

# 112 年交通肇事防制暨改善小組第 5 次會議紀錄

壹、時間：112 年 10 月 16 日(星期一) 9 時 30 分

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：西屯區市政路與環中路

(二) 各單位討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 陳子敬委員：

從路口來看，許多的事故發生容易集中於上、下班時間，尖峰時間由北向南，用路人在等待往台 74 線匝道口的流量大，若遇上號誌變換後，由東往南方向的車輛約 80%要左轉，而造成迴堵。從事故分析發現主因以追撞、未保持距離較多，相關工程措施改善如標誌、標線已完善，但仍呈現許多事故的發生，請交通大隊、第六分局於上、下班尖峰時刻研議增加警力(義交)勤務編排，以提高見警率，較能發揮作用。

2. 林良泰委員：

(1) 環中路往南快車道左轉可繪設行車導引線。

(2) 市政路往環河路、環中路慢車道增設導引標誌或標線。

(3) 市政路往環中路右轉增設導引標誌或標線。

3. 林志盈委員：

(1) 市政路由東往南左轉上台 74 匝道的流量偏大，左轉導引線可以觀察車流量後增加快車道外側車道左轉導引線至環中路平面車道，減少車流交織與併入產生的同向擦撞事故。

(2) 市政路由東往北上匝道的車流，因為右轉後要左移三車道，容易產生同向擦撞或追撞，建議：

- a. 檢視市政路 Free right turn 的車流是否有足夠空間變換車道，必要時調整槽化島以利車流上匝道。
- b. 市政路由東往北禁止在號誌化路口右轉以配合行人動線尚屬合理。

4. 蘇昭銘委員：

- (1) 建議可評估環中路由南往此方向禁止迴轉的可行性。
- (2) 建議可評估在市政路五個左轉車道之空間分流或採取快車道與慢車道時相分流方式。
- (3) 若南側行人穿越處不高時，贊成 a-1 方案，取消行穿線之作法。另請業務單位同時評估該路口「行人安全」相關保護措施之適宜性。

5. 艾委員嘉銘：

- (1) 整體路口及行人動線變更原則可行，惟尚須考量行人在市政路上的動線安全及通過環中路庇護島的設置及行人計時號誌。
- (2) 考慮取消環中路往北方方向，禁止左轉如此同時可以取消 G3 時相將多的時段給 G2。
- (3) 市政路慢車道取消左轉，並提前設置告示，如有機車請繪轉彎線引導到慢車道。
- (4) 為減少環中路與右轉上匝道的衝突可考慮設置號誌管制(R:約 47 秒、黃燈:4 秒、全紅:2 秒、綠燈:127 秒)

6. 鍾委員慧諭：

- (1) 市政路無號誌右轉車道易造成與環中路直行車輛側撞及右轉車道車輛追撞，建議，若採右轉專用車道設置號誌與市政路同步或改回市政路口右轉。
- (2) 市政路左轉南下往台 74 線匝道，環中路平面建議於上游路段引導到轉向車道，並設置引導線減少轉彎段的交織。
- (3) 認同取消環中路南側的行穿線。

7. 警察局：

- (1) 有關陳委員子敬建議派遣交通疏導勤務部分，本局將檢討研議辦

理。

- (2) 台 74 線市政匝道，下匝道呈現速度過快的隱性事故原因造成追撞，雖無具體事證可證明追撞事故有超速之實時，則以未注意車前狀況或未保持安全距離作為事故肇因，建議是否在下匝道設置減速標線及匝道與平面道路增設「慢」標字，來提醒駕駛人注意，減少隱性事故的原因；另於市政路與環中路口端前方，再增設一面左轉「併流車相互禮讓標誌」告示牌，以提高車行自明性。

#### 8. 交工科:

- (1) 針對林委員良泰的建議，增設行車導引線的部分，可研議辦理。
- (2) 另於市政路地面上，去增繪往環中路及環中路提前分流，可研議辦理。
- (3) 市政路右轉往環中路提前增設告示牌，此部分已於市政路增設慢車道分隔島時，本科已於河南路快慢分隔島加強告示牌提醒用路人。另外此部分會在檢討，該告示牌是否需要增加。
- (4) 針對市政路左轉上匝道有迴堵的狀況，可透過導引線的方式來處理，此部分會在依實際的狀況來處理。
- (5) 另針對蘇委員昭銘的提議，環中往北禁止迴轉的部分，本科之前已施行過，由於快、慢車道沒辦法禁止迴轉的原因在於北側有些住、商家，雖然不多，但民眾仍此需求，因為才取消禁止迴轉，此部分仍會與民眾持續溝通。
- (6) 市政路左轉四車道的部分，在相關車道已做輔 2。另研議增設標示如：內 1 往快車道，來提醒用路人走正確的車道通行。
- (7) 增設實體槽化島的部分，後續在邀請建設局研議辦理。
- (8) G3 禁左往南的時間，地方有需求，仍持續溝通。
- (9) 另有關 Free right run 增設號誌，會在研議辦理。

