新竹市114年第1次道路交通安全聯席會議紀錄

壹、日期：114年1月20日（星期一）

貳、時間：9時30分

參、地點：第一會議室

肆、主席：邱代理市長臣遠　　紀錄：洪台輝技士

伍、與會人員：詳如出席會議簽到表

陸、請假：羅孝賢委員、科管局、桃竹苗區研中心

柒、會議紀錄

一、「114年新竹市道安執行計畫」專題報告

(一)張新立委員

1. 推估新竹市113年30日死亡人數是51人，114年目標要降到36人，這是很大的挑戰。
2. 執行計畫有大致掌握問題，並提出改善計畫，也訂出KPI。建議每件改善計畫完成後，檢查是否達到預期效果，例如工程改善後，是否達到當初預期保障行人的效果，或是今年希望透過執法改善哪些違規行為，觀察民眾行為是否改變，這個部分建議要落實。
3. 過去交大的團隊做的觀測指標中，其中1個指標是活動指標，代表辦了多少活動，做了多少工程；另1個是績效指標，代表死傷的減少情形。這2項指標中間影響因素非常多，所以不容易判定因果關係，因此發展出中介指標，用較短時間透過觀察民眾行為跟觀念是否改變，判斷是否有短期效果，如果出現短期效果，長期也會有效。
4. 新竹市死亡最多的是行人，而且社會正在老化，新竹市的環境相較於台北來講，行人環境較差，先天條件不一樣，但是新竹年輕人又特別多，所以機車也特別

多，這 2 點是新竹市處理道安上相較其他縣市更困難的因素，所以要讓市民知道機車跟高齡者的問題，可以多做一點教育宣導。

5. 全世界成功的交通安全運動都是全民皆知，全國在推動交通安全運動的時候這一點做得不好，民眾不知道政府在努力什麼、政府推動的方向是什麼、全民如何配合政府推動。

6. 有機會的話，新竹市可以發動大型的全民運動，讓民眾都知道市府要來改善交通安全，可以花較長的時間執行。例如新竹市要減少高齡者行人跟機車的事故，要讓全民知道在人潮擁擠區特別要減速；到交岔路口應該要注意減速慢行、請勿超速等。過程中，透過執法加上宣導，馬上提醒民眾配合，並透過工程慢慢改善。要讓市民知道今年的目標是什麼？希望做什麼？市民一起配合，讓大家有感。

(二)吳宗修委員

1. 計畫前段的分析做得太過仔細，建議再把內容稍微精縮。

2. 很多目標的改善計畫都有加強重大違規執法與科技執法，這 2 項最近比較紅，特別是中央編列較多的科技執法的預算，所以要稍微注意執法同仁工作量突然變很大。

3. KPI 中取締件數要增加 5%，建議更改，因為取締件數增加 5%不是我們真正想要的，取締量要增加，只要派遣警力增多就可以達成，最後會變成執法的同仁依長官交代數量去增加勤務。通常是用取締率當成指標，例如派出多少人次警力可以取締多少違規，不是純粹取締量。

4. 消防局的改善計畫中，KPI 是車禍創傷的 OHCA 案件救活率達 25%以上，因為此項非過往有的指標，請問消防局此項數據是可控的嗎？又或許是寫得不太精準，建議再稍微細究一下。

(三)馮道偉委員

1. 第 2 頁的目錄中，第四章跟第七章裡面(一)(二)(三)(四)點的順序跟本文內容不一致，建議調整。
2. 簡報第 7 頁的各年齡層每 10 萬人死亡人數的圖表中，感覺高齡者的數值好像有點高，建議再核算。
3. 計畫第 32 頁與第 41 頁中，觀測行為指標不太一致，41 頁是酒後駕車，32 頁是超速行駛，應該要一致。
4. 計畫中第八章執行計畫與經費來源的部分，其中有 1 個計畫預算是 0 元，無論如何都應該要列一些經費來執行，請再檢核。
5. 計畫中第五章第 37 頁第 5 項事故原因改善的部分，年齡層 18 歲到 34 歲之間主要事故車種是機車且發生在路口，應該是念書或工作的人所發生。至於路段卻是高齡者比較高，這部分可以關注一下。
6. 計畫中第 5 頁，圖 2 是新竹市近 3 年死亡交通事故的車種，圖 3 是年齡分布，這 2 項數據應都是以人來算，圖 2 人數總和是 134 人，圖 3 是 82 人，不一致，請再檢核一致性。

