



大專校院學生安全駕駛知能 宣導課程 (汽車篇)



國立陽明交通大學

NATIONAL YANG MING CHIAO TUNG UNIVERSITY

教育部

學生事務及特殊教育司

中華民國113年12月15日

課程大綱

01

交通安全過去與現在

02

大專校院學生交通事故成因

03

交通安全 – 汽車篇

04

附件 – 交通事故處理、校園道路改善

01

交通安全的過去與現在

道路交通安全發展里程碑

• 交通安全指的是「人、車行進平安而沒有危險。」(教育部重編國語辭典)，亦是「一個人自由旅行而不受傷或死亡的能力。」(美國運輸部聯邦公路總署)。

1920

- 1920年道路通行者皆應靠左側
- 1924年左側通行立牌
- 1935年第一座標示的交通號誌



1960

- 1969年4月取締無照機車駕駛
- 1972年4月機車後座禁側坐



2000

- 2001年1月汽車前座須全程繫安全帶
- 2012年2月小型車後座強制繫安全帶
- 2016年7月電動自行車須戴安全帽



1940

- 1946年3月實行汽車改為靠右行駛

1980

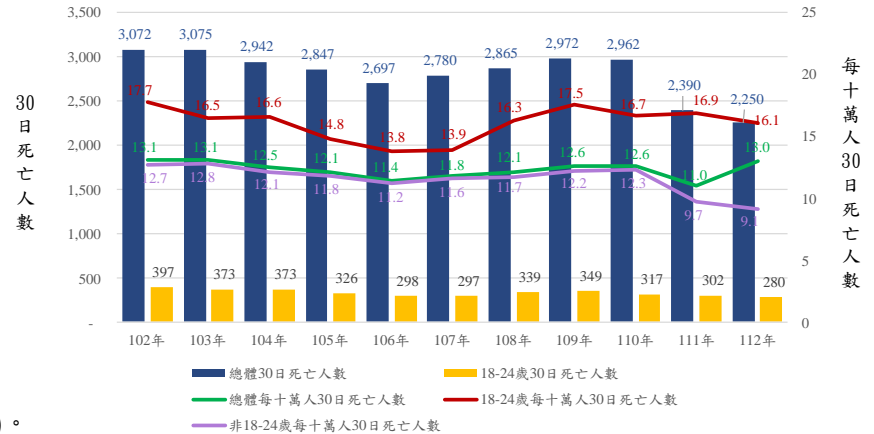
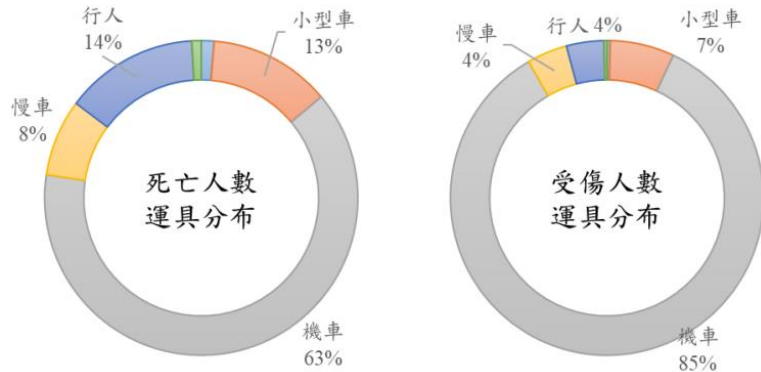
- 1984年7月台北市主要幹道機慢車二段式左轉
- 1997年6月機車強制戴安全帽
- 1999年3月台北啟用會動的小綠人
- 1999年8月台北公車限速

2020

- 2022年11月微型電動二輪車正式納管
- 2023年12月立法院通過「道路交通安全基本法」

道路交通事故現況(1/9)

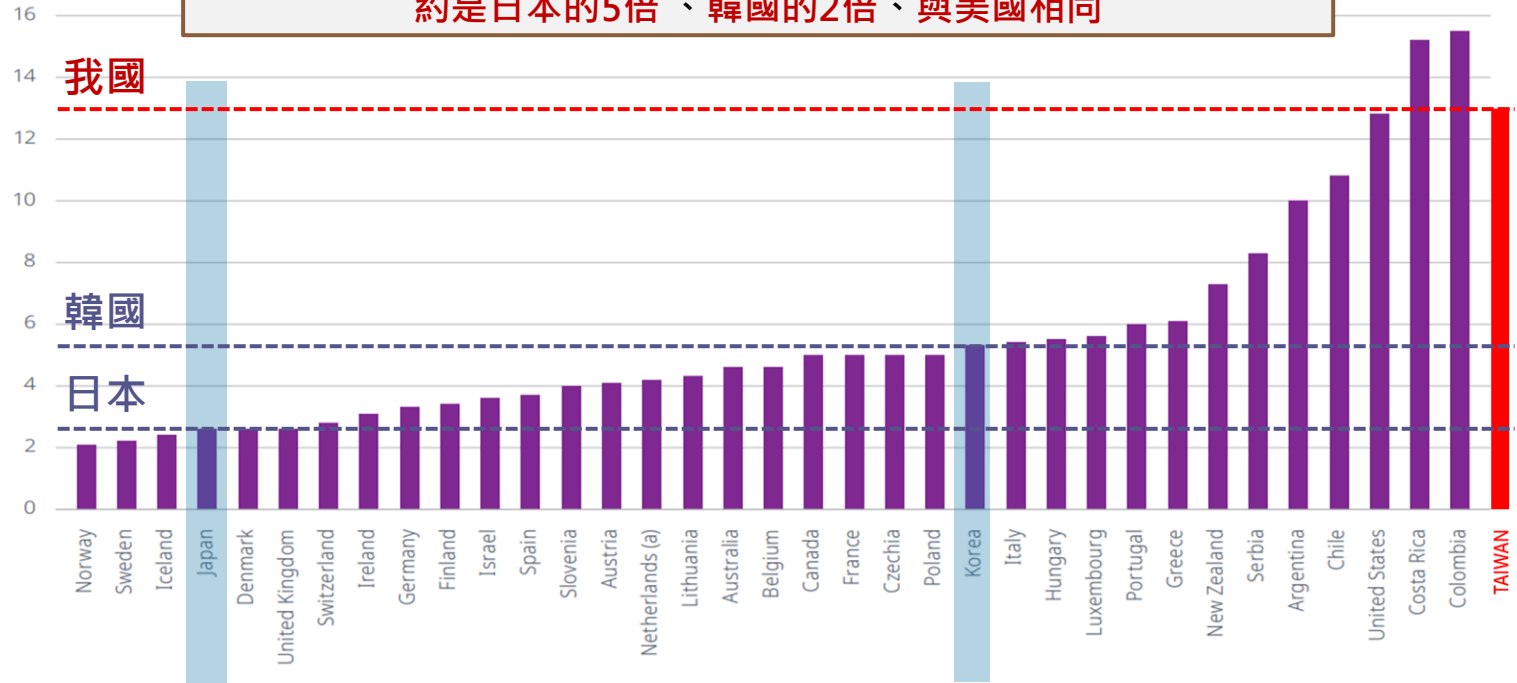
- **總體交通事故**：每年約有**2,600~3,200**人死於交通事故，平均每年、每10萬人中約**11~14**人死於交通事故。
- **運具**：機車當事者(含駕駛人與乘客)占道路交通事故死亡人數之**63%**，受傷人數占**85%**。
- **年齡**：我國**18-24**歲族群之道路交通事故死亡人數為每年、每十萬人中有**14~18**人，確實高於所有年齡層。



資料來源：交通部 (2024年2月) · 國家道路交通安全綱要計畫 (113至116年)。

道路交通事故現況(2/9)

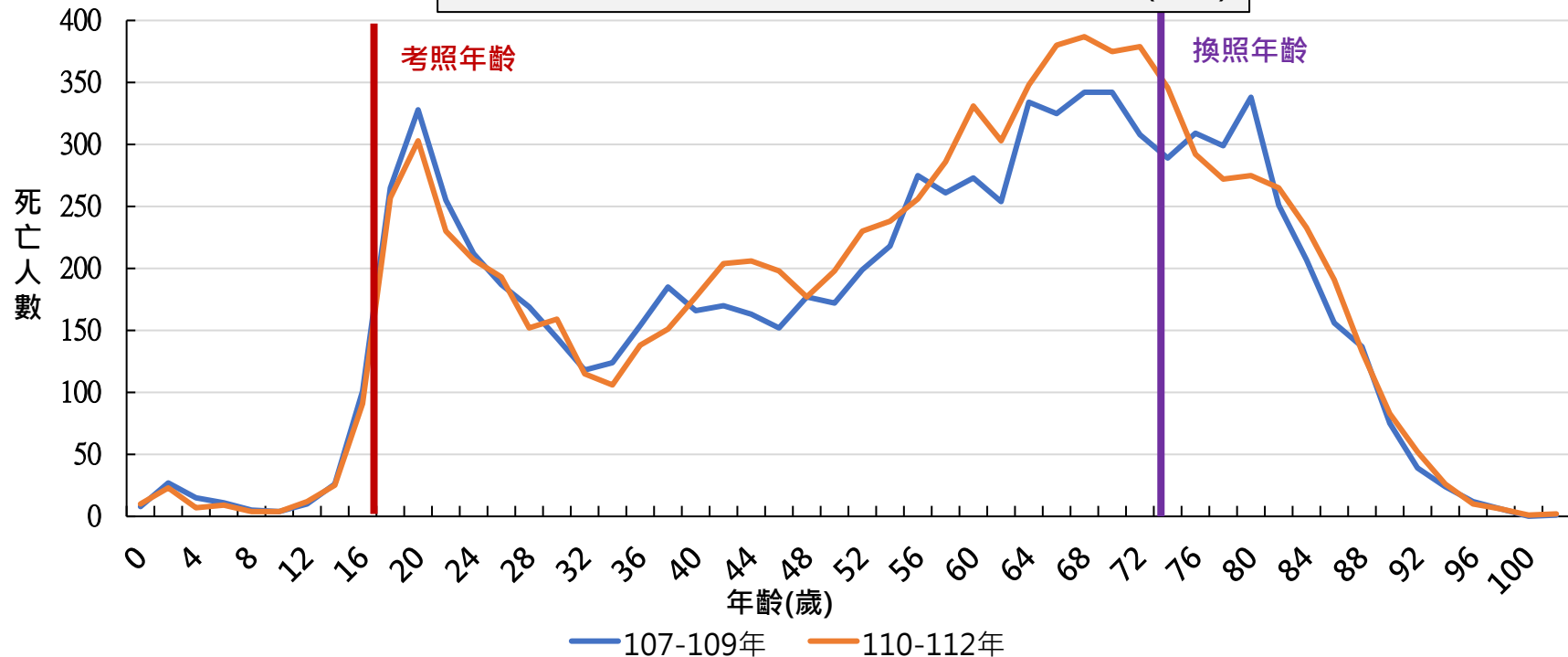
我國2022年之道路交通事故死亡率為13.17(死亡人數/每十萬人口)
約是日本的5倍、韓國的2倍、與美國相同



