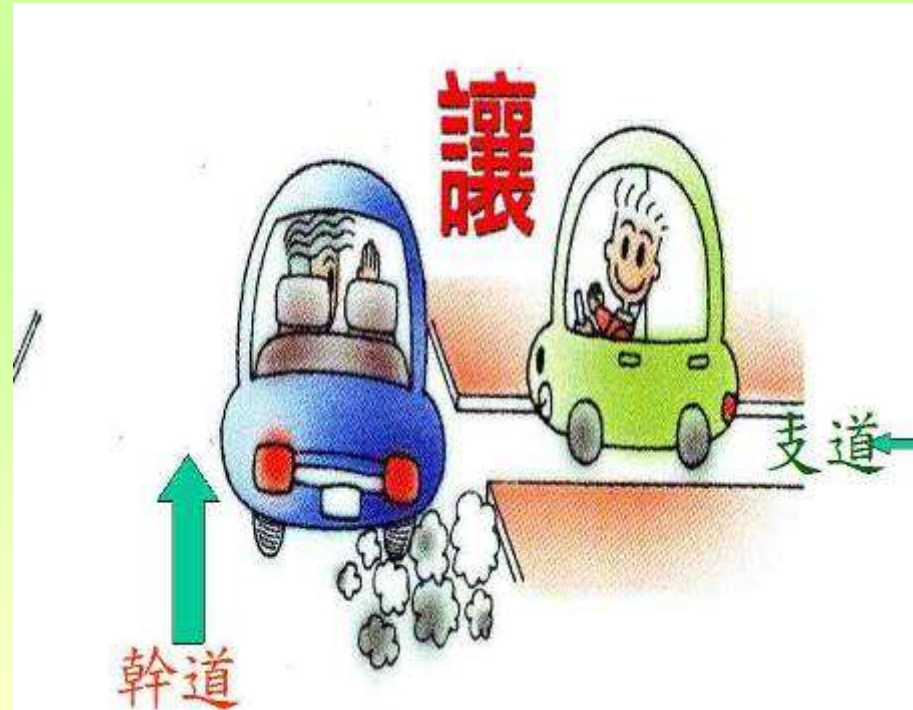


# 遵守路權重視生命

## 一、何謂路權

1. 路權就是用路者有優先通行的權利，它是建立行車秩序、維護道路交通安全規則、也是判斷交通事故肇事責任的基礎。
2. 建立路權觀念、培養禮讓精神及遵守路權習慣，並依照道路交通標誌、標線、號誌之指示行車，才能創造安全便利的優質交通環境。



## 二、路權與行車安全的關係

1. 臺灣每十萬人口交通事故死亡人數為19.2人，為先進國家二倍之多。深究近年來我國交通事故成因，約有九成以上屬人為因素，並且與違規行為為密不可分，該現象反映出用路人對「路權」觀念的模糊與漠視。
2. 為導正用路人之用路習慣，以路權優先安全第一加強宣導，期有效降低交通事故，確保民眾生命財產安全。



行人應經由行人穿越道  
人行天橋或人行地下道穿越道路  
不可在以上設施  
一百公尺範圍內穿越道路

週邊100公尺內設有行人穿越道應走  
行人穿越道，不得直接穿越馬路。



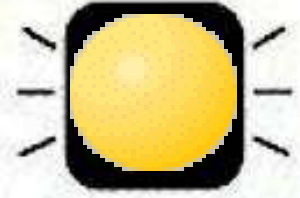
# 三、車輛行駛優先順序

1. 支線道車應讓幹線道車先行。
2. 如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。
3. 轉彎車應讓直行車先行。
4. 對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，**右轉車輛應讓左轉車輛先行**。如進入二以上之車道者，右轉車輛應進入外側車道，左轉車輛應進入內外側車道。
5. 行至無號誌之圓環路口時，應讓已進入圓環車道之車輛先行。

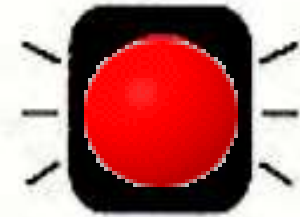


路權優先順序動畫

## 四、行車管制號誌指示



1. 閃光黃燈號誌：幹道表示警告應減速  
注意安全小心通過。



2. 閃光紅燈號誌：支道表示「停車再  
開」應減速先停路口前讓幹道車先行注  
意安全小心通過。



3. 「停」標誌牌停車再開。

4. 「讓」標字及倒三角形標字(讓)。



# 紅燈停

闖紅燈罰1800至5400元並記違規點數三點



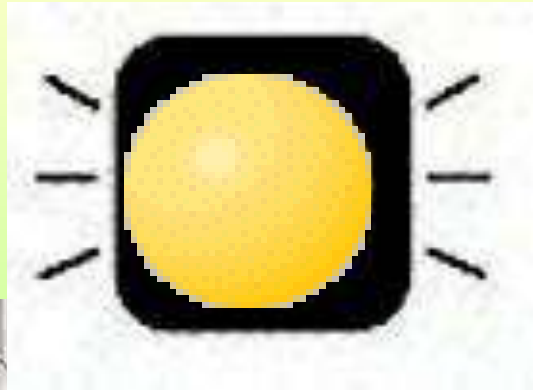
# 綠燈行

須注意違規闖紅燈人車短片

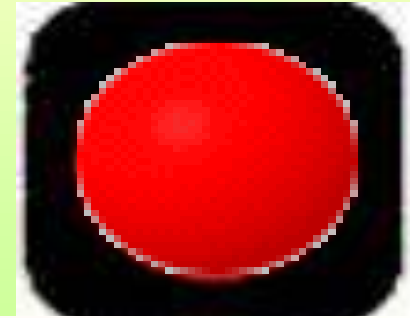
[道安宣導動畫\高雄縣機車闖紅燈車禍](#)

