

113 年臺南市
「道路交通安全執行計畫」

112 年 12 月 20 日

目錄

- 一、 背景及辦理依據
- 二、 願景目標
- 三、 臺南市事故特性
- 四、 臺南市重要課題及實施對象
 - (一) 整體面向
 - (二) 人的因素
 - (三) 車的因素
 - (四) 路的因素
 - (五) 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
 - (一) 整體面向
 - (二) 人的因素
 - (三) 車的因素
 - (四) 路的因素
 - (五) 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

113 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」，爰此訂定「113 年臺南市道路交通安全執行計畫」。

二、願景目標

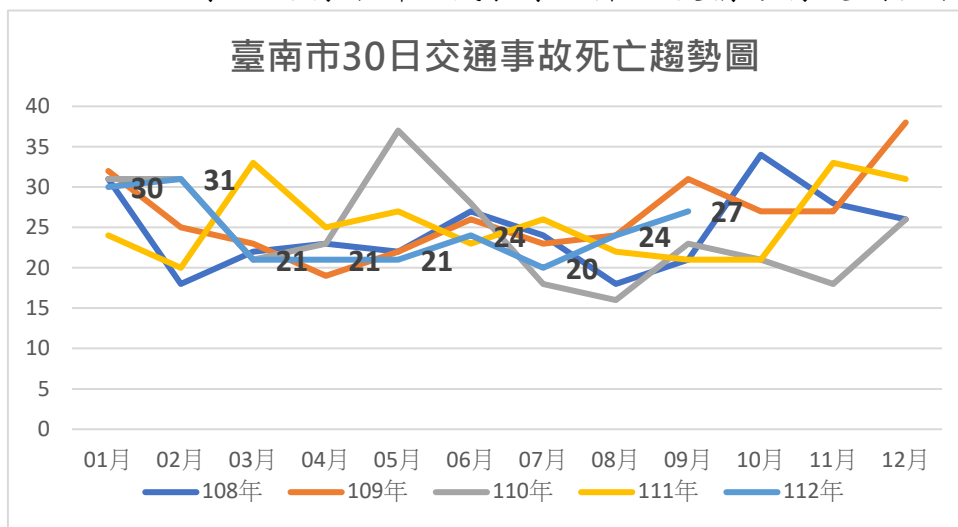
依據「國家道路交通安全綱要計畫(2024 年-2027 年)」設定之目標值，以 112 年為基期，113 年 30 日內交通事故死亡人數，較 112 年下降 5%，行人死亡人數下降 7%。依據交通部道安資訊平台(112 年 12 月 6 日查詢)最新統計，本市 112 年 1-9 月 30 日內交通事故死亡人數 219 人，推估 112 年底約 300 人(基期)。爰此，本市預估 113 年目標值為 285 人，較 112 年下降 5%。由於機車與行人事故皆以高齡長者居多，故將以高齡長者為重點防制族群。其中機車事故預估 113 年目標值為 198 人，較 112 年下降 5%；行人事故預估 113 年目標值為 28 人，較 112 年下降 7%；高齡事故預估 113 年目標值為 130 人，較 112 年下降 5%。

項目	月份	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二	合計
	目標值													
總體	112年實際值	30	31	21	21	21	24	20	24	27	27	27	27	300
	113年目標值	29	29	20	20	20	23	19	23	26	26	25	25	285
機車	112年實際值	21	18	13	14	12	19	14	18	19	21	20	20	209
	113年目標值	20	18	12	13	11	18	13	17	18	20	19	19	198
行人	112年實際值	3	5	2	1	2	1	1	4	0	6	3	2	30
	113年目標值	3	5	2	1	2	1	1	4	0	6	2	1	28
高齡	112年實際值	13	12	6	5	11	12	5	14	15	16	15	13	137
	113年目標值	13	12	5	4	10	11	4	13	14	16	15	13	130

三、臺南市事故特性分析

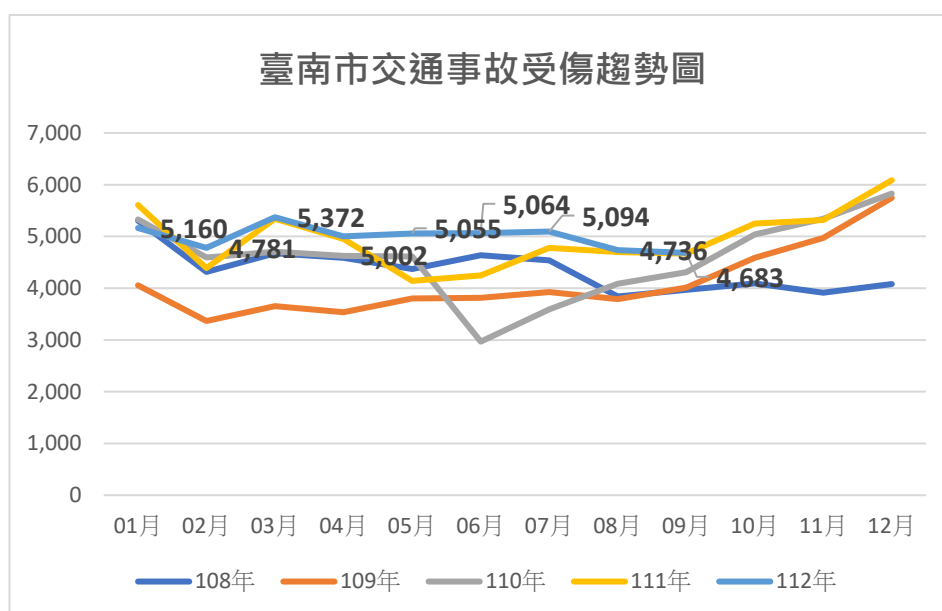
(一)108 年至 112 年 9 月份 30 日死亡交通事故分析

以交通事故趨勢分析，30 日交通事故死亡人數從 108 年 294 人、109 年 317 人、110 年 293 人、111 年 306 人。根據最新交通部道安資訊平台公布資料，本市 112 年 1-9 月 30 日死亡交通事故 219 人，較去年同期減少 2 人(減幅 0.9%)，雖然 A1 事故增加，但 30 日死亡事故仍有下降，代表事故嚴重度情形有受到控制。



