

臺中市道路交通安全督導會報第 57 次會議紀錄

時間：105 年 1 月 12 日(星期二)9 時 00 分

地點：臺灣大道市政大樓惠中樓 9 樓市政廳

主席：林市長佳龍

出(列)席人員：如附簽到表

記錄：張高文

壹、主席致詞(略)

貳、專案報告

一、警察局-104 年臺中市道路交通事故分析及交通安全策進作為

警察局報告(略)

何顧問國榮：

1. 執法重點過去強調減少死亡車禍，十年前本人已推動此計畫，今日仍提十年前之議題，仍在取締酒後駕車、嚴重超速、闖紅燈，當時所推動全國惡性交通違規大執法即採取此策略，此時應當轉型以「減少車禍發生，建立行車秩序」為目標。
2. 建議今年三項重點取締：違規左轉、逆向行駛、違規迴轉，依據報告顯示 25%未讓車、50%為機車，現行專案方式執法僅占違規行為一小部分，且非朝大量減少車禍發生之方向，故執法重點應再檢討。
3. 全國事故死亡人數已從每年七千多人降為三千多人，繼續下降程度已有限，目標應轉為減少事故發生。

林副市長陵三：

簡報第 5 頁顯示過去一年 A1+A2 肇事原因分析，最主要係未依規定讓車占 25.85%；第 6 頁顯示機車占 52.95%、小客車占 34.4%，請教育局針對學校加以宣導；請臺中區監理所針對道路交通安全講習課程加強路口禮讓(如轉彎車應讓直行車先行等規定)；請警察局加強路口、路段等重點式取締執法。

許顧問添本：

1. A1 及 A2 數據同時下降確實不簡單，本人在其他縣市尚未看到此種情況，表示臺中市做了很多努力。未依規定讓車在真正事故原因研議中有兩種原因，一是確實違規，另一是因道路設計使用路人不得不以最方便的方式行駛。
2. 現行車禍發生有 30% 為右轉側撞，即汽車在左邊右轉，機車於右邊慢車道直進，此類歸類為未依規定讓車。然事實係道路設計及駕駛人行為造成，建議此部分應進一步檢討，並搭配取締違規左轉、迴轉、逆向行駛及未依指示車道行駛(如直進車道右轉)。
3. 簡報第 5 頁未依規定讓車及未注意車前狀況建議可進一步細分研議，未來肇事防制平台可納入檢討。簡報第 6 頁小客車占 34%，表示前述情形較易出現，一般機車比例將近 60%，表示臺中市小客車比例偏高，應一併檢討。
4. 建議今年將 A3 類(僅財損事故)納入統計數據。
5. 未來使用飛行器是不錯的作為，可用於車流調查分析，目前道路設有很多監視器可錄到車禍過程，建議可一併蒐集以便後續分析車輛碰撞動態。
6. 去年與交通局協助之實驗性研究，目前臺中市幾種車禍型態最常發生，如右轉側撞、左轉穿越側撞、交岔撞及追撞之比例最高，現階段已開始建立肇事系統，建議後續以易肇事型態分析。

何顧問國榮：

1. 右轉側撞是事故發生最主要的原因，交通局應從交通工程規劃解決。機車優先道於都會區已無存在的價值，佈設汽車道及機車優先道造成車輛於路口產生衝突點，故機車優先道的存在應配合路平一併檢討。
2. 交通部新設之分離式導引箭頭，目的係將直行、右轉車輛分流，以減少右轉側撞的事故發生。然 96 年之道路交通標誌標線號誌設置規則之修訂希望將右轉及直行作分流，一般規劃快慢車道線，到路口時規定右轉車在 60 公尺前須顯示方向燈，30 公尺前駛至慢車道右轉亦是分流意識。當時訂定規則時特別訂定 60 公尺前將快慢車道線畫成車道線，使右轉車、直行車能分別行駛至右轉、直行車道，一個車道變

