監察院 REPUBLIC OF CHINA (TAIWAN)
THE CONTROL YUAN

外籍人士發生交通事故死傷人數大幅增加案

調查委員：葉大華

協查人員：辜信憲

調查緣起

- 本院交通及採購委員會第6屆第51次會議決議推派調查

調查範圍

- 交通部、勞動部、內政部

案　　由

- 審計部112年度中央政府總決算審核報告指出:
- 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1倍。
- 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%。

調查作為

- 審計部到院簡報
- 主管機關(交通部、勞動部、內政部警政署)調卷
- 函詢全國22個地方政府意見與建議
- 履勘桃園市、臺中市、高雄市
- 6國語言問卷調查(中文、英文、越南、泰國、印尼與菲律賓)
- 徵詢路權協會意見
- 約詢主管機關(交通部、勞動部、內政部警政署、國土署)

背景說明

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，合法移工已達71萬餘人。

1. 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。
2. 占全國事故比率，從108年1.36%增至113年2.47%。
3. 臺中、桃園、新北、臺南等市居多。
4. 普通重型機車與微電車事故最多，
5. 外籍人士顯已成脆弱用路群體。

辦理六國外語問卷調查

共有6種語言

- 總計2,417份
- 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。

問卷涵蓋多項議題

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

微電車納管情形

行人安全保障是否足夠

建議政府改進事項

監察院 REPUBLIC OF CHINA (TAIWAN) THE CONTROL YUAN

實地履勘
(3縣市；6大易肇事路口)

