

聯合國與道路安全

●許凱創／國立交通大學交通運輸研究所碩士

●廖威能／國立臺灣師範大學化學研究所碩士

2005年10月26日聯合國大會通過「加強全球道路安全」(Improving global road safety)決議¹，授權世界衛生組織(WHO)作為聯合國體系內促進道路安全的協調機構，並與聯合國各區域委員會密切合作，共同加強落實全球的道路安全。同時，要求所有會員國根據《世界預防道路交通傷害報告》(World Report on Road Traffic Injury Prevention)作為落實道路交通安全的工作架構，並按照其中所列舉的建議，降低五項容易導致交通事故的風險²。最後，接受歐洲經濟委員會(Economic Commission for Europe)提議，並於2007年4月23日至29日舉辦第一屆「聯合國全球道路安全週」(UN Global Road Safety Week)，呼籲各會員國擴大對預防道路安全傷害的關注程度。

壹、道路交通之影響層面甚廣³

一、造成人身傷害或死亡

全球每一年有約一百三十萬人死於道路交通事故，平均每一天有三千多人死亡，其中超過半數不是汽車駕乘人員。但是，有兩千萬至五千萬人因為被碰撞受到非致命傷害；根據相關調查，這些交通意外傷害是造成全球殘疾的一項重要因素。其中，低收入與中等收入國家占全球的90%道路交通死亡事故，而這些國家註冊車輛不到全世界註冊車輛總數的一半。因此，道路交通傷害預計將成為全球第五大死因，估計每年將造成約兩百四十萬人的死亡，其中造成此狀況的部分原因是，交通機動性程度迅速提高，而此時道路安全戰略和土地使用規劃卻沒有相應的改進措施。

二、導致個人與國家經濟負擔

根據統計，道路交通事故造成的經濟後果，估計約占世界各國國民生產總值的1%至3%間，總計達五千多億美元。減少道路傷亡人數和死亡率將能減少痛苦，促進人口增長，並有助於使資源能從事更有效利用的活動。交通事故不僅會造成個人或事故雙方的傷害支出，甚至於後續的賠償或醫療費用等，導致個人蒙受經濟負擔，並且可能減損人員的工作能力與社會經濟產值。

三、氣體排放對人類健康及環境有害

機動性的提高除了導致道路交通傷害外，還會對人類健康和全球環境造成其它不利後果。有證據顯示，世界許多地區受到氣候變遷影響，而全球溫室氣體排放量的14%來自於嚴重依賴石油的道路運輸。溫室氣體的排放污染了空氣，進而影響呼吸系統，直接影響人體健康。依賴交通工具減少了體力活動，這也對健康產生了不利影響。

世界各國決策者正考慮如何減少溫室氣體排放量及其對全球氣候變化的影響。因此，在道路安全行動十年期間將展開相關活動，促進採取措施，改進永續的交通系統，進而減緩氣候變化的影響。例如：通過推動使用安全、更潔淨的公共交通、促進積極運動等措施，減少機動車輛的使用，減少溫室氣體排放量，同時有助於增進健康，減少道路交通傷害人數等。

貳、世界衛生組織等提出之相關建議

一、世界預防道路交通傷害報告

《世界預防道路交通傷害報告》於2004年由世界衛生組織（WHO）及世界銀行（WB）共同發表，提及道路交通傷害是一個重要但又容易被忽視的公共衛生問題，必須共同努力展開持續有效的預防工作。

該報告的提出有三項重要目的：⁴

1. 使各級政府、產業界、國際機構和非政府組織對此一問題有更深刻的認識與承諾，並做出明智的決策，讓那些已被證明是科學而且有效的預防道路交通傷害的策略得以實施。
2. 改變相關部門對道路交通傷害的認識，制定有效的預防措施。
3. 建立有效的合作夥伴關係與健全相應的組織機構，形成更安全的道路交通體系。

交通事故除了每年會造成全球人口大量死傷，而且，85%的死亡及90%的失能調整生命年（交通事故引發之生命損失指標，簡稱DALYs）發生於中低收入國家。該報告引用美國哈佛大學相關研究報告的資料指出，在2000到2020年間，中低收入國家交通事故死亡人數會大幅增加，如果不採取適當措施，到2020年道路交通傷害預計將成為全球疾病與傷害負擔主要原因的第三名，明確指出交通事故是嚴重的公共衛生問題。

