

第 14 期院頒

「道路交通秩序與交通安全改進方案」

核定本



交 通 部

中 華 民 國 112 年 4 月

目錄

壹、 前言	6
貳、 我國事故特性及道安推動現況.....	8
2.1 我國事故特性	8
2.2 道安推動現況	16
2.3 近期國內重大議題.....	23
參、 我國與日韓道安改善作法比較.....	25
3.1 道安水準與目標值訂定	25
3.2 日韓臺三國道安防制作為.....	25
3.3 小結	36
肆、 過去院頒方案執行成果之檢討.....	37
4.1 更有效地調合中央補助及地方執行之機制.....	37
4.2 應更系統性地配置道安改善資源以擴大道安改善成效.....	38
4.3 強化道路及交通工程改善方法及工具.....	39
4.4 透過交通安全教育扎根來形塑我國安全行為及文化.....	39
4.5 強化現有駕駛人管理制度以有效提升安全駕駛行為.....	41
4.6 應更積極且加速打造高齡友善之交通環境.....	41
4.7 督導考評方式應兼顧實際執行之落實及成果.....	42
4.8 小結	43
伍、 第14期院頒方案改善總目標.....	45
陸、 整體執行策略及各小組工作要項及行動方案.....	50
6.1 整體執行策略	50
6.2 各工作小組行動方案	53
柒、 實施與列管	70

捌、 考評與獎勵	71
玖、 經費與支援	73

圖目錄

圖 1.1 道安改善推動情勢分析 (SWOT 分析)	7
圖 2.1 97 年至 110 年交通事故死亡人數與事故件數趨勢.....	8
圖 2.2 我國近十年來事故死亡人數趨勢示意圖	9
圖 2.3 107 年至 110 年死亡人數及事故特性說明.....	10
圖 2.4 107 年至 110 年各年齡交通事故總死亡人數及年死亡率.....	11
圖 2.5 100 年至 110 年弱勢用路人交通事故 30 日死亡人數.....	13
圖 2.6 行人死亡事故前十大主要肇因	14
圖 2.7 機車死亡事故碰撞型態.....	14
圖 2.8 機車死亡事故十大主要肇因	15
圖 4.1 道安觀測指標系統.....	39
圖 4.2 107 年至 110 年全國實地行為調查違規率.....	40
圖 4.3 107 年至 110 年全國安全文化調查.....	41
圖 5.1 第 14 期院頒總目標之各年期目標.....	45
圖 6.1 14 期院頒方案各工作要項及 21 項精進作為與防制目標之關聯圖...51	

表目錄

表 2.1 107 年至 110 年我國路口事故主要發生地點統計一覽表.....	12
表 2.2 行政院道路交通安全 21 項精進作為及各項作為辦理時程一覽表 ...	17
表 2.3 行人安全有關各組具體行動方案.....	22
表 3.1 日韓臺三國之道安具體對策一覽表.....	26
表 5.1 各年期各項重點防制項目之年度目標	47
表 5.2 重點防制項目及所對應各年度重點工作要項.....	49
表 6.1 管考小組行動方案.....	54
表 6.2 工程小組行動方案.....	56
表 6.3 監理小組行動方案.....	60
表 6.4 執法小組行動方案.....	63
表 6.5 教育小組行動方案.....	65
表 6.6 宣導小組行動方案.....	69
表 9.1 112 至 115 年道安經費一覽表（單位千元）	73

壹、前言

早期我國交通規劃以車流效率為主，以致形成以車輛為主的設計，而較缺乏行人、自行車、及其他慢速運具等弱勢用路人使用的空間（根據歐盟定義，弱勢用路人（vulnerable road users）包含行人、自行車、及機車）。這樣的規劃及設計，導致我國現有的道路交通環境對弱勢用路人相對不友善。我國道路交通工程安全性設計除了需與時俱進外，改善的幅度及力道更是須從過去一年僅改善數個路口或路段，大幅增加改善的數量。

院頒道路交通秩序與交通安全改進方案（以下簡稱院頒方案）若僅維持以往過去的道安防制力道及資源，則我國道安水準之改善進程將面臨瓶頸，或甚至有可能惡化。交通事故的防制並非一勞永逸、一蹴可幾的工作，而是如同治安的維護，除了需要從根本逐步調整外，更需要持續不斷地投入，方得以長治久安。交通事故防制工作的目的在於厚植全民的道路安全文化，並提供安全的用路環境。

安全文化的意涵在於使民眾具備預防及危機意識，例如：應培養全民認同酒駕屬於相當危險、也不應該做的文化。而安全文化的塑造唯有從扎根學校交通安全教育、厚實駕駛訓考制度，乃至於強化執法來落實。

安全的用路環境在於減少用路人不必要的失誤，及提供容錯的空間來保護用路人。安全用路環境除了是國家重要的基礎建設，更是民眾日常生活中不可或缺的公共建設。

最後，觀察第 13 期院頒方案之執行經驗可發現，儘管第 13 期院頒方案為了減少各縣市政府的行政作業負擔，因此於 108 年至 110 年並未實施過去實地視導方式。有鑑於我國交通事故件數不減反增，乃於 111 年恢復實地視導。但以我國各道安工作小組之執行狀況而言，普遍需要縣市首長來協助橫向聯繫及整合，來協助各道安工作小組推動道安工作，並擴大道安改善資源之投入及改善成效。因此，除了行政院於今年的 21 項精進作為中要求加強管考，未來院頒方案亦將透過實地視導及加強管考的方式，來促使各地方首長持續重視及積極協助橫向整合，以精進院頒行動方案之執行成效，並有效翻轉目前我國的道安困境。

雖然我國的道安組織完整且可有效執行運作，另中央相關人力與經費資源已陸續到位，實屬我國道安之優勢。但目前仍有部分道安改善課題有待正視並解決，且需提升地方首長之重視程度，以及強化各道安工作小組之橫向整合，如圖 1.1 所示。

外部因素則包含正面之機會，如交通安全相關議題之發酵，促使民眾逐漸提升道安意識，以及透過科技發展及大數據分析以擴大道安改善成效。在負面之威脅方面，如面臨高齡化社會，現有道路環境仍無法有效滿足行動不便者的需求，且隨著電動代步器、微型電動二輪車等新興運具的興起，新興外送產業迅速發展，但相關法規、管理機制、及民眾觀念仍尚未健全。

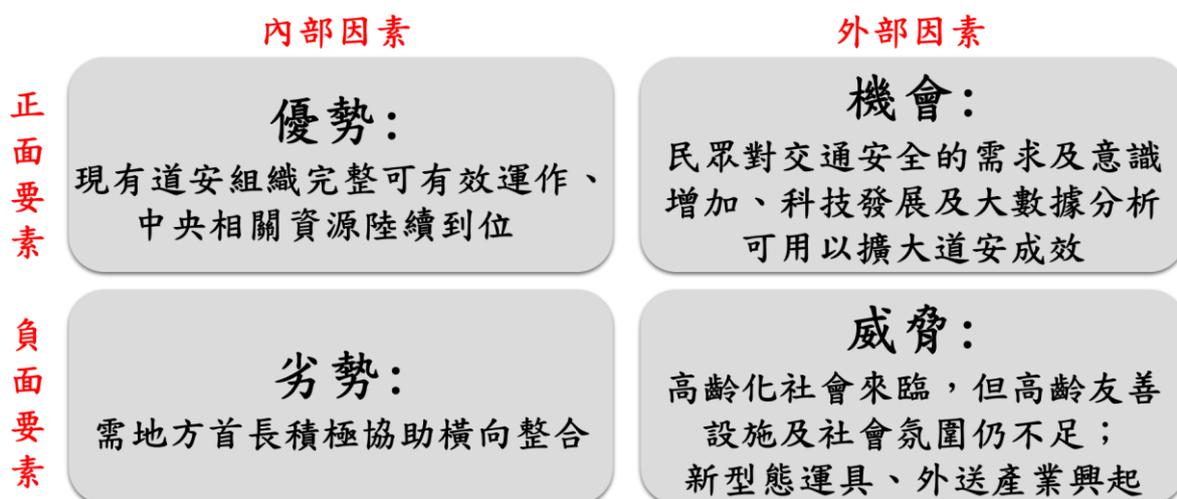


圖 1.1 道安改善推動情勢分析 (SWOT 分析)

有鑑於此，第 14 期院頒方案將立足於「主動預防的系統性道安改善」之概念。主動預防在於破除過去往往以執法為萬靈丹的改善，而這樣的策略思維係來自於「事故會發生都是因為用路人不守法」的觀念。然而，「只要是人都會不小心發生失誤」，為了能主動預防事故的發生，道安工作應全面提升道路環境的安全性設計（減少衝突動線及分隔弱勢用路人與汽車）、導正用路人行為及培養正確的交通安全觀念等，以預防事故的發生。

系統性道安改善在於強調各道安工作小組之協調，應同時採行由上而下之政策導引及由下而上之對策討論，強調跨部會、跨中央與地方政府。以及跨道安相關單位之合作模式，凝聚改善目標與重點工作，加強執行之強度與準確度。「主動預防的系統性道安改善」在於用系統性之改善思維，突破現有的困境與推展框架，以期能有效提升各縣市之道安水準。

貳、我國事故特性及道安推動現況

110年我國因車禍而死亡的民眾總計為2,962位，較地震洪水天災或是刑案事件等的死亡人數來得高。檢視我國歷年道路交通事故件數與死亡人數之趨勢（如圖 2.1 所示），整體而言，死亡人數雖有下降趨勢，惟 106 年以後開始增加，而總事故件數則逐年攀升。

2.1 我國事故特性

由於自 106 年之後，107 年至 110 年之間死亡人數與事故件數皆有回升的現象。經分析，107 年至 110 年死亡人數增加之主要原因在於行人死亡人數增加，以及機車騎士及乘客死亡人數回升。行人死亡人數上升的主要原因在於路口未停讓及行人違規穿越增加；而機車騎士及乘客死亡人數回升則在於自摔自撞事故及直行車與左轉車側撞事故的增加。此外，107 年至 110 年較 106 年因違反號誌管制而致死之事故增加 15%，而超速失控或未依規定減速致死之事故更是較 106 年增加 30%。

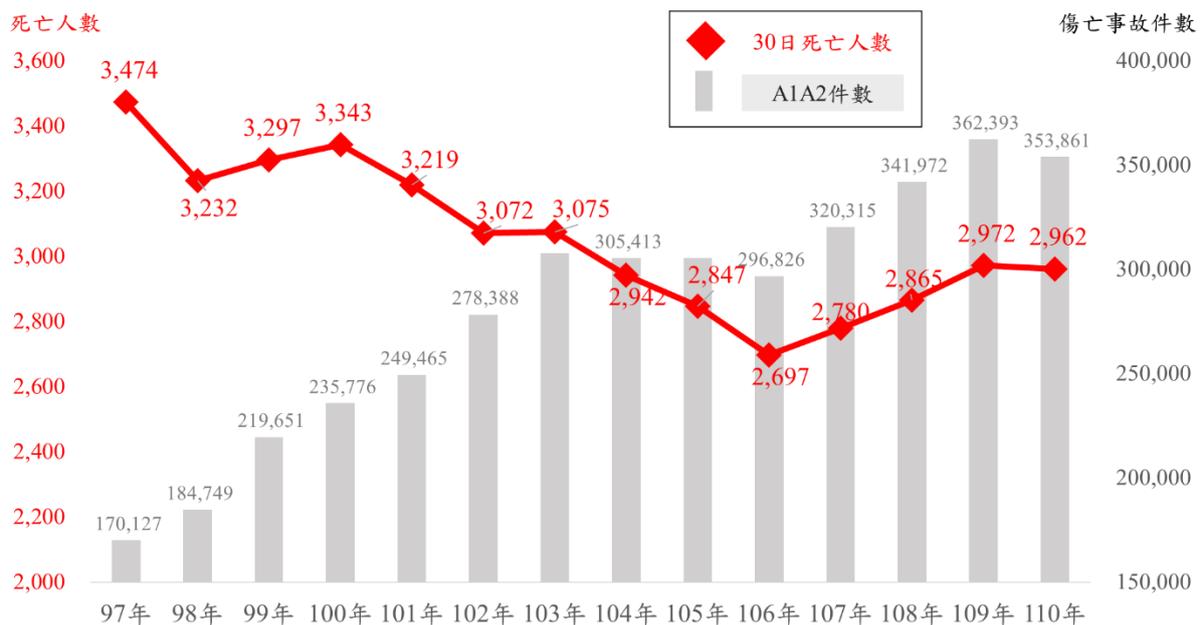


圖 2.1 97 年至 110 年交通事故死亡人數與事故件數趨勢

如圖 2.2 所示，分析我國交通事故死亡人數近十年來的變化可知，我國自 100 年、102 年的加重酒駕罰則，導致了死亡人數的大幅下降。涉入酒駕事故的死亡人數從 100 年的 909 人降至 110 年的 318 人。而在扣除酒駕事故的死亡人數後，其他事故死亡人數保持相當穩定的情況。因此，近十年來我國事故死亡人數下降原因之一主要來自酒駕涉入人數的減少。

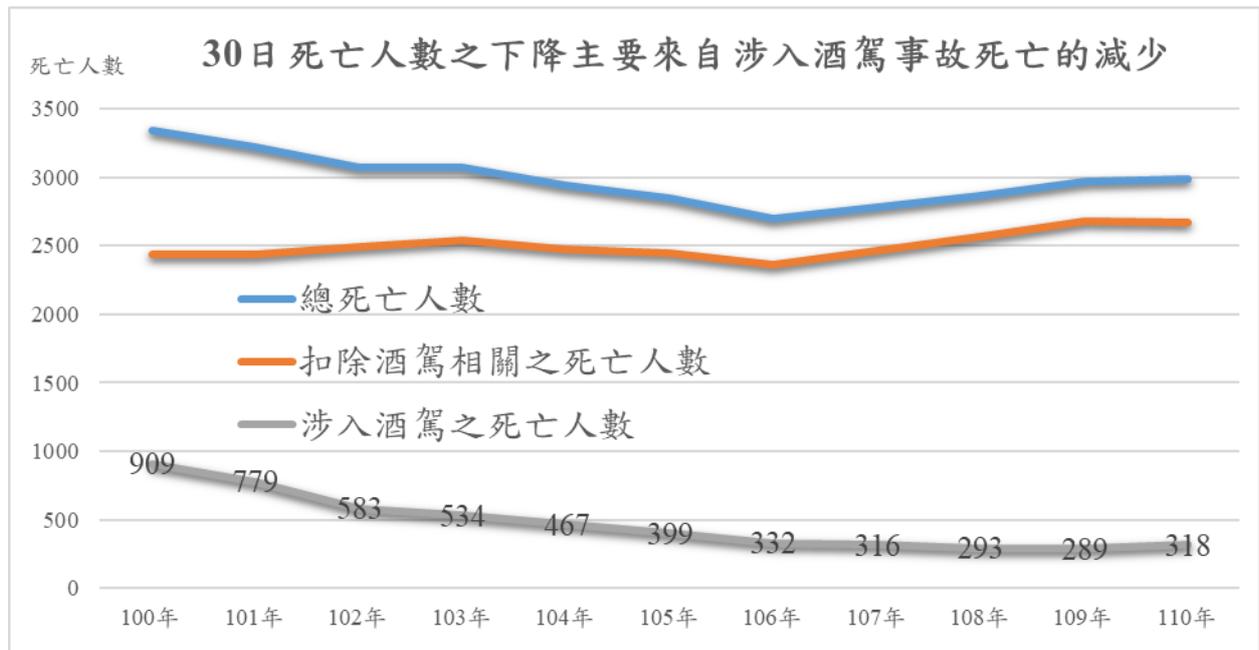


圖 2.2 我國近十年來事故死亡人數趨勢示意圖

依圖 2.3 所示，我國 107 年至 110 年死亡人數及事故特性概指說明如下：

1. 機車事故死亡人數佔 60% 為最多。
2. 機車事故 25-64 歲成年人佔 48%，但其人口基數比較高，以人口佔比分析，仍以年輕及高齡族群為主，佔 49%。
3. 行人及自行車事故皆已高齡為主，佔 65% 以上。行人事故當中 55-64 歲的族群亦佔 16%。
4. 死亡事故主要的樣態為自撞、側撞、及交叉撞。