成兩個車道即為分流概念。一是箭頭分流，另一是車道分流，皆是為了檢討右轉側撞發生，建議交通局可參考廣為設置。

許顧問添本：

1. 有些路段慢車道至路口 60 公尺前改為斜線，然現在面臨情況有些慢車道寬很窄，改成斜線不足以成為一個車道，現在分流式標線的改善研究建議，當車道線取消後右邊車道變很寬，但又不足以作兩個車道時便成為分離式標線，若能為兩個車道，則最外側即能成為右轉專用車道。
2. 試辦計畫感謝臺中市政府給予全力支持，調查民眾滿意度達八成。

警察局交通警察大隊：

有關執法面部分，依據何顧問指示針對肇因及動態違規取締的確有其難處，本局將盡全力加強動態違規取締。

交通局王局長義川：

1. 本局進行之易肇事整合平台，其中一項功能是警示每一種肇事型態顯示易肇事地點，透過碰撞構圖標出各角落之事故型態，本局將從警察局提供之現場圖重新繪設碰撞型態後，即能針對幾個較容易發生肇事之原因進行交通工程改善。
2. 分離式標線全臺灣做了 10 個試辦計畫，本市占 8 個，交通部肯定此作法，希望全國能大規模實施，本次在五權西路佈設上即依據此概念全面推動，且支持度蠻高的，因能明確規範出右轉車輛能提早靠右行駛。

市長裁示：

1. 交通事故的數字是改善的重要量化指標，臺中整個交通事故肇事率相對其他縣市高，以交通管理角度應有效降低數字作為目標管理，但造成的原因應找出來。事實上是很多層次的原因找出後始能有對策，以此訂定年度性目標才不會分散焦點，且應策略性的解決交通問題，即非一個清單中每件事情都要做。這些問題中有些是有關連性，有些是有根本會導致後面的問題，試圖找出這些問題，否則治標治不了而無法看到問題根本。交通建設必須提供選項，以解決「車多肇事多」的問題。

2. 有些道路設計不良，推動路平若能根本性透過幾條示範性道路來完整深入檢討道路設計問題，將可以解決其他道路設計之改善。一旦成功將解決部門主義問題，過去交通局與建設局協調性不足，相信最近一年來已有改善，但仍需有一個團隊共同診斷、溝通合作。
3. 用路人是否遵守交通規則，於不同環境會讓用路人有不同駕駛行為，在過去本市交通環境會讓人覺得交通秩序是無法嚴格落實，因此仍應選擇輕重緩急執行重點，以讓市民遵守及承擔違規罰鍰後果。
4. 執法上的精進，關於違規轉彎、逆向等執法目標，建議納入 A1、A2、A3 目標管理，大數據提供交通執法上之參考，故擬訂目標時應更清楚執法重點及嚴加取締以改變用路人行為。
5. 請交通警察大隊評估及研考會協助依目前的估計做各種主、客觀作為，擬定三年完整的計畫，未來三年內鐵路高架化、幹線公車將提供更多選擇及停車位改善等客觀環境及主觀的停車秩序管理皆能訂定目標。

二、交通局-五權西路交通改善計畫

交通局報告(略)

林副市長陵三：

上週建設局報告路平已完成要繪設標線，理論上交通局與建設局有一個平台，臺灣道路管理規則上有幾種道路，有高速公路、省道、市區道路等，建設局應避免將省道之繪設規則移至市區道路。現行有些市區道路自行車道顏色不對，因此本人特別請何顧問與交通局、建設局、交通大隊至五權西路口現場會勘並訂定原則，在何顧問指導之下繪出目前方案，交通局及建設局應建立起平台溝通模式。