闖紅燈短片

# 閃黃燈：幹道



# 閃紅燈：支道 停車再開



# 五、尊重行人 路權優先：

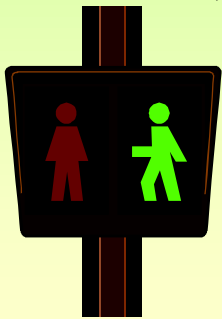
## 轉彎時應遵守路權：

### 1、轉彎車不讓直行車先行。

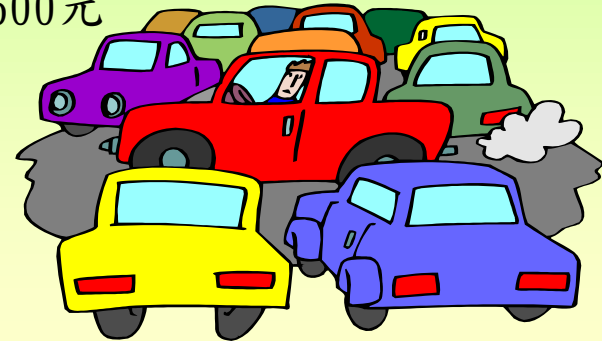
-依據處罰條例第48條第1項第6款，裁罰新台幣600-1,800元

### 2、汽車駕駛人轉彎時，除禁止行人穿越路段外，不暫停讓行人優先通行。

-依據處罰條例第48條第2項，裁罰新台幣1,200-3,600元



尊重行人動畫欣賞





汽車行經路口 遇有行人穿越

應暫停讓行人優先通行

慢一點 · 停一下

禮讓行人



# 汽車行經路口 遇有行人穿越

## 應暫停讓行人優先通行



應暫停讓行人先行  
通過，違反行人優  
先通過者處罰鍰

1,200元~3,600元



違規又破財動畫

## 六、行車時速規定

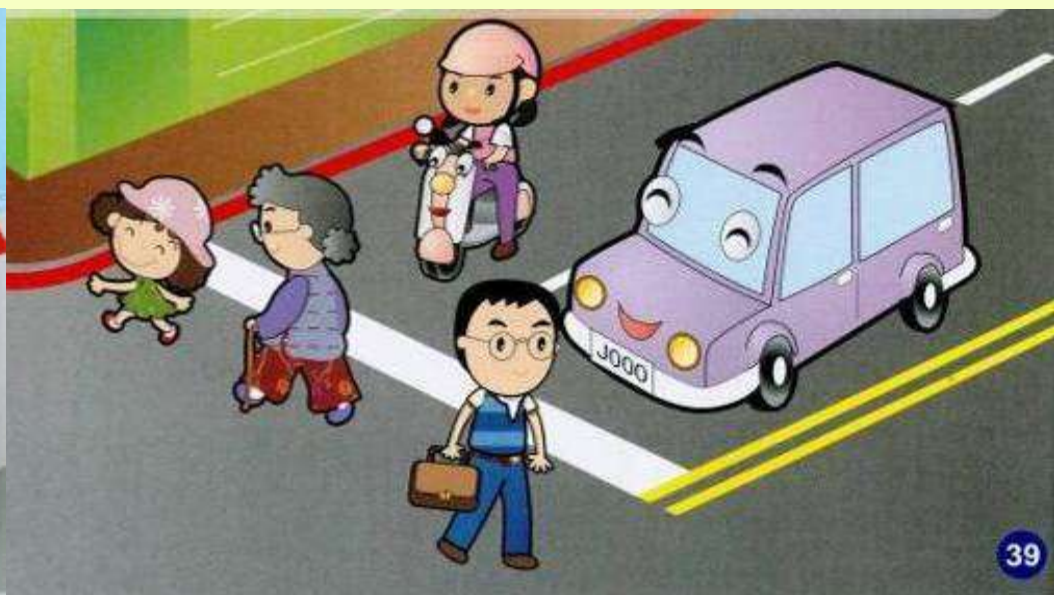
未設置速限標誌或標線快車道或一般車道，  
行車時速不得超過50公里



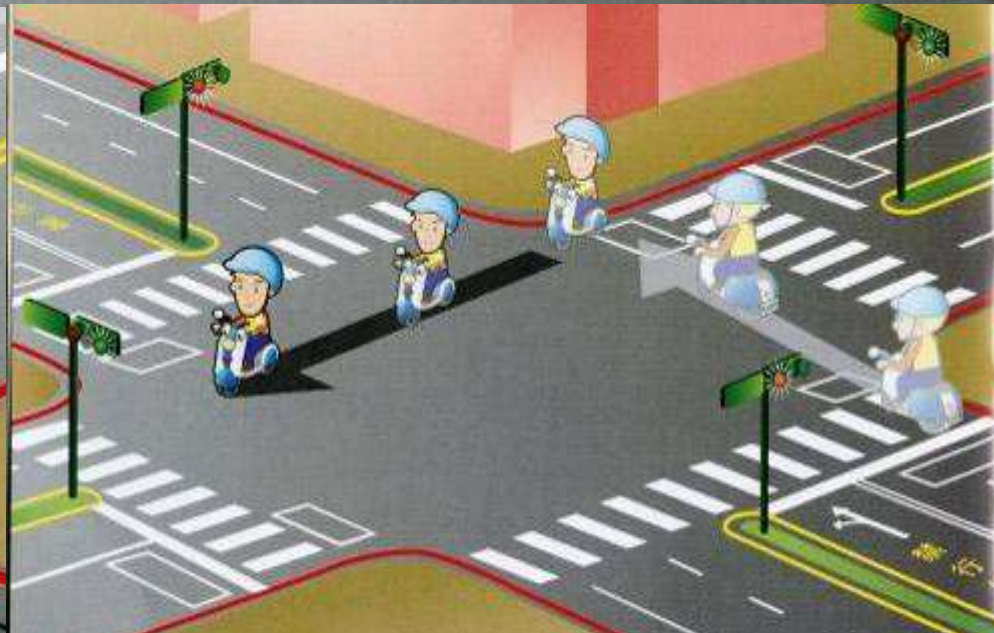
車輛行駛巷道內，  
時速不得超過  
40公里



# 七、加強道安宣導以減少事故的發生



39



# 死亡交通事故 騎乘機車佔多數

## 10人就有6人騎車死亡 4人就有1人是老人



圖：騎乘機車安全帶扣環未扣或未扣緊，或規格不符，死亡率較高。

為節省荷包、紛紛改變交通工具，以往騎汽車、搭朋友變成了機車通勤族，但若不遵守交通規則或是騎士不經意的行為常造成生命的傷害，往往卻也發生難以彌補的家庭悲劇。

**根** 據交通部統計資料顯示，截至今年10月，臺灣省登記數較去年同期增加百分之五至六，而機車事故則增加百分之十。去年度計開交車死亡人數為一千八百人，其中騎乘機車死亡人數為一千二百人，佔百分之六十七。去年度計開交車死亡人數為一千八百人，其中騎乘機車死亡人數為一千二百人，佔百分之六十七。

交通部表示，去年度計開交車死亡人數為一千八百人，其中騎乘機車死亡人數為一千二百人，佔百分之六十七。去年度計開交車死亡人數為一千八百人，其中騎乘機車死亡人數為一千二百人，佔百分之六十七。

**戴安全帽上路 安心有保障**

交通部今年特別委託中央警察大學警政學院進行「機車事故特性與安全防制措施」研究，研究發現因機車事故死亡比例有逐年攀升的趨勢，其中機車酒駕是第一大肇事原因。王讚教授表示，除了酒駕外，像是未戴安全帽騎機車，其比例則與安全防制措施有關，以及安全帽規格不符或在未戴安全帽的情況下，也是死亡事故中的八成之多。顯示騎乘機車必須注意安全帽的重要性，另外，就平時駕駛者別有求，男性則為高齡，完成前年動員騎

**機車肇事族群出現M型化**

交通部安全委員會執行秘書謝澤偉表示，雖然機車的肇事者以青壯年為主，但近年來也發現肇事族群出現M型化的趨勢，一方面是因為上路的老人，且機車事故死亡中每4人就有1人是老人，從年紀大、技術不佳，或是酒駕等不負責任的駕駛者所造成。



圖片提供：《華盛日報》

**安全騎車10要訣：**

1. 正確配戴安全帶扣環並扣上扣環，每得調整，不得鬆動。
2. 酒後騎車、超速、闯红灯皆屬中斷。
3. 請遵守行車路口，請其遵守車道於安全區通過或按左側形式左轉。
4. 選購兩台合格標準安全帽，不可過於寬鬆，讓其產生鬆動而失去保護作用。
5. 切勿騎乘，並把把機車後部車道讓與老人。
6. 大型車輛中受大宜有輔助化裝，或裝設防鎖死剎車系統，或裝設防鎖死剎車系統，或裝設防鎖死剎車系統。

**全省各縣市道安優良成效**

台北縣：於去年4月成立巡迴河網巡邏隊及巡邏車隊，增加公共機車優先，99年設置「優先機車道」，A1類機車由99年24人，降至99年11人，99年1-9月2人，另外台北縣編組巡迴紅色路巡，巡邏隊「機車優先」標準顯示，部分不同道路適用功能，車道分流均效良好。

