



# 112年4月道路交通安全說明

報告單位：道路交通安全督導委員會、  
運輸研究所

112年4月28日



# 目錄

交通事故統計分析

縣市首長主持道安會議情形

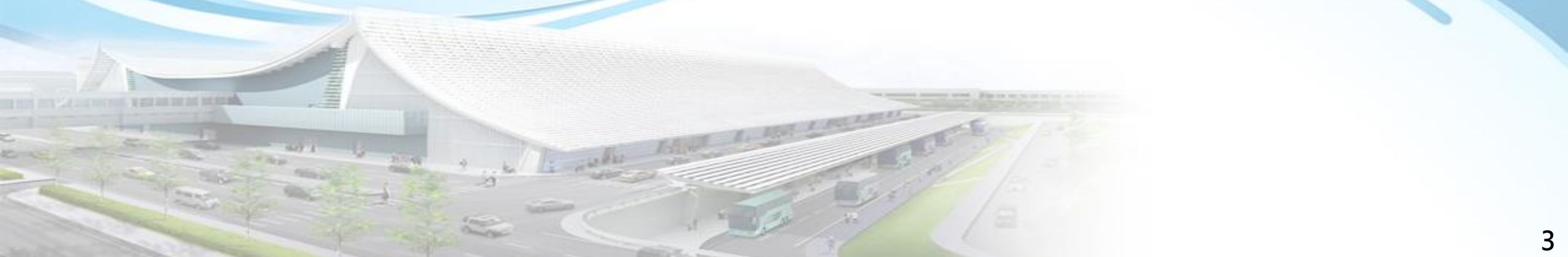
行人安全改善強化作為

改善機車交通環境之原則及作法



# 交通事故統計分析

## 整體指標

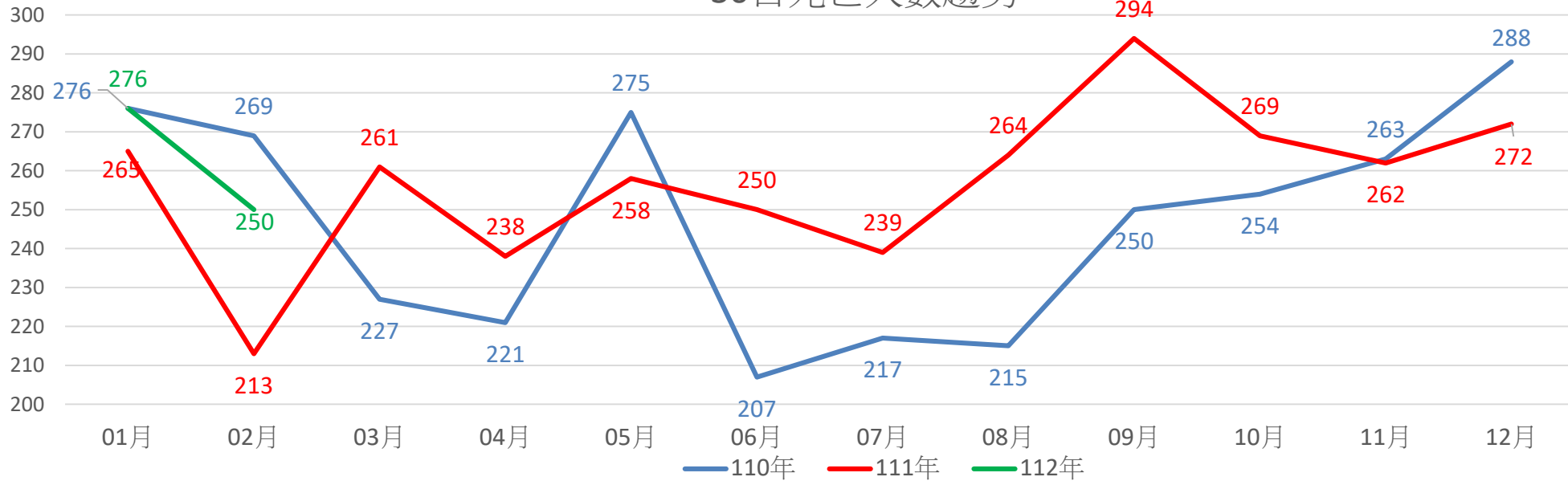




# 112年1-2月道路交通事故統計(1/2)

事故總件數	30日死亡人數	受傷人數
66,630件	526人	89,291人
+5,597(+9.2%)	+48(+10%)	+8,568(+10.6%)

### 30日死亡人數趨勢





# 112年1-2月與111年同期比較(2/2)

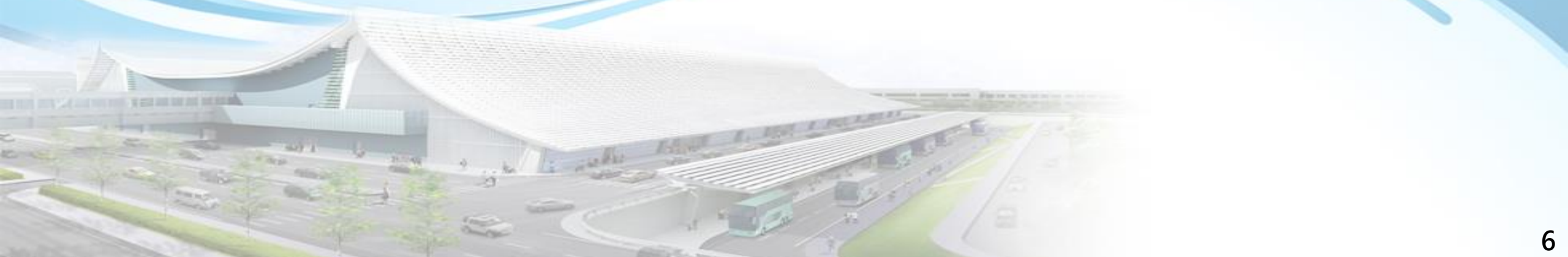
項目(件數/人數)	112年1-2月	111年1-2月	增 減(%)
機車事故死亡	331 (佔全體62.9%)	289 (佔全體60.5%)	+42(+14.5%)
高齡者死亡	214 (佔全體40.7%)	197 (佔全體41.2%)	+17(+8.6%)
酒駕造成死亡	43	45	-2(-4.4%)

