

高雄市政府道路交通安全督導會報 113 年第 8 次委員會議紀錄

壹、時間：113 年 8 月 27 日(星期二)下午 4 時 30 分

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：

陳勁甫顧問、李穎顧問、林副市長、交通局張局長，與會各位委員及各單位代表，謝謝大家今天的出席。

首先要再度感謝凱米颱風投入救災的局處、警消、國軍弟兄，各位辛苦了。凱米颱風造成高雄多處積淹水、車輛泡水等問題，也要麻煩各局處後續的補助核銷加速進行。

回到高雄市 113 年上半年的交通事故概況，依據警方所提供的 A1 事故即時統計，A1 事故死亡人數共 78 人，較去年同期減少 14 人，在六都排行第三名，感謝道安團努力，也請各局處持續在 A1 數字加強管控。

9 月是「全國交通安全月」，今年交安月主題設定為「人本交通、停讓文化」，口號為「車輛慢看停、行人安全行」，請新聞局、交通局、民政局、社會局及教育局全體動員，持續宣導車輛行經路口請減速慢行並停讓行人，此部分由於行車時駕駛人經常會收聽廣播，因此透過廣播進行交通觀念的宣導效果較佳。請新聞局協助於公益頻道，如：警廣、高雄電台及其他民營電台等，持續宣導路口減速並停讓行人的觀念。並在社區尤其是老人比例較高的社區，宣導行人不要任意於路段中或是闖紅燈穿越等交通觀念。請警察局配合，在「未停讓行人事故熱區」增加見警率，也請加速建置未停讓行人科技執法設備。

最後，9 月火星人演唱會即將到來，到年底前高雄將有多場演唱會及大型活動接連舉辦，相關的安全維護、交通運輸等應變措施請各局處務必做好規劃，也請捷運局督導高雄捷運公司，就捷運、輕軌運能滾動式檢討佈署，以提供本市最舒適、方便且安全的運輸服務。另外，高雄世運主場館符合國際規格，經過電腦模擬具備最高的安全疏散標準，且已經過多次實證演練，在館內人流的疏散上較佳。但在交通的部分，由於捷運車廂僅有三節，接駁車及捷運的班次密度將直接影響當天人流疏散情形。因此，在路線的規劃上，請交通局配合運用大數據分析規劃接駁車及捷運的班次安排。另外，翠華路將於下個月開通，因該路段較為狹窄，特別請各局處加強安全維護演唱會期間的人流疏導，麻煩大家，謝謝！。

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一)陳顧問勁甫：

1. 肇事分析通常從使用者、車輛、道路（包括環境）這三個主要因素入手。
簡報中有根據行政區、路口、路段的事故分析是值得參考，但需進一步檢視這些自撞案件是否確實為撞到路樹、路燈或路桿，以確定是否與道路設施設計存在直接關聯。
2. 在環境方面，需特別注意燈光問題，簡報中亦提到因夜間燈光昏暗導致車禍發生。在道路方面，可以透過在工程面上盤查並進行修正；在車輛的方面，則涉及車輛的實際狀況（如是否故障等）；而在人為管理上，可分為受他人駕駛者影響和駕駛人自身影響，分別具有需注意的地方。
3. 在受他人駕駛者影響上，需特別檢視在大型車、機車或自行車共用路段上，車速差異可能導致吸力或拉力效應，進而使機慢車不穩定並捲入大型車輪下。
4. 在駕駛人自身影響上，需注意疲勞或分心駕駛之不宜駕駛族群，可透過宣導，以降低車禍的發生。此外，對於不宜駕駛的族群也應納入自撞分析，需注意具有身心層面疾病、癲癇、心臟病、老年人或患有慢性病的駕駛人，宣導需定期檢查身體及身體不適時不宜駕駛。
5. 請衛生單位協助檢視哪些類型的疾病患者，在發病時會影響駕駛者操作機械的能力，並注意職業駕駛人員(如：大眾運輸或大型車駕駛員)的健康檢查項目，應避免過於常態性的身體檢查項目。
6. 在工程設計上，需要更加貼心及注意對行人的影響，並建議推動符合「原諒式設計」概念的工程方案，這與國際上推行的 Vision Zero（零死亡願景）概念相符，目的在於降低 A1 類事故的發生並期望達到零死亡。

