
目 次

彈 劾 案

- 一、監察委員王幼玲、王美玉就陳信瑜擔任臺北市政府勞動局局長期間，利用權勢及職務機會，以不實之發票詐領首長特別費，洩漏勞動檢查內部資料予立法委員，於公務場合表達支持前副市長黃珊珊之言論，違反公務員服務法規定，事證明確，違失情節重大，爰依法提案彈劾……1

糾 正 案

- 一、本院財政及經濟委員會為據審計部 110 年度中央政府總決算審核報告，台灣糖業股份有限公司配合經濟部推動太陽能光電計畫，盤點轄管不適耕作與造林地，因而七股農場註銷造林用途改作光電用地。政府原推動造林政策係為達成 APEC 決議，現造林地改置光電案場，遂衍生政策不連續，徒增民眾疑慮與爭議；該公司辦理林木材積估算與伐採作業未臻嚴謹，欠缺查估資料佐證致無從驗證，履約管理欠當，核有重大違失，依法提案糾正……9
- 二、本院交通及採購、內政及族群、社會福利及衛生環境、教育及文化委員會為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，嚴重斲傷政府國際形象，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…… 14

大 事 記

- 一、監察院 112 年 5 月大事記…… 44

彈 劾 案

(二)112 年 6 月 13 日劾字第 6 號彈劾案審查決定書及其附件。

一、監察委員王幼玲、王美玉就陳信瑜擔任臺北市政府勞動局局長期間，利用權勢及職務機會，以不實之發票詐領首長特別費，洩漏勞動檢查內部資料予立法委員，於公務場合表達支持前副市長黃珊珊之言論，違反公務員服務法規定，事證明確，違失情節重大，爰依法提案彈劾

監察院 公告

發文日期：中華民國 112 年 6 月 19 日
發文字號：院台業壹字第 1120731157 號

主旨：公告監察委員王幼玲、王美玉就陳信瑜擔任臺北市政府勞動局局長期間，利用權勢及職務機會，以不實之發票詐領首長特別費，洩漏勞動檢查內部資料予立法委員，於公務場合表達支持前副市長黃珊珊之言論，違反公務員服務法規定，事證明確，違失情節重大，提案彈劾，經審查決定彈劾成立。

依據：監察法第 13 條第 2 項規定。

公告事項：

一、監察院 112 年 6 月 13 日彈劾案審查會審查決定：「陳信瑜，彈劾成立」。

二、相關附件：

(一)112 年 6 月 13 日劾字第 6 號彈劾案文。

彈劾案文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

陳信瑜 臺北市政府勞動局前局長；
比照簡任第 13 職等。

貳、案由：陳信瑜擔任臺北市政府勞動局局長期間，利用權勢及職務機會，以不實之發票詐領首長特別費，洩漏勞動檢查內部資料予立法委員，於公務場合表達支持前副市長黃珊珊之言論，違反公務員服務法規定，事證明確，違失情節重大，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

一、被彈劾人陳信瑜自民國（下同）109 年 1 月 31 日至 111 年 9 月 5 日擔任臺北市政府勞動局局長，有公務人員履歷表可稽（附件一，第 1 至 22 頁），依地方行政機關組織準則第 11 條第 3 項規定：「直轄市政府一級單位主管及所屬一級機關首長，除主計、人事、警察及政風主管或首長，依專屬人事管理法律任免外，其餘職務均比照簡任第 13 職等，由市長任免之。」係相當簡任第 13 職等之公務員。

二、臺北市政府以被彈劾人涉犯下列情事為由，以公務員懲戒案件移送書將被彈劾人移送本院審查：因督辦對鏡電視股份有限公司（下稱鏡電視公司）實施勞動檢查涉有將應保密資料外洩高度疑慮，嚴重傷害臺北市政府勞動檢查執法之公正信譽；另於議員質詢時未據實答復、核定新聞稿外審小額採購未臻周延引

致外界質疑，引發輿論及議員強烈批評，嚴重影響政府形象（附件二，第 23 至 28 頁）。

- 三、另臺灣臺北地方檢察署（下稱臺北地檢署）偵辦被彈劾人涉及詐領首長特別費及洩漏勞動檢查資料一案，以涉犯貪污治罪條例之利用職務上機會詐取財物罪嫌及刑法之使公務員登載不實、公務員洩漏國防以外秘密罪嫌，將被彈劾人提起公訴（112 年度偵字第 407、4512、5941 號起訴書）（附件三，第 29 至 51 頁）。
- 四、本案經向臺北市政府、臺北地檢署等機關調閱相關卷證資料，並於 112 年 3 月 17 日詢問被彈劾人。被彈劾人違失事實及證據分述如下：

- （一）被彈劾人基於利用職務上機會詐取財物及使公務員登載不實之犯意，於 109 年至 110 年間多次以消費取得之發票上登載不實事項核銷請領首長特別費，共計新臺幣（下同）2 萬 2,656 元，涉犯貪污治罪條例第 5 條第 1 項第 2 款之利用職務上機會詐取財物罪嫌及刑法第 214 條之使公務員登載不實罪嫌，臺北地檢署亦為相同之認定，提起公訴在案。

1. 被彈劾人擔任勞動局局長，明知首長特別費之用途限於「因公所需之招待饋贈等費用」，且報支首長特別費，應依「政府支出憑證處理要點」規定取得支出憑證，註明支出用途或事由，並應本誠信原則對所提出之支出憑證之支付事實真實性負責。被彈劾人於 109 年 4

月至 5 月、110 年 10 月如附表編號 1 至編號 7 所示時間，至附表編號 1 至編號 7 所示地點，以消費取得金額共計 2 萬 2,656 元。因該等支出用途不符首長特別費使用範圍，被彈劾人意圖為自己及他人不法之所有，基於利用職務詐取財物及使公務員登載不實之犯意，竟由自己或指示不知情之勞動局技工邱○○、機要秘書溫○以手寫於發票上註記之不實事項報支首長特別費，並由邱○○交付該等發票予勞動局會計室（下稱會計室），使不知情之會計室人員，形式審查所列載核銷事項符合首長特別費支用規定，於內部核銷簽核之付款憑單預算科目明細之支出用途等公文書上登載如附表編號 1 至編號 7 所示之不實核銷事項，並依所申請核銷單據送交出納給付款項予被彈劾人，足生損害於臺北市政府管控預算及經費核銷之正確性。

2. 上開事實，被彈劾人於本院約詢時雖提出辯解並否認（附件四，第 52 至 60 頁，第 44 至 119 行），惟本院調取臺北地檢署刑事偵查卷宗（111 年度他字 3718 號；112 年度偵字第 407、4512、5941 號，下同）查明屬實，有被彈劾人據以申領首長特別費之發票（消費日期：109 年 4 月 7 日、109 年 4 月 12 日、109 年 4 月 17 日、109 年 4

月 29 日、109 年 5 月 10 日、109 年 5 月 24 日、110 年 10 月 28 日）7 紙（附件五，第 61 至 67 頁）附於偵查案卷足證，並經證人邱○○等 10 人於檢察官偵查中供述及證述明確（附件六，第 68 至 140 頁），應可認定。

3. 被彈劾人上開行為，涉犯貪污治罪條例第 5 條第 1 項第 2 款之利用職務上機會詐取財物罪嫌及刑法第 214 條之使公務員登載不實罪嫌，臺北地檢署亦為相同之認定，有起訴書可證（同附件三）。

