
多重防線維護 交通安全

108年9月26日



簡報概念

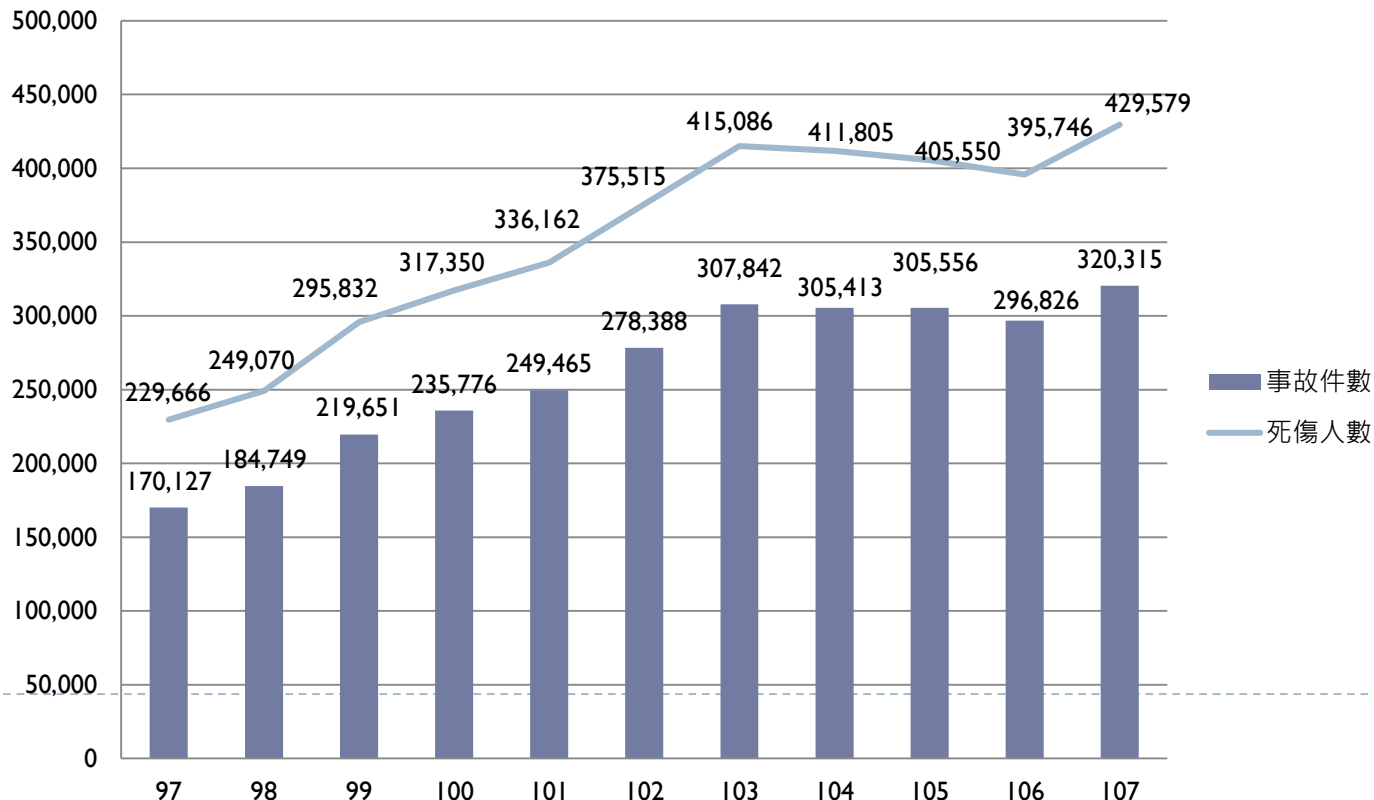
- 一. 交通安全面臨的處境
- 二. 第二道防線
- 三. 保險產業可以做些甚麼?

