

老人交通安全

教育教材



交通部



目錄

- 單元一、高齡駕照要換新，身心狀況要重視..... P.1
- 單元二、行人小心不貪近，每分每秒要注意..... P.7
- 單元三、大眾運輸好方便，凡事小心才安全..... P.11
- 單元四、行車安全不違規，慢開車門有技巧-自行車篇..... P.16
- 單元四、行車安全不違規，慢開車門有技巧-機車篇..... P.20
- 單元四、行車安全不違規，慢開車門有技巧-汽車篇..... P.28
- 單元四、行車安全不違規，慢開車門有技巧-安全開車門..... P.33
- 單元五、電動輪椅真便利，使用代步要注意.....P.38



高齡駕照要換新
身心狀況要重視

故事情節或案例

張姓老翁愛開車卻常出車禍，一名老翁到醫院拿藥後開車返家，途中擦撞停在巷內的一輛貨車，但他沒察覺，也未下車查看即離去。警方調閱監視器，隔天通知到警局。沒想到作完筆錄開車離去，又撞上停在派出所前一輛轎車。員警聽到猛烈撞擊聲衝出去查看，只見老翁揚長而去，未發現自己又撞車。

當晚警方通知他到警局了解，不料他開車到派出所途中，撞上停在騎樓下、價值百萬的重機車，車主聞聲奪門查看，氣得拿棒子猛砸老翁轎車擋風玻璃。警方調查，這已是老翁近三個月第5次車禍，轎車前方保險桿已撞得稀巴爛，引擎蓋也凹陷，但老翁照樣開車出門。

這位85歲高齡的老翁不服老，就愛開車叭叭走，但2天發生3次車禍，家屬顧及老翁安全，打算將車報廢，老翁卻以死相逼，令家人很苦惱。這類高齡長者駕車的問題並非個案，讓承辦員警看不下去，力勸「阿伯你就別再開車了」。老翁的兒子坐在警局內相當無奈，看著路口監視器中的父親不斷撞上路車輛，卻未停車、自行離開，不斷搖頭嘆氣，「勸他不要開車又講不聽」。





肇事原因或責任

- (一) 身體老化會造成某些身體機能改變，包括反應時間的延長、整體動作速度變慢、知覺動作表現衰退、認知方面有關注意力及辨識力的改變，以及視覺方面的改變等，影響安全駕駛能力。高齡年長者對於其身心狀況應透過適當的檢測機制，瞭解自身身體狀況是否適合駕駛車輛，其家屬亦可藉以勸導不適駕車者停止駕駛行為。
- (二) 汽車駕駛人駕駛汽車肇事，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理。

相關法規或常識



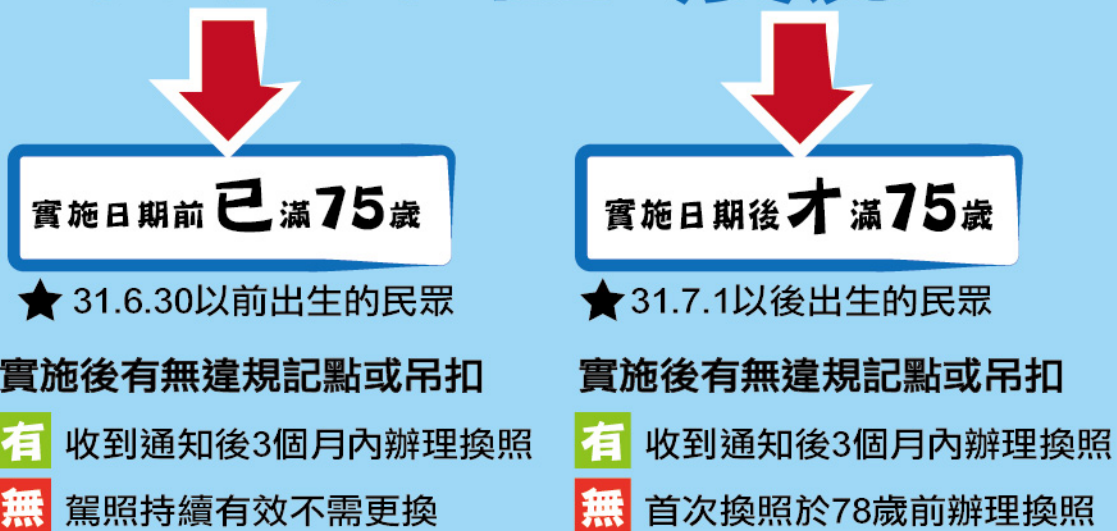
(一) 高齡駕駛人駕駛執照管理制度說明

1. 隨著年齡增長，人體老化、認知及運動功能下降是身體機能的自然現象，包括反應時間的延長、整體動作速度的變慢、知覺動作表現的衰退、注意力、辨識力以及視覺方面的改變等。台灣65歲以上的老人佔全人口的比例，於2018年超過14%以上，2025年則將超越20%，如何在老年人繼續駕車的權益與道路交通安全間取得平衡，是政府不容忽視的。近3年來，媒體時有報導高齡駕駛人未能安全駕車案件，依據內政部警政署統計，A1類道路交通事故死亡人數以高年齡層之人數較多，如何就高齡駕駛人駕車安全，建立有效駕照管理制度是國人關切的課題。基於關懷高齡年長者行車安全，對於其身心狀況應建立適當的檢測機制，讓高齡長者瞭解自身身體狀況是否適合駕駛車輛，其家屬亦可藉以勸導

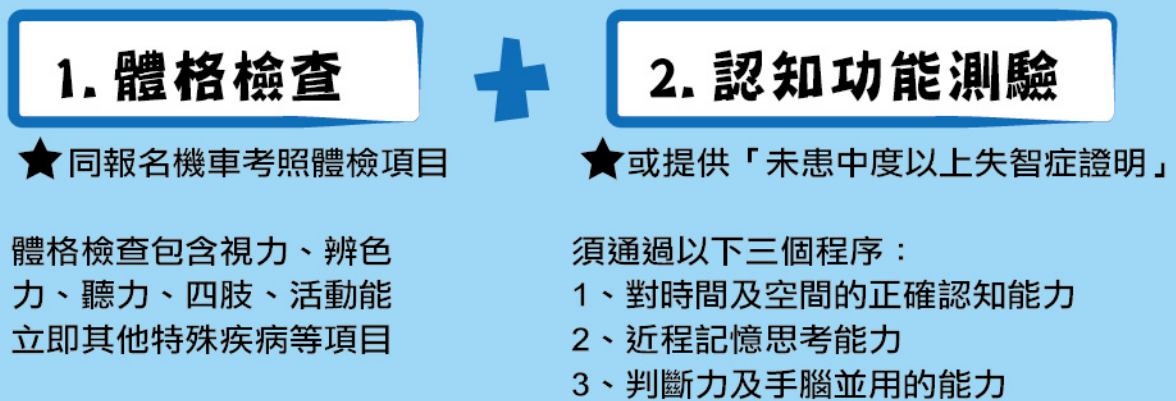
不適駕車者停止駕駛行為，爰參考國外先進國家之管理制度，規劃及推動高齡駕駛人駕照管理制度，俾利維護高齡長者自身及其他用路人之交通安全。

