

113 年交通肇事防制暨改善小組第 3 次會議紀錄

壹、時間：113 年 6 月 3 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：西屯區市政路與環中路口

(二) 各單位討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 林委員良泰：

(1) 建議持續追縱 111 年度改善方案之事前、事後成效。

(2) 市政路快慢分隔島於併入處可考量截角處理，以增加之匯入之安全性。

(3) 出口匝道增設分隔島缺口須要檢討漸變路段長度及右轉儲車空間是否能滿足原設計想法。

(4) 增設匯入匯出管制應建立環中路整體車流規範之一致性。

2. 陳委員子敬：

從簡報第 5 頁來看，市政路往環中路方向之右轉標線，這個路口不能右轉的原因為何？是否擔心車流交織問題？禁止右轉標誌是否有必要？建議工程單位再行檢視車流量大小並評估各標誌(線)及號誌設置方式及必要性。

3. 林委員志盈：

(1) 市政路延伸段完工後，本路口車流應是全市最大最複雜路口，應設法簡化未來車流動線。

(2) 本次提出的改善內容缺乏環中路及匝道轉向至市政路延伸段之車流如何配置。

(3) 研議中之環中路出口匝道增設分隔島之改善內容，會增加車流併

入與交織點且沒考慮往市政路延伸段方向之車流。

- (4) 建議將前後匝道併入本路口，做車流模擬，必要時封閉部分環中路上、下匝道，以簡化路口車流。

4. 鍾委員慧諭：

- (1) 簡報第 11 頁碰撞構圖及警察局肇事分析資料中，路口追撞是主要肇事類型，追撞主要發生在市政路直接右轉環中路的右轉道，因右轉車碰到環中路直行車，減速導致追撞。未來市政路打通到西側，4 個直接右轉匝道均將是追撞的高發生區，與其在直接右轉匝道設置號誌，建議取消直接右轉匝道，回歸到路口右轉的號誌管理，一方面減化車流，另一方面也縮減路的行人穿越長度。
- (2) 簡報第 21 頁，台 74 匯出專用，駕駛人需判斷要進入慢車道及左轉車道，平面快車道將可匯入左轉道，車流交織多，交織長度需足夠，請務必確認。
- (3) 請說明行人穿越此路口的處理。

5. 蘇委員昭銘：

- (1) 簡報第 17 頁，匯入車道增設後宜考量快車道直行與左轉車流之比例。
- (2) 簡報第 21 頁之匯入匯出車道過程複雜，宜審慎評估。
- (3) 建議宜從台 74 快速道路整體上、下匝道配置與流量流向進行整體考量。
- (4) 建議補充前次會議改善措施調整後之肇事資料。

6. 艾委員嘉銘：

- (1) 請提供改善後的碰撞構圖檢視改善後的故事型態。
- (2) 市政路往西的輔 1 採門架外可增加路面輔助標字。
- (3) 新闢市政路西段，開通對本路口的影響併同環中路路段闢建匯入、匯出口改善規劃，建議辦理會勘後再研議。
- (4) 簡報第 10 頁，尖峰小時轉向量調查圖，請將禁止轉向或流量為 0 的轉向線刪除。

7. 建設局：

後續分隔島改善、調整部分，本局會再和交通局協調，待交通局初步規劃後本局配合施工。另提醒市政路往環中路快慢車道分隔島去年剛做好，如果還要調整，仍需要再留意及評估。

8. 警察局：

- (1) 本局贊同林委員志盈所建議道路模擬之提議，如業務單位有考量這方式，建議將速度納入考量，尤其該路口的車流量大、路口寬廣，過路口車速較快，駕駛視距較不足，未來模擬時，建議模擬速限採 40 及 50 的結果，可以做為日後通車後訂定速限的參據。
- (2) 另各委員建議事項多項，建議業務單位辦理該路口現勘時，應以開車方式，沿 74 線上下環中路匝道及整個路口行駛一遍，才可了解委員建議改進項目與現行道路型態對照，才不致有模稜兩可情形。
- (3) 為配合 115 年市政、環中路口通車後，將可能成為本市車流交織、流量最大的路口，為配合該路口科技執法，本局將研擬於明(114)年度提列 115 年重要施政計畫先期作業時，優先提列規劃建置路口科技執法。

9. 車鑑會：

依碰撞構圖所示，市政路右轉往北方向事故，可能是因為右轉引道路幅過寬，導致匯入環中路主線時車速快並衍生事故，建議右轉引道可縮小路幅、環中路最外側車道(緊鄰槽化島)擴大槽化範圍，俾能降低車速及延長匯入主線長度。