高雄縣：於99年8月1日試辦引進「熱氣噴射式彩色路巡」，規劃設置於右轉專用車道、迴轉道及機車專用道，藉以明色、抗滑性及排水性等特性，利益路權分配及行車順暢。

資料：◎針對騎行高層方式，凡騎乘機車安全頭盔，就送小禮物鼓勵。

宜蘭縣：請用軟性路牌，具針對性有民安交通安全、減速安全等「好善化」。

新竹縣：協助提供原住民使用安全頭盔，深獲原住民同胞好評，更有望其自備機車安全頭盔，利用巡邏巡邏機會，隨時提醒安全頭盔者，車上安全頭盔，請騎乘機車時注意。

死亡交通事故10人 其中騎乘機車佔6人

蘋果日報 97年12月23日 報導

## 交通安全宣導多一分 學生車禍事故少一分

文／鄭心慧

您知道嗎？94、96年大專學生車禍死亡人數雖下降，但其死亡人數超過學生總死亡人數的五成，比例仍很高，顯示大專院校應該積極處理學生交通事故的防制。有鑑於此，交通部與教育部共同推動學生交通事故的防制計畫，開辦兩年以來，推動視之學校耳學生車禍死亡人數均為之降低。專家認為，除學校再進一步環境的改善外，學校宣導也的確發揮了功效，因此學校應該持續輔導學生法制觀念，同時搭配必要手段，例如專家會診改善、大一新生不發機車牌車牌、強制機車裝安全帽及駕駛駕駛、鼓勵學生搭乘大眾運輸工具等，以持續降低學生車禍死亡率。

為了減少學生交通事故發生，交通部與教育部進行大專與高中職學生交通事故的防制計畫。今年已開辦入第三年，主要針對大專與高中職學生近來來交通事故較為嚴重的學校進行實地個案訪視，由專家學者對該市指定會同相關機關單位共同會同診斷，針對學生死亡事故之特性與原因進行分析，以改善學校周邊交通安全設施之路段、路口交通工程改善，提供相關車禍建請協助學校檢核校園周邊環境，規劃安全的導學動線、標誌標語的交通安全環境，同時作為推動學校交通安全教育之參考，請相關改善對策處理情形並會同追蹤。

### 超速、未戴安全帽、摘除後視鏡 學生車禍傷亡三大主因

參與該項計畫的國立交通大學運輸與科技管理學系主任吳宗修表示，家長或可責成車禍導因車作為孩子考上大學的禮物，加上大專學生正值青春年華，尤其男生喜歡炫，也愛吸引異性，因此機車車禍頻傳。所以，前揭這些交通車禍發生率較高的學校發現，學生車禍的主肇原因正

不是沒有開關，也不是精神狀況或者路況不好，而是騎太快。

此外，未戴安全帽以及摘除後視鏡也是主要原因之一。吳宗修指出，以摘除後視鏡來談，後視鏡是防止出事的工具，不過很多大專院校的學生車房後視鏡被摘除，認為摘除後視鏡是一種很壞的行為，更愛心的，是這種情況讓學生之謂形成一種流行文化，互相傳染。

基本上，防



▲榮信任職的生日，青少年請勿開車。

### 學校積極宣導交通安全 降低學生車禍

根據統計資料顯示，94、96年機車事故死亡之駕駛者，30歲以下占85.5%，其中21、30歲占22.4%、18、20歲占5.5%。吳宗修表示，學校應該積極宣導交通安全來防制大專學生發生車禍，以大學生來說，四年光陰都在學校過，加上大學是跨國社會的熱門，應該給予學生正確的觀念，讓他們養成習慣。他自以為係，從小他就教導兩位小孩，上車之後，一定要繫安全帶，不管是坐前座還是後座，所以小孩子們自小已經養成這種觀念，久而久之即變成一種習慣。

學校也配合宣導，並補助學生購買全取式安全帶。

「只要學校有宣導，有確實執行，就會有效果。」經過訪查，部分學校教官會在每天上下學的科間站在門口，看到學生沒有戴安全帽，就會告訴他們把安全帽戴起來，因此學生未戴安全帽的比例則相當低。吳宗修說，表面上這些教育雖然有點難，實際上卻可以救人。例如，中華醫事科技大學的學生騎機車戴安全帽的比例高達98.5%。

吳宗修建議，學校可以製作交通安全教案，尤其可以利用自己學校學生的案例，因為跟學生切身相關，較容易引起注意。例如，一位學生發生嚴重車禍，而幸好戴了全取式安全帽，經送往醫院，才能挽回一條命。之後該學生便以自己為例，戴著全取式安全帽當起校董會安全顧問，而

此外，交通大學進講學校門口的駐警檢查，只要學生沒有交大機車牌車牌，未戴安全帽，也沒有裝後視鏡者，一律不准其機車牌車牌。所以，交大學生從進後視鏡的比率相當高，位居全國大專院校冠軍。

吳宗修說，「學校透過教學與活動強化學生的交通安全知識與技能，並請學生落實來做，一旦未來他們出社會之後，也會很自然地切執行，因為他們已經養成習慣。」

### 把安全帽戴好 提升安全7.9倍!!



▲把安全帶戴好提升安全7.9倍。

交通部治安委員會執行秘書劉國儀更強調，學校可運用團訓、軍訓、講義、導師及一般課程時融入交通安全教學活動，且自有相關專業師資與學生亦可參與。學校如能針對學生交通車禍肇因予以解決，絕對能有有效的降低學生交通車禍。此外，交通部交通安全人口頭 (Tip 1) (Tip 2) (Tip 3) (Tip 4) 亦提供有增進交通安全之海報、教材及宣傳性的教育影片。教學生一個保護自己的安全用語也可以救他一命。此即為 (Remember) (給「力」) 的意義。給學生安全的觀念，即便人在校外也可以改變其行為，發揮防制車禍發生的力量。

# 馬路如虎口用路人要小心





# 走路靠邊走、機慢車靠右騎



走路

靠邊走

騎車

靠右騎

行人靠左走,面向來車才安全

面向來車才安全

無人行道時



# 在未設人行道宜面對來車靠邊才安全



在未佈設人行道的道路

發現**危險來車**時  
行人可**掌握閃避**



宜面向車頭方向靠邊行走

# 行人背向來車走很危險

行人靠右走藏危機,其意外機率為23%

背向來車無法掌握  
來車意外機率23%

背向來車 很危險

# 面向來車能掌握來車較安全 行人與車流同方向交通事故多



# 走人行道時要專心勿邊走邊嬉戲



# 舉手過馬路 禮讓又安全



# 過馬路要走行人穿越道



過馬路要走行人穿越道



# 舉手過馬路表達感謝並告知通過



車輛駕駛請禮讓  
交通安全又友善





馬路如虎口



穿越馬路走行人穿越道、天橋、或地下道及遵守號誌指示。



週邊100公尺內設有行人穿越道應走  
行人穿越道，不得直接穿越馬路。



100公尺外要穿越  
請注意路況



# 過馬路步驟：1.左看 2.右看 3.再左看 4.舉手專心向前走

1.左看



【左看、右看、再左看】

2.右看



【左看、右看、再左看】

4.舉手專心向前走



【專心向前走】

3.再左看



【左看、右看、再左看】

# 秒數不足時應停止跨越而停在人行道上等候



# 行人下公車後應走行人穿越道勿從車前直接穿越



# 在設有中央分向島或護欄之路段禁止穿越



分向島 護欄等禁止穿越路段



分向島 護欄等禁止穿越路段



分向島 護欄等禁止穿越路段

# 路權



支線讓幹線



# 路權

1. 支線讓幹線

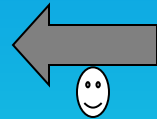
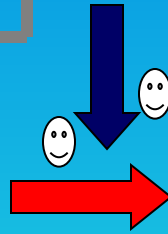
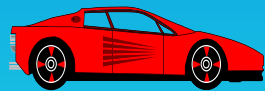
2. 轉彎車讓直行車