交通安全的警訊

■ 97-107年交通事故件數+88%、死傷人數+87%

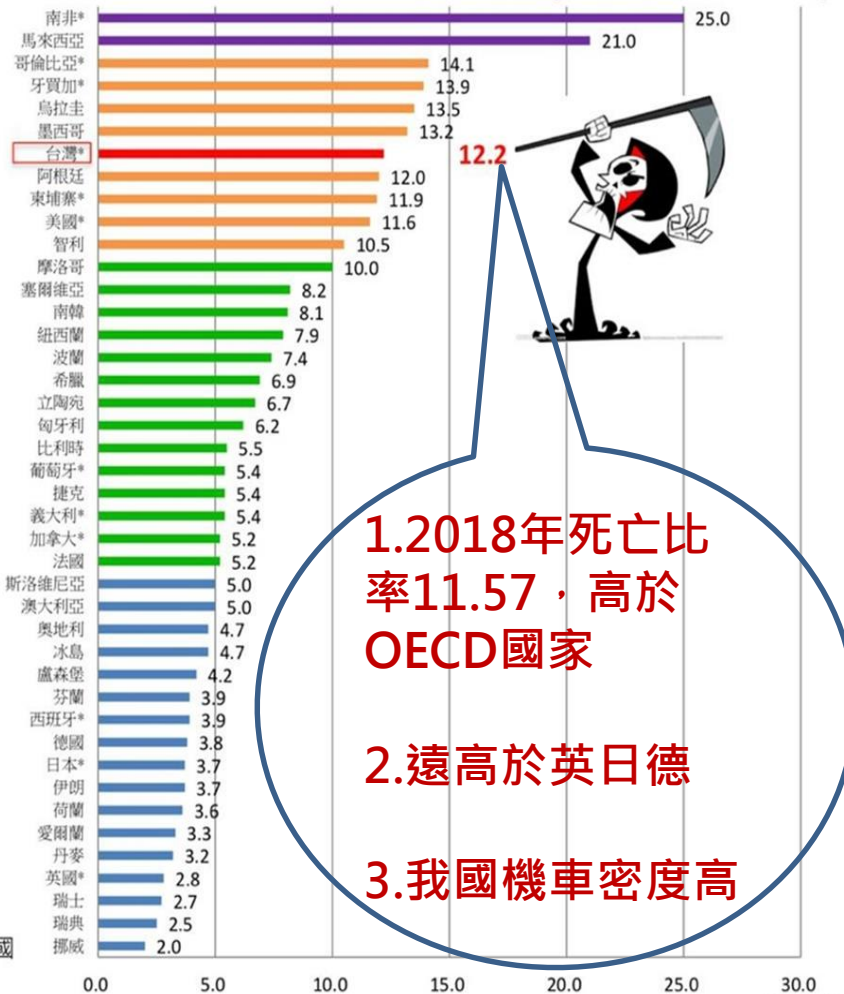
■ 機車事故死傷+100%、高齡者事故死傷+132%

歷年道路交通事故統計



與國際比較

每10萬人道路交通事故死亡各國比較 (以2017年資料排序)



與OECD組織(經濟合作暨發展組織)-ITF會員國(國際運輸論壇)比較 (每10萬人道路交通事故死亡)

- 台灣→12.2 (2016年) 南韓→8.1
→11.46 (2017年) 美國→11.6
→11.57 (2018年) 墨西哥→13.2
- 瑞典→2.5 日本→3.7 馬來西亞→21.0

- 2018年死亡比率11.57，高於OECD國家
- 遠高於英日德
- 我國機車密度高

每平方公里機踏車數

年別	中華民國	美國	日本	英國	法國	德國	義大利	加拿大	南韓	新加坡	香港	中國大陸
2010	410.2	0.9	34.2	5.1	5.5	11.0	22.2	0.1	18.8	211.4	48.8	10.7
2011	419.2	0.9	33.5	5.1	5.5	11.2	22.7	0.1	18.8	210.0	49.7	11.0
2012	418.3	0.9	32.9	5.1	...	11.4	30.5	0.1	21.6	205.7	51.5	10.8
2013	392.2	0.9	32.4	5.0	...	11.6	30.9	0.1	21.8	207.1	54.2	10.1
2014	379.5	...	32.1	5.0	...	11.9	...	0.1	22.0	207.1	57.9	...

