

## 高雄市政府道路交通安全會報 114 年第 10 次委員會議紀錄

壹、時間：114 年 10 月 28 日(星期二)下午 2 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。

於 11 月將有 TWICE、伍佰&China Blue Rock Star2 演唱會及腳踏車騎乘等活動，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，並加強公共運輸的接駁與服務品質，確保活動期間交通順暢與行人安全。

最後提醒，隨著年末將至，依往年經驗，期間飲酒行為增加、必須嚴防酒後駕車這種惡意的行為，請警察局預為因應，即刻規劃年底的酒駕防制勤務，財政局、經發局協助提醒飲販酒業者、餐廳、KTV 及釣蝦場等易飲酒場所張貼「禁止酒駕」公告與「酒後代駕」資訊，共同防範可能發生的事故。

最後感謝交通局、市府團隊及在座道安團隊在 2025 年天下城市治理卓越獎中，本市以「標線創新、人行有感」榮獲社會進步組首獎。這是交通局、市府團隊以及在座道安團隊共同努力的成果。

## 陸、交通事故統計分析(交通局)

### (一) 陳顧問勁甫：

1. 肯定市府道安團隊持續控管 A1 傷亡人數，並期勉市府各單位於最後兩個月持續達成交通部所設定之目標。
2. 建議針對追撞議題，建請道安團隊提供更多具體宣導資訊，以利相關防制小組能釐清「未保持安全車距」及「造成 A1 事件」的成因，並確切掌握宣導重點。
3. 有關簡報 P.11 所提及之中正一路/五福一路/凱旋一路口工程改善內容，整體改善措施具備人本交通的設計理念，改善措施中，於路口西側停止線前建議新繪行穿線，惟該行穿線似乎並無法供行人步行穿越五福路及中正一路，請再補充說明該規劃理念。
4. 簡報 P.12 提及之南屏路(裕興路至華夏路)之人行道工程改善，圖片顯示該人行道似乎有傾斜情形，恐影響行人通行之平坦度與舒適性，建議再確認該人行道之工程改善內容。
5. 簡報 P.12 提及之裕誠路(南屏路至明倫路)之人行道工程改善，圖片顯示該人行道電箱並未遷移，恐縮減人行道可通行寬度，建議後續人行道工程改善能一併納入相關設施之遷移及設施帶之整併；另該照片人行道放置車阻，顯示該路段之騎樓或人行道可能有機車停放，請加強宣導機車勿停放於人行道。

### (二) 李顧問明聰：

1. 簡報 P.7 提及之 9 月 A1 事故分析，「追撞」為最多之碰撞型態，建議研擬該事故型態之精進改善策略。
2. 速限 50、70 公里之省道路型配置仍有改善之空間，如：70 公里路段之路肩因寬度較大，常被作為機車道使用，而進入聚落之省道，速限降低為 50，但車道配置仍同速限 70，建議不同速限之省道，應提出其路型配置，並逐步來調整。
3. 建議市區道路應持續推動「車道瘦身」工程，特別針對速限 50 公里之市區道路，應檢討號誌燈之設置區位；速限 30 公里之市區道路則建議推動「行人友善區」。
4. 簡報 P.11 提及之中正一路/五福一路/凱旋一路口改善內容，建議於中正

一路西向上游新建監控設備，確實掌握該臨近路口方向車輛之車道變換行為。

(三) 李顧問穎：

1. 簡報 P.7 及 P.8 提及之 9 月 A1 事故總覽中，大多為機車於夜間及離峰時段發生路段對撞、路口追撞事故，建議加強前揭二事故型態之對應防範措施。

(四) 張執行秘書淑娟：

1. 近期透過左轉附加車道、左轉保護時相等改善措施，有效降低左轉側撞事故比例，惟依據本月道安會報指出，「追撞」為近期較多之事故型態，擬委請本局道安顧問團隊協助分析並研擬相關之改善措施。
2. 市區道路較省道能區分其速限差異，惟部分巷道經常有穿越性車流通過，如鐵道一街，後續擬爭取國土署之補助經費，增設減速平台，將穿越性車流導回主要道路。
3. 中正一路/五福一路/凱路一路口之路口改善現已由道工處進場施工。在行穿線的部分，考量穿越中正一路之距離較長，行人難以一次性通過，因此，擬將調整為兩段式穿越之方式，並輔以調整行人號誌燈等相關之配套措施。
4. 在中正一路西向往五福一路機車行駛動線部分，由於現況往五福一路之機車待轉區明顯無法容納大量機車，因此，行駛動線由「兩段式左轉」調整為「直接左轉」，並增設機車左轉專用道。
5. 中正一路/五福一路/凱旋一路口之改善措施在局內臉書平台上普遍獲得肯定，唯一之回饋係為市民期許增設實體型行人庇護島，因此，本局擬將納入 10 月國土署第 4 波提案計畫中，爭取改善經費。

