

高雄市政府道路交通安全督導會報 112 年第 8 次委員會議紀錄

壹、時間：112 年 8 月 29 日(星期二)下午 4 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：

陳勁甫顧問、李明聰顧問以及李穎顧問，交通局張局長，與會各位委員及各單位代表，還有我們來自道明中學及高師大附中的兩位學生代表，歡迎你們，謝謝大家今天的出席。

今天到場的游同學、王同學，是 7 月 22 日高雄行人路權遊行的推手，高雄市持續努力打造更友善、安全的通行環境，與兩位同學的想法相符，參與本府相關委員會公共事務討論，有助政策溝通與執行，待會也歡迎游同學、王同學可以跟各局處機關分享你們的想法，知無不言、言無不盡。

市府針對行人提供更安全舒適的通行環境，自 109 年 8 月啟動人行道改善計畫，至今已改善面積達 13.5 萬平方公尺，預計在 112 年底前再完成 5 萬平方公尺。並大幅增加了改善預算，111 年投入 5.45 億元，112 年更進一步增加至 10.6 億元，且向中央申請資助，以改善學校周邊行人通行環境。此外，所有新開發及重新規劃的道路將以人行道作為基本設施，確保行人的安全通行，也拜託工務局、交通局針對 113 年的預算預做規劃，並選用具經濟效益之建材；科技執法方面，則要拜託警察局、法制局研議，整合既有資源(如民間 CCTV)加強執法，在有限的預算下完成任務。

更重要的是，市府積極擴展輕軌、捷運等公共交通系統，預計到 2030 年將新增四條捷運線，總長達 112 公里，以提升高雄市的公共運輸覆蓋率。同時，市府也透過 TPASS 通勤月票、增加幹線公車站密度及公共自行車站數量等方式，提升公共運輸的服務質量，為市民提供更便捷移動方式的選擇。

最後提醒道安團隊，9 月是青年學子返回學校的月份，也是全國交通安全月，今年的主題是「車輛慢看停、行人安全行」，對於人行與交通環境，高雄市政府

會更加努力，盼讓每個人在道路上都能安全、自在地行走，落實人本交通的目標，除了工程改革，更要不厭其煩的提醒駕駛人、逐步建立交通安全文化，麻煩在座各位同仁、同學一起響應交通安全月，把交通安全知識散播到高雄的每一個角落，謝謝。

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一)陳顧問勁甫：

簡報 P8 自 112 年 1-7 月份 A1、A2 核心指標快覽顯示，路段對撞增幅最高，路段對撞可能位於非主要幹道或非市中心外的行政區，建議可增加中央分隔島或交通桿、反光導標。

(二)李顧問明聰：

1. 簡報 P9，除增設左轉專用車道與左轉保護時相外，更重要的是左轉車道偏心設計、可大大的增加左轉車輛的視野。
2. 簡報 P11，「交通安全基本法」現處立法程序，未來針對事故型態的分析，應要建立相對應政策與分析、評價與檢討等。

(三)李顧問穎：

簡報 P8，自 112 年 1-7 月份 A1、A2 核心指標快覽中增幅超過 10%者包含追撞、同向擦撞，背後原因可能是前、後車駕駛不服輸心態，便會以超車方式而不是煞車來較勁，必須透過執法及宣導手段來加以防範。

(四)學生代表-游立維同學

1. 簡報 P8，可發現自行車事故是增加的，在台灣自行車與汽車大多共用路權，但因彼此速差的關係存在安全顧慮，建議增加人行道、自行車道並實施車種分離。
2. 簡報 P13，橋頭區典昌路與復興西路口改善事項，為設置標誌牌提醒用路人等，但牌面字體過於繁雜，建議善用標線與簡單易懂的標誌牌面。

