

# 112年 道路交通安全年報

Road Traffic Safety Annual Report 中華民國112年



車輛慢看停  
行人安全行



交通部編印  
中華民國113年

## 車輛慢看停 行人安全行



112年

Road Traffic Safety Annual Report 中華民國112年

# 道路交通安全年報



交通部編印  
中華民國112年



## 第一章 緒論

## 第三章 全國道路交通安全工作

- 壹、道安組織體系與道安工作推動 ..... 1-1
  - 一、道安組織體系
  - 二、全國道路交通安全工作之推動
- 貳、道安施政主軸 ..... 1-2
  - 一、道安願景及目標
  - 二、各小組行動重點工作
  - 三、考評與獎勵

- 壹、行人優先交通安全行動綱領 ..... 3-1
- 貳、行人交通安全政策綱領（2023-2027） ..... 3-3
- 參、透過四大面向落實行人交通安全改善 ..... 3-5
- 肆、道安宣導 ..... 3-6
  - 一、「168 交通安全入口網」網站經營
  - 二、社群網路行銷
  - 三、影片推廣
  - 四、Podcast
  - 五、其他活動
  - 六、13 家廣播電台宣導
- 伍、法令訂定 ..... 3-15
- 陸、國家道路交通安全綱要計畫 ..... 3-19
- 柒、創新貢獻成果 ..... 3-24
- 捌、金安獎 ..... 3-25



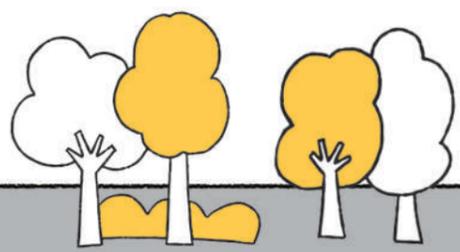
## 第二章 我國道路交通安全現況分析

## 第四章 道安大事記

## 第五章 未來展望

- 壹、國內道路交通安全現況 ..... 2-1
- 貳、我國近十年整體交通事故趨勢 ..... 2-1
- 參、我國 112 年事故特性概況 ..... 2-2
  - 一、依年齡分析
  - 二、依運具分析
  - 三、依縣市分析
  - 四、依事故位置分析
  - 五、肇因分析
- 肆、國外資料蒐集、各國比較 ..... 2-7
  - 一、道安水準與目標值訂定
  - 二、日韓臺三國道安防制作為

- 4-1
- 5-1





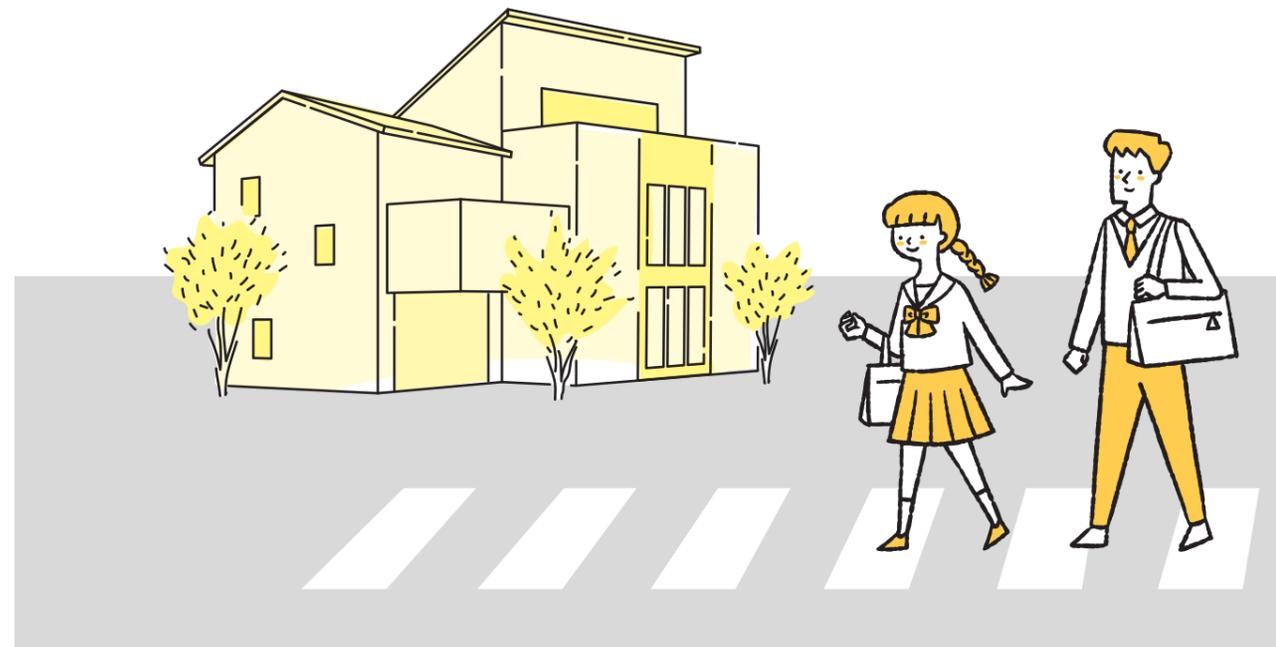
## 圖目錄

圖 1-1-1：中央道安會報成員 .....	1-1
圖 1-1-1：道路交通安全體系架構 .....	1-2
圖 2-1-1：我國近十年事故件數與死亡人數趨勢 .....	2-1
圖 2-1-2：我國 112 年主要年齡族群每十萬人口死亡與受傷人數之比 .....	2-2
圖 2-1-3：近 10 年各運具交通事故案件數 .....	2-3
圖 2-1-4：近 10 年各運具 30 日內死亡人數 .....	2-3
圖 2-1-5：我國 112 年各縣市每十萬機動車輛死亡與受傷人數之比較 .....	2-4
圖 2-1-6：我國 112 年事故死傷人數肇事位置分布 .....	2-4
圖 3-4-1：懶人包翻譯英文與多國語版本宣導 .....	3-6
圖 3-4-2：會員專屬趣味著色本與隨機怪獸遊戲 .....	3-7
圖 3-4-3：2023 年度 FB 社群觸及人數 .....	3-7
圖 3-4-4：FB 圖卡宣導畫面 .....	3-8
圖 3-4-5：LINE 問答活動畫面 .....	3-8
圖 3-4-6：LINE 傳送生活化長輩圖 .....	3-8
圖 3-4-7：於 Instagram 分享吉祥物行程 .....	3-9
圖 3-4-8：「停讓行人 你做到了嗎？」懶人包內容 .....	3-10
圖 3-4-9：「停讓行人 你做到了嗎？」懶人包貼文活動宣導 .....	3-10
圖 3-4-10：「朋友們 小酌後不酒駕」長輩圖內容 .....	3-10
圖 3-4-11：「停讓行為學 超級英雄」文宣品 .....	3-10
圖 3-4-12：「失蹤的人行道」Youtube 影片畫面 .....	3-11
圖 3-4-13：「路口閃紅燈請停車再開」Youtube 影片畫面 .....	3-11
圖 3-4-14：「形象影片【停讓就對了】」Youtube 影片畫面 .....	3-11
圖 3-4-15：「行近路口要停讓 你我安全有保障」Youtube 影片畫面 .....	3-11
圖 3-4-16：「無照不上路 青春不 NG」Youtube 影片畫面 .....	3-12
圖 3-4-17：「美好 從停讓開始」Youtube 影片畫面 .....	3-12
圖 3-4-18：「好事發生篇」Youtube 影片畫面 .....	3-12
圖 3-4-19：「兒童交通安全多重宇宙」Youtube 影片畫面 .....	3-12

圖 3-4-20：Apple Podcast 平台上架 .....	3-12
圖 3-4-21：道路交通安全說明記者會 FB 直播畫面 .....	3-13
圖 3-4-22：熊平安支援桃園駕訓班活動 .....	3-13
圖 3-7-1：桃園市政府一路口燈桿反光貼紙搭配路燈色溫變化試辦及驗證 .....	3-24
圖 3-7-2：高雄市政府—AI 註銷車輛行動化查核 APP .....	3-24
圖 3-8-1：金安獎活動照片 .....	3-26

## 表目錄

表 2-1-1：我國 112 年小型車為第一當事人事故主要肇因 .....	2-5
表 2-1-2：我國 112 年機車為第一當事人事故主要肇因 .....	2-5
表 2-1-3：我國 112 年自行車為第一當事人事故主要肇因 .....	2-6
表 2-1-4：我國 112 年行人為第一當事人事故主要肇因 .....	2-6
表 3-6-1：113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫 .....	3-17





### 壹、道安組織體系與道安工作推動

#### 一、道安組織體系

配合交通部 112 年 9 月 15 日組織調整，原道路交通安全督導委員會併入「路政及道安司」，綜理全國道路交通安全事項之策劃與協調，並督導地方各直轄市、縣（市）政府道路交通安全會報（以下簡稱道安會報）。

行政院為落實推動道路交通安全，加強策劃、協調及推動全國道路交通安全事務，並審議國家道路交通安全綱要計畫，112 年 11 月 8 日訂定「中央道路交通安全會報設置要點」，設置中央道路交通安全會報，其主要任務如下：

- (一) 全國道路交通安全事務之策劃、協調及推動。
- (二) 綱要計畫及其他道路交通安全重要政策之審議。
- (三) 中央各目的事業主管機關道路交通安全推動計畫及相關工作執行情形之督導。
- (四) 其他有關道路交通安全事項。

會報置委員 39 人至 41 人，結合中央部會及縣市政府，委員包括行政院、交通部、內政部、教育部、法務部、衛生福利部、文化部、金融監督管理委員會、22 縣市政府首長及專家學者代表含民間團體代表所組成，由行政院院長兼任召集人，行政院副院長兼任副召集人，每三個月召開會議一次，會報幕僚作業由交通部兼辦。



圖 1-1-1：中央道安會報成員

#### 二、全國道路交通安全工作之推動

交通部綜理全國道路交通安全事項之策劃、協調與督導，並兼辦中央道安會報幕僚作業，其涵括交通工程、交通執法、交通安全教育等傳統的 3E 之外，亦將道安宣導，以及管理車輛、駕駛人、及運輸業的監理工作等業務納入，以建立全面及系統性的道路交通安全管理體系。

#### 貳、道安施政主軸

交通部原每 4 年研提「道路秩序與交通安全改進方案」，報請行政院核定後頒布實施（以下簡稱院頒方案），並依據院頒方案，透過分析近年最新道路交通事故特性及環境變化，研訂當年度的道安防制重點，並由各執行單位依據年度防制重點，研擬「工作執行計畫」並落實執行。另透過督導考核及獎勵執行績效優良的機關及縣市，以期持續推動道路交通安全工作，提升我國道路交通安全品質。

交通部於 111 年 10 月提報第 14 期院頒方案，行政院於 112 年 4 月核定。第 14 期院頒方案 (112 年~115 年) 摘要如下：

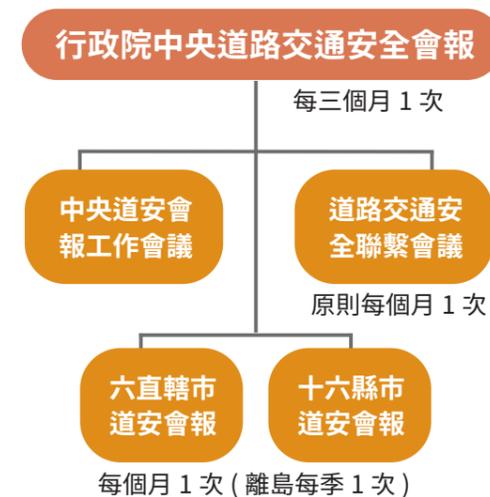
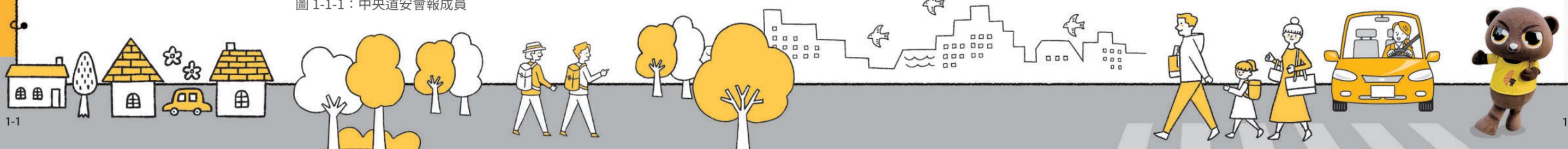


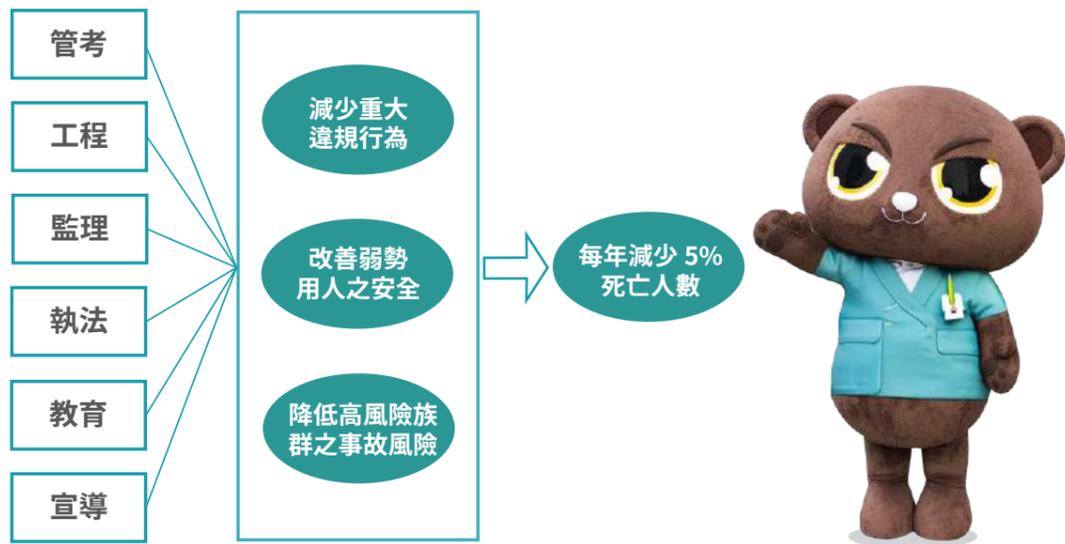
圖 1-2-1：道路交通安全體系架構

#### 一、道安願景及目標

第 14 期院頒方案「以零死亡為願景，朝逐年下降趨勢努力，每年至少降低 5% 為目標」。第 14 期院頒方案總目標設定為：112 年至 115 年，道路交通事故 30 日內死亡人數每年較前一年至少下降 5%。我國 110 年道路交通事故 30 日內死亡人數為 2,962 人，第 14 期院頒方案將以每年較前一年下降 5% 為目標，目標於 115 年下降至 2,413 人。在考量我國事故特性及事故防制之可控性，第 14 期院頒方案主要仍將延續各道安改善對策，並輔以管考、工程、監理、執法、教育、宣導等各工作小組工作要項及行動方案，達成下列防制目標

1. 減少重大違規行為：酒駕、闖紅燈、超速等重大違規行為。
2. 改善弱勢用路人事務：(1) 機車於號誌化路口及無號誌路口之事故、(2) 行人事故、(3) 大型車輛於路口與弱勢用路人（行人、自行車、機車）發生之事故。
3. 降低高風險族群事故風險：由於年輕及高齡族群因未戴安全帽及無照駕駛而發生死亡事故之案件居高不下，且有增加之趨勢，因此將針對未戴安全帽及無照駕駛進行重點防制。





## 二、各小組行動重點工作

### 1. 管考小組：

中央與各縣市道安會報管考小組為領導之角色，應善用道安觀測指標或道安資訊平台，綜整全國各縣市亟需改善之目標事故，管考小組的主要四項任務為：「提升首長重視、加強橫向聯繫、落實道安改善目標、健全道安資訊平台」。為了達成前述目標，以「提升首長重視及橫向聯繫、督導及落實道安改善」等工作要項為執行基礎。管考小組之行動方案皆為延續精進及加強過去持續執行之行動方案。

### 2. 工程小組：

各縣市工程小組之主要任務有三，包含「使用路人有所依循及減少轉向衝突、減少道路使用者交織衝突、提升道路自明性及寬容性」。為了達成以上任務，工程方面的工作要項可分為高風險路廊或路口安全（含號誌化、無號誌及閃光號誌路口）、路段安全、高齡者與行人安全、定期檢修道路設計法規，分別從不同角度擬定詳細的行動方案，且以騎樓及人行道管理、速度管理、及車道瘦身為重點，以符合前述執行策略與作法。