(五) 交通局交通工程科劉科長力銘：

1. 中正一路/五福一路/凱旋一路口西側之中正一路與五福一路住商發展較集約，常出現行人違規穿越道路之情事，因此，將於路口西側布設安全之行人穿越設施，採兩段式穿越，另增設行人庇護空間，並於該庇護空間周邊設置緣石、欄杆及車阻，改善現況之違規穿越行為。此外，透過本路口之相關改善措施，O7 文化中心站至 C32 凱旋公園站之轉乘距離可縮減約 100 公尺。

2. 中正一路/五福一路/凱旋一路口改善工程竣工後，中正一路西向之機車行車動線將因應調整，擬於上游路段設置導引牌面及監控設備，引導並觀察車流續進狀況。

(六) 工務局道路養護工程處王總工程司然興：

1. 簡報資料 P.12 提及之人行道斜坡，係考量該人行道沿線住宅及店家之需求，配置 2%-5% 的斜坡道。
2. 人行道電箱係以布設於設施帶為原則，無法整合於設施帶之部分，將與台電共同研商適合之布設方式，以留設人行道足夠之通行寬度為原則。

(七) 福誠高中胡睿洋同學：

1. 鳳山區五甲路上多處行穿線雖已調整為綠底標示，惟提醒駕駛禮讓行人之作用並不大，仍建議透過科技執法及警力加強勸導、攔檢、取締等方式，降低未禮讓行人的違規行為。
2. 鳳山區五甲路多數車輛係違停於人行道或行穿線附近，恐影響路口行車視距，進而增加肇事之潛在疑慮，故建議警察局加強取締五甲路違停車輛。
3. 肯定市府道安團隊於電箱加入交通安全宣導廣告及警示標語之宣導作為，建議可再納入更多之布設點位。

(八) 左營高中沈慧瑜同學：

1. 如同福誠高中代表胡睿洋同學所述，左營區道路違規停車之問題亦不小，建請警察局加強取締。

(九) 主席裁示：

1. 9 月追撞及未注意車前狀況事故增加，請新聞局、社會局、交通局加強宣導車輛用路人應「保持行車安全距離」、「減速慢行勿超速」並具備「防禦駕駛觀念」；請工務局、交通局持續針對易肇事及預計刨鋪路段考量車道寬度進行車道瘦身，以降低車輛行駛速度。
2. 仁武區截至 9 月 A1 大型車事故人數共 4 人，相較去年增加 2 人，且多為未注意車前狀況、未依規定讓車，請仁武分局加強易肇事路口段見警率、大型車攔查作業，並請區公所加強「留意車前狀況」、「減速慢行」等觀念宣導。
3. 近年高雄市 A30 死亡人數下降幅度趨緩，預警重點族群(行人、追撞)、

- 關注重點族群(青年、自行車、高齡、超速…等)，尤其是行人事故防制部分更是重中之重，請交通局、新聞局、社會局及區公所(鳳山、三民、大寮、路竹區)加強宣導，並於該行政區之警察局分局加強易肇事路口段見警率，並針對「車輛違反號誌管制、未停讓行人」以及「行人違規」進行取締，期在下半年能夠持續維持下降趨勢，請各局處單位持續努力。
4. 路平固然重要，但施工過程中的交維更加重要，為避免施工導致交通壅塞之情形，請工務局明確訂定出施工通報機制及疏導計畫，此外，執行路平專案時，亦是改善道路標線配置的最佳時機，請工務局持續與交通局保持密切聯繫、確認標線復舊方式，以畢其功於一役。
  5. 為預防道路刨鋪後衍生的超速、飆車行為，亦請工務局將道路刨鋪資訊提供警察局，列入超速取締優先執行路段辦理。
  6. 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。
  7. 其餘交通局及委員建議事項請各單位參考辦理，亦請鳳山分局、左營分局依學生代表建言加強轄內違規停車之取締作業。

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) 高雄市省道交通安全策進作為 (交通部公路局南區養護工程分局)

1. 陳顧問勁甫：

- (1) 依據本次專案報告簡報資料，建議再強化分析內容。例如：相關之交通工程改善建議內容，應優先分析事故型態，再針對各事故型態提出對應之改善措施。
- (2) 簡報資料第二部分提及台 25/市 188 路口之改善說明，該路口發生較多之停等追撞、追撞、轉向側撞、同向擦撞等事故型態，惟改善措施主要聚焦於路段上，並未對路口提出對應之改善建議，建請補充說明。
- (3) 簡報 P.17 提及之鳳屏一路/成功路口之改善成果，該路口之省道台一線路幅較寬，行人恐無法於一時相期間穿越該省道，且圖面上呈現之改善措施並未符合人本交通之理念，建議評估增設行人庇護島、退縮行穿線、擴大路口街角之可行性。

