

## 創造優質交通環境，以推動「禮讓文化」，發揚「公路正義」精神為策略之探討

陳存雄<sup>1</sup>

### 摘 要

道路交通管理法令，制定的目的是為「交通管理」，維護交通秩序，確保交通安全，是所有用路人安全用路應遵循的準則。透過教育訓練宣導，讓用路人能知法、守法、信法，建立「安全」觀念，培養優良「駕駛道德」，共同維護交通安全，使大家皆能安心、安全的用路。而交通管理督導、宣導、執法、取締方式是在防制「違規行為」及「交通事故」的發生，奈交通事故之發生卻經常不斷的出現，主要因素，為「人為疏失」造成的，不守法、欠缺禮讓精神、違規用路最多，常見有超速、超車、闖紅燈、酒駕、任意變換車道、違規急速專彎、搶道爭道……等。國內駕駛人，不「禮讓行人」優先、貪「快」、亂「變換車道」、急速「轉彎」的行徑令人厭惡，皆是造成交通事故的不定時炸彈。臺灣交通亂象風險，不僅是車輛駕駛人違規，走路的行人違規危險用路更令人膽寒，與車爭道，無視紅燈的存在，從車道中橫越道路，無視生命的安全比比皆是。用路人（駕駛人、行人）會不遵守交通規則，重視交通安全，其詬病癥結在於欠缺交通「安全教育」，因此為提昇交通安全，維護交通秩序，確保人命安全，應從落實「交通安全」教育著手，以「守法」、「禮讓」、「安全」為目標，推動禮讓文化，發揚「公路正義」精神，導正用路人用路習性，灌輸安全觀念，以創造優質交通環境，促進「交通安全」是相當重要的課題，因此本論文以下列方向，作為論述：一、前言。二、推動「禮讓」精神，建立優良「用路文化」修養，對交通安全的影響。三、響應發揚「公路正義」精神之策略。四、日本國道路交通管理策略推動成效之分析。五、新加坡國家道路推動交通安全策略之分析。六、結論。期使我們的交通秩序有規律、順暢、安全，達到保障用路人生命、財產安全，創造更先進、優質交通環境之願景。

**關鍵詞：**公路正義、交通環境、交通安全教育、禮讓文化。

### 一、前 言

道路交通安全的維護，最基本原則：端賴用路人遵守交通規則，培養優良駕駛道德——（禮讓、容忍、寬恕）胸懷，建立安全觀念，及安全防衛駕駛技能使用道路。而建立和諧、有秩序、有規律的交通環境，更需發揚「公路正義」精神，共同提昇交通安全。

臺灣道路交通最大問題，是車輛數量過多，且無限制持續的增加，用路

---

<sup>1</sup>交通部公路總局公路人員訓練所中部訓練中心前主任講師（聯絡地址：406 臺中市北屯區太原路三段 150 巷 8 弄 2 號，電話：0989-996186，04-22382286，E-mail：thc168@gmail.com）

人不守法習性，欠缺「禮讓美德」、「公路正義」精神。在道路上，渾然不知安全、法規是何物，不良的違規駕駛行為一一出現，為趕時間，行車超速、超車、亂變車道、闖紅燈、急速轉彎、不保持安全距離、搶快左轉、違規迴轉、侵入他車道、逆向行駛……等令人厭惡。

道路之亂象，都是用路人造成的，車輛駕駛人仗其車體大，不禮讓行人，司空見慣，而行人、慢車與汽車爭道、橫越車道，不在乎危險在身邊，我行我素，成自然現象，車禍亦因而發生。

據美、加、日……等國提出旅遊警訊，特別提出臺灣駕駛人「禮讓」修養不足，不但車輛爭道競駛，衝鋒陷陣，大車逼小車，小車不理大車，常不「禮讓」行人，酒後駕車不良駕駛行為、動作、危險，亂象盡出，成為一個奇特的道路景象，是臺灣道路交通文化一大諷刺及恥辱。

為提昇交通文化，端正不良用路行為，建立知法、守法、信法禮讓文化，有「公路正義」精神的交通環境，應從教育著手，為基本有效之策略。

警察的管理、執法、取締，是為遏制惡性違規行為，防制交通事故之發生，「教育」與管理、執法、取締同步推行，必能達至提昇交通安全的願景。

據交通違規取締從 89 年的 2,179 萬件至 102 年降至 779 萬件，減少 64%，而 A1 車禍自 95 年 3,140 人至 102 年降至 2,117 人，減少 32.5%。顯見教育的落實與嚴格管理、執法、取締，促使用路人養成守法習慣與重視安全觀念，而改善交通。