### 3. 監理小組：

機車交通事故傷亡為我國道路交通安全中最嚴重之問題，監理小組之重點包含「使駕駛人瞭解道路交通規則及具備安全駕駛技能、使駕駛人能落實及服從道路交通規則、提升安全考核機制以達事前預防之效果」。從考照前訓練、駕訓班管理、駕照管理、駕駛人講習、駕駛人管理、運輸業安全管理，以及慢速運具管理等面向，進行監理制度或法令上之調整。

### 4. 執法小組：

交通違規為道路交通事故之重要肇事原因，滿街之違規用路行為一再吞蝕我國交通法規之公權力，為了減少民眾不安全的駕駛行為，各縣市無不加強執法力度以減少民眾僥倖心理。因此「維持交通秩序與順暢、客觀公正執法以保障民眾權益」係為執法小組之主要目標。

### 5. 教育小組：

交通安全文化係國民養成安全用路行為與觀念之基礎，以安全至上為中心思想、尊重且認同執法、停讓他人並為他人著想等交通安全文化特質，不僅能保障自身安全，亦可帶給身邊用路人正面的示範效果，連帶影響全體國人之態度與行為。因此，「建立交通安全觀念、厚植交通安全文化」即為教育小組之主要目標。

### 6. 宣導小組：

宣導是將重要道路安全政策及交通安全觀念傳遞於社會大眾的重要方式，其目的在使政策得以順利推行，減少阻力，以及提醒用路人正確安全用路觀念，提升民眾交通安全意識。除靠政府的力量，亦需透過民間團體及企業的投入，可進一步拓展道安宣導工作推展的面向，借力使力可讓宣導成效最大化。

## 三、考評與獎勵

第 14 期院頒方案亦參酌前期院頒方案訂定督導考核辦法，以考評各單位執行成效，並獎勵績優單位。其方式分為下列三類：

### 1. 不定期督導：

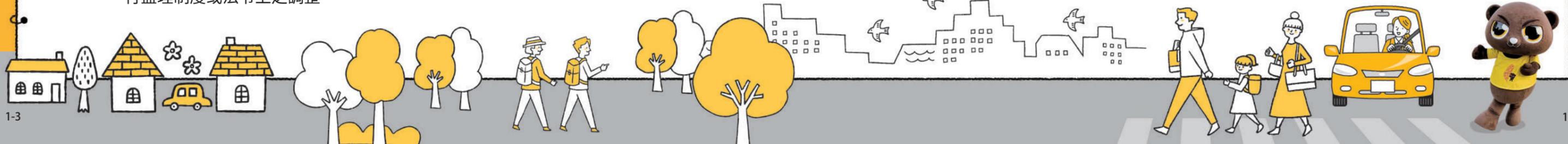
由中央主管機關視業務需要不定期至執行單位督導，或由交通部召集相關單位及學者專家進行實地考核。

### 2. 道安會議或專案會議報告：

得安排於縣市道安聯繫會議或專案會議報告。另針對成效不佳之縣市啟動道安提升行動小組，透過六大「區域運輸發展研究中心」，給予協助分析事故特性，研提改善對策。

### 3. 縣市年度考評：

- (1) 縣市得邀請學者專家組成初評小組，協助診斷縣市道路交通問題與分析年度執行成效。
- (2) 每年由交通部邀請中央相關機關單位與專家學者組成評審小組，針對各縣市年度執行道路交通安全的績效進行評比，並擇優進行成效觀摩交流。
- (3) 成績績優者，納入年度金安獎表揚，並給予績優工作補助費。另由各主管機關對績優單位有功人員從優給予行政獎勵。





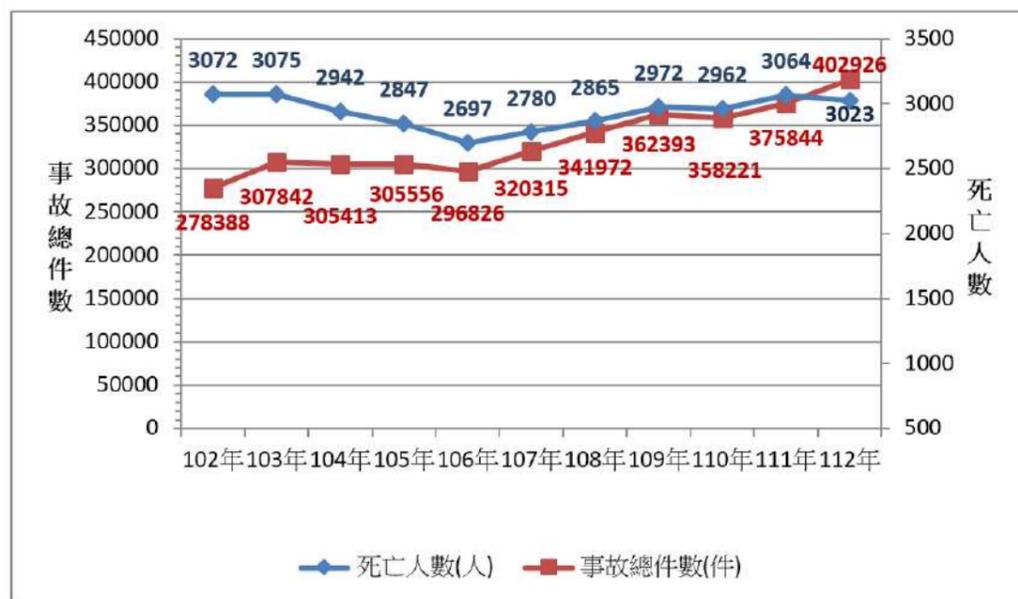
### 壹、國內道路交通安全現況

長期以來，我國交通規劃著重車流效率，形成以車輛為主，缺乏人本交通理念，導致都市地區車流持續成長、道路交通擁擠，並壓縮人行步行之空間，造成駕駛人不良習慣，汽機車駕駛人不停讓行人事件經常發生，亦導致交通事故案件發生數與30日內死亡人數難以降低。

本章節針對我國近十年整體交通事故趨勢以及112年事故特性概況說明如下。

### 貳、我國近十年整體交通事故趨勢

檢視我國近十年道路交通事故死傷(含A1及A2類)件數及30日內死亡人數之趨勢，30日內死亡人數雖一度於103至106年呈現下降，惟107之後死亡人數呈現上升趨勢，事故件數亦同步升高，112年死亡人數略降為3,023人，事故件數則逐年上升至112年為402,926件。



資料來源：道安總動員。

圖 2-1-1：我國近十年事故件數與死亡人數趨勢

### 參、我國 112 年事故特性概況

依據我國 112 年事故統計資料，針對 30 日內死亡人數及事故發生之當事人年齡、使用運具、縣市、事故位置以及肇事原因等面向，提出事故特性概況說明。

#### 一、依年齡分析

以用路人不同年齡族群來看，112 年每十萬人死亡人數以 65 歲以上高齡者 29.72 人為最高，其次為 18-24 歲年輕人之 17.14 人；每十萬人受傷人數以 18-24 歲年輕人之 7,326.57 人為最高，其次為 25-64 歲成年人之 2,212.37 人。數值顯示年輕人及高齡者分別為受傷率及死亡率最高，應特別關注其用路安全。

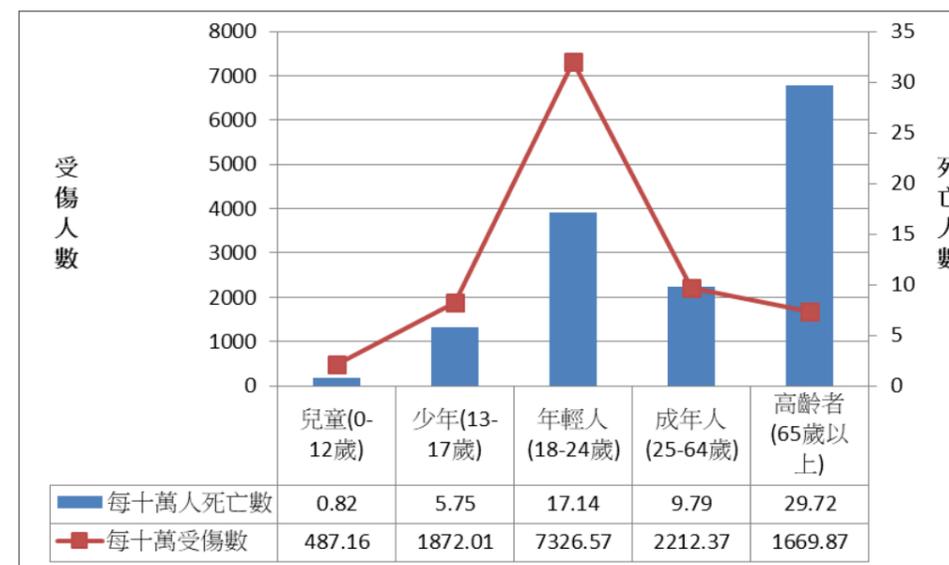
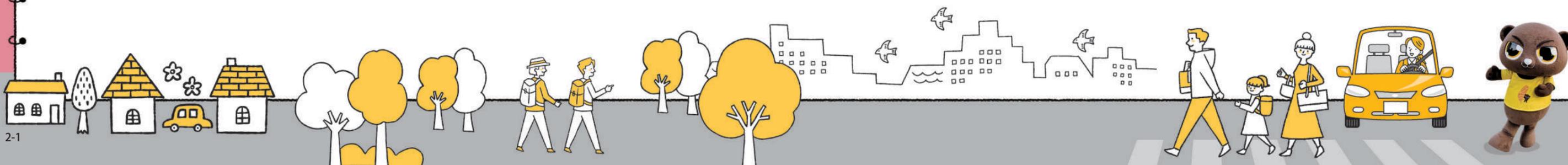
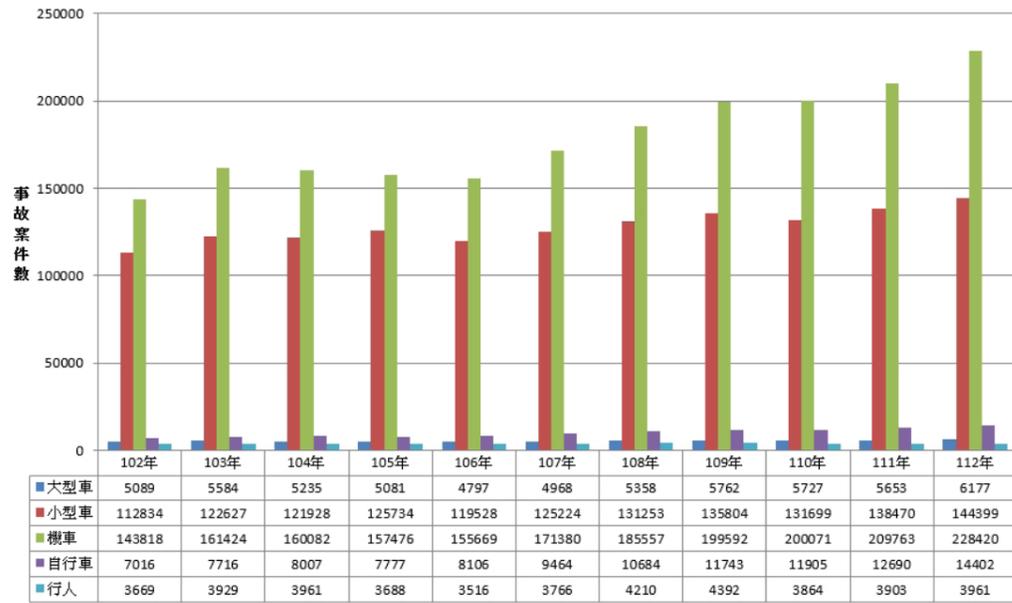


圖 2-1-2：我國 112 年主要年齡族群每十萬人口死亡與受傷人數之比

#### 二、依運具分析

以用路人所使用之運具來看，機車為事故件數與死亡人數數量最高之運具，自 106 年起事故件數與死亡人數呈逐年攀升之趨勢。除機車外，死亡人數次高者為行人，且近 10 年行人死亡人數皆維持一定之數量。因此我國應持續加強機車及行人之用路安全，以達成交通事故件數與死亡人數下降之願景。





註：事故案件數係按第一當事者駕乘車種分。  
資料來源：交通部統計查詢網。

圖 2-1-3：近 10 年各運具交通事故案件數

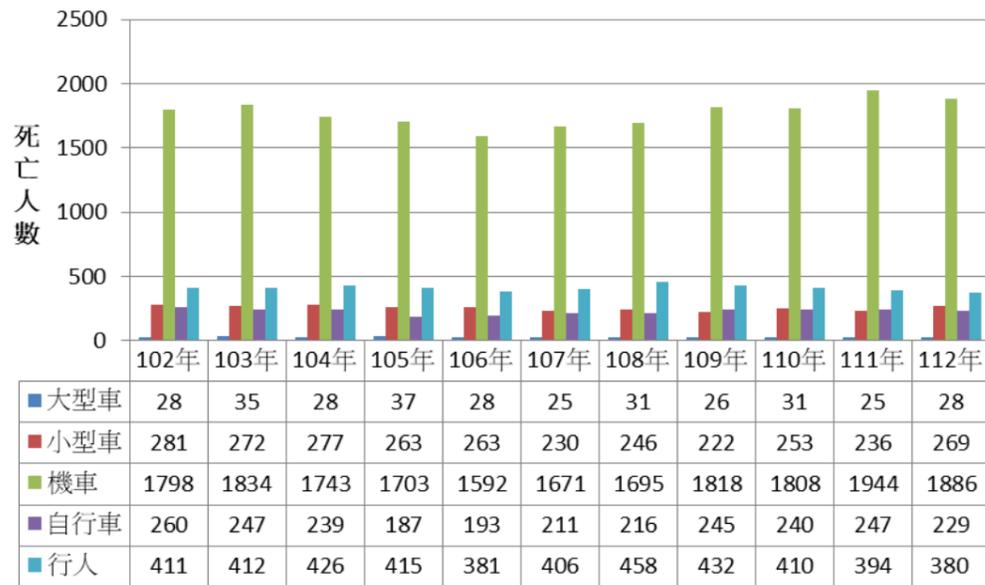
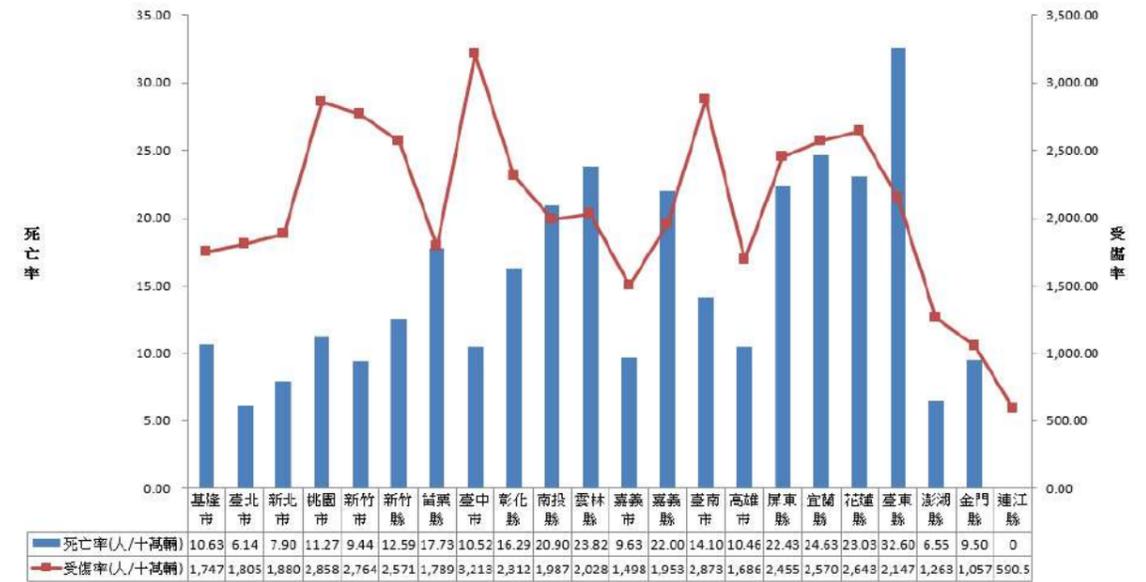


圖 2-1-4：近 10 年各運具 30 日內死亡人數

### 三、依縣市分析

以事故發生之縣市，再依據各縣市機動車輛數量，統計出每十萬輛機動車輛交通事故之死亡人數及受傷人數。死亡人數以臺東縣之每十萬輛機動車輛 32.60 人最高，其次為宜蘭縣 24.63 人；受傷人數以臺中市之 3,213 人最高，其次為臺南市之 2,873 人。



