



前導及 綱要

兒少報告
關於兒少交通安全

我是一個學生

臺北自來水事業處	
工程名稱 (Project Name)	110西區A管線設備 2021 West District Pipeline Eq.
監造單位名稱、網址(或電子信箱) (Construction Supervisor)	臺北自來水事業處西區營業分處 (Taipei Water Department West District)
施工廠商 (Contractor)	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 (Duration)	民國110年01月01日至民
工地主任或工地負責人 (Site Manager)	楊榮華
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭
通報專線 (Complaints & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Funding Source)	政府單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 (Notice)	環境專線 (Environmental Protection Hotline)

每天上學的路途中 我總要走在車道 跨越六車道快速道路

臺北自來水事業處	
工程名稱 Project Name	110西區A管線設備 2021 West District Pipeline Eq.
監造單位名稱、網址 Construction Unit Name, Address	臺北自來水事業處西區營業分處 Capital Water Department West District Office
監造單位 Construction Unit	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
監造日期 Construction Date	民國110年01月01日至 民國110年01月01日
監造人員 Construction Personnel	楊榮華 黃文亭
監造事項 Construction Matters	民眾督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Auxiliary Sources)	政府單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 Notice	環境專線 (Environmental Protection Hotline)

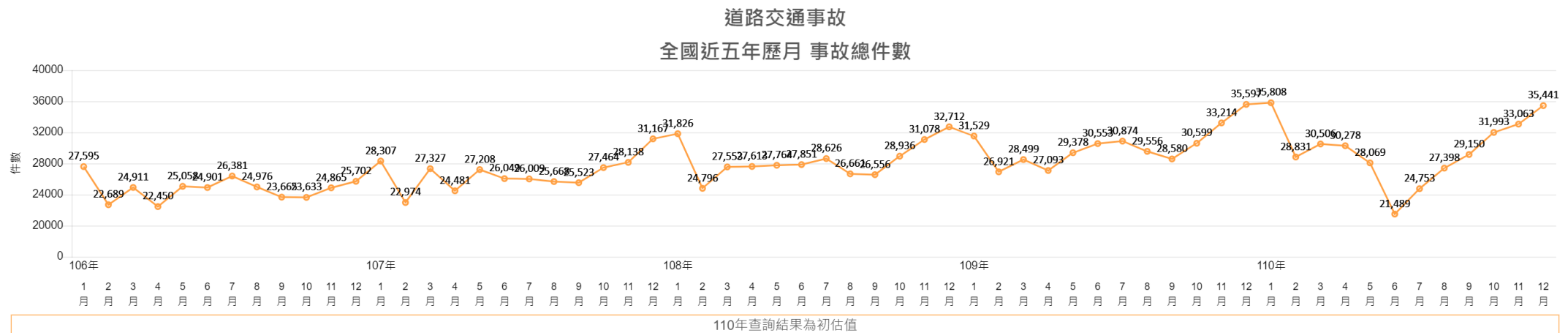
我總要面對違停 面對未讓行人先行 的魯莽駕駛人

臺北自來水事業處	
工程名稱 Project Name	110西區A管線設備 2021 West District Pipeline Eq.
監造單位名稱、網址(或電子信箱) Construction Supervisor	臺北自來水事業處西區營業分處 (Taipei Water Department West District)
施工廠商 Contractor	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 Duration	民國110年01月01日至 民國110年01月01日
工地主任或工地負責人 Site Manager	楊榮華
專任工程人員 Contractor's Professional Engineer	黃文亭
通報專線 (Complaint & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Budgetary Sources)	政府單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 Notice	環境專線 (Environmental Protection Hotline)

學校交通安全教育 卻無法落實

臺北自來水事業處	
工程名稱 (Project Name)	110西區A管線設備類 2021 West District Pipeline Eq.
監造單位名稱、網址(或電子信箱) (Construction Supervisor)	臺北自來水事業處西區營業分處 (Taipei Water Department West District)
施工廠商 (Contractor)	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 (Duration)	民國110年01月01日至民 國110年01月01日
工地主任或工地負責人 (Site Manager)	楊榮華
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭
通報專線 (Complaints & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Funding Sources)	政府單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 (Notice)	環境專線 (Environmental Protection Hotline)

看著五年內 兒少因交通造成死傷 案件數上上下下



1.資料來源：交通事故檔來源單位為警政署、死因檔來源單位為衛福部，資料取得時間111/02/16。2.資料提供單位：交通部道路交通安全督導委員會。
3.產製時間：111/2/28 4.說明：30日死亡人數係指發生交通事故後在30日內死亡的人數。

卻絲毫未有減緩趨勢

臺北自來水事業處	
工程名稱 (Project Name)	110西區A管線設備 2021 West District Pipeline Eq.
監造單位名稱、網址(或電子信箱) (Construction Supervisor)	臺北自來水事業處西區營業分處 (Taipei Water Department West D.)
施工廠商 (Contractor)	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 (Duration)	民國110年01月01日至民
工地主任或工地負責人 (Site Manager)	楊榮華
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭
通報專線 (Complaints & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Funding Source)	政府單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 (Notice)	環境專線 (Environmental Protection Hotline)

畫面曝光 同學逃 她來不及 | TVBS新聞

TVBS新聞台

中 公車撞女高中生畫面曝光 同學逃 她來不及

最新 國中生走路上學遇車禍 遭輾斷左腿

下課騎UBike閃避停車! 高中生擦撞機車

無照騎車畢旅 高中生車禍

主 播 莊雨潔

2:19:48 總統初選 立法院長王金平: 總統一定支持黨

小學生被轎車撞飛

避雨跑過馬路.. 小學生被轎車撞飛

台中 女高中生遭公車撞死

男童突竄出! 救護車閃避不及撞上

暗夜車禍! 2歲半男童過馬路遭撞

小學生被轎車撞飛

避雨跑過馬路.. 小學生被轎車撞飛

台中 女高中生遭公車撞死

男童突竄出! 救護車閃避不及撞上

暗夜車禍! 2歲半男童過馬路遭撞

腳好痛...母跪趴在地 緊抱安撫 15歲兒

兒少交通事故逐年增

酒駕撞死高中生 肇事者穿紅衣現身靈堂

國中女騎單車上學 捲拖板車底遭

107年 9219 108年 9844 109年 預估破萬

青少年破1萬7千人

酒駕撞死高中生 肇事者穿紅衣現身靈堂

國中女騎單車上學 捲拖板車底遭

撞「像球滾」拋飛5公尺

撞人還逃! 機車擦撞單車未停 駕駛緊急

安親班漏接 小四童急衝過馬路遭車撞死

走在斑馬線上被汽車撞上

撞「像球滾」拋飛5公尺

撞人還逃! 機車擦撞單車未停 駕駛緊急

安親班漏接 小四童急衝過馬路遭車撞死

走在斑馬線上被汽車撞上

事故從未少過 卻少了許多條人命

道路施工

工程名稱	110西區A管線設備檢修
工程地址	2021 West District Pipeline Equipment Maintenance
聯絡人(或電子信箱)	臺北自來水事業處西區營業分處
施工廠商	加晟工程有限公司
施工期間	民國110年01月01日至民國110年01月01日
工地主任或工地負責人	楊榮傑
專任工程人員	黃文亨
通報專線	全民智工專線及網址
經費來源	政府單位
重要公告事項	環境保護

我有個很小的請求

臺北自來水事業處	
工程名稱 (Project Name)	110西區A管線設備修繕 2021 West District Pipeline Equipment Repair
監造單位名稱、網址(或電子信箱) (Construction Supervisor)	臺北自來水事業處西區營業分處 (Taipei Water Department West District Business Division)
施工廠商 (Contractor)	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 (Duration)	民國110年01月01日至民國110年01月31日
工地主任或工地負責人 (Site Manager)	楊榮發
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭
通報專線 (Complaints & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Budgetary Source)	政府單位 Environment Ethics Department
重要公告事項 (Notice)	環境專線 (Environmental Protection Hotline)

我想活著

我想安全地活著

臺北市自來水事業處	
工程名	110西區A管線設備鋪設 2021 West District Pipeline Equipment
單位名稱、網址(或電子信箱) (Contractor Name, Address (or E-mail))	臺北自來水事業處西區營業分處 (Taipei Water Department West District Business Division)
施工廠商 (Contractor)	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 (Duration)	民國110年01月01日至民國110年01月31日
工地主任或工地負責人 (Site Manager)	楊榮發
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭
通報專線 (Complaints & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Funding Source)	政風單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 (Notice)	環保專線 (Environmental Protection Hotline)

我不想每天膽戰心驚 穿梭在車陣中

臺北自來水事業處	
工程名稱 (Project Name)	110西區A管線設備更新 2021 West District Pipeline Equipment Update
監造單位名稱、網址(或電子郵件) (Construction Supervisor)	臺北自來水事業處西區管業分處 (Taipei Water Department West District)
施工廠商 (Contractor)	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 (Duration)	民國110年01月01日至民國110年01月31日
工地主任或工地負責人 (Site Manager)	楊榮耀
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭
通報專線 (Complaints & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Funding Source)	政府單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 (Notice)	環保專線 (Environmental Protection Hotline)

這個要求不過分吧？

臺北自來水事業處	
工程名稱 Project Name	110西區A管線設備檢 2021 West District Pipeline Eq
監造單位名稱、網址(或電子信箱) (Construction Supervisor)	臺北自來水事業處西區管業分處 (Taipei Water Department West D
施工廠商 Contractor	加晟工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.
施工期間 Duration	民國110年01月01日至民
工地主任或工地負責人 Site Manager	楊榮傑
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭
通報專線 (Complaint & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)
經費來源 (Budgetary Sources)	政府單位 (Government Ethics Department)
重要公告事項 Notice	環保專線 (Environmental Protection Hotline)

那政府爲什麼做不到

臺北自來水事業處			
工程名稱 Project Name	110西區A管線設備鋪設 2021 West District Pipeline Equipment		
監造單位名稱、網址(或電子郵件) (Construction Supervisor)	臺北自來水事業處西區營業分處 Taipei Water Department West District		
施工廠商 Contractor	加展工程有限公司 JA-Cheng Engineering Co., Ltd.		
施工期間 Duration	民國110年01月01日至 民國110年01月31日		
工地主任或工地負責人 Site Manager	楊榮謙		
專任工程人員 (Contractor's Professional Engineer)	黃文亭		
通報專線 (Complaints & Suggestions)	全民督工專線及網址 (Hotline and Website)		
經費來源 (Funding Source)	政府單位 (Government Entity)		
監督單位 (Supervisory Agency)	環保署 (Environmental Protection Administration)		
重要公告事項 (Notice)	1. 中區：(千元/Unit-NT\$1,000) 2. 地方：10,898.784(千元/Unit-NT\$10,898.784) 3. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000) 4. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000) 5. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000) 6. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000) 7. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000) 8. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000) 9. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000) 10. 其他：(千元/Unit-NT\$1,000)		

道路施工

政府要怎麼對 1613 條人命負責？

*97 年至 110 年兒少因交通而死之人數

The background of the image is black, covered with numerous red ink splatters and streaks of varying sizes and directions, creating a sense of movement and intensity.

那是一條條人命
珍貴的靈魂



可以不要再漠視了嗎？

#交通部

殺人償命

綱要

主分項	次分項	再次分項	又次分項	內容	頁數
一、前言				因為生活經驗而關心起了交通議題。	3
二、數據				台灣兒少非自然死因交通事故佔大宗，相比日本死亡率也極高。	7
三、總述	3-1 人本交通			人本交通就是以人為本的交通規劃。	11
	3-2 交通 3E			教育、工程、執法，透過三個面向之改善可以讓交通安全落實	12
	3-3 系統性交通暴力			系統性交通暴力指的是執政者訂定之不良政策長期運作導致影響交通之安全，台灣非常嚴重	13

	3-4 交通與兒少之關係		只要離開住家，兒少就必定經歷用路之過程，因此不只關乎通學，更關乎休閒、文化、集會。	15
	3-5 問題總述		台灣系統性交通暴力存在已久，若能利用人本交通之概念，並且落實在教育、工程、執法，可助於改善現況。	17
四、 交通 3 E	4-1 教育	4-1-1 評鑑淪為形式	評鑑五年一次，初評由學校辦理，淪為形式。	19
		4-1-2 課綱內交安教育、常借課	課綱內缺乏交通安全教育，且藝能科常借課，讓本就不多之交安教育無法落實。	20
		4-1-3 校定必修爭議	去年之校定必修爭議，反映交通安全教育毫無系統性、不連續。	21

		4-1-4 錯誤的資訊	政府常有錯誤之知識及顛倒主次因的教材內容	22
		4-1-5 交通安全月	淪為形式的文宣遍地開花，實際效果不佳。	23
		4-1-6 建議	綜整上述問題之建議。	25
	4-2 工程	4-2-1 交通權責破碎	交通權責破碎，工程技術規格不統一。	26
		4-2-2 人本交通未具有強制力	人本交通之內容僅為建議，未納入法規，未具有強制力。	29
		4-2-3 忽視行人需求	人行道很少。	30
		4-2-4 標線型人行道氾濫	破碎、不連續、窄小、充滿違規的人行道，行人無法行走。	34

	4-2-5 行人穿越設施的 不足	4-2-5-1 緣石及欄杆	可保護行人卻鮮少設置。	39
		4-2-5-2 行穿線間距	行穿線間距太長。	41
		4-2-5-3 路緣展寬及庇護 島	可保護行人卻鮮少設置。	42
		4-2-5-4 行人穿越號誌	行人號誌過短。	45
		4-2-5-5 兩段式轉彎	使車輛常停留或駕駛於 行穿線上。	46
	4-2-6 自行車設施不足		自行車道極少。	47
	4-2-7 無障礙設施		通用設計不足，身心障 礙者通行不便。	53

