

逢甲大學學生報告 ePaper

臺灣地區交通違規特性之分析

Traffic Violation Analysis of Taiwan



作者：戴瑜瑾、林宜憬、周怡璇、張正嶸

系級：運輸與物流學系

學號：D0688119、D0651197、D0651579、D0651106

開課老師：葉名山

課程名稱：專題討論

開課系所：運輸與物流學系

開課學年：108 學年度 第 2 學期

中文摘要

私人運具的普及，隨之而來的是層出不窮的交通違規。因臺灣目前交通記點制度無法有效規範駕駛者，多數交通肇事違規項目均未納入記點制度，故本研究將分析全臺 2013 年至 2017 年違規件數和臺中地區 2018 年與 2019 年違規案件，了解臺灣地區違規案件與記點違規項目之關聯性及透過臺灣民眾交通違規問卷調查，探討如何完善交通記點制度及駕照制度。藉由蒐集國外交通違規記點和駕照制度，提出我國制度之改善建議。本組透過 SQL 及 Excel 統計全臺 2013 年至 2017 年共五年違規項目之特性，並進一步以臺中地區 2018 年與 2019 年的鑑定意見書建立資料庫，分析肇事責任和受傷嚴重度等對駕駛人違規項目的顯著性。分析得知，未依規定減速、超速、起步未注意人車安全與事故類型具顯著相關等結果，欲藉由分析結果以及民眾對臺灣違規記點制度的看法，了解臺灣現行執法力度與違規項目對交通的危害嚴重度。

關鍵字：臺灣、肇事責任、交通違規記點

Abstract

The popularity of private vehicle has brought about endless traffic violations. Because the current traffic violation points in Taiwan cannot effectively regulate drivers, and most traffic violations have not been included in traffic violation points, as a result, this study will analyze the traffic violation cases from year 2013 to year 2017 in Taiwan and from year 2018 to year 2019 in Taichung area to realize the relevance of traffic violation cases and demerit points. Researching how to improve the demerit points system and driving test of Taiwan by analyzing the traffic violation characteristics and using questionnaire survey to understand Taiwanese perspective.

These suggestions are to improve the system in our nation , by collecting foreign traffic violation points and driver's license system. According to the statistics of the violation characteristics in 2013 to 2017 by using SQL and Excel , and further established a database based on the appraisal opinions during 2018 to 2019 in Taichung , analyzing the liability and severity level and so on to the driver's violations significance.

We have found the violations which public don't conform to the regulations about decelerating, speeding on the road, and start driving without paying attention to public and vehicles are significant results with different accident types. By results of the analysis and the opinions of public to Taiwanese point system, we can learn more of the Taiwanese degree of enforcement and items of violations to severity of traffic injuries.

Keyword : Taiwan 、 Traffic Violation 、 Traffic Accident Liability

目 次

第一章、前言	8
第二章、研究緣起與目的	8
第三章、文獻回顧	9
第四章、研究流程	23
第五章、研究方法	24
5.1 研究資料來源	24
5.1.1 交通違規資料範圍：舉發日期為 2013-2017 年汽車(不含機車)之違規資料	24
5.1.2 臺中市車輛行車事故鑑定委員會之 2018 年與 2019 年的鑑定意見書	24
5.1.3 臺灣、新加坡、香港、日本四國違規記點制度	24
5.1.4 臺灣汽車駕照訓練與考照制度	36
5.1.5 臺灣與各國汽車駕照訓練與考照制度之比較	41
5.1.6 國外可參考訓練與考照之制度	1
5.2 研究問卷調查	6
5.2.1 問卷設計	6
5.2 研究分析軟體	6
5.2.1 SQL 用法	6
5.2.2 EXCEL 輔助	7
5.2.3 SPSS	7
第六章、成果分析	錯誤! 尚未定義書籤。
6.1 公路總局	7
6.2 臺中市車輛行車事故鑑定委員會	10
6.2.1 統計檢定	41
6.3 問卷統整	46
6.3.2 分析與統計方法	52
第七章、方案研擬	53
7.1 未來記點制度建議方案	53
7.1.1 記點項目	53
7.1.2 記點週期	58
7.1.3 記點處分	58
第八章、結論與建議	58
8.1 結論	59
8.2 建議	60

第九章、參考文獻	61
附錄	錯誤! 尚未定義書籤。
附錄一:交通違規資料欄位說明	62
附錄二:主要交通違規項目之代碼對照表	64
附錄三:新加坡交通違規記點表	66
附錄四:香港交通違規記點表	68
附錄五:日本交通違規基礎分記點表	75
附錄六:日本交通事故違規記點表(附加分)	78
附錄七:日本肇事逃逸違規記點表(附加分)	78
附錄八:臺灣道路交通講習制度	78
附錄九:2013 年違規代碼前 30 名及百分比	79
附錄十:2014 年違規代碼前 30 名及百分比	80
附錄十一:2015 年違規代碼前 30 名及百分比	82
附錄十二:2016 年違規代碼前 30 名及百分比	84
附錄十三:2017 年違規代碼前 30 名及百分比	85
附錄十四:臺灣交通違規問卷題目	87
附錄十五:機車駕照與違規問卷結果	89

表目錄

表 1、文獻回顧重點整理	11
表 2、臺灣交通違規記點配分	25
表 3、日本交通違規記點處分	27
表 4、各國記點類型表	28
表 5、交通記點吊銷、吊扣駕照之比較	29
表 6、各國超速、酒駕、闖紅燈之記點比較表	33
表 7、我國汽車普通駕駛執照訓練內容	36
表 8、國內考驗方式比較說明	32
表 9、臺灣汽車道路駕駛考驗路線設定考驗項目標準	39
表 10、我國汽車普通駕駛執照考驗內容	40
表 11、各國汽車駕照之訓練與考照比較表	42
表 12、日本的駕照分級制度說明	2
表 13、澳洲試用駕照(P1)手機持有限制表	3
表 14、2013 年到 2017 年違規代碼前 30 排名及百分比	8
表 15、臺中市車輛會鑑定意見書之表格項目與對應編碼	10
表 16、違規項目之總次數與百分比	14
表 17、違規項目前十名之百分比	18
表 18、未注意車前狀態及兩車並行間隔在各肇事責任之次數與百分比	20
表 19、未注意車前狀態及兩車並行間隔違規嚴重性之次數與百分比	21
表 20、未依規定減速在各肇事責任之次數與百分比	22
表 21、未依規定減速違規嚴重性之次數與百分比	23
表 22、不依標誌標線指示在各肇事責任之次數與百分比	24
表 23、不依標誌標線指示違規嚴重性之次數與百分比	25
表 24、轉彎車不讓直行車先行在各肇事責任之次數與百分比	26
表 25、轉彎車不讓直行車先行違規嚴重性之次數與百分比	27
表 26、闖紅燈在各肇事責任之次數與百分比	28
表 27、闖紅燈違規嚴重性之次數與百分比	29
表 28、變換車道未讓直行車先行在各肇事責任之次數與百分比	30
表 29、變換車道未讓直行車先行違規嚴重性之次數與百分比	31
表 30、超速在各肇事責任之次數與百分比	32
表 31、超速違規嚴重性之次數與百分比	33
表 32、起步未注意其他車(人)安全在各肇事責任之次數與百分比	34
表 33、起步未注意其他車(人)安全違規嚴重性之次數與百分比	35
表 34、支道不讓幹道(左方車未讓右方車)在各肇事責任之次數與百分比	36
表 35、支道不讓幹道(左方車未讓右方車)違規嚴重性之次數與百分比	37
表 36、未保持安全距離在各肇事責任之次數與百分比	38

表 37、未保持安全距離違規嚴重性之次數與百分比	39
表 38、違規停車在各肇事責任之次數與百分比	40
表 39、違規停車違規嚴重性之次數與百分比	41
表 40、違規停車與事故類型、肇事責任之 P 值	42
表 41、前十項違規項目與時間之 P 值	42
表 42、前十項違規項目與地點之 P 值	44
表 43、前十項違規項目與事故類型之 P 值	45
表 44、前十項違規項目與肇事責任之 P 值	46
表 45、記點制度滿意度之次數分配表	50
表 46、記點制度新增項目是否同意之次數分配表	51
表 47、前十項違規項目與取得駕照年份之 P 值	52
表 48、違規項目在各自發生次數中的 A1 事故排名	54
表 49、公路總局 M3 資料前十項及臺中市車鑑會前十項之交叉分析表	54
表 50、超速分級分配記點表	55
表 51、建議新增之臺灣交通違規記點配分表	56
表 52、建議記點週期表	58
表 53、建議採取累計制度表	58

圖目錄

圖 1、研究流程圖	23
圖 2、我國汽車駕照考驗流程圖	38
圖 3、2013-2017 年總違規代碼前 10 名之比率分布	9
圖 4、違規項目前十名之百分比	18
圖 5、未注意車前狀態及兩車並行間隔在各肇事責任之百分比	20
圖 6、未注意車前狀態及兩車並行間隔違規嚴重性之百分比	21
圖 7、未依規定減速在各肇事責任之百分比	22
圖 8、未依規定減速違規嚴重性之百分比	23
圖 9、不依標誌標線指示在各肇事責任之百分比	24
圖 10、不依標誌標線指示違規嚴重性之百分比	25
圖 11、轉彎車不讓直行車先行在各肇事責任之百分比	26
圖 12、轉彎車不讓直行車先行違規嚴重性之百分比	27
圖 13、闖紅燈在各肇事責任之百分比	28
圖 14、闖紅燈違規嚴重性之百分比	29
圖 15、變換車道未讓直行車先行在各肇事責任之百分比	30
圖 16、變換車道未讓直行車先行違規嚴重性之百分比	31
圖 17、超速在各肇事責任之百分比	32
圖 18、超速違規嚴重性之百分比	33
圖 19、起步未注意其他車(人)安全在各肇事責任之百分比	34
圖 20、起步未注意其他車(人)安全違規嚴重性之百分比	35
圖 21、支道不讓幹道(左方車未讓右方車)在各肇事責任之百分比	36
圖 22、支道不讓幹道(左方車未讓右方車)違規嚴重性之百分比	37
圖 23、未保持安全距離在各肇事責任之百分比	38
圖 24、未保持安全距離違規嚴重性之百分比	39
圖 25、違規停車在各肇事責任之百分比	40
圖 26、違規停車違規嚴重性之百分比	41
圖 27、超速在各時段的分布圖	43
圖 28、路口前五項違規項目長條圖	44
圖 29、路段前五項違規項目長條圖	44
圖 30、大部分開車時段之選項次數排名(汽車)	47
圖 31、曾犯過哪些交通違規之選項次數排名(汽車)	48
圖 32、因哪些項目而被記點之選項次數排名(汽車)	49
圖 33、汽車駕齡與違規項目次數堆疊長條圖	53

第一章、前言

近年臺灣交通事故之件數逐年上升，2018 年交通事故件數總計已達到 320,315 件。比較我國、日本、新加坡近三年來的交通事故傷亡率，我國均居第一，顯示國人交通違規行為嚴重，行政機關為了立即有效降低交通事故次數及減少交通違規行為，常採用修改罰鍰之輕重，對駕駛人科以相當程度之處罰。但我國交通事故死傷人數仍未見有效降低，儘管處罰愈來愈重，依然無法有效遏阻駕駛人違規，且欠缺客觀認定標準。

目前除超速、肇事致人受傷、闖紅燈等交通違規規範於記點制度外，多數交通違規項目如違規停車、不依標誌標線行駛等，皆無明確規範於記點制度中且存在違規記點與罰鍰懲處力度不同等問題。根據內政部警政署的統計資料顯示，2018 年道路交通事故主要的肇事原因以汽(機、慢)車駕駛人過失最高，其中又以未注意車前狀態、未依規定讓車、違反號誌管制或指揮較多，然而，臺灣目前在記點制度方面對於民眾最常肇事原因的違規記點是較為輕微的。因此，建立一套適合臺灣的違規記點制度是不容忽視的課題之一。

第二章、研究緣起與目的

根據內政部警政署的統計資料顯示，2018 年警察機關舉發違反道路管理事件總計 1,125 萬 3,311 件，較上年增加 6.9%，以違規停車最多，約占 33.41%，其次是違反速率規定行駛約占 25.12%。第三是闖紅燈及其他不遵守號誌約占 12.14%，第四是不依規定行車約占 11.48%。酒後駕車的部分，為遏止酒駕發生，2013 年修法嚴格取締，實施至今已有效控制酒後駕車行為，2018 年取締酒後駕車共計 10 萬 1,202 件，較上年減少 2,468 件(-2.38%)，移送案件亦較上年減少 3,167 件(-5.19%)，並在 2019 年 7 月提出酒駕新制條例，酒駕行為處分不斷提高。

此外，2018 年道路交通事故 A1 及 A2 類計 30 萬 4,821 件；其中 A1 類發生 1,457 件，死亡人數為近 8 年來新低。A2 類交通事故發生 30 萬 3,364 件，受傷 40 萬 4,500 人，分別較上年增加 2.70% 及 2.81%。2018 年 A1 類道路交通事故的肇事原因主要以汽(機、慢)車駕駛人過失 1,381 件(94.78%)最高，其中又以未注意車前狀態 371 件、未依規定讓車 201 件，違反號誌管制或指揮 100 件較多，行人或乘客過失 66 件占 4.53%。另外，酒駕肇事事件數 96 件，且死亡人數 100 人，分別較上年增加 11 件及 13 人，顯示防制酒駕仍需受到重視。

蔡中志(2019)提出，臺灣道路記點制度應納入所有違規樣態，建議以違規資料庫分析為輔，依臺灣交通違規特性研擬更完善的記點制度。且記點規則須符合比例原則，交通安全危害程度大者，記以較高點數。對此，本研究以公路總局 M3 資料庫 2013 年至 2017 年違規案件及臺中市車輛行車事故鑑定委員會之 2018 年與 2019 年的鑑定意見書建立資料庫，欲分析臺灣地區交通違規特性及違規項目與違規記點之關聯性。另外，透過交通違規問卷調查，了解民眾駕齡、常駕車時段、交通違規經驗、違規記點及處罰制度的認知度與是否認為常違規項目應納入記點制度中，進一步蒐集新加坡、香港、日本等多國交通違規記點及駕照制度，並與目前臺灣之制度比較，用以探討臺灣現行違規記點制度和駕照制度對交通違規之影響，並提出相關改善建議。

第三章、文獻回顧

蕭淑娟(2016)，透過問卷分析汽車駕駛人個人對駕照管理積極作為策略認同的意見，認為現行的駕照管理制度應於處罰規定外引入獎勵配套措施，如建立駕駛分級制度和緩處罰制度，依違規次數分級，三年以上期間無違規、無事故紀錄者，給予獎勵制度，用以達到主動積極管理駕照之目的。

蔡中志、李崔百(2018)，蒐集臺灣、日本、新加坡、中華人民共和國，道路交通違規記點制度，透過文獻回顧，分析各國記點制度優、缺點及我國違規記點制度缺失，歸納研擬違規記點制度，藉以建立更完善的記點制度，並建議將駕駛執照區分級別，不同級別可設有不同獎勵措施，鼓勵駕駛者提升自我約束力。另外，駕駛執照需定期審驗，以便定期查核駕駛人。

蔡中志、李崔百(2019)，統整臺灣、日本、新加坡、中華人民共和國、香港、韓國、加拿大、澳洲、英國、德國、美國紐約等交通違規記點制度週期、點數類型與等級，分析我國違規記點制度，參考國外交通違規記點制度之優點，研擬可行記點制度，建議將所有違規樣態納入記點制度，記點週期增長為 24 個月，點數類型可增加為 1、2、3、5、6 五種類型，且提出累犯加罰作為現行記點制度替代方案之參考。

黃振烜(2014)，藉由交通部公路總局監理系統資料庫之違規案件紀錄資料與警政署之道路交通事故資料之相關性分析，對於得到的結果提出相關改善策略及政策，以降低事故發生的機率與嚴重性。通過卡方檢定，得知事故肇事相關程度較高的違規項目為不遵守標線、標誌、闖紅燈、違規停車。年輕族群及

男性的肇事比率偏高，以超速、闖紅燈、未遵守標線標誌等最具正相關，建議教育執法策略作相對應之調整。酒後駕車與肇事因素的關聯甚高應提高酒駕行為之處罰，建議後續研究可嘗試收集事故當事人各種社經變數、駕駛行為等資料，以探討違規行為及肇事因素與個人社經變數之關聯。

楊明福(2017)，透過實際觀察高雄市政府警察局建立的路口監視器畫面的方式記錄用路人的駕駛行為，並運用統計分析找出交通違規與肇事原因之間的相關性，建立交通執法指標，並建議警方應加強「進入路口未減速停讓」、「轉彎未打方向燈」與「超越停止線」等違規之取締。

葉名山、鍾文獻、黃千鳳、林佳慧、劉欣憲(2009)，探討運用基因遺傳規劃法(Genetic Programming)之模擬分析，建立一種合理預測交通事故之模式，提供警方執法對交通事故次數強度之相關性。經由警方執法與交通事故次數之相關性，研提警力執法之策略以期有效運用警力，以達降低事故發生率。

黃曉君(2014)，以東勢監理分站轄管雲林縣沿海九個鄉鎮須參加道路交通安全定期講習者之機車駕駛人中肇事率較高的未滿十八歲無照駕駛違規者及酒後違規駕駛車輛者為對象，探討交通安全教育對於駕駛人行為是否有影響及長期推動交通安全教育之成效。統計調查之問卷結果並利用單因子變異數及 T 檢定進行分析，分析受訪者人口結構及駕駛屬性對於道路交通安全講習是否有差異，建議針對不同族群應該採用不同的教案及教學方式，因交通部已有分班教學，故可以從講師的教學方式及教材編排方面著手改進。

蔡育佳(2019)，分析重大違規的違規型態，並探討重大交通違規與事故型態之關聯性，經研究建議於交通法規中加重再犯行為之處罰，且科技執法為現代取締交通違規趨勢，但各縣市財政差異，造成執法設備資源分配不均，建議可由中央統一採購配發。

周文生等人(2013)，透過收集各國文獻及問卷調查，研擬出一套安全與節能駕駛教育訓練平臺，內容包含 20 個道路危險感知影片。從測試結果發現，受過危險感知訓練者測驗成果較未受過訓練者佳，由此可知危險感知訓練之重要性。進一步建議我國駕照考照制度能效仿英國等國家納入危險感知測驗，希望透過改變駕照考領之教育訓練及整體考驗制度，期許增強國內新手駕駛人改變駕駛習慣，並減少肇事事務，提升交通安全。

表 1、文獻回顧重點整理

作者(年代)	主題	資料庫(來源、資料筆數)	研究方法	考量變數(變項)	重要結論與後續建議
蕭淑娟(2016)	駕照管理積極作為之研究	於 2016 年 5 月在國光客運臺北西站發放，共發放 320 份，有效問卷 300 份，無效問卷 20 份。 (本問卷調查對象皆持有駕照)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 問卷 2. 敘述統計獲得 <ul style="list-style-type: none"> • 次數分配 • 百分比 • 平均數 • 標準差 3. 推論統計使用 <ul style="list-style-type: none"> • 獨立樣本 T 檢定 • 單因子變異數分析 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 基本資料 <ul style="list-style-type: none"> • 性別 • 婚姻 • 年齡 • 居住地 • 職業 • 教育程度 • 月收入 • 駕駛執照種類 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現行的駕照管理制度應於處罰規定外引入獎勵配套措施，使我國駕照管理制度成為賞罰並濟有效的制度，進而達到主動積極管理駕照之目的。 2. 建立駕駛分級制度，愈高層級的駕駛，所享有的優惠愈多。 3. 建立緩處罰制度。
蔡中志、李崔百(2018)	道路交通違規記點制度之研究	臺灣、日本、新加坡、中華人民共和	各國記點制度蒐集與整理並進行比較		<ol style="list-style-type: none"> 1. 記點記次制度應有更完整之

		國，道路交通違規記點制度	及分析		<p>體系與每條處罰有所連結。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 駕駛執照需定期審驗，以便定期查核駕駛人。 3. 駕駛執照需區分級別，不同級別將有不同獎勵等待遇。
蔡中志、李崔百(2019)	道路交通違規記點制度之研究	臺灣、日本、新加坡、中華人民共和國、香港、韓國、加拿大、澳洲、英國、德國、美國紐約等交通違規記點制度週期、點數類型與等級	各國記點制度蒐集與整理並進行比較及分析		<ol style="list-style-type: none"> 1. 所有違規態樣均納入記點。 2. 記點週期增長為 24 個月。 3. 點數類型建議變更為 1、2、3、5、6 點等五種類型。 4. 點數等級建議變更為 5 等級。 5. 記點配分需符合比例原則。 6. 累犯加重處罰。

					<ol style="list-style-type: none"> 7. 建議後續研究者可以帶入違規記點資料庫分析，讓記點制度可以更完善。 8. 建議後續研究者可導向更多駕駛人守法誘因，如將記點制度結合強制保險保費減輕或加費。 9. 目前違規行為處罰與罰鍰額度，欠缺客觀認定標準，建議建立一套罰鍰與記點互相搭配標準。
黃振烜(2014)	駕駛違規與交通事故之關聯分析	<ol style="list-style-type: none"> 1. 交通事故資料來源為警政署之道路交通事故資料 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 羅吉斯迴歸分析 2. 卡方檢定 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 肇事駕駛者年齡 2. 性別 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 通過卡方檢定，得知事故肇事相關程度較高的違規項目

		<p>2. 駕駛人違規紀錄資料以交通部公路總局監理系統資料庫之違規案件紀錄資料為資料來源</p> <p>3. 交通事故資料總筆數計有 A1 類 619 筆，A2 類 84,251 筆</p>	<p>3. 適合度檢定 (同質性檢定、獨立性檢定)</p> <p>4. 一因子變異數分析</p> <p>5. 無母數統計方法</p>	<p>3. 主要肇事因素分佈</p> <p>4. 主要違規項目</p> <p>5. 當事人違規紀錄</p> <p>6. 事故嚴重度</p>	<p>為不遵守標線、標誌、闖紅燈、違規停車。</p> <p>2. 駕照資格與肇事原因的檢定結果是較無關聯的。</p> <p>3. 年輕族群及男性的肇事比率偏高，以超速、闖紅燈、未遵守標線標誌等最具正相關，建議教育執法策略作相對應之調整。</p> <p>4. 年齡與性別，在 A1 類事故是有相關的，但在 A2 類事故卻無顯著相關。</p> <p>5. 違規次數與受傷程度呈現負</p>
--	--	---	--	---	--

					<p>相關的結果。</p> <p>6. 酒後駕車與肇事因素的關聯甚高應提高酒駕行為之處罰。</p> <p>7. 建議後續研究可嘗試收集事故當事人各種社經變數、駕駛行為等資料，以探討違規行為及肇事因素與個人社經變數之關聯。</p>
楊明福(2017)	建立交通執法指標之研究-以運用路口監視器調查交通違規行為為例	<ol style="list-style-type: none"> 內政部警政署 2013 年至 2015 年 A1 類交通事故資料，共計 5276 筆資料 高雄市政府警察局建立之路 	<ol style="list-style-type: none"> 文獻回顧 實際觀測法 統計分析法 Spearman 等級相關檢定 	<ul style="list-style-type: none"> 闖紅燈 紅燈右轉 逆向行駛 轉彎未打方向燈 超越停止線 轉彎未依 	<ol style="list-style-type: none"> 「進入路口未減速停讓」與「轉彎未打方向燈」因罰鍰金額低、違規動作較無「侵略」性，加上不是警方執法的重點，所以容易被

		<p>口監視器畫面</p> <p>3. 高雄市 2011 年至 2015 年舉發件數，共計 5,071,268 筆資料</p> <p>4. 高雄市 2011 年至 2015 年 A1+A2 事故件數，共 231,148 筆資料</p>		<p>規定</p> <ul style="list-style-type: none"> • 進入路口未減速停讓 • 使用手機 • 未戴安全帽 • 未依規定兩段式左轉 • 違規停車 • 任意變換車道 • 起駛車未讓直行車 • 起駛車未打方向燈 • 爭道行駛 • 搶越行人穿越道 • 未依規定行走行人 	<p>忽視。</p> <p>2. 建議警方應加強「進入路口未減速停讓」、「轉彎未打方向燈」與「超越停止線」等違規之取締。</p> <p>3. 建議執法機關未來評估路口違規行為與肇事原因之相關性時，可以將違規項目與肇事原因細分至不同的執法指標中，並且以相同單位來做等級比較。</p>
--	--	---	--	--	--

				<p>穿越道</p>	
<p>葉名山、鍾文獻、黃千鳳、林佳慧、劉欣憲 (2009)</p>	<p>運用遺傳規劃模式建構警方執法強度預測交通事故次數之研究</p>	<p>臺中縣警察局 2005 年至 2008 年交通執法與事故之資料，共計 354 筆資料</p>	<p>1. 基因遺傳規劃法</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 人口密度 • 派出所數 • 配置警力數 • 可用警用車數量 • 砂石車違規 • 酒後駕車 • 違規停車 • 闖紅燈 • 超速 • 無照駕駛 • 未繫安全帶 • 未戴安全帽 • 駕駛汽車手持電話 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 根據研究成果顯示，取締闖紅燈、其他違規、道路障礙等取締事項，是可以藉由警方執法加強獲得不錯的成效。但許多事故因素發生無法單單從執法角度進行，因此需要從教育與工程共同改善，才可以獲得較佳成效。 2. 研究發現不同研究方法其所用之目的不同與演算過程不同，而所獲得之結果也會不同。 3. 建議未來納入

				<ul style="list-style-type: none"> • 騎乘機車 • 手持電話 • 道路路障 • 其他違規 • 勸導件數 • 出勤警力 • 出勤民防 • 出勤替代役 • 六項大執法 • 十項大執法 	<p>臺灣地區各縣市之資料進行分析，有助於說明各項變數與事故變化情形及檢定相關性質。</p>
黃曉君(2014)	<p>道路交通安全講習成效對於違規駕駛人行為之影響探討-以東勢監理分站轄區為例</p>	<p>以東勢監理分站轄管雲林縣沿海九個鄉鎮須參加定期講習者之機車駕駛人中肇事率較高的未滿十八歲無照駕駛違規者及酒後違規駕駛車輛者為對象</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 描述性統計 2. 單因子變異數分析 3. T檢定分析 4. 滿意度量測方法 5. 效度分析 6. 信度分析 	<ul style="list-style-type: none"> • 年齡 • 教育程度 • 職業 • 駕駛年資 • 性別 • 違規類型 • 參加講習次數 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 在講習時應該對於酒駕處罰方面相關的條款加強講解。 2. 遇到有女性違規者參加講習時可以採用較溫馨的影片或

			<p>7. 問卷</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 課後課程滿意程度 • 課後法律知識了解 • 課後駕駛常識認知 • 課後課程幫助程度 	<p>案例來講解。</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. 對於再犯者應以另案教學處理。 4. 在講習中可以灌輸正確駕駛常識觀念並撥放忽視駕駛常識所導致嚴重車禍的影片，並加強駕駛常識的講解及宣導，並舉相關案例說明，達到威嚇的作用，讓參加講習者心生警惕，養成良好的駕駛習慣。 5. 可以在課後對於高教育程度者提供額外的輔助教材，讓其自行研讀。
--	--	--	--------------	--	---

					<p>6. 應該採用不同的教案及教學方式，因交通部已有分班教學，故可以從講師的教學方式及教材編排方面著手改進。</p> <p>7. 未滿十八歲無照駕駛可以採用較活潑的教學方式進行，酒駕違規者則可採酒後駕車肇事致人傷亡等較使人產生警惕的課程進行。</p>
蔡育佳(2019)	重大交通違規與事故關聯性之研究	<ol style="list-style-type: none"> 1. 警政署 2015 年至 2017 年事故資料 2. 衛福部(死因資料檔) 3. 公路總局 2012 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 敘述性統計 2. 勝算比 3. 關聯性分析 	<ul style="list-style-type: none"> • 時段 • 縣市 • 違規項目 • 事故型態 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 酒駕有逐年減少的趨勢。 2. 駕駛資歷與重大違規的相關性較高。建議駕駛資歷 10 年以

		年至 2017 年 違規資料			<p>上的須參加道安講習。</p> <p>3. 違規轉彎及迴車、違規停車、保護裝備、闖紅燈為各項重大違規駕駛人較容易發生之其他違規項目。</p> <p>4. 經過統計，發現不論是何種事故類型事故，整體來說男性傷亡均比女性高出許多。</p>
--	--	-------------------	--	--	---

<p>周文生、洪鈞澤、黃慧娟、莊弼昌、吳奇軒、王冠堯、林佩儀、趙子豪、廖佩翎、張開國、葉祖宏、喻世祥 (2013)</p>	<p>安全與節能駕駛教育訓練平臺建置</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 臺灣、英國、德國、芬蘭、丹麥、挪威、冰島、日本、美國安全駕駛教育訓練 2. 臺灣、歐盟、美國、日本、韓國節能駕駛教育訓練 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 文獻蒐集與整理(國內外安全與節能駕駛教育訓練) 2. 實驗調查法 3. 問卷調查法(敘述性統計、變異數分析) 4. 信效度分析 5. Rasch 模式 	<p>824 份有效問卷</p> <p>考量變數:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 基本資料 • 學習駕駛汽車方式 • 駕駛年資 • 每周平均駕駛汽車的次數 • 駕駛人及學員對安全駕駛的認知程度。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 危險認知上,有經驗的駕駛相較無經驗的駕駛有更高的敏感度。 2. 危險感知測驗結果,多數用路人對實際道路仍呈現較為遲鈍的反應。 3. 年紀較大或駕駛經驗較豐富者,節能駕駛認知之觀念較新手駕駛正確。
---	------------------------	--	--	--	--

