

112 年特種考試地方政府公務人員考試試題

等別：四等考試
類科：交通技術
科目：交通安全概要

劉奇老師

一、行人優先交通安全行動綱領於改善人行道部分推動標線型人行道，試評論之。(25 分)

《考題難易》★★(簡單)

《解題關鍵》本題考點係「推動標線型人行道」，屬交通工程及交通安全等科目之重要基本觀念，一般程度考生只要具基本概念即可申論作答，但如要求答案的架構完整及論述清楚，恐有些許難度。

【擬答】

(一)前言

行政院為宣示政府貫徹執行改善行人交通政策的決心，業於 112.05.25 通過「行人優先交通安全行動綱領」(分成工程、教育、監理及執法 4 大面向，共 19 項行動方案)，後續將由交通部強化現行監理制度、內政部警政署督導各地方政府警察局持續落實執法，並藉由考核督導各地方政府，積極全力落實執行行人優先交通安全政策，另教育部將持續從學校教育向下扎根，落實交安教育，運用分齡分眾的適性教育，讓「尊重行人、停讓行人」的觀念逐步養成，以期朝向「行人事故零死亡」的願景邁進，讓臺灣的街道成為安全、可靠、方便的行人空間。

(二)「行人優先交通安全行動綱領」在工程面向的「改善人行道」行動方案包括推動人行道改善、障礙物排除、標線型人行道、騎樓整平等措施，茲就「推動標線型人行道」評論如下：

1. 設置目的

(1)都市人本交通規劃的中心理念，在發展以人為本的交通體系，因此道路的空間首重留設必要的人行空間(包括實體人行道、標線型人行道等)，人行道停車及路側停車宜改為路外停車規劃。人行空間寬度的大小雖與行人流量的多寡有關，但其基本留設的比例應訂定下限值，以充份保障行人通行的安全，特別是新闢建道路或拓寬改善的道路，必須符合最低下限的要求。

(2)由於市區道路中部分巷道因路幅狹窄、路面高低差、排水等因素，無法全面佈設實體人行道，在人車共道情形下，行人安全無法獲得充分保障，因此可考量繪設標線型人行道，以保障行人安全通行空間。需注意標線型人行道僅可繪設於服務性道路(含集散道路、巷道)，主、次要道路仍應設置實體人行道。

2. 法源依據

標線型人行道依據「道路交通管理處罰條例」第 3 條第 3 款規定劃設於路側，視為實體人行道延伸，劃設範圍涵括部分道路柏油鋪面與側溝。劃設方式則應依「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 174 條之 3 之規定。

3. 設計原則

(1)目前標線型人行道尚無寬度下限規定，標線型人行道寬度得包括側溝(路側常有桿件)，故建議比照實體人行道全寬最小 1.5 公尺，以期使通行寬度能保持 0.9 公尺以上，惟設計者仍可依實際需求調整寬度。

(2)劃設前需綜合考量該區域人行道淨寬需求、車道淨寬需求、禁停管制及車行動線等因素，建議寬度 6.4 公尺以下巷道如劃設標線型人行道需配合實施單行道管制，以維人車通行安全與順暢。

4. 劃設方式

(1)標線型人行道劃設方式係以路面邊線區隔車道與行人通行空間，劃設寬度宜為 1.5 公尺以上，以提供行人通行空間。為避免駕駛人於繪設行人專用道線區域違規停車，路緣同時繪設禁止臨時停車紅線或禁止停車黃線。

(2)標線型人行道得以顏色與一般車道有所區分，提醒用路人注意。標字及圖示自人行道起點開始標繪，間距視道路實際情況繪設，每交叉路口入口處應標繪之。

5.安全防護考量

標線型人行道於行人或學童進出頻繁路段劃設時，建議可增加防撞軟桿以利維持行人安全。

二、試說明非號誌化路口設置交通管制設施意義，以及駕駛在非號誌化路口正確行為。(25 分)

《考題難易》★★(簡單)

《解題關鍵》本題考點係「非號誌化路口設置交通管制設施意義及駕駛在非號誌化路口之正確行為」，屬交通工程及交通安全等科目之重要基本觀念，國家考試亦曾多次考過類似試題，一般程度考生只要針對考古題有所準備即不難作答。

【擬答】

(一)非號誌化路口設置交通管制設施意義

交通主管當局通常對一般交岔路口均設有行車管制號誌，然而對於路口交通量未達設置標準者(道路交通標誌標線號誌設置規則第 226 條)，則以設置警告標誌、閃光號誌或「停」、「讓」標誌(字)等交通設施提升路口之顯著性，提醒行經該處之駕駛人注意，並區分不同方向車流之優先通行權。惟此種非號誌化路口之管制方式，卻將路口穿越的注意義務均附加在次要路權的駕駛人身上；而當次要路權的駕駛人行經該處時，必須自行判斷並等待主要道路車流出現安全間距時即時通過，以維持行車安全及秩序。

