

112 年特種考試地方政府公務人員考試試題

等 別：三等考試
類 科：交通技術
科 目：交通安全

劉奇老師

一、針對路口停讓行人，試說明車輛駕駛於號誌化路口和非號誌化路口之停讓行人的取締標準和罰則。另請說明行人穿越號誌化路口和非號誌化路口的正確行為。(25 分)

1. 《考題難易》★★ (簡單)
2. 《破題關鍵》本題考點係「『路口停讓行人』的取締標準及罰則」，屬現行「交通安全」方面之超重要時事，由於此時事議題近期在各新聞媒體上不斷被報導，一般考生如有接觸最新交通新聞即很容易申論作答，但如要求答案的架構完整且言之有物，恐仍有些許難度。

【擬答】

(一)前言

「道路交通管理處罰條例」業於 112 年 5 月 3 日公布增修條文共 34 條，修正內容涵蓋「速度管理」、「駕駛人管理」、「車輛管理」三大面向，包括「提高未停讓行人罰責」、「通盤檢討違規記點制度」、「提高無照駕駛罰則」、「加重危險駕駛罰則」四大核心，並於 112 年 6 月 30 日起正式施行。其中「強化停讓保護行人」係本次修法重點之一，其目的即希望台灣地區儘速擺脫 CNN 報導所說的「行人地獄」惡名。

(二)車輛駕駛於號誌化路口和非號誌化路口之停讓行人的罰則及取締標準

1. 「車輛駕駛未停讓行人」之罰則

- (1)依「道路交通管理處罰條例」第 44 條第 2 項規定：「汽車駕駛人，駕駛汽車行近行人穿越道或其他依法可供行人穿越之交岔路口，有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處新臺幣 1200 元以上 6000 元以下罰鍰。」
- (2)依「道路交通管理處罰條例」第 44 條第 3 項規定：「汽車駕駛人，駕駛汽車行近行人穿越道或其他依法可供行人穿越之交岔路口，遇有攜帶白手杖或導盲犬之視覺功能障礙者時，不暫停讓視覺功能障礙者先行通過者，處新臺幣 2400 元以上 7200 元以下罰鍰。」
- (3)依「道路交通管理處罰條例」第 44 條第 4 項規定：「汽車駕駛人有前二項規定之情形，因而肇事致人受傷或死亡者，處新臺幣 7200 元以上 36000 元以下罰鍰。致人受傷者，吊扣駕駛執照 1 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。」

2. 本條罰則之修法目的為「強化停讓保護行人」，業於 112.05.03 修正第 2 項及增列第 4 項規定，其中修正第 2 項之目的為擴大未停讓罰責之適用範圍，爰增訂「其他依法可供行人穿越之交岔路口」，亦即將「未劃設行人穿越道之非號誌化交岔路口」亦納入規範；同時增列第 4 項因未停讓行人或視覺功能障礙者而肇事致人受傷或死亡者，將加重罰鍰金額並吊扣或吊銷駕駛執照等規定。另針對「汽機車未停讓行人」之違規駕駛將有違規記點 3 點及應受道安講習 3 小時。

3. 「車輛駕駛未停讓行人」之取締標準

- (1)汽車行近行人穿越道線，以距離行人行進方向不足一個車道寬（約三公尺）及汽車前懸已進入行人穿越道線上，始構成違規要件。
- (2)機車及慢車行近行人穿越道線，以距離行人行進方向不足一個車道寬（約三公尺）及車輛前輪已進入行人穿越道線上，始構成違規要件。

(三)車輛及行人穿越號誌化路口和非號誌化路口的正確行為

1. 車輛部分

(1)車輛駕駛人應在劃設行人穿越道之路口、劃設行人穿越道之路段、可供行人穿越之交叉路口，均應暫停讓行人先通過。

(2)車輛駕駛人行經路口務必「慢看停」。包括「慢」（減慢速度）接近路口、「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。

