

「高雄市行人路權改善」
公聽會會議紀錄

中華民國 112 年 7 月 31 日

高雄市議會舉辦「高雄市行人路權改善」公聽會會議紀錄

日期：112年7月31日（星期一）下午2時30分

地點：高雄市議會1樓第一會議室

出席（列）席：

本會一議員黃捷

政府官員—高雄市政府交通局主任秘書王志綱

高雄市政府工務局新建工程處土木工程設計科科長傅俊榮

高雄市政府工務局道路養護工程處副總工程司陳仁穎

高雄市政府經濟發展局商業行政科視察周佩誼、市場管理處股長陳裕翔

高雄市政府警察局交通警察大隊副大隊長吳武煌、警務員林敬堯

高雄市政府都市發展局副總工程司唐一凡、都市設計科股長王亮文

人民團體—高雄市行人路權促進會常務監事張金玉

標線改造台灣路主編劉冠頡

下一代學生行人路權聯盟總召王晉謙、蘇子誠先生、曾友譚女士

台灣機車路權促進會理事謝碩

高雄市身心障礙團體聯合總會常務理事蘇國禎

高雄市啟明協會總幹事林錦城

行人零死亡推動聯盟公關鄭侑青

其他—鳳山區鎮北里里長趙志成

鳳山區文英里里長鄭鴻章

鳳山區海光里里長廖國誌

鳳山區中和里里長張簡進興

鳳山區新泰里里長歐諺霖

鳳山區北門里里長謝秀霞

鄭孟洳議員服務處助理林志威

黃文益議員服務處助理葉謹維

黃飛鳳議員服務處秘書邱孟津

黃彥毓議員服務處主任徐毓敏

市民邱冠智先生
市民郭銀芝女士
市民張澤勳先生
市民汪梧瑜先生

主 持 人：黃議員捷

紀 錄：李依璇、陳玲雅

甲、主持人宣布公聽會開始，介紹與會出席人員並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

黃議員捷

高雄市啟明協會林總幹事錦城

高雄市政府交通局王主任秘書志綱

高雄市政府工務局新建工程處土木工程設計科傅科長俊榮

高雄市政府工務局道路養護工程處陳副總工程司仁穎

高雄市政府經濟發展局商業行政科周視察佩誼

高雄市政府警察局交通警察大隊吳副大隊長武煌

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡

鳳山區鎮北里趙里長志成

鳳山區文英里鄭里長鴻章

鳳山區海光里廖里長國誌

鳳山區中和里張簡里長進興

鳳山區新泰里歐里長諺霖

高雄市行人路權促進會張常務監事金玉

標線改造台灣路劉主編冠頡

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙

台灣機車路權促進會謝理事碩

高雄市身心障礙團體聯合總會蘇常務理事國禎

行人零死亡推動聯盟鄭公關侑青

黃彥毓議員服務處徐主任毓敏

市民張澤勳先生

市民郭銀芝女士

市民邱冠智先生

下一代學生行人路權聯盟蘇子誠先生

市民汪梧瑜先生

下一代學生行人路權聯盟曾友譚女士

丙、共同主持人黃議員捷結語。

丁、散會：下午5時8分。

高雄市議會舉辦『高雄市行人路權改善』公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員捷）：

我們就準時開始，然後希望準時在 5 點之前結束這個會議。好，那先講一下今天辦這個行人路權公聽會的用意好了，因為其實這幾年台灣都一直在討論行人路權的議題嘛！那我覺得這是一個很好的時機，因為這個不是一兩天的事情，但是如果最近大家開始很關注，那我覺得這是一個台灣開始大幅的改革非常好的時機，那我也認為我們應該要把握這個時機趕快做一點非常、很大的進步。那我認為台灣從「行人地獄」到「步行者天國」其實還有很大的一段距離啦！那當然我覺得這個也是在國際上很多外媒，其實都有針對台灣的這個行人環境不夠友善來進行報導，那我也覺得對台灣其實是一個形象上蠻大的傷害，那我很希望說我們藉由高雄先來做起啦！因為我知道各局處現在其實都有把這個行人路權放入所有的相關的規劃跟設計裡面，那也希望說藉由今天這個會議，大家多多的尋求共識，這是最重要的。因為真的下了車大家都是行人，每個人都需要在這一塊土地上面行走，那不希望說…。因為最近其實開始有一些，警察局有一些大執法的行為之後，然後就開始變成說好像四輪族的、兩輪族的跟步行者大家之間有一些衝突，那我認為這些衝突都是很沒有必要的，因為大家明明平常都會需要在道路上面行走，那為什麼開始執法之後反而加劇了大家之間的這些紛爭呢？所以我希望說用公聽會的方式，大家可以非常善意的彼此溝通，然後一起找出對高雄比較好的解方跟做法，那我們有共識之後，把很具體的一些建議拿出來一起做，那我覺得這才是改善高雄路權的一個最好的方式。

好，那我先來介紹一下今天的來賓，那在我右手邊的是我們的高雄社大的校長，也是我們行人路權促進會的常務理事張金玉校長，謝謝。然後我們下一代學生行人路權聯盟總召還沒有到，但是有幾位夥伴已經到了嘛！謝謝你們的出席，也希望等一下大家踴躍發言。那我們高雄市行人路權促進會，就是…，剛剛校長有介紹過。那然後台灣機車路權促進會的謝碩理事有到，謝謝。那我們身心障礙團體聯合總會的蘇常務理事也到了，謝謝。然後，其他的團體都陸續在路上。

那我們今天其實有把局處全部都找來，因為他們是執行單位，那我認為大家的意見讓他們帶回去，可以直接來做改變是最具體的。那交通局是請

王主秘出席，然後工務局新工處的傅科長，然後工務局道工處的陳副總工，然後經發局商業行政科的視察周視察，然後還有一位陳股長。然後警察局是請交大的副大隊長吳副大隊長，然後林警務員，有嗎？好，謝謝。然後都發局的唐副總工，謝謝，然後王股長，OK！

然後我們有幾位里長也有到現場，因為其實里長在這個議題上是非常有感的，很感謝有幾位里長到場，因為他們每天都在會勘，然後都在幫里上的里民處理這些事情。那我們謝謝那個北門里的謝秀霞謝里長，然後還有新泰里的歐諺霖歐里長。那還有沒有介紹到的夥伴嗎？欸…，請問是…？不好意思！

高雄市啟明協會林總幹事錦城：

我高雄市啟明協會。

主持人（黃議員捷）：

啊！是！

高雄市啟明協會林總幹事錦城：

林錦城。

主持人（黃議員捷）：

是！謝謝，OK！好，那我們還有那個標改的劉負責人這邊。然後我們也有幾位議員團隊有到場關心，包括鄭孟洳議員的林主任，然後黃文益議員的葉主任。好，謝謝。那目前出席的夥伴是這些，等一下還會有一些團體陸續的出席，那首先我們是不是就請交通局來跟大家說明一下目前你們的政策方向還有預計會做的事情，謝謝。

高雄市政府交通局王主任秘書志綱：

議員好，還有市府同仁，還有在座的各位社團的朋友，大家好，那我是交通局主秘王志綱。那今天很高興議員可以辦這個公聽會，來讓我們對外說明大概目前交通局以及整個高雄市政府針對行人環境的一些改善的對策跟推動的一個方向。那其實改善行人交通環境，確保行人可以安全的穿越在每一個大街小巷，其實這是市府念茲在茲優先執行的項目。

那在過去，其實我們在今年度也獲議會的支持，其實我們也大幅有編列，整個市府有大幅編列將近快 11 億的預算，那在這個基礎上，其實比過去大概都成長了將近一倍以上，那這個有助於我們在推動各項的改革，從工程、教育、執法等面向來執行我們打造、營造友善行人安全通行環境的一個措施。

那在目前我們大概幾個面向的做法就包括像是行人路權的提升，確保校園學生通學的安全，以及改善交通的號誌、標誌、標線，還有一些道路新闢跟維護的一些作業，都利用這十幾億的預算來做推動跟執行。那以下就是可能到時候各局處同仁大概就會依照他們目前所執行的面向，那來再跟各位介紹。

那交通局這個部分的話，我們就從我們幾個目前在著手處理的內容再跟大家分享。第一個是說針對道路標線的設計，目前大概在道路標線的設計上，其實我們也受「標線改造台灣路」劉冠頡，劉…，我們講小編嗎？也不是小編，他其實對我們很長時…，跟我們在局裡面相當多的一些意見的交流，他把他過去曾經在國外所觀察到一些好的標線的設計，然後跟局裡面同仁做一些意見上的交換，來推動我們道路標線的重整，那就包括像是左右轉的附加車道的設計，那行人…，無號誌化路口幹支道標線的一些重新改造，包括還有一些行穿線的退縮這些。那最近他跟另外一位也是我們局裡面同仁，就是也在推動我們標線型人行道的一些改造，包括像楠梓德祥路的一些例子，以及最近在推動瑞隆路環境改造的例子，這個就是他們目前在極力協助我們做這些設施的改造，那我們也期待這樣的設計可以在一些暫時沒辦法做實體人行道的一個環境上，可以讓行人安全的通行在這個道路上。

那目前除了這個以外，我們在交通號誌上的設計，就包括像是延長行人通過的時間，我們在 630 處路口，我們延長行人通行的秒數，從過去的我們在 1.2 公尺每一秒的這個計算，我們因應高齡化的社會，然後我們把它提升，從 0.8 公尺重新計算那個通行的秒數，讓比較高齡者的長輩們可以安心從容的通過這個路口。那同時我們也在 476 處路口，我們有設計行人早開跟行人專用時相的設計，那行人早開就是透過 8 到 10 秒的這個時間，可以讓行人走到路段中，讓轉彎的車輛可以優先看到行人穿越，然後對於在轉彎的過程中可以比較謹慎。

那另外就是各位常見的，在一個路段中有畫一個又叉的行人專用時相的這些路口，在這個三、四十秒的時間內，這個車輛、四方的車輛都停止，讓行人可以安全的穿越這個道路。那這個主要都應用在車量和人行量比較多的路口，比如說在車站的周邊、醫院的周邊，還有像公園的周邊，其實我們都做了這樣的設計。

那另外就是為了讓用路人比較好識別那個通行的時間，所以我們預計要

再普設 100 處的行人號誌，就是針對過去只有行車號誌的設計，沒有專門給行人、用路人看的這些小綠人的設施，那我們就會把它再補設起來。那同時就是把它放大，從原本的 20 公分、25 公分的這種見方大小，我們把它變成 30 公分見方大小的那種放大型行人燈，可以讓用路人更清楚知道倒數秒數的時間，然後來控制他穿越路口的一些步行的速度，這是目前在行人的部分、在號誌部分的處理，大概是這樣子。

那最後一項是針對騎樓人行管理的部分，那其實議會這邊也訂了一個騎樓管理自治條例，那在設計上，其實我們也希望是說在騎樓可以保持 1.5 公尺的一個行人通行空間，那其他的空間就是留給騎樓所有人，他可以自主管理的部分。

那在個別路段，比如在學校或是商圈的周邊，我們就推機車退出騎樓跟人行道的設施，希望可以還給行人一個比較乾淨、完整的通行環境，可以讓他們在這個區域內是比較能夠安心、安全的行走。

那目前大概就是我們交通局在這幾個面向上做一些初步的內容，那或許，當然我們也期待是說可以跟這些我們公益的社群團體來繼續合作，就是跨領域部分的結合跟創新，那也希望是說可以找到更好更佳的做法，來確保、大家來共同推動，來營造整個行人友善的一個通行空間。那以上是交通局簡單的一個說明。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝交通局的王主秘。那我補充介紹一下我們下一代學生行人路權聯盟的王總召有到現場，謝謝。那還有行人零死亡推動聯盟的鄭公關。然後還有我們的幾位里長，包括文英里的鄭鴻章里長，謝謝，然後海光里的廖國誌里長。還有我們幾位議員的團隊，包括黃彥毓議員的徐主任，然後黃飛鳳議員的邱秘書，謝謝。好，那接下來我們請新工處的傅科長。

高雄市政府工務局新建工程處土木工程設計科傅科長俊榮：

新工處報告，由於工務局現在的政策就是要推動那個行人的優化嘛！那我們現在有實體的在施作上面的話，我們會做一些設計啦！比如說那個車道的瘦身，我們想說現在的那個車道寬就不要用到 3.2 或 3.5 米那麼寬，那儘量就是讓它車道能夠瘦身之後，那這樣子車子行走在有限的寬度之下，它的速度就自然會慢下來，慢下來的時候就自然能夠去保護行人。

那另外就是中央分隔島的部分，我們也考慮把它取消掉，因為它中間的分隔島，最主要是要分隔那個快車跟快車的部分，那由於快車跟快車的部

分它如果有靠…，就是以那個連桿…，軟質分向桿或連桿下去做控制的話，其實車子它就不會去碰到行人嘛！那最主要用這樣子的話，它其實就可以把中央分隔島的寬度縮小，那縮小的部分，它就可以把它多出來的空間給行人，那這是我們車道瘦身的第一個設計啦！

那第二個是人行道鋪面，人行道鋪面我們之前都是以高壓連鎖磚的材質下去做，那因為現在老年化社會使用輪椅或是無障礙通行的使用者越來越多，所以我們現在已經逐步的去考量說人行道鋪面它是以PC刷毛的材質下去做施作。那另外我們現在會進階，會希望以那個AC鋪面來做設置，就比如說像我們最近要發包的那個翠華路，翠華路就是我們會拓寬成30米多到40米吧！那其中部分我們的人行道會考慮以AC材質來下去做設計，因為AC材質它是屬於那個，像那個柏油路嘛！所以它的行走方面會比較柔性，所以它柔性鋪面的話就相對的比較舒適，它就不會像那個水泥一樣硬梆梆的感覺。

那另外就是，另外我們還會整合那個綠帶，就是原本我們的樹穴不是1米2乘1米2或是2米乘2米的，這樣子的一棵樹就一個樹穴嗎？那我們現在可以考慮說就是以一整條連續的綠帶，那連續的綠帶下去做設置的時候，它這樣子就會有自然的區隔出來行人的空間跟車道的空間。

那另外就是現在的那個車道的部分，我們會以左轉車道，因為交通局都會給我們一些審查意見，那左轉車道就是可以研擬槽化的方式來做出來那個左轉車道，這也可以避免影響後面那個車流的部分，那也可以引導進入左轉車道。

那另外那個行人庇護的部分，就是在50米的大路口或者是…，不是限制50米喔！我是以舉例啦！以50米來做。如果有一些老年人他沒辦法…，因為紅燈的秒數比較短，他可能沒辦法一下子走50公尺，所以我們也是考慮說它那個在車道的部分，它可能會以中間設置一個行人的庇護島，讓他能夠有一個行人庇護島的空間去讓他做停等，那在紅燈的秒數…，如果綠燈的秒數夠了之後，他再走到下一個階段，讓他可以…，雖然說不能一次到位，但是可以確實的保護他的安全，這是我們後續會納入我們的政策下去做執行的，以上。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝新工處的傅科長。那我們也很感謝我們整個鳳山區里長聯誼會的會長趙志成會長也到現場，謝謝。那接下來，我們請道工處。

高雄市政府工務局道路養護工程處陳副總工程司仁穎：

主席還有各位的與會代表，張常務理事還有冠頡這邊，還有各位里長，道工處目前主要還是屬於一個人行道後端的養護，當然除了後端的養護之外，最近幾年因為市府非常重視人本環境，所以我們也做了很多人行道的改造，那我們人行道的改造主要本著人本環境的精神，比如說我們在改造的時候，在人行道，第一個，我們要求淨寬，淨寬可能要足夠，適合殘障者還有輪椅族可以進行，不要有阻礙物。