資料來源：ITF (2023), Road Safety Annual Report 2022, OECD Publishing, Paris.

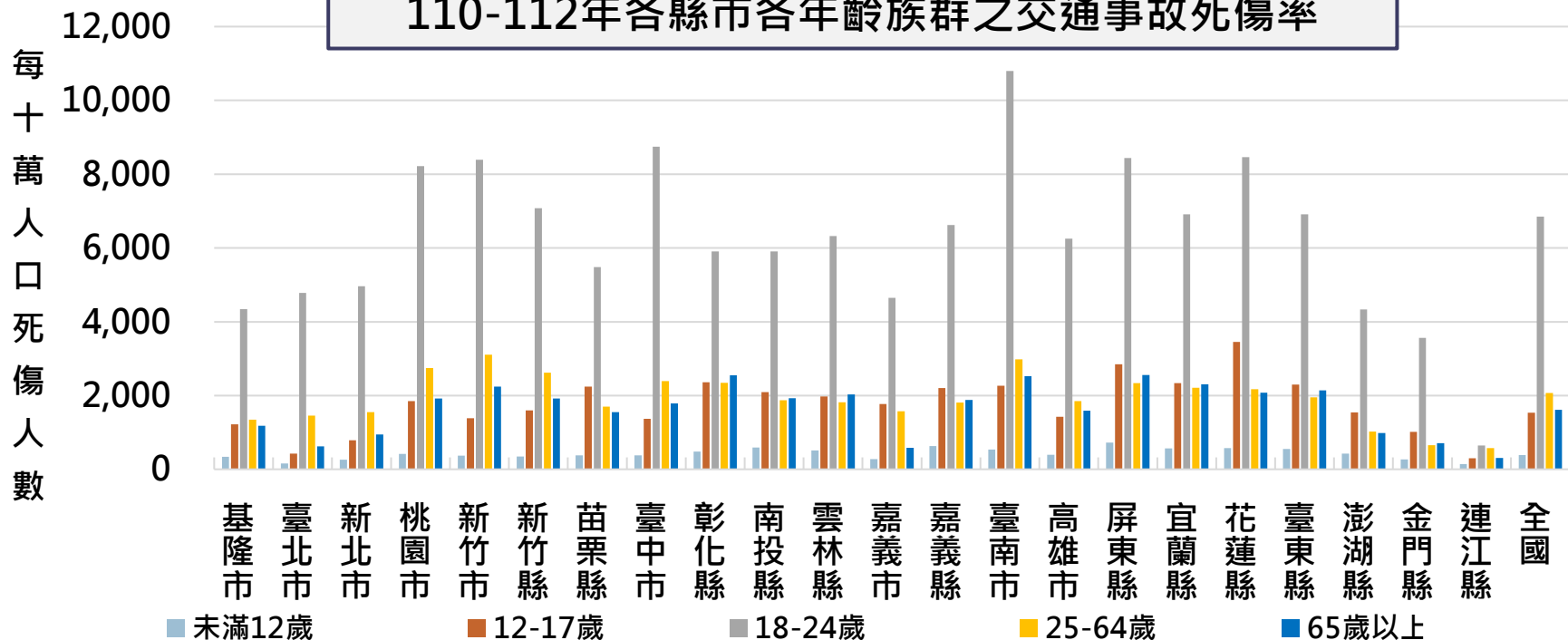
道路交通事故現況(3/9)

民國107年至112年我國各年齡層之交通事故死亡人數(30日)



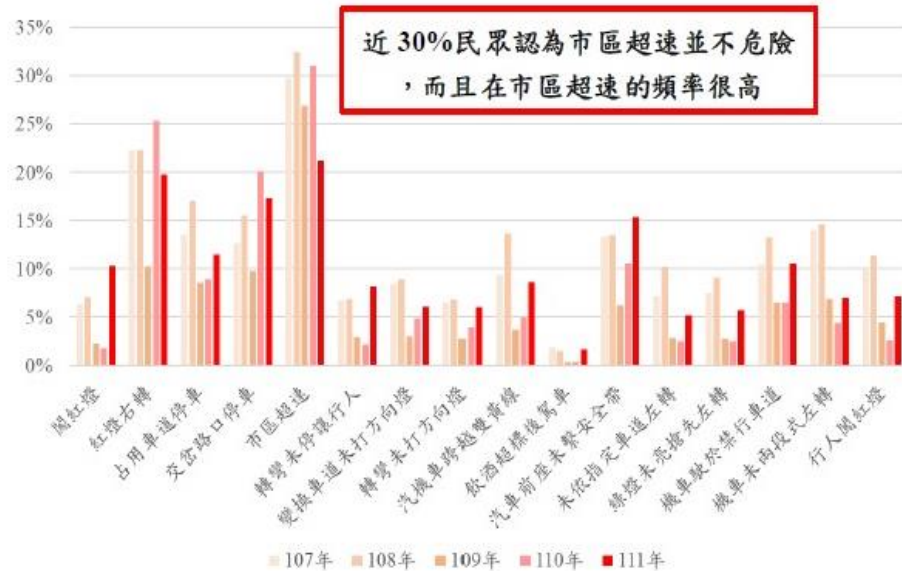
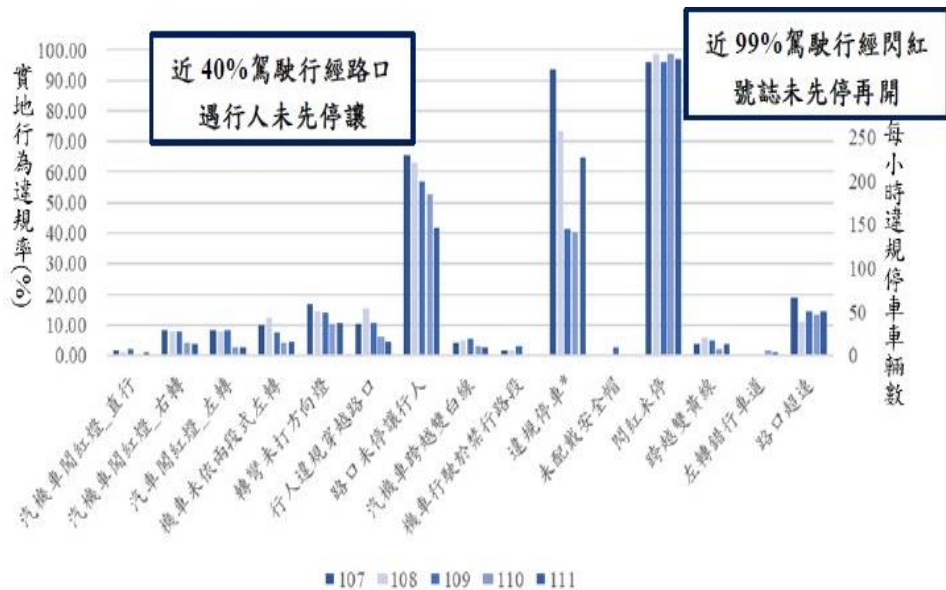
道路交通事故現況(4/9)

110-112年各縣市各年齡族群之交通事故死傷率



資料來源：張新立 (2024年9月) · 交通安全禮讓文化的養成與落實。

道路交通事故現況(5/9)



我國民眾近五年之危險用路行為實地調查結果

我國民眾近五年對危險行為之危險感認調查結果

道路交通事故現況(6/9)

