
特 載

「小港前鎮十大易肇事路口檢討改善」公聽會會議紀錄

日 期：中華民國 103 年 9 月 5 日（星期五）下午 2 時

地 點：本會 1 樓第一會議室

出（列）席人員：

民意代表－議員李順進

政府官員－高雄市政府民政局專門委員鄭志良

高雄市政府新聞局編審張紋誠

高雄市政府教育局專門委員游淑惠

高雄市政府工務局養護工程處科長陳錦宏

高雄市政府交通局簡任技正林弘愷

高雄市政府警察局交通警察大隊組長孔裕山

高雄市政府警察局交通警察大隊警務員趙健佐

高雄市政府警察局交通警察大隊邱政家

高雄市政府警察局前鎮分局交通組組長張民吾

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊分隊長林光華

高雄市政府警察局小港分局交通組組長齊德清

高雄市政府警察局小港分局交通分隊分隊長施建村

高雄市政府小港區公所課員柯龍聖

高雄市政府前鎮區公所里幹事蘇展

專家學者－國立高雄第一科技大學運籌管理系所系主任黃山瑋

國立高雄第一科技大學運籌管理系所助理教授李明聰

高雄市車輛行車事故鑑定委員會委員潘重榮

各界代表－高雄市港安關懷協會代表洪明通

高雄市港安關懷協會代表李柏徹

高雄市港安關懷協會代表廖勝煜

主持人：李議員順進

記 錄：曾約僱人員雅慧

核稿：江專門委員聖虔

一、主持人李議員順進宣布公聽會開始，介紹與會來賓並說明公聽會要旨。

二、相關單位說明。

- (一) 高雄市政府警察局前鎮分局交通組組長張民吾
- (二) 高雄市政府警察局小港分局交通組組長齊德清
- (三) 高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊分隊長林光華
- (四) 高雄市政府交通局簡任技正林弘愼
- (五) 高雄市政府前鎮區公所里幹事蘇展
- (六) 高雄市政府小港區公所課員柯龍聖
- (七) 高雄市政府工務局養護工程處科長陳錦宏
- (八) 高雄市政府民政局專門委員鄭志良
- (九) 高雄市政府新聞局編審張紋誠
- (十) 高雄市政府教育局專門委員游淑惠
- (十一) 高雄市政府警察局小港分局交通分隊分隊長施建村
- (十二) 高雄市政府警察局交通警察大隊組長孔裕山

三、民意代表、學者專家及各界代表陳述意見及討論交流。

- (一) 李議員順進
- (二) 高雄市車輛行車事故鑑定委員會委員潘重榮
- (三) 高雄市港安關懷協會代表李柏徹
- (四) 國立高雄第一科技大學運籌管理系所系主任黃山瑾
- (五) 國立高雄第一科技大學運籌管理系所助理教授李明聰

四、散會：下午 4 時 26 分

「小港前鎮十大易肇事路口檢討改善」公聽會會議錄音紀錄

主持人（李議員順進）：

今天出席指導的幾位學者專家，有國立高雄第一科大運籌管理系所的黄系主任，謝謝，請坐，感謝你。還有國立高雄第一科大運籌管理系所的李明聰李助理教授，還有也是學者專家，高雄市車輛行車事故鑑定委員會，潘委員。市政府的相關單位高雄市政府民政局的鄭專門委員，這是我的同學。我照簽到簿來好了，還有高雄市政府新聞局編審張紋誠張編審，還有歡迎高雄市政府教育局尤專門委員，謝謝，還有養工處道路科的陳科長，謝謝陳科長，這個都很有績效的。交通局的林簡任技正，簡技，謝謝。還有交通局相關的長官都有到場。警察局的溫先生是哪一位，警察局的代表，他剛剛出去，沒有關係。交通警察大隊的孔玉山孔組長，還有率同兩位承辦人員，謝謝。然後最主要的執法單位，第一線的前鎮分局交通隊，前鎮分局的張民吾張組長，分隊長林光華林分隊長，小港分局的組長齊組長，這都是老朋友了，分隊長施建村施分隊長，謝謝。區公所的代表到了沒有？還沒到。還有地方的慈善單位，港安關懷協會 3 位代表，謝謝，掌聲歡迎一下，這個民間單位替我們關心的。

非常感謝，今天大家在百忙當中，接到議會邀請的通知，大家出席這麼踴躍，來關懷地方的一些交通跟民生息息相關，跟我們的生命財產安全很有關係的一場請益的會議。首先在這裡本人以主持人、地方議員一份子的身分，對於今天出席的學者專家，幾位媒體先進、小姐女士，以及所有出席的長官。對於你們中午休息的時間，風塵僕僕的，尤其是幾位教授趕到議會來，給我們做個指導、給我們做個提示。大家的一個建議、大家的一個結論跟方向，我想也是未來本會每一位議員在問政，或者是在市政、區政工作的推動上，一個很重要的依據。所以今天我也特別請本會的交通委員會，以議長的身分特別邀請兩、三位的學者專家過來，給我們高雄市的交通狀況跟道路安全的狀況，給我們做個診斷，給我們做個指導。也非常謝謝相關單位，從新聞局、民政局、教育局，從道路管理、從交通的執法等等的面向，來探討今天有關小港前鎮十大易肇事路口檢討改善的情形，辦理的情形。以後將來要怎麼做，或者是在會中，也請各單位提出這一年來，我在去年的施政總質詢我就有跟市長提示這樣一個嚴重的狀況。我們高雄市十大死亡的路口，在中山四路上，在迎賓大道上就有 6 處，都集中在前鎮小港地區。那迎賓大道上面，我們的外賓、重大經濟建設每天的運作，然後在十大路口裡面，有 6 處集中在我們這裡，這個現象相當的嚴重。所以地方的居民、每一次我們各里民大會、地方上比較特別關心交通安全的幾個民間慈善團體、相關的個人，都有向我們轄區的每一位議員建議，提示很多的方向，甚至有要求我們要限期來改

善。這一方面，我想身為民意代表，我們只能透過議事的這種建議跟預算的支持，來協助這一方面的工作。希望能夠讓我們的市民朋友，尤其是在我們地區小港前鎮，快快樂樂的出門，平平安安的回家。或者是經過我們這裡的人，大家也都能愉快的、平安的回到高雄市的每一個角落去，這是我們最大的願望。但是這幾年來，我們看到的這幾個路口，從相關單位的數據，這個都是市政府自己公布的數據，我們連續兩、三年，這樣的狀況已經持續很久。到底這個年度、這個會期馬上又要開議，一轉眼兩個月、三個月的期間就過了，到底市政單位有沒有在關心這方面，或者是在追蹤這方面，或者是改善這方面。改變我們南高雄的市民朋友，認為我們的市政府一直也都是在重北輕南。我看北高雄交通建設、交通安全、綠美化都做得相當好，那來到我們南高雄，來到我們前鎮小港這個工業重鎮，除了大卡車、大貨車或者是油罐車等，每天穿梭、每天在我們地區跑來跑去。再加上市政府以及中央，又把我們整個小港區的邊陲，大林沿海規劃為國際洲際二期的腹地，如果政府的政策運作順利的話，每天幾萬輛貨櫃車在我們地方穿梭。到時候我們的國道 7 號，如果真的環評沒有通過，然後這些貨櫃車還是一樣要走到我們的地面上來，要穿過我們前鎮小港的市區才能上高速公路。那這個交通的狀況，我想黑暗期也好、交通的狀況也好、危害我們身心安全的狀況也好，我想也會更嚴重。

今天很高興的，我們會議也就正式開始，這裡有個前言跟議題，我就先向大家報告一下。報告完之後，那就請我們的公部門、請我們的學者專家、請地方團體等等，針對今天所碰到的一些地方居民，告訴我們的一些方向、一些題綱，我們按著題綱來討論。那我就正式的向我們的會議來報告。前言，快快樂樂出門、平平安安回家，和安全是回家唯一的路，是我們每個人從小聽到大，也是我們每天必須要做到的。但是在我們小港前鎮區，出入的民衆，每天都是用命在拼，因為高雄市十大危險易肇事路口，就有 6 個在小港前鎮區。前鎮地區是加工出口區重鎮，軟體園區一個希望的所在，臨海工業區等等，大概有 500 多家在前鎮。在小港比較重要的有臨海工業區，裡面有鋼鐵、造船、機械、石化，有製造業、有電子，也有 600 多家的工廠。在小港前鎮登記有案的製作工廠，差不多有 1,200 家，就業人口 8 萬人，再加上我剛剛向大會報告的機場、碼頭、物流等等，龐大的車流所造成地方的負擔，交通可以說是險象環生。那依據高雄市政府的統計，102 年高雄市十大易肇事路口，在小港前鎮就占了 6 處，在中山三路、四路口。第一名中山四路跟中安路口，中山四路跟平和路口是第三名，第五名也是在中山凱旋四路口，第六名在中山三路凱旋四路口兩側，中山凱旋路橋的兩側，第八名是中山四路的大業北路口，第九名是中山四路的鎮海路口。我想第九名這個也有慢慢竄升的可能，是不是我們的設計、我們的燈具或者是管制措施的規劃，這裡好像

也相當的嚴重。102 年我們全高雄市共發生七萬多件的車禍，其中死亡的有 221 件，造成 228 人死亡，也讓 228 個家庭，相關的事業受到影響。政府單位也要再去花很多的心思、很多的人力物力，很多的資源去照顧這些家庭，值得我們來重視。那小港和前鎮這 6 個路段上面，在下班的時段重車的車輛比例，10 輛裡面有 3 輛或 4 輛，所以不用是一般交通處理的手段，不是用我們一般處理的手段和管理的方式可以解決的。希望市政府的相關單位一定要提出對策和辦法，來解決易肇事路段的問題。另外市政府在中山三路、四路也花了很多經費在美化，但是外賓觀光客進來，看到車輛複雜、看到車禍的狀況，迎賓大道維護得那麼漂亮，但是這樣的現象實在可惜。我希望市民朋友大家都能夠快快樂樂出門，平平安安回家。

我剛開始有跟大會報告，我在去年 9 月的時候有向市長建議，希望市長能夠針對這個問題。那今天我們請公部門過來，就是希望能夠聽聽公部門這一年來，尤其是我們兩個執法單位，前鎮分局、前鎮交通隊、小港分局、小港交通隊。還有市政府交通局，養工處在路面的維護，教育局在教育的宣導上面，新聞局在市政的整個面向，來怎麼引導市民朋友有一個宜居的、健康的、平安的一個城市。那民政局這裡也很重要。所以等一下我也希望相關的部門，能夠就大家主管的業務，這一年來到底執行的情況怎麼樣，那提出來報告。等一下如果各單位都報告完了，我看我們地方的代表、協會或者是幾個里長的代表，有沒有什麼意見、有沒有什麼寶貴的建議，最後我們再請學者專家來跟我們做個指導。我們會議就正式開始，我們今天這個主題，就先由兩個執法單位來報告好了，首先我們就請前鎮分局交通組來報告。

高雄市政府警察局前鎮分局交通組張組長民吾：

主席、各位在座來賓、教授。前鎮分局報告，待會我們交通大隊交通組孔組長，會將前鎮跟小港這幾個重要路口整個肇事的原因，做一個更詳細的報告。但是有關於前鎮地區，事實上這一次 81 氣爆案以後，就像主席講的，其實有很多的槽車在前鎮加工出口區，確實主席裡面的書面資料，都是在中安路、鎮中路、鎮海路這邊，確實發生了很多事故，這一部分還是居高不下。但是我有詢問很多基層的同仁，事實上可能在執法的強度，我們應該要再做一個加強。但是事實上就像大家看得到的，目前我們員警的大退修潮蒞臨了，應該所有的分局都有這種情形。包括小港還有我們的分隊，等於說基層員警現在目前是 88 個人做 100 個人的事情。這一部分當然執法強度，我們會努力去做。那在人員預算的部分，是不是有新的員警加入我們大高雄市的服務團隊，這個可能要請議座在議會裡面，在預算的寬列各方面來幫我們做一個支持、爭取。報告完畢。

