

高雄市政府道路交通安全會報 114 年第 12 次委員會議紀錄

壹、時間：114 年 12 月 30 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，以及各位委員與各單位代表，大家好！

感謝各位今天撥冗出席，一同關心高雄的道路交通安全。近期國內外接連發生重大暴力與恐攻事件，再次提醒我們，城市安全不僅是治安議題，更與交通秩序及公共空間安全密切相關，市府各道安單位必須以更高標準、跨域合作的方式，共同守護市民安全。

今年截至 11 月底，累計死亡人數為 132 人，較去年同期減少 3 人，整體呈現下降趨勢。然而，近期行人事故仍偏多，30 日死亡事故在年底也呈現上升趨勢，道安會報發現，行人事故多發生於路口或行人穿越設施周邊，車輛未停讓行人佔 8 成，請道安團隊持續保持高度警覺，於執法、工程、教育與宣導等面向加強作為，共同落實「車輛停讓行人、行人走斑馬線」，確保行人通行安全。

近期高齡者事故頻傳，高齡駕駛因生理因素，反應力與視覺退化，於道路環境判斷及突發狀況應變風險較高，在面對緊急狀況時更需周全配套。配合 115 年 5 月換照新制，請監理所應持續推動高齡換照與繳回措施，並透過危險感知及安全講習，強化基本安全駕駛能力，並請民政局、社會局加強宣導高齡者多使用大眾運輸工具，也請家中晚輩多加關懷長輩，共同降低事故風險。

年底跨年晚會即將到來，請交通局及捷運局妥善規劃跨年交通疏導計畫，並請新聞局與警察局合作嚴密監控場域人流，避免公共安全事件發生；昨天感謝新聞局、警察局、捷運局等局處辦理實兵演練，具震撼性，我們應該記取經驗。此外，歲末年初的尾牙及聚餐活動也逐漸增加，酒駕攔檢勤務請警察局持續強化、並適時發布新聞稿提醒民眾守法勿酒駕，展現市府「酒駕零容忍」決心。

今天為 2025 年最後一次道安會報，感謝所有道安團隊包含社會局、衛生局、交通局、工務局、警察局、各分局、區公所等，各局處整年度不離不棄的努力，即將

進入歲末，總歸 2025 年大家都盡力了，但還是有些生命離開我們，另還有一些未臻完善的事情，我們持續來精進。城市永遠是在進步中，如何保護市民及用路人安全，都是我們的職責，未來需要更多呼籲與宣導，明年大家持續一起努力。

特別肯定警察局同仁，除局本部外，各分局及警察交通大隊及分隊，於最困難的時候適時出手。今年整年度，無論是高速公路或一般道路的緊急救援，另在颱風過後的相關救援行動，警察都是站在第一線，尤其是深入山區部分，甚至到那瑪夏區，仍可看到警員持續做好交通指揮，感謝給予市民最大的協助。

無論在道安維護或反恐整備上的長期投入與專業付出，面對多變的國際局勢與各項風險挑戰，高雄市政府將持續以「零容忍、全整合」的態度，精進各項防制作為，讓高雄成為一座安全、有秩序、有韌性的城市，讓市民平安迎新年，謝謝大家。

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一) 陳顧問勁甫：

1. 高齡者事故為重要課題，尤其在原縣區之高齡者多以機慢車為主要運具，故若發生交通事故，易增加受傷之嚴重度。
2. 高齡者事故常發生於當事者住處周邊，多數高齡者恐因熟悉環境之錯覺，造成輕忽周邊其他車輛之情事，爰此，除了建議加強宣導及執法外，亦提醒通過性車流留意周邊人車。
3. 參考鳳山區 7 月高齡者與大型車事故，道路周邊若有違停車輛，易導致高齡駕駛為閃避該違停車而與行進中之大型車輛發生擦撞事故，若有相關案例之路段，建議應加強取締。
4. 工程小組於鼎泰里河堤行人友善區建置實體庇護島，惟河堤路路段雙向僅各配置一快一慢車道，請交通局補充說明設置實體庇護島之合理性。

(二) 李顧問明聰：

1. 考量多數高齡者較不理解道安規則，且視覺及反應能力皆逐漸下降，建議於宣導內容納入事故統計及案例影片，加強高齡者之風險感知。
2. 被撞高齡者之使用運具多為行人及自行車，且以清晨及夜間照明不足時段為高峰時段，建議應以能清楚被其他駕駛人看見為主要宣導重點。

(三) 李顧問穎：

1. 市府已透過宣導及加強輔導考照等措施降低高齡者事故，惟仍未收實際之改善效果，建議可依據高齡者旅次目的(就醫、採買、娛樂...等)，提供適合之運輸改善措施，減少高齡者私人運具之使用，另建議結合社會福利降低高齡者事故數。

(四) 張執行秘書淑娟：

1. 高齡者事故常發生於住家附近，高齡者常因對環境熟悉而未注意周邊車輛，市府亦將以此作為道安宣導重點，在宣導小組共 50 個單位發放宣導圖卡。10 月於鳳山區醫院、市場、區公所等地點，透過交通局、警察局合力辦理 159 場道安宣導活動，雖 10 月之事故件數下降，但 11 月又上升，故應持續辦理宣導作業。
2. 河堤路設置實體行人庇護島之主因，係為考量周邊居民常有穿越道路至公園運動之旅次，在路寬 15 米及未達設置號誌門檻之前提下，在取得國