➤ 112年全國機車事故肇因排行 (以第一當事人分)

| 排行 | 肇因 | 件數 | 死亡人數 | 受傷人數 | 死傷人數 |
|----|------------------|--------|------|--------|--------|
| 1 | 未注意車前狀況(舊) | 29,869 | 174 | 26,832 | 27,006 |
| 2 | 未保持行車安全距離 | 26,184 | 28 | 23,033 | 23,061 |
| 3 | 其他未依規定讓車 | 24,051 | 90 | 20,113 | 20,203 |
| 4 | 左轉彎未依規定 | 11,961 | 43 | 9,745 | 9,788 |
| 5 | 恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 | 9,583 | 83 | 8,861 | 8,944 |
| 6 | 未保持行車安全間隔 | 7,745 | 21 | 5,950 | 5,971 |
| 7 | 起步時未注意安全 | 7,340 | 29 | 5,872 | 5,901 |
| 8 | 變換車道不當 | 5,744 | 28 | 4,541 | 4,569 |
| 9 | 違反號誌管制或指揮(舊) | 4,880 | 40 | 4,150 | 4,190 |
| 10 | 無號誌路口，支線道未讓幹線道先行 | 4,831 | 24 | 4,228 | 4,252 |

道路交通事故現況(7/9)

➤ 112年全國小型車事故肇因排行 (以第一當事人分)

| 排行 | 肇因 | 件數 | 死亡人數 | 受傷人數 | 死傷人數 |
|----|------------------|--------|------|-------|-------|
| 1 | 其他未依規定讓車 | 24,164 | 7 | 1,258 | 1,265 |
| 2 | 未注意車前狀況(舊) | 10,784 | 35 | 2,140 | 2,175 |
| 3 | 右轉彎未依規定 | 10,336 | 0 | 119 | 119 |
| 4 | 左轉彎未依規定 | 8,330 | 3 | 253 | 256 |
| 5 | 起步時未注意安全 | 6,688 | 1 | 150 | 151 |
| 6 | 未保持行車安全距離 | 6,670 | 2 | 1,088 | 1,090 |
| 7 | 有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行 | 6,582 | 4 | 196 | 200 |
| 8 | 迴轉未依規定 | 6,317 | 0 | 205 | 205 |
| 9 | 未保持行車安全間隔 | 5,140 | 4 | 112 | 116 |
| 10 | 變換車道不當 | 4,993 | 7 | 264 | 271 |

道路交通事故現況(8/9)

➤ 112年全國自行車事故肇因排行 (以第一當事人分)

| 排行 | 肇因 | 件數 | 死亡人數 | 受傷人數 | 死傷人數 |
|----|----------------|-------|------|-------|-------|
| 1 | 其他未依規定讓車 | 1,494 | 10 | 1,330 | 1,340 |
| 2 | 左轉彎未依規定 | 1,373 | 11 | 1,205 | 1,216 |
| 3 | 未注意車前狀況(舊) | 1,222 | 9 | 1,098 | 1,107 |
| 4 | 恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 | 568 | 2 | 533 | 535 |
| 5 | 起步時未注意安全 | 458 | 3 | 393 | 396 |
| 6 | 違反號誌管制或指揮(舊) | 457 | 4 | 384 | 388 |
| 7 | 逆向行駛 | 448 | 1 | 364 | 365 |
| 8 | 未保持行車安全距離 | 430 | 1 | 381 | 382 |
| 9 | 未保持行車安全間隔 | 379 | 1 | 317 | 318 |
| 10 | 酒醉(後)駕駛 | 378 | 4 | 355 | 359 |

道路交通事故現況(9/9)

➤ 112年全國行人事故肇因排行 (以第一當事人分)

| 排行 | 肇因 | 件數 | 死亡人數 | 受傷人數 | 死傷人數 |
|----|------------------------|-----|------|------|------|
| 1 | 未依規定行走地下道、天橋穿越道路 | 955 | 30 | 844 | 874 |
| 2 | 未依標誌或標線穿越道路 | 852 | 38 | 727 | 765 |
| 3 | 穿越道路未注意左右來車 | 802 | 20 | 709 | 729 |
| 4 | 未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路(舊) | 350 | 25 | 292 | 317 |
| 5 | 未依號誌或手勢指揮(示)穿越道路 | 161 | 3 | 135 | 138 |
| 6 | 在道路上嬉戲或奔走不定 | 119 | 2 | 104 | 106 |
| 7 | 在道路上工作未設適當標識 | 5 | 1 | 4 | 5 |
| 8 | 事故發生時當事者逕自離開現場 | 3 | 0 | 3 | 3 |
| 9 | 違反號誌管制或指揮(舊) | 1 | 0 | 1 | 1 |

交通安全的挑戰與對策

利用現有的所有工具、知識和技術來最大限度地減少碰撞頻率，以及由此造成的死亡和傷害。

交通法規

加強**道路交通管理**，維護交通秩序，確保交通安全

設置規則

提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之**警告、禁制、指示**等資訊，以便利行旅及促進交通安全

汽車安全科技

被動安全：安全帶、輔助氣囊等

主動安全：ABS、BAS、ESC、TCS等。

交通安全教育

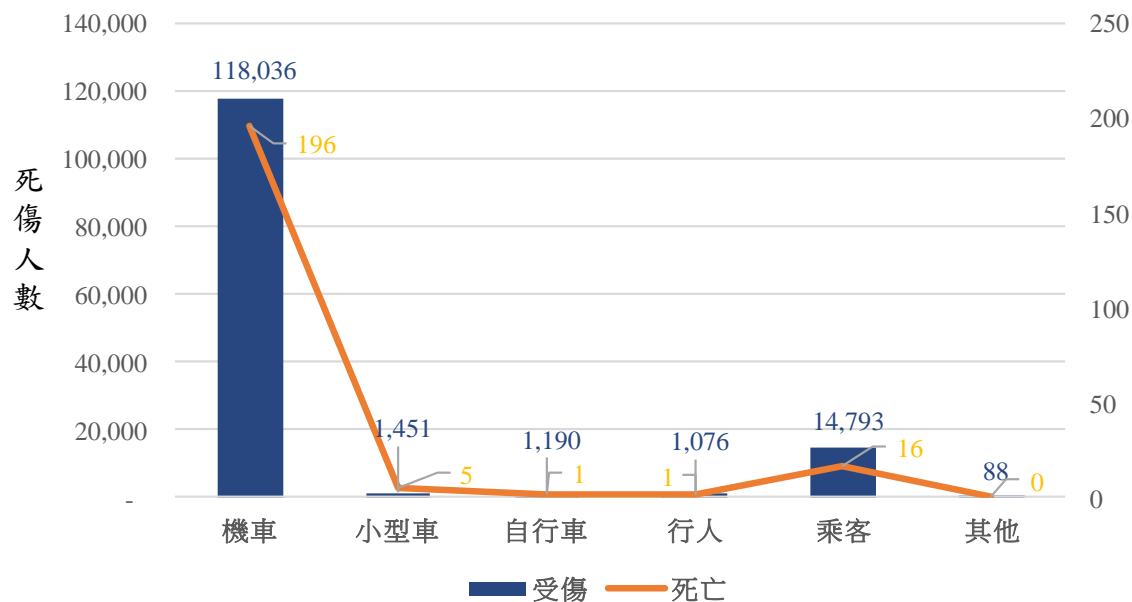
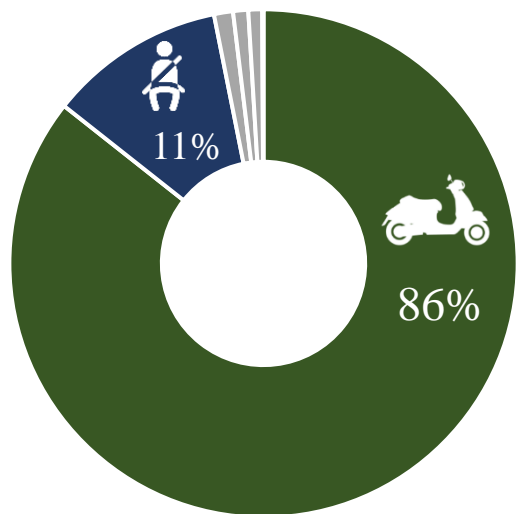
塑造良善的用路人及降低交通事故發生，保護行人與駕駛人的生命安全