註：酒駕造成死亡係指案件所有涉入當事人酒精濃度超過0.15ml以上皆計入



# 交通事故統計分析

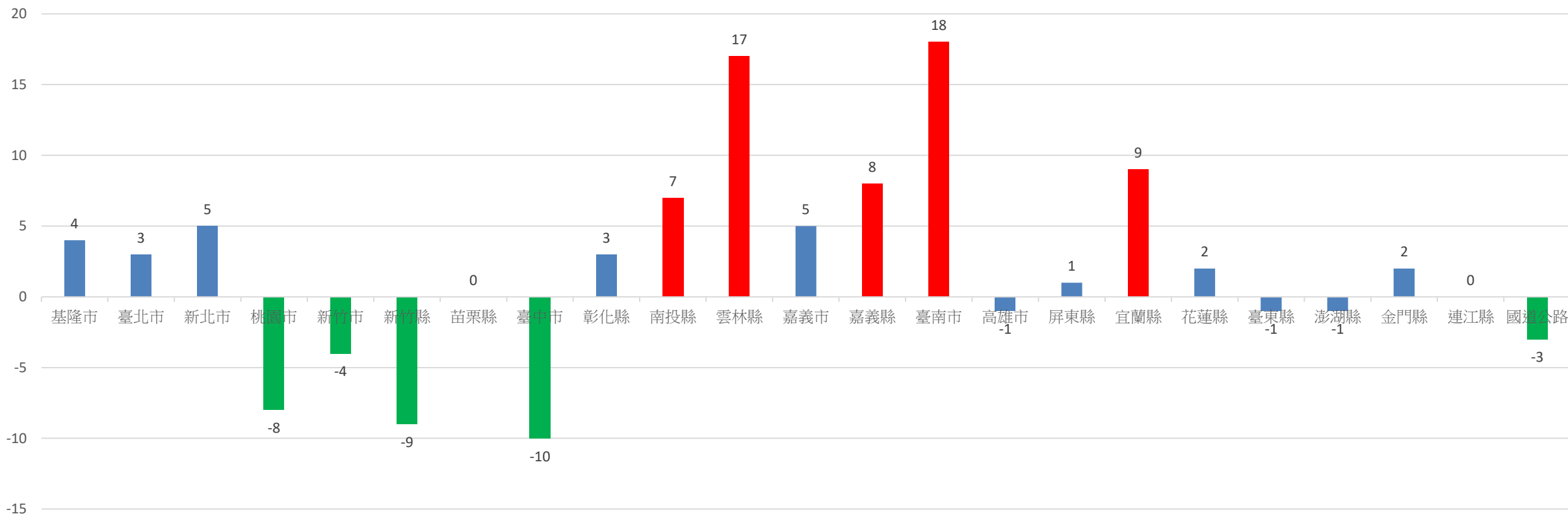
## 縣市指標





# 112年1-2月各縣市統計分析(1/2)

## 112年1-2月各縣市30日死亡人數與去年同期比較



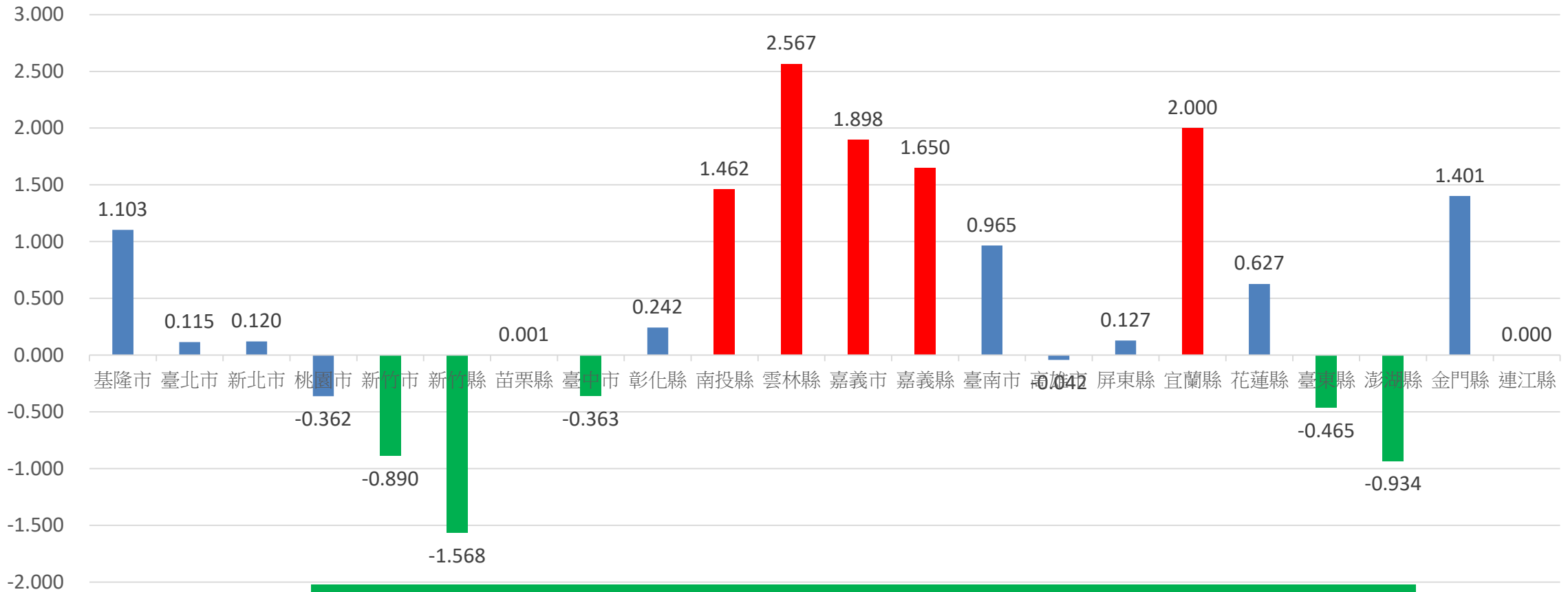
112年1-2月降幅較高前五名：臺中、竹縣、桃園、竹市、國道

五縣市增加59人

112年1-2月增幅較高前五名：臺南、雲林、宜蘭、嘉縣、南投

# 112年1-2月各縣市統計分析(2/2)

## 112年1-2月各縣市每十萬人死亡人數與去年同期比較



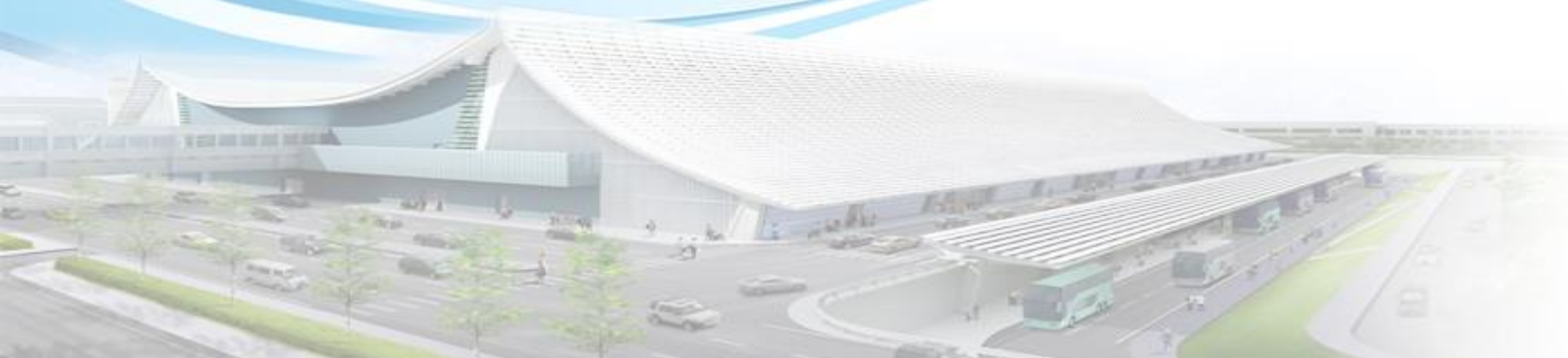
**112年1-2月降幅較高前五名：竹縣、澎湖、竹市、臺東、臺中**

**112年1-2月增幅較高前五名：雲林、宜蘭、嘉市、嘉縣、南投**





# 縣市首長主持道安會議情形





# 112年1-3月各縣市首長主持道安會議狀況

縣市	臺北	新北	桃園	臺中	臺南	高雄	基隆	竹市	竹縣	苗栗	彰化
開會次數	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3
主持次數	3	3	3	3	3	3	3	2	1	2	3
縣市	南投	雲林	嘉市	嘉縣	屏東	宜蘭	花蓮	臺東	澎湖	金門	連江
開會次數	3	2	3	3	3	2	3	3	1	1	0
主持次數	3	0	1	3	1	2	1	3	1	0	0