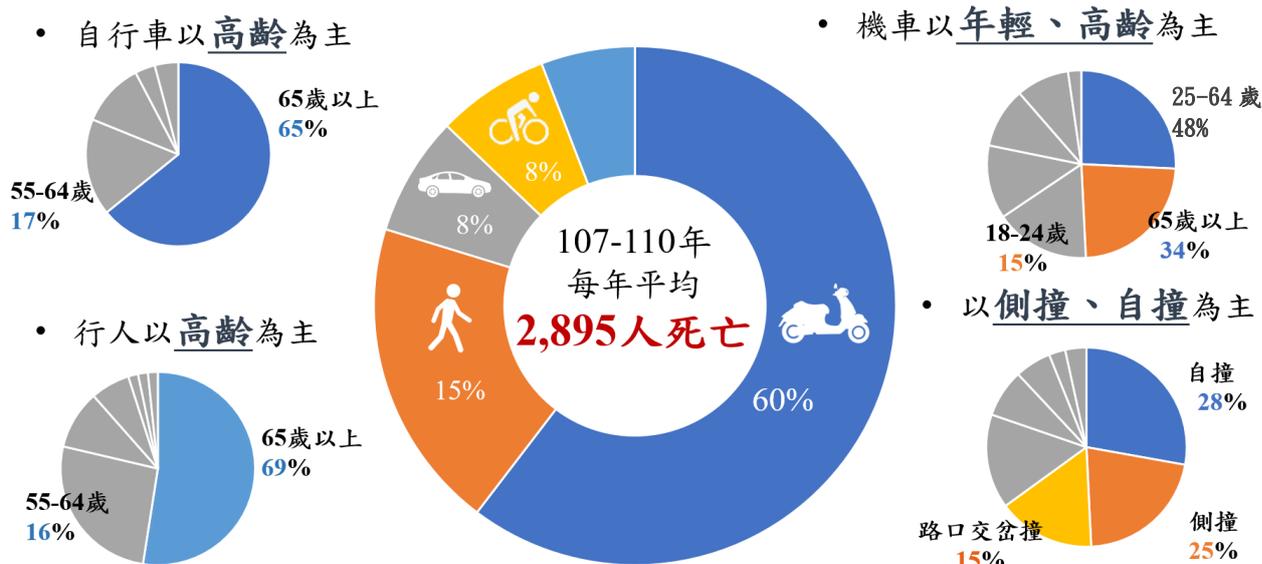


圖 2.3 107 年至 110 年死亡人數及事故特性說明

在死亡人數的年齡層分布方面，由圖 2.4 可知，就總死亡人數而言，除兒少時期以外，各年齡層在 107 年至 110 年的四年期間總死亡人數介在 60-250 之間（圖 2.4 藍色直條，對應左方縱軸）。單就死亡人數而言，除了 25-60 歲及 80 歲之後低於 150 人以外，其他年齡層四年總死亡人數大多高於 150 人。在經過人口數調整後（圖 2.4 紅色虛線，對應右方縱軸），死亡率則分別在 18-24 及 75-85 歲呈現雙高峰。國人在兒少階段前由於大多由家人接送，死亡總數及死亡率最低。但到了 15 歲之後隨著自主活動的增加死亡人數也隨之增加，死亡率也相對較高。18-19 歲之族群常為新手駕駛族群。18-19 歲過後由於騎乘及駕駛經驗增加，死亡率逐步下降。但自 60 歲之後逐步上升，並於 70 歲時再度達到高峰，並持續維持到 85 歲。

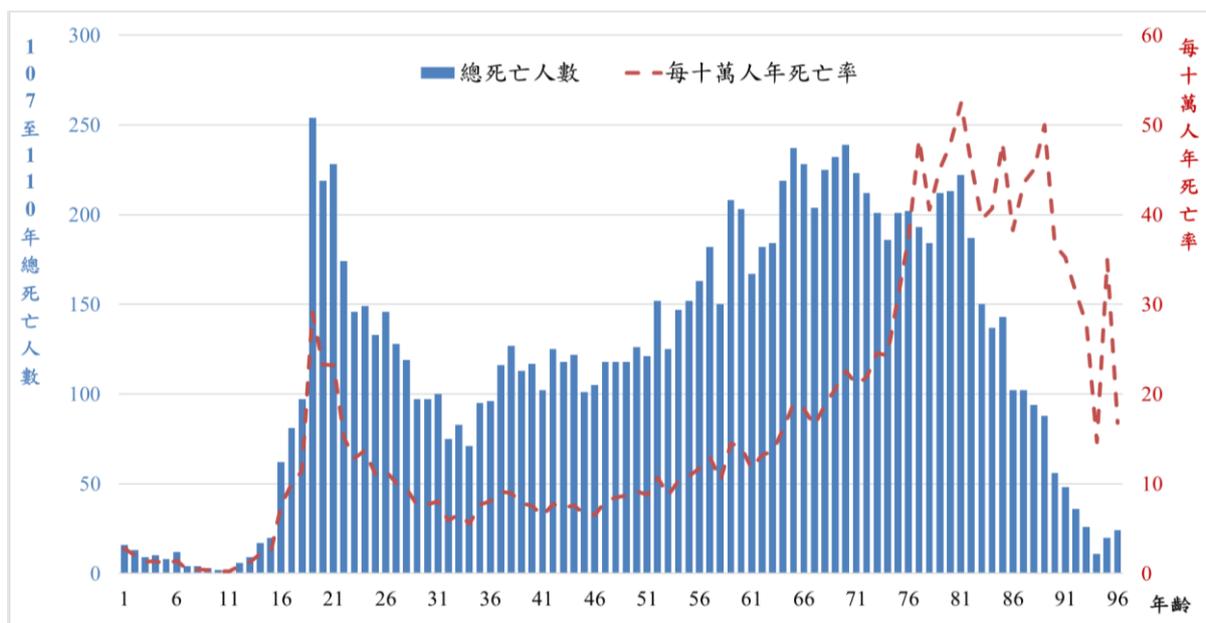


圖 2.4 107 年至 110 年各年齡交通事故總死亡人數及年死亡率

107 年至 110 年交通事故死亡人數共 11,607 人，其中 5,033 人死於號誌化或閃光號誌路口、1,715 人死於無號誌路口。發生在路口之死亡人數佔全部 30 日死亡事故 43.4%，如表 2.1 所示。若以全般事故（包含死亡及受傷事故）而言，路口發生之事故數更高達 57%。儘管理論上號誌化路口應能有效減少衝突，且號誌化路口遠少於無號誌路口，但我國號誌化路口卻仍為事故發生的主要地點，顯見我國號誌化路口安全性設計有進一步提升之必要。值得注意的是，在這些號誌化路口死亡中，因涉入闖紅燈事故而死亡之人數從 107 年至 110 年分別為 178、171、197 及 192 人。亦即，在 107 年至 110 年間，號誌化路口總計共 2,549 人死亡，其中有將近 30% 的死亡係因用路人（包含汽車、機車、行人）闖紅燈而造成死亡。其中死亡的主要都還是機車騎士及乘客，約占 70%。因涉入闖紅燈事故而死亡之人數在 109 年及 110 年均較 107 及 108 年增加約 10%。在因超速、未依規定減速，或甚至超速失控而致死部分，107 年至 110 年間最低為 107 年的 108 人。然而此部分死亡人數卻於 108 年增至 145 人、109 年 176 人、以及 110 年 171 人。顯示我國亟需透過速度管理來減少因超速、未依規定減速，或甚至超速失控而致死之人數。

儘管號誌化路口較無號誌路口之死亡人數在 107 年至 110 年間增幅較大，且死亡人數也較多，但無號誌路口及閃光號誌路口之死亡人數亦仍與號誌化路口不相上下，如表 2.1 所示，顯示無號誌路口及閃光號誌路口之改善亦為需重視之部分。由於國人普遍缺乏路口停讓之觀念，根據道安觀測指標過去四年的持續調查，國人在閃紅號誌路口原應停再開，但歷年來

超過 98%的駕駛人及機車騎士並無此習慣，以至於閃光號誌路口形同無號誌路口，兩者合計占路口死亡人數之 50%。

表 2.1 107 年至 110 年我國路口事故主要發生地點統計一覽表

	30 日死亡人數	全般（死亡及受傷人數）
路口 總死亡人數	5,033 （佔全部 30 日死亡事故 43.4%）	781,425 （佔全部全般事故 56.6%）
號誌化路口	2,549	402,367
閃光號誌路口	769	74,135
無號誌路口	1,715	304,923

在死亡人數的運具別方面，儘管我國事故死亡人數近十年來首先歷經一波降幅，之後於 107 年反轉回升，但其中弱勢用路人的傷亡情形卻是相當穩定。顯示若欲改善我國道安水準，減少死亡人數，其中之一的改善重點即應為顯著減少我國弱勢用路人的死傷情形。在 30 日死亡人數中，每年約有 2,500 位弱勢用路人因道路交通事故死亡，占有所有死亡人數的 85%，且此趨勢不但相當穩定，近年甚至有上升趨勢（如圖 2.5）。舉例而言，106 年的 30 日死亡人數為近十年最低，而當年弱勢用路人的死亡人數即為歷年最低，為 2,242 人。非弱勢用路人的 30 日死亡人數（包含小客貨車、大客貨車等運具），自 100 年的 554 人逐漸下降至 110 年的 382 人。研判此下降與近年對於安全氣囊、車體結構設計等硬體設備的要求逐年提升，可提供車內乘員較好的保護。在弱勢用路人的死亡人數當中，值得注意的是，機車及行人的死亡人數在 107 年至 110 年相較 106 年皆有上升的趨勢。

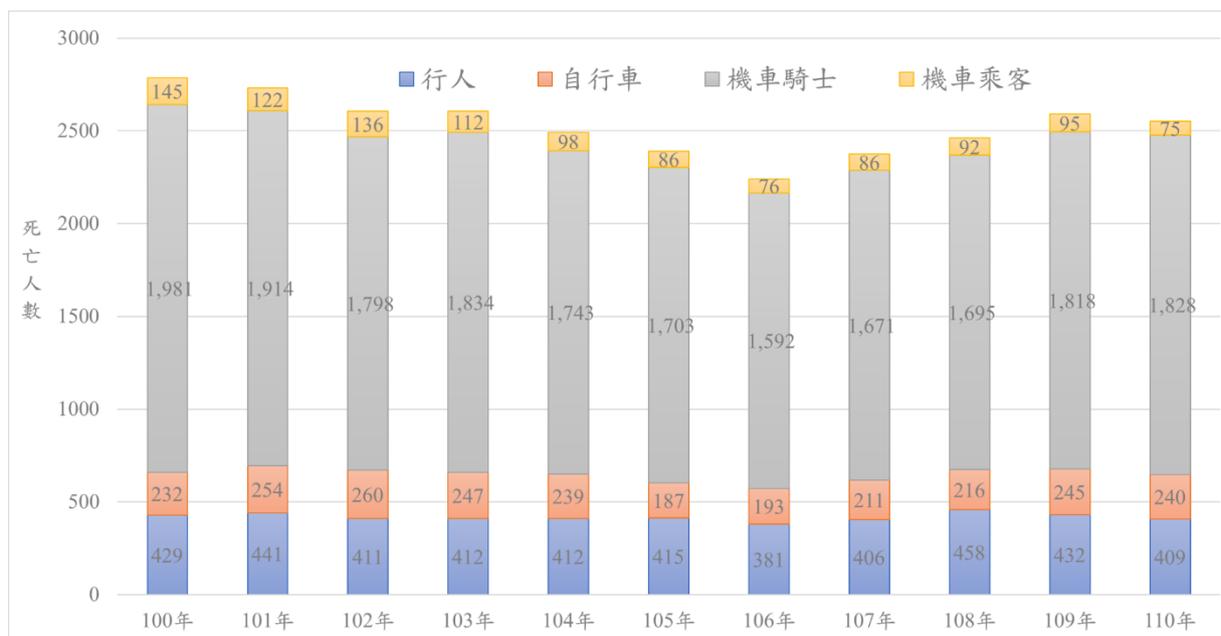


圖 2.5 100 年至 110 年弱勢用路人交通事故 30 日死亡人數

近期 CNN 報導台灣道路安全對觀光業構成問題，包括台灣的城市缺乏人行道與供行人通行的連貫通道、騎樓地面高低不平，影響行人步行順暢性、缺乏更新的道路工程與設計且「以車為本」、改善道路安全太仰賴執法、駕駛的教育、缺乏公共運輸等問題。

在行人的死亡原因方面，如圖 2.6 所示，行人死亡事故前十大肇因，前兩名為行人欲穿越道路的過程當中，遭到未注意車前狀態或搶越行穿線的車輛撞擊而死亡，合計超過 50%。第三名則為行人違規穿越及未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋，約佔 15%。我國行人主要因遭到未注意車前狀態、搶越行穿線、或其他違規（如酒駕、違規左轉等）的車輛撞擊而死亡，顯見我國駕駛人停讓行人之觀念及行為仍有待改進。此外，我國行人因違規穿越、未注意左右來車、或其他違規而死亡之比率亦高達 30% 以上，顯示行人的安全用路行為亦有待加強。

在機車方面，機車騎乘者因道路交通事故而死亡或受傷者，是我國道路交通事故傷亡人數之主要來源，也是我國道路交通安全最為嚴重的問題。機車在沒有堅固外殼之保護下，行駛於汽、機車混流之道路上相當危險，只要稍微擦撞鄰車或緊急煞車就可能跌落車流之中，造成騎乘者身體之嚴重創傷，甚且遭後方車輛碾過而造成死亡。如圖 2.7 所示，107 年至 110 年機車因涉入側撞而死亡最多，佔 25%。路口交叉撞，多發生於無號誌路口，或涉入事故當事人闖紅燈，則佔 14%。機車因自撞及自摔而造成死亡，包括路上翻車、摔倒、撞路樹、電桿、護欄、衝出路外等，則合計佔 22%。如圖 2.8 所示，機車死亡事故十大主要肇因以未注意車前狀況為最多、其

次為未依規定讓車。值得注意的是，第四名至第七名皆與汽車駕駛人或機車騎士違規有關，共計佔 28%。另一方面，根據交通部觀測指標研究，儘管我國目前整體安全帽戴帽率已達 99%以上，機車騎士及乘客，與自行車於事故中因未戴安全帽而死亡亦從 100 年的 239 人降至 106 年最低的 115 人。然而，未戴安全帽之死亡數於 107 年增加至 133 人、108 年為 147 人、109 及 110 年則各為 117 人及 104 人。顯見配戴安全帽對機車騎士及乘客與自行車之保護性，以及對我國交通事故死亡人數有相當大的影響，因此應列為重點防制項目。

