

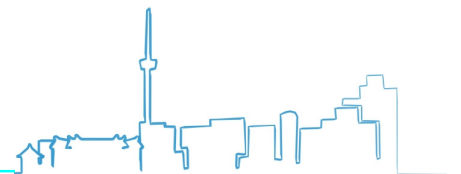
台東大學區域政策與發展研究所 公共事務管理在職專班碩士論文

指導教授：孫本初先生

交通事故預防策略之研究 —以台東縣警察局台東分局為例

研究生：羅光中 撰

中華民國九十八年六月



台東大學區域政策與發展研究所
公共事務管理在職專班碩士論文

交通事故預防策略之研究
—以台東縣警察局台東分局為例

研究生：羅光中 撰
指導教授：孫本初先生
中華民國九十八年六月

國立台東大學
學位論文考試委員審定書

系所別：區域政策與發展研究所公共事務管理碩士在職專班

本班 羅光中 君

所提之論文 交通事故預防策略之研究—以台東縣警察局台東分局為例

業經本委員會通過合於 ☒ 碩士學位論文 條件
☐ 博士學位論文

論文學位考試委員會：侯松茂
(學位考試委員會主席)

侯松茂

李玉芬

孫本初

孫本初

(指導教授)

論文學位考試日期：98 年 6 月 21 日

國立台東大學

附註：1. 本表一式二份經學位考試委員會簽後，送交系所辦公室及註冊組或進修部存查。

2. 本表為日夜學制通用，請依個人學制分送教務處或進修部辦理。

博碩士論文電子檔案上網授權書

(提供授權人裝訂於紙本論文書名頁之次頁用)

本授權書所授權之論文為授權人在 國立臺東大學 區域政策與發展研究所
____組 97 學年度第 二 學期取得碩士學位之論文。

論文題目：交通事故預防策略之研究－以台東縣警察局台東分局為例

指導教授：孫本初

茲同意將授權人擁有著作權之上列論文全文（含摘要），非專屬、無償授權國家圖書館及本人畢業學校圖書館，不限地域、時間與次數，以微縮、光碟或其他各種數位化方式將上列論文重製，並得將數位化之上列論文及論文電子檔以上載網路方式，提供讀者基於個人非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

- 讀者基於非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印上列論文，應依著作權法相關規定辦理。

授權人：羅光中

簽 名：羅 光 中

中華民國 98 年 06 月 30 日

博碩士論文授權書

本授權書所授權之論文為本人在 國立臺東大學 區域政策與發展研究所
組 九十七 學年度第 二 學期取得 碩 士學位之論文。

論文名稱：交通事故預防策略之研究－以台東縣警察局台東分局為例

本人具有著作財產權之論文全文資料，授權予下列單位：

同意	不同意	單 位
☒	☐	國家圖書館
☒	☐	本人畢業學校圖書館
☒	☐	與本人畢業學校圖書館簽訂合作協議之資料庫業者

得不限地域、時間與次數以微縮、光碟或其他各種數位化方式重製後散布發行或
上載網站，藉由網路傳輸，提供讀者基於個人非營利性質之線上檢索、閱覽、下
載或列印。

☒同意 ☐不同意 本人畢業學校圖書館基於學術傳播之目的，在上述範圍內得
再授權第三人進行資料重製。

本論文為本人向經濟部智慧財產局申請專利(未申請者本條款請不予理會)的附件之一，申請

文號為：_____，請將全文資料延後半年再公開。

公開時程

立即公開	一年後公開	二年後公開	三年後公開
☒	☐	☐	☐

上述授權內容均無須訂立讓與及授權契約書。依本授權之發行權為非專屬性發行
權利。依本授權所為之收錄、重製、發行及學術研發利用均為無償。上述同意與
不同意之欄位若未勾選，本人同意視同授權。

指導教授姓名：孫李節 (親筆簽名)

研究生簽名：羅光中 (親筆正楷)

學 號：B3096007 (務必填寫)

日 期：中華民國 98 年 6 月 21 日

1.本授權書(得自 <http://www.lib.nttu.edu.tw/theses/> 下載)請以黑筆撰寫並影印裝訂於書名頁之次頁。

2.依據 91 學年度第一學期一次教務會議決議:研究生畢業論文「至少需授權學校圖書館數位化，並至遲
於三年後上載網路供各界使用及校內瀏覽。」

授權書版本:2008/05/29

謝 誌

論文口考結束的這一刻，內心的大石頭終於可以再次的放下，頓時心中的喜悅，非言語所能表達的；回想這兩年來心中的記憶，盡是滿滿的感動與感謝。一路走來雖然偶有阻礙與困境，但總是能遇到貴人相助，鼓起勇氣，讓我越挫越勇。曾經指導我的師長及幫助我的同事、同學的每一份情誼，因為你們的提攜及協助，使我得以順利完成學業，將永遠銘記在心。回想起這兩年來上課的日子裡，同學們彼此加油鼓勵，相互討論切磋；學習過程中，亦相互帶來歡笑與快樂，讓我過的相當充實，在此感謝大家。

學業的完成，首先要感謝是我的指導教授孫本初老師，不論是在課程的授課，或做人處事及修養，都讓我受益良多且尊敬。特別是從論文題目的選定，研究架構、目的的確定到論文的撰寫、完稿的過程中，給予我相當多的指導與協助，使我的研究得以順利進行。孫老師學識淵博且學有專業，勤奮著作，對學生更是關懷備至，總能適時的給予鼓勵並指點，幫助學生解決學習時的困境。今日論文得以順利完成，要特別在此感謝老師，也祝福他。

此外，也要感謝侯松茂老師、靳菱菱老師、李玉芬老師，在我的論文審查及論文學位考試時，提供寶貴意見及鼓勵，增加我的信心，得以順利通過考試。另外，要感謝台東縣警察局交通隊、臺東分局及成功分局同事們不厭其煩的配合提供資料，完成論文寫作。

最後，感謝我的內人陳麗芳、我的好友及同事，你們是我繼續學習的後盾與動力，在這段期間不斷的給我支持與鼓勵，讓我沒給大家失望，能夠順利完成功課畢業。畢業的感覺真好，人生是彩色的；大家加油！

光中 2009.6

交通事故預防策略之研究

—以台東縣警局台東分局為例

研究生：羅光中

國立台東大學區域政策與發展研究所

摘要

時代環境的進步，時空因素不斷的改變，國民所得逐漸增加，都市環境也隨之變化，交通日益繁忙，車輛數增加。伴隨著車輛數的上升，交通事故發生之案件數量也逐漸上升；事故發生後，善後處理往往消耗掉大量之社會成本，為了降低社會成本之浪費，交通問題的解決益受國人重視。

為有效防制道路交通事故發生數，降低交通事故死亡人數，需結合交通工程、交通教育及宣導、交通執法等多重方式，並利用各種機會，方能使社會大眾對交通法規及駕駛責任普遍認知，以達到降低交通事故傷亡人數的預期目標。

本研究係以臺東縣警察局臺東分局作為研究標的，其轄區含括臺東市、卑南鄉、綠島鄉與蘭嶼鄉，轄區特性包含都市、鄉村與離島，人口數佔臺東縣人口數的 58.08%，為臺東縣首善地區（臺東縣政治與經濟文化地區），其發生道路交通事故比率卻佔臺東縣縣道路交通事故的 64.9%。如此高比率的道路交通事故，如何預防、採取何種作法，值得我們深思研究，此為本研究的主要動機。故本研究將透過在臺東縣警察局臺東分局已發生的道路交通事故民眾死亡及受傷之交通事故案件，作一連串肇因分析，並將依據資料分析結果針對預防交通事故工作進行一系列探討並提出預防對策，提供臺東縣警察局臺東分局各分駐（派出）所作為勤務規劃的參考，並透過各分駐（派出）所勤務規劃及執行，以期有效預防交通事故發生，確實保障民眾生命財產安全。

本研究針對所分析結果，提出預防道路交通事故發生相關對策，可分為四大部分，其內容如下：

- 一、利用各種集會宣導、村里廣播系統宣導、公益活動、大型活動或村里活動（包含各部落豐年祭）宣導交通安全相關規定及內容，使民眾遵守交通規則，確保個人生命財產及公共安全。
- 二、交通安全設施改善包含改善或增設交通標誌與號誌及道路狀況，防止因道路狀況不佳而發生道路交通事故，確保民眾生命財產安全。

三、加強勤務規劃作為，包含檢討發生交通事故發生因素（包含整體與個案檢討）、於易發生交通事故路段加強交通管理作為、強化勤務相關作為（包含取締作為及督導作為）。

四、強化專案勤務，利用各種勤務作為，以防制及減少道路交通事故的發生。

綜合上述，本研究透過已發生的道路交通事故的資料—「次級資料 (Second hand Data)」分析研究探討，提供各分駐（派出）所作為勤務規劃的參考，以期有效預防交通事故發生，確實保障民眾生命財產安全。

關鍵字：交通事故、預防策略



The Study on Prevention of the Traffic Accidents

—A Case Study of Taitung County Police Bureau

Kuang-chun Lo

Abstract

With the era and environment progressions and constant changes in the time and spatial factors, the personal income has been increasing gradually, followed by the expansion of the metropolitan environment and the expansion in the daily traffic volume caused by the increase in the number of cars. Accompanied with the increase in the number of cars is the gradual increase in the occurrence of traffic accidents. Upon the occurrence of the accident, the management often causes a profound amount of social costs. For reducing the waste of the social resources, the resolution of the traffic issues has raised the level of attention among the general public.

For the purposes of effectively preventing the occurrence frequency of traffic accidents on the streets and lowering the number of deaths caused by traffic accidents, the synergy of multiple measures in the aspects of traffic engineering, traffic education and advocacy, and traffic law enforcement is needed for achieving the expected objectives. By utilizing various opportunities and adopting the step-by-step education and advocacy methods, a common awareness of the traffic laws and driving responsibilities can thus be achieved among the general public.

The study selected the service units of the Taitung County Police Bureau as the research targets, which encompasses Taitung City, Peinon Village, Green Island Village, and Lanyu Village. The precincts exhibited metropolitan, village, and offshore island characteristics, accounting for 58.08% of the Taitung County population. Positioned as the capital region of Taitung County for politics, economy, and culture, the occurrence rate of the traffic accidents on the road, however, accounted for 64.9% of traffic accidents in Taitung County. For such high frequency of traffic accidents on the road, the prevention measures to be adopted shall be merited with our in-depth thinking and study, as the primary objective of the study. Therefore, the study would conduct a series of correlation analyses on the traffic accidents that caused deaths and injuries to the individuals involved and were registered with the Taitung Service Unit of the Taitung County Police Bureau.

Further, a series of investigations will be conducted specifically on the traffic accident prevention tasks based on the data analysis results, followed with the proposition of corresponding prevention plans as the service planning references for the stations of the Taitung Service Unit. Through the service planning and execution by each station, the effective prevention of the traffic accidents would be desired for solidly ensuring the safety of the general public and asset security.

The study proposed the relevant plans specifically based on the analysis results for preventing the traffic accidents from occurring on the streets. The plans are basically categorized into four components as below:

1. The promotions can be conducted by utilizing various gatherings, public announcement systems installed in the villages and townships, charity events, mass events, or village and township events (including various tribal harvest festivals) for promoting the regulations and contents pertaining to the traffic safety, guiding the general public to comply with the traffic rules, and safeguarding the personal life, asset, and public safety.
2. The traffic safety facility improvements include the improvement or addition of traffic signs and signals and road conditions for preventing the occurrence of traffic accidents caused by poor road conditions and for ensuring the safety of the personal life and asset.
3. The service planning tasks include the review of the traffic accident occurrence causes (including the overall and individual case reviews). The enhanced traffic management actions shall be imposed on the road sections with a higher frequency of traffic accidents, and the service-related tasks shall also be fortified (including the banning and supervisory actions).
4. For the project operations, utilize various service actions to prevent and reduce the occurrence of the traffic accidents on the road.

To summarize, the study conducted the analysis, research, and investigation of the data of the occurred traffic accidents, which was the original data, to provide each police station with the service planning references. Furthermore, through the service planning and execution by each police station, the effective prevention of the traffic accidents would be desired for solidly ensuring the safety of the general public and asset security.

Key words: traffic accident 、 Prevention

目 錄

第一章 緒論	1
第一節 研究動機	1
第二節 研究目的	2
第三節 研究方法、範圍與限制	4
第四節 研究流程與章節安排	6
第五節 重要名詞解釋	9
第二章 文獻探討	11
第一節 交通事故之定義與分類	11
第二節 死亡、受傷、財物損壞之定義	13
第三節 交通肇事結果之統計分析	15
第四節 易肇事路段事故分析判別法	16
第五節 小結	18
第三章 研究設計	20
第一節 研究架構與假設	20
第二節 各項研究變項的操作性定義	26
第三節 資料處理與分析方法	27
第四章 實證分析	29
第一節 資料結構分析	29
第二節 差異性分析	52
第三節 相關分析	56
第四節 迴歸分析	59
第五節 小結	63
第五章 結論與建議	65
第一節 研究發現	65
第二節 預防策略	66
第二節 建議	76
參考文獻	77
附錄	80
附錄一 道路交通安全規則	80

附錄二 道路交通管理處罰條例·····	131
附錄三 道路交通事故調查報告表·····	159



表 目 錄

表1-1	臺東縣警察局臺東分局96年全年交通事故案件統計表·····	3
表2-1	相關研究者針對肇事結果統計分析之論述 ·····	16
表2-2	易肇事路段事故分析判別法之相關研究 ·····	18
表4-1	傷亡類別·····	30
表4-2	時段分析·····	30
表4-3	鄉鎮市分析·····	31
表4-4	天候分析·····	32
表4-5	光線分析·····	33
表4-6	道路類別分析·····	34
表4-7	速限分析·····	35
表4-8	道路型態分析·····	36
表4-9	事故位置分析·····	37
表4-10	路面鋪裝分析 ·····	38
表4-11	路面缺陷分析 ·····	38
表4-12	障礙物分析 ·····	39
表4-13	視距分析 ·····	39
表4-14	號誌種類分析 ·····	40
表4-15	號誌動作分析 ·····	40

表4-16	分向設施分析·····	41
表4-17	主要事故類型及型態分析·····	42
表 4-18	性別分析·····	43
表 4-19	受傷程度分析·····	44
表 4-20	保護裝備分析·····	45
表 4-21	使用行動電話情形分析·····	45
表 4-22	當事人行動狀態分析·····	46
表 4-23	駕駛人資格情形分析·····	47
表 4-24	駕駛執照種類分析·····	48
表 4-25	飲酒情形分析·····	49
表 4-26	車輛撞擊部位分析·····	50
表 4-27	職業分析·····	51
表 4-28	駕駛人之人為因素與傷亡類別單因子變異數分析·····	52
表 4-29	道路交通事故之天候與環境因素與傷亡類別單因子變異數分析	53
表 4-30	道路交通事故之道路設計與傷亡類別單因子變異數分析·····	54
表 4-31	駕駛人之人為因素與傷亡類別相關分析·····	56
表 4-32	道路交通事故資料之天候與環境因素與傷亡類別相關分析·····	57
表 4-33	道路交通事故資料之道路設計傷亡類別相關分析·····	58
表 4-34	人為因素與傷亡類別逐步迴歸分析·····	59

表 4-35	人為因素對傷亡類別逐步多元迴歸分析摘要表·····	59
表 4-36	道路交通事故之天候與環境因素對傷亡類別逐步迴歸分析·····	61
表 4-37	環境與環境因素對傷亡類別逐步多元迴歸分析摘要表·····	61
表 4-38	道路交通事故之道路設計對傷亡類別逐步迴歸分析·····	62
表 4-39	道路設計對傷亡類別逐步多元迴歸分析摘要表·····	62



圖 目 錄

圖1-1	研究流程圖	8
圖3-1	研究架構圖	21
圖 4-1	時段分析圖	31
圖 4-2	鄉鎮市分析圖	32
圖 4-3	天候分析圖	33
圖 4-4	光線分析圖	34
圖 4-5	道路型態分析圖	36
圖 4-6	事故位置分析圖	37
圖 4-7	號誌種類分析圖	40
圖 4-8	號誌動作分析圖	41
圖 4-9	分向設施分析圖	42
圖 4-10	屬（性）別分析圖	44
圖 4-11	車輛撞擊部位分析圖	50
圖 4-12	各類別之要項對傷亡類別顯著差異圖	55
圖 5-1	治安座談會	68
圖 5-2	利用公益活動、大型活動或村里活動（包含各部落豐年祭）宣導	70
圖 5-3	路況安全	71

第一章 緒論

本章研究包含以下四部份說明：研究動機與目的、研究內容與方法、研究範圍與限制、研究流程等，說明本研究的想法及作法。

第一節 研究動機

時代環境的進步，時空因素不斷的改變，國民所得逐漸增加，都市環境也隨之擴張，交通日益繁忙，車輛數增加（如表1-1）。伴隨著車輛數的上升，交通事故發生之案件數量也逐漸上升；事故發生後，善後處理往往消耗掉大量之社會成本，為了降低社會成本之浪費，交通問題的解決益受國人重視（葉銘亮，2004）。

再者，科技日新月異，雖提昇人類生活的便利性及機動性，而交通工程亦不斷的改善及更新，然而交通事故的傷亡事件依然層出不窮，並未隨著交通工程的改善而有所降低；交通事故的發生，對一般民眾造成不同程度的損傷，輕則造成精神、時間以及財物的損失，重則造成人員的傷亡，其連帶車禍被害者的生命及金錢損失更是無法估計，間接造成家庭陷入經濟、生活危機，被害者家屬則陷入愁雲慘霧之中，所以交通事故的發生，不論輕微或者嚴重，均會嚴重影響家庭經濟，衝擊社會國家，其負面影響更是無法估計。

由於每一件交通事故的發生不只造成個人生命財產之損失，此外亦造成事故鄰近地區交通擁塞與癱瘓，增加社會成本的額外支出；交通事故所造成的生命、財物與社會成本損失相當龐大。因此在道路闢建速度遠不及車輛成長速度，及交通問題日益惡化條件下，除了加強道路功能與運輸需求改善外，而如何於事故發生前瞭解影響肇事的因素，並以有效的手段加以改善或預防，能有效的降低交通事故發生頻率與嚴重程度，成為一項重要的交通安全課題（楊國憲，2002）。

道路交通事故之成因可歸納為：（1）人為因素；（2）車輛機械因素；（3）天候環境因素；（4）道路設計因素等四大類。然而每一個事故的肇因均相當複雜，以往對其原因之檢討，大多歸咎於駕駛人對於路況之不注意或疏忽所致。道路交通工程設計時未審慎考慮到駕駛人對於公路駕駛習性及期望，使得駕駛人在不預期之情形下，面對突然出現的事件狀況，無法迅速反應處理，成為交通事故發生重要因素，尤其對於同一地點，一再重覆發生事故之非常態現象，更屬可能（湯

儒彥，1998)。

如何降低道路交通事故的死傷人數，是各國交通管理、道路安全及警察單位等體系的改善指標，政府單位不遺餘力的投入人力、物力，希望藉由道路工程改善、交通安全的宣導、以及法規強化 (Engineering、Education、Enforcement, 3E) 等工作的持續進行，提出防範對策，以達到提昇交通安全的目的。

依據警政署統計96年全國發生道路交通事故統計資料顯示，臺東縣境發生道路交通事故件數（與人口）比率高達1.228%，尤其死亡交通事故件數，均居全國之冠，如何降低道路交通事故，減少人員傷亡，為警政單位努力目標之一。現行道路交通事故預防措施，以道路工程改善、交通安全宣導、以及法規的強化等工作與方法來降低道路交通事故；除了上述這些交通事故預防措施外，如何利用其他方式，以有效降低道路交通事故的發生，成為當前重要課題之一。臺東縣之地形包含山區與平原，城市型態包含都市與鄉村，其道路交通事故發生型態是依據道路交通事故之成因的比例組成不同而有差異，如何減少道路交通事故之成因，成為預防道路交通事故發生的重要課題。

第二節 研究目的

本研究以臺東縣警察局臺東分局為研究對象，其轄區為臺東市、卑南鄉、綠島鄉與蘭嶼鄉，轄區特性包含都市、鄉村與離島，人口數佔臺東縣人口數的58.08%，為臺東縣首善地區（臺東縣政治與經濟文化地區），其發生道路交通事故比率卻佔臺東縣縣道路交通事故的64.9%。如此高比率的道路交通事故，如何預防、採取何種作法，值得我們深思研究，此為本研究的主要動機。所以本研究將針對臺東縣警察局臺東分局之道路交通事故作為研究標的，本文的研究目的如下：

- 一、 本研究依據蒐集臺東縣警察局臺東分局交通事故資料加以分析，以瞭解各地區（包含鄉村與都會區）交通事故樣態，並針對其樣態提出預防對策。
- 二、 本研究將依據資料分析結果對於預防交通事故工作進行一系列探討並提出預防對策，提供臺東縣警察局臺東分局各分駐（派出）所作為勤務規劃與執行的參考，以期有效預防交通事故發生，確實保障民眾生命財產安全。

表1-1：臺東縣警察局臺東分局96年全年交通事故案件統計表

臺東縣警察局臺東分局 96 年全年交通事故案件統計表											
案件分類		A1 類 〔死亡案件〕			A2 類 〔受傷案件〕		合計				
鄉鎮別 (人口數)		件數	死亡人數	受傷人數	件數	受傷人數	件數	死亡人數	受傷人數		
臺東縣 (233660)		上半年	29	31	11	832	1131	861	31	1142	
		下半年	35	35	15	884	1178	879	35	1193	
		全年	64	66	26	1676	2309	1740	66	2335	
臺東分局	臺東市 (110204)		上半年	11	12	2	417	555	428	12	557
			下半年	12	12	2	465	617	477	12	479
			全年	23	24	4	882	1172	905	24	1176
	卑南鄉 (18447)		上半年	5	5	2	109	189	114	5	191
			下半年	7	7	3	92	144	99	7	147
			全年	12	12	6	201	333	213	12	207
	綠島鄉 (3093)		上半年	0	0	0	1	1	1	0	1
			下半年	0	0	0	2	2	2	0	2
			全年	0	0	0	3	3	3	0	3
	蘭嶼鄉 (3960)		上半年	0	0	0	0	0	0	0	0
			下半年	0	0	0	2	2	2	0	2
			全年	0	0	0	2	2	2	0	2
	合計		35	36	10	1083	1505	1118	36	1515	

資料來源：臺東縣戶政事務所人口統計資料及台東縣警察局轄內交通事故發生統計資料，96 年

第三節 研究方法、範圍與限制

一、研究方法

本文採用之研究方法有「文獻分析法」及「第二手資料分析法」，及「統計分析法」等藉以蒐集交通事故案件數據，並運用統計工具方式進行分析。茲說明如下：

（一）文獻分析法(Literature review)

文獻分析法係經由文獻資料等次級資料進行研究的分析法，又稱內容分析法或資訊分析法。本研究蒐集及整理與本研究相關之書籍、論文、期刊、政府出版品及網際網路線上論文(On-line paper)等相關文獻，加以歸納分析，文獻分析法被認為是一種客觀而中立的方法，本研究用計量的方式來描述各變數間的內容，以作為本研究理論整合之應用，瞭解各概念間的相互關係，形成研究架構及研究假設，以作為設計本研究假設之依據。

（二）第二手資料分析法（次級資料分析法）(Second hand data analysis)

次級資料分析法是利用前人蒐集資料而得的研究發現為基礎。次級資料分析有著豐富的知識傳統，利用其他研究或機構所蒐集的資料，做為本研究目的之用。例如：社會科學家使用政府基於行政或公共政策目的，所獲致的普查資料來調查家計單位結構、收入分佈與重分配、遷入與遷出型態、種族與人種特性、家庭組成的改變、職業結構、社會流動性，以及鄉村、市區和大都會區域的屬性。涂爾幹曾檢視不同區域自殺率的官方統計，發現在基督教國家的自殺率高於天主教國家的自殺率。本研究將利用內政部警政署道路交通事故處理系統中，關於台東縣警察局臺東分局民眾發生交通事故之第二手資料作為本研究法分析對象，以期發現次級資料中所顯示的資料意涵。

（三）統計分析法

本研究將已蒐集道路交通事故資料，加以整理，包含遺漏值，再以SPSS for Windows 12.0統計套裝軟體進行資料處理。以描述性統計(discriptive statistics)之次數分配、單因子變異數分析(One-Way ANOVA)、皮爾森積差相關(Pearson product-moment correlation)等統計方法進行資料分析。茲將其說明如下：

1、本研究針對取得臺東縣警察局臺東分局民國96年1月1日至96年12月31日A1及A2類道路交通事故資料進行敘述統計分析，探討樣本中的各項變數之次數分配、百分比、平均差及標準差，藉以瞭解本研究資料特性與分布情形。

2、推論性統計分析

(1) 單因子變異數分析(One-Way ANOVA)：用以比較及檢定人為因素、駕駛人資料、天候環境因素、道路設計之項目或屬性，其在傷亡類別之間的差異情形。

(2) 皮爾森積差相關檢定(Pearson product-moment correlation)主要用來檢測獨立變數與相依變數兩個都是等距或比率變數之間的相關性。本研究以此方法瞭解傷亡類別認知與人為因素、駕駛人資料、天候環境因素、道路設計之間的相關性。

(3) 迴歸分析：迴歸分析係基於兩變項之間的線性關係，進一步分析兩變項之間的預測關係；用以探求模式的預測能力、其線性關係的方向與其影響力的大小。

二、研究範圍與限制

(一) **研究範圍**：本研究為蒐集臺東縣警察局臺東分局轄區內已發生的道路交通事故的肇事登錄資料，並且輸入至電腦內部管制，包括民國96年1月1日至96年12月31日A1及A2類資料，共計1,118筆(A1計35件，A2計1,083件)記錄事故發生原因與事故現場狀況，彙整成為本研究所使用之交通事故資料庫。本研究採臺東縣警察局臺東分局96年度交通事故案件為樣本，係該年度所發生交通事故案件比例，

為全國人口比例發生數之最。

- (二) **研究限制**：現行交通事故處理相關規定，規定A1與A2類道路交通事故案件統一由交通事故處理小組處理，該小組成員經過專業教育訓練並受訓合格，另A1與A2類道路交通事故由其處理並輸入至內政部警政署之道路交通事故處理系統中管制，所以 A1與A2交通事故資料的信度與效度較高；而A3類交通事故案件則由各分駐（派出）所員警處理，其信度與效度較低，因此，為建立及確立本研究之信度與效度，本研究將排除A3類道路交通事故資料。

關於資料取得限制方面，本研究所取得的道路交通事故資料期間為臺東縣警察局臺東分局民國96年1月1日至96年12月31日A1及A2類資料，共計1,118筆（A1計35件，A2計1,083件），所以本研究針對此一期間運用統計分析方法對道路交通事故資料進行一連串的分析，將資料分析的結果落實於警察勤務的規劃與執行，以期能有效降低交通事故發生，減低民眾生命財產的損失。

第四節 研究流程與章節安排

一、研究流程

本研究之研究流程可分成下列幾點概述，其流程圖如圖1-1 所示：

(一) 確立研究目的與範圍

在此確立研究範圍為臺東縣警察局臺東分局近年來之肇事鑑定資料，研究目的為分析相關肇事資料，並透過勤務規劃，以有效降低交通事故的發生。

本研究將蒐集到的肇事鑑定資料輸入至電腦內部，包含有民國96年1月1日至96年12月31日A1及A2類資料，共計1,118筆（A1計35件，A2計1,083件）記錄事故發生原因與事故現場狀況，彙整成為本研究使用之交通事故資料庫。

(二) 進行文獻蒐集與回顧

針對研究主題所要探討的問題，蒐集與主題相關國內外相關理

論與文獻，包括書籍、期刊、法令規範和研究方法，包含交通事故定義、交通肇事統計分析結果以及易肇事路段事故分析（發生交通事故熱點）等資料。

（三）研究設計

依據文獻提出研究架構，決定研究變項，以既有的臺東縣警察局臺東分局轄區內所發生的道路交通事故，利用統計分析方法進行一連串的資料分析，並提出預防對策。

（四）資料統計分析

針對蒐集之資料，進行基本統計分析，探討其肇事之原因與統計各種肇事分類及比例，並提出分析結果。

（五）結論與建議

根據本研究蒐集之事故資料並進行分析後，提出分析結果，並依據研究成果及資料提出預防對策與建議。



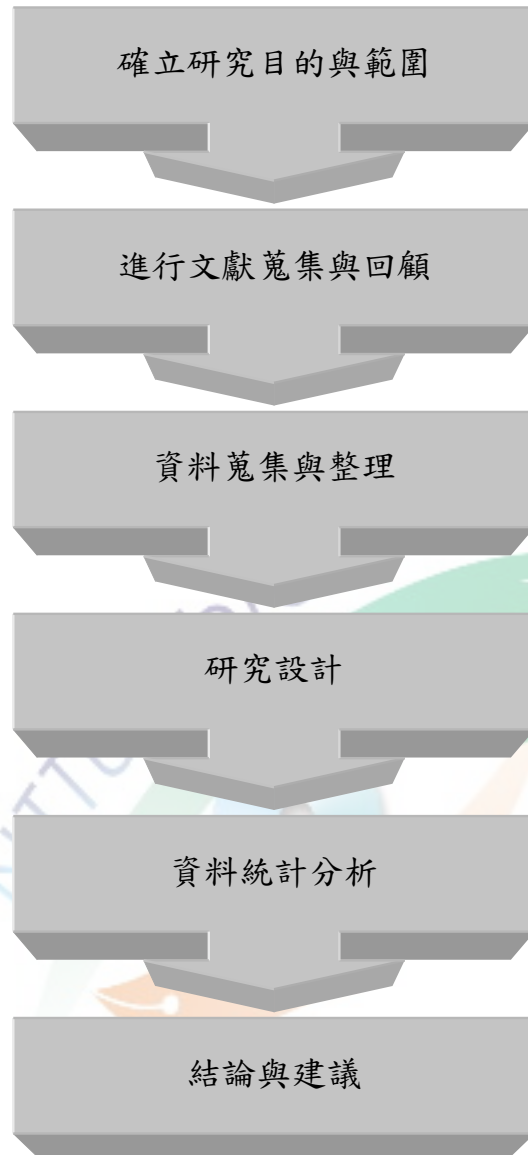


圖 1-1 本研究流程圖

二、章節安排

本研究以臺東縣警局臺東分局已發生的道路交通事故案件，針對其發生頻率、地點作分析統計，並對每件死亡車禍進行分析研究，尋找出交通事故熱點（熱點分析），並實施預防對策，以降低交通事故發生。本研究採次級資料分析進行，其章節安排及說明如下：

第一章為本研究之緒論包含研究動機與目的、研究內容與方法、研究範圍與限制、研究流程等四節，說明本研究的想法及作法。

第二章為本研究之文獻探討，針對將採行的作法、交通事故相關文獻的探討與釐清及交通事故判別方式等作一系列探討，作為本研究交通事故的界定與說明，以支持本研究的相關研究與實證研究。

第三章為本研究之研究設計，針對本研究要如何蒐集資料、分析步驟與作法訂定流程及規範，以提高本研究之嚴謹度。

第四章為本研究之資料統計分析與預防對策，針對以民國96年1月1日至96年12月31日交通事故作資料分析，針對蒐集之資料，進行基本統計分析，探討其肇事之原因與統計肇事分類及比例，探討各因子間之相關性，依據分析結果提出交通事故預防對策，降低交通事故發生。

第五章為本研究之結論與建議，包含本研究之貢獻與建議，並提出未來發展之建言。

第五節 重要名詞解釋

本研究所涉及的重要名詞釋義包括道路交通事故、「A1」、「A2」、「A3」等名詞，界定其意義如下：

一、道路交通事故：定義上有廣義與狹義之分（楊迎春，2001）

（一）**廣義交通事故**指一切可供乘人載物之車輛、船舶、航空機等交通工具於行駛間相互發生衝突碰撞或與他人或他物發生衝撞，造成人員的傷亡或財物的毀損。

（二）**狹義交通事故**僅指陸上的一切客貨機動車輛(Motor Vehicles)於行駛間，因駕駛人之故意、過失、無過失等行為，致機動車輛相互間或與行人、物體等發生衝突，造成人員的傷亡或是財物的毀損。

（三）**本研究之交通事故**定義係採狹義交通事故資料做統計分析依據。

二、「A1」、「A2」、「A3」之意義

(一)「A1」類：造成人員當場死亡或於二十四小時內死亡之交通事故。

(二)「A2」類：造成人員受傷或超過二十四小時死亡之交通事故。

(三)「A3」類：無人傷亡，僅有財物損失之交通事故。

三、**死亡**：因交通事故當場死亡或受傷在二十四小時內死亡者。

四、**重傷**：因交通事故受傷而有下列情形之一者：

(一)合乎刑法第十條第四項重傷害之標準者。

(二)交通事故發生逾二十四小時後死亡者。

(三)需經三十日以上之住院醫療始克痊癒者。

(四)當場昏迷不省，並延續二十四小時以上始恢復意識者。

五、**輕傷**：指重傷以外之受傷情形。



第二章 文獻探討

本章研究包含以下四部份說明：交通事故之定義與分類、死亡、受傷、財物損壞之定義、交通肇事結果之統計分析、易肇事路段事故分析判別法，說明其他研究者使用之想法及作法。

第一節 交通事故之定義與分類

一、交通事故之定義

「交通事故」在定義上有廣義與狹義之分（楊迎春，2001）。廣義交通事故指一切可供乘人載物之車輛、船舶、航空機等交通工具於行駛間相互發生衝突碰撞或與他人或他物發生衝撞，造成人員的傷亡或財物的毀損。而狹義之交通事故僅指陸上的一切客貨機動車輛(Motor Vehicles)於行駛間，因駕駛人之故意、過失、無過失等行為，致機動車輛相互間或與行人、物體等發生衝突，造成人員的傷亡或是財物的毀損。

依據道路交通事故處理辦法第二條：「道路交通事故係指因汽車或動力機械在道路上行駛，致有人傷亡或車輛財物損失之事故」，其要件如下（詹丙源，1997）：

（一）肇事一方須為汽車或動力機械

依據公路法第二條第七項：「『車輛』指汽車、電車、慢車及其他行駛於公路或市區道路之動力車輛」；第八項：「『汽車』指在公路及市區道路上、不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛」，即公路法中所謂「汽車」泛指本身具備動力可驅車行駛於道路之車輛，諸如各大小型客貨車、機器腳踏車、曳引車……等等。

（二）須發生在道路處所

依據公路法第二條第一項：「『公路』係指國道、省道、縣道、鄉道及專用道路，供車輛通行之道路」；道路交通管理處罰條例第三條第一項：「『道路』係指公路、街道、巷弄、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行的地方」。

（三）須有行駛行為

道路交通事故發生或車輛處於動的狀態或與其行駛的延續行為

有所關聯，交通行為包含行駛、裝載、停放等。

- (四) 須導致人員傷亡或車輛財物損壞之結果。
- (五) 交通事故處理旨在傷亡人員之搶救、財物權益之維護保障，若其發生並未造成人員傷亡或財物損失，自不構成交通事故，亦無處理保護必要。
- (六) 須出於過失或毫無過失行為

交通事故必須是因一方或雙方疏於遵守交通規則或防範機件上之故障而發生。若其發生係出於故意、或可預見其發生而不加以防範，縱容其發生，則其過程雖為交通事故，但整個行為已故意或自殺之刑事犯論之。

據以上條件所述，目前我國內政部警政署所處理之道路交通事故，需符合上述條件，才將案件歸類於「道路交通事故」進行統計研究分析。若有一項條件未能符合，則不予列入。例如：

- (一) 肇事雙方均為慢車，則肇事主體不符合「汽車或機動車輛」要件。
- (二) 肇事地點如發生於汽車駕駛訓練場或汽車修理廠等與公共交通無關之處，即非本研究所指之道路交通事故。
- (三) 汽車或動力機械若非於「動」的狀態，如停車於路旁遭縱火或破壞所造成的人員傷亡或財物損失，則非屬於道路交通事故。
- (四) 如車輛駛出路外陷入泥沼，經拖救後並無人員傷亡或財物損失，並非本研究所指之道路交通事故。
- (五) 若發生事故之動機是出於故意，而以汽車或動力機械作為傷人毀物之工具所造成之交通事件，則非本研究所定義道路交通事故。

二、交通事故之分類

目前內政部警政署依交通事故傷亡及財物損失的輕重區分為 A1、A2、A3 三類，以作為案件管制與統計分析的依據。

交通事故之統計分類，係依交通事故的嚴重性加以分類，目前內政部警政署依交通事故傷亡及財物損失的輕重區分為 A1、A2、A3 三類，以作為案件管制與統計分析的依據。在 A1、A2、A3 三類的區分定義從民國 74 年起至今有過一次調整，在道路交通事故資料比較分析時，需對不同時期之定義有所了解，以作為比較分析之基礎。其分類之標準如下：

- (一) 民國 74 年~民國 85 年

民國 74 年 1 月 4 日內政部警政署(74)警署交字第 009 號函頒：
「臺灣地區各警察機關交通事件報表管制考核規定」，將道路交通事故
傷亡及財物受損之輕重區分為 A1、A2 及 A3 等三類。各類道路交
通事故之區分如下：

1、「A1」類：凡有人死亡或重傷之事故，其範圍包括下列各項：

(1) 重大道路交通事故。

依道路交通事故處理辦法第三條規定，對重大道路交通事故
作單獨之定義，重大道路交通事故係指道路交通事故致有下列
情形之一者：

a、死亡人數在三人以上，或死傷人數在十人以上，或受傷人
數在十五人以上者。

b、重要鐵路平交道或重要道路之交通嚴重受阻者。

(2) 有人受重傷以上之傷害者。

(3) 輕傷事故而有下列之情形者：

a、受輕傷人數合計達五人以上。

b、有人受骨折以上之傷害。

c、有人腦震盪必須送醫急救治療三天以上始能痊癒。

d、有人受傷住院須醫療十五天以上。

2、「A2」類：僅有輕微傷害及財物損失之事故。

3、「A3」類：無人傷亡、僅有財物損失之事故。

(二) 民國 85 年至迄今

現今交通事故係依據道路交通事故案件文書作業規定及民國
85 年 11 月由交通部運輸研究所與內政部警政署合編之「道路交
通事故調查報告表填表須知」，對於 A1、A2、A3 類交通事故之分類範圍作
了下列的定義：

1、「A1」類：造成人員當場死亡或於二十四小時內死亡之交通事故。

2、「A2」類：造成人員受傷或超過二十四小時死亡之交通事故。

3、「A3」類：無人傷亡，僅有財物損失之交通事故。

第二節 死亡、受傷、財物損壞之定義

死亡、受傷、財物損壞等定義在道路交通事故資料分析時是一項重要的指

標，其與一般觀念的死亡與受傷定義略有不同，因此有必要進一步釐清其在道路交通事故中之定義。

對於道路交通事故意外死亡或受傷之認定標準，在我國道路交通事故資料統計的應用上，不同時期有略作調整，因此於資料的調查統計甚至研究分析時必須詳加確認，以免發生錯誤。

一、 民國 58 年~ 73 年

依據交通部道路管理督導會報民國 58 年 12 月 29 日交督字第 0182 號函，其定義如下：

（一）死亡：指因交通事故肇事當場死亡或自交通事故發生後二十四小時內死亡而言。

（二）重傷：其受傷情形為下列情形之一者：

- 1、合於刑法第十條第四項所定之情形之一者。
- 2、受傷治療時間超過三十日始治癒者。
- 3、在交通事故發生起經過二十四小時後由於此事故受傷之原因以致死亡者。

（三）輕傷：因交通事故受傷後在三十天內可治療復原者。

二、 民國 73 年至迄今

內政部警政署於民國 73 年 1 月編印之「交通警察工作手冊」，將死亡、受傷之定義，於重傷的判定標準中增列「當場昏迷不醒並延續 24 小時以上使恢復意識者」，並將輕傷修正為「指重傷以外之受傷情形」。

因此於民國 73 年以後，對於道路交通事故之調查時，對於死亡、受傷之定義如下：

（一）死亡：因交通事故當場死亡或受傷在二十四小時內死亡者。

（二）重傷：因交通事故受傷而有下列情形之一者：

- 1、合乎刑法第十條第四項重傷害之標準者。
- 2、交通事故發生逾二十四小時後死亡者。
- 3、需經三十日以上之住院醫療始克痊癒者。
- 4、當場昏迷不省，並延續二十四小時以上始恢復意識者。

