

屏東縣道路交通安全聯席會報 112 年 3 月份會議紀錄

壹、時間：112 年 4 月 14 日 15 時 00 分

貳、地點：本府北棟 303 會議室

參、主持人：邱黃秘書長肇崇

紀錄：張富田

肆、出席單位及人員：如簽到表。

伍、議程：議程確定。

陸、主席致詞：感謝各位委員、警察局長、各位分局長的參與會議，現在依會議程序開始。

柒、綜合小組報告：

一、112 年申請院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」補助 9 項計畫，各小組已依規定期限函報交通部審核。

二、交通部道路交通安全督導委員會第 255 次會議紀錄重點摘要。

三、屏東縣 A1 交通事故現場會勘改善情形表：

發生時間	發生地點	會勘時間	建議事項	執行情形	結論
(一) 111 年 12 月 3 日 9 時 58 分	里港鄉 舊鐵道 路與產 業路口	111 年 12 月 20 日	原建議於支道設置停止線及「停」字標字，經檢視現況設置為「讓路線」，建請依原改善建議辦理修正。	里港鄉公所： 已完成改善，並於 112 年 3 月 25 日確認。	解除 列管
(二) 112 年 1 月 15 日 8 時 48 分	枋寮鄉 臨海路 二段與 東林路 口	112 年 2 月 1 日	1. 建議東林路標線向路口延伸、分向線設置交通桿、取消右轉車道、槽化線以紐澤西護欄包覆、附掛路燈、延伸路口邊線(枋寮鄉公	枋寮鄉公所： 俟發包後即辦理改善。 三工處潮州 段：配合辦理。 交通警察隊：	持續 列管

發生時間	發生地點	會勘時間	建議事項	執行情形	結論
			所)。 2. 增設導引線及地名方向指示標誌(三工處潮州段)。 3. 東林路號誌移置槽化線內、加設「東林路專用號誌」告示牌、增加右轉箭頭綠燈、全紅秒數增加(交通警察隊)。	俟發包後即辦理改善。	
(三) 112年1月30日 18時30分	佳冬鄉 台1線 約 429.7K 處南向 車道	112年 2月10日	建議本案實施中央分隔帶缺口封閉，試辦三個月，持續滾動檢討封閉措施改善成效。	三工處潮州段：已完成改善，待來文確認。	持續 列管
(四) 112年1月28日 13時18分	新埤鄉 中山路 3之6 號(法 蓮寺) 旁路口	112年 2月9日	建議本案路口南北向道路設置分向設施；東西向道路進路口處，各設置停止線及「停」字標字；路口東南側轉角處(法蓮寺側)，增設一面反射鏡。	新埤鄉公所： 俟發包後即辦理改善。	持續 列管

四、屏東縣 112 年度交安工程改善專案報告。

△主席裁示：

- 一、112 年申請院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」補助計畫，請各單位掌握辦理進度。

二、屏東縣每 10 萬人口事故死亡人全國最高、機車騎士未戴安全帽問題嚴重，請於每個月加強檢討並持續努力改善。

三、A1 類交通事故工程改善管制第 2 案及第 4 案，如涉及發包，可以緊急採購先行辦理改善，相關年度開口契約，如縣府工務處、水利處等，均於去年 12 月簽辦，隔年 1 月就可以動支，請各單位參考經驗，未完成改善案件，請秘書組持續列管。

四、屏東縣 112 年交安工程改善尚有 8 處未改善完成，請各單位掌握辦理改善進度。

捌、清明連假調撥車道績效分析（報告單位：本會報秘書組）：

一、清明連假調撥車道績效分析：詳如簡報資料。

二、說明：略。

△主席裁示：

一、本縣調撥車道執行是國內的經典案例，之前都必須投入大量人力、物力維持調撥車道，近年警察局交通警察隊引進智慧化號控，不但在績效上有效提升並節省大量人力及物力，謝謝大家的努力，也請持續精進。

二、在後續計畫推動路網管理系統中，有關產業園區聯外道路智慧化部分，有 2 處地點請警察局交通警察隊納入會勘推動辦理：

（一）農科第二期園區已開發完成，陸續招商進駐，農科一期、二期會產生很多路口（台 27 線、神農路）交會，路口號誌智慧化部分，請秘書組協助處理，以維持交通安全順暢。