		4-2-8 總結		綜整：對應數據顯示行人和自行車佔兒少交通事故使用之載具前幾。	56
		4-2-9 建議		綜整上述問題之建議。	57
	4-3 執法	4-3-1 執法不確實	4-3-1-1 法規	微罪不罰之荒謬。	59
			4-3-1-2 實況	違規滿天飛。	61
			4-3-1-3 學生交通車超載	學生交通車超載成常態。	64
		4-3-2 修惡法		限縮檢舉之荒謬之處。	66
		4-3-3 交通導護		學生及教職員站導護毫無保障且無公權力執法。	71

		4-3-4 建議	綜整上述問題之建議。	74
五、 知情表意	5-1 表意及參與		兒少在交通議題之表意 權被剝奪。	75
	5-2 知情		兒少在交通議題之知情 權被剝奪。	77
	5-3 建議		綜整上述問題之建議。	78
六、 結語			盼沒有兒少再因交通事 故而死亡。	79

兒 世

關於兒少交通安全

報 告

目次

壹、前言

貳、數據

參、總述

(一)、人本交通

(二)、交通 3 E

(三)、系統性交通暴力

(四)、兒少與交通之關係

(五)、問題總述

肆、從交通 3 E 探討問題

(一)、教育 Education

(二)、工程 Engineering

(三)、執法 Enforcement

伍、兒少表意、知情、參與

陸、結語

壹、前言

我是一個來自新北市的學生，我叫做聞英佐。這份兒少報告的動機源自於我的生活經驗。一次上學的路途中，走在斑馬線上與快速道路不讓行的迴轉貨車擦身而過，讓我意識到台灣的交通環境到底有多惡劣，甚至已經到了侵害兒少生命權的程度。



▲當事路口，學生的通學動線上竟然必須跨越四車道公路，也沒有任何行人庇護措施，宏觀全球已開發國家中，實為獨有之設計。

根據《兒童權利公約》(CRC)¹中條文提到：

第 6 條

2.締約國應盡最大可能確保兒童之生存及發展。

1 全國法規資料庫 兒童權利公約

在閱讀相關文件及資料後，證明了我的想法，台灣的交通不僅不安全，還嚴重威脅兒少的生存權。根據交通部道路交通安全督導委員會(下稱道安會)統計²，民國 97 年至民國 110 年間，兒少因交通事故而致其死亡者高達 1691 人，平均每年造成 120 人死亡。而因交通事故受傷之兒少更是高達 34 萬人左右，平均每年 2 萬多人左右。³

而兒少因交通事故導致其死傷的情形，絕非無憑無據，更多的數據會在第二部分敘述。除了數據外，此情形之嚴重性也受到了國家認可，於本次國際審查之條約專要文件⁴中有以下敘述：

第三章 一般性原則

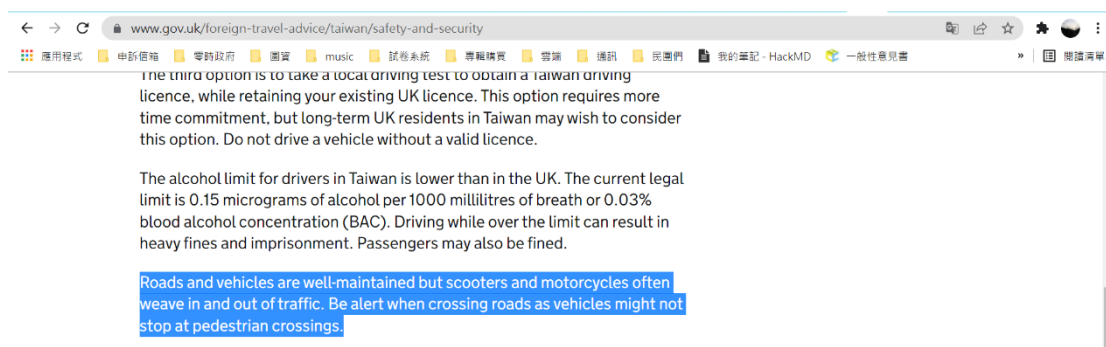
C.生命權、生存及發展權

事故傷害防制

69. 近年兒少事故傷害死因最大宗為

「運輸事故」，參附件 3-5。

而除了我國政府的認可，台灣的交通安全疑慮也被其他國家認證：



2 交通部道路交通安全督導委員會 道安資訊查詢網 統計快覽頁面

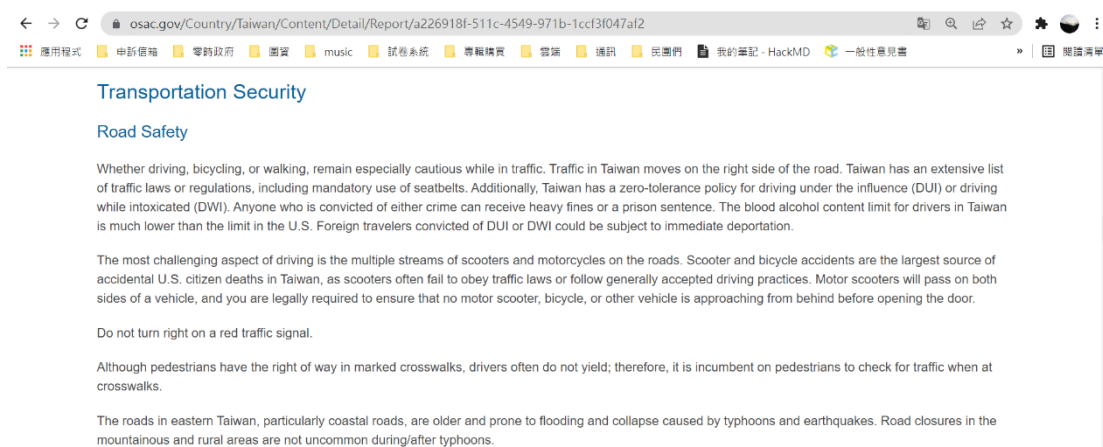
3 於數據章節會有較完整資訊

4 CRC 資訊網 CRC 第 2 次國家報告條約專要文件

▲英國政府對去台灣之旅遊建議⁵

「Be alert when crossing roads as vehicles might not stop at pedestrian crossings.」

「穿越馬路時要小心，因為車輛可能不會在穿越道前停讓。」



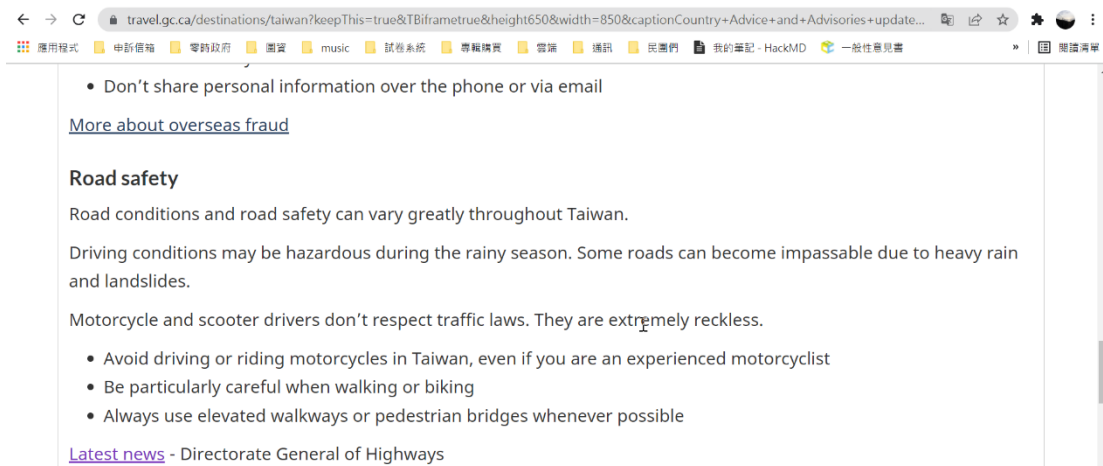
▲美國政府對去台灣之旅遊建議⁶

「Although pedestrians have the right of way in marked crosswalks, drivers often do not yield; therefore, it is incumbent on pedestrians to check for traffic when at crosswalks.」

「儘管行人在穿越道有絕對路權，但司機往往不讓行；因此，行人有責任注意交通情況。」

⁵ <https://www.gov.uk/foreign-travel-advice/taiwan/safety-and-security>

⁶ <https://www.osac.gov/Country/Taiwan/Content/Detail/Report/a226918f-511c-4549-971b-1ccf3f047af2>



▲加拿大政府對去台灣之旅遊建議⁷

「Motorcycle and scooter drivers don't respect traffic laws. They are extremely reckless. Avoid driving or riding motorcycles in Taiwan, even if you are an experienced motorcyclist. Be particularly careful when walking or biking.」

「摩托車駕駛不遵守交通法規，他們非常魯莽。
避免在台灣駕駛摩托車，即使您經驗豐富。
走路或騎車時要特別小心」

上述種種的資料一再證明台灣的運輸事故已對兒少造成極大的負面影響，若政府單位不積極改善，便是對兒少生存權的藐視。

⁷<https://travel.gc.ca/destinations/taiwan?keepThis=true&TBiframet=true&height650&width=850&captionCountry+Advice+and+Advisories+updated+in+the+last+24+hours>

貳、數據

根據本次國際審查之附件⁸，兒少非自然死亡人數之統計如下：

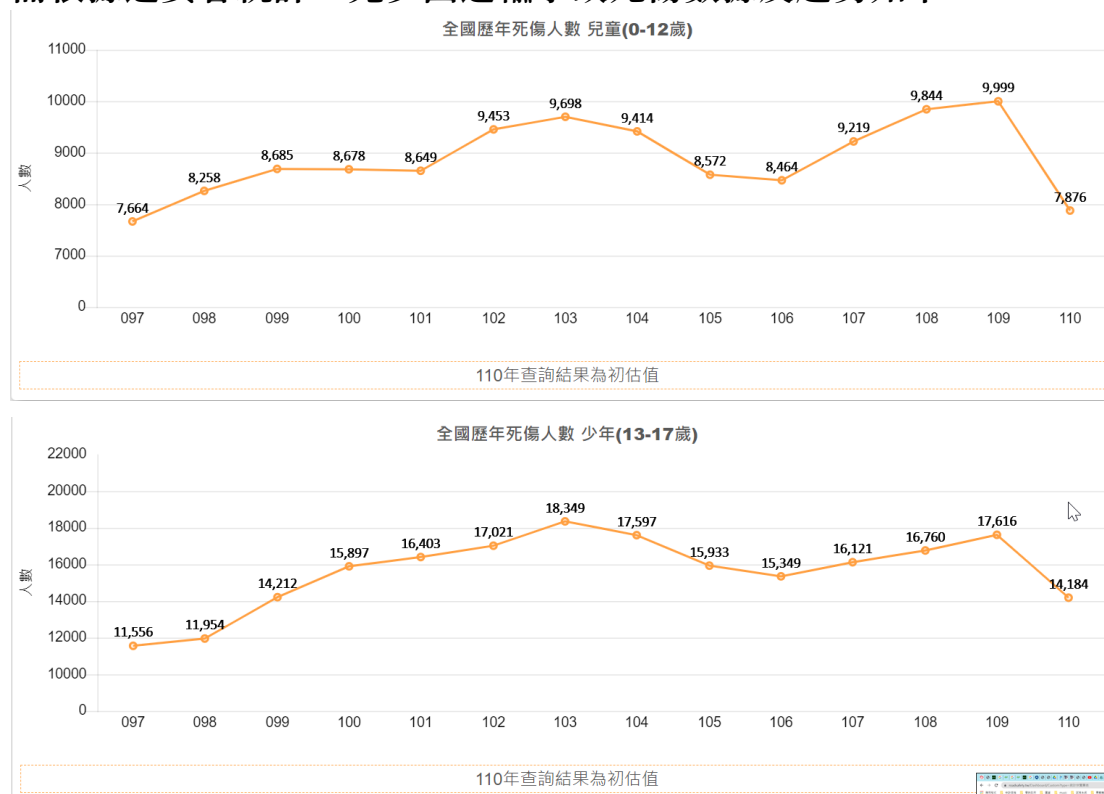
附件 3-5 (第 65、69 點) 兒少非自然死亡人數

單位：人，每十萬人口

單位：人，每千萬人口															
年別	總計	0-17 歲											自殺	他殺	其他
		事故傷害													
		運輸 事故	機動車 交通事故	因暴露與接 觸有毒物質 所致的意外 中毒	跌倒 (落)	暴露於 煙霧、 火災與 火焰	意外溺死 或淹沒	其他	呼吸的 其他意 外威脅	暴露於 自然力	其他及未明示 之非運輸事故 與後遺症				
死亡人數															
2016	307	239	115	109	4	8	9	20	83	39	35	9	29	19	20
2017	327	245	132	120	3	23	9	24	54	43	3	8	35	27	20
2018	295	228	123	109	3	11	10	28	53	41	0	12	37	12	18
2019	282	190	97	90	3	8	5	23	54	38	0	16	52	24	16
2020	271	184	96	80	5	9	10	21	43	37	0	6	52	26	9

