

# 臺中市道路交通安全督導會報第 106 次會議紀錄

時間：109 年 2 月 20 日(星期四)下午 2 時

地點：臺灣大道市政大樓惠中樓 9 樓市政廳

主席：盧市長兼召集人秀燕

出(列)席人員：如簽到表

紀錄：邱雅琳

壹、主席致詞：(略)

貳、專案報告：

警察局-「108 年臺中市交通事故分析與交通安全策進作為」專案報告：(略)

林委員良泰：

1. 民眾檢舉案件達 60 多萬件，經警力篩選判讀舉發的為 29 萬多件，數量可觀且辛苦，建議未來考量採用影像判讀的 AI 技術先初步判斷案件有效性，再以人工方式篩選判讀，相信可減少百分之九十以上人力判讀的機會。
2. 有關於組成交通事故診療團至各分局進行相關診療與防制作為探討，建議亦可評估定期與交通局合作聯合診療，從工程及執法方面共商防制作為，相信會更有效果。

林委員志盈：

1. 有關提報不合理道路工程改善部分，由第一線值勤的警察同仁將現場發現不合理的道路工程態樣提供交通局進行工程方面的改善調整，是相當積極有效的作法，建議報告中關於烏日分局及太平分局提報的兩處地點，應於工程改善後進行宣導，宣導後再執法取締，讓施作的標線或標誌具體達成改善的訴求。
2. 報告提到民意調查部分，酒後駕車為民眾最支持警方取締的項目，另從事故數據可看出加強酒駕的取締確實對於降低事故傷亡有所幫助，但降低的成效仍不及公共運輸系統發達的雙北，建議臺中除持續執法外，與民間業者或餐廳合作加強酒後代駕的宣導，以減少事故發生。
3. 區間測速科技執法系統部分，建議觀察並歸納整理向上路區間測速之成果，後續評估擴大辦理至其他肇事型態相似的易肇事地點。

### 艾委員嘉銘：

1. 有關科技執法選擇五權、三民、錦南及崇德路的五岔路口規劃多功能執法設備，建議針對該路口的車道配置與機車停等區進一步檢討。
2. 由於目前外送平台業者盛行，常見許多負責外送的機車駕駛經常一邊騎車一邊看手機導航找路，為了趕時間闖紅燈或在車陣中穿梭，建議市府的宣導團隊共同針對外送餐飲業者研擬行車安全宣導手冊或教案，要求外送業者對新進外送人員進行教育訓練，透過教育、宣導、執法等共同合作，對於外送員的事故防制相信可事半功倍。

許委員澤善：建議長坡道部分參考美國路口停、聽、看的概念，於經常肇事路段或長坡道的起點規劃讓車輛起始速度降至 0，幫助駕駛人較不易超速行駛。

### 台灣交通安全協會：

1. 學理上常提到交通的 3E 精神，報告呈現交通大隊努力的部分屬執法層面，希望可看到其他工程及教育、宣導層面的對應改善措施，建議對於交通安全問題如透過 3E 角度思考並研議短、中、長期的解決策略，或許可獲得更佳的改善品質與成果。
2. 報告第 6 頁的事故統計係以今年與前一年同期比較，但論趨勢分析，建議以 5 年期或 10 年期統整，較能看出短期及中期的改善措施是否收其成效。
3. A1、A2 的統計分析採件數或人數，惟各行政區的居住人口或工作人口不同，建議評估以肇事比例方式呈現，較能找出亟需改善的問題所在；另建議未來事故統計分析加入第二當事人的部分，以利分辨易肇事或事故被害者的族群。
4. 有關肇事車種分析統計部分，顯見機車數量最多，但因臺灣的交通工具中機車的總數量也最多，如考量這個因素，肇事車種比例是否仍以機車為最高？
5. 有關肇因分析部分，A1+A2 交通事故肇因最高為未依規定讓車，若此肇因為重大違規取締項目之一，建議列出取締比例並針對此項目加強取締。
6. 宣導部分，建議也應針對交通工具使用者宣導，如大客車、大貨車的職業駕駛加強防禦駕駛宣導。
7. 向上路的坡度問題誠如委員所述，確實難以工程方式克服，且易導致用路人不自覺增加車行速度，建議仍應回歸 3E 層面研議改善方