然後再來的話，在轉角處，在轉角處的話，我們一般而言會以小半徑的模式，然後擴大人行空間的庇護，並且在轉角處也會設置一個植栽帶。同樣的，在整個行穿線，我們儘量是往後退，讓行人還有更安全一個緩衝空間。同樣的，我們也會做一個共桿路燈。那可以的話，我們也會增設左轉專用道，當然這部分的話，左轉專用道也是會由交通局這邊來討論，這是我們在一個大型的人行道改造方面。

那改造方面的話，因為以前都用高壓混凝土磚，那這兩年我們考量了一些經濟性、耐久性還有美觀性，我們也在做 PC 刷毛，那我們 PC 刷毛目前做下來的成果還非常的好，所以有一些機關，比如說營建署還有其他單位也有來跟我們觀摩做交流，比如說我們做的，在華夏路還有衛武營這邊，事實上它 PC 刷毛包含了整個植栽綠帶，它做起來環境也非常的優美，這部分也是我們繼續推動的方向。

那除了這些之外，因為我們非常重視，所以這幾年我們在人行道改造事實上有一些成果，比如說在九如二路，九如二路從中華路到民族路這個部分，前年大概整個都改造完成了。還有在自由路，在高醫附近，這部分也都改造完成。然後離我們這邊最近的就是衛武營，衛武營旁邊的國泰路，那也是大概去年，去年燈會的時候去做改造。那繼續，我們會繼續在推的有正義路、華夏路，目前也都在積極的進行當中。那華夏路也已經改造了第三期了，總共有 3.4 公里，大概今年會去把它完成。那鳳山的部分有南京路，也會繼續再推動，一直會做到五甲一路這邊。還有建國路，建國路、建國路，還有左營大路，這部分也都是我們持續改造的目標。那所以在人本環境這邊，我們大概也投入了很多心力來把整個環境，讓行人更加安全，以上說明。

主持人（黃議員捷）：

謝謝，謝謝道工處。那經發局的周視察。

高雄市政府經濟發展局商業行政科周視察佩誼：

議座、各位與會的單位，大家好。很高興今天來參加這一個公聽會，目前高雄市的商圈大概有 30 個，我們輔導的商圈有 30 個，那它其實都是座落在既有的街區，那店家它形成一個聚集之後，它有一個特色出來的時候，它是自主的來申請籌設成立商圈組織，接受政府的輔導，所以在那個商圈，它的那個人行空間的規劃裡面，其實會看街區它所在的位置，還有它原本面臨道路的寬度，還有它形成的條件，去看這個商圈的發展或者是優化改造的這個部分。

那都市計畫其實是它的上位計畫，然後其實也有包含都市景觀或者是建築規劃，去形成這個商圈它裡面的一個氛圍。那其實它是依循比如說像是都計、工務啊、交通這些，它去做一個規範，形成那個街區的樣貌。

那在商圈發展還有輔導的角度的話，其實我是覺得說，提供步行者一個安全便利友善的空間，其實就是我們商圈提供一個優質環境購物的一個期望。那在這個部分的話，其實我們是透過商圈它落實自主管理的部分來做一個輔導，那經發局在整體輔導的這個部分的話，我們工作重點也有包含就是優化商圈的購物環境，比如說在三鳳中街、新崛江、中央公園的部分，還有就是今年新的堀江商場，然後前年的話是長明商圈，其實我們有做一些路口意象的一個優化。那在新崛江或者是中央公園部分的話，其實他們原本就已經有規範，商圈它自己有一個自主的規範，就是大概下午 2 點以後的時段一直到晚上 10 點或 12 點，它是規範說這個是一個行人徒步區，那希望可以提供就是遊客可以做一個比較便利的遊逛。那以上說明，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝。那再補充介紹一下中和里的張簡進興里長也有到現場，謝謝。那這個等一下可不可以請經發局再補充說明一下目前有接受你們輔導的商圈有多少個？然後成效如何？因為這個商圈這個問題啊！其實我之前在每一次相關的質詢，我都有提到說在日本，他們的很多商圈，當然他們也是自主性的，他們那個步行者的範圍是非常大的，而且他們是很願意在周末或者是在某個特定的時段，就讓它變成是一個只有行人可以通行的環境，那這個在台灣一直沒有辦法做起來，包括在台北的公館商圈或者是…，其實台北有好幾個地方有在試辦，那高雄我一直想要在鳳山推，但是目前也推不起來，那我希望等一下你們可以多多說明這部分。

好，那再來是警察局的吳…，交大的副大隊長，那這個要麻煩你們多多

說明目前執法的現況，因為呢！因為其實從今年的3月，交通部跟警政署就有說要全國大執法了，那全國大執法的結果，在6月底其實交通部有公布一個1到4月的道安數據，可是4月同期的行人死亡人數還是比去年增加，那這個執法的效果到底是好不好，我覺得大家都會質疑。那還有就是如果真的執法沒有用的話，我們是不是要更大力的一些交通設計上面進行改革？所以這個交通…，呃，警察局這個其實你們責任很重大。

高雄市政府警察局交通警察大隊吳副大隊長武煌：

好，感謝主持人跟各位團體夥伴共同來關心高雄市的行人路權，我想說高雄市的行人路權，其實市府的立場是以市府整個團隊的力量在進行、在推動，那警察局當然分配的任務大概就是在執法的部分。那就剛剛主持人所講的，我們針對有關行人路權的事項違規，就是說比較針對重點性的事項違規，就是跟行人路權有關的，那我們現在從5月1號就開始，有未停讓行人，行經行人穿越道未停讓行人，還有無號誌路口未停車再開，還有就是人行道的違停，還有人行道的道路障礙，這四大項我們從5月1號開始執法到7月30號，目前取締的件數是3萬1,680件，那當然這個部分就是一直持續在努力、在推動。

那當然，除了說我們員警在執法，那我們現在也搭配科技執法，就是科技執法，目前應該各位有知道，就是在中山、五福跟博愛、裕誠路口，交通局已經有設立科技執法設備，在取締未停讓行人、車輛未停讓行人。那未來，未來我們預計還要規劃在五福、自強路口跟建工、大昌路口，這一些行人比較多、流量比較大的行人路口，會再來做科技執法的建置。

那再補充一下，就是剛剛主持人有提到說交通部公布的數據的部分啦！就是1到4月，當然全國看起來數據是增加嘛！那我跟各位報告，我們高雄市在努力之下，我們高雄市112年1到4月來講，是比111年1到4月，我們是少3人，就是說112年1到4月，我們高雄市行人事故的死亡是4個人，那去年同期，111年1到4月同期是7個，所以我們目前是減少3人。那如果說統計到最新的數字，統計到今年7月30號的話，我們是5個人，那去年同期是12個，所以我們到7月30號努力下來是減少了7個人，所以整個都是朝善的方向在進行，那希望也透過今天的公聽會，讓整個工程的改善能夠更明確、更有方向感。然後也透過教育宣導的方式，還有看起來各共同參與的團體都能夠很關心，也可以透過你們的管道加強幫我們再宣導這些理念、行人路權的理念，然後再透過，最後透過我

們警察局的執法，讓這個行人路權能夠更安全、更好，以上。

主持人（黃議員捷）：

謝謝交大。那都發局的唐副總工。

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：

主席、各位與會的單位，大家好。那其實剛剛有說明過，市府團隊就各方面其實都有在努力推動這樣的動作，包括交通號誌、標線的一個處理，道路的規劃設計跟執行養護，還有就是剛剛警察局講過的執法的部分。那都發局這一塊，大概主要是著墨在整個都市設計的部分，那都市設計其實一直以來，都市設計大概針對人行空間，還有搭配植栽的規劃設計，其實一直以來都是我們都市設計審議的一個重點。那主要是在針對這個人行道植栽帶的部分，那怎麼去跟車道、怎麼去跟鄰地，還有就是植栽穴的一個細部設計的界面，做更細緻的一個規範。

那也包括說像路口轉角斜坡道的部分，也會要求這個配合人行穿越道的設計，來營造整個友善的人行空間。所以我們在針對這個建築物基地如果要申請都市設計審議的部分，例如來講，我們也會要求說在基地的設計上面，怎麼去降低地面層車道的出入口跟人行空間的一個衝突性，來做一個比較適當的車輛停等空間的留設，並且讓人行空間的部分可以平順銜接啦！那這個部分在都市設計也會做一個要求。

另外也會再要求說，像剛才也有提到說這個基地退縮地部分的處理，怎麼去跟外部的人行空間跟鄰地的部分做一個比較平順的處理，那這個都是我們在都市設計會做一個審慎的檢視跟要求。那包括我們剛才講到的植栽帶的部分，也會看它基地退縮的空間，去要求它做單排的植栽或者是雙排喬木的一個設計，都會在我們都市設計裡面去做一個討論跟要求。那以上先做說明。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝都發局。那我們局處這邊應該都報告得差不多了，那我們現在是不是先請里長來發言，好不好？那我們先請會長。

鳳山區鎮北里趙里長志成：

感謝黃捷議員以及各單位，以及各協會，今天很高興由黃捷議員來舉辦這個公聽會，就是要改善我們高雄市「行人地獄」的這個惡名啦！也請市政府相關機關執法的時候是不是可以更為嚴謹，才不會導致那個行人的不安全，以上。等一下由一些里長來報告他們的一些事項，以上報告完畢。

主持人（黃議員捷）：

謝謝趙會長。那我們鄭里長。

鳳山區文英里鄭里長鴻章：

我們的主席、參與會議的人員，大家午安、大家好，我是文英里里長鄭鴻章。今天來參加這個會議是受里民的請託，我也講這個月就是因為我們那個透天的騎樓它不能停放車輛的問題啦！最近都是因為根據檢舉而警政單位來開單，所以車子都開到馬路上去，本來是一個8米的道路，雙向的8米道路，他車停放到馬路上來就變成4米。這個月我里內有發生一件火災，結果那個消防車不能進來，很難開，剛好有點勉強，所以它就延誤，從報案到過來大概15分鐘才到，我們為什麼會那麼晚到，就是因為轉不過來嘛！是因為把汽車退出騎樓放在馬路上，所以這變成道路縮減了，這是一個問題啦！

當初因為那個我們法令規範就是說騎樓不能停放汽車嘛！但是很多里民他會陳述這個問題說我們已經停了很久，二、三十年都沒有什麼問題啦！因為也不知道它是一個法律的規範，是民國57年的時候那個交通部有規範嘛！把騎樓劃設納入道路，64年高雄市把它規劃成人行道，人行道就是不能停放車輛，不能放車，啊那個規範，這個一規範下來、取締下來，民眾的反應很激烈啦！變成他車子沒辦法停，啊我也是說，我們如果把那個騎樓的車全部退到馬路上也不行。我們可以現場去看一下，交通單位可以去看一下，8米道、6米道的騎樓不能停車，停在馬路上，那個馬路怎麼走？車子沒辦法通過了。如果是這樣的話，我們請問市政府，我們有沒有那麼多的停車場讓民眾去停車？真的是沒有！所以民眾就是每天為了那個停車的困擾，啊現在就因為我們警察單位就是根據檢舉達人的通報就去取締嘛！那個通報單位就是檢舉達人，啊那個執行單位就是我們的派出所嘛！所以也很困擾啊！所以我們里長這邊接受民眾的陳述也很相當多啦！真的是也很困擾。

我認為說剛才有一點，如果我們的騎樓有分成鄉跟都會中心嘛！你像那個車站啊、醫院啊、學校，當然那個騎樓、大樓，那個騎樓是一定不用規範，它也不能停車啦！但是你看我們就以鳳山76個里來講，每個里長去提報看看，我們是屬於偏鄉單位，那個騎樓我住了40年來講，幾乎很少有行人在走，嘿呀！真的很少，如果有這種騎樓單位，是不是能夠提報另行做規範？也可以規範成說那個地方啊！那個是偏鄉的騎樓，可以退出

1.5 米的通道給行人走，其他的可以讓車輛停放，這樣減輕這個檢舉達人跟那個警察單位那個任務嘛！

還有一種就是你像我里內有一個建國路二、三段，它本身就有人行道，人行道就是行人通行，但是它也有騎樓，它騎樓現在也不能放，是不是可以通融一下？因為那個大馬路上你有規劃人行道了，那個騎樓應該就讓他們停車，不然他停在馬路上，停車格不夠，他要回家辦一點事情事實上那個車真的沒辦法停，要繞來繞去，這是民眾的陳情，我在這邊提出報告，看這個交通部門是不是能夠幫民眾積極解決這個問題，如果一直檢舉、一直開單，我看是造成民眾一種最大的困擾，是這樣。以上，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝，謝謝鄭里長，確實啦！現在就是兩種聲音嘛！因為現行上確實也有民眾會有遇到這樣的困難，那當然我們還是希望就是一起改善行人環境，那同時也要有其他的配套，那這個就是我希望大家在這邊討論的事情，就是大家都有遇到現行上的困難，但也希望行人環境更好，那中間的衝突到底怎麼去改善？那我也希望等一下交通局跟警察局，尤其是你們兩個單位，當然還有那個養工、道工啦！就是你們…，其實你們平常在做這些規劃的時候也都會遇到民眾這麼現實的困境，那我希望你們等一下可以提一些建議的解方還有你們會怎麼處理，這樣子，好不好？那再來是我們的廖里長。

鳳山區海光里廖里長國誌：

謝謝議員跟在座的所有關心這個行人路權的事情，剛才因為那個北門里的謝里長先行有事，先去忙，他也提了跟剛才鄭里長提的一樣，就是行人路權跟一般透天住家騎樓，透天當時他們的投資成本就那麼高，目的就是他們一樓部分有多功能使用嘛！現在導致假如尊重行人路權，那他們店家的這個停車的權益啦！或者是他們在置放物品的這個權益都會受到蠻大的衝擊，那如何取得一個所謂合理化的平衡，可能真的大家要集思廣益。那剛才議員、議座也有講了，就是請這個交通局跟警察局幫忙，因為我知道都很辛苦啦！在執行這個部分真的是，這個要取到這個平衡點真的很傷腦筋，那當然，我們今天都是大家有心要來改善這個問題嘛！那我們就一起來討論一下。

另外就是有關於現在行人路權的部分，我們當然在講改善高雄的「行人地獄」這個問題，我覺得從教育觀念裡面也要去落實啦！行人也有行人的

道德規範，那駕駛人也有駕駛人的道德規範，那駕駛人當然用法律的可以做制止，行人問題我們上次都有看到媒體上都有報導，就是行人有些，可能有些也是調皮搗蛋嘛！就故意的這樣，那有沒有在法律上有抑制？不能說我行人最大，然後我愛怎麼樣就怎麼樣，這個道路，這個我只要走在斑馬線，這個天下就是我的了，那這個觀念也是，如果它有界定他的多久時間他是可以停留在上面，那這個有沒有法源的依據啊？

那再來，行人你也不知道他的身分證，你只能…，台灣又沒有說開放這個人臉辨識，所謂的 database 系統，所以這個東西，他「浪槓」就走了，那我想也…，這個問題我覺得是觀念跟法理上的一個配套啦，也在這邊可以請大家共同來討論一下，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝，謝謝廖里長，對，這個就是我剛剛一開始講的，就是當全國開始大執法之後，大家反而開始怪罪行人，那我覺得這個導向是非常不好的，最後會變成說大家行人跟四輪族之間竟然會變成衝突的狀況，我覺得完全違背當初這個執法的美意，所以我覺得這個是大家，希望大家等一下進行討論的一個部分。那再來還有張簡里長。

鳳山區中和里張簡里長進興：

我這裡中和里是要講那個雙黃線啦！可以嗎？

主持人（黃議員捷）：

可以、可以。

鳳山區中和里張簡里長進興：

因為我們中和里有一個巷子是 299 巷，啊出來剛好遇到中山西路，啊中山西路有一條是雙黃線嘛！太近嘛！啊出來的車子都會壓到，然後開走就被警察抓去開罰單。有一次他們就來投訴啦！啊是不是把這個中山西路，那個雙黃線是不是太近，可以移退後一點？這樣是不是可以討論啦？因為太近齣你車子轉不過來，他的車子比較大嘛！比較長嘛！啊過來就會壓到雙黃線啦！這樣啦！只有這一點，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝，謝謝張簡里長。那我們歐里長。

