

113 年交通肇事防制暨改善小組第 1 次會議紀錄

壹、時間：113 年 2 月 5 日(星期一) 14 時

貳、地點：交通局 3 樓中庭會議室

參、主席：交通局江副局長俊良(代)

肆、出(列)席人員：如簽到表

紀錄：黃婉婷

伍、提案討論

一、第一案：臺中市事故分析改善及策進作為

(一) 案由：烏日區高鐵陸橋

(二) 各單位討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 林委員良泰：

- (1) 開放機車通行宜以汽、機車實體分隔試行辦理為原則。
- (2) 南側往北方向上橋之懸掛式標誌「學田路」，可再研議增加輔助說明「亦可到達高鐵站區」。
- (3) 南側往南方向下橋之機車停車區劃設方式，宜與號誌時相設計予以有效整合。
- (4) 針對爾後高鐵站區之週邊交通整體規劃宜納入整體分析。

2. 林委員志盈：

- (1) 開放機車上高鐵陸橋應以安全為優先考量。
- (2) 機車現行旅行時間，現行路徑與開放行駛陸橋的方案，應做適度整理與比較供討論參考。
- (3) 如果評估結果仍有開放必要，仍請依交通安全為優先考慮，宜讓機車靠右，不在陸橋中段往學田路上、下匝道通行。
- (4) 建議此後的說明，應將不同斷面車道寬度與路幅標示清楚，以利討論。

3. 陳委員子敬：

- (1) 當地事故多以同向擦撞或追撞為主，建議通盤檢討現行標誌標線繪設情形，避免用路人因不熟現況，而造成車禍發生。

(2) 有關開放機車上陸橋作為，仍請以用路人安全為優先考量。

4. 鍾委員慧諭：

(1) 車道寬度縮減，應避免機車與汽車併行的機會。

(2) 建議下匝道路口禁止右轉，加強指示標誌引導及執法。

(3) 加強機車行車規範的宣導，加強機車鑽車縫的取締與罰責。

(4) 機車行車行為不佳根源在於漠視機車的管理，請持續向中央反映訂定機車行車規範及罰責。

(5) 高鐵特定區即將開發，減少車輛是惟一促成開發的解方，因此，切勿因欲維持汽、機車分流而增加鐵路立體化或地下道等促成車輛使用的作為，更重要是用停車收費(特別是機車計時收費)，以降低車輛使用意願。

(6) 用速度管理取代車輛管理，告知速度達到 50km/hr，才容許上橋，禁行慢車。

5. 艾委員嘉銘：

(1) 請先提出具體數據說明繞行、與上高架橋距離及旅行時間差異分析。

(2) 造成延誤原因有如其他改善之策。

(3) 原設計方案基於機車與汽車分流管理目的在減少兩者之潛在交織衝突，如果考慮機車可以行駛高架橋同時，是否也應該檢視可能交織衝突已經消失或其風險已可控制。

(4) 本區未來開發將引進更多車流，應考慮整體長遠、有系統的改善架構，不宜只考慮機車繞行距離問題。

(5) 建議考慮更多方案比較分析。

6. 車鑑會：

(1) 過去有安全考量而禁止機慢車行駛高鐵陸橋，現因各種因素研議試辦開放，建議業務單位應分別對南、北側路口各行向車流(種)動線與交管設施再作整體檢討，包括不同行向號誌是否均應輪放、增設停等區及二段左轉待轉區等，建議再進行縝密的資料收集及研究，並與相關單位進行研商討論，俾利完善整體用路環

境，降低事故發生風險。

(2) 後續若仍選擇試辦開放陸橋，建議請警察局協助加強執法。

7. 警察局：

後續將配合執法作為。若規劃採取科技執法，請工程單位於各項道路環境與硬體工程設施調整時，協助預留科技執法設備管路及架設空間。

8. 烏日分局：

(1) 由於「高鐵陸橋」道路狀況類似台 74 線高架模式，受限道路設計、相當不利於機車行駛，由於平均速度快，若發生交通事故，將容易導致嚴重傷亡車禍，以今日(5日)中午12點許，就有事故發生於台 74 線 2.5K 北上發生二部車的重大碰撞，若機車在高架橋上發生事故，甚至可能發生機車摔落高架橋下的情形，在安全上會有嚴重的問題，這並非本分局所願看到的結果。

