

高雄市政府道路交通安全督導會報 114 年第 4 次委員會議紀錄

壹、時間：114 年 4 月 29 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：

陳勁甫顧問、李明聰顧問、李穎顧問、林副市長、交通局張局長，以及與會的各位委員與各單位代表，大家好！感謝各位今天撥冗出席本次道路安全會報。

根據警方提供的最新 A1 事故統計資料，今年 3 月本市交通事故死亡人數為 11 人，相較去年同期減少 2 人；而至 114 年 1 月底 30 日交通事故死亡人數 26 人，也較去年同期減少 13 人，請各位同仁持續努力。

1 月份交通事故死亡案例，其中涉及行人的事故共 3 件，造成 3 人死亡。事故原因包括行人違規於路段穿越道路及路口闖紅燈。請各宣導單位向駕駛人宣導「車輛停讓行人」，不只車輛讓行人，對行人穿越道路規定亦須加強宣導。針對行人橫越道路違規情形，請執法單位能夠落實加強取締。

於 3 月底制定「高雄市行人交通安全設施推動計畫」，針對步行環境增設人行道、校園周遭人行道改善等十項績效指標訂定年度預定目標，請工務局、交通局、教育局等學者單位，務必依計畫進度辦理。

4 月 11 日新興區復興一路與六合一路口發生一起由 94 歲超高齡駕駛闖紅燈所引發的交通事故，引起社會對高齡駕駛的關注。根據統計，目前本市 90 歲以上持有汽車駕照者達 4,726 人、機車駕照者達 9,401 人。請兩區監理所持續推動高齡駕照繳回作業外，並於 5 月份的道安會報提出精進措施。同時也請民政局、社會局加強宣導高齡市民多多利用大眾運輸交通工具。

5 月後，市府仍有許多重要活動將陸續展開，請交通局、警察局及捷運局務必提前規劃完善的交通疏導計畫。

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一)陳顧問勁甫：

1. 於簡報第 10 頁 30 日交通事故死亡運具組合，主要肇事車輛及死亡當事者分析具有資訊性，弱勢運具受撞擊致死率高，使得行人、機車、慢車死亡數較高，但更需要重視事故涉入者，尤其在小貨車、其他車及大型車等職業商用車輛，其導致 30 日死亡事故多。目前宣導主要著重於行人、機車及慢車需注意車輛，建議應針對貨車及其他車可能的涉入族群駕駛進行相關安全宣導。
2. 於簡報第 12 頁大社區 186 甲彎道高程改善，建議於彎道旁標誌加裝警示閃燈，提升轉彎辨識度。
3. 於簡報第 17 頁近三年追撞事故分析，針對死傷事故發生位置，路段發生比例較高，死亡事故路段占 70%，該內容旁提及號誌及非號誌化路口比例，似乎與前述內容連結矛盾，號誌與路段無法搭配，請再補充說明。

(二)高雄市政府交通局溫科長哲欽：

1. 有關大型車安全駕駛，目前針對大貨車業主加強宣導，另針對其他車種，亦透過公會等單位傳達相關宣導內容，未來亦將持續與監理所合作，加強小貨車及其他車種駕駛之安全宣導。
2. 追撞事故主要針對死亡事故進行分析，由於駕駛通過號誌化路口時通常會放慢速度，且也因為紅綠燈管制使得事故較少，故「追撞」型態之事故主要發生於路段。
3. 追撞事故中補充說明號誌及非號誌化比例係主要針對路口，因「追撞」型態事故主因為速度較高，故在路段中相對較為嚴重，與其他縣市相符。

(二)李顧問明聰：

1. 於簡報第 12 頁大社區市 186 甲彎道高程改善，下坡彎道坡度已改善，但在彎道主線旁另有岔路，建議於岔路前補繪穿越虛線，提升主線道路之辨識度。另路側物體建議補滿路旁障礙物體線，另請確認圖片路旁障礙物體線斜線是否畫反。
2. 於簡報第 13 頁行人分段穿越號誌，此為少數能夠促進效率與安全之方案，但臺灣未有類似案例，故行人對於號誌可能有誤認情形，建議行人穿越線做成錯開型式，上游方向靠左，於分隔道後切換至右側並於分隔

島兩側增設欄杆，降低可能之誤認疑慮。希望後續能夠針對較寬的路口導入相關措施並進行宣傳。

(三)李顧問穎：

1. 近期高齡者、大型車及路口形態事故偏多，建議未來可針對上述項目作為執法、宣導重點。
2. 針對兩段式行穿線，建議調整為「Z」字型枕木紋標線，提升行人兩段式穿越路口之視覺效果。另建議於分隔島增設欄杆，可安全等待下階段綠燈再穿越路口。

(四)高雄市政府交通局張執行秘書淑娟：

1. 市 186 甲彎道改善工程中，感謝工務局重新鋪面解決逆超高情形，於 4 月 29 日 A1 事故是發生於路段上坡側且機車壓車行為滑倒導致，故與本下坡改善工程無關聯，另路旁障礙物體線及穿越虛線將依顧問建議調整。
2. 近期將持續觀察市 186 甲彎道改善狀況，並將與周邊店家監視影像比對並與義守大學校長訪談確認事故改善情形。
3. 行人分段穿越時相為國內第一次導入，獲得行人路權團體及當地居民肯定。針對顧問建議將持續檢討，後續將以路幅 40 公尺以上道路導入該措施，另一規劃中的路口為五福/凱旋/中正路口，針對中正路中擬規劃槽化設施，該空間未來可作為分段穿越人行道之等待空間。