（三）輕傷：指重傷以外之受傷情形。

第三節 交通肇事結果之統計分析

吳明錦先生針對中山高速公路進行肇事分析，討論肇事發生的時間分布、空間分布、駕駛人本身因素、道路條件與交通環境，對此五項目標進行分析，得到高速公路以夏季的肇事比率為最高，特別是在七月最為嚴重，一天當中的時段則是以下午3-4 點為最高，上午8-9 點最低；北上路段以泰山收費站至楊梅收費站附近之肇事最多，而泰安服務區至王田交流道為最低，南下路段以仁德休息站到高雄交流道肇事次數最高，最低為西螺交流道至麻豆交流道路段，並發現南下三義路段為高肇事與高死亡率及高車輛連累率之路段；肇事駕駛人年齡以31-35 歲為最多，職業則是以職業駕駛人的肇事比例最高，教育程度則是國中程度肇事率最高，訓練方式為私立駕訓班發生肇事比例最高，從駕駛執照取得六年之內肇事率最高；道路條件上，則以縱坡與彎道同時出現的路段，如林口北上下坡路段等，發生肇事機率最高；交通組成以中大型車居多時，肇事比率亦會上升；行車速率在60-69 公里易肇事（吳明錦，1993）。

Margiotta 與 Chatterjee (1995) 探討交通量增減與肇事率之影響，發現研究區域平均每日交通量低於32500 時，肇事率與交通量會同時同向產生變化，當交通量大於32500 時，則肇事率會隨著交通量的增加而遞減，因此交通量32500 為當地交通產生擁塞之臨界交通量，此現象與一般常理相符，當交通量大於臨界交通量時，車流行進速度大幅下降，導致肇事率減低（Margiotta and Chatterjee,1995）。

葉名山等人以民國83 年12 月至86 年3 月間臺中縣區鑑定會事故為對象，進行分析，得到成果如下：鑑定會使鑑定品質提昇；肇事責任歸屬主要以路權概念進行判定；肇事責任可區分為單方肇事原因、雙方同為肇事原因以及主次要肇事原因；採取之樣本發生肇事與時間並無關聯性，責任歸屬上以單方肇事原因為最多；肇事路段與肇事型態方面，以交叉路口為最大，其碰撞型式側撞最多，其次為直線路段，碰撞型式為追撞與對撞為主，彎道部分則是以對撞為主；經過統計結果，發現行車未注意路況、逆向行車、超速與酒醉駕車最容易造成死亡案件。此外，此研究並針對改善鑑定會功能提出建議，包含有編制合理化、培植專業鑑定人、建立獎勵與研習制度、加強人才教育、提高警員製作現場圖素質、建立鑑定收費制度、增加受委託車禍鑑定團體、建立鑑定會公信力、建立路權優先次序概念、交通事故鑑定資料電腦化以及臺中縣鑑定會硬體改善等方案，以提昇鑑定會人員士氣，增加鑑定會之功能（葉名山、張志宏、陳新彬，1997）。

表2-1 相關研究者針對肇事結果統計分析之論述

研究者	內 容
吳明錦（1993）	針對中山高速公路進行肇事分析，討論肇事發生的時間分布、空間分布、駕駛人本身因素、道路條件與交通環境，對此五項目標進行分析。
葉名山、張志宏與陳新彬（1997）	以民國83年12月至86年3月間臺中縣區鑑定會事故為對象，進行分析，得到成果如下：鑑定會鑑定品質提昇；肇事責任歸屬主要以路權概念進行判定；肇事責任則可區分為單方肇事原因、雙方同為肇事原因以及主次要肇事原因；並發現採取之樣本發生肇事與時間並無關聯性，責任歸屬上以單方肇事原因為最多。
Margiotta 與 Chatterjee（1995）	探討交通量增減與肇事率之影響。

第四節 易肇事路段事故分析判別法

Neuman, Glennon 與 Mulinazzi利用多變量分析方法研究美國肇事與道路幾何條件之相關性，其研究結果顯示道路彎曲程度、路旁危險程度與鋪面材質對郊區二線道公路有顯著的影響，其他主要的影響變數尚包含路肩寬度、道路寬度、曲線長度等，都會影響肇事率的高低。此研究探討道路幾何條件與交通量之變化對肇事率的影響（Neuman, Glennon and Mulinazzi,1983：65-69.）。

莊昭然利用統計方法對臺灣地區機動車輛數量與道路面積成長進行趨勢分析，以提供政府部門與相關單位參考。發現自民國52年至民國71年間，機動車輛快速成長，而道路面積成長有限，導致交通問題叢生，政府於民國68年整頓交通後，肇事次數逐年降低，然而卻因為機動車輛型式轉變，使肇事嚴重程度逐漸升高，提昇有3倍之多。肇事原因方面，則以駕駛人疏失的比率最高；駕駛人年紀21-35歲，駕駛年資未滿一年者肇事最多；重型機車為肇事最多之車種；一天內的18-20時為最容易發生肇事之時段（莊昭然，1986）。

石豐宇以改良Hoque's 法與回歸分析，對都市地區易肇事地點進行分析，利用問卷調查方式，訪問交通學者、交通警察與一般民眾，並以臺南市交通肇事資料為實例，驗證其模式，發現車種比例與轉向比對路口與路段有較大之相關性，

而交通量、行人量以及道路因素相關性較低；主要的肇事危險群為快車道上直行未保持安全距離所產生的追撞、路口未依規定讓車造成路口交叉撞、與路口左轉不當造成的側撞三種主要肇事狀況（石豐宇，1987）。

Hamed與Easa將依序(ordered)機率模式應用在預測駕駛人使用安全帶的頻率方面，考量駕駛者之旅次特性、總旅行距離、繫安全帶的時刻、駕駛人特性與車禍經驗，研究結果顯示女性駕駛人對安全帶的使用方面與使用信心均較男性為高；郊區駕駛人對安全帶的信心較市區駕駛人為高，其原因為兩種駕駛人面臨的交通狀況不同，郊區駕駛人面對較高速度的行駛，需要利用安全帶來保護自身安全，而市區駕駛人則常遇到低速行駛且都市交通量大，因而比較不傾向使用安全帶（Hamed and Easa, 1998：271-276）。

陳志和先生蒐集臺南市都市地區之肇事資料，以依序機率模式，建構路口與路段肇事整體駕駛人與機車駕駛人受傷嚴重模式，發現臺南市之肇事受傷程度，性別方面，男性較女性輕微；年齡方面，年紀超過40歲之駕駛人發生肇事為最危險；在所有的路口駕駛人受傷嚴重模式中，砂石車肇事為最重要的致命因素，而且砂石車駕駛的受傷程度較其他駕駛者為低，可見砂石車為加害者；此外的主要致命因素尚包含酒後駕車、超速失控與路旁物品撞擊。在車輛狀況方面，發現大型車與小型車都相當安全，腳踏車則為所有車種當中最弱勢者。肇事發生於路口內、有閃光黃燈之路口、或是路口內有障礙物影響駕駛人、路段速限越高，則駕駛人的死亡機率將會上升；設立分隔島能夠有效降低駕駛人的傷亡程度（陳志和，1999）。

鄭勝方先生運用統計推論與經驗貝氏法，建構以交通事故資料分析為基礎，且在實務運用性高的易肇事地點評定的方法，並以民國87年臺中縣的肇事資料為基準進行實例分析，肇事資料蒐集對評定易肇事地點相當重要，易肇事地點並非一定要發生嚴重之碰撞，若經常發生輕微碰撞或是輕微肇事之地點，或許可以利用成本較低的交通工程手法加以解決，以避免此地點日後形成嚴重肇事之潛在地點。並針對臺中縣的肇事數探討肇事黑數對模式造成的影響，並證實了肇事黑數的存在，其嚴重影響易肇事地點評定之結果（鄭勝方，1999）。

Richard使用貝氏定理，針對鹿群集居地進行預測分析，發現由於基本資料中，鹿群分布資料由抽樣取得，在連續空間內有抽樣誤差，因此資料與法則具有不確定性，因此採用貝氏疊圖分析方法進行統計推論分析，以建立鹿群群居狀況，並計算其標準差，作為統計分析的基準，並得到全面性的鹿群分布圖（Hamed and Easa, 1998：271-276）。

表2-2 易肇事路段事故分析判別法之相關研究

研究者	使用方法	相關結論
莊昭然先生 (1986)	統計方法	對臺灣地區機動車輛數量與道路面積成長進行趨勢分析，以提供政府部門與相關單位參考。
陳志和先生 (1999)	依序機率模式	建構路口與路段肇事整體駕駛人與機車駕駛人受傷嚴重模式。
鄭勝方先生 (1999)	統計推論與經驗貝氏法	建構以交通事故資料分析為基礎，且在實務運用性高的易肇事地點評定的方法。
Hamed與Easa (1998)	依序(ordered)機率模式	將依序(ordered)機率模式應用在預測駕駛人使用安全帶的頻率方面。
Neuman, Glennon 與 Mulinazzi (1983)	多變量分析方法	研究美國肇事與道路幾何條件之相關性，此研究探討道路幾何條件與交通量之變化對肇事率的影響
Richard (1998)	貝氏定理	針對鹿群集居地進行預測分析

資料來源：本研究整理

第五節 小結

道路交通事故發生係在道路交通系統中「人」、「車」、「路」的某一環節出了問題，為了瞭解道路交通系統的問題所在，並進行道路交通安全改善工作，對肇事資料的蒐集與分析極為重要。肇事資料分析通常利用統計方法將其結果以數字、表格、圖形來表示，或將其特性利用圖形或文字加以描述說明，前者通常為主管機關或執行單位就某一行政區(地)、某一期間(時)、某一事故涉入者(人、車)、某一類型事故(特性)之肇事次數、傷亡人數、財物損失、肇事率與嚴重性等，來探討肇事趨勢或交通安全績效，據以擬定交通管理政策、施政方針或執行策略；後者通常為交通執法、交通工程執行單位或事故責任鑑定機關對某一特定地點或某一特定事故，分析其事故型態、事故原因以及事故責任等事故特性說明，提供研擬交通安全改善計劃之參考(陳高村、龍天立，1996)。

道路交通事故發生之原因，牽涉之範圍頗為廣泛，實難以單一原因所能涵

蓋解釋，即任何一次肇事案件所導致之何種肇事傷亡嚴重程度，絕非僅由某一特定因素所能左右的，事實上造成事故傷亡嚴重程度，概由多種因素組合而成，每一單一因素對於造成某種肇事型態有所影響，而由多種因素的組合，則更易瞭解各肇事因素對道路交通事故的影響程度（姚高橋、曾國雄、楊俊宜，1996）。

目前警察機關對於處理道路交通事故資料是運用統計分析方法，進行道路交通資料進行統計分析，道路交通事故資料統計分析在短期間內可以作為選擇性執法依據，由道路交通事故資料分析中瞭解交通事故發生之時間、地點、原因類型，在有限的資源、人力以及設備下，將交通執法活動做最有效之派遣。長期的道路交通事故資料分析可作為交通執法單位或執法人員績效評估，擬定道路交通安全改善計劃之依據（陳高村、龍天立，1996）。

相關研究中，其針對各地區以實證方式或者使用統計方法，加以研究分析，本研究將針對台東分局轄區內 96 年度已發生道路交通事故進行差異性、相關性分析，使實際執行單位能提供相關數據及建言，以降低道路交通事故，本研究與其他研究之差異，在於本研究針對分局層級為研究範圍，包含數個鄉鎮、鄉村與都市等不同型態合為一的區塊，利用統計方法發現尋找出此一區塊不同的肇事主因，加以分析研究並提出相關預防對策，以減少道路交通事故發生主要因子，降低道路交通事故發生。

第三章 研究設計

本章研究包含以下三部份說明：研究架構與假設、各項研究變項的操作性定義、資料處理與分析方法等，說明本研究的研究架構、假設及研究作法。

第一節 研究架構與假設

一、研究架構

本研究依據前述研究動機、研究目的、並藉由文獻探討對以往相關研究與理論加以整合，提出本研究之研究架構，如圖3-1所示，本研究係以臺東縣警察局臺東分局於研究期間的道路交通事故案件，依據肇事人的個人特性項目、道路交通事故之（1）人為因素；（2）車輛機械因素；（3）天候環境因素；（4）道路設計等變項建構本研究架構。本研究係以對傷亡類別認知為依變項，人為因素、天候環境因素及道路設計為自變項，來探討人為因素、天候狀況與道路設計與傷亡類別認知之關係；另為了瞭解樣本之特性，本研究亦將屬（性）別、駕駛資格情形、駕駛執照種類、當事者區分、車輛用途、職業等個人資料納入本研究架構中，探討不同人口統計變項分別對道路交通事故發生傷亡類別、人為因素、天候環境因素及道路設計之認知差異情形。

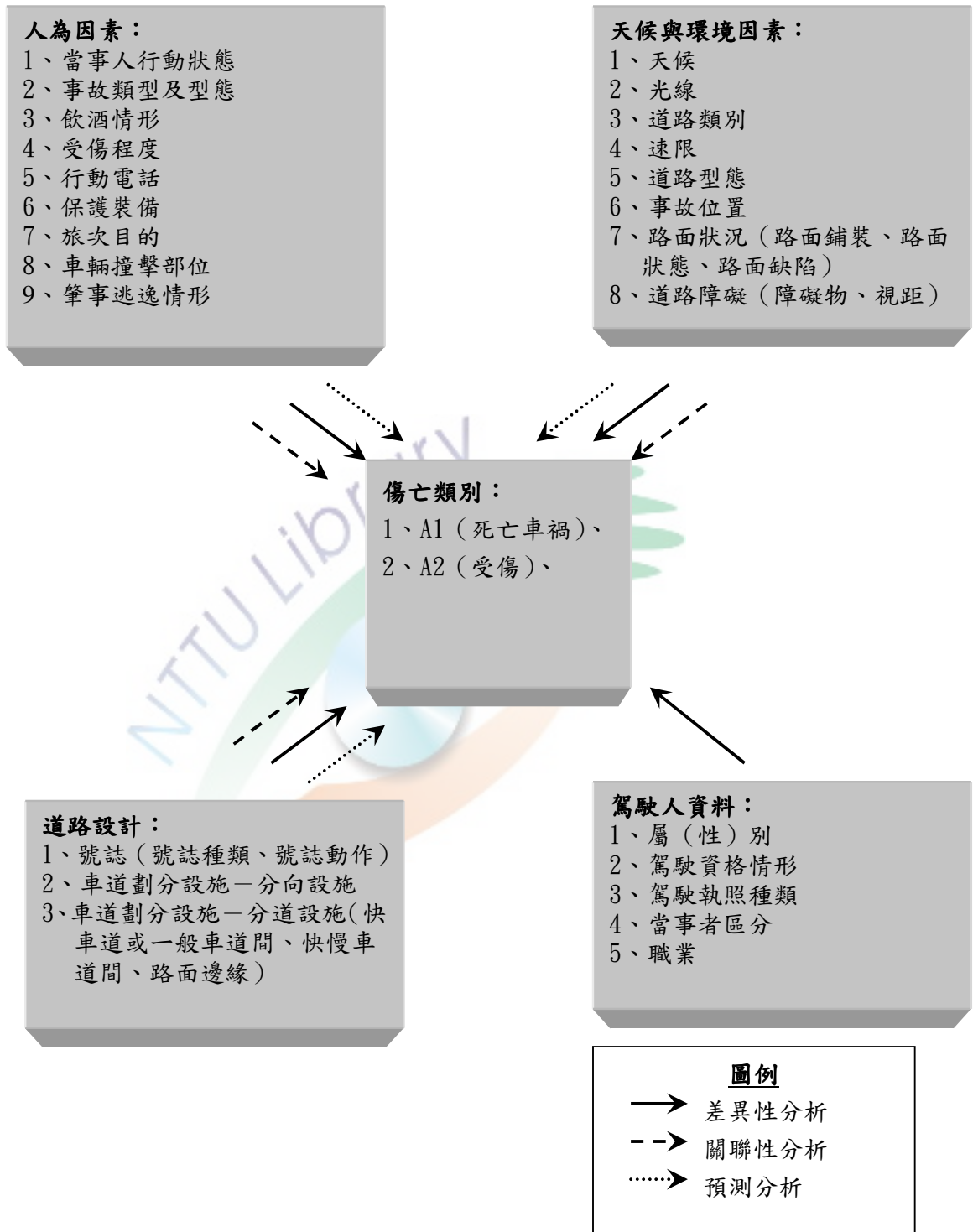


圖 3-1 研究架構圖

二、研究假設

依據本研究之研究目的及架構，提出本研究之虛無假設：

(一) 假設一：駕駛人屬性不同的個人或案件，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 1-1：屬（性）別不同的個人，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 1-2：駕駛資格情形不同的個人，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 1-3：駕駛執照種類不同的個人，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 1-4：當事者區分不同的個人，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 1-5：車輛用途不同的個人，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 1-6：職業不同的個人，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

(二) 假設二：不同狀態的人為因素，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-1：當事人行動狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-2：事故類型及型態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-3：飲酒情形狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-4：受傷情形狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-5：使用行動電話狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-6：使用保護裝備狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-7：旅次目的狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-8：車輛撞擊部位狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 2-9：肇事逃逸情形狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

(三) 假設三：不同狀態的天候環境因素，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-1：天候狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-2：光線狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-3：道路類別狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-4：速限狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-5：道路型態狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-6：事故位置狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-7：路面狀況（路面鋪裝、路面狀態、路面缺陷）狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 3-8：道路障礙（障礙物、視距）狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

(四) 假設四：不同狀態的道路設計，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 4-1：號誌（號誌種類、號誌動作）狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 4-2：車道劃分設施一分向設施狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

假設 4-3：車道劃分設施一分道設施（快車道或一般車道間、快慢車道間、路面邊緣）狀態的不同，其在發生交通事故之傷亡類別上無顯著差異情形存在。

(五) 假設五：人為因素各因素與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-1：當事人行動狀態與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-2：事故類型及型態與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-3：飲酒情形與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-4：受傷程度與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-5：使用行動電話與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-6：使用保護裝備狀態與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-7：旅次目的與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-8：車輛撞擊部位與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 5-9：肇事逃逸情形與傷亡類別之間無關連性存在。

(六) 假設六：整體人為因素與整體傷亡類別之間無關連性存在。

假設 6-1：整體人為因素與整體傷亡類別之間無關連性存在。

(七) 假設七：天候環境因素其各因素與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-1：天候與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-2：光線與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-3：道路類別與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-4：速限與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-5：道路型態與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-6：事故位置與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-7：路面狀況（路面鋪裝、路面狀態、路面缺陷）與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 7-8：道路障礙（障礙物、視距）與傷亡類別之間無關連性存在。

(八) 假設八：整體天候環境因素與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 8-1：整體天候環境因素與傷亡類別之間無關連性存在。

(九) 假設九：道路設計其各因素與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 9-1：號誌（號誌種類、號誌動作）與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 9-2：車道劃分設施一分向設施與傷亡類別之間無關連性存在。

假設 9-3：車道劃分設施一分道設施（快車道或一般車道間、快慢車道間、路面邊緣）與傷亡類別之間無關連性存在。

(十) 假設十：人為因素對傷亡類別及其各因素之間無顯著預測能力。

假設 10-1：人為因素（當事人行動狀態、事故類型及型態、飲酒情形、受傷程度、行動電話、保護裝備、旅次目的、車輛撞擊部位、肇事逃逸情形）對 A1（死亡車禍）無顯著預測能力。

假設 10-2：人為因素（當事人行動狀態、事故類型及型態、飲酒情形、受傷程度、行動電話、保護裝備、旅次目的、車輛撞擊部位、肇事逃逸情形）對 A2（受傷）無顯著預測能力。

(十一) 假設十一：天候環境因素對傷亡類別及其各因素之間無顯著預測能力。

假設 11-1：天候環境因素（天候、光線、道路類別、速限、道路型態、事故位置、路面狀況（路面鋪裝、路面狀態、路面缺陷）、道路障礙（障礙物、視距））對 A1（死亡車禍）無顯著預測能力。

假設 11-2：天候環境因素（天候、光線、道路類別、速限、道路型態、事故位置、路面狀況（路面鋪裝、路面狀態、路面缺陷）、道路障礙（障礙物、視距））對 A2（受傷）無顯著預測能力。

(十二) 假設十二：道路設計對傷亡類別及其各因素之間無顯著預測能力。

假設 12-1：道路設計（號誌（號誌種類、號誌動作）、車道劃分設施一分向設施、車道劃分設施一分道設施（快車道或一般車道間、快慢車道間、路面邊緣））對 A1（死亡車禍）無顯著預測能力。

假設 12-2：道路設計（號誌（號誌種類、號誌動作）、車道劃分設施一分向設施、車道劃分設施一分道設施（快車道或一般車道間、快慢車道間、路面邊緣））對 A2（受傷）無顯著預測能力。

第二節各項研究變項的操作性定義

由上述研究架構，本研究之構面包括四大部分，自變項與依變項分別設定如下：「駕駛人資料」、「天候環境因素」及「道路設計」、「人為因素」為自變項，「傷亡類別」為依變項，茲分述如下：

一、駕駛人資料

此資料區分為不同層級或類別，藉以分析其對傷亡類別之差異情形，駕駛人資料分別為屬（性）別、駕駛資格情形、駕駛執照種類、當事者區分、車輛用途、職業等。

二、人為因素

此因素區分為不同因素或類別，藉以分析其對傷亡類別之差異情形，人為因素分別為當事人行動狀態、事故類型及型態、飲酒情形、受傷程度、行動電話、保護裝備、旅次目的、車輛撞擊部位、肇事逃逸情形等變項。

三、天候環境因素

此因素區分為不同因素或類別，藉以分析其對傷亡類別之差異情形，其因素類別有天候、光線、道路類別、速限、道路型態、事故位置、路面狀況（路面鋪裝、路面狀態、路面缺陷）、道路障礙（障礙物、視距）等項目。

四、道路設計因素

此因素區分為不同因素或類別，藉以分析其對傷亡類別之差異情形，其因素類別有號誌（號誌種類、號誌動作）、車道劃分設施一分向設施、車道劃分設施一分道設施（快車道或一般車道間、快慢車道間、路面邊緣）等項目。

五、傷亡類別

此類別區分為 A1 類與 A2 類等因素，藉以分析上述因素對此類別

的影響。

第三節 資料處理與分析方法

有關取得真實現象與肇事原因科學方法最重要的一項辨識就是實證檢定，本研究以已蒐集道路交通事故資料，加以整理，包含遺漏值部分，本研究針對研究目的及研究主題，再以Spss for Windows 12.0版統計套裝軟體做為統計分析工具進行相關資料之處理，茲將其說明如下：

一、描述性統計部分

本研究針對所取得的民國96年1月1日至96年12月31日臺東縣警察局臺東分局A1與A2類資料進行敘述統計分析，先將原始資料以次數（Frequency）分配統計，探討樣本的中各項變數之次數分配、百分比、平均差及標準差，瞭解本研究資料特性與分布情形。

二、推論性統計部分

（一）單因子變異數分析(One-Way ANOVA)

用以比較及檢定各種不同的人為因素、駕駛人資料、天候環境因素、道路設計等其在A1與A2類傷亡類別之間的差異情形。

（二）皮爾森積差相關檢定（Pearson product-moment correlation）

皮爾森積差相關檢定主要用來檢測兩個都是等距或比率變數之間的相關性。本研究利用皮爾森積差相關檢定方法檢定下列各項相關性：

- 1.檢測人為因素（及其各因素）與傷亡類別(及其各因素)間的相關性。
- 2.檢測天候環境因素（及其各因素）與傷亡類別(及其各因素)間的相關性。
- 3.檢測道路設計（及其各因素）與傷亡類別(及其各因素)間的相關性。

（三）迴歸分析（Regression）

迴歸分析係基於獨立變數與相依變數兩變項之間的線性關係，進

一步分析兩變項之間的預測關係，用以探求回歸模式的預測能力、其間關係的方向與其影響力的大小。本研究係將人為因素及其各因素對A1與A2類傷亡之資料作迴歸分析，以瞭解各變項與因素間對A1與A2類的影響程度及預測解釋能力。



第四章 實證分析

第一節 資料結構分析

以下分成二部分介紹，第一部分是資料蒐集與限制情形，第二部分是資料樣本結構，觀察資料樣本在基本資料與傷亡類別的分佈情形。

一、資料蒐集與限制情形

現行交通事故處理相關規定，規定A1與A2類道路交通事故案件統一由交通事故處理小組處理，A3類交通事故案件則由各分駐（派出）所員警處理，為建立並確立本研究之信度與效度，本研究將採專家信度與效度。

臺東縣警察局為了確保民眾權益，於其所轄各分局成立道路交通事故處理小組，其成員係經過內政部警政署嚴格專業教育訓練並受訓合格，其A1與A2類道路道路交通事故由其處理並輸入至內政部警政署之道路交通事故處理系統中。為了確保本研究信度與效度，並提升資料分析的可靠度，本研究將排除A3類道路交通事故資料。

本研究自內政部警政署之道路交通事故處理系統取得臺東縣警察局臺東分局的A1與A2類道路交通事故資料，期間為臺東縣警察局臺東分局自民國96年1月1日至96年12月31日的A1及A2類資料，共計1,118筆（A1計35件，A2計1,083件）。

二、樣本結構

（一）道路交通事故資料之統計分析

茲將道路交通事故資料1028筆有效資料在傷亡類別、天候因素與道路因素變數之分佈情形，彙整如表4-1中所示：

由表4-1中顯示，A1(死亡車禍)發生35件佔96年度交通事故資料之3.4%，A2(受傷車禍)發生993件佔96年度交通事故資料96.6%，故A2(受傷車禍)為本研究的研究主體。

表4-1 傷亡類別

類別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
A1(死亡車禍)	35	3.4	3.4	3.4
A2(受傷車禍)	993	96.6	96.6	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-2可看出，以發生道路交通事故時間分布之統計分析，以17-18時段發生共計160件，佔96年度交通事故資料15.6%，為道路交通事故發生比率最高者，其原因係下班時段故造成道路交通事故高峰，如以交通事故發生時段趨勢而言，可參見4-1。以清晨3-4時段發生共計15件，佔96年度交通事故資料1.5%，為道路交通事故發生比率最低，其因係凌晨3-4時為大多數人睡眠時間，所以發生道路交通事故最低。

表4-2 時段分析

時間(時)	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
0	18	1.8	1.8	1.8
1	13	1.3	1.3	3.0
2	15	1.5	1.5	4.5
3	6	0.6	0.6	5.1
4	9	0.9	0.9	5.9
5	14	1.4	1.4	7.3
6	31	3.0	3.0	10.3
7	63	6.1	6.1	16.4
8	56	5.4	5.4	21.9
9	55	5.4	5.4	27.2
10	48	4.7	4.7	31.9
11	60	5.8	5.8	37.7
12	49	4.8	4.8	42.5
13	48	4.7	4.7	47.2
14	60	5.8	5.8	53.0
15	53	5.2	5.2	58.2
16	66	6.4	6.4	64.6
17	87	8.5	8.5	73.1
18	73	7.1	7.1	80.2

19	64	6.2	6.2	86.4
20	38	3.7	3.7	90.1
21	45	4.4	4.4	94.5
22	34	3.3	3.3	97.8
23	23	2.2	2.2	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

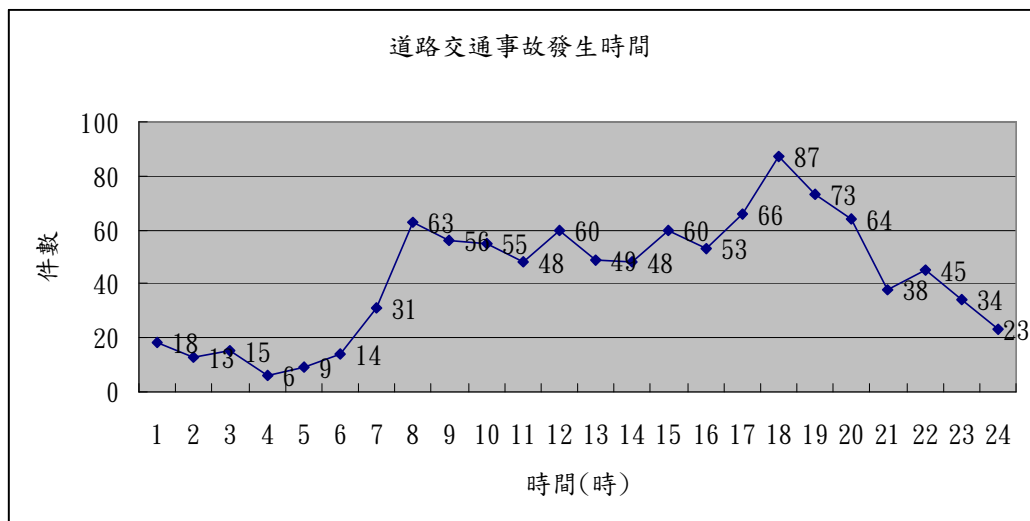


圖4-1：時段分析圖

由表4-3可發現，台東分局轄區內道路交通事故發生以臺東市發生917件，佔96年度道路交通事故89.2%為最高，卑南鄉發生107件，佔96年度道路交通事故10.4%為次之，其餘綠島鄉及蘭嶼鄉之發生各為2件。其分布情形與與圖4-2各鄉鎮人口數分布狀況大致相同，人口越多的鄉鎮，其交通事故發生比例也愈多。

表4-3 鄉鎮市分析

鄉鎮市別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
卑南鄉	107	10.4	10.4	10.4
綠島鄉	2	0.2	0.2	10.6
臺東市	917	89.2	89.2	99.8
蘭嶼鄉	2	0.2	0.2	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

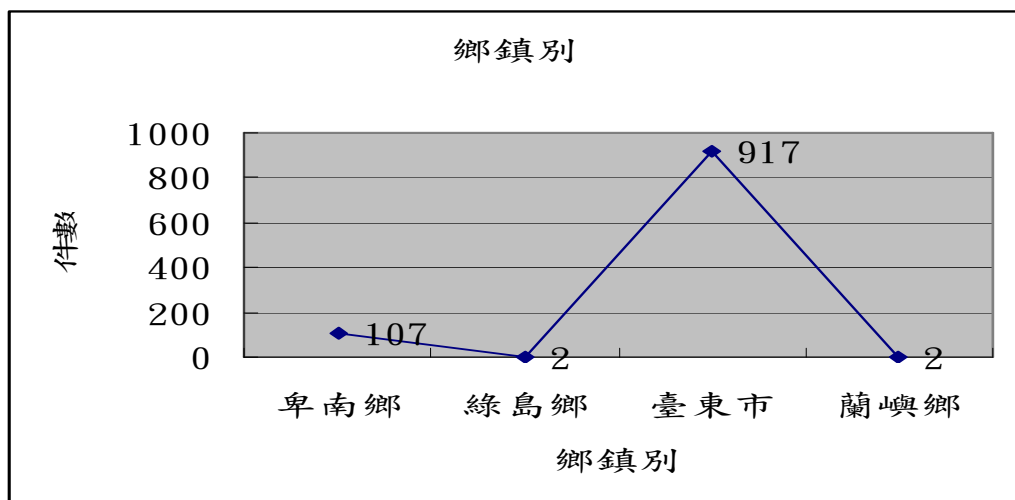


圖4-2 鄉鎮市分析圖

由表4-4顯示，以發生道路交通事故之天候因素之統計分析，天候因素為晴天時共計發生735件，佔96年度道路交通事故71.5%為最高，天候因素為陰天時共計發生207件，佔96年度道路交通事故20.1%為次之，天候因素為雨天時共計發生86件，佔96年度道路交通事故8.4%為最低，以臺東地區天候狀況而言，駕駛人因天候良好時其車速較快，面對突發狀況時，無法及時面對及處置，較容易發生道路交通事故。如以交通事故發生天候因素趨勢而言，可參見圖4-3。

表4-4 天候分析

	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
雨	86	8.4	8.4	8.4
陰	207	20.1	20.1	28.5
晴	735	71.5	71.5	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

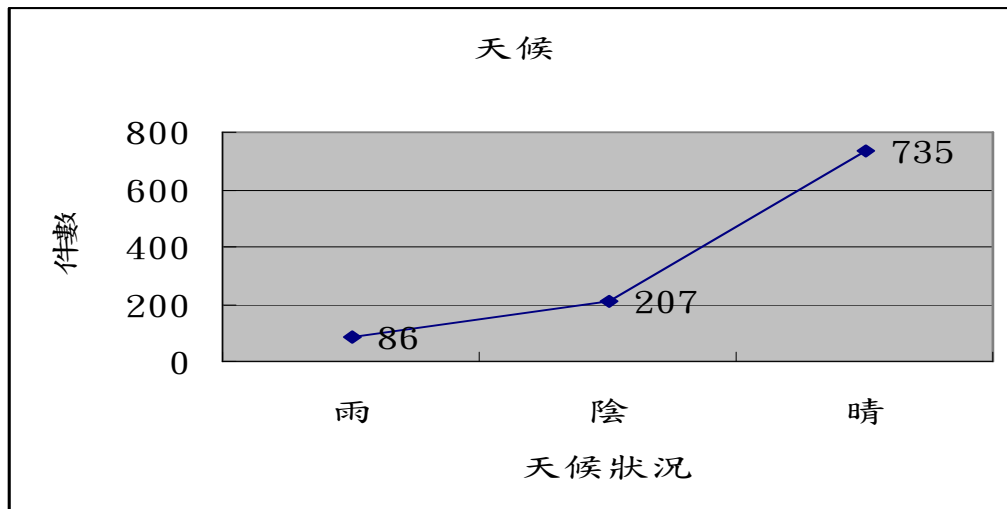


圖4-3 天氣分析圖

由表4-5顯示，以發生道路交通事故之光線因素統計分析，光線因素為日間自然光線時共計發生650件，佔96年度道路交通事故63.2%為最高，光線因素為夜間(或隧道、地下道、涵洞)有照明時共計發生325件，佔96年度道路交通事故31.6%為次之，其餘在「晨或暮光」狀況與「夜間(或隧道、地下道、涵洞)無照明」分別為28件與25件，分別佔96年度道路交通事故2.7%與2.4%。如以交通事故發生光線分析趨勢而言，可參考圖4-4。

表4-5 光線分析

	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
日間自然光線	650	63.2	63.2	63.2
晨或暮光	28	2.7	2.7	66.0
夜間(或隧道、地下道、涵洞)有照明	325	31.6	31.6	97.6
夜間(或隧道、地下道、涵洞)無照明	25	2.4	2.4	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

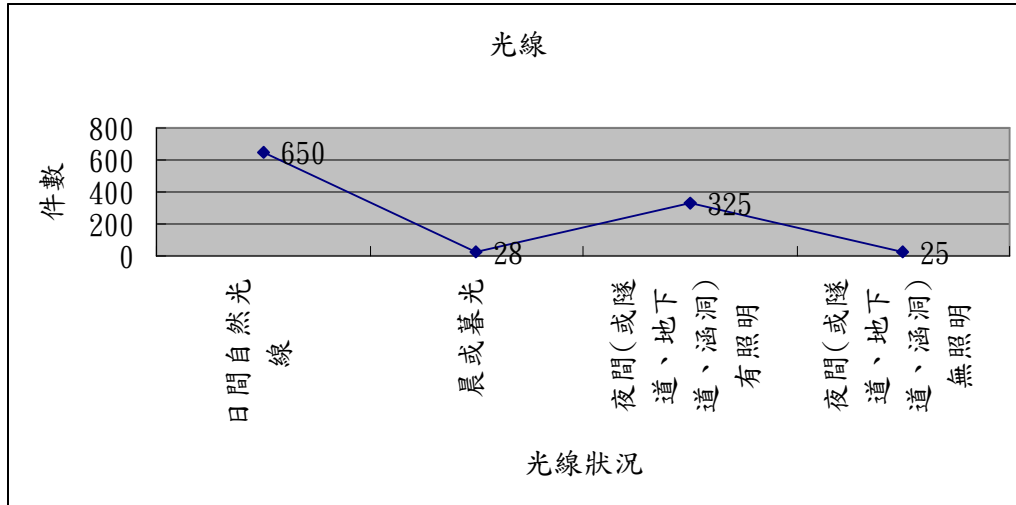


圖4-4 光線分析圖

由表4-6顯示，以發生道路交通事故之道路類別統計分析，道路類別為市區道路時共計發生864件，佔96年度道路交通事故84%為最高，道路類別為村里道路時共計發生76件，佔96年度道路交通事故7.4%為次之，道路類別為省道時共計發生72件，佔96年度道路交通事故7%為再次之，其發生道路交通事故分布情形與轄區內道路狀況相符。

表4-6 道路類別分析

	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
省道	72	7.0	7.0	7.0
縣道	3	0.3	0.3	7.3
鄉道	9	0.9	0.9	8.2
市區道路	864	84.0	84.0	92.2
村里道路	76	7.4	7.4	99.6
專用道路	1	0.1	0.1	99.7
其他	3	0.3	0.3	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-7顯示，以發生道路交通事故之「速限」統計分析，速限為50公里時共計發生693件，佔96年度道路交通事故67.4%為最高；速限為60公里時共計發

生161件，佔96年度道路交通事故15.7%為次之；速限為40公里時共計發生153件，佔96年度道路交通事故14.9%為再次之。依據交通部規定一般市區道路原規定為40公里，於96年度起提高為50公里，故道路交通事故發生案件最多情形，在速限方面與交通部規範的速限大致相符。

表4-7 速限分析

公里	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
25	2	0.2	0.2	0.2
30	1	0.1	0.1	0.3
35	1	0.1	0.1	0.4
40	153	14.9	14.9	15.3
50	693	67.4	67.4	82.7
60	161	15.7	15.7	98.3
70	17	1.7	1.7	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-8顯示，以發生道路交通事故之道路型態統計分析，道路型態為四岔路（十字路口）時共計發生426件，佔96年度道路交通事故41.4%為最高；道路型態為直路時共計發生340件，佔96年度道路交通事故33.1%為次之；道路型態為三岔路時共計發生183件，佔96年度道路交通事故17.8%為再次之。由前述可知台東分局轄區內道路交通事故發生型態在三岔路、四岔路與直路型態居多，但其中岔路口（包括三岔路、四岔路與多岔路）發生道路交通事故佔61.3%，顯示民眾行車禮讓宣導須再加強，以降低道路交通事故之發生。如以交通事故發生道路型態趨勢而言，可參見圖4-5。

表4-8 道路型態分析

道路型態	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
三岔路	183	17.8	17.8	17.8
四岔路	426	41.4	41.4	59.2
多岔路	21	2.0	2.0	61.3
橋樑	14	1.4	1.4	62.6
彎曲路及附近	39	3.8	3.8	66.4
坡路	3	0.3	0.3	66.7
巷弄	1	0.1	0.1	66.8
直路	340	33.1	33.1	99.9
其他	1	0.1	0.1	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

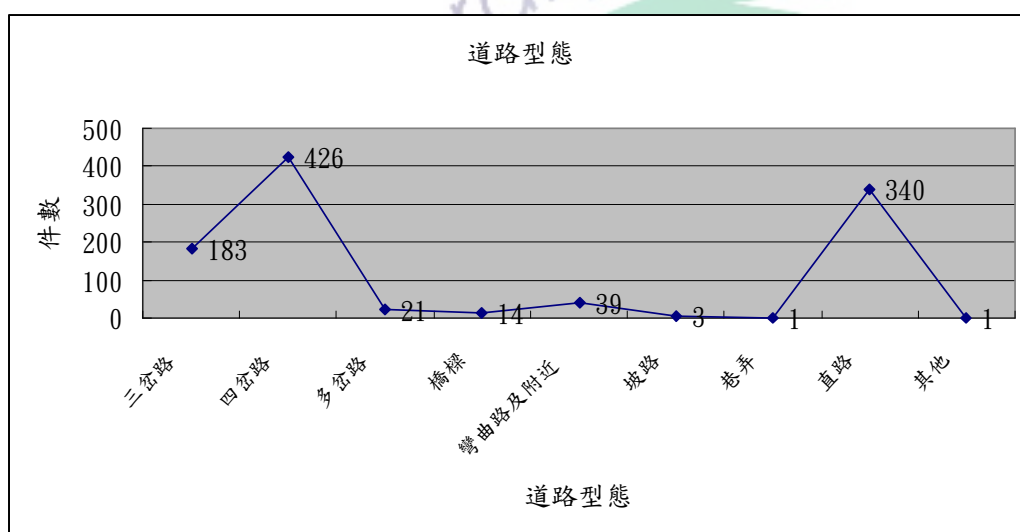


圖4-5 道路型態分析圖

由表4-9顯示，以發生道路交通事故之「事故位置」統計分析，事故位置在交岔路內共計發生528件，佔96年度道路交通事故51.4%為最高，事故位置在快車道共計發生180件，佔96年度道路交通事故17.5%為次之，事故位置為在一般車道(未劃分快慢車道)時共計發生97件，佔96年度道路交通事故9.4%為再次之。檢視道路交通事故資料發生位置於交岔路口週遭(包括交岔路口內與交岔路口附近)共計發生619件，佔96年度道路交通事故60.3%，可推論臺東分局轄區內道路交通事故大約60%事發生於交岔路口，此一形態顯示駕駛人於交叉路口未能禮讓行車或未遵守管制燈號，故易造成道路交通事故發生。如以交通事故發生