▲可見運輸事故於兒少非自然死亡死因中佔大宗

而根據道安會統計，兒少因運輸事故死傷數據及趨勢如下⁹：

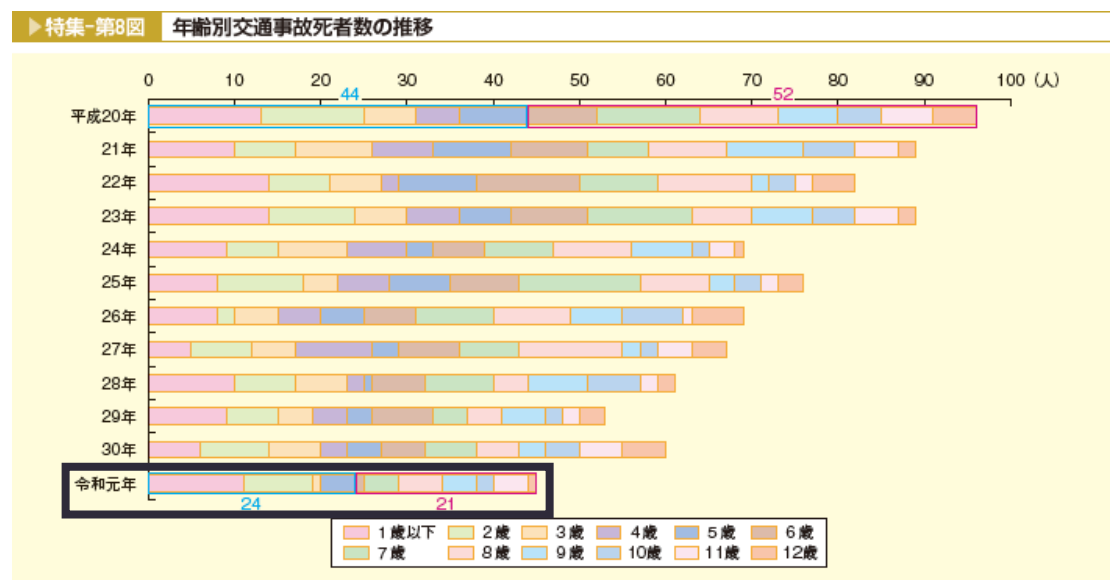


▲死傷人數無減緩，110 年之死傷皆較 13 年前還高

8 CRC 資訊網 CRC 第 2 次國家報告條約專要文件附件

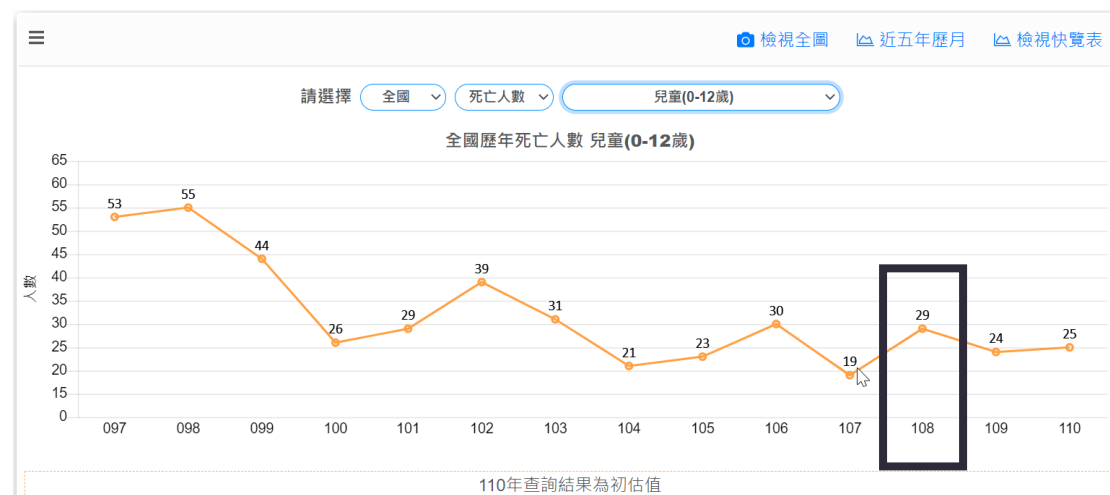
9 交通部道路交通安全督導委員會 道安資訊查詢網 統計快覽頁面

而鄰近國家日本的統計數據如下¹⁰：



▲ 2019 年，日本 0~12 歲因交通事故而死亡的兒童共
45 人

台灣同期同年齡區間之統計數據如下¹¹：



▲ 2019 年，台灣 0~12 歲因交通事故而死亡的兒童共
29 人

¹⁰https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r02kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_01_2.html

¹¹ 交通部道路交通安全督導委員會 道安資訊查詢網 統計快覽頁面

而根據日本總務省¹²及內政部¹³之統計數據顯示：

日本 0~12 歲總人口數為 9,171,679 人

台灣 0~12 歲總人口數為 2,489,093 人

再根據衛生福利部提供之計算公式¹⁴：

原因別死亡率=各死因死亡數 / 年中人口數 * 100,000

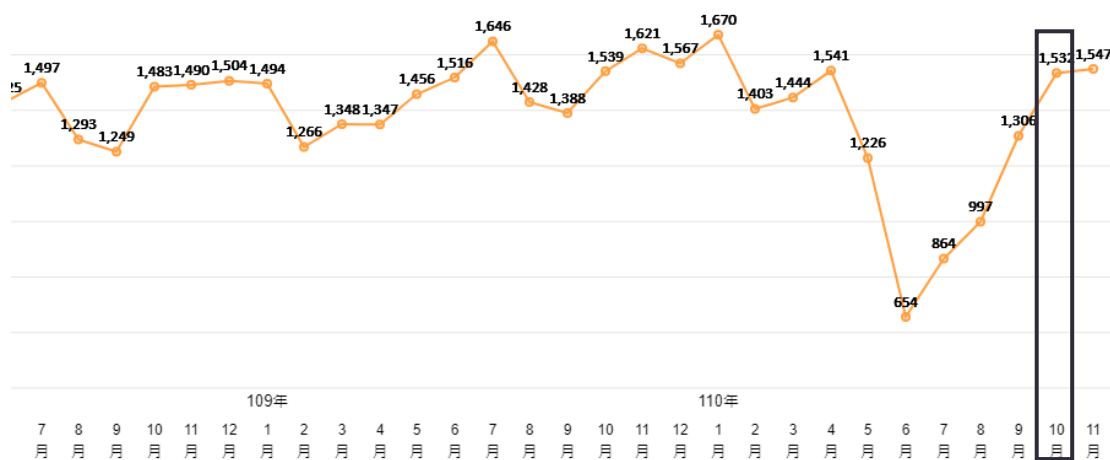
則日本及台灣的交通事故死亡率分別為：

$45 / 9,171,679 * 100,000 \div 0.316.....$

$29 / 2,489,093 * 100,000 \div 1.165.....$

數據較鄰近之國家高出不少，情況著實嚴重。

我國政府也於 2021 年 10 月首次辦理交通安全月，對於兒少交通死傷之影響如下¹⁵：



▲ 2021 年 9 月死傷 1306 件、2021 年 10 月(也就是交通安全月)死傷 1532 件、2021 年 12 月死傷 1547 件。

12 <https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003445134>

13 <https://www.ris.gov.tw/app/portal/346>

14 https://www.gender.ey.gov.tw/gecdb/Stat_Statistics_DetailData.aspx?sn=b%2Fs%2FuSNhaIoqQlbHXoISmQ%3D%3D

15 交通部道路交通安全督導委員會 道安資訊查詢網 統計快覽頁面

在交通安全月的兒少運輸事故死傷不減反增，還超越了當月前 57 個月的平均 1349 件¹⁶。2017 年，時任交通部長賀陳旦於立法院報告時¹⁷表示：

「這段影片名字叫做《一個都不能少》¹⁸(意指零死亡)，我自己加了一句叫做『一秒都不要放過』……」

此段業務報告被視為交通部宣示交通事故零死亡的起點，然 2017 年至今死亡數皆無明顯下降，最近也被媒體回顧：

「回頭看看 2017 年，曾宣示交通『零死亡』，三年內死亡人數要降低 15 %，但依照願景工程基金會調查，從那一年開始，交通事故中，30 天內死亡的人數不減反增，平均一年撞死 3 千人。……」

-TVBS 2022 年 1 月 4 日¹⁹

交通部的宣示在今日看來著實諷刺。

此報告並無使用專業的統計數據，僅簡單地與鄰近國家和國內不同時期之基本統計數據及圖表進行比較，不過各項數據依然能清楚顯示台灣兒少在交通環境所面臨的生命威脅及生存權的侵害。

16 本報告統計 源自交通部道路交通安全督導委員會 道安資訊查詢網 統計快覽頁面

17 <https://www.youtube.com/watch?v=SWp4qqHfcIY> 20171002 立法院交通委員會

18 <https://www.youtube.com/watch?v=k2tOye9DKdQ> There's no one someone won't miss - Man on the street - Towards Zero

19 <https://reurl.cc/NpY7L9>

參、總述

3-1 人本交通 (Humanity-Oriented Traffic Environment)

2009 年，內政部營建署首次以「人本交通」為主軸，編撰了《都市人本交通規劃設計手冊第一版》²⁰，為我國公部門第一次針對人本交通的理論及實務規劃層面之範例有完整的探析。而多年後，因應法令之更新及不合時宜內容致舊版已未臻完善，因此於 2018 年推出《都市人本交通規劃設計手冊第二版》²¹，而人本交通理念如下²²：

「以人為取向，追求人類永續美好生活所須之交通環境」

而台灣之所以推動人本交通，緣起則為²³：

「人本交通」的發展概念，起源於交通發展過程中對環境及使用者之省思，從以往「車輛」為道路空間主角的觀念，逐漸轉變為以「人」為空間主角之思考模式，強調人性化之都市空間與運輸系統相互結合，並兼顧民衆的安全與環境的負荷。

內政部於過去積極推動人本交通政策，然交通規劃之主責單位應為交通部，且上述提及之手冊並非法律，並不具強制性，在我國公務機關保守不願變革之態度下，此手冊之內容難以落實，形同虛設。

²⁰ <https://digitaiwan.com/docs/References/20091200.pdf>

²¹ <https://myway.cpami.gov.tw/wiki/wikimain>

²² 節錄自 《都市人本交通規劃設計手冊第二版》

²³ 節錄自 《都市人本交通規劃設計手冊第二版》

3-2 交通 3 E (The 3'E's)

交通 3 E 是各國廣泛運用於交通安全推動的方法，3 E 指的分別是教育 Education、執法 Enforcement、工程 Engineering，其主要用意為提升交通安全，被各國廣泛運用。而根據《都市人本交通規劃設計手冊第二版》²⁴所載，交通 3 E 與人本交通的概念結合後，策略如下：

- 1.教育(Education)－教育必須從小時做起，內容包括交通規則、安全資訊、技術指導、觀念宣導等，讓人本交通環境的理念深化於民衆內心。
- 2.執法(Enforcement)－包括訂定(或修訂)合理的法令及規範；持續建立及分析交通肇事資料；維管階段嚴格執行、取締違法行為等。
- 3.工程(Engineering)－建置安全、便利、順暢的人本交通環境相關設施，並持續加強維護管理，以及大眾運輸建設計畫的推動等。

²⁴ <https://myway.cpami.gov.tw/wiki/wikimain>

3-3 系統性交通暴力 (Systemic traffic violence)

系統性交通暴力一詞源自荷蘭，指的是執政者訂定之不良政策長期運作導致影響交通之安全。而其中也包含各層面的不良政策，例如未落實交通安全教育或是給予錯誤的交通安全知識、未確實執法放縱違法者、工程長期忽略特定族群需求……等。

在我國曾有多名立委都呼籲政府應正視系統性交通暴力對兒少的影響，如邱顯智委員就曾在 2021 年兒童節時表示：

「終結系統性交通暴力，是我們能給兒童最好的兒童節禮物。」

-邱顯智 2022 年 4 月 4 日²⁵



▲ 邱顯智委員於兒童節當日發文表達呼籲²⁶

²⁵ <https://www.facebook.com/LawyerHandyChiu/posts/2898955887011451>

²⁶ <https://www.facebook.com/LawyerHandyChiu/posts/2898955887011451>

時代力量黨團也曾於立法院召開記者會，呼籲政府應對交通安全有所作為：

「時代力量立院黨團今天召開『人間修羅場，路上冤魂無人問；道路如戰場，交通暴力幾時休』記者會。」

-新頭殼 2021 年 10 月 26 日²⁷



▲ 時代力量於立法院召開記者會，籲政府應有所作為²⁸

²⁷ <https://newtalk.tw/news/view/2021-10-26/656674>

²⁸ <https://newtalk.tw/news/view/2021-10-26/656674>

3-4 兒少與交通的關係

交通安全最直接關係到兒少的生存及發展權，交通的概念則關乎到了人們因需求而進行移動的過程，若從這個概念延伸，更關乎到許多兒少之權利，如兒童權利公約中所提到²⁹：

第 3 條

1.所有關係兒童之事務，無論是由公私社會福利機構、法院、行政機關或立法機關作為，均應以兒童最佳利益為優先考量。(兒童最佳利益)

第 23 條

1.締約國體認身心障礙兒童，應於確保其尊嚴、促進其自立、有利於其積極參與社會環境下，享有完整與一般之生活。(身心障礙兒少)

第 31 條

1.締約國承認兒童享有休息及休閒之權利；有從事適合其年齡之遊戲與娛樂活動之權利，以及自由參加文化生活與藝術活動之權利。

2.締約國應尊重並促進兒童充分參加文化與藝術生活之權利，並應鼓勵提供適當之文化、藝術、娛樂以及休閒活動之平等機會。

²⁹ 全國法規資料庫 兒童權利公約

包括但不限於上述條文，交通的本體就是個體的移動，包含居住地至各場域的連結，如學校(受教權)、文化及休閒場館(休閒娛樂及文化活動權)……等等，即使非學校之場域，兒少的生活中交通是必然會發生的過程，國家應保障的不只是校園周圍的交通安全，如宗教場合(文化權)、行政機關(集會結社、表意權)等等之場域，也需要足夠安全的交通，才能積極鼓勵兒少參與各類活動及進出各類其受兒童權利公約所保障權利的相關場所。交通關乎生存、也關乎任何權利內涵的實踐。

3-5 問題總述

台灣長期處於系統性交通暴力的環境下，人本交通的規劃未能被落實，導致兒少因交通所造成的死傷數居高不下。若能使用交通 3 E 的角度，檢討各層面的問題，如交通安全教育、交通工程、交通相關法令之執行及訂定、鼓勵措施之執行，或許能助於改善現狀。

肆、從交通 3 E 探討問題

接下來這個部分，會用一個國中生的視角來提出不同層面的問題和建議，共三個層面，包含了交通安全教育、交通執(立)法、交通工程，內容可能未臻完善，但都是生活中真實預見的情況。

