

「鳳山交通大體檢」 公聽會紀錄

中華民國 110 年 10 月 8 日

高雄市議會舉辦『鳳山交通大體檢』公聽會會議紀錄

日期：110年10月8日（星期五）下午2時31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—交通部公路總局第三區養護工程處鳳屏段副段長孫百慶

高雄市政府交通局交通工程科科長溫哲欽

高雄市政府警察局鳳山分局分局長林依仰、交通組組長洪桂霖、交通警察大隊副大隊長林孟導、警務員黃信雄

高雄市政府工務局養護工程處副總工程司林意翔、隊長許文豪、新建工程處副處長鄭朝鴻、正工程司陳柏存、建築管理處正工程司謝安瑞

高雄市政府經濟發展局市場管理處秘書鄒敦緯、主任沈玉璞

學者—國立成功大學交通管理科學系助理教授鄭祖睿

私立逢甲大學運輸與物流學系助理教授洪百賢

其他—立法委員許智傑服務處副主任蔡錦火

台灣交通安全協會理事王偉哲

台灣機車路權促進會理事謝碩

標線改造台灣路編輯劉冠頡

高雄市聲暉協會理事謝秀鳳、就職組長鄭志釗

高雄市肢體障礙協會理事長張木藤

台灣無障礙協會理事長林俊福

平安社會福利慈善事業基金會副主任吳秀鶴

高雄市爭議調處人員職業工會陳總幹事功軒

市民張育凡先生等

主持人：黃議員捷

紀錄：李依璇

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

黃議員捷

高雄市政府警察局鳳山分局交通組洪組長桂霖
高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽
交通部公路總局第三區養護工程處鳳屏段孫副段長百慶
高雄市政府工務局養護工程處林副總工程司意翔
高雄市政府工務局新建工程處鄭副處長朝鴻
高雄市政府工務局經濟發展局市場管理處鄒秘書敦緯
台灣交通安全協會王理事偉哲
台灣機車路權促進會謝理事碩
標線改造台灣路劉編輯冠頡
高雄市聲暉協會謝理事秀鳳
高雄市肢體障礙協會張理事長木藤
台灣無障礙協會林理事長俊福
平安社會福利慈善事業基金會吳副主任秀鶴
國立成功大學交通管理科學系鄭助理教授祖睿
私立逢甲大學運輸與物流學系洪助理教授百賢
市民張育凡先生
高雄市爭議調處人員職業工會陳總幹事功軒
高雄市政府工務局養護工程處許隊長文豪
高雄市政府警察局交通警察大隊林副大隊長孟導
高雄市政府警察局鳳山分局林分局長依仰
立法委員許智傑服務處蔡副主任錦火

丙、主持人黃議員捷結語。

丁、散會：下午5時4分。

高雄市議會舉辦『鳳山交通大體檢』公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員捷）：

今天很多市府的同仁都有出席，非常感謝，等一下希望大家可以有一個比較具體的討論，感謝大家的出席。我先簡單介紹一下今天的來賓，成大交通管理科學系的鄭祖睿教授、台灣交通安全協會王偉哲理事、台灣機車路權促進會的謝碩理事、高雄市聲暉協會的謝秀鳳理事、標線改造台灣路的劉冠頡編輯、這邊的同仁應該先這樣子，OK！我們左手邊這位是許智傑立委服務處的蔡錦火副主任。我們今天有很多局處，包括公總第三區養護工程處鳳屏段的孫百慶副段長、交通局的交通工程科溫哲欽科長、警察局鳳山分局的林依仰分局長、警察局交通大隊的林孟導副大隊長、工務局養工處的林意翔副總工程司、工務局新工處的鄭朝鴻副處長、工務局建管處的謝安瑞正工程司、經發局市場管理處的鄒敦緯秘書。

首先我們先請局處做簡單的報告，發言完之後再讓民眾這邊依序來回應，好不好？我先講一下，今天公聽會的目的，其實在使用道路的時候，機車和行人是相對弱勢，因為我自己也是機車族，所以也會覺得目前的道路設計有蠻大的問題。當然希望從制度和法制面來看，目前的一些交通設計是不是有改善的空間，我們鳳山可以先做的，所以我們今天會聚焦在機車和行人兩個部分。等一下討論的時候也希望大家聚焦這方面的討論，當然不希望最後變成一些個案的爭執，我們希望大家討論出一些共識之後，未來可以從制度面來改善。首先我們請分局做報告好不好？

高雄市政府警察局鳳山分局交通組洪組長桂霖：

主席、副主任、各位交通先進、各位與會的長官，大家好。鳳山分局針對慢車還有行人交通事故的防制，還有策進作為做報告。（下一頁）簡報大綱請參閱。（下一頁）這個是我們統計鳳山區今年度慢車、機車、還有行人交通事故的件數，其中機車的部分還是發生最大宗，我們統計有 3,108 件。第二個就是慢車，慢車含自行車、電動輔助車、還有電動自行車，這個有 298 件，行人的部分有 178 件，請長官參閱。（下一頁）我們針對機車的肇事原因來分析，其中就是以未依規定的讓車 36.20% 的佔比為最高，再來就是未注意車前狀況佔 21.8%，不保持行車安全距離有 15.8%，這個請參閱。（下一頁）再來就是慢車肇事原因的分析，一樣也是未依規定讓車佔了 43% 的比例、未注意車前狀況有 29.6%、未保持行車安

全距離的因素有 26%。(下一頁)行人的部分也是一樣，行人的部分就是他沒有注意到車前的狀況佔 32%、未依規定行走行人穿越道佔 22%、搶越行人穿越道佔 12%、其他不歸屬這三類的有 34%，請參閱。(下一頁)

依肇事路段我們有把它分析出來，鳳山比較大的就是五大易肇事路口，青年路段發生 345 件的機車，單純五甲一路就有 332 件，第三就是建國路有 318 件，請參閱。(下一頁)本分局針對上述有關於慢車、行人等違規，我們取締統計的部分，有影響到行人路權行走方面的就是機車停放騎樓，就是違停的部分，1 到 9 月份我們取締的件數有 1 萬 6,410 件為最多，第二個就是併排違停的部分，也有 3,470 件。再來就是機車不依規定兩段式左轉的，1 到 9 月份也有 1,109 件，相關數據請參閱。(下一頁)針對五大易肇事路口，本分局也是精準執法，把警力放在該用的地方，我們針對這個易肇事路口、路段執法的件數請參閱。(下一頁)本分局針對行人、慢車要改善他們用路的良好習慣，我們的防制策略就是分析肇事的原因，我們把相關的肇事路段、路口分析出來，我們分局的業務組提供給各個外勤所作勤務規劃，藉此我們第一個提高員警的見警率，針對易肇事路口、路段來加強執法，降低交通事故的發生。

另外，我們針對行人、慢車的部分加強取締，另外我們 10 月是交通安全月，就是針對這五大項，經行人穿越道不暫停讓行人的部分、車輛轉向不暫停讓行人、再來就是闖紅燈、紅燈右轉、行人未依規定行走穿越道，這五項違規是我們交大配合這次交通部規定的 10 月份大執法，本分局也都持續在辦理。(下一頁)我們交通宣導的部分，其實我們長期就應用轄區各所的治安座談會，還有針對我們鳳山區高齡者的肇事是比較偏高的，所以我們在高齡者預計的幾個場所，譬如廟會、里活動中心、醫院等等，還有針對學校人潮多的地方，我們就請同仁以告示牌、發傳單的方式來深入群眾，加強交通安全宣導的觀念，建立良好的用路觀念，才會有良好的用路習慣。(下一頁)最後報告，鳳山分局轄區的交通狀況較各區複雜，本分局對交通安全維護工作責無旁貸，針對相關肇事原因我們都提供各所做滾動式的勤務規劃及執法的作為，全力來減少交通事故，以維護良好的交通用路環境，以上報告。

主持人(黃議員捷)：

謝謝我們鳳山分局的報告，我們還有兩個團體的代表有出席，一個是高雄市肢體障礙協會的張木藤理事長、還有台灣無障礙協會的林俊福理事

長，謝謝。接下來是哪一個局處，請交通局先做報告。

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

謝謝議員、謝謝各位出席的代表，交通局在這邊跟大家說明，我們今天也有準備一些書面資料，請大家可以參閱。因為今天出席單位比較多，我就不會一一說，我等一下報告的大概集中在第二頁的部分，為什麼我會從另外一個部分來講，其實第一個部分是針對轉向交通的改善，因為剛剛議員有講，我們今天的主題是在機車和行人，其實機車也是很容易肇事，在路口轉向的時候，很多事故是因為轉向過去的一些設計上可能沒有那麼好，所以我今天會先特別在這裡跟大家說明，未來接下來的一些政策會有一些調整的部分。

第一個就是在右轉彎的部分，過去我們的標線其實很多時候又要車種分離，然後到路口的時候就變得很複雜，就很難處理，很多事故就會變成是右轉側撞，汽車直接從快車道右轉的時候，就跟直行的機車在路口發生車撞的狀況，後來交通部自己也有發現，原來這個部分可能有一些設計上的問題，所以近年來就有推廣一種叫做分流式的標線，所謂分流式的標線，因為現在沒有圖，不好意思！沒辦法跟大家講，就是過去的直行和右轉的時候，兩個箭頭是合成一個圖案，現在為了要強化這兩個東西要分開，直行的稍微靠左一點，右轉的汽車或機車是靠右，就會分成在兩個並行的位置，到路口的時候把它分開，其實就是會把右轉車儘量接近路口的時候，在上游的路段就可以慢慢把它引導到右側去，這個部分相關的標線也會去做一些調整，包含可能接近路口的地方，原來的慢車道就會取消，變成是一個混合車道，讓車流慢慢的確實引導到外側。不然如果一般只有快車道的時候，很多都會到路口直接右轉的時候，就會發生我剛剛講的，到路口就會發生跟直行機車的一個衝突，我們希望漸變式的漸變的時候，可以慢慢把這個衝突去做減少。過去我們在高雄市好幾個地方都有做這樣的，我們自己高雄市的數據，統計起來大概有 30% 以上的改善，就是減少這種右轉側撞的肇事。所以未來這個部分可能也是我們在幾個易肇事路段，因為剛才分局也有講五甲，事實上這個有納入我們整體的研究，接下來可能明年就會陸續去施作。

第二個是在左轉彎的部分，其實左轉彎我必須講，現在大部分的人都還沒有意識到這是一個很重要的問題，譬如像汽車到了路口，可能都是停到路口，但是如果你停的位置，因為我們沒有特別的左轉專用道，或左轉避

彎的區域，其實就會影響到後面直行車流續進，後面車流如果要出來的時候，他在切出來外側的時候，如果車流比較多，其實是切不出來的，你要找空檔出來的時候，其實這個也是風險。所以路上可能這樣的事故沒有那麼明顯，但是我們發現它確實是一個必須要很嚴肅的去注意，因為這個牽涉到兩個，一個是交通的順暢、還有安全的部分。所以我們現在其實在幾個路口，都慢慢把這種偏心設計的概念納進來，就是到路口的時候，我們把過去雙向都是一樣，譬如單向是三車道，另外一向也是三車道，我們現在會變成單數車道，就是中間多一個車道，它就可以做為左轉車道使用，你看你要不要搭配專用時向，或只是提供單純它只是一個避讓的區域，不要影響到後面的直行車流。其實這幾個路口，像我們今年有在十全路、同盟路、中山路、六合路幾個路口都有去把它做完，其實民眾跟我們反饋也是蠻直接的，就是他們也是蠻喜歡這種設計，再也不用左轉的時候會被後面的車子追撞，對直行車來說，也不會被左轉車擋住了，這是轉向的部分，交通局可能未來執行的幾個部分。

接下來就是講到行人的部分，要說行人的議題也是非常多，我還是說一些接下來我們會做調整的，就是在人行道退縮的這個部分，我們現在在路口看到所有的行穿線的設計，其實都接在路口轉角的地方，事實上這個真的很危險，因為大家的觀念現在也改變，因為轉角的地方，行人的動線和轉彎車子的動線是交織在車子轉彎的時候，它的視野確實比較沒那麼好，看不太清楚，所以常常看到大車撞到行人的憾事。所以現在包含從中央的營建署，在它的道路設計規範裡面就已經把行穿線往後退縮，退縮到路口轉角後方，但是這個工程其實很大，因為我剛剛講過，現在幾乎所有的路口過去設計都是在轉角，所以我們現在也都是跟工務局單位，在市府有一個易肇事防制平台，我們也有正式提案，也很感謝工務局單位願意全力配合，未來我們在做一些道路刨鋪，或者一些工程改善的時候，他們可以配合去把行穿線一起往後退，因為如果只有單純去磨掉，路面會受損，所以就是等到他們刨鋪。另外還有斜坡道也要配合調整，因為現在斜坡道還是在轉角，就是要往後退縮，未來大概就是會朝這個方向，把行穿線繼續退縮，如果前面還有一些空間，我們就希望在比較寬的地方把行人庇護島做出來。這個部分我們接下來會跟工務局一起合作，針對行人安全上做的一些改變，以上先報告到這邊，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝交通局，我覺得非常重要，這幾個改變應該是接下來的重點，等一下也希望再聽大家的建議。我們先請公總好不好？因為其實很多路段也還是公總在負責的。

