

高雄市政府道路交通安全會報 114 年第 8 次委員會議紀錄

壹、時間：114 年 8 月 26 日(星期二)下午 3 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！

今年 7 月，高雄交通事故死亡人數為 7 人，比去年同期減少 4 人；累計今年 1 月到 7 月底，死亡人數為 84 人，也比去年減少 4 人，整體呈現下降趨勢，但在高風險族群及大型車輛管理上仍需加強。特別是在港區、工業區與物流園區，大型車流量高，請轄區分局務必提高見警率與攔查密度，避免發生重大事故。

在市區大型建設部分，隨著捷運黃線工程進入移除路樹、人行道及中央分隔島削切階段，道路施工與安全維護更顯重要。針對近期議員關切澄清路側溝當車道使用的疑慮，今天也特別請捷運局提出專案報告，並請各位委員指導。

在行人安全方面，應持續針對高風險路口加強改善，像是五福中正路口，請工務局、交通局檢討號誌時制、行穿線設計與人行空間。

日前在前鎮區發生一起騎士未注意車前狀況、紅燈時行人站在斑馬線上致車禍事故，再次提醒，車輛與行人交錯的路口要落實「停讓行人、隨時注意」。9 月交通安全月即將到來，請相關局處全面主動宣傳，透過多元方式，讓安全月不只是口號，而是實際行動。

道路安全需要市府與市民共同努力，透過大家的合作，一定能持續進步。那麼就開始今天的會議。謝謝。

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一)陳顧問勁甫：

1. 簡報第 11 頁提及自強二路路面刨鋪及車道配置調整，圖面呈現很多路口，也縮減路口間之路段距離；標線方面，除左轉附加車道外，另繪設黃網線，導致路廊車道配置較為複雜，請問是否依據左轉交通量需求而

增設左轉附加車道？

2. 請問目前自強二路廊之車道配置，機踏車之左轉方式係採直接左轉或仍需待轉，目前之車道配置是否已考量此因素？
3. 依據相關規定，科技執法設備之建置需要公告設置區位，若僅裝設外殼而未納入實際設備，雖仍可具嚇阻效果，惟若市民知悉該設備不具實際執法效能，是否不符相關規定，且恐對市府的公信力造成困擾，建議市府可再評估。

(二)李顧問明聰：

1. 簡報第 6 頁提及之 7 月份 A1 事故總覽中，大型車事故比例有增加之趨勢，另第 7 頁資料顯示鳳山、大寮、楠梓、仁武等行政區為高風險路段，轄區內存在大型車經常行經路段，為避免運具衝突，建議透過路網調整，區隔大型車與機車之主要行駛路徑。
2. 有關擦撞事故議題，車道寬度調整係主要透過車道寬度的縮減，達成降速路段平均行駛速率之效果，建議應再考量車道配置之連續性。建議可於路段刨鋪工程中，將改善範圍與現況範圍之邊界設置於路段中，強迫相關單位必須做好漸變處理。
3. 在行人事故議題中，簡報第 16 頁提及行人事故熱區，夜間事故多發生於社區內，建議交通局及工務局應檢視路網規劃，避免穿越性車流進入社區至公園、停車場、市場之路徑。

(三)李顧問穎：

1. 七月事故相較前六月，超速及大型車事故呈現上升趨勢，雖市府已針對大型車駕駛及一般用路人加強宣導，惟仍需持續努力。
2. 超速與路段對撞及路口追撞事故應有關聯性，為改善該二核心指標，建議透過增設科技執法設備，提醒市民勿超速違規，若因經費問題，無法普及設置科技執法設備，建議可先行增設執法設備外殼，應仍可收嚇阻成效。

(四)下一代人本交通促進會游立維同學：

1. 簡報第 7 頁提及鳳山、大寮、楠梓、仁武等重點行政區之高風險路段，其中鳳仁路及八德南路慢車道較寬，路邊違停比例高，影響機慢車駕駛動線，也造成較多之交通事故，另亦須同步檢視該路段行人空間環境，