資料來源：交通部統計查詢網。

圖 2-1-5：我國 112 年各縣市每十萬機動車輛死亡與受傷人數之比較

### 四、依事故位置分析

以事故死傷人數統計之肇事位置分布來看，112 年共計 542,558 人死亡或受傷，約有 57.73% 發生在路口，40.89% 在路段。

事故位置	死傷人數	比例
路口	313219	57.73%
路段	221875	40.89%
其他	7464	1.38%
總計	542558	100.00%

資料來源：道安總動員。

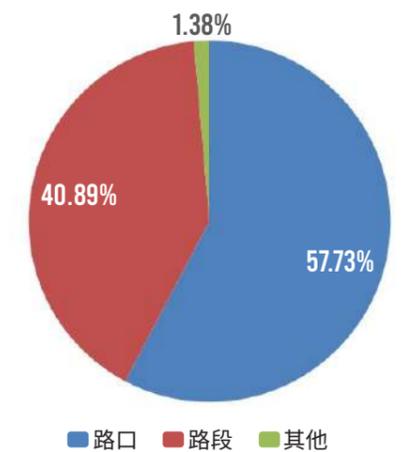


圖 2-1-6：我國 112 年事故死傷人數肇事位置分布



## 五、肇因分析

30日內死亡事故肇因部分，以用路人所使用不同之運具，區分為小型車、機車、自行車及行人，並以第一當事人統計各運具之肇事因素。小型車部分，事故案件多為未依規定讓車以及未注意車前狀況等因素所導致；死亡人數部分以未注意車前狀況為主要因素。機車為事故件數及死亡人數最高之運具，事故案件多為未注意車前狀況、未保持行車安全距離、其他未依規定讓車及左轉彎未依規定等因素所導致；死亡人數部分以未注意車前狀況、其他未依規定讓車及恍神、緊張、心不在焉分心駕駛等為主要因素。自行車部分，事故案件及死亡人數多為其他未依規定讓車、左轉彎未依規定及未注意車前狀況等因素所導致；行人部分多為未依規定行走地下道或天橋穿越道路、未依標誌或標線穿越道路、穿越道路未注意左右來車，未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路等為主要因素。

表 2-1-1：我國 112 年小型車為第一當事人事故主要肇因

項目	小型車主要肇因	事故件數	死亡人數
1	其他未依規定讓車	24,164	7
2	未注意車前狀況	10,784	35
3	右轉彎未依規定	10,336	0
4	左轉彎未依規定	8,330	3
5	起步時未注意安全	6,688	1
6	未保持行車安全距離	6,670	2
7	有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	6,582	4
8	迴轉未依規定	6,317	0
9	未保持行車安全間隔	5,140	4
10	變換車道不當	4,993	7

資料來源：道安總動員。

表 2-1-2：我國 112 年機車為第一當事人事故主要肇因

項目	機車主要肇因	事故件數	死亡人數
1	未注意車前狀況	29,869	174
2	未保持行車安全距離	26,184	28
3	其他未依規定讓車	24,051	90
4	左轉彎未依規定	11,961	43
5	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	9,583	83
6	未保持行車安全距離	7,745	21
7	起步時未注意安全	7,340	29
8	變換車道不當	5,744	28
9	違反號誌管制或指揮 (舊)	4,880	40
10	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	4,831	24

資料來源：道安總動員。

表 2-1-3：我國 112 年自行車為第一當事人事故主要肇因

項目	自行車主要肇因	事故件數	死亡人數
1	其他未依規定讓車	1,494	10
2	左轉彎未依規定	1,373	11
3	未注意車前狀況 (舊)	1,222	9
4	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	568	2
5	起步時未注意安全	458	3
6	違反號誌管制或指揮 (舊)	457	4
7	逆向行駛	448	1
8	未保持行車安全距離	430	1
9	未保持行車安全間隔	379	1
10	酒醉 (後) 駕駛	378	4

資料來源：道安總動員。

表 2-1-4：我國 112 年行人為第一當事人事故主要肇因

項目	行人主要肇因	事故件數	死亡人數
1	未依規定行走地下道或天橋穿越道路	953	30
2	未依標誌或標線穿越道路	816	38
3	穿越道路未注意左右來車	764	17
4	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路 (舊)	350	25
5	未依號誌或手勢指揮 (示) 穿越道路	149	2
6	在道路上嬉戲或奔走不定	119	2
7	在道路上工作未設適當標識	5	1
8	事故發生時當事者逕自離開現場	3	0
9	違反號誌管制或指揮 (舊)	1	0

資料來源：道安總動員。

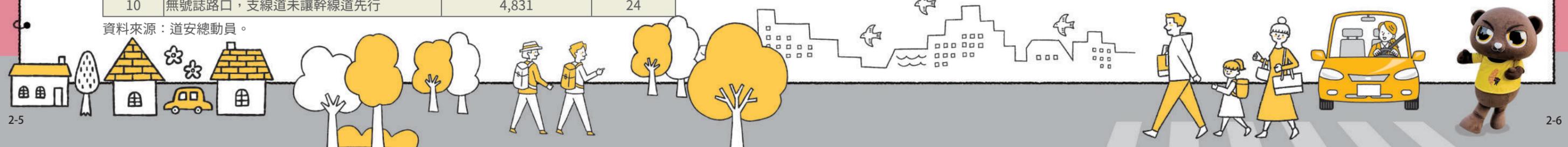




表 3.1 日韓臺三國之道安具體對策一覽表

## 肆、國外資料蒐集、各國比較

### 一、道安水準與目標值訂定

根據經濟合作暨發展組織 (OECD) 轄下的國際運輸論壇 (ITF) 發行之「道路安全年度報告 2021」 (Road Safety Annual Report 2021)，以每十萬人口死亡人數衡量道路安全，我國 110 年死亡人數 12.79 人，分別為日本 2.55 人之 5 倍，以及南韓 5.64 人之 2.27 倍，如按每年下降 5% 之改善幅度，需 11 年可追上南韓，以及 16 年可追上日本。

2021 年 3 月日本發布第 11 期交通安全基本計畫，期望在 2025 年以前，成為全世界道路交通最安全之國家，並將 24 小時內死亡人數降至 2,000 人以內，30 日內死亡人數降至 2,400 人以內；南韓在 2020 年制定的交通安全計畫「Vision Zero 2030」，期望 2030 年實現道路交通零死亡的目標，並在 2024 年前將道路交通事故死亡人數降至每年 2,500 人以下。對比日韓，我國於本 (14) 期方案亦訂有四年防制目標值，期望於 2026 年達到 30 日內死亡人數降至 2,413 人以下之目標。

### 二、日韓臺三國道安防制作為

至於日韓實際改善作法，交通工程部分訂有針對行人安全之速度管理措施，例如市區降速、特定區域降速至 30 公里 / 小時以下等，加強高風險交通違規行為執法，針對高齡者駕駛人安全教育或認知測驗等，學生交通安全教育皆有相關法源規定，訂定每年最少交通安全教學時數。

我國的部分，第 14 期院頒方案在工程部分主要針對人行、車行空間改善、推動行人及高齡友善區、號誌化及非號誌化路口安全改善、定期檢討我國現行公路與市區道路相關設計規範，在教育部分主要針對社會宣導交安推廣停讓文化、學生交安課程模組，在執法部分針對重點項目加強辦理，在監理部分針對加強駕 (牌) 照管理、研議漸進式考照、高風險族群定期換照、道安講習制度，另有針對各縣市訂定年度防制績效值，並定期進行追蹤管考，如有績效不佳情形立即要求改善。



## 日本

### 第 11 期交通安全基本計畫 2021-2025

#### 策略主軸：工程

#### 改善道路交通環境

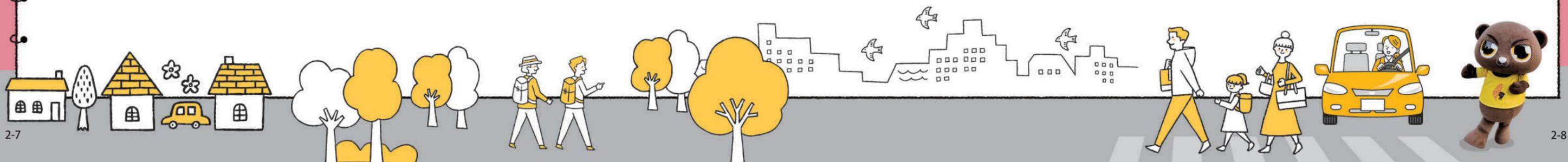
- (一) 在住宅區的道路打造安全有保障，以人為優先的行人步行空間
  1. 在特定地區推動速限 30 區域 (Zone 30)
  2. 管制車輛速度與減少通過性交通
  3. 利用大數據分析以消除潛在的危險熱點
  4. 結合相關組織加強學齡前兒童及學童每天上下學步行通道的安全
  5. 提供高齡者與行動不便者安全的人行空間
- (二) 進一步鼓勵使用快速公路，使其與社區道路的使用功能有所區別
 

藉由鼓勵使用高標準等級的主幹道及低事故率道路，以及消除社區道路通過性交通，提升以人為優先的交通安全
- (三) 推動公路交通安全措施
  1. 裝設防護的金屬繩索
  2. 推動避免駕駛錯誤道路的措施
  3. 適當地點設置圓環
- (四) 滿足高齡者外出需求
  1. 改善地區性公共運輸服務
  2. 在地區內社區提供自動駕駛服務
  3. 推動 MaaS 服務以解決區域性運輸服務問題
- (五) 發展綜合性的自行車使用環境
 

依交通狀況，創造人、自行車、車輛可以分隔使用的空間環境
- (六) 善用智慧型運輸系統
  1. 推動如光學發射器及 ETC2.0 等基礎設施
  2. 整合發布大範圍的道路交通資訊，如即時車輛旅行資訊
- (七) 發展具防災功能的道路交通環境
 

推動災害事件發生時，提供交通資訊給道路使用者，作法係由警察單位、道路主管單位、私人企業單位等透過探針車取得的資訊產生及提供運作績效資訊
- (八) 發展一個具安全性的道路交通環境
 

在下雪及結冰道路上，執行廣範的防治與系統性交通管理作為、加強剷除積雪工作、提供防範措施資訊給用路人





### 韓國

#### 交通安全綜合對策 2018-2022

##### 策略主軸：工程

#### 一、重組以行人優先之道路系統

##### (一) 從車輛轉變為以行人為中心

1. 透過修法保障行人用路安全，並透過警察廳、行政安全、地方單位具體措施之合作以降低行人風險，如降低市區車速、行人高風險路口禁止紅燈右轉、加強車輛違停執法、強化無號誌路口和紅燈右轉禮讓行人、加強道路保護措施
2. 在行穿線路口導入行人優先道路，使行人在特定路廊享有優先路權

##### (二) 降低市區、住商區、行人保護區速限

1. 2018年透過「道路交通法」的修訂，市區速限從 60 kph 降為 50 kph，並根據道路狀況不同，於 2019 年逐步引入該措施，對於主要幹道速限仍可設置 70 kph 以上。
2. 針對住商區等需要加強行人安全的路廊，透過道路工程手段和降低速限至 30 kph，引導駕駛降低車速

##### (三) 改善市區人行道環境

於 2018 年開始試辦行人優先道路設計，包括設置車輛單行道、拓寬人行道以及無車道路

#### 二、為脆弱用路人建造安全用路環境

##### (一) 改善幼童用路安全

1. 針對幼兒園和托兒所等區域維修安全標誌、增設減速帶防滑路面、擴大人行道、加裝 CCTV 裝置以取締超速和違停等具體方案
2. 於 2017 年完成所有小學周邊道路調查，並強制在小學周邊設置人行道和行穿線

##### (二) 改善高齡者用路安全

根據高齡者群聚之休閒相關設施，劃定為高齡保護區的中心，且擴大設置道路上之安全標誌、減速帶、執法攝影機等

##### (三) 廣設共享資訊的智慧交通系統，開發道路風險評估技術

1. 擴展下一代智慧交通系統 (C-ITS)，該系統透過車聯網即時共享資訊來預防事故的發生，以及擴大設置車輛自動駕駛 (C-TS)
2. 利用交通量、道路結構和事故資料應用於道路風險評估技術，並且在高事故地區和高風險路廊重新規劃道路

### 臺灣

#### 2023 年道安精進作為及第 14 期院頒方案 2023-2026

##### 策略主軸：工程

#### 一、人行空間改善

##### (一) 改善人行道

1. 研提人行道改善建議及方向 (含設置實體人行道)
2. 既有人行道改善 (含清除占用騎樓、人行道障礙)

##### (二) 落實人行環境項目考評

(三) 建構完善人行道設計法規 - 市區道路及附屬工程設計規範、公路路線設計規範，並定期檢討其內容是否符合人本與安全的設計標準

(四) 流量高路口 1,000 處設置行人專用或早開時相、倒數行人燈

#### 二、車行空間改善

(一) 減少路側障礙物與加強夜間照明或警示設施

(二) 校園周邊暨行車安全道路改善

(三) 提升非號誌化路口安全

#### 三、推動行人及高齡友善區

(一) 全國各縣市推動行人及高齡友善區

#### 四、與道路主管機關試辦新式道路安全之交通工程設施

#### 五、盤點無號誌路口安全性，如檢視及改善無號誌路口行車視距

#### 六、推動無號誌路口設置減速設施，及強制汽機車停車再開

#### 七、增設左轉保護時相及偏心式左轉車道

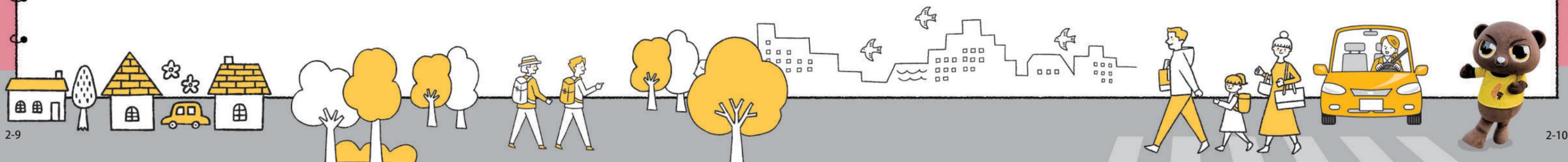
#### 八、擴展智慧型運輸系統

(一) 推動示範型智慧路口安全改善，以適應性號誌或弱勢用路人警示系統於計畫範圍內進行試辦。

(二) 推動機車聯網協作安全服務發展，以實驗場域進行驗證人車路雲之機車聯網系統服務機制。

(三) 推動國內協同式智慧運輸系統 (Cooperative -ITS, C-ITS) 發展，以實驗場域針對 ITS 系統架構與 RSU/OBU 應用進行聯網化服務驗證 (POS)。

(四) 匯集道路交通資訊，如即時車輛旅行資訊、塞車或事故發生等突發事件，進行相關數據分析並提供路況資料。





## 日本

### 第 11 期交通安全基本計畫 2021-2025

策略主軸：教育

#### 一、普及交通安全觀念

##### (一) 推動逐級系統性的交通安全教育

1. 提供機會給青少年及沒有駕照的成年人學習交通安全觀念
2. 培養高齡者交通安全知能以確保社區內的高齡者安全

##### (二) 推廣交通安全相關之公眾意識活動

1. 確保穿越道路行人的安全
2. 推廣騎自行車者戴安全帽
3. 針對使用自行車遞送物品的業者推動交通安全作為

#### 二、促進民間團體之參與

鼓勵民眾參與運輸志工活動

## 韓國

### 交通安全綜合對策 2018-2022

策略主軸：教育

#### 傳播交通安全文化

- (一) 交通安全教育入法 (每學期 10 小時)
- (二) 針對不同季節推出相對應之安全宣導計畫
- (三) 為提升學校和家長間的聯繫，建立「安全措施委員會」以保持雙向溝通和確保安全的人行交通環境
- (四) 透過對高齡者福利中心的訪談，強化對高齡者交通安全規則的教育及宣導，並且持續擴大安全裝備如反光背心等的發放



## 臺灣

### 2023 年道安精進作為及第 14 期院頒方案 2023-2026

策略主軸：教育

#### 一、推廣停讓文化

##### (一) 加強社會交通安全宣導

1. 針對不同族群對象製作全國文宣，鎖定機車騎乘、高齡行人、路口停讓宣傳
2. 運用多元通路宣傳 (如電視、網路、社群、戶外、平面)
3. 辦理推廣活動

##### (二) 閃紅燈及無號誌路口之行人與駕駛的安全觀念，納入學校相關教學活動與課程

##### (三) 建立全民於閃紅燈及無號誌路口應停再開之觀念，特別強調辨識幹道與支道，閃光紅燈與無號誌路口支道車，應減速停車讓幹道車先行

#### 二、落實大客車駕駛管理

- (一) 客運業者申請補助時須提出客運路口停讓安全教育訓練計畫
- (二) 加強路口稽查，確實執行車輛慢看停

#### 三、精進機車訓考作為

- (一) 擴大機車駕訓補助至 4 萬名
- (二) 推動試辦機車道路駕駛訓練 -

#### 四、辦理社區交安宣導

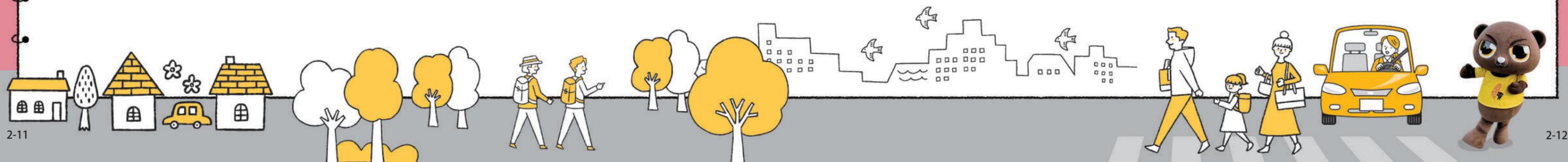
##### (一) 強化高齡者教育宣導

1. 強化長者安全關懷
2. 結合路老師、村里長進行社區交安宣導

#### 五、推動交安教育課程模組

##### (一) 推廣 5 階段交安教育課程模組

1. 盤點中小學教科書，依據課程模組納入交通安全內容
2. 至少補助 650 所高級中等以下學校實施交通安全課程
3. 補助辦理交通安全課程中小學教師研習 (200 場次)
4. 充實交通安全數位學習資源 (教學影片 5 部、教材包 5 主題)
5. 推動高級中等學校機車騎乘安全課程模組