(二)駕駛在非號誌化路口之正確行為

1.「支線道車」應讓「幹線道車」先行

非號誌化路口，其閃紅燈之支線道車輛一定要禮讓閃黃燈之幹道車輛，遇有「停」、「讓」標誌之道路，絕對要讓。

2.「左方車」要禮讓「右方車」先行

兩車輛同時到達非號誌化路口，在相對位置為「左方」者稱為「左方車」，「右方」者稱為「右方車」(駕駛座會被撞到的那一方是右方車)。

3.「轉彎車」應讓「直行車」先行

車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行。

4.當設置特種閃光號誌管制時

以單一鏡面之紅色閃光燈號設置於次要道路，表示「停車再開」；另以單一鏡面之黃色閃光燈號設置於主要幹道，表示「警告」。因此，主要幹道之車輛駕駛人見黃色閃光燈號應減速接近，注意安全小心通過；次要道路之車輛駕駛人見紅色閃光燈號應減速接近，並停止於交岔路口前，讓幹道車優先通行後，認為安全時方得前行。

5.當設置「停」字標誌管制時

依設置規則規定設置「停」字標誌於視距不良之「次要道路」，當相交道路路肢之交通流量相當，然而因視距不良、未劃分或無法區分幹道、支道等情況時，可設置「停」字標誌來規範通行路權，藉以維護往來人車之安全與效率。

6.當設置「讓」字標誌管制時

依設置規則規定「讓」字標誌設於視線良好交岔道路、次要道路口或其他必要地點，係用以告知車輛駕駛人必須慢行或停車，來觀看幹道行車狀況，當禮讓幹道車優先通行後認為安全時，方得續行。因此，「讓」字標誌設置在於保障幹道之行車優先權，提高幹道之交通流量與交通流速，並確保行車安全。

7.當設置「讓」路標線管制時

依設置規則規定「讓」路標線係用以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。因此，「讓」路標線可視需要設置於支道路口，或讓路標誌將近之處；另在雙車道路面上，依遵行方向設置於右側道之中心部位。

8.行近無號誌路口應減速慢行

用路人行經彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口、道路修理地段或行近工廠、學校、醫院、車站、會堂、娛樂、展覽、競技等公共場所出、入口

及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙時，均應減速慢行，作隨時停車之準備。

志光·學儒·保成

交通、航運制霸全國

112年全國前十優秀學員

狀元 112 高考交通技術 黃○盛	狀元 112 普考交通行政 羅○菱	狀元 112 普考交通技術 黃○盛	
榜眼 112 高考交通行政 羅○菱	榜眼 112 高考交通技術 王○塘	榜眼 112 高考航運行政 楊○霖	
探花 112 普考交通行政 張○平	第四名 112 高考交通行政 喬○綱	第四名 112 高考交通技術 林○靜	第四名 112 普考交通技術 江○珊
第五名 112 高考交通技術 許○婕	第五名 112 普考交通行政 陳○誼	第五名 112 普考交通技術 黃○潔	第六名 112 普考交通行政 喬○綱
第六名 112 高考航運行政 吳○蓉	第七名 112 普考交通行政 李○蓮	第八名 112 高考交通行政 李○蓮	第八名 112 高考交通技術 范○全
第八名 112 普考交通技術 徐○環	第九名 112 高考交通行政 黃○蓉	第九名 112 高考交通技術 陳○穎	第九名 112 普考交通技術 蔡○真

112年 雙料金榜
許○婕 112年 普考交通技術第五名 / 普考交通技術
 由於歷屆報考國考的學長姐都是推薦志光學儒保成，師資很不錯、教材豐富能準確抓到考點，因此我也報名了志光學儒保成的交通技術課程。

三、由交通部道安資訊查詢網資料得知，民國 111 年全國道路交通事故件數為 375,844 件，受傷人數高達 499,179 人次。請說明道路交通事故之「A2 類」事故以及「受傷」的定義，另評論此受傷定義的問題，並提出改善建議。(25 分)

《考題難易》★★★ (普通)

《解題關鍵》本題考點係「『A2 類事故』及『受傷』的定義問題及提出改善建議」，屬交通安全、交通政策等科目之重要觀念題，一般程度考生只要有基本概念即可申論作答，但如要求答案的架構完整及論述清楚，恐有一定難度。