交通部公路總局第三區養護工程處鳳屏段孫副段長百慶：

謝謝，大家手上有看到一份交通部台 25 線的交通改善，其實議員也多次跟我們針對機車的部分做一些現場會勘的討論，這裡也有議員跟我們會勘的一些地點，我們也做改善了。

第一個就是台 25 線 0k+500 附近，在經武路和博愛路往南，就是往大寮方向的部分，因為該路口目前是新闢，新闢路口的部分目前沒有直向和左轉、直右的部分，這部分我們也有做一個改善。接下來第二頁的部分，就是博愛路往北的部分，我們有做一個地面標線的改善，讓用路人和汽機車可以有明顯遵循的指示標線。接下來的部分就是左轉到光遠路和大東一路，這裡原來有一個槽化線，因為附近有新闢一個鳳山轉運站，所以造成公車很多產生回堵，尤其這個路口往高雄市區的部分，外側車道會比較壅擠，所以車輛也針對那個部分會產生行車的危險，後來我們就把路面的槽化線做一個左轉道，讓公車有一個停等的道路，避免回堵壅塞，這是台 25 線的改善。

接下來的部分就是在大東藝術園區的對面，因為這個路肩原先是 3 米半，原來道路是混合車道 3 米半的部分，我們就把路肩縮減變成車道 4.5 米，避免路肩過寬會造成民眾檢舉的案件，所以這部分我們也把道路做一個路肩的縮減。接下來下一頁的部分，議員也多次跟我們去會勘這個地點，就是光遠路和瑞竹路口，因為這裡上下班、還有一些要到市場的車輛比較多，所以整個時段的車流量都蠻多的，就是往南要左轉到瑞竹路，還有這部分原先是兩段式左轉，因為都會造成機車的大量回堵，所以議員也跟我們多次協調，我們也跟上面做一個全面的考量，所以就把這裡的兩段式左轉廢掉，所以我們機車的部分可以直接左轉，就是在前面有一個停等區的部分，可以讓它先疏導左轉，後續如果來不及的部分，我們在右側又有一個待轉區，所以機車如果不能直接左轉，就是在待轉區等待，才不會造成機車大量的在待轉區容納，這個議員也跟我們多次協調，後來我們也針對這部分做一個改善。(下一頁)再繼續往南，就在下一個路口，這部分議員也反應，這個路段因為有比較大的空間，所以機車就是要兩段式左轉，因為原先這個路口是道路修復之後，沒有把停等區、待轉區劃出來，

後來議員建議，我們就把這個部分再劃設進來，讓機車可以有一個待轉空間可以遵循。(下一頁)再繼續光遠路和中山東路的部分，因為這個路口如果要往屏東的方向，小路變成大路，所以前方的一個待轉區，就是我們現在看到機車部分的待轉區，它太靠近車道，後來我們就把兩段式左轉的待轉區往後移，(看下一個圖)，往後移到路肩以外，人行專用的斑馬線那個部分我們就往外推，這樣行人的部分比較安全，然後兩段式待轉也比較往後移，所以也有提升機車的安全。

接下來就到鳳山國中的部分，因為鳳山國中這裡學童也比較多，大家看上圖，斑馬線的部分直接就穿越到對面學校的校門口，所以造成車輛要轉入鳳山國中，會跟斑馬線的行人做一個衝突，所以我們就是針對斑馬線到達中央，用這個方式轉到人行道來，讓行人可以不用走到大門口，造成學校車輛出來的危險，所以我們也針對這個部分做一個改善。(下一頁)這是仁愛路往鳳山國中門口那個方向，我們也增設一個導引線，因為路口也蠻大的，所以我們就做一個導引線，讓汽車可以做一個遵循，避免跟行人穿越線的部分有一個比較大範圍的衝突，把它縮減。

接下來的部分就是速限的調整，台 25 線就是從台 1 線到林園的部分，因為速限標限都不同，有的用 50，有的用 60，後來我們經過跟地方大家協調之後，我們就訂定一個統一速限，就是從台 25 線到台 88 的部分，全部做一個 50 的速限，然後從台 88 到林園的部分，就變成 60 的速限，改善後我們做一個統一，避免讓民眾或用路人有一個變換的無法適應性，這個我們也做了一個調整，以上報告，謝謝。

主持人(黃議員捷)：

謝謝公總，補充介紹一下平安社會福利慈善事業基金會的吳秀鶴副主任，謝謝。接下來我們請工務局好不好？工務局要三位一起嗎？

高雄市政府工務局養護工程處林副總工程司意翔：

工務局的部分剛剛有拜託交通局的科長一併報告了，有需要我們在細節上補充的，我們再另行報告，以上，謝謝。

主持人(黃議員捷)：

好，ok！

高雄市政府工務局新建工程處鄭副處長朝鴻：

黃議員、副主任、各位與會的專家、學者、先進，大家好。市政府工務局新工處這邊做一個簡要的報告，新工處主要的業務是道路工程的開闢，

在工程的設計上，除了依照相關的道路工程設計規範辦理規劃設計之外，對於整個路型、還有標誌、標線以及號誌等等交通的相關設施，也會一併送本府交通局審查，現場會勘之後再去進行施工。今天公聽會如果各位專家、學者、先進有相關的建議，未來我們也會納入我們的工程規劃設計來做參考，以上報告。

主持人（黃議員捷）：

因為其實我自己遇到的狀況，很多時候找交通局或工務局，有時候沒有共識，就是剛剛說的一些路段的工程要由誰來進行，或者他們要磨除行穿線的時候，工務局的斜坡道接不上，這種狀況蠻常發生的，感覺我們的工務單位和交通單位對於一些交通的設置，沒有在同一個水平上，所以我覺得事前的溝通其實非常重要，等一下再聽聽大家的意見。好，那經發局的部分？

高雄市政府經濟發展局市場管理處鄒秘書敦緯：

主席、交通界的先進、市府的長官，大家好。我是經發局市管處的秘書鄒敦緯，經發局這次受邀來參加這個鳳山交通大體檢的公聽會，我經詢才知道這次焦點在於中山路上中山夜市設置的狀況，就是他們的停車格，還有一些機車、汽車周邊停車格的狀況。我大概針對中山夜市說明一下，中山夜市我們是在今年才整個同意設置，它是一個合法的夜市，它的路段是從中山路，北至體育路、南至維新路和五甲一路口，他們的營業時間是從下午5點一直到凌晨4點，我們在整個同意設置之後，管委會為了營業時間交通秩序的問題，我們經發局就在今年3月29日辦了第一次的協調會，當時是把中山路的沿路上大概有10個汽車停車格、還有58個機車停車格，我們全部都把它塗銷掉了。之後因為有店家反應說，可能停車格塗銷會造成消費者的不便，所以我們在今年9月14日又邀集了一些相關單位，召開了一個協調會，我們就跟攤商和店家逐一確認，這次就恢復了3個汽車停車格和37個機車停車格，當然目前恢復的格位我問了交通局，他們會儘快請委外廠商來恢復，但是目前還沒有恢復。（下一頁）這個圖片是我們在整個還沒塗銷之前，原來的58個機車格、還有10個汽車格的狀況。（下一頁）這個是我們在第二次協調會之後，我們要恢復的汽車和機車的停車格。（下一頁）這邊說明的是，當初中山夜市他們在提出計畫的時候，他們是說附近大概有10處停車的空間，當然包含整個路邊的4處，還有所謂路外的有6處。在鳳山運動立體停車場那邊，預計在明年會完工，將

會提供 600 多個汽車跟 400 多個機車停車格。整個中山夜市目前的狀況大概是這樣子，以上報告。

主持人(黃議員捷)：

謝謝經發局，補充介紹從逢甲大學來的洪百賢洪教授，謝謝。因為今天很多民間團體，民間關心交通的團體非常多，也很感謝他們一直都有提出建議。我們一一的請團體們來先給一些意見，不管是交通標線的設計、號誌的設計，還是號誌連鎖的部分。還有一些事故好發的路段，目前執法的狀況，他們其實也都有一些想法。其實今天有很多無障礙團體相關的，他們會感受到的是目前的道路設計，對於無障礙需求的朋友其實非常的不友善。我自己覺得這是高雄市過去一個很大的缺失，我希望接下來有一些新設的工程，或是過去的錯誤應該就要及時的改善。首先先請交通安全協會的偉哲理事。

台灣交通安全協會王理事偉哲：

各位大家好，我是台灣交通安全協會的理事王偉哲。首先我向黃捷議員表達感謝，謝謝你邀請我們過來參加。我現在向交通局提出幾點建議，也是有一些誤會需要澄清。局內原則是三車道依照道交 99 條規定無法開放對不對？這個部分其實它在前幾年交通部就有相關的函示說，這是一個行駛適用的規則，道路主管機關是可以依照相關的規定下去做道路的規劃。所以它只是一個機車在內側車道設有禁行機車的相關的 guideline 而已，它不是說一定要照這個方式下去執行。譬如它在三車道的路型，如果沒有禁行機車的話，或者是兩段式左轉的遵循牌，他還是可以依照指向線，以及左轉專用道下去做左轉的行為這樣子。

再來我會再建議設置人行道的部分，假設如果在新的路型，比方說在做新的連通道路或是市區道路的時候，人行道至少一定要 1.5 米到 2 米寬的搭配，類似造街的計畫去執行。再來就是人行道到行穿線，行穿線至少要退縮，至少要搭配人行道做路口的往外擴的部分。這樣子可以讓轉彎的時候，行人不會去因為內輪差的部分，而去造成行徑的影響、停等的影響。

再來就是轉向車道的部分，我們會建議市區大概可以分為兩個階段，我們依序是應變，應變就是說切進去左轉車道的時候，應該是讓駕駛的人去意識到他現在要做左轉，而不是說我是誤入，再去變更車道。所以這個應變很重要是，因為我們必須要有導流帶，必須要有虛線的部分讓駕駛者意識到他是左轉。不會是像現在我們是用傳統的指向線去引導駕駛人去做左

轉，他有時候可能車多的時候沒有看到，沒有看到的時候，他又要做變換車道的行為，這樣子很容易發生車流的交織。我們建議市區車道，儲車道至少要做 40 公尺，然後應變的部分可能要做 25 公尺，郊區是儲車 70 公尺，應變的部分 35 公尺。也就是說市區以設計速度 50 的話，儲車量就是 3 台，郊區的話，速度如果是 60、70，儲車量就是 5 台來做參考這樣子。以上報告。

主持人(黃議員捷)：

可能先大家發言第一輪，然後再請局處做一輪回應。接下來請機車路權促進會的謝理事。

台灣機車路權促進會謝理事碩：

大家好，我是台灣機車路權促進會的理事謝碩，我針對剛剛的報告提出一些問題點。首先是警察局這邊的這一份報告，第 4 頁有寫到機車的肇事原因，包含未依規定讓車、未注意車前狀況、未保持行車安全距離，這些都是屬於動態違規的部分。我想要請問，因為你看這三個因素，就已經包含了肇事因素七成以上。我自己的觀察是警察局好像不會去抓這一些違規的部分，因為我們可以看到後面的第 8 頁，你們有去做一些機車，還有行人交通違規的統計。我們可以看到這邊對於機車主要抓的違規就是禁行機車，還有未依規定兩段式左轉。可是沒有看到你們針對這些動態違規，去做一些取締或是調整的動作。然後像這個慢車也是，慢車這些的肇事因素，就已經包含了慢車的肇事因素，基本上接近 100%了。再來也是要講第 8 頁，就是違規統計的部分。違規統計的部分，我想要提出的一點是，行經行穿道未禮讓行人優先通行這一件事情。我們可以看到 1 到 9 月以來，這樣的罰單只開出了 71 件，但是實際上在路上未依規定讓行人優先的駕駛，應該遠超於這樣的數量。就表示這樣的違規，你們是並不在意，或是並不積極去取締的。所以我覺得如果照這樣子的狀況、這樣的數據，沒有辦法顯示真實的路上的樣態。因為我自己的觀察是，你現在隨便站在一個車流量比較大的路口，基本上大多數的駕駛都不會讓行人優先的，所以我覺得這個執法的內容應該要再去加強。

再來是第 10 頁的部分，第 10 頁的部分你們有提到交通安全月，這個我應該可以理解成是一個大執法概念，但是我要講的是大執法是一個有點問題的概念。怎麼說呢？民眾就是因為怕被取締，所以他不去違規，就是這是一個嚇阻的作用。但是大執法概念是，我跟你說這個月我要嚴格取

