

113 年公務人員普通考試試題

類 科：交通技術
科 目：交通安全概要

劉奇老師

一、試說明微型電動二輪車之車輛與駕駛人管理之規定，並評論之。(25 分)

《考題難易》★(簡單)

《破題關鍵》本題考點係「『微型電動二輪車』之納管內容」，屬「交通安全」之近年重要修法議題，亦曾於 112 年地特三等考試出過類似題目，一般考生如有準備考古題即可申論作答，但應力求答案的架構完整且論述清楚。

《命中特區》正規班、題庫班、總複習等講義。

【擬答】

(一)微型電動二輪車之車輛與駕駛人管理之規定

立法院 111 年 4 月 19 日三讀通過「道路交通管理處罰條例」部分條文修正案，並自 111 年 11 月 30 日起施行，該次修法重點之一係將「電動自行車」更名為「微型電動二輪車」並正式納管，茲將其管理內容分述如次：

1. 「電動自行車」更名為「微型電動二輪車」仍屬「慢車」類之一種「自行車」(第 69 條)

「微型電動二輪車」指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時 25 公里以下，且車重不含電池在 40 公斤以下或車重含電池在 60 公斤以下之二輪車輛。

2. 「微型電動二輪車」所有人應依法投保強制汽車責任保險之規定」(第 69 條之 1)

(1)微型電動二輪車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。未依規定投保者，公路監督機關不予受理登記、換照或發照。

(2)已領用牌照之微型電動二輪車未依規定再行訂立保險契約而行駛道路，經主管機關書面通知所有人限期續保，屆期仍未訂立保險契約繼續行駛道路者，註銷其牌照。

3. 「微型電動二輪車」應依規定領用牌照行駛(第 71 條之 1)

(1)微型電動二輪車有未依規定領用牌照行駛、使用偽造或變造之牌照等情形之一者，處所有人新臺幣 1200 元以上 3600 元以下罰鍰，並禁止其行駛。

(2)本條例 111 年 4 月 19 日修正施行前，已經檢測及型式審驗合格，並黏貼審驗合格標章之微型電動二輪車，應於本條例 111 年 4 月 19 日修正施行後 2 年內依規定登記、領用、懸掛牌照。逾期未領用者，處所有人新臺幣 1200 元以上 3600 元以下罰鍰，並禁止其行駛。

4. 「微型電動二輪車」損毀或變造牌照等情形之罰則(第 71 條之 2)

(1)微型電動二輪車損毀或變造牌照、塗抹污損牌照，或以安裝其他器具之方式，使不能辨認其牌號者，處所有人新臺幣 900 元以上 1800 元以下罰鍰，並責令申請換領牌照或改正。

(2)微型電動二輪車行駛有下列情形之一者，處所有人新臺幣 150 元以上 300 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，不報請補發、換發或重新申請。二、牌照污穢，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。

5. 「微型電動二輪車」擅自增、減、變更電子控制裝置或原有規格者之罰則(第 72 條)

微型電動二輪車於道路行駛或使用，擅自增、減、變更電子控制裝置或原有規格，處微型電動二輪車所有人新臺幣 1800 元以上 5400 元以下罰鍰，並責令改正。

6. 「微型電動二輪車」於道路行駛速率超過小時 25 公里者之罰則(第 72 條之 1)

微型電動二輪車於道路行駛或使用，行駛速率超過型式審驗合格允許之最大行駛速率每小時 25 公里者，處駕駛人新臺幣 900 元以上 1800 元以下罰鍰。

7. 未滿 14 歲之人駕駛「微型電動二輪車」者之罰則(第 72 條之 2)

(1)未滿 14 歲之人駕駛「微型電動二輪車」者，處新臺幣 600 元以上 1200 元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛，車輛移置保管。

