

◇ 109 年全國「交通安全週」計畫一路口行人安全座談會

◇ 議時間：109 年 9 月 18 日(星期五)上午 9 時 30 分

◇ 會議地點：交通部二樓會議室 0205 室

(臺北市中正區仁愛路 1 段 50 號)

◇ 主持人：林理事長良泰

◇ 議程：

一、主席致詞：很榮幸在本週交通安全週的最後一天，辦理本次座談會，邀請各位學者專家一起來分享本次座談會的主題：路口停讓行人，主要的原因為今年度有很多行人在路口遭遇 A1 事故，社會各界對於這類事故都非常重視，感謝交通部道安委員會針對這項議題與學會共同舉辦本次的座談會，希望各位專家學者、團體多給予指導，讓我們針對如何有效推動路口停讓行人的運動，可以發揮預期的效果。以下請毛專員先作簡報，再來與各位進行意見交流。

二、主辦單位簡報：略。

三、意見討論：

(一) 國防大學運籌管理學系 王中允教授

1. 交通安全對於每一位國人是非常重要的，因此教育部將交通安全列為終身教育，既然是終身教育，就有必要以全國之力推動；道路交通原則由「人、車、路」三個面向組成，交通主要是為人設計，以人為本，因此人的安全為最重要，在簡報中發現路口肇事死傷人數佔交通事故死傷總人數的 40%，也因此須將該問題優先討論，在消彌這 40% 的同時，事實上也可能衍伸出其他的力量，提昇大家對交通安全的重視，進而可能將剩下的 60% 也消彌，因此今年交通安全週以路口安全入手是最很好的議題。就個人這幾年參與新北市車輛事故鑑定委員會議中發現，在路口肇事主要有二種樣態：1. 行人違規、2. 車輛違規，因此將所有責任都放在車輛上不一定是對的，行人也有本身該負的責任，即使如此，生命的價值是金錢難以衡量的，因此即便是行人違規我們也要預防在錯誤

的狀況下產生無法挽回的遺憾。

- 2.除了宣導車輛在路口減速慢行、停讓行人之外，是否有機會就制度上、法規上或交通工程設計上讓路口更安全。目前路口號誌設計藉由號誌時相輪替規範用車輛與行人的行止，但目前發現車輛與行人在共用時相時可能會產生衝突，而此種衝突是雙方都遵守交通規則之下、因為疏忽或視線死角而造成遺憾。因此在交通道路設計上，是否有更精進的規劃。停讓是車輛在路口一種態度的要求，但若能在路口設計行人保護時相，讓行人可以安全的橫越道路。但目前行人專用時相路口的設計，只在某些特定路口實施，應考量行人專用時相是否可以更普及的設計標準，就交通工程號誌設計上做制度的保護。例如仿效香港行人兩段式的過馬路，在道路中間安全島等待，讓左、右轉車輛先行通過，利用交通工程手段隔絕人與車輛衝突，以保障行人穿越道路的安全。
- 3.執法是種教育，執法中最忌諱在執法者前面違規，而執法者卻不取締，這樣會讓交通安全法規沒尊嚴，如此民眾就不重視它，因次要讓交通法規有權威性，權威性在於法律的有效執行。
- 4.推動交通安全教育，可以善用各種管道將法規的意義反映出來，這需要媒體的配合，將交通安全教育加以傳播。交通安全教育不是知識的傳遞，而是常識的傳遞，因此需要操作體驗，目前監理單位中有各式的交通安全教育體驗，但若要推動全民終身教育，建議可以考慮設置交通公園的模型，供全民體驗。
- 5.評估路口停讓觀念是否有效傳遞，可以觀測相關網站點閱率，若點閱率或下載率未增加，宣導是否並無效果，因此要考慮更多元的宣傳管道，例如：在園遊會、里民大會等場合中宣傳，將交通安全觀念有效推展出去。
- 6.行經支道及幹道路口，車輛行駛為停與慢，慢的意義應該是隨時可以煞停且保持高度警戒，目前在做路口宣導時，很多人常常不了解慢的定義，這項概念也要多加宣導。

