

114 年交通肇事防制暨改善小組第 2 次會議紀錄

壹、時間：114 年 3 月 10 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：北屯區環中東路與松竹路口

(二) 各單位討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 艾委員嘉銘：

(1) 由交通量調查顯示，環中東路往北、往南左轉，直行交通量均相當，已無往南方向遲閉之需，重新調整時相與時比應可行。

(2) 上午尖峰、松竹路右轉環中東路的交通量佔 63%，如何紓解，請提出說明。

(3) 環中東西往南，內縮中央分隔島，原 2 車道調整為 3 車道，原則可行。

(4) 改善方案熱點 3，增設車道預告標誌，預告車道配置，原則可行，惟在塞車時段，幾乎右轉車無法變道，因此除思考增設輔 1 的位置外，因右轉車道長度不足，在和順路之前就可規劃配置三個車道，外車道供右轉(台 74)。

2. 陳委員子敬：

該路口上下班尖峰時間車流量大，肇事時段集中於上下班尖峰，肇因也多為車輛爭先恐後、違反號誌等原因造成追撞，建議要求交大及當地分局於上下午尖峰時間視警力許可編排勤務，達到警示用路人效果，並提供實質獎勵;同時比較派遣前後成效。

3. 林委員志盈：

(1) 贊同改善方案熱點 1，取消遲閉時相併同調整時比(環中東路一段

南)。

(2) 改善方案熱點 2，內縮中央分隔島是正確方向，惟請評估內縮部分的設施，如路燈桿、號誌燈桿、排水設施等是否足夠。

(3) 改善方案熱點 3，松竹路一段往西的路口，請評估中央分隔島是否可內縮，增加 1 車道。

4. 蘇委員昭銘：

(1) 考量環中東路轉向比例相當，同意所提改善方案 1，惟建議時比宜再妥適調整。

(2) 建議方案 2 中能一併考量路口行穿線設置位置適宜性。

(3) 建議在松竹路改善方案 3 中，能一併評估機車右轉專用道之可行性。

5. 警察局：

有關改善方案熱點 2，建議於路口上游增設指向標線，該處於近松竹路口時為雙白線，內側為左轉專用車道，外側為直、右行向車道，導致上台 74 匝道經常回堵，且易發生右轉側撞問題。

6. 養護工程處：

關於改善方案熱點 2，涉及用地、路燈及道路排水等諸多面向，建議交通局邀集相關權責單位辦理現勘研商。

7. 第五分局：

(1) 環中東路與松竹路口，本分局現行每日均已於上、下班時間有派遣交通疏導崗勤務。

(2) 簡報第 12 頁，本分局很早就有反映相關單位，可縮減環中東路分隔島，並增加 1 車道，後來就沒下文；另委員建議人行道可否退縮，因現場環境空間有限，退縮後行人通過時會被橋柱遮住，例如：崇德路上的設置，許多用路人因此撞到島頭，建議人行道不宜太靠近橋柱。

(3) 簡報第 5 頁，台 74 上下班車輛回堵嚴重，台 74 下松竹匝道往太平方向環中東路，現行車道寬度達 4.2 公尺，建議增加 1 車道，以利增加儲車空間，疏導車流。

8. 交工科：

- (1) 有關艾委員所提的意見，改善方案熱點 3 增設輔 1 位置，過和順路之後設置於中央分隔島。
- (2) 有關林委員所提的意見，改善方案熱點 3 車道寬度調整部分，本科會再進行現勘研議。
- (3) 有關蘇委員所提的意見，本科會於改善方案執行同時，一併檢討時制計畫調整。
- (4) 內縮車道及車道數增設部分，本科會再邀請建設局及第五分局進行現勘，並評估車道所配置的寬度。

結論：

1. 改善方案熱點 1，取消環中東路一段往南方向號誌遲閉，但需考量時制上、下午尖峰時間車流量的問題。
2. 改善方案熱點 2，環中東路一段(軍和街-松竹路一段)，內縮中央分隔島，並將原 2 車道調整為 3 車道部分，請交工科會同相關單位辦理會勘，確認方案。
3. 改善方案熱點 3，增設車道預告標誌(輔 1)的位置，請交工科再錄案辦理。
4. 簡報第 5 頁，請交工科錄案研議環中東路一段，再增加一個車道的可行性。

二、第二案：臺中市事故分析改善及策進作為

(一) 案由：清水區台 1 線(158k+300)中華北路與中山路口

(二) 討論：(略)

(三) 各單位意見：

1. 陳委員子敬：

- (1) 從清水分局所提供之數據，該路口於 113 年 1 月至 12 月發生 14 件事故，並非高肇事路口。市府秉持交通事故發生率為 0%，但實際上在面臨大路口的情形下，比較容易產生交通事故的發生。另

外，從簡報上來看，從前三大肇因並沒辦法分析主要肇因為何，其事故原因呈現分散。但從過往原因可歸納主要為用路人的不守法，例如：爭先恐後或不遵守號誌規定。

- (2) 簡報第 6 頁，中華北路路口車道配置，在面臨大路口時，行穿線是否可拉直，縮短距離。另外，中山路為舊省道，車流量並不大，行人通過量少，因此，請公路局中分局考量設置行人專用號誌的必要性。

