

改善機車行車秩序大執法之檢討分析

Analysis On Traffic Enforcement of Improving Motorcycle Order on Road

何國榮 Kuo-jung Ho¹

陳少旭 Shao-hsu Chen²

摘 要

目前全國汽、機車數高達一千七百多萬輛，其中機車超過一千一百萬輛，約佔三分之二，但長期以來，交通主管機關均認為「機車」是過渡性交通工具，必然隨著經濟發展、汽車的增加，而逐漸減少，甚至「消滅」，因此，在交通法令制定及交通工程規劃方面，均漠視機車的存在，致機車行駛「路權」保障不足，停等空間不夠，使其違規流竄於各車道、甚至橫行於紅磚人行道上，造成都市交通秩序紊亂，及交通事故頻傳，亟待改善。根據統計資料，我國機車交通事故死亡人數佔全部交通事故死亡人數之比例高達五十一%，雖然自民國八十六年起騎乘機車強制戴安全帽，已有效減少機車傷亡人數，但戴安全帽僅能減少車禍發生後之傷亡程度，無法減少機車交通事故發生，因此，為進一步大幅減少機車肇事傷亡，必須從改善機車行車秩序，減少機車交通事故著手。有鑑於此，警政署及交通部乃研修交通法令，賦予機車合理「路權及速限」，督促各地方交通管理機關，積極佈設「機車優先道」、「機車專用道」、「機車停等區」、「機車二段式左轉待轉區」，以提供機車「合理使用空間」，另警政署亦規劃「汽、機車分流」大執法，要求全國同步施行，預期將可大幅降低交通事故死亡人數，維護人民生命財產安全。

關鍵詞：路權、機車交通事故、汽機車分流

¹ 內政部警政署交通組專門委員兼副組長。(通訊住址：臺北市忠孝東路一段七號；電話：02-23418413 轉 101)

² 內政部警政署交通組科員。

Abstract

Now the amount of vehicle already have reached 1.7 million throughout country, especially the amount of motorcycle exceeds 1.1 million, about occupying two of third, but for a long time, the chief organization of traffic always thinks that motorcycle is a transitional tool, and assures that the amount of motorcycle will gradually reduce or die out because of the development of economy and the increase of automobile, therefore, ignoring the existence of motorcycle on making traffic law and planning traffic engineering, which results in the right of riding motorcycle on road not to be protected enough, and space of stopping not to be sufficient, and further causes that riding motorcycle against traffic regulation on each lane is ordinary, extremely riding on sidewalk is serious, which results in traffic order confusion and traffic accident happening frequently, it needs to be improved urgently. According to data, in our country the number of the death in traffic accident highly reaches percent 51 of all the death in traffic accident, although that riding motorcycle has been forced to wear safety helmet since 1997 could lower effectively the rider the severity of the injured and dead as traffic accident happened, but not reducing their occurrence, consequently, in order to further reduce the wounded and dead, we must begin to do from improving motorcycle traffic order. Because of above, the police administration and the Ministry of communications together correct traffic law that could offer motorcycle the rational right of road and speed limitation, and urge every local traffic management organization to positively set up "motorcycle priority lane", "special lane for riding motorcycle", "motorcycle stopping district", "stopping district for motorcycle turning left ", so as to offer the rational space of riding motorcycle, besides the police administration also plan the traffic enforcement of separating motorcycle from automobile, and demand to synchronize at executing throughout country, which is expected to largely lower the dead of traffic accident, and maintain the safety of people's live and property.

Key word : *the right on road, motorcycle traffic accident, separate motorcycle from automobile*

壹、前言

臺灣地區都市交通紊亂，主要癥結乃在於機車使用管理問題，目前全國

汽、機車數高達一千七百萬輛，其中機車超過一千一百萬輛，約占三分之二，但法令之限制及工程規劃設計問題，致機車行駛路權保障不足，停等空間不夠，使其違規流竄於各車道及紅磚人行道上，造成都市交通秩序紊亂。另依衛生署統計資料，在民國八十五年以前，台灣地區每年因交通事故死亡人數均超過七千人，迄八十九年全國交通事故死亡人數已降為五、四二〇人，創下十多年來歷史新低，但下降幅度已由原先每年減少約五百人，趨緩為減少約一百人，下降幅度已呈現瓶頸，又比較機動車輛交通事故死亡統計，可發現我國每十萬人口每年因交通事故死亡為二十四人，較其他世界先進國家死亡約十至十三人高出甚多（如附表一、二），亟待改善，且根據統計資料，我國機車交通事故死亡人數佔全部交通事故死亡人數之比例高達五十一%（詳如附表三），雖自民國八十六年六月一日起，騎乘機車強制戴安全帽，已有效減少機車傷亡人數，但戴安全帽僅能減少車禍發生後之傷亡程度，無法減少機車交通事故案件之發生，爰為進一步大幅減少機車肇事傷亡，保障交通秩序與安全，必須從改善機車行車秩序，減少機車交通事故著手。