（二）被彈劾人明知就勞動檢查所得受檢查機構內部資料屬政府資訊公開法所定應限制公開之文書，且勞動檢查尚未結束，並已預定下次勞動檢查補件時間，如逕予洩漏對於勞動檢查實施目的將造成困難或妨害，仍基於公務員洩漏國防以外機密之犯意，於 111 年 3 月 9 日下午 8 時 23 分透過行動電話以通訊軟體 LINE 將勞動局當日前往鏡電視公司與精鏡傳媒股份有限公司（即鏡週刊，下稱精鏡傳媒公司）進行勞動條件檢查所取得應保密資料傳送予立法委員，洩漏應秘密之勞動檢查內部資料文書，並由立法委員作為舉辦記者會之會議資料，提示記者觀覽而公布周知，涉犯刑法第 132 條第 1 項公務員洩漏國防以外秘密罪嫌，臺北地檢署亦為相同之認定，提起公訴在案。

1. 被彈劾人於 111 年 3 月 8 日上午 11 時 28 分接獲立法委員蔡壁如以通訊軟體 LINE 傳訊告知「有陳情者陳情鏡電視有大量解僱員工情況麻煩查一下」等語，被彈劾人遂於當日晚間指示勞動局勞動基準科科長兼新聞聯絡人葉○○上網搜尋輿情資料，確認鏡電視公司與精鏡傳媒公司是否有大量解僱情事並安排勞動檢查，葉○○即依指示上網蒐集輿情後立案指派同仁進行調查，嗣葉○○於 111 年 3 月 9 日上午 11 時許以通訊軟體 LINE 指示該科勞動檢查組聘用專員徐○○立案進行調查，並依派案輪序由勞動檢查組聘用檢查員兼小組長林○○承辦，林○○於同日指派勞動檢查組聘用檢查員唐○○、魏○○、該局就業安全科張○○共同前往鏡電視公司與精鏡傳媒公司進行勞動條件檢查，於檢查過程中唐○○取得精鏡傳媒公司所提供該公司經理黃○○所交寄標題為「【人力資源部公告】元大銀行開戶資料填寫說明」之公司內部電子郵件紙本，唐○○為即時回報檢查進度，於 111 年 3 月 9 日下午 8 時 13 分以通訊軟體 LINE 將上開「【人力資源部公告】元大銀行開戶資料填寫說明」翻拍相片回報林○○，林○○再將該翻拍照片以通訊軟體 LINE 轉傳葉○○後，葉○○於 111 年 3

月 9 日下午 8 時 23 分許再以通訊軟體 LINE 轉傳該翻拍照片予被彈劾人，並以 WORD 檔製作檔案名為「鏡電視爭議檢查概要」之檔案，就勞動檢查結果詳為法令研析，並告知因鏡電視公司人資剛到任未滿 2 個月，對於調任或終止契約事由皆不清楚，尚需補件釐清，且預定下次檢查時間為 111 年 3 月 14 日。

2. 詎被彈劾人明知就勞動檢查所得受檢查機構內部資料屬政府資訊公開法所定應限制公開之文書，且勞動檢查尚未結束，亦未做出行政決定，如逕予洩漏對於勞動檢查實施目的將造成困難或妨害，仍基於公務員洩漏國防以外機密之犯意，於 111 年 3 月 9 日下午 8 時 23 分透過行動電話以通訊軟體 LINE 將所取得「【人力資源部公告】元大銀行開戶資料填寫說明」之圖檔、葉○○製作之「鏡電視爭議檢查概要」檔案等應保密資料傳送予立法委員蔡壁如，洩漏應秘密之勞動檢查內部資料文書，嗣立法委員蔡壁如取得上開資料後，隨即將「【人力資源部公告】元大銀行開戶資料填寫說明」之圖檔、葉○○製作之「鏡電視爭議檢查概要」檔案轉傳立法委員賴香伶，並由其辦公室人員製作 111 年 3 月 10 日民眾黨黨團舉辦之「政治力介入鏡新聞 NCC

主委護航到底，民主國家之恥」記者會會議資料，因立法委員賴香伶於召開會議前發覺工作人員以大圖輸出之「【人力資源部公告】元大銀行開戶資料填寫說明」之圖檔，其上載有精鏡傳媒公司員工黃○○、鄧○○之電子郵件，恐有侵害他人個人資料之疑慮，遂於召開記者會前，先將該二人之電子郵件隱匿，其後作為記者會資料提示記者觀覽而公布周知。

3. 上開事實，被彈劾人於本院詢問時已坦承不諱（「問：你是否把檢查概要表跟照片傳給蔡壁如？答：有給蔡壁如，如果涉及隱私的部分我們會向民意代表做警示，但本案沒有涉及個資，公告（照片）也不是，所以我認為我只是回報進度」）（同附件四，第 120 至 132 行），並經本院調取上開臺北地檢署刑事偵查卷宗查明屬實，有勞動檢查取得「【人力資源部公告】元大銀行開戶資料填寫說明」之圖檔、葉○○製作之「鏡電視爭議檢查概要」檔案等應保密資料、111 年 3 月 10 日民眾黨黨團舉辦之「政治力介入鏡新聞 NCC 主委護航到底，民主國家之恥」記者會會議資料（附件七，第 141 至 151 頁）附於偵查案卷足證，且經被彈劾人以及證人葉○○等 5 人於檢察官偵查中供述及證述明確（附件八，第 152 至 198

頁)，應可認定。

4. 被彈劾人身為勞動局長，為依法服務於地方自治團體而有法定職務權限之公務員，並因職務知悉且持有鏡電視公司、精鏡傳媒公司勞動檢查內部資料，自不得洩漏所持有之公務機密，是核被彈劾人所為上開行為，涉犯刑法第 132 條第 1 項公務員洩漏國防以外秘密罪嫌，臺北地檢署亦為相同之認定，有起訴書可證（同附件三）。

(三)被彈劾人利用勞動局於 111 年 2 月 16 日舉辦「111 年局長與工會新春茶會活動」之機會，表達支持前副市長黃珊珊之言論，發言不當造成輿論訾議，嚴重影響機關形象，核有明確違失。

1. 臺北市政府勞動局為進行市民服務及提升勞工地位，藉由局長與該市工會人員交流，以座談對話方式了解工會心聲以作為施政方針參考，進而促進該市勞工團結，該局於 111 年 2 月 15、16、17 日假臺北市萬華區艋舺大道 101 號 6 樓勞工教室舉辦 3 場次「111 年局長與工會新春茶會活動」，邀請對象為該市設立登記之工會聯合組織總工會、職業工會、產業工會及企業工會。該 3 場次議程均相同，皆依序為報到入場、局長致詞、新春團拜及業務交流等。
2. 上開 3 場次茶會中之第 2 場（111 年 2 月 16 日，下稱系爭茶