(2) 若委員們與其他與會單位同意開放，本分局建議「要作好實體隔離」，在硬體工程方面需要考量如何保護到機車及用路人的安全，再來研議如何開放。

9. 交工科：

(1) 地方及民間團體認為機車無法與汽車享有同樣便利之路權，且是機車須改道行駛而不是汽車，故本科研議提報試辦開放機車行駛各項安全配套措施，例如以交通桿分隔車道，採用往學田路與往高鐵站區的車向車道分流而不採用車種分流模式，較符合趨勢。並將號誌調整為下橋與平面道路輪放以區隔車流，以保障各方向車流行駛安全。另將配合委員建議將車道縮減及加強標誌指示。

(2) 另有關高鐵陸橋交通量，以現行平面道路的車流量比高架的車流量來的大，倘開放機車行駛，適必會有移轉量的問題，只能藉由情境式的方式推估。

(3) 獨立實體機車道涉及道路及土木工程專業，建請由建設局評估可行性。

結論：

請相關單位(交通局、建設局)依委員之意見詳予評估配套方案之可行性，例如獨立實體隔離機車道、車道縮減或交通號誌等，俟有具體方案後，再提至交改會議上討論。

二、第二案：臺中市事故分析改善及策進作為

(一) 案由：沙鹿區中清路六段/東大路二段

(二) 討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 艾委員嘉銘：

- (1) 公路局中區養護工程分局所提改善建議原則可行，惟仍請考慮如何再減少中清路右轉東大路汽、機車右轉直行的衝突。
- (2) 中清路往西，機車利用左轉時相，左轉東大路的問題，是要兩段方式左轉，還是從慢車道劃轉彎線，避免機車轉彎路徑與左轉汽車衝突或其他？請再釐清。

2. 鍾委員慧諭：

- (1) 打除臨路口段的快慢分隔設施，供右轉車提前匯入右側車道。
- (2) T型路口，中清路西往東右轉維持長時間通行，提高右轉疏解率：
- (3) 路肩很寬，須劃設清楚的車道導引線。

3. 林委員良泰：

- (1) 於直行右轉分流前應妥善規劃「直行右轉」之標線。
- (2) 中清路六段臨東大路停止線，應劃設雙白實線，
- (3) 可增加中清路六段之紅燈右轉之設計。

4. 林委員志盈：

- (1) 中清路六段由西往東取消左轉專用道，請確認該方向是否有迴轉交通量，如有請考量前後路口補強迴轉交通需求。
- (2) 中清路五段由東往西左轉東大路應延伸左轉車道增加流量。
- (3) 增設行人號誌燈，開放中清路六段由東往西，紅燈右轉東大路以增加流量。

5. 車鑑會：

- (1) 從簡報第 9 頁建議改善措施來看，想確認原本 4 個車道，改為 3 個車道，路寬有 30M，單向 15M，配置中央分向實體分隔及 2 個內側車道後，則外側混合車道仍有 6、7 公尺寬，再請主管機關確認是否適當。
- (2) 依之前的事故鑑定案例，尖峰時間為最外側二排道路為右轉，此時，大、小型車易產生碰撞。可見右轉車流量大，有委員建議紅燈右轉是不錯的措施，應可疏解右轉車的流量。
- (3) 中清路六段的上游，是否可提前預告東大路靠右側車道，讓用路人提早被告知及因應，避免錯行車道。
- (4) 本次討論路口上下游路段的路肩均甚寬，民眾不易辨識快慢車道線及路面邊線的差異，常見機慢車行駛在路肩上，一旦肇事時將有違失(規)及肇事因素，請道路主管機關再予檢視是否調整。

6. 警察局：

- (1) 該路口路肩寬 6 公尺餘，若開放紅燈右轉後，建議禁止變換車線是否往後延伸，規範右轉搶快變換車道。
- (2) 另外，建議增設機車優先道，使汽、車機分流，並增設相關車道分流輔助標誌。