直行車先行



4. 一左轉彎一右轉彎轉入同一方向車道

左轉彎車先行



3. 同為支幹線同為直行車或左轉彎車

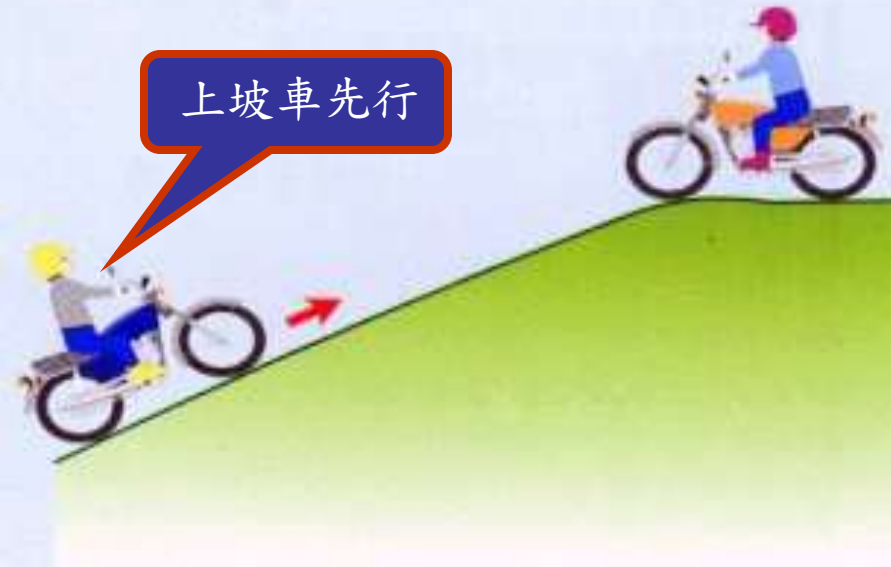
右方車先行

5. 行人: 走天橋 地下道  
行人專用道 班馬線  
機車: 機車專用道 慢車道

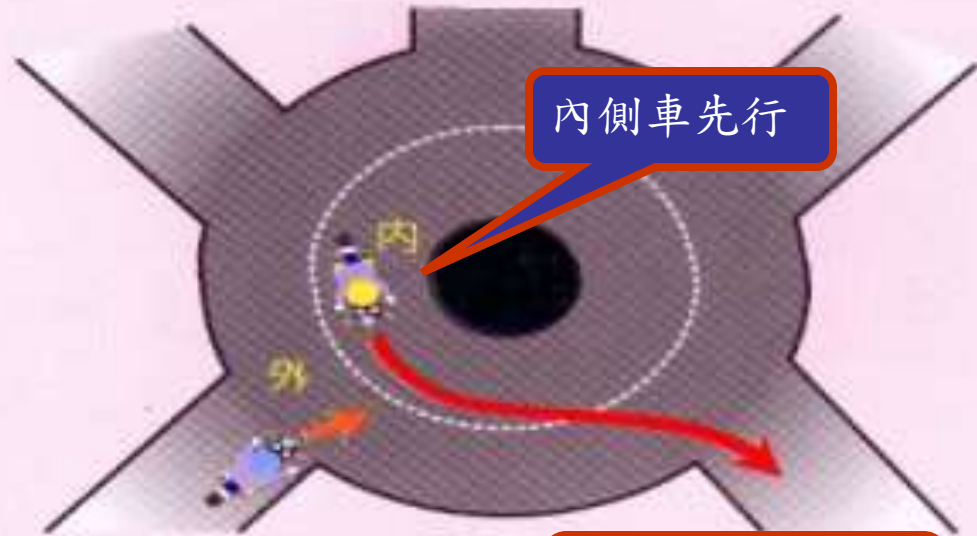
汽車: 汽車車道

# 路權

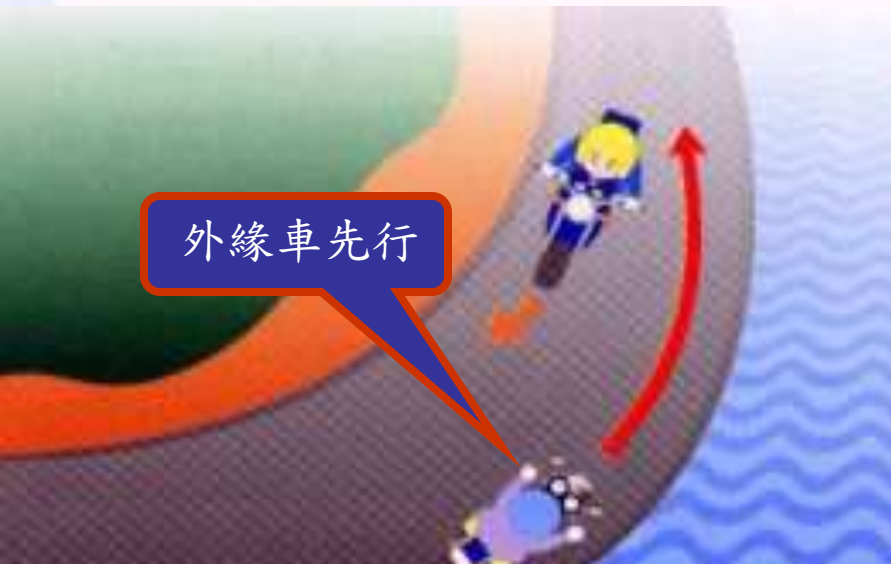
上坡車先行



內側車先行



外緣車先行



以交警指揮為準



路權有大小

路權有

「大小」

轉彎車讓直行車!

轉彎車應讓  
直行車先行

停!



# 支線車應讓幹線車先行

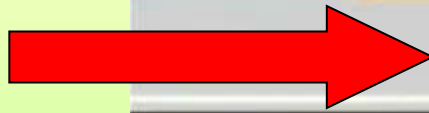


支線

幹線

幹線道車先行

幹線道車先行



直行車先行

直行車先行



【交叉路口路權規定】

無號誌路口未劃分幹、支道者

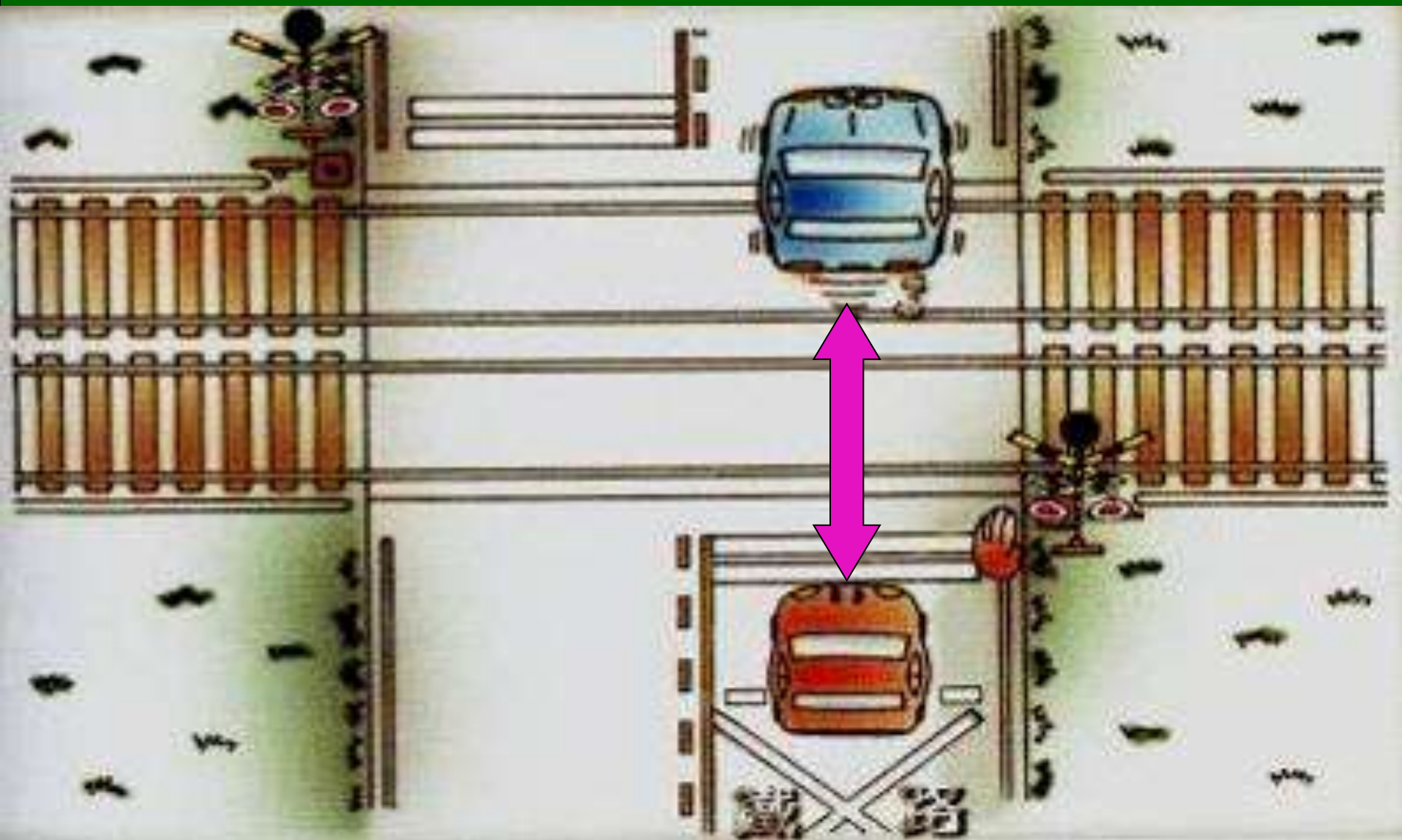
**轉彎車應**  
**讓直行車先行**  
**左方車應**  
**讓右方車先行**



