

# 人車路風險管理月旦評

庚子年、立秋

堅守專業、樹立權威，疑罪從無、肇因為真。

（人車路 012 | <行人如何走？專刊>2021.07.10）社長 / 張漢威 總編 / 邱奕名 總監 / 莊根本



## 01 社論 從風險管理談【便宜行事的文化毒害】

[成語解釋] 便宜：方便、適宜。指可以根據實際情況斟酌處理，不必請示。[典故出處]《史記·蕭相國世家》：“即不及奏上，輒以便宜施行，上來以聞。”[近義詞]見機行事、隨機應變、便宜施行[反義詞]唯命是從[成語舉例]既然大權交代於你，你就得便宜行事.便宜行事=便宜施行=便宜從事 / 適宜；例：「便於公、利於民」、便宜行事(便宜：方便、適宜) 2、便習；例：「故君子欲譽，則謹其所便。」

中國民初留美的政治家 / 文學家 / 教育家 / 北大校長胡適先生所著 <差不多先生傳> <你知道中國最有名的人是誰？提起此人，人人皆曉，處處聞名，他姓差，名不多，是各省各縣各村人氏。你一定見過他，一定聽過別人談起他，差不多先生的名字，天天掛在大家的口頭，因為他是中國全國人的代表。

差不多先生的相貌，和你和我都差不多。他有一雙眼睛，但看的不很清楚；有兩隻耳朵，但聽的不很分明；有鼻子和嘴，但他對於氣味和口味都不很講究；他的腦子也不小，但他的記性卻不很精明，他的思想也不細密。他常常說：「凡事只要差不多，就好了。何必太精明呢？」

便宜行事與差不多先生是雙胞胎 / 同為我國文化的特質，亦是中國人自古迄今在生活中的行事風格.<也許其他國家亦有此一文化> .若如是則 <便宜行事與差不多> 就是人性的特質. 正如道家所主張的 <私心與貪心> 是人類行為的原動力一樣. 驅使著歷史向前 / 推動著社會進步. 改變了政治格局 / 淘汰了不適任的人和事 / <劣幣驅良幣> 古代隱士隱於山林 / 如鬼谷子 / 陶淵明 / 王重陽.民初大多隱士出家修道隱於鄉野.這些都是不苟便宜行事與差不多的學士 / 賢士 / 等. 從古迄今不知有多少的能人 / 賢士因此而隱於市矣！悲哉！痛哉！

近來國家發生多起因 <便宜行事> 而發生了重大傷亡的意外事件與損及政府形象 / 威信 / 公權力的違法犯紀事件:

**一.蘇花公路2000年前曾發生一起遊覽車翻車事故**，當時共造成26人身亡，是陸客團死傷最嚴重的交通事故之一。

**二.蘇花公路宜蘭東澳段2021.0316日發生一輛遊覽車撞山壁的重大車禍意外**，新北市新店復興里民到花蓮旅遊，返回台北時發生遊覽車自撞山壁車禍，造成6人死亡、39人輕重傷。

< 這二起重大傷亡事故的共同特點 >

- <一> 彎道 / 超速 / 煞車失控.
- <二> 車體結構不良.
- <三> 道路防護設施不足.
- <四> 駕駛行為不當.
- <五> 以上因素皆人為也.



< 皆因便宜行事而起. 政府無風險管理的管控方案 >

**三. 2018年10月21日火車出軌，普悠瑪號在蘇澳新馬站月台前彎道翻覆**，載運370人的8節車廂全出軌，造成18人死亡、17人重傷、274人輕傷，當年11月，行政院公布調查結果，認定列車當時141公里高速；即便事故列車行進中，主風泵異常，發生列車動力時有時無、停留剎機間歇作動的異常狀況。

此案日本製車輛 / 當年驗收就不合格 / 而因搶功急於上路便宜行事而釀禍. 前後三任局長僅記大過調職？那18條命、17人重傷、274人輕傷的無辜者又當如何？幕後決策者 / 藏鏡人 / 利益者又如何？便宜行事文化的受惠者又如何？

**四.臺鐵408次太魯閣號事故2021年4月2日上午9時28分47秒台鐵出軌 <太魯閣號清水隧道出軌 釀49死162輕重傷>**



<一> 鐵路邊坡工程施工造成 <可稱為國際笑話 >

<二> 重大缺失:

1. 借牌投標 <無照營業 > .
2. 統包 / 大包 / 小包 / 分包有人在管嗎？法律規範呢？
3. 僱用非法外勞.
4. 無交通維持計劃.
5. 上級無督考記錄.
6. 假日違法施工.
7. 無鐵路行駛管制計劃.
8. 該違法業者已標得多項工程. <2億多台幣 > .