註：1.本島未召開3次會議：新竹市、新竹縣、雲林縣、宜蘭縣，皆因1月份年假與2月份合併召開。  
離島1-2月召開一次。

2.首長未主持：雲林縣、金門縣



# 行人安全改善強化作為



# 行人安全改善強化作為

- 一. 112年4月10日發函系統性整理「人行空間改善原則」及補助計畫，供全國各縣市推動。
- 二. 112年4月28日辦理全國性教育訓練，加強公私部門專業知識。
- 三. 規劃於5月4日啟動112年交通部行人安全環境改善專案視導計畫。

## 專案小組成員

- 交通部邀集營建署、警政署、教育部、交通部公路總局、運研所、路政司，以及專家學者
- 簡任正、副主管以上層級人員參加

## 視導範圍

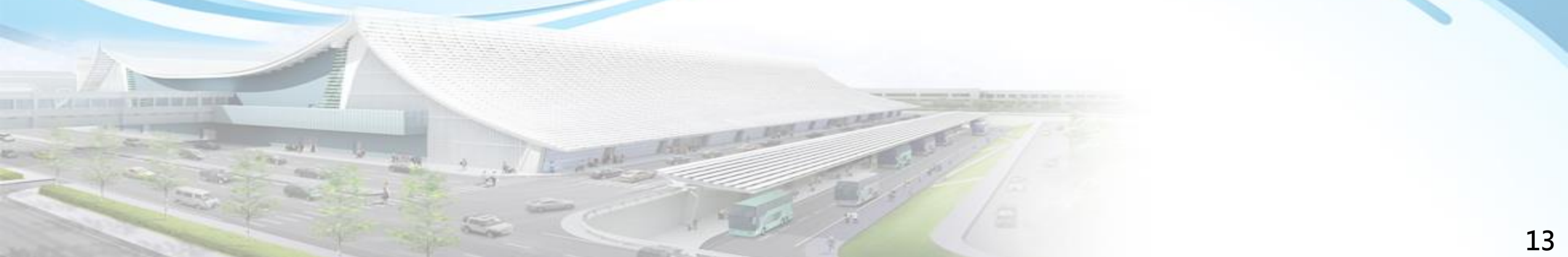
- 人行車行空間改善
- 校園周邊暨行車安全道路改善
- 行人及高齡友善示範區
- 路口停讓行人執法

## 成果公布

- 各縣市人行改善進度與本部運研所「人行空間改善原則」勾稽情形
- 5-7月完成22縣市後，公布各縣市辦理成效



# 改善機車交通環境之原則及作法





# 一、機車安全問題

# 二、機車安全改善基本原則

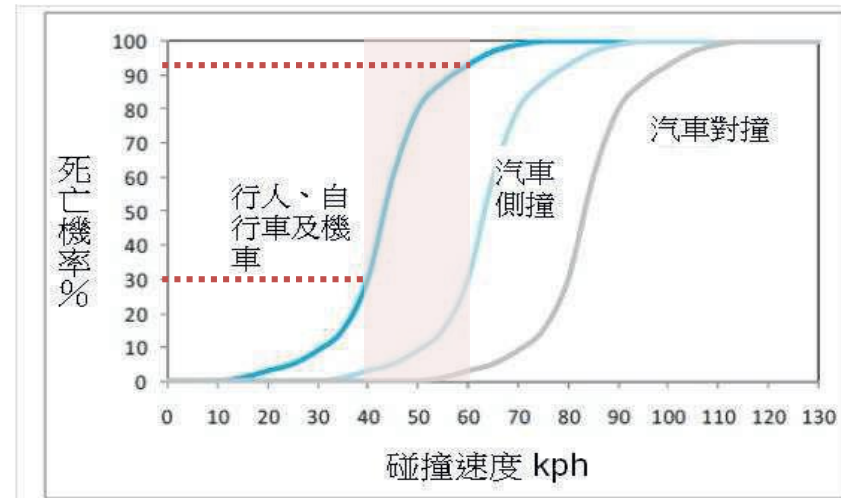
# 三、機車安全改善作法

# 一、機車安全問題：事故統計

□ 111年事故統計，**機車**是死傷最多之運具族群

- 死亡人數：機車占**62%**
- 受傷人數：機車占**78%**

機車車速一般為40~60kph，因**無車殼保護**，一旦發生事故，容易造成死傷



資料來源：Towards Zero · OECD

□ 機車死亡之年齡分布

- **年輕人**(18~24 歲)：占**17%**
- **高齡者**(65 歲以上)：占**29%**

□ 機車死亡之發生位置及事故型態

- **行車管制號誌路口**：占26%，其中主要為**側撞**(47%)
- **閃光或無號誌路口**：占24%，其中主要為**交叉撞**(36%)
- **路段**：占50%，其中主要為**機車本身事故**(自撞、自摔、衝出路外)(48%)

