

115 年臺南市
「道路交通安全執行計畫」

經臺南市道路交通安全會報 114 年 12 月份會議通過
114 年 12 月 29 日核定

目錄

一、 背景及辦理依據

二、 願景目標

三、 臺南市事故特性及 114 年道路安全工作執行成果

四、 臺南市重要課題及實施對象

1. 整體面向

2. 人的因素

3. 車的因素

4. 路的因素

5. 運輸業因素

五、 期程

六、 推動策略、措施、行動方案與關鍵績效指標

1. 整體面向

2. 人的因素

3. 車的因素

4. 路的因素

5. 運輸業因素

七、 執行計畫與經費來源

八、 執行及定期滾動檢討機制

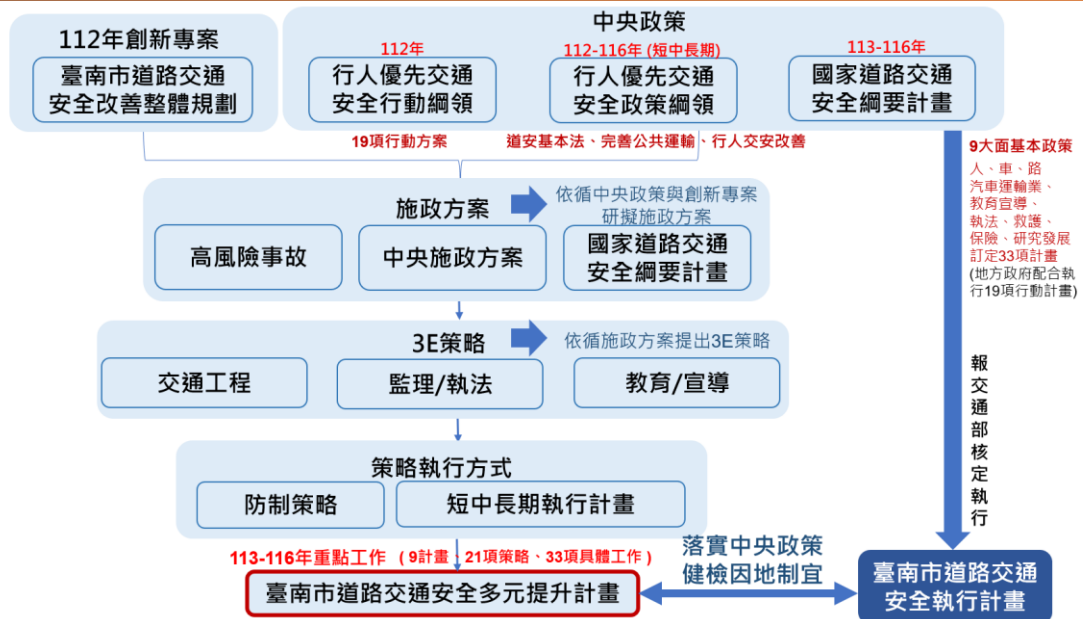
九、 結語

115 年臺南市「道路交通安全執行計畫」

一、背景及辦理依據

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、各級政府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」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）政府每年訂定「年度道路交通安全執行計畫」，爰此本市訂定「115 年臺南市道路交通安全執行計畫」。

臺南市道安未來重點工作項目執行流程圖



二、願景目標

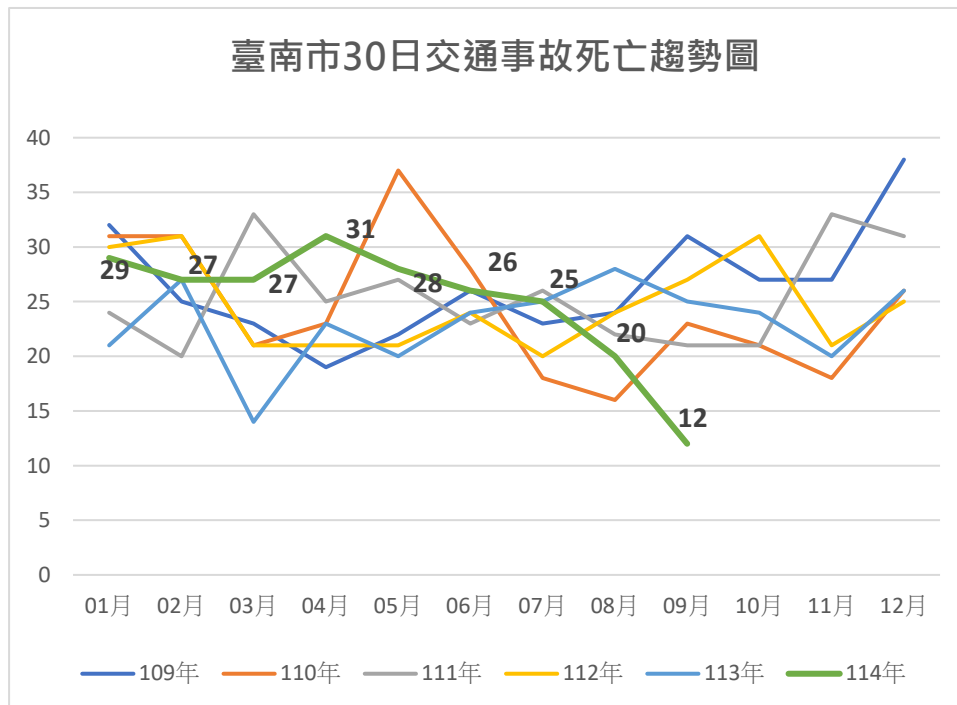
依據「國家道路交通安全綱要計畫(2024年-2027年)」及中央政策設定之目標值，以112年為基期，115年A1及30日內交通事故整體死亡人數及行人死亡人數須較112年下降22%。依據交通部道安資訊平台統計，本市112年A1交通事故死亡人數176人(基期)，預估115年A1交通事故死亡人數目標值為137人；本市112年A1行人交通事故死亡人數20人(基期)，預估115年A1行人交通事故死亡人數目標值為15人；本市112年30日內交通事故死亡人數296人(基期)，預估115年30日內交通事故死亡人數目標值為230人；本市112年30日內行人交通事故死亡人數28人(基期)，預估115年30日內行人交通事故死亡人數目標值為21人。

項目		月份	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二	合計
		目標值													
A1	總體	112年實際值	24	23	13	12	11	9	12	14	13	21	7	17	176
		115年目標值	14	15	13	12	10	9	11	11	11	14	7	10	137
	行人	112年實際值	3	3	1	1	1	0	0	3	0	6	1	1	20
		115年目標值	3	2	1	1	0	0	0	2	0	4	1	1	15
30日	總體	112年實際值	30	31	21	21	21	24	20	24	27	31	21	25	296
		115年目標值	21	21	16	17	19	17	20	19	19	21	22	17	20
	行人	112年實際值	3	5	2	1	2	1	1	4	0	6	2	1	28
		115年目標值	2	4	2	1	1	1	1	3	0	4	1	1	21

三、臺南市事故特性分析及 114 年道路安全工作執行成果

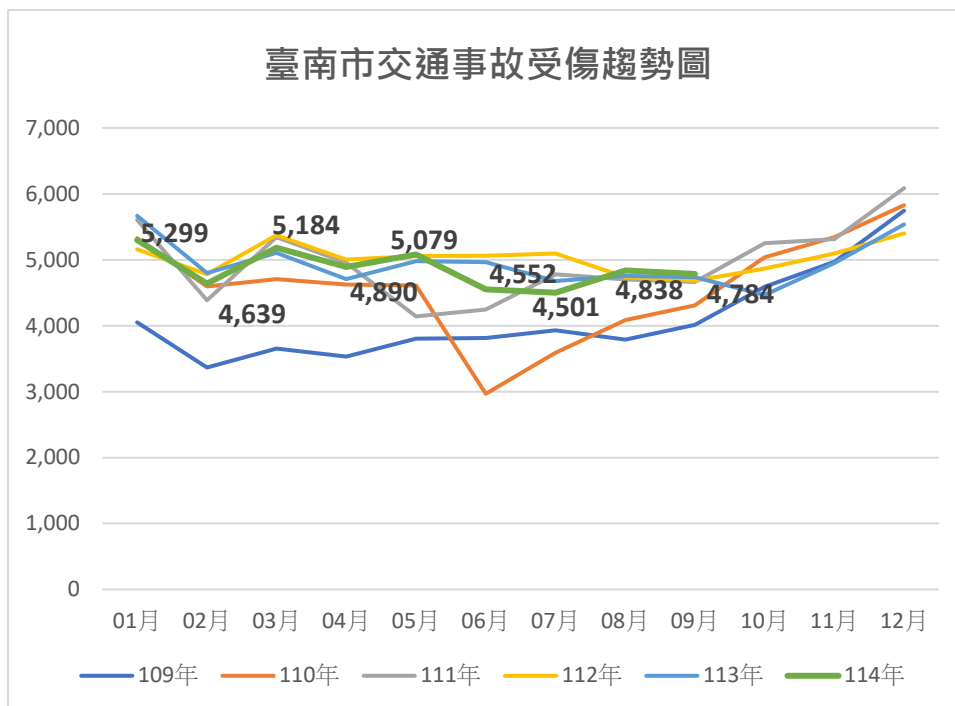
(一)109 年至 114 年 9 月份 30 日死亡交通事故分析

以交通事故趨勢分析,30 日交通事故死亡人數從 109 年 317 人、110 年 293 人、111 年 306 人、112 年 296 人、113 年 277 人。根據最新交通部道安資訊平台公布資料,本市 114 年 1-9 月 30 日死亡交通事故 225 人,較去年同期增加 18 人(增幅 8.7%),另觀察 114 年 5-9 月份 30 日死亡逐月遞減,且 9 月份為近 5 年度單月份新低,事故嚴重度情形持續趨緩。



(二)109 年至 114 年 9 月份受傷事故分析

以交通事故趨勢分析,近年雖呈現上升趨勢,114 年起有逐月呈現下降趨勢。簡言之,本市交通事故嚴重度已有所控制,雖受傷事故仍偏高,但已穩定朝向下降目標邁進。



(三)114 年 1~9 月 30 日內交通事故死傷人數統計

114 年 1-9 月 30 日交通事故死亡人數 225 人，年齡以 65 歲以上高齡者長者 106 人(47%)最多、運具以機車 148 人(65.8%)最多，增幅最大為自行車事故(較去年同期增加 8 人；增幅 32%)；行人及酒駕事故有明顯下降趨勢。

113 年 1-9 月交通事故受傷人數 43766 人，年齡以 18-24 歲 8541 人(19.5%)最多、運具以機車 35007 人(80%)最多、增幅最大為自行車事故(較去年同期增加 276 人；增幅 8.7%)最多，次高為高齡機車事故(較去年同期增加 371 人；增幅 7.0%)，機車事故、行人事故、酒駕事故與年輕機車族群均有明顯下降。