2.實施對象：

106.7.1 正式實施



3.實施方式：



4.審查方式：除「體格檢查」合格外，還需通過「認知功能測驗」或檢附「未患中度以上失智症證明」

- (1)體格檢查：體格檢查應符合道路交通安全規則第64條第1項第1款之規定，體格體能變化與原考領駕照時不同者，另依身心障礙者報考汽車及機車駕駛執照處理要點辦理。
- (2)認知功能測驗：隨著年齡增長，身體機能退化是重要課題，鑒於近年國內失智患者有逐漸增多之情況，爰參考日本作法，委託臺灣精

神醫學會研究認知功能測驗，規劃於換照時施以簡易的認知功能測驗，檢測駕駛人對時間及空間的正確認知能力、近程記憶思考之能力、判斷力並用能力等，初步檢測駕駛人是否有失智傾向；未通過認知功能測驗者，應至醫療機構作進一步檢查，檢查結果為中度以上失智症者，已不具安全駕駛能力，基於安全考量不予換發駕照。

(二)交通事故處理相關規定：

汽車駕駛人肇事，無人受傷或死亡，而未依規定處置者，處新臺幣一千元以上三千元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照一個月至三個月。

前項之汽車尚能行駛，而不儘速將汽車位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處駕駛人新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。

汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所。

前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

第一項及前項肇事逃逸案件，經通知汽車所有人到場說明，無故不到場說明，或不提供汽車駕駛人相關資料者，吊扣該汽車牌照一個月至三個月。肇事車輛機件及車上痕跡證據尚須檢驗、鑑定或查證者，得予暫時扣留處理，其扣留期間不得超過三個月；未經扣留處理之車輛，其駕駛人或所有人不予或不能即時移置，致妨礙交通者，得逕行移置之。肇事車輛機件損壞，其行駛安全堪虞者，禁止其行駛。



宣導的小叮嚀

(一) 出門前車況、身心狀況都要零失誤，自己當心，家人關心，上路才放心。

身心狀況檢查

- (1) 駕車時要保持最佳精神狀態。
- (2) 要有充足的睡眠。
- (3) 長途駕車時，中途應做適當休息。
- (4) 要有愉快的心情。
- (5) 飲食要適當。
- (6) 預防眼睛過度疲勞。
- (7) 勿飲用易引起嗜睡藥物及含酒精成分飲品。

(二) 為了高齡駕駛人安全，請收到換照通知書時儘快辦理，通過體檢及認知功能測驗換照後才可騎車或開車。

(三) 發生交通事故時應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理。



行人小心不貪近
每分每秒要注意

故事情節或案例

案例一

一輛重型大貨車由西向東駛向交岔路口時，正巧遇上交通號誌變成紅燈，乃成為停等於行人穿越道前等候綠燈之第一輛車。此時有一位老婦人從大貨車右側之路邊進入道路，緊貼著大貨車右側、沿著大貨車行進之方向前進，並從大貨車右前方後視鏡下逕行左轉進入行人穿越道，欲穿越道路。說時遲，那時快，正好此時交通號誌變成綠燈，大貨車駕駛人在未察覺車前有人正穿越道路之情況下，乃啟動車輛前行，而將老婦人撞倒跌入車輪下並將其輾壓致死。



案例二

傍晚時分，李老闆與他新來的水電學徒阿明在忙完一整天的工作後，正以輕鬆愉快的心情開著他的小貨車走在回家的道路上。由於道路上的車輛不多，李老闆特別開在內側車道以享受開車的樂趣，突然間發現前方中央分隔島上有位年約六、七十歲的老伯，正探頭試著要穿越道路。好心的李老闆乃緩慢地減低車速並停在老伯之前，禮讓並請老伯先行穿越，老伯也回以感謝的微笑後迅速穿越。說時遲，那時快，就在老伯跨過內側車道後突然從右後方傳來一陣尖銳的緊急剎車聲，接著就看到老伯在外側車道被撞飛了出去，並且掉落在二十餘公尺之外，李老闆心裡一陣驚嚇，頻問自己「我做錯了事嗎？」





肇事原因或責任

- (一) 第一則交通事故係因行人貪圖一時方便，斜行穿越道路，落入大貨車之視野死角，而造成之不幸交通事故。
- (二) 第二則交通事故係因老伯違規穿越道路為肇事主因，外側車道車輛駕駛人超速行車為肇事次因，李老闆禮讓行人違規穿越道路，與本案之交通事故無關。

相關法規或常識



(一) 行人穿越道路之相關規定

1. 穿越交岔路口請走人行穿越道，並遵守交通號誌之指示。
2. 不能穿越之三種路段：
 - (1) 有中央分隔島
 - (2) 畫有雙黃線
 - (3) 100公尺內有人行穿越道(枕木紋)
3. 行人靠邊走：選擇安全的那一邊。如有騎樓或人行道，請行走騎樓或人行道；如無騎樓或人行道，而必須與車輛共用使用道路空間時，請靠左且儘量靠路邊行走以面向來車，避免遭車輛從背後撞擊。

(二) 讓自己更容易被來車看得見

- ✓ 穿戴鮮豔的衣物(含帽子、書包)，以提高顯著性
- ✓ 嚴禁突然衝入道路之行為
- ✓ 不從視線被擋處突然跑出(停放車輛間、占用車道停車後)
- ✓ 不從別人不預期之處穿越道路(擁擠車陣間、中央分隔島等)
- ✓ 從直線段(不要從曲線段)穿越道路(讓別人提早看見你)
- ✓ 主動讓別人看見你；通過交岔路口時高舉手臂、揮動旗幟
- ✓ 穿越道路時務必採取直線穿越，切勿斜行穿越道路。
- ✓ 隨時提醒、檢查自己是否容易被別人(車)看得見

(三) 讓自己看得見來車

- ✓ 進入道路(或交岔路口)前
 - 選擇安全且視線良好(能看得夠遠且清楚)之位置觀察來車
 - 觀察來車之動向(直行、轉彎、變換車道等)與速度
 - 確認安全無虞後才通過；如果視線被擋，務必更加小心
- ✓ 穿越道路時請先左看、再右看、再一次左看，安全無虞再通過。
- ✓ 穿越交岔路口時，注意左方、右方、對向及後方來車，安全無虞後再行通過。



宣導的小叮嚀

- 道路上隨時存在威脅行人交通安全的危機，穿越道路前請務必做好準備
- 落實做好「我看得見你，你看得見我」，穿越道路才會安全。
- 即使走在行人穿越道上，仍然需要「隨時觀察並注意左右來車之動向」