### 日本

#### 第 11 期交通安全基本計畫 2021-2025

策略主軸：執法

##### 一、維持道路交通秩序

###### (一) 加強交通監控與執法

1. 針對高度惡意及危險駕駛進行監控與執法，諸如無照、酒駕、妨礙駕駛、超速、路口違規等
2. 透過交通監控與執法分析交通事故的特性，加強執行 PDCA 作業，以反映執法計畫的成果
3. 對那些沒有開燈的自行車騎士、載人的自行車、忽視交通號誌及沒有停的自行車提供積極主動的指引及警告，逮捕惡意及危險的交通違規者

###### (二) 進一步推動交通事故適切及詳細的調查

1. 確保透過調查建立危險駕駛死亡或受傷的案例
2. 推動交通事故科學調查

##### 二、提升道路交通事故調查品質

針對重大交通傷亡事故，事故調查及偵查重建必須謹慎落實，並且培訓相關蒐證人員之偵查能力、持續強化科學蒐證調查技術

### 韓國

#### 交通安全綜合對策 2018-2022

策略主軸：執法

##### 加強重點項目執法

- (一) 超速罰鍰加倍
- (二) 車輛須完全停讓行穿道上的行人，加重不停讓行人罰則
- (三) 行人密集區降速嚴格執法
- (四) 2018 年起在放學時間針對車輛違停加強取締
- (五) 加重對酒駕、保護區內超速、未依號誌行駛及優先停讓行人等高風險行為違規的罰則，同時參照其他已發展國家，基於違規地點、違規時間、當事人特徵（收入水平等）進行合理的差異性罰款
- (六) 將每年違法 10 次以上的人列為慣犯，並針對其違規紀錄持續進行管控
- (七) 加強職業駕駛執法並加重高風險違規行為罰則  
自 2018 年起針對職業駕駛人違規行為引入了「一次性吊銷制度」，如果職業駕駛發生酒駕，其職業駕照將被直接吊銷

### 臺灣

#### 2023 年道安精進作為及第 14 期院頒方案 2023-2026

策略主軸：執法

##### 加強重點項目執法

- (一) 對闖紅燈、超速、酒駕、危險駕駛、未停讓行人、路口十公尺範圍內違停等重點項目加強執法並優先於特種閃光號誌、或停讓標誌或標線、且多事故之無號誌路口，增加見警率（或規劃科技執法，增加無形警力），養成民眾守法習慣
- (二) 因地制宜機動彈性勤務規劃，運用各類科學儀器技術精準執法
- (三) 辦理員警執法教育訓練加強交通勤務執行技能，以及要求落實事故案件處理與違規舉發
- (四) 結合地方相關單位或民間團體推廣交通執法安全觀念

### 日本

#### 第 11 期交通安全基本計畫 2021-2025

策略主軸：監理

##### 一、確保安全駕駛行為

###### (一) 加強駕駛人訓練

1. 針對有失智疑慮的駕駛人進行相關認知功能測試及安全駕駛諮詢
2. 針對駕照被取消者進行判斷駕駛人有應變各種道路情況的能力
3. 循序漸進執行修正後的道路交通法，如有條件式的駕照制度

###### (二) 促進營業用車輛之安全管理

以商業車輛綜合性安全計畫為基礎，所有利害關係人共同合作推動綜合管理作為

##### 二、提升車輛安全性

###### (一) 改進汽車安全管理法規

1. 促進道路車輛安全法規內容擴充及強度
2. 積極努力推廣先進技術知識，讓用路人清楚了解
3. 當作高齡者駕駛人的安全措施

###### (二) 促進安全設備及自動駕駛車輛的應用

1. 訂定先進駕駛輔助系統及自動駕駛車輛安全管理法規
2. 推動無人自動駕駛測試及建立技術需求架構

###### (三) 提供汽車評等資訊

相關單位亦可公布車輛評等結果供消費者參考，同時促進汽車製造業的研究與開發

###### (四) 確保自行車安全

推動購買責任保險





### 韓國

#### 交通安全綜合對策 2018-2022

策略主軸：監理

##### 一、加強高齡駕駛和駕照安全管理

2019年起縮短75歲以上高齡駕駛人的考照週期，每3年進行一次強制性安全教育及認知感知測驗

##### 二、強化駕駛人道安責任

###### (一) 為酒駕慣犯安裝酒駕預防裝置

啟動車輛前必須先測量血液酒精濃度，當檢測值達一定酒精濃度時則限制車輛啟動

###### (二) 強化運輸企業安全管理責任

1. 運輸相關企業須定期公開安全資訊，如事故資料等
2. 國土交通部將對造成重大事故死亡3人以上或20人以上受傷之企業進行安全檢查和行政處置
3. 同於2018年修訂「乘客法實施令」，強制運輸業需配有一位危險安全專業知識的交通安全員
4. 為確保職業駕駛的合理工作時間，減少部分運輸業之特殊工作時間

###### (三) 擴大智慧安全車載設備

1. 使用先進智慧技術設備加強車輛安全，以有效預防事故，例如緊急自動煞車系統(AEBS)和車道偏離警告系統(LDWS)等
2. 分階段針對符合國際標準的新車、所有大型車或總重量超過20噸的貨運車都需強制安裝
3. 為鼓勵安裝智慧車載設備，營業用大貨車於高速公路之費率能享有折扣
4. 開發疲勞駕駛監控和警示設備，並透過提供公路費率折扣等鼓勵措施來增加設備安裝率

### 臺灣

#### 2023年道安精進作為及第14期院頒方案 2023-2026

策略主軸：監理

##### 一、精進監理管理作為，加強駕(牌)照與違規管理

- (一) 研議漸進式考照方式
- (二) 檢討駕照管理制度，例如檢視高齡者以外一般民眾終身免換照制度
- (三) 精進高齡者駕照管理制度，並搭配路老師、監理、社教、醫療等管道提升其交通安全知識及技能
- (四) 道安講習及機車初考領講習優先強化無號誌路口車輛優先權、辨識幹道與支道課程

##### 二、精進監理管理作為，加強駕(牌)照與違規管理

##### 三、協助推動公路公共運輸與高齡者及交通安全相關之項目

##### 四、導入及推廣運輸業道路交通安全管理系統

##### 五、持續落實貨運業安全管理及查核作業，並增加非預警、運輸、訓練現場實地查核之方式查核業者

##### 六、研議微型電動二輪車管理方式

##### 七、TNCAP車輛撞擊測試提供民眾對於市售車輛安全性之參考建議

### 日本

#### 第11期交通安全基本計畫 2021-2025

策略主軸：綜合

##### 一、加強救援及緊急服務系統

###### (一) 發展救援及緊急服務系統

1. 發展及擴展救援系統以應付日益複雜交通事故多元態樣
2. 強化救護車輛及救援設施的配置

###### (二) 發展緊急醫療系統

1. 推動建立一級、二級及三級緊急醫療系統
2. 為提高交通事故傷者存活率及減緩事故後果，建立空中救護飛機，全程有醫生隨同照護

##### 二、推動交通事故受害救濟

###### (一) 健全汽車賠償損害制度

建立完整的保險系統，所有汽車都須加保責任險，加強肇事者的損害賠償責任，並且確保肇事者能履行賠償的義務

###### (二) 協助受害者損害請求賠償

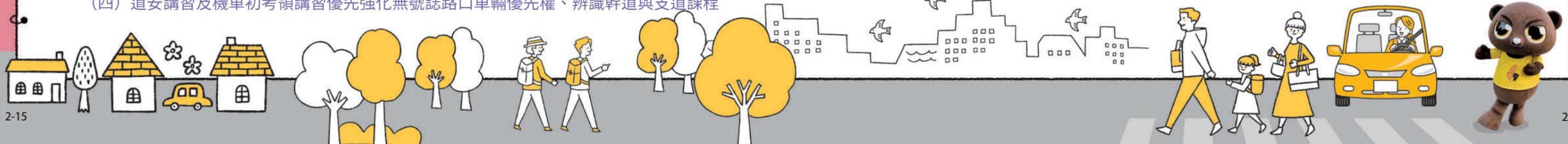
###### (三) 提升及加強交通事故受害者支持

1. 建立交通事故行動不便且無法獲得照顧者之照護員系統
2. 推動受害者相關支持作為，諸如建立自助團體活動支持機制
3. 依據交通事故受害者的願望，就非起訴案例，提供配置特性及背後原因的說明
4. 保持推動公共運輸事故受害者支持辦公室的努力以支持公共運輸事故受害者

##### 三、加強相關研究

###### (一) 針對安全車輛駕駛進行適合性系統研究

考慮技術發展及其他趨勢，針對非傳統的駕駛案例進行適合的交通法規研究，以及就自動駕駛系統無法涵蓋的情境的安全性進行研究





### (二) 加強交通事故因素調查的綜合性研究

透過工程與醫療兩部門緊急醫療設施的合作，建立與使用新的交通事故資料庫推動微觀資料（諸如事故資料紀錄器、行車紀錄器、自動駕駛資料儲存系統）的應用進行交通事故分析

#### 韓國

### 交通安全綜合對策 2018-2022

策略主軸：綜合

#### 建立安全指標以評估地方政府政策實施績效

- (一) 建立「交通安全管理指標」、「交通安全文化認知分數」等列為地方政府之考評標準中，給予表現優秀的地方政府預算獎勵
- (二) 引入「ICT 緊急救援系統」
  1. 主動提供消防站和醫療機構技術和事故資料等相關資訊，並強化將嚴重傷亡者從事故中快速轉送至各區醫療機構之系統，使傷亡者能及時接受治療
  2. 加強大型事故的調查體系，防止事故再次發生，若發生高速公路事故時，透過導航和道路標誌提供即時路線資訊，以便救護車可快速抵達事故地點

#### 臺灣

### 2023 年道安精進作為及第 14 期院頒方案 2023-2026

策略主軸：綜合

- 一、依據道安觀測指標每年傷亡目標訂定縣市控管指標，每月定期列管進度，交通部得定期或不定期要求績效較差之縣市提出改善說明或專案報告，並對外發布縣市績效狀況。
- 二、定期至交通部道安業務管理系統填報年度工作計畫辦理進度，並提供佐證資料。
- 三、多重肇事因素分析，透過研究部門深入分析事故之詳細原因，並建立完整事故資料庫。

### 三、小結

本節以安全道路設計、用路人行為管理、安全教育及文化等面向，整理日韓作法，我國亦有類似推動措施，縱觀道安整體改善作法如下：

#### (一) 在交通工程部分

1. 相較日韓於特定區域將速限降至 30 公里 / 小時以下，我國部分縣市亦有針對巷弄訂定速限 30 公里 / 小時之規定，惟因未落實執行及嚴格執法，導致在部分巷弄或非號誌化路口仍有發生事故傷亡情形。
2. 加強學齡前兒童及學童每天上下學步行通道的安全，以及提供高齡者與行動不便者安全的人行空間，我國過去於都市人本交通道路規範已訂有一般情況不得小於 1.5 公尺，如因局部空間受限時不得小於 90 公分之規定，惟實務上人行道常因違停機車或商家違規占用導致通行困難。

(二) 在教育宣導部分，相較於韓國針對不同季節推出相對應之安全宣導計畫，我國亦有四季交安專案，訂定不同主題之宣導計畫，相較於日本推動逐級系統性的交通安全教育，我國亦有推廣 5 階段交安教育課程模組。

(三) 在執法部分，相較於日本針對高度惡意及危險駕駛執法，我國對闖紅燈、超速、酒駕、危險駕駛、未停讓行人、路口十公尺範圍內違停等重點項目加強執法，並優先於非號誌化路口或事故特點增加見警率或規劃科技執法。

#### (四) 在監理部分

1. 相較日本針對有失智疑慮的駕駛人進行認知功能測試及安全駕駛諮詢，韓國縮短 75 歲以上高齡駕駛人考照週期，每 3 年進行一次強制性安全教育及認知感知測驗，我國亦有針對 75 歲以上高齡者每三年定期換照，實施認知功能測驗。
2. 針對運輸業管理，相較日本結合所有利害關係人推動綜合管理作為，韓國公開業者事故資料，以及減少部分運輸業之特殊作業時間，以確保職業駕駛合理工時，我國導入運輸業道路安全管理系統，並持續落實稽查作業。

(五) 相較日本加強交通事故因素調查的綜合性研究，我國則透過研究部門深入分析事故詳細原因，並建立完整事故資料庫，相較韓國建立安全指標以評估地方政府政策實施績效，我國亦有訂定縣市控管指標，定期列管辦理進度並檢討其績效。

(六) 除以上日韓與我國之類似作法，另韓國於教育部分將交安課程時數實施入法，我國後續可將參酌辦理。最後，道安改善需要長期且持續的投入，因此需要專責的組織及經費，以及系統性的精進上述改善方向，以有效降低交通事故傷亡人數。





## 壹、行人優先交通安全行動綱領

「道安」關乎每一位國人「行」的安全，為給行人安全的用路環境，行政院 112 年 5 月 25 日通過「行人優先交通安全行動綱領」報告，從工程、教育、監理及執法 4 大面向，推動 19 項行動方案，結合跨部會與地方政府力量，完善行人通行環境、建立國人正確用路觀念，同時加強取締路口不停讓行人之行為，把行人優先的人本交通觀念，養成為道路駕駛者的習慣。

### 一、推動重點

#### (一) 工程面向—完善安全的行人通行環境

- 改善路口行人安全設施：如行人專用時相（或早開）、行穿線退縮、庇護島。
- 改善人行道：如人行道障礙物排除、推動標線型人行道、騎樓整平等。
- 改善校園周邊暨行車安全道路：整體人行及無障礙環境建置改善，如推動降速至時速 30 公里、校園周邊及易肇事路口改善。
- 行人及高齡友善示範區：推動巷弄降速至時速 30 公里、設置安全設施。
- 減少路側障礙物：移除改善路側桿柱（含電線桿、路燈等）。
- 提升非號誌化路口安全：增設停讓標誌（線）。
- 建構完善人行道設計法規：包括《道路標誌標線號誌設置規則》、公路路線設計規範、市區道路及附屬工程設計規範等。
- 落實行人環境項目考評：市區及公路系統考評加重人行環境評比權重。
- 建立「道路交通安全檢核」機制：全面滾動盤點、針對肇因分析與進行後續改善道路交通工程。

#### (二) 教育面向—分齡分眾推廣停讓文化

- 交安教育：從學校教育做起，將「行人優先、停讓文化」列為課程重點，推廣「以人為本」的觀念。
- 村里來開講：擴展至社會教育，強化「路老師」深入社區村里、路口及事故熱點向高齡者宣講。
- 停讓你我他：透過中央及地方縣市政府分進合擊，推廣停讓文化。

#### (三) 監理面向—要求駕駛人遵守規定

- 違規矯正及講習換照：取得駕照 1 年內違規記點超標者須參加道安講習、研議罰鍰大戶及違規紀錄嚴重者恢復定期換照。
- 機車駕訓加倍推進：提供機車考照補助每人 1,300 元，共 4 萬個名額。
- 機車道路安駕再提升：取得駕照後至駕訓班參加「道路安駕訓練」者，補助 1,200 元，共 2,000 個名額。
- 違規清理及霸王車牌照追繳：不停讓行人先行者加強記點、違規計點累積期間延長為 1 年、加速執行違規清理、辦理各項異動時須結清違規、加強收繳註銷牌照。
- 路口停讓安全有保障：要求公路及市區客運業者路口指差確認、申請補助須提出客運路口停讓安全教育訓練計畫、路口停讓行人指標納入評鑑。

#### (四) 執法面向—遏止交通違規及降低肇事風險

- 加強重點項目執法：包括路口不停讓行人、非號誌化路口未停車再開、人行道違規停車、取締道路障礙。
- 路口科技執法：以路口不停讓行人、闖紅燈、占用機車停等區、不依標誌或標線行駛、機車未依規定兩段式左轉等為取締重點。