式，並評估工程部分是仍否有調整空間。

**交通警察大隊林大隊長沐弘：**

1. 感謝委員提供關於利用 AI 判讀違規舉發、交通診療團定期與交通局合作及向上路科技執法參考美國停、看、聽的作法等意見，後續將再評估研議。
2. 有關台灣交通安全協會建議關於 5 年的數據比較及 A1、A2 數據與人口的比例均有分析統計，惟礙於報告內容及篇幅致未呈現；另未依規定讓車係三大執法項目中動態肇因之一。
3. 有關委員及代表針對宣導方面的建議，酒後代駕部分皆依溯源專案落實辦理及宣導；外送員部分，也協請轄區分局至 3 個外送員據點進行宣導；大客車、大貨車的職業駕駛發生交通事故時，亦責請轄區分局派員加強宣導。

**主席裁示：**

1. 有關提報不合理道路工程改善建議，如警員提報之改善建議經採納者，值得鼓勵應予以敘獎。
2. 本市去年在各單位的努力下，全般交通事故件數與死傷人數較前年同期已有下降，值得嘉許，但機車、高齡族群及酒駕等高風險之事故類型，仍應繼續努力。
3. 交通執法為警察局的重要工作之一，警察局訂定三大執法專案，積極推動易肇事重大交通違規的取締工作，其中酒駕部分，在近年強力執法下，事故傷亡人數也是逐年減少，但酒駕一直以來都是民眾較為關注的議題，請各單位持續落實相關執法，以減少酒駕肇事案件發生。
4. 本市新光三越、大遠百公車停靠區違規停車科技執法與向上路、台 61 線西濱快速道路等 3 路段的區間測速設備陸續啟用，從執法資料來看，駕駛人違規情形都有改善，也請持續觀察交通事故情形及執行成效。
5. 科技執法能 24 小時不間斷偵測違規，有效節省人力資源，更能遏阻駕駛人僥倖心態，進而維護交通安全與行車秩序，今年本市也將擴充烏日高鐵站違停取締及五權、三民、錦南五岔路口科技執法設備，希望未來能持續善用科技於交通工作，營造智慧、安全的道路環境。
6. 因交通事故而死亡或受傷，傷害的不僅是當事人，當事人的家庭也

可能因此破碎，期盼道安會報團隊持續強化橫向整合與聯繫，以做功德的心態，全力共同預防交通事故。

### 交通局-「碰撞構圖改善交通安全」專案報告：(略)

林委員良泰：雙十路及精武路先前有發生 A1 事故，建議結合碰撞構圖分析，評估是否還有調整改善空間。

林委員志盈：

1. 碰撞構圖係依據第一線處理員警迅速繪製現場圖，加上交通局努力，共同找出事故問題所在，以雙十路及精武路口為例，透過碰撞構圖尋出解決方案，提早使右轉車與直行車輛分流，順利減少碰撞點與衝突點，值得做為其他易肇事路口改善的參考。
2. 有關 Z 字型行人庇護島，以彰化莒光路及高雄中山二路兩處路型為例，建議參考彰化莒光路於庇護島設置欄杆是較正確安全的作法。另交通局於環中路與漢翔路口設置行人庇護島非常值得嘉許，充分照顧到行人(包括老年人)應有的保障，建議未來如經費許可，研議環中路的大型路口全面設置。

台灣交通安全協會：

1. 報告中提到傳統的交通工程改善朝以人為本的方式演進，但演進過程常遇到以人為本與傳統價值的衝突，也可能遇到碰撞構圖的交通改善措施與民意代表意見相左的情形，請教交通局是否有這方面的困難及如何因應。
2. 請教交通局國光路與復興路口標線部分，如何分辨哪些調整措施有改善效果及直接改善的主、次要因素，當改善措施多於一項時，如何檢視對於碰撞產生改善效果的項目。
3. 行人庇護島、行人措施的部分，過往常遇到各縣市有缺乏人行道的情形，對於未來在擴張或增加鋪設人行道與車道數、停車位間衝突時，請教交通局會採取什麼方式逐步朝以人為本的方向邁進。

### 交通局交通工程科

1. 有關委員提到雙十路與精武路的 A1 事故，後續再進一步瞭解。另外據悉該路口常發生轉向與直行的事故，警察局事故資料也顯示 A1 常發生於汽、機車交織撞，故實施分流措施，讓右轉、直行、左