2. 行人部分

政府應呼籲行人通過馬路時不要滑手機，應在劃設的人行道行走，留意綠燈秒數足夠再加速通過，而在未劃設人行道的道路，應靠邊行走。另不得在道路上任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，以降低交通事故發生率。

二、從道路交通事故資料之事故類型及型態分析結果可知，側撞是路口和路段事故的主要事故類型之一。請針對路口和路段分別各舉二例，說明主要的事務碰撞情況，並提出改善策略。(25分)

1. 《考題難易》★★（普通）

2. 《破題關鍵》本題考點係「路口和路段各舉二例側撞之情況並提出改善策略」，屬「交通安全」之重要實務議題，雖一般考生只要具基本概念即可申論作答，惟如要求論述之架構完整及條理分明，恐仍有些許難度。

【擬答】

(一)舉出路口二個「側撞」事故類型例子，並說明主要的事務碰撞情況及提出改善策略如下：

1. 路口的「左轉穿越側撞」事故類型

(1)本事故類型之發生可能受到民眾任意於路口違規停車有關，因路口違停使路口環境混亂，使得直行車輛在閃避違停車輛時產生「遮蔽駕駛者視線」之情形，易與路口對向左轉彎之車輛有所碰撞，因而導致路口「左轉穿越側撞」事故之發生。

(2)研提改善策略包括：

①如發生在號誌化交叉路口，建議優先考慮設置左轉專用時相。

②如發生在有較寬的中央分隔島道路，建議適當調整分隔島與左轉車道線型配置，以避免視線被對向左轉車輛所阻礙。

③建議檢核全紅時間是否足夠，改善道路中央分隔島位置與對向車流之間必要的安全視距。

2. 路口的「機車右轉側撞」事故類型

(1)本事故類型可能發生在「實施機車兩段式左轉」之路口，此因通常行駛至路口的機車在兩段式左轉前，會先放慢速度駛至「機車待轉區」內，但此駕駛行為不僅可能影響橫交道路右轉車流，甚至會與橫交道路右轉車輛產生右轉側撞之情形。

(2)研提改善策略包括：

①在「實施機車兩段式左轉」之路口，交通主管當局應提醒待轉機車騎士特別謹慎小心。

②交通主管當局經考量道路幾何設計、號誌時制配置及機車流量等交通條件後，原則在評估「對行車安全影響較小」之前提下，可先於兩車道（路幅較窄）之路型優先開放「機車直接左轉」措施。

(二)舉出路段二個「側撞」事故類型例子，並說明主要的事務碰撞情況及提出改善策略如下：

1. 路段的「右轉匯入側撞」事故類型

公職王歷屆試題 (112 地方政府特考)

- (1)本事故類型之發生可能是民眾於路邊停車格駛出時，受到不明因素產生「遮蔽駕駛者視線」之情形，而易與擬匯入車道的直行車輛有所碰撞，因而導致路段的「右轉匯入側撞」事故之發生。
- (2)研提改善策略包括：
 - ①檢核並確認路邊停車位與道路邊線之間距適當性，或考慮設置反光標線。
 - ②考慮提供較寬的車道或設置道路反光標線。
 - ③考慮在符合設置地點，增設適當的警告標誌，提醒即將駛離停車位之駕駛人留意自身車輛與擬匯入車道車流之速率差距。

2. 路段的「機車左轉側撞」事故類型

- (1)本事故類型可能發生在「路口允許機車逕行左轉」之鄰近路段，如機車駕駛人擬準備在前方路口直接左轉，此時機車將從最右側機車道或外側快車道變換至內側快車道，將可能與同方向直行汽車或準備右轉之汽車輛發生側撞之情形。
- (2)研提改善策略包括：
 - ①在「路口允許機車逕行左轉」之鄰近路段，交通主管當局應提醒逕行左轉之機車騎士在切入內側車道時要特別謹慎小心。
 - ②如屬單向三車道以上道路，由於其路型較寬，通常包含快車道及混合車道，倘草率開放機車直接左轉措施，其車輛經過之衝突範圍較大，恐發生碰撞及交通事故風險較高，建議仍應維持機車兩段式左轉措施或評估設置機車左轉專用道之可行性。