## 貳、行人交通安全政策綱領 (2023-2027)

為展現政府澈底改善道安的決心，行政院於 112 年 8 月 17 日通過更上位的「行人交通安全政策綱領 (2023-2027)」，以 3 大精進作為，提出短、中、長期執行項目，希望藉由中央、地方通力合作，達成 2030 年前降低道路交通事故死亡人數 30%，行人降低 50% 的目標。

### 一、「行人交通安全政策綱領 (2023-2027)」3 大精進作為

- (一) 制定《**道路交通安全基本法**》：設立中央層級的道路交通安全會報，並由行政院院長主持，每 4 年定期檢討綱要計畫，完善我國道安改善推動制度。
- (二) 建置**完整公共運輸系統**：推動公路公共運輸計畫、普及無障礙運輸服務、擴大推動偏鄉幸福巴士或幸福小黃、提供共享運具（自行車、電動輔助自行車）服務最後一哩路等。
- (三) 落實**行人交通安全改善**：推動「永續提升人行安全計畫」、規劃制定《行人交通安全設施條例》、違規紀錄嚴重者恢復定期換照、擴大機車駕訓補助、推動機車道路駕駛訓練、加重處罰罰鍰與重點執法，保護行人安全。

### 二、短中長期執行項目

#### (一) 短期 (半年內)

- 「永續提升人行安全計畫」：4 年 (113-116 年) 400 億元，進行行人交通工程改善。
- 盤點行人交通安全設施優先改善項目：112 年於全國 600 處最易肇事路口 (段) 及行人聚集地區，進行交通安全設施改善。
- 成立院級「中央道路交通安全會報」：由行政院院長召集學者專家、政務委員、相關部會與直轄市首長組成，審議「國家道路交通安全綱要計畫」。

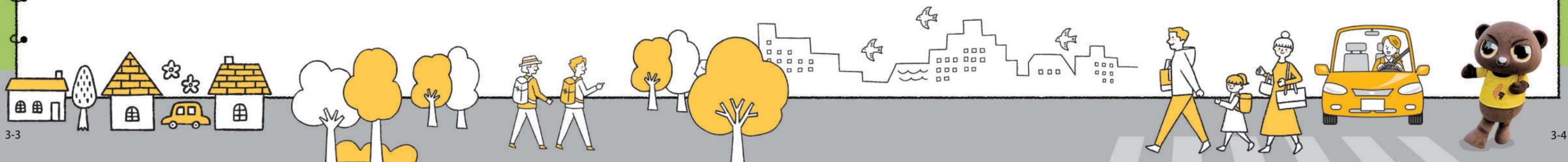
#### (二) 中期 (1 年內)

- 制定《行人交通安全設施條例》：訂定行人設施重點項目、績效指標及管理考核機制，並對地方政府制定課責機制。

- 分層訂定計畫：中央每 4 年訂定「國家道路交通安全綱要計畫」、部會每年訂定「年度道路交通安全推動計畫」、縣市每年訂定「年度道路交通安全執行計畫」。
- 強化人車監理管理機制：包括違規紀錄嚴重者恢復短期換照及須參加道安講習，擴大機車駕訓與道路安全駕駛訓練，並落實駕訓班教學及管理。
- 擴大公路公共運輸補助：如增加補助經費及修正補助制度，並優先建設中南東及離島公共運輸環境。

#### (三) 長期 (4 年內)

- 落實道路交通安全檢核機制：要求道路主管機關辦理定期安全檢核，對於高風險地點進行預防性改善作為，建立道路安全管理及檢核制度。
- 精進汽機車駕駛考驗制度及駕訓班評鑑制度：未來機車將實施道路訓練及考驗、增加汽車道路考驗路線及項目，以精進駕訓評鑑制度，提升駕訓品質。
- 提升公共運輸普及率：持續推動並擴編公路公共運輸計畫、續辦行政院通勤月票 TPASS、推動客運車輛電動化，亦推廣共享運具成為連結公共運輸最後一哩路服務。





## 參、透過四大面向落實行人交通安全改善

透過工程、教育、監理及執法等四大面向落實行人交通安全改善等各項工作執行成果：

### (一) 工程面：

1. 路口行人安全設施改善：
  - (1) 路口行人安全設施改善：112年已完成 3,486 處。
  - (2) 行人早開或行人專用時相：112年已完成 4,753 處。
2. 改善人行道：
  - (1) 人行道改善：112年已完成 167.73 公里。
  - (2) 人行道障礙物遷移：112年已完成 268 處。
  - (3) 騎樓整平：112年已完成 20 公里。
3. 校園周邊暨行車安全道路改善：
  - (1) 校園周邊路段(口)改善：112年已完成 205 校。
  - (2) 易肇事路口改善：112年已完成 432 處。
4. 行人與高齡友善區：112年已完成 21 處。
5. 減少路側障礙物：112年已完成 522 處。
6. 非號誌路口改善：112年已完成 5,505 處。

### (二) 教育面：

1. 學校教育部分：補助 728 所高級中等以下學校實施交通安全課程、於 21 所高級中等學校推動機車騎乘安全模組。
2. 社會教育：包括推動各縣市結合路老師於各鄉鎮社區辦理交通安全宣導 3,240 場，及補助 724 村里宣導高齡交通安全，1,100 場次，4 萬 3,388 人次。

### (三) 監理面：

1. 擴大機車駕訓補助：112年已補助 3 萬 5,276 人。
2. 試辦機車道路駕駛訓練：112年已補助 2,040 人。
3. 霸王車牌追繳：112年已完成 5 萬 585 輛。
4. 加強路口稽查，確實執行車輛慢看停：112年已完成 1,249 次。

### (四) 執法面：

包括路口不停讓行人、人行道違規停車、非號誌化路口未依標誌標線號誌停車再開及道路障礙取締等，均較 111 年同期比較增加取締數量，其中路口不停讓行人 112 年 5 月至 12 月止共取締 9 萬 8,561 件，較去年同期增加 6 萬 7,119 件(+213%)。

## 肆、道安宣導

### 一、「168 交通安全入口網」網站經營

- (一) 交通安全新聞：每週搜集最新交通新聞，來源包含主流新聞媒體和政府機關網站(如交通部、各縣市政府交通局、國道高速公路局等)。
- (二) 最新交通資訊發布：定期更新網站資訊及相關法規，充實交通相關教學教材及各式宣傳素材，維護交通安全入口網內容，提供民眾交通資訊。
- (三) 交通事故統計公布：交通意外死傷數據每月更新一次，並同步英文與多國語版本；另針對交通安全重要事件、教材文宣進行多國語言的翻譯宣導。
- (四) 懶人包 / 圖文集刊登：運用影片、圖卡、懶人包 / 圖文集、Podcast 節目、長輩圖等，帶動交通安全的討論，引起民眾的共鳴，並刊登在本入口網，供到訪民眾瀏覽下載使用。
- (五) 網站定期檢測：規劃資訊安全控管，每季源碼檢測、弱點掃描、申請 SSL 等，確保系統環境的安全，降低網站被入侵或資料外洩的風險。
- (六) 網站功能探索：擴充功能如網站會員機制、標籤系統、著色塗鴉本、尋找隨機怪獸等，致力提升網友的網站使用體驗，從而增加民眾使用官網的頻率。

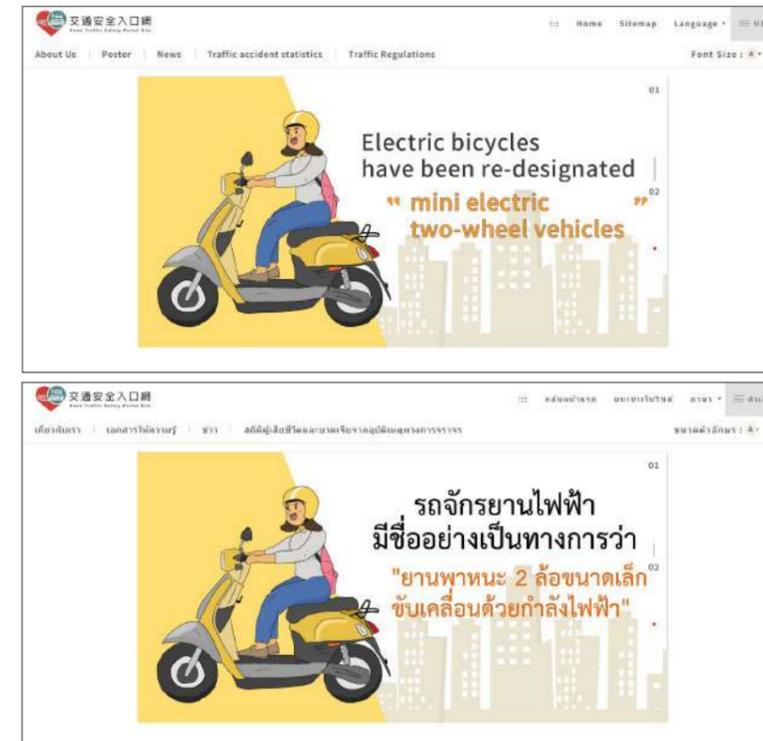


圖 3-4-1：懶人包翻譯英文與多國語版本宣導



圖 3-4-2：會員專屬趣味著色本與隨機怪獸遊戲



圖 3-4-4：FB 圖卡宣導畫面

## 二、社群網路行銷

經營「交通安全熊平安」Facebook 粉絲團、LINE@ 生活圈、Instagram 與 Youtube 等國人常用的社群網站，運用懶人包 / 圖文集、影片、圖卡等來帶動交通安全議題的討論，引起共鳴與互動，有效提升社群網站的粉絲數與好友數。並持續製作 Podcast 節目，邀請來賓前來分享道安觀念，藉由多元化的宣傳管道觸及更多民眾。

### (一) Facebook

「交通安全熊平安」Facebook 粉絲團以「交通安全大使熊平安」為主角，每週於粉絲團宣導最新資訊，以生活中發生的交通新聞或資訊為主題，帶出交通規則的重要性。貼文主題包括：交通法規宣導、交通新聞、影片、圖卡、長輩圖、懶人包 / 圖文集、特殊氣象安全提醒、活動直播等內容。

自 112 年 1 月 1 日至 112 年 12 月 31 日：

- ★ 粉絲人數已達 140,280 人。
- ★ 觸及人數達 2,718,761 人。
- ★ 互動次數達 157,194 次。



圖 3-4-3：2023 年度 FB 社群觸及人數

### (二) LINE@ 生活圈

LINE 已經成為全國高使用率的平台之一，同樣藉由可愛的吉祥物「熊平安」來宣導，固定每週向民眾推廣交通安全資訊，以此融入人們的日常生活，強化國人的交通安全觀念。貼文主題包括：交通法規宣導、影片、圖卡、長輩圖、懶人包 / 圖文集、特殊氣象安全提醒、活動訊息、重要即時訊息等內容。

自 112 年 1 月 1 日至 112 年 12 月 31 日：

- ★ 粉絲人數已達 183,024 人。
- ★ 定期舉辦「交通知識家」活動。



圖 3-4-5：LINE 問答活動畫面



圖 3-4-6：LINE 傳送生活化長輩圖



(三) Instagram

Instagram 因提供了豐富的視覺內容和社交互動功能，吸引了大量年輕用戶使用，「交通安全熊平安」始於 108 年進駐平台，專注以圖片、影片、活動出席照片等圖像式的貼文來宣導，將嚴肅的交通安全知識觸及到年輕人領域。

自 112 年 1 月 1 日至 112 年 12 月 31 日：

- ★ 粉絲人數已達 5,047 人。
- ★ 觸及人數達 109,197 人。



圖 3-4-7：於 Instagram 分享吉祥物行程



圖 3-4-8：「停讓行人 你做到了嗎？」懶人包內容



圖 3-4-9：「停讓行人 你做到了嗎？」懶人包貼文活動宣導

(四) 懶人包 / 圖文集、長輩圖推廣

藉由將交通議題繪製成插畫，以輕鬆趣味的方式，引人入勝。作品皆會同步露出在「交通安全入口網」、「交通安全熊平安 FB 粉絲團」以及「熊平安 LINE@ 生活圈」，利用社群網站快速傳遞的特性，讓更多民眾獲得交通安全知識。

1. 懶人包：112 年總計 3 個懶人包

將繁複法規條文或嚴肅的交通議題，製作成淺顯易懂的插畫懶人包。

如懶人包「停讓行人 你做到了嗎？」：觸及數 123,844、互動數 13,738。

2. 長輩圖

112 年總計 7 張長輩圖

透過正向、直覺的交通安全圖卡內容，將知識打入社群中的高齡民眾。

如長輩圖「朋友們 小酌後不酒駕」：觸及數 56,094、點擊數 6,073



圖 3-4-10：「朋友們小酌後不酒駕」長輩圖內容

3. 文宣品

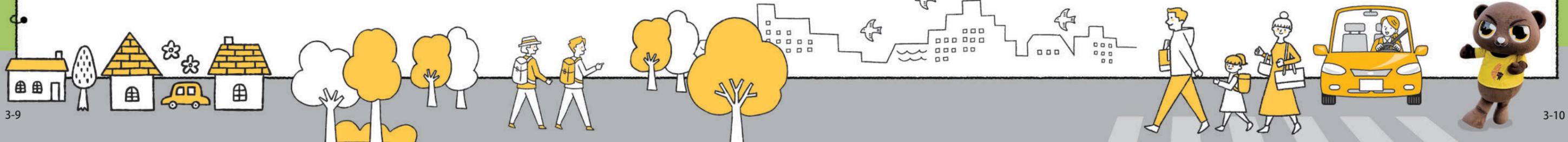
112 年總計 76 張文宣品

如：文宣品「路口停讓 乖乖要聽話」

瀏覽次數：116,108 次



圖 3-4-11：「停讓行為 學超級英雄」文宣品





三、影片推廣

為降低用戶閱讀壓力，同步利用影音媒介推廣交通安全，讓民眾在觀看的過程中輕鬆吸收相關知識，提升學習的趣味性，進而促進安全駕駛行為的養成。

- (一) 影片「失蹤的人行道」 Youtube 觀看次數達 78,046 次。
- (二) 事故短片「轉彎不看路 鬼切釀禍」 官網觀看次數達 57,036 次。
- (三) 事故影片「路口閃紅燈請停車再開」 Youtube 觀看次數 7,721 次。
- (四) 交安月的影片「形象影片【停讓就對了】」 官網觀看次數達 64,137 次
- (五) 「行近路口要停讓 你我安全有保障」 官網觀看次數達 141,675 次
- (六) 「無照不上路 青春不 NG」 官網觀看次數達 37,670 次
- (七) 「美好 從停讓開始」 官網觀看次數達 102,501 次
- (八) 「好事發生篇」 官網觀看次數達 114,289 次
- (九) 「兒童交通安全多重宇宙」 官網觀看次數達 50,568 次



圖 3-4-16：「無照不上路 青春不 NG」 Youtube 影片畫面



圖 3-4-17：「美好 從停讓開始」 Youtube 影片畫面



圖 3-4-12：「失蹤的人行道」 Youtube 影片畫面



圖 3-4-13：「路口閃紅燈請停車再開」 Youtube 影片畫面



圖 3-4-18：「好事發生篇」 Youtube 影片畫面



圖 3-4-19：「兒童交通安全多重宇宙」 Youtube 影片畫面



圖 3-4-14：「形象影片【停讓就對了】」 Youtube 影片畫面



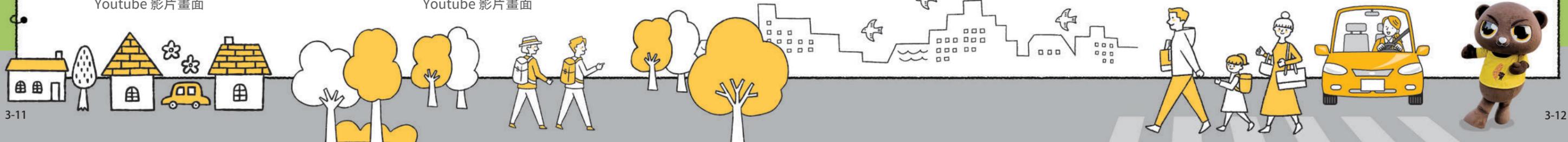
圖 3-4-15：「行近路口要停讓 你我安全有保障」 Youtube 影片畫面

四、Podcast

112 年一共製作 4 支 Podcast。

藉由時下流行的 Podcast 模式，透過專家一對一逗趣訪談，將難懂的交通知識，轉化成簡單易懂的故事，向大眾推廣交通安全的重要性。

圖 3-4-20：Apple Podcast 平台畫面





## 五、其他活動

### (一) 事故分析記者會直播 -112 年一共製作 10 場道安記者會直播。

辦理「交通部道路安全事故分析記者會」時，同步於「交通安全熊平安」FB 粉絲團直播，並於「交通安全入口網」網站推廣。



圖 3-4-21：道路交通安全說明記者會 FB 直播畫面

### (二) 交通安全大使「熊平安」活動支援 112 年一共參與 4 場活動支援。

藉由可愛的吉祥物「熊平安」，將知識從線上向線下傳遞，積極參與各交通相關活動，建立親民專業的形象，並提升交通安全議題的能見度。

圖 3-4-22：熊平安支援  
桃園駕訓班活動



## 六、13 家廣播電台宣導：112 年總計刊登次數 27,431 次。

錄製交安宣導內容，於上、下班時段播送交通政策，建立交安觀念降低肇事傷亡事故。合作刊登或託播對象：財團法人台北國際社區文化基金會、飛碟廣播股份有限公司、城市廣播股份有限公、司人人廣播股份有限公司、好伴好辦有限公司、全國廣播股份有限公司、大千廣播電台股份有限公司、港都廣播電台股份有限公司、古都廣播股份有限公司、勝利之聲廣播股份有限公司、正聲廣播股份有限公司（臺東廣播電臺）、也是行銷有限公司、快樂廣播事業股份有限公司。