# 一、機車安全問題：事故型態

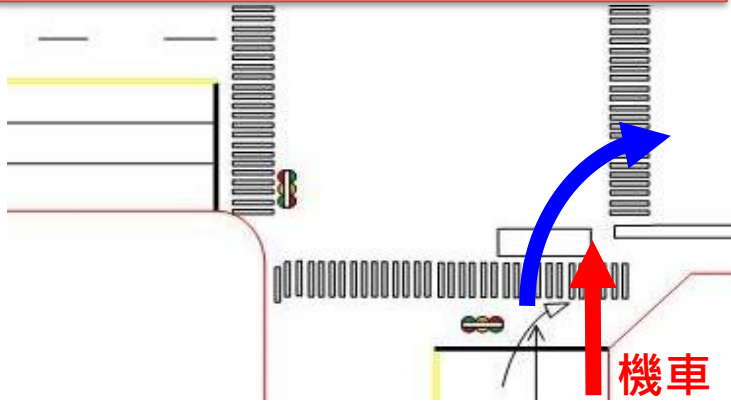
行車管制號誌

路口

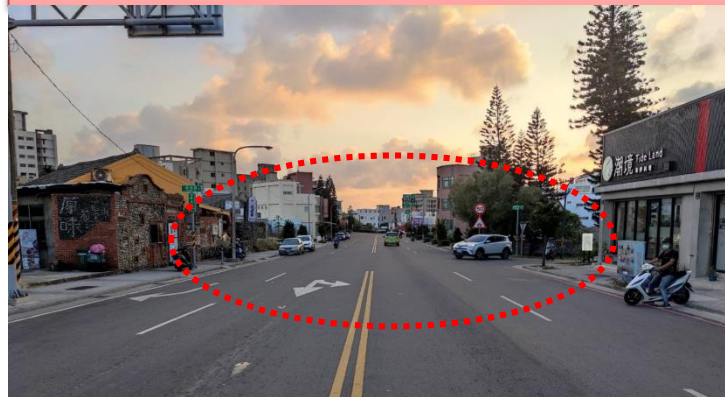
閃光或無號誌

路段

右轉與直行衝突導致側撞



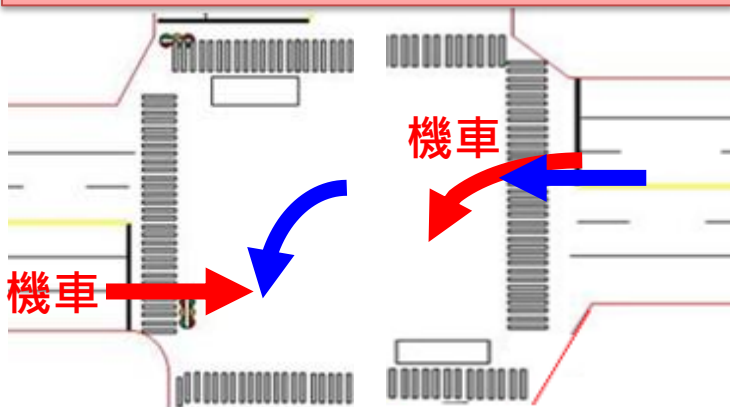
巷道穿越主線道路導致交岔撞



路側障礙物導致自撞



左轉與直行衝突導致側撞



巷口視線受遮蔽導致交岔撞



路面不平整導致自摔







# 一、機車安全問題：行駛路權

機車行駛規定 (道路交通安全規則第99條)

□ 優先依標誌(線)：地方政府可透過設置標誌(線)，依當地交通特性規範機車行駛方式

□ 若無標誌(線)：

➤ 路段：行駛於外側 2 個車道

➤ 路口：如內側禁行機車，路口需兩段式左轉

□ 問題：

路段：外側車道常被臨(違)停車輛或公車停靠占用



資料來源：機車交通政策白皮書，運研所。google街景

路口：待轉區位置不當，或空間不足



資料來源：混合車流路口道路與交通工程設計範例(2/4)，運研所



## 二、機車安全改善基本原則

### 行車管制號誌路口

(避免轉向及其他重要衝突)

- 避免右轉側撞
  - 外側車道導引直行與右轉分流
- 避免左轉側撞
  - 搭配左轉專用時相設置左轉專用車道
  - 適當設置待轉區
- 避免追撞、交叉撞
  - 檢討黃燈及全紅時間是否足夠

### 閃光或無號誌路口

(減少穿越衝突)

- 明確區分幹(支)線道
  - 閃光號誌
  - 「停」、「慢」標誌(線)
- 清晨時段閃光號誌恢復行車管制號誌
- 改善路口視野
  - 清除視線障礙
  - 設置反射鏡
- 加裝路側安全警示系統

### 路段

(降低機車本身事故與其他衝突)

- 速度管理
  - 縮短幹道連續號誌週期
- 提升道路品質
  - 調整改善路側設施
  - 改善彎道路段
  - 改善鋪面品質
- 因地制宜檢討第3車道開放機車行駛