(2)「微型電動二輪車」租賃業者，未於租借「微型電動二輪車」予駕駛人前，教導駕駛人

車輛操作方法及道路行駛規定者，處新臺幣 600 元以上 1200 元以下罰鍰。

8. 「微型電動二輪車」未依規定戴安全帽者之罰則（第 73 條）

微型電動二輪車駕駛人未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺幣 300 元罰鍰。

9. 「微型電動二輪車」有本條例之違規行為者得逕行舉發（第 77 條之 1）

(二) 「微型電動二輪車」涉及使用者的道路安全問題之評論

1. 「微型電動二輪車」駕駛人無需先通過考照程序之安全問題

雖駕駛人有無通過機車駕照考驗程序，不見得是安全駕駛的保證，但「微型電動二輪車」要上路，多數學者仍認為政府還是得有明確的安全駕駛指引，且既然要將「微型電動二輪車」納管，就應明確告訴民眾，主管機關所進行管理的駕駛行為規範是什麼，否則民眾可能連一些道路交通法規都不太理解，故建議政府至少應規劃一連串的相關宣導活動。

2. 「微型電動二輪車」係外籍移工最普遍使用的運具之管理問題

依相關調查顯示，目前「微型電動二輪車」除供部分青少年及高齡者使用外，最多使用的族群就屬外籍移工了。而從 111 年 11 月 30 日納管之日起，已使用中經檢測及型式審驗合格且黏貼審驗合格標章之「微型電動二輪車」，亦應在 2 年內應完成登記、領用及懸掛牌照。但上述規定對部分外籍移工的難度頗高。主要關鍵是舊車要申請牌照應出示來歷證明及發票，而移工的車之來歷證明須從原始賣方獲得，但當初賣家可能回母國甚久恐無法找到，此勢將造成部分「微型電動二輪車」之管理問題。

3. 對於學生騎乘「微型電動二輪車」之道路交通安全教育問題

現行修法後滿 14 歲即可騎乘「微型電動二輪車」，此代表國中、高中職、大學等學生均可能將「微型電動二輪車」視為代步工具，故主管機關有必要針對「微型電動二輪車」設計相關文宣，透過適切媒體通路及人際溝通方式宣導。另建議結合 NGO 進入校園（大專、高中職、中）輔導學生對於「微型電動二輪車」之安全駕駛觀念及騎乘訓練，以促進學校與兒少安全、扎根學校交通安全教育，並降低年輕族群發生交通事故之機會。

4. 駕駛「微型電動二輪車」違規行為得逕行舉發之執法取締問題

現行「道路交通管理處罰條例」修法後，如有駕駛「微型電動二輪車」違反該條例規定之行為者得逕行舉發，此係為透過加強執法取締來降低道路交通事故發生機率，以提升道路交通安全。雖其立意良善，但除交警透過路邊攔截製單舉發取締外，得採科技執法（如攝影照相等）之逕行舉發方式，其通知對象為該車輛的所有人而非實際駕駛人，此將有可能造成部分罰單積欠未繳或追繳無門之困擾，建議處罰機關應預先妥為因應。

二、行人步行安全問題日益受到重視，下表為交通部道安資訊平台查詢之近五年不同事故類型與型態的事故件數。試解讀該表數據，並說明你會進一步進行那些更深入的資料分析，以了解行人安全問題。（25 分）

年期	事故類型與型態			合計
	人與汽（機）車	車與車	汽（機）車本身	
108 年	18,268	288,752	34,944	341,964
109 年	18,449	306,560	37,374	362,383
110 年	17,096	303,079	38,040	358,215
111 年	18,098	317,387	40,356	375,841
112 年	18,814	340,758	43,349	402,921

註：單位為件數

《考題難易》★★（偏易）

《破題關鍵》本題考點在於「事故類型與型態等資料分析」及「行人步行安全問題分析」，均屬「交通安全」之重要基本觀念，過去國家考試曾考過類似題目，一般考生只要有了解基本觀念即可申論作答，但如要求答案之架構完整且條理分明，恐仍有些許難度。

《命中特區》正規班、題庫班、總複習等講義。

【擬答】

(一) 近 5 年不同事故類型與型態的事故件數表之解讀分析

1. 將本題所給數據表經整理如下表：

年期	事故類型與型態 (件)			合計 (件)
	人與汽 (機) 車	車與車	汽 (機) 車本身	
108 年	18,268	288,752	34,944	341,964
109 年	18,449	306,560	37,374	362,383
110 年	17,096	303,079	38,040	358,215
111 年	18,098	317,387	40,356	375,841
112 年	18,814	340,758	43,349	402,921
合計(件)	90,725	1,556,536	194,063	1,841,324
佔事故總件數比例(%)	4.93%	84.53%	10.54%	100%