根據臺北市交通局表示：自 102 年 3 月起至 103 年 3 月，有 185 件因不禮讓行人而肇事違規案件移送法辦，依照一年來同期發生案件明顯降低，不禮讓行人已經從 1,214 件降至 863 件，在行人穿越道傷亡數也從 310 件降至 263 件，發現市民在行車上路已經漸有「禮讓行人」習慣，遵守號誌通行是相當重要問題，所以「教育宣導」以及管理是提昇用路文化的要件。

## 二、推動「禮讓」文化，建立優良「用路文化」修養對交通安全的影響

響應「公路正義」精神的伸張，以「禮讓」行人做起，天大地大，行人最大，珍惜生命，尊重生命，尊重路權，則能塑造駕駛人「禮讓」的素養，駕駛車輛必能溫文有禮、平穩不亂、相互尊重，交通秩序則能有規律、順暢安全，而降低交通事故。

提醒駕駛人請把路上行人當成自己的家人、孩子或親友，關懷愛心「禮讓行人」，當可避免危險發生。建立「禮讓文化」，運輸界應自律約束從業人員協助政府推動。自用車、機車、自行車、行人皆應守法，尊重路權，重視安全，配合響應，始得有效果。

禮讓行人要養成尊重習慣，但行人本身也要自重，不得不顧安全，穿越道路時當低頭族，會讓駕駛人覺得不受尊重，引起反感。行人自重，駕駛人

當更樂於禮讓，相互尊重、禮讓，交通安全就有保障。

## 2.1 有「禮讓」修養是防止肇事風險的要件

1. 臺北木柵一老先生欲過岔路，才踏上行人穿越道，就被一輛疾駛左轉公車撞倒，壓在車底下，趕來救援警消號召熱心民眾加入救援，八名民眾合力充當人肉千斤頂，奮力將 16 公噸公車抬起救出，民眾的義舉感人，同時暴露出公車的行「不正義」無禮讓精神。

老人家並非違規穿越道路，他是依綠燈號走在行人穿越道上，公車從對向駛來，雖然是「綠燈」，卻急速左轉才撞上的，有人認為是老先生穿越道路未注意車輛，言下認為他自己也有責任，事實上公車左轉未減速「禮讓行人」優先，應加重肇事責任 1/2 刑責。

依現行法規，行人穿越岔路是行人「帝王條款」，具有絕對「路權」，未質疑公車不「禮讓」行人，卻反責備行人過岔路不看來車，這正是社會「交通安全」觀念積非成是的結果。

怪罪行人沒抬頭注意號誌，才會被公車撞上，但從監視器錄影畫面可清楚發現行人與公車使用是同一號誌燈，由此可看出「綠燈」左轉的公車撞上應是處於行人綠燈的老先生。該路段公車密集，已發生多起公車撞人的意外事件。

車輛與行人號誌「時相」同時亮起，導致速度快的車輛撞上速度慢的行人，在交通繁忙的路口都會遇到的問題，有學者說：「設計不良的街道會殺人。」設計不良的號誌何嘗不是如此。公車駕駛在市區街道不「禮讓行人」的修養，是交通安全問題一大隱憂。

2. 未「禮讓行人」，水泥車右轉太快輾死母女之悲劇：

臺北市大安區一輛預拌水泥車自和平東路右轉新生南路，未禮讓正在穿走行人穿越道之母女，不察看車右側注意路況，急速轉彎，又不禮讓減速暫停，將母女輾死，顯然無禮讓修養致成的後果。

## 2.2 喜歡在路口搶快與行人爭道的不守法駕駛人應受罰

全國自 101 年 11 月 1 日進行交通強力大執法，特別針對不「禮讓行人」的駕駛人進行舉發開罰單，提醒駕駛人與行人在路口要相互禮讓，以維護行人用路主權與安全。

民眾在沒騎車（機車、自行車）、開車走在路上時，就是一般行人，是角色互換，但卻沒有將「禮讓」觀念同步互換，自己當行人時很希望車輛禮讓，但是換成駕駛人時卻忘了要禮讓行人。

許多民眾到日本、新加坡、歐美各國旅遊，最感觸也最訝異的是，莫過於由人行道踏入行人穿越道那一瞬間，不管是左右來車或者是「轉彎車」都會停下來禮讓。

回過頭看看臺灣的「禮讓教育」是什麼情況？為把「禮讓」文化成為臺灣「用路文化」，樹立「行人穿越道」的絕對權威性，由培養駕駛人正確「路權」著手，以建立以「人」為本優先的道路環境，讓車流更為有秩序、規律、順暢又安全。