(二)108 年至 112 年 9 月份受傷事故分析

以交通事故趨勢分析，本市受傷事故自 109 年有所下降外，近 2 年仍呈現上升趨勢。簡言之，本市交通事故嚴重度已有所控制，但受傷事故仍偏高，是未來努力目標。



(三)112年1~9月30日內交通事故死傷人數統計

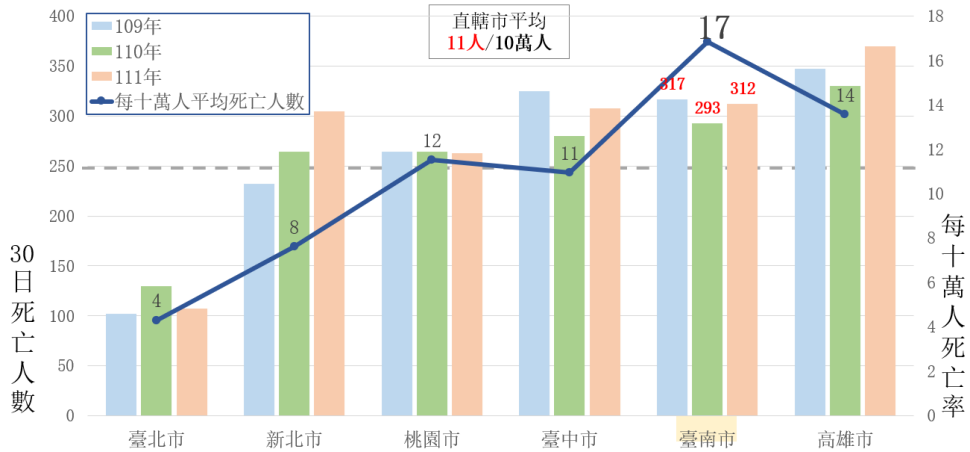
112年1-9月30日交通事故死亡人數219人，年齡以65歲以上高齡者長者68人(31%)最多、運具以機車148人(68%)最多、增幅最大以酒駕事故22人(去年同期13人)最多。除總事故人數減少2人外(降幅1%)，其餘各型事故如機車、行人事故都有下幅的趨勢。

112年1-9月交通事故受傷人數44947人，年齡以18-24歲9088人(20%)最多、運具以機車36312人(81%)最多、增幅最大以機車事故36312人(去年同期34949人)最多，行人事故與年輕機車族群有下降趨勢。

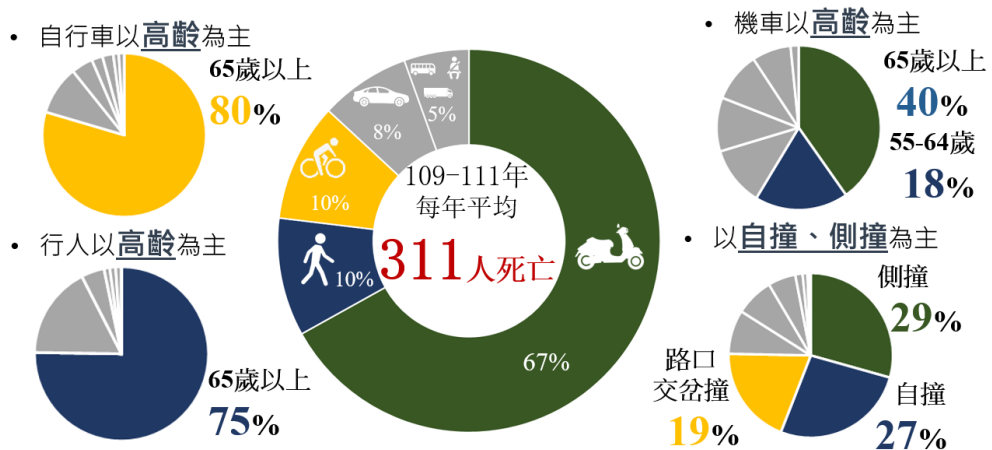
年度	總事故		機車		高齡者				年輕機車族群 (18~24歲)		行人 30日 死亡	酒駕 30日 死亡	自行車 30日死亡	
					機車		行人		死亡	受傷			腳踏 車	微電 二輪 車
	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷						
112年 1-9月	219	44947	148 (68%)	36312	68 (31%)	5050	12 (6%)	309	18 (8%)	9088	19 (9%)	22 (10%)	19	9
111年 1-9月	221	42826	156	34949	61	4604	13	323	14	9532	17	13	18	6
同期 比較	-1%	5%	-5.1%	3.9%	11.5%	9.7%	-7.7	-4%	27%	-4.7%	11.8%	69%	5.6%	50%

(四)事故分析與原因探討

以長期趨勢分析每 10 萬人口死亡率，6 都每 10 萬人口平均死亡人數為 11 人，本市達 17 人明顯偏高，究其原因以私人運具使用普遍與守法度不足有相當大關係，雖近年來以工程、執法、教育宣導為主軸，推動整合型專案進行事故防制，雖已收初步成效，但死亡率偏高仍是不爭事實，將持續推動改善。