由上表顯示，近 5 年事故類型與型態以「車與車」事故發生件數最多（佔事故總件數比例為 84.53%），「汽（機）車本身」事故發生件數次多（佔事故總件數比例為 10.54%），「人與汽（機）車」事故發生件數最少（佔事故總件數比例為 4.93%）。

- 惟上表僅整理統計事故件數，並未依事故嚴重性加以分類統計（如 A1 死亡事故、A2 受傷事故、A3 財損事故等），故無法轉化為一致性之「事故嚴重性指標」（如選擇財物損失事故為當量基準並利用給定各項權值進行計算），因此，無法推估各事故類型之嚴重程度。
 - 雖「人與汽（機）車」事故發生件數僅佔事故總件數約 4.93%，但「行人」屬高風險之弱勢用路人，一旦發生行人交通事故，其事故嚴重性往往比其他類型事故大得多。又近期外國媒體報導「台灣為行人地獄」，指稱國內行人的路權常不受尊重，目前包括澳洲、加拿大、日本、美國等多個國家已針對台灣地區交通情況，提出旅遊示警及僑民安全指南，此更加凸顯國內行人步行安全問題之嚴重性。
- (二)為有效解決行人安全問題，實有必要進一步進行更深入的資料分析，除可至交通部 168 交通安全入口網暨道安資訊網（平台）、交通部統計查詢網進行查詢外，亦可上交通部運輸研究所網站的「TALAS 資料系統」查詢，茲將進一步分析之資料類型分述如下：

1. 行人交通事故統計資料

目前「TALAS 資料系統」係依事故傷亡及財損之輕重程度將道路交通事故分為 A1、A2、A3 等三大類，該查詢介面可提供在不同天候、光線、道路類別、當事人性別及飲酒狀態等不同基本事故變數及當事人資料下，相關行人交通事故資料（如事故件數、事故人數等）之查詢。

2. 行人交通事故傷亡人數等統計資料

我國現行 A1 事故定義為 24 小時內死亡人數，為與國際交通安全研究領域接軌，該網頁資料內容自 103 年度起，開始列出各年度分季道路交通事故 24 小時及 30 天內兩種死亡人數之估計值。其推估涉及與醫政機關之死因資料系統之連結，惟近年來個人資料保護法施行後已增加異質資料連結之難度，此部份尚待跨部會間之協調合作予以克服。

3. 行人交通事故型態及肇事因素等統計資料

當行人交通事故發生經報案後係由交通警察人員乃依據「道路交通事故處理辦法」之規定，進行初步之現場勘驗與蒐證，並填具「道路交通事故調查報告表」後建立資料檔。該報告表填寫格式包括事故型態及肇事因素等項目，經統計資料顯示，行人傷亡的事故型態以「穿越道路中」（約 47%）最多，「同向通行中」次之（12%）；另單純分析行人被車撞的原因，以車輛駕駛人「未注意車前狀態」（51%）最多，「搶越行人穿越道」（14%）次之，其餘為酒駕（2%）、未依規定左轉（1%）等。

4. 行人交通事故各年齡層分布等統計資料

目前道安資訊網可查詢各年度（含月份）、各地區（如直轄市、縣市）行人交通事故件數（含死傷人數）之各年齡層分布表，係分成高齡者（65 歲以上）、成年人（25 至 64 歲）、年輕人（18 至 24 歲）、少年（13 至 17 歲）、兒童（0 至 12 歲）、其他（不明）等類進行統計分析。

志光學儒保成

交通、航運制霸全國

112年全國前十優秀學員

	狀元 112高考交通技術 黃○盛	狀元 112普考交通行政 羅○菱	狀元 112普考交通技術 黃○盛	
	榜眼 112高考交通行政 羅○菱	榜眼 112高考交通技術 王○塘	榜眼 112高考航運行政 楊○霖	
探花 112普考交通行政 張○平	第四名 112高考交通行政 喬○綱	第四名 112高考交通技術 林○靜	第四名 112普考交通技術 江○珊	
第五名 112高考交通技術 許○婕	第五名 112普考交通行政 陳○誼	第五名 112普考交通技術 黃○潔	第六名 112普考交通行政 喬○綱	
第六名 112高考航運行政 吳○蓉	第七名 112普考交通行政 李○運	第八名 112高考交通行政 李○運	第八名 112普考交通技術 范○全	
第八名 112普考交通技術 徐○媛	第九名 112高考交通行政 黃○蓉	第九名 112普考交通技術 陳○穎	第九名 112普考交通技術 蔡○真	


