

高雄市政府道路交通安全督導會報 113 年第 6 次委員會議紀錄

壹、時間：113 年 6 月 26 日(星期三)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

伍、主席致詞：(略)

陳勁甫顧問、李明聰顧問、李穎顧問、交通局張局長，與會各位委員及各單位代表，大家好。

特別感謝游立維、王晉謙兩位同學積極出席任內會議，提供不同專業的意見，為高雄市的交通帶來很多建言，希望兩位代表在未來大學階段能夠實際積累更多經驗，也歡迎回高雄繼續打拼。

過去幾個月來，高雄市道安團隊努力防制 A1 事故數據，工程、宣導、執法小組都還持續著各類宣導活動與惡性違規加強執法，相當辛苦，從數據上我們可以得知，從 2 月開始 A1 死亡人數獲得穩定控制，截至 5 月底 A1 死亡人數較去年同期減少 12 人，顯見維持一定的執法、宣導強度及道路工程改善是有效的，除了勉勵，也要拜託警察局、新聞局、交通局務必持續辦理各項工作。

暑假即將到來，大量遊客將會湧入高雄，熱門景點如動物園、駁二藝術特區、渡輪站均應特別注意人車潮的管控，而 7 月的高雄啤酒音樂節及接下來的旗津風箏節也即將來臨，請警察局、交通局協助主辦單位妥善規劃交通維持計畫，並多加宣導搭乘公共運輸，以免除塞車之苦、共同響應低碳環保的交通方式。

此外，暑假也是許多青年學子的重要轉變階段，尤其高中職畢業生適逢取得考取機車駕照的年齡資格，會有大量的初領照族群在暑假期間考照上路，但初領照的青年族群往往會因為防禦駕駛及路權觀念不足致發生交通事故，而衍生身體上的後遺症，因此加強青年族群的駕訓與教育宣導，正是市府教育局與監理所共同努力的方向。

為改善青年族群考照環境，交通部持續推廣「機車上駕訓計畫」，由駕訓班安排 4 小時學科、6 小時術科課程，並模擬道路上狀況，以實際路況向學員教授，教導用路安全，根據統計，參加機車駕訓班訓練取得駕照者，可降低取得駕照後之違規風險 59%、肇事風險 36%，顯現出機車駕訓對於增加駕駛人之交通安全觀念，效果相

當良好，為此，高市府今年也投入超過 20 萬的補助；在此也拜託監理所將機車駕訓的相關文宣提供給教育局、教育部高雄市聯絡處，讓教育單位廣發周知。

此外，捷運岡山路竹延伸線甫於 6 月 15 日履勘完成，感謝捷運局、交通局等局處的辛勞，履勘委員的相關建議事項也請捷運局盡速完成，以達成早日通車之目標；另針對即將到來的捷運黃線施工，也要在此提醒捷運局、交通局、警察局，幾個瓶頸路段，如本館路、建工路等路段，在交維計畫審查過程中就要審慎討論，相關替代道路指引、即時監控車流量等配套措施，也請納入交維計畫辦理，在施工時請務必依照交維計畫辦理，務必降低施工過程造成周遭居民影響。

行政院已指示交通部「道安總動員」平臺於 6 月 24 日上線，請各單位配合該平臺，調整對應作法與掌握改善進度，回應市民重視高雄交通安全的期待。另外，在 7 月 2 日，交通部將蒞臨本市辦理院頒方案年終視導，請林副市長率道安會報六大小組共同參加及說明，讓中央能了解我們的努力成果，拜託各位。

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一)陳顧問勁甫：

1. 有關簡報 P3 過去 3 年 A1 死亡人數最低值為 6 月~9 月，為降低新季度 7 月~9 月的死亡人數，將會面臨較高的挑戰度，請市府團隊想辦法控制肇事數目，建議交通局整理過去 3 年 7 月~9 月曾經發生的主要肇事樣態並加以解釋，同時提前給各相關局處，以利及早預防因應。
2. 有關簡報 P4，1 月~3 月 30 日死亡人數(82 人)較同期比較僅差 1 人，為 1 月~3 月 A1 事件死亡人數(38 人)之兩倍以上，代表 A1 事故中多屬於嚴重肇事，雖未在 24 小時內死亡，但 30 日內死亡機率仍偏高，建議可對此提出防制方向與對策。
3. 有關書面資料 P58，1 月~5 月大型車涉入 A1 事故死亡人數為 11 人，較去年同期已增加 3 人，與去年全年大型車涉入 A1 事故死亡人數 15 人，僅差 4 人，建議應持續加強大型車事故防制。
4. 有關書面資料 P58，1 月~5 月行人 A1 事故死亡人數為 10 人，較去年同期已增加 5 人，與去年全年行人 A1 事故死亡人數 15 人，僅差 5 人，建議應持續加強行人事故防制。
5. 除以往關注機車、高齡者、酒駕事故之外，請持續留意大型車、行人事

