

# 逢甲大學學生報告 ePaper

## 認識路口

## The Crossroads

作者：黃信清

系級：材料科學與工程學系 三乙

學號：D0353705

開課老師：張漢威

課程名稱：交通肇事鑑定實務

開課系所：通識教育中心

開課學年：105 學年度 第一學期

## 中文摘要

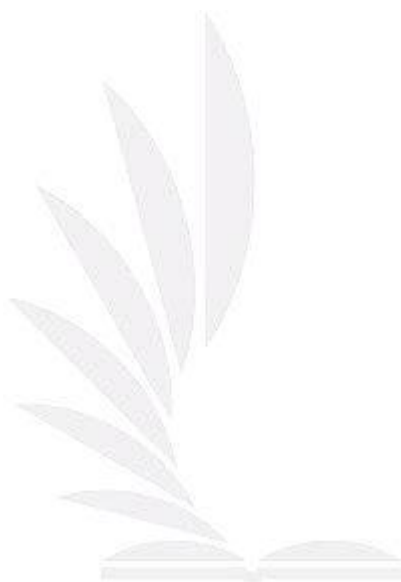
一件交通事故的發生與道路工程有關的肇事因素，約占 50% 的影響力，有些是直接的，有些是間接的，通常包括道路設計、標誌、標線、號誌、安全設施、警告設施、防護設施等。每樣都涉及事故的發生。在沒有出事前，是屬理想型的設計，一旦事故發生率高了，才未注意上述的道路設施，是否合乎安全駕駛的條件，是我們必須改進的。各級政府設有道安委員會，職司改善的責任，每年花大筆的經費，做為改善之用。然因資訊收集困難，工程人員缺乏，又無專職，專責單位負其全責，往往改善工程，緩不濟急，總落在事故發生多起之後，故收集各不同路段彙整如後提供。吾人以 Google 街景圖及道路交通標誌標線號誌設置規則輔助，檢視台中市路口路況，並將所見缺失指出。道路規劃自科技發展後是不斷的在變更，如今許多會如此規畫的錯誤地段，可能在當時都有著其合理存在的原因，但我們不能忽視其可能造成的影響，還是要盡可能的規劃完善，汰除不合格或不合理的路口標號誌，減少事故發生的原因並降低發生機率。

**關鍵字：**交通事故、標誌標線、道路安全

### **Abstract**

A traffic accident is always related to road construction which takes about 50 percent. The cause of the accident includes road design, signs, marking, number, safety facilities, warning facilities, protective equipment, etc and each of them involves the occurrence of an accident. They belong to the design of ideal type before an accident happens. Once it happens, we need to improve that whether these road constructions are matching the condition of safe driving or not. Since the development of science and technology, road planning is constantly changing. Nowadays, many of the wrong sections that were been design may have the reason for their reasonable existence at that time. However, we can not ignore the influences. We need to improve it and make the incident rate be decreased.

**Keyword : traffic accident, road construction, road planning**



## 目次

一、前言	4
二、內容	5
案例一、.....	5
案例二、.....	6
案例三、.....	7
案例四、.....	8
案例五、.....	9
案例六、.....	10
案例七、.....	11
案例八、.....	12
案例九、.....	13
案例十、.....	15
案例十一、.....	16
案例十二、.....	17
三、檢討	18
四、收穫	19
五、參考文獻	20

## 一、前言

台灣交通事故的頻率與傷亡狀況之所以如此慘烈，除了人車壅擠、道路及標誌設施、駕駛習慣與用路人手法禮讓的精神有帶改進之外，機車的大量使用也是非常重要的原因。台灣平均每戶有 1.7 輛機車，而在交通事故件數中，機車僅佔三成左右，但死亡者卻有一半以上是機車騎士。肇事案件中超過四分之一，為佔機車族最大宗的二十到三十歲的年輕人，而排名第二的則是六十歲以上的機車騎士，約佔機車事故的五分之一。

就台灣的路況而言，對許多機車騎士、行人以及汽車駕駛等等，是非常不友善的，也間接地造成許多傷亡的事件發生。就台中市來說，光是走出學校門口就會看到標誌設置有問題，這個標誌平常沒人住一到也沒人理會，更沒有人發現他就大刺刺的設置在路邊邊線內，通常都要等到憾事發生後才來檢討這標誌設立是否有問題，類似的問題在台中不計其數，在生活中也一定很常見。這些錯誤的設計已嚴重影響用路人安全。