<三> 綜上觀之是有政府在嗎？交通部 / 勞動部 / 工程會有在嗎？

<四> 又一便宜行事之慘案.

**五.110年4月16日徐姓民眾等10人進入臺北市政府警察局松山分局中崙派出所叫囂及毀壞電腦**，松山警分局長林志誠先後兩召開記者會仍招民眾質疑公權力不彰，未強勢執法，傷害警察形象至鉅，警政署署長陳家欽震怒，對於松山警分局未能嚴正執法深表痛心，警政署中午召開人評會，決定將松山警分局長林志誠拔官調整為內勤職務。<重點是警方協助嫌犯滅証 > <已經是蛇鼠一家親了啦！ >

**六.台北市北投媽祖文化協會**本月10日遭人開3槍示威，涉嫌犯案的是北聯幫44歲楊姓、43歲郭姓嫌犯，在逃亡19天後，29日清晨經策動後向北投分局投案，2人除了搭乘保時捷凱旋外，要進警局前還有4、5名小弟幫忙撐傘，陣仗不小，由於2人並未上銬走入分局惹議，對此北投分局表示，當時全程都有刑警持拘票在旁，一路將2人帶進分局。<嘿，閱兵嗎！ >



**七.邱顯智作晚在臉書發文指出**，從民進黨北市黨部評委召集人趙映光的兒子趙介佑網路舊圖文顯示，懷疑趙男曾在警局面見借提的犯嫌。警政署表示，已成立專案小組調查，違者嚴辦。



<從第五 / 六 / 七案觀之 / 公權力 / 警政風紀 / 黑幫已成為共犯結構 / 請問內政部 / 法務部 / 北檢 / 監察院所司何職？所為何公務？也便宜行事了嗎？調職 / 辭職成了唯一對策？悲也！中華民國。

**八. 諾富特誰來管 陳時中強硬：地方權責**

諾富特飯店群聚染疫事件還未止血，昨天又傳出諾富特將一館作為華航機師、機組員宿舍及居檢場所，不僅未提出防疫旅館申請，還當一般觀光飯店經營；有團客獲桃園市政府振興經濟住宿方案補助入住，爆發群聚事件後，才知竟與居檢者混宿，且第一時間未被通知需隔離，大罵防疫螺絲鬆了。

對於諾富特的管理權責，桃園市長鄭文燦表示是中央，他說，諾富特讓須檢疫的機師等人員，跟一般旅客混居的行為，雖然法規沒禁止，但希望中央用更高標準管理。指揮中心指揮官陳時中則指出，機組員檢疫由民航局規劃督導；檢疫旅館的檢疫業務由地方衛生局管理；一般旅客住宿樓層則由觀光局督導。這次出問題的地方，在於諾富特飯店的檢疫業務，理應由地方衛生局督導管理。



諾富特防疫旅館群聚感染使國內疫情防控出現破口，更燒出防疫旅館管理的大問題。諾富特除了旅客混住，又被爆料指半年前由於檢疫旅客增多，涉偷偷開放一館，甚至有檢疫旅客一退房，就立刻開放一般客人住，直指旅館為了賺錢，反而陷入群聚風險。

諾富特（英語：Novotel）是一個酒店品牌，為雅高集團旗下品牌。Novotel在60個國家和地區有近400家酒店和度假村，大部分坐落在城市的商業區和名勝風景附近。2009年：Novotel在阿根廷布宜諾斯艾利斯和台灣台北（桃園機場）開設酒店.迄今已13年矣！<便宜行事 > 致台北市 / 新北市 / 桃園市再度陷入新冠肺炎社區感染風暴之中. 而中央與地方仍在爭權責是誰？荒唐至極！

< 便宜行事 > 的特質

- 一. 行事於法律邊緣.
- 二. 行事專研法律漏洞.
- 三. 密室協商.
- 四. 權錢交易.
- 五. 搓圓仔湯.
- 六. 凡事流於行事. <程序 > .
- 七. 以交差了事為行事標準..
- 八. 用敷衍塞責企蒙混過關.
- 九. 毀紀律 / 喪倫理.
- 十. 凡事以 < 喬 > 為手段.

十一. 凡事以 < 搞定 > 為目的.

十二. 凡事以利益為核心 / 情義為手段 / 正義放兩邊.

十三. 天道與王道.

十四. 其 位

為政者民全民明，為政者愚全民情。

君未在君位，難体君上味.

為政者德全民澤，為政者媚全民慌。

君將居君位，須解當君味.

為政者愛全民惜，為政者霸全民亂。

君己居君位，當知個中味.

為政者仁全民享，為政者盲全民亡。

君己解君位，應深体君味.