02

大專校院學生 交通事故成因

111-112年大專生因道路交通事故死傷狀況

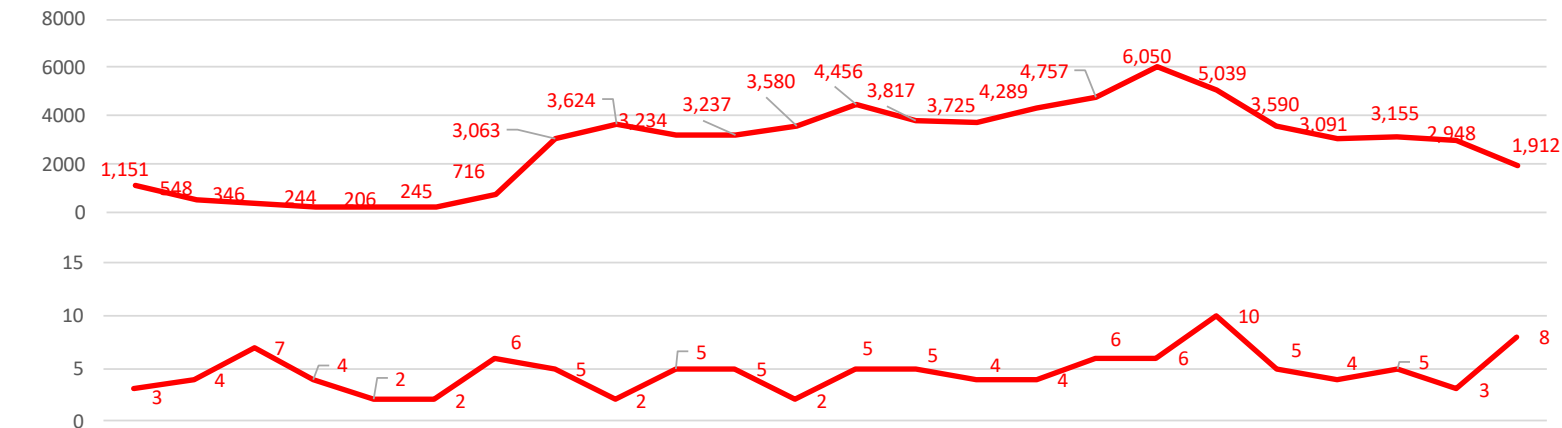
機車事故死傷之學生人數明顯高於其他車種



大專生全日事故發生情形

日間事故受傷多，但凌晨與清晨的死亡事故風險高。

受傷人數
30
日死亡人數

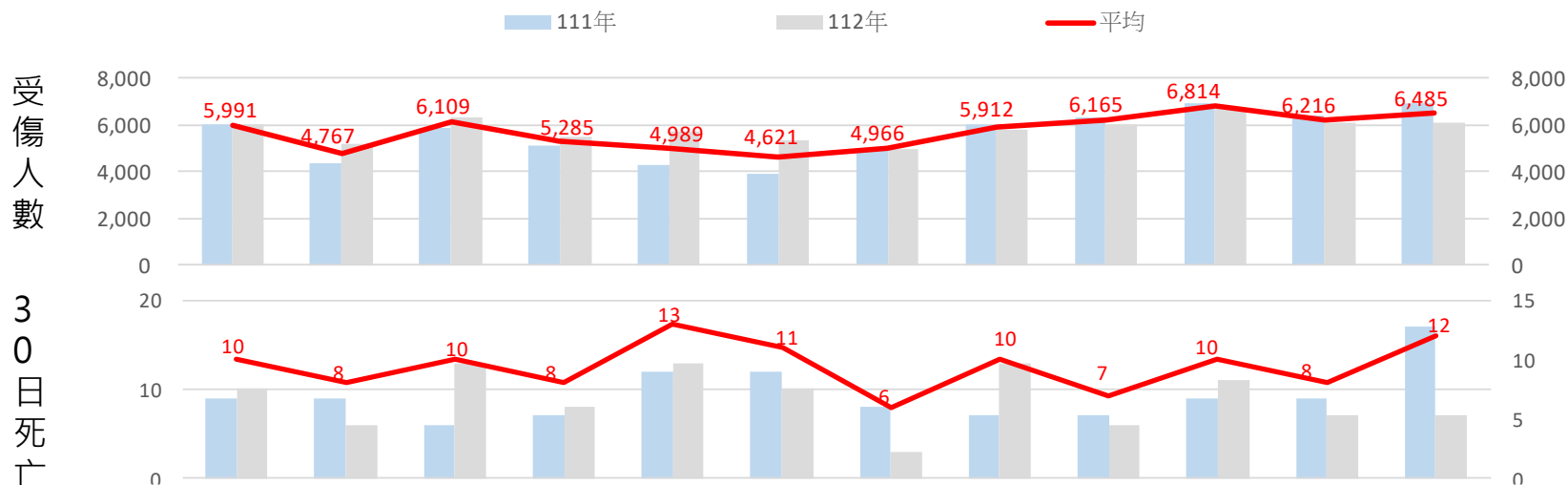


| 時 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|--------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 死亡相對風險 | 2.32 | 6.51 | 18.03 | 14.6 | 8.65 | 7.28 | 7.47 | 1.45 | 0.49 | 1.38 | 1.38 | 0.5 | 1 (基底) | 1.17 | 0.96 | 0.83 | 1.12 | 0.88 | 1.77 | 1.24 | 1.15 | 1.41 | 0.91 | 3.73 |

註：每小時事故率(死亡人數/受傷人數)相比，以12時為基底。

大專生每月事故發生情形

高受傷：10-12月，高死亡：5月、6月。

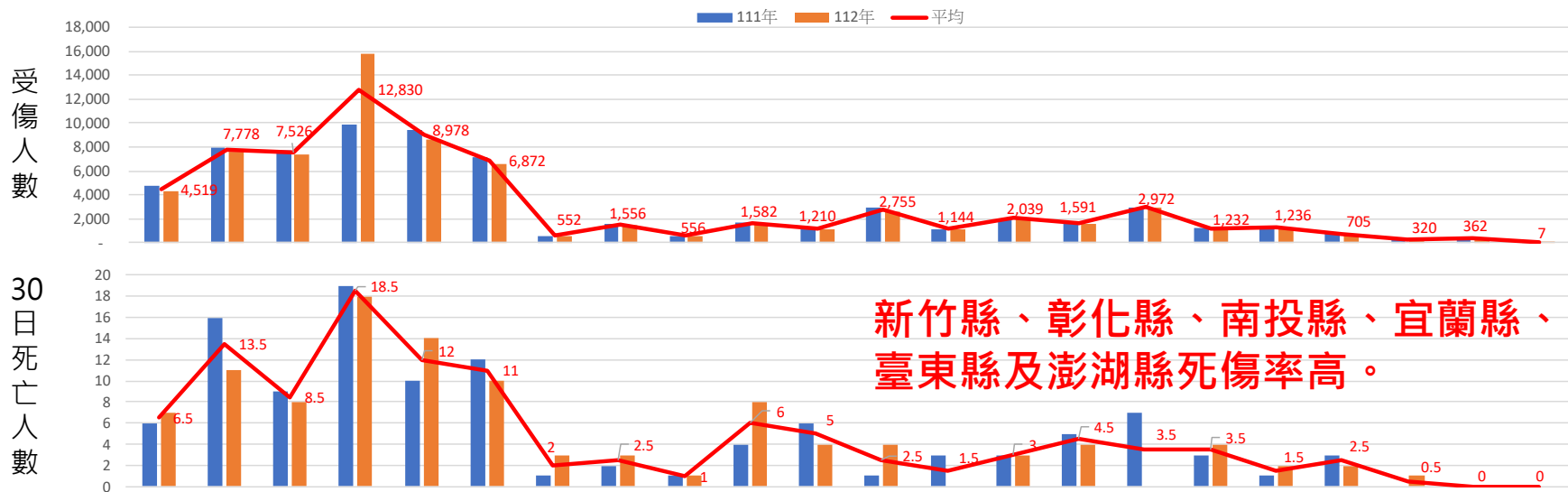


| 月份 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|--------|-----|------|------|------|-------------|-------------|------|-----|--------|------|------|------|
| 死亡相對風險 | 1.5 | 1.49 | 1.47 | 1.35 | 2.38 | 2.26 | 1.05 | 1.6 | 1 (基底) | 1.39 | 1.22 | 1.76 |

註：每月事故率(死亡人數/受傷人數)相比，以9月為基底。

111-112年大專生事故好發地點

六都縣市受傷事故多，新北市、臺中市、臺南市死亡事故高。

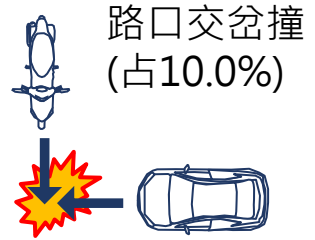
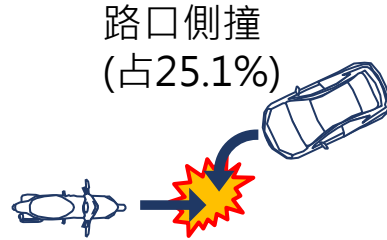
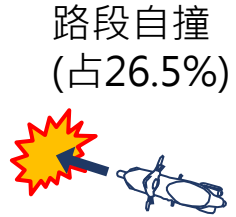


| 縣市 | 臺北市 | 新北市 | 桃園市 | 臺中市 | 臺南市 | 高雄市 | 基隆市 | 新竹市 | 嘉義市 | 新竹縣 | 苗栗縣 | 彰化縣 | 南投縣 | 雲林縣 | 嘉義縣 | 屏東縣 | 宜蘭縣 | 花蓮縣 | 臺東縣 | 澎湖縣 | 金門縣 | 連江縣 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|-------|-------|------|------|------|-------|------|-------|-------|------|-----|
| 死傷率 | 2.0% | 6.3% | 8.1% | 7.3% | 9.4% | 5.5% | 4.1% | 3.4% | 4.8% | 14.6% | 7.2% | 14.6% | 13.0% | 8.9% | 6.9% | 9.6% | 12.3% | 7.6% | 12.2% | 11.4% | 8.8% | NA |