締，你小心一點，所以我下個月可以違規、下下個月可以違規，下下下個月也可以違規，是這樣的意思嗎？就是執法這件事，應該是落實在每一天，然後讓民眾都會因為警察而有所警惕。而不是我今天大執法月，然後我才站出來說我要取締你，你要小心，這樣的內容我覺得會有一點問題。再來交通安全月的第五項，行人未依規定行走行穿道。剛剛交通局有提到，行穿線退縮對行人的安全是比較有保障的做法。我想要請問的是，假設今天一個路口它的行穿線是還沒有退縮的，可是這個行人走的位置是之後要退縮的路上，請問這樣的內容你們會去做勸導，還是會做開單這樣。

接下來針對剛才交通局講的左轉的部分，你們書面內容裡面有提到，左轉量一定要大於 15% 才會去設置。我想要請問一下，這樣的規範是哪邊規範出來的。再來交通局現在在很多路口去設置偏心左轉道，剛剛交通局也有提到成果是蠻好的。其實有沒有辦法未來這樣的內容被大量的採用，而且是不必考慮到前面所說到的，譬如百分之幾左轉之類的。因為剛剛交通局也有提到，在直走左轉，就是同用一個車道的那種情況的話，只要有一台左轉車，就會產生車流交織的問題。所以偏心式左轉道，應該不管怎麼樣都要去設計，而不是有一定的量才要去設計這樣。

再來我想要提出剛剛公路總局有說，就是第三點的部分。第三點的部分就是大東藝術園區到大東橋那邊，就是台 25 線。我們可以看到改善前跟改善後，就是外側混合車道由 3.5 公尺增為 4.5 公尺。我們看到下圖，其實它的路肩還是蠻大的，我想要請問的是這一個路肩，你設計的用意到底是什麼？因為其實道路設計的時候，它大方向的概念，不應該有任何的模糊或是灰色地帶。你在這樣的路段，然後設置一個還蠻寬的路肩，我不知道這樣的意圖或是用意是什麼。或者假設路口的人行道外推，可是你們也沒有去這樣子做，所以我看不出來這裡幹嘛要這樣。

最後是經發局的部分，剛剛有提到中山夜市的的部分，我自己觀察中山路夜市的實際狀況，它就是有兩個車道，就是一快、一慢這樣。然後實際上的狀況是，慢車道都會被攤販還有車輛，就是停車所佔據。這一個其實跟實際規則好像有一點落差，我自己是覺得如果它是一個夜市的話，夜市照理來說應該是有一點觀光意象的。它是不是應該可以調整成，譬如有時間性的徒步區之類的，其實大家觀念應該是要停好車，然後走到夜市裡去逛逛。而不是把車插在我要買的那一攤前面，然後當場就下車，就按個雙黃燈這樣，這樣子其實是有一點問題的概念。我提的意見就大概到這邊，謝

謝。

主持人(黃議員捷)：

謝謝，接下來請標線改造台灣路的冠頡編輯。

標線改造台灣路劉編輯冠頡：

大家好，我是標線改造台灣路的編輯劉冠頡。我自己是有個粉絲專頁，主要是在講交通工程的事情。我這邊有幾個特別想強調的交通工程的點，因為其實現在台灣車禍那麼多，有一部分也不是人們不守法的問題，是因為道路工程跟車道配置，甚至跟左轉車道、路口轉角設計所有的東西，本身就存在非常多的問題，所以我主要都是對交通工程做解釋。

先講第一個，快、慢分隔島的事情，關於快、慢分隔島我之前有跟高雄市交通局合作，做出這種碰撞構圖。就是拿警察局所有肇事的資料，大概100件左右，然後完成這份圖。從圖上可以很明顯的知道，關於快、慢分隔島設置的地點，右轉側撞跟左轉側撞的問題非常多。關於快車道原則是禁止右轉的，可是台灣到後面設置快車道之後，反而就開始允許有快、慢分隔島的路型，然後快車道右轉，會導致機車直行跟一大堆右轉車的交織。

再來是台灣過去比較沒有偏心左轉車道的概念，所以連這種快、慢分隔島的路型也沒有設置偏心左轉車道。基本上這種路型一定要搭配左轉車道，再加上左轉指向燈，然後一起用著裝保護的方式讓它去運行。不然你讓左轉車有機會左轉，再來又被慢車道一排樹擋住，這樣一定會造成綠色的這種左轉的側撞跟直行車的側撞。再來如果真的要快、慢分隔島，它的快車道的車要出來，一定要在路段中先切回到慢車道，然後再右轉。可是台灣的快、慢分隔島通常都是叫你在路口處切到慢車道，這種行為是非常危險的。我拿一張高鐵大道的示意圖，這是嘉義高鐵大道，它樣式有快、慢分隔島，可是它到路段的中間，讓人家有進去或出來的空間，在路段中就完成進入快、慢車道切換的行為，這樣比較不會在路口出現車輛交織的行為，這是快、慢分隔島的部分。

再來是第二個，轉角外推。轉角外推就是弱勢路人的保護，剛剛機促會跟交通安全協會都有提到，關於剛剛那個路肩的部分。如果要做路肩的話，路肩如果有打算開放停車，你如果沒有劃紅線的話，那你在入口處你應該把它外推。這個英文上面叫做 corner extrapolation，就是指轉角外推。這樣子行人跟汽車，行人要走出來的時候汽車看得到，然後汽車也

看得到行人。然後這個推出來之後，會在路段中間形成一個避車彎，這樣子也可以允許公車靠邊，不影響直行車流，還有車輛停車。這個就是轉角外推的示意圖，推出來之後，這邊可以形成一個停車帶，然後行人可以看到車，車也可以看到行人。

再來是弱勢用路人的保護，也就是慢車跟行人，它也是結合了剛剛我所講的幾個重點。這個是荷蘭自行車道，應該說慢車道最終進化到荷蘭最優良的示範圖。它的慢車道一開始也是走的路徑幾乎就跟行人一樣，然後慢慢的走，走到路口的時候，他會在行穿線旁邊。這樣子車子在右轉的時候，就可以跟行人、自行車成正交，這樣子你的視野一定是最好，就不太會有一大堆右轉汽車跟直行慢車的衝突。還有關於機慢車這個詞，應該要慢慢的從台灣的觀點拿掉。因為機車裡面有快速機車跟慢速機車，你總是把他們全部擠在慢車道，最容易出事的幾個原因，就是轉向的衝突跟速差導致的追撞。你把機車跟腳踏車，還有一堆慢車都擠在一起的時候，就是把速差這個因子放到很大，所以才會看到有一大堆的車禍在慢車道出現。其實快跟慢根本不是重點，重點是在於該快就快、該慢就慢，而不是快就是一種罪。你看高速公路車速這麼快，但是他們車禍量多嗎？很少啊！重點根本不是快跟慢，而是你在不適當的時間做出不適當的行為，那才是問題。

再來是左轉漸變的設計，就是說現在台灣開始規劃出一些偏心左轉車道，那樣子是不錯的。但是在規劃的時候，其實它的漸變段都沒有符合工程規範。這個是內政部市區道路的工程規範，它的轉向車道都會寫說，我以時速 50 來講好了，時速 50 的車道漸變比例是 1 比 8。但是實際上去看現在所有高雄去做偏心左轉車道的路口，其實車道漸變根本不滿 1 比 8。所以你在開的時候，你到路口的時候，就會覺得開車會嚴重扭一下。尤其南下三多路，下高速公路之後，在三多路可以明顯感受到。那一段當時高雄氣爆結束之後，重新復舊的路，那時候有做蠻多的偏心左轉車道，但是許多人在說那邊的路為什麼開起來這麼歪，就是因為你的漸變段完全的不足。

再來就是道路在設計的時候，一開始可能會由公路總局或是工務局負責一開始的設計跟人行道規劃，跟道路設計、分隔島的那些建設。分隔島這東西，希望一開始就把左轉的路型就想進去，而不是一開始就直直的從頭蓋到尾，也完全不考慮左轉車的動向。像上一次我記得有一篇陳其邁 PO 的友情路的那篇文，那篇文就引起大家蠻大的迴響。市長很開心的說我們

蓋好一條路了，結果下面一堆的民眾都在抱怨，為什麼你的車道配置這麼奇怪、為什麼慢車道開一開就不見了、為什麼左轉車道漸變這麼短，那就是一開始上游端就沒有處理好。我的報告就到這邊，謝謝。

主持人(黃議員捷)：

冠頡，你有沒有一些檔案是方便提供給大家等一下可以看的，如果是可以提供的話，可以用大螢幕大家比較好懂。因為等一下大家在做討論的時候，大家可以看著圖來講，這樣子好不好？要不要趁現在可以先把檔案給我們助理？謝謝。接下來請聲暉協會謝秀鳳理事，可能要協助一下。

高雄市聲暉協會謝理事秀鳳：

大家好，第一個，我希望廣播應該要有字幕，因為我們聽不到，我們聽得到，有時候會聽錯。聽不到你們說話，但是我都聽得懂，所以我需要有聽打員，打字給我看這樣子。我希望不管什麼狀況下，你們如果有名字的狀況，譬如說火車之類的，它不致於有時候會過站，或是要換車之類的，我希望都要有廣播。這樣我們才不會一直要問路，感覺一直問很無奈的。第二個，我希望如果發生什麼狀況的話，跟交通有關的，我希望可以借助提供給我們反映的管道，因為我們不知道要怎麼連絡你們，要怎麼做改善，所以我們希望可以對我們的客服，才可以跟你們做很好的溝通。第三個，有時候停車場不是會有身障的優惠嗎？可是有時候名額有的話，我們要怎麼去領取這個優惠。那你們可不可以想辦法去解決這個部分，因為我們也沒有辦法打電話，也不能叫我的爸爸、媽媽、哥哥、姐姐幫我打電話吧！謝謝。

主持人(黃議員捷)：

謝謝謝秀鳳理事。我在議會也常常跟交通局討論到，其實很容易忽略聽障者的需求，因為1999沒有辦法打，然後他們沒有其他反映的管道。所以連要攔公車，有時候公車是用有聲音的，他們可能沒有辦法聽到等等的，我覺得這個都要來重新設計。接下來請肢體障礙協會的張木藤理事長。

高雄市肢體障礙協會張理事長木藤：

大家好，我們屬於行動不便者，行動不便者我們大概跟工務局這邊，大家都常常有一些接觸。依目前來講，我們一個是人行道、一個是騎樓，這兩項是對我們比較有關係的部分。關於人行道我這邊做一個建議，譬如說在設計上，應該是新工處在做這樣的施工，在施工上我們希望有一個諮詢會或委員會，我們都願意配合，我們也可以這樣做。不要說一個道路蓋好

之後發現，也有台電的箱子擋到路、也有標誌、也有很多路燈，還有紅綠燈。等於我們有這個人行道，但是路寬都不符規定，內政部的規定是一米五，但是有些已經小到輪椅都不能過去，而且有的人行道本來就很小。這個希望以後做這樣規劃的時候，是不是有一個會前會，因為我們常常出去看到斜坡道下去，跟行穿線根本是對不上來的。或者是你從這邊過去，會去撞到一個柱子，等於你要再做一個斜坡然後又因為其他原因不能做。所以這個是在設計上譬如說台電的電箱或者是一些路燈，這些應該去做整體規劃。是不是也可以成立一個委員會，在施作之前就先把它規劃好，這個是第一點。還有就是它的斷、續問題，我們常常看到一個人行道到某一段又斷了，又要跑很遠重新再上去。這中間等於是跟機車搶道，也是很危險。譬如這一段路遇到這種問題，有沒有什麼替代方式可以做處理。

至於騎樓的部分，其實以鳳山來講，因為我在鳳山很久，要改善可能很難。這整個道路不要說騎樓，騎樓大家都在做生意，就算不做生意也都很難走。因為現在營建署在推展騎樓整平，譬如我去年去開會，高雄市提出我們要1,000萬，他說我給你1,500萬，他希望你去做啊！但是我知道困難點，以前是建管處在處理，這個他有困難點。就是說我給你錢，有錢，但是我要處理的時候，例如今年就有一個很不舒服的處理方式就是，要處理時也有議員來講，這個讓工務單位真的很為難，騎樓是大家的，共用的，我們要去幫你做整平，或是要去做清除，這是屬於大家用的。在座的如果遇到這種問題，應該也去跟商家解釋一下，騎樓是給這些行動不便者，或者是老人家，一般人也可以用啊！如果下雨他也不用跑到馬路上。其實這種東西也不要為難，像工務單位也常常遇到這種問題，騎樓要整，整到一半又不能整了，因為他不同意讓你整，這個是一個問題。