駕駛人經過行人穿越道，不管燈號是「紅燈」還是「綠燈」，都要有禮讓行人優先行走的義務。相反的行人欲穿越行人穿越道時，也應該按照號誌指示穿越，並注意左右或轉彎來車，相互禮讓。

### 2.3 機車在街道橫衝直撞，是交通事故不定時炸彈

在城市裡雖公車或捷運四通八達、方便乘坐，但機車還是一般民眾最常使用交通工具，尤其年輕者年滿 18 歲即可考駕照，有一輛機車代步方便又有面子，但年少血氣方剛衝勁十足，不知危險可怕，又沒受過正規訓練，經驗不足，常與汽車爭道競駛、穿梭車道、闖紅燈，違論「禮讓行人」，稍一不小心不是摔倒就是衝車撞人，造成難以挽回的憾事，有必要加以宣導，加強安全教育。

### 2.4 停等紅燈多點耐心，別急衝，多禮讓

城市上班族生活步調趕時間、趕上班、上課為日常生活的一項，讓許多汽機車駕駛人停等紅綠燈失去耐性，急著往前衝，曾有一輛機車由北往南行駛在通過岔路口時，正好號誌燈變紅燈，而橫向車道變綠燈，結果由紅燈看到變綠燈的機車就衝出，結果撞上尚未通過路口由北往南的機車，肇成這名騎士傷重不治。

在號誌變換之際，停等車看到綠燈就立即起步造成車禍時常發生，雖然行進方向剛開始變綠燈有通行權，但進入路口還是左右看一下左右車輛、行人還有沒有通過，以免突然間起步煞車不及造成車禍。

車輛停等時與公車或大型車併排，左右視線絕對被擋住，如變綠燈急著起步，由公車或大型車前穿過的行人，看不到突然狀態，反應不及就撞上。因此綠燈亮時別急著往前開，還是先左右觀察一下，確認安全、有無來車、行人穿越再起步，不僅可確保安全不衝撞，自己安全因而有保障。

交通執法之效能與品質，以建立更安全、更舒適及更便捷的交通環境。

## 三、響應發揚「公路正義」精神之策略

### 3.1 汽車、機車不禮讓行人嚴加取締

一、用路倫理——「車輛多禮讓」，則「行人多保障」

「公道論語」：「不患無位，患所以立。不患莫己知，求為可知也。」用在

行人安全用路——在停車場看到「身心障礙」、「孕婦」車格、優先「停車格」不要佔用，讓更需要的人使用。開車、騎車都要禮讓行人優先，不要與行人爭道，在路口更要減速。

## 二、嚴加執法，強力取締

駕駛車輛若佔用「行人穿越道」、「人行道」、「逾越停止線」，開罰 900 元，不禮讓行人處罰鍰 1,200—3,600 元。

## 三、行人違規使用道路依法照罰

以往多以勸導為主，或是發生交通事故後才開罰，現時依規定擅自「穿越車道」，不在「劃設的人行道通行」，或不依標誌、標線、號誌……等指示、交通人員交通指揮，開罰單 300 元。

## 四、檢視學校、醫院、公共場所出入眾多路口之號誌燈、綠燈是否足夠通行時間。

五、評估車輛紅燈禁止通行時，設置「行人專用時相，直接對角穿越設計」。可仿造日本街道之設計，大家遵守效果甚佳，節省繞道通行時間。

### 3.2 市區重要路口強力取締「汽機車爭道」、「闖紅燈」、不「禮讓行人」直接開罰單

1. 汽機車停等紅燈時超過路口、「停止線」、佔用「行人穿越道」除開罰外，亦是最易發生危險的行為，應提高見警力，讓用路人養成「禮讓」習慣。在大都會重要路口，警方已強力執行勸導、取締、開罰。
2. 公車、大型車有爭道、搶道行為，可直接打 1999 號投訴。
3. 行人屬交通弱勢，汽機車應發揮禮讓精神，而行人穿越路口，要行人穿越道路要快步走，必要時可揮手提醒駕駛人注意。
4. 行人擅自穿越車道屬違規，依法可罰，罰鍰事小，發生意外恐得不償失。

### 3.3 禮讓行人，行之有道，建立「人本交通，禮讓行人」觀念

1. 以宣導、勸導、告發並重，針對「汽機車未禮讓行人」、汽機車違停在「行人穿越道」、「紅磚人行道」、「行人違規穿越道路」加強取締，並配合巡邏於其他路口機動稽查，持續加強取締、告發，加深還路於民的觀念。
2. 透過媒體、廣播電臺、電視臺……等資源主動宣導安全教育，派出義交、志工在重要路口舉牌宣導「車輛禮讓行人優先」之理念，融入用路人共同行動，呼籲汽機車駕駛人遵守相關法令，用路安全得保障。
3. 行人雖是道路弱勢群，違規仍應受罰，除不得任意「穿越車道」、「闖紅燈」，「綠燈」時要快步走通過，勿當低頭族、聊天、慢步走，才不會影響交通秩序。