主持人（李議員順進）：

現在警察的退休潮說很多人要退休，那警察局那裡核准的狀況是怎麼樣？你剛剛講說執法人力不足。

高雄市政府警察局前鎮分局交通組張組長民吾：

目前是基層，譬如說公司應該是 10 個人做 10 個人的工作，這是公司的規模。目前我們的公司，就是說警察機關是一個公司，可能跟分局說這個情形，差不多是 88 個人要做 100 個人的工作，缺了 12 個人。事實上警察的工作、執法性，不是機器戰警，有的老百姓，包括很多人都希望看到警察出現，來維持交通，來加強告發。但是這個工作可能要有人來做，若沒有人做，可能有時候我們很想努力地去做，但是會有少少的希望落差。

主持人（李議員順進）：

組長謝謝。我們再聽聽小港分局交通組組長齊組長的寶貴意見。

高雄市政府警察局小港分局交通組齊組長德清：

主席、各位與會學者專家，還有各位先進，我是小港分局交通組的組長，我姓齊。到目前為止我們剛才有的提的，我就針對我們轄內的，102 年跟 101 年的相較，我們直接在惡性違規，以及取締的件數，我們 102 年比 101 年有增加到六千多件。可是剛才我們前鎮的在講，目前我們小港的員額差了將近 40 名，我們現在都沒有辦法補，而且到年底之前，有可能還會差距更大。因為現在警專的學生也沒辦法招進來，招生的員額來不及補退休的以及離職的同仁，所以我們在執行上的困難是愈來愈多。如果詳細的資料，等一下與會需要的話，我再跟大家報告。以上報告，謝謝。

主持人（李議員順進）：

謝謝。我在想我們也請學者專家幫我們做個指導，我想我們警力的不足，原因可能很多，可能在調度上是不是還有一個檢討的必要。我想人力上運用，都把它運用在取締一些小酒駕或者是去做一些臨檢的工作，好像占了很大部分。我看晚上那個臨檢，警員服勤的狀況，體力不是很好，然後又有 3、5 台車子去臨檢一個小吃部，像這種狀況，5、6 個派出所就同時支援。那白天的時間正需要警力的時候，他因為大夜班他又沒有辦法，我想這個是不是警察局這裡也要建議一下，你們相關的交通執法單位的人員，你們的人力不足要提出需求，有時候我看我們的這種治安的維護上、工作上，交通的執法人員不足，然後治安的人員過剩。過剩用的人力都把它擺在夜間小吃部的查察，違規的攔檢，警力都浪費掉了。說坦白的，這裡也沒有外人，若說喝酒的，你們警察喝最多，喝一喝，警察的脾氣最不好，翻椅翻桌的也是警察。結果警力都不夠，大家都在抓酒駕，取締一個酒駕好像可以記兩個嘉獎還是三個嘉獎，然後兩個小時就辦完成，就移送了。取締一個毒品、取締一個通緝犯，有的時候沒有分數，還要在那裡埋伏 8、9 天，還不

知道有沒有生命危險？所以沒有人要去抓。大家都把警力，警備隊、派出所都在夜間小吃店的外面，或者是餐廳的外面在那裡埋伏。如果轄區裡面有一間按摩店，就 5、6 個派出所都集合出來，每天去臨檢這樣，所以警力難怪會不足。我想分局的組長你們有機會也要去分析一下，我們的治安警力是不是浪費了？我們的交通警力是不是不足？我想你們當交通組長的都應該要在你們的局務會議，甚至在分局會議裡面，這種朝會裡面，你們都要提出來講。不要把警力浪費在晚上，4、5 部車，我就說喝酒警察喝最多，翻椅翻桌的也是警察，那都沒事。那你們抓一個酒駕，不是說我反對酒駕，那個酒駕的人，3 天、5 天沒有辦法上班，他爲了要生活，他又要去偷一點東西來賣，他才有飯吃，又變成治安問題出來了。所以我想這個不是一個重點，這個獎懲的部分，我認爲現在你們交通隊也不去那邊指揮交通，也都是在抓酒駕比賽。交通隊也都在抓酒駕比賽，跟警備隊跟分局比賽，抓一個酒駕記三支嘉獎。張組長，幾支嘉獎？抓一個酒駕有幾個嘉獎？

高雄市政府警察局前鎮分局交通組張組長民吾：

要看情形，假如是線上的，像議員講的，線上的是 3 支，像有的自己喝醉酒去撞牆壁、撞電線桿的，那就沒有那麼多了。

主持人（李議員順進）：

撞電線桿的就沒有那麼多，所以就沒有人要去抓治安，大家都來抓酒駕的就好了。酒駕的，搞不好這兩百多個有被你們追，自己去摔死的也說不定。所以我不是怪你們的意思，就是重點上，我們的治安警力是不是浪費了？交通警力是不是不足了？這個都要去檢討一下。我想我們等一下也請學者專家分析一下這個現象，我在想 228 件裡面，可能有冤枉的被你們追摔死的，我知道的就有好幾件。就你們追他，也不知道有沒有喝，看你們在追他就怕，可能沒有駕照，可能不知道是什麼原因的，就跑給你們追，結果就摔死了，這也是一個 A1 的。如果這個人摔死那就糟糕了，所有的警力好像規定要在那裡巡邏幾天，要在那裡盤查幾天。如果有一個 A1 的，講一下，來，10 天嘛！你看看，你們追一個人，那個人在那裡摔死，你們要 10 天在那裡，兩個小時一班，難怪警力會不足，我想這個也要檢討一下。像有一個歐巴桑自己去加水，結果一個倒車的去撞死他，在山上，我看高松所在那裡站了 10 天，我說你們在那裡做什麼，他說這裡一個 A1 的，規定就是這樣，不然分局交通組的來就慘了，警員就要記過了，難怪警力會浪費。一個歐巴桑在那裡加水，結果要加水的阿伯倒車，加水的阿伯也沒有駕照，就將他撞死了，旁邊的百姓說慘了，這山上也沒有人來，你們還是每天在這裡站，加水的地方在山邊，你們在路口那邊。所以我是認爲警力浪費，不是說警力不足，我想是配置不當，我請兩位組長回去要反映一下，尤其是酒駕的也要檢討一下。你們交通隊去抓酒駕也是不合理，交通隊不去處理交通、不去維持交通，常常在那

裡等抓酒駕，那也是不合理的。我不是在責怪你們，不好意思！

前鎮分隊長你報告一下，有關十大易肇事路口，你到任多久了？你到前鎮分隊多久了？來。

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊林分隊長光華：

1 年 6 個月。

主持人（李議員順進）：

你報告一下。

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊林分隊長光華：

主席、各位長官大家好。我想這個道路交通的肇事跟執法的強度是息息相關，我們每到一個路口都會看一下，看有沒有測照的、有沒有警察站在那邊，如果沒有的話，他可能會闖過去，還是違規。所以說對於這個肇事的，我們會來加強執法上的一個強度，謝謝。

主持人（李議員順進）：

執法上面的強度？你的路段最容易發生事故的，你報告那麼短。

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊林分隊長光華：

在中山、中安路口，這個路口我們也一直在提出給交通局，做一個號誌上更明顯的地方。像這兩天中山跟中安路口，還有翠屏路口，它那個紅綠燈沒有辦法連線，這個也跟交通局來反映過了。如果前面那個路口綠燈，下面路口紅燈的話，他們會一直搶先，這個問題也會存在。還有中山跟鎮海，中山鎮海這邊 A1 的事故比較多，因為從中海橋下來，從北向南的路口，從南要往小港的時候，他快車道要右轉，剛好跟那個慢車道直行的碰撞，這發生了好幾件 A1 的。剛好汽車從快車道裡面要右轉進入鎮海路，機車剛好要直行往小港的方向，就在那邊發生了碰撞，這個很嚴重。這個也曾經到現場會勘過，是不是要設立一個測照，可是它那個測照的位置沒有辦法，不曉得要設置的位置在哪邊。然後我們交通大隊也很關心，也設立了一個前有測照的標示，來提醒用路人減速。以上報告。

主持人（李議員順進）：

分隊長，幾個路口，我現在突然想起來跟你建議，這都在你的路段，在前鎮分局，交通大隊也聽一下。中山、中安路口，那個路口那麼寬，那個秒數太短。秒數太短，譬如說東西向，由中安要往中平，這種居家環境的地方，在中山路上都是快車，都是機車，這個中山路上南北向沒有問題。東西向都是住民，因為都同一個里，同一個區他們要過來區公所、要去洽公、要來坐捷運、要到勞工局，到我們的市政相關單位地政等等。他們從中安要穿過中平，這個中山路上，那個秒數太短。秒數太短有的叔叔、嬸嬸他不知道，有的小孩他不知道，腳踏車騎著要過來，騎到一半就變成紅燈了，也無處躲了。這樣冤枉被壓死的你知道有多少嗎

？你知道這個問題嗎？因為秒數太短的問題。

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊林分隊長光華：

這個秒數太短的問題好像在交通局那邊。

主持人（李議員順進）：

等一下交通局也報告一下。這個你知道嗎？

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊林分隊長光華：

知道。

主持人（李議員順進）：

另外一個狀況，中安路、中平路因為那個是屬於捷運以及中山高速公路末端的一個瓶頸地區，那個雙向的綠燈，常常都是造成死亡車禍，或者是意外車禍的一個元凶。能不能把雙向的綠燈改為單向綠燈，稍微管制一下，中安路你讓他單獨走就好了，再過來才由中平路到中安路，等於是單向通行，不要綠燈一亮，兩邊都可以走。那裡的路口又有高架末端和貨櫃專用道的很大的橋墩，他們在那個方向根本就看不到，有左轉、右轉，還有要上高速公路的車輛，這個問題你們都沒有發現嗎？

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊林分隊長光華：

議座提到的這個問題是號誌遲閉和早開的問題，這個很專業，遲閉和早開的問題，有關於號誌的設置，可能要等交通局來會勘之後再來設置。

主持人（李議員順進）：

交通局先報告一下，有關剛剛講的這兩個有關測照的問題，尤其是中山、中安路口現在槽車很多，那裡的情況很嚴重，最近一個月好像也增加了很多件。我剛剛講的中安、中平、中山路口的秒數太短，很多人在那裡斷魂得很冤枉，車子還來不及通過，因為那邊也是前鎮，這邊也是前鎮，不是那邊是五甲，這邊是前鎮的情況，那樣就不會。因為生活息息相關的關係，那個路口好像是死亡的第一名。請交通局報告一下。

高雄市政府交通局林簡任技正弘慎：

跟議員及關懷協會和各位長官報告一下議員剛才提到的那兩個路口，第一個是鎮海路口，其實這已經多次改善了，路形是目前這種狀況，標線再怎麼調整還是有危險。所以交通局最近有一個新的計畫，就是要把一些槽化線，就是畫白色斜線的那些，應該要具體的把槽化線改成槽化島來分隔車流。

第二個是在平面的路上，有的機車要右轉，有的機車要直走，再加上快車道下橋的也要右轉，這個部分我們現在想增加路口的容量。所謂的路口容量就是我們可以把路邊的綠帶稍微再拓寬一點，讓停車的空間比較大，我們在慢車道再做兩個車道，一個直走，一個右轉，快車道也做一個右轉專用道。我們可以比照很多