【擬答】

(一) 道路交通事故之「A2 類」事故以及「受傷」的定義

1. 現行我國為登錄統計道路交通事故，係依事故傷亡及財損之輕重程度將道路交通事故分為 A1、A2、A3 等三大類，茲分別說明如下：

(1) A1 類：指交通事故係指造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故；

(2) A2 類：指交通事故則是指造成人員受傷或 24 小時後死亡之案件；

(3) A3 類：指車輛碰撞造成財損，但無人員傷亡案件。

2. 另為與國際接軌比較，A1 事故尚須轉換為 30 日內死亡之標準，目前內政部警政署已在「道路交通事故調查報告表」除將道路交通事故類別分為 A1、A2、A3 等三大類外，並增列「死傷人數」欄位，並細分為「死亡人數 (24 小時內)」、「死亡人數 (2 至 30 日內)」及「受傷人數 (24 小時內)」3 個欄位，以供交通勤務警察人員執法時填寫記錄，但其推估涉及與醫政機關之死因資料系統之連結，此部份尚待跨部會之協調合作予以克服。

3. 目前大部分國家都把道路交通事故傷害的嚴重度分為三個等級，分別為死亡、重傷和輕傷；另有部分國家，如芬蘭則增加一類「極輕微傷害」，美國則增加一類「可能受傷」(Possible Injury)；而僅有如我國等少數國家，係將交通事故傷害分為死亡及受傷兩等級。

(二) 評論道路交通事故之「受傷」定義問題及提出改善建議

1. 由於我國對於受傷事故 (A2 事故) 定義過於廣泛，從肢體擦傷、器官功能損害，甚至超過 24 小時以上的死亡案件，都紀錄為 A2，涵蓋範圍似過於廣泛，再加上受限於目前實務上事故處理作業，導致大量事故傷害案件增加，但實際上卻無法真實反應交通事故嚴重程度。

2. 綜合各國警察機關及事故統計單位對於事故傷害嚴重程度的判定標準，大略可分為下列五

種判定準則：

(1) 留院時間長短

有部分國家以當事人送醫留院時間超過 24 小時作為判定為嚴重事故，另波蘭及瑞士則以 7 天為判定標準。在瑞士，事故當事人如須留院治療 1 至 6 天內者，則歸為中度受傷。

(2) 受傷型態

部分國家的嚴重傷害定義係基於特殊的傷害型態，如瑞典定義為當事人只要有骨折、壓傷、撕裂傷、嚴重的傷痕、休克或內臟受損，都可歸納為嚴重傷害，除此之外，若當事人因事故而預期須住院醫治（不論留院時間長短），亦列為嚴重傷害。

(3) 無法工作

在澳洲、波蘭及瑞士等國，嚴重傷害的定義同時包含事故傷害致使當事人無法工作。

(4) 復原時間

在匈牙利，嚴重傷害事故定義為當事人受傷必須經過超過 8 天以上的醫護治療；在日本，則傷害預計須超過 30 天才能康復者，才視為嚴重傷害，若在 30 天內出院，則仍紀錄為輕傷事故。

(5) 肢體障礙時間

波蘭以事故所造成的肢體殘障時間的長短作為事故的嚴重度分類，但幾乎沒有其他國家使用此定義。

3. 將道路交通事故傷害資料依受傷程度分類，不僅是目前世界各國推動道安將交通工作的首要目標，同時亦可反應實際的道安狀況，更是政府藉以擬訂相關道安推動策略之重要因素。茲提出建議改善方案如下：

(1) 方案一：「交通事故資料事後串聯」

完整的交通事故資料包含事故現場跡證、道路幾何設施、當事人基本及傷害資料，以及車輛基本和損壞資料，基本上，除道路跡證及人車損害資料之外，其餘資料都已分別存放在不同的資料庫當中，道路跡證（含車輛損壞情形的資料蒐集），可由現場處理人員依事故調查報告表蒐集填報。若當事人有傷害狀況，特別是有送醫救治者，則傷害資料可直接由醫療救治資料串聯取得，資料最接近真實狀況。

(2) 方案二：「依住院時間判定並列管追蹤」

依事故當事人住院治療的時間長短，進行傷害嚴重度的分類，可配合變更死亡認定標準，每件事務案件必須追蹤 30 天後，經過最後確認後才能結案，操作上可由事故處理人員或指派專責人員進行事後追蹤，最好相關單位能建立平行的常態性連絡機制，針對傷害住院案件即列為可能為嚴重傷害案件進行追蹤，若確認住院治療未超過一定時數（如 24 小時），則列未住院或短暫治療後即出院之案件。此方案推動執行將仰賴事故處理之警政人員與負責醫療照護之醫政人員間的密切配合。