10. 公路局中分局：

封閉匝道提升車流順暢性，本局會再和交通局合作研議。

11. 新建工程處：

有關後續市政路通車之車道配置尚未定案，仍有調整的空間，後續配合交通局來商討研議。

12. 交工科：

有關委員的提議，對於匯入匯出長度會再另案檢討。

結論：

- 一、交工科所擬改善方案，因有匯入匯出等交織問題，不予參採，請交工科參考委員意見另案研擬改善方案，並擇期邀請委員現勘，更能了解實際現況，並提供較新版本的碰撞構圖，讓委員更能夠了解交通狀況。
- 二、後續方案研擬請留意行人穿越的適當性及科技執法設置的地點。

二、第二案：臺中市事故分析改善及策進作為

(一) 案由：烏日區中山路一段/信義街

(二) 討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 鍾委員慧諭：

- (1) 依據調查交通量，尖峰最大交通量僅 400pcu/15 分鐘，建議縮減車道寬度，提供中山路人行道，建議向國土署申請人本環境改善計畫。
- (2) 中山路建議改為雙向 5 車道，提供路口 1 左轉車道，車道寬度內側 3.0 米，外側 3.5 米。
- (3) 路口設計盡量以正交處理，降低轉向車流速度。

2. 林委員良泰：

- (1) 可考量爭取國土署「永續提升人行安全計畫」以行人安全考量改善路口交通設施及配置，例如：人行道退縮、綠斑馬設置、行人燈放大、時制設置及庇護島設計等。
- (2) 增設之標誌文字說明可考量「右轉前請盡量靠右」，另臨近路口處宜再修正快慢分隔島線及確認直行、右轉指向線之劃設。

3. 蘇委員昭銘：

- (1) 建議行穿線位置宜重新檢視。
- (2) 建議加油路出口宜加強管制。
- (3) 信義街之車道配置建議宜重新考量，並將人行道納入考量。

4. 林委員志盈：

- (1) 車道數量配置及人行道空間建議再行考量調整 因地制宜。
- (2) 綠斑馬建議在明道中學至捷運九德站間巷子優先考慮設置。

5. 陳委員子敬：

從烏日分局的簡報第 3、4 頁，前三大肇因及時段，分析比例應該以第 2 頁的 26 件當分母，而非以 6 件計算，第六分局也有相同問題，此部分請第六分局及烏日分局需留意。

6. 艾委員嘉銘：

請再考慮加油站進出車流的衝突。

7. 烏日分局：

中山路一段往信義街，行人車禍有 3 件，汽車由信義街往左轉行經中山路一段的角度過小，容易碰撞到行人，建議工務段將行穿線退縮中山路一段往彰化方向。

8. 車鑑會：

快車道車道寬度均為 3.5 公尺，中央設有分向島，建議車道配置斷面重新調整，快車道以 3.2 公尺、轉向車道 3 公尺為原則，建議能配置雙向全偏心車道作為左轉專用道為最佳，使直行車能平順續進，左轉車也能有安全儲車空間，可減少變換車道交織衝突及違規檢舉的民怨，倘經主管機關評估可行，上下游路段亦請一併考量調整車道寬並留意延長漸變段長度。

9. 臺中工務段：

- (1) 有關鍾委員慧諭所建議整體路口改善，本段考量上、下游的車流量較大，無法只以單該路口做檢討，需納入上下游路段進行改善，此需耗費大量經費，臺中段再與中分局進行討論。
- (2) 有關艾委員嘉銘所提出意見，該路口的加油站與神岡區岸裡國小也有相同因素，車輛進出加油站並未遵守交通規則，而造成違法，因此也會產生事故的發生。

10. 交行科：

個人經常行經該路段，有關簡報第 10 頁交通量調查與實際所感受的生活經驗有落差，信義街下一個路口為明道中學，該校於上、下課

時間，校門口之路口車輛無法迴轉，需往出城的方向再迴轉到明道中學，因此車流量較大，該表雖呈現離峰時間的統計數據較低，與實際上所體驗的車流量有出入，請再進行補充。

11. 公路局中分局：

- (1) 回覆鍾委員慧諭的提議，有關交通量低的部分，該路口維持三個車道，以現況來說仍然有存在的必要。
- (2) 有關林委員良泰的提議，本分局已有行人改善的計畫，故可直接改善，而且該路口為省道，後續會進行研議評估。
- (3) 該路口的時制計畫，已有行人號誌早開 5 秒。另該路口上游部分，有考量增設簡易行人庇護島。
- (4) 路口行穿線的部分會整體性研議。

結論：

1. 於中山路一段往東路口前 30 公尺電桿上掛設標誌牌面，請依標線繪製提早變換車道至右轉車道。
2. 於中山路東側，中央分隔島增加行人庇護空間及增設行人號誌燈。
3. 標線型人行道、行穿線退縮及協調加油站研議車輛進出管制，請中分局後續錄案辦理改善。
4. 另委員建議車道重新規劃，提供中分局參考。

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 2 件，繼續列管案件 5 件，詳如附件資料，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 5 至 12 月，30 日 A2 類案件，提請解除列管案件 11 件，繼續列管案件 4 件，共計 15 件，照案通過。

柒、散會(下午 15 時 30 分)