三、試說明違規記點新制中之取締臨時停車的規定，並評論之。(25 分)

- 1.《考題難易》★★（普通）
- 2.《破題關鍵》本題考點係「違規記點新制中之取締臨時停車的規定」，屬現行「交通安全」之超重要時事，由於此時事議題近期在各新聞媒體上不斷被報導，一般考生只要有留意最新時事議題即可申論作答，惟如要求論述之架構完整及條理分明，恐仍有些許難度。

【擬答】

(一)違規記點新制之施行

- 1.按「道路交通管理處罰條例」第 63 條規定業於 112 年 5 月 3 日修正公布，並於 112 年 6 月 30 日開始施行違規記點新制，現行汽車駕駛人違反該條例規定者，除依規定處罰外，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數 1 點至 3 點。另該條例同時修正第 7 條之 1 規定，為保障行人通行安全，增訂民眾可檢舉項目從 46 項再增加 13 項違規行為。
- 2.目前已實施之違規記點新制包括於人行道、行穿線、交叉路口、公車站違規停車，記違規點數 1 點；於高快速道路未依規定變換車道或未保持安全距離，記違規點數 2 點；車輛不停讓行人或闖紅燈，記違規點數 3 點等，又營業汽車特定違規包括汽車載貨載人有超重、超載等違規及行駛於高速公路、快速公路有違規行為，將加記違規點數 1 點。另汽車駕駛人於 1 年內記違規點數每達 12 點者，吊扣駕駛執照 2 個月，2 年內經吊扣駕駛執照 2 次，再經記違規點數者，吊銷其駕駛執照。

(二)違規記點新制中取締臨時停車規定之評析

1. 持正面意見之立場

- (1)現行增訂於人行道、行穿線、交叉路口、公車站等地點違規臨停將記違規點數 1 點之新制，其主要目的係期透過警方強力執法配合民眾檢舉違規臨停的熱時及熱點，有效排除違規臨時停車所可能引起的道路交通壅塞、交通事故等案件，以確保道路順暢及

提升行車效率。

- (2)「機車退出騎樓」及「身心障礙者專用停車格」等政策施行已久，多數民眾皆能遵守規定，惟仍有部分民眾貪圖一時方便違規臨停，將侵害行人及身心障礙者的權益，故應將上述處所違規停車納入執法重點，定期由專責警力強力掃蕩，以還給用路人應有權利。
- (3)有學者認為推動違規記點新制政策，以養成交通新文化之過程總有陣痛期，但違規臨停就是不對；另建議政府應加強宣導駕駛人停車本應選擇合法停車處所，切勿貪圖自身一時便利違規停車，屆時因違規臨停遭罰錢事小，若不幸造成其他用路人為閃避違規導致事故傷亡，將可能須負起刑事責任，恐才是因小失大、得不償失。

2. 持反方意見之立場

- (1)政府改善交通的 3E 政策首重「工程」(Engineering)，其次為「教育」(Education)，最後才是「執法」(Enforcement)，其推動順序正確始有助養成新交通文化。而「交通工程」設施之完善布設目的係為安全上下客貨，如學校家長接送區、銀行郵局、外送取餐等路口都有臨停需求，建議政府部門可全面盤點禁止停車路段後，再檢視何處可放寬劃設黃線(如道路每 100 至 150 公尺紅線路段得劃設 10% 黃線等)，以提供職業駕駛上下客、停卸貨，並適用於一般駕駛臨停，但禁止違停。
- (2)建議政府應整體盤點道路標線劃設之情形，而在增設黃線區劃設未完成之前，部分地點(如距路口 10 公尺內、公車站牌等處)之臨時停車，得依「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」規定，在未嚴重危害交通安全、秩序且情節輕微之違規行為，建議警察機關得施以勸導免予舉發，暫緩實施違規臨停之記點制度。
- (3)現行可開放民眾檢舉並提供違規臨停的事證，茲建議應要求檢舉人同時提供前後 3 分鐘之動態影片舉證，處罰機關須證明該違規臨停確有影響人車交通安全後始可舉發；另有人認為部分民眾積極檢舉已有失公平且違反個資法，其並非執法人員且不具專業，無法公正判斷是否真的違規，故建議可考量廢除民眾得檢舉違規臨停項目。

