

國家道路交通安全綱要計畫
(113 至 116 年)
(核定本)

交通部
113 年 2 月

目錄

壹、前言	1
貳、願景及目標	1
參、我國事故特性	2
肆、我國道安重點課題	9
伍、111-112 年道安改善政策推動情形	23
陸、計畫內容	29
柒、計畫經費	59
捌、執行及管考	59
玖、計畫效益	62
拾、結語	63
附錄、行動計畫	64

圖目錄

圖 1	97-111 年道路交通事故死亡、受傷人數.....	2
圖 2	107-111 年道路交通事故死亡、受傷人數運具分布..	3
圖 3	107-111 年機車道路交通事故死亡、受傷人數.....	4
圖 4	107-111 年弱勢用路人道路交通事故死亡、受傷人數	5
圖 5	107-111 年營業用車輛涉入道路交通事故死亡、受傷人數.....	6
圖 6	97-111 年速度相關道路交通事故死亡、受傷人數...	7
圖 7	111 年各年齡層每十萬人口死亡人數.....	8
圖 8	97-111 年道路交通事故高齡者死亡人數占比及死亡、受傷人數.....	8

表目錄

表 1	執行期間各年(113 年至 116 年)目標值	2
表 2	國家道路交通安全綱要計畫與各因素、政策面向、策略項目及行動計畫對照.....	30
表 3	113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫.....	52
表 4	113-116 年經費一覽表	59

國家道路交通安全綱要計畫 (113-116)

壹、前言

為確立道路交通安全基本方針，強化各級政府道安運作機制、依權責推動及落實成效監督、提供足夠道安預算等，「道路交通安全基本法(以下簡稱基本法)」，明定各道路交通安全關係者的責任，確立人、車、路、汽車運輸業、教育宣導、執法、救護、保險、研究與發展等九大面向之基本政策，並規範道安計畫及道安推動組織，規劃於行政院成立中央道路交通安全會報，凝聚各部門、各級政府等力量，落實分工及執行，為讓道安工作有整體計畫遵循，逐一落實，中央每4年訂定「國家道路交通安全綱要計畫」，部會每年訂定「年度道路交通安全推動計畫」，直轄市、縣(市)政府每年亦須配合訂定「年度道路交通安全執行計畫」。

基本法也要求各級政府應規劃提供足夠經費、落實資訊公開、資料互助及官學民共同參與等推行措施，提升政府與國民對道路交通安全的重視，符合社會大眾對道路交通安全的期盼及需求，以期建立以人為本之道路交通安全環境，達成道路交通事故零死亡願景。

貳、願景及目標

借鏡瑞典「Vision Zero 零死亡」推動願景，以及參考聯合國於2020年通過「2021-2030年道路安全行動十年」，宣誓2030年道路交通事故傷亡人數減半之目標，考量國內交通組成較多元複雜，機車數量較多，故我國以112年(2023年)為基準年，訂定至2030年「整體死亡人數下降30%」、「行人死亡人數下降50%」之目標¹，並訂定「Vision Zero 零死亡」願景。本綱要計畫執行期程(113-116年)，以112年(2023年)為基準年，訂定至116年「整體死亡人數下降18%」、「行人死亡人數下降30%」目標，另113年至116年各年下降目標如表1所示。

¹ 考量聯合國道路安全行動十年計畫全程係以完整10年為期，本計畫參考聯合國宣示目標，及以113年至119年共計7年之期程調整，將中期119年(即2030年)目標設定為下降30%。

表 1 執行期間各年(113 年至 116 年)目標值

年度	113	114	115	116
整體死亡人數下降幅度	5%	10%	14%	18%
行人死亡下降幅度	7%	15%	22%	30%

參、我國事故特性

一、事故整體趨勢近年呈現惡化

97 年迄今，我國道路交通事故死亡、受傷人數趨勢(如圖 1 所示)可分為三階段：其一，97 至 103 年間，死亡人數自每年 3,474 人逐年降低至 103 年 3,075 人，受傷人數則呈反向成長，自每年 226,192 人受傷，逐年增加至 412,010 人受傷，同時期事故件數，亦從 97 年 170,127 件一路攀升至 307,842 件，為導致整體受傷人數持續增加之主因。其二，在 104 至 106 年間，為我國近年唯一出現事故件數、死亡人數、受傷人數同步下降的時期，死亡人數延續先前趨勢，持續下降至 2,697 人，受傷人數則是從 412,010 人緩降至 393,046 人；其三，107 至 111 年 (除 110 年長時間受 COVID-19 疫情三級警戒影響)事故件數、死亡人數、受傷人數呈現同步增加現象，死亡人數從 2,697 人上升至 3,064 人，受傷人數自 393,046 人上升至 498,887 人。

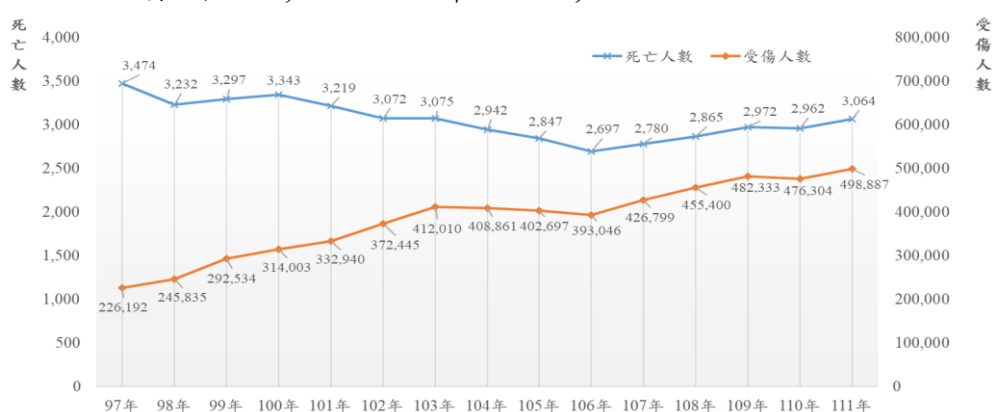


圖 1 97-111 年道路交通事故死亡、受傷人數

由上述三階段可發現，97 至 103 年道路交通事故死亡人數呈現逐年改善趨勢，係因每件事故致死率(死亡人數除以死傷人數加總)從 1.51%下降至 0.74%；後續在 104 至 111

年間，事故致死率呈現相對穩定狀態，期間微幅下降至 0.61%，同一期間由於事故件數下降，104 至 106 年間得以出現「三降」之趨勢；而在 107 年之後，事故嚴重度並未能如 104 年以前維持下降，事故件數反而增加超過 25%，進而造成 107 至 111 年之間「三升」情況。由此可見，對於道安改善，必須從事故減量、嚴重度降低兩層面著手。至於運具分布，由圖 2 可知，最主要運具包含機車、小型車、行人及慢車。

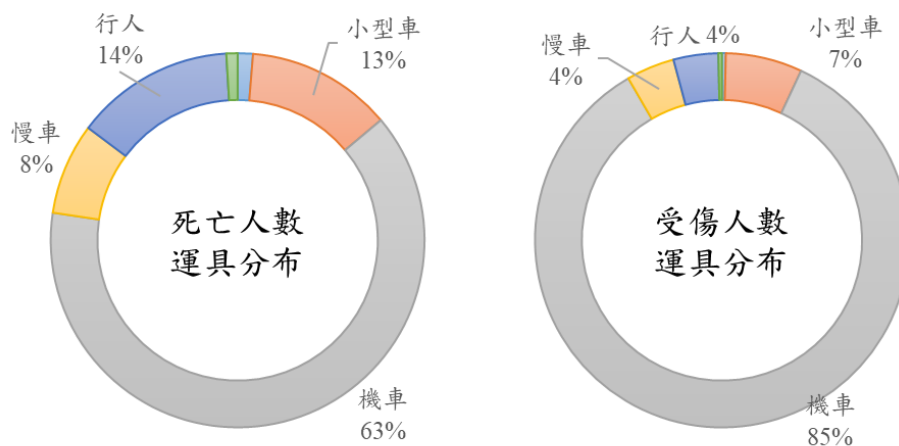


圖 2 107-111 年道路交通事故死亡、受傷人數運具分布

二、機車事故死、傷人數為大宗，近年呈現持續增加趨勢

道路交通事故死亡及受傷當事者使用運具以機車為最大宗，97 至 111 年間，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%；長期趨勢部分(如圖 3 所示)大致與全國整體趨勢類似，同樣可觀察到 97 至 103 年、104 至 106 年、107 至 111 年三階段變化。從事故致死率來看，機車致死率約為 0.6%相對較低，但由於其發生件數高，致使其死亡、受傷人數居高不下，甚至超過其他運具加總。

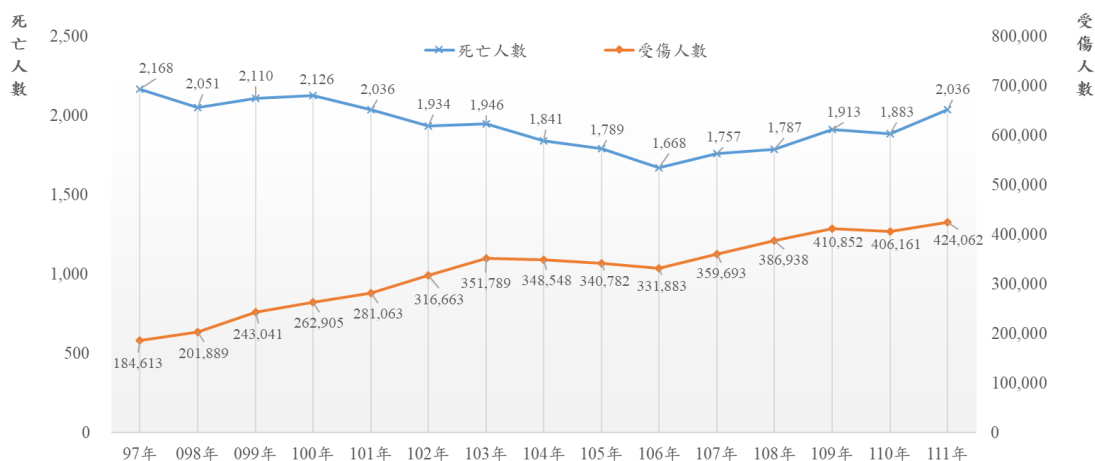


圖 3 107-111 年機車道路交通事故死亡、受傷人數

進一步觀察機車事故態樣及肇因，107 年至 111 年機車因涉入側撞而死亡占 25%最多；路口交岔撞占 13%，多發生於無號誌路口或涉入事故當事人闖紅燈；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，則合計占 22%。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，4 至 7 名主要肇因與汽車駕駛人或機車騎士違規有關，如轉彎未依規定、酒醉(後)駕駛失控、違反號誌管制或指揮、違反特定標誌(線)禁制等，共計占 22%。另一方面，根據交通部觀測指標研究，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 243 人降至 106 年最低的 123 人。然而，未戴安全帽之死亡數於 107 年增加至 137 人、108 年為 157 人、109 及 110 年則各為 125 人及 128 人，111 年更是上升至 168 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仍有一定影響。

三、行人、慢車事故件數及嚴重度相對較高

弱勢用路人部分，行人占整體死亡人數達 14%，受傷人數占比為 4%，值得注意的是，行人死亡與受傷占比相差懸殊，顯示其事故嚴重度相對偏高，事實上行人一旦發生事

故，其致死率為 2.76%，達整體平均之 3.48 倍；自行車亦有類似現象，其死亡人數占整體 8%，受傷人數占比為 4%，其致死率為 1.49%，約為整體平均之 1.88 倍，就趨勢來看(如圖 4 所示)，行人死亡人數在 97 至 111 年間沒有明顯改善或惡化，108 年死亡人數達 458 人，為近期高點，僅次於 87 年 460 人，然自 109 年開始行人死亡人數逐年下降，至於受傷人數則呈現逐年惡化現象；慢車部分，105 至 106 年間死亡人數大幅下降至 197 人，隨後又持續回升至 111 年 256 人，受傷人數與行人趨勢類似，呈現逐年惡化之現象。由上述統計顯示，弱勢用路人在事故減量、嚴重度降低兩方面皆為重點關注對象。

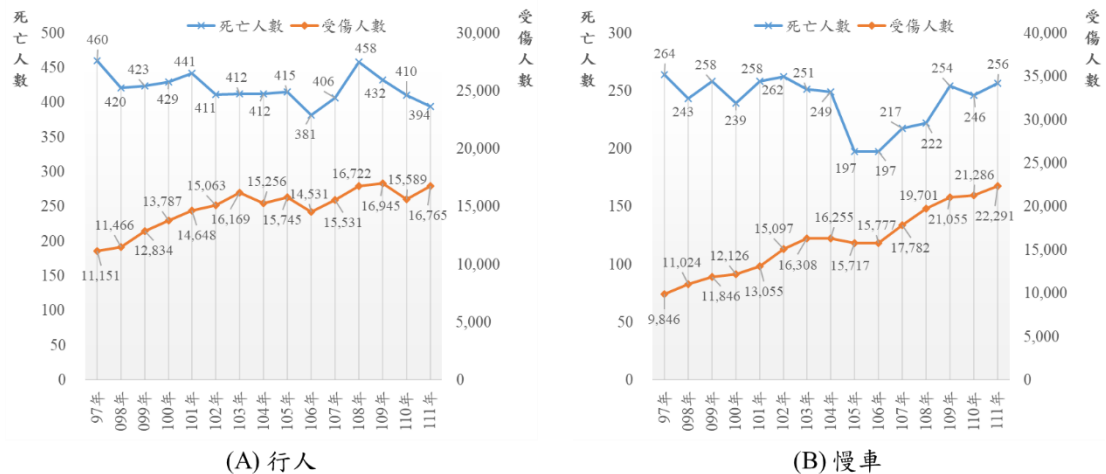


圖 4 107-111 年弱勢用路人道路交通事故死亡、受傷人數

在行人相關事故肇因部分，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，約占 12%。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。

四、營業用車輛涉入道路交通事故嚴重度偏高

與汽車運輸業相關之營業用車輛涉入之道路交通事故部分，如圖 5 所示，97 至 111 年間死亡人數大致占全國道路交通事故死亡人數 9.15%至 12.44%間，103 年後死亡人數大致呈現逐年下降趨勢，直至 108 及 110 年維持在約 320 人，111 年度出現惡化跡象；受傷人數部分，97 年即呈現成長趨勢，且沒有明顯下降徵兆，占全國道路交通事故受傷人數大致在 3.16%至 3.54%之間，無明顯波動。考量部分汽車運輸業以使用大型車輛或小貨車為主，營業用車輛涉入道路交通事故的致死率相對偏高，但有逐年改善趨勢，97 年事故致死率為 5.15%，其後大致呈現持續下降至 111 年為 3.19%，惟歷年事故致死率皆為全國平均 3 倍以上。

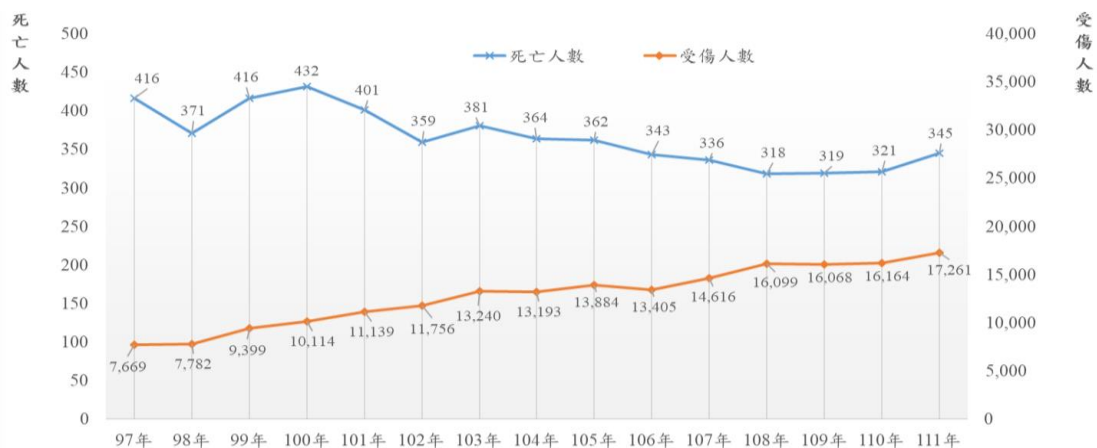


圖 5 107-111 年營業用車輛涉入道路交通事故死亡、受傷人數

五、速度相關道路交通事故死亡、受傷人數占整體事故顯著比例

與速度相關道路交通事故(任一當事者肇因為超速失控或未依規定減速)之死亡、受傷人數(如圖 6 所示)於近年大致占整體事故的 10%，近年死亡人數占比上升至 109 年 13.63%為最高；進一步觀察歷年趨勢可發現，97 年至 103 年間，每年度因速度相關肇因造成之道路交通事故死亡人數大致在 353 人至 412 人間波動，此後在 104 至 106 年間自 353 人下降至 294 人，107 年後開始又逐步攀升至 109 年

的 405 人為高點，即便近 2 年(110 至 111 年)略有下降，惟就長期觀察 107 至 111 年因速度相關肇因造成之道路交通事故死亡人數仍偏高；受傷人數部分則與整體趨勢大致相符，97 至 103 年間呈現成長趨勢，104 至 106 年間則有改善跡象，但在 107 至 111 年間再次出現惡化現象。

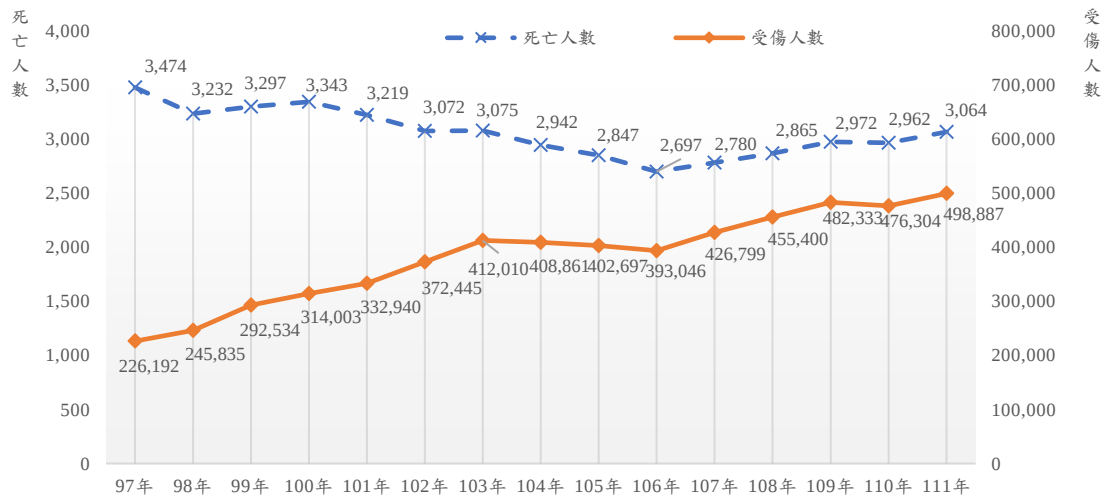


圖 6 97-111 年速度相關道路交通事故死亡、受傷人數

六、年輕、高齡者每十萬人口死亡人數偏高，高齡者占比逐年增加

就當事者部分，以各年齡層觀察每十萬人口死亡人數(如圖 7 所示)可知，年輕族群(18 至 24 歲)死亡率偏高，但在 25 歲以上族群死亡率皆穩定維持於 10 人以下，直到 55 歲以上族群開始攀升，65 歲以上高齡族群則是明顯惡化，除 95 歲以上族群每十萬人口死亡人數略低(19.27 人)外，整體每十萬人口死亡人數皆在 20 人以上，最高達 45.36 人，顯見高齡族群為高風險族群。從歷年趨勢(如圖 8 所示)亦可發現，與整體趨勢可分三階段不同，高齡者死亡人數與受傷人數於 97 至 111 年呈現上升趨勢，但從死亡人數占整體死亡人數占比(如圖 8 下方各年度高齡者占比圓餅圖)，97 至 101 年間高齡者死亡人數約占 29%，102 年起占比上升至 32.52%，其後快速上升，直到 111 年，高齡者道路交通事故死亡人數已占全國死亡人數 41.59%。

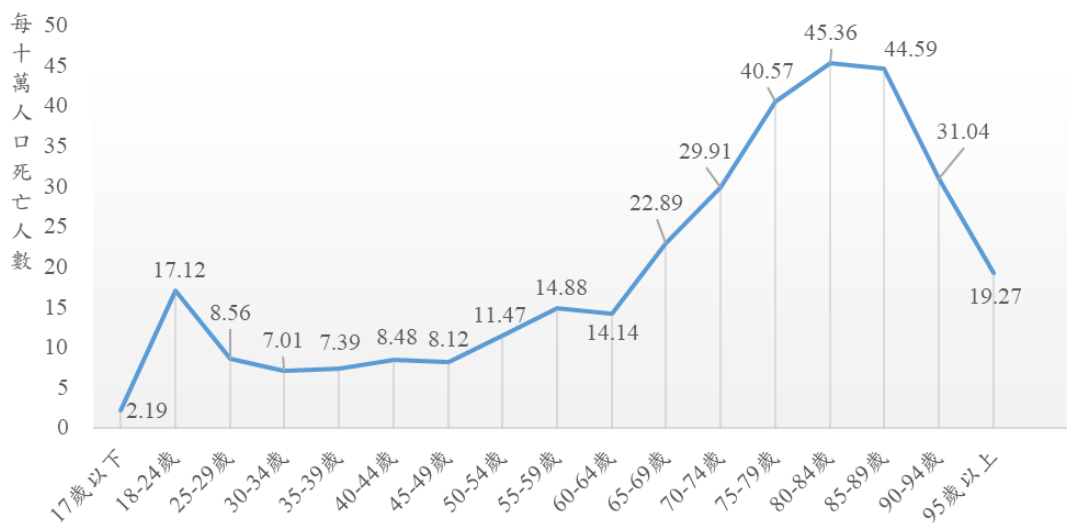


圖 7 111 年各年齡層每十萬人口死亡人數

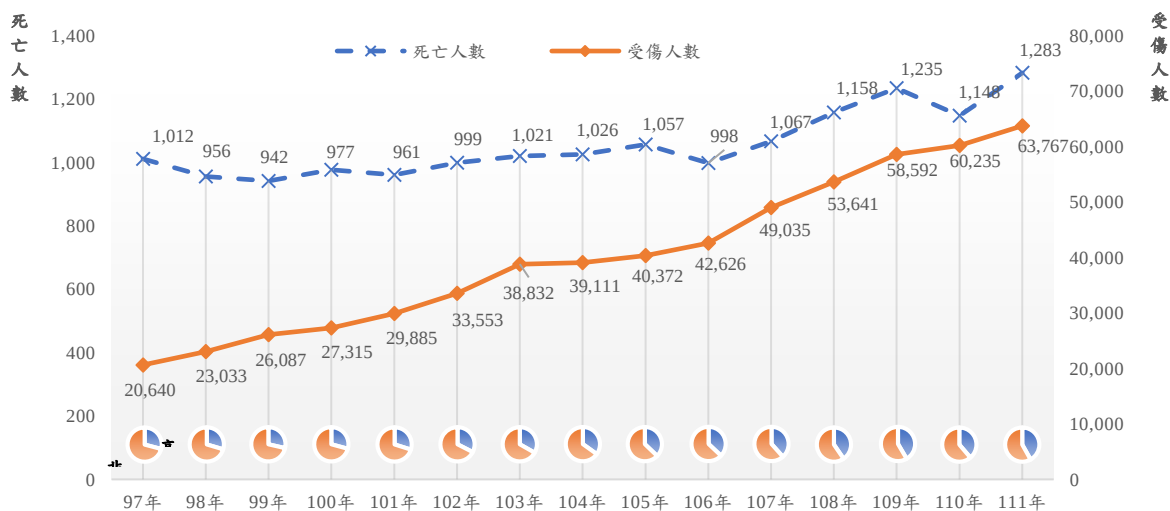


圖 8 97-111 年道路交通事故高齡者死亡人數占比及死亡、受傷人數

七、 事故特性分析小結

綜整以上事故特性分析，機車、慢車、行人、高齡者相關事故大致與整體趨勢一致，皆在 106 年後出現明顯成長趨勢，其中機車占全國道路交通事故件數及死亡、受傷人數之比例為所有運具最高，而以當事者組成觀察，同樣以年輕、高齡兩族群為主，以 111 年為例，年輕、高齡機車族群於道路交通事故死亡人數加總達 967 人，占全國超過 3 成；依據事故特性觀察，機車事故肇因主要以人為因素為主，包含各項違規及缺乏路權觀念造成之未依規定讓車。

速度相關道路交通事故同樣在 106 年後呈現成長趨勢，且其事故嚴重度(致死率)相對偏高；另汽車運輸業部分，與其相關之道路交通死亡人數雖然沒有明顯波動，但因其使用車輛高比例為大型車、載重車，一旦發生事故之嚴重度(致死率)同樣偏高。

由此顯示，就車種而言，機車、慢車、營業用車輛為本期計畫應關注重點，年齡族群部分，年輕、高齡為兩大關鍵族群，考量相關人為因素對於事故風險之影響，應從監理、教育乃至於執法層面課題進一步探討潛在問題；工程方面，慢車、行人等弱勢用路人事故死亡、受傷趨勢顯示，應進一步探討工程、教育、宣導之精進方向；此外，透過系統性安全管理強化汽車運輸業安全治理能力亦刻不容緩。

肆、我國道安重點課題

綜整近年道路交通事故趨勢，以及參考國際發展，綜整我國面臨之道安重點課題，透過系統性架構，以整體、人(駕駛人、行人)、車、路、運輸業，說明如下：

一、整體因素

(一)執法人力與量能有待持續提升

交通違規為道路交通事故之重要肇事原因，為了減少民眾酒後駕車、闖紅燈、超速、危險駕駛、不停讓行人等等重大不安全的駕駛行為，由警察機關積極對「加強重大交通違規之稽查取締」，透過於易違規熱(區)點精準執法的力度，以減少民眾違規僥倖心理，並養成守法的觀念與習慣。

然而，警察機關警力卻不見得可負荷繁忙之各項交通勤務，且員警必須時常在高風險的道路環境下執勤。為解決員警難以全天候於違規熱(區)點站崗執行稽查取締，並且降低員警執勤之危險性，須適時善用交通智慧科技執法

設備，以發展精準執法策略，增加無形警力，全天候持續遏止交通違規行為；且若能落實違規罰款專款專用制度，將固定比例收入用於各警察機關，而非逐年向上級申請經費補助方式辦理，未來各警察機關將能獲得固定專款經費用於科技執法設備之建置，除了得以落實並維持執法力度，強化法規之公權力，樹立民眾之守法觀念，以確保道路交通安全之提升。

警察執行交通執法工作或以科技執法設備偵測取締交通違規，倘因錯誤舉發交通違規，恐將影響民眾權益，進而斷傷政府威信。為提升員警舉發或使用科技執法設備後端審查之執法品質及交通事故處理品質與時效，應配合重點執法及交通事故處理需要，辦理教育訓練，加強「交通法規與舉發單審核人員」及「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，維護政府施政滿意度。

(二) 緊急醫療救護品質仍需持續提升

緊急救護品質攸關民眾生命安全之保障，為提升對急重症及到院前心肺功能停止(OHCA)等傷病患之緊急醫療照護，衛生福利部、內政部消防署、國家災害防救科技中心、各地方政府（消防局、衛生局）及急救責任醫院共同合作，推動建置資料交換平臺，消防端可將傷病患之生命徵象及危急狀況等重要資訊，透過緊急醫療救護資料交換平臺串連衛生端及醫療端，可讓醫院預為準備相關人力設備等資源，以優化緊急醫療照護之時效與品質。

建構智慧化方式跨衛生及消防跨單位標準化資訊串流平臺，統一緊急醫療救護資料交換機制，改變過去採紙本記錄或人工通報之作法，使救護車透過電子裝置即時傳送病患狀況，俾利醫院端提前就重大創傷(TRAUMA)或到院前心跳停止(OHCA)等情形預為準備，以提升緊急醫療救護時效及品質；並持續優化急重症資料交換平台及相關標準

化資料，擴大緊急醫療救護之資料應用、強化急重症病患後送與緊急醫療轉診網絡功能。

(三)強制汽車責任保險機制尚待強化

我國於 85 年 12 月完成「強制汽車責任保險法」之訂定，並自 87 年 1 月 1 日起正式實施強制汽車責任保險制度。強制汽車責任保險法之立法目的係為使汽車、機車及微型電動二輪車等交通事故所致傷害或死亡之受害人，能迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全。

截至 112 年 6 月底強制汽車責任保險汽車投保率接近 100%，累積理賠人次逾 657 萬人，理賠金額逾新臺幣 3,075 億元，另向特別補償基金申請補償件數逾 6.8 萬件，補償金總額逾 119 億元，提供交通事故受害人一定程度之保障，同時提供被保險人移轉使用管理被保險汽車所生之責任風險，期進一步提升投保率，以持續發揮保障交通事故受害人及安定社會之功能。另參考日本等其他先進國家之保險經驗及制度，研議保險調整為從人因素之可行性。

(四)尚須強化科技輔助道路交通安全要符合用路人需求

現今科技發展迅速，惟交通科技應用需同時滿足人、車、路等多方面向，且交通具有因地制宜特性，如何滿足不同地區、特定使用者需求，並制定相關標準以免讓用路人無所適從，需要進行相關規劃以確立科技輔助道路安全之發展方向。