**十五. 歷史與傳承**

歷史不是用讀的 / 而是一種借鏡 / 檢討與改進.

歷史也是洪流 / 若不反省自躬 / 終將陷於其中.

< 便宜行事 > 是借鏡也是洪流 / 稍有不慎恐會滅頂.

張漢威于中壠研究室

十六.老子曰 <上善若水 > <水能載舟 / 亦能覆舟 > .

2021.0507.0900

## 02 專論 【行人如何走？靠右？靠左？靠邊？】

我國早年鼓勵行人靠右、順著車流走，但臺北醫學大學副教授白志偉團隊最新研究發現，行人順向走的致死率比逆向車流走高出二點二一倍，呼籲行人靠左走、面對來車，較安全。

交通部表示，自二〇一二年起已進行相關宣導；教育團體呼籲，比起制定法律，交通安全教育更重要，除了教導孩童保護自己，也能教育其日後成為好的用路人。

臺北醫學大學副教授白志偉研究團隊，根據警方公布的二〇一一年到二〇一六年行人交通事故統計資料進行分析，排除較複雜的十字路口案件後發現，一萬四千三百八十二名被汽機車碰撞的行人中，一萬零七百四十九人順車流方向走，占七成五；三千六百三十三人逆向走，占二成五；統計中有一百九十九人死亡。在以上的死亡數中，有一百六十七人順車流走，三十二人逆向車流走。分析發現，順著車流走，頭部受傷的機率比逆向走高出一點二六倍，被撞致死的風險比逆向走高出二點二一倍。研究結果顯示，在交通事故中，順向走的行人比逆向走傷勢會更嚴重。此外，能見度低的情況，如黑暗無照明的道路、較差的天氣、視線受阻等，順向走帶來的負面影響更加明顯。

**逆向走是全球趨勢**

白志偉說，二三十年前，政府要求行人要順向車流走，可能當時資訊不發達，加上我國採靠右駕駛，覺得順著車流走不會有衝突感。近年來交通部宣導要逆向車流走路，讓駕駛人及行人可以看到彼此，如有意外就能做出最快反應，但仍有很多民眾不知道。希望這份研究能讓大眾知道逆向走較安全的原因，尤其鄉村較為昏暗的地區，人行道少且能見度低，更應該逆向車流走路。另外，兒童被看見的機會低，逆向走的話，駕駛對於臉孔辨識及警覺性高於後腦勺，希望交通部加強宣導力度。

他提到，近年部分西方國家開始推翻順向走觀念，芬蘭研究證實，行人逆向車流走，會減少意外事故發生率。有些國家立法規定行人要逆向走，美國佛羅里達州在特別時間與路段會有告示牌，規定行人要逆向車流走，但臺灣民情不同、地狹人稠，要立法規定有難度。

宣導比立法更重要

交通部道安會組長湯儒彥表示，《**道路交通安全規則**》規定行人應行走在人行道，未畫設人行道的道路，應靠邊行走，但沒有規定靠左走或靠右走。過去看到國外報告指出，面向來車走較安全，能及時發現並閃避意外，因此二〇一二年起開始宣導行人在沒有人行道的道路，可以靠邊、面向來車走。但我國道路態樣多，有單行道、雙向道或狹窄車道等，行人步行需求也多，硬性規定靠哪邊行走，可能不符合實際需求，目前仍以宣導為主，讓行人有較大的應變能力，且最重要的還是汽機車駕駛本來就有注意行人、不能撞傷行人的責任。

靖娟兒童安全文教基金會執行長林月琴說，現行教案教導兒童靠安全邊走，有人行道就要走人行道，沒有人行道就要靠邊面向來車走，若走在懸崖要靠山的那一邊。此外，也借鏡美國，走斑馬線過馬路時，要往後看轉彎車，多一層保障；她認為，交通安全教育比法律、執法還重要，及早啟動相關教育，不僅能避免兒少傷亡，也能避免他們日後成為危險用路人。



我國早年鼓勵行人靠右、順著車流走，但最新研究發現，行人順著車流走，**發生交通事故的致死率比逆向高，呼籲行人面對來車，靠左走較安全。**

走在路上最好靠左側前進才有得到前方來車，也較易閃避確保安全，如果靠右行走時，後方來車也是靠右就從我左手邊呼嘯而過，稍有閃失隨時就從背後遭撞擊而非死即傷，從統計來看高達82%死亡就是因為看不到後方來車無法掌控不知閃躲所造成！