資料來源：本研究彙整

第四章、研究流程

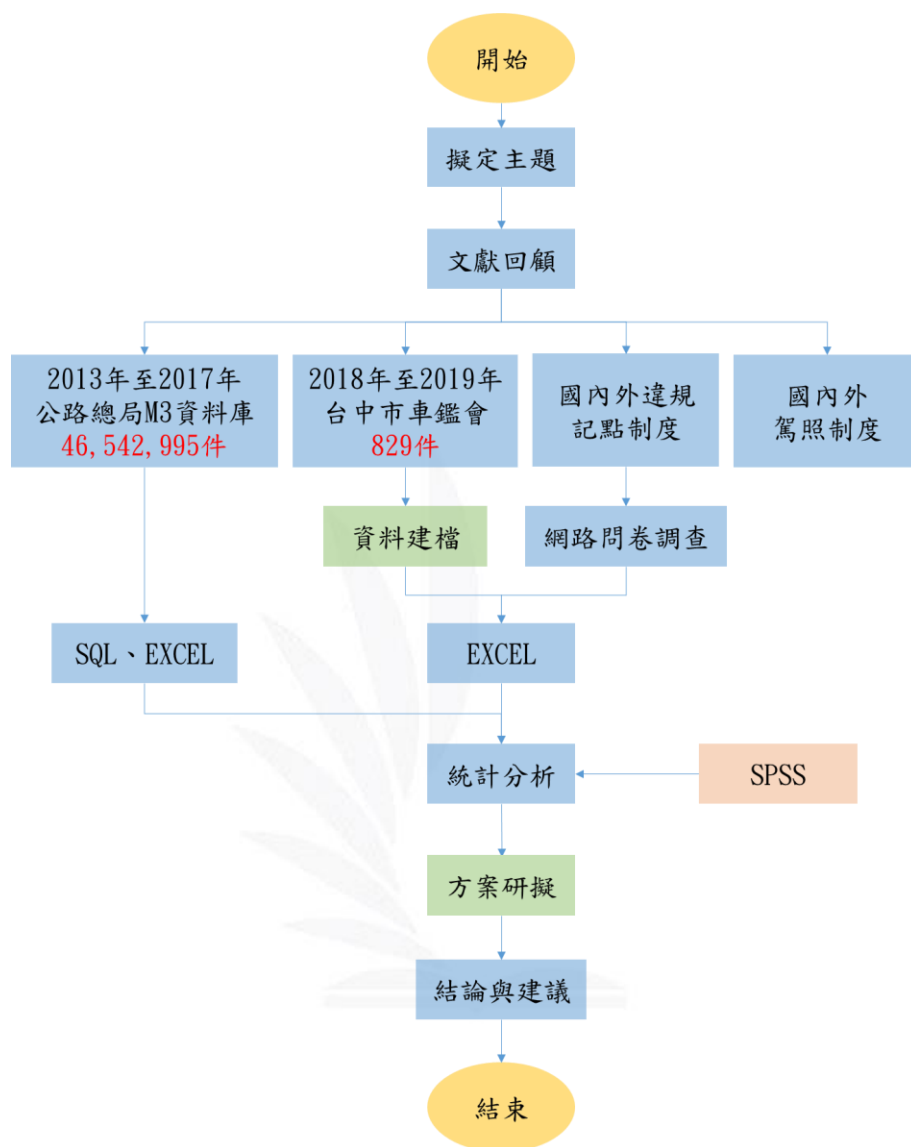


圖 1、研究流程圖

第五章、研究方法

5.1 研究資料來源

5.1.1 交通違規資料範圍：舉發日期為 2013-2017 年汽車(不含機車)之違規資料

由公路總局第三代公路監理資訊系統(以下簡稱 M3)所提供的交通重大違規資料庫進行資料選取與統計分析，統整 2013 至 2017 年共 46,542,995 件交通違規資料(不含機車)，去除與危害無關之違規項目前 30 名比例，以及分析各年前 30 項違規資料的排名變動。(詳細內容參閱附錄一、附錄二)

5.1.2 臺中市車輛行車事故鑑定委員會之 2018 年與 2019 年的鑑定意見書

由臺中市車輛行車事故鑑定委員會所提供的 2018 年至 2019 年違規案件的鑑定意見書，以道路交通事故調查報告表之表(一)、表(二)為參考，分成時間；地點；天候；光線；1 車、2 車車損；事故類型；1 車、2 車行向；肇事責任；1 車、2 車違規項目 9 項變數並建立資料庫，總共彙整 829 件案件。透過所建之資料庫，取出兩方事故之案例進行統計分析並觀察臺中地區民眾交通違規之特性。

5.1.3 臺灣、新加坡、香港、日本四國違規記點制度

我們針對新加坡、香港、日本以及臺灣，透過網路文獻蒐集及各國政府公開資料，進行違規記點制度分類統整與比較。

1. 臺灣

記點制度於 1987 年 7 月 1 日開始實行，我國道路交通違規記點懲罰是依據處罰條例第 63 條，其中第一項規定各類型違規所應記的點數，共分成 3 等級；第三項規定，汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達 6 點以上者，吊扣駕駛執照一個月，並應參加道安講習，逾期繳交駕照者則吊扣駕照 2 個月，若仍未到案將註銷駕照 1 年，一年內經吊扣駕駛執照二次，再次違反道路管理處罰條例第 63 條第一項所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。

表 2、臺灣交通違規記點配分

違反道路交通管理處罰條例	記點 點數
<p>第 33 條第 1 項、第 2 項：高速公路違規</p> <p>第 38 條第 1 項：違規攬客</p> <p>第 40 條：超速，低於速限行駛</p> <p>第 45 條：不依規定行駛</p> <p>第 47 條第 1~3 款：違規超車</p> <p>第 48 條：違規轉彎或變換車道不依規定</p> <p>第 49 條：違規迴轉</p> <p>第 60 條第 1 項：不聽警察制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者</p> <p>第 60 條第 2 項第 1~2 款：不服勤務警察指揮、稽查</p> <p>第 92 條第 7 項：550cc 以上大型重型機車行駛高速公路違規行為</p>	1 點
<p>第 29 條第 1 項第 1~4 款：裝載物品不依規定(歸責汽車駕駛人)</p> <p>第 29-2 第 1~2 項：裝載貨物超重或超過行駛橋樑規定之載重限制者(歸責汽車駕駛人)</p> <p>第 30 條第 1 項第 1~2 款：裝載物品超重、超長、超寬、超高而未隨車攜帶臨時通行證，或未依規定路線、時間行駛或滲漏、飛散或氣味惡臭者</p>	2 點
<p>第 43 條：蛇行、飆車、逼車、任意驟然減速、煞車或暫停、拆除消音器、超速逾 60 公里以上</p> <p>第 53 條、第 53 條之 1：闖紅燈、紅燈右轉</p> <p>第 61 條第 3 項：肇事致人受傷</p>	3 點
<p>第 68 條第 2 項：領有汽車駕駛執照之汽車駕駛人，除駕駛聯結車、大客車、大貨車外之非其駕駛執照種類之車輛，應受吊扣駕駛執照情形，無因而肇事致人受傷或重傷者</p>	5 點

2. 新加坡

新加坡駕駛人賞罰記分制度(DIPS)於西元 1983 年開始實施，此制度主要目的是用於識別高風險和屢次違規的駕駛人，並在特定期間內禁止其駕駛車輛。

賞罰記點制度說明(李名昌，1993)如下：

駕駛人在 24 個月內，記點積滿 24 點，立即限令停駛，停駛期間初次犯者為 12 週；二次犯者為 24 週；三次犯者為 1 年；四次犯者為 2 年；五次或以上犯者為 3 年。如果第一次和第二次犯者願接受駕駛重訓課程，即可獲 8 週或 12 週之減輕。

駕駛人每次違規記點，均會寄發通知單告知，累積達 12 點者不立即限令停駛，會先給予警告積點註記，在未來 12 個月內，駕駛人無任何違規記點之情形，則先前記點將可取消。如連續 24 個月均無違規記點，則連同限令停駛之紀錄一併註銷。但如繼續違規記點，在 2 年內達 24 點者，將被限令停駛。而先前應處罰而保留註記未處罰者亦將生效，以資警惕。如連續 3 年均無違規記點記錄，駕駛人即可享受汽車保險費率折扣。(新加坡交通違規記點表詳細內容參閱附錄三)

3. 香港

根據香港運輸署說明，駕駛者被記之分數在 8 分(含)以上，15 分以下時，運輸署會向駕駛者發出一份違例駕駛記分通知書，通知書上會詳列駕駛者在兩年內因違例駕駛而被記之分數紀錄，並促請他注意再被記分的後果，希望警醒駕車人士改善自己的駕駛行為。

駕駛者如在兩年內因觸犯違例事項而被記滿 10 分或以上，運輸署會向駕駛者發出一份強制修習駕駛改進課程通知書。駕駛者須於通知書發出日期後的 3 個月內自費修讀並完成駕駛改進課程。

駕駛者如在兩年內因觸犯違例事項而被記滿 15 分(含)以上，法庭可以取消他持有或領取駕駛執照的資格，首次被取消資格，為期 3 個月，以後如有再犯，則會被取消資格 6 個月。

每項交通違例的記分，不論是否由同一起事故引起，都會獨立計算。當駕駛者兩年內所犯的違例事項累積分數達 15 分時，法庭將會發出傳票。如傳票已送達而駕駛者未有按照傳票上的時間及地點出庭應訊，法庭可向他發出逮捕令。此外，運輸署須拒絕向有關駕駛者簽發、重新簽發或續發駕駛執照。(香港交通違規記點表詳細內容參閱附錄四)

4. 日本

日本亦制定無肇事及無違規紀錄駕駛人之鼓勵，1年以上時間無違規、無事故紀錄者，以前違規行為事故點數則可免予計算；2年以上時間無違規、無事故紀錄者，其輕微違規點數(1-3點)，自當日起三個月期間未再有事故或違規者，其點數將免計算。此外，曾有吊扣駕照紀錄，其後一年以上無事故、無違規，且駕照未再被吊扣者，得以清除其所有吊扣紀錄，成為零次吊扣紀錄。

日本交通違規記點型式分為交通違規基礎分、交通事故附加分和肇事逃逸附加分。處分基準點數為合計駕駛執照的吊扣或吊銷處分點數而定。例如曾被吊扣駕照兩次紀錄者，其合計點數超過2點即可再吊扣駕照，超過5點則吊銷駕照。(日本交通違規記點表詳細內容參閱附錄五、六、七)

表 3、日本交通違規記點處分

3年內因違規記點	處分
記滿6點	吊扣駕照1個月
記滿9點	吊扣駕照2個月
記滿12點	吊扣駕照3個月
記滿15點	吊銷駕照且1年內不得重考
記滿25點	吊銷駕照且2年內不得重考
記滿35點	吊銷駕照且3年內不得重考
記滿40點	吊銷駕照且4年內不得重考
記滿45點	吊銷駕照且5年內不得重考

資料來源：本研究彙整

表 4、各國記點類型表

性質 國家	週期	點數類型	點數 等級	處分
臺灣	6 個月	1、2、3、5	4	一、吊扣(銷)駕照
日本	36 個月	1、2、3、6、12、 13、14、15、16、 19、23、25、35、 45、48、51、55、 62	18	一、吊扣(銷)駕照 二、駕照分級
新加坡	36 個月	3、4、6、8、9、 12、18、24	8	一、吊扣駕照
香港	24 個月	3、5、10	3	一、吊銷駕照 二、自費修讀駕駛課程
中華人民 共和國	12 個月	1、2、3、6、12	5	一、吊扣(銷)駕照 二、講習
韓國	24 個月	7、10、15、30、 60、90、100	7	一、取消駕照
加拿大	24 個月	2、3、4、6、10	5	一、吊扣(銷)駕照 二、駕照分級
澳洲	36 個月	1、2、3、4、6、 8	6	一、吊扣(銷)駕照 二、駕照分級
英國	新手 24 個 月 非新手 36 與 120 個 月	3、4、5、6、7、 8、9、10、11	9	一、吊扣(銷)駕照
德國	120 個月	1、2、3	3	一、吊扣(銷)駕照
美國	18 個月	3、4、5、6、8、 11	6	一、吊扣(銷)駕照 二、加重保費

資料來源：蔡中志(2019)

表 5、交通記點吊銷、吊扣駕照之比較

	臺灣	日本	香港		新加坡	中國大陸	澳洲昆士蘭	德國	美國華盛頓	韓國			
記點 違規	1、2、 3、5 點	1~62 點	3~10 點		3~24 點	1~12 點	1、2、3、4、 6、8	1、2、3	2、3、4、5、 6、8、12	7、10、15、30、 60、90、100			
吊扣 駕照 之點 數	半年 內 6 點	初犯 6 點，累犯 最低 2 點	初犯 6 點，累犯 最低 2 點	再次記 滿 15 點 者	一年內 24 點即 限令停 駛，初犯 停駛 3 個月、二 犯 6 個 月、三犯 為 1 年、四犯 為 2 年、五犯 或以上 為 3 年。	(1) 一年內 記分不 達 12 分 且繳清 罰款，隔 年便可 歸零。 (2) 一年內 被記 12 分，需自 費參加 學習並 考試科 目一 (3) 一年內 被記兩 次 12 分 變增考 試科目 三，合格 後才能 取回駕 照。	學習駕照： 1 年內 4 點 臨時駕照： 1 年內 4 點 開放駕照： 3 年內 12 點		兩年內 10 點 (累積至 8 點或 9 點有 非強制性的 吊扣駕照)	累積 滿 40 點	超過 121 點	超過 201 點	超過 271 點
吊扣 時間	1 個月	1~6 個月	3 個月	6 個月			學習駕照： 3 個月 臨時駕照： 3 個月 開放駕照： 3-5 個月	90 天		1 分吊扣 1 天	1 年	2 年	3 年

臺灣地區交通違規特性之分析

吊銷 駕照	1年內 吊扣 兩次 後再 犯即 吊銷	(1) 1年內吊扣 兩次後再 犯，且超過 五點即吊 銷 (2) 15點立即 吊銷、禁考 1年				累積滿8 分	兩年 內累 積至 12點	一次 撤銷 記點 紀錄 者	兩次 撤銷 記點 紀錄 者	
吊銷 時間	1年	1~10年			2~5年		六個 月	1年	2年	

點數歸零時間	六個月	<p>(1) 一年以上無違規及無事故者，點數歸零。</p> <p>(2) 二年以上無違規及無事故者，如被記輕微違規點1-3點，三個月內未再有違規者，其點數歸零。</p>	<p>(1) 五年歸零</p> <p>(2) 若在兩年內被記滿15分或會發傳票令取消駕駛資格後，傳票上所列的違例駕駛記分將取消其傳票上的分數則會保留。</p>	<p>達點立令會予積註在一年內無違規之則記歸零。</p> <p>積二不限，先警告點記，在一年內無違規情形，先點零。</p>		紀錄會保持三年	2.5年至10年	在記點處罰生效日兩年後歸零。	<p>超過121點:1年</p> <p>超過201點:2年</p> <p>超過271點:3年</p>
--------	-----	--	---	---	--	---------	----------	----------------	--

資料來源：本研究彙整

綜觀上述各國之交通違規記點制度，得以下結論：

1. 臺灣目前記點項目鬆散，非每種交通違規都有對應到的點數，應依照危險性、嚴重性等分配適當的點數；而各項目範圍過於廣泛，以超速來說，在臺灣只要超速皆累計 1 點，但在新加坡、香港、日本皆有針對超過之速度分配應有的點數，當速度越快，所記的點數則越高，符合比例原則。
2. 記點週期方面除臺灣以外，其他國家幾乎以 24 個月甚至以上為一週期，相較起來臺灣的 6 個月約束力較低，無法有效制止駕駛人。
3. 除了以處分方式防止駕駛人違規外，亦可透過誘因方式，如以一般民眾來說，主動參加道安講習可以免除輕微記點；或每隔一段時間若無任何違規記點，則可享有牌照稅和保險的折扣，用以激勵安全駕駛。

根據內政部警政署的統計資料，2018 年警察機關舉發違反道路管理事件第二名是違反速率規定行駛約占 25.12%，第三是闖紅燈及其他不遵守號誌約占 12.14%。酒後駕車的部分，2013 年修法嚴格取締，實施至今已有效控制酒後駕車行為，2018 年取締酒後駕車共計 10 萬 1,202 件，並在 2019 年 7 月提出酒駕新制條例。

為此，本研究透過文獻彙整，整理出臺灣、新加坡、香港、日本、德國、美國華盛頓、韓國、澳洲昆士蘭等八國之超速、酒駕、闖紅燈三項違規記點配分，如表 6。

表 6、各國超速、酒駕、闖紅燈之記點比較表

	台灣	新加坡	香港	日本			德國	美國華盛頓	韓國	澳洲昆士蘭
超速	超速 :1 點	超過時速限制 20 公里以下:4 點 21 至 30 公里:6 點 31 至 40 公里:8 點 41 至 50 公里:12 點 51 至 60 公里:18 點 60 公里以上:24 點	超過每小時 15 公里:3 點 30 公里:5 點 45 公里 :10 點	一般 酒 氣 駕駛: 0.15-0 .25 酒 氣 駕駛: 0.2 以 上	酒 氣 駕駛: 0.15-0 .25 酒 氣 駕駛: 0.2 以 上	酒 氣 駕駛: 0.15-0 .25 酒 氣 駕駛: 0.2 以 上	市區內/市 區外超過 速度限制 20 公里以 下:0 點 21-40 公 里:1 點 41 公里以 上:2 點	超速每 小時 11 至 15 英里 :3 點 16 至 20 英里 :4 點 21 英里 或 以 上:5 點	超 過 限 速 20-40 公 里:15 點 40 公里 以 上 :30 點	超過限速 13 公里以下:1 點 13-20 公里:3 點 20-30 公里:4 點 30-40 公里:6 點 40 公里以上:8 點 接近兒童穿越口 時以不安全的速 度行駛:3 點 接近人行道時以 不安全的速度行 駛:3 點
			超 過 限 速 20 公里 以下 20 公里 以上 未 達 25 公 里 25 公里 以上 未 達 30 (40) 公 里 30 (40) 公里 以 上 未 達 50 公里	1 點 2 點 3 點 6 點	14 點 14 點 15 點 16 點	皆 為 25 點	20 公里以 下:0 點 21-40 公 里:1 點 41 公里以 上:2 點	11 至 15 英里 :3 點 16 至 20 英里 :4 點 21 英里 或 以 上:5 點	20-40 公 里:15 點 40 公里 以 上 :30 點	13 公里以下:1 點 13-20 公里:3 點 20-30 公里:4 點 30-40 公里:6 點 40 公里以上:8 點 接近兒童穿越口 時以不安全的速 度行駛:3 點 接近人行道時以 不安全的速度行 駛:3 點

				50 公里 以上	12 點	19 點							
酒 駕	汽 車 駕 駛 人 處 新 臺 幣 3 萬 以 上 12 萬 以 下 罰 鍰，吊 扣 駕 照 1-4 年	血 液 酒 精 濃 度 超 過 0.08% 處 6 個 月 以 下 徒 刑 或 約 2 萬 5 至 1 萬 元 台 幣 再 犯 可 處 一 年 以 下 徒 刑 以 及 處 約 7 萬 至 24 萬 元 台 幣 嚴 重 肇 事 致 死 者，則 需 接 受 6 次 鞭 刑。	在 酒 類 的 影 響 下 駕 駛、 企 圖 駕 駛 或 掌 管 汽 車:10 點 在 體 內 酒 精 濃 度 超 過 訂 明 限 度 的 情 況 下 駕 駛、 企 圖 駕 駛 或 掌 管 汽 車:10 點	酒 醉 駕 車:35 點	醉 後 駕 車 13 點	醉 後 駕 車 25 點	血 液 酒 測 值 0.5-1.09 初 犯:2 點 二 犯:2 點 三 犯:2 點 如 果 危 害 交 通(酒 測 值 0.3):3 點 血 液 含 量 超 過 每 毫 升 1.1:3 點	21 歲 以 下(血 液 酒 精 濃 度 0.05-0.1: 100 點 和 0.01):1 2 點 一 般 人:12 點	血 液 酒 精 濃 度 0.05-0.1: 100 點 和 吊 銷 駕 照 1 年 三 次 犯 以 上:吊 銷 駕 照 2 年 酒 駕 導 致 三 起 或 以 上 事 故:吊 銷 駕 照 3 年	酒 駕	吊 銷 執 照	刑 期	
										酒 測 值 小 於 0.05	9 個 月	3 個 月 刑 期	
										酒 測 值 0.05 至 0.099	9 個 月	3 個 月 刑 期	
										酒 測 值 0.10 至 0.149	12 個 月	6 個 月 刑 期	

臺灣地區交通違規特性之分析

										酒測值大於等於0.15	法官決定(最少6個月)	9個月刑期
										重複酒駕	2年	法官判決
闖紅燈	3點	18點	5點	2點	14點	25點	1點	2點	未遵守號誌15點	3點		

資料來源：本研究彙整

5.1.4 臺灣汽車駕照訓練與考照制度

5.1.4.1 駕照訓練

我國目前汽車駕駛訓練方式，主要可分為交通部公路總局所屬各訓練所、民營駕訓班及自行練習等方式。

1. 駕訓機構

就小型車訓練而言，學科方面有 6 大領域，分別為駕駛道德、急救常識、駕駛原理與方法、肇事預防與處理、道路交通管理法規、車輛構造及修護常識，教學時數共 20 小時；術科訓練時數為 36 小時，含場地駕駛訓練、日間及夜間道路駕駛訓練(訓練期間不得少於 5 星期)。

2. 自行訓練

取得學習駕駛自行訓練滿 3 個月。

表 7、我國汽車普通駕駛執照訓練內容

項目	內容	小型車	
駕訓方式	學科訓練	20 小時	
	術科訓練	36 小時	
	其他	*自行練習	
	授課科目	駕駛道德	2
		急救常識	1
		駕駛原理與方法(含安全駕駛)	2
		肇事預防與處理	2
		道路交通管理法規	9
		車輛構造及修護常識	8
		場地駕駛訓練	20
		日間道路駕駛	12
夜間道路駕駛			
	認識休閒露營拖車結構與操作	*附掛總重逾 750 公斤至 3000 公斤以下拖車駕駛班教學時數	
駕訓內容	換檔穩定	●	

項目	內容	小型車	
	術科	倒車入庫	●
		平行路邊停車	●
		上下坡道	●
		曲線進退	●
		環場道路	●
		鐵路平交道(緊急按鈕)	●
		斑馬線	●
		交岔路口	●
		全程道路行駛	●
		其他操作	●
	曲巷調頭	僅大貨車/大客車	
	*駕訓場地	6,000(m ²)	

資料來源：本研究彙整

各類科目上課時間每小時以 50 分鐘計算，若學科或術科之場地駕駛或道路駕駛缺課時數達應訓練時數 3 分之 1 以上者，不得結業，亦不得參加駕駛執照考試。

5.1.4.1 駕照考驗

1. 考驗資格

我國取得汽車駕駛執照之考驗方式有二種，一為至政府立案合格之汽車駕駛訓練機構，參加為期 5 周的密集訓練，包含 20 小時學科、36 小時術科，受訓完成後即可參加汽車駕照筆試及路考測驗；二為申請學習駕駛證，至監理機關申請小型車學習駕駛證者，必須通過體格檢查及體能測驗，且須有持有駕駛執照之駕駛人於指定的時間、路段陪同練習 3 個月以上的受訓時間，才能於受訓完成後即可參加汽車駕照筆試及路考測驗，上述二種考驗方式皆須滿 18 歲。

表 8、國內考驗方式比較說明

考驗方式	考驗內容
參加汽車駕駛人訓練機構訓練	地點：立案合格之汽車駕駛訓練機構 受訓時間：5 周密集訓練(20 小時學科、36 小時術科) 考試：受訓期滿由駕訓班集體報名參加筆試及路考
自行至監理機關報考	地點：監理機關申請小型車學習駕駛證 受訓時間：自行練習 3 個月以上(須具有駕駛執照之駕駛人陪同，於指定時間與路段練習) 考試：受訓期滿即可至監理機關報名參加筆試及路考

資料來源：交通部公路總局-實際道路駕駛考驗試辦成果分析(102.11)及本研究彙整

2. 考驗流程圖

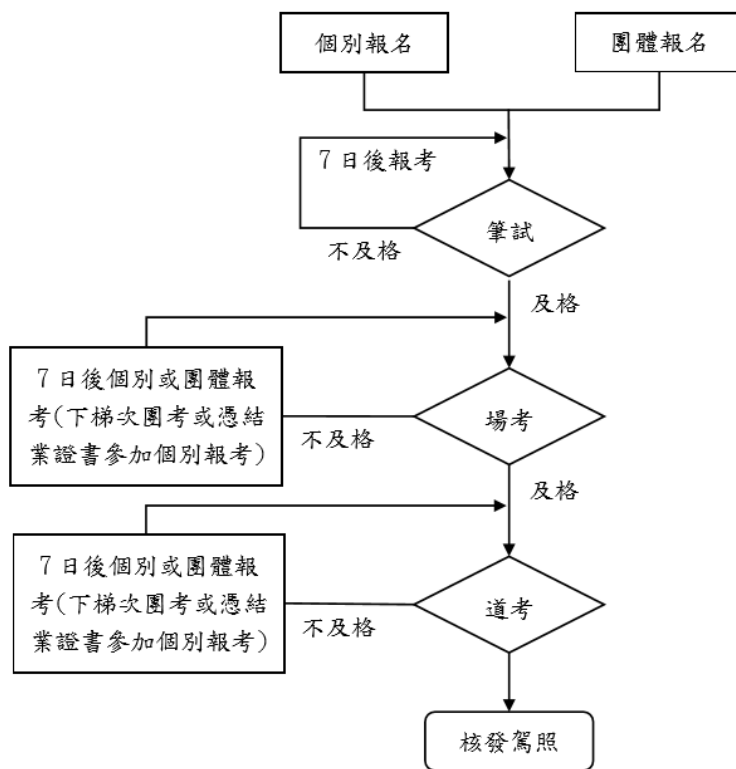


圖 2、我國汽車駕照考驗流程圖

資料來源：交通部公路總局各區監理所道路駕駛考驗作業手冊及本研究彙整

3. 考驗內容

民眾依規定申請小型車駕駛執照考驗，需先通過筆試，再參加路考(場地考驗及道路考驗)。

(1) 筆試：85 分及格。

(2) 場地考驗：70 分及格。

考驗科目：行車前檢查及起駛前動作、倒車入庫、平行路邊停車、曲線進退、曲巷調頭(普通小型車免考)、鐵路平交道(含捷運)、換檔穩定測試、上下坡道、環場道路行駛、其他技術操作。

(3) 道路考驗：70 分及格。

考驗科目：行車前檢查及起駛前動作、交岔路口、斑馬紋行人穿越道線、路邊臨時停車、車道行駛、變換車道、路口轉彎、迴車、交通法規之遵守、全程道路行駛、其他技術操作。

表 9、臺灣汽車道路駕駛考驗路線設定考驗項目標準

考驗項目	次數
交岔路口(紅綠燈及行人穿越道)	2 次以上
變換車道	1 次以上
右轉、左轉(或迴轉)	各 1 次以上
臨時靠邊停車	1 次以上
行駛速度以每小時 40 公里以上	1 次以上
行駛速度以每小時 40 公里以上	1 次以上

資料來源：交通部公路總局及本研究彙整

表 10、我國汽車普通駕駛執照考驗內容

項目	內容	小型車	大貨車	大客車	
申請執照考驗資格	年齡	18-不限	18-不限	18-不限	
	經歷	學習駕駛三個月以上	●		
		領有小型車普通駕駛執照一年以上		●	
		領有小型車普通駕駛執照二年以上 (小型車逕升大客車)			●
	領有大貨車普通駕駛執照一年以上			●	
報考駕訓班資格	經歷	持有普通小客車駕照滿 6 個月以上	●		
		持有大貨車普通駕照滿 6 個月以上		●	
體檢項目	體格	視力	●	●	●
		辨色力	●	●	●
		聽力	●	●	●
		四肢	●	●	●
		活動能力	●	●	●
		疾病	●	●	●
	其他	●	●	●	
	體能	視野左右兩眼各達 150 度以上者	●	●	●
夜視無夜盲症者		●	●	●	
考試項目	筆試	交通規則	●	●	●
		機械常識		●	●
	路考	換擋穩定測試	●	●	●
		倒車入庫	●	●	●
		平行路邊停車	●	●	●
		上下坡道	●	●	●
	曲線進退	●	●	●	