事故位置趨勢而言，可參見圖4-6。

表4-9 事故位置分析

事故位置	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
交岔路口內	528	51.4	51.4	51.4
交岔口附近	91	8.9	8.9	60.2
交通島(含槽化線)	2	0.2	0.2	60.4
快車道	180	17.5	17.5	77.9
慢車道	84	8.2	8.2	86.1
一般車道(未劃分快慢車道)	97	9.4	9.4	95.5
機車專用道	6	0.6	0.6	96.1
機車優先道	5	0.5	0.5	96.6
路肩、路緣	18	1.8	1.8	98.3
環道匝道	1	0.1	0.1	98.4
收費站附近	16	1.6	1.6	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

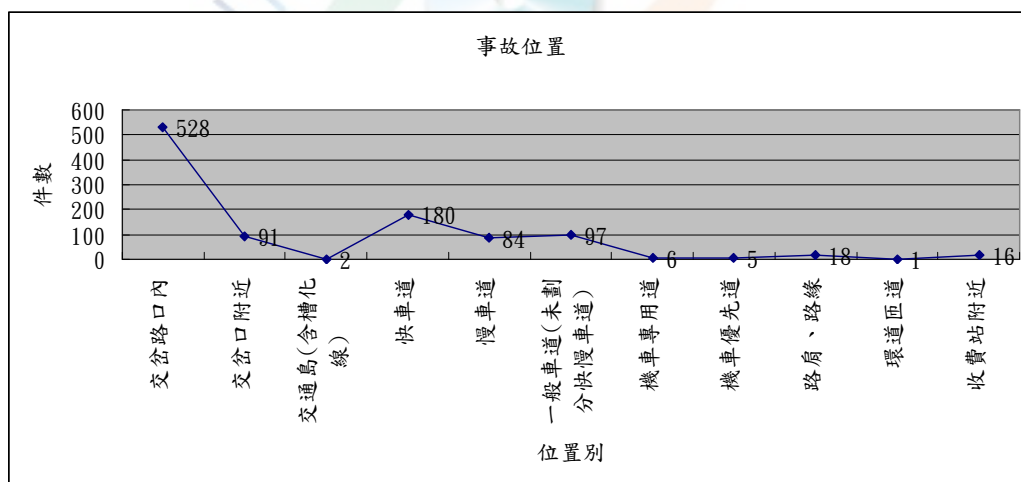


圖4-6 事故位置分析圖

由表4-10顯示，以發生道路交通事故之路面鋪裝方面統計分析，路面鋪裝在柏油路面共計發生1017件，佔96年度道路交通事故98.9%為最高，其餘案件均在0.5%以下。

表4-10 路面鋪裝分析

路面鋪裝	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
柏油	1017	98.9	98.9	98.9
水泥	5	0.5	0.5	99.4
碎石	1	0.1	0.1	99.5
其他鋪裝	2	0.2	0.2	99.7
無鋪裝	3	0.3	0.3	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-11顯示，以發生道路交通事故之路面缺陷統計分析，路面缺陷以「無缺陷」為大宗共計發生1017件，佔96年度道路交通事故98.9%為最高，其餘均在96年道路交通事故發生中佔0.6%以下。

表4-11 路面缺陷分析

路面缺陷	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
路面鬆軟	1	0.1	0.1	.1
突出(高低)不平	4	0.4	0.4	.5
有坑洞	6	0.6	0.6	1.1
無缺陷	1017	98.9	98.9	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-12顯示，以發生道路交通事故之障礙物統計分析，障礙物以無障礙物為大宗，共計發生1003件，佔96年度道路交通事故97.6%為最高，其餘均在96年道路交通事故發生中佔0.9%以下。

表4-12 障礙物分析

障礙物類別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
道路工事(程)中	9	0.9	0.9	.9
有堆積物	1	0.1	0.1	1.0
路上有停車	7	0.7	0.7	1.7
其他障礙物	8	0.8	0.8	2.4
無障礙物	1003	97.6	97.6	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-13顯示，以發生道路交通事故之「視距」統計分析，視距以良好選項為大宗，共計發生1002件，佔96年度道路交通事故97.5%為最高，其餘均在96年道路交通事故發生中佔0.8%以下。

表4-13 視距分析

視距類別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
彎道	10	1.0	1.0	1.0
建築物	1	0.1	0.1	1.1
樹木、農作物	2	0.2	0.2	1.3
路上停放車輛	5	0.5	0.5	1.8
其他	8	0.8	0.8	2.5
良好	1002	97.5	97.5	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-14顯示，以發生道路交通事故之號誌種類統計分析，道路交通事故發生在無號誌狀態共計發生711件，佔96年度道路交通事故69.2%為最高，事故位置在有行車管制號誌狀態共計發生201件，佔96年度道路交通事故19.6%為次之，事故位置在有閃光號誌狀態共計發生115件，佔96年度道路交通事故11.2%為再次之。顯示在無號誌的路口，發生道路交通事故比率高達百分之69.2，如與閃光號誌路口所發生道路交通事故相加，其發生比率將更高達80%，由此項分析結果顯示發生道路交通事故與道路使用者習慣息息相關。如以交通事故發生號誌種類趨勢而言，可參見圖4-7。

表4-14 號誌種類分析

號誌種類	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
行車管制號誌	201	19.6	19.6	19.6
行車管制號誌(附設行人專用號誌)	1	0.1	0.1	19.6
閃光號誌	115	11.2	11.2	30.8
無號誌	711	69.2	69.2	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

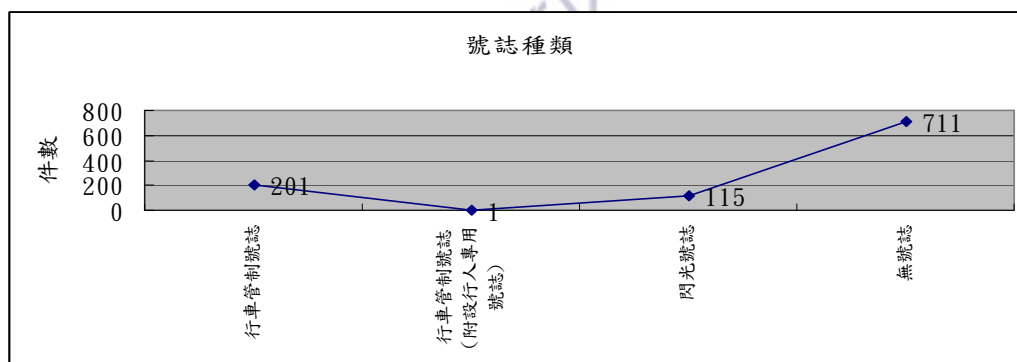


圖4-7 號誌種類分析圖

由表4-15顯示，發生道路交通事故之號誌動作統計，在無號誌動作情形下共計發生711件，佔96年度道路交通事故69.2%為最高，在正常號誌動作情形下共計發生313件，佔96年度道路交通事故30.4%為次之。如以交通事故發生號誌動作趨勢而言，可參見圖4-8。

表4-15 號誌動作分析

號誌動作	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
正常	313	30.4	30.4	30.4
無動作	4	0.4	0.4	30.8
無號誌	711	69.2	69.2	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

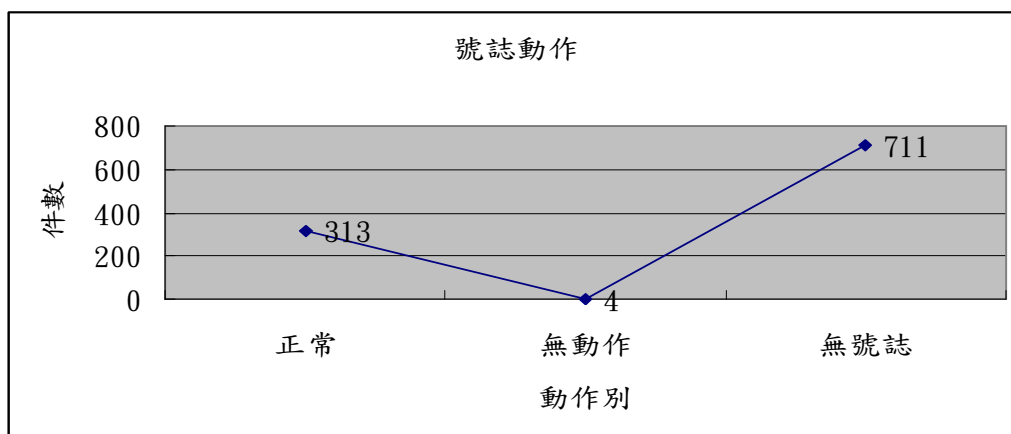


圖4-8 號誌動作分析圖

由表4-16顯示，發生道路交通事故之分向設施統計，發生道路交通事故位置在無分向設施共計發生594件，佔96年度道路交通事故57.5%為最高，在雙向禁止超車線處（包括附標記與無標記）共計發生329件，佔96年度道路交通事故32%為次之，其餘次數均在5%以下。如以交通事故發生分項設施趨勢而言，可參見圖4-9。

表4-16 分向設施分析

類別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
中央分向島-寬式(50公分以上)	49	4.8	4.8	4.8
中央分向島-窄式附柵欄	3	0.3	0.3	5.1
中央分向島-窄式無柵欄	2	0.2	0.2	5.3
雙向禁止超車線-附標記	222	21.6	21.6	26.8
雙向禁止超車線-無標記	107	10.4	10.4	37.3
單向禁止超車線-附標記	4	0.4	0.4	37.6
單向禁止超車線-無標記	2	0.2	0.2	37.8
行車分向線-附標記	20	1.9	1.9	39.8
行車分向線-無標記	25	2.4	2.4	42.2
無分向設施	594	57.8	57.8	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

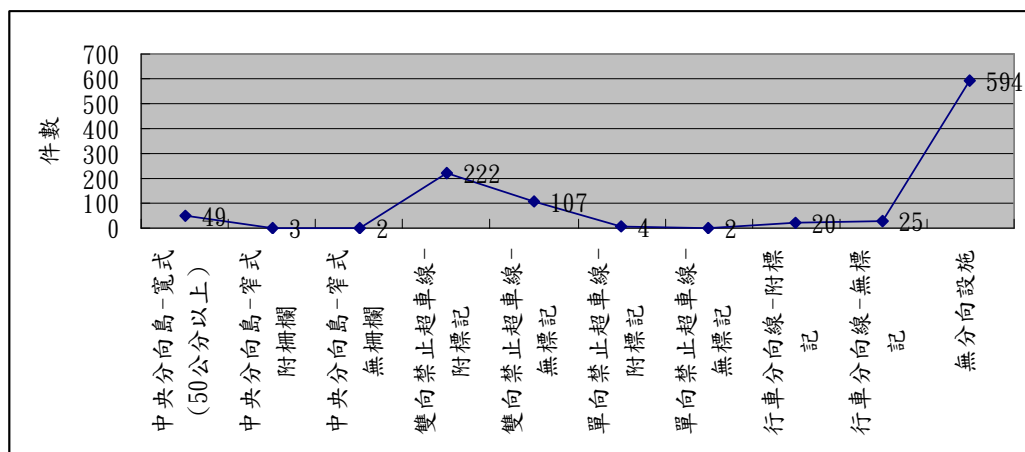


圖4-9 分向設施分析圖

由表4-17顯示，發生道路交通事故之主要事故類型及型態統計，事故位置在車與車-側撞共計發生357件，佔96年度道路交通事故34.7%為最高，在車與車-路口交岔撞共計發生185件，佔96年度道路交通事故18%為次之。

表4-17 主要事故類型及型態分析

類別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
人與汽(機)車-同向通行中	3	0.3	0.3	0.3
人與汽(機)車-穿越道路中	24	2.3	2.3	2.6
人與汽(機)車-衝進路中	1	0.1	0.1	2.7
人與汽(機)車-佇立路邊(外)	1	0.1	0.1	2.8
人與汽(機)車-其他	17	1.7	1.7	4.5
車與車-對撞	28	2.7	2.7	7.2
車與車-對向擦撞	22	2.1	2.1	9.3
車與車-同向擦撞	79	7.7	7.7	17.0
車與車-追撞	78	7.6	7.6	24.6
車與車-倒車撞	13	1.3	1.3	25.9
車與車-路口交岔撞	185	18.0	18.0	43.9
車與車-側撞	357	34.7	34.7	78.6
車與車-其他	51	5.0	5.0	83.6
汽(機)車本身-路上翻車、摔倒	73	7.1	7.1	90.7
汽(機)車本身-衝出路外	23	2.2	2.2	92.9
汽(機)車本身-撞護欄(樁)	12	1.2	1.2	94.1
汽(機)車本身-撞號誌、標誌桿	5	0.5	0.5	94.6

汽(機)車本身-撞交通島	9	0.9	0.9	95.4
汽(機)車本身-撞非固定設施	2	0.2	0.2	95.6
汽(機)車本身-撞橋樑、建築物	4	0.4	0.4	96.0
汽(機)車本身-撞路樹、電桿	14	1.4	1.4	97.4
汽(機)車本身-撞動物	11	1.1	1.1	98.4
汽(機)車本身-撞工程施工	5	0.5	0.5	98.9
汽(機)車本身-其他	11	1.1	1.1	100.0
總和	1028	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

(二) 道路交通事故資料之當事人資料之統計分析

茲將道路交通事故資料2566筆有效資料在傷亡類別與當事人資料之分佈情形，其中共計193筆資料為遺漏值，經分析資料中之遺漏值為物品、動物或者堆積物，本研究將物品、動物及堆積物等對象予以排除並界定為遺漏值，彙整如表如下：

表4-18表示，以發生道路交通事故當事人中之屬（性）別統計分析，發生道路交通事故中男生發生交通事故共計發生1417件，佔96年度道路交通事故55.2%為最高，女生發生交通事故共計發生931件，佔96年度道路交通事故36.3%為次之，其餘為物品或肇事案件當事人共計8.5%。如以交通事故發生屬（性）別趨勢而言，可參見圖4-13。

表4-18 屬（性）別分析

類別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
男	1417	55.2	55.2	55.2
女	931	36.3	36.3	91.5
無或物（動物、堆置物）	193	7.5	7.5	99.0
肇事逃逸尚未查獲	25	1.0	1.0	100.0
總和	2566	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

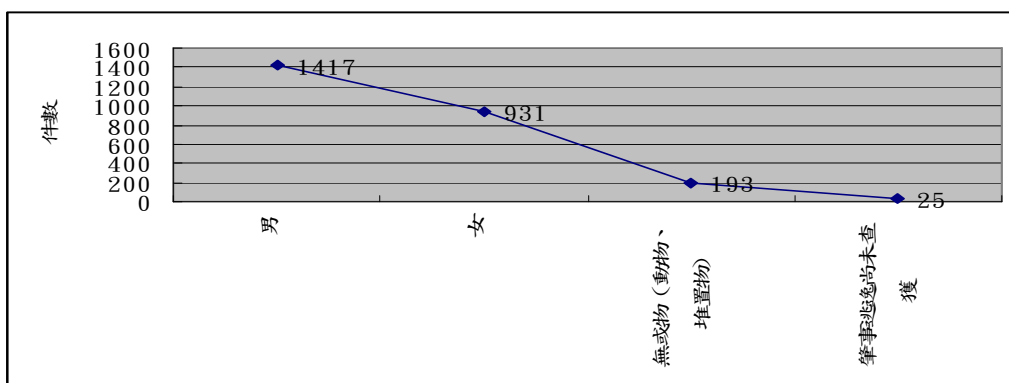


圖4-10 屬（性）別分析圖

由表4-19顯示，以發生道路交通事故當事人之受傷程度統計分析，發生道路交通事故中受傷案件共計發生1514件，佔96年度道路交通事故63.8%為最高，發生交通事故未受傷案件計發生794件，佔96年度道路交通事故33.5%為次之，其餘為24小時內死亡或不明為2.7%。

表4-19 受傷程度分析

程度別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
24小時內死亡	36	1.5	1.5	1.5
受傷	1514	63.8	63.8	65.3
未受傷	794	33.5	33.5	98.8
不明	29	1.2	1.2	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-20顯示，以發生道路交通事故當事人之保護裝備統計分析，發生道路交通事故中民眾戴安全帽或繫安全帶(使用幼童安全椅)發生交通事故共計發生1905件，佔96年度道路交通事故80.3%為最高，其他(如行人、慢車駕駛人、汽車後座乘客)發生交通事故共計發生201件，佔96年度道路交通事故8.5%為次之，不明狀態發生交通事故共計發生196件，佔96年度道路交通事故8.3%為再次之，民眾未戴安全帽或未繫安全帶(未使用幼童安全椅)發生交通事故共計發生71件，佔96年度道路交通事故3.0%為最少。

表4-20 保護裝備分析

使用保護裝備情形	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
戴安全帽或繫安全帶(使用幼童安全椅)	1905	80.3	80.3	80.3
未戴安全帽或未繫安全帶(未使用幼童安全椅)	71	3.0	3.0	83.3
不明	196	8.3	8.3	91.5
其他(行人、慢車駕駛人、汽車後座乘客)	201	8.5	8.5	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-21顯示，以發生道路交通事故當事人之使用行動電話情形統計分析，發生道路交通事故中行車中未使用行動電話而發生交通事故之情形共計發生1921人，佔96年度道路交通事故81.0%為最高，非汽(機)車駕駛人部分發生交通事故共計發生351件，佔96年度道路交通事故14.8%為次之，其餘為當事人使用行動電話情形均在4%以下。

表4-21 使用行動電話情形分析

情形別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
未使用	1921	81.0	81.0	81.0
使用手持	3	0.1	0.1	81.1
使用免持	2	0.1	0.1	81.2
不明	96	4.0	4.0	85.2
非汽(機)車駕駛人	351	14.8	14.8	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-22顯示，以發生道路交通事故當事人之行動狀態統計分析，其中以車的狀態(向前直行中)發生交通事故共計發生1409件，佔96年度道路交通事故59.4%為最高；人的狀態(其他)發生交通事故共計發生277件，佔96年度道路交通事故11.7%為次之；車的狀態(行車中車輛左轉彎)所發生交通事故共計發生244件，佔96年度道路交通事故10.3%為再次之，其餘為均在共計3.2%以下。

表4-22 當事人行動狀態分析

狀況別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
車的狀態_起步	50	2.1	2.1	2.1
車的狀態_倒車	17	0.7	0.7	2.8
車的狀態_停車操作中	8	0.3	0.3	3.2
車的狀態_超車(含超越)	16	0.7	0.7	3.8
車的狀態_左轉彎	244	10.3	10.3	14.1
車的狀態_右轉彎	76	3.2	3.2	17.3
車的狀態_向左變換車道	20	0.8	0.8	18.2
車的狀態_向右變換車道	7	0.3	0.3	18.5
車的狀態_向前直行中	1409	59.4	59.4	77.8
車的狀態_插入行列	1	0.01	0.01	77.9
車的狀態_迴轉或橫越道路中	61	2.6	2.6	80.4
車的狀態_靜止(引擎熄火)	48	2.0	2.0	82.5
車的狀態_停等(引擎未熄火)	47	2.0	2.0	84.5
車的狀態_其他	16	0.7	0.7	85.1
人的狀態_步行	39	1.6	1.6	86.8
靜立(止)	4	0.2	0.2	86.9
人的狀態_奔跑	2	0.1	0.1	87.0
人的狀態_上、下車	1	0.01	0.01	87.1
人的狀態_其他	277	11.7	11.7	98.7
不明	30	1.3	1.3	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-23顯示，以發生道路交通事故當事人之駕駛人資格情形統計分析，駕駛人有適當的駕照所發生交通事故共計1655件，佔96年度道路交通事故69.7%為最高，非汽車駕駛人發生交通事故共計405件，佔96年度道路交通事故17.1%為次之；駕駛人已達考照年齡但無照而發生交通事故共計178件，佔96年度道路交通事故7.5%為再次之；但無照駕駛情況（包括未達及已達考照年齡兩者）共計發生234人，佔96年度道路交通事故9.9%，其餘情形均在2.1%以下。

表4-23 駕駛人資格情形分析

資格情形別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
有適當之駕照	1655	69.7	69.7	69.7
無照(未達考照年齡)	56	2.4	2.4	72.1
無照(已達考照年齡)	178	7.5	7.5	79.6
越級駕駛	6	0.3	0.3	79.9
駕照被吊扣	9	0.4	0.4	80.2
駕照被吊(註)銷	14	0.6	0.6	80.8
不明	50	2.1	2.1	82.9
非汽(機)車駕駛人	405	17.1	17.1	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-24顯示，以發生道路交通事故以當事人駕駛執照種類之統計分析，以駕駛人持普通重型機車駕照發生交通事故共計843件，佔96年度道路交通事故35.5%為最高；駕駛人普通小型車駕照車發生交通事故共計671件，佔96年度道路交通事故28.3%為次之；非汽(機)車駕駛人部分發生交通事故共計405件，佔96年度道路交通事故17.1%為再次之；無照駕駛部分發生交通事故共計244件，佔96年度道路交通事故10.3%為次之；其餘情形均在2.5%以下。

表4-24 駕駛執照種類分析

種類別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
01職業聯結車駕照	22	0.9	0.9	.9
02職業大客車駕照	9	0.4	0.4	1.3
03職業大貨車駕照	21	0.9	0.9	2.2
04職業小型車駕照	25	1.1	1.1	3.2
05普通聯結車駕照	5	0.2	0.2	3.5
06普通大客車駕照	4	0.2	0.2	3.6
07普通大貨車駕照	47	2.0	2.0	5.6
08普通小型車駕照	671	28.3	28.3	33.9
09大型重型機車駕照	5	0.2	0.2	34.1
10普通重型機車駕照	843	35.5	35.5	69.6
11輕型機車駕照	22	0.9	0.9	70.5
14軍用小型車駕照	1	0.01	0.01	70.6
18無駕駛執照	244	10.3	10.3	80.9
19駕照種類不明	49	2.1	2.1	82.9
20非汽(機)車駕駛人	405	17.1	17.1	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-25顯示，發生道路交通事故以當事人之飲酒情形之統計分析，發生道路交通事故中經觀察未飲酒及檢測無酒精反應情形發生交通事故共計1736件，佔96年度道路交通事故73.2%為最高；駕駛人經呼氣檢測超過 0.80 mg/L或血液檢測超過 0.16%發生交通事故共計354件，佔96年度道路交通事故14.9%為次之；其餘為當事人無法檢測共計4.2%。經分析駕駛人酒後駕車佔96年道路交通事故案件的22.6%。

表4-25 飲酒情形分析

情形別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
經觀察未飲酒	457	19.3	19.3	19.3
經檢測無酒精反應	1279	53.9	53.9	73.2
經呼氣檢測未超過 0.15 mg/L 或血液檢測未超過 0.03%	63	2.7	2.7	75.8
經呼氣檢測 0.16~0.25 mg/L或 血液檢測 0.031%~0.05%	7	0.3	0.3	76.1
經呼氣檢測 0.26~0.40 mg/L或 血液檢測 0.051%~0.08%	17	0.7	0.7	76.8
經呼氣檢測 0.41~0.55 mg/L或 血液檢測 0.081%~0.11%	85	3.6	3.6	80.4
經呼氣檢測 0.56~0.80 mg/L或 血液檢測 0.111%~0.16%	12	0.5	0.5	80.9
經呼氣檢測超過 0.80 mg/L或 血液檢測超過 0.16%	354	14.9	14.9	95.8
無法檢測	99	4.2	4.2	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

由表4-26顯示，發生道路交通事故以當事人之車輛撞擊部位之統計分析，發生道路交通事故中撞擊點為機車前車頭共計536件，佔96年度道路交通事故22.6%為最高；撞擊點為機車右側車身而發生交通事故共計250件，佔96年度道路交通事故10.5%為次之；撞擊點為汽車前車頭而發生交通事故共計發生245件，佔96年度道路交通事故10.3%為再次之；但撞擊點為機車兩側車身（包括右側及左側車身）共計470件，佔96年度道路交通事故19.8%。如以交通事故發生車輛撞擊部位趨勢而言，可參見圖4-14。

表4-26 車輛撞擊部位分析

部位別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
汽車前車頭	245	10.3	10.3	10.3
汽車右側車身	85	3.6	3.6	13.9
汽車後車尾	30	1.3	1.3	15.2
汽車左側車身	89	3.8	3.8	18.9
汽車右前車頭(身)	129	5.4	5.4	24.4
汽車右後車尾(身)	58	2.4	2.4	26.8
汽車左後車尾(身)	47	2.0	2.0	28.8
汽車左前車頭(身)	152	6.4	6.4	35.2
車頂	1	0.0	0.0	35.2
汽車車底	1	0.0	0.0	35.3
機車前車頭	536	22.6	22.6	57.9
機車右側車身	250	10.5	10.5	68.4
機車後車尾	49	2.1	2.1	70.5
機車左側車身	220	9.3	9.3	79.7
不明	86	3.6	3.6	83.4
非汽(機)車	395	16.6	16.6	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

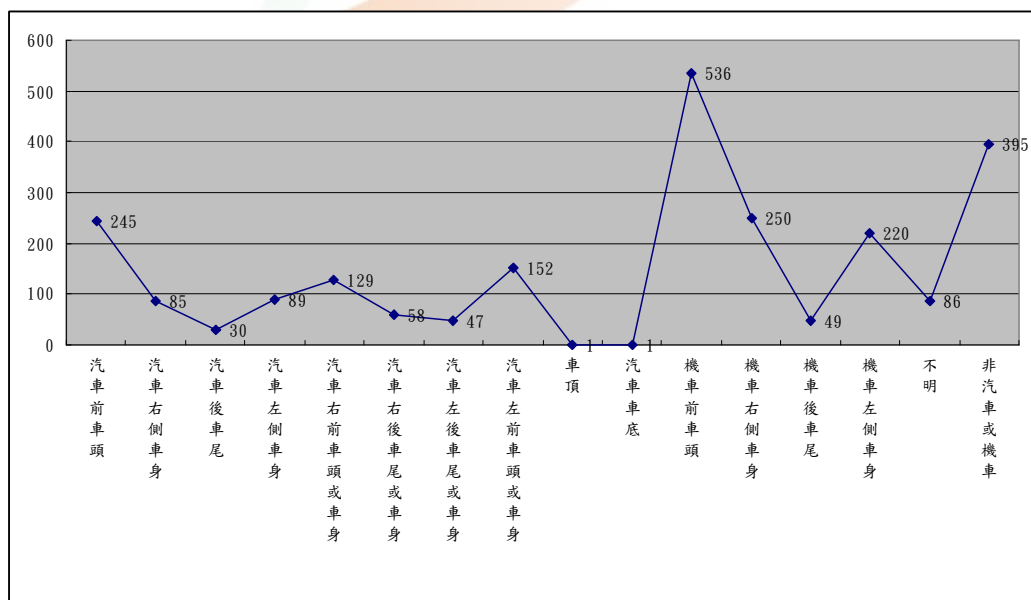


圖4-11 車輛撞擊部位分析圖

由表4-27顯示，發生道路交通事故以當事人之「職業」統計分析，發生道路交通事故中駕駛人為其他職業者共計665件，佔96年度道路交通事故28%為最高；駕駛人為無職業者發生交通事故共計265件，佔96年度道路交通事故11.2%為次之；駕駛人為家庭主婦(夫)者共計243件，佔96年度道路交通事故10.2%為再次之；駕駛人為服務工作者其發生交通事故共計213件，佔96年度道路交通事故9%，其餘職業的當事人均在5.8%以下。

表4-27 職業分析

職業別	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
民意代表、行政主管、企業主管及經理人員	9	0.4	0.4	.4
專業人員	34	1.4	1.4	1.8
技術員及助理人員	20	0.8	0.8	2.7
事務工作者	49	2.1	2.1	4.7
服務工作者	213	9.0	9.0	13.7
售貨員	39	1.6	1.6	15.3
農林漁牧工作者	138	5.8	5.8	21.2
保安工作者(不含警察人員)	28	1.2	1.2	22.3
技術工	112	4.7	4.7	27.1
汽車、火車駕駛員及船員	67	2.8	2.8	29.9
機械設備操作工及組裝工	5	0.2	0.2	30.1
非技術工及體力工	82	3.5	3.5	33.5
未就學兒童	25	1.1	1.1	34.6
小學生	45	1.9	1.9	36.5
國中生	37	1.6	1.6	38.1
高中生	90	3.8	3.8	41.8
專科生	15	0.6	0.6	42.5
大學(研究)生	129	5.4	5.4	47.9
家庭主婦(夫)	243	10.2	10.2	58.2
無業者	265	11.2	11.2	69.3
其他	665	28.0	28.0	97.3
職業不明	57	2.4	2.4	99.7
警察人員	6	0.3	0.3	100.0
總和	2373	100.0	100.0	

資料來源：本研究整理

第二節 差異性分析

本節分成三部分，第一部分是駕駛人之人為因素與傷亡類別差異性分析，第二部分是駕駛人之天候環境因素與傷亡類別差異性分析，第三部分是道路設計與傷亡類別差異性分析等三部份。茲分析如下：

一、駕駛人之人為因素與傷亡類別差異性分析

經以單因子變異數分析(One-Way ANOVA)分析人為因素與傷亡類別，相關結果在P-value與 $\alpha=0.05$ 比較可以得知，「受傷程度」、「飲酒情形」與「車輛撞擊部位」在「傷亡類別」發生的情形方面，是有顯著差異的，如表4-28顯示。

表4-28 駕駛人之人為因素與傷亡類別單因子變異數分析						
		平方和	自由度	平均平方和	F 檢定	顯著性
受傷程度	組間	22.145	1	22.145	81.626	0.000***
	組內	643.258	2371	0.271		
保護裝置	組間	.842	1	0.842	0.914	0.339
	組內	2184.289	2371	0.921		
行動電話	組間	.430	1	0.430	0.193	0.660
	組內	5274.134	2371	2.224		
當事者行動狀態	組間	21.108	1	21.108	1.005	0.316
	組內	49796.319	2371	21.002		
飲酒情形	組間	377.704	1	377.704	55.750	0.000***
	組內	16063.528	2371	6.775		
車輛撞擊部位	組間	170.272	1	170.272	7.103	0.008**
	組內	56837.390	2371	23.972		
肇事逃逸	組間	.004	1	0.004	0.195	0.658
	組內	47.099	2564	0.018		
旅次目的	組間	4.205	1	4.205	1.653	0.199
	組內	6030.087	2371	2.543		

註： **表示 $p<0.01$ 非常顯著差異；*** $p<0.001$ 極顯著差異

資料來源：本研究整理

二、道路交通事故天候與環境因素與傷亡類別差異性分析

經以單因子變異數分析(One-Way ANOVA)分析天候與環境因素與傷亡類別，相關結果在P-value與 $\alpha=0.05$ 比較可以得知，「道路類別」、「速限」、「事故位

置」與「視距」在「傷亡類別」發生的情形，是有顯著差異的，如表4-29顯示。

表4-29 道路交通事故之天候與環境因素與傷亡類別單因子變異數分析						
		平方和	自由度	平均平方和	F 檢定	顯著性
天候	組間	.107	1	.107	0.267	0.605
	組內	411.164	1026	.401		
光線	組間	2.593	1	2.593	2.663	0.103
	組內	998.842	1026	.974		
道路類別	組間	5.074	1	5.074	6.934	0.009**
	組內	750.755	1026	.732		
速限	組間	416.010	1	416.010	10.792	0.001***
	組內	39549.822	1026	38.548		
道路型態	組間	5.043	1	5.043	0.215	0.643
	組內	24043.793	1026	23.434		
事故位置	組間	222.390	1	222.390	13.317	0.000***
	組內	17134.166	1026	16.700		
路面鋪裝	組間	.021	1	0.021	0.296	0.587
	組內	74.371	1026	0.072		
路面狀態	組間	.047	1	0.047	0.369	0.544
	組內	129.754	1026	0.126		
路面缺陷	組間	.010	1	0.010	0.331	0.565
	組內	30.709	1026	0.030		
障碍物	組間	.128	1	0.128	0.707	0.401
	組內	185.253	1026	0.181		
視距	組間	13.049	1	13.049	33.352	0.000***
	組內	401.418	1026	0.391		

註： **表示 $p < 0.01$ 非常顯著差異；*** $p < 0.001$ 極顯著差異

資料來源：本研究整理

三、道路交通事故之道路設計與傷亡類別差異性分析

經以單因子變異數分析(One-Way ANOVA)分析道路設計與傷亡類別，相關結果在P-value與 $\alpha = 0.05$ 比較可以得知，僅「路面邊緣」在「傷亡類別」發生的情形，是有顯著差異的，如表4-30顯示。

表4-30 道路交通事故之道路設計與傷亡類別單因子變異數分析						
		平方和	自由度	平均平方和	F 檢定	顯著性
號誌種類	組間	4.632	1	4.632	3.349	0.068
	組內	1419.088	1026	1.383		
號誌動作	組間	.131	1	0.131	0.069	0.793
	組內	1955.841	1026	1.906		
分向設施	組間	9.759	1	9.759	1.071	0.301
	組內	9344.983	1026	9.108		
快車道間	組間	.006	1	0.006	0.007	0.932
	組內	837.219	1026	0.816		
快慢車道 間	組間	.033	1	0.033	0.071	0.790
	組內	472.065	1026	0.460		
路面邊緣	組間	1.198	1	1.198	6.030	*0.014
	組內	203.894	1026	0.199		

註：*表示 $p < 0.05$ 顯著差異

資料來源：本研究整理

四、小結

經前述之差異性分析，得知各類別中之部分要項對於道路交通事故發生有顯著影響，本研究經分析96年道路交通事故資料中，人為因素此構面中之受傷程度、飲酒情形與車輛撞擊部分，天候與環境因素類別中之速限與事故位置，道路設計類別中路面邊緣均對傷亡類別有顯著差異存在，可參閱圖4-12。故在預防道路交通事故上，可以針對各影響要項提出相關政策，以期降低道路交通事故的發生。

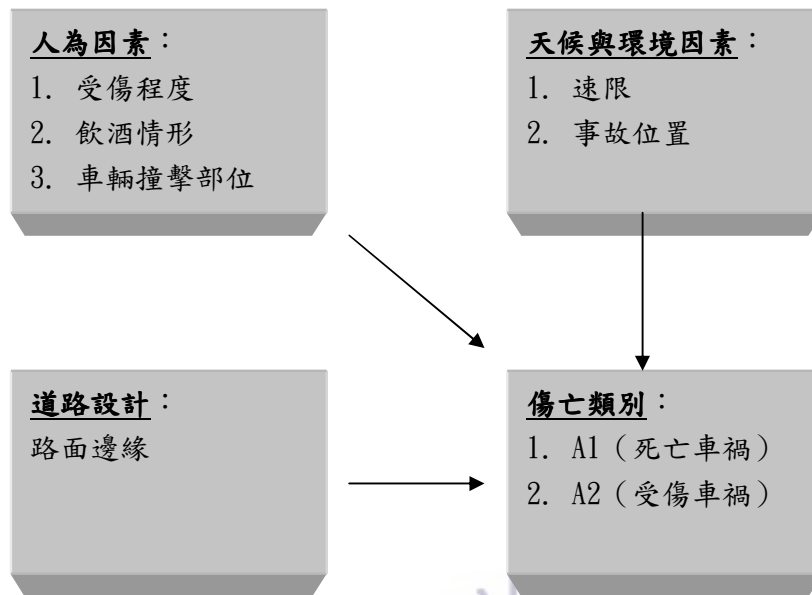


圖 4-12 各類別之要項對傷亡類別顯著差異圖

第三節 相關分析

本節分成三部分介紹，第一部分是駕駛人之人為因素與傷亡類別相關分析，第二部分是天候環境因素與傷亡類別相關分析，第三部分是道路設計與駕駛人傷亡類別相關分析等三部份。茲分析如下：

一、駕駛人之人為因素與傷亡類別相關分析

經以皮爾森(Pearson)積差相關分析人為因素與傷亡類別之相關性，表4-31顯示，受傷程度、飲酒情形、車輛撞擊部位在顯著水準為0.01時(雙尾)，均與傷亡類別具有相關性。

表4-31 駕駛人之人為因素與傷亡類別相關分析

項目		傷亡類別
受傷程度	Pearson 相關	0.182**
	顯著性(雙尾)	0.000
保護裝置	Pearson 相關	-0.020
	顯著性(雙尾)	0.339
行動電話	Pearson 相關	0.009
	顯著性(雙尾)	0.660
當事者行動狀態	Pearson 相關	-0.021
	顯著性(雙尾)	0.316
飲酒情形	Pearson 相關	-0.152**
	顯著性(雙尾)	0.000
車輛撞擊部位	Pearson 相關	0.055**
	顯著性(雙尾)	0.008
肇事逃逸	Pearson 相關	0.009
	顯著性(雙尾)	0.658
旅次目的	Pearson 相關	-0.026
	顯著性(雙尾)	0.199

** 在顯著水準為0.01時(雙尾)，相關顯著。

資料來源：本研究整理

二、道路交通事故資料之天候與環境因素與傷亡類別相關分析

經以皮爾森(Pearson)積差相關分析天候與環境因素與傷亡類別之相關性，表4-32相關結果顯示，道路類別、速限、事故位置與視距在顯著水準為0.01時(雙尾)，均與傷亡類別具有相關性。

表4-32 道路交通事故資料之天候與環境因素與傷亡類別相關分析

項目		傷亡類別
天候	Pearson 相關	-0.016
	顯著性 (雙尾)	0.605
光線	Pearson 相關	-0.051
	顯著性 (雙尾)	0.103
道路類別	Pearson 相關	0.082**
	顯著性 (雙尾)	0.009
速限	Pearson 相關	-0.102**
	顯著性 (雙尾)	0.001
道路型態	Pearson 相關	-0.014
	顯著性 (雙尾)	0.643
事故位置	Pearson 相關	-0.113**
	顯著性 (雙尾)	0.000
路面鋪裝	Pearson 相關	0.017
	顯著性 (雙尾)	0.587
路面狀態	Pearson 相關	-0.019
	顯著性 (雙尾)	0.544
路面缺陷	Pearson 相關	-0.018
	顯著性 (雙尾)	0.565
障礙物	Pearson 相關	-0.026
	顯著性 (雙尾)	0.401
視距	Pearson 相關	0.177**
	顯著性 (雙尾)	0.000

** 在顯著水準為0.01時 (雙尾)，相關顯著。

資料來源：本研究整理

三、道路交通事故資料之道路設計與傷亡類別相關分析

經以皮爾森積差相關分析道路交通事故資料之道路設計因素與傷亡類別之相關性，表4-33相關結果顯示，路面邊緣在顯著水準為0.05時 (雙尾)，與傷亡類別具有相關性。

表4-33 道路交通事故資料之道路設計傷亡類別相關分析

項目		傷亡類別
號誌種類	Pearson 相關	-0.057
	顯著性 (雙尾)	0.068
號誌動作	Pearson 相關	-0.008
	顯著性 (雙尾)	0.793
分向設施	Pearson 相關	0.032
	顯著性 (雙尾)	0.301
快車道間	Pearson 相關	-0.003
	顯著性 (雙尾)	0.932
快慢車道間	Pearson 相關	-0.008
	顯著性 (雙尾)	0.790
路面邊緣	Pearson 相關	0.076*
	顯著性 (雙尾)	0.014

* 在顯著水準為0.05時 (雙尾)，相關顯著。

資料來源：本研究整理

第四節 迴歸分析

本研究將採用逐步迴歸分析法針對各類別加以分析，將在各類別中尋找出主要影響傷亡類別的各因子。分述如下：

一、以人為因素之各因子篩選：

本研究以人為因素九個因子利用逐步迴歸分析法，以傷亡類別為依變數，根據逐步迴歸分析法準則：F-選入的機率 ≤ 0.050 ，F-刪除的機率 ≥ 0.100 ，經分析後共計有五個模式，選入的變數為受傷程度、車輛撞擊部位、飲酒情形、使用行動電話以及肇事逃逸等五個主要因子，如表4-34所示。

表4-34 人為因素與傷亡類別逐步迴歸分析

模式	選入的變數	刪除的變數	方法
1	受傷程度	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。
2	車輛撞擊部位	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。
3	飲酒情形	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。
4	行動電話	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。
5	肇事逃逸	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。

綜合以上相關資料，逐步多元迴歸分析摘要表整理如表4-35所示。

表4-35 人為因素對傷亡類別逐步多元迴歸分析摘要表						
選出的變數 順序	多元相關 係數R	決定係 數R ²	增加解 釋量	F值	原始化迴 歸係數	標準化回 歸係數
常數					1.744	
受傷程度	0.182(a)	0.033	0.033	81.626	0.099	0.318
車輛撞擊部位	0.256(b)	0.066	0.065	83.083	0.009	0.281
飲酒情形	0.328(c)	0.107	0.106	95.080	-0.019	-0.300
行動電話	0.343(d)	0.117	0.116	78.768	0.016	0.144
肇事逃逸	0.346(e)	0.120	0.118	64.431	-0.062	-0.053