路口，就是直走和右轉的號誌分開設置，這樣車流就比較不會衝突。

我們也發現這裡的號誌距離有點遠，比較不明顯，所以我們也跟養工處協調，共桿的號誌要稍微再改一下，要用懸臂的號誌，讓我們的駕駛人和用路人可以看得更清楚。這部分我們已經提到市府的道安會報，目前大家在分工，看看要怎麼做。還有剛才的測速照相，我們交通局也有跟道安會報建議，我想我們可能都會卡在經費的問題，這部分我們會跟警察局協調，看看能去哪裡找經費來設置照相機，這是鎮海路的情況。

針對中安路，我們交通局每一年都有委託專業的顧問做易肇事路口改善，這裡也是我們今年度改善的路口之一。最近我看到我們的改善措施是有將一些車流分離，當然號誌會做一些調整。因為還沒有做最後的定案，這部分剛才既然警察局有提出來了，我們會後會跟警察局到現場去做最後確認的會勘，因為我們這邊的號誌調整是已經有了初步方案。如同剛才議員所指導的，這些車流要分離，增加安全，我們在會後會照辦。謝謝。

主持人（李議員順進）：

我們的題綱就是在討論這些狀況，養工處等一下也可以表示一下意見，民政局兩個區公所的代表也有到現場，我想里長反映的聲浪也很大。每一次這種 A1 死亡車禍或是意外發生時，不論是基層的里長或是地方民意代表，首先面對的就是一個破碎的家庭或是一個困難家庭的產生，造成我們市政單位運作上很多的困擾。兩個區公所和相關局處，等一下也要表示意見。

交通局剛剛講的中山、鎮海路口，由北往南的方向，機車的部分車速太快可能也是車禍原因。因為如果從火車站南下要到林園，要經過這個路口，左側是一座高架橋，高架橋是水泥面，他們不曉得上面有汽車急駛下來可能要右轉進鎮海路，機車騎車會誤判，認為他能過得去，不知道汽車從橋上開下來的速度很快，尤其是下坡滑行下來一轉彎，每輛車都會被撞到。所以你剛剛講的虛線，是不是可以設計讓機車的速度減緩下來的設置？除了測照之外，是不是能把機車道設計成跳動路面？這樣的配套，你們可能都要去做。

還有我看管制的燈號是在南下已經過了這個路口的對面，不是在中山、鎮海路口停紅燈的下面，已經過紅燈了，那個號誌才在那裡，我想這些都會造成誤判。我搭幾位朋友的車子，或是我的司機，我看他們也好像常常會誤判，這部分你們可能要稍微注意一下。

十大肇事路口很嚴重的中山、中安、中平路段，我看交通局到現在也沒有拿出什麼績效或是什麼作為出來，針對我剛剛建議的雙向綠燈改為單向綠燈，這樣不可行？就是剛才分隊長講的遲閉早開，請你稍微說明一下。我們地方上的與會人員及學者專家，如果有意見可以隨時給我們指正。

高雄市政府交通局林簡任技正弘慎：

跟議員報告，不可行可能還要評估一下，因為這個路口很複雜，所以它的時相很多。現在如果做遲閉早開或是做雙向或單向放行的話，可能又要多一些時相，整個周期就會變得很長，所以如果停紅燈的人可能會等很久很久，所以這個部分我們回去會再評估。當然我們會考慮最短的通過時間，這是很重要的，不管你是騎腳踏車或是過馬路的行人，最短的通行時間我們一定要考慮進去，再來就是看整個周期會不會被拉得太長，再做各個方向的調整。這個我們回去會處理。

主持人（李議員順進）：

一年死兩百多人，你現在還說回去再處理。如果像這次氣爆事件死了 32 人，陳菊市長就說他的政治生命快結束了，何況這種一年死兩百多人的情況，你們現在還說回去再處理，要處理到何時呢？一年 220 人死亡，這比氣爆事件還嚴重。交通局再報告一下。

高雄市政府交通局林簡任技正弘慎：

跟議員報告，我剛剛有提到我們有委託做易肇事路口的改善，這就是我們今年的措施，我看了一下改善的措施也有一、二十點，等一下會後我會拿給議員看一下我們的改善措施。你剛剛講的，這裡面都有包含一些，但是如果要把秒數再拉長的話，可能其他的也會稍微調整到。不是像議員說的我們回去才要處理，我們是已經有處理一些，議員的意見我們再放進來。

主持人（李議員順進）：

一年 228 人死亡，難怪我們的人口數都沒有增加，都是冤枉死的。交通局你們要負很大的責任，我不是說你，是整個交通局的交通政策，這也要特別注意，尤其你身為簡技，這是很重要的職務，你當過科長了吧！對啊！你有當過科長了。

兩個區公所對於我們的探討題綱，有沒有什麼意見？請前鎮區公所表示一下意見。

高雄市前鎮區公所蘇里幹事展：

主席及各位先進好。前鎮區公所這方面的問題，主要是針對里民的反映，如果針對專業的部分，可能要交通局的交通管制，或是警察局的督導會比較專業。

里民的反映還滿多的，尤其是在自行車橋那邊，也有過幾次的會勘了，譬如凱旋路右轉中山路的燈號要怎麼去控制，交通局好像也有跟當地的里長會勘過。中安路那邊是比較少聽到，可能是跟我們區公所有段距離的關係，那邊里民反映的比較少。鎮海路的部分，也有里民反映，就是像剛才警察局所提到的，由中山路要轉進鎮海路這一段的時候，最容易發生機車直行，汽車右轉的衝突問題。但這些專業的部分可能要請交通局或警察局多費心，你們比較有這方面的專業知識。以上報告。

主持人（李議員順進）：

前鎮分局張組長還有沒有意見要補充的？

高雄市政府警察局前鎮分局交通組張組長民吾：

沒有。

主持人（李議員順進）：

請小港分局齊組長發言。

高雄市政府警察局小港分局交通組齊組長德清：

各位學者專家及先進好，我來補充一下，剛剛講到我們的員警一天一個人正常的情況下要上 12 個小時的班。以一個派出所 20 個人來算，一天一個人 12 小時，光值班就要去掉 3 個，可是 20 個人裡面有三分之一以上要輪休，這是正常的勤務。所以剛才議座也提到這個問題，我們早上有交通崗，下午也有交通崗，如果各 2 小時就去掉 4 小時了。晚上還有時候會有夫妻吵架，我們也要去；晚上擴大臨檢，我們也要去掉 4 小時；還有像貓狗不見了，也要找警察。林林總總事情太多了，這些事全部都找到警察身上，警察的人數又不夠用，一個人的執勤時數 12 小時，所以如果早上和晚上拆開，每個時段實際上班的人，簡直是太少了，以上。

主持人（李議員順進）：

你們警力不足，我覺得還是一樣是警力配備的問題，我們維安的狀況會占比較多。但是你們交通分隊組員有在管夫妻吵架的嗎？應該沒有吧！

高雄市政府警察局小港分局交通組齊組長德清：

最主要是派出所，我們分局裡面，除了我們上正常班 8 小時以外，其他如果督勤有一些專案勤務，還是要參加，所以也是一樣。

主持人（李議員順進）：

最後再請學者專家給我們指導，這些問題本來就是千頭萬緒的。小港區公所的代表要不要報告一下？

高雄市小港區公所柯課員龍聖：

主席、各位與會代表好。小港區公所這邊有反映一些意見，因為大家都知道在小港區的工廠比較多，大部分都是大車在通行。在我們的觀察裡面，中山路無論是大車或是小車、摩托車的車速都是滿快的，在易肇事路口，像中山四路和平和東路口，因為我們也有察覺到翠亨南路和中山路中間的空間滿小的，就是如果遇到紅綠燈，候車空間也不太足夠。所以我們希望交通局能不能思考一下，如何把大車和小車在通過路口的時候分流，對交通會比較有幫助。以上報告，謝謝。

主持人（李議員順進）：

請交通局針對區公所提的意見做個指導。

高雄市政府交通局林簡任技正弘慎：

我先說議員剛才提到鎮海路的號誌設在對面，所以看不清楚的問題。我們剛才講的路口改善是要把槽化線變成實際的槽化島，這樣就可以放號誌。

主持人（李議員順進）：

你聽得懂我的意思吧！我在這裡等紅綠燈，但是紅綠燈在對面，不是在我們這裡，當然會看不到。

高雄市政府交通局林簡任技正弘慎：

對，現在是一支一支的那種，我們要改成槽化島，實體的上面就可以擺號誌了，這是我們的改善方案。

主持人（李議員順進）：

針對兩個區公所反映的意見，你了解他們的意思嗎？請說明一下。

高雄市政府交通局林簡任技正弘慎：

凱旋路那邊我們今年也有改善方案，那裡我們也會勘很多次了，號誌也一直在調整，所以我們回去會更努力調整。

還有剛才小港區公所談到的翠亨南路的問題也是一樣，因為車流轉過來之後還要續進，前面轉出去就是一個路口，所以我們這邊的號誌也是一直在調整處理當中。

還有剛才提到的大車小車車速過快的問題，在我們的改善措施裡面都有提到要降低速限，可是我們沒有降低速限工具，總不能叫警察整天在那裡站崗。所以比較好的方法應該是測速照相。測速照相的費用我們也跟交通部努力過，希望他們能補助，但是交通部認為這是執法的問題，一般都不會給我們這種經費。所以我們再跟警察局共同努力爭取看看有沒有相關的經費，讓車速真的可以有效的降下來，不是只是限制車速的牌面，那個沒有效果，我的回答是這樣。

主持人（李議員順進）：

剛剛小港區公所的代表有談到中山路和翠亨路口的腹地太小，有的還有鐵軌在上面，我曾經親眼看到騎士騎到那裡就滑倒的，這個路面不平或者是相關的管制是屬於哪個單位？請養工處說明。

高雄市政府工務局養護工程處陳科長錦宏：

主席，各位與會的代表大家好。

主持人（李議員順進）：

你剛才有聽到嗎？那個上面還有鐵軌。

高雄市政府工務局養護工程處陳科長錦宏：

首先針對區公所講的這個部分，那是屬於鐵道範圍裡面，是屬於台鐵所管的，那些設施是屬於台鐵管理的，並不是屬於養工處管理的。剛才所講的部分，有關於交通局代表所提到的，他們會委託顧問公司針對本市的一些易肇事路口提出改

善方案。當他們每年提出來之後，我們養工處就會針對他們提出來的部分，包括剛才提的鎮海路部分，我們會依照他們的規劃進行整個工程的設計和施工。每次發生 A1 事故的時候，警察局都會召開現場會勘，各個單位都會去，如果有涉及到路面不好或是照明不佳的部分，我們都會去檢討，如果真的有缺失，我們都會立即改善。

另外，針對路面的部分，如同主席剛才講的，小港區都是屬於工業區，而且都是重車行駛的路段。其實我們在小港區，包含中山路的部分，整個道路維護的頻率和經費真的是花費滿多的。因為一般道路在正常使用的情况下，不可能一、兩年就壞掉了，但是就我們維護的經驗而言，整個中山路可能一年多就會壞掉了。其實我們研判的結果，大部分都是車輛超載或超速造成的。所以在有限的資源裡面，不管我們投入多大的經費，如果不去改變行車的行為，或是去管制的話，其實政府只是一直把錢往那邊丟而已，永遠還是沒有辦法改善。所以以往我們在小港區建議要改善的路段部分，我們都會要求希望工業區或是港務公司，對他們載貨車量的進出，本身要負管制的責任，車輛如果超重的話，你就不應該讓他出貨，負起管制的責任，否則就如同警察局所言，再多的人力都沒辦法，這確實是目前的現象。所以我們希望能透過除了市府各部門，還有民間大家也應該要共同努力。以上。