以下列舉了十二個路口標誌標線號誌設置錯誤以及缺失。

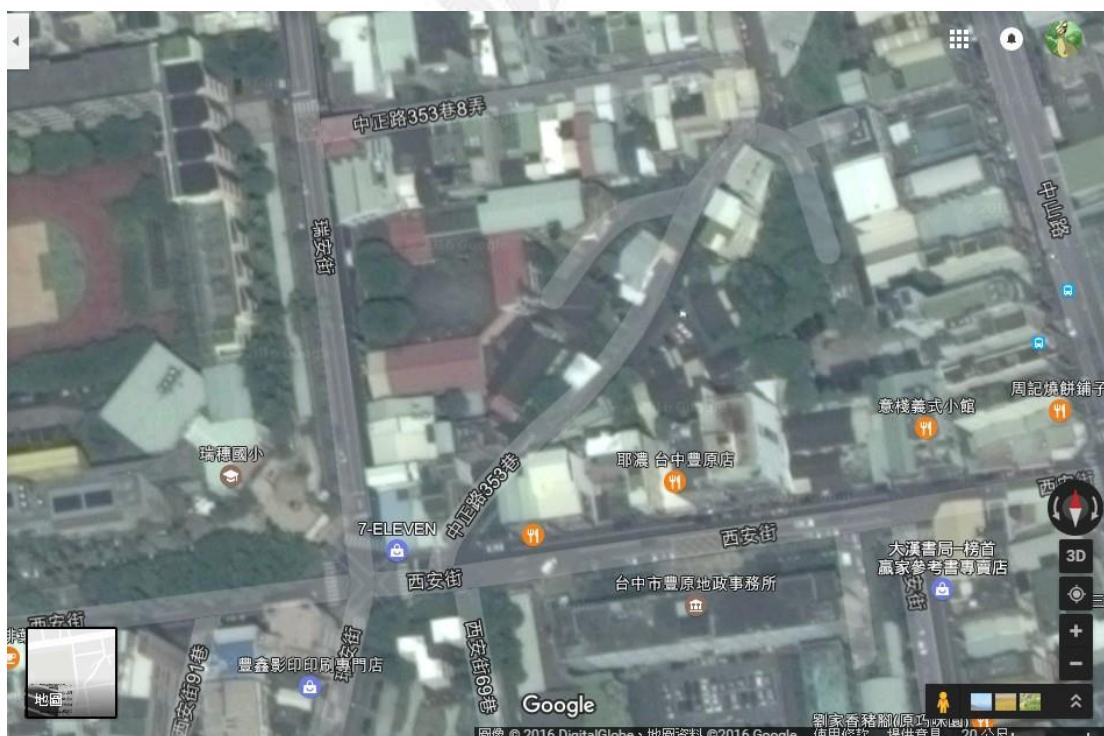
## 二、內容

案例一、

地點：瑞安街至西安街路口

路行：十字路口

缺失：叉路之告示牌破損，有礙辨識，消防栓太靠近機車道，妨礙道路使用，與路側安全設計之理念不合，以消防栓尺寸高度來看，道路在鋪柏油有時間差，工程實施有待改善。



## 認識路口

案例二、

地點：健行路與台灣大道路口

路行：十字路口

缺失：台灣大道往健行路右轉的機車易因建築而造成視線死角，路口視距被遮擋。



## 認識路口

案例三、

地點：台中市西屯區西安街 277 巷 13 弄

路行：T 字路口

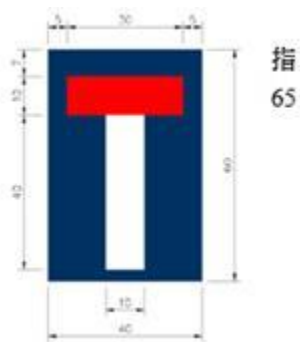
缺失：此道路前方無出口，卻未設置此路不通之標誌

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第 129 條**

此路不通標誌「指 65」，用以指示前端道路無出口不能通行。設於不通道路之入口處。

本標誌為藍底紅色橫條白色豎條。

「指 65」標誌圖片如下：





## 認識路口

案例四、

地點：台灣大道四段 16 巷

路行：單行道

缺失：安全島頭破損嚴重

根據「[道路交通標誌標線號誌設置規則](#)」：**第 7 條**

標誌、標線、號誌應經常維護，保持清晰完整及有效性能。

標誌、標線、號誌遭受損毀時，應由主管機關及時修復，並責令行為人償還修復費用。



## 認識路口

案例五、

地點：逢甲路—至善路

路行：單行道

缺失：禁止左轉標誌被街樹擋住，視況差。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第8條**

遮擋標誌、標線、號誌之物體及影響標誌、標線、號誌效能之廣告物等，均應由主管機關或各該物體之主管機關予以改正或取締。



## 認識路口

### 案例六、

地點：河南路三段與市政北六路口

路行：十字路口

缺失：河南路三段為分向之起點，卻未設置靠右行駛之標誌。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第 64 條**