(二) 中央警察大學 曾平毅教授

- 1.路口事故約占 40%，而路口占道路系統面積僅不及 6%，路口所占道路面積比例如此小，事故比例卻如此高，因此從路口

下手是推動道安工作正確的方向，因為它是事故高且是最危險的地方。

2. 在今年 9 月大執法，乃是因事故問題嚴重，需將事故降低；但仍須找出肇事原因，據以研提解決的方向。交通安全週的活動算是跨出一步，雖然數字有下降、但成效仍需審慎評估。建議每學期的第一個月或者每月的第一週都是交通安全週，因為活動宣導並非教育，且行政權不斷受挑戰，因此交通安全需要從扎根教育開始，因為交通安全教育不可偏廢。
3. 建議不要用「安全是唯一的路」當標語，以「我一定要安全回到家」為口號，較為直接且有效。開啟車門也不要以「二段式開啟車門」來宣導，而是以「確認沒有來車才可以安全開啟車門」，各種宣導方式的基礎，只有在安全確保的前提下，才可以動作。
4. 目前道路交通安全氛圍很差，大車上雖安裝多種安全配備，但絕大部分的駕駛人卻不使用；警察公務太過繁忙，執法強度與成效有受到考驗。另外，現在的酸民文化，也讓警察執法的難度提高。
5. 交通法規沒有明確的路權字眼，應以道路的通行次序、優先次序、通行方法來教育，而非只強調權利。
6. 宣導道安相關觀念，可以在特定時機、透過特定群組來討論。

（三）靖娟兒童安全文教基金會 林月琴執行長

1. 交通設施的浮印，孩子本就較容易圖像化，小綠人奔跑似乎鼓勵兒少奔跑，因此交通設施的設計，就需要特別考慮。路口 Z 字型的設計，可阻斷兒童奔跑。行人死亡資料中，兒少比例最高，其中又以奔跑占五成，在其他國家中，人行道旁設有欄杆禁止行人在路段中穿越，雖然目前一直教導孩童在路口穿越、而不要在路段中穿越，然而一直有孩童在路段中穿越，造成不少行人交通事故。目前臺灣交通設計始終停留在便民而非安全考量，然而在便民之餘，可能帶來傷害。另外針對車子 A 柱簍空的設計方面，若 A 柱簍空在轉彎時依然可以看見行人，是否可以請車商在設計上多做考量。
2. 未來類似今天的活動，是否每週都可以於媒體上曝光，且邀請學校與企業配合，其中企業並非交通相關行業，而是全部企業，因為不同企業的員工也要往返工作地點與家庭之間，

因此企業也有責任保護其員工的安全。另外，也可廣邀民間團體、家長團體一起來合作，目前網紅是最佳的行銷方式之一，未來也可考慮請網紅幫忙宣傳。本會目前除了配合入校宣導交通安全觀念之外，同時正在研擬交通安全教育核心能力，未來也將與教師團體溝通，降低推動時的反彈，以校定課程去推動，彈性較大。另網民的思維也要溝通，交通安全週的活動要持續每年辦理，進而產生道安的氛圍。

(四) 台灣交通安全協會 林志學理事

1. 駕駛行為原則上會先觀察環境，經判斷後再做出行為，當環境對駕駛行為有他定影響先於自定影響時，在道路工程設計上應多加思考，例如庇護島等相關設計，避免衝突發生。在車輛工程上，因 A 柱須能承受極大的壓力，為兼顧撞擊之下的壓力與駕駛視野，通常也會有角窗，建議可以檢視目前車安中心有關視野的法規，駕駛是否有辦法在行車中盡到義務注意行人。在行車中需確認注意的事情繁多，補助設備會增加駕駛的確認工作，因此經研究顯示效果不佳；國外目前以增加直接視野，車窗下降的車輛工程為主，因此交通部也可以思考是否針對購買此類型的車種有購車上的補助，以增加駕駛人購買該類較安全車種的意願。
2. 宣導主題為路口慢看停，但卻多對行人宣導，建議應多對駕駛人進行各種路口特性或駕駛技巧的相關宣導。
3. 執法是懲罰教育，懲罰教育是當執法者不在時就沒效果。建議應多做道路設計的檢討與全民道安教育的落實。