主持人（李議員順進）：

謝謝科長。我想請教你兩個問題，你剛剛講的中山路和翠亨路中間，因為兩條路很近，又有一條鐵軌鋪在上面，有很多車禍都是在那裡發生的，滑倒之後被輾的，剛才小港區公所講的意見是這樣，那個鐵軌好像都沒有在用了，不能拆掉嗎？

高雄市政府工務局養護工程處陳科長錦宏：

跟議員報告，因為那是屬於台鐵的財產。

主持人（李議員順進）：

我知道是鐵路局的財產。交通局，這裡的鐵軌不能處理嗎？因為那裡剛好是轉角，如果不小心轉過來卡到鐵軌就滑倒了。請交通局說明。

高雄市政府交通局林簡任技正弘慎：

誠如養工處的代表所言，那是鐵路局的。

主持人（李議員順進）：

即使是鐵路局的，我們還是可以管，你也可以請他們拆掉，或是請他們降低或是鋪平。如果還有在用的話，我們當然也支持交通建設，大眾運輸我們都支持，但是如果損害的程度危及到市民朋友的時候，交通局就應該要出來講話。我看到很多事故都是這樣轉彎就滑倒的，他們轉彎過來的時候要切入車道，因為鐵軌在那裡，不平的路面就容易讓機車滑倒，請你回去再想想看，我參加里民大會的時

候也有人講到這樣的問題。

另外，養工處道路科的科長，主管整個高雄市道路的施工品質和安全，你們比較重視施工吧！人家說中山路的機車道是還可以騎，他們說中山路的柏油是加啤酒鋪的，你聽得懂我的意思嗎？就是施工品質不好，這樣講對我們的施工單位不公平，就是有些都是靠交際應酬給固定的包商做，品質都很差，怎麼會一條道路一年就壞了？還會鼓起來，大車壓過去，柏油就這樣鼓起來，騎機車的都不敢騎。我有問過重型機車隊的，他們的車可以騎到中山路的快車道上，為什麼要去跟機車爭道呢？他們說中山路是瀝青加啤酒鋪的。我說怎麼會是瀝青加啤酒鋪的呢？他們說都是固定的包商在做的。有這樣的現象嗎？請說明。你把發包的狀況也說明一下。

高雄市政府工務局養護工程處陳科長錦宏：

跟主席報告，發包的部分，我們每年度當然都是以公開招標的方式。其實整個執行過程當中，包含施工及整個材料品質的檢驗、試驗，這都是有簽訂契約規定要做哪些試驗的，我們送的試驗室都是依照工務局指定的試驗室去做試驗的。所以我們一定要符合契約的規定，我們才會同意做驗收的動作。為什麼我剛才一直提到就中山路來講，其實我們投入的經費滿多的，因為就中山路的材料品質都是符合契約規定的，只是因為那裡都是重車在行駛，有些重車可能涉及超載或是超重，如果車輛行駛的速度很快，到路口又急煞的話，材料本身沒有辦法承受急煞的承載力，就會造成材料的變形。所以我們在擴建路就用比較特殊的材料，包含整個基底都做一些改良，所以才會到目前為止一年多了，效果還不錯。因為這個所需的經費跟一般的維修經費差滿多的，所以因為中山路其實滿長的，在這部分我們會再檢討是不是要朝向基底改良，或是用其他相關的材料以符合現在實際使用的需求。以上。

主持人（李議員順進）：

我昨天有到桂陽路去看你們現在在做的，我看得標商是岡正，承攬商另外一家承攬的。是大正嗎？我看施工品質不錯。你們在封馬路的時候，在刨除封層的時候有沒有通知區公所？除了通知里長之外，有些里長剛上任比較沒有經驗，不知道如果沒有跟著看，一旦鋪上去了，被居民抱怨鋪得不好得時候，刨除之後再鋪的品質就不好了。民政局可不可以報告一下，他們在做的時候有沒有透過區公所請里長務必要到場？我昨天去看的時候，有幾個里的里長就在場，這是好現象。有問題就馬上反映，馬上把工人找來溝通這裡要怎麼做才會滿意，我們現在當然是依法行政，你怎麼建議我們只是參考，畢竟現在施政就是要讓市民朋友滿意，一旦不滿意又要重做，第一，會拖長工期，第二，會浪費材料，第三，重鋪的品質不好。所以我發現有些里長沒有在注意，有些里長有在注意，像這種情形你們

養工處都怎麼做？這些將來都會影響你們的品質。

高雄市政府工務局養護工程處陳科長錦宏：

跟主席報告，我們現在在施作之前都會先去跟里長說明何時要施作，讓里長先了解，順便說明施作範圍，因為有些需要移動車輛或是相關的物品，有時候居民會把東西放在門口，要請他們配合移動。所以這部分我們會先跟里長講，請里長協助我們。

主持人（李議員順進）：

你們如果有一段沒有一起施作，再回來鋪的時候，那一段就鋪不住了。

高雄市政府工務局養護工程處陳科長錦宏：

一般如果在施工了，我們現場就會移動了。

主持人（李議員順進）：

民政局有沒有要求里幹事在現場？有時候里長很忙，在鋪路的時候區公所知道嗎？

高雄市政府民政局鄭專門委員志良：

主席、學者及各位同仁午安。基本上養工處在鋪路，民政局是不會知道的，他們可能會直接跟里長說，有些很認真的里長可能會要求他們，他們都是直接跟里長說，沒有透過民政局，所以我們不會知道。

主持人（李議員順進）：

你也當過鄉長，也擔任過區長，你應該知道這樣的情形，我想你回去要要求里幹事，不要里幹事只來上午，下午就不管事了，大家都想要找關係調去當里幹事。兩個區公所要要求里幹事一定要去現場，我昨天就看到很多狀況，有的是沒注意到在施工，車子就停在那裡，等到車子開走之後再回去鋪，那一段路就不黏了，品質就不好了，就像用補丁的樣子。如果里長能在現場，里民有什麼狀況可以馬上反映，你們施工去找派出所，派出所不見得會理你們。透過里長去找人，里長也會透過議員去找，我們趕快去查資料叫車主把車子移走，否則這一塊就鋪不到了，將來這一塊可能會壞掉。我想民政局也要通知一下里幹事在場，里幹事不是只有服務里長而已，結果不知道里長和里幹事到哪裡去了。

新聞局請說明一下，兩個題綱都可以提，請說明教育宣導的情形。

高雄市政府新聞局張編審紋誠：

主席、兩位教授及各位與會代表大家好，我是新聞局的代表。針對易肇事路段，新聞局平常就是跟各個局處都有在易肇事路段的會議上面做一個橫向的聯繫，我們都會配合做宣導。

第二個部分是重型或大型車輛，我們也會特別宣導，其實重型或大型車輛是除了機車、老人或是酒駕肇事原因之外，中央交通部有給我們六個重大的宣導方

向，其中一項就是重型或大型車輛的宣導，這些平常我們都有例行在做。包括轉彎的死角或是行人，機車行走或停紅綠燈的教育宣導，這個部分我們平常在有線電視、第 3 頻道或者平面文宣上都有做宣導。主持人提到氣爆之後的非常時期，在中山路尤其某些路口，包括槽車增加的部分，新聞局會特別針對這個部分加強宣導，頻率也會特別加強，宣導的部分如果有宣導不足之處，麻煩二位道安委員會的教授給我們提供建議。

主持人（李議員順進）：

請教育局發言。

高雄市政府教育局游專門委員淑惠：

主持人、黃教授、李教授、各單位代表，大家午安。交通安全的宣導每一年教育局在行政院院頒的交通安全改進方案裡面是一個很重要的工作事項，一年大概平均執行的重要宣導項目有十大項，對象當然不同，包括老師可能教材、教具的研發，然後學生在交通安全知識上面的認知，還有學校導護志工，還有社區民衆和家長都是我們宣導的對象。議員今天的會議資料裡面提到十大易肇事路口有六大易肇事路口是在小港和前鎮區，鄰近大概有 5 所國中小，包括明正國小、港和國小、小港國中、鎮昌國小和前鎮高中這 5 所都在這個易肇事路口鄰近的學校，不過值得欣慰的是，我們的宣導成效還算不錯，因為我們統計今年 1 月到 7 月這 5 所學校發生交通事故只有 2 件，這 2 件和十大肇事路口沒有關係，一件是小朋友騎自行車去撞小轎車，一件是全家到花東旅遊，然後在花東當地發生車禍。不過教育局本來就很清楚，不管民衆或學生的交通安全認知本來就應該從小教育起，所以這個部分的工作我們會持續去做。針對這十大易肇事路口我們會請鄰近的學校特別加強宣導，今年我們配合交通安全院頒方案的執行，大型車輛和重型車的安全認知也是我們宣導的重要項目，我們今年 10 項計畫裡面就有 6 項是針對大型車的部分。

主持人（李議員順進）：

由教育局的報告我們聽得出來，十大死亡車禍路口都是一般的民衆，沒有小朋友，當然這個和學區也有關係。我剛才有提示過交通局，中山、中安那幾個路口都是因為太大，縱深太長了，綠燈的秒數太短，一般都是老人、婦女，或是買菜、騎自行車的才會發生，轎車很少發生事故，小朋友就很少出事，因為小朋友大多有機車或轎車接送。學區也有關係，像中安路這邊他們就讀紅毛港國小、明義國小或桂林國小，沒有到這邊來。草衙路口這邊有明正國小、佛公國小和港和國小，他們沒有跨越中山路，所以這個路口就比較少。

我在這裡提醒交通局一個方向，中安、中山路口那條路好像不對稱，那條路從高速公路上來，如果從北往南，然後進高架高速公路的末端那個地下道上來，那

個道路是偏移的，偏移的這段路有些駕駛知道、有些不知道，所以哪裡經常發生很多事故。很多事故還要到鑑定委員會請求主持公道才有辦法，不然到交通隊他都不管你，反正誰碰誰他就直接判你的責任。但是你不曉得那個路型是有轉彎、路型是不對稱的，很多車禍都是因為這個路型不對稱造成的，分隊長應該知道我的意思，那個路口不對稱，從那裡上來的車輛很多，加上路口不對稱所以經常發生車禍，請分隊長說明。

高雄市政府警察局前鎮分局交通分隊林分隊長光華：

那條路由北往南，從市區往小港方向的時候，從地下道一上來，那條路是有一點 S 型，是不對稱的，這個路口可能交通局還是養工處要做處理，這個可能牽涉到設計的問題。還有剛才議員提到，這個交通號誌從中山三路，夢時代往小港一直到中山、金福路口的號誌，機車和汽車你絕對分不清楚你是綠燈還是紅燈，機車騎士一直看不懂，這個問題交通局可能要想辦法來解決，是不是在紅綠燈的上面增設這個是屬於機車號誌，這個紅綠燈是屬於汽車專用的號誌，這個要分得很清楚。另外，養工處對於路口的路燈和路樹，路樹要經常整修，路樹太茂盛會阻擋到晚上的燈光，擋到用路人的視線。另外是這個地下道一進去，這個視線有一點昏暗、有一點挫折，一下地下道根本看不清楚，尤其是騎機車的，所以燈號要注意維護。

