

臺南市道路交通安全督導會報 104 年 6 月份會議紀錄

一、 時間：中華民國 104 年 7 月 8 日下午 15 時 40 分

二、 地點：臺南市政府民治市政中心南瀛大樓 2 樓簡報室

三、 主持人：賴召集人清德

記錄：鄭宇倫

四、 出席人員：如會議簽到簿

五、 主席致辭：

顏副市長、張局長、洪副局長、林教授、陳教授，以及各與會單位代表大家好，首先感謝大家出席 104 年 6 月份道安會報。很榮幸有機會能代表臺南市民頒發獎座給警察局洪副局長，洪副局長服務公職 42 年，即將榮退，本人稍早也因其治安上的貢獻頒贈獎座給予洪副局長，本獎項則是特別針對洪副局長在道路交通安全上的貢獻再次代表市民頒獎給他，非常感謝洪副局長，歡迎退休之後有空常回臺南市給予我們指教。

本市執行交通違停零容忍專案以來，不管 A1 或 A2 事故件數皆明顯降低，未來臺南市政府警察局將持續努力，希望道安會報能就各個 A1 及 A2 事故地點持續改進完善，讓臺南市的交通安全能夠越來越好，謝謝大家。

六、 臺南市政府執法小組專案報告：「臺南市機車交通事故肇事原因及策進作為」專案報告(詳會議資料)

警察局洪副局長春木：

本市因執行違停零容忍政策，大量取締作為，可發現於市區 A1 及 A2 事故發生率減少之外，安全帽戴帽率亦提升許多，且交通秩序亦較以往良好。有關 104 年 1 月至 5 月份機車事故戴帽率及裝置後視鏡情形，依個人觀察，未依規定裝置後視鏡者，騎乘機車轉向時經常未打方向燈，本市騎乘機車轉向未使用方向燈或不良使用方向燈習慣之情形居多，本局也要求交通警察大隊針對此類行為加強取締，做為改進目標。

林顧問佐鼎：

檢視機車事故裝置後視鏡情形統計資料，應先釐清需打方向燈人數包含變換車道以及路口轉向車輛，表中統計資料顯示需打方向燈人數中，使用方向燈者事故比率較高，惟於事故統計中並未考慮事故肇責，此乃可能導致依規使用方向燈者事故率較高之情形，故

仍須進一步調整或探討。

機車裝設後視鏡係為重要安全評估指標之一，機車是否裝設後視鏡固然重要，惟裝設之後視鏡是否維持正常功能仍應探討，許多後視鏡於裝設之後呈現下斜或反方向等情形，已視同未裝設後視鏡，故應瞭解機車平常是否正確裝設後視鏡，並由警察同仁於臨檢時觀察後視鏡功能是否正常。

交通部公路總局嘉義區監理所劉所長英標：

建議機車除裝設後視鏡之外，應要求民眾於轉向時看後視鏡並且轉頭注意後方來車，以減少事故發生率。

主席裁示：

警察局於臨檢時可檢視機車平常是否正確裝置後視鏡及功能是否正常，並與肇事件數比較分析，以提升統計數據之效益。未來辦理交通安全宣導及教育時，可引用騎乘機車戴用安全帽、機車裝置後視鏡及使用方向燈等統計數據納入宣導。

七、臺南市政府交通局專案報告：「機車交通政策白皮書」草案內容簡報(詳會議資料)

執行秘書交通局張局長政源：

機車交通政策白皮書草案目前刻正規劃當中，交通部預訂於明年度開始實施，草案內容於工程、教育、執法等面向皆與現行規定有很大差距，故希望透過本次會報專案報告讓各單位充分了解。過去這段時間(103年8月14日起至今)交通部已召開三次會議協商，本市係由交通局與會討論。其中反對意見較多之項目，如開放機車專用道、取消路邊停車或開放內側車道供機車行駛、汽機車停車格位共用等，希望各單位就專責業務檢視草案內容，提供更深入的意見。另交通部預計在本年度7月至8月期間邀集各縣市交通首長召開會議，各單位如有修正意見，請提供交通局彙整，俾利下次交通部會議提出討論。

交通部公路總局嘉義區監理所劉所長英標：

(一) 有關機車加裝數位行車紀錄器，應為數位行車影像紀錄器，非為大貨客車數位行車紀錄器(即俗稱大餅)，建議修正。

(二) 目前國內機車考駕照扣分標準較其他國家寬鬆，建議針對危險性較高(如易致死、傷)等項目提高扣分標準。

主席裁示：

感謝張局長用心良苦，希望透過各單位的專業，能夠在白皮書正式定稿前給予中央建議。請交通局彙整與會單位所提供意見，於交通部討論會議時提出建議。

八、本會報工作報告事項：(詳會議資料)

提案 1：左鎮區草山里南 171 線(6K+380~8K+780)大峽谷風景區入口處至 308 高地路段，設置「禁行甲類大客車」標誌案。

(提案單位：左鎮區公所)

主席裁示：

准予備查。

臨時動議：建議執法小組於 A1、A2 事故處理程序，由員警加註肇事地點 GPS 座標，以供未來統計易肇事地點及辦理改善作為。

(提案單位：交通部公路總局第五區養護工程處)

主席裁示：

洽悉。

九、歷次會議決議事項辦理情形：

編號 1：本市機車事故傷亡人數未能有效控制，A1 類機車事故佔 61.0%、A2 類佔 82.8%，2 月份大會已請警察局統計機車裝設後照鏡與 A1、A2 事故關聯性案。(主辦單位：警察局)