此外，因交通事故造成的傷亡亦造成國家社會龐大的經濟損失，據該報告引用運輸研究單位的估計，道路交通傷害的經濟損失在低收入國家約占國民生產總值的1%，在中等收入國家為1.5%，在高收入國家為2%。每一年全球道路交通傷害的損失估計為五千一百八十億美元，其中，中低收入國家每年損失約為六百五十億美元，比其所接受的發

展援助資金還要多。

《世界預防道路交通傷害報告》提出六項重要的行動建議，解決道路交通傷害的問題，包括⁵：

1. 各國政府中確定指導道路交通安全工作的領導機構：透過建立專責機構，制定政策、調動資源，以及協調運輸、衛生、教育及警察等部門的工作，並提供足額資金投入道路安全工作。
2. 評估各國道路交通傷害問題、政策和溝通的設置，以及預防道路交通傷害的能力：透過各單位調查各項資料，如駕駛平均速度、安全帶使用率、安全帽使用率等，瞭解交通安全問題所在，並在有關單位間分享這些資訊。
3. 規劃全國道路安全策略與行動計畫：策略應涉及公私部門、非政府組織、媒體及大眾。一旦擬定了道路安全戰略，就要制定整體行動計畫，確定相應的工作時間表和具體資源分配。
4. 調撥財政和人力資源，解決道路交通傷害問題：有針對性地投入財政和人力資源可以顯著減少道路交通傷害和死亡的發生，並且借鏡其他國家採取不同干預措施的經驗，幫助政府對具體措施進行成本效益分析，進而選擇節省財政及人力的最佳措施。為完成這些目標，應確保其資金收入來源，如燃料稅、停車費及違規罰款等資金收入，以及開發訓練有素、經驗豐富的人力資源，包括統計分析、道路設計、急救治療、都市規劃、政策規劃、交通規劃與衛生規劃等領域。
5. 採取具體措施預防道路交通事故的發生，最大限度降低傷害及其後果，並評估這些措施的效果：採取的行動必須建立在可靠的證據，及對道路交通傷害的分析基礎上，並經過當地的試運行。
6. 支持國家交通事故反應能力建設和國際合作：2004年世界衛生日的主題確定為道路安全，是WHO採取的重要對策。2004年4月14日召開的聯合國大會為推動道路安全重要里程碑，且將持續定期召開國家政府部長級會議，制定和簽署全球道路安全行動計畫或憲章，與「千禧年發展目標」等其他全球倡議保持一致的步調。

二、聯合國大會第58/289號決議⁶

2004年4月，聯合國大會通過了題為《加強全球道路安全》的第58/289號決議，承認聯合國體系應支援各國全力解決全球道路安全危機。決議邀請衛生組織與各區域委員會密切合作，擔任聯合國體系道路安全問題的協調機構。決議還強調考慮到發展中國家的實際需要，進一步加強國際合作，處理道路安全問題。

三、世界衛生大會第57.10號決議⁷

2004年5月，世界衛生大會（WHA）通過WHA 57.10號決議，接受聯合國大會關於衛生組織擔任道路安全問題協調機構的邀請。這項關於道路安全和衛生問題的決議還呼籲會員國把道路安全作為公共健康問題加以優先重視，並採取步驟執行在減少道路交通傷害事故方面行之有效的措施。

四、聯合國大會第60/5號決議：全球道路安全週⁸

2005年10月，聯合國大會通過了第60/5號決議，進一步呼籲會員國加大對預防道路交通事故傷害的關注力度。大會在決議中邀請各區域委員會和世界衛生組織共同舉辦第一屆聯合國全球道路安全週（2007年4月23日至29日），並把每年11月的第三個星期日訂為世界道路交通事故受害者紀念日（World Day of Remembrance for Road Traffic Victims）。