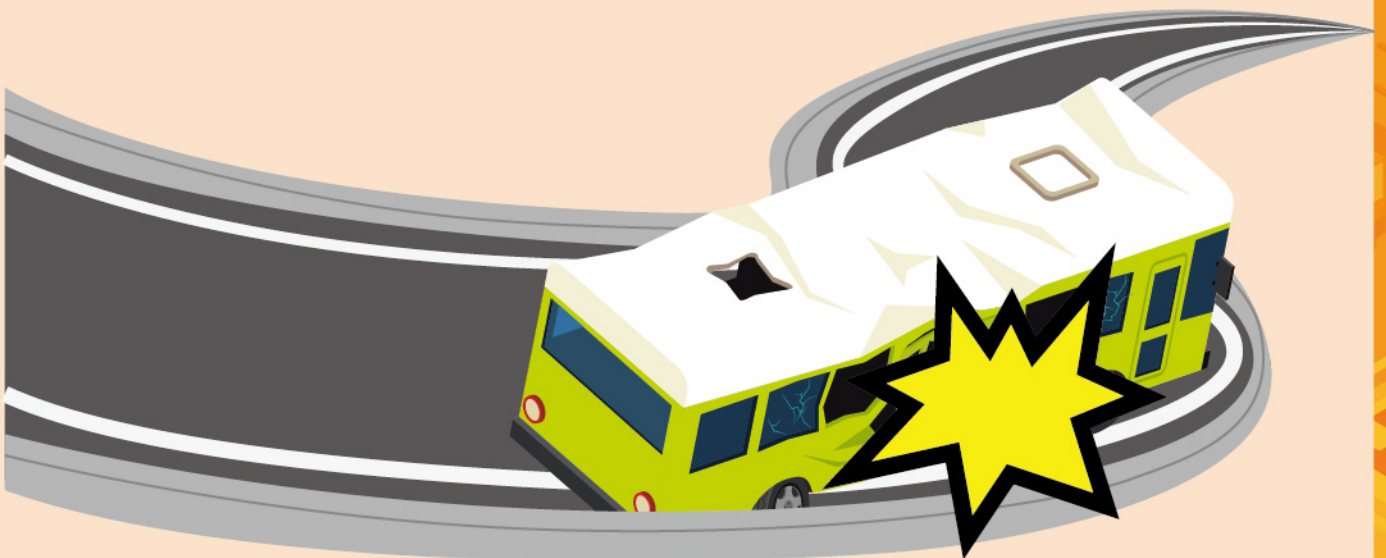


大眾運輸好方便
凡事小心才安全

故事情節或案例

案例一:蝶戀花事故

2017年2月13日晚間蝶戀花旅行社「武陵賞櫻團」遊覽車，在國道5號轉國道3號南下匝道的左轉彎處翻覆，釀成32死12傷慘劇。亦是自2016年國道火燒車事故後，最嚴重的一起交通意外。由於出事的團員年齡層多落在50到70歲，特別引起社會各界的矚目與關懷。



案例二:阿羅哈客運事故

2017年9月11日深夜11時從高雄發車往台北的1輛阿羅哈客運，在國道1號347.9公里岡山段，疑似閃避前車自撞護欄，多名乘客被甩出車外，導致6死11傷慘劇。雖然阿羅哈司機吳松供稱為閃避未開燈的前車才失控，檢方解出阿羅哈客車上的行車紀錄器，發覺阿羅哈客運前方確有2輛汽車，雖有減速，但卻是屬於正常行駛狀態，而且後車燈也是正常開啟。故判斷應以駕駛人人為疏失居主要肇事因素。



肇事原因或責任

案例一(蝶戀花事故)肇因為遊覽車駕駛人因為行車於武陵農場山路疲勞駕駛、行駛國道5號轉3號之匝道時車速過快導致遊覽車翻覆，由於車內乘客多未繫安全帶，致死傷慘重。

案例二(阿羅哈客運事故)肇因為客運車駕駛車速過快，未與前車保持安全距離，為閃避前車而自撞護欄，導致多名乘客因未繫安全帶，被甩出車外而死傷嚴重。

相關法規或常識



依據目前道路交通管理處罰條例第31條規定：汽車行駛於高速公路或快速公路違反前項規定者，處駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。但營業大客車、計程車或租賃車輛代僱駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客。

鑑於蝶戀花遊覽車事故、阿羅哈事故，交通部於2017年10月28日公告修正「汽車運輸業管理規則」，並於該年10月29日起實施，明訂遊覽車業，以及會行駛高快速公路的國道客運或公路客運，須提醒和告知乘客要全車繫安全帶，若未告知，將可罰9千到9萬元。目前多數客運業，包括三重客運、國光客運及桃園客運大客車駕駛都配合宣導。

由於該規定，駕駛現只能宣導乘客繫安全帶，若乘客不繫，也沒約束力。故交通部已修正《道路交通管理處罰條例》，明訂罰則，4

歲以上乘客不配合繫安全帶，將可罰1500元到6000元，目前送交立法院已完成一讀，尚待二三讀後即可實施。

4歲以上乘客不配合繫安全帶，將可罰1500元到6000元，目前送交立法院已完成一讀，尚待二三讀後即可實施。

交通部特別新修正處罰條例規定：明訂罰則，4歲以上乘客不配合繫安全帶，將可罰1500元到6000元，目前送交立法院已完成一讀，尚待二三讀後即可實施。

搭乘公車與遊覽車繫妥安全帶有助於降低車禍時的傷害嚴重程度，依據日本1995年肇事資料為例，肇事時未繫安全帶者其死亡率為2.1%，有繫安全帶者死亡率為0.3%，顯示未繫安全帶的死亡率為七倍。

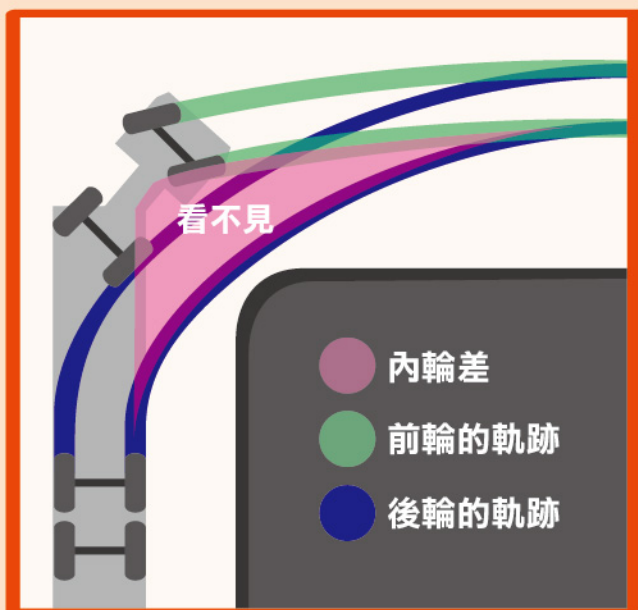
交通部特別新修正處罰條例規定：明訂罰則，4歲以上乘客不配合繫安全帶，將可罰1500元到6000元，目前送交立法院已完成一讀，尚待二三讀後即可實施。

搭乘公車與遊覽車繫妥安全帶有助於降低車禍時的傷害嚴重程度，依據日本1995年肇事資料為例，肇事時未繫安全帶者其死亡率為2.1%，有繫安全帶者死亡率為0.3%，顯示未繫安全帶的死亡率為七倍。