(五)學生代表-王晉謙同學

1. 認同顧問所言以政策領導改善，由下往上的政策，解決經費短絀，讓基層願意投入改善。
2. 建議市府可全面盤點需要標線改善的地點；在高雄超大外側車道相當普遍，造成機慢車、行人在其內發生碰撞，應明確規劃行車空間，減少混流行駛形，以維護機慢車、自行車等行車安全。
3. 簡報 P11，實體人行道的設置標準為何，建議市長與副市長領軍訂定規範施行。
4. 通學巷目前僅侷限在學校四周與圍牆外，而學生活動範圍不止如此，是否能以政策引導，擴散到整個學區。

(六)張局長淑娟：

1. 路口側撞今年是下降的，當路型條件符合我們會設置左轉車道與保護時相來保護用路人的安全，經觀察事故是明顯下降的。而無號誌左轉問題，現階段將優先以宣導與相關標誌、標線設置來改善，我們會持續來努力。
2. 「交通安全基本法」行政院院會已通過，經瞭解為 PDCA 的程序，已與營建署溝通爭取經費，明年設置道安專案辦公室，待相關經費與人力到位後，便能投入推動交通安全相關改善。
3. 車道分割的安排，市府皆有持續再推動，包括分流式標線，針對直行或右轉或左轉專用道部分等；針對游同學所提現在自行車道長度有 1000 多公里，市區部分幾乎不是專用方式，只有輕軌延線或園道才是規劃專用，市區與幹道目前是沒有，今年已爭取交通部 1000 多萬的經費，目前正規劃通勤學的自行車道，以高雄市來說騎乘自行車比例較搭乘公車來得多，市府會儘快規劃。
4. 簡報 P13，橋頭區典昌路與復興西路口改善事項，外側為機慢車優先道或專用道，汽車右轉定會與直行機車衝突，涉及路型修改，現階段以牌面提醒確實效果有限，就照片顯示護欄設置在外，電桿卻在內側，是較為矛盾的設計，後續會針對整體路型改善做研議。

5. 上週局內有易肇事小組會議，王同學有參與，該會議為2週一次的定期實務會議，除了有專家學者外，也會有退休同仁參與，針對標誌、標線、交通安全的實務訓練，也歡迎有興趣的伙伴可參與實務上的研討。
6. 目前實體人行道施作不易，現行階段性以標線型人行道取代，以降低未來實體施作時的反對聲浪。

(七)林副市長：

很高興學生代表看到實務的運作，4年400億請珍惜，上半年我們事故防守很好，明天就是暑假結束後開學日，市府各單位應嚴正以待、持續努力。

(八)主席裁示：

1. 交通局所提相關對策，請道工處、警察局等相關局處積極辦理，並於道安會前會列管。
2. 8月20日還路於民大遊行，行政院為此已設定3大核心目標，分別是「守護行人安全、強化責任駕駛、普及公共運輸」，其中在守護行人安全方面更將推動四年四百億「永續提升人行安全計畫」、優先改善600處危險路口與路段，請工務局、交通局、教育局均應努力爭取經費、為下一代打造更安全的道路。
3. 交通建設除涉及交通專業外，對於地方民意的溝通也很重要，請民政局協助交通相關局處進行交通政策的整體社區溝通，以降低民怨。
4. 其餘交通局、學生代表及委員建議事項請各單位參考辦理。

柒、指示事項列管案件報告：

主席裁示：依交通局管考建議辦理。

捌、專案報告：

(一)(二)日韓參訪交流分享(工務局、交通局)

1. 陳顧問勁甫：

- (1) 日本沒有機車，韓國首爾有機車，但僅提供送貨，基本上機車使用是有所限制的；有關他們的減速丘、車道 S 型等設置，大都是設置在需要速度管理的場域，例學校、社區或是人多的公園，需要讓車子降速減少傷亡，這些概念是正確的，但是否能夠套用在我們的身上，必須深入考量。
- (2) 行人徒步區是很好的作法，部分城市所推動的生態交通概念，將市民所使用的公共空間道路面積多元使用，使道路變成停車格還路於民，雖然台灣現階段無法一蹴可幾，社區裡兼具商業、觀光的可利用假日封街，設置行人徒步區是可行的；台南市現正推動有假日市集，剛開始推動民意會反彈，若市政府有此決心是可以由上向下的推動，但更重要的是由下往上的反映使用效益，民眾認知與不斷的溝通取得社區的支持。過去高雄市所推動的生態交通就是經驗所在，相信秉持過去的經驗可以來推動看看。