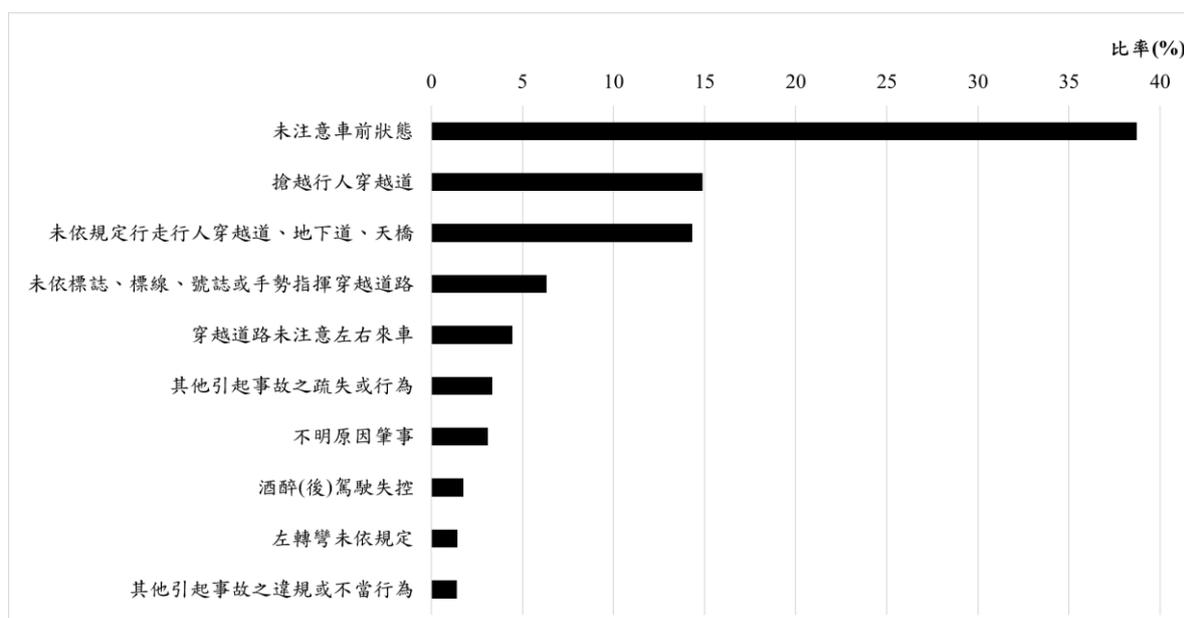


圖 2.6 行人死亡事故前十大主要肇因

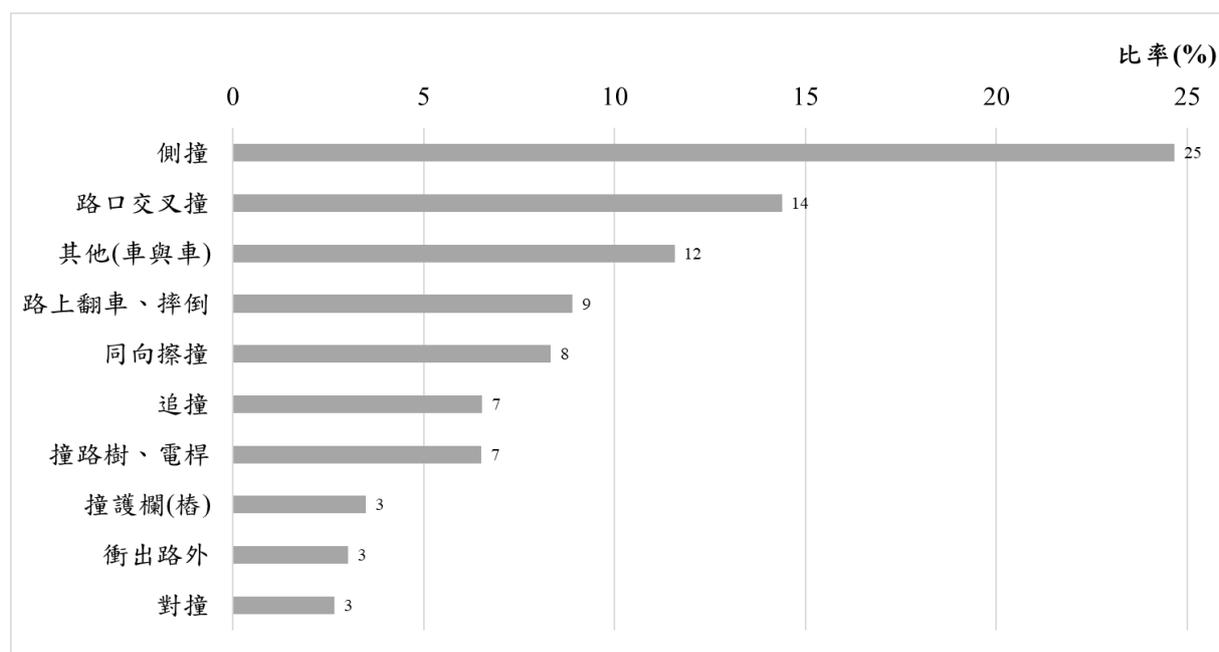


圖 2.7 機車死亡事故碰撞型態

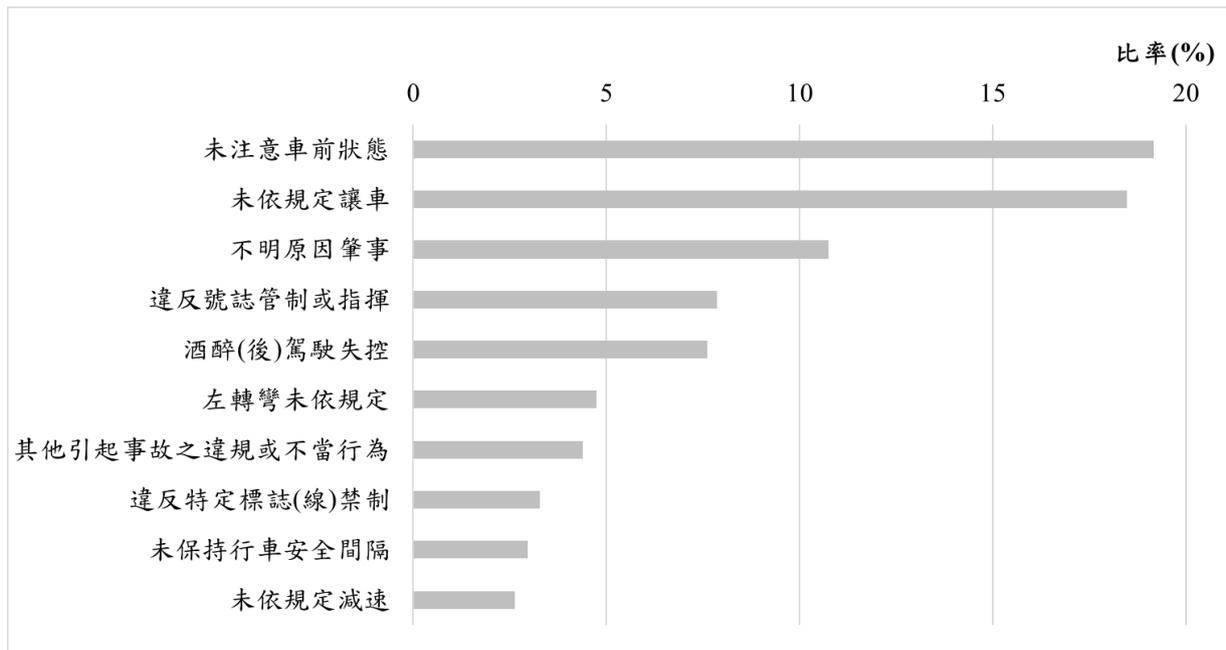


圖 2.8 機車死亡事故十大主要肇因

深究 107 年至 110 年之事故特性，可發現下列現象：

1. 我國酒駕防制成效佳，為過去死亡人數下降的主要原因之一。然由於酒駕涉入之死亡人數每年仍高達 318 人，且於近年有微幅增加之趨勢，因此仍應持續重點防範。
2. 儘管理論上號誌化路口應能有效減少衝突，且號誌化路口事故應遠少於無號誌路口，但我國號誌化路口卻仍為事故發生的主要地點，顯見我國路口安全性設計有進一步提升之必要。
3. 在號誌化路口死亡中，有將近 30%的死亡係因用路人（包含汽車、機車、行人）闖紅燈而造成死亡。
4. 我國近年因未依規定減速、超速、或超速失控等而死亡之人數於 109 及 110 年達歷史新高的 176 人及 173 人（最低為 107 年的 108 人），顯見速度管理的必要性。
5. 弱勢用路人之死亡人數占總死亡人數的 85%，其中以機車及行人為主。
6. 行人死亡佔全部死亡人數 14%，近年已增加至每年有超過 400 位行人死亡。行人死亡的原因有超過一半以上與行人欲穿越道路的過程當中，遭到未注意車前狀態或搶越行穿線的車輛撞擊而死亡。
7. 我國無照駕駛而死亡的人數每年仍維持 300 人以上，其中 90%以上為騎乘機車，年輕及高齡族群無照駕駛而死亡共計佔 50%。
8. 機車事故 25-64 歲成年人佔 48%，但其人口基數比較高，以人口佔比分析，仍以年輕及高齡族群為主，佔 49%，但此兩族群之人口數僅佔 18 歲以上人口數的 28%，顯示年輕及高齡族群事故率較高。

9. 機車在路口的死亡主要因為未依號誌違規或未依規定讓車之左轉有關。
10. 相較於其他車種，機車所能提供的保護較低，若一旦發生事故，未戴安全帽之機車騎士或乘客之傷亡嚴重度通常較高。目前我國機車騎士或乘客每年因未戴安全帽而死亡之人數仍達 100 人，且有逐年增加之趨勢。
11. 我國弱勢用路人（行人、自行車及機車）在路口與大型車輛發生事故而致死從 100 年的每年約有 300 餘人，已逐步降低至 250 人，未來仍需透過大型車輛視野輔助系統或整合型防碰撞系統來進一步降低大型車輛與弱勢用路人碰撞之死亡事故。
12. 無號誌路口及閃光號誌路口之死亡人數與號誌化路口不相上下，總計佔路口死亡人數之 50%，顯示無號誌路口及閃光號誌路口之改善亦為需重視之部分。

2.2 道安推動現況

近年來由於重大交通事故頻傳，且死亡人數自 107 年以來有回升且居高不下之趨勢，因此行政院及交通部陸續提出以下重大道安政策：

- 111 年行政院 21 項道路交通安全精進作為
- 110 年交通部「強化道路交通安全改善策略與作法」
- 109 年交通部「高齡者交通事故防制精進計畫」
- 109 年交通部「運輸政策白皮書」

交通部 109 年公布「運輸政策白皮書」，業已勾勒未來施政願景與制定上位指導方針，揭示「人本交通」的願景，以及「安全」、「效率」、「品質」及「綠色」之四大施政主軸，並逐項說明落實的相關政策、策略、行動方案，具體擘劃國家運輸部門之施政藍圖，如下：

1. 依據運輸政策白皮書「運輸安全」分冊第「貳、道路安全現況與對策」章「二、道路安全課題」節所述，因弱勢用路人（例如：行人、自行車及機車等）在交通安全環境較無相關保護設施，一旦發生交通事故，往往成為傷亡嚴重的受害者。經檢視我國歷年各運具之事故資料（30 日內死亡人數及受傷人數消長變化），顯示行人及自行車之傷亡趨勢，相較其他運具而言仍有大幅改善空間，爰未來應著重安全人本的交通環境改造。
2. 針對人本交通環境改造部分，交通部業已研擬「合理分配道路空間及改善相關軟硬體設施，提升行人、自行車及機車等通行環境安全」、「持續推動速度管理，並檢討改善相關工程設施」及「持續推動交

通寧靜區，提升學校、醫院、社區等周邊交通安全」等推動策略，未來將依運輸政策白皮書等規劃積極推動辦理。

行政院於 111 年 1 月指示交通部提出跨部會 21 項精進作為，如表 2.2 所示。21 項精進作為從 7 個構面去推動改善，包括（一）管考加強：每月公布道安數據。（二）工程升級：改善路口環境預計 111 年底完成 1,322 處。（三）監理革新：重大違規加重車輛保費、機車駕訓補助名額增加至 2 萬名、外送員安全（包括訂定外送員安全指引、落實規範業者訂定外送危害防止計畫）、大型車整合式主動預警輔助系統等。（四）酒駕零容忍：加重罰則、從嚴認定易科罰金與假釋條件等。（五）修法嚴懲：微型電動二輪車納管、行人優先、落實違規記點、加重無照駕車及惡意逼車罰則。（六）執法提升：推動四季交安專案、增設路口科技執法設備、恢復區間測速。（七）教育扎根：發展國小、國中及高中 5 階段交通安全教育課程模組、增訓路老師及路老師對高齡族群宣講提高自我安全方法、擴大公車進校園。

表 2.2 行政院道路交通安全 21 項精進作為及各項作為辦理時程一覽表

道安改善議題	改善對策	完成時間	權責部會
一、管考加強	1. 定期每月公布道安數據及縣市首長主持道安會報次數	每月定期辦理	交通部（道安會）
	2. 道安預算倍增（320,000 千元倍增至 644,000 千元）	112 年	主計總處 交通部（道安會）
二、工程升級	1. 路口安全改善：改善完成 1,322 處路口，如行人號誌加大、延長行人秒數、增加庇護島，行穿線退縮、增設左轉車道、車道瘦身、速度管理	111 年	交通部（路政司） 交通部公路總局 內政部營建署
三、監理革新	1. 重大違規肇事加重車輛保費：道交處罰條例第 43 條第 2 項如嚴重超速、惡意逼車...等致而肇事，對投保義務人加重車輛保費	111 年第四季	金管會 交通部（路政司）
	2. 增加機車駕訓補助名額：名額由原 1 萬名加至 2 萬名，鼓勵高中職及大專院校學生參與機車駕訓	111 年 1 至 11 月	1.交通部公路總局 2.教育部
	3. 提升外送員作業安全： （1）已修法規業者訂定食品外送作業危害防止計畫，並落實稽核 （2）訂頒外送交通安全指引，並與勞動部加強聯合稽查密度	111 年第一季	1.勞動部 2.交通部公路總局

道安改善議題	改善對策	完成時間	權責部會
	4. 大型車安全管理：推動大型車裝設主動預警輔助系統，整合 8 項主被動安全設備研發驗證並導入試運行 111 及 112 年各 1,200 輛高風險大型車輛試運行	111 年至 113 年	交通部（路政司）
	5. 緊急救護教育之提升：透過 5G 科技，強化指導醫師機制，加強救護技術員教育訓練，提升緊急救護效能	111 年第四季	衛福部 內政部消防署
四、酒駕零容忍	1. 酒駕有罪判決依法從嚴認定易科罰金，及假釋條件依法從嚴審核	111 年第一季	法務部
	2. 經醫療評估合於緩起訴條件將依法命戒酒癮治療	111 年上半年	法務部 衛福部
	3. 提升酒癮治療服務量能	111 年第四季	衛福部
	4. 道交處罰條例 35 條修法（酒駕） （1）修法初犯肇事致人重傷或死亡即沒入車輛 （2）酒駕、拒絕酒測再犯的累計期限由現行 5 年延長為 10 年 （3）提高同車乘客的罰鍰額度	111 年第一季	交通部（路政司）
	5. 酒後代駕： （1）促請提供飲酒場所之販酒業者與計程車隊及代駕業者合作提供代駕服務並請地方政府持續加強輔導 （2）交通部督導地方政府建立代客駕車服務機制	1.111 年 1 月底 2.111 年第一季	1.財政部 2.交通部（路政司）
	6. 酒駕行政裁罰未繳納將優先強制執行	111 年第一季	法務部
五、修法嚴懲	1. 交通法規修訂： （1）微型電動二輪車掛牌、納保、限齡（110.11.5 立法院朝野協商完成） （2）研修汽機車不停讓行人處罰（110.4.8 已提報行政院） （3）推動落實違規記點（110.12.30 已提報行政院） （4）加重無照駕駛罰則（111.3.31 提報行政院） （5）加重惡意逼車罰則（111.3.31 提報行政院）	111 年第一季	交通部（路政司）
六、執法提升	1. 四季交安專案：每季訂 1-2 主題，宣導執法公布聯合作業發揮效果	111 年第一季：酒駕	內政部警政署 交通部（道安會）

道安改善議題	改善對策	完成時間	權責部會
	2. 增設路口科技執法設備，針對車不讓人、超速、闖紅燈、違規迴轉等重大違規嚴正執法，共建置 265 處	111 年第 2 季	內政部警政署
	3. 恢復區間測速：請警政署督促各市、縣（市）政府儘速恢復區間測速	111 年 1 月起陸續恢復	內政部警政署 交通部（道安會）
七、教育扎根	1. 發展國小、國中及高中 5 階段交通安全教育課程模組及教學示例，落實教學運用	111 年 7 月	教育部
	2. 調查並擴大公車進校園計畫並改善校園周遭道路	111 年第一季	1. 交通部公路總局 2. 教育部
	3. 路老師 2.0 版 （1）每年至少新增培訓及回訓 400 位路老師。路老師對高齡族群宣講，穿著明亮、增加警示...等提高自我安全方法 （2）請衛福部媒合路老師系統納入相關觸及高齡者之管道	111 年第四季	1. 交通部（道安會） 2. 衛福部

一、管考加強

透過管考手段來提升首長重視度，促成橫向聯繫以逐步達成死亡人數降低之目標。管考方面的加強包含定期公布客觀之道安數據與分析，讓政府及民眾得以即時掌握各項道安狀況與趨勢。事故資料之蒐集與統計分析，適時透過資訊揭露參與社會溝通，以運用數據統計與分析強化道安改善政策的正當性，並提升機關首長與民眾對於道路安全的重視程度。在了解現況之道安問題後，從而針對問題研擬改善策略與作法，並同時進行社會溝通，使政府與民眾齊心協力，共同實踐改善策略與作法以改善道路安全。立法院已核定交通部 112 年道安預算為 607,329 千元（111 年為 320,000 千元）。

二、工程升級

為有效提升道路安全性，工程方面的改善包含高風險路廊改善、路口安全改善及車道配置檢討、增設偏心左轉專用道、車道瘦身、行人穿越道線退縮、增設行人庇護島、增設行人燈及專用號誌、並落實速度管理、交通寧靜區之規劃、減速設施、斷面配置及速限檢討等。另外，亦配合人本交通與高齡友善之工程設計，重新檢視公路路線及市區道路設計規範，以提升道路品質及安全性。道路工程設計除了考量效率外，更需保障用路人的安全；而車輛行駛速度不只與事故發生有關，更顯著影響事故嚴重度，

因此藉由車道瘦身、交通寧靜區等工程設計，一併配合速限檢討，引導車輛駕駛人以較低之速度，通過如校園或人口稠密區等弱勢用路人聚集處，即以工程手段達成速度管理之目標，希冀降低事故件數及死傷人數；同時鑒於我國高齡人口比例日益增加，且高齡者及行人之交通事故死亡人數居高不下，因此除了進行速度管理外，落實人本友善之道路工程設計將有助於保障高齡者及行人等弱勢用路族群之用路安全，例如：當高齡者穿越馬路時間不足時，行人庇護島得以提供其安全的等待空間、行人穿越道線退縮亦可減少行人穿越馬路行走之距離等，藉此降低高齡者及行人族群之死傷人數與事故涉入件數。高齡者事故防制計畫之落實，以及行人安全基礎設施之建置，配合道路安全設計之提升，擴大行人燈之普及率、人行道之設置、庇護島、行穿線退縮等工程設施；輔以推動停讓長者與行人之運動，與普及高齡教育及宣導，以打造安全友善的用路空間。由於無號誌及閃光號誌路口事故情形嚴重，需進一步採取改善作為，例如：以標誌、標線明確區分幹支道，並加強其夜間照明或警示設施、推動無號誌路口設置減速設施，強制汽機車停車再開等。

三、監理革新

為有效改善駕駛人用路行為及觀念，監理方面之改善包含駕照管理及駕駛教育訓練之制度檢討、對於危險違規行為肇事車輛加重保費，並建立不適任駕駛退場機制、檢討現行駕駛人終身免換照制度，以確保駕駛人可定期更新交通安全規則並加強駕駛技能及安全意識，以確保駕駛人具備足夠的情境察覺及緊急應變能力。參照先進國家駕駛人管理制度，針對重大交通違規及肇事車輛加重其保費，使違規及肇事駕駛人增加額外保費負擔，促使駕駛人更注意其駕駛行為，避免出現危險駕駛及重大違規，進而降低整體事故件數、死傷人數。另外，為因應年輕機車族群及外送員逐年升高之事故風險，目前正透過補助機車駕訓，使年輕族群於考取機車駕照前，先行接受系統性駕駛訓練及安全教育，以期年輕機車駕駛更具備安全之用路觀念，以降低年輕機車族群之事故件數及死傷人數。同時，近年來我國外送業蓬勃發展，因此希冀透過訂定外送員安全指引及落實外送業者訂定危害防制計畫來有效管理外送員的駕駛行為及提升其安全用路觀念。