## 七、製作銀髮族交通安全手冊 112 年印製三萬冊，分送縣市政府。

## 八、交安月成果

### (一) 執行成果

1. 擴大邀請中央各部會及地方政府共同響應交通安全月，其中 112 年首度邀請參與分工協調會議之機關如次：
  - (1) 中央各部會：內政部國土管理署（原內政部營建署）、經濟部、財政部及金融監督管理委員會。
  - (2) 交通部部屬機關及公民營事業單位：觀光局、鐵道局、民用航空局、運輸研究所、桃園國際機場股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、台灣高速鐵路股份有限公司、中華電信股份有限公司。

### 2. 企業團體響應數量

- (1) 廣度：662 家，歷年之最。其中金融保險及工程行業為首次參與響應交通安全月，各企業團體響應分類如次：
    - 交通業：450 家。民生業：72 家。金融保險業：68 家。科技業：38 家。傳播行銷：10 家。NGO 團體：14 家。工程業：10 家。
  - (2) 深度：29 家，歷年之最。從線上宣傳、實體曝光、行動參與等 3 面向響應並辦理交通安全月相關內容。
- ### 3. 文宣及活動響應情形臚列如下：
- (1) 教育部、內政部、財政部、國道服務區、公路監理機關及各縣市政府辦理 350 場以上交通安全宣導或體驗活動。
  - (2) 政府機關辦公大樓、運輸場站、營業據點、警察局（派出所）等計 4,000 餘處門口擺放關東旗或懸掛布條；1.5 萬餘處張貼海報或行動指引。
  - (3) LED/LCD 電子看板宣傳 3 萬餘處、網路社群行銷貼文 7 萬餘則。
  - (4) 近 7,000 台超商 POS 機、超商事務機、提款機螢幕宣傳。
  - (5) 政府機關及公民營事業單位辦理 1,500 餘場員工交通安全教育訓練。
  - (6) 1 萬名郵務士肩揹送信袋張貼交安宣導貼紙，成為交安宣傳行動士。
  - (7) 135 萬 8,097 封 ETC 通行費帳單加入宣導標語，透過信件與駕駛傳達「人本交通」。
  - (8) 形象影片（極地超馬選手陳彥博）觀看次數至少 12 萬 7,095 次。
  - (9) 交通安全月活動網站於交通安全月期間總瀏覽量 9 萬 330 次，不重複瀏覽使用者 5 萬 1,285 人次。

### (二) 精進作為

112 年交通安全月各項宣傳工作，分別從廣度及深度面向再精進。

- (1) 政府機關參與：明確要求配合製作關東旗或布條及社群宣導（遍地開花 - 中央部會、交通部部屬機關、地方政府）
- (2) 企業團體合作：662 家（其中有 29 家為深度合作 - 線上宣傳、實體曝光、行動參與）
- (3) 暖身活動：公民咖啡館
- (4) 影片製作：形象影片 - 陳彥博（超跑國手）、社群影片 - WTO 交通會（台日韓交流互動）
- (5) 創意徵件活動：「停讓我最行」影音徵件 - 155 組作品（一般組 132 件、親子組 23 件）（創意不限，包含舞蹈、歌唱、戲劇、脫口秀等）
- (6) 大型活動、記者會：1. 啟動記者會 2. 國道服務區道安主題策展 3. 駕駛停讓宣導（宣導大車內輪差、視線死角及停讓行人）4. 長者安全宣導（與弘道老人基金會合作）5. 家長宣導影片（從小孩稚語延伸大人對自身駕駛反思）





伍、法令訂定

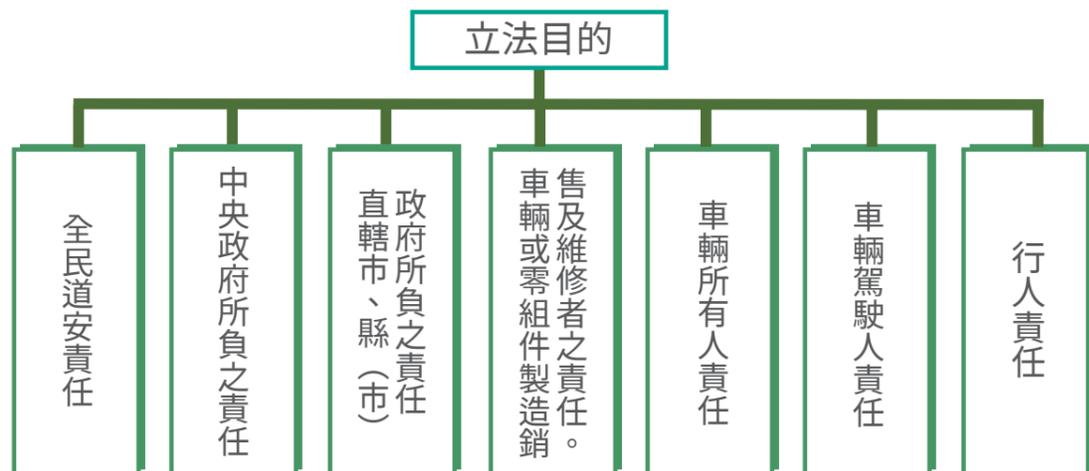
訂定交通安全基本法：我國政府參考日本立法體例、各界建議及兼顧我國國情，推動道路交通安全基本法，並於 112 年 12 月 1 日立法院三讀通過，行政院令 113 年 1 月 1 日施行。本法分 5 章、計 28 條，首先定明各道路交通安全重要關係者之責任；次就九大面向訂定基本政策，作為各級政府分層擬定計畫後，落實分工執行事務之依據。再者，規定中央及地方之道路交通安全會報之組成及召開模式，以落實各級政府依權責推行道路交通安全工作；此外，亦完整規範有關充裕道安經費、資訊公開與執行成效監督、資料取得與行政協助、官民學合作及法規檢討等事項，用以完善我國道安推動制度，以達政策統合及事務協調之效，進而回應人民對道路交通安全之期待，並期盼藉此凝聚社會共識。

「道路交通安全基本法」主架構

總則	基本政策	計畫	會報	附則
<ul style="list-style-type: none"> <li>立法目的</li> <li>全民道安責任</li> <li>闡明中央政府、地方政府、車輛製造、銷售、維修者、車輛所有人、車輛駕駛人、行人之道安責任</li> </ul>	闡明人、車、路、業、教育、執法、救護、保險、研究與發展之九大面向基本政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政院核定「綱要計畫」(每四年)</li> <li>中央相關部會擬定「推動計畫」(每年)</li> <li>直轄市、縣(市)政府擬定「執行計畫」(每年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政院院長召開中央道安會報；由交通部擔任幕僚</li> <li>直轄市、縣(市)政府首長召開地方道安會報</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>足夠經費</li> <li>資訊公開</li> <li>資料取得</li> <li>共同參與</li> <li>法規檢討</li> <li>施行日期</li> </ul>

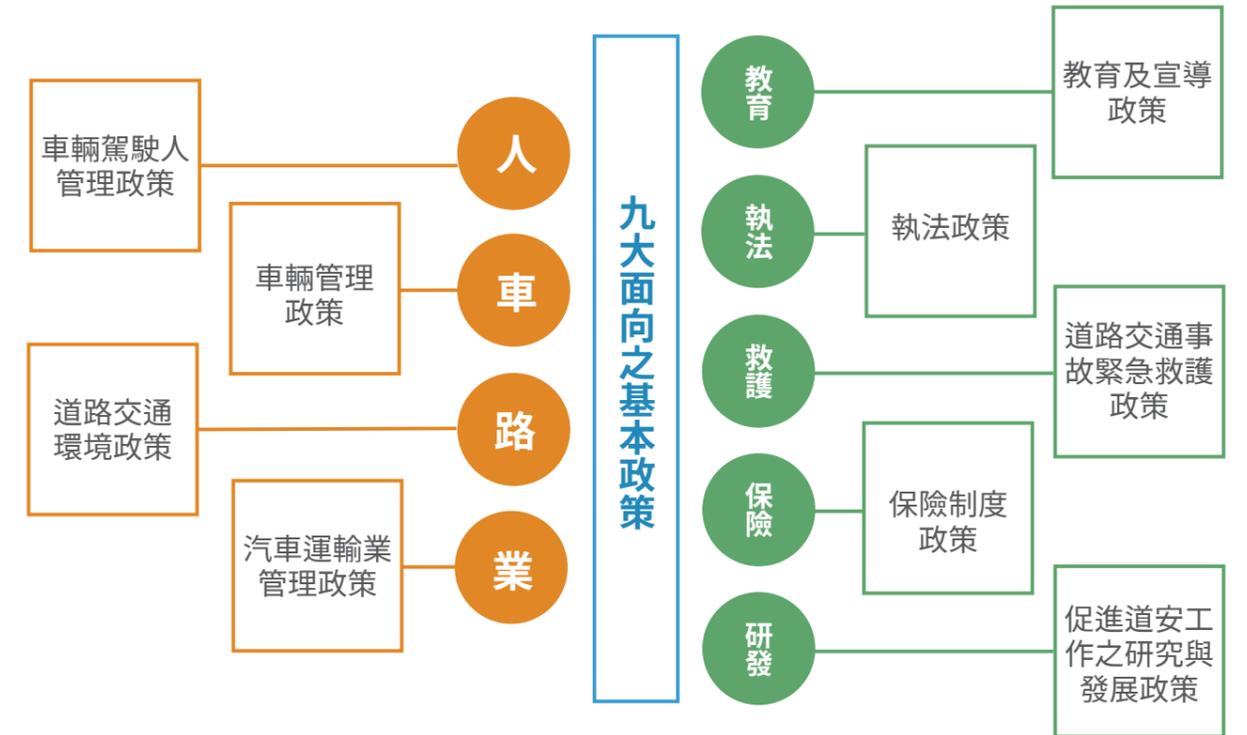
一、總則：說明立法目的及責任

總則 (共 8 條)



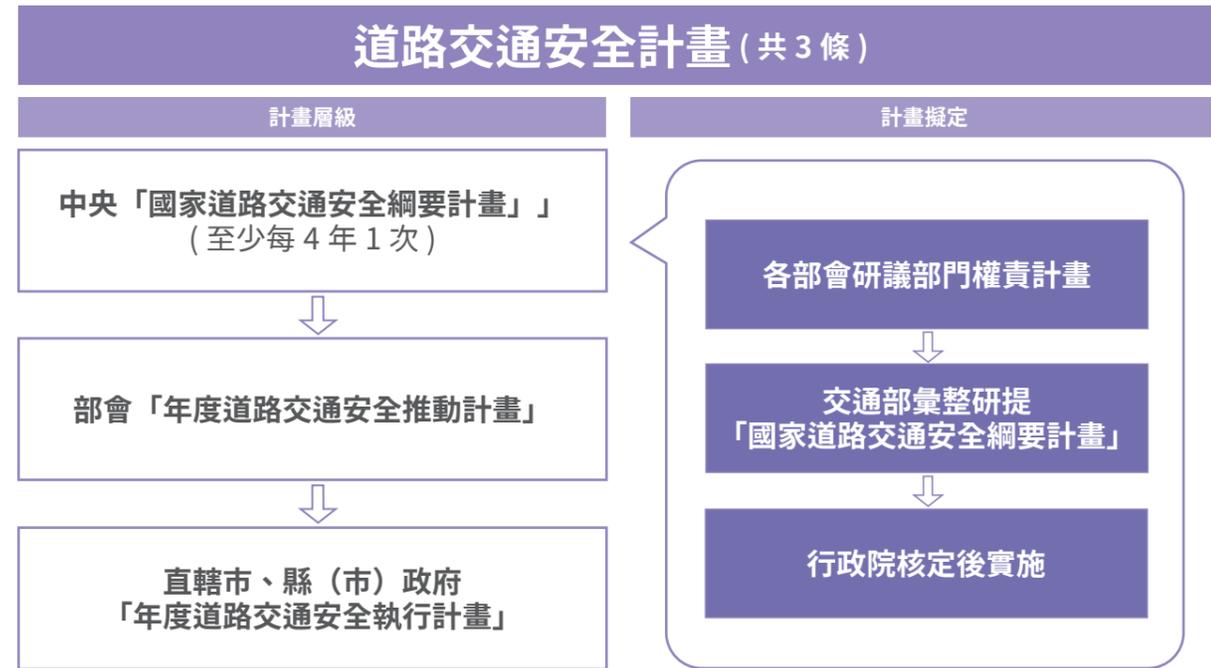
二、道路交通安全基本政策

基本政策 (共有 9 大面向)

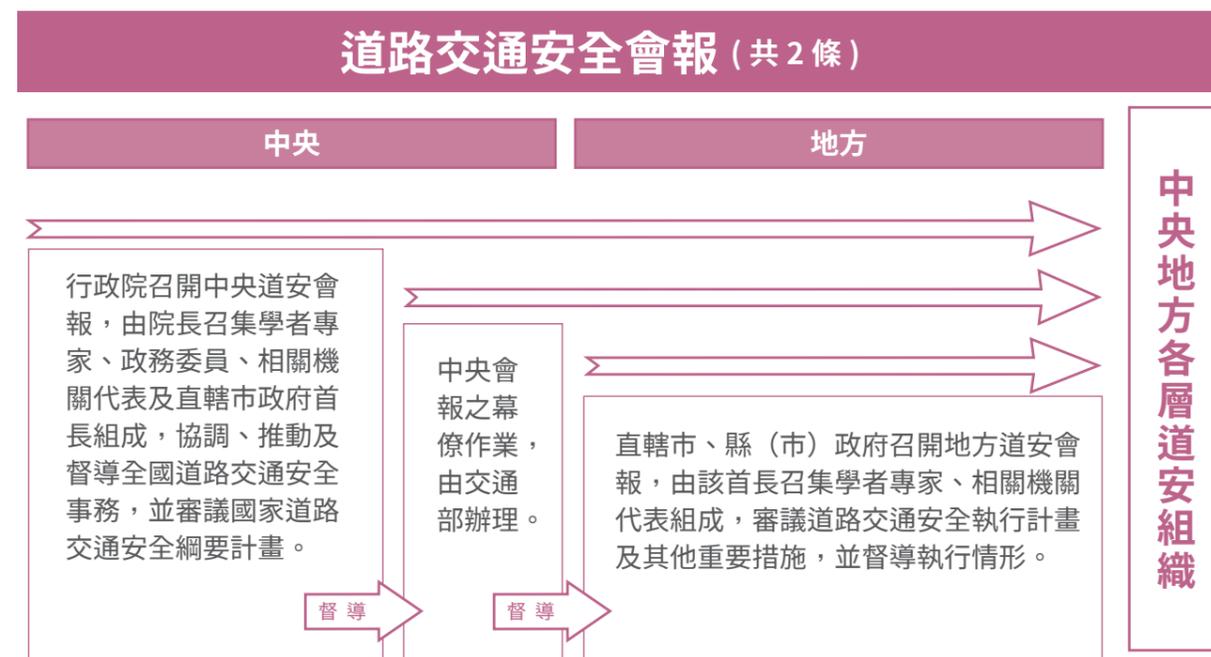




三、道路交通安全計畫



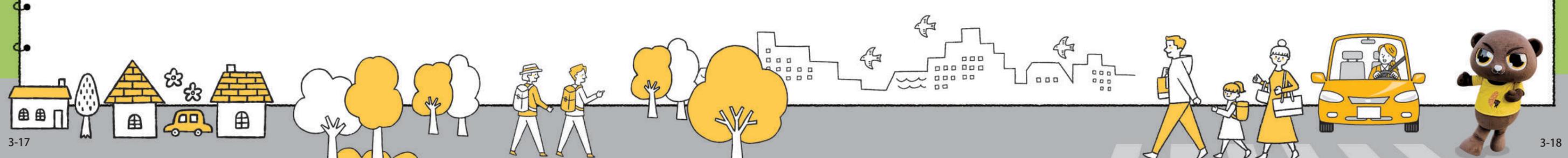
四、道路交通安全會報



五、附則

**附則 (共 6 條)**

足夠經費	規劃及提供足夠經費執行道路交通安全政策或措施
資訊公開	(1) 資訊公開 (2) 檢討成效
資料取得	協調有關機關提供資料或其他必要之協助
共同參與	(1) 得諮詢機關(構)、法人、團體代表及學者專家 (2) 得邀個人或團體共同參與
法規檢討	各級政府應依本法規定修正、廢止或制(訂)定相關法規
施行日期	施行日期由行政院定之





