

國立屏東科技大學106學年第2學期交通安全教育委員會會議紀錄

開會時間：107年5月2日（星期三）上午9時30分~10時50分

開會地點：行政中心三樓第一會議室

會議主席：段行政副校長 兆麟

記錄：喻名暉

出席：應到68人 實到58人（如簽到表）

壹、主席致詞

二位副校長、各位主管、各位學生代表大家好，首先非常感謝各位撥冗來參加今天的交通安全教育委員會，在開會之前讓我們歡迎兩位貴賓來為我們指導，一位是交通部道路交通安全委員會的林文閔林技正、一位是屏東縣警察局交通隊的程大維程組長。現在的交通安全是專業的工作，已經不是說憑著我們的常識就能夠解決問題，需要兩位專家為我們指導。

這半個學期來的交通安全教育工作在這邊非常感謝各位主管、老師以及各位學生代表在交通安全方面的投入，雖然開學以來還是有幾件重大的交通事故讓我們非常傷心，不過同仁們的努力以及各方面投入工作，盡心盡力也令人非常感佩。

未來必須加強校園交通安全的硬體設施，防止交通意外事件，更重要的軟體部份，是學生騎車、開車的行為輔導。交通安全要持續不斷的教育，希望在這學期的後半段能夠做得更好，以確保學生的安全。

貳、工作報告：如書面資料 P3~P5

主席：從工作報告有幾點值得我們警惕，

- 1.校園安全事件仍以交通意外為多數，每次討論校園安全的時候都會把焦點放在交通意外。
- 2.交通事故就次數來講校外 31 件，與校內 28 件紀錄接近，但就人次來講校內反而多有 44 人次，校外 39 人次，這是我們值得警惕的。
- 3.就發生的地點統計，對於經常發生事故的地點，例如學府路(情人坡附近)是否要有一些警示的標示。
- 4.再以學生年級統計來講，低年級特別多，同學可能入學之前都還沒有騎車的經驗，像都會區都是坐大眾運輸機具，來校後直接利用機車做為代步工具，對環境跟交通工具的不習慣，是值得我們警惕跟輔導的重點，也請兩位出席的專家給我們提出建議或指導改進的地方。

交通部林文閔先生：

- 1.依據屏科大的意外交通事故統計資料，與屏東縣甚至到全國，事故的車種都很雷同，大部分發生事故的都是機車為主；然後年輕的如大一、大二的學生，顯示數據與全國事故統計的也是一樣，共同點就是騎機車車速過快。但校內的事件件數和校外差不多，值得重視。照理說學校裡面的環境相對單純，是因屏科大的校地幅員大，在車速上常容易超速，應變的時間不足，且會造成嚴重性傷亡，速度不降下來，交通事故還會一直的發生，大家應如何加強校園車速的管理。校園限速40公里，不管從學生面或老師面，一致遵循校內車速的認知是最理想的。
- 2.屏科大在交通安全這方面，從校長到師生們大家都非常努力做事，也執行了很多的措施；包括公車入校園的一些路線還有班次等等，甚至開發 APP 讓學生使用預約公車，多加一些鼓勵的措施作為，不過這些措施相對要有一些限制，應多鼓勵大一、大二的學生使用公車路線，然後透過一些限制的措施，否則政府協助開了那麼多公車路線，結果學生還是習慣使用私人車具，那減少事故成效可能就沒辦法凸顯出來。

屏東縣交通隊程大維顧問:

- 1.校內發生交通事故和校外是一樣的，可能就要思考學校的道路使用規範是否令學生遵循，還是學生熟悉環境以後，就開始不遵守規則，以不安全的方式騎乘交通工具，所以還是要從管理層面去著手。
- 2.根據 OECD 的調查顯示騎機車車速是 30 公里，致死機率是 10%；車速 50 公里致死機率是 80%；車速如果是 70 公里以上幾乎是 100% 死亡率，所以說車速過快是造成傷亡的重要原因。車速降低是一件很重要的事情，就我所知，自戴校長上任以來學校在這方面已經做了非常非常多的努力，以屏東縣各個大專院校來看，貴校是投入資源最多，也是最認真的，也是最努力跟同學溝通協調，並尋求相關資源來協助的。
- 3.學校設置減速丘、警示號誌等是有必要的措施，也讓公車進入校園，希望減少騎乘機車。但在其他地方，像仁愛路上的是不是還有一些可以做的一些工程改善的設施，或在有轉彎路口或是一個大彎道上面怎麼要去減低速度或是設計道路的高差提供轉彎者足夠向心力來抗拒離心力，讓速度能夠抗衡避免摔車，這些問題都能讓我們思考。