同為轉彎時左方車應讓右方車先行

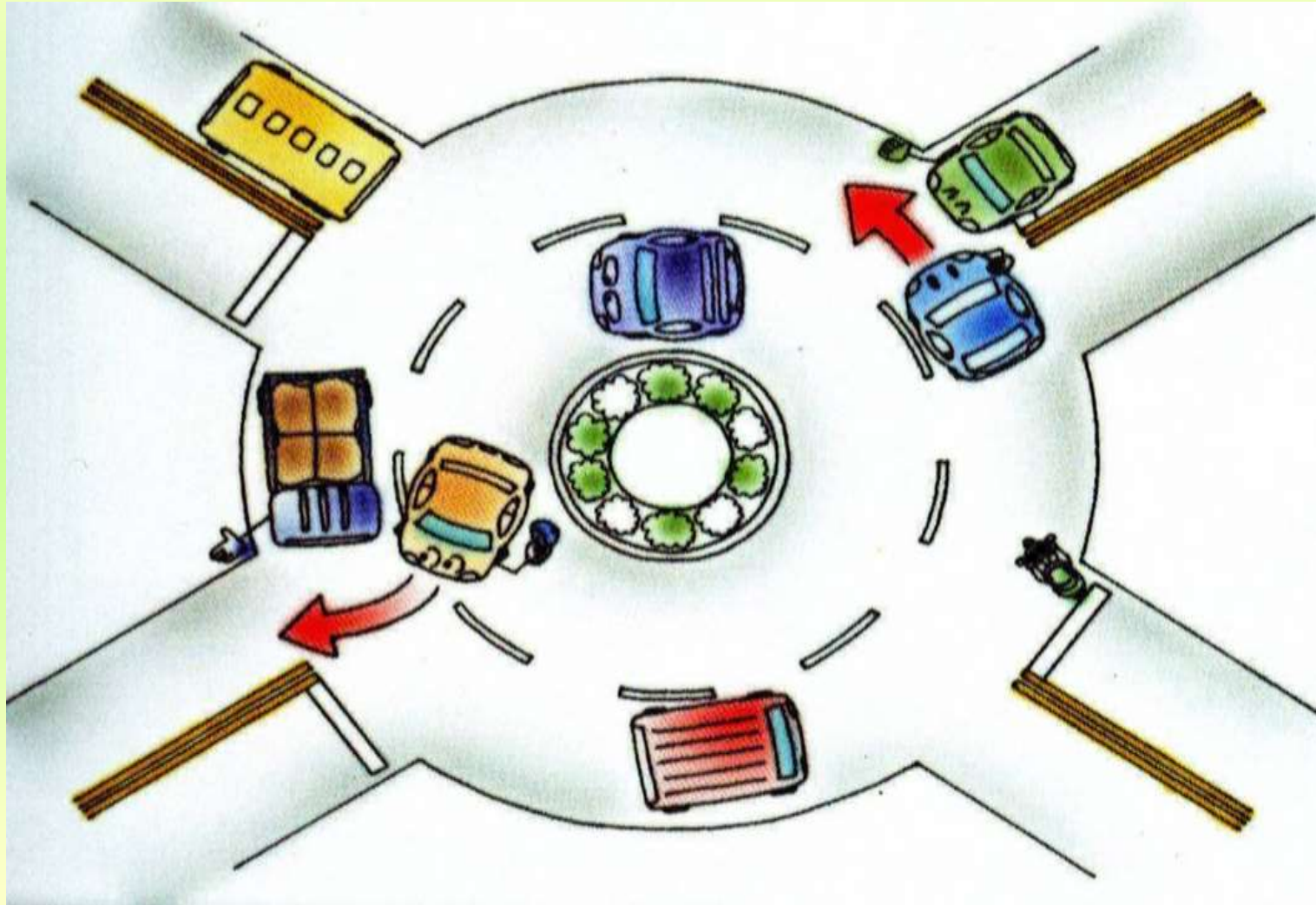


行經鐵路平交道須與前車保持更長間距





# 進入圓環應讓已在環內車先行



# 幹道支道區分與路權

未設置標誌標線或號誌劃分幹、支道時



# 支道車應讓幹道車先行

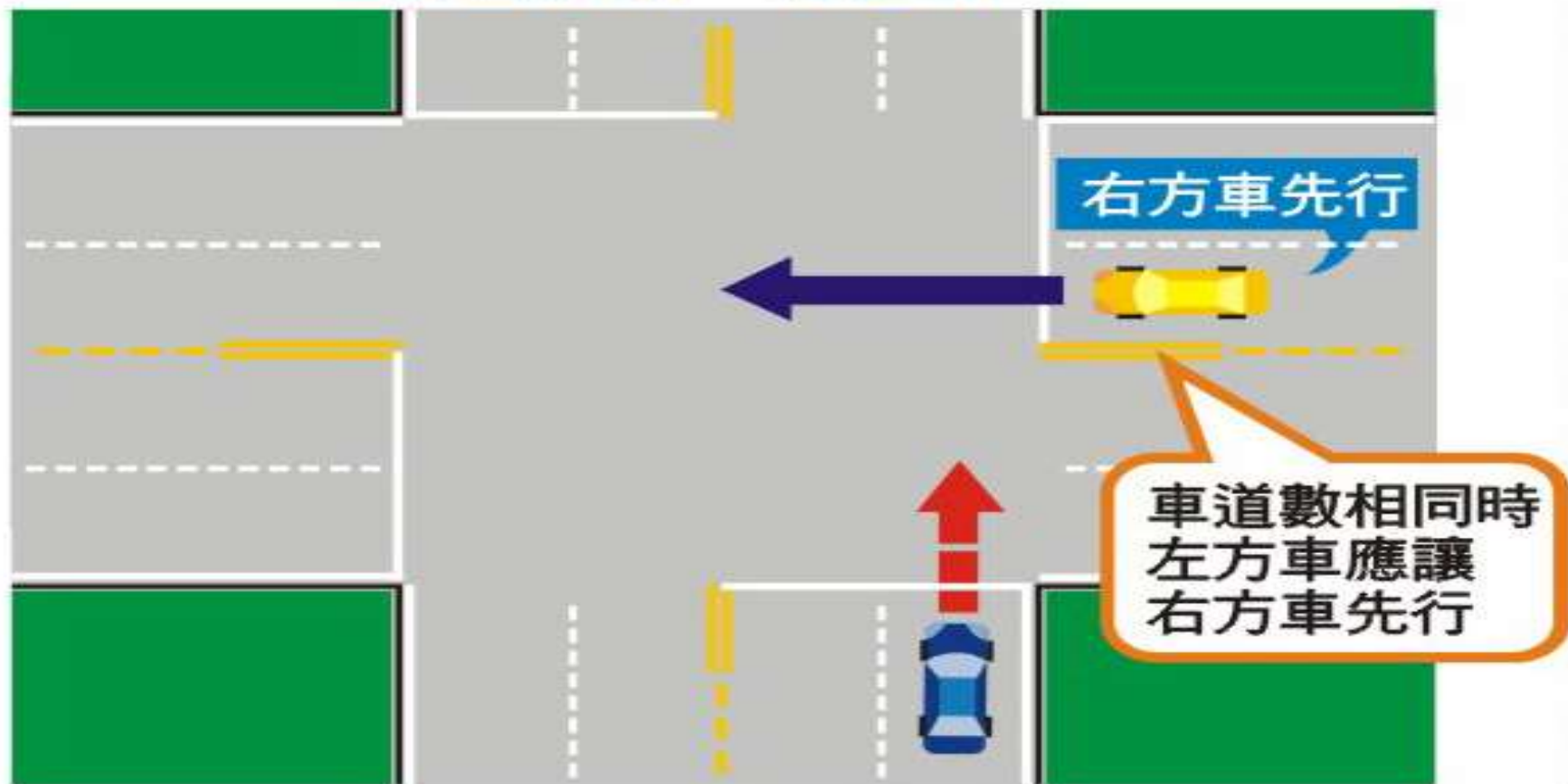