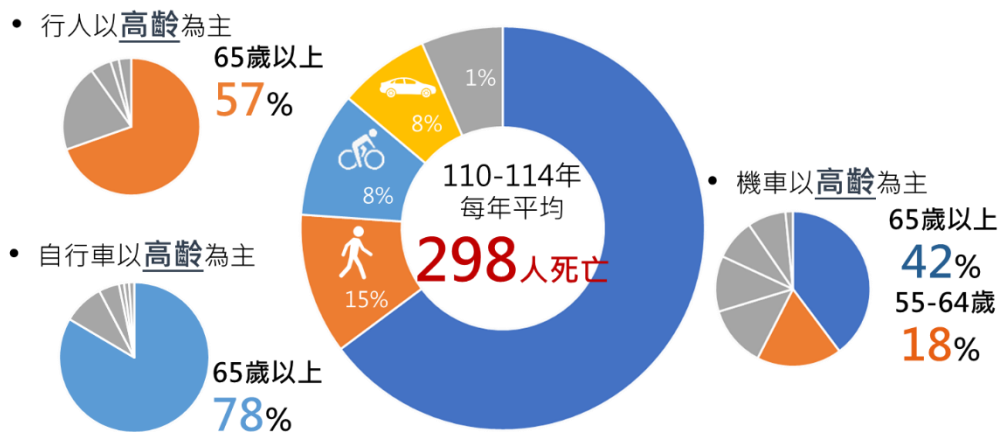
年度	總事故		機車		高齡者				年輕機車族群 (18~24 歲)	
					機車		行人			
	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷
114 年 1-9 月	225	43766	148 (66%)	35007 (80%)	66 (29%)	5703 (13%)	11 (5%)	317 (1%)	8 (4%)	7467 (17%)

113年 1-9月	207	44393	145 (70%)	35635 (80%)	65 (31%)	5332 (12%)	17 (8%)	329 (1%)	9 (4%)	8255 (19%)
同期 比較	8.7%	-1.4%	2.1%	-1.8%	1.5%	7.0%	-35%	-4%	-11%	-9.5%

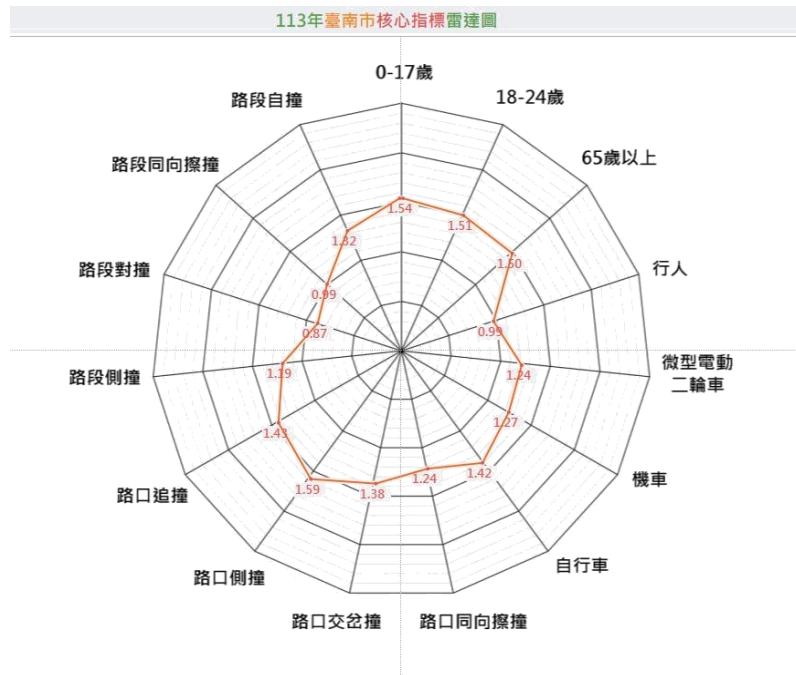
年度	行人		酒駕		自行車			
	死亡	受傷	死亡	受傷	腳踏車		微電二輪車	
					死亡	受傷	死亡	受傷
114年 1-9月	16 (7%)	888 (2%)	7 (3%)	632 (1%)	18 (8%)	2379 (5%)	7 (3%)	1074 (2%)
113年 1-9月	21 (10%)	938 (2%)	8 (4%)	709 (2%)	14 (7%)	2187 (5%)	3 (1%)	990 (2%)
同期 比較	-24%	-5.3%	-13%	-11%	5.9%	8.8%	75%	8.5%

(四)事故分析與原因探討

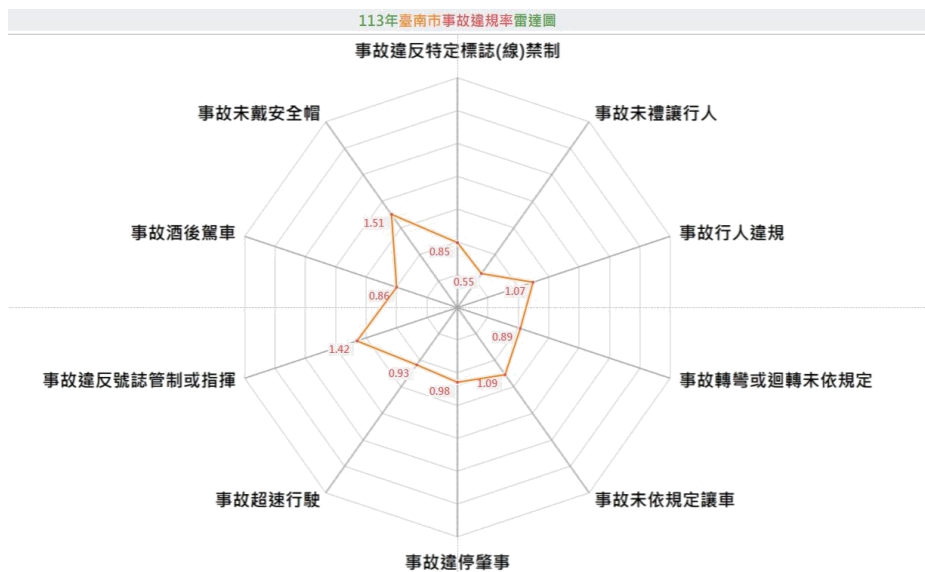
本市近5年(110年-114年8月)交通事故死亡特性分析，無論行人、自行車、機車事故，皆以65歲以上高齡長者主，撞擊型態則以側撞、自撞為主。高齡長者因視力、聽力及腦力等身心功能老化，使得騎乘機車、自行車、開車時所需平衡與控制能力衰退，行動與反應速度變慢，或因個人感覺、認知能力退化，及疾病造成特定功能障礙，面對道路複雜的交通環境無法有效應變，造成交通安全的隱憂。因此，如何維護長輩行的安全是當前刻不容緩的工作。



經統計 113 年核心指標得知，共有 12 項高於全國平均 (全國平均為 1)，分別為：0-17 歲、18-24 歲、65 歲以上、微型電動二輪車、自行車、機車、路口同向擦撞、路口交岔撞、路口側撞、路口追撞、路段側撞、路段對撞，應列為首要改善項目。



經統計 113 年行為指標得知，事故違規率高於全國平均之指標共有 4 項，分別為：事故未禮讓行人、事故未依規定讓車、事故違反號誌管制或指揮、事故未戴安全帽，應列為首要改善項目。



事故時段多集中於早晚通勤尖峰時段（7-9 時、16-18 時），而發生地點以市區道路及無號誌交岔路口為主，事故型態方面則以車與車 側撞、追撞與車輛自摔事故為主。事故肇因在改制前後雖分類不同，但「未依規定讓車」、「恍神分心」、「未保持行車距離」始終為前三大主因。從違規率雷達圖觀察，臺南市於「未依規定讓車」、「違反號誌」、「酒後駕駛」及「超速」等 指標仍高於全國平均，進一步印證違規駕駛行為與事故之關聯性。

整體而言，臺南市交通事故問題呈現出「機車主導、年輕肇事、高齡致命、市區密集、讓車爭議」等，未來應優先針對機車與年輕駕駛人族群進行行為改善介入，並加強市區道路安全設施、無號誌路口 之標線與路權引導，作為交通安全政策擬定之優先方向。

1. 事故運具

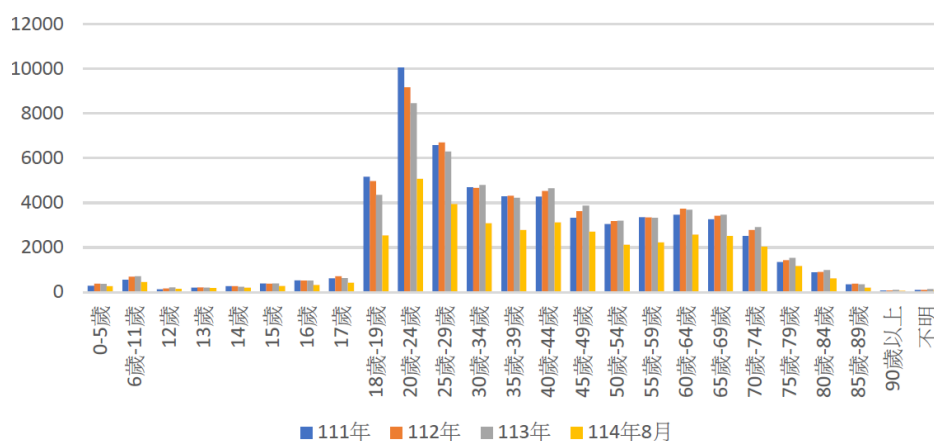
臺南市 111-113 年交通事故的運具類別統計顯示，機車在所有交通事故中占據了最大比例。無論是在 111 年到 113 年的各年度，機車的事故數量均遠高於其他類型的交通工具，特別是 111 年和 112 年受傷人數，分別為 48,507 人和 48,726 人，截至 114 年 1-8 月為止 31,210 人受傷，顯示機車的交通安全問題仍然是當前最大的挑戰之一。

涉入運具	111年		112年		113年		114年		總人數	總件數	比例
	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷			
大客車	0	6	0	2	0	2	0	4	14	14	0.01%
大貨車	0	27	1	21	1	19	1	18	88	85	0.04%
全聯結車	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0.00%
半聯結車	0	0	0	0	1	2	0	2	5	5	0.00%
曳引車	1	14	0	8	0	7	1	6	37	36	0.02%
小客車	22	1,685	17	1,870	20	1,977	22	1,363	6,976	6,224	3.56%
小貨車	0	299	5	273	1	202	3	134	917	888	0.47%
機車	213	48,507	202	48,726	189	47,723	138	31,210	176,908	144,897	90.35%
軍車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
特種車	0	4	0	3	0	4	0	6	17	17	0.01%
慢車	27	2,716	23	2,850	22	2,981	18	2,111	10,748	10,589	5.49%
其他車	0	23	0	21	1	25	1	12	83	83	0.04%
人-行人	27	1,257	28	1,170	30	1,136	16	731	4,395	4,388	2.24%
人-乘客	15	4,482	18	4,794	8	4,652	13	3,025	17,007	16,999	8.69%
人-其他	0	40	0	33	1	22	0	14	110	109	0.06%
非自然人 或不明	0	3	0	4	0	8	0	2	17	15	0.01%
總計	264	53,284	248	53,778	235	52,950	184	34,868	195,811	162,854	100.00%

