

新竹市 113 年第 1、2 次(併辦)道路交通安全聯席會議紀錄

壹、日期：2024 年 2 月 29 日（四）

貳、時間：14 時

參、地點：第一會議室

肆、主席：高市長虹安

紀錄：洪台輝技士

伍、與會人員：詳如出席會議簽到表

陸、請假：吳宗修委員、科技部新竹科學園區管理局

柒、會議紀錄

一、歷次主席裁示事項辦理情形表

（一）交通處

1. 案號 112090 所提預計新設裝卸貨停車格位於林森路上，該處商家密集，去年 8 月貨車併排停車造成死亡車禍。
2. 本處已嘗試跟里長以及沿線住戶協調，惟未獲住戶同意，本處將再繼續協調。

（二）主席裁示（高虹安市長）

請邱副市長率區長或民政相關人員與交通處一起現勘，協調出較為妥適的位置。

二、「113 年度機車駕訓及道訓補助計畫」專題報告

（一）羅孝賢委員

1. 機車騎士的死傷跟大眾運輸的便利性非常密切相關，不管臺北、新北或者是基隆的大眾運輸使用率，是全台灣的前三名，新竹市的大眾運輸可以再多做一些努力，就有機會讓機車事故更少一些。
2. 機車駕訓還有名額，而高中生跟大學新生大概會是機車傷亡較嚴重的族群，建議再與學校多協調，讓補助名額能夠用完。

(二)張新立委員

1. 台灣尚未嚴格定義機車駕訓教練，大部分的機車駕訓教練是汽車駕訓教練兼任，所以教學內容還是很傳統，故常聽到年輕人抱怨受訓內容跟自學沒有很大的差異，建議可以再評估教學內容，例如參考日本跟新加坡的機車駕駛教育，多提供機車騎乘能力方面的訓練，像是新加坡的駕訓場地較大，學生在訓練場裡面可以體驗到汽機車混合的駕駛經驗。
2. 從車禍事故資料裡面，台灣高齡駕駛無照騎車的比例較高，針對無照駕駛或是駕照已被吊銷的高齡者，建議可以考慮開放駕訓補助名額給此類民眾。
3. 因為本市有科學園區及 5 所大學，很多外縣市年輕人就學跟就業都騎機車，所以本市的機車族群比例較其他縣市高，但是因為本市道路環境受限關係，相對風險也較高，在宣導上要讓民眾知道考照前一定要受訓，因為已經顯示受訓後的風險較低，而政府也應慢慢把它列入長期的補助。另外，也希望各個企業針對這一點，尤其是園區廠商也應該共同來努力，比如公司能夠定期的辦理講習或鼓勵受訓。

三、「112 年度科技執法建置及成效」專題報告

(一)羅孝賢委員

1. 影像辨識的正確率容易受到環境影響，營業車輛與大型車都有裝 e-tag，建議可考慮用 e-tag reader 去判讀，因為辨識車種時，有時連陰影都會影響辨識正確率。
2. 不同地點減少的違規率從 5.6%到 99.9%，那究竟是什麼原因導致有些地方沒辦法降下來，例如西大林森路口仍有 104 件，這種違規頻繁的原因到底是什麼，是

因為環境問題導致民眾不得不違規，還是其他原因造成民眾明知有科技執法但仍然違規？

3. 新竹火車站前面的科技執法與以前狀況相比，現在看起來真的很好，很多縣市在火車站門口與周邊都較為混亂，而新竹市蠻有秩序，這點值得肯定。

(二)張新立委員

1. 取締項目有闖紅燈、違規轉彎，應該分開統計，例如西大林森路口確實很多人不知道禁止轉彎就直接轉彎，所以取締成效可能會因地點而不同。如果統計數據能夠進一步區分取締的項目，便能了解改善哪種違規成效較多。
2. 當車輛仍在遠處時，高齡者認為可以通過路口，但是因為車輛超速，所以高齡者來不及通過因而被撞上，有沒有可能針對這種情形做超速科技執法。
3. 在園區裡面，很多交叉路口塞車是因為路口無法淨空，導致車輛即使綠燈也無法通行，尤其在週五下班或下雨時狀況更嚴重，有沒有可能由科技執法來改善。
4. 東門圓環不禮讓行人的情形較為嚴重，是否可透過科技執法取締沒有停車再開或減速慢行的車輛。
5. 在很多車禍鑑定裡面，重播現場情形時，攝影機拍攝範圍不夠，只看到部分號誌的畫面，無法判斷哪個當事人違規，是否可調整 CCTV 鏡頭協助鑑定。

(三)馮道偉委員

1. 科技執法應該進行全面性的數據審視，觀察違規的情況是否有持續減少。
2. 科技執法雖然能夠偵測到違規，惟目前的科技執法項目是否能夠減少導致肇事的違規行為，還需再思考一下。

(四) 邱臣遠副市長

1. 科技執法執行後也需針對執法路段進行相關交通改善，例如號誌改善、車流分流或宣導，如簡報第 18 頁西濱路與高濱路，違規率只下降 5.6%，可再進一步改善。
2. A1 事故較高的 2 個年齡區段，分別是 18 到 22 歲以及 65 歲以上，建議有沒有可能透過民政系統，依照路段、鄰里做高齡者交通宣傳，因為高齡者騎乘機車逆向或闖紅燈等不遵守交通規則的情形較多。