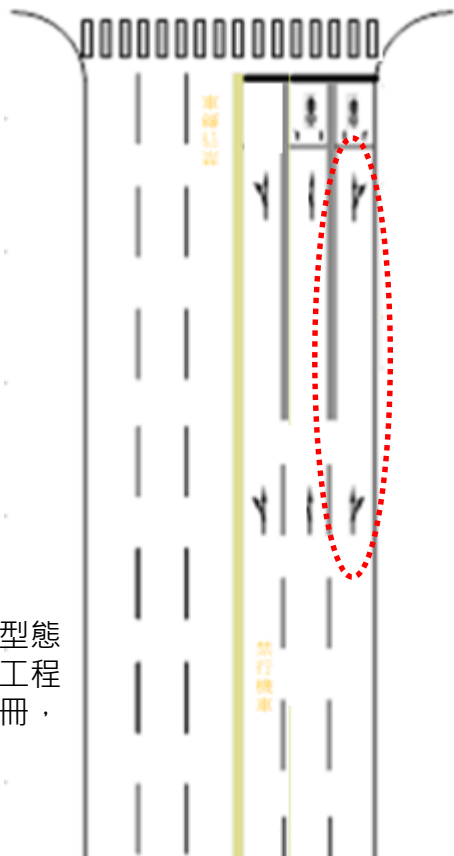


# 三、機車安全改善作法 (行車管制號誌路口)(1/5)

## 避免右轉側撞：外側車道導引直行與右轉分流

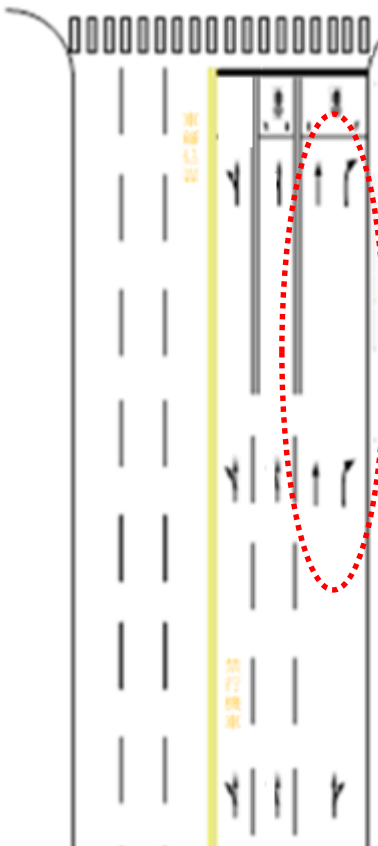
情境1

外側車道寬 $\leq 3.5m$ ：  
合併式指向線



情境2

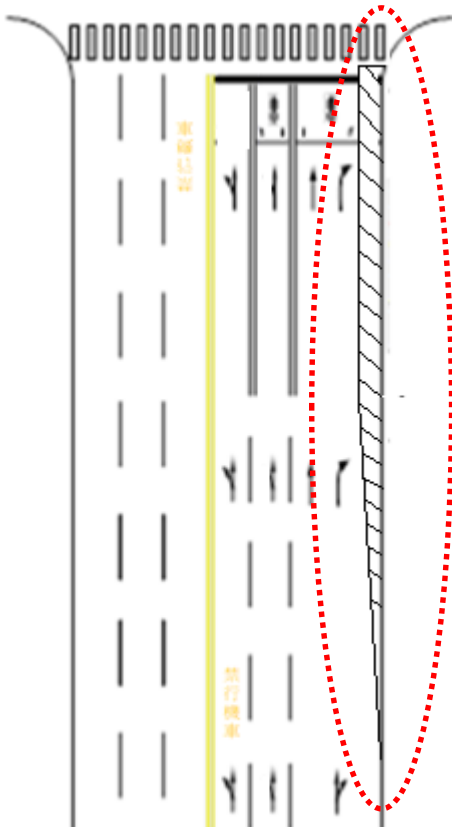
外側車道寬 $3.5-4.5m$ ：  
合併式指向線



臺中市忠明南路/復興路

情境3

外側車道寬 $> 4.5m$ ：  
分流式指向線+多餘路寬槽化



槽化

資料來源：事故型態  
導向之路口交通工程  
設計範例參考手冊，  
運研所

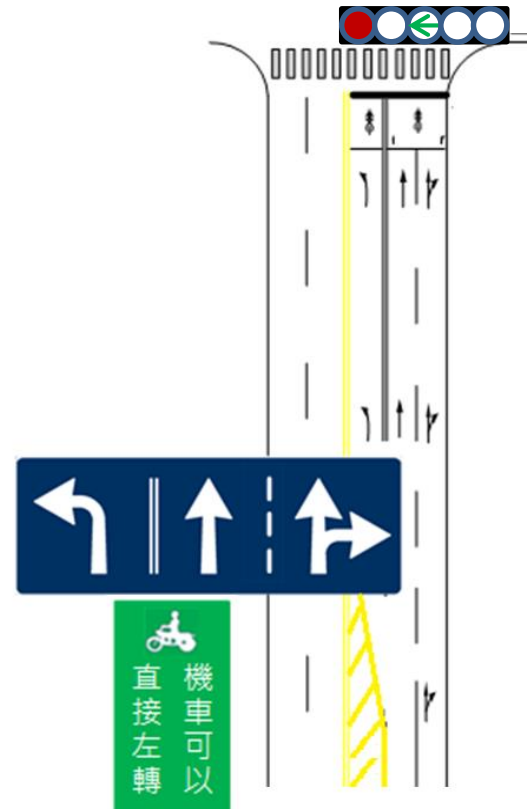


# 三、機車安全改善作法 (行車管制號誌路口) (2/5)

**避免左轉側撞**：搭配左轉專用時相設置左轉專用車道

**適用時機**：機車左轉量過多或T字路口無足夠待轉空間

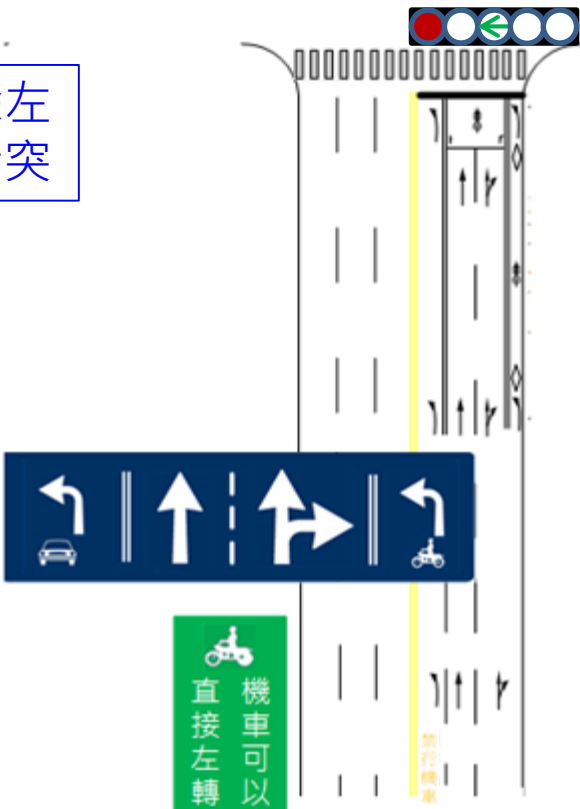
**情境1** 汽機車共用左轉專用車道



左轉專用時相：消除左轉車與對向直行車衝突

左轉專用車道：應提早預告，減少左轉車與同向直行車衝突

**情境2** 機車左轉專用車道



資料來源：事故型態導向之路口交通工程設計範例參考手冊，運研所

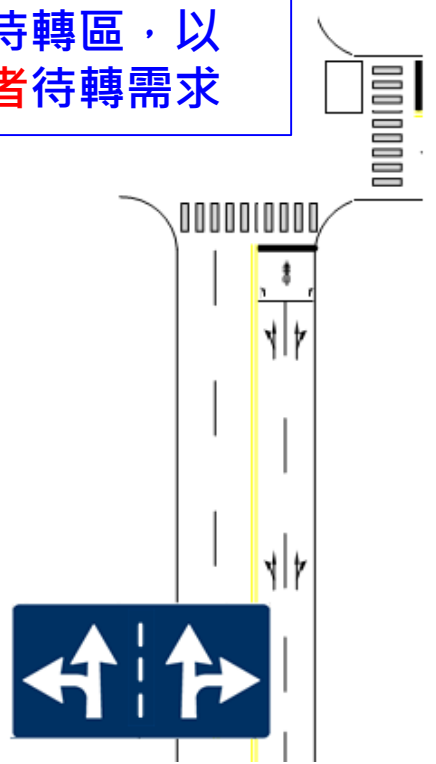


# 三、機車安全改善作法 (行車管制號誌路口) (3/5)

## 避免左轉側撞：適當設置待轉區

情境1 直接左轉路口

