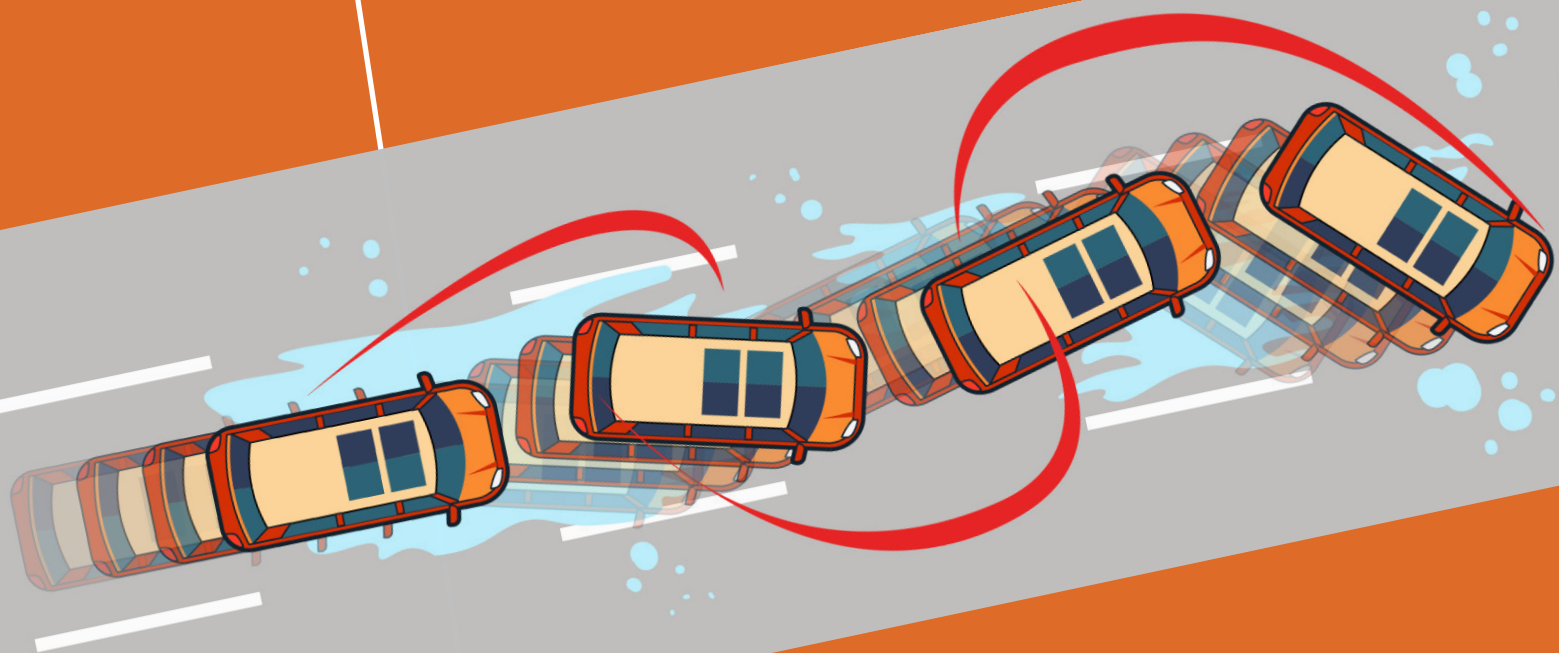


第5章

安全駕駛



5.1 交通安全的五大守則

5.2 駕駛人生理、心理與行車安全

5.3 路況變化之掌握與肇事預防

5.4 特殊天候、環境與緊急狀況

5.5 防禦駕駛 (Defensive driving)

5.6 駕駛人的責任與道德

5.7 汽車安全駕駛特別注意事項

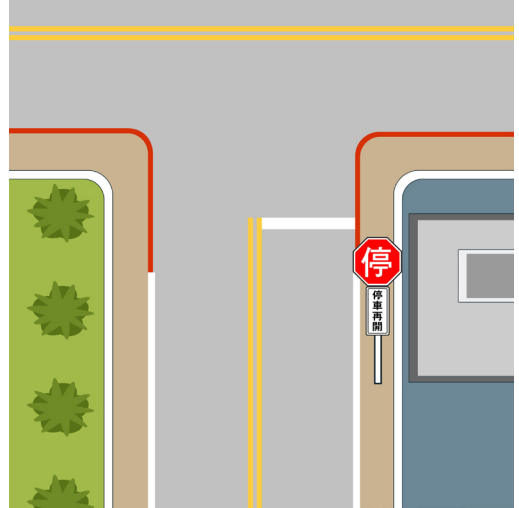
5.8 機車安全駕駛特別注意事項

5.1

交通安全的五大守則

(1) 遵守法規

路權與交通法規是規範用路優先順序、排解車輛行進衝突的最高指導原則，熟悉路權並遵守交通法規是行車安全的最大保障。

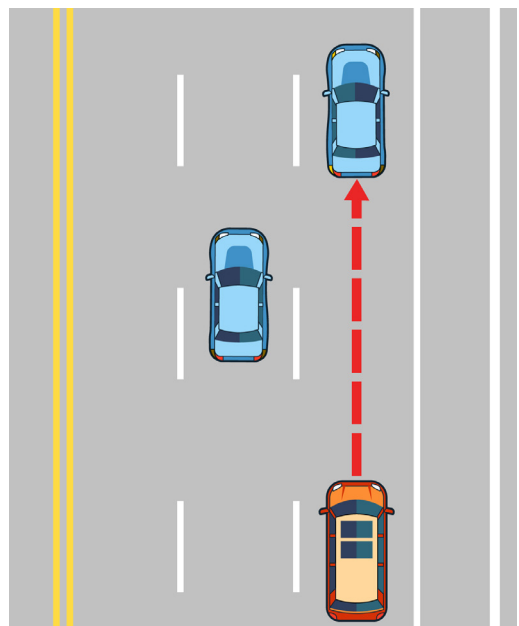


(2) 看見你我

交通事故之發生多為駕駛人對路況或來車的掌握不足所致。駕駛車輛時不但要清楚地看見安全煞停範圍內的所有人車，也要讓安全煞停範圍內的所有人車都能夠清楚地看見自己，才能確保行車的安全。

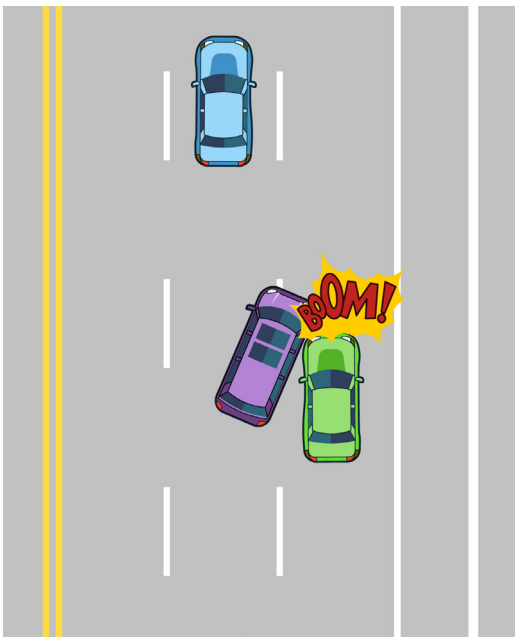
(3) 安全空間

交通事故的發生往往是瞬間做了錯誤決定所致，為阻斷這種風險避免肇事，請不要做沒有絕對安全把握的駕駛行為。因此，當猶豫該不該做時，一定要說「不」，讓它成為一種自然反射的優良駕駛習慣。



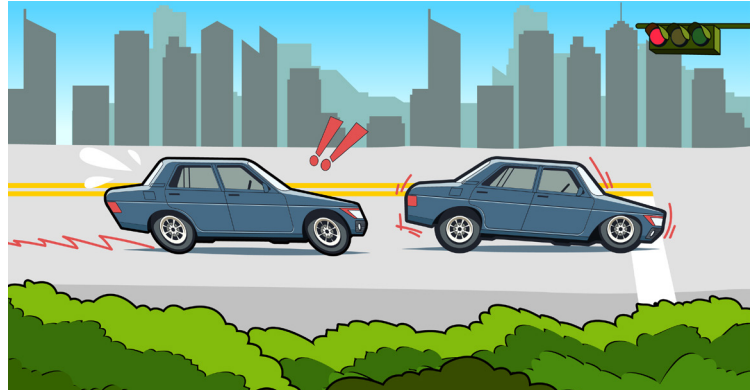
(4) 利他用路

「伯仁雖非我殺，卻因我而死」是許多道路交通事故的寫照，道路是大家共同使用的空間，請不要做妨礙他人交通安全與方便的駕駛行為，隨時為別人想一想，讓道路上的危險減至最低，交通才會更安全。



(5) 防禦兼備

了解掌握駕駛人生理、心理與行為對行車安全的影響，除積極預防交通事故之發生外，更要提前部署防禦，避免無辜遭受波及傷害。



5.2

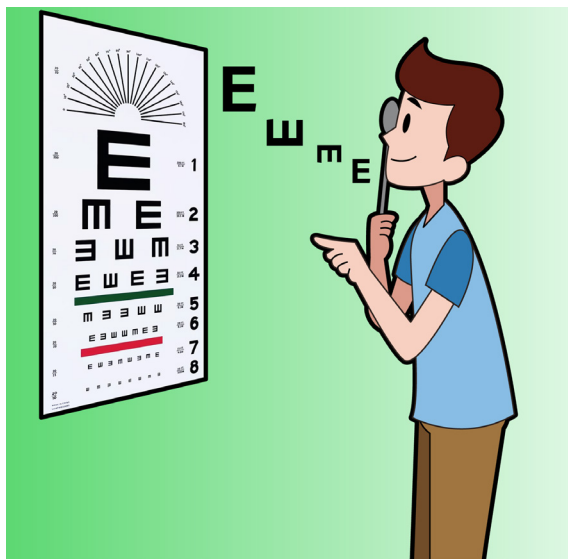
駕駛人生理、心理與行車安全

駕駛車輛是一種資訊處理的工作，駕駛人主要利用其視覺與聽覺，隨時掌握瞬息變化的車況與路況，即時做出正確的判斷並給予回應，才能使車輛安全且順利地繼續前進。駕駛人的生理及心理狀況，左右著接收及處理資訊的能力與效率，進而影響其行車之安全。

生理狀況與行車安全

(1) 視力

A. 視力可分為「靜態視力」與「動態視力」兩種，靜態視力為人體靜止時對靜止物體的辨識能力，而動態視力則為人體與物體進行相對運動時對物體的辨識能力，多數人之動態視力均不及靜態視力。駕駛車輛對動態視力的要求遠較靜態視力為高，駕駛人應定期檢查視力以確認符合駕駛車輛所需要的視力。



靜態視力



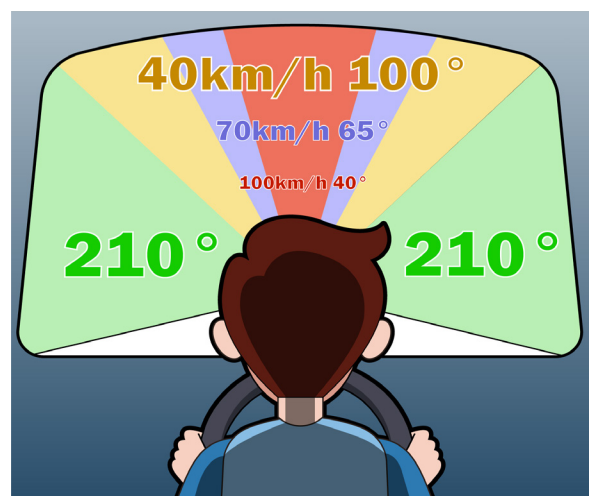
動態視力

- B. 高度照明下，視力對行車安全的影響較小；但在低度照明時，將嚴重影響駕駛人之視力，增加發生交通事故的風險。因此在夜間開車時應開啟車輛大燈，在視線不佳時應減速慢行並擴大與周邊車輛的安全距離。

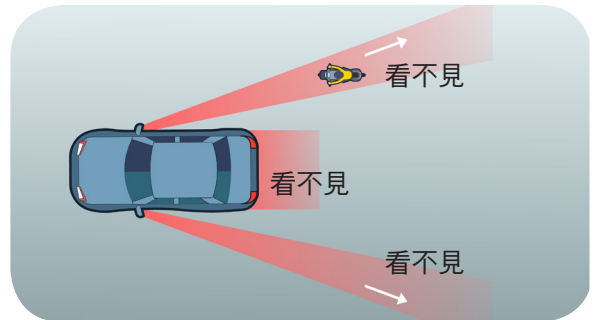
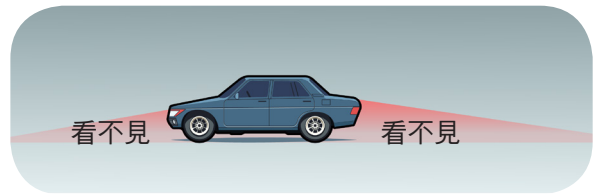
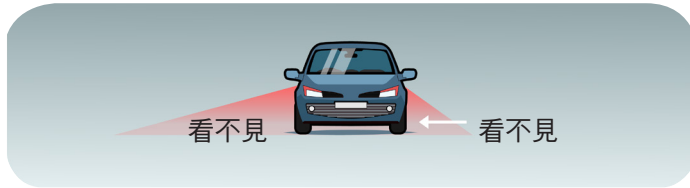


(2) 視野、視野死角與分心駕駛

- A. 視野為駕駛人雙眼視線投射所能看見的範圍，視野的大小直接影響駕駛人掌握前方路況的能力，進而影響其行車之安全。駕駛人在靜止時雙眼視線之視野可達 210° ；車行速度愈快，駕駛人之視野將愈行縮小，進而提高其行車之事故風險。因此，在兩側活動人潮較多之道路上，駕駛人應減速慢行、充分掌握周遭路況以維護行車安全。



- B. 駕駛車輛時，駕駛人視線會因車體結構及座位高度而受限，產生多處無法看到周遭行人或車輛的地方，稱其為「視野死角」。未注意視野死角內的人車常導致交通事故的發生，駕駛人開車時不但要隨時注意可能出現於視野死角內的人車，也要留神己車是否落入他車之視野死角中。



- C. 「最短停車視距」係指駕駛人「能夠看得見」且「當事物突然出現時來得及反應並安全煞停」的最小距離。我國一般道路速限原則為 50 公里 / 小時，高速公路原則為 100 或 110 公里 / 小時，考量安全煞停所需要之距離，建議駕駛人於一般道路駕駛車輛時應維持視線投射至少車前 50 公尺「最短停車視距」遠之路況、車輛動向及對向來車，於高速公路駕駛車輛時應維持視線投射至少車前 120 公尺「最短停車視距」。且駕駛人應不時利用餘光、照後鏡及擺頭察看兩側及後方視野死角範圍內是否出現車輛及其動向，以確保行車安全。