何顧問國榮：

1. 路平是基本元素，真正仍要改善交通民眾才能有感，最終仍須回歸人本。臺中市很多被違規占用騎樓，因此下一步應規劃未來四年、八年規劃幾條主幹道如同路平專案跨相關局處平台合作。未來在騎樓、人行道與都市景觀及自行車的問題都尚未納入考量，建設局有預算之下，應有計畫性道路幹道要提出來，相關局處編列預算配合執行。
2. 簡報第 11 頁路口取消太多停車格，該處禁止左轉，建議檢討停車格

位繪設問題。

市長裁示：

五權西路是示範性道路包含人行道、騎樓，請建設局、交通局、警察局、都發局一併納入檢討，各局處平台確定後即實行，請建設局於春節前完成，建立一條讓市民感受得到之示範性道路以達施政效果。

許顧問添本：

1. 打通騎樓名稱上可以變更為「人行環境之改造」，而機車退出騎樓等政策等須有步驟之實施，臺北市目前已做到退出人行道，此為非常重要之起點，把這一條路做好是非常重要的，建議可進一步思考。
2. 公車停靠區是否須繪設黃線，臺北市被要求繪設白線係因公車需要停靠，以本案將框格線取消後改繪設黃線，應注意汽車之違規占用情形。建議評估是否繪設紅線而只允許公車停靠，另前後導引線應加斜格槽化線，以讓用路人明確辨別其非車道標線。
3. 簡報第 9 頁目前將路邊停車格緊靠車道，過去研究建議由 2.5 公尺調整為 2 公尺，50 公分係為停車格與車道間有淨寬，避免汽車開車門而造成與行進中機慢車。因此若旁邊車道有 3.7 公尺，在劃設車道邊線再間隔 50 公分才有停車格，如此即能避免汽車開啟車門之碰撞事故。且臺中市可以宣導右手開車門，因為必須轉身才能看到左後方之來車，另建議停車格部分右邊可以 5 公尺為單位劃設槽化線。
4. 簡報第 10 頁分離式標線一般是車道寬超過 3.5 公尺較適用，若車道寬小於 3.5 公尺則仍為一個車道，而第 11 頁最外側車道應為右轉車道，再來為直行車道，但此情況仍會有機車由右邊直進、汽車由左邊右轉，仍會發生事故。若車道寬變成 2 公尺，則最外側車道變成 5.5 公尺而作為分離式標線車道即可。

市長裁示：

五權西路作為路平專案示範道路，目標包括整個改善交通狀況，原先建設局路平專案即有跨局處之溝通協調平台，請交通局、建設局、都發局、交通大隊宜明確溝通並訂定標準作業程序，並找其他示範道路再加以擴大辦理。

三、研考會-公車相關議題之大數據分析報告

研考會報告(略)

許顧問添本：

1. 建議站牌停靠與占用停車格，與前案關於公車格是否繪設紅線而僅供公車停靠應納入評估。
2. 建議進一步將資料分析的可能性，如公車站牌與公車停靠區被占用，可以再細分為哪些區位、停車類型及何種公車站較易被違停，其設置方式與社區之關係。大數據可能產生過去抽樣無法預知之結果，附加價值可再進一步去探討。
3. 關於司機態度或駕駛行為，可進一步分析投訴者屬於哪種類型，並建立客製化之服務，且讓客運公司知道如何改進服務。本案僅是範例分析，期待市府進行大數據分析時，應更有系統加以細分類以達更多之成果展現。

李顧問克聰：

大數據分析時應更加謹慎小心，目前資料僅是量大，但最重要的是真實性及可靠性，例如若干案件係由常客定期針對某個特定對象作申訴，因此若能將不夠代表性的資料加以過濾，可以呈現更真實結果，亦能對症下藥訂定更正確之改善策略。