2. 林委員志盈：

- (1) 中華北路往大甲區方向，建議左轉專用道增加輔 1 標誌與漸變段標線。
- (2) 改善措施 2，增設機慢車匯入車道應不需要。
- (3) 改善措施 1，行人穿越中華北路應考慮時相設計，依現行二時相若不調整，行人恐不易穿越中華北路。
- (4) 建議本案緩議，先會勘再研商。

3. 蘇委員昭銘：

建議針對本案辦理會勘，考量路網結構、交通特性等因素，並在行人優先前提下，進行車道配置，時制計畫調整及行人設施的調整。會勘重點至少如下：

- (1) 中山路左轉中華路之必要性。
- (2) 簡報第 11 頁，行穿線及中華北路/中山路行人等候交通島大小、位置適應性。
- (3) 路肩寬度適宜性。

4. 艾委員嘉銘：

- (1) 改善措施 1，人行道線建議調整，並設置行人庇護島及行人號誌，請說明行人交通量，另行綠時間如何配置。並可增加路口行穿照明。
- (2) 針對碰撞構圖的事故提出改善措施：
 - a. 機車左轉與直行車的碰撞，建議在車道配置上區分機車左轉、直行車道。

b.汽車左轉車可藉由輔1預告標誌，引導汽車行至左轉專用車道方案，應為可行。建議號誌箭頭略為調整45度。輔1標誌註明往中山路(註明甲南)。

5. 交工科：

- (1) 簡報第4頁，主要事故型態集中於下坡彎道處，建議於號誌前增設預告號誌，並增設輔1標誌。
- (2) 中華北路左轉車道突然出現，建議增加槽化線漸變及左轉附加車道，維持直線車道平順直行，且因省道速限較高，建議漸變槽化線應再拉長。
- (3) 建議維持中山路原2線車道。

6. 車鑑會：

- (1) 簡報第11頁，無法辨認行人可於哪個時段通過中華北路，是否會增設行人專用時相？依簡報所示該路口僅二時相，行人將沒有安全時間可供通過路口(尤其是北側)。
- (2) 簡報第12頁，中華北路與中山路兩股車流分屬不同號誌時相，為何會發生碰撞事故，建議請中分局補充說明設計內容及改善目的。
- (3) 參照碰撞構圖，推測較多事故類型是中華北路(南向)機車左轉與同向直行車流碰撞事故，二股車流應屬不同號誌時相才對，會發生碰撞事故是否為某一方違反號誌指示？現況機慢車左轉是循左轉箭頭綠燈時相直接左轉，建議慢車道路面上標線能補繪，將直行車與待轉車明確畫分不同車道以利用路人遵循。
- (4) 路肩寬度與車道寬度相同，機慢車多數於路肩上行駛，會有違規及路權認定爭議。

7. 清水分局：

- (1) 如要延伸劃設槽化線，應考量路幅寬度，避免車道縮減影響車輛行進。
- (2) 中華北路與中山路的路幅較長，分為北端與南端。因此，常發生事故，對於該簡報所呈現113整年度發生14件事故有疑慮，故建

議業務單位再邀集相關單位辦理會勘。

8. 交行科：

- (1) 有關臺中工務段的簡報上呈現事故統計與清水分局所提出的數據有不一致，建議請業務單再行確認。
- (2) 針對本案，建議臺中工務段針對相關單位及委員所提出意見彙整後，於下次開會時再行提案討論。

9. 公路局中分局(臺中工務段)：

- (1) 針對建議改善措施1，增設行人專用號誌及設置行人庇護島，以確保行人穿越路口及路側等候安全。
- (2) 針對建議改善措施2，考量機車事故率較高，透過配置機車道以劃分路權，可增進用路人安全。
- (3) 後續將重新檢視中華北路口(段)標線，進行補繪、磨除相關作業。

10. 公路局中分局：

感謝各委員所提出的意見，後續針對該案會請臺中工務段擇期邀請相關單位進行現勘，並彙整綜上意見以精進整體路口(段)交通改善。

11. 主席：

- (1) 本次臺中工務段所提議改善措施暫緩研議。
- (2) 請臺中工務段後續提案時，可清楚呈現方案簡報圖示，俾利討論。

結論：

請臺中工務段再行辦理現勘，並參考委員及各單位意見精進改善計畫後，再行提案至本會議討論。

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5件，繼續列管案件8件，共計13件，照案通過。

(二) 30 日 A2 類交通事故防制協調辦理情形

1. 林委員志盈：

案號:113-100，已派工是否已處理完畢？

2. 交工科：

西屯路三段 79-31 號目前尚未完工，本科會再責請廠商儘速辦理。

3. 結論：112 年及 113 年，A2-30 日案件，提請**解除列管**案件 24 件，**繼續列管**案件 6 件，共計 30 件，照案通過。

柒、散會(下午 15 時 25 分)