機車直接左轉路口仍保留待轉區，以符高齡者待轉需求

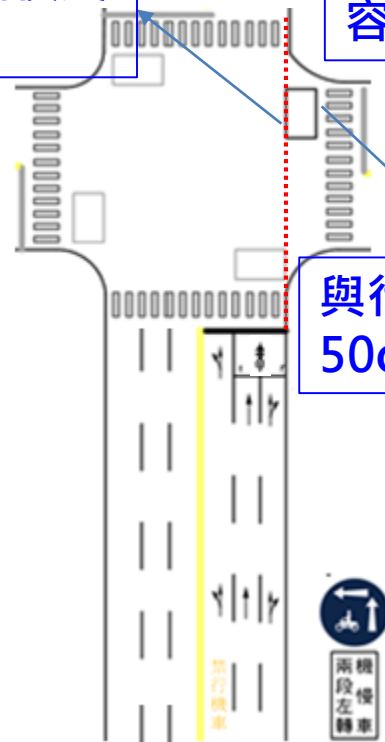


情境2 兩段式左轉路口

前緣不超出橫交道路邊緣

待轉區空間足夠容納左轉機車

與行穿線間隔50cm以上



資料來源：事故型態導向之路口交通工程設計範例參考手冊，運研所

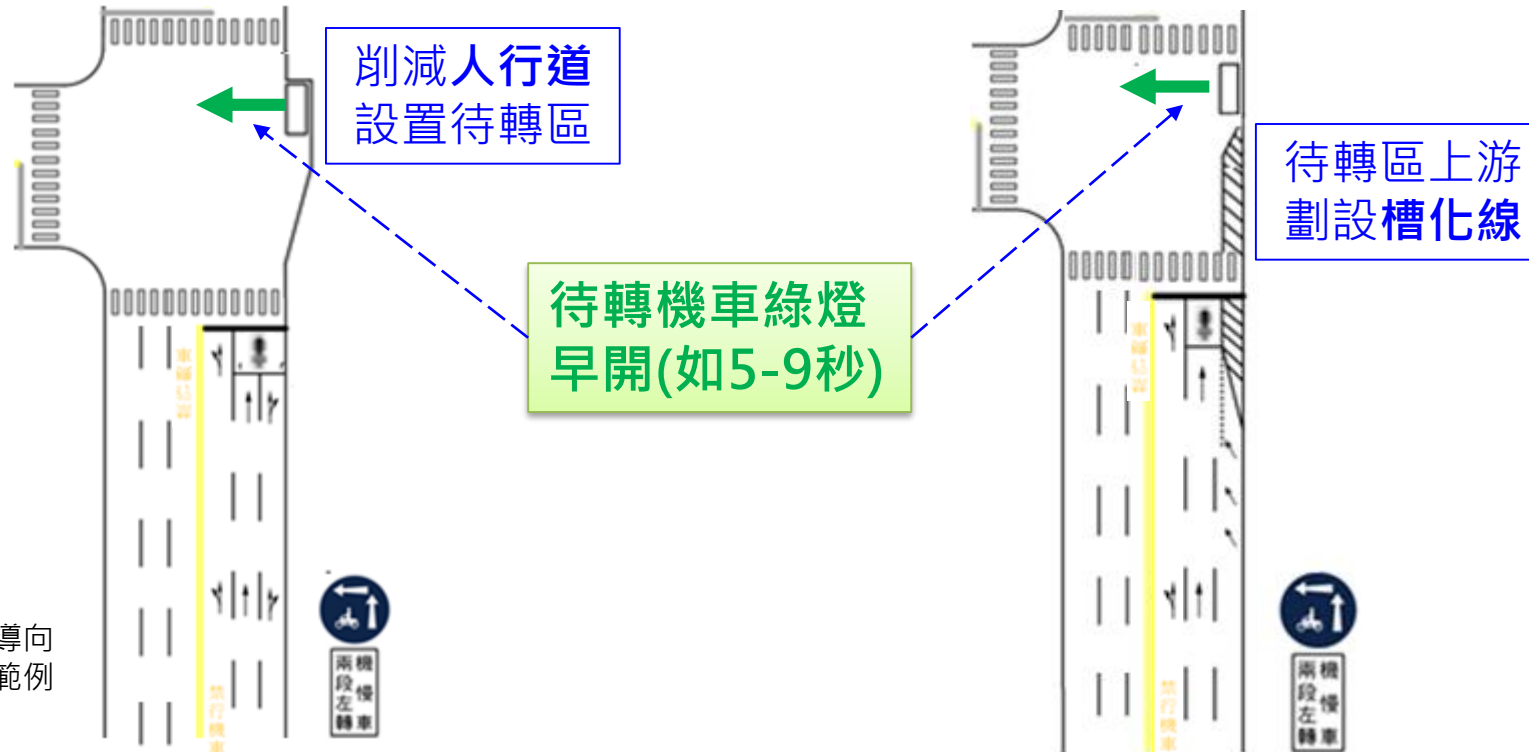


# 三、機車安全改善作法 (行車管制號誌路口) (4/5)

避免左轉側撞：適當設置待轉區

情境3

T字路口



資料來源：事故型態導向  
之路口交通工程設計範例  
參考手冊，運研所



# 三、機車安全改善作法 (行車管制號誌路口) (5/5)

避免**追撞**：黃燈時間是否足夠



行車速限 (公里/小時)	黃燈時間 (秒)
50 以下	3
51 - 60	4
61 以上	5

避免**交叉撞**：全紅時間是否足夠



考量**行車速度及路口穿越距離**等，妥適計算足夠全紅時間，確保**路口淨空**

範例：  
路口穿越距離30公尺，道路最高速限40公里/小時  
➡ 最小全紅時間為2秒



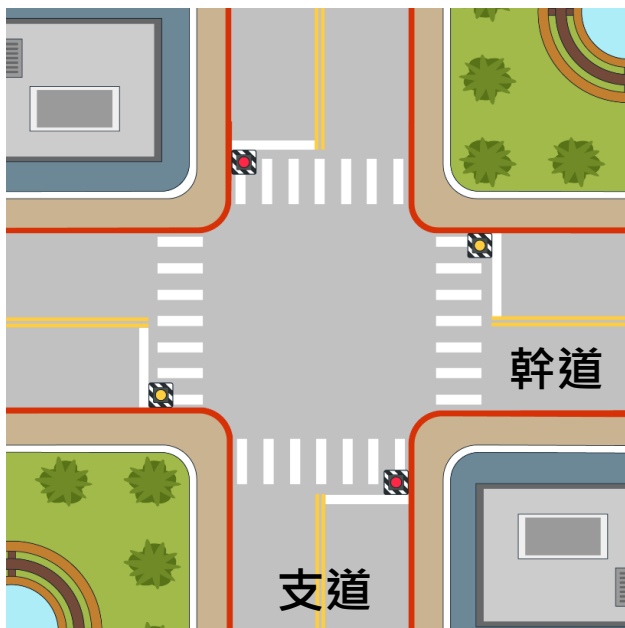
## 三、機車安全改善作法 (閃光或無號誌路口)(1/4)

### 避免交叉撞：明確區分幹(支)線道

#### 情境1

設置閃光號誌

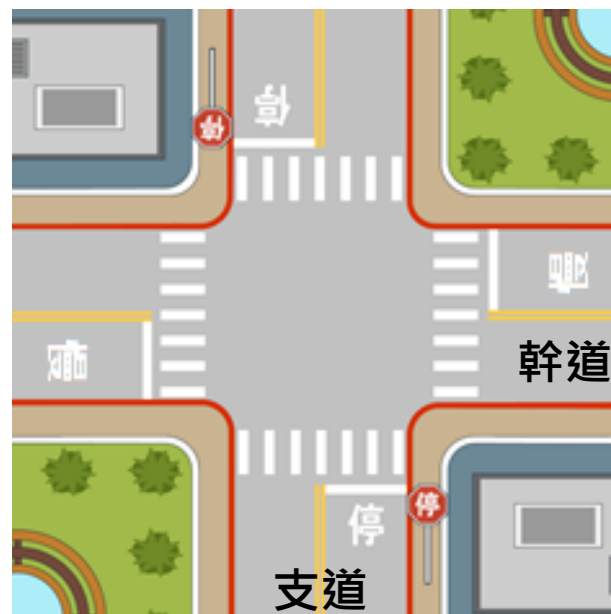
幹道設置閃黃號誌，警示減速通過  
支道設置閃紅號誌，警示停車再開



#### 情境2

設置「停」、  
「慢」標誌(線)