人為因素九個預測變數預測效標變項（傷亡類別）時，進入迴歸方程式的顯著變項共有五個，分別為受傷程度、車輛撞擊部位、飲酒情形、使用行動電話以及肇事逃逸等變項，多元相關系數為0.346，聯合解釋變異量為0.118，亦即表中五個變項能聯合預測傷亡類別0.118的變異量。

就人為因素之個別變項的解釋量來看，以「肇事逃逸」層面的預測能力最佳，其解釋量為11.8%，其餘依次為「行動電話」、「飲酒情形」、「車輛撞擊部位」及「受傷程度」層面，其預測能力解釋量分別為11.7%、10.6%，6.5%及3.3%。從標準化迴歸係數來看，「受傷程度」、「車輛撞擊部位」及「行動電話」的係數為正，表示這三個變項對「傷亡類別」影響為正向，即受傷程度越嚴重，車輛撞擊部位越多處及開車使用行動電話，其發生道路交通事故傷亡類別越嚴重。而「飲酒情形」及「肇事逃逸」的係數為負，表示這二個變項對「傷亡類別」影響為負向，即減少喝酒開車及真誠面對車禍事故，其發生道路交通事故之傷亡類別將會減輕。

人為因素對傷亡類別所得標準化迴歸方程式如下：

$$\text{傷亡因素} = 0.318 \times \text{受傷程度} + 0.281 \times \text{車輛撞擊部位} - 0.300 \times \text{飲酒情形} + 0.1444 \times \text{行動電話} - 0.053 \times \text{肇事逃逸}$$

二、以道路交通事故之天候與環境因素之各因子篩選：

本研究以道路交通事故之天候與環境因素十三個因子利用逐步迴歸分析法，以傷亡類別為依變數，根據逐步迴歸分析法準則：F-選入的機率 ≤ 0.050 ，F-刪除的機率 ≥ 0.100 ，經分析後共計有五個模式，選入的變數為視距、速限、事故位置以及道路型態等四個主要因子，如表4-36所示。

表4-36 道路交通事故之天候與環境因素與傷亡類別逐步迴歸分析

模式	選入的變數	刪除的變數	方法
1	視距	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。
2	速限	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。
3	事故位置	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。
4	道路型態	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。

綜合以上相關資料，逐步多元迴歸分析摘要表整理如表4-37所示。

表4-37 環境與環境因素對傷亡類別逐步多元迴歸分析摘要表						
選出的變數 順序	多元相關 係數R	決定係 數R ²	增加解 釋量	F值	原始化迴 歸係數	標準化回 歸係數
常數					1.785	
視距	0.177(a)	0.031	0.031	33.352	0.045	0.157
速限	0.204(b)	0.042	0.040	22.353	-0.003	-0.099
事故位置	0.221(c)	0.049	0.046	17.606	-0.013	-0.296
道路型態	0.260(d)	0.068	0.064	18.590	0.009	0.250

天候與環境因素十三個預測變數預測效標變項（傷亡類別）時，進入迴歸方程式的顯著變項共有四個，分別為「視距」、「速限」、「事故位置」以及「道路型態」等變項，多元相關係數為0.026，聯合解釋變異量為0.064，亦即表中四個變項能聯合預測傷亡類別0.064的變異量。

就環境與環境因素之個別變項的解釋量來看，以「道路型態」層面的預測能力最佳，其解釋量為6.4%，其餘依次為「事故位置」、「速限」及「視距」層面，其預測能力解釋量分別為4.6%、4.0%及3.1%。從標準化迴歸係數來看，「道路型態」、「事故位置」、「速限」及「視距」的係數為正，表示這四個變項對「傷亡類別」影響為正向，即道路型態越好、速限越高、視距越好及事故位置越接近路面邊緣，其發生道路交通事故傷亡類別越嚴重。

環境與環境因素對傷亡類別所得標準化迴歸方程式如下：

$$\text{傷亡因素} = 0.157 \times \text{視距} - 0.099 \times \text{速限} - 0.296 \times \text{事故位置} + 0.250 \times \text{道路型態}$$

三、以道路交通事故之道路設計之各因子篩選：

本研究以道路交通事故之道路設計六個因子利用逐步迴歸分析法，以傷亡類別為依變數，根據逐步迴歸分析法準則：F-選入的機率 ≤ 0.050 ，F-刪除的機率 ≥ 0.100 ，經分析後共計有一個模式，選入的變數為路面邊緣主要因子，如表4-38所示。

表4-38 道路交通事故之道路設計與傷亡類別逐步迴歸分析

模式	選入的變數	刪除的變數	方法
1	路面邊緣	.	逐步迴歸分析法（準則：F-選入的機率 $\leq .050$ ，F-刪除的機率 $\geq .100$ ）。

綜合以上相關資料，逐步多元迴歸分析摘要表整理如表4-39所示。

表4-39 道路設計對傷亡類別逐步多元迴歸分析摘要表						
選出的變數 順序	多元相關 係數R	決定係 數R ²	增加解 釋量	F值	原始化迴 歸係數	標準化回 歸係數
常數					1.912	
路面邊緣	0.076(a)	0.006	0.005	6.030	0.031	0.076

人為因素六個預測變數預測效標變項（傷亡類別）時，進入迴歸方程式的顯著變項共有一個，分別為路面邊緣變項，多元相關係數為0.076，聯合解釋變異量為0.005，亦即表中一個變項能聯合預測傷亡類別0.005的變異量。

就道路設計之個別變項的解釋量來看，以「路面邊緣」層面的預測能力，其解釋量為0.5%。從標準化迴歸係數來看，「路面邊緣」的係數為正，表示這「路面邊緣」變項對「傷亡類別」影響為正向，即越接近路面邊緣其交通事故越嚴重。

道路設計對傷亡類別所得標準化迴歸方程式如下：

$$\text{傷亡因素} = 0.076 \times \text{路面邊緣}$$

第五節 小結

本研究針對96年道路交通事故進行相關資料分析，所得上述分析相關結果如下：

- 一、據發生道路交通事故之時段統計分析，於上班時段7-10時段與下班16-20時段為發生道路交通事故高峰，尤其是下午18時至19時為發生道路交通事故最高峰。
- 二、以臺東地區天候狀況，駕駛人因天候良好時其車速較快，面對突發狀況時，無法及時面對及處置，較容易發生道路交通事故。
- 三、台東分局轄區內道路交通事故發生型態在三岔路、四岔路與直路型態居多，其中岔路口發生道路交通事故佔61.3%，顯示民眾行車禮讓宣導須再加強，以降低道路交通事故發生。另道路交通事故資料發生位置於岔路口週遭發生之交通事故，佔96年度道路交通事故60.3%，與道路型態中發生岔路口案件61.3%相為吻合，可推論臺東分局轄區內道路交通事故大約60%事發生於岔路口，此一形態顯示駕駛人於交叉路口未能禮讓行車或未遵守管制燈號，造成道路交通事故發生。
- 四、交通號誌資料分析顯示在無號誌的路口，發生道路交通事故比率高達百分之69.2，如與閃光號誌路口所發生道路交通事故，其發生比率將更高達80%，故於此項分析結果顯示發生道路交通事故與道路使用者習慣息息相關。
- 五、經分析當事人飲酒情況與傷亡類別呈現負相關，代表車輛駕駛人駕駛車輛前飲酒，其酒精駕駛人經呼氣檢測超過0.80 mg/L或血液檢測超過0.16%發生交通事故，佔96年度道路交通事故14.9%，另經分析駕駛人飲酒駕車佔96年道路交通事故的22.6%。
- 六、發生道路交通事故中撞擊點為機車前車頭發生交通事故，佔96年度道路交通事故22.6%為最高，撞擊點為機車右側車身發生交通事故，佔96年度道路交通事故10.5%為次之，撞擊點為汽車前車頭發生交通事故，佔96年度道路交通事故10.3%為次之；撞擊點為機車兩側車身之道路交通事故，非汽機車佔96年度道路交通事故16.6%。

故經上述依當事人與道路交通事故資料分析顯示，在駕駛人駕駛車輛時，當事人飲酒狀況、視距兩好與否、民眾的守法觀念與車輛撞擊點等因素，影響道路交通事故發生A1（死亡車禍）或A2（受傷車禍）息息相關，本研究將針對影響道路交通事故重要影響因素如何改善或預防，以期降低道路交通事故發生，以

保障人民生命財產安全。



第五章 結論與建議

本章節將針對整個研究結果進行總結，並提出建議及對未來相關研究提出建議。可分為三大部分，第一部分為研究發現，第二部分為預防策略，第三部分為建議。茲將分述如下：

第一節 研究發現

本研究針對96年道路交通事故進行相關資料分析，所得發現如下：

七、時段方面：於上班時段07-10時段與下班16-20時段為發生道路交通事故高峰，而下午18時至19時為發生道路交通事故最高峰。

八、天候因素：駛人因天候良好時其車速較快，面對突發狀況時，無法及時面對及處置，較容易發生道路交通事故。

九、發生事故位置：台東分局轄區內道路交通事故發生型態在三岔路、四岔路與直路型態居多，其中岔路口發生道路交通事故佔61.3%，顯示民眾行車禮讓宣導須再加強，以降低道路交通事故發生。另道路交通事故資料發生位置於交岔路口週遭發生之交通事故，佔96年度道路交通事故60.3%，與道路型態中發生岔路口案件61.3%相為吻合，可推論臺東分局轄區內道路交通事故大約60%事發生於交岔路口，此一形態顯示駕駛人於交叉路口未能禮讓行車或未遵守管制燈號，造成道路交通事故發生。

十、號誌方面：交通號誌資料分析顯示在無號誌的路口，發生道路交通事故比率高達百分之69.2，如與閃光號誌路口所發生道路交通事故合計，其發生比率將更高達80%，故此項分析結果顯示發生道路交通事故與道路使用者習慣息息相關。

十一、駕駛人精神狀態：分析當事人飲酒情況與傷亡類別呈現負相關，代表車輛駕駛人駕駛車輛前飲酒，其酒精經呼氣檢測超過0.80 mg/L或血液檢測超過0.16%發生交通事

故，佔96年度道路交通事故14.9%。經分析發現駕駛人酒後駕車佔96年道路交通事故案件的22.6%，比率相當高，危及公共安全。

十二、 交通事故撞擊點方面：發生道路交通事故中撞擊點為機車前車頭發生交通事故，佔96年度道路交通事故22.6%為最高，撞擊點為機車右側車身發生交通事故，佔96年度道路交通事故10.5%為次之，撞擊點為汽車前車頭發生交通事故，佔96年度道路交通事故10.3%為次之；撞擊點為機車兩側車身之道路交通事故，佔96年度道路交通事故16.6%。

綜合上述交通事故資料顯示，在駕駛人駕駛車輛時，當事人飲酒狀況、視距良好與否、民眾的守法觀念與車輛撞擊點等因素，影響道路交通事故發生A1（死亡車禍）或A2（受傷車禍）的情形息息相關。

第二節 預防策略

為有效防制道路交通事故發生之目，降低交通事故死亡人數，需結合交通工程、交通教育及宣導、交通執法等多重方式，方能達到預期之目標，其中交通工程受限於年度預算金額及預算執行限制，交通教育及宣導則需循序漸進方能使社會大眾對交通法規及駕駛責任普遍認知。台東縣警察局除加強交通事故資料之統計分析與運用外，並於每週、月報中按時提報檢討各分局A1類交通事故發生件數與肇事因素，每月詳細分析事故發生時段、地點、肇事因素、事故類型等資料，提供各分局作為交通執法依據、勤務編排及策進作為之參考。此外台東分局亦應要求所屬員警加強重點交通違規項目取締工作，嚴正交通執法，以維交通安全及預防交通事故發生。本研究針對上述交通事故發生情形提出建議提供實務單位參考，茲將其分述如下：

一、交通安全宣導

交通安全宣導為交通執法工作項目中較為柔性溫馨之一環，除積極藉由媒體報導教育、警惕社會大眾外，並自行舉辦或配合縣政府各局室、社團等辦理各項

宣導活動，亦應深入各級校園利用學校課外教學課程辦理交通安全宣導。台東分局辦理各項交通宣導作為分成三部分介紹，第一部分是利用各項集會宣導，第二部分是利用村里廣播系統宣導，第三部份利用公益活動、大型活動或村里活動(包含各部落豐年祭)宣導。茲將其分述如下：

(一)利用各項集會宣導

1. 政府法令宣導

政府各機關可利用媒體，如電視媒體、廣播、網路等多管道，配合臺東縣境內各廣播電台錄製交通安全、交通疏導、交通執法工作項目宣導節目，向民眾宣導「酒後不開車、開車不喝酒」、「呼籲駕駛人遵守交通規則，『行至路口減速慢行』、『切勿酒後駕車』、『依規定繫扣安全帽』，以確保自己及他人生命財產安全。」等宣導內容，請民眾務必遵守相關規定，保障自身生命財產安全。

2. 舉辦治安座談會

臺東縣警察局臺東分局及其各所屬分駐(派出)所於各轄區召開治安座談會，會議中除報告各轄區治安及交通狀況外，亦向民眾宣導交通相關規則及目前當前執法重點，例如向民眾宣導「鑑於爾來氣溫下降，國人習慣以食用補品及飲用酒精飲料驅寒暖身，且時序將進入『冬至』、『尾牙』及『春節』等飲酒之高峰期，民眾飲酒的頻率增加，酒後駕車的機會亦將提高，除請各單位督屬持續加強『喝酒不開車、開車不喝酒』之宣導，另請民眾向自己親朋好友宣導『喝酒不開車、開車不喝酒』」。共同維護家人及朋友生命財產及社會公共安全。如圖5-1所示。



圖5-1 治安座談會

3. 其他集會宣導

辦理平面媒體廣告針對各項交通執法重點工作項目，設計淺顯易懂之版面內容於平面媒體刊載，讓民眾知悉現階段警方推動之重要交通工作，期能配合遵守相關法令規定，達到教育民眾之目的。另製作交通文宣或利用各種勤務機會、公眾集會並協調傳播媒體、公益團體，有系統、持續性宣導防制交通事故。臺東縣警察局及臺東分局於週報、晚報及聯合勤教等各項會議中，要求所屬各單位及其員警加強宣導及作法，宣導內容因時因地不同，舉例如下

- (1)加強白天取締酒醉(後)駕車勤務，共同防止事故發生，另外各單位應運用民力，深入鄉間，配合各項活動或利用教會禮拜期間加強宣導。
- (2)請勤區同仁針對轄內酗酒習性人口，列冊加強勸導，並利用村里廣播系統加強宣導，共同防制事故發生，確保民眾生命財產安全。
- (3)持續加強取締酒醉(後)駕車，共同防止事故發生，另外應運用民力，深入鄉間，配合各項活動或利用教會禮拜期間加強宣導。

- (4)鑑於爾來氣溫下降，國人習慣以食用補品及飲用酒精飲料驅寒暖身，且時序將進入「冬至」、「尾牙」及「春節」等飲酒之高峰期，民眾飲酒的頻率增加，酒後駕車的機會亦將提高，請各單位督屬持續加強「喝酒不開車、開車不喝酒」之宣導外，並加強勤務執行強度，以遏止駕駛人酒後駕車之僥倖心理，確保所有用路人之生命財產安全。
- (5)分析道路交通事故肇事因素，加強轄內易肇事時段、路段交通稽查勤務，嚴格取締超速、酒後駕車、任意停車、轉彎不當及未戴安全帽等違規行為，確保民眾生命財產安全。
- (6)請透過媒體傳播功能，呼籲駕駛人遵守交通規則，「行至路口減速慢行」、「切勿酒後駕車」、「依規定繫扣安全帽」，以確保自己及他人生命財產安全。
- (7)請透過媒體傳播功能，呼籲駕駛人遵守交通規則，確實依規定車道行駛、減速慢行，切勿酒後駕車，確保自己及他人生命財產安全。

(二) 利用村里廣播系統宣導

於各項集會中要求各所屬分駐（派出）所，協調各村里或部落辦公室利用村里廣播系統向其轄區村（里）民宣導各項安全規則，提醒民眾注意應注意事項，其中因東部地區係多元民族生活地區，為更加讓民眾了解各項法令、生活常識及宣導更加落實，因應多元民族生活型態，特別要求宣導時使用多種語言宣導，使民眾能夠了解宣導內容，以消除語言隔閡，特別是提醒民眾於晨間或黃昏時段外出時，以穿著亮麗或明顯的衣物行走或過馬路時應注意來車，以維護自身安全，防止交通事故發生。

(三) 利用公益活動、大型活動或村里活動（包含各部落豐年祭）宣導

利用轄區內舉辦公益活動、大型活動或村里活動（包含各部落豐年祭）等活動，利用活動現場設置機動派出所，並設計各項不同之宣導活動，以活潑生動之宣導內容，讓民眾易瞭解相關交通法令規定，達到宣導成效並深獲各方好評。另透過宣導品發放或舉辦機智問答等相關宣傳型態，除拉近警察與民眾間距離外，更能使民眾對於交通與治安相關宣導內容更加深入了解，民眾藉此向其家人宣導相關須遵守之常識（包含交通規則相關問題及治安上應注意事項）。可視圖5-2。



圖5-2 利用公益活動、大型活動或村里活動（包含各部落豐年祭）宣導

二、加強交通安全設施改善

(一)改善或增設交通標誌與號誌

1. 於分局轄內道路交通工程施工路段，加強巡邏勤務，行經施工路段注意道路工程警示標誌、警示燈號有無正常，發現損毀請立即通知施工單位改正補齊，防止事故發生。
2. 請各分駐（派出）所針對轄區內，道路標誌與號誌不明、須改善或增設交通標誌與號誌時，盡速陳報分局，亦可於晚報中提出，積極改善，排除交通執法陷阱。如圖5-3所示。



圖5-3 路況安全

(二) 道路狀況改善

臺東縣警察局臺東分局雖未直接參與規劃執行交通工程改善工作，惟基於轄區責任制之理念，平日要求各項勤務過程中，任何交通設施有不合理之處或道路設施有缺失者，陳報分局承辦人並積極適時提出改善建議外，並提供警察局交通隊，以交通警察專業看法提議道安會報，請權責機關儘速改善，並請交通隊，協調交通工程單位改善排除交通執法陷阱。要求執行巡邏勤務員警行經施工路段應注意道路工程警示標誌、警示燈號有無正常，發現損毀請立即通知施工單位改正補齊，以防止事故發生。另針對民眾反映標誌標線號誌設置不當及施工影響行車安全與秩序之路段，經業務單位審核後，通報主管機關改善，並追蹤辦理情形。

三、加強勤務規劃作為

本處可分為四大部分，第一部分為檢討發生交通事故發生因素（包含整體與個案檢討），第二部分為於易發生交通事故位置加強交通管理作為，第三部分為強化勤務相關作為（包含取締作為及督導作為），第四部分為專案勤務。茲將一一分述如下：

(一) 檢討發生交通事故發生之因素（包含整體與個案檢討）

1. A1類交通事故現場會勘方面

藉由道安聯席會報體系，逐案辦理A1類交通事故現場會勘，要求相關路權機關派員參與，共同研議交通工程改善措施，並由警察局交通隊按月造冊提報縣政府道安會報列管。

2. 發生道路交通事故執法作為方面

(1)發生A1道路交通事故時，依台東縣警察局相關規定，於發生A1道路交通事故地點，連續十天於該發生時段、時段加強道路交通事故預防作為，包含加強執法、預防道路交通事故作為。

(2)發生A1道路交通事故時，加強該地點巡邏及交通稽查勤務，避免道路交通事故再次發生。

3. 專案提報道安會報交通工程改善建議案方面

為維護交通安全與秩序，台東縣警察局積極運用本縣道安會報提案討論，分析、探討縣內交通工程及道路設施缺失，每月均提出改善建議案，獲得權責單位研議改善，藉以強化道安會報執行功能，並達到改善交通安全、提昇道路服務水準及促進行車順暢目標，對本縣交通改善頗有助益。

4. 推動全面佈設「停」、「讓」標誌、標線方面

台東縣警察局交通隊持續配合縣政府相關路權機關，依新修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」中，「停」、「讓」標誌與「停」、「讓路線」標線，擇一設置於本縣無號誌交岔路口，明確劃分路權。

5. 配合「改善交通大家一起來」、「嚴懲惡性交通違規」專案工作，提報不合理或未完善交通工程設施方面

對於本縣轄內不合理速限及速限警告標誌路段以及路口車道佈設、號誌時制設置不合理處，主動提報交通隊建議改善，並要求所屬於相關交通工程及不合理號誌未作調整改善前，應以服務宣導方式代替取締，避免員警執法疑義，確保民眾交通安全與減少民眾對交通執法之誤解。

(二)於易發生交通事故位置加強交通管理作為

1. 研擬酒後駕車與交通安全、交通執法關聯性分析報告

鑑於本縣去(95)年度酒駕肇事案件較94年同期呈現成長趨勢，為有效防制酒後駕車肇事，台東縣警察局交通隊及臺東分局研擬酒後駕車與交通安全、交通執法之關聯性分析報告，針對酒駕肇事案件與酒駕違規取締工作進行關聯性分析，藉以瞭解兩者間之關聯性及差異所在，相關資料內容並作為台東分局執行酒駕取締工作所規劃之日期、時段、地點以及調整勤務方式之參考依據。

2. 提供分駐(派出)所轄內易肇事路段(口)、時段、易肇事因素等資料，作為分駐(派出)所規劃各項防制事故勤務參考

由警察局交通隊統計分析近95年A1、A2類交通事故資料，依據分析資料分局轄內針對易肇事路段(口)、事時段、車種、事故當事人年齡分佈、易肇事因素等各項資料，提供各分駐(派出)所規劃各項交通執法專案勤務時參考，其除能展現執法績效外，亦能兼顧防制道路交通事故。

3. 不定時統計分析轄內最新交通事故資料，檢討防制交通事故成效

由警察局交通隊不定期統計分析最新交通事故資料，台東分局據以分析資料結合督導各分駐(派出)所執行各項交通執法工作狀況，以瞭解分駐(派出)所防制交通事故成效，對於防制成效較劣之分駐(派出)所，協助探討可能導致之因素，並提供策進作為。

(三)強化勤務相關作為(包含取締作為及督導作為)

1. 取締酒後駕車

為遏止酒後駕車行為，提昇事故防制成效，台東縣警察局現階段每月規劃全縣性取締酒後駕車勤務，臺東分局亦會每月規劃取締酒後駕車勤務，並彈性運用執勤地點採集中式或分散式勤務規劃模式，以提高見警率及防制交通事故發生；另彈性變換勤務執行時段，遏阻民眾僥倖違規心態。如此綿密和極高強度之執法勤務作為，不僅展現出執法績效，亦達到防制A1類交通事故發生之成效。另要求各分駐（派出）所除上述勤務時段外，「每日」均須規劃區域性取締勤務或巡邏勤務，希藉由嚴正執法減少酒後駕車事故發生。

2. 學校週遭交通安全維護

請各分駐（派出）所加強轄內學校周邊交通安全維護，對騎乘機車載送學童之家長或學童本身未戴安全帽或未繫妥者，應加強勸導、取締；對學校周邊之早餐店停車秩序應加強整理，以防止任意停車，造成道路交通事故發生。

3. 規劃執行路檢勤務任務分工，以維護執勤安全

- (1) 在執行取締酒測時，必須嚴正做好每項規定程序；處理群眾事件，則應先期嚇阻，即時逮捕現場暴力、滋事分子，彰顯公權力，遇人力不足則立即請線上警力支援，發揮警察有效的勤務指揮系統功能。
- (2) 於各個路檢點，規劃執勤專案員警任務分工，相互支援，維護執勤員警安全，並賦予帶班幹部責任，以促使執勤安全。

(四)專案勤務

1. 取締酒後駕車專案勤務

為遏止酒後駕車行為，提昇事故防制成效，台東縣警察局現階段每月規劃全縣性取締酒後駕車勤務，臺東分局亦會每月規劃取締酒後駕車勤務，並彈性運用執勤地點採集中式或分散式勤務規劃模式，以提高見警率及防制交通事故發生；另彈性變換勤務執行時段，遏阻民眾僥倖違規心態。如此綿密和極高強度之執法勤務作為，不僅展現出執法績效，亦達到防制A1類交通事故發生之成效。另要求各分駐（派出）所除上述勤務時段外，「每日」均須規劃區域性取締勤務或巡邏勤務，希藉由嚴正執法減少酒後駕車事故發生。

2. 規劃執行「改善交通大家一起來」專案工作

依據內政部警政署函訂頒「改善交通大家一起來」道安執法實施計畫，其中加強取締違反路權違規，保護人民生命安全部分，自本（96）年1月1日起至12月31日止，分4階段嚴格取締重點行為。

(1) 第一階段（自96年1月1日起至12月31日止）執法重點項目如下：

- A. 闖紅燈（不含紅燈右轉）。
- B. 行人穿越道不讓行人先行。
- C. 嚴重超速（超速40公里以上）。
- D. 轉彎、變換車道不依規定使用方向燈。
- E. 騎乘機車未戴安全帽。

(2) 第二階段（自96年4月1日起至12月31日止）執法重點項目如下：

- A. 左、右轉彎不依規定駛入內、外（或左、右轉彎專用）車道。
- B. 設有劃分島劃分快、慢車道在快車道右轉。
- C. 設有轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用轉彎專用車道。
- D. 設有禁止左轉標誌處所違規左轉。

(3) 第三階段（自96年7月1日起至12月31日止）執法重點項目如下：

- A. 汽車違規行駛機車優先道。
- B. 汽車違規行駛慢車道。
- C. 機車行駛禁行機車道。

3. 執行「嚴懲惡性交通違規」專案工作

「嚴懲惡性交通違規」專案工作自本（96）年1月1日起，由內政部警政署規劃每月1次連續3日之全國同步專案勤務，加強取締「酒後駕車」、「闖紅燈（不含紅燈右轉）」、「嚴重超速（超速40公里以上）」、「行駛路肩」、「大型車、慢速車未依規定行駛外側車道」、「蛇行、大型車惡意逼迫小車」等6項惡性交通違規（後3項為高速公路執法項目），並強化「隱匿性執法」，以遏阻駕駛人違規之僥倖心態。

4. 執行路權專案工作

賡續推動「路權優先安全第一」專案工作，取締有關路權之重點違規項目計有20項，其目的在養成用路人遵守路權習慣，減少肇事責任歸屬爭議，進而保障用路者權益，並促進道路交通順暢與安全。

第三節 建議

一、**研究建議：**警察工作包含強制及服務兩種性質，因此，警察人員在執法過程中，也會觸及到民眾實質與感受認知不同的問題，例如在從事員警執法取締勤務時，基本上警察同仁就是站在服務及預防等執法角度來保護民眾，雖然干涉取締勤務讓民眾覺得「厭惡」，但本質上，卻是為保障民眾生命財產而努力，建議如下：

- (一) 本研究肇因分析結果與對策提供各分駐（派出）勤務規劃及執行參考。
- (二) 加強民眾道路交通安全宣導使社會大眾對交通法規及駕駛責任熟悉與認知；
- (三) 強化員警專業能力與處理技巧，落實公權力之執行。

二、**後續研究建議：**

- (一) 可針對警察人員執法時及工作心態上之心理狀態做研究，以探討這羣辛苦工作內心感受。交通事故的處理，往往會有來自各方的壓力，如親友、長官及各級民意代表等等。所以對於這羣專業執法人員，在工作心態與心理狀態上須做更深入的研究探討。
- (二) 除了量化研究之外，建議加入質化深度訪談之研究，藉以了解交通專業執法人員之工作能力及心態。由多樣不同的研究方法及不同角度的研究探討，更可增加研究的精確度。
- (三) 研究構面除了本研究所提就構面外，可加入其他交通事故處理專業訓練與分析判斷。研究的構面增加，可發現更多的問題與對策，相對的可以提昇交通事故處理的成效；提昇交通道路工程的改善；更可提昇人車安全的保障。

參考文獻

壹、中文部份

- 石豐宇（1987），**都市地區易肇事地點鑑定與分析模式之建立**，國立臺灣大學土木工程研究所碩士論文。
- 朱慧雯（2007），**空軍後勤人員對組織變革認知與組織承諾之研究**，國立臺東大學區域政策與發展研究所公共事務管理在職專班碩士論文。
- 宋良安（2007），**轉換型領導與組織公民行為關係之研究—以東部地區巡防局為例**，國立臺東大學區域政策與發展研究所公共事務管理在職專班碩士論文。
- 何劍訓（2006），**警察分局長工作壓力之研究—以臺東縣警察局為例**，國立臺東大學區域政策與發展研究所碩士論文。
- 林宏輝（2007），**警政機關內部服務品質與組織公民行為關係之研究—以臺東縣警察局為例**，國立臺東大學區域政策與發展研究所碩士論文。
- 吳明錦（1993），**臺灣區中山高速公路交通肇事之研究**，中國文化大學地學研究所碩士論文。
- 姚高橋等人（1996），**交通肇事傷亡嚴重程度影響因素與執法策略研擬之研究—以高雄市為例**，八十五年道路交通安全與執法研討會，中央警察大學交通系。
- 陳高村等（1996），**警察機關事故統計分析方法與對策研擬**，八十五年道路交通安全與執法研討會，中央警察大學交通系。
- 陳高村等（1996），**警察機關事故統計分析方法與對策研擬**，八十五年道路交通安全與執法研討會，中央警察大學交通系。
- 陳志和（1999），**都市地區肇事嚴重程度預測模式之研究**，國立成功大學交通管理科學研究所碩士論文。
- 陳蔚文（1999），**道路交通事故肇事原因分析程序性模式之研究**，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。
- 莊昭然（1986），**統計方法在系統管理上應用之研究—以臺灣地區道路交通安全為例**，國立成功大學交通管理研究所碩士論文。
- 黃祥毓（2007），**臺灣南部海岸衝浪者休閒體驗與滿意度之調查研究**，國立臺東大學體育學系碩士論文。
- 張松源（2007），**高雄縣寶來溫泉區溫泉旅館服務品質與顧客滿意度之研究**，臺東大學體育學系體育教學碩士論文。

- 詹丙源（1997），**交通警察學**，桃園縣：中央警察大學。
- 楊迎春（1991），**交通警察學**，桃園縣：中央警察大學。
- 楊國憲（2002），**以類神經網路推導路口交通事故成因與改善之研究**，國立交通大學交通工程與管理學系碩士班碩士論文。
- 湯儒彥（1998），**道路交通事故成因與工程改善對策之探討**，臺灣公路工程，第二十四卷，第九期，p4。
- 葉名山等人（1997），**臺中縣區車輛事故分析與研究**，八十六年道路交通安全與執法研討會。
- 蕭美玲（2007），**門診服務品質與顧客滿意度之研究—以行政院署立臺東醫院為例**，國立臺東大學區域政策與發展研究所碩士論文。
- 廖銘亮（2004），**建立先進交通事故資料管理系統雛型之研究—以臺中市交通事故資料為例**，逢甲大學交通工程與管理學系碩士班碩士論文。
- 鄭勝方（1999），**易肇事地點評定方法之研究—以臺中縣為例**，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。
- 蔡清田（2000），**教育行動研究**，臺北市：五南圖書出版有限公司。
- 蔡清田等（2004），**課程發展行動研究**，臺北市：五南圖書出版有限公司。
- 蔡清田（2002），**行動研究的理念與分析**，民國九十一年六月南華大學主辦第一屆「社會科學研究方法：質性研究方法」研討會。
- 齊力等（2005），**質性研究方法與資料分析**，南華教社所，pp.129-144。

貳、西文部份

Aspinall ,Richard "An inductive modelling procedure based on Baye's theoremfor analysis of pattern in spatial data", International Journal of GIS ,6 ,2 ,1992,pp. 1105-121, 1992.

Hamed, Mohammad M. and Easa, Said M., "Ordered probability modeling of seatbelt usage", Journal of Transportation Engineering, Vol. 124, No.3, 1998,pp.271-276.

Margiotta, Richard and Arun Chatterjee, "Accident on Suburban Highways", Journal of Transportation engineering, Vol.-121, No.3, May/Jun, 1995, pp. 255-261 .

Neuman, Glennon and Mulinazzi, "Accident Analysis for Highway Curves", Transportation Research Record, 1983, pp. 65-69.

Peled, Ammatzia and A, Shalom Hakkert, "A PC-oriented GIS application for roadsafety analysis and management", Traffic Engineering Control, July/August, 1993, pp. 355-361.

附錄一

道路交通安全規則

名 稱： 道路交通安全規則（民國 97 年 07 月 15 日 修正）

第一章 總則

第 1 條 本規則依道路交通管理處罰條例第九十二條第一項規定訂定之。

第 2 條 本規則所用名詞釋義如左：

- 一、汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機器腳踏車）。
- 二、客車：指載乘人客四輪以上之汽車。
- 三、貨車：指裝載貨物四輪以上之汽車。
- 四、客貨兩用車：指兼載人客及貨物之汽車。
- 五、代用客車：指不載貨時代替客車使用之貨車。
- 六、幼童專用車：指專供載運未滿七歲兒童之客車。
- 七、特種車：指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛，包括吊車、救濟車、消防車、救護車、警備車、憲警巡邏車、工程車、教練車、殘障用特製車、灑水車、郵車、垃圾車、清掃車、水肥車、囚車、殯儀館運靈車及經交通部核定之其他車輛。
- 八、曳引車：指專供牽引其他車輛之汽車。
- 九、拖車：指由汽車牽引，其本身並無動力之車輛；依其重量等級區分，總重七百五十公斤以上者為重型拖車，未滿七百五十公斤者為輕型拖車。
 - 一〇、全拖車：指具有前後輪，其前端附掛於汽車之拖車。
 - 一一、半拖車：指具有後輪，其前端附掛於曳引車第五輪之拖車。
 - 一二、拖架：指專供裝運十公尺以上超長物品並以物品本身連結曳引車之架形拖車。
 - 一三、聯結車：指汽車與重型拖車所組成之車輛。
 - 一四、全聯結車：指一輛曳引車或一輛汽車與一輛或一輛以上重型全拖車所組成之車輛。
 - 一五、半聯結車：指一輛曳引車與一輛重型半拖車所組成之車輛。
 - 一六、車重：指車輛未載客貨及駕駛人之空車重量。
 - 一七、載重：指車輛允許載運客貨之重量。
 - 一八、總重：指車重與載重之全部重量。
 - 一九、總聯結重量：指曳引車及拖車之車重與載重之全部重量。
 - 二〇、雙軸軸組：兩個車軸其相鄰車軸中心點之距離小於二・四公尺，且由廠商宣告所形成之車軸組合。
 - 二一、參軸軸組：三個車軸其相鄰車軸中心點之距離小於二・四

公尺，且由廠商宣告所形成之車軸組合。

二二、第五輪載重量：指曳引車轉盤所承受之重量。

二三、市區雙層公車：指具有上下兩層座位及通道，專供市區汽車客運業作為公共汽車使用之客車。

前項第一款所指之汽車，如本規則同一條文或相關條文就機器腳踏車另有規定者，係指除機器腳踏車以外四輪以上之車輛。

第 3 條 汽車依其使用性質，分為下列各類：

一、客車：

(一)大客車：座位在十座以上或總重量逾三千五百公斤之客車、座位在二十五座以上或總重量逾三千五百公斤之幼童專用車。其座位之計算包括駕駛人、幼童管理人及營業車之服務員在內。

(二)小客車：座位在九座以下之客車或座位在二十四座以下之幼童專用車。其座位之計算包括駕駛人及幼童管理人在內。

二、貨車：

(一)大貨車：總重量逾三千五百公斤之貨車。

(二)小貨車：總重量在三千五百公斤以下之貨車。

三、客貨兩用車：

(一)大客貨兩用車：總重量逾三千五百公斤，並核定載人座位，或全部座位在十座以上，並核定載重量之汽車。

(二)小客貨兩用車：總重量在三千五百公斤以下，或全部座位在九座以下，並核定載人座位及載重量，其最後一排座椅固定後，後方實際之載貨空間達一立方公尺以上之汽車。

四、代用客車：

(一)代用大客車：大貨車兼供代用客車者，為代用大客車，其載客人數包括駕駛人在內不得超過二十五人。

(二)代用小客車：小貨車兼供代用客車者，為代用小客車，其載客人數包括駕駛人在內不得超過九人。

五、特種車：

(一)大型特種車：總重量逾三千五百公斤，或全部座位在十座以上之特種車。

(二)小型特種車：總重量在三千五百公斤以下，或全部座位在九座以下之特種車。

六、機器腳踏車：

(一)重型機器腳踏車：

1.普通重型機器腳踏車：

(1)汽缸總排氣量逾五十立方公分且在二百五十立方公分以下之二輪機器腳踏車。

(2)電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力逾五馬

力且在四十馬力（HP）以下之二輪機器腳踏車。

2.大型重型機器腳踏車：

（1）汽缸總排氣量逾二百五十立方公分之二輪機器腳踏車。

（2）電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力逾四十馬力（HP）之二輪機器腳踏車。

（二）輕型機器腳踏車：

1.普通輕型機器腳踏車：

（1）汽缸總排氣量在五十立方公分以下之二輪機器腳踏車。

（2）電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力在五馬力（HP）以下、一·三四馬力（電動機功率一千瓦）以上或最大輸出馬力小於一·三四馬力（電動機功率小於一千瓦），且最大行駛速率逾每小時四十五公里之二輪機器腳踏車。

2.小型輕型機器腳踏車：電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力小於一·三四馬力（電動機功率小於一千瓦），且最大行駛速率在每小時四十五公里以下之二輪機器腳踏車。

第 4 條 汽車依其使用目的，分為左列二類：

一、自用、機關、學校、團體、公司、行號或個人自用而非經營客貨運之車輛。

二、營業汽車運輸業以經營客貨貨運為目的之車輛。

第 5 條 汽車駕駛人分類如左：

一、職業駕駛人：指以駕駛汽車為職業者。

二、普通駕駛人：指以駕駛自用車而非駕駛汽車為職業者。

第 6 條 慢車種類及名稱如下：

一、自行車：

（一）腳踏自行車。

（二）電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主，電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以下之二輪車輛。

（三）電動自行車：指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重（不含電池）在四十公斤以下之二輪車輛。

二、三輪以上慢車：

（一）人力行駛車輛：指三輪客、貨車、手拉（推）貨車等。

（二）獸力行駛車輛：指牛車、馬車等。

第 7 條 車輛所有人、駕駛人、行人或其他使用道路之行為人，違反本規

則之規定者，依道路交通管理處罰條例之規定處罰；道路交通管理處罰條例未規定者，依社會秩序維護法、公路法、市區道路條例及其他有關法律之規定處罰。

第二章 汽車牌照

第 8 條 汽車牌照包括號牌、行車執照及拖車使用證，為行車之許可憑證，由汽車所有人向公路監理機關申請登記，經清繳其所有違反公路法與道路交通管理處罰條例規定之罰鍰及未繳納之汽車燃料使用費並檢驗合格後發給之。但拖車號牌及拖車使用證得由使用人申請之。

第 9 條 汽車號牌之型式、顏色及編號，按其種類由交通部定之。
前項汽車號牌之型式、顏色及編號變更時，公路監理機關應通知汽車所有人限期換領新型號牌，逾期未換領又未申請延期者，其牌照不得使用，經再通知逾期仍不換領號牌，其牌照應予註銷。

第 10 條 汽車牌照不得偽造、變造或矇領，並不得借供他車使用或使用他車牌照行駛。

第 11 條 汽車號牌懸掛位置，除原設有固定位置外，應依下列規定懸掛固定：

一、汽車號牌每車兩面，應正面懸掛於車輛前後端之明顯適當位置。

二、曳引車號牌每車二面，應正面懸掛於車輛前後端之明顯適當位置。

三、機器腳踏車及拖車號牌每車一面，應正面懸掛於車輛後端之明顯適當位置。但汽缸總排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機器腳踏車號牌自中華民國九十六年十一月一日起每車二面，應正面懸掛於車輛前後端之明顯適當位置；其前方號牌並得以直式或橫式之懸掛或黏貼方式為之。

四、汽車及曳引車臨時號牌每車二面，應黏貼於車輛前後端之適當位置，機器腳踏車及拖車臨時號牌每車一面，應黏貼於車輛後端之明顯適當位置。

五、汽車及曳引車試車號牌每車二面，應懸掛於車輛前後端明顯適當位置，機器腳踏車及拖車試車號牌每車一面，應懸掛於車輛後端之明顯適當位置。

汽車號牌不得變造損毀、塗抹或粘貼其他材料、加裝邊框或霓虹燈、裝置旋轉架、顛倒懸掛或以安裝其他器具之方式使不能辨認其牌號，並不得以他物遮蔽，如有污穢，致不能辨認其牌號時，應洗刷清楚。

