

第三章 甲區交通問題分析

3.1 交通事故資料分析

本計畫之甲區(彌陀路)交通事故資料分析，係以民國 94 年發生於甲區路口之交通事故為分析對象，肇事事故可分為三類，A1 類為造成人員 24 小時內死亡之事故，A2 類係指造成人員受傷之事故，A3 類為無人員傷亡，僅有財物損失之事故。惟因民國 94 年全年彌陀路並無發生 A1 類交通事故，因此本計畫選定 A2 與 A3 類交通事故資料為分析對象，交通事故資料來源係由嘉義市警察局所提供。

3.1.1 甲區交通事故特性

甲區(彌陀路)計畫範圍北起垂楊路口，南至 228 紀念碑止，全長約 1.72 公里。表 3.1-1 為民國 92 至 94 年彌陀路與嘉義市全區 A2 類交通事故比較分析表，表中顯示彌陀路平均每公里發生事故次數顯著高於嘉義市全市平均交通事故發生次數。因此，有必要針對甲區事故發生原因進一步探討，以釐清交通事故是否肇因於彌陀路特殊之路型設計。

表 3.1-1 彌陀路與嘉義市全區 A2 類交通事故比較分析表

年期 (民國)	彌陀路	嘉義市全區	單位長度肇事次數比 (彌陀路/嘉義市全區)
	單位長度肇事次數(次/ 年·公里)	單位長度肇事次數(次/ 年·公里)	
92 年	38.32	5.46	7.02
93 年	36.53	5.55	6.58
94 年	37.13	5.61	6.62

資料來源：本計畫分析。

3.1.2 甲區路口交通事故發生地點分析

一、A2 類交通事故發生地點分析



圖 3.1-1 為甲區路口 A2 類事故發生地點之斑點圖，可發現甲區路口之交通事故發生地點集中於彌陀路-垂楊路、彌陀路-238 巷、彌陀路-立仁路、彌陀路-學府路與彌陀路-228 紀念碑等路口，上述易肇事路口發生之 A2 類交通事故總數為 44 件，佔甲區 A2 類交通事故總數約 64%，如圖 3.1-2 所示。

