

中華民國 114 年 12 月 4 日

第 11 屆第 4 會期交通委員會第 9 次全體委員會議

「『行人優先交通安全行動綱領』實施
兩年來改善『行人地獄』具體成效暨
台灣測速照相機密度精準度、速限制
度精進檢討」專題報告

交通部

目 錄

壹、	前言	1
貳、	道路安全防制作為	1
參、	速限機制檢討作為	6
肆、	地方道路速限調整	7
伍、	結語	8

壹、 前言

主席、各位委員、各位先進：

今日應邀至貴委員會進行「『行人優先交通安全行動綱領』實施兩年來改善『行人地獄』具體成效暨台灣測速照相機密度精準度、速限制度精進檢討」專題報告，並就114年道路安全改善成果作一併說明，謹此敬請各位委員不吝指教。

近年來，隨著車輛科技快速進步，國人自用小客車比率持續攀升，整體道路交通量較以往明顯增加，其所面臨交通問題亦隨之提升。其中，「道路速限」之政策議題，在國內社會具高度關注及討論。考量速限管理為維護行車安全之重要基礎，雖調升速限有助提升運輸效率，然其可能升高事故風險以及事故嚴重程度等效應，仍須審慎評估，務求在效率與安全間取得適切平衡。

貳、 道路安全防制作為

道路交通安全，涉及國人日常基本「行」的安全，也為民眾所關切的重要議題，交通部攜手各相關部會與地方政府致力打造以人為本的交通環境，並執行多項提升道路安全措施，

提供所有用路人安全、便利的交通服務。有關交通部道路安全改善成果分述如下：

一、113 年道安改善成果

113 年 30 日交通事故死亡人數為 2,950 人(較 112 年少 73 人)，近 3 年最低，另行人死亡人數為 366 人(較 112 年少 14 人)，自 97 年起為歷年最低，其中機車、高齡者、酒駕事故死亡人數亦均較 112 年降低。

二、114 年道路安全改善成果

114 年 1-8 月死亡人數為 1,819 人(比 113 年同期減少 119 人；比 112 年同期減少 170 人)，呈現下降趨勢，惟與每年下降 7%目標仍有段距離，仍需繼續努力。另各項重要指標機車、高齡、酒駕、兒少，均較 112 年及 113 年同期減少，又以酒駕減少幅度最大。

交通部於 114 年賡續積極強化行人交通安全與事故防制，已制訂「114 年交通部道路交通安全推動計畫」及道安三箭政策，持續提升道路交通安全。有關交通部 114 年後續道路安全精進作為，重點分述如下：

(一)道安三箭

1. 增加路口停止線至行穿線最小淨距
2. 省道路口照明改善

3. 汽車隔熱紙透光率改善

(二)工程面

1. 永續提升人行安全計畫

推動人行環境及道安工程改善作業，扣合「永續提升人行安全」等補助型計畫年度績效指標篩選 4 項重點推動項目及年度預計完成目標，包含：路口行人安全設施改善 1,316 處、人行道改善長度 120.75 公里、減少路側障礙物 703 處以及完成校園周邊暨行車安全道路 159 處。

截至 114 年 10 月底止，已完成 1,901 處路口行人安全設施改善、人行道改善長度 216.2 公里、減少 700 處路側障礙物、校園周邊暨行車安全道路 199 處。

2. 持續推動省道交通工程改善作業

交通部公路局持續針對轄管省道推動 5,000 處路口工程改善、400 處路口照明強化、減少 130 處路側障礙物以及 6 公里人行道改善作業，提升省道整體道路安全。截至 114 年 10 月底止，已完成 4,345 處省道路口工程改善及 291 處省道路口照明強化。

3. 完善道安政策、計畫及法規

交通部持續透過公路道路設計相關技術標準檢討精進會議(截至 11 月底已召開 14 次)，與

地方政府等實務單位確認交通工程規範、公路路線設計規範修正條文之可行性，同時並請公路局展開渠等規範通盤檢討作業。

(三)教育宣導面

依據道路交通法規修正、重要道安政策、事故樣態等議題規劃宣導主題，根據不同目標族群依其特性設計文宣，相關文宣亦提供縣市政府使用。以下就不同目標族群規劃辦理說明如下：

1. 強化兒少安全

(1)完成「交通安全保衛戰」(高年級版)懶人包及遊戲，搭配 113 年已完成「交通安全保衛戰」(低、中年級版)懶人包及遊戲，以系統性圖文及互動遊戲，從小培養兒童交通安全重要基礎觀念。