汽車號牌有裁剪或扭曲懸掛者，以損毀號牌論。

第 12 條 汽車行車執照、拖車使用證應隨車攜帶，以備查驗。

- 第 13 條 汽車號牌之一面或二面如遺失或損壞時，汽車所有人應向公路監理機關，重新申領牌照。但汽車號牌遺失者，應檢附警察機關車牌遺失證明單。
- 汽車行車執照或拖車使用證如遺失或損壞時，應由汽車所有人或拖車使用人申請補發或換發。
- 第 14 條 汽車行車執照、拖車使用證每三年換發一次，機器腳踏車行車執照每二年換發一次，自原發照之日起算，期滿前後一個月內，須申請換領新照始得行駛。
- 第 15 條 汽車新領牌照應申請登記。
- 汽車有左列情事之一者，應申請異動登記。
- 一、過戶。
 - 二、變更。
 - 三、停駛。
 - 四、復駛。
 - 五、報廢。
 - 六、繳銷牌照。
 - 七、註銷牌照。
- 第 16 條 汽車所有人依前條規定申請者，應填具申請書，並依下列規定提出證明文件：
- 一、以個人名義申請登記者，應繳驗國民身分證或軍人身分證或僑民居留證明。如繳驗證件不能清楚辨認者，並應繳驗有效之駕駛執照或全民健康保險卡或護照等第二身分證明文件。
 - 二、以機關、學校或團體名義申請登記者，除應有該機關、學校或團體正式證明文件外，並應提具財稅機關編配之統一編號。如其證明文件為影本者，應另繳驗統一編號編配通知書影本。
 - 三、以公司、行號名義申請登記者，應繳驗營利事業登記證或公司、行號主管機關核准登記之公文（公司含登記表）或公司、行號主管機關核發之登記證明書，並應提具財稅機關編配之統一編號，如係以公司、行號之聯絡處、辦事處或通信處名義登記者，除應憑總公司、行號之證明外，亦應提具總公司、行號之財稅機關編配之統一編號。但其繳驗之證明文件為影本者，另繳驗該公司、行號最近一期繳納營業稅證明文件影本。
 - 四、以執行業務者名義申請登記者，應繳驗該執行業務者負責人身分證影本及執業證明文件或所屬公會出具之證明，並提具統一編號編配通知書影本。

五、個人經營計程車客運業及計程車運輸合作社社員，應繳驗國民身分證、有效計程車駕駛人執業登記證及該管公路主管機關核發之同意文件。

前項第一款至第四款，原汽車所有人委託汽車買賣業代辦過戶者，得憑各

該款規定之證明文件影本及委託汽車買賣業代辦過戶之委託書或當地汽車商業同業公會開具之證明書申請登記，並另繳驗汽車買賣業之商業登記證明文件、汽車商業同業公會會員證及代辦人身分證，始得辦理。以當地汽車商業同業公會開具之證明書申請登記者，其商業登記證明文件得以影本審驗。

前項委託汽車買賣業代辦過戶，如係辦理機器腳踏車過戶者，其證明書並得由當地機車修理業職業工會開具。但其繳驗之工會會員證與商業登記證明文件上之負責人應屬同一人。

前二項之汽車買賣業，應依法辦妥公司或行號登記，並經當地公路監理機關登記列管，且無偽造、變造證件或虛偽不實之情事者，方得辦理受託代辦過戶業務。

汽車所有人委託汽車買賣業以外之他人代辦汽車過戶者，除繳驗第一項第一款規定之證明文件外，應另繳驗代辦人身分證與汽車所有人有效之駕駛執照或全民健康保險卡或護照等證明文件。但汽車所有人有效之駕駛執照或全民健康保險卡或護照等證明文件得以經法院或民間公證人認證文件代替之。

從事汽車運輸業者，不得領用與其經營性質相同種類之自用車牌照。但因行政或修護需要者，公路監理機關得以其營業車輛每五十輛發給一付之比例，發給自用小型車牌照一付，十輛以上未滿五十輛者以一付計。自用大客車、自用大貨車、自用大客貨兩用車、自用小貨車或幼童專用車牌照，不得以個人名義申請登記，但以直接從事生產，需裝載本身所需或生產之物品時，經公路監理機關核准，得申請領用自用大貨車、自用小貨車牌照，其審核規定如附件一及附件一之一。

申領身心障礙者專用車輛牌照，以個人名義領照使用之自用小型汽車為限，其審核規定如附件一之二。

第 16-1 條 以個人名義申請機器腳踏車新領牌照登記，如係委託機車商業同業公會會員代辦，得憑車主國民身分證影本及當地機車商業同業公會開具之證明書申請登記，並另繳驗代辦業者之商業登記證明文件、機車商業同業公會會員證及代辦人身分證正本，始得辦理。以當地機車商業同業公會開具之證明書申請者，其商業登記證明文件得以影本審驗。

第 17 條 汽車所有人申請新領牌照登記應依下列規定繳驗車輛來歷憑證，

經檢驗合格後發給牌照：

一、國內製造之車輛，應繳驗車輛出廠與貨物稅完（免）稅照證及統一發票。

二、國內製造之車身，應繳驗車身出廠與貨物稅完（免）稅照證及車身之統一發票。

三、進口之車輛：

（一）向貿易商或經銷商購買新車者，應繳驗海關進口與貨物稅完（免）稅證明書、出廠證明、貿易商或經銷商開立之統一發票。

（二）購買免稅進口轉售車輛者，應繳驗海關進口與貨物稅完（免）稅證明書、補繳貨物稅之完稅照或免稅證明及讓渡書。

（三）公司、行號、法人團體或個人輸入自行使用之車輛，應繳驗海關進口與貨物稅完（免）稅證明書及出廠證明。

四、機關、學校、團體標售或拍賣者，應繳驗該機關、學校或團體正式證明文件，其原屬免稅車輛者，並應繳驗補繳貨物稅之完稅照。

五、軍用車輛換領普通牌照者，應有軍車管理機關證明文件及補繳貨物稅之完稅照或免稅證明。

國產及進口之車輛均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。

公路監理機關辦理車輛發照時，除應查驗前項車輛規格審查或審驗合格文件外，並應依相關規定登記檢驗合格後，始予發照。

第 17-1 條 機器腳踏車、小客車、小客貨兩用車及小貨車所有人申請新領牌照登記，應繳交車輛製造廠、代理商或進口商出具，經內政部認可，施加於車輛特定零組件之防竊辨識碼完工證明文件，始得辦理新登檢領照。

前項實施日期、特定零組件項目、實施車種、防竊辨識碼技術及完工證明文件之申請與核發作業規定，由內政部訂定公告之。

第 18 條 汽車在未領有正式牌照前，如有左列情形之一者，應申領臨時牌照：

一、駛往海關驗關繳稅。

二、駛往公路監理機關接受新領牌照前檢驗。

三、買賣試車時。

四、因出售或進口由甲地駛往乙地時。

五、准許過境之外國汽車。

第 19 條 汽車臨時牌照使用期限，依左列規定：

一、依前條第一款至第三款申領者，均不得超過五日。但有正當理由申請再領者，各以一次為限。

二、依前條第四款申領者，得視行程需要核定。但在同一省市不得超過一五日。

三、准許過境之外國汽車，應由入境之公路監理機關核發臨時牌照，最多不得超過三個月，並於出境時繳回。

臨時牌照使用期限屆滿後，應即將該牌照向公路監理機關繳銷之。領用臨時牌照之車輛，不得載運客貨收費營業。

第 20 條 汽車運輸、買賣、製造、修理業、汽車研究機構，因業務需要試行汽車時，得向公路監理機關申領試車牌照憑用，但應遵守左列規定：

一、不得載運客貨收費營業。

二、應在指定路線或區域內行駛。

三、按季或按年領用，期滿仍需續用時，應於期滿十日內向原發照機關換領新照。

四、請領試車牌照時，應按規定費率繳納押牌費、租牌費。

五、試車牌照領用期滿或不予繼續使用時，應將所領牌照繳還原發照機關。

前項試車牌照屬於機器腳踏車使用者，限由機器腳踏車製造業及研究機構申領，並須遵守前項各款規定。

第 21 條 汽車所有人具有同一型式之汽車在五輛以上或汽車修理廠備置新品引擎者，得向公路監理機關申領預備引擎使用證。

預備引擎限換用於同一型式之汽車，換用時免辦變更登記手續。

但須將預備引擎使用證連同行車執照隨車攜帶。

汽車預備引擎應經公路監理機關檢驗合格登記後，發給使用證。

汽車預備引擎使用證有效期限一年，期滿後如換領新證時，仍應依照前項規定檢驗。

第 22 條 汽車過戶登記應由讓與人與受讓人共同填具汽車過戶登記書，向公路監理機關申請，並應繳驗左列證件：

一、原領之汽車新領牌照登記書車主聯。

二、行車執照。

公路監理機關於審核各項應備證件相符後，即予辦理過戶登記，換發新行車執照。

第 23 條 汽車車身式樣、輪胎隻數或尺寸、燃料種類、座位、噸位、引擎、車架、車身、頭燈等設備或使用性質、顏色、汽車所有人名稱、地址等如有變更，均應向公路監理機關辦理登記。

前項變更登記，除汽車所有人名稱、地址等變更時，免予檢驗外，餘均須檢驗合格。

引擎或車架變更，以型式及燃料種類相同者為限。

第一項汽車設備規格之變更應符合附件十五之規定。

第 23-1 條 汽車下列設備規格不得變更：

一、底盤設備：

(一) 方向盤位置。

(二) 傳動系統設備：指汽車之排檔型式、驅動方式、變速箱及齒輪箱。

(三) 煞車作用設備：指煞車作用種類（總泵、分泵及油管）及防滑煞車系統。

(四) 懸吊系統：指支臂、三角架與連桿機構。

二、引擎設備：指引擎之機械或渦輪增壓系統、氮氣導入裝置設備。

三、車身設備：

(一) 車身外附加燈飾。

(二) 車燈噴色或貼膠紙。

四、其他經主管機關核定之項目。

機器腳踏車下列設備規格不得變更：

一、引擎設備：指引擎之機械或渦輪增壓系統、氮氣導入裝置設備。

二、車身設備：車燈噴色或貼膠紙。

三、其他經主管機關核定之項目。

第 24 條 汽車變更登記，應由汽車所有人填具異動登記書，檢同行車執照及原領之汽車新領牌照登記書車主聯，向公路監理機關申請，如變更引擎或車身者，並應繳驗來歷證件。

依第二十三條辦理汽車設備規格變更者，另應依附件十五規定繳驗相關證明文件。

使用中車輛經依規定取得車輛安全審驗合格報告者，得向公路監理機關辦理使用液化石油氣為燃料（含單、雙燃料）、車輛後懸部分大樑、附掛拖車、軸組荷重及總重量或總聯結重量變更登記檢驗。

前項作業規定由交通部定之。

公路監理機關於審核各項應備證件相符後，即予辦理變更登記，並換發新行車執照，變更記錄如與行車執照上所載項目無關者，免換行車執照。

第 24-1 條 計程車得設置車頂廣告看板架。

計程車設置車頂廣告看板架者，應檢具下列證明文件，向公路監理機關申請檢驗及變更登記：

一、經交通部認可之專業機構審驗合格之車頂廣告看板架型式審驗報告。

二、行車執照。

三、汽車新領牌照登記書。

四、異動登記書二份。

安裝車頂廣告看板架者應投保責任保險，並應於保險到期前辦理續保手續。

前項保險以每一型式產品為一投保單位，每一投保單位之最低保險金額應包含下列各條件：

一、每一個人身體傷亡新臺幣一百五十萬元。

二、每一意外事故傷亡新臺幣四百五十萬元。

三、每一意外事故財產損失新臺幣五十萬元。

四、設置車頂廣告看板架審驗作業規定如附件十四。

第 25 條 汽車因故停駛或依法令規定責令停駛時，應填具異動登記書向公路監理機關辦理停駛登記，並將號牌及行車執照繳存。

第 26 條 汽車因故停駛期限最多不得超過一年，逾期即將牌照註銷。
超過停駛期限註銷牌照之車輛，如須復駛時，應依規定向公路監理機關重新申領牌照。

第 27 條 停駛車輛復駛時應填具異動登記書向原登記停駛之公路監理機關申請認可並予登記後，發還牌照。

第 28 條 汽車因機件損壞停駛或停駛期間在三個月以上者，於復駛時，應經檢驗合格後，始得將牌照發還。

第 29 條 汽車引擎、底盤、電系、車門損壞應即停駛修護，其不堪修護使用時，應申請報廢。
公路監理機關實施定期檢驗或臨時檢驗發現汽車有前項情事經覆驗不合格時，應責令報廢。

第 30 條 汽車報廢，應填具異動登記書，向公路監理機關辦理報廢登記，並同時將牌照繳還。
廢棄車輛經由警察、環保機關（構）處理者，行政院環境保護署認可之環保機構應通知公路監理機關逕予以報廢登記；其通知作業規定，由交通部會商行政院環境保護署、內政部另定之。
報廢之汽車，不得再行申請登記檢驗領照使用。

第 31 條 汽車因新領牌照、過戶或變更地址而非屬同一公路監理機關管轄者，應依照第十七條、第二十二條或第二十四條之規定向公路監理機關申請辦理，登記之公路監理機關於辦妥新領、過戶或變更登記後，除將新領牌照登記書、過戶登記書或異動登記書留存一聯備查外，應即將其車籍之電腦資料移轉管轄之公路監理機關列管。

第 32 條 汽車牌照之登記主體已不存在及融資性租賃車輛租用人登記主體不存在或其領用資格喪失者，其繼承人、負責人、清算人、承受

人或出租人應向公路監理機關申請異動登記。

汽車牌照不需使用時，得向公路監理機關申請繳銷。

汽車繳銷牌照後重行申領執照時，應繳驗已辦妥之異動登記書及原新領牌照登記書。

- 第 33 條 前條第一項應申請異動登記之義務人未辦理異動登記者，公路監理機關得催告該義務人於十五日內辦理異動登記，逾期未辦理者，或經有關機關（構）依法公告後仍無人認領之車輛，公路監理機關應逕行註銷該車輛牌照。

汽車牌照受註銷處分者，由公路監理機關逕予登記註銷，除以汽車牌照註銷處分書通知汽車所有人外，並將資料提供警察機關及稅捐機關。

汽車所有人於汽車失竊時，應檢附警察機關車輛失竊證明單並填具異動登記書，向管轄之公路監理機關申辦註銷牌照登記。

經註銷牌照之汽車重行申領牌照時，應繳驗異動登記書或牌照註銷處分書及原領牌照登記書車主聯。如係失竊註銷牌照車輛，並應繳驗向司法或警察機關領回車輛之證明，註銷時原牌照未繳回者，並應同時追繳。

- 第 34 條 汽車牌照登記書或過戶登記書如有遺失，應申請補發。

- 第 35 條 汽車檢驗分為申請牌照檢驗、定期檢驗及臨時檢驗三種。

- 第 36 條 汽車檢驗應按指定日期將車輛駛往公路監理機關檢驗場所或指定地點接受檢驗。

- 第 37 條 汽車丈量量計方法，應依左列規定。

一、車長：自前保險桿至車尾最末端之長度。

二、車寬：車身左右最大之寬度。

三、車高：自地面至車身最高點之高度。

四、輪距：左右輪胎中心線之距離，雙輪者以左右雙輪中心線之距離為準。

五、軸距：前軸中心點與後軸中心點間之距離，多軸者，以前軸或前軸組中心點與最後軸中心點間之距離為準；半拖車以第五輪中心至最後軸中心點間之距離為準。

六、最遠軸距：車輛最前軸中心點與最後軸中心點間之距離。

七、後懸：最後軸中心點與車尾間之距離，但保險桿不計在內。

八、段差。汽車車寬小於所附掛之拖車時，拖車單邊超出汽車部分之尺寸；其量度以兩車中心線為準。

- 第 38 條 車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制應依下列規定：

一、尺度之限制：

（一）全長：

1.大客車不得超過十二·二公尺。

- 2.大貨車不得超過十一公尺。
- 3.全聯結車不得超過二十公尺。
- 4.半聯結車不得超過十八公尺。
- 5.小型車附掛之拖車不得超過七公尺。
- 6.汽缸總排氣量五百五十立方公分以上之機器腳踏車不得超過四公尺；汽缸總排氣量未滿五百五十立方公分之機器腳踏車不得超過二·五公尺。

(二) 全寬：

- 1.汽車全寬不得超過二·五公尺，其後輪胎外緣與車身內緣之距離，大型車不得超過十五公分，小型車不得超過十公分。
- 2.機器腳踏車除身心障礙者用特製車外，重型及普通輕型機器腳踏車不得超過一·三公尺，小型輕型機器腳踏車不得超過一公尺。

(三) 全高：

- 1.市區雙層公車不得超過四·四公尺。
- 2.自中華民國八十七年十二月一日起經車輛型式安全審驗之前單軸後單軸大客車不得超過三·六公尺。但自中華民國八十八年七月一日起，新登檢領照之前單軸後單軸大客車均不得超過三·六公尺。自中華民國九十六年七月一日起經車輛型式安全審驗之新型式大客車不得超過三·五公尺。但自中華民國九十七年一月一日起，新登檢領照之大客車均不得超過三·五公尺。
- 3.其餘各類大型車不得超過三·八公尺。
- 4.小型車不得超過全寬之一·五倍，其最高不得超過二·八五公尺。
- 5.機器腳踏車不得超過二公尺。

二、軸組荷重之限制：

- (一) 單軸：軸荷重每組不得超過十公噸。
- (二) 雙軸：軸荷重每組不得超過十四·五公噸。
- (三) 經車輛型式安全審驗之車輛軸組荷重限制如下：
 - 1.單軸：軸荷重每軸不得超過十公噸。
 - 2.雙軸軸組：軸組荷重每組不得超過十七·五公噸。
 - 3.參軸軸組：軸組荷重每組不得超過二十二公噸。

三、總重或總聯結重量之限制：

- (一) 前後均為單軸車輛總重量不得超過十五公噸。
- (二) 前單軸後雙軸車輛總重量不得超過二十一公噸。
- (三) 前雙軸後單軸車輛總重量不得超過二十公噸。
- (四) 全聯結車：總聯結重量不得超過四十二公噸。

(五) 半聯結車：總聯結重量不得超過三十五公噸。

(六) 經車輛型式安全審驗之汽車，應符合附件十一之規定。

四、後懸：

(一) 客車不得超過軸距百分之六十。

(二) 貨車及客貨兩用車不得超過軸距百分之五十。

(三) 具有特種裝置之特種車不得超過軸距百分之六十六·六。

但承載客貨部分不得超過軸距百分之五十。

五、段差：小型車及其所附掛之拖車，段差不得超過十五公分。
經內政部核定之消防車得使用前雙軸後雙軸式，且不受前項之限制。但仍應依下列規定：

一、尺度之限制：

(一) 全長不得超過十五公尺。

(二) 全寬不得超過二·六公尺。

(三) 全高不得超過四·二公尺。

二、軸組荷重之限制：

(一) 單軸：軸荷重每組不得超過十二公噸。

(二) 雙軸軸組：軸荷重每組不得超過二十公噸。

(三) 參軸軸組：軸組荷重每組不得超過二十二公噸。

三、總重不得超過四十公噸。

四、後懸不得超過軸距百分之六十六·六。但承載客貨部分不得超過軸距百分之五十。

第 39 條 汽車申請牌照檢驗之項目及標準，依下列規定：

一、引擎或車身（架）號碼及拖車標識牌應與來歷憑證相符。除小型車附掛之拖車外，拖車標識牌及車身（架）號碼打刻應符合附件十七之規定。

二、消音器作用正常，排氣管完好，排放空氣污染物符合管制規定。

三、方向盤應在左側。

四、腳煞車、手煞車效能、平衡度合於規定。

五、著地輪應為四輪以上，最前軸著地應為二輪。前輪側滑度合於規定。

六、各種喇叭應合於規定且不得裝設可發出不同音調之喇叭。

七、各種燈光應符合附件七規定。

八、車輛尺度、顏色、車身式樣與紀錄相符，車身標識合於第四十二條之規定。

九、車窗、擋風玻璃未黏貼不透明反光紙，計程車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。

十、雨刮、照後鏡完備，平頭大型車有前照鏡。

十一、座位符合第四十一條規定。各類車前排及小客車全部座位

應裝置安全帶。自中華民國九十六年七月一日起經車輛型式安全審驗之新型式大客車及自中華民國九十七年一月一日起新登檢領照之大客車全部座位應裝置安全帶。

十二、大客車、大貨車、曳引車、小型車附掛之廂式拖車及幼童專用車應備有合於規定之滅火器，其規定如附件五，並自中華民國九十三年三月一日起所使用之滅火器應為符合中華民國國家標準之汽車用滅火器，且大客車應於車輛後半段乘客取用方便之處，另設一具汽車用滅火器。

十三、計程車執業登記證插座完好，位置合於規定。

十四、曳引車、經核可附掛拖車之小型車及拖車除依照一般汽車檢驗規定外，其聯結設備應完善；拖車煞車效能平衡度合於規定；煞車燈、方向燈、號牌號、車寬燈、倒車燈、尾燈、危險警告燈及反光標識良好，位置合於規定。

十五、大貨車及拖車左右兩側之防止捲入裝置與後方之安全防護裝置（或保險槓）合於規定。

十六、車高三·五公尺以上之汽車傾斜穩定度合於規定。自中華民國九十六年七月一日起經車輛型式安全審驗車高三·四公尺以上之新型式大客車及自中華民國九十七年一月一日起新登檢領照車高三·四公尺以上之大客車，亦同。

十七、車輛之車身變更打造全高為三·四公尺以上大客車或三·五公尺以上其他車輛或特種車者，應檢附汽車底盤製造廠之符合安全書面證明文件，特種設備應符合規定，並取得合法車身打造工廠之施工證明。

十八、隨車有車輛故障標誌。

十九、使用燃料為液化石油氣者，其各項裝備應符合附件十之規定；使用燃料為壓縮天然氣者，其各項裝備應符合附件十三之規定。

二十、裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸式半拖車貨廂容積應合於規定。

二十一、大客車尺度除全長、全寬、全高應符合前條規定外，其車身各部規格應符合附件六之規定。自中華民國九十三年七月一日起大客車其車身各部規格應符合附件六之一規定。

二十二、使用自動排檔之小客車及小客貨兩用車，自中華民國八十八年一月一日起，國內產製者以出廠日為準，進口者以裝船日為準，應裝設未踩煞車踏板無法由停車檔排出檔位之自動排檔鎖定裝置。

二十三、小型車附掛之拖車前後端尖角、側面突出物應合乎規定。

二十四、總聯結重量及總重量在二十公噸以上之新登檢領照汽

車，應裝設具有連續記錄汽車瞬間行駛速率及行車時間功能之行車紀錄器（以下簡稱行車紀錄器）。自中華民國九十年一月一日起新登檢領照之八公噸以上未滿二十公噸汽車、自中華民國九十六年七月一日起經車輛型式安全審驗及自中華民國九十七年一月一日起新登檢領照之八公噸以下營業大客車，亦同。並應檢附行車紀錄器經審驗合格之證明。

二十五、應查驗罐槽車之罐槽體檢驗（查）合格之有效證明書。

高壓罐槽車之罐槽體應依行政院勞工委員會所定有關高壓容器檢查之法令辦理；常壓液態罐槽車之罐槽體應依常壓液態罐槽車罐槽體檢驗及管理辦法規定辦理。

二十六、裝載砂石、土方之傾卸框式半拖車及裝載砂石、土方且總重量在二十公噸以上之傾卸框式大貨車，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應裝設具有顯示車輛載重功能且合於規定之載重計。

二十七、裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應裝設合於規定之轉彎及倒車警報裝置。

二十八、幼童專用車及校車之車身左右兩側與後方車身標示之倒三角形黃色部分，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應使用合於規定之反光識別材料。

二十九、幼童專用車之車身各部規格，應符合附件十二之規定。

第 39-1 條 汽車定期檢驗之項目及標準，依下列規定：

一、引擎或車身（架）號碼及拖車標識牌與紀錄相符，號牌完好，並依規定懸掛。除小型車附掛之拖車外，拖車標識牌及車身（架）號碼打刻應符合附件十七之規定。

二、消音器作用正常，排氣管完好，排放空氣污染物符合管制規定。

三、腳煞車、手煞車效能、平衡度合於規定。

四、前輪側滑度合於規定。

五、各種喇叭應合於規定且不得裝設可發出不同音調之喇叭。

六、各種燈光完備，作用正常。依第二十三條規定辦理頭燈設備變更者，其燈光應符合附件十五之變更檢驗規定。

七、車輛尺度、顏色、車身式樣與紀錄相符，車身標識完好合於第四十二條之規定，自中華民國九十四年一月一日起，大客車車重應與紀錄相符。

八、車窗、擋風玻璃未黏貼不透明反光紙，計程車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。

九、雨刮、照後鏡完備，平頭大型車有前照鏡。

- 十、座位數應與行車執照登載核定數相符。中華民國八十年七月一日以後新登記領照之各類車前排及小客車全部座位安全帶完備。自中華民國九十六年二月一日起營業大客車全部座位應裝置安全帶。但中華民國九十六年十二月三十一日前登檢領照且不行駛高速公路、快速公路、快速道路或標高五百公尺以上山區道路之市區公車及一般公路客運車輛，除前排座位外，得免裝設。
- 十一、大客車、大貨車、曳引車、小型車附掛之廂式拖車及幼童專用車應備有合於規定之滅火器，其規定如附件五，並自中華民國九十三年十月一日起，使用之滅火器應為符合中華民國國家標準之汽車用滅火器，且大客車應於車輛後半段乘客取用方便之處，另設一具汽車用滅火器。
- 十二、計程車執業登記證插座完好，位置合於規定。
- 十三、曳引車、經核可附掛拖車之小型車及拖車除依照一般汽車檢驗規定外，其聯結設備應完善；拖車煞車效能平衡度合於規定；煞車燈、方向燈、號牌燈、車寬燈、倒車燈、尾燈、危險警告燈及反光標識良好，位置合於規定。
- 十四、大貨車及拖車左右兩側之防止捲入裝置與後方之安全防護裝置（或保險槓）合於規定。
- 十五、使用燃料為液化石油氣者，應檢附一個月內經合格工廠檢測合格之紀錄表。使用燃料為壓縮天然氣者，應檢附一個月內經車輛專業技術研究機構依附件十三壓縮天然氣汽車燃料系統定期檢驗規定檢驗之壓縮天然氣燃料系統定期檢驗合格紀錄表。
- 十六、裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸式半拖車貨廂容積應合於規定。
- 十七、大客車尺度除全長、全寬、全高應符合第三十八條規定外，中華民國九十三年六月三十日以前新登記領照之大客車，其車身各部規格應符合附件六之二規定；中華民國九十三年七月一日以後新登記領照之大客車，其車身各部規格應符合附件六之一規定。
- 十八、總聯結重量及總重量在二十公噸以上之新登檢領照汽車，自中華民國八十八年九月二十三日本規則修正發布施行日起，應裝設行車紀錄器；其為八公噸以上未滿二十公噸之新登檢領照汽車，自中華民國九十年一月一日起，亦同。自中華民國九十六年二月一日起營業大客車應裝設行車紀錄器。並應檢附行車紀錄器經定期檢測合格之證明。
- 十九、應查驗罐槽車之罐槽體檢驗（查）合格之有效證明書。
- 二十、裝載砂石、土方之傾卸框式半拖車及裝載砂石、土方且總

重量在二十公噸以上之傾卸框式大貨車，應依規定裝設載重計，其實施日期由交通部另定之。

二十一、裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，自中華民國九十一年一月一日起，應裝設合於規定之轉彎及倒車警報裝置。

二十二、幼童專用車及校車之車身左右兩側與後方車身標示之倒三角形黃色部分，自中華民國九十一年一月一日起，應使用合於規定之反光識別材料。

二十三、幼童專用車之車身各部規格，應符合附件十二之規定。

二十四、出廠年份逾十年之營業大客車，應檢附依法領有營利事業登記證或工廠登記證之合法汽車修理業者出具四個月內保養紀錄表（卡），其保養檢查項目如附件十六。

第 39-2 條 機器腳踏車申請牌照檢驗項目及標準如下：

- 一、引擎或車身號碼與來歷憑證相符。
 - 二、前後煞車效能合於規定。
 - 三、前後輪左右偏差合於規定。
 - 四、各種喇叭合於規定且不得裝設可發出不同音調之喇叭。
 - 五、各種燈光與標誌應符合附件七規定。
 - 六、車輛型式、顏色與紀錄相符。
 - 七、左右兩側之照後鏡、擋泥板合於規定。
 - 八、各部機件齊全作用正常。
 - 九、不得加掛邊車。
 - 十、小型輕型機器腳踏車車輛空重（含電池）應在七十公斤以下。
 - 十一、小型輕型機器腳踏車之輪胎直徑應在三百公釐以上，四百二十公釐以下，輪胎寬度應在七十五公釐以上，一百公釐以下。
 - 十二、小型輕型機器腳踏車之超速斷電功能應合於車速超過每小時四十五公里，電動機電源應能於三秒內自動暫停供電之規定。小型輕型機器腳踏車之故障斷電功能應合於控制系統超速訊號輸入線短路或斷路，三秒內電動機電源應能自動斷電之規定。
 - 十三、車輛尺度應合於第三十八條規定。
- 大型重型機器腳踏車定期檢驗之項目及標準依前項申請牌照檢驗規定辦理。

第 39-3 條 汽車臨時檢驗之標準，依定期檢驗之規定；機器腳踏車臨時檢驗之標準，依申請牌照檢驗之規定。

汽車所有人除依規定接受車輛檢驗外，應依原廠規定時間自行實施保養及檢查。

第 40 條 汽車載重噸位之核定，應依左列規定：

一、車重 將空車過磅按實際重量登記。

二、載重

(一) 原廠車輛說明書上未列載重量，僅列總重量者，應將總重量減去空車重量後核定載重量。

(二) 無總重量而僅有載重量說明書者，按載重量噸位核定。

(三) 有總重量及載重量者，按實際車身重量增減，使與總重量相符。

三、總重參照原廠說明書載明之總重量核定。但經交通部另行核定者，依其核定辦理。

第 41 條 汽車座位立位之核定，應依左列規定：

一、小客車不得設立位，每一座位不得少於三十八公分寬、六十五公分深。但駕駛人座位之寬度不得少於六十公分。

二、大客車每一座位不得少於四十公分寬、七十公分深；每一立位前後以二十五公分、左右以四十公分計算。但車內高度未達一百八十五公分者，不得設立位。

三、幼童專用車不得設立位，其幼童座位應符合附件十二之規定。但駕駛人及幼童管理人之座位，應依第一款之規定為準。

四、貨車駕駛室每一座位之寬度，不得少於三十八公分。但駕駛人座位寬度不得少於六十公分，連駕駛人座位不得超過三個座位。

前項第二款之大客車並應核定其總重量。

第 42 條 車輛車身顏色及加漆標識，應依下列規定：

一、大客車、大貨車、小貨車、拖車、大型客貨兩用車及特種車，應於車廂兩邊顯明位置標示汽車所有人名稱，融資性租賃車輛應標示租用人名稱；其為平板式汽車或車廂兩邊無法標示者，得於兩邊車門標示。但以個人名義領照使用之車輛、車身兩邊無法標示之拖車及執行特殊任務有保密必要之公務車輛經所屬機關核可並敘明該車用途向車籍所在地公路監理機關申請於行車執照或牌照登記書上註記「免標示所有人名稱」者，得不須標示。

二、大客車應於門旁標示牌照號碼及乘客人數，營業大客車並應於乘客人數下標示載重量，另自中華民國九十六年二月一日起應於車門旁標示出廠年份及依附件六之一標示大客車分類。計程車應於兩側後門標示牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱，後窗玻璃標示牌照號碼，計程車兩側車門（不含車窗）範圍得以平面漆繪或穩固黏貼方式張貼廣告，並應符合各目的事業主管機關及地方政府相關廣告物管理

之法令規定辦理。應標示於兩側後門之牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱，得移置於後葉子板。但後葉子板位置空間不足者，牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱仍應標示於兩側後門。

- 三、大貨車、小貨車及曳引車應於兩邊車門或顯著位置標示牌照號碼及總重量或總聯結重量。全拖車及拖架車身兩側顯明位置應標示總重量；半拖車車身兩側顯明位置應標示總聯結重量。大貨車、小貨車及拖車應於後方標示牌照號碼，其字體尺度、字樣及標示方式由交通部另定之。
- 四、大型客貨兩用車應於兩邊車門或顯明位置標示牌照號碼、乘客人數及載重噸位。
- 五、救護車漆白色並應於車身兩側標示紅十字。
- 六、消防車漆大紅色。
- 七、教練車車廂兩邊顯明位置標示駕訓班班名及斑馬紋，車身前後並應加掛標示有「教練車」之附牌或標示「教練車」之字樣。
- 八、幼童專用車及專供載運學生之校車車身顏色及標識應符合相關目的事業主管機關之規定。
- 九、汽車車身顏色不得與警用巡邏車相同。
- 十、新領牌照、汰舊換新及變更顏色之計程車，其車身顏色應使用臺灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色。
- 十一、申請牌照及變更顏色之轎式自用小客車車身顏色不得與前款計程車車身顏色相同。
- 十二、遊覽車客運業專辦交通車業務之車輛，應於車身兩側車窗下緣以臺灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色加漆一條三十公分寬之水平帶狀標識條紋。
- 十三、汽車貨運業專辦搬家業務之車輛，車身顏色應使用純白顏色，並於車身兩側貨廂標示「專營搬家」字樣，字體不得小於二十五公分見方，且於擋風玻璃張貼「搬家貨運業執業證明」標識。
- 十四、裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，應於貨廂兩邊之前方標示貨廂內框尺寸，其字體尺度、字樣及標示方式由交通部另定之。
- 十五、裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，貨廂外框顏色應使用臺灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十九號黃顏色。其他傾卸框式大貨車及半拖車之貨廂外框顏色，不得使用該顏色。
- 十六、使用燃料為壓縮天然氣者，應於車身前後汽車號牌附近顯

明位置處標示「壓縮天然氣汽車」。

十七、免徵使用牌照稅特種車之車身顏色及標識，應符合各該中央目的事業主管機關規定。

計程車應於儀錶板上右側與右前座椅背設置執業登記證插座，並於右前座椅背標示牌照號碼；未經核定之標識及裝置不得設置。第一項各款標識材質應為防水漆料或粘貼牢固之材料，其顏色應依規定或為其標示處底色之明顯對比色，且應以正楷字體標明。字體尺度除另有規定者外，應依下列規定：

一、標示於車廂兩邊之汽車所有人，大型車每字至少二十五公分見方，小型車每字至少十六公分見方；標示於兩邊車門之汽車所有人，大型車每字至少八公分見方，小型車每字至少五公分見方。

二、標示於車門或車廂兩邊之總聯結重量、總重量、載重之噸位、乘客人數、出廠年份、大客車分類及牌照號碼，大型車每字至少四公分見方，小型車每字至少三公分見方。

第 43 條 申請新領牌照之汽車，應於檢驗後將檢驗結果記錄於新領牌照登記書內。

第 44 條 領有牌照之汽車，其出廠年份，自用小客車未滿五年者免予定期檢驗，五年以上未滿十年者，每年至少檢驗一次，十年以上者每年至少檢驗二次。但自用小客車使用液化石油氣及壓縮天然氣為燃料、其他自用車及營業車未滿五年者，每年至少檢驗一次，五年以上者每年至少檢驗二次。但出廠年份逾十年之營業大客車每年至少檢驗三次。營業大客車所有人應於指定日期前一個月內、其他汽車所有人應於指定日期前後一個月內持行車執照、新領牌照登記書向公路監理機關申請檢驗。但自用小型車申請檢驗，免持新領牌照登記書。

領有牌照之拖車，每年至少定期檢驗一次，拖車所有人應於指定日期前後一個月內持拖車使用證、新領牌照登記書向公路監理機關申請檢驗。

個人經營計程車客運業者應於指定日期前後一個月內持行車執照、新領牌照登記書及其本人有效計程車駕駛人執業登記證申請檢驗其營業車輛。

領有牌照之大型重型機器腳踏車，自中華民國九十二年一月一日起，其出廠年份未滿五年者免予定期檢驗，五年以上未滿十年者，每年至少檢驗一次，十年以上者每年至少檢驗二次。大型重型機器腳踏車所有人應於指定日期前後一個月內持行車執照向公路監理機關申請檢驗。

自中華民國九十六年一月一日起新登檢領照之幼童專用車，其出

廠未滿五年者，每年至少檢驗一次，五年以上者每年至少檢驗二次；使用中幼童專用車，自指定檢驗日期後亦同。

已領牌照之普通重型及輕型機器腳踏車實施臨時檢驗。

第 45 條 汽車或拖車有下列情形之一者，應申請實施臨時檢驗：

一、車身、引擎、底盤、電系或其他重要設備變更調換。

二、因交通事故遭受重大損壞，經送廠修復。

三、出廠十年以上，辦理轉讓過戶。

機器腳踏車出廠六年以上，辦理轉讓過戶者，應申請實施臨時檢驗。但自中華民國九十五年六月十五日起，機器腳踏車出廠五年以上辦理轉讓過戶者，亦同。

公路監理機關於必要時，得實施臨時檢驗。對於出廠十年以上或行駛有安全之虞之汽車及拖車，應按所轄管之汽車數量比例訂定年度計畫，實施臨時檢驗。

第 46 條 檢驗不合格之汽車，責令於一個月內整修完善申請覆驗。

前項檢驗不合格部分如為傳動、制動或轉向系統者，應即扣留其牌照，由公路監理機關發給當日有效之進廠修理證，憑以駛赴修理。

汽車修復後得憑修理廠所領之試車牌照駛赴覆驗，修理廠未領有試車牌照者，得向公路監理機關申請發給覆驗證，以當日為有效期間。

第 47 條 汽車之檢驗得委託公民營汽車製造廠、修理廠、加油站代辦，其辦法另定之。

第 48 條 （刪除）

第 49 條 汽車檢驗作業程序，由交通部另定之。

第三章 汽車駕駛人與技工執照登記及考驗

第 50 條 汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記

，考驗及格後發給之。汽車駕駛人經考驗及格，未領取駕駛執照前，不得駕駛汽車。

汽車駕駛人受終身不得考領駕駛執照處分，得依道路交通管理處罰條例第六十七條之一規定，向公路監理機關申請汽車駕駛執照考驗。

軍事專業駕駛人於退役後一年內，得憑軍事運輸主管機關發給之軍事專業駕駛證明，換發同等車類之普通或職業駕駛執照。

前項軍事專業駕駛人於服役期間，因社會發生緊急事件或重大事故時，為應客貨運輸之需要，得經過適當訓練後憑軍事運輸主管機關繕造之名冊及核發之軍事專業駕駛證明，由公路監理機關專案換發同等車類之職業駕駛執照，並由軍事運輸主管機關統一集

中保管，於執行緊急疏運支援任務時分發軍事專業駕駛人攜帶備查，於任務結束時繳還；並俟於軍事專業駕駛人退伍時發給作為民間駕駛之用。

持有外國政府、大陸地區、香港或澳門所發有效之正式駕駛執照（證）並取得經許可停留或居留一年以上之證明（件）者，得於入境之翌日起一年內，依平等互惠原則免考換發同等車類之普通駕駛執照；但持有該有效之正式駕駛執照者而具有中華民國國籍時，得免考換發同等車類之普通駕駛執照。

汽車駕駛人辦理前項換發手續時，應先經體格檢查合格，並檢同下列文件，向公路監理機關申請：

一、汽車駕駛執照申請書。

二、具中華民國國籍在臺灣地區設有戶籍之我國國民，應檢附國民身分證或軍人身分證。

三、外國人、大陸地區人民或臺灣地區無戶籍之國民，應檢附經許可停留或居留一年以上之證明（件）。

四、香港或澳門居民應檢附一年以上之居留證明（件）或有效期間一年以上之入出境證件，但自中華民國九十四年一月一日起，應檢附一年以上之居留證明（件）辦理之。

五、大陸地區所發駕駛證，應經行政院設立或指定機構或委託之民間團體驗證。

六、香港或澳門所發駕駛執照，應經行政院於香港或澳門設立或指定機構或委託之民間團體驗證。

七、其他國家或地區所發駕駛執照，應經我駐外使領館、代表處、辦事處、其他外交部授權機構，或經外國駐華使領館、經外國政府或地區授權並經我國外交部同意辦理文件證明業務之外國駐華機構之驗證。

八、前款之駕駛執照為英文以外之外文者，應附中文譯本，並經我駐外使領館、代表處、辦事處或國內公證人驗證，或經外國駐華使領館、經外國政府或地區授權並經我外交部同意辦理文件證明業務之外國駐華機構之驗證。