建請相關單位協助改善。

2. 簡報資料顯示行人於醫院及市場周邊事故較多，雖然宣導應有效果，但可能不顯著，建議可借鏡瑞隆路之改善模式，進行其他路段之行人通行環境改善。
3. 簡報第 15 頁 112、114 年行人死亡事故分析，高齡者及日落時段之事故比例較高，建議可檢視行人穿越道夜間照度是否足夠；另建議增設欄杆，減少行人之違規穿越行為；另請相關機關針對行人比例較高或行人事故較多之路口，檢視行人通行時間是否過短，且評估是否可增設庇護島，作為行人之安全待避空間。
4. 依據簡報第 8 頁之 7 月 A1 事故總覽資料，九如一路上之大貨車追撞事故雖與違停無關，但該路段經常有車輛違停於人行道、紅線或併排停車等情事，但並未有較高之見警率，建議增加九如一路(澄清路至民族一路)間的違規取締。

(五)高雄市政府警察局鳳山分局林分局長俊賢：

1. 114 年 1~7 月轄管範圍共計發生 9 件 A1 事故，較去年同期增加 3 件，為減少交通事故數，持續落實 3E(執法、工程、宣導)政策，亦要求分局各所增加路口見警率。
2. 114 年 1~7 月期間，本局針對重點違規闖紅燈、酒駕、大型車、轉彎未依規定及路口未停讓行人加強執法，且於社區座談會及重要路口進行交通宣導，且進行 32 處改善工程。

(六)高雄市政府警察局岡山分局邱副分局長明勇：

114 年 1~7 月轄管範圍之行人事故數較去年同期增加 2 人，為降低轄管範圍之行人事故數，本局於菜市場及公園處加強宣導及違規取締，且針對市區重點路段加強執法，本年度 1~7 月之取締違規總數相較去年同期增加 1,200 件。

(七)高雄市政府警察局林園分局李分局長明道：

1. 114 年 1~7 月期間，轄管範圍內共計發生 3 件大型車交通事故，為降低該類型交通事故量，本局已加強取締及見警率，另將與交通局及相關機關針對事故地點進行事故分析及改善措施研擬。

(八)高雄市政府交通局張執行秘書淑娟：

1. 高雄市内約7成之行人事故原因是因車輛違規造成行人死亡，本市今年度因行人事故增加，導致被交通部列管，道安司亦特別關心高雄市114年度行人事故數較多之原因，本局分析本年度1~7月行人事故多集中於菜市場及醫院周邊。
2. 高雄市已公告「高雄市聯結（砂石）車、大貨車及大客車限定行駛（或禁行）路段及時段」，主要限制大型車行駛於幹道，如台1線、台17線等路段，其他如五福路段等，則於尖峰時段禁止大型車行駛，盡量降低大型車與機車之共同行駛路段與時段，亦可導引機車至其他路徑，疊加大型車限定路段及時段之改善效果。
3. 目前道路刨鋪主以路段為主，新舊標線的分隔點主要在路口處，新舊標線亦將配合作好漸變處理。若將刨鋪範圍調整至路段中，恐出現路段中新舊標線不一致之情事，增加漸變處理難度，會後再與顧問進一步研商。
4. 清晨因常有高齡者於路段中違規穿越道路至公園運動，擬將檢視社區至公園之路網規劃，盡量錯開主要車流與前揭高齡者運動路徑，並加強與高齡者之宣導、溝通等配套措施。
5. 目前本局與工務局持續於主要幹道增設左轉附加車道，減少左轉車輛轉彎視距不足之課題，且可降低左轉側撞事故，亦可大幅降低左轉車阻擋後方直行車之現況。
6. 市府持續申請國土署前瞻計畫之經費補助，改善易肇事路段，將於規劃設計核定後，撥付經費進行工程改善，今年將以鳳仁路、中華路、神農路段為改善目標，八德南路將納入後續改善路廊。
7. 市府團隊包含道工處、公園處刻正持續檢視行人穿越道之照明亮度，若有建議改善之路口或路段，歡迎向市府提出。