參、聯合國道路安全行動十年全球計畫

一、聯合國大會第A/RES/64/255號決議

2010年3月聯合國大會通過A/RES/64/255號決議中宣布2011～2020年為道路安全行動十年（Decade of Action for Road Safety 2011-2020），其目標是透過在國家、區域和全球各級開展更多活動，穩定並隨後降低預計的全球道路交通死亡率。該決議呼籲會員國展開宣導道路安全的活動，特別是在道路安全管理、道路基礎建設、車輛安全、道路使用者行為、道路安全教育和交通事故後救治等。該決議亦支持定期監測在實現與聯合國道路安全行動十年有關的全球目標上的進展，同時還指出應由會員國自行制訂該國在每一活動領域的目標。另該決議請世界衛生組織和聯合國各區域委員會與聯合國道路安全合作機制中的其他合作夥伴以及其他利益相關者進行合作，擬訂十年全球計畫，作為支持實現其目標的指導文件。

二、具體目標⁹

聯合國道路安全行動十年的總體目標是到2020年時穩定並隨後逐步降低預計的世界各地因道路交通意外死亡的比率。為實現此項目標，將採取以下措施：（1）根據區域傷亡指標的現有框架，制定和實施永續的道路安全策略和規劃制定到2020年降低道路交通死亡率的可行指標。（2）加強國家、區域和全球各級道路安全活動的管理基礎設施和技術實施能力。（3）提高國家、區域和全球各級資料蒐集工作的質量。（4）監督國家、區域和全球各級在實現一些預定指標方面的進展和表現。（5）鼓勵增加道路安全資金，善加利用現有資源，包括在道路基礎設施項目中確保落實道路安全內容。

三、各國行動方案¹⁰

(一) 建立道路安全管理機制

鼓勵建立多部門夥伴關係和指定能夠制訂並指導落實國家道路安全戰略、計畫和指標的領導機構，在蒐集資料和考證的基礎上評估應對措施的設計並監督有效落實的可行性。

透過來自同系列部門的合作夥伴建立一個道路安全領導機構（以及相關的協調機制），指定一個領導機構並設立相關秘書處及鼓勵設立協調小組和制定核心工作規劃。

在該領導機構協調下，制定一項全國性長期投資的重點策略，確立負責制定和實施核心工作規劃機構的職權和問責制，還有確定實施項目，建立夥伴聯盟，促進開展道路安全管理行動，實行國際標準化組織交通安全管理新標準ISO 39001以及建立和維持必要的蒐集資料系統，提供基線資料和監督在降低道路交通意外傷亡以及其它重要指標（如成本）方面的進展情況。

根據對國家交通事故資料的分析，確定國家開展活動的長期和現實的指標及有待改進的領域以及估算可能獲得的收益。確保為實施活動提供充裕資金，在經證實的投資業績的成本和收益基礎上說明持續投資的理由，提出核心的年度和中期預算指標建議，鼓勵建立有效配置資源的程序，以具有效益和效率的方式對各項安全規劃配置資源，將基礎設施投資的10%資金用於增強道路安全以及確定並落實新穎的供資機制。

建立並支持資料系統，針對一些過程衡量指標和成果衡量指標持續開展監督和評估工作，包括建立並支持用於評量和監督道路交通死亡、傷害和碰撞情況的全國和地方系統、評量和監督中期結果（如平均時速、安全帽佩戴率、安全帶使用率等）的全國和地方系統、衡量和監督道路安全措施執行結果的全國和地方系統、評量和監督道路交通意外傷亡造成的經濟後果。

(二) 落實整體道路與交通安全

為增進所有道路使用者、尤其是最易受傷害者（如行人以及騎自行車和機車者）的利益，應提高道路網絡的固有安全和防護質量。為此將實施道路基礎設施評估和增強對道路規劃、設計、建設和養護的安全意識。

促進道路管理部門、道路工程師和城市規劃人員在道路安全領域的自主權和問責制，鼓勵政府和道路管理部門確定「到2020年禁絕高風險道路」的目標。鼓勵道路管理部門將道路預算10%以上的資金用於增強道路安全基礎設施規劃，規定道路管理部門在法律上有責任採取具有成本效益的措施，增強網絡道路安全，並每年報告安全狀況、趨勢及開展的矯正工作。同時，設立專門負責道路安全或道路交通的監督單位，進行路網