還有一個在鳳山，當然現在有新的社區慢慢出來的，已經慢慢在規劃了。我們希望有一些可以機退的部分，機車退出騎樓，機車退出騎樓當然要有空間。這個希望新的社區讓它有新的改變，讓機車慢慢退出騎樓，要不然有一些規定說你讓出一個通道出來，第一個來停的人可能依照規則，但是第二個停了，你的輪椅就不能過去了，行動不便又不能過去，這大概是我們遇到最多的問題，但是整個要讓一個行動不便者走在騎樓下，在鳳山可能很難，因為台北有慢慢改善，我們也知道，當然我們難，還是要努力。

還有一個是我們常常遇到的問題，就是有一些停車場，譬如說我們坐輪

椅要去繳費投幣有一些還有困難，有很多有改善，但是有一些還未改善。這個，我不知道是哪一個單位在管理，是不是能夠幫我們解決？以上是我們行動不便常遇到的問題，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝。接下來，我們請無障礙協會的林理事長。

台灣無障礙協會林理事長俊福：

主席，還有各位長官，剛才幾個團體的意見，我都贊成，但是從以前到現在每次在談到道路，談到這些問題的時候，其實很多都是差不多，然後覺得是有些部分都已經改進了，但是還有很多的地方就像剛才有個社團的代表說每次都要來個大執法，好像是那一段時間的話，比較好走，過了執法時間就又恢復原狀，所以這個是一開始我要講的感慨，但是在施政上面的話，我覺得有一些重點的東西是不是可以立即或者是至少它是在解決中。

剛才張理事長講的就是說機車能夠退出人行道，我覺得這個並不是不能做到，賴清德副總統以前當市長的時候，在台南有推動人行道跟道路的通暢，他採取的方式是先獎勵，就是由各區，我記得如果你們這一區要參加比賽，排名前面的獎勵是獎金 25 萬元。他的要求就是說不管是夜市或是怎麼樣，你的人行道至少要空出 3 尺讓這些行人也好或是行動不便的人也好都可以很通暢地通行。其他的，他就比較放寬，至少你留 3 尺，就是說能夠通暢；第二個是能夠平整。這 2 個如果都達到的話，分數就比較高，再加上其他的連結，我是覺得先用鼓勵的方式，再來是嚴格的執行。

現在有一個困難就是說我們是個民選的社會，我們一下子面對太多問題的時候，每個議員都有他的包袱，就會給公務部門造成一個很大的壓力，所以到最後又恢復到原狀，但是我覺得機車如果沒有退出人行道跟一般人在走的地方的話，問題層出不窮。很多的電動輪椅或老人的車子就是跑到道路上跟其他的車輛去爭道，因為人行道他沒有辦法走，結果你一爭道的話，問題統統都產生了，所以我覺得機車應該要退出人行道或者是保持一個距離讓人行道可以通順，我覺得這應該是可以做得到。

第二個，在中央的政策上面到底持什麼樣的態度？譬如說電動輪椅或是老人的車輛行走在機車道上面萬一發生問題，責任一定是在輪椅，不是在機車，因為那個叫機車道。如果是在自行車道發生糾紛的話，到底這個責任又是屬於誰的？是不是說不管你這個輪椅對不對，因為是自行車道，你

就不應該走在這個地方，所以你讓這些坐電動輪椅的或者是坐老人車子的，他們要怎麼辦？就是你沒有讓他有一條路可以走，我覺得中央的政策都是睜一隻眼閉一隻眼，反正就是這樣子，所以都是遇到有事的時候，就一個呼聲說輪椅要管制。

現在又來了，科技在進步，現在輪椅可以裝一個車頭，到底是屬於電動車，還是電動輪椅？這個又很難講，因為它的速度更快了。像這種在社會發展的過程裡面，監理單位在這個時候如果沒有提出一個方法的話，我覺得這個問題是層出不窮，而且在法律上面有很多的判例其實都是不公平的。

第三個，我要特別講的是我覺得我們在執行的方式，我們真的是民主時代，就是說做一些引導、宣導也是很重，我覺得像我們的戒菸其實台灣做得蠻成功的，它有一個特點，針對中小學生去宣傳，這是他們的重點，針對中小學生去宣傳的時候，讓他有這樣一個守法的概念，所以爸爸媽媽就比較受到約束，因為有時候很多年的問題，你要一下子就全部改觀，我認為是很有問題，尤其是在鳳山過去的話，馬路窄，人又多。這個怎麼樣來做？我覺得像剛才張理事長講的，很多的社團都可以提供一些解決的方法或暫時的方法。要不然的話，那個問題都一直在，我再舉例說無障礙停車位，你去看 10 台有 8 台絕對不是，因為現在這個都有法令，在停車場法裡面都有法令，為什麼不去好好地執行？

第二個就是說譬如在夜市或是在熱鬧的路口應該有一個位置是可以讓這些行動不便的人，他們也許坐其他車來，但是他至少有一個地方可以停一下，下了車，車輛可以開走，如果沒有，到最後就大家亂停。遇到事情的時候再來講，所以我覺得有一些宣導方式跟執行方式其實是可以去改進的，我想以上就報告到這裡，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝無障礙協會的林理事長。接下來，我們請平安社會福利慈善事業基金會的吳副主任。

平安社會福利慈善事業基金會吳副主任秀鶴：

我是想要建議，因為像我們中心都有聽障的孩子。這樣聽得到嗎？我們中心有聽障的孩子會來就讀，有沒有可能是說聽障孩子在的地方可以設一個是友善停車位，就是讓家長停車的時候可以讓小孩下來比較方便，因為這孩子聽障又肢體障礙，多重障礙的時候，停車位在很遠的地方其實對家

長來說是很不方便的，希望有這樣一個寬容的地方可以讓我們在中心最近的地方就可以申請有停車位，這是一個。

第二個部分就是說在聽障者，因為他聽不到的關係，所以他在路上如果碰到救護車的時候，他會因為聽不到的關係沒辦法避開救護車，救護車是按喇叭，他沒有辦法聽到，所以我們也在想有什麼方法可以解決這樣的事情，這是一個。

再來就是現在因為在高雄市政府已經設置一個叫做聽障簡訊報案專線，在警察局體系有，在消防局體系有，在家庭暴力的體系也有，他們就有 24 小時的簡訊可以反映一些緊急事件的專線。另外，像剛回應的無人停車場這一種？交通單位有沒有可能讓我們有一個就是像讓聽障者有 24 小時的簡訊報案，或者是你們可以內部協調，譬如說消防局或警察局的報案專線也可以反映這些問題，讓聽障者可以即時解決問題這樣子，以上，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝，等一下再麻煩我們局處來做回應。我們還有 2 位教授，一個從台南，一個從台中來的，真的很感謝他們特別這樣出席。我們先請成大鄭助理教授，謝謝。

國立成功大學交通管理科學系鄭助理教授祖睿：

謝謝主席。很高興參與這一次的討論，其實我本身也是住台南，每次來高雄就覺得高雄的確交通相對比較先進。每天在台南騎腳踏車出門，看我的手錶顯示心跳都很快，因為台南的路況更不好，所以在此我覺得也是肯定，因為畢竟我自己是交通領域的，我知道這方面的確也是蠻困難，所以今天有這樣的機會讓不同利害關係人坐在一起其實是蠻困難的。

前面有幾位代表提到了蠻多很專業有關交通工程、路口設計或是肇事鑑定、事故一些分析，我想大體上我覺得蠻同意，也不再贅述。我這邊有幾個想法，一個是剛才交通局這邊有提到路口退縮，我覺得是一個解決方案。是不是我們可以換個角度想？反方向做入口瘦身，因為我自己的經驗發現有一些路口的確有點太大了，所以有時候我們必須要劃引導線，引導他開某一特定的車道避免會造成事故。我自己如果有機會開車，發現有一些車的入口的確很大，我開上去其實很害怕不知道開去哪裡。

對行人而言，入口如果瘦身表示轉角必須要往路口推，表示轉角半徑會縮小。縮小就表示我們在過馬路的時候，就不會過一個馬路還要在人行道

上面走一圈之後，再繼續過另外一個馬路。對於行動不便者，瘦身路口內縮的結果是讓他走更大一圈。如果往裡面推的話，半徑縮小的情況下要右轉的車輛被迫就要減速，被迫讓他與行人穿越道上面的使用者呈現一個比較靠近直角的視覺，就比較不容易說我沒有看到，因為 A 柱擋住了，就迫使使用者他必須要減速，因為畢竟我們在市區的道路可能有幾個考量，譬如說有效率、有速度和安全。前面有一些建議，提到說在某些道路可能速度比較重要。在市區的話，就這幾個要素而言，當然安全是最重要的。

另外，這邊剛好有一些行動不便的使用者，我們通常在設計的時候，包括內政部營建署或者是大眾運輸身心障礙使用的一些相關規範裡面，我們看到都是主要以輪椅使用者為主，其實有聽障使用者或是有一些隱形的身障者。隱形身障者的定義就非常的廣，有些是失智症的前期也有可能，老人、小孩，甚至孕婦。大家覺得輪椅使用者的使用情況很難想像，大家想像推著嬰兒車的家長就知道，如果叫他推一個很大的路口，他一定覺得很害怕不願意把小孩推在前面，這樣可能大家會比較容易感同身受。

也謝謝警察局這邊有蒐集很多的資料，或許進一步可能有幫助的是這些事故時間，白天和晚上的比例是多少？就回到路口很大，照明一定會有欠缺的地方可能就會很暗，那路口很暗，車輛速度很快，車流很大，那很容易造成意外，通常這些意外都在路口比較多，可是入口如果照明連續性不夠，照明又不足的話，對於行人或是所謂的弱勢使用者而言就會有更多的風險。

再來是說交通安全日的宣導，我覺得那 5 項的宣導內容的確是蠻重要。再來有沒有可能我們在交通安全月宣導的時候，特別去強調路權的宣導，譬如說這個路權是行人的。行人包括身心障礙者或是行動不便者、慢車，才輪得到普通的輕重型機車，才是重型機車，汽車、小貨車，可能公車、大貨車類似這樣，就是對路權的宣導，我覺得也是蠻重要的。

再來，我知道號誌連鎖其實是蠻大的一個挑戰，只是提出來讓大家參考，就是說有沒有可能在紅綠燈的時相，可以讓它變成行人的時相先開綠燈讓行人先過，再開慢車譬如說腳踏車，所以在機車和汽車輪到綠燈的時候其實已經看到行人穿越道上面已經有人，他就會自動減速或是考慮他之後的行駛要如何變換車道，要不然一起全部綠燈，其實有時候我自己騎車會發現死角真的是很多，一起綠燈再一起上路是蠻危險，就有點把行人和慢車直接推入虎口。

還有一個，前面有幾位專家和夥伴有提到人行道，我們有沒有辦法就是人行道的品質不管是寬度，斜坡道的坡度，鋪面，甚至有時候人行道好像為了可能追求一個美感，但是有一些鋪面一下雨的時候就注定是一個災難，因為大家在那邊停機車時，在那邊摔車，連走路也會摔。是不是人行道品質一致性？我覺得這個有時候對視障者也是很重，因為他就是靠人行道的品質去了解，每一個設計有他一個語言，如果轉換一個語言表示他有在在不同的情境，那個鋪面有時候為了好看會一直變換鋪的方式就會導致困惑。

有一些建議可能是說有沒有辦法利用人行道一致性的設計方式？就好像我們設計車道一樣。因為我們設計車道不會用一個區間、一個區間，前面我也提到，就是我們車子不會開到一半忽然沒有路了，再想辦法開到另外一個路，為什麼人行道會發生這樣的狀況？是不是有一些地方會建議說捷運車站附近 1.2 公里就是人行走 15 公分的地方，人行道和自行車道連結性要比較好，公車因為本身服務可能是住在附近走路 10 分鐘或是 800 公尺，人行道的連結性一定要好，類似這個樣子。

最後，我想之前有一位專家也是有提到代步車，就是比如說年紀大的使用者或是身心障礙者，其實我也希望，剛好副主任也在這邊，也可以透過這邊和中央去討論說，公路總局那邊他們能不能夠把一些機慢車的分類確立下來，譬如剛才提到代步車，甚至滑板車，因為如果有一部分規定為他應該在人行道上，但他又沒有人行道可以走，那等於是沒有辦法，被迫要違規行駛，可是我們在設計車道的時候不會要求機車使用者和汽車使用者去違規行駛。

最後是我之前自己做了一個小小的調查，有一天晚上被指導學生氣到睡不著覺，我就做了一個小小的調查是台灣交通安全。大家可能知道台灣大概在 30 天內因為交通事故死亡的大概是 3,000 人左右，我們換算每 10 萬人大概就是死 13 個人。我們常常會和日本比較，日本是大概每 10 萬人之中是 4.1 個人。和日本差不多同樣一個層級是瑞典的 2.8 人，英國的 3.1 人，丹麥的 4 人，德國的 4.1 人。我們最近的國家的話，韓國相對做得比較差是 9.8 人，台灣是每 10 萬人有 13 個人，如果這個數值拉得比較近一點的是印尼的 12.2 人和菲律賓的 12.3。這邊沒有要比較任何國家的意思，而是就我之前的工作經驗而言，如果數字落在這個區間的話，因為像日本、瑞典、英國、丹麥、德國已經做到他可以往很細部地方去看，他