死傷率=(死傷人數/該縣市大專生人數)×100%

註：學生人數資料來源取自教育部統計處。

大專生A1事故(30日)前三大事故型態



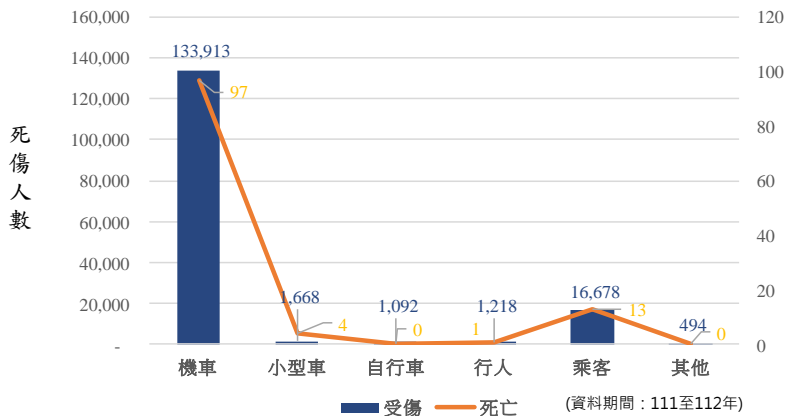
| | | | |
|-------|---|---|--|
| 運具及行向 | 機車直行79% | 機車直行73% (汽車右轉彎28%、汽車左轉彎30%) | 機車直行77% (汽車直行61%) |
| 地點 | <ul style="list-style-type: none"> 直路55%、彎路30% 自摔27%、撞護欄/路樹/電桿34% | <ul style="list-style-type: none"> 號誌化路口73% 無號誌路口22% 閃光號誌5% | <ul style="list-style-type: none"> 號誌化路口36% 無號誌路口41% 閃光號誌23% |
| 主要肇因 | <ul style="list-style-type: none"> 未注意車前狀態45% 酒醉(後)駕駛失控14% 超速失控11% | 第一當事者25%： <ul style="list-style-type: none"> 違反號誌管制或指揮29% 轉彎未依規定28% 非第一當事者75%： <ul style="list-style-type: none"> 未注意車前狀態17% 未依規定減速與超速失控15% | 第一當事者41%： <ul style="list-style-type: none"> 未依規定讓車55% 違反號誌管制或指揮22% 非第一當事者59%： <ul style="list-style-type: none"> 未依規定減速38% 未注意前車狀態15% |
| 防治重點 | <ul style="list-style-type: none"> 注意力集中、疲勞駕駛 酒駕、超速防制 | <ul style="list-style-type: none"> 轉彎車未讓直行車 防制闖紅燈 | <ul style="list-style-type: none"> 建立路口優先權觀念 防制闖紅燈 |

大專生常見交通事故樣態與可能原因

| | 用路人因素 | | 車輛因素 | 道路環境因素 | |
|---------------|---|--|--|---|--|
| | 年輕機車族 | 其他用路人 | | | |
| 影響事故發生機會之可能因素 | 路段自撞 | <ul style="list-style-type: none"> 未注意車前狀態45% | NA | <ul style="list-style-type: none"> 機車於橫向位移或過彎時易失控自摔(彎道30%) | <ul style="list-style-type: none"> 彎道標線夜間反光性不足，以致誤判彎道曲率(彎道30%) |
| | 路口側撞 | <ul style="list-style-type: none"> 駕駛行為(違反號誌29%、轉彎未依規定28%) | <ul style="list-style-type: none"> 路權觀念(未依規定讓車19%) 駕駛行為(轉彎未依規定12%、違反號誌11%) | NA | <ul style="list-style-type: none"> 路口因對向車輛或中央分隔島等導致視線不佳(號誌化路口73%) |
| | 路口交岔撞 | <ul style="list-style-type: none"> 路權觀念(未依規定讓車55%) 駕駛行為(違反號誌22%) | <ul style="list-style-type: none"> 駕駛行為(未依規定減速24%、違反號誌11%) | NA | <ul style="list-style-type: none"> 閃光號誌與無號誌化路口視距不佳(41%) |
| 影響事故嚴重程度之可能因素 | <ul style="list-style-type: none"> 未配戴安全帽 酒駕 超速 無駕照或駕照被吊扣 | <ul style="list-style-type: none"> 酒駕 | <ul style="list-style-type: none"> 與大型車(全聯結車、曳引車)發生事故 | <ul style="list-style-type: none"> 路側設施(如：電線桿、路樹等) 夜間 | |

大專校院學生交通事故概況

- **整體**：近期我國大專校院學生因道路交通事故死亡人數每年約為**110人**，受傷人數約為**6.8萬人**。



- **運具**：以機車86%為大宗。
- **月份**：交通事故易發生於**10月至12月**；**5月、6月**為死亡風險較高的月份。
- **時段**：交通事故易發生於**上、下午尖峰及中午**；死亡風險較高之時間則為**凌晨與清晨**。
- **影響交通事故嚴重的因素**：

安全
帽

酒駕

大型
車

無照
駕駛

夜間

降低事故嚴重因素防治重點(1/3)

安全帽



- 機車騎乘時**確實佩戴**安全帽
- 樣式建議配戴**全罩式**安全帽
- 挑選國家標準 **CNS 2396** 認證標章的安全帽

法規

依據「**道路交通安全規則第88條第1項第5款**」規定，機車騎士及後座乘客都應該戴安全帽。

罰鍰

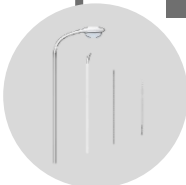
未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺幣**五百元**罰鍰。

大型車



- 「**迴避危險**」為主，看到大型車都要遠離。

夜間



- 道路：加強**夜間照明**設備、確保彎道標線夜間**反光性**
- 駕駛：避免疲勞駕駛

降低事故嚴重因素防治重點(2/3)

酒駕

防治措施

- 喝酒不開車：
慢車、汽機車
- 酒後代駕



法規

- 依據**道路交通安全規則**第114條第2款規定，駕駛人「吐氣所含酒精濃度達**每公升0.15毫克**」或「血液中酒精濃度達**百分之0.03**以上。」，即**違規酒駕**。
- **刑法**第185條之3第1項第1款「吐氣所含酒精濃度達**每公升0.25毫克**」或「血液中酒精濃度達**百分之0.05**以上」即**觸犯刑法**。



處罰

酒駕·毒駕·初犯

| | |
|----------------------------|---|
| 罰 機車 1萬5千~9萬元 | 一併處罰 1. 停業保留車牌 2. 吊扣牌照1~2年 3. 吊扣牌照2年 4. 強制參加酒後講習 具結擴大車隊駕駛身份，加重罰鍰 (4年內不得再考) |
| 罰 汽車 3萬~12萬元 | 加重處罰 - 肇致2人以上死傷、或數人重傷； 增加罰鍰10年 - 數人重傷或死亡： 1. 停業入車牌 2. 吊扣牌照且不得再考 |

酒駕·毒駕·再犯 10年內第2次

| | |
|------------------------|-------------------------|
| 罰 機車 罰9萬元 | 罰 汽車 罰12萬元 |
|------------------------|-------------------------|

經專業業者告知違規規定，駕駛人仍違規者增加罰鍰1/2

10年內3次 以上：罰前次處罰金額+9萬元(累計共上繳)
舉例：前次違規處罰為汽車，罰12萬+9萬，共罰21萬

| | |
|--|---|
| 併發 1. 停業保留車牌 2. 吊扣牌照 (3年內不得再考) 3. 吊扣牌照2年 4. 強制參加酒後講習 5. 吊扣保險、罰戶及違停等罰 | 併發 - 數人重傷或死亡： 1. 停業入車牌 2. 吊扣牌照且不得再考 |
|--|---|

交通事故型態、成因、防治重點

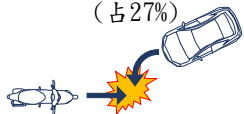
事故型態

路段自撞、路口側撞、路口交岔撞、追撞、同向擦撞為主要事故型態。

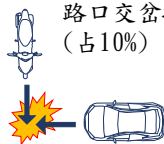
路段自撞
(占30%)



路口側撞
(占27%)

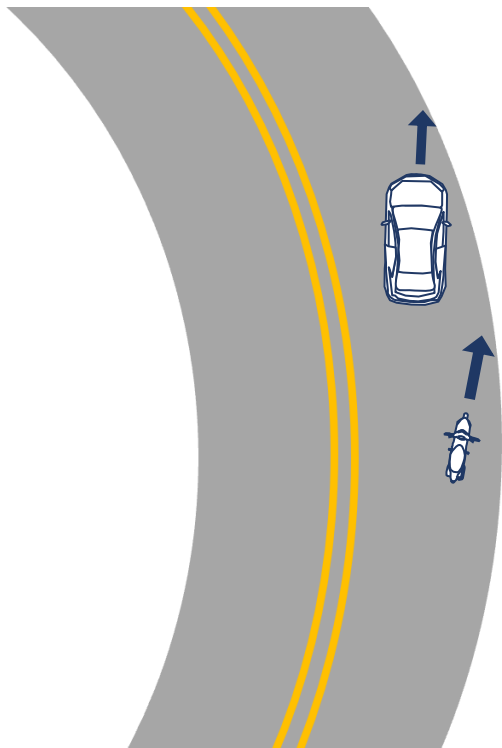


路口交岔撞
(占10%)



| 運具及行向 | 機車直行90% | 機車直行65% (汽車右轉彎22%、汽車左轉彎31%) | 機車直行67% (汽車直行50%) |
|-------|---|--|--|
| 地點 | <ul style="list-style-type: none"> 直路65%、彎路26% 自摔29%、撞護欄/路樹、電桿38% | 號誌化路口68% 無號誌路口26% 閃光號誌6% | 號誌化路口42% 無號誌路口33% 閃光號誌25% |
| 主要肇因 | <ul style="list-style-type: none"> 未注意車前狀態29% 恍神、緊張、心不在焉分心駕駛25% | 第一當事者29%： <ul style="list-style-type: none"> 轉彎未依規定44% 違反號誌管制或指揮22% 非第一當事者71%： <ul style="list-style-type: none"> 未依規定讓車(與讓車先行)41% 轉彎未依規定18% | 第一當事者33%： <ul style="list-style-type: none"> 未依規定讓車(與讓車先行)50% 非第一當事者67%： <ul style="list-style-type: none"> 違反號誌管制或指揮38% 未依規定讓車(與讓車先行)25% |