項目	內容	小型車	大貨車	大客車
	鐵路平交道	●	●	●
	狹橋	●	●	●
	斑馬線	●	●	●
	交岔路口	●	●	●
	全程道路行駛	●	●	●
	其他操作技術	●	●	●
	曲巷調頭		●	●

資料來源：本研究彙整

5.1.5 臺灣與各國汽車駕照訓練與考照制度之比較

透過資料蒐集彙整，整理出臺灣、中國、日本、韓國、紐西蘭、澳洲、德國、英國、加拿大等九個國家的汽車駕照訓練方式與考照項目、制度等，並繪製成表格做比較。

表 11、各國汽車駕照之訓練與考照比較表

汽車駕照		臺灣	中國	日本	韓國	紐西蘭	澳洲	歐盟		加拿大 (安大略)
								德國	英國	
訓練	駕駛訓練方式	1.駕訓機構：五週密集訓練，學科+術科共 56 小時 2.自行訓練：取得學習駕駛自行訓練滿 3 個月	1.自行訓練：按照指定的路線、時間後直接申請考試。 2.學科訓練：課堂教學不得低於 360 小時	駕駛學校：學科課程與駕駛技能課，術科 34 小時+學科 26 小時	1.駕駛學院：一周訓練，學科+術科 2.自行學習	1.駕訓機構：無駕訓班場地，因此報名駕訓班的課程即為一位教練到府教學 2.自行訓練：一位擁有正式駕照的人陪練 6 個月	1.學習駕照至少 12 個月 2.試用駕照至少 36 個月 3.正式駕照	必須經駕訓機構：6 小時急救課程、14 堂總計 21 小時的理論課程、12 小時特殊駕駛練習	提出申請合格取得學習駕駛證後可自行學習或駕駛學校，時間無特別規定	政府批准的駕駛學校的初學者駕駛員教育 (BDE) 課程
	階段性訓練	無		1.術科 34 小時(第一階段 15 小時、第二階段 19 小時) 2.學科 26 小時(第一階段 10 小時、第二階段 16 小時)	場內技能測驗通過後取得見習駕照(期限一年)，才可參加最後路考。	學習駕照 限制駕照 正式駕照	學習駕照 試用駕照 (P1、P2) 正式駕照			G1 駕照 G2 駕照 G 駕照

考照	最低考照年齡	年滿 18 歲	年滿 18 歲	年滿 18 歲	年滿 18 歲	年滿 16 歲	年滿 16 歲	年滿 18 歲	年滿 17 歲 (具 PIP 可 16 歲)	年滿 16 歲
	考照制度	筆試、場考、道路考	筆試、場考、道路考	筆試、場考、道路考	筆試、場考、道路考	筆試、路考(兩次)	筆試、路考、危險感知及駕駛人資格測試	筆試、路考	筆試:理論測試與危險感知測試 道路考	筆試、路考

資料來源：本研究彙整

5.1.6 國外可參考訓練與考照之制度

1. 日本分級駕照類型:

依據交通違規紀錄，以區分優、劣駕駛人，並透過誘因而激勵駕駛人爭取優良駕照。駕照上記載持有人姓名、出生年月日、住址、發行日期、有效期限、駕照號碼、駕照種類與條件。另外，日本駕照依取得駕照年分區分為3種顏色，綠色駕照表示駕駛人為初次取得駕照，其使用期限為初次取得駕照之前3年適用；藍色駕照為一般駕照，即初次取得之綠色駕照到期後更換的駕照，表示駕照持有人至少已持照超過3年；而駕駛人若持照5年無任何違規與交通事故記錄，可自行申請更換為金色駕照，駕照上會特別註記「優良」字樣，每次換照均需接受體檢及講習，而講習時間會因駕照類別有所差異。金色駕照優點在於駕照的有效期限較長且車輛保險費用較低。

而持藍色駕照之駕駛人，若有違規記錄，則不論年齡講習時間皆為2小時，且駕照有限期限為3年。

表 12、日本的駕照分級制度說明

駕照類型	內容	講習時間	駕照期限		
新手駕照 (綠色)	汽車駕駛人初次取得駕駛執照	2 小時	3 年		
初次換照 (水藍色)	汽車駕駛人初次取得駕照後，持有時間未滿 5 年，於更換駕照時曾有一次以下輕微違規(違規點數 3 點以下之違規)。	1 小時	未滿 70 歲	剛好 70 歲	超過 70 歲
違規駕照 (水藍色)	汽車駕駛人持有駕照時間達 5 年以上，於過去 5 年內曾有二次以上輕微違規(違規點數 3 點以下之違規)，或有非輕微違規(違規點數 4 點以上之違規)。		5 年	4 年	3 年
普通駕照 (水藍色)	汽車駕駛人持有駕照時間達 5 年以上，於過去 5 年內曾有一次輕微違規(違規點數 3 點以下之違規)。				
優良駕照 (金色)	汽車駕駛人持有駕照時間達 5 年以上，於過去 5 年內沒有交通違規，亦沒有交通事故。	30 分鐘	5 年		

資料來源：本研究彙整

2. 澳洲階段性駕照:

(1) 學習許可證(Learner Permit):L 牌

年滿 16 歲且通過視力測驗跟基本常識筆試(DKL)後可獲得 L 牌駕照，開車時需有正式駕照的人陪同，且體內不能含有任何酒精程度，最高速限 90 公里/小時，透過有正式駕照的人陪同練習並且記錄滿 100 小時的開車時數經驗(包含 20 小時的夜間駕駛)，持有 10 個月後可參加危險感知測試(HPT)，持有 12 個月後可參加駕駛考試(年滿 17 歲)，都通過後可升至 P1 駕照。

澳洲考照制度相當嚴格，依據申請的年齡規定配合持有 L 牌駕照的期限來做劃分:

A. 未滿 21 歲申請考 P 牌駕照，規定必須先拿 L 牌駕照滿一年

- B. 年齡 21~24 歲之間申請，必須拿 L 牌滿半年
- C. 25 歲以上申請的則必須要拿 L 牌駕照滿 3 個月

(2) 試用駕照(Probationary License):P 牌

- A. P1 駕照:開車時車子前後需貼一個紅色 P 標誌，最高速限 90 公里/小時，任何超速都會被暫停至少 3 個月，駕照記點上限為 4 點，一旦被扣光，駕照就會被吊銷，且需重新考取。P1 駕照期限為 18 個月，持有 12 個月後可申請 P2 駕照考試。

未滿 25 歲 P1 駕照駕駛者，在晚上 11 點至凌晨 5 點間，不能載超過一名 21 歲以下的乘客。

表 13、澳洲試用駕照(P1)手機持有限制表

年齡和駕照種類	免持套件	無線耳機	手機揚聲器
25 歲以下 P1 駕照持有者	不允許	不允許	不允許
P1 駕照持有者	不允許	不允許	不允許
乘客	允許	允許	不允許

資料來源：本研究彙整

- B. P2 駕照:開車時車子前後需貼一個綠色 P 標誌，最高速限 100 公里/小時，任何超速至少記 4 點，駕照記點上限為 7 點，期限為 30 個月，若駕照被吊銷需重新考取。持有 24 個月後，沒有重大違規及事故紀錄，即可升級成正式駕照(OPEN 牌)。

因為不安全的駕駛而吊扣駕照者，一次需多停留此階段 6 個月。

3. 紐西蘭階段性駕照:

(1) 學習駕照(Learner License)

年滿 16 歲以上，完成理論考試者即可取得學習駕照，取得學習駕照之駕駛人，駕車時須有一位持有兩年以上正式駕照且年齡年滿 20 歲以上者陪同，且於晚上 10 點至凌晨 5 點之間禁止開車，學習 6 個月後便可報考「限制駕照」。

酒精限制是未滿 20 歲禁止酒後駕車，而年滿 20 歲(含)以上，超過每 100 毫升血液 50 毫克酒精或每升呼吸含 250 微克酒精時不得開車。

(2) 限制駕照(Restricted License)

晚上 10 點至凌晨 5 點之間，只允許在有持有正式駕照兩年以上者陪同的情況下，才能開車。在無持有正式駕照者陪同下，只有配偶或伴侶、經濟上依賴自己或配偶的孩子、父母或監護人等等才能乘坐。

酒精限制是未滿 20 歲禁止酒後開車，年滿 20 歲(含)以上，超過每 100 毫升血液 50 毫克酒精或每升呼吸含 250 微克酒精時不得開車。

(3) 正式駕照(Full License)

年滿 18 歲才能考照，除非在 17.5 歲時已完成高級駕駛課程，即可獲得完整的駕駛執照。

25 歲以下的駕駛已完成高級駕駛課程，則必須持有限制駕照至少 12 個月才能獲得完整駕照。尚未完成課程，則必須持有受限許可證至少 18 個月。

駕駛 25 歲以上已完成高級駕駛課程，則必須持有受限駕照至少 3 個月，才能獲得完整駕照。尚未完成課程，則必須持有受限許可證至少 6 個月。

4. 英國危險感知測試

英國駕駛標準局出版有關小型車駕駛人考照前之理論測驗，含學科測驗與危險感知測試的參考指南與題庫，採互動式之電子書型式，提供線上付費下載。其中危險感知教材有二項，其一為「危險的察覺」單元，其二為「案例研究」。題目內容不會與實際測驗雷同，但可提供應試者有效指導與積極的教育功能。

英國駕駛標準局在 2002 年 11 月將「危險感知測試」(HPT)正式納入學科測驗項目中，為將原有的學科測驗流程中額外增加 14 分鐘的測驗。危險感知測試主要是希望受測者能在 14 個模擬駕駛剪輯影片中，準確且快速地辨識 15 個危險狀態，方能通過危險感知測試。測試的方式是在電腦螢幕顯示一系列駕駛危險的情境影片，受測者必須在觀察到危險發生的瞬間以滑鼠點擊，越早發現危險並做出反應，分數越高。

5. 德國駕訓班 6 階段

第一階段先熟悉車輛基本操作。第二階段是移動視線、習慣後視鏡、左右轉、後退、迴轉、以時速五十公里緊急煞車、在低交通流量的路段上駕駛。第三階段，到日常流量的道路上實際駕駛，熟悉道路交通號誌、配合路上其他車輛調整自己的駕駛、處理困難路況等。第三階段完成後，學員應有基本駕駛能力，就會進入第四階段的 12 堂實際駕駛訓練課程，經過這階段的訓練後，便進入第五階段的獨立駕駛操作。最後一個階段是考照模擬練習，學習在面對壓力和情緒下安全駕駛。

6. 冰島駕駛訓練

冰島駕駛教育訓練，有關學科教育內容可分為 4 個部分，包括車輛、道路與交通，了解車輛設備、交通環境、車禍、交通法規等；交通行為，觀察技術、標誌及標線、速度、夜間駕駛、後照鏡及倒車燈、危險狀況判斷等；人為因素，交通心理、駕駛過程、各類用路人及其特性、駕駛人需求等及駕駛責任之經濟責任、車禍現場處理。

7. 駕駛人守法誘因

臺灣的道安講習主要針對違規駕駛人，目的是在事後矯正，而國外的講習制度會規劃誘因使一般民眾也願意參與，已達成事先預防的成效，以減少事故發生的機率，透過下表比較，可看出臺灣應參考各國模式設計出一套吸引民眾主動參與道安講習的誘因，以促進增加交通安全。(臺灣道路交通講習制度詳細內容參閱附錄八)

表 14、各國道安講習實施對象與講習誘因比較

國家	講習對象	誘因
臺灣	違規駕駛人	無
美國	違規駕駛人與一般民眾	可降低汽車保險的保費 可抵掉部份的交通罰單 可抵減交通違規記點
英國	違規駕駛人與一般民眾	可降低汽車保險的保費 可抵掉部份的交通罰則
日本	違規駕駛人	縮短吊扣期間

資料來源：陳翔然，2007

綜觀上述可看出，臺灣汽車駕照訓練與考照制度相較其他國家來的簡易，且不夠符合安全駕駛定義，藉由文獻回顧可知各國具有以下特色：

1. 日本依據交通違規紀錄將駕照依等級做分級制度，不同的駕照等級除代表平時交通守法度外，等級愈高之駕照亦為駕駛人帶來相對的好處，例如減少講習時間、駕照期限、車輛保險費用等，使駕駛人願意遵守以獲得優良駕照，以預防方面值得我國駕照管理制度學習。
2. 在訓練方面則可以學習澳洲與紐西蘭的分階段駕照制度，以實際上路駕駛做為訓練，每階段需在有正式駕照的駕駛陪同下駕駛至一定的時數與期限，才可參與考試並進入下一階段，每階段之相關限制也會有所不同，根據臺灣之地形與道路特性規劃相關配套措施後開放訓練者實際上路，對比原本僅一個月的練習，駕駛相對較有實際道路熟悉度，可減少臺灣有一部分民眾在取得駕照後卻不敢上路之情況。
3. 許多國家皆已將危險感知測驗列入考照項目中，透過電腦模擬器或實際上路操作等，測驗駕駛人對危險狀況之靈敏度與反應時間，若未達到標準則無法參與接下來的路考測驗，以減少駕駛人日後上路可遇的危險所造成之傷害。臺灣的道安講習主要針對違規駕駛人，

目的是在事後矯正，而國外的講習制度會規劃誘因使一般民眾也願意參與，已達成事先預防的成效，以減少事故發生的機率，透過下表比較，可看出臺灣應參考各國模式設計出一套吸引民眾主動參與道安講習的誘因，以促進增加交通安全。

5.2 研究問卷調查

以問卷的方式來了解駕駛人平時最常發生的違規項目及民眾對目前臺灣違規記點制度的看法，違規項目排名、記點滿意程度與是否認同將尚未加入記點制度的違規項目加入記點制度中，藉此改善駕駛人之違規行為發生率。

本研究的問卷透過網路發放填寫，調查受訪者主要以持有駕照之 20 歲至 60 歲駕駛人，最終收回共為 356 份問卷，有效問卷共 356 份，無效問卷 0 份。

5.2.1 問卷設計

1. 受訪者人口結構及駕駛屬性：第 1、2 題分別是性別、年齡。
2. 汽車駕照與違規：第 3 到 9 題分為是否擁有駕照、持有駕照幾年、大部分開車時段、曾犯過哪些交通違規、是否曾被記點(因哪些項目而被記點)、是否曾因記點而被吊銷或吊扣駕照過。
3. 機車駕照與違規：第 10 到 16 題分為是否擁有駕照、持有駕照幾年、大部分開車時段、曾犯過哪些交通違規、是否曾被記點(因哪些項目而被記點)、是否曾因記點而被吊銷或吊扣駕照過。
4. 記點制度滿意度：第 18 題為執法落實度、違規處分內容、違規項目詳細度、違規種類詳細度、記點累積量、記點時效。
5. 記點制度新增項目：第 19 題為駕駛人交通違規排除已在記點制度中之項目後，排名前十名違規項目。

5.2 研究分析軟體

5.2.1 SQL 用法

運用 SQL 中查詢單一代碼數量的語法，以公路總局 M3 資料中 2017 年的檔案 vil2017a_s 為例。查詢出 column8 之欄位的違規代碼，以違規代碼-47483648 為例，經過查詢後可得到 column8 這個欄位中違規代碼-47483648 的資料筆數。

(1) SELECT *

```
from[dbo].[vil2017a_s]  
where [column8]=-47483648;
```

查詢排除重複之代碼，以 column8 為例。

```
(2) SELECT DISTINCT [column8]
from[dbo].[vil2017a_s];
```

5.2.2 EXCEL 輔助

以 SQL 將公路總局 2013 年至 2017 年資料統整，所得出的結果與原有資料藉由 Excel 將其彙整成表格，便於之後對資料進行分析和圖表繪製，進而得到初步結果。

將臺中市車輛行車事故鑑定委員會提供之 2018 年及 2019 年的鑑定意見書依照道路交通事故調查報告表項目建立資料庫，用以統計其肇事責任分為時間、地點、天候、光線、車損、事故類型、行向、肇事責任、違規項目共 9 項變數建立資料庫，用以統計其肇事責任和相關因素對駕駛人違規項目的顯著性。

5.2.3 SPSS

使用 SPSS 中的卡方分配檢定由臺中市車鑑會鑑定意見書所建立的資料庫內不同變數之間的相關性，將所得出的結果進行分析與討論，並應用於記點制度建議中。

第六章、 成果分析

6.1 公路總局

目前由公路總局 M3 所提供 2013 年至 2017 年每年之重大交通違規案件，從 2013 年之 6,830,531 件逐漸增加到 2017 年之 11,559,638 件。依據道路交通管理處罰條例計有 93 條，這五年所發生的違規項目每年計有 997 項至 1318 項。

2013 年之交通違規案件共有 6,830,531 件，總計有 1318 個違規代碼；2014 年之交通違規案件共有 7,412,715 件，總計有 1089 個違規代碼；2015 年之交通違規案件共有 9,671,478 件，總計有 1006 個違規代碼；2016 年之交通違規案件共有 11,068,633 件，總計有 997 個違規代碼；2017 年之交通違規案件共有 11,559,638 件，總計有 1034 個違規代碼；2013 年到 2017 年總計有 1769 個不重複的違規代碼。(詳細內容參閱附錄九、十、十一、十二、十三)

表 14 為 2013 年至 2017 年五年去除與危害無關之違規代碼前三十排名及百分比。由表中的百分比可知，違規項目前兩名，在禁止臨時停車處所停車和汽車駕駛人行車速度超過規定之最高時速 20 公里以內較其他排名比率高出許多。

表 14、2013 年到 2017 年違規代碼前 30 排名及百分比

違規代碼	2013-2017 年總件數	百分比	違規項目
5610101	5983806	12.86%	在禁止臨時停車處所停車
4000005	5324996	11.44%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速 20 公里以內
4000006	2536111	5.45%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速 逾 20 公里至 40 公里以內
5310001	1431868	3.08%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅 燈
3310101	1101283	2.37%	汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最 高速限 20 公里以內
4810201	1051322	2.26%	不依標誌，標線號誌指示
5610402	816531	1.75%	在設有禁止停車標線之處所停車
6020302	656542	1.41%	不遵守道路交通標線之指示
5500302	640085	1.38%	在設有禁止臨時停車標線處所臨時停車
3310103	585706	1.26%	汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最 高速限逾 20 公里至 40 公里以內
3310102	347990	0.75%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最 高速限 20 公里以內
5500404	278142	0.60%	併排臨時停車
5620002	232568	0.50%	併排停車
5320001	208761	0.45%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口紅燈 右轉行為
5610501	183629	0.39%	在顯有妨礙他車通行處所停車
5610604	182673	0.39%	併排停車
4810402	173074	0.37%	在多車道左轉彎，不先駛入內側車道
3310401	166338	0.36%	行駛高速公路未依規定變換車道
5610601	166320	0.36%	不依順行方向停車
4000007	162831	0.35%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速

			逾 40 公里至 60 公里以內
3120003	162255	0.35%	汽車行駛於高速公路汽車駕駛人未繫安全帶(一人)
3510101	157767	0.34%	汽車駕駛人酒精濃度超過規定標準(酒精濃度 0.15 以上，包括拒絕接受酒精濃度測試之檢定，不論車種、有無駕照)
3110003	152484	0.33%	汽車行駛於一般道路上汽車駕駛人未依規定繫安全帶
4810102	149419	0.32%	一般道路變換車道前未使用方向燈
5500202	145706	0.31%	在公共汽車招呼站十公尺內臨時停車
3310104	140830	0.30%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限逾 20 公里至 40 公里以內
4510301	133931	0.29%	不依規定駛入來車道
5610901	132888	0.29%	停車時間不依規定
3310901	106791	0.23%	行駛高速公路違規使用路肩
5500402	104063	0.22%	不緊靠道路右側臨時停車

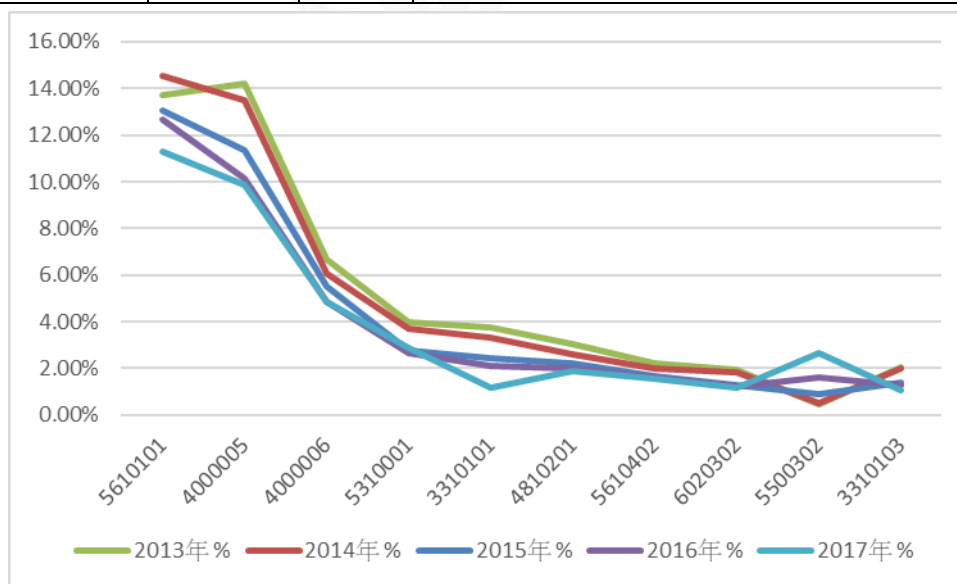


圖 3、2013-2017 年總違規代碼前 10 名之比率分布

圖 3 為 2013 年至 2017 年，去除與危害無關之違規項目，各年總違規代碼前 10 名之比率分布。由上圖可知，第一名到第十名曲線變化無太大之差異，僅其中 2017 年在違規項目汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最高速限 20 公里以內之比率明顯

較它年下降；違規項目在設有禁止臨時停車標線處所臨時停車之比率則有明顯上升的趨勢。

6.2 臺中市車輛行車事故鑑定委員會

根據臺中市車鑑會提供 2018 年至 2019 年之車輛事故案件，排除非兩方事故後，彙整出 829 件案件資料建檔，每件事故案件皆分為時間、地點、天候、光線、車損、事故類型、行向、肇事責任、違規項目，共 9 項變數，以便後續觀察肇事責任與違規項目的關聯性，以及違規項目跟死亡的關聯性等分析結果。

下表為本組建立臺中市車輛行車事故鑑定委員會之鑑定意見書資料庫的表格項目與對應編碼。

表 15、臺中市車輛會鑑定意見書之表格項目與對應編碼

時間
1. 00:00~01:59 2. 02:00~03:59 3. 04:00~05:59 4. 06:00~07:59 5. 08:00~09:59 6. 10:00~11:59 7. 12:00~13:59 8. 14:00~15:59 9. 16:00~17:59 10. 18:00~19:59 11. 20:00~21:59 12. 22:00~23:59
地點
1. 路口 2. 路段
天候
1. 暴雨 2. 強風 3. 風沙 4. 霧或煙 5. 雪 6. 雨 7. 陰 8. 晴
光線
1. 日間自然光線 2. 晨或暮光 3. 夜間(或隧道、地下道、涵洞) 有照明 4. 夜間(或隧道、地下道、涵洞) 無照明
1、2 車車損

<p>汽車</p> <p>1.前車頭 2.右側車身 3.後車尾 4.左側車身 5.右前車頭(身) 6.右後車尾(身) 7.左後車尾(身) 8.左前車頭(身) 9.車頂 10.車底</p> <p>機車</p> <p>11.前車頭 12.右側車身 13.後車尾 14.左側車身</p> <p>其他</p> <p>15.不明 16.非汽(機)車 17.無受損</p>	
<p>事故類型</p>	
<p>A1 事件 2. A2 事件 3. A3 事件</p>	
<p>1、2 車行向</p>	
<p>車的狀態</p> <p>1.起步 2.倒車 3.停車操作中 4.超車(含超越) 5.左轉彎 6.右轉彎 7.向左變換車道 8.向右變換車道 9.向前直行中 10.插入行列 11.迴轉或橫越道路中 12.急減速或急停止 13.靜止(引擎熄火) 14.停等(引擎未熄火) 15.其他</p> <p>人的狀態</p> <p>16.步行 17.靜立(止) 18.奔跑 19.上、下車 20.其他</p>	
<p>肇事責任</p> <p>1. 1 車為完全責任、2 車為無責任</p> <p>2. 1 車為主要原因、2 車為次要原因</p> <p>3. 1 車為同為原因、2 車為同為原因</p> <p>4. 1 車為次要原因、2 車為主要原因</p> <p>5. 1 車為無責任、2 車為完全責任</p> <p>6. 分析函覆(只分析，無判定肇事責任)</p> <p>7. 不予鑑定</p>	
<p>1、2 車違規項目</p>	
<p>1. 違規停車</p> <p>2. 闖紅燈</p> <p>3. 不依標誌標線指示</p>	<p>56. 不當進入騎樓行駛</p> <p>57. 疏縱寵物在道路奔走，妨礙交通發生事故</p>

4. 不依規定駛入來車道	58. 禁止臨時停車
5. 未保持安全距離	59. 迫使前車讓道
6. 無照駕駛	60. 變換車道未讓直行車先行
7. 無照駕駛(越級)	61. 無故驟然減速
8. 右轉彎未讓直行	62. 手持使用行動電話
9. 肇事致人受傷	63. 支道未讓幹道(少線道未讓多線道)
10. 轉彎車不讓直行車先行	64. 支幹未讓幹道(轉彎車未讓直行車)
11. 倒車未依規定	65. 未行駛於車道內
12. 支道不讓幹道(標誌標線)	66. 不當於路口停等(車道內)
13. 支道不讓幹道(閃燈)	67. 行人不得在道路阻礙交通(任意奔跑、停止等)
14. 禁止迴車處迴車	68. 燈光故障
15. 不讓行人先行	69. 安全帽未配戴完善
16. 起步未注意其他車(人)安全	70. 未注意左後車輛行駛動態及並行間隔
17. 肇事逃逸	71. 未注意右後車輛行駛動態及並行間隔
18. 迴車未注意其他車(人)安全	72. 未避讓緊急任務車輛
19. 違規超車	73. 燈光、煞車、倒車警報、行車記錄器等應詳細檢查有效
20. 爭(搶)道行駛	74. 汽車、重機等在有快慢車道分隔線之道路，除起駛、準備轉彎、臨時停車等，不得行駛於慢車道
21. 蛇行、方向不定	75. 會車未保持安全間隔
22. 逆向行駛	76. 未注意下一時相可通行時段之行駛車輛動態
23. 未靠右行駛	77. 不得以不當方式迫使他車讓道
24. 外車道未讓內車道先行	78. 非屬汽車及動力機械範圍之動力載具，不得於道路上行駛或使用
25. 左轉彎未依規定	79. 無標誌標線除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊緣
26. 右轉彎未依規定	
27. 橫越道路不慎	
28. 超速	
29. 未依規定減速	
30. 未保持行車安全間隔(超車)	
31. 停車操作時，未注意其他車(人)安全	
32. 酒駕	
33. 疲勞駕駛	

34. 未注意車前狀態及兩車並行間隔	80. 除準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線或跨越兩條車道行駛
35. 違反號誌管制或指揮	81. 駛越同向前方已靜止顯示倒車燈號之車輛時，未保持安全間隔
36. 未依規定使用燈光	82. 穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越
37. 裝載貨物不穩妥	83. 機車行駛之車道，除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線
38. 裝載貨物不依規定	84. 起駛進入道路前，未注意前後左右有無來車
39. 違規停車或暫停不當而肇事	85. 不當在人行道行駛
40. 開啟車門不當而肇事	86. 驟然變換車道
41. 煞車失靈	87. 煞車燈、危險警告燈及反光標識.....等良好，位置合於規定
42. 車輪脫落或輪胎爆裂	88. 貨車應在後端懸掛危險標識，日間用三角紅旗，夜間用紅燈或反光標識
43. 行人未依規定穿越	89. 未讓主線車先行
44. 穿越道路未注意左右來車	90. 未設置安全維護
45. 上下車輛未注意安全	
46. 並排停車	
47. 違反號誌	
48. 往左變換車道不當	
49. 往右變換車道不當	
50. 支道不讓幹道（左方車未讓右方車）	
51. 機車未依規定兩段式左轉	
52. 駕駛大型重型機車行駛機車優先道	
53. 未讓行進中之車輛先行	
54. 未禮讓前一時相可通行時段進入路口等待通行之車輛先行	
55. 行人未依規定行走於人行道、不當於車道中行走	

資料來源：本研究彙整

經資料彙整統計後，829 件事務案件中在不分肇事責任和事故類型的情況下，一車與二車的所有違規總次數為 1927 次，發生次數最多的為道路交通安全規則第 94 條第 3 項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施…」，共發生 520 次約占全部的 27%。次之為道路交通安全規則第 93 條第 1 項第 2 款：「行經設有...無號誌之交岔路口及其他人車擁擠處所，...，均應減

速慢行，作隨時停車之準備」，共發生 167 次約為 8.6%。排名第三為道路交通安全規則第 90 條第 1 項：「駕駛人駕駛汽車，除應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示。」，共發生 149 次約為 7.7%。第四名則為道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 7 款：「轉彎車應讓直行車先行。」，共發生 128 次約為 6.6%。前四項排名總和約佔總數量的 50%，對於這幾項違規項目應進行探討以降低駕駛人違規次數。