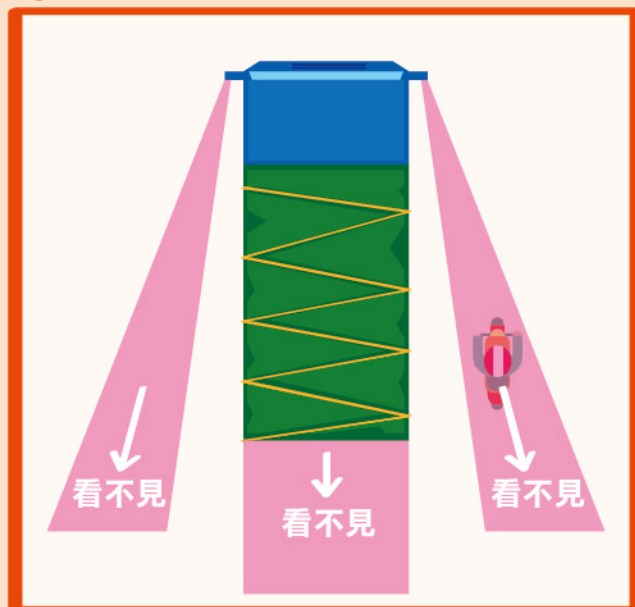
宣導的小叮嚀

多年以來阿公阿媽常搭遊覽車赴各地廟宇進香或旅遊、也因各縣市給予高齡者優惠而常搭公車，深入探討近年來高齡者上下公車或遊覽車未注意後方來車，或下車後往車前或車後走，而遭其他車輛、或公車撞擊傷亡時有所聞；為確保老寶貝外出搭乘公車，以及旅遊搭乘遊覽車的行車安全，值得加以推廣相關安全乘車要領與注意事項。



大型車轉彎內輪差大

大型車駕駛視野死角多



宣導口訣

- 1 條安全帶—繫妥安全帶、安全帶著走~~
- 2 (上下車)—上車時，要抓緊立桿、找到博愛座坐好；
下車時，要等車停穩，才移動下車！
上下車要探頭看，有無人車靠近！
- 3 個愛注意：「等公車退3步」 「下車不往車前走、不往車後走」
「先到候車亭等公車走再行動！」



行車安全不違規

慢開車門有技巧

自行車篇

故事情節或案例

午後時分，年過七旬的洪老伯騎著他的老舊腳踏車，沿著郊區縱貫省道的慢車道南行，準備去探訪一位老朋友。眼看著前方無交通號誌之交岔路口就要左轉了，洪老伯乃從路邊切入快車道，並逕自騎向最內側車道準備左轉。此時正好有一位年近八十的蔡姓老伯駕駛小客車行駛在最內側車道，瞬間發現闖入內側車道的洪老伯，乃盡全力踩踏煞車，然而仍在車輛煞停前輕碰了洪老伯之腳踏車，洪老伯應聲從腳踏車上摔了下來，趴臥在地上。蔡老趕緊下車，試圖扶起洪老伯，並一再地問「受傷了沒？」

洪老爬了起來，扶起自己的腳踏車並回答道：「人還好，但腳踏車的輪框被撞歪了！」

「人有沒有受傷？要不要到醫院看一下醫生？」蔡老先生再一次地問。

「沒關係，我頭有點暈，休息一下就好了！」洪老先生答覆。

蔡老先生因有急事要南下辦理，就跟洪老先生說道：「沒事就好。我有急事要辦，如果你沒事，我扶你到路邊休息一下，這兩千元就給你去修理腳踏車吧！」

洪老先生點點頭，接過兩千元，牽著他的腳踏車就在鄰近小橋上的人行道坐下休息，蔡老先生也就開了他的車子繼續他的行程。

到了傍晚，警方接獲通報，宣稱橋上人行道上有位老人躺在地上似乎已經斷氣。警方前往處理並送醫檢查後，發現老人係因顱內出血過多致死。





肇事原因或責任

洪老先生騎乘自行車左轉彎時違規進入快車道，於內側快車道上遭蔡老先生所駕駛之直行小客車所撞為肇事主因；蔡老先生駕駛小客車未注意車前狀況，亦有疏失。洪姓老伯事故造成顱內出血，未即時送醫檢查診治，導致顱內出血過量致死，值得加以宣導警惕。

相關法規或常識



- 自行車為慢車，應依慢車之規定行車。
- 〈道路交通安全規則〉第124條第三款規定，慢車不得侵入快車道或人行道行駛，並不得在禁止穿越地段穿越道路。
- 〈道路交通安全規則〉第125條規定，慢車行駛至交岔路口，其行進或轉彎，應依下列規定：
 - 一、應遵守號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與號誌並用時，以交通警察之指揮為準；
 - 二、行進無號誌或號誌故障及無交通指揮人員指揮之交岔路口，應減速慢行，看清左右確無來車並在不妨礙汽車通行之情況下迅速通過。
 - 三、直行時，應順其遵行方向直線通過，不得蛇行搶先。
 - 四、右轉彎時，應先沿慢車道外側慢行，靠邊右轉。
 - 五、左轉彎時，應繞越道路中心處左轉進入右側慢車道行進。
 - 六、四車道以上道路設有劃分島劃分快慢車道者，不得左轉。

七、轉彎車輛應讓直行之汽車、慢車及行人優先通行。

八、交岔路口因特殊需要設有特殊標誌、標線者，應依其指示行車。

- 兩輪腳踏車不得附載坐人，載物高度不得超過駕駛人肩部，重量不得過二十公斤，長度不得伸出前岔，並不得伸出車後一公尺，寬度不得超過車把手。
- 騎乘腳踏車時應配戴安全帽並穿戴鮮豔衣物，夜間騎乘腳踏車應燃亮燈光，以增強其顯著性。
- 騎乘腳踏車行經交岔路口左轉時，建議採取兩段式左轉方式行進，以策安全。
- 騎乘腳踏車穿越交岔路口時，不得使用行人穿越道；但以牽行之方式穿越交岔路口時，得使用行人穿越道。
- 騎乘腳踏車行經交岔路口時，應減速慢行並注意左右無來車後，再行通過。
- 發生交通事故時，務必通知警察前來處理，並留下相關證據以利事後之訴訟及保險理賠。



宣導的小叮嚀

- 自行車是「慢車」，「騎上自行車」就要遵守「車輛之行車規則」；牽行自行車則視同行人，方可使用行人穿越道穿越交岔路口。
- 自行車是相當脆弱的交通工具，駕駛自行車時請務必與其他車輛保持安全間隔與距離。
- 駕駛自行車請配戴安全帽且不要搭載他人，並請隨時注意是否為他車所看見(例如加強車輛反光效果、夜間燃亮燈光等)。
- 發生交通事故時，務必通知警察前來處理；身體如有跌落撞擊，請務必前往醫院進行檢查。



機車篇

行車安全不違規
慢開車門有技巧

故事情節或案例

二名70歲老翁雙載直行，遇到大型拖板車要右轉，一個擦撞後2人倒地，還滾進拖板車車底差點被車輪輾過，還好只有輕微擦傷，由於過程非常驚險，連處理員警都驚呼2名老翁真的是命大。當時機車、人倒地，拖板車竟繼續轉彎才停下，機車上2人都滾到車底，拖板車司機急忙下車察看，這時還看到有人從後車底慢慢爬出來。目擊民眾：「當時我還以為他們被輾死了！」