(二)李顧問穎：

1. 從統計數據來看，各類型指標皆有下降，感謝大家的努力。
2. 關於自撞跟行人的議題，根據過去事故鑑定的經驗，95%皆是人為因素造成的結果，因此需要加強教育與宣導。

(三)學生代表-許庭郡同學：

1. 學區部分行人事故可能較多，尤其在上下學時段，學生多是以步行方式前往學校或公車站，因此建議在上下學時段，派遣員警或警車巡邏查看人流狀況，並在開學後向學生加強交通宣導。

(四)交通局張局長：

1. 補充陳老師提到之不宜駕駛的方面，先前已與交通部討論，而交通部在去年已有這部分的構想並提出修改條例(92 條之 2)，將與衛服部、勞工部及相關部會透過資料介接的方式，瞭解駕駛人是否具有失智、癲癇等影響交通安全的相關疾病。掌握這類族群後，要求其定期健檢，而沒有通過者將註銷其駕駛證照，此部分已與行政院交環處討論並正在修法的程序中。
2. 因修法緩不濟急，最近已跟衛福部達成共識，朝向介接部份資料(癲癇)，監理單位可掌握不宜駕駛族群並進行事先預防措施。另外，從日本研究也發現到青光眼對於駕駛亦可能造成影響。因此，已正式行文跟交通部提出建議將青光眼納入考量檢核項目。
3. 9 月份請社會局及各區公所都會舉辦重陽節等活動，請主辦單位在活動辦理時一併進行交通安全宣導，並邀集交通局前往共同辦理。
4. 在省道自撞事故控制上，今已提出幾處省道易自撞的路口，並要求公路局主政改善；此外，行政院道安會報已有要求台電公司，針對所管轄之路側電桿/箱設施進行清查盤點與改善；另有關本府路側障礙物盤點事宜，後續請工務局持續與台電公司進行討論。

(五)主席裁示：

1. 請警察局、交通局、道工處於 10 月底前完成永續提升人行安全計畫 82 處路口改善。
2. 除了 A1 事故的控制，近期亦重視行人 A30 事故的執法，請警察局針對未停讓行人事故熱區(三民區、苓雅區、燕巢區)提高見警率，並加速建置未停讓行人科技執法設備；請新聞局、教育局、社會局、民政局等針對事故熱區(鳳山區)加強停讓行人、專心駕駛、行人正確穿越道路等宣導。
3. 自撞事故比例高，請工務局持續針對府內警察局、交通局所提出路側障礙物之地點進行專案檢討，清查自撞地點及研提改善作為，並召開跨局處會議討論確認。此外，經查行政院於中央道安會報中亦有要求台電公司針對所管理之路側電桿及電箱進行盤點與專案改善，如有涉及台電公司所屬之設施亦請工務局儘速函文中央納入專案辦理改善。
4. 請府內各局處全力協助交通安全月的宣導，除了透過自身管道或通路宣導外，也請各局處通力合作，傳達人本交通、停讓文化的理念。
5. 有關兩位委員及許同學所提及之學校熱點，在即將到來的開學日，請警

察局提升見警率並加強宣導。

6. 其餘交通局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)行人安全設施條例(工務局)

