

107 年第 1 次「交通肇事防制暨改善小組」會議紀錄

時間：107 年 3 月 26 日（星期五）下午 2 時

地點：本局 2 樓會議室

主席：馮副局長輝昇

出(列)席人員：如附簽到表

記錄：邱雅琳

壹、主席致詞（略）

貳、各單位提案報告

參、會議結論

一、第一案

（一）提案單位：臺中市霧峰區公所

（二）案由：霧峰區中正路 258 號前（197k+700）復原原缺口

（三）與會單位發言：

1. 萬豐里里長：現況缺口為封閉狀態，潛在危險性更高，因居民會逆向行駛進入大坑巷，如係基於安全因素封閉，請考量直接於大坑巷口開設缺口並設號誌與農試所紅綠燈同步，以利民眾進出減少危險。
2. 二工處臺中工務段：本案二工處立場同 104 年 6 月份會議結論，開設缺口除需符合省道中央分隔島開設缺口要點，亦需考量該處屬雙彎曲線道路及速限的問題。
3. 霧峰分局：根據近兩年觀察，缺口封閉後因衝突點變少，所以該路段才未發生事故，建議工務段評估臺 3 線沿線儘量封閉缺口，以降低事故發生；本案基於安全考量不建議復原封閉的缺口。
4. 李顧問克聰：
 - （1）有關逆向行駛的違規行為，建議里長向里民宣導逆向行駛的事故責任與風險性以及禮讓與減速慢行的行車觀念，可配合警察局提供之事故資料，讓里民瞭解封閉後未發生事故的情形，透過繞行方式減少衝突點是較安全的。
 - （2）建議警察局針對逆向行駛的違規行為加強執法。
 - （3）建議二工處考量檢討不符合設計原則的缺口，應宣導後逐步封閉。
5. 巫顧問哲緯：本案地處彎道且速限高達 70 公里，如有缺口駕駛人恐因

來不及反應而發生交通事故，且無法預知事故會發生在什麼人身上以及其嚴重性，故不論是相關會議或是交通從業人員都會為保護人民生命安全而把關。

(四) 決議：

1. 依據小組會議討論及相關事故資料，可看出缺口封閉後安全性大幅提升，原則上缺口仍維持封閉。
2. 請霧峰分局、二工處及區公所向居民宣導封閉後肇事件數下降的情形，以及他處發生類似的 A1 交通事故案例，讓當地居民充分瞭解封閉缺口係基於安全因素考量。
3. 請二工處基於安全角度，檢討相關省道與本案類似具有安全性疑慮的缺口，亦可提報至交改小組進行討論。
4. 因大坑巷聯外道路道路只有一條，建議評估更合適的交通或道路工程處理方式，以改善該處聯外交通狀況。

二、第二案

(一) 提案單位：臺中市政府交通局交通工程科

(二) 案由：易肇事地點改善流程

(三) 與會單位發言：

1. 李顧問克聰：

- (1) 對於整體交通安全改善已持續多年，但新作事項卻有限，故建議多加善用真正的大數據分析，亦即較高風險平台的熱點分析更加深入。
- (2) 未來所有事故應將人、車、路的完整資料建立至資料庫平台，例如人的部分包含肇事雙方的年齡、背景等詳細資料，車的部分包含廠牌、年份甚至是保養紀錄，路的部分包含路型等，如果建立的數據夠充分，即可清楚篩選出什麼類型的駕駛人、車輛及路口之肇事率會比較高；透過這樣的資料平台，即可清楚研判後續不論是工程面或是宣導面的改善作為並能有所依據。
- (3) 如能建立前述數據完整的資料平台，建議可進一步做到每個民眾車輛起迄點間的導引系統功能，並從安全角度提供導引，例如對於高齡者的建議導引路線會因安全因素而不同。

- (4) 改善前後的分析相當重要，目前仍無法判斷肇事下降的原因與改善作為的關聯，如透過真正的大數據分析即可尋出端倪並進行改善前後的比較分析，以利後續研擬建立改善機制。
- (5) 此外，對於易肇事地點的改善初步以報告中肇事件數未下降 10% 做為提送交改小組或是改善完成結案的門檻並無疑義，但中長程目標建議仍需透過大數據的相關專業單位分析數據，進而提供具有價值的改善建議。
- (6) 規劃流程的方案研擬需對應肇因分析。