4-1 教育

本部分將會針對交通安全教育提出現況及建議。

4-1-1 淪為形式的非常態活動及評鑑機制

我國交通安全教育緣起於民國 54 年的桃園永安國小於陽明山的翻車事件³⁰，後續則包含了交通安全教育手冊及教材的編印、相關法規的訂定，如《學校及社會交通安全教育執行作業要點》，但僅屬行政指導之性質，查條文中之評鑑機制如下³¹：

肆、評鑑與獎懲：

- 一、各級學校應依附表自評學校交通安全教育績效，並將自評結果報由主管教育行政機關核轉送教育部實施複評。
- 二、各級主管教育行政機關對學校推行交通安全教育績效之獎懲，以五年內不重複受評為原則(離島地區以三年為限)。行政獎懲部分，依年度交通安全教育評鑑實施計畫有關規定辦理。

評鑑約五年進行一次，且第一階段由學校自評，第二階段則由教育部複評。次查「108 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫」，國中小及高中皆有訪查機制，而因評鑑主要之初審及複審皆以書面呈現為主，因此各校交通安全教育常常淪為形式，許多非常態性的交通安全教育活動(如演講、宣傳)可供紀錄影像便於提交報告。

³⁰ 以澳洲國民小學交通安全教育教案為基礎發展國內教案之研究 張瑜婷，民 104

³¹https://www.edu.tw/News_Content.aspx?n=0217161130F0B192&sms=DD4E27A7858227FF&s=FCB CD1E4B6E34DB1

4-1-2 課綱內的交通安全教育及借課

除此之外，在 108 課綱中的健康與體育領域，在部分學習階段有相關之交通安全教育內容：

Ba-II-1 居家、交通及戶外環境的潛在危機與安全須知。

Ba-III-4 緊急救護系統資訊與突發事故的處理方法

但課綱內之交通安全教育篇幅不大，且主要皆以覺察危險及事故後之處理，未能有完善，包含路權觀念、載具使用、標誌遵循、公共運輸使用、交通法規之理解等皆不在課本內。

而我國之初等及中等教育之現場又常有借課³²考試或上學科(國英數社自)之情形，更讓本就不多的交通安全教育幾乎消失在常態性課程當中。

教育部及交通部在 2021 年曾辦理兒少交通安全表意座談會，出席之兒少表示³³：

「交通安全教育應為全民教育，但就自身過往經驗，在學習過程中，鮮少接受到具體的交通安全教育，依兒少權法，是否可請教育部擬定完整的『安全教育』課程？」

「學校大多是每學期或每學年進行一次交通安全演講，其成效不彰，是否有更好的安全教育宣導的辦法？」

顯見了非常態性的交通安全教育效果不彰，常態性的交通安全教育則是不足。

³² https://www.cy.gov.tw/News_Content.aspx?n=125&s=21826

³³ <https://168.motc.gov.tw/theme/child/post/2112071820542>

4-1-3 近期推動及校訂必修 4 小時的爭議

交通部與教育部於 2021 年達成共同推動研訂「高級中等以下學校安全教育課程」內容的共識，將交通安全教育列為校訂課程 4 小時，並預訂自 110 學年度開始正式實施。

而全國教師工會總聯合會(下稱全教總) 理事長侯俊良³⁴則表示：

「學校端最討厭各種不同部門指揮學校做這做那，造成學校忙亂；交通安全當然重要，但是 12 年國教課綱的 19 項議題中早已納入安全教育，交通安全已也經放在領域綱要中，為何兩位部長、一個道安會議，就可以忽視學校在校訂課程中的主動權？」

交通安全不只重要，更應該要有系統性，全教總指出課綱內已有交通安全議題及交通安全已納入課綱，但實際上篇幅卻少的可憐，僅有 3a-III-1 及 Ba-II-1 兩個學習表現³⁵，無法讓兒少學習應有的交通安全知識及技能。而此事更顯現了我國針對交通安全教育毫無系統性，竟使用校定課程教授交通安全，而非透過課審會將交通安全之完整知識放入十二年國民教育課綱中。

³⁴ 交通部直接對中小學課程下指導棋 教團氣炸 旺報 簡立欣

³⁵ <https://reurl.cc/6EXEYd>

4-1-4 錯誤的知識、媒體的渲染、系統性交通暴力

「十次車禍九次快」、「看到大車退三步」、，是常見於台灣交通安全宣導的口號及媒體報導之內容。而根據荷蘭關於系統性交通暴力與媒體渲染的論文研究³⁶指出：

過度以機械故障為理由(如煞車失靈)、忽略道路設計及制度問題(圍繞事故而非檢討可能肇因)、聳動且不具建設性的標題，都是建構系統性交通暴力的元素。

台灣有同樣的情形，而且已經延伸進交通安全教育，如：「十次車禍九次快」³⁷，描述車禍主因應為超速占大宗。但根據內政部警政署統計，109年A1類車禍僅有5.71%肇因為「未依規定減速、超速失控」³⁸，實屬假訊息，具有誤導之性質。

而忽略道路設計及制度問題更顯嚴重，如行人遇大型車，我國常使用「看到大車退三步」³⁹來進行教育及宣導，但根據路權的概念，應為大型車應注意行人，而非行人主動避讓的防衛性用路，大型車更應安裝「行車視野輔助系統」，而非用有死角來教育兒少「看到大車需避讓」這種完全違背路權觀念的教育。

而當然也不只上述之案例，我國常有將肇因顛倒之情形，如許多事故的發生主因皆非超速，而是次因、更不應該忽略主要肇因，而先談論防衛性用路，不應將其顛倒，傳達錯誤的交通安全觀念。

上述都是建構我國系統性交通暴力的案例，兒少不應該接收到錯誤的觀念，政府更不應該成為系統性交通暴力的加害者。

³⁶ <https://reurl.cc/6EeanM>

³⁷ https://168.motc.gov.tw/theme/teach_sch_1/post/1906121100521

³⁸ <https://reurl.cc/mGN1GY>

³⁹ <https://fnc.ebc.net.tw/amp/cars/122675>

4-1-5 交通安全月的敷衍了事

根據交通部交通安全入口網，交通安全月主要目的為：

110 年希望透過活動期的延長，觸及更多國人，推廣交通安全，將交安週擴大為「交通安全月」，並邀請更多企業團體等夥伴共襄盛舉。

針對校園，則提出以下之交通安全月措施：

交通安全教育扎根校園！全台學校一起響應交通安全月，各級學校舉辦實際體驗活動，運用朝會、新生訓練..等活動，傳遞路口安全的重要性，同時也在布告欄、跑馬燈進行文字宣導，透過教育讓學生們的交通安全更有保障。

但是在教育現場的學生卻反應：

「交通安全月只有教官在台上宣導而已，跟平常沒什麼差別，另外也有電子看板橫幅，但若是電子看板就有用，那還需要交通安全教育嗎？其他國家推行已久的交通安全教育難道全無意義嗎？」

「我們國中只有在電子布告欄放上相關文宣而已，沒有宣導也沒有演講之類的，根本沒有效果。」

「沒有演講，只會利用一節班會課看相關的影片，也不用寫心得。」



▲ 筆者學校，僅使用靜態廣播系統放上文宣。

淪為形式的交通安全月，無法帶給兒少有用或是具有效果的教學，只使用布告欄、電視牆、文宣並無法讓學生學習交通安全的相方關知識，更可能因為無趣的形式帶來反效果。而需要拍照留存的機制，更會造就出許多氾濫但不具效果的文宣。

4-1-6 建議

- 1、 建立完整且有系統的交通安全教育，並且納入課綱，內容應具以下幾點⁴⁰：

*守護終身的交通安全觀念、交通系統潛在危機之掌握、
認識基本路權與交通法規、行人與乘客交通安全技能、
安全使用公共運輸之技能、交通維護及事故救護協助*

- 2、 研擬更有效的非常態性交通安全教育，避免淪為形式、枯燥乏味的演講、宣導，或是實質效益不高的繪畫比賽、短文比賽。
- 3、 非常態性之交通安全教育可以加入更多實際操作及體驗，如大型車視野體驗，了解大型車的視野死角，同時也認知到大型車應安裝視野輔助系統的責任，抑或是 VR 體驗車禍瞬間。
- 4、 避免錯誤的觀念進入教材，讓系統性交通暴力形成惡性循環。
- 5、 教師應接受相關交通安全教育之研習，教育主管機關也應配置專業交通安全教育人力進入校園，避免教師背負過多專業領域知識致其效果不彰之可能性。

⁴⁰ 守護終生交通安全的好觀念 張新立 民 104

4-2 工程

本部分將會針對交通工程(即軟硬體設施)提出現況及建議。

4-2-1 交通權責破碎

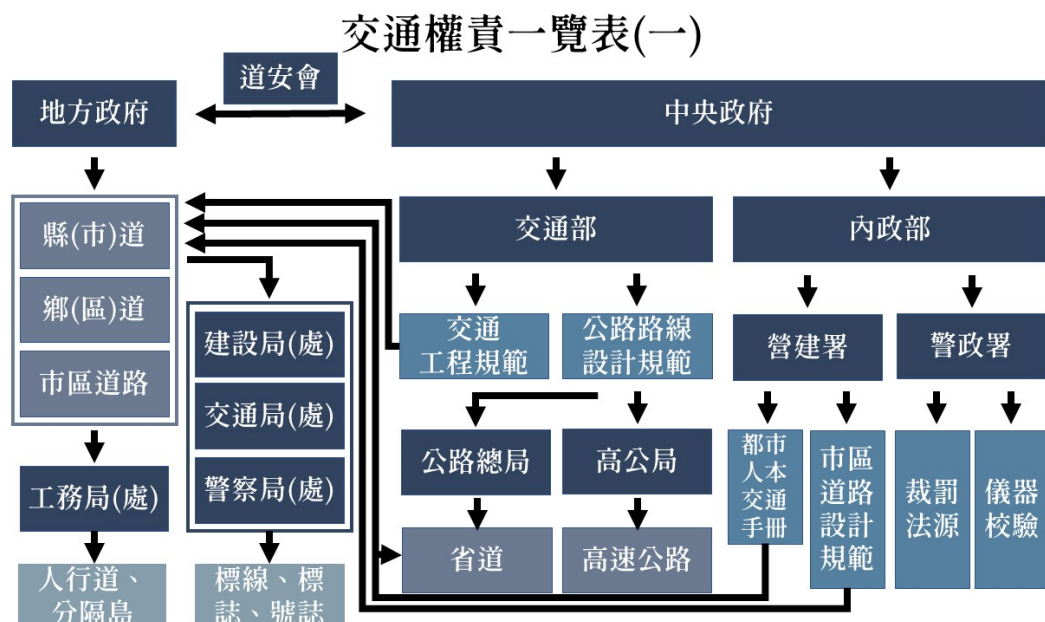
根據公路法 33 條規定：

公路設計、施工、養護及交通工程之各項技術規範，由交通部定之。

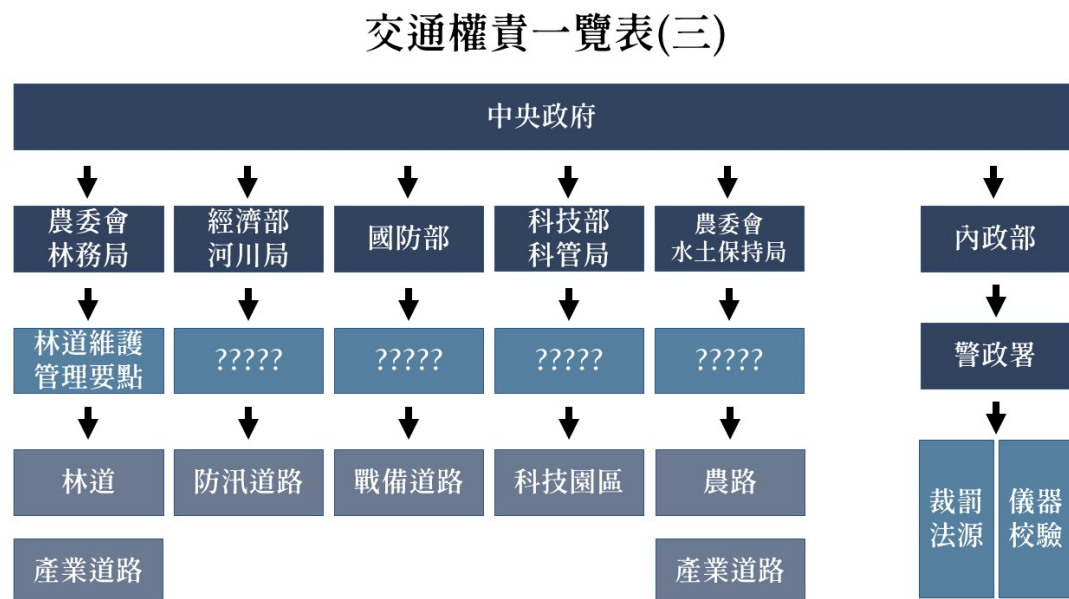
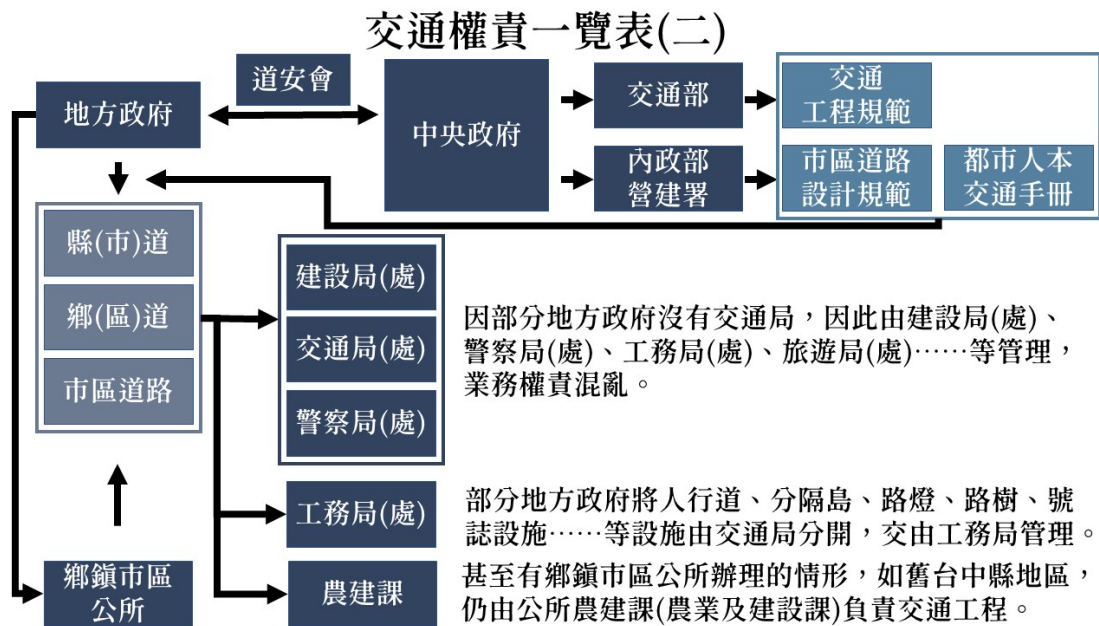
根據市區道路條例 32-1 規定：