會）活動中，被彈劾人於說明該局相關勞工政策及業務辦理情形時表示：「副市長要選市長的人，我一定要支持他選舉，要有能力的人不是要選漂亮的人」；復於業務交流程序中，聽取工會代表意見時有自稱係「臺北市○○○○職業工會」之陳○○理事長陳述該工會 110 年向職能學院提送申請計畫未通過等情後，被彈劾人回應表示：「你們都不在標之前跟我講，為什麼標完才跟我講？這樣你們了解嗎？」、「那你要等明年換人了，如果是珊珊當選我就還在，看你們要不要我在？」、「你們要我在拜託支持珊珊。」、「你們不要只說好好好，如果妳們覺得我是跟你們貼心的，是跟你們站在一起的，那我可以為大家做信譽保證，我們要選一個認真的領導者，我認識的珊珊就是這樣的人。」、「如果 12 月 25 日黃珊珊當選了的話，我就再繼續跟你們，我跟你們相約 12 月 26 號。」等語。

3. 案經該府政風處訪談被彈劾人「你們要我在，拜託支持珊珊。請問您有沒有說過？您的意涵為何？」被彈劾人回答略以：「我有說過，我的意思是，如果珊珊去參選又當選了，我就會向珊珊轉達有關工會的需求與建議。我自己覺得會讓外界感受有政治不中立，但我從

一個選民的立場及擔任過一個資深的民意代表的經驗，我認識優秀、清廉的候選人，我也會推薦給我的親朋好友。……」等語。

4. 臺北市政府認為被彈劾人身為機關首長，未謹慎審酌所辦業務活動時間、場合，未充分慮及個人職務角色立場，冒然就部分工會所陳業務補助案遭遇問題率然回應，已顯非適切，且易令人誤認標案辦理過程可藉事前關說偏袒；以及倘寄望日後獲取相對有利之補助案審議結果，則應於該（111）年底市長選舉過程，支持副市長黃珊珊等言行，造成社會輿論訾議，嚴重影響機關形象，顯涉有違失。爰依 111 年 6 月 22 日修正公布前之公務員服務法第 22 條前段規定，並參照「臺北市政府及所屬各機關公務人員平時獎懲標準表」第 6 點第 2 款有關「言行不檢，有損機關或他人聲譽，情節較重者」規定予以被彈劾人記過 1 次之處分，於其人事資料註記劣蹟。
5. 上開事實，本院詢問時被彈劾人已坦承不諱，（被彈劾人於本院詢問時稱：「我的發言是因為我跟他的私交，比較閒聊的態度，而且當時黃珊珊也沒有表態要參選。」、「人事單位用帝王條款定罪我覺得遺憾，而且我認為我並沒有如條文內容所述損害機關聲譽。……

這樣定罪我覺得很遺憾。」等語）（同附件四，第 9 至 27 行），且經本院調閱臺北市政府卷證資料，有政風處「有關勞動局陳信瑜局長涉及行政不中立事宜等案調查報告」（111 年 2 月 16 日「111 年局長與工會新春茶會活動」錄音檔譯文以及被彈劾人於政風處訪談紀錄之黑底字部分）（附件九，第 199 至 240 頁）、臺北市政府通知勞動局被彈劾人記過函及 111 年人事資料上記過截圖可稽（附件十，第 241 至 242 頁），至屬明確。

6. 被彈劾人上開行為，明顯不當造成輿論訾議，嚴重影響機關形象，核有明確違失。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

- 一、按公務員服務法雖於 111 年 6 月 22 日修正公布（註 1），同年月 24 日施行，將修正公布施行前之第 24 條、第 4 條第 1 項、第 5 條、第 6 條、第 22 條移列為修正公布施行後同法第 2 條第 1 項、第 5 條第 1 項、第 6 條、第 7 條、第 23 條，該條文酌作文字調整外，其規定之實質內涵並無不同，依一般法律適用原則，應逕行適用修正公布施行後之規定。

- 二、公務員服務法（111 年 6 月 22 日修正公布）第 1 條：「公務員應恪守誓言，忠心努力，依法律、命令所定執行其職務。」第 2 條第 1 項：「本法適用於受有俸給之文武職公務員及公營事業機構純勞工以外之

人員。」第 5 條第 1 項：「公務員有絕對保守政府機關（構）機密之義務，對於機密事件，無論是否主管事務，均不得洩漏；離職後，亦同。」第 6 條：「公務員應公正無私、誠信清廉、謹慎勤勉，不得有損害公務員名譽及政府信譽之行為。」第 7 條：「公務員不得假借權力，以圖本身或他人之利益，並不得利用職務上之機會加損害於人。」第 23 條：「公務員違反本法規定者，應按情節輕重，分別予以懲戒或懲處，其觸犯刑事法令者，並依各該法令處罰。」

三、被彈劾人自 109 年 1 月 31 日至 111 年 9 月 5 日擔任臺北市政府勞動局局長，為公務員服務法第 2 條第 1 項受有俸給之文職公務員。其對於該局各項業務執行以及採購經費核銷，均負有管理督導職務。被彈劾人執行職務，如觸犯刑事法令者，除依各該法令處罰外，並應受公務員服務法及公務員懲戒法之規範，若有違失情事，自應依公務員懲戒法予以懲戒。

四、又按公務員懲戒法第 2 條（104 年 5 月 20 日修正公布）：「公務員有下列各款情事之一，有懲戒之必要者，應受懲戒：一、違法執行職務、怠於執行職務或其他失職行為。二、非執行職務之違法行為，致嚴重損害政府之信譽。」其立法說明：「懲戒處分之目的在於對公務員之違法失職行為追究其行政責任，俾以維持公務紀律。惟公務員之違法失職行為，其情節輕重有別，如機

關首長行使職務監督權已足以維持公務紀律，自無一律移送懲戒之必要，爰明定公務員如有本條所列情事之一，且有懲戒之必要者，始應受懲戒。」是以，考量公務員懲戒法之制定旨在整飭官箴，維護政府信譽，如公部門對於公務員違法行為行使職務監督權或懲處仍不足以維持公務紀律，自有移送懲戒之必要。

五、被彈劾人擔任臺北市政府勞動局局長期間，多次以消費發票上登載不實事由核銷請領首長特別費共計 2 萬 2,656 元；將勞動局 111 年 3 月 9 日對於鏡電視公司與精鏡傳媒公司之勞動檢查內部資料洩漏予立法委員，供其召開記者會提示記者觀覽而公布周知，其行為分別涉犯貪污治罪條例第 5 條第 1 項第 2 款之利用職務上機會詐取財物、刑法第 214 條之使公務員登載不實、刑法第 132 條第 1 項之公務員洩漏國防以外之秘密等罪嫌，臺北地檢署亦為相同之認定，對其提起公訴在案。被彈劾人上開行為，違反公務員服務法第 5 條第 1 項、第 7 條規定，核有嚴重違失。

六、另被彈劾人利用勞動局於 111 年 2 月 16 日舉辦「111 年局長與工會新春茶會活動」之機會，表達支持前副市長黃珊珊之言論，雖經臺北市政府依 111 年 6 月 22 日修正公布前之公務員服務法第 22 條前段規定，並參照「臺北市政府及所屬各機關公務人員平時獎懲標準表」第 6 點第 2 款有關「言行不檢，有損機關或他人聲譽，情節較重者」規定予以記

過 1 次之行政懲處。然衡酌被彈劾人上開行為，明顯不當造成輿論訾議，嚴重影響機關形象，損及政府信譽，違反公務員服務法第 6 條規定，故仍有受懲戒之必要。

綜上，被彈劾人擔任臺北市政府勞動局局長期間，利用權勢及職務機會，以不實之發票詐領首長特別費，洩漏勞動檢查內部資料予立法委員，於公務場合表達支持前副市長黃珊珊之言論，除涉犯貪污治罪條例、刑法相關罪責外，違反公務員服務法