本市近 3 年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。

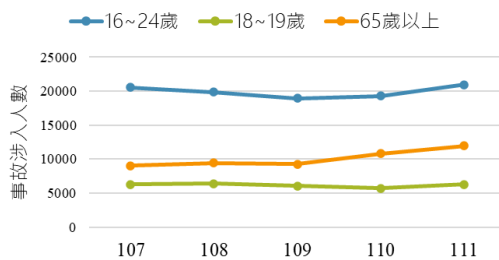


經統計 111 年核心指依據標得知，本市高於全國平均之指標如下，應列為首要改善項目

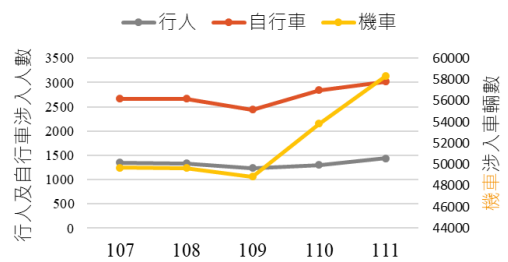
- 年齡層：16 至 24 歲、18 至 19 歲、65 歲以上。
- 用路族群：行人、自行車、機車。
- 碰撞型態：路口(同向擦撞、交岔撞、側撞、追撞)
路段(側撞)



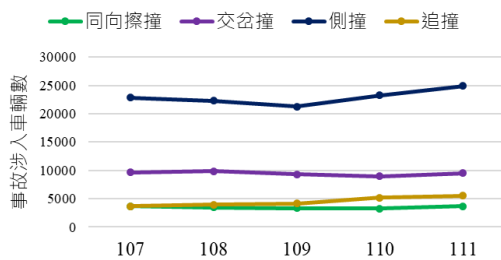
臺南市 核心-年齡層



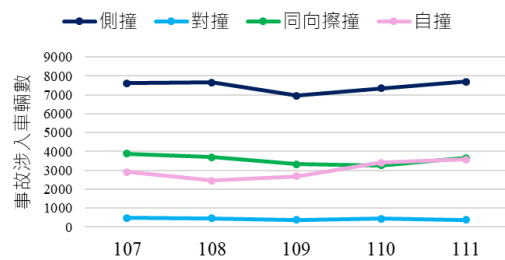
臺南市 核心-道路使用者



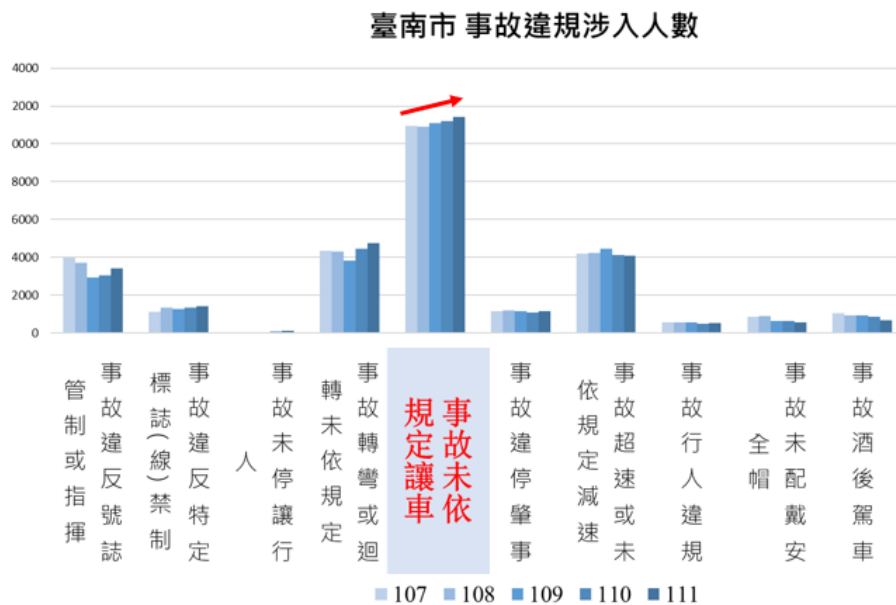
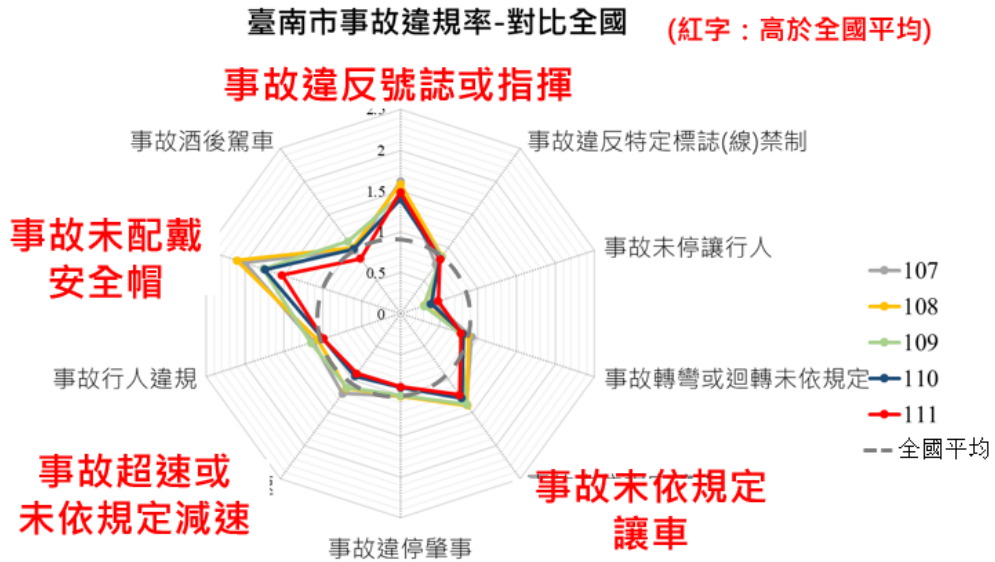
臺南市 核心-路口碰撞型態