## 03 重大行人安全政策檢討

新北市新莊區捷運幸福站旁日前發生小貨車左轉不讓行人事故，造成女性行人傷重不治，引起國人關心，交通部長今日發文指出將會改善交通規劃與執法。

此回交通部長提出的改善對策，共有7大方向，分別是「加強並擴大路口路型檢討」、「重新檢視公路路線設計規範」、「協調加強執法並推動科技執法」、「擴大車輛未禮讓行人之罰則」、「研提不適任駕駛退場機制」、「道路建設工程結合人行安全」及「研擬高齡者交通事故防制精進計畫」行動方案等。在「加強並擴大路口路型檢討」部分，交通部將會改善易肇事路段的路型、標誌、標線，並檢討行人安全所需之庇護島、縮短行穿線步行距離、行人穿越線退縮（減少轉彎視野死角），加上行人號誌增設與秒數調整。交通部已責成運研所、公路總局需在1個月之內，與內政部營建署等中央、地方相關單位協調，研提出共同加強辦理之計畫。



在「**重新檢視公路路線設計規範**」部分，交通部長已指示公路總局，需於1個月內修正提升設計安全之道，若有修正需求，可提修正草案進行規範訂正。

在「**協調加強執法並推動科技執法**」部分，交通部長提醒駕駛人於路口要停讓行人先過，並將委請政務次長帶領道安會，正式拜會內政部警政署請求協助，期能與地方警察機關合作加強執法；此外道安會也將增列預算補助地方政府，加速推動路口影像 AI 科技執法，針對車輛違反號誌指示之各類違規行為，進行 24 小時取締。在「**擴大車輛未禮讓行人之罰則**」部分，交通部指出現行《**道路交通管理處罰條例**》已明訂車輛不禮讓行人相關罰則，未來將會推動增訂駕駛只要在未設有禁止行人穿越標誌之交岔路口未禮讓行人，也納入罰則範圍，並儘速完成法制程序，呈行政院核後送立法院審查。

在「**研提不適任駕駛退場機制**」部分，交通部長指示路政司及運研所，針對 2013 年取消普通駕照定期（每 6 年）換照制度後，如何針對不良駕駛、或屆滿 75 歲須換照前身心健康即有重大變化之駕駛，限期提出建議方案，並建立重新評估之機制。另外，交通部也責成相關單位，通盤檢視國內/外提升道路安全之駕駛執照管理經驗，並加強與相關產業溝通，凝聚各界共識後研提適當方案。在「**道路建設工程結合人行安全**」部分，交通部將檢視生活圈建設計畫及前瞻計畫提升道路品質之建設工程，納入辦理人行安全設施、事故熱點路口及路段進行改善，以避免重複施工。



上右圖為彰化員林的 Z 字型兩段式行人穿越道的設置理念為，讓行人先穿越一側車道後，在中央分隔島處轉向面對來車，再穿越至另一側車道，使得行人與車輛有更多時間觀察對方，減少死角危害，也讓行人無需一次穿越馬路，可在庇護島暫停，對車輛而言則一次僅需一側車輛讓行人，等行人到達庇護島後再換另一側來車讓行人，兼具安全與效率。

「研擬高齡者交通事故防制精進計畫」部分，交通部表示將由道安會在1個月內研擬「高齡者交通事故防制精進計畫」行動方案，針對高齡者事故的好發原因，擬定改善方案。交通部長檢視近 10 年來行人交叉路口死亡人數的趨勢，發現自 2017 年的低點後，在 2018 年及 2019 年確實不減反增，2019 年甚至已經將近重回 2016 年的高點，冀望在上述多項改善對策的研擬與實施，得以降低事故發生機率與傷亡。

## 04 道路交通安全規則

【103條之法理探討】

**一.背景說明:**

(一)**交通法條訂定之宗旨:**

1.保障人權 2.維持順暢 3.確保安全.

2.法理原則:

(1) 侵權行為:

<1 >.主動與被動.
<2 >.屬故意行為:逆向、闖紅燈、無照、酒駕、闖平交道、侵雙黃線

·
(2)信賴原則:1. 預見2. 反應3. 能否採安全措施.
(3)善盡原則:1. 預見2. 反應3.能否採安全措施.4.能否避免事故發生
(4)因果關係: 以影響他車駕駛行為為主.
(5)違規不等於肇事因素、雙方要有因果關係.

(二)本條款自實施以來爭議不斷、且執行困難、究責與審理單位只依條文內

容而決斷.而忽略了訂此條款之宗旨與法理.致使用路人常怨嘆不已.俗稱霸王條款而諷之.

**二.中華民國九十九年九月三十日 修正**

(一) 第一百零三條

汽車行近未設行車管制號誌之行人穿越道前應減速慢行。
汽車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。
汽車行經未劃設行人穿越道之交岔路口，遇有行人穿越道路時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。

(二)依照條文之內容.汽車只要是通過路口.任何情況下都注意與停讓.若出事故就是要負未注意、未停讓之肇責.