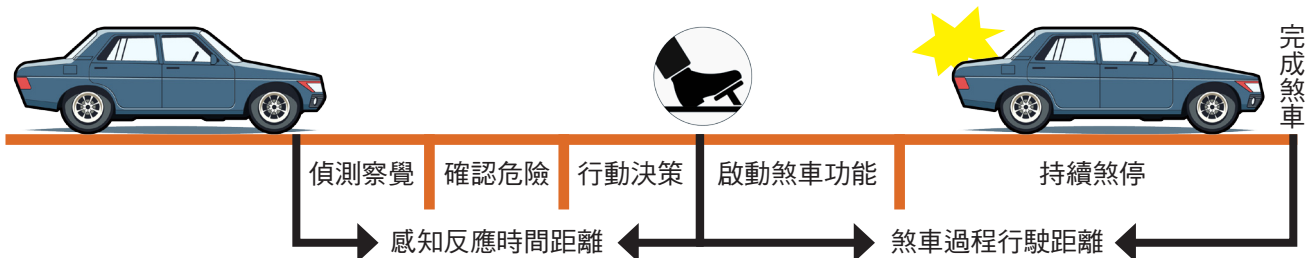
- D. 「分心駕駛」係指駕駛人於駕駛車輛時，將視線離開行進車道前方或從事非駕駛需求之行為，「分心駕駛」會因錯失重要路況資訊或反應不及而增加行車安全之威脅。駕駛車輛時請勿撥打或接聽行動電話、以行動電話編打文字、觀賞車上影音視訊或瀏覽道路兩側廣告等分心之行為，以確保行車安全。

(3) 感知反應時間與安全煞停距離

- A. 感知反應時間係指駕駛人從偵測察覺、確認危險、行動決策、採取行動至煞車啟動所需要之時間，此時間內由於煞車功能尚未啟動，車輛仍會以原有速率持續前進。感知反應時間因人、因狀況（清醒程度、分心情況、有無預警等）、駕駛情境及環境等因素而異，約為 0.5 秒至 3 秒不等，目前車輛行車事故鑑定實務上係根據美國北佛羅里達州大學警察科技管理學院於事故重建分析所採用之感知反應時間為 1.6 秒。專心駕駛車輛，隨時做好煞車之準備，可以大幅降低感知反應時間，增加行車安全。

- B. 安全煞停距離係指駕駛人從偵測察覺、確認危險、行動決策、踩下煞車踏板、啟動煞車功能，直到車輛完全停止下來之時間內，車輛總行駛之距離。

安全煞停距離 = 感知反應時間車輛行駛之距離 + 車輛煞車過程所行駛之距離



公里 / 小時 感知反應時間行駛距離 + 車輛煞車過程行駛距離 = 總煞停距離

40	17.8	8.4	26.2 公尺
50	22.2	13.1	35.3 公尺
60	26.7	18.9	45.6 公尺
70	31.1	25.7	56.8 公尺
80	35.6	33.6	69.2 公尺
90	40.0	42.5	82.5 公尺
100	44.4	52.5	96.9 公尺
110	48.9	63.5	112.4 公尺

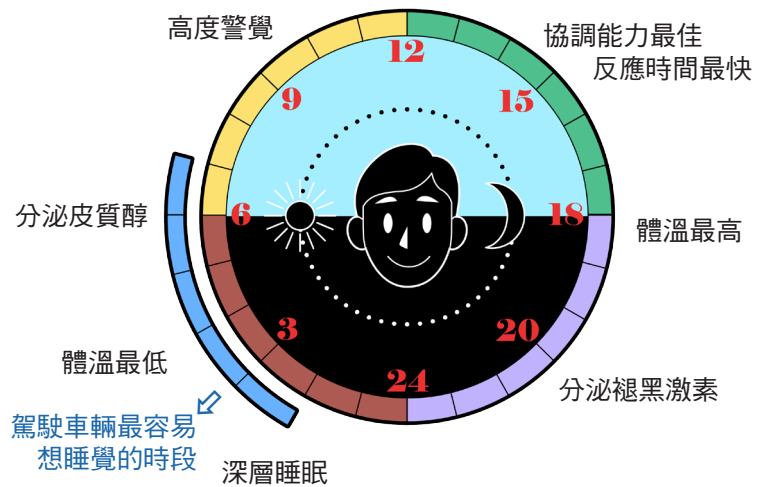
* 以反應時間 1.6 秒，摩擦係數 0.75 計算

- C. 專注前方路況 + 不開快車 → 縮短安全煞停所需距離 → 提升行車安全
- D. 安全煞停距離之長短受駕駛人反應時間、車速、車種、載重及環境等因素所影響，更決定了發生交通事故的風險及傷亡的嚴重程度。

反應時間長 + 行駛速度快 → 交通事故風險高 + 傷害嚴重度大

(4) 生理時鐘 (Circadian rhythms)

生理時鐘是人體生理活動機能隨晝夜變化之節奏，呈現以 24 小時為一週期之連續且穩定的循環變化。生理時鐘猶如人體的交響樂，不同的生理機構會在不同的時間工作與休息，強迫生理機構於該休息的時間工作，不但影響健康，也無法達到預期的工作效果，甚且會產生失誤與危險。午夜與清晨是多數人生理時鐘的低潮，駕駛人應儘量避免於此時段開車，以降低發生交通事故的風險。



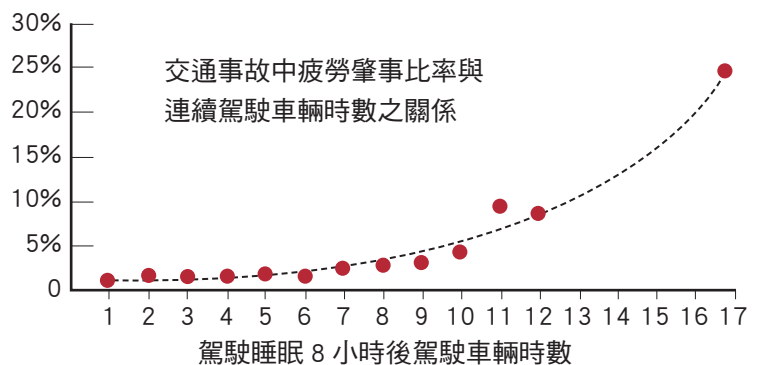
資料來源：諾貝爾生理學或醫學委員會

(5) 疲勞駕駛 (Fatigue driving)

A. 駕駛車輛是一件單調且極為耗費精神與體力的工作，行前缺乏足夠睡眠休息或長時間持續開車均會讓駕駛人產生疲勞並打瞌睡，進而提高其發生交通事故之風險。相關研究指出，超過兩成之交通事故與駕駛人疲勞駕駛有關。



B. 駕駛人持續開車 4 個小時，其發生交通事故之風險將提升為 2 倍；如果持續開車 10 小時，其事故風險將提升為 5 倍。因此，駕駛人行車前務必充分睡眠、備足精神才上路；持續開車以不超過 2 小時為宜，長途開車更應有中途停車休息的安排。



資料來源：Federal Motor Carrier Safety Administration

C. 駕駛車輛面臨疲勞時，應迅速尋找安全之停車場所「打個小盹，休息一下」。如果無法立即找到停車場所休息，則可透過移動視線讓眼球運動、吃口香糖、唱歌、開窗讓冷空氣進入、扭動上半身等動作協助短暫改善。茶飲及咖啡對高度疲勞之改善有限，建議仍以停車休息為最佳策略。

酒後駕車與行車安全

(1) 駕駛人飲用酒精飲料後，滲入血液之酒精會使反應時間變長、協調性變差、專注力降低、視野縮小、判斷力下降，進而帶來事故之風險。研究結果更顯示飲酒者一旦發生交通事故，會有較高之死亡機率。為確保行車安全，飲酒後絕不開車；如果有飲酒情形時，可以由下列交通方式擇一返家：

- 指定駕駛：指定同行中 1 人不喝酒，由其負責開車送其他喝酒的朋友回家。
- 搭乘計程車或大眾運輸系統。
- 酒後代駕服務：由業者派遣駕駛員前往民眾所在地點代為開車。



(2) 血液酒精濃度 (Blood Alcohol Concentration: BAC) 係指人體血液中所含酒精質量的比率，血液酒精濃度之高低會對駕駛人之生理與心理造成不同程度的影響。當血液酒精濃度達 0.03% 時就會顯著影響駕駛人駕駛車輛之能力，進而影響其行車之安全。

體內酒精濃度和行為表現之相關性

血液酒精濃度	行為表現
0.5%	易造成死亡
0.4%	昏迷、呼吸抑制
0.3%	意識不清，認知功能如記憶力等嚴重受損
0.2%	步態不穩、行動遲鈍、站立平衡感變差、眼球震顫造成視力模糊、口齒不清、判斷力受損、情緒不穩定
0.1%	運動失調、說話有點不清楚 (血液酒精濃度 0.1% ~ 0.2% : 平常所謂的酒醉)
0.05%	思想、行為、判斷受影響，表現出多話、大聲、活動過度或亢奮
0.02-0.03%	行動較不靈活，思想能力下降

* 以上為約略數值，個體間經常會有差異存在。

(3) 血液酒精濃度之量測可透過抽血、吐氣、排汗及尿液等方法檢驗，我國係採用吐氣酒精濃度 (BrAC) 立法訂定駕駛人容許酒精含量之標準，吐氣酒精濃度達每公升 0.15 毫克以上，即執行取締並罰鍰；而當駕駛人之吐氣酒精濃度達每公升 0.25 毫克以上時，將以刑法之公共危險罪加以判刑。

酒精含量之量測方法

行政罰之處罰標準

刑事罰之處罰標準

吐氣酒精濃度 (BrAC)

0.15 毫克 / 公升 (mg/L)

0.25 毫克 / 公升 (mg/L)

血液酒精濃度 (BAC)

0.03 % (g/dl)*

0.05 % (g/dl)

* 1 dl = 1 公合 = 100 c.c.

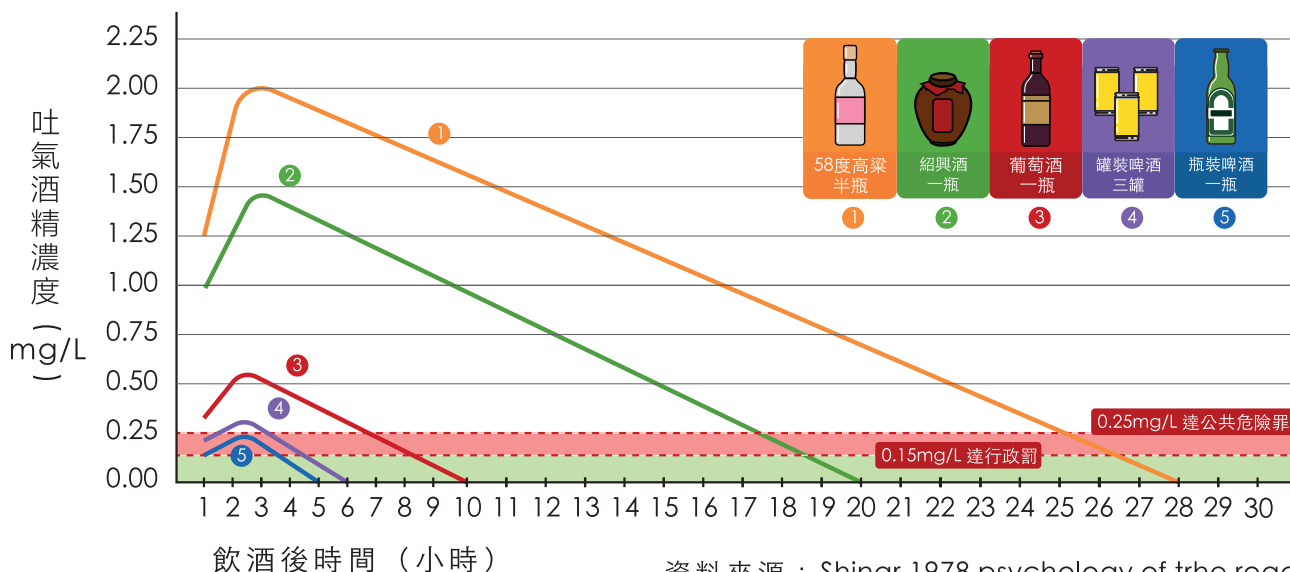
一小時內飲酒數量 *		不同體重駕駛人之吐氣酒精濃度 (單位：mg/L)					
		50 公斤	60 公斤	70 公斤	80 公斤	90 公斤	100 公斤
啤酒 1 罐	男	0.13	0.10	0.07	0.05	0.04	0.03
	女	0.16	0.12	0.09	0.07	0.05	0.04
啤酒 2 罐	男	0.34	0.27	0.22	0.18	0.15	0.13
	女	0.40	0.32	0.26	0.22	0.19	0.16
啤酒 3 罐	男	0.54	0.44	0.37	0.31	0.27	0.23
	女	0.64	0.52	0.44	0.37	0.32	0.28
啤酒 4 罐	男	0.74	0.60	0.51	0.44	0.38	0.34
	女	0.88	0.72	0.61	0.52	0.45	0.40
啤酒 5 罐	男	0.95	0.78	0.66	0.57	0.49	0.44
	女	1.13	0.93	0.78	0.67	0.59	0.52
啤酒 6 罐	男	1.15	0.95	0.80	0.69	0.61	0.54
	女	1.37	1.13	0.95	0.82	0.72	0.64

* 如果延長喝酒時間，每小時男性可減少 0.075 mg/L，女性可減少 0.085 mg/L 之吐氣酒精含量。

* 1 罐啤酒 (350c.c.) = 阿沙力、維士比、保力達 (150c.c.) = 葡萄酒 (120c.c.) = 陳年紹興 (70c.c.) = 米酒頭 (35c.c.) = 白蘭地、威士忌 (30c.c.) = 高粱酒 (20c.c.)