第 1 條、第 5 條第 1 項、第 6 條及第 7 條規定，事證明確，違失情節重大，有公務員懲戒法第 2 條規定之應受懲戒事由及懲戒必要，爰依憲法第 97 條第 2 項及監察法第 6 條之規定提案彈劾，並移送懲戒法院審理，依法懲戒。

註：本文所提附件資料均予省略。

註 1：公務員服務法 111 年 6 月 22 日總統華總一義字第 11100050751 號令修正公布。

附表：被彈劾人以消費取得之發票上登載不實事項核銷請領首長特別費之事實

編號	時間	地點	消費內容	消費金額	不實核銷事項
1	109 年 4 月 7 日晚間 6 時 54 分	林口超市	自家使用之食材	1,131 元	因公支用首長特別費慰勞同仁餐飲（局長室開會用）
2	109 年 4 月 12 日中午 12 時 31 分	林口服飾專櫃	購買服飾自用	8,290 元	因公支用首長特別費致贈有關社會人士禮品
3	109 年 4 月 17 日晚間 9 時 33 分許	林口火鍋店	食用火鍋	1,539 元	因公支用首長特別費慰勞同仁（局長室同仁）
4	109 年 4 月 29 日晚間 8 時 01 分	林口藥妝店	自家使用物品	5,844 元	因公支用首長特別費致贈有關社會人士禮品
5	109 年 5 月 10 日下午 3 時 10 分許	高雄市燒肉店	私人聚餐	1,208 元	因公支用首長特別費慰勞同仁餐飲（局長室同仁）
6	109 年 5 月 24 日下午 1 時 59 分	高雄市火鍋店	私人聚餐	4,017 元	因公支用首長特別費與有關社會人士餐飲
7	110 年 10 月 28 日下午 1 時 30 分至下午 3 時 30 分	臺北市餐廳	自用	627 元	因公與有關社會人士餐敘

監察院彈劾案審查決定書

112 年劾字第 6 號彈劾案

提案委員	王幼玲、王美玉
被付彈劾人	陳信瑜：臺北市政府勞動局前局長；比照簡任第 13 職等。
案由	陳信瑜擔任臺北市政府勞動局局長期間，利用權勢及職務機會，以不實之發票詐領首長特別費，洩漏勞動檢查內部資料予立法委員，於公務場合表達支持前副市長黃珊珊之言論，違反公務員服務法規定，事證明確，違失情節重大，爰依法提案彈劾。
決定	一、陳信瑜，彈劾成立。

	二、投票表決結果： 陳信瑜 ：成立 拾參 票，不成立 零 票。 三、依監察法第 14 條規定急速救濟之處理：無。 四、依監察法第 15 條規定涉及刑事或軍法者，除向懲戒法院提出外，並應逕送各該管司法或軍法機關依法辦理：無。		
投票表決結果委員名單	詳附件		
移送機關	懲戒法院		
審查委員	陳景峻、蕭自佑、葉宜津、王榮璋、紀惠容、郭文東、賴振昌、田秋堇、范巽綠、高涌誠、賴鼎銘、浦忠成、林郁容		
主席	陳景峻	審查會日期	112 年 6 月 13 日

監察院 112 年劾字第 6 號彈劾案

投票表決結果之委員名單

被付彈劾人	決定	票數	委員姓名
陳信瑜	成立	13	陳景峻、蕭自佑、葉宜津、王榮璋、紀惠容、郭文東、賴振昌、田秋堇、范巽綠、高涌誠、賴鼎銘、浦忠成、林郁容
	不成立	0	

糾 正 案

監察院 公告

發文日期：中華民國 112 年 6 月 14 日
 發文字號：院台財字第 1122230184 號

一、本院財政及經濟委員會為據審計部 110 年度中央政府總決算審核報告，台灣糖業股份有限公司配合經濟部推動太陽能光電計畫，盤點轄管不適耕作與造林地，因而七股農場註銷造林用途改作光電用地。政府原推動造林政策係為達成 APEC 決議，現造林地改置光電案場，遂衍生政策不連續，徒增民眾疑慮與爭議；該公司辦理林木材積估算與伐採作業未臻嚴謹，欠缺查估資料佐證致無從驗證，履約管理欠當，核有重大違失，依法提案糾正

主旨：公告糾正台灣糖業股份有限公司配合經濟部推動太陽能光電計畫，盤點轄管不適耕作與造林地，因而七股農場註銷造林用途改作光電用地。政府原推動造林政策係為達成 APEC 決議，現造林地改置光電案場，遂衍生政策不連續，徒增民眾疑慮與爭議；該公司辦理林木材積估算與伐採作業未臻嚴謹，欠缺查估資料佐證致無從驗證，履約管理欠當，核有重大違失乙案。

依據：112 年 6 月 7 日本院財政及經濟委員會第 6 屆第 35 次會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

糾正案文

壹、被糾正機關：台灣糖業股份有限公司。
貳、案由：據審計部 110 年度中央政府總決算審核報告，台灣糖業股份有限公司配合經濟部推動太陽能光電計畫，盤點轄管不適耕作與造林地，因而七股農場註銷造林用途改作光電用地。政府原推動造林政策係為達成 APEC 決議，現造林地改置光電案場，遂衍生政策不連續，徒增民眾疑慮與爭議；該公司辦理林木材積估算與伐採作業未臻嚴謹，欠缺查估資料佐證致無從驗證，履約管理欠當，核有重大違失，依法提案糾正。

參、事實與理由：

據審計部 110 年度中央政府總決算審核報告，台灣糖業股份有限公司（下稱台糖公司）配合經濟部推動太陽能光電計畫，註銷七股農場造林地改置光電案場，須伐採廣大面積林木致生周遭生態爭議，而台糖公司辦理材積估算與伐採作業，據報未臻嚴謹，致履約管理欠當，損及公司權益等情案。經本院調查後確有其上開缺失，政府原推動造林政策貿然改置光電案場，遂衍生政策不連續性；且台糖公司欠缺林木查估資料佐證致無從驗證，確有待檢討改善等情，經調查竣事，應予糾正促其注意改善，茲綜整事實與理由如下：

台糖公司配合經濟部推動太陽能光電計畫以達年度容量目標，遂檢視轄管不適耕作與造林地以供光電廠商投資，雖有其目的正當性，然造林政策係原為達成 2007 年亞太經濟合作組織（APEC）決議予以規劃執行，經濟部貿然同意改置

光電案場遂衍生政策不連續，多年造林之努力與成果毀於一旦，並徒增民眾疑慮與爭議；另造林成果仍屬公司財產，縱然委由投資廠商逕行辦理伐採與繳回林木補償費用作業，其現地林木材積估算、實地鑑價與伐採過磅作業程序，仍應逐項踐行，俾利爾後他機關之查核驗證。惟台糖公司囿於經濟部時程壓力，並未踐行上開程序，導致公司內部未有材積估算與伐採過磅重量等資料，僅有該廠商自行辦理材積估算之數據，且該數據為計算林木補償費之重要基礎，與廠商擔任繳回林木補償費之角色，實有利益衝突；另該廠商曾有兩次材積估算資料，數據差異甚大，而台糖公司未有警覺，伐採過磅時未依契約規定派員隨同驗證或交付第三方複估查驗，經核有重大違失，經濟部除督促台糖公司檢討改進外；另台糖公司參與原造林政策有其環境生態之正面價值，經濟部應予重視。