幹道可設置「慢」標字，警示減速通過  
支道應設置「停」標誌(線)，警示停車再開





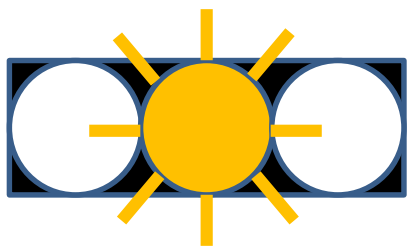


### 三、機車安全改善作法 (閃光或無號誌路口)(2/4)

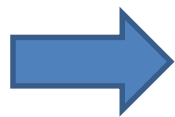
**避免交叉撞**：清晨時段閃光號誌恢復行車管制號誌

**避免交叉撞**：改善路口視野

清晨時段(4-6時)

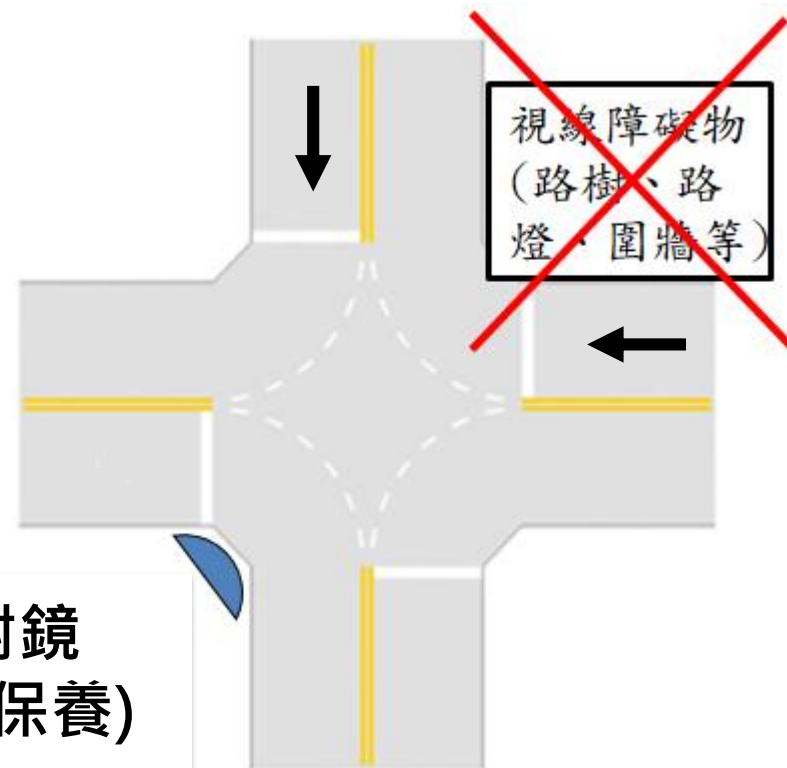


閃光號誌



行車管制號誌

清除視線障礙



視線障礙物  
(路樹、路燈、圍牆等)

設置反射鏡  
(定期清潔保養)

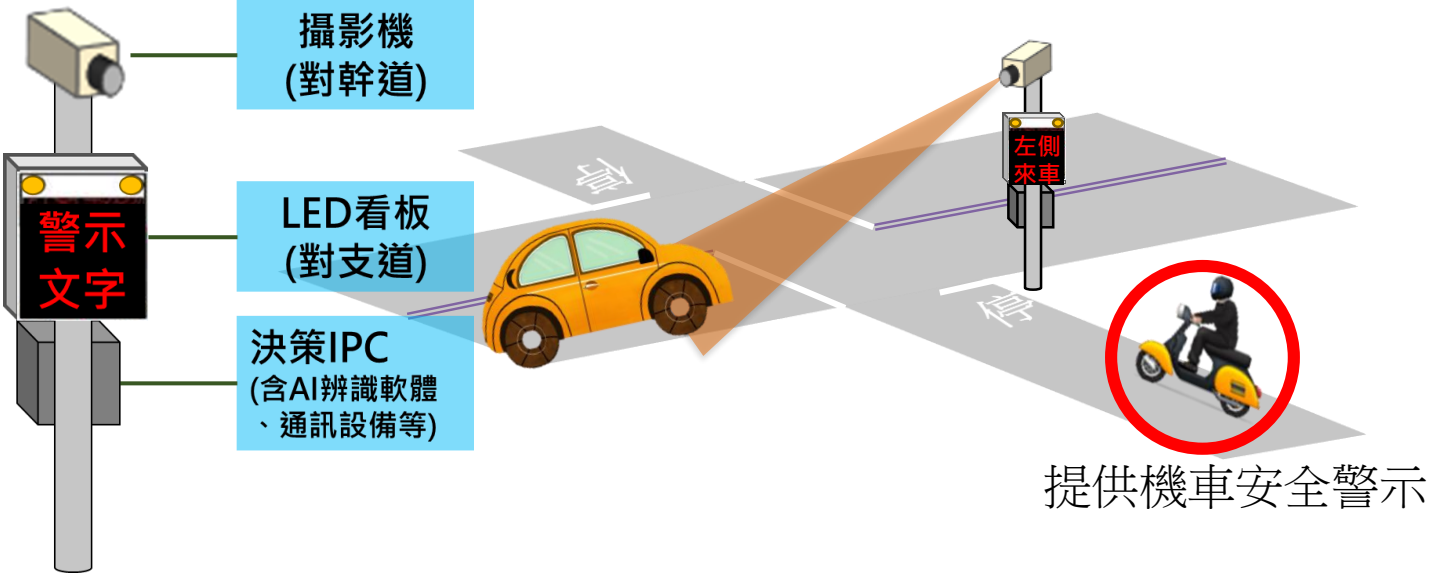


# 三、機車安全改善作法 (閃光或無號誌路口) (3/4)

避免**交叉撞**：加裝路側安全警示系統

前述改善效果不佳時，  
可加裝路側安全警示系統

左側來車尚未到達路口前  
即可提前預警  
降低路口視距不佳的影響





# 三、機車安全改善作法 (閃光或無號誌路口) (4/4)

## ITS縣市補助落地推動

- 112年中：開放縣市政府申請「智慧運輸系統發展建設計畫」進行先導示範
  - ◆ 區域：閃光或無號誌易肇事路口
  - ◆ 應用：**左右鄰向來車警示**先試行
- 112年底：邀集相關單位完成共通性原則研訂
  - ◆ 路側設施需求規格
  - ◆ 佈設原則：如偵測範圍及用路人可視範圍之基本要求
  - ◆ 發佈介面：如CMS尺寸、項目內容、顯示方式等
  - ◆ 資料傳輸格式

CMS 尺寸不一致



警示訊息不一致



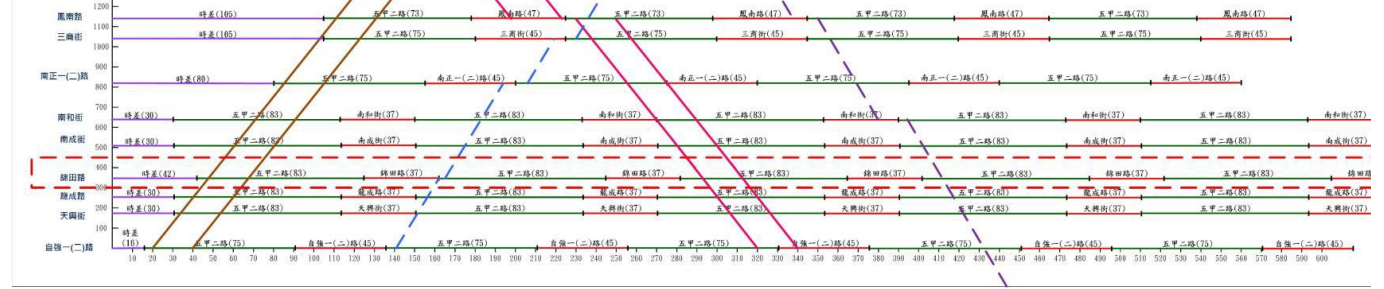
# 三、機車安全改善作法 (路段) (1/5)