如果做標線型人行道，人們是願意配合。如果是在 12、13 的話，表示他有一個系統性的問題。當然比上不足，比下有餘，比什麼印度、中國好很多，但印尼、菲律賓表示這個系統有一個系統化的問題，而不是只看一些點去解決。我知道最近可能有在大專院校引進一個 iRap 道路評鑑系統，那是看大專院校附近的交通安全，可是或許可以應用在比較廣泛的市區，或者是有一些做完整街道的概念可以去檢視街道是不是可以變得更安全、更適合行人和慢車的使用空間，以上，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝鄭教授。接下來，我們請逢甲大學的洪助理教授。

私立逢甲大學運輸與物流學系洪助理教授百賢：

各位好。先跟各位致歉一下，因為我今天上課上到中午直接趕下來，所以晚到一點。

其實一樣，跟鄭老師一樣，就是說我是覺得很高興有機會參加這場公聽會，因為難得看到議員可以針對交通的問題特別找了包含中央、地方，一些民間的機構一起來討論這件事情，我覺得這對台灣的交通是真的有很大的幫助，就像剛剛鄭老師講的，其實台灣的交通，我們講結果好了，安全其實是惡化，雖然說數字可能最近這 1、2 年有比較好一點，但是如果整體上來看是惡化，因為死傷都相對嚴重，我們必須要承認這種事實。

但是剛剛各位不管是各個機關，以及各個民間團體所提的一些方案，我是覺得都不錯，因為大家都在努力，有一些是從國外參考來，有一些是我們國內自己也很努力去執行的，所以這些東西相對地都是有一些改善的方向，我們也必須要承認今天所談的任何東西大多數都是一些比較局部的，但是台灣的交通環境就是一個既成的事實，地小、車多、資源很有限的情況下，我們必須爭取，所以我個人是覺得如果我們今天要真的有一個全面性的改善，必須要從法規上，從工程面，以及從教育面，其實這整個就是要有一個比較完整的規劃。這個東西其實是台灣整個比較欠缺的，不只是高雄，全台灣都一樣。

在這個部分，我會認為教育是一個很重要事情，我講一個例子好了。我們剛剛談那麼多東西，我們可以說我要爭取車道或者是我要做道路縮減，我要增加人行道或者是我要拓寬轉角延伸等等，但是這些不管任何一種改善措施其實都有人會受到傷害，只要增加 1 個車道可能有一些人的路權就會縮減，或者是今天增加了人行道，勢必開車、駕車的人行駛速率會受到

影響，所以這個情況下，我們必須要教育一件事情，就是說交通的改善是一個選擇，也就是說今天高雄市這個環境，你希望是以人行為主，還是以車行為主？我們講的是人本，還是車本？如果我們今天決定是人本，OK，我們所有的政策會以人本的方向，我就是儘量先滿足行人以及身障者，再來滿足行車的人，我覺得這個教育要先告訴大家。

我覺得以前的宣導可能稍微缺乏一點。我告訴你，我最近有一個好的措施不錯，但是我沒有告訴你，它的副作用是什麼，譬如說我今天拓寬了人行道，你們行人可以走那條路，但是我沒有告訴你，那些行車可能會稍微受到一點影響。這個東西其實我們要讓民眾知道我們今天為什麼要選擇這樣子，我們今天為什麼要選擇人行道，不是只是單純的人行，因為人安全了之後，大家會習慣去走路，我就可以去拓展大眾運輸，才能夠慢慢地去縮減那些私人運具，其實這是一個連貫性的影響，所以我覺得一個完整的宣導或者是教育的政策是很必要的。要不然的話，你有時候只是針對單一的個案，譬如說單一的安全宣導，或者我們最近一直在宣導什麼行人慢看停等等那些東西，OK，那個比較單一，但是你要告訴民眾一個完整的教育跟宣導方案。

再來就是說政策的執行方法，因為我們剛談到這麼多的交通工程改善等等，其實都很好，但是我們也都知道，他有他的困難點，譬如說用地的問題，或者是現場民眾的一些反映等等，我是認為像這種比較明顯的改善，不，明顯的改變，我們講改變好了。從過去台灣的樣子要變成一些比較像先進國家的那種樣子其實有一點差距的，我們必須要有一個策略，譬如說我今天就選一個區域來做一個改善，因為如果只做一個路段其實第一個，效果有限；第二個，你沒有辦法讓民眾看得出成效到底在哪裡。

我舉個例子，之前內政部都會鼓勵說你去爭取人行道的人本工程計畫，可能就會挑選一些很大的路，譬如說重要的什麼中山一路或大型的幹道去做。如果是做人本的話，人是從哪裡來？從家裡出來。大部分人的家都是在巷子裡，巷子沒有改善就沒有人本的改善，但是卻一直花大錢在幹道上的改善，這是蠻奇怪的。因為我出門在到達幹道之前，沒有人本的環境，要一直忍耐到幹道才會有人本的環境，其實這是一個蠻奇怪的過程。

如果像這種整個政策的執行方法可以考慮從現在的線或者是點擴展到面，從小區域開始，舉個例子，以高雄來講，可以挑選像旗津或者是中山大學附近那種比較封閉的區域，你可以先試做看看。那種區域試做起來，

第一個，居民明顯就有比較好的感受；再來就是那邊也是觀光景點，你相對也可以獲得一些比較好的回饋。當然這是一種建議，但是最後還是回到政策執行的方法必須要有計畫。

再來就是第三個，執法的策略。因為像剛提到最近這1、2天的新聞，我們要去限縮檢舉的方式，其實這東西在於執法的時候，因為執法並不是今天我就強力的執法就沒事了。強力的執法不一定會得到一個很剛好正面的效果，有的時候執法是要有策略的，我相信這些，執法機關一定都相當有經驗，就是說執法不是今天A項目很嚴重，我就強力的去執法A項目。當然你執法的當下，的確可能犯罪行為的機率就會降低，沒有錯，但是如果以整體來看，因為整個交通的違規行為事實上是一環扣一環的，而且你有時候抓了A，B沒抓，像他們講的，有時候B沒有抓其實還是會衍生出來，所以說執法，我是覺得要有一些策略，當然這個東西還可以慢慢再討論。

但是像交通安全月這個東西，不只是我單純在這個月大執法，而是我們希望在這個時間特別利用大多數的資源來宣導，提醒大家說交通安全很重要，而不是只單純在這個時間大執法。交通安全月的概念一般來講沒有那麼地簡單，除了在這個時間會大執法以外，還是要有一個強力的宣導說在這個時間點用一個比較全面的資源跟大家宣導說交通安全很重要，我們特別要針對哪些重點。這個，我相信交通安全月還是有它的必要性存在。

其他那些比較專業的項目，我想剛剛鄭老師已經都講很多了，我就不再補充，如果後面還有一些意見的話，我們一起再討論這樣子，以上。

主持人（黃議員捷）：

謝謝。請問後面那一排都是民眾嗎？是民眾。如果大家有什麼意見也可以趁這個時候我們先做一輪發言，再讓局處一併的回答，就是主題性的。有沒有要發言的？可以來這邊，謝謝。

市民張育凡先生：

大家好。我想交通局，還有工務局，因為台灣地方政府在交通運輸的方面分得比較散，我想請問你們有沒有聽過什麼是NACTO這個協會？不，應該說這個國際組織，NACTO，全名叫做國家城市交通行政官員聯合會。這個組織是發源於北美，不管現在它的影響範圍到哪裡，事實上在現在國際上很多城市，丹麥、英國，還有荷蘭他們這些交通硬體設施做得很前衛的國家，他們都有提供一些意見給他們寫進規劃的指引，或是說他們也參考

他們的指引來做他們的規劃。前面不管是學者們，還是說其他協會的朋友們，他們也有提到我們的設施應該要怎麼做，我們建議哪些設施應該要保持最少幾公尺到幾公尺。這些其實我們的政府都有在規範自己的這個數字，問題是我們不知道這個數字怎麼來的，這是我們大家去協調出來的，還是憑感覺猜測出來的，還是我們覺得我們的地就這麼大，所以我們應該做這樣？雖然大家常說台灣地小人稠什麼之類的，我們土地面積不大，但是我們的車道，我們的汽車，全世界國家的汽車都一樣大吧？不管是說我們要去改善人行道鋪面，還是說行人設施這些通行地帶，還有騎樓這種模糊的法定空地這種東西，我想我們沒有一個指引，中央沒有建立一個指引，或者地方沒有建立一個指引，告訴大家說應該要怎麼做？譬如說，騎樓這個是私有地沒有錯，因為我們把它提供給公眾通行，所以用戶有減徵地價稅的部分，但是因為大部分的騎樓都是被私有占用的，或是沒有整平的部分，其實他並沒有辦法達到可供公眾通行的事實。曾經中央有提出一個他在 90-3 條說，各市府自行訂定之，就是說，這個騎樓要不要開放停車這一件事，中央是說，各個市府自己訂定之。

但是在道路交通管理處罰自治條例裡面，騎樓是被界定在人行道，供人行通行的，可是地方政府的行政命令，卻可以在我們原本的條例之上說，這個是有條件開放，他不是原則上禁止，而是原則上開放。我忘記是經發局還是哪個單位？他在提出一個地圖說，我們只有指定的地段，不提供停車，就是指定的騎樓不能停車，要不然其他的原則上都是可以的。

這一點很奇怪，如果今天民眾檢舉，我們走騎樓上被影響了，我們要怎麼知道說…？不要說，我是被影響的，甚至說，停車的人我怎麼可能用手機 google 去查說，這個地段的騎樓可不可以停車？沒有這種事，我覺得這很弔詭。

再來，我想提的是有關於行人過斑馬線第 44 條取締依據，目前我們知道他的第二項裡面有說，任何車輛要過斑馬線之前都要應暫停，停讓行人，但是這個取締依據是什麼？我們都知道取締依據是根據，一個叫做處理細則第 12 條的東西，他說，要有人車距離三個枕木紋以內才能開罰，但是這是動態違規的部分，說真的很難去判斷。

各個國家在這方面取締依據，只要是斑馬線上面有人，你車就是停，停到不動，不是在那邊一直慢慢前進，就是停著不動，人過了你才能往前開。他是一個很具體的依據，警察常常在取締這個東西，或是檢舉這個東西上

面，常常會用一種很模糊的方式說，我們從你們提供的影片很難判斷，或這個東西沒有那麼容易舉發，我們要是舉發了，民眾去申訴，到時候監理單位那邊要退回來，又叫我們重新處理之類的。

我覺得畢竟每一個民眾考駕照的時候，大家都會有考道路交通管理處罰條例裡面的東西，但是不會考警方統一裁罰基準及處理細則的。沒有人會去看這個東西考駕照。

我不遵守交通規則，警察還要另外寫一個東西才有辦法罰我，這很弔詭。還有在危險駕駛，逼車這個行為。10月6日有一個新聞說，楠梓橋頭拖吊車分隊長，他對一個民眾逼車這件事情，當然警方事後的處理就是一、跨越雙黃線開罰，我記得是1,200-3,000之類的，然後再加一支申誡。但是不開罰第43條危險駕駛的理由是因為，警方說，他沒有急加速跟急煞車的這個行為。這一點是因為在第一項第四款裡面有列出來，你有達到這個條件急加速、急煞車，你就屬於危險駕駛。

但是，第一項第三款就已經有說，任意迫近驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道，這些狀況一天到晚在道路上發生，有哪一次違規檢舉有過。而且就算我們拿著影片到派出所報案，警察會說，現在違規檢舉都很簡單，你自己回去我教你，我教你回去做。這是我的工作嗎？警察會說，這個東西很容易，但是我就會覺得是不受理的意思。就像剛才交通局有提到的，內側如果沒有偏移式左轉專用道的時候，很多時候內側直行車輛他會往外切到右側，右側的直行車輛往外切到機車道，機車就很容易在外側造成一些危險。就算即使他今天沒有實際上造成碰撞，但是這些危險是存在的，今天只是大家運氣好沒有撞到而已。

還有一個，關於第45條，剛剛我說的，這個叫爭道行駛，他有說多車道不依規定駕車。就是你在多車道駕駛的時候，別人是直行車，你在沒有保持安全距離的狀況之下，去切到別人車道的時候，讓對方可能不管是做什麼處置？往外偏移還是急煞車之類的，警察基本上不開罰的，原因他們說這個叫做肇事條文，但是我都找不到，包括你們的統一裁罰基準第12條上面也沒有這個東西。他們說要撞到才能罰這個東西，這個東西一天到晚在發生。今天不管是機車還是腳踏車還是行人每天都在面對這樣子的東西，我不懂為什麼要撞到、有受傷、有死人了才要去開罰，所以如果沒有發生，他不屬於違規行為這樣子嗎？