臺南市 核心-路段碰撞型態



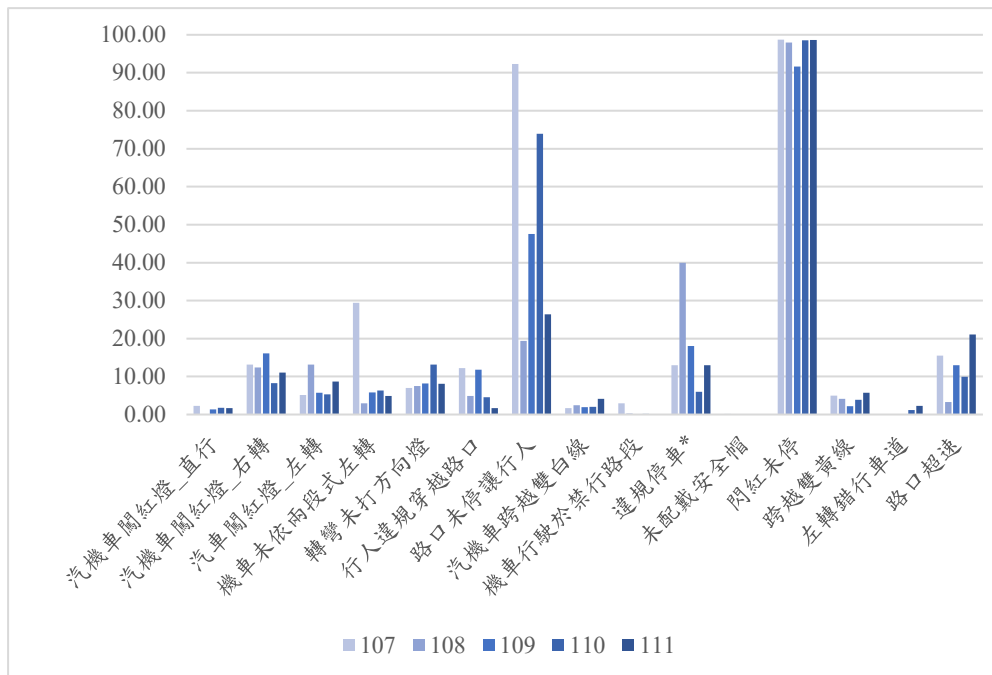
經統計 111 年行為指標得知，本市高於全國平均之指標為事故違反號誌或指揮、未依規定讓車、事故超速或未依規定減速、未戴安全帽等，應列為首要改善項目。其中違反特定標誌標線管制、事故轉彎迴轉未依規定、未依規定讓車等呈現上升趨勢。



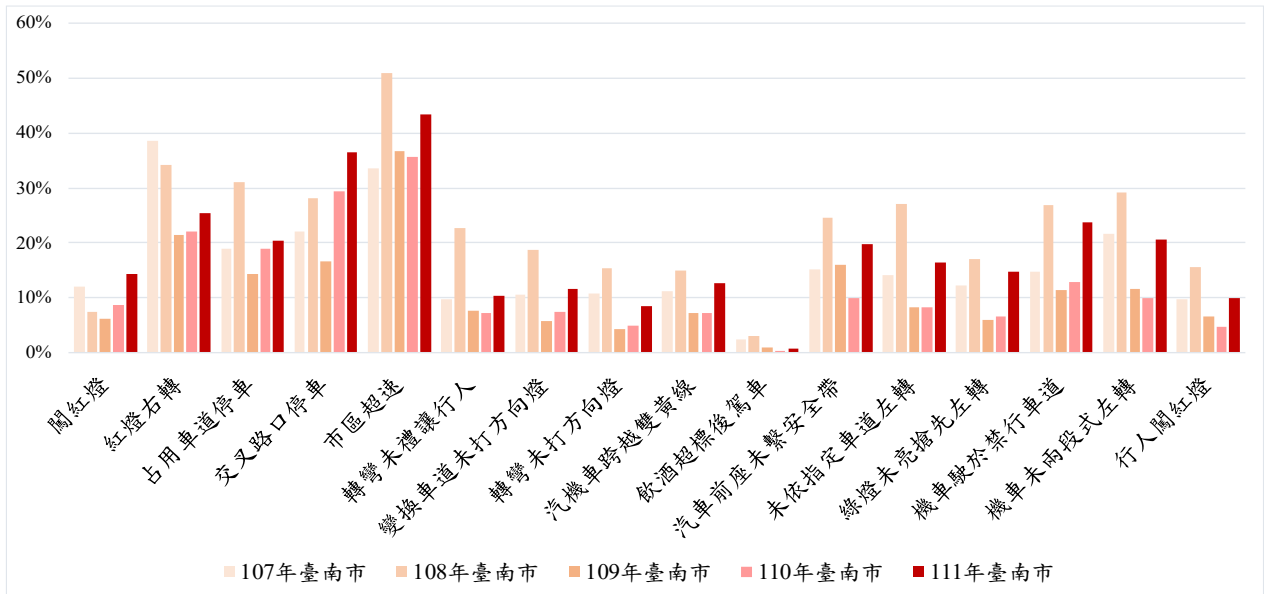
經交通部實地調查本市路口違規率方面，需待改善項目如下：

1. 經實地路口調查，有 98.6% 的汽機車通過閃紅路口未先停車再開；26.4% 之車輛未停讓行人即通過路口；21.1% 的用路人通過路口超速行駛，上述行為指標亦屬本期前三高違規率之行為指標。
2. 此外近期調查發現，「汽機車闖紅燈右轉」、「汽車闖紅燈左轉」、「汽機車跨越雙白線」、「違規停車」、「路口超速」這五項行為指標較 110 年期調查結果有惡化趨勢。