交通運輸之流通不分彼此，卻又具備在地特性，因此中央與地方政府應協力合作，由地方需求出發，在中央輔導下提出示範計畫先行研究具創新前瞻性之方案，以利後續推廣，增加科技輔助路口覆蓋率，提升民眾行的安全。

(五)地方政府道安改善專業人力與量能不足

地方政府囿於組織編制、預算等因素，其人力往往不

足以負擔各縣市道安改善工作，在專業能力上，過去我國在學校教育或實務訓練，缺乏針對交通工程、事故分析、肇因分析、易肇事地點改善、道安教育、道安宣導等道路交通安全改善之系統化課程或培訓機制，造成在道安工作推動上，出現量、能無法滿足需求的狀況；近年交通部運輸研究所透過與學界合作，成立六大區域運輸發展研究中心，其中一項目的即在於協助地方政府建立專業人力與能量，惟其規模及能提供地方政府在道安工作推動的量能提升幅度有限，各級道路交通安全主管機關依然面臨道安改善專業人力及量能不足之窘境。

(六)道安改善缺乏以問題為導向之事故分析

目前我國道安研究發展工作，缺乏以發掘問題為導向之作法，為了找出道安問題且深耕道安工作能力，提升道安改善績效，藉由推動研究發展工作，整合產官學研相關部門資源，除加強交流、資源共享，透過診斷各縣市肇事因素與特性，找出關鍵道安議題，俾利地方政府依其事故或違規特性投注經費改善，且藉由事故資訊公開揭露，並進行縣市間績效評估、比較與良性競爭，可提升地方首長重視。

(七)道安改善需要強化培育跨學科人才

道路交通安全問題通常涉及多個學科領域，包括工程、醫學、心理學、法律等，因此，培養跨學科的人才對於綜合處理這些問題至關重要，必須以補助大專院校及學術研究機構執行科學技術相關之學術基礎研究為主，在道路交通安全相關議題上，以使用者為中心就相關軟硬體、行為等議題進行研究，透過道路交通安全上的努力，創造一個安全的道路交通環境，從而更有效地應對改善道路交通安全的挑戰。

二、 人的因素

(一)欠缺完整駕駛人訓練、考驗及管理制度

經統計近年事故死傷人數逐年上升，分析主要肇因包含未注意車前狀況、未依規定讓車、未保持行車距離及變換車道不當等，其原因多與未能熟悉與他車應遵守之規定及防禦駕駛觀念相關，而現行訓練時較缺乏實際道路駕駛相關情境，為提升訓練前道路駕駛技能及觀念，如何透過強化考前機制來精進考前學習經歷、完善及推廣駕駛訓練制度與道路駕駛學習機制、強化駕訓班管理，以提升道路交通安全成為現行重要課題。另各界反應考驗制度過於容易，致駕駛人通過考驗後上路，未具備充足之安全駕駛、防禦駕駛觀念，且現行我國取得普通駕照後至75歲期間，除違規記點外無其他較嚴格的駕照管制作為，有較長空窗期，導致期間駕駛人有不良駕駛行為後未能即時導正，為提升考驗鑑別度及對於實際道路駕駛技能熟悉程度，確保駕駛人瞭解交通法令並促進道路交通安全，即時矯正及教育高風險駕駛人，降低相關常見事故原因發生情形成為重要課題。

(二)現有駕照考驗訓練與道路環境落差大

駕駛人管理包含駕駛人考前、中、後管理，為使駕駛人於考照前，應有適當的機制培養交通安全觀念及駕駛技能，強化考前機制包含精進考前學習經歷、完善及推廣駕駛訓練制度與道路駕駛學習機制，及強化駕訓班管理；考驗中則應檢核駕駛人應具備有足夠之駕駛技巧及防禦駕駛、交通安全觀念，因此透過滾動檢討強化筆試、場考及道路考驗內容及項目，促使駕駛人取得駕照後具有合格之駕駛技能；考照後則應即時矯正及教育高風險駕駛人，透過違規記點及換發短期駕照並接受講習等機制，即時導正高風險駕駛人駕駛行為，提升整體用路人安全。

(三)交通安全意識及知能仍待進一步落實與提升

十二年國民基本教育課程綱要已將「安全教育」納入 19 項議題之一，惟交通安全意識及知能仍待進一步落實與提升。為強化推動交通安全教育，爰教育部與交通部合作發展高級中等以下學校及幼兒園各學習階段適齡適性的交通安全教育課程教材，提供教學現場有系統架構且易於實施的課程模組，便利教師於課堂中運用，以培養學生具備危險感知能力及正確的交通安全教育知能，並形塑「以人為本、行人優先」的交通安全文化。

(四)高齡者缺乏風險意識及道路安全知能

用路人欠缺正確用路觀念與存在投機違規心態，尤其以高齡族群更加常見，其中高齡駕駛人部分以路口未養成停讓習慣，常見違規行為包括非號誌化路口未停車再開、未注意車前狀況、行穿線有行人穿越未停讓、闖紅燈等為主，高齡行人部分以行人未依標誌、標線穿越道路，穿越道路未注意左右來車、行人未依號誌或手勢指揮(示)穿越道路為主，需要透過宣導及教育再強化駕駛人停讓等正確用路觀念，以及行人違規取締或勸導，同時增設行人早開或專用時相。

(五)行人違規投機

部分行人欠缺正確用路觀念與存在投機違規心態，以致於穿越道路時不遵守號誌闖紅燈，不走行穿線於路段中任意穿越，邊走路邊滑手機不注意道路狀況等。除從整體城市之人行環境空間開始進行改變，應透過厚植安全觀念及風險意識，以及藉由執法手段併同宣導，以遏止行人投機違規之行為與心態。

三、 車的因素

(一)車輛安全法規尚須持續接軌國際

為提升國內車輛安全性，並接軌國際，我國從 86 年

起實施車輛型式安全審驗制度，與歐盟、日本等國家地區相同，並且自 95 年起分階段調和聯合國 UNECE 車輛安全法規導入實施，迄今已調和 69 項 UNECE 車輛安全法規訂定 90 項車輛安全檢測基準。無論進口或國內製造之大小型車輛(含機車)，均應符合交通部所訂車輛安全法規，並經檢測審驗合格，取得車輛型式安全審驗合格證明後，始得至公路監理機關辦理登檢領照行駛道路，因此車輛產業及使用者民眾對於車輛安全性期望要跟上與國際先進國家相同。

(二)用路人對駕駛輔助功能使用觀念仍待強化，相關管理法規尚待研議

隨著車輛科技不斷進步，目前市售車輛所搭載的駕駛輔助系統與相關功能也更加多元，許多民眾及駕駛人在尚未了解這些輔助系統的功能限制或適用條件前，往往被媒體或銷售端等不實或誇大宣傳所誤導，導致過度信賴或錯誤使用駕駛輔助系統功能衍生相關事故爭議。目前國際間普遍透過宣導方式引導民眾認知，我國應持續透過媒體及相關宣傳強化民眾正確行車觀念，目前亦刻正研議透過相關管理機制，強化對於銷售及車主端宣導(如銷售文件與車主手冊等)，進而落實車輛業者社會責任，以期提升駕駛輔助系統之使用安全。

在車輛功能自動化的發展下，自動駕駛功能近年來在國外諸如美國、德國以及日本皆已陸續開放於特定環境使用之自動駕駛功能(如自動車道維持系統或自動泊車系統等)等市場實際應用，我國目前尚無自動駕駛車輛進入市場銷售，但仍已持續研議調和導入國際間自動駕駛技術法規外，對於國際尚無新技術法規的自駕化功能，如何於國內應用管理也是後續研議推動重點。同時為因應相關自動駕駛功能於道路使用之實務管理需求，展開道交法規調適配套工作，期確保自駕化功能在國內道路環境適用性之餘，

亦逐步完善我國自駕應用環境。

(三)車輛安全性相關資訊尚無法充分滿足民眾的要求

過去為提供民眾新車安全資訊，並督促車輛業者開發更為安全的車輛，我國已參考歐洲新車安全評等作法，建立非強制性之「臺灣新車安全評等制度」，以高於強制車輛安全法規要求之標準，針對市場銷售量較高的乘用車，執行測試，並將測試數據結果轉換成易懂的星等方式，公開讓所有民眾知悉，將車輛安全資訊公開透明，迄今運作一年已公布 6 車型安全評等結果，初步顯見推動臺灣新車安全評等制度之效益。隨著聯合國道安十年計畫均將推動新車安全評等制度列為對提升道安的具體作法之一，因此透過強制性之車輛型式安全審驗制度及非強制性之新車安全評等制度，提供臺灣民眾車輛安全資訊，多管齊下提升國內車輛安全性，以確保行車安全進而降低道路事故傷亡程度與機率。

(四)車輛檢驗機制尚待健全與落實

各類汽機車應依規定辦理登檢領照，並且定期依主管機關所訂檢驗項目、基準及時間辦理定期檢驗或臨時檢驗，檢驗合格的車輛才能行駛道路使用，因此車輛檢驗攸關行車安全。過往對於車輛檢驗的項目及基準多有反映應與時俱進檢討，並且期望落實依規定檢驗。

四、 路的因素

(一)過往以車為本的建設思維，導致人行空間不足

隨著時代變遷，過往主要以關注運輸效率與工程技術為主，以車為本的道路建設思維，已不符合現代民眾所需，行人通行的需求日益增加，伴隨而來的是安全課題而行人安全面臨問題主要為人行空間不夠友善，缺乏人行道與通行之連貫通道，騎樓與人行道遭違規占用，並缺乏以人為

本之道路工程與設計。

依內政部國土管理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普及率為 42.45%，進一步扣除人行道遭占用及高低落差之情形，人行道之普及率則低於前述統計。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。

此外，停車管理問題及抑制私人運具成長亦為重要課題，參考國外推動人本城市，均朝向鼓勵大眾運輸發展並抑制私人運具成長，作為城市未來長期發展之願景與目標，並逐步將過去車本主義之城市設計，逐漸改為人本城市之設計與發展。反觀我國私人運具持續成長與攀升，且停車管理問題越來越嚴重，卻未有重點施政方針，停車問題亦成為人行道建設常遭遇民眾反對的阻力之一，如未來能逐漸進行路邊停車收費管理，並適當規劃路邊停車格，並檢討國家重要抑制私人運具之政策方針，方能逐步解決人行道擴建常遭遇民眾反對之困難與課題。

(二) 電動代步器及電動輪椅缺乏安全通行空間

目前我國將電動代步器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，造成代步器遇到無路可走時，往往容易與車爭道；再者，電動代步器具有「車」的性質，且輔具本身具有動力，易造成高齡者將電動代步器誤認為車輛，行駛於一般車道甚至快車道。由於電動代步器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器之運具定位，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。

(三)市區道路養護管理缺乏重視

市區道路規劃、建設及管理皆屬直轄市、縣(市)政府權責，有鑑於部分直轄市、縣(市)政府對道路養護管理、無障礙人行環境之建構與交通設施建置及維護管理並不是很重視，故造成路面不平、水溝不通、缺乏人行道、人行道淨寬不足、人行道遭違規占用或停車、標誌、標線、號誌未依規定設置...等問題，爰內政部每年辦理市區道路養護管理暨人行環境無障礙考評計畫，以促使地方政府重視市區道路養護品質及有效推動建構市區道路人行道之無障礙環境。

(四)高、快速公路事故應強化重車事故防制及速度管理策略

交通事故不但造成交通壅塞，更對用路人生命財產造成損失，尤其高、快速公路行車速度快，事故傷害程度也較一般道路嚴重。107~111 年國道數據統計顯示，在車種部分，重型車輛(大貨車、聯結車)交通量僅占總車流量 10.3%；惟該等車輛 A1 事故件數占比卻高達 31.1%，且重型車輛因載重及車型關係，發生事故需較長處理時間，顯見重型車輛相關事故防制為國道重點課題；在肇事原因部分，又以「未保持行車安全距離」、「未注意車前狀態」為主，並均與速差有關，顯示速度管理之重要性。再者，隨著科技日新月異，如何導入新型科技於事故防制亦為未來重要課題之一。

(五)道路設計、營運與改善輕忽安全考量及事前預防機制

過去的道路交通建設主要關注運輸效率與工程技術，而對交通安全的考量相對不足，另一方面隨著經濟的迅速發展，原本設計的道路不再足以應付日益增長的交通量及複雜的車種組成，這種不匹配將導致交通事故的增加，這不僅造成生命和財產的損失，還對社會經濟造成嚴重影響。目前道路管理機關雖可以透過易肇事路段改善計畫或其

他道路交通安全改善計畫緩解事故的發生，但此為事後補救措施，如何在道路的運行階段，甚至規劃設計之初，就能納入交通安全的考量，且對於道路既有設施及設計，給予充分且足夠的安全評估，以防範交通事故於未然，係道路管理機關須儘速處理之課題。

(六)道路有關介面迄待整合

道路涉及介面甚廣，從都市計畫、交通管理、工務、建管、警察、以及給排水、電力、電信、瓦斯、消防管線，均與道路關聯。但因涉及機關與法規規範眾多，彼此銜接與協調整合介面複雜。

以道路行政系統觀之，區內同時存在依據公路法由交通部公路局管轄之公路，以及依據市區道路條例由內政部國土管理署主管之市區道路。因此道路之修建規劃設計與養護，分別由不同主管機關依各自法規規定辦理，銜接介面上容易產生實際規劃設計與執行操作之協調問題。如公路與市區道路之分級與配置方式略有差異，當公路穿越都市計畫範圍時，易產生主次要道路關係之混淆。又因公路交通建設發展甚早，早期人行道設置較不完善，造成市區道路整體人行路網之斷點，應進行公路與市區道路系統空間與法規介面之改善與檢討。

從道路交通安全法規系統觀之，「道路交通標誌標線號誌設置規則」提供車輛駕駛人及行人有關路況之警告、禁制、指示等資訊，就人行、車行部分，仍有部分條文未臻明確，須持續檢討修正法規，以符合實際並利實務單位執行，提升道路交通安全。

從道路實體空間系統觀之，現今整體道路規劃設計與人行環境違規占用、街道傢俱與公共設施設計不當、無障礙設施設計錯誤、路口號誌與標線設計未考量人車衝突競合，仍屢見不鮮，透過制定「行人交通安全設施條例」，

可進一步提升行人安全之保障，並整合所有相關行人之法規。

(七)缺乏道路交通標誌、標線、號誌之整合系統性設置方式

由於我國道路管理機關眾多，中央部會依道路行政系統，主要可區分為依據公路法由交通部高速公路局及公路局管轄之公路系統，以及依據市區道路條例由內政部國土管理署管轄之市區道路。雖「道路交通標誌標線號誌設置規則」（以下簡稱設置規則）係由交通部及內政部合頒，惟設置規則僅有單一標誌、標線、號誌之圖例，且交通部頒之「交通工程規範」亦偏向設置原則，較缺乏相關設施之組合設置案例及詳細運用解說，致使各道路管理機關設置相關設施，常因對於法規不瞭解或認知不一致，而產生現行常見的標誌標線號誌等問題，例如設置錯誤、各機關之設置方式不一致、用路人不易瞭解等。

另因標誌標線號誌所涉議題眾多，政府部門未能充分配合修正設置規則，並及時導入較安全或新式之交通工程設計產品或技術，使得道路交通工程設計無法與時俱進，且設置規則相關規定尚有待精進之處。因此，建立我國一致性之道路交通標誌標線號誌設置參考指引，有其迫切性，且須同時加強各道路主管機關第一線交通工程人員、顧問公司、相關公協會及設置人員之專業知識，以提供用路人更一致、更自明、更安全之道路環境。

(八)傳統固定時制、行人按鈕方式無法滿足弱勢者通行需求

目前各地方對於輔助視障者穿越馬路的裝置不多，部分都會區的路口設置有行人觸動按鈕，當使用者按下該鈕後，在轉換為綠燈時可提供通行，但大多無聲響或其他訊息可告知視障者，因此透過科技創新作法輔助弱勢者通行路口係重要課題之一。

(九)重點熱區全方位的衝突風險警示方案尚待加強

在許多交通重點熱區，如學校周邊通學巷弄、熱區號誌化或非號誌化路口，或其他路形較複雜之路口，用路人往往因不易察覺或因路況資訊複雜難以即時反應，以至於發生交通衝突風險。

五、運輸業因素

(一)遊覽車客運超時狀況嚴重

遊覽車車輛通常載運乘客人數較多，一旦發生事故可能造成嚴重傷亡引起社會關注，而全國遊覽車客運業者規模大小不一，其管理資源、組織、機制等皆有所不同，因此如何提升各遊覽車客運業者自主管理能力，以維交通安全，是道安重要課題。遊覽車客運業處於產業鏈之最下游，實務營運常需因應旅行業及消費者需求被動接受臨時增加景點或變更行程，以致駕駛時間或工作時間違反公路法及勞基法規定，衍生行車安全課題，另駕駛行為亦是影響交通安全重要因素，駕駛行為不當如超速違規等，亦可能導致事故風險，因此駕駛人管理是遊覽車安全的重要課題。

(二)公路客運事故往往造成嚴重傷害

公路客運因車輛體積大、重量重，若發生交通事故時，往往對用路人會產生較嚴重危害。現行主管機關雖依公路法及汽車運輸業管理規則等相關規定要求客運業者應善盡管理責任，惟仍須再進一步強化客運業能具體落實自主管理之相關作為，及透過可信與具效率的監控管理工具，精進現行公路汽車客運動態資訊系統，提供即時告警及事後報表資料，研訂相關管理機制，並應用動態系統數據歸納分析結果，回饋業管單位作為強化管理面向，以有效提升管理效率及道路交通安全；其中首重輔導業者建立自主安全管理機制，訂定相關的安全管理文件，要求應有的安全管理部門或專責安全管理人員或兼任安全管理人員，針對較具規模之業者優先輔導建立安全管理制度，使公路客

運業者更有制度性的進行自主管考作業，共同提升整體道路交通安全環境。

(三)貨運業者缺乏自主管理與科技管理能力

貨運三業多以大型車做為營業車輛，其營業大型車體積動能大，發生交通事故對用路人之危害相對較高，過去貨運業在自主管理層面，高風險駕駛人缺少以科技輔助行車安全，致公司無法運用系統防制所屬駕駛人超速行為，如何輔導高風險貨運三業加強自主管理，對於曾發生重大事故或高頻次超速違規之業者，納入科技輔助駕駛考量，提供業者即時針對所屬車輛進行定位、導航及即時管理，避免駕駛超速，並節省人力管理成本乃重要課題。另汽車於行駛中發生違規駕駛行為，不僅易引發道路交通事故，影響用路人行車安全，更衍生出龐大的管理及社會成本，如何責成貨運三業業者落實自主管理，透過教育訓練加強其聘僱職業駕駛人正確行車知識，是防制交通事故從源頭改善之重要課題，為使貨運三業建立安全管理制度，亟需透過相關管理作為，以確保行車安全。

(四)新冠肺炎疫情導致公路公共運輸客運業者經營困難影響服務品質及行車安全

客運業因擔負國人日常交通需求，部分業者更須擔任偏鄉交通運輸服務，導致業者必須仰賴政府補貼方能持續營運，近年更因疫情影響，其營運收入銳減，亦造成業者人力加劇流失，致使其難以大規模投入安全改善，影響服務品質與行車安全，如何協助提升客運經營環境，以維持服務品質與行車安全為當前重要課題。

六、我國道安重點課題小結

本期計畫透過人、車、路、業等四大主軸，以及透過整體面因素，探討近期重要道安課題。

由「人的因素」，近年事故主要肇因以違規、疏於注意等人為因素為主，此等事故部分原因出自於行人違規投機心態及行為、以人為本之安全意識仍待進一步落實、高齡者安全風險意識缺乏以及駕駛人缺乏完整訓練、考驗及管理制度等；「車的因素」部分，則應持續接軌國際法規，提升車輛安全性及強化車輛安全資訊揭露，同時因應自駕技術發展持續確保各項功能符合安全需求；「路的因素」部分，行人及慢車等弱勢用路人事故趨勢顯示過去以車為本的工程思維應精進至以人為本，此外，透過整體道路環境從設計規劃階段之安全稽核，到使用階段的各項風險評估、管理、法規介面整合及引入新科技改善安全等，精進工程手法以確保安全；「運輸業因素」部分，遊覽車、公路/市區客運及貨運業多數使用大型車或載重車，一旦發生事故往往造成嚴重傷害，同時業者普遍缺乏自主安全管理及應用科技相關能力，需要系統性安全管理制度介入，此外近年發生新冠肺炎疫情導致公車業者經營困難，影響其服務品質及行車安全，透過建置完善公共運輸系統以提升公共運輸環境吸引民眾使用。另外除上述人、車、路、業四大主軸外，保險、緊急救護、科技發展及專業人力培養等整體面課題，亦為本 4 年期計畫應進一步探討並提出改善策略與行動計畫之重要課題。

伍、 111-112 年道安改善政策推動情形

近年來道安議題成為外界關心重點，行政院責成交通部及相關部會 111 至 112 年陸續提出相關政策，包含 111 年 21 項道安改善精進作為、第 14 期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案、行人優先交通安全行動綱領、行人交通安全政策綱領等，相關政策推動情形分述如下：

一、 111 年 21 項道安改善精進作為

行政院於 111 年 1 月指示交通部提出跨部會 21 項精進作為，

從 7 個構面去推動改善，相關作為已有具體成效，概述如下：

- (一)管考加強：每月公布道安數據。
- (二)工程升級：改善路口環境 111 年底共完成 1,331 處，公路局轄管案件月平均減少事故 5 件，國土署事故轄管案件顯著下降。
- (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、大型車整合式主動預警輔助系統等，其中機車駕訓補助計有 26,103 人參訓，違規風險降低 42%。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）111 年 12 月於上線時間事故率較 110 年減少 0.31%，降幅達 56.3%。
- (四)酒駕零容忍：加重罰則、從嚴認定易科罰金與假釋條件等，111 年酒駕死亡計 271 人較 110 年減少 40 人。
- (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 111 年新加入學校通車績效學生每千人騎乘機車死傷人數，較 110 年降幅 35.99%。

二、 第 14 期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案

交通部過去辦理各期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案均會檢視前期方案內容，檢視執行重點成效，並分析當前事故重點項目納入下一期持續推動辦理，以第 14 期（112-115 年）為例，已就路口安全、重大違規行為（酒駕、闖紅燈、超速）、機車安全（未戴安全帽、無照駕駛）、行人

安全、大型車與弱勢用路人事故等列為當期重點，並透過工程（高風險路廊及路口、路段安全）、教育宣導（強化停讓觀念）、監理（檢討駕照管理制度）、執法（危險行為執法、精準科技執法）等分別提出行動方案加強改善，包括：

（一）工程

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）教育

1. 全民交通安全運動
2. 促進學校與兒少安全
3. 扎根學校交通安全教育
4. 高齡者交通安全教育

（三）監理

1. 考照前訓練
2. 駕訓班管理
3. 駕照管理
4. 駕駛人講習
5. 駕駛人管理
6. 運輸業安全管理
7. 慢速運具之管理

（四）執法

1. 結合觀測指標加強重點執法
2. 善用科技發展精準執法策略
3. 提升執法專業量能
4. 培養民眾守法習慣

(五)宣導

1. 提升民眾交通安全意識及觀念
2. 槓桿民間道安改善能量

三、 行人優先交通安全行動綱領

行政院於 112 年 5 月 25 日通過「行人優先交通安全行動綱領」報告，透過中央各部會建構完善政策法令、地方政府落實執行，以及公私協力，跨部會合作由工程（內政部國土管理署）、教育（教育部）、監理（交通部公路局）及執法（內政部警政署）等 4 大面向共 19 項行動方案，全力落實行人優先交通安全政策。

截至 112 年 12 月，各行動方案辦理情形，綜整如下：

(一)工程面：

1. 路口行人安全設施改善：
 - (1) 路口行人安全設施改善：112 年目標 1,218 處，已完成 3,486 處。
 - (2) 行人早開或行人專用時相：112 年目標 3,699 處，已完成 4,753 處。
2. 改善人行道：
 - (1) 人行道改善：112 年目標 113.9 公里，已完成 167.79 公里。
 - (2) 人行道障礙物遷移：112 年目標 161 處，已完成 268 處。
 - (3) 騎樓整平：112 年 20 公里，已完成。
3. 校園周邊暨行車安全道路改善：
 - (1) 校園周邊路段(口)改善：112 年目標 191 校，已完成 191 校。

(2) 易肇事路口改善:112 年目標 432 處,已完成 432 處。

4. 行人與高齡友善區:包括實施巷弄降速至 30 公里/hr 或設置相關安全設施(如減速設施、限速標誌、測速桿、或放大行人號誌等);112 年目標 25 處,目前已完成 21 處。
5. 減少路側障礙物:112 年目標 522 處,已完成 522 處。
6. 非號誌路口改善:112 年目標 5,241 處,已完成 5,505 處。

(二)教育面:

1. 學校教育部分,至少補助 650 所高級中等以下學校實施交通安全課程,已補助 728 校。
2. 社會教育:包括推動各縣市結合路老師於各鄉鎮社區辦理交通安全宣導 3,129 場、98,377 人次,及補助村里長宣導高齡交通安全 348 村里(已辦理 643 村里、960 場次、37,371 人次)。

(三)監理面:

1. 擴大機車駕訓補助:112 年目標 4 萬名,已補助 35,276 人。
2. 試辦機車道路駕駛訓練:112 年目標 2,000 人,已補助 2,040 人。
3. 霸王車牌追繳:112 年目標 4.8 萬輛,已完成 50,585 輛。
4. 加強路口稽查,確實執行車輛慢看停:112 年目標 606 次,已完成 1,249 次。

(四)執法面:包括路口不停讓行人、人行道違規停車、非號誌化路口未依標誌標線號誌停車再開及道路障礙取締等,均較 111 年同期比較增加取締數量,其中路口不停讓行人共取締 98,561 件,較去年同期 3 萬 1,442 件增加 6 萬 7,119 件(+213%)。

四、 行人交通安全政策綱領

行政院於 112 年 8 月 17 日通過跨部會訂定短中長期「行人交通安全政策綱領(2023-2027)」，針對行人交通安全改善提出「推動道路交通安全基本法」、「建置完整公共運輸系統」、「落實行人交通安全改善」三大精進作為，執行項目分短、中、長期逐一推動，概述如下：

- (一) 道路交通安全基本法已於 112 年 11 月 15 日總統令制定公布之，並於 112 年 12 月 29 日行政院令公布定自 113 年 1 月 1 日施行，作為中央及地方政府推動道安工作法源依據。
- (二) 中央道路交通安全會報設置要點：行政院已於 112 年 11 月 8 日訂定。
- (三) 道路交通安全計畫：「國家道路交通安全綱要計畫」交通部已於 112 年 12 月 14 日函報行政院核定，行政院並於 113 年 1 月 4 日邀集相關部會及縣市進行討論，已依會議紀錄修正並於 113 年 1 月 15 日提送行政院。「年度道路交通安全推動計畫」相關部會(內政部、教育部、衛福部、金管會及國科會)均已完成撰擬。「年度道路交通安全執行計畫」：截至 113 年 1 月 15 日止，共有 19 縣市已提送，3 縣市尚未提送。
- (四) 盤點行人交通安全設施優先改善項目：交通部於 112 年 9 月 15 日公布盤點 1,000 處最優先亟需改善路口，總計收件 1010 處，國土署初步核定 601 處，公路局初步核定 68 處及自辦 130 處，總計初步核定 799 處，核定總經費 12 億 9,807 萬元。
- (五) 行人交通安全設施條例：內政部國土管理署於 113 年 1 月 8 日召開「審查行人交通安全設施條例草案聯席會議」，邀請委員、相關部會及縣市進行研商討論，完成後另送行政院，期能於 113 年立法院第一會期審議。

五、 小結

由上可知，111-112 年已陸續辦理各項道安政策，113 年中央相關部會亦已檢討相關方案成效，並將持續推動相關行動計畫，包括路口改善(行人設施、無號誌等)、改善人行道、校園周邊改善、機車駕訓補助、路老師宣講、強化停讓觀念宣導、危險行為執法、精準科技執法，以及行人交通安全政策綱領之道路交通安全計畫、盤點行人交通安全設施優先改善項目、制定行人交通安全設施條例、強化監理機制等。

陸、 計畫內容

依據基本法第 18 條規定，每 4 年定期檢討國家道路交通安全綱要計畫，完善我國道安改善推動制度，本期綱要計畫內容，奠基於先前 2 年道安改善的基礎上，並汲取政策之成效延續推動。總的來說，綱要計畫承先啟後，衡酌當前道安問題，研訂前瞻及務實的計畫內容，並透過建立良好的機制與指引工具提升道安從業人員能力，為了達成目標，相關內容均已納入「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」，依據基本法的基本政策，共計研提 9 項政策面向，共提報 30 項策略、33 項計畫，以人、車、路、運輸業、整體等面向，分別從工程(對應至政策面向一)、教育宣導(對應至政策面向二)、監理(對應至政策面向三、四、五)、執法(對應至政策面向六)及其他(對應至政策面向七、八、九)等五大主軸，提出對應改善計畫，綜整如表 2 所示，各政策面向對應的策略課題及計畫分述如下。

