

2022 年【全國科學探究競賽-這樣教我就懂】

大專/社會組 科學文章表單

文章題目：台灣交通很糟糕?3E 又是什麼?淺談交通知識

文章內容：

隨著科技的進步，路上的科技執法也越來越多，但是台灣的交通事故率卻沒有下降，小編我今天整理了這幾項觀點來淺談 3E 與台灣的交通事故。

交通管理 3E 分別是 1.Engineer 工程 2.Education 教育 3.Enforcement 執法

1. **Engineer 工程**，首先第一項工程是道路設計、交通建設與道路環境，也是 3E 中最重要的一條道路的標線與號誌最能影響駕駛人的判別，也影響交通的流暢性，像是路口的設計應該要有的偏心式左轉道不普及，使得直行車輛到路口時都必須繞開等待左轉的車輛、白牌機車獨有的待轉區，甚至有些圓環設計增加十字路口與紅綠燈，這些都是造成台灣交通較為混亂的主因。而台灣除了都會區其他郊區或城鎮大眾交通工具比例較少，民眾搭乘的意願不高，這也使得家家戶戶都會有台汽機車。

2. **Education 教育**，汽機車被視為一種工具，必須要有證照才能使用，所以我們才要考駕照，這部分不只牽扯了交通知識，也牽扯了駕駛道德，比如交通部推廣的機車靠右真安全使得台灣機車駕駛養成靠右騎車，進而讓台灣駕駛人養成汽車靠左機車靠右的觀念，從而誕生出機慢車道、禁行機車等特殊的標線號誌，又或著駕駛人不禮讓行人，不僅凸顯出駕駛人缺乏道駕觀念，也讓行人要過馬路時都必須小心翼翼。而在台灣最常見的「酒駕」，也是忽略了駕駛道德，從而衍生出的道路禍源。

3. **Enforcement 執法**，最後一項執法，如果有一個良好的道路設計環境跟良好的駕駛人，為何還要有執法呢?可惜人也是會犯錯的，當駕駛人違規也是要有代價的，在台灣執法可以說是 3E 裡做得最好的，但這裡的好只是比另外兩 E 好而不是做得好，像是台灣普遍的測速照相又或著區間測速可以說遍地開花，但這樣真的好嗎?這裡小編我帶入另一個話題，『自由車流速度，這是個公認訂定速限的一個方式，在路上幾乎沒車、或車流量很低的時候，駕駛人依據道路線型、環境、光線等條件，覺得最舒適與理想的行車速度，而該路段的速度上限，也習慣以這數據的第 85 分位 (即 85% 駕駛人都能接受) 訂定』。但如果今天這條路上訂了低於標準值 10~30km/h 的速度又有測速照相甚至是區間測速，其實會讓人變向認為這是惡意執法。

4. **結論:**今天小編我帶入的議題與知識都是冰山一角，好的交通 3E 不僅能減少車禍與塞車，也能有一個好的國際觀感，但畢竟台灣的狀況比起其他國家更為特殊，因為地狹人稠，有著全世界機車密度之冠的稱號，更有著台灣奇景例如機車瀑布，代轉大富翁等。道路設計的規劃、重視駕照發行制度與駕駛人心態，都是需要調整的，而交通 3E 裡的每件事情都是環環相扣，要改變並非一朝一夕，謝謝觀看。

參考資料

台灣機車路權促進會 <https://www.facebook.com/groups/473549433002290>
理觀點 Wake up with Leo. <https://www.facebook.com/LeoTTwn>
火花羅 <https://www.youtube.com/user/rso3naable>
城市 City 學 <https://city.gvm.com.tw/article/72504>

註：

1. 沒按照本競賽官網提供「表單」格式投稿，不予錄取。
2. 建議格式如下
 - 中文字型：微軟正黑體；英文、阿拉伯數字字型：Times New Roman
 - 字體：12pt 為原則，若有需要，圖、表及附錄內的文字、數字得略小於 12pt，不得低於 10pt
 - 字體行距，以固定行高 20 點為原則