1. 陳顧問勁甫：

- (1) 中央有很多經費挹注到人行安全改善計畫，高雄市針對這些重點提出未來的計畫是非常值得肯定。
- (2) 在進行大幅度行人交通的道路改善上，建議不論軟硬體的建置，皆需建立一套標準作業程序（SOP），以檢核在執行中的各個層面與程序，不僅可提高成效，亦能有效預防因疏忽而可能導致的問題。
- (3) 中央法規重點提到行人友善區的劃定，除了劃定於地區重要區塊，如：醫療院所、學校、大眾運輸等行人密集地區周邊，在於新市鎮開發、區段徵收、市地重劃或新闢地段區需要特別注意。
- (4) 高雄市若有較大地區需進行市地重劃、區段徵收或都市規劃，可從都市計畫的角度去設計智慧、人本的示範區，提供給其他社區去做參考。設計上可參照國外目前推動的 Mobility Hub 概念，將行人、公共運輸匯集成一個 hub，提供安全、舒適、方便和無障礙的空間。

2. 李顧問穎：

- (1) 在執行工程改善時，建議將路段及路口的日間遮蔭與夜間照明納入規劃考量，將有助於提升道路的安全與使用舒適度。日間，民眾常因缺乏遮蔭而遭受曝曬的問題；而夜間照明則涉及安全問題，在事故鑑定中也經常遇到類似情況。例如，在同盟路綠帶人行道上，晚間運動的民眾因照明不足，往往選擇在道路路肩行走的情形。
- (2) 建議人行道與道路之間設置實體阻隔設施，如：實體欄杆、綠帶或矮樹籬等，明確劃分行人與車輛的行走空間，以有效阻止行人突然斜穿或隨意穿越馬路，從而提升道路安全性，保障行人的行走安全。
- (3) 在制定新的計畫或道路改善時，應採取更全面的思考方式進行規劃，事先將公車停車彎、路邊停車格、是否需要退縮，以及是否需要設置自行車道等因素一併納入規劃階段，以避免在新的人行空間建設完成後，因

缺乏前瞻性而需要重新修改或調整。

3. 學生代表-胡睿洋同學：

- (1) 未來五甲路將進行捷運黃線的建設，然而，目前沿線並未設置人行道，建議未來規劃中整段五甲路應設置人行道，以確保行人的安全和便利。
- (2) 建議見警率需要結合開單執法的行為，而非僅依賴宣導與警告。若長期僅進行口頭警告而不處罰，違規者可能會視為無所謂，從而失去預期的宣導效果。

4. 學生代表-許庭郡同學：

- (1) 左營高中的海功路及左營大路的轉角路段，目前尚未設置轉角行人庇護。考慮到該地段經常有大卡車和砂石車通行，對於學生及行人可能構成安全隱患，建議進行相關設置，以提升行人安全。

5. 交通局張局長：

- (1) 教育局過去在進行通行步道改善時，係以學校四周為主，較欠缺與社區人行環境連結。而此次申請藍圖計畫時，國土署特別提醒交通局協助教育局辦理，因此撥款部分經費給教育局進行整體規劃。目前學校周邊的改善工作已接近完成，但在如何改善社區與學校的連接仍需進一步探討，如：標線型或其他形式的人行空間。
- (2) 除了改善既有道路，目前也在進行大範圍的地區建置或都市計畫，已有跟都發局、地政局協商規劃 205 兵工廠，該基地面積超過 50 公頃，未來計畫將針對低碳交通區或智慧人本進行構想，具體方案會進一步討論。預計將再次召開討論會，並邀請工務局參與討論人行環境與車流構想。
- (3) 在日間遮蔭的改善方面，將參考近期國內外的案例，如：韓國遮蔭傘、新加坡風雨走廊等，納入規劃考量，期望未來高雄市能夠進行相關建設，提升行人舒適度和安全性

6. 工務局：

- (1) 通學道的人行道設立不一定會採取砍樹的方式，將依據其適合之手段進行規劃。
- (2) 行人友善區將根據其辦法，於人流較多的地區，如學校、大眾運輸場站、醫療區等設立友善區，提升行人通行的便利性和安全性。
- (3) 在十字路口設置人行停等區域，將參考國外案例遮陽設施案例，同時亦在思考將遮陽設施結合太陽光電板，以達到淨零排放的改善目標。