表 2 國家道路交通安全綱要計畫與各因素、政策面向、策略項目及行動計畫對照

因素	方法	政策面向	策略項目	行動計畫
人	駕駛人	政策面向三：建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制度	1. 建立完善之駕駛人訓練制度 2. 強化駕駛人考驗制度 3. 加強高風險違規駕駛人管理	3-1 強化駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫 3-2 提升考驗筆、路試鑑別度，並研議機車道路考驗計畫 3-3 高風險違規駕駛人管理制度計畫
	行人與駕駛人	政策面向二：於各教育階段提供道路交通安全教育，鼓勵設立道路交通安全專業機構及推廣道路交通安全宣導活動	1. 扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育 2. 強化大專校院交通安全教育 3. 深化全民停讓觀念 4. 深入村里加強高齡交通安全教育	2-1 扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育計畫 2-2 推動大專校院交通安全教育計畫 2-3 停讓文化 2.0 2-4 在地化互動式強化高齡交通安全
		政策面向六：依法規執行道路交通事件之稽查取締、處罰	1. 加強重大交通違規取締 2. 應用科技強化執法成效 3. 提升執法專業量能 4. 加強交通違規裁罰及清理	6-1 加強取締重大交通違規計畫 6-2 協助地方政府建置科技執法設備 6-3 提升執法及事故處理專業量能訓練 6-4 加強交通違規裁罰及清理計畫
車	監理	政策面向四：調和國際車輛安全法規，訂定車輛安全檢測基準，並完善車輛安全審驗及檢驗制度	1. 調和國際車輛安全法規及完善車輛安全審驗 2. 精進檢驗制度及確保車輛安全性 3. 研議安全運具管理制度	4-1 調和國際車輛安全法規計畫 4-2 完善車輛安全審驗計畫 4-3 完備自動駕駛輔助系統車輛安全法規調適與管理配套 4-4 精進檢驗制度計畫 4-5 確保車輛安全性制度 4-6 發展安全運具—精進臺灣新車安全評等制度

表 2 國家道路交通安全綱要計畫與各因素、政策面向、策略項目及行動計畫對照(續 1)

因素	方法	政策面向	策略項目	行動計畫
路	工程	政策面向一：完備道路交通設施、道路設計規範、道路養護與改善制度、道路交通安全法規、道路交通安全檢核機制及相關管理措施	1. 建立安全步行空間 2. 遏止高、快速公路嚴重事故發生 3. 推動道路交通安全檢核 4. 建立用路人一致交通資訊之道路環境 完善道路交通工程法規	1-1 永續提升人行安全計畫 1-2 高、快速公路事故防制 1-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制 1-4 推動道路交通標誌標線號誌設置參考指引 1-5 完善道路交通工程法規及相關管理措施計畫
運輸業	監理	政策面向五：健全汽車運輸業相關管理法規，落實監督管理，並強化汽車運輸業安全治理	1. 遏止遊覽車駕駛勤務超時、超速 2. 提升客運業自主安全管理及監理能量 3. 提升貨運業自主安全管理及監理能量 4. 提升公共運輸環境吸引民眾使用	5-1 遊覽車客運業強化自主安全管理及防制高風險駕駛計畫 5-2 建立客運自主安全管理及超速違規防制管理計畫 5-3 貨運三業自主安全管理及防制高風險駕駛計畫 5-4 建置完善公共運輸系統計畫
整體	救護保險研發	政策面向七：健全緊急醫療救護體系	1. 強化道路交通事故緊急救護系統 2. 強化道路交通事故緊急醫療體系	7-1 強化道路交通事故緊急救護系統計畫 7-2 強化道路交通事故緊急醫療體系計畫

表 2 國家道路交通安全綱要計畫與各因素、政策面向、策略項目及行動計畫對照(續 2)

因素	方法	政策面向	策略項目	行動計畫
整體	救護保險研發	政策面向八：規劃辦理道路交通事故之保險制度及其他相關措施	使汽、機車及微型電動二輪車等交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全	8-1 提供交通事故受害人基本保險保障及相關保險商品之研議
		政策面向九：推動與促進相關之研究及科學技術發展	1. 應用科技強化行人安全 2. 鼓勵將創新科技應用至道安改善 3. 培植道安改善專業能量及建立道安改善產業鏈 4. 投入跨學科道安基礎研究及人才培育	9-1 建立道路交通安全科技發展願景計畫 9-2 道路交通安全改善技術發展計畫 9-3 道安改善專業人力及技術提升 9-4 補助學、研單位發展道路交通安全相關研究計畫

一、工程—政策面向一：完備道路交通設施、道路設計規範、道路養護與改善制度、道路交通安全法規、道路交通安全檢核機制及相關管理措施 (基本法第 11 條)

(一)建立安全步行空間

對應課題：人行空間不夠友善，缺乏人行道與通行之連貫通道，亟待完備相關空間規劃與建設。

策略摘要：引導並補助地方政府建立友善且連續人行空間，推動「路口行人安全設施改善」、「改善人行道」、「校園周邊暨行車安全道路改善」、「行人及高齡友善區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」等項目改

善。

內政部國土管理署將要求各縣市政府訂定人行空間分年改善計畫(含騎樓、人行道)，進一步檢討人行道改善執行現況與問題癥結，並要求應針對具迫切改善之路段優先辦理，各縣市政府於設計階段須充分考量民眾、弱勢團體等意見，由中央政府與地方政府通力合作，分年落實執行各縣市人行道改善建置，確保人行空間得以符合民眾需求並穩步提升。計畫內容包括「路口行人安全設施改善」、「改善人行道」、「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」、「行人及高齡友善區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」等 6 項行動方案。

行動計畫：1-1 永續提升人行安全計畫

(二)遏止高、快速公路嚴重事故發生

對應課題：高、快速公路重型車輛為事故防制重點；車輛速差易導致事故。

策略摘要：遏阻高、快速公路重型車輛違規；導入速度管理提升高、快速公路行車安全。

為提升高、快速公路行車安全，除針對多事故路段及交流道改善外，在重型車輛管理面向，以高、快速公路全區路網進行盤點，朝降低車輛超載及逃磅面向努力，從而減少重型車輛違規及潛在事故發生風險。在速度管理面向，主要著重速差管理，透過大數據分析，即早偵知事件或壅塞，以降低及縮短對車流影響，朝整體路網均衡車速目標邁進，全面防制高、快速公路事故潛存風險。

行動計畫：1-2 高、快速公路事故防制

(三)推動道路交通安全檢核

對應課題：道路建設需在規劃設計階段與運行階段，納入交通安全的各項設施與設計元素。

策略摘要：推動道路交通安全檢核制度，全面提昇人車環境之安全性。

由於目前既成道路眾多且直接影響交通安全，將針對既成道路優先導入國際道路交通安全檢核技術，推動道路交通安全檢查，除建立道路交通安全檢查工具外，更需辦理檢查人員專業訓練，建構檢查人員培訓與資格認證機制。另需推動修法，以建立道路安全檢查機制及辦理檢查的法源依據，為長期推動道路交通安全檢查制度奠定基礎。未來則可擴及道路全生命週期的道路交通安全檢核，確保道路全生命週期皆可符合安全需求，以防範交通事故於未然。

行動計畫：1-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制

(四)建立用路人一致交通資訊之道路環境

對應課題：缺乏用路人一致交通資訊之道路環境，亟需建立道路交通標誌標線號誌設置參考指引。

策略摘要：研提道路交通標誌標線號誌設置參考指引，營造系統與安全的人車環境。

為改善我國現行道路標誌標線號誌之常見問題(例如：設置錯誤、各機關之設置方式不一致、用路人不易瞭解等)，將研提我國一致性之「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」，以協助道路管理機關規劃及設置相關設施，來提供用路人更一致、更自明、更安全的道路交通環境。此外，應建立「道路交通標誌標線號誌設置規則」修正機制，使其規定更符合用路人需求，並透過教育訓練提升交通工程相關從業人員之專業，以符道路管理機關之實需，並有效改善我國道路交通環境。另將持續辦理「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」優化及精進「道路交通標誌標線號誌設置規則」修正機制等事宜。

行動計畫：1-4 推動道路交通標誌標線號誌設置參考指引

(五)完善道路交通工程法規

對應課題：公路系統與市區道路之道路設計所適用法規不同，銜接介面上容易產生實際規劃設計與執行操作之協調問題，且過去常以車行交通為主要考量而疏忽行人通行空間佈設。

策略摘要：建立公路與道路設計之溝通機制，修正路線設計及交通工程等設計規範之差異，及制定「行人交通安全設施條例」。

現有「道路交通標誌線號誌設置規則」、「公路路線設計規範」、「市區道路及附屬工程設計規範」等相關道路設計法規、規範有關內容及完整性，略有不同，產生相同空間道路建置成果之差異，需盤點法規、規範之競合，並加以檢討修正完善之。

為完善道路交通安全法規及交通工程設計規範，將完成「行人交通安全設施條例」之制定及發布，明文規範各級政府權責，內容涵蓋行人設施建設重點項目、訂定績效指標及管理考核機制、強化對地方政府課責機制及督促地方政府確實遵守中央規範，同時針對「道路交通標誌線號誌設置規則」及「公路路線設計規範」、「市區道路及附屬工程設計規範」檢討並修訂涉及人行環境之條文，並建立公路與道路設計之溝通機制，確定未來技術規範通檢方向及共識，持續滾動檢討相關法規及設計規範，保障用路人通行權益，落實人本交通環境。

行動計畫：1-5 完善道路交通工程法規及相關管理措施計畫

二、教育—政策面向二：於各教育階段提供道路交通安全教育，鼓勵設立道路交通安全專業機構及推廣道路交通安全宣導活動（基本法第 13 條）

（一）扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育

對應課題：交通事故位居於我國兒少事故傷害重要死因之一，建立學生具有面對交通環境的能力更顯重要。

策略摘要：全面推動交通安全教育從小扎根，針對重點對象及學

校，設計特殊課程及進行輔導。

十二年國民基本教育課程綱要已將安全教育列為重要議題，教育部並以「交通安全」為首要進行規劃。高級中等以下學校部定課程之健康與體育、綜合活動、社會、生活課程、全民國防教育等，均有交通安全教育內容。將持續以「課程規劃」、「師資增能」、「教材開發」及「檢核機制」等面向規劃及執行，引導教科書出版公司編寫適齡適性交通安全內容，及透過教科書獎勵及檢核機制，納入更多分齡適性的交通安全內容；持續辦理教師增能研習、開發教學影片及教學包等多元學習資源以支持學校，培養學生從日常生活中增進危險感知能力、停讓行人及守法的良好態度與行為。

行動計畫：2-1 扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育計畫

(二)強化大專校院交通安全教育

對應課題：18-24 歲為事故高風險族群，應落實各級學校交通安全教育課程、宣導及培養學生正確安全素養。

策略摘要：發展交通安全核心通識課程及充實交安法規知識，針對重點對象施以微課程及導入專業團隊入校輔導。

為推動大專校院交通安全教育，透過協助大專校院發展、推廣交通安全通識課程或研發相關教材，形塑大專校院學生的交通安全知識、觀念、態度與行為。對於重點對象，發展安全駕駛知能微課程，後續將結合相關活動適時宣講，全面提升大一新生或打工族群交通安全意識與技能；針對交通事故高之學校，邀集交通專家學者與學校研商，提供學校相關策進作為，減少學生交通事故發生。

行動計畫：2-2 推動大專校院交通安全教育計畫

(三)深化全民停讓觀念

對應課題：部分用路人欠缺正確用路觀念與存在投機違規心態，

路口未養成停讓習慣。

策略摘要：深化停讓文化，藉由 4 年分階段且全國統一重點主題，並且由中央部會及地方攜手合作宣導，最終養成駕駛人路口停車再開之行為。

為有效改善我國用路人錯誤違規行為及投機心理，規劃藉由 4 年分階段且全國統一重點主題逐步宣導，第一階段路口停讓行人，第二階段非號誌化路口停讓行人，第三階段路口停車再開。採中央與地方攜手合作模式，中央部會統一製作文宣，地方政府及相關部會(文化部、勞動部、國科會所轄科學園區…等)運用宣傳，透過全國綿密多元通路，反覆提醒用路人，循序漸進讓其內化，最終養成駕駛人路口停車再開之行為，以降低事故及確保用路安全。

行動計畫：2-3 停讓文化 2.0

(四)深入村里加強高齡交通安全教育

對應課題：高齡事故增加，部分高齡機車騎士交通安全觀念不足，缺乏防禦駕駛觀念，高齡行人常遭汽機車碰撞身亡。

策略摘要：活化路老師透過村里長宣導，以同儕影響方式逐步建立高齡者正確交通安全觀念。

近年來高齡者交通事故增加，分析高齡機車騎士交通安全觀念不足，缺乏防禦駕駛概念，又高齡者行人則多為被害人，路上因汽機車違規及輕忽駕駛行為以致碰撞而傷亡，為提升高齡者交通安全知識及具有防禦觀念，考量高齡者日常生活習性及喜好，善用村里長、社區關懷據點及醫療機構…等，活用路老師在地化第一線觸及高齡者，透過人際關係同儕影響力，輔以互動體驗式宣教，逐步建立高齡者正確用路觀念。

行動計畫：2-4 在地化互動式強化高齡交通安全

三、監理—政策面向三：建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制

度 (基本法第 9 條)

(一)建立完善之駕駛人訓練制度

對應課題：駕駛人於考前實際道路駕駛經驗不足，應有充足實際道路駕駛技能後再考取駕照。

策略摘要：透過強化駕訓課程，逐步提升機車考照參加駕訓比例，並強化汽、機車考前道路訓練內容。

現行機車考前訓練著重於交通安全觀念及場內項目訓練，對於實際道路駕駛較缺乏訓練，現行亦無建立相關訓練課程與制度，爰透過 113 年至 116 年試辦機車道路訓練課程，透過試辦逐步檢討、調整訓練內容、時數及收費，建立駕訓班道路訓練課程制度；汽車部分於 106 年實施實際道路考驗後，訓練課程亦逐步精進、落實，持續參考各界建議，滾動檢討、強化課程時數、內容。

行動計畫：3-1 強化駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫

(二)強化駕駛人考驗制度

對應課題：外界反應駕照考驗取得難度不足，爰參考國際經驗及我國違規、事故及考驗數據分析，精進考照制度。

策略摘要：考量駕照考驗目的係使駕駛人於考照後具備充足之實際上路技能與防禦駕駛觀念，爰透過精進筆、路試內容，提升考驗之鑑別度，提高駕駛人取得駕照所具備知識及技能門檻，以達取得駕照實際上路後降低違規與事故效果。

分析現行肇事因素，其多數與防禦駕駛、路權等觀念相關，爰機車部分透過強化筆試題庫，例如以實際危險感知之影片編撰之考試題目，強化機車駕駛人對於實際道路之防禦駕駛、路權觀念，以及停讓行人等重要交通安全觀念之技能，並透過試辦機車道路訓練後，分析納入機車道路駕駛考驗之可行性；汽車部分已實施實際道路駕駛考驗，爰透過強化考驗項目、路線及內容，強化駕駛人實際上路後之防禦駕駛及交通安全觀念認知。

行動計畫：3-2 提升考驗筆、路試鑑別度，並研議機車道路考驗計畫

(三)加強高風險違規駕駛人管理

對應課題：欠缺高風險違規駕駛人管理制度。

策略摘要：透過講習及換照方式，確保高風險違規駕駛人瞭解交通法令觀念，進而降低其違規及肇事率。

現行職業駕照每 6 年定期換發，60 歲以上之職業駕照每年定期換發。75 歲以上普通駕照每 3 年定期換發，癲癇患者其駕照每 2 年定期換發。另參考鄰近的日本及韓國定期換照規定，並檢視現行汽車職業駕駛執照每 3 年審驗、每 6 年定換照，及高齡駕駛人每 3 年體檢換照之規定，規劃對於因違反道路交通管理處罰條例具高違規、高風險駕駛人予以較嚴格之駕駛執照管理，規範核發短期駕駛執照、換照前駕駛行為審查、結清違規罰鍰等較嚴謹之駕駛執照管理作為，期經由加強此類高違規、高風險駕駛人管理，警惕、約束駕駛人違規駕駛行為，以減少因違規行為導致交通事故發生，維護道路交通安全。

行動計畫：3-3 高風險違規駕駛人管理制度計畫

四、監理—政策面向四：調和國際車輛安全法規，訂定車輛安全檢測基準，並完善車輛安全審驗及檢驗制度（基本法第 10 條）

(一)調和國際車輛安全法規及完善車輛安全審驗

對應課題：車輛產業及使用者民眾對於車輛安全性期望要跟上與國際先進國家相同；要完善駕駛輔助系統監管法規及管理制度。

策略摘要：完善車輛安全法規及審驗管理制度。

無論進口或國內製造車輛，出廠銷售前均需確認車輛之安全性能符合相關安全法規要求，隨著駕駛輔助系統技術發展快速及車輛使用環境及方式變異，既有監管法規及管理不夠完善，導致

外界出現國內車輛安全法規落後於其他國家及未符合實際現況需求聲浪，為確保國人行車安全，減少事故所付出社會成本，除持續調和導入聯合國 UN 相關車輛安全法規，縮短國內對應之時間外，亦應觀察國外認證管理制度及國內車輛使用現況需求，適時盤點相關監管法規，進行相關交通法規調適作業，藉以推動健全車輛安全管理體系，讓國內民眾所使用車輛的安全性，能夠與國外國家地區的民眾所使用的車輛安全性能同步，並確保提升行車安全。

另因應車輛自動化發展，自駕車之法規調適需要對我國法制做整體之檢視，並須配合技術之發展進程思考調適方向。自駕車法規調適須逐步規劃可能涉及之技術、法規、利害關係人與思考相關推動之路徑與方向，並透過國際規範之檢視與結合前述無人載具科技創新實驗排除法規盤點之成果，配合我國法制之實際發展狀況，建立適用我國自駕車發展之自駕車交通法規調適策略，以協助我國自駕車可於安全及友善之環境下進入落地應用之階段，並與國際同步及有效落實智慧運具管理及應用安全效益。

行動計畫：4-1 調和國際車輛安全法規計畫

4-2 完善車輛安全審驗計畫

4-3 完備自動駕駛輔助系統車輛安全法規調適與管理配套

(二)精進檢驗制度及確保車輛安全性

對應課題：落實檢驗確保車輛使用安全。

策略摘要：落實營業大客車煞車保養查驗及提升檢驗設備妥善率，使車主重視車輛保養，減少肇事率，進而提昇車輛行車安全。

車輛於新登檢領照後，為維護及確保該車輛安全行駛於道路上，降低風險及保障其他用路人安全，須進行車輛定期檢驗，如有重大危害行車安全之虞時，亦須召回改正，故為持續減少因車輛故障事故或安全性瑕疵之肇事率，以確保所有車輛符合道路交

通安全規則及相關安全規範等，進而提升車輛行車安全；後續將持續落實及精進車輛監理檢驗及召回改正制度，使車主重視車輛保養；另強化召回改正作法，持續訂定相關管理機制，確保車輛安全性能。

研議建立營業大客車保養查核機制及確保檢驗儀器功能及落實維護保養工作，並逐年提高抽查營業大客車煞車系統確依原廠週期進行保養比率及爭取預算汰換老舊檢驗儀器設備及督促檢驗單位落實檢驗儀器維護保養工作。

行動計畫：4-4 精進檢驗制度計畫

4-5 確保車輛安全性制度

(三)研議安全運具管理制度

對應課題：透過推動強制法規以外之新車安全評等制度提升車輛安全性，及提供民眾公開車輛安全性資訊。

策略摘要：從小型車開始推動各類運具更安全及管理作為。

為提升車輛安全性能，國內與世界 12 個國家地區相同推動實施高於強制性安全法規標準之新車安全評等制度，透過公開車輛安全資訊，導引民眾購買安全性較高的車輛，促進車廠開發更安全車輛或配備，且聯合國道路安全行動十年全球計畫(2021~2030)之第三支柱車輛安全領域，鼓勵會員國執行 NCAP 提供消費者提供有關汽車安全資訊，期望可降低至少 50% 交通事故傷亡率之目標，故後續國內除參考歐洲 Euro NCAP 新版規章持續滾動檢討外，亦將考量研析國內交通環境、事故樣態及科技發展等(包括機車、行人等弱勢道路使用者)發展符合我國國情在地化評等項目，以降低國內交通事故傷亡率及社會成本付出。

行動計畫：4-6 發展安全運具—精進臺灣新車安全評等制度

五、監理—政策面向五：健全汽車運輸業相關管理法規，落實監督管理，並強化汽車運輸業安全治理 (基本法第 12 條)

(一)遏止遊覽車駕駛勤務超時、超速

對應課題：遊覽車客運業者因規模大小不一，其自主安全管理落實程度可能有所不同，另遊覽車駕駛超時或超速等問題亦可能導致行車安全風險。

策略摘要：推動業者建立自主安全管理機制，並透過駕駛人身分識別機制，強化駕駛人勤務時間及駕駛行為管理。

1. 推動業者建立安全管理機制

整合現行管理規定，訂定相關工作項目、流程、表單文件等標準化管理程序，規劃安全管理人員訓練教材，另修訂評鑑作業要點藉以鼓勵業者自發性建立安全管理制度。持續透過訓練課程，輔導業者設置安全管理專責單位或人員，落實自主管理。

2. 推動遊覽車駕駛人身分識別機制

為鼓勵遊覽車業者加裝駕駛識別設備，將辦理遊覽車裝置駕駛識別設備專案補助，並研擬修正汽車運輸業管理規則，律定遊覽車客運業車輛全面裝置駕駛識別設備，回傳駕駛人資訊並介接至交通部公路局遊覽車動態資訊系統，另規劃藉由駕駛人資訊檢核駕駛時間，透過系統即時告警，以有效管控駕駛勤務時間，並持續應用駕駛資訊整合遊覽車動態系統功能，掌握駕駛人駕駛行為，針對超速等高風險駕駛行為重點管理，以數位化管理方式提升管理效率。

行動計畫：5-1 遊覽車客運業強化自主安全管理及防制高風險駕駛計畫

(二)提升客運業自主安全管理及監理能量

對應課題：客運業車輛體積大、重量重，若超速致發生交通事故時，往往對用路人會產生較嚴重危害。

策略摘要：輔導業者建立安全管理人員制度，精進現行公路汽車

客運動態資訊系統，精進自主安全管理及監理能量。

推動客運業者建立自主安全管理機制，訂定相關的安全管理文件，要求應有的安全管理部門或專責安全管理人員或兼任安全管理人員，針對較具規模之業者優先輔導建立安全管理制度。

精進車輛動態監控系統功能，研擬公路客運超速防制管理機制並建置超速即時告警通報平台，同時系統依據研擬之管理機制開發自動產製相關報表之功能，並應用動態系統數據歸納分析結果，回饋業管單位作為強化管理面向，以有效提升管理效率及道路交通安全。

行動計畫：5-2 建立客運自主安全管理及超速違規防制管理計畫

(三)提升貨運業自主安全管理及監理能量

對應課題：營業大型車體積動能大，發生交通事故對用路人之危害相對較高。

策略摘要：輔導業者建立安全管理人員制度，強化業者自主辦理教育訓練，及由監理機關調訓高違規駕駛人。

1. 建立分級自主安全管理人員制度

貨運三業業者規模差異甚大，應適用不同層級的自主安全管理制度，訂定安全管理文件，並研議依不同公司規模要求應有安全管理部門或專責安全管理人員或兼任安全管理人員，再視業者配合意願挑選少量合適業者先行試辦。

2. 強化業者自主辦理教育訓練

交通部公路局新竹所 111 年已於 Hahow 平台合作，於新竹所轄管範圍內駕駛人可隨時透過手機查找觀看所需之教學影片，可提高使用者使用意願，管理者也可透過勾稽使用者觀看紀錄與其肇事紀錄來長期追蹤與評估成效，將擴大至全國運用，提供系統化管理工具讓業者使用，結合影音教學平台線上學習，並可透過系統掌握

駕駛人訓練情形。

3. 高風險車輛加裝 GPS，落實異常管理

考量營業大型車體積動能大，常因超速造成煞車不及，發生追撞事故，對於曾發生重大行車事故之高風險業者，將逐步透過輔導要求車輛加裝 GPS 及設置營運車輛監控管理系統。

4. 精進監理機關調訓高違規駕駛人機制

現行調訓機制自 112 年 8 月 1 日開始實施，由各區監理所開設訓練專班，調訓重現性高違規駕駛人，授課交通法規、防禦駕駛及駕駛道德，112 年第 3 季已開設 9 班、調訓 344 名駕駛人，針對調訓對象及項目將持續檢討精進，並滾動檢討教育訓練教材。

行動計畫：5-3 貨運三業自主安全管理及防制高風險駕駛計畫

(四)提升公共運輸環境吸引民眾使用

對應課題：改善公共運輸環境吸引民眾使用，減少私人運具成長，提升公路公共運輸普及率，使公共運輸永續經營發展，滿足民眾行的需求。

策略摘要：持續推動公路公共運輸計畫，擴大推動 TPASS 月票並持續辦理，推動客運車輛電動化計畫。

1. 持續推動公路公共運輸計畫

持續推動公路公共運輸服務升級計畫(110-113 年)及公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117 年)，協助各縣市及客運業者改善公共運輸環境，並加強汽機車使用管理以抑制私人運具使用。

2. 擴大推動 TPASS 月票並持續辦理

受新冠肺炎影響，造成公共運輸運量大幅下降，現疫情雖逐漸趨緩，但民眾搭乘公共運輸的信心與習慣仍未完全恢復，爰交通部自 112 年 7 月自 114 年底推動公

共運輸通勤月票方案，以鼓勵民眾使用公共運輸加速乘客回流。

3. 推動客運車輛電動化計畫

因應 2050 年溫室氣體淨零排放願景，為協助各縣市推動運具能源轉型、構建綠運輸完善使用環境，公車將朝 2030 年全面電動化發展，運具智慧化及自動化程度將逐步提高，爰推動客運車輛電動化計畫以輔導公車業者善用新興科技成功轉型，並提升服務品質及節能減碳。

行動計畫：5-4 建置完善公共運輸系統計畫

六、執法—政策面向六：依法規執行道路交通事件之稽查取締、處罰 (基本法第 14 條)

(一)加強重大交通違規取締

對應課題：民眾仍存僥倖心態違反酒後駕車、闖紅燈、超速、危險駕駛、不停讓行人等重大不安全的駕駛行為。

策略摘要：警察機關積極對重大交通違規行為，加強執行重點違規項目之稽查取締。

為減少民眾酒後駕車、闖紅燈、超速、危險駕駛、不停讓行人等重大不安全的駕駛行為，有效防制交通事故發生，減少人民生命財產損失。由警察機關執行「加強重大交通違規之稽查取締」，針對「酒後駕車」、「闖紅燈（不含紅燈右轉）」、「嚴重超速」、「行駛路肩（高速公路）」、「大型車、慢速車不依規定行駛外側車道（高速公路）」、「蛇行、大型車惡意逼迫小車（高速公路）」、「逆向行駛」、「轉彎未依規定」、「機車行駛禁行機車道」、「機車未依規定兩段式左轉」等重大交通違規行為，透過於易違規熱(區)點精準執法的力度，嚴正執法，並強化宣導工作，以減少民眾違規僥倖心理，並養成守法的觀念與習慣。

行動計畫：6-1 加強取締重大交通違規計畫

(二)應用科技強化執法成效

對應課題：各地方政府警力有限，無法於易肇事或易違規路口 24 小時不間斷長時間執法。

策略摘要：於易肇事或易違規路口，建置路口科技執法設備，取締交通違規，藉以提醒駕駛人遵守道路交通安全規則，降低用路人違規機率。

科技執法具有可不分晝夜長時間執法，自動偵測違規態樣，降低執法成本，減少警力耗費之優點。因此於易肇事或易違規路口，建置路口科技執法設備，取締交通違規，可有效降低路口違規發生。後續將編列經費予以補助縣市建置。

行動計畫：6-2 協助地方政府建置科技執法設備

(三)提升執法專業量能

對應課題：警察交通執法舉發違規錯誤案件或交通事故處理不當，影響民眾權益至鉅。

策略摘要：提升專業量能辦理教育訓練，以強化各級交通違規舉發單審核人員之審核機制與功能，及專責人員分級處理交通事故與事故分析職能。

警察交通執法舉發交通違規影響民眾權益至鉅，倘有舉發錯誤案件，恐遭新聞媒體質疑，造成民眾對警察執法產生疑義，降低執法的權威性，引發人民對政府施政不滿之情緒；為期稽查舉發交通違規時，正確填製舉發違反道路管理事件通知單，減少交通執法各種爭議與困擾，交通執法員警應熟悉各項法令規定及製單要領。另為強化交通事故處理專責制度，健全交通事故處理工作與事故分析職能，以全面提升交通事故處理品質，確保民眾權益，辦理「交通法規與舉發單審核人員講習」及「專責人員分級處理交通事故講習」等相關教育訓練，以提升執法及事故處理、事故分析能力之專業量能。

行動計畫：6-3 提升執法及事故處理專業量能訓練

(四)加強交通違規裁罰及清理

對應課題：為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，使當罰者受到應有之處罰，而心生警惕不再違規。

策略摘要：落實辦理違反道路交通管理處罰條例之各項裁決、移送強制執行及執行憑證管理作業。

受理違反道路管理事件通知單時，對於未繳納罰鍰之案件應依行政罰法第 27 條規定 3 年裁處權時效內完成裁決作業，並依行政執行法第 7 條規定 5 年內完成移送作業，對於移送後核發執行憑證案件，每年應持續清查其財產所得，查有財產者即辦理再移送作業，依法取得之執行憑證，如屆滿法定收繳期限而有辦理註銷之必要時，應檢同有關證件，報經審計部核定，據以辦理註銷程序。