資料來源：Irtad-road-safety-annual-report, 2018年

註：最新資料至2017年，*為2016年資料

單位:人

單位：輛/平方公里

主要國家交通安全特色

- 日本: 違規計點、學習駕照
- 瑞典: 零死亡重傷願景
- 英國: 學童交通教育培養

一些道安工作根深蒂固的問題

一、交通法令位階的錯亂：欠缺安全與教育的導入

各國交通安全法令(源)依據

我國	日本	英國	德國	中國大陸
道路交通管理處罰條例	道路交通法	道路交通法	道路交通法	道路交通安全法

一些道安工作根深蒂固的問題

- 二、積非成是的道安價值，短時間不易翻轉
貪圖投機便利、輕忽安全的社會價值
- 三、私人運具管制不易：
機車被視為經濟弱勢族群工具
- 四、違規記點未全面落實、累計期間太短，不易
有矯正惡習的規範效果
- 五、重大違規行為及累犯的社會譴責力道不足
- 六、其他

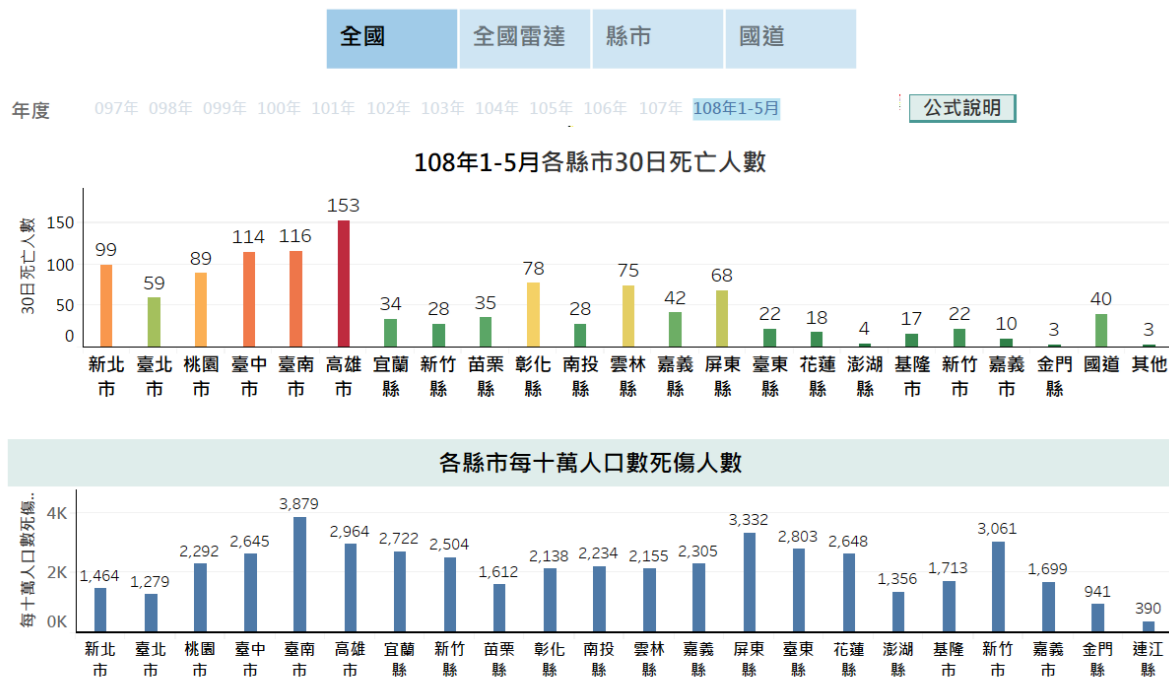
市場機制可能的第二道防線

一、保險，可以扮演更積極的角色

(一)運用保費調整，約束駕駛人的事故風險

(二)進一步可以減少交通事故理賠支出

二、道安事故資訊，徹底的公開揭露(各縣市、各學校...)