表 16、違規項目之總次數與百分比

違規項目	次數	百分比	違規項目說明
34	520	26.98%	未注意車前狀態及兩車並行間隔
29	167	8.67%	未依規定減速
3	149	7.73%	不依標誌標線指示
10	128	6.64%	轉彎車不讓直行車先行
2	66	3.43%	闖紅燈
60	62	3.22%	變換車道未讓直行車先行
28	60	3.11%	超速
16	49	2.54%	起步未注意其他車(人)安全
50	47	2.44%	支道不讓幹道(左方車未讓右方車)
5	45	2.34%	未保持安全距離
35	43	2.23%	違反號誌管制或指揮
53	40	2.08%	未讓行進中之車輛先行
25	34	1.76%	左轉彎未依規定
18	30	1.56%	迴車未注意其他車(人)安全
14	27	1.40%	禁止迴車處迴車
19	24	1.25%	違規超車
47	21	1.09%	違反號誌
43	20	1.04%	行人未依規定穿越

臺灣地區交通違規特性之分析

15	19	0.99%	不讓行人先行
30	19	0.99%	未保持行車安全間隔(超車)
12	18	0.93%	支道不讓幹道(標誌標線)
23	18	0.93%	未靠右行駛
26	18	0.93%	右轉彎未依規定
13	17	0.88%	支道不讓幹道(閃燈)
63	17	0.88%	支道未讓幹道(少線道未讓多線道)
36	15	0.78%	未依規定使用燈光
32	13	0.67%	酒駕
48	13	0.67%	往左變換車道不當
51	13	0.67%	機車未依規定兩段式左轉
4	12	0.62%	不依規定駛入來車道
49	11	0.57%	往右變換車道不當
22	10	0.52%	逆向行駛
1	9	0.47%	違規停車
8	9	0.47%	右轉彎未讓直行
44	9	0.47%	穿越道路未注意左右來車
39	8	0.42%	違規停車或暫停不當而肇事
64	8	0.42%	支幹未讓幹道(轉彎車未讓直行車)
11	7	0.36%	倒車未依規定
58	7	0.36%	禁止臨時停車
61	7	0.36%	無故驟然減速
75	7	0.36%	會車未保持安全間隔
6	6	0.31%	無照駕駛
24	6	0.31%	外車道未讓內車道先行

臺灣地區交通違規特性之分析

46	6	0.31%	並排停車
65	6	0.31%	未行駛於車道內
80	6	0.31%	除準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊緣或跨越兩條車道行駛
82	6	0.31%	穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越
84	6	0.31%	起駛進入道路前，未注意前後左右有無來車
21	5	0.26%	蛇行、方向不定
55	5	0.26%	行人未依規定行走於人行道、不當於車道中行走
67	5	0.26%	行人不得在道路阻礙交通(任意奔跑、停止等)
40	4	0.21%	開啟車門不當而肇事
54	4	0.21%	未禮讓前一時相可通行時段進入路口等待通行之車輛先行
59	4	0.21%	迫使前車讓道
72	4	0.21%	未避讓緊急任務車輛
69	3	0.16%	安全帽未配戴完善
74	3	0.16%	汽車、重機等在有快慢車道分隔線之道路，除起駛、準備轉彎、臨時停車等，不得行駛於慢車道
79	3	0.16%	無標誌標線除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊緣
57	2	0.10%	疏縱寵物在道路奔走，妨礙交通發生事故
66	2	0.10%	不當於路口停等（車道內）
71	2	0.10%	未注意右後車輛行駛動態及並行間隔
73	2	0.10%	燈光、煞車、倒車警報、行車記錄器等應詳細檢查有效
77	2	0.10%	不得以不當方式迫使他車讓道

臺灣地區交通違規特性之分析

81	2	0.10%	駛越同向前方已靜止顯示倒車燈號之車輛時，未保持安全間隔
86	2	0.10%	驟然變換車道
7	1	0.05%	無照駕駛(越級)
37	1	0.05%	裝載貨物不穩妥
38	1	0.05%	裝載貨物不依規定
56	1	0.05%	不當進入騎樓行駛
62	1	0.05%	手持使用行動電話
68	1	0.05%	燈光故障
70	1	0.05%	未注意左後車輛行駛動態及並行間隔
76	1	0.05%	未注意下一時相可通行時段之行駛車輛動態
78	1	0.05%	非屬汽車及動力機械範圍之動力載具，不得於道路上行駛或使用
83	1	0.05%	機車行駛之車道，除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線
85	1	0.05%	不當在人行道行駛
87	1	0.05%	煞車燈、危險警告燈及反光標識.....等良好，位置合於規定
88	1	0.05%	貨車應在後端懸掛危險標識，日間用三角紅旗，夜間用紅燈或反光標識
89	1	0.05%	未讓主線車先行
90	1	0.05%	未設置安全維護

表 17、違規項目前十名之百分比

違規項目	百分比	違規項目說明
34	26.98%	未注意車前狀態及兩車並行間隔
29	8.67%	未依規定減速
3	7.73%	不依標誌標線指示
10	6.64%	轉彎車不讓直行車先行
2	3.43%	闖紅燈
60	3.22%	變換車道未讓直行車先行
28	3.11%	超速
16	2.54%	起步未注意其他車(人)安全
50	2.44%	支道不讓幹道(左方車未讓右方車)
5	2.34%	未保持安全距離

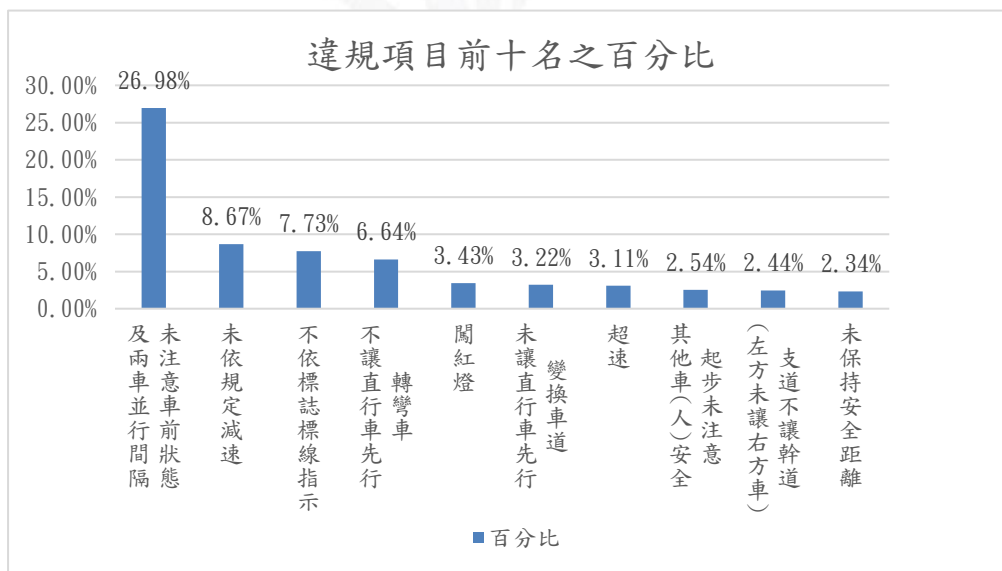


圖 4、違規項目前十名之百分比

以下針對排名前十項的每個違規項目統整出兩個表格。

第一個表格為違規項目在各肇事責任時之次數，我們將肇事責任分成「1車為完全責任、2車為無責任」、「1車為主要原因、2車為次要原因」、「1車為同為原因、2車為同為原因」、「1車為次要原因、2車為主要原因」以及「1車為無責任、2車為完全責任」等五種，並依照肇事責任的分類，列出其各自的次數，而百分比的計算方式為該違規項目於該種肇事責任時發生的次數除以該違規項目發生的總次數。

第二個表格為違規項目在各事故類型時之次數，我們將事故類型分成「A1」、「A2」以及「A3」等三種，並依照事故類型的分類，列出其各自的次數，而百分比的計算方式為該違規項目於該種事故類型時發生的次數除以該違規項目發生的總次數。



1. 違規項目 34 未注意車前狀態及兩車並行間隔

「未注意車前狀態及兩車並行間隔」，其發生總次數為 520 次，佔所有違規項目之發生總次數的 26.98%，排名第一名。

表 18、未注意車前狀態及兩車並行間隔在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 34 未注意車前狀態及兩車並行間隔		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	96	18.46%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	236	45.38%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	82	15.77%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	88	16.92%
1 車為無責任、2 車為完全責任	18	3.46%

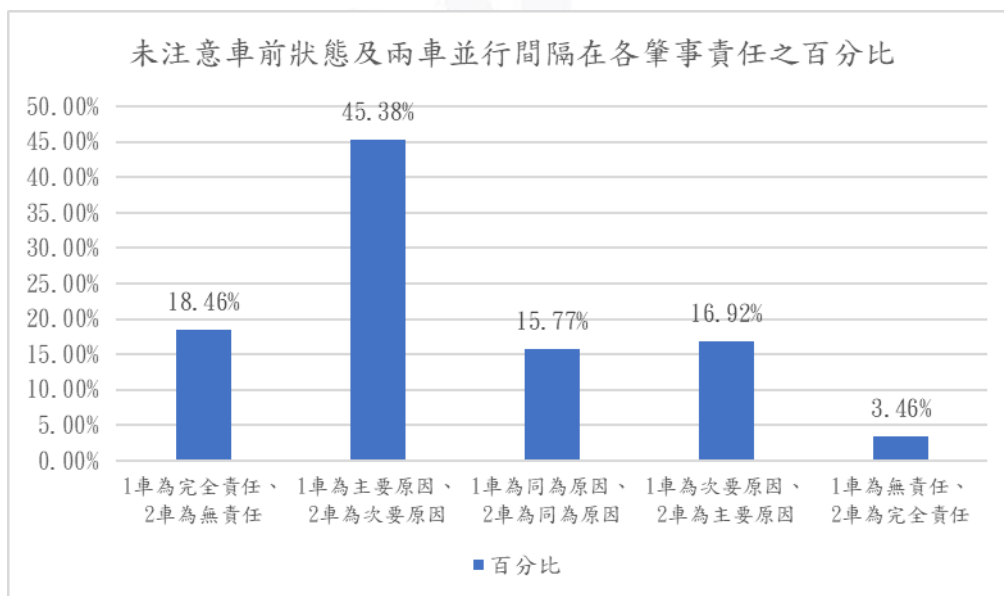


圖 5、未注意車前狀態及兩車並行間隔在各肇事責任之百分比

表 19、未注意車前狀態及兩車並行間隔違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 34 未注意車前狀態及兩車並行間隔		
事故類型	次數	百分比
A1	22	4.23%
A2	403	77.50%
A3	95	18.27%

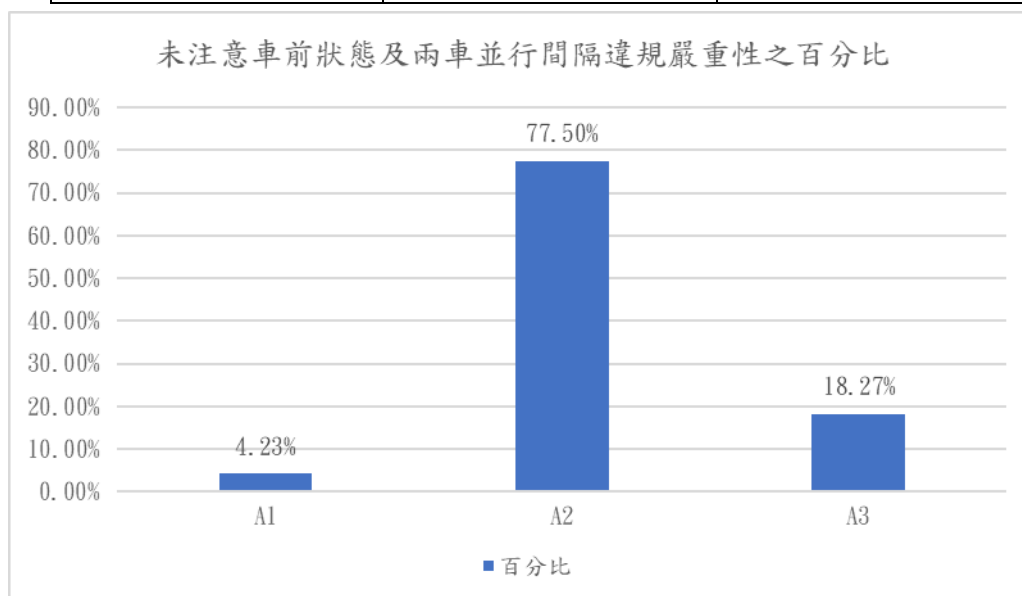


圖 6、未注意車前狀態及兩車並行間隔違規嚴重性之百分比

2. 違規項目 29 未依規定減速

「未依規定減速」，其發生總次數為 167 次，佔所有違規項目之發生總次數的 8.67%，排名第二。

表 20、未依規定減速在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 29 未依規定減速		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	4	2.40%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	126	75.45%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	15	8.98%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	22	13.17%
1 車為無責任、2 車為完全責任	0	0.00%

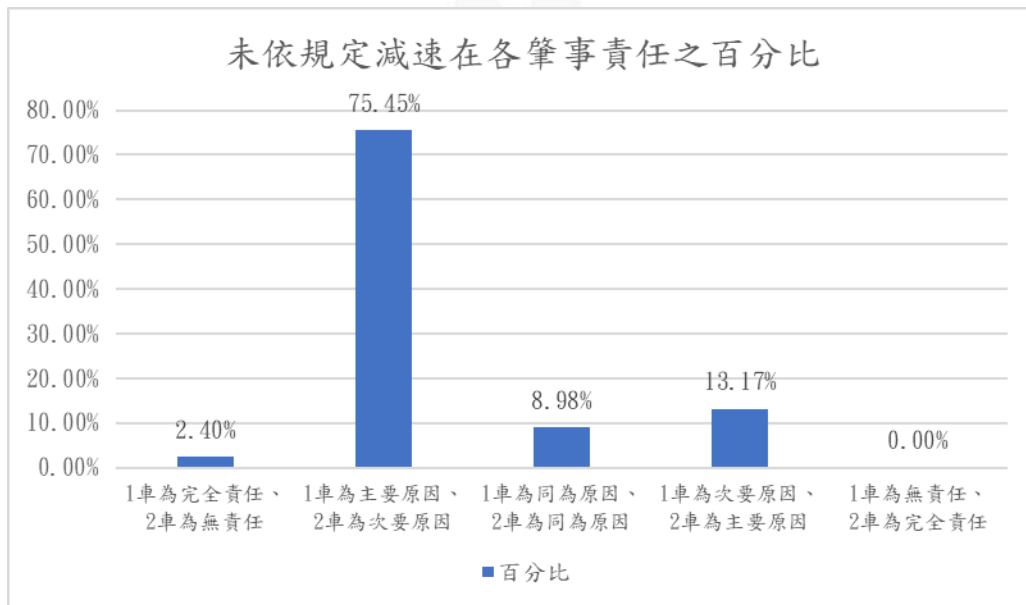


圖 7、未依規定減速在各肇事責任之百分比

表 21、未依規定減速違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 29 未依規定減速		
事故類型	次數	百分比
A1	9	5.39%
A2	140	83.83%
A3	18	10.78%

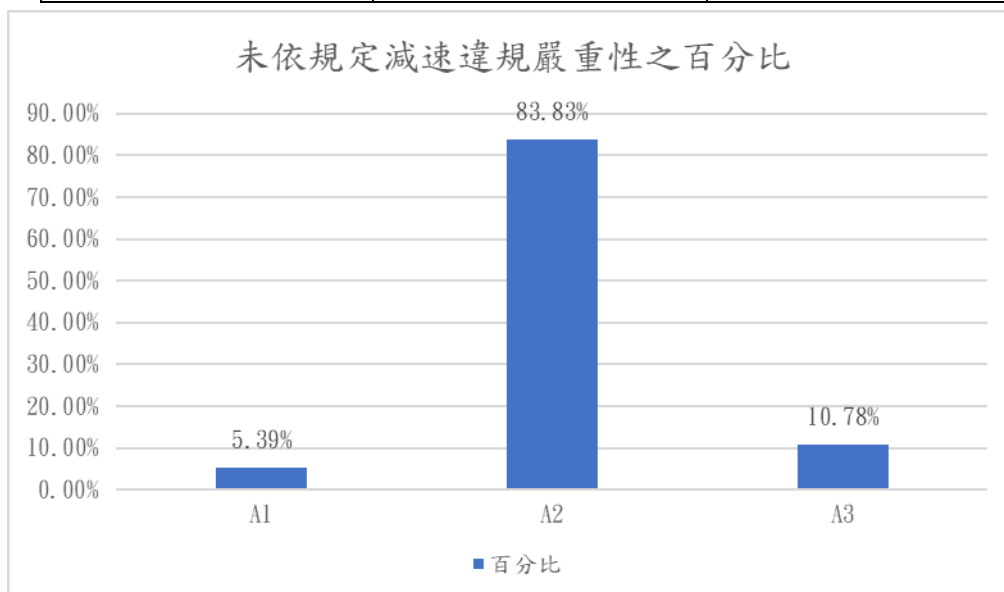


圖 8、未依規定減速違規嚴重性之百分比

3. 違規項目 3 不依標誌標線指示

「不依標誌標線指示」，其發生總次數為 149 次，佔所有違規項目之發生總次數的 7.73%，排名第三名。

表 22、不依標誌標線指示在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 3 不依標誌標線指示		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	59	39.60%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	48	32.21%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	23	15.44%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	10	6.71%
1 車為無責任、2 車為完全責任	9	6.04%

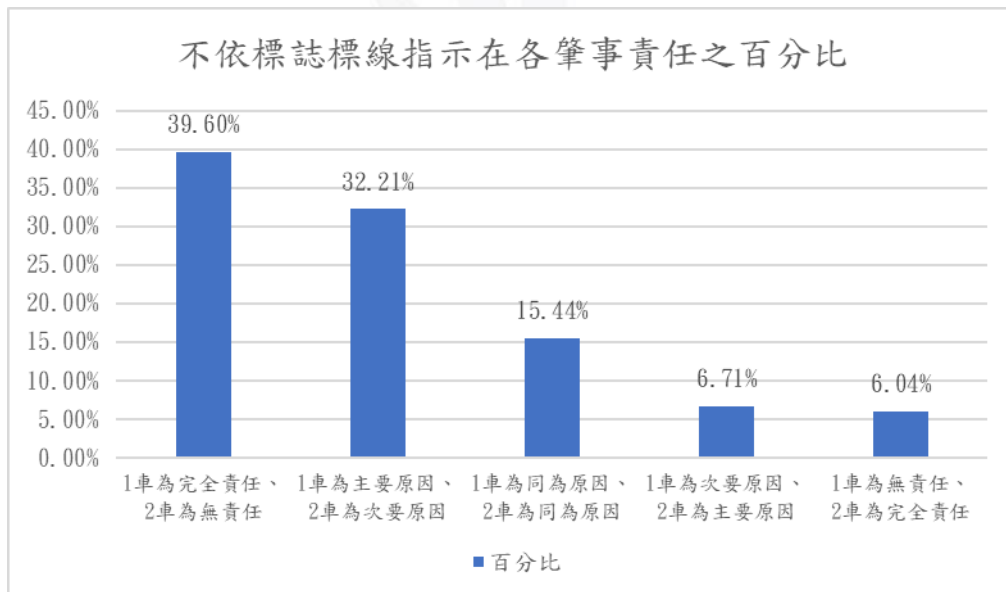


圖 9、不依標誌標線指示在各肇事責任之百分比

表 23、不依標誌標線指示違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 3 不依標誌標線指示		
事故類型	次數	百分比
A1	5	3.36%
A2	119	79.87%
A3	25	16.78%

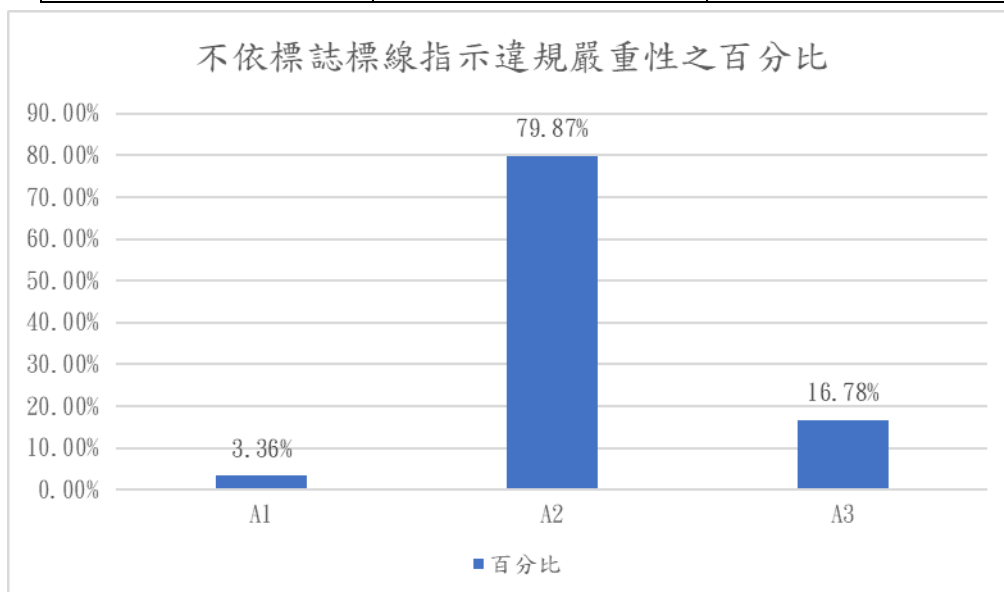


圖 10、不依標誌標線指示違規嚴重性之百分比

4. 違規項目 10 轉彎車不讓直行車先行

「轉彎車不讓直行車先行」，其發生總次數為 128 次，佔所有違規項目之發生總次數的 6.64%，排名第四名。

表 24、轉彎車不讓直行車先行在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 10 轉彎車不讓直行車先行		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	23	17.97%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	76	59.38%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	5	3.91%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	21	16.41%
1 車為無責任、2 車為完全責任	3	2.34%

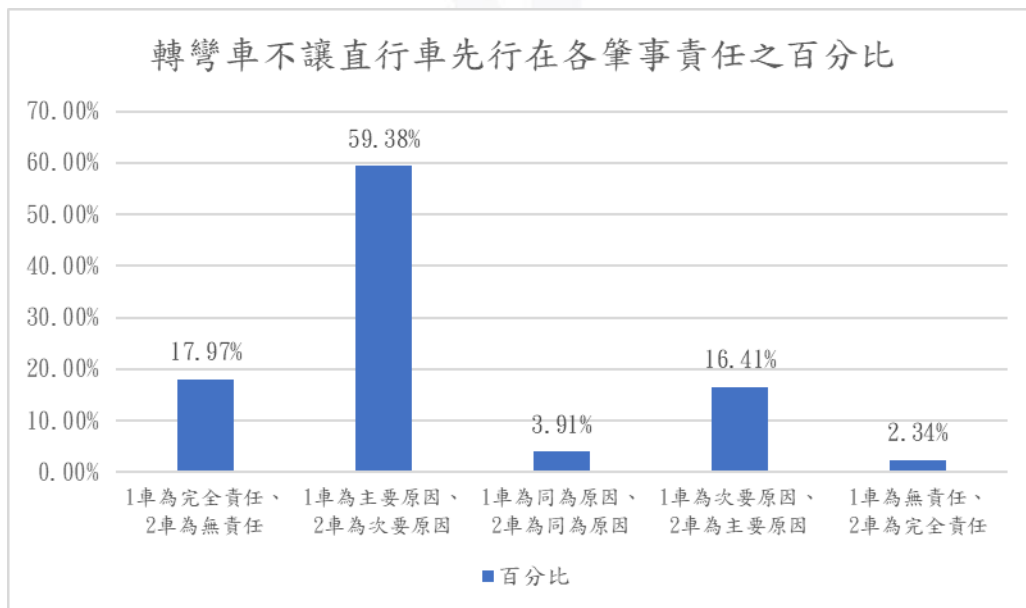


圖 11、轉彎車不讓直行車先行在各肇事責任之百分比

表 25、轉彎車不讓直行車先行違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 10 轉彎車不讓直行車先行		
事故類型	次數	百分比
A1	6	4.69%
A2	112	87.50%
A3	10	7.81%

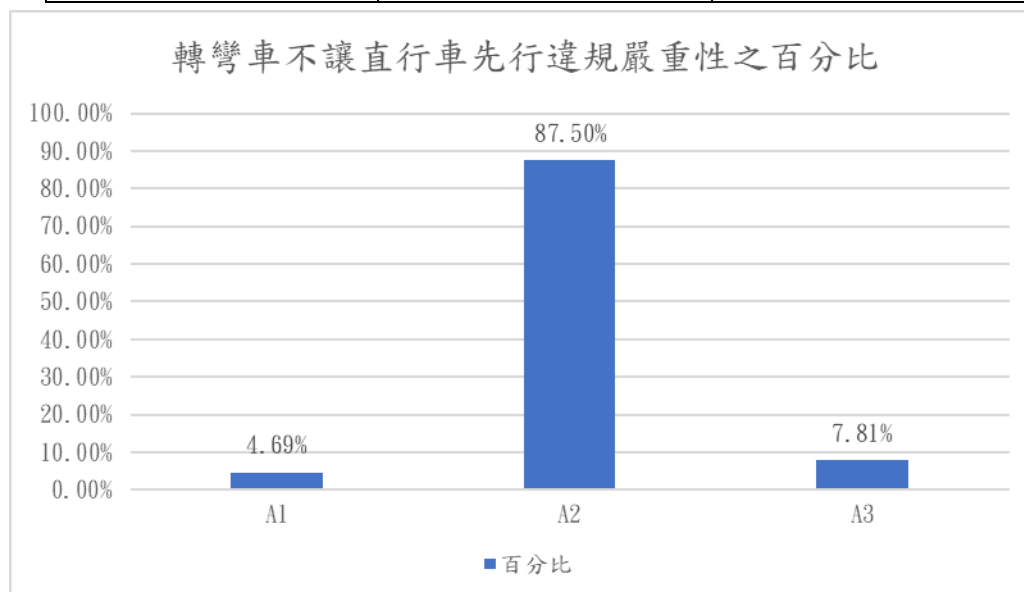


圖 12、轉彎車不讓直行車先行違規嚴重性之百分比

5. 違規項目 2 闖紅燈

「闖紅燈」，其發生總次數為 66 次，佔所有違規項目之發生總次數的 3.43%，排名第五名。

表 26、闖紅燈在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 2 闖紅燈		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	28	42.42%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	11	16.67%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	18	27.27%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	2	3.03%
1 車為無責任、2 車為完全責任	7	10.61%

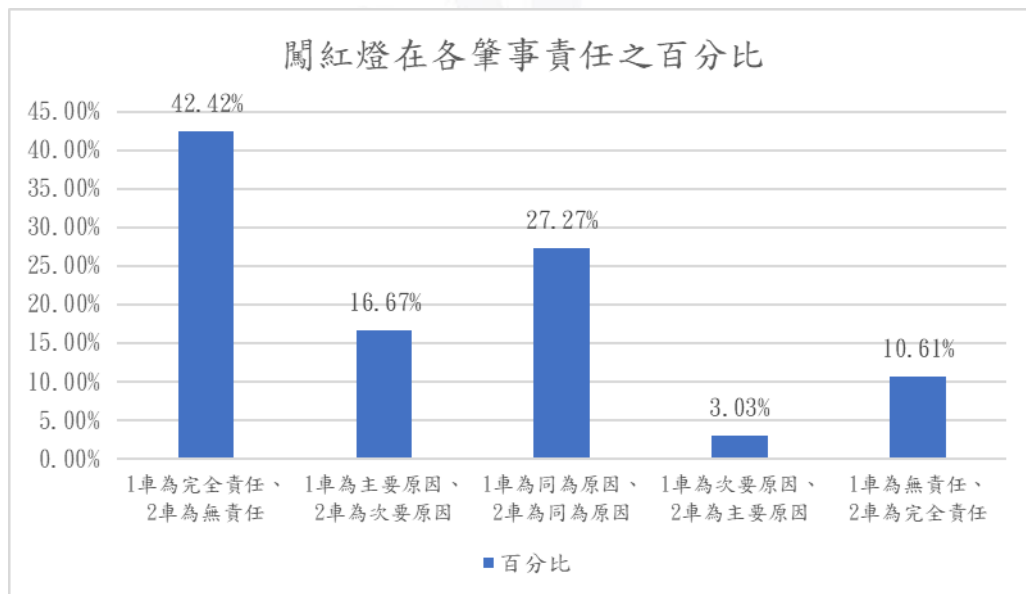


圖 13、闖紅燈在各肇事責任之百分比

表 27、闖紅燈違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 2 闖紅燈		
事故類型	次數	百分比
A1	10	15.15%
A2	53	80.30%
A3	3	4.55%