行動計畫：6-4 加強交通違規裁罰及清理計畫

七、其他—政策面向七：健全緊急醫療救護體系（基本法第 15 條）

(一)強化道路交通事故緊急救護系統

對應課題：將傷病患之資料儘速傳輸給後送醫院，以提升對患者的醫療照護。

策略摘要：將緊急救護資料進行電子化傳輸，並持續提升傳輸資料之正確性及品質。

緊急救護品質攸關民眾生命安全之保障，為提升對傷病患之緊急醫療照護，倘僅要求消防單位加速前往現場及加速送醫，除效果有限之外，亦會影響道路交通安全；基此，不應無限上綱要求消防單位的出勤速度，而是應該納入科技的運用，將傷病患的生命徵象等重要資訊預先傳送醫院，讓醫院能夠提早進行準備，讓患者得到更好的醫療照護。

行動計畫：7-1 強化道路交通事故緊急救護系統計畫

(二)強化道路交通事故緊急醫療體系

對應課題：整合相關單位緊急醫療救護資訊並優化相關標準化資料，建構符合減災、增加傷者存活率的應變機制。

策略摘要：推動醫院端建置到院前預警機制，優化急重症資料交換平臺與推動資料標準化。

智慧化方式精進緊急醫療系統，建構跨衛生及消防跨單位標準化資訊串流平臺，統一緊急醫療救護資料交換機制，改變過去採紙本記錄或人工通報之作法，使救護車透過電子裝置即時傳送病患狀況，俾利醫院端提前就時間敏感急重症，如重大創傷(TRAUMA)或到院前心跳停止(OHCA)等情形預為準備，串聯到院前救護與到院後醫療照護資料，以提升緊急醫療救護時效及品質。

推動急救責任醫院建置到院前預警機制，搶救時間敏感急重症，提升緊急醫療應變能力與傷者存活率，強化緊急傷病患處理量能。持續整合相關單位緊急醫療與緊急救護資訊，優化急重症資料交換平台及相關標準化資料，擴大緊急醫療救護之資料應用、強化緊急醫療轉診網絡區域聯防功能。

行動計畫：7-2 強化道路交通事故緊急醫療體系計畫

八、其他—政策面向八：規劃辦理道路交通事故之保險制度及其他相關措施 (基本法第 16 條)

(一)使汽、機車及微型電動二輪車等交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全

對應課題：強制汽車責任保險機制尚待強化。

策略摘要：強化宣導機制以提升投保率，及因應民眾需求，鼓勵保險業者研議開發有助提升道路交通安全之相關保險商品。

強制汽車責任保險係透過強制汽車責任保險法強制投保義務人應投保，以使汽、機車及微型電動二輪車等交通事故所致傷

害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，為達上開立法目的，持續強化宣導機制，透過多元管道提醒車主投保強制汽車責任保險及維持保險契約有效性，以提供汽、機車交通事故受害人基本保障及維護道路交通安全。另因應民眾需求，鼓勵保險業研議開發有助提升道路交通安全相關保險商品，期引導駕駛人改善其駕駛行為，並提升用路人安全保障，及參考日本等其他先進國家之保險經驗及制度，研議保險調整為從人因素之可行性。

行動計畫：8-1 提供交通事故受害人基本保險保障及相關保險商品之研議

九、其他—政策面向九：推動與促進相關之研究及科學技術發展（基本法第 17 條）

（一）應用科技強化行人安全

對應課題：傳統固定時制、行人按鈕方式無法滿足現行需求，重點熱區全方位的衝突風險警示方案尚待加強。

策略摘要：推動重點熱區路口警示安全計畫，並以科技輔助弱勢用路人安全通過路口。

為推動科技輔助弱勢用路人安全通過路口，將以高齡者、視障或聽障等弱勢民眾通過路口需求，研發運用行動裝置搭配路側設備，發展科技輔助弱勢用路人安全通過路口方案，長期期望達成以科技滿足用路人安全便利通過路口之目標。

此外，為推動重點熱區路口人車安全提升，將針對地方重點熱區，如學校周邊通學巷弄、易肇事無號誌化路口、熱區號誌化路口等，透過路側設備偵測衝突可能，以輔助警示用路人注意危險，長期目標期望加入 AI 技術之運用以提升系統感知，以達到降低風險目的。

行動計畫：9-1 建立道路交通安全科技發展願景計畫

（二）鼓勵將創新科技應用至道安改善

對應課題：科技輔助道路交通安全須符合用路人需求，長期發展需各單位協力合作。

策略摘要：訂定交通科技重點發展方向，補助地方政府落實應用科技技術。

為使交通科技發展符合用路人需求，將進行規劃科技技術輔助道路交通安全發展方向之工作，盤點過往相關計畫執行經驗，並滾動檢討需要加強之環節，訂定重點發展方向提供後續資源投入參考，以利長期確保政府研發科技滿足人民需要。

交通科技技術研發，除了由中央領導進行創新試驗計畫，並將計畫成果標準化以利後續推廣應用之外，亦需要地方提出民眾確實需求點，藉由各方單位協力合作方能使交通科技技術適切地應用於改善道路交通安全。因此將以智慧運輸系統發展建設計畫補助地方，進行各地方科技技術應用，匯集產官學研各界能量激盪更多成果於社會服務民眾。

行動計畫：9-2 道路交通安全改善技術發展計畫

(三)培植道安改善專業能量及建立道安改善產業鏈

對應課題：各級政府道安改善專業人力與能量不足，難以有效推動道安工作。

策略摘要：建立道安專業人員系統性培訓機制，全面提升各級政府道安改善專業量能。

為系統性提升道安改善專業量能，將以學校教育、在職教育為核心，針對未來將投入職場之大專院校相關科系學生與現職道安從業人員之需求，規劃系統性的道安改善課程，同時針對道安從業人員工作需求，建立各項道安改善措施之知識分享平台及各種事故資料蒐集分析工具，以及未來整合產、官、學、研共同推動道安改善工作之可行機制，及提出相關課程、機制與系統工具。後續將落實推動，逐步擴大專業人力培育規模，持續充實人才，並強化產、官、學、研的協力合作及技術精進，以期形成學校教

育、第一線道安工作、政策擬定及專業技術開發的道安改善產業鏈，全面提昇我國道安改善能量。

行動計畫：9-3 道安改善專業人力及技術提升

(四)投入跨學科道安基礎研究及人才培育

對應課題：促進相關研究及科技發展，培育學術專業人才提升研究水準。

策略摘要：藉由支持國內交通運輸領域之學術基礎研究與人才培育，提升道路交通安全相關技術之發展。

由政府部門提供經費支持，用於道路交通安全相關的學術研究，鼓勵不同領域的學者合作，例如交通工程、智慧計算、自動控制、社會科學等領域，進行與道路交通安全相關之跨學門研究項目，累積國內研究能量，並培育相關專業人才。

行動計畫：9-4 補助學、研單位發展道路交通安全相關研究計畫

本綱要計畫總表(113 至 116 年)如表 3 所示。

表 3 113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
工程—政策面向一：完備道路交通設施、道路設計規範、道路養護與改善制度、道路交通安全法規、道路交通安全檢核機制及相關管理措施				
1.過往以車為本的建設思維，導致人行空間不足 2.電動代步器及電動輪椅缺乏安全通行空間	策略 1：建立安全步行空間	1-1 永續提升人行安全計畫	內政部(國土管理署)、交通部(公路局)	地方政府、內政部(國土管理署)、交通部(公路局)
高、快速公路事故應強化重車事故防制及速度管理策略	策略 2：遏止高、快速公路嚴重事故發生	1-2 高、快速公路事故防制	交通部(高速公路局、公路局)	交通部(高速公路局、公路局)
道路設計、營運與改善輕忽安全考量及事前預防機制	策略 3：推動道路交通安全檢核	1-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制	交通部(運輸研究所)	交通部(運輸研究所、公路局)、內政部(國土管理署)、地方政府
道路有關介面迄待整合	策略 4：建立用路人一致交通資訊之道路環境	1-4 推動道路交通標誌標線號誌設置參考指引		
缺乏道路交通標誌、標線、號誌之整合系統性設置方式	策略 5：完善道路交通工程法規	1-5 完善道路交通工程法規及相關管理措施計畫	交通部(路政及道安司、綜合規劃司)、內政部(國土管理署)	交通部(公路局、高速公路局)、內政部(國土管理署)

表 3 113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫(續 1)

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
教育宣導—政策面向二：於各教育階段提供道路交通安全教育，鼓勵設立道路交通安全專業機構及推廣道路交通安全宣導活動				
交通安全意識及知能仍待進一步落實與提升	策略 1：扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育	2-1 扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育計畫	教育部(國民及學前教育署)	教育部(國民及學前教育署、終身教育司)、地方政府
	策略 2：強化大專校院交通安全教育	2-2 推動大專校院交通安全教育計畫	教育部(學生事務及特殊教育司)	教育部(高等教育司、技術及職業教育司、學生事務及特殊教育司、終身教育司)、各大專校院
1. 交通安全意識及知能仍待進一步落實與提升 2. 高齡者缺乏風險意識及道路安全知能 3. 行人違規投機	策略 3：深化全民停讓觀念	2-3 停讓文化 2.0	交通部(路政及道安司)	交通部(路政及道安司、公路局)、文化部、地方政府
	策略 4：深入村里加強高齡交通安全教育	2-4 在地化互動式強化高齡交通安全	交通部(路政及道安司)	交通部(路政及道安司、公路局)、文化部、衛生福利部、教育部、地方政府

表 3 113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫(續 2)

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
監理—政策面向三：建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制度				
欠缺完整駕駛人訓練、考驗及管理制度	策略 1：建立完善之駕駛人訓練制度	3-1 強化駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)
現有駕照考驗訓練與環境落差大	策略 2：強化駕駛人考驗制度	3-2 提升考驗筆、路試鑑別度，並研議機車道路考驗計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)
欠缺完整駕駛人訓練、考驗及管理制度	策略 3：加強高風險違規駕駛人管理	3-3 高風險違規駕駛人管理制度計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)
監理—政策面向四：調和國際車輛安全法規，訂定車輛安全檢測基準，並完善車輛安全審驗及檢驗制度				
1.車輛安全法規尚須持續接軌國際 2.車輛檢驗機制尚待健全與落實 3.用路人對駕駛輔助功能使用觀念仍待強化，相關管理法規尚待研議 4.車輛安全性相關資訊尚無法充分滿足民眾的要求	策略 1：調和國際車輛安全法規及完善車輛安全審驗	4-1 調和國際車輛安全法規計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公共運輸及監理司)
		4-2 完善車輛安全審驗計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公共運輸及監理司)
		4-3 完備自動駕駛輔助系統車輛安全法規調適與管理配套	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公共運輸及監理司)
	策略 2：精進檢驗制度及確保車輛安全性	4-4 精進檢驗制度計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)
		4-5 確保車輛安全性制度	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公共運輸及監理司)
	策略 3：研議安全運具管理制度	4-6 發展安全運具—精進臺灣新車安全評等制度	交通部(公路運輸及監理司)	交通部(公共運輸及監理司)

表 3 113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫(續 3)

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
監理—政策面向五：健全汽車運輸業相關管理法規，落實監督管理，並強化汽車運輸業安全治理				
遊覽車客運超時狀況嚴重	策略 1：遏止遊覽車駕駛勤務超時、超速	5-1 遊覽車客運業強化自主安全管理及防制高風險駕駛計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)、地方政府
公路客運事故往往造成嚴重傷害	策略 2：提升客運業自主安全管理及監理能量	5-2 建立客運自主安全管理及超速違規防制管理計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)
貨運業者缺乏自主管理與科技管理能力	策略 3：提升貨運業自主安全管理及監理能量	5-3 貨運三業自主安全管理及防制高風險駕駛計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)
新冠肺炎疫情導致公路公共運輸客運業者經營困難影響服務品質及行車安全	策略 4：提升公共運輸環境吸引民眾使用	5-4 建置完善公共運輸系統計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)、地方政府

表 3 113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫(續 4)

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
執法—政策面向六：依法規執行道路交通事件之稽查取締、處罰				
執法人力與量能有待持續提升	策略 1：加強重大交通違規取締	6-1 加強取締重大交通違規計畫	內政部(警政署)	內政部(警政署)、地方政府(警察機關)
	策略 2：應用科技強化執法成效	6-2 協助地方政府建置科技執法設備	內政部(警政署)	內政部(警政署)、地方政府(警察機關)
	策略 3：提升執法專業量能	6-3 提升執法及事故處理專業量能訓練	內政部(警政署)	內政部(警政署)、地方政府(警察機關)
	策略 4：加強交通違規裁罰及清理	6-4 加強交通違規裁罰及清理計畫	交通部(公共運輸及監理司)	交通部(公路局)、法務部(行政執行署)、地方政府

表 3 113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫(續 5)

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
其他—政策面向七：健全緊急醫療救護體系				
緊急救護品質仍需持續提升	策略 1：強化道路交通事故 緊急救護系統	7-1 強化道路交通事故緊急救護 系統計畫	內政部(消防署)	內政部(消防署)、衛生福利部、地方政府
	策略 2：強化道路交通事故 緊急醫療體系	7-2 強化道路交通事故緊急醫療 體系計畫	衛生福利部(醫事司)	衛生福利部(醫事司)、內政部(消防署)
其他—政策面向八：規劃辦理道路交通事故之保險制度及其他相關措施				
強制汽車責任保險機制尚待強化	策略 1：使汽、機車及微型電動二輪車等交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全	8-1 提供交通事故受害人基本保險保障及相關保險商品之研議	金融監督管理委員會(保險局)	金融監督管理委員會(保險局)、交通部(公共運輸及監理司)

表 3 113 至 116 年政策面向、策略及行動計畫(續 6)

課題	策略	行動計畫	權責部會	主辦機關
其他—政策面向九：推動與促進相關之研究及科學技術發展				
1.傳統固定時制、行人按鈕方式無法滿足弱勢者通行需求 2.重點熱區全方位的衝突風險警示方案尚待加強	策略 1：應用科技強化行人安全	9-1 建立道路交通安全科技發展願景計畫	交通部(交通科技及資訊司)	交通部(交通科技及資訊司)、地方政府
尚須強化科技輔助道路交通安全要符合用路人需求	策略 2：鼓勵將創新科技應用至道安改善	9-2 道路交通安全改善技術發展計畫	交通部(交通科技及資訊司)	交通部(交通科技及資訊司)、地方政府
1.地方政府道安改善專業人力與量能不足 2.道安改善缺乏以問題為導向之事故分析	策略 3：培植道安改善專業能量及建立道安改善產業鏈	9-3 道安改善專業人力及技術提升	交通部(運輸研究所)	交通部(路政及道安司、運輸研究所)、地方政府
道安改善需要強化培育跨學科人才	策略 4：投入跨學科道安基礎研究及人才培育	9-4 補助學、研單位發展道路交通安全相關研究計畫	國家科學及技術委員會(工程處)	國家科學及技術委員會(工程處)

柒、計畫經費

依據道路交通安全基本法第 18 條規定，中央機關就九大政策面向訂定各項策略與行動計畫，113 至 116 年全程將投入 1,076 億 8,706 萬元辦理道路交通安全改善各項行動計畫 (113 年 188 億 6,090 萬元、114 年 321 億 512 萬元、115 年 286 億 9,602 萬元、116 年 280 億 2,502 萬元)，分年經費詳如表 4 所示。

表 4 113-116 年經費一覽表

單位：萬元

年度	工程	教育 宣導	執法	監理	其他	合計
113	249,788	16,274	67,641	1,545,072	7,315	1,886,090
114	1,070,700	16,274	61,091	2,054,332	8,115	3,210,512
115	1,428,200	16,274	61,091	1,354,422	9,615	2,869,602
116	1,422,600	16,274	61,091	1,292,422	10,115	2,802,502
合計	4,171,288	65,096	250,914	6,246,248	35,160	10,768,706

捌、執行及管考

一、實施與列管

(一)目標管理

為落實定期管考機制，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。中央每四年訂定國家道路交通安全綱要計畫(簡稱綱要計畫)，各部會依據綱要計畫訂定道路交通安全推動計畫(簡稱推動計畫)，定期於行政院相關會議列管各部會重點計畫辦理進度，各縣市參考綱要計畫、推動計畫及縣市交通事故特性，訂定年度縣市道路交通安全執行計畫，相關面向均以計畫內容提出補助需求，以及績效目標 KPI 以進行管考。

(二)定期列管及公布績效

設置管制表定期列管各部會推動計畫辦理進度，並定期公布執行績效；交通部得定期召會檢視各縣市 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報提案說明，並請縣市首長加強督導。

(三)道安提升行動小組

交通部針對連續表現不佳縣市除得要求說明具體改善作為，亦得成立道安提升行動小組，由交通專家學者擔任召集人，並結合區域運輸研究發展中心，協助縣市診斷其交通問題並提出具體改善具體建議。

二、 分層督導考核

(一)行政院道安會報或專案報告

中央道安會報或工作會議管考部會執行情形；中央主管機關按月對縣市道路交通事故傷亡人數進行控管並發布之，對於連續表現不佳縣市得要求說明具體改善作為，必要時亦可要求縣市至中央道安會報會議進行專題報告。

(二)縣市年度考評

每年評比重點、對象、時間、考評方式、獎項與獎勵，由交通部草擬，並至行政院道安會報進行報告後公布之。再由交通部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。

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，各主管機關應對有功人員從優給予行政獎勵，並依有功人員之職責或貢獻程度進

行獎勵（例如主辦人員小功一支、協辦人員嘉獎一支）。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，將另予以獎勵（如道安工作補助費等方式）。

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，並得視情況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。

針對道路養護考評部分，針對省道，由交通部公路局辦理辦理直(省)轄市、縣政府轄管公路養護業務考評作業，其中增加人行環境評比項目，據以督促地方政府辦理人行環境改善，並透過評比機制鼓勵地方政府提出改善計畫分期推動；市區道路養護管理暨人行環境無障礙部分，由內政部國土管理署每年度辦理考評，促使各縣(市)政府重視市區道路養護品質及有效推動建構市區道路人行道之無障礙環境，並積極督促各直轄市及縣(市)政府落實執行清查及改善工作。

(三)不定期督導

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。針對補助縣市案件得要求縣市報告進度並給予建議。

(四)專案視導

各相關部會得依議題辦理專案視導，邀請交通專家學者及中央權責部會，至縣市就相關議題進行視導，協助縣市釐清交通問題、確認改善需求，並給予必要之協助。

玖、計畫效益

除個別計畫對道路交通安全改善之效益外，113 年至 116 年綱要計畫預計對道路交通安全改善產生之效益，概述如下：

一、由工程面全面改善用路環境

透過精進法規、盤點高風險地點及落實各項改善交通工程策略，全面改善各級道路用路環境；其中包含各級道路事故資料持續分析，找出高風險地點，並就國道持續性投入道路養護及橋梁設施耐震補強等，確保硬體環境之可靠性，另針對省、縣、鄉道及市區道路部分，以人本交通為核心，著重於營造對行人、高齡等族群友善之道路環境，以降低道路交通事故死亡、受傷人數。

二、道安改善技術精進，強化專業職能

與學界、研究單位及地方政府共同合作，導入各項先進技術精進道安改善工具與方法，提升道安改善從業人員之專業素養，以及精進各項道安改善工具之功能與效果，並鼓勵落實應用。

三、強化執法取締，矯正不良行為及降低事故嚴重度

透過精準執法與科技執法，矯正各種不良駕駛行為，同時藉由高、快速公路動態地磅系統之建置，強化對超載車輛取締；綜合上述執法策略，可進一步降低不良行為對用路人之威脅，同時透過減少超速、超載、酒駕等可能造成嚴重事故之違規行為，降低事故嚴重度，進而減少道路交通事故死亡人數。

四、多面向共同改善道路交通安全，營造正向安全文化

除執法與工程外，透過教育、宣導及優化駕駛人訓練、考驗、管理制度，共同營造正向安全文化，從根本提升道安意識，以期創造遵法、利他的用路文化；同時透過公共運輸

發展，及提升汽車運輸業安全治理能力，提供更安全的運輸服務，進而全面性改善道安。

五、 中央、地方與私部門共同合作

依據道路交通安全基本法訂定國家道路交通安全綱要計畫，以交通部及部屬機關(構)為核心，整合內政部(警政署、國土管理署)、衛生福利部、教育部及其他相關部會、地方政府，增加道安改善之面向，同時透過與業者、學校、社區及相關民間團體等公私部門共同合作，協力完成道安改善工作。

拾、 結語

依據基本法第 18 條規定，中央各目的事業主管機關至少每 4 年應依基本法第二章道路交通安全基本政策，研議各主管機關綜合性、長期性施政大綱、權責政策及計畫，送交通部統合研提國家道路交通安全綱要計畫，而後依據國家道路交通安全綱要計畫，相關中央目的事業主管機關應訂定年度道路交通安全推動計畫，及地方政府依據前述綱要計畫與推動計畫，進一步訂定年度道路交通安全執行計畫，以為落實。

本次提報國家道路交通安全綱要計畫之期程為 113 年至 116 年，共計提報 30 項策略、33 項計畫；後續將依 PDCA (Plan-Do-Check-Act) 「計畫、執行、查核與行動」概念，落實定期管考機制，並每年度透過推動計畫與執行計畫滾動調整目標與策略，以期在 116 年達到「整體死亡人數下降 18%」、「行人死亡人數下降 30%」之階段性，以及在 119 年達到「整體死亡人數下降 30%」、「行人死亡人數下降 50%」之中程目標。

附錄、行動計畫

計畫名稱：	1-1 永續提升人行安全計畫 (提案：內政部國土管理署、交通部公路局)				
權責部會：	內政部(國土管理署)、交通部(公路局)	主辦機關：	地方政府、內政部(國土管理署)、交通部(公路局)		
聯絡人姓名：	內政部國土管理署柯致正 交通部公路局交通管理組陳品儒				
電話：	02-87712806 02-23070123#3104	Email：	qq77415@cpami.gov.tw pin86@thb.gov.tw		
年度預算：	113 年 20 億元 114 年 100 億元 115 年 140 億元 116 年 140 億元	預算來源：	公共建設計畫		
目 標：	為有效提升國內行人路權，進行包括「路口行人安全設施改善」、「改善人行道」、「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」、「行人及高齡友善區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」等 6 項行動方案。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>路口行人安全設施改善</u> 檢討改善路口既有路型斷面配置、建置改善行人安全 庇護及警示設施、排除路口障礙設施 以縮短 路口人行穿越距離，減少車行視線死角盲點，提供行人安全庇護與停等場域，以減少危險路口與用路衝突意外發生，保障行人安全。		✓	✓	✓	✓
2. <u>改善人行道</u> 人行道改善建置工作，除長度、寬度、系統之量之延伸串連擴大；亦應注意人行道整體環境品質與功能之提升，以促成城市友善無礙環境、打造道路綠色碳匯保水氣候調節基盤、創造改善都市美麗風景，滿足居民遊客健康休閒觀光遊憩需求。並積極引導以人口密集之都市鄉鎮市區機關、醫療院所、長照場所、運動中心、活動中心、學校、市場、兒童遊戲場、公園、廣場、大眾運輸站點周邊城市街區道路、高齡人口、身障團體、婦幼族群等人口數較高之區域 優先辦理。		✓	✓	✓	✓

3. 校園周邊暨行車安全道路改善 為減少我國路口交通事故高傷亡率，以及 24 歲以下年輕族群道路交通事故之高傷亡率，優先針對易肇事路口、都市各級學校校園周邊及校內危險道路 進行改善檢討。	✓	✓	✓	✓
4. 行人及高齡友善區 為積極引導人口密集之都市鄉鎮市區機關、醫療院所、長照場所、運動中心、活動中心、學校、市場、兒童遊戲場、公園、廣場、大眾運輸站點周邊城市街區道路優先改善，成為行人及高齡友善之人本交通行人及高齡區域。	✓	✓	✓	✓
5. 減少路側障礙物 為提升城鄉道路安全品質，維護交通安全及市容觀瞻，並統合公共設施管線配置，加強道路管理，以補助型計畫要求各縣市政府推動減少路側障礙物減少路側障礙物，移除路側桿柱，並配合公共設施帶整併。	✓	✓	✓	✓
6. 提升非號誌化路口安全 為強化用路人注意路口行人安全，針對非號誌化路口進行號誌標線等警告指示設施與其他交通管制與減速設施設計，以提醒用路人，並減緩區域內車行速度。提升支線道路安全品質，將支線道路空間還給都市居民與行人。	✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116
預期成果：	1. 路口行人安全設施改善。 2. 改善人行道。 3. 校園周邊暨行車安全道路改善。 4. 建置行人及高齡友善區。 5. 減少路側障礙物。 6. 提升非號誌化路口安全。	1. 路口行人安全設施改善。 2. 改善人行道。 3. 校園周邊暨行車安全道路改善。 4. 建置行人及高齡友善區。 5. 減少路側障礙物。 6. 提升非號誌化路口安全。	1. 路口行人安全設施改善。 2. 改善人行道。 3. 校園周邊暨行車安全道路改善。 4. 建置行人及高齡友善區。 5. 減少路側障礙物。 6. 提升非號誌化路口安全。	1. 路口行人安全設施改善。 2. 改善人行道。 3. 校園周邊暨行車安全道路改善。 4. 建置行人及高齡友善區。 5. 減少路側障礙物。 6. 提升非號誌化路口安全。
分年關鍵績效指標：	1. 各縣市每年度施作路口	1. 各縣市每年度施作路口	1. 各縣市每年度施作路口	1. 各縣市每年度施作路口

	行人安全設施改善處數之總和 450 處。	行人安全設施改善處數之總和 1,316 處。	行人安全設施改善處數之總和 1,701 處。	行人安全設施改善處數之總和 1,442 處。
2.	各縣市每年度施作斷面調整 8 處。	2. 各縣市每年度施作斷面調整 150 處。	2. 各縣市每年度施作斷面調整 218 處。	2. 各縣市每年度施作斷面調整 191 處。
3.	各縣市每年度施作人行道改善長度之總和 10 公里。	3. 各縣市每年度施作人行道改善長度之總和 80 公里。	3. 各縣市每年度施作人行道改善長度之總和 83 公里。	3. 各縣市每年度施作人行道改善長度之總和 93 公里。
4.	各縣市每年度施作人行障礙排除處數之總和 60 處。	4. 各縣市每年度施作人行障礙排除處數之總和 350 處。	4. 各縣市每年度施作人行障礙排除處數之總和 271 處。	4. 各縣市每年度施作人行障礙排除處數之總和 213 處。
5.	各縣市每年度施作騎樓整平長度之總和 2 公里。	5. 各縣市每年度施作騎樓整平長度之總和 22 公里。	5. 各縣市每年度施作騎樓整平長度之總和 26 公里。	5. 各縣市每年度施作騎樓整平長度之總和 25 公里。
6.	各縣市每年度施作校園周邊改善學校處數之總和 25 校。	6. 各縣市每年度施作校園周邊改善學校處數之總和 159 校。	6. 各縣市每年度施作校園周邊改善學校處數之總和 271 校。	6. 各縣市每年度施作校園周邊改善學校處數之總和 260 校。
7.	各縣市每年度施作易肇事路口改善處數之總和 98 處。	7. 各縣市每年度施作易肇事路口改善處數之總和 168 處。	7. 各縣市每年度施作易肇事路口改善處數之總和 413 處。	7. 各縣市每年度施作易肇事路口改善處數之總和 406 處。
8.	各縣市每年度施作行人及高齡區處數之總和 2 處。	8. 各縣市每年度施作行人及高齡區處數之總和 5 處。	8. 各縣市每年度施作行人及高齡區處數之總和 8 處。	8. 各縣市每年度施作行人及高齡區處數之總和 15 處。
9.	各縣市每年度施作路側	9. 各縣市每年度施作路側	9. 各縣市每年度施作路側	9. 各縣市每年度施作路側

	障礙物移除改善辦理之總和 215 處。 10. 各縣市每年於非號誌化路口設置停讓標誌(線)處數之總和 1,225 處。 (以上均為內政部與交通部合計)	障礙物移除改善辦理之總和 703 處。 10. 各縣市每年於非號誌化路口設置停讓標誌(線)處數之總和 2,147 處。 (以上均為內政部與交通部合計)	障礙物移除改善辦理之總和 903 處。 10. 各縣市每年於非號誌化路口設置停讓標誌(線)處數之總和 1,126 處。 (以上均為內政部與交通部合計)	障礙物移除改善辦理之總和 612 處。 10. 各縣市每年於非號誌化路口設置停讓標誌(線)處數之總和 1,025 處。 (以上均為內政部與交通部合計)
預期效益：	1. 本計畫將積極改善路口人行道安全通行環境，建置提供滿足各類行人需求之安全庇護設施，移除路口路側影響視覺與行走之障礙設施，調整路型配置避免人車交織，優先改善易肇事與校園周邊路段。預期可有效降低現有道路交通事故發生與用路人傷亡，保障國人與遊客生命安全。影響國人傳統車輛優先之用路習慣，改善我國行人地獄惡名。 2. 本計畫改善城鎮空間中，不同族群民眾日常生活需造訪之各類機關、大眾運輸場站、學校、市場、運動中心、活動中心、廣場、公園、兒童遊戲場、醫療院所、長照場所周邊之行人通行空間。因應老齡化社會趨勢，使高齡、身障等弱勢族群，均能與一般民眾同樣自在安全的行走街道，銜接滿足生活機能，享受街道社交活動，提升整體城市生活品質與生活滿意度。 3. 本計畫將積極推動整體人行公共通行網絡之串連，並改善提升人行道綠帶美質與共同管溝之設置，選擇使用綠色材料。預期可整體完善步行環境，提昇國人善用大眾運輸工具與步行使用率，減低汽機車運輸活動衍生之能源碳排空污與噪音污染；並降低街道開挖，改善增益城市排水管線基盤架構，達到節能減碳，因應氣候變遷環境衝擊，促成臺灣 2050 淨零轉型生活轉型之策略目標。 4. 配合總統盃黑客松全民參與街道改善決策平臺，讓民眾參與指認需求改善人行街道場域，並票選出優先區域進行改善。透過全民參與協助 地方政府盤點檢視民眾之人行環境與空間改善需求，加速民眾有感區域之改善；並提供輿論支持，抗衡既有占用違規使用不滿。同時亦達到宣導教育民眾對人行環境有感，支持人本街道與人本交通觀念。 5. 透過本計畫整合改善都市計畫區內既有公路系統與市區道路			