（二）在熱博物產館（台 27 線），為更容易親近，相關標誌、標線或路名指引牌面，請配合調整以利更容易導引旅客進入物產館，以提升服務績效。

玖、「交通行人地獄」改善作為（報告單位：本會報秘書組）

一、「交通行人地獄」改善作為：詳如簡報資料。

二、屏東縣政府警察局交通警察隊副隊長程大維：

(一)今天簡報要串聯人行道部分，也跟城鄉發展處開了幾次會，希望後續著重在人行道串接與改善及高齡友善設施提試辦計畫，在比較狹窄社區請顧問公司規劃農村型、市區型，試辦專案性的標線型改善人行設施，讓車輛進入交通寧靜區降低車速，讓行人通行更有保障及安全。

(二)在 49 處行人事故路口今年會盤點相關安全設施，有不足的部分會增設行人燈，檢視行穿線設施及退縮路口等改善，希望在交通部補助新臺幣 300 萬元（以下同）及營建署補助 1,000 萬元額度內辦理改善。

△主席裁示：

一、屏東縣行人事故分析 109 年至 111 年死傷人數，以屏東市行人死亡人數年均 6.7 人，請大家注意。

二、以屏東市、潮州鎮、東港鎮型態的城鎮，人行道普及率相對較低，這是臺灣所面臨的現況，雖然大家都很努力的改善行人空間，但進度不快。而如縣府執行社區改造專案（勝利新村），利用社區改造把勝利路、中山路人行環境作必要的改善則較有成效，請相關單位參考。

三、特別提醒城鄉發展處審查鄉公所人本計畫工程時，要注意電箱占用行人空間情形，鄉公所提報人本計畫即便完工也須要求公所做處理；已做好的必須能暢通，無障礙的環境也必須完整，這部分請大家再繼續努力。

拾、里港鄉公所道安工作報告：詳如書面資料。

△主席裁示：

里港鄉公所工作報告併里港分局簡報討論。

拾壹、里港警察分局道安工作簡報。

一、里港警察分局道安工作簡報：詳如道安工作簡報。

二、賴委員說明：

里港鄉公所報告易肇事路口，位於里港鄉里嶺路與無名路口（阿祥製冰廠），如何認定為易肇事路口，事故發生請檢討路口交通設施狀況。

三、林委員說明：

（一）簡報第 16 頁 109 年至 111 年交通事故車種分析，里港分局這 3 年機車事故占 43.7%，全國機車事故占 48.1%，比全國少，全縣機車占 60.1%，超過全國，顯示出其他各分局機車事故嚴重，請各分局注意。

（二）里港分局機車事故占 43.7%，與全縣機車事故（60.1%）相較，顯然其他百分比會比屏東縣整體來的高，但看起來沒也比較高，數據明顯誤植，會影響策進作為，請再確認。

四、屏東縣政府警察局里港分局回應：

事故當時該路口為無號誌路口，事故為 2 部機車路口交叉撞，事後該路口裝設號誌管制，事故改善情形良好；數據明顯誤植部分，會再確認並檢視策進作為。

△主席裁示：

一、請里港分局及里港鄉公所依賴委員建議再次檢視里港鄉里嶺路與無名路口（阿祥製冰廠）路口標誌、標線設施情形。

二、里港轄區砂石車是特色，所造成的問題不可輕忽，也感謝各相關單位這幾年來的努力，肇事數據有明顯減少，業務單位的掌握及業者自律，有防制成效，請大家再共同努力。

三、里港鄉公所財政算不錯，對於道路標誌、標線與路燈設施加

強設置，對鄉民安全有所保障，並獲得更多成效。

四、每個分局都有重大的任務，尤其是道安跟治安部分，每個分局也有不同的特性，對於A1類交通事故要確實檢討，相關改善措施也能確實有效。

拾貳、重要工作檢討事項：

一、各工作小組執行院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」112年3月業務檢討報告：詳如各小組工作計畫辦理情形。

二、說明：略。

△主席裁示：

請各相關單位共同掌握辦理進度。

拾參、屏東縣道路交通事故統計比較分析報告：

一、112年3月份共計發生A1類交通事故13件、死亡13人、受傷2人，與111年同期相較A1類交通事故13件、死亡13人、無受傷，件數及死亡人數無增減、受傷增加2人。