#### 結論：

1. 請交工科依改善內容施行下列工程改善：

- (1) 南側行人穿越道線取消。
  - (2) 快車道禁止左轉至市政路慢車道。
  - (3) 東北角增繪槽化線取消無需求之車道，縮小交織區域。
2. 為了改善路口的交通運行及提高見警率，請警局依委員的建議，增加警力派遣。
  3. 請交工科依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，作為往後交通工程改善參考。

## 二、第二案：臺中市事故分析改善及策進作為

(一) 案由：烏日區台 1 乙中山路三段/高鐵東路

(二) 討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 陳委員子敬：

該路口從分局的報告來看，雖然事故減少但車流量仍大，故請交大、分局於尖峰上、下班時間加強人力指揮，來達到良好的效果。

2. 林委員良泰：

(1) 可考量高鐵東路以輪放的方式辦理。

(2) 中山路與高鐵東路南端原設計之交通桿可考量修正為標線提早分流，並於路口設置雙白實線，輔以加強執法。

3. 林委員志盈：

(1) 由碰撞圖與肇事因素，可以看出，用路人違規而發生事故是主因，建議加強執法為首要，同時增加指引牌導引車流。

(2) 設置左轉車道及左轉保護時相，可以循序漸進，並觀察事故狀況的改善情形及路口車流的狀況。

4. 蘇委員昭銘：

(1) 建議可評估採輪放式設計之可行性。

(2) 從高鐵東路碰撞構圖中，可發現存在左轉車與同向直行車碰撞情形，建議可檢視左轉車道預告資訊是否足夠或加強執法取締違規車輛。

5. 艾委員嘉銘：

- (1)建議平日、假日 16 小時交通量調查(因本區的交通量與高鐵的班次密度有關)，再依據交通量調整號誌時制。
- (2)高鐵特區可否考慮降低速限，以期減少事故傷害的嚴重程度。
- (3)中山路與高鐵東路路口右轉建議提前分流，讓快車道要右轉車可有時間變換至慢車道，以標線分隔。

6. 鐘委員慧諭：

- (1)號誌設計應依據平常及假日交通量需求規劃。
- (2)右轉汽車需求高，路段於上游段引導汽車匯入慢車道右轉，避免於路口快車道右轉，易與直行機車的事故發生。

7. 烏日分局：

該碰撞構圖是呈現去年的舊有資料，以今年 1-9 月來說，大多數的交通事故，幾乎都集中在中山路三段往高鐵台中站的方向，達到約 60%；另有關違反號誌的部分，一是內 1、內 2 的直行車輛違規右轉，另一是行人違規跨越車道的機率非常高。故本分局建議：中山路三段往彰化方向，近高鐵東路最外側車道已做分流，但分流點太靠近路口，導致有些車輛行駛內 1 內 2 直行車道，靠入路口時，才違規右轉往高鐵方向，致與直行輛產生碰撞。因此，建議該路口提前設立標誌或標線告知內線直行用路人，提早靠右以安全轉彎；另最外側車道之分流標線，亦請回推至少 30 公尺提早警示，以免到路口時發生同樣的擦撞事故。

8. 交工科

- (1)台 1 乙線右轉高鐵東路往高鐵站方向，右轉車事故佔 60%，從碰撞構圖簡報上並未呈現，且事故多發生於台 1 乙線，但並未針台 1 乙線提出改善作為。
- (2)於交通改善作為來看，雖提出高鐵東路的改善方式，惟在碰撞構圖上，高鐵東路上並非主要肇事熱區，如左保時相、延長快慢車道分隔島及右轉提早匯出慢車道等措施，是否洽當，在請臺中工務段說明。

9. 警察局

有關該路段(中山路三段雙向車道)於今年納入建置科技執法，屆時請相關路權機關配合建置作業。

#### 10. 公路局中分局：

- (1) 有關陳委員子敬提議，警力的配置請警方配合。
- (2) 有關林委員良泰輪放的部分，會依實際狀況滾動式檢討。
- (3) 有關蘇委員昭銘提議，違規行為仍需透過警察的取締來改善。
- (4) 有關艾委員嘉銘提議，針對平日和假日的交通流量調查會再確認。
- (5) 另速限調整的部分，仍需研議可行性。
- (6) 設立交通桿是否洽當?會採行委員的建議在研議評估。