- (4) 血液中所含酒精之代謝速率相當緩慢，如果有過量飲酒情形，即使睡了一覺起來，仍然可能有宿醉情形，無法降至我國容許駕車之吐氣酒精濃度 (BrAC) 0.15 毫克 / 公升的標準。例如：體重 70 公斤的成年男性喝了 3 罐 350c.c. 的罐裝啤酒 (酒精含量約 3.5%)，需約 4 至 5 小時吐氣酒精濃度才能降至 0.15mg/L 以下，約 6 小時之後體內的酒精才能完全代謝。

70 公斤男性飲酒後吐氣酒精濃度消退情況



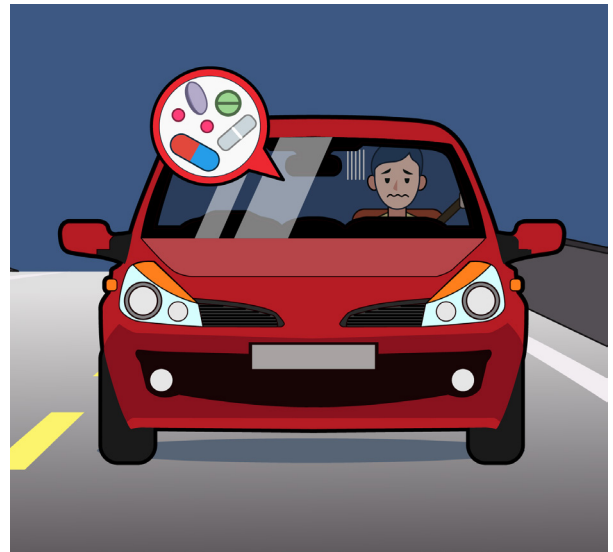
- (5) 我國對吐氣酒精濃度 (BrAC) 達每公升 0.25 毫克之駕駛人處以刑法之公共危險罪；而對吐氣酒精濃度 (BrAC) 達每公升 0.15 毫克之駕駛人則依其違規情況，除了罰鍰、移置車輛保管、強制參加酒駕違規道安講習及吊扣駕照外，並對酒駕致人受重傷或死亡之駕駛人，吊銷其駕照且不得再度考領，同時沒入其車輛。

駕駛人心理狀況與行車安全

- (1) 駕駛車輛具有潛在的事故風險，駕駛人駕駛車輛時應保持冷靜愉悅的心情，嚴格遵守相關規定，謹慎做好每一個要求的安全動作並注意周遭的路況，才能將事故風險減至最低。
- (2) 情緒異常時容易讓人分心而喪失對周遭交通情境應有的注意，甚且做出背離常規之駕駛行為而引發交通事故。因此，憤怒、爭吵、急躁、沮喪、亢奮時應避免開車，請先行梳理情緒，待平靜後再開車。
- (3) 趕時間會讓人心急而做出魯莽之駕駛行為，因此駕駛車輛外出應提早出門；前往陌生地點時容易因環境生疏或找路分心而肇事，建議應先行查閱地圖、規劃好行車路線後再上路。
- (4) 新手因欠缺經驗，較難掌握或錯失道路上重要且有意義的行車安全信息而發生事故，新手駕駛應做好生理及心理狀況的調整，遵守規則、不開快車以累積正確且安全之駕駛經驗。

藥物及有毒物質與行車安全

- (1) 駕駛人在行車前服用具嗜睡等副作用之藥物，會對視覺空間及注意力造成影響，進而影響其駕駛行為並帶來較高之事故風險。駕駛人使用具嗜睡副作用之藥物後應避免開車外出，不得已需要外出時，建議改搭其他交通工具。
- (2) 汽車所排出廢氣中之一氧化碳會置換血紅素中的氧，駕駛人如長時間處於壅塞車陣中，可能有吸入過量一氧化碳而造成窒息之危險，駕駛人應小心注意並加以防範，建議駕駛人可以視環境情況偶爾開啟窗戶讓車內空氣流通，降低一氧化碳的濃度，以免造成危險。

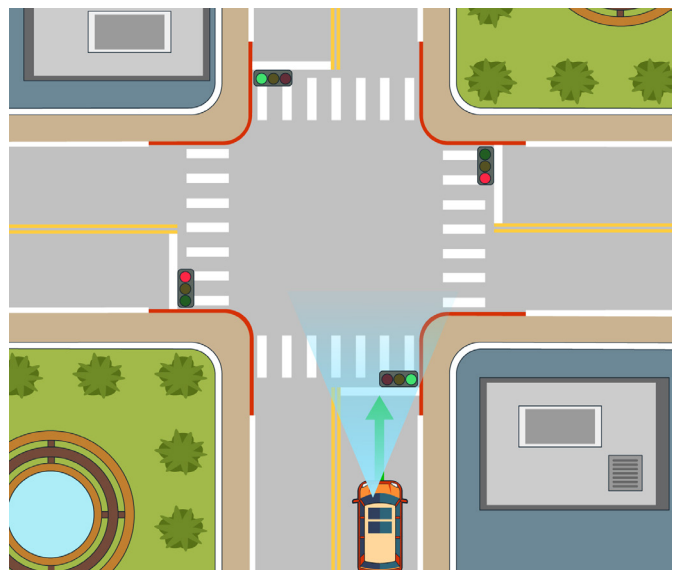


5.3 路況變化之掌握與肇事預防

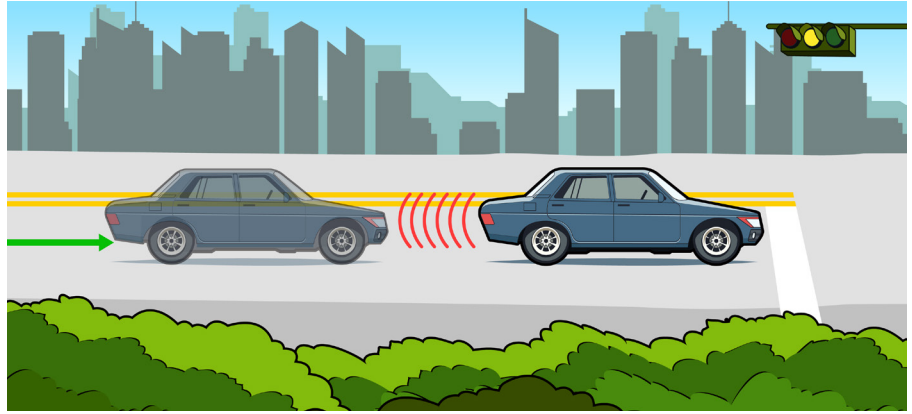
不同路型之危險掌握與肇事預防

(1) 通過交岔路口

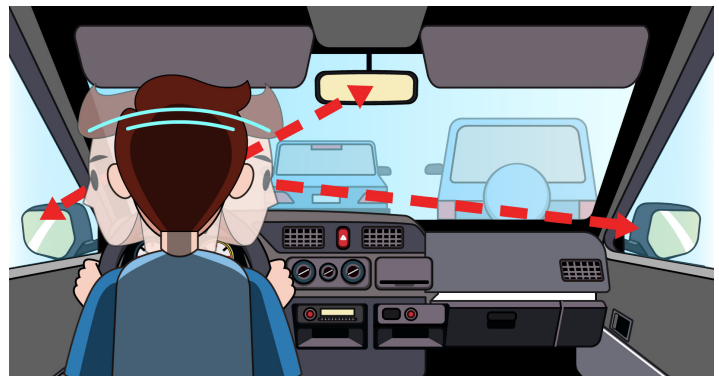
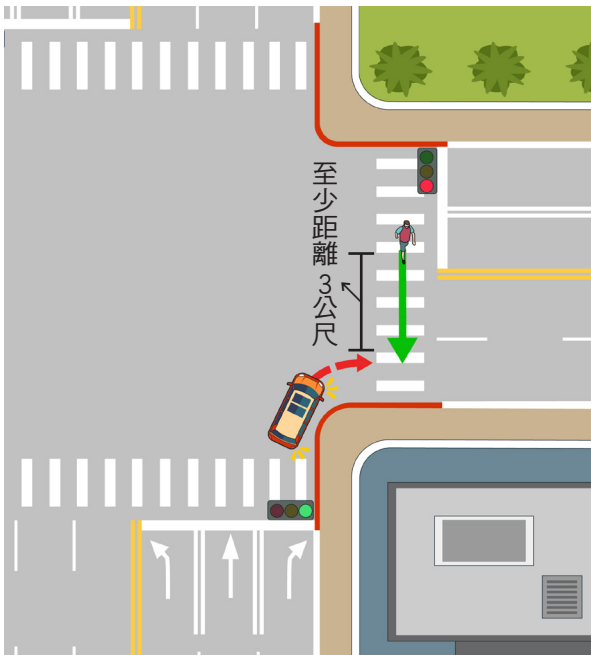
- A. 交岔路口是車流衝突最多的地方，超過 5 成之道路交通事故發生於交岔路口內及其鄰近區域，是駕駛人最需要小心提防，謹慎注意的行車地點。遵守交通規則是預防交岔路口交通事故的最有效方法。
- B. 駕駛人行經交岔路口前，應先依行駛方向（即直行、右轉或左轉）提前駛入指定之車道，放開油門減速慢行，注意前方及周遭之人車動向，作好隨時煞停之準備，並依該交岔路口之交通管制方式，落實做好安全駕駛之各項動作。



- C. 駕駛車輛行經行車管制號誌（紅綠燈）之交岔路口時，請遵循燈號之指示行進。面臨綠燈，請依速限小心通行；面臨紅燈，應停車等候不要跨越「停止線」；面臨黃燈啟動且尚未跨越停止線時，應於停止線前停止，但須注意後方車輛是否強行通過；面臨黃燈啟動但已跨越停止線時，請持續依速限通行，但須注意周遭車輛的動向。



- D. 車輛行經行車管制號誌（紅綠燈）交岔路口時，應注意如下之潛在事故風險並作好預防之準備：
- 綠燈未啟動前，不得提前啟動車輛穿越交岔路口。
 - 綠燈啟動後，請環顧交岔路口上各方來車之動向，安全無虞後再行起步通過，以避免被搶黃燈、闖紅燈、違規搶先左轉或未依規定左、右轉之車輛碰撞。
 - 請遵照路權之優先順序行車，不要期待他車會禮讓而搶先行駛。圓形綠燈左轉時，必須讓對向之直行車先行；在左轉箭頭綠燈管制下左轉時，必須等左轉箭頭綠燈亮後再行左轉。

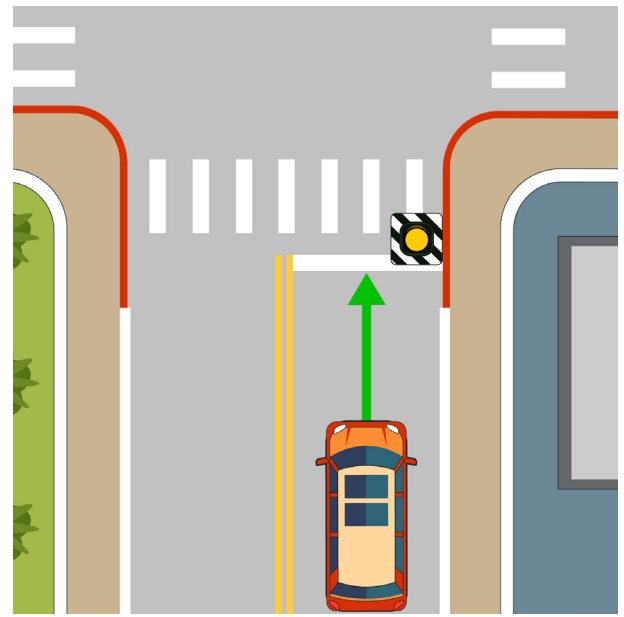
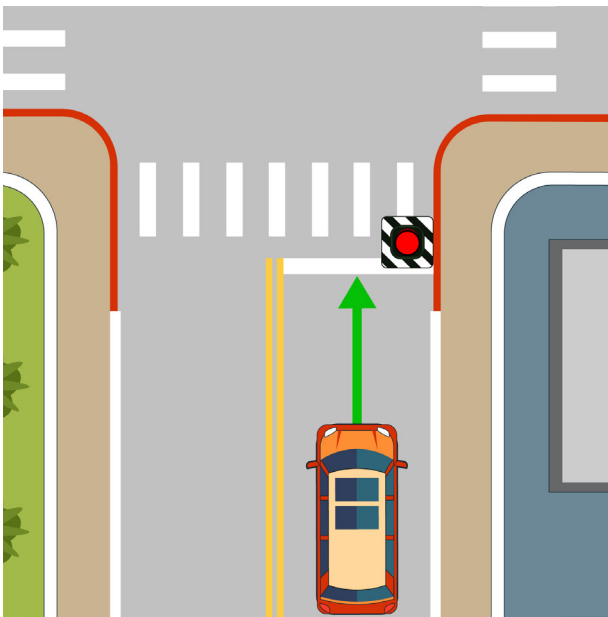


- 透過照後鏡、偵測設施及擺頭觀看，確認駕駛人視野死角沒有行人或車輛出現。

- 左、右轉跨越行人穿越道時，在行人穿越道上距離行人行進方向 3 公尺（約一個車道寬）以內應暫停讓行人優先通行。

E. 行經閃光號誌控制之交岔路口時，應注意如下之潛在事故風險並作好預防之準備：

- 閃光紅燈表示停車再開，等同「停」標誌，代表車輛行經該交岔路口時，有視距嚴重不足或橫向車流速率偏高的危險，因而要求駕駛人應於進入交岔路口前停車，看清楚各方向來車狀況，安全無虞後再行通過。
- 閃光黃燈表示警告，等同「慢」標誌，代表車輛行經該交岔路口時，有視距不足或橫向偶有來車的危險，因而要求駕駛人減速慢行並察看各方向來車狀況，安全無虞後再行通過。

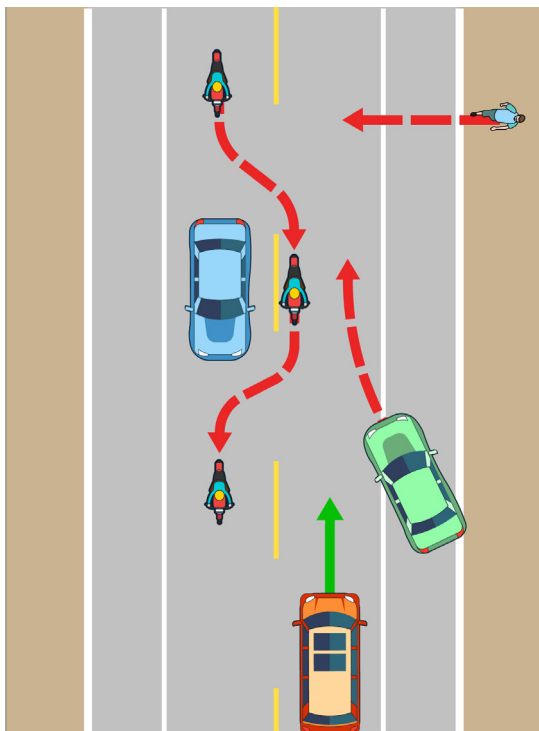


F. 行經無號誌控制之交岔路口時，應注意如下之潛在事故風險並作好預防之準備：

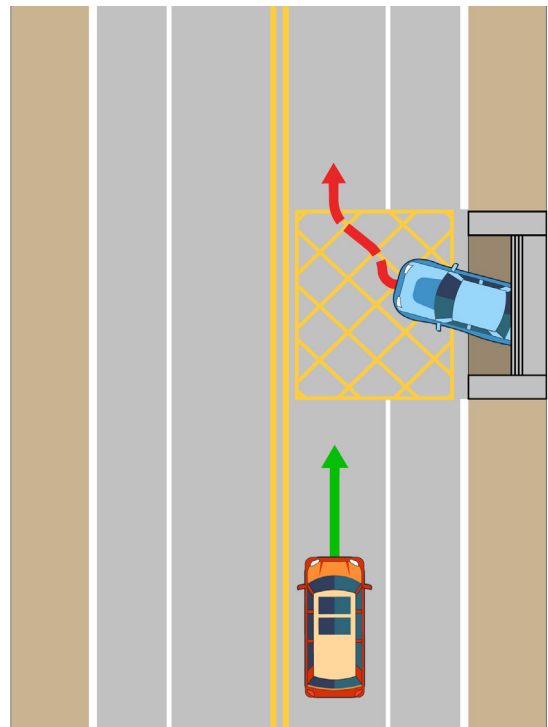
- 應減速慢行，並依「停」、「讓」標誌或標線指示行車；如無「停」、「讓」標誌或標線，則依幹、支線道之路權規範行車，支線道車輛應讓幹線道車輛先行。
- 在無法確認幹、支線道時，請依少線道車應暫停讓多線道車先行；車道數相同時，轉彎車應讓直行車先行；同為直行車或轉彎車時，需依照左方車讓右方車先行之用路規則行車。我國多數鄉間道路及社區巷弄均無「停」、「讓」標誌或標線管制，駕駛人尤為需要遵守左方車讓右方車先行之用路規則，以確保行車安全。
- 行經路型複雜、視線不佳，且無任何交通管制設施之交岔路口時，建議停車仔細察看，確認左右無來車時，再行通過。如有來車相遇，除遵守停讓先行之用路規則外，通過時仍應注意可能出現之違規通行車輛之威脅。