（一）經濟部為推動太陽光電計畫緣起、規劃概述、預估成果、獎勵措施與土地區位選擇原則（註 1）。

1. 計畫緣起：隨著全球暖化日益嚴重與傳統能源快速耗竭，世界各主要國家皆將節能減碳納為重點施政項目，並以再生能源驅動綠色經濟發展。
2. 規劃概述：政府推動能源轉型，往西元（下同）2050 年淨零排碳努力，藉公私部門合作，從供需面向推動綠能與世界接軌，奠定永續發展基石。政府擘劃零碳、潔淨能源轉型路徑，制定法規及機制排除障礙，

為能源轉型打底，發展再生能源，為企業建構優質綠能投資環境。民間支持政府綠能政策並響應國際綠能趨勢，串連世界帶動整體綠色供應鏈發展。為兼顧能源安全、綠色經濟及環境永續，行政院於民國（下

3. 預估成果：全國將於 114 年達到太陽光電累計設置容量 20GW 之目標，預估每年可發 228 億度電，減少約 1,272.5 公噸二氧化碳排放。
4. 土地區位選擇原則：針對 114 年太陽光電 20GW 之目標，經濟部與各部會合作以土地維持或優於原有使用為原則，優先推動具社會共識及無環境生態爭議之區域，優先推動三大面向，即公有閒置用地活化、不利農用土地及土地複合利用等三大區塊。
 - (1) 公有／閒置用地活化：以優於原有土地使用為原則，活化公有或閒置用地，主要包含公有、國營土地、工業區土地等。
 - (2) 不利農業經營區：引導業者利用不利農業使用土地等方式設置太陽光電系統，提高土地運用價值，主要包含污染土地、已封閉掩埋場等。
 - (3) 土地複合利用：以土地可複合式利用的精神，運用光電建置來達到土地發揮的最大

功效，主要包含停車場、水庫、滯洪池、漁電共生、風雨球場、圳路等相關場域。

(二) 台糖公司選擇七股農場為光電案場之理由：

1. 選擇不適耕作或造林土地，建置地面型光電設施。
2. 案場當時為造林、雜林地，不適用於耕種農作物，然而該地區擁有良好的日照條件，可運用該優勢推廣太陽能發電。
3. 採公開招標出租方式評選出適合廠商。

(三) 因該區原為造林地改置光電案場，須辦理地上物林木伐除，依據本案光電投資協議書契約條文，台糖公司未依契約派員會同查估或過磅。

1. 第二條第二項：「配合政策或合作開發使用造林地，地上林木由乙方委請估價公司會同甲方，估算林木伐除總重量（公噸）或體積（立方公尺），並依甲方配合政策或合作開發使用造林地林木補償計價方式之林木補償計價標準，訂定標售每公噸或立方公尺林木淨利單價之底價，……。」
2. 同條第三項：伐除林木須會同甲方派員過磅……。

(四) 上開契約條文已要求甲方：「估算材積時須派員、另過磅時亦須派員」。材積估算與過磅計量，係依「林木補償計價標準」計算所需繳回補償金額之重要數據。然台糖仍稱：「係指地上林木順

利完成公開標售，則台糖公司應派員過磅，以確認當伐除林木累計過磅重量或體積所需繳付之金額。……因此一階段並未涉及標售行為，故雙方無會同過磅情事」。然標案無人申辦認領及領標，不等同台糖公司不須依法定程序估算與訂定底價。未依契約執行，無從據以預估與計算廠商繳回補償費金額。

(五) 本案伐採林木總材積與總重量，投資廠商自行辦理兩次估算，數據差異甚大。

1. 中興電工公司 108 年 5 月出具之服務建議書列載總材積 30,581 立方公尺、總重量 36,066 公噸。
2. 中興電工公司 108 年 11 月委託中華資產鑑定中心（股）公司估算材積約 5,506 立方公尺及總重量 9,047 公噸。
3. 上開兩者差異原因：

(1) 中興電工公司 108 年 5 月出具之服務建議書為投標文件，係屬廠商初步規劃。廠商自行以 Google Earth 航照圖以 30 公尺*30 公尺影像判斷各區林木密度，據以推估各區之數量，並參考「行政院農業委員會辦理國有林林產物處分作業要點」（後稱國有林林產物處分作業要點）第 6 條規定，透過相關文獻確認白千層、木麻黃及紅樹林樹種各樹種生長 10 年之平均胸徑及平均高度後，推估單棵樹木體積與各區樹木總材積

，並依據文獻資料得知本計畫範圍內多為類似水筆仔植物，以此計算本案林木總材積 30,581 立方公尺、總重量 36,066 公噸。

(2) 廠商得標後，台糖公司提供平地造林相關資料，發現其樹種、數量等現況與投標時推估落差甚巨，故廠商委請中華資產鑑定中心（股）公司於 108 年 11 月 12 日進行專業林木進行現場實勘各樹種之胸徑及樹高，並參考「國有林林產物處分作業要點」，計算各樹種之材積（體積），經訪查確認各樹種每才重量後，予以轉換其重量之方式計之，其計算結果為 5,506 立方公尺及總重量 9,047 公噸。惟該次調查，台糖公司未依契約協議書派員會同查估。

(六) 歷次林木補償費估算金額差異：

1. 審計部估計造林補償費用約為新臺幣（下同）4 億 6,414 萬餘元，係以投資廠商第一次材積估算（總材積 30,581 立方公尺）與「臺南市農作改良物徵收補償費查估基（標）準」，為計算基礎得出。
2. 台糖公司倘改依投資廠商第二次材積估算資料為計算基礎（材積約 5,506 立方公尺）與「臺南市農作改良物徵收補償費查估基（標）準」為計算基礎，得出林木補償費約為 6,571 萬餘

元。

3. 台糖公司為增加廠商投資誘因，修訂新增「配合政府政策或合作開發使用造林地林木補償計價標準」，改以雜木淨利單價 237 元（元／公噸）計價，且依據投資廠商第二次材積估算資料基礎，廠商實際繳納林木補償費為 214 萬餘元。
4. 上開林木補償計算皆不含向林務局申請註銷平地造林面積 146 公頃，另需返還造林補償金 5,264 萬餘元。

(七) 台糖公司急於辦理，其原因為：

1. 係為配合政府 2025 年太陽光電累積設置容量目標為 20GW，本案原被政府列管需於 2020 年底完成併網。
2. 囿於時效致力於 2019 年 5 月完成辦理不適耕作地設置太陽光電招商作業，本案倘俟完成修改內控文件，恐影響政府列管之併網時程。
3. 另後續因相關行政程序造成延宕，經行政院同意本案延至 2021 年 6 月併網，台糖公司仍持續督促光電業者，使本案如期如質完成併網。

(八) 因台糖公司內部未有林木材積資料，無從確認廠商所繳林木補償費金額是否符合現況，似有低估該廠商繳納林木補償費之疑慮，是否涉及背信或圖利廠商之嫌，經濟部應再查明後妥處。