靠右（左）行駛標誌，用以告示車輛駕駛人必需靠分向設施之右（左）側行駛，視需要設於分向設施之起點。

「遵 18」「遵 19」標誌圖片如下：



## 認識路口

### 案例七、

地點：台灣大道二段與大容西街路口

路行：T字型路口

缺失：柏油路重鋪之後把原先的標線覆蓋，未重新規畫標線。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第3條**

標線之定義：以規定之線條、圖形、標字或其他導向裝置，劃設於路面或其他設施上，用以管制道路上車輛駕駛人與行人行止之交通管設施。



## 認識路口

案例八、

地點：文心南路與復興路一段路口

路行：十字路口

缺失：雖然復興路口有規畫機車待轉區，但在文心南路口前卻未設置「機慢車兩段左轉」。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第 65 條**

機慢車兩段左轉標誌「遵 20」：用以告示左轉機器腳踏車或慢車駕駛人應遵照號誌指示，在號誌顯示允許直行時先行駛至右前方路口之左轉待轉區等待左轉，俟該方向號誌顯示允許直行後，再行續駛，以兩段方式完成左轉。本標誌設於實施機慢車兩段左轉路口附近顯明之處，並配合劃設機慢車左轉待轉區標線。

機慢車兩段左轉標誌「遵 20」圖如下：





案例九、

地點：台灣大道和忠明南路

路行：岔路

缺失：在岔路時沒標示岔路標誌，通過後，台灣大道直行路上沒有匝道會車標誌。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第 30 條**

岔路標誌，用以促使車輛駕駛人減速慢行，注意橫向來車相交。設於交岔路口將近之處。其圖案視道路交岔形狀定之。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第 32 條**

匝道會車標誌，用以促使車輛駕駛人注意匝道車輛之插會。設於會合點前方之主線上。右側插會用「警 20」，左側插會用「警 21」。

「警 15」如下圖，「警 20」「警 21」匝道會車標誌如下圖



認識路口



## 認識路口

案例十、

地點：台灣大道和美村街一段路口

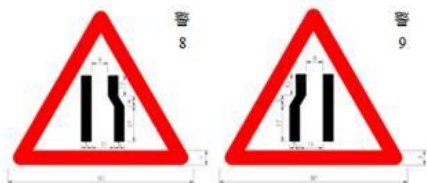
路行：十字路口

缺失：通過路口後，道路縮減卻沒有任何號誌。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第 28 條**