(九)高雄市政府交通局溫科長哲欽：

1. 交通局刻正以主要幹道配置左轉附加車道為優先改善計畫，讓直行車不會被左轉車干擾，提升直行車之續進效果。
2. 有關機車左轉之原則，機車於兩車道以下之路段係允許直接左轉；在三車道路段部分，原則採兩段式左轉，若有直接左轉之需求，需經轉向交通量調查及進一步之分析評估，在安全無虞之前提下，方允許直接左轉。
3. 交通局將與警察局進一步研商九如一路(澄清路至民族一路)加強違規取

締之相關事宜。

4. 行人綠燈時間係有最低綠燈通行秒數之規定，過去已曾檢視各路口最短行人綠燈是否符合相關規定，且於較大路口進行刨鋪工程時，皆會進一步考量是否適合設置行人庇護島或提升行人通行環境之相關標線，如有急迫需要改善之路口或路段，再請提出。

(十)高雄市政府工務局楊局長欽富：

1. 針對易肇事路口，目前皆有增加路口照明，若有尚未改善之地點，將會持續補強。
2. 有關人行道欄杆之設置，目前市府皆持續規劃及增設，依據過去執行經驗，部分民眾擔心恐影響店家生意等因素而持反對意見，本局將持續評估於易肇事路段增設欄杆之可行性，減少行人穿越事故。

(十一)高雄市政府警察局交通警察大隊黃大隊長元民：

1. 目前於各分局皆有配備測速槍並實施機動測速照相，亦有配合標示牌面提醒用路人。
2. 本市目前僅公告具完整科技執法設備之區位，若要機動防制，係透過機動式測速槍，較能機動調整取締區位。
3. 警察局取締違規之主要目的係為降低事故數量，故皆會進行週期性檢視，若該違規地點在取締後已有效降低事故數，則會適時更換地點。

(十二)主席裁示：

1. 鳳山、岡山及新興區行人事故有增加趨勢，請王副秘召集警察局、交通局進行事故防制討論會議。會議後續若轄區內仍有發生行人事故，請由分局長參與會議並親自報告事故內容。上述分局請於下個月專案報告。
2. 請岡山分局一周內提供市府路口車輛違規取締、站崗次數、見警率等相關執行情況。
3. 針對易肇事路段建議可增設科技執法桿子或牌面，不一定需有實際取締設備，但可對民眾有嚇阻效果，減少違規情形發生。
4. 請警察局針對本市7月份鳳山、三民等區發生之重大事故案例，立即加強當地路口及幹道的見警率，並強化對「未停讓行人」、「違反號誌管制」、「未保持安全距離」、「大型車違規」等違規行為的執法力道，同時規劃於夜間18至21時段實施專案勤務，降低高齡者及機車騎士事故風險。

5. 楠梓區今年度增加 4 人，是目前較去年增加最多之行政區，請楠梓區公所及楠梓分局務必依會報提醒風險路段加強見警率，並深入鄰里加強宣導「遵守號誌」、「遠離大型車」等交通觀念。
6. 請道工處、公園處及交通局依據本月事故分析，優先檢視鳳山、三民、左營及前鎮等事故高發區域之號誌化路口，強化行人保護設施，包含街角外推、庇護島、行人專用號誌及夜間照明等設置；同時捷運黃線位處鳳山、三民等事故熱區，請捷運局應確實督導施工廠商落實交通維持計畫。
7. 請教育局、社會局及新聞局結合 114 年 9 月「交通安全月」活動契機，針對青年、高齡族群進行精準宣導：教育局應在校園內透過交通安全開學週課程與實地演練，提升學生遵守號誌與安全穿越道路的意識；社會局則請加強在社區關懷據點推廣「慢、看、停」觀念，並提醒高齡者夜間行走風險；新聞局則應將近期事故案例融入安全月宣導素材，透過媒體與社群廣泛傳播，帶動全民參與，營造全市響應的交通安全文化氛圍。
8. 30 日死亡排除部分請儘速彙整相關資料函送交通部辦理排除事宜。
9. 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)高雄都會區大眾捷運系統都會線黃線交通維持作為說明 (高雄市政府捷運工程局)