主持人（李議員順進）：

分隊長，你上任一年多了，你應該知道問題在哪裡，參加各項會議你應該要多發言，因為你在執法、你在第一線，你最清楚。小港比較偏工業區那邊，小港分隊長請說明。

高雄市政府警察局小港分局交通分隊施分隊長建村：

主持人、與會各位專家學者、各位長官，大家好，我是小港交通分隊分隊長，我今年 6 月底才到任，到任 2 個多月現在還在摸索。針對執法的部分，今年 1 到 8 月我們在易肇事路口這二個路口，平和東與大業北就舉發了 300 多件，可是看同時期的車禍案件好像沒有增加可是也沒有特別減少，所以執法強度部分我們會再檢討，因為和派出所加起來一個月平均舉發將近 60 件，這個強度不能說不夠，如果需要再加強的話我們還是會再加強。肇事因素的部分我們業務組等一下會說明。剛才主持人提到現在交通分隊也在取締酒駕的部分，這個部分自從我到任之後 2 個多月才取締 3 件，然後又經常被檢討。因為我們現在處理車禍，光 7 月份，我們現在大概只有 10 個警員在處理車禍，7 月有處理成案的就將近 350 件，就算不成案，只要他一報案我們就要趕到現場，數字可能會有 400 至 500 件，有成案的 300 多件，平均起來每天我們光在跑車禍就人力不夠了，所以取締酒駕的部分，議員可能有一些誤解，現在交通分隊沒有…。

主持人（李議員順進）：

是上面要你檢討嗎？說你抓太少了。

高雄市政府警察局小港分局交通分隊施分隊長建村：

因為上面的想法是你酒駕會造成 A1 的車禍，今年中山和平和東 1 件 A1 就是和酒有一點關係，所以針對減少 A1 的部分我們會加強取締的強度，不完全是功獎，主要也是爲了防止車禍發生，其他執法的部分我們也會加強。

主持人（李議員順進）：

我們先讓各單位報告，然後再請學者專家提供建議，請潘委員發言。

高雄市車輛行車事故鑑定委員會潘委員重榮：

主持人、二位專家學者、市府各局處與會代表，大家好。首先感謝李議員這麼重視小港、前鎮市民的行車安全，我從警 30 幾年，碰到我們這個地方重量級的民意代表這麼重視，舉辦這個公聽會，確實是功德無量，因爲救人一命勝造七級浮屠。一件刑案死一個，還沒有破案之前，平面媒體和電子媒體一天 24 小報導，車禍天天死那麼多人好像都沒有人重視，真的沒有人重視，我保守的估計全台灣每天因爲車禍而死亡的至少 30 個人以上，沒有人重視，只有酒駕或比較特殊的才會見諸媒體，所以在這裡要特別感謝主持人李議員這麼重視，等於是拋磚引玉，非常感謝。

剛才各位與會代表所提的這個問題，我之前在這裡面就有寫了，不是你們提出來了我才寫。剛才李議員說，第一個，請工務局養護單位，特別是平常要注重中山路段，因爲今天我們是針對本市易肇事路段，幾乎都是中山路段，剛才李議員提到，大型重車整天在那邊壓，而且天氣又這麼炎熱，其實也不是說柏油加啤酒，那個是題外話，應該不可能，因爲公家單位這個工程都是…，這是題外話，我想也不可能。最主要是這些大型重車每天在那邊出出入入，每天這樣壓真的會造成「車轍」，壓久了會凸起來，特別是中山路往小港，過了平和東路左轉那一段，那個最嚴重，你騎機車到那裡，白天能見度還好，晚上視線昏暗看不清楚，機車很容易就會滑倒，大型車經過剛好…，真的，不相信你可以去看看，那個地方我注意很久了。我建議工務單位加強中山路段有關「車轍」的部分，因爲大型重車每天這樣壓，壓到馬路凹凸不平，這樣會造成很多不幸的傷亡。

第二個，我看交通大隊也很用心，它把十大肇事路口，針對時間、地點，甚至原因，還有時間、傷亡幾個人都分析得很清楚，這個特別感謝，也可以想像得到，顯見非常重視李議員這個議題。裡面我看幾乎都是沒有保持安全距離，還有任意變換車道和轉向的問題，轉向也是等於任意變換車道。在這裡建議中山路段是不是把它降低速限，因爲有的路段限速 60 或 70，問題是你公告限速 60，但是在警方的取締上我們有 10 公里的彈性，因爲我們考慮到測速儀器的誤差還有駕駛

人儀表板的誤差。所以你限速 50，我們大概要到 61、62 才會拍照測速，所以中山路段限速 60 的話，在執法上我們 70 才會取締，那變成平常跑的時候速度快，速度快很容易造成我們肇事的原因。而且你小客車限速 60 和大型重車限速 60 的意義不一樣，大型重車限速 60，急煞車重力加速度，你的反應距離不足，和小客車不一樣。因為我們考慮到中山路段都是大型車、聯結車在跑，這個其實很簡單，你把它提道安會報，因為以前我在交通大隊服務過我知道，提道安會報公告就 OK 了，然後限速的標誌換一換，現在限速 70 或 60，不然你給它降低 5 公里或 10 公里，這樣警方在取締上才會有所依據，不然你限速 70，我們的機器要調到 80 才能取締，小車 80 和大型重車 80 的反應距離不一樣，尤其那些載石化液體的又不是一樣，車子會搖晃，這個也不是很困難的問題，提道安會報就可以了，只有中山路段，我們的理由就是，我們要改善本市的易肇事路段和路口。

再來要降低車禍的傷亡，警察方面要強化取締還有提高見警率，但是事實上，誠如剛才二位分局組長和分隊長所講的，現在的警力確實很缺，明年登記要退休的好像有 1,000 多個，占我們高雄市警察編制的十分之一，高雄市現在的編制大約 7,000 人，登記退休的有 1,000 多個，基層確實很辛苦。所以要利用見警率或強化執法的程度，就是要警察來站崗，說實在的確實有捉襟見肘的感覺，我們不妨增設闖紅燈測速照相，當然年度快結束了我不曉得有沒有這方面的經費，一方面拜託議員要幫我們爭取，這是一個賺錢的工具，測速照相就和電動玩具一樣，你架設好就一定會賺錢的啊！只要拍照就好了，這個一定會過的。你就沿線多設一些，你裝假的、用偽裝的也可以，你沒有錢買相機，裝一個空殼子，讓駕駛人有嚇阻作用，降低肇事率，這個最實在，你不能提高見警率就只能靠機器戰警，機器戰警我也可以用空殼。像我們過去到外縣市，在省公路上都有看到假的警察畫板，那個叫做靜默警察，我想老警察都知道，那個也是有嚇阻的作用啊！這個道理是一樣的。

再來是降低肇事率，說實在的，現在的交通警察很辛苦也很可憐，光天化日要忍受日曬雨淋，交通警察不管日正當中或颶風下大雨都要指揮，交通警察比一般的行政警察還辛苦，這個部分請議員支持一下，建議警察局針對肇事路段如果有成效的話，是不是 1 個月或 3 個月就給他們獎勵，以前蓋中山、凱旋路橋的時候，姚高橋當局長，他知道交通警察很辛苦，而且每天要吸好幾手菸，都會鉛中毒，所以他規定在中山、凱旋指揮交通的每星期記一支嘉獎，真的啊！這個有案可以查，一星期記一支嘉獎，當然現在這個時代不太可能。針對肇事率，譬如說本來死幾個人，現在降低了 10% 或幾%，相關分局或交通分隊能夠一個月給他做一個獎勵，不然現在開紅單也沒有獎金，刑事警察破案還有獎金，很奇怪，刑事警察破案還有獎金，我們交通警察開罰單也沒有獎金，這個實在沒有道理，我當

然不是爲了獎金，而是要給這些基層警察一個鼓勵的作用，這個也是一個議題。

剛才交通局簡技提到，中山、中安、中平路口那邊本來是畫槽化線，現在要改設槽化島，我建議設置活動的防撞桿，活動的比較不會被撞，否則從橋上下來速度很快，因爲幾乎都是未保持安全距離，速度很快加上車燈沒辦法直接照到地上的槽化島，反而會有翻車的危險，所以我建議裝設一支一支的防撞桿，那個撞到了會比較安全一點。

最後拜託二個分局，處理完車禍，巡邏車的後車廂可以放掃把和畚箕，做一點功德，一方面給民衆看，認爲警察真的是親民愛民，爲什麼？你去現場處理車禍多多少少會有車輛的碎片，你處理完順便掃一掃，這個可以提高民衆對警政的滿意度，一方面防止玻璃碎片還有破碎的壓克力，否則機車騎過去真的很危險，這個是舉手之勞而已。

剛才提到宣導的問題，事實上小港、前鎮很多貨運公司，是不是請有關單位在道安會報或新聞局，或者以議會的名義行文給這些貨運公司，請他們舉辦一個道安講習，每 3 個月或每半年或每一年辦一個道安講習，因爲說實在的，有一些司機大哥他發生車禍之後，肇事傷人我們處罰條例 61 條第 4 款規定，職業司機要被吊銷駕照 3 至 6 個月，甚至要吊銷駕照，如果撞死人要吊銷駕照 3 年以上。因爲公司也要做終生學習，就像我們公家單位、公部門和學校都要終生學習，貨運公司這些司機天天威脅我們市民生命財產安全的更是要做這方面的宣導，以上建議。

主持人（李議員順進）：

謝謝車輛事故鑑定委員會潘委員寶貴的意見，以後我們不懂的還要多向潘委員請益，希望助理把幾位學者專家和公部門所有長官的資料保留下來，我們比較不懂的要向人家請益，作爲我們服務的參考。在二位教授指導之前，請交通組的組長提供一些寶貴意見，今天地方港安關懷協會也有派代表來，這個都是地方的里民，他們關懷我們地方的公安、交安和空氣污染，港安關懷協會都非常關心，在二位專家還沒有指導之前先請民政局做說明。

高雄市政府民政局鄭專門委員志良：

民政局做補充報告，今天的議題是有關十大易肇事路口，中山四路那邊十大易肇事路口就占了六個，非常嚴重，在民政局的立場，第一，當然我們可以配合要求區公所在里民業務會報或里民大會，或者區公所舉辦大型活動的時候配合交通局或警察局，做一些遵守交通規則的宣導，因爲我看都是那二區小港和前鎮的人，我們可以配合做交通安全的宣導，這個是關係生命財產安全的問題。

第二點，主持人李議員非常關心這二個地區的交通安全，要求里幹事這個當然很好，據我了解，一般里長都會自動要求施工單位什麼時候要進行要讓他們知道

，他會去協助。6 米以內的巷道是區公所，屬於民政局，但是 6 米以上是屬於養工處，養工處施工前有沒有通知區公所，這個我就知道了，所以他們可能不知道。以後是不是施工的時候就通知區公所，我會轉達二位區長要求里幹事，就是哪裡要造路，不管是 6 米以上或 6 米以下都要去關心和協助。剛才主持人也說，開挖過再鋪上去的品質和直接鋪上去的品質不一樣，所以需要里幹事和里民，他們比較清楚，配合里長，大家一起幫忙，所以回去我會轉達二位區長要求里幹事，今天這二區也有代表來與會，對於這個交通品質關心，大家一起協助，感謝議員關心民政局的業務，以上報告，謝謝。

主持人（李議員順進）：

這個不只是這二區的問題，最好是施工單位要叫警察找車主處理問題，工人都沒有辦法，是不是里幹事和里長在場，他們要找議員也比較方便，里長代表，里長協助施工單位去找警察可能會比較容易，是不是里幹事要主動到場，請你在局務會議裡面提出來，這個是正面的…。

可能每天都有在鋪路，養工處道路科科長，今年小港前鎮這幾條道路是哪幾條道路，有經過剷除以上的，你把資料都給我，我來看一下你們的施工品質，我看了 3 條都不錯，你把資料給我，包括金額與路段，不會很多吧！有沒有 10 條？你再把資料提供給我。業務主管單位交通大隊組長，請。