## 2. 李顧問明聰：

- (1) 簡報資料 P.5 提及部分郊區省道之燈桿未布設於護欄外側，恐存在安全疑慮，建議應規劃改善期程，逐步調整燈桿布設區位。
- (2) 期許未來郊區路段路肩能具備緩衝功能，並規範於避險或故障情況下才得以駛入，建議可透過調整鋪面材質、補繪槽化線等方式，減少誤入路肩之情事，若無法一次全面改善，可採分區段、分階段之方式逐步推動。另建議應同步檢討車道寬度配置，以簡報資料 P.6 為例，美濃區之部分郊區省道車道寬度已趨近高速公路，建議應評估車道瘦身之可行性。
- (3) 在市區省道之改善部分，應以確保行人能被駕駛看見為核心，於設計階段時即考量車輛行進動線與視線，確保左轉及右轉車輛皆能即時注意到行人位置。如：可設計偏心左轉車道等方式。依據上述設置原則，號誌燈配置區位亦應一併檢討。
- (4) 簡報資料 P.5 提及部分省道之車道配置，建議應提出郊區段、市區段及速限 70、50 之標準車道配置，並逐步推動調整措施。另建議考量「漸變段」之設計，駕駛人方可在道路型態漸變之過程中，轉換為適合該區段之駕駛行為，建議參考「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」(交通部 114 年 1 月)及「易肇事路口安全檢查表」。
- (5) 簡報資料提及之台 25/市 188 路口之改善措施，建議納入該路口橫交道路(市道 188)，並重新檢視路口改善評估範圍內之標線配置及號誌燈設置區位。

## 3. 李顧問穎：

- (1) 簡報資料東九區省道交通改善部分，已進行照明改善、路側障礙物移除及防撞桶設置等措施，前揭措施均與該區肇事分析結果相符。惟自撞、自摔事故區位難以預測，建議後續可評估於適當路段增設具緩衝功能之護欄設施，以降低碰撞衝擊，並減輕事故嚴重度。
- (2) 簡報 P.17~P.18 提及省道易肇事路口改善成果，目前改善措施主要著重於行穿線綠底標線之設置，惟不清楚上述易肇事路口之肇事成因是否均與行人有關，若仍涉及其他因素，建議後續可針對肇事原因進行更深入分析，並依據分析結果研擬改善策略。

4. 張執行秘書淑娟：

- (1) 根據事故分析結果，省道 A1 事故約占全市事故之 27.5%，比例並不低，公路局亦積極進行路型改善事務，建議除了新繪綠底行穿線外，可進一步研議路型調整改善措施。另特別指出，市 188/台 25 路口為市長高度關切之重點路口，該路口除事故頻繁外，亦存在北向嚴重回堵問題，主要原因為北向左轉車輛比例偏高(晨峰約 47%、昏峰約 44%)，改善方案已於省道台 25 北向削切中央分隔島，配置左轉附加車道。且過去南分局已委託顧問公司進行路口改善規劃，並召開多次會勘，初步評估結果為在道路幾何條件限制下，無法布設二左轉附加車道，恐無法完全改善左轉車輛之紓解課題。
- (2) 如同陳顧問所述，簡報 P.17-P.18 所提及之路口(鳳屏一路/成功路、鳳林三路/進學路、延平一路/仁和街、經武路/光遠路/維新路)改善成果，前揭路口具行人穿越需求，雖目前已納入行穿線綠底鋪面之改善措施，惟建議應考量行人庇護設施。另建議應進行路段改善規劃，而非僅針對單一路口，請於十一月道安會報中補充說明。

5. 交通部公路局南區養護工程分局郭幫工程司胥煬：

- (1) 就省道易肇事路口改善部分，本局每年均進行十大易肇事路口改善，本局亦持續與交通局共同研議，於台 25 線(萬丹路/水源路口)及台 29 線/會結路口布設偏心左轉附加車道，惟本次受限於簡報時間，相關成果未能納入本月道安簡報，擬於 11 月道安會報中補充說明。
- (2) 就市 188/台 25 路口之長期壅塞改善措施部分，現階段建議先行推動短期改善方案，後續再依據國道七號通車後該路口之晨、昏峰交通量與轉向比，研擬契合未來路口交通特性之長期改善方案。
- (3) 後續擬邀請相關單位共同參與市 188/台 25 路口改善之相關會勘，共同研議路口改善方案，放大路口之改善效益。

6. 主席裁示：

- (1) 台 25 線/市道 188 路口事故主要為追撞及側撞事故，重新檢視北向車道配置，結合直右分流指向線，使右轉車輛先行靠右，可有效進行分流以減少右轉側撞事故。
- (2) 考量追撞事故且大型車較多行經路段，未來請針對號誌桿位置及舖

面刨鋪標線調整作業，作為長期改善目標。

(3) 短期方案電桿遷移作業可優先進行調整，以利後續改善作業處理。

(4) 台 25 線屬本市連結南北向重要道路，沿線車流量大，亦為本市多事故路段，請南分局應謹慎看待，參考交通局所提方案，全面檢視省道（如台 25 線）路口改善事宜，並請著手規劃建置設置左轉附加車道，以維護人車安全，下個月再提出報告。

(5) 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 3 時 00 分。(以下空白)