市區道路及附屬工程設計標準應依據維護車輛、行人安全、無障礙生活環境及道路景觀之原則，由內政部定之。

於是本報告整理相關單位權責及法規，得到了以下關係圖⁴¹：



⁴¹ 本報告整理



不同主管機關、不同法源依據、不同縣市不同業務單位負責、特殊用途道路無法規依據，都是我國交通權責混亂破碎的原因。

如上圖整理所述，即使是非高快速公路，從上到下也有交通公路總局、各縣市政府交通、建設、工務、旅遊、警察局局處、鄉鎮市區公所的農建課……等等，橫跨多個不同層級的行政機關，標準也未盡相同。

而不同法源依據、不同單位所造成的結果，就是交通工程沒有系統性，也沒有統一的道路規劃工程標準，不只讓兒少用路時可能因為工程標準不同而導致硬體設備的缺失，更可能讓交通安全教育的內容無所適從。

4-2-2 都市人本交通規劃設計手冊不具強制力

《都市人本交通規劃設計手冊》相較《市區道路及附屬工程設計標準》和《公路路線設計規範》對於行人之硬體設施有較全面的規範，包含人行道的淨寬、鋪面材質、設施帶及綠化、植栽的規範、無障礙坡道的坡度及工程要求、行人庇護島……等等對於行人設施完善的規劃。但在現行交通工程，主要仍以《市區道路及附屬工程設計標準》和《公路路線設計規範》為主，《都市人本交通規劃設計手冊》僅為參考，不具強制力。

而《市區道路及附屬工程設計標準》中行人相關設施的條文相較《都市人本交通規劃設計手冊》寬鬆許多：

第 7 條 服務道路之規劃設計規定如下：

一、為改善行人通行空間，道路應留設人行道。

但道路寬度十二公尺以下，且路旁設有平整騎樓或無遮簷人行道者，得視實際需要設置。

更有得不適用本標準的相關條文：

市區道路及附屬工程設計標準

第 28 條 有下列情形之一者，市區道路得不適用本標準全部或一部之規定：

二、既有市區道路之改善、拓寬、修護

或養護，經該管地方主管機關同意者。

具有強制力的法律條文寬鬆，不具強制力的建議手冊則相對嚴格，即使建議的手冊中規劃能有效保護兒少安全，不具強制力仍無法改善現行之交通工程環境。

4-2-3 人行道的完全忽視

根據《市區道路及附屬工程設計標準》中第 7 條：

服務道路之規劃設計規定如下：

一、*為改善行人通行空間，道路應留設人行道。*

但道路寬度十二公尺以下，且路旁設有平整騎樓

或無遮簷人行道者，得視實際需要設置。

但是騎樓長期遭占用的情形屢見不鮮，而即使路寬小於十二公尺，兩側無騎樓及無遮簷人行道，也常無人行道的設置。



▲無騎樓也無人行道的道路(道路淨寬小於 12 公尺)



▲無騎樓也無人行道的道路(道路淨寬小於 12 公尺)

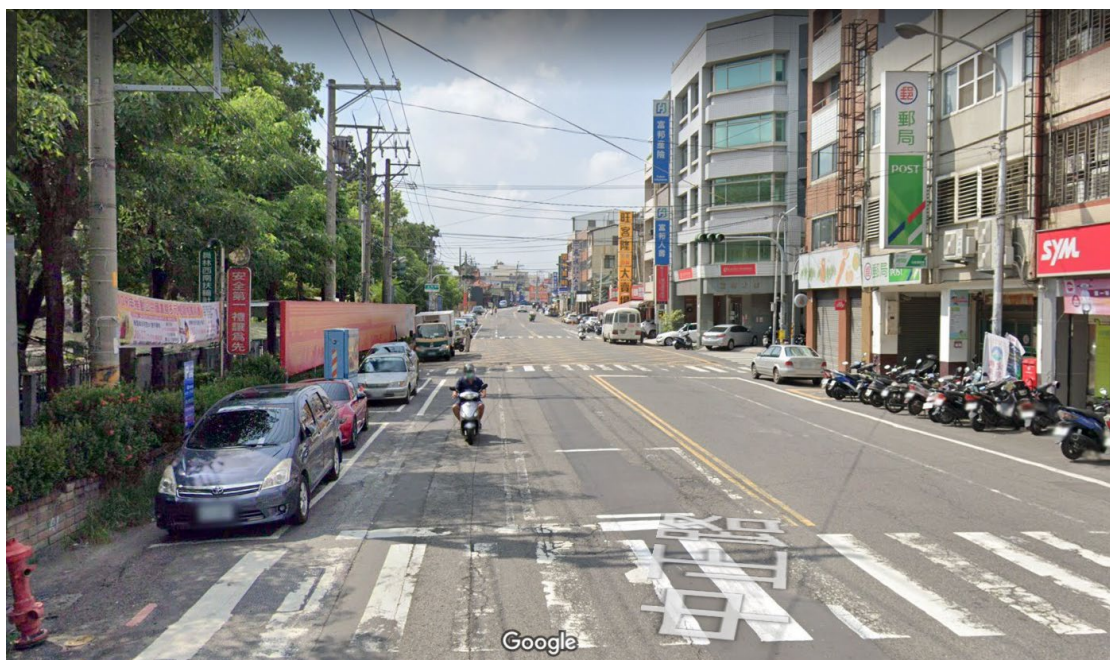


▲筆者每天上學的第一視角，無人行道也無騎樓



▲即使道路淨寬超過 12 公尺，路側也皆無人行道及騎樓(桃園中平國小)⁴²

⁴² <https://reurl.cc/zMOAok>



▲道路淨寬超過 12 公尺，僅有一側有騎樓，但遭車輛停放阻擋，另一側則無人行道。(彰化員林家商)⁴³

即使具有足夠的道路淨寬，也無無法負荷之車流量，卻也常未見人行道的設置，而學生就必須要走在車道或路肩。



▲寬度足夠，卻無任何人行道的設置 (台中嘉陽高中)⁴⁴

⁴³ <https://reurl.cc/veGkZo>

⁴⁴ <https://reurl.cc/12l1YY>

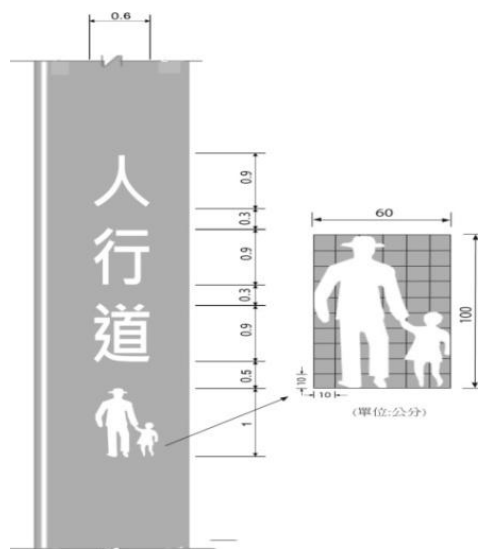
4-2-4 標線型人行道的氾濫

根據《道路交通標誌標線號誌設置規則》中第 7 條：

第 174-3 條

人行道標線，用以指示路面上僅限於行人行走之專用道，車輛不得進入。

以人行道標線劃設之人行道，其與車輛行駛之車道以路面邊線分隔之。人行道標字及圖示自人行道起點開始標繪，間距視道路實際情況繪設，每交叉路口入口處應標繪之。人行道鋪面得上色，顏色為綠色。



《道路交通標誌標線號誌設置規則》中對於標線型人行道之非常粗略，而同針對標線型人行道進行規範，不具強制性之《都市人本交通規劃設計手冊》則是佔了 4 頁的篇幅。且法規配套及標線型人行道本身就具有許多工程規劃上的不足，於是出現了以下之情況：



▲配合電箱的突然凸出⁴⁵



▲路燈導致寬度不足難以通行⁴⁶

⁴⁵ <https://reurl.cc/5GX03v>

⁴⁶ <https://reurl.cc/5GX03v>



▲突然限縮與車道重疊，界線不清晰⁴⁷

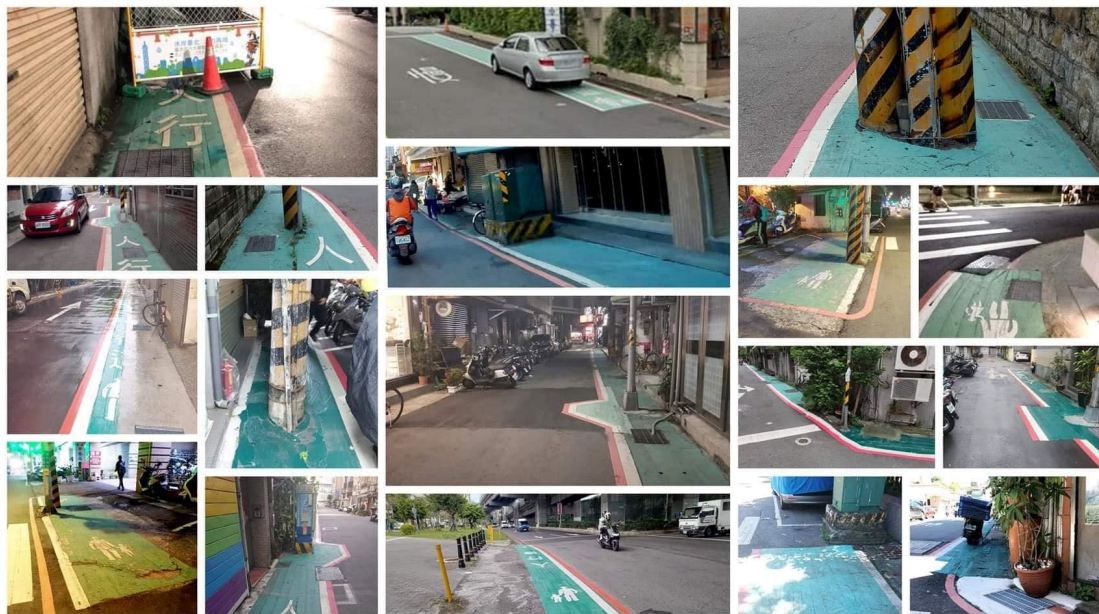


▲無實體隔離，汽機車直接駕駛於標線型人行道上(嘉義，此影片為嘉義市議員實地會勘之影片)⁴⁸

⁴⁷ <https://reurl.cc/GogK9W>

⁴⁸ https://www.facebook.com/watch/?v=196659285742321&extid=NS-UNK-UNK-UNK-IO5_GKOT-GK1C&ref=sharing

標線型人行道無法保障行人安全，充其量只能算是著了色的路肩。



▲各種鋪面不平整、變電箱電線杆、路障、花盆所占去的標線型人行道⁴⁹

⁴⁹<https://www.facebook.com/imapedestrianintaiwan/photos/a.139123621185732/314335613664531>

4-2-5 行人穿越設施的不足

行人穿越設施主要包含硬體、號誌、標線……等，但是台灣常有行人穿越道工程規劃的問題。因此部分較多圖示及不同硬體設施缺失之舉例，因此於此先行已硬體設施為分類，列出此章節之順序。