貳、現況檢討

機車行車秩序紊亂，主要面臨問題包括：

2.1 機車「行駛中」面對之困境：

各縣市由於道路條件限制，無法廣泛佈設「機車專用道」，而以「快慢車道線」或「車道線」區隔方式佈設車道，形成汽、機車混合車流型態，且由於受到路邊停車、公車及計程車停靠等影響，機車不得不任意穿梭行駛「禁行機車道」，而造成行車秩序紊亂。

2.2 機車「紅燈停等中」面對之困境

汽車遇到紅燈時排隊停等，但機車以其輕巧、便捷之特性，在汽車夾縫中穿梭、蛇行，甚至跨越雙黃線逆向行駛，由於未規劃機車停等空間，機車不得不超越停止線，甚至在行人穿越道臨停，妨害行人通行，等號誌變綠燈，龐大機車族一馬當先呼嘯而過，我們看到都市交通秩序紊亂的真實面，也證

實了「違法者佔便宜、守法者吃虧」之「都市交通叢林法則」。

2.3 機車「左轉」面對之困境

依規定若內側車道繪設「禁行機車」標字者，機車不得侵入內側車道直接左轉，惟大部分縣市未規劃機車兩段式左轉，使得機車無法順利左轉，導致違規行駛「禁行機車道」直接左轉，或自行兩段式左轉佔用行人穿越道臨停，影響行人通行。

2.4 佈設「機車專用道」面對之困境

「機車專用道」規範機車行駛秩序與安全效果最佳，但因具有專屬性及排他性，其設置條件至少需距路緣五公尺以上，因此較不具推廣性，目前各縣市已佈設之「機車專用道」距路緣僅有二至三公尺，汽車跨越情形嚴重，執法困難，大多已名存實亡。

參、相關法令探討

為維護機車行車安全，警政署建議交通部修訂「道路交通標誌標線號誌設置規則」及「道路交通安全規則」等交通法令，以提供機車合理使用空間，獲得交通部同意採行，交通部於八十九年七月一日起公布施行之新修正「道路交通號誌標誌標線設置規則」中，已增訂設置「機車優先道」與「機車停等區」法源，及自九十年六月一日起施行之新修正「道路交通安全規則」中，已取消輕、重型機車不同路權及車速之相關規定，對於機車使用管理產生重大深遠影響，謹說明如次：

3.1 道路交通標誌標線號誌設置規則（八十九年七月一日修正施行）

3.1.1 第一百七十四條

車種專用車道標線，用以指示僅限於某車種行駛之專用車道，其他車種及行人不得進入。本標線車道與車道間應以雙白實線或雙黃實線分隔，並得

加繪專用車道管制時間。

3.1.2 第一百七十四條之一

機車優先車道標線，用以指示機器腳踏車優先行駛之車道，其他車種除起步、準備停車、臨時停車或轉向外，不得橫跨或占用行駛。本標線以白色實線及機器腳踏車圖形劃設之，每過交叉路口處均應標繪之，並於兩機器腳踏車圖形間，縱向標寫白色「機車優先」標字配合使用。

3.1.3 第一百七十四條之二

機車停等區線，用以指示機器腳踏車駕駛人於紅燈亮時行駛停等之範圍，其他車種除綠燈亮時可行駛通過外，不得在停等區內停留。本標線視需要設置於已有號誌管制及交叉路口各行進方向未禁行機車車道之停止線後方。機車停等區線，線型為白色長方形，橫向（前後）線寬二十公分，縱向（二側）線寬十或十五公分，縱深長度為四·五公尺至七公尺，並視需要於機車停等區內繪設機車圖案或白色標誌。