辦理情形：

已於本次會議專案報告，擬請解除列管。

主席裁示：

本案解除列管。

編號 2：有關 4 月份事故防制工作圈臨時動議永久路型，建議送道安會報審議案。(主辦單位：秘書組)

辦理情形：(秘書組說明)

本案已於 104 年 6 月份工作圈討論，主席裁示：有關新闢道路仍由設計主辦單位權責辦理，道路開放使用後如有相關條件變化或

調整需求，再由權責機關提送道安會報審議。

執行秘書交通局張局長政源：

本案已於 6 月份工作圈討論，惟未來仍有相關執行細節未完善，建議於下次工作圈詳細討論後再提會報說明。

主席裁示：

本案持續列管。

十、104 年 5 月份道路交通事故及機動車輛統計資料分析：(詳會議資料)

主席裁示：洽悉。

十一、各工作小組業務檢討報告：(詳會議資料)

主席裁示：

洽悉並准予備查。

十二、臨時動議：

提案：有關後甲圓環交通動線規劃，提請討論。(提案單位：警察局)

警察局：

有關夢時代開幕後造成後甲圓環嚴重交通衝擊，本局針對後甲圓環行駛動線建議如下：

(一) 左轉及右轉四輪汽車車輛行駛外環、機車直行左右轉維持目前狀況，一律行駛外環。

優點：減少左轉車流號誌時制，增加直行汽車車輛通行時間(尖峰時約可節省 24 秒)，有效疏解中華東路車流。

缺點：將增加左轉車流延滯時間及外環汽機車混合情形嚴重。

(二) 左轉及右轉四輪汽車車輛行駛外環、機車直行改走內環。

優點：減少左轉車流號誌時制，增加直行汽機車輛通行時間(尖峰時約可節省 24 秒)，有效疏解中華東路車流。

缺點：將增加左轉車流延滯時間及左右轉進入外側車道交織衝突點增加。

交通局交通工程科黃科長俊傑：

後甲圓環原採行管制方式為機車行駛外環繞駛，汽車於內環十字型路口管制行駛，汽、機車尚無交織情形。近期因夢時代開幕，由交通量可發現右轉汽車車流明顯增加，造成右轉車道儲車空間不

足，容易產生交通阻塞，且考量原外環機車道路寬達 7.8 公尺，故於今年初將外環車道調整為 1 直行機慢車道(3.3 公尺)及 1 右轉混合車道(4.5 公尺)，並開放右轉汽車行駛混合車道，以紓解右轉車流，其餘管制尚無變更；另因過去後甲圓環左轉車流相當大，夢時代開幕後右轉車流亦增加，造成左右轉匯集車流相當大，號誌部分目前左轉車流係以類似二段式左轉保護時相管制，可增加左轉車流通行量，故目前車流狀況尚為良好。

有關警察局所提兩方案建議汽、機車左轉車流繞駛外環，其左轉車流可能需經過 2 至 3 次停等才能轉向，而增加外側車道車流延滯，另左轉汽車開放行駛外環恐怕壓縮外環機車行駛空間，需再研議。有關方案二所建議機車直行改走內環，恐增加汽、機車衝突點，故本臨時動議所建議兩方案與過去管制方式及民眾所熟悉之駕駛方式有重大改變，為避免影響原有交通管制績效並產生交通衝擊，本提案建議審慎評估。

警察局洪副局長春木：

本人於後甲圓環路口多次現地觀察，如欲改善該路口車流問題，建議可由交通警察大隊同仁於星期假日或連續假日期間，採示範性運行 2 周至 1 個月的時間，以印證執行成效。另左轉汽車車流行駛外環亦可增加左轉車流儲車空間，故本局提案期以有效改善。

執行秘書交通局張局長政源：

感謝洪副局長於退休前對後甲圓環路口車流的關心，也提出許多創見，所提方案亦是解決當地交通問題很好的模式，惟各界對此路口改善也提出很多建議，如取消圓環等；考量相關管制方式可能牽一髮而動全身，故仍應審慎評估。本案建議由會報組成專案小組，邀請專家顧問及相關單位透過現勘討論，以審慎決議。

林顧問佐鼎：

本提案尚無相關流量資料且未提出相關時制計畫，故無法透過現況資料評估可行方案。目前圓環汽車左轉需繞駛外環之管制方式罕見，恐因改變駕駛行為，導致交通問題。建議可採路口禁止左轉方式管制，減少該路口左轉車輛之延滯及車流衝擊。

陳顧問建旭：

本提案建議透過現勘並收集較完整資料，再做探討。

主席裁示：

隨著夢時代開幕營運以來造成當地交通衝擊，未來大灣交流道通行後亦可能影響該區域交通，如兩位顧問所建議應充分瞭解相關數據以利評估，本案依張局長建議邀集兩位顧問及相關單位組成專案小組現勘評估討論，再提大會報告。

十三、兼召集人結論：

主席：

謝謝洪副局長對道安的貢獻與用心，於參與的最後一次道安會報仍提出創見，另本人印象非常深刻的是，洪副局長於每次 A1 事故皆親自出席勘查，檢討事故原因，本市 A1 事故也逐年呈現降低趨勢，非常感謝洪副局長的用心，也感謝各與會單位今日出席，謝謝。

十四、散會：下午 17 時 10 分。