



## 壹、105 年交通事故統計與分析：

### 一、各學院交通事故受傷人數統計：

統計資料：105/01~105/11

&lt; 表一：105 年 1-11 月份交通事故受傷人數統計表 &gt;

學院	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月
理工學院	2	2	1	5	4	4	1	3	6	2	8
管理學院	1	3	2	7	3	4	1	1	6	7	7
人文社會科學學院	2	0	8	7	5	2	1	3	4	17	7
原住民族學院	0	3	1	3	1	0	0	0	0	1	3
海洋科學學院	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
花師教育學院	3	1	5	3	2	4	0	1	5	4	2
藝術學院	0	1	0	1	4	1	0	2	2	3	0
環境學院	0	0	1	1	0	1	0	0	0	4	1
總計	8	10	18	27	19	17	3	10	23	38	28

### 二、校內交通事故：

105/11 校內交通事故發生 13 起，原因大致為：未注意週遭環境發生擦撞(4 起)、自摔(5 起)【**閃避、車速過快**】、車速過快(2 起)、未路口禮讓(2 起)，造成同學多處擦傷，經治療皆無礙，比 10 月份多發生 1 件。

### 三、103~105 年同月份交通事故件數比較：如表二

1. 105/01~105/11 交通事故為校內多於校外，原因大多為：**未注意周遭環境、車速過快及自摔**。
2. 104 年及 105 年之 11 月同月份比較，105 年(20 件)多於 104 年(17 件)3 件。
3. 105 年相較於 104 年，至 105/11 月全年**校內交通事故多 7 件、校外交通事故多 7 件，總件數多 14 件**，在交通安全教育宣導與預防方面仍需持續努力。

&lt; 表二：近三年 1 至 11 月份交通事故件數比較表 &gt;

年度/月份	一月		二月		三月		四月		五月		六月		七月		八月		九月		十月		十一月	
	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外	校內	校外
105	1	5	0	6	4	9	8	10	7	4	11	6	2	1	5	4	13	4	12	10	13	7
104	7	10	2	1	7	6	3	7	7	8	9	6	2	0	0	3	9	5	13	6	10	7
103	5	3	0	5	0	4	5	4	5	8	6	6	0	4	0	0	8	5	10	8	5	4
總計	13	18	2	12	11	19	16	21	19	20	26	18	4	5	5	7	30	14	35	24	28	18



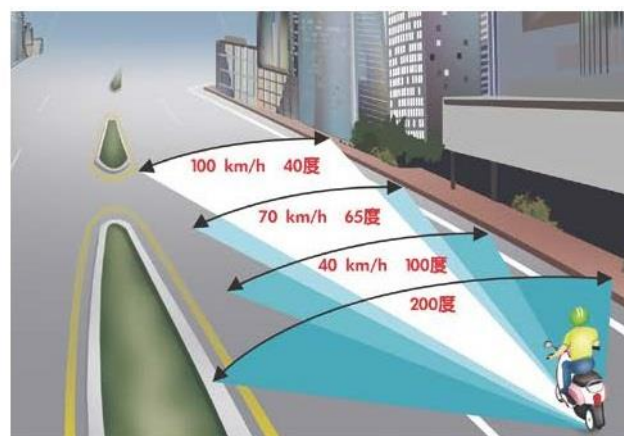
## 貳、教育宣導：

### 一、看不到最危險，視野與視角

駕駛各種車輛都會有視野死角(盲點)，尤其大型車視野死角特別多，再加上機車體積較小，因此，**機車騎士應有「他看不到我或沒注意到我」**的認知。

此外，自我也要保持警覺，用路時，一眼望去若有視野受阻或沒看到之處，如巷口，就要有下一秒可能竄出人或車的預防準備；若接近停靠路邊的公車則要預測會有下車的行人；或是看到路邊較低矮的招牌要預測可能會有貓、狗不預期衝出等。

機車騎士應眼觀四面、耳聽八方，除了注意正前方，也應注意其他車輛行為及環境變化，除可避免急煞車的情況發生外，如遇緊急狀況也能即時反應。另外，**當車速越快時視角也會逐漸縮小**(如圖一)，換言之，即是無法看清楚周遭環境，也勢必會影響判斷力及反應能力，因此，**「放慢車速」及「遠離大型車」**始終是安全行駛的基礎。