第 51 條 汽車駕駛執照及技工執照之型式、顏色及編號，按其種類分別由交通部定之。

國際駕駛執照之型式、顏色及許可駕駛之車類，依國際道路交通公約之規定。

第 52 條 汽車駕駛執照自發照之日起每滿六年換發一次，汽車駕駛人應於有效期間屆滿前後一個月內向公路監理機關申請換發新照。但年滿六十歲之職業駕駛人經依第六十四條之一規定體格檢查判定合格者，換發有效期限一年之新照至年滿六十五歲止。

前項駕駛人屬計程車駕駛人，前一年內未受吊扣駕駛執照處分且依第六十四條之一規定體格檢查判定合格者，得換發有效期間一年之小型車職業駕駛執照至年滿六十八歲止。

汽車駕駛人受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗合格後領有一年有效期間駕駛執照，其換發新照之有效期間，另依受終身不得考領駕駛執照處分重新申請考驗辦法規定辦理。

外國人、大陸地區人民、香港或澳門居民或臺灣地區無戶籍之國民考領換領我國汽車駕駛執照，以其經許可停留或居留證明（件）之有效期間核發之，屆滿前得依已申請經許可延長之居停留期限，以加註方式延長之。但應依前項規定辦理駕駛執照之換發。中華民國九十一年七月一日前領有重型機器腳踏車駕駛執照，曾參加交通部公路總局或警察機關舉辦之大型重型機器腳踏車駕駛技術訓練課程及其測驗合格者，經報請交通部認可後，得換發大型重型機器腳踏車駕駛執照。

中華民國九十一年七月一日前已登記為排氣量逾二百五十立方公分之重型機器腳踏車所有人且領有重型機器腳踏車駕駛執照者，得換發大型重型機器腳踏車駕駛執照。

中華民國九十六年六月一日前領有輕型機器腳踏車駕駛執照者，應於駕駛執照有效期間屆滿前，換發為普通輕型機器腳踏車駕駛執照。汽車駕駛執照逾期未換發新照者，不得駕駛汽車。

第 53 條 汽車駕駛執照分為下列各類：

- 一、小型車普通駕駛執照。
- 二、大貨車普通駕駛執照。
- 三、大客車普通駕駛執照。
- 四、聯結車普通駕駛執照。
- 五、小型車職業駕駛執照。
- 六、大貨車職業駕駛執照。
- 七、大客車職業駕駛執照。
- 八、聯結車職業駕駛執照。
- 九、國際駕駛執照。
- 十、輕型機器腳踏車駕駛執照。
- 十一、小型輕型機器腳踏車駕駛執照。
- 十二、普通輕型機器腳踏車駕駛執照。
- 十三、重型機器腳踏車駕駛執照。
- 十四、普通重型機器腳踏車駕駛執照。
- 十五、大型重型機器腳踏車駕駛執照。

第 54 條 職業汽車駕駛人之駕駛執照，應自發照之日起，每滿三年審驗一次，並於審驗日期前後一個月內向公路監理機關申請審驗，經審

驗不合格者，扣繳其駕駛執照，俟審驗合格後發還之。

駕駛人因患病、出國、服兵役、駕照被吊扣、羈押、服刑或受保安、感訓處分之執行，不能按時審驗者，得於病癒、回國、退役、駕照吊扣期滿、撤銷羈押、出獄或保安、感訓處分執行完畢六個月內持原照及有關證明向公路監理機關申請審驗。

職業汽車駕駛人得憑因逾期審驗被註銷之職業駕駛執照，申請換發同等車類之普通駕駛執照。但在未換發普通駕駛執照前，不得駕駛汽車。

第 55 條 國際駕駛執照之換領及簽證，依下列規定：

一、已領有駕駛執照之汽車駕駛人於有效期間內，得憑原駕駛執照向公路監理機關申請換領同等車類之國際駕駛執照。

二、換領國際駕駛執照，應填具異動登記書，並繳驗第五十條第六項第二款至第四款規定之身分證明文件及原駕駛執照。

三、持有互惠國所發有效之國際駕駛執照，在我國境內作三十天以內之短期停留者，准予免辦簽證駕駛汽車；如停留超過三十天者，仍應填具國際駕駛執照簽證申請書，向公路監理機關辦理簽證。

四、國際駕駛執照之簽證最長為一年，若原照或停居留證明（件）有效期間未滿一年者，以先屆滿之日期為準，逾期不得駕駛汽車。

第 55-1 條 外國政府或地區所發有效之正式駕駛執照，得依平等互惠原則在我國使用，並准予在我國境內駕駛同等車類之汽車。

前項互惠原則、使用方式、駕駛車類、有效期間及施行日期等事項，交通部應公告及刊登政府公報或新聞紙。

第 56 條 學習小型汽車駕駛，應向公路監理機關申領學習駕駛證，學習大型車汽車駕駛，應領有小型車駕駛執照。

第 57 條 申請汽車學習駕駛證者，須年滿一八歲，並須左列各項測驗合格者：

一、體格檢查。

二、體能測驗。

第 58 條 學習汽車駕駛，以在駕駛學習場內學習駕駛為原則。在學習路線駕駛時，應依當地警察機關指定之道路及時間內為之，並應由領有學習車類駕照之汽車駕駛人在旁指導監護。

第 59 條 學習駕駛證之學習駕車有效期間，自領證之日起以一年為限。

第 60 條 申請汽車駕駛執照考驗者，應具有下列資格：

一、年齡：

（一）考領普通駕駛執照、輕型或普通重型機器腳踏車駕駛執照須年滿十八歲，最高年齡不受限制。

(二) 考領大型重型機器腳踏車駕駛執照須年滿二十歲，最高年齡不受限制。

(三) 考領職業駕駛執照須年滿二十歲，最高年齡不得超過六十五歲。

二、經歷：

(一) 應考輕型或普通重型機器腳踏車駕駛執照者，無經歷之限制。

(二) 應考大型重型機器腳踏車駕駛執照者，須領有普通重型機器腳踏車駕駛執照一年以上之經歷，並經立案之駕駛訓練機構駕駛訓練結業。

(三) 應考小型車普通駕駛執照者，須有學習駕駛三個月以上之經歷。

(四) 應考小型車職業駕駛執照者，須有學習駕駛六個月以上之經歷。

(五) 應考大貨車普通駕駛執照者，須領有小型車普通駕駛執照一年以上之經歷。

(六) 應考大貨車職業駕駛執照者，須領有小型車職業駕駛執照一年以上之經歷。

(七) 應考大客車普通駕駛執照者，須領有大貨車普通駕駛執照一年以上之經歷；或領有小型車普通駕駛執照二年以上之經歷，並經立案之駕駛訓練機構小型車逕升大客車駕駛訓練結業者。

(八) 應考大客車職業駕駛執照者，須領有大貨車職業駕駛執照一年以上之經歷；或領有小型車職業駕駛執照二年以上之經歷，並經立案之駕駛訓練機構小型車逕升大客車駕駛訓練結業者。

(九) 應考聯結車普通駕駛執照者，須領有大客車普通駕駛執照一年以上或領有大貨車普通駕駛執照二年以上之經歷。

(十) 應考聯結車職業駕駛執照者，須領有大客車職業駕駛執照一年以上或領有大貨車職業駕駛執照二年以上之經歷。

前項第二款各目之經歷，如經公立或立案之私立駕駛訓練機構依照民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法之規定訓練結業者，得由交通部按照其登記領照之教練車數量予以核定，不受其限制，並准集體報考。其由直轄市公路主管機關報經交通部核定者亦同。

領有普通駕駛執照滿三個月之駕駛人，得報考同級車類之職業駕駛執照，除應具備報考之資格外，並應補考職業駕駛執照應考之科目。

汽車駕駛人受終身不得考領駕駛執照處分，重新申請考驗合格後領有或換發一年有效期間之駕駛執照及其受終身吊銷駕駛執照處

分前之經歷，不予採計。

第 61 條 汽車駕駛人取得高一級車類之駕駛資格者，應換發駕駛執照，並准其駕駛較低級車類之車輛，其規定如下：

一、已領有聯結車駕駛執照者，得駕駛大客車、大貨車、代用大客車、大客貨兩用車、曳引車、小型車、輕型機器腳踏車。
自中華民國九十六年二月一日起以領有大貨車駕駛執照二年以上之經歷申請考驗取得聯結車駕駛執照者，不得駕駛大客車、代用大客車、大客貨兩用車。

二、已領有大客車駕駛執照者，得駕駛大貨車、代用大客車、大客貨兩用車、曳引車、小型車、輕型機器腳踏車。

三、已領有大貨車駕駛執照者，得駕駛小型車、輕型機器腳踏車。

四、已領有小型車駕駛執照者，得駕駛輕型機器腳踏車。

五、已領有大型重型機器腳踏車駕駛執照者，得駕駛普通重型機器腳踏車、輕型機器腳踏車。

六、已領有普通重型機器腳踏車駕駛執照者，得駕駛輕型機器腳踏車。

七、已領有重型機器腳踏車駕駛執照者，得駕駛普通重型機器腳踏車、輕型機器腳踏車。

八、已領有普通輕型機器腳踏車駕駛執照者，得駕駛小型輕型機器腳踏車。

九、已領有輕型機器腳踏車駕駛執照者，得駕駛普通輕型機器腳踏車、小型輕型機器腳踏車。

十、已領有聯結車、大客車、大貨車或小型車駕駛執照者，得駕駛小型車並附掛輕型拖車。

原領有職業駕駛執照之駕駛人，取得高一級車類之普通駕駛執照資格滿三個月者，得換領同級車類之職業駕駛執照。

第 61-1 條 道路交通管理處罰條例第二十一條第二項所稱之持照條件係指駕駛人取得駕車之行車條件，除前條規定外，包括下列規定：

一、汽車駕駛人應依駕駛執照所載之持照條件駕車。

二、領有小型輕型機器腳踏車駕駛執照者，不得駕駛普通輕型機器腳踏車。

三、領有重型機器腳踏車駕駛執照者，不得駕駛大型重型機器腳踏車。

四、領有限制駕駛未滿汽缸總排氣量五百五十立方公分之大型重型機器腳踏車駕駛執照者，不得駕駛汽缸總排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機器腳踏車。

五、受終身不得考領駕駛執照處分，重新申請考驗合格後領有或換發一年有效期間駕駛執照逾期，不得使用駕車。

六、領有大客車以上職業駕駛執照未滿三年者，不得駕駛遊覽車。

第 62 條 有左列各款情事之一者，不得參加汽車駕駛執照考驗：

- 一、受終身不得考領駕駛執照之處分者。
- 二、受吊銷駕駛執照處分尚未屆滿限制報考期限者。
- 三、受吊扣駕駛執照之處分尚未期滿者。
- 四、已領有同等級駕駛執照者。
- 五、患有精神耗弱、目盲、癲癇疾病者。
- 六、酒精、麻醉劑及興奮劑之中毒者。

汽車駕駛人受吊扣、吊銷駕駛執照處分尚未確定執行前，不得參加汽車駕駛執照之晉級考驗，如參加考驗取得高一級之駕駛執照資格者，該項資格於受執行吊扣或吊銷駕駛執照之處分時，一併吊扣或吊銷，但持有機器腳踏車駕駛執照報考小型汽車駕駛執照者，不在此限。

現役軍人不得參加職業駕駛執照之考驗。

第 63 條 申請汽車駕駛執照考驗者，均應先經體格檢查及體能測驗合格，並檢同下

列文件向公路監理機關報名：

- 一、汽車駕駛執照申請書。
- 二、本人最近六個月內拍攝之一吋光面素色背景脫帽五官清晰正面半身黑白或彩色照片三張，並不得使用合成照片。
- 三、具中華民國國籍在臺灣地區設有戶籍之我國國民，應檢附國民身分證、僑民居留證明或其他有效之駕駛執照。
- 四、外國人、大陸地區人民或臺灣地區無戶籍之國民，應檢附經許可停留或居留一年以上之證明（件）。
- 五、香港或澳門居民應檢附一年以上之居留證明（件）或有效期間一年以上之入出境證件。但自中華民國九十四年一月一日起，應檢附一件以上之居留證明（件）。
- 六、駕駛經歷證件。

申請輕型或普通重型機器腳踏車駕駛執照考驗者，免辦體能測驗。

第 64 條 汽車駕駛人除身心障礙者及年滿六十歲職業駕駛者外，其體格檢查合格標

準依下列規定：

一、體格檢查：

- (一) 視力：兩眼裸視力達 $\circ\cdot六$ 以上者，且每眼各達 $\circ\cdot五$ 以上者，或矯正後兩眼視力達 $\circ\cdot八$ 以，且每眼各達 $\circ\cdot六$ 以上者。
- (二) 辨色力：能辨別紅、黃、綠色者。
- (三) 聽力：能辨別音響者。

(四) 四肢：四肢健全無殘缺者。

(五) 活動能力：全身及四肢關節活體靈敏者。

(六) 疾病：無精神耗弱、目盲、癲癇或其他足以影響汽車駕駛之疾病。

(七) 其他：無酒精、麻醉劑及興奮劑中毒者。

二、體能測驗：

(一) 視野左右兩眼各達一百五十度以上者。

(二) 夜視無夜盲症者。

前項體格檢查及體能測驗應由公立醫院或衛生機關或公路監理機關指定醫院為之，或由附設有檢查設備及檢定合格醫事人員之公路監理機關或指定之診所、團體為之，但申請學習駕駛證時已經體格檢查合格者，一年內免再檢查。

身心障礙者報考汽車、機器腳踏車駕駛執照之規定，由交通部另定之。

第 64-1 條 年滿六十歲職業駕駛人，應每年至中央衛生主管機關評鑑合格醫院作體格檢查一次，其合格標準除依第六十四條規定外，並經醫師判定符合下列合格標準：

一、血壓：收縮壓未達一六〇 mm/Hg；舒張壓未達一〇〇 mm/Hg。

二、胸部 X 光大片檢查：合於健康標準。

三、心電圖檢查：合於健康標準或輕微異常不影響健康安全。

四、無下列任一疾病：

(一) 患有高血壓，經臨床診斷不足以勝任緊急事故應變，經休息三十分鐘後，平均血壓之收縮壓達一六〇 mm/Hg 或舒張壓達一〇〇 mm/Hg。

(二) 患有糖尿病且血糖無法控制良好。

(三) 患有冠狀動脈疾病及其他心臟疾病，經臨床診斷不足以勝任緊急事故應變。

(四) 患有癲癇、腦中風、眩暈症、重症肌無力等身體障礙致不堪勝任工作。

(五) 患有呼吸道疾病史者肺功能用力肺活量 (FVC) 或一秒最大呼氣量 (FEV1/FVC) 低於六十%之預測值。

(六) 患有精神疾病致不能處理日常事務者，或有明顯傷害他人或自己之虞者，或有傷害行為。

(七) 患有慢性酒精中毒及藥物依賴成癮。

(八) 患有經常性打呼合併白天嗜睡者，白天嗜睡指數大於十二。但接受多功能睡眠檢查評估治療有效者，不在此限。

(九) 其他：患有法定傳染病未經治癒且須強制隔離治療，或患有其他疾病致不堪勝任工作。

第 65 條 申請汽車駕駛執照考驗者，除輕型機器腳踏車駕駛執照免予路考外，其應考科目為筆試及路考。

筆試不及格者，不得參加路考，但依第六十九條核准在原訓練機構辦理考驗者，其結業學員得先參加路考，及格後再行筆試。

筆試包括交通規則及機械常識，報考普通駕駛執照者，免考機械常識。各科考驗成績最高分均為一百分，其及格標準為交通規則八十五分，機械常識六十分，路考七十分。

路考之評分標準表由交通部另定之。

第一項筆試得以口試代替，聾啞應考人並得以手語代替。

前項口試及手語之通譯人員應由公路監理機關指定之公正人士為之。

依第七十六條第一項第五款規定繳回汽車駕駛執照者，除依身心障礙者報

考汽車駕駛執照之規定辦理外，其考驗之規定如左：

一、體格標準有左列情形之一者，得免考驗，逕予核發新照，不受第一項規定之限制：

(一) 視覺機能障礙，其優眼視力裸視達〇·六以上或矯正後達〇·八以上或視野達一百五十度以上者。

(二) 聽覺機能障礙，其優耳聽力損失在九十分貝以上者。

(三) 聲音機能或語言機能障礙，其聲音機能或語言機能喪失，完全無法以聲音與人溝通（即重度障礙）者。

二、體格標準有左列情形之一者，得免予筆試：

(一) 雙手手指殘缺且其中一手手指或手掌未全缺者。

(二) 四肢中欠缺任何一肢，經加裝輔助器具後操作方向盤自如者。

(三) 軀幹及四肢未欠缺，惟受先天性及後天性之病害致機能障礙者（如四肢不全麻痺、軀幹機能障礙致站立或步行困難者等）經加裝輔助器具後，能自力行走者。

第 66 條 考驗用車除考領普通小型車機器腳踏車駕駛執照者，得以自備車應考外，餘由公路監理機關供應，並按左列各款收取考驗車使用費：

一、聯結車按十公升高級柴油之市價收費。

二、大客車按八公升高級柴油之市價收費。

三、小客貨車按四公升九五無鉛汽油之市價收費。但小客車經交通部指定考驗特定項目者，另加二公升九五無鉛汽油之市價收費。

四、機器腳踏車按一公升九五無鉛汽油之市價收費。

身心障礙者報考小型車職業駕駛執照時，不受前項之限制，得自備經公路監理機關檢驗合格之自動排擋車輛或特製車應考。

- 第 67 條 申請汽車駕駛執照筆試、路考，經考驗不合格申請再考驗者，距上次考驗之時間不得少於七日。
申請汽車駕駛執照考驗路考未及格者，得於下次申請考驗時免考筆試，其免考期限為一年。
- 第 68 條 (刪除)
- 第 69 條 政府設立之汽車技術人員訓練機構及私立之汽車駕駛人員訓練機構，其師資、設備、教材符合交通部所定標準，且其教學評鑑成績優良者，其結業學員得由公路監理機關報請該管公路主管機關核准派員在原訓練機構辦理場考。其屬直轄市公路主管機關核准者，並應報請交通部備查。
前項考驗作業審核要點，由交通部另定之。
- 第 70 條 申請汽車駕駛執照考驗，不依規定或利用不正當手段報名參加應考者，其考試資格應予取銷，已考領駕駛執照者無效，由公路監理機關註銷並追繳之。
託人代考者，取銷報考人之考試資格，報考人及代考人如已領有駕駛執照者，由公路監理機關吊銷其駕駛執照，並註銷之。
報考人及代考人均自查獲之日起五年內不得再行報考。
- 第 71 條 汽車修護技工執照，為修護汽車之執業憑證，由公路監理機關考驗合格後發給，其考驗日期由公路監理機關公告之。
- 第 72 條 申請汽車修護技工執照考驗者，應具有左列之資格：
一、年齡滿十八歲。
二、學歷或經歷合於左列各目之一者：
(一) 高中(職)或相當高中(職)之軍事以上學校之汽車、農機、重機械或機械科畢業者。
(二) 高中(職)或相當高中(職)之軍事以上學校非前目所列之科系畢業，並從事汽車修護相關工作一年以上者。
(三) 領有丙級以上汽車修護技術士證者。
(四) 接受政府立案之訓練機構辦理之汽車修護訓練累計一千六百小時以上，並從事汽車修護相關工作一年以上者。
(五) 從事汽車修護相關工作四年以上者。
前項第二款所指從事汽車修護相關工作不包括學習與實習，由政府立案汽車廠商證明之。
- 第 73 條 申請汽車修護技工執照考驗者，應檢同左列文件，向公路監理機關辦理：
一、汽車修護技工執照考驗登記書。
二、本人最近正面脫帽半身一吋光面紙照片五張。
三、國民身分證及學經歷證件。
- 第 74 條 申請汽車修護技工執照考驗者，其應考科目分為學科筆試及術科

實務操作兩項。筆試不及格者，不得參加術科考驗。

學科及術科考驗成績最高分均為一〇〇分，其及格標準均為七〇分，但術科考驗如有其中任何一站缺考、棄考或零分亦評為不及格。

學科之題庫、配題及術科之試題、配分標準由交通部另定之。

第 75 條 汽車駕駛人或汽車修護技工申請變更、換照、補照、登記，規定如下：

- 一、汽車駕駛人或汽車修護技工之姓名、出生年、月、日、住址有變更者應填具異動登記書，檢同身分證或戶口名簿，向公路監理機關申請。
- 二、變更姓名、出生年、月、日者，應將原照註銷，換發新照；變更住址，就原照背面地址欄簽註之。
- 三、汽車駕駛執照或汽車修護技工執照遺失或損毀時，應填具異動登記書，並繳驗第五十條第六項第二款至第四款規定之身分證明文件或有效之汽車駕駛執照向公路監理機關申請補發或換發。

第 76 條 有下列各款情形之一者，駕駛人或技工或關係人應迅速將駕駛執照或技工執照繳回當地公路監理機關：

- 一、執照受吊銷、註銷或吊扣處分。
- 二、執照失效或過期。
- 三、汽車駕駛人或技工死亡。
- 四、職業駕駛人年滿六十五歲。但依第五十二條第二項規定換發駕駛執照之計程車駕駛人年滿六十八歲。
- 五、汽車駕駛人之體格及體能變化已不合於第六十四條及第六十四條之一規定合格標準之一。

前項第四款及第五款汽車駕駛人或汽車修護技工未將執照繳回者，由公路監理機關逕行公告註銷並追繳之。職業汽車駕駛人得憑年滿六十五歲之職業駕駛執照，申請換發同等車類之普通駕駛執照。但在未換發普通駕駛執照前，不得駕駛汽車。

第四章 汽車裝載行駛

第 77 條 汽車裝載時，除機器腳踏車依第八十八條規定外，應依下列規定：

- 一、裝置容易滲漏、飛散、氣味惡息之貨物，能防止其發洩者，應嚴密封固，裝置適當。
- 二、載運人客、貨物必須穩妥，車門應能關閉良好，物品應捆紮牢固，堆放平穩。
- 三、貨車駕駛室或小客車之前座乘人不得超過規定之人數。
- 四、車廂以外不得載人。
- 五、後車廂之貨物上不得附載人員。

- 六、框式貨車後車廂不得載人。
- 七、特種車除因其專門用途使用時必須附載之人員物品外，不得用以裝載客貨行駛。
- 八、小型汽車附掛之拖車應僅限於裝載露營、休閒遊憩、防疫及救災用具使用，且其車門應能關閉良好，物品應捆紮牢固，堆放平穩，行駛中不得附載人員及其側面車窗不得向外開啟。
- 九、裝載貨物行經設有地磅處所，應依標誌、標線、號誌指示，或交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮停車過磅。
- 十、小型汽車置放架，其使用應依下列規定：
 - (一) 置放架及裝載物應固定妥適。如裝置於車輛後側，其長度不應超過後側車身外五十公分；如裝置於車頂，其含置放架之車輛全高應依第三十八條第一項之規定。
 - (二) 置放架及裝載物不得遮蔽車輛之號牌與車輛後方燈光。

第 78 條 客車之載運，應依下列規定：

- 一、載運乘客不得超過核定之人數。但公共汽車於尖峰時刻載重未超過核定總重量者，不在此限。
- 二、拒載患有傳染、瘋狂病及攜有惡臭物品之乘客。
- 三、計程車不得任意拒載乘客或故意繞道行駛。
- 四、計程車在設有停車上客處標誌之路段，應在指定之上客處搭載乘客，不得沿途攬載。

第 79 條 貨車之裝載，應依左列規定：

- 一、裝載貨物不得超過核定之總重量或行駛橋樑規定之載重限制。
 - 二、裝載物必須在底板分配平均，不得前伸超過車頭以外，體積或長度非框式車廂所能容納者，伸後長度最多不得超過車輛全長百分之三十，並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。廂式貨車裝載貨物不得超出車廂以外。
 - 三、裝載貨物寬度不得超過車身。
 - 四、裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過四公尺，小型車不得超過二·八五公尺。
 - 五、以大貨車裝載貨櫃者，除應有聯鎖裝置外，不得超出車身以外。
 - 六、不符合規定之傾卸框式大貨車不得裝載砂石、土方。
- 除前項第二款之情形外，車身欄板應扣牢。

第 80 條 貨車裝載整體物品有左列情形之一者，應填具申請書，繪製裝載圖，向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，

憑證行駛。

一、裝載整體物品之長度、高度、寬度超過前條之規定者。

二、裝載整體物品之軸重、總重量或總聯結重量超過第三十八條第一項第二款、第三款限制者。

前項裝載整體物品行駛於高速公路之汽車，其長度超過第三十八條第一項第一款規定，重量超過前項第二款規定，寬度超過三・二五公尺，高度超過四・二公尺者，接受申請之公路監理機關應先洽經高速公路管理機關認可後，始得核發通行證。

同一事業機構或公司行號，經常以同一汽車裝載同一性質規格之物品時，得依前二項規定申請核發六個月以內之臨時通行證。

裝載第一項、第二項物品，應於車輛前後端懸掛危險標識；日間用三角紅旗，夜間用紅燈或紅色反光標識，紅旗每邊之長度，不得少於三十公分。

如公路監理機關或警察機關對該項物品之裝載行駛有特別規定者，應遵守其規定。

裝載第一項、第二項物品之汽車，行駛路線經過不同之省（市）時，其臨時通行證之核發，應經該管公路主管機關之同意，經過高速公路時，除有特殊狀況外，應行駛外側車道，並禁止變換車道。

第 80-1 條 政府機關專供治安及防疫等用途之特殊規格車輛，得經主管機關報經交通部核定，比照前條規定向公路監理機關申請核發臨時通行證，憑證行駛。

第 81 條 聯結車輛之裝載，應依左列規定：

一、半聯結車裝載之總聯結重量，不得超過曳引車及半拖車核定之總聯結重量。

二、全聯結車裝載之總聯結重量，不得超過兼供曳引大貨車核定之總聯結重量。

三、全拖車裝載之總重量不得超過核定之總重量及兼供曳引大貨車裝載之總重量。

四、兼供曳引大貨車裝載之總重量不得超過核定之總重量。

五、裝載之貨物及貨櫃不得伸出車尾以外，裝載貨櫃時，並應與拖車固定聯結。

六、不符合規定之傾卸框式半拖車不得裝載砂石、土方。

第 82 條 曳引車牽引拖架時，應依左列規定：

一、裝載物之長度未達十公尺以上者，禁止使用拖架。

二、裝載後全長不得超過十八公尺。

三、裝載物品之長度自曳引車第五輪中心線至裝載物品前端間之距離不得超過一公尺；自拖架輪軸中心線至裝載物品後端間

之距離不得超過三公尺。

四、裝載物品後不得超過曳引車核定之總聯結重量及拖架核定之總重量。

拖架裝載整體物品超過前項第二款、第四款之規定者，應依照貨車裝載整體物品之規定向公路監理機關申請核發臨時通行證，憑證行駛。

第 83 條 非屬汽車範圍之動力機械，係指下列各款之一之機械：

一、不經曳引而能以原動機行駛之工程重機械。

二、屬裝配起重機械專供起重用途且無載貨容量之起重機車或其他自力推動機械。

三、其他特定用途設計製造，不經曳引而能以原動機行駛之機械。動力機械應依下列規定申請核發臨時通行證後，方得憑證行駛道路：

一、以裝有輪胎且方向盤在左側者為限。

二、應比照第八十條之規定向公路監理機關申請核發臨時通行證。

三、顯有損壞道路、橋樑之虞者，不得核發臨時通行證。

動力機械行駛於道路時，其駕駛人必須領有小型車以上之駕駛執照。但自中華民國九十六年一月一日起，總重量逾三．五公噸之動力機械，其駕駛人應領有大貨車以上之駕駛執照。

進口第一項第二款裝有輪式輪胎之動力機械，其方向盤應在左側。

第 83-1 條 動力機械行駛於道路時，除應依臨時通行證所核定之路線、時間及速限行駛外，並遵守下列規定：

一、遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮（以下簡稱交通指揮人員）。

二、駕駛人應攜帶臨時通行證。

三、在同向二車道以上之道路，應行駛於最外側車道。

四、應於前後端懸掛危險標識；日間用三角紅旗，夜間用紅燈或紅色反光標識，紅旗每邊之長度，不得少於三十公分。

五、應遵守本章汽車行駛管理各項規定。

第 83-2 條 非屬汽車及動力機械範圍之動力載具、動力運動休閒器材或其他相類之動力器具，不得於道路上行駛或使用。

第 84 條 車輛裝載危險物品應遵守下列事項：

一、廠商貨主運送危險物品，應備具危險物品道路運送計畫書及物質安全資料表向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，該臨時通行證應隨車攜帶之，其交由貨運業者運輸者，應會同申請，並責令駕駛人依規定之運輸路線及時間行駛。

- 二、車頭及車尾應懸掛布質三角紅旗之危險標識，每邊不得少於三十公分。
- 三、裝載危險物品車輛之左、右兩側及後方應懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌，其內容及應列要項如附件八。危險物品標誌及標示牌應以反光材料製作，運輸過程中並應不致產生變形、磨損、褪色及剝落等現象而能辨識清楚。
- 四、裝載危險物品罐槽車之罐槽體，應依主管機關規定檢驗合格，並隨車攜帶有效之檢驗（查）合格證明書。
- 五、運送危險物品之駕駛人或隨車護送人員應經專業訓練，並隨車攜帶有效之訓練證明書。
- 六、裝載危險物品車輛應隨車攜帶未逾時效之滅火器，攜帶之數量比照第三十九條第一項第十二款有關大貨車攜帶滅火器之規定。
- 七、應依危險物品之性質，隨車攜帶適當之個人防護裝備。
- 八、裝載危險物品應隨車攜帶所裝載物品之物質安全資料表，其格式及填載應依行政院勞工委員會訂定之危險物與有害物標示及通識規則之規定，且隨車不得攜帶非所裝載危險物品之物質安全資料表。
- 九、行駛中罐槽體之管口、人孔及封蓋，以及裝載容器之管口及封蓋應密封、鎖緊。
- 十、裝載之危險物品，應以嚴密堅固之容器裝置，且依危險物品之特性，採直立或平放，並應綑紮穩妥，不得使其發生移動。
- 十一、危險物品不得與不相容之其他危險物品或貨物同車裝運；裝載爆炸物，不得同時裝載爆管、雷管等引爆物。
- 十二、危險物品運送途中，遇惡劣天候時，應停放適當地點，不得繼續行駛。
- 十三、裝卸時，除應依照危險物品之特性採取必要之安全措施外，並應小心謹慎，不得撞擊、磨擦或用力拋放。
- 十四、裝載危險物品，應注意溫度、濕度、氣壓、通風等，以免引起危險。
- 十五、裝載危險物品車輛停駛時，應停放於空曠陰涼場所，與其他車輛隔離，禁止非作業人員接近。並嚴禁在橋樑、隧道、火場一百公尺範圍內停車。
- 十六、裝載危險物品如發現外洩、滲漏或發生變化，應即停車妥善處理，如發生事故或災變並應迅即通知貨主及警察機關派遣人員與器材至事故災變現場處理，以及通報相關主管機關。並於車輛前後端各三十公尺至一百公尺處豎立車輛故障標誌。
- 十七、行經高速公路時，應行駛外側車道，並禁止變換車道。

裝載危險物品車輛，行駛路線經高速公路時，接受申請之公路監理機關應依高速公路管理機關認可之路段、時段核發臨時通行證並以副本分送高速公路管理機關及公路警察機關。

第一項、第二項所稱之危險物品係指行政院勞工委員會訂定之「危險物與有害物標示及通識規則」規定適用之危害物質、行政院環境保護署依據「毒性化學物質管理法」公告之毒性化學物質、及歸屬於附件二分類表之危險物品。

機器腳踏車裝載液化石油氣之淨重未逾六十公斤及罐槽車以外之貨車裝載危險物品之淨重未逾左列數量者，得不依第一項第一款至第七款之規定：

一、氣體：五十公斤。

二、液體：一百公斤。

三、固體：二百公斤。

車輛裝載放射性物質及實業用爆炸物除應符合本條規定外，並應符合行政院原子能委員會所定有關放射性物質運送及經濟部所定有關實業用爆炸物運送之法令辦理。

危險物品道路運送計畫書及車輛裝載危險物品臨時通行證格式如附件三及四。

第 85 條 汽車非經公路監理機關核准，不得擅自附掛拖車行駛。但故障車輛應以救濟車或適當車輛牽引，牽引裝置應牢固，兩車前後相隔距離不得超過五公尺，牽引車前端，故障車後端及牽引裝置應懸掛危險標識。

第 86 條 貨車必須附載隨車作業人員者，除駕駛人外，應依左列規定，並須隨時注意行車安全。

一、大貨車不得超過四人，小貨車不得超過二人。

二、工程或公用事業機構人員，佩帶有服務單位之證章或其他明顯識別之標記者，搭乘大貨車不得超過二〇人，小貨車不得超過八人。

三、漁民攜帶大型捕魚工具，非客車所能容納者，搭載大貨車不得超過一六人，小貨車不得超過八人。

四、大貨車載運劇團道具附載演員不得超過一六人，小貨車不得超過八人。

五、大貨車載運魚苗附載拍水人員不得超高一二人。

六、大貨車載運棺柩附載人員不得超過一六人。

七、大貨車載運神轎附載人員不得超過一六人。

前項附載人員連同裝載物不得超過核定之總重量，如貨車為廂型貨車時，應在車廂之內。框型貨車其裝載總高度已達三公尺之貨物上不得附載人員。

第 87 條 客貨兩用車，應依左列規定：

一、載客與載貨空間應裝設固定之間隔物區隔，載貨空間之車窗應裝設金屬欄杆。

二、載人不得超過核定之人數，載貨不得超過核定之載重量，兼載客、貨時不得超過核定之總重量。

代用客車，應依左列規定：

一、代用大客車車身應為金屬或木製之固定廂式，車身設門及固定扶梯，加設立位者，應裝拉桿。

二、代用小客車車身得為金屬或木製之固定廂式，後車門得加裝踏版，不須裝扶梯。但不得設立位。

三、駕駛室與後車廂應隔開，代用客車如其中間或後車廂左右兩邊開有車窗者，應加裝金屬欄杆。

四、車身內兩側設置固定翻動式座椅。

五、載人不得超過核定之座位及立位人數，兼載客、貨時，不得超過核定之總重量。

原經交通部車型審查通過之國內量產中之小客貨兩用車，自中華民國八十八年一月一日起出廠者，應符合第一項第一款及第三條第三款第二目後段之規定。

第 88 條 機器腳踏車附載人員或物品，應依下列規定：

一、載物者，小型輕型不得超過二十公斤，普通輕型不得超過五十公斤，重型不得超過八十公斤，高度不得超過駕駛人肩部，寬度不得超過把手外緣十公分，長度自座位後部起不得向前超伸，伸出車尾部分，自後輪軸起不得超過半公尺。

二、小型輕型機器腳踏車不得附載人員，重型及普通輕型機器腳踏車在駕駛人後設有固定座位者，得附載一人。

三、附載坐人後，不得另載物品。但零星物品不影響駕駛人及附載人員之安全者，不在此限。

四、附載坐人不得側坐。

五、駕駛人及附載坐人均應戴安全帽。

六、裝載容易滲漏、飛散、氣味惡臭之貨物，能防止其發洩者，應嚴密封固，裝置適當。

七、附載坐人、載運貨物必須穩妥，物品應捆紮牢固，堆放平穩。

機器腳踏車駕駛人及附載座人應依下列規定配戴安全帽：

一、安全帽應為乘坐機器腳踏車用之安全帽，經經濟部標準檢驗局檢驗合格，並於帽體貼有檢驗合格標識或梅花型 S 產品安全標誌。

二、帽體及相關配件必須齊全，並無毀損、鬆脫或變更之情事。

三、配帶時安全帽應正面朝前及位置正確，於顎下繫緊扣環，安全帽並應適合頭形，穩固戴在頭上，不致上下左右晃動，且

不可遮蔽視線。

第 89 條 行車前應注意之事項，依下列規定：

- 一、方向盤、煞車、輪胎、燈光、雨刮、喇叭、照後鏡及依規定應裝設之行車紀錄器、載重計與轉彎、倒車警報裝置等須詳細檢查確實有效。
- 二、行車執照、駕駛執照及其他依法令規定必須隨車攜帶之證件，均應攜帶。
- 三、隨車工具須準備齊全。
- 四、兒童須乘座於小客車之後座。
- 五、駕駛人及前座乘客均應繫妥安全帶。
- 六、起駛前應顯示方向燈，注意前後左右有無障礙或車輛行人，並應讓行進中之車輛行人優先通行。

前項第一款應裝設行車紀錄器之汽車，未依規定裝設或經檢查未能正確運作或未使用紀錄卡或未按時更換紀錄卡時，不得行駛。

前段紀錄卡應妥善保存一年備查。

第一項第一款應裝設載重計或轉彎、倒車警報裝置之車輛，未依規定裝設或經檢查未能正確運作或載重計其鉛封破損不完整時，不得行駛。

第 90 條 駕駛人駕駛汽車，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從交通指揮人員之指揮。

第 91 條 行車遇有轉向、減速暫停、讓車、倒車、變換車道等情況時所用之燈光及駕駛人之手勢，應依左列規定：

- 一、右轉彎時，應先顯示車輛前後之右邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂向上，手掌向右微曲之手勢。
- 二、左轉彎時，應先顯示車輛前後之左邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向下之手勢。
- 三、減速暫停時，應顯示燈光，或由駕駛人表示左臂向下垂伸，手掌向後之手勢。
- 四、允讓後車超越時，應顯示右邊方向燈光，或由駕駛人表示左臂向下四五度垂伸，手掌向前並前後擺動之手勢。
- 五、倒車時，應顯示倒車燈光，或由駕駛人表示左臂平伸，手掌向後並前後擺動之手勢。
- 六、變換車道時，應先顯示方向燈光或手勢。

第 92 條 汽車除有左列情事之一者外，不得按鳴喇叭：

- 一、行近急彎，上坡道頂端視距不良者。
- 二、在郊外道路同一車道上行車欲超越前行車時。
- 三、遇有緊急或危險情況時。

前項按鳴喇叭，應以單響為原則，並不得連續按鳴三次，每次時

間不得超過半秒鐘。

第 93 條 行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：

一、行車時速不得超過五十公里。但在未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過四十公里。

二、行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準備。

三、應依減速慢行之標誌、標線或號誌指示行駛。

消防車、救護車、警備車及工程救險車執行任務時，得不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制。

第 94 條 汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離。

汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速。前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。

汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施。

第 95 條 汽車除行駛於單行道或指定行駛於左側車道外，在未劃分向線或分向限制線之道路，應靠右行駛。但遇有特殊情況必須行駛左側道路時，除應減速慢行外，並注意前方來車及行人。

四輪以上汽車在劃有快慢車道分隔線之道路行駛，除起駛、準備轉彎、準備停車或臨時停車，不得行駛慢車道。但設有快慢車道分隔島之道路不在此限。

第 96 條 汽車在單行道行駛時，應在快車道上按遵行方向順序行駛，劃有路面邊線者，除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線。

第 97 條 汽車在未劃設慢車道之雙向二車道行駛時，應依下列規定：

一、均應在遵行車道內行駛。

二、在劃有分向限制線之路段，不得駛入來車之車道內。

三、在劃有行車分向線之路段，超車時得駛越，但不能併行競駛。

四、除準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線。

汽車在設有慢車道之雙向二車道，除應依前項各款規定行駛外，於快慢車道間變換車道時，應顯示方向燈，讓直行車先行，並注意安全距離。

第 98 條 汽車在同向二車道以上之道路（車道數計算，不含車種專用車道、機車優先道及慢車道），除應依標誌或標線之指示行駛外，並應遵守下列規定：

- 一、大型汽車在同向三車道以上之道路，除準備左轉彎外，不得在內側車道行駛。
- 二、小型汽車內外側車道均可行駛，行駛速度較慢時，應在外側車道行駛，但不得任意變換車道行駛。
- 三、執行任務中之消防車、救護車、警備車、工程救險車，內外側車道均可行駛。
- 四、由同向二車道進入一車道，應讓直行車道之車輛先行，無直行車道者，外車道之車輛應讓內車道之車輛先行。但在交通壅塞時，內、外側車道車輛應互為禮讓，逐車交互輪流行駛，並保持安全距離及間隔。
- 五、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。

六、變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。

設有左右轉彎專用車道之交岔路口，直行車不得占用轉彎專用車道。

汽車在調撥車道或雙向車道數不同之道路，除依第一項各款規定行駛外，並應依道路交通標誌、標線、號誌之指示行駛。

第 99 條 機器腳踏車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，

依下列規定行駛：

- 一、在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛；單行道應在最左、右側車道行駛。
- 二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路應在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。
- 三、變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。
- 四、由同向二車道進入一車道，應讓直行車道之車輛先行，無直行車道者，外車道之車輛應讓內車道之車輛先行。但在交通壅塞時，內、外側車道車輛應互為禮讓，逐車交互輪流行駛，並保持安全距離及間隔。
- 五、除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線。
- 六、不得在人行道行駛。