四、酒駕零容忍

由於酒駕為當前我國社會所不能容忍之重大違規，因此應延續過去酒駕防制之努力成果，以酒駕零容忍為目標，持續消弭酒駕及酒駕所造成之死傷。自第 11 期至第 13 期院頒方案實行以來，我國酒駕人數已自約每年

900 人下降至約每年 300 人，14 期院頒方案應持續辦理目前防制作為，並應擴大辦理酒駕防制措施，除加強執法及加重罰則外，同時透過宣導管道，培養民眾對於酒後不駕車之集體安全意識，從而塑造酒後不駕車之文化，往酒駕零容忍之方向邁進。因此，除了應持續加強執法並修法嚴懲外，亦須加強相關酒後代駕服務等配套措施。酒駕零容忍已完成加重酒駕相關罰則修訂、促請業者提供酒後代駕服務、並督導地方政府落實等。例如酒駕初犯肇事致人重傷或死亡即沒入車輛、累犯期限延長為 10 年、提高同車乘客罰鍰額度等；同時會同法務部及衛福部，由修法及醫療治療角度一同努力減少酒駕，其內容包含：依法從嚴認定易科罰金及假釋條件、酒駕緩起訴者命戒酒癮治療、優先強制執行酒駕遭判行政裁罰而未繳納者、提升酒癮治療服務量能等。

五、修法嚴懲

參考先進國家經驗，透過監理及執法等面向來導正正確及安全的駕駛行為為改善道路安全的不二法門。因此，目前已完成微型電動二輪車掛牌及納保，以及加重汽機車不停讓行人處罰等罰則來優先加強。目前亦已完成針對落實違規記點、加重無照駕車及危險駕駛罰則等研議工作，且已送立法院審議中。透過修法來提供交通安全執法依據，並逐步加強駕駛人管理的法源依據，如落實違規記點、加重無照駕車及危險駕駛罰則，以有效降低危險駕駛行為及重大違規，預期將可有效降低我國交通事故死亡人數。

六、執法提升

執法方面之提升包含針對重大違規項目加重罰則、執行四季交安專案、增設路口科技執法設備及恢復區間測速等，以遏阻並導正民眾不安全的駕駛行為。執法是道路交通安全管理之必要手段，但警力資源有限，因此科技執法即為同時兼顧提升執法量能及考量警力有限之解方。路口是事故發生的熱區，因此透過科技執法取締超速、闖紅燈、未停讓行人等容易引發嚴重交通事故之重大違規刻不容緩；而車輛行駛速度快，不只容易引發事故，更顯著影響事故嚴重度，恢復區間測速得以科技設備進行速度管理，可有效抑制事故件數及其嚴重度。目前固定每季訂定一項重要道安改善主題，透過四季交安專案，結合執法及宣導，使民眾了解該季道安主題並藉此改善道安狀況。

七、教育扎根

為使國民之交通安全觀念從小扎根，乃至強化高齡者之交通安全教育，結合數據分析與政令宣導主題，以協助道安工作之推動，並確保民眾正確

的用路觀念可從小培養。教育方面之改善措施包含發展高中以下交通安全教育模組，落實教育應用、擴大公車進校園計畫、增訓路老師（宣講提高自我安全方法）等。擴大公車進校園計畫由原先實施的大專院校至高中職，不只藉以降低年輕機車交通事故，更可以培養年輕人使用公共運輸之習慣。安全用路觀念必須從小開始培養，因此交通安全教育應深入校園，並確保課程內容可以讓學生懂得應用於實際道路狀況；而高齡者部分，則透過增訓路老師及宣講內容著重於提高自我安全方法，讓高齡者提升自我安全意識，減少高齡者交通事故。

2.3 近期國內重大議題

有關美國有線電視新聞網 (Cable News Network) 報導我國行人安全議題，國內媒體亦跟進報導，其中主要課題如下：

1. 台灣的城市缺乏人行道與供行人通行的連貫通道：

內政部 96 年推動「既有市區道路景觀與人行環境改善計畫」迄今。全國有人行道的市區道路長度從 2,783 公里增加至 9,806 公里，人行道普及率（有人行道的道路長度佔道路總長度比率）由 9.78% 提升至 43.86%，112 年持續於生活圈道路、前瞻基礎建設-提升道路品質計畫等，補助全國各縣市政府改善市區道路人行環境。本部公路總局對省道設置人行道部分，依交通部頒「公路路線設計規範」及「公路附屬設施設置管理要點」，於路幅寬度允許路段，洽地方政府研議設置人行道。

2. 騎樓地面高低不平，影響行人步行順暢性：

內政部營建署自 99 年起推動補助騎樓整平示範計畫 (99-101)，並於 102 年納入「城鎮風貌型塑整體規劃計畫 (102-105) 辦理，107 年納入前瞻基礎建設-提升道路品質計畫，110 年起納入前瞻基礎建設-提升道路品質計畫 2.0 (107-迄今)，完成超過 30 萬 1,938 公尺騎樓整平。112 年補助地方縣市持續辦理。

3. 違規占用騎樓、人行道：

要求地方政府由警察、交通、工務等單位組成離合稽查小組，強力取締人行道、騎樓違規占用，維持行行人環境暢通。

4. 駕駛行經路口缺乏停讓行人觀念：

交通部自 108 年起開始推動路口安全，並於 110 年起加強宣導路口停讓觀念，並補助縣市政府於轄內路口設置停讓標誌，以及落實執法，112 年起亦持續辦理並推廣至中南部縣市。

針對行人安全，第 14 期院頒方案研擬各組具體行動方案，如表 2.3 所示：

表 2.3 行人安全有關各組具體行動方案

組別	具體行動方案
工程小組	2.3.1. 依行人流量及地區特性，既有行車號誌燈下普設行人穿越道與行人號誌燈，並因時因地制宜調整行人號誌時制開啟方式。 2.3.2. 全面檢討行人空間，確保行人（含電動代步器）通行空間順暢、安全、優先；並擴增行人步道系統。 2.3.3. 依行動不便者特性與需要，推動無障礙人行環境及設施維護。 2.3.4. 推動校園周邊人行與自行車通學道路工程改善，維護學生上放學之交通安全。 2.3.5. 於學校、醫院、社區或行人活動頻繁區域推動交通寧靜區（速限 30 公里/小時），並搭配相關工程設施管制。
監理小組	3.5.4 加重未停讓行人、無照駕駛及惡意逼車罰則。 3.6.1. 加強市區客運及公路客運業「路口停讓」行人，並列年度評鑑項目。
執法小組	4.1.3. 加強闖紅燈、超速、酒駕、危險駕駛、未停讓行人、路口十公尺內違停等重點項目之稽查取締。
教育小組	5.2.9. 閃紅燈及非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。
宣導小組	6.1.5. 積極結合民政、衛生醫療、社福、勞工等體系深入村鄰里社區對民眾進行交安宣導
管考小組	1.5.1. 持續提升道安資訊平台各項資料品質，定期檢討數據正確性。

參、我國與日韓道安改善作法比較

3.1 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。

3.2 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，其餘詳細內容如表 3.1 所示。

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。

表 3.1 日韓臺三國之道安具體對策一覽表

策略 主軸	日本 第 11 期交通安全基本計畫 (2021-2025)	韓國 交通安全綜合對策 (2018-2022)	臺灣 2023 年道安精進作為及第 14 期院頒方案 (2023-2026)
工程	<p>一、改善道路交通環境</p> <p>(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</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(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</p> <p>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</p>	<p>一、重組以行人優先之道路交通系統</p> <p>(一) 從車輛轉變為以行人為中心</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(二) 降低市區、住商區、行人保護區速限</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 	<p>一、人行空間改善</p> <p>(一) 改善人行道</p> <ol style="list-style-type: none"> 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) <p>(二) 落實人行環境項目考評</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>二、車行空間改善</p> <p>(一) 減少路側障礙物與加強夜間照明或警示設施</p> <p>(二) 校園周邊暨行車安全道路改善</p> <p>(三) 提升非號誌化路口安全</p> <p>三、推動行人及高齡友善區</p>

<p>(三) 推動公路交通安全措施</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(四) 滿足高齡者外出需求</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(五) 發展綜合性的自行車使用環境</p> <p>依交通狀況，創造人、自行車、車輛可以分隔使用的空間環境</p> <p>(六) 善用智慧型運輸系統</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(七) 發展具防災功能的道路交通環境</p> <p>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</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(三) 改善市區人行道環境</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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 <p>二、為脆弱用路人建造安全用路環境</p> <p>(一) 改善幼童用路安全</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(二) 改善高齡者用路安全</p> <p>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</p>	<p>(一) 全國各縣市推動行人及高齡友善區</p> <p>四、與道路主管機關試辦新式道路安全之交通工程設施</p> <p>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</p> <p>六、推動無號誌路口設置減速設施，及強制汽機車停車再開</p> <p>七、增設左轉保護時相及偏心式左轉車道</p> <p>八、擴展智慧型運輸系統</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>
---	---	--

	<p>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</p> <p>(八) 發展一個具安全性的道路交通環境</p> <p>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</p>	<p>(三) 廣設共享資訊的智慧交通系統，開發道路風險評估技術</p> <p>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)</p> <p>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</p>	<p>用進行聯網化服務驗證 (POS)。</p> <p>(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。</p>
教育	<p>二、普及交通安全觀念</p> <p>(一) 推動逐級系統性的交通安全教育</p> <p>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</p> <p>2.培養高齡者交通安全知能以確保社區內的高齡者安全</p> <p>(二) 推廣交通安全相關之公眾意識活動</p> <p>1.確保穿越道路行人的安全</p> <p>2.推廣騎自行車者戴安全帽</p>	<p>四、傳播交通安全文化</p> <p>(一) 交通安全教育入法 (每學期 10 小時)</p> <p>(二) 針對不同季節推出相對應之安全宣導計畫</p> <p>(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</p> <p>(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</p>	<p>四、推廣停讓文化</p> <p>(一) 加強社會交通安全宣導</p> <p>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</p> <p>2.運用多元通路宣傳 (如電視、網路、社群、戶外、平面)</p> <p>3.辦理推廣活動</p> <p>(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</p> <p>(三) 建立全民於閃紅燈及無號誌路口應停再開之觀</p>

	<p>3.針對使用自行車遞送物品的業者推動交通安全作為</p> <p>三、促進民間團體之參與</p> <p>鼓勵民眾參與運輸志工活動</p>	<p>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</p> <p>五、落實大客車駕駛管理</p> <p>(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</p> <p>(二) 加強路口稽查，確實執行車輛慢看停</p> <p>六、精進機車訓考作為</p> <p>(一) 擴大機車駕訓補助至4萬名</p> <p>(二) 推動試辦機車道路駕駛訓練-</p> <p>七、辦理社區交安宣導</p> <p>(一) 強化高齡者教育宣導</p> <p>1. 強化長者安全關懷</p> <p>2. 結合路老師、村里長進行社區交安宣導</p> <p>八、推動交安教育課程模組</p> <p>(一) 推廣5階段交安教育課程模組</p> <p>1. 盤點中小學教科書，依據課程模組納入交通安全內容</p> <p>2. 至少補助650所高級中等以下學校實施交通安全課程</p>
--	--	--

			<p>3. 補助辦理交通安全課程中小學教師研習（200場次）</p> <p>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）</p> <p>5. 推動高級中等學校機車騎乘安全課程模組</p>
執法	<p>四、維持道路交通秩序</p> <p>（一）加強交通監控與執法</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>（二）進一步推動交通事故適切及詳細的調查</p>	<p>五、加強重點項目執法</p> <p>（一）超速罰鍰加倍</p> <p>（二）車輛須完全停讓行穿道上的行人，加重不停讓行人罰則</p> <p>（三）行人密集區降速嚴格執法</p> <p>（四）2018年起在放學時間針對車輛違停加強取締</p> <p>（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</p> <p>（六）將每年違法10次以上的人列為慣犯，並針對其違</p>	<p>九、加強重點項目執法</p> <p>（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</p> <p>（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</p> <p>（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</p> <p>（四）結合地方相關單位或民間團體</p>

	<p>1. 確保透過調查建立危險駕駛死亡或受傷的案例</p> <p>2. 推動交通事故科學調查</p> <p>五、提升道路交通事故調查品質</p> <p>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</p>	<p>規紀錄持續進行管控</p> <p>(七) 加強職業駕駛執法並加重高風險違規行為罰則</p> <p>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</p>	<p>推廣交通執法安全觀念</p>
<p>監理</p>	<p>六、確保安全駕駛行為</p> <p>(一) 加強駕駛人訓練</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>(二) 促進營業用車輛之安全管理</p> <p>1. 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</p>	<p>六、加強高齡駕駛和駕照安全管理</p> <p>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</p> <p>七、強化駕駛人道安責任</p> <p>(一) 為酒駕慣犯安裝酒駕預防裝置</p> <p>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</p> <p>(二) 強化運輸企業安全管理責任</p> <p>1. 運輸相關企業須定期公開安全資訊，如事故資料等</p>	<p>十、精進監理管理作為，加強駕(牌)照與違規管理</p> <p>(一) 研議漸進式考照方式</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>十一、協助推動公路公共運輸與高齡者及交通安全相關之項目</p>

<p>七、提升車輛安全性</p> <p>(一) 改進汽車安全管理法規</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(二) 促進安全設備及自動駕駛車輛的應用</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(三) 提供汽車評等資訊</p> <p>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</p> <p>(四) 確保自行車安全</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.推動購買責任保險 	<ol style="list-style-type: none"> 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 <p>(三) 擴大智慧安全車載設備</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>十二、導入及推廣運輸業道路交通安全管理系統</p> <p>十三、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</p> <p>十四、研議微型電動二輪車管理方式</p> <p>十五、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</p>
---	--	---

<p>綜合</p>	<p>八、加強救援及緊急服務系統</p> <p>(一) 發展救援及緊急服務系統</p> <p>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</p> <p>2.強化救護車輛及救援設施的配置</p> <p>(二) 發展緊急醫療系統</p> <p>1.推動建立一級、二級及三級緊急醫療系統</p> <p>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</p> <p>九、推動交通事故受害救濟</p> <p>(三) 健全汽車賠償損害制度</p> <p>1.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</p> <p>(四) 協助受害者損害請求賠償</p> <p>(五) 提升及加強交通事故受害者支持</p> <p>1.建立交通事故行動不便且無法獲得照顧者之照顧員系統</p>	<p>八、建立安全指標以評估地方政府政策實施績效</p> <p>(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</p> <p>(二) 引入「ICT 緊急救援系統」</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>十六、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。</p> <p>十七、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。</p> <p>十八、多重肇事因素分析，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</p>
-----------	--	--	--

	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>十、加強相關研究</p> <p>（一）針對安全車輛駕駛進行適合性系統研究</p> <p>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</p> <p>（二）加強交通事故因素調查的綜合性研究</p> <p>1.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</p> <p>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</p>		
--	--	--	--

	系統)的應用進行 交通事故分析		
--	--------------------	--	--

3.3 小結

本節以安全道路設計、用路人行為管理，及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，如下：

縱觀道安整體改善作法，在交通工程部分，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。至於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；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；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；在監理部分，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，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交通安全管理系統，並持續落實稽查作業，最後另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，以及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。

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，我國後續訂定交通安全基本法將再參酌辦理。

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。

肆、過去院頒方案執行成果之檢討

歷年院頒方案主要期望透過工程、教育、執法等面向改善道路交通安全問題。然而，雖然自 97 年至今，道路交通事故死亡人數有下降趨勢，但 107 年至 110 年則有反彈跡象，且事件數仍呈持續增加的趨勢，顯示我國道安水準已面臨下一階段的改善瓶頸，應即刻全面性、系統性地檢討整體道安改善機制。

分析我國近年來死亡人數情形可知，如圖 2.2 所示，自第 11 期院頒方案執行至今，涉入酒駕之死亡人數從 100 年的 909 人降至 110 年的 318 人。而扣除涉入酒駕之死亡人數卻相當穩定，甚至於 109 年後有些微上升之趨勢。顯示過去院頒方案在酒駕防制方面成效顯著，但近年已陷入改善瓶頸。

另一方面，由於弱勢用路人的死亡人數仍維持一定水平，並有增加之趨勢。儘管弱勢用路人之相關道安改善為過去院頒方案執行之重點，如友善機車環境、行人安全環境等，但以結果而論，顯然成效仍有待精進。歸納可強化及精進方向如下：

4.1 更有效地調合中央補助及地方執行之機制

一、增加整體道安改善經費：

我國因應地方自治，將原先汽車燃料使用費中用於道安改善的經費直接撥給各縣市，但實際情況卻是各縣市統籌運用，以致喪失原先專款專用的道安改善經費的立意，並直接導致各相關執行單位不易得到經費及人力上的支援。對中央相關部會的影響也頗為巨大，由於未有專款專用的道安改善經費，以致於無力透過政策性引導辦理全國性道安改善計畫支援相關道安改善研究、教育經費，以及宣導經費等。長期來說，由於經費的缺乏，更進一步導致了執行人力及相關資源的短缺。