當然，很多時候我們收到的回應都是，有些動態違規他的判斷是沒有那

麼容易的，有些人覺得我這樣開車沒有怎麼樣，但是問題是在任何一個國家，很多這樣子的行為，包含剛剛提到的危險駕駛，在台灣被視為一個好像有違規，但違規沒有那麼明顯，可是在別的國家是視為犯罪。在日本也是視為犯罪，這種東西我不知道在行人生命安全之前，有任何東西可以向這個東西可以不妥協的，人命為什麼永遠向這些東西去妥協？

最後，剛才成大的鄭教授有提到道路瘦身這個東西，道路瘦身現在很多先進國家一直不斷在做，尤其是市區內的道路。道路瘦身台灣也許現在聽起來覺得很荒謬，我們的路都已經不夠寬、不夠大、不夠好開，車都塞得要死，為什麼還要去做法道路瘦身？

當然道路瘦身不只是我們把車道縮減，所有問題都解決了，道路瘦身包含我們怎麼樣規劃出都會區的緩行措施，還有要怎麼把行人通行空間放在哪裡？無障礙設施甚至號誌系統跟停車彎。

像剛才有很多無障礙協會朋友提到說，我要下個斜坡，可能斜坡是工務局管的，斑馬線標線是交通局管的，可能是這樣他對不起來。

剛剛你們發的這一些資料裡面，每一個都是針對一個點，或是今天覺得這邊有問題，我們改變這個問題，我們把路肩縮小，但是路肩存在的意義是什麼？你不能停車，你會造成別人的危險，為什麼不把它劃到人行道範圍內？任何一個設施帶的整合才是正確的。這個東西不是說我們可以選擇這麼做，而是你要達到減少傷亡這一件事情，這個願景的時候，你們就要這麼做，因為他是在國外，他是用科學去計算出來的方式，他是用科學去衡量的方式，他不是用民間，用各個單位跟里長，還有住戶去協調出來的，我們各讓一步，你退 50 公分，我退 50 公分沒有這種事。他是有科學依據的，在人命之前所有的事情都應該妥協。我報告到這邊謝謝。

主持人（黃議員捷）：

謝謝，還有沒有其他的民眾想要發言？可以藉這個機會來分享一下你們所遇到的狀況。

高雄市爭議調處人員職業工會陳總幹事功軒：

議員、各位長官、各位人民團體的先進，還有各位民眾大家午安，先自我介紹，我是高雄市爭議調處人員職業工會的總幹事，也是兩個法院的調解委員。

我今天很榮幸來參加這個，因為我們一直在推廣交通安全，我本身在高雄廣播電台也有一個交通安全節目，我們長期在幫民眾處理交通的爭議事

故，我覺得真的是很可惜。為什麼說很可惜？因為只有一時的不注意，然後就造成兩個家庭，不是撞人的人就沒事，撞人的人也要面對高額的賠償，大家可以看到刑法的 184-195 條，全部都在講民事的賠償，為什麼說賠償？我們可看一下刑法的 14 條，行為人雖非故意，但案情節應注意，並能注意而未注意者為過失，這是什麼？這是車禍人家告的過失傷害，很多現在民眾都懂法律，都會用這個來提過失傷害、過失致死罪。

再來，15 條，這就跟我們有關係了，對於犯罪結果的發生，法律有防止的義務，能防止而不防止者，這個與積極行為發生相同結果者。意思就是說，我們能預防但是沒有預防的話，過失傷害罪一成立的時候，相關的人都有相關的責任。

其實我是覺得身為市民的一部分，可以宣導一下注重交通安全，既然我們叫用路人，今天的主題沒有講到人本跟人權我覺得很好，馬路上誰最大？行人最大，尤其在路口有一個絕對路權，既然是行人最大，很多年輕人去國外都會覺得車都會讓人，沒有讓人的情況之下就會造成很多事故。這個部分也不是說我們可能一時的宣導或是透過一些執法，或是說嚴格取締就能改善，可能還需要很長的時間對民眾的教育，或者是說，做一些協助才能做一些改善。

所以我覺得剛剛無障礙協會的理事長講得很好，可不可以先用獎勵、鼓勵的方式？交通安全月我覺得這個方式，雖然大家的焦點放在所謂是不是只有取締一個月？我相信不是，但是我覺得透過這樣子的宣導，可以達到一定的效果就是說，我們跟民眾多多宣導用路的安全。然後透過獎勵、透過鼓勵的方式，像交通安全月我們單位也有掛在這個網站上面，我覺得這個很好，鼓勵企業，用獎勵的方式，獎勵企業、獎勵人民團體，甚至有可能獎勵個人，讓社會達成重視交通安全的氛圍，好，我的報告到這邊，謝謝議員給我這個機會，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

還有沒有人要發言的？沒有。剛剛整理下來，大家的問題我分成 4 部分了，第一個就是機車，我們先請交通相關單位來回應一下，機車包括路肩，路肩我也提出很多次了，就是路肩跟慢車道的線是一樣的，他只有差一點點，其實兩個都有，你們沒有嗎？

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

市區裡面基本上是沒有設置路肩，幾乎沒有。

主持人（黃議員捷）：

可是鳳山都還有。

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

就是在省道的部分。

主持人（黃議員捷）：

OK，幸好公總今天有來，等一下就要麻煩你們說明一下路肩的設計。就我所知，現在交通局也是努力的在減少路肩當中，只是公總好像跟地方沒有一致，這個設計的部分要麻煩你們說明。

再來，聽起來你們有朝向車向分流，是這樣沒有錯吧！只是說這個車向分流目前剛剛有提到說，到底你們的依據是什麼？就是怎樣會有一個左轉道，你們怎樣可以設置？也說明一下當初的考量，就是左轉量大於15%才會設置，這個依據是什麼？你們接下來有沒有考慮要全面地設置。

另外一個部分，就引導線，剛剛也有提到說什麼狀況是需要設置引導線？還有分隔島的部分，跟道路縮減，我是覺得在交通道路設計上可能請公總跟交通局先做中央跟地方的說明。

第二個部分，再請工務局做行人部分的說明，包括行穿線，行穿線大概是他們劃，只是說，在做人行道的時候到底有沒有跟交通局事先討論？很多時候設計出來的東西，兩個局處是兜不攏的。

剛剛也有民眾說，各個局處是沒有整合的，今天找大家來也有一個很重要的目的是，我每一次問、每一次在會勘的時候，都發現各個局處的認定都很不一樣。不管是騎樓要淨空，還是人行道退縮，還是各式各樣的狀況，其實大家的認定都不一樣。每一次在現場都不是協調民眾的問題，是協調局處的問題，我覺得這是最大的問題。

等一下就麻煩工務局說明一下，包括人行道目前的一些計畫，之前也有提過說，人行道跟騎樓你們是有一些計畫的。

這個部分因為很多團體都在現場，讓他們知道一下你們接下來做騎樓整平跟人行道淨空的計畫，還有騎樓規範不一致的問題。

第三個，交通局也要說明一下，目前有身障團體，有聽障者要反映交通問題的話是怎麼跟你們反映？看起來他們各式各樣交通的需求都沒有直接的管道。這個部分是不是可以直接設置一個網路的專區？或是你們有一個line什麼的？就可以提供一個官方的平台讓他們使用。

這個不只是交通的問題，還有剛剛他們提到連繳費都發現，對於身障者

來說，繳費都非常的方便，他們要停車也不方便，我覺得這個應該是你們可以馬上做的。

最後再請警察局交通大隊，還有分局這邊說明一下，你們執法的狀況，因為這個的確是民眾比較容易不能諒解的地方，就是覺得說，你們到底為什麼該執法的時候不執法？當然有一些民眾會覺得你們執法過度，其實是每個民眾會有主觀的認定不太一樣，其實法律就在那邊，也麻煩你們跟大家解釋一下，就是你們所謂執法的策略，大執法的理由是什麼？你們取締的依據是什麼？大家也可以有一個依據，這樣子好不好？我們就照這個順序。先請公總。

交通部公路總局第三區養護工程處鳳屏段孫副段長百慶：

謝謝各位的指教，首先，關於路肩的部分，我先來說明，剛剛簡報的第三頁那一個，就是因為原來的路肩為什麼那麼大？後來縮減也還蠻大的。我們看前一頁，在這個路段是屬於大路段變成小路段。當然大路段變小路段，如果太大可能造成車輛要進入小段面的部分，可能會壅塞或者衝突。在年初的時候我們也邀請成大的林佐鼎老師來現場看這個路段。

因為當初我們也研究，把這個稍微往外移，也考量是不是路肩劃個槽化線？會讓民眾有一個遵循，後來也感覺槽化線可能民眾騎車容易跌倒，遇到下雨會滑倒。因為這個路段前後他都是屬於比較窄的路段。大東園區是屬於比較寬的路段，我們就是不要讓道路的車道斷面變化太大，造成民眾行車擦撞的危險，所以研議往外再推1米。

至於路肩可能還是太寬的部分，如果有老師來，我們會再來研議，看是用一些相關工程的手法來做一個改善。騎路肩最會被檢舉的，當然這個部分我們會儘量再來研議。

至於為什麼省道會設置邊線的部分？在鳳山這個部分都是屬於都市計畫區，大部分有設人行道或者有騎樓。當然在省道車輛的速度會比較快，車輛速度比較快障礙物也比較多，電桿、交通的設置也比較多，然後邊線就是讓民眾有一個比較好遵循的方向，避免行車速度比較快，會擦撞路間的設施。當然省道也有省道的相關規定，路肩距離邊線的障礙物最小的限制，這個在法規上也有相關的規定。

當然有人行道的部分，可設也可以不設，但是我們基於考量用路人的行車安全，所以我們設置邊線，可以提高我們的行車安全，以上報告。

主持人（黃議員捷）：

路肩的部分我覺得還是要請交通局說明，交通局說明裡面，交通標線設計第四點裡面寫到，你們已經陸續取消路面的邊線了，可是顯然跟中央不一致。

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

其實因為本來在原市區，我們就沒有設置，因為在原來高雄縣的區域是因為他們道路路型的關係，可能路側有很多設施物或是什麼的，他們就是為了怕大家會撞到，因為現在我們是看說，會有民眾誤入的問題，其實大部分是都把他取消，如果需要保護我們就是用槽化線或是用其他方式，讓民眾比較明顯辨別的方式去做處理。

畢竟在目前的標誌標線的規則上，一個快慢分隔線是 10 公分，路面邊線是 15 公分，這種對民眾來講是很難分。

如果我們自己不是交通從業人員，事實上我們分不出來，其實我們一直在跟中央反映說，你可不可以把那個標線做更明顯的區隔？真的我們也覺得說，讓民眾會有誤被檢舉的，我們也覺得喪失了當初設置這些的意義。

畢竟在我們轄管的市區道路，以目前其實沒有設置路肩的必要，當然公總有他們另外的考量，我們是尊重。

另外，接下來就是說，針對剛剛有很多團體提的問題我先大概回應幾個。

首先是機車兩段的部分，我們知道他是有一個解釋函，所以這個我們是可以自己去調整，這個是法規上面寫的，只是說兩個車道。

我舉一個例子，以目前我們如果開放第三個車道，我們除了把內側車道取消以外，我還會再多掛一個牌面，就是提醒民眾你是可以直接左轉。為什麼我們要這樣做？不是說，你只要取消那一個，民眾稍微懂一點的他只是看那個，為什麼第三個不見了？是不見了還是標線模糊了？還是可以直接左轉，所以說民眾會有落差。

如果現在要開放第三個，我們會多加一個牌面去預告，這個都是有討論空間就是說，如果適當可以讓機車去直接左轉，我們就會讓他左轉。特別我必須講，以我們目前看的時候，針對有一些提醒路口，公總他有很多提醒路口的時候就是開放，因為畢竟提醒路口，很難解決那邊待轉的問題。那個位置如果你沒有退縮就是待撞區，容易被撞，即使作一些標線改善也很難防止，我們就適當的把它做開放，這是第一個。

第二個，就是剛剛轉向車道的部分，原則上我們就是朝這個方向，剛剛講到 15 規範，我是要講過去大家有一個錯誤的，也不是錯誤，就是當初

為什麼 15？我自己也去查怎麼來的？因為以目前設計規則裡面，你看不到 15 這個數字。我稍微查了一下其實是在比較舊的號誌設計規範裡面，針對左轉時相的時候，就是因為你要搭配車流量，還有搭配左轉車道，所以他寫了一個 15 的，一直沿用下來。