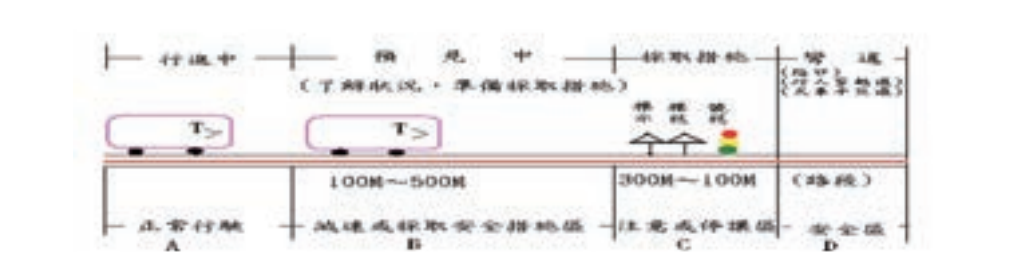
(三)可是汽車與行人在路口的情況複雜.還是要回到信賴原則與善盡原則之法理面去探討.也就是雙方遇見時的時間.距離與速度之間.雙方之用路行為.其反應措施的變化.是否此項法理原則.

**三. 對此條文之法理需要探討事項:**

(一) 行近、行經、行至:
(二) 行人穿越道:
(三) 交岔路口:均應暫停讓行人:
(四) 交通指揮人員:
(五) 號誌指示:
(六) 行人穿越:

**四. 行近、行經、行至之釋意:**

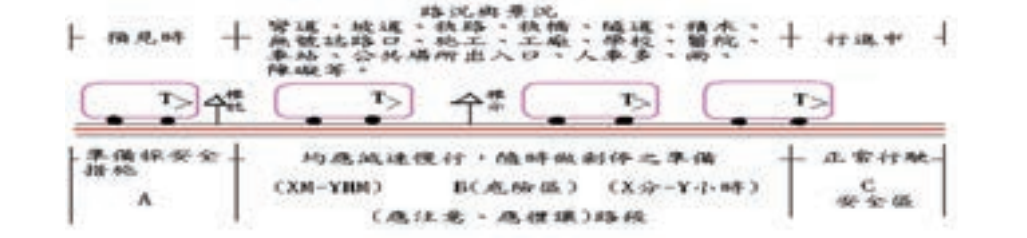
(一)何謂「行近」?行近就是接近，亦就是不遠的意思，表示尚未到達，但是已可以看到。如彎道、路口、行人穿越道、火車平交道等路段，當用路人尚未到達時，但已看到，正在接近中，用路人就必須採取安全措施，亦即所謂的「應注意行為」如減速、輕踩剎車、注意前方的車輛與行人或注意左右有無來車或行人，或檢視路口，路邊有無明顯的標誌、標示、標線、號誌等，甚或路障。確定雙方之確實通行順序是「注意」、是「停」、是「減速」或「禁止」等行為，都是尚未到達路口、彎道、行人穿越道、火車平交道...等路段前，就已經完成辨識，並採取或停或讓或注意的安全措施以避免發生事故或意外如圖示：



（「行近」的法理含義示意圖）

從圖示可以看出「行近」的法理含義決不是到達D區才要注意，或是禮讓，也不是你撞我車尾，或撞你車身，你賠我70%，我賠你30%的爭議。而是雙方都應在B區即已經預見應注意與應禮讓的景況，確要在C區即採取適當的安全措施，進入D區，就不應發生任何事故。因此從法理的含義表，既有B區的預見區或是準備區，縱使在C區亦不應有任何事故發生的可能性。所以「行近」的安全距離既是600M以內(B區+C區)，而其反時間應是6秒以內(B區+C區)，若如是，行車安全才能獲得保障，用路優先通行順序，才得以建立。

(二)何謂「行經」?行經是行駛經過的行為，即通過之意。因此「行經」是有距離的?短則幾公尺，長則數公里，依路況、景況而定，而更有「時差性」短則數秒?長則數小時不等。用路人在通過這一路況、景況的「時、空、環境」裡，就稱為「行經」。如道安規則第九十三條三款...之「行經」...。包含的路況、景況多變，而又複雜，且爭議最多。尤其在事故現場處理時，稍有不慎，或照像、或測繪，遺漏某些景況，將嚴重影響事故分析與鑑定，用路人的權益自然受損了。如圖示：