2. 事故年齡

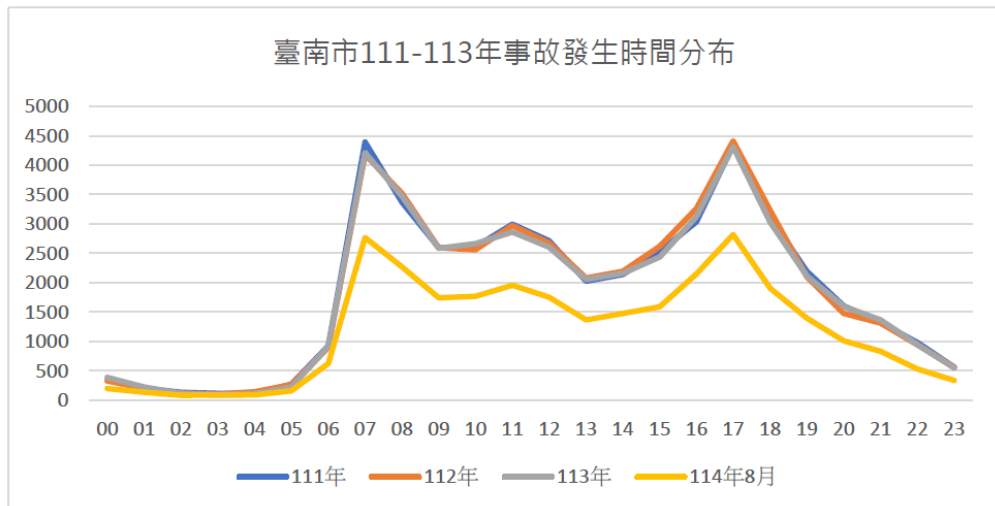
根據111-114年1-8月交通事故年齡統計表，該市交通事故的當事者年齡分佈顯示，20至24歲的青年當事者佔比最高，約為14.94%（總計32,760人）；接下來是25至29歲的年輕族群，佔比約為10.73%（總計23,521人），整體而言，臺南市的交通事故高危險群為20至24歲的青年人口，同時，65-74歲的高齡族群死亡事故人數相較其他年齡較為突出。

臺南市111-114年8月事故年齡人數趨勢



3. 事故時間

根據臺南市111至114年1-8月交通事故發生時段統計，如所示，交通事故主要集中於白天與傍晚時段，其中7時以及17時為事故發生最多的時段，占比分別為9.56%以及9.76%，事故高峰主要集中7-9時以及16-18時。



4. 事故地點

根據臺南市111-113年交通事故發生的道路類別統計，市區道路發生的交通事故數量最高，於111及112年，事故件數分別達到41,532件與41,777件，遠高於其他道路類別。綜合來看，市區道路的事故防範是臺南市減少交通事故的重點。

道路類別	111年	112年	113年	114年	總件數
省道	792	743	487	357	2,471
快速(公)道路	0	8	22	16	53
縣道	585	459	218	191	1,499
鄉道	347	522	310	236	1,468
市區道路	41,532	41,777	35,105	27,423	152,296
村里道路	1,251	692	753	537	3,374
專用道路	28	43	25	12	110
其他	150	531	386	248	1,387
總計	44,685	44,775	37,306	29,020	162,658

根據臺南市 111-114 年 1-8 月交通事故發生地點及號誌的統計，路口為主要事故位置，無號誌及行車管制號誌交岔路口是發生交通事故最多的地點。行車管制號誌路口一年大約會有13,000 件以上的數量，截至目前 114 年 1-8月也有 8,295 件事件發生，第二多無號誌路口的事故也多達 9,000件。

年度	路口					路段	總件數
	行車管制號誌	行車管制號誌 (附設行人專用號誌)	閃光號誌	無號誌	路口總計		
111 年	14,037	2,183	2,486	9,516	28,222	15,838	44,060
112 年	13,743	2,147	2,402	9,595	27,887	16,189	44,076
113 年	13,257	2,459	2,229	9,558	27,503	16,101	43,604
114 年 8 月	8,295	1,706	1,492	6,504	17,997	10,634	28,631

111至114年間，臺南市交通事故較多的行政區其中在永康區的事故數明顯較高，遠超其他行政區，總計26,533 件。其次為東區也是一個高事故發生區，為18,487 件。安南區也呈現較高的事故率，尤其是在112 年和113 年，事故數相較其他區偏高，事故總數達到了 14,339 件。從總體來看大部分事故發生在市區和交通繁忙的區域，如永康區、東區、安南區等。

5. 事故肇因

道路交通事故調查報告表(一)、(二)在 112 年 7 月開始改制，改制後初步分析研判索引表增加更多細項，例如「有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行」及「無號誌路口，支線道未讓幹線道先行」等，藉以強化事故成因統計分析的準確性，因此在此研究事故肇因會分為「改制前」以及「改制後」。

臺南市 111 至 114 年 1-8 月最常見的三項違規行為中，「未依規定讓車」最多，其次為「未注意車前狀況(舊)」以及「其他不當駕車行為」，在改制後「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」最多，其次為「未保持行車安全距離」以及「有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行」。從改制後前 20 大肇事主因含有「無號誌路口，支線道未讓幹線道先行」或是「無號誌路口，轉彎車未讓直行車先行」等肇因，可以看出未依規定讓車仍是臺南市事故主因。

案件主要肇因	111 年 1 月- 112 年 6 月	案件主要肇因	112 年 7 月- 114 年 1-8 月
其他未依規定讓車	16,927	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	15,256
未注意車前狀況(舊)	13,820	未保持行車安全距離	9,176
其他不當駕車行為	4,263	有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	7,446
違反號誌管制或指揮(舊)	4,248	其他不當駕車行為	6,528
未保持行車安全距離	4,076	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	5,585
左轉彎未依規定	3,525	起步時未注意安全	4,836
起步時未注意安全	3,209	左轉彎未依規定	4,009
未保持行車安全間隔	2,487	未保持行車安全間隔	3,743
不明原因肇事(舊)	1,779	闖紅燈直行	3,522
右轉彎未依規定	1,723	無號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	3,437

變換車道不當	1,603	其他未依規定讓車	2,374
迴轉未依規定	1,544	右轉彎未依規定	2,231
違反特定標誌(線)禁制(舊)	1,533	迴轉未依規定	2,184
逆向行駛	874	違反閃光號誌	2,083
違規超車	547	變換車道不當	1,901
倒車未依規定	547	無號誌路口，左方車未讓右方車先行	1,796
其他-開啟或關閉車門不當	474	車輛駕駛者-尚未發現肇事因素	1,227
車輛駕駛者-尚未發現肇事因素	453	相關跡證不足且無具體影像畫面，當事人各執一詞，經分析後無法釐清肇事原因	1,196
酒醉(後)駕駛	447	逆向行駛	1,183
橫越道路不慎	409	違反其他標誌(線)禁制	1,149

根據臺南市 111 至 114 年當事人個別肇因統計，111 年 1 月-112 年 6 月最常見的違規行為為「未注意車前狀況(舊)」，其次為「車輛駕駛者-尚未發現肇事因素」，此外第三為「其他未依規定讓車」，改制後最多為「車輛駕駛者-尚未發現肇事因素」，第二為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」，其次「無(物或動物)-尚未發現肇事因素」。

當事人個別肇因	111 年 1 月-112 年 6 月	當事人個別肇因	112 年 7 月-114 年 1-8 月
未注意車前狀況(舊)	33,926	車輛駕駛者-尚未發現肇事因素	25,335
車輛駕駛者-尚未發現肇事因素	24,151	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	24,337
其他未依規定讓車	17,485	無(物或動物)-尚未發現肇事因素	10,884
無(物或動物)-尚未發現肇事因素	15,209	其他不當駕車行為	9,209
其他不當駕車行為	7,108	未依規定減速	8,020
未依規定減速	5,929	未保持行車安全距離	7,762

未保持行車安全距離	4,502	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	3,673
違反號誌管制或指揮(舊)	4,415	左轉彎未依規定	2,893
左轉彎未依規定	3,918	未保持行車安全間隔	2,870
起步時未注意安全	3,484	闖紅燈直行	2,525
未保持行車安全間隔	2,714	起步時未注意安全	2,500
不明原因肇事(舊)	2,401	有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	2,222
違反特定標誌(線)禁制(舊)	2,056	無號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	1,590
右轉彎未依規定	1,970	違反閃光號誌	1,490
變換車道不當	1,798	無號誌路口，左方車未讓右方車先行	1,375
迴轉未依規定	1,643	其他未依規定讓車	1,306
違規(臨時)停車	1,246	觀看其他事故、活動、道路環境或車外資訊分心駕駛	1,240
逆向行駛	946	相關跡證不足且無具體影像畫面，當事人各執一詞，經分析後無法釐清肇事原因	1,214
違規超車	609	違反其他標誌(線)禁制	1,186
動物竄出	577	變換車道不當	1,017

6. 事故型態

根據111至114年1-8月交通事故類型與型態統計，前三大事故型態分別為「車與車側撞」、「車與車其他」及「車與車追撞」，三年合計件數分別為51,064件、27,763件與22,203件，尤其是側撞是第二多事故型態的兩倍之多，是需要多加關注的事故型態。

事故型態	111 年	112 年	113 年	114 年 8 月	總件數
車與車側撞	16,497	14,852	12,116	7,599	51,064
車與車其他	6,222	7,120	8,632	5,789	27,763
車與車追撞	5,603	6,161	6,298	4,141	22,203
車與車路口交岔撞	4,830	4,749	4,968	3,328	17,875
車與車同向擦撞	3,568	3,809	3,939	2,578	13,894
車輛本身路上翻車、摔倒	3,558	3,689	3,774	2,639	13,660
車與車對向擦撞	757	711	795	459	2,722
人與車穿越道路中	689	644	635	400	2,368
車輛本身其他	315	367	344	274	1,300
車與車倒車撞	348	343	356	252	1,299