二、增加執法部門經費：

另一項原意設計為專款專用的道安改善經費為警察局的違規罰款收入，其固定比例應用於道安改善。但由於各縣市（特別是一般縣市）的違規罰款收入通常先流入市/縣庫統籌運用，許多財主單位甚至主張該固定比例已用於交通警察的人事費用，以致於各縣市警察局在規劃加強交通安全執法的經費有限，甚至無法運用新式資通訊技術規劃科技執法。

三、強化補助機制並督導地方配合人本交通及安全性設計：

我國除了上述的汽車燃料使用費及違規罰款收入的經費可用於道安改善，尚有中央專案型補助計畫經費可用於改善道路及交通工程的安全性設計及改善。然而，改善方向及設計理念卻往往無法落實執行，原因諸如：部分地方執行單位缺乏道安改善的專業人力、或是即使是同一個路口或路段卻有數個權管單位，當橫向聯繫遇到困難時，地方執行單位往往難以執行等。此外，目前儘管中央政府在道路工程改善的補助，已朝向應於設計階段即納入人本交通及安全性的設計，然而地方政府有時因囿於地方民意的掣肘，以致於初始的設計規劃與最後完工的情形有所落差。

4.2 應更系統性地配置道安改善資源以擴大道安改善成效

一、透過系統性指標來引導有效的道安改善：

院頒方案之功能在於督導及落實改善，而但仍需要一個系統性的指標來引導有效的道安改善，而道安觀測指標便是核心。其功能係導引道安管理 PDCA 之落實，P 與 C 屬於中央藉由院頒方案主導之手段，而 D 與 A 則是縣市透過觀測獲得執行與調整建議之過程。

過去道安改善多著重事件數的減少，導致僅能利用總事件數的多寡判定易肇事地點，而非著重改善特定事故型態，由於全部事故中包含許多不同型態的事故，以致於各級政府投入之努力，往往不易與行為或核心指標連結。

各單位應能利用多年期的觀測指標系統，透過實地違規率和安全文化調查作為各縣市民眾用路行為和文化的預警，再經由事故違規率及核心指標追蹤事件數或傷亡人數的變化，如圖 4.1 所示。因此，應有效運用可同時反應道路系統主要的風險之觀測指標作為目標改善項目，並針對目標事故型態進行肇事因素分析，再透過現場圖的判斷，釐清目標事故型態之碰撞態樣與事故熱區，藉此系統性改善各縣市道路安全。

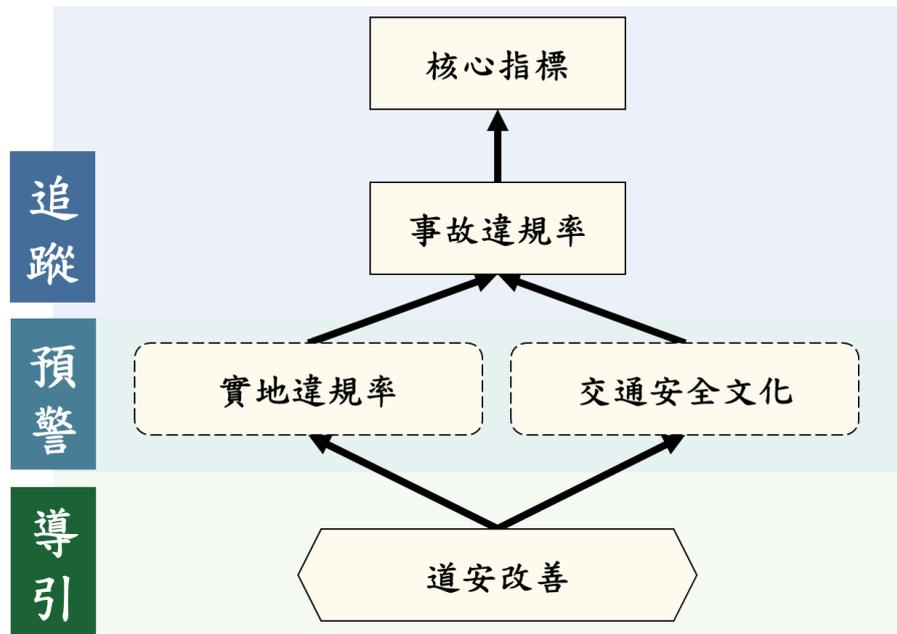


圖 4.1 道安觀測指標系統

二、加強改善方案有效性之追蹤

我國道安工作之困難之一在於過去所施行的道安改善方案，絕大多數均無同時進行有效性評估或精進的檢討，以至於經驗難以傳承，且無法精確推估改善道安及降低死亡人數的經費需求。

4.3 強化道路及交通工程改善方法及工具

近幾年由於有前瞻計畫的經費，因此分別有內政部營建署及交通部公路總局的提升道路品質計畫及生活圈道路計畫的經費可用於改善道路及交通工程的安全性設計。然而，由於設計範例或設計手冊的不足，以致於許多道路工程改善，如：鋪面重鋪時，雖然此時往往是最好的重新檢視及調整道路設計的時機，但卻常常發生道路主管單位在缺乏設計範例及設計手冊的情況下，以復舊的方式（僅重新鋪設鋪面及繪設標線）來執行道路交通安全改善，而並未趁此機會檢視及改善路口安全性之不足之處。

4.4 透過交通安全教育扎根來形塑我國安全行為及文化

縱觀我國推動多年之交通安全教育，「概念性之口號宣傳」遠遠超過「專業且務實技能之傳授」，民眾除了交通事故風險之概念不足外，所學得之交通安全知識與技能亦相當有限，實不足以應付日趨複雜之道路交通環境。惟有落實推動各級交通安全教育，深化國民之交通安全素養、技能與守法觀念，才能從根本上提升我國之道路交通安全品質。

舉例而言，以交通部 107 年至 110 年實地調查民眾的行為發現，幾乎所有汽車駕駛及機車騎士在通過閃紅路口時未停車再開的比率達 99%，如圖 4.2 所示，且歷年來並無下降之趨勢，顯示我國汽車駕駛及機車騎士通過閃紅燈路口及無號誌路口的停讓觀念及行為亟待加強。另一方面，在路口未停讓行人的比率也穩定地在 40%以上。而在用路觀念的安全文化調查方面，30%以上的民眾自承常常有超速的行為，且覺得超速的行為並不危險，如圖 4.3 所示。此外，接近 20%的民眾認為常常違停，但覺得違停並不會造成他人事故風險。另一方面，95%以上的民眾認為自己不會酒駕，也覺得酒駕危險，這樣的對比顯示我國在酒駕方面的安全文化已逐漸形成，而有助於減少酒駕違規及相關事故；但民眾卻仍有許多偏差的行為及觀念亟待透過教育扎根來形成安全文化。

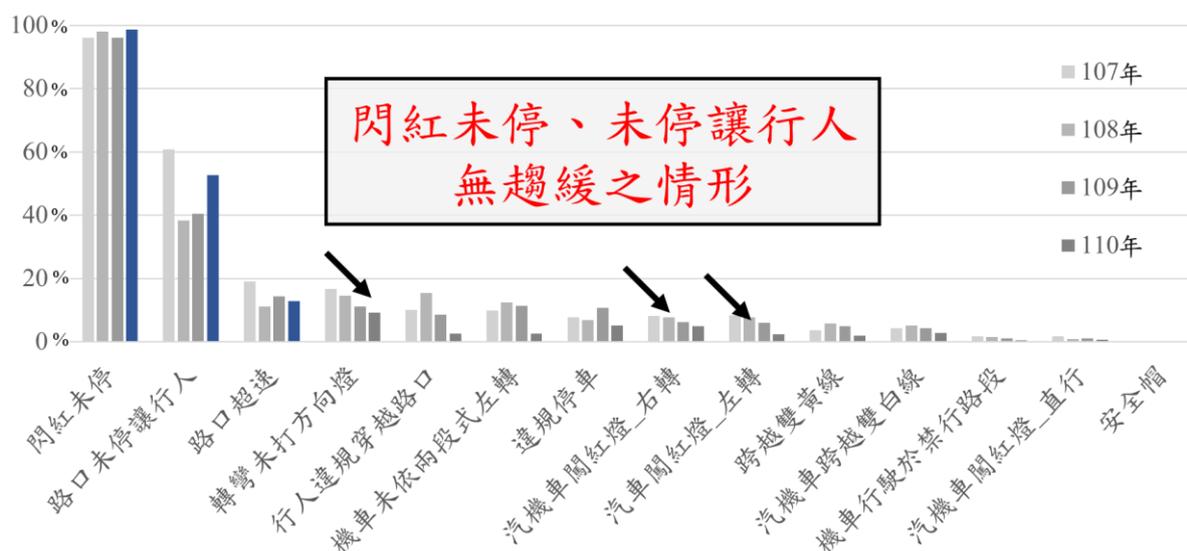


圖 4.2 107 年至 110 年全國實地行為調查違規率

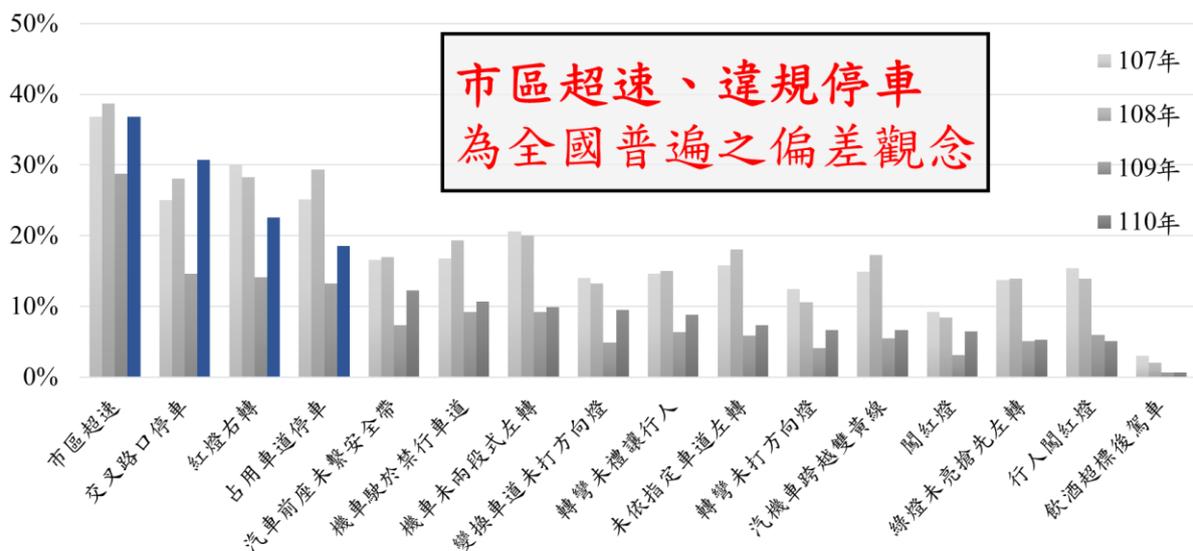


圖 4.3 107 年至 110 年全國安全文化調查

透過有效的教育與宣導，將可改變國人道安文化與道安意識，亦即願意主動遵守相關道路交通法規，認同道安為每位國人皆必須共同面對解決的課題，進而支持政府各項工程、教育、執法策略；配合新科技之應用，將可有效提升道安工作執行之效率，尤其在可能造成民怨的執法或各項可能造成不便的工程策略，良好道安文化與首長支持將有利各項政策推動，進而達到更好的效果。

4.5 強化現有駕駛人管理制度以有效提升安全駕駛行為

提升駕駛人安全駕駛及防禦性駕駛技能的管道莫過於透過駕駛人的考照、駕照管理、記點、講習、回訓等機制來進行。然而，由於目前我國除了 75 歲以上之高齡者須換照以外，其餘一般駕駛人在 75 歲以前皆無需換照。因此喪失了固定時間透過駕駛人來換領駕照時，向其更新交通安全知識及技能的機會。而我國從車主管理的制度，在目前違規並未強制歸責的情況下，記點機制的成效有限；而在「不擾民」的原則下，駕駛人的講習及回訓的效果更是無法發揮。由於駕駛人安全駕駛行為不易從源頭來管理，以致於絕大部分的安全駕駛行為都只能仰賴警方的加強取締。

4.6 應更積極且加速打造高齡友善之交通環境

目前我國將電動代步車和電動輪椅等醫療用輔具視為行人，應行駛人行道或靠邊行走、過馬路時應使用行人穿越道。惟我國人行道普及率仍有提升空間，並且騎樓空間普遍高低參差，造成代步車遇到無路可走時，往往容易與車爭道；再者，電動代步車具有「車」，且輔具本身具有動力，易造成高齡者將電動代步車誤認為車輛，行駛於一般車道甚至快車道。由

於電動代步車的最高速限目前為每小時 10 公里，與汽機車差距懸殊，再加上高齡者對於複雜交通情境的反應能力不如以往，且弱勢性增加，更明確的定義電動代步車之運具定位，並規劃合理的行駛空間，將有助於減少高齡者與機動車輛的衝突，降低發生危險碰撞之風險。

依內政部營建署市區道路人行安全地理資訊系統各縣市之統計資料，109 年度全國市區道路有人行道之道路之普及率為 42.45%。若扣除人行道遭佔用及高低落差之情形，我國實際”可行”的人行道普及率恐低於上述數字。此外，由於人口的增加，我國的公路系統不只穿越市區，亦經過許多人口稠密區，然而公路系統經過市區及人口稠密區的人行空間卻無相關統計。因此，新增人行道提高普及率，提供民眾安全、連續通行空間為因應高齡化社會及高齡者安全之重點。

4.7 督導考評方式應兼顧實際執行之落實及成果

院頒 11 及 12 期實施要點中訂有督導及考評方式，由地方及中央權責單位分別籌組督導小組，進行定期視導與不定期督導。定期視導之初評作業由各縣市邀請學者專家組成評審小組。各單位之初評結果至遲均應於每年二月中旬前提報交通部道安委員會備查。至於定期視導之複評，則由相關權責之中央機關部會與交通部道安委員會共同組成評審小組，於年度終了赴各縣市實地考核。並以各縣市初評結果所提改進意見暨實際改進情形、重點工作執行績效、道路交通事故肇事改善績效、以及補助經費之運用情形等為複評重點。複評結果除函請各縣市政府等相關機關參照改進外，並報交通部道安委員會備查。年度定期視導完畢後，函轉有關單位就缺點部分限期改進，並作為下年度複評之重點。道安視導複評係採分組評比並辦理獎懲。獲評績優單位請主管機關對有功人員從優給予行政獎勵。

第 13 期院頒方案各工作小組的考評由實地考評轉為至交通部進行簡報，並由評審委員進行評分，評審委員則必須全程參與每一場的考評作業。為了配套由實地考評轉為至交通部進行簡報的方式，交通部每年率領相關單位進行縣市巡迴輔導座談會，並親至各縣市與相關單位就道安工作進行交流。

這樣的視導方式調整，雖然大幅減少各縣市在準備視導作業時的行政負擔，但由於往年的實地視導考評往往由各縣市首長親臨共同主持，因此有助於各縣市對道安的重視度，以及各縣市內相關單位的橫向聯繫。至交通部簡報搭配縣市巡迴輔導座談會的方式，雖然為了降低各縣市準備考評工作的行政程序立意良善，但卻使得各縣市首長親臨共同主持的場合減少，

以致於不利於首長重視度及相關單位的橫向聯繫。有鑑於此，交通部已於今年（111年）恢復實地視導考評。

4.8 小結

綜上，透過我國事故特性分析、先進國家道安改善作法、以及檢視我國過去院頒方案執行之情況，我國道安改善面臨瓶頸之主要原因在於：過去的院頒方案雖然也都有交通安全教育、交通安全文化、用路人行為管理、道路安全設計等改善方案，但執行及落實的深度及廣度非常有限，以致於道路安全水準甚至有惡化之虞。這樣的瓶頸主要來自於相關人力、資源、機制、相關指引及工具上的缺乏、甚至於管考制度上需要調整。因此，第14期院頒方案汲取過去及目前執行院頒方案之經驗，並考量我國道路交通事故特性與政策趨勢，擬定未來四年道安政策的執行策略，期能有效翻轉我國目前面臨之道安困境。

由於過去院頒方案所揭示的改善方案成效有限，然主要原因在於執行及落實的深度及廣度不足，因此，第14期院頒方案大部分的改善方案主要仍將持續精進及強化過去的改善方案，各行動方案為新增或延續之細節請參見第七章表7.1至表7.6各道安工作小組之行動方案。

除了延續過去改善方案，並加強其執行及落實的深度及廣度，第14期院頒方案也針對過去在機制及相關指引與工具上的缺乏來做改善。新增的改善方案主要有：

（一）工程部分：

1. 高風險路廊及路口安全。（含號誌化、無號誌及閃光號誌路口設置相關安全設施）
2. 路段安全。
3. 高齡者與行人安全設施。
 - (1) 普設行人穿越道與行人號誌燈。
 - (2) 擴增行人步道系統。
 - (3) 推動無障礙人行環境及設施維護。
 - (4) 推動校園周邊人行與自行車通學道路工程改善。
 - (5) 推動交通寧靜區。
4. 定期檢修道路設計法規是否符合人本與安全的設計標準。