讓路線  或  標誌應減速慢行或停車

 標誌或  標字應停車再開



# 未劃分幹支道或同為幹道支道時左方車 應讓右方車先行

未劃分幹、支道時

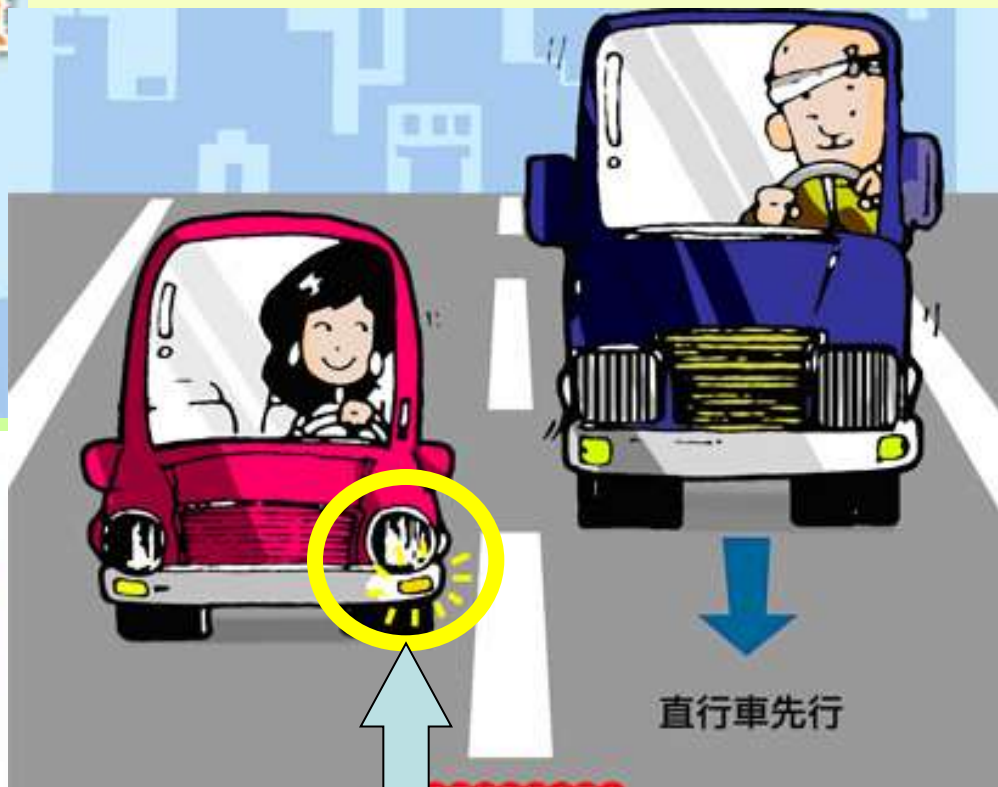
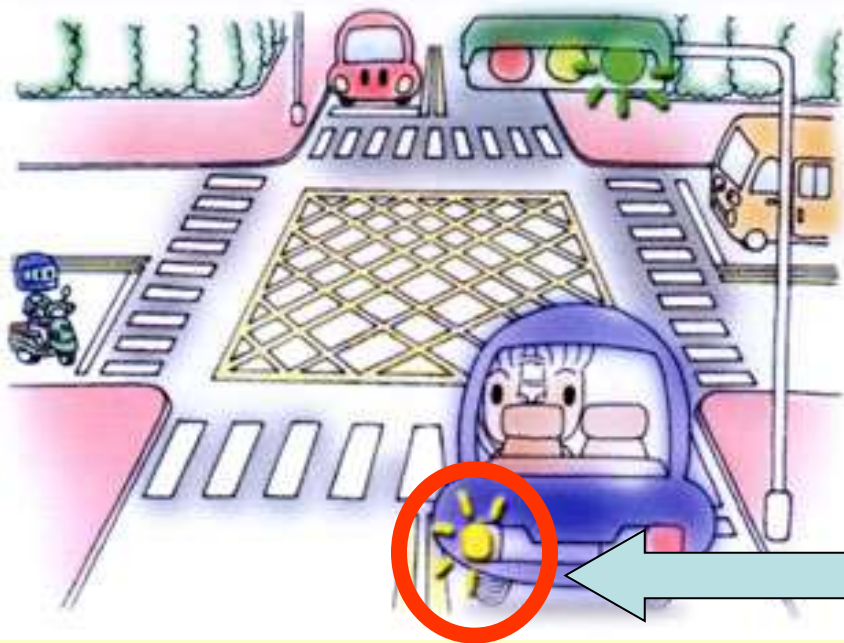