### 3.4 老人在車禍意外中喪生，數字不斷攀升原因（以年逾 65 歲為例）

- 1.無違規卻未注意周圍危險情況。
- 2.不當穿越道路，不清左右有無來車。
- 3.忽視號誌、指示變換。不走行人穿越道，從車道中穿越。
- 4.未依規定走路——走人行道、騎樓、人行地下道、天橋。
- 5.酒醉徘徊、逗留車道中。
- 6.突然衝進車中。
- 7.或是其他突然發生的危險行為。其中不當穿越道路，或晨起運動著深色衣物，不易使駕駛人看清楚最危險。老人因視力退化，反應變得較遲鈍，稍一不注意車前狀況就容易發生事故。因此警方呼籲高齡者晨起運動或深夜外出，應穿著顏色明顯、鮮豔的衣服，穿越道路一定要走斑馬線行人穿越道或人行天橋、地下道，才得保安全。

### 3.5 「公路正義」精神願景，實際響應「開車禮讓」行動

有規模客貨運輸公司，有識交通安全「開車禮讓」有助行車安全，以實際行動在旗下各式車輛貼上「我開車禮讓」的貼紙，提醒駕駛人建立「開車禮讓」觀念，並定期舉辦安全駕駛教育訓練，精神可嘉，值得讚佩效法。

「禮讓」不但是守法、愛心、重視安全的象徵，更是改變觀感的決心，不再給人有「惡霸」的印象，大型車或是小車、機車，下了車也是行人，「禮讓別人就是禮讓自己」，正是「公路正義」精神表現。

駕駛人技術再好，車輛再先進，若沒有培養「守法」、「安全」、「禮讓」觀念習慣，仍然是道路上的不定時炸彈。堅信行車安全知識，駕駛修養潛移默化，逐步可提昇為優質駕駛人。

## 四、日本國道路交通管理策略推動成效之分析

日本為改進交通秩序，以提昇交通安全，其策略由制度、設施、教育、管制著手，推行成效良好，交通秩序顯著改善、順暢，肇事率降低。

### 4.1 日本在重要路口普遍設置「感應偵測器」及設置「感應器」

日本政府用心為行人用路安全，在岔路口普遍設置「感應偵測器」，舉發違規駕駛人，以保護行人安全，同時可防制違規不良駕駛行為。

東京都警視廳在山手線巢鴨車站前岔路口設置「感應器」告知腳步遲緩老人、行動不便者「危險不要過馬路」、「快變換紅燈不要過馬路」……等，以防止誤入虎口，肇致危險。

日本老人闖「紅燈」最易釀成危險事故，在 2011 年東京 215 人車禍致死者當中，88 人是 65 歲以上者，佔 40% 且有升高趨勢，多數是「步行」，其次是騎「自行車」，主要原因發生在岔路口闖紅燈。

#### 4.2 宣導交通安全，注意老人及身障者步行，保護安全通過路口

發給老人及身障者反光物，貼在「鞋跟」上，同時改善號誌功能，為其爭取更安全步行空間。

在東京 5,500 個路口中過濾老人較集中的「超市」、「公園」、「郵局」……等附近岔路口，拉長「綠燈」通行時間，並逐步汰換 LED 燈，既省電又使老人家容易看得更清楚。

#### 4.3 在老人集中區的路口，裝設「感能性號誌」

1. 可向區公所申領一部發報機帶在身上，走到路口時「號誌」就能自動感應，發報機訊號，自動延長「綠燈」通行時間 5 秒以上，這項設計是老人每一步伐距離 0.75 公尺計算延長時間。

2. 岔路口號誌「同步紅燈」即所謂「全紅時段」

目前在東京 14 個老人集中路口，試辦「感知監視系統」，除能在「紅燈」與「綠燈」切換時間自動偵測到行人穿越道，即時提醒外，如果斑馬線上、行人穿越道上一直沒有行人，「車行號誌」就維持「綠燈」，讓車輛通過。

