新竹市114年第6次道路交通安全聯席會議紀錄

壹、日期：114年6月23日（星期一）

貳、時間：15時

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：科管局

柒、會議紀錄

一、歷次主席裁示事項辦理情形表

(一)編號1140501

1.吳宗修委員

(1)大部分駕訓班還在評估是否要開辦機車駕訓，如果政策沒有強制考照前要參加駕訓班，業者必須要評估現行民眾需求與投入成本是否能回收。

(2)駕訓班評鑑時有把機車駕訓當作加分項目，監理小組也非常認真推動，並訂有KPI管考制度。

2.交通處

建議監理小組可向新竹客運駕訓班跟東亞駕訓班了解機車駕訓培訓量能及人數。

(二)編號1140502

1.吳宗修委員

(1)交通處提到的道路安駕訓練是持照人再教育，參訓可獲得補助1,200元。

(2)中央的立場是機車駕訓政策會往前推動，朝向考照前必須要參加駕訓，也希望在這個階段各縣市能募集私人企業贊助駕訓補助。

2. 羅孝賢委員

(1) 建議向家長推廣機車駕訓政策，因為剛滿 18 歲的學生通常會要求家長買機車，而家長會擔心子女的交通安全，所以可以請家長督促子女參加駕訓課程。

(2) 建議在駕訓班的考評，可以列為加分項目，提供誘因讓業者願意執行。

3. 交通處

(1) 建議監理小組在民眾領取駕照時，提供考後道路安駕訓練補助的宣導單。

(2) 於機車行購買機車時，一定會領牌，民眾領牌時就有機會可以宣導機車相關駕訓補助內容。

(三)主席裁示

1. 編號 1140501

(1) 請監理小組盤點新竹客運駕訓班跟東亞駕訓班的駕訓量能。

(2) 請監理小組持續協助本市駕訓業者擴大駕訓量能，並反映給交通部，目前全國都在推動機車駕訓的政策，希望透過中央協助業者，提供相關補助計畫和輔導機制，提升整體量能，本案解除列管。

2. 編號 1140502

(1) 請監理小組依照委員及交通處建議事項辦理。

(2) 本案屬於經常性業務，原則解除列管，請交通處持續加強宣導機車駕訓補助，並定期回報申請人數。

二、「道路交通管理處罰條例記點、記次 Q&A」專題報告

(一)張新立委員

1. 推動駕照管理記點制度很重要，其中記點項目是否能與道安講習內容互相呼應，未來在規劃講習課程內容時可以更精進，否則民眾可能覺得道安講習課程內容與當初違規事項沒有直接關係。
2. 未來在推動記點及保險制度上要慢慢地去連結，能夠更進一步發揮效果，例如記點紀錄會影響到保費。

(二)交通處

有關簡報 P5 與 P6，建議提供這 1、2 年內包括自然人、非自然人的新竹市統計數據，作為判斷記點制度的成效狀況，也可作為未來檢討的依據資料。

(三)監理小組

系統可以調閱出相關紀錄，比較修法前後的點數差異及違規情形。

(四)主席裁示

1. 請執法小組跟監理小組在違規取締駕照管理上持續精進。
2. 請監理小組依交通處意見，整理相關統計數據，並分析修法前、後之效益，請於下次會議前提供。

三、每月事故分析解讀報告

(一)張新立委員

1. 目前教育部推動的交通安全教案裡面，在國小高年級跟國中階段很強調自行車的教學，因為現在騎乘的人越來越多，但是很多學校並沒有執行，呼籲一定要落實教學。
2. 在國小階段應該要學習如何騎乘自行車，因為自行車是邁向機動車輛的過渡，普遍在 8 歲至 10 歲時，就要學習自行車的基礎法規與風險了解，現在 YouBike 盛行，希望國中及國小務必要把自行車納入教學，有

些學校受限於校地，建議借用其他公有場地，舉辦自行車教學訓練或是利用暑假營隊推動。

(二)羅孝賢委員

1. 建議分析第三分局今年增加較多 A1 事故的原因，因為事故發生的原因，在工程或教育上面也有影響，現在用分局轄區去分析，可能更要知道是什麼原因導致事故增加，才有機會防制。
2. 慢車事故有成長的趨勢，請問發生的年齡層是高齡者或年輕人？
3. 目前 18 到 24 歲族群還是最高峰，但是逐年下降的趨勢明顯，相關防制應該有些成效；高齡者則是增加，特別是高齡機車最近被凸顯出來，當然這是中央的權責，不過地方政府可能要去深入了解，掌握高齡者駕駛的現況，才有機會遏止這些事故。

(三)主席裁示

A2 受傷數據中，慢車受傷人數有上升趨勢，現行騎乘 YouBike 越來越方便，不管是車輛或站點也都逐漸增加，使用量上升後，事故也會上升，所以要先做好相應的配套措施，教育小組要在學校班級進行教育課程宣導，交通處要與微笑單車公司聯繫，提供相關數據的資訊，作為擬定後續宣導的方向，譬如事故熱點或相關後台數據，可以作為學校宣導、執法、提升見警率等等的參考依據。

四、臨時動議「提報交通部非交通事故 30 日死亡清單」業務說明

(一)張新立委員

1. 因為每個人從不同角度會產生不同看法，重要的是這些資料要做什麼用途，所以沒有想像中那麼單純。

2. 相關判定由誰負責？例如自殺案件的自殺原因是否跟車禍有關，就會產生很複雜的議題，所以建議本案最好是大家有一致性的決定。

(二)交通處

張新立委員提到的判定是有困難的，而目前30日死亡清單是交通部提供給地方政府作判斷，且總體數字並不會修改，建議按照簡報內容提報，交通部會用註記的方式，註記非交通因素所衍生的案件。

(三)主席裁示

尊重目前的判定機制，除了提報至交通部註記，也希望後續能把數據作為交通改善小組分析的資料，把改善量能優先集中在問題核心，同意本次清單函送交通部。

五、主席綜合裁示

(一)今年1至5月的A1人數有下降的趨勢，接下來是暑假期間，也是交通事故好發期，不管是執法小組、宣導小組或工程小組，都應該更加謹慎面對。

(二)道安事故有隨機性，但是本府投入經費改善整體交通環境去降低事故風險，後續再透過細緻的局部改善工作，進一步減少事故，做好源頭管理才能有效預防交通事故發生，後續請市府同仁繼續努力。

捌、散會(16時)