(五) 台北市交通文教基金會 張邱驊理事

1. 道安宣導可以每月以帶狀主題訂定目標做宣導，網路宣導不宜以硬性的網頁做宣傳，因為效果有限，若是可以透過網路式的贈獎小活動設計，較能吸引大眾的注意，並引發迴響。
2. 針對路口震動路面、直角化等作法，以強迫車輛行經路口減速，是否會有其他效果，但如何避免其他效應也是需要思考的。建議先針對重點式路口透過科技執法進行常態性的執法，讓交通規則在國民生活中落實。另外，年長者路口安全、無號誌路口安全、電動自行車路口安全，都是急需檢討與改善的，以建構整體的交通安全環境。

(六) 聯合報 蔡惠萍小姐

從禮讓到停讓，聯合報是做此議題的始祖，在民國 101 年 9 月份聯合報規劃一項願景工程，做了公路正義的主題，也產生很大迴響，當時也實施交通大執法。聯合報將路口禮讓行人，當成一個重大議題，派出三組人馬到國外，瞭解國外行人如何過馬路，在 102 年 10 月做追蹤調查，從 101 年 10 月至隔年 9 月，車禍死亡人數比去年同期少了 136 人，行人死亡少了 25 人，102 年開始車禍死亡人數都維持在每年 412 人，直到去年開始人數又暴增至 480 多人。在該系列報導結束之後，除了促成交通大執法的開始，也使考照制度因此改變，由場考改為路考。雖然此制度對汽車禮讓行人的情形有進步，但摩托車仍然缺乏類似態度的轉變。本次交通大執法是因為行人死傷情況嚴重，讓我們感覺難過，但慶幸的是交通部對此事重視，在數據上也看到因為大執法而人數下降，代表執法有用，但若只有三分鐘熱度，當熱度結束就沒了，因此見警率是很重要，將見警率內化成習慣，才有實質的效果。至於如何改善交通安全，短期是執法，中期是交通工程，長期是教育。去年聯合報又做了【要命設計，斑馬線殺人】報導，因為國內在行穿線上缺少庇護設備，例如庇護島、Z 字型、行穿照明，另行人專用號誌現在雖然無法全面做到，是否可用時間差，讓行人先行，也是可以思考的方向。事後的評估與追蹤也是很重要的，做得好的縣市也是要鼓勵的，讓其他縣市知道其做法，全面提升道路交通安全的水準。

(七) 社團法人中華車會 羅楚東理事

中華車會在推廣道安上算是新生兒，但我們是國際汽車聯盟的會員，可以分享國際上的相關經驗。教育與宣導難以區分，教育放在學校中是必須要去做，另各民間團體屬性不同，以車會為主我們常跟車商合作，在活動設計上我們常共同舉辦安全駕駛體驗營隊，未來辦活動時也考慮將路口由「禮讓」變「停讓」這樣改變做說明，宣導方面未來若需要各民間團體提供資源時，我們也會以國際汽車聯盟的會員作為合作的平台，共同來推動國內的道路交通安全工作。

(八) 酒與社會責任促進會 傅鴻懿理事

本會在推廣反酒駕活動中，以持續針對大專院校進行五年以上的宣導，也與汽車業者合作進行反酒駕教育，本會願意貢獻在媒體上的資源，一起與其他組織及交通部共同推動交通安全教育。媒體的推廣非常重要，本會這三年已經將宣傳工作全部投入電子媒體，例如 YOUTUBE、浪等平台，與直播主合作，帶動粉絲認同擬宣導的相關事項。