臺南市	違規率	違規量	通過量
閃紅未停	98.65%	293	297
路口未停讓行人	26.42%	98	371
路口超速	21.12%	818	3873
違規停車*	13.00%	13	3600
汽機車闖紅燈_右轉	11.04%	54	489
汽車闖紅燈_左轉	8.68%	23	265
轉彎未打方向燈	8.05%	84	1043
跨越雙黃線	5.75%	111	1931
機車未依兩段式左轉	4.89%	11	225
汽機車跨越雙白線	4.17%	249	5970
左轉錯行車道	2.26%	6	265
行人違規穿越路口	1.72%	28	1626
汽機車闖紅燈_直行	1.67%	85	5100
機車行駛於禁行路段	0.07%	2	2681
未配戴安全帽	0.04%	1	2797



經交通部實地向本市市民進行問卷調查，問卷呈現民眾觀念偏差比率主要以市區超速、交叉路口停車為前 2 高，其餘違規項目相較去年進行問卷所得結果，違規行為皆呈現上升趨勢，應多加宣導正確用路行為。



以近 3 年路口死亡事故進行分析，110 與 112 年行車管制號誌化路口仍占路口事故數 5 成以上，111 年行車管制號誌化路口未超過 5 成，顯示無號誌路口的事故改善應列為重點。而該類路口主要肇因為未依規定讓車與未注意車前狀況，無號誌路口及閃光號誌路口之改善亦為需重視之部分。且根據 111 年道安觀測指標本市實地行為調查，閃紅未停違規率高達 98% 以上，以致於閃光號誌路口形同無號誌路口，顯示本市用路人普遍缺乏路口停讓觀念，應加強宣導。

年度	行車管制	閃光號誌	無號誌	合計
112.1-9 月	48(51%)	7(8%)	38(41%)	93
111.1-9 月	46(40%)	17(15%)	51(45%)	114
110.1-9 月	54(51%)	16(15%)	36(34%)	106

本市 30 日死亡交通事故肇事主因為未注意車前狀況、未依規定讓車、其他引起事故之違規或不當行為、酒後駕車等，多屬民眾不當用路行為，應透過各管道積極宣導正確用路觀念。

111 年		112 年 1-9 月	
排序	肇事原因	排序	肇事原因
1	未注意車前狀況	1	未注意車前狀況
2	其他未依規定讓車	2	其他未依規定讓車
3	不明原因肇事	3	不明原因肇事
4	違反號誌管制或指揮	4	其他不當駕車行為
5	其他不當駕車行為	5	酒醉(後)駕駛
6	逆向行駛	6	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛
7	未保持行車安全距離	7	違反號誌管制或指揮
8	違反特定標誌(線)禁制	8	患病或服用藥物(疲勞)駕駛
9	左轉彎未依規定	9	未保持行車安全距離
10	未保持行車安全間隔	10	左轉彎未依規定

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 2191 平方公里六都第 3、道路長度 4448 公里全台最長)，都會與鄉鎮並存，65 歲以上高齡人口 18.3% 比例偏高(六都第 3)，民眾多偏好私人運輸工具(汽機車持有率 1.12 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。

近年來本市交通事故分析，事故車種以「機車」最多(死亡事故約占 65%、受傷事故約占 80%)、死亡事故以「65 歲以上高齡者」最多(約占 45%)、受傷事故以「18-24 歲年輕族群」最多(約占 25%)，以發生於路口事故最多，且最常發生的未依規定讓車、超速、違反號誌管制與指揮為肇事主因。

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。112年度更全方位推動「臺南市道路交通安全提升計畫」，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5大面向9大工作。113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。

(二)人的因素

近3年65歲高齡交通事故死亡分析，高齡事故所占比率約占45%以上，以使用運具進行分析，以使用機車最多(52%)、行人步行(18%)與自行車(16%)次之。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，需著重於高齡者使用機車、自行車及步行的改善。

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25%)，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、行人任意穿越道路等)，而發生交通事故造成傷亡，需要透過宣導及教育再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

機車機車具備機動性高、購置成本低，以及停車方便等多項優點，成為普遍的代步工具，一般民眾幾乎均有能力購置，因此成為民眾最常使用交通工具。截至 112 年 10 月本市監理機關最新統計，本市重型機車 1,316,884 輛、輕型機車 55,518 輛，合計已達 137 萬輛，平均每人持有 0.74 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。此外，國內車輛密度高，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 111 年交通事故統計為例，本市機車死亡事故 213 人(占總體事故 70%)、機車受傷事故 48507 人(占總體事故 82%)，如何提升機車用路安全已經是刻

不容緩的工作。

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 111 年交通事故統計為例，本市自行車事故 27 人(含微電車 8 人)、自行車受傷事故 2678 人(含微電車 1202 人)。自行車事故雖然占總事故比不高(死亡約占總事故數 9%、受傷約占總事故數 5%)，但近年來有上升趨勢，尤其以微電車受傷事故最為顯著(109 年 792 人上升至 111 年 1202 人，增幅 52%)，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 3 年大型車案件導致死亡事故，從 109 年 45 人下降至 111 年 28 人(下降 38%)呈現下降趨勢；但受傷事故從 109 年 823 人上升至 111 年 1015 人(上升 23%)，而主要駕駛人集中 65 歲以上且未繫安全帶比率高。

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。

貨運三業(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 113 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)政策面向三：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：3-1 永續提升人行安全計畫

計畫名稱：	3-1 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(翁昶明)、臺南市政府交通局(王健豪)		
電話：	(06)2998229#226	Email：	ken810405@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。		
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，健構友善無礙環境。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	113
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 100 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 25 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. 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 250 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」。