(九) 綜上，台糖公司為配合經濟部推動綠能政策，修訂相關要點以增

加廠商投資誘因，因時程緊迫與列管壓力，雖有其目的正當性；然造林政策原係為達成 APEC 決議予以規劃執行，改置光電案場遂衍生政策不連續，多年造林之努力與成果毀於一旦，並徒增民眾疑慮與爭議；相關地上物處理之法律程序，仍應踐行其程序正義與實質內涵，查林木公告贈與期間僅 7 日、公開標售之等標期亦僅 4 日，等標期間明顯不足致廠商作業倉促，程序有欠嚴謹；縱然委由投資廠商逕行辦理伐採與繳回林木補償費作業，其現地林木材積估算、實地鑑價與伐採過磅作業程序，仍應逐項踐行，俾利爾後審計部等機關之查核驗證。惟台糖公司並未踐行上開程序，導致公司內部未有材積估算與伐採過磅重量等資料，僅有該廠商自行辦理材積估算之數據，且該數據為計算林木補償費之重要基礎，與廠商擔任繳回林木補償費之角色，實有利益衝突；另該廠商曾有兩次材積估算資料，數據差異甚大，而台糖公司未有警覺，伐採過磅時未依契約規定派員隨同驗證或交付第三方複估查驗，核有重大違失。

綜上所述，台糖公司為配合經濟部推動太陽能光電計畫，盤點轄管不適耕作與造林地，註銷部分造林區域改置光電案場，衍生原造林政策不連續，多年造林之努力與成果毀於一旦，並徒增民眾疑慮與爭議；另造林成果仍屬公司財產，其現地林木材積估算等作業程序仍應踐

行，俾利爾後查核驗證。惟台糖公司囿於經濟部時程壓力，未踐行上開程序，欠缺林木查估資料佐證致無從驗證，履約管理欠當，核有重大違失，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條之規定提案糾正，移送經濟部督飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：林文程、王幼玲

註 1：資料來源：本院 111 年 11 月 24 日履勘臺南市七股光電案場，經濟部提供資料。

二、本院交通及採購、內政及族群、社會福利及衛生環境、教育及文化委員會為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，嚴重斲傷政府國際形象，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

監察院 公告

發文日期：中華民國 112 年 6 月 19 日

發文字號：院台交字第 1122530148 號

主旨：公告糾正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，嚴重斲傷政府國際形象，損及我國兒少生存及發展權，顯有督導不周之失案。

依據：112 年 6 月 13 日本院交通及採購、內政及族群、社會福利及衛生環境、教育及文化委員會第 6 屆第 10 次聯席會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

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，嚴重斲傷政府國際形象，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（註 1）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。

- (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。

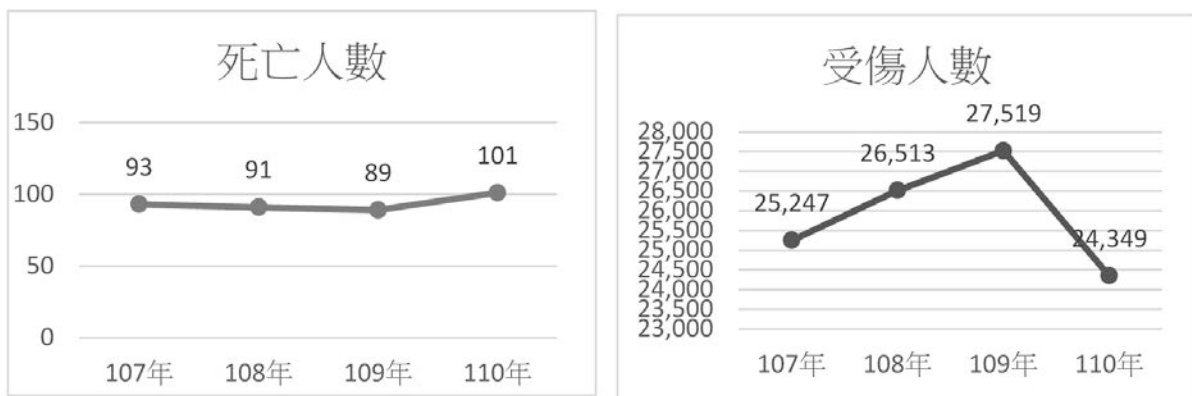


圖 1 近 4 年兒少交通事故死傷人數 (資料來源：依據交通部數據，本院自行繪製)

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（註 2）、桃園市（註 3）、臺南市（註 4）、臺中市（註 5）、新北市（註 6）、彰化縣（註 7）、屏東縣（註 8）、臺北市（註 9）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、我國道路交通事故特性說明，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：次為「不明原因肇事」（詳表 6）。
以「未依規定讓車」最高，其次為「未注意車前狀況」，再

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

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（人）安全	109	162	103	404	778
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： 「慢車－腳踏自行車」（詳表 10）。
以「人－乘客」最高，其次為
「機車－普通重型」，再次為

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： 「慢車－腳踏自行車」（詳表 11）。
以「人－乘客」最高，其次為
「機車－普通重型」，再次為

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
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

- 資料來源：交通部
- 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。
- 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。
- 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。

直轄市及縣市政府	說明摘要
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

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											自殺	他殺	其他	病死或自然死
		事故傷害														
		運輸事故	意外中毒	意外墜落	火及火燄所致	意外之淹死及溺水	呼吸的其他意外威脅	暴露於自然力	其他及未明示之非運輸事故與後遺症	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（註 10）。

- (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（註 11）	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」（註 12）、「Child Friendly Cities and Communities Handbook」（註 13）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

註 1：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。

註 2：107 年 3,680 人、108 年 3,349 人、109 年 3,433 人、110 年 2,864 人。

註 3：107 年 2,661 人、108 年 3,501 人、109 年 3,905 人、110 年 3,245 人。

註 4：107 年 3,029 人、108 年 2,755 人、109 年 2,439 人、110 年 2,826 人。

註 5：107 年 2,745 人、108 年 2,815 人、109 年 2,790 人、110 年 2,563 人。

註 6：107 年 2,209 人、108 年 2,468 人、109 年 2,632 人、110 年 2,407 人。

註 7：107 年 1,560 人、108 年 2,016 人、109 年 2,139 人、110 年 1,992 人。

註 8：107 年 1,481 人、108 年 1,685 人、109 年 1,647 人、110 年 1,424 人。

註 9：107 年 1,012 人、108 年 1,002 人、109 年 1,052 人、110 年 958 人。

註 10：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>。

註 11：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。

註 12：聯合國兒童基金會發表之「Shaping urbanization for children: A handbook on child-responsive urban planning」，原文網址：https://www.unicef.org/media/47616/file/UNICEF_Shaping_urbanization_for_children_handbook_2018.pdf。

註 13：聯合國兒童基金會發表之「Child

Friendly Cities and Communities Handbookz」，原文網址：<https://www.unicef.org/eap/reports/child-friendly-cities-and-communities-handbook>。