路段自撞



型態說明

汽(機)車自行造成之單一車輛事故，包括：路上翻車/摔倒、撞護欄(樁)、撞路樹、撞電桿、其他等等。

主要肇因

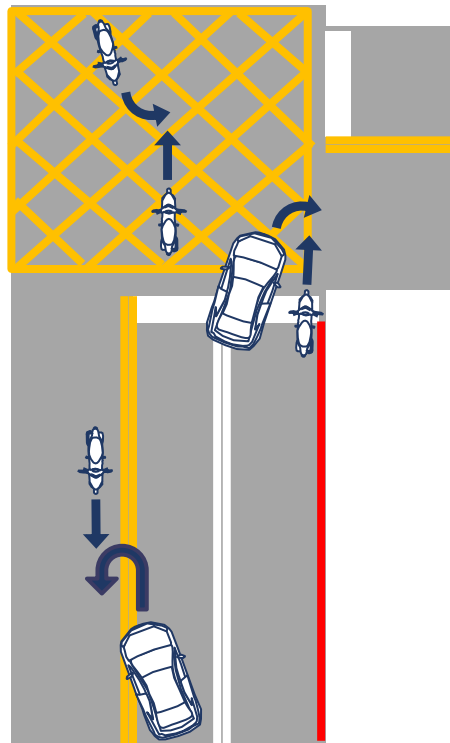
- 未注意車前狀態
- 恍神、緊張、心不在焉分心駕駛
- 超速或速度過快

防治重點

- 注意力集中
- 嚴禁疲勞駕駛



路口側撞



型態說明

車輛行駛於轉向過程中(不含變換車道)與其他直行車輛發生碰撞情況。

主要肇因

- | | |
|---|---|
| 第一當事人(主要肇事者) | 非第一當事人 |
| <ul style="list-style-type: none">• 轉彎未依規定• 違反號誌• 超速或速度過快 | <ul style="list-style-type: none">• 未依規定讓車• 轉彎未依規定 |

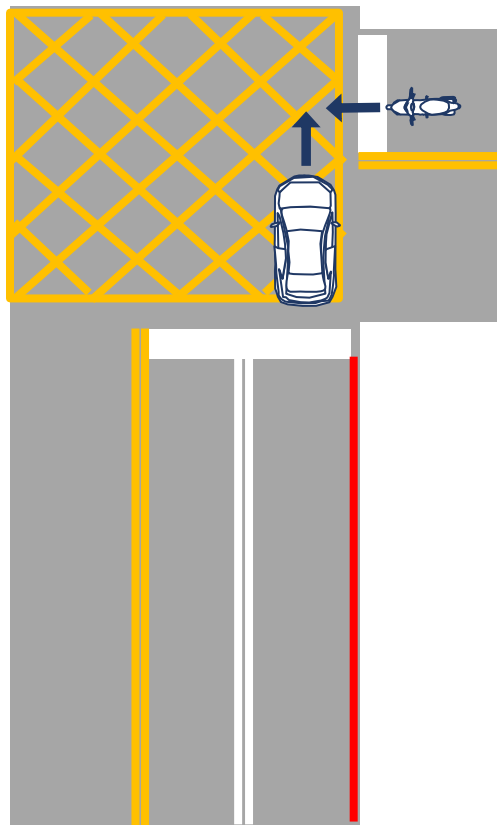
防治重點

- 轉彎車應讓直行車
- 動線分隔(禁左、兩段左轉、左轉專用時相)



圖片來源：關傳媒。

路口交岔撞



型態 說明

發生於路口內、兩不同方向車輛(對向除外)直線通過路口時之撞擊情況。

主要 肇因

第一當事人(主要肇事者)

- 未依規定讓車
- 超速或速度過快

非第一當事人

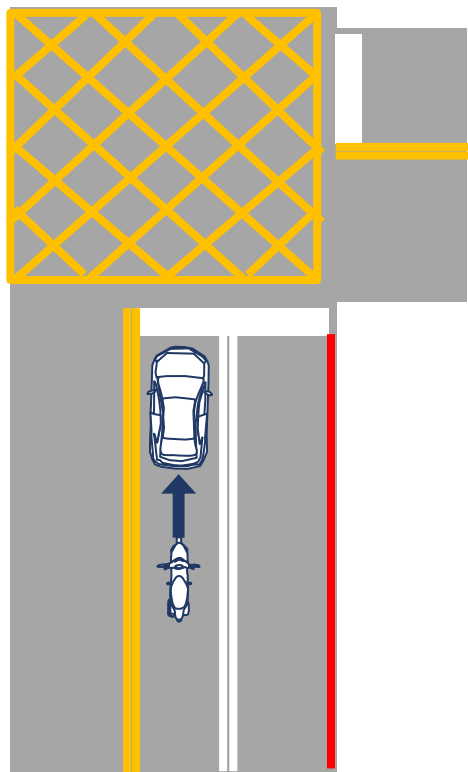
- 未依規定讓車
- 違反號誌
- 路口優先權觀念
- 嚴禁闖紅燈
- 防禦駕駛觀念

防治 重點



圖片來源：NOWnews。

路口或路段追撞



型態
說明

同方向行駛中車輛，後車與前車發生碰撞。

主要
肇因

- 第一當事人(主要肇事者)
- 未保持行車安全距離
 - 超速或速度過快

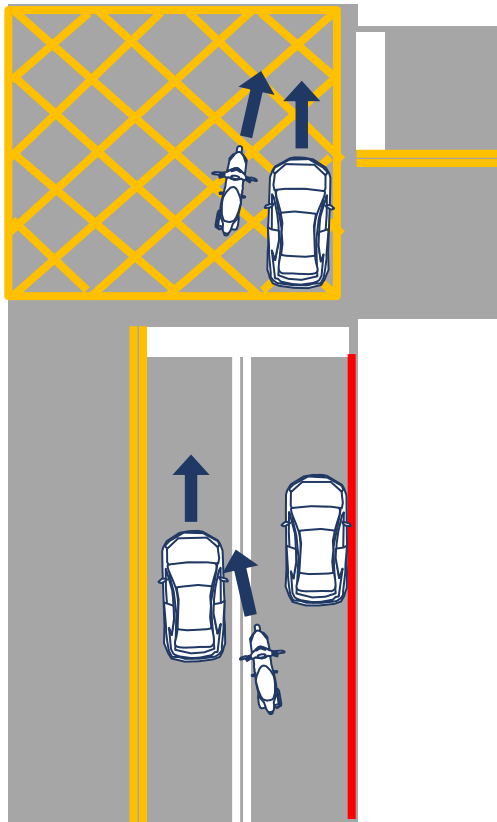
防治
重點

- 注意力集中、疲勞駕駛
- 煞停距離與危險感知
- 超速防治



圖片來源：1.中華新聞雲；
2.聯合新聞網。

同向擦撞



型態說明

幾近平行之兩股車流中(同向行駛)，車體側面部位及車頭與車體側面、車尾與車體側面相撞(含變換車道)。

主要肇因

第一當事人(主要肇事者)

- 未保持行車安全間隔
- 變換車道或方向不當
- 超速或速度過快

防治重點

- 注意周遭車輛位置與距離
- 教導變換車道與超車注意事項



圖片來源：1.警政時報；
2.中時新聞網。

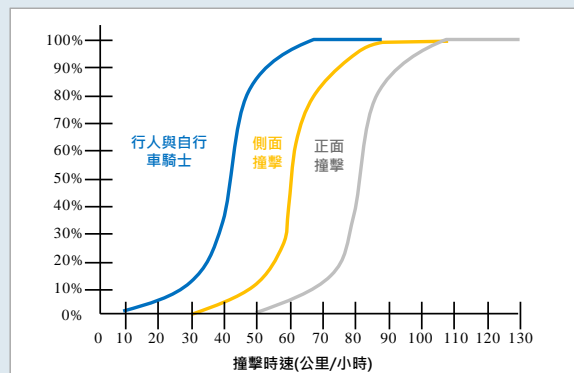
03

交通安全-汽車篇

行車速度與行車安全

車速

- **車速越快**發生碰撞時，駕駛人與乘客的**死亡率越高**。



安全距離

- 車輛停止距離 = 反應距離 + 煞車距離
- 應隨時注意車速與安全距離

反應時間



車輛檢查

一輪

輪胎

- 引擎冷卻水
- 電瓶水
- 雨刷水

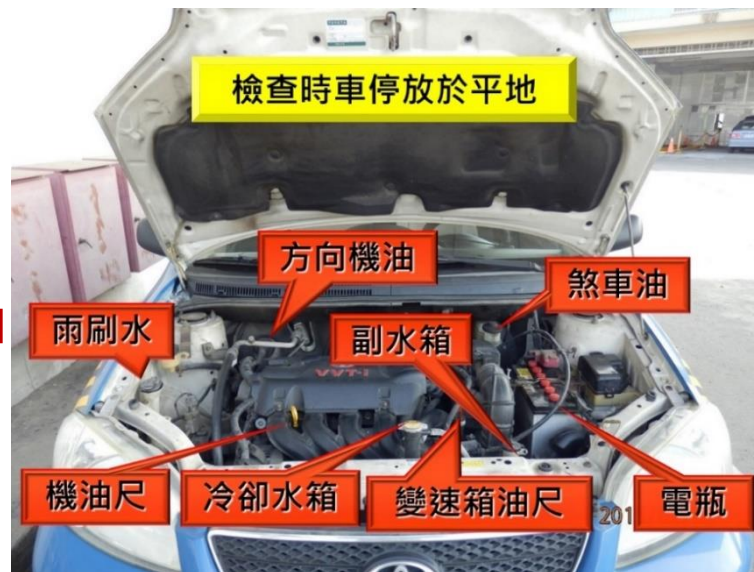
三水

- 頭燈
- 儀表板燈
- 方向燈
- 霧燈
- 煞車燈
- 倒車燈

五油

- 動力方向盤油
- 引擎機油
- 變速箱油
- 煞車油
- 汽油

六燈



防禦性駕駛(1/3)

