

專案質詢

9-2-2-0187

立法院議案關係文書 中華民國 105 年 9 月 14 日印發

案由：本院許委員淑華，針對機車交通事故帶來學生傷亡的嚴重情況，交通部結合教育部推動公車進入校園計畫。校園公車、機車減量在參與示範大專院校已有具體成效，要求行政院應責成交通部、教育部，以及警政單位應加快腳步，將十五個學校成功經驗與安全成效推廣至其他具有潛力的五十多所大學。同時結合家長、老師、學生與社會力量，讓學生交通安全獲得更大保障。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、針對機車交通事故帶來學生傷亡的嚴重情況，交通部結合教育部推動公車進入校園計畫。首波試辦學校在過去一年的成效十分顯著，值得予以高度肯定。今年透過專業顧問團隊進行嚴謹規劃，推動後續工作，預計共有三十所學校將在九月一起加入，期能達到減少學生騎乘機車、保護學生安全的政策目標，值得全國大專院校共同持續推廣公車進入校園計畫，讓學生有智慧的選擇優質運具，並期能同步實施其他更積極的行動，以保障國人交通安全。
- 二、國內目前有一百五十八所大專院校，機車仍為學生通勤與休閒的主要運輸工具，雖然在現有管理制度下，機車在經濟、便捷、可及性的方面具有絕對優勢，但因車輛特性與騎乘行為等原因，機車發生事故常會造成嚴重傷亡。據內政部警政署統計，十八至二十四歲機車事故又以大學生占最大比例，去年共十三萬五百六十一人受傷、二百五十八人往生，這顯示每週都有五位國家未來菁英因車禍身亡，每天有近三百六十位年輕人因車禍而傷殘，這不僅造成無數破碎家庭，更是國家生產力的重大折損。
- 三、交通部及教育部去年啟動「公車進校園」計畫，首波選定較偏遠的淡大蘭陽校區、景文科大、雲科大、屏科大、東華、台東、環球科大、樹德科大、大葉、中洲科大、耕莘專校、中華、玄奘與元培科大等十五所學校進行示範。據公路總局截至今年七月的統計，總運量已突破四十三萬人次，而各校事故傷亡數也有明顯下降，截至今年六月，平均每千人傷亡

立法院第9屆第2會期第2次會議議案關係文書

數七點一三人，相較去年同期減少二點三八人，降幅達到四成，成效可謂十分顯著。

- 四、配合提升機車安全目標，除了公車進校園提供學生選擇，以減少機車使用、降低可能的事故風險，整體計畫亦鼓勵各校推出調漲停車費用、減發或停發停車證，並會同警方加強取締違規等措施。例如，大葉大學參與計畫後同時塗銷四百五十個停車格，學生機車持有數明顯降低，其肇事率更減少百分之三十七。不少學校也同步開發公車動態資訊應用軟體，並於開學期間結合校園公車辦理票證優惠活動，達到降低學生對機車依賴度、轉向使用公共運輸之目的。
- 五、此外，整體活動也應結合學生家長與社會的力量，同時宣導對於機車肇事風險的正確認知，共同推動「家長拒買機車作為成人禮物」的活動，並可應用科技讓家長能主動了解、關切自家小孩通學與課外活動的交通安全。學校導師亦應關切學生使用交通工具的情況，導正其不當騎乘行為，讓學生免於交通事故的危害。
- 六、由於機車肇事仍持續攀升，因而除了針對學生交通安全透過校園公車、機車減量使用等政策外，其他影響汽機車與行人安全的酒駕防治，以及速限管制措施，都需要交通、教育、警政單位聯手努力。對於酒駕問題，除了嚴格取締與路檢、宣導「勿酒後駕車、指定駕駛、代客叫車」等措施，應該積極推動連做法規，讓酒駕社會行為利用群體力量來規範，始能有效防治酒駕行為、導正酒駕文化，遏止酒駕肇事案件發生。
- 七、對於汽機車行車速限，更需要進一步予以法治化嚴格規範。各國倡議市區幹道限速四十公里、巷道與校園周邊限速二十公里主要是機動車輛以二十公里時速撞擊行人後，行人死亡率低於百分之十，而當衝擊速度達五十公里，其死亡率將超過百分之六十，而時速六十公里撞擊的死亡率將超過百分之九十。因此，市區道路速限管制不僅是維護駕駛人自身安全，也是維護行人與慢行交通使用者的安全，這也是推動人本、綠色交通的必要措施。