#### 4.4 老人反應遲鈍影響安全之因應措施

老人肇事率居高不下，成交通安全不定時炸彈，讓警政單位很頭痛。

日本政府除了以：

1. 定期更換駕照把關，也鼓勵老人家繳回駕照，或乾脆別開車。可讓走入高齡化的臺灣做參考。
2. 日本有 8 千萬名領駕照，而高齡比例約佔有 2 千萬人 1/4，在 2011 年高齡開車肇事致死比例高達 45%。肇事原因：有 1/3 是「不確認安全狀況」——就是無法確認前方是否能安全通過，其次為在岔路口「未依規定禮讓」行駛所致。
3. 老人總是太有自信，不知自己「視力變差」、「反應比較遲鈍」，對危險狀況處置不如以前了，「瞬間反應」不良佔肇事原因 82%。
4. 日本換照時必需確認「眼力」、「手腳反應力」、「交通情況認知」，通不過測驗不可換照。
5. 一般駕駛 5 年換新照，70 歲以上老人 3 年就得換 1 次，鼓勵高齡駕駛「自主繳回駕照」，只要在 5 年繳回駕照的高齡人就發給一份「運輸（駕駛）經歷證明」，在日常生活消費給予優惠禮遇。

- 6.而臺灣駕照規定 6 年換 1 次，不用再體檢，只要繳了規費、大頭照新照就到手，對老人換照也沒特別規定，有需待檢討改進。雖對職業駕照 3 年需審驗 1 次，要檢查身體，但反應、穩定性未加以檢測，是一大缺失。
- 7.為減少交通事故，保障行人安全，東京 15,500 個岔路口已有 1,040 個改為「行人專用」時相，也就是四向車輛同時亮「紅燈」，讓行人可安心通過岔路口，避免車輛「右轉」撞行人的風險，目前這種「號誌」路口，普及率為 6.3%，是全國 3.1%的 1 倍。

#### 4.5 重視安全教育宣導的措施

日本警察會到學校教小學生如何「安全過岔路」，以舉手向駕駛人示意，效果良好，小學生「帽子」都別著「小心學童」的標誌，老少都要呵護。東京十幾個老人集中區路口，設有「感知監測」系統，提醒不「闖紅燈」，也延長穿越時間。

#### 4.6 管制妥善之效應——肇事率減少了

- 1.駕駛人只要保持無違規和事故記錄，日本非營利組織——「自動車安全運輸中心」JSDC 從 1971 年起發行「安全駕駛人卡」SD，這是民間自發性駕駛榮譽制度，即可申請持卡在全國 26,000 多家商店給 5—10%消費折扣。
- 2.SD 卡分 5 個等級，一年無交通違規事故記錄，可申請綠色 SD 卡，最高等級是保持 25 年無違規事故記錄，可領取超級金卡。這張卡幫助運輸業減少 10—20%交通肇事率。
- 3.有 SD 卡，就業、宅配、物流……等貨運更容易受歡迎，向 JSDC 申請運輸（駕駛）經歷證明與警察監理單位連線，確認零違規事故記錄即可發卡。
- 4.目前 8,000 萬名駕駛約有 400 萬人持 SD 卡，最高級超級金卡持有人數超過 40 萬人。
- 5.為凸顯 SD 卡價值，超級金卡持有人一旦有事故或違規記錄，將「打回原形」，退居初級「綠卡」，「綠卡」持有人則取消持卡資格，持有 SD 卡等級愈高，享有折扣也會愈好。

#### 4.7 交通事故得到教訓，採取防制的對策

幾十年來日本經兩次交通戰爭，通過宣傳正確交通知識、完善制度，交通事故死亡人數大大減少，日本政府打贏了。

##### 1.日本警察大學交通教養部表示

2003 年日本政府訂下交通事故死亡低於 5,000 人以下，實現「道路安全世界第一」的 10 年計畫，至 2009 年死亡人數就跌破 5,000 人。2011 年更降到 4,611 人，比 1970 年歷年高 16,765 人少了 70%。



日本人口：1 億 2700 萬人

面積：37.78 萬平方公里

車輛：7,000 萬輛

車禍：4,611 人死亡（2011 年）

第一場戰爭在上(20)世紀 50—60 年代日本汽車開始普及，「路是給車走」的潛自在意識逐漸成形，每年交通事故死亡人數都在 1 萬人上下，不亞於一場內戰——主要都是汽車撞死人。