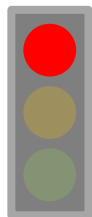
行經紅綠燈號誌或無號誌路口



- 右腳移至煞車踏板上預作停車準備，並確認左右狀況後緩慢加速再通過。



- 黃燈時，預備停車。



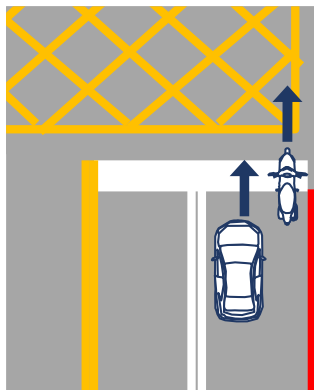
- 提早放鬆油門並適當減速，與前車保持約半個車身以上的距離。



- 無號誌，減速到可安全停車的速度，並採取預作停車的動作。

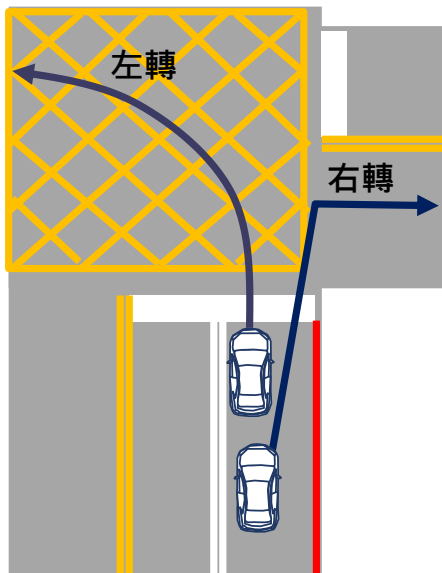
防禦性駕駛(2/3)

與機車並排、停車起步



- 等機車先起步後，車輛再起步，後續若要超越，需考量兩者間距橫向距離是否足夠。

左轉、右轉動線

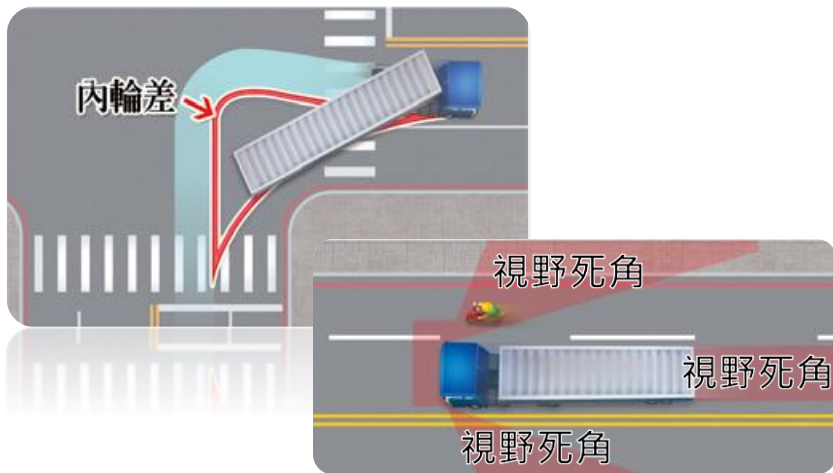


- 左轉時，轉彎弧度可大一些，勿提早左轉，並小心A柱盲點。
- 右轉時，盡量漸漸地縮小右側空間，使機車無法從縫隙進入。

防禦性駕駛(3/3)

路口附近有大型車

「迴避危險」為主，看到大型車都要遠離。



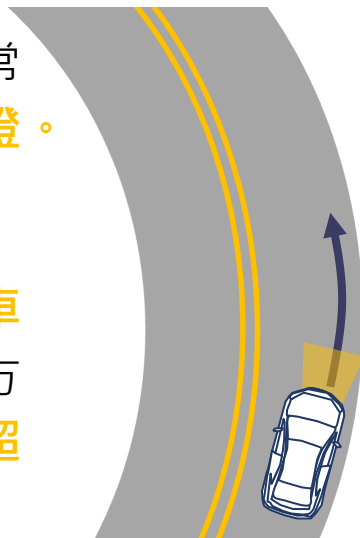
道路環境

彎道

盡量靠車道右側行駛、常時開啟大燈或使用晝行燈。

超車路段

前車突然慢下來或停在車道上，即應考量車輛前方有其他狀況，不要任意超車。



汽車主動安全系統

「主動安全」科技泛指在車輛意外發生之前，可以幫助駕駛人避免事故發生的車輛安全科技。

輔助及警示



前方防撞警示系統 (FCW)
車道偏移警示 (LDW)
車道維持輔助系統(LKA)
主動巡航系統 (ACC)
車道維持輔助系統(LKA)

盲點偵測系統 (BSD)
胎壓監測警示系統 (TPMS)
前方預防追撞系統 (PCS)
後方來車預警防撞系統 (RCW)

預防失控



防鎖死煞車系統 (ABS)
煞車輔助系統 (BAS)
循跡控制系統 (TCS)
動態穩定系統 (ESC)
電子煞車力分配系統(EBD)

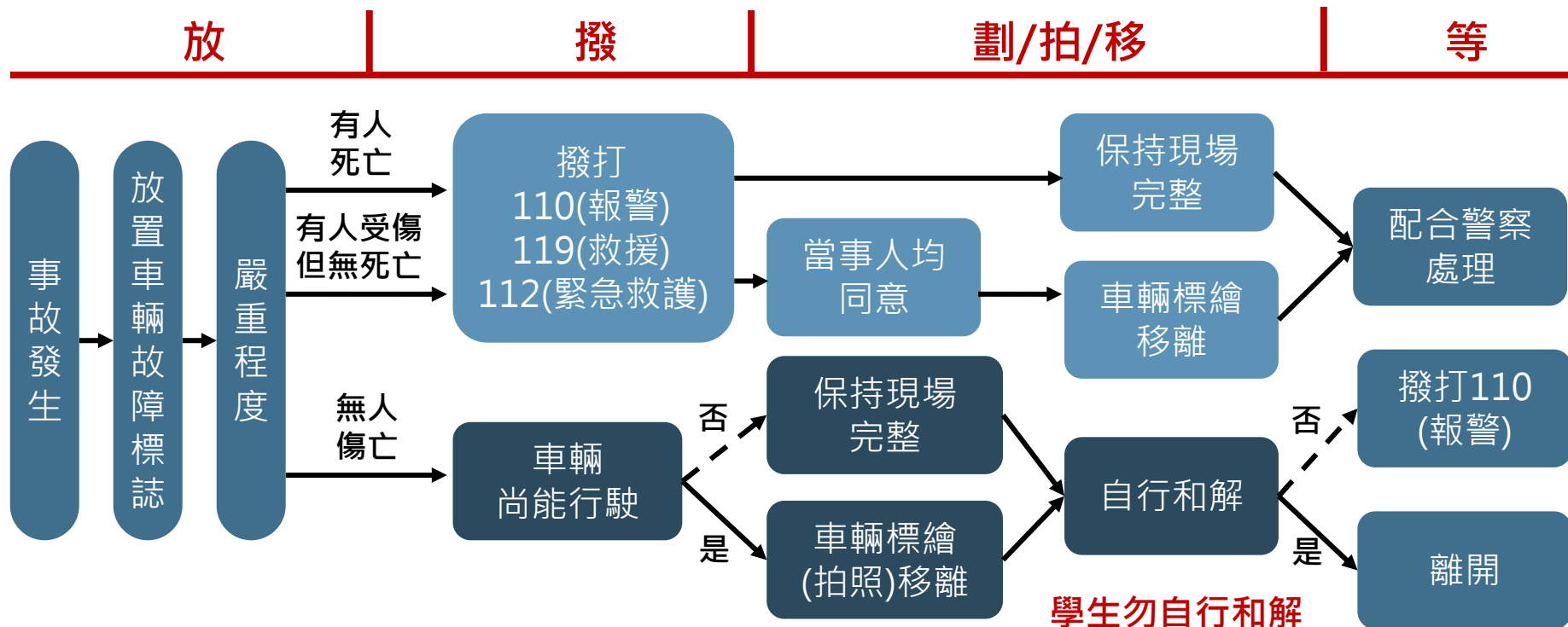
簡報結束，

敬請指教。

附件1

補充教材 – 交通事故處理

事故處理



汽機車保險

| 保險種類 \ 理賠對象 | 我方 | | | 對方 | | | 第三人 |
|-------------|----|----|----|----|----|----|-----|
| | 駕駛 | 乘客 | 車輛 | 駕駛 | 乘客 | 車輛 | 路人 |
| 強制責任險 | | ● | | ● | ● | | ● |
| 第三人責任險 | | | | ● | ● | ● | ● |
| 超額責任險 | | ● | | ● | ● | ● | ● |
| 乘客體傷責任險 | | ● | | | | | |
| 駕駛人傷害險 | ● | | | | | | |
| 汽機車竊盜險 | | | ● | | | | |
| 汽機車車體險 | | | ● | | | | |

