

112 年交通肇事防制暨改善小組第 3 次會議紀錄

壹、時間：112 年 6 月 19 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：北區中清路與五權路口

(二) 討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 艾委員嘉銘：

(1) 北區中清路五權路，本路口原為左轉保護四時相，建議可改為輪放四時相運作，預期可改善路口碰撞事故型態及次數。

(2) 至於其路口績效，請用軟體程式模擬。理由本路口號誌運作較一般複雜，除一般左轉保護四時相外，另開放左轉保護時允許右轉，用路人將面對多項決策，易生事故。

(3) 本路口側撞，擦撞，追撞為主要碰撞類型，五權路雙向交通量相當，會多給五權路綠燈時間，應該是往台灣大道方向的車道數較少，因此需要比較多的時間，如果在輪放就可以依交通量大小分配給不同的綠燈時段，提高效率，需再思考機車兩段轉彎問題，原則上仍應兩段左轉，惟欲左轉機車到待轉區時要規劃在直行車道前。

2. 林委員良泰：

(1) 針對問題二的部分，五權路左轉標線可考量再予增設。

(2) 針對問題四的部分，擴大機車待轉區可併同行穿線改善一併設計。

3. 建設局：

有關林委員良泰建議行穿線退縮，考量公園路側邊並無人行道，若將

行穿線退縮，尚需考量行穿線對到的騎樓是否可讓行人順接，需由業務單位評估可行性。

4. 第二分局：

- (1) 本局建議，行穿線的部分呈現不對稱的情形，考量用路人的觀點來說，因以最短的距離通過該路口而非增加穿越的時間。
- (2) 事故的發生，以臺北市來說，只要是車輛超越停止線部分警方都會加強取締。而本市各路口是否可增設越線受罰、路口淨空，使該車輛行經該路口不會造成阻塞，若該車輛行經該路口而遇到號誌轉為紅燈之情形則屬違規，本分局即可依法來處理。
- (3) 行穿線的劃設仍需要改進，以縮短距離為考量來減少行人通過路口時間。

5. 交工科：

- (1) 有關艾委員嘉銘提到號誌輪放事宜，此方案之前有評估過，由於該路口屬北區重要路口各向車流量均大，僅公園路路幅較窄，各行向相鄰路口距離近，導致儲車空間不足，改輪放運作雖相對安全但行車效率較差，且前後路口號誌連鎖問題無法克服，故不建議採輪放方式。
- (2) 另林委員良泰有關問題二建議部分，現場已經有 4 組左彎指向線，之前北區三民路五岔路口於上游一個路口提前增設輔 1 標誌反映良好，地面標線為輔助效果，故會再增設 1 組指向標線。至問題四的部分，之前行穿線已有退縮過一次，惟現況公園路距離前方號誌路口（光大街）僅餘不到 50 公尺的儲車空間，行穿線退縮有難度，建議維持現況。
- (3) 有關第二分局所提出路口行穿線規劃建議，該路口實務上無人行道且位處新舊市區交界，路型不正造成行穿線規劃產生較大的困擾，公園路沿線大樓騎樓及車道接近 60 公分的高差，若行穿線再退縮，考量儲車空間不足與騎樓銜接的高差，故建議維持現況。
- (4) 建議停止線前方增加「越線受罰」標字意見，查早期（約 20 年前）部分重要路口有設置，惟交通部考核時說明及設置規則之修

正，號誌化路口不予劃設網狀線，且路口處標誌、標線設置過多會呈現混亂的現象，後續光是維護都有一定的困難，故經檢討現今已無此需求。

(5) 依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 170 條規定，停止線寬度為 30 至 40 公分，目前市府管養道路停止線寬度皆為 40 公分，本科針對停止線的寬度於設置規則最大範圍容許值已加寬，用路人應可有效辨識及依循。

結論：

1. 不採取輪放。
2. 增設五權路左轉標線。
3. 擴大公園路機車待轉格。
4. 五權路與英士路口處增設預告性車道配置標誌(輔 1)。
5. 中清路口號誌桿更換(加長懸臂)。
6. 請警察局加強取締違規車輛。
7. 請交工科依委員及各單位的意見參考改善。

二、第二案：臺中市事故分析改善及策進作為

(一) 案由：龍井區台 12 線臺灣大道五段/遊園北路

(二) 討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 陳委員子敬：

上、下班時間建議編排警力於重點路口或車流量大路段執勤，協助維持交通順暢，提升行車效率，同時減少交通事故發生機會，更可有助於維護治安。

2. 林委員良泰：

(1) 檢討黃燈及全紅秒數，可考量以黃燈 3 秒、全紅 2 秒方式予以設計。

(2) 建議增設紅燈倒數，以強化用路者號誌認知。

3. 艾委員嘉銘：

支持公路總局第二區養護工程處所提改善建議：

- (1) 提前引導。
- (2) 轉角禁止臨時停車。
- (3) 加強違規科技執法，可以透過監視器的影像擷取舉發，並增加見警率。
- (4) 黃燈、全紅時間調整，台灣大道黃燈 5 秒，全紅 2 秒，遊園南\北路黃燈 3 秒，全紅增為 5 秒。並同時檢討整條路段的速限是否可降低。

4. 二工處：

- (1) 針對林委員所提議，速限降速至 60，本段將與相關單位共同研議整體路段檢討。
- (2) 黃燈秒數及全紅秒數在符合設置規則規定的原則下進行調整，並參考委員建議研議增設紅燈倒數。
- (3) 本案如禁止快車道匯入慢車道，快車道用路人如欲右轉將由現行提前 1 路口匯出，改為提前 2~3 個路口匯出，考量一般用路人難以遵循及亦難指引(快車道禁止右轉且禁止匯入慢車道)，容易造成違規，建議不實施。

5. 烏日分局：

整體事故的發生，除了專家學者所提出的疑問外還包含台灣大道候車亭阻礙快車道切換至慢車道車輛，使用路人行駛視線容易產生視線死角，使車輛事故居高不下，是否可請業務單位考量候車亭往後移動或者其他的方法解決，並請專家及各單提出建議改善方式。

6. 車鑑會：

- (1) 考量右轉遊園南/北路車流前一路口預先換入慢車道後車流增加，為避免與慢車道直行車流衝突，且遊園路路幅狹窄，可考慮快車道禁止變換至慢車道（禁止匯入）。
- (2) 鑑定案例中多因遊園南/北路通過路口距離長、全紅清道時間不足，直行車易與臺灣大道慢車道因 BRT 車站視線阻礙之綠燈起步車流發生事故，建議遊園南/北路的全紅秒數可如業務單位規劃之 5

秒，讓遊園南北路黃燈末進入路口車輛順利通過。

- (3) 台灣大道進市區方向預先於新庄路口換入慢車道，因該路口臨近國3交流道聯絡道車流量大動線複雜，且該路口路幅小，快車道變換至慢車道時易造成車流壅塞，建議與該交流道車流動線整體考量，可再增設預告牌面。

結論：

1. 有關台灣大道速限降至60案，請二工處再與相關單位共同研議整體路段檢討。
2. 黃燈秒數及全紅秒數，請參考委員意見，予以研議辦理。
3. 本案如禁止快車道匯入慢車道，快車道用路人如欲右轉將由現行提前1路口匯出。
4. 請二工處依照委員及各單位的意見動態檢討改進。

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:本次會議提請繼續列管案件 1 件，自行列管案件 2 件，共計 3 件，照案通過。

(二) 30日A2類交通事故防制協調辦理情形

結論: 111年10至12月，30日A2類案件，提請解除列管11件，共計11件，照案通過。

柒、散會(下午15時10分)