(2) 路段中行車

A. 路段中行車之最大安全威脅來自路外人車之突然闖入、同向及對向行駛車輛之異常或失控行為。為能即時反應突發之危險情境，駕駛人務必專心開車，集中精神專注於車前路況之搜尋，作好隨時煞車的準備。

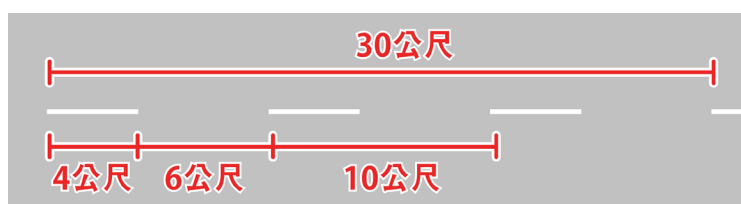


B. 路段中行車請隨時注意前方之路側，當路側出現缺口時，代表該處會有車輛出入，宜減速並提防突然闖出之車輛。



C. 路段中行車請與前車保持安全距離，並與相鄰車道之車輛保持安全間隔。建議駕駛人可採下列兩種方法保持足夠安全距離：

- 小型車與前車保持 2 秒之時距，大型車則保持 3 秒之時距（跟隨前車通過某一定點（如標誌、燈桿）的間隔時間）
- 小型車與前車保持「車速（公里 / 小時）值除以 2」之公尺距離；大型車則與前車保持「車速（公里 / 小時）值減 20」之公尺距離。至於距離之量測，則可利用車輛行進時分隔車道之白虛線所呈現之白線數目加以估算，每一組代表 10 公尺之距離。



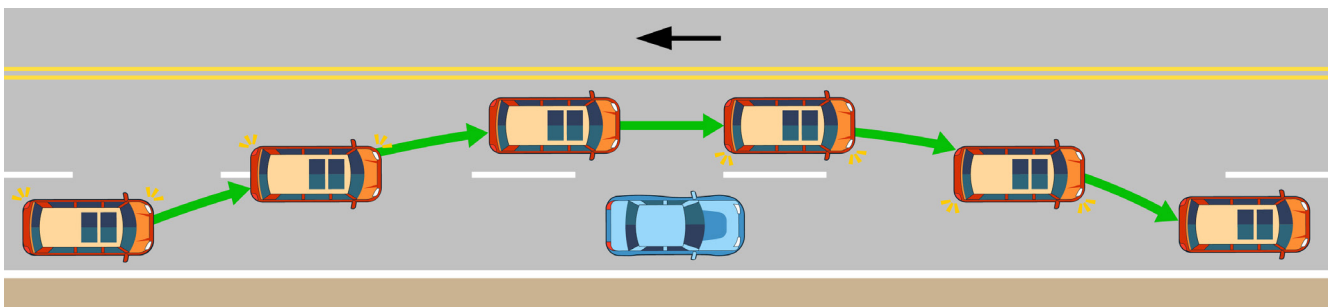
- D. 路段中行車的兩大安全危機為「超速」與「變換車道」，超速會讓駕駛人反應不及而肇事，且其碰撞傷害也較為嚴重。變換車道是引發車輛碰撞的導火線，且橫向位移所帶來之車輛碰撞往往造成連環交通事故，造成極為嚴重之傷亡。因此，路段中行車除了不要超速外，更不要任意變換車道，以減少發生交通事故之風險。
- E. 駕駛車輛於路段中應隨時注意車流的運行狀況，並透過照後鏡觀察後方車輛之跟隨狀況；駕駛人行駛速度相對於道路其他車輛較慢時，請使用最外側車道以避免因車速過慢而擋住後方車輛行進並妨礙車流順暢。

- F. 變換車道時請先擺頭察看確認欲轉入車道之動態及視野死角內沒有車輛，且確認安全無虞後，才可以開始變換車道，建議可以從照後鏡完整看到相鄰車道後方最接近之來車，作為具有足夠安全距離之依據。若變換車道而讓相鄰車道上被超越車輛急踩煞車，



表示被超越的車輛已經深感安全威脅，是一種違規侵犯路權之危險駕駛行為。

- G. 駕駛人欲利用內側車道超越同車道慢行之前車時，請依下列之步驟落實執行：
- 打左邊方向燈告知前、後方車輛將變換至左側車道之意圖。
 - 執行向左變換車道應有之安全駕駛動作。
 - 在左側車道加速前行並打右邊方向燈，向右側車道上之車輛告知將變換至右車道之企圖。
 - 執行向右變換車道應有之安全駕駛動作。



- H. 行經道路彎曲路段時，應減速慢行以避免因跨越行車分向線行駛或失控滑向對向車道而發生事故之風險。

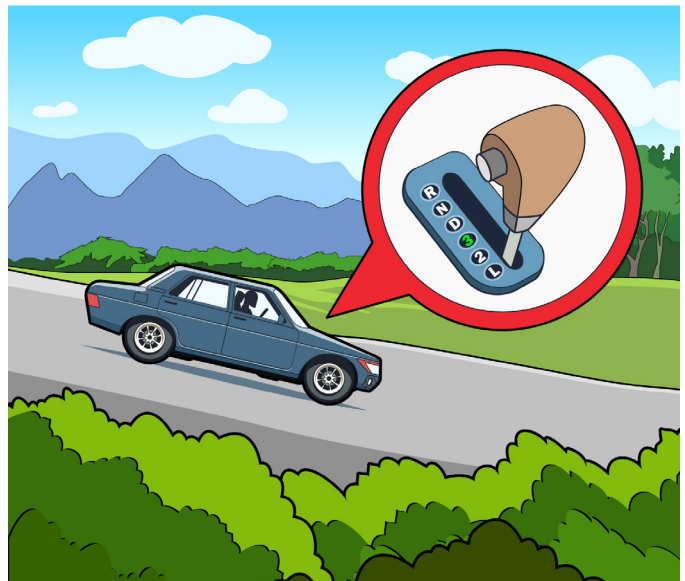
(3) 車道縮減與匯流路段

行車遇車道縮減或車道匯合時，匯入它車道之車輛應讓原車道直行之車輛先行；如遇塞車導致車流緩慢行進時，外側直行車道上的車輛應以「一直行、一匯入」之交錯運行方式，禮讓匯入車輛，切勿爭先恐後而造成交通事故。

(4) 長下坡路段行車

駕駛人駕駛車輛於長距離之下坡路段時，車輛之行車速率會因重力影響而持續加速，此時駕駛人若使用腳踩煞車系統，利用來令片與碟盤（或煞車鼓）之摩擦減速，將會產生大量之熱能。因此，只要連續踩踏煞車 5 分鐘，來令片與碟盤之溫度將可能高達攝氏 500 度，不但會讓來令片因熱衰竭而失去效用，更可能造成煞車油過熱而降低煞車力度，進而發生無法煞停車輛之情況。

因此，行駛於長下坡路段時，請使用較低檔位行車，透過引擎煞車以降低車速。惟利用引擎煞車僅能控制車速，此時駕駛人的右腳仍然不能離開煞車踏板，而須隨時保持警惕，以防突發情況的出現。



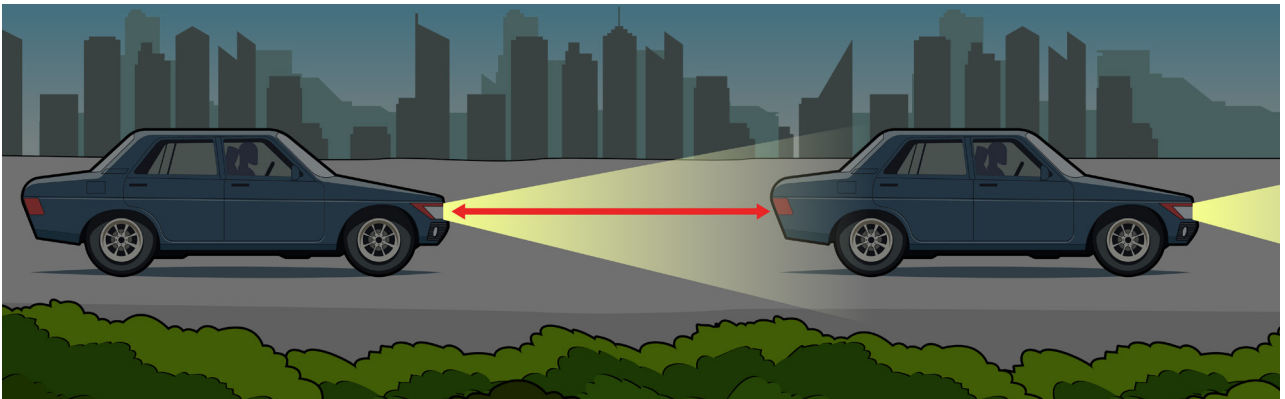
車流變化之危險掌握與肇事預防

- (1) 駕駛車輛應隨時注意前方路況之動態變化，前方車輛突踩煞車、車流突然變慢均表示前方出現狀況，此時駕駛人應減速慢行、注意觀察並作適當之回應，且不要在當下採急煞或變換車道之動作，以免醞釀追撞事故。
- (2) 行經爬坡路段時，應特別注意前方慢行之重車，避免因一時不察而追撞前車肇事。

照明與天候變化之事故風險及肇事預防

(1) 照明、眩光及車燈之使用

- A. 行車於光線不足之道路上時，請降低行車速度、拉大與前車之行車距離並開啟大燈，以增加明視距離並獲取他車的注意。



- B. 眩光 (glare) 是指視野中由於不適宜亮度分布，或在空間或時間上存在極端的亮度對比，所引起之視覺不適和物體可見度降低的視覺條件。眩光會引起不舒服甚且喪失明視度，也會引起視覺疲勞。

- C. 駕駛車輛遇晨昏太陽斜照、夜間路燈與對向車燈、進出隧道等時機，駕駛人容易出現眩光，造成短暫明視度喪失而肇事，此時駕駛人應減速慢行並與前車保持距離，使用遮陽板降低刺眼光線或配戴太陽眼鏡加以趨避。



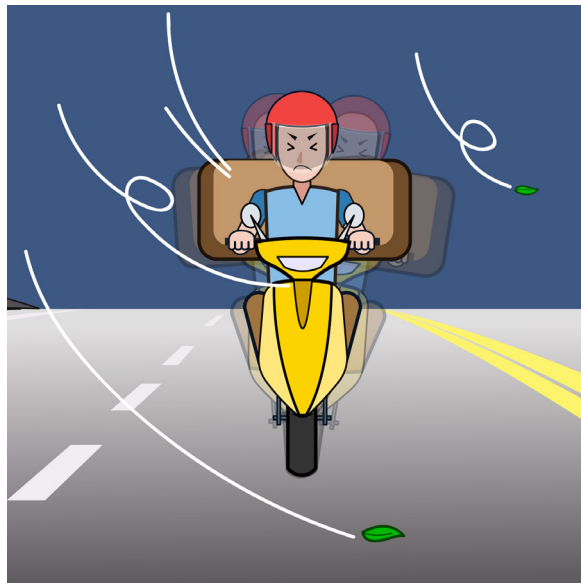
- D. 遠光燈之功能在增加夜晚的道路能見度，其光源在明亮度、距離、寬度都比近光燈（大燈）為強，能讓駕駛人更容易看清路牌標示、路況等資訊。遠光燈的使用時機有其限制，當車流量大或路燈健全時其對能見度的改善有限，因此不建議開啟遠光燈；遠光燈容易直射前車或對向來車而導致交通事故，隨意開啟遠光燈為不友善之駕駛行為。若駕駛人擔心是否不小心開啟遠燈，只需要檢視一下儀表板上之藍色標示燈號是否亮起便能知曉。



- E. 霧燈是下大雨或大霧時行車視線受阻所開啟的燈具。霧燈有前後之分，前霧燈限用黃色、淡黃色或白色，因其破霧性較佳；後霧燈限用紅色，避免影響後方駕駛。前霧燈大多設於頭燈下方，一般狀態下並不能幫助駕駛人照亮遠處的路面。後霧燈在天候不佳、能見度較差時能提醒後方來車。前、後霧燈的亮度非常高，如果隨意開啟，可能造成前、後方或對向車輛駕駛人眼睛不適，非遇雨、霧時，不得使用霧燈。
- F. 我國對於車燈的燈光與燈色皆有規定，擅自改裝不同的車燈亮度與顏色除了可能會遭受取締而被處罰外，也會讓其他駕駛人因誤判而肇事，進而增加發生交通事故的風險。

(2) 天候不佳情況行車

- A. 天候不佳時（如狂風、暴雨）行車會增加肇事風險，應儘量避免駕駛車輛外出。行車途中遭遇豪雨時，應降低車速並增加與前車的安全距離。
- B. 強風對機車之騎乘影響極大，強大的側向風會讓機車無法控制而翻倒，強風情況下最好不要騎乘機車外出。強風對汽車之行駛之影響較小，但強風會吹落其他物品成為道路的障礙物，進而讓汽車發生交通事故，強風下仍以不要駕駛汽車外出為宜。

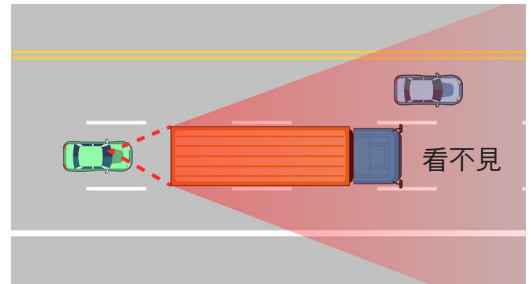
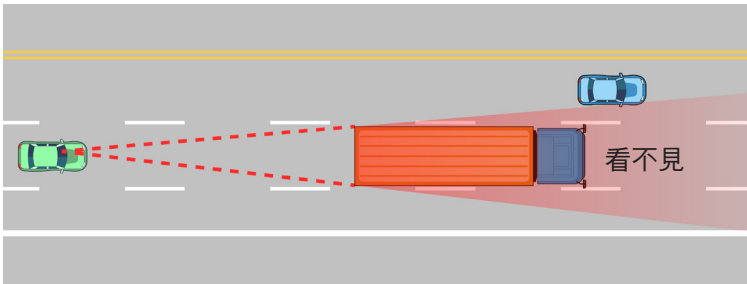


- C. 濃霧會嚴重影響道路之能見度，即使開車燈也無法看清楚路況。當水平能見度不足 200 公尺時，氣象主管單位將會發布濃霧特報，此時車輛應開啟霧燈或近光燈並減速慢行，必要時可輕按喇叭來提醒其他用路人。