【路段中行駛路權】

變換車道應顯示方向燈

讓直行車先行

注意安全距離



30m前先顯示方向燈

【交叉路口路權規定】

無號誌路口未劃分幹、支道者

**轉彎車應**  
**讓直行車先行**  
**左方車應**  
**讓右方車先行**



# 支道車應讓幹道車先行

讓路線  或  標誌應減速慢行或停車  標誌或  標字應停車再開



# 幹道支道區分與路權

未設置標誌標線或號誌劃分幹、支道時





少線道為支道應讓多線道為幹道



# 支道車應讓幹道車先行

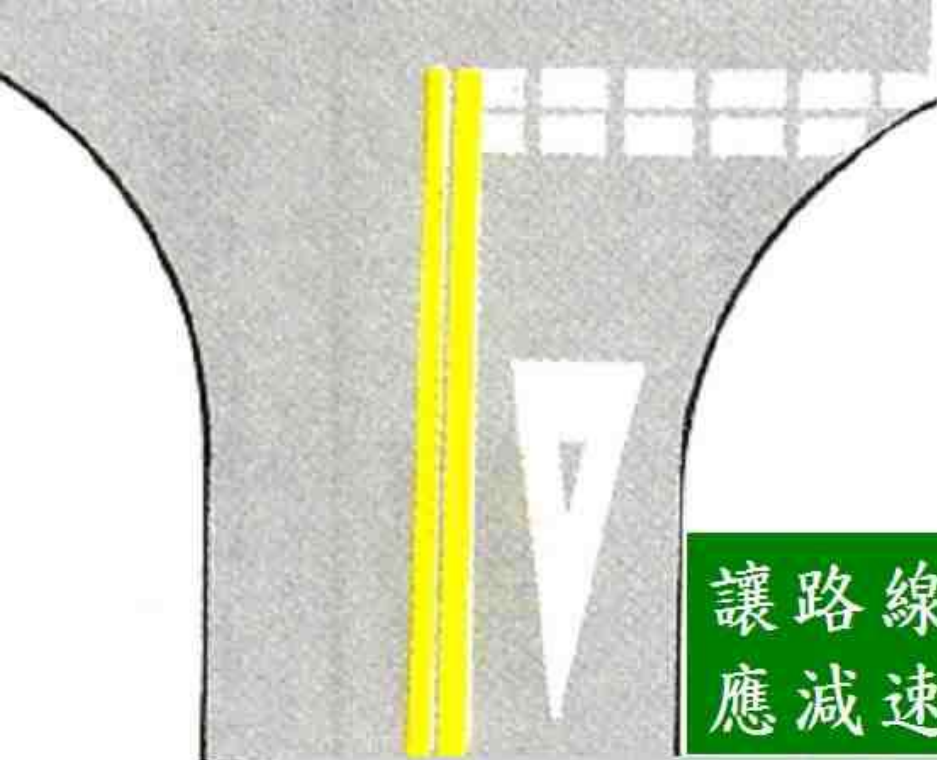
讓路線  或  標誌應減速慢行或停車

 標誌或  標字應停車再開

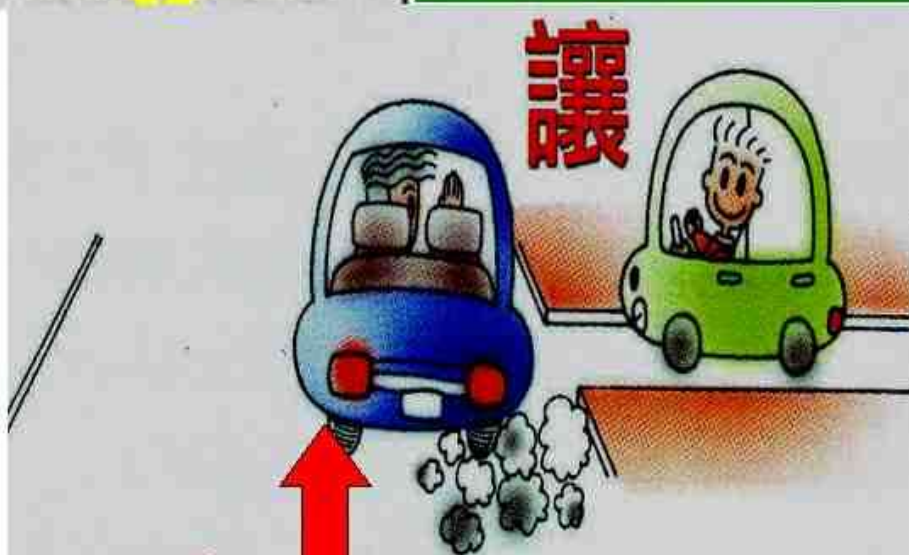
紅色車為支道車



黃色車為幹道車優先



讓路線用以警告駕駛人前有幹道  
應減速慢行或停車讓幹道車先行



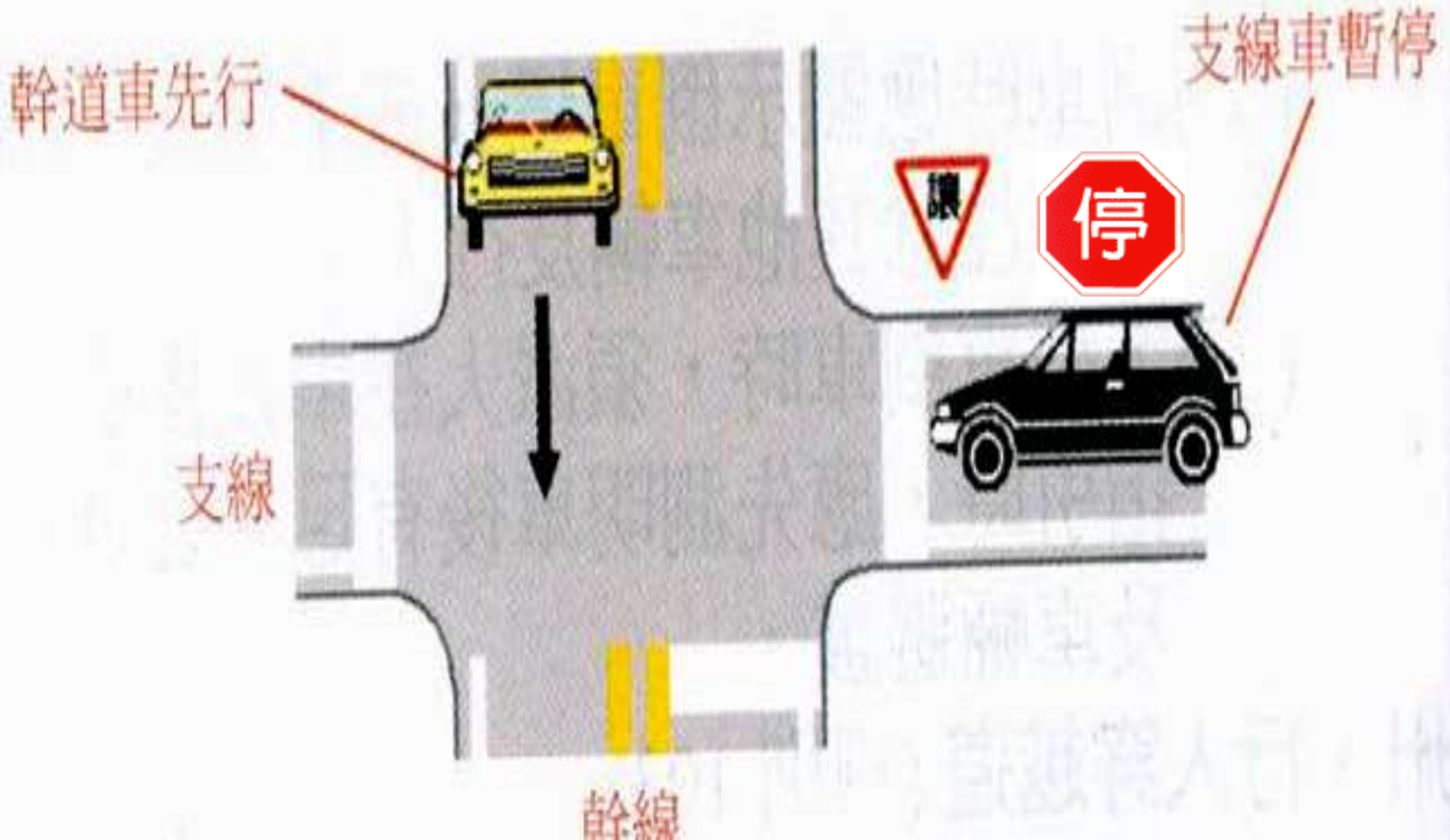
支道車



幹道車

支道車應讓幹道車先行

交叉路有讓字或倒三角形為支道，行駛支線道車輛應讓幹線道車輛先行。



# 幹道優先路權 支道車要讓幹道車先行



支道車讓幹道車先行



# 幹道優先路權 支道車要讓幹道車先行



讓前有幹道