▲ 車速越快時，騎士視角也會逐漸縮小。

< 圖一：速度視角示意圖 >

### 二、在雨天與夜晚騎車時需特別注意

**所謂天雨路滑，除表示路面摩擦力降低，所需的煞車距離較長外，對機車或自行車而言，也表示濕滑的路面對煞車過程的穩定性有不良影響，應特別注意。**



< 圖二：行經車道線意圖 >

觀察前方路面狀況，小心因同向車或對向車經過積水區所濺飛的水花，而影響視線。**雨天機車在煞車過程若經過斑馬線或車道線，可能因摩擦力變化而造成摔車(如圖二)。**

建議機車開啟大燈，可提高被視性；尤其應特別檢查尾燈，確認功能是否正常。

## 參、交通訊息：

### 行經路口應有的認知

【轉載機車防禦駕駛手冊內容 P22-37】全冊可至本校交通安全/相關表格下載  
(網址: <http://www.student.ndhu.edu.tw/files/40-1007-3766.php>)

### 一、當自身車道為綠燈時：

當行經路口自身車道為綠燈時，**應預測紅燈車道的車輛可能闖紅燈或紅燈故障，所以宜減速、確認安全後再通過**(如圖三)。尤其是視線受阻，以及小路或支線的綠燈、傍晚至清晨的綠燈或流量相差很大的綠燈。

記住：「綠燈仍須確認安全空間」來提醒自己，即使是綠燈，仍應留意並確認。至於需要減速到多少程度，可依據當下的環境視野，**建議以「萬一有人闖紅燈時，自己要能煞停得住」的速度作參考。**

■ 黃燈時，代表應準備停車了。  
延伸預測：因紅燈車道的車會搶黃燈。



◀ 騎士在巷口，綠燈起步時看不到左右來車，所以要預想有人闖紅燈。



◀ 處於支線的綠燈/延伸預測：他人可能闖紅燈。

< 圖三：車道為綠燈時應有認知示意圖 >

### 二、接近路口時：

接近路口時，除留意路口的紅綠燈號誌外，當號誌燈不亮或故障時更要提高警覺，因為有可能自己的車道是紅燈。

另外，**接近無號誌、閃紅或閃黃燈**

**號誌的路口時，要有別的车辆可能不知道此處有路口或不遵守號誌指示的警覺，而應予暫停或減速。**雖然道安規則第 102 條：「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。…左方車應暫停讓右方車先



< 圖四：行經路口時應有認知示意圖 >



行…」之類的法規為行駛的準則。這的確沒錯，若用路人不幸在此種路口發生事故，依此規則可提供責任輕重判定的參考。但以防禦駕駛的角度而言，仍以避免事故發生為最高指導原則，而非評斷誰對誰錯，所以還是必須**強調預測與禮讓的重要性**(如圖四)。**特別提醒：「路口禮讓:停、看、聽；再GO」**

### 三、輪胎知多少?關乎危險二三事(請參考)

為什麼雨天容易發生車禍?雨天時輪胎會打滑是因為輪胎廠牌不合適?還是因為胎紋已經被磨掉了?胎壓標準值到底多少才正確?老是覺得輪胎磨耗的特別快?到底有那些是輪胎該注意的重點呢?



▲ 輪胎大都有安裝方向的限制。

▲ 當胎紋深度到達磨耗界線時應更換輪胎。

< 圖五：輪胎磨耗警示點示意圖 >

#### (一)排水性及磨耗:

每條輪胎都會設置輪胎磨耗警示點(如圖五),務必定期查看胎紋深度是否足夠,若**胎紋深度已到達磨耗界線**,表示輪胎已經沒有足夠的排水效用,應予以更換,否則雨天時,輪胎排水性不足易造成輪胎與地面實際接觸面積變小或未接觸地面而打滑,俗稱**水漂**(如圖六)。車輛**一旦發生水漂現象**,便會影響操控,輪胎失去抓地力,致使車輛瞬間失去重心,難逃摔車命運。