	系統之人行道設計規範，並同步進行人行道之新建與改善，促成城鎮間道路系統、道路標誌號線、與人行環境架構一致性。以強化用路人認知幹支線道路系統差異，提升注意路口行人安全之自明性，以提升改善道路交通與人行安全。 6. 本計畫改善路口與路側障礙物清除與違規占用，以既有設施整合與減量設計，促進各部會溝通協調機制，提升公共通行環境之品質，有效確保無障礙通行空間。 7. 本計畫透過社區人本規劃師協助推動改善規劃，志工組織推動街道維護管理與取締違規，補充支援公部門規劃設計工程人力與管理量能之不足，更可協助促成人本交通觀念與價值之宣導傳播與執行落實，強化民眾對於人本交通的重視與認知。 8. 本計畫注重校園周邊與相關通學路徑廊道之人行路網規劃改善，除提升改善年輕學子之交通安全，亦有助於抒解上下學及學校活動期間，校園周邊交通壅塞引發塞車與環境污染問題。對於師生家長與周邊社區之健康、安全與生活品質，均可有效提升。 9. 本計畫透過各執行單位執行成果之評比獎勵與經驗交流，提高執行優良案件的曝光度與知名度，以及經驗分享傳承溝通，可提升第一線承辦公務人員與街道關係人的榮譽感與投注熱情，提高後續執行意願；亦促成縣市首長重視，進一步整合地方相關資源，深化開拓街道改善內涵。使人本交通改善與行人安全提升成為地方的榮譽與驕傲，擴大本計畫補助推動效益。 10. 本計畫藉由路側障礙物、公共設施與共同管線之統合檢討，促成公部門協調合作，改善整體街道安全與環境品質。同步推動管線圖資數位化建置工作，是為未來三維智慧城市建構管理重要基礎。可有效整合各單位管線資訊，減少道路工程各管線單位人員現場會勘需求，大幅避免未來道路工程誤挖破壞管線造成危害，增進城市管理維護效率，降低成本，提升公共安全。
政策依據 及相關計畫：	1. 行政院「行人優先交通安全行動綱領」 2. 「市區道路及附屬工程設計規範」 3. 「公路路線設計規範」

計畫名稱：	1-2 高、快速公路事故防制（提案：交通部高速公路局、公路局）		
權責部會：	交通部（高速公路局、公路局）	主辦機關：	交通部（高速公路局、公路局）

聯絡人姓名：	交通部高速公路局交通管理組陳冠山、林佩玲、謝東宏、李姝儀 交通部公路局交通管理組陳鵬介副工程司、李君睿幫工程司				
電話：	交通部高速公路局： 02-2909-6141#2352 02-2909-6141#2362 02-2909-6141#2315 02-2909-6141#2345 交通部公路局： 02-2307-0123#3207 02-2307-0123#3213	Email：	交通部高速公路局： kuanshan@freeway.gov.tw jannis@freeway.gov.tw k1012ken@freeway.gov.tw suyi1005@freeway.gov.tw 交通部公路局： ponjay@thb.gov.tw ray1030@thb.gov.tw		
年度預算：	國道公路建設管理基金： 113 年 1 億 8,688 萬元 114 年 1 億 4,600 萬元 115 年 1 億 4,600 萬元 116 年 1 億 4,600 萬元 交通部公路局： 113 年 2 億 9,000 萬元 114 年 5 億 4,000 萬元 115 年 1 億 1,000 萬元 116 年 5,800 萬元	預算來源：	國道公路建設管理基金 交通部公路局省道快速公路改善計畫		
目 標：	考量重型車輛事故對高、快速公路交通影響較大，且車輛間速度差異容易衍生事故，為防制高、快速公路事故發生，分別從「改善高、快速公路多事故路段及服務區人行動線」、「重型車輛管理」及「速度管理」等 3 面向，系統性、全面性降低高、快速公路事故發生風險。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>改善高、快速公路多事故路段及服務區人行動線</u> 針對多事故路段及交流道、服務區人行動線衝突點進行改善。		✓	✓	✓	✓
2. <u>重型車輛管理</u> 優先評估於重車交通量較高，設置區位符合幾何線型要求之主線篩選式動態地磅系統；運用既有橋梁應變計系統提升功能篩檢重型車輛，針對無法設置地磅站路段，於平面道路設置簡易地磅站，並結合執法，遏阻違規情形。		✓	✓	✓	✓

3. 速度管理 透過歷史資料，利用大數據分析技術進行車流變化比對，對不穩定車流變化之路段即早預警；另主動提供路況資訊予用路人預先因應，避免車速急遽變化干擾車流行進。					
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 盤點高、快速公路多事故路段及交流道，改善交通工程設施。 2. 高速公路評估及建置動態地磅及簡易地磅站，及快速公路新建地磅站，提升高、快速公路載重大貨車行車安全。 3. 評估規劃利用既有橋梁應變計系統增加功能篩檢重車，提升行車安全。 4. 評估規劃辦理不穩定車流預警功能。 5. 新增 1968 App 國道路況資訊背景推播功能，透過語音播報及搭配民間導航應用程式，以提升行車安全。	1. 盤點高、快速公路多事故路段及交流道，改善交通工程設施，累積 2 年具體改善成果，並持續蒐集事故資料，進行滾動式檢討。 2. 高速公路持續評估及建置動態地磅，快速公路持續新建地磅站，提升高、快速公路載重大貨車行車安全。 3. 完成並運作不穩定車流預警功能。 4. 研議加強本局施工交維設施規定，如放大 LED 標誌板等方式，加強緩撞車	1. 盤點高、快速公路多事故路段及交流道，改善交通工程設施，累積 3 年具體改善成果，並持續蒐集事故資料，進行滾動式檢討。 2. 高速公路持續評估及建置動態地磅，快速公路持續新建地磅站，提升高、快速公路載重大貨車行車安全。 3. 持續執行橋梁應變計系統之篩檢重型車輛功能。 4. 持續運作不穩定車流預警功能。 5. 透過軟硬體科技設備，以聲音或燈具加強提醒用路人緩撞車位於前方，使	1. 盤點高、快速公路多事故路段及交流道，改善交通工程設施，累積 4 年具體改善成果，並持續蒐集事故資料，進行滾動式檢討。 2. 高速公路檢討及建置動態地磅，快速公路檢討評估新建地磅站，提升高、快速公路載重大貨車行車安全。 3. 持續執行橋梁應變計系統之篩檢重型車輛功能。 4. 持續運作不穩定車流預警功能。 5. 透過了解車商車輛系統之運作原理，研議是否可使系統辨識緩撞車或相	

	6. 除目前已有之一般宣導管道外，儘可能透過網路及紙本媒體加強宣導本路緩撞車使用方式，使用路人可預期並防止緩撞車遭撞。	辨識度，防止追撞事故發生。	用路人提前變換車道。	關施工交維設施，以防止追撞事故發生。
分年關鍵績效指標：	1. 高速公路完成6處多事故路段及3處交流道改善，快速公路完成5處多事故路段改善。 2. 高速公路累計至少完成10處動態地磅系統建置，快速公路累計新建1處地磅站(含主線篩選式動態地磅系統)。 3. 高速公路規劃動態應變計系統增加篩檢重型車輛功能。 4. 高速公路評估規劃辦理不穩定車流預警功能。 5. 增加網路或紙本媒體宣	1. 高速公路累計12處多事故路段及6處交流道改善，快速公路累計10處多事故路段改善。 2. 高速公路累計至少完成13處動態地磅系統建置，快速公路累計新建2處地磅站(含主線篩選式動態地磅系統)。 3. 高速公路執行動態應變計系統之篩檢重型車輛功能。 4. 完成並運作不穩定車流預警功能。 5. 施工之交通管制守則修訂。	1. 高速公路累計18處多事故路段及9處交流道改善，快速公路累計15處多事故路段改善。 2. 高速公路累計至少完成16處動態地磅系統建置，快速公路累計新建3處地磅站(含主線篩選式動態地磅系統)。 3. 高速公路持續執行橋梁動態應變計系統之篩檢重型車輛功能。 4. 持續運作不穩定車流預警功能。 5. 滾動檢討施工交維程序。	1. 高速公路累計24處多事故路段及12處交流道改善，快速公路累計20處多事故路段改善。 2. 高速公路累計至少完成19處動態地磅系統建置。 3. 高速公路持續執行橋梁動態應變計系統之篩檢重型車輛功能。 4. 持續運作不穩定車流預警功能。 5. 滾動檢討施工交維程序。

	導管道。			
預期效益：	1. 運用交通工程手段改善多事故路段或交流道，提升行車安全。 2. 減少重車超載及逃磅情形，改善重車危險因子。 3. 均衡車流速度，減少速差情形。 4. 減少重車超載及逃磅情形，提升過磅效率，減少過磅車流回堵。 5. 運用交通工程手段改善多事故路段或交流道，提升行車安全。			
政策依據及相關計畫：	交通部「2020 運輸政策白皮書—運輸安全篇」道路安全策略 3「加強道安工作績效管理及合作機制」、策略 10「導入創新科技，提升事故防制成效」。			

計畫名稱：	1-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制(提案：交通部運輸研究所)					
權責部會：	交通部(運輸研究所)	主辦機關：	交通部(運輸研究所、公路局)、內政部(國土管理署)、地方政府			
聯絡人姓名：	交通部運輸研究所孔垂昌					
電話：	02-23496858	Email：	josephkung@iot.gov.tw			
年度預算：	113 年度 500 萬元 114 年度 500 萬元 115 年度 1,000 萬元 116 年度 1,000 萬元	預算來源：	公務預算			
目標：	導入道路交通安全檢核相關機制，要求道路主管機關定期辦理安全檢查，對高風險地點發掘潛在危險因子，才能進行預防性改善，並以強化道路安全管理為目標，逐步推動全生命週期道路安全檢核制度，防範交通事故於未然。					
工作重點：			推動年期			
			113	114	115	116
1. <u>導入道路交通安全檢核相關工具</u> 以具有迫切性的既成道路為優先檢核對象，參酌國際相關經驗，建立適合國內的道路交安全檢查工具，並選取不同型態之省道、市區道路辦理試檢查，以利導入與落實執行，並做為建立檢核制度依據。			✓	✓		
2. <u>建立及推動道路交通安全檢核制度</u> 以提升道路安全管理為目標，盤點現有相關法規及法規落差，提出道路交通安全檢核制度，以及相關配套措施、修法草案及長期推動計畫，以期落實道路交通安全改善。			✓	✓	✓	✓
3. <u>建立道路交通安全檢核人員機制</u> 提出在「道路交通安全檢核制度」框架下，執行道				✓	✓	✓

路交通安全檢核人員之培訓與認證制度，建立檢核人員之培訓計畫、訓練教材、資格取得認證機制，以及配套措施與修法草案。					
4. <u>推動全生命週期道路交通安全檢核制度</u> 擴充相關檢核工具，以適用於道路建設計畫的可行性評估、規劃、設計等全生命週期其它階段，並提出擴充版道路交通安全檢核制度之長期推動計畫，逐步擴大實施。				✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 完成道路交通安全檢核工具。 2. 完成全國性的道路交通安全檢核制度初稿。 3. 完成現有相關法規盤點，並初擬必要的法規修正草案，以支持檢核制度的實施。	1. 完成道路交通安全檢核人員制度。 2. 完成道路交通安全檢核制度相關法規草案。	1. 完成道路交通安全檢核人員培訓計畫與訓練教材。 2. 完成可行性評估與規劃階段之道路安全檢核工具。	1. 完成道路交通安全檢核人員資格取得制度建立。 2. 完成設計階段之道路安全檢核工具。	
分年關鍵績效指標：	1. 完成道路交通安全檢核工具。 2. 完成道路交通安全檢核制度初稿。 3. 提出支持道路交通安全檢核制度的法規修正草案。	1. 完成道路交通安全檢核人員制度。 2. 完成道路交通安全檢核制度相關法規草案。	1. 完成道路交通安全檢核人員培訓計畫與訓練教材。 2. 完成可行性評估與規劃階段之道路安全檢核工具。	1. 完成道路交通安全檢核人員資格取得制度建立。 2. 完成設計階段之道路安全檢核工具。	
預期效益：	1. 提高道路交通安全水準的一致性和全面性。 2. 增加道路安全性，減少交通事故和傷害。 3. 確保法規支持和配合道路交通安全檢核機制的實施。 4. 透過檢核機制提升道路交通安全管理及改善技術。				

	5. 導入外部交通工程技術專業能量，形成正向產業循環。
政策依據及相關計畫：	1. 交通部「2020 運輸政策白皮書—運輸安全篇」道路安全策略 7「持續安全人本的交通環境改造」。 2. 112 年 5 月 25 日行政院院會核定「行人優先道路交通安全行動綱領」工程面向行動方案，以及 112 年 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」。

計畫名稱：	1-4 推動道路交通標誌標線號誌設置參考指引 (提案：交通部運輸研究所)			
權責部會：	交通部(運輸研究所)	主辦機關：	交通部(路政及道安司、運輸研究所、公路局、高速公路局)、內政部(國土管理署)、地方政府	
聯絡人姓名：	交通部運輸研究所歐惠晴			
電話：	02-23496857	Email：	hcou@iot.gov.tw	
年度預算：	113 年度 1,600 萬元 114 年度 1,600 萬元 115 年度 1,600 萬元 116 年度 1,200 萬元	預算來源：	公務預算	
目 標：	依據設置規則與交通工程規範，以及人行空間、機車安全、非號誌化路口等改善原則及校園周邊改善指引，擴充相關設置圖例，提供一致性設置圖例及運用解說，做為道路設置標誌、標線、號誌之參考，提供用路人更一致、更自明、更安全的道路交通環境。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. <u>研訂「道路交通標誌標線號誌等交通工程設施設置參考指引」</u> 盤點各級道路標誌標線號誌設置之重點議題，及蒐集相關設置範例、法規、技術手冊或工程規範，並邀集交通工程顧問公司、學者專家、與相關公協會或技師公會共同討論，研提重點標誌標線號誌之議題式範例初稿，以補現行交通工程法規及規範之不足。	✓	✓	✓	✓
2. <u>建立道路交通標誌標線號誌設置規則之檢討修正機制</u> (1) 建立前揭設置規則之定期檢討機制。 (2) 建立前揭設置規則導入較安全(或新式)交通工程產品或技術之機制	✓	✓	✓	✓

3. <u>提升交通工程從業人員之專業能力</u>							
加強對交通工程相關從業人員之教育訓練，以確保其具備必要之交通工程設計與知識，以提升道路交通環境安全及品質。					✓	✓	✓
年度	113	114	115	116			
預期成果：	1. 盤點不同道路層級之路口及路段，標誌、標線、號誌等交工設施設置之代表情境，以及所涉相關法規與手冊。 2. 研提重點交通工程之議題式範例初稿。	1. 完成「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」初稿。 2. 完成至少一場前揭指引之教育訓練。 3. 研提「道路交通標誌標線號誌設置規則」之修正機制。	1. 函頒「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」。 2. 完成至少一場前揭指引之教育訓練。 3. 建立「道路交通標誌標線號誌設置規則」之修正機制。	1. 優化「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」。 2. 完成至少一場前揭指引之教育訓練。 3. 精進「道路交通標誌標線號誌設置規則」之修正機制。			
分年關鍵績效指標：	研提「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」之重點交通工程議題式範例初稿。	1. 完成「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」初稿。 2. 完成至少一場前揭指引之教育訓練。	1. 函頒「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」。 2. 建立「道路交通標誌標線號誌設置規則」之修正機制。 3. 完成至少一場前揭指引之教育訓練。	1. 優化指引。 2. 優化設置規則修正機制。 3. 完成至少一場前揭指引之教育訓練。			
預期效益：	1. 提升道路交通工程品質及安全性。 2. 協助交通部及內政部推動 4 年 400 億（113-116 年）「永續提升人行安全計畫」，並做為道路管理機關設置及改善道路標誌、標線、號誌之參據。 3. 提升道路交通工程相關從業人員之專業能力。						
政策依據及相關計畫：	1. 交通部「2020 運輸政策白皮書—運輸安全篇」道路安全策略 7「持續安全人本的交通環境改造」。 2. 112 年 5 月 25 日行政院院會核定「行人優先道路交通安全行動						

	綱領」工程面向行動方案，以及 112 年 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」。
--	---

計畫名稱：	1-5 完善道路交通工程法規及相關管理措施計畫 (提案：交通部路政及道安司、綜合規劃司、內政部國土管理署)					
權責部會：	交通部(路政及道安司、綜合規劃司)、內政部(國土管理署)		主辦機關：	交通部(公路局、高速公路局)、內政部(國土管理署)		
聯絡人姓名：	交通部路政及道安司鄭光漢 交通部綜合規劃司江明益 內政部國土管理署吳淑貞 內政部國土管理署蔡忠城					
電話：	02-23492851 02-23492074 02-87712821 02-87712652		Email：	khcheng@motc.gov.tw myjiang@motc.gov.tw shuch@cpami.gov.tw johnson@cpami.gov.tw		
年度預算：	無		預算來源：	無		
目標：	1. 因應環境發展變遷、高齡化社會需求，辦理人本交通相關專章之修正工作，冀以落實人本交通政策，改善市區交通及行人步行環境。 2. 明定行人設施建設重點項目、訂定績效指標及管理與考核機制，制定強化對地方政府課責機制，督促地方政府確實遵守中央規範，積極辦理道安改善措施。 3. 檢討道路工程設計法規或技術規範，達成國內道路設計標準一致性原則，以保障用路人安全通行權益，落實人本交通環境。					
工作重點：			推動年期			
			113	114	115	116
1. <u>市區道路及附屬工程設計規範修正</u>						
(1) 檢討道路交叉設計：為增進行車安全視距，增修轉向車道寬度、轉向車道長設計規定。					✓	✓
(2) 檢討人行道、無障礙設施設計規定：為改善行人通行環境，修正人行道淨高、淨寬、鋪面設計、人行道與車道安全防護、橫越人行道之車行穿越道等設計規定，並增訂設計參考圖。			✓	✓		
(3) 檢討公共設施帶設置原則：增訂腳踏自行車區與公共設施帶整體規劃採停車彎設置規定				✓	✓	

(4) 檢討庇護島設置規定：為保障行人穿越路口安全，增訂庇護島設置時機，及其端部設置安全設施之規定。	✓	✓		
(5) 檢討供給管道設施設計			✓	✓
2. 制定「行人交通安全設施條例」				
(1) 涵蓋行人設施建設重點項目。 ● 明定行人交通安全設施項目名稱及應納入改善工程。 ● 明定一般道路行人空間規劃原則及設計標準。 ● 明定主管機關應檢視轄區行人空間，公告設置專區及專用行人交通安全設施。	✓			
(2) 訂定績效指標(KPI)及管理與考核機制。 ● 明定養護(管理單位)、考核(地方政府)及評鑑(內政部)三級管理考核 ● 明定直轄市及縣(市)政府應訂定行人交通安全設施改善計畫，逐年辦理改善。 ● 明定績效指標應納入地方道路交通安全會報列管。	✓			
(3) 制定強化對地方政府課責機制。 ● 明定內政部之中央主管機關掌理項目。 ● 明定各目的主管機關監督事項。 ● 授權直轄市及縣(市)主管機關成立專責單位，統籌各管理單位及使用道路空間設置設施機關(構)。	✓			
(4) 督促地方政府確實遵守中央規範。 ● 明定專區行人空間工程不符工程設計規範或造成阻塞之罰責。 ● 處分機關定為各級主管機關，授權內政部得以處罰直轄市、縣(市)級管理單位。 ● 內政部向中央道路交通安全會報提出報告及評比獎懲建議。	✓			
3. 調和公路、市區道路相關技術規範及檢討道路交通標誌標線號誌設置規則				
(1) 定時召開「公路道路設計相關技術標準檢討精進會議」，滾動檢討公路路線設計及交通工程等技術規範，期與市區道路設計相關規定密切扣合。	✓	✓	✓	✓

(2) 定時召開「道路交通標誌標線號誌設置規則檢討會議」，配合國家道路交通安全政策，滾動檢討道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定(含圖例)。				
年度	113	114	115	116
預期成果：	1. 完成「市區道路及附屬工程設計規範」修正編訂。 2. 完成「行人交通安全設施條例」草案。 3. 確立公路路線設計及交通工程等技術規範通檢方向及共識。 4. 「道路交通標誌標線號誌設置規則」優先檢討涉及人行環境之條文及研擬修正草案，並彙整民間團體、專家學者、各縣市政府之共識進行審議並發布。	1. 公路局及高速公路局分就公路路線設計規範及交通工程規範進行通盤檢討。 2. 「道路交通標誌標線號誌設置規則」優先檢討涉及人行環境之條文及研擬修正草案，並彙整民間團體、專家學者、各縣市政府之共識進行審議並發布。	1. 公路局及高速公路局分就公路路線設計規範及交通工程規範研擬修正草案。 2. 「道路交通標誌標線號誌設置規則」優先檢討涉及人行環境之條文及研擬修正草案，並彙整民間團體、專家學者、各縣市政府之共識進行審議並發布。	1. 交通部就公路路線設計規範及交通工程規範修正草案進行審議並頒布。 2. 「道路交通標誌標線號誌設置規則」優先檢討涉及人行環境之條文及研擬修正草案，並彙整民間團體、專家學者、各縣市政府之共識進行審議並發布。
分年關鍵績效指標：	1. 完成「市區道路及附屬工程設計規範」修正編訂。 2. 完成「行人交通安全設施條例」草案。 3. 完成「道路交	1. 完成「市區道路及附屬工程設計規範」修正編訂。 2. 完成「道路交	1. 完成「市區道路及附屬工程設計規範」修正編訂。 2. 完成「道路交	1. 完完成「市區道路及附屬工程設計規範」修正編訂。 2. 成「道路交

	通標誌標線號誌設置規則」涉及行人環境部分條文修正草案，送法規會審議並發布。	環境部分條文修正草案，送法規會審議並發布。	環境部分條文修正草案，送法規會審議並發布。	涉及行人環境部分條文修正草案，送法規會審議並發布。
預期效益：	1. 落實以人為本目標，建置專區改善無障礙用路環境，減少行人交通事故發生。 2. 直轄市及縣（市）政府訂定行人交通安全設施改善計畫，納入年度道路交通安全執行計畫並落實執行，逐步改善。 3. 內政部、直轄市政府分就主管機關權責，評鑑考核管理單位執行成效，並予獎懲。 4. 達成國內道路設計標準(含標誌、標線及號誌)一致性原則，以保障用路人安全通行權益，落實人本交通環境。			
政策依據及相關計畫：	1. 依據行政院 112 年 8 月 17 日第 3867 次會議審議「行人交通安全政策綱領（2023－2027）」院長指示辦理。 2. 依據道路交通安全基本法草案第 3 條，本條例為該基本法之作用法。 3. 落實道路交通安全基本法第 4 條及第 18 條規定，規定各級政府應依國家道路交通安全綱要計畫及道路交通安全推動計畫，訂定年度道路交通安全執行計畫。 4. 「行人交通安全政策綱領」工程面向 9 項行動方案之「建構完善人行道設計法規」			

計畫名稱：	2-1 扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育計畫(提案：教育部國民及學前教育署)		
權責部會：	教育部(國民及學前教育署)	主辦機關：	教育部(國民及學前教育署、終身教育司)、地方政府
聯絡人姓名：	教育部王浩然、李威慶、鄭佳榮、李熙媛、余雅庭		
電話：	(02)7736-7498 (04)3706-1164 (04)3706-1346 (02)7736-5675 (02)7736-7461	Email：	e-j214@mail.k12ea.gov.tw e-22bc@mail.k12ea.gov.tw e-3268@mail.k12ea.gov.tw hsiyuan@mail.moe.gov.tw e-j365@mail.k12ea.gov.tw
年度預算：	每年度 2,900 萬元	預算來源：	教育部國民及學前教育署公務預算

目標：	1. 引導教科書編寫適齡適性交通安全內容，俾利高中以下學校之每校每生於部定課程實施交通安全教育。 2. 結合校訂課程，引導及鼓勵學校因地制宜規劃交通安全教育課程，並於彈性學習課程實施交通安全教育。 3. 辦理交通安全教育教師增能研習，提升中小學教師教學知能。 4. 製作交通安全數位學習課程，鼓勵教師線上自主學習。 5. 研發多元的交通安全學生學習資源，充實學生交通安全學習環境，提升課程實施專業性。 6. 自幼兒園階段落實安全教育，提升教保服務人員安全教育知能，並建立幼兒正確的觀念及安全的行為。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. <u>教科用書納入分齡適性的交通安全內容</u> 訂定「高級中等以下學校教科用書編修交通安全教育內容獎勵計畫」，鼓勵教科用書編寫者，依據「交通安全課程架構」編修教科用書，分齡適性的納入交通安全內容。	✓	✓	✓	✓
2. <u>專案補助學校將交通安全納入校訂課程</u> 透過國民中小學活化教學計畫、安全教育重點學校計畫、高中職優質化輔助方案等專案計畫，引導及鼓勵高級中等以下學校將交通安全列入校訂課程，或以彈性學習時間實施交通安全課程。	✓	✓	✓	✓
3. <u>補助議題融入教保活動課程計畫</u> 補助各地方政府推動轄內教保服務機構辦理議題融入教保活動課程，並委託專業團隊辦理教保服務人員增能研習及編製安全教育參考教材與教材操作手冊，落實安全教育等多元議題，以提升教保活動課程品質。	✓	✓	✓	✓
4. <u>增進教師交通安全教學專業知能</u> 鼓勵教師參加中央及各地方政府辦理之交通安全教師增能研習，提升教師交通安全教學專業知能。	✓	✓	✓	✓
5. <u>發展數位研習課程，鼓勵教師自主增能</u> 製作「交通安全課程內容」數位課程，放置於教育部磨課師平臺，以利教師進行自主學習。	✓	✓	✓	✓
6. <u>開發交通安全學生學習資源</u> 製作交通安全教學影片、教材包、簡報、學習單等多元的交通安全學習資源，並置於教學平臺之交通安全專區，提供學校運用。	✓	✓	✓	✓

7. 提供學校參考指引強化推動綜效 多面向提供組織運作、校園環境、教育宣導、人員培力及支持資源等相關建議作法，以利學校參考運用及自我檢核，促進學校系統性、整體性推動交通安全教育，以達綜效。	✓			
8. 鼓勵高中職積極規劃機車安駕課程及推廣駕駛培訓 鼓勵學校先針對高三學生，運用機車騎乘安全課程模組等教學資源，於校訂課程或彈性學習時間實施課程，透過生活經驗的導入及討論，搭配淺顯易懂的操作示範，及鼓勵學生參加機車駕訓培訓，以建立機車騎乘安全觀念及知能。	✓	✓	✓	✓
9. 進行重點學校入校交通安全宣導 (1) 運用教育部校安通報數據，定期函請各地方政府對交通事故學校，適時予以協助。 (2) 針對交通意外事故高之部管學校，適時函請由各縣市校外會或邀集交通專家學者與學校研商，提供學校相關策進作為，減少學生交通事故發生。	✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116
預期成果：	1. 充實交通安全教學資源。 2. 透過數位研習課程，鼓勵教師自主增能。	1. 依交通安全教育課程架構，完成重點內容補充教材。 2. 委請專業團隊及學科中心辦理交通安全研習，普遍提升教師相關知能。	1. 教科用書納入分齡適性的交通安全內容。 2. 透過縣市精進教學計畫，並委請專業團隊及學科中心辦理交通安全研習，提升教師之交通安全教學知能。	1. 每校每生實施交通安全教育。 2. 逐年提升參加交通安全研習校數比率，以增加其覆蓋率。
分年關鍵績效指標：	1. 補助650校納入校訂課程。 2. 完成高級中等以下學校交通安全影	1. 補助650校納入校訂課程。 2. 安全教育課程架構5大面向均有相對	1. 編修部定課程5領域教科書，納入更多交通安全內容。	1. 引導高級中等學校將交通安全列入校訂課程達100%。