4-2-5-1 緣石防護及欄杆

4-2-5-2 行穿線畫設間距

4-2-5-3 路緣展寬及行人庇護島

4-2-5-4 行人穿越號誌

4-2-5-5 兩段式轉彎

4-2-5-1 緣石防護及欄杆



▲車輛壓過人行道，路口無緣石凸起或防護。⁵⁰



▲行穿線沒有退縮，也無欄杆防止行人因搶快而於無設置行穿線的地方跨越馬路⁵¹

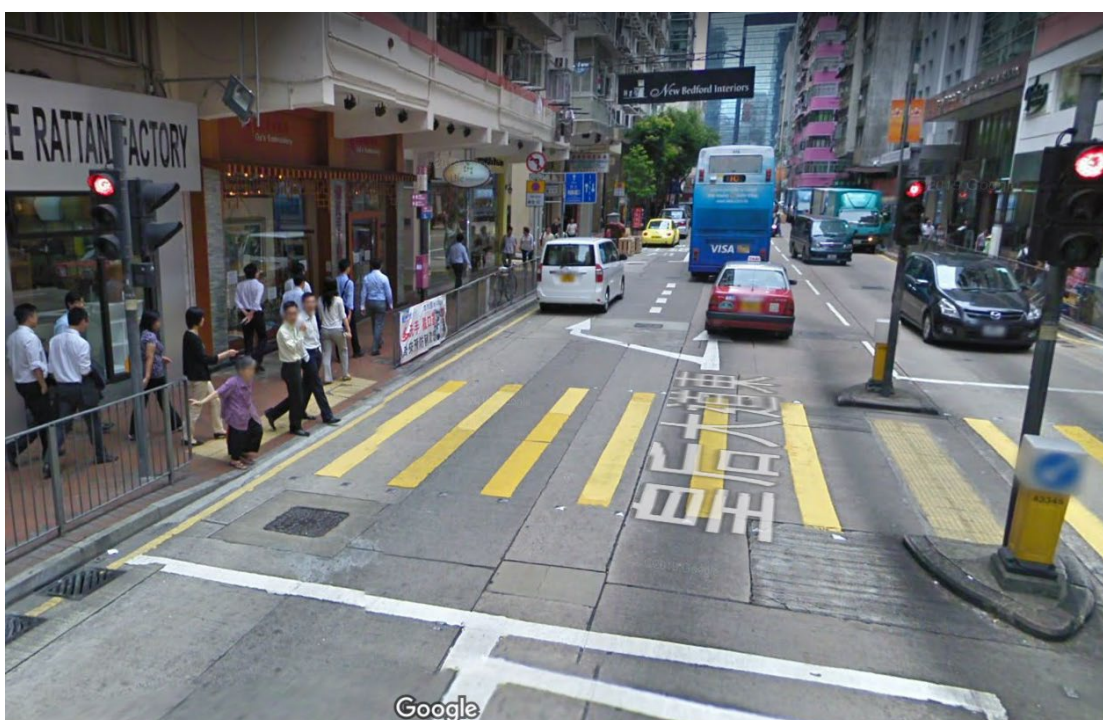
行穿線退縮有助於駕駛覺察行穿線上的行人，避免因車輛死角而造成事故的發生。而造成危險但台灣大部分的路口皆將行穿線設置於路口處，無法保障行人安全。而欄杆則可以防止行人於非預期之跨越區域跨越道路。

⁵⁰ https://www.youtube.com/watch?v=ex_bJVT0usQ&t=8s

⁵¹ <https://reurl.cc/QjNeW0>



▲優良案例，包含欄杆及行穿線退縮。⁵²



▲在香港，許多人行道設有欄杆及行人庇護島。⁵³

⁵² <https://reurl.cc/7eY77l>

⁵³ <https://reurl.cc/Mb9KvKl>

4-2-5-2 行穿線畫設間距



▲圖為台九線蘇花公路 123K+500~123K+950 之路段，
中間無任何行人穿越道。⁵⁴

上圖之路段非但無行人穿越道之劃設，其區間更是全為雙黃線。根據《道路交通安全規則》第 134 條：

行人穿越道路，應依下列規定：

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。

也就是說，若鄰近學校(蓬萊國小)的學生若需跨越道路，最遠須走約一公里的距離，完全忽略行人的用路需求。

⁵⁴國土測繪圖資服務網

4-2-5-3 路緣展寬及行人庇護島

再來改善凸出的人行道，
今天已經進場施工囉⚡，
未來還會將路面重新鋪平，👍
很快就可以讓路口更安全、更好騎車、開車了！



▲台中市議員要求台中市政府削除路緣展寬。⁵⁵

路緣展寬(Curb Extensions)，中文又稱路緣擴展、人行道外推、緣石突出，為避免駕駛死角及縮短行人穿越距離的設計。



▲優良案例，位於荷蘭⁵⁶

⁵⁵<https://www.facebook.com/TaiwanMotorcycle/photos/a.791171500998542/4159257990856526/?type=3&source=48>

⁵⁶ <https://reurl.cc/WkzxN7>

行穿線的行人庇護島(Pedestrian Refuge Island)，根據《都市人本交通規劃設計手冊中》提到，其主要功能為：

行穿線庇護島提供行人在穿越距離較長之車道時，有安全的停等區域。庇護區域可減少一次須通過之距離以降低行人風險。

但是在台灣，行人庇護島並不常見。



▲雙向共六車道的公路，鄰近學校(莒光國小及江翠國中)，附近也有文化場館(新北市藝文中心、江子翠圖書館)，更鄰近新北市議會。交通環境的不友善，可能讓兒少參與文化休閒及集會結社的意願降低。⁵⁷

如此重要、保護行人的措施，在台灣卻非常少見。

⁵⁷ <https://reurl.cc/gONGpb>



▲在英國，即使是雙向單線的道路，也會有行人庇護島。且庇護島不只在路口的行穿線設置，更有於一定距離，設於路間的行穿線和庇護島(圖中庇護島約距離 30 公尺)。⁵⁸



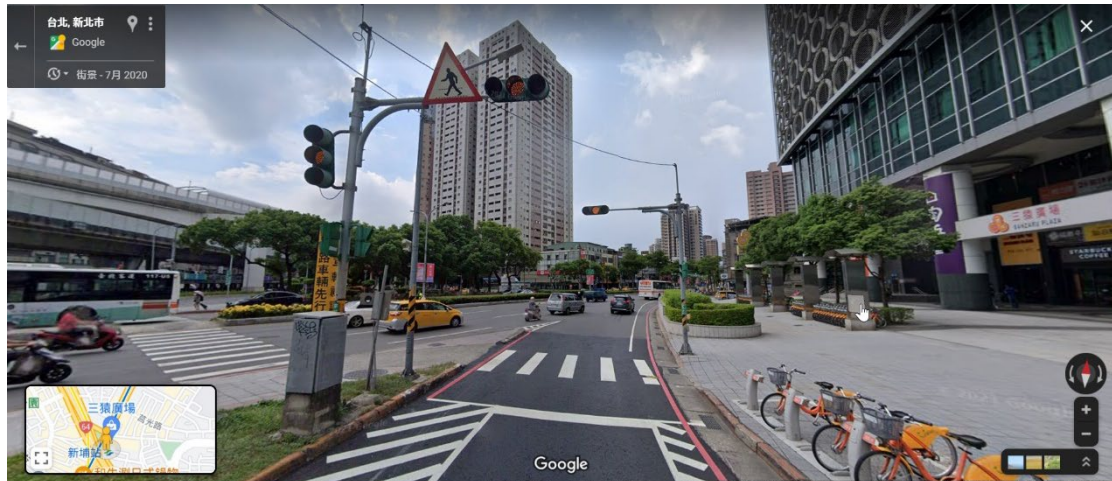
▲在澳門，很多路口都有行人庇護島的設施，且不僅僅只在車道正中央，分流車道間之畸零地也設計成庇護島。⁵⁹

⁵⁸ <https://reurl.cc/2D7YR6>

⁵⁹ <https://reurl.cc/Vj7bn6>

4-2-5-4 行人穿越號誌

行穿線號誌也是保護行人穿越道路時重要的硬體設施之一，但台灣的行人交通號誌時常傳出時間過短的問題：



▲此紅綠燈行人號誌僅七秒，兒少無法安全通過。⁶⁰



#新聞實驗室

行人過馬路時間短屢遭撞 高市延長號誌秒數 20200727 公視晚間新聞

▲學生表示行人號誌時間緊迫。⁶¹

⁶⁰ <https://reurl.cc/zMoaa6>

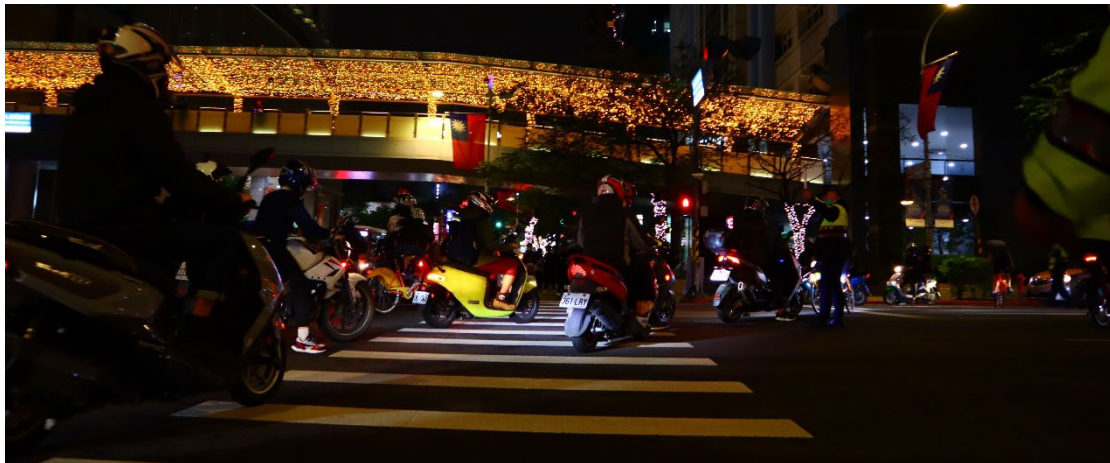
⁶¹ <https://www.youtube.com/watch?v=VHvbrXgPrcw>

4-2-5-5 兩段式左轉

機車兩段式轉彎是台灣獨有的文化，其他國家的兩段式轉彎並非像台灣一樣僅要求機、慢車，而是「全部車輛」或只有腳踏車需要兩段式轉彎。然機車待轉也常造成行人穿越的困難。



▲待轉常導致行穿線上有車輛駕駛或停留，行人無法通行或通行時有極大風險。⁶²



▲待轉常導致行穿線上有車輛駕駛或停留，行人無法通行，或通行時有極大風險。

⁶²<https://www.youtube.com/watch?v=Lx7f6xUMCas>

4-2-6 自行車設施不足

台灣之車種分類依據《道路交通安全規則》大略如下：

第二條

本規則用詞，定義如下：

- 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（包括機車）。

第六條

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
 - （三）電動自行車
- 二、三輪以上慢車：
 - （一）人力行駛車輛
 - （二）獸力行駛車輛

早期的機車被稱為機械腳踏車，自 1967 年將 50cc 以上機車劃入 50cc 以下機車統一管理，歸類於慢車。2012 年《道路交通管理處罰條例條文》修正，將機械腳踏車改為機車，並納入汽車⁶³。然因改革未能完全，許多慢車道皆為「機慢車道」，機車與自行車等慢車共同使用同一車道，甚至許多地方並沒有慢車道，因此台灣之慢車與汽機車之衝突仍時常發生。

⁶³ <https://www.president.gov.tw/File/Doc/71ac4270-cf8b-4a27-8785-ee4df34a88d7#Gazette>



▲根據此處之指示牌(標誌)，自行車等慢車需與汽機車共線使用同一車道，然此路段之速限為 50 公里每小時，自行車等慢車與汽機車巨大之車速差，非常危險。
(近陽明高中)⁶⁴



▲機慢車優先道上有汽機車混駛，若慢車需行駛於此車道，依然產生極大之速度差 (近高雄高工)⁶⁵

⁶⁴ <https://reurl.cc/NpDqan>

⁶⁵ <https://reurl.cc/GoDekp>



▲車道配置混亂，最外側無法辨識為路肩或是機慢車道，且外二線也可騎行慢車。(近民德國中)⁶⁶



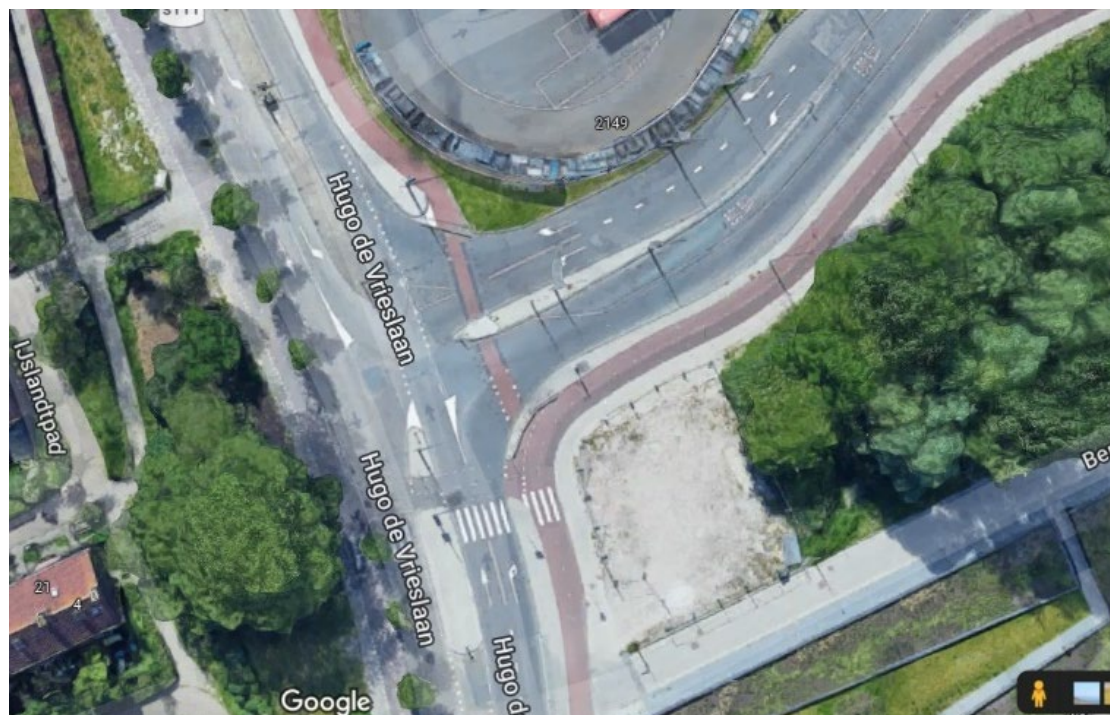
▲慢車靠右行駛之法規，使慢車易與臨停之車輛(如路肩之公車停靠區)產生衝突交會點(近文華高中)⁶⁷

