

高雄市政府道路交通安全督導會報 111 年第 2 次委員會議紀錄

壹、時間：111 年 3 月 1 日(星期二)下午 16 時

貳、地點：高雄市政府四維行政中心第三會議室

參、主席：陳市長兼召集人其邁

肆、出席單位(人員)：詳如簽到表

紀錄：梁黛嫻

伍、主席致詞：

魏顧問、陳顧問、李顧問、林副市長、交通局張局長，與會各位委員及各單位代表，謝謝大家今天百忙之中的出席。

從 2 月 1 日起為期一個月的台灣燈會，首次以雙主場呈現給國民，再加上無人機驚人的集客力，交通局跟警察局全體同仁也是卯足了全力、每天戰戰兢兢的執行交通管制與疏運，台灣燈會圓滿落幕，謝謝你們的努力。

111 年 1 月本市 A1 人數 12 人，較去年同期減少 2 人，且降至六都第四，道安工作無窮無盡、一刻不得鬆懈，尤其酒駕的防制，請警察局持續在風險較高的區域從嚴執法。目前已進入開學季，青年事故防制尤其重要，我除了請林副市長親自率隊拜會事故較多的大專院校外，3 月初的大專院校校長座談會也請交通局出席分析青年事故概況與防制建議；此外，宣導、教育、工程、監理、執法小組各局處，務必依道安會報所提出的「111 年高雄市道安精進作為」列管事項，不間斷的推動份內工作，拜託各位了。

陸、歷次會議指(裁)示事項辦理情形：

主席裁示：

一、本市 A1 事故防制與改善：

列管案件第 3、4 案已完成，解除列管。其餘列管案件繼續列管，並請三工處鳳屏工務段、養工處、交通局(交工科)積極趕辦。

二、111 年本市道安重點工作共計 34 案，各單位積極辦理，繼續列管。

柒、交通事故統計分析(交通局)

(一)魏顧問健宏：

簡報 P9 頁高雄市 110 年自撞死亡 73 人比例很高，要瞭解發生在何區域、何時段、天候問題與駕駛當下身心、道路本質等問題，考量人總會犯錯的這項特性，道路設施也必須要有容錯的可能。

(二)陳顧問勁甫：

簡報 P7 頁 110 年 30 日死亡事故各核心族群，建議機車仍要持續加強防制、酒駕列為不可容忍優先目標；另大型車為可控對象，若能訂其明確目標來防制，相信年底事故會明顯下降。自撞成因難掌握，推測身心狀況會影響行為，包含合法與非法藥物或酒駕行為，毒駕一定是非法，但合法的藥物也會導致身體短時間失常造成自撞，另年輕人、高齡者應屬較高族群，特別是高齡者容易因自身身體狀況發生自撞，這些都需要衛生單位的協助，去鏈結探討。

(三)李顧問明聰：

自撞與「用路人低估自己在道路上開車風險」很有關係，宣導角度上需強調與提醒駕駛人操作能力、反應時間等；年輕人對速度與風險低估，只能利用學生畢業、開學時不斷宣導。另年輕人常利用社群網批判速限訂定不完整，應予以導正並加強訂定速限安全角度、安全車速的宣導。

(四)張局長淑娟：

1.自撞的發生，經由行車影像科技的普及，可看到越來越多無法理解其發生的事件，正因如此，交通局在 3 月 17 日辦理「高雄市交通安全特性探討與事故防制」專家學者座談會，來探討這個部分，期待能解開部分成因。

2.無論 30 日或是 A1 事故，部分案件致死原因恐非交通事故所造成，而是身體因素導致，若是全部歸於交通事故，就台灣社會高齡化的角度而言，恐無法完全解決，所以事故定義需要儘速來確認，已向交通部反應。

- 3.以事故發生來說無論行政區或分局，交通局會分析其熱點與提醒各相關單位注意，希望將有限人力、物力聚集共同改善。市長曾指示，只要當月發生 5 人交通事故死亡的區公所，都需投入大量的宣導作為，以減輕警力的負荷，再麻煩民政局轉知區公所予以協助。