2. 巫顧問哲緯：

- (1) 因現階段事故資料的肇因僅為初步判斷仍不夠詳細，建議可聯結事故鑑定的結果，包括將主、次要的肇因編碼後納入資料庫，建立資料最重要還是在於分析，透過分析調查才能再進一步將資料去蕪存菁。
- (2) 易肇事路口的改善常只針對單點路口問題，卻忽略原因可能在於整體交通循環或駕駛人的問題，故歸納出臺中市的五大主要肇事原因：
 - A. 號誌化路口清道時間不足。
 - B. 公車運轉急促。
 - C. 路口標線複雜。
 - D. 非號誌化路口路權不清。
 - E. 機車超速嚴重。
- (3) 依據本人觀察臺中市事故發生原因，除上述事故鑑定時約佔 70% 的五大肇因外，其中尚有個因素為許多路口因需提供多一條左轉車道，將直行車道往右偏移劃設，導致壓縮機車行駛空間，此部分建議可參考其他縣市做法一併檢討研議。

3. 交通警察大隊：

- (1) 因民眾申請交通事故肇因鑑定的件數頗多，且警察局僅提供初步分析，難以如同車鑑會能詳細鑑定分析，故對於提供更詳細的資料部分，仍需相關單位共同研究討論如何精進事故數據。
- (2) 有關流程內設定為改善後的隔月肇事件數下降 10%，但 1 個月的時

間恐不足顯現出改善成果，建議以每季 3 個月平均肇事件數為比較基礎較能具體呈現改善績效。

4. 交通工程科：

- (1) 清道時間不足部分，以市政路及環中路口為例，走市政路至環中路左轉上匝道口處基於肇事因素，經檢討後已相當程度拉長該處之清道時間，同仁於現勘時如發現此問題亦會配合檢討調整。
- (2) 另有關路口標線複雜及路權不清的部分，營建署每年皆定期舉辦道路考評，今年甚至提高交通工程項目的考評比重至 25%以上，其中一項考評項目即為幹支道的劃分以及路口標線的正確性，本局會將此部分列為今年度努力的重點之一。
- (3) 肇事數據部分需再邀集車鑑會或交通警察大隊共同研商。
- (4) 有關車道偏右劃設的問題，通常係因在沒有左轉專用道或左轉專用道寬道不足的情況下，會影響直行車道的空間，基於維持車道數的考量才會微幅調整往右偏移劃設直行車道，將參考顧問意見直行車道儘量以直線劃設為主。

5. 交通行政科：

- (1) 關於事故肇因不夠細緻部分，警察局同仁的困境在於事故現場有處理時效的問題，所以無法再細分肇因。
- (2) 雖 A1 類交通事故多數肇因為人為因素，但應仍可透過檢視工程是否有改善空間來協助降低肇事率。

(四) 決議：

1. 為處理現階段改善作為並無一套可依循作業流程的問題，原則上依業務單位提報的改善流程架構及肇事件數未下降 10%的門檻進行。請交工科參考顧問意見完整補充流程的細部說明，包含各階段所需準備的分析資料、檢討重點及對應作為等要件，如：事故資料蒐集分析需要人車路的資料、肇因分析需瞭解各易肇事路口的碰撞型態並可以巫顧問提出的五大主要肇因先行檢視；流程補充完成後，再請交工科視修正情形循序提報交改小組討論確認。
2. 有關績效評估追蹤，初期以每季 3 個月平均肇事件數下降 10%為評估基

礎，後續如需縮短期程再行檢討評估。

3. 建議高風險平台的數據可連結車鑑會資料，易肇事路口的改善作為可利用高風險平台的數據分析作為基礎，才能全面判斷肇因，並精準掌握及研提改善方案。
4. 事故資料蒐集時請先確定人、車、路等完整資料以及更詳細的肇因，建議連結警察局的初判表及車鑑會的審議結果
5. 目前易肇事地點的改善仍鎖定每年及每月的前十大易肇事路口，請相關單位透過持續滾動檢討讓肇事情形有所改進，另請統計歸納出目前主要的肇因，並以巫顧問的五大肇因做為路口會勘時的檢視要件。
6. 請於會勘前研擬初步構想或改善方案，會勘後再確認，請一併於方案研擬的流程詳細說明。