(九) 台灣千里步道協會 周聖心理事

1. 台灣千里步道協會主要的工作是串聯環島與單車路廊，因此在經過城市時會就會發現走路或騎單車的問題。本會在 2008 年時曾經進行立法遊說，促成公路法第 58 條增修條文，因為原條文中未提及走路及單車的設計，增修條文則增加公路上應劃設保障行人及單車的設施、替代道路；在城市中一般則會有綠色路途的問題。
2. 就 NGO 如何協助推動路口禮讓或停讓行人的行為，除了就路口道路安全設計及執法強度之外，以社區大學來說，有 90 所未在台灣各縣市，其中大約有六成位在各縣市的中小學，而交通安全是屬於社會教育，除了執法工程外，就是教育，教育除了要從小培養外，對於社區大學的另一個族群為中高齡民眾，透過社區大學的管道，教導民眾如何在路口保護自己是是可以嘗試的，若道安委員會可以跟教育部的終身教育司合作，透過網頁在每年的交通安全週或交通安全月以不同主題合作，讓終身教育與道路交通安全相結合，在老人族群中有其身心理方面的限制，高齡者相對眼覺、聽覺都較為衰退的情形下通常無法注意來車，因此如何讓他們理解在路口要保護自身安全，透過媒體影片不斷露出，在執法及交通工程無法到位前應該去強調的部分，以深化老人用路人對於交通安全觀念的認知。另外交通安全的體驗活動，可以納入未來交通安全活動的動態活動設計，以進一步提升學習效果。

(十) 中華民國交通工程技師公會 劉信宏理事長

1. 在目前人口負成長的情形下，建議將負責交通安全的層級提升至國安問題的層級。

2. 推動交通安全工作除了在減少傷亡之外，是否也可以跟健保的課題相結合，或是與公衛方面結合，以收事半功倍之效。
3. 目前天下雜誌每年有舉辦幸福城市的評比，若其中交通安全指標或死亡人數指標納入參考，那麼交通安全會相對受到縣市首長的重視。因為目前縣市政府都比較喜歡大建設，對路口安全改善這種小工程相對較沒興趣。
4. 建議相關工程規範應清晰，例如路口退縮等，相關建設也應由專業人員執行。
5. 教育很重要，除了學校教育之外，家庭教育也很重要，家長如何取得相關教材或是體驗，目前公園多採用共融式公園，是否也可融入交通安全元素，建議進一步評估。
6. 交通安全宣導及廣告工作，建議委由專業廣告公司進行設計宣傳，且交通安全週的名稱上感覺時間較為短促，是否更名為交通安全運動，變成一個常態性的全民運動，也請再斟酌考量。

(十一) 中華民國產物保險商業同業公會 鄭秀麗小姐

保險的概念是預防而不是動用，到動用通常是已發生了不堪的憾事，因此從小的扎根教育很重要，人對小時候的印象極為深刻，而在避免事故的發生常常是反射動作所致，因此如何將交通安全教育的內化很重要。另外如何使用有效的傳達介面，讓活動宣傳的聲量露出也很重要，如此可以傳達至每個國人，進而形成社會氛圍，再透過行為模式改變想法，落實交通安全的認知與行為。另產險公會在各個場合，包含里民大會上都會宣導強制險，相關教材與今天各位先進分享的知識，我們也會帶到各場合去宣導，將交通安全觀念在潛移默化中深入國人的心中，相信這項改變是值得期待的。

四、秘書長結論：

- (一) 政府部門共同推動交通安全週的相關活動，包括路口停讓行人的交通大執法，出發點是正確且良善的、也可收立竿見影之效，然而相關活動的執行必須是有策略的且持續性的推動，從加強執法的懲罰性教育著手，以收治標的效果，進一步內化到民眾生活素養的一部分，據以建立優質的交通安全文化，以收治本之效。

- (二) 了解道路各類用路人與不同機動車輛的特性，同時檢討交通工程的設計與執法工作的落實，加上交通安全體驗課程與活動的設計，軟、硬兼施的提倡交通安全觀念與深化執行效果。
- (三) 在推動交通安全相關工作時，如何結合不同 NGOs 的專長與有效分工，並善用媒體與網紅等管道，策略性與階段性的推廣交通安全觀念，據以打動特定族群，並做互動性的溝通，以收事半功倍之效。
- (四) 根據行政院國發會 106 年的行政機關風險管理的教材中指出，「未來的世界，唯一不變的是『變』，唯一確定的是『不確定』。」變與不確定是推動交通安全工作最大的挑戰！交通安全的推動，必須從傳統的亡羊補牢式的交通安全觀念的宣導，全面進化到防範事故於未然的交通風險管理的落實。

五、散會時間：12 時 05 分。