鳳山區新泰里歐里長諺霖：

議座，然後與會的各位長官以及我們的各聯盟，還有學生們，大家午安，我是新泰里歐諺霖歐里長。那我這邊大概提了幾項，就是說，有關我們目

前觀察到的就是凱旋路跟新富路口，目前在西側部分，南京路西側的人行道正在進行施工，那我這邊我想提幾個建議，就是說，就工程部門的設計，那是否有納入一些透水或不透水的那個鋪面的一個考量性，還有一些樹木植栽的一些綜合的評估。然後另外一點就是說，在劃設標線、標誌、號誌的部分，其實我之前也有跟大學的老師討論過，當然他提了最重要的 3E 的部分，就是教育、工程跟執行啦！那今天有學生來，其實我覺得教育的部分很重要，因為我目前，當然目前已經在從事里長，那我之前是駕訓班的教練，我跟我的學生講，其實開車很重要，那你要注意什麼？那我從這個部分去投入在駕訓的部分，那告訴用路人也好、行為人也好，我們應該要注意什麼，然後減少我們交通的事故，以上報告。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝歐里長。好，那這個就是里長們平常在他們社區裡面會遇到的現實的狀況，那我也是希望大家都可以逐步來討論。那因為我今天也有邀了許多在行人路權上一直都很努力的倡議的團體，那我們是不是就先請行人路權促進會的張常務理事來分享一下，就是我們可以怎麼做。

高雄市行人路權促進會張常務監事金玉：

好，謝謝議員對這個議題的關注，還有在場我們公部門的夥伴們。剛剛這樣聽下來，也真的在行人安全、在人行道上上面有諸多這種思考，跟創新的這些材料啦！或者是一些標線的這種方法，就覺得也蠻感謝的啦！那當然，我們也知道說這個行人路上的安全，這件事情發展到今天，也真的是把長期我們在道路上面不安全的這個問題，在這個時間點上整個迸發出來，啊我們也覺得說這個時間點其實蠻好的，蠻好的一點就是說，也正是我們可能需要大大改善。

那第二點就是我也覺得，因為我同時也在社區大學服務，那我也覺得，欸，這個時間點也蠻好可以來做這種公民參與跟公共對話，做社會溝通非常好的一個機會啦！

那剛剛這樣聽下來呢！大概有幾個想法，我想說提出來也跟大家做一下交流。那聽起來，我覺得主要負責局處，對於說我們高雄市人口結構逐漸的往超高齡這樣的一個社會，可能這兩年內就會進到超高齡了啦！那所謂的超高齡意思就是說，5 個人裡面就會有一個高齡者。那過去我們高雄市是工業起家嘛！重工業起家，所以當時候路都是為了運輸、交通，但是現在呢！因著這些長輩逐漸老去，這個城市生活的調性也在改變中，那工業

也不斷的在退去它的外衣，也逐漸的回到比較是休閒服務的這個面向的工商發展，所以這城市的生活基調其實也逐漸的緩慢下來啦！那經濟的模式在改變，所以城市生活的那種氣氛逐漸的會覺得這是一個，應該是可以讓我們安居、散步，然後在這個面向去發展它的經濟機會，這樣一個市民生活的空間。所以，以這樣的角度來看的話，我們城市空間的這個格局恐怕也要逐步的去調整跟轉換。

那當然，高齡跟空間生活感的增加，會變成我們在思考交通、道路跟人行步道這幾個關係當中一個很重要的思考，所以近期民間會不斷提出人本交通這個概念，就是希望能夠呼應人的生活這個面向。

那高齡，我特別針對就是高齡的部分，剛剛提到幾個措施，當然就是從比較是目前看得到的應用面上面來思考的。但是我也注意到說我們這個都會區的生活，對高齡的生活其實相當的不方便，就是假如連道路走起來都不安全的時候，那我們的這些高齡長輩，其實他的健康是堪慮的，因為這都連動在一起，因為他沒有地方散步，或者說他要出去散步的時候，充滿著一些不確定的這些危險，都不利。所以我大概建議啦！那當然，這個建議也通行在其他不同年齡層的這些行人身上，就是說，人行步道除了目前所思考到的這些路段的這些規劃，我們期待的是這個人行步道是不是能夠有連續性的這個概念進來，因為目前就是比較區段性嘛！像哪一條路、哪一條路，但是在在大馬路的這個改善比較容易被看見是沒有錯，而且是近期可能很重要，可是接著在大馬路周邊，往生活空間裡面去走的這些人行步道其實也蠻關鍵的，那這個連續性很重要，常常在路上走，走到一半，人行道不見了，出現一條大馬路，像是這樣的概念，我就覺得真的非常的不安全。所以人行步道的連續性，就是人走的路徑他會往哪裡去，除了大馬路的規劃之外，是否在未來的政策執行裡面，可以去思考到人走的這個連續性，然後去延伸、去連結，這樣子。

那當然，更積極一點就是說，我很羨慕日本那種街區的生活空間裡面，那種小巷子人行起來都很舒適，跟大馬路之間的連結也非常的順暢，假如是能夠那樣的話，那我覺得我們的生活感，這種城市空間的氛圍就可以出來。

那第二個就是說，我們有部分當然人行步道是有的，但是有個問題，就是不夠順暢，那個不夠順暢有一個很重要的問題，就是像前陣子我們的朋友帶著孩子，晚上天比較暗的時候去…，就是在人行道上走，結果小

孩子被路邊的那個盆栽給刮傷了，差一點刮到眼睛，這樣子。就是那個人行步道上面的，不只是機車啦！當然機車可能將來停車位也有它的需求，當然可以妥善的去以這個停車需求量，去思考怎麼樣安排，但是那個路上一些不屬於人行道上面的這些障礙物，好像在執法上應該也要有一點思考。所以人行道的連續性跟它的通暢性，這一點我會覺得說恐怕也是我們可能需要多做一點，就是在這個部分也把它一併思考進來。

那當然就是說，以這個城市發展的格局上來講，我剛剛從人口切入嘛！那這個以人口來看，未來的發展持續的就會越來越老化，那當它到一個點也許又有一個新的樣貌出來了。可是我們剛剛聽起來，交通局這邊好像有個10億的預算，是只有今年嗎？還是未來我們每一年都要特別去籌出來？那有沒有可能是說，因為這件事假如是攸關一個城市的發展，很顯然的我們是必須要讓這個城市更具有生活感跟安全性，那這個時候我們更上位的政策是否應該有這種長期經費的挹注，能夠讓這個行人安全在階段性發展的目標上面可以有一個更上位的制定，讓可見的這個道路人行安全的這件事情，我們可以看到5年後會是什麼樣子、10年後會是什麼樣子，讓這件事情的可實踐性可以更為被照顧到。所以我覺得今天來的這些，都是我們公務體系裡面非常認真的中階幹部，但是那個上位，我不曉得我們目前是否有這樣的一個政策，我覺得這個好像是也必須要提出來啦！上位的這種，針對行人安全這件事情的上位政策跟城市發展空間的規劃，這中間可以…，我不曉得這裡有沒有有一些機會。我先提到這裡，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝、謝謝，謝謝張校長。那我們是不是請標改？

標線改造台灣路劉主編冠頡：

好，剛剛大家都比較針對就是現有的環境，行人環境是有再加強的空間，那我這邊比較要提的是我們都市計畫的時候，在設計時就有出現的問題，像是多叉路口，這個其實不管是對於行車或是行人都是很危險的。

再來是有一個我最匪夷所思的，就是我們的人行道有很多種，一種是公有地的人行道，那就是你會看到那個很…，就是可能就是很常見那種磚頭的，我知道，我說PC刷毛，就是你看得出來那是政府蓋的。然後再來一種是退縮地的人行道，那退縮地一個就是大樓退縮，那如果這邊是蓋一個住宅用的大樓，你可能會看到它的這個人行道，它的鋪面可能就是長得不一樣。那再來，另外一種退縮是騎樓的退縮，騎樓退縮就是造成我們現在

這麼多的問題，也是源自於這個。

那我認為其實我們的道路應該要用公有地去蓋人行道，而不是用退縮地，因為退縮地未來就會產生很多管理或是維護上的問題，像是我們的騎樓或是一些你表面上看起來它是人行道，但是它卻被欄杆全部圍起來，結果後來一看才知道，喔！這是這一棟大樓的退縮。

那再來是它的維護，維護跟設計也會有問題，就是指說像是我們的路口轉角，通常人行道會設計成圓弧線，但你如果是一般大樓的退縮，它反而會是一個有角度的這種，就是那種建築物的切線。那我講個最實際的例子，就是議會附近議會路，他們有很多地正準備要開發，那這時候還沒開發的時候，這些路是不是就沒有人行道了？就是後來一問才知道，就是未來都市計畫是說這邊建物會退縮，然後該留的也是要留，那請問現在路還沒開的時候，不是，應該說建物還沒蓋的時候就沒有人行道了，可是沒有人行道卻還有路邊停車，那請問行人要走哪裡？我們連路肩都沒有辦法走，這是一個在都市計畫上層的時候就有出現的問題，那一旦這個東西產生問題，那後面的工務局跟交通局就是準備收拾擦屁股的單位，那這個問題其實在台灣非常嚴重。

再來是違規的問題，最近開始大執法，那有人開始會說行人開始在路上可能呢會有違規的行為，但其實你去攤開數據來看，汽機車違規的數據是遠大於行人違規的，那只是在新聞媒體上這件事情是被放大而已。那其實是行人有駕照還是汽車有駕照？有駕照的是汽車或是機車，那應該是要針對這些，監理單位要針對這些去做加強的訓練。那至於行人相關的一些教育，就是要從我們的學校教育去做，可是如果以數字來看的話，我們應該是針對汽機車去做加強的教育，而不是對於行人。

再來是剛剛有提到消防車的問題，這個部分，因為我是經營那個 Facebook 的粉專，那也有消防員在底下留言是說，其實路小不是問題，重點是路邊的違規停車。還有那個路權，像是我們要經過巷子口的時候，沒有定義誰是幹道誰是支道，那這樣子他完全不知道他到底什麼時候該過，其實這些東西對他來講才是最大的影響。

然後再來是台灣的车看起來很多，但其實你去調其他國家的資料，像是日本或是韓國，其實他們的擁車率比台灣還要高，但是為什麼他們路上沒有這麼多的停車或是這麼多車開在路上？那是因為他們有健全的人行道，他們有健全的大眾運輸，我就算有車，我也不一定要開車出門。

再來是他們又去限制車子去停在…，限制他們佔用公用的道路去停車，所以我們應該是要想辦法興建多一點…，像台灣現在車子這麼多的情況下，像是車輛退出騎樓，他就停到路上，那現在這些問題怎麼解決？就是要想辦法用空間去蓋像立體停車場之類的，因為台灣車子就是這麼多，它不可能…，你還是要給它地方放。那未來就是開始加強大眾運輸還有人行道的部分，降低市民對於汽機車的依賴啦！因為像我自己，其實我大概一年前，我開始買那個高雄月票之後，我就幾乎沒什麼在騎車了，我在市中心就是搭公車跟捷運而已，所以其實我會發現雖然高雄的大眾運輸不是說非常的…，相較於台北不是說非常的好，但是我發現它對我的日常生活已經夠用了，那我騎機車的比例已經變成大概一個月才騎一次機車。

然後剛剛講到都市計畫，回頭看都市計畫的部分，像我之前也有去新加坡，到他們的顧問公司去交流，那他們有提到，他們的都發局一開始在設計路幅，像是什麼 20 米道路的時候，就已經把人行道、水溝、設施帶、左右轉車道的寬度全部都已經納入考量了，就不會到我們這一條路開出來才發現，欸，左轉車道做不出來，因為我們的左轉車道，可能需要到路口的時候，多出一條車道的空間。或者是我們的人行道永遠都是蓋…，寬度都蓋一樣，可能一路 2 公尺就蓋到尾，但是我們的人行道其實它會隨著車道做變化。如果有去看日本的人行道，你會發現它人行道路段跟路口的寬度是不一樣的，因為它在修飾那個路段跟路口的車道數量。因為到日本你如果開過車，你會發現基本上每一個路口都有右轉車道，日本靠左行駛，那這個右轉車道要怎麼做？就是可能我們路段只有 4 個車道，但是到路口的時候會多一個第五個車道，讓那個右轉車靠中間可以去那邊停。那我們台灣的车禍，左轉車禍這麼多，就是因為我們的左轉車道都是一開始沒有被考慮，然後後來可能再硬擠出來，硬擠出來可能就會縮減一些旁邊的車道寬，那這些其實都要用人行道去調配。然後…，那我的分享就到這邊，謝謝大家。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝，謝謝標改的劉小編。那我們請下一代學生行人路權聯盟的總召。

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙：

大家好，我是下一代學生行人路權聯盟的總召王晉謙，今天非常感謝黃捷議員辦這場公聽會。我一直認為用路人不該是互相對立的，而是大家都

是我們就是台灣的用路人，我們應該要有尊嚴、快樂的走在路上、騎在路上、開在路上。好，那我這邊想要提幾個問題跟建議，好，第一個就是原縣區人本交通計畫的改造，這是我一直很納悶的一點，就是因為我現在近期聽到的人本交通計畫改造都比較侷限於原市區、原高雄市區，但是因為原縣區它早期的都市計畫比較混亂，然後好像不知道有沒有提出類似的解決計畫，就我拿我剛才是搭捷運然後走過來議會這邊，就是光是在鳳山，在我們高雄市議會前面，就都沒有一條完整的人行道可以讓人行走，而且路肩也就像劉主編講的，都是路邊停車，我剛才走過來的時候是非常克難的。

然後另外還有像是我的家鄉仁武，我們仁武就是人口剛突破 10 萬大關，然後就是基本上每天要…，就是有點像要進出城的概念，每天都大塞車，然後也沒有什麼大眾運輸可以選擇，甚至連我國小、國中時的通學路，都是只能走在馬路邊線上、走在路肩上，然後加上我們那邊是工業區，大車都進進出出，完全沒有得閃。然後現在在進行好像是在挖排水溝的工程，但是整個路面剖開，就是全部再重新鋪上去的時候卻沒有順便改善路面，也沒有改善標線計畫。應該說基本上，我在原縣區基本上沒有聽到任何人本交通的改善計畫，所以我很好奇這一點。

而且身為住在原縣區同學們，我們是別無選擇啦！我們沒有像市區一樣有捷運還有方便的公車系統，我們也不能駕駛機動車輛，只有行人、自行車還有大眾運輸三種方式可以選擇，但在那麼不便利的大眾運輸還有不安全的人行環境上，還有甚至是自行車完全沒有空間的情況下，那我們又要該如何移動？我們別無選擇。

然後再來我想要提一下，就是我想要問中央分隔島的必要性到底是什麼？像是民族路來講，就是民族路的中央分隔島，我認為它就是一個擋視野，然後分隔汽車、機車的一個…，就是我不知道它為什麼要有那個中央分隔島在，還有它的機慢車分隔島都是。就像是我想到博愛路之前也要拆除分隔島的計畫，然後它已經實行了一陣子，那我不知道成效如何，那為什麼就是不要繼續把它推動到整個高雄去？而且分隔島不只是讓快慢車道分隔，讓中央車道分隔，它還有種一堆植栽擋視野！還有像是民族路的公車也是，又常常必須要在快慢車道之間瘋狂切換，然後站也不一定都在快車道或一定在慢車道，就整個規劃都很不便利。然後尤其是對輪椅族、對弱勢族群來講，有些在快車道的公車亭，它甚至連斜坡都沒有做到完