3.1.4 第一百八十三條

路面邊線，用以指示路肩或路面外側邊緣之界限。其線型為白實線，線寬為十五至二十公分，整段設置。但交叉路口及劃設有禁止停車線或禁止臨時停車線處得免設之。

3.1.5 第一百八十三條之一

快慢車道分隔線，用以指示快車道邊緣之位置，劃分快車道與慢車道之界線。其線型為白實線，線寬為十公分，除鄰近路口三十公尺內得採車道線劃設外，應採整段設置，但交叉路口免設之。道路設有快慢車道分隔島者，應劃設本標線於分隔島兩側，與分隔島間隔至少十公分。

3.2 道路交通安全規則（九十年六月一日修正施行）

3.2.1 車速規定（第九十三條）

1.修正前：行車速度依標誌規定，無標誌者依下列規定：

（1）在市區道路，時速不得超過四十公里，在郊區道路不得超過六十公里。

（2）在市區慢車道上，時速不得超過三十公里，在郊外慢車道上，時速

不得超過四十公里。

(3) 輕機車在市區道路，時速不得超過三十公里，在郊區道路不得超過四十公里。

2.修正後：行車速度依標誌或標線之規定，無標誌或標線者依下列規定：

(1) 在市區道路，時速不得超過五十公里，在郊外道路不得超過六十公里。但在未劃設車道線或行車分向線之道路，市區時速不得超過三十公里，郊外不得超過四十公里。

(2) 在設有快慢車道分隔線之慢車道上，時速不得超過四十公里。

3.2.2 機車路權規定（第九十九條）：

1.修正前：

(1) 未劃分快慢車道之道路應靠右行駛。

(2) 劃分快慢車道之道路，輕機車應在慢車道行駛，重機車應依標誌或標線之規定行駛，無標誌、標線者得在快慢車道行駛，但在快車道行駛時，除左轉外，應行駛於最外側車道。

(3) 在劃有機車專用道之道路應在車道行駛，除轉彎或靠邊停車外，不得駛入其他車道。

2.修正後：機器腳踏車行駛之車道及轉彎，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：

(1) 在未劃分快慢車道之道路，得在最外側二車道行駛；單行道得在最左、右側車道行駛。

(2) 在已劃分快慢車道之道路，雙向道路得在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路得在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。

(3) 同向三車道以上道路，均應以二段方式進行左轉彎，單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以二段方式進行左轉彎，行駛於左側車道或慢車道者，應以二段方式進行右轉彎。

3.2.3 第九十五條

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

肆、策進作為

為因應交通法令大幅修訂，提供機車合理使用空間，警政署訂頒「改善機車行車秩序工作計畫」，要求各警察機關或協調交通主管機關積極推動、及落實執行本案，其具體作法如下：

4.1 積極改善交通工程與設施，提供機車合理使用空間

自九十年七月一日起至九十二年十二月三十一日止，以兩年半為期，各警察機關（或協調主管機關）應全面檢討目前「機車專用道」之佈設及使用情形，並積極推動「機車優先道」，及全面規劃佈設「機車停等區」、「機車左轉待轉區」，以合理規劃機車行駛空間。

4.2 加強機車交通安全教育宣導，建立尊重「路權」觀念

1. 律定宣導期及勸導期，提高用路人之認知與支持。
2. 推動專案活動，並運用各大眾媒體配合宣導。

4.3 規範汽機車行駛路權，落實「汽、機車分流」措施

為有效建立機車行車秩序，維護機車行駛路權及安全，警政署選定十五項汽、機車重點違規項目（詳如附表四），作為執法重點，並自九十一年三月一日起全國同步大執法。

伍、預期成效

5.1 提供機車合理行駛空間

各縣市政府將於二年內大量設置「機車優先道」、「機車停等區」、「機車左轉待轉區」，本署配合加強取締四輪以上汽車占用「機車停等區」、任意行駛慢車道、機車優先道、專用道、併排停車、併排臨時停車等違規，維護機車行駛路權，還給機車合理使用空間。

5.2 建立機車行車秩序

機車應依規定車道行駛及左轉彎，革除過去亂「闖」、亂「鑽」之駕駛習性，建立機車行車秩序。

5.3 還給行人行走空間

過去行人穿越道經常為左轉機車及直行待停機車臨時停車占用，行人必須在車陣中穿越，非常危險，未來配合「機車左轉待轉區」及「機車停等區」之大量設置，機車不再占用行人穿越道臨停，還給行人行走空間，改善都市交通外貌。