轉車流提前行駛至該行駛的車道，無形中消弭了路口直行與右轉車交織的行為，也可能降低 A1 事故發生的機率。目前雙十與精武路口尚無事故，顯示改善措施有相當成效。

2. 感謝委員所提關於 Z 字型、反 Z 字型及環中路行人庇護空間的意見，將再依委員建議及以人為本的改善方向評估辦理。
3. 以人為本的交通改善與傳統價值觀的衝突，以文心路為例，許多地方民意建議機車改停至人行道，但事實上人行道、自行車道都需配合都市未來願景規劃合理空間，故交通局會持續滾動式檢討道路範圍、停車空間及路口車道配置等，以取得與傳統觀念間的平衡。
4. 很多路口右轉車與直行車交織的行為，往往為許多肇事主因，此部分要感謝警察局值勤同仁協助就執勤觀察提出建議，例如雖然已於路口 10 公尺外劃設停車格，但進、出停車格的行為可能仍舊會干擾路口車流動線，故交通局參考其意見適度塗銷停車格，消弭路口右轉及直行車的交織狀況；行人庇護島部分，將針對道路條件評估設置。

#### 主席裁示：

1. 善盡改善道路工程設施及導正市民的駕駛行為，是市府團隊一直努力的方向。期許市府團隊透過各職能專業及通力合作，運用教育、宣導、執法及工程改善，以零死亡事故為努力目標，建置人、車、路安全的道路環境；肯定警察局與交通局協力透過碰撞構圖的研究改善交通安全，亦期許各單位都能本權責為交通安全來努力。
2. 人本交通是本市施政計畫的重點，行人是用路人中最脆弱的一員，有關道路設施應以人為本考量，優先以保護行人來設計，並留設行人安全通行的空間，讓原本以車輛設計的道路，能成為以人為本的道路環境。畢竟無論平時是駕車或乘車，步行才是交通的最初及最後一哩路。期許市府團隊秉持施政計畫人本交通的精神，落實於道路環境，讓每個市民朋友踏出家門後，平安回家。

#### 參、歷次道安會報主席裁(指)示事項執行情形報告

109 年 1 月份，列管件數計 6 件。	
一	本月份繼續列管案件，共計 0 件。
二	提請解除列管案件，共計 6 件： 列管案號：109-01-05、109-01-09、109-02-01

	109-02-02、109-02-03、109-02-04
--	-------------------------------

主席裁示：照案通過。

**肆、A1 類會勘決議改善事項辦理情形報告表**

109 年 1 月份，列管件數計 31 件。	
一	<p>本月份繼續列管案件，共計 13 件：</p> <p>列管案號：108-08-17、108-11-13、108-12-09  108-12-13、108-12-22、109-01-03  109-01-07、109-02-03、109-02-06  109-02-10、109-02-12、109-02-16  109-02-18</p>
二	<p>提請解除列管案件，共計 18 件：</p> <p>列管案號：108-11-01、108-12-15、108-12-19  109-01-01、109-01-02、109-01-08  109-02-01、109-02-02、109-02-04  109-02-05、109-02-07、109-02-08  109-02-09、109-02-11、109-02-13  109-02-14、109-02-15、109-02-17</p>

主席裁示：照案通過。

**伍、各單位工作報告：**

一、第三分局：(略)

二、第四分局：(略)

主席：感謝第四分局對於副燈區努力付出的警員與志工，請多給予他們鼓勵。

三、梧棲區公所：(略)

四、沙鹿區公所：(略)

五、警察局：(略)

陸、各工作小組執行 109 年度院頒方案業務報告：准予備查。

柒、臨時動議：

- 一、許委員澤善：有關台 8 臨 37 中橫便道遭封閉的問題，經相關博碩士論文調查顯示 2012 年便道即已穩定，惟廠商採用錯誤的地貌變異調查方法，評估便道仍需 6 年後才可能進入安定期，以此錯誤的調查結果封閉中橫便道，嚴重影響當地居民通行權益及經濟發展，請公路總局審慎檢視後續可行性評估期中報告。

主席裁示：請公路總局二區養護工程處規劃後續於道安會報提出報告。

- 二、台灣交通安全協會：協會過往曾提出幾項與現行法規不同的概念，其中一項即為取消禁行機車的倡議，機車之所以行駛禁行車道代表有行駛需求，且難認以禁制方式禁止機車行駛能確實達到肇事率降低的目的，長期以往如果先預設保留內側車道供汽車行駛，可能難以突破提升交通安全之目標。

交通局葉局長昭甫：有關協會提出內側車道禁行機車的部分，都市的道路需求屬性相當多，針對單向兩車道的配置有進行這樣的檢討，但如文心路這種複雜的大路口刻正進行路口淨空範圍加大，並提前實施分流措施，以降低路口車流的交織點，當車道變多時，為使車流清楚分流，亦會有限度性的針對不同車種規劃不同的用路空間，交通局將持續針對車種及車道特性逐步檢討，感謝協會提供的建議。

捌、散會（下午 4 時整）