

提點子 16 歲以上開放機車駕照(不包括重機)各單位書面意見 109.10.27

單位	書面意見
勞動部	有關降低輕型機車駕駛執照考照年齡議題，本部前以 104 年 4 月 17 日勞職授字第 1040200991 號函復貴部在案，惟本案如時空環境等因素有所變更，建議可再委託專家研究或蒐集及參考國外作法，如須開放 16 歲至 18 歲報考機車駕照，其相關配套措施(如道安講習等)宜一併妥善規劃。
衛生福利部	未提供書面意見
金融監督管理委員會	針對降低機車駕照(不包含重機)考照年齡降低為 16 歲乙節，事涉交通監理政策，本會無意見，惟為確保強制汽車責任保險之永續經營，請貴部落實安全教育之宣導及強化交通監理。
內政部(警政署)	一、旨案下修機車駕照考照年齡，需考量青少年心智成熟度及辨識事理之能力，是否足以認知道路使用之安全，另對於違反道路交通管理事件之行為，如涉及刑法責任能力認定之疑義等情，本案建請大部應審慎研議。 二、近 3 年(106 年至 108 年)16 歲及 17 歲機車駕駛人無照駕駛事故之發生件數及死傷人數統計表供參。(附件)
經濟部	本部無意見
教育部	一、本部向來重視學生上、放學通學安全，並落實學校交通安全相關宣導；另就已取得駕照且騎機車通學之學生，亦要求學校考量地點、空間及周圍環境等因素，自訂汽機車管理規定，以強化學生騎乘安全。 二、就旨揭議題「16 歲以上開放機車駕照(不包含重機)」乙節，本部尊重貴部之專業分析。
法務部	本部尊重貴部之政策決定
中華民國汽車駕駛教育學會	一、本會 105 年時提出辦理「16 歲以上開放機車駕照(不包括重機)」一案提出建議並委託臺中逢甲大學針對此案進行調查報告，爰因當時教育、警政等單位反對故暫停進度。今因民眾反應再重啟此案，本會認同及支持 16 歲以上開放機車駕照需經過駕訓考照。 二、謹彙集本會顧問團成員、專家學者及新竹安全駕駛教育中心(三陽安駕)等之意見供參。
全國家長團體聯盟	未提供書面意見
交通部運輸研究所	一、有關「16 歲以上開放機車駕照」議題，本所前於 104 年 3 月 31 日以運安字第 10400021540 號函復鈞部諒查。當時評估降低機車考照年齡之主客觀環境、條件與目前變異不大，本次僅就相關統計資料更新至 108 年，並重新評估開放機車考照的衝擊影響。

	<p>二、假設 108 年開放 16 歲以上未滿 18 歲可以考領機車駕照，同時假設(1)17-18 歲持照率與肇事率與開放前 18-19 歲相當，(2)開放後不影響原 18-19 歲持照率與肇事率，重新評估開放機車考照的影響如下表所示，開放 16 歲以上未滿 18 歲青少年考領機車駕照後，在擁有合法駕照情況下，保守推估 30 日內交通事故死亡人數將為 99 人、受傷人數 33,233 人，較開放前死亡人數增加 1.76 倍（增加 66 人）、受傷人數更增加了 5.17 倍（增加 27,849 人），而以國內外研究指出事故傷亡風險隨年齡下降而增加之趨勢，開放後實際死傷人數可能較前述推估更為嚴重。</p>
交通部公路總局	<p>一、查部分國外先進國家之機車考照最低年齡為滿 16 周歲，並採取考前強制訓練、機車限速及限制性道路駕駛累積經驗等方式進行管理。</p> <p>二、次查鈞部早年曾委請運輸研究所研提「降低機車駕照考驗年齡之可行性研究」報告成果結論，經透過政策面、法律面、安全面、社會面與環境面之分析，比較各方案之優劣，綜合評估後仍宜維持現行考照年齡規定，且此涉行車安全、親子關係、肇事賠償責任及學校教育配套措施與社會認同感等問題仍有諸多考量。</p> <p>三、建議鈞部再委請運輸研究所對旨揭議題進行審視研究是否具開放之可行性，俾利提高國內各界對該議題之瞭解。</p>
交通部道路交通安全督導委員會	<p>1. 經查 18-24 歲年輕族群 109 年 1-8 月死亡人數為 226 人比去年同期增加 15 人，年輕族群機車事故比例依舊居高不下，如貿然降低考照年齡，恐有擴大降低機車死傷人數及降低年齡層之疑慮。</p> <p>2. 建議應先確認當初考照年齡訂 18 歲的緣由，並釐清當初的緣由是否確已因時空環境改變，現在已不需再納入考慮，再者本案提案人為學生，建議可再與其他年齡層民眾溝通或調查，統計贊成降低機車考照年齡之比例。</p> <p>3. 另偏遠地區或交通較為不便之學校建議能與地方政府或公路總局洽談，規劃適合學生通學路線實施公車入校園，經統計自推動公車入校園以來，學生騎乘機車每年每千人事故傷亡數，自 105 年起已自 10.44 人下降至 108 年 5.3 人；108 年度較上（107）年度同期學生騎乘機車死傷人數下降 15.3%。109 年截至 6 月每千人事故數累計為 2.59 件，每千人傷亡數累計為 2.68 人。</p> <p>4. 目前仍建議鼓勵青少年多利用大眾運輸系統，或亦可利用電動輔助自行車、電動自行車等速度較低之運具。</p>
交通部法規委員會	未提供書面意見