⁶⁶ <https://reurl.cc/GoDeVv>

⁶⁷ <https://reurl.cc/6EkNld>



▲位於荷蘭，以非實體分離形式之慢車專用道⁶⁸



▲位於荷蘭，紅色部分為具有實體分隔的慢車道。⁶⁹

⁶⁸ <https://reurl.cc/6EkNld>

⁶⁹ <https://reurl.cc/Y9Q8WX>



▲位於紐約，運用槽化標線及庇護島分隔的慢車道。⁷⁰



▲筆者常騎行自行車經過的地方，與汽機車共線。⁷¹

⁷⁰ <https://reurl.cc/QjD49p>

⁷¹ <https://reurl.cc/Y9Q8WX>

若從交通工具的差異來看，則以自小客車駕駛人的行車安全感受較高，好評接近八成；其次為機車及大客車駕駛人，行車安全感受各為六成九及六成四，至於自行車騎士的用路安全感最低，僅五成一覺得有安心的用路環境。

-聯合報 2022 年 1 月 4 日⁷²



▲筆者學校，因無自行車道，自行車常與行人爭道。

沒有自行車道、與汽機車共線、騎行在汽車旁邊、汽機車從旁擦身而過，是筆者在台灣騎行自行車通行的記憶。毫無系統性的車道配置，且完全不顧及慢車之需求，導致了兒少駕駛慢車的危險

⁷² https://vision.udn.com/vision/story/122620/6006711?from=udn-relatednews_ch1010

4-2-7 身心障礙兒少所擁有的交通環境？

兒童權利公約(CRC)第 23 條

1.締約國體認身心障礙兒童，應於確保其尊嚴、促進其自立、有利於其積極參與社會環境下，享有完整與一般之生活。

2.締約國承認身心障礙兒童有受特別照顧之權利，且應鼓勵並確保在現有資源範圍內，依據申請，斟酌兒童與其父母或其他照顧人之情況，對符合資格之兒童及其照顧者提供協助。

兒童權利公約第 23 條旨為保障身心障礙之兒少之權利，包含尊嚴、自立、有利其積極參與之社會環境，且人人生而平等，應享有與一般兒少相同完整之生活品質。4-2-3 章節時，敘明台灣許多地方並未設置人行道，4-2-4 章節時，則描述標線型人行道形同虛設之原因，一般之行人就已難以安全之步行，更何況身障者？

花蓮中央路是許多身障者通往慈濟醫院的要道之一，但人行道常被放滿雜物與違停，路面更多處破損、傾斜，導致輪椅族無路可行，被迫與汽機車爭道，險象環生。

-聯合報 2022 年 5 月 18 日⁷³

從新竹火車站市區到東門城，不僅騎樓常被佔用，輪椅族難行，更迫使輪椅族必須在車道上與車爭道，呼籲市府重視，讓輪椅族在市區也能自在行動。

自由時報 2017 年 9 月 18 日

⁷³ <https://udn.com/news/story/7328/6040493>



▲人行道開口有高差，且開口有車輛停放。(公館國中)⁷⁴



⁷⁴ <https://reurl.cc/DdDaKE>



▲標線型人行道顛簸，導致輪椅通行產生危險。⁷⁵

以車為本的交通環境，道路及其附屬設施毫無通用設計之概念可言，無法積極鼓勵或協助身心障礙兒少參與休閒文化、宗教集會、集會結社活動，更甚者是為剝奪身心障礙兒少之自立及具有尊嚴生活的基本權利。

⁷⁵ <https://join.gov.tw/idea/detail/afb88ade-b064-46ea-8d28-fe5afe75be1a>

4-2-8 總結

根據財團法人靖娟兒童安全文教基金會(下稱靖娟文教基金會)《2020年兒童交通安全指標調查》⁷⁶中提到：

本次調查中有 66.6%的高中生於通學途中目睹過交通事故，有 13.3%的高中生本身於通學途中發生過交通事故，其中又以使用「自行車」者為最多，佔 33.3%；其次為「步行者」與「機車」皆 20.8%，佔 20.8%。

自行車及行人事故高中生通學發生交通事故所使用之交通工具中第一及次項，完美對應到本篇所述之交通工程缺失之方向。

另外根據交通部道路交通安全督導委員會之統計資料顯示⁷⁷，兒童(0 到 12 歲)及少年(13 到 17 歲)之自行車及行人占事故總件數排名分別為第二、第三及第三、第四。

顯現的不只是交通工程的不合理造成許多危險的發生，更是直接危害到兒少的生存權。

⁷⁶ https://www.safe.org.tw/key_report/research_detail/90?key_id=648

⁷⁷ [https://roadsafety.tw/AccOrder?Order=leok26&type=%E5%B0%91%E5%B9%B4\(13-17%E6%AD%B2\)](https://roadsafety.tw/AccOrder?Order=leok26&type=%E5%B0%91%E5%B9%B4(13-17%E6%AD%B2))

⁷⁸ [https://roadsafety.tw/AccOrder?Order=leok26&type=%E5%85%92%E7%AB%A5\(0-12%E6%AD%B2\)](https://roadsafety.tw/AccOrder?Order=leok26&type=%E5%85%92%E7%AB%A5(0-12%E6%AD%B2))

4-2-9 建議

- 1、 統一及重新審視交通權責，並統一道路規劃所使用之規定及條文。(對應章節 4-2-1)
- 2、 將人本交通之概念及交通工程相關技術規範納入具有強制力之法條。(對應章節 4-2-2)
- 3、 於所有公路建置完整、安全、連續、平整、足夠寬、實體隔離之人行道，保障兒少之生存權。(對應章節 4-2-3)
- 4、 停止畫設氾濫且破碎、技術規格毫無限制之標線型人行道，並將現有之標線型人行道加裝回復型導桿抑或是路緣石，並確保鋪面平整。(對應章節 4-2-4)
- 5、 將行人穿越設施納入交通工程法規，並且立即開始改善：
 - 一、 增加緣石防護及欄杆之交通工程相關規範。(對應章節 4-2-5-1)
 - 二、 檢討行穿線畫設間距。(對應章節 4-2-5-2)
 - 三、 增加路緣展寬及行人庇護島之交通工程相關規範。(對應章節 4-2-5-3)
 - 四、 增加行人穿越號誌之交通工程相關規範。(對應章節 4-2-5-4)
 - 五、 廢止兩段式轉彎。(對應章節 4-2-5-5)
- 6、 建立完整、連續之慢車道，並讓機車回歸快車道，避免慢車與快車之速度差造成危險。(對應章節 4-2-6)
- 7、 建立完整之無障礙通行環境，保障身心障礙之兒少之權利。(對應章節 4-2-7)

4-3 執法

本部分將會針對交通執法(立法)提出現況及建議。

4-3-1 執法不確實

執法不確實可以反映在法規及實際情況上：

4-3-1-1 法規

根據道路交通管理處罰條例：

第 92 條

4 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。

根據此，交通部會同內政部訂定違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則：

第 1 條

本細則依道路交通管理處罰條例（以下簡稱本條例）第九十二條第四項規定訂定之。

第 12 條

1 行為人有下列情形之一，而未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員得對其施以勸導，免予舉發：

一、有本條例第十四條第二項第二款、第二十五條第二項、第三十一條第五項、第三十一條之一第三項、第四十一條、第四十四條第一項第一款、第三款至第七款、第五十二條、第六十九條第二項、第七十一條、第七十二條第一項、第七十三條第一項第一款至第三款、第五款、第七十四條第一項、第七十六條第一項、第二項、第八十一條、第八十二條第一項第一款或第八十四條之情形。

(下略第二至第十六款)

此法條俗稱「微罪不罰」，然其判定之標準並未載明，由執法者自行判斷是否屬「情節輕微，以不舉發為適當者」。如同刑法規範竊盜為犯罪行為，後行政機關再訂定行政規則表示「若竊盜情節輕微，司法機關以不罰為適當者，免予刑罰」，非常荒唐。

4-3-1-2 實況

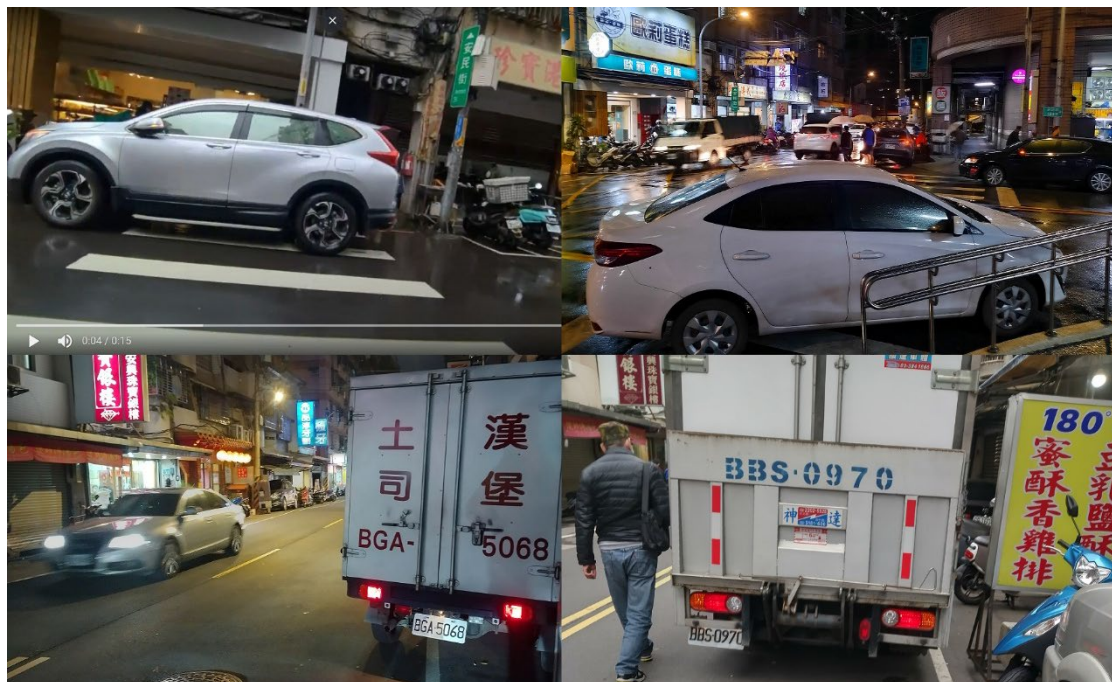
筆者為現任新北市政府第 6 屆第 3 次兒童及少年福利政策諮詢委員會之兒少委員，於會議時曾經提問：

警察局在處理交通事故防制上，若校園週邊或環境發現有違規停放車輛時有無相對應之措施？因涉及影響兒少行路安全。

業管局處回覆表示：

本局每月分析 110 專線檢舉違規停車熱時與熱點，要求所屬規劃「聯合稽查專案」，並要求各分局將校園周邊道路及環境列為重點取締熱點，利用各項勤務及拖吊強化取締違規停車，以保護兒少行路安全。

於是筆者開始記錄校於周邊之違停情形：



新北市政府第 6 屆第 3 次兒童及少年福利政策諮詢委員會之召開時間爲中華民國 110 年 12 月 14 日（星期二），於是筆者在間隔一個禮拜後(即 12 月 27 日至 12 月 31 日)蒐集這些影像，於上放學時沿路蒐集，因篇幅問題無法將所有違停之影像放上，但應以可以證明執法不力。



▲筆者最難忘的一次紀錄，汽車駕駛違停打開車門，
筆者被迫走至車道，差點遭機車之後照鏡撞擊。

是因為沒有停車格嗎？

不，不是。

是因為貪圖方便。



▲即使有卸貨車格，物流車仍執意停於車道上，妨礙交通環境，更讓行人必須走到車道上。(近金山國小、金美國小)

根據警政署統計⁷⁹：

109 年警察機關舉發違反道路交通管理事件計 1,464 萬 1,050 件。109 年警察機關受理民衆檢舉交通違規舉發 440 萬 4,772 件(占總舉發件數 30.09%)。

交通違規案件舉發數高得嚇人，卻仍可以看見各種交通違規之情形遍地開花。另外，根據警政署提供之資料，民衆檢舉交通違規占總舉發件數 30.09%，也顯示了執法單位的不力。

⁷⁹<https://www.npa.gov.tw/ch/app/data/doc?module=wg057&detailNo=806789236823977984&type=s>

4-3-1-3 學生交通車違規超載

據臺灣青年民主協會之「桃園壽山高中學生專車轉彎女學生瞬間跌出車外，學生專車嚴重超載，市府卻無法可管」一文中所述：

經過桃學聯的調查後，更發現光是桃園客運單一公司所承接的 17 個學校專車中，就有 10 校學生認為自己所乘坐的專車有「過擠」的問題，顯見超載的問題絕非單一個案。然而，乘載人數超標，搭乘學生就得被迫站立於走道，或根本沒有把手、拉環的地方，一旦發生任何交通意外，學生的性命安全將嚴重受到威脅。

筆者詢問身邊其他使用交通車通勤之學生，部份表示：

「有的同學要站在走道上，沒有位置坐，學校也知情，可是沒有處理」

東山高中學生

「我們學校是跟客運公司簽約，所以我們的校車就是公車，而我搭的路線派兩台車兩台都超載。上放學公車都是座位坐滿，然後站到車門口那種。然後因為座位不足還因此產生校車的學長姐制，上下車都要先讓學長姐先走。」

員林高中學生

學生專車常有超載問題，甚至因此而產生安全之隱憂，如臺灣青年民主協會之「桃園壽山高中學生專車轉彎女學生瞬間跌出車外，學生專車嚴重超載，市府卻無法可管」中提到：

一輛桃園市壽山高中的學生專車，在放學時載著學生往竹圍方向行駛，但由於搭乘人數較多，許多學生只能站在走道與安全門附近區域。不料，專車轉彎時，一名女學生被甩到安全門邊，安全門竟然就這樣被撞開，女學生瞬間跌出車外。