5.4 降低交通事故死傷人數

本案之實施，將可減少汽、機車相互間之衝突，以減少交通事故之發生，預期可進一步有效降低交通事故死亡人數。

陸、初步執行成效

6.1 取締成果

- 1.三月份取締十五項重點違規項目總件數為四三萬九、五〇二件（詳如附表五），其中攔停件數計三一萬一、一〇四件（占七十一％）、逕舉件數計一二萬八、三九八件（占二十九％）。
- 2.取締機車違規計二五萬三、二〇五件（占五十八％）、汽車違規計九萬七、三七八件（占二十二％），其餘汽、機車合計之三項違規項目計八萬八、九一九件（占二十％）。
- 3.汽車違規項目較多者為「汽車併排停車」（四萬三、八七〇件）、「汽車占用機車停等區」（二萬九、三五三件）。
- 4.機車違規項目較多者為「騎乘機車未戴安全帽」（七萬九、四四七件）、「機車不依規定兩段式左轉」（五萬五、二八三件）、「機車闖紅燈」（四萬二、八八九件）、「機車不依規定車道行駛」（三萬四、六七〇件）。

6.2 交通安全成效分析

1. 本（九十一）年三月一日至三十一日之交通事故（A1類）發生件數二二五件、死亡二三人、受傷一〇八人，較去年同期發生件數減少四十六件（減少十七％）、死亡人數減少五十九人（減少二十％）、受傷人數減少二十五人（減少十九％）；其中機車（A1類）交通事故發生件數為一〇三件、死亡人數為一〇四人、受傷人數為二十人，較去年同期發生件數減少三十二件（減少二十四％）、死亡人數減少三十八人（減少二十七％）、受傷人數減少二十一人（減少五十一％）（詳如附表六），本案初步執行成效可謂良好。
2. 三月份機車交通事故死亡人數一〇四人占整體交通事故死亡人數四十五％，與去年整年度之五十一％相較，下降六％，機車騎士之安全保障，亦已達預期成效。

6.3 執行優缺點如下：

6.3.1 優點：

1. 推動本項專案工作確實能規範汽、機車行駛之「路權」，減少汽、機車之間相互衝突，導正機車見洞即鑽之惡習，有效規範機車行駛、停等及轉彎之空間，降低交通事故之發生，增進交通安全與秩序。
2. 執行本項專案工作，從中央至地方均能重視本項工作之宣導工作，透過大眾媒體、各項集會等各種管道加強宣導。
3. 本次大執法之績效，能符合攔停為主、逕舉為輔之要求。

6.3.2 缺點：

1. 民眾守法精神仍有待加強教育，在警力未及地區，汽機車駕駛人違規情形仍有所見，亟待改善。
2. 仍有部分駕駛人對本專案之規定不甚瞭解，致被取締時抱怨不已，仍應再加強宣導工作。
3. 部分員警本身對於機車二段式左轉之規定未能充分瞭解，致執法時產生偏差，且遇民眾質疑時，無法詳細解答，造成民怨。
4. 「機車停等區」、「機車左轉待轉區」、「機車優先道」等交通工程之佈設，

仍未能佈設，或不盡完善，致駕駛人無所適從，及徒增員警執法困擾。

5. 「機車左轉待轉區」劃設不足或空間太小，致機車二段式左轉時，易占用行人穿越道違規臨停，致遭員警舉發，而易使駕駛人心生不滿；另「機車左轉待轉區」之佈設缺乏標誌之配合，易使機車騎士逕行左轉而違規。
6. 路邊停車格規劃不當，致公車進出站牌時，占用二線以上車道，易妨礙機車正常行駛。
7. T字路口及五個以上之路口較不適用機車兩段式左轉，其機車轉彎路線宜另行設計改善。

