全政策，落實人本交通理念。

綜上所述，臺灣人口自109年、110年、111年已連續3年負成長，少子化問題情況嚴重，已成為當前迫切的國安問題。按已出生之兒少本應更獲得妥善保護，惟據統計，我國兒少「交通事故」死亡率與OECD國家相較，顯屬後段國家，且未達行政院「兒童及少年安全實施方案」設定之預期績效指標，本院爰於111年5月10日提出調查報告，函請行政院檢討改進，迄今已屆滿1年，惟改善成效有限，從111年5月10日迄今，又陸續發生多起震驚國人的兒少交通傷亡事件，如111年12月27日深夜於臺中市，伊拉克籍男子一家三口走在斑馬線上，妻兒遭公車輾斃，又於112年5月8日白天於臺南市，發生一對母女走在斑馬線上，卻遭休旅車左轉攔腰撞上，3歲女童緊急送醫不治等事件，再再顯示交通事故嚴重威脅兒少生命，造成無數的幸福家庭破碎，更讓臺灣於國際間背負了「行人地獄」的惡名，凸顯臺灣目前道路環境惡劣，交通管理混亂的嚴重性。然人命無價，行政院自本院111年5月10日提出調查報告後本應動員一切力量防堵悲劇，卻怠於推動兒少交通事故傷害監測、預防及控制機制，致不幸事件一再重演，嚴重斲傷政府國際形象，損及我國兒

少生存及發展權，行政院顯有督導不周之失，爰依憲法第97條第1項及監察法第24條之規定提案糾正，移送行政院督飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：葉大華

中 華 民 國 112 年 6 月 13 日