(五)114 年道路安全工作執行成果

114 年度依據國家道路交通安全綱要計畫九大面向政策規劃 11 項計畫，落實各項重點計畫推動工作，並每月定期檢視進度，滾動式檢討精進，相關成果如下：

NO	計畫名稱	執行成果
1	1-1 永續提升行人安全計畫 對應綱要計畫： 1-1 永續提升行人安全計畫	<p>完善行人通行空間，是本市施政方針中的重中之重，透過重劃開發、新闢道路或道路路型調整，設置人行道，並透過機關或學校等退縮空間增設人行道及輔以劃設標線行人行道，以逐步增加本市人行道。</p> <p>此外，內政部國土管理署要求訂定人行空間分年改善計畫(含騎樓、人行道)，進一步檢討人行道具迫切改善之路段優先辦理，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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.路口行人安全設施改善完成 250 處。 2.增設人行道 7.04 公里、既有人行道改善 8.35 公里。 3.校園周邊暨行車安全道路改善 60 處 4.行人及高齡友善示範區，截至 115 年 1 月底工程預定進度為 14.5%，實際進度為 15%。 5.路側障礙物排除 76 處

NO	計畫名稱	執行成果
		6. 人行道障礙物排除 88 處 7. 騎樓整平 550 公尺 8. 施作易肇事路口改善完成 10 處 9. 非號誌化路口設置停讓標誌(線)完成 100 處
2	1-2 建立道路交通安全檢核制度及推動機制 對應綱要計畫： 1-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制	1. 與雲嘉南區域發展研究中心共同辦理中西區海安路一段、夏林路與永華路一段路口道路檢核。 2. 運用本市所建置之交通事故應用平台，利用平台碰撞構圖功能分析易肇事地點事故特性，精進改善工作；針對現行 A1 事故改善檢討皆已運用歷史碰撞構圖分析事故特性研提防制作為。
3	2-1 扎根高級中等以下學校交通安全教育 對應綱要計畫： 2-1 扎根高級中等以下學校交通安全教育	1. 交通安全教育師資增能培訓實施計畫 辦理教師系列研習，增進教學專業能力，共辦理 35 場次，共計 1,870 位教師參加。 2. 教師自行車安全教育研習及學生騎乘體驗營實施計畫 (1) 各校申請共辦理 39 場次，共計 2,560 人次參加。 (2) 114 年校園機車安全宣教計畫：共辦理 95 場次，共計約 8,980 人參加。 3. 安全過路口及交通安全主題館戶外體驗教學實施計畫 (1) 高中職共辦理 13 場次，共計約 1,100 人次參加。 (2) 國中小及幼兒園共辦理 36 場次，共計約 1,500 人參加，輔導本市所屬學校結合戶外教育課程，規畫安排至監理所站、大臺南交通教育主題館實地參訪「大型車內輪差與視野死角」體驗活動。 4. 「交安達人@TAINAN」交通安全知識大會考實施計畫 (1) 結合教育部因材網「因雄崛起」平台，透過遊戲提升學生交通安全認知總參加人次達到

NO	計畫名稱	執行成果
		<p>27,953 人次。</p> <p>(2) 首辦自行車大獎賽活動，活動結合交通安全知識、實地路考與單車維修技能考驗，透過「做中學」方式，深化學生交通安全觀念並增強正確用路態度與知能。</p> <p>5. 教育局於 111 學年度起函請各校於課程計畫中融入交通安全課程每年 2 小時，並於 114 學年度開始增加為每年 4 小時，關鍵績效指標推動已達 100%。另亦規劃多元體驗戶外課程或競賽(如上列 1 至 4)，供師生透過體驗與操作更加深化交通安全知識。</p>
4	<p>2-2 臺南市 114 年道路交通安全-停讓文化 2.0</p> <p>對應綱要計畫： 2-3 停讓文化 2.0</p>	<p>宣導策略採「分眾、分時、多元媒體」三大方向，建構全方位宣導網，並透過「自身管道」、「多元媒體」及「交通安全月整合行銷」達成高頻次、廣覆蓋的傳播目標。</p> <p>1. 數位社群與新聞整合 運用市府自有資源，針對不同受眾精準投放，強化道安資訊的滲透力： (1)官方 LINE 宣導發布 55 則，總觸及帳戶約 400 萬人。 (2)臉書「臺南 TODAY」：累計發布 99 則，維持每月穩定互動量。 (3)有線電視跑馬燈共發布 48 則。 (4)透過市政新聞發布主題式新聞稿 206 欄。 (5)媒合平面媒體露出主題式新聞稿 238 欄。</p> <p>2. 多元媒體宣導 針對行人及車輛之特性，採分眾方式宣導，結合電視、廣播及大眾運輸，強化市民通勤時的視覺與聽覺警示： (1)全國性電視台 2 則。 (2)於 4 家有線電視道安廣告宣導 6,480 檔。 (3)廣播電台進行廣播劇推廣播放 108 檔。 (4)13 家廣播電台宣導，共宣導 13,068 檔。 (5)電台主持人口播宣導 142 則。</p>

NO	計畫名稱	執行成果
		<p>(6)透過 3 家媒體投放平面報紙廣告，共 80 則。</p> <p>(7)設計 16 種宣導圖文透過網路媒體宣導，共獲 18,683 次點擊，總曝光率達 764,736 次。</p> <p>(8)公車車身廣告共刊登 80 面，涵蓋 11 條路線。</p> <p>(9)計程車車身安排 8 種不同態樣的道安宣導，共規劃 200 台。</p> <p>(10)安排戶外媒體電視牆 8 處，進行中外語宣導，總計播放 93,574 檔</p> <p>3. 交通安全月整合行銷</p> <p>針對交通安全月進行高強度宣導，從實體文宣到社群引流全面佈建：</p> <p>(1)製作摺頁 10,000 張、布條 240 條、關東旗 100 組、海報 200 張及 20 面手拿板。</p> <p>(2)全國性電視台宣導 1 則；地方有線電視廣告宣導 6 家，總計播放 1,280 檔。</p> <p>(3)於 5 家廣播電台宣導，共 638 檔</p> <p>(4)於 Google 網路社群規劃 2 種關鍵字廣告宣導圖文，點擊次數達 5,767 次，曝光數突破 958,267 次。</p> <p>(5)2 家平面報紙廣告，刊登 5 則。</p> <p>(6)戶外媒體電視牆宣導，共播放 9,713 次。</p> <p>(7)公車車身廣告 5 條路線共 10 面。</p> <p>(8)計程車車身廣告 20 台。</p> <p>(9)有關交通安全知識與態度調查研究報告部分，為量化宣導效益，本小組特別針對市民進行交通安全認知研究，規劃 18 項核心題目。深入分析「行人專心過馬路」、「路口停讓行人」等重要道安認知。其中行人用路觀念知悉度達 94.2%；路口停讓行人知悉度達 93%以上。</p>
5	2-3 臺南市 114 年道	1. 114 年度結合路老師辦理高齡交通安全宣講共計 96 場次，宣導 3,064 人次，讓年長者交通安全宣

NO	計畫名稱	執行成果
	路交通安全-在地化互動式強化高齡交通安全 對應綱要計畫： 2-4 在地化互動式強化高齡交通安全	講深入社區鄰里與偏鄉地區。 2. 為建立高齡者及學生對於大型車視野死角及內輪差、非號誌化路口正確之行車安全觀念，114 年度辦理大型車視野死角及內輪差、非號誌化路口實地體驗共計 44 場，宣導 3,612 人次。
6	5-1 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫 對應綱要計畫： 5-2 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫	1. 每 4 個月運用公車動態資訊系統 OMS，抽查本市市區公車業者於系統顯示超速告警的資料路線與駕駛，並向業者調閱行車紀錄器佐證資料查證，對於市區公車駕駛超速違規態樣進行裁處。 2. 114 年計抽查 62 名駕駛超速案件，經查證後共計裁處業者 18 件超速案件，市區公車業者亦已配合自主安全管理並對駕駛長實施行車安全教育訓練，共同防制超速違規。
7	6-1 加強取締重大交通違規計畫 對應綱要計畫： 6-1 加強取締重大交通違規計畫	定期追蹤各轄區持續強化防制交通事故，有效降低傷亡人數，爰精進規劃「順安 2.0」專案，執法重點如下： 1. 路口精準執法、警力統合區域聯防，依據 113 年至 114 年上半年交通事故數據分析易肇事路口，提報為專案執法路口。整合鄰近路口規劃區域聯防機制，統合鄰近派出所警力依熱時分析，各所每日編排 2 至 4 小時「順安 2.0」執法專案勤務，共同防制事故。 2. 強制執法作為：提報執法路口加強違規攔查取締，如路口不易實施攔查，得依道交條例第 7-2 條逕行舉發取締(不含民眾檢舉、科技執法設備舉發)，計入專案績效統計。 3. 不限時段全日加強防制：各項線上勤務協同加強執法、守望，以增加易肇事路口見警率，全日時段於執法路口取締案件均計入專案績效統計。 4. 執法項目新增：除原規劃取締 10 項交通違規項目，另新增未依規定迴車，強化防制作為。

NO	計畫名稱	執行成果
		<p>執行成效：</p> <p>針對四大族群主要肇因與違規項目重點取締，111年取締456,557件、112年取締479,797件、113年取締377,011件，前三年取締平均404,455件，設定114年度目標48萬件，114年取締共計575,429件，辦理達成率120%。</p>
8	<p>6-2 建置科技執法設備</p> <p>對應綱要計畫： 6-2 協助地方政府建置科技執法設備</p>	<p>配合易肇事路口高風險肇因及違規事項強化取締項目：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 警察局綜整分析113年各易肇事路口件數，並參酌歷年重大交通事故事件及地方民意，於114年度規劃新增「成大醫院門診大樓前小東路段公車站牌周邊」、「南區西門路藍晒圖前」、「歸仁區歸仁圓環」、「歸仁區站前北路(高鐵3號出口)」等4處，及系統擴充「南區金華路與健康路口」、「歸仁區高鐵U型車道後半段」等2處。(共計完成6處) 2. 科技執法取締項目以「闖紅燈」、「違規停車」、「車輛不停讓行人」、「超速」、「轉彎未依規定」等高風險肇因違規列為執法重點。 <p>執行成效：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 年度目標5處，114年新增4處、系統擴充2處，共計6處，辦理達成率120%。 2. 高風險肇因違規年度目標6萬件，114年取締共計77,645件，辦理達成率129%。
9	<p>7-1 強化道路交通事故 急救護系統計畫</p> <p>對應綱要計畫： 7-1 強化道路交通事故急救護系統計畫</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建構智慧化緊急醫療救護資訊網絡，對於道路交通事故之傷病患運用跨機關(各級醫療院所)資訊協作，將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。 <p>執行成效：</p> <p>114年執行交通事故傷者急救護27,031人次，其中已呈現到院前無呼吸心跳者則為91人次，藉由同步傳輸傷者生命徵象予本市醫療</p>

