

# 車輛白天開亮頭燈有助於提高行車安全

周文生<sup>1</sup> 許世榮<sup>2</sup>

- 1.中央警察大學交通管理研究所副教授
- 2.中央警察大學交通管理研究所研究生

台灣地區部分道路位於山嶺地區，路線多彎曲，季節性的起霧致使駕駛人不易查覺對向來車，尤其是未設置中央分向島之郊區路段，常有超車時發生車輛對撞之情事。因此，交通部運研所於八十四年在台九線蘇花公路南澳至崇德段，及台七線北橫公路巴陵至棲蘭段，測試強制汽車開亮頭燈研究，結果發現其平均每件事故傷亡人數皆顯著降低，台七線汽機車開亮頭燈後平均每件傷亡人數由 0.28 人，減少為 0 人，台九線汽機車開亮頭燈後平均每件傷亡人數由 2.1 人，減少為 1 人。因此研究結論建議於上述路段有必要白天開亮頭燈，提高車輛被查覺之機會，以促進行車安全。汽車使用燈光不但可增加行車視距，對於同向及對向行駛中之車輛亦具有警示效果，幫助駕駛人判斷會車及超車間隔，降低交通事故發生。

為讓路上行人及其他車輛駕駛人，更有效地意識到對方存在，目前實施車輛日間安全行車燈的國家有瑞典、挪威、芬蘭、丹麥及加拿大等國。且上述北歐國家之汽機車自車廠出廠時即配有日間安全行車燈之裝置，即於車輛發動時車燈亦隨即開啟。

台北縣政府於九十年二月一日於濱海公路（台二線）、瑞八公路（台二丁線）及北宜公路（台九線）實施車輛全日開車頭燈行駛新交通措施，九十一年擴大於陽金公路實施，藉由汽車使用燈光增加行車視距、並提高對向及同向車輛跟車及會車之安全距離，同時結合交通工程、交通執法、交通管理及交通宣導等策略防範交通事故發生。實施以來，在駕駛人的配合下發揮良好的成效，由調查得知，4 條公路九十二年肇事率與實施前相比較，交通事故案件數降低 431 件，死亡人數減少 13 人，受傷人數減少 107 人，減少許多家庭的破碎。

台北市政府於八十九年要求全市之公車行駛於公車專用道白天需開燈行駛，以防制事故，其公車專用道之肇事率較行駛一般道路公車之肇事率低約為 47%。並從九十一年七月起實施汽機車行經隧道、車行地下道、調撥車道及山區連續彎路時應全天候開大燈的措施。

車輛全天候開燈行駛乃是根據易肇事路段特性（路線多彎道、氣候多霧、多陰雨）及肇事型態（易發生對撞事故），參考國內外施行經驗，所提出防制交通事故、促進行車安全之具體作為。由於實施成效顯著，有效降低交通事故發生，有助於提高行車安全，因此，交通部特別修訂道路安全交通規則 109 條，規定調撥車道、隧道必須全天開燈行駛；此外，行經車行地下道、山區道路或加掛須開燈行駛標誌的特殊路段，也都要依標誌使用燈光。至於霧燈則僅限雨、霧時使用。