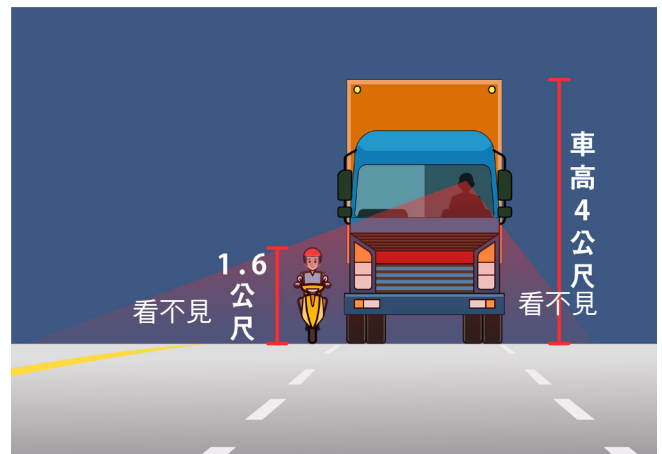
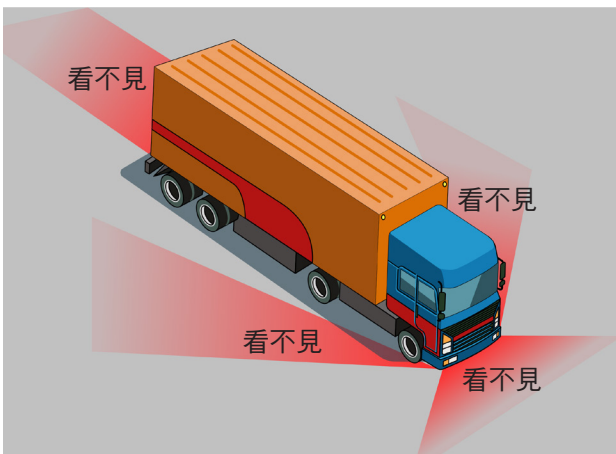
面對特殊車輛之避讓與因應作為

(1) 遭遇大型車時

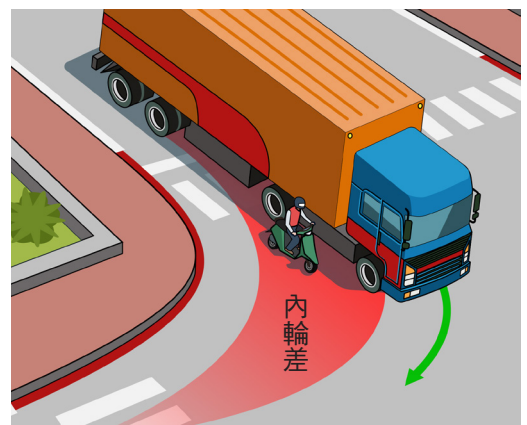
- A. 當前方有大型車輛行駛時，其龐大車體會遮蔽前方視線，故需增加安全距離以因應突發狀況時所需要之反應時間。



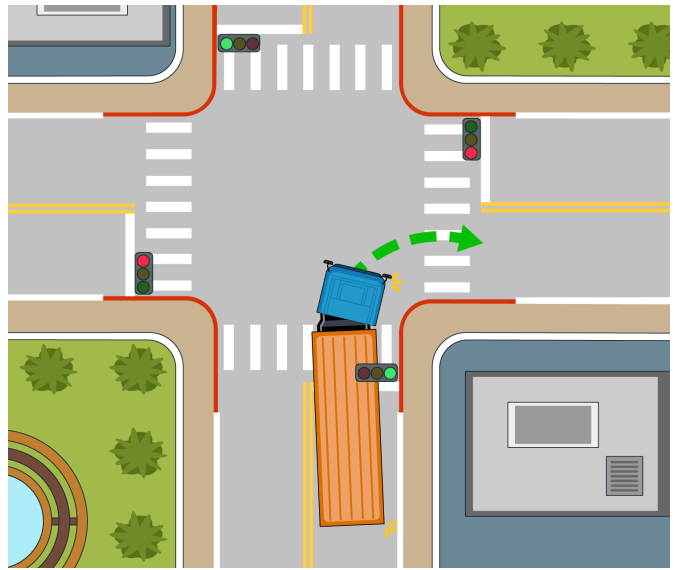
- B. 當遭遇大型車輛行駛在四周時，應隨時觀察其動態，若發現大型車行徑偏移或顯示方向燈，駕駛人應預判大型車將變換車道，且要有大型車駕駛可能看不到你的認知，宜提高警覺並減速因應，以避免進入大型車視線死角內，並適時遠離大型車。



- C. 內輪差是車輛轉彎時其前內輪的轉彎半徑與後內輪的轉彎半徑不同所致，大型車轉彎時會產生明顯的內輪差。
- 當其他用路人看到大型車左、右轉方向燈亮起時，應先暫停或減速避讓，保持安全距離並持續注意其動向，以避免陷入轉彎車的內輪差陷阱中。
 - 若機車駕駛人遇到左側有大型車併排停等紅燈時，應與大型車保持適當間隔，且當綠燈起動時，切勿急著向前行駛，應先注意大型車之動向，確認安全無虞後再起步，以避免陷入大型車轉彎之內輪差範圍內。

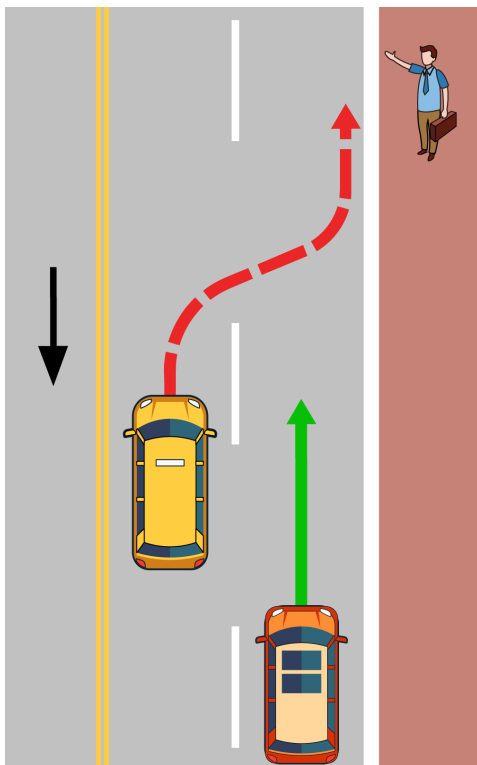


- D. 大型車由於軸距較長，需要較大的轉彎半徑，在道路交岔路口寬度不足時，大型車駕駛人為能順利轉彎通過，左（右）轉時會有「先偏右（左）行駛再左（右）彎」的駕駛行為，因此會出現方向燈與行駛方向不一致的情況。因此，當駕駛人看到大型車顯示方向燈時，應減速或暫停，保持安全距離確認大型車的行駛方向後再通行，且要留神注意，避免進入大型車轉向時所產生的內輪差與視野死角中。

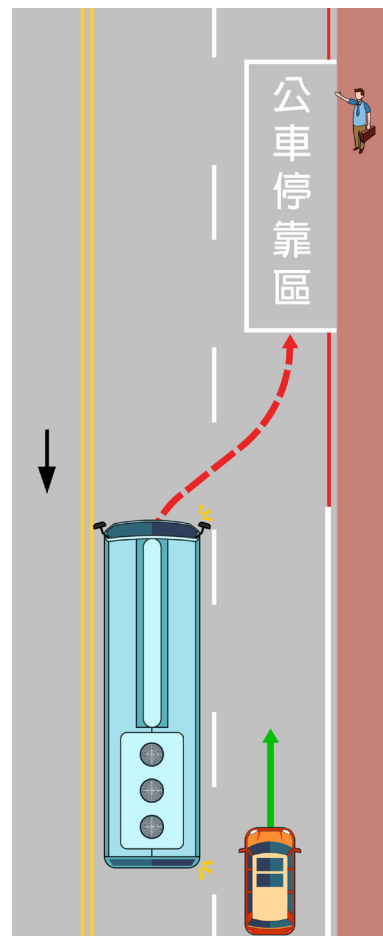


(2) 遭遇其他特殊車輛時

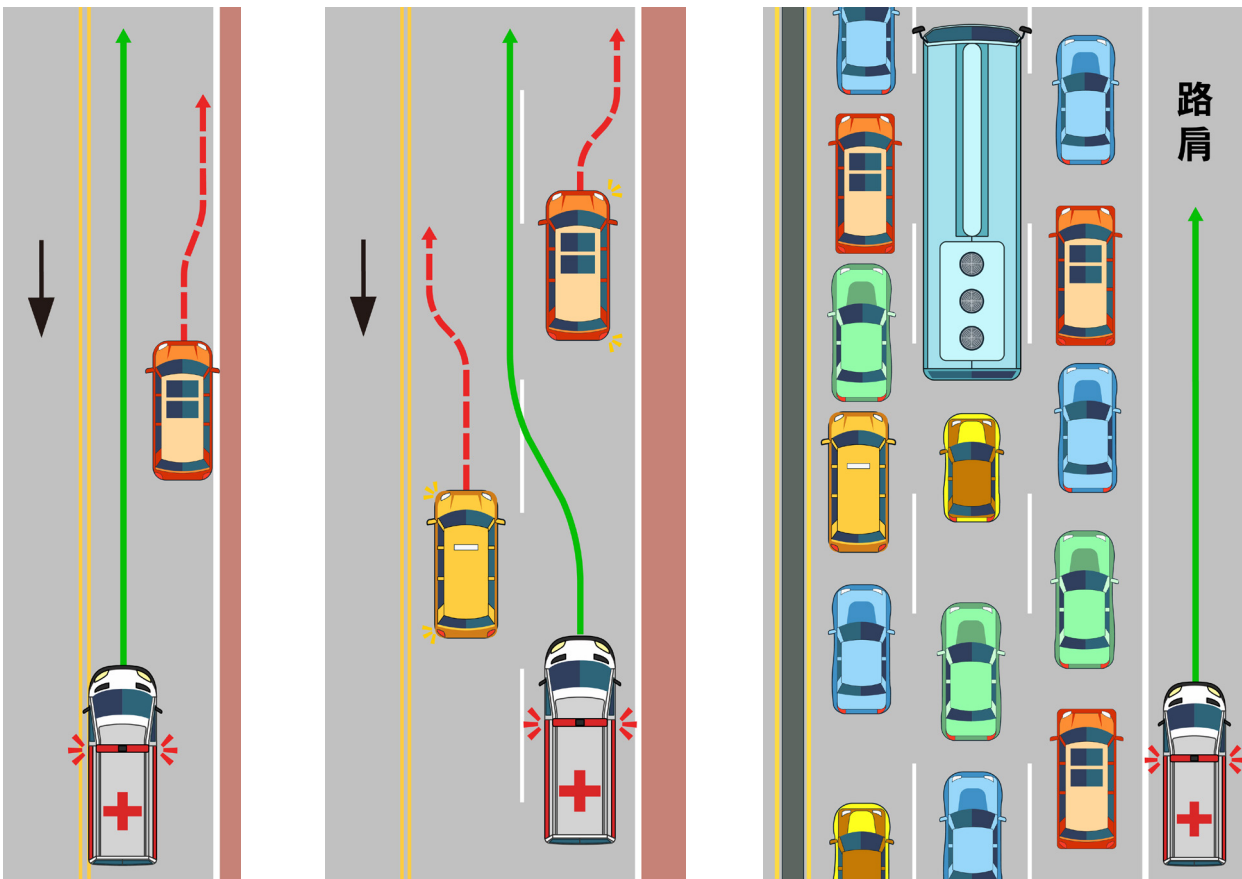
- A. 當有載運貨物之貨車前行時，可能遭遇貨物不慎掉落之風險，建議應拉大距離以因應突發狀況時，煞停閃躲掉落物之需要。
- B. 當有計程車前行時，可能遭遇計程車因攬客人而臨時停靠路邊或緊急迴轉至對向載客之情況，駕駛人須小心留意。



- C. 當公車前行時，可能面臨公車於公車停靠區讓乘客上下車之情況，駕駛人駛近公車停靠區時宜多加小心留意。

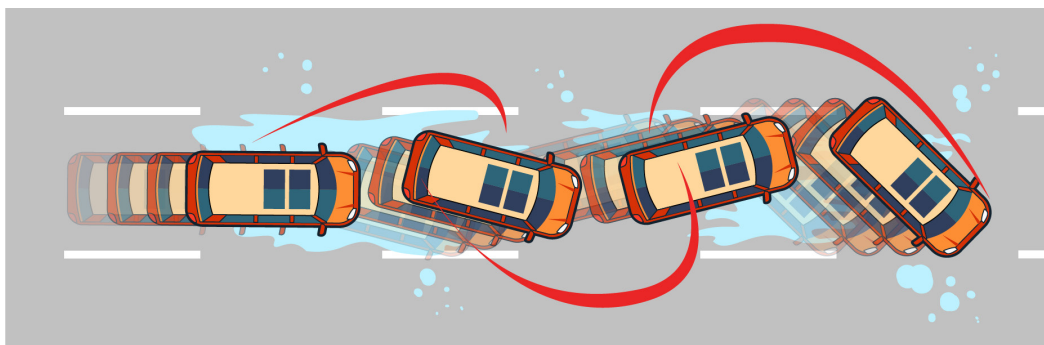
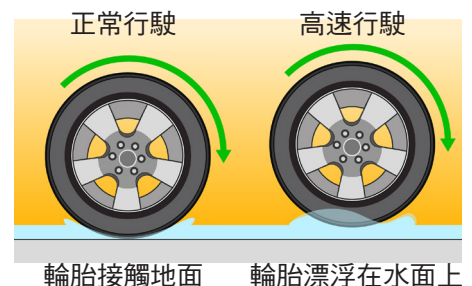


- D. 駕駛人遇幼童專用車、校車、身心障礙者用特製車、教練車或執行道路駕駛考驗之考驗用車時，應予禮讓。
- E. 駕駛車輛遭遇執行緊急任務之消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車等，請依下列指示行車：
- 不論特殊車輛來自何方，均應立即避讓，且不得併駛、超越或跟隨在後急駛，亦不得駛過在救火時放置於路上之消防水帶。
 - 減速配合避讓特殊車輛先行。
 - 交岔路口遇有執行緊急任務之車輛通行時，請四方來車先行減速禮讓其優先通行。
 - 如僅有一線車道，前方車輛應儘量靠右避讓。（左圖）
 - 如為二線以上車道，內、外車道車輛請各自往兩旁靠。（中圖）
 - 行駛高速公路時，除有開放路肩通行之路段外，請勿占用路肩，以方便救護車輛與消防車輛通行。（右圖）



5.4 特殊天候、環境與緊急狀況

- (1) 氣候變遷下出現極端惡劣氣象之頻率大增，駕駛人應儘量避免在極端氣候下駕車外出。如果無法避免，應隨時掌握最新之氣象報告，行駛途中如遇狂風暴雨應立即減速慢行，必要時更應覓尋路邊安全地點停靠，靜觀風雨發展情況後再作決定。
- (2) 雨天行車時視線變差，路面濕滑會降低其摩擦係數，因此需要較長之安全煞車距離。雨中開車請減速慢行，使用適當之雨刷速度並透過空調及風扇以維持前後擋風玻璃表面之清晰程度，除與前車保持較長之安全距離外，變換車道時更應特別注意周遭之人車。
- (3) 機車因體積小，雨中行車時其他車輛不易察覺，發生事故之風險大為提升；加上因車輪小，遭遇路面上濕滑的標線、人孔蓋、電車軌道、施工用之鐵板時均極易滑倒，應特別提防小心，不得已需要駛越上述設施時，應保持車身直立狀態並減速慢行跨越。
- (4) 機車行經特殊路面（如地磚、施工鐵板、標線、濕滑、碎石或不平整路面）前，應儘量減低車速、握緊把手保持車輛穩定直進，避免急加速、急減速、急拉離合器或進行轉彎動作，必要時可以雙腳輔助來防止車輛傾斜滑倒。
- (5) 雨中行車時，輪胎可能會出現脫離路面現象，讓車輛處於「在水上行駛或滑行」之狀態，稱為「水漂效應」，此時如稍微改變方向或強風吹襲，車輛就可能打滑。駕駛車輛遭遇水上滑行現象時，請逐漸減慢車速，握穩方向盤，切勿急踩煞車及轉動方向盤（把手）。
- (6) 輪胎胎紋深度不足或路面濕滑均會使車輛的輪胎不能良好地附著於路面而容易打滑，甚至發生交通事故。許多道路因為路面上的油污和灰塵尚未被沖走，在剛開始下雨時會出現特別滑的現象。因此行車遭遇濕滑路面時，建議駕駛人應減速慢行。