1. 陳顧問勁甫：

- (1) 於捷運交維方面，若有大型車輛進出工區，應派駐義交指揮，避免事故發生。
- (2) 由於重大建設工期較長，建議明確掌握當地交通影響，並且精確掌握進場施作期間，應避免發生圍籬已圍設，但施工工程卻未啟動之情事。

2. 李顧問明聰：

- (1) 黃線施工交維計畫應已經相關程序審查，故交維之大方向應無問題，僅提醒相關機關應確認各階段施工之車道配置，其道路容量是否足

夠，建議應加強替代路徑之宣導，降低通過工區之車流。

3. 李顧問穎：

- (1) 重大建設計畫之施工係透過交維計畫將交通影響降到最低，為提升民眾對於工程的熟悉度，建議可透過架設網站，讓民眾感受未來捷運建設計畫竣工後之樣貌、施工進度、工區交通現況及改道資訊等，提升民眾認同感。
- (2) 替代道路透過細胞簡訊似乎不夠，建議於網站分享最新資訊，亦可輔以大眾運具之鼓勵措施，減少私人運具使用量。

4. 高雄市政府捷運工程局王總工程司彥清：

- (1) 大型車進出工區時，於開口及漸變段前後之區位皆配置義交協助交通指揮勤務，以 YC01(神農、大埤路)工區為例，該工區一天配置 25 位義交勤務，如有不足部分，將再彈性增加。
- (2) 有關黃線施工各階段交維計畫之交通衝擊與相關配套措施，皆持續與里長及當地民眾溝通，務必作到盡量降低捷運施工交通衝擊。
- (3) 替代動線皆於敦親睦鄰及里長說明會進行宣導，且有做相關圖卡提供里長與民眾溝通，局內亦有專責小組進行溝通協調。
- (4) 目前交維計畫之施工階段仍未達長時間之穩定車道配置階段，故輔以細胞簡訊，盡量降低通過工區之車流及宣導通過工區之注意事項，未來會再思考透過何種方式提供通過性車流及在地居民相關之施工交維資訊。

5. 張執行秘書淑娟：

目前交維計畫係依據原核定各階段之期程陸續進行，提醒捷運工程局，目前工區之路段原則維持 2 快 1 慢之車道配置，於 8 月至第一階段後將縮減為 1 快 1 混合車道配置，民眾感受上會減少一車道，建議應持續觀察調整後之路段服務水準，並作好相關之配套措施。

6. 主席裁示：

- (1) 施工現況除透過簡訊與說明會向周邊里民傳達外，應亦持續結合社群媒體、官方 APP，提供即時交通變化與替代路線建議，讓用路人提前規劃行程，減少擁堵與困擾。
- (2) 請持續與里民溝通，經由回饋機制滾動改進，亦可結合線上表單或

平台提供民眾快速反映問題並查詢改善進度，同時定期回饋相關意見，增進政府及里民合作與良好溝通關係。

- (3) 施工期間確保複雜路段加設清晰路面標記與人車分道設施，改道範圍務必確保路面平整度及防滑係數，如不同介面之銜接處及側溝頂板防滑等事項更需細緻處理，此外夜間警示燈亮度與反光引導標示亦須檢視，確保用路人安全並維持通行效率。

- (4) 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 4 時 00 分。(以下空白)