四、微型電動二輪車自 2022 年 11 月 30 日正式納管，試說明其管理內容以及使用者的道路安全問題，並提出改善策略。(25 分)

1. 《考題難易》★★(簡單)
2. 《破題關鍵》本題考點係「『微型電動二輪車』之納管內容、使用者的道安問題及改善策略」，屬「交通安全」之最新重要修法議題，一般考生如有準備最新修法議題者應很容易申論作答，但如要求答案的架構完整且言之有物，恐仍有些許難度。

【擬答】

(一)「微型電動二輪車」自 2022 年 11 月 30 日正式納管之管理內容

立法院 111 年 4 月 19 日三讀通過「道路交通管理處罰條例」部分條文修正案，並自 111 年 11 月 30 日起施行，本次修法重點之一係將「電動自行車」更名為「微型電動二輪車」並正式納管，茲將其管理內容分述如次：

1. 「電動自行車」更名為「微型電動二輪車」仍屬「慢車」類之一種「自行車」(第 69 條)

「微型電動二輪車」指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時 25 公里以下，且車重不含電池在 40 公斤以下或車重含電池在 60 公斤以下之二輪車輛。

2. 「微型電動二輪車」所有人應依法投保強制汽車責任保險之規定」(第 69 條之 1)

(1)微型電動二輪車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。未

依規定投保者，公路監理機關不予受理登記、換照或發照。

- (2)已領用牌照之微型電動二輪車未依規定再行訂立保險契約而行駛道路，經主管機關書面通知所有人限期續保，屆期仍未訂立保險契約繼續行駛道路者，註銷其牌照。
- 3.「微型電動二輪車」應依規定領用牌照行駛(第71條之1)
- (1)微型電動二輪車有未依規定領用牌照行駛、使用偽造或變造之牌照等情形之一者，處所有人新臺幣1200元以上3600元以下罰鍰，並禁止其行駛。
- (2)本條例中華民國111年4月19日修正施行前，已經檢測及型式審驗合格，並黏貼審驗合格標章之微型電動二輪車，應於本條例111年4月19日修正施行後2年內依規定登記、領用、懸掛牌照。逾期未領用者，處所有人新臺幣1200元以上3600元以下罰鍰，並禁止其行駛。
- 4.「微型電動二輪車」損毀或變造牌照等情形之罰則(第71條之2)
- (1)微型電動二輪車損毀或變造牌照、塗抹污損牌照，或以安裝其他器具之方式，使不能辨認其牌號者，處所有人新臺幣900元以上1800元以下罰鍰，並責令申請換領牌照或改正。
- (2)微型電動二輪車行駛有下列情形之一者，處所有人新臺幣150元以上300元以下罰鍰，並責令改正、補換牌照或禁止其行駛：一、牌照遺失或破損，不報請補發、換發或重新申請。二、牌照污穢，不洗刷清楚或為他物遮蔽，非行車途中因遇雨、雪道路泥濘所致。
- 5.「微型電動二輪車」擅自增、減、變更電子控制裝置或原有規格者之罰則(第72條)
- 微型電動二輪車於道路行駛或使用，擅自增、減、變更電子控制裝置或原有規格，處微型電動二輪車所有人新臺幣1800元以上5400元以下罰鍰，並責令改正。
- 6.「微型電動二輪車」於道路行駛速率超過小時25公里者之罰則(第72條之1)
- 微型電動二輪車於道路行駛或使用，行駛速率超過型式審驗合格允許之最大行駛速率每小時25公里者，處駕駛人新臺幣900元以上1800元以下罰鍰。
- 7.未滿14歲之人駕駛「微型電動二輪車」者之罰則(第72條之2)
- (1)未滿14歲之人駕駛「微型電動二輪車」者，處新臺幣600元以上1200元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛，車輛移置保管。
- (2)「微型電動二輪車」租賃業者，未於租借「微型電動二輪車」予駕駛人前，教導駕駛人車輛操作方法及道路行駛規定者，處新臺幣600元以上1200元以下罰鍰。
- 8.「微型電動二輪車」未依規定戴安全帽者之罰則(第73條)
- 微型電動二輪車駕駛人未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺幣300元罰鍰。
- 9.「微型電動二輪車」有本條例之違規行為者得逕行舉發(第77條之1)
- (二)「微型電動二輪車」使用者的道路安全問題及其改善策略
- 1.「微型電動二輪車」駕駛人無須先通過考照程序之安全問題
- 雖駕駛人有無通過機車駕照考驗程序，不見得是安全駕駛的保證，但微型電動二輪車要上路，大部分學者認為政府還是得有清楚的安全駕駛指引，而且今天要把微型電動二輪車納管，就應明確告訴民眾，主管機關所進行管理的駕駛行為規範是什麼，否則民眾可能連一些道路交通法規都不太理解，故建議政府至少應規劃一連串的相關宣導活動。
- 2.「微型電動二輪車」係外籍移工最普遍使用的運具之管理問題
- 依相關調查顯示，目前微型電動二輪車除供部分青少年及高齡者使用外，最多使用的族群仍屬外籍移工了。而從111年11月30日納管之日起，已使用中經檢測及型式審驗合格並黏貼審驗合格標章之微型電動二輪車，亦應在2年內應完成登記、領用及懸掛牌