NO	計畫名稱	執行成果
		院所，有利及早因應進行急救準備，增加傷者存活機會。
10	9-1 弱勢行人對車告警系統 對應綱要計畫： 9-1 應用科技強化行人與路口安全計畫	為推動科技輔助弱勢用路人安全通過路口，結合智慧有聲號誌、視障導引標線及導盲磚等無障礙設施改善之示範城市，改善視障者通過路口之危險性，期望達成以科技滿足用路人安全便利通過路口之目標，相關執行成效如下： 1. 完成 20 台計程車 App 安裝與教學。 2. 完成 70 台公車串連 API。 3. 完成 10 位年長者啟動測試。
11	9-2 臺南市重點路廊整合改善計畫 對應綱要計畫： 9-2 道路交通安全改善技術發展計畫	1. 新港社大道智慧路廊交通整合計畫： (1) 建置新市區新港社大道智慧路廊動態號誌系統，並整合社內產業道路路口半觸動號誌，自動延長綠燈秒數，提升南部科學園區通勤車流續進及紓解效率。 (2) 導入車牌辨識系統提供執行未定期檢驗排氣車輛追蹤，以及搭配空氣品質偵測器。 (3) 整體路網晨峰降低 16.3% 旅行時間，昏峰降低 15.1% 旅行時間。 2. 南科園區通勤道路交通設施改善計畫： (1) 建置西拉雅大道/台 19 甲路口智慧動態號誌系統，依車流情形適當分配車多方向綠燈。 (2) 路口停等延滯於晨峰時段降低 18%、昏峰時段降低 36%。

四、臺南市重要課題及實施對象

(一) 整體面向

臺南市幅員遼闊(面積 2,191 平方公里六都第 3、道路長度 5,016 公里全台最長)，都會與鄉鎮並存，65 歲以上高齡人口 19.6% 比例偏高，民眾多偏好私人運輸工具(汽機車持有率 1.15 輛/人；六都最多)，發生交通事故風險性也較高，相較其他屬

於都會型大眾運輸較為發達的直轄市(6 都唯一無捷運之直轄市)，在事故防制作法更具難度與挑戰性。

為有效掌握本市交通事故特性，本市辦理「臺南市道路交通安全改善整體規劃案」，透過 107 至 111 年共計 5 年事故大數據分析，據分析資料顯示，事故車種以「機車」最多(死亡事故約占 66%、受傷事故約占 81%)、死亡事故以「65 歲以上高齡者」最多(約占 46%)、受傷事故以「18-24 歲年輕族群」最多(約占 27%)，以發生於路口事故最多(約占 63%)，且最常發生事故主因包含未依規定讓車、超速、違反號誌管制與指揮等肇因。

高齡與年輕高風險族群皆使用機車發生交通事故最多，且中南部縣市皆有類似的事實情形，民眾日常生活已仰賴使用機車，便捷與可及性較高，已不太輕易轉換使用其他運具(如大眾運輸)，且機車的防護力較弱，發生交通事故所產生傷害較其他運具來的嚴重，在幅員廣大的地方南來北往，發生交通事故風險(曝光量)當然也較高，也是本市交通事故高的主因。

交通安全是無可替代的價值，市長黃偉哲非常重視各項交通安全工作推動，黃市長上任以來，道安會議從未缺席皆親自主持、責成各局處橫向聯繫，積極改善台南交通，包含交通大執法、爭取中央補助與自籌經費投入道路與人行空間改善等。114 年度全方位推動「臺南市道路交通安全多元提升計畫」，包含工程改善、重點執法、守護高齡、公共運輸、道安宣導等，涵蓋 9 大重點計畫、21 項推動策略、33 項具體執行工作。115 年更滾動檢討精進各項計畫，並以人為本推動各項交通政策，以及依據最新立法通過「道路交通安全法基本法」，南市府將與中央齊心努力，共同攜手建構安全用路環境。

(二)人的因素

隨人口結構高齡化趨勢，近 5 年 65 歲高齡交通事故持續攀升，依 114 年 1-9 月(前三季)分析資料顯示高齡事故死亡所占比率約占 47%以上，以使用運具進行分析，以使用機車最多(62%)、行人步行(10%)次之，而高齡無照駕駛占比 14%。以年齡層分析，機車事故多集中於 65-74 歲仍具相當活動能力的初老族群。此外，75-84 歲以上族群發生自行車事故與步行時發生事故傷亡比例亦較高，顯示降低高齡者事故風險，需著以高齡者使用機車、自行車及高齡行人等用路人作為重點改善。

近年交通事故受傷特性分析，以 18-24 歲居多(約占總受傷事故數 20%)，許多都是初領駕照年輕族群，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，由於目前機車考照過於簡易，以致於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。因此，如何提高年輕族群正確用路觀念，包含對於交通法令、實際道路駕駛技能熟悉程度等，以期降低相關常見事故原因發生情形成為重要課題。

部分民眾用路人欠缺正確用路觀念與存在投機違規心態，多數貪圖方便下衍生違規行為(如違規停車、路口未停讓、闖紅燈、超速駕駛、酒後駕車、行人任意穿越道路、未戴安全帽等)，而發生交通事故造成傷亡，需要透過教育及宣導持續強化民眾路口停讓與正確用路觀念，以及藉由警方強力執法手段導正用路人違規行為。

(三)車的因素

機車具備機動性高、購置成本低之代步工具，為中南部民眾普遍持有且最常使用之交通工具。截至 114 年 10 月本市監理

機關最新統計，本市重型機車 1,335,807 輛、輕型機車 51,517 輛，合計約達 138.7 萬輛，平均每人持有 0.75 輛機車。此外，機車體積小，行駛道路容易在大小車陣中穿梭，或車輛行車因視野死角，導致其他汽機車駕駛人不易發現機車存在而造成危險。機車先天上有穩定性差的缺點，沒有外層車體防護（俗稱肉包鐵），一旦發生交通事故，往往會造成騎士或乘員嚴重傷害。另因國內道路環境車輛密度高，使得騎乘機車的危險性除發生事故當下的傷害外，還有撞擊或摔倒後因其他車輛而再造成二次傷害的情況也屢見不鮮。以近 5 年數據統計，本市每年機車死亡事故 201 人（占總體事故 70%）、機車受傷事故 46,030 人（占總體事故 81%），如何提升機車用路安全乃刻不容緩之工作。

本市自行車事故相較其他各都偏高，也是需要積極防制事故族群。由於自行車以人力作為動力，使用者多為年輕族群與高齡長者，屬於較為弱勢的用路族群。而近年來興起的新運具「微型電動二輪車」（簡稱微電車），由於不需考取駕駛執照，在沒有駕駛技術及用路駕駛觀念檢測下即可上路，倘缺乏正確用路觀念容易發生交通事故。以 113 年交通事故統計為例，本市自行車事故 26 人（含微電車 4 人）、自行車受傷事故 4293 人（含微電車 1345 人）。自行車事故雖然占總事故比不高（死亡約占總事故數 11%、受傷約占總事故數 7%），但近年來有上升趨勢，尤其以微型電動二輪車受傷事故最為顯著（109 年 792 人上升至 113 年 1345 人，增幅 69.8%），因此，如何降低自行車事故是目前需面對課題。

（四）路的因素

本市幅員遼闊，都會與鄉鎮並存是本市特色，根據近 5 年交通事故資料進行分析，縣市合併前原縣區（如龍崎、柳營、白河區等）交通事故死亡率較高、原市區（如中西區、東區、北區等）交通事故受傷率較高；而事故道路等級以市區道路最多、事

故地點以有號誌交岔路口為主。就事故發生地點而言，原縣區交通事故死亡率較高，應強化速度管理措施來降低事故嚴重度，原市區交通事故受傷率較高，應推動易肇事路段口改善。

行人通行方面，本市都市發展較早巷道路幅寬度有限，因而未能全面納入人行空間，惟健全人本環境是本市重要推動方向，相關局處亦通盤考量並積極改善人本通行環境，在都市計畫通盤檢討新闢道路設計時，依市區道路建設規定納入人行空間配置，在既有市區道路路平工程，亦通盤檢討車道配置、人行道及庇護島設置，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重點。

根據本市交通事故碰撞型態，路口以同向擦撞、交岔撞、側撞、追撞居多，路段以側撞居多。路口側撞發生時，多數轉彎車普遍未禮讓直行車行為；路段側撞發生時，許多肇因以起步未注意與直行車發生碰撞。此外，自撞事故也有上升趨勢，以衝出路外撞到護欄、號誌、路樹、電桿等固定設施發生事故。因次，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段口，應強化道路設施與相關指示、減少路側障礙物等，並依交通事故態樣進行改善，以期提升道路交通安全。

(五)運輸業因素

根據近年來本市交通事故發現，該事故車種中有越大型車輛，該事故當事人死亡率越高；相對應的當事人乘坐車輛越小，死亡率越高。小型車輛因小體積結構危險性高，而大型重型車輛，在撞擊時能承受較巨大之撞擊動能，故較不易造成車輛內人員死傷，但其龐大車體反而因動能大，不易操控導致失速，造成其他車輛人員死傷。

從大型車涉入事故而言，行人及自行車當事人死亡率為小型車當事人死亡率 10 倍以上，機車當事人死亡率亦為小型車當事人 4.7 倍。深入分析本市近 5 年大型車案件導致死亡事故，從 109 年 45 人下降至 113 年 34 人(下降 24%)呈現下降趨勢；但受傷事故從 109 年 823 人上升至 112 年 945 人(上升 15%)，而主要駕駛人集中 65 歲以上。

大型客運車輛(如遊覽車、市區公車、公路客運等)因車輛體積大、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。現行機制由監理機關進行車輛與人員監管，以及公司營運查核。行政面有公路法與汽車運輸業管理規則皆有明定相關管理機制，由於交通事故往往僅有瞬間發生，如何加快提前對於異常事件進行告警，加強督導業者落實管理，以期有效提升管理效率及道路交通安全。

本市所轄貨運三業 300 餘家(汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業)是貨物運輸的主力，所屬車輛也都較為龐大，倘發生交通事故所造成傷害也較為嚴重，如何從源頭管理，讓貨運三業業者落實自主管理，除駕駛人與車輛需保持妥善外，不超速行駛、闖紅燈等違規情事發生，並納入科技輔助駕駛，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。

五、期程

本計畫辦理期程為 115 年 1 月至 12 月。

六、推動策略、措施、行動方案與關鍵績效指標

(一)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

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：從人本交通空間規劃設計面向出發，優化行人通行環境，讓行人能公平合理享有相同的道路空間，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」、「行人及高齡友善示範區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」等項目改善。

完善行人通行空間，是本市施政方針中的重中之重，透過重劃開發、新闢道路或道路路型調整，設置人行道，並透過機關或學校等退縮空間增設人行道及輔以劃設標線行人行道，以逐步增加本市人行道。

此外，內政部國土管理署要求訂定人行空間分年改善計畫(含騎樓、人行道)，進一步檢討人行道具迫切改善之路段優先辦理，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」、「行人及高齡友善示範區」、「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

