

專案質詢

9-1-9-0235

立法院議案關係文書 中華民國105年4月13日印發

案由：本院許委員淑華，鑒於交通部已公布的統計資料，光是今年1至2月間，道路交通事故計48,333件，導致292人死亡、62,514人受傷！如此令人觸目驚心的數字，凸顯交通意外事件肇禍，已成為臺灣社會流行病症。建請交通部門應持續不間斷宣導「交通安全」觀念，提升「防衛駕駛」的認知，使「安全第一」觀念深入人心，產生「心行合一」的效果，才得以降低意外釀禍機率，大幅改善交通秩序。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、知名文學家梁實秋早在民國60年代即曾公開為文指出，交通亂象實際上是種社會道德問題，並指出：「車不讓人人讓車，我們的路上行人維持了傳統禮讓，什麼時候才能人不讓車車讓人？」時至今日，我們仍在致力推動「禮讓行人」的交通環境！這也顯見推展道路交通安全，關鍵仍是在駕駛人身上，除了駕駛技術的良窳外，重點更在於教育宣導駕駛素質、道德行為與守法精神，促使駕駛人牢牢遵守交通安全的各項規定。
- 二、事實上，依據車禍肇事情況所歸納出的三大不良駕駛習慣，包括「跟車太近」、「煞車太慢」以及「轉彎太快」。以上三點肇事原由，對於駕駛人而言，恐怕都是易犯之錯，甚至是不知覺中養成的不良駕駛習慣！因此，「防衛駕駛」的安全觀念必須時加宣導。所謂「防衛駕駛」，意指防衛本身或第三者的生命及財產免受不法侵害，必須具備在車禍發生前，能夠因應不同情況，作出有效預防的能力。也就是說，駕駛人若能時刻謹記「安全邊際」的概念，在行車時預留煞車緩衝時間與跟車距離，在前車緊急煞車時，能因應突發情形作出反應，即可避免車禍憾事發生，後跟車相對也得以安全。
- 三、進一步來說，宣導「防衛駕駛」，更在於強調無視交通狀況與交通條件作出危險駕駛的行徑，將會得不償失。舉例來說，日本曾進行「搶快超車行駛」的交通實驗，發現在全長120公里的道路駕駛情境下，實驗組一路盡可能超速及搶先超車，對照組則保持速限及安全跟

立法院第 9 屆第 1 會期第 9 次會議議案關係文書

車距離不任意超車，發現兩者抵達目的地時間差距不到 10 分鐘。但實驗組的駕駛到目的地時已疲憊不堪，並且有情緒緊張、血壓上升的問題，身心理狀況均不佳。由此顯見，違規駕駛既吃力又未省時，釀禍機率更是大增，如此危險行徑實在要不得。

- 四、此外，研究也顯示，在生理與心理上影響安全駕駛的最主要因素，則是疲倦與瞌睡、情緒壓力、疾病與體傷、酒精或藥物作用。其中，因飲酒超量仍執意駕駛汽機車而肇事的案例，更是層出不窮。事實上，近年來政府已透過修法加重刑責，明定刑法第 185 條之 3 的「不能安全駕駛罪」，以呼應社會對於安全的需求。然而，仍有人不顧自身與他人安危、酒後駕車，也成為社會潛藏危機。尤其是國軍人員負有護衛人民的天職，更嚴禁酒駕，以免自誤誤人。也因此，恪遵酒後不開（騎）車的原則，更是「防衛駕駛」必要認知，需要大家相互勸導與實踐。
- 五、更值得注意的是，青年駕駛汽機車肇事率，歷年來持續居高不下，此一現象中外皆然！顯見年輕朋友因血氣方剛影響駕駛態度，諸如為了耍帥、出鋒頭而開快車，或是為了炫耀自己的駕駛技術與膽識等，導致出現不安全駕駛的行為。對此，要減少青年交通事故，僅靠取締裁罰方式恐不易見效，必須理解青年心理，轉化成為宣導依據，擴大交通安全教育層面與呈現方法，才能深入青年心理，獲致說服成效。
- 六、交通安全宣導工作，看似平常卻極為重要，尤其是透過推廣「防衛駕駛」觀念，更是保障國人身家安全幸福的不二法門。例如相關的交通安全重要概念，諸如「失效的綠燈」（意指評估此時綠燈是否將轉為黃燈）、「無形的行人穿越道」（意指未劃有行人穿越道的路口）以及「行車緩衝時間與距離」等等，更應確實地反覆不斷宣教，讓所有駕駛人獲得足夠的行車知能。
- 七、此外，行駛高速公路或是長途開車時，行車前可先瀏覽交通部運輸研究所網站所提供的「交通服務 e 網通」服務，參看及時路況影像與事件狀況，做好路線規劃與準備；行車中，則可收聽相關交通播報廣播電台，持續獲知最新道路狀況，並具有提醒留心駕駛的警示效用。總之，交通安全唯賴大家以守法、「為他人安全」來維護，抑制個人衝動與疏忽，勇於負起維護公共秩序的責任，必能有效預防危險禍事降臨。