

高雄市政府道路交通安全督導會報 114 年第 3 次委員會會議紀錄

壹、時間：114 年 3 月 25 日(星期二)下午 4 時 00 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：(略)

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一)陳顧問勁甫：

1. 有關簡報 P.10 五福圓環時事議題，針對近期發生之事故深感遺憾。該頁簡報提及改善措施建議採增設彩色鋪面與欄杆，考量高雄市目前使用之彩色鋪面包含藍、紅、綠等顏色，本案增設鋪面採用之顏色有何律定格式，請補充說明，建議彩色鋪面之應用時機應更為謹慎，顏色亦應有明確之規範。
2. 有關簡報 P.11 標線改造青年路(中山路~仁智街)內容，大力肯定市府對青年路(中山路~仁智街)改造的努力。該改善方案提及取消斜式停車格位，對道路通暢性有很大的助益。惟新增標線人行道上仍出現如行道樹等突起障礙物，恐有干擾步行動線之虞。建議可再與相關單位溝通阻礙物或樹木遷移之可行性，促使人行動線更加通順。另外，在本路段新增左轉附加車道的部分，考量若路口間區段過短，則設置之漸變段將影響車道布設，建議應可再評估左轉需求，於適當路口配置左轉附加車道即可。
3. 有關簡報 P.12 博愛路段(北平一街~同盟路)自行車道分隔的作為，肯定市府的努力。惟示意圖中無法確認車道為實體或標線型分隔；若為標線型分隔恐增加停車帶與自行車道間潛在的風險。
4. 有關簡報 P.17 提及之 18~24 歲事故分析內容，顯示第一當事者事發地點中，69%位於路段，自撞或自摔占 54%，不當駕駛行為占 46%，據上數值，應可推測與部分學校位於山區、丘陵有關，或處於多彎路段，因大專院校學生駕駛技術恐尚未成熟，導致較多之路段自撞或自摔事故。建議可提供學校周邊之事故熱區資訊，供學校加強宣導。

(二)李顧問明聰：

1. 有關簡報 P.5 提及之 113 年 A30 案件分析，在行人事故增加的部分應再一起努力，但有時行人事故的增加的因素，並非為道路或人行道設計出現問題，而是因為人行環境的提升，行人數量亦逐步增加，進而導致人車衝突增加。建議除工程小組持續改善外，也應大力宣導人車間之關係(如：車輛停讓行人)，一起撐過這一段人車衝突曝光量增加的陣痛期間。
2. 有關簡報 P.9 提及之 2 月份 A1 事故總覽，針對路段自撞及未注意車前狀況的部分，除認同路側障礙物清除計畫外，建議短期措施可檢討最右側車道寬度，並藉路面邊線導引車輛，以提供車輛與路側障礙物間足夠的緩衝空間；長期可再逐步清除路側障礙物。
3. 有關簡報 P.19 提及之 18-24 歲大專院校事故統計分析，仍須請各校持續努力。表中數值顯示，民國 111 年，各校死傷事故人數皆下降，請補充說明該年度降低之具體改善經驗；另部分學校如正修科大、樹德科大、義守大學與文藻外語大學死傷人數皆有逐年下降之趨勢，建議可與上揭大專院校共同討論，借重各校之改善經驗。

(三)李顧問穎：

1. 由去年與今年的趨勢比較可發現，死亡數中行人有增加情形；受傷數則以機車、青少年增加的比例較高。而核心指標在路口、路段的部分皆有增加，故在人力、物力方面仍須再加強。建議可由本月發現的部分(如：機車、青少年)優先著手，並加強宣導與執法。
2. 建議可鼓勵青少年多加利用大眾運輸。尤其 TPASS 定期票推出後，大幅降低公共運輸使用成本；若大學生排課較為集中，應可減少機車通學運具的使用。建議可加強宣導學生使用 TPASS 定期票，由每週 1 或 2 日改以大眾運輸為通勤運具著手，如此即可達到運具轉移的成效，進而降低機動運具事故風險。故除宣導與教育著手外，應可往鼓勵搭乘大眾運輸的方向來推動。

(四)主席裁示：

1. 18-24 歲青年族群的傷亡對社會是一大損失，應特別留意省道附近幾處學校，該校週邊車速較快且大車經過頻繁，機動運具使用之潛在風險較

高。感謝交通局在分析工作的努力及顧問提供之寶貴意見，請相關單位落實辦理。

2. 114 年國土署永續提升人行安全計畫本次提案補件時間截止至 3 月底，請各單位再次檢視提案內容，除翻新人行道外，也應執行車道瘦身、左轉附加車道、增設照明設施、行人安全設施(如：街角欄杆、街角擴大、行穿線退縮、盲人有聲號誌等)，請各單位全力爭取中央預算。
3. 關於交通局分析行人族群與車輛闖紅燈事故部分，請工程、宣導及執法小組，依據幕僚單位建議方式辦理宣導及專案執法事宜。
4. 青年族群占本市整體受傷率高達 20%，亦即每 100 人受傷，就有 20 人為 18-24 歲的青年族群，而各大專院校目前已進入開學季，請學校針對新生加強宣導「嚴禁無照駕駛」、「速度管理」、「停讓規定」、「防禦駕駛」。同時，請教育局協助製作校園風險地圖，發放給大專院校宣傳。也請監理所加強「機車考照上駕訓班」之推廣。
5. 112 至 113 年疑似非交通事故死亡案件，請交通警察大隊及衛生局依據盤點結果，提供死亡證明等相關資料予交通局，函請交通部辦理排除死亡人數作業。
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)教育小組專案報告-校園通學道改善進度、交安種子教師培訓、無照駕駛預防及輔導(高雄市政府教育局)