車道、路寬縮減標誌，用以促使車輛駕駛人注意前方車道或路寬將縮減之情況，設於同向多車道或路寬縮減路段將近處，右側縮減用「警 8」，左側縮減用「警 9」。

「警 8」「警 9」標誌圖片如下：





## 認識路口

案例十一、

地點：成功路與綠川東街口

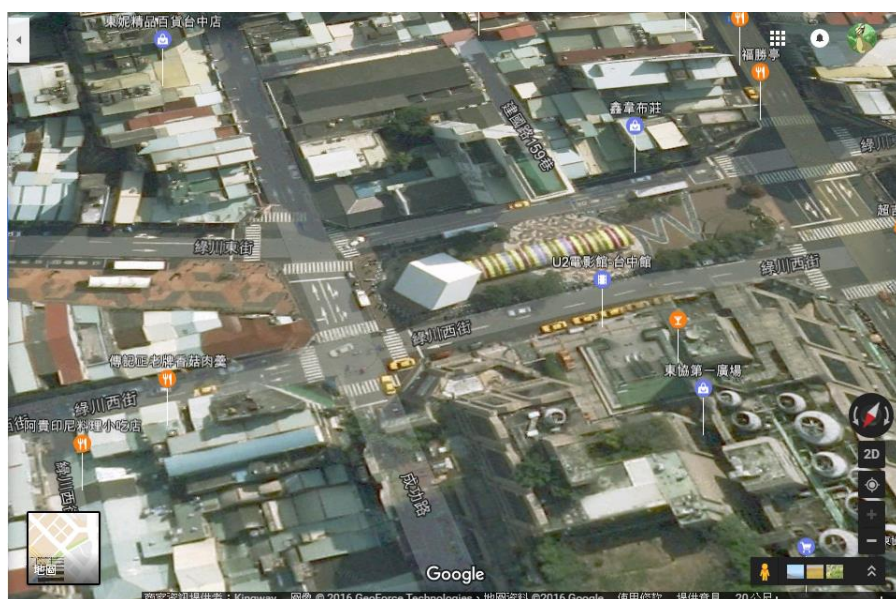
路行：十字路口

缺失：綠川東街為單行道，卻沒有禁止左轉的號誌。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則」：**第 74 條**

禁行方向標誌，用以告示車輛駕駛人禁行之方向。禁止左轉用「禁 18」。設於禁止各種車輛右轉、左轉或左右轉道路入口附近顯明之處。有時間、車種、車道特殊規定者，應在附牌內說明。

「禁 18」標誌圖如下：



# 認識路口

## 案例十二、

地點：台灣大道一段 141 巷

路行：單行道

缺失：由禁止進入標示推測此道路應該為單行道，但是在路口處卻無標誌。

根據「道路交通標誌標線號誌設置規則第 63 條」：單行道標誌，用以告示該道路為單向行車，已進入之車輛應依標誌指示方向行車。牌面與單行道垂直者用「遵 17」。

設於單行道入口起點處。

「遵 17」標誌圖片如下：



### 三、檢討

隨著經濟發展擁有私人運具的人口越來越多，當使用私人運具的數量龐大時，勢必對道路交通造成影響，如此一來，肇事鑑定就成了現代人的必修課。

事故發生的原因，不外乎就是駕駛本身或天氣狀況造成，但是，仍然有那麼一些事故發生原因並非這些，而是本身道路規劃不良。

在美國，問到距離通常是回答幾英里，但在台灣，身邊的人大概有九成都是用時間回答，原因何在——台灣太小。是的，因為台灣地狹人多，道路規劃自科技發展後是不斷的在變更，如今許多會如此規畫的錯誤地段，可能在當時都有著其合理存在的原因，但我們不能忽視其可能造成的影響，還是要盡可能的規劃完善，汰除不合格或不合理的路口標號誌，減少事故發生的原因並降低發生機率。

持平而論，台灣之道路交通事故率居高不下之背後因素實錯綜複雜，純然歸咎於民眾或道路、交通機關皆不盡公平。惟仔細檢視，台灣地區之道路，從最高等級之高速公路至鄉間小道，有安全隱患者可謂不勝枚舉，注意到的同時，能否為之宣傳，並向政府檢舉，早日改善之，是我們現在所能做到的事。

## 四、收穫

透過這次報告，邊做報告的同時一邊上網查詢資料，如果不查，幾乎無法寫出一筆一劃，才深刻體會到自己竟然對熟悉的路標如此無知。

想要做一個好公民，應當遵守法律，但是，如果連法都不懂，何來遵守？我曾經在逢甲路轉青海路路口處違規左轉，但我很不服，認為那種小路口沒什麼車，不必二段，事後才知道那裡正是車禍常常發生的地點之一，而在路口處也確實有著二段左轉的標誌，對於我個人所忽略的號誌或標誌，有可能造成自己與別人發生難以收拾的後果，進而影響身邊的朋友，也是對父母的一種不負責任，而我竟然在事發的第一時間頂撞勸阻我的人，我認為這樣是不成熟的。

仔細想想當初考機車駕照時那些號誌背的滾瓜爛熟，卻鎖在腦海，不曾拿出來使用過，好在隨著檢查路口處是否有缺失的同時，也慢慢懂得該如何運用，自己原來還是很好學的。

自己從報告中學到的最終還是遵守號誌、檢查路況，看似簡單，但懂法與用法是兩回事，期許自己不只要懂法，更要像老師一樣會用，謝謝老師這學期所教導的交通肇事知識與鑑定技巧，如果真說要講我從中收穫了什麼，那就是能遇到這樣的老師，即使我不是本科系學生，倒也從大師身上學了一兩手，尤其是將老師上課的筆記掃描起來放在手機，終身受用。

## 五、參考文獻

交通安全-全民論壇, 2016