因為交通這一件事情是與時俱進的，我要強調的就是說，我們不要死守 15 這個規範。我剛剛有說我們要轉變我們的觀念就是說，我希望在路口的時候可以把一些左轉這個東西放進去，因為就我剛剛講的這是一個隱藏的問題，大家可能有些人沒有注意到，但是我們現在注意到了，我希望說，我接下來至少我們在這邊，都可以儘量往這個方向去推動。

另外，就是分隔島，剛剛冠頡有講到，其實現在分隔島的問題還是會比較難解決，如果真的市區街廓很小，所以很難說你中間，能夠在路段中讓他有機會做一個，譬如說，那一段就是沒有分隔島，讓他有機會從那邊做分隔島可能比較難，在市區的角度他可能沒有辦法這樣，你把它弄掉等於分隔道就不見了，還有整個道路現行的問題要討論。

所以現在可能還是會要在路口去切換到慢車道，我們會儘量在設計上依號誌的方式讓車流是平順的。這個沒有辦法，現在是路型限制在這邊，除非整個做一個大的調整，有一些限制可能沒辦法一下子到位，我們儘量去改，希望逐步去調整得比較好。

另外剛剛還有講到，車道瘦身的部分，其實就是行穿線退縮，我們持續會再跟工務局合作，就是把一些路口再去調整得比較好，包含有一些路口過大，特別是多叉路口。因為過去可能是覺得說，各時相大家都要一起進去，你就會變很大，有沒有機會把他切成兩的路口？

像岡山最近也有一些捷運施工路段，也是重新規劃。譬如說，他原來是七叉路口，剛好捷運要施工，我們以前就很難處理那裡，剛好捷運施工，我們就把他切成兩個路口，也多了一個中間分隔帶，可以讓捷運去做落墩的位置，這是幾個例子。

另外，剛剛那個號誌連鎖，行人早開，有些路口我們會看行人的量，如果他真的量比較大，真的要比較保護他的話，會給他行人專用的時相或是早開，有一些路口我們確實是有，但是我們沒有特別強調，他畢竟是一個特殊個案，就是你多給用路人，剛剛洪教授有講，有時候這是一種選擇，交通局有時候很為難的地方就是說，我要在各種民眾之間的聲音裡面，取得大家一個共同的平衡點，大概是這幾個部分。先回應到這裡。

主持人（黃議員捷）：

謝謝，接下來請工務局。

高雄市政府工務局養護工程處許隊長文豪：

主席，各位與會先進大家午安，就工務局先針對人行道的部分，是養工處最主要的業務。目前養工處針對人行道環境的改善，其實我們最主要是依據內政部營建署，人行環境的建置原則。除了這個建置原則以外，我們也要因地制宜。就是依現場民眾使用的需求，其實我們目前是希望透過人行道環境的改善，把一些設施看可不可以去做整合？提高整個淨寬空間，讓民眾能行走的一個淨寬空間，儘量是可以加大。

考慮到無障礙措施，所有的設施跟人行道路面的銜接，儘量朝向平順。整個鋪面來講，儘量是以平順的方式，以目前養工處在做人行道環境的時候，針對一些材質去做改善，以最簡單的就是混泥土鋪面。因為早期用人行道磚的時候，有些輪椅族、身障族覺得那個可能在行走的過程當中是非常不舒服的。我們現在針對這些材質，希望讓他更平順一點，最主要是追求整個人行環境的安全，營造一個友善的人行環境，養工處這三年在鳳山地區也針對一些人行道做改善，就像之前在國泰路從三多路一直到五甲路整段，其實我們也是已經做改善，也是配合周遭學校的退縮地，把整個人行道做加大可以拓寬，讓它整個通行的環境空間儘量以放大為優先；還有鳳南路，因為鳳南路整個沿線的旁邊很多商家，我們分成兩期跟中央爭取到一些補助，整個鳳南路我們已經完成改善，從保泰路一直延續到國 1 這一段的鳳南路，我們就是分兩期都已經完成改善。近期我們有配合學校一些通學步道做整平，像鳳甲國中，還有今年南成國小通學步道，我們也都是著手進行做改善。目前養工處針對整個人行環境也在著手規劃，有關南京路的路段，目前也在規劃設計。

剛剛與會單位有提到，主席也提到，有關行穿線如果調整的時候，那個斜坡道我們會跟交通局一起合作協商，當然如果需要我們這邊來配合協助處理的話，我們都會跟交通局一併合作來協助處理。以上。

主持人（黃議員捷）：

接下來是請你們警察分局了。

高雄市政府警察局交通警察大隊林副大隊長孟導：

警察局這邊回應剛才幾位先進提到有關執法的部分，我這邊再跟各位報告，警察局目前我們都會把各分局他們轄區的，不管是汽車、機車他們這

些肇事因素，包括剛才先進有講到，鳳山分局他們所分析的未注意車前狀況，為什麼不針對這個來舉發？我們分析的時候，有時候是引用到安全規則，因為我們不知道他違規的項目，是不清楚，我們只能用類似比較概括性的，他有可能是因為變換車道不當，任意變換車道以致未注意車前狀況安全發生。我跟你報告，因為我們在執法的依據，策略是怎樣？目前是分析各行政區，包括原縣區跟原市區跟高雄市區，其實他們的肇因型態不太一樣，譬如原縣區涉及到很多都是省道的部分，公路總局的部分，第一、它們的車道寬、速度快，重點在速度管理方面，原市區號誌比較密集，闖紅燈的情形比較常見，所以我們會針對這些肇因給各分局，包括在各分局這些易肇事路口也好，或路段也好，針對這些肇因來執行取締。我們有歸類幾項比較容易引起這些肇事的行為，包括闖紅燈，整個市區闖紅燈或任意變換車道，或併排違停的部分。原縣區我們剛才講的大部分都是在速度方面，我們會根據各分局轄區的特性，請他們針對這些重點違規項目加強取締。像剛剛講到有關 10 月份是交通安全月，全國性交通部主導，我們要執法之前，我們配合全面性的宣導，全國性的宣導，所以各位應該很清楚，我們執法不是目的，我們主要是要讓民眾有這種守法概念深植在他的腦袋裡面。

我們常強調路口慢看停，我們執法到今年為止，算全年來講，其實我們平常也有在取締，不是針對這個才取締。全年行經行人穿越道未禮讓行人這些違規項目，總共有 659 件，統計到 9 月份，以這個件數來講，畢竟這種狀況在市區道路比較多。所以我們在統計出來以後，尤其後來我們發現行人在行專道遭轉彎車輛或直行車輛撞的情形蠻多的，所以對這一方面我們會加強來執法，是這個因素，我們都有透過分析來做策略的調整。剛才講到有關未禮讓行人的部分，包括汽機車不停讓行人及視覺障礙者，這一部分我們引用的法條是第 44 條之 2；另外，還有一條是車輛轉向不暫停讓行人及視覺障礙者優先通行，這是第 48 條之 2；這個引用的法條，我們都有法條處罰依據才能做告發。以上報告。

高雄市政府警察局鳳山分局林分局長依仰：

黃議員、兩位教授還有各單位代表，我是鳳山分局的分局長。剛剛聽到各位的報告，事實上聽了我真的是感慨很多，鳳山是高雄市最大一個區，快接近 36 萬人口，每天上下班我身為分局長看我們的交通，我真的每天都膽顫心驚，真的是險象環生，道路又那麼小，車流量又那麼大，很多重

要路口我們都必須要派崗做疏導。事實上警察局的取締真的是非不得已，警察的取締讓警民關係很緊張，而且有時候開單開得太多的話，在議會又被議座說，警察是不是在搶錢？其實不是，警察在執法，我到任鳳山已經 2 年半，我時常給同仁一個觀念「菩薩心腸、霹靂手段」，最主要用路人的安全是我們最大的考量。執法事實上在交通政策裡面，我們常說 3E 政策，交通教育、交通工程、交通執法，事實上執法是個末端，它是治標的，但是我們的執法剛剛副大隊長也講過，大執法它只是個手段，最主要還是重在宣導。我們常在大馬路上看到，爸爸媽媽帶著小孩子在違規，這個身教真的是…，難怪剛剛兩位教授說台灣的交通真的是在惡化，真的是在惡化，也令我們真的很擔心。所以我們警方在執法這一部分，剛剛副大隊長已經有提過，我就不再贅述了。我們取締最主要還是以取締嚴重違規行人安全的部分作為執法重點，取締執法跟用路人交通行為的互動，我們事實上是在檢討，哪一些區塊是比較容易造成行人安全的，有時候也會讓人家說，我們是不是頭痛醫頭，腳痛醫腳，其實不是，它是個滾動式檢討，執法你不能夠一成不變，警察真的是有時候我們自己擔待的責任也是蠻重的。

交通事故的發生，像 A1 的發生，我們是被檢討最厲害的單位，好像交通 A1 的發生是警察的原罪一樣，其實不見得。交通工程、交通教育，譬如剛剛我講的家長帶著小孩子違規的狀況，我們到日本去要過馬路，你看在福岡的鄉下歐巴桑開著一部小車，看到行人要過馬路，他停下來說どうぞ（請），你看台灣如果有到那麼一天的話，台灣應該會把台灣人死亡率降到跟他們一樣，但是目前好像不太可能。我到學校去宣導說，台灣的路口哪一天能夠很乾淨沒有菸屁股、菸蒂的話，台灣就進入到先進國家的行列，這是我每次到學校去都講這一部分的觀點，但是我們還有努力的空間。以上報告。

主持人（黃議員捷）：

謝謝。再來，我們進行第二輪發言。好，你要補充？

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

我再補充一下，因為剛剛身障團體的部分，我還沒有回應。

主持人（黃議員捷）：

OK，是。

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

剛剛有在講身障中心旁邊要新增停車位的部分，因為今天停管中心同仁也來，就是會後我們再跟他去問地點；另外就是現在捷運站應該是有字幕機，所以如果有一些臨時狀況，不是字幕機，就是它有跑馬燈，我看如果臨時狀況它都會即時，除了廣播以外，應該都會有一些字幕一起顯現。

主持人（黃議員捷）：

一起？

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

對，就是捷運站的部分。另外，停車場可能對身障比較不便，因為這可能我們過去沒有想到，這個回去我們再請停管中心他們再想想看怎麼去協助，包含不管是公營或民營的，我們看看怎麼去解決？好，謝謝。

主持人（黃議員捷）：

好，停管中心要發言嗎？

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

應該大概是這樣。

主持人（黃議員捷）：

沒有嗎？好。經發局你們要補充說明中山路嗎？因為我想這個比較個案，沒關係，還是可以補充一下。

高雄市政府經濟發展局市場管理處鄒秘書敦緯：

主席好。剛剛就是台灣機車路權促進會這邊有談到說，中山夜市為什麼不比照有時間性的來做徒步區？事實上整個高雄市的夜市大概就分一個叫路外的攤集場，一個是路內的夜市，路外的比如就是像瑞豐夜市還有凱旋青年夜市，它們就算是一種路外的夜市，但它們就是個封閉的空間，當然是可以車輛不能進入；像中山夜市這個就是屬於路內的夜市，路內的夜市目前高雄市有整個徒步區的就是六合夜市，還有所謂的興達港觀光夜市。當然他們夜市考量整個觀光客的人數、流量及他們的需求，他們當然可以跟市府這邊提出要把整個路段封路來做徒步區，他們可以提出這樣的申請，但是市府這邊當然也會邀集相關的局處，考量這個道路是主要道路、幹道或什麼，或一些必要性，我們當然也會慎重考量來看看准、駁他們的申請。以上報告。

主持人（黃議員捷）：

等於這個徒步區的主動權在於市場管理處本身嗎？就是他們自己有這樣的需求，再來向你們申請，你們是一個被動協助的角色，是這樣子嗎？

高雄市政府經濟發展局市場管理處郭秘書敦緯：

是的。

主持人（黃議員捷）：

好。我們進行第二輪發言，有沒有團體要先？第二輪發言，大家控制3分鐘，好不好？

標線改造台灣路劉編輯冠頡：

大家好，我是標線改造台灣路的小編，我想講的是剛剛我一直在強調交通工程跟道路幾何的事情，台灣常遇到的就是這種內側或外側開一開變成左轉車道，或是標誌牌面支量太多。再來是路很寬很直，你的車道弄很寬，可是卻要人家開慢，這種反直覺的措施。還有剛剛很多人講到的路肩，路肩的定義空間非常不明確。再來是有一台左轉車出現在內車道的時候，大家全部都往外切的這種側撞衝突，還有待轉區的設置不良、行穿線的位置，這種你只要把車流會經過的地方稍微模擬一下，你就會發現整個行車衝突就很明顯的看出來。