2. 交通事故造成巨大損失，讓日本政府開始重視採取對策。例如：加強「設置交通號誌」，嚴禁「超速」。

「輿論檢討」：汽車優先的交通意識，漸漸導向「行人優先」。

#### 4.8 在立法上努力——「嚴加管制、取締」及「強化教育」

1. 「汽車駕駛人」在看到行人準備通過岔路時，汽車必須完全停車讓「行人優先走」，所以現在只要行人腳跨到「穿越道」、「斑馬線」——會停車讓行人優先走，否則可能被「吊照」或面臨「5 年牢獄」之災。1980 年日本經濟再度發展，汽車普及，車禍傷亡數又回到萬人，所以稱它「第二次交通戰爭」。
2. 這期間「自動車安全運轉中心」還是以「強化法律」解決問題，如：嚴懲「酒後駕車」致人於死將判 20 年徒刑，「車上同乘者」也有罪，「嚴刑峻法」，強化「教育宣導」，加上「民事賠償」數字……等諸多條件，養成人人「守法」的習慣，順利把交通事故死亡人數降低下來。
3. 日本通過岔路是「行人優先」，而臺灣「膽量優先」，臺灣就算亮行人綠燈過岔路，車輛還是一輛接一輛右轉開過來，不禮讓行人優先。機車疾速穿過是不可思議的景象。
4. 日本「恥」的文化促使人民「守法」，和歐洲「罪」的文化截然不同，因日本人覺得上警察局是很丟臉的事——也是交通秩序會良好原因之一。

#### 4.9 「守法」精神導引車速變慢

日本東京安全住宅區，在巷道悠閒逛著，可安心行走，因汽車在這裡都會「開得很慢」，地面劃設標字「慢」、「讓」、「小心行人」……等字句，提醒小心駕車。

1. 為確保步行學童的安全，上下班時段，巷道全改為「單行道」。
2. 警方每年派員教社區小朋友，如何「安全行路」及「通過岔路」。
3. 政府規劃巷道為「安心步行區」，行人最大，而明顯發現車輛普遍「減速行駛」，到岔路口會「禮讓」，即使沒人也先「停車再開」。
4. 全日本「安心步行區」設有 582 個，它的周圍是主要幹道，很多車輛為迴

避幹道路口號誌管制，在上下班尖峰時間，總常利用社區巷道「迴轉」行進，造成住宅區交通事故爆增，自 2003 年至 2009 年國土交通省擇定人口密集，每平方公里死傷事故 42 件，「重點優先區」執行「安心步行區」。

#### 4.10 生活道路復權運動

1. 倡導住宅區道路，不僅供車輛使用，更是居民「生活交流」、孩童遊樂休閒場所，鼓勵居民自深內部凝聚共識，營造「步行者、自行車優先」的道路交通環境。日本與臺灣之巷道，差不多平均約在 5—6 公尺，以往開放車輛雙向通行，不但會車不易，擦撞事件增多，把行人逼到路中央或路邊，難以及時反應危險路況，威脅行人安全。因而「安心步行區」改善為「單行道管制」，行程社區巷道的單行道路網，讓外來車不易闖入，即使進得來，也要繞好久才出得去，藉此大幅降低外來出使用社區的意願，減少事故。
2. 學校也會把握機會，教育家長以身作則，從小培養孩子禮讓觀念，家長普遍守法，對違規者自動產生高度的「社會排擠」效應。接送時不依序照著車流走，可能馬上會有人按喇叭，形成一種普遍守規的風氣——道德勇氣。接送開車插隊，學校隨即發出公開信，給全校家長並公佈插隊車號，要求家長建立「良好示範」，對不守規矩的家長形成壓力。
3. 學校從小就培養孩子注意交通安全的習慣，訓練孩子過路時應確認右方、左方有無來車，確認安全再過，並且養成孩子舉手過道路，與來車駕駛進行眼神接觸……等方式，確保安全。

### 五、新加坡國家道路策推動交通安全策略之分析

新加坡人口、面積、車輛與交通事故概況：

1. 人口：518 萬人
2. 面積：714 平方公里
3. 機動車輛：95.7 萬輛
4. 交通事故：7,925 件（以 2011 年為例）
5. 死亡人數：197 人

#### 5.1 以「禮讓」、「守法」為「尊重路權」之基本精神

一般汽車不與公車爭道，為新加坡道路、行車駕駛人尊重路權的表現。

1. 在市區街道上，公車駛入「停靠彎」載客，一般汽車則需停在停止標線後等公車駛離，汽車才能再前進，不會像臺灣出現公車與機車大小車搶道，造成交通打結情況，爭道、危及安全、機車因閃避公車行駛車道被開罰，甚至因爭道釀成死亡車禍。

2.原以立法強制「禮讓公車」，後成為「自動禮讓」：

2005年推動「禮讓公車」運動，初期在公車後方設置「禮讓」標誌，提醒後方車輛讓道，至2008年立法設置特有交通線，強制一般汽車讓道給公車，一旦看到公車「停靠彎道」內，需在「停止標線」前停下，等待公車載客後駛出，避讓區域才能前行，否則會受罰。