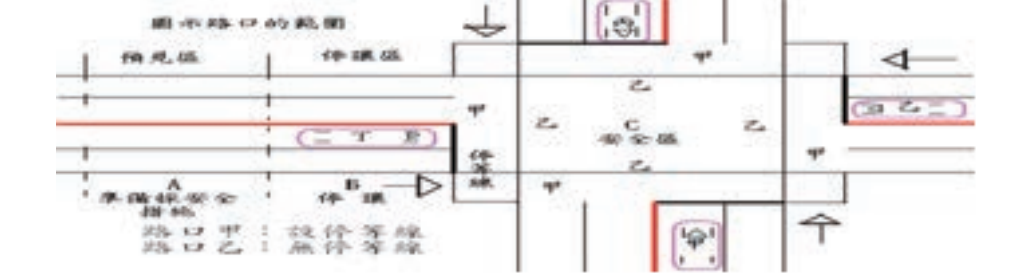


（「行經」的法理含義示意圖）

從圖示可以了解，在「行經」前仍然有一段預見區(A)，讓用路人依狀況採取安全措施，這樣行駛B(危險區)時，就安全多了，但是從實務裡，A區，B區的交會處，所生的事故最多，多是大意、不在意所引起。在分析的資料中「行經」的時、空越長，安全性越高，事故越少，「行經」的時、空越短，反而安全性低，事故特多。這些都是用路人守法的用路習慣所生成。反倒是進入B危險區才知道安全有威脅，這時比較專心駕駛，可惜往往悲劇已經發生。

(三)何謂「行至」?「行至」是到達的意思。也就是用路人到達這個路段，應注意、應禮讓的行為的開始。如道安規則第一〇二條第二款汽車「行至

」無號誌交叉路口、支道應(讓)幹道先行，左方車應(讓)右方車先行，轉彎車應(讓)直行車先行，這個(讓)的行為從那裡算起，是整起事故的關鍵所在。從法規的內涵，「讓」應從到達路口算起，而不是進入路口才算，因此這兩者之差異，往往是造成糾紛的重要因素。如圖示：



（「行至」的法理含義示意圖）

從圖示可以了解(讓)就是在路口行使，而不是進入路再(讓)。由於路口的大小、車輛的長短、車行的速度不一，其標示標誌均在路前即已顯示。因此到達A(預見區)即應有準備或應變措施，進入B區即已知曉自己是注意方或是禮讓方，必須在停等線前(路口前)停車或是減速慢行。因此，就法理來說，路口內，是必須淨空的，是不能發生事故，否則交通必將打結成雍塞。一方之疏忽，造成四方的不便，是為法理所不容，因此「行至」路口的涵義就格外顯得重要了。

(四)、法理解意：

從上述的研討中，可以理解，一個法規的訂定，必須考慮駕駛行為連續性、一貫性與多變性，當然還包括「人性」。因此在設計法規時，從眼睛預見潛意識裡的動念對路況、景況的辨識應注意、應禮讓行為的決斷採取措施是(停讓)或是(減速)小心慢行安全通過。這六個步驟，是我們應念滋在滋牢記於胸，表現於駕駛動作上的，標準思維與程序。「行近、行經與行至」的法理內涵，就是包涵了上述六個步驟的行為模式。其表現在於立法者的法學素養、人權思想、人文精神與中國文字的巧思與運用。更將不習慣守法的中國人本性，用哲學的思維、科學的驗證、規範其駕駛行為。讓肇事者「法」與「理」都難容。

**五.行人穿越道之釋意:**

(一)枕木紋行人穿越道和班馬紋行人穿越道.不同地方差在（直線和斜線）的地方)

(二)枕木紋行人穿越道是在交岔路口.如圖示(左一二):

(三)班馬紋行人穿越道是在道路中段.如圖示(左三四):



(四)兩者都是行人通過的地方.問題在於汽車行近與行經的駕駛行為是否注意與停讓?依据法理、行近是接近行人穿越道、行經是通過行人穿越道.因此並非行人一定要走在行人穿越道範圍內.汽車才有注意與禮讓之義務與責任.所以汽車行近與行經行人穿越道時必須保持速限內之安全反應距離.(60KM/30M) (50KM/25M). (40KM/20M) 才是合乎法理要求.

**六.交岔路口之釋意:**

(一)岔路口量取方法：

- 無號誌燈者自四個角(十字路)起算.
- 有號誌燈者自燈柱起算。
- 有停等線者自停等線起算.

(二)圖示:



(三)因此路口之停等線、行人穿越道、未設任何標線路段都是汽車駕駛人都應

特別注意的路段.在路口均應暫停讓行人優先通行.

**七.交通指揮人員之釋意:**

(一)道安規則第 90 條

駕駛汽車，除應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從交通人員之指揮外，並應遵守下列規定：

- 禁止操作或觀看娛樂性顯示設備。
- 禁止操作行車輔助顯示設備。
- 禁止以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為。

警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受前項第三款之限制。

(二).上項(---並服從交通人員之指揮----)與道安規則103條(--無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。)相抵觸.