【資料來源：王銘亨，各國道路交通事故傷害分類暨資料蒐集制度研究，交通學報第 18 卷第 1 期，107 年 5 月】

四、許多高齡者使用電動代步器外出活動，也衍生了許多交通安全問題，試以高齡者外出活動需求，提出交通安全問題改善策略。(25 分)

《考題難易》★★（簡單）

《解題關鍵》本題考點係「高齡者外出活動需求之交通安全問題改善策略」，屬交通運輸領域之重要基本觀念，近幾年國家考試曾多次考過類似考題，一般程度考生只要針對考古題有所準備應不難作答，但如要求答案的架構完整及論述清楚，恐有些許難度。

【擬答】

(一) 高齡者使用電動代步車之安全問題

1. 依據日本電動椅安全普及協會資料，日本曾經連六年電動車交通事故死亡人數都在呈現遞增現象，目前每年因道路交通事故死亡數中有 60% 是死於穿越道路中被車碰撞的事故。
2. 近年來因應市場需求，廠商開發具動力的代步車，提供身心障礙者及老人使用，雖然速度慢，行駛道路也許很方便，但其體積小又低，很容易被路上的汽車駕駛人忽略，尤其大型車的視野死角較大，如汽車駕駛人未能即時發現代步車，將相當危險。

(二)從高齡者外出活動需求分析其旅運行為特性如下：

依研究顯示，高齡者的生理及心理特性易影響其旅運行為特性，包含其注意力不集中、反應時間加長、適應力不良致厭惡出門、學習能力退化致接受新事物能力差、記憶力減退致駕駛時易驚慌失措、果斷力較差導致容易猶豫不決、行動較緩慢、年老較年輕時謹慎小心等項，故高齡者常對交通設施有其特別需求，茲整理分述如下：

1. 高齡者對於運輸工具之舒適性要求較高。
2. 高齡者在交岔路口及人行步道有其特別需求。
3. 高齡者駕駛過程應儘量給予「預先提醒」之協助。

(三)茲提出交通安全問題改善策略如下：

1. 以高齡者使用公共運輸之「旅次鏈」為例，其包括步行（如行在人行道及交岔路口）、等車（如在車站或站台候車）及搭車（如在車輛內）等旅次行為，為充分滿足高齡者之旅運需求，考量高齡化社會對於運輸系統的營運可能造成之衝擊，建議交通主管機關及運輸業者可研提因應對策如下：

(1)建議交通主管機關之因應對策

建議交通主管機關應改善步行環境之交通設施，包括人行道、行人穿越道/行人號誌、天橋、地下道以及相關交通標誌、標線等。

(2)建議運輸業者之因應對策

建議運輸業者應改善大眾運輸環境之相關交通設施，包括場站、月台(站台)、車輛等。

2. 持續推動高齡駕駛人的安全管理

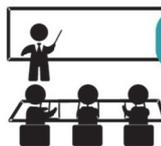
持續推動高齡駕駛人的駕照管理，並搭配各種管道，提昇高齡者交通安全知識與技能，以確保繼續持有汽、機車駕照的高齡者，具備適合駕駛的能力，而不適合繼續駕駛的高齡者，亦能輔導其使用其他運輸工具。例如結合路老師、監理體系、社教體系、醫療體系等多元管道，提昇高齡者相關交通安全知識與技能；規劃提供醫院、市場或社區中心之巡迴公車或需求反應式運輸服務（DRTS）等符合高齡者需求之公共運輸服務。

3. 進行老人交通安全宣導的途徑或管道

交通部為擴散道安意識及提升高齡者行的安全之目的，特辦理跨機關之高齡者交通安全宣導團計畫，除培訓「路老師」協助進行長者道安教育推廣宣講外，並辦理長者交通安全教育推廣。以交通部公路總局臺北區監理所為例，該所於109年間之宣導內容著重高齡行人及騎機車的用路安全，另利用可攜式小綠人號誌及行人穿越道設備，讓高齡者就地體驗過路口所需秒數並提醒擺頭查看有無來車等注意事項，今年還首度加入機車危險感知的線上體驗課程，希望以更多元的宣導方式來吸引高齡者對交通安全的關注。

志光×學儒×保成

五大學習方式 上課超便利



現場面授

名師現場面對面
即時互動解答疑惑



直播教學

即時登入直播跟課
掌握進度免等待



視訊課程

手機APP預約上課
輔導期間 無限重覆看課



WIFI看課

專屬WIFI教室
讓你學習時間更彈性



在家學習

使用在家補課點數
即可在家複習上課
(以老師授權科目為主)