（二）監理部分

1. 研議漸進式考照方式。

2. 檢討駕照管理制度，例如高齡者以外一般民眾終身免換照制度。
3. 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。
4. 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。
5. 協助推動公路公共運輸與高齡者及交通安全相關之項目。
6. 導入及推廣運輸業道路交通安全管理系統。
7. 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。
8. 研議微型電動二輪車管理方式。

（三）執法部分

1. 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。
2. 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。

（四）教育部分

1. 設計於閃紅燈及無號誌路口應確實停下確認左右來車後，再行走或騎車之教材，並納入相關教學活動。
2. 建立高齡者於閃紅燈及無號誌路口應停再開之觀念。

（五）宣導部分

1. 強化高齡者用路安全，並針對其常發生事故之運具如微型電動二輪車、自行車、機車及行人，設計相關文宣，透過適切媒體通路及人際溝通方式宣導。
2. 加強機車騎乘安全及戴妥安全帽等進行宣導，依據不同年齡族群，善用不同通路及手法宣導。
3. 閃光紅燈及無號誌路口車輛優先權，特別強調於辨識幹道與支道，以及宣導閃光紅燈及無號誌路口之支道車，應減速停車讓幹道車先行，並且善用多元媒體通路宣導。

伍、第 14 期院頒方案改善總目標

參考歐美等先進國家均已將道路交通事故「零死亡」作為願景，道安改善的終極目標應是零死亡，因此 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」。

因此，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，每年欲達成之目標如圖 5.1 所示，目標於 115 年下降至 2,413 人。

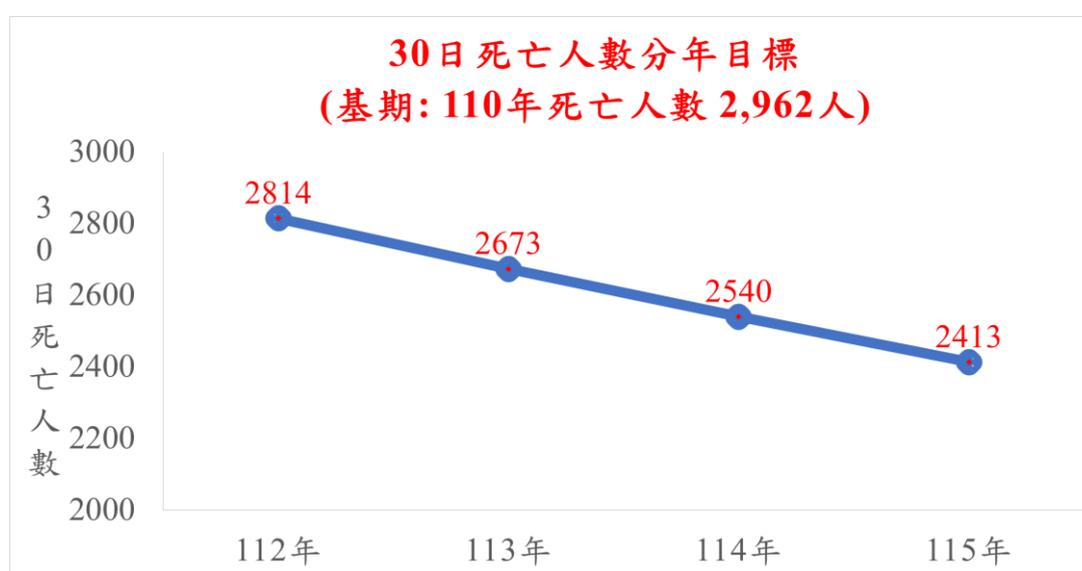


圖 5.1 第 14 期院頒總目標之各年期目標

根據第二章所分析 107 年至 110 年的事故特性，我國道路交通事故死亡人數中，以高齡者、行人、機車騎士及乘客等弱勢用路人族群為大宗，而且其歷年占比皆呈現一定水平。因此為了達成每年下降 5% 死亡人數之總目標，應針對上述弱勢用路人族群作為重點改善目標，當以上族群之道路交通事故死亡人數獲得改善時，整體死亡人數亦可隨之下降。此外，由於酒駕為當前我國社會所不能容忍之重大違規，因此應延續過去酒駕防制之努力成果，以酒駕零容忍為目標，持續消弭酒駕及酒駕所造成之死傷。

因此，在考量我國事故特性及事故防制之可控性，第 14 期院頒方案重點防制項目如下所示，各年度目標請參見表 5.1。除以下重點防制項目之外，其餘部分仍以下降 5%為目標。

1. 重大違規行為：酒駕、闖紅燈、超速等重大違規行為。
2. 弱勢用路人事故：（1）機車於號誌化路口及無號誌路口之事故、（2）行人事故、及（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. 年輕及高齡族群：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。

表 5.1 各年期各項重點防制項目之年度目標

類別	重點防制項目	主要防制作為及預估成效	基準值	分年目標值				
			110 年	112 年	113 年	114 年	115 年	
重大違規 行為	涉入酒駕死亡	透過酒駕執法及推廣酒後代駕，每年預期可減少 10% 因涉入酒駕而死亡之人數。預期將可有效減少因酒駕而造成之自撞死亡事故。	318	286	258	232	209	
	涉入闖紅燈死亡	透過科技執法及加強執法，每年預期可減少 15% 因闖紅燈而死亡之人數。	190	162	137	117	99	
	因超速或超速失控而死亡	透過車道瘦身、恢復區間測速、落實違規記點等，每年預期可減少 15% 因超速或超速失控而死亡之人數。預期將可有效減少因超速而造成之自摔及自撞死亡事故。	171	145	124	105	89	
運具	機車	號誌化路口： 透過增加左轉時相及減少未依號誌違規、未依規定讓車之左轉，每年預期可減少 10% 於號誌化因機車左轉或遭違規左轉車輛撞擊之機車死亡人數。預期將可有效減少機車在號誌化路口因側撞而造成之死亡事故之事故。	276	248	224	201	181	
		無號誌及閃光號誌路口： 透過明確定義路權、落實駕駛人在無號誌路口之停讓，每年預期可減少 5% 於無號誌路口因未停讓而發生交叉撞及側撞而造成之死亡事故。	215	204	194	184	175	

表 5.1 各年期各項重點防制項目之年度目標 (續)

類別	重點防制項目	主要防制作為及預估成效	基準值	分年目標值				
			110 年	112 年	113 年	114 年	115 年	
運具	行人	透過庇護島、行穿退縮、廣設行人燈、嚴格取締未停讓行人等，每年預期可減少 10% 因車輛搶越行人穿越道之行人死亡事故。	133	120	108	97	87	
	大型車輛於路口與弱勢用路人（行人、自行車、機車）事故	透過大型車輛行車視野輔助系統及整合型防碰撞系統，每年預期可減少 15% 涉入大車事故之弱勢用路人死亡人數。	242	206	175	149	126	
年齡（高齡及年輕族群）	機車未戴安全帽	透過加強取締及宣導，減少機車及微型電動二輪車未戴安全帽比率，每年預期可減少未戴安全帽而死亡人數之 10%。	104	94	84	76	68	
	無照駕駛	透過修法嚴懲及加強執法及宣導，每年預期可減少 5% 無照駕駛而死亡之人數。	325	309	293	279	265	
當年重點項目可減少之死亡人數				203	179	159	141	
減少死亡人數之百分比				6.7%	6.4%	6.0%	5.7%	

第 14 期院頒方案欲透過減少重大違規行為、改善弱勢用之安全及降低高風險族群事故風險，來達成各年度事故死亡人數下降之目標。表 5.2 為根據過去院頒方案執行經驗及國內外相關文獻，彙整可有效改善上述三項重點防制項目的行動方案。未來第 14 期院頒方案將於 112 至 115 年逐步分年度來推動，並逐年滾動檢討工作進度。

表 5.2 重點防制項目及所對應各年度重點工作要項

重點防制項目	工作小組	112 年	113 年	114 年	115 年
減少重大違規行為、改善弱勢用路人之安全、降低高風險族群事故風險	管考	提升首長重視及橫向聯繫、督導及落實道安改善、列管工作計畫辦理進度、精進事故資料品質			
	工程	無號誌路口安全、高齡者與行人安全、防制自撞事故、高風險路廊改善	無號誌路口安全、高齡者與行人安全、防制自撞事故、路口轉向安全改善、高風險路廊改善	路口轉向安全改善、高齡者與行人安全、高風險路廊改善	路口轉向安全改善、高齡者與行人安全、高風險路廊改善
	監理	考照前訓練、駕駛人講習、駕駛人管理、駕照管理、運輸業安全管理			
	執法	結合觀測指標加強重點執法、善用科技發展精準執法策略、培養民眾守法習慣			
	教育	扎根學校交通安全教育（例如持續推動各級學校交通安全教育課程與研習等）、高齡者交通安全教育（例如精進路老師計畫、加強高齡與屆退人員社區與偏鄉宣講等）			
	宣導	提升民眾交通安全意識及觀念 1.強化高齡者用路安全，如微型電動二輪車、自行車、機車及行人 2.加強機車騎乘安全及戴妥安全帽 3.閃光紅燈及無號誌路口車輛優先權 4.槓桿民間團體及企業投入道安改善能量			

陸、整體執行策略及各小組工作要項及行動方案

第 14 期院頒方案的願景在於預防事故的發生、全面提升道路環境的安全性設計（減少衝突動線及分隔弱勢用路人與汽車），以及改善用路人的行為及觀念，以期達成每年減少 5% 死亡人數之目標。

6.1 整體執行策略

由於高齡化社會來臨且弱勢用路人佔所有道路交通事故死亡人數 85%，其中，以高齡及年輕機車族群、行人為主要傷亡大宗。因此若要有效降低死亡人數，必須從減少路口轉向衝突與風險、改善汽車與弱勢用路人之混流環境、提升民眾道安意識與行為等，以有效降低此關鍵族群之傷亡人數。

為了能有效達成分年目標下降之死亡人數，第 14 期院頒方案將依循行政院 111 年 21 項道路交通安全精進作為，並參考過去院頒方案執行經驗，以及近年重大道安政策：

- 111 年行政院 21 項道路交通安全精進作為
- 110 年交通部「強化道路交通安全改善策略與作法」
- 109 年交通部「高齡者交通事故防制精進計畫」
- 109 年交通部「運輸政策白皮書」

第 14 期院頒方案主要仍將延續 111 年道安精進作為之七大執行策略，並以表 2.2 之行政院 111 年 21 項道路交通安全精進作為為優先推動之道安改善對策，並輔以各工作小組工作要項及行動方案，以期達成表 5.1 所設定之重點防制項目及分年目標值。工作要項、精進作為與防制目標關聯圖如圖 6.1 所示。

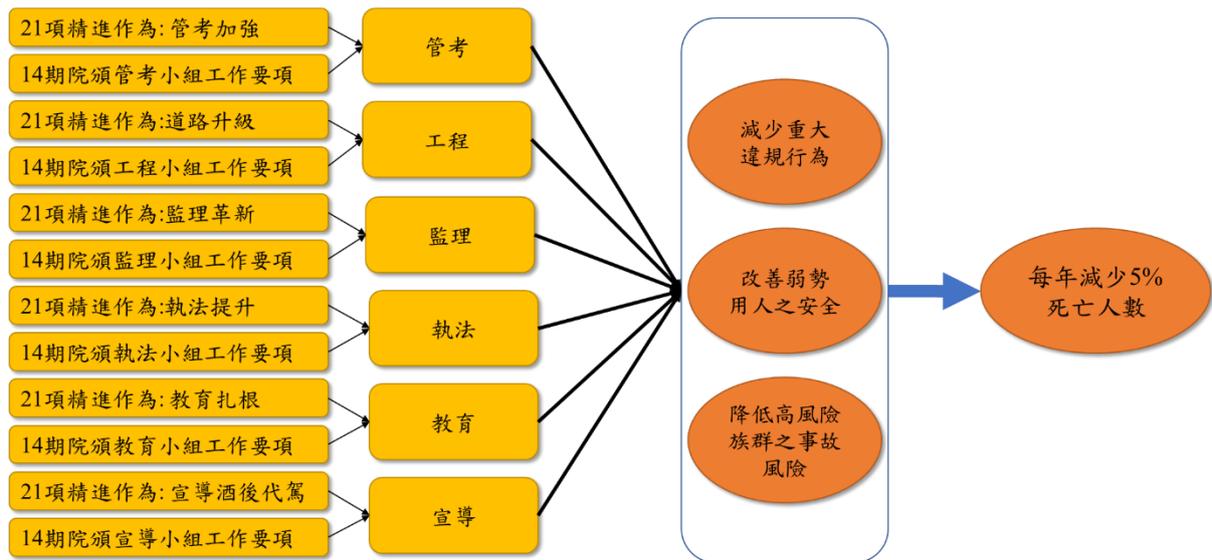


圖 6.1 14 期院頒方案各工作要項及 21 項精進作為與防制目標之關聯圖

為達成死亡人數每年下降 5% 之總目標，除包含持續推動表 2.2 之行政院 111 年 21 項道路交通安全精進作為外，尚需各工作小組透過以下之工作要項及行動方案，以及持續進行道安改善相關之例行性業務，以期達成死亡人數每年較前一年下降 5% 之總目標。各小組需辦理之工作要項為：

一、管考小組：

- 1.1 提升首長重視及橫向聯繫
- 1.2 督導及落實道安改善
- 1.3 列管工作計畫辦理進度
- 1.4 依據地區事故特性大數據分析研訂傷亡人數防制目標

二、工程小組：

- 2.1 高風險路廊及路口安全（含號誌化、無號誌及閃光號誌路口設置相關安全設施）
- 2.2 路段安全
- 2.3 高齡者與行人安全設施
 - 2.3.1. 普設行人穿越道與行人號誌燈
 - 2.3.2. 擴增行人步道系統
 - 2.3.3. 推動無障礙人行環境及設施維護
 - 2.3.4. 推動校園周邊人行與自行車通學道路工程改善
 - 2.3.5. 推動交通寧靜區
- 2.4 定期檢修道路設計法規是否符合人本與安全的設計標準

三、監理小組：

- 3.1 考照前訓練
- 3.2 駕訓班管理
- 3.3 駕照管理
- 3.4 駕駛人講習
- 3.5 駕駛人管理
- 3.6 運輸業安全管理
- 3.7 慢速運具之管理

四、執法小組

- 4.1 結合觀測指標加強重點執法
- 4.2 善用科技發展精準執法策略
- 4.3 提升執法專業量能
- 4.4 培養民眾守法習慣

五、教育小組

- 5.1 全民交通安全運動
- 5.2 促進學校與兒少安全
- 5.3 扎根學校交通安全教育
- 5.4 高齡者交通安全教育

六、宣導小組

- 6.1 提升民眾交通安全意識及觀念
- 6.2 槓桿民間道安改善能量

6.2 各工作小組行動方案

以下將依各工作小組性質，說明各小組之工作重點，並臚列具體工作要項、行動方案、及權責分工。第 14 期院頒方案以前期方案為基礎，延續執行部分具體行動方案，並納入新增方案內容，各項方案均有對應以例行性工作為主之固本強化或以目標導向之重點工作項目。

一、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，而非各小組自行擇取欲執行之作為。因此，在第 14 期院頒方案中，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。

管考小組除下列行動方案為新增之行動方案，其餘皆為延續精進及加強過去持續執行之行動方案。

1. 依據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。
2. 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。

中央地方管考小組應效法先進國家之趨勢，研擬以目標事故型態為主的改善策略。除了觀察逐年變化趨勢，亦應追蹤各縣市道安改善成效，瞭解仍有哪些道安問題急需著手處理，例如「定期公布全國及縣市事故資訊，揭露道安工作績效及死傷資訊，並依據交通部（道安會）所訂每年傷亡目標，訂定縣市控管指標」。未來應善用道路交通安全觀測指標或是透過大數據分析，定期監測交通事故趨勢，釐清縣市事故熱區及特性，針對特定事故樣態或違規樣態研提系統性（包括工程、執法、宣導）改善計畫；同時配合 21 項道安精進作為，定期公布道安數據及民調滿意度，並且召集各小組討論交流，適當揭露重要資訊予首長，同時提升我國道安預算，促使各項道安作為之推行，如「運用各類管道方式提供道安訊息，橫向整合各行政部門資源」。

此外，過去科研人員及各道安工作小組不易接觸「交通與事故資料庫」亦是嚴重影響我國交通安全研究之重要因素，因此未來應鼓勵各相關單位「利用道路交通安全資料整合與分析平台或其他工具，就轄區道路交通事故進行統計分析資料」。目前我國已建置道安資訊平台，供縣市政府相關單位人員與一般民眾即時掌握各縣市道安現況，亦可作為學術研究之進行與相關政策之規劃。透過大數據分析，可診斷各縣市之目標事故型態及其高風險路廊與事故特性，有助於突破過去各縣市道安改善之盲點。以問題導向之策略確實改善道安績效，對我國道安扎根計畫之推動將會有莫大的助益。未來各縣市政府更應逐步建立改善措施之相關資料庫，除可作為縣市本身道安的追蹤外，亦可作為道安推動成效的評估，以協助道安工作能夠更有效地推動。