112年高考交通技術第五名/普考交通技術
許○婕

由於歷屆報考國考的學長姐都是推薦志光學儒保成，師資很不錯、教材豐富能準確抓到考點，因此我也報名了志光學儒保成的交通技術課程。

三、大型車導致其他用路人死傷問題仍然嚴重，試舉三例說明此類交通事故發生的情境，並以大型車新科技安全配備、相關用路人交通安全教育此兩面向提出安全問題改善策略。(25 分)

《考題難易》★★ (偏易)

《破題關鍵》本題考點在於「大型車導致其他用路人死傷問題及改善策略」，近幾年國家考試曾考過類似題目(如 110 年地特三等曾考出『大型車輛行車視野輔助系統可防制那些交通安全問題』等)，一般考生只要有了解基本觀念及充分準備考古題即可申論作答，但如要求答案之架構完整且條理分明，恐仍有些許難度。

《命中特區》正規班、題庫班、總複習等講義。

【擬答】

(一)列舉三例說明大型車導致其他用路人死傷事故發生之情境

1. 大型車轉彎時產生「內輪差」所釀成之交通事故

大型車輛轉彎時會產生後輪往轉彎側偏移之「內輪差」現象，對於該側人車造成相當大之殺傷力，尤以行人、自行車或機車落入大型車「內輪差」危險區域所承受之威脅最甚。

2. 大型車行車因「視野死角」所釀成之交通事故

大型車四周視野死角多危險區域，而當汽機車、自行車或行人落入大型車的視野盲點區域，則發生交通事故的機會將大增。

3. 大型車行駛中車身兩側有「強力氣流(或吸力)」所釀成之交通事故

大型車行駛中車身兩側會產生強力氣流，其將車身兩側的人、車吸進，對於兩側人車將造成相當大之危害。

(二)茲以大型車新科技安全配備、相關用路人交通安全教育等兩面向提出安全問題改善策略

1. 大型車轉彎「內輪差」問題之改善策略

(1)交通部已於 109 年 1 月 1 日起強制使用中的大型車輛都要安裝「行車視野輔助系統」，並須定期接受檢驗，如未裝設將判定檢驗不合格，最重將吊扣牌照；嗣於 110 年 12 月更修法加重罰則，未依規定加裝「行車視野輔助系統」者最高將開罰 24000 元。

(2)為避免大型車「內輪差」所釀成之交通事故再次發生，交通主管當局應加強宣導汽機車、自行車及行人於通過交叉路口時應遠離大型車輛，尤其遇大型車輛轉彎時應與其保持更大之距離，以確保行車安全。另透過道路交通安全講習等管道，督促公路運輸業者應要求大型車駕駛人轉彎時務必減速慢行，並注意左右方來車，提醒其注意「內輪差」問題，並自主做好安全管理。

2. 大型車行車「視野死角」問題之改善策略

- (1)交通部自 109 年 1 月 1 日起強制要求大型車輛安裝「行車視野輔助系統」後，該系統顯示範圍包含左右兩側影像以及倒車影像，主要係透過車輛周遭影像系統與車內螢幕之裝設，提供駕駛人更完整之行車視野資訊，並減少大型車左右兩側之視覺盲點。
- (2)為避免大型車「視野死角」所釀成之交通事故再次發生，交通主管當局應加強宣導汽機車、自行車及行人於道路通行時應儘量遠離大型車輛，避免靠近大型車輛四周，並常開頭燈，以確保行車安全。另透過道路交通安全講習等管道，督促公路運輸業者應要求大型車駕駛人注意「四周視野死角」問題，並提前自主做好安全應變措施。
- 3.大型車行駛中「兩側強力氣流」問題之改善策略
- (1)交通部前已陸續要求新出廠的大型車輛應配備「車道偏離輔助警示系統」及「緊急煞車輔助系統」等裝置，又自 109 年 1 月 1 日起強制要求大型車輛安裝「行車視野輔助系統」後，將可有效提醒駕駛者注意「併行車輛」或「跟隨車輛」動態，並提前自主做好安全應變措施。
- (2)為避免大型車「兩側強力氣流」所釀成之交通事故再次發生，交通主管當局應加強宣導其他汽機車、自行車等用路人不與大型車併行，應與大型車保持安全間隔。如遇大型車輛轉彎時，建議將車輛先暫停於大型車輛後方，等大型車完全轉彎，確認安全後，再繼續行駛。