市場機制可能的第二道防線

三、科技執法，讓違規無所遁形

板橋車站自動舉發違停系統很給力！違規數量大降92%

新頭殼newtalk | 張嘉哲 綜合報導
發布 2019.01.24 | 15:51



動態違規對執勤的威脅

違停監控，降低違規、節省人力



科技執法有效降低違規死傷

一. 萬里隧道及北宜公路
首先嘗試「**區間測速**」：

違規 減少 **94%-98%**

事故 減少**70%-76%**

二. 板橋車站啟用「**計程車排班區違停**」：

違停 減少**93%**

三. 自強隧道 **9月初期**
「**區間測速**」：

違規 減少**93%**

四. 4.林口匝道**8月初期** 「**路口淨空**」

違規 減少**50%**

五. 高雄預計**10月**推出「**路口違規**」科技執法

夜遊芳苑車禍4死有跡象...

駕駛是超速累犯

2018-06-21



科技執法有效降低執勤警力

一. 內壢車站「公車停靠區違停」科技執法：
違規數 **110** 減少至 **5**件
員警出勤 **13**次 減少至 **3**次



二. 花蓮空拍機蒐集事故資料
有效減少**6**成資料處理時間、
及減少員警執勤風險



科技執法的整合與挑戰

- 一、各類目的執法,可否整合使用同一監視器? 減少公帑支出
- 二、逕舉案件增加, 駕駛人與所有人的罰單或記點歸責工作量會加

違規與事故，具有高度關聯

108年「道安資訊平台」委託研究：

違規累犯是否發生事故統計

違規累犯次數	人數			百分比	
	未發生事故	發生事故	總計	未發生事故	發生事故
1次	2,140,413	625,368	2,765,781	77.40%	22.60%
2次	545,451	228,183	773,634	70.50%	29.50%
3次	170,723	94,758	265,481	64.30%	35.70%
4次	67,381	45,474	112,855	59.70%	40.30%
5次	30,147	22,772	52,919	55.90%	44.10%
6次	14,544	13,237	27,781	54.00%	46.00%
7次	8,691	8,158	16,849	51.60%	48.40%
8次	5,338	5,314	10,652	50.10%	49.90%
9次	3,392	3,523	6,915	49.10%	50.90%
10次	2,219	2,488	4,707	47.10%	52.90%