	片 11 部、教材包 5 個。 3. 發展中小學數位研習課程 4 單元。	應的補充教材。 3. 補助高級中等以下學校辦理交通安全課程研習達 30 場次。	2. 補助 650 校納入校訂課程。 3. 補助高級中等學校辦理交通安全課程研習達 20 場次；補助各地方政府辦理國中小交通安全課程研習達 180 場次。	2. 透過一般性補助款考核，引導國民中小學將交通安全列入課程計畫達 100%。 3. 補助 650 校納入校訂課程 4. 參加交通安全研習校數，占全國高級中等以下學校之校數比率達 80%。
預期效益：	1. 透過部定課程及校訂課程，高中以下學校之每校每生實施交通安全教育。 2. 引導學生從日常生活逐漸改變態度，以形塑守法、利他、禮讓、尊重的交通安全文化，減少交通安全事故發生機率。 3. 教師透過參與交通安全增能研習，瞭解交通安全課程模組及其運用，並透過數位學習課程進行自主學習，增進其教學知能，以利推動中小學交通安全課程。 4. 協助教保服務人員將安全教育概念融入課程活動，以提升教保服務人員的安全教育教學知能，並建立幼兒安全的生活習慣及行為。			
政策依據及相關計畫：	1. 112 年 4 月第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本 2. 112 年 5 月 25 日行政院院會核定「行人優先道路交通安全行動綱領」教育面向行動方案，以及 112 年 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」 3. 十二年國民基本教育課程綱要總綱 4. 高級中等以下學校安全教育推展計畫			

計畫名稱：	2-2 推動大專校院交通安全教育計畫(提案：學生事務及特殊教育司)		
權責部會：	教育部(學生事務及特殊教育司)	主辦機關：	教育部(高等教育司、技術及職業教育司、學生事務及特殊教育司、終身教育司)、各大專校院

聯絡人姓名：	教育部龔紀綸、張詩晨、呂佳穎、李熙媛				
電話：	(02)7736-7934 (02)7736-5881 (02)7736-5916 (02)7736-5675	Email：	chriskung@mail.moe.gov.tw zxcvvcxz1234@mail.moe.gov.tw cylu720@mail.moe.gov.tw hsiyuan@mail.moe.gov.tw		
年度預算：	每年度 215 萬元	預算來源：	教育部公務預算		
目 標：	1. 落實各大專校院於平時辦理交通安全宣導，並應特別重視大一新生、使用機車上放學、校外工讀及進修部學生的交通安全教育與宣導，降低事故風險，避免憾事發生。 2. 藉由課程、政策說明暨機車安全駕駛實作等交通安全相關活動與研習，精進教育部所培訓之交通安全種子師資相關授課知能，以強化學生交通安全教育宣教內容、擴大宣教成效及提升師生相關知能，有效防杜學生交通意外事故之發生。 3. 透過協助大專校院發展、推廣交通安全通識課程或研發相關教材，形塑大專校院學生的交通安全知識、觀念、態度與行為。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>發展交通安全教育通識課程並進行多元宣導</u>					
(1) 鼓勵大專校院發展交通安全通識課程、辦理課程推廣或研發相關課程教材。		✓	✓	✓	✓
(2) 辦理交通安全種子師資培訓，協助學校實施交通安全之宣教工作。		✓	✓	✓	✓
(3) 透過大專校院校主管會議或研討會等時機，進行主題講座及經驗分享並加強宣導，以扎根交通安全教育理念至大專校院相關教職員工。		✓	✓	✓	✓
2. <u>提供學校參考指引強化推動綜效</u> 多面向提供組織運作、校園環境、教育宣導、人員培力及支持資源等相關建議作法，以利學校參考運用及自我檢核，促進學校系統性、整體性地推動交通安全教育，以達綜效。		✓			
3. <u>強化重點族群交通安全教育</u>		✓			
(1) 針對重點族群，發展安全駕駛知能微					

課程。					
結合相關活動適時宣講，全面提升大一新生或打工族群交通安全意識與技能。			✓	✓	✓
4. 進行重點學校入校交通安全宣導 針對交通事故高之學校，邀集交通專家學者與學校研商，提供學校相關策進作為，減少學生交通事故發生。		✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	透過發展交通安全通識課程及重點族群微課程，建立大專校院學生正確的交通安全知識與觀念。	1. 透過委辦專業團隊研發之重點族群微課程，以提升重點族群安全駕駛知能。 2. 協助大專校院推廣交通安全通識課程或研發相關教材，提升學生交通安全知能。	1. 運用微課程針對重點族群宣講，強化重點族群安全駕駛知能。 2. 協助大專校院推廣交通安全通識課程或研發相關教材，強化學生交通安全知能。	1. 完成重點學校進行入校輔訪。 2. 透過推廣交通安全通識課程及重點族群微課程宣講，形塑學生的交通安全知識、觀念、態度與行為。	
分年關鍵績效指標：	1. 協助大專校院發展交通安全通識課程 1 門。 2. 製作重點族群交通安全教育微課程。 3. 完成重點學校輔訪 25%。	1. 大專校院針對重點族群宣講計 50 場次。 2. 完成重點學校輔訪 50%。	1. 大專校院針對重點族群宣講累計 100 場次。 2. 完成重點學校輔訪 75%。	1. 大專校院針對重點族群宣講累計 150 場次。 2. 完成重點學校輔訪 100%。	
預期效益：	1. 請學校透過相關教育與措施，以更積極有效的方法，減少學生交通意外事故。 2. 期使學生均能建立守護終身交通安全之觀念，以確保生命安全。 3. 形塑大專校院學生的交通安全知識、觀念、態度與行為。				
政策依據及相關計	1. 112 年 4 月第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本				

畫：	2. 112 年 5 月 25 日行政院院會核定「行人優先道路交通安全行動綱領」教育面向行動方案，以及 112 年 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」
----	---

計畫名稱：	2-3 停讓文化 2.0 (提案：交通部路政及道安司)			
權責部會：	交通部(路政及道安司)	主辦機關：	交通部(路政及道安司、公路局)、文化部、地方政府	
聯絡人姓名：	交通部路政及道安司陳瑋澤			
電話：	02-23492841	Email：	weize0320@motc.gov.tw	
年度預算：	每年度 9,000 萬元	預算來源：	公務預算	
目 標：	停讓文化乃是一項重要的宣教對策，主要在厚植國人正確用路觀念。藉由分階段宣導主題，中央統一文宣，地方及相關部會綿密通路宣教，逐步養成路口停車再開行為。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. <u>提升行人交通安全意識及觀念</u>				
(1) 建立我國行人正確交通安全觀念，行人遵守交通安全規則，過馬路不闖行人紅燈，不在路段中穿越，走行穿線。	✓	✓		
(2) 宣導行人防禦觀念，路口行人綠燈秒數不足，等待下一個綠燈再過；路口站立位置盡量往內，留意內輪差，過馬路勿滑手機。			✓	✓
2. <u>強化汽機車駕駛人停讓觀念</u>				
(1) 車輛應注意車前狀況，行近路口有行人穿越，務必「停車」讓行人先行。	✓	✓		
(2) 汽機車駕駛行經路口須降速，確認無行人再通過。		✓	✓	
(3) 路口停車再開。			✓	✓
3. <u>多元通路宣導及槓桿民間道安改善能量</u>				
(1) 透過縣市民眾交通文化調查，瞭解宣導執行成效。				
(2) 多元媒體（如電視、網際網路、社群、戶外媒體、報章雜誌等）宣導停讓觀念。	✓	✓	✓	✓
(3) 積極結合民政、衛生醫療、社福、勞工等體系進行人際行銷及體驗式宣導。				
(4) 透過交通安全月鼓勵民間團體及企業投入交安宣導。				

年度	113	114	115	116
預期成果：	1. 駕駛路口能「停車」行人先行。 2. 行人遵守行人號誌，走行穿線。	1. 駕駛路口能「停車」行人先行。 2. 駕駛路口降速。 3. 行人遵守行人號誌，走行穿線。	1. 駕駛路口降速。 2. 無號誌路口支道車輛能停車再開。 3. 行人安全具安全防禦觀念。	1. 路口停車再開。 2. 行人安全具安全防禦觀念。
分年關鍵績效指標：	1. 車輛路口停讓觀念知悉度達 50% 以上。 2. 行人正確用路觀念知悉度達 60% 以上。	1. 車輛路口停讓觀念知悉度達 60% 以上。 2. 行人正確用路觀念知悉度達 70% 以上。	1. 車路口停讓觀念知悉度達 70% 以上。 2. 行人正確用路觀念知悉度達 80% 以上。	1. 車輛路口停讓觀念知悉度達 80% 以上。 2. 行人正確用路觀念知悉度達 90% 以上。
預期效益：	停讓文化能深植國人心中，進而身體力行去實踐，路口停車再開之行為，有效降低路口行人交通事故死傷人數			
政策依據及相關計畫：	112 年 5 月 25 日行政院院會核定「行人優先道路交通安全行動綱領」教育面向行動方案，以及 112 年 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」。			

計畫名稱：	2-4 在地化互動式強化高齡交通安全(提案：交通部路政及道安司)		
權責部會：	交通部(路政及道安司)	主辦機關：	交通部(路政及道安司、公路局)、文化部、衛生福利部、教育部、地方政府
聯絡人姓名：	交通部路政及道安司道安科謝育芸		
電話：	2349-2845	Email：	yy_hsieh@motc.gov.tw
年度預算：	交通部：每年度 4,135 萬元 教育部：每年度 24 萬元	預算來源：	公務預算

目 標：	1. 為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。 2. 透過增訓路老師及宣講，提高年長者自我保護的交通安全意識，減少高齡者交通事故。 3. 透過村里長在地化互動及同儕力量影響高齡者。 4. 納入樂齡學習中心課程、醫療長照體系，加強推動高齡者交通安全課程，以提升高齡者安全知能			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. 強化高齡者及家庭交通安全教育宣導 (1) 各縣市政府及監理所結合路老師於各鄉鎮社區、路口及事故熱點進行高齡者交通安全宣講。 (2) 運用孫子兵法透過兒童將安全觀念延伸至家庭教育影響高齡者。	✓	✓	✓	✓
2. 拓展與精準高齡者之宣講管道 (1) 精進路老師計畫，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。 (2) 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。 (3) 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及運用多元宣導方式。	✓	✓	✓	✓
3. 擴充路老師人力資源 擴充高齡宣講師資資源與培訓，鼓勵民間團體、學校、現職人員、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人自我健康評估觀念。	✓	✓	✓	✓
4. 結合樂齡學習中心、社教機構或長照機構宣導 將高齡者交通安全議題，納入各樂齡學習中心之年度計畫，並透過下鄉巡迴請各鄉鎮市區樂齡學習中心及社教或長照機構加強辦理。	✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116
預期成果：	高齡者用路安全觀念提升。	高齡者用路安全觀念提升。	高齡者用路安全觀念提升。	高齡者用路安全觀念提升。
分年關鍵績效指標：	1. 宣講 1,600 場次。	1. 宣講 1,650 場次。	1. 宣講 1,700 場次。	1. 宣講 1,750 場次。

	2. 高齡者安全觀念知悉率30%。	2. 高齡者安全觀念知悉率40%。	2. 高齡者安全觀念知悉率50%。	2. 高齡者安全觀念知悉率60%。
預期效益：	提高路老師宣講觸及率：每鄉鎮均有路老師宣講、擴增路老師社區、路口及事故熱點之高齡者交通安全跨機關宣講、宣講對象擴及屆齡退休人員，預為提供高齡交通安全的先備知識。			
政策依據及相關計畫：	1. 112 年 4 月第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本之監理小組行動方案。 2. 教育部補助及獎勵辦理樂齡學習活動及業務實施要點。 3. 教育部補助各直轄市及縣(市)政府申辦樂齡學習中心實施計畫。			

計畫名稱：	3-1 強化駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫 (提案：交通部公路局)			
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公路局)	
聯絡人姓名：	交通部公路局監理組張世融			
電話：	02-23070123#2510	Email：	usercat525@gmail.com	
年度預算：	每年度 1 億元	預算來源：	公務預算	
目 標：	透過推動機車駕訓及道路訓練及強化汽車道路訓練內容，強化駕駛人於考前實際道路駕駛技能及交通安全觀念。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. <u>擴大機車駕訓及辦理補助計畫，提升參訓比例</u> 逐年擴大補助量能及參訓比例，透過補助計畫增加誘因，推動機車駕訓常規化，鼓勵無照者通過駕訓取得駕照（包含宣導、設備、教材及研究規畫等）。	✓	✓	✓	✓
2. <u>設計道路安駕訓練課程、試辦機車道訓班，建立道路訓練課程制度</u> 逐步建立機車道路訓練機制，並將機車道路訓練納入駕訓課程中，並適時調整課程時數及收費。	✓	✓	✓	✓
3. <u>強化汽車道路訓練內容</u> 逐步檢討並調整道路駕駛訓練內容及路線，並配合調整相關收費及法規。				✓
年度	113	114	115	116
預期成果：	1.辦理機車駕訓補助及道路	辦理機車駕訓補助及道路訓	辦理機車駕訓補助及道路訓	1.辦理機車駕訓補助及道路訓

	安駕訓練參訓人數較前一年提升。	練參訓人數較前一年提升。	練參訓人數較前一年提升。	練參訓人數較前一年提升。 2.完成汽車道路駕駛訓練課程內容調整。
	2.駕訓班學員教材、教練手冊編撰、調整完成。			
分年關鍵績效指標：	1. 辦理機車駕訓補助與道路安駕訓練參訓人數較前一年提升10%。 2. 113 年 12 月底前完成學員教材、教練手冊編撰及調整。	辦理機車駕訓補助與道路訓練參訓人數較前一年提升10%。	辦理機車駕訓補助與道路訓練參訓人數較前一年提升10%。	1. 辦理機車駕訓補助與道路訓練參訓人數較前一年提升10%。 2. 於 116 年 12 月前完成調整道路駕駛課程內容及課綱。
預期效益：	1. 提升機車駕訓及道路訓練參訓率，降低參訓駕駛人之違規率及肇事率。 2. 強化汽車道路訓練，提升駕駛人實際駕駛技能及安全駕駛知識。			
政策依據及相關計畫：	1. 第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」。 2. 道路交通安全規則。 3. 民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法。			

計畫名稱：	3-2 提升考驗筆、路試鑑別度，並研議機車道路考驗計畫(提案：交通部公路局)		
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公路局)
聯絡人姓名：	交通部公路局監理組張世融		
電話：	02-23070123#2510	Email：	usercat525@gmail.com
年度預算：	每年度 1,250 萬元	預算來源：	公務預算
目標：	透過精進筆、路試內容，提升考驗之鑑別度，提高駕駛人取得駕照所具備知識及技能門檻，以達取得駕照實際上路後降低違規與事故效果。		

工作重點：				推動年期			
				113	114	115	116
1. <u>強化機車筆試題庫內容</u> 檢討並強化筆試題庫，如參考危險感知平台影片內容，將部分適合之影片，經專家學者審查後，設計測驗題型，完成系統建置及相關設備購置後上線。				✓	✓	✓	
2. <u>檢討提升汽車道路駕駛考驗內容</u> 逐步檢討並調整道路駕駛考驗內容及路線，並配合調整相關法規及作業規定；同時透過研議精進考驗制度與流程，提升對於考生之鑑別度及所具備之駕駛技能、知識，並維護考驗一致及公正性。							✓
3. <u>研議機車納入道路考驗</u> 透過試辦計畫及委外研究案，逐步建立機車道路訓練機制，並分析辦理情形，研議機車實際道路考驗之可行性，同時研議申請訓練、考驗者所需之學習經歷。							✓
年度	113	114	115	116			
預期成果：	筆試納入危險感知影片類型題目。	檢討並調整筆試題庫內容。	檢討並調整筆試題庫內容。	1. 完成調整汽車道路駕駛考驗內容並建立路線檢討機制。 2. 完成研議機車納入道路考驗之評估。			
分年關鍵績效指標：	113 年 6 月前完成筆試題庫納入危險感知影片題型。	114 年 12 月底前完成檢討及修正筆試題庫	115 年 12 月底前完成檢討及修正筆試題庫	1. 116 年 12 月前完成調整汽車道路駕駛考驗內容並建立路線檢討機制。 2. 116 年 12 月前完成研議機車納入道路考驗之評估。			

預期效益：	1. 危險感知納入筆試題型，確保考生通過考驗後具備防禦駕駛及危險感知之觀念。 2. 參考國外及各界意見，逐步調整道路駕駛考驗內容，及評估機車是否納入道路考驗，確保駕駛人具備充足駕駛技能及安全常識。
政策依據及相關計畫：	1. 道路交通安全規則。 2. 民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法。 3. 小型車路考作業要點。

計畫名稱：	3-3 高風險違規駕駛人管理制度計畫(提案：交通部公路局)					
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公路局)			
聯絡人姓名：	交通部公路局監理組謝孟函					
電話：	02-23070123#2509	Email：	charles119@thb.gov.tw			
年度預算：	每年度 500 萬元	預算來源：	公務預算			
目 標：	為進一步強化高風險違規者之駕照管理，研議違規情節嚴重者，實以講習及恢復定期換照，藉以提早矯正、教育高風險違規駕駛人。					
工作重點：			推動年期			
			113	114	115	116
1. <u>研議及推動高風險駕駛人換發短期駕照機制</u> 實施高風險駕駛人換發短期駕照管理機制研議違規情節嚴重者，恢復應定期換照，其將無法再與一般民眾相同領有效期至 75 歲之駕駛執照，只能領有較短效期之駕駛執照，須定期結清罰鍰及參加講習(回訓)方能辦理駕駛執照換發，確實受罰後方能繼續領有駕照，並達到駕照分級及更新之效果，並研議優良駕駛人獎勵機制，以促使駕駛人保持良好駕駛行為，提升道路交通安全。			✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115		116	
預期成果：	實施高風險駕駛人制度，建立相關通知、講習及換照機制。	檢討並適時調整納管對象。	檢討並適時調整納管對象。		檢討並適時調整納管對象。	
分年關鍵績效指標：	1. 113 年 3 月前完成道路交通安全規則	完成統計相關資料並研議制度調整。	完成統計相關資料並研議制度調整。		完成統計相關資料並研議制度調整。	

	法規公告及實施。 2. 113 年 3 月前完成系統建置及講習配套作業。			
預期效益：	透過高風險駕駛人換發短期駕照制度，配合換照及講習課程，即時教育及矯正行為不當駕駛人，降低其違規率及肇事率，進而提升用路人行車安全。			
政策依據及相關計畫：	1. 道路交通安全規則。 2. 道路交通安全講習辦法。			

計畫名稱：	4-1 調和國際車輛安全法規計畫 (提案：交通部公共運輸及監理司)				
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)		
聯絡人姓名：	交通部公共運輸及監理司陳蕙好				
電話：	02-23492162	電話：	02-23492162		
年度預算：	每年度 324 萬元	年度預算：	公務預算		
目 標：	推動健全車輛安全管理體系，藉由確保行車安全進而減少因事故所付出的社會成本，並滾動檢討國內車輛安全法規及與國際接軌以促進產業發展，推動法規調和相關研究與工作。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>針對各項國際法規調和事務與最新進展進行資料蒐集與意見交流。</u> 因應車輛製造之國際分工趨勢及減少與國際間之技術性貿易障礙，藉由參與國際車輛安全法規調和及互相交流，降低與各國車輛型式安全審驗法規差異並及早規劃研擬因應作為。		✓	✓	✓	✓
2. <u>研提車輛安全檢測基準法規。</u> 因應國際車輛技術發展及國情需求，及為改善國內道路安全，滾動檢討車輛應安裝之安全配備及相關法規，評估導入之可行性，適時研提相關檢測基準草案。		✓	✓	✓	✓
3. <u>車輛安全檢測基準法規調適討論會議。</u> 針對法規導入及國內所面臨道路交通安全有修法		✓	✓	✓	✓

之虞，召集相關單位協助提供相關專業意見，以利推動法規調和相關研究與工作。					
4. 發布車輛安全法規 針對車輛安全法規進行公告發布作業，俾利國產或進口車輛符合對應，確保車輛安全。		✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 參與國際車輛法規調和及交流事務。 2. 蒐集我國及國際間其他車輛安全議題。	1. 因應國際間車輛發展趨勢及國情需求研擬相關車輛安全法規及管理規範草案。 2. 推動國內車輛安全法規調適相關研究工作。	1. 車輛安全法規調適會議討論。 2. 訂定完善之車輛安全管理機制。	1. 發布國內車輛安全檢測基準法規與管理作為。 2. 確保車輛安全法規與國際接軌。	
分年關鍵績效指標：	1. 提出國際車輛安全法規發展動態。 2. 提出我國及國際間其他車輛安全議題。	提出我國車輛安全檢測基準法規與管理草案。	完成我國車輛安全檢測基準法規與管理草案討論。	公告國內車輛安全檢測基準法規，並使國內車輛安全法規與國際接軌。	
預期效益：	1. 研提國內法規條文修訂建議草案，以使我國車輛安全檢測基準內容與聯合國 UNECE 法規內容同步。 2. 使國內車輛安全法規持續接軌國際，並促進產業發展。 3. 持續提升國內車輛安全性及保障國人道路行車安全。 4. 確保國內與其他先進國家地區之車輛安全性能相同。				
政策依據及相關計畫：	1. 公路法 2. 車輛型式安全審驗管理辦法 3. 車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心工作計畫				

計畫名稱：	4-2 完善車輛安全審驗計畫 (提案：交通部公共運輸及監理司)		
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)
聯絡人姓名：	交通部公共運輸及監理司陳蕙好		
電話：	02-23492162	電話：	02-23492162

年度預算：	每年度 324 萬元	年度預算：	公務預算				
目 標：	精進車輛安全審驗制度，健全車輛安全管理體系與促進產業發展，並達到確保行車安全進而減少因事故所付出的社會成本。						
工作重點：			推動年期				
			113	114	115	116	
1. 視審驗實務作業需要，研提車輛型式安全審驗管理辦法增修訂草案。 視車輛型式安全審驗制度實務執行狀況，以及因應國內需求，配合交通部指示強化審驗管理制度及協助車輛型式安全審驗管理辦法增修訂作業，並視實務執行狀況，適時研提車型式安全審驗管理辦法增修訂草案，以因應實務需求。			✓	✓	✓	✓	
2. 健全車輛型式安全審驗相關法規 持續蒐集國際間最新車輛技術發展、法規標準、管理制度等相關資訊，以協助交通部推動車輛新技術與智慧車輛安全管理業務。			✓	✓	✓	✓	
年度	113	114	115	116			
預期成果：	1. 蒐集國內車輛型式安全審驗制度實務執行狀況及實務需求。 2. 徵詢相關主管機關、業者、公會及專家學者等針對目前車輛安全所面臨問題之專業意見及作為車輛安全法規修訂方向參考。	研擬車輛型式安全審驗增修訂草案。	1.車輛型式安全審驗增修訂草案會議討論。 2.訂定完善之車輛安全管理機制。	精進完善車輛型式安全審驗之管理制度，改善道路交通安全，發布車輛型式安全審驗增修訂條文內容。			
分年關鍵績效指標：	提出國內車輛型式安全審驗制度實務執行狀況及實務需求相關資訊。	提出車輛型式安全審驗增修訂草案。	視審驗實務作業需要，研提車輛型式安全審驗管理辦法增修訂草案	發布車輛型式安全審驗增修訂條文內容。			

預期效益：	1. 視審驗實務作業需要，持續修正相關法規，以精進完善車輛安全審驗之管理制度。 2. 考量國內車輛業者配合能力之前提下，推動法規調和相關研究與工作，以促進產業發展。 3. 精進車輛安全審驗管理制度，以提升車輛之安全性，進而減少事故發生。
政策依據及相關計畫：	1. 公路法 2. 車輛型式安全審驗管理辦法 3. 車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心工作計畫

計畫名稱：	4-3 完備自動駕駛輔助系統車輛安全法規調適與管理配套 (提案單位：交通部公共運輸及監理司)					
權責部會：	交通部(公路運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公共運輸及監理司)			
聯絡人姓名：	公路運輸及監理司陳蕙好					
電話：	02-23492162	Email：	akyu@motc.gov.tw			
年度預算：	每年度 800 萬元	預算來源：	公務預算			
目 標：	1. 推動國內智慧車輛技術應用管理機制，強化車廠對駕駛使用 ADAS 宣導與認知，落實車廠企業責任，提升 ADAS 使用安全效益，並確保新型態車輛/技術於我國道路環境之適用性。 2. 推動我國道交相關法規調適工作，配合國內道路環境及車輛管理需求，通盤性檢討我國自駕車相關技術及使用管理法規，並配合自駕技術發展滾動檢討相關規範，持續發展及落實國內自駕車輛應用。 3. 關注國際自駕車輛新技術應用趨勢，作為發展我國車輛自駕化應用環境之推進策略，藉由擴大新技術與安全車輛之應用，降低高齡駕駛事故率，提升道安與行車安全，亦期透過公共運輸自駕化，在緩解運輸業駕駛人力不足之虞，同時可提升運輸業行車安全及提供高齡用路人多元便利交通環境。					
工作重點：			推動年期			
			113	114	115	116
1. 辦理新技術車輛安全審驗管理研究						
(1) 分析國際間自駕車輛技術法規發展路徑，提出我國自駕車輛安全檢測基準調適藍圖，並協助相關法規導入研議工作。			✓	✓	✓	✓
(2) 觀測國際間自駕車輛技術管理相關趨勢，追蹤其最新發展。聚集產官學研交流溝通，以凝聚自駕車輛安全型式認證管理推動共識。						

(3) 對於具備新技術之國產或進口車輛導入國內道路使用，惟該項技術於國際間尚未發布對應之車輛安全法規，研提我國建議對應之車輛管理策進機制作法。					
2. <u>辦理自動駕駛車輛道路交通管理法規調適研究</u>					
(1) 分析國際間自駕車輛道路交通監管法令路徑，並提出我國自駕車輛道路交通法規調適藍圖，以及自駕車輛道路交通法規調適草案。					
(2) 盤點無人載具科技創新實驗排除法令，銜接沙盒試驗奠定基礎調適方向。					
(3) 觀測重要國際自駕車道路交通相關法制趨勢，追蹤其最新發展。聚集產官學研交流溝通以凝聚法制調適共識。		✓	✓	✓	✓
(4) 對於日後上路之汽車運輸業管理規則等營運相關法規調適進行盤點、研究與討論，並提出相關調適建議，從技術面、營運面，以及未來朝向商用化發展提供助益。					
3. <u>推動自駕車輛法規調適相關業務</u>					
(1) 彙整國內外自駕車輛之應用發展情形，並就實務推動層面進行探討及研提國內發展政策建議。					
(2) 協助交通部參與國內自駕車道路測試相關活動及會議之幕僚作業，以及蒐集彙整相關資訊。					
(3) 因應交通部刻正推動在現行沙盒實驗架構下建立我國自駕公車運行安全指引。本計畫將協助觀察該項指引發展進度，適時將該指引相關成果納入法規調適面向進行盤點並提出發展策略建議，以期沙盒實驗經驗可順利銜接至正式上路管理機制。		✓	✓	✓	✓
(4) 透過匯集各方資料，滾動式調整「我國新技術車輛安審管理研究」以及「我國自動駕駛車輛法規調適研究」執行成果，並協助辦理相關意見徵詢會議。					
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 完成新技術安審管理機制修正草案 2. 完成我國自駕車道路交	1. 完成新技術安審管理機制法制作業程序，展開相關管理工	1. 依國際自駕技術發展及國內實務管理經驗滾動檢討管理機	1. 依國際自駕技術發展及國內實務管理經驗滾動檢討管理機	

	通法規調適 相關修正草案(SAE L2/L3 類自駕 技術)	作 2. 完成 SAE L2/L3 類相關 道交法制作 業程序 3. 研提適用 SAE L4 類自 駕技術道路 交通法規調 適推動建議	制 2. 依國際自駕 技術發展滾 動檢討相關 規範 3. 研提 SAE L4 類自駕技術 道路交通法 規調適相關 草案	制 2. 依國際自駕 技術發展滾 動檢討相關 規範 3. 完成 SAE L4 類自駕技術 道路交通法 規調適相關 修正草案
分年關鍵 績效指標：	1. 提出新技術 安審管理機 制修正草案 一式 2. 提出我國自 駕車道路交 通法規調適 相關修正草 案一式	1. 辦理新技術 安審管理作 業，提出相 關工作成效 報告一式 2. 提出道交法 SAE L2/L3 類相關道交 法規公告相 關說明報告 一式 3. 提出適用 SAE L4 類自 駕技術道路 交通法規調 適推動建議 報告一式	1. 提出新技術 安審管理推 動成效報告 一式 2. 提出因應國 際自駕技術 發展趨勢對 應國內相關 法規調適工 作建議報告 一式 3. 提出 SAE L4 類相關自駕 技術應用道 路交通法規 調適草案一 式	1. 提出新技術 安審管理推 動成效報告 一式 2. 提出因應國 際自駕技術 發展趨勢對 應國內相關 法規調適工 作建議報告 一式 3. 提出 SAE L4 類相關自駕 技術應用道 路交通法規 調適修正草 案一式
預期效益：	1. 周延車輛管理，建立我國新技術車輛法規管理機制，確保新 型態車輛/技術於我國道路環境之適用性。 2. 回應社會期待，推展我國自駕車輛與道路介面整合相關法規 調適工作，建構車路偕同基礎環境。 3. 銜接沙盒成果，促使自駕車輛法規調適與沙盒試驗互補與協 進。 4. 配合自駕技術發展及應用，納入我國車輛檢驗要求及相關管 理規範，確保車輛安全性。 5. 逐步落實自駕化運輸載具發展與應用，提升我國道路交通環 境安全。 6. 緩解運輸業駕駛人力不足。			
政策依據 及相關計畫：	2025 國內自駕車輛法規調適導入計畫			