高雄市政府警察局交通警察大隊孔組長裕山：

議員、各位專家、各所各同仁，我是交通大隊交安組組長，我再補充報告一下。剛才潘委員都講了很多了，我們剛才也討論很多有關於工程的一些問題，也都很多，站在我們業務單位的立場，根據我們的統計，101 年到 103 年 7 月，在前鎮小港地區易肇事路口，我們知道前鎮小港地區有一個特性，它有機場與港口，工廠也很多，上班與路過到機場的人都很多，所以中山三路與中山四路的車輛特別多，車輛愈多事故相對就會增加，據我們的統計，光是這幾年就有 1,176 件、5 人死亡、1,019 人受傷，發生時間以 16 時到 18 時最多，計有 177 件，其他時間我就不說了。發生的時間大部分都是在 6 時到 18 時，也就是日間，發生的車種以小客車最多，有 471 件，機車是 407 件。肇事原因剛才專座有說，就是未保持安全距離占最多數，再來就是轉彎車未禮讓直行車，再來是違反號誌，包括闖紅燈、未依規定轉彎，有 149 件。

我再補充報告，交安事故裡面，剛才交通局也有提到「機、老、酒」，也就是機車事故最多，高雄市目前的人口數是 270 幾萬人，機車有 220 幾萬輛，汽車有 70 幾萬輛，幾乎差不多每一個人都有機車了，就全國而言，高雄市是機車數最多的城市，因為機車方便、機動性很高，只要機車一發生碰撞，不是 A1 就是 A2，所以依照我們的統計，146 件中，1 至 4 月死亡的大部分都是機車事故。機車事

故中最危險的就是酒駕，最近發生幾個案例，如果有發生 A1 事故，目前依照警察局的規定，3 天內必須馬上檢討，以命案方式來檢討事故發生的原因，現在很多酒駕的大部分都是年輕人，像今天鳳山發生的那一件，在華興街，也是酒後駕車，也是一個年輕人，差不多 20 幾歲，前天在仁武發生一件是 18 歲，在湖內也發生一件 20 幾歲的，都是酒駕，都是開車速度太快失控撞擊死亡，所以酒醉駕車是導致事故很危險的一個因素，為什麼警政署會那麼注重？因為酒後駕車，我們大腦的平衡感與判斷能力都會減弱，所以只要喝酒發生車禍，人員不是死亡就是重傷。如果是撞到電線桿或路樹那還好，但是如果是撞到其他車輛，就會造成兩個家庭的破碎，這就是為什麼警政署特別重視酒後駕車這個區塊，因此也特別要求我們加強取締。

再來我們要強調老人，1 到 7 月，高雄市 129 人因車禍事故死亡，其中老人有 43 人，大約占三分之一。老人騎車人口很多，尤其在高雄市偏遠地區，像小港、林園、湖內、岡山與左營，這些比較偏僻的地方因為公車、公共交通運輸工具不方便，老人要進到比較市區就必須騎機車或騎腳踏車，有很多這種情形，因為公車不到，如果叫年輕人載他，年輕人都在忙，也沒有時間，所以他們就是以機車為代步工具，這種情形很多。老人有一個很大的問題，就是他們騎車很隨興，他沒有在看紅綠燈的，有時候紅綠燈是做參考的，他看到紅燈另一向沒有人車經過，雖然是紅燈，但是他還是直接就轉彎了，如果突然有一輛車速度比較快衝過來，他被撞到倒下去就死掉了，所以老人在死亡車禍中占三分之一，100 多件中占 40 幾件，所以我在這裡提醒新聞局或教育局在各地區宣導的時候，對於老人方面要特別注意，要宣導他們騎機車一定要戴安全帽、要注意紅綠燈、要注意標線，最簡單的這些都要做，不要騎車看到沒有車就轉彎，老人因為反應慢，一撞到倒下去撞到頭就死掉了，就是因為沒有戴安全帽。

再來就是比較偏僻的地方也有一個問題，就是未戴安全帽很嚴重，像小港地區、林園地區，還有湖內等比較偏僻的地方，還有旗山，沒有戴安全帽的很多，都沒有養成習慣，而且未戴安全帽遭我們同仁取締，他們的反應都會說：「唉呀！我們只是很近而已，不要取締啦！」都有這種錯誤的觀念，所以沒有戴安全帽的習慣，而且都會透過民意代表如議員、里長來抗議，說：「不要取締、不要取締我們未戴安全帽啦！」結果這個地方被關說的愈多，未戴安全帽發生車禍的就特別多，這樣反而害到他們，議員與里長是好意的說：「不要取締、勸導他們就好了。」結果養成習慣，愈來愈多人這樣，同仁如果要取締他們就形成困擾，變成他們也不想去製造這個麻煩，大部分都說勸一勸就算了，因為受到壓力，但是這變成一種惡性循環，沒有戴安全帽的地方發生車禍的就特別多。所以我希望公所或教育局、新聞局或議員能夠幫我們宣導一下，灌輸里民騎機車要有一個安全的

觀念，一定要戴安全帽，這個一定要建議，像大寮與林園特別多，據同仁說，只要一取締，里長的電話馬上就來了，給他們製造大的困擾，而且現在我們逕行舉發也都受到限制，要求我們員警不能逕行舉發太多，你要用攔停的方式，但是你一攔停、一舉發就會發生衝突，而且接著關說就來了。如果是逕行舉發，違規者收到紅單的時候已經來不及了，但是現在又限制這個，所以現在我們的郵資等等，交通安全會報那邊都予以限制，郵資等等的經費都減少了，變成員警如果逕行舉發，主管就會說：「你逕行舉發，你要自己花錢去寄。」那麼誰要逕行舉發？誰要自己花錢、花郵資寄罰單？因此員警都不喜歡逕行舉發，我們今年逕行舉發的案件和去年比較就減少了，幾乎每一個分局都減少，減少的話，相對的，違規案件就愈來愈多，就會變成有這種現象。

有時候處罰是一種手段，但是最根本的辦法還是在於宣導的工作，要給民衆有一個正確的觀念。像這些易肇事路口裡面，你注意看，違規的一大堆，機車看到沒有警察、沒有照相就直接轉彎了，很多，你經過那條路就會發現機車違規真的很多。所以有時候工程改善只是給他們一個環境，但是最重要的還是在於駕駛人遵守的問題，這個提供給大家做參考，報告完畢。

主持人（李議員順進）：

謝謝。民意代表要有社會責任，要看狀況，如果發生車禍的情況真的很嚴重，但是現在最怕的是在菜市場的外面他們就在攔停了，一般菜市場很少有車禍，有時候孩子太小無法戴安全帽，如果是在大馬路或是車流很大的地方加強執法，里長與民意代表也都會支持，如果是在菜市場路口或是小巷子裡面，有時候有些鄉下，現在百姓都…，當然，我們從教育方面來著手，民意代表也有社會責任，我們會看狀況。

今天除了邀請公部門與學者專家之外，我們地方有一個港安關懷協會長期在關心地方的空污、噪音、交通安全以及各項工作，包括對慈善救濟也都很盡力，理事長今天好像去台南，所以沒有來，今天有 2、3 位代表來，都是地方的鄉親，今天有 3 位鄉親代表在這裡，針對剛才業管單位就交通安全面向、權管業務範圍所報告的事項，有沒有什麼要建議的？有沒有人要發言？說對說錯都沒有關係，你們就把想法說出來，有沒有要發言？有沒有要表示意見？沒有關係，有就說，沒有也沒關係，有沒有要發言？柏徹，你要不要發言？好，歡迎。

高雄市港安關懷協會李柏徹：

主席、各位長官、各位學者與各位先進，大家好。我說的這個問題和十大易肇事路口沒有關係，我純粹為我們山東里發聲，我代表山東里發言。山東里是一個封閉性的社區，它位在飛機路與宏平路交叉的地方，社區都在裡面，它對外界沒有什麼影響，它並非幹道，車輛進出與外界沒有關係，都是社區的人在出入，但

是交通局在我們社區裡面劃了很多紅線，造成我們的居民沒有地方停車，拖吊車一到我們山東里，3 輛拖吊車一到，3 輛一起拖車出去，早上 3 輛來，下午也 3 輛來，都「滿載而歸」，居民都很不滿、很憤慨，所以他們拜託我趁這個機會說出來，這與你們所說的十大易肇事路口無關，很抱歉插入這個議題。我們希望藉著小港前鎮十大易肇事路口的檢討改善，能夠一併處理這件事，儘快幫我們把紅線塗掉，這些紅線劃得無限長，好像高興劃多長就劃多長，拖吊車一看到紅線上有車就拖吊，3 輛拖吊車進來，3 輛一起拖車出去，所以要拖吊就到我們山東里，能拖到的最多，絕對拖得到。因此我建議，我們的交通和外界沒有關係，我們的社區是很封閉性的，希望可以彈性一點，放寬什麼時間內不拖吊，讓我們停車可以有一個安全感。我們的居民很憤慨，有的人跑去罵里長，但是罵里長沒有用啊！罵誰都沒有用，大家都在罵，現在社區內爲了拖吊的事情頻頻發生爭執，我也都聽得很煩了，麻煩長官視情形改善一下，謝謝。

主持人（李議員順進）：

對於這個，請齊組長與分隊長找個時間到鄉親家裡聊一聊、坐一坐，也請你表示一下意見。

高雄市政府警察局小港分局交通組齊組長德清：

你好，山東里是在我們轄區，第一個，我要先澄清一下，現在唯一執行拖吊的是小白，小白是屬於民營的，因爲劃線是由交通局來劃，執法的部分，如果他有請求我們警方到現場，我們只能叫拖吊車來把它拖吊，這是唯一的原因，因爲只要有人檢舉爲什麼在黃線或紅線上違停，阻礙其他車輛進出，他找我們警方，我們警方非得通知拖吊車來拖吊不可，問題的重點是這樣，如果你把紅線統統塗掉，我們警方反而就沒事了，以上。

高雄市港安關懷協會李柏徹：

我補充一下，這個紅線劃得也超長，有時候停車場業者會想讓多一點車進去停，像我們社區裡面有一個不成形的停車場，因爲生意不好，所以他們很會做「抓耙子」，就去檢舉哪邊有違停，拖吊車就來吊，這都有兩面說辭，不好意思。

主持人（李議員順進）：

你把資料留一下，我請停管中心的主任去拜訪你，交通局停管中心主管這個業務，拖吊的業務、劃紅線是停管中心。齊組長，你如果有空也去鄉親那裡坐一坐，去了解到底是怎麼樣，解釋清楚讓他們知道，才不會讓警察背黑鍋，人家如果打 1999 或打到派出所，你不要一下子就叫拖吊隊來。

高雄市政府警察局小港分局交通組齊組長德清：

我們派出所員警先到的話，會通知住戶趕快把車移走。

主持人（李議員順進）：

你不是交通分隊，是交通組，你不要人家一報案，你就通報拖吊車來。

高雄市政府警察局小港分局交通組齊組長德清：

我們在等拖吊車來之前，會先找附近的百姓或里民趕快把車移走。

主持人（李議員順進）：

如果真的有妨礙到交通，去勸導一下，否則車子一被拖走，要繳一、兩千元的費用，百姓會很難過，拖吊業者也不希望到山東里拖吊，我也問過他們，他們認為我在鳳山拖就一大堆了，在五甲一大堆，哪還要跑到山東里。

高雄市港安關懷協會李柏徹：

那些小白 3 輛、3 輛分批排隊進來拖吊。

主持人（李議員順進）：

好，還有，我們鄉親還有提到桂林 120 巷路口都被回收場的業者堆到路上來了，前鎮交通隊去看一下，前鎮分局交通組張組長去看一下。還有沒有意見？沒有我們就請學者發表意見，先請黃主任。