(三).因此在路口既有交通指揮人員指揮你行進.也要禮讓行人优先.

(四).2017年台灣高等法院判例(計程車遭照交警手勢行駛未禮讓行人而被判刑3個月).

**八.號誌指示之釋意:**

(一)道安規則102條第一款: 汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：

1. 應遵守燈光號誌或交通指揮人員之指揮，遇有交通指揮人員指揮與燈光號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為準。

2.-----。

(二) 依號誌類別區分停讓:

- 汽車與行人同為綠燈:(同向) 汽車停讓行人.
- 汽車與行人同為閃黃燈:(同向或對向) 汽車停讓行人.
- 汽車與行人同為閃紅燈:(同向或對向) 汽車停讓行人.
- 汽車為綠燈行人為紅燈:(不同向)

- 號誌交替時: 汽車停讓行人.
(行人已先進或過路口一半或即將通過路口時)
- 汽車已達路口停等線遇行人進路口時:汽車無反應時間停讓行人.
- 汽車已行近或行經路口遇行人跑步進路口時:汽車無反應時間停讓行人.
- 汽車與行人同為無號誌: 汽車停讓行人.

**九.行人穿越之釋意:**

(一)道安規則134條:行人穿越道路，應依下列規定：

- 設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路。
- 未設有前款設施之交岔路口，行人穿越道路之範圍，應於人行道之延伸線內；未設人行道，而有劃設停止線者，應於停止線前至路緣以內；未設有人行道及劃設停止線者，應於路緣延伸線往路段起算三公尺以內。
- 在禁止穿越、劃有分向限制線、設有劃分島或護欄之路段或三快車道以上之單行道，不得穿越道路。
- 行人穿越道路，有交通指揮人員指揮或有燈光號誌指示者，應依交通指揮人員之指揮或號誌之指示前進。無交通指揮人員指揮又無號誌指示者，應小心迅速通行。
- 行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越。
- 在未設第一款行人穿越設施，亦非禁止穿越之路段穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越。

(二)解釋字號：

釋字第 417 號.解釋日期：民國 85 年 12 月 06 日

解釋文： 道路交通管理處罰條例第七十八條第三款規定：行人在道路上不依規定，擅自穿越車道者，處一百二十元罰鍰，或施一至二小時之道路交通安全講習，係為維持社會秩序及公共利益所必需，與憲法尚無抵觸。依同條例授權訂定之道路交通安全規則第一百三十四條第一款規定：行人穿越道路設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其三〇公尺範圍內穿越道路，係就上開處罰之構成要件為必要之補充規定，固符合該條例之立法意旨；惟行人穿越道、人行天橋及人行地下道之設置，應選擇適當之地點，注意設置之必要性及大眾穿越之方便與安全，並考慮殘障人士或其他行動不便者及天候災變等難以使用之因素，參酌同條例第七十八條第二款對有正當理由不能穿越天橋、地下道之行人不予處罰之意旨，檢討修正上開規則。

(三)行人穿越類別:

- 幼兒:6歲以下須父母(監護人)陪伴.
- 少年:14歲以下須父母(監護人)陪伴.
- 成年人.
- 殘障、孕婦、老人、行動不便等人.
- 用路人: 駕殘障車、推輪椅車、推自行車等人.

(四)基於上述說明行人與汽車在路口發生交通事故、除依照道安規定第103條規定汽車必須停讓外、行人是否涉及肇事因素、須考慮下列因素:

- 汽車行近路口(或停等線)時行人是否已進入路口中?
- 汽車行近路口(或停等線)時行人是否以跑步或快步的方式進入路口?
- 行人違規穿越路口是否足以影響汽車的安全反應時間與距離?
- 行人穿越路口是否有障礙足以影響汽車的注意與停讓的駕駛行為?

**十. 道路路口通行优先順序:**



**十一. 結語:**

一個法規的制訂.除了宗旨與目的外.就是合乎法理函意.當然最高的指導方略是憲法.憲法的宗旨就是保障人權.所以在交通法規的制訂中.保障人權列為首要因素.2003年在天津參加了一個有關制定道路交通法的國際研討會.其中有個主題是(人權與路權孰重?)經過了無數的發言與討論.結論是(路權就是為保障人權而設計、人權是為遵守路權而建立).因此遵守法律才是王道.而行人是用路人中最弱勢的乙環.在考慮其用路人的環境中必須保障其弱勢與不確定數.

(一)因行人穿越類別不同.須考慮其穿越時之時間、速度、距離與汽車駕駛者之安全反應時間與距離及兩者之因果關係而論其停讓之時機與能力.