善，所以就變成是說他常常要冒險，然後要過那個馬路，遇到快車道那一邊去，但是也沒有完善的設施讓他好好安全的過馬路。

然後再來，剛才經發局有說到商圈人行空間的部分，就是他們說，現在商圈有限制某些時段禁止車輛進入，但是我想要提出一點質疑，就是根據我日常生活的經驗，新崛江在平常日常生活中還是有很多的車輛常常在進進出出，就不只是提到的深夜時間或者是清晨的時間要載貨、送貨，連平常日常，我們可能下課去新崛江逛逛，那也都是一堆汽機車在穿梭，所以我不知道這部分到底是否有落實。

然後另外提到堀江商圈的話，我想提的就是鹽埕雖然它是一個比較老的城區，然後它早期規劃比較沒有那麼…，就是沒有那麼往後期來看，但是像是很著名的就是賣奶茶的新樂街，它也是一條就是很多觀光客在那邊行走的地區，但問題就是也是完全沒有任何的行人空間，但車輛的行駛又是非常快速在中間穿梭，所以導致常常會有意外，還有一些住在鹽埕的同學也常常跟我們反映，所以這個部分可以希望再多做研究。

然後另外還想問說省道的改善到底是如何處理的？也就是市府的管轄權到底到哪一個部分？因為像是鳳山中山東路來講，就是它也是做為一個省道，但市府好像也有一些可以參考或建議的權利，或是甚至有自己下去實做的權利，所以我很好奇省道改善到底是如何處理的？

還有我們交通改善的經費，使用狀況到底是如何？為什麼常常開始想要解決問題，但是卻都要拖到一陣子以後，雖然我知道預算有限，但是我很好奇的是如果上面有政策，預算還有限嗎？那高雄市政府到底有沒有實際的政策想要來好好解決問題？

然後下一個是公車專用道的問題，高雄的公車路線跟量能雖然有在提升，但是行車速度真的是有夠慢，尤其是主要幹道，高雄的路明明非常大條，只要我們適當的將道路寬度縮減下來，我們省下的空間其實是夠做公車專用道的，像是中山路、中正路這些比較大的幹道來講的話，其實一直都是有空隙來做公車專用道的。我前天有上到台北，然後有去看一下他們為什麼常常會有…，就是很多路都會有公車專用道，然後後來就發現原來是他們一個車道頂多是 2.8 公尺到 3 公尺寬，所以才會有許多空間。在台灣的空间裡面，9 公尺的道路，高雄只能劃一快一慢的車道，但是台北它可以劃到 3 個車道。

然後再來我想要提的是高雄交通最大的問題不是單一一個問題，就是不

是大眾運輸的問題，不是行人有問題，不是車輛的問題，它是一個做為整個系統性的問題，像是做為骨幹的大眾運輸的量能還有一些速度都是嚴重不足，就算下了大眾運輸，我們也沒有安全的騎單車的空間、走路的空間，更不用說行人完全沒有連貫完整的人行道，所以就會變成導致說如果我要利用大眾運輸出門的話會十分不便利，要花費非常多的時間。然後就是如果要付出那麼多代價搭乘大眾運輸的話，那我就想問誰會想搭？

然後再來，剛才提到騎樓停車的問題，我想要講的是我認為啦！我認為人行道應該是第一的，公有人行道應該是我們第一優先要做的事情，騎樓的話我是有想到，就是像新竹有一個騎樓的平順計畫，它是有開放停車的，但是就是會留一個一到兩公尺的通道給行人來走，就畫一條線，就是如果在車輛…，可能在行人需求沒有那麼高的地區的話，像是剛才里長講到比較鄉間的地區，看可不可以像參考新竹的這個做法，它就是畫一條線，然後線以外的地方可以停車，啊線裡面還是會留空間給行人行走，但是最重要的還是公有人行道必須是我們第一的目標，而不是把騎樓當做我們行人空間的解方，就不是只有騎樓就算了。

然後再來是盤點如凱旋路這些已經有左轉專用道的道路，希望可以開放直接左轉，因為就是很常會有人來跟我們反映，就是有點匪夷所思，像是凱旋路它要轉到各個路口的時候，它左轉都還是有掛待轉牌，但是它明明就已經有左轉專用時相，甚至也有左轉道，那就是可能需要再麻煩市府這邊再盤點一下，像這種道路看能不能嘗試開放機車直接左轉。

然後另外有講到交通教育的部分，我身為一個高中生來講，我覺得交通教育是完全沒有落實的，不論是行人或是做為一個機動車輛的駕駛人，我們基本上都是從小依靠父母的教育，就是我們的觀念完全沒有在校園裡或者是在體制內進行一個改善，所以我覺得這是我們市府可能也要非常需要一起去研議的地方。

然後再來是我們不能將行人專用號誌當做行人路權的唯一解方，就是不只行人專用號誌時常是常常太短，而且如果每個路口，就是無論大小路口全部都是行人專用號誌的話，高雄絕對會大塞車。所以我覺得行人專用號誌它是一個立意良善的政策，它是一個好的政策，但是問題是我們不能把它當成一個我們現在在行人交通上唯一的解方，我們的解方不是把人跟車完全分開，而是要讓大家一起和平共存。

然後最後是最近有看到市府有辛苦的在推動機車退出人行道的政策，那

我是想說，就是在機車退出人行道的同時，是不是要考慮有一些寬的道路，你把它退出的同時，為了要考量大家的停車需求，可以同步增設停車彎這種設計，就是我們的目標不是要讓機車全部把它趕到停車場去停車，而是要讓大家，可以讓人跟車不要彼此互相交織，就是設一個停車彎，我想是一個好的做法。然後最後也感謝今天與會辛苦的公務夥伴，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝。嗯，我覺得對，那個建議都非常的具體、非常好，那等一下，因為剛剛其實有提到一些蠻具體的地方，希望相關的局處等一下在做回應的時候，可以針對這一些非常具體的路段，就可以直接的給予回應。那我們是不是就請那個機促。

台灣機車路權促進會謝理事碩：

好，那大家好，我是機促的理事。那首先第一點，我觀察這一些議題大概6、7年了，所以我很慶幸也很感動，就是可以在公部門的嘴巴裡面聽到比如說左轉附加車道或是行人庇護島，或者是行穿線退縮等等的議題正在落實，那這一點我真的覺得非常感動。不過行人空間就像前面所說的，就是人行道的普及率還是不夠高，因為我7月26號剛從美國回來，然後美國那邊就是你從家門一打開，前面就是人行道，走到哪裡都會是有人行道的地方，而且他們的都是實體人行道，所以走在那邊你真的會覺得很舒服也很安全，就是你不需要擔心你跟車子之間會有什麼糾紛，這樣。

好，那我講到第二個問題就是，剛剛交通局有提到就是近年有推動比較多的行人專用號誌嘛！那我覺得這個立意是蠻良好的，因為這個議題可以回到大家不知道前一陣子有沒有印象，就是交通部有丟出一個，就是行人一踏上斑馬線就要停讓的一個執法標準這件事，結果在民意上受到很大的反彈，所以它沒有…，它就緊急暫停了嘛！那我覺得如果去推動行人專用號誌的話，當然說它是一個暫時的解方，最終還是大家都要一起共處，可是我覺得這一個方式可以很有效的去轉移民意的砲火，因為如果你是共用的話，汽車或是機車的駕駛一定會覺得說，就是覺得說行人很擋路啊！或是說怎麼樣的，這樣。那如果你用行人專用號誌的話就可以變成，砲火變成是在紅綠燈可能比較久之類的，那就可以去減緩這個問題，這樣。而且其實你使用私人載具，包括開車、騎車，你本來就要承擔它的便利性還有不便性，所以每個人他選擇他自己的比如說載具或是交通方式，他本來就應該要承擔他…，就是這個過程這樣。

然後再來我想要提第三點是，這個執法標準是不是可以分成有號誌的地方跟無號誌的地方？因為近年來我覺得有號誌的地方在停讓行人上面確實比較有改善，可是在無號誌的地方其實改善程度還是差蠻多的，因為基本上我觀察到目前、到現在，就是大多數無號誌行人穿越的地方，基本上不會有車輛停下來。所以就等於說還是要行人在旁邊，自己看看看看，然後真的沒車了他才敢過，其實大多數情況都是這樣。

好，然後再來第三個是我想要提一下，就是實體人行道的重要性，當然，現在很多就是標線型的人行道嘛！那我其實之前有了解過啦！但是我大概知道說比如說可能是經費問題啦等等等的，那我在這邊想要提出，是不是如果它是一個暫時性的話，那可不可以它會稍微有一個暫時性的實體分隔，或者是說暫時性的欄杆之類的，可以去把這個實體分隔分出來，那才能讓行人更好的有一個保護空間，因為如果是一般的標線型人行道，其實還是很容易遇到比如說違規停車啦！或者是可能那邊有電線桿之類的，這樣。

好，然後第四個我想要講的是騎樓的部分，那我其實是不反對騎樓去推動整平的啦！可是我希望大家都可以知道說騎樓不是最終人行道的解決方案，因為私人土地你要去管理本來就是很不容易的，而且它的連續性也很不好，就像我前幾天搭飛機回來，提著兩個 28 吋的行李箱，然後那邊是只有騎樓沒有人行道，但是我那個就是比如說騎樓會有高高低低嘛！那它就算有做一個斜坡，還是很難上去，等於說我要用提的。那我如果好手好腳那沒關係，可是我們還有更多人是比如說輪椅族等等等，那這些人他們怎麼可能有辦法使用騎樓？就算你騎樓整平了，他們還是得…，就是行走在馬路上或是推在馬路上。所以我覺得不管有沒有騎樓這一塊，都一定要去推動公有地的人行道，而且這樣你才有辦法做一個完整的管理，這樣。

然後呢！下一點是我在那個會議上面有看到，就是有一個要討論的內容是站立於行人穿越道上卻遲遲未前進，這樣。那我其實是不希望大家去放大這個特例，因為現在在台灣的情況下，大多數行人他還是很小心翼翼，而且就是很怕被撞到，或者是說他甚至走在中間，然後他可能看到車輛，他怕會被撞，他可能還是會讓車輛優先通行的狀況。所以翻開這些數據來說，真的沒有幾個人是會故意走在那邊然後停在那邊，這些都是特例，所以我覺得根本不需要特別去討論，反而是汽機車停讓行人，還是相對來說蠻寬鬆的。而且駕駛人停讓行人其實是一種義務，因為駕駛人是需要考駕

照的嘛！那他領到駕照的那一刻其實就代表說他同意要停讓行人這件事，所以駕駛人本來就有義務要無條件的停下來禮讓他們通過。

好，然後再來，下一點我想要提的是剛剛有提到就是無號誌的部分嘛！那我剛剛有聽警察局說就是有在這一部份提升，就是執法的強度，可是我覺得感覺還是有限，就是可以再加強，因為我覺得警察局在動態執法的部分可能強度還是滿弱的。我舉一個例子好了，就是比如說我上個月去美國的時候，然後我搭那個 Uber，然後那個駕駛就是在那個停止線的地方沒有完全停下，他有減速，但是沒有完全停下來，然後出去之後，警察馬上就追上來，然後駕駛就會停在路邊，然後最後他得到罰單，這樣。可是在台灣其實很難看到警察對於動態違規有做任何的取締，這一部分真的是我覺得還有進步的空間，這樣。那我的部分就大概說到這邊，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝機促會。那我們請…，偉哲要補充嗎？好，那我們就請身障協會的那個蘇理事。

高雄市身心障礙團體聯合總會蘇常務理事國禎：

主席、議員，各位夥伴，大家午安，我是身心障礙團體聯合總會蘇國禎代表。其實總會的立場是跟市府溝通啦！其實要改進的反而講，大家都講得很多了，但是這裡我有一點大概描述一下，因為我們有什麼建議的話都會直接跟各局處去溝通，比如說路平專案，其實高雄已經做得不錯了，當然，小地方一定是沒做到，我們都做大地方，做捷運站附近啦！還有騎樓整平的部分，為什麼我們高雄市整平不是從頭到尾？因為當初所整平是…，騎樓是剛剛我們的同學也講，因為是私人的用地，所以我們要整平是要經過住戶的同意，今天假設住戶不同意的話，他就不讓你做，所以騎樓會有高高低低。但是高高低低，工務局他們會把那個高高低低的東西做一個斜坡道，當然行李會比較難提，這個其實政府都有在做，我們高雄市政府有在做，它有在做路平的部分還有騎樓的整平。那接下來還有一些公園的「一公園一特色」等等，這些其實都有跟總會溝通，其實都有在做啦！但你說要不要改進？坦白講，是要改進。

那今天我有一個…，就是說到這個行人的權益，我是在想說，現在比較熱門就是斑馬線路口的部分啦！我的建議是說，其實已經執行一個多月嘛！開單也開了蠻多的嘛！其實違規都在哪裡？剛剛同學也有講喔！大路口基本上很少會違規，就是中小型路口比較會違規，那我這裡有一個建

議是說，因為未來都是科技的，剛剛我們的里長廖里長也講說至少也有人影辨識，但是這侵權啦！不可以啦！那我是覺得建議說，如果市府有編列預算，可以的話，那我們有一些路口可以做科技執法，因為你想，你看科技執法下去的話，大家到那裡都一定停，你多多來宣導。所以科技執法下去的話，其實很多會減少人力的損耗，會增加我們的一些安全度以及行人的部分。那這是我以上的補充，針對這一點，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝我們身障協會的蘇理事。那我們啟明協會的林總幹事，謝謝。

高雄市啟明協會林總幹事錦城：

好，非常謝謝黃議座還有我們市府各局處，我是高雄市啟明協會的總幹事林錦城，第一次發言。那個首先非常感謝我們議座這邊辦這個公聽會，那市府這邊也派很多人過來，我長期有跟市府做溝通，也有建議很多啦！但是都是聊備一格比較多。那我要談的是我在上個月吧！我還沒有到巴黎之前，看到交通部長被罵得要死，為了那個離行人多遠要罰和不罰的問題，大家罵得要死。我到杜拜去，還有義大利，我回來以後，我看到交通部長被罵，我都很生氣，想要怒斥幹譙回去，你知道嗎？你到杜拜，你去違規看看，我講這句話就好了！你到義大利，你跟它違規看看，它是直接扣車 30 天，重型機車還扣駕照一年半，你敢嗎？連禮讓行人這個部分才罰個 6,000 塊，大家唉唉叫是在唉什麼，我實在看不懂！這點是我要講的。

那我要建議的是，我最近因為今年都在國外比較多，無號誌的路口，我舉巴黎來講跟義大利來講，它是直接把它做隆起，在那個斑馬線的上邊，它就把它做隆起，如果你底盤低於 15 公分的話，一定去碰到車底，如果底盤在 20 公分到 15 公分，就是 20 公分以下，你如果沒有減速到 15 公里以下，你就會去碰到車底，你想，一台車如果去碰到車底，那個車主會不會捨不得？問這句就好了。他速度如果快，「呷」一聲，他就聽到他的車子去碰到車底，他會很捨不得，你試試看你就知道了。這是無號誌的路口，它是直接設所謂的一個高隆起的平台，大概 30 公分。我建議交通局或者我們市政府應該組隊到國外，你到巴黎也好，到杜拜去看也好，到義大利去看也好，你看一下人家是怎麼交通執法的。

我再舉一個例子，行人違規，他只要超過…，他違規，7 分鐘到 10 分鐘，警察馬上找到他，說你剛剛在哪一個路口違規，他播影片給你看，你剛剛違規，他是直接給你扣留 15 天，連觀光客也是，那我們交通部長才

說要罰多少而已就這樣被人家說到不能聽。啊在巴黎的時候，停紅綠燈，我說汽車停紅綠燈，行人是可以直接在斑馬線玩球，30秒、45秒，他在那邊玩投擲，就是5顆球拿在那邊玩，拿個帽子把它全部都裝起來，然後走離開，沒有一個人罵他，駕駛還伸手出來給他鼓掌，為什麼？因為這是行人的權利，台灣做不到，一個交通部長被罵得要死，為了說要罰多一點而已。