- 法律**強制**汽機車所有人或駕駛人應投保**強制責任保險**。
- 建議投保**第三人責任險**，保險公司會出面協助處理事故理賠。

附件2

補充教材 - 校內道路改善

校內道路改善參考法規(1/3)

| 法規名稱 | 條例 | 分類 | 主要內容 |
|----------------------------|---------|------|--|
| 道路交通 標誌標線 號誌設置 規則 | 第25條 | 彎道 | <ul style="list-style-type: none">連續彎路標誌，用以促使車輛駕駛人減速慢行，設於路線具有反向曲線或連續轉彎。連續急彎路段，至少每隔二公里應設置一面標示。 |
| | 第134條 | 彎道 | 安全方向導引標誌於彎道路段時，不得少於三面。雙向設置時，路面應劃設分向限制線或增設反光路面標記。 |
| | 第162條 | 彎道 | 反光導標及危險標記，用以標示道路上之彎道、危險路段、路寬變化路段及路上有障礙物體，以促進夜間行車安全。 |
| | 第22/26條 | 坡道 | <ul style="list-style-type: none">險坡標誌應於道路縱坡在百分之七以上之路段設置。 |
| | 第30條 | 交岔路口 | <ul style="list-style-type: none">岔路標誌，用以促使車輛駕駛人減速慢行，注意橫向來車相交。設於交岔路口將近之處。 |

校內道路改善參考法規(2/3)

| 法規名稱 | 條例 | 分類 | 主要內容 |
|----------------------------|---------|-------|---|
| 道路交通 標誌標線 號誌設置 規則 | 第226條 | 學校出入口 | 視需求設置行車管制號誌，其每日運作時間應予適當之管制。 |
| | 第37條 | 路面 | 路面顛簸標誌，設於路面顛簸路段或特設跳動路面地段將近之處。 |
| | 第38/39條 | 路面 | 路面高突(低窪)標誌，設於路面突高聳(低窪)路段將近之處。 |
| 交通工程 規範 | 5.4 | 號誌 | 特種閃光號誌，在特殊路況之路段得視需要設置或採用其他型式之特種閃光號誌。 |
| | 8.2.1 | 護欄 | 社區、行人與慢車應予防護之地點，應考慮設護欄。 |
| | 8.3.1 | 護欄 | <ul style="list-style-type: none">設置間隔不宜小於60公尺。護欄面至路面邊線至少有0.25公尺以上之距離。 |

校內道路改善參考法規(3/3)

| 法規名稱 | 條例 | 分類 | 主要內容 |
|-----------------------|--------|----------|------------------------------|
| 市區道路及 附屬工程設 計規範 | 12.5 | 減速 設施 | 交通寧靜區設施依機能可歸類為流量管制設施及速率管制設施。 |
| | 19.1.1 | 照明 | 危險或易肇事路段應設置照明。 |

附件3

補充教材 – 小考題目與解答

您知道嗎？

- **Quiz#1：走路要靠哪一邊走？**

- 在未設置人行道之道路，行人應靠邊行走。
- 行人「背對」來車與「面對」來車都有不同的風險：
 - 在兩側都能行走的路段上，行人背對來車行走，無法看到後方來車的動向，一旦有狀況無法提早反應。
 - 在兩側都能行走的路段但有小巷道時，行人通過巷口時，可能因視線遮蔽而沒注意到巷口駛出的車輛，因此通過巷口前，應先探頭查看巷道有無來車，確認安全時再走。
 - 當路段上有障礙物或停靠車輛時，行人無論面對來車(或背對來車)都須探頭(或擺頭)注意有無來車，確認安全再繞過。

您知道嗎？

- Quiz#2：您會騎「二輪車」嗎？
 - (腳踏)自行車
 - 自行車是「車」，不可逆向行駛。
 - 在劃有快、慢車道分隔線之道路，自行車應行駛慢車道。
在沒有劃分慢車道之道路，則盡量靠道路右側行駛。
 - 路段上有障礙物或停靠車輛時，比手勢示意後方用路人我的行向，並轉頭看後方有無來車，確認安全後再繞過障礙物或停靠車輛。
 - 自行車上配備車頭燈、車尾燈或反光條等可提高車體明視度。

您知道嗎？

- **Quiz#2：您會騎「二輪車」嗎？**
 - ◻ 電動輔助（電輔）自行車
 - 駕駛人滿**18歲**，可附載**20公斤**以內。
 - 腳踏自行車與電輔自行車**不可雙載**，但可以有條件的附載一名幼童。
 - ◻ 微型電動二輪車（昔稱「電動自行車」、**2022.11.30.正式納管**
 - 需完成掛牌、投保強制險才可以上路騎乘。
 - 必須符合年滿**14歲**、不得擅自改裝、不得載人、時速上限**25公里**等相關規定。

秒懂電動車差異

| 電動輔助自行車 | 微型電動二輪車 |
|---|---|
| 有腳踏板 以人力為主電力為輔的車款 | 無腳踏板，不用腳踩就能直接騎乘 以電力直接輸出的車款 |
|  |  |
| 不需要 | 寬假 |
| 不需要 | 掛牌 |
| 不需要 | 保險 |
| 為了安全，建議戴上 | 安全帽 |

資料來源：<https://www.giant-bicycles.com/tw/page-21637>

您知道嗎？

- **Quiz#3：如何穿越非號誌化路口？**
 - 《道路交通安全規則》第102條第1項第2款
 - 少線道車應暫停讓多線道車先行
 - 車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行
 - 同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行
 - 停、讓標誌
 - 閃黃燈要減速（讓）、閃紅燈要停車（停）

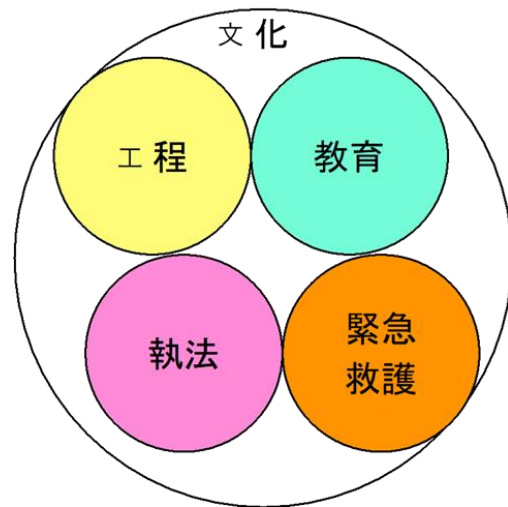


附件4

補充教材 – 其他

交通安全診斷與改善—**MOTIVE**

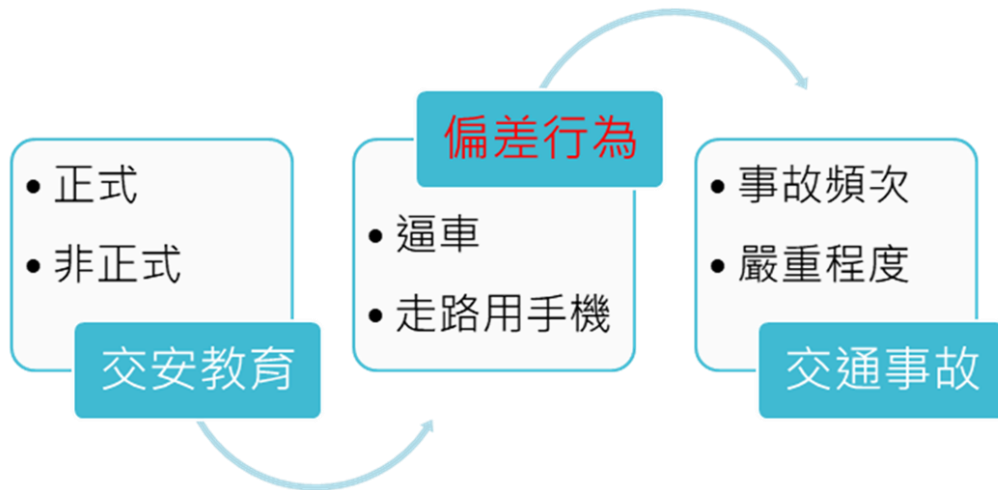
- **M**otivation
- **O**bject identification
- **T**arget(s) setting
- **I**dentifying problem(s)
- **V**erifying measure(s)
- **4ES** (Engineering, Enforcement, Education, Emergency)



交通安全教育的內涵

- 交通安全教育包含各項正式與非正式的教育措施，主要的目標在於培養民眾具備正確的交通安​​全相關知識、內涵、技能、態度，以期能安全地參與各種交通環境中 (Institute for Road Safety Research, SWOV) 。
- 如何評估交通安全教育的成效 (SWOV) :
 - 改變若干交通行為與提升交通安全有顯著的因果關係；
 - 針對特定交通行為偏差的族群進行探討、而該族群有機會改變其不當的交通行為；
 - 考量什麼原因造成偏差的交通行為；
 - 提供當事人從自身的經驗中學習改進的機會。

交通安全教育與道安績效之關聯



資料來源：胡守任 (2022年9月) · 我國交通安全教育的評量與精進。