- (7) 駕駛人行經積雪路面時，車輪應依規定加裝雪鏈，並降低速度行車；遭遇結冰路面時更應「緩慢行進」。

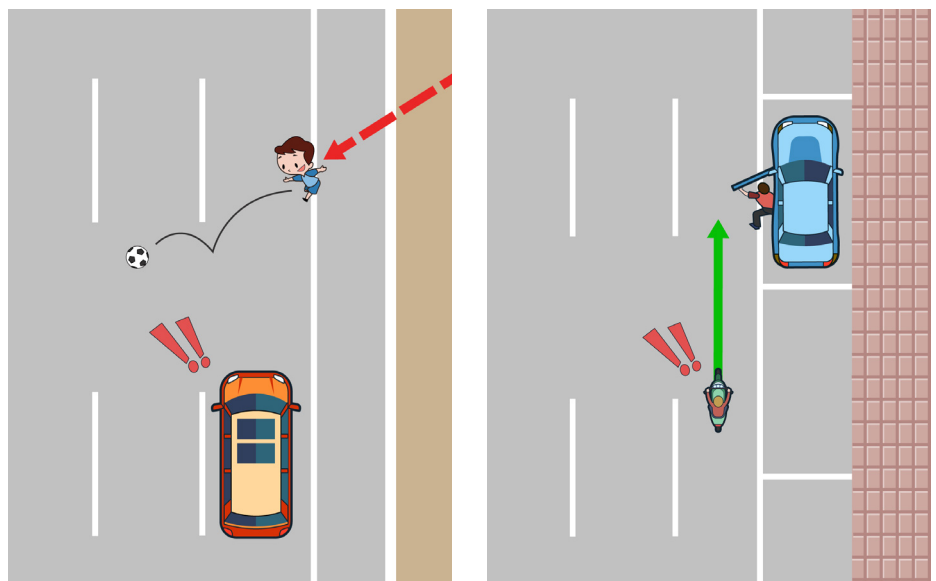
5.5 防禦駕駛 (Defensive driving)

- (1) 防禦駕駛是一種安全駕駛車輛的技能，是在無法控制周圍環境以及其他人行為的情形下，保障自身生命、時間及金錢的駕駛方式。
- (2) 防禦駕駛是一種駕駛知識、技能、警覺性及決斷力的綜合應用，不僅要隨時觀察周遭車輛的行跡與動向，同時要採取保護自己的反應措施，其最基本的精神就是在任何道路情況下，除了避免碰撞他人之外，也要避免被他人碰撞。
- (3) 防禦駕駛應用於事故之預防可簡單地分為如下三個步驟：
 - A. 預先發現危險：防禦駕駛就是在駕駛車輛時能多想想可能的潛在危險，以降低發生交通事故的風險。因此，駕駛車輛時要隨時提高警覺，注意周遭路況，並對觀察到之路況進行可能風險推演。
 - B. 思考相對應的防禦駕駛行為：駕駛人必須具備足夠的駕駛知識，才能對觀察到之路況所可能產生的風險，做出正確的判斷並回應適當的駕駛行為，而將事故傷害降到最低，甚至避免事故發生。
 - C. 適時反應：駕駛人必須具備足夠熟練的駕駛技巧，才能將適當的防禦駕駛動作操作得宜，以降低事故的發生機率。
- (4) 駕駛人駕駛車輛時，應隨時間、地點及遭遇之路況與情境，適時採取不同的防禦駕駛行為，以預防事故之發生。茲以下列時機所採取之防禦駕駛為例，提供作為延伸應用之參考：
 - A. 當發現路邊有球滾進道路時，預期將有小孩跑進道路撿球，此時應減速做好停車準備。

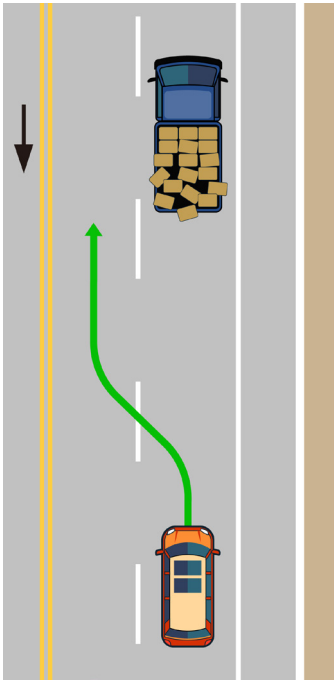
(左圖)

- B. 当前方車輛駛向路邊並停車時，預期將有駕駛人或乘客會開車門下車，此時行車通過該車輛時應保持足夠間隔，以避免被開啟之車門撞擊而肇事。

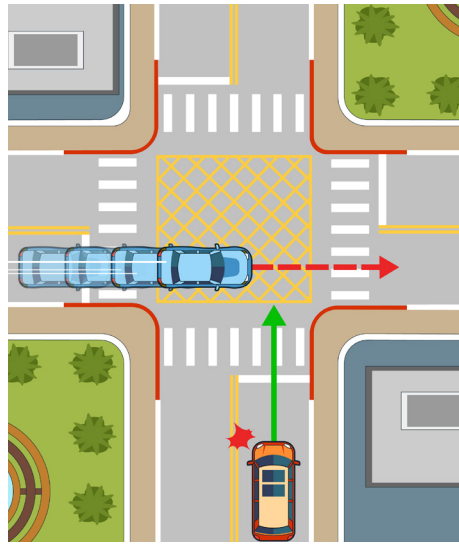
(右圖)



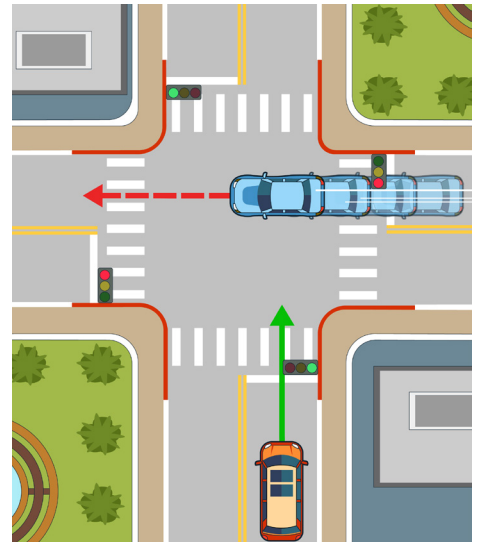
C. 發現前行貨車網綁貨物不夠牢靠，預期貨物有隨時掉落之危險時，應盡速變換車道並增加與該車的安全距離。



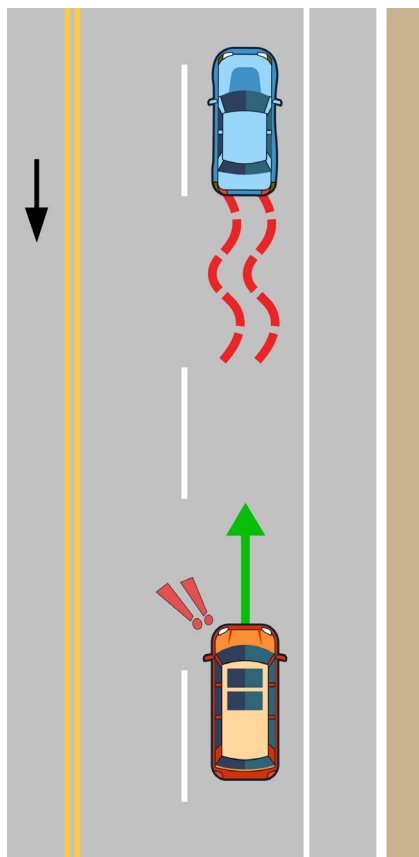
D. 行經巷口時，預期會有魯莽車輛急速衝出之危險，此時應立即放開油門、輕踩煞車，仔細觀察，做好隨時煞停之準備。



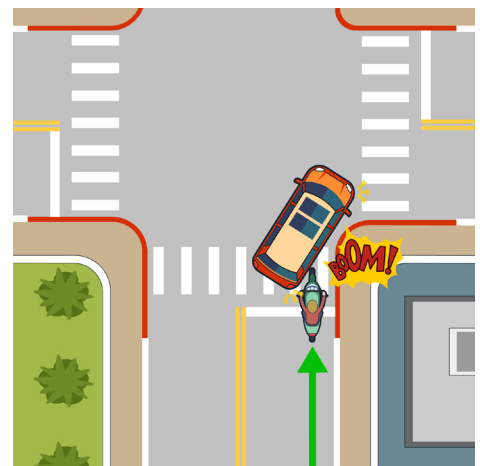
E. 行經號誌管制交岔路口，適逢綠燈啟動時，預期橫向道路可能會有闖紅燈之車輛仍強行通過，此時仍應放慢速度、觀察左右是否尚有違規車輛衝出，以免遭受波及肇事。



F. 發覺前車之行進軌跡搖擺不定，預期該車輛之駕駛人可能酒後開車、吸食藥物或疲勞駕駛，此時應遠離該車，以免被該車肇事所波及。



G. 駕駛汽車於交岔路口右轉時，預期右側可能出現直行之機車，因此需要提前打方向燈並轉入最右側車道且慢行，察看照後鏡外也應擺頭觀察後方狀況，做好準備以排除可能的風險。



5.6 駕駛人的責任與道德

駕駛人的責任

道路是眾人使用的公共空間，一人不守法，全民安全皆不保。道路上交通秩序的維持及交通安全的維護，除了需要完善的路權分派與法規規範外，更需要全民負責與守法的用路精神來加以實踐並落實。

- (1) 駕駛車輛上路前，務必透過練習熟稔操控車輛之技巧，學習道路交通相關法規並詳細閱讀車輛使用手冊，做好一個負責任之駕駛人應有的準備。
- (2) 「酒後絕對不開車，上路必定守規矩」，做一個負責守法的駕駛人，共同維護道路交通之秩序與安全。
- (3) 遵循指定車道行車，維護他人用路權利與行車安全；轉彎車不占用直行專用車道，直行車也不占用轉彎專用車道。
- (4) 路邊起駛、左（右）轉彎、變換車道及超車時應提前打方向燈告知周邊之車輛與行人，並擡頭察看以維護交通秩序與行車安全。
- (5) 駕駛車輛時應與前車保持適當之安全距離，不得以強燈照射、猛按喇叭或緊貼行駛逼迫前車。
- (6) 車輛行經號誌化交岔路口，應依行車管制號誌行車，不搶黃燈、不闖紅燈，更不要搶先左、右轉彎。
- (7) 駕駛車輛時請勿占用車道或併排停車，也不要再在交岔路口 10 公尺範圍內停車，以免妨礙視線造成危險。
- (8) 機車請勿在人行道或行人穿越道上行車，更不要占用人行道或騎樓任意停車。
- (9) 駕駛人駕駛車輛與他車發生碰撞時，應立即停車處理，如車主不在現場也應留下電話告知，以示負責。如有相關人員因此受傷，應立即撥打「110、119」電話報案，請求警察與救護人員前往協助處理與救助，不可棄之不顧，逕行離開。

駕駛道德

駕駛道德是駕駛者心中一道自我要求的戒律，超越法律所規範的準則，督促每位駕駛人做好其駕駛行為的無形力量。法律規範無法面面俱到，警察執法亦無法事事到位，出自全民內心的駕駛道德才是維護道路交通秩序與安全的守護神。

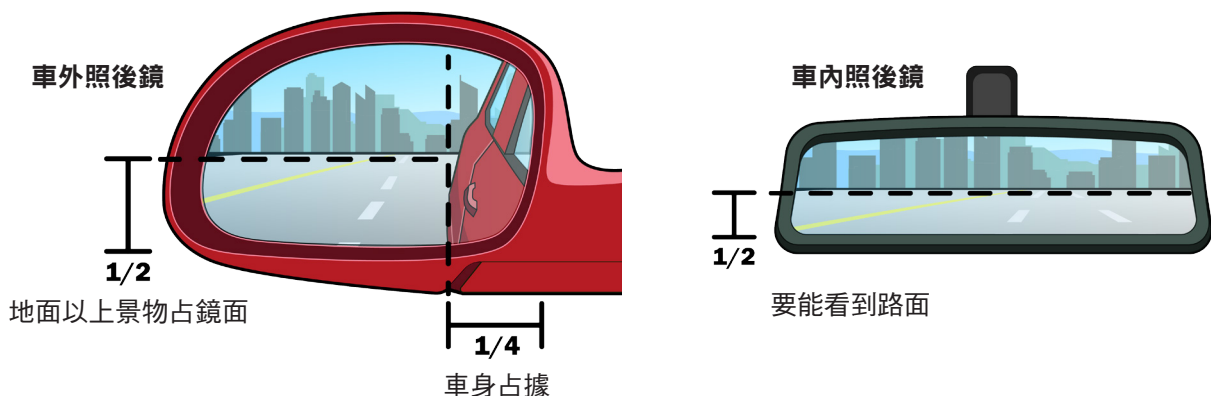
- (1) 駕駛車輛時，請隨時叮嚀自己「不要做危害他人安全與方便之行為」。許多交通事故的死傷多屬「伯仁雖非我殺，卻因我而死」之情況，道路上的「混亂」與「危險」都是駕駛人製造出來的，駕駛人千萬不要因「惡小」而為之，更不要因「善小」而不為。

- (2) 夜間行車時請注意是否開啟頭燈；行駛在燈光明亮之市區道路上，請不要使用遠光燈，以免對前車或對向來車造成眩光。
- (3) 車輛行經行人穿越道前遇有行人穿越時，請依規定停讓行人先行，遇有行動緩慢者更請耐心停讓等候。
- (4) 車輛行經交岔路口遇紅燈時，請依指定車道依序停車等候，切勿利用直行車道搶先停於「停等左轉車陣」之前方，以妨礙左轉車輛之行車安全與秩序。
- (5) 高速公路上慢速行駛之車輛，請不要占用內側車道行車；發現後方車輛不斷從右側超車時，請檢視己車是否有不當占用車道之行為。
- (6) 駕駛人於道路上行車，如發現有人發生交通事故需要協助時，應視情況停車了解其需要，給予必要之協助與救助。如發現道路中有足以威脅車輛行車安全之事物，也應立即撥打電話報案，請求相關單位前往處理並排除。