2. 李顧問明聰：

- (1) 不同的設施可能用於不同的道路等級，要去思考是否合用。若決定要引進學習的部份，就要分配在那種道路層級使用，原則確定後，爾後市府有關都市重劃、道路重建等，於審查時便要寫入報告書內，才能落實在都市規劃中。
- (2) 新式設施的引進必然影響預算的組成，建議一併檢討。

3. 李顧問穎：

- (1) 工務局簡報 P5 首爾的自行車道設計，正好是學生代表的期望，如果能夠經費到位，逐步實施中也能夠滿足學生代表的期望。
- (2) 簡報 P8、P13 實體分向桿、人行道分向桿新式設施的引進，也要注意夜間照明、反光，提醒用路人。
- (3) 簡報 P9，交通局所述禁止左轉的迴轉道部分，台灣有許多機車混雜在車流當中，必需思考迴轉後右轉的行為，會與直行機車交織衝突，是否合適在台灣施作必需思考。而台灣不太習慣這種方式左轉，

東南亞國家因經費不足無法設置號誌，大都會施作便宜的工程設施，讓車子直接左轉，未來要施作必須與民眾溝通可能性。

4. 學生代表-游立維同學

- (1) 工務局簡報 P5，自行車道不適合種植阿勃勒，應慎選植栽。
- (2) 街角設計，轉角花圃要注意高度對車輛右轉的影響。

5. 學生代表-王晉謙同學

- (1) 自行車道可參考台北市，人行車道劃設出完整的空間。
- (2) 原縣區也應該要有一些標線改造規劃。

6. 主席裁示：

- (1) 韓國人行道之停等區設置遮陽、防雨設施，可打造高雄友善行人停等環境，請工務局研議推動實施。
- (2) 韓國道路中央分隔島以槽化線、分向桿、連桿設計，較國內目前採用 RC 實體分隔更具經濟、施工期短及後續路型調整方便特性，值得本市研議推動。
- (3) 相較國內，日韓人行道設置造型眾多的欄杆，以防止行人路段中穿越，亦可防止車輛闖入人行道，請工務局研議推動實施。
- (4) 以上精進作為請工務局研議於校園週邊通學道、商圈推動實施，並請交通局辦理交維及路型審議時，把關提醒，提升行人路權。
- (5) 請工務局、交通局參考日、韓經驗與專家學者意見，於 2 個月內挑選幾個道路不同區域型態擬定試辦計畫(如車道瘦身)，並試圖訂出相關規範、以利後續遵循。
- (6) 東京、首爾發展智慧化號誌控制程度相當高，對改善市區道路行車效率與事件因應管理具有巨大效益，未來本市可循序漸進、因地制宜的建構智慧交控設備與號誌不斷電設備，併請各道路開發單位配合辦理；另日本警示廳邀請市府前往見習事宜，請交通局智運中心研議規劃，也請再思考如何蒐集手機或車載資料，做為智慧交通之

應用。

(7)此外，道路交通標誌標線號誌設置規則草案即將排審，簡報中各類非號誌化路口的警示標線，如路口中心十字線、車輛出入口虛線化路面邊線、路口讓路線等，請交通局整理意見後於審查會議中提出，以提供交通工程人員更多可運用的工具。

(8)其餘委員建議事項請各單位參考辦理。

玖、各工作小組業務檢討報告：同意備查。

拾、散會：下午 5 時 35 分。(以下空白)