故。

(二)李顧問明聰：

1. 針對預期增加宣導項目之建議，過去強調車停讓行人，但行人如何安全過馬路卻未被關注提醒。如：行人穿越非號誌化路口，行人該如何表現穿越意圖？另除提供行人安全駐足空間外，行人應注意行駛中車輛，而駕駛者也應注意行人。建議後續可以此作為宣導重點。
2. 有關無號誌化路口停讓，透過標線輔助可讓路口被明確辨識，如：路面邊線縮小、楔形標線等。
3. 有關簡報 P13 中華五福圓環二階改善，建議圓環內人行道柏油鋪面改為綠色鋪面，以強調行人動線。同時，為兼顧各車道、人行動線皆能清楚看到號誌，建議號誌桿可移設適當位置。

(三)李顧問穎：

1. 請有關單位留意行人、大型車涉入事故增加趨勢。
2. 有關核心指標-路口交岔撞有明顯增加，建議提醒用路人路權觀念，並遵守交通規則。
3. 有關無號誌化路口事故，多發生於巷弄視野不佳之路口，建議增設凸面鏡，以利用路人判斷。

(四)執行秘書張局長淑娟：

1. A1 人數排名六都第四(高雄：60 人、新北：61 人、桃園：62 人)，請各單位繼續維持並持續進步。
2. 30 日死亡人數 1 月增加 13 人，2 月減少 4 人、3 月減少 10 人、4 月減少 5 人，合計 1 月~4 月可減少 6 人，仍需持續努力維持至年底。
3. 交通局將針對過往 3 年 6 月~8 月進行事故分析，以提出預防措施，供道安團隊參考。
4. 有關大型車涉入、行人死亡人數呈現增加趨勢，截至 5 月共有 9 位行人死亡，以年齡分析，高齡者計有 8 人；以肇因分析，僅 1 人為行人違規，因此將針對用路人禮讓行人觀念應持續加強宣導。

(五)學生代表-王晉謙同學

1. 有關簡報 P16 加碼補助機車駕訓，同儕反饋駕訓班品質參差不齊，建議檢視教材設計內容，可有效讓學員提升風險認知。

2. 有關簡報 P19 憲政路增設實體人行道，有助於串聯學校、台鐵、醫院等場域，經現勘仍遇到居民反對，且僅先試辦憲政路(樂仁路~憲政路 123 巷)70 公尺實體人行道，建議仍應研議全線新增實體人行道的可能性。
3. 近年，實體人行道品質下降，以大順路為例，原提出「人本造街」構想，考量設施帶、停車彎、人行道、商家需求等，現階段完工狀況卻僅有水泥人行道，建議未來可再研議。
4. 請問高雄市未來是否有新增實體人行道的計畫？工務局應再彙整說明。

(六)學生代表-游立維同學

有關行人高齡者死亡事故，多數為行人被撞事故，應可積極避免，如改善視距、改善照明、提高行穿線照明亮度、巷弄加裝減速設施、改善汽車隔熱紙透視性等。

(七)主席裁示：

1. 請交通局、警察局協助分析歷年 6 月~8 月事故特性與原因，如：暑假與一般假日不同，車流量也有所變化，執法跟疏導作法也須因應調整。
2. 大型車建議應全面加裝 GPS，以利分析大型車軌跡並比對過往事故資料，得知其駕駛人行為模式、開車速度、道路特性，可使警方取締目標更為明確。雖交通局已於 4 月發文向交通部提案修法納入大型車強制加裝 GPS，後續仍建議透過立法委員協助持續爭取提案。
3. 請警察局持續加強執法，避免 A1 事故死亡人數避免被新北市、桃園市追過。
4. 有關中華五福圓環改善調整意見，請交通局、工務局協助調整人行鋪面顏色(彩色鋪面)、加強實體阻隔(軟質分向桿、欄杆)、號誌桿位置。
5. 請學生代表與工務局局長會後討論大順路人行道配置建議。
6. 其餘委員及學生代表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) 機車考照上駕訓班推廣專案(高雄區監理所)

1. 陳顧問勁甫：

對高齡者考照輔導之中央政策，應思考是否持續鼓勵考照，還是放棄考照？實際面的推動成效如何？建議與宣導小組達成推動共識，以利後續推進。

2. 李顧問明聰：

有關機車考照上駕訓班，除外在加碼活動吸引民眾外，應檢視其學科、術科之內容，並分析成果。另推測比較保守的民眾上駕訓班意願較高，但其本身事故風險本就較低，對此，建議應提昇教材內涵與補助誘因，讓其他民眾更願意參訓。

3. 李顧問穎

(1) 若機車考照上駕訓班目標族群為青少年，除教材內容足夠吸引外，應考量其報名經費負擔能力。建議未來可深入校園時，應考慮將家長群納入宣導對象。

(2) 目前機車駕訓、安駕訓練可分開報名，建議先從收費金額較低之安駕訓練推動，可增加青少年參加意願。

(3) 若機車考照上駕訓班目標族群為非青少年，其主要困難在於語言不通、不識字、記不住考試內容...等，建議應輔導提高筆試通過率。

4. 高雄市道路交通安全促進會薛秘書長聖弘：

(1) 安駕訓練課程品質不穩定，除安全帽設備容易受外在天氣干擾導致收訊不良，其實際道路訓練時間僅有 2 小時，且補助後仍須收費，導致執行推動上，大學生與民眾參與意願不高。