本工作小組相關行動方案綜整如表 6.1 所示。

表 6.1 管考小組行動方案

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/ 重點工作
1.1. 提升首長重視及橫向聯繫	1.1.1. 持續督促各級道安會報每月召開，各級首長應親臨主持，並儘量邀請專家學者提供諮詢。	延續	縣市政府、交通部（道安會）	交通部	重點工作
	1.1.2. 持續利用道安資訊平台或其他工具進行統計分析資料，定期監測道安觀測指標，採行各類防制方案及評估成效。	延續	縣市政府	交通部（道安會）	重點工作
	1.1.3. 持續與區域運輸發展研究中心合作，定期提供各類道安會議、道安相關教育訓練、教育宣導及新聞發布運用。	延續	縣市政府	交通部（道安會）	固本強化
	1.1.4. 持續透過縣市道安工作年終視導與現地考評加強對道安改善之管考強度，並橫向整合各行政部門資源。	延續	縣市政府、交通部（道安會、公總、高公局）	交通部	固本強化
1.2. 督導及落實道安改善	1.2.1. 依據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。	新增	縣市政府	交通部（道安會）	重點工作

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
1.3. 列管工作計畫辦理進度	1.3.1. 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。	延續	縣市政府	交通部（道安會）	固本強化
1.4. 經費運用	1.4.1. 持續督促直轄市、縣（市）政府分配之罰款收入，應逐步推動至少提撥 12% 以上作為交通執法與交通安全改善經費，並專款專用於優先支應項目。	延續	縣市政府	內政部（警政署）、交通部（道安會、路政司）	固本強化
1.5. 精進大數據分析功能	1.5.1. 持續提升道安資訊平台各項資料品質，定期檢討數據正確性。	延續	交通部（道安會）	交通部	重點工作

註：

1. 類型（新增/延續）：第 14 期院頒方案以前期方案為基礎，延續執行部分具體行動方案，並納入新增內容。
2. 固本強化項目：例行性工作為主。
3. 重點工作項目：目標導向。
4. 以下各小組皆同。

二、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（1）騎樓及人行道管理、（2）速度管理、及（3）車道瘦身為重點，以符合前述執行策略與作法。

工程小組除下列行動方案為新增之行動方案，其餘皆為延續精進及加強過去持續執行之行動方案。

1. 定期檢討我國現行公路與市區道路相關設計規範是否符合人本與安全的設計標準。

2. 與道路主管機關試辦新式道路安全之交通工程設施。
3. 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。
4. 推動無號誌路口設置減速設施，及強制汽機車停車再開。
5. 增設左轉保護時相及偏心式左轉車道。

高風險路廊以及路口路段安全之改善作為，係透過檢討路口路型與號誌標誌的設置，以及斷面配置、停車秩序管理等方向，縮減車道寬以進行速度管理、減少路口轉向以及路段中弱勢用路人與汽車的交織衝突，並且以目標事故熱區為主要改善地點。持續檢討停車秩序管理，盤點現有停車供給與需求，並因地制宜導入適當停車秩序管理方式，以減少路側停車對交通安全之影響，維護車輛通行之連續性與安全性。

高齡者與行人安全，是落實人本交通環境、保護交通弱勢族群用路安全之工作要項。面對逐年增加之高齡交通事故死傷人數，應考量高齡用路人之特性，如行動較為不便、視力與聽力退化等，重新檢討老化社會之運輸需求變化。包含從工程方面著重高齡化交通環境的通用設計，如緩坡、緣石高度等，審慎規劃滿足老化社會所需之運輸服務方式，輔以必要之安全設施及管理辦法；道路主管機關應「推動交通寧靜區」、「規劃實體分隔或（綠色）標線型人行道」，確保人行道鋪面夯實平整及暢通，減少行人與車爭道之風險，惟部分都會區道路用地取得困難，亦可於巷弄酌情劃設標線型人行道供行人通行使用。第 14 期院頒方案的人本環境的重點將鎖定在：（1）無號誌路口、（2）騎樓與人行道的管理、（3）特定地點周邊道路改善，如學校、醫院、公園等。

整體而言，運用工程措施建構安全的道路環境，規劃出更符合車流與用路人特性之道路，確保其規劃、設計及相關設施有助於用路安全；並強調人行空間之易行性與舒適程度，以提供更加安全友善之交通環境，滿足未來老化社會所需。

本工作小組相關行動方案綜整如表 6.2 所示。

表 6.2 工程小組行動方案

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
2.1 高風險路廊及路口安全	2.1.1 路口汽機車左轉方式與其他相關設施配置，如具偏心設計之左轉專用道、車道數對稱及縮減車道寬度等，3 車道（含以上）路口前提供車道預告指示標誌（線），導引線或槽化線指引行車動線。	延續	縣市政府、交通部（公總）	內政部、交通部	重點工作

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
(含號誌化及無號誌路口)	2.1.2 持續檢討號誌化路口黃燈秒數是否足夠、增加全紅秒數減少橫向車輛衝突、檢視及調整行人號誌之設置及時制減少人車衝突。	延續	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部	重點工作
	2.1.3 無號誌路口以標誌、標線明確區分幹支道，並加強其夜間照明或警示設施。	延續	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部	重點工作
	2.1.4 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。	新增	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部	重點工作
	2.1.5 檢討無號誌路口設置減速設施，並強制汽機車停車再開。	新增	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部	重點工作
	2.1.6 增設左轉保護時相及偏心式左轉車道。	新增	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部	重點工作
	2.2 路段安全	2.2.1. 持續檢討道路橫斷面配置與縮減都市計畫區內各級道路車道寬度。	延續	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部
2.2.2. 市區內既有道路改善或新闢道路導入「都市人本交通道路規劃設計手冊」，重視行人與自行車道路空間；公路系統市區段可參照「都市人本交通道路規劃設計手冊」辦理。		延續	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部	固本強化
2.2.3. 增設慢車道，並檢視路肩與路口右轉車道標線劃設合宜性。		延續	縣市政府、交通部(公總)	內政部、交通部	固本強化
2.2.4. 持續檢討在道路上無防護式路肩之電力桿、燈桿及標誌桿，及加強路邊停車秩序管理，以減少路側障礙物、停車對交通安全之影響。		延續	縣市政府、交通部(公總)	交通部、內政部	重點工作
2.2.5. 針對路外停車場附近地區道路劃定禁止停車區，並加強違規取締管理。		延續	縣市政府、交通部(公總)	交通部、內政部	固本強化

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
	2.2.6. 改進山區道路彎道的標線及槽化線的應用，並於連續彎道及險降坡加強警示。	延續	各縣市、交通部（公總）	交通部	固本強化
2.3 高齡者與行人安全	2.3.1. 依行人流量及地區特性，既有行車號誌燈下普設行人穿越道與行人號誌燈，並因時因地制宜調整行人號誌時制開啟方式。	延續	縣市政府、交通部（公總）	內政部、交通部	重點工作
	2.3.2. 全面檢討行人空間，確保行人（含電動代步器）通行空間順暢、安全、優先；並擴增行人步道系統。	延續	縣市政府、交通部（公總）	內政部、交通部	重點工作
	2.3.3. 依行動不便者特性與需要，推動無障礙人行環境及設施維護。	延續	縣市政府、交通部（公總）	內政部、交通部	重點工作
	2.3.4. 推動校園周邊人行與自行車通學道路工程改善，維護學生上放學之交通安全。	延續	縣市政府、交通部（公總）	內政部、交通部	重點工作
	2.3.5. 於學校、醫院、社區或行人活動頻繁區域推動交通寧靜區（速限30公里/小時），並搭配相關工程設施管制。	延續	縣市政府、交通部（公總）	內政部、交通部	重點工作
2.4 定期檢修道路設計法規	2.4.1. 定期檢討我國現行公路與市區道路相關設計規範。 2.4.2. 與道路主管機關試辦新式道路安全之交通工程設施。	新增	交通部（技監室、道安會、公總、運研所）、內政部（營建署）、縣市政府	內政部、交通部	重點工作

三、監理小組

由於機車交通事故傷亡為我國道路交通安全之最嚴重問題，在政策無法排除機車使用之情況下，除打造機車適用之安全環境外，應調整機車考照制度、加強訓練，針對酒駕、無照駕駛或嚴重違規的累犯適時加重罰則，以落實駕駛訓練與管理。

目前我國對於機車考照的要求較為寬鬆，筆試考照較偏重法規之記憶性考題，較少人車互動之情境式測驗。因此，年輕人多半仰賴自學方式取得機車駕照，不但欠缺足夠的安全駕駛知識，對於機車的機械操作能力也較為缺乏，實際面對複雜的交通環境時，常會因為慌亂且經驗不足而承受較高之行車風險。

對此，監理小組之目的包含「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」。第 14 期院頒方案將分別從考照前訓練、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。

監理小組除下列行動方案為新增之行動方案，其餘皆為延續精進及加強過去持續執行之行動方案。

1. 研議漸進式考照方式。
2. 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。
3. 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。
4. 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。
5. 協助推動公路公共運輸與高齡者及交通安全相關之項目。
6. 導入及推廣運輸業道路交通安全管理系統。
7. 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。
8. 研議微型電動二輪車管理方式

考照前訓練以提升駕駛訓練教育的實用程度為根本，除了基本的駕駛訓練外，在作為初學者上路時若能由駕駛行為技術良好的資深駕駛陪伴指導對安全有正面的助益，因此，增加機車駕訓補助名額、駕訓班管理及學習機制的落實皆納入執行範圍，並且透過高中及大專院校輔導屆齡學生考領機車駕駛執照；乃至於中央部會監理機關「研議漸進式考照方式」，確保具備足夠駕駛技能之用路人取得正式駕照方可上路。

針對已持有駕照之用路人，應檢討是否維持現行永久持照之制度，例如「高齡者以外一般民眾終身免換照制度」；若駕駛人身心狀況已不足以安全掌控車輛，或是重大違規及累犯等駕駛，應透過「推動高齡者駕照管理制度」、「落實違規記點作業」、「重大違規加重車輛保費」及「加重未停讓行人、無照駕駛及惡意逼車罰則」，分別從駕照管理、駕駛人講習、駕

駛人履歷管理、車輛保險及修法等面向，避免駕駛人因身體狀況不適、不熟悉交通法規、習慣性重大違規而對其他用路人造成危害。

針對運輸業者及外送業者，則是提升監理機關之安全考核機制及輔導業者裝設車輛安全輔助系統等，以達事前預防之效果，例如「完備職業駕駛人安全教育機制」、「導入及推廣道路交通安全管理系統檢討駕駛工時規定、推動電子化派車單管理」及「訂定外送員安全指引及落實規範業者訂定外送危害防止計畫」等。

本工作小組相關行動方案綜整如表 6.3 所示。

表 6.3 監理小組行動方案

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
3.1 考照前訓練	精進機車考訓制度，強化考前學習經歷（包含駕訓課程時數與內容、師資職能，及考照前學習流程）。	延續	交通部（公總）	交通部	重點工作
3.2 駕訓班管理	3.2.1. 檢討民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法。	延續	交通部（公總）	交通部	固本強化
	3.2.2. 持續鼓勵開設機車訓練班及鼓勵參訓。	延續	交通部（公總）、縣市政府	交通部	重點工作
	3.2.3. 加強提升駕訓班學科到訓率。	延續	交通部（公總）	交通部	固本強化
	3.2.4. 持續推動駕訓班課程教材標準化（優先強化無號誌路口車輛優先權、辨識幹道與支道課程）。	延續	交通部（公總）	交通部	固本強化
3.3 駕照管理	3.3.1. 持續推動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。	延續	交通部（公總）、縣市政府	交通部、衛福部	重點工作
	3.3.2. 檢討駕照管理制度，例如不適任駕駛人資料介接、 研議高風險族群定期換照 等。	新增	交通部（路政司、公總）	交通部	重點工作
3.4 駕駛人講習	3.4.1. 研議道安講習後增加測驗或其他方式，以評估學習效果。	延續	交通部（公總）	交通部	固本強化
	3.4.2. 召回重大、高危險違規駕駛人（超速、闖紅燈等）回訓再教育，建立不適任駕駛管理機制。	延續	交通部（公總）	交通部	固本強化
	3.4.3. 道安講習、機車初考領講習及道安宣導優先強化非號誌化路口車輛優先權、辨識幹道與支道課程。	新增	交通部（公總）	交通部	重點工作

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
3.5 駕駛人管理	3.5.1. 落實違規記點作業。	延續	交通部（路政司、公總）	交通部	重點工作
	3.5.2. 危險駕駛以監理機制改善方式辦理外，金管會後續持續蒐集相關資料，並就運輸業者若因其管理不當，造成員工有危險駕駛情事，研議加重其相關保費之可行性。	新增	交通部（路政司、公總）、縣市政府、金管會	金管會、交通部	重點工作
	3.5.3. 推動與高齡者及交通安全相關之公路公共運輸項目。	新增	交通部（公總）、縣市政府	交通部	固本強化
	3.5.4. 加重未停讓行人、無照駕駛及惡意逼車罰則。	延續	交通部（路政司）	交通部	重點工作
	3.5.5. 研擬依道路交通管理處罰條例第 9 條之 1 擴大解釋對於新領牌照時結清名下違規，及增訂第 65 條之 1，滾動式檢討清理作為。	新增	交通部（路政司、公總）	交通部	重點工作
3.6 運輸業安全管理	3.6.1. 加強市區客運及公路客運業「路口停讓」行人，並列年度評鑑項目。	延續	交通部（公總）、縣市政府	交通部	重點工作
	3.6.2. 完備職業駕駛人安全教育機制，例如實施定期回訓及安全講習，並督導運輸業者加強從業人員教育訓練。	延續	交通部（公總）、縣市政府	交通部	固本強化
	3.6.3. 導入及推廣運輸業道路交通安全管理系統。	新增	運研所、交通部（路政司、公總）	交通部	固本強化
	3.6.4. 持續落實貨運業安全管理及查核作業。	延續	交通部（公總）	交通部	固本強化
3.7 慢速運具之管理	3.7.1 微型電動二輪車管理。	新增	交通部（公總）、縣市政府	交通部、內政部	重點工作

四、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。

為配合無號誌路口事故防制，執法小組除下列行動方案為新增之行動方案，其餘皆為延續精進及加強過去持續執行之行動方案。

1. 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。
2. 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。

透過「於易肇事熱區精準執法」，並且「加強重大違規之稽查取締」，可預防重大違規肇事。依據交通部道安會委託之觀測指標研究案，109 年度所執行之 9 月交通大執法成效佳，民眾實際違規行為與風險意識皆有改善跡象。然而，各縣市警力卻不見得可負荷繁忙之勤務，且員警必須時常在高風險的環境下值勤。為了解決員警難以全天候於違規熱點站崗之問題，並且降低員警執勤之危險性，應適時善用交通智慧科技，以發展精準執法策略。

科技執法可用於速度管理，例如區間測速與測速照相；或可針對違規停車、任意變換車道等路段違規行為或闖紅燈、未停讓行人等路口違規行為進行舉發，因此「增設科技執法設備」可在警力限制條件下，持續遏止違規行為。為推動無號誌及閃光號誌路口管制，且若能落實違規罰款專款專用制度，未來將能補助更多經費於科技執法，除了得以落實並維持執法力度，強化法規之公權力，亦可清除道路交通之障礙、樹立民眾之守法觀念，以確保道路交通安全之提升。

另外，正確且完整之交通與事故資料，亦是掌握道路交通安全發展趨勢、探索交通事故發生原因、及規劃設計交通安全改善計畫所需要之重要素材。因此許多先進國家會在不損及事故當事人隱私之情況下，公開提供交通事故資料，方便產、官、學、研各界之分析研究，以協助政府研擬設計改善交通安全之政策與計畫。中央執法相關單位應持續「檢討修正道路交通事故調查報告表」，並且各縣市執法小組應「落實交通事故案件審核、管理與違規舉發」，可望提升執法專業量能，保障民眾權益。

整體而言，執法小組之工作項目主要係加強對闖紅燈、超速、酒駕、危險駕駛等重大違規，以及其他對事故發生有明顯關聯之違規行為進行取締；並且善用各類科學儀器技術，針對易肇事型態的違規行為研發科技執法技術與平台。

本工作小組相關行動方案綜整如表 6.4 所示。

表 6.4 執法小組行動方案

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
4.1 結合觀測指標加強重點執法	4.1.1. 依轄區觀測指標及「道路交通安全資訊整合與分析平台」數據，加強各項重點執法項目。	延續	縣市政府、公安局、鐵警局、內政部（警政署）	內政部、交通部	固本強化
	4.1.2. 連續假期交通壅塞、瓶頸路段（口）之疏導管制。	延續	縣市政府、公安局、內政部（警政署）	內政部、交通部	固本強化
	4.1.3. 加強闖紅燈、超速、酒駕、危險駕駛、未停讓行人、路口十公尺內違停等重點項目之稽查取締。	延續	縣市政府、公安局、鐵警局	內政部、交通部	重點工作
	4.1.4 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。	新增	縣市政府	內政部、交通部	重點工作
	4.1.5 因應微型電動二輪車納牌管理，加強重點違規執法	新增	縣市政府	內政部、交通部	重點工作
4.2.善用科技發展精準執法策略	4.2.1.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	延續	縣市政府、公安局、鐵警局	內政部、交通部	重點工作
	4.2.2.防制大型車輛超重，加強超載車輛違規稽查取締	延續	縣市政府、公安局	內政部、交通部	固本強化
4.3 提升執法專業量能	4.3.1.配合重點執法需要，辦理教育訓練，加強員警交通勤務執行技能	延續	縣市政府、公安局、鐵警局、內政部（警政署）	內政部、交通部	固本強化
	4.3.2. 持續推動檢討修正道路交通事故調查報告表	延續	內政部（警政署）	內政部、交通部	固本強化
	4.3.3.落實交通事故案件審核、管理與違規舉發	延續	縣市政府、公安	內政部、交通部	固本強化