柒、檢討與建議

1. 仍有少部分民眾不明瞭本專案之規定與用意，宜持續督促各縣市警察局繼續加強宣導工作；另有部分員警對機車二段式左轉之規定未能充分瞭解，及取締「機車行駛禁行機車道」與「機車紅燈越線臨停」時，未依警政署通報之執法補充規定辦理，致舉發違規時迭遭民眾物議，亦需請各單位加強教育員警執法觀念與技巧。
2. 本專案之推動係以成效為主，宜儘量以攔停舉發為主、逕行舉發為輔，期藉提高見警率，以嚇阻駕駛人之違規行為，故宜要求各單位執行本案時，應依此原則規劃勤務。
3. 「機車停等區」、「機車左轉待轉區」及「機車優先道」之佈設，宜要求各單位（或協調主管單位）積極佈設，俾使用路者有所遵循，及減少執法爭議。
4. 本專案之推動，主要目的在於降低機車交通事故死亡人數，部分縣市轄區內機車交通事故（A1類）較去年同期增加者，應請針對肇事時段、原因詳加分析，以強化勤務部署。
5. 八十九年七月一日公布修正之「道路交通標誌標線號誌設置規則」中，已將「機車專用道」之設置方式，由白實線改為雙白實線，及路面邊線寬度由十至十五公分，改為十五至二十公分，惟實施迄今將近二年，台灣地區大部分的道路均未配合改正，宜請公路局及各交通主管機關應予重視，儘速改正，以符法制。
6. 部分機車停等區設置於「禁行機車道」，及紅燈右轉車道前面，劃設

不當，應予改正。

7. 三車道以上道路、內側車道禁行機車、或禁止左轉者，機車均不得直接左轉，惟許多路口均未設置「左轉待轉區」及標誌，致使機車違規左轉，影響機車安全與秩序。
8. 因「機車停等區」、「機車優先道」、「汽車不得任意行駛慢車道」為新增訂之交通法規，為使用路者明瞭其規定，宜將機車應依規定車道行駛及左轉彎、汽車不得占用機車停等區、汽車不得任意行駛慢車道、機車優先道與機車專用道等交通規則，運用道安系統專案加強宣導教育。
9. 應請交通部針對本案邀集各交通主管、執法單位及學者專家共同研商，改善缺失，俾利長期推動本案，達成大幅減少交通事故發生之目標。

捌、結語

「落實汽、機車分流」措施，為降低機車交通事故之有效方法，但是行車「路權」觀念仍未深植用路者心中，實是推動本案時應予正視的課題，而要改變一個人的駕駛觀念與習性，並非一蹴可幾，是以，有賴各警察機關戮力以赴，抱持長期執行之決心，才可達成目標。本項工作自三月一日起全國同步大執法後，媒體及輿論多能給予正面報導，但宣導未能普及、部分員警執法技巧與觀念仍有偏差及交通工程未臻完善，致使本項政策美意稍打折扣，仍有待改善，未來惟有強化定期檢討缺失、並予改善之機制，才能有利於本案之長期推動，以達到逐年降低交通事故死亡人數之目標願景。

表一 機動車交通事故死亡統計資料比較表

美國	15.8 (每十萬人口死亡人數)
日本	10.2
香港	6
新加坡	6
南韓	33
歐洲 (英、法、德)	8-13
W.H.O 所有會員國	20.6
台灣 (衛生統計)	24.4
臺北市 (衛生統計)	8

資料來源：世界衛生組織 (W.H.O) 1997-1999

表二 衛生署（統計期間為一年以內）與警政署（統計期間為 24 小時以內）
交通事故死亡人數統計比較表

年別	衛生統計 (A)	警政統計 (B)	比較 (A-B)	衛生/警政 (A/B)
80	7322	3305	4017	2.22
81	7216	2717	4449	2.66
82	7367	2349	5018	3.14
83	7245	3094	4151	2.34
84	7427	3065	4362	2.42
85	7077	2990	4087	2.37
86	6516	2735	3781	2.38
87	5903	2507	3396	2.35
88	5526	2392	3134	2.31
89	5420	3388	2032	1.60

表三 最近五年機車發生交通事故死傷人數統計表

□ 本表統計資料僅含有死亡或重傷之交通事故	所佔比例	機車 交通事故	全 部 交通事故	項 目	
	44.40%	1215	2735	死亡人數	八十六年
	38.50%	935	2428	受傷人數	
	41.56%	1042	2507	死亡人數	八十七年
	28.84%	579	2007	受傷人數	
	44.10%	1056	2392	死亡人數	八十八年
	29.77%	487	1636	受傷人數	
	49%	1661	3388	死亡人數	八十九年
	27.50%	424	1541	受傷人數	
	51.2%	1711	3344	死亡人數	九十年
	33.62%	501	1490	受傷人數	

