

# 臺中市道路交通安全督導會報第 84 次會議紀錄

時間：107 年 4 月 19 日(星期四)下午 2 時

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：邱雅琳

(市長出國，由林副市長陵三主持)

壹、主席致詞：(略)

貳、專案報告

交通局、研考會-「自行車 369 執行成效及檢討」專案報告：  
(略)

郭大隊長士傑：

1. 隨著 i-bike 及自行車使用率擴展提升，警察局也相當重視自行車事故問題，106 年自行車事故件數總計 1,821 件，1,541 人受傷，與 105 年同期比較，減少 3.6%(-58 人)，107 年 1-3 月與 106 年同期相比，減少 65 件 79 人，降低 22%，整體而言自行車事故並未因使用率提升而增加，反而有顯著下降。
2. 以年齡分析，自行車事故分佈於兩個年齡層，一為 18 歲以下青少年佔 29%，一為 65 歲以上高齡者佔 26%；經分析原因為高齡者身體狀況脆弱及青少年對交通安全觀念認知不足，希望警察局各分局及教育局等相關單位透過各種管道如網路、學校或媒體等，對此兩大族群加強宣導。另一般民眾對於自行車騎乘並未有正確觀念，故警察局亦持續加強勸導及取締，107 年 1-3 月針對自行車違規取締共計 221 件，與 106 年同期 147 件相比，增加 74 件(57%)。
3. 經部分民眾及議員反映部分新住民或外籍勞工，騎自行車未遵守交通規則，甚至喝酒騎自行車的情形，已針對新住民聚集區域如火車站、東協廣場、臺中公園周邊及潭子、太平等加工區加強自行車取締，以維持交通秩序與安全。

### 李顧問克聰：

1. 建議研考會日後相關調查應注意是否能反映具體問題，例如現階段於臺中市騎乘自行車最大的安全顧慮就是沒有自行車專用道，如可納入調查的選項之一，應更足以反映現況問題。
2. 另從供給與需求的角度來看，目前自行車的需求多以休憩為主，但事實上當初推動自行車主要是希望轉變成通勤通學的轉乘運具，建議交通局及研考會後續可以研議如何加強通勤通學轉乘的供給需求。
3. 建議檢視自行車使用率最高的 5 站，分別為秋紅谷、臺中市民廣場、逢甲大學、臺中一中及科博館之週遭地區是否設有自行車專用道，可利用這種檢討方式來評估於使用率最高的站點附近優先規劃自行車專用道。

### 盧顧問勇誌：

1. 有關 i-bike 需求改善，依研考會的報告顯示民眾陳情之需求導向，一為增設站點，一為環境髒亂，建議業管單位研議改善。
2. 一個城市裡 i-bike 或是自行車使用的改善，仍應回歸民眾需求及城市治理面向。從民眾需求來看，較多屬意 i-bike 要能夠在公園、綠園道及停車場等處設點或接駁，建議檢視現階段的站點設置是否滿足這些需求。另城市治理相關部分，一為交通問題，一為空汙問題。交通問題如分析公共運輸之鐵公路車站及道路壅塞點之車輛行徑動向、各時段車流量等，輔以 i-bike 可能行徑，來協助解決或減輕汽車使用造成的道路壅塞情況；另外除 i-bike 外，亦可以增加不同形式之共享自行車及電動機車或電動自行車來減少汽車使用，減輕空汙問題。期相關單位日後以城市治理面向分析研究，如探討交通最壅塞的時段、最需要接駁的地點及捷運通車的接駁或公共運輸轉乘需求，與節能減碳減少空汙等議題。
3. 事故問題部分，雖然臺中市逐年減少有所進步，但其實臺灣的事故數據相較先進國家仍偏高，另先進國家對於 A1 及大 A1 的數據都有一套估算公式，建議警察局參考運用於內部自我審查，以作為自我推動的動力。

4. 無需牌照之電動自行車已成為現在發展趨勢，未來可能逐步取代腳踏車及本市的 i-bike，因此，除 i-bike 的 369 目標達成後持續推動外，建議後續可針對免用牌照的電動自行車之配套措施及發展性進行規劃評估。
5. 關於自行車保險問題，建議可先透過短期的解決方法，請 i-bike 或電動自行車的供應者提供駕駛人傷害險。另關於自行車事故部分，全臺灣自行車傷亡事故一年約達 1 萬多人，數量相當龐大。建議應定期檢查自行車相關配件，並強化鈴聲、車頭尾燈、反光設備、鏡面等安全設備，並從本市 i-bike 管理單位及學校教育做起。

#### **王局長義川：**

目前中小學皆有教導學生如何騎自行車，但在交通安全教育評鑑時有發現個問題，即學校派任接受訓練騎自行車的種子教師與實際教導學生騎乘自行車安全的教師為不同人，另既然無法避免學生一滿 18 歲就去考駕照騎機車，建議透過教育體系讓學生在高一到高三的這個年齡層間學會騎自行車。