2. 推動道路交通安全檢核

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

策略摘要：以交通事故易肇事路段口為交安檢核主體，進行全方位軟硬體設施改善，全面提昇人車環境之安全性。

以交通事故易肇事路段口為交通安全檢核主體，依事故特性，繪製碰撞構圖，彙整不同碰撞型態(包含:右轉側撞、左轉側撞、左轉穿越側撞、交叉撞、追撞、擦撞等)對應的改善設計方法，再由相關改善設計方法歸納為號誌設計、轉向設計、幾何設計、周邊環境狀況等主要檢查方向，做為路口改善流程中完整檢查路口各項設施的檢查工具，找出路口可能的肇事因子，並做為改善方案研擬的參考依據。

行動計畫：3-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制

計畫名稱：	3-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制		
權責部會：	臺南市政府	主辦機關：	交通局
聯絡人姓名：	臺南市政府交通局(王健豪)		
電話：	(06)2998229#226	Email：	ken810405@mail.tainan.gov.tw
計畫預算：	600 萬元	預算來源：	113 年：年度預算
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：			
1. 導入道路交通安全檢核相關工具	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. 建立及推動道路交通安全檢核制度	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，及相關配套措施，以期落實道路交通安全改善。		
3. 建立道路交通安全檢核人員機制	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. 推動全生命週期道路交通安全檢核制度	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。		
年度	113		
預期成果：	<ol style="list-style-type: none"> 1. 分析易肇事路段事故特性，繪製碰撞構圖，辦理現勘檢視各項道路設施合宜性，並辦理工程改善。 2. 檢視行車導引設施(標誌、標線)。 3. 檢視號誌路口視距及管制措施。 		
分年關鍵績效指標：	完成 10 處肇事路口交通安全檢核。		
預期效益：	<ol style="list-style-type: none"> 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. 透過檢核機制提升道路交通安全管理及改善技術。 		
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)政策面向四：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：4-2 客運超速違規防制計畫

計畫名稱：	4-2 客運超速違規防制計畫		
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 陳楷中		
電話：	06-2230250	Email：	egbert2@mail.tainan.gov.tw
計畫預算：		預算來源：	年度預算
目標：	運用動態管理系統，抽查各客運業者動態系統超速資料，再調閱相關行車紀錄器資料佐證，對於業者超速態樣進行相關裁決處分(每季)。		
工作重點：	委請動態資訊系統業者，針對 4 家客運業者於系統顯示超速告警的資料進行篩選，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	113		
預期成果：	運用車機系統，篩選出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		

(三)政策面向五：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：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：5-1 扎根高級中等以下學校交通安全教育

計畫名稱：	5-1 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顏美雀、約僱人員洪于嬭		
電話：	06-2991111#1156、6128	Email：	yenminjessie@tn.edu.tw edu431@tn.edu.tw
計畫預算：	160 萬元	預算來源：	交通部
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。		
工作重點：			
1. 分項工作規劃：			
<ul style="list-style-type: none"> (1) 辦理學生自行車騎乘安全教育研習營計畫。 (2) 交安教育融入學習領域及課程模組推廣師資研習推廣計畫 (3) 安全過路口及交通安全主題館戶外體驗教學計畫 			
2. 推動重點：			
<ul style="list-style-type: none"> (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模組教育及教師教學知能。 (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。 (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。 			
年度	113		
預期成果：	<ul style="list-style-type: none"> 1. 學生安全過路口及提升自行車騎乘安全。 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。 		
分年關鍵績效指標：	<ul style="list-style-type: none"> 1. 路口安全觀念知悉度達 60%以上。 2. 正確用路觀念知悉度達 60%以上。 		
預期效益：	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		
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」。		

3. 停讓文化 2.0

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，本市配合中央所規劃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。依循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：5-3 臺南市 113 年道路交通安全-停讓文化 2.0

計畫名稱：	5-3 臺南市 113 年交通道路安全-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科員邱姿穎		
電話：	06-2991111#8076	Email：	julie74tw@mail.tainan.gov.tw
計畫預算：	200 萬元	預算來源：	交通部
目標：	停讓文化為現今重要的宣教對策，主要在厚植國人正確用路觀念。藉由階段宣導主題及綿密通路宣教，逐步養成路口停車再開行為。		
工作重點：			
1. 宣導素材製作： (1) 配合中央政策，製作三階段道路安全宣導影片，請在地意見領袖協助拍攝，以提升居民整體認同感。 (2) 結合民生必需品製作宣導文宣，以深入居民生活角落。			
2. 波段式多元宣導管道： (1) 地方廣播電台：定期播送與交通安全相關的節目，包括專題訪談、實際事例分享，引起聽眾的關注。 (2) 地方報紙：撰寫專欄或報導交通安全活動，並發布成功案例，增強讀者對宣導內容的共鳴。 (3) 社群平台：利用臺南市政府的社群平台，如臉書、Instagram、Line 等，分享交通安全訊息、舉辦線上互動活動，增加居民參與感。 (4) 戶外宣導： ● 路口、大眾場所：在交通路口、廟宇、市場等人潮聚集場所進行宣導，呼籲用路人遵守交通規則。 ● 公車廣告：利用公車車廂廣告空間，播送宣導影片或跑馬，提醒乘客與行人注意交通安全。 (5) 交通安全講座：舉辦交通安全講座，邀請專家分享交通法規、安全駕駛技巧，提升參與者的認知。			
年度	113		
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。		
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。		
預期效益：	停讓文化能深植市民心中，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 8 月 17 日行政院核定「行人道路交通安全政策綱領」。		

4. 在地化互動式強化高齡交通安全

對應課題：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：善用村里長、社區關懷據點及醫療機構等，在地化第一線觸及高齡者，透過同儕影響力，輔以互動體驗式宣教，逐步建立高齡者正確用路觀念。