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
			局、鐵警局、內政部(警政署)		
4.4 培養民眾守法習慣	4.4.1 製作轄區內事故案例與數據，提供轄內行政相關單位或 NGO 團體(如教育、民政、監理站、路老師等)應用外，且深入社區鄰里普及落實交通執法安全觀念推廣	延續	縣市政府、公警局、鐵警局	內政部、交通部	固本強化

五、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、禮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。

教育小組除下列行動方案為新增之行動方案，其餘皆為延續精進及加強過去持續執行之行動方案。

1. 閃紅燈及非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。
2. 建立全民於閃紅燈及無號誌路口應停再開之觀念。

但安全文化之培養與建立，終究仍須從意識形態尚未完全形塑之時介入，尤其兒少時期受學校教育及同儕影響遠大於家庭教育，如何透過學校促進兒少安全，並且一路根植交通安全教育至成年階段，為交通安全工作者最大的挑戰。

縱觀我國推動多年之交通安全教育，「概念性之口號宣傳」遠遠超過「專業且務實技能之傳授」，民眾除了交通事故風險之概念不足外，所學得之交通安全知識與技能亦相當有限，實不足以應付日趨複雜之道路交通環境。雖然我國歷年皆編列預算予交通安全教育宣導，除了學校課程之落實程度、學齡兒童觀念培養之黃金期，相關單位應更加重視民眾親身體驗的效果，避免流於形式的教育課程效果打折。

對此，第 14 期院頒方案推行「交通安全守則具體作法」、「結合 NGO、館所等非典型教育方式，推廣戶外教學、體驗活動」，並積極推動國小、國中、高中每年實施 4 小時交通安全教育課程」；針對事故率較高的大專院校學生，則可「鼓勵大專校院開設交通安全相關通識課程或研習活動」，或是「結合 NGO 入校園（大專、高中職）輔導學生機車及微型電動二輪車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，以減少年輕機車族群發生事故之機會。

面對逐漸增長的高齡人口，高齡者的交通安全教育亦不容忽視，尤其年長者對於資訊的接收可能不如其他年齡層迅速，且根深蒂固的觀念也較不容易改變，因此，應透過「拓展高齡者之宣講管道、場域」、「研發及推廣生動活潑的體驗式教學」，增加長者們觸及正確用路觀念的機會。優化交通安全文化，係從根本改善道路交通安全的最有效作為，惟有落實推動各級交通安全教育，深化國民之交通安全素養、技能與守法觀念，方能從根本上提升我國之道路交通安全品質。

本工作小組相關行動方案綜整如表 6.5 所示。

表 6.5 教育小組行動方案

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
5.1 促進學校與兒少安全	5.1.1. 加強幼童車與學生交通車管理策進作為： (1) 加強源頭管理 (2) 加強幼童專用車及學生交通車駕駛及隨車人員研習核心課程（「接送安全」、「防禦駕駛」、「風險感知」）。 (3) 地方政府分別針對幼童專用車、學生交通車積極會同監理、警政單位加強查察動態違規態樣（如超載、改裝座椅及幼童專用車載運國小學生等）。	延續	縣市政府	教育部、交通部、內政部	固本強化
	5.1.2. 利用道安資訊平台、校安通報系統等工具，定期統計分析各縣市學校學生交通事故、交通違規特性，視需要請學校出席縣市會報，並據此研訂與辦理改善策略（定期調查與推廣學校公車進校園計畫、媒合屆齡考照學生機車駕訓、縣市	延續	縣市政府	交通部、教育部	重點工作

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/ 重點工作
	跨機關合作與家長加強改善未成年無照駕駛等)。				
	5.1.3. 持續宣導「學校辦理校外教學活動租用車輛應行注意事項」，並研訂追蹤考核指標，具體要求學校落實相關事項。建立家長附載學生安全乘坐汽、機車正確觀念與習慣。	延續	縣市政府	教育部、交通部、	固本強化
	5.1.4. 學校應定期調查統計學生通學狀況，依據調查結果造冊列管接送車輛與學生搭乘名單，並配合周邊交通狀況需求，編組成立導護志工隊、提供安全知能訓練課程，推行校區周邊「愛心服務站」等措施。	延續	縣市政府	教育部、交通部、內政部	固本強化
	5.1.5. 持續協助學校進行周邊交通環境檢核與家長接送區內部化等改善與優化措施。	延續	縣市政府、交通部（公總）	教育部、交通部、內政部	重點工作
5.2 扎根學校交通安全教育	5.2.1. (1) 持續推動國小、國中及高中 5 階段交通安全教育課程模組及教學示例，並依據回饋意見增修內容。(2) 落實於校訂課程或融入戶外教育等課程實施與檢討教學成效。	延續	(1) 教育部、交通部（道安會） (2) 縣市政府	教育部、交通部	重點工作
	5.2.2. 積極推動國小、國中、高中每學年實施 4 小時交通安全教育課程。 (1) 縣市辦理全市（縣）交通安全教育研習，排定重點課程每學年至少 4 小時，轄內各國中小學應派代表參訓，與檢討研習成效 (2) 各校應落實推廣校內教師研習，並實施班級交通安全教育宣導，每學年至少 4 小時以上，與檢討研習成效 (3) 交通安全守則之具體作法（如配戴反光物、行走時不滑手機、內輪差與視野死角、危險感知與防禦駕駛觀念等）	延續	教育部、交通部（道安會）、縣市政府	教育部、交通部	重點工作
	5.2.3. 鼓勵大專校院開設交通安全相關通識課程或研習活動。	延續	教育部、交通部（道安會）	教育部、交通部	固本強化

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/ 重點工作
	5.2.4.組成交通安全教育輔導小組（輔導團）；持續推動運用「全國教師在職進修資訊網」等網路平台登錄教師進修研習交通安全教育之時數。	延續	縣市政府	教育部、交通部	固本強化
	5.2.5.（1）研發全國性交通安全教案教材供學校參用，（2）推動數位科技與社群媒體（如網路、數位課程平台、行動裝置）等多元教學方式。	延續	（1）交通部（道安會）、教育部、（2）縣市政府	教育部、交通部	重點工作
	5.2.6.結合NGO或駕訓機構入校園（大專、高中職、國中），依其年齡輔導學生機車、微型電動二輪車、自行車安全駕駛及騎乘觀念。	延續	縣市政府、交通部（公總）	交通部、教育部	重點工作
	5.2.7.結合NGO、館所等非典型教育方式，推廣戶外教學、體驗活動，如兒童交通公園、戶外教育、社區踏勘。	延續	交通部（道安會）、縣市政府	交通部、教育部	重點工作
	5.2.8.持續對各級學校定期實施交通安全教育訪視、獎勵輔導與舉辦研討觀摩交流活動；並配合事故防制關鍵指標滾動修正。	延續	縣市政府	教育部、交通部	固本強化
	5.2.9.閃紅燈及非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。	新增	縣市政府	教育部、交通部	重點工作
5.3 高齡者交通安全教育	5.3.1.精進路老師計畫，持續拓展與精準高齡者之宣講管道、場域、擴大中央與地方政府的橫向單位聯繫（教育、社政、監理、民政、醫療...等）、加強社區與偏鄉宣講。 （1）地方政府及監理單位持續研發及推廣生動活潑的體驗式教學。 （2）地方政府及監理單位補充地區特性化高齡者交通安全宣導教材。	延續	交通部（道安會、公總） 縣市政府、教育部、衛福部	交通部	重點工作
	5.3.2.持續擴充高齡宣講志工（師資）資源與培訓，鼓勵民間團體、退休人力參與，培訓多元宣講員，健全路老師培訓制度，強化宣講內容與高齡駕駛自我健康評估觀念。	延續	交通部（道安會、公總） 縣市政府、教育部、衛福部	交通部	重點工作

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/重點工作
	5.3.3 研發高齡者交通安全主題教材。	延續	交通部（道安會）	交通部	固本強化
	5.3.4.建立高齡者於閃紅燈及非號誌路口應停再開之觀念。	新增	縣市政府	交通部	重點工作

六、宣導小組

宣導是將重要道路安全政策及交通安全觀念予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。

在資訊爆炸及新媒體不斷演變，加上政府機關宣導經費不甚寬裕的情形下，依議題分齡、分眾精準行銷，讓民眾能觸及交通安全訊息，相形重要。除善用電視、電影、廣播、報章雜誌、戶外媒體、文宣品、網路、社群...等不同通路，觸及不同使用習慣的受眾外，人際溝通與互動體驗可以加深民眾的印象。

然而，單靠政府的力量，難以全面且有效地發揮影響力。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。

根據本期院頒整體執行策略，宣導行動方案宣導主題鎖定於：

1. 強化高齡者用路安全，並針對其常發生事故之運具如微型電動二輪車、自行車、機車及行人，設計相關文宣，透過適切媒體通路及人際溝通方式宣導。
2. 加強機車騎乘安全及戴妥安全帽等進行宣導，依據不同年齡族群，善用不同通路及手法宣導。
3. 閃光紅燈及無號誌路口車輛優先權，特別強調於辨識幹道與支道，以及宣導閃光紅燈及無號誌路口之支道車，應減速停車讓幹道車先行，並且善用多元媒體通路宣導。

本工作小組相關行動方案綜整如表 6.6 所示。

表 6.6 宣導小組行動方案

工作要項	具體行動方案	類型	主辦單位	督導單位	固本強化/ 重點工作
6.1 提升 民眾 交通 安全 意識 及觀 念	6.1.1. 結合觀測指標及道安資訊平台數據，縣市針對地方交通安全迫切需要改善事項，進行專案宣導	延續	縣市政府、交通部（公總、高公局）	交通部	固本強化
	6.1.2. 透過縣市民眾調查，瞭解交通安全宣導執行成效	延續	縣市政府	交通部	固本強化
	6.1.3. 推廣道安資訊平台、168 交通安全入口網，使社會溝通與安全行銷更專業化	延續	交通部（道安會）	交通部	固本強化
	6.1.4. 配合全國道路安全策略，多元媒體（如電視、網際網路、社群、戶外媒體、報章雜誌等）宣導交通安全觀念與政策	延續	縣市政府、交通部（道安會、公總、高公局）	交通部	固本強化
	6.1.5. 積極結合民政、衛生醫療、社福、勞工等體系深入村鄰里社區對民眾進行交安宣導	延續	縣市政府、交通部（公總）	內政部、衛福部、交通部	重點工作
	6.1.6. 宣導閃光紅燈及無號誌路口之支道車應減速停車讓幹道車先行	新增	縣市政府、交通部（公總）	交通部	重點工作
	6.1.7 推動交通安全月（配合當前交通安全重點政策）	新增	縣市政府、交通部（道安會、公總、高公局）	交通部	重點工作
6.2 槓桿 民間 道安 改善 能量	6.2.1. 主動與民間團體（如農漁會、宗教、協會、基金會…等）合作辦理交通安全宣導	延續	縣市政府、交通部（公總、高公局）	交通部	固本強化
	6.2.2. 鼓勵企業主動投入及合作辦理交通安全宣導工作	延續	縣市政府、交通部（公總、高公局）	交通部	固本強化
	6.2.3. 定期甄選、表揚促進道路交通安全績優團體及個人	延續	縣市政府、交通部（公總）	交通部、教育部、內政部	固本強化

柒、實施與列管

- 一、 「道路交通秩序與交通安全改進方案」係需中央各相關部會與地方政府合力完成的計畫，依上述實施策略與傷亡目標值，本期訂定七大執行策略，其下共含 25 工作要項。各工作要項之具體行動方案如表 6.1 至 6.6 所示。本期將落實定期管考機制，滾動式檢討及追求落實 PDCA (Plan-Do-Check-Act)「計畫、執行、查核與行動」的目標管理。
- 二、 本期實施期限：自 112 年 1 月 1 日起至 115 年 12 月 31 日止，為期 4 年。
- 三、 交通部道安會為本院頒方案聯繫協調與督導單位，方案內各項行動計畫屬中央權管者，由交通部協調中央機關部會辦理；屬地方（或部屬機關）權管者，由交通部協調中央機關部、會，督導縣市政府及各部屬機關辦理。
- 四、 中央機關部會應依照第六章所臚列之行動方案，辦理各項相關工作，並應督導直轄市、縣（市）政府、及各相關部屬機關（構），將各年度行動方案內容納入地方或機關施政計畫。
- 五、 交通部道安會依第 14 期院頒方案及最新道路交通事故特性，每年研訂道安防制重點與各工作小組補助原則，各中央與地方主管機關據此每年擬訂「工作執行計畫」，縣市須一併提報「交通安全整體改善計畫」。
- 六、 縣市補助計畫屬申請道安經費補助者，執行單位應於「道安業務管理系統」填報執行相關情形，並上傳相關照片佐證資料，由交通部道安會追蹤列管；屬自籌且為一般性執行計畫者，由各機關於「道安業務管理系統」自行追蹤列管，亦須填報執行相關情形與上傳相關照片佐證資料。

捌、考評與獎勵

為督導考核各單位執行成效，分下列三類辦理：

一、不定期督導：

1. 中央主管機關得視業務執行需要至各執行單位不定期督導。
2. 道安會得定期透過道安聯繫會議，檢視各縣市 30 日及 A1 死亡人數較去年同期是否有下降達標，如未達標或甚至增加者，需於次月提出具體改善對策報告。如再增加表示事故呈惡化趨勢，交通部將至該縣市道安會議提案說明，並請縣市首長加強督導。
3. 申請道安經費補助之工作執行計畫，得由道安會召集相關單位，會同學者專家實地進行勘查考核進度並給與改善建議。

二、道安委員會議或專案會議報告：

1. 所列各類行動方案之工作執行計畫屬法規修正或制度研擬、申請道安經費補助之重點計畫者，得安排於交通部之道安委員會議或另召開專案會議進行報告。
2. 中央部會機關（或部屬機關）辦理工作執行計畫成效優良者，得從優給予獎勵。

三、縣市年度考評

1. 縣市自行舉辦初評。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；初評小組得針對複評所列考評項目，給予指導意見。
2. 複評
 - (1) 每年由道安會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，藉由良性競爭與獎勵，精進道安作為，並擇優進行成效觀摩交流。

- (2) 複評重點、對象、時間、考評方式、獎項與獎勵，由交通部道安會每年 3 月核訂「院頒道路交通秩序與交通安全改進方案年度執行成果考評實施計畫」公布之。
- (3) 複評結果公布於交通安全入口網，並函送直轄市、縣（市）政府。
- (4) 複評成績績優者，將納入年度金安獎表揚，並給予績優工作補助費。另對於獲評績優單位，各主關機關應對有功人員從優給予行政獎勵，請依有功人員之職責或貢獻程度進行獎勵（例如主辦人員嘉獎二支、與協辦人員嘉獎一支）。
- (5) 複評成績不良或當年度交通事故死亡人數較過去年度增加超過 5% 之縣市，將要求提出書面改善報告，由交通部道安提升行動小組協助輔導，並酌予扣減各組隔年度補助計畫經費額度，亦不得列為當年度金安獎卓越獎獲獎縣市。
- (6) 達成道路交通事故 30 日死亡人數防制目標值當年度較去年下降 5% 以上之縣市，交通部將另予以獎勵（如道安工作補助費等方式）。

玖、經費與支援

- 一、交通部「道路交通安全」工作計畫經費來源係汽車燃料使用費（具特定財源之收支並列經費），112年至115年共計需2,697,929千元，詳如表9.1所示。

表 9.1 112 年至 115 年道安經費一覽表（單位千元）

單位	項目	112	113	114	115	總計
交通部 道安會	工程	179,157	200,000	180,000	170,000	729,157
	教育	88,335	88,335	88,335	88,335	353,340
	監理	57,000	73,400	82,000	85,000	297,400
	宣導	129,150	129,150	129,150	129,150	516,600
	執法	88,025	109,025	109,025	109,025	415,100
	管考	102,333	97,333	94,333	92,333	386,332
小計		644,000	697,243	682,843	673,843	2,697,929

- 二、第 14 期院頒方案所需經費，由中央機關部會主管機關（單位）及直轄市、縣（市）政府主管機關（單位）自行編列年度預算，並將汽車燃料使用費分配於道路交通安全管理部分；另交通違規罰鍰中規定用於交通安全之經費，專用於本方案之推行。
- 三、交通部得依需要，補助各中央部會機關（或部屬機關）、直轄市、縣（市）政府相關經費辦理工作執行計畫。「院頒道路交通秩序與交通安全改進方案執行計畫經費補助作業要點」，由交通部每年檢討訂定公布。
- 四、涉及道安之市區道路路口安全、易肇事地點改善計畫或高齡化人本環境道路與交通工程改善工程，直轄市、縣（市）政府主管機關得參考內政部營建署前瞻基礎建設-城鄉建設之「提升道路品質計畫」經費補助規定（112年至115年），提案申請補助。
- 五、涉及省道路口安全、易肇事地點改善計畫或高齡化人本環境道路與交通工程改善工程，直轄市、縣（市）政府主管機關得參考交通部公路總局前瞻基礎建設-城鄉建設之「提升道路品質計畫（公路系統）」經費補助規定（106年至114年），提案申請補助。