< 圖六：水漂現象示意圖 >

#### (二)爆胎與胎壓:

輪胎規格中有所謂的設計最大荷重與最大胎壓,而實務上,汽、機車所使用的胎壓並沒有所謂固定值,而是依輪胎規格與使用條件來決定,以**維持最佳的乘坐舒適性並發揮其最佳性能**;通常車廠隨車提供的車主手冊上,即有最佳建議的胎壓值。以機車而



言，胎壓過低容易導致車輛轉彎滑倒，不可不慎，且無論過高與過低的胎壓均有其負面影響，甚至導致爆胎，因此應依製造廠規定來充填胎壓，並且經常檢查。而所謂輪胎設計最大荷重是表示：輪胎於最高胎壓時所能承載之最大荷重，若

### (三)降低爆胎風險三項原則(如圖七)：

- (1) 避免使用老舊輪胎。
- (2) 避免輪胎外傷。
- (3) 適當胎壓。當胎壓不足時，可能

因輪胎持續變形行駛而導致爆胎。



▲ 平日應觀察輪胎外觀與胎壓是否異常。

< 圖七：輪胎檢查示意圖 >

## 肆、案例宣導：

### 一、105/11/15 校內車禍

- 時間:105/11/15 約 1850 時
- 地點：西區宿舍外環道高爾夫球場T字路口
- 天候:晴天
- 未注意周遭環境及路口禮讓
- 人員：
- 四肢擦傷
- 汽(機)車部分毀損
- 原因分析：

1. 轉彎車未禮讓直行車
2. 直行車於路口未注意前方路況



< 圖八:105/11/15 車禍示意圖 >



## 二、105/11/21 校內車禍

- 時間:105年11月21日約1230時
- 地點:集賢館後方外環道
- 天候:晴天
- 車速過快自摔
- 人員:
- 四肢擦傷
- 汽(機)車部分毀損
- **原因分析:**  
轉彎未減速慢行



< 圖十二:105/11/21 車禍示意圖 >

## 三、105/11/30 校內車禍

- 時間:105年11月30日約1210時
- 地點:污水處理廠附近外環
- 天候:陰天
- 車速過快自摔
- 人員:
- 汽(機)車部分毀損
- **原因分析:**  
未減速慢行



< 圖十三:105/11/30 車禍示意圖 >

行經路口時，請『停、看、聽、再GO』

遵守校內限速 30 公里規定



## 伍、宣導活動：

- 105 學年第 1 學期交通安全教育入班宣導
- 開學迄今交通安全入班宣導，計完成 40 系所、18 場次、2,383 人次宣導。

〈表三：交通安全宣導統計表〉

● 國立東華大學105-1各學院(系)實施交通安全宣導統計表						
項次	申請單位	預計宣導時間	宣導對象	人數	地點	備考
1	學務處	105.9.4	大一新生	1,678	學活演藝廳	
2	經濟系	105/9/8(四) 0950-1020	大一	60	人社二館 A101教室	
3	教行系	105/9/13(二) 12:20-12:40	大一	45	教育學院 B124教室	
4	資訊管理學系	105/09/13 14:00~15:00	大一	65	管理學院 B119教室	
5	台灣文化系	105/9/19 1510-1530	大二	80	人社二館B105教室	
6	中文系	1051014(五) 12:20-12:30	系大會 大一至大四	150	人社一館 第一講堂	
7	企管系暨運籌所	105/10/19 1640-1700	大二	65	管理學院管D135教室	
8	光電系	1051021(五) 14:10-14:40	碩士	30	理工二館 C403教室	
9	材料系	1051123(三) 14:10-14:40	大一	60	理工二館 A231教室	
10	生科系	1051128(一) 14:30-15:00	大二~	90	理工三館 D104階梯教室	
11	生科系	1051128(一) 16:10-16:40	大一	60	理工三館 D104階梯教室	
				2,383		



〈圖十四：1123 材料系宣導情形〉



〈圖十五：1128 生科系宣導情形〉



## ● 105 學年第 1 學期校園機車考照服務暨道路安全講習

時間:105 年 11 月 07 日(星期一)下午 1200 至 1700 時

辦理地點：筆試：仰山莊交誼廳 路考：擷雲莊旁停車場

避免學生在未持駕照下，行駛到監理站考照，造成危險或發生事故之理賠爭議，特協調花蓮監理站到校協助辦理校園機車考照服務。

本次活動計有 17 人報名，10 位同學順利拿到駕照，參加的同學多能給予正面評價。原系統報名共計 32 名，實際參加考照 17 名(其中 15 人未依時限繳交資料)。筆試計有 4 位未能合格，足見同學僅以一般所熟悉常識參加考試，輕忽相關交通法規，3 位路考未通過，原因係機車操控性不熟悉及緊張導致。