# 未劃分幹支道或同為幹道支道時左 方車應讓右方車先行

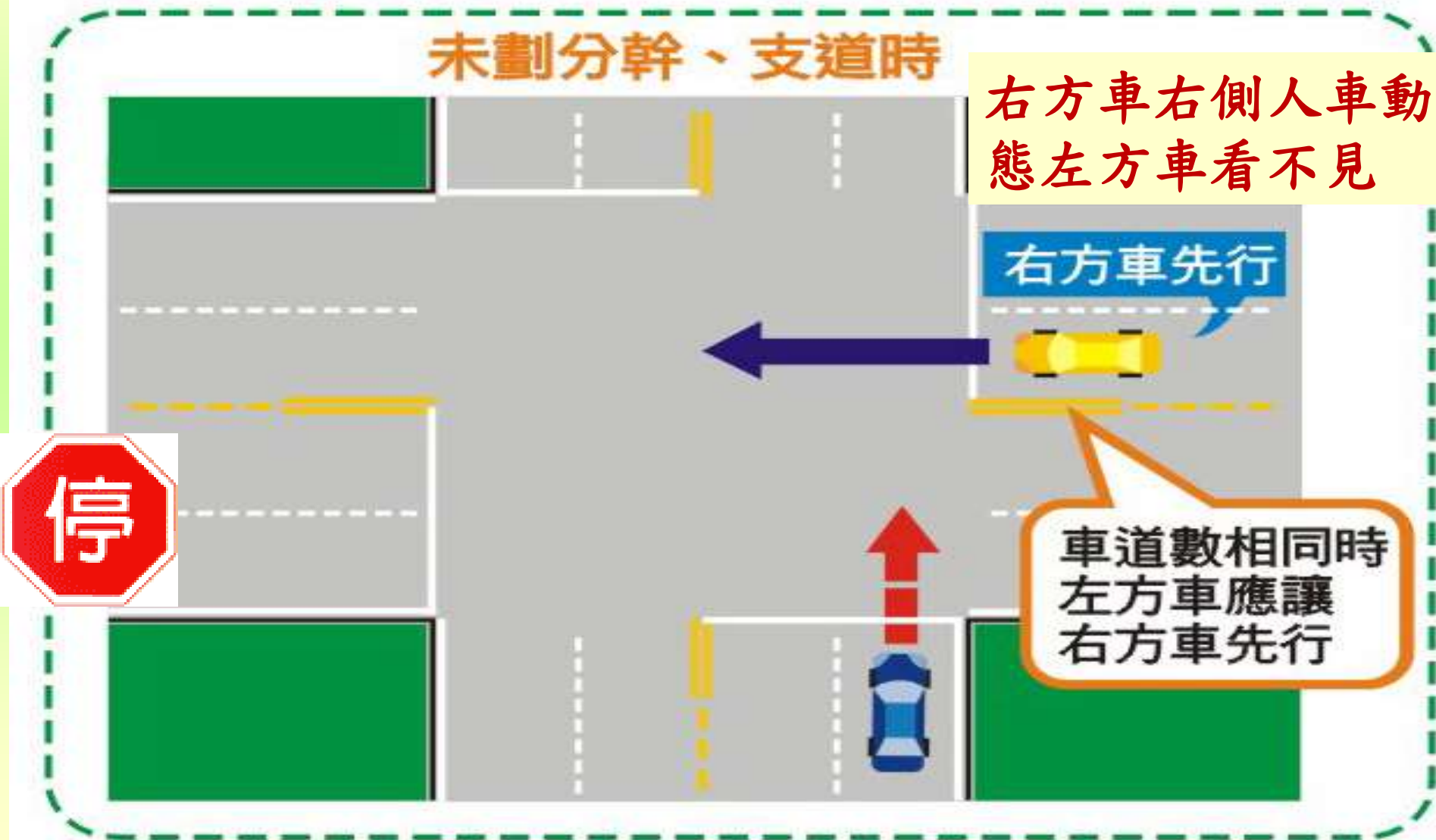
未劃分幹、支道時

右方車右側人車動態  
左方車看不見

右方車先行

車道數相同時  
左方車應讓  
右方車先行

停



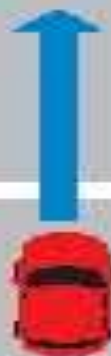
# 有停字標識者為支道





# 有讓路線標識者為支道

**讓路線，警告車輛駕駛人前有幹道  
應減速慢行，或停車讓幹道車先行。**

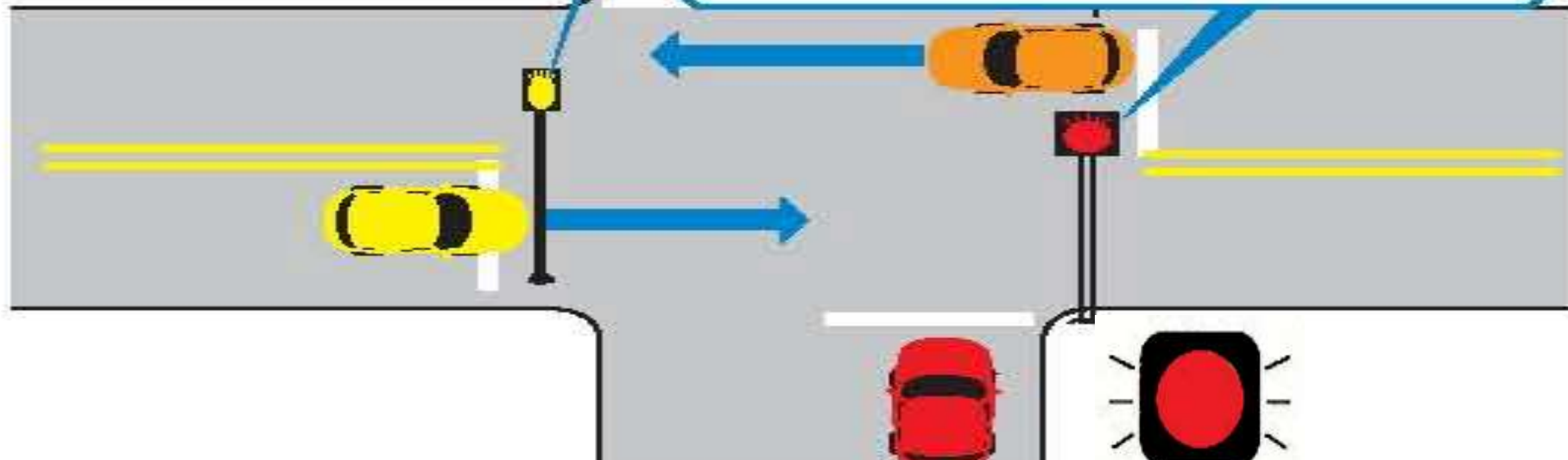


# 閃光黃燈---幹道 路權優先通行

設於幹道，表「警告」表示  
應減速行駛，小心通過。



設於支道，表「停車再開」  
表示應先停止於交叉口前，  
讓幹道先行。



閃光紅燈---支道

# 同為轉彎欲進入同一車道時右方車應讓左方車先行

- 同為轉彎欲進入同一車道時，右方車之右方常為機車或慢車行駛動線，當右方車顯示右轉方向燈時、後方或側方行駛之車輛會減速慢行或往右方車左側駛、此時讓左方車先行可避免因視野死角所造成的行車安全危害。另從駕駛人座位角度而言、因駕駛座在左方、左方有車輛A柱擋住部分視野角度（處於劣勢）、相對性右方視野角度大（處於優勢）、優勢者讓劣勢者先行。