桃園市

- 桃園區民族路/復興路口
- 桃園區中正路/復興路口

臺中市

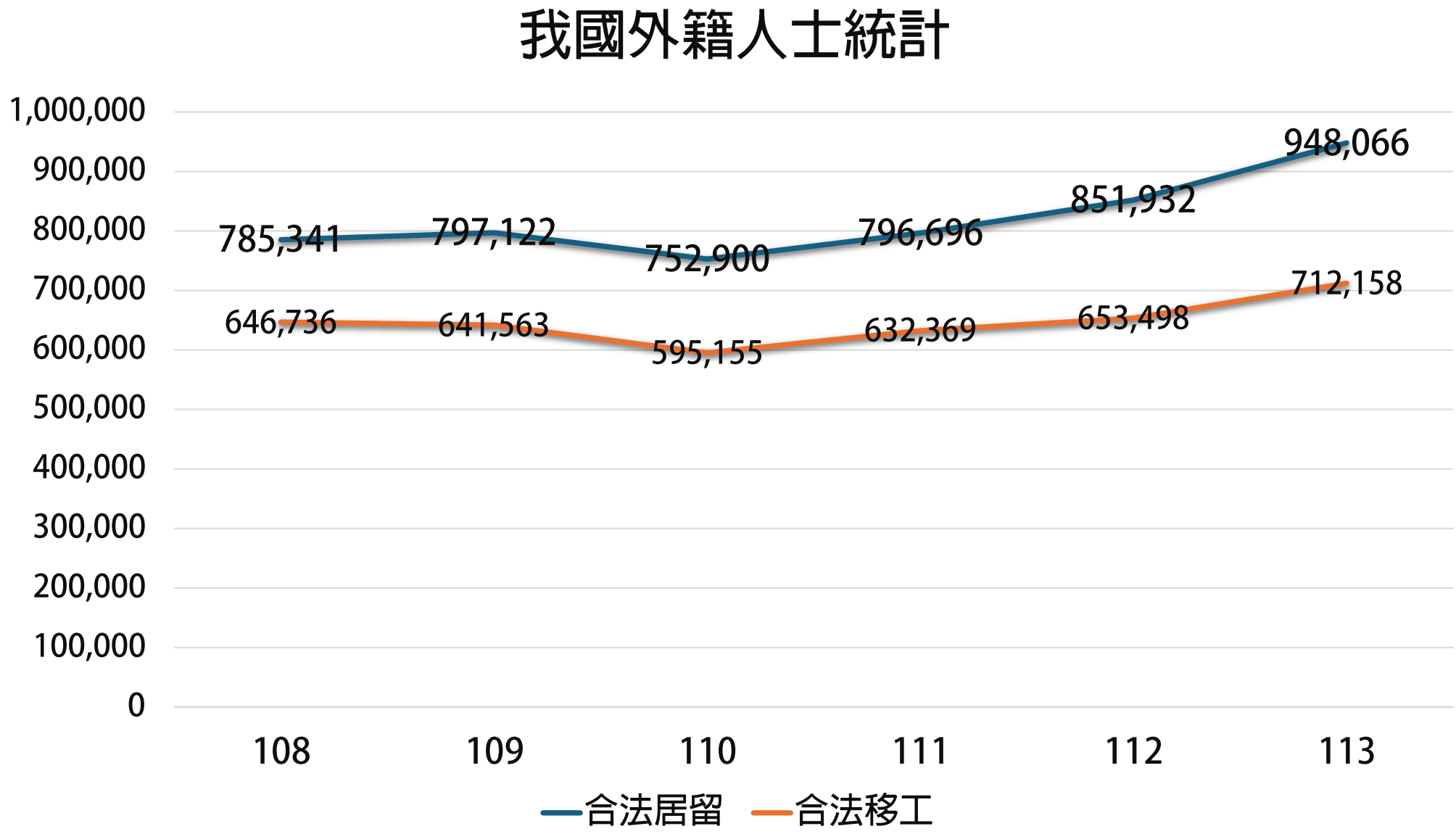
- 南區國光路/忠明南路口
- 西屯區臺灣大道/東大路口

高雄市

- 前金區中華三路/民生二路口
- 左營區新莊一路/華夏路口

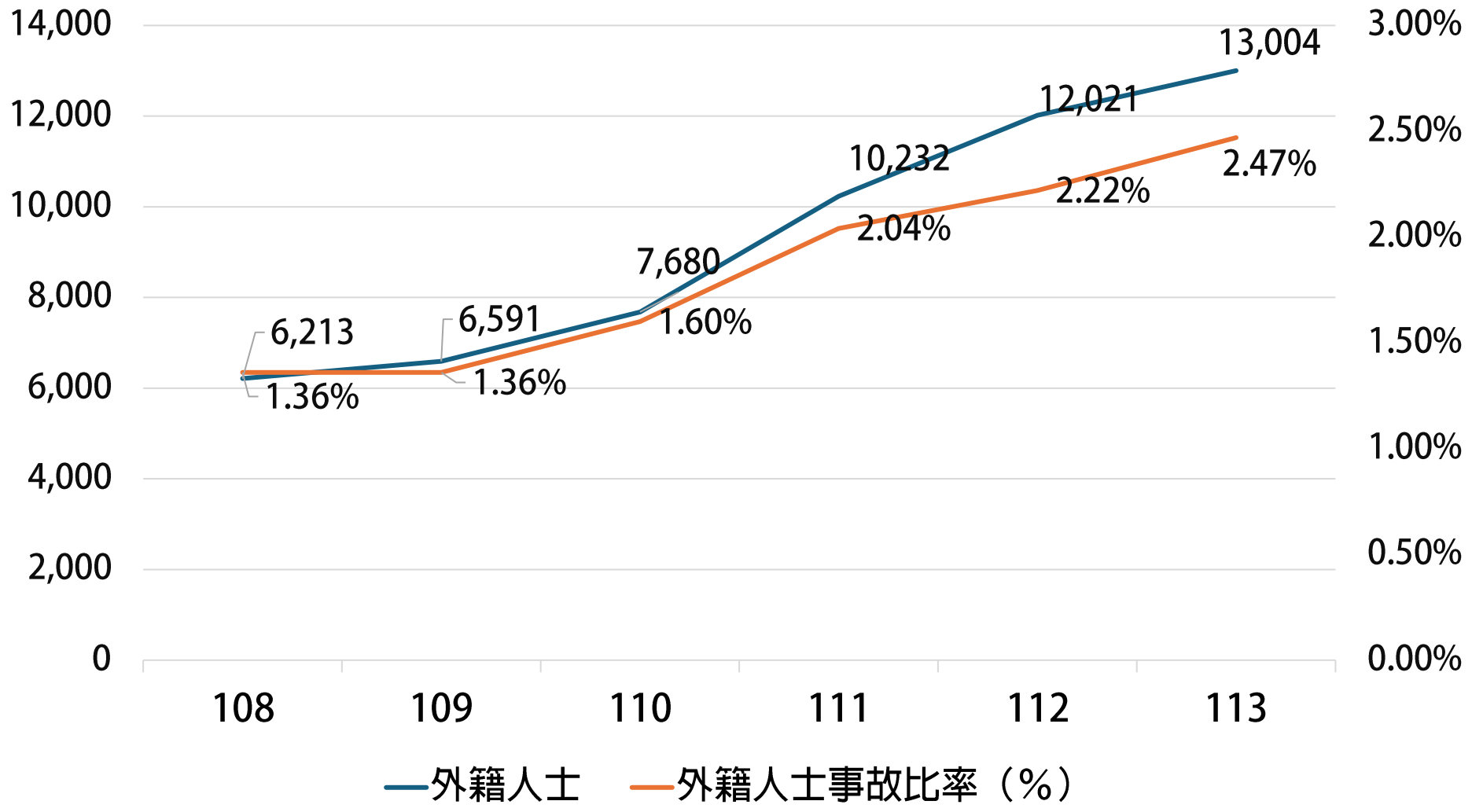
調查事實與調查意見

調查事實


我國外籍人士統計
1,000,000
900,000
800,000
700,000
600,000
500,000
400,000
300,000
200,000
100,000
0
785,341
797,122
752,900
796,696
851,932
948,066
646,736
641,563
595,155
632,369
653,498
712,158
108
109
110
111
112
113
合法居留
合法移工