地方政府

臺北市政府(交通局)

- 一、分析本市 108 年交通事故造成 83 人死亡，以機車 44 人為主（占 53%），其中又以 18-25 歲死亡共 15 人最多（34.09%）；受傷人數計 2 萬 9,405 人，以機車占多數（75.7%），其中又以 18-25 歲受傷 7,537 人為主（33.8%）。進一步分析機車族群及 18-25 歲年輕機車駕駛人前 5 大肇事原因，可發現年輕機車駕駛人肇事原因與整體機車肇事原因最大差異為「超速失控」，推測原因為絕大部分的年輕族群剛取得駕照，且自信於自己駕駛技術良好，因此常有超速、緊急煞車等較危險之駕駛行為。由前述分析可知 18-25 歲年齡層機車駕駛人對路權觀念、安全駕駛觀念及速度管理認知不足，仍應再多面向加強機車駕駛安全教育。
- 二、查本市 107 年截至 109 年 9 月 30 日取締未滿 18 歲無照駕駛違規件數共計 20,806 件（107 年 8,049 件、108 年 7,777 件、109 年 4,980 件），其中 A1、A2、A3（含息案）案件，未滿 18 歲無照駕駛發生交通事故人數合計 647 人（107 年 219 件、108 年 241 件、109 年 187 件），涉入交通事故 107 及 108 年各計 1 人死亡，受傷人數合計 904 人（107 年 309 件、108 年 341 件、109 年 254 件）。
- 三、以臺北市而言，已建置便捷大眾運輸選擇下，未滿 18 歲青少年在都會區，無照騎乘機車行為亦不在少數，故以降低考照年齡並非降低該年齡層發生事故率唯一方法。且未滿 18 歲青少年仍屬限制行為之人，在其心智、行為均未臻成熟前，其無照駕駛機車之行為與上開交通事故統計資料雖無直接關聯性，倘降低考領駕駛執照年齡，似有鼓勵未成年人騎乘機車，與推廣永續公共運輸提升公共運輸使用率相違背，亦可能擴大機車發生事故年齡層。
- 四、另 18 歲以下無照駕駛等交通違規累犯的交通違規行為，非僅是交通安全課題，更是社會安全的問題，本市社會安全網計畫自 109 年度已優先針對 18 歲以下之交通違規累犯加強輔導關懷作為如下：
 - (一) 教育局針對在學學生進行 3 階段輔導（含發展性輔導、介入性輔導、處遇性輔導），由學校及家長共同管教方式來處理。少輔會及社會局等局處亦針對個案透過相關輔導作為，加強個案法治觀念及交通安全知識宣導，以期減少 18 歲以下未成年族群因為家庭及環境等因素，造成因危險及違規駕駛行為而發生交通事故問題。