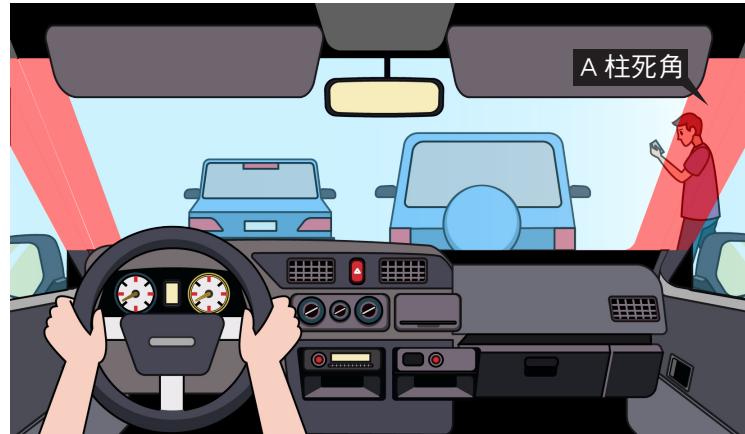
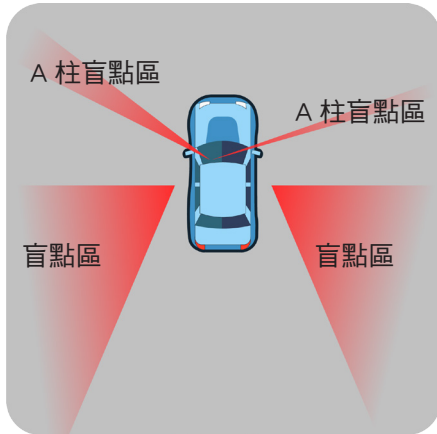
5.7 汽車安全駕駛特別注意事項

汽車車輛特性與行車安全

- (1) 汽車出廠前均已完成車體結構之安全審驗，因此不要對車體結構任意改變打造，也不要再在車內任意裝設各種器物（如掛勾、杯架、垃圾桶等），以避免車輛碰撞時對乘客產生二次的傷害。此外，也不要再在儀表板與中控台上方擺設物件，避免行車時視線受到阻擋而發生危險。
- (2) 汽車之車內照後鏡較寬且為平面鏡，是掌握車後資訊及正確判斷行車間距之利器；車外之照後鏡為凸面鏡，能捕捉較大視野之事物，但因成像扭曲較難正確判斷物體之距離。為能充分捕捉車輛兩側及後方之事物，車內的照後鏡建議調整至照後鏡的水平下方 $1/2$ 要能看到路面，車外照後鏡建議調整至地面以上景物占鏡面一半且「車身占據 $1/4$ 」為佳。



- (3) 汽車因車體結構關係，自然產生之視野死角為行車安全之最大挑戰（例如車輛本身的 A 柱、B 柱及 C 柱），駕駛人應充分了解所駕駛車輛之視野死角，並落實做好因應之安全防禦動作，以確保行車安全。



- (4) 駕駛車輛上路前，應調整正確之駕駛姿勢以確保駕駛人操控車輛的靈敏度，並降低發生事故時受傷的嚴重性。駕駛人調整駕駛姿勢應遵守以下之原則：

- 上車後應先調整椅座與方向盤的距離：使雙手可以輕鬆放在方向盤上，並能保持手臂輕微彎曲。
- 微調椅背的角度：使背部及臀部緊貼座椅靠背。
- 座椅的高度：確認視線可以清楚看到車前狀況。
- 頭枕高度：頭枕應調至與頭部同高，並調整適當之角度，以提供對頭部的支撐，避免因頭頸甩動過度而受傷之危險。
- 方向盤高度：確認可以看清楚儀表板上之資訊。



車輛檢查、保養與維修

- 汽車擁有一套複雜的動力系統，駕駛人使用汽車前應仔細閱讀車輛使用手冊，熟悉車輛的基本結構與功能，了解日常之車輛檢查、保養與維修，方能保障行車之安全。
- 日常使用汽車最需要檢查之項目為「五油、三水」，五油包括引擎機油、變速箱油、煞車油、動力方向機油（已使用電子轉向的車輛則無需檢查）及燃油（手排車尚需檢查離合器油），而三水則包括水箱水、電瓶水及雨刷水。
- 煞車、輪胎及車燈是維持車輛正常運轉及安全行車的關鍵零件，行車前請務必詳細加以檢查，以確保其正常運作。
- 請依車廠之建議定期執行汽車保養工作並更換耗損之零件；隨時注意儀表板上出現之車況信息，一旦出現異常狀況應立即停靠路邊安全處所進行檢查，並做必要的處置。

汽車行駛特性與安全

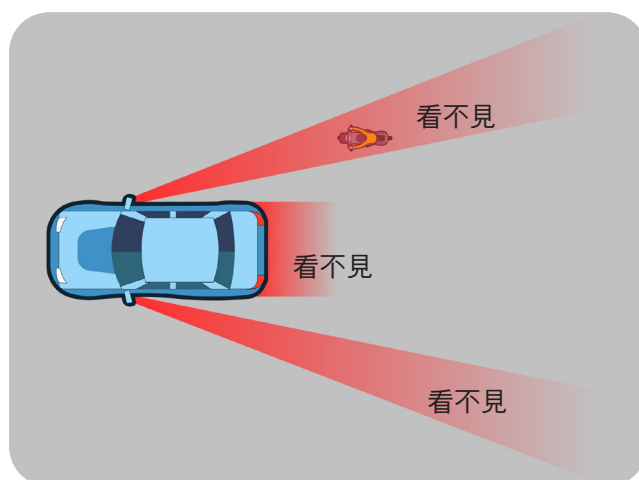
(1) 汽車駕駛為一資訊處理之過程，駕駛人之視野死角為行車之最大危機。駕駛人應隨時借助車內及車外之照後鏡及擺頭回視以掌握車輛周遭之事物，以確保行車安全。

(右圖)

(2) 超速行車容易因措手不及而發生事故，且發生事故時亦會帶來較為嚴重之傷亡，駕駛車輛請依速限行車以確保交通安全。

(3) 每次變換車道都會帶來車輛碰撞的危機，駕駛車輛請儘量避免不必要的變換車道行為，以降低發生事故的風險。

(4) 急加速、急減速不但會傷害汽車引擎，也容易造成自己或他人因反應不及而發生交通事故。駕駛車輛請保持平靜心情、保持穩定的車速伴隨車流前進，隨時注意前方車輛的動作及環境的變化，預先做好因應突發事件的準備。



車門開啟注意事項

我國因汽、機車混合使用道路，且路邊多數開放停車，汽車駕駛人及乘客開啟車門上、下車肇事之交通事故層出不窮。因此，小客車乘客請務必依規定利用右側車門上、下車，但在單行道准許左側停車者，應由左側開啟或關閉車門。開啟車門上、下車時，請務必轉頭仔細偵察後方有無行人或其他車輛，並讓其先行，確認安全無虞後再開門上、下車。駕駛人下車時，請遵循下列五個步驟安全開關車門：

步驟 1：看照後鏡（車內之中間照後鏡、左側之照後鏡）

步驟 2：轉身向後看

步驟 3：確認安全無人車

步驟 4：反手開車門至適當縫隙

步驟 5：確認安全後儘速下車並關車門



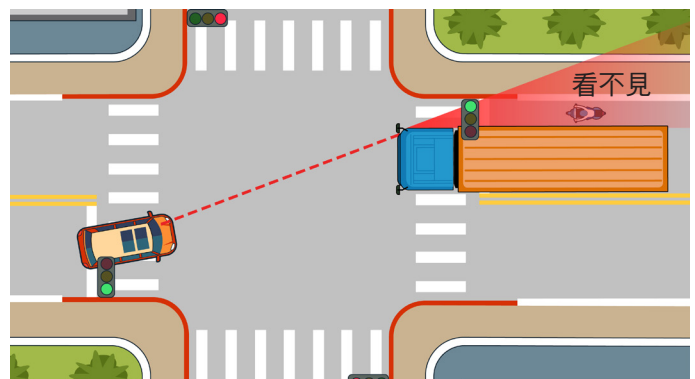
與其他車輛或行人共用道路注意事項

- (1) 駕駛車輛於交岔路口右轉時，應提前換入最外側車道並打右邊方向燈，減速慢行並注意禮讓右側直行或右轉之機車，以避免碰撞肇事。
- (2) 超越前方車輛時，請從左方車道進行超越；請勿占用最內側車道慢速行車，以免影響他車之行進及車流之順暢運作。
- (3) 駕駛車輛行經行人穿越道時，應減速慢行並禮讓穿越道路的行人先行。
- (4) 駕駛車輛時應與同向行駛之車輛或行人保持足夠之間隔(0.5公尺以上)，經過人車繁忙之路段或路口時應減速慢行，隨時注意可能出現於視野死角之人車。
- (5) 直行車輛行駛左轉專用道除了會影響左轉車輛之通行外，也會讓對向車輛誤判其行向而發生交通事故。因此，直行車輛請勿行駛專用左轉車道。

5.8 機車安全駕駛特別注意事項

機車構造與使用特性之事故風險

- (1) 兩輪設計、後輪驅動、穩定度差
 - A. 對側向來力極為敏感、緊急煞車極易滑倒。
 - B. 後載乘客較難平衡操作，會提升行車危險性。
 - C. 普通重型機車之後座乘客建議一手(非慣用手)環抱騎乘者腰間，一手(慣用手)抓住後座握把。當車速較快或大型重型機車行駛於快速公路時，則建議後座乘客雙手環抱駕駛人，在轉彎或急煞時較不易被甩出。
- (2) 車體輕小，不易被察覺
 - A. 身影易被週遭物體擋住，落入他車視野死角。
 - B. 他車較不容易注意與察覺(無聲電動機車尤為明顯)。
 - C. 碰撞易倒、強風影響操控。

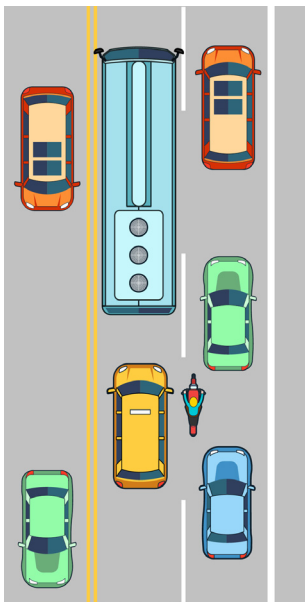
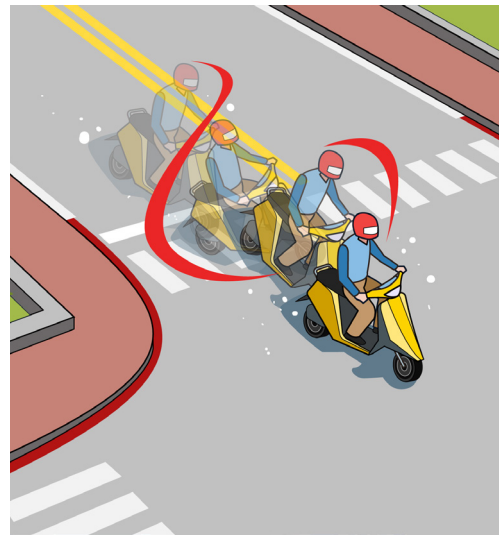


(3) 車輪窄小、對路面品質敏感

- A. 路面凹凸不平時，容易造成失控滑倒。
- B. 路面略有砂石、油漬或濕滑，極易失控滑倒。
- C. 路面摩擦係數較低時（如地面標線、人孔蓋），容易滑倒。（右圖）

(4) 缺乏堅硬外殼，乘員極為容易受傷

- A. 面對強風、暴雨襲擊時，視線不佳且操控不易。
- B. 遭遇撞擊或滑倒時，乘員常遭兩次以上撞擊。
- C. 車體無法保護乘員、一旦發生事故，傷亡均極為嚴重。



(5) 混合車流、多無專用車道

- A. 與汽車共用車道、穿梭行進於車陣間之縫隙，極易擦撞他車。（左圖）
- B. 行駛右側車道，容易受到進出路邊停車及右轉車輛的威脅。
- C. 左轉或變換車道時，與同向直行車輛之衝突嚴重。

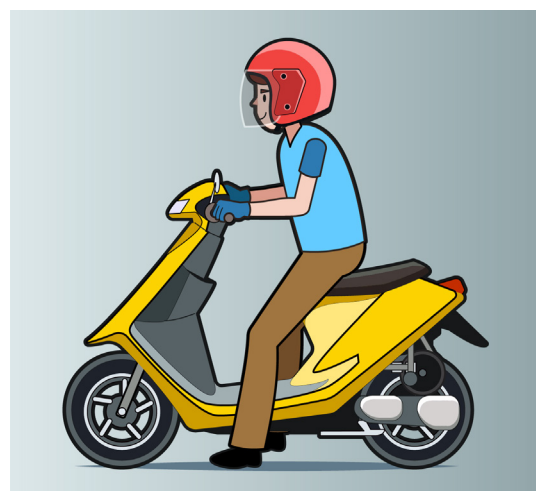
(6) 車體輕巧靈活，啟動加速迅速

- A. 啟動迅速、加速極快，容易搶快超速，發生危險。
- B. 車體輕巧且轉彎加速靈活，容易鑽行於車陣中，產生擦撞的風險。

機車騎乘技巧與操控

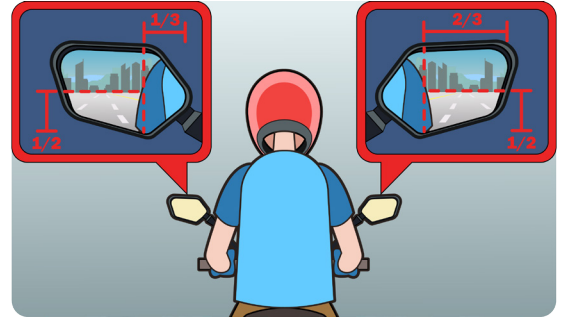
(1) 駕駛機車之服裝與護具

- A. 穿著顏色鮮明之服裝且正確佩戴符合國家安全標準之安全帽。
- B. 使用防護風鏡以防止眼睛遭受強風吹襲及砂粒蚊蟲進入眼睛。
- C. 若需戴手套時，應使用具強摩擦力材質且能讓手掌與手指靈活動作之手套。
- D. 穿著有後跟且能完整包覆腳部之運動鞋或皮鞋，避免穿著拖鞋或涼鞋駕車。



(2) 機車之基本安全駕駛技巧

A. 照後鏡是機車駕駛者後視左右兩側路況的重要設備，行車前請確認照後鏡是否調整至「地面以上景物占鏡面一半、騎士身體以外景物占鏡面 2/3」，以發揮其監控周遭路況之功能。



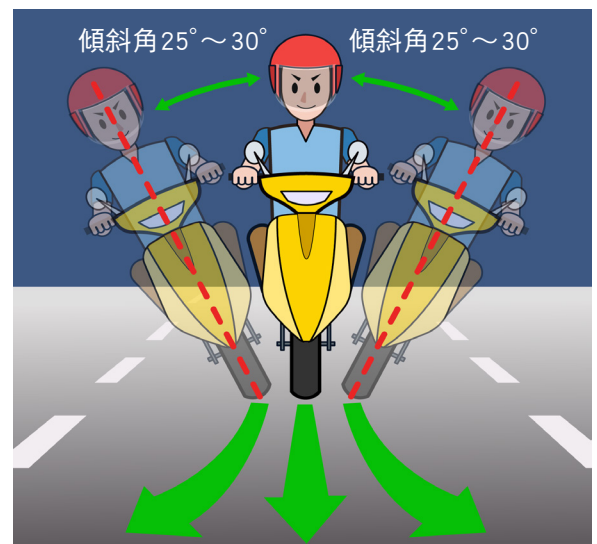
B. 機車因缺乏安全防護設施，不適搭載年小幼童，也嚴禁附載側坐乘客。建議普通重型機車之後座