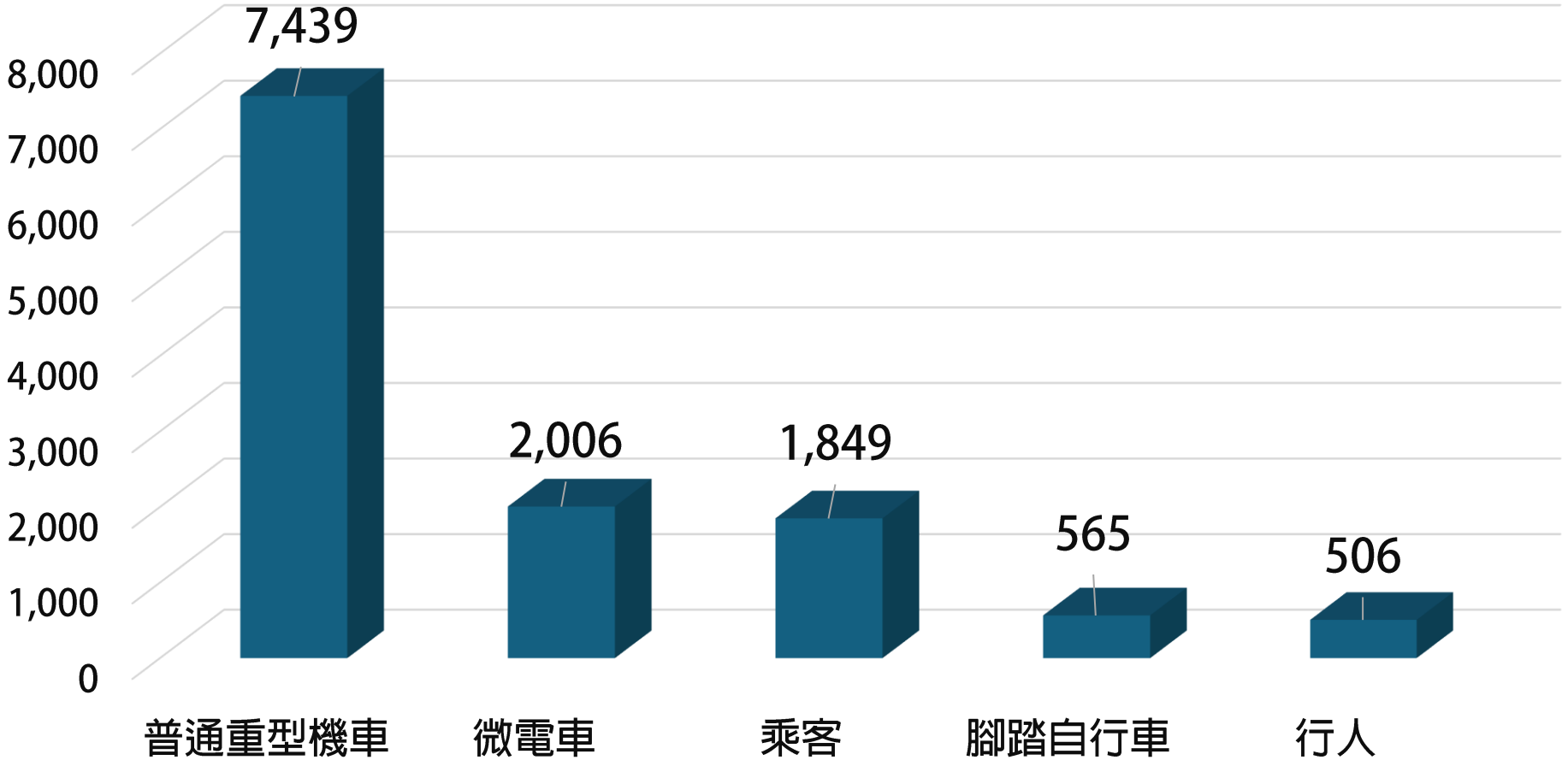
調查事實

外籍人士交通事故死傷情形



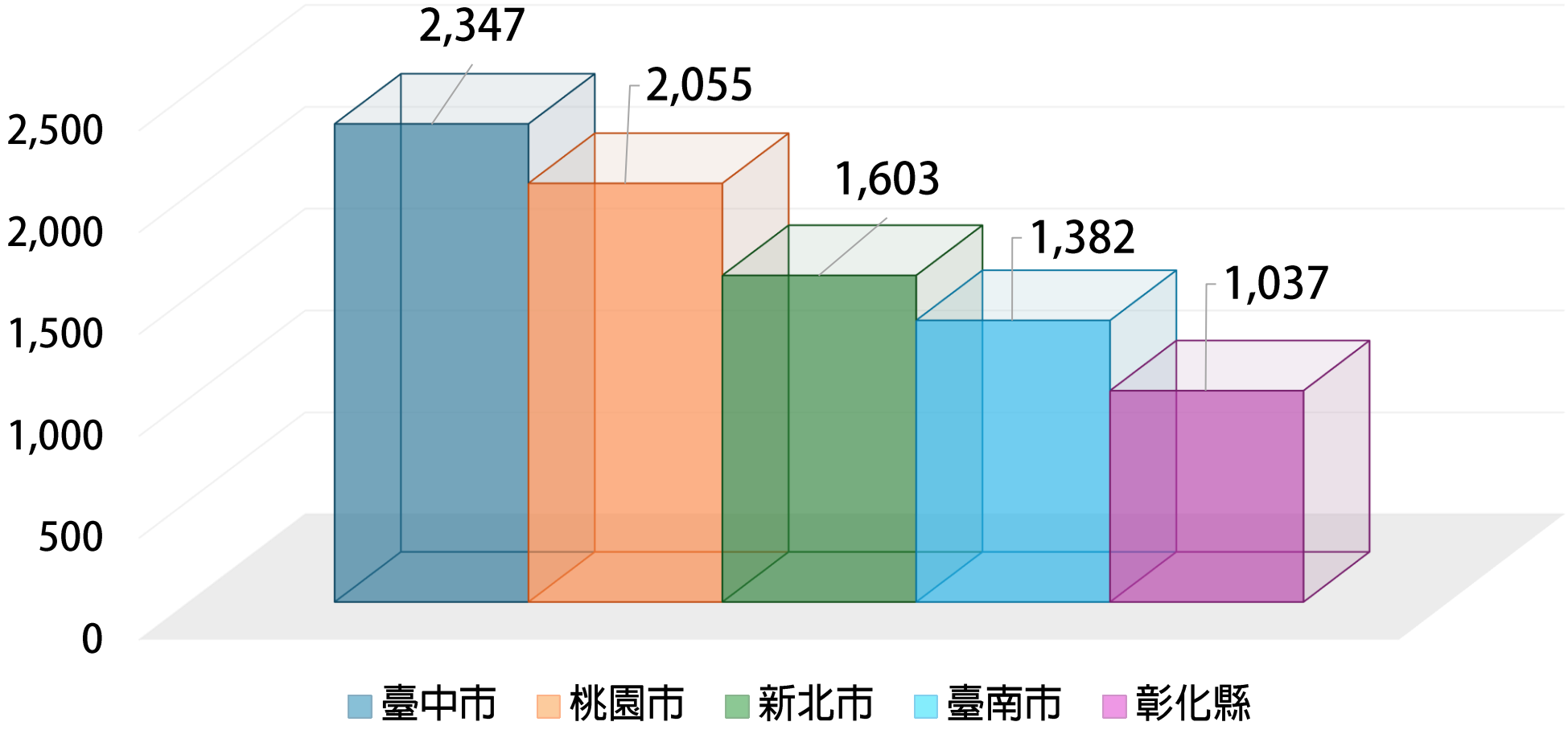
調查事實一

113年外籍人士交通事故死傷情形(以運具區分)



調查事實

113年外籍人士交通事故死傷情形(前5名縣市)



調查事實

問卷回饋意見彙整

多數意見指出，外籍人士交通事故頻繁主因：

- 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
- 因語言障礙與資訊不足，難以適應本地交通環境

意見回饋建議

- 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

調查意見一

政策反饋機制