再來就是我剛剛講的無號誌的，有號誌的部分我們台灣很奇怪，安全島上都給你種樹種到路口，車輛左轉彎的時候或右轉彎的時候會影響到視線。那在國外呢！它大概前50公尺左右，它是不種樹的，它是直接植草皮，綠色草皮、植帶。然後路口呢！它分兩段，如果大路口的話，它不是說行人給60秒或40秒，不是，它一段路口，我舉說有安全島的路口分兩段，也就是說在中間段的時候，就是一個行人停等區，行人先到那邊30秒，然後過來了以後，因為有車輛會有所謂的右轉彎，那時候他在停等車輛右轉彎以後，它才變成綠燈，再繼續讓行人往前走。也就是說，它中間是有停等區的，然後它的停等區，他不會被車子撞到，是因為它把它做一個內縮，比如說你走過來以後，你要左轉然後再右轉你才會再繼續往前走，它不會直接都是直線往前走。那這個部分是可以讓我們交通局或者哪個單位可以去做借鏡的，就是說路口的部分，它不管你左轉、右轉，它都有計算所謂行人的秒數還有停等的時間，那這個部分就是我們交通局應該有機會到國外去，或者議座你可以安排他們去國外做相關的考察，這個部分是可以達到這個部分，那這樣子的話讓他們知道說是什麼個概念。像在杜拜，你搭公車還可以吹冷氣，是公車來，下來叫你說欸要上車了，而不是我們在追公車，你知道嗎？那個觀念是完全不同。

另外，我要講的是教育是從小這樣…，我以為今天教育局會來，教育局的交通安全常識到底有沒有灌輸給我們的孩童知道？這件事很重要，就是向下扎根的部分。

再來就是所謂的我們的見警率說不高，其實不是見警率不高，是我們的科技執法不足，科技執法不足的原因是我剛剛講的，就是說在國外你違規，它7到10分鐘，警察會來找到你，你雖然是在行進中，可是他一定找到你，啊為什麼能夠找到你？科技執法，我這樣講比較簡單。那我們這邊講的是叫做人權，是沒有錯，可是你違規，他就是找到你。你如果是觀光客違規，他不會罰你，他罰租你車的那一個，但是你不能出境，你必須

繳完罰款你才能出境，因為他知道你違規，人臉辨識系統會直接到監理機關、到入出境管理局，可是我們能不能做到這一個標準？很難，很難！我要講的是因為人權的問題。所以見警率不高不是問題，是我們的執法跟我們的路口的這個部分能不能很專心的去看路口有哪個違規。但是重點是行人違規，在我去過的國家，罰的是非常重的，它並不像台灣罰這麼輕，他們還有拘留的政策，就直接拘留的政策。所以說交通部長被罵，我還是講，他很冤枉！

那再來就是我們所謂那個無障礙空間的部分，我跟交通局也談過幾次，台南市設了 12 個有聲號誌路口，12 個有聲號誌路口用的就是讓視障者通行或無障礙通行的 APP，因為時間上的關係，不然我會播放台南市政府的宣導影片，就是黃偉哲市長替這些無障礙環境的孩子能夠去提供這種 APP，所謂用手機就可以直接控制號誌，按了以後 20 秒後，全線是紅燈，然後讓這些人通過以後，車子再繼續走。這個部分我之前有跟交通局建議過，可是交通局已經一年半不找我了。那建議過說，希望能夠去學台南它設的這些所謂的有聲號誌還有 APP 的這個部分。

那在國外的話，他們所有的十字路口，包括日本，他們都是設置所謂的按鈴，像我到義大利去，過馬路我只要按那個鈴，20 秒鐘所有的車輛會全部都停下來。然後我們台灣說什麼走到一半車子就可以走或者在身後就可以走，其實我在杜拜、義大利、巴黎，我就舉今年我去的國家，我都去了大概 3 個月，我去的國家是他們只要有行人站在路口，不管哪個方向的車輛全部都停下來，等這一個行人走到對面上了人行道，他們才會兩向轉彎車全部才會走，我要講的是這樣，他們會停等。他如果忘了，駕駛人看到行人已經踩上去斑馬線，他忘了停，等他緊急剎車停下來，他會跟你 say I am sorry，他馬上講，他會說 sorry，因為他開太快了。所以人家願意做到這樣，我只是分享說人家願意這麼做，可是我們的交通部長竟然被罵到這麼慘！我只是要表達這樣。所以說我建議我們的市府團隊有機會到國外，不要只是在台灣閉門造車，不管你到日本也好，你到巴黎也好，你到義大利，你到杜拜都可以，到新加坡也可以，你可以看到他們交通的一個部分。

那我剛剛講的那個按鈕，人家在國外是非常有效的，在國外非常有效，但是在台灣是僅供參考，而且如果按了以後還會被破壞掉。那我們交通局很辛苦，在高雄市也設了很多布穀鳥啦、蟋蟀聲啦這些有聲路口，但是幾

乎 95%都是被人為破壞掉的，為什麼被人為破壞掉？因為路口的住家都嫌吵。所以在國外沒有所謂的有騎樓的商店，沒有有騎樓的商店，他們就是一定要退縮到人行道以外才能做商店。你就算沒有所謂的，我們說叫做人行通道啦！它是沒有的，它是直接在人行通道以外，你才可以做生意，在人行通道以內的那一段是不做生意的。而且他們的人行通道，那一個走的那個地方也視同是人行道，是視同人行道，所以是整個鋪平的，那你店家要做生意，你必須要進到裡面去，它不會跑到外面來，都不會，完全都不會。

所以這個是我們的環境跟我們的人權高張，造成我們的汽車駕駛人、機車駕駛人是違規非常嚴重的，那我們的機車違規嚴重的程度是因為我們的罰則太輕，如果你今天，我剛剛講如果你在杜拜，你是重型以上機車，你違規是直接扣駕照一年半、一年以上，然後是直接扣車 30 天，它是直接給你扣車，那我們能不能做得到？我是要這樣表達。當然，我們市政府也做了很多的努力，當然有很多還有很多不足，要講講不完，但是我相信在議座的努力下，還有交通局的努力，還有我們交通部部長被罵得這麼慘的狀況下，我們希望我們高雄能夠率先的做到一個標竿，能夠做到讓全國看到我們高雄市的友善行人，汽車也友善，那這樣子的話造成我們各方面叫做三贏的局面，我相信這是我們最大的幸福。感謝議座，感謝市政府各單位，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝，謝謝林總幹事帶來很多國外的經驗分享，我相信這些經驗我們交通局不是不知道啦！但是怎麼做才是重點啦！因為其實，剛剛其實有很多的意見都…，沒關係，我們先等第一輪發言完，我做一個總結，然後我們再一起，市府一併來回應，好不好？那是不是就請那個…，欸不好意思，鄭…。

行人零死亡推動聯盟鄭公關侑青：

嗨！

主持人（黃議員捷）：

對，對對對，對。

行人零死亡推動聯盟鄭公關侑青：

我是行人零死亡推動聯盟的公關鄭侑青，大家午安，大家好。很感謝黃捷議座在這個下午推動這麼有意義的活動，怎麼說呢？我們攤開我們在

2023年1到5月的這個交通事件就可以看到有16萬件左右，相信大家也都有這個數據喔！那死亡的人數呢是1,309位，那我們試問喔！其實被影響的真的只有這死亡的1,309位民眾嗎？還是說其實是1,309個家庭呢？所以其實大家坐在這邊，我們其實是在跟時間賽跑，我們在搶救這個生命喔！所以大家的任務是非常重要的。

剛剛各位里長呢其實有提到，就是跟民意溝通的這個過程，這個我之前有交涉過，所以我可以理解非常的困難，光是在楠梓，你要爭取一條標線型的人行道都會被罵得臭頭，但是其實呢！到底是安全重要還是我的便利重要？我相信我們都有去國外的經驗，包括剛剛我們的這些團體，很多都提到不管在美國、在義大利、在杜拜，那我昨天也才剛從香港回來，香港的路其實是比我們台灣小得更小的，就是在我們推動車道瘦身的時候，很多人就會complain說車子這麼多，我們怎麼通得過去？那香港怎麼做？它就會變單行道，那單行道當然就可能帶來更多的抱怨，這是我理解的，但是我們在安全的這個基礎上，我們要怎麼做？

那很感謝剛剛廖里長是很有概念喔！提到說交通的改革就是有3個E，3個E相信大家都很知道，Education是最困難，其實也是最費時的。我們的廣告呢能不能不要再以行人要穿很亮喔！要穿黃色喔！要讓車子看到你喔！而是要反過來告訴駕駛人，就是我們剛剛這幾位很專業的人都有提到的，就是其實考照的人他是有注意這個路上的義務的，那我們的重點會不會在於考照的制度其實太容易了呢？或者是我們其實，我們看到速限30的時候，大家會真的騎30、開30的，捫心自問這邊有嗎？就是我們對於這些事情好像都不是很重視的情況下，自然在道路上、道路安全上我們就是好像在賭一把這樣的感覺。所以教育的部分，當然很多東西是在更上位者的設計，包括考照制度，但這可能不是我們今天這些局處的處長或是黃議座這邊可以提出的重點，但是它的確是非常重要的。

那在Engineering，就是我們的設置方面，那要感謝新工處剛剛這位發言都提到重點，我就覺得高雄真的走在很前面，行人庇護島其實我覺得看到的還是非常少。大家在美術館那一帶常走的話，中華路跟美術南五路的那一條路，我是一個很健康，而且我跑過三鐵的人，我光是過那條路我都要做一個非常大的心理建設。我很難想像，如果是一個輪椅，或是他是行動不方便，或是推嬰兒車的人，他要怎麼過的去那一條馬路？那之前沒有行人號誌燈，但是在很多意外之後，行人號誌燈已經有了，但是沒有庇護

島，所以我覺得這些事情是我們還可以努力推動的方向。

那分隔島也是，我看到很多，就是我們的確是在進步，但是有很多事情，就像我一開始說的，我們是在跟時間搶生命。分隔島，大家應該很常去巨蛋，漢神巨蛋，如果知道的話，它是高雄營收最高的百貨，對嘛！它旁邊的這個同向分隔島，我每次看，我每次都覺得非常痛苦。因為機車就是要被逼著騎那條很小的道路，那那條道路上有什麼呢？有停車格，所以每一個停車、停汽車的人在進出停車格的時候，每一個機車就要停，後面的人全部都煞停，所以我覺得在那邊是非常考驗我們騎乘機車技術的一條道路喔！那那個道路能不能，如果說分隔島的拆除很困難的話，就是我也跟標改的冠冠討論過，能不能我們就不要禁行機車在內側？我們把外側車道當成是一個不是過境車流通過的，它就是給停車，或它就是給行人，然後我們要過境的車流不要再擠進那麼小的道路，而且還會有汽車進去這樣的風險，如果大家知道我在說新莊一路那個部分，其實非常的危險。那還有就是左轉這個也是有，很常看到。然後整合綠帶，我覺得非常感謝。因為我之前看人行道的，很多不平啊！嬰兒車、輪椅都是會可能仆街的狀況，都是因為樹穴過小。那如果現在有整合綠帶這樣的方案的話，我覺得儘快來實施是非常好的。

那 Enforcement 在執法的方面，我必須得說，我不知道隔熱紙的法規可能也不是我們今天可以討論的重點，但我在香港的時候，每一台汽車它是可以清楚的被看見駕駛的。大家知道這件事情可以防止什麼問題嗎？當行人要過馬路的時候，他可以看駕駛有沒有在看他，或是駕駛有沒有在滑手機。警察是很能夠去開單、去罰款的。他一個眼神知道有行人要過，他就會讓他。我行人也很清楚看到駕駛看到我了，我就不會被撞。所以我們隔熱紙好像是越黑越好這個概念是不是？但是其實在很多國家呢，它不是許可的，它是必須要儘可能的透明的，因為這是可以非常有效的防著。而且我們把自己都包起來，都黑黑的，有一個很大的好處，就是別人看不到我違法、別人看不到我滑手機、別人看不到我按喇叭，所以我可以儘量的蠻橫在道路上。這就是目前我們的道路設計跟一些法規很容易讓我們不小心就成為了違規的人。可能我們不想這樣子，但是我們的設計規範有沒有做到？我們的法規有沒有先做到？我覺得這個是很重要的，那也很感謝大家願意在這個午後一起討論我覺得人命關天的這件事情。

我今天代表我們行人零死亡推動聯盟，其實在8月20日有個凱道大遊

行，那這邊就不宣傳，就是希望如果大家有空的話，可以了解我們的五大訴求，然後可以的話，也可以一起站出來為了我們的下一代發聲，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝我們行人零死亡推動聯盟。那還有我們其他的議員團隊的代表要發言嗎？不用？好。

黃彥毓議員服務處徐主任毓敏：

我這邊代表黃彥毓議員的服務處這邊，我是他的辦公室主任徐毓敏。是這樣，就是因為議員他其實一直都有在關心就是關於道路安全的部分，那其實剛剛其實幾個團體他們都有提到，就是其實其他的國家路上的車子他是很多，但是因為他們有完善的大眾運輸系統，可是在高雄的部分啊！其實我們有觀察到，就是我們之前其實有跟交通局，還有工務局這邊建議，就是在大眾運輸系統的周邊的人行道務必先儘快的改善，因為你必需要先有良好的人行空間，那這樣的一個，因為其實現在高雄市正在推很多的捷運都在都在興建當中，那我們現在都在鼓勵大家搭乘大眾運輸系統，但是卻沒有提供給行人一個好的行走空間。我覺得在人行空間的改善上務必先從就是大眾運輸系統的周邊，包括公車也好、捷運也好、輕軌也好，周邊的整個人行道的改善要先優先趕快先施作。

那如果在硬體的人行空間沒有辦法去做的話，就是從標線型的人行道這邊來去做規劃方向，就是這個部分希望就是工務局這邊可以儘快的來做規劃。因為我這邊也有接到一些輪椅族的一些建議，因為我們這邊就是有一些輪椅族有跟議員這邊陳情，然後因為議員他最近剛好開刀，然後身體也剛好比較行動不方便。那上一次在參加就是下一代學生行人路權聯盟所舉辦遊行的時候，議員他本身也有自己去坐輪椅，就是體驗一下整個身障者在用路空間的整個不便。那其實之前我們就有提到就是說，很多的那個輪椅族他們其實都會透過搭乘大眾運輸系統來移動他們的空間，那如果你們的那個行人空間一直都沒有辦法在大眾運輸系統的部分沒有辦法做改善的話，其實對不管兩隻腳走路的，或是用輪椅走路的其實都很不方便。

那另外就是，我這邊提到就是，我們前鎮區這邊啊，在瑞隆路這邊，他們整條瑞隆路因為整個小吃的林立，那其實路邊停車的狀況非常的多，然後其實已經有非常多的民眾一直在跟我們反映，整個瑞隆路的執法上非常的不夠，就是路邊停車的狀況一直都有產生。那因為我們自己服務處就在瑞隆路上，然後我們自己走過，我們每次都要繞過車子的旁邊才能夠走，

那變成是用行人來保護這些停在路邊的車子，這整個非常的不合邏輯。那我也知道交通局這邊有在要推廣，就是瑞隆路這邊要進行標線型人行道的增設，那我也希望就是這個部分可以儘快。我當然知道因為那邊店家很多，所以反彈也會一定有，那還是希望交通局這邊可以儘快處理，然後可以儘快跟我們講整個的進度。