乘客一手（非慣用手）環抱騎乘者腰間，一手（慣用手）抓住後座握把，避免雙手抓握後座握把導致的重心偏移及突然煞車時身體推擠駕駛人，使前座能夠更為輕鬆的騎乘，同時也讓後座乘客避免因突然加速、減速，導致重心不穩而摔落。當車速較快或大型重型機車行駛於快速公路時，則建議後座乘客以雙手環抱駕駛人，讓乘客身體的傾斜與駕駛人同步，以避免影響其操控車輛。

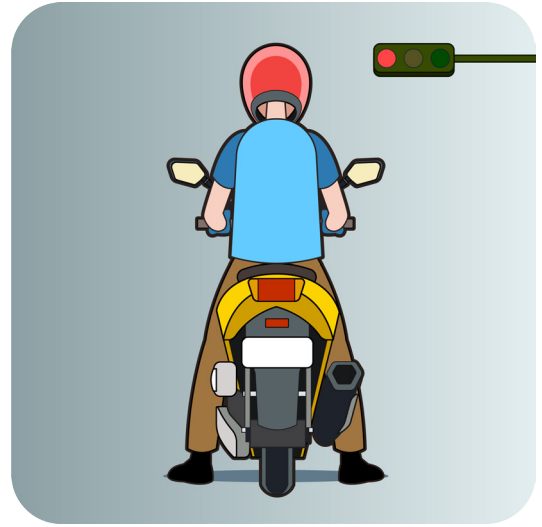
C. 完整的煞車操作包括同時使用前輪、後輪及引擎煞車。在相同條件下，前輪的煞車效果優於後輪煞車，主要因為煞車時重心移向前輪，前輪的荷重變大，其所能承受的煞車力也隨之變大。

路況	前輪煞車	後輪煞車
上坡	輔助	主要
下坡	主要	輔助
雙人騎乘	平均使用	平均使用
乾燥柏油路面	主要	輔助
濕滑路面	搭配引擎煞車（輔助）	搭配引擎煞車（主要）

D. 機車行經彎道或轉彎時，駕駛人會為維持其較高之行車速率，透過車身及自己身體的傾斜以克服離心力。一般道路之安全傾斜角為 25 度至 30 度，機車以超過安全傾斜之角度行車會大幅增加滑倒或衝入對向車道之危險。



- E. 駕駛機車行經彎道時，**①**應於進入彎道前之直線路段，充分使用前、後煞車進行減速到安全可控制的速度，確認轉彎半徑以決定轉彎中之車速；**②**採用人車一體傾斜之姿勢，轉彎過程中穩定車身，維持安全、穩定之速度過彎，切記勿盲彎超車；**③**出彎確認安全後，先扶正車體再加速繼續前進。
- F. 機車短暫停車、車速非常慢或走走停停時，請利用雙腳作為輔助以降低機車傾倒之危險。



(3) 機車騎乘姿勢

騎車姿勢會影響騎車舒適度與行車安全，千萬不可以大意，為了保障行車安全，騎乘機車時必須注意以下要訣：

- A. 眼睛除須注視前方，廣為收集前方訊息之外，變換車道或方向時應適時檢視照後鏡注意後方狀況。
- B. 肩膀與背部保持自然輕鬆之狀態。
- C. 手肘稍微彎曲，靠向身體內側。
- D. 手掌輕握把手中央部位。
- E. 大腿輕貼座墊，腳掌平放於踏板上，腳尖朝前稍向內靠。
- F. 騎乘速克達式機車時，膝蓋與前方置物箱保持約 10 公分之距離；騎乘打檔式機車時，用膝蓋輕夾油箱位置，以避免行進中腿部碰撞他物而受傷。



機車常見交通事故型態及防禦技巧

(1) 機車行經交岔路口應有之事故預防動作

- A. 行經路口應放開油門、減速慢行，做好煞車準備。
- B. 依規劃行車方向，於 30 公尺前變換至指定的行車車道。
- C. 落實執行「我看得見你，你看得見我」之路況搜尋動作。
 - 檢視各行向「來車」及「受阻視線之可能來車」。
 - 注意且提防隨時可能突然闖出之違規車輛及行人。
 - 依交通規則及路權優先循序前進，不搶黃燈，不闖紅燈。
 - 注意交岔路口上轉彎之車輛，避免落入視野死角而遭撞擊。
 - 不占用網狀區，不在路口轉角違規停留以免妨礙他車視線，也避免與其他車輛發生衝突。
- D. 遵守交通規則是預防交岔路口事故的最根本對策。

(2) 機車於交岔路口左轉時經常發生之交通事故型態

交通事故型態	事故肇因與預防建議
1. 機車未依規定採用「兩段式」左轉，由外側車道逕行左轉，而遭同向內側車道之直行車輛側撞。	(一) 肇事原因分析 1. 左轉未依號誌管制行車 2. 左轉未依規定讓車 3. 未注意合法人車之通行 (二) 預防之建議 1. 遵守交通規則是最佳對策 2. 行經交岔路口，減速慢行 3. 做好「你我彼此看清楚」 4. 無法確認路權時禮讓為先
2. 左轉機車未讓對向直行車輛先行，而遭對向直行車輛攔腰側撞。	
3. 紅燈已亮起仍強行左轉之機車，遭橫向綠燈啟動後立即起步之車輛撞擊。	
4. 機車左轉後，行經行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過而肇事。	
5. 機車合法左轉時，遭遇其他違規車輛或行人撞擊而肇事。	預防建議：即使合法行車，仍應注意週遭可能出現之違規車輛與行人。

(3) 機車於交岔路口直行時經常發生之交通事故型態

交通事故型態	事故肇因與預防建議
1. 機車闖紅燈或於綠燈啟動前提前起步，撞擊橫向仍在穿越路口之人車。	(一) 肇事原因分析 1. 穿越路口未依號誌管制行車 2. 穿越無號誌或閃光號誌路口未減速慢行。 (二) 預防之建議 1. 遵守交通規則是最佳對策 2. 行經交岔路口，減速慢行 3. 做好「你我彼此看清楚」 4. 無法確認路權時禮讓為先
2. 機車行經無號誌或閃光號誌路口，未減速慢行，撞擊橫向穿越交岔路口之人車肇事。	
3. 機車直行穿越交岔路口時，遭對向搶先左轉之車輛撞擊而肇事。	
4. 機車直行穿越交岔路口時，遭同向右轉之車輛撞擊而肇事。	
5. 機車直行穿越交岔路口時，遭橫向違規車輛撞擊而肇事。	

(4) 機車於交岔路口右轉時經常發生之交通事故型態

交通事故型態	事故肇因與預防建議
1. 機車於綠燈右轉時，行經行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過而肇事。	(一) 肇事原因分析 1. 右轉未依號誌管制行車、未依規定讓車 2. 轉彎陷入內輪差之視野死角 3. 機車未於最外側之車道右轉 4. 遭他車違反號誌管制而肇事 (二) 預防之建議 1. 遵守交通規則是最佳對策 2. 行經交岔路口，減速慢行 3. 做好「你我彼此看清楚」 4. 無法確認路權時禮讓為先
2. 機車於綠燈右轉時，未禮讓對向左轉匯入同一車道之車輛而撞及肇事。	
3. 機車於交岔路口違規紅燈右轉，撞擊橫向行進中之人車肇事。	
4. 機車於交岔路口上，由內側車道直接右轉，撞擊外側車道之人車肇事。	
5. 機車於交岔路口右轉時，遭同向內側車道直接右轉之車輛撞擊而肇事。	

(5) 機車行駛於路段中經常發生之交通事故型態

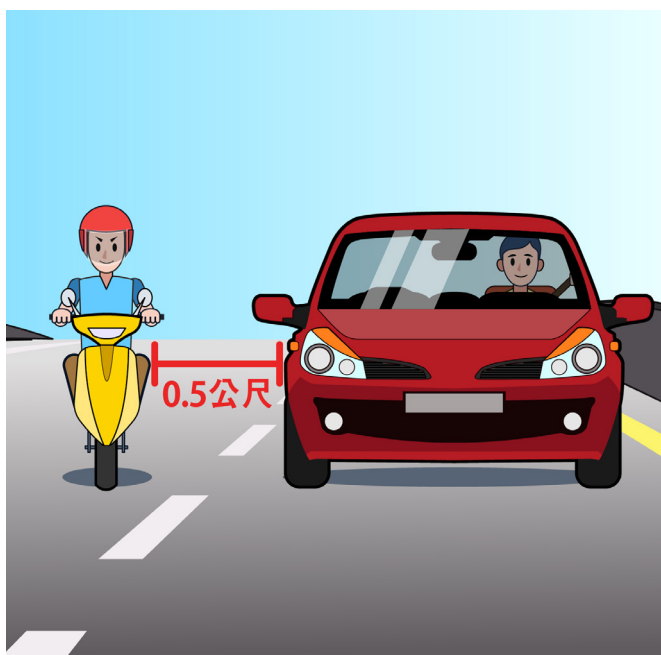
交通事故型態	事故肇因與預防建議
1. 撞擊路樹、電桿、橋墩，跌落圳溝等	(一) 肇事原因分析 1. 未依號誌標誌管制行車 2. 不依行車規定讓車 3. 超速、酒駕 4. 道路環境之安全威脅 (二) 預防之建議 1. 遵守交通規則是最佳對策 2. 路側暗藏風險，減速慢行 3. 做好「你我彼此看清楚」 4. 無法確認路權時禮讓為先
2. 超速、酒駕行駛，於彎道滑入對向車道	
3. 路邊起駛時，撞擊外車道行駛車輛	
4. 違規左轉或迴車，撞擊對 / 同向來車肇事	
5. 跨越雙黃線超車、逆向行車肇事	
6. 轉彎、變換車道不當導致交通事故	
7. 遇閃光號誌不減速、不遵守號誌管制	
8. 遭停放路邊車輛開啟車門撞擊肇事	
9. 被路邊小巷道突然闖出之車輛撞擊肇事	
10. 遭違規占用車道車輛逼迫變換車道而肇事	

機車之維護、檢查與保養

- (1) 行車前自主檢查及定期保養是維護機車正常運轉且防止肇事之重要工作。
- 汽油或電池：確認油箱之油量或電池之電力，以至少足夠 1 天以上使用為原則。
 - 引擎：發動時是否有無異狀、異音。
 - 燈類：是否明亮、有無髒污、燈殼有無破損及功能是否正常。
 - 機油：四行程機車請檢查機油存量是否維持在上下限間、黏度及汙穢程度；發動前檢查機油油量及油質，發動後檢查是否漏油。
 - 煞車：檢查煞車拉桿游隙是否為 10-20mm(以使用手冊為準)，注意煞車纜線是否磨損或斷裂，潤滑性是否足夠、煞車功能是否良好、煞車油是否足夠。
 - 輪胎：檢查輪胎胎紋深度及磨損程度、是否有外傷、有無附著異物；輪圈是否變形、胎壓是否適當、外表是否龜裂、損傷或磨損。
 - 鏈條：換檔機車請檢查鏈條上下游隙 (10-20mm) 是否符合要求 (依各廠牌保養使用手冊為準)，鏈條如太汙穢則需擦拭，如過於乾澀則必須全鏈上油。
- (2) 為維護空氣品質，燃油機車請依規定定期接受環保署之排氣檢查，不符合規定者應立即送修或調校維護。

與其他車輛或行人共用道路注意事項

- (1) 騎乘機車請行駛機慢車道、機車專用道、機車優先道或非禁行機車車道，並與左右相鄰之行進中車輛保持 0.5 公尺以上之間隔、與停放路邊車輛保持 1.0 公尺以上之間隔，且不要任意變換車道以降低與他車碰撞的危險，需要變換車道時請務必環顧前後左右之車輛動態。

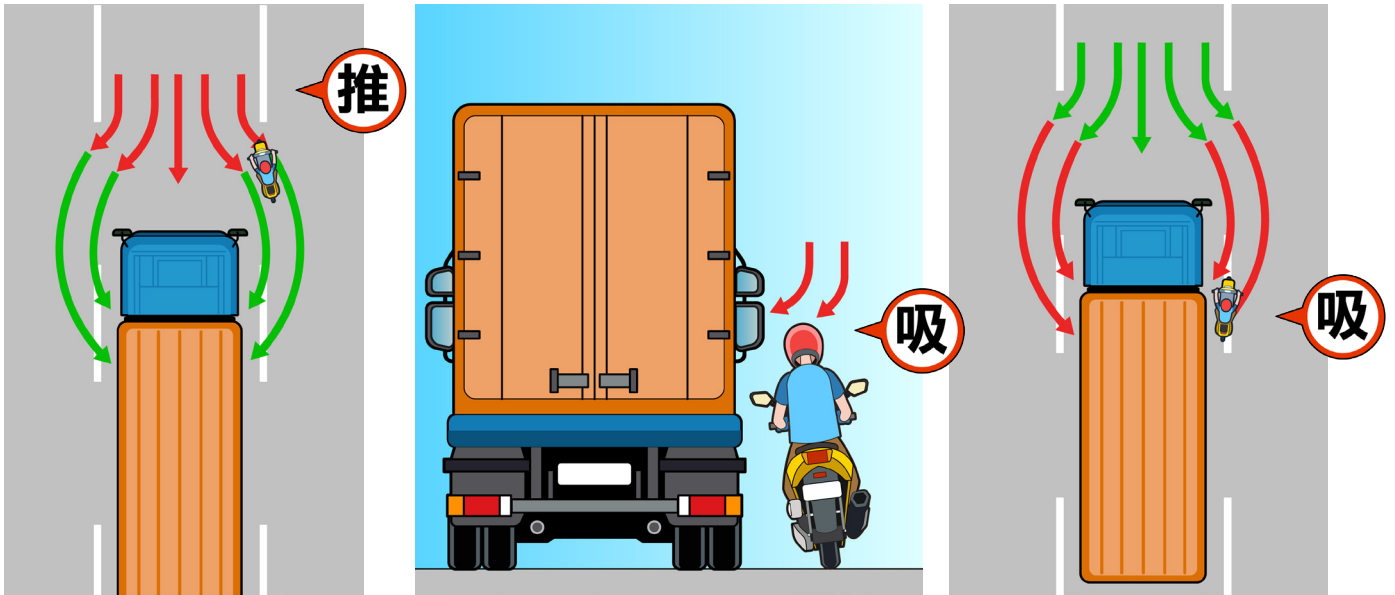


- (2) 騎乘機車應隨時與前車保持足夠之安全距離，以便在危險情境突然出現時，能有足夠之時間反應並安全地將機車煞停下來。

行車速率 (公里 / 小時)	反應距離 (公尺)	前後輪煞車並用之 煞車距離 (公尺)	安全距離 (公尺)
30	13.3	4.7	18.0
40	17.8	8.4	26.2
50	22.2	13.1	35.3
60	26.7	18.9	45.6

註：反應時間為 1.6 秒鐘，摩擦係數 $\mu=0.75$

(3) 騎乘機車應盡量避免行駛於大型車旁，以防止受到大型車輛行駛時所產生的氣流捲入，避免落入內輪差或視野死角而發生事故。



(4) 機車行經行人穿越道，遇行人穿越時，應停讓行人先行。



(5) 機車請按規定在合法之場地停車；機車允許停車於人行道上時，請熄火推動機車上、下人行道，且不要在人行道上騎車。