國立高雄第一科技大學運籌管理系所黃系主任山琿：

主席、各位長官先進，大家好，很抱歉！剛才有一點遲到，讓大家等。首先，我要感謝主席關心這個交通議題，我們這個交通系統每年在台灣大概至少要帶走 1,000 條人命，但是我們又離不開它，因為它帶給我們的便利性實在太大了，我們沒有辦法捨棄，所以我們只能跟它共存。今天我們討論前鎮小港十大易肇事路口，我們從小就一直聽到「快快樂樂出門」、「馬路如虎口」，我第一個想要和各位分享的就是這十大易肇事路口也許有一些問題，但是其他路口也是危險，沒有路口是安全的，因為沒有人敢把小孩放在路中央讓他在路上玩，所以我們在討論交通議題的時候就要全部一起討論。

我們談論交通安全的議題，剛才各位都提到很多，因為我之前也常常參加市府的會議與各種會議，我們討論的大概都還是離不開交通學術的理論，我們還是用「3e」來討論解決交通安全的問題，我也分別用這三部分來總結剛才各位所說的。第一個，engineering，就是工程的部分，剛才我們說這條路為什麼會比較危險，可能是視角不好，我之前也有和交通局去看，有人說把樹木砍掉、把電線桿移走，我覺得這種都還算好處理。再來就是交通信號的關係，剛才主席有說，有的紅燈沒有可以左轉的燈號，但是對於這個，剛才交通局的同仁也有提到，我們也不可能每個方向都設太久的秒數，要不然一個紅燈等太久，馬上又有人要來埋怨，這樣永遠也做不完。

再來就是鋪面問題，剛才潘先生說 rotting，就是車轍的問題，第一個，我們還是必須要求它重車不能通過，也就是要去取締重車，但是另一方面，我們的警力確實還是有困難。我們要強化鋪面，也許可以考慮使用剛性的鋪面，讓它不會

這麼容易就…，使用瀝青重車很容易就壓壞，除非你要做得很堅固，那還不如用混凝土，當然，混凝土要做得很好，要不然車輛比較會跳動，開起來不舒服。所以交通工程的部分，我個人覺得比較沒有那麼難處理，因為我參與過很多場，由於我們沒有真的看到像你有那麼詳細的資料知道他是因為什麼原因發生 A1 事故，如果我們確認它是與工程有關，我覺得這個還不是太難處理，只要養工處的人去把它處理掉，這個其實比較快。

另一個，這十大路口雖說是危險路口，我還是要向各位提到，即使我們今天把它搞定了，明年還是有十大危險路口，因為它是排序的問題，永遠都有前十名。

雖然我們無法詳細知道實際肇事的原因，但是我還是把可能的原因一併說一下，我個人通常把交通事故分成兩種，第一個是有意識的，第二個是沒有意識的。沒有意識的就是喝醉酒、吸毒、有的是睡著了、有的是恍神了等等都有可能，他突然一個不注意或是什麼，都有可能發生車禍，如果我們可以確認路口發生車禍是因為這些原因，那麼我覺得這和十大危險路口的關係已經不太大了，因為他在任何地方都可能發生，他喝醉酒是會隨機去撞的，而且他可能不是和別人撞，而是自己去撞電線桿，如果是這樣子的話就不一定要併入到這裡，所以我們第一個要說的就是除了這些之外可能發生的。

當然，這些路口為什麼會發生比較多？可能還有其他的原因，第一個、可能車流量非常大，碰撞到的機率就比較大；第二個、可能是重車特別多，我們討論這十大路口是針對 A1，沒有討論 A2 與 A3，通常會產生 A1，我覺得最大的原因就是速度快，我們與台北市比起來，高雄市路比較大，車輛比較少，我們可以開得比較快，台北市很擠，他們發生碰撞不會死，高雄市嚴重的可能馬上就死掉。剛才也有人提到機車的問題，因為我們的機車特別多，也是一發生碰撞就很嚴重，加上又有大卡車，這些因素集合在一起就非常容易造成死亡。

工程之外，第二個是 enforcement，我也幫警察同仁說一下話，因為我之前擔任道安委員，我們也了解，和台北市比起來，我們的警力確實比他們少很多，以我們的交通狀況與鋪面長度來比，我們的警力確實不足。交通這個東西，我們鋪一條馬路，大部分只有早上與下午兩個時段密集在使用，有時候中午與半夜是很少人在使用某一條道路的，這是一種浪費，對警力來說，因為他要配合交通紓導，所以我很了解在 rush hour 的時候，所有警察連分局長每一個人都要去指揮交通，平常沒什麼車輛的時間他就沒有什麼事做了，所以在最尖峰的時間所有人都得出動，這個時候我們如果不能提供足夠的警力一定會一團亂，因為那個時候才是最需要警力的時候。

我也了解取締的困難，例如很多人不戴安全帽，他會說：「我是在地人，我出來載一下魚貨你就取締我。」馬上就請議員去說，這樣說來說去也不太好，所以

我聽說有些地方只抓外地人，警察也都非常了解，一看就知道這是外地的一定要抓，所以確實有這個困難。

我們做了一些研究，通常你跟他說這樣不太好，會影響交通，也會有危險，你如果這樣說通常沒有人會理你，你就算嚇他說會出車禍、會死人，他大概也不太怕，通常罰了錢之後他才會警惕。我在擔任道安委員的時候都一直希望警察執法要強力，應該罰就要罰，我如果被罰 3,000 元、5,000 元，我下次絕對不敢再做這件事，因為我的心會很痛，會壓過我的道德感很多。

至於剛才說有很多監視照相，因為警力不足，所以我們想要依靠這個，不過監視照相在我們交通的討論是有疑義的，但是我們台灣人卻又很習慣，在國外很多國家是不使用的，因為有時候駕駛人突然看到要照相就會緊急煞車，結果反而遭到後車追撞，有時候會發生這種車禍，所以有些國家其實是不使用的，當然，我們台灣比較習慣，我們是可以使用的，不過之前問過交通大隊的人，好像一個路口四向做起來就要 1,000 多萬元，也許這幾個路口可以設，但是如果到處設也不太可能，我們也沒有這個財力。

再來講到教育的部分，剛才新聞局與教育局的長官有談到，我個人覺得教育是最有效的，但是它費時最長，很難看到績效，然而我們又必須一直持續的做，所以這些宣導，我個人期待教育能夠做內化，就像之前民衆搭乘台北捷運的手扶梯，大家都說要靠右邊站，後來又宣導說不用，你可以兩邊都站，但是台北人覺得這是他們的驕傲，所以他們都還是靠右邊站。高雄有些人騎車沒有戴安全帽，但是戴著的人也沒有覺得驕傲，對於不戴的，他們覺得很正常，我們沒有這種歸屬感，我們從小朋友、國小、國中一直教到大學，甚至教到大學教授，還是有很多人不遵守。又例如現在是紅燈，旁邊沒有人，我到底要不要闖過去？有時候我們還是不小心就闖過去了，反正也沒有來車，但是有時候車禍就發生在那一瞬間，所以我們如果能夠產生這種榮譽感。之前日本大地震發生海嘯的時候，CNN 的記者去採訪，發現日本災民連在領救助品的時候都還在排隊；前兩年智利發生大地震，當時我的朋友在智利，地震發生後，災民馬上打劫商店，打破商店玻璃把物資搶過來。所以國民的素質，我們在教育裡面希望能夠提升，尤其在交通的部分，剛才說過很多是因為不遵守交通規則，如果大家都遵守交通規則，我相信車禍馬上就減少一半，不過我們還是要分清楚，他是喝醉酒還是…，酒駕因素當然還是很重要，其他有的是因為吸毒，有的是因為疲勞駕駛，這些都是造成非常嚴重車禍的因素。如果他意識是清醒的，只是因為一時搶快而發生車禍，這個部分我們如果可以把它壓下去，我相信高雄市是可以變得很好的，這是我個人的一點看法，謝謝。

主持人（李議員順進）：

謝謝主任對今天與會幾位公部門長官與所有出席人員的建議，公部門要把學者專家的意見納入做為制定政策的參考，這很重要，畢竟他們看的層面比較多，在座有很多人可能都是第一科大的高材生，在市府單位裡面，有很多人都是第一科大的，如果有不懂的或是需要再與系主任討論的也請公部門的長官不要客氣，也不要說我們現在已經是公務人員了我們說了就算，不是這樣，也是要尊重一下民間、尊重一下學者、尊重一下專家的意見，這是我拜託你們的，不要悶著頭就幹，反正我就是這樣做，我認為也是要聽一些外面的意見。另外一位教授李教授，謝謝。

國立高雄第一科技大學運籌管理系所李助理教授明聰：

主席、各位先進，大家好。非常感謝議員熱誠投入這個議題，台灣每年很多人過世，我覺得這件事情不比刑案輕，我個人是支持有開單有獎金，雖然這幾年已經沒有了。我最後一個講我的想法，我覺得各單位的專業其實都值得肯定，我也瞭解各單位的限制，所以我就針對我聽到的部分提供一些建議，還是一樣從學術界、工程、教育、執法部分來看。我從工程開始講，我覺得我們做這個易肇事路口的改善工程，就要先做分析，也就是去了解一下事故是怎麼發生的。把那個圖畫一畫，看看這個路口發生幾次事故。比如說議員關心的路面不平的，就看每年自摔的有多少件，自摔一定跟喝酒或路面不平有關，我的意思是說，如果這個路口有很多自摔，就有可能是路面不平。我們不用每次去檢查路面，只要去看當年的肇事狀況，就知道路面平不平；燈光有沒有不足，我們就去看夜間肇事的次數是不是比白天多，因為夜間沒有什麼車流輛還會肇事，那就代表他看不清楚，這些都可以從它的肇事分析看出來，所以我覺得要先做肇事分析。比如有行人過馬路被撞了，大家都不是小孩子，一定會認真走過去，但是走不到卻被撞，這種案子出現很多，代表他可能走不過去。所以我們去看那個肇事分析，看看那個比率，有很多自摔的可能因為路不好；晚上車禍很多的可能照明不好，這些都會有一些連結，我們從這個連結上去找，就容易在工程上取得解決的方案。

剛剛議員一直提到中安、中平、中山路那個長方形路口，的確那個長方形路口不好設計，不過這也是個歷史共業，高雄市這種路口很多。因為長方形路口就是路寬的那邊車流量很多，我們給他多綠燈，窄的那邊車流量比較少就少綠燈，這樣他可能在綠燈的時候過不去，這就歷史共業，理論上這個路口是不應該存在的，可是就是一直存在，我相信交通局也很難處理。對於那個路口我提一個建議，上次我會勘有去過，那裡剛好有一個捷運地下道，看看乾脆讓行人都不要走平面，因為那個捷運地下道進出口都有電扶梯，其實應該都還滿方便的，所以可以跟捷運局商量一下，就是把那個地方變成地下道，這是一個建議。然後關於快車道右轉跟慢車道機車直行衝突，這個我也覺得是高雄的歷史共業。我們來看交通