土署補助經費後，進行車道瘦身及設置實體庇護島等改善措施，改善措施完成後，行人可分段穿越道路，改善效果顯著，後續將持續申請於周邊設置減速平台。

3. 宣導內容將持續結合數據分析及事故影片，使高齡者建立風險意識，以減少事故發生。

(五) 主席裁示：

1. 高齡者事故死傷人數建議以標準化方式進行六都比較，以獲悉高雄相較於其他五都之事故特性，進而找出有效之改善措施。
2. 鳳山區截至 11 月 A1 事故人數共 12 人，相較去年增加 5 人，且多為未注意車前狀況、車輛未依規定暫停讓行人先行、未保持安全間隔，請鳳山分局加強易肇事路口段見警率，並請區公所加強「專心駕駛勿分心」、「車輛停讓行人」、「保持行車安全間隔」等觀念宣導。
3. 11 月路口未依規定讓車之側撞事故增加，交通局已持續製播轉彎車用路法則短片上架，請新聞局、社會局運用自轄通路加強宣導車輛用路人。
4. 「高齡者」事故熱區多集中於鳳山區、三民區、楠梓區，主要肇因為闖紅燈、未依規定暫停讓行人先行、行人違規穿越，以機車、自行車及行人為主要事故運具；請府內宣導小組教育局、民政局、社會局、衛生局、新聞局等局處，針對轄內市場、醫院、區公所、衛生所等管道、運用交通宣導素材於農曆年前強化宣導作業。
5. 鑑於高齡者駕車事故頻仍，且無照駕駛事故比例高達 13%，請監理小組積極辦理高齡者駕照繳回，以確保高齡用路人的交通安全外，並請針對高齡無照駕駛部分進行關懷專案輔導考照，建立路權觀念取得合法駕照以維交通安全，下個月道安會報請監理所專案報告。
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。

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) 行人優先示範區計畫 (交通局)

1. 陳顧問勁甫：

- (1) 城市速度管理為重要安全措施，但目前臺灣各縣市難以達成，因速限皆由道路寬度等級配置，使城市內有多種速限。建議應配合高雄車流特性，結合數位孿生及智慧城市配合號誌調整進行降速規劃，初期可採建立示範區之作法，未來可成為改善之亮點。
- (2) 交通局辦理行人優先示範區計畫與國土署規範並不相同，尤以行人是否可於道路中通行之差異性為最，建議交通局可調整計畫名稱，以契合國土署之行人優先區定義。

2. 李顧問明聰：

- (1) 於簡報第 14 頁圖面中，路口轉角繪製槽化線緩衝區，可避免車輛因內輪差擦撞行人，此改善措施優於中央規範，值得肯定。
- (2) 於簡報第 7 頁減速平台設置中，目前施作區位旁常有路側設施，故減速平台僅設置於道路邊線範圍內，建議應盡量延伸之路側，避免車輛繞過減速平台行駛。
- (3) 依據目前交通局之人行環境改善項目，計畫名稱建議調整為「行人友善區」。

3. 李顧問穎：

- (1) 「路口追撞」為今年度較嚴重核心指標，期透過減速平台設置減少相關事故發生。
- (2) 市民對於減速平台較為陌生，建議於設施前配置視覺化標誌與減速標線，提醒用路人減速，此外亦留意雨天時鋪面是否有濕滑問題。
- (3) 有關庇護島設置之緣石及欄杆應檢視是否有夜間反光標示。
- (4) 左轉專用車道建議以附加車道進行配置，避免整條路段內側配置為左轉車道。

4. 張執行秘書淑娟：

- (1) 高雄市之路段號誌多採同亮方式，路段平均旅行速率普遍較高，目前交通局近期與成功大學合作，進行台 25 線、五福路之速度管理，路段號誌調整採迭亮方式，路段降速效果顯著，後續將於主要道路持續推動。
- (2) 減速平台設置因考量排水及人孔蓋問題，無法鋪設於全路寬，已將相關課題反應至國土署，若有改善措施，將持續優化之。另博愛路

荷蘭式自行車道預計於公車停靠區周邊設置減速平台，與一般道路區隔，惟仍存在排水課題待克服。

- (3) 本市減速平台皆採 AC 鋪面設置，請地政局及區公所共同配合施作。
- (4) 交通局先行於澄清湖及果嶺公園部分道路施作減速平台，提升民眾熟悉度，亦曾邀請里長參訪，宣導透過物理性減速設施取代設置號誌，以收速度管理成效。
- (5) 有關左轉專用車道之設置型式，除因道路快慢分隔島寬度不足之路型外，其餘路型皆採左轉附加車道型式。

5. 主席裁示：

- (1) 道安工作雖是工程、執法、教育 3 管齊下，但是工程能夠最直觀的塑造道路環境，對市民來說，只要駕駛車輛上路就能發現不同，甚至逐漸改變用路習慣和觀念，但標線改善初期，用路人因習慣一時難以改變易發生壓槽化線違規被檢舉，為利宣導，請警察局研議宣導期不舉發。
- (2) 無論是社區道路還是市區幹道，高雄要走向 vision zero，一定要有大範圍廣度的道路改造，因此除趁道路重鋪機會調整外，特別請地政局、水利局、區公所等機關所權管之道路也要配合交通局建議，依各自的專業領域分工合作，發揮綜效。
- (3) 瀝青混凝土型減速平台已引進高雄，因物理性減速之特性，據統計可使行經車輛減速 30%，交通局負責標誌標線、工務局/地政局/區公所負責 AC 路面、水利局提出可行排水做法，讓民眾養成路口減速停讓習慣，取代傳統號誌，請各機關持續分工協作。其餘委員建議事項請各單位參考辦理。
- (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 5 時 00 分。(以下空白)