< 表四:校園機車考照成效統計表 >

學期	辦理日期	報考人數			不合格		合格		通過人數	通過率	備考
		筆試	路考	總人數	筆試	路考	筆試	路考			
104-1	1041210	19	6	25	3	4	16	18	18	72%	
104-2	1050516	19	8	27	3	4	16	20	20	74%	
105-1	1051107	12	5	17	4	3	8	10	10	59%	



< 圖十六:路考說明 >



< 圖十七:同學筆試情形 >



< 圖十八:同學等待路考情形 >





## ● 本校接受教育部 105 年度交通安全教育成效評鑑總評意見

### 一、訪視所見特色

- (一) 事故分析落實並有針對事故研提改善建議。
- (二) 交通安全網頁持續更新。
- (三) 推動大眾運輸、公車入學校且班次尚多。
- (四) 腳踏車安全宣導活動有特色。
- (五) 鼓勵民族語言與傳播學系、機車研究社等學生，自製校園安全宣導、安全騎乘等宣導影片；有系統歸納整理教育部核發及各種管道蒐集的交通安全教育教材、教具，並放置於學務處→生活輔導組→交通安全之網頁下，分為「自製宣導文宣」、「交通安全宣導影片」、「交通 Q&A」、「交通安全案例宣導」、「交通安全報」、「交通事故分析」及「危險路段分析」等專區，資料甚為詳實，確實可供學生研參，亦能提供教師交通安全宣教之資料參考依據。
- (六) 每月針對學校交通事故狀況，彙整「各院、車所發生交通事故件數暨受傷人數統計表」、「校內(外)交通事故發生時段統計表」、「校內(外)車禍案件分析表」及「年度校內車禍發生區域與次數示意圖，且發函至各學院(車)所宣導並據以改進，統計資料詳實並能分析運用轉換成為有用資訊，供作相關交通安全教育宣導工作之用。
- (七) 規劃機車考照練習場地供尚未考取駕照同學練習，同時亦融入應遵守之相關行駛規定於實際考照練習情境中，確實對培養學生安全駕駛之觀念有實際助益。
- (八) 自行製作之交通安全宣導短片之觀念極為正確，有益學生遵守與學習。
- (九) 新生訓練結合交通安全日，對新生進行肇事地點及注意事項之宣傳，擴大教育效果。
- (十) 製作「交通安全報」資料詳實用心，並落實網路之維護與更新。
- (十一) 一年級導師主動參與新生訓練，關懷學生交通安全。



〈圖十九：副校長致詞情形〉



(十二)製作學生交通安全小冊，內容實用豐富。

## 二、評鑑委員建議改善事項

- (一)事故熱點可再加強追蹤、改善，以持續降低 A2 (受傷) 事故。
- (二)交安委員會組織：校長擔任主任委員、加聘校外委員。
- (三)校園內車速過快，宜加強宣導，必要時可考慮執法作為。
- (四)自行車道再全盤規劃：若與人行道共用，寬度要足夠。
- (五)可運用社群媒體 (FB 等) 主動傳播交安資訊。校園 APP 亦可考量。
- (六)校園人車分道可再加強規劃。
- (七)建議持續評估校內減速丘改為減速標線後，對於校內行車速度是否持續有效，並減低事故之發生。
- (八)停車場與車道相鄰，建議宣導並規範汽車停車一律車頭朝外，減少倒車起駛時與臨接道路上行人及自行車之衝突。
- (九)持續宣導學生對於騎乘機車之速度管理、兩段式左轉與交叉路口轉彎之路權規定等相關安全駕駛觀念，期能自我防範以因應花蓮複雜且人民守法較差之道路環境。
- (十)校園內行車需要速度管理，學生機車車速太快，大於告示之 30 公里。



< 圖二十:業務訪視情形 >



< 圖二十一:業務訪視情形 >