	<p>(二) 加強 18 歲以下機車安全教育，提昇高中職學生之機車安全駕駛知能，本局亦將相關宣導資源提供各高中職學校刊登於各校網站、社群網站等相關電子媒體，以擴大宣導廣度；教育局協助安排於各校高三下學期開學之學生訓練、學生會、社團或其他校內公開場合加強播放宣導影片密度，持續推動交通安全教育。本局持續透過網路媒體宣導，並藉由本局成立之「交通安全守護團」辦理巡迴講座，與學生面對面講授交通安全知識，以導正駕駛行為及路權觀念。</p> <p>五、我國現行機車考照方式無強制要求參加訓練課程，屬鼓勵性質，且現行機車駕駛人教育、訓練及考照機制較為簡易，考照年齡均為 18 歲且無需任何經歷限制，故在考領機車駕照容易的狀況下，多數民眾便缺少接受機車安全駕駛之教育訓練課程之意願，考量市、郊區道路環境差異，機車駕駛人對於駕駛行為、交通法規認知、防禦駕駛及應變等能力，且青少年心智尚未成熟、一般駕駛習慣不良、路權觀念薄弱、交通環境與國外不同等，考量降低考領駕照年齡前，應該從交通教育和現有制度上做改變，配合交通安全講習，提升考照者交通安全意識。</p> <p>六、承上，建議維持現行機車考領駕駛執照年齡，至本提案學生在大眾運輸不便的縣市，在設法改善公車班次及服務前，宜先推廣車行速度相對較低的自行車或電動（輔助）自行車，同時改善騎乘與停車的配套設施，以確保駕駛人及用路人安全。</p>
<p>新北市政府(交通局)</p>	<p>旨案本局已於 104 年 4 月 15 日新北交安字第 1040637299 號函復大部建議維持現行輕型機車駕照考照年齡制度在案。經查本市 100 年-108 年未滿 18 歲之交通事故數量有逐年上升趨勢，故仍建議維持現行考照年齡制度。若大部考量偏遠地區大眾運輸不便，部分未滿 18 歲青少年通學或通勤可能有使用機車之實際需求，要降低考照年齡，基於安全考量，建議除朝向研議調整機車考照內容項目針對國內交通之混合車流特性設計路考標準以外，針對 16 歲以上考照青少年另搭配以下配套措施：</p> <p>一、增加講習時數以強化機車駕駛道路法規知識、駕駛倫理與道德、建立防禦駕駛之交通安全觀念。</p> <p>二、安排適合之技術訓練並強制要求受訓。</p> <p>三、可參考國外經驗採分級駕照管理制度。透過將駕駛環境分成不同階段，使初學者獲得正式駕照前，在低風險的特定環境下獲得初步的駕駛經驗，再逐漸進入較複雜之駕駛環境。</p>
<p>桃園市政府(交通局)</p>	<p>一、本市道路交通事故 109 年 1 月統計至 7 月，30 日內死傷人</p>

	<p>數以 18 歲至 24 歲年輕族群最多，其中該族群事故以機車事故佔比最高；又 A1、A2 事故車種以機車為最多，倘降低考照年齡將再予擴大其機車使用族群，雖現機車駕照需經考取取得，惟有鑒於交通部推動交通大執法當月份受傷人數顯著減少，顯見部分民眾取得駕照實際上路後，對於道路風險認知以及駕駛行為仍有強化之空間，爰現階段放寬資格考取機車駕照增加機車族群數，恐致事故數提升，建議針對現推行欲使民眾建立正確機車騎乘觀念之配套(例如：機車駕訓班)，應予以持續追蹤其策略對於民眾之機車駕駛行為是否持續影響，以推動妥善配套建立民眾道路安全觀念，再予以評估本案之可行性。</p>
臺中市政府	<p>一、根據統計資料，機車肇事死亡案件中，18 歲至 20 多歲駕駛人所佔比例為最高，顯示年輕族群交通事故率相對較高，在未有相關配套措施之前，建議暫時不開放考照年齡從 18 歲降至 16 歲。</p> <p>二、建議於相關配套措施包含法規面、教育面、明確定義機車駕駛行為規範、加嚴機車考照制度等完備後，再審慎評估討論是否放寬 16 歲以上得以考領機車駕照。</p>
臺南市政府	<p>一、於民法上第 13 條規定，16 歲至未滿 20 歲者為限制行為能力人，再依第 79 條限制行為能力人未得法定代理人之允許，所訂立之契約，須經法定代理人之承認，始生效力；又依第 187 條無行為能力人或限制行為能力人，不法侵害他人之權利者，以行為時有識別能力為限，與其法定代理人連帶負損害賠償責任。行為時無識別能力者，由其法定代理人負損害賠償責任，故在不修法的情形下，如發生交通事故意外，其肇事責任負由法定代理人連帶負責。</p> <p>二、再查行政罰法第 9 條規定，18 歲以上始具備行政上完全責任能力，倘將考照年齡降低至 16 歲，其於民法上及行政罰法上規定相悖。</p> <p>三、依警政署歷年 A1 交通事故統計資料顯，機車肇事比率呈上升趨勢，其中又以青少年機車事故為大宗，故建議依貴部於 2005 年提出降低機車考照年齡計畫評估結果，在缺乏配套就開放降低考照年齡，其青少年車禍比例與死亡人數每年將增加 8%，屆時將增加大量社會成本及人才資源耗損，故在無相關配套措施實施前，不建議 16 歲以上開放機車駕照。</p>
高雄市政府	<p>查貴部 104 年 3 月 24 日交路字第 1045001795 號函說明一略以：「...交通部運輸研究所 103 年「機車交通安全管理行動方案」顯示 20 歲以下年輕族群為高風險族群之一」，爰倘欲評估開放可行性，建請貴部宜針對未滿 18 歲族群使用機動運具（如電動自行</p>