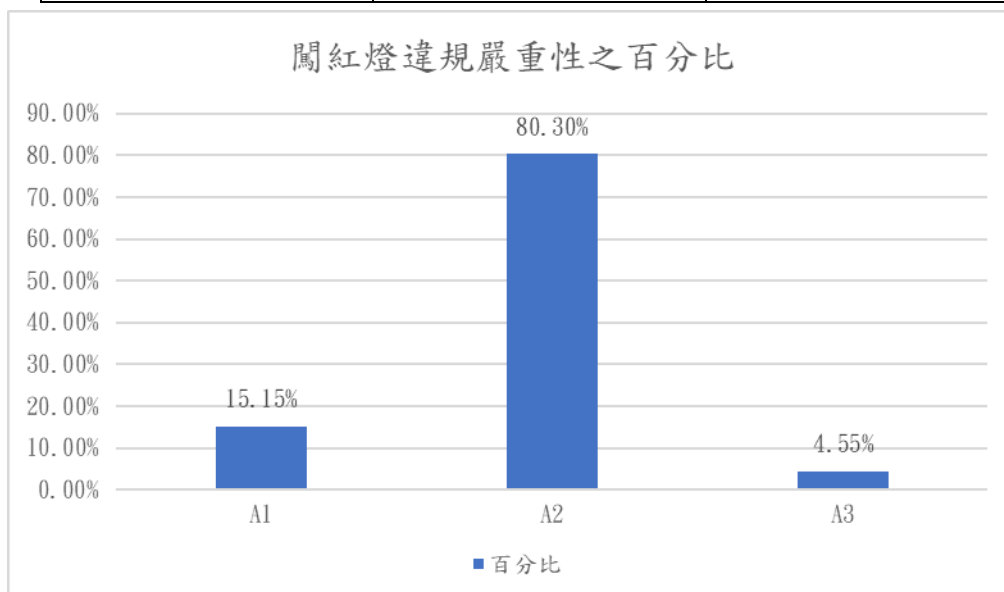


圖 14、闖紅燈違規嚴重性之百分比

6. 違規項目 60 變換車道未讓直行車先行

「變換車道未讓直行車先行」，其發生總次數為 62 次，佔所有違規項目之發生總次數的 3.22%，排名第六名。

表 28、變換車道未讓直行車先行在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 60 變換車道未讓直行車先行		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	16	25.81%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	24	38.71%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	3	4.84%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	14	22.58%
1 車為無責任、2 車為完全責任	5	8.06%

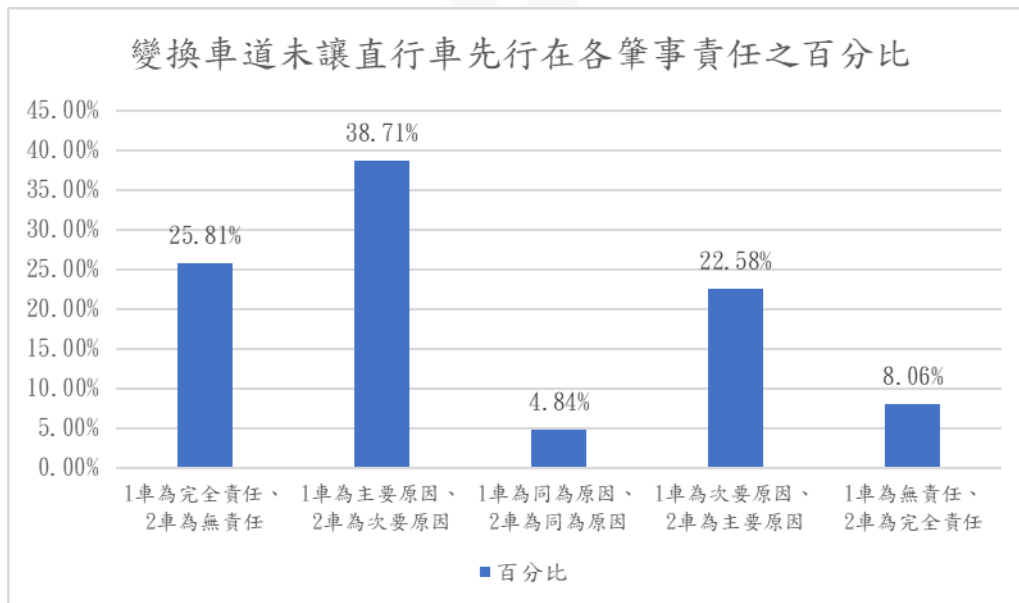


圖 15、變換車道未讓直行車先行在各肇事責任之百分比

表 29、變換車道未讓直行車先行違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 60 變換車道未讓直行車先行		
事故類型	次數	百分比
A1	3	4.84%
A2	41	66.13%
A3	18	29.03%

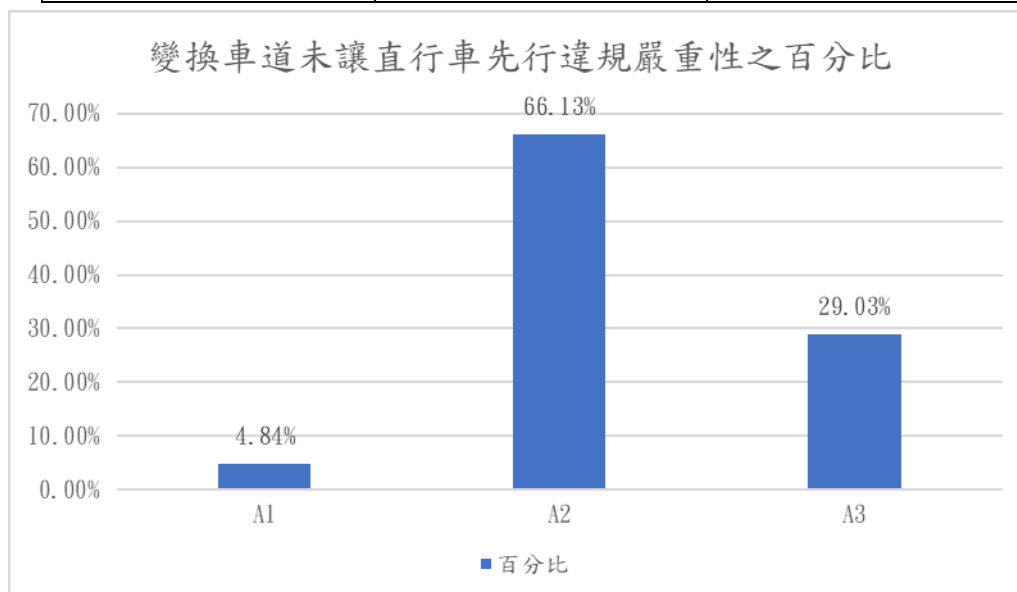


圖 16、變換車道未讓直行車先行違規嚴重性之百分比

7. 違規項目 28 超速

「超速」，其發生總次數為 60 次，佔所有違規項目之發生總次數的 3.11%，排名第七名。

表 30、超速在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 28 超速		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	6	10.00%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	33	55.00%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	10	16.67%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	9	15.00%
1 車為無責任、2 車為完全責任	2	3.33%

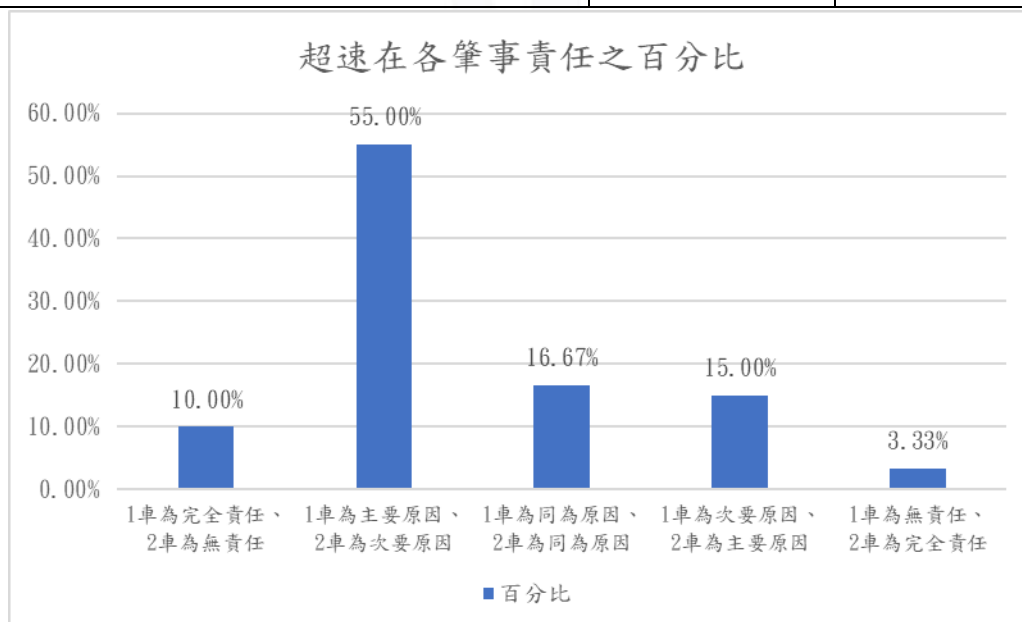


圖 17、超速在各肇事責任之百分比

表 31、超速違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 28 超速		
事故類型	次數	百分比
A1	18	30.00%
A2	39	65.00%
A3	3	5.00%

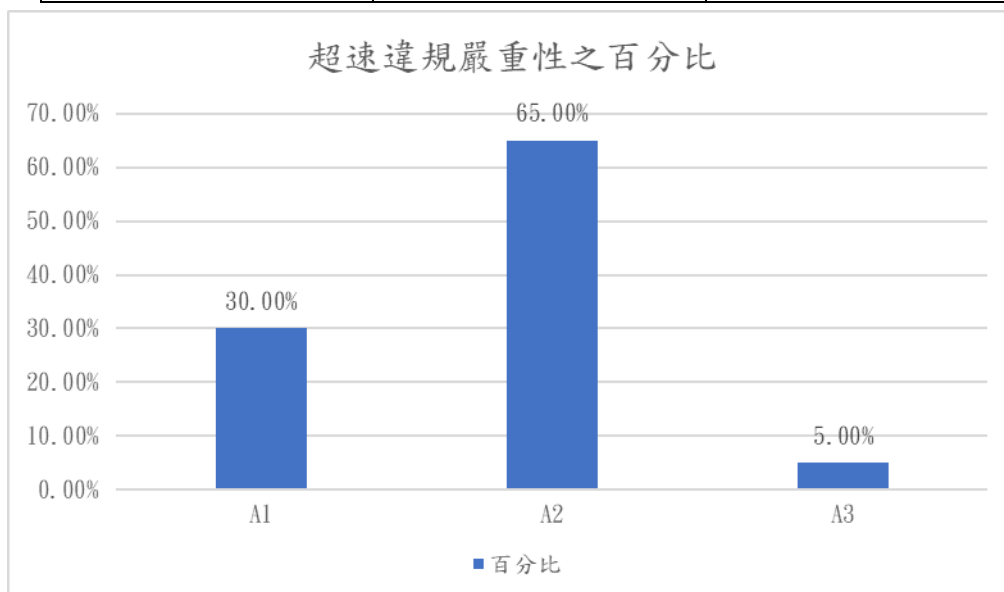


圖 18、超速違規嚴重性之百分比

8. 違規項目 16 起步未注意其他車(人)安全

「起步未注意其他車(人)安全」，其發生總次數為 49 次，佔所有違規項目之發生總次數的 2.54%，排名第八名。

表 32、起步未注意其他車(人)安全在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 16 起步未注意其他車(人)安全		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	29	59.18%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	10	20.41%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	2	4.08%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	7	14.29%
1 車為無責任、2 車為完全責任	1	2.04%

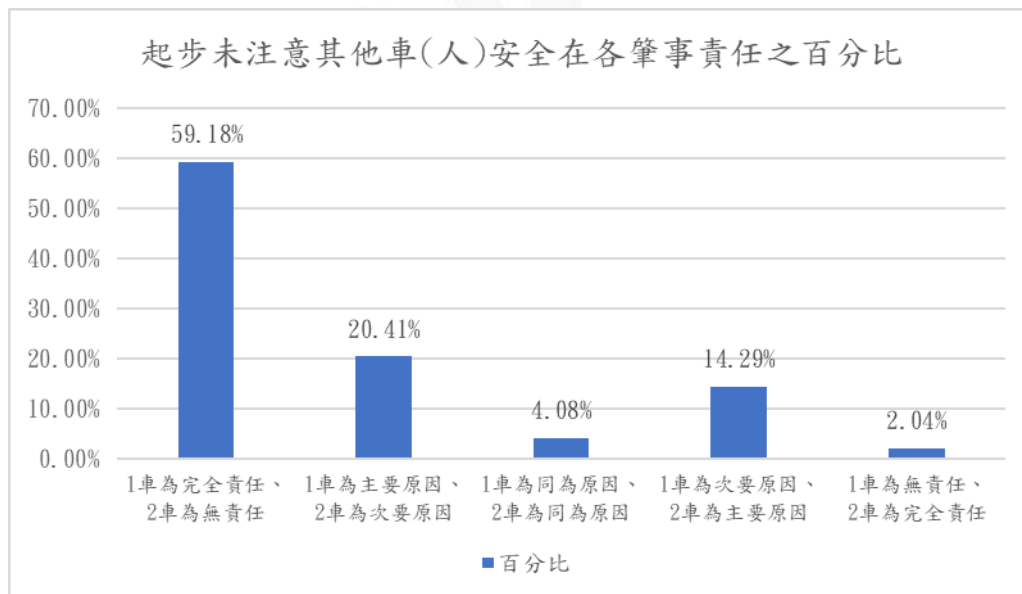


圖 19、起步未注意其他車(人)安全在各肇事責任之百分比

表 33、起步未注意其他車(人)安全違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 16 起步未注意其他車(人)安全		
事故類型	次數	百分比
A1	1	2.04%
A2	34	69.39%
A3	14	28.57%

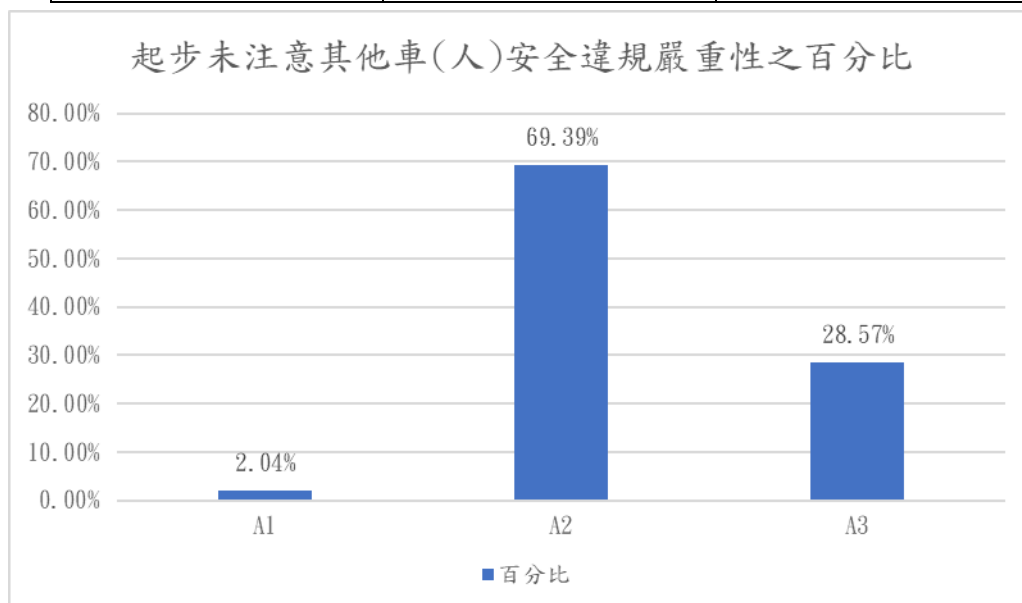


圖 20、起步未注意其他車(人)安全違規嚴重性之百分比

9. 違規項目 50 支道不讓幹道（左方車未讓右方車）

「支道不讓幹道（左方車未讓右方車）」，其發生總次數為 47 次，佔所有違規項目之發生總次數的 2.44%，排名第九名。

表 34、支道不讓幹道（左方車未讓右方車）在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 50 支道不讓幹道（左方車未讓右方車）		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	0	0.00%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	34	72.34%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	1	2.13%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	12	25.53%
1 車為無責任、2 車為完全責任	0	0.00%

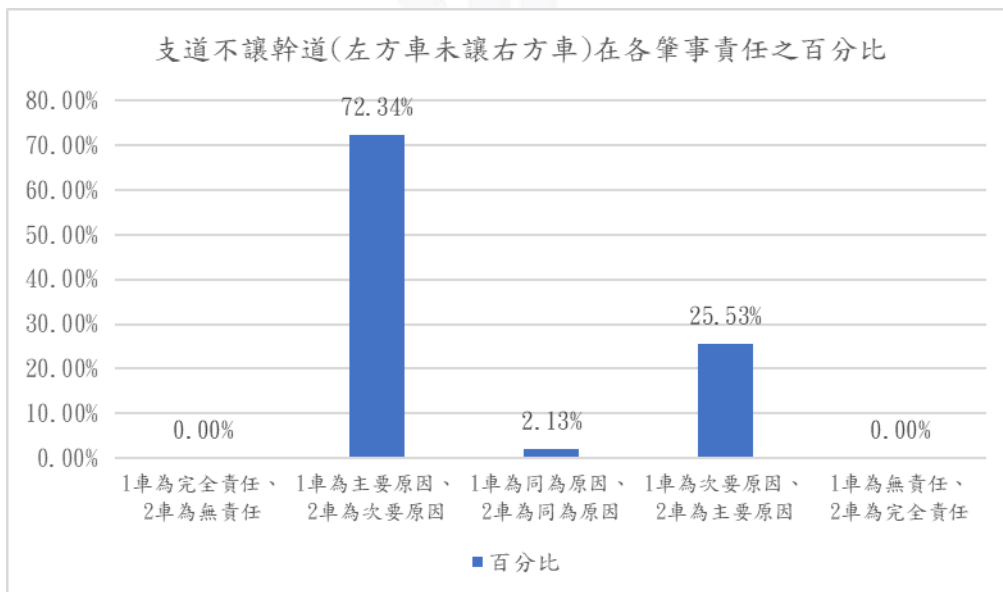


圖 21、支道不讓幹道（左方車未讓右方車）在各肇事責任之百分比

表 35、支道不讓幹道（左方車未讓右方車）違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 50 支道不讓幹道（左方車未讓右方車）		
事故類型	次數	百分比
A1	4	8.51%
A2	38	80.85%
A3	5	10.64%

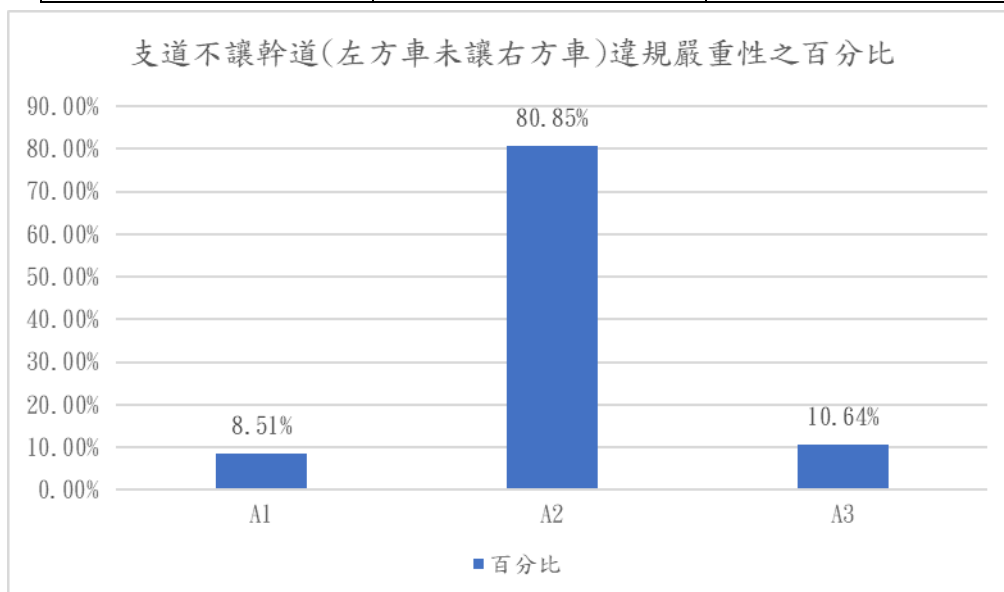


圖 22、支道不讓幹道（左方車未讓右方車）違規嚴重性之百分比

10. 違規項目 5 未保持安全距離

「未保持安全距離」，其發生總次數為 45 次，佔所有違規項目之發生總次數的 2.34%，排名第十名。

表 36、未保持安全距離在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 5 未保持安全距離		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	26	57.78%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	8	17.78%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	1	2.22%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	6	13.33%
1 車為無責任、2 車為完全責任	4	8.89%

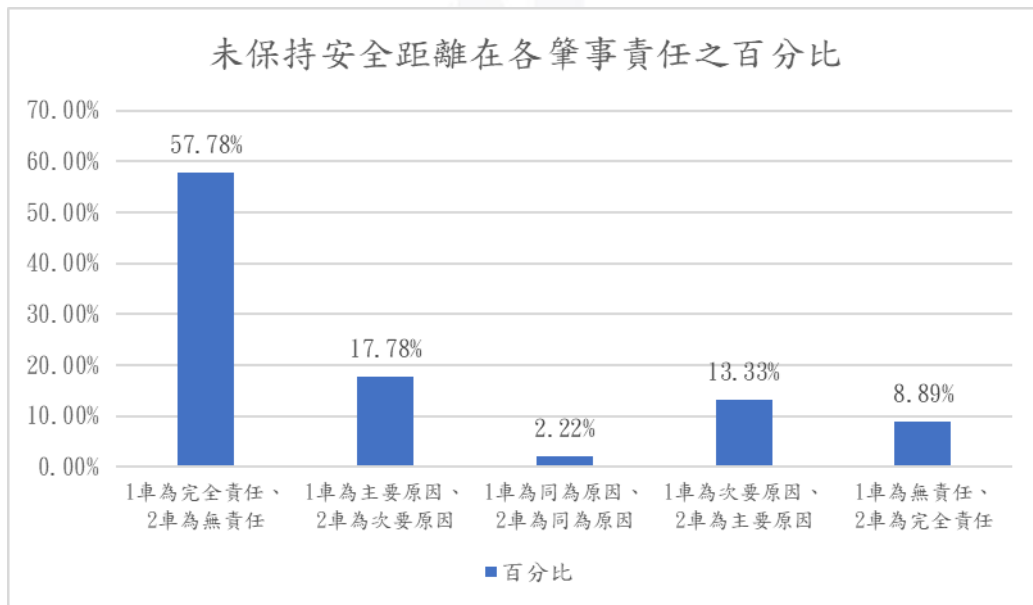


圖 23、未保持安全距離在各肇事責任之百分比

表 37、未保持安全距離違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 5 未保持安全距離		
事故類型	次數	百分比
A1	1	2.22%
A2	37	82.22%
A3	7	15.56%

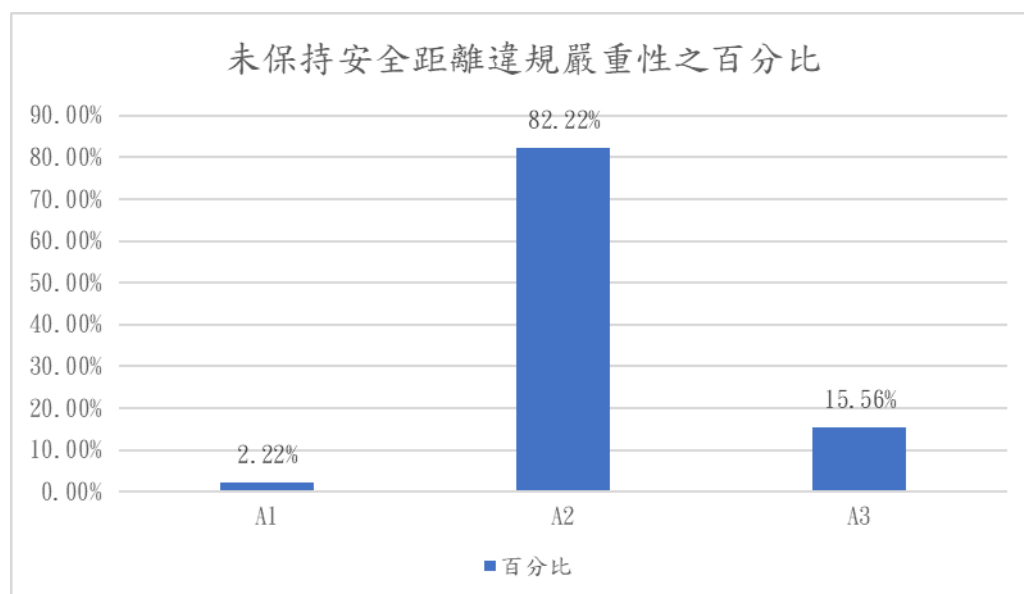


圖 24、未保持安全距離違規嚴重性之百分比

11. 違規項目 1、39、46、58 違規停車

有鑑於分析公路總局 M3 資料庫之資料時，得出違規停車及併排停車具有相當的次數，故雖然臺中市車鑑會提供之事故資料中，違規停車並非排名前十之違規項目，在此仍提出來加以探討。將違規項目「違規停車」、「違規停車或暫停不當而肇事」、「並排停車」、「禁止臨時停車」這四個項目合併成一個項目後再加以分析。

經合併過後，違規項目違規停車，其發生總次數為 30 次，佔所有違規項目之發生總次數的 1.56%。

表 38、違規停車在各肇事責任之次數與百分比

違規項目 違規停車		
肇事責任	次數	百分比
1 車為完全責任、2 車為無責任	7	23.33%
1 車為主要原因、2 車為次要原因	18	60.00%
1 車為同為原因、2 車為同為原因	3	10.00%
1 車為次要原因、2 車為主要原因	1	3.33%
1 車為無責任、2 車為完全責任	1	3.33%

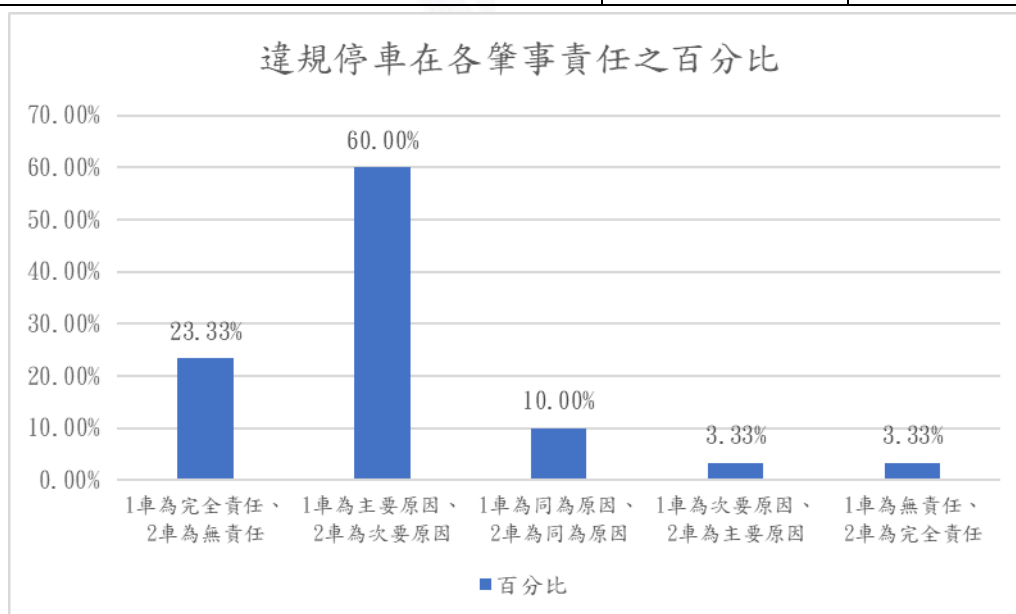


圖 25、違規停車在各肇事責任之百分比

表 39、違規停車違規嚴重性之次數與百分比

違規項目 違規停車		
事故類型	次數	百分比
A1	2	6.67%
A2	14	46.67%
A3	14	46.67%

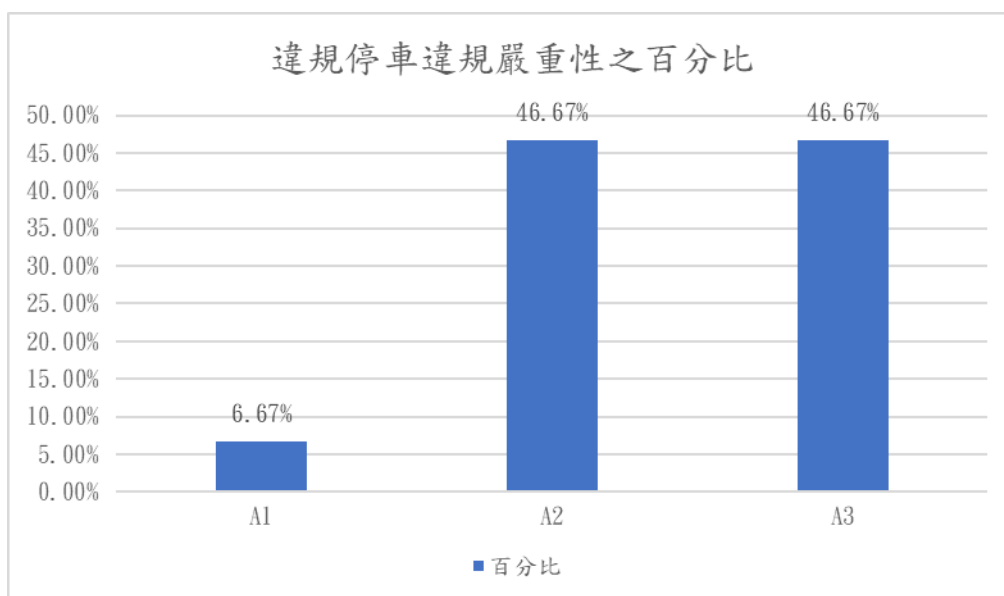


圖 26、違規停車違規嚴重性之百分比

6.2.1 統計檢定

將上述臺中市車鑑會的資料整理過後，將時段、地點、事故類型、肇事責任分別與前十項違規項目做卡方檢定，檢定其是否與各項違規項目有顯著相關。

1. 違規停車與事故類型、肇事責任

因違規停車在公路總局 M3 資料庫中具有一定比例，因此將其與事故類型、肇事責任做檢定，「違規停車」與事故類型在經過檢定後得出的 p 值為 0.000 小於 0.05，因此若有違規停車的狀況發生會使得事故嚴重性增加。而其與肇事責任在經過檢定後得出的 p 值為 0.183 大於 0.05，因此該違規項目並不會影響肇事責任的判定。