(五)結論：

- 1.1 月 A1 人數下降是好事，但高雄市沒有輕敵的本錢，如交通局所預測的，在 3 月，青年、高齡者及機車騎士為事故核心族群，必須請教育局、民政局及經發局立刻安排相關的宣導場合，如高中職校長座談、重點行政區里長交安宣講以及傳統市場走動式交安宣導，必要時可邀請本人或林副市長與會，提升市府團隊士氣；另警察局也請針對簡報中所提青年易肇事路段，於開學季加強執法。
- 2.教育局及交通局所產製的交通安全教案，對於學生交安教育應有相當助益，但本市國立學校眾多，除透過教育局向市立學校要求外，教育部高雄市聯絡處也佔了非常重要的角色，在此謹代表市府、拜託高雄市聯絡處務必協助向轄下學校推廣本教案，相關教材請交通局儘速提供給高雄市聯絡處。
- 3.大寮區台 25 線鳳林路自去年底開始死亡事故頻傳，除持續強化宣導及執法外，請三工處研擬台 25 線工程改善方案，並預排於上半年進行專案報告。
- 4.簡報 P8 所列 110 年 30 日死亡事故較嚴重的地點區公所與分局，請負起一定的責任，加強宣導改善。
- 5.其餘交通局及委員建議事項請各單位參考辦理，並於納入道安重點工作列管事項中說明。

捌、專案報告

(一)大型車內輪差及視野死角體驗活動(教育局)

- 1.魏顧問健宏：

簡報 P7 照片所示，要提醒大型車駕駛於轉彎時要注意自己的內輪差，並應宣導提醒學生站立路口紅線內並再退三步，避免落入死角內。

2.陳顧問勁甫：

- (1)以台南市為例，行穿線的劃設會內縮，便可減少落入內輪差死角內，建議工程小組參考辦理。
- (2)應邀請大型車業者參與宣導，透過企業參與提升防制成效。

3.李顧問明聰：

- (1)簡報 P5 顯示，較強調大型車與行人之間的關係。
- (2)簡報 P7 照片所示，應將各類運具都納入模擬、提升防制成效。

4.張局長淑娟：

簡報顯示目前分 3 組課程的模組，高雄市共享運具引進後，提升許多國中生對電動自行車的使用，但常發現會有多人共乘乙輛的現象，教育局應將其列入常發生的違規行為並加強宣導。

5.結論：

- (1)高雄是工業城市，青少年族群亦應體認到大型車內輪差及視野死角的危險性，教育局發展此類的體驗活動是相當值得鼓勵的，建議教育部高雄市聯絡處亦應比照辦理，今年度請高雄市聯絡處安排國立學校辦理體驗活動，並將成果與道安會報分享。
- (2)110 年辦理 18 場體驗活動，數量並不算多，這也代表著市府資源有限，因此未來體驗活動建議教育局、經發局可優先於工業區眾多的行政區辦理，如小港、大寮、林園、岡山等。
- (3)另外事故防制不是單方面的事，大型車方面亦應要求其業主負起企業社會責任，請經發局與各廠協會聯繫、要求其協助當地學校辦理大型車內輪差及視野死角體驗活動，並於下個月報告聯繫情形。
- (4)其餘委員建議事項請各單位參考辦理。

(二)校園周邊道路改善(交通局)

1.魏顧問健宏：

簡報 P14 頁顯示，校園周邊道路改善前後肇事數據比較發現確有成效，應持續辦理。

2.陳顧問勁甫：

國小課後安親班的車輛接送，多為非法車輛，存在潛在道路風險，應杜絕此種現象再發生，建議教育局加強稽查。

3.李顧問明聰：

簡報 P10 頁圖卡，應透過該學校管道發送宣傳。

4.結論：

(1)校園周邊道路改善是目前交通部道安精進作為重點項目之一，請交通局、教育局持續辦理；但在這邊要提醒的是，各級學校對於校園周邊道路的需求可能不一樣，例如國小、幼兒園會需要很完善的步行及臨停接送環境，而到了國中開始會騎腳踏車，慢車道、自行車道就必須多加設置；高中、大專生則將逐漸使用機車代步，因此速度管理則成為重點，但無論是哪一個階段，土木工程的協助都很重要，也因此後續的會勘，請務必邀請工務局列席討論，讓道路改善一次做到位。

(2)再過幾個月會輪到工務局報告「友善行人環境推動成果與展望」，到時請工務局加強推動成果與校園通學環境之間的論述，並請務必於後續年度持續推動。

(3)針對國小課後安親班違法車輛，請教育局加強稽查。

(4)顧問、委員及與會單位建議事項請納入後續規劃參考辦理。

玖、各工作小組業務檢討報告：同意備查。

拾、散會：下午 17 時 5 分。(以下空白)