全方位智能學習系統

志光×學儒×保成 虛實整合 引你入勝





學習助手最智能

關鍵服務 勝在起跑點

配合學習階段與模式
規劃最符合需求的服務

便利操作實力精進

· 手機APP系統 · 課業諮詢 · 申論批閱

學習檢視時事補充

· 線上模擬考平時測驗 · 歷屆試題
· 國考加分學習資訊網 · 能力指標檢測

依各區規劃為主，請洽全國門市

四、交通部於民國 112 年 6 月實施「交通違規記點制度」新制，但引發民怨，交通部隨後宣布罰款 1,200 元以下的交通微罪不開放檢舉。請說明「交通違規記點制度」新制的重點內容，並評論違規停車和違規臨時停車二類之交通微罪。(25 分)

《考題難易》★★(偏易)

《破題關鍵》本題考點係「112 年及 113 年兩次交通違規記點制度之修法」，屬近期重要交通安全時事議題，近幾年國家考試曾考過數次類似題目(如 110 年地特三等考試、112 年地特三等考試等)，一般考生只要有充分準備考古題及留意最新時事議題即可論作答，但如要求答案之架構完整且條理分明，恐仍有些許難度。

《命中特區》正規班、題庫班、總複習等講義。

【擬答】

(一)交通部於 112 年 6 月實施「交通違規記點制度」內容

1. 按「道路交通管理處罰條例」第 63 條規定前於 112 年 5 月 3 日修正公布，並於 112 年 6 月 30 日開始施行違規記點新制，現行汽車駕駛人違反該條例規定者，除依規定處罰外，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數 1 點至 3 點。另該條例同時修正第 7 條

之 1 規定，為保障行人通行安全，增訂民眾可檢舉項目從 46 項再增加 13 項違規行為。

2. 前開實施之違規記點新制包括於人行道、行穿線、交叉路口、公車站違規停車，記違規點數 1 點；於高快速道路未依規定變換車道或未保持安全距離，記違規點數 2 點；車輛不停讓行人或闖紅燈，記違規點數 3 點等，又營業汽車特定違規包括汽車載貨載人有超重、超載等違規及行駛於高速公路、快速公路有違規行為，將加記違規點數 1 點。另汽車駕駛人於 1 年內記違規點數每達 12 點者，吊扣駕駛執照 2 個月，2 年內經吊扣駕駛執照 2 次，再經記違規點數者，吊銷其駕駛執照。

(二) 112 年 6 月實施「交通違規記點制度」引發運輸業者等團體之抗議

1. 由於恢復民眾可檢舉人行道、行人穿越道等處臨停車輛違規。其中違規項目引起最多討論的是交岔路口、公車站 10 公尺內或併排違停，加上修法新制趨嚴，1 年內累計達 12 點就吊扣駕照 2 個月，此引發計程車業、貨運業及遊覽車業者反彈，於去 (112) 年 10 月間陳情代表團體繞行交通部，抗議政府道路設計不良，記點新制將影響生計。
2. 嗣經交通部於 11 月間宣布，請各地方政府檢討朝每隔 100 至 150 公尺紅線劃設至少 10% 的黃線或專用車格，未完成前因上下客貨導致臨停違規可不予記點，但仍須處 300 至 600 元罰鍰。