#### **交通局交通工程科：**

自行車保險部分，臺中市曾邀集保險公會進行座談，目前已納保部分為場域及設施保險，今年因交通部及財政部協助與產險公會洽談，已討論出加入第三責任險，目前交通局正積極爭取經費納入保險範圍，以為市民爭取更多保障。其他內容因產險公會具體合約書尚在擬撰，預計年中才有機會納保，此部分的進度與臺北市及新北市相同。

#### **觀光旅遊局：**

104 至 106 年完成 112.34 公里的自行車道，現階段正在推行四環線自行車道，目前尚缺環河自行車道，已爭取編列預算辦理，另缺甲后線自行車道的部分，已向體育署爭取經費辦理，將於今年度核列，預計最慢 109 年完成串連環狀四環線自行車道。

#### **教育局：**

對於交通局建議騎乘自行車教學現場發生的狀況，後續於執行時

將特別留意。

**主席裁示：**

1. 請交通局參考顧問意見評估辦理。
2. 請教育局會同交通局研議如何加強宣導年輕族群善用自行車，避免橫衝直撞造成事故，並於後續道安會報提出報告。請社會局及民政局會同交通局加強宣導年長者騎乘自行車時該如何保護自己。
3. 自行車專用道的設置並不容易，因最初道路設計並未納入，以臺北市為例是直接設置於人行道上，結果反而造成危險，所以在規劃時要特別謹慎，建議交通局再行研究評估。
4. 對於使用自行車的民眾或是第三人責任的保險部分，請交通局持續積極辦理。
5. Mr. B&B 的先決條件應發展捷運跟鐵道，公車及自行車為配套措施，並非全面以自行車為主，為政者應瞭解國情與時俱進，才能制定出符合人民期待與需求的政策。
6. 請交通局除達成 369 計畫的站點外，如有更多需求點可彈性評估增設。
7. 請教育局落實種子教師培訓，應該指派真正在教學現場教導學生騎自行車的教師去捷安特等公司受訓，除技術外也要灌輸學生騎車安全的觀念。
8. 請研考會注意教育局有關受訓種子教師年齡層及落實教導的問題。

**王局長義川補充報告：**

1. 本週六將於臺灣大道文心路口與臺灣大道惠中路口實施限制車流轉向措施。第一管制措施為臺灣大道出城方向到文心路口禁止左轉，尖峰時段每小時將影響 120 輛左轉車流，左轉車輛可行駛文心路二段的上下游路口包含東興路、大墩路及惠中路等左轉替代道路，禮拜六中午左右開始實施，交通局將密切觀察大墩路、惠中路及東興路等路口之車流狀況後滾動

檢討；實施目的是希望臺灣大道進城方向的車流在臺灣大道上文心路口的綠燈時間延長，因惠中路禁左後直行車輛會繼續往前行，綠燈時間延長有助於惠中路的車流通行順暢。第二管制路口為惠中路北往南進城禁止左轉臺灣大道，係考量該處因路型不對稱，如同時開放左轉易產生交通事故；此項管制措施影響旅次目的為臺中市政府之車輛，非前往市政府的車輛可由文中路、青海路及西屯路等左轉替代道路繼續往文心路及臺灣大道方向行駛，實施後交通局將持續監控以上幾條替代道路的車流適時調整。

2. 後續交通局將於5月24日實施慢車道國道客運引流至其他道路，讓臺灣大道新光三越路段不需停車的國道客運直接行駛臺灣大道快車道或是市政北一路或市政北二路，避免與慢車道機車混流。
3. 感謝交通警察大隊對於這些改善策略提供相當多建議及協助，有關實施管制措施的兩個路口，仍請交通警察大隊協助於本週六及週日發動義交人員進行相關引導，交通局將持續觀察於下週召開檢討會議進行調整。

#### **郭大隊長士傑：**

關於臺灣大道禁止左轉措施，警察局全力配合相關措施執行，為讓民眾更熟悉新實施的管制措施，於4月21日至4月23日在文心路與惠中路口從早上8時至晚上10時分別編排兩名員警執行，除指揮民眾配合禁左措施，亦引導對向車流續進，防止不熟悉措施的民眾因停頓影響車流通行。

#### **盧顧問勇誌：**

本次台灣大道禁左案，因後天即將實施，除應在路口設置禁左牌面外，建議考量車多及駕駛人習慣，請交通局於不同方向之前一路口增加提醒之大型牌面，以提前告知駕駛人注意；另除懸掛式牌面，實施初期建議增加路口手持式牌面，以期用路人注意，避免事故發生。並請觀測禁左路口實施前後，壅塞路段時段及沿線號誌週期時相調整，與車流數據之比較，以作為台灣大道各路口禁左案之配套或改善之參考。