權責部會：	臺南市政府	主辦機關：	工務局、交通局
聯絡人姓名：	臺南市政府工務局(楊怡君)、臺南市政府交通局(鄭宇傑)		
電話：	(06)6322231#6862	Email：	cancerpig@mail.tainan.gov.tw
年度預算：	9000 萬元(工務局) 1000 萬元(交通局)	預算來源：	內政部國土署 交通部
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」、「行人及高齡友善示範區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」等 6 項行動方案。		
對應綱要計畫：1-1 永續提升人行安全計畫			
工作重點：			
1. 路口行人安全設施改善 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，減少危險路口與用路衝突意外，保障行人安全。			
2. 改善人行道 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，並注意人行道整體環境品質與功能提升，建構友善無礙環境。並積極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 為減少路口交通事故高傷亡率，及 24 歲以下年輕族群道路交通事故高傷亡率，優先針對易肇事路口、各級學校校園周邊及校內危險道路進行改善檢討。			
4. 行人及高齡友善示範區 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示範區域。			
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	115
預期成果：	<ol style="list-style-type: none"> 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示範區。 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：	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路口行人安全設施改善處數之總和 50 處。 2. 施作人行道改善長度之總和 2 公里。 3. 施作校園周邊改善學校處數之總和 20 校。 4. 施作示範區處數之總和 1 處。 5. 施作路側障礙物移除改善辦理之總和 1 處。 6. 作人行障礙排除處數之總和 5 處。 7. 施作騎樓整平長度之總和 200M。 8. 年度施作易肇事路口改善處數之總和 10 處。 9. 非號誌化路口設置停讓標誌(線)處數之總和 100 處。
預期效益：	<ol style="list-style-type: none"> 1. 積極改善路口人行道安全通行環境，建置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。 2. 積極推動改善提升人行道綠帶美質與共同管溝之設置，預期可整體完善步行環境。 3. 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，以提升道路交通與人行安全。 4. 改善路口與路側障礙物清除與違規占用，有效確保無障礙通行空間。 5. 校園周邊與相關通學路徑廊道之人行路網規劃改善，擴大本計畫補助推動效益。 6. 本計畫藉由路側障礙物、公共設施與共同管線之統合檢討，改善整體街道安全與環境品質。
政策依據及相關計畫：	112 年 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」。

(二)政策面向二：推動道路交通安全教育，並推廣道路交通安全宣

導活動

1. 扎根高級中等以下學校交通安全教育

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，本市持續配合中央政策進行交通安全各項課程規劃與安排，以加強學生交通安全的認知能力及通過路口應變能力，並強化交通安全教育核心課程研習與教導系統性計畫性推動各校交通安全教育課程模組教育及教師教學知能。

行動計畫：2-1 扎根高級中等以下學校交通安全教育

權責部會：	教育部、交通部 (路政及道安司)	主辦機關：	臺南市政府教育局
聯絡人姓名：	臺南市政府教育局教師龔毅倬、約僱人員洪于嬭		
電話：	06-2991111#8393	Email：	kung@tn.edu.tw edu431@tn.edu.tw
計畫預算：	193 萬元	預算來源：	道安預算
目標：	透過融入及體驗式教學活動設計，以生動活潑方式教學，有效推動學生交通安全教育，使交通安全教育紮根工作更為落實。		
對應綱要計畫：2-1 扎根高級中等以下學校交通安全教育			
工作重點：			
一、 <u>分項工作規劃</u> ：			
6. 教師增能與學生通學交通安全研習實施計畫			
7. 交通安全主題館及大型車安全體驗教育推廣實施計畫			
8. 教師自行車安全教育研習及學生騎乘體驗營實施計畫			
9. 「交安達人@TAINAN」自行車大獎賽實施計畫			
10. 「交安達人@TAINAN」交通安全知識大會考實施計畫			
二、 <u>推動重點</u> ：			
1. 加強學生交通安全的認知能力及通過路口應變能力，減少因疏忽造成人員生命財產的損失。			
2. 強化交通安全教育核心課程研習與教導系統性計畫性推動各校交通安全教育課程			

<p>模組教育及教師教學知能。</p> <p>3. 學生安全通過路口、大型車視野死角及內輪差教育、學生騎腳踏車技術與狀況處置、腳踏車騎乘安全教學、交通教育主題館學生訪體驗教學、交通安全教育分站闖關活動、交通安全入口網知識教學與運用教學、因材施教「因雄崛起」交通安全知識大會考。</p> <p>4. 指導學童實踐交通規則，養成遵守交通規則和維護交通秩序的良好習慣，根絕交通事故之發生。</p>	
年度	115
預期成果：	<p>1. 學生提升過路口及自行車騎乘安全。</p> <p>2. 經體驗課程學習進而落實深化到態度並影響自身守法及正確交通安全行為。</p>
分年關鍵績效指標：	<p>1. 辦理教師系列研習，至少 20 場次以上。</p> <p>2. 辦理各校師生體驗活動，至少 30 場次以上。</p>
預期效益：	<p>停讓文化深植於心，行人路口停看聽、車輛路口慢看停，有效並降低路口行人交通事故死傷人數。</p>
政策依據及相關計畫：	<p>112 年 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」。</p>

2. 停讓文化 2.0

對應課題：當前部分用路人對交通安全觀念的認知仍有提升空間，且未能完全消除違規僥倖心理，致使在關鍵的路口場景中，「停車再開」及禮讓行人的核心觀念與行為將持續加強落實。

策略摘要：全面深化路口「停讓文化」，將採中央部會與地方政府攜手合作模式，推動全國統一的重點主題宣導，最終目的為達成駕駛人路口「停車再開」的行為內化與習慣養成。

為有效協助用路人建立正確的交通安全認知，並逐步優化駕駛行為，本市將配合中央規劃，聚焦於全國統一的重點主題進行宣導。主要涵蓋路口停讓行人、非號誌化路口禮讓，以及最終目標路口停車再開等核心用路習慣。宣導方式將延續中央與地方攜手合作的精神，由中央部會負責統一製作文宣素材，再由地方政府及相關部會運用全國綿密多元的通路進行宣傳與推廣。期望透

過持續且一致性的提醒，協助用路人內化路口停車再開的行為，進而共同達成降低事故、提升整體用路安全的目標。

行動計畫：2-2 臺南市 115 年道路交通安全-停讓文化 2.0

權責部會：	交通部(路政及道安司)	主辦機關：	臺南市政府新聞及國際關係處
聯絡人姓名：	臺南市政府新聞及國際關係處書記王繹琰		
電話：	06-2991111#8076	Email：	TON111@mail.tainan.gov.tw
計畫預算：	200 萬元	預算來源：	交通部
目標：	1.藉多元媒體宣導，建立民眾停讓文化和交通安全正確用路觀念，帶動社會改善交通秩序。 2.加強高風險族群（年輕人、高齡者）的防禦駕駛觀念。		
對應綱要計畫：2-3 停讓文化 2.0			
工作重點：			
宣導素材製作： 1. 依循交通部官方主軸，結合在地化文案，確保每月至少產製一組社群宣傳素材並準時推播。 2. 配合各相關局處需求，撰寫專業新聞稿或專欄報導，強化政策曝光度與宣導強度。			
藉由多元媒體通路（如電視、網際網路、社群、報章雜誌等）及跨局處行銷及推廣以下觀念：			
1. 駕駛人 為落實「停讓文化」，駕駛人行經路口時，務必遵守路口行人優先原則，遇有行人穿越時應「停車」讓行人先行。同時，必須養成防禦性駕駛習慣，行經路口應降速慢行，確認安全無虞後再通過。			
2. 行人 為確保自身安全，行人應確實遵守交通規則，包括依循行人號誌、不闖紅燈、不在路段中任意穿越，並走行穿線。此外，行人須具備防禦自保觀念：路口綠燈秒數不足時應等待下一輪；過馬路時，更應避免使用手機，專注於周遭路況。			
年度	115		
預期成果：	1. 駕駛行為改善：駕駛人於路口能確實執行「停車再開」，並主動「停讓」行人先行。 2. 行人用路規範：提升行人對交通號誌的遵守度，並養成「走行穿線」的習慣。 3. 特定族群強化：強化高齡者交通安全宣導的觸及率與認知度。		
分年關鍵績效指標：	1. 車輛路口停讓觀念，知悉度達 70%。 2. 行人正確用路觀念，知悉度達 70%。		
預期效益：	確保「停讓文化」能深植市民心中並落實於日常用路行為。透過養成駕駛人路口「停車再開」的習慣，將有效降低路口行人交通事故死傷人數。同時，藉由持續強化高齡者道路安全宣導，達成		

	全面預防高齡駕駛肇事的擴大效益。
政策依據 及相關計畫：	國家道路交通安全綱要計畫(113 至 116 年)

3. 在地化互動式強化高齡交通安全

對應課題：年長者因體能退化係屬事故致死高風險群，盼提高高齡駕駛人之安全駕車意識，達降低交通事故發生之果效。

策略摘要：運用平面媒體、電視、報紙、公文等管道強力宣導高齡者的交通安，以健全防制策略。

多元管道的交通安全宣導，持續宣導行人及高齡者正確交通法令、知識及交通安全常識，強化交通安全防禦觀念，針對高齡交通安全擬以下列細部內容為宣導主題：

1. 外出行動穿著亮色衣褲及配戴或攜帶反光、發光配件。
2. 並鼓勵高齡者善加利用公共運輸工具或當地之敬老專車代步，以降低事 故風險。
3. 駕駛車輛或行走時應注意車況，勿使用手機、勿分心。
4. 用路人養成停讓習慣。
5. 行人及高齡者行經路口時，如遇秒數不夠先不過，等下一個小綠人亮起再過。

行動計畫：2-3 臺南市 115 年道路交通安全-在地化互動式強化高齡交通安全

權責部會：	交通部(路政及道安司)	主辦機關：	嘉義區監理所(臺南、新營及麻豆監理站)、臺南市政府教育局、社會局
聯絡人姓名：	嘉義區監理所臺南監理站李香坪		
電話：	06-5723181#195	Email：	lulumi@thb.gov.tw
計畫預算：		預算來源：	由交通部補助經費項下支應
目 標：	結合路老師及跨機關資源，維護高齡者用路安全，強化道安意識，並宣導推廣高齡駕駛人駕照管理制度，鼓勵年長者參與認知功能測驗或自願繳回駕照，並透過更安全的大眾交通運輸行為，減少交通事故發生。		