(三) 目前再次修法已確定「罰鍰 1,200 元以下的交通微罪」不開放民眾檢舉

現行「道路交通管理處罰條例」業於 113 年 5 月 29 日修正第 7-1、63、63-2 等條條文，並於 113 年 6 月 30 日開始施行，本次修正案重點在於明定 8 項最高罰鍰在 1200 元以下的輕微違規「不開放」民眾檢舉，茲將其項目分述如下：

1. 駕駛手持行動電話通話。
2. 汽機車駕駛人手持香菸、吸食、點燃香菸致有影響他人行車安全。
3. 倒車未顯示倒車燈光或不注意行人，以及大型車倒車無人在後指引。
4. 在橋梁、隧道、圓環、障礙物對面、快車道臨時停車；機車於人行道（含騎樓）、行人穿越道臨時停車。
5. 在交岔路口、公車站 10 公尺及消防車出入口 5 公尺內臨時停車。
6. 併排臨時停車。
7. 在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、快車道、交岔路口、公共汽車招呼站 10 公尺內或消防車出入口 5 公尺內停車；機車於人行道（含騎樓）、行人穿越道停車
8. 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前停車。

(四) 113 年 6 月 30 日開始取消民眾檢舉「違規停車及違規臨時停車兩類交通微罪」之評析

1. 持正面意見之立場

- (1) 有鑑於 112 年 6 月 30 日施行之民眾檢舉制度似已悖離當初彌補警力不足的立法目的，另違規記點制度亦因道路實際環境配套措施尚未完備而衍生實務問題，爰交通部主動提案修法。而依現行甫完成修正之「道路交通管理處罰條例」第 63 條第 1 項規定：「汽車駕駛人違反本條例規定者，除依規定處罰外，經當場舉發者，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數 1 點至 3 點。」。換言之，如用路人在特定處所發生違規停車或違規臨時停車等行為時，交通執法人員仍可當場舉發者，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數 1 點至 3 點。

- (2) 政府改善交通的 3E 政策首重「工程」(Engineering)，其次為「教育」(Education)，最後才是「執法」(Enforcement)，其推動順序正確始有助養成新交通文化。而「交通工程」設施之完善布設目的係為安全上下客貨，如學校家長接送區、銀行郵局、外送取餐等路口都有臨停需求。因此，對行車秩序及交通安全危害輕微程度（最高罰鍰在 1200 元以下的違規）之地點違規臨停或停車，不開放民眾檢舉或取消違規記點，似符合大部分民意。

2. 持反面意見之立場

- (1) 原 112 年 6 月 30 日開始施行違規記點制度增訂於人行道、行穿線、交叉路口、公車站等地點違規臨停將記違規點數 1 點，其主要目的係期透過警方強力執法配合民眾檢舉

違規臨停的熱時及熱點，期有效排除違規臨時停車所可能引起的道路交通壅塞、交通事故等案件。惟本次 113 年 6 月 30 日再次修法施行「交通微罪不記點」新制，確定「罰鍰 1200 元以下的交通違規行為」將不記點亦不開放檢舉，此舉引發路權團體反對，批評漠視用路人性命，頻頻呼籲政策應再三思。

- (2) 新制於 113 年 6 月 30 日上路。取消民眾檢舉項目包括併排臨停、特定地點違停、機車在人行道(含騎樓)及行人穿越道臨停等項，不免讓民眾擔心是否會造成違停亂象加劇，此將嚴重影響交通安全及行車秩序，恐象徵「大違停時代」來臨了。
- (3) 「機車退出人行道及騎樓」政策施行已久，多數民眾皆能遵守規定，惟仍有部分民眾貪圖一時方便違規臨停或停車，其侵害行人路權甚鉅，若上述特定處所違規臨停或停車取消民眾檢舉後，卻未能由警力定期強力取締，恐將使我國更加無法洗脫「台灣地區行人地獄」之惡名。

志光×學儒×保成
十大貼心服務

學習無後顧之憂

· 線上課業諮詢

疑問
有解

· 老師申論批閱

· 上榜生經驗親授

掌握
關鍵

· 時事專題講座

· LINE@班導服務

學習
無憂

· 班導師制度

· 雙師資雙循環

學習
多元

· 多元補課方式

· 歷屆試題練習

充分
練題

· 線上平時測驗

詳細規劃請洽全國各班門市