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：5-4 臺南市 113 年道路交通安全-在地化互動式強化高齡交通安全

計畫名稱：	5-4 臺南市 113 年道路交通安全 5-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：	臺南市政府教育局
聯絡人姓名：	臺南市政府教育局約僱人員盧怡君		
電話：	06-2991111#1156	Email：	pt048@tn.edu.tw
計畫預算：	20 萬元	預算來源：	交通部
目標：	因應高齡者交通事故增加，為提升高齡者交通安全知識及防禦觀念，透過「臺南市甜路路團隊」合格之路老師深入鄰里宣導交通安全觀念。		
工作重點：			
<p>1. 「113 年高齡者交通安全教育推廣」共識會議： 預計於 113 年 3 月底至 4 月初，邀集麻豆警察局交通組、麻豆監理站、麻豆鎮公所、麻豆衛生所、麻豆消防隊、20 里里長以及跨區定點宣講之負責人參加「113 年高齡者交通安全教育推廣」共識會，共同研討年度宣導計畫。</p> <p>2. 路老師團隊教材教法增能研習與參訪： 預計 113 年 4 月底前，召集甜路路團隊之成員參與計畫執行前置作業，透過增能研習，針對今年高齡者交通安全教育推廣計畫詳細說明，並研讀教材教法，共同討論宣講劇本的產出與展演訓練。另外，安排大台南智慧交通中心參訪活動，提升路老師宣講專業素養，並透過適性教學策略發展一系列創意教學活動，藉由為高齡者量身打造課程設計，能減輕學習負擔、增加學習能量、創造學習效益與激發學習動機。</p> <p>3. 巡迴宣講： 以十大肇事路口為主要宣講定點，同時配合本市樂齡學習中心、關懷據點、日照中心等單位共同參與交通安全教育推廣，並兼顧其他區域進行宅配宣講。期能提升國人對高齡者交通安全的重視，進而降低高齡者交通事故發生，打造一個安全友善的用路環境，建構安全、健康的高齡社會。</p>			
年度	113		
預期成果：	善用村里長、社區關懷據點及醫療等機構進行交通安全宣講，逐步建立高齡者正確用路觀念。		
分年關鍵績效指標：	運用路老師進行宣講達 70 場次。		
預期效益：	透過高齡友善交通安全宣講，讓高齡者扎根安全用路+防禦駕駛=平安回家、馬路如虎口高齡小心走之概念並落實交通安全正確觀念。		
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」。		

(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

計畫名稱：	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陳弘益		
電話：	(02)23418413	Email：	Ts731140@gmail.com
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。		
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	113		
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：	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：	1. 道路交通安全基本法第 14 條。 2. 112 年 4 月第 14 期院頒道安方案核定本執法小組行動方案。 3. 內政部警政署加強取締重大交通違規計畫。		

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

計畫名稱：	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陳弘益		
電話：	(06)2620114	Email：	Ts731140@gmail.com
年度預算：	1150 萬(年度預算，市議會審議中)。	預算來源：	年度預算
目標：	建置科技執法設備 5 處。		
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	113		
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：	<ol style="list-style-type: none"> 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

計畫名稱：	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。		
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	113		
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(草案)-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. 應用科技強化行人安全

對應課題：弱勢用路人安全通過路口需求及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，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。

此外，為避免路口衝突風險，透過強化現行道路標誌標線等交通設施，吸引用路人注意前方路況，觸發駕駛人務必採取安全應變措施，養成『路口減速停慢禮讓』駕駛習慣，並遵守交通安全規則，共同維護行車安全環境，以降低事故死傷人數。

行動計畫：9-1 應用科技強化行人與路口安全計畫

計畫名稱：	9-1 應用科技強化行人與路口安全計畫		
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(王健豪)		
電話：	(06)2998229#226	Email：	ken810405@mail.tainan.gov.tw
年度預算：	1000 萬元	預算來源：	交通部公路局、內政部國土署
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：	<p>1. 推動科技輔助弱勢用路人安全通過路口計畫 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。</p> <p>2. 推動重點熱區路口警示安全計畫 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。</p>		
年度	113		
預期成果：	<p>1. 完成 4 處視障、聽障等弱勢用路人通過路口安全。</p> <p>2. 強化 5 處無號誌化路口警示設施。</p>		
分年關鍵 績效指標：	<p>1. 提升弱勢用路人使用科技輔助系統滿意度。</p> <p>2. 減少弱勢用路人事故率 30%以上。</p>		
預期效益：	<p>1. 提升科技輔助弱勢用路人體驗滿意度及安全性。</p> <p>2. 降低交通熱區路口肇事率，營造安全幸福交通環境。</p>		
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」。		

2. 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。

計畫名稱：	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		
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	113		
預期成果：	1. 依據車流需求增加幹道綠燈時間，並於左轉車流量大路口增加全紅秒數，提升續進效率與改善轉彎安全性。 2. 瓶頸路口設置左轉保護時相並增設或延長左轉專用車道，及繪設左彎待轉區線，增加紓解效率。 3. 左轉需求大但路寬不足無法設置左轉車道路口，將遲閉改為早開綠燈輔以標誌牌面說明，改善左轉與直行車衝突。 4. 結合 AI 影像辨識及動態號誌，即時判別道路壅塞情境，針對特定塞車方向自動延長綠燈秒數，減少車流交織。		
分年關鍵績效指標：	1. 改善路廊交通事故減少 5%。 2. 上下班交通尖峰時間行駛速率提升 10%。		
預期效益：	降低改善路廊交通事故與提升行駛速率		
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。針對交通事故偏高，113年將全力推動「臺南市交通安全提升計畫」，以工程改善、重點執法、高齡守護、公運推展、道安宣導等五大面項，推動9大重點工作，期盼能有效降低本市交通事故。