機器腳踏車行駛至岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依第一百零二條及下列規定行駛：

- 一、內側車道設有禁行機車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。

二、在三快車道以上單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎；行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎。

機器腳踏車不得在道路上蛇行，或僅以後輪著地或以其他危險方式駕車，亦不得拆除消音器或以其他方式造成噪音。

執行任務之警備或巡邏機器腳踏車，得不受第一項、第二項及第九十九條之一之限制；並得行駛快速公路、市區快速道路，不受標誌或標線之限制，但應開啟警示燈。

第 99-1 條 汽缸總排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機器腳踏車，應比照小型汽車適用其行駛規定。但另設有標誌、標線或號誌特別管制者，應依其指示行駛。

第 100 條 汽車交會時，應依下列規定：

- 一、在未劃有分向標線之道路，或鐵路平交道，或不良之道路交會時，應減速慢行。
- 二、在山路交會時，靠山壁車輛應讓道路外緣車優先通過。
- 三、在峻狹坡路交會時，下坡車應停車讓上坡車先行駛過。但上坡車尚在坡下而下坡車已駛至坡道中途者，上坡車應讓下坡車駛過後，再行上坡。
- 四、雙向車道上之單車道橋樑，設有號誌或行車管制人員者，應依其指示行駛；未設號誌或行車管制人員者，如同時有車輛自兩端行近橋口時，應先暫停並視情況，由一方亮停車燈或以手勢表示允讓後，他方始得行駛通過。
- 五、會車相互之間隔不得少於半公尺。
- 六、夜間會車應用近光燈。
- 七、單車道之橋樑及隧道不得交會。

第 101 條 汽車超車及讓車時，應依下列規定：

- 一、行經設有彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口標誌之路段或鐵路平交道、道路施工地段，不得超車。
- 二、在設有學校、醫院標誌或其他設有禁止超車標誌、標線之處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上者，不得超車。
- 三、欲超越同一車道之前車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光一次，但不得連續密集按鳴喇叭或變換燈光迫使前車允讓。
- 四、前行車駕駛人聞後行車按鳴喇叭或見後行車顯示超車燈光時，如車前路況無障礙，應即減速靠邊或表示允讓，並注意後行車超越時之行駛狀況。
- 五、前行車減速靠邊或以手勢或亮右方向燈表示允讓後，後行車始得超越。超越時應顯示左方向燈並於前車左側保持半公尺

以上之間隔超過，行至安全距離後，再顯示右方向燈駛入原行路線。

六、聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警號時，不論來自何方，均應立即避讓，並不得在後跟隨急駛，亦不得駛過在救火時放置於路上之消防水帶。

七、遇幼童專用車、校車、殘障用特製車或教練車時，應予禮讓。汽車聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警號時，應依下列規定避讓行駛：

一、在單車道路段，應即減速慢行向右緊靠道路右側避讓，並作隨時停車之準備。

二、在同向二車道以上路段，與消防車、救護車、警備車、工程救險車同車道之前車，應即向相鄰車道或路側避讓，相鄰車道之車輛應減速予以禮讓，並作隨時停車之準備。

三、消防車、救護車、警備車、工程救險車得利用相鄰二車道間之車道線行駛，而在車道線左右兩側車道之車輛，應即減速慢行分向左右兩側車道避讓，並作隨時停車之準備。

第 102 條 汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：

一、應遵守燈光號誌或交通指揮人員之指揮，遇有交通指揮人員指揮與燈光號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為準。

二、行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛。

三、由同向二車道進入一車道，應讓直行車道之車輛先行，無直行車道者，外車道之車輛應讓內車道之車輛先行。但在交通壅塞時，內、外側車道車輛應互為禮讓，逐車交互輪流行駛，並保持安全距離及間隔。

四、右轉彎時，應距交岔路口三十公尺前顯示方向燈或手勢，換入外側車道、右轉車道或慢車道，駛至路口後再行右轉。但由慢車道右轉彎時應於距交岔路口三十至六十公尺處，換入慢車道。

五、左轉彎時，應距交岔路口三十公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道或左轉車道，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。

六、設有劃分島劃分快慢車道之道路，在慢車道上行駛之車輛不得左轉，在快車道行駛之車輛不得右轉彎。但另設有標誌、標線或號誌管制者，應依其指示行駛。

- 七、轉彎車應讓直行車先行。
 - 八、對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。
 - 九、行至無號誌之圓環路口時，應讓已進入圓環車道之車輛先行。
 - 十、行經多車道之圓環，應讓內側車道之車輛先行。
 - 十一、交岔路口因特殊需要另設有標誌、標線者，並應依其指示行車。
 - 十二、行至有號誌之交岔路口，遇紅燈應依車道連貫暫停，不得逕行插入車道間，致交通擁塞，妨礙其他車輛通行。
 - 十三、行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。
- 前項第二款之車道數，以進入交岔路口之車道計算，含快車道、慢車道、左、右轉車道、車種專用車道、機車優先道及調撥車道。同向有二以上之車道者，左側車道為內側車道，右側車道為外側車道。

- 第 103 條 汽車行近未設行車管制號誌之行人穿越道前，應減速慢行。
汽車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。
汽車行經未劃設行人穿越道之交岔路口，遇有行人穿越道路時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。
- 第 104 條 汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速十五公里以下，接近平交道時，應依下列規定：
- 一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。
 - 二、鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。
 - 三、鐵路平交道上無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應在軌道外三至六公尺前暫停、看、聽鐵路兩方無火車來時，始得通過。
- 汽車駛至鐵路平交道前，如前面有車輛時，應俟前車駛離鐵路平交道適當距離而後車能安全通過後，始得通過。

- 第 105 條 汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，應遵守其管制之規定。
- 第 106 條 汽車迴車時，應依下列規定：
- 一、在設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道標誌之路段或鐵路平交道不得迴車。
 - 二、在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線，禁止超車線、禁止變換車道線之路段，不得迴車。
 - 三、禁止左轉路段，不得迴車。
 - 四、行經圓環路口，除設有專用迴車道者外，應繞圓環迴車。
 - 五、汽車迴車前，應暫停並顯示左轉燈光或手勢，看清無來往車輛，並注意行人通過，始得迴轉。
 - 六、聯結車不得迴轉。
- 第 107 條 汽車行經坡道，上坡時不得蛇行前進，下坡時不得將引擎熄火，空檔滑行。
- 第 108 條 汽車行經渡口時，應依下列規定：
- 一、除有特別規定外，應按指定碼頭及到達先後次序過渡，不得爭先搶渡。
 - 二、待渡車輛，須靠路邊右側停放，順序排列。
 - 三、待渡車輛駕駛人員，應坐於駕駛室內，受渡口管理人員之調度，嚴守秩序。
 - 四、客車過渡，乘客一律下車。
 - 五、貨車過渡，其總重量超過渡船規定之重量者，須將逾重物品卸下，分別渡過。
- 第 109 條 汽車行駛時，應依下列規定使用燈光：
- 一、夜間應開亮頭燈。
 - 二、行經隧道、調撥車道應開亮頭燈。
 - 三、遇濃霧、雨、雪、天色昏暗或視線不清時，應開亮頭燈。
 - 四、非遇雨、霧時，不得使用霧燈。
 - 五、行經公路主管機關或警察機關公告之山區或特殊路線之路段，涵洞或車行地下道，應依標誌指示使用燈光。
 - 六、夜間會車時，或同向前方一百公尺內有車輛行駛，除第一百零一條第三款之情形外，應使用近光燈。
- 第 110 條 汽車倒車時，應依下列規定：
- 一、在設有彎道、狹路、坡路、狹橋、圓環、隧道、單行道標誌之路段或鐵路平交道、快車道等危險地帶，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。
 - 二、應顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並應注意其他車輛及行人。

三、大型汽車須派人在車後指引，如無人在車後指引時，應先測明車後有足夠之地位，並促使行人及車輛避讓。

第 111 條 汽車臨時停車時，應依下列規定：

- 一、橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道等處，不得臨時停車。
- 二、交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內、消防栓、消防車出入口五公尺內不得臨時停車。
- 三、設有禁止臨時停車標誌、標線處所不得臨時停車。
- 四、道路交通標誌前不得臨時停車。
- 五、不得併排臨時停車。

臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾六十公分，但大型車不得逾一公尺，在單行道左側臨時停車時，比照辦理。

第 112 條 汽車停車時，應依下列規定：

- 一、禁止臨時停車處所不得停車。
- 二、彎道、陡坡、狹路、槽化線、交通島或道路修理地段不得停車。
- 三、機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場或其他公共場所出、入口及消防栓之前，不得停車。
- 四、設有禁止停車標誌、標線之處所不得停車。
- 五、在設有殘障者專用停車標誌處所，非殘障用車不得停放。
- 六、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業不得在道路上停放待售或承修之車輛。
- 七、路邊劃有停放車輛線之處所不得停車營業。
- 八、自用汽車不得於營業汽車招呼站停車。
- 九、顯有妨礙其他人、車通行處所，不得停車。
- 十、不得併排停車。
- 十一、於坡道不得已停車時應切實注意防止車輛滑行。
- 十二、汽車發生故障不能行駛，應即設法移置於無礙交通之處。故障車輛在未移置前或移置後均應豎立車輛故障標誌。該標誌在行車時速四十公里之路段，應豎立於車身後方五公尺至三十公尺之路面上，在行車時速逾四十公里之路段，應豎立於車身後方三十公尺至一百公尺之路面上，交通擁擠之路段，應懸掛於車身之後部。車前適當位置得視需要設置，車輛駛離現場時，應即拆除。
- 十三、停於路邊之車輛，遇晝晦、風沙、雨雪、霧靄時，或在夜間無燈光設備或照明不清之道路，均應顯示停車燈光或反光

標識。

十四、在停車場內或路邊准停車處所停車時，應依規定停放，不得紊亂。

十五、停車時間、位置、方式及車種，如公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關有特別規定時，應依其規定。

停車時應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾四十公分，在單行道左側停車時，比照辦理。

汽車臨時停車或停車，開啟或關閉車門時，應注意行人、其他車輛，並讓其先行。

第 113 條 消防車、警備車、救護車、工程救險車、外交部禮賓車、公用事業機構之工程車、垃圾車及傳遞郵件電報等車輛，於執行任務時，其臨時停車及停車地點得不受前二條之限制。但公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關另有特別規定者，應依其規定。

第 114 條 汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：

一、連續駕車超過八小時。

二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升

○·二五毫

克或血液中酒精濃度超過百分之○·○五以上。

三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。

四、患病影響安全駕駛。

五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。

第五章 慢車

第 115 條 三輪以上慢車未依規定向直轄市、縣（市）政府辦理登記，領取證照，不得行駛道路。

前項之證照，駕駛人應隨身攜帶。

第 115-1 條 電動輔助自行車及電動自行車，應經檢測及型式審驗合格，並粘貼審驗合格標章後，始得行駛道路。

第 116 條 各直轄市、縣（市）政府因地方交通發展，對各種慢車認為須予淘汰者，報請行政院核定後公告禁止行駛。

第 117 條（刪除）

第 118 條（刪除）

第 119 條 慢車不得擅自變更裝置，並應保持煞車、鈴號、燈光及反光裝置等安全設備之良好與完整。

電動輔助自行車及電動自行車之安全設備，應符合電動輔助自行車及電動自行車安全檢測基準三輪以上慢車，其安全設備應符合

直轄市、縣（市）政府依道路交通管理處罰條例第六十九條第三項授權另定之管理辦法規定。

慢車擅自加裝補助引擎或馬達行駛者，依汽車之拼裝車輛處理。

第 120 條 慢車駕駛人有下列情事之一者，不得駕駛或推拉車輛：

- 一、患有妨害作業之疾病。
- 二、心智缺陷或體力不能對所駕車輛為正常之控制。
- 三、精神失常。
- 四、因飲酒、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品，或服用藥物不能對所駕車輛為正常之控制。

第 121 條（刪除）

第 122 條 慢車之裝載，應依下列規定：

- 一、自行車不得附載坐人，載物高度不得超過駕駛人肩部，重量不得超過二十公斤，長度不得伸出前輪，並不得伸出車後一公尺，寬度不得超過車把手。
- 二、三輪客車載客不得超過二人。
- 三、三輪貨車載重不得超過五百公斤，高度不得超過駕駛人肩部，寬度不得伸出車身兩側，長度不得伸出車後二公尺。並不得附載乘客。
- 四、手拉（推）貨車載重不得超過一千公斤，高度自地面起不得超過二·五公尺，寬度不得伸出車身兩側，連同載物全長不得超過四公尺。
- 五、獸力行駛車輛載重不得超過二千公斤，高度自地面起不得超過二·五公尺，寬度不得伸出車身兩側，載物全長不得超過四公尺。
- 六、裝載容易滲漏、飛散、有惡臭氣味及危險性之貨物，應予嚴密封固或適當裝置。
- 七、裝載禽獸不得重疊或倒置。
- 八、裝載貨物應捆紮結實。

第 123 條 慢車上下乘客或裝卸貨物，應緊靠路邊，不得妨礙交通。但公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關對停車之時間、地點有特別規定者，應依其規定。

第 124 條 慢車行駛，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從交通指揮人員之指揮。

慢車應在劃設之慢車道上靠右順序行駛，在未劃設慢車道之道路，應靠右側路邊行駛。但公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關對行駛地區、路線或時間有特別規定者，應依其規定。慢車不得侵入快車道或人行道行駛，並不得在禁止穿越地段穿越道路。

第 124-1 條 公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨礙通行或行車安全無虞之原則，於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛，慢車並應依標誌或標線之指示行駛。

第 125 條 慢車行駛至交岔路口，其行進或轉彎，應依標誌、標線或號誌之規定行駛，無標誌、標線或號誌者，應依下列規定行駛：

- 一、遵守交通指揮人員之指示，遇有交通指揮人員指揮與號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為準。
- 二、遇號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛。
- 三、直行時，應順其遵行方向直線通過，不得蛇行搶先。
- 四、右轉彎時，應靠右側路邊右轉。但行駛於二車道以上之單行道左側車道或左側慢車道者，應採兩段方式右轉。
- 五、左轉彎時，應繞越道路中心處左轉進入規定行駛車道內行進。但行駛於同向二車道以上之單行道右側車道或右側慢車道者，應依兩段方式進行左轉。
- 六、在設有交通島劃分行車方向或快慢車道之道路行駛，不得左轉。
- 七、應讓行人優先通行。

第 126 條 慢車行駛，不得爭先、爭道、並行競駛或以其他危險方式駕駛。慢車超車時，應在慢車道可容超越前車之處，沿前車左邊超越，再駛入原行路線。

第 127 條 慢車不得牽引其他車輛或攀附汽車隨行。

第 128 條 慢車有燈光設備者，應保持良好與完整，在夜間行駛應開啟燈光。

第 129 條 慢車行駛或停止時，聞消防車、警備車、救護車、工程救險車警號，應立即靠道路右側避讓；於單行道應靠道路兩側避讓。

第 130 條 慢車行經鐵路平交道，應依下列規定：

- 一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即靠邊暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。
- 二、鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應靠邊暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應

看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。

三、鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應靠邊暫停，看、聽鐵路兩方無火車駛來時，始得通過。

四、在鐵路平交道上，不得超車、迴車、倒車或臨時停車。

第 131 條 慢車不得任意停放，應在規定地點或劃設之標線以內，順序排列。在未設置自行車停車設施之處所，自行車得比照汽缸總排氣量未滿五百五十立方公分之機器腳踏車停放。

第 132 條（刪除）

第六章 行人

第 133 條 行人應在劃設之人行道行走，在未劃設人行道之道路，應靠邊行走，並不得在道路上任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。

第 134 條 行人穿越道路，應依下列規定：

- 一、設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路。
- 二、未設有前款設施之交岔路口，行人穿越道路之範圍，應於人行道之延伸線內；未設人行道，而有劃設停止線者，應於停止線前至路緣以內；未設有人行道及劃設停止線者，應於路緣延伸線往路段起算三公尺以內。
- 三、在禁止穿越、劃有分向限制線、設有劃分島或護欄之路段或三快車道以上之單行道，不得穿越道路。
- 四、行人穿越道路，有交通指揮人員指揮或有燈光號誌指示者，應依交通指揮人員之指揮或號誌之指示前進。無交通指揮人員指揮又無號誌指示者，應小心迅速通行。
- 五、行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越。
- 六、在未設第一款行人穿越設施，亦非禁止穿越之路段穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越。

第 135 條 行人通過鐵路平交道，應依下列規定：

- 一、鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理或警鈴及閃光號誌者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止或警鈴已響，閃光號誌顯示時，應即靠邊停止，不得通過。
- 二、鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器警鈴閃光號誌之設備者，應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。
- 三、行人如持有長形物品通過電氣化鐵路平交道時，其總高度不得高出軌面四公尺；各該平交道設有限高標誌者，依限高標

誌之規定。

第 136 條 行人乘車時，應依下列規定：

- 一、購票或候車，應在適當地點或指定之區界內，按先後次序，排列等候，不得爭先恐後擾亂秩序。
- 二、應按次序上下車，不得爭先擁擠。
- 三、車未停妥，不得上下車。
- 四、應由右側車門上下車。但在單行道准許左側停車者，應由左側車門上下車。
- 五、車輛行駛中，不得攀登跳車或攀附隨行。
- 六、乘車時，頭手不得伸出車外。

第 137 條 行人結隊成行而行者，應靠路邊行進，並應依交通指揮人員之指揮或其所指定區間分段保持適當距離通行。

民間婚、喪、喜慶、迎神賽會或其他類似之聚眾行為等須結隊成行通行者，應事先向警察機關申請核准。

第 138 條 盲人通行道路時，應攜帶白色手杖或有人扶持。

第 139 條 父母或監護人不得疏縱未滿十四歲之人，擅自穿越車道，或於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。

第七章 道路障礙

第 140 條 任何人不得有下列行為：

- 一、利用道路堆積、置放、設置或拋擲足以妨礙交通之物品。
- 二、在道路兩旁附近燃燒物品，發生濃煙，妨礙行車視線。
- 三、利用道路為工作場所。
- 四、利用道路放置拖車、貨櫃或動力機械。
- 五、未經許可在道路擺設攤位。
- 六、擅自設置或變更道路交通標誌、標線、號誌或其他類似之標誌。
- 七、疏縱或牽繫畜、禽或寵物在道路奔走，妨害交通。
- 八、在車道或交通島上散發廣告物、宣傳單或其相類之物。
- 九、在車道上、車站內、高速公路服務區，任意販賣物品妨礙交通。

第 141 條 興修房屋或其他工程，未經公路主管機關或市區道路主管機關許可，不得使用道路；其經許可者，不得超出限制。

第 142 條 未經警察機關許可，不得在道路上舉行賽會、擺設筵席、拍攝影片、演戲、運動或其他類似之行為。

第 143 條 挖掘道路，應事先向公路主管或市區道路主管機關申請許可，主管機關許可時，應知會當地警察機關；工程進行中，並應樹立警

告標誌，夜間並安裝警告燈；工程完竣後，應立即撤除並將障礙物清除。

第八章 附則

第 144 條 有關汽車檢驗、登記、發照及駕駛人、技工考驗、登記、發照，公路監理機關於必要時，得委託相關團體協助辦理，其委託作業及監督要點，由交通部另定之。

前項各項業務所需各種書、表、證、照格式，由交通部另定之。
汽車所有人或駕駛人依本規則申請登記時，得越區向公路監理機關申請登記，其越區之異動連線作業要點，由交通部另定之。

第 145 條（刪除）

第 146 條 本規則施行日期另定之。



附錄二

道路交通管理處罰條例

名 稱： 道路交通管理處罰條例 (民國 97 年 05 月 28 日 修正)

第一章 總則

第 1 條 為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例。

第 2 條 道路交通管理、處罰，依本條例規定；本條例未規定者，依其他法律規定。

第 3 條 本條例所用名詞釋義如下：

一、道路：指公路、街道、巷衕、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。

二、車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。

三、人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。

四、行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。

五、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。

六、標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。

七、號誌：指管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號。

八、車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人力、獸力行駛之車輛。

九、臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其引擎未熄火，停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。

十、停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛。

第 4 條 駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。

前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之。

第 5 條 為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得就下列事項發布命令：

- 一、指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車及臨時停車。
- 二、劃定行人徒步區。

第 6 條 道路因車輛或行人臨時通行量顯著增加，或遇突發事故，足使交通陷於停滯或混亂時，警察機關或執行交通勤務之警察，得調撥車道或禁止、限制車輛或行人通行。

第 7 條 道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之。
前項稽查，得由交通助理人員協助執行，其稽查項目為違規停車者，並得由交通助理人員逕行執行之；其設置、訓練及執行之辦法，由內政部會同交通部定之。

第 7-1 條 對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。

第 7-2 條 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。
- 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號不立即避讓。
- 五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。
- 六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。
- 七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。
前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：
- 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。
- 二、行駛路肩。
- 三、違規超車。
- 四、違規停車而駕駛人不在場。
- 五、未依規定行駛車道。
- 六、未依規定變換車道。
- 七、未保持安全距離。
- 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。
- 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。
- 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。
- 十一、汽車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路須至少於一百公尺，於高速公路、快速公路須至少於三百公尺前，明顯標示之。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

第 8 條 違反本條例之行為，由下列機關處罰之：

一、第十二條至第六十八條由公路主管機關處罰。

二、第六十九條至第八十四條由警察機關處罰。

前項處罰於裁決前，應給予違規行為人陳述之機會。

第一項第一款之處罰，公路主管機關應設置交通裁決單位辦理；其組織規程由交通部、直轄市政府定之。

第 9 條 本條例所定罰鍰之處罰，受處罰人接獲違反道路管理事件通知單後，於十五日內得不經裁決，逕依第九十二條第三項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於十五日內，向處罰機關陳述意見；其不依通知所定期限前往指定處所聽候裁決，且未依規定期限繳納罰鍰結案或向處罰機關陳述意見者，處罰機關得逕行裁決之。

本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。

第 9-1 條 汽車所有人或駕駛人應於向公路監理機關辦理汽車檢驗、各項登記或換發牌照、執照前，繳清其所有違反本條例第二章、第三章尚未結案之罰鍰。

第 10 條 車輛所有人、駕駛人、行人、道路障礙者，違反道路管理，依法應負刑事責任者，分別移送該管地方法院檢察署、地方法院少年法庭或軍事機關處理。

第 11 條 軍用車輛及軍用車輛駕駛人，應遵守本條例有關道路管理之規定，並服從執行交通勤務之警察及憲兵指揮。
國軍編制內之軍用車輛及軍用車輛駕駛人，違反前項規定之處罰，由國防部定之。

第二章 汽車

第 12 條 汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三千六百元以上一萬零八百元以下罰鍰，並禁止其行駛：

一、未領用牌照行駛。

二、拼裝車輛未經核准領用牌證行駛，或已領用牌證而變更原登檢規格、不依原規定用途行駛。

三、使用偽造、變造或矇領之牌照。

四、使用吊銷、註銷之牌照行駛。

- 五、牌照借供他車使用或使用他車牌照行駛。
- 六、牌照吊扣期間行駛。
- 七、已領有號牌而未懸掛或不依指定位置懸掛。
- 八、牌照業經繳銷、報停、吊銷、註銷，無牌照仍行駛。
- 九、報廢登記之汽車仍行駛。
- 十、號牌遺失不報請公路主管機關補發，經舉發後仍不辦理而行駛。

前項第一款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明，及第二款、第九款之車輛並沒入之；第三款、第四款之牌照扣繳之；第五款至第七款之牌照吊銷之。

第一項第四款、第六款及第八款之汽車當場移置保管，並通知汽車所有人限期領回之。

第 13 條 汽車行駛有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣二千四百元以上四千八百元以下罰鍰，並責令申請換領牌照或改正：

- 一、損毀或變造汽車牌照、塗抹污損牌照，或以安裝其他器具之方式，使不能辨認其牌號。
- 二、塗改客、貨車身標明之載客人數、載重量、總重量或總聯結重量，與原核定數量不符。
- 三、引擎號碼或車身號碼，與原登記位置或模型不符。

第 14 條 汽車行駛有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰，並責令改正、補換牌照或禁止其行駛：

- 一、牌照遺失或破損，不報請公路主管機關補發、換發或重新申請。
- 二、行車執照、拖車使用證或預備引擎使用證，未隨車攜帶。
- 三、號牌污穢，不洗刷清楚或為他物遮蔽，非行車途中因遇雨、雪道路泥濘所致。

第 15 條 汽車有下列情形之一者，處汽車所有人或領用人新臺幣九百元以上一千八百元以下罰鍰：

- 一、經通知而不依規定期限換領號牌，又未申請延期，仍使用。
 - 二、領用試車或臨時牌照，期滿未繳還。
 - 三、領用試車或臨時牌照，載運客貨，收費營業。
 - 四、領用試車牌照，不在指定路線或區域內試車。
 - 五、行車執照及拖車使用證有效期屆滿，不依規定換領而行駛。
- 前項第一款情形經再通知後逾期仍不換領號牌，其牌照應予註銷；第二款、第三款之牌照應扣繳註銷；第四款應責令改正；第五款之牌照應扣繳並責令換領。

第 16 條 汽車有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣九百元以上一千八百元以下罰鍰：

- 一、各項異動，不依規定申報登記。
- 二、除頭燈外之燈光、雨刮、喇叭、照後鏡、排氣管、消音器設備不全或損壞不予修復，或擅自增、減、變更原有規格致影響行車安全。
- 三、未依規定於車身標明指定標識。
- 四、計程車，未依規定裝置自動計費器、車頂燈、執業登記證插座或在前、後兩邊玻璃門上，黏貼不透明反光紙。
- 五、裝置高音量喇叭或其他產生噪音器物。
- 前項第一款至第四款並應責令改正、反光紙並應撤除；第五款除應依最高額處罰外，該高音量喇叭或噪音器物並應沒入。
- 第 17 條 汽車不依限期參加定期檢驗或臨時檢驗者，處汽車所有人新臺幣九百元以上一千八百元以下罰鍰；逾期一個月以上者並吊扣其牌照，至檢驗合格後發還，逾期六個月以上者，註銷其牌照。經檢驗不合格之汽車，於一個月內仍未修復並申請覆驗，或覆驗仍不合格者，吊扣其牌照。
- 第 18 條 汽車車身、引擎、底盤、電系等重要設備變更或調換，或因交通事故遭受重大損壞修復後，不申請公路主管機關施行臨時檢驗而行駛者，處汽車所有人新臺幣二千四百元以上九千六百元以下罰鍰，並責令其檢驗。
- 汽車所有人在一年內違反前項規定二次以上者，並吊扣牌照三個月；三年內經吊扣牌照二次，再違反前項規定者，吊銷牌照。
- 第 18-1 條 汽車未依規定裝設行車紀錄器者，處汽車所有人新臺幣一萬二千元以上二萬四千元以下罰鍰。
- 汽車裝設之行車紀錄器無法正常運作，未於行車前改善，仍繼續行車者，處汽車所有人新臺幣九千元以上一萬八千元以下罰鍰。
- 未依規定保存行車紀錄卡或未依規定使用、不當使用行車紀錄器致無法正確記錄資料者，處汽車所有人新臺幣九千元以上一萬二千元以下罰鍰。
- 違反前三項之行為，應責令其參加臨時檢驗。
- 第 19 條 汽車煞車，未調整完妥靈活有效，或方向盤未保持穩定準確，仍准駕駛人使用者，處汽車所有人新臺幣一千八百元以上三千六百元以下罰鍰，並責令調整或修復。
- 第 20 條 汽車引擎、底盤、電系、車門損壞，行駛時顯有危險而不即行停駛修復者，處汽車所有人新臺幣一千八百元以上三千六百元以下罰鍰，並扣留其牌照，責令修復檢驗合格後發還之。檢驗不合格，經確認不堪使用者，責令報廢。
- 第 21 條 汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上一萬二

千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

- 一、未領有駕駛執照駕駛小型車或機器腳踏車。
- 二、領有機器腳踏車駕駛執照，駕駛小型車。
- 三、使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕駛小型車或機器腳踏車。
- 四、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機器腳踏車。
- 五、駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機器腳踏車。
- 六、領有學習駕駛證，而無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，在駕駛學習場外學習駕車。
- 七、領有學習駕駛證，在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車。
- 八、未領有駕駛執照，以教導他人學習駕車為業。
- 九、其他未依駕駛執照之持照條件規定駕車。

前項第九款駕駛執照之持照條件規定，由交通部定之。

未滿十八歲之人，違反第一項第一款或第三款規定者，汽車駕駛人及其法定代理人或監護人，應同時施以道路交通安全講習。第一項第三款、第四款之駕駛執照，均應扣繳之；第五款並吊銷其駕駛執照。

汽車所有人允許第一項第一款至第五款之違規駕駛人駕駛其汽車者，除依第一項規定之罰鍰處罰外，並記該汽車違規紀錄一次。但如其已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限。

第 21-1 條 汽車駕駛人駕駛聯結車、大客車、大貨車，有下列情形之一者，汽車所有人及駕駛人各處新臺幣四萬元以上八萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

- 一、未領有駕駛執照駕車。
- 二、領有機器腳踏車駕駛執照駕車。
- 三、領有小型車駕駛執照駕車。
- 四、領有大貨車駕駛執照，駕駛大客車、聯結車或持大客車駕駛執照，駕駛聯結車。
- 五、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕車。
- 六、使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕車。
- 七、駕駛執照吊扣期間駕車。

前項第五款、第六款之駕駛執照，均應扣繳之；第七款並吊銷其駕駛執照。

違反第一項情形，並記該汽車違規紀錄一次。

汽車所有人如已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加以相當之注意而仍不免發生違規者，汽車所有人不受本條之處罰。

- 第 22 條 汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣一千八百元以上三千六百元以下罰鍰，並禁止其駕駛：
- 一、領有普通駕駛執照，駕駛營業汽車營業。
 - 二、領有普通駕駛執照，以駕駛為職業。
 - 三、領有軍用車駕駛執照，駕駛非軍用車。
 - 四、領有聯結車、大客車、大貨車或小型車駕駛執照，駕駛重型機器腳踏車。
 - 五、領有普通重型機器腳踏車駕駛執照，駕駛大型重型機器腳踏車。
 - 六、領有輕型機器腳踏車駕駛執照，駕駛重型機器腳踏車。
 - 七、駕駛執照逾有效期間仍駕車。
- 前項第七款之駕駛執照並應扣繳之。
- 汽車所有人允許第一項違規駕駛人駕駛其汽車者，除依第一項規定之罰鍰處罰外，並記該汽車違規紀錄一次。但如其已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限。
- 第 23 條 汽車駕駛人，有下列情形之一者，吊扣其駕駛執照三個月：
- 一、將駕駛執照借供他人駕車。
 - 二、允許無駕駛執照之人，駕駛其車輛。
- 第 24 條 汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：
- 一、違規肇事受吊扣駕駛執照處分。
 - 二、有第三十五條第一項規定之情形。
 - 三、有第四十三條規定之情形。
 - 四、有第五十四條規定之情形。
 - 五、依第六十三條第三項前段規定受吊扣駕駛執照處分。
 - 六、其他違反本條例之行為，經該管公路主管機關基於轄區交通管理之必要，公告應接受講習。
- 公路主管機關對於道路交通法規之重大修正或道路交通安全之重要措施，必要時，得通知職業汽車駕駛人參加道路交通安全講習。
- 汽車駕駛人有第一項各款、第二項情形之一或本條例其他條款明定應接受道路交通安全講習者，無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣一千八百元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期六個月以上仍不參加者，吊扣其駕駛執照六個月。
- 前項如無駕駛執照可吊扣者，其於重領或新領駕駛執照後，執行吊扣駕駛執照六個月再發給。
- 第 25 條 汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元

以下罰鍰，並責令補辦登記、補照、換照或禁止駕駛：

一、姓名、出生年、月、日、住址，依法更改而不報請變更登記。

二、駕駛執照遺失或損毀，不報請公路主管機關補發或依限期申請換發。

三、駕駛汽車未隨身攜帶駕駛執照。

第 26 條 職業汽車駕駛人，不依規定期限，參加駕駛執照審驗者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰；逾期一年以上者，逕行註銷其駕駛執照。

前項經逕行註銷駕駛執照之職業汽車駕駛人，得申請換發同等車類之普通駕駛執照。

第 27 條 汽車行駛於應繳費之公路、橋樑、隧道或輪渡，不依規定繳費者，處汽車所有人或駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰，並追繳欠費。

汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

第 28 條 （刪除）

第 29 條 汽車裝載時，有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三千元以上九千元

以下罰鍰，並責令改正或禁止通行：

一、裝載貨物超過規定之長度、寬度、高度。

二、裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高，而未請領臨時通行證，或未懸掛危險標識。

三、裝載危險物品，未請領臨時通行證、未依規定懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌、罐槽車之罐槽體未檢驗合格、運送人員未經專業訓練合格或不遵守有關安全之規定。

四、貨車或聯結汽車之裝載，不依規定。

五、汽車牽引拖架或附掛拖車，不依規定。

六、大貨車裝載貨櫃超出車身之外，或未依規定裝置聯鎖設備。

七、未經核准，附掛拖車行駛。

汽車裝載，違反前項第一款至第四款規定者，並記汽車違規紀錄一次。

第一項第一款至第四款情形，應歸責於汽車駕駛人時，除依第一項處汽車駕駛人罰鍰及依第六十三條第一項第二款記點外；汽車所有人仍應依前項規定記該汽車違規紀錄一次。

汽車駕駛人有第一項情形，因而致人受傷者，吊扣駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

第 29-1 條 裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛或其專用車廂未合於規

定或變更車廂者，處汽車所有人新臺幣四萬元以上八萬元以下罰鍰，並當場禁止通行。

前項專用車廂未合於規定或變更車廂者，並處車廂打造或改裝業者新臺幣四萬元以上八萬元以下罰鍰。

第 29-2 條 汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第三項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第六十三條第一項第二款規定記點外，並記該汽車違規紀錄一次。

汽車裝載貨物超過所行駛橋樑規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第三項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。

有前二項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣一萬元罰鍰，超載十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣一千元；超載逾十公噸至二十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣二千元；超載逾二十公噸至三十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣三千元；超載逾三十公噸者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣五千元。未滿一公噸以一公噸計算。

汽車裝載貨物行經設有地磅處所一公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣一萬元罰鍰，並得強制其過磅。

汽車駕駛人有第一項、第二項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

第 29-3 條 危險物品運送人員，應經交通部許可之專業訓練機構訓練合格，並領有訓練證明書，始得駕駛裝載危險物品之汽車。

前項危險物品運送人員專業訓練方式、專業訓練機構資格、訓練許可、訓練場所、設備、課程、訓練證明書格式、訓練有效期限、查核及管理的事項之辦法，由交通部會商有關機關定之。依本條例規定吊銷駕駛執照時，其領有之第一項訓練證明書亦失其效力，且其不得參加訓練之期間，依第六十七條不得考領駕駛執照之期限辦理。

危險物品運送人員專業訓練機構未依規定辦理訓練、核發訓練證明書或不遵守有關訓練之規定者，依其情節，停止其辦理訓練三個月至六個月或廢止該專業訓練機構之訓練許可。

前項未依規定核發之訓練證明書不生效力；經廢止訓練許可之訓練機構，三年內不得再申請訓練許可。

第 29-4 條 罐槽車之罐槽體屬常壓液態罐槽車罐槽體者，應經交通部許可之檢驗機構檢驗合格並發給檢驗合格證明書，始得裝載危險物品。

前項常壓液態罐槽車罐槽體檢驗方式、檢驗機構資格、檢驗許可、檢驗場所條件、檢測儀器設備、檢測人員資格、檢驗標準、檢驗合格證明書格式、檢驗有效期限、查核及管理等等事項之辦法，由交通部會商有關機關定之。

常壓液態罐槽車罐槽體檢驗機構未依規定辦理罐槽體檢驗、核發檢驗合格證明書或不遵守有關檢驗之規定者，依其情節，停止其辦理檢驗三個月至六個月或廢止該檢驗機構之檢驗許可。前項未依規定核發之檢驗合格證明書不生效力；經廢止檢驗許可之檢驗機構，三年內不得再申請檢驗許可。

第 30 條 汽車裝載時，有下列情形之一者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰，並責令改正或禁止通行：

一、裝載整體物品有超重、超長、超寬、超高情形，而未隨車攜帶臨時通行證或未依規定路線、時間行駛。

二、所載貨物滲漏、飛散或氣味惡臭。

三、貨車運送途中附載作業人員，超過規定人數，或乘坐不依規定。

四、載運人數超過核定數額。但公共汽車於尖峰時刻載重未超過核定總重量，不在此限。

五、小客車前座或貨車駕駛室乘人超過規定人數。

六、車廂以外載客。

七、載運人客、貨物不穩妥，行駛時顯有危險。

八、裝載危險物品未隨車攜帶臨時通行證、罐槽車之罐槽體檢驗合格證明書、運送人員訓練證明書或未依規定路線、時間行駛。

前項各款情形，應歸責於汽車所有人時，除依前項處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。

前二項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

第 31 條 汽車行駛於道路上，其駕駛人或前座乘客未繫安全帶者，處駕駛人新臺幣一千五百元罰鍰；其實施及宣導辦法，由交通部定之。

汽車行駛於高速公路，違反前項規定者，處駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。

小客車附載幼童未依規定安置於安全椅者，處駕駛人新臺幣一

千五百元以上三千元以下罰鍰；有關其幼童安置方式、宣導辦法及其他應遵行事項，由交通部會商內政部等有關機關定之。汽車駕駛人對於六歲以下或需要特別看護之兒童，單獨留置於車內者，處駕駛人新臺幣三千元罰鍰，並施以四小時道路交通安全講習。

機器腳踏車附載人員或物品未依規定者，處駕駛人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰。

機器腳踏車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺幣五百元罰鍰。

第 31-1 條 汽車駕駛人於行駛道路時，使用手持式行動電話進行撥接或通話者，處新臺幣三千元罰鍰。

機器腳踏車駕駛人行駛於道路時，使用手持式行動電話進行撥接或通話者，處新臺幣一千元罰鍰。

前二項實施及宣導辦法，由交通部定之。

第 31-2 條 第三十一條第三項所稱幼童，係指年齡在四歲且體重在十八公斤以下之兒童。

第 32 條 非屬汽車範圍而行駛於道路上之動力機械，未依規定請領臨時通行證，或其駕駛人未依規定領有駕駛執照者，處所有人或駕駛人新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰，並禁止其行駛。

前項動力機械駕駛人，未攜帶臨時通行證者，處新臺幣三百元罰鍰，並禁止其行駛。

第一項動力機械行駛道路，違反本章汽車行駛規定條文者，依各該條規定處罰。

第 32-1 條 非屬汽車及動力機械範圍之動力載具、動力運動休閒器材或其他相類之動力器具，於道路上行駛或使用者，處行為人新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰，並禁止其行駛或使用。

第 33 條 汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則而有下列行為者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰：

一、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

二、未保持安全距離。

三、未依規定行駛車道。

四、未依規定變換車道。

五、站立乘客。

六、不依規定使用燈光。

七、違規超車、迴車、倒車、逆向行駛。

八、違規減速、臨時停車或停車。

九、未依規定使用路肩。

十、未依施工之安全設施指示行駛。
十一、裝置貨物未依規定覆蓋、捆紮。
十二、不繳交通行費闖越收費站。
十三、未依標誌、標線、號誌指示行車。
十四、進入或行駛禁止通行之路段。
十五、連續密集按鳴喇叭、變換燈光或其他方式迫使前車讓道。
十六、行駛中向車外丟棄物品或廢棄物。
前項道路內車道應為超車道，超車後，如有安全距離未駛回原車道，致堵塞超車道行車者，處汽車駕駛人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。
除前二項外，其他違反管制規定之行為，處駕駛人新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。
不得行駛或進入第一項道路之人員、車輛或動力機械，而行駛或進入者，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。
前三項之行為，本條例有較重之處罰規定者，適用該規定。
第一項之管制規則，由交通部會同內政部定之。

第 34 條 汽車駕駛人，連續駕車超過八小時經查屬實，或患病足以影響安全駕駛者，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰，並禁止其駕駛；如應歸責於汽車所有人者，得吊扣其汽車牌照三個月。

第 35 條 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：
一、酒精濃度超過規定標準。

二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。

汽車駕駛人駕駛營業大客車有前項應受吊扣情形者，吊銷其駕駛執照。

汽車駕駛人經依第一項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有第一項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

汽車駕駛人拒絕接受第一項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷該駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷該駕駛執照，並不得再考領。

汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採

樣及測試檢定。

汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。汽車駕駛人有第一項、第三項或第四項之情形，同時違反刑事法律者，經移置保管汽車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。

前項汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於本條例第九十二條第三項所訂最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。