那另外就是之前議員他在質詢的時候曾經建議過，就是工務局這邊在刨鋪道路的時候，那是不是在刨鋪道路的時候，整個標線必須要重新劃製的時候，是不是能夠跟交通局這邊做一個平台？然後再告訴交通局，你們要刨鋪哪些道路的同時，你們工務局這邊如果發現那個道路他沒有辦法做實體的人行道的部分，是不是可以跟交通局這邊去做商量說在標線的部分怎麼樣去做改善？然後來彌補那個實體人行道空間的不足。這個部分我不知道工務局跟交通局這邊目前的合作狀況是怎麼樣，然後以及目前有沒有已經有一些道路有在做規劃了？以上，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝，謝謝我們黃彥毓議員的服務處徐主任。那我們在場有沒有其他的民眾或是團體要補充的？第一輪發言，後面的民眾大家都可以發言喔！把握這個機會。

市民張澤勳先生：

我想說那個在苓雅區就是在捷運文化中心站那邊，那個中正路跟和平路之間那個人行道的那個叫紅綠燈，要再就是需要再加多那個秒數。就是比如說我是那邊的學生，然後從文化中心的方向走到那個大統百貨那邊那個紅綠燈那邊，每次會有時候會來不及走完，就是因為那邊的秒數比較少，那個人行道的秒數比較少，但是那個中正路卻很寬，所以我建議說那邊需要再延長那個紅綠燈那個秒數。還有就是在學校，就是高師大那邊，高師大同慶路那邊。因為以前的時候，以前的時候就是人行那個紅綠燈，那個車子、汽車的那個紅綠燈跟行人的紅綠燈是同時紅，同時紅燈、同時綠燈。但現在就是有進行分割，可是變成說行人的要等很久，就是行人都要紅燈之後要等到100多秒之後才能再越過那個馬路，所以我覺得說可以再改善，就是說那邊的行人的綠燈也是要再延長這樣子。好，謝謝！

主持人（黃議員捷）：

還有其他民眾要發言嗎？這邊。

市民郭銀芝女士：

議員、長官大家好。我是那個鳳山文華里的，我們那邊喔！我也認為秒數真的很重要，我們才會思考我能不能走得到。然後還有那個鳳松路那邊，跟建國路那裡，因為我以前考駕照根本都沒有這個，所以我看還是要叫警察局到那個社區去宣導一下讓我們知道。像我們就會想說，啊不是綠燈過四分之三就要通過了嗎？不是，是變闖紅燈。很奇怪！然後那個燈又更奇怪，現在都已經那邊都紅燈了，是不是我們這邊要通過了？沒有哦！是這邊變綠燈，所以我們還要再等那邊。哦！原來都有改變了。所以我就跟孩子說，你不要看還沒有變燈，就想他們那邊都紅燈了，你這邊一定綠燈了，所以趕快衝，這樣一定會很慘。對啊！所以我認為這個都要再宣導。然後還有一點就是我們文華里文衡路90巷，我就是一直很納悶，因為以前我們的里長是楊振昌嘛！要挖路、劃紅線都不跟我們說，到108年3月份我有去陳情，因為我們測量後才知道我們家的地，那邊有好幾戶，我們家的地被劃紅線了。我們停車，上個月7月份，26日到月底，6月份開3張900元的罰單。我早期我去交通局講，他就說等你收到紅單後，你再拿你的權狀或測量的文件來。所以我這次我就在想說，我們家根本不敢停車，左鄰右舍有陳情的有4、5個人，我也有去和你們談，結果到現在我也不知道那要如何處理？因為下面都花4,000元，地政不是會來釘界址嗎？所以我很希望，我為什麼會很注意這一點呢？因為如果你今天是在道路發生，因為我家是在邊間，他們要左轉的時候都衝很快。那天我剛好將摩托車停在我家，如果這樣撞下去，沒有強制險可以理賠，因為那不屬於道路啊！是私人地你知道嗎？所以這一點我就很緊張，所以我很希望，如果你們真的要劃紅線，稍微看一下。所以看這個要怎麼處理？好，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，還有其他人要發言嗎？喔！很踴躍，沒關係。

市民邱冠智先生：

議員你好，我是中山大學學生，然後我想反映一下就是觀察到像我們中山大學前面的隧道口，是臨海路跟哨船街交叉那個路口。雖然之前已經反映過1999，然後也有會勘過一次，交通局智慧運輸中心有強調說他們會在7月底前會再進行一次會勘，但目前還沒看到任何的改善，就是包括道路標線的部分，以及號誌的部分。然後另外還有想強調一下，就是臨海路他現在雖然之前包括標線改造台灣路他們也有去提出一些方案，包括就是整體的道路標線以及人行道的配置，但也有提交給交通局，但是也沒有得到

就是後續的回饋，我也不知道有相關什麼其他方式。然後另外還有想提到一點就是，中山路跟八德路的交叉口，就是高雄火車站前面。像交通局有提到說會用就是行人穿線退縮，但是我看到就是他反而是往前了去配合到那個原本的就是人行道的部分，然後想請問一下這個考量是為了什麼？以上，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

請交通局一併回復，好。

下一代學生行人路權聯盟蘇子誠先生：

大家好！我是下一代學生行人路權聯盟的成員。那今天剛剛我們的王總召講了很多很具體的這個問題，那我這邊再補充一點，補充一些他剛剛所沒有講到的東西，然後這是我個人有觀察到的。就是呢，最近交通局其實有增加了大概10幾、20個這個行人專用時相的這個路口，那但是我自己實際上去走過之後發現一個問題，就是因為行人專用時相它必須要再騰出一個空間、騰出一個時間來讓，就是來劃這個行人的秒數嘛！但是這樣子的話，就是因為要再多拉一個時段出來，會壓縮到汽機車的紅綠燈的時段，所以這個時間其實不長，可能有些地方只有20秒。那這個20秒的時間，在我們一般這個健康的人來走當然是沒有問題，但是如果考量到一些他可能是要坐輪椅的，或者是有拐杖，其實20秒的時間他是不太足夠的。那這個時間其實我覺得交通局可以去再考量一下看有沒有辦法延長。

然後再來就是有一些地方哦，尤其是原高雄縣這個地方比較偏鄉的地區，有的地方他是有蓋人行道，例如我自己的觀察，在鳳頂路那邊有些地方他雖然有人行道，但是呢，因為他疏於管理，很多的住戶呢因為他車子要開上騎樓，那個人行道有一個高度，所以他就直接蓋了一個斜坡，是蓋在人行道上，他的斜坡直接把人行道蓋掉了，那就變成說整個路是斜的，而且上面還放盆栽、還停車。那這個地方可能就是執法的地方需要去加強。

那再來就是最近很多道路改善的地方哦，都強調要行穿線退縮嘛！但是有時候呢，這些道路其實他的行穿線的位置是沒有問題的，他真正需要的是外推、人行道外推出去把這個他原本這個旁邊可能是停車空間，那停車空間對到路口這個地方呢，他車子是不會去走了，那這個地方其實就把他推出來當人行道，其實就可以達到一個變相的退縮的這個效果。如果這個時候再強力把它退縮的話，其實就變成說人行道行穿線會太裡面。那再來就是，這個問題我是去過日本，然後發現他們日本也是有一些這種行穿線

它是有按壓式的，但是日本的按壓式行穿線我之前去走過，他按下去之後，他原本行人是紅燈，按下去之後大概過了5秒馬上就變綠燈了。但是我在高雄的經驗，道明中學前面有一個這個按壓式的，或者是我們的這個鳳山那個中華路附近也有一個按壓式的。按下去之後呢，他是先讓車輛的綠燈過了30幾秒之後再讓行人過，他原本是閃燈，剛我說日本那個，他原本是行人紅燈、車輛綠燈，按下去之後變成是行人綠燈，但是我們台灣這個不一樣，是他原本是閃燈，然後按下去之後呢，先讓車輛紅燈，過了大概30秒、1分鐘之後，才讓行人綠燈去走。那第一個，他的這個時間是不是可以改善？第二個，他原本在閃燈的情況下，我記得閃燈的話，行人他如果直接過的話，車輛也是要讓。那這樣子他原本閃燈，然後又做一個這個按壓式的設計他的用意到底是什麼？這個我就不太了解。

然後再來最後一點就是大眾運輸的部分。因為我們今天說要改善這個行人路權，其實不只是這個人行道蓋一蓋、斑馬線劃一劃那就完事了，其實很重要的是要怎麼樣把我們的交通從依賴車輛變成是大眾運輸為主。那我身為一個學生，我今年高三才剛畢業，那實際上目前是非常依賴大眾運輸的，因為我沒有駕照。那在我們依賴大眾運輸的時候呢，其實很明顯可以發現，尤其我還是要講我們舊高雄縣，因為我學校就是在鳳山。那這個鳳山舊高雄縣這個地方，他的大眾運輸是非常不足的。我自己分享一下，我家是住在小港，然後我每天要通勤到鳳山高中這個地方來上課。那這個地方呢，唯一一台公車他一天大概只有8班公車，每一次都要等一個小時、兩個小時，我如果錯過這一班，那不好意思我今天一定會遲到，因為我要等到兩個小時之後才有公車。然後呢，每天如果過了晚上6點，我就沒有車可以回家了，我就只能搭捷運跑去市區，再從市區繞回家，不然就是要騎腳踏車回家。那這個公車的班次呢，實際上我認為是加上現在有月票提升了他的需求，我認為公車的這個班次，還有駕駛員的這個東西就必須要交通局去努力，有沒有辦法去提升他的服務品質。好，我就講到這邊，謝謝大家。

主持人（黃議員捷）：

好，還有人要發言嗎？好，請說。

市民汪梧瑜先生：

我想要分成三個部分來講，然後就是短期、中期、長期的事情。首先短期的是講說，就是3個月前，不是這個，短期的就是那個，就是目前有很

多就是商圈，他的道路就是地方型的商圈，他就是四線道，但最外側的兩個慢車道呢，基本上都是就是在那個尖峰時候，就是被那些買東西的停車都擋住了，就是會有很多很嚴重的併排停車，那他已經失去了就是車道的功能。那是不是可以像就是楠梓的那個德祥路這樣子？就是在最外側劃人行道，然後再來是停車帶，然後最後中間才是兩個車道這樣子。然後保護行人的安全，也確保了就是臨時停車的空間。

對，然後第二個部分是那個舊市區既有人行道，就是因為高雄市的舊市區很多地方其實都已經就是有那個人行道，但都是被盆栽啊、停車之類的東西占住，那是不是可以就是警察局跟工務局可以去協調一下，然後就是把這些空間把他清理乾淨，那就可以就是不用就是花很多時間蓋，然後也可以暫時先讓行人有一個路權這樣子。

然後第三個部分是3個月前的4月27日交通零死亡願景公聽會的時候，我有聽到交通部有講說，學校可以申請什麼校園專案之類的東西來改善學校周邊的行人空間。對，那我想到一件事情就是，學校周邊，可能不是離學校特別近的地方，但有些地方就是會被俗稱補習街，那學生也會常常出現在那種地方。那是不是就是補習街也可以就是讓那個工務局可以主動的去改善那部分的行人空間？然後把那邊的車道縮窄，然後像那個剛剛有人提到那個高隆起的設計，然後讓車子的速度減慢，然後那個高隆起的部分上面可以劃行穿線，也讓行人的那個路權比較分明一點這樣子。大概這三個部分。

主持人（黃議員捷）：

好，還有人要發言嗎？沒有的話，那我把大家的問題整理一下，然後請各局處來回答好不好？因為其實很多我在議會都有提過啦！那我們現在就是一個路段、一個路段慢慢在做嘛！那我覺得剛大家有提到一些重點，那我想要先請交通局回應的是，就是大家都有提到那個行人號誌的問題，包括說很多地方的專用號誌的秒數不夠，那這個你們到底目前是從幾秒到幾秒，可不可以比較具體的說明？那大家比較有一個數字可以參考說到底幾秒是比較足夠的。那另外剛剛也有提到說很多地方是有按壓式的，那這個高雄目前按壓式的做的狀況好像也不盡理想，那這方面怎麼改善？那剛剛其實那個啟明協會的林總幹事也有提到說，台南有一個可以參考的，就是是一個有聲的，那這個你們目前的評估如何？那另外還有就是也有人提到是公車專用道的部分，那公車專用道其實台灣之前有試做過啦！那只是

說效果好像也都不是很好，那這個如果高雄要做的話，有沒有機會做？那在哪裡做？你們是不是也可以說明一下。那這個是交通局的部分。

那剛剛其實因為大家有提到，因為大家住的範圍都非常廣，聽起來是大家住在各個不同的地方，然後講的一些生活經驗可能彼此不太了解，所以有一些比較個案的部分我們收集起來，然後我們一案一案來處理。這個就是我們來當成就是會勘，一案一案處理。所以等一下回復的話，就是不需要針對個案。那我比較希望知道的是，高雄比較具體的政策方向。那等一下工務局要希望你們回答的是針對分隔島。因為分隔島這個問題其實我們也一直都在處理，就是現在的方向其實也都是走分隔島削切啦！但是就是要削切確實我們也都變成說要一案一案去會勘。那不知道說現在我們工務局針對分隔島到底有沒有比較大方向的政策？因為大家聽起來其實對分隔島都覺得說他就是一個過去非常錯誤的一個政策，那包括說在上面種樹啊，然後用了非常錯誤的方式導致汽機車要在分隔島之間切換都造成很多不必要的風險，那這個你們到底目前做的如何？我希望針對分隔島你們有一個比較明確的回應。

那再來因為人行道的設計，基本上也是工務局，跟人行道的鋪設也是工務局的業務嘛！那剛剛其實大家提了很多，一大部分都是針對人行道的設計也好，還有一些在轉彎處，包括說要做停車彎，或者是人行道的在轉角的部分如何設計，這個我也希望工務局有一些比較明確的回應，就是你們現在的人行道是怎麼進行設計的？那大家的建議你們可以在哪些地方來施作？

那還有另外一個就是，在道路上的那個，剛剛也是啟明的林總幹事有提到就是那個bump，就是其實國外這個非常普遍啊！就是在各個小的路段，尤其是巷道裡面都會有這個隆起，那這個在台灣其實是過去沒有這樣的設計。那如果我們可以來嘗試的話，你們會怎麼做？我也想要知道。

那再來經發局的部分，剛剛其實也除了我之外，也有幾位有提到說商圈目前好像針對行人的規劃並沒有那麼友善，那還是很多不只是貨車進進出出，汽機車也都進進出出，那你們這個目前輔導的情況到底是如何？

那警察局的部分，其實大家都非常有共識，每個人都提到科技執法。那科技執法在高雄到底現在的鋪設率是到多少？那你們有打算接下來在哪一些地方施行嗎？另外就是沒有號誌的地方有違規的情況，這種動態違規的情況是不是真的取締的力道太弱呢？另外就是因為其實我們警察局都

有在辦治安會議啦！那只是在治安會議上針對交通安全的宣導，以及如何入校這件事情，是不是交通局跟警察局等一下也說明一下？因為每個人也都有提到台灣的交通教育好像真的很不足這個問題。

那最後是都發局，都發局我希望你們回應的是，因為剛剛其實大家有提到說，以議會來說，旁邊的議會路就沒有人行道了。那其實在都市計畫裡面應該是12米以上的道路就應該要有法定的公有人行道才對，但是這個其實我之前也有質詢過。我們的都市計畫道路的12米以上的人行道的比例非常低，這件事情是很荒唐的，就是我們連公有的人行道都非常的不足。那所以剛剛也有很多人提到說，不應該是讓退縮地變成是公有的人行道，而是我們本來就應該要在該有的地方就要有人行道這件事情，我希望等一下都發局，因為你說你們其實在都市審議的時候都會去審議這件事情，那事實上我們看到的高雄市的狀況就是沒有嘛！所以這中間的落差是怎麼回事！那接下來到底怎麼樣確保說在都市計畫的道路裡面都有公有人行道，這個是我希望你們等一下回應的。好，那大致上大家的問題總結起來是這樣，那其他比較是個案的部分，我們就一案一案的來處理。那是不是先請交通局？謝謝。