- (4) 內政部未來規劃 4 年投入 400 億元於行人友善設施的建設，因此未來重點將放在盤點高雄市的人行道設置及設計。

7. 主席裁示：

- (1) 關於左營高中的海功路及左營大路的轉角路段，未設置轉角行人庇護，致影響行人安全部分，請工務局主政辦理。
- (2) 感謝交通局、工務局、教育局於今年取得 8.46 億的人行環境補助經費，明年，必須從明年中央補助經費 100 億元中至少爭取到 10 億元。為此，請工務局、交通局擔任整體幕僚成立專案小組，邀集教育局、警察局及相關單位與專家學者共同討論，制定未來兩年的行人交通安全設施改善計畫，先為 114 年的提案計畫做好準備。計畫將涵蓋市區及縣區周邊的人行道設計，並包括宣導與建設的軟硬體設施，特別針對現況捷運 RK 沿線缺乏人行道的道路進行優先規劃。
- (3) 行人死亡事故已成為城市指標，交通局目前已取得 5000 萬元經費，用於建置道路安全檢核及決策支援系統。請交通局安排時間向林副市長報告該系統的規劃及進度。
- (4) 針對岡山地區車輛行經時常掉落螺絲的問題，請岡山分局定期維護道路，並請經發局提醒相關公會進行安全宣導，以確保其他車輛不受螺絲掉落的影响。
- (5) 教育部應更加積極表達立場，雖然已經制定了通學道設置的 SOP，但尚未得到充分落實，建議請公路局公園處的專家來進行教育訓練，並邀請國、高中老師和總務處主任參與討論，共同討論如何保護樹木。
- (6) 其餘委員建議事項請各單位參考辦理。

(二)高雄市省道交通安全策進作為(公路局)

1. 陳顧問勁甫：

- (1) 下半年公路局的重點仍然放在路口改善上。然而，在市區內的省道雖然屬於省道形式，但仍應符合市區道路的使用需求，建議公路局在規劃時應考慮到人行道的改善，而不應僅局限於路口的點狀改善，如：行穿線退縮、行人庇護島。

2. 李顧問穎：

- (1) 省道路肩的寬度較大，雖可提供車輛暫停以備不時之需，而過寬的路肩常常被機慢車誤認為是機慢車道，導致其行駛在路肩上，但路肩上通常有行道樹、變電箱和燈桿等設施，機慢車在遇到這些障礙物時容易發生自撞。因此，建議應採取改善措施，使民眾能夠清楚辨識路肩。
- (2) 省道功能型定位在於提供良好的通行性，目標是達到較快的車速，以方便車輛快速穿越，但在部分路段設置缺口提供車輛迴轉，易引發交通干擾甚至導致車禍。在省道上，建議以車速快為目標，設置雙向車道的實體分隔，減少缺口的設置，以平衡通行與安全性。
- (3) 省道的主要功能在於提供快速通行的能力，但在部分現有的混合車道上，過寬的車道使得機慢車與大型車輛併行使用，增加交通安全隱患。建議調整下修混合車道的寬度，例如可以參考台 88 線的案例，將車道寬度從 3.5 米調整為 3.25 米，不僅可以減少車輛鑽車縫的行為，有助於提升道路的整體通行性。

3. 交通局局長：

- (1) 在議員質詢時，亦有提及難以區分快慢車道分隔線(10 公分)、路面邊線(15 公分)，已建議三工處對路肩進行槽化處理，以明確區分路肩範圍及用途。此外，在市區道路規劃中，已規範必須進行街角保護措施，建議在省道的道路規劃中也需將街角保護納入設計。
- (2) 近期已正式行文給道路主管機關，明確要求未來在省道路段開設缺口前，必須先經過管考小組會議的審定與討論。

4. 主席裁示：

- (1) 針對下半年度重點專案-全面檢視改善行人通行環境安全，除擬定改善行穿線退縮、行人庇護島及綠底行穿線外，請針對近3年路口事故進行碰撞構圖分析，並執行改善對策。
- (2) 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、臨時動議：無。

拾壹、散會：下午6時00分。(以下空白)