7. 公路局中分局：

- (1) 有關本路口東向迴轉往西需求，由於營區出入口已封閉，且鄰近路段北側為清泉崗基地無民宅，因此迴轉需求小。
- (2) 本路口西向最外側設有機慢車左轉專用車道，機慢車隨左轉專用號誌左轉，另於軍營出入口(現況封閉)前方仍保留待轉區，未強制機車二段式左轉。
- (3) 有關委員及各單位之意見，本分局會納入檢討並研議修正。

結論：

1. 請公路局中分局考量外側混和車道寬度，除改採分離式指向線外，尚請考量增加利用其他設施提前預告。

2. 取消左彎專用車道，請併同檢視是否有其他相關配套措施(如前方路口或後方路口等)。
3. 請公路局中分局參照委員及各單位意見研議改善及策進作為，並持續追蹤後續改善及策進作為之辦理情形，作為往後改善參考。

陸、確認事項：

(一) 112 年交通肇事防制暨改善小組(含歷次會議)結論辦理情形

結論：本次會議提請解除列管案件 6 件，繼續列管案件 5 件，詳如附件資料，共計 11 件，照案通過。

(二) 30 日 A2 類交通事故防制協調辦理情形

結論：112 年 5 至 8 月，30 日 A2 類案件，提請解除列管案件 19 件，繼續列管案件 3 件，共計 22 件，照案通過。

柒、臨時動議：

1. 交行科:

為妥善運用會議討論本市易肇事路口，自 113 年度開始由秘書單位提供高肇事路口表由各提案單位挑選至交改會議上討論，倘非由上述路口擇定之案件，則應於前次會議中先行提案報告摘要，並依當次交改會議結論辦理後續事宜。

2. 員林工務段:

(1) 因應「道路交通管理處罰條例」嚴重超速修法，由 60 公里降至 40 公里，此次修法有立委關切並要求盤點全國交通速限有疑慮之路段，公路局亦函文本分局協助盤點。

(2) 經市警局提供嚴重超速路段及近三年嚴重超速車輛數，初步擇定台 63 線五福路至四德路(中投西路)為調整路段，並經市警局提供近三年嚴重超速車輛數確實眾多，故請顧問公司就現地線行辦理修正檢討。

(3) 請貴道安會報同意於下次會期簡報說明並討論局部路段升速議題。

3. 警察局：

- (1) 依本局平日執行超速取締及處理民眾陳情申訴案件，民眾對於速限忽快忽慢的調整常有意見，若要提高速限，應以整體路段納入考量，避免造成先降速後，又再恢原速限等提高速度的事故隱憂。
- (2) 請路權主管機關就此議題邀請相關專家學者及相關執行單位進行研討，就事故面、工程面及速限執法規定等面向進行商討，通盤檢討為依據，後續如有必要再提案至交改會議上討論。

4. 林委員志盈：

速限調整案建議由警察局確認哪些類別需要提會(小組)討論。

5. 林委員良泰：

同意。

6. 鍾委員慧諭：

- (1) 道路超速取締標準與罰責可參考其它國家作法。
- (2) 速限涉及道路功能定位，在功能定位下設定速率及出入口管理，此為整體議題。建議，整體分析後做意見釐清及定論。

7. 艾委員嘉銘：

- (1) 提案說明中以道路交通安全處罰條例將嚴重超速 60 公里標準改為 40 公里，因此，建議提高 63 線平面道路之速限由 40 提高為 50，與原意要降低速限，以期漸少傷亡之嚴重程度立法原意違背。
- (2) 提案說明中違規超速車輛被取締數量太多，而擬調高速限由 40 改為 50 公里，如此嚴重超速車輛行車速率將由 80~110 提高為 90~110，已違背速度管理之原意。
- (3) 測速照相之目的是在目前道路環境下超過速限行車，容易增加肇事之嚴重程度，因此不容車輛超速，基此，建議應先了解超速原因，提出有效降速工程規劃之研議。

結論：

請公路局中分局員林工務段會同警察局，就台 63 線路段整體速限管制進行整體性評估並達成具體方案後，再行提至本會議討論。

捌、散會(下午 15 時 35 分)