交通局王局長義川：

1. 本案報告資料蒐集至 104 年 9 月底，本局現在處理 100 號公車、三民路三段及向上路之強力執法由 104 年暑假開始，因此交通大隊及交通局兩個拖吊場逢周末假日皆佈署拖吊車於中友百貨及臺中科大強力取締，因此現在已無違停車輛占用公車停靠區。
2. 向上路被投訴約在中午，大多是併排停車占用 5~10 分鐘，研考會的報告與各分局之判斷是一致的。各分局有提出違規熱點，公車之停靠區之導引線目前劃設效果良好，如許顧問之建議，本局亦將繪設槽化線。
3. 另公車停靠區應劃設紅線或黃線之問題，此部分本市警察局無疑慮，既已標示公車停靠區，因此其他車輛占用即執行取締拖吊。現在本市

新劃設之公車停靠區仍劃設黃線，若改畫成紅線，並標繪「限公車停靠」也是方式之一，本局將與交通警察大隊溝通協調評估，請交通警察大隊亦先行內部溝通。

4. 100 號公車陳情地點並非認知上之易投訴處所，本人將請本局所屬公運處進一步瞭解，並請本局同仁在研習大數據課程時加強分析能力。

林副市長陵三裁示：

1. 請警察局交通警察大隊內部討論後提供意見給交通局。
2. 關於 100 號公車三處投訴地點，請公共運輸處探討原因，並找出解決方式。
3. 本案將市民需求提供寶貴意見給相關單位參考，再次強調建設局一定要與交通局、交通警察大隊達成平台溝通效果。
4. 各單位至公訓中心受訓時請確實學會應用分析之技巧。

四、交通局-105 年農曆春節期間臺中區域交通疏運計畫

交通局王局長義川：

1. 本案因仍須與交通警察大隊溝通，將擇期於其他會議報告。
2. 建議高公局進行匝道儀控時勿僅考慮高速公路之順暢，本局也與貴局討論是否能配對，避免四個匝道皆在管制。以大雅交流道為例，現在問題是車子無法進入高速公路，而管制只為了大雅至豐原間之順暢，致使大雅之平面道路癱瘓。因此建議大雅與中港同時管制時，大雅與五權西路即不管制，以使市區車輛能大量進入高速公路，會後將請本局交規科同仁與高公局密切討論以解決壅塞問題。

國道高速公路局中工處代表：

春節疏運計畫報部尚未核准，預計將於本月底將邀請市府參加與會討論，研擬更好的方式辦理。

許顧問添本：

1. 建議進行連鎖式匝道儀控，將匝道的所有交通一併考慮，例如大雅欲進入高速公路車輛較多，故於前段車流較少路段優先管制，以使足夠

容量供上游車輛進入。

2. 建議透過市政府與高公局合作進行連鎖式匝道儀控，同時作上下匝道連鎖，包括下匝道時讓市區道路車流之順暢。

交通警察大隊盧大隊長勇誌：

春節有 9 天連假，在此有幾項交通宣導建議，第一，大雅交流道往市區部分道路拓寬工程，希望年前能施工完成；第二，針對國一、國三重點交流道較易塞車路段，若壅塞時是否有其他替代道路，建議交通局規劃備案，且增設臨時替代道路之標誌要達到分散車流之疏解效果，本大隊將與交通局進一步溝通協調。

林副市長陵三裁示：

1. 春節疏運計畫之維持要靠交通警察大隊協助，請交通局與交通警察大隊協調後，透過媒體及於下週市政會議簡單報告。
2. 大雅交流道右轉車道目前施工，請建設局於過年前施工完畢。
3. 交通局之疏運計畫不僅原臺中市區，包括大甲鎮瀾宮等景點都有規劃，請交通局協助交通警察大隊檢視該大隊所提之疏運計畫。
4. 請高公局與會代表將訊息轉達陳局長瞭解本市想法，並請先行研究本市將提出之規劃方式。

參、報告事項

一、歷次道安會報主席裁(指)示事項執行情形報告

104 年 1-11 月份，列管件數累計 27 件，已解除列管件數共計 19 件。	
一	本月份繼續列管案件共計 7 件： 列管案號：104-04-07；104-06-01；104-07-02、04； 104-09-01；104-12-01、02。
二	提請解除列管案件共計 1 件： 列管案號：104-05-04。