安全狀況的改善。

在永續的城市規劃、運輸需求管理和土地使用管理中，促進滿足所有道路使用者的需求，在土地使用規劃中滿足所有人的安全交通需求，包括交通需求管理、進出需求、市場要求以及地理和人口狀況等；在所有規劃和開發決策中估測對安全的影響以及設立有效的進出和開發控制程序，避免不當開發。

要求道路管理部門採取以下行動，促進安全運營、維護和改善現有道路基礎設施，按道路使用者類別查明死亡和傷害人數和地點以及基礎設施對每一類使用者構成的主要風險因素，查明頻繁發生事故或曾發生嚴重事故的危險地點或路段，對現有道路基礎設施進行安全評估，並採取經證明行之有效的工程處理措施以提高安全性能，於速度管理以及根據速度需要進行路網設計和運營方面發揮領導作用及確保施工區安全。

鼓勵有關部門採取以下行動，促進開發能夠滿足所有使用者出行和進出需求的新的安全基礎設施，在建造新的基礎設施時考慮到各類交通運輸方式，確定新設計項目的最低限度安全級別，並在新項目設計書中列明能夠確保所有道路使用者安全需求的道路投資；使用獨立的道路安全影響評估和安全審計結果，規劃、設計、建設、運營和養護新的道路項目，並確保適當落實各項審計建議。

鼓勵強化建設安全基礎設施的能力和知識轉讓與國際投資開發銀行、國家部門、民間社會、教育機構以及民營企業建立合作夥伴關係，確保安全基礎設施設計原則得到落實，降低安全工程成本、促進安全審計和道路評估領域的道路安全培訓和教育，以及制定並促進採用能夠識別和兼顧人為因素和車輛設計的安全道路設計和運營標準。

鼓勵對增強道路和機動安全專題的研究與開發工作，完成關於增強道路基礎設施安全的業務理由以及為滿足行動十年各項指標所需投資水平的研究並分享研究成果，促進就增強低收入和中等收入國家路網基礎設施安全問題開展研究與開發工作以及促進示範項目，評估（尤其是針對易受傷害的道路使用者的）安全性能改進措施。

（三）要求提升車輛安全性能

通過綜合協調相關全球標準、消費者資訊計畫和加速採用新技術的激勵措施，鼓勵：（1）普遍採用能夠增強車輛被動和主動安全性能的技術；（2）會員國應用和傳播由聯合國主持的世界車輛法規協調論壇制定的機動車輛安全法規（WP29）；（3）在世界各區域實施新車評估規劃，以便向消費者進一步提供關於機動車輛安全性能的資訊。

（4）達成協議，確保所有新型車輛一律配備符合管理規定並達到有關碰撞測試標準的座椅安全帶和固定點（最低限度安全配置）；（5）普遍應用已證明確實有效的防撞技術，例如在摩托車中安裝電子穩定控制系統和防鎖死制動系統；（6）採取財稅及其它激勵措施，使用對道路使用者提供高防護水準的車輛，並阻止安全標準較低的新、舊車輛的進出口；（7）落實行人防護規定，進一步研究降低易受傷害的道路使用者風險的安全技

術；（8）政府車隊和民營企業車隊管理人員購置、運營和維持配備先進安全技術以及提供駕乘人員高防護性的安全車輛。

（四）重視道路使用者安全

制定改進道路使用者行為的綜合規劃。應持續或進一步執行法規和標準，同時應推動宣傳教育活動，提高座椅安全帶和安全帽佩戴率，並減少酒後駕車、超速行駛以及其它風險因素之外，還包括：（1）增強對道路安全風險因素和預防措施的認識，並展開大規模教育宣傳活動，形塑對需要實施道路交通安全規劃的態度和輿論。（2）制定並努力遵守限速以及基於證據的標準和規則，以減少超速造成的碰撞和傷害。（3）制定並努力遵守酒後駕車法律以及基於證據的標準和規則，以減少喝酒造成的碰撞和傷害。（4）制定並努力遵守安全帽法律以及基於證據的標準和規則，以減少頭部意外傷害。（5）制定並努力遵守座椅安全帶和兒童約束裝置法律以及基於證據的標準和規則，以減少意外碰撞傷害。（6）制定並努力遵守關於商業貨運車輛、道路客運服務機構以及其它公民營車隊安全運輸的交通、職業衛生和安全法律以及標準和規則，以減少事故傷害。（7）研究、制定和促進關於減少公共、民營和非正式部門中與工作有關的道路交通傷害的綜合政策和做法，支持實行道路安全管理系統以及職業衛生和安全領域的國際公認標準。（8）建立駕駛員分級駕照新制度。