計畫名稱：	4-4 精進檢驗制度計畫 (提案：交通部公共運輸及監理司、公路局、環境部)				
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公路局)		
聯絡人姓名：	交通部公路局監理組林崇宇				
電話：	02-23070123#2303	Email：	chunyu@thb.gov.tw		
年度預算：	每年度 500 萬元	預算來源：	公務預算		
目 標：	落實車輛檢驗制度，使車主重視車輛保養，減少肇事率，進而提昇車輛行車安全。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>建立營業大客車保養查核機制</u>		✓			
(1) 蒐集營業大客車各廠牌車輛保養項目資料。					
(2) 研商確保營業大客車依原廠維護保養週期進行保養之程序及機制。			✓		
(3) 研擬制定營業大客車依原廠維護保養週期進行保養之查核標準程序。			✓		
(4) 逐年提高查核營業大客車煞車系統依原廠週期進行保養比率。			✓	✓	✓
2. <u>確保檢驗儀器功能及落實維護保養工作</u>		✓			
(1) 盤點公路監理機關檢驗線老舊儀器設備。					
(2) 擬定檢驗儀器設備，確實維護保養之妥善率查核機制。		✓			
(3) 逐年爭取預算汰換老舊檢驗儀器設備及督促檢驗單位落實檢檢驗儀器維護保養工作。			✓	✓	✓
年度	113	114	115		116
預期成果：	1. 擬定營業大客車煞車系統依原廠週期進行保養查核 SOP。	1. 使用中車輛 10% 之煞車系統依原廠週期進行保養。	1. 使用中車輛 15% 之煞車系統依原廠週期進行保養。		1. 使用中車輛 20% 之煞車系統依原廠週期進行保養。
	2. 完成民國 90 年以前購置老舊儀器汰換。	2. 完成民國 95 年以前購置老舊儀器汰換。	2. 完成民國 100 年以前購置老舊儀器汰換。		2. 完成民國 105 年以前購置老舊儀器汰換。
分年關鍵績效指標：	1. 擬定查核使用中車輛煞	1. 使用中車輛 10% 之煞車	1. 使用中車輛 15% 之煞車		1. 使用中車輛 20% 之煞車

	車系統依原廠週期進行保養 SOP 完成。 2. 汰換民國 90 年以前購置老舊儀器完成。	系統依原廠週期進行保養 2. 汰換民國 95 年以前購置老舊儀器完成。	系統依原廠週期進行保養。 2. 汰換民國 100 年以前購置老舊儀器完成。	系統依原廠週期進行保養。 2. 汰換民國 105 年以前購置老舊儀器完成。
預期效益：	1. 精進我國機動車輛污染、噪音管理制度，完備產品量產前型式管理、量產過程品質一致性，及銷售使用中替換用產品認證管理，使整體管制架構接軌國際。 2. 建立中央政府跨部會合作，強化中央與地方合作協調，提升管理行政效能，打造民眾有感之政府服務。 3. 減少車輛故障事故，提升行車安全。 4. 確保檢驗儀器妥善，落實檢驗品質。			
政策依據及相關計畫：	1. 公路法第 61 條之 1 及第 63 條。 2. 道路交通安全規則。			

計畫名稱：	4-5 確保車輛安全性制度 (提案：交通部公共運輸及監理司)				
權責部會：	交通部 (公共運輸及監理司)	主辦機關：	財團法人車輛安全審驗中心		
聯絡人姓名：	交通部公共運輸及監理司黃鏞鋒				
電話：	02-23492094	Email：	neptune@motc.gov.tw		
年度預算：	每年度 324 萬元	預算來源：	公務預算		
目 標：	精進汽車安全召回改正制度，針對使用中已領牌車輛通報有安全瑕疵與申訴案件，進行蒐集及彙整判斷分析，確認有重大危及行車安全通案性案件，要求業者辦理召回改正，以維護行車安全，適時檢討汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法不足之部分，及時辦理修法作業，以建立完善之汽車安全性調查召回改正及監督管理制度。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. 車輛安全瑕疵資訊通報平台功能進行滾動式檢討及維護。 為利民眾得以透過應用資訊設備及網路直接反映自身所遇到的車輛安全瑕疵問題，已依照交通部指示於車輛安全資訊網開發建置「車輛安全瑕疵資訊通報平台」簡易版，以廣泛蒐集國內車輛故障資訊，		✓	✓	✓	✓

考量目前所建議平台僅有通報基本功能，將視後續使用需求進行功能擴充及與現有通報資料庫整合等優化，以利相關資料統計分析事宜。					
2. 適時檢討修訂「汽車安全性調查及召回改正監督管理辦法」、「汽車安全性調查及召回改正成效查核作業原則」，以符合實務需求。					
(1) 考量車輛安全瑕疵資訊通報平台建置後，民眾通報管道多元及車輛所涉問題廣泛，故將蒐集國外相關作法及規定，檢討相關法令規定，明定相關篩選準則及處理機制，以利精準處理民眾申訴案件。		✓	✓	✓	✓
(2) 針對汽機車召回改正作業實務所面臨之問題，持續檢討相關法令規定修法之必要，提出條文修正草案。					
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 車輛安全瑕疵資訊通報平台通報案件資料及民眾、業者反饋意見蒐集。 2. 車輛安全瑕疵資訊通報平台與現有汽車安全性申訴案件資料庫整併之規劃。	1. 車輛安全瑕疵資訊通報平台功能及異常調整、優化。 2. 車輛安全瑕疵資訊通報平台與現有汽車安全性申訴案件資料庫整併以有效進行相關資料統計與分析。	就現先執行作法不足部分研提汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法及汽車安全性調查及召回改正成效查核作業原則草案。	完成汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法及汽車安全性調查及召回改正成效查核作業原則修訂作業，以符合實際需求，提升使用中車輛安全。	
分年關鍵績效指標：	就車輛安全瑕疵資訊通報平台通報案件資料及民眾、業者反饋意見提供修正建議。	因應使用需求進行車輛安全瑕疵資訊通報平台功能擴充。	完成汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法及汽車安全性調查及召回改正成效查核作業原則草案討論作業。	「汽車安全性調查及召回改正監督管理辦法」及「汽車安全性調查及召回改正成效查核作業原則」維護。	

預期效益：	1. 確保業者所販售之車輛符合汽車安全相關法令規定及當時科技或專業水準可合理期待之安全性。 2. 維護車主權益及避免危害消費者生命、身體與健康。 3. 因應車輛發展趨勢及國情需求適時訂定符合之車輛安全規範。 4. 落實車輛業者辦理召回改正之責任，以維護道路行車安全。
政策依據及相關計畫：	1. 公路法 2. 汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法 3. 車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心工作計畫

計畫名稱：	4-6 發展安全運具—精進臺灣新車安全評等制度(提案：交通部公共運輸及監理司)			
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公共運輸及監理司)	
聯絡人姓名：	公路運輸及監理司陳蕙妤			
電話：	02-23492162	Email：	akyu@motc.gov.tw	
年度預算：	113 年 9,600 萬元 114 年 4 億 8660 萬元 115 年 6 億 9,870 萬元 116 年 3 億 7,870 萬元	預算來源：	公務預算	
目 標：	1. 與聯合國道路安全行動十年全球計畫(2021~2030)之第三支柱同步並持續推動及精進所實施高於強制性安全法規標準之「臺灣新車安全評等制度(TNCAP)」，藉由國內第三方公正單位購買市售車輛，以更嚴格於強制性安全法規之標準進行試驗，並將試驗數據進行計分轉換後以星級評等呈現其結果，提供消費者更為全面的購車及用車安全資訊，導引民眾購買安全性較高的車輛，促進車廠開發更安全車輛或配備，降低國內事故人員傷亡。 2. 未來規劃參考歐洲 Euro NCAP 新版規章持續滾動檢討，亦考量研析國內交通環境、事故樣態及科技發展等(包括電動車、機車、行人等弱勢道路使用者)發展符合國情之在地化評等項目，將智慧車輛及電動車輛納入評等，促使車廠開發更安全運具，持續提升行車安全，降低弱勢道路使用者事故傷亡。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. 擴充建置新版 TNCAP 度檢測能量 參考 2023/24 年版 Euro NCAP 評等項目以及國際間適合我國國情之試驗項目，擴充建置檢測能量。	✓	✓	✓	✓

2. <u>滾動檢討臺灣新車安全評等制度</u> 參考國際間新版 NCAP 規章及導入國內在地化評等項目，邀集主管機關、車輛業者、公會及專家學者，針對臺灣新車安全評等制度規章修訂草案進行討論，推動符合國情之在地化評等制度，持續提升道路上弱勢道路使用者碰撞安全防護，並建立智慧或自駕車評等制度，評估新型態車輛/技術於國內道路環境之適用性。		✓	✓	✓	✓
3. <u>TNCAP 制度運作管理</u> (1) 受理車輛業者自費申請評等、共用星級評等、TNCAP 星級標識使用及其相關行政作業，促使 TNCAP 制度永續經營發展。 (2) 視車輛型式安全審驗制度實務執行狀況，配合交通部指示研提車輛型式安全審驗管理辦法增修訂草案。		✓	✓	✓	✓
4. <u>決定 TNCAP 受評車型</u> 統計排序國內小客車(包含客貨兩用車)之新車領牌數量，並依該年度政府預算決定受評車型數量後，核定 TNCAP 受評車型清單		✓	✓	✓	✓
5. <u>購買 TNCAP 受驗車輛及所需零組件</u> 挑選該車型最基本安全等級配備車款後，由第三方單位至任一經銷商隨機訂購受驗車輛，隨即運送至檢測機構、確認車輛狀態，並且購買試驗所需零組件至檢測機構。		✓	✓	✓	✓
6. <u>執行 TNCAP 試驗評等</u> 依照 TNCAP 試驗規章要求執行各項主動、被動安全性試驗。		✓	✓	✓	✓
7. <u>公布 TNCAP 星級評等結果及其適用範圍</u> 依成人保護、兒童保護、行人保護及安全輔助四大安全領域評等後，依各領域的星級評等最低標準換算可獲得星等數量，公布評等結果及其適用車款，提供完整車輛安全資訊，宣導教育民眾車輛安全之重要性。		✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 決定 TNCAP 受評車型。 2. 試驗用車輛	1. 決定 TNCAP 受評車型。 2. 試驗用車輛及零組件購	1. 決定 TNCAP 受評車型。 2. 試用車輛及	1. 決定 TNCAP 受評車型。 2. 試驗用車輛及零組件購置。	

	及零組件購置。 3. TNCAP 試驗執行。 4. 公布評等資訊。 5. 研提 TNCAP 制度規章草案 6. 擴充 TNCAP 檢測能量	置。 3. TNCAP 試驗執行。 4. 公布評等資訊。 5. 研提 TNCAP 制度規章草案 6. 擴充 TNCAP 檢測能量	零組件購置。 3. TNCAP 試驗執行。 4. 公布評等資訊。 5. 研提 TNCAP 制度規章草案 6. 擴充 TNCAP 檢測能量	3. TNCAP 試驗執行。 4. 公布評等資訊。 5. 研提 TNCAP 制度規章草案 6. 擴充 TNCAP 檢測能量
分年關鍵績效指標：	1. 公布 8 車型第一版 TNCAP 星級評等結果(視該年度經費預算及購車費用多寡而定)。 2. 公布 TNCAP 第二版制度規章 3. 完成公路法修正 4. 制定 TNCAP 管理辦法	公布 8 車型第一版 TNCAP 星級評等結果(視該年度經費預算及購車費用多寡而定)。	公布 8 車型第二版 TNCAP 星級評等結果(含優先納入之電動車輛評等)(視該年度經費預算及購車費用多寡而定)。	公布 8 車型第二版 TNCAP 星級評等結果(含優先納入之電動車輛評等)(視該年度經費預算及購車費用多寡而定)。
預期效益：	1. 國內與國外 12 個國家地區及聯合國道路安全行動十年全球計畫同步推動 NCAP，以降低國內機動車輛肇事率，減少道路交通事故死傷及社會成本付出。 2. 提升臺灣汽車產業產值，促進產業發展。 3. 增加車輛產業人力資源。 4. 提供民眾新車安全資訊。 5. 引導車廠開發更具安全性之車輛。 6. 宣導教育民眾車輛安全之重要性。 7. 健全車輛管理制度。			

政策依據及相關計畫：	1. 交通部執行臺灣新車安全評等作業要點 2. 交通部臺灣新車安全評等規章 3. 「臺灣新車安全評等精進計畫(113-117 年)」
-------------------	--

計畫名稱：	5-1 遊覽車客運業強化自主安全管理及防制高風險駕駛計畫(提案：交通部公路局)				
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司、路政及道安司)	主辦機關：	交通部(公路局)		
聯絡人姓名：	交通部公路局黃品綺				
電話：	02-23070123#3704	Email：	pchuang@thb.gov.tw		
年度預算：	113 年度 1,250 萬元 114 年度 1,250 萬元 115 年度 25 萬元 116 年 25 萬元	預算來源：	公務預算		
目 標：	強化遊覽車客運業自主管理，逐步推動業者建立安全管理機制，並有效管控駕駛人駕駛勤務時間及駕駛行為，以提升營運安全。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>推動業者建立安全管理機制</u>					
(1) 整合現行遊覽車安全管理相關規定，擬定安全管理各項工作流程、工作項目及相關文件。		✓	✓		
(2) 研訂安全管理人員相關訓練教材，納入對業者經營管理人之訓練，推廣安全管理制度內涵並輔導業者建立管理機制。		✓	✓	✓	✓
(3) 修訂評鑑作業要點，透過評鑑機制鼓勵業者自發性建立安全管理制度。			✓		
(4) 針對較具規模之業者優先輔導建立安全管理制度，設置安全管理專責單位或人員，落實自主管理。				✓	✓
2. <u>推動遊覽車駕駛人身分識別機制</u>					
(1) 補助遊覽車客運業車輛裝置駕駛識別設備，並要求受補助車輛依統一格式，提供駕駛人資訊介接至交通部公路局動態系統，藉以預為因應後續修法納管事宜。		✓	✓		
(2) 修正汽車運輸業管理規則，律定遊覽車客運業車輛應裝設駕駛識別設備，並維持正常運作及提供駕駛人資訊介接至交通部公路局遊覽車動態資訊系統。		✓	✓		
(3) 精進遊覽車動態系統，利用駕駛人資訊檢核駕駛時間即時告警，並持續應用駕駛資訊整合系統功能，掌握駕駛人駕駛行為，針對超速等高			✓	✓	✓

風險駕駛行為重點管理，以數位化管理方式提升管理效率。				
年度	113	114	115	116
預期成果：	鼓勵遊覽車業者裝設駕駛識別設備。	1. 訂定安全管理制度作業程序。 2. 訂定安全管理人員訓練內容。 3. 安全管理制度納入遊覽車評鑑項目。 4. 律定遊覽車客運業車輛全面裝設駕駛識別設備。	1. 透過安全管理人員訓練課程，輔導業者建立管理機制。 2. 應用駕駛資訊輔助遊覽車業者落實數位化駕駛人管理。	1. 透過安全管理人員訓練課程，輔導業者建立管理機制。 2. 應用駕駛資訊輔助遊覽車業者落實數位化駕駛人管理。
分年關鍵績效指標：	辦理駕駛識別設備專案補助。	1. 完成訂定安全管理制度工作內容及應備文件。 2. 完成訂定安全管理人員訓練教材。 3. 完成修訂遊覽車客運業評鑑作業要點，將安全管理制度之落實納入評鑑。 4. 汽車運輸業管理規則修正納入律定遊覽車全面裝設駕駛識別設備，並提供駕駛人資訊介接至交通部公路局遊覽車動態資訊系統之規範。	1. 辦理經營管理人員訓練班，並納入安全管理人員訓練課程。 2. 整合駕駛人相關資訊，精進駕駛人管理功能。	1. 辦理經營管理人員訓練班，並納入安全管理人員訓練課程。 2. 整合駕駛人相關資訊，精進駕駛人管理功能。
預期效益：	1. 提升遊覽車客運業者自主安全管理。 2. 有效管控遊覽車駕駛勤務時間。 3. 保障乘客及用路人安全。			

政策依據 及相關計畫：	汽車運輸業管理規則
----------------	-----------

計畫名稱：	5-2 建立客運自主安全管理及超速違規防制管理計畫(提案：交通部公路局)				
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司、路政及道安司)	主辦機關：	交通部(公路局)、地方政府		
聯絡人姓名：	交通部公路局運輸組賴俊達				
電話：	02-23070123#3606	Email：	A402192@thb.gov.tw		
年度預算：	114 年 200 萬元 115 年 305 萬元 116 年 305 萬元	預算來源：	公路公共運輸計畫		
目標：	逐步推動業者建立自主安全管理機制，強化客運業者自主管理制度，以提升整體道路交通安全環境，並同步研訂公路客運超速防制管理機制，逐步構建完成智慧化即時監控系統，並開發系統自動產置報表，應用系統數據歸納分析相關課題及回饋業管單位分析結果。				
工作重點：	推動年期				
	113	114	115	116	
1. 推動業者建立自主安全管理機制					
(1) 就目前公路客運三級考核計畫，由公路局及各縣市政府研訂公路與市區客運精進安全管理人員訓練課程教材，規劃開設專班對業者教育訓練，以階段性的輔導業者建立管理機制。		✓	✓	✓	✓
(2) 由公路局及各縣市政府修訂評鑑執行要點，透過評鑑機制鼓勵業者自發性建立安全管理制度。			✓		
(3) 由公路局及各縣市政府針對較具規模之業者優先輔導建立安全管理制度，設置安全管理專責單位或人員，落實自主管理。				✓	✓
2. 研訂公路客運超速防制管理機制					
運用現行公路客運動態系統高快速公路超速異常事件監控經驗，研訂公路客運超速防制管理機制		✓	✓		
3. 建置智慧化即時通報系統及數據分析報表					
逐年完成建置公路客運超速異常即時通報系統，並配合超速防制管理機制開發相關數據分析報表。		✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 研擬安全管理人員訓練教材及訓練	1. 訂定安全管理人員訓練教材及教育	1. 實施安全管理人員教育訓練課程。	1. 持續辦理安全管理人員教育訓練課	

	計畫。 2. 辦理現行公路客運動態系統之高快速公路速率監控模組功能檢討及盤點省道易超速重點路段。 3. 研擬公路客運超速防制管理機制。 4. 規劃智慧化即時通報系統需求及開發。	訓練執行計畫。 2. 修訂評鑑執行要點，將建立安全管理制度納入評項。 3. 研訂公路客運超速防制管理機制。 4. 持續進行智慧化即時通報系統開發建置並適時檢討修正調整。	2. 輔導業者試辦安全管理制度。 3. 檢討公路客運超速防制管理機制。 4. 公路客運速度管理導入智慧化即時通報系統上線。	程。 2. 輔導業者建立安全管理制度。 3. 應用速度監控管理系統之數據歸納分析，檢討公路客運超速防制管理機制。 4. 持續利用智慧化即時通報系統監督管理，落實運輸業者管理責任。
分年關鍵績效指標：	1. 擇選公路客運省道重點路段及易超速路段。 2. 研擬公路客運超速防制管理機制草案。 3. 研擬安全管理人員訓練教材及訓練計畫。	1. 以112年度為基準，降低超速告警件數50%。 2. 訂定公路客運超速防制管理機制。 3. 訂定安全管理人員訓練教材及教育訓練執行計畫。 4. 修訂評鑑要點。	1. 以112年度為基準，降低超速告警件數90%。 2. 完成公路客運速度管理監控導入智慧化即時通報系統上線。 3. 安全管理人員教育訓練課程開班。 4. 輔導業者試辦安全管理制度(北中南各1家)。	1. 智慧化即時通報系統，持續滾動適時檢討與調整修正。 2. 持續辦理安全管理人員教育訓練課程開班。 3. 輔導業者建立安全管理制度(達業者家數25%)。
預期效益：	1. 強化公路客運業者自主安全管理制度。 2. 落實公路客運高快速公路及省道重點易超速路段速度管理監控，防制超速違規異常事件發生。 3. 智慧化管理系統，可加強主管機關即時監督業者，提升監控管理效率。 4. 提升整體公路客運乘客及用路人行車安全。			
政策依據及相關計畫：	汽車運輸業管理規則與道路交通管理處罰條例			

計畫名稱：	5-3 貨運三業自主安全管理及防制高風險駕駛計畫(提案：交通部公路局)			
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司、路政及道安司)	主辦機關：	交通部(公路局)	
聯絡人姓名：	交通部公路局運輸組李香怡			
電話：	02-23070123#3706	Email：	hylee@thb.gov.tw	
年度預算：	每年度 200 萬元	預算來源：	公務預算	
目標：	依不同公司規模要求應有安全管理部門或專責安全管理人員或兼任安全管理人員，強化業者自主辦理教育訓練，並輔導高風險車輛加裝 GPS，另由監理機關調訓高違規駕駛人，以逐步建立業者自主安全管考作業能力，落實行車安全維護。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. 建立分級自主安全管理人員制度：				
以 提升業者自主安全管理為目標，訂定安全管理文件，研議依不同公司規模要求應有安全管理部門或專責安全管理人員或兼任安全管理人員，由業者聘僱具有風險分析、安全管理、事故預防等專業能力之安全管理人員，並視業者配合意願挑選少量合適業者先行試辦。	✓	✓	✓	✓
2. 強化業者自主辦理教育訓練				
各區監理所依據汽車運輸業管理規則要求貨運業者自主管理，將教學系統頻寬增加至全國監理所使用，提供系統化管理工具讓業者使用，有掉落物等違規駕駛均需上平台觀看課程。	✓	✓	✓	✓
3. 加強業者超速違規管理，輔導高風險業者所屬車輛裝置 GPS				
由各區監理所輔導高風險貨運三業加強自主管理，對於曾發生重大事故之業者，優先輔導於所屬車輛裝置 GPS 及設置營運車輛監控管理系統，並透過貨運三業安全考核機制督導查核。	✓	✓	✓	✓
4. 精進監理機關調訓高違規駕駛人機制：				
針對重複違規之高違規駕駛人，由各區監理所開班調訓，要求高違規駕駛人參加交通安全教育訓練，落實行車安全維護，針對調訓對象及項目將持續檢討精進，並滾動檢討教育訓練教材。	✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116

預期成果：	1. 研議安全管理文件內容。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用，改善駕駛行為。 3. 透過高風險業者所屬車輛裝置GPS，防制超速違規。 4. 精進監理機關管考作為。	1. 訂定安全管理文件。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用，改善駕駛行為。 3. 透過高風險業者所屬車輛裝置GPS，防制超速違規。 4. 精進監理機關管考作為。	1. 建立分級自主安全管理人員制度。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用，改善駕駛行為。 3. 透過高風險業者所屬車輛裝置GPS，防制超速違規。 4. 精進監理機關管考作為。	1. 業者試辦分級自主安全管理人員制度。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用，改善駕駛行為。 3. 透過高風險業者所屬車輛裝置GPS，防制超速違規。 4. 精進監理機關管考作為。
分年關鍵績效指標：	1. 研議安全管理文件。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用。 3. 輔導曾發生重大事故之高風險業者所屬車輛裝置GPS。 4. 辦理調訓高違規駕駛人。	1. 訂定安全管理文件。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用。 3. 輔導曾發生重大事故之高風險業者所屬車輛裝置GPS。 4. 辦理調訓高違規駕駛人。	1. 建立分級自主安全管理人員制度。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用。 3. 輔導曾發生重大事故之高風險業者所屬車輛裝置GPS。 4. 辦理調訓高違規駕駛人。	1. 業者試辦分級自主安全管理人員制度。 2. 逐步增加數位化教學系統頻寬予業者使用。 3. 輔導曾發生重大事故之高風險業者所屬車輛裝置GPS。 4. 辦理調訓高違規駕駛人。
預期效益：	1. 提升貨運業者自主安全管理能力。 2. 督促貨運業者遵守交通相關法令。 3. 保障用路人行車安全。			
政策依據及相關計畫：	汽車運輸業管理規則、道路交通管理處罰條例			

計畫名稱：	5-4 建置完善公共運輸系統計畫(提案：交通部公路局)					
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公路局)、地方政府			
聯絡人姓名：	交通部公路局運輸組郭重佑正工程司					
電話：	02-23070123#3406	Email：	u9032517@thb.gov.tw			
年度預算：	113 年度 152 億元 114 年度 199 億元 115 年度 127 億元 116 年度 124 億元	預算來源：	公路公共運輸計畫 客運車輛電動化推動計畫 疫後特別預算			
目標：	改善公共運輸環境吸引民眾搭乘，減少使用私人運具，提升公路公共運輸普及率，使公共運輸永續經營發展，滿足民眾行的需求。					
工作重點：			推動年期			
			113	114	115	116
1. 持續推動公路公共運輸計畫，協助各縣市及客運業者改善公共運輸環境。			✓	✓	✓	✓
2. 擴大推動 TPASS 月票並持續辦理，鼓勵搭乘公共運輸。			✓	✓	✓	✓
3. 推動客運車輛電動化計畫，協助客運業者車輛汰換為電動巴士，提升服務品質及節能減碳。			✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116		
預期成果：	1. 提升公路公共運輸運量。 2. 減輕民眾通勤負擔。 3. 提升公共運輸服務品質。	1. 提升公路公共運輸運量。 2. 減輕民眾通勤負擔。 3. 提升公共運輸服務品質。	1. 提升公路公共運輸運量。 2. 減輕民眾通勤負擔。 3. 提升公共運輸服務品質。	1. 提升公路公共運輸運量。 2. 減輕民眾通勤負擔。 3. 提升公共運輸服務品質。		
分年關鍵績效指標：	1. 公路公共運輸運量較 111 年成長 3%。 2. 核定補助電動大客車 1,070 輛。	1. 公路公共運輸運量較 111 年成長 5%。 2. 核定補助電動大客車 1,600 輛。	1. 公路公共運輸運量較 111 年成長 6%。 2. 核定補助電動大客車 2,100 輛。	1. 公路公共運輸運量較 111 年成長 7%。 2. 核定補助電動大客車 2,000 輛。		

	3. 偏鄉幸福巴士預約服務成長5%。	3. 偏鄉幸福巴士預約服務累計成長10%。	3. 偏鄉幸福巴士預約服務累計成長15%。	3. 偏鄉幸福巴士預約服務累計成長20%。
預期效益：	1. 提高公路公共運輸普及率及使用率，降低私人運具使用。 2. 健全公共運輸路網，增進公共運輸營運效能。 3. 輔導公車業者汰換電動車輛，善用新興科技成功轉型，並提升服務品質。			
政策依據及相關計畫：	1. 公路公共運輸服務升級計畫(2021-2024)。 2. 公路公共運輸永續及交通平權計畫(2025-2028)。 3. 2030 年客運車輛電動化推動計畫(2024-2030)。 4. 行政院促進公共運輸使用方案(2023-2025)。 5. 行人交通安全政策綱領 (2023-2027)。			

計畫名稱：	6-1 加強取締重大交通違規計畫 (提案：內政部警政署)				
權責部會：	內政部(警政署)	主辦機關：	內政部(警政署)、地方政府(警察機關)		
聯絡人姓名：	內政部警政署交通組梁書華				
電話：	(02)23418413	Email：	david.lsh2424@npa.gov.tw		
年度預算：	無	預算來源：	無		
目 標：	維護道路交通秩序，讓駕駛人遵守道路交通安全規則，律定取締重大交通違規之執法項目，提高執法品質。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
<u>加強 10 項重大交通違規項目執法</u> 對酒後駕車、闖紅燈(不含紅燈右轉)、嚴重超速、行駛路肩(高速公路)、大型車、慢速車不依規定行駛外側車道(高速公路)、蛇行、大型車惡意逼迫小車(高速公路)、逆向行駛、轉彎未依規定、機車行駛禁行機車道、機車未依規定兩段式左轉等項目，每年滾動檢討，並要求各警察機關落實執行工作。		✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115		116
預期成果：	藉由警察機關	藉由警察機關	藉由警察機關	藉由警察機關	

	加強交通執法作為，讓駕駛人遵守道路交通規則，維護用路人安全。	加強交通執法作為，讓駕駛人遵守道路交通規則，維護用路人安全。	加強交通執法作為，讓駕駛人遵守道路交通規則，維護用路人安全。	加強交通執法作為，讓駕駛人遵守道路交通規則，維護用路人安全。
分年關鍵績效指標：	113 年取締 10 項重大交通違規舉發件數，較前 3 年(110 年至 112 年)全年舉發平均件數，以增 2%舉發件數。	114 年取締 10 項重大交通違規舉發件數，較前 3 年(111 年至 113 年)全年舉發平均件數，以增 2%舉發件數。	115 年取締 10 項重大交通違規舉發件數，較前 3 年(112 年至 114 年)全年舉發平均件數，以增 2%舉發件數。	116 年取締 10 項重大交通違規舉發件數，較前 3 年(113 年至 115 年)全年舉發平均件數，以增 2%舉發件數。
預期效益：	1. 減低用路人違規機率，維護道路交通秩序。 2. 提高員警交通執法品質。			
政策依據及相關計畫：	1. 道路交通安全基本法第 14 條。 2. 112 年 4 月第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本之執法小組行動方案。 3. 內政部警政署加強取締重大交通違規計畫。			

計畫名稱：	6-2 協助地方政府建置科技執法設備 (提案：內政部警政署)				
權責部會：	內政部(警政署)	主辦機關：	內政部(警政署)、地方政府(警察機關)		
聯絡人姓名：	內政部警政署交通組盧重毓				
電話：	(02)23418413	Email：	ci746156@npa.gov.tw		
年度預算：	113 年：已核定 5 億 6,550 萬。 114 年：5 億元。 115 年：5 億元。 116 年：5 億元。	預算來源：	公務預算		
目 標：	1. 113 年協助直轄市、縣(市)政府於易違規及易肇事路(段)口建置交通科技執法設備共 175 處。 2. 114 至 116 年持續爭取協助直轄市、縣(市)政府建置交通科技執法設備經費。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
<u>落實交通科技執法設備建置</u> 持續協助直轄市、縣(市)政府於易違規及易肇事路(段)口建置交通科技執法設備，113 年規劃建置		✓	✓	✓	✓