傅學務長:

就林技正還有程組長提出的一些建議欣然接受，未來我們可能做的措施會在速度管理去加強，提供一個數據:從 106 年 8 月 1 日鼓勵大一學生使用綠能車政策，目前學校有四百部電動機車(自行車)，這九個月以來車禍案件只有 1 件，而且是自摔且為輕傷；而燃油車有 300 多人受傷，佔騎乘燃油車的比例是 3%，兩個比例是差 16 倍。

主席:

校園的交通安全一直是很棘手的問題，學務處也一直積極在解決問題，學務長提出來的幾個治本的方法，就是我們引進公車把路線規畫好，班次密集，減少學生騎車的必要；另一個我們提供綠能腳踏車，以其車速低，並與電動車的事故是一般燃油車的十六分之一，這差別很大，相對就安全多。所以請各位主管多輔導鼓勵學生盡量搭乘公車，如果說公車的路線班次的時間，還可以再改進的地方都可以向學務處提出來。

參、提案討論：如書面資料 P5

提案一：改善學府路易造成交通事故車輛超速案。

說明：學府路接近仁愛路口微彎道易造成交通事故，建議該處兩側楓樹(左右各 5 株)包裹黃黑色箭頭方向引導牌。

決議：照案通過，設置安全材質指引標誌。

提案二：學府路安全島迴轉缺口建議恢復式防撞桿封閉，禁止汽、機車於彎道處迴轉。

說明：

- 一、學府路仁愛至信義路段分隔島開口計 2 處，忠孝路至仁愛路分隔島開口計 4 處，沒有防止迴轉的裝置，設置防撞桿後可以避免機車突然迴轉。
- 二、傳學務長：有個建議因為塑膠材質防撞桿本身會老化，我印象裡那有三個缺口，中間這個這開口在彎道上，這個是不是以後直接把他砌成花台讓他阻隔掉，景觀也比較漂亮，請總務處思考這個問題。
- 三、總務處營繕組李組長：如果討論決議要固定式水泥連接的話，我們會配合辦理謝謝。

決議：照案通過。

提案三：在學府、仁愛路口設置紅綠燈交通號誌案。

討論：

傳學務長：這個路口有幾個系所都有提出來改善建議，希望我們加設紅綠燈的控管號誌，讓整個流量更順暢，也減少因為汽機車下行的部分所造成一些壓力。目前校內跟校門口總共三處有紅綠燈的標誌，在裝設紅綠燈或是改善一些標誌後平均的車禍案件減少了 80%，這三處加起來平均減少了 80%，顯然交通號誌是有功用存在，這個路口也是一個事故熱點，之前就有規劃要設置，因為要有一個待轉區，但路幅不夠後來就沒有裝置，這次跟程組長討論解決方案就是用號誌秒差的方式讓左轉的車輛可以先通行，如果用這個方式就可以加裝紅綠燈，我相信加裝紅綠燈後對於整個交通會有很大的幫助，從校內幾處裝了紅綠燈之後整個車禍案件減少的數量很明顯看得出來。

主席：謝謝學務長的說明，裝了紅綠燈事實證明是可以達到減少車禍案件的效果，雖然

同仁開車會覺得說不像以前可以一路開到底，碰到紅燈要停下來，但有時候想一想這樣子可以防止很多事故負面的結果，還是有裝的必要，不曉得各位委員的意見怎麼樣？

學生議會洪議長：

- 1.個人認為要著手的是學生根本的行車教育，應該改善的是我們學生本身騎車觀念；行車素質的部分，學校能做的很有限。以往都是新生入學的時候會把所有新生集合進行交通安全講座，但我覺得成效有限，學校可以試著規畫採小班制的安駕訓練或是試著請外界不同領域的講師，但一樣是負責行車安全或安駕的講師而不是一直請交通隊來進行演講。
- 2.有關於紅綠燈的部分其實剛在簡報上有看到就是在學校許多地方都有事故發生，我覺得不要等到有死亡車禍我們再來評估這個地方是不是真的安全，我覺得學校可以在平常就去檢視看看十字路口或是學校內的行車狀況，而不是等到重大事故發生我們再去預防其他事情，那剛學校有提到設置路口路段可以降低事故的話，我想屏東市區發生事故的機率應該非常的低，如果以學務長說的三條路段可以降低 80%的話，我相信屏東市區發生的機率幾乎是零。