(四)交通處

謝謝委員提供的意見，本處會據以修正後，依交通部設定的時限前提報。

(五)主席裁示

1. 重點仍是高齡者機車跟高齡者行人以及初領駕照到

熟練階段的年輕機車族群，請教育處、城銷處持續針對高齡者的交通安全觀念進行教育宣導，如果有相關的文宣提供給各局處發放，尤其是各局處在辦理地方活動與社區活動時，有高齡者群聚的場所要加強宣導，在交通工具上，請交通處在大眾運輸上持續努力，提供替代的交通工具，減少高齡者自行駕駛的需求。

2. 路上常有民眾把電動代步器當作機車騎，相關宣導要落地扎根，也請交通處要加強宣導電動代步器是行動輔具而不是交通工具。
3. 在高齡者行人的部分，除了針對高齡者宣導外，周遭的家人也是宣傳重點，所以宣傳內容要以家庭為主軸，不是單以高齡者，而是從他周遭成員為對象，去提醒留意家中長輩外出的狀況。
4. 年輕機車族群的部分，請教育處加強國高中生的交通安全知能，打好基礎後實際應用到生活中；大學階段的考照跟實際上路，請監理站跟教育處要保持密切的聯繫，尤其是學生應盡量先完成機車駕訓後再考照；駕訓的內容，請監理站可以跟駕訓班確認課程是否符合時宜，針對實際缺乏的知識和能力規劃教學內容，現在道路系統相對複雜，傳統的考照制度不符合現在的路況。
5. 大學是由教育部主管，但還是請教育處盡量接洽學校或要求辦理相關交通安全教育，因為大學生是目前機車受傷族群比例最高的，應該要精準打擊，加強交安教育。
6. 執行計畫請依委員意見修正，擬定完成後需要各小組和各局處一同協助，才能透過不同的面向延伸不同的族群。

二、每月事故分析解讀及策進作為報告

(一)張新立委員

1. 台灣的趨勢是高齡者一直增加，尤其過去 6 年死亡趨勢往高齡者移動，建議可以善用祖父母節辦活動，透過學校教育學生如何在交通安全上協助祖父母。
2. 建議路老師的活動能夠帶高齡者到馬路上，親身指導，教導高齡者如何安全過馬路，因為有些高齡者是真的不清楚。
3. 建議未來向全民宣導高齡者需要大家的關懷，讓全民注意問題，要注意高齡者在路上的行為，從教育到執法，不是處罰而是勸導，並藉由影片來協助，讓高齡者知道違規是很危險的。
4. 建議偶爾請警察去馬偕醫院前方光復路上監督勸導高齡者。

(二)吳宗修委員

馬偕醫院前多次發現有行人直接跨越光復路分隔島前往對面市場，因為距離路口只有 10 幾公尺，建議做欄杆，讓民眾無法跨越。

(三)主席裁示

1. 馬階醫院的部分，請警察局加強巡查勸導，交通處評估是否加裝相關的護欄，但以不影響視線與交通為原則。
2. 請教育處針對祖父母節評估導入交通安全教育宣導。
3. 慢車事故中以學生族群居多，請教育處加強學校交通安全宣導，尤其像是學校周遭以及 YouBike 熱門站點等，自行車比例高的地方。
4. 高風險族群中，大概是 66 歲到 70 歲居多，這個年齡層是戰後嬰兒潮出生的民眾，現在因為身體也稍微比

較退化，反應沒有那麼快，所以風險會比較大。

5. 新北市進行兒童道路交通安全宣導，有請卡通明星波力協助一起宣導，效果很不錯，建議針對戰後嬰兒潮的高齡者族群，尋找屬於那個時代記憶人物當代言人，作為交通大使來宣導，效果應該會較好。

6. 交通宣導可以思考看看用行銷的概念去做，而不是教條式的講座，可能效果會比較好，甚至可能請有經歷過重大交通事件的一些名人現身說法，比較能有感同身受的效果。因為沒有經歷過大交通事故，其實不容易警惕在心，如果生命中有經歷過，就會特別注意要繫安全帶、過馬路要小心等。

三、臨時動議

(一)張新立委員

提案於下次會議安排 10 至 15 分鐘，向與會單位介紹如何推動改善新竹市的交通安全文化。

(二)主席裁示

1. 依照委員建議，於下次會報中，安排 15 分鐘的議程。

2. 如果後續其他委員有需要專案講解或說明，也歡迎提出，陸續排進議程，原則 1 次會議安排 1 位。

四、主席綜合裁示

(一)交通部要求各地方政府今年的目標要比 112 年的死亡人數減少 15%，目標相當艱鉅，但是每個數字代表的都是 1 個家庭，所以本府盡力去做。

(二)交通安全改善不是一蹴可成，不論是實體行人環境改善還是交通安全教育宣導都要精準打擊，所以可以思考要用什麼代言人會更好，用比較有創意、新聞性的方式來進行宣導。

捌、散會(11 時)