系統性調查

針對不同族群用路人辦理意見反饋蒐集

脆弱群體關注

外籍人士、移工為主要脆弱用路群體

多元支持措施

提供語言、資訊、教育等全面協助

調查意見一

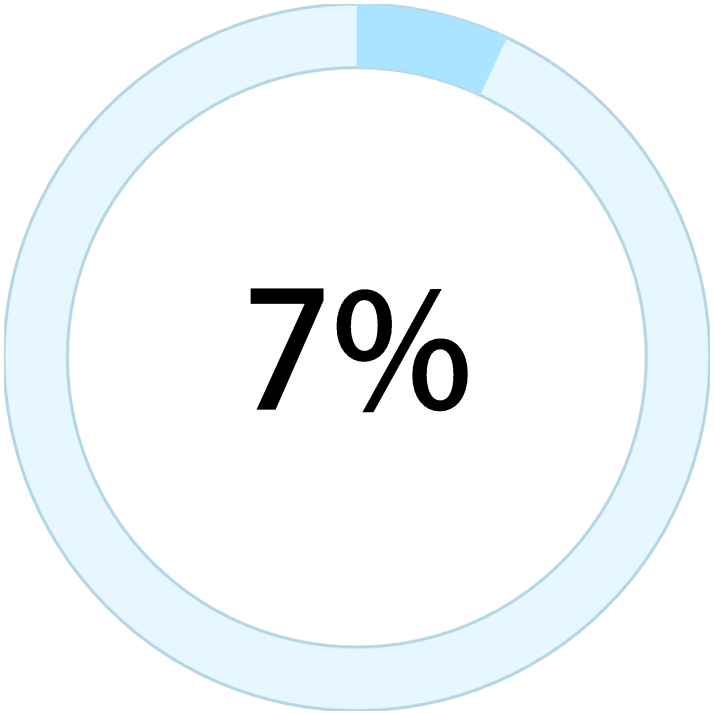
據審計部統計，外籍人士在臺遇交通事故數據有急遽攀升之趨勢。外籍人士發生交通事故死傷人數自108年6,213人，113年增加至13,004人，5年間增幅達1倍以上；且占全國事故比率也日益攀升，從108年1.36％增至113年2.47。行政院雖擬具「行人優先交通安全行動綱領」與「永續提升人行安全計畫」等政策作為，然查欠缺透過系統性調查以釐清不同群體用路人對行人路權之政策意見反饋；且外籍人士在臺居留因交通事故死傷人數比率，其中最大來源為移工引進，卻未見對脆弱用路人群體之意見徵詢，形同漠視其需求。