再來是交通上面有一個叫衝擊分析，去分析的時候，其實你就可以知道這個路口可能會怎麼撞，而不是你做出來了，然後看大家怎麼撞，撞完之後再做改善，你一開始就要先把這個東西想好，大家可能會怎麼撞，而且在上游端就先把這些東西處理完。再來是快慢分隔島的問題，快慢分隔島的切進切出應該是要以路段中變換車道的方式進去，而不是到路口再切出來。現在台灣以高雄市民族路跟中華路都是叫人家在路口變換車道，這樣非常容易與原本外車道的車發生衝突，車道規劃儘量是以奇數為單位，就是你可以在中間配置左轉車道。

行人的話，假設有分隔島，就把這個分隔島當作行人的庇護島。再來是轉角推出，剛剛提到的就是行人的視距跟車輛的視距，雙方都可以很清楚的看到對方，尤其在無號誌路口的時候，這個非常的管用；這個是英國的路口，看左邊那張圖，它轉角推出之後，你可以很明顯看到，支道來車可以很明顯看到幹道有沒有車來，然後再選擇出來，他們都會很清楚的定義誰是幹道、誰是支道；台灣就是會在這種路口所有的邊都劃上，所有的盡端都劃上停止線，就叫大家都停，但是大家都停，誰要先開？這個從頭到尾都沒有定義清楚。再來是剛剛提到的轉角設計，慢車道都常常讓腳踏車在路口跟許多右轉車交織，是不是可以用一種方式在轉角做保護？也同時達成行穿線外推，讓轉彎車的視角跟行人是成正交；常常新聞都聽到 A

柱擋住我，為什麼我們不從交通工程的角度去消除 A 柱這件事情？再來這是圓環，也是類似，台灣就是會把機車一起跟腳踏車全部趕到外面藍色那一圈，可是那一圈不應該是給機車這種快車一起衝的，不然到路口還是會交織。

左轉車道有三大功能，就是應變、儲存、減速；應變是指駕駛人有意識的變換車道；第二個減速，就是我有空間可以減速，而不會我減速的時候，因為沒有左轉車道，結果導致後方車跟我追撞；再來就是儲存，把這些在路中間待轉的車輛全部儲存起來。當初九如路剛鋪完做好的時候，我其實看到有點難過，你為什麼一直執著在左轉車流量大才需要做左轉車道？你應該在每個路口全部都做出來，而且明明就有空間。這個也是，這就是路側用的空間非常不明確，你光看外車道寬大概就有 8 米寬，但是你適時的調整一下可以做出 5 個車道，你也可以做出人行道、可以做出停車彎。再來是左轉引導的部分，台灣在路口其實什麼都不會劃，所以左轉車到路口中間的時候其實都亂飄，這種自由度大的狀況來講就很容易產生碰撞。道路瘦身其實剛剛也有很多人提到，道路瘦身你做出來的時候，可能原本 4 米寬的車道瘦身成 3 米，就可能在路側多做人行道。再來，你看到這些槽化線，就是我剛剛講到的人行道外推。

現在我大概講這樣，我有幾張圖再讓大家看一下。這是友情路的問題，少一張圖，沒關係，反正基本上分隔島儘量不要蓋直直的，儘量做出這種 Z 字型，讓左轉車有空間停等。再來，這是關於執法的问题，就是機車常常只要沒有待轉出車禍，大家都會把它歸類在未依規定兩段式左轉，但是汽車的話，你們就可以看到一堆不同的左轉違規行為，就可以歸納出各種不同的左轉問題，但機車就全部歸類在兩段式左轉，這樣在數據統計上，很容易忽略到底是什麼原因造成機車左轉出事。最後一張圖，這是荷蘭 50 年前的樣子，其實就跟台灣現在差不多。我的報告就到這邊。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝。有沒有人要第二輪發言的？好。

台灣機車路權促進會謝理事碩：

我再針對剛剛警察局部分提問題，因為剛剛有提到肇事原因的分析，比如你說未依規定讓車是個大概的統計，裡面可能有包含未依規定變換車道或是什麼的，我想要問這一些違規到底是開出多少數量？我想要強調的是這一些動態違規，在路上並不常看到這些違規馬上被取締，就是這個概念。

再來，另外一個是定義的問題，譬如剛剛有一位民眾提到應讓行人，讓行人的時候，你們裡面的規則是 3 條枕木紋以內才可以開罰，但是因為你剛剛有說到第 44 條之 2，對不對？第 44 條之 2 是這樣寫的，汽車駕駛人，駕駛汽車行經行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處什麼罰款之類的，所以其實在這樣的規則裡面，沒有提到是 3 條枕木紋以內的距離才要去開罰。我的意思是警察好像把可以自己解釋的部分放得很寬鬆，讓民眾可以比較接近違規，或民眾就比較不願意去做這樣的事情，比如停讓行人在國外是很明確的，就是只要行人的腳一踏上行人穿越道，不管哪一台車經過這裡就是要停，然後就是要讓他過，過到完，他才可以再通行。但是你們的規則卻是行人一定要走到你面前，然後跟車已經剩 3 個枕木紋，這時候如果不停，你才要開罰，但是這樣的認定是有點問題的。還有前面剛剛也有民眾提到，譬如發生事故才去開罰，因為這些肇事原因有提到未依規定讓車，它一定包含直行車要先行，就是轉彎車要讓直行車先行，一定有這樣的規矩，可是你們這樣的違規，一定是等出事你們才願意開罰單，但是你們在這樣的狀況是怎樣的開單依據？其實應該是不是可以把它更具體化，或是有個明確的規則，也讓民眾知道我要怎麼去遵守規則，也讓民眾知道你們警察怎樣就會開罰，這樣才是個比較明確的規範，大概是這樣。

主持人（黃議員捷）：

還有沒有人要發言？我們可能再兩位。

台灣無障礙協會林理事長俊福：

我只講一句，在檢討停車場的時候，是不是可以邀請我們行動不便的團體參加？因為各式各樣的問題還蠻多的。

主持人（黃議員捷）：

對啊，停車的問題我們就是再開一個會議，找團體們一起來，就是做接下停車場的規劃，這樣好不好？找停管中心。還有沒有人要發言？可以，OK。

台灣交通安全協會王理事偉哲：

我在這邊跟警察局、交通大隊提出建議，比較偏向於高雄市分析車禍 A1、A2、A3 的，現在的車禍是紀錄 A1 跟 A2，也就是當場死亡、受傷跟 24 小時之後死亡，這樣取樣的偏差，可能造成運具的差別會造成事故分析導向弱勢的用路人。因為我剛剛看你們這些統計分析，大部分都是取比

較容易受傷死亡的用路人，如果取到 A3 其實就沒有這樣的偏差，可能會看到真的事故率，因為平常犯的小錯誤其實都是在 A3 才造成的。我在這邊建議高雄市或從鳳山做起，我們把事故從 A3 也開始納入我們的事務原因，因為本會有幸在每個季度跟交通部道安會做國道的檢核，那是自小客車跟大型重機，我們最細的檢核是檢核行為指標 KPI，實際上國道檢核也是一樣，A1 到 A3 做檢核去還原最客觀的數據，這樣才有辦法牽動到我們之後的交通安全宣導，也可以到之後的後端交通安全教育，所謂交通 3E，以及人、車、路環境相當一致的。因為我們有更清楚的分析事故原因是怎麼樣的樣態，所以才能夠比較客觀的去了解，因為這個方向一直都在加強對弱勢用路人的管束，這是個長久以來交通事故統計的謬誤，我是這樣想的。以上。

主持人（黃議員捷）：

因為時間的關係，最後再讓交通局說明剛剛左轉專用道的設計，好不好？接下來有沒有這樣的規劃？然後我們再請交通大隊說明，你們有沒有 A3 的統計？有的話，就是你們的數據在哪邊，還有你們開單的依據，這樣好不好？

高雄市政府交通局交通工程科溫科長哲欽：

好，我剛剛有稍微回應左轉專用車道的部分，因為我剛剛就講 15% 那個東西，我自己是覺得不合理，而且它其實不是那麼明確的規範，所以我是說，現在大概朝向的目標。因為我們最近在開明年重點討論會的時候，我們交通工程科也有提一個方案，就是這個部分希望是列為重點項目，針對某一些路口路段大的可能會優先做。當然這個有時候可能因為整個道路線型改善，磨線會磨比較多，我們如果還有一些經費，就是破壞路面不大的，我們可以做的我們會先做，如果不行，我也會先規劃起來，我們就丟給養工處，如果它重鋪的時候，就是一併幫我們做調整，類似這樣。

我先幫警察局講，就是所有的肇事統計，警察局最後他們會有所有的數據，我們交通局也有在跟他們做合作，包含所有的不只是 A1、A2，包含剛剛講的，其實 A1 是 24 小時，現在交通局在看的時候，其實我們不是只有看 A1，我們是看 30 日死亡的部分，這樣子它的範圍會稍微擴大，避免剛剛講到的會有點偏差，因為 24 小時可能最弱勢的人就會那個，但是 30 日可能範圍大一點的時候，因為我們確實去比較它的樣態確實是不太一樣。另外，在路口改善的時候，以交通局來說，我們現在都會劃一些碰撞

構圖，我們是把所有的事故，就是只要有發生事故都放進去，包含剛剛A3的，這樣才能比較全面說到底是什麼原因。因為我們不是只針對A1、A2，警察局去分析的話，他們可能是針對它的重點執法項目去做，有一些東西是他們會跟我們去做改善，交通局其實這個部分我們都是有一些互相配合的。以上先幫他們補充，謝謝。

高雄市政府警察局交通警察大隊林副大隊長孟導：

警察局這邊再回應，剛才交通局的有幫我講到這個，其實我們在分析包括A3都有，一般沒有人員受傷也是有納入事故統計裡面，也有做肇因的分析，都有。所以我們才有辦法把這個真實面給分局轄區這邊，針對哪些比較容易違規的項目來加強執法，這是第一點。

第二點，剛才你有問到，肇事什麼時候才要開罰？我剛才講過了，因為我們分析出來的肇因，如果他沒有涉及道路交通管理處罰條例，而那一部分有涉及道路交通管理處罰條例的才有開罰，才需要開罰，如果只單純違反安全規則，這個就沒有處罰的依據，這等於是個連結。我剛才跟你講過了，這個有可能他是因為所謂未注意車前狀況，它的原因有很多種，有可能他是因為轉彎不小心就撞上，他沒有辦法注意，來不及注意，來不及反應；有可能他闖紅燈就直接撞上了，就像行人穿越道一樣，他一轉彎被A柱擋住，他沒有辦法注意。這個我再講一次，你這樣懂嗎？如果他有明確違反處罰條例的，我們才有舉發。以上報告。

主持人（黃議員捷）：

謝謝。因為時間的關係，我們的會議差不多到這邊，因為接下來其實剩下就是我們來跟局處做協調。我希望的是，今天其實團體都有提出一些很進步的意見，也是我們可以改善的地方，接下來我們可以把它落實，讓它具體化，就是可能鳳山找幾個路口就可以直接來試做了，然後幾個重大事故的路口，大家都知道就是建國、青年、五甲路，always 這些地方，這邊到底怎麼改善，我們就是再跟分局來一起檢討；養工處這邊，當然人行道跟騎樓，我也是一直都有在跟你們討論。

今天感謝大家，另外可以邀到立委的服務處，非常難得，因為其實很多問題是中央母法的問題，所以也請服務處的代表來說明，目前他們跟中央協調的狀況。

立法委員許智傑服務處蔡副主任錦火：

大會主席黃議員、各局處的代表，還有民間團體的代表及兩位教授。今

天我能夠代表立委來這裡參加黃議員舉辦的公聽會，感覺非常榮幸，為什麼呢？因為他針對交通問題來辦這個公聽會實在很有意義，尤其今天民間團體所提出的意見和兩位教授提的意見，我感覺很寶貴，所以我希望在公聽會裡面所提出的這些內容，我們可以請黃議員做個專案跟各局處做個檢討。交通的瓶頸和機車、行人的安全要落實，為了安全要落實，所以今天能夠在這裡聽到各位的意見，我感覺很高興，尤其是鄭教授。對於中央有些問題，我們請黃議員這邊做個專案，我們再來提案，向立委那邊做個提案，有需要我們服務的地方，我們會儘量為各位來服務，尤其各局處也希望你們在執行方面，關於上級的規範都可以向我們這邊來請教，我們也很樂意來協助各局處，為了法條問題，或為了人行安全的問題，我們都會來協助你們。以上是今天的會議，很感謝黃議員為了鳳山區交通的瓶頸和行人、機車安全問題，能夠在這裡辦一個公聽會，這個會議很有意義，我們請黃議員再做個結論。

主持人（黃議員捷）：

好，謝謝大家今天的出席，因為今天大家都是非常關心交通才會出席在這邊，真的非常感謝，還有兩位教授從台中、台南特別下來，今天謝謝大家的出席。接下來幾個跟各局處的專案，我們再去每個路口一一的來解決，謝謝大家。