救護車趕到再把另一人從車底拉出來，現場是70歲吳姓男子載著68歲林姓友人，2人抬上救護車送醫竟然幸運地都只有腳擦傷，附近民眾看到2人從車底出來，事後再看到路口監視器都直呼2人真的命大。目擊民眾：「騎士人就在後車輪底下！腳卡在這裡，不然就輾過了，真的算他命大！」

警方調查，大型車司機事後聲稱真的沒看到機車，疑似是內輪差加視線死角才會擦撞機車，車上2名老翁都70歲了，躲過前輪滾到車底，也幸運沒被後輪輾過身體，實在有夠驚險，只能說老天有保佑！

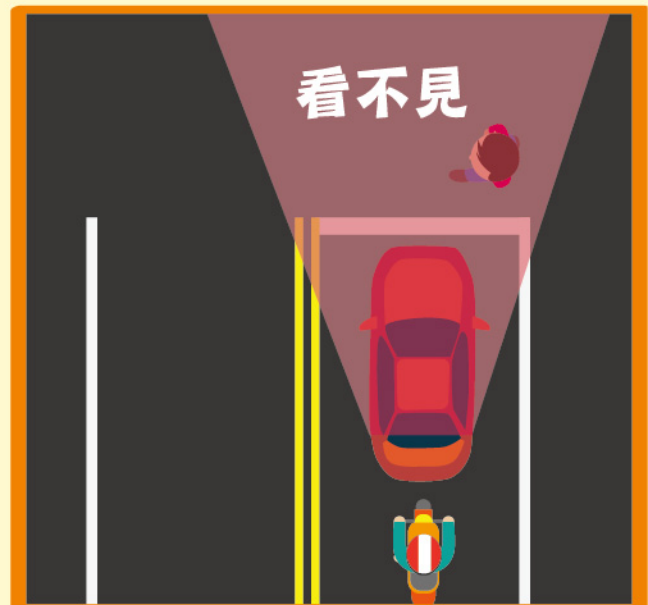
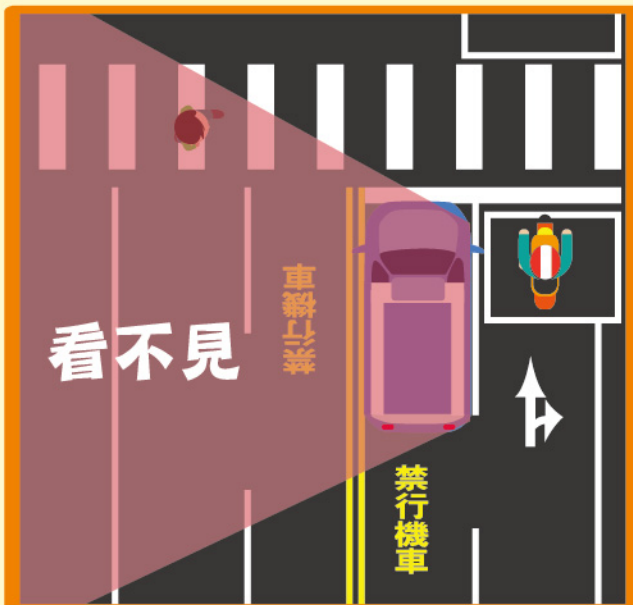




肇事原因或責任

注意視野死角與內輪差

1. 視野死角就駕駛人而言，眼睛本身機能上所看不見的範圍，以及因為車輛構造上或其他道路的障礙物擋住駕駛人視線的範圍；或在後照鏡的輔助下，仍然看不到的範圍，統稱為「視野死角」。騎車或過馬路時一定要注意前後左右有無來車，不要以為沒看到車子，車子就不存在，很可能是因為旁邊汽車或道路設施、招牌等障礙物遮蔽了視線，造成雙方互相沒看到的情況。駕駛人坐在車內，車身兩側與前後的下方是無法被看見的，而後照鏡的可見範圍有限，如果人或車子落在駕駛人看不見的區域內，駕駛人就無法防範和應變。所以，我們必須了解各種車型的「視野死角」，避免讓自己進入視野死角當中而發生交通意外。



↳ 機車的視野死角



↪ 小型車的視野死角



↪ 大貨車的視野死角

2.內輪差是車子轉彎時，前後輪行徑軌跡不同，右側的後輪會向內偏移，兩者軌跡所產生的差距叫做內輪差。車身越長的車子所產生的內輪差越大，如果駕駛人或行人不小心在危險區域，很可能就會被撞到或被後輪壓到。應避免進入其他車輛的內輪差，在路口遇到轉彎的大型車時，請先暫停，並保持安全距離，不要進入大型車行駛路徑的內輪差範圍內，以防與轉彎的大型車發生碰撞。有許多車禍的發生就是不了解車輛轉彎時有內輪差的問題，或未與轉彎車保持“足夠”的安全距離，在發現危險的瞬間已經來不及迴避而導致傷害。如果在路口看到轉彎車時應該往路旁移動並注意與它相隔距離及轉彎車的動態，並保持安全距離，就可以避免陷入轉彎車的內輪差範圍內。



相關法規或常識

（一）機車行駛於無標誌或標線車道時應注意重要事項

- 1.在未劃分快慢車道之道路，得在最外側二車道行駛；單行道得在最左、右側車道行駛。
- 2.在已劃分快慢車道之道路，雙向道路得在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路得在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。
- 3.同向三車道以上道路，均應以兩段方式進行左轉彎；單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎，行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎。
- 4.不得在人行道行駛。
- 5.不得在道路上蛇行，或僅以後輪著地或以其他危險方式駕車，亦不得拆除消音器或以其他方式造成噪音。

（二）機車行車速度應注意重要事項

- 1.在市區道路，時速不得超過五〇公里，在郊外道路時速不得超過六〇公里。但在未劃設車道線或行車分向線之道路，市區時速不得超過三〇公里，郊外時速不得超過四〇公里。
- 2.設有快慢車道分隔線之慢車道上，時速不得超過四〇公里。
- 3.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、道路施工地段或行近工廠、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。

(三) 服裝、儀容與騎乘之注意事項

- 1.服裝的顏色盡量以鮮明為主，以提高可見度(女性騎乘機車避免穿著窄裙)。
- 2.安全帽：必須符合國家標準，選購時必須注意以下細節：
 - (1)適合頭部尺寸。
 - (2)顏色鮮明；參考之優先順序分別是：白色、黃色、藍色、紅色、黑色。
 - (3)通風良好，不妨礙視野及聽覺。
 - (4)經濟部國家商品檢驗局（CNS）檢驗合格。
- 3.鞋子：避免著拖鞋、涼鞋、高跟鞋，可著運動鞋或靴子。
- 4.附載坐人及載物注意事項：
 - (1)機車在駕駛人後設有固定座位者，得附載一人，附載座人禁止側坐。
 - (2)駕駛人及附載座人均應戴安全帽。
 - (3)載物者，輕型不得超過五十公斤，重型不得超過八十公斤，高度不得超過駕駛人肩部，寬度不得超過把手外緣10公分，長度自座位後部起不得向前超伸，伸出車尾部分，自後輪軸起不得超過半公尺。
 - (4)道路交通管理處罰條例第三十一條機器腳踏車附載人員或物品未依規定者，處駕駛人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰。
 - (5)機器腳踏車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺幣五百元罰鍰。