調查意見一

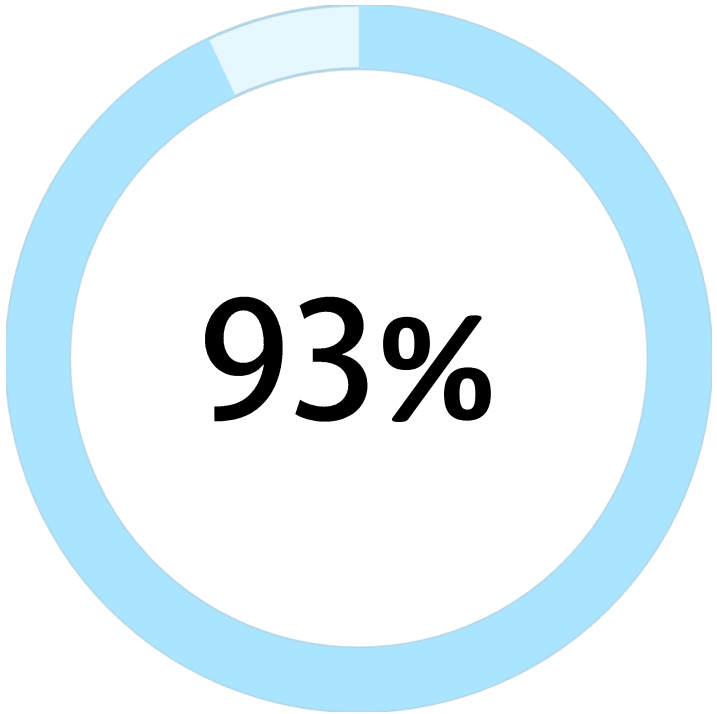
- 另據本院「外籍人士在臺交通事故傷亡人數漸增」6國語言問卷調查結果顯示，多數意見指出外籍人士交通事故頻繁主因為：駕駛教育訓練不足與考照制度不完善、交通法規執行不力與罰則過輕、道路設計與基礎設施不足、駕駛文化與行人安全意識薄弱，以及外籍人士因語言障礙與資訊不足難以適應本地交通環境等。行政院應督同所屬機關與地方政府，從現行制度、執法、教育、設施等面向，積極檢討「行人優先交通安全行動綱領」是否針對脆弱用路人群體設計政策意見反饋機制，並落實外籍人士多元支持措施，以有效降低外籍人士交通事故傷亡風險。

調查事實

外籍人士多數未經系統性駕駛訓練即上路,缺乏防禦駕駛觀念與技能



參加駕訓比率
(108-112年僅7,146人參訓)



直接路考比率
(10萬5,570人未經訓練)

調查事實

駕訓效益證實

- 參加駕訓班:違規風險降低59%、事故風險降低36%
- 駕訓+道路安駕:違規風險降低64%、事故風險降低51%

推廣困境

- 問卷顯示90%移工不知道補助政策
- 宣導未能有效觸及目標族群
- 外籍人士僅占路考報考總人數6%

調查意見二

駕訓推廣

問題現況

僅1成外籍人士參加駕訓

90%移工不知補助政策

宣導未能有效觸及目標

改善方向

持續擴大補助機車駕訓

交通部協同勞動部、教育部推廣

提升參訓管道與誘因

強化整體性宣導策略

調查意見二

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，執行結果顯示駕訓確有顯著降低事故傷亡率之成效。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。惟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。

監察院 REPUBLIC OF CHINA (TAIWAN)
THE CONTROL YUAN

調查事實

國際公約

公約規定	我國於1968年簽署「聯合國道路標誌與號誌公約」
	應採用國際標準化規範
現況問題	部分標誌與國際不符(如E12、E17)
	符號語言、色彩與國際慣例不同
	增加外籍人士理解困難

調查事實

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

調查事實

調查意見三

與國際公約接軌

定期標誌圖示與公約不符部分；另新設計仍應參考國際標準

規劃時，應考量該脆弱用路人群體之建議與回饋意見

調查意見三

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，致增外籍人士理解困難與適應上之負擔。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。