陸、國家道路交通安全綱要計畫

112年10月17日召開「國家道路交通安全綱要計畫(草案)」商討會議後113年2月7日行政院核定通過

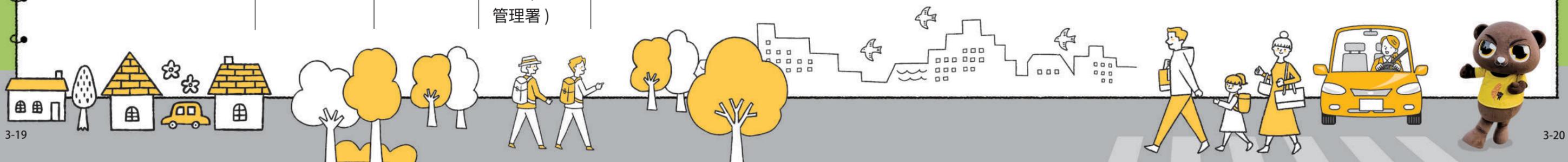
表 3-6-1：113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
工程—政策面向一：完備道路設施、道路設計規範、道路養護與改善制度、道路交通安全法規、道路交通安全檢核機制及相關管理措施				
1. 過往以車為本的建設思維，導致人行空間不足 2. 電動代步器及電動輪椅缺乏安全通行空間	策略 1：建立安全步行空間	1-1 永續提升人行安全計畫	內政部(國土管理署)、交通部(公路局)	地方政府、內政部(國土管理署)、交通部(公路局)
高、快速公路事故應強化重車事故防制及速度管理策略	策略 2：遏止高、快速公路嚴重事故發生	1-2 高、快速公路事故防制	交通部(高速公路局、公路局)	交通部(高速公路局、公路局)
道路設計、營運與改善輕忽安全考量及事前預防機制	策略 3：推動道路交通安全檢核	1-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制	交通部(運輸研究所)	交通部(運輸研究所、公路局)、內政部(國土管理署)、地方政府
道路有關介面迄待整合	策略 4：建立用路人一致交通資訊之道路環境	1-4 推動道路交通標誌標線號誌設置參考指引		
缺乏道路交通標誌、標線、號誌之整合系統性設置方式	策略 5：完善道路交通工程法規	1-5 完善道路交通工程法規及相關管理措施計畫	交通部(路政及道安司、綜合規劃司)、內政部(國土管理署)	交通部(公路局、高速公路局)、內政部(國土管理署)

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
----	----	------	------	------

教育宣導—政策面向二：於各教育階段提供道路交通安全教育，鼓勵設立交通安全專業機構及推廣道路交通安全宣導活動

交通安全意識及知能仍待進一步落實與提升	策略 1：扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育	2-1 扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育計畫	教育部(國民及學前教育署)	教育部(國民及學前教育署、終身教育司)、地方政府
	策略 2：強化大專校院交通安全教育	2-2 推動大專校院交通安全教育計畫	教育部(學生事務及特殊教育司)	教育部(高等教育司、技術及職業教育司、學生事務及特殊教育司、終身教育司)、各大專校院
1. 交通安全意識及知能仍待進一步落實與提升 2. 高齡者缺乏風險意識及道路安全知能 3. 行人違規投機	策略 3：深化全民停讓觀念	2-3 停讓文化 2.0	交通部(路政及道安司)	交通部(路政及道安司、公路局)、文化部、地方政府
	策略 4：深入村里加強高齡交通安全教育	2-4 在地化互動式強化高齡交通安全	交通部(路政及道安司)	交通部(路政及道安司、公路局)、文化部、衛生福利部、教育部、地方政府





課題 策略 行動計畫 權責部會 主辦機關

監理—政策面向三：建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制度

欠缺完整駕駛人訓練、考驗及管理制度	策略 1：建立完善之駕駛人訓練制度	3-1 強化駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫	交通部 (公共運輸及監理司)	交通部 (公路局)
現有駕照考驗訓練與環境落差大	策略 2：強化駕駛人考驗制度	3-2 提升考驗筆、路試鑑別度，並研議機車道路考驗計畫	交通部 (公共運輸及監理司)	交通部 (公路局)
欠缺完整駕駛人訓練、考驗及管理制度	策略 3：加強高風險違規駕駛人管理	3-3 高風險違規駕駛人管理制度計畫	交通部 (公共運輸及監理司)	交通部 (公路局)

監理—政策面向四：調和國際車輛安全法規，訂定車輛安全檢測基準，並完善車輛安全審驗及檢驗制度

1. 車輛安全法規尚須持續接軌國際 2. 車輛檢驗機制尚待健全與落實 3. 用路人對駕駛輔助功能使用觀念仍待強化，相關管理法規尚待研議 4. 車輛安全性相關資訊尚無法充分滿足民眾的要求	策略 1：調和國際車輛安全法規及完善車輛安全審驗	4-1 調和國際車輛安全法規計畫	交通部 (公共運輸及監理司)	交通部 (公共運輸及監理司)
		4-2 完善車輛安全審驗計畫		
		4-3 完備自動駕駛輔助系統車輛安全法規調適與管理配套		
	策略 2：精進檢驗制度及確保車輛安全性	4-4 精進檢驗制度計畫		
		4-5 確保車輛安全性制度		
	策略 3：研議安全運具管理制度	4-6 發展安全運具—精進臺灣新車安全評等制度		

課題 策略 行動計畫 權責部會 主辦機關

監理—政策面向五：健全汽車運輸業相關管理法規，落實監督管理，並強化汽車運輸業安全治理

遊覽車客運超時狀況嚴重	策略 1：遏止遊覽車駕駛勤務超時、超速	5-1 遊覽車客運業強化自主安全管理及防制高風險駕駛計畫	交通部 (公共運輸及監理司)	交通部 (公路局)、地方政府
公路客運事故往往造成嚴重傷害	策略 2：提升客運業自主安全管理及監理能量	5-2 建立客運自主安全管理及超速違規防制管理計畫		交通部 (公路局)
貨運業者缺乏自主管理與科技管理能力	策略 3：提升貨運業自主安全管理及監理能量	5-3 貨運三業自主安全管理及防制高風險駕駛計畫		交通部 (公路局)
新冠肺炎疫情導致公路公共運輸客運業者經營困難影響服務品質及行車安全	策略 4：提升公共運輸環境吸引民眾使用	5-4 建置完善公共運輸系統計畫		交通部 (公路局)、地方政府

執法—政策面向六：依法規執行道路交通事件之稽查取締、處罰

執法人力與量能有待持續提升	策略 1：加強重大交通違規取締	6-1 加強取締重大交通違規計畫	內政部 (警政署)	內政部 (警政署)、地方政府 (警察機關)
	策略 2：應用科技強化執法成效	6-2 協助地方政府建置科技執法設備		
	策略 3：提升執法專業量能	6-3 提升執法及事故處理專業量能訓練		
	策略 4：加強交通違規裁罰及清理	6-4 加強交通違規裁罰及清理計畫	交通部 (公共運輸及監理司)	交通部 (公路局)、法務部 (行政執行署)、地方政府





課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
其他一政策面向七：健全緊急醫療救護體系				
緊急救護品質仍需持續提升	策略 1：強化道路交通事故緊急救護系統	7-1 強化道路交通事故緊急救護	內政部 (消防署)	內政部 (消防署)、衛生福利部、地方政府
	策略 2：強化道路交通事故緊急醫療體系	7-2 強化道路交通事故緊急醫療體系計畫	衛生福利部 (醫事司)	衛生福利部 (醫事司)、內政部 (消防署)
其他一政策面向八：規劃辦理道路交通事故之保險制度及其他相關措施				
強制汽車責任保險機制尚待強化	策略 1：使汽、機車及微型電動二輪車等交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全	8-1 提供交通事故受害人基本保險保障及相關保險商品之研議	金融監督管理委員會 (保險局)	金融監督管理委員會 (保險局)、交通部 (公共運輸及監理司)
1. 傳統固定時制、行人按鈕方式無法滿足弱勢者通行需求 2. 重點熱區全方位的衝突風險 警示方案尚待加強	策略 1：應用科技強化行人安全	9-1 建立道路交通安全科技發展願景計畫	交通部 (交通科技及資訊司)	交通部 (交通科技及資訊司)、地方政府
尚須強化科技輔助道路交通安全要符合用路人需求	策略 2：鼓勵將創新科技應用至道安改善	9-2 道路交通安全改善技術發展計畫	交通部 (運輸研究所)	交通部 (路政及道安司、運輸研究所)、地方政府
1. 地方政府道安改善專業人力與量能不足 2. 道安改善缺乏以問題為導向之事故分析	策略 3：培植道安改善專業能力及建立道安改善產業鏈	9-3 道安改善專業人力及技術提升		
道安改善需要強化培育跨學科人才	策略 4 投入跨學科道安基礎研究及人才培育	9-4 補助學、研單位發展道路交通安全相關研究計畫	國家科學及技術委員會 (工程處)	國家科學及技術委員會 (工程處)

柒、創新貢獻成果

交通部「第十五屆道安創新貢獻獎」

- 一、公路監理
  - (一) 第 1 名：高雄市政府—觸觸 (處處) 守護 -- 導入 AI 深度學習 守護道路交通安全。
  - (二) 第 2 名：嘉義縣政府—高齡駕駛安全行 -- 結合駕訓班講習再精進。
- 二、交通執法
  - (一) 第 1 名：新北市政府—台 2 線二合一執法—展現交通事故防制成效
  - (二) 第 2 名：桃園市政府—桃園市科技執法創新里程碑
- 三、交通安全教育
  - (一) 第 1 名：高雄市政府—閱讀交通共好行
  - (二) 第 2 名：新北市政府—新北高齡交通安全教育與實踐
- 四、交通安全宣導
  - (一) 第 1 名：南投縣政府—路口停讓三部曲
  - (二) 第 2 名：新北市政府—交通安全搶第一，觀念建立真容易
- 五、交通工程
  - (一) 第 1 名：臺北市府—「安全過馬路、安心等公車」友善服務
  - (二) 第 2 名：桃園市政府—路口燈桿反光貼紙搭配路燈色溫變化試辦及驗證



圖 3-7-1：桃園市政府—路口燈桿反光貼紙搭配路燈色溫變化試辦及驗證



圖 3-7-2：高雄市政府—AI 註銷車輛行動化查核 APP





### 捌、金安獎

#### 一、院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」績優獎

##### (一)卓越獎：(4個)

臺北市道安會報、嘉義縣道安會報、苗栗縣道安會報、澎湖縣道安會報

##### (二)精進獎：(4個)

嘉義市道安會報、高雄市道安會報、新北市道安會報、連江縣道安會報

##### (三)達標獎(7個)

新北市道安會報、高雄市道安會報、新竹市道安會報、新竹縣道安會報、彰化縣道安會報、澎湖縣道安會報、連江縣道安會報

##### (四)行人安全特別獎：(4個)

高雄市道安會報、嘉義縣道安會報、雲林縣道安會報、澎湖道安會報

##### (五)高齡者機車交通安全特別獎：(4個)

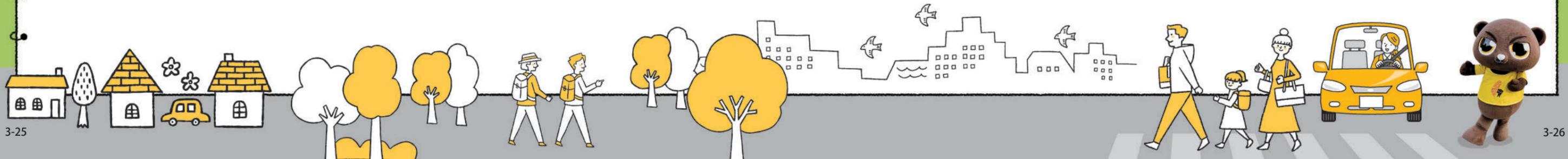
臺北市道安會報、新北市道安會報、高雄市道安會報、連江縣道安會報

##### (六)單項成績績優：(36個)

1. 交通工程：臺北市道安會報工程小組、高雄市道安會報工程小組、新竹市道安會報工程小組、屏東縣道安會報工程小組、南投縣道安會報工程小組、苗栗縣道安會報工程小組
2. 交通安全教育：臺北市道安會報教育小組、新北市道安會報教育小組、新竹市道安會報教育小組、嘉義市道安會報教育小組、苗栗縣道安會報教育小組、花蓮縣道安會報教育小組
3. 交通執法：新北市道安會報執法小組、臺北市道安會報執法小組、彰化縣道安會報執法小組、雲林縣道安會報執法小組、臺東縣道安會報執法小組、澎湖縣道安會報執法小組
4. 公路監理：新北市道安會報監理小組、高雄市道安會報監理小組、新竹縣道安會報監理小組、彰化縣道安會報監理小組、南投縣道安會報監理小組、花蓮縣道安會報監理小組
5. 交通安全宣導：臺北市道安會報宣導小組、高雄市道安會報宣導小組、彰化縣道安會報宣導小組、嘉義縣道安會報宣導小組、南投縣道安會報宣導小組、澎湖縣道安會報宣導小組
6. 綜合管考：臺北市道安會報管考小組、高雄市道安會報管考小組、嘉義市道安會報管考小組、彰化縣道安會報管考小組、宜蘭縣道安會報管考小組、澎湖縣道安會報管考小組



圖 3-8-1：金安獎活動照片





二、道路交通安全專案活動績優獎

(一)酒後駕駛防制專案：(6位)

新北市政府警察局、臺南市政府警察局、新竹縣政府警察局、苗栗縣警察局、花蓮縣警察局、澎湖縣政府警察局

(二)砂石車安全管理優秀獎：(1位)

新北市道安會報

三、交通安全教育評鑑績優獎

臺中市南屯區大墩國民小學	臺南市立仁德文賢國民中學	臺北市立大直高級中學
臺北市文山區溪口國民小學	臺北市立明德國民中學	國立花蓮高級中學
臺北市內湖區潭美國民小學	臺北市立萬華國民中學	臺北市立建國高級中學
新北市瑞芳區吉慶國民小學	高雄市立中山國民中學	桃園市立內壢高級中等學校
新北市永和區網溪國民小學	新北市立文山國民中學	國立竹東高級中學
高雄市前鎮區樂群國民小學	臺南市立楠西國民中學	新北市立錦和高級中學
新竹縣竹北市六家國民小學	苗栗縣立大湖國民中學	真理大學
新竹市北區西門國民小學	新竹縣立北埔國民中學	國立陽明交通大學
苗栗縣竹南鎮新南國民小學	新竹市立香山高級中學	慈惠醫護管理專科學校
宜蘭縣礁溪鄉四結國民小學	附設國中部	馬偕學校財團法人馬偕醫護
南投縣埔里鎮南光國民小學	澎湖縣立七美國國民中學	管理專科學校
嘉義市西區博愛國民小學	宜蘭縣立東光國民中學	國立臺北商業大學
連江縣北竿鄉塘岐國民小學	金門縣立金城國民中學	樹德科技大學
澎湖縣湖西鄉龍門國民小學	嘉義市立南興國民中學	
	臺東縣立海端國民中學	

四、優良職業駕駛人獎

宜蘭縣 黃正德	南投縣 李超宏	臺北市 王金鈴	嘉義縣 溫茂輝	臺中市 蔡興和
高雄市 陳有安	新北市 方俊松	新竹市 廖豐坤	新竹縣 何恭賢	臺南市 賴俊宏
臺中市 陳木生	澎湖縣 陳高為	屏東縣 魏柄駿	基隆市 楊福進	高雄市 徐素玲
花蓮縣 林保宏	嘉義市 呂順朝	臺東市 翁木溪	台北市 蔡榮池	
新北市 郭明聰	苗栗縣 林紹裕	桃園市 彭裕豐	新北市 陳萬泳	
臺南市 施順盛	彰化縣 粘大杰	雲林縣 張雲勇	桃園市 袁明欽	