對應綱要計畫：2-4 在地化互動式強化高齡交通安全	
工作重點：	
1. 拓增高齡宣講管道： 結合路老師並透過與市政府(社政、民政、衛生、農漁會)、社區樂齡中心、長照機構及發展協會等體系跨機關合作，辦理宣導活動，將各種用路安全觀念及高齡駕駛人駕照管理制度，以寓教於樂方式向高齡者進行宣導，強化高齡者安全用路觀念，有效降低高齡者事故。	
2. 推動體驗式宣導： 以生活化體驗式教學，運用「非號誌化路口體驗設備」、「大行車視野死角及內輪差」及自行開發之「轄區事故現場直擊影片」，深化高齡者、學生族群用路安全及防禦駕駛觀念。	
3. 製作客製化教材、教具： 擴增「轄區事故現場直擊影片」等教材教具，並印製相關主題(或標語)之海報、宣導單等文宣品，提供路老師運用宣講。	
年度	115
預期成果：	1. 結合路老師及跨機關資源的宣導團計畫，讓年長者交通安全宣講深入社區鄰里與偏鄉地區。 2. 建立高齡者及學生對於大型車視野死角及內輪差、非號誌化路口正確之行車安全觀念。 3. 提升高齡駕駛人駕駛管理制度之推動效益。
分年關鍵績效指標：	1. 運用路老師進行道安宣講達 85 場次。 2. 辦理大型車視野死角及內輪差、非號誌化路口實地體驗達 15 場次。
預期效益：	透過對高齡友善進行用路風險、交通事故預防以及高齡駕駛人換照制度的宣講，導正並提升高齡者用路安全的正確觀念，減少事故發生。
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. 113 年 2 月核定之交通部「國家道路交通安全綱要計畫」。

(三)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. 防制客運超速違規

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：精進現行汽車客運動態資訊系統，開發業者車輛速度管理監控功能及研訂相關管理機制。

由於交通事故往往僅有瞬間發生，如何加快提前對於異常事件進行告警，加強督導業者落實管理，以期有效提升管理效率及道路交通安全。

行動計畫：5-1 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫

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：	臺南市公共運輸處
聯絡人姓名：	臺南市政府公共運輸處 鄭靖儒		
電話：	06-2230273	Email：	journal302@mail.tainan.gov.tw
計畫預算：		預算來源：	年度預算
目標：	運用動態資訊系統，抽查各市區客運業者動態系統超速資料，再請業者調閱相關行車紀錄器資料後查證，對於業者超速態樣進行相關裁決處分(每 4-6 個月)。		
對應綱要計畫：5-2 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫			
工作重點：			
委請動態資訊系統業者，針對 6 家客運業者於系統顯示超速告警的路線進行抽查，並請業者提供相關佐證資料說明，查處屬實依相關規定裁處。			
年度	115		
預期成果：	運用車機系統，抽查各業者疑似超速紀錄，請業者提供佐證資料		
分年關鍵績效指標：	針對業者超速路線資料進行相關裁罰		
預期效益：	提升市區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		

(四)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

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、不禮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、不禮讓行

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

權責部會：	臺南市政府(警察局)	主辦機關：	交通警察大隊
聯絡人姓名：	交通警察大隊執法組警務員吳孟勳		
電話：	(06)2620114	Email：	shiun0731@mail.tainan.gov.tw
年度預算：	無	預算來源：	年度預算
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。		
對應綱要計畫：6-1 加強取締重大交通違規計畫			
工作重點：			
對酒後駕車、闖紅燈(不含紅燈右轉)、嚴重超速、大型車、蛇行、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，並要求各執法單位落實執行工作。			
年度	115		
預期成果：	藉由警察機關加強交通執法作為，讓駕駛人遵守道路交通安全規則，維護用路人安全。		
分年關鍵績效指標：	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，以增加 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：	道路交通安全基本法第 14 條。		

2. 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。因此，本市持續編列預算與爭取中央經費建置交通科技執法設備。

行動計畫：6-2 建置科技執法設備

權責部會：	臺南市政府(警察局)	主辦機關：	交通警察大隊
聯絡人姓名：	交通警察大隊執法組警務員連瑋鑫		
電話：	(06)2620114	Email：	ts781143@mail.tainan.gov.tw
年度預算：	1150 萬。	預算來源：	年度預算
目標：	建置科技執法設備 5 處。		
對應綱要計畫：6-2 協助地方政府建置科技執法設備			
工作重點：			
持續規畫於易違規及易肇事路(段)口建置交通科技執法設備			
年度	115		
預期成果：	完成建置交通科技執法設備 5 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 5 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。		

(五)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

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，不應無限上網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

權責部會：	內政部(消防署)	主辦機關：	臺南市政府消防局
聯絡人姓名：	臺南市政府消防局緊急救護科股長陳信義		
電話：	06-2975119*1411	Email：	fc736197@gmail.com
年度預算：	無	預算來源：	年度預算
目標：	對於道路交通事故之傷病患運用科技，將其生命徵象及受傷狀況等資料以電子化進行傳輸，預先通報後送醫院，提升對傷病患之緊急救護及醫療照護。		
對應綱要計畫：7-1 強化道路交通事故緊急救護系統計畫			
工作重點：			
1. 推動本局電子化救護紀錄表系統之建置及維護： 推動本局電子化救護紀錄表系統，將傷病患到院前將生命徵象和急重症資訊等傳送及預警後送醫院，提升病患醫療照護。			
2. 優化本局與各責任醫院端之資料傳輸品質 使用緊急救護管理系統資料字典(2.0版)優先本局電子化救護紀錄系統，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	115		
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。		
分年關鍵績效指標：	推動本局 53 個救災救護分隊及 8 個高級救護隊與 13 間急救責任醫院，使用電子化救護紀錄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。		
政策依據及相關計畫：	1. 交通部「國家道路交通安全綱要計畫-涉及地方政府部分」。 2. 臺南市政府消防局救護紀錄表電子化管理應用系統。		

(六)政策面向九：推動與促進相關之研究及科學技術發展

1. 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：中央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。

本市針對長路廊檢討整體車流行駛順暢度，透過改善車道配置、號誌時制與執行智慧交控，並由道安團隊成員跨局處合作，同時改善事故與壅塞狀況，以期降低道路壅塞風險、提升安全性，打造兼顧安全與效率之用路環境。

行動計畫：9-2 臺南市重點路廊整合改善計畫

權責部會：	交通部	主辦機關：	交通部(交通科技及資訊司)、臺南市政府
聯絡人姓名：	臺南市政府交通局(蕭志穎)		
電話：	(06)2998229#8124	Email：	ankey70232@mail.tainan.gov.tw
年度預算：	1000 萬	預算來源：	交通部
目標：	降低改善路廊交通事故與提升行駛速率		
對應綱要計畫：9-2 道路交通安全改善技術發展計畫			
工作重點：			
1. 透過檢討路廊之車道連續性、時制連鎖、智慧交控策略等，並輔以路口警力執勤，以期有效降低交通事故並提升行車順暢。 2. 進行「重點路廊」進行現地勘查診斷，確認車流行駛動線、路口衝突點、號誌紓解情形等，推動週期延長、工程改善、警力疏導、智慧交控等四大策略。			
年度	115		
預期成果：	1. 智慧動態號誌系統自動監控路廊車流狀況，即時延長車多方向綠燈，降低臨近路口處車輛因頻繁加減速而產生之追撞風險。 2. 利用 AI 影像辨識偵測左轉車道壓佔率及左轉車流量，透過動態號誌系統即時調整左轉與直行時相綠燈秒數分配，縮短左轉車停等長度、避免回堵直行車道，減少臨近路口處因左轉車流回堵，導致直行車頻繁變換車道而產生之事故風險。		

	3. 提升車流順暢，降低駕駛人心理焦慮，進而減少高事故風險違規行為之產生。
分年關鍵 績效指標：	1. 改善路廊交通事故減少 5%。 2. 上下班交通尖峰時段降低旅行時間 10%。
預期效益：	降低改善路廊交通事故與旅行時間
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」。

(七)其他面向道安重點改善工作

道安工作分屬工程、教育、執法、監理、宣導多面向推動，本市以主要事故族群(機車族、年輕族群、高齡長者)為改善重點，推動各項行動推動計畫，由綜管小組進行管考，說明如下：

1. 事故改善計畫更有效

本市幅員遼闊，都會與鄉鎮並存及高齡人口所佔比例偏高等為本市特色，民眾多偏好私人運具，相較其他屬於都會型大眾運輸較為發達的直轄市，發生交通事故風險性也較高。為有效掌控本市交通環境及交通事故特性，市府團隊首度辦理「道路交通安全改善整體規劃」，透過 107-111 年的事故大數據分析作為交通環境的診斷，推出「台南市道路交通安全多元提升計畫」，研擬九大行動計畫、21 項精進策略及 33 項具體工作作為執行重點。期可在落實與扣合中央政策及重點工作之外，更能進一步因地制宜強化本市交通安全環境。

<p>行人安心守護計畫 工程</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 路口路段安全優化 校園週邊環境優化 社區及街廓整體優化 	<p>道路順暢有序計畫 工程</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 路口安全優化 路段安全優化 	<p>自行車安全騎乘計畫 工程</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 自行車聯合推動小組 校園自行車考照 設置人車共道標誌標線
<p>監理駕訓管考計畫 監理</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 違規矯正及講習換照 機車駕訓加倍推進 	<p>宣導分齡分眾計畫 宣導</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 結合公私部門辦理交安宣導 推廣交通安全5守則5運動 推廣停讓文化 	<p>執法精準高效計畫 執法</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 針對各轄區高風險肇因與違規項目取締 針對四大族群主要肇因與違規項目重點取締
<p>智慧科技執法計畫 執法</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 易肇事路口設置科技執法設備 針對高風險肇因與違規項目執法 	<p>公共運輸推展計畫 監理</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 拓展公共運輸服務路網 公共運輸深入村里 	<p>教育階段成長計畫 教育</p> <p>➢ 推動策略</p> <ol style="list-style-type: none"> 扎根學校交通安全教育 推廣全齡交安教育

2. 風險路口改善更有感

針對易肇事路口，透過左轉車道設計、車向分流指向線設計、標線標誌等交通工程改善，減少車輛交織衝突，提升路口行車安全。

3. 通學環境改善更安心

(1) 為提升校園周邊用路環境安全，從國中小並且擴大至高中職校園周邊環境改善，包含通學步道改善工程、標誌、標線設置及號誌時制調整、增設紅綠燈及家長接送區、並搭配加強警力至校園周邊指揮交通、巡邏及違停取締等來改善校園周邊交通環境。

(2) 積極強化通學巷弄，建置校園周邊人行環境，加強照明，提供孩童安心的通學步道空間。

4. 行人路口穿越更安全

(1) 針對行人穿越量較大的路口，設置行人專用時相或行人專用號誌，保障行人穿越馬路安全。

(2)持續針對中小學、公園、醫院等孩童及高齡者重點活動區域以及多時相複雜路口增設行人專用號誌。

5. 道安教育宣導更多元

持續將交通安全文化宣導深耕，將交通安全觀念帶進社區、校園、家庭。辦理體驗式道安宣導活動並推廣大臺南交通教育主題館及交通公園，將交通安全文化深耕融入生活教育。

七、執行計畫與經費來源

NO	計畫名稱	執行單位	115年經費		115年經費自籌
			補助來源	補助金額	
1	1-1 永續提升人行安全計畫	工務局 交通局	內政部 交通部	9000萬 1000萬	
2	2-1 扎根高級中等以下學校交通安全教育	教育局	交通部	133萬	60萬
3	2-2 臺南市 115 年道路交通安全-停讓文化 2.0	新聞處	交通部	200萬	20萬
4	2-3 臺南市 115 年道路交通安全-在地化互動式強化高齡交通安全	教育局	交通部		
5	5-1 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫	公運處			年度預算
6	6-1 加強取締重大交通違規計畫	警察局			年度預算
7	6-2 建置科技執法設備	警察局			1150萬
8	7-1 強化道路交通事故緊急救護系統計畫	消防局			年度預算
9	9-2 臺南市重點路廊整合改善計畫	交通局	交通部	1000萬	
合計					