部的規範以及交通自治規則，它的概念是讓快車道原則上禁止右轉，例外才開罰。

例外意思是說：你找不到別條路繞進去只好開罰。可是高雄市現在作法是原則開放、例外禁止，怎麼是例外禁止，就是因為車禍很多擋不住，在沒辦法下，只好禁止右轉，這樣變成我們的官方和民間還有居民、民衆都需要一直去瞭解這件事情。我覺得高雄民衆不瞭解快車道禁止右轉或快車道禁止左轉在安全上的好處。我跟很多朋友講，可是他們都不覺得有什麼好處，可是實際研究上就是有好處，我們還是要想辦法。雖然我們這樣的作法對部分規範都是合法的，但是部分規範還是有些原則的，我們想辦法花個五年或十年把這整個調過來也有可能，這跟民衆的習慣有關，不可能很快速的調，但是我覺得應該還是慢慢的調，花幾年都值得。要花幾年的時間，我相信公部門一定會被罵，這個就只好自己承擔，因為我們要做好事就承擔下來，給大家勉勵。我們做交通其實是會被罵的，如果要被讚揚就去做經濟或觀光，做交通一定會被罵。因為我們雖然為他好，但是他們也不會感謝我們，我們在這個行業裡面就只好自己有這種體認，我也是這樣體認。

剛講的肇事原因，你把那個路口分析完，你就會有很多方案，有些方案可能是比較長期的，長期就要做些工程來調整路型，有幾個路口我覺得路型可能都要調。交通局和養工處可能需要一個比較大型和專門型的計畫，把幹道前後幾個路口都一起調。剛剛議員說，是不是這個地方讓它綠燈輪換並且週期變長，但是變長後，這個路口週期比其他的長，他就沒有辦法過了，所以一個調，整個就要調。我覺得公部門的人員去關注一個路口已經很辛苦了，一次關注一整條，他也很痛苦。我覺得中山路的幾個路口可以畫成一個區塊，如果我們紅綠燈要做一個區隔，就一個區段一個區段來做，看哪個區段今年做，哪個區段整體做一下，這是對於未來計畫上的建議。我剛講的路口分析，有些短期的案子就可以立刻做，比如說剛講的槽化線做導引桿，這都是短期可以做的，我相信交通局都有在執行了，因為我們開會很多次了，我覺得交通局的專業是可以信任的。

再來就是執法的部分，我還是支持警察同仁在執法上是有獎勵的，我們台灣的事務真的很多。我從德國回來，德國人口 8,000 萬比台灣多 4,000 萬，土地大了 10 倍，但是一年的 A1 事故卻跟台灣一樣，它的發生率大概只有我們的三分之一。德國高速公路不算，一出車禍就死很多人，在這種狀況下，他的死亡率還是跟台灣一樣，我覺得還是有滿多需要改的。很多事情是跟民衆的習慣有關，所以在執法和教育上是可以努力的。我現在談執法的事情，我覺得停紅燈這件事情都一定要讓民衆變為習慣，不停紅燈的習慣我覺得是高雄特有的，連屏東和台南，我都覺得比高雄好，這個我會研究個案。再來就是遵守速限，然後是遵守標線，我覺得高雄人可能連遵守標線都沒有養成習慣。遵守標線有什麼好處？譬如剛有同仁談到路口會偏移，現在交通局已經開始在畫導引線，所以民衆開車出去後就知道

對面會偏，所以有在看標線的人就知道有偏，沒看的人就不知道。以前大家都不知道，只能看遠方的路口是否平行，可是現在大家看標線就知道了。所以如何讓民衆習慣看標線，這可能是宣傳或執法重點。

我提了 3 個重點，一個是停紅燈，一個是標線的遵守，再來就是速限的遵守，我覺得這三件事要努力。另外，我覺得警察同仁做這件事很辛苦，所以獎勵也是應該要有的。

再來就是教育的部分，我提兩個建議。我知道教育局對高雄市小朋友的教育都做得很好，每年也都受到交通部的表揚。我們教小朋友，他們會乖乖的遵守，但是等到他讀大學時就不一樣了，因為大學時期同儕的影響比師長大很多，因為受到那個社會的氛圍。可是這批人在讀大學時，才是真正開始進入交通環境的第一年而已，18 歲他可能才開始騎機車或開車，他那個時候才要進入，所以我覺得宣導的對象，18 歲的年輕人是一個重點。剛提到老人也是個重點，因為老人都不遵守，他違規的比率也是很高。所以老人和年輕人是個重點，尤其是 18 歲剛拿到駕照的年輕人，台灣要拿機車駕照又特別容易，這個其實都是違反了交通的原理，這是我個人的認為，因為路畫 3.5 米的車道寬都是為汽車畫的，所以路是為汽車設計的，尤其是小汽車，所以考小汽車有個規矩。如果你開重車，因為車體比較大，有時候轉彎就轉不進去那個標線裡面，它比較難開，所以開重車的人要多學、多受訓，他過了幾年才可以拿到重車的執照，就是職業大客車、職業大貨車，但是路是為小汽車設計的，你不是開小汽車，那麼在這個路上開，你要多學點東西。其實路也不是為機車設計的，現在台灣是這樣，但是我們拿機車駕照卻比小汽車還要容易，我覺得這根本是違反道路的設計。對於機車駕駛人如何教育未來也是個重點，我相信交通部已經發現這個事實，也在各縣市試辦機車駕訓班，把他們的資料拿來也可以向年輕人做重點上的宣傳，以上我覺得兩個重點就是老人和年輕人這兩者。

最後談到的是執法，剛有提到員警要不要在某個交通時段站崗，這好像是目前的规定，我個人是建議看什麼管道，應該在道安會報上提出來解除，我建議是用個案判斷要不要站崗。因為現在的 A1 事故，你們召集會議看決定要不要改，或什麼事情要辦，或看交通局有什麼整個要調的，就把這項列入那裡面，看員警要不要有站崗時間，用個案談不要通案都做，不是我們不做這件事情，有些事情不必要，我們用個案來處理，看在什麼管道上我們可以做體制的改變，我覺得是可以努力的。也讓員警不要做虛工，我們人力已經很少了，要用在有用的事情上。

我拉拉雜雜的講了這些，是對於我剛剛聽到的一些，我把我的想法提供給大家參考，也是給大家的建議，看有沒有機會可以採用的。謝謝。

主持人（李議員順進）：

謝謝，我們還有沒有相關的部門或者我們的學者專家還要補充意見的，請我們的潘委員。

高雄市車輛行車事故鑑定委員會潘委員重榮：

主持人和各與會代表，我回應剛剛我們李助理教授提的站崗問題，我想這個站崗是有一個來源的，那是當時姚高橋局長在這邊當警察局長的時候，因為那時的車禍也滿多的，沒有像現在很多道路的工程，比如說像新生路、沿海路都拓寬了，但也好不了多少，只是比以前少一點事故。以前的車禍確實是死傷很大，所以他有規定如果路口有發生車禍的話，轄區派出所要派人連續站崗 20 天，因為他覺得車禍發生的原因 90% 以上都是人爲的因素，也就是駕駛人不遵守道路交通安全規則所造成的。所以在那個路口和路段提高見警率，這也是一個相當正確的做法。誠如剛才李助理教授所提的，確實如果它不是屬於人爲因素的，也許因爲車轍的關係或道路高低不平造成駕駛人自摔或滑倒，滑到聯結車底下，這是工程的因素，就可以建議不用派人在那邊站崗，我想這點是可行的。

再來第二點剛有提到中山、鎮海路口，我看那個地方的肇事率也滿高的，在那個橋下從北往南那個引道確實是很短，剛下橋的時候因爲重力加速度很快，一下子很容易滑倒。如果你是本地人，你還知道旁邊有很多機慢車，但是外地來的人在上下班顛峰時間，轉過去可能整排都倒在那裡，所以建議在那個引道上設立一個防撞桿，增加緩衝它轉彎時的長度和空間，讓兩方面的人都注意得到。另外那個跳動減速度不是設在機車這邊應該設在汽車那邊，因爲你轉彎車要讓直行車先走。好，以上報告。

主持人（李議員順進）：

謝謝，我們公部門還有什麼要報告的？針對我們學者專家的建議，請黃教授。

國立高雄第一科技大學運籌管理系所黃系主任山琿：

剛才補充建議，有一點我忘了講，我一直覺得減速比較重要，因爲這個路口全部在中山路，然後這邊有很多工廠。我們在交通理論裡面認爲做大眾運輸系統是比較安全的，我建議不管是去建立便利的運輸路網或捷運公車，再加上宣導，讓這些原來騎機車或開車的人改搭捷運或公車去上下班，甚至要求那些廠商要派出交通車或付他們的車資，只要我們可以做到這一點，這條路可以減少非常多的交通流量，如果我們可以朝這個方向前進，我覺得比大家騎機車在那邊閃來閃去安全得多。好，謝謝。

主持人（李議員順進）：

有關於我們主任的一個建議，我們議會這裡也有提出很多的看法，包括用預算去支持我們的輕軌捷運，就是希望能夠把我們的大眾運輸做個連結，然後我們也要求很多的廠商。我們的捷運只到小港，而我們的上下班人潮每天差不多有 5 萬

到 8 萬在那裡進出，但是捷運只到小港站，往工業區的方向不足，現在有一種叫做 BRT 那個公車輕軌的建議，目前也正在研議，我們也請很多大型的國營事業單位，他們要自己要派公車出來接送他們的員工，到我們的捷運站來搭乘我們的大眾捷運系統，不能光靠我們的公車，這個部分交通局也要努力一下，交通局和新聞局這方面都要努力一下，看要怎麼來督導這些廠商，麻煩這些廠商自己派車出來，然後鼓勵員工多搭乘大眾捷運系統，這不只是車禍的問題而已，每天的上下班阻塞車的情況也相當的嚴重，包括我們的市民朋友要到我們市區來，包括外地的工作人口要進到我們的前鎮、小港來，有時候上下班時間都進不來，所以大眾捷運系統是最有保障和最便捷的交通工具，我們也希望朝這個方向來做。

還有沒有哪個單位要做補充的，如果沒有，我想這樣，我們今天召開公聽會的主要目的是想要保障我們用路人和市民的一個安全，所以特別邀請大家來提供寶貴的意見，看怎麼樣來改善高雄市易肇事路口的因素，以保障我們用路人的安全。非常謝謝我們的公部門和學者專家及地方團體所有的代表，對於我們這次的會議提供這麼多的寶貴意見，包括就我們交通的安全面向和你們的權管的業務範圍以及我們學術的理論範圍，對我們提供這麼多的寶貴意見，包括剛剛講的教育宣導、公共工程改善、車流的疏解以及第一線執法面對的困難等等，或者是將來我們努力的方向，我們都非常的謝謝。我們也知道我們的陳菊市長希望把我們高雄市打造成一個宜居的、幸福的海洋城市。如果這幾年兩三年下來我看我們的路口也都沒有改善，我們的有關單位雖然也有在做，我不能否定。我們的公部門沒有在做，改善的情況也沒有那麼顯著，就剛剛我們幾位代表講的，每天發生這麼多的死亡車禍，每年有兩百多人，這個實在太嚴重了，也沒有人去關心。最困難的就是這些死亡車禍，如果死亡車禍發生，理賠都很困難，包括路權和責任的問題等等要釐清，不像我們這個氣爆，在發錢的時候家屬都去爭取，但是這些車禍事件死亡的，也沒有人去關心，沒有人去關心就造成我們市政上很多問題，這是看不到的，大家都認為這只是個小問題，但是真真正正的市政問題就是在這裡，一年有兩、三百個人死亡，看有多麼嚴重！我們大家在公部門裡面都是做公德。也感謝我們的學者專家，我把今天大家的建議和寶貴意見做個彙整。雖然我的任期到了，如果有機會連任，我也會要求公部門繼續關注，我每年都會來問這個問題，每次的總質詢我都來問市長是否有在做以及是否有改善？還有沒有意見？如果沒有意見非常感謝大家，請大家隨時保持聯絡，也感謝我們的地方團體出席來對我們監督，謝謝。