宣導的小叮嚀

（一）尊重路權安全至上

1. 在路上常常都可以看到台灣的駕駛不管是騎車或開車，都會有搶道不禮讓的壞習慣，這類型的車禍地點常發生在十字路口、無號誌的路口、巷弄，或是在多車道時，車輛跨越雙白線的時候，大部分的肇事原因都是「支線車輛未禮讓幹線車輛」、「左方車不讓右方車」、「轉彎車不讓直行車」，還有「少線道車不讓多線道車輛」等，這都顯示出民眾對於「路權」的觀念尚未落實，希望開車行經路口要適時減速，依照路權優先順序行駛，以免發生危險甚至是終生遺憾。
2. 機車行駛至交岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛，依照路口的兩段式左轉彎標誌進行兩段式左轉，而不是直切往左側切車道轉彎。另外，如果內側車道設有禁行機車標誌或標線者，機車騎士也應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。如果是在三快車道以上單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，也應以兩段方式進行左轉彎；行駛於左側車道或慢車道者，則應以兩段方式進行右轉彎。
3. 機動車的交通事故，為事故傷害之首。「未注意車前狀況」、「沒有保持安全距離」以及「未依規定讓車」導致追撞與擦撞，讓機車事故死傷人數占交通事故多數。因此機車騎士在路口，更需謹慎遵循交通規則與號誌，嚴加防範因一時逞快、貪圖方便，而造成的憾事。

（二）陰雨天候行駛注意事項

1. 陰雨天候，路面條件差，視線不良，應與前車保持更長之安全距離。

- 2.穿兩件式雨衣，以防雨衣飄起，發生勾絆。
- 3.開大燈增加來車辨識率，避免視線不佳。
- 4.不可撐傘騎機車，避免單手騎車難應付狀況。
- 5.行車應減速慢行，並開啟燈光，避開路面之坑窪地方。
- 6.穿著鮮明之服裝，增加其可見度，提升行車安全。
- 7.行經轉彎或人孔蓋，放慢車速防打滑。
- 8.儘量避免進入積水區域或涉水而行，以免發生車輛偏滑、失控之危險。

(三) 其他應注意事項

- 1.不闖紅燈、不逆向行駛、不併排騎車、不爭先、不爭道、不競駛或危險駕駛。
- 2.汽機車行經交岔路口，若有號誌實施，應依號誌行駛
- 3.在幹、支線交岔路口會車時，禮讓幹道車先行。
- 4.兩車同為幹、支線道時，右方車先行。
- 5.轉彎車應讓直行車先行。
- 6.轉彎車已達交岔路口中心處開始轉彎，直行車尚未進入交岔路口，直行車應讓轉彎車先行。
- 7.避免使用防風手套，以免被他車勾到摔車。





汽車篇

行車安全不違規
慢開車門有技巧

故事情節或案例

案例一：

某上班日的上午八點左右，七十八歲的老張開著自小客車，沿國道二號東往西（往機場方向）行駛，接近大園交流道前發現有車多的情形，車速忽快忽慢。突然間，老張發現前車的後煞車燈亮起，於是就緊急踩煞車，但來不及煞停就撞上了前車的車尾而肇事。



案例二：

某日的傍晚，天色由白天自然光逐漸轉變為昏暗。此時駕著自小客車的七旬老翁老劉，從臺北市忠孝東路四段147巷北往南行駛，行經與敦化南路一段187巷口時，遭東往西而來的機車碰撞左前車身而肇事。該事故路口沒有設置號誌，忠孝東路四段147巷北往南的路面上繪有「停」標字。





肇事原因或責任

案例一：

- 1.老張未與前車保持行車安全距離，自後追撞前車，為肇事原因。
- 2.前車未發現肇事因素。

案例二：

情境一：機車沒有超速的具體事證

- 1.老劉行經無號誌路口，支線道車未讓幹線道車先行，為肇事原因。
- 2.機車無肇事因素。

情境二：機車有速度過快的情形

- 1.老劉行經無號誌路口，支線道車未讓幹線道車先行，為主要肇事原因。
- 2.機車行經無號誌路口，未減速慢行，為次要肇事原因。



相關法規或常識

(一)案例一之法規：

「道路交通安全規則」第94條第一項：「汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，不得任意以迫近或以其他方式，迫使前車讓道。」同條文第三項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

(二)案例一之常識：

- 1.上下班時段的車流通常較多。駕駛人行駛在車流較多的時段或路段（尤其是高快速公路），若是發現車流的速度忽快忽慢，

表示車流狀況介於穩定與不穩定的轉換過程，常常很可能面臨著「衝擊波」帶來的前車突然減速。任何駕駛人遇有此狀況，一定要特別提高警覺，隨時注意前方車流的狀況來因應。

2. 根據現行道路交通法規，同一車道的汽車，後車有與前車保持行車安全距離的義務，也就是要與前方車輛隨時保持可以安全煞停的距離。換言之，後車不能追撞前車，若追撞前車，後車在絕大部分的情況是要擔負全部的肇事責任。
3. 高齡駕駛人的身心狀況一般比年輕的駕駛人較差，尤其是反應能力與對速度的感覺。因此，最好能避免在車流較多時段開車出門，以免無法因應複雜的交通環境變化。若是必須駕車出門，面對案例一的車多、忽快忽慢的交通情境，建議駕駛以低行車速度，並拉大與前車的距離，這樣可以增取較多的反應時間與距離，避免追撞事故的發生。

(三) 案例二之法規：

「道路交通安全規則」第102條有關於汽車行駛至交岔路口之其行進、轉彎規定，該條文第一項第二款規定：「行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。…」。案例二的老劉行進方向，地面上繪有「停」標字，表示其行進方向為支道，對造的行進方向則是幹道。

「道路交通安全規則」第93條有關於汽車行車速度的規範，第一項第二款的規定：「行經…無號誌之交岔路口…，均應減速慢行，作隨時停車之準備。」換言之，案例二之機車速度也必須遵守車速的規範。

(四) 案例二之常識：

1. 為了區分無號誌路口的優先通行權，交通主管單位常設置一些交通工程設施來劃分幹線道與支線道，讓駕駛人能適當依循「支線道車應讓幹線道車優先通行」。最常見的劃分方式有三：
 - (1) 設置閃光號誌：閃紅燈為支道，閃黃燈為幹道。
 - (2) 設置「停」標誌或地面標繪「停」標字：有「停」的一方為支道。
 - (3) 設置「讓」標誌或地面標繪「▽」（讓）符碼：有「讓」的一方為支道。
2. 案例二的老劉為支線道車，於無號誌路口發生事故（儘管是被撞）就必須擔負全部或大部分的肇事責任。機車部分，若無速度太快的情形，因為其為幹線道車，故無肇事責任。若是機車有速度方面的具體事證，則需要分擔肇事次要原因的責任。
3. 行經無號誌路口時，除要遵守路權的規範外，由於轉角常有建