表 40、違規停車與事故類型、肇事責任之 p 值

違規 停車		p 值
	事故類型	0.000
	肇事責任	0.183

2. 前十項違規項目與時間

違規項目「超速」，在經過檢定後得出的 p 值為 0.046 小於 0.05，在時間是否影響超速上達到顯著相關，因此超速會因為時間的變化而產生變化，而其他違規項目如「未注意車前狀態及兩車並行間隔」、「未依規定減速」、「不依標誌標線指示」、「轉彎車不讓直行車先行」、「闖紅燈」等較不會因時間而有所改變。可推斷駕駛者會因駕駛時段人車之多寡決定超速與否。

表 41、前十項違規項目與時間之 p 值

時間	違規項目	p 值
	未注意車前狀態及兩車並行間隔	0.770
	未依規定減速	0.879
	不依標誌標線指示	0.069
	轉彎車不讓直行車先行	0.148
	闖紅燈	0.102
	變換車道未讓直行車先行	0.923
	超速	0.046
	起步未注意其他車(人)安全	0.489
	支道不讓幹道(左方車未讓右方車)	0.441
	未保持安全距離	0.073

由下圖可知超速在夜間是最常發生的，原因可能為大眾普遍覺得深夜道路較空曠，且因為深夜紅綠燈轉為閃光號誌，民眾存有僥倖心理，認為不會有其他人或是車輛，自身擁有專屬路權，因而較容易提高行車速度。

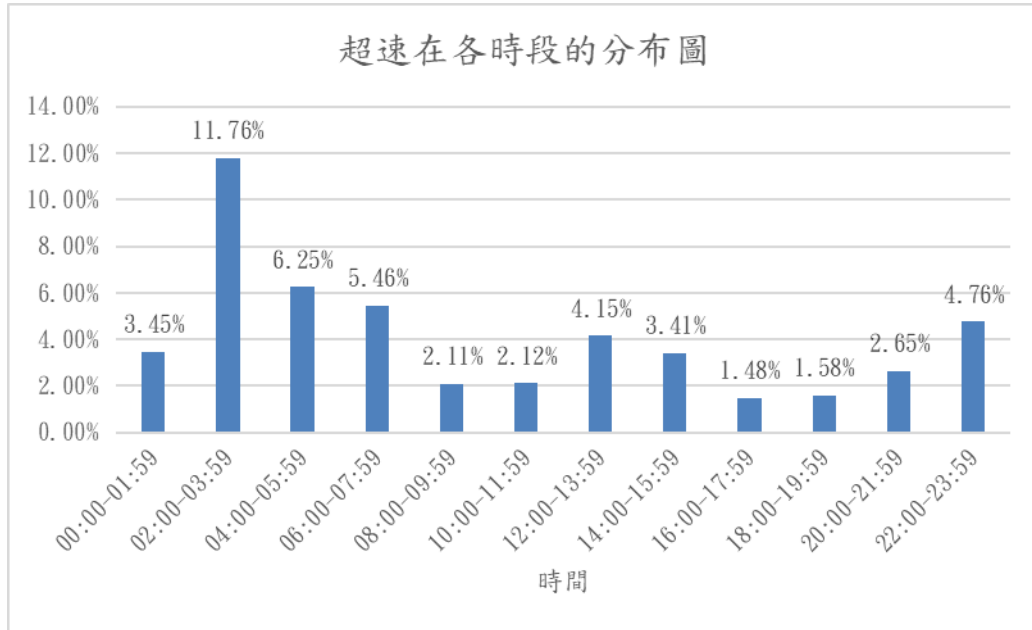


圖 27、超速在各時段的分布圖

3. 前十項違規項目與地點

違規項目「未注意車前狀態及兩車並行間隔」、「未依規定減速」、「不依標誌標線指示」、「轉彎車不讓直行車先行」、「闖紅燈」、「變換車道不讓直行車先行」、「起步未注意其他車(人)安全」、「支道不讓幹道(左方車未讓右方車)」、「未保持安全距離」檢定後的 p 值均小於 0.05，但「超速」在地點是否影響違規項目上未達到顯著相關，發生事故的不同地點(路段、路口)會影響除「超速」以外之違規項目。從檢定結果來看因「超速」而造成的事故並不會因不同的地點而更容易發生。

表 42、前十項違規項目與地點之 p 值

地點	違規項目	p 值
	未注意車前狀態及兩車並行間隔	0.003
	未依規定減速	0.000
	不依標誌標線指示	0.026
	轉彎車不讓直行車先行	0.000
	闖紅燈	0.000
	變換車道未讓直行車先行	0.013
	超速	0.378
	起步未注意其他車(人)安全	0.000
	支道不讓幹道(左方車未讓右方車)	0.002
	未保持安全距離	0.001

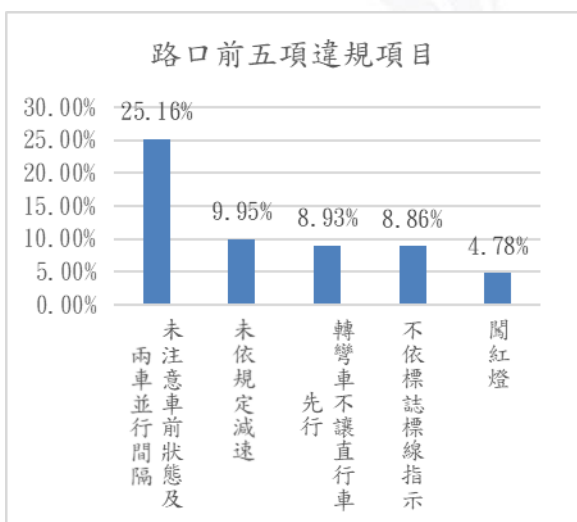


圖 28、路口前五項違規項目長條圖

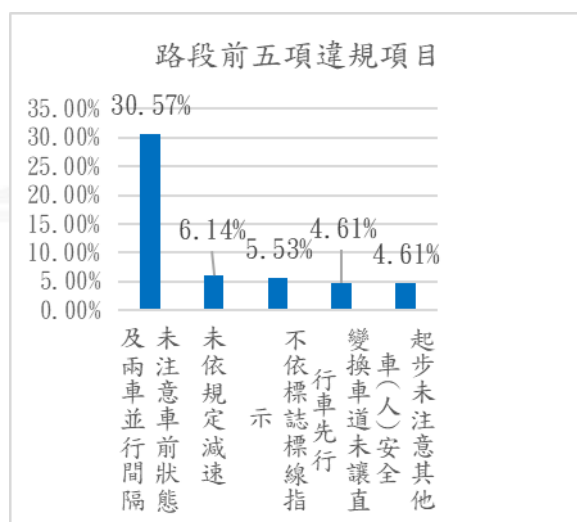


圖 29、路段前五項違規項目長條圖

從地點前五項違規項目長條圖可以看出，「未注意車前狀況及兩車距離並行間隔」及「未依規定減速」為最常導致事故發生之違規項目，不因地點改變而改變。

4. 前十項違規項目與事故類型

違規項目「未依規定減速」、「超速」、「起步未注意其他車(人)安全」檢定後的 p 值均小於 0.05，在事故類型是否與違規項目相關上達到顯著相關，當速度越快時撞擊力道也會更快，因此「超速」、「未依規定減速」會使得車禍的嚴重性增加。而「起步未注意其他車(人)安全」因為後方車無法預期前方會有車輛駛出，使得無法及時減速，因此較容易有傷亡事故發生。而「未注意車前狀態及兩車並行間隔」、「不依標誌標線指示」等，從檢定結果來看較不會影響事故的嚴重性。

表 43、前十項違規項目與事故類型之 p 值

事故類型	違規項目	p 值
	未注意車前狀態及兩車並行間隔	0.231
	未依規定減速	0.045
	不依標誌標線指示	0.968
	轉彎車不讓直行車先行	0.121
	闖紅燈	0.058
	變換車道未讓直行車先行	0.101
	超速	0.000
	起步未注意其他車(人)安全	0.038
	支道不讓幹道(左方車未讓右方車)	0.446
	未保持安全距離	0.904

5. 前十項違規項目與肇事責任

由以下表格可以看到前十項違規項目檢定後的 p 值均小於 0.05，在肇事責任是否與違規項目相關上達到顯著相關，違規項目均會影響到肇事責任可說明違規項目均會影響到肇事責任的判定。

表 44、前十項違規項目與肇事責任之 p 值

肇事責任	違規項目	p 值
	未注意車前狀態及兩車並行間隔	0.000
	未依規定減速	0.000
	不依標誌標線指示	0.002
	轉彎車不讓直行車先行	0.000
	闖紅燈	0.000
	變換車道未讓直行車先行	0.034
	超速	0.001
	起步未注意其他車(人)安全	0.001
	支道不讓幹道(左方車未讓右方車)	0.000
	未保持安全距離	0.002

6.3 問卷統整

1. 受訪者人口結構及駕駛屬性：

(1) 性別

在此問卷調查的性別比例中，男性有 187 人，佔 52.5%；女性有 169 人，佔 47.4%，受訪者族群中男性略多於女性。

(2) 年齡

此問卷受訪者年齡填答限制為 18 歲至 85 歲，在 356 位有效受訪者中，29 歲以下(含 29 歲)的有 71 位，佔總樣本數的 19.9%；30-39 歲的有 52 位，佔總樣本數的 14.6%；40-49 歲的有 96 位，佔總樣本數的 26.9%；50-59 歲的有 80 位，佔總樣本數的 22.4%；60 歲以上(含 60 歲)的有 12 位，佔總樣本數的 3.3%。

各組別人數多寡依序為 40-49 歲、50-59 歲、29 歲以下、30-39 歲、60 歲以上。

2. 汽車駕照與違規：

(1) 是否擁有駕照

在 356 位受訪者中，有 301 位擁有汽車駕照，佔 84.5%；沒有汽車駕照的人有 55 位，佔 15.4%，擁有汽車駕照的受訪者較多。

(2) 持有駕照幾年

本問卷將持有駕照年份分為 1 年以下、1 年至 3 年、3 年至 10 年以及 10 年以上四個選項，其中持有駕照 10 年以上有 208 人，佔總樣本的 69.1%，是最多的族群；3 年至 10 年有 54 位，佔總樣本的 17.9%；1 年至 3 年有 27 位，佔總樣本的 8.9%；1 年以下的有 12 位，佔總樣本的 3.9%。

(3) 大部分開車時段

本問卷將時段以每兩小時做分隔，共分成 12 個項目，此題為複選題，其中 18:00~19:59 最多人選擇，共有 42.5%；其次為 16:00~17:59，共有 37.8%；第三則是 08:00~09:59 和 06:00~07:59，皆約為 33%。

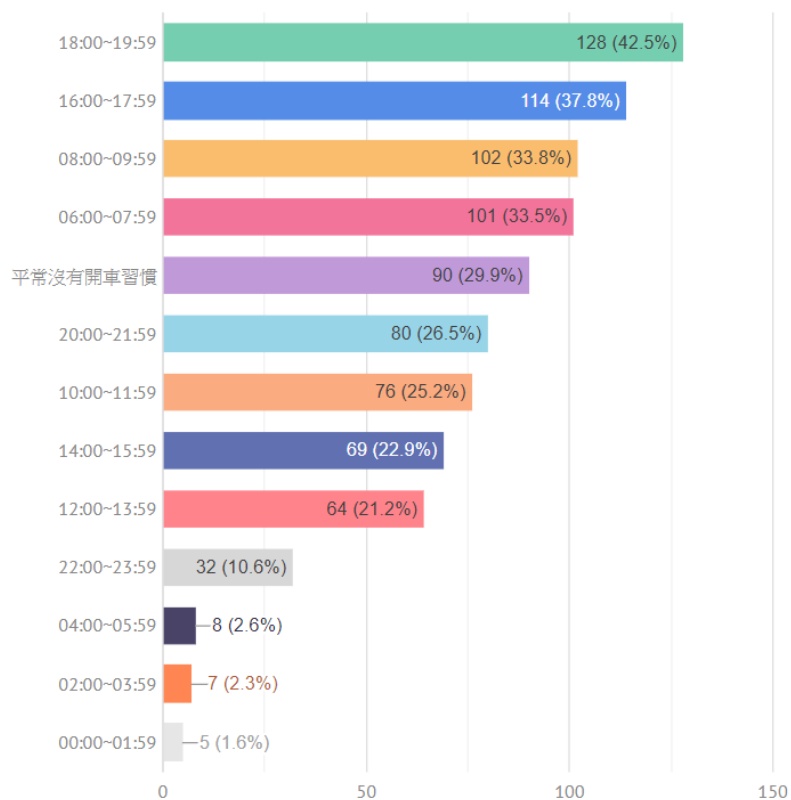


圖 30、大部分開車時段之選項次數排名(汽車)

(4) 曾犯過哪些交通違規

本問卷依臺中市車鑑會資料統計之違規項目排名，排除已列入記點之項目前後，以前十項為題，詢問曾犯過哪些違規項目。此題為複選題，違規項目中的超速佔樣本數的 57.8%，佔了一半以上，第二名為闖紅燈，佔樣本數的 22.9%；第三名為未依規定減速，佔樣本數的 19.6%。

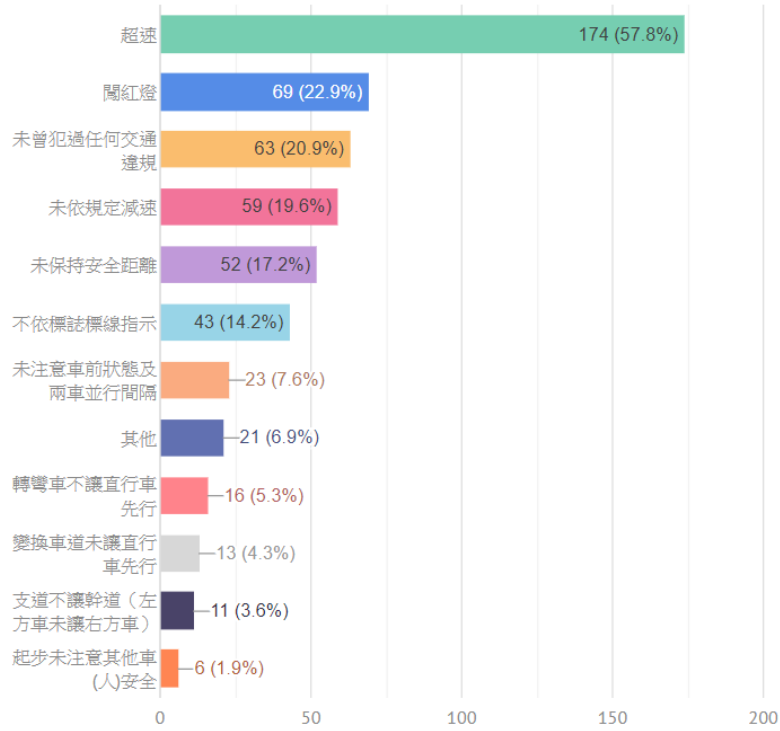


圖 31、曾犯過哪些交通違規之選項次數排名(汽車)

(5) 是否曾被記點

在 301 位受訪者中，曾被記點的有 47 位，佔 15.6%；有 254 位未被記點過，佔 84.3%，僅有一成多的民眾曾因違規而被記點。

(6) 因哪些項目而被記點

在 47 位受訪者可複選被記點的項目中，因超速而被記點過的有 76.5%；因闖紅燈、紅燈右轉的有 36.1%；因高速公路違規則有 25.5%，以上為排名前三項。

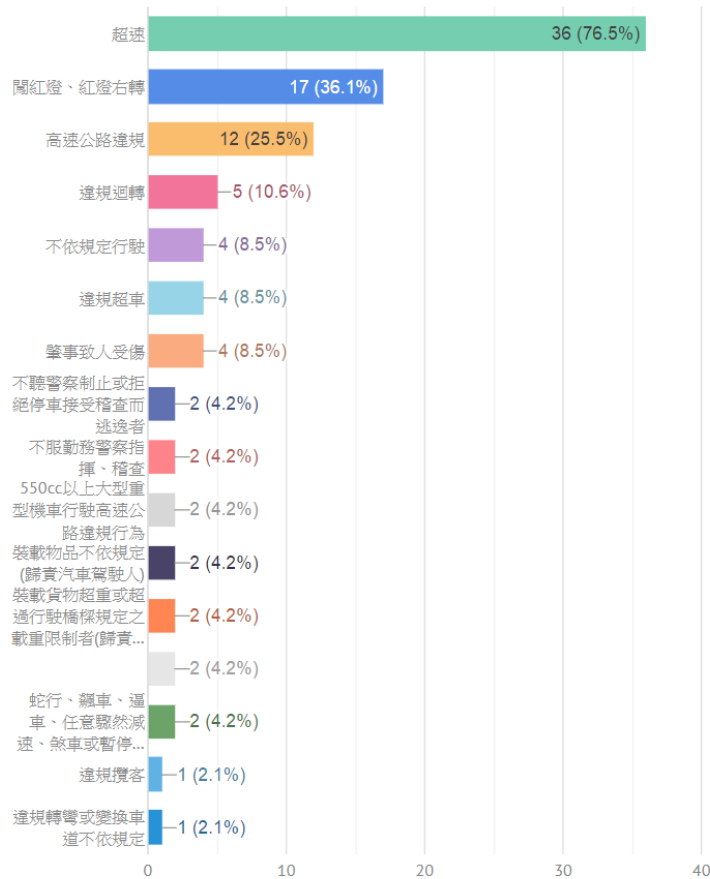


圖 32、因哪些項目而被記點之選項次數排名(汽車)

(7) 是否曾因記點而被吊銷或吊扣駕照過

在被記點的 47 人當中，只有 9 人曾被吊扣駕照，以及 1 位曾被吊銷駕照。

3. 記點制度滿意度：

在執法落實度、違規處分內容、違規項目詳細度、違規種類詳細度、記點累積量及記點時效，大部分的受訪者均滿意目前現況，但也有大約三至四成的受訪者認為可以更嚴格，只有少數一到兩成的受訪者認為應該要再放寬點。

表 45、記點制度滿意度之次數分配表

項目	可以更嚴格		滿意目前現況		可以放寬點	
	次數	百分比	次數	百分比	次數	百分比
執法落實度	140	39.30%	189	53%	27	7.50%
違規處分內容	155	43.50%	181	50.80%	20	5.60%
違規項目詳細度	132	37%	184	51.60%	40	11.20%
違規種類詳細度	152	42.60%	168	47.10%	36	10.10%
記點累積量	133	37.30%	202	56.70%	21	5.80%
記點時效	118	33.10%	220	61.70%	18	5%

4. 記點制度新增項目：

在以下調查項目中，均有五成以上的受訪者認為必須加入記點制度，其中違反號誌管制就有八成的受訪者認為必須加入記點制度，其次是迴車未注意其他車(人)安全及不讓行人先行，均約有七成的受訪者認為必須加入記點制度，可以看出雖然多數受訪者都滿意目前現況，但對於增加記點制度中之違規項目還是抱持著贊同的看法。

表 46、記點制度新增項目是否同意之次數分配表

項目	必須加入記點制度		不用加入記點制度	
	次數	百分比	次數	百分比
未注意車前狀態及兩車並行間隔	184	51.60%	172	48.30%
不依標誌標線指示	215	60.30%	141	39.60%
起步未注意其他車(人)安全	242	67.90%	114	32%
支道不讓幹道	245	68.80%	111	31.10%
違反號誌管制	296	83.10%	60	16.80%
未讓行進中之車輛先行	219	61.50%	137	38.40%
左轉彎未依規定	242	67.90%	114	32%
右轉彎未依規定	219	61.50%	137	38.40%
迴車未注意其他車(人)安全	283	79.40%	73	20.50%
不讓行人先行	283	79.40%	73	20.50%

5. 問卷結果

根據問卷結果可看出，目前對於臺灣交通違規記點制度，大部分的民眾皆滿足於法規現況(約 53.48%)，但仍有約 38.8%之民眾認為法規可以更加嚴格。

對於本報告提出可增加之違規記點項目中，除了「未注意車前狀態及兩車並行間隔」只有五成民眾同意外，其他項目皆有六成以上的民眾同意將違規項目加入記點制度，其中「違反號誌管制」、「迴車未注意其他車(人)安全」、「不讓行人先行」更有約八成民眾同意。

6.3.2 分析與統計方法

違規項目「不依標誌標線指示」、「超速」檢定後的 p 值均小於 0.05，在駕齡是否與違規項目相關上達到顯著相關，取得駕照的時間長短會使得駕駛人更容易犯這兩項違規。而「未注意車前狀態及兩車並行間隔」、「未依規定減速」、「起步未注意其他車(人)安全」等，從檢定結果而言是無顯著相關的。

表 47、前十項違規項目與取得駕照年份之 p 值

取得駕照年份	違規項目	p 值
	未注意車前狀態及兩車並行間隔	0.086
	未依規定減速	0.069
	不依標誌標線指示	0.009
	轉彎車不讓直行車先行	0.403
	闖紅燈	0.259
	變換車道未讓直行車先行	0.740
	超速	0.000
	起步未注意其他車(人)安全	0.434
	支道不讓幹道(左方車未讓右方車)	0.737
	未保持安全距離	0.563

由下圖可以看出，當汽車駕駛證照取得的時間越久，駕駛人越容易在駕駛車輛時「超速」，但較不易犯下「未保持安全距離」及「變換車道未讓直行車先行」之違規行為。

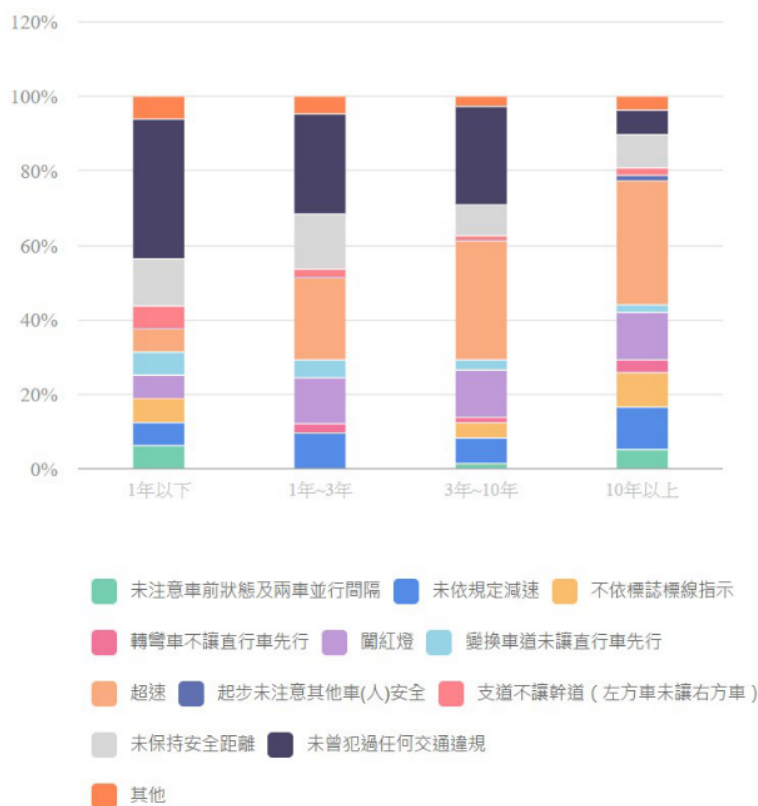


圖 33、汽車駕齡與違規項目次數堆疊長條圖

第七章、方案研擬

7.1 未來記點制度建議方案

7.1.1 記點項目

透過公路總局 M3 資料庫與臺中市車鑑會 829 件事務資料分析結果，得出各項違規項目次數排名，前者排除與危害無關的違規以及後者排除已在記點制度中的項目後，根據結果取前十項列入記點項目。此外，也將臺中市車鑑會 829 件事務資料分析後排名前十的違規項目放入問卷，調查民眾是否同意將其加入現有記點制度中。

將臺中市車鑑會 829 件事務資料的前十名違規項目與其事故類型統計，得出違規項目在各自發生次數中的 A1 事故的比例，觀察各違規項目之嚴重性，用以分配違規記點點數。

表 48、違規項目在各自發生次數中的 A1 事故排名

違規項目	違規項目在各自發生次數中的 A1 事故的比例
超速	30.00%
闖紅燈	15.15%
支道不讓幹道（左方車未讓右方車）	8.51%
違規停車	6.67%
未依規定減速	5.39%
變換車道未讓直行車先行	4.84%
轉彎車不讓直行車先行	4.69%
未注意車前狀態及兩車並行間隔	4.23%
不依標誌標線指示	3.36%
未保持安全距離	2.22%
起步未注意其他車(人)安全	2.04%

根據上表可看出超速屬於重大違規項目，但臺灣記點制度只有一項《道路交通管理處罰條例》第 40 條「超速」記 1 點，從各國文獻可看出，其超速記點分配是考慮不同速度在肇事時所引起的嚴重性與損害程度所訂定出。因此，本研究另提出超速分級分配記點，以符合比例原則。

表 49、公路總局 M3 資料前十項及臺中市車鑑會前十項之交叉分析表

違規項目	百分比
未注意車前狀態及兩車並行間隔	26.98%
超速	25.03%
違規停車	19.50%
不依標誌標線指示	11.59%
未依規定減速	8.67%
闖紅燈	6.96%
轉彎車不讓直行車先行	6.64%
變換車道未讓直行車先行	3.22%

起步未注意其他車(人)安全	2.54%
支道不讓幹道(左方車未讓右方車)	2.44%
未保持安全距離	2.34%
未依規定使用燈光	0.40%
在多車道左轉彎，不先駛入內側車道	0.37%
汽車行駛於一般道路上汽車駕駛人未依規定繫安全帶	0.33%
不依規定駛入來車道	0.29%
任意跨越兩條車道行駛	0.22%
未經許可在道路擺設攤位者	0.20%

根據上表發現多數項目與臺中市車鑑會違規項目在各自發生次數中的 A1 事故的項目相同，因此將以上項目納入記點制度。

表 50、超速分級分配記點表

	違規項目	點數
目前記點制度	《道路交通管理處罰條例》 第 40 條「超速」	1 點 (超過 60 公里以上 3 點)
建議記點制度	超過速限未達 15 公里	1 點
	超過速限 16 公里以上未達 25 公里	3 點
	超過速限 25 公里以上未達 35 公里	5 點
	超過速限 35 公里以上未達 45 公里	7 點
	超過速限 45 公里	8 點

表 51、建議新增之臺灣交通違規記點配分表

違反道路交通管理處罰條例	記點點數
<p>第 7-2 條第 2 項第 10 款、第 31 條第 1 項：汽車駕駛人未依規定繫安全帶</p> <p>第 33 條第 1 項、第 2 項：高速公路違規</p> <p>第 38 條第 1 項：違規攬客</p> <p>第 60 條第 1 項：不聽警察制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者</p> <p>第 60 條第 2 項第 1~2 款：不服勤務警察指揮、稽查</p> <p>第 92 條第 7 項：550cc 以上大型重型機車行駛高速公路違規行為</p> <p>第 7-2 條第 2 項第 9 款、第 40 條：超過速限未達 15 公里</p>	1
<p>第 48 條第 1 項第 4 款、第 5 款：右轉彎未依規定</p> <p>第 42 條：未依規定使用燈光</p> <p>第 29 條第 1 項第 1~4 款：裝載物品不依規定(歸責汽車駕駛人)</p> <p>第 29 條之 2 第 1~2 項：裝載貨物超重或超過行駛橋樑規定之載重限制者 (歸責汽車駕駛人)</p> <p>第 30 條第 1 項第 1~2 款：裝載物品超重、超長、超寬、超高而未隨車攜帶臨時通行證，或未依規定路線、時間行駛或滲漏、飛散或氣味惡臭者</p>	2
<p>第 48 條第 1 項第 3 款、第 4 款、第 5 款：左轉彎未依規定</p> <p>第 44 條第 5 款：不依標誌標線指示</p> <p>起步未注意其他車(人)安全(參考道路交通安全規則)</p> <p>第 45 條第 1 項第 3 款：不依規定駛入來車道</p> <p>第 45 條第 1 項第 12 款：任意跨越兩條車道行駛</p> <p>第 44 條第 1 項第 5 款：違反號誌管制</p> <p>第 47 條第 1~3 款：違規超車</p>	3