二、前項A1類交通事故以屏東分局及枋寮分局各發生3件、各死亡3人最多；各鄉鎮市A1類交通事故統計以屏東市、里港鄉、新園鄉、枋山鄉、牡丹鄉各發生2件、各死亡2人最多；肇事時段以6時至8時及14時至16時各發生3件、各死亡3人(23.08%)最多；道路類別以村里道路、省道各發生4件、各死亡4人最多；道路形態以直路發生7件、死亡7人最多；肇事死者使用車種及年齡分析，死者駕駛車種以機車死亡12人最多(92.31%)、死者年齡層以65歲以上死亡7人最多(54%)；交通事故主要肇事原因統計(第一當事人)以未依規定讓車發生6件、

死亡 6 人最多；肇事原因（為重複選項）以自撞事故發生 4 件、死亡 4 人最多。

三、賴委員說明：

- (一)屏東縣機車騎士未戴安全帽數據對比全國 4.09（嚴重程度），其他縣市比較好的是如何做到的，是否跟執法有關係。
- (二)速度管理是很重要的問題，測速照相大部分以汽車為主，如以同樣速度機車相對比較危險，目前科技是否可以區分，特別是省道速限 70 公里，80 公里才拍照，機車如行駛 60 公里就覺得危險，請公路總局反映機車速度管理問題。

四、林委員說明：

現在科技執法可以取締機車，技術發展到什麼程度，市區道路速限 50 公里，機慢車道速限 40 公里，如在市區道路設置測速照相，法規有 10 公里寬限值，汽車與機車速限不同如何執法，機車騎在機慢車道超過 60 才會取締，現行取締規範為何。

五、屏東縣政府警察局交通警察隊副隊長程大維說明：

- (一)機車騎士未戴安全帽的數據，包含不知是否正確配戴安全帽均列為未配戴，本縣在交通事故處理上比較嚴謹，未戴安全帽事故情狀也相對嚴重，城鄉未戴安全帽差距較大，執法小組也嘗試持續加強執法，但遵守情形不是很好，可能是違規的母體太大，鄉間民眾已習慣不配戴安全帽，未來透過辦理大範圍宣導活動，期盼在教育扎根，而不能只靠執法取締，才能有效防制。

(二)測速照相不只針對汽車，測速設備可以對所有違規車輛作取締，現行固定式測速照相所用雷達感應方式，用定頻雷達偵測，車輛通過會以雷達的都卜勒效應來偵測速度，定點測速無法自動分別車種執法，且定點速度超過 51 公里就開單，恐有民眾無法認可，但科技執法採平均速率且可以分別車種執法，以車牌判別車種通行時間決定速率，也可以針對機慢車道執法。

六、交通部公路總局第三區養護工程處：

在某些路段有實行快慢車道分別速限，通常會在快慢車道實體分隔地方設置，一般省道則無區分，速限是一致的，機車速度管理，會跟上級一起討論密切注意。

△主席裁示：

- 一、有關機車速度管理執法技術提升，公路總局有一些作為，請在交通部相關會議作建議。
- 二、疫情可能再下降解封，對疫情解封所帶來的大量人潮、車潮，請大家再持續努力因應。

拾肆、提案討論：請屏東縣政府警察局修正「屏東縣民眾及各機關團體舉辦各類活動使用道路管理規定」（提案單位：屏東市公所）。

△主席裁示：

- 一、本案維持 106 年所訂「屏東縣民眾及各機關團體舉辦各類活動使用道路管理規定」方向跟精神，請警察局邀集法制科及相關單位討論，就內容酌作修飾調整。
- 二、鄉鎮市公所後續在審理相關單位活動申請，可以依前一年辦理活動紀錄作為審核依據，活動辦理單位跟實際申請單位內容有不一致的時候，可以依道路交通管理處罰條例處罰，請

警察局交通警察隊再予指導建議。

拾伍、臨時動議：無。

拾陸、主席結論：

- 一、周縣長對道安業務會越來越重視，對於道路交通事故防制，請大家再共同努力。
- 二、因為機車的設施及防護不足，其速度管理尤為重要；然現行定點測速執法設備卻無法分辨車種告發，請向交通部道安會建議研究適切可行的測速執行技術，以利分辨車種。

拾柒、散會（16時45分）。