（五）強化交通事故因應措施

增強碰撞後應急能力，並增強衛生及其它系統向交通事故受害者提供適當的急救和較長期康復服務的能力。通過實行現有良好做法，發展院前救護系統，包括在發生碰撞後從車中救出受害者，並採用全國緊急援救電話號碼。透過緊急創傷救治和醫療照顧的做法，發展醫院創傷救治系統，並評估救治品質。向道路交通碰撞事故的受傷者以及死者家屬提供早期照護服務和協助，以儘量減輕身心創傷。鼓勵建立道路使用者保險計畫，為碰撞受害者康復服務提供資金：實行強制第三方責任險以及在國際上相互承認交通意外保險。鼓勵徹底調查碰撞事故，對道路死亡和傷害事故採取有效的法律應對措施，以鼓勵做出公正處理，使死者家屬及受傷者獲得公正待遇。鼓勵和激勵僱主聘用和留用身障者，鼓勵就如何改進碰撞後應對措施開展研究與開發工作。

四、國際合作方案¹¹

（一）提供資金支持

初步估計資料顯示，世界各國道路管理部門每年用於維護道路基礎設施的資金高達五千億美元。各國政府應重視並至少將其中一小部分資金用於實現行動十年的各項目標。

為成功實施行動計畫，尤其是國家以及公營和民營部門需要承諾增加大量資源。全

球道路安全委員會在2006年編寫的《道路安全運動》報告中，倡議為落實全球行動計畫建立一項為期十年、總額為三億美元的基金，以促進在未來十年以及此後進一步重視提高計劃中的道路基礎設施大規模投資的安全效果。目前未能達到此數額。世界銀行全球道路安全基金以及區域開發銀行和民營企業捐助者已為執行該項計畫的某些內容提供了資金。據初步估計，參與國家活動開支每年所需資金額約為兩億美元，整個行動十年期間總共需要二十億美元。

國際社會每年募集的道路安全資金總額估計大約在一千萬至兩千五百萬美元之間。僅靠傳統的捐助顯然無法達到解決該問題嚴重程度相稱的資金額，因此必須將籌資範圍擴大到廣泛的利益相關者才能填補這一資金缺口。在適當情況下增加道路安全資金，向全球道路安全基金提供資金援助；國家騰出道路基礎設施投資額的10%資金用於增強道路安全以及與公、民營部門新捐助者聯繫。

（二）跨區域或跨國合作

為指導世界各國實現可行和現實的目標，需要推動總體性的國際協調。還將通過正式協調，提供一個機制，促進會員國交流經驗，以便國家實現其目標。國際道路安全協調和活動在世界衛生組織引領下，聯合國道路安全協作機制將協調一些全球活動，以促進和評估道路安全行動十年的作用。

此外，利用最高層級宣導道路安全並促進眾多利害關係者（如非政府組織和國際金融機構）之間的合作，其中包括聯合國和世界衛生大會適當通過道路安全決議、國家參與區域或國際道路安全運動以及將道路安全納入有關高級別會議（例如G8 / G20、世界經濟論壇、克林頓全球倡議等召集的會議）的議程。

提高對風險因素以及需要進一步預防道路交通事故的認識，開展大規模公開宣傳活動，例如推廣全球道路安全週活動，每年舉辦世界道路交通事故受害者紀念日活動等與有關非政府組織進行合作並與符合行動十年宗旨和目標的民間社會其它行動進行協調；以及支持民營部門開展符合行動十年宗旨和目標的行動。