175 處，114 至 116 年每年均規劃建置 150 處。				
年度	113	114	115	116
預期成果：	完成建置交通科技執法設備 175 處，提醒駕駛人遵守道路交通安全規則，維護道路交通秩序及安全。	完成建置交通科技執法設備 150 處，提醒駕駛人遵守道路交通安全規則，維護道路交通秩序及安全。	完成建置交通科技執法設備 150 處，提醒駕駛人遵守道路交通安全規則，維護道路交通秩序及安全。	完成建置交通科技執法設備 150 處，提醒駕駛人遵守道路交通安全規則，維護道路交通秩序及安全。
分年關鍵績效指標：	完成建置交通科技執法設備 175 處。	暫定完成建置交通科技執法設備 150 處。	暫定完成建置交通科技執法設備 150 處。	暫定完成建置交通科技執法設備 150 處。
預期效益：	提醒駕駛人遵守道路交通安全規則，降低違規機率。			
政策依據及相關計畫：	1. 道路交通安全基本法第 14 條。 2. 112 年 4 月第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本之執法小組行動方案。 3. 行政院 112 年 8 月 17 日院臺外字第 1121032322 號函。			

計畫名稱：	6-3 提升執法及事故處理專業量能訓練 (提案：內政部警政署)				
權責部會：	內政部(警政署)	主辦機關：	內政部(警政署)、地方政府(警察機關)		
聯絡人姓名：	內政部警政署交通組林劭珉、林碧慧				
電話：	02-23418413 及 02-23414992	Email：	1.a04272835@npa.gov.tw 2. ts6417@npa.gov.tw		
年度預算：	每年度 91 萬元	預算來源：	公務預算		
目 標：	1. 配合新修正「道路交通管理處罰條例」施行及相關子法之修正，加強培訓各單位交通執法教育訓練種子教官，並強化各級交通違規舉發單審核人員之審核機制及功能。 2. 推動交通事故分級專責處理制度，提升事故處理品質與時效，確保民眾權益。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. 辦理交通法規及舉發單審核專業訓練 培訓各直轄市政府警察局及縣(市)政府警察局交通警察（大）隊、分局負責交通法規及舉發單審核業務之組長或承辦人員之交通法規素養及審核違規機制及功能。		✓	✓	✓	✓

2. 辦理專責人員分級處理交通事故講習 推動交通事故分級專責處理制度，培訓專責人員分級處理交通事故，授予交通事故調查報告表等相關課程，強化事故分析能力，提升事故處理品質與時效。					✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116				
預期成果：	1. 辦理新修正道路交通管理處罰條例及其子法執法訓練，強化各級幹部了解當前道路交通管理政策及執法重點。 2. 強化各級幹部舉發違反道路管理事件舉發程序，降低舉發錯誤率。 3. 強化專責人員分級處理交通事故，提升事故處理品質與時效，確保民眾權益。	1. 辦理新修正道路交通管理處罰條例及其子法執法訓練，強化各級幹部了解當前道路交通管理政策及執法重點。 2. 強化各級幹部舉發違反道路管理事件舉發程序，降低舉發錯誤率。 3. 強化專責人員分級處理交通事故，提升事故處理品質與時效，確保民眾權益。	1. 辦理新修正道路交通管理處罰條例及其子法執法訓練，強化各級幹部了解當前道路交通管理政策及執法重點。 2. 強化各級幹部舉發違反道路管理事件舉發程序，降低舉發錯誤率。 3. 強化專責人員分級處理交通事故，提升事故處理品質與時效，確保民眾權益。	1. 辦理新修正道路交通管理處罰條例及其子法執法訓練，強化各級幹部了解當前道路交通管理政策及執法重點。 2. 強化各級幹部舉發違反道路管理事件舉發程序，降低舉發錯誤率。 3. 強化專責人員分級處理交通事故，提升事故處理品質與時效，確保民眾權益。				
分年關鍵績效指標：	1. 培訓各直轄市政府警察局及縣(市)政府警察局交通警察(大)隊、分局負責交通法規及舉發單審核業務之組長	1. 培訓各直轄市政府警察局及縣(市)政府警察局交通警察(大)隊、分局負責交通法規及舉發單審核業務之組長	1. 培訓各直轄市政府警察局及縣(市)政府警察局交通警察(大)隊、分局負責交通法規及舉發單審核業務之組長	1. 培訓各直轄市政府警察局及縣(市)政府警察局交通警察(大)隊、分局負責交通法規及舉發單審核業務之組長				

	或承辦人員 人數 150 名。 2. 培訓專責人員分級處理 交通事故 90 人。	或承辦人員 人數 150 名。 2. 培訓專責人員分級處理 交通事故 90 人。	或承辦人員 人數 150 名。 2. 培訓專責人員分級處理 交通事故 90 人。	或承辦人員 人數 150 名。 2. 培訓專責人員分級處理 交通事故 90 人。
預期效益：	1. 培訓各單位交通執法教育訓練種子教官。 2. 強化各級交通違規舉發單審核人員之審核機制及功能。 3. 民眾對於警察處理交通事故品質的滿意程度達 80%以上。			
政策依據 及相關計畫：	1. 道路交通安全基本法第 14 條。 2. 112 年 4 月第 14 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」核定本之執法小組行動方案。 3. 警察機關辦理專責人員分級處理交通事故講習作業規定。			

計畫名稱：	6-4 加強交通違規裁罰及清理計畫(提案：交通部公路局)				
權責部會：	交通部(公共運輸及監理司)	主辦機關：	交通部(公路局)、法務部(行政執行署)、直轄市政府		
聯絡人姓名：	交通部公路局監理組蕭文琪				
電話：	02-23070123#2207	Email：	hwc@thb.gov.tw		
年度預算：	每年度 1.1 億	預算來源：	公務預算		
目 標：	透過落實辦理違反道路交通管理處罰條例之各項裁決、移送強制執行及執行憑證管理作業，使當罰者受到應有之處罰，而心生警惕不再違規。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>違反道路交通管理處罰條例裁決作業</u> 受理舉發違反道路交通管理事件應確認送達狀況，並依法定期限逕行裁決及追蹤後續送達作業。		✓	✓	✓	✓
2. <u>移送執行作業</u> 交通違規裁決書完成合法送達後，義務人逾期未繳納且未於法定期限提起救濟者，依法移送行政執行，由法務部行政執行署積極執行。		✓	✓	✓	✓
3. <u>取得執行憑證管理作業</u> 對於取得執行憑證，積極查明債務人有無可供執行財產，查有財產者辦理再移送作業，屆滿法定收繳期限，報審計部辦理註銷程序。		✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115		116

預期成果：	落實執行各項裁決移送作業，使使當罰者受到應有之處罰，而心生警惕不再違規。	落實執行各項裁決移送作業，使使當罰者受到應有之處罰，而心生警惕不再違規。	落實執行各項裁決移送作業，使使當罰者受到應有之處罰，而心生警惕不再違規。	落實執行各項裁決移送作業，使使當罰者受到應有之處罰，而心生警惕不再違規。
分年關鍵績效指標：	1. 每年違規結案率達 85% 2. 每年違規裁決率達 85% 3. 每年違規移送率達 85%	1. 每年違規結案率 87% 2. 每年違規裁決率達 87% 3. 每年違規移送率達 87%	1. 每年違規結案率達 89% 2. 每年違規裁決率達 89% 3. 每年違規移送率達 89%	1. 每年違規結案率達 90% 2. 每年違規裁決率達 90% 3. 每年違規移送率達 90%
預期效益：	1. 違規人了解應依期限繳納罰鍰以免遭移送行政執行。 2. 違規人繳納罰鍰後，警惕不再違規，進而促進交通安全。			
政策依據及相關計畫：	1. 道路交通管理處罰條例 2. 行政罰法 3. 行政執行法 4. 違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則			

計畫名稱：	7-1 強化道路交通事故緊急救護系統計畫 (提案：內政部消防署)				
權責部會：	內政部(消防署)	主辦機關：	內政部(消防署)、衛生福利部、地方政府		
聯絡人姓名：	內政部消防署救災救護組莊念恩				
電話：	02-81959611	Email：	ohiyo@nfa.gov.tw		
年度預算：	與 7-2 相同計畫 每年 500 萬元	預算來源：	科技計畫		
目 標：	對於道路交通事故之傷病患，將其生命徵象及受傷狀況等資料電子化進行傳輸，預先通報後送醫院，提升對傷病患之緊急救護及醫療照護。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>推動各級消防機關建置及使用電子救護紀錄系統</u> 推動各級消防機關建置及使用電子救護紀錄系統，於傷病患到院前將生命徵象和急重症資訊等資料傳送及預警後送醫院，以提升對病患之醫療照護。		✓	✓	✓	✓
2. <u>優化消防端與醫療端之資料傳輸品質</u>		✓	✓	✓	✓

定義電子救護紀錄之資料傳輸字典，供各系統間資料交換使用；並透過緊急醫療救護資料交換平臺與醫療端進行資訊傳輸工作，持續優化其資料傳輸之正確性及品質。				
年度	113	114	115	116
預期成果：	1. 傷病患到院前即可將相關資訊預警後送醫院。 2. 配合實務需求修正資料傳輸字典，使資料傳輸更為精確。	1. 傷病患到院前即可將相關資訊預警後送醫院。 2. 配合實務需求修正資料傳輸字典，使資料傳輸更為精確。	1. 傷病患到院前即可將相關資訊預警後送醫院。 2. 配合實務需求修正資料傳輸字典，使資料傳輸更為精確。	1. 傷病患到院前即可將相關資訊預警後送醫院。 2. 配合實務需求修正資料傳輸字典，使資料傳輸更為精確。
分年關鍵績效指標：	推動內政部消防署港務消防大隊及至少 16 個消防局使用電子化救護系統將傷病患資訊預警後送醫院。	推動內政部消防署港務消防大隊及至少 18 個消防局使用電子化救護系統將傷病患資訊預警後送醫院。	推動內政部消防署港務消防大隊及至少 20 個消防局使用電子化救護系統將傷病患資訊預警後送醫院。	推動內政部消防署港務消防大隊及全國 22 個消防局使用電子化救護系統將傷病患資訊預警後送醫院。
預期效益：	1. 建構智慧化緊急醫療救護資訊網絡，利用跨機關資訊協作，提升對傷病患的醫療照護。 2. 推動緊急醫療救護資料標準化，擴大緊急醫療救護之資料流通與應用，建置緊急醫療救護大數據資料庫。			
政策依據及相關計畫：	1. 交通部「2020 運輸政策白皮書—運輸安全篇」道路安全策略 3「加強道安工作績效管理及合作機制」。 2. 「緊急醫療救護智能平臺-救急救難一站通推動計畫」。			

計畫名稱：	7-2 強化道路交通事故緊急醫療體系計畫		
權責部會：	衛生福利部(醫事司)	主辦機關：	衛生福利部(醫事司)、 內政部(消防署)
聯絡人姓名：	楊俊彥		
電話：	02-8590-7356	Email：	mdcyy@mohw.gov.tw
年度預算：	與 7-1 相同計畫 每年 500 萬元	預算來源：	科技計畫

目 標：	提供道路交通事故之傷病患到醫院前預警醫院之效益，縮短醫院整備時間，提升緊急醫療應變能力與傷者存活率，並透過逐年整合相關單位緊急醫療救護資訊系統，建構符合減災、增加傷者存活率的應變機制。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. <u>推動醫院端建置到院前預警機制</u> 推動急救責任醫院建置到院前預警機制，搶救時間敏感急重症，提升緊急醫療應變能力與傷者存活率，強化緊急傷病患處理量能。	✓	✓	✓	✓
2. <u>優化急重症資料交換平臺與推動資料標準化</u> 持續整合相關單位緊急醫療與緊急救護資訊，優化急重症資料交換平台及相關標準化資料，擴大緊急醫療救護之資料應用、提升緊急醫療救護品質。	✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116
預期成果：	1. 推動急救責任醫院建置到院前預警機制 2. 配合實務情形優化時間敏感急重症之個案登錄表交換欄位與格式之標準規範，使資料更為符合提升緊急醫療救護品質需求。	1. 推動急救責任醫院建置到院前預警機制 2. 配合實務情形優化時間敏感急重症之個案登錄表交換欄位與格式之標準規範，使資料更為符合提升緊急醫療救護品質需求。	1. 推動急救責任醫院建置到院前預警機制 2. 配合實務情形優化時間敏感急重症之個案登錄表交換欄位與格式之標準規範，使資料更為符合提升緊急醫療救護品質需求。	1. 推動急救責任醫院建置到院前預警機制 2. 配合實務情形優化時間敏感急重症之個案登錄表交換欄位與格式之標準規範，使資料更為符合提升緊急醫療救護品質需求。
分年關鍵績效指標：	完成 11 縣市緊急醫療資料交換。	完成 13 縣市緊急醫療資料交換。	完成 15 縣市緊急醫療資料交換。	完成 17 縣市緊急醫療資料交換。
預期效益：	1. 完成建置緊急醫療管理系統等共用性基礎服務。 2. 健全科技數據，逐年整合相關緊急醫療救護資訊系統。			
政策依據	1. 交通部「2020 運輸政策白皮書—運輸安全篇」對策 3。			

及相關計畫：	2. 「緊急醫療救護智能平臺-救急救難一站通推動計畫」。
--------	------------------------------

計畫名稱：	8-1 提供交通事故受害人基本保險保障及相關保險商品之研議 (提案：金管會保險局)			
權責部會：	金融監督管理委員會(保險局)	主辦機關：	金融監督管理委員會(保險局)、交通部	
聯絡人姓名：	金融監督管理委員會保險局王宣雅			
電話：	02-8968-0899 分機 0775	Email：	cassiewang@ib.gov.tw	
年度預算：	無	預算來源：	無	
目 標：	1. 透過汽、機車及微型電動二輪車等所有人投保強制汽車責任保險之機制，當被保險車輛因交通事故造成傷亡時，由保險公司負賠償責任，讓交通事故受害人可以迅速獲得基本保障，也兼顧維護道路交通安全與穩定社會秩序。 2. 因應民眾需求，鼓勵保險業者研議開發有助提升道路交通安全之相關保險商品，引導駕駛人改善其駕駛行為，並提升用路人安全保障			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. <u>迅速提供道路交通事故受害人基本保險保障</u> 持續督導產險業者及財團法人汽車交通事故特別補償基金迅速辦理強制汽車責任保險理賠及補償。	✓	✓	✓	✓
2. <u>強化宣導</u> 持續督導中華民國產物保險商業同業公會及財團法人汽車交通事故特別補償基金透過宣導活動、園遊會、數位媒體、拍攝微電影及宣導短片，及請各保險公司協請機車行配合檢驗機車之車主宣導，期從多元管道持續提升投保率。	✓	✓	✓	✓
3. <u>鼓勵保險業者研議相關保險商品</u> 因應民眾需求，鼓勵保險業者研議開發有助提升道路交通安全之相關保險商品，進一步引導駕駛人改善其駕駛行為，以促進道路交通安全。	✓	✓	✓	✓
4. <u>研議保險調整為從人因素之可行性</u> 參考日本等其他先進國家之保險經驗及制度，研議保險調整為從人因素之可行性。	✓	✓		
年度	113	114	115	116
預期成果：	迅速提供道路交通事故受害	迅速提供道路交通事故受害	迅速提供道路交通事故受害	迅速提供道路交通事故受害

	人基本保險保障。	人基本保險保障。	人基本保險保障。	人基本保險保障。
分年關鍵績效指標：	1. 強制汽車責任保險投保件數持續提升。 2. 辦理 50 場強制車險宣導活動。	1. 強制汽車責任保險投保件數持續提升。 2. 辦理 50 場強制車險宣導活動。	1. 強制汽車責任保險投保件數持續提升。 2. 辦理 50 場強制車險宣導活動。	1. 強制汽車責任保險投保件數持續提升。 2. 辦理 50 場強制車險宣導活動。
預期效益：	使汽、機車交通事故受害人，迅速獲得強制汽車責任保險基本保障，並促進道路交通安全、提升用路人安全保障。			
政策依據及相關計畫：	強制汽車責任保險法			

計畫名稱：	9-1 建立道路交通安全科技發展願景計畫 (提案：交通部交通科技及資訊司)					
權責部會：	交通部(交通科技及資訊司)	主辦機關：	交通部(交通科技及資訊司)、地方政府			
聯絡人姓名：	交通部交通科技及資訊司王世俠					
電話：	02-23492873	Email：	robert928@motc.gov.tw			
年度預算：	113 年：1,500 萬元 114 年：1,500 萬元 115 年：3,000 萬元 116 年：3,500 萬元	預算來源：	113 年：智慧運輸系統建設發展計畫 (110-113) 114-116 年：智慧運輸系統建設發展計畫 (114-117)(報院核定中)			
目標：	透過智慧運輸技術，提升科技輔助路口覆蓋率，並降低交通事故件數，以提高我國道路安全性和效率。					
工作重點：			推動年期			
			113	114	115	116
1. <u>推動科技輔助弱勢用路人安全通過路口計畫</u> 針對高齡者、視障、聽障等弱勢民眾，運用科技輔助其通過路口，提升安全性，增進便利性，減少意外發生機率，提高交通生活體驗滿意度。			✓	✓	✓	✓
2. <u>推動重點熱區路口警示安全計畫</u> 針對重點熱區，如學校周邊通學巷弄、易肇事無號誌化路口、熱區號誌化路口以科技輔助警示降低人與車、車與車潛在衝突。			✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115		116	

預期成果：	1. 完成5處科技輔助弱勢用路人通過路口方案。 2. 完成5處重點熱區科技安全路口警示系統方案。	1. 完成7處科技輔助弱勢用路人通過路口方案。 2. 完成7處重點熱區科技安全路口警示系統方案。	1. 完成10處科技輔助弱勢用路人通過路口方案。 2. 完成10處重點熱區科技安全路口警示系統方案。	1. 完成15處科技輔助弱勢用路人通過路口方案。 2. 完成15處重點熱區科技安全路口警示系統方案。
分年關鍵績效指標：	1. 弱勢用路人使用科技輔助系統滿意度平均達80%以上。 2. 計畫施作範圍之肇事率減少30%以上。	1. 弱勢用路人使用科技輔助系統滿意度平均達80%以上。 2. 計畫施作範圍之肇事率減少35%以上。	1. 弱勢用路人使用科技輔助系統滿意度平均達90%以上。 2. 計畫施作範圍之肇事率減少40%以上。	1. 弱勢用路人使用科技輔助系統滿意度平均達90%以上。 2. 計畫施作範圍之肇事率減少50%以上。
預期效益：	1. 提升科技輔助弱勢用路人體驗滿意度及安全性。 2. 降低交通熱區路口肇事率，營造安全幸福交通環境。			
政策依據及相關計畫：	交通部「2020運輸政策白皮書—陸運篇」策略40「導入創新科技提升事故防制成效」。			

計畫名稱：	9-2 道路交通安全改善技術發展計畫 (提案：交通部交通科技及資訊司)		
權責部會：	交通部(交通科技及資訊司)	主辦機關：	交通部(交通科技及資訊司)、地方政府
聯絡人姓名：	交通部交通科技及資訊司王世俠		
電話：	02-23492873	Email：	robert928@motc.gov.tw
年度預算：	113年：1,000萬元 114年：1800萬元 115年：1800萬元 116年：1800萬元	預算來源：	113年：智慧運輸系統建設發展計畫(110-113) 114-116年：智慧運輸系統建設發展計畫(114-117)(報院核定中)
目標：	針對人、車、路面向，藉由補助地方政府，鼓勵其與產官學研各界合作研發創新技術，應用交通科技輔助提升用路人安全，汲取試驗經驗作為後續推廣落實之基礎。		

工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
1. <u>規劃科技技術輔助道路交通安全發展方向</u> 盤點現行發展道路交通安全於科技輔助方面之需求，以及相關科技技術應用情形，訂定重點發展方向並據以辦理相關補助計畫事宜。		✓	✓		
2. <u>辦理補助地方政府科技改善交通安全相關計畫</u> 透過智慧運輸系統發展建設計畫，補助地方政府針對發展道路交通安全於科技輔助方面，進行研發科技技術並進行示範應用計畫。			✓	✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 完成道路安全於科技輔助之需求盤點。 2. 完成規劃補助地方政府與產、官、學、研各界合作研發改善交通安全科技技術機制。	1. 辦理補助地方政府研發與運用科技改善交通安全相關計畫。 2. 研發改善道路交通安全技術。	1. 辦理補助地方政府申請研發與運用科技改善交通安全相關計畫。 2. 研發改善道路交通安全技術。	1. 辦理補助地方政府申請研發與運用科技改善交通安全相關計畫。 2. 研發改善道路交通安全技術。 3. 彙整相關研發成果並建立推廣機制。	
分年關鍵績效指標：	完成改善道路交通安全技術研發補助作業要點。	1. 核定地方政府執行研發與運用科技改善交通安全相關計畫2案。 2. 完成改善道路交通安全技術研發文件2式。	1. 核定地方政府執行研發與運用科技改善交通安全相關計畫2案。 2. 完成改善道路交通安全技術研發文件2式。	1. 核定地方政府執行研發與運用科技改善交通安全相關計畫2案。 2. 完成改善道路交通安全技術研發文件2式。 3. 建立改善道路交通安全技術推廣機制1套。	
預期效益：	1. 鼓勵地方政府與產、官、學、研各界投入能量提升改善道路交				

	通安全技術研發。 2. 提升改善交通安全技術質與量之精進。 3. 促進實務領域應用新研發技術。
政策依據及相關計畫：	交通部「2020運輸政策白皮書—陸運篇」策略40「導入創新科技提升事故防制成效」。

計畫名稱：	9-3 道安改善專業人力及技術提升 (提案：交通部運輸研究所)			
權責部會：	交通部(運輸研究所)	主辦機關：	交通部(路政及道安司、運輸研究所)、地方政府	
聯絡人姓名：	交通部運輸研究所黃士軒			
電話：	02-23496859	Email：	andyhuang@iot.gov.tw	
年度預算：	每年度 2,615 萬元	預算來源：	公務預算	
目 標：	結合中央、地方及學界道安改善能量，分別透過「道安人員專業培訓」、「道安知識平台」、「事故多重肇因分析」、「道安專業輔導/諮詢團隊」等 4 面向，系統性整合各項道安改善策略，並建立道安人員專業培訓課程、輔導團隊等機制，建構道安改善專業能力，長期充實我國道安專業人力及道安改善需求，以及建立道安產業鏈之正向循環，促進道安改善專業人力及技術永續提升。			
工作重點：	推動年期			
	113	114	115	116
1. <u>道安人力專業培訓</u>				
(1) 以大專院校交通相關系所專業教育、道安從業人員在職訓練兩層面，提出適當之道安教育課程與相關教材規劃。		✓	✓	✓
與國內大專院校交通相關科系、學術組織或相關機關團體合作，推動建立道安人員專業培訓之長期運作機制，持續擴大培訓規模，充實道安產業專業人力。			✓	✓
2. <u>道安知識平台及多重肇因分析系統建立</u>				
(1) 蒐集國內外重要道安改善策略、改善成效及改善成效評估方法，建立系統性彙整各項改善策略及改善成效之道安知識平台架構與運作機制。		✓		
盤點我國事故多重肇因分析之所需資料來源、分析方法與系統架構，研提長期建置相關資料庫之可行機制，建立多重肇因分析架構。		✓		
整合交通部道安資訊平台相關功能，並與內政部警政署及其他相關機關、單位合作，推動我國事故多重肇因資料蒐集與分析系統、整合式道安知識平台建置。			✓	

建立長期運作機制，結合道安專業人力培訓，由中央與地方政府合作，補助地方政府推動各項道安改善策略，持續建立各項改善策略之改善成效，及推廣道安知識平台應用。			✓	✓	✓
5. 道安專業輔導/諮詢團隊 (1) 依據國家道路交通安全綱要計畫，由區域運輸發展研究中心(或其他專業輔導/諮詢團隊)協助地方政府分析轄內道路交通安全水準、研析重要課題及辦理教育訓練，並據以提出年度道路交通安全執行計畫。		✓	✓	✓	✓
盤點交通部、本所及地方政府各層級道安改善需求之道安改善輔導/諮詢需求，檢討區域運輸發展研究中心歷年執行道安改善相關輔導工作之經驗，據以建立道安專業輔導/諮詢團隊長期運作機制，並研提具體工作項目。		✓			
整合道安人員專業培訓、道安知識平台及多重肇因分析系統等機制建立，充實產、官、學、研各界道安專業人員與道安改善能量，扶植並協助地方政府建立符合需求之道安專業輔導/諮詢團隊。			✓	✓	✓
6. 建立道安專業人力投入道安產業之正向循環 檢討現有道路工程、交通工程及各項道安工作，研提道安專業人力(經適當課程訓練、交通工程技師等)實質投入道安改善工作的可行機制，並與中央機關、地方政府與相關社會團體(如技師公會)合作，建立道安產業鏈之正向循環。			✓	✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	1. 完成道安人力專業培訓運作機制，及道安專業課程教材。 2. 完成道安知識平台及多重肇因分析系統雛型架構。 3. 完成道安專業輔導/諮詢團隊之運作	1. 完成道安知識平台建立。 2. 與各機關、單位合作，提出道安知識平台、道安人員專業培訓、道安專業輔導諮詢團隊及事故多重肇因分析之推動配套措施，並啟動相關	1. 成立道安專業輔導、諮詢團隊，實際輔導地方政府建立道安改善專業能力。 2. 開設道安人員專業培訓相關課程。 3. 依據各機關、單位之實務需求，滾動檢討各項機制	1. 依據各機關、單位之實務需求，滾動檢討各項機制與配套措施。 2. 檢討中央、地方各級主管機關道安改善成效。	

	機制。 4. 協助地方政府完成年度道路交通安全執行計畫。	作業。	與配套措施。	
分年關鍵績效指標：	1. 完成道安專業課程教材。 2. 完成需求研商會議1場次及成果展現會議1場次 3. 完成至少6場道安教育訓練或專家座談。 4. 完成地方政府年度道路交通安全執行計畫(輔導)。	1. 完成道安知識平台建置。 2. 依據道安基本法，將推動機制與配套措施納入中央機關每年訂定之道安改善推動計畫，及地方政府每年訂定之道安改善執行計畫。 3. 完成至少6場道安教育訓練或專家座談。 4. 啟動事故多重肇因資料蒐集與分析。	1. 於1所大專院校合作開設道路交通安全改善課程。 2. 與國內大專院校交通相關科系、學術組織或相關機關團體合作，開設2場次以上道安從業人員在職訓練。 3. 輔導1縣市政府成立道安專業輔導/諮詢團隊。 4. 完成至少6場道安教育訓練或專家座談。 5. 完成事故多重肇因資料蒐集與分析系統建立。	1. 於2所大專院校合作開設道路交通安全改善課程。 2. 與國內大專院校交通相關科系、學術組織或相關機關團體合作，開設2場次以上道安從業人員在職訓練。 3. 完成至少6場道安教育訓練或專家座談。 4. 輔導1縣市政府成立道安專業輔導/諮詢團隊。 5. 完成4年度計畫成效評估。
預期效益：	透過本計畫，協助中央及地方政府建立道安改善專業能力，並整合中央及地方政府各項道安改善措施，系統性協助地方政府推動道安改善。			
政策依據及相關計畫：	交通部「2020運輸政策白皮書—運輸安全篇」道路安全策略4「深化交通安全教育及專業人才培力」。			
計畫名稱：	9-4 補助學、研單位發展道路交通安全相關研究計畫			

主辦機關：	國家科學及技術委員會 (工程處)	執行機關：	國家科學及技術委員會 (工程處)		
聯絡人姓名：	國家科學及技術委員會李玟				
電話：	02-27377049	Email：	pdl@nstc.gov.tw		
年度預算：	每年度 1,700 萬	預算來源：	公務預算		
目 標：	支持國內交通運輸領域之學術界基礎研究及人才培育，提升道路 交通安全相關技術之發展。				
工作重點：		推動年期			
		113	114	115	116
提升學術研究水準補助與道路交通安全相關之專題研 究計畫，並培育相關領域科技人才。		✓	✓	✓	✓
年度	113	114	115	116	
預期成果：	進行與道路交 通安全相關之 研究計畫，提高 運輸效率並創 造安全交通環 境。	進行與道路交 通安全相關之 研究計畫，提高 運輸效率並創 造安全交通環 境。	進行與道路交 通安全相關之 研究計畫，提高 運輸效率並創 造安全交通環 境。	進行與道路交 通安全相關之 研究計畫，提高 運輸效率並創 造安全交通環 境。	
分年關鍵 績效指標：	補助相關研究 計畫 15 件，培育 高級研究人才 50 名及研究論 文 20 篇。	補助相關研究 計畫 15 件，培育 高級研究人才 50 名及研究論 文 20 篇。	補助相關研究 計畫 15 件，培育 高級研究人才 50 名及研究論 文 20 篇。	補助相關研究 計畫 15 件，培育 高級研究人才 50 名及研究論 文 20 篇。	
預期效益：	推動交通安全學術研究計畫與人才培育。				
政策依據 及相關計畫：	道路交通安全法。				