許顧問添本：

目前看到 11 月份資料，印象中其他縣市開會時 1 月份應已更新至 12 月份資料。

道安會報幕僚單位：

過去一年本會報均於前月月底下旬蒐集資料，以本月份為例，12 月下旬即蒐集各工作小組資料，以致資料僅能提供至 11 月底，此狀況於今年起將作改變，爾後道安會報時間將於各月第三週週四召開，將完整統計不會再有一個月的時間落差問題。

李顧問克聰：

建議資料應該即時更新，才能看到最正確的資料。

交通局王局長義川：

1. 請各單位配合幕僚單位進行資料更新作業，以避免同仁再遭到處分。
2. 另本市已向交通部傳達今年度起將有創新之管考作法，後續將不再有預定與實際進度一致狀況發生。

二、104 年 11 月份舉發道路交通管理事件成果暨交通事故檢討報告

林副市長陵三裁示：

五權西路與環中路部分，請警察局第四分局加強控管，另臺灣大道請交通警察大隊進一步探討將事故數據降低，詳參書面資料，洽悉。

三、104 年 1-11 月份本市路口肇事次數累計排序一覽表

肆、A1 類會勘決議建議改善事項辦理情形報告表

104 年 1-11 月份，列管件數累計 86 件，已解除列管件數共計 61 件。	
一	本月份繼續列管案件共計 18 件： 列管案號：103-11-03；104-02-03；104-06-01； 104-08-03；104-09-01、02、03； 104-10-02、06、08、09、10； 104-12-04、05、06、07、08、09。

二	提請解除列管案件共計 7 件： 列管案號：104-10-03、10；104-11-01； 104-12-01、02、03、10。
---	--

林副市長陵三裁示：

依列管情形建議照案通過。

臺中市交通事故高風險路段(口)辦理情形報告表

104 年 1-11 月份，列管件數計 57 件，已解除列管計 45 件。	
一	本月份繼續列管案件共計 8 件： 列管案號：02、06、25、26、37、41、44、48。
二	提請解除列管案件共計 4 件： 列管案號：07、54、55、57。

林副市長陵三裁示：

依列管情形建議照案通過。

轄內高中職以上學校周邊經常發生交通傷亡事故路段(口)

104 年列管件數計 15 件，已解除列管 14 件。	
本月份繼續列管案件共計 1 件： 列管案號：01。	

交通局交通工程科代表：

本案臺中二中僅剩行人專用號誌尚未施作，預計二月底前完成。

林副市長陵三裁示：

本案請交通局自行管制，下次會議起無須提出列管情形。

伍、各工作小組執行院頒事項業務報告

林副市長陵三裁示：

各工作小組業務檢討報告詳如書面資料，洽悉。

陸、各單位工作報告

南區區公所代表：

1. 本區報告顯示交通肇事分析 101 年至 104 年由南區公所調解委員會建數有逐年增加情形，肇事地點多為學校周邊，如中興大學、中山醫大、僑泰中學、臺中高工。
2. 希望教育局協助交通安全教育宣導，並請警察局第三分局於尖峰時段派員進行交通指揮，並嚴格取締違規。

交通局王局長義川：

1. 本案所提及中山醫大與中興大學，本局已分別成立交通安全改善小組，目前成效皆不錯。但另外兩所高中，以僑泰中學夜校為例，晚上九時下課時間，皆為無照駕駛，但因數量龐大造成取締困難，且將使學生無法正常上學。
2. 建議請教育局透過校安中心或校外會協助交通安全宣導。

教育局方專門委員炳坤：

有關臺中高工與僑泰中學部分應為夜校學生，本局將加強此區塊之交通安全宣導作為。

林副市長陵三裁示：

教育之宣導應使駕駛人明瞭政府會採取違規取締作為，並請教育局與兩校校長溝通改進，並透過相關手段針對不配合學校議處。

柒、散會（11 時 30 分）