<p>第 49 條：違規迴轉</p> <p>第 43 條：蛇行、飆車、逼車、任意驟然減速、煞車或暫停</p> <p>第 61 條第 3 項：肇事致人受傷</p> <p>第 53 條、53 條之 1：紅燈右轉</p> <p>第 7-2 條第 2 項第 9 款、第 40 條：超過速限 16 公里以上未達 25 公里</p>	
<p>第 45 條第 1 項第 10 款：未讓行進中之車輛先行</p> <p>第 49 條第 5 款：迴車未注意其他車(人)安全</p> <p>未注意車前狀態及兩車並行間隔(參考道路交通安全規則)</p> <p>第 7-2 條第 2 項第 6 款：變換車道未讓直行車先行</p> <p>第 48 條第 1 項第 6 款：轉彎車不讓直行車先行</p> <p>第 46 條第 1 項第 1 款：未保持安全距離</p>	4
<p>第 7-2 條第 1 項第 5 款、第 2 項第 4 款、第 55 條、第 56 條：違規停車</p> <p>第 44 條第 1 項第 2-7 條：未依規定減速</p> <p>第 68 條第 2 項:領有汽車駕駛執照之汽車駕駛人，除駕駛聯結車、大客車、大貨車外之非其駕駛執照種類之車輛，應受吊扣駕駛執照情形，無因而肇事致人受傷或重傷者</p> <p>第 7-2 條第 2 項第 9 款、第 40 條：超過速限 25 公里以上未達 35 公里</p>	5
<p>第 44、48 條第 2 項、第 45 條第 1 項第 10 款：不讓行人先行</p> <p>第 45 條第 1 項第 9 款：支道不讓幹道</p>	6
<p>第 53 條、53 條之 1：闖紅燈</p> <p>第 7-2 條第 2 項第 9 款、第 40 條：超過速限 35 公里以上未達 45 公里</p>	7
<p>第 7-2 條第 2 項第 9 款、第 40 條：超過速限 45 公里</p>	8

7.1.2 記點週期

臺灣目前記點制度週期以 6 個月為一期，6 個月內未達 6 點即可歸零，與其他國家相較起來會使駕駛人自我約束力更低；亦可發現有許多國家皆有累積制度，在週期內就算達到吊扣(銷)駕照之點數並受到處分後，點數不歸零，將繼續累點，以此約束安全駕駛。

表 52、建議記點週期表

目前記點週期	建議記點週期
6 個月後點數歸零。	36 個月後點數歸零。

7.1.3 記點處分

臺灣目前的處分以吊扣駕照及交通講習為主，但吊扣時間僅 1 至 2 個月，對於民眾的違規駕駛的嚇阻性並不大，因此，處分內容應配合週期，並採以累計記點的方式，規劃不同點數的處分制度，以防止駕駛不斷重複違規，如下表。

表 53、建議採取累計制度表

目前記點處分	建議記點處分
6 個月內記滿 6 點吊扣 1 個月，一年內吊扣兩次再犯即吊銷。	36 個月內記滿 8 點即吊扣 2 個月，累積再記 5 點，第二次吊扣 3 個月，吊扣兩次後累計再記 3 點即吊銷。

第八章、結論與建議

8.1 結論

本研究回顧國內外的記點懲處制度以及分析臺灣違規項目之特性，從中可以看出目前臺灣在交通違規記點上仍有不足，事故發生率也比其他國家高，顯示駕照制度有部分缺失。根據上述分析結果可以看出有許多佔據高比例的違規皆不在記點範圍內，而在配分方面也不夠嚴苛，目前的違規記點配分只有四種配分，懲處方式也較輕微，且不符合危害程度之輕重比例。

1. 車鑑會的統計結果

本研究整理臺中市車鑑會提供的鑑定意見書，建立資料庫，進行分析。在事故中違規項目中佔最多的是未注意車前狀況及兩車併行間隔(佔 26.98%)，其次為未依規定減速(佔 8.67%)。透過卡方檢定結果得知，肇事責任的判定會受到違規項目的影響，如：闖紅燈有過半數都會被判定為完全責任，變換車道未讓直行車先行則多半為主次原因。違規項目與時段之顯著性關係，僅超速與時段有顯著相關，路口和路段與違規項目僅與超速無顯著關係，可知駕駛者會因駕駛時段人車的多寡決定超速與否，會違規超速者並不會因路口較危險而選擇不超速。違規項目與事故類型則與未依規定減速和超速有顯著相關。

2. 問卷統計結果

汽車駕駛人中有 57.8%最常犯違規項目為「超速」，22.9%為「闖紅燈」，但是卻只有 15.6%的違規有被記點。

以臺灣目前的現行制度而言，民眾多是滿意現況的(約 53.48%)，認為可以維持目前的記點制度，然而還是有約三成的民眾認為可以更加嚴格。而對於本研究提出關於新增進記點制度的違規項目，有過半數的民眾是贊成的，其中「違反號誌管制」、「迴車未禮讓其他車(人)安全」、「不讓行人先行」三項，有約八成的民眾是贊成新增進記點制度的。

透過問卷中駕齡與違規項目的檢定發現，當汽車駕駛證照取得的時間越久，駕駛人越容易「超速」，但駕駛人越不容易因「未保持安全距離」及「變換車道未讓直行車先行」而違規。

3. 新記點制度方案研擬

- (1) 目前臺灣記點週期為 6 個月，認為有週期過短導致駕駛人守法意願較低之慮，建議增長為 36 個月。
- (2) 累計制度分別以累計點數 13 點吊扣 3 個月及 16 點吊銷。
- (3) 點數配分以分析成果之違規項目嚴重性、發生比率高之違規項目及問卷中常違規項目前十名新增為違規記點項目，並以其中百分比之高低變化配合記點點數多寡的配分。

4. 超速記點

從上述分析結果可知臺灣超速約束力之不足，由國外記點制度可知，國外幾乎將超速此違規項目依比例分級處罰，而臺灣不論超速之嚴重程度均予以 1 點處分，建議效法國外採分級處罰制度。

5. 酒駕制度

警政署統計資料顯示，酒駕制度仍未有效遏止酒駕事故發生。問卷回饋中，多數民眾認為酒駕制度仍不夠嚴謹，可納入記點制度增強執法力度，但記點主要的處分為吊扣吊銷駕照，臺灣酒駕處分已予以吊扣吊銷駕照之處分，所以本組認為無需納入記點制度中。

6. 駕照制度

有鑑於臺灣高違規事故發生率，建議參考國外階段性訓練(駕照分級)以及危險感知訓練與測試，建立更完善之訓練制度，並使我國考驗制度高標化。除此之外亦可效法國外提出駕駛人守法誘因，例如降低汽車保險保費、抵掉部分交通罰單等等。

8.2 建議

1. 本次研究範圍集中於臺中事故資料，因事故類型範圍多集中在 A2，因此建議未來範圍可擴大至全臺，分析造成事故的違規項目，將其加入記點項目。
2. 未來決策記點項目配分時可以參考更多層面，如社會、政策等，不單以項目所造成的嚴重性及次數來做配分，研擬方案後可再次調查民眾對於記點配分的接受度。
3. 建議後續研究者配合記點制度，研擬更全面之駕照制度，可針對駕照等級、駕駛訓練時數及方式、駕駛人守法誘因等面向詳盡制度內容，提出確切執行內容及相關配套措施。
4. 本組雖認為酒駕違規行為不需納入記點制度中，但仍建議後續研究者可以針對酒駕制度部分，討論如何調整制度，加強執法力度，有效遏止酒駕事故發生。

第九章、參考文獻

中文文獻

周文生、洪鈞澤等(2013)，「安全與節能駕駛教育訓練平臺建置」，交通部運輸研究所。

黃振烜(2014)，「駕駛違規與交通事故之關聯分析」，國立交通大學管理學院(運輸物流學程)碩士班碩士論文。

黃曉君(2014)，「道路交通安全講習成效對於違規駕駛人行為之影響探討-以東勢監理分站轄區為例」，南華大學資訊管理學系碩士論文。

葉名山、鍾文獻、黃千鳳、林佳慧、劉欣憲(2009)，「運用遺傳規劃模式建構警方執法強度預測交通事故次數之研究」，道路交通安全與執法研討會。

楊明福(2017)，「建立交通執法指標之研究-以運用路口監視器調查交通違規行為為例」，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。

蔡中志、李崔百(2018)，「道路交通違規記點制度之研究」，道路交通安全與執法研討會。

蔡中志、李崔百(2019)，「道路交通違規記點制度之研究」，交通學報。

蔡育佳(2019)，「重大交通違規與事故關聯性之研究」，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。

蕭淑娟(2016)，「駕照管理積極作為之研究」，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。

附錄

附錄一：交通違規資料欄位說明

序號	中文說明	資料類型	參考代碼表	範例	欄位補充說明	提供之資料或格式說明
1	舉發單位	char(5)	vil_accuse_no_code	1L30		採原格式。 請提供參考代碼表。
2	車號	char(15)		AAA-AA A		請提供原始資料(採原格式)。 將以原始資料與強制車險保險資料串聯後進行去識別化處理，再提供予研究團隊分析。
3	車籍車種	char(3)	車籍車種代碼	112 自用 小客車	自監理站帶 出之車種。	採原格式。 請提供參考代碼表。
4	身分證號	char(10)			若「歸責對象」欄位為罰駕，則此欄位一定有資料且為駕駛人或前車主 ID，若「歸責對象」欄位非罰駕，則此欄位可能為空值。	請提供原始資料(採原格式)。 將以原始資料與強制車險保險資料串聯後進行去識別化處理，再提供予研究團隊分析。
5	生日	date				請轉換為 yyyyymmdd 格式，例如 2016 年 5 月 8 日請轉換為"20160508"。
6	統編	char(10)			車主(103 年 7 月 7 日入案的案件才有資料)。	請提供原始資料(採原格式)。 將以原始資料與強制車險保險資料串聯後進行去識別化處理，再提供予研究團隊分

臺灣地區交通違規特性之分析

序號	中文說明	資料類型	參考代碼表	範例	欄位補充說明	提供之資料或格式說明
						析。
7	歸責對象	char(1)	vil_resp_code		判斷「身分證號」欄位為車主還是駕駛人 ID。	採原格式。
8	條款 1	int	vil_clause_rule		至多違反 4 條違規項目，無輕重之先後順序關係。	請提供參考代碼表(自系統產出，不重複)。請將條款轉換為違規項目後，提供對應之違規項目資料欄位。
9	條款 2	int	vil_clause_rule			
10	條款 3	int	vil_clause_rule			
11	條款 4	int	vil_clause_rule			
12	違規地點代碼	char(5)	vil_addr_no_code		僅臺北市舉發。	採原格式。
13	違規日期	datetime				請轉換為 yyyyymmdd 格式，例如 2016 年 5 月 8 日請轉換為"20160508"。
14	應繳金額	int				採原格式。
15	違規單號	char(11)			前 2 碼可判斷違規地點縣市別。	採原格式。
16	違規地區	char(2)			新增欄位	請依「違規單號」前 2 碼並依附表二「地區代號表」轉換為縣市別代號。
17	違規項目	char(200)			新增欄位	請依條款 1-4 轉換為違規項目。
X	異動別	char(1)	vil_close_no_code		判斷此違規案件是否有效	此欄位不需提供，但請剔除「異動別」為免罰(代號 E)及刪除(代號 F)的資料。

資料來源:公路總局 M3 資料庫

附錄二：主要交通違規項目之代碼對照表

編號	違規代號	違規項目	說明
1	2110101	無照駕駛	依據道路交通處罰條例第 21 條、第 I 項、第一款，未領有駕駛執照駕駛小型車或機車。
2	2110201	無照駕駛 (越級駕駛)	依據道路交通處罰條例第 21 條、第 I 項、第二款，領有機車執照駕駛小型車。
3	3310201	未保持安全距離	依據道路交通處罰條例第 33 條、第 I 項、第二款，汽車行駛高速公路未依規定與前車保持安全距離。
4	4420002	未讓行人先行	依據道路交通處罰條例第 44 條、第 II 項，駕駛汽車行經行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過。
5	4510301	不依規定駛入來車道	依據道路交通處罰條例第 45 條、第 I 項、第三款，不依規定駛入來車道。
6	4510901	支道未讓幹道先行	依據道路交通處罰條例第 45 條、第 I 項、第九款，支線道車不讓幹線道車先行。
7	4511001	起駛未讓行駛車輛	依據道路交通處罰條例第 45 條、第 I 項、第十款，起駛前，不讓行進中之車輛優先通行。
8	4810201	不依標誌標線指示	依據道路交通處罰條例第 48 條、第 I 項、第二款，不依標誌，標線號誌指示。
9	4810401	右轉不先駛入外側車道	依據道路交通處罰條例第 48 條、第 I 項、第四款，在多車道右轉彎，不先駛入外側車道。
10	4810601	轉彎未讓直行	依據道路交通處罰條例第 48 條、第 I 項、第六款，轉彎車不讓直行車先行。
11	4900202	分向限制線路段迴車	依據道路交通處罰條例第 49 條、第二款，在劃有分向限制線路段迴車。
12	4900503	擅自迴轉	依據道路交通處罰條例第 49 條、第五款，迴車前未注意來往車輛擅自迴轉。

13	5000202	倒車不當	依據道路交通處罰條例第 50 條、第二款，倒車時不注意其他車輛或行人。
14	5310001	闖紅燈(包括紅燈右轉)	依據道路交通處罰條例第 53 條、第 I 項，駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈(包括紅燈右轉)
15	5610101	違規停車	依據道路交通處罰條例第 56 條、第 I 項、第一款，在禁止臨時停車處所停車。
16	6130001	肇事致人受傷	依據道路交通處罰條例第 61 條、第 III 項，違反道路交通安全規則肇事致人受傷。
17	6240001	肇事逃逸	依據道路交通處罰條例第 62 條、第 IV 項，汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷而逃逸者。
18	6330001	在六個月內違規記點六點以上	依據道路交通處罰條例第 63 條、第 III 項，在六個月內，駕照違規記點共達六點以上者。
19		其他違規	

資料來源:本研究彙整

附錄三：新加坡交通違規記點表

違反道路交通管理處罰條例	記點點數
<ol style="list-style-type: none"> 1.不遵守警員，管制交通當局職員或安全官員的交通指示 2.超額載客或乘客未跨腿就坐 3.騎乘者沒戴穿全帽或沒有安全地佩戴安全帽 4.駕駛者沒有繫上安全帶 5.駕駛者沒有確保每位乘客繫上安全帶 6.載乘客高度低於 1.35 公尺，沒有妥善使用經過許可的兒童限制裝置或束縛身體的安全帶 7.在泊車扣分區泊車 8.在停車扣分區停車 9.與另一輛車併排停車 10.在人行道上泊車 11.在斑馬橫道線控制區內停車 12.運送未妥固定貨物 13.使用輪胎帆布層或胎體暴露的輪胎 14.無蓋的載貨小卡車違反前座一定要先坐滿，再坐有蓋部份的甲板位置，最後才能坐無蓋部份的甲板位置的規定 	3 點
<ol style="list-style-type: none"> 15.超過車輛時速限制 1 至 20 公里/小時 16.超過公路時速限制 1 至 20 公里/小時 17.在有交通控制的交叉路口未給迎面駛來的車輛讓路 18.在無交通控制的交叉路口沒有讓路 19.十字路口沒有讓路 20.交通圈處沒有讓路 21.越過雙白線 22.越過道路分隔處 23.阻礙交通流暢 24.沒有讓路給救護車、救火車和警車 25.機動車輛危險載貨 26.在高速公路路肩上或邊界停車或停留 27.在高速公路行車道上停車或停留 28.左轉或右轉時，沒有依正確的車道行駛 	4 點

29.逆向交通標誌指示的方向行駛或騎行 30.在高速公路路肩上行駛 31.超過公路時速限制 21 至 30 公里/小時 32.超過車輛時速限制 21 至 30 公里/小時 33.機動車輛司機在人行橫道違規 34.粗心駕駛 35.沒有牢靠地綁紮或固定在貨車上貨物，以防止貨物從車上掉落 36.機動車輛或拖車危險載客。 37.沒有遵守開放甲板貨車乘載乘客的 1.1 公尺高度限制 38.在空間不足的開放甲板貨車上乘載乘客 39.不必要的情況下在高速公路倒車	6 點
40.超過車輛時速限制 31 至 40 公里/小時 41.超過公路時速限制 31 至 40 公里/小時	8 點
42.魯莽駕駛(駕車時對其它公路使用者缺乏應有關注和體諒) 43.貨車危險載客	9 點
44.超過車輛時速限制 41 至 50 公里/小時 45.超過公路時速限制 41 至 50 公里/小時 46.不遵守紅色交通燈訊號	12 點
47.駕駛時使用手機或移動裝置(包括使用免持和耳機都不允許) 違者將在法庭被起訴，可能被取消駕駛資格並沒收手機/移動裝置	12 點
48.超過車輛時速限制 51 至 60 公里/小時 49.超過公路時速限制 51 至 60 公里/小時	18 點
50.超過公路速度限制 60 公里/小時以上 52.嚴重危險駕駛	24 點

資料來源:蕭淑娟，2016

附錄四：香港交通違規記點表

項	條次	罪行的一般性質	分數
	《道路交通條例》(第 374 章)		
1	第 36(1) 條	危險駕駛引致死亡	10
1A	第 36A(1) 條	危險駕駛引致身體受嚴重傷害	10
2	第 37(1) 條	危險駕駛	10
3	第 38(1) 條	不小心駕駛	5
4	第 39 條	在酒類的影響下駕駛、企圖駕駛或掌管汽車	10
4A	第 39A 條	在體內酒精濃度超過訂明限度的情況下駕駛、企圖駕駛或掌管汽車	10
4B	第 39B(6) 條	無合理辯解而沒有提供呼氣樣本以作檢查呼氣測試	10
4C	第 39C(15)條	無合理辯解而沒有提供呼氣樣本以作呼氣分析，或無合理辯解而沒有提供血液或尿液樣本以作化驗，或無合理辯解而沒有同意化驗血液樣本	10
4D	第 39J(1) 條	在指明毒品的影響下駕駛、企圖駕駛或掌管汽車	10
4E	第 39K(1) 條	在血液或尿液含有任何濃度的指明毒品時駕駛、企圖駕駛或掌管汽車	10
4F	第 39L(1) 條	在指明毒品以外的藥物的影響下駕駛、企圖駕駛或掌管汽車	10
4G	第 39O(1) 條	無合理辯解而沒有接受損害測試，或無合理辯解而沒有提供口腔液樣本	10
4H	第 39S(1) 條	無合理辯解而沒有提供血液樣本或尿液樣本作化驗，或無合理辯解而沒有同意分析血液樣本	10
5	第 41 條	以比速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛，但第 5A 或 5B 項適用的情況除外	3
5A	第 41 條	以比速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛，但第 5B 項適用的情況除外	5
5B	第 41 條	以比速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10

6	第 55(1) 條	在道路上駕駛汽車進行競賽或速度試驗	10
7	第 56(1) 條	在意外發生後沒有停車	5
8	第 56(2) 條	在意外發生後沒有提供詳情	3
9	第 56(3) 條	沒有報告意外	3
10	第 61 條	沒有服從警務人員或交通督導員的指示	3
	《道路交通 (交通管制) 規例》(第 374 章, 附屬法例 G)		
11	第 11(1) 條	橫過雙白綫	3
12	第 18 條	沒有遵從交通燈的指示	5
13	第 31 條	沒有讓斑馬綫上的行人先行	3
14	第 38(2) 條	沒有為學校交通安全隊員而停車	3
	《行車隧道 (政府) 規例》(第 368 章, 附屬法例 A)		
15	第 4(2) 條	以比臨時最高速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛, 但第 16 或 17 項適用的情況除外	3
16	第 4(2) 條	以比臨時最高速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛, 但第 17 項適用的情況除外	5
17	第 4(2) 條	以比臨時最高速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
18	第 9(1)(g) 條	橫過連續雙綫	3
19	第 18(4) 條	橫過《道路交通 (交通管制) 規例》(第 374 章, 附屬法例 G) 附表 2 第 502 號圖形所示類型的附有虛綫的連續白綫	3
20	第 18(4) 條	以比《道路交通 (交通管制) 規例》(第 374 章, 附屬法例 G) 附表 1 第 136 號圖形所示類型的交通標誌顯示的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛, 但第 21 或 22 項適用的情況除外	3
21	第 18(4) 條	以比第 20 項所提述的速度限制高出逾每小時	5

		30 公里的速度駕駛，但第 22 項適用的情況除外	
22	第 18(4) 條	以比第 20 項所提述的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
23-27	(由 1999 年第 198 號法律公告廢除)		
28	(由 2016 年第 7 號第 25 條廢除)		
28A-28D	(由 2016 年第 7 號第 25 條廢除)		
29-32	(由 2016 年第 7 號第 25 條廢除)		
33	(由 2018 年第 9 號第 16 條廢除)		
33A-33D	(由 2018 年第 9 號第 16 條廢除)		
34-36	(由 2018 年第 9 號第 16 條廢除)		
	《西區海底隧道附例》(第 436 章，附屬法例 D)		
37	(已重編為第 33D 項一見 2013 年第 100 號法律公告)		
37A	第 7(1) 條	以比速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛，但第 37B 或 37C 項適用的情況除外	3
37B	第 7(1) 條	以比速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛，但第 37C 項適用的情況除外	5
37C	第 7(1) 條	以比速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
37D	第 7(2)(b)(i)條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度，駕駛巴士、中型貨車或重型貨車，但第 37E 或 37F 項適用的情況除外	3
37E	第 7(2)(b)(i)條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度，駕駛巴士、中型貨車或重型貨車，但第 37F 項適用的情況除外	5
37F	第 7(2)(b)(i)條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度，駕駛巴士、中型貨車或重型貨車	10

37G	第 7(2)(b)(ii) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度，根據暫准駕駛執照駕駛電單車、機動三輪車、私家車或輕型貨車，但第 37H 或 37I 項適用的情況除外	3
37H	第 7(2)(b)(ii) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度，根據暫准駕駛執照駕駛電單車、機動三輪車、私家車或輕型貨車，但第 37I 項適用的情況除外	5
37I	第 7(2)(b)(ii) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度，根據暫准駕駛執照駕駛電單車、機動三輪車、私家車或輕型貨車	10
37J	第 8 條	橫過連續雙白綫	3
37K	第 10(2) 條	橫過《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章，附屬法例 G)附表 2 第 502 號圖形所示類型的附有虛綫的連續白綫	3
	在緊接 2012 年 7 月 20 日之前有效的《西區海底隧道附例》(第 436 章，附屬法例 D)		
38	第 7 條	以比速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛，但第 39 或 40 項適用的情況除外	3
39	第 7 條	以比速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛，但第 40 項適用的情況除外	5
40	第 7 條	以比速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
41	(已重編為第 37J 項—見 2013 年第 100 號法律公告)		
42	第 10(b) 條	橫過《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章，附屬法例 G)附表 2 第 502 號圖形所示類型的附有虛綫的連續白綫	3
	《青馬管制區(一般)規例》		

	(第 498 章, 附屬法例 B)		
43	第 9 條	以比《青馬管制區 (一般) 規例 B》(第 498 章, 附屬法例) 附表 1 第 22 號圖形所示類型的交通標誌顯示的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛, 但第 44 或 45 項適用的情況除外	3
44	第 9 條	以比第 43 項所提述的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛, 但第 45 項適用的情況除外	5
45	第 9 條	以比第 43 項所提述的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
46	第 9 條	橫過《道路交通 (交通管制) 規例》(第 374 章, 附屬法例 G) 附表 2 第 501、502 或 503 號圖形所示類型的連續雙白綫或附有虛綫的連續白綫	3
47	第 10(2) 條	以比暫時性速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛, 但第 48 或 49 項適用的情況除外	3
48	第 10(2) 條	以比暫時性速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛, 但第 49 項適用的情況除外	5
49	第 10(2) 條	以比暫時性速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
	《大欖隧道及元朗引道附例》 (第 474 章, 附屬法例 C)		
49A	第 7(1) 條	以比速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛, 但第 49B 或 49C 項適用的情況除外	3
49B	第 7(1) 條	以比速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛, 但第 49C 項適用的情況除外	5
49C	第 7(1) 條	以比速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
49D	第 7(2)(b)(i) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度, 駕駛巴士、中型貨車或重型貨車, 但第 49E 或 49F 項適用的情況除外	3
49E	第 7(2)(b)(i) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度, 駕駛巴士、中型貨車或重型貨車,	5

		但第 49F 項適用的情況除外	
49F	第 7(2)(b)(i) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度，駕駛巴士、中型貨車或重型貨車	10
49G	第 7(2)(b)(ii) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度，根據暫准駕駛執照駕駛電單車、機動三輪車、私家車或輕型貨車，但第 49H 或 49I 項適用的情況除外	3
49H	第 7(2)(b)(ii) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度，根據暫准駕駛執照駕駛電單車、機動三輪車、私家車或輕型貨車，但第 49I 項適用的情況除外	5
49I	第 7(2)(b)(ii) 條	以比每小時 70 公里的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度，根據暫准駕駛執照駕駛電單車、機動三輪車、私家車或輕型貨車	10
49J	第 8 條	橫過連續雙白綫	3
49K	第 10(2) 條	橫過《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章，附屬法例 G)附表 2 第 502 號圖形所示類型的附有虛線的連續白綫	3
	在緊接 2012 年 7 月 20 日之前有效的《大欖隧道及元朗引道附例》(第 474 章，附屬法例 C)		
50	第 7 條	以比《大欖隧道及元朗引道附例 C》(第 474 章，附屬法例)附表第 6、7、8 或 9 號圖型所示類型的速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛，但第 51 或 52 項適用的情況除外	3
51	第 7 條	以比第 50 項所提述的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛，但第 52 項適用的情況除外	5
52	第 7 條	以比第 50 項所提述的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
53	(已重編為第 49J 項—見 2013		

	年第 100 號法律公告)		
54	第 10(b) 條	橫過《道路交通 (交通管制) 規例》(第 374 章, 附屬法例 G)附表 2 第 502 號圖形所示類型的附有虛線的連續白綫	3
	《愉景灣隧道及連接道路附例》(第 520 章, 附屬法例 B)		
55	第 7 條	以比《愉景灣隧道及連接道路附例》(第 520 章, 附屬法例 B)附表第 6 或 7 號圖型所示類型的速度限制標誌顯示的速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛, 但第 56 或 57 項適用的情況除外	3
56	第 7 條	以比第 55 項所提述的速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛, 但第 57 項適用的情況除外	5
57	第 7 條	以比第 55 項所提述的速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	10
58	第 8 條	橫過連續雙白綫	3
59	第 10(b) 條	橫過《道路交通 (交通管制) 規例》(第 374 章, 附屬法例 G)附表 2 第 502 號圖形所示類型的附有虛線的連續白綫	3

資料來源：香港運輸署

附錄五：日本交通違規基礎分記點表

交通違規類型		點數	帶有酒氣駕駛記點點數	
			0.15-0.25	0.2 以上
危險駕駛引致他人死亡		62		
危險駕駛引致他人受傷等行為	3 個月以上治療期間，並造成身體有後遺症	55		
	身體治療期間為 30 日以上未滿 3 個月	51		
	身體治療期間為 15 日以上未滿 30 日	48		
	身體治療期間未滿 15 日或造成建築物毀損	45		
酒醉駕車		35		
毒駕		35		
違反救助義務		35		
違反禁止共同危險行為等		25		
疲勞駕駛		25		
無照駕駛		19	23	25
醉後駕車			13	25
無大型車駕照		12	19	25
領有學習駕照違規		12	19	25
行車前未執行車輛檢查		6	16	25
無投保責任險		6	16	25
超速國道速限規定	超過速限 50 公里以上	12	19	25
	超過速限 30 (40) 公里以	6	16	25