違規4次累犯，發生事故率超過4成

強制汽車責任保險

一. 立法目的

為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。

二. 重要特色

(一)賠償責任基礎採限額無過失責任

(二)受害人（請求權人）有直接請求權

(三)設置財團法人汽車交通事故特別補償基金

三. 除了**發生事故後**受害人理賠保障，在維護道路交通安全，可否再積極扮演**預防事故發生**的角色？

幾個國家的強制險

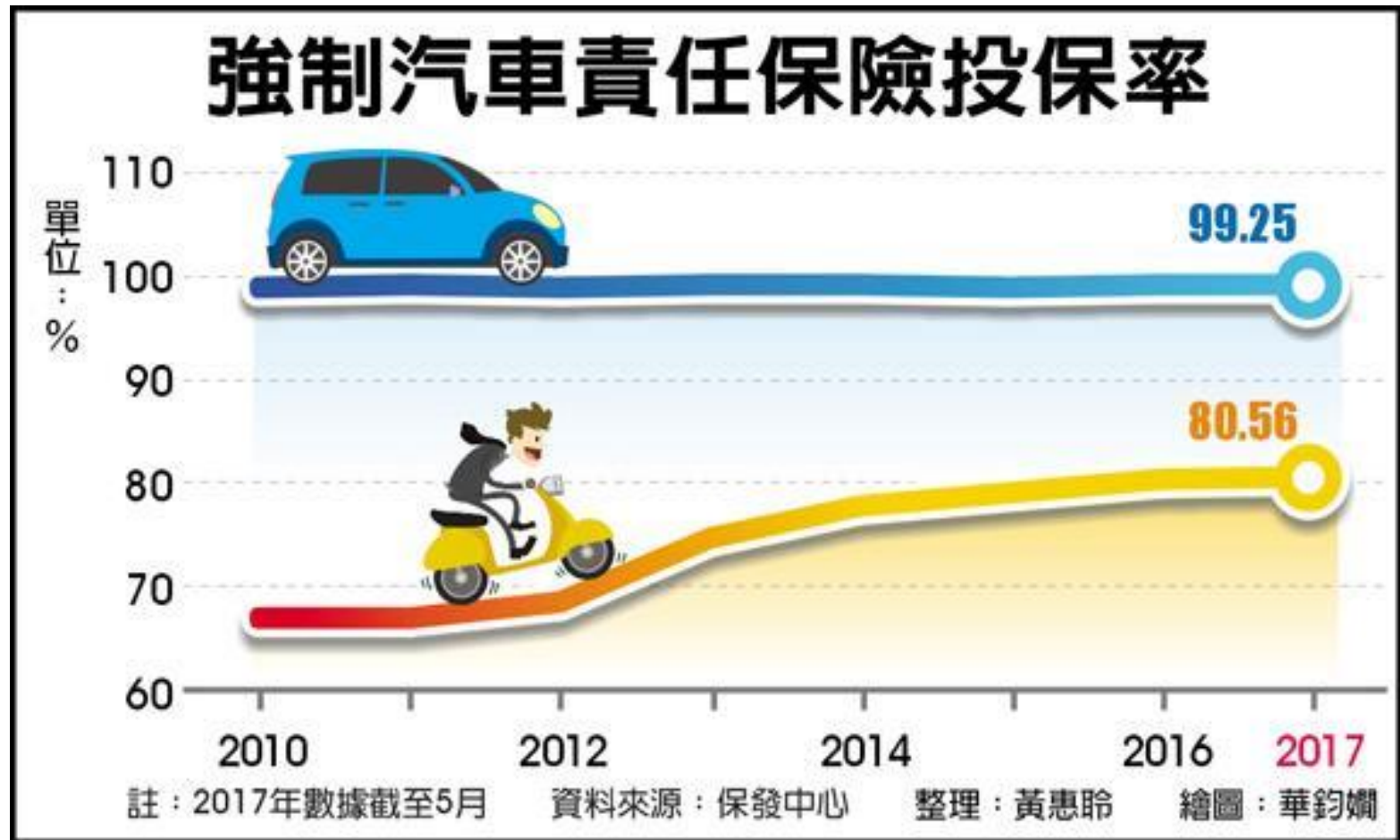
	臺灣	中國	日本	泰國	英國	美國	馬來西亞
費訂方式	採無盈無虧原則辦理。保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。但得視社會實際情形擇一採用之。	以總體上不盈利不虧損的原則。各保險公司跟據自身經營水平和經營數據，通過精算，自主制定費率，報監理機關核定後執行。個人費率並考量個人道路有無違規紀錄而加減。	費率中不含利潤因素，以無損失無利潤釐訂。保險公司可以核定後之淨損失費率最為基準費率，加上各自的附加費率，算出各家保險公司的保險費率。個人費率考量保險有效期間是否造成第三人死亡而加繳因素。並考量個人道路有無違規紀錄而加減。	保險監理委員會核定。	由各家保險公司自由釐訂，以契約自由為原則。費率的計算以人的風險為考慮因素，如年齡、交通安全紀錄、無賠款優惠等。	各州監理官核定，允許保險公司有承保利潤，容許市場機制及業者間公平競爭，可按個別條件及保險公司損失經驗訂定費率。	由保險協會向主管機關報准後實施。

目前強制險保費訂定

$$\text{總保費} = \frac{\text{調整後純保費} + \text{保險人之業務費用} + \text{健全強制險之費用}}{1 - \text{特別補償基金提撥率} - \text{安定基金提存率}} + \text{酒後駕車加費}$$

- 考慮「性別」、「年齡」、「肇事紀錄」等
- 汽車、機車之重大違規累犯之高風險駕駛人，可否考量在保險反映差異費率

機車強制險投保率約8成



建議可先實踐的企業社會責任 CSR

- 一. 保險、醫療健保與交通事故資料庫整合，
做更細膩的交通違規風險分析
- 二. 協助道安宣導、投入道安扎根教育



END