	車)之事故率納入本案分析，並預為整理開放配套措施(如速度管理、交通安全教育)。
基隆市政府	無意見
新竹市政府	未提供書面意見
新竹縣政府	<p>一、自 105 年起，本縣轄內少年(13-17 歲)無照機車騎士事故死傷人數、少年自行車騎士(含電自、電輔)呈上升趨勢，年輕(18-24 歲)機車騎士事故死傷人數也節節攀升(108 年計 3276 人)，且旨揭議題宜同步考量 16 歲心智成熟度、法律責任承擔能力及相關考照配套措施等，綜上所述，本府對開放 16 歲以上考領機車駕駛執照(不含大型重型機車)之議題持保留態度。</p> <p>二、茲考量未滿 18 歲青少年通學(勤)需求，本府將持續致力於完善轄內大眾運輸路網。</p>
苗栗縣政府	旨案經貴部前於 95 年、104 年彙整各單位意見，多數單位持保留態度，惟目前民眾對於降低年齡相關政策(例如降低投票年齡)多有提案討論，建議將降低年齡相關政策之因素納入檢討考量，並兼顧交通安全之方式辦理。
南投縣政府	未提供書面意見
彰化縣政府	考量 16 歲以上未滿 18 歲之青少年，於道路上駕駛觀念未具成熟，如開放 16 歲以上考領機車駕照資格，建議以具備馬力限制及最大行駛速率在每小時 45 公里以下之小型輕型機車，除符合民眾所期待之需求，亦能使青少年在交通安全及駕駛觀念逐漸成熟。
雲林縣政府	未提供書面意見
嘉義市政府	<p>一、機車數量暴增，交通將更擁擠。台灣人口才 2300 多萬，但是機車數量就超過 1500 萬輛，機車密度之高，讓台灣號稱「機車王國」。然而現在交通這麼擁擠，機車又是個耐久財，不易汰換，如果再加入 16 至 18 歲的騎車人口，那交通豈不是亂上加亂嗎？</p> <p>二、18 至 24 歲機車事故死傷率最嚴重，若開放 16 歲考照交通事故會更嚴重。據警政署統計，機車事故是所有交通事故的最大宗，「年輕人血氣方剛，思慮不周，騎車追求快感，騎機車肇事率高，而機車事故死傷年齡以 18 至 24 歲最嚴重，可能因初拿駕照、行車經驗不足或安全觀念不夠的情況下，成為事故傷害的高危險族群。既然死傷率在這個年齡層最高，如果又往前開放 16 歲考照，交通事故會不會更嚴重？而且一旦 18 歲以下青少年肇事發生意外，恐怕還要連累家長承擔法律責任。</p>



三、

108年1月至12月(A1+A2類)嘉義市交通意外當事人年齡分析：

108年1月至12月交通意外死亡年齡以20-24歲679人(17.25%)最高，全國資料亦以20-24歲76,357人(17.57%)最高。

年齡	本市 108 年 1 月至 12 月		全國 108 年 1 月至 12 月	
	人數	百分比	人數	百分比
0-5 歲	64	1.63%	3,663	0.84%
6-11 歲	69	1.75%	4,649	1.07%
12 歲	10	0.25%	1,126	0.26%
13 歲	22	0.56%	1,415	0.33%
14 歲	28	0.71%	1,873	0.43%
15 歲	48	1.22%	2,833	0.65%

16 歲	57	1.45%	4,379	1.01%
17 歲	82	2.08%	5,448	1.25%
18-19 歲	473	12.02%	44,871	10.33%
20-24 歲	679	17.25%	76,357	17.57%
25-29 歲	413	10.49%	48,269	11.11%
30-34 歲	287	7.29%	33,841	7.79%
35-39 歲	263	6.68%	32,251	7.42%
40-44 歲	242	6.15%	27,316	6.29%
45-49 歲	208	5.28%	22,496	5.18%
50-54 歲	238	6.05%	23,028	5.30%
55-59 歲	230	5.84%	24,717	5.69%
60-64 歲	288	7.32%	23,710	5.46%
65-69 歲	86	2.18%	20,873	4.80%
70-74 歲	62	1.58%	12,791	2.94%
75-79 歲	44	1.12%	9,802	2.26%
80-84 歲	23	0.58%	5,455	1.26%
85-89 歲	15	0.38%	2,097	0.48%
90 歲以上	5	0.13%	649	0.15%
不明	-	0.00%	639	0.15%