聯合國指導各國加強道路安全管理系統和實行道路安全領域的良好做法和創傷救治服務，由各國政府落實聯合國道路安全協作機制指導方針或國際公認的標準指導方針；編製更多的「良好做法」指南；以及向國家提供技術支持，以協助其採用良好做法。提高所蒐集的道路安全資料的質量，落實資料資訊系統良好做法指導方針，統一各種定義和報告方法，促進對開發國家碰撞分析系統以及由衛生和勞動部門和工作人員補償機構維持的相關監測系統的投資；調查碰撞事故，查明其原因、具體情況和後果；鼓勵開發道路安全資料管理系統；以及交流經驗教訓。

（三）多方進行宣傳活動與教育推廣¹²

聯合國大會第60/5號決議請各區域委員會和世界衛生組織共同舉辦第一屆聯合國「全球道路安全週」，並於2007年4月23日至29日舉辦第一屆聯合國全球道路安全週。其中，主要的重點是青年道路使用者，旨在提高對道路交通傷害的社會影響的認識，強調兒童和青年面臨的風險，並促使針對頭盔、安全帶、酒後駕車、超速行駛和能見度等主要因素採取行動。

另外，聯合國舉辦「全球道路安全週」之餘，也編製和印發許多技術性文件，例如：世界衛生組織《青年與道路安全》（*Youth and Road Safety*）¹³提供的統計資料指出，二十五歲以下的人口受到道路安全問題的影響最為嚴重，並強調減少該群體道路交通傷害的具體可實施的措施。世界道路安全青年大會於4月23日至24日在聯合國日內瓦總部舉行。一百個國家的四百多名青年參加了該場會議，與會青年藉此次大會提供的機會分享經驗，並創建了全球青年道路安全倡導者網絡。最後，青年代表們制定通過「道路安全青年宣言」（*Youth Declaration for Road Safety*），商定了大會後續行動十年執行計畫。世界道路安全青年大會的召開達成初步共識，最明顯的一點乃促成國際青年網絡的建立，參與者除了致力解決本國的道路安全問題之外，並以網際網路資訊交流進行意見溝通和經驗分享，在他們回國後進一步採取執行「宣言」的內容。

「全球道路安全論壇」在日內瓦舉辦了第二次全球道路安全利益關係者論壇，彙集了聯合國代表、各部部长、國家交通、衛生、執法和對外關係部門的代表、非政府組織的利益攸關方及民營部門代表。參與者表示支持聯合國道路安全協作機制、委員會關於全球道路安全的報告、世界銀行全球道路安全基金以及聯合國主持的全球道路安全問題部長級會議。

在第一屆聯合國全球道路安全週實施期間，世界各地也陸續舉辦上百次國家和區域性活動，其中包括：歐洲聯盟委員會在布魯塞爾舉辦的第一個歐洲道路安全日，估計有三十多個國家的四百名青年參加該次活動；「使道路安全」運動在倫敦組織的爭取更安全道路集合運動；在日本京都舉辦的「以亞洲市長政策對話促進無害環境的永續城市交通」；亞洲預防傷害基金會在越南舉辦的佩帶安全帽運動；地方夥伴為土耳其的學校編製了道路安全教育方案；中國道路安全問題論壇；全球道路安全夥伴關係在加納和納米比亞發行酒後駕車問題良好做法手冊；國際殘疾協會在柬埔寨組織的頒布新道路交通法的活動；澳大利亞開展的「星期五無死亡」運動；以及在阿布達比通過的「道路安全問題部長宣言」。¹⁴

其他宣傳活動「使道路安全」運動是一項全球性宣傳戰略，它旨在提高對道路安全問題的認識，同時強調必須把道路安全作為一個發展問題來看待。根據《使道路安全：永續發展的新優先事項》報告的建議，該運動強調了道路死亡事故造成的經濟和生命損

失，並主張必須增加該領域的投資。全世界的許多知名人士和領袖都鄭重簽名，參加了這項運動，聯合國大會第60/5號決議請會員國和國際社會確認每年11月的第三個星期日為「世界道路交通事故受害者紀念日」。在過去幾年裡，越來越多的國家都在當天舉辦各類包括：宗教儀式、植樹紀念等活動，也利用媒體報導和關注因道路交通事故的受害者及其家庭。同時，以美國為主的許多先進國家，亦開始研究促成世界道路交通事故受害者紀念日的可能性。