1. 陳顧問勁甫：

- (1) 肯定教育局的報告與作為。彩色鋪面不宜過於頻繁使用，建議在五福圓環中使用之人行道鋪面可參考簡報 P.9 或國外案例，以灰、白色調為基底並配合市容塑造人行空間。另外，增設欄杆之夜晚辨識度，建議應進一步確認是否足夠。
- (2) 有關簡報 P.22 提及之校園 TPASS 競賽，肯定教育局與交通局的作為，企盼透過學生使用大眾運輸習慣的養成，達到運具轉移的成效。

建議 TPASS 政策可再延續，如：結合學校戶外教學，活用 TPASS 使用模式，增加學生以大眾運輸走遊城市的經驗。

- (3) 國外交通行動服務 (MaaS) 機制中有家庭票的方案，建議可評估納入 TPASS 方案中，以更實惠的價格將學生與家長一同納入方案中；校方亦可推出親子日，鼓勵家庭一同使用月票出遊。另外，建議學校可鼓勵學生至少每週一日以大眾運輸通學，對於減少私有運具使用，應會有明顯之助益。

2. 李顧問明聰：

- (1) 肯定市府的作為，其成果十分豐碩。建議申請校園周邊通學道改善的學校可將改善成果往外延續，建議改善範圍延伸至學校週邊通學路徑之一定範圍。
- (2) 有關簡報 P.17 提及五階段課程模組教材，惟考量眾多的學生人數，現有 96 位種子教師量能應仍不足以因應，建議應持續推廣此政策。
- (3) 大學是放棄公共運輸的起始階段，除 TPASS 競賽外，亦建議在大學端研擬可吸引或鼓勵學生使用公共運輸之相關措施。

3. 李顧問穎：

- (1) 感謝教育局的分享，有關通學道改善結果，照明部分易受校園周遭較高大的樹木遮蔽，以致光源散射至中低處時較為不足。建議將來規劃通學道或人行道時，其燈光布設應考量高、中、低層的照度設計。
- (2) 簡報較未提及自行車使用的部分，而學生為自行車使用的大宗族群，目前，無論使用自有車輛或 YouBike 公共自行車，皆可發現許多常見之違規型態(如：逆向、行駛斑馬線與人行道等)，此類違規型態雖不若機動運具造成的影響，但仍造成相當比例的受傷情形。建議將來在教育宣導上，可著重自行車正確騎乘、安全性的提升與道德感的強化。

4. 主席裁示：

- (1) 有關通學道燈光、自行車問題請相關單位再精進。有關 TPASS 推動家庭方案事宜，請交通局研議評估。
- (2) 有關通學道鋪面應盡量簡化，避免使用費用較高昂的地磚材質，可改用 PC 刷毛工法。並建議部分校園調降圍牆高度，維持校園內外

之視線通透性。

- (3) 有關通學道設置行道樹事宜，建議可栽種於人行道外側，以達阻隔車輛之效果。
- (4) 請相關單位加強與學校通學道設計理念之溝通工作，評估將經費用在安全重點項目（如：加強通學道照明與節點路口安全等），避免不必要的複雜造型與設計。
- (5) 有關通學道設計的審議機制，請依規定提王副秘主持小組會議審查後再提中央，並請依據以上原則訂定標準規劃流程及內容，持續推動，同時亦請林副市長指導，以健全本市人行環境之構築。
- (6) 有關交通安全師資培訓及運用，未來建議編撰高雄市五階段交通安全教材，並依照各校園周邊環境設計合適情境教育及戶外參訪，讓學童能除有交通安全認知概念外，也能實際體驗感受。
- (7) 有關無照駕駛預防及輔導部分，18 歲以下青少年無照駕駛違規件數較往年降低 52.3%，感謝教育局努力，也請教育局持續追蹤，並請警察局於無照駕駛案件排序前 10 名之學校加強巡邏。
- (8) 因應微型電動二輪車年滿 14 歲可騎乘，請教育局提供「騎乘微型電動二輪車」之教材，以利全市國、高中進行宣導。
- (9) 關於內政部國土署近期要求六都地方政府，114 年須提出 2 處「校園通學示範區」，請教育局務必積極辦理，必要時邀集府內工務局、交通局、警察局等相關局處討論改善作為。
- (10)其餘委員建議事項請各單位參考辦理。

玖、臨時動議：無。

拾、散會：下午 5 時 00 分。(以下空白)