**李顧問克聰：**

主要幹道禁止左轉是將來一定要推廣的措施，建議加強引導及禁止左轉後的相關因應措施，讓民眾更加清楚並有所依循。

**主席裁示：**

1. 感謝交通局及警察局對於臺灣大道禁止左轉措施的研議，本週六先實施，但原則上採行試辦後滾動式檢討調整，相關標誌請交通局於週六清晨前完成設置。
2. 請交通局檢討黎明路從臺灣大道到青海路段加強拖吊路邊違停車輛，避免臺灣大道左轉黎明路之車輛因車道遭違停車輛佔用縮減而壅塞。

**參、報告事項**

**歷次道安會報主席裁(指)示事項執行情形報告**

107年3月份，列管件數計14件。	
一	本月份繼續列管案件，共計4件： 107-02-08；107-03-05；107-03-09； 107-04-02
二	提請解除列管案件，共計10件： 列管案號：107-01-02；107-02-01；107-02-08； 107-03-04；107-03-08；107-03-12； 107-03-13；107-04-01；107-04-02； 107-04-03

**主席裁示：**

照案通過

**肆、A1類會勘決議改善事項辦理情形報告表**

107年3月份，列管件數計20件。	
一	本月份繼續列管案件，共計5件： 列管案號：107-02-03；107-04-01；107-04-02； 107-04-06；107-04-09

二	<p>提請解除列管案件，共計 15 件：</p> <p>列管案號：107-01-01；107-03-03；107-03-04；  107-03-05；107-03-06；107-04-01；  107-04-02；107-04-03；107-04-04；  107-04-05；107-04-06；107-04-07；  107-04-08；107-04-09；107-04-10</p>
---	--

主席裁示：

照案通過。

## 伍、各單位工作報告

### 一、第三分局：(略)

主席裁示：

有關議員建議中興大學前人行道治安及拆除等問題，請相關單位評估辦理。

### 二、第四分局：(略)

### 三、大安區公所：

本區轄內道路多為路幅狹窄、交岔路口及轉彎路段等危險特性，常有里長建議設置紅綠燈或閃光紅黃燈，相關設置單位都以調查交通流量及肇事率等規定作為設置與否的考量，但里民反映這些考量因素不適合鄉下的情況，故建議相關設置單位能考量地區特性作為准駁依據。

交通局馮副局長輝昇：

交通局裝設交通號誌係以兩項基本標準作為考量依據，分別為安全及效率。第一為效率即交通量，如有民眾陳情就會進行路口交通量調查(包括車流及行人)，後續檢視是否符合交通量的規定；第二為安全即路口肇事資料，包括碰撞型態(如側撞、追撞、角撞)及透過交通局高風險平台進行大數據分析門檻值，判斷達一定門檻後才設置號誌，未達門檻者也會現場會勘，從工程面包括設置停讓、減速等標誌牌面，執法面亦請轄區警察局於尖峰時段加強執法，教育面請區公所及學校等相關單位加強地區民眾教育；

此三項改善面向亦納入交通肇事防制暨改善小組的標準作業流程，讓相關申請案、民眾需求有較妥適的標準作業程序，以提升地方路口安全與效率。

**主席裁示：**

有關里民建議設置紅綠燈、警示燈等，請區公所依交通局副局长建議客觀考量處理，並思考其他替代方式如事先預警標誌等，對於里民的守法行為加以督導。相關單位的交通設置都是依法辦理，但如區公所認為實有設置必要時，請交通局儘量協助處理。

#### **四、中區區公所：(略)**

**主席裁示：**

中區因轄內有綠川及柳川，故業務量增加很多，感謝區公所的辛勞與努力；另外也感謝交通局與建設局的迅速執行，原本綠川跟中山路與民族路的路口交通量很小，故並未設置紅綠燈及閃黃燈，但綠川人潮多了之後開始出現行人等交通安全問題，包括宮原眼科入口前的人行道上無殘障坡道，導致推輪椅或嬰兒車的民眾無法順利使用，4月7日請交通局處理後，4月18日晚上現場查看已裝設紅綠燈及殘障坡道。關於環境部分，環保局將成立巡守隊管制當地髒亂問題。

#### **五、警察局：(略)**

**王局長義川：**

關於右轉側撞的問題，從會議資料 78 頁的車道分流標線圖示可看出最外側車道標線劃設方式有別於傳統的右轉直行箭頭，是交通部運輸研究所請臺中市試辦劃設分離式標線，經運研所評估試辦結果是成功的，所以建議臺中市大量劃設。另詢問多位駕駛人對於分流式標線的看法，大多認為右轉車輛靠右行駛，可以提醒直行車輛前方有右轉車，在分流標線的引導下右轉車輛會提前靠右，直行車輛會靠左行駛，故目前臺中市劃設分離式標線的作法已頗能提醒駕駛人往正確方向行駛，避免碰撞。

**陸、提案討論：無**

**柒、臨時動議：無**



捌、散會（下午 3 時 45 分）