(2)114 年推動國民小學通學交通安全影片計畫，使學童察覺步行、騎車或接送通學時的危險行為與成因，學習安全通學方法。

2. 增強高齡安全

持續培訓及精進路老師計畫做互動式交通安全宣教，加強社區與偏鄉宣講，114 年預計至少完成 1,650 宣講場次，強化高齡者交通安全意識。

3. 建立交通安全教育園區

113 年 6 月 18 日啟用新竹區監理所桃園監理站全國首座監理站交通安全教育園區，提供學童與民眾體驗實際道路情境及互動學習。

(四)監理面

1. 運輸業管理

- (1)依國家道路交通安全綱要計畫所訂各項工作重點，並定期邀集各區監理所及地方政府召會檢視業者實施情形及檢討成效。
- (2)持續針對貨運三業及遊覽車客運業高違規駕駛人檢討專案調訓機制。

2. 駕駛訓練

- (1)持續提升辦理機車駕訓補助與道路安駕訓練參訓人數，114 年規劃辦理 4 萬 5,000 人機車駕訓及考前道路訓練補助計畫。
- (2)114 年 2 月起危險感知評量新增加體驗題目，提升考生辨識危及行車安全時，儘早採取必要措施，避免發生危險能力。
- (3)審訂機車道路訓練路線，規劃試辦考前道路訓練及提供參訓補助。

參、速限機制檢討作為

在交通事故中，速度直接影響事故的「發生機率」。車速越高，駕駛在面對突發狀況時反應的時間越短，在安全考量下，各道路依據設計速率並考量環境因素(道路狀況、交通量、肇事資料等)訂定道路速限：交通部及內政部訂有道路設計規範，各主管機關係依速限訂定以「速限不得高於設計速率」及「大區段統一速限」原則，加以參照路線設計、道路狀況、交通量、肇事資料及其他因素訂定道路速限，實務亦可由道路主管機關依實際道路環境特性個別檢討，以維持通行順暢及確保交通安全。

為進一步探討速限檢討機制，於安全與效率間取得平衡，交通部公路局前於111年委外辦理「探討國內外道路速限訂定原則」研究案。該研究案已於112年1月完成，其成果報告透過國外速限訂定原則相關資料回顧，並舉辦專家學者座談會進行意見交換，就我國道路速限歸納速限訂定原則、速限調整考慮因素及速限訂定機制與流程，其中針對新闢道路及既有道路建議調整方式如下：

一、新闢道路速限

依據交通部頒「公路路線設計規範」檢視道路之公路等級、道路功能、地域特性、設計速率等條件，以及氣候狀況、土地使用狀況等環境因素，另遵照均質道路幾何條件與路況統一速限與速限不得高於設計速率等兩大原則，擬訂行車速限後公告執行。

二、既有道路速限

透過各單位協助或現場勘查蒐集路段特徵資料，包含道路線型、事故特徵、環境特徵等；依據「速限不得超過設計速率」、「均質道路幾何條件與路況統一速限」、「以安全為首要考量」及「每次調整不得超過 10km/hr」等原則，綜合判斷該路段是否調整其道路速限，決議調整速限後規劃推動試辦計畫，並進行調整狀況追蹤與監控。

肆、地方道路速限調整

依據地方制度法，地方道路之規劃、建設及管理為地方政府自治事項，為協助地方針對道路速限進行檢討，交通部公路局已於 114 年 5 月 16 日將前揭委外辦理「探討國內外道路速限訂定原則」研究案，函供各縣市政府調整速限

參考，如各縣市辦理會勘需公路局協助，亦可配合參與討論。

針對特定路段速限設定，民眾可透過民意信箱建議各道路主管機關進行檢討，由主管機關就各面向評估後據以調整；另交通部公路局亦有建立「我要通報路口改善」網頁，若民眾對具體路口或路段改善、交通設施改善等有任何建議，亦可透過該網頁反應，後續會將相關建議交付權責單位妥慎處理。

伍、 結語

交通部將持續積極推動各項道路交通安全政策，強化行人保護及事故防制作為，透過道路與交通設施之改善，同時運用多元宣導與媒體傳播強化用路人之安全觀念，致力形塑良善之用路文化。為有效提升整體交通安全，交通部亦將持續結合中央相關部會、地方政府、運輸學會、及相關 NGO 代表，參考歐盟、日、韓道路速限訂定原則，以舉辦民諮會、座談會方式討論，逐步凝聚共識，並以示範計畫方式漸進式改革我國道路速限訂定方式，朝向 2030 年整體道路事故與行人死亡人數降低 50%之國家目標邁進。

另就「道路速限」相關議題，鑒於其牽涉交通安全與運輸效率等多重面向，交通部公路局業已委外辦理「探討國內外道路速限訂定原則」研究案，建立速限檢討機制與標準化流程，並將研究成果具體運用於轄管省道，提供各地方政府作為速限檢討與調整之參據。未來若地方政府於速限調整實務操作上有進一步建議或需技術支援，交通部暨所屬機關將秉持專業、積極協處，以期達成兼顧道路安全與交通效率之目標。

以上報告，敬請各位委員指教。謝謝。