四、家長慘了！孩子吵著買機車，經濟與心理負擔都變大。這年紀的孩子，如果看到同學有帥氣的機車，容易會心生羨慕，自己也想要有一部，在虛榮心作祟之下，向家長吵著要買機車，一台機車動輒數4、5萬或7、8萬不等，父母提早傷荷包就算了，還要額外擔心孩子的安危，經濟與心理負擔都會加重。如果要下修到16歲，那刑法那些也要一併下修到16歲不然問題會更多。因為他還沒滿18歲 刑事責任應該要改正為16歲，如果只有駕照下修，那等於發生事故時是要監護人負責以及減輕未成年罰則囉！16歲考到駕照就要好好保佑自己2年內不要發生事情讓父母受輿論壓力喔。雖然是針對年齡下修可能引發的問題，但其實不論幾歲，總是有習慣差的機車騎士違規或危險駕駛，因此政府該思考的，是如何強化交通安全教育、法規，以及改善流於形式的考照制度。此外，若青少年一旦發生事故，當事人未滿18歲，沒

	<p>有刑事責任，反而要由家長承擔，對於青少年並沒有嚇阻的作用，風險真的太高。如將持有駕照年齡降低到 16 歲就有可能與刑法第 18 條：「未滿十四歲人之行為，不罰。」「十四歲以上未滿十八歲人之行為，得減輕其刑。」衝突。</p>
嘉義縣政府	<p>鑑於未滿 18 歲青少年屬未成年者，法例咸認身心未臻成熟，且尚無法自力承擔行車事故所生刑(民)事責任，復考量現行法規並未明令禁止其使用電動(輔助)自行車等動力交通工具代步，對所述偏遠地區通學或通勤之便利性不生影響；另查 109 年全國 30 日內死亡人數中，少年(13-17 歲)、無照機車騎士及年輕人(18-24 歲)人數與比例皆增加，為保護青少年、學生安全，避免道路交通事故發生年齡層下降，本府建議維持現行年滿 18 歲方能報考機車駕照之規定。</p>
屏東縣政府(警察局)	<p>經分析本縣交通事故無照駕駛(未滿 18 歲)仍占一定比例，如開放 16 歲考照恐易生事故，建議仍維持現行考照規定。</p>
宜蘭縣政府	<p>無提供書面意見</p>
花蓮縣政府	<p>考量 16 歲以上未滿 18 歲青少年為限制責任能力之人，且對於交通法令及防禦駕駛觀念薄弱，加上臺灣現行考照制度相對簡易，若無相關配套措施，僅為青少年通學或通勤便利性需求貿然開放，恐造成青少年交通事故增加，故本案建議不予開放為宜。</p>
臺東縣政府	<p>無意見</p>
金門縣政府	<p>關於開放 16 歲以上考領機車駕駛執照(不包含大型重型機車)議題，本府原則無意見，惟建議考量該年齡層肇事率及完善交通安全觀念之建立，再行施行方為妥適。</p>
澎湖縣政府	<p>一、經統計本縣 108 年度道路交通事故就年齡分析 A1+A2 類交通事故案件，計死傷 1,317 人次，其中以 18 至 24 歲年齡層 443 人最高，占 34%，另 18 歲以下計有 95 人，占 7.2%，顯示，該年齡層因心智尚未成熟，且較易血氣方剛，不易遵守交通安全規則，基於安全考量，尚不建議下修考照年齡至 16 歲。</p> <p>二、倘若朝向下修至 16 歲考照年齡，為保護該年齡層行車安全，建議未來能將交通安全相關課程列入學校教學課程，另可加重路考困難度或增加實際道路路考實測成績核計。</p>
連江縣政府	<p>未提供書面意見</p>

106年至108年16歲及17歲機車駕駛人無照駕駛事故
之發生件數及死傷人數統計表

年度	A1類			A2類		合計		
	發生 件數	死亡 人數	受傷 人數	發生 件數	受傷 人數	發生 件數	死亡 人數	受傷 人數
106年	28	28	23	3124	5029	3152	28	5052
107年	19	20	9	3141	5098	3160	20	5107
108年	20	20	16	3274	5242	3294	20	5258
合計	67	68	48	9539	15369	9606	68	15417

備註：名詞定義：
 一、A1類事故係指人員當場死亡或24小時之內死亡之交通事故。
 二、A2類事故係指造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故。