築物、圍籬、違停車輛等，有可能遮蔽視線而較難發現橫向通行的車輛。因此，行經無號誌路口的另一注意事項是要放慢車速，比較能做適當的行車反應。

4. 晨曦與傍晚的天色正在轉變，前者天色由暗轉為明亮，後者天色由自然光轉換為昏暗，為行車視線不良的自然現象，駕駛人都要特別注意「光線」造成的可能影響。案例二的傍晚時段，建議老劉可以提早打開車頭燈，這樣子可以讓其他的用路人儘早發現其車輛之所在，可以降低事故的發生。正因為如此，交通部自從106年開始就積極提倡「白天開頭燈」，就是要提高「看見彼此」的機會。

(五) 高齡者常見的交通違規行為

1. 不依標誌、標線、號誌指示。
2. 駕車行經有行車號誌管制之交岔路口闖紅燈。
3. 行車速度超過規定之最高時速20公里以內。
4. 紅燈右轉。
5. 行駛高速公路未依規定變換車道。
6. 在設有禁止超車標線路段超車。
7. 在多車道左轉彎不先駛入內側車道。



宣導的小叮嚀

臺灣的汽機車密度非常高，行車環境複雜，尤其是有大量的汽機車混合行駛情形。高齡者因身心狀況不若年輕時的良好，除要掌握自己的視力、聽力、專注力、反應能力外，也要注意駕車出門的時間。尖峰時段車多，道路狀況較為複雜；晨曦或傍晚的天色正在轉換，注意力容易受到影響；夜間駕車則常因視力退化，較難有效掌握道路環境與車況，這些時段建議能儘量避免駕車。另一方面，若駕車出門時，遵守道路交通法令，儘量加大緩衝與應變的空間，也都可以降低事故的發生。

行車安全不違規

慢開車門有技巧

安全開車門 1 2 3 篇



故事情節或案例

新竹縣61歲范姓男子104年9月29日下午1點多將車停放在竹北市科大一路路邊，未注意左後方來車，即貿然開啟駕駛座車門，造成後方的周姓機車騎士閃躲不及，撞成顱骨骨折、顱內出血及腦挫傷、右手骨折等傷害，治療後仍無法自理生活，需由專人全天候照顧。62歲的周男求償943萬元，范男卻說他年逾花甲不會再就業，認為自己不需賠償。後經新竹地方法院民事庭調查認定范男須對此意外負起全部責任，判決賠償近569萬元！

另外，在刑事方面范男的過失傷害致人重傷行為，另經新竹地方法院刑事庭判刑6月，易科罰金36萬元。





肇事原因或責任

該案例范姓男子因停車開門不當造成事故，依道路交通管理處罰條例第56條之一，開罰新臺幣1,200元至3,600元，並涉及過失傷害、過失致死等罪。致人於死或是重傷，將會吊銷駕照，民事上也要負起全責。

相關法規或常識



由於近年來汽車駕駛人因為開車門「撞擊」機車騎士的事件層出不窮，交通部修正處罰條例第56條之一（汽車駕駛人之處罰—違規開啟或關閉車門）規定，將罰鍰提高為新台幣1,200元到最高3,600元，並自2017年7月1日起實施，相關規定如下：

汽車駕駛人臨時停車或停車時，駕駛人或乘客未依規定開啟或關閉車門因而肇事者，處汽車駕駛人新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。但計程車駕駛人或租賃車輛代僱駕駛人已盡告知義務，乘客仍未依規定開啟或關閉車門因而肇事者，處罰該乘客。

近年來因開車門不當車禍統計，以103年為例，因為開車門造成死傷的車禍共3,280件，造成6人死亡，4378人受傷，而且從2013年開始，兩段式開車門就列入汽車駕照路考項目，駕駛下車前要先查看後照鏡，反手轉頭查看無人車靠近後，先把車門打開10至15公分，確認後方

後，再換手開門下車。

由於交通事故大部分都是人為疏失，而目前民眾開車門時，大部分都只看著後照鏡，再用靠近車門的那一手開門，往往會因視覺死角，發生交通事故。由於查看後照鏡仍會有死角，駕駛人慣用左手瞬間推開車門，常讓來車反應不及；若改以右手開車門，身體自然會轉向左方，可更明確地察看來車，呼籲駕駛人改成右手開車門，減少肇禍機率。

雖然網路上也有宣導反手開車門的範例，但僅用反手開車門，卻不仔細看後方有無來車，一樣會發生憾事。

汽車臨時停車或停車，開啟或關閉車門時，應注意行人、其他車輛，並讓其先行並應依序遵守下列規定：

- 1.應於汽車停妥後開啟或關閉車門。
- 2.乘客應由右側開啟或關閉車門，但在單行道准許左側停車者，應由左側開啟或關閉車門。車輛後方設有輪椅置放區者得由後方開啟或關閉車門。
- 3.先查看照後鏡，確認後方人車狀況。
- 4.轉身反手開啟車門、將車門開至適當門縫隙，擺頭觀察人車動態。
- 5.確認安全無虞後，再將車門開啟至可供出入幅度，儘速下車並關上車門。

以下提供【安全開車門法】：

- 1.就是利用反手準備開門的姿勢，強迫自己轉身，讓視野變廣，只看後照鏡易有死角。
- 2.轉頭向後看，確認無人、車之後，再進行。
- 3.用反手把車門打開後，利用正手推開車門約10-15公分。
- 4.在沒有車體遮蔽的情況下，再一次確認，最後再安全的開車門下車，這樣百分之百可以確保後方到底有無來車。



宣導的小叮嚀

近年來因為路邊停車的車主突然開車門，造成行人、自行車與機車騎士的傷亡時有所聞，未注意開車門的狀況如下：

- 1.車主未經查看後照鏡突然開車門
- 2.車主雖查看後照鏡，但因未轉頭再確認而突然開車門
- 3.行人、自行車與機車騎士緊靠停車步行或騎車，車主突然大推車門。

開車門是一個看起來很簡單的小動作，但如果不留神，會要人命！依據內政部警政署統計，近3年開車門不當導致的車禍，已造成15人死亡，而全國每年因開車門不慎造成輕、重傷人數，高達3,000多人。其中重傷者的醫療與復健費用往往非常龐大。

宣導口訣

- 1 查看(後照鏡)有無人車靠近
- 2 反手轉頭開車門(再次確認左後方沒人車靠近)開車門時一定要回頭再確認有無來車，只是簡單的動作，就可以避免悲劇一再上演。
- 3 兩段式開車門(先小開車門查看、再大開車門下車)

影片連結：蔡阿嘎聰明開車門完整版- YouTube(1:56)