大 事 記

一、監察院 112 年 5 月大事記

2 日 舉行全院委員第 6 屆第 34 次談話會。

彈劾「羅鈞盛身為新竹縣政府消費者保護官並長期擔任府級九大行業（俗稱八大行業）聯合稽查小組召集人等重要職務，卻與瑞○建設公司黃姓建商私交甚篤並投資該建設公司之建案，後又圖個人私利，請託被彈劾人羅仕臣、陳中振、周明堂協助減少建案所涉裁罰金額及加速消防安全設備查驗與土地移轉登記，羅仕臣等人亦均為高階主管，竟加以配合，並與羅鈞盛共同接受黃姓建商有女陪侍之招待，藉此謀得個人不法利益，上述行為已嚴重危害國家行政的廉潔性，更腐蝕國民對於公務員不可收買性與執行公務依法行政之信賴，核有重大違失」案。

3 日 舉行財政及經濟委員會第 6 屆第 34 次會議；財政及經濟、內政及族群委員會第 6 屆第 33 次聯席會議；財政及經濟、外交及國防委員會第 6

屆第 6 次聯席會議；財政及經濟、社會福利及衛生環境委員會第 6 屆第 10 次聯席會議；財政及經濟、教育及文化委員會第 6 屆第 26 次聯席會議；財政及經濟、司法及獄政委員會第 6 屆第 22 次聯席會議；財政及經濟、內政及族群、交通及採購、司法及獄政委員會第 6 屆第 2 次聯席會議。

地方機關巡察第 13 組前往金門縣巡察，受理民眾陳情。拜會議長、縣長，聽取縣政簡報；赴古寧儲能中心，瞭解再生能源儲能系統與智慧電網運作情形；至金門大橋，踏勘大橋道路及相關設施；視察金酒酒廠實業（股）公司，關心該公司近年財務、營銷策略、配方管控狀況；視察金門自來水廠，關切金門海淡廠產量、自來水供水及漏水率；前往金門水頭碼頭，勘察小三通客、貨運復航、水頭大型旅客服務中心新建工程執行情形，及金沙鎮沙美特色街區，瞭解該鎮沙美特色閩南式街屋之修復現況。（巡察日期為 5 月 3 日至 5 日）

4 日 舉行各委員會召集人第 6 屆第 34 次會議。

彈劾「吳志成偵辦案件經常不傳喚被告或犯罪嫌疑人，致被告或犯罪嫌疑人無從答辯、請求調查有利事證，侵害被告或犯罪嫌疑人受憲法保障聽審權甚鉅；又其多次罔顧卷內事證，率以無偵查必要或告訴人

撤告為由擬簽結案件，核與規定不符，經主任檢察官指正後仍執意為之，實屬曲解事證且怠於執行職務；其受理閱卷聲請，遲未依法簽擬意見，影響當事人權益，以上各節均有違誤」案。

5 日 地方機關巡察第 3 組前往新北市巡察，受理民眾陳情。關切三鶯文創整合計畫、捷運三鶯線及三鶯大橋改建工程進度、鶯歌產業風貌創新計畫執行情形；視察該市美術館、鶯歌陶瓷博物館，瞭解三鶯文創整合計畫串聯各藝術、文創景點之成效；前往鶯歌陶瓷老街，與當地文創業者交換意見。

9 日 舉行監察院第 6 屆第 35 次會議。

舉行交通及採購委員會第 6 屆第 34 次會議；交通及採購、內政及族群委員會第 6 屆第 33 次聯席會議；交通及採購、社會福利及衛生環境委員會第 6 屆第 9 次聯席會議；交通及採購、司法及獄政委員會第 6 屆第 14 次聯席會議；交通及採購、內政及族群、教育及文化、司法及獄政委員會第 6 屆第 6 次聯席會議、交通及採購、財政及經濟、教育及文化、司法及獄政委員會第 6 屆第 19 次聯席會議。

糾正「桃園市政府新建工程處未督同專案管理單位落實審查八德國民運動中心 5 樓羽球場沖孔鋁障板吸音天花板設計圖說，且天花固定採

錯誤方式施作，導致大面積天花板於震度僅 3 級的地震中崩解掉落，造成民眾受傷，核有嚴重違失」案。

糾正「交通部公路總局過往對於已註銷之車輛牌照，未能善盡管理收繳及執行責任，造成民國 95 年以前已註銷之牌照，將近 32 萬件迄未繳回；又牌照未繳回之比率自 105 年起逐年提升，註銷後仍違規使用且發生交通違規事件並係累犯之情形嚴重，已危及道路行車安全，亦衍生積欠交通罰鍰及燃料稅等不公平情事，收繳措施及裁罰機制未為落實，確有違失」案。

10 日 舉行司法及獄政委員會第 6 屆第 34 次會議；司法及獄政、內政及族群委員會第 6 屆第 33 次聯席會議；司法及獄政、社會福利及衛生環境委員會第 6 屆第 15 次聯席會議；司法及獄政、財政及經濟委員會第 6 屆第 11 次聯席會議；司法及獄政、內政及族群、外交及國防委員會第 6 屆第 9 次聯席會議。

11 日 舉行教育及文化委員會第 6 屆第 34 次會議；教育及文化、內政及族群委員會第 6 屆第 32 次聯席會議；教育及文化、交通及採購委員會第 6 屆第 7 次聯席會議。

糾正「新北市立新埔國民中學獲悉該校學務主任甲師疑有對學生霸凌情事，惟未於期限內召開防制校園霸凌因應小組會議，改以不當管教

類項召開校事會議，顯違反『校園霸凌防制準則』等規定，且未就霸凌事件進行審議，即予結案，調查程序有嚴重違失，亦未符 CRC 兒童最佳利益原則；新北市政府教育局未善盡督導之責，致『師師相護』爭議不斷；另甲師恣意調閱監視錄影器，該校未落實查核，均有違失」案。

地方機關巡察第 5 組前往苗栗縣巡察，受理民眾陳情。拜會副議長、縣長，聽取縣政簡報；視察泰安鄉泰雅原住民文化產業區，關切園區營運情形及縣府輔導原住民部落產業升級情況；勘察公館鄉出磺坑台灣油礦陳列館，關注出磺坑北寮五棟歷史建築修復工程辦理情形及歷史建築活化方向。（巡察日期為 5 月 11 日至 12 日）

地方機關巡察第 10 組前往澎湖縣巡察，受理民眾陳情。拜會縣長、會晤鄉長；前往七美鄉雙湖國民小學，瞭解數位學習推動、雙語教育實施，及老舊校舍擴柱補強情形；視察七美衛生所，關心醫事人力、醫療設備等醫療量能問題；至望安東吉嶼再生能源微電網系統建置區，關注首座離島再生能源微電網系統，亦即目前東吉嶼之發電模式，複製至澎湖縣其他島嶼之可行性。（巡察日期為 5 月 11 日至 12 日）

12 日 地方機關巡察第 6 組前往臺中市巡察，受理民眾陳情。拜會副市長；

至臺中車站鐵道文化園區，瞭解臺鐵局與廠商興建營運移轉爭議；聽取臺中市黎明（單元 2）、西屯區及南屯區辰億、潭子區弘富、神岡區社口大夫第、東勢區山城科技園區等自辦市地重劃案所衍生相關爭議之專題簡報，及邀請自救會代表陳述意見。

地方機關巡察第 9 組前往臺南市巡察，關切目前北區發生車輛未禮讓行人，致 3 歲幼童遭撞不治之交通事故後，當地交通改善情況；至該市政府社會局附設北門綜合長照機構，關心機構之委託經營情形；赴山上花園水道博物館，關注博物館委外維護現況；視察該市立圖書館，瞭解新總圖營運管理情形。