主席：謝謝洪議長的發言，洪議長剛提到兩點第一個是說對於學務處辦的交通安全教育的講習可以再靈活一點，讓同學聽講的效果會更好，這是好的建議，那第二點就是說對於新增路口紅綠燈有些意見。

學生會招有倫會長：主席，我看資料第八頁上的數據，車禍肇事主因最主要是未注意前方路況占大多數，我真的能從車禍主因看到紅綠燈可以解決的問題，基本上應該只有譬如說轉彎車未禮讓直行車還有路口未減速禮讓這兩個，那加起來才 5 件還不到 10%，那為什麼我們不去著手解決就是未注意前方路況的部分跟精神不濟跟自摔的部分，我們必須要去面對只有 10% 車禍肇事，然後不去面對另外 90% 以上的數字。

程組長：事故類型中的未注意前方狀況的部分是警方再判斷行車事故的一個比較簡單籠統的說法。駕駛車輛要注意車前狀況是義務，發生車禍事故很多是超速所造成的，因為超速的關係，致反應不及。所以設置號誌，就是要提前預告預警，例如進入路口的時候，紅燈黃燈時要停下來就是說要禮讓給另一方的車輛有路權優先通行，來避免車禍事故的發生，不是說做了號誌只能解決裡面百分之多少。

主席：事實上設置紅綠燈也是給我們分配不同方向的用路時間，避免產生衝突。

洪議長：那離紅綠燈的路程可能要拉長一點，因為以獸醫系的那個紅綠燈來說的話其實看到就可以看到遠方的燈號了，效果不是那麼顯著。

學務長：這個部份我們是有一個預警的會放在彎道之前讓大家知道，程組長跟林技正有提到要有四十公尺距離，才有足夠的反應時間，所以我們大概會抓這個標準，道安規則內比較標準的數據甚至我們放到彎道之前會先提醒。

決議:

- 1.設置紅綠燈會有預警的號誌。
- 2.照案通過。

提案四: 學府路(信義-仁愛路間)兩側道路環境改善。

說明:

- 一、學府路下行信義路跟仁愛路口之間，並沒有跳動路面或是減速條。建議加裝幾組減速條，提醒用路人此路段為下坡路段。
- 二、學府路上的路緣石都是灰色的，在夜間行駛時不容易分辨，建議改為反光漆提升警示效果。

討論:

林技正:

- 1.減速標線一定要設在直線路段，而且最好能在進彎道之前，因為大雨天的時候，怕真的是有不守規矩騎乘機車者，如果超速就容易打滑。
- 2.應要求大一入學新生使用綠能的電動腳踏車，並逐步擴大推展，校園就是以電動腳踏車為主，降低車速也維護校園空氣品質。
- 3.配合推行汽機車 RFID 的標示，偵側車速。可以透過一些機制，比如禁止違規人員使用汽機車三個月或接受學校的道安課程。

主席:謝謝林技正的指教，林技正剛對我們一些交通安全設施提供很多建議，另外對於 RFID 提出一個可以進一步利用這個 RFID 的數據分析，可以偵測出超速的特定人員，針對這些對象給予個別的輔導，這是我們一個新的方法。

水保系陳主任:大家好，剛剛提到對於 RFID 使用的部分，我想可能沒辦法因為當時有承諾學生不是來做交通管制的使用，利用這個方式取締的話可能是一種壓力，不是那麼恰當因為當時只是說做門禁的管制而已，我想這部分可以再考量一下。

主席:我想如果後續有必要的話再執行，不過林技正的建議是非常好，我們知道 RFID 有這些功能，那也是後續的工作。

水保系陳主任:再補充說明，我想用來做路段時速快速的研究是可以的，但是可能不需要針對到使用者 RFID 本身個人的部分，這樣可能比較適當。

決議:照案通過。

肆、臨時動議:無

伍、散會:10:50