調查事實

地方政府對於易肇事路段之建議

標誌標線不一致；各地創新設計造成混亂,在地民眾都難以理解,外籍人士更加困難

號誌設置無準則；行人專用時相、綠燈早開等設置缺乏明確統一規範

缺乏中央指引；特殊路口設計需全國性指引,避免各行其事

肇事熱區改善；需要系統性改善指引供地方參考遵循

特殊道路工程設計

藍色瀝青壓花鋪面
提醒駕駛減速

波浪標線人行道
彎曲車道降速，增行人空間

畢卡索標線
縮小路口減少轉彎半徑

雙向U字型道路
增人行空間，依車向分流

標線型圓環
藉圓環形成自然停讓與減速

視覺化減速標線
藉視覺效果，使駕駛減速

民眾疑慮
- 看不懂特殊設計
- 標線形式難一致
- 分流恐造成紊亂

專家建議
- 頒布民間共識標準製成範本加強溝通
- 深入鄰里宣傳

資料來源／記者採訪、台北市交通局、高雄市交通局、台南市交通局
製表／生活文教中心、地方社會中心
圖／記者林伯東、楊竣傑攝影、本報資料照片、宜蘭縣政府提供
編輯／張睿傑　視覺／陳姿宜

聯合報　2024.09.23製表

調查意見四

全國一致性指引

- 行人專用時相、綠燈早開（遲閉）時相，研擬規範設置準則
- 研訂交通肇事熱區改善指引,避免地方各行其事
- 將外籍用路人之需求納入「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」，並盡速據以研議推動

調查意見四

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，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事，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」，交通部允應參照建議，將外籍用路人之需求納入該計畫並盡速據以研議推動

調查事實

地方政府對微型電動二輪車(簡稱微電車)管理建議

現行規定

- 111年11月後納入牌照管理
- 須掛牌、投保強制險
- 14歲以上可騎乘
- 不需考取駕照

地方政府建議

- 過半縣市建議納入考照制度，優點：
- 1.提高駕駛人安全意識
- 2.強制學習交通法規
- 3.規範駕駛行為
- 4.降低[illegible]

若無法納入考照

- 建議雇主提供交通安全課程或強制上課時數

調查事實

監察院 REPUBLIC OF CHINA (TAIWAN) THE CONTROL YUAN

第一線執法困境

語言隔閡

- 事故處理時無法有效溝通
- 當下難以進行行政調查

舉發爭議

- 逕行舉發與職權舉發認定有差距
- 需要中央函釋或法規修正

建議

- 建議交通部協調警政署研商法規修正或函釋，協助第一線員警執法。

調查意見五

微電車管理

- 研議納入考照或強制雇主交通教育訓練。

第一線執法建議

- 外籍人士語言隔閡
- 逕行舉發與職權舉發在認定上仍有差距
- 交通部允應協調警政署研商相關法規修正與函釋。

調查意見五

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降低事故發生風險，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，建議交通部允應協調警政署研商相關法規修正與函釋，協助解決第一線員警執法困境

調查事實

雇主照顧責任

問卷反映	多使用私人運具往返宿舍與廠區,因不熟路況而肇禍
	上開意見，經詢問交通部，亦表贊同。
現行規定，雇主應規劃	飲食及住宿安全衛生
	人身安全健康保護
	文康設施宗教活動
	生活諮詢服務
	住宿地點及服務人員
問卷調查回饋意見	廠區到宿舍交通接駁服務
	交通工具定期檢查
	交通安全教育訓練

調查意見

納入移工生活照顧計畫書

減少移動風險

提供宿舍與廠區間接駁

交通工具檢查

雇主應定期檢查移工使用運具的安全性與合規性

安全教育訓練

鼓勵提供交通安全課程，協助移工熟悉臺灣交通環境

★引進移工屬行政特許，大量引進有助降低經營成本，雇主應負更多照顧責任。
勞動部允應審慎納入生活照顧計畫書管理

調查意見六

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。惟引進移工屬行政特許事項，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，建請勞動部允應審慎研議納入生活照顧服務計畫書管理。