此外，參加國際道路安全工作的非政府組織的數量、與其他夥伴在協作機制內合作的程度都有所增加。在國際道路安全工作中，這些組織代表了受害者的觀點。此外，它們還在研究和採取各種技術措施。例如，國際殘疾協會對柬埔寨乘機車者配帶安全頭盔的情況進行了評估，並積極開展宣傳工作，使柬埔寨立法頒佈騎乘機車要配戴安全頭盔；亞洲預防傷害基金會也在越南開展了一項積極的安全頭盔分發方案。¹⁵

五、其他相關建議

2011到2020年為道路安全行動十年，其目標是通過在國家、區域和全球各級開展更多活動，穩定並隨後降低預計的全球道路死亡率。

聯合國籲請世界衛生組織和聯合國各區域委員會同聯合國道路安全協作機制中的其他合作夥伴以及其他利益相關者的合作，擬訂十年行動計畫，作為支持實施十年目標的指導文件。重申處理全球道路安全問題的重要性，而為進一步加強國際合作，必須考慮到中低收入國家的實際需要，包括亞非等落後國家建設道路安全的能力，並提供財務和技術的支援。同時，顧及一步到位的辦法行不通，而且每個國家都有自身的需求和優先重點，因而都有著各自不同的具體情況，籲請會員國以行動計畫為基礎，開展道路安全活動，特別是在道路安全管理、道路基礎設施、車輛安全、道路使用者行為、道路安全教育和意外碰撞後救治等行動，包括受害殘疾人士的康復活動。¹⁶

邀請所有會員國根據行動計畫制訂十年後實現減少道路交通意外傷亡的目標，要求在行動計畫中列入有關活動，通過支持制訂適當立法和政策、建設基礎設施和增加可持續交通工具，滿足所有道路使用者的實際需要，尤其是中低收入國家行人、騎自行車者和其他易受傷害道路使用者的需要，並在這方面邀請國際金融機構和區域開發銀行協助發展中國家建設永續的大眾交通系統，以減少道路交通事故；又要求採取多部門聯合行動，增加制訂針對道路交通傷亡關鍵風險因素，包括不使用安全帶、兒童汽車安全椅和安全帽，以及酒後駕駛和超速的全面立法的國家比例。最後，在十年結束時，將這個比例從《道路安全全球現狀報告：行動起來》確認的15%提高到50%以上，並鼓勵會員國加強關於這些風險因素的現有道路安全立法的執法力度。

鼓勵各國政府、公營和民營企業、非政府組織和多邊組織酌情採取行動，勸阻因道路重大碰撞事故造成傷亡人數增多的不當行為，包括駕車發簡訊；邀請各國政府發揮主

導作用，開展十年的各項活動，同時推動學術界、私營部門、專業協會、非政府組織以及包括各國紅十字會、受害者組織和青年組織以及媒體在內的民間社會進行多部門協作；邀請各會員國、國際組織、開發銀行和提供資金的機構、基金會、專業協會和民營公司為十年相關活動提供足夠的資金補充。

請聯合國道路安全協作機制繼續發揮非正式協商機制的的作用，包括促進落實與十年有關的活動；邀請世界衛生組織和聯合國各區域委員會與聯合國道路安全協作機制其他夥伴合作，舉辦第二個聯合國道路安全週活動，以啟動十年計畫。

鼓勵會員國繼續加強保障道路安全的承諾，包括將每年11月第三個星期日定為世界道路交通事故受害者紀念日；又鼓勵會員國簽署和實施聯合國各項關於道路安全的法律文書，並遵守《身心障礙者權利公約》（Convention on the Rights of Persons with Disabilities）；邀請世界衛生組織和聯合國各區域委員會在聯合國道路安全協作機制框架內協調對實現行動計畫所載目標方面全球進展情況的定期監測，並編寫全球道路安全狀況報告以及開發其他適當監測工具；邀請會員國和國際社會將道路安全納入與諸如發展、環境和都市化等有關的其他國際議程；確認對十年期間所取得進展情況進行中期審查和最後審查的重要性，並邀請感興趣的會員國與聯合國道路安全協作機制進行協商，透過國際組織、區域組織和國家層級的會議，以評估十年工作的落實情況。¹⁷