(2) 建議可嘗試結合 AI 科技、虛擬設施，讓民眾擁有穩定的模擬道路環境，增加實際體驗感。

(3) 建議可於大學開設微學分交通安全課程，吸引學生參加。

5. 主席裁示：

(1) 請監理所與公路局反映機車考照上駕訓班實際推動之困境，持續推動考照制度改革。

(2) 請監理所與公路局反映，再檢討高齡 70~74 歲考照輔導的意義。

(3) 希望未來機車駕訓課程設計可更加有趣，促使同儕間願意一同參加。

- (4) 有關微型電動二輪車，基於安全考量，除宣導防禦駕駛外，租借業者也應核實盤查。

(二) 校園通學道環境改善(教育局)

1. 陳顧問勁甫：

近年國土署補助校園通學道環境改善計畫，希望通學道改善完成後，應努力提高通學道使用率，針對潛在使用者(學童、家長、鄰近居民)，利用課程設計讓學童體驗通學道，知道該如何使用？同時也請家長協助配合，願意放心步行接送學童上放學。

2. 李顧問明聰：

(1) 現階段通學道著重於校園外圍，下階段應將通學路徑往外擴展，盤點重要通學路徑深入鄰里。

(2) 通學道步行與建物間應留設緩衝空間，透過植栽形成行人導引帶。

3. 李顧問穎：

通學道完工後，針對國小建議請安親班導師於放學時導引學童至學校外圍接送車，避免過度集中於家長接送區，導致交通動線受阻。針對國、高中因有課後輔導課程，其放學時間較晚，建議除鋪面改善外，應考量夜間燈光照明、提供陰涼舒適行走空間。

4. 高雄市道路交通安全促進會薛秘書長聖弘：

通學道設計對象是否僅針對行人？自行車可否騎乘在通學道？(需有行人、自行車專用標誌)

5. 學生代表-游立維同學：

(1) 有關通學道的整建，實務上跨局處(工務局、教育局、區公所)應整合，才有可能讓人行環境連貫。

(2) 校園通學道除提供人行功能外，建議預留自行車通行空間。

(3) 有關家長接送違規行為(如：轉彎未打方向燈)，建議加強執法。

6. 主席裁示：

(1) 有關通學道之定義，日本為校園周邊 500 公尺、韓國為校園周邊 300 公尺、台灣靖娟兒童安全文教基金會推動校園周邊 150 公尺。

(2) 高雄市已爭取到國土署永續提升人行安全計畫補助，將建立高雄市

整體綱要計畫，有關通學步道整體規劃方向，後續可再進一步討論經費使用方式。

- (3) 有關通學道宣導教育，建議教育局設計教程，推廣學童走路上學，也鼓勵家長陪同。
- (4) 有關自行車道路網檢討，預計申請下一階段補助。
- (5) 有關東光國小新設標線型人行道執行過程中，因影響現況居民停車，出現反對聲音，後經校長出面溝通協調才得以施作。另外，市府推動標線型人行道，不鼓勵設置於水溝蓋上，避免用路人行走於凹凸不平的路面。
- (6) 請教育局於年底完成 84 校通學道環境改善，部分學校已提送交維計畫至交通局，請教育局持續追蹤工程進度。
- (7) 請教育局於年底完成市府自辦通學道環境改善。

玖、各工作小組業務檢討報告：同意備查。

拾、臨時動議：

(一)提案：強化城市單車基礎設施(提案人：游立維同學)

1. 本市單車道普遍問題存在以下問題：在機慢車共用車道的情況，速差導致追撞、路側並排違停、內輪差事故機率大；在人行道與單車共用之單車道的情況，人行道鋪面不平整、延續性待加強等。
2. 期望未來交通局、工務局能參照荷蘭路口單車空間規劃與動線設計，確保自行車用路安全。
3. 李顧問明聰：
提供以下自行車道構想供參，在速限 110~速限 70 的區域，建議於路外設置實體分隔自行車道；在速限 50 的區域，可在人行道宣告人、自行車為混流或分流型態；在速限 30 以下的區域，自行車與汽機車混流。
4. 工務局楊局長欽富：
國土署蔡亦強組長已認同憲政路新設人行道提案，工務局將提報第二波 7 月份補助計畫，國土署將全額補助，感謝學生代表提案。
5. 主席裁示：

- (1) 有關李委員提出自行車道構想，與荷蘭單車設計理念一致，同時也透過鋪面材質差異、減速設施，確保自行車騎乘安全。
- (2) 有關自行車道路網檢討，已完成第一階段郊區休閒遊憩型自行車道盤點，交通局預計申請第二階段補助市區盤點，屆時將納入學生代表所提各類設計建議與地點名單一併研議。

拾壹、散會：下午 5 時 50 分。(以下空白)