15 日 前彈劾「洪幸為臺灣臺東地方法院前主任調查保護官，於民國 109 年 8 月 25 日經臺灣士林地方法院姜麗香法官委託訪視安置於 A 安置機構之被害人甲男，因而知悉 A 安置機構○○○林○○為性侵害犯罪嫌疑人，惟其竟將職務上取得包含被害人甲、乙男等應秘密資料及其他依法受保護之個人資料，無正當理由洩漏予無知悉權限之林○○，導致公眾喪失對其職位之尊重及執行職務之信賴。被彈劾人姜麗香法官於○年間將甲男裁定安置於 A 安置機構，惟經洪幸、士林地院少年調查保護官 G 訪視後，未衡酌臺東地院少年調查保護官 D 提供訊息，而未保持客觀中立態度，悖於性侵害犯

罪防治法等相關法令，出具法官意見書不贊成本案通報，致令 G 於 109 年 9 月 8 日始在 D 的堅持下完成通報，且其亦將製作法官意見書透露予與本案無關之臺灣高雄地方法院侯弘偉法官，顯未能謹守職務分際謹言慎行，上開行為已違反法官倫理規範，損及人民對司法形象之信賴。被彈劾人侯弘偉法官於 109 年 8 月 25 日因姜麗香法官告知，知悉林○○為性侵害犯罪嫌疑人，嗣後卻與有案在身之林○○，以通訊軟體 LINE 頻繁接觸，甚至提供法律諮詢意見，另亦遭檢察官以涉嫌洩密簽分他字案偵辦，其違失行為顯已違反法官倫理規範，損及司法形象。核其等 3 人違失事證明確，情節重大」案，經懲戒法院判決：「姜麗香免除法官職務，轉任臺灣士林地方法院司法事務官。侯弘偉免除法官職務，轉任臺灣高雄地方法院司法事務官。」

16 日 舉行預算規劃與執行小組第 6 屆第 25 次會議。

舉行內政及族群委員會第 6 屆第 35 次會議；內政及族群、社會福利及衛生環境委員會第 6 屆第 11 次聯席會議；內政及族群、財政及經濟委員會第 6 屆第 35 次聯席會議；內政及族群、教育及文化委員會第 6 屆第 27 次聯席會議；內政及族群、交通及採購委員會第 6 屆第 25 次聯席會議；內政及族群、司法及獄政委員會第 6 屆第 32 次聯席會議；內政

及族群、外交及國防、財政及經濟委員會第 6 屆第 10 次聯席會議；內政及族群、社會福利及衛生環境、財政及經濟、交通及採購委員會第 6 屆第 5 次聯席會議。

內政及族群委員會辦理質問會議，針對「新竹縣政府辦理新竹市親仁段二小段 12 地號等土地都市更新案過程，訴請住居者拆屋還地及給付不當得利，有違《經濟社會文化權利國際公約》有關適足居住權的保障及我國兩公約施行法意旨。」糾正案，未落實後續應有的改善措施，約請新竹縣副縣長率同業務主管人員到院接受質問，並請新竹市政府秘書長率同業務主管人員列席說明。

糾正「桃園市政府辦理枕頭山部落聯外道路交通改善工程，復興區公所涉有先期作業核有未周，先後終止工程規劃及環境影響評估委託技術服務，虛擲公帑等情；另該府原住民族行政局承接後，亦未妥為研謀處理，均核有違失」案。

糾正「新北市政府警察局三重分局永福派出所翁姓警員，於 111 年 9 月 20 日晚間，誤認黃男為通緝犯，於追緝過程中，導致黃男頭部耳內出血及撕裂傷；另該分局勤指中心及該所所長未能於事前掌握所屬同仁查緝通緝犯相關情資及後續動態等情，經核確有違失」案。

糾正「屏東縣政府於 96 年與恆春區漁會就後壁湖漁港興建漁民休憩中心用地辦理續約，未覈實審查投資計畫書內容，容任漁會與後碧湖公司簽訂租期達 20 年之租賃契約書；嗣於 105 年再次續約時，改與漁會簽訂漁民休憩中心委託管理經營契約書，對外招攬提供住宿服務，假漁港公共設施之名，行一般設施投資營利之實等情，核有違失」案。

地方機關巡察第 1 組前往臺北市巡察，拜會議長、市長，聽取市政簡報；視察臺北工場外牆等古蹟設備之保存修復情形，並關切該工場、政治大學化南新村、臺北仁濟醫院、華山貨運站等臺北市文化資產之修復保存進度及未來規劃。（巡察日期為 5 月 16 日至 17 日）

17 日 舉行廉政委員會第 6 屆第 34 次會議。

舉行社會福利及衛生環境委員會第 6 屆第 22 次會議；社會福利及衛生環境、財政及經濟委員會第 6 屆第 20 次聯席會議；社會福利及衛生環境、財政及經濟、教育及文化委員會第 6 屆第 20 次聯席會議；社會福利及衛生環境、教育及文化、司法及獄政委員會第 6 屆第 15 次聯席會議；社會福利及衛生環境、內政及族群、教育及文化、司法及獄政委員會第 6 屆第 6 次聯席會議。

18 日 舉行外交及國防委員會第 6 屆第 22

次會議；外交及國防、財政及經濟委員會第 6 屆第 18 次聯席會議。

22 日 教育及文化委員會巡察國立東華大學「建構原住民族教育文化知識體系專案管理中心」、拉庫拉庫流域布農族舊社、臺東市民權里日式建築宿舍群、國立臺灣史前文化博物館，並參訪花蓮縣壽豐鄉牛犁社區交流協會、臺灣原住民七腳川溪口部落發展協會及富里製造農村實驗基地，分別就原住民族知識中長程計畫執行成效、跨部會協商機制、未來原民教育規劃及文化重建與傳承、舊社石板屋修復工程、社造培力與地方創生、文物保存、智慧典藏庫建置及教育推廣等議題，提出詢問與建議。（巡察日期為 5 月 22 日至 24 日）

23 日 舉行國家人權委員會第 1 屆第 41 次會議。

25 日 舉行訴願審議委員會第 6 屆第 25 次會議。

財政及經濟委員會巡察沙崙綠能科技示範場域、台灣糖業公司智慧綠能循環住宅園區、興達海洋基礎公司、高雄海洋科技產業創新專區、亞灣 5G AIoT 創新園區及台灣中油（股）公司高雄煉油廠舊址等相關單位，針對智慧綠能連結聯合國永續發展指標與教育推廣、避免黑金介入綠能發展、智慧能源管理的推廣與應用、儲能建設進度與法令規

範建置、海洋發電的研發情形、興達漁港航道淤積、離岸風電人才養成及對海洋生態的影響、無人載具產業鏈與產業聚落發展情形；另就數位內容人才產學培訓情形、高雄煉油廠基地轉型、大林蒲遷村溝通情形與瓶頸、全臺老舊工業區更新規劃情形等多項議題，提出詢問及建言並交換意見。（巡察日期為 5 月 25 日至 26 日）

地方機關巡察第 2 組前往高雄市巡察，受理民眾陳情。拜會議長、市長；視察 111 年底竣工之「凱旋青樹」社會住宅，瞭解該市社宅規劃與執行情形，並關心其開發方式、租金訂定及折減方案等問題。

26 日 舉行 112 年 5 月份工作會報。