3.目前全新加坡共有超過200個公車「停靠彎道」設置，禮讓公車，促進一般汽車駕駛越來越多自動自發「禮讓公車」。新加坡在街道上，極少見到警察，在街道上並遍設監視偵測器，一旦違規，可能在回家後接到透過監視器畫面開罰的罰單，養成民眾不用見到警察站崗臨檢，也不違規的習慣。

4.廣設監視器不僅不會令民眾反感，反覺得「設置越多越有保障」，因為自己不會違規，當然希望能透過監視器懲戒違規駕駛，使駕駛人在道路駕車井然有序，自動自主性的約束自己遵守規則行車。

## 5.2 保護學生上下學安全無憂慮為首要

1.校園「環狀車道」使校門口不塞車。在新加坡中小學放學時間，學生陸續走出教室，校門外看不見為接送孩子放學而違規併排長長車陣，周邊交通也不見堵車現象。

取而代之是車輛開進校園，沿著井然有序環狀車道，依序緩慢前進，或在校園內靠邊臨停，車道保持暢通，一旁停車場則提供給需長時間等待的家長使用。

2.家長進校園，孩子走出教室跳上車，聽不見彼落的喇叭聲，也沒見導護媽媽手忙腳亂的景況，平靜的校園中，只有不遠處足球場上學生課後活動的嬉笑聲。

絕大多數校園都設有「環狀車道」，方便家長接送孩子上下課，學生三三兩兩，或走或跑，每輛車進入校園都會放慢速度，且「單向車道」引導車輛，環狀繞圈慢行，接送很順暢，一點也不辛苦。

## 5.3 以價制量，舒緩車輛數增加，以維護交通秩序

1.如一輛1,600cc自用小車，TOYOTA要價新台幣191萬—215萬，加上使用期限10年，擁車證新台幣119萬，每年道路稅38,000元，電子費停車費每月7,000元，每月收入約有84,000元者，才有辦法負擔。

2.以高價限制車輛增長，嚴格管控車輛爆增，是有效控制之策，對交通安全秩序有實質效益。

## 5.4 ERP之裝置，解決道路壅塞（電子收費感應）

1.所有汽車上都裝有「電子收費感應」裝置，必須儲值才能感應扣款，以因

應不同道路、不同時段通行費用。政府也會根據車流量，調節高峰路段通行費用，確保各條道路上的車流量處於最佳狀態，解決都市道路壅塞問題。

2. 以價制量的手段外，另透過嚴格建築法規，強制大樓設置停車位，超過用戶數的停車位，無法變更停車位成為其他用途。即使在繁華中心區域，停車費絕大多數不會超過新台幣 23 元，在新加坡開車不用擔心沒有停車位問題。

## 5.5 監視器替代警力，交通管理有效率

在路口設置監視器，認為設越多越有保障，依監視器開罰已是成為管控交通有效安全秩序的常態，使存有違規、投機、僥倖心態之駕駛人，不敢明目張膽的露現惡霸用路行為，而妨害交通安全。

## 5.6 防制公路惡霸產生之策略

開車遇雙方爭執可吵架，但因「交通問題」打架，可能「面臨坐牢」，凡事嚴加防備，怕四處橫生小亂象，日積月累，難得收拾，相信「殺雞儆猴」帶來示範效果。

懲戒「違規」，確實發揮警告作用，使「民眾很乖」，不敢違規違法。新加坡人自嘲有四大害怕——「怕輸」、「怕死」、「怕某」、「怕政府」。

## 5.7 車輛獨特的管理措施

1. 建立「擁車證」制度：coe certificate of entitlement。

2. 電子道路收費系統：erp electronic road pricing system。

前者控制「汽車數量」，後者限制「汽車通行」。

3. 擁車證採公開標售方式取得：

需先取得擁車證才能購車，每張持有年限為 10 年，價格約新台幣 1,423,000—2,045,000 元。取得擁車證後加上「購車費用」，還需負擔「登記費」，附加「登記費」「關稅」及「道路稅」，昂貴到幾乎平均每 10 人僅有 1 人有能力開車。平均每月養車代價為收入的一半以上，有的甚至 8—9 成。