高雄市政府交通局王主任秘書志綱：

議員，還有各位代表大家好。大概就議員這邊有指示要回復的這個內容，我大概跟大家做一個說明。第一個在行人號誌秒數的這種設計上，其實我剛剛也提到說我們現在目前大概就是以路寬除以0.8公尺來做計算。那當然在行人專用時相的這個設計上，我們大概目前是以20公尺為基礎，然後來計算，那至少可能要需要25秒，那再加上一些清道時間的話，可能就是以30秒為基礎。

主持人（黃議員捷）：

因為你說最少都有25秒嘛！〔對。〕那剛剛其實很多人都有提到他們的那個都不到20秒，那這是不是可以馬上去調整？

高雄市政府交通局王主任秘書志綱：

我再跟議員說明一下哦！就是說我們現在看那個小綠人其實那個是純綠燈的秒數，但是他其實是還有一段清道時間，就是紅燈的秒數，行人紅燈的秒數，所以至少看起來應該是都有30秒啦！他不是馬上行人綠燈結束之後，馬上就開放給另外一個方向或是車輛去通行，因為這樣當有可能你最後1秒進到路口的這個行人他可能還沒走完，所以至少還有一些清道時

間，就是可能大概5、6秒的時間可以讓還在滯留在路口的行人趕快通行。那其實在我們一般紅綠燈設計其實也是有這樣的一個全紅的設計，全紅大概是3秒、4秒不一樣，會依路口不同來做設計。那我相信大家有一些使用上的經驗之後，我們會依各位所提供這些使用上的經驗再去做檢視，看這個秒數夠不夠，那可能再增個5秒、10秒，那再做一些微調，可以儘可能讓大家在利用這個行人專用時相通過路口的時候可以更安全的部分。

那第二個部分是在做行人觸動的號誌的設計。目前我們行人觸動號誌設計是以在閃光路口設計行人觸動為主，那這個設計是因為過去我們在觀察用路人在做閃紅跟閃黃的停讓的行為的時候，其實並不是那麼遵守這個燈號的警示，所以就透過行人觸動的方式，強迫用路人、一般的車輛用路人去遵循號誌停車行駛。那跟國外有些是說觸動延長，就是按壓觸動之後，會再多給行人幾秒的時間來穿越路口。那設計上可能會有一些不一樣的差別，那這部分其實我們在設計上其實儘可能能夠滿足每一個使用者上的需求，那在我們設計行人觸動的號誌的路口主要都是以學校校門口為主，當他平常如果不是在上下學尖峰時間的話，其實如果說我有小朋友或是學生需要出門的時候，其實可以透過這個觸壓的方式，可以提供他一個保障的時間通行。

那第三個是公車專用道的設計。那公車專用道的設計我們也討論滿多啦！其實高雄市之前是想要做BRT的一個系統，那我們在中華路上其實也有規劃公車專用道，那因為他路幅寬，然後其實在相關的道路的幾何環境、幾何條件其實也都還算可以來做公車專用道的設計。那再搭配其實剛剛有些人講是說公車可能很慢啊！那其實也可以搭配公車優先號誌的配合，然後讓公車可以有比較好的服務品質。那現在目前我們在還沒有公車專用道之前，其實我們是以公車優先道的方式來做，比如像中華路上我們就是以最外側車道來提供公車優先行駛，就是在尖峰時間的話就是禮讓小汽車、禮讓公車，儘量不要走外側車道，因為畢竟在公車這些候車的環境設施都是以中央分隔島上為主的設計。那當然很多代表其實也都提到說高雄市道路分隔島的一個設計，可能有一些需要再調整的空間，這個其實我們在跟工務局其實都有一些密切的溝通，那在最近其實工務局跟交通局也都有到日本、韓國這邊在看，其實我們也理解說不同國家在中央分隔島或是分隔島形式上的設計，其實不是這麼像我們這邊都是以分隔島的方式來做處理，他們有一些比較彈性的做法，那其實我們都會做參考、做調整。

那另外在交通教育的部分，其實我們現在也在招募交通安全大使，那希望可以深入，平日像我們自己同仁其實也都有編排任務，比如說到菜市場或是說在高齡長者比較多聚集的地方，我們會跟社區做一個安全的宣導，就是說剛剛講說高齡者他們會常遇到的一些狀況啦！比如說在騎乘摩托車要注意的事情，或是說在穿越道路要注意的事情。那在校園的部分，其實我們也會透過近期，比如說像 399 月票、通勤月票的部分，我們也開始透過這個在推廣月票的同時，其實也灌輸同學這邊一些交通安全的觀念，那我們期待是說可以在我們目前高雄市是以高齡者跟青年族群的傷亡比例比較高這個兩個族群來分別著手。這以上交通局簡單一個說明。

主持人（黃議員捷）：

好，那工務局。

高雄市政府工務局新建工程處土木工程設計科傅科長俊榮：

工務局報告，就是先針對現在分隔島拆除的說明。最主要分隔島他會有那個左轉跟右轉車道嘛！那如果假設現在有執行的話，他可能會有左轉的車輛他會去有牴觸到，所以我們必須要去分流出來左轉跟右轉的車道。那我們現在有去日韓，日本跟韓國考察，那剛才那個啟明協會他講的那個車道那個隆起的部分我們有發現到，那確實是他的路是去就人行道，而不是人行道去配合路去調下來。所以我們有去現場量過，他的原始人行道的高度大概 20 公分左右，但是他前後各會拉長的距離大概有 3.8 米喔！他車輛過去的時候就像這個大家講的，他會慢下來。所以我們真的有去考量到這些東西之後，車輛、車道的瘦身，像剛才他講的 2.8 米到 3 米的空間，他把他縮小之後，那車道的減速、路面的隆起墊高之後，那就會造成他速度的減慢，這樣子會減少號誌化路口的那個號誌的設置，而且他那個人行道庇護島的時候，庇護島剛才交通局有講說希望再設那個號誌，那個行人的那個小綠人嘛！可是我們發現到那個因為那個外國他在做的時候，他的人行自然走過去，他其實不需要有號誌，那些車子自然就會停下來。對啊！那你設那麼多，就跟我們那個跟去風景區都要設一大堆來禁止人家跳下去一樣嘛！就是這邊沒有東西，然後你還要設一個東西去多一個道路障礙物。那我們工務局會逐漸去針對這些道路的公共設施整併、整合來去做考慮。

那另外還有就是那個分隔島拆除的部分喔，最主要是分成兩個部分，一個是既有的分隔島跟新設道路。那新設道路我們現在大概都會跟交通局討

論說那怎麼讓人行空間越來越多，但是讓縮減那個分隔島的空間不要讓他變那麼大。因為我們有發現到他如果必須要去做實體分隔的時候，這是台灣有獨特的東西就是一個機車。那機車為了要跑入慢車道的時候，像我們沿海路，沿海二路、沿海三路那邊，如果你那邊的機車跟汽車你沒有去做實體分隔的話，老實講，如果你騎機車你真的不敢騎在那邊。那我們也是希望說他實體分隔能夠減少，那能夠把那個空間能夠讓給行人，所以我們有關於這些各位的建議我們都會帶回去來做考慮，以上。

主持人（黃議員捷）：

人行道的轉角的設計要補充一下嗎？然後你剛剛說那個沿海路他們不是已經要做貨車專用道了嗎？〔對啊！〕OK，我的意思是說，都已經做貨車專用道了，就不需要再把慢車道隔出來吧？〔那邊有一條慢車道，往南下的部分會有兩個快車道。〕好，沒關係，但只是因為我還是很不鼓勵用車種分流啦！好，沒關係。那要請下一個經發局嗎？還是道工處嗎？

高雄市政府工務局道路養護工程處陳副總工程司仁穎：

那個報告議座，剛才你有提到人行道轉彎處的設計啦！轉彎處的設計與時俱進啦！剛才張理事長也有說，可能時代的變化可能都要去重新思考。那我們現在的轉彎處的設計以改善而言，大概第一個我們會將轉彎處會把它擴大，小半徑轉彎的時候，然後整個他的庇護的面積、人行庇護的面積會變大，這是一個要點。那再來的話，如果有足夠面積的話，在轉彎處我們會做植栽或者做其他的欄杆做設置。另外最重要就是在一個行穿線往後退，往後退那整個路口的淨空間會變大，也增加了行人一個安全的空間。我想目前轉彎的設計是以營建署他的人本環境的概念去做規劃設計的，以上說明。

主持人（黃議員捷）：

好。

高雄市政府經濟發展局商業行政科周視察佩誼：

議座、與會單位大家好，經發局這邊就是做一個補充說明。剛有提到就是我們在高雄市輔導的商圈有 30 個，那這商圈的部分的話，多數是以店家組成的商圈，那只是說在這個商圈範圍裡面，他們其實是以店家為主，但是其實也有滿多就是住商混合使用的情形。那我們在跟商圈組織做宣導的時候，比如說希望有個比較好的一個商圈的購物環境，那只是說在考量這個人行活動的時候，其實不同的時段，他會有不同的使用者，其實他實

務上也會有一些衝突，比如說店家他們不同的業種、業態，他可能裝卸貨，或者是進出貨時間他就會不一樣，或者是說營業時間，還有就是他可能比如說劃設行人徒步區，那他可能會針對交通的影響。還有就是普遍消費者他希望可以騎車到店門口，就是買一買就走。然後還有就是店家他其實也會擔心說如果我劃設之後，那消費者他不上門，他不想走這麼遠的話那怎麼辦？其實店家也會有一些考量，那針對這些的話，其實他比較是屬於消費習慣的改變，然後或者是說現在有一些比較新興的，像是已經有一些外送平台，他其實也是希望取餐完就走，他可能沒有辦法說想要停到比較遠的地方再走進來。那其實這個部分的話，他需要就是在地的里長、店家，還有居民他們真的有形成一個共識，那商圈他有共識的時候，其實他可以透過一些，比如說短的時間或者是特定的時段先做一個示範區做推行。或者是說，我們現在大概1年會有兩次，就是商圈行銷活動的補助，那他們也可以去做一些規劃，試辦看看。

那現在比較常態性的就是像剛剛總召他其實也有提到新堀江，還有中央公園商圈的部分，是已經行之有年行人徒步區。那我們應該會再跟新堀江那邊再做宣導，然後就是希望我們還是可以就是有一個比較好的一個購物環境，然後提醒車輛不要再進出。舊堀江是指鹽埕商場嗎？其實那邊的話，舊堀江商場的話，他其實就會看周邊哪！比如說，他已經有捷運了，然後還有就是停車場的空間夠不夠、機車格夠不夠。其實他會有一些的就是需要做調整的地方，我們會再跟商圈組織做溝通，看是不是可以有一個比較好的方式，讓大家有個…。

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙：

因為應該說那邊是全高雄我認為是最適合做行人徒步區的地方，就隨著就是南邊的駁二，就是他整個發展很旺盛，然後也吸引了很多人到鹽埕啊！鹽埕第一市場或者是堀江的商場，這些商圈來進行購物，或者是每到假日他的觀光人潮是非常非常大的，我覺得他是已經有潛力做行人徒步區或者是類似的設計了，但問題是目前到現在，像新樂街或者是一些鹽埕比較舊的街區，甚至連人行道都沒有，然後騎樓也是被占用的狀態。所以想要嘗試就是想要問，關於這個部分，鹽埕這個部分的商圈有沒有改善的計畫或以後會有機會？這樣。

高雄市政府經濟發展局商業行政科周視察佩誼：

因為這個範圍滿大的啦！然後比如說靠近駁二的地方，其實參加活動的

人潮就很多，那其實相對停車空間就不足。如果再規劃行人徒步區，其實可能需要做一些討論。那原則上搭配就是那邊的活動的話，比較傾向就是鼓勵大家就是搭乘大眾運輸工具去參加那邊的活動，那因為人流、車流其實已經很多了，如果你再劃行人徒步區，我覺得要再討論看看。對，以上補充。

主持人（黃議員捷）：

好，警察局。

高雄市政府警察局交通警察大隊吳副大隊長武煌：

好，謝謝各位夥伴的意見喔！那就有關剛剛主持人問到那個科技執法的問題，我在這邊也做一個說明，就是說我大概讓大家了解一下，就是說一個科技執法，像大家目前看到在路口拍攝闖紅燈的那一種，那個目前的經費是一支是 150 萬到 200 萬。那如果是科技執法的話，依目前市場的行情跟價格，大概落在 350 至 400，那我們每一年警察局的新設經費只有 2,100 萬，所以可能是經費有限，但是我們還是儘量爭取各方經費在做。那目前我們高雄市的路口科技執法總共有 39 處，那如果說是路口的路段的測速照相，還有路口闖紅燈照相，那個有 261 處。那再來就是說，我們也嘗試爭取其他經費，也很感謝交通局他們有一些結餘款，讓我們再去跟中華電信做租賃式的科技執法，就是說用租的，也不用要喝牛奶還要買一頭牛，就是用租的，目前是設了 8 處。

那再來就是也因為輕軌陸續在施工嘛！那輕軌有一些防碰撞的系統，所以捷運局有一些經費挹注給我們，那目前也依序在輕軌的沿線路口會設科技執法，目前已經設 10 處，還沒有驗收啦！已經設置完成。那再來就是林副市長也有指示捷運局再把經費再挹注，我們預計會增加到 49 處，光輕軌捷運的路口會增加到 49 處的科技執法。

那再來就是說無號誌路口的汽車未停讓的取締的部分，當然這個就是跟執法密度有關啊！那當然在我們還是朝行人安全的目標為主，所以我們還是會儘量利用警力去做執法，這個是警政署在去年就開始在強調了，所以這個我們目前都每一個月都在列管，我們會儘量再來加強力道。

那再來就是教育的部分，其實跟主持人報告，我們每一年幾乎在大學或高中他們要開學的時候，開學會有一個新生教育訓練，那我們大部分都會轄區分局都會去主動跟學校聯繫，有沒有需要我們進去做交通安全教育宣導？那個這個部分持續都有在做，甚至我們還把大車開進去校園，開進去

校園讓學生知道說、讓駕駛人知道說這個視野死角。那個部分我們都持續在做，那謝謝各位，以上先做初步的回應。

主持人（黃議員捷）：

我可以在這邊民意調查一下，因為剛好很多學生，你們學校有接受過跟警察局的校園教育宣導的，可以舉手嗎？有，中山大學有，然後其他學校沒有。高中有嗎？有，他們說高中有啊！沒聽過。對啊！那有點可惜。那對啊！可能就是應該是入校率還不夠高吧！

高雄市政府警察局交通警察大隊吳副大隊長武煌：

可能還要配合學校的時間啊！因為有的學校他新生訓練不一定能排得出來讓我們去做教育宣導，那就是這個部分我們一直在努力，還有一些精進的空間，我們持續在做，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，都發局。

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：

好，那剛是針對這個公有人行道的這個部分，大概都發局做一個說明，那其實當然公有人行道主要是設置在都市計畫的道路用地上，那在這樣子的處理當然是最好，但是都市計畫道路是怎麼出來的？都市計畫高雄市大概是在 60 到 70 年有都市計畫。那都市計畫道路常常會因為現有的聚落跟建築物的一個過去已經分布的狀況，而有一些道路必須要他的寬度就沒有那麼寬。那剛有舉例到這個議會路，議會路大概 18 米、國泰路 40 米，所以有一些道路的狀況他會因為他的一個過去的一個事實狀態而有不同的道路規劃的寬度的設置啦！那都發局這邊主要是都市計畫道路寬度劃設完之後，那其餘的這個道路斷面的設計，就剛有提到說到底這個道路裡面要如何配置設施帶、植栽帶、人行步道跟這個車道？車道到底是混合車道，還是快慢的車道？這個就回到交通跟工務在實際上做道路的一個施作跟規劃的時候的配置。

那剛剛有舉例到像議會路的部分，那其實他就是到底在已經是公有土地的部分，他其實現在是有一些像公園旁邊，然後議會旁邊這邊的是有人行道的。再過去議會路就有一段是還沒有開發的私有土地的部分，那個是沒有人行道，那個都是未來是透過私有土地退縮，但是最好還是在道路用地上去做人行道的這個意見，其實也可以透過道路的斷面設計的部分，譬如說剛有提到的，過去 3.25 米的這個快車道，那個汽車道是不是可以適時