(二)路口行人穿越狀況複雜.涉及行人的因素較多.因此增加了許多主客觀因素.必須依信賴原則與善盡原則的法理思維.同時列入審理因素.

## 05 路口安全大執法

行人路口事故平均每日24件，今日(9/1)起加強全國「路口安全大執法」交通部與內政部今日（9月1日）共同舉行全國路口安全大執法記者會，會中由交通部林佳龍部長、內政部徐國勇部長及內政部警政署陳家欽署長共同啟動展開為期1個月之全國路口安全大執法，兩位部長並透過實際情境呼籲汽機車與行人都應遵守規則，共同維護路口交通安全。

依據交通部統計，國內交通事故30日死亡人數108年2,865人較107年增加85人，其中有6成發生於路口，顯見應針對路口交通事故優先防制。而近年行人死亡人數由106年381人增加至108年458人，其中在交叉路口行人死亡人數由106年179人增加至108年209人，死傷件數由7,629人增加至8,862件，目前平均每日則有24件路口行人死傷事故（如附表1），更顯示加強路口行人安全刻不容緩。林佳龍部長表示，每個數字背後都承載著難以量計的遺憾和悲痛，因此，除了痛心，更須下定決心、有所作為。為加強事故防制，日前交通部針對道路設計規範、前瞻基礎建設補助、罰則與執法、宣導等面向所提出之7項方案均已在進行，其中「路口停讓行人的加強執法」，與內政部已有高度共識可以率先啟動，回應社會期待。**執法5大重點項目**為「汽機車不停讓行人」、「車輛轉向不暫停讓行人優先通行」、「汽機車闖紅燈及紅燈右轉」、「行人未依規定行走行人穿越道」及「行人未依標誌、標線、號誌指示或手勢指揮穿越道路」等，希望強化國人對路口安全的意識。相關罰則交通部與內政部再次呼籲，路口安全大執法係為導正用路行為，建立「路口停讓」及「以人為本」的交通文化，尤其汽機車行至路口應遵守「慢看停」（「慢」接近路口，減慢速度；「看」隨時擺頭察看左右後方有無人車；「停」暫停，讓行穿線的行人先行）的步驟，即路口遇行人應暫停讓行人優先通行；而行人亦應遵守號誌規定並走行人穿越道等，**共同維護路口交通安全與秩序**。

## 06 交通大執法

交通大執法7天開出近6萬罰單 行人不守規矩亂走8千件.為提升交通安全，全國於9月1日起將在易肇事路段實施為期1個月的交通大執法，取締5大重點違規，前一個禮拜各地開出將近6萬張罰單，闖紅燈及紅燈右轉仍佔最多，4萬7684件，其次為行人未依規定闖越馬路7566件。

內政部訂定相關罰則，汽機車若不停等禮讓行人，可罰1200元以上3600元以下；車輛轉向不暫停讓行人優先通行，同樣可罰1200元以上到3600元以下；汽機車闖紅燈可罰1800元以上5400元以下；紅燈右轉罰600元以上1800元以下；上述狀況若不禮讓視障人士或導盲犬，處罰將加倍，若肇事導致死傷，則依法另負刑事責任。

路口安全大執法成效統計表		路口安全大執法成效地區統計表	
違規項目	違規件數	違規件數	佔比
違規項目	全國總計	216,888	71%
	100% 100% 100%	2,648	97%
違規項目	違規件數	違規件數	佔比
違規項目	1,568	2,648	62.7%

## 07 風險管理團隊

一.指導單位:
台灣意外事故理賠鑑定技術研究學會. <莊根本理事長>.
二.編輯團隊:人車路雜誌顧問社.<張漢威社長兼總編>.

三.客服單位:

(一)信實意外事故風險管理顧問公司.(04-23155018 徐莉喬、莊韻萱)
台中市西屯區漢口路二段138號7樓.(莊根本總監.)

(二)全馨意外事故風險管理顧問公司.(03-3187238 李明豐、邱瑜婷)
桃園市龜山區復興北路6巷67號3樓.(邱奕名總經理.)

四. 客服顧問:

人車路雜誌顧問社社長兼總編 張漢威(03---4252099)

## 08 社長心語

靜(忍)與爭(司馬懿與楊修)(三國魏)

靜觀其變.是一种.超越能量.
順其自然.是一种.恒久幸福.
跟家人爭.爭贏了.親情沒了.
跟愛人爭.爭贏了.感情淡了.
跟朋友爭.爭贏了.情義沒了.
爭的是理.輸了情.傷了自己.
捨得做事.贏了情.陽光人生.
心中有人.闔家歡.五世其昌.