肆、結論：台灣應共同積極促進道路安全之實現

聯合國「道路安全行動十年」旨在藉由強化道路安全，降低青壯年人口的死亡率及傷殘率，提升世界各國尤其中低收入國家的競爭力。為此，藉由聯合國及世界衛生組織等平台，協助各國透過道路工程、道路安全宣導；以及道路交通相關的統計研究等方式進行交流，針對道路安全提出各種不同的可行提案，藉以持續提升道路安全。

台灣是世界地球村的一員，聯合國推動強化道路安全的經驗與努力，值得我們參考。台灣雖躋身已開發國家之林，道路基礎建設位於世界各國平均水準以上。然而，台灣特殊的道路使用者結構，家戶機車持有比為全世界最高，加上地狹人稠的地理環境，使得機慢車、行人的道路安全成為台灣國家發展的重要課題。

檢視台灣道路交通安全計畫的發展現況，透過制定「道路交通管理處罰條例」，並以該條例的罰金之中提撥一定的比例，作為推動「道路交通秩序與交通安全改進方案」的經費。除了進行交通工程的改善之外，還有改善道路交通的安全，包括：製播宣導影片等其他宣導活動，從使用者的觀念建立及改善道路環境，提升道路安全。另外，也藉由相關法令的修改或政策具體執行，提高諸如酒後駕車、未繫安全帶、未戴機車安全帽等的罰則，乃在提醒民眾遵守相關的交通規則，保障自身及他人安全。

此外，台灣目前除了積極透過國際交流並參照各先進國家的交通規劃及道路設計之外，仍應針對我國較為特殊的部分，例如：重度機車使用的國情及在地國民文化等因素，致力於改善機車及行人安全。尤其，政府應該多鼓勵進行相關交通研究，嚴格落實道路改善工程，提供全民行的安全，降低死傷的事故率，以提升國家整體競爭力，這將是未來台灣交通政策與世界接軌的重要措施。

台灣的交通安全絕對有能力可以做到國際的水準，需要我們全民一起來努力！

【註釋】

1. United Nations General Assembly, “Improving global road safety,” Resolution adopted by the General Assembly on 26 October 2005, A/RES/60/5.
2. 五項容易導致交通安全意外的因素，分別是：不使用安全帶與兒童安全設施、開車飲酒、不戴安全帽、車速不當與超速以及缺乏基礎安全措施。同前註。
3. 世界衛生組織，《2011-2020年道路安全行動十年全球計劃》（Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020），2011年，<http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/chinese.pdf>，頁3。
4. Margie Peden, Richard Scurfield, Advid Sleet, Dinesh Mohan, Adnan A. Hyder, Eve Jarawan & Colin Mathers等著，劉光遠譯，《World Report on Road Traffic Injury Prevention》（《世界預防道路交通傷害報告》）（北京：人民衛生出版社，2004年10月），<http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/7117064080_chi.pdf?ua=1>，頁XI-XII。
5. 同註4，頁158-162。
6. 聯合國，〈加強全球道路安全〉，《聯合國與道路安全》網站，<<http://www.un.org/chinese/esa/roadsafety/>>。
7. 同註6。
8. 同註6。
9. 同註3，頁6-7。
10. 同註3，頁7-13。
11. 同註3，頁14。
12. 聯合國大會第六十二屆會議臨時議程，〈加強全球道路安全〉，2007年8月14日，<http://www.un.org/chinese/documents/view_doc.asp?symbol=A/62/257&Lang=C>，頁17-26。
13. T. Toroyan and M. Peden (eds.), *Youth and Road Safety* (Geneva: WHO, 2007), <http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf?ua=1>.

14. 聯合國，〈第一屆聯合國全球道路安全週〉，《聯合國與道路安全》網站，<<http://www.un.org/chinese/esa/roadsafety/week.html>>。
15. 聯合國，〈宣傳和政策〉，《聯合國與道路安全》網站，<<http://www.un.org/chinese/esa/roadsafety/policy.html>>。
16. 同註3，頁5-6。
17. United Nations General Assembly, “Improving Global Road Safety,” Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2010, A/RES/64/255, <http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/2>.◆