## 5.8 建立公路秩序與禮讓制度

透過道路「工程建設」、「安全設施」，公眾、學校「安全教育」宣導，「公路禮讓」運動，「嚴正執法」……等方式，交通秩序大為改善。

雖然建立「公車優先」禮讓規範，仍然有些不守法的駕駛人出現，公車駕駛擔憂如發生事故，而影響其安全獎金，反倒使公車禮讓一般汽機車先行。

交通秩序有規律，可看出「人車與社會和諧」的表徵，當人車無法信任交通環境，只有遵守「規範」用路，如：紅燈停，綠燈行，標示「禁止進入」的處所路段，就不會有人想進入。

## 5.9 推動公眾教育與學校教育

- 1.自 1970 年開始設置禁止「行人闖越道路」……等交通標誌宣導教育，一直至 2000 年代由適應期，才慢慢見到遵守「交通標誌」的成果，建立培養交通安全意識，寓教於樂活動。
- 2.新加坡東海岸道路、交通安全公園，設有模擬道路的交通管制設施，「紅綠燈」、「標誌」、「標線」……等，配合學校課程，讓小學生由遊戲中建立交通安全意識，自幼紮根，耳濡目染，培養文明走路、行車……等安全習慣、觀念意識。每年約有 65,000 名學童參與這項交通安全寓教於樂的活動。

## 5.10 用路管理執法嚴峻

- 1.「行人優先」：行人擁有絕對優勢，「行人最大」，在通過岔路口車輛須禮讓行人優先通行，行人必遵守標誌。常見路邊設有禁止「行人跨越」街道的標誌，警察不定期取締開罰。在岔路口以「行人優先」通行，讓車禍駕駛人不敢輕易違規。
- 2.曾有行人在地鐵附近，因邊玩手機，跟著前方行人過街道，就接到一張「闖越街道」的罰單。行人雖有優先行走通過之權利，但仍然必須遵守標誌用路。
- 3.許多行人因「斑馬線」設在 100 公尺外，不想繞道「斑馬線」而由街道中闖越，遭到車撞造成粉碎性的骨折，官司打了 3 年，而汽車仍需負擔 50% 責任，因應負應注意而未注意之責任。
- 4.顯示「即使行人違規，車輛還是要讓行人」——在法律上車禍肇因是行人不守規定，但是汽車絕對要負一半以上責任，交通警察完全「無法講情」。
- 5.行人擁有絕對優勢，使每位車主很珍惜僅有的「24 分扣點」制度，一旦點數扣光，則會面臨「吊照」，在新加坡「行人最大」。

新加坡地小人稠，缺乏天然資源，「人」成為最重要資源，沒有混亂的本錢，政府非常重視人，細心規範人與相處規則，講求：「禮讓」、「分享」、「條理」……等。

## 六、結 論

交通安全是所有用路人的願望與責任，以關懷交通、珍惜生命、尊重生命、尊重路權、相互禮讓，發揚公路正義精神，是維護交通安全秩序，減少事故不二法門，也是用路行為的規範。

- 1.行車用路能以守法為本，安全為重，禮讓為，共同創造一個安全交通環境，可保障生命安全，安心用路，建立利他、不違規的觀念，多禮讓他人，他人則能禮讓你，相互尊重，在道路上就可避免你爭我奪、亂成一團的情景，交通事故當然自會無形減少。從鄰近國日本其政府用心推動交通安全管理的用心，新加坡國推動及改善交通安全的策略，實值得我們做為殷鑑、改進、推動，讓我們國民能提昇用路修養，保障交通安全。
- 2.日本交通安全管理策略能推動得成效，他們能做到實施推動效果，用路人皆能以「守法」為責任與榮譽，以「禮讓」為修養，「安全」為上，值得效法。
- 3.我們為什麼不能，國民守法修養不足為第一因素，另一問題出在「關說」文化的惡瘤作祟所影響，惡性循環，誰怕誰，惡劣觀念，成為「膽量最大」，在道路上成為一惡虎，無視他人的生命安全，橫行霸道，執法管理政策鬆懈，一曝十寒，等出大事故後，再慌亂提出檢討、改進、研究出事問題，過後又像氣球消氣無形。有錢有勢、有恃無恐，僅怕坐牢，而不怕罰錢，總認為罰錢了事，是非常不良風氣。
- 4.願交通主管機關為全民交通安全的維護應提起責任，把交通安全、守法、禮讓、安全教育深入民眾、學校、社會各階層，做好全民教育，從小落實養成「守法」觀念、「禮讓」習性，重視「安全」的重要，長大進入社會皆能培養守法、禮讓、安全素養，自主、自律珍惜生命、尊重生命、尊重路權，有優良用路道德，伸張公路正義精神，交通安全定有希望，而管理、執法、取締違規的精神，應持續維持，是不可疏漏之策，始能創造優質交通環境，使大家安心、安全用路。

願大家共同發揚公路正義精神，以提昇交通安全，使交通秩序更美好。

祝：行車平安、用路安全。謝謝！

## 參考資料

日本國土道路交通法。

交通部(2013.12)，道路交通管理基本法令。

社會新聞報導。

個人日本旅遊交通心得。

個人駕車經驗及教學心得。

新加坡道路交通法。

聯合報，公路願景社會新聞報導。