的縮減？剛其實也有提到說縮減到 2.7 米的部分，其實縮減之後有一些設施帶或人行道的空間就可以出來了啦！這個當然是持續逐步在推動的，那其實就我知道，目前有一些人行道的部分，他大概有幾個功能，通學的、通勤的、商圈的，剛剛有提到商圈的，那還有就是像休憩型的跟社區型的這些人行道的部分。那通學的大概通學道大家都有概念是做推動。那通勤的部分，就是大眾捷運場站其實目前市府也有在推動了。那另外就是休憩型的，像商圈跟休憩型的這一類的，其實也都有在處理啦！譬如說像河岸旁邊的這些休憩的空間跟岡山商圈的部分。那另外社區型的部分，其實我要講的是社區型就是都市計畫，過往是建物聚落或密集的地方，他的都市計畫道路空間其實是很有限制的，可能只能透過一些譬如說比較重要的標線的處理，可能做一些改善。那我大概做以上的這樣的回應，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

其實在現有的這種道路情況下，你們還是可以用道路的用地去做人行道對嗎？

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：

我剛提到的就是說，道路用地他有寬度的部分，是都市計畫是會框定他的寬度，譬如說 18 米、20 米或者是 40 米，甚至有一些其實路幅比較窄的，可能有 8 米的、有 4 米的，這些道路的路幅的寬度啦！那這些寬度就會回到交通局或工務局這邊未來在做道路斷面設計的時候，他針對不同道路寬度到底有沒有要劃人行道，或單側或雙側的。

主持人（黃議員捷）：

所以人行道要不要劃不是都發局決定喔？

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：

對，都發局沒有在…，這個是回到交通局這邊道路設計的時候去做…。

標線改造台灣路劉主編冠頡：

我補充一下，在新加坡在都市計畫階段就已經把人行道設施帶納入了，所以這在台灣是滿奇怪的事情。

主持人（黃議員捷）：

對呀！我的意思就是說，就是做為都發局，畢竟你們也是一個在都市規劃裡面的審議很重要的單位，可是你們卻沒有在審議人行的空間規劃，是這樣嗎？

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：

不是這樣講，應該是說早期喔，我剛提到的早期，有些 60 年、70 年那時候做道路的設計，會因為一些現有聚落的限制而去限制他的道路寬度。那道路寬度是怎麼出來的？根據當時所推估的交通量，第一個，根據當時所推估的交通量而去規劃他的道路。另外一個是可能會配合整個道路服務的層級，包括省道、縣道、市區道路等等的層級去做不同的主要計畫、次要道路的這種規劃的思考啦！我大概要講的是這個。

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙：

那議會路是這邊沒聚落啊！這是新開的啊！是重劃區耶！

台灣機車路權促進會謝理事碩：

對啊！

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：

對，我再補充一下，為什麼會有道路寬度還有一些限制？第一個，可能是他對接的路口跟到裡面的，第一個。第二個是說，他還有一些財務的試算，為什麼會這樣講？他都市計畫變更之後，假設他是素地要做變更，他會有一些公共設施的比例的限制，你的公園的比例要多少？道路的比例是多少？他都占公共設施的全部的公共設施比例的一部分。那這個就會回到說，你市地重劃財務到底可不可行？所以才會說我新開發區，一方面道路的寬度必須要確保之外，我還會搭配都市設計讓他退縮，留設適當的一個退縮帶。

台灣機車路權促進會謝理事碩：

所以意思就是公有地就沒有人行道了啊？

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙：

議會路目前有 18 米，他才劃 4 個車道，就算扣掉設施帶加水溝蓋，這樣子扣掉 1 米、1 米多，我們每條車道的寬度還超過 4 米耶？這是不是就是我們不會說就是道路寬度不足以劃人行道這件事情，是我們的道路寬度、車道寬度很奇怪，而且是整個交通分配從一開始都市計畫就沒有把它分配好。

台灣機車路權促進會謝理事碩：

而且他旁邊是對接捷運，對對對。

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙：

對，而且我是剛走過來。

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：

不好意思，剛剛講的就是說，都市計畫會框定這個道路的寬度，他不會只有單一層面的考量，他除了交通量的部分以外，還會考量到整個剛講到的公共設施的比例，還有就是重劃的可行性這個部分去做綜合的考量，經過兩期都委會去做討論的。那這個道路寬度框定之後，後續就會由交通局、工務局這邊針對他的，像剛剛提到的，這個車道寬度當初可能是 4 米，當初可能是 3.7 米，那是不是未來可以透過一些道路寬度的調整之後增加這個人行空間，當然是可以做討論跟評估的啦！那以上說明。

標線改造台灣路劉主編冠頡：

我講一下，就是像成功路、像亞灣區那邊，那邊的土地是後來規劃的嘛！那可以看得出來，很多裡面都還是草地，還沒有開始有建物，但是外面的人行道跟設施他已經出來了。〔…〕應該說當初在土地規劃的時候，好像這塊地，應該就是這一塊區域就已經被預留做人行道，然後後來可能工務局去把人行道蓋出來，但議會路這個很明顯的不但沒有設施帶，也沒有人行道，所以他的燈桿全部都外露在外面，這是一個台灣很大的問題，就算未來這一個土地開發了、人行道退縮了，結果他的燈桿還是露在馬路上。這是我們一開始就沒有在考慮到這一件事情。

主持人（黃議員捷）：

有人要第二輪發言嗎？我們還有 5 分鐘可以再做第二輪，簡單的。

行人零死亡推動聯盟鄭公關侑青：

我快速的講一下剛剛忘了講的部分，就是在台北騎 Ubike 的時候，腳踏車跟行人是會分開的，我覺得這個也是一個需要考量進行的重點，因為不希望任何的車輛可能會產生交織，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，有沒有人要第二輪發言？大家可以簡單的針對剛剛局處的回應做一些補充。

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙：

好，然後我想要補充剛才交通局對於交安大使這個部分的東西，就是我本人就是有收到交通局的 email，就是邀請大家來一起參加交通大使這個活動，但問題是交通大使這個活動就是跟交通部的路老師好像有點相像，就是他會要你穿著螢光背心，然後去可能路口或社區舉牌子，告訴你說，啊！機車要兩段式左轉啊！我們不要直接左轉啊！這樣很危險啊！就是我本來以為他的工作是可以讓大眾一起來討論，就是我們要怎麼樣來改善

我們的交通，結果他的作用反而就是比較像是幫警察或者是幫市府免費宣傳的義工這樣的概念。所以我想要請問一下，這制度是否有辦法改善，或者是有辦法讓民眾一起來審議我們、一起來參與我們交通的過程這樣？

主持人（黃議員捷）：

好，有沒有其他？好，請。

高雄市啟明協會林總幹事錦城：

非常謝謝哦！我是建議交通局，因為那個也是一種市長的一個行銷啦！因為如果你把那個台南市的這種所謂的友善的路口，能夠把它做成一個行銷文宣的話，我相信對市長也是很有幫助的。那台南市都可以做，那高雄市也應該是可以。那我是覺得說，好的可以互相學習啦！然後那個如果說要花費太多的話，其實還是可以溝通，然後去把它做一個完成。我想交通局應該是非常有心啊！那建議說能夠去參考一下，至少人家黃偉哲可以去宣傳一下，媒體整個在那一年幾乎都在報他友善的那個所謂的號誌、友善的行人的部分。那相對這個部分，我建議說我們高雄也可以這麼做啦！謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，有沒有人要第二輪發言的？把握最後的時間，因為我們發言完這個內容其實會留在會議紀錄裡面，那未來都可以當成就是市民、我們要參考議會資料的時候非常重要的依據。

標線改造台灣路劉主編冠頡：

我補充一個，就是大家剛剛很多都是 focus 在那個行人專用時相，就是全部車子都紅燈，然後讓行人專屬通過，但是其實這個是個我講白的就是很浪費時間的一件事情。就是這種事情，對，很沒有效率，你在日本只有看到像澀谷車站那種大到爆的路口，然後人流量可能每小時好幾萬的才有可能做。那要如何將人跟車分開，其實你可以設計人車分離時相。人車分離時相像英國跟香港就很常見，他車子也可以動、行人也可以動，但是他們彼此不會衝突，那就要藉由中央的那個行人庇護島去處理這件事情。當你預留行人庇護島之後，你可以讓行人分段過，那車子同時可能搭配什麼左轉保護，或是什麼直行對開之類的，這樣子互相搭配下來，你是可以讓每一個時間都有人跟車通過，但是他們又不會衝突，其實我們要朝向就是多做一些行人庇護島，然後把行人的號誌拆成兩段，這樣子就可以增加路口的安全跟效率。

主持人（黃議員捷）：

這很可以做耶！因為我們在地方上最常遇到的狀況是安全跟效率沒有辦法兼顧，大家會覺得有安全是不是就要犧牲效率？然後四輪族跟行人又會衝突，但如果他可以同時進行的話，這種設計我覺得會是最好的一個設計。這個交通局可以參考。請說。

下一代學生行人路權聯盟成員曾友謙：

那個您好，就是我想要講按壓式的部分，就是說有一個問題是，如果你第一個人就是你沒有按那個按壓式，你在閃燈的時候選擇直接過去，然後有下一個人他就是按了那個按壓式的綠燈，他就會先變成紅燈嘛！那這樣的話就會變成上一個人變相是在紅燈的時候然後就過去了這個行穿線，這樣變成是他有可能就是有點違規的狀態，所以才會說可不可以就是按完以後，他就是過個 5 秒或是 3 秒他就直接變成綠燈，才不會有這種情況發生。

再來就是剛有講到斜坡的部分，但是這部分好像沒有被回答到，因為就是像是我在中山東路的部分，很多地方幾乎是整條路都有斜坡的部分，然後就是機車都會騎上去，然後那個人行道的磚頭他就會被壓到，然後可能就會凸起來，然後可能輪椅族的話就會沒有辦法很好的直接過去。

還有就是我想講的部分還有一個就是教育的部分，我覺得不只是學生，有可能會需要就是警察局去宣導或教育的部分，其實我覺得在老師的部分、教職員的部分，有時候都可能有一些錯誤的交通安全的觀念，可能就會像是我的學校之前就是有那個教官他們說，有民眾就是去說我們那個學生過行穿線的時候走太慢了，然後說我們一直在玩手機，然後導致他車輛過不去的情況，然後我們就被要求說可能要走得很快比較好。對，還有就是我國中的時候，我們鳳山國中前面有一條行穿線，很長，然後沒有庇護島，我們就會被那個生教說要走那個鳳山國中捷運站的地下道過去，不可以走前面的那個行穿線，不然就會被生教罵之類的，所以這部分我們覺得就是教職員的部分可能也需要被教一下，就是交通安全的部分。對，就是這樣，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

那最後已經時間到了，那最後交通局要再做第三輪發言嗎？

高雄市政府交通局王主任秘書志綱：

我簡單再跟各位回應。剛剛林總幹事講到這個視障 APP，我剛剛沒有回應到的，但是我們現在已經有跟那個之前在台南做的開發的廠商其實有在

持續的接觸，那我們現在不特別去推動的原因是因為我們希望他是一個全國通用的標準，那是一個可以讓在視障者在不同的城市、地域，他其實不需要再重新適應。那這個部分其實我們有在討論這樣的標準是可以全國共通，那這個廠商其實也在持續跟中央溝通，那也希望中央有一些像內政部營建署有些補助經費可以挹注各縣市政府持續來推動，讓這個他的設施，裝在那個號誌的設施可以主動推播出秒數的資訊，讓任何開發 APP 的不管是任何一家廠商，其實他只要收到這樣的資訊，他就可以提供給盲人正確的一個指示，就是其實我們有在持續在溝通、在討論的部分。

那另外剛才王總召這邊提到交安大使的形式，這部分其實我們現在是第一年在推，所以我們有一些做法上我們或許還可以再做一些精進跟調整，這是沒有問題的。

那剛才同學這邊有講到鳳山國中的那個行穿線，我覺得當然老師的觀念其實是很重要，這個其實我們過去也有實際有一些機會也在跟老師或是這些從事交通安全教育的這些學校的一些教職員工也在持續在跟他們做說明。那這個部分我們會再請我們局裡面同仁再著墨這一塊，就是特別是在如何教人家的這些老師可以傳授比較正確的觀念。我們不是要製造對立，我們是因為每個人都有不同角色的轉換啦！你有可能今天是駕駛、有可能明天是行人，那在不同的角色轉換之間，其實大家都要有相互的尊重，這是我們一直強調的部分，就是你每個人都可能是行人、每個人都是駕駛。那今天你可能會遇到這種狀況，那明天你換一個角色，其實可能就是你就可能會有一些要應變的情形，所以這部分其實我們是一直持續在做這樣一個的宣導哦！

然後再來是說行人分段穿越的部分，其實這個我們目前也要推動的，就是我們會有一些示範路口，那當然是希望是說在有限的時間內可以讓這個在不衝突的情況之下，可以讓行人友善安全的通過，這也是我們另外一個目標，這我們會有在找一些地點要做這樣的試辦，這部分其實我們在下半年會有一些具體成果讓各位了解。以上簡單的說明。

主持人（黃議員捷）：

那個按壓式的部分？

高雄市政府交通局王主任秘書志綱：

按壓式的部分，目前在行人觸動號誌上其實應該要有 3 到 5 秒的全紅時間，就是當你按壓的時候那個應該是四方都要全紅。那這設計上我們會再

檢視所有的路口這種設計，可以避免說發生說你按壓之後，變成是行車綠燈、然後行人剛好卡在路中，這種進退兩難，會有安全的風險的問題，這部分我們回去再檢視一下。以上簡單說明。

主持人（黃議員捷）：

好，是！

高雄市啟明協會林總幹事錦城：

那個按壓式的部分，我在國外，包括日本、包括在義大利、包括在杜拜的話，他們是按了以後，如果他在 20 秒內會變成綠燈，然後他就是維持那個秒數到 20 秒，就到了以後他才會變成是綠燈。然後如果他是中途，在超過 20 秒才會變成是紅燈的時候，他按了以後他要等 20 秒。20 秒以後，他會判斷他的路口的距離的秒數。然後如果他會最後就是說他通過行人可以過了以後，他會恢復成綠燈，就是說他原來通向的是綠燈，那因為你按了以後 20 秒他變成是紅燈嘛！然後他過了以後，他會變成是那個綠燈，就是原來綠燈的方向會還是維持綠燈，就是說他的綠燈的秒數不會因為那一支而改變，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

這樣聽起來比較合理。

下一代學生行人路權聯盟王總召晉謙：

我最後最後再強調一件事情，就是我們原縣的孩子、我們原縣的學生們非常需要完善的自行車環境、還有行人環境、還有大眾運輸環境，這些是我們非常需要的東西，尤其是自行車環境，我們每天跟大車一起生活，然後要進到市區裡面已經非常不容易了，然後但是我們沒有任何的選擇，我們不能騎車、開車，我們只有大眾運輸跟騎車、騎腳踏車可以達到。然後連行人環境，我小學走通學路都沒有一條完整的人行道可以走，永遠都要跟大車爭道，所以就是這部分一定要立刻改善，以上。

主持人（黃議員捷）：

好，這也是我的目標，尤其是我們都是原縣的孩子，非常有感。好，那今天謝謝大家出席，那因為剛剛大家的那些發言，我們議會都會有會議紀錄，到時候都會在議會的網站上面，那我覺得那個都是非常重要的參考資料，到時候所有的高雄市民都可以依據這一份大家提的意見，然後再做後續的就是給出很具體的訴求。所以非常感謝大家今天願意出席，然後給出寶貴的意見。那耽擱大家的下午時間，好，大家辛苦了，謝謝。