照。但上述規定對部分移工的難度頗高。主要關鍵是舊車要申請牌照應出示來歷證明及發票，而移工的車之來歷證明須從原始賣方獲得，但當初賣家可能回母國甚久恐無法找到了，此勢將造成部分「微型電動二輪車」之管理問題。

3. 對於學生騎乘「微型電動二輪車」之道路交通安全教育問題

現行修法後滿 14 歲即可騎乘「微型電動二輪車」，此代表國中、高中職、大學等學生均可能將「微型電動二輪車」視為代步工具，因此主管機關有必要針對「微型電動二輪車」設計相關文宣，透過適切媒體通路及人際溝通方式宣導。另建議結合 NGO 進入校園（大專、高中職、中）輔導學生對於微型電動二輪車之安全駕駛觀念及騎乘訓練，以促進學校與兒少安全、扎根學校交通安全教育，並降低年輕族群發生交通事故之機會。

4. 駕駛「微型電動二輪車」違規行為得逕行舉發之執法取締問題

現行「道路交通管理處罰條例」修法後，如有駕駛「微型電動二輪車」違反該條例規定之行為者得逕行舉發，此係為透過加強執法取締來降低道路交通事故發生機率，以提升道路交通安全。雖其立意良善，但除交警透過路邊攔截製單舉發取締外，得採科技執法（如攝影照相等）之逕行舉發方式，其通知對象為該車輛的所有人而非實際駕駛人，此將有可能造成部分罰單積欠未繳或追繳無門之困擾，建議處罰機關應預先妥為因應。

志光×學儒×保成

高普考

能力指標檢測

數據診斷，揪出弱點

數據分析 客觀精準

測驗答題後，系統立即為考生分析答題狀況，雷達圖呈現，強科弱科一目了然，立即掌握學習狀況。

掌握自身程度與 出題趨勢

分析歷屆考題出題領域比重，依據分析出題，依實際考試設計、限時測驗，不同於坊間考古題測驗，立即掌握自身程度。

深層實力剖析 有效選擇學習工具

測驗結束後，除大方向數據外，亦可預約專人面對面分析，深層了解細部弱點，有利後續衝刺精省時間，學習更有效率。

敬請期待 即將開放