臺南市道路交通安全計畫工作			
因素	方法	行動方案	
整體	法令計畫管考	<ul style="list-style-type: none"> 依據「道路交通安全基本法」等相關規定 依據中央部會訂定「年度道路交通安全推動計畫」，本市配合訂定「年度道路交通安全執行計畫」，共計 9 項行動計畫 相關計畫由本會報綜管小組辦理，每月各項定期檢視推動進度進行管考 	
人	駕駛人	監理	<ul style="list-style-type: none"> 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫
	行人與駕駛人	教育宣導	<ul style="list-style-type: none"> 扎根高級中等以下學校交通安全教育 臺南市 115 年道路交通安全-停讓文化 2.0 臺南市 115 年道路交通安全-在地化互動式強化高齡交通安全
		執法	<ul style="list-style-type: none"> 加強取締重大交通違規計畫 建置科技執法設備 強化道路交通事故緊急救護系統計畫
車		監理	<ul style="list-style-type: none"> 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫
路		工程	<ul style="list-style-type: none"> 永續提升人行安全計畫 臺南市重點路廊整合改善計畫
運輸業		監理	<ul style="list-style-type: none"> 建立客運自主安全管理及超速違規防制計畫

八、執行及定期滾動檢討機制

(一) 目標設定：

1. 預定達成之目標

本市依據「國家道路交通安全綱要計畫(2024年-2027年)」及中央政策設定之目標值，以112年為基期，114年A1及30日內交通事故整體死亡人數及行人死亡人數須較112年下降22%。依據交通部道安資訊平台統計，本市112年A1交通事故死亡人數176人(基期)，預估115年A1交通事故死亡人數目標值為137人；本市112年A1行人交通事故死亡人數20人(基期)，預估114年A1行人交通事故死亡人數目標值為15人；本市112年30日內交通事故死亡人數296人(基期)，預估114年30日內交通事故死亡人數目標值為230人；本市112年30日內行人交通事故死亡人數28人(基期)，預估114年30日內行人交通事故死亡人數目標值為21人。

2. 核心、行為、行動指標之設定

對照事故指標及同期趨勢，選取115年重點事故防制對象，核心指標自選結果為路口側撞、0-17歲、65歲以上、路段自撞、機車族群、微型電動二輪車、行人族群等7項。

NO	事故區分	各項指標	112年	113年	115年自選指標
1	路口碰撞型態	交岔撞	1.36	1.38	
2		側撞	1.56	1.59	自選
3		同向擦撞	1.09	1.24	
4		追撞	1.43	1.43	
5	年齡	0-17歲	1.49	1.54	自選
6		18-24歲	1.48	1.51	
7		65歲以上	1.5	1.5	自選
8	路段碰撞型態	側撞	1.24	1.19	
9		同向擦撞	0.95	0.99	

10		對撞	0.87	0.87	
11		自撞	1.37	1.32	自選
12	使用者	機車	1.26	1.27	自選
13		自行車	1.52	1.42	
14		微型電動二輪車		1.24	自選
15		行人	0.91	0.99	自選

對照事故指標及同期比較趨勢，選取 115 年重點防制對象，行為指標自選結果為未依規定讓車、未戴安全帽、事故行人違規、事故違停肇事、違反號誌管制或指揮等 5 項。

NO	類型	各項指標	112 年	113 年	115 年自選指標
1	事故違規	事故未依規定讓車	1.14	1.09	自選
2		事故未戴安全帽	1.6	1.51	自選
3		事故未禮讓行人	0.64	0.55	
4		事故行人違規	1.03	1.07	自選
5		事故超速行駛	0.91	0.93	
6		事故轉彎或迴轉未依規定	0.84	0.89	
7		事故違停肇事	0.92	0.98	自選
8		事故違反特定標誌(線)禁制	0.83	0.85	
9		事故違反號誌管制或指揮	1.41	1.42	自選
10		事故酒後駕車	0.81	0.86	

依據上述交通事故分析本市亟待改善項目為路口側撞、0-17 歲、65 歲以上、路段自撞、機車族群、微型電動二輪車、行人族群、未依規定讓車、未戴安全帽、事故行人違規、事故違停肇事、違反號誌管制或指揮。透過上開防制工作重點，經過本市交通事故防制工作圈會議多次討論，擬定 115 年行動指標執行策略如下：

指標型態	防制工作重點	行動指標執行策略
核心指標	路口側撞	<ol style="list-style-type: none"> 1. 檢視號誌(無號誌)路口視距及管制措施 2. 檢視主要幹道衝突點數量 3. 宣導路口讓車觀念 4. 左轉專用道與左轉保護時相 5. 改善交叉口及道路幾何設計 6. 車道重新配置 7. 取締未依規定讓車、闖紅燈與閃紅未停車、路口違停與併排停車、超速車輛
	0-17 歲	<ol style="list-style-type: none"> 1. 推動機慢車路權改善工程 2. 檢討本市主要道路機慢車行車路線，變更車道佈設，合理分配機車路權 3. 透過學校、校外會、民間團體等單位於教學過程或舉辦活動時，傳播正確道安觀念 4. 針對年輕族群加強社群網路、臉書、廣播與電子媒體 Line 等多管道宣導正確交通安全觀念 5. 推動公車入校園計畫、自行車安全騎乘宣導計畫 6. 取締無照駕駛與其他違規行為 7. 強化校園微型電動二輪車掛牌與投保責任險宣導及稽核
	65 歲以上	<ol style="list-style-type: none"> 1. 檢討路口號誌時相 2. 檢討路口設置行人專用號誌 3. 檢討路口設置繪設對角線行人穿越道 4. 檢討主要幹道分隔帶設置行人庇護設施 5. 宣導禮讓行人 6. 取締行人違規 7. 推動路老師交通安全宣導團計畫 8. 推動高齡駕駛人駕駛執照管理制度 9. 推動年長者醫療公車與彈性生活公車
	路段自撞	<ol style="list-style-type: none"> 1. 檢討本市主要道路車道配置 2. 檢討路側設施合理性 3. 宣導正確道安知識與防禦駕駛觀念 4. 加強路段違停、超速、酒駕等違規取締
	微型電動二輪車	<ol style="list-style-type: none"> 1. 推動機慢車路權改善工程，檢討本市主要道路機慢車行車路線，變更車道佈設 2. 透過學校、校外會、民間團體等單位於教學過程或舉辦活動時，傳播正確道安觀念

指標型態	防制工作重點	行動指標執行策略
		3. 針對年輕族群加強社群網路、臉書、廣播與電子媒體 Line 等多管道宣導正確交通安全觀念 4. 強化校園微型電動二輪車掛牌與投保責任險宣導及稽核 5. 宣導騎乘微型電動二輪車路口停讓與路權觀念 6. 宣導騎乘微型電動二輪車應注意事項(如防禦駕駛) 7. 取締騎乘微型電動二輪車違規行為
	機車族群	1. 推動機慢車路權改善工程 2. 檢討本市主要道路機慢車行車路線，變更車道佈設，合理分配機車路權 3. 透過學校、校外會、民間團體等單位於教學過程或舉辦活動時，傳播正確道安觀念 4. 針對年輕族群加強社群網路、臉書、廣播與電子媒體 Line 等宣導正確交通安全觀念 5. 辦理機車考前訓練，強化訓練考驗機制 6. 推動公車入校園計畫、機車安全駕駛巡迴校園計畫、自行車安全騎乘宣導計畫 7. 取締無照駕駛與其他違規行為
	行人族群	1. 檢討路口號誌時相、設置行人專用號誌 2. 檢討路口設置繪設對角線行人穿越道 3. 檢討主要幹道分隔帶設置行人庇護設施 4. 宣導禮讓行人 5. 取締行人違規
行為指標	未依規定讓車	1. 檢討路口號誌時相、設置行人專用號誌 2. 檢討路口設置繪設對角線行人穿越道 3. 檢討主要幹道分隔帶設置行人庇護設施 4. 宣導禮讓行人 5. 取締行人違規
	未戴安全帽	1. 宣導騎乘機車配戴安全帽觀念 2. 取締騎乘機車未配戴安全帽
	事故行人違規	1. 檢討路口號誌時相、設置行人專用號誌 2. 檢討路口設置繪設對角線行人穿越道 3. 檢討主要幹道分隔帶設置行人庇護設施 4. 宣導禮讓行人 5. 取締行人違規

指標型態	防制工作重點	行動指標執行策略
	事故違停肇事	1. 宣導正確道安觀念 2. 加強取締違停 3. 加強停車管理
	違反號誌管制或指揮	1. 檢視無號誌路口視距及管制措施 2. 檢視號誌路口視距及管制措施 3. 宣導路口停讓與路權觀念 4. 取締違反號誌管制、超速車輛

(二) 定期滾動檢討機制

本計畫管考工作由本會報綜管小組(本府研考會、交通局)辦理，每月各項定期檢視項目(如各項重點工作計畫、各項觀測與行為指標等)進行管考，倘有問題由每月定期召開之重點會議(交通事故防制工作圈會議(本會報執行秘書交通局王局長主持)、道安大會(本會報召集人黃市長主持))提出檢討，由各小組提出精進作為。

九、結語

本市幅員遼闊，都會與鄉鎮並存及高齡人口所佔比例偏高，民眾多偏好私人運具，相較其他都會型大眾運輸較為發達的直轄市，發生交通事故風險也較高。道安工作改善並無單一且長久有效解法，須持續透過事故數據成因分析並滾動檢討深化推動，推動工作核心理念短期立竿見影加強執法強度與準度、中期檢視路口(段)設施進行工程改善、長期從教育宣導持續深化扎根。

交通安全是無可替代的價值，市長黃偉哲非常重視各項交通安全工作推動，黃市長上任以來，道安會議從未缺席皆親自主持、責成各局處橫向聯繫積極改善台南交通，包含交通大執法、爭取中央補助與自籌經費投入道路與人行空間改善等。115 年將持續精進各項計畫，並以人為本推動各項交通政策，以及依據最新立法通過「道路交通安全基本法」，南市府將與中央齊心努力，共同

攜手建構安全用路環境。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 30%」、「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 50%」、「行人死亡人數下降 50%」之中程目標。