另外，一些學校也會有類似，但層面不同的超載狀況：

「因為我高中是在半山腰，然後校車開的路線有限，所以很多學生都選擇坐九人座廂型車，因為從第一節到最後一節可能是第十一節，真的很累。大家就寧可不要安全，自己的方便為優先考量，進而選擇九人座。剛下課但是還沒有搭到校車的，就要一直等一直等一直等，即便已經很晚了、甚至基隆很常下大雨，他們都要繼續等，不然就是要自己坐計程車或者是下山坐公車」

二信高中學生

校車須等候過久，學生以毫無保障且違法超載之廂型車做為交通工具，警察知情卻常常抓不到，學生安全成隱憂。

4-3-2 修惡法

這回，立院要修法以杜絕浮濫檢舉，不過民衆能否自律，自主不再違規，還有待檢視。

-公視新聞網 2021 年 10 月 07 日⁸⁰

立法院會近日（12/7）三讀通過了「道路交通管理處罰條例」部分條文修正案，清楚列出了兩大類、46 項民衆可檢舉項目。但以往台灣街頭常見的交通違規：紅黃線違停、任意駛出邊線、不依規定減速慢行、在單車道駕車與他車並行等等，在本次修法後若是「沒有嚴重影響交通安全秩序」，便不再開放民衆檢舉。

-關鍵評論網 2021 年 12 月 16 日⁸¹

駕駛貪圖方便，卻常常造成用路人不便或釀成意外，但爲了避免連續、惡意且報復性檢舉，交通部回應，目前子法已經正式預告修正，預告期爲 60 天，目標預計今年上半年開始實施。

-公視新聞網 2022 年 02 月 16 日⁸²

2021 年 10 月 7 日，立法院第 10 屆第 4 會期交通委員會第 3 次全體委員會議併案審查完竣，提報院會討論，其中就包含了「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案。⁸³

⁸⁰ <https://news.pts.org.tw/article/548276>

⁸¹ <https://www.thenewslens.com/article/160278>

⁸² <https://news.pts.org.tw/article/548276>

⁸³ <https://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lypdf.txt?xdd!cec9cbcac6cacac6c7c681cececfcc7cecfcec4cfccceccc4cfccac>
6

2021 年 12 月 7 日，提報院會兩個月後，立法院完成三讀。道路
交通管理處罰條例第七條之一、第七條之二及第八十五條之一條文
修正通過。⁸⁴

2021 年 12 月 22 日，總統令，華總一義字第 11000114011
號，修正道路交通管理處罰條例第七條之一、第七條之二及第八十
五條之一條文，公布之。號次第 7579 號。⁸⁵

此修正草案之重點並非刪減了什麼檢舉項目，而是我國民意代表對
於交通違規之亂象所表現出之態度，令人感受到非常荒謬。因大量
之違規檢舉導致警政單位行事不便，民意代表並非檢討交通教育是
否有所遺漏、交通工程是否有所缺陷、交通執法是否有所怠惰，而
是直接限縮關心交通安全之民衆檢舉違規之權利。

1996 年，政府開放民衆檢舉交通違規之原因爲：「由於警力有限及
民衆取巧違規成性，爲交通秩序混亂原因之一。民衆如能利用適當
管道檢舉交通違規，除可彌補警力之不足，亦產生極大之赫阻。」⁸⁶
然現今之立法單位卻將違規檢舉限縮，妨礙的不只是當下的交通安
全，兒少更可能從小耳濡目染，認爲違規並非大事，而產生「小惡而
爲之」的不正確觀念。

⁸⁴ https://lis.ly.gov.tw/lygazettec/mtcdoc?PD100412:LCEWA01_100412_00092

⁸⁵ <https://www.president.gov.tw/Page/294/48032>

⁸⁶ https://www.youtube.com/watch?v=Rr_6AARhKvY&t=51s

陽明交通大學運輸與物流管理學系教授吳宗修說，他對這次道安條例修法非常不認同，警方怕浮濫，但若小違規一直犯，卻無人阻止，兒少看到大人的錯誤行為都沒人管，也會跟著學，小惡就一直傳染。

吳宗修接受媒體訪問進一步指出，民衆檢舉交通違規現已無獎金可領，都是站在維護交通安全立場協助警方，他自己幾乎每天在監看交通違規，如果警方在後續處理階段人力不足，可以採取外包，限縮檢舉項目並不明智。

-聯合新聞網 2021 年 12 月 7 日⁸⁷

長年關注台北市交通議題、曾於 2018 年代表樹黨參選過台北市松信區議員選舉的林柏勛，整理了曾經因違規停車而造成死傷之名單，並將其命名為「縱容違停惡法殞命 傷亡名單」⁸⁸：

拖板車貪圖方便路邊違規停車，15 歲鐘姓少年騎機車未注意撞上慘死！：

「15 歲鐘姓少年工地搬完貨，無照騎車載朋友返家，行經該路段未注意路邊違停的拖板車直接撞上，鐘姓少年撞斷頸椎倒地，後座馬姓少年撞得滿臉是血輕傷，但鐘男送醫後宣告不治。」

自由時報 2019 年 8 月 23 日

⁸⁷ <https://udn.com/news/story/7315/5944693>

⁸⁸ <https://www.facebook.com/teddy3small/posts/5105226742883549>

新北女童放學慘遭貨車倒車輾過當場遭 5 噸重壓破內臟：

「新北市五股區日前發生驚悚的學童遭碾事故，起因貨車臨停在黃線上擋去行人路線，女童不敢走車道繞過，只好等在貨車後方，卻遭貨車突然倒車撞倒，隨後整輛貨車竟直接輾過女童嬌小的身軀，造成她全身撕裂傷，送醫後發現內臟破裂」

聯合報 2020 年 4 月 2 日

違停車突開門！單車少年遭擊落，後車再輾斃他：

「台中市南區上午發生一起死亡事故！一輛貨車違停在車道上，開啟車門瞬間，讓騎腳踏車行經的陳姓少年(16 歲)閃避不及，撞上車門摔落地面後，又遭另一輛行經的自小客輾過頭部，造成少年顱內、胸腔出血，經緊急送醫搶救仍宣告不治。」

蘋果新聞網 2021 年 3 月 27 日

根據《兒童權利公約》(CRC)⁸⁹中條文提到：

第 3 條

1.所有關係兒童之事務，無論是由公私社會福利機構、法院、行政機關或立法機關作為，均應以兒童最佳利益為優先考量。

惡法殞命，兒少生存權被立法機關忽視，限縮檢舉就是惡法。

89 全國法規資料庫 兒童權利公約

不只是限縮檢舉本身，此次修法展現了民意代表與政府對於交通違規荒謬、可笑、令人憤恨之態度。

違法太多因而限縮檢舉，就如同「解決問題就解決提出問題的人」，荒謬至及。請政府不要讓任何一個兒少，因為不安全的交通環境，而出現在死因回溯的統計文件上，成為一個數字。

4-3-3 交通導護

台灣許多學校皆有導護，而導護之工作主要為保護通學學生於道路上之安全，通常會於車輛與行人穿越道之交叉點安排導護工作。

根據全教總調查結果中之數據，有超過 90% (869 所) 學校，交通導護職責都是由學校教職員工負責，甚至約 25% (240 所) 學校並未詢問老師意願、未經過校務會議研討，直接指派老師安排輪值表。

親子天下媒體中心 2022 年 2 月 10 日⁹⁰

而此一導護工作之安排，可能造成許多風險：

高雄鳳翔國中梁姓體育老師，去年底擔任導護時遭闖紅燈轎車撞飛，人還昏迷不醒。

公視新聞網 2022 年 1 月 18 日⁹¹

2021 年底，高雄鳳翔國中梁姓體育老師擔任導護時遭車輛撞飛，引起教團及社會關注導護權責之擔任：

「指揮交通或是進行導護的過程當中，如果有一些強制的作為，因為老師並沒有法定的指揮權，就容易產生糾紛。」侯俊良補充，有些駕駛不理會導護老師，逼車、硬闖的大有人在，執勤老師不僅有危險，也沒辦法針對違規駕駛人開單或有任何作為。

公視 P#新聞實驗室 2022 年 1 月 5 日⁹²

⁹⁰ <https://www.parenting.com.tw/article/5091971>

⁹¹ <https://news.pts.org.tw/article/563883>

⁹² [https://newslab.pts.org.tw/video/167-](https://newslab.pts.org.tw/video/167-%E5%B0%8E%E8%AD%B7%E9%9B%A3%E9%A1%8C%E8%AA%B0%E4%BE%86%E7%AB%99%E5%B4%97%E6%89%8D%E5%90%88%E7%90%86?)

<https://newslab.pts.org.tw/video/167-%E5%B0%8E%E8%AD%B7%E9%9B%A3%E9%A1%8C%E8%AA%B0%E4%BE%86%E7%AB%99%E5%B4%97%E6%89%8D%E5%90%88%E7%90%86?>



▲教職員擔任導護

不具有公權力之教職員擔任導護，除根本無權力指揮用路人外，也容易導致糾紛，更有許多駕駛會因其不具公權力而惡意逼車、抑或不顧指揮直接違反號誌，造成兒少於穿越行人穿越道時產生極大風險。此一情形不只對擔任導護之教職員毫無保障，對於導護應保護之兒少效果更是大打折扣。

教職員擔任導護成常態之外，也有部分學校由學生擔任：

侯俊良提到，有 347 所（佔 36.15%）中小學的學生擔任學校交通導護，明顯已違反兒童權利公約精神——不得讓未成年學生處於危及身心福祉的場所，應調整改善。

親子天下媒體中心 2022 年 2 月 10 日⁹³



▲學生擔任導護

在教職員擔任導護工作就已有極大風險，更何況是讓兒少站在路側執行導護工作？然現況仍有許多學校讓學生擔任導護工作，讓兒少處於有害其身心健康及發展之場所，更是對於生存權之忽視。

⁹³ <https://www.parenting.com.tw/article/5091971>

4-3-4 建議

- 1、 確實執法，勿因微罪而不罰，任何一個微罪都可能是死亡車禍的原因。
- 2、 建立完整之學生交通車稽查機制，且應確保校方與租賃車輛之公司有簽約，而非以市區公車之型態載運學生。
- 3、 立即恢復檢舉機制，並研議交通督導員之制度。
- 4、 積極應處，不應以「解決問題就解決發現問題的人」來下手。
- 5、 立即禁止各校由教職員及學生擔任導護，應由具有公權力之執法人員擔任。

伍、兒少表意、知情、參與

5-1 表意及參與

根據《兒童權利公約》(CRC) 中條文提到：

第 13 條

1. 兒童應有自由表示意見之權利；此項權利應包括以言詞、書面或印刷、藝術形式或透過兒童所選擇之其他媒介，不受國境限制地尋求、接收與傳達各種資訊與思想之自由。

第 17 條

締約國應認大眾傳播媒體之重要功能，故應確保兒童可自國內與國際各種不同來源獲得資訊及資料，尤其是為提升兒童之社會、精神與道德福祉及其身心健康之資訊與資料。

我國卻常忽略兒少之表意權，根據靖娟文教基金會《2020 年兒童交通安全指標調查》⁹⁴中，受訪者表示：

「應該要有讓兒童與大人共同討論彼此對交通路況的機會，而不是讓兒童成為被動接受管理的群體。」

⁹⁴ https://www.safe.org.tw/key_report/research_detail/90?key_id=648

交通部曾於 2021 年辦理兒少交通安全表意座談會，邀請各縣市兒少代表出席。然現場僅四位兒少最終有發言，其他只能用發言條書寫，並由出席之官員簡短回復。參看各政府單位之兒少參與，衛福部有兒少代表、地方政府社會局有兒少代表、國教署有青少諮、海洋委員會有青諮……許多機關都納入兒少代表時，道安會及交通部卻無任何兒少可常態性參與之參與機制。

一個關乎兒少是否可以存活、甚至也確實嚴重威脅到兒少生存的議題，理應讓兒少能參與其中，但我國最高層級之交通行政單位顯然不是這麼想的。

臺北市政府於第 16 屆臺北市市區公車營運與服務品質督導及評鑑委員會遴選府外委員時，首次加入學生，建立了北市兒少可於此一委員會發聲之機會，惟至今仍只有臺北市有，且此一委員會僅主要針對公共汽車之運輸，顯現政府在交通議題長期忽略兒少之聲音，兒少之表意及參與權被剝奪，實有侵害兒少表意權知情事。

5-2 知情

此處簡單舉一例來說明：

依政府資訊公開法第 6 條：「與人民權益攸關之施政、措施及其他有關之政府資訊，以主動公開為原則，並應適時為之。」

另依政府資訊公開法第 7 條第 1 項第十款：「下列政府資訊，除依第十八條規定限制公開或不予提供者外，應主動公開：十、合議制機關之會議紀錄。」

而同條第 3 項：「第一項第十款所稱合議制機關之會議紀錄，指由依法獨立行使職權之成員組成之決策性機關，其所審議議案之案由、議程、決議內容及出席會議成員名單。」

據此，新北市政府交通局應公開「新北市政府市區汽車客運業營運審議委員會」其所審議議案之案由、議程、決議內容及出席會議成員名單。

然，網路上針對「新北市政府市區汽車客運業營運審議委員會」其所審議議案之案由、議程、決議內容及出席會議成員名單杳無蹤跡。此一案例可見政府資訊常常沒有公開，兒少之知情權被剝奪，實有侵害兒少知情權知情事。

5-3 建議

- 1、 建立由中央至地方，完整之兒少對於交通行政機關表意機制，落實兒少表意權。
- 2、 落實政府資訊公開，並整理成兒少易取得資訊之方法，落實兒少知情權。

陸、 結語

我只是想要好好的活在我所愛的這片土地上，與我所心愛的人。

當驚聲尖叫時

當猛然撞擊時

當支離破碎時

當翻滾落地時

當血跡斑斑時

當血肉模糊時

當電話響起時

當痛哭失聲時

當生命逝去時

當家庭破碎時

我只想問，政府什麼時候可以讓兒少不用經歷這些時刻？

我有個很微小的夢想：我想活著。

本報告到此結束，感謝閱讀。