#### 結論：

1. 請公路局中分局依改善內容與高鐵東路權責機關研議後再施行下列工程改善：
  - (1) 高鐵東路北側及南側，設置專用左轉車道及左轉保護時相，避免左轉車輛與對向直行車交織。
  - (2) 於高鐵東路往北上游路口，增設指引牌面指引右轉車提早匯入慢車道，避免快車道右轉車與慢車道直行車交織。
2. 請公路局中分局依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 3 件，繼續列管案件 3 件，自行列管案件 1 件，共計 7 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 1 至 4 月，30 日 A2 類案件，提請解除列管 17 件，繼續列管 2 件，共計 19 件，照案通過。

## 柒、臨時動議

(一)案由：臺中市西區精明一街商圈設立行人徒步區

(二)討論：(略)

(三)各單位意見：

1. 陳委員子敬：

本案行人徒步區是否規劃為全日管制?建議應考量商家需要進出貨的需求及取得週邊店家的同意。

2. 蘇委員昭銘：

本案非屬交改會議小組所討論權責範圍。

3. 林委員良泰：

可考量以試辦方式，突破相關法規之限制。

4. 林委員志盈：

(1)確定合法與地區民眾的接受度，再研議徒步街的規則。

(2)徒步街應考慮行人徒步區的管制時段(緊急)服務車輛如消防車、救護車、搬運貨車及垃圾車進出規劃。

(3)從道路安全的角度，原則樂觀其成。

5. 艾委員嘉銘：

以交通肇事防改善小組的立場如行人徒步區的設置能減少行人與車輛的衝突，原則支持，惟行人徒步區的設置，需依法制程序辦理。

6. 鍾委員慧諭：

(1)認同積極協助住戶徒步區的提案。

(2)建議利用精明一街的居民溝通與提案流程，完備市府徒步區申請作業辦法。

7. 交工科：

(1)在土地屬性部分，是否具有適法性，尚有疑義，因精明一街是否由市府已接管維管道路?或是私人土地，此涉及道路交通處罰條例第5條，為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得就下列事項發布命令：劃定行人徒步區。如非道路，自無道路交通處罰條例之適用。

(2)建設局於9月19日有舉辦說明會，地方對於維持原有使用均表示同意或無意見，問題癥結點主要在於私人土地容積移轉，交改小組係指交通肇事防制暨改善小組，不符合交改小組審理項目。

8. 警察局:

(1) 係案是否經過相關的主管機關同意?如都審決議?

(2) 是否會產生容積率的問題?審核過與未審核通過的容積率是否有評估?此部分將會涉及往後某個社區或建案，將設行人徒步區的審議，都提至道安會報來決定或審議提供意見，後續將造成道安會報介入相關都審(或都設)變更之主管機關准駁的許可權爭議，實非屬道安會報權責範圍。

9. 交行科:

有關本市行人徒步區相關之法規，已於中華民國99年12月25日府授法規字第0990000089號公告廢止，本次會議係由交通角度來切入，但諸如各委員所提出的意見，本案可提供交通意見供參考，但仍需完善行政程序的流程。以台北市的作法，需先走都審的程序(幹事會議與都審會議)，因此，建議提案單位參考，而交通方面請參考委員建議。

10. 都發局:

(1) 有關精明一街(大墩十九街至大隆路)係屬八公尺計畫道路用地，倘設置行人徒步區範圍，應當考量鄰近大隆路側之車道進出(請將80建383號建築執照納入考量)，以維護當地人民權益。

(2) 本案前經跨局處會議協調，應於本年度10月底前公告「行人徒步區」，再行辦理容積移轉事宜。

11. 建設局(新建工程處):

(1) 本案土地所有人欲以容積移轉捐贈其土地，而非單純捐贈贈與予市府。

(2) 精明一街現況供行人徒步使用已行之有年，上面有裝置藝術及街道傢具，土地所有人若要透過容積移轉的方式捐贈土地予市府，以權責主管機關的立場，土地需無負擔(土地上面的設施需移除)；因該街道為係屬八公尺計畫道路用地應供人、車通行使用，惟考量道路

開闢對於商圈營運之影響，爰此本處取得地方共識，賡續辦理行人  
徒步區劃設與公告。

12. 主席：

本案因行人徒步區內部分土地尚不屬於道路範圍，與交改小組會議目的係為改善道路交通安全並未有相關性，建議提案單位如下：

- (1) 有關行人徒步區的設置建請依法制程序辦理。
- (2) 後續建設局如要辦理道路接管時，建議再行辦理行人徒步區計畫相關事宜。
- (3) 另參照台北市的案例，行人徒步區應送都發局審議（幹事會議與都審會議），建請相關權責單位本於權責辦理。

捌、散會(下午 11 時 40 分)