表四 重點違規取締項目一覽表

違 規 項 目	處罰條例適用條款	罰 鍰 金 額
一、汽車占用機車停車區	第六十條第二項第三款	九〇〇—一、八〇〇
二、汽車不依規定行駛機車優先道、慢車道	第四十五條第四款	六〇〇—一、八〇〇
三、汽車占用機車專用道	第四十五條第四款	六〇〇—一、八〇〇
四、汽車併排臨時停車	第五十五條第四款	三〇〇—六〇〇
五、汽車併排停車	第五十六條第一項第六款	六〇〇—一、二〇〇
六、機車不依規定車道行駛	第四十五條第十三款	六〇〇—一、八〇〇
七、機車行駛人行道	第四十五條第六款	六〇〇—一、八〇〇
八、機車不依規定二段式左轉	第四十八條第二款	六〇〇—一、八〇〇
九、機車跨越雙黃線逆向行駛	第四十五條第三款	六〇〇—一、八〇〇
十、機車闖紅燈	第五十三條	一、八〇〇—五、四〇〇
十一、機車超速	第四十條	一、二〇〇—二、四〇〇
十二、闖單行道（含汽、機車）	第四十五條第一款	六〇〇—一、八〇〇
十三、超越停止線臨時停車（含汽、機車）	第六十條第二項第三款	九〇〇—一、八〇〇
十四、行人穿越道臨時停車（含汽、機車）	第五十五條第一款	三〇〇—六〇〇
十五、騎乘機車未戴安全帽	第三十一條第六項	五〇〇

表五 交通大執法九十年三月份績效統計表

八、機車不依規定二段式左轉	七、機車行駛人行道	六、機車不依規定車道行駛	五、汽車併排停車	四、汽車併排臨時停車(逕舉不算)	三、汽車占用機車專用道行駛	二、汽車不依規定行駛機車優先道、慢車道	一、汽車占用機車停車等區	違規項目
五一〇〇	四七六七	一一五一八	一九八〇七	一〇二五一	四三四〇	六二五五	二五〇六五	現場攔檢件數
四一八三	一八三〇	二三一五二	二四〇六三		一五九八	二四三一	四二八八	逕行舉發件數
五五二八三	六五九七	三四六七〇	四三八七〇	一〇二五一	五九三八	八六八六	二九三五三	合計
計	十五、騎乘機車未帶安全帽	十四、行人穿越道臨時停車	十三、超越停止線臨時停車	十二、闖單行道(含汽機車)	十一、機車超速	十、機車闖紅燈	九、機車跨越雙黃線逆向行駛	違規項目
三一〇四	六六五〇四	八一七二	四二〇四三	一五五二五	四五七五	三七七〇七	三四七五	現場攔檢件數
一二八三九八	一二九四三	二四二三	一八二九三	二四六三	一九五二一	五一八二	六〇二八	逕行舉發件數
四三九五〇二	七九四四七	一〇五九五	六〇三三六	一七九八八	二四〇九六	四二八八九	九五〇三	合計

表六 各縣市警察局機車交通事故（A 1 類）比較表

年 別 局 別	九十一年三月			九十年三月		
	件數	死亡人數	受傷人數	件數	死亡人數	受傷人數
臺北市	4	4	1	3	3	2
高雄市	5	6	0	7	9	2
基隆市	3	2	1	1	1	0
新竹市	5	5	0	2	2	0
台中市	0	0	0	5	5	1
嘉義市	1	1	0	1	1	0
台南市	3	3	1	5	5	0
台北縣	9	9	5	10	10	4
桃園縣	10	10	0	8	8	1
新竹縣	1	1	0	2	2	2
苗栗縣	2	2	0	4	4	0
台中縣	5	6	0	4	4	2
南投縣	2	2	0	5	5	2
彰化縣	2	2	0	10	10	0
雲林縣	6	6	4	12	12	4
嘉義縣	8	8	3	7	7	3
台南縣	6	6	0	8	10	4
高雄縣	12	12	3	16	17	9
屏東縣	8	8	1	17	17	2
宜蘭縣	3	3	0	3	3	1
花蓮縣	4	4	0	2	3	0
台東縣	4	4	1	2	3	2
澎湖縣	0	0	0	2	2	0
合 計	103	104	20	135	142	41

(91/06/17 收稿，91/07/31 第一次修改，91/09/16 定稿)