(1) 工程改善：易肇事路段口改善計畫、無號誌化路口改善計畫、車道寬度路型檢討計畫、校園通學環境改善計畫。

(2) 重點執法：科技執法專案計畫、重點執法專案計畫。

(3) 高齡守護：高齡事故防制計畫

(4) 公運推展：公共運輸推展計畫

(5) 道安宣導：多元道安宣導計畫

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，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	113年經費		113年經費自籌
			補助來源	補助金額	
1	3-1 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	3-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制	交通局			600萬
3	4-2 客運超速違規防制計畫	公運處			年度預算
4	5-1 扎根高級中等以下學校交通安全教育	教育局	交通部	160萬	
5	5-3 臺南市 113 年道路交通安全-停讓文化 2.0	新聞處	交通部	200萬	
6	5-4 臺南市 113 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	20萬	
7	6-1 加強取締重大交通違規計畫	警察局			年度預算
8	6-2 建置科技執法設備	警察局			1150萬
9	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
10	9-1 應用科技強化行人與路口安全計畫	交通局	內政部 交通部	1000萬	
11	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 11 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"> • 客運超速違規防制計畫
	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 113 年道路交通安全-停讓文化 2.0 • 臺南市 113 年道路交通安全-在地化互動式高化高齡交通安全
		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"> • 客運超速違規防制計畫 	
路	工程 <ul style="list-style-type: none"> • 永續提升人行安全計畫 • 建立道路交通安全檢核制度及推動機制 • 應用科技強化行人與路口安全計畫 • 臺南市重點路廊整合改善計畫 	
運輸業	監理 <ul style="list-style-type: none"> • 客運超速違規防制計畫 	

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年至2027年)」設定之目標值，以112年為基期，113年30日內交通事故死亡人數，較112年下降5%，行人死亡人數下降7%。依據交通部道安資訊平台(112年12月6日查詢)最新統計，本市112年1-9月30日內交通事故死亡人數219人，推估112年底約300人(基期)。爰此，本市預估113年目標值為285人，較112年下降5%。由於機車與行人事故皆以高齡長者居多，故將以高齡長者為重點防制族群。其中機車事故預估113年目標值為198人，較112年下降5%；行人事故預估113年目標值為28人，較112年下降7%；高齡事故預估113年目標值為130人，較112年下降5%。

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113年重點事故防制對象，核心指標自選結果為路口交岔撞、路口側撞、路口追撞、16-24歲、65歲以上、機車族群、自行車族群等7項。

NO	事故區分	各項指標	110年	111年	112年9月	113年自選指標
1	路口碰撞型態	交岔撞	1.51	1.52	1.37	自選
2		側撞	1.59	1.67	1.57	自選
3		同向擦撞	1.04	1.15	1.06	
4		追撞	1.67	1.61	1.45	自選
5	年齡	16-24歲	1.53	1.67	1.50	自選
6		18-19歲	1.52	1.68	1.47	
7		65歲以上	1.52	1.59	1.50	自選
8	路段碰撞型態	側撞	1.31	1.31	1.24	
9		同向擦撞	0.84	0.98	0.91	
10		對撞	1.05	0.93	0.90	
11		自撞	1.39	1.41	1.38	
12	使用者	機車	1.31	1.36	1.26	自選
13		自行車	1.53	1.59	1.51	自選
14		行人	0.96	1.0	0.92	

對照事故指標及同期比較趨勢，選取 113 年重點防制對象，行為指標自選結果為未依規定讓車、超速駕駛、行人違規、違反號誌管制或指揮、未戴安全帽等 5 項。

NO	類型	各項指標	110 年	111 年	112 年 9 月	113 年 自選指標
1	事故違規	事故未依規定讓車	1.29	1.24	1.15	自選
2		事故未戴安全帽	1.70	1.43	1.62	自選
3		事故未禮讓行人	0.39	0.49	0.47	
4		事故行人違規	1.00	0.99	1.03	自選
5		事故超速行駛	0.96	0.92	0.92	自選
6		事故轉彎或迴轉未依規定	0.80	0.78	0.83	
7		事故違停肇事	0.91	0.90	0.91	
8		事故違反特定標誌(線)禁制	0.84	0.82	0.73	
9		事故違反號誌管制或指揮	1.41	1.48	1.42	自選
10		事故酒後駕車	0.99	0.83	0.79	

依據上述交通事故分析本市亟待改善項目為路口交岔撞、路口側撞、路口追撞、16-24 歲、65 歲以上、機車事故、自行車事故、未依規定讓車、超速駕駛、行人違規、違反號誌管制或指揮、未戴安全帽等。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 113 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	路口交岔撞	<ol style="list-style-type: none"> 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. 檢視主要幹道衝突點數量 4. 宣導路口讓車觀念 5. 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
	路口側撞	<ol style="list-style-type: none"> 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. 檢視主要幹道衝突點數量 4. 宣導路口讓車觀念 5. 取締未依規定讓車、闖紅燈與閃紅未停車、路口

指標型態	防制工作重點	行動指標執行策略
		違停與併排停車、超速車輛
	路口追撞	<ol style="list-style-type: none"> 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. 檢視主要幹道衝突點數量 4. 宣導路口讓車觀念 5. 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
	16-24 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. 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
	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
	機車族群	<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

指標型態	防制工作重點	行動指標執行策略
		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
	自行車族群	1. 檢視自行車騎乘環境完整性 2. 宣導騎乘自行車路口停讓與路權觀念 3. 宣導騎乘自行車應注意事項(如防禦駕駛) 4. 取締騎乘自行車違規行為
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
	超速駕駛	1. 宣導正確道安觀念 2. 加強取締超速
	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
	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
	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

(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。113 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 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。