臺灣地區交通違規特性之分析

	上未達 50 公里			
	超過速限 25 公里以上未 達 30 (40) 公里	3	15	25
	超過速限 20 公里以上未 達 25 公里	2	14	25
	超過限速未達 20 公里	1	14	25
不遵守警察現場指揮		2	14	25
不遵守警察禁止通行規定		2	14	25
不遵守號誌燈 號	紅燈停止	2	14	25
	燈滅	2	14	25
不遵守禁止通行標誌		2	14	25
違規通行行人專用道		2	14	25
未依道路標示行駛		2	14	25
未保持與行人安全距離		2	14	25
違反不能緊急煞車規則		2	14	25
未依標線行駛		2	14	25
無故隨意超車		2	14	25
電車後方不停		2	14	25
平交道不停		2	14	25
穿越平交道		2	14	25
妨礙優先通行車輛行進		2	14	25
未遵守十字路口號誌		2	14	25
未禮讓穿越馬路行人		2	14	25
違反減速慢行場所規定		2	14	25
違反停車再開規定		2	14	25
違規停放車輛	在禁止臨時停車場所停車	3		

規定	在禁止停車場所停車	2			
違反停車場停車規定	在禁止臨時停車場所停車	2		14	25
	在禁止停車場所停車	1		14	25
加載物重量限制(超載)	10%以上	6	3	16/25	15/25
	5%以上未滿 10%	3	2	15/25	14/25
	未達 5%	2	1	14/25	14/25
車輛設備損壞	制動裝置等	2		14	25
	尾燈等	1		14	25
違反安全駕駛責任		2		14	25
未禮讓兒童通行		2		14	25
未慢駛安全區		2		14	25
車輛行駛中製造噪音		2		14	25
行車時使用行動電話(注視手機螢幕等)		1		14	25
邊使用行動電話邊行駛(易造成危險駕駛)		2		14	25
未裝設消音器		2		14	25
車輛未依國道標示行駛		2		14	25
未依主要路口號誌行駛		2		14	25
駕駛者未遵守國道規定		2		14	25
未隨身攜帶駕照駕駛		2		14	25

資料來源：蕭淑娟，2016

附錄六：日本交通事故違規記點表(附加分)

交通事故種類	肇事責任	點數
死亡事故(包含過失)	全部責任	20 點
	部分責任	13 點
治療時間 3 個月以上的重傷事故(或是特定事故)	全部責任	13 點
	部分責任	9 點
治療時間 30 日以上未滿 3 個月的重傷事故	全部責任	9 點
	部分責任	6 點
治療時間 15 日以上未達 30 日的輕傷事故	全部責任	6 點
	部分責任	4 點
治療時間未達 15 日的輕傷事故，或是造成建物毀損的交通事故	全部責任	3 點
	部分責任	2 點

資料來源：蕭淑娟，2016

附錄七：日本肇事逃逸違規記點表(附加分)

違反義務措施的類型	點數
財物損失事故逃逸	5 點

資料來源：蕭淑娟，2016

附錄八：臺灣道路交通講習制度

我國道路交通講習制度始於西元 1975 年頒布實施之「道路交通安全講習辦法」(以下簡稱講習辦法)。講習的型式分為定期講習與臨時講習。

交通講習講授內容，依據講習辦法第 13 條規定，得依講習對象區分為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及法律責任、車輛保養、安全防禦駕駛、酒精對人體健康之心理及醫學分析、行人交通安全、青少年交通行為之探討、兒童交通安全與乘車保護方法、兒童福利法、親職角色與責任或其他與定期講習調訓對象有關之交通安全教材，前述的講習課程、時數由講習機關擬定報請上級機關核定後實施。

定期講習時間每次以不超過一天為原則，採集體方式辦理；臨時講習時間每次一至二小時，得採集體方式或個別方式辦理。透過交通講習的方式藉以達到以下五大功能：矯正違規交通行為、提升民眾對交通法規的認識、補救駕駛教育訓練的不足、提升職業駕駛人的行車安全技術與風險觀念，以及交通安全教育宣導。

附錄九：2013 年違規代碼前 30 名及百分比

違規代碼	百分比	違規項目
4000005	14.21%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速 20 公里以內
5610101	13.72%	在禁止臨時停車處所停車
5620001	12.57%	在道路收費停車處所停車經催繳不依規定繳費
2710009	9.84%	汽車行駛於應繳費之公路經催繳不依規定繳
4000006	6.66%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 20 公里至 40 公里以內
1710001	5.19%	不依限期參加定期檢驗
5310001	3.96%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈
3310101	3.78%	汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限（未滿 20 公里）
4810201	3.04%	不依標誌，標線號誌指示
5610402	2.23%	在設有禁止停車標線之處所停車
3310103	2.07%	汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限（20 公里以上未滿 40 公里）
6020302	1.91%	不遵守道路交通標線之指示
3330021	1.74%	行駛高速公路，於駛進收費站繳費時，未依標誌指示過站繳費
5610604	0.91%	併排停車
3310102	0.78%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限 20 公里以內

5610904	0.73%	停車車種不依規定
3310104	0.59%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限逾 20 公里至 40 公里以內
8211001	0.51%	未經許可在道路擺設攤位者
3110003	0.48%	汽車行駛於一般道路上汽車駕駛人未繫安全帶
8510001	0.47%	受處罰人認無舉發之違規行為應歸責他人
8529902	0.46%	違規處罰，點交車或其他車轉駕，不記點
5500302	0.46%	在設有禁止臨時停車標線處所臨時停車
4000007	0.43%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 40 公里至 60 公里以內
6020301	0.41%	不遵守道路交通標誌之指示
5610501	0.41%	在顯有妨礙他車通行處所停車
3310401	0.40%	行駛高速公路未依規定變換車道
4511202	0.38%	任意跨越兩條車道行駛
5500202	0.38%	在公共汽車招呼站十公尺內臨時停車
5320001	0.37%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口紅燈右轉行為
5610601	0.37%	不依順行方向停車

附錄十：2014 年違規代碼前 30 名及百分比

違規代碼	百分比	違規項目
2710009	15.95%	汽車行駛於應繳費之公路經催繳不依規定繳費
5610101	14.51%	在禁止臨時停車處所停車
4000005	13.51%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速 20 公里以內
5620001	12.85%	在道路收費停車處所停車經催繳不依規定繳費

4000006	6.04%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 20 公里至 40 公里以內
1710001	4.91%	不依限期參加定期檢驗
5310001	3.68%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈
3310101	3.32%	汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限（未滿 20 公里）
4810201	2.62%	不依標誌，標線號誌指示
3310103	2.01%	汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限（20 公里以上未滿 40 公里）
5610402	1.98%	在設有禁止停車標線之處所停車
6020302	1.83%	不遵守道路交通標線之指示
3310102	1.03%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限 20 公里以內
5610604	0.93%	併排停車
5610904	0.76%	停車車種不依規定
5500302	0.53%	在設有禁止臨時停車標線處所臨時停車
5320001	0.52%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口紅燈右轉行為
3120003	0.48%	汽車行駛於高速公路汽車駕駛人未繫安全帶(一人)
8529902	0.47%	違規處罰，點交車或其他車轉駕，不記點
3310104	0.46%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限逾 20 公里至 40 公里以內
8510001	0.45%	受處罰人認無舉發之違規行為應歸責他人
6020301	0.41%	不遵守道路交通標誌之指示
3110003	0.41%	汽車行駛於一般道路上汽車駕駛人未依規定繫安全帶
8211001	0.39%	未經許可在道路擺設攤位者

5610501	0.39%	在顯有妨礙他車通行處所停車
1420201	0.38%	號牌污穢不洗刷清楚非行車途中因遇雨雪道路泥濘所致--102年7月15日生效
5610601	0.37%	不依順行方向停車
4000007	0.36%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾40公里至60公里以內
8510003	0.33%	車輛所有人之處罰，應歸責使用人，不記點
4810402	0.32%	在多車道左轉彎，不先駛入內側車道

附錄十一：2015年違規代碼前30名及百分比

違規代碼	百分比	違規項目
2710009	26.34%	汽車行駛於應繳費之公路經催繳不依規定繳費
5610101	13.06%	在禁止臨時停車處所停車
4000005	11.32%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速20公里以內
5630001	6.00%	在道路收費停車處所停車經催繳不依規定繳費
4000006	5.53%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾20公里至40公里以內
1710001	5.23%	不依限期參加定期檢驗
5620001	5.21%	在道路收費停車處所停車經催繳不依規定繳費
5310001	2.75%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈
3310101	2.42%	汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限（未滿20公里）
4810201	2.19%	不依標誌，標線號誌指示
5610402	1.67%	在設有禁止停車標線之處所停車
3310103	1.39%	汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最高速限逾20公里至40公里以內

6020302	1.29%	不遵守道路交通標線之指示
5500302	0.88%	在設有禁止臨時停車標線處所臨時停車
8529902	0.72%	違規處罰，點交車或其他車轉駕，不記點
5610904	0.61%	停車車種不依規定
5620002	0.60%	併排停車
3310102	0.58%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速 限 20 公里以內
5610604	0.54%	併排停車
5610501	0.51%	在顯有妨礙他車通行處所停車
5500404	0.45%	併排臨時停車
5610601	0.42%	不依順行方向停車
5320001	0.42%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口紅燈右轉 行為
8510001	0.37%	受處罰人認無舉發之違規行為應歸責他人
3110003	0.35%	汽車行駛於一般道路上汽車駕駛人未依規定繫 安全帶
3120003	0.35%	汽車行駛於高速公路汽車駕駛人未繫安全帶(一 人)
4810402	0.34%	在多車道左轉彎，不先駛入內側車道
4000007	0.33%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 40 公里至 60 公里以內
8510003	0.31%	車輛所有人之處罰，應歸責使用人，不記點
8211001	0.31%	未經許可在道路擺設攤位者

附錄十二:2016 年違規代碼前 30 名及百分比

違規代碼	百分比	違規項目
2710009	28.37%	汽車行駛於應繳費之公路經催繳不依規定繳費
5610101	12.68%	在禁止臨時停車處所停車
5630001	11.67%	在道路收費停車處所停車經催繳不依規定繳費
4000005	10.12%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速 20 公里以內
1710001	5.21%	不依限期參加定期檢驗
4000006	4.83%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 20 公里至 40 公里以內
5310001	2.63%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈
3310101	2.08%	汽車行駛高速公路速度超過規定最高速限（未滿 20 公里）
4810201	2.01%	不依標誌，標線號誌指示
5500302	1.63%	在設有禁止臨時停車標線處所臨時停車
5610402	1.60%	在設有禁止停車標線之處所停車
3310103	1.27%	汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最高速限逾 20 公里至 40 公里以內
6020302	1.19%	不遵守道路交通標線之指示
5620002	0.84%	併排停車
8529902	0.77%	違規處罰，點交車或其他車轉駕，不記點
3310102	0.68%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限 20 公里以內
5500404	0.67%	併排臨時停車
5610904	0.63%	停車車種不依規定
4810102	0.43%	一般道路變換車道前未使用方向燈
5320001	0.42%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口紅燈右轉行為
4810402	0.41%	在多車道左轉彎，不先駛入內側車道

8519902	0.37%	違規處罰，點交車或其他車轉駕，不記點
5610501	0.35%	在顯有妨礙他車通行處所停車
8510001	0.35%	受處罰人認無舉發之違規行為應歸責他人
5610601	0.34%	不依順行方向停車
8510003	0.32%	車輛所有人之處罰，應歸責使用人，不記點
3120003	0.32%	汽車行駛於高速公路汽車駕駛人未繫安全帶(一人)
4000007	0.30%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 40 公里至 60 公里以內
3310401	0.29%	行駛高速公路未依規定變換車道
5500202	0.28%	在公共汽車招呼站十公尺內臨時停車

附錄十三:2017 年違規代碼前 30 名及百分比

違規代碼	百分比	違規項目
2710009	28.00%	汽車行駛於應繳費之公路經催繳不依規定繳費
5630001	12.36%	在道路收費停車處所停車經催繳不依規定繳費
5610101	11.29%	在禁止臨時停車處所停車
4000005	9.85%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速 20 公里以內
4000006	4.88%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 20 公里至 40 公里以內
1710001	4.78%	不依限期參加定期檢驗
5310001	2.86%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈
5500302	2.62%	在設有禁止臨時停車標線處所臨時停車
4810201	1.86%	不依標誌，標線號誌指示
5610402	1.54%	在設有禁止停車標線之處所停車
6020302	1.15%	不遵守道路交通標線之指示

臺灣地區交通違規特性之分析

3310101	1.15%	汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最高速限 20 公里以內
3310103	1.03%	汽車行駛高速公路行車速度超過規定之最高速限逾 20 公里至 40 公里以內
5500404	1.02%	併排臨時停車
8529902	0.87%	違規處罰，點交車或其他車轉駕，不記點
3310102	0.75%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限 20 公里以內
5620002	0.71%	併排停車
4810102	0.66%	一般道路變換車道前未使用方向燈
5610904	0.55%	停車車種不依規定
3310401	0.52%	行駛高速公路未依規定變換車道
5320001	0.49%	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口紅燈右轉行為
4810402	0.43%	在多車道左轉彎，不先駛入內側車道
5500105	0.39%	在人行道臨時停車
4511202	0.39%	任意跨越兩條車道行駛
5500202	0.39%	在公共汽車招呼站十公尺內臨時停車
4000007	0.36%	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速逾 40 公里至 60 公里以內
8510001	0.36%	受處罰人認無舉發之違規行為應歸責他人
5500201	0.36%	在交岔路口十公尺內臨時停車
3310104	0.35%	汽車行駛快速公路行車速度超過規定之最高速限逾 20 公里至 40 公里以內
8510003	0.35%	車輛所有人之處罰，應歸責使用人，不記點

附錄十四：臺灣交通違規問卷題目

1. 請問您的性別是? <input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性
2. 請問您的年齡是? (限 18~85 歲之間) _____ 歲
3. 請問您是否擁有汽車駕照? <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
4. 請問您取得汽車駕照多久了? <input type="checkbox"/> 1 年以下 <input type="checkbox"/> 1 年~3 年 <input type="checkbox"/> 3 年~10 年 <input type="checkbox"/> 10 年以上
5. 汽車_請問您大部分在什麼時段開車? <input type="checkbox"/> 00:00~01:59 <input type="checkbox"/> 02:00~03:59 <input type="checkbox"/> 04:00~05:59 <input type="checkbox"/> 06:00~07:59 <input type="checkbox"/> 08:00~09:59 <input type="checkbox"/> 10:00~11:59 <input type="checkbox"/> 12:00~13:59 <input type="checkbox"/> 14:00~15:59 <input type="checkbox"/> 16:00~17:59 <input type="checkbox"/> 18:00~19:59 <input type="checkbox"/> 20:00~21:59 <input type="checkbox"/> 22:00~23:59
6. 汽車_請問您曾犯過以下哪些交通違規? <input type="checkbox"/> 超速 <input type="checkbox"/> 闖紅燈 <input type="checkbox"/> 未依規定減速 <input type="checkbox"/> 未保持安全距離 <input type="checkbox"/> 不依標誌標線指示 <input type="checkbox"/> 未注意車前狀態及兩車並行間隔 <input type="checkbox"/> 轉彎車不讓直行車先行 <input type="checkbox"/> 起步未注意其他車(人)安全 <input type="checkbox"/> 變換車道未讓直行車先行 <input type="checkbox"/> 支道不讓幹道(左方車未讓右方車) <input type="checkbox"/> 未曾犯過任何交通違規 <input type="checkbox"/> 其他
7. 汽車_請問您是否曾因為交通違規而被記點? <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
8. 汽車_是因為以下哪些交通違規而被記點 <input type="checkbox"/> 超速 <input type="checkbox"/> 闖紅燈、紅燈右轉 <input type="checkbox"/> 高速公路違規 <input type="checkbox"/> 違規迴轉 <input type="checkbox"/> 不依規定行駛 <input type="checkbox"/> 違規超車 <input type="checkbox"/> 肇事致人受傷 <input type="checkbox"/> 不聽警察制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者 <input type="checkbox"/> 不服勤務警察指揮、稽查 <input type="checkbox"/> 550cc 以上大型重型機車行駛高速公路違規行為 <input type="checkbox"/> 裝載物品不依規定(歸責汽車駕駛人) <input type="checkbox"/> 裝載貨物超重或超過行駛橋樑規定之載重限制者(歸責汽車駕駛人) <input type="checkbox"/> 不依規定裝載物品, 或未依規定路線、時間行駛或滲漏、飛散或氣味惡臭者 <input type="checkbox"/> 蛇行、飆車、逼車、任意驟然減速、煞車或暫停、拆除消音器 <input type="checkbox"/> 違規攬客 <input type="checkbox"/> 違規轉彎或變換車道不依規定
9. 汽車_有沒有因為記點而被吊銷或吊扣駕照過? <input type="checkbox"/> 都曾有過 <input type="checkbox"/> 曾被吊扣駕照過 <input type="checkbox"/> 曾被吊銷駕照過 <input type="checkbox"/> 都沒有過
10. 請問您是否擁有汽機車駕照? <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否

<p>11. 請問您取得機車駕照多久了?</p> <p><input type="checkbox"/> 1 年以下 <input type="checkbox"/> 1 年~3 年 <input type="checkbox"/> 3 年~10 年 <input type="checkbox"/> 10 年以上</p>
<p>12. 機車_請問您大部分在什麼時段騎車?</p> <p><input type="checkbox"/> 00:00~01:59 <input type="checkbox"/> 02:00~03:59 <input type="checkbox"/> 04:00~05:59 <input type="checkbox"/> 06:00~07:59</p> <p><input type="checkbox"/> 08:00~09:59 <input type="checkbox"/> 10:00~11:59 <input type="checkbox"/> 12:00~13:59 <input type="checkbox"/> 14:00~15:59</p> <p><input type="checkbox"/> 16:00~17:59 <input type="checkbox"/> 18:00~19:59 <input type="checkbox"/> 20:00~21:59 <input type="checkbox"/> 22:00~23:59</p>
<p>13. 機車_請問您曾犯過以下哪些交通違規?</p> <p><input type="checkbox"/> 超速 <input type="checkbox"/> 闖紅燈 <input type="checkbox"/> 未依規定減速 <input type="checkbox"/> 未保持安全距離 <input type="checkbox"/> 不依標誌標線指示</p> <p><input type="checkbox"/> 未注意車前狀態及兩車並行間隔 <input type="checkbox"/> 轉彎車不讓直行車先行 <input type="checkbox"/> 起步未注意其他車(人)安全 <input type="checkbox"/> 變換車道未讓直行車先行 <input type="checkbox"/> 支道不讓幹道(左方車未讓右方車) <input type="checkbox"/> 未曾犯過任何交通違規 <input type="checkbox"/> 其他</p>
<p>14. 機車_請問您是否曾因為交通違規而被記點?</p> <p><input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否</p>
<p>15. 機車_是因為以下哪些交通違規而被記點</p> <p><input type="checkbox"/> 超速 <input type="checkbox"/> 闖紅燈、紅燈右轉 <input type="checkbox"/> 高速公路違規 <input type="checkbox"/> 違規迴轉 <input type="checkbox"/> 不依規定行駛</p> <p><input type="checkbox"/> 違規超車 <input type="checkbox"/> 肇事致人受傷 <input type="checkbox"/> 不聽警察制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者 <input type="checkbox"/> 不服勤務警察指揮、稽查 <input type="checkbox"/> 550cc 以上大型重型機車行駛高速公路違規行為 <input type="checkbox"/> 裝載物品不依規定(歸責汽車駕駛人) <input type="checkbox"/> 裝載貨物超重或超過行駛橋樑規定之載重限制者(歸責汽車駕駛人) <input type="checkbox"/> 不依規定裝載物品，或未依規定路線、時間行駛或滲漏、飛散或氣味惡臭者 <input type="checkbox"/> 蛇行、飆車、逼車、任意驟然減速、煞車或暫停、拆除消音器 <input type="checkbox"/> 違規攬客 <input type="checkbox"/> 違規轉彎或變換車道不依規定</p>
<p>16. 機車_有沒有因為記點而被吊銷或吊扣駕照過?</p> <p><input type="checkbox"/> 都曾有過 <input type="checkbox"/> 曾被吊扣駕照過 <input type="checkbox"/> 曾被吊銷駕照過 <input type="checkbox"/> 都沒有過</p>
<p>18. 此題將詢問您對目前的記點制度滿意度</p> <p>分成「可以更嚴格」、「滿意目前現況」、「可以放寬點」三個選項</p> <p>執法落實度 (例如:臨檢取締是否足夠)</p> <p>違規處分內容 (吊銷或吊扣駕照及參加道安講習)</p> <p>違規項目詳細度 (例如:超速是否可依超過的速度記不同的點數量)</p> <p>違規種類詳細度 (例如:違規停車、未禮讓行人等，是否應納入記點)</p>

記點累積量 (6個月內記點達6點以上須懲處，最高對6點是否滿意) 記點時效 (6個月內記點未達6點則點數歸零，對6個月後歸零是否滿意)
19. 以下違規項目是發生交通事故的前十名肇事原因，請問您認為是否需要加進記點制度中 分成「必須加入記點制度」、「不用加入記點制度」兩個選項 未注意車前狀態及兩車並行間隔 不依標誌標線指示 起步未注意其他車(人)安全 支道不讓幹道 違反號誌管制 未讓行進中之車輛先行 左轉彎未依規定 右轉彎未依規定 迴車未注意其他車(人)安全 不讓行人先行
20. 請問是否有其他關於記點制度的建議

附錄十五:機車駕照與違規問卷結果

1. 是否擁有駕照

在 356 位受訪者中，有 326 位擁有機車駕照，佔 91.5 %；沒有機車駕照的人有 30 位，佔 8.4 %，擁有駕照的受訪者較多。

2. 持有駕照幾年

本問卷將持有駕照年份分為 1 年以下、1 年至 3 年、3 年至 10 年以及 10 年以上四個選項，其中持有駕照 10 年以上有 230 人，佔總樣本的 70.5 %，是最多的族群；3 年至 10 年有 51 位，佔總樣本的 15.6 %；1 年至 3 年有 42 位，佔總樣本的 12.8%；1 年以下的有 3 位，佔總樣本的 0.9%。

3. 大部分騎車時段

本問卷將時段以每兩小時做分隔，共分成 12 個項目，此題為複選題，其中 18:00~19:59 最多人選擇，共有 46.9%；其次為 16:00~17:59，共有 41.4%；第三則是 08:00~09:59，皆約為 37.4%。

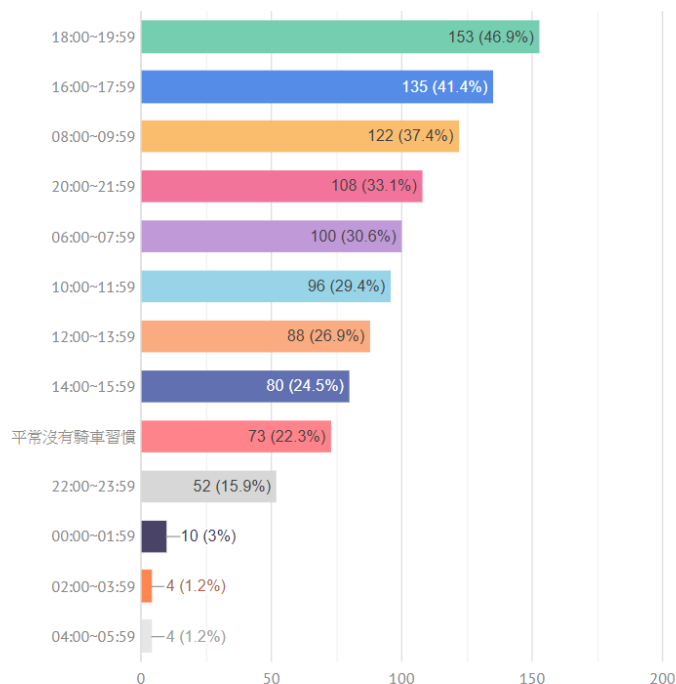


圖 1、大部分開車時段之選項次數排名(機車)

4. 曾犯過哪些交通違規

本問卷列出前十項容易違規肇事之項目(排除已列入記點之項目)，詢問曾犯過哪些違規項目，此題為複選題，違規項目中的闖紅燈佔樣本數的 38.9%；第二名為超速佔樣本數的 33.4%；第三名為支道不讓幹道（左方車未讓右方車）與未曾犯過任何交通違規皆佔 25.1%。

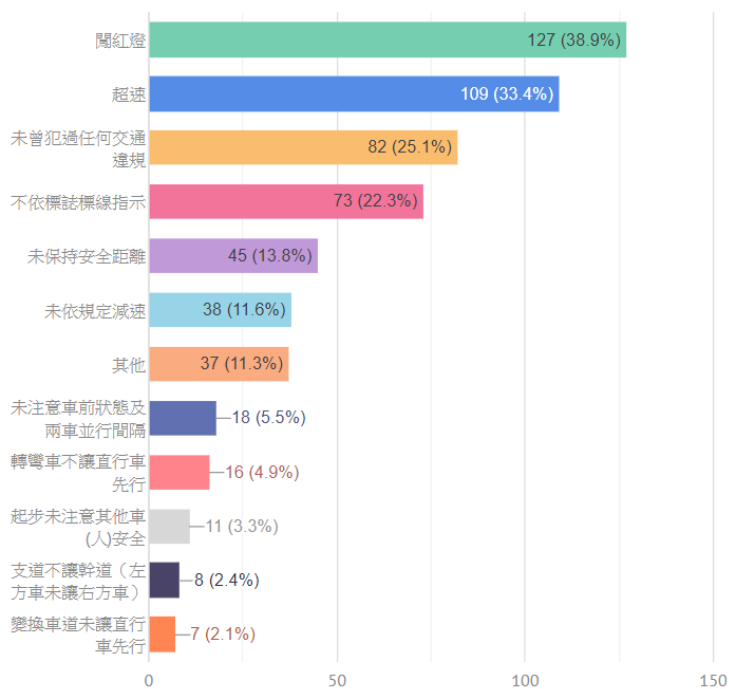


圖 2、曾犯過哪些交通違規之選項次數排名(機車)

5. 是否曾被記點

在 326 位受訪者中，曾被記點的有 42 位，佔 12.8%；有 284 位未被記點過，佔 87.1%，僅有一成多的民眾曾因違規而被記點。

6. 因哪些項目而被記點

在 42 位受訪者可複選被記點的項目中，因闖紅燈、紅燈右轉而被記點過的有 71.4%；因超速的有 23.8%；因不依規定行駛則有 21.4%，以上為排名前三項。

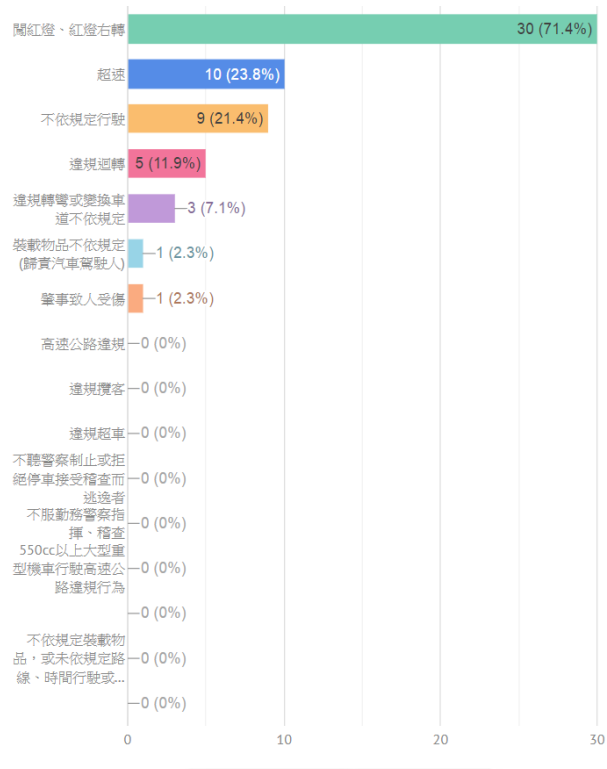


圖 3、因哪些項目而被記點之選項次數排名(機車)

7. 是否曾因記點而被吊銷或吊扣駕照過

在被記點的 42 人當中，僅有 1 位曾被吊扣駕照。

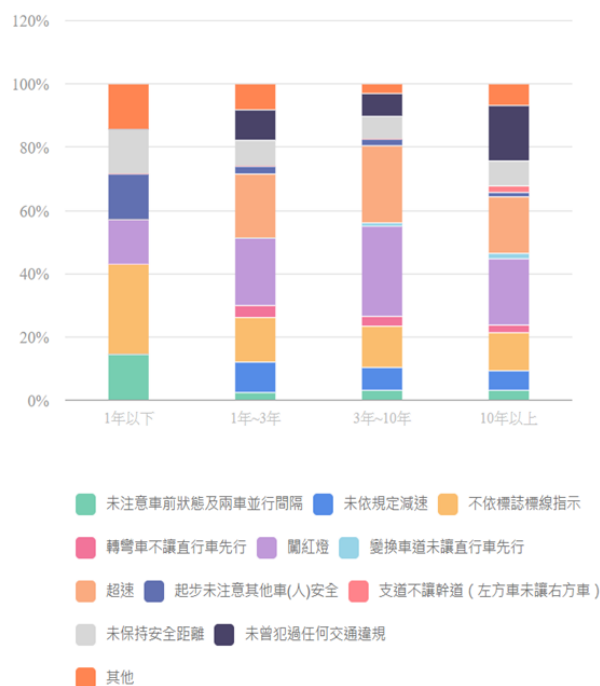


圖 4、機車駕駛年齡與違規項目次數堆疊長條圖