<https://www.youtube.com/watch?v=GtDePpPZ7gl>



電動輪椅真便利
使用代步要注意

故事情節或案例

新北市某一路口綠燈一亮，78歲的老張坐在電動輪椅上，與機車一起快速的通過路口，儼然青春再現，與一般小伙子一起衝鋒陷陣。桃園地區的國道一號高速公路南下路段，有一位使用電動輪椅的阿公上了高速公路。臺中市有一位阿媽的電動輪椅，後面加裝了腳踏板及滾輪，上面站立著一位外籍看護，阿媽以電動輪椅雙載看護上街買菜。南投市的一位阿公，逆向行駛在市區大街上慢慢行駛，就像是在逛大街！

近年來由於臺灣社會高齡化現象日趨明顯，而高齡者外出步行的能力受到一些限制，因此電動輪椅（如下圖）的大量使用，有越來越多的現象。但是，高齡者使用這種「輔助步行的工具」，雖然大家也有稱呼為「電動代步車」，但僅能歸屬醫療器材，就目前的道路交通法規而言，不屬於交通工具，故實在是不能稱為「車」。





肇事原因或責任

1. 電動輪椅的使用者視同為「行人」，於道路上通行或穿越道路，一定要遵守「道路交通安全規則」第133~139條之通行規定，若有違反，則必須擔負其應有的肇事責任，而且常常是肇事原因，或是肇事主要原因。
2. 桃園市境內發生老人電動輪椅上國道一號的案例，違反了行人不能上國道的法規。

相關法規或常識



(一) 電動輪椅是身障者或高齡者的代步工具，不能任意改裝。

電動輪椅是代步工具、醫療器材，是一步行輔具，而不是交通工具。目前屬於衛福部所管，但通常僅止於對輔具製造商的要求或規範，民眾若自行改裝尚無法可管。但從另一務實的觀點，由於目前沒有政府把關，或是有明確規範要求業者遵行，民眾自行請業者改造或改裝的產品，有安全上顧慮。

如果不是原來醫療器材許可證持有廠商，擅自製造或改製醫療器材，而販賣供應的話，可處行為人三年以下有期徒刑，得併科新臺幣一萬元以下之罰金。

雖然電動輪椅可以讓目前一些身體狀況還好、行動雖不便利但也還可以的高齡者，提高其外出時的機動性。但是使用者面對

複雜的道路交通環境，仍必須要有一些基本的安全認知。

(二) 電動輪椅不是交通工具，要遵守「行人」的相關交通法規

電動輪椅是行動輔助器，根據交通部的解釋，「屬於身心障礙者所使用為行政院衛生署公告屬於醫療器材之『醫療用電動三輪車』、『動力式輪椅』等，因其使用目的及功能有別於一般車輛，係視為行人活動之輔助器材，...，其於道路上則應遵守一般『行人』之管制規定。」因此，電動輪椅使用者必須遵守「道路交通安全規則」第7條、第133條至第139條有關行人之管制規定。

另一方面，電動輪椅不是交通工具，不是車輛，故沒有通行道路的「路權」。若使用者以電動輪椅通行道路中而發生事故，很難主張路權或自己的權益。

(三) 「行人」的通行規定

目前主要的「行人」通行規則，可參照「道路交通安全規則」第133條至139條的相關規定，重點說明如下：

1. 行人應在劃設之人行道行走，在未劃設人行道之道路，應靠邊行走，並不得在道路上任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。
2. 行人穿越道路，應依下列規定：
 - (1) 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。
 - (2) 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。
 - (3) 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。
 - (4) 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。
 - (5) 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。
 - (6) 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。

3.行人通過鐵路平交道，應依下列規定：

- (1)鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理或警鈴及閃光號誌者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止或警鈴已響，閃光號誌顯示時，應即靠邊停止，不得通過。
- (2)鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器警鈴閃光號誌之設備者，應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。
- (3)行人如持有長形物品通過電氣化鐵路平交道時，其總高度不得高出軌面四公尺；各該平交道設有限高標誌者，依限高標誌之規定。

4.行人通過大眾捷運系統車輛共用通行之交岔路口、行人穿越道及行人徒步區，除應依標誌、標線或號誌之指示通過外，並應遵守下列規定：

- (1)行至設有聲光號誌之交岔路口，聲光號誌已顯示時，應即靠邊停止，不得通過。
- (2)行至聲光號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口時，應暫停、看、聽兩方無大眾捷運系統車輛駛來，始得通過。

5.行人乘車時，應依下列規定：

- (1)購票或候車，應在適當地點或指定之區界內，按先後次序，排列等候，不得爭先恐後擾亂秩序。
- (2)應按次序上下車，不得爭先擁擠。
- (3)車未停妥，不得上下車。
- (4)應由右側車門上下車。但在單行道准許左側停車者，向左停靠時應由左側車門上下車。
- (5)車輛行駛中，不得攀登跳車或攀附隨行。
- (6)乘車時，頭手不得伸出車外。

6.行人結隊成行而行者，應靠路邊行進，並應依交通指揮人員之指揮或其所指定區間分段保持適當距離通行。民間婚、喪、喜慶、迎神賽會或其他類似之聚眾行為等須結隊成行通行者，應事先向警察機關申請核准。

7.盲人通行道路時，應攜帶白色手杖或有人扶持。

8.父母或監護人不得疏縱未滿十四歲之人，擅自穿越車道，或於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、

臥、蹲、立，阻礙交通。

(四)「行人」違反交通法規的處罰規定

若電動輪椅的使用違反了「道路交通管理處罰條例」有關行人的相關規定，則處以新臺幣300至3,000元不等之罰鍰。



宣導的小叮嚀

●建議高齡者多多使用公共交通工具

根據「老人福利法」第25條之規定：「老人搭乘國內公、民營水、陸、空大眾運輸工具、進入康樂場所及參觀文教設施，應予以半價優待。」目前國內都市地區的公車、捷運、纜車等公共運輸系統，或是城際之間的公共運輸系統，例如高速鐵路、臺灣鐵路、國道公路客運、公路客運等，也都有高齡者的優惠票價，建議多多使用。而且，使用國內公共運輸工具的乘客，均獲得相關的意外保險保障。若真的需要使用電動輪椅時，請務必依據「行人」的通行規則，要不通行權益很難獲得最佳的保障。

老人交通安全教育教材 / 朝陽科技大學銀髮產業管理系編輯--初版--

臺北市:交通部，民107.12

ISBN 978-986-05-8367-0 (平裝)

老人交通安全、路老師

編輯團隊：楊國德、洪瑞英、郭曉怡、楊千慧

編審委員：張新立、曾平毅、劉韻珠、江樹人

出版機關：交通部

指導單位：交通部道路交通安全督導委員會 <http://168.motc.gov.tw>

10052 台北市中正區仁愛路一段50號 (02) 2349-2900

編輯單位：朝陽科技大學銀髮產業管理系

41349 臺中市霧峰區吉峰東路168號 (04) 23323000轉4826

美術編輯：無名美工創意有限公司

23442 新北市永和區保福路三段1-3號 (02) 29281968

出版日期：107年12月初版

其他類型版本說明：本書同時登載於

交通部網站：<http://168.motc.gov.tw/>交通安全教材

著作財產權人：交通部

本書保留所有權利，欲利用本書全部或部分內容者，需徵求著作財產權人同意或書面授權，請洽交通部道路交通安全督導委員會