五、優良酒後代駕駕駛人獎

高雄市 吳睿騰、臺中市 黃澤暉、臺中市 林宗達、臺中市 黃義聖、臺中市 陳凱姿

六、績優導護老師

臺北市 鄭憲鴻	臺中市 楊聲孝	基隆市 謝易葵	雲林縣 陳嘉銘	臺東縣 溫佳諺
臺北市 陳柏中	臺中市 黃錦麗	新竹市 徐敬嵐	嘉義市 丁鴻銘	澎湖縣 才羽如
新北市 詹政益	臺南市 林品慈	新竹縣 邱巧鈺	嘉義縣 黃浩城	金門縣 張千培
新北市 許智豪	臺南市 陳宏吉	苗栗縣 黃順發	屏東縣 林怡芬	連江縣 陳怡婷
桃園市 洪嘉藝	高雄市 何瑞軒	南投縣 余姿萱	宜蘭縣 吳逸羚	
桃園市 郭燕霖	高雄市 郭宏吉	彰化縣 洪雅薇	花蓮縣 黃昭穎	

七、績優導護志工

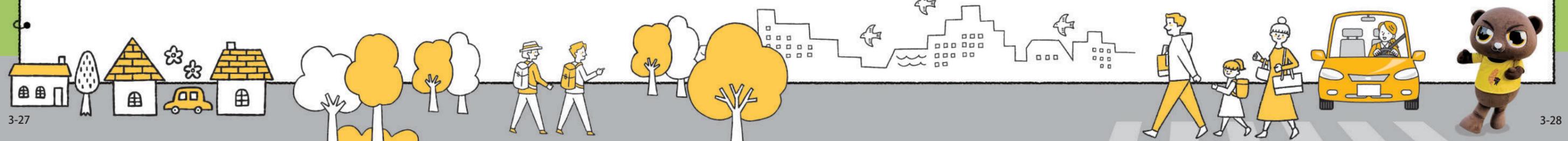
臺北市 張美惠	臺中市 林卉芝	新竹縣 曾佩珍	宜蘭縣 林玉英
臺北市 廖和燕	臺南市 林新在	苗栗縣 張阿美	花蓮縣 張光強
新北市 簡玉春	臺南市 陳冠松	南投縣 張文英	臺東縣 楊淳安
新北市 林秀華	高雄市 黃美朱	彰化縣 張淑珍	澎湖縣 庄三妹
桃園市 吳寶珠	高雄市 陳美華	雲林縣 施浦麗	金門縣 楊秀鶯
桃園市 王信洲	基隆市 葉覺立	嘉義市 楊東發	連江縣 楊清宇
臺中市 林美英	新竹市 蘇國安	屏東縣 林麗嬌	

八、績優義勇交通警察

臺北市 李左村	臺中市 楊絮茹	基隆市 鄭敏貞	南投縣 李榮昌	臺東縣 陳建揚
臺北市 李麗娟	臺中市 熊春鳳	新竹市 劉玉娟	雲林縣 林建智	澎湖縣 蔡自立
新北市 林政展	臺南市 陳來發	嘉義市 周光華	嘉義縣 吳天保	金門縣 宋克森
新北市 胡文斌	臺南市 吳志忠	新竹縣 李春桃	屏東縣 吳淑卿	
桃園市 林進壽	高雄市 李秀蕊	苗栗縣 蔡榮勝	宜蘭縣 王全龍	
桃園市 張秋吉	高雄市 黃維葳	彰化縣 洪馳雅	花蓮縣 許振華	

九、績優交通警察

警政署 林品杉	桃園市 劉國慶	高雄市 蕭立誠	新竹縣 陳泓銓	屏東縣 黃永和
臺北市 洪順耀	臺中市 周新堯	國道 李柏勳	苗栗縣 謝偉倫	宜蘭縣 林聖錡
臺北市 張晉維	臺中市 陳慶同	國道 周岳民	彰化縣 林彥良	花蓮縣 莊士賢
新北市 古輝雄	臺南市 陳弘益	基隆市 劉品賢	南投縣 張志仲	臺東縣 吳獻堂
新北市 吳鎮宇	臺南市 黃筱寧	新竹市 王尹辰	雲林縣 許瑞祥	澎湖縣 葉嘉雯
桃園市 陳昕慈	高雄市 吳偉欽	嘉義市 孫義雄	嘉義縣 劉宥余	金門縣 曾子函
				連江縣 張智凱





## 日期

## 重要事件概述

**112-01-29** 交通部舉辦「112 年度『路老師』頒獎授證典禮」，由交通部部長頒發路老師「年度貢獻獎」、「年度金質獎」、「年度銀質獎」、「偏鄉服務獎」獎項共 42 名、授證合格「路老師」318 名，場面溫馨感人，本年度路老師已宣講 3,240 場次、103,052 人次，希望共同建構「零死亡、零重傷」的交通安全環境。



**112-02-23** 交通部部長召開 112 年 2 月道路交通安全說明記者會，公布 111 年 1-11 月交通事故傷亡數據。

**112-03-16** 交通部部長率員，參加立法院交通委員會考察新竹地區交通建設行程，瞭解「慈雲路廊道路交通安全改善計畫」、「高速公路下平面道路周遭智慧交控計畫」、「新竹生活圈幹支線公共運輸發展」、「新竹智慧運輸走廊」、「新竹市校園周邊暨行車安全道路改善計畫」、「通學步道」等案。

**112-04-10** 交通部函頒「人行空間改善原則」，提供各道路主管機關改善參考。

**112-04-14** 立法院三讀通過「道路交通管理處罰條例」部分條文修正案，其中汽機車行近行人穿越道或其他依法可供行人穿越之交岔路口，不暫停讓行人先行通過，自 6 月 30 日起最高罰鍰提高至新臺幣 6,000 元，並記違規點數 3 點，同時應接受道安講習 3 小時。

**112-04-28** 交通部部長召開 112 年 4 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-2 月交通事故傷亡數據。

**112-05-04** 交通部函頒「改善機車交通環境之原則及作法」，提供各道路主管機關改善參考。

**112-05-04** 交通部會同相關部會，辦理「112 年交通部行人安全環境改善專案視導」，第一場視導桃園市政府就人行車行空間改善、校園周邊暨行車安全道路改善、行人及高齡友善示範區、路口停讓行人執法等視導辦理情形全國 22 縣市分別於 5 月 4 日至 9 月 6 日辦理。

**112-05-15** 交通部依據第 13 期道路交通秩序與交通安全改進方案，邀集中央相關部會至縣市辦理 112 年度視導考評，其中包含工程、教育、執法、監理、宣導、管考等各工作小組，自 112 年 5 月 15 至 19 日辦理交通部簡報考評(第二組)，另 5 月 23 日至 7 月 31 日至縣市考評(第一組、第三組)。

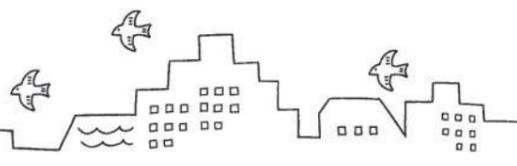
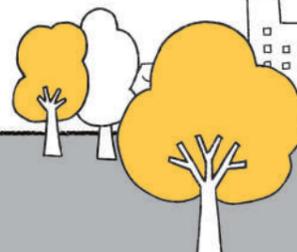
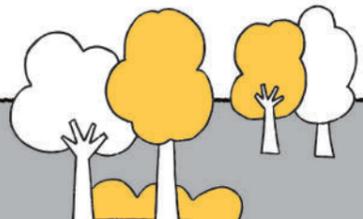
**112-05-16** 行政院長率交通部、內政部視察「桃園閃耀雙城飛翔 - 長庚新驛站亮點工程」，透過實地勘查，檢視我國行人道路交通環境。

**112-05-23** 交通部於 5 月 23 日至 8 月 1 日至六都直轄市與東部縣市及離島辦理行人視導考評。

**112-05-24** 交通部部長召集第 259 次道路交通安全督導委員會議，聽取臺南市及雲林縣道安會報「道路交通事故防制策略作為」，請各縣市參考人行空間改善原則辦理行人安全環境之規劃。另對高速公路局提報之 112 年「交通安全月」活動規劃報告，裁示 112 年交通安全月主題為「人本交通 - 停讓文化」；主標語為「車輛慢看停 行人安全行」。

**112-05-25** 交通部、內政部及教育部於 5 月 25 日行政院院會報告「行人優先交通安全行動綱領」，列出工程、教育、監理及執法 4 面向，並提出 19 項行動方案，宣示政府貫徹執行改善行人交通安全的決心。為推動行人安全，中央及地方縣市應並重及分工合作，由中央負責政策法令，地方縣市落實執行。交通部訂定考核機制，包括視導縣市行人安全環境改善情形、每月於記者會中公布執行績效、年度道安考評將行人納入考評項目。

**112-05-31** 交通部部長召開 112 年 5 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-3 月交通事故傷亡數據。





## 日期

## 重要事件概述

- **112-06-01** 行政院長率交通部部長、內政部次長及內政部警政署署長視察臺北市科技執法執行成效。針對先前國內、外媒體報導，點出我國車輛長期不停讓行人，近期甚至未停讓行人導致交通事故，行政院深表關切，特別安排視察行程，檢視我國科技執法現況。
- **112-06-28** 交通部部長召開 112 年 6 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-4 月交通事故傷亡數據。
- **112-06-30** 道路交通管理處罰條例新制上路，修法前未停讓行人只有罰鍰，而新法修正後，未停讓行人違規，機車駕駛人罰鍰 1,200 元，1 年內有 2 次以上未停讓行人者，則加重處罰至 6,000 元，而汽車駕駛人修法後加重處罰至 6,000 元，針對違規記點、記次也有重大變革，記點吊扣駕照處分修正為 1 年內違規記點達 12 點，吊扣駕照 2 個月；2 年內吊扣駕照 2 次，再經記點則吊銷駕照。
- **112-07-05** 交通部函頒「行人專用(早開)時相設置原則」，提供各道路主管機關改善參考。
- **112-07-21** 交通部召集內政部營建署、警政署、交通部公路局、運輸研究所及桃竹苗區域運輸發展研究中心等單位，啟動「112 年交通部機車安全環境改善專案視導計畫」，就機車事故防制重點、機車事故熱點改善狀況、機車停車管理情形、機車事故防制課題建議事項等全國 22 縣市分別於 7 月 21 日至 9 月 25 日辦理。
- **112-07-28** 交通部部長召開 112 年 7 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-5 月交通事故傷亡數據。
- **112-08-09** 交通部部長出席行政院「112 年第 3 次治安會報」會中行政院院長請相關部會落實執行各項「行人優先交通安全行動綱領」之重點工作。
- **112-08-17** 行政院第 3867 次院會決議通過交通部之擬具「道路交通安全基本法」草案，並函請立法院審議。

- **112-08-17** 交通部於行政院院會報告「行人交通安全政策綱領」，針對近期駕駛不停讓行人事故及回應社會大眾對於行人安全環境訴求，跨部會訂定短中長期「行人交通安全政策綱領」，宣示政府貫徹執行改善行人交通安全的決心，並清楚揭示道路交通事故死亡人數 2030 年前降低 30% 之目標，長期朝「零死亡願景」(Vision Zero) 邁進。
- **112-08-22** 行政院核定內政部陳報「永續提升人行安全計畫」，計畫期程 113-116 年計 4 年，經費額度 400 億元。
- **112-08-30** 交通部部長召開 112 年 8 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-6 月交通事故傷亡數據。
- **112-08-31** 交通部部長出席 112 年全國交通安全月啟動記者會，傳遞「人本交通·停讓文化」、「車輛慢看停·行人安全行」之理念。另透過中央部會與地方政府，攜手 615 家以上民間企業組織，將道安扎根於生活，「停」「讓」觀念深植國人心中。
- **112-09-07** 在彰化縣辦理「全國交通安全宣導人員專業研習與訓練營」。
- **112-09-15** 交通部組織調整，原道路交通安全督導委員會併入為「路政及道安司」。
- **112-09-21** 9 月 21、22 日在新竹縣舉辦 112 年度全國道路交通安全工作觀摩暨研討會。
- **112-09-24** 交通部於國道 5 號蘇澳服務區舉辦交通安全月宣導活動，呼籲大家「車輛慢看停、行人安全行」，透過教育宣導及各類活動，使停讓觀念及道安意識深植國人心中。另將服務區設計成大型的道安教科書，除了以「路口安全」為主題的實景布置，更邀請親子天團《救援小英雄》透過互動方式，將道安觀念化為具體行為。
- **112-09-27** 交通部部長召開 112 年 9 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-7 月交通事故傷亡數據。
- **112-10-27** 交通部部長召開 112 年 10 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-7 月交通事故傷亡數據。

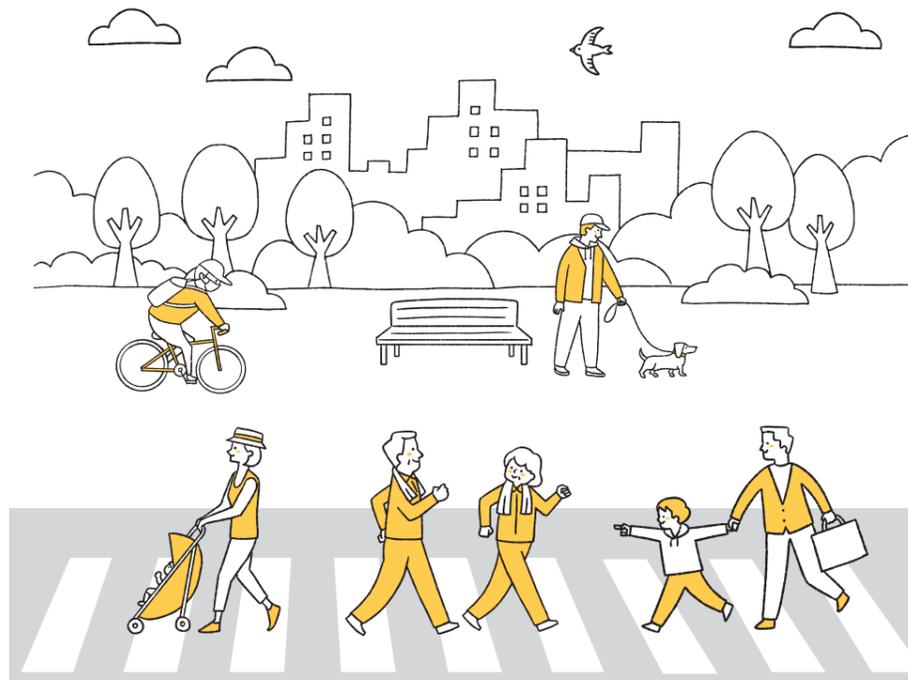




## 日期

## 重要事件概述

- 112-11-08 行政院於 112 年 11 月 8 日訂定「中央道路交通安全會報設置要點」自即日生效。
- 112-11-10 行政院核定內政部陳報「永續提升人行安全計畫」第 1 次修正計畫。
- 112-11-14 「爸媽知識夠 兒童安全 GO」記者會暨成果發表會  
交通部與教育部共同發表首次為家長製作的六支兒童交通安全多重宇宙系列短片，將學校交通安全教育向下延伸至家庭教育，呼籲家長及照顧者對於孩子的交通安全知識教育要超前部署，並於現場親自示範正確的配戴自行車安全帽與安裝汽車安全座椅。
- 112-11-20 「金安獎」於臺中市政府 4 樓集會堂盛大舉行。交通部次長陳彥伯、臺中市副市長黃國榮、教育部廖興國主任秘書、內政部警政署黃勢清警政委員特別親臨會場頒獎，並向維護交通安全有功的金安英雄們表達敬意。
- 112-11-29 交通部部長召開 112 年 11 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-9 月交通事故傷亡數據。
- 112-12-01 立法院三讀通過道路交通安全基本法，確立我國道路交通安全政策方針，強化各級政府道路安全運作機制、中央相關機關及地方政府依權責推動並落實成效監督等，完善我國道路交通安全改善推動制度，以期建立以人為本之道路交通安全環境，達到道路交通事故零死亡終極目標。
- 112-12-25 交通部部長召開 112 年 12 月道路交通安全說明記者會，公布 112 年 1-10 月交通事故傷亡數據。
- 112-12-27 交通部函頒「校園周邊人行空間改善參考指引」，提供各道路主管機關改善參考。



交通美好  
由你我守護



## 第五章 未來展望

「道安」關乎每一位國人「行」的安全，但道安改革無法一蹴可幾，需要持續推動與改善。

為宣示政府貫徹執行改善行人交通政策的決心，增訂定道路交通安全基本法，確立我國道路交通安全政策方針原則、強化各級政府道路安全運作機制、中央相關機關及地方政府依權責推動並落實成效監督等。

113 年以後將以國家道路交通安全綱要計畫為政策指引，推動全國道安工作也積極提高層級為中央道安會報，並參考歐美等先進國家交通事故目標「零死亡」(Vision Zero) 願景，與聯合國及歐盟均設定 2021-2030 年死傷降幅 50% 為道安政策目標，衡酌我國道安情況，因此設定以「零死亡」為政策願景，並以 2030 年前整體降低死亡人數 30%，行人降低 50% 為目標，希望透過中央部會、各地方政府及全民，共同努力實現此一目標。



# 車輛慢看停 行人安全行



交通部編印  
中華民國112年