**避免自摔、自撞、衝出路外：速度管理 (縮短幹道連續號誌週期)**

- 縮短號誌週期：**降低**駕駛人加速搶越路口傾向
- 案例：高雄市於110年試辦夜間號誌週期縮短，旅行速率約降低**10%**，事故件數約降低**40%**



資料來源：運研所



資料來源：高雄市政府



## 三、機車安全改善作法 (路段) (2/5)

避免自撞、衝出路外：提升道路品質 (調整改善路側設施)

□ 路側桿柱**移除**



□ 路側桿柱(電桿)**移設護欄外**

□ 路面**邊線**及**反光導標**增加明視性

□ 改善**護欄連續性**

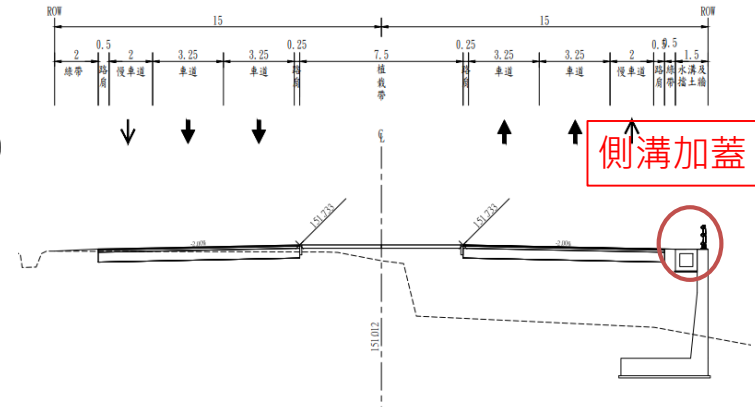




# 三、機車安全改善作法 (路段) (3/5)

避免自撞、衝出路外：提升道路品質 (改善彎道路段)

- 彎道側溝加蓋
- 提高護欄自明性(設置反光導標、端頭設置危1)
- 彎道處設輔2
- 中央分隔帶槽化(月牙彎)



設置危1



設置輔2、危1



中央分隔槽化加寬



# 三、機車安全改善作法 (路段) (4/5)

避免自摔：提升道路品質 (改善鋪面品質) 優先改善自摔頻繁路段

□ 維持道路鋪面平整度



□ 人(手)孔蓋下地，避免機車打滑



□ 標線抗滑係數已提升至50BPN以上



資料來源：公路總局



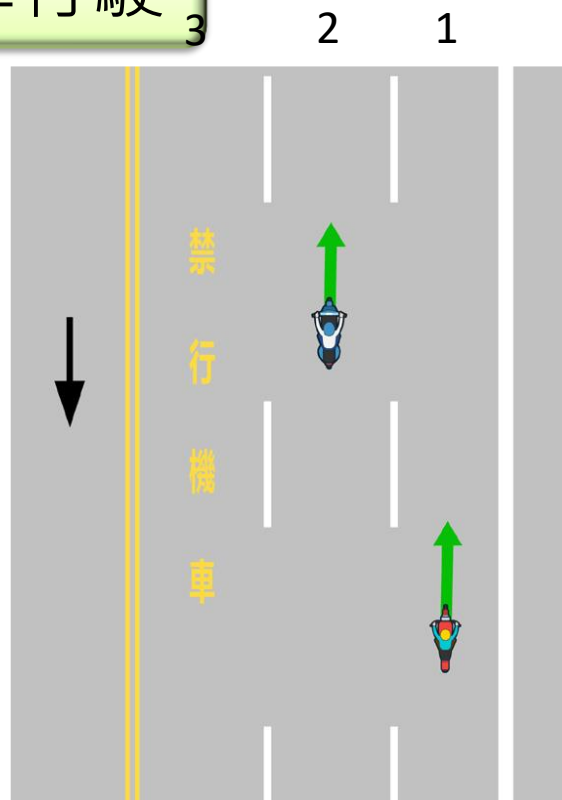
# 三、機車安全改善作法 (路段) (5/5)

## 因地制宜 檢討第3車道開放機車行駛

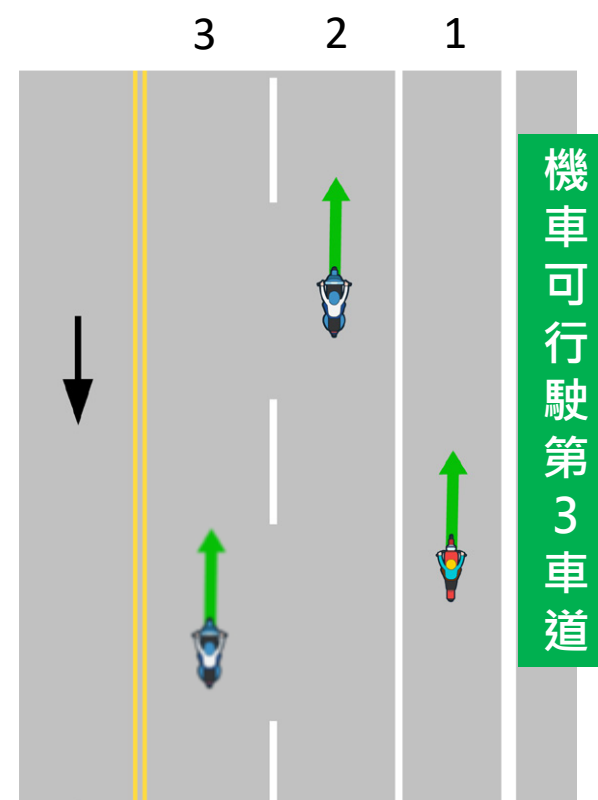
### 考量因素：

- 公車及其他大型車尖峰小時流量高(例如大於每小時170輛)
- 公車及其他大型車尖峰小時流量較少
  - 需再考慮機車流量、外側車道寬度、路邊停車干擾等因素

如第3車道開放機車行駛，需同時考量機車在路口之左轉方式，以及上、下游路口車道管制的一致性



機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛



依地方交通特性，經檢討後開放第3車道供機車行駛





# 行人優先

7大重點，推動「道路交通安全精進作為」  
中央與地方一起，全力改善道路安全，  
降低交通事故

- 加強道安管考
- 提升工程改善
- 監理管理革新
- 酒駕加重罰則
- 修法嚴懲違規
- 提升執法效能
- 推動教育扎根

行政院  
Executive Yuan

政策廣告 歡迎轉貼

資料來源：交通部

# 簡報結束 敬請指教