(五) 警察局

1. 數據比較的部分，爾後會跟同期比較。
2. 有關採用 e-tag 來代替車種偵測的部分，涉及到資料庫取得，會再跟廠商研究。
3. 針對違規原因深究的部分，比如說西大林森路口，如張新立委員所提，闖紅燈會減少，但是違規轉彎仍然較多，因為大部分的民眾仍抱著僥倖心態，認為科技執法可能照不到，所以在違規轉彎的部分，件數沒有大幅的下降。
4. 是否可以超速科技執法的部分，技術可行，但在超速執法時，必須在前方的一至三百公尺設立告示牌，且需考慮道路條件是否適合，會再進一步討論。
5. 路口無法淨空部分，在光復路段以及幾處重要路口，在上下班尖峰時段都有派員疏導。
6. 科技執法建置的主要目的是降低目標事故，故會針對目標事故違規行為進行取締，有關圓環的科技執法，會進一步檢視事故數據，是不是因為車輛沒有停等而造成事故。
7. 有關用 CCTV 協助確認違規的部分，CCTV 是針對治安

而設置，而非用在交通違規鑑定。另外，交通處已於市區路口設置 CCTV，可以協禍車禍鑑定。

8. 宣導部分，今年的 1-2 月 A1 事故中行人事故占 6 件，其中高齡者占 4 件，針對高齡者因為沒有遵守號誌或直接跨越道路導致發生事故，將從高齡者經常參加的社團，比如長青社或是里鄰長座談進行宣導。

(六)高虹安市長

1. 去年道安會議安排西濱路段的專題報告，當時委員們都對這個路段的事故跟數據特別關心，對於本市設置的移動地磅站與科技執法都給予肯定。
2. 當時預計向中央爭取補助，惟考量行政效率，就請警察局追加預算，也非常感謝議會及委員們的支持，市府也落實西濱路段的三處科技執法。
3. 去年一位工程師在公道五路三段發生 A1 事故，而肇事砂石車不應該在上午該尖峰時段行駛，因而失去一個年輕的生命，當時委員們建議增加砂石車科技執法，從今天的科技執法數據可以明顯看到違規率下降，很感謝去年道安委員們提供可行的建議作法。
4. 有關簡報第 15 頁西濱公路的事故分析，應以同期比較，因為事故發生率會因月份、季節而有差異。

四、每月事故分析解讀及策進作為報告

(一)張新立委員

1. 宣導項目建議增加，讓高齡者知道天色未亮，需要穿得亮一點。
2. 今年很多案件都是行人在行人穿越道上被車輛撞到，停讓行人的觀念還需要大力宣導，把它當作都市的文化，教導駕駛看到行人穿越一定要減速，建議可挑選地點進行示範宣傳。

3. 針對大人的宣導很不容易，可以透過小孩從學校帶回去，也須深入到社區，以日本為例，NGO 到社區裡面服務，然後向高齡者宣導，很多議題是可以透過家人或其他人來協助。
4. 除了向高齡者宣導常見的交通事故，教導如何避免，更重要的是帶著高齡者在馬路上體驗，教導如何過馬路會更安全。

(二)邱臣遠副市長

1. 針對行人交通安全改善曾請教日本前首相野田佳彥與麻生太郎，日本的作法主要分兩部分，一個是汽車總量管制，另一個是增加大眾運輸使用率，然後都市計畫要加強行人步行空間。
2. 工程、教育、執法有先後順序，執法是最後，教育還是最重要，其實要改變高齡者的觀念較困難，建議先向小朋友教育，讓小朋友將觀念帶回家擴及至高齡者，宣導可以透過親子活動，鼓勵孫子帶阿公阿嬤出來，然後透過模擬的方式宣導。
3. 因為行人相對弱勢，所以在里民活動中心、傳統市場、運動場所以及學校周遭號誌或標線都應該要更加友善。
4. 在辦理宣導教育上，如同剛剛委員建議可以找 NGO 協助，像靖娟基金會也有在長期推動。

五、各小組業務檢討報告

張新立委員

交通部道安觀測指標每年會針對民眾違規行為錄影紀錄，並在全國訂定一致的指標，希望將來宣導時，可以針對交通部訂的這些指標項目來進行重點宣導。

六、主席綜合裁示

- (一) 早期的都市規劃，光是走在人行道就會碰到電線桿、變電箱，走在騎樓也會碰到停放車輛與民眾放置的雜物。長期來講是整個地方政府、中央政府及國民都應該透過教育慢慢改變觀念，早期鼓勵戴安全帽及繫安全帶政策，執行好幾年才有現在的成果，所以這是一個長期的社會工程，我們應該用這樣的願景去做事，會比較有使命感，就不容易被這些數據影響心情。
- (二) 新竹市範圍不大，肇事的路口請重點處理兩部分，一是優先改善高齡者行人友善環境，長期則著重教育、宣導及新的都市計畫規劃，比如說以後的公共建設與人行空間各局處都要納入考量。

捌、散會(16時)