- 第 36 條 計程車駕駛人，未向警察機關辦理執業登記，領取執業登記證，即行執業者，處新臺幣一千五百元以上三千六百元以下罰鍰。計程車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前項處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照。
- 計程車駕駛人，不依規定期限，辦理執業登記事項之異動申報，或參加年度查驗者，處新臺幣一千二百元罰鍰；逾期六個月以上仍不辦理者，廢止其執業登記。
- 計程車駕駛人經依前項之規定廢止執業登記者，未滿一年不得再行辦理執業登記。
- 第一項執業登記證，未依規定安置車內指定之插座或以他物遮蔽者，處新臺幣一千五百元罰鍰。

- 第 37 條 曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。
- 計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。
- 計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。
- 計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。
- 計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣

其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。

經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。

計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。

第 37-1 條 （刪除）

第 38 條 汽車駕駛人，於鐵路、公路車站或其他交通頻繁處所，違規攬客營運，妨害交通秩序者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰；其所駕駛之汽車，如屬營業大客車者，並記該汽車違規紀錄一次。

計程車駕駛人，任意拒載乘客或故意繞道行駛者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。

第 39 條 汽車駕駛人，不在未劃分標線道路之中央右側部分駕車者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。但單行道或依規定超車者，不在此限。

第 40 條 汽車駕駛人，行車速度，超過規定之最高時速，或低於規定之最低時速，除有第四十三條第一項第二款情形外，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰。

第 41 條 汽車駕駛人，按鳴喇叭不依規定，或按鳴喇叭超過規定音量者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰。

第 42 條 汽車駕駛人，不依規定使用燈光者，處新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。

第 43 條 汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。

二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里以上。

三、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。

前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。

二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者，處汽車駕駛人新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照。

汽車駕駛人有第一項第一款、第二款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款或前項行為者，沒入該汽車。

汽車駕駛人違反第一項、第三項規定者，應接受道路交通安全講習；未滿十八歲之人，其與法定代理人或監護人依第二十一條規定應同時施以道路交通安全講習，並得由警察機關公布其

法定代理人或監護人姓名。

第 44 條 汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：

- 一、行近鐵路平交道，不將時速減至十五公里以下。
- 二、行近未設行車管制號誌之行人穿越道，不減速慢行。
- 三、行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋或隧道標誌之路段或道路施工路段，不減速慢行。
- 四、行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行。
- 五、未依標誌、標線、號誌指示減速慢行。
- 六、行經泥濘或積水道路，不減速慢行，致污濕他人身體、衣物。

七、因雨、霧視線不清或道路上臨時發生障礙，不減速慢行。
汽車駕駛人，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者，處新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。

第 45 條 汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：

- 一、不按遵行之方向行駛。
- 二、在單車道駕車與他車並行。
- 三、不依規定駛入來車道。
- 四、在多車道不依規定駕車。
- 五、插入正在連貫行駛汽車之中間。
- 六、駕車行駛人行道。
- 七、行至無號誌之圓環路口，不讓已進入圓環之車輛先行。
- 八、行經多車道之圓環，不讓內側車道之車輛先行。
- 九、支線道車不讓幹線道車先行。少線道車不讓多線道車先行。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。
- 十、起駛前，不讓行進中之車輛、行人優先通行。
- 十一、聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不立即避讓或在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路上之消防水帶。
- 十二、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。
- 十三、機器腳踏車，不在規定車道行駛。
- 十四、遇幼童專用車、校車不依規定禮讓，或減速慢行。
- 十五、行經無號誌交叉路口及巷道不依規定或標誌、標線指示。

第 46 條 汽車駕駛人交會時，有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：

- 一、未保持適當之間隔。

二、在峻狹坡路，下坡車未讓上坡車先行，或上坡車在坡下未讓已駛至中途之下坡車駛過，而爭先上坡。

三、在山路行車，靠山壁車輛，未讓道路外緣車優先通過。

第 47 條 汽車駕駛人超車時，有下列情形之一者，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰：

一、駕車行經設有彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口標誌之路段或道路施工地段超車。

二、在學校、醫院或其他設有禁止超車標誌、標線處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上超車。

三、在前行車之右側超車，或超車時未保持適當之間隔，或未行至安全距離即行駛入原行路線。

四、未經前行車表示允讓或靠邊慢行，即行超車。

五、前行車聞後行車按鳴喇叭或見後行車顯示超車燈光，如車前路況無障礙，無正當理由，不表示允讓或靠邊慢行。

第 48 條 汽車駕駛人轉彎時，有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：

一、在轉彎或變換車道前，未使用方向燈或不注意來、往行人，或轉彎前未減速慢行。

二、不依標誌、標線、號誌指示。

三、行經交岔路口未達中心處，佔用來車道搶先左轉彎。

四、在多車道右轉彎，不先駛入外側車道，或多車道左轉彎，不先駛入內側車道。

五、道路設有劃分島，劃分快、慢車道，在慢車道上左轉彎或在快車道右轉彎。但另設有標誌、標線或號誌管制者，應依其指示行駛。

六、轉彎車不讓直行車先行。

七、設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道。

汽車駕駛人轉彎時，除禁止行人穿越路段外，不暫停讓行人優先通行者，處新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。

第 49 條 汽車駕駛人迴車時，有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：

一、在設有彎道、坡路、狹路、狹橋或隧道標誌之路段迴車。

二、在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線、禁止超車線或禁止變換車道線之路段迴車。

三、在禁止左轉路段迴車。

四、行經圓環路口，不繞行圓環迴車。

五、迴車前，未依規定暫停，顯示左轉燈光，或不注意來、往

- 車輛、行人，仍擅自迴轉。
- 第 50 條 汽車駕駛人倒車時，有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰：
- 一、在設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、圓環、單行道標誌之路段或快車道倒車。
 - 二、倒車前未顯示倒車燈光，或倒車時不注意其他車輛或行人。
 - 三、大型汽車無人在後指引時，不先測明車後有足夠之地位，或促使行人避讓。
- 第 51 條 汽車駕駛人，駕車行經坡道，上坡時蛇行前進，或下坡時將引擎熄火、空檔滑行者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。
- 第 52 條 汽車駕駛人，駕車行經渡口不依規定者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。
- 第 53 條 汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，處新臺幣一千八百元以上五千四百元以下罰鍰。
- 前項紅燈右轉行為者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。
- 第 54 條 汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：
- 一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越。
 - 二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過。
 - 三、在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車。
- 第 55 條 汽車駕駛人，臨時停車有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：
- 一、在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。
 - 二、在岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出、入口五公尺內臨時停車。
 - 三、在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車。
 - 四、不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊靠路邊，或併排臨時停車。
 - 五、在道路交通標誌前臨時停車，遮蔽標誌。
- 第 56 條 汽車駕駛人停車時，有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰：

- 一、在禁止臨時停車處所停車。
- 二、在彎道、陡坡、狹路、槽化線、交通島或道路修理地段停車。
- 三、在機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場、或其他公共場所出、入口或消防栓之前停車。
- 四、在設有禁止停車標誌、標線之處所停車。
- 五、在顯有妨礙其他人、車通行處所停車。
- 六、不依順行方向，或不緊靠道路右側，或併排停車，或單行道不緊靠路邊停車。
- 七、於路邊劃有停放車輛線之處所停車營業。
- 八、自用汽車在營業汽車招呼站停車。
- 九、停車時間、位置、方式、車種不依規定。
- 十、於身心障礙專用停車位違規停車。

汽車駕駛人在道路收費停車處所停車，未依規定繳費，主管機關應書面通知駕駛人於七日內補繳，並收取必要之工本費用，逾期再不繳納，處新臺幣三百元罰鍰。

第一項情形，交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員或交通助理人員，應責令汽車駕駛人將車移置適當處所；如汽車駕駛人不予移置或不在車內時，得由該交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員或交通助理人員為之。

第一項第十款應以最高額處罰之，第二項之欠費追繳之。

在圓環、交岔路口十公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定汽車之停車處所。

第 57 條 汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業，在道路上停放待售或承修之車輛者，處新臺幣二千四百元以上四千八百元以下罰鍰。前項情形，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員於必要時，並應令汽車所有人、業者將車移置適當場所；如汽車所有人、業者不予移置，應由該交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員逕為之，並收取移置費。

第 58 條 汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰：

- 一、不依規定保持前、後車距離。
- 二、行至有號誌之交岔路口，遇紅燈不依車道連貫暫停而逕行插入車道間，致交通擁塞，妨礙其他車輛通行。
- 三、行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞而逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後仍未能通過，妨礙其他車輛通行。

第 59 條 汽車駕駛人，駕駛汽車發生故障不能行駛，不設法移置於無礙交通之處，或於移置前，未依規定在車輛前、後適當距離樹立車輛故障標誌或事後不除去者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。

第 60 條 汽車駕駛人，駕駛汽車有違反本條例之行為，經交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止時，不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者，除按各該條規定處罰外，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。

汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一，而本章各條無處罰之規定者，處新臺幣九百元以上一千八百元以下罰鍰：

一、不服從交通勤務警察或依法令執行交通指揮、稽查任務人員之指揮或稽查。

二、不遵守公路或警察機關，依第五條規定所發布命令。

三、不遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示。

四、計程車之停車上客，不遵守主管機關之規定。

第 61 條 汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，吊銷其駕駛執照：

一、利用汽車犯罪，經判決有期徒刑以上之刑確定。

二、抗拒執行交通勤務之警察或依法令執行交通稽查人員之稽查，因而引起傷害或死亡。

三、撞傷正執行交通勤務中之警察。

四、違反道路交通安全規則、第三十三條之管制規則，因而肇事致人死亡。

汽車駕駛人，駕駛汽車有前項第二款、第三款情形之一者，並處新臺幣三萬元以上六萬元以下罰鍰。

汽車駕駛人，駕駛汽車違反道路交通安全規則、第三十三條之管制規則，因而肇事致人受傷者，記違規點數三點；致人重傷者，吊扣其駕駛執照三個月至六個月。

第一項第一款情形，在判決確定前，得視情形暫扣其駕駛執照，禁止其駕駛。

第 62 條 汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣一千元以上三千元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照一個月至三個月。

前項之汽車尚能行駛，而不儘速將汽車位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處駕駛人新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。

汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪

後，移置不妨礙交通之處所。

前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

第一項及前項肇事逃逸案件，經通知汽車所有人到場說明，無故不到場說明，或不提供汽車駕駛人相關資料者，吊扣該汽車牌照一個月至三個月。

肇事車輛機件及車上痕跡證據尚須檢驗、鑑定或查證者，得予暫時扣留處理，其扣留期間不得超過三個月；未經扣留處理之車輛，其駕駛人或所有人不予或不能即時移置，致妨礙交通者，得逕行移置之。

肇事車輛機件損壞，其行駛安全堪虞者，禁止其行駛。

第 63 條 汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：

一、有第三十三條第一項、第二項、第三十八條第一項、第四十條、第四十五條、第四十七條第一款至第三款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數一點。

二、有第二十九條第一項第一款至第四款、第二十九條之二第一項、第二項、第三十條第一項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數二點。

三、有第四十三條、第五十三條或第五十四條情形之一者，各記違規點數三點。

依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記點。汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。

第 63-1 條 汽車依本條例規定記違規紀錄於三個月內共達三次以上者，吊扣其汽車牌照一個月。

第 64 條 （刪除）

第 65 條 汽車所有人、駕駛人違反本條例，經主管機關裁決後逾二十日未向管轄地方法院聲明異議，或其聲明異議經法院裁定確定，而不依裁決或裁定繳納罰鍰或不繳送汽車牌照、駕駛執照者，依下列規定處理之：

一、經處分吊銷汽車牌照或駕駛執照者，由公路主管機關逕行註銷。

二、經處分吊扣汽車牌照或駕駛執照者，按其吊扣期間加倍處分；仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。

三、罰鍰不繳納者，依法移送強制執行。

於九十五年六月三十日前，十年內，汽車所有人、駕駛人因違反前項第三款修正前罰鍰不繳納，經易處吊銷汽車牌照或駕駛執照者，得於五年內繳清罰款後，申請核發。

第 66 條 汽車牌照，經吊銷或註銷者，非經公路主管機關檢驗合格，不得再行請領。但依前條第一款之規定註銷者，非滿六個月不得再行請領。

第 67 條 汽車駕駛人，曾依第二十七條第二項、第二十九條之二第五項、第三十五條第一項、第三項後段、第四項後段、第三十七條第二項、第五十四條、第六十一條第一項第一款、第二款、第六十二條第四項後段規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。

汽車駕駛人，曾依第二十九條第四項、第三十條第三項、第三十五條第三項前段、第四項前段、第三十七條第三項、第四十三條、第六十一條第一項第三款、第四款後段規定吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照；汽車駕駛人駕駛營業大客車，曾依第三十五條第二項規定吊銷駕駛執照者，四年內不得考領駕駛執照。

汽車駕駛人，曾依本條例其他各條規定吊銷駕駛執照者，一年內不得考領駕駛執照。

汽車駕駛人，曾依第二項、第三項規定吊銷駕駛執照，不得考領駕駛執照期間計達六年以上者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。

前四項不得考領駕駛執照規定，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，亦適用之。

汽車駕駛人違反本條例規定，應受吊扣駕駛執照處分，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，在所規定最長吊扣期間內，不得考領駕駛執照。

第 67-1 條 前條第一項及第四項規定情形，符合特定條件，得於下列各款所定期間後，向公路主管機關申請考領駕駛執照：

一、肇事致人死亡案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾十二年。

二、肇事致人重傷案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾十年。

三、肇事致人受傷案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾八年。

四、其他案件，受處分人經吊銷駕駛執照處分執行已逾六年。依前項規定申請者，公路主管機關得於其測驗合格後發給有效

期間較短之駕駛執照，其期滿換領駕駛執照，應依主管機關所定條件辦理。

前二項所定有關特定條件、換領駕駛執照之種類、駕駛執照有效期間、換領條件等事項之辦法，由交通部會商內政部及有關機關定之。

- 第 68 條 汽車駕駛人，因違反本條例及道路交通安全規則之規定，受吊銷駕駛執照處分時，吊銷其持有各級車類之駕駛執照。

第三章 慢車

- 第 69 條 慢車種類及名稱如下：

一、自行車：

（一）腳踏自行車。

（二）電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以下之二輪車輛。

（三）電動自行車：指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重（不含電池）在四十公斤以下之二輪車輛。

二、三輪以上慢車：

（一）人力行駛車輛：指三輪客、貨車、手拉（推）貨車等。

（二）獸力行駛車輛：指牛車、馬車等。

三輪以上慢車未依規定向直轄市、縣（市）政府辦理登記，領取證照即行駛道路者，處所有人新臺幣三百元罰鍰，並禁止其通行。

前項慢車登記、發給證照及管理之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。

- 第 69-1 條 電動輔助自行車及電動自行車應經檢測及型式審驗合格，並粘貼審驗合格標章後，始得行駛道路。

前項電動輔助自行車及電動自行車之檢測基準、檢測方式、型式審驗、品質一致性、申請資格、審驗合格證明書有效期限、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。交通部並得委託車輛專業技術研究機構辦理之。

- 第 70 條 慢車經依規定淘汰並公告禁止行駛後仍行駛者，沒入後銷毀之。

- 第 71 條 慢車證照，未隨身攜帶者，處慢車所有人新臺幣一百八十元罰鍰。

- 第 72 條 慢車未經核准，擅自變更裝置，或不依規定保持煞車、鈴號、燈光及反光裝置等安全設備之良好與完整者，處慢車所有人新臺幣一百八十元罰鍰，並責令限期安裝或改正。

第 73 條 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

- 一、不在劃設之慢車道通行，或無正當理由在未劃設慢車道之道路不靠右側路邊行駛。
- 二、不在規定之地區路線或時間內行駛。
- 三、不依規定轉彎、超車、停車或通過交岔路口。
- 四、在道路上爭先、爭道或其他危險方式駕車。
- 五、有燈光設備而在夜間行車未開啟燈光。

第 74 條 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

- 一、不服從執行交通勤務警察之指揮或不依標誌、標線、號誌之指示。
- 二、在同一慢車道上，不按遵行之方向行駛。
- 三、不依規定，擅自穿越快車道。
- 四、不依規定停放車輛。
- 五、在人行道或快車道行駛。
- 六、聞消防車、警備車、救護車或工程救險車警號不立即避讓。

第 75 條 慢車駕駛人，駕車在鐵路平交道有第五十四條各款情形之一者，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰。

第 76 條 慢車駕駛人，載運客、貨有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

- 一、乘坐人數超過規定數額。
- 二、裝載貨物超過規定重量或超出車身一定限制。
- 三、裝載容易滲漏、飛散、有惡臭氣味及危險性貨物不嚴密封固或不為適當之裝置。
- 四、裝載禽、畜重疊或倒置。
- 五、裝載貨物不捆紮結實。
- 六、上、下乘客或裝卸貨物不緊靠路邊妨礙交通。
- 七、牽引其他車輛或攀附汽車隨行。

第 77 條 （刪除）

第四章 行人

第 78 條 行人在道路上有下列情形之一者，處新臺幣三百元罰鍰：

- 一、不依標誌、標線、號誌之指示或警察指揮。
- 二、不在劃設之人行道通行，或無正當理由，在未劃設人行道之道路不靠邊通行。
- 三、不依規定，擅自穿越車道。
- 四、於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉遊或坐、臥、蹲、立，足以阻礙交通。

第 79 條 (刪除)

第 80 條 行人行近鐵路平交道，有下列情形之一者，處新臺幣一千二百元罰鍰：

- 一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越。
- 二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，不依規定暫停、看、聽、有無火車駛來，逕行通過。

第 81 條 在車輛行駛中攀登、跳車或攀附隨行者，處新臺幣五百元罰鍰。

第 81-1 條 於鐵路公路車站或其他交通頻繁處所，違規攬客，妨害交通秩序者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。

第五章 道路障礙

第 82 條 有下列情形之一者，除責令行為人即時停止並消除障礙外，處行為人或其雇主新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰：

- 一、在道路堆積、置放、設置或拋擲足以妨礙交通之物。
- 二、在道路兩旁附近燃燒物品，發生濃煙，足以妨礙行車視線。
- 三、利用道路為工作場所。
- 四、利用道路放置拖車、貨櫃或動力機械。
- 五、興修房屋使用道路未經許可，或經許可超出限制。
- 六、經主管機關許可挖掘道路而不依規定樹立警告標誌，或於事後未將障礙物清除。
- 七、擅自設置或變更道路交通標誌、標線、號誌或其類似之標識。
- 八、未經許可在道路設置石碑、廣告牌、綵坊或其他類似物。
- 九、未經許可在道路舉行賽會或擺設筵席、演戲、拍攝電影或其他類似行為。
- 十、未經許可在道路擺設攤位。

前項第一款妨礙交通之物、第八款之廣告牌、經勸導行為人不自即時清除或行為人不在場，視同廢棄物，依廢棄物法令清除之。

第十款之攤棚、攤架得沒入之。

行為人在高速公路或高速公路兩旁，有第一項第一款、第二款情事者，處新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰；致發生交通事故者，加倍處罰。

第 82-1 條 占用道路之廢棄車輛，經民眾檢舉或由警察機關、環境保護主管機關查報後，由警察機關通知車輛所有人限期清理；車輛所有人屆期未清理，或有車輛所有人行方不明無法通知或無法查明該車輛所有人情形，環境保護主管機關應先行移置或委託民間單位移置，並得向車輛所有人收取移置費及保管費。該車輛

經公告一個月仍無人認領者，由該環境保護主管機關依廢棄物清除。

前項廢棄車輛之認定基準與查報處理辦法，由交通部會同內政部、法務部、行政院環境保護署定之；收取移置費及保管費之基準，由直轄市、縣（市）政府定之。

第 83 條 有下列情形之一不聽勸阻者，處行為人或雇主新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰，並責令撤除：

- 一、在車道或交通島上散發廣告物、宣傳單或其相類之物。
- 二、在車道上、車站內、高速公路服務區休息站，任意販賣物品妨礙交通。

第 84 條 疏縱或牽繫禽、畜、寵物在道路奔走，妨害交通者，處所有人或行為人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰。

第六章 附則

第 85 條 本條例之處罰，受舉發違反道路交通管理事件之受處罰人，認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於舉發違反道路交通管理事件通知單應到案日期前，檢附相關證據及應歸責人相關證明文件，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。逾期未依規定辦理者，仍依本條例各該違反條款規定處罰。

本條例之處罰，其為吊扣或吊銷車輛牌照者，不因處分後該車輛所有權移轉、質押、租賃他人或租賃關係終止而免於執行。

本條例規定沒入之物，不問屬於受處罰人與否，沒入之。

依本條例規定逕行舉發或同時併處罰其他人之案件，推定受逕行舉發人或該其他人有過失。

第 85-1 條 汽車駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業或汽車修理業違反第五十六條第一項或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之。

第七條之二之逕行舉發案件有下列情形之一者，得連續舉發：

- 一、逕行舉發汽車行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速度或有第三十三條第一項、第二項之情形，其違規地點相距六公里以上、違規時間相隔六分鐘以上或行駛經過一個路口以上。但其違規地點在隧道內者，不在此限。
- 二、逕行舉發汽車有第五十六條第一項或第五十七條規定之情形，而駕駛人、汽車所有人、汽車買賣業、汽車修理業不在場或未能將汽車移置每逾二小時。

第 85-2 條 車輛所有人或駕駛人依本條例規定應予禁止通行、禁止其行駛、禁止其駕駛者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務

人員應當場執行之，必要時，得逕行移置保管其車輛。

前項車輛所有人或其委託之第三人得於保管原因消失後，持保管收據及行車執照領回車輛。其違反本條例第三十五條規定者，應同時檢附繳納罰鍰收據。

第 85-3 條 第十二條第三項、第三十五條、第五十六條第三項、第五十七條第二項、第六十二條第六項及前條第一項之移置或扣留，得由交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員逕行移置或扣留，其屬第五十六條第三項之移置，得由交通助理人員逕行為之。上述之移置或扣留，得使用民間拖吊車拖離之。

前項移置或扣留，得向汽車所有人收取移置費及保管費；其不繳納者，追繳之。

第一項移置保管或扣留之車輛，經通知車輛所有人限期領回；屆期末領回或無法查明車輛所有人，經公告三個月，仍無人認領者，由移置保管機關拍賣之，拍賣所得價款應扣除違反本條例規定應行繳納之罰鍰、移置費、保管費及其他必要費用後，依法提存。

前項公告無人認領之車輛，符合廢棄車輛認定標準者，依廢棄物清理法及其相關法規規定清除之。依本條例應沒入之車輛或其他之物經裁決或裁定確定者，視同廢棄物，依廢棄物清理法及其相關法規規定清除。

前四項有關移置保管、收取費用、公告拍賣、移送處理之辦法，在中央由交通部及內政部，在地方由直轄市、縣（市）政府依其權責分別定之。

第 85-4 條 未滿十四歲之人違反本條例之規定，處罰其法定代理人或監護人。

第 86 條 汽車駕駛人，無駕駛執照駕車、酒醉駕車、吸食毒品或迷幻藥駕車、行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一。

汽車駕駛人，在快車道依規定駕車行駛，因行人或慢車不依規定，擅自進入快車道，而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，減輕其刑。

第 87 條 受處分人，不服第八條主管機關所為之處罰，得於接到裁決書之翌日起二十日內，向管轄地方法院聲明異議。

法院受理前項異議，以裁定為之。

不服前項裁定，受處分人或原處分機關得為抗告。但對抗告之裁定不得再抗告。

第 88 條 法院為處理有關交通事件，得設立專庭或指定專人辦理之。

- 第 89 條 法院受理有關交通事件，準用刑事訴訟法之規定；其處理辦法，由司法院會同行政院定之。
- 第 90 條 違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾三個月不得舉發。但汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算。
- 第 90-1 條 慢車駕駛人、行人不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。
- 第 90-2 條 慢車所有人、駕駛人、行人、道路障礙者，依本條例所處罰鍰裁決或裁定確定，經通知限期繳納，屆期不繳納者，依法移送執行。
- 第 90-3 條 在圓環、人行道、交岔路口十公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定機器腳踏車、慢車之停車處所。
公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛。
- 第 91 條 左列機構或人員，應予獎勵；其辦法由交通部、內政部會同有關機關定之：
一、對促進交通安全著有成效之學校、大眾傳播業或公、私汽車駕駛人訓練機構。
二、檢舉汽車肇事或協助救護汽車肇事受傷者之人員。
三、優良駕駛人。
- 第 92 條 車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定、汽車駕駛人執照考驗、換發、證照效期與登記規定、車輛裝載、行駛規定、汽車設備變更規定、動力機械之範圍、駕駛資格與行駛規定、車輛行駛車道之劃分、行人通行、道路障礙及其他有關道路交通安全等事項之規則，由交通部會同內政部定之。
機器腳踏車禁止行駛國道高速公路。汽缸排氣量 550 立方公分以上之大型重型機器腳踏車，可行駛之路權除交通部另有規定外，應比照小型汽車；其駕駛執照考驗及行駛規定，由交通部會同內政部定之。
道路交通安全講習之方式、內容、時機、時數、執行單位等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。
本條例之罰鍰基準、舉發或輕微違規勸導、罰鍰繳納、向處罰機關陳述意見或裁決之處理程序、分期繳納之申請條件、分期

期數、不依限期繳納之處理、分期處理規定及繳納機構等事項之處理細則，由交通部會同內政部定之。

道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷患救護、管制疏導、肇事車輛扣留、移置與發還及調查處理之辦法，由內政部會同交通部、行政院衛生署定之。

第 92-1 條 處罰機關裁決職業汽車駕駛人吊扣、吊（註）銷駕駛執照時，得應雇主之請求，以書面或其他方式通知違規當時所駕駛汽車之所有人。

第 93 條 本條例施行日期，由行政院以命令定之。



附錄三

道路交通事故調查報告表

警察局名稱		總機號	轄區分局名稱		處理編號		道路交通事故調查報告表(一)									
1發生時間		2發生地點		(1)		3死傷人數										
年 月 日	時 分 星期	縣	鄉 (市)	(2)	路線及里程編號	公里	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	(1)死亡(人)	(2)受傷(人)			
4天候		5光線		6道路類別 (僅1當事人)		7車數 (僅1當事者)		8道路型態				9事故位置				
1 暴雨 2 強風 3 風沙 4 霧或煙 5 雪 6 雨 7 陰 8 晴	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 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他	1 國道 2 省道 3 縣道 4 鄉道 5 市區道路 6 村里道路 7 專用道路 8 其他			
10路面狀況		11道路障礙		12號誌		13車道劃分設施-分向設施										
(1)路面鋪裝 1 柏油 2 水泥 3 碎石 4 其他鋪裝 5 無鋪裝	(2)路面狀態 1 路面鬆軟 2 突出(高低)不平 3 有坑洞 4 無缺陷 5 乾燥	(3)路面缺陷 1 道路工程(程)中 2 有堆積物 3 路上有停車 4 其他障礙物 5 無障礙物	(1)障礙物 (一)不良 (二)良好 7良好	(2)視距 (一)不良 (二)良好 7良好	(1)標誌種類 (一)不良 (二)良好 7良好	(2)標誌動作 (一)不良 (二)良好 7良好	(1)標誌種類 (一)不良 (二)良好 7良好	(2)標誌動作 (一)不良 (二)良好 7良好	(1)標誌種類 (一)不良 (二)良好 7良好	(2)標誌動作 (一)不良 (二)良好 7良好	(1)標誌種類 (一)不良 (二)良好 7良好	(2)標誌動作 (一)不良 (二)良好 7良好	(1)標誌種類 (一)不良 (二)良好 7良好			
14車道劃分設施-分向設施		15事故類型及型態														
(1)快速車道或一般車道間 1 禁止變換車道線(附標記) 2 禁止變換車道線(無標記) 3 車道線(附標記) 4 車道線(無標記) 5 未繪設車道線	(2)快慢車道間 1 寬式快慢車道分隔島 (50公分以上) 2 窄式快慢車道分隔島(無標記) 3 窄式快慢車道分隔島(有標記) 4 快慢車道分隔線 5 未繪設快慢車道分隔線	(3)路面邊緣 1. 有 2. 無	(一)人與汽(機)車 01 對向通行中 02 同向通行中 03 穿越道路中 04 在路邊上 05 在路作業中 06 衝進路中 07 從停車後(或中)突出 08 行立路邊(外) 09 其他	(二)車與車 10 對撞 11 對向擦撞 12 同向擦撞 13 追撞 14 側撞 15 路口交叉撞 16 側撞 17 其他	(三)汽(機)車本身 18 路上翻車、摔倒 19 衝出路外 20 衝進路旁(街) 21 衝進路旁、標誌桿 22 衝進路旁 23 衝進路旁 24 衝進路旁 25 衝進路旁	(四)平交道事故 26 衝過(或撞壞)平交道 27 衝過(或撞壞)平交道 28 衝過(或撞壞)平交道 29 衝過(或撞壞)平交道 30 衝過(或撞壞)平交道 31 衝過(或撞壞)平交道 32 衝過(或撞壞)平交道 33 在平交道內無法行動 34 其他	(五)其他 35 其他 36 其他 37 其他 38 其他 39 其他 40 其他 41 其他 42 其他 43 其他 44 其他 45 其他 46 其他 47 其他 48 其他 49 其他 50 其他 51 其他 52 其他 53 其他 54 其他 55 其他 56 其他 57 其他 58 其他 59 其他 60 其他 61 其他 62 其他 63 其他 64 其他 65 其他 66 其他 67 其他 68 其他 69 其他 70 其他 71 其他 72 其他 73 其他 74 其他 75 其他 76 其他 77 其他 78 其他 79 其他 80 其他 81 其他 82 其他 83 其他 84 其他 85 其他 86 其他 87 其他 88 其他 89 其他 90 其他 91 其他 92 其他 93 其他 94 其他 95 其他 96 其他 97 其他 98 其他 99 其他 100 其他	(六)其他 101 其他 102 其他 103 其他 104 其他 105 其他 106 其他 107 其他 108 其他 109 其他 110 其他 111 其他 112 其他 113 其他 114 其他 115 其他 116 其他 117 其他 118 其他 119 其他 120 其他 121 其他 122 其他 123 其他 124 其他 125 其他 126 其他 127 其他 128 其他 129 其他 130 其他 131 其他 132 其他 133 其他 134 其他 135 其他 136 其他 137 其他 138 其他 139 其他 140 其他 141 其他 142 其他 143 其他 144 其他 145 其他 146 其他 147 其他 148 其他 149 其他 150 其他 151 其他 152 其他 153 其他 154 其他 155 其他 156 其他 157 其他 158 其他 159 其他 160 其他 161 其他 162 其他 163 其他 164 其他 165 其他 166 其他 167 其他 168 其他 169 其他 170 其他 171 其他 172 其他 173 其他 174 其他 175 其他 176 其他 177 其他 178 其他 179 其他 180 其他 181 其他 182 其他 183 其他 184 其他 185 其他 186 其他 187 其他 188 其他 189 其他 190 其他 191 其他 192 其他 193 其他 194 其他 195 其他 196 其他 197 其他 198 其他 199 其他 200 其他	(七)其他 201 其他 202 其他 203 其他 204 其他 205 其他 206 其他 207 其他 208 其他 209 其他 210 其他 211 其他 212 其他 213 其他 214 其他 215 其他 216 其他 217 其他 218 其他 219 其他 220 其他 221 其他 222 其他 223 其他 224 其他 225 其他 226 其他 227 其他 228 其他 229 其他 230 其他 231 其他 232 其他 233 其他 234 其他 235 其他 236 其他 237 其他 238 其他 239 其他 240 其他 241 其他 242 其他 243 其他 244 其他 245 其他 246 其他 247 其他 248 其他 249 其他 250 其他 251 其他 252 其他 253 其他 254 其他 255 其他 256 其他 257 其他 258 其他 259 其他 260 其他 261 其他 262 其他 263 其他 264 其他 265 其他 266 其他 267 其他 268 其他 269 其他 270 其他 271 其他 272 其他 273 其他 274 其他 275 其他 276 其他 277 其他 278 其他 279 其他 280 其他 281 其他 282 其他 283 其他 284 其他 285 其他 286 其他 287 其他 288 其他 289 其他 290 其他 291 其他 292 其他 293 其他 294 其他 295 其他 296 其他 297 其他 298 其他 299 其他 300 其他	(八)其他 301 其他 302 其他 303 其他 304 其他 305 其他 306 其他 307 其他 308 其他 309 其他 310 其他 311 其他 312 其他 313 其他 314 其他 315 其他 316 其他 317 其他 318 其他 319 其他 320 其他 321 其他 322 其他 323 其他 324 其他 325 其他 326 其他 327 其他 328 其他 329 其他 330 其他 331 其他 332 其他 333 其他 334 其他 335 其他 336 其他 337 其他 338 其他 339 其他 340 其他 341 其他 342 其他 343 其他 344 其他 345 其他 346 其他 347 其他 348 其他 349 其他 350 其他 351 其他 352 其他 353 其他 354 其他 355 其他 356 其他 357 其他 358 其他 359 其他 360 其他 361 其他 362 其他 363 其他 364 其他 365 其他 366 其他 367 其他 368 其他 369 其他 370 其他 371 其他 372 其他 373 其他 374 其他 375 其他 376 其他 377 其他 378 其他 379 其他 380 其他 381 其他 382 其他 383 其他 384 其他 385 其他 386 其他 387 其他 388 其他 389 其他 390 其他 391 其他 392 其他 393 其他 394 其他 395 其他 396 其他 397 其他 398 其他 399 其他 400 其他	(九)其他 401 其他 402 其他 403 其他 404 其他 405 其他 406 其他 407 其他 408 其他 409 其他 410 其他 411 其他 412 其他 413 其他 414 其他 415 其他 416 其他 417 其他 418 其他 419 其他 420 其他 421 其他 422 其他 423 其他 424 其他 425 其他 426 其他 427 其他 428 其他 429 其他 430 其他 431 其他 432 其他 433 其他 434 其他 435 其他 436 其他 437 其他 438 其他 439 其他 440 其他 441 其他 442 其他 443 其他 444 其他 445 其他 446 其他 447 其他 448 其他 449 其他 450 其他 451 其他 452 其他 453 其他 454 其他 455 其他 456 其他 457 其他 458 其他 459 其他 460 其他 461 其他 462 其他 463 其他 464 其他 465 其他 466 其他 467 其他 468 其他 469 其他 470 其他 471 其他 472 其他 473 其他 474 其他 475 其他 476 其他 477 其他 478 其他 479 其他 480 其他 481 其他 482 其他 483 其他 484 其他 485 其他 486 其他 487 其他 488 其他 489 其他 490 其他 491 其他 492 其他 493 其他 494 其他 495 其他 496 其他 497 其他 498 其他 499 其他 500 其他	(十)其他 501 其他 502 其他 503 其他 504 其他 505 其他 506 其他 507 其他 508 其他 509 其他 510 其他 511 其他 512 其他 513 其他 514 其他 515 其他 516 其他 517 其他 518 其他 519 其他 520 其他 521 其他 522 其他 523 其他 524 其他 525 其他 526 其他 527 其他 528 其他 529 其他 530 其他 531 其他 532 其他 533 其他 534 其他 535 其他 536 其他 537 其他 538 其他 539 其他 540 其他 541 其他 542 其他 543 其他 544 其他 545 其他 546 其他 547 其他 548 其他 549 其他 550 其他 551 其他 552 其他 553 其他 554 其他 555 其他 556 其他 557 其他 558 其他 559 其他 560 其他 561 其他 562 其他 563 其他 564 其他 565 其他 566 其他 567 其他 568 其他 569 其他 570 其他 571 其他 572 其他 573 其他 574 其他 575 其他 576 其他 577 其他 578 其他 579 其他 580 其他 581 其他 582 其他 583 其他 584 其他 585 其他 586 其他 587 其他 588 其他 589 其他 590 其他 591 其他 592 其他 593 其他 594 其他 595 其他 596 其他 597 其他 598 其他 599 其他 600 其他	(十一)其他 601 其他 602 其他 603 其他 604 其他 605 其他 606 其他 607 其他 608 其他 609 其他 610 其他 611 其他 612 其他 613 其他 614 其他 615 其他 616 其他 617 其他 618 其他 619 其他 620 其他 621 其他 622 其他 623 其他 624 其他 625 其他 626 其他 627 其他 628 其他 629 其他 630 其他 631 其他 632 其他 633 其他 634 其他 635 其他 636 其他 637 其他 638 其他 639 其他 640 其他 641 其他 642 其他 643 其他 644 其他 645 其他 646 其他 647 其他 648 其他 649 其他 650 其他 651 其他 652 其他 653 其他 654 其他 655 其他 656 其他 657 其他 658 其他 659 其他 660 其他 661 其他 662 其他 663 其他 664 其他 665 其他 666 其他 667 其他 668 其他 669 其他 670 其他 671 其他 672 其他 673 其他 674 其他 675 其他 676 其他 677 其他 678 其他 679 其他 680 其他 681 其他 682 其他 683 其他 684 其他 685 其他 686 其他 687 其他 688 其他 689 其他 690 其他 691 其他 692 其他 693 其他 694 其他 695 其他 696 其他 697 其他 698 其他 699 其他 700 其他	(十二)其他 701 其他 702 其他 703 其他 704 其他 705 其他 706 其他 707 其他 708 其他 709 其他 710 其他 711 其他 712 其他 713 其他 714 其他 715 其他 716 其他 717 其他 718 其他 719 其他 720 其他 721 其他 722 其他 723 其他 724 其他 725 其他 726 其他 727 其他 728 其他 729 其他 730 其他 731 其他 732 其他 733 其他 734 其他 735 其他 736 其他 737 其他 738 其他 739 其他 740 其他 741 其他 742 其他 743 其他 744 其他 745 其他 746 其他 747 其他 748 其他 749 其他 750 其他 751 其他 752 其他 753 其他 754 其他 755 其他 756 其他 757 其他 758 其他 759 其他 760 其他 761 其他 762 其他 763 其他 764 其他 765 其他 766 其他 767 其他 768 其他 769 其他 770 其他 771 其他 772 其他 773 其他 774 其他 775 其他 776 其他 777 其他 778 其他 779 其他 780 其他 781 其他 782 其他 783 其他 784 其他 785 其他 786 其他 787 其他 788 其他 789 其他 790 其他 791 其他 792 其他 793 其他 794 其他 795 其他 796 其他 797 其他 798 其他 799 其他 800 其他	(十三)其他 801 其他 802 其他 803 其他 804 其他 805 其他 806 其他 807 其他 808 其他 809 其他 810 其他 811 其他 812 其他 813 其他 814 其他 815 其他 816 其他 817 其他 818 其他 819 其他 820 其他 821 其他 822 其他 823 其他 824 其他 825 其他 826 其他 827 其他 828 其他 829 其他 830 其他 831 其他 832 其他 833 其他 834 其他 835 其他 836 其他 837 其他 838 其他 839 其他 840 其他 841 其他 842 其他 843 其他 844 其他 845 其他 846 其他 847 其他 848 其他 849 其他 850 其他 851 其他 852 其他 853 其他 854 其他 855 其他 856 其他 857 其他 858 其他 859 其他 860 其他 861 其他 862 其他 863 其他 864 其他 865 其他 866 其他 867 其他 868 其他 869 其他 870 其他 871 其他 872 其他 873 其他 874 其他 875 其他 876 其他 877 其他 878 其他 879 其他 880 其他 881 其他 882 其他 883 其他 884 其他 885 其他 886 其他 887 其他 888 其他 889 其他 890 其他 891 其他 892 其他 893 其他 894 其他 895 其他 896 其他 897 其他 898 其他 899 其他 900 其他	(十四)其他 901 其他 902 其他 903 其他 904 其他 905 其他 906 其他 907 其他 908 其他 909 其他 910 其他 911 其他 912 其他 913 其他 914 其他 915 其他 916 其他 917 其他 918 其他 919 其他 920 其他 921 其他 922 其他 923 其他 924 其他 925 其他 926 其他 927 其他 928 其他 929 其他 930 其他 931 其他 932 其他 933 其他 934 其他 935 其他 936 其他 937 其他 938 其他 939 其他 940 其他 941 其他 942 其他 943 其他 944 其他 945 其他 946 其他 947 其他 948 其他 949 其他 950 其他 951 其他 952 其他 953 其他 954 其他 955 其他 956 其他 957 其他 958 其他 959 其他 960 其他 961 其他 962 其他 963 其他 964 其他 965 其他 966 其他 967 其他 968 其他 969 其他 970 其他 971 其他 972 其他 973 其他 974 其他 975 其他 976 其他 977 其他 978 其他 979 其他 980 其他 981 其他 982 其他 983 其他 984 其他 985 其他 986 其他 987 其他 988 其他 989 其他 990 其他 991 其他 992 其他 993 其他 994 其他 995 其他 996 其他 997 其他 998 其他 999 其他 1000 其他

[illegible]