(五)主席裁示：

1. 請新聞局、社會局、教育局加強宣導「保持安全車距」、「注意前方路況」、「專心駕駛」。請交通局針對易追撞路段，檢討號誌時制計畫，適時調整以提升通行效率並降低追撞風險。請警察局加強取締未保持安全距離、車速過快、分心駕駛行為。
2. 1 月份 30 日交通事故死亡中，行人佔 3 件 3 人，2 件為行人違規於路段穿越、1 件為行人路口闖紅燈，請新聞局、交通局、民政局、社會局及教育局依所屬權責加強宣導「車不停讓人」及「行人違規穿越」主題，並請警察局列為重點執法項目，啟動專案執法；另外闖紅燈及紅燈右轉違規行為所造成之交通事故死亡數，較去年同期高，該樣態屬嚴重惡意違規，尤其闖紅燈項目請警察局列為專案執法重點，並於每月提供取締

件數及了解是否有累犯情形。

3. 請工務局確認大社區市 186 甲彎道路口旁之建物是否為違建，並建議交通局路側補繪穿越虛線，強化主線告示，並請工務局調整近障礙物線方向，並補滿路側護欄，請交通局、工務局依照顧問意見辦理。
4. 有關高齡者族群，請兩區監理所除了持續加強辦理高齡駕照繳回作業外，並請於 5 月份道安會報報告改善精進作為，另請民政局、社會局加強宣導高齡者搭乘大眾運輸。
5. 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)A30 案件緊急救護處置研析(高雄市政府消防局)

1. 李顧問明聰：

- (1) 緊急救護處置主要有三個時間，第一是反應時間與消防隊部屬有關，目前為五分鐘以下；第二為處置時間與事件有關；第三則為送醫時間與醫院分布有關，若該轄區之緊急救護評估需要較長時間，建議應搭配救護等級較高之車種與設備，並配套救護等級較高之施救人員。

2. 高雄市政府衛生局王委員小星：

- (1) 高雄路竹秀傳醫院 4 月份申請通過一般級急救責任醫院，局內要求今年度以通過中度級急救責任醫院為目標。
- (2) 今年已要求岡山高醫醫院取得中度級急救責任醫院認證為目標。
- (3) 臺南市立醫院僅有中度級急救責任醫院，並無外傷認證。

3. 高雄市政府消防局劉委員一娟：

- (1) 茄萣區於 113 年共發生六件事故，五件發生於南茄萣興達港，主要送往路竹秀傳醫院；一件發生於北茄萣，送往臺南市立醫院。
- (2) 檢視原高縣轄區之急救醫院，其中，阿蓮區事故患者大多送往臺南市立、成大及義大醫院；燕巢區患者送往義大醫院；旗山患者送往旗山醫院；甲仙區患者送往旗山醫院；路竹區患者目前送往臺南市立醫院，5 月後可調整為路竹秀傳醫院；永安區患者送往岡山高醫，

5 月後可調整為路竹秀傳醫院。

- (3) 目前救護車無等級區別，人員有等級區分，而目前有八成後送件數發生於市區。偏遠地區由於後送時間長，過去曾試辦於中繼點派駐醫院緊急救護技術員(Emergency Medical Technician, EMT-P(TP))攜帶藥物實施高級救命術。
- (4) 目前各分隊皆配置二救護車，車上配備幾乎相同，除偏遠地區還未配備骨針外，故目前主要之差異在於人員配置。

4. 主席裁示：

- (1) 建議衛生局強化交通事故急救應變機制，遇有多重外傷等危急案件，由 119 指揮中心即時啟動預警通報醫院，並同步準備對應的急救團隊。
- (2) 經查東 9 區每 10 萬人交通事故死亡數，大幅高於原市行政區之數量，與專案報告內容中，桃源、茂林、六龜、甲仙等山區送醫時間偏長部分係有關聯，請衛生局應持續推動當地區域醫療機構(岡山高醫醫院、旗山醫院、臺南市立醫院)提升外傷處置能力並申請納入急救責任醫院，並請與消防局討論規劃「中繼接駁站」等精進作為之可行性，並於 5 月份道安會報說明辦理情形。
- (3) 此外，東 9 區之交通事故樣態多以自撞/自摔為主，佔 4 成，而高齡者亦佔東 9 區事故 5 成以上，請府內新聞局、交通局、民政局、社會局等宣導小組成員，加強宣導「山區道路狀況複雜，請勿疲勞、分心駕駛」等交通觀念。
- (4) 建議 119 指揮中心依據事故關鍵詞(如：撞擊後車體變形、人員受困等)，優先判定為潛在脫困或重傷事故，增派高級救護技術員及特搜人員前往支援，並優先加強東 9 區等送醫時間較長之地區救護車裝備與人力。
- (5) 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)