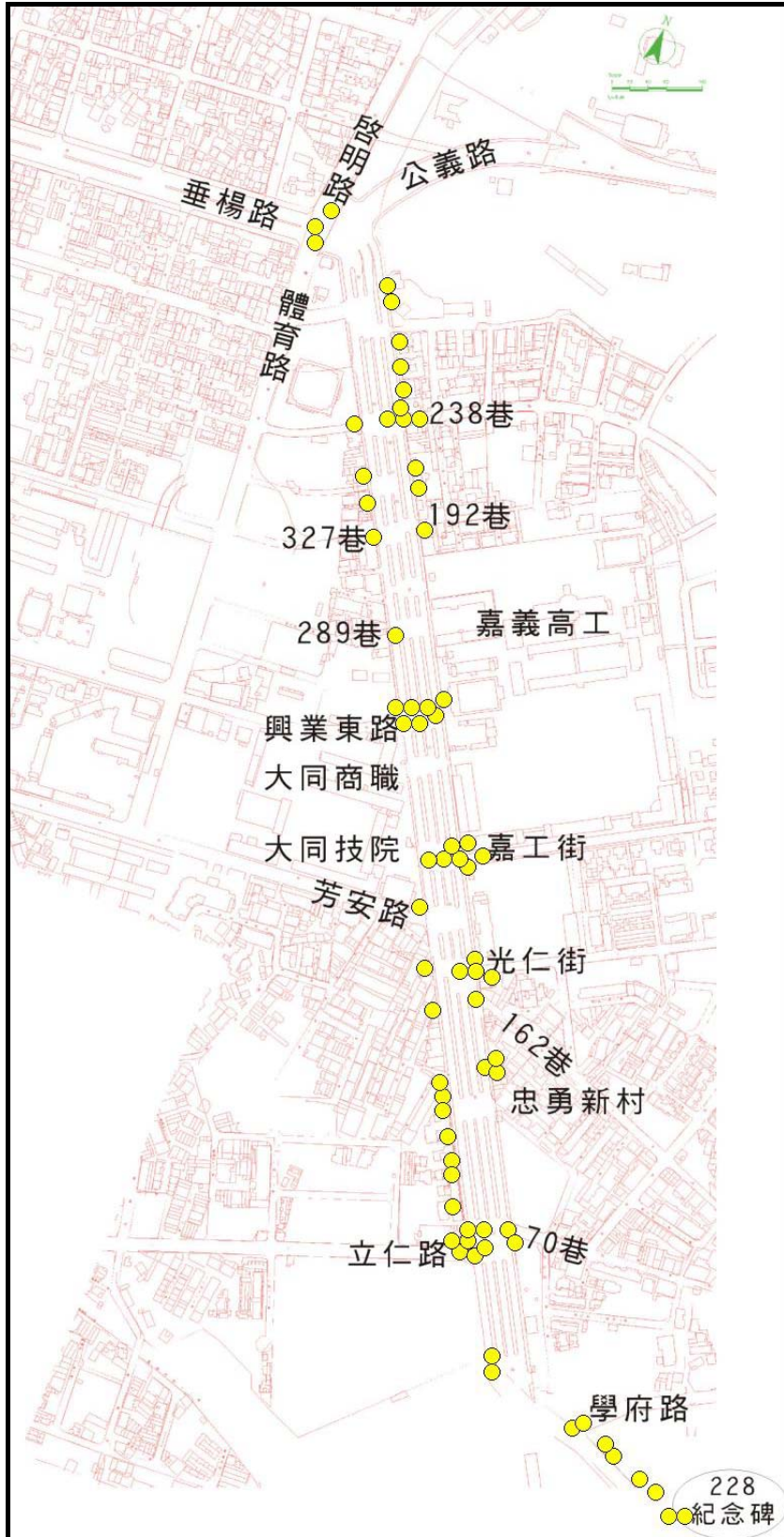


圖 3.1-1 甲區 A2 類路口交通事故發生地點斑點圖

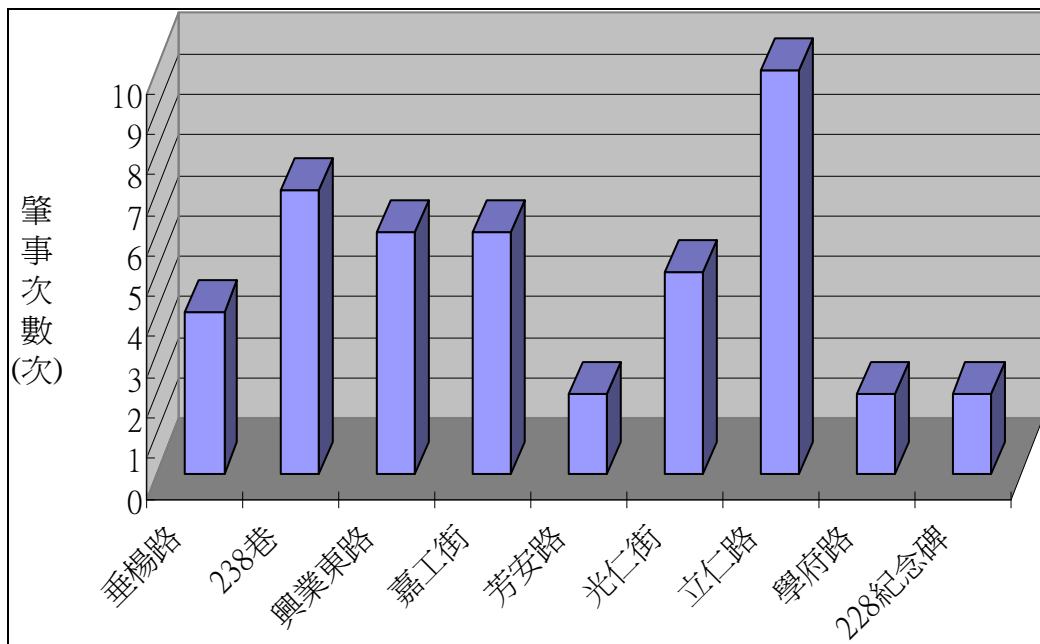


圖 3.1-2 甲區 A2 類易肇事路口肇事次數圖

二、A3 類交通事故發生地點分析

圖 3.1-3 為甲區路口 A3 類事故發生地點之斑點圖，由圖中可發現甲區路口之交通事故發生地點亦相當集中於彌陀路-垂楊路、彌陀路-238 巷、彌陀路-立仁路、彌陀路-學府路與彌陀路-228 紀念碑等路口，上述易肇事路口發生之 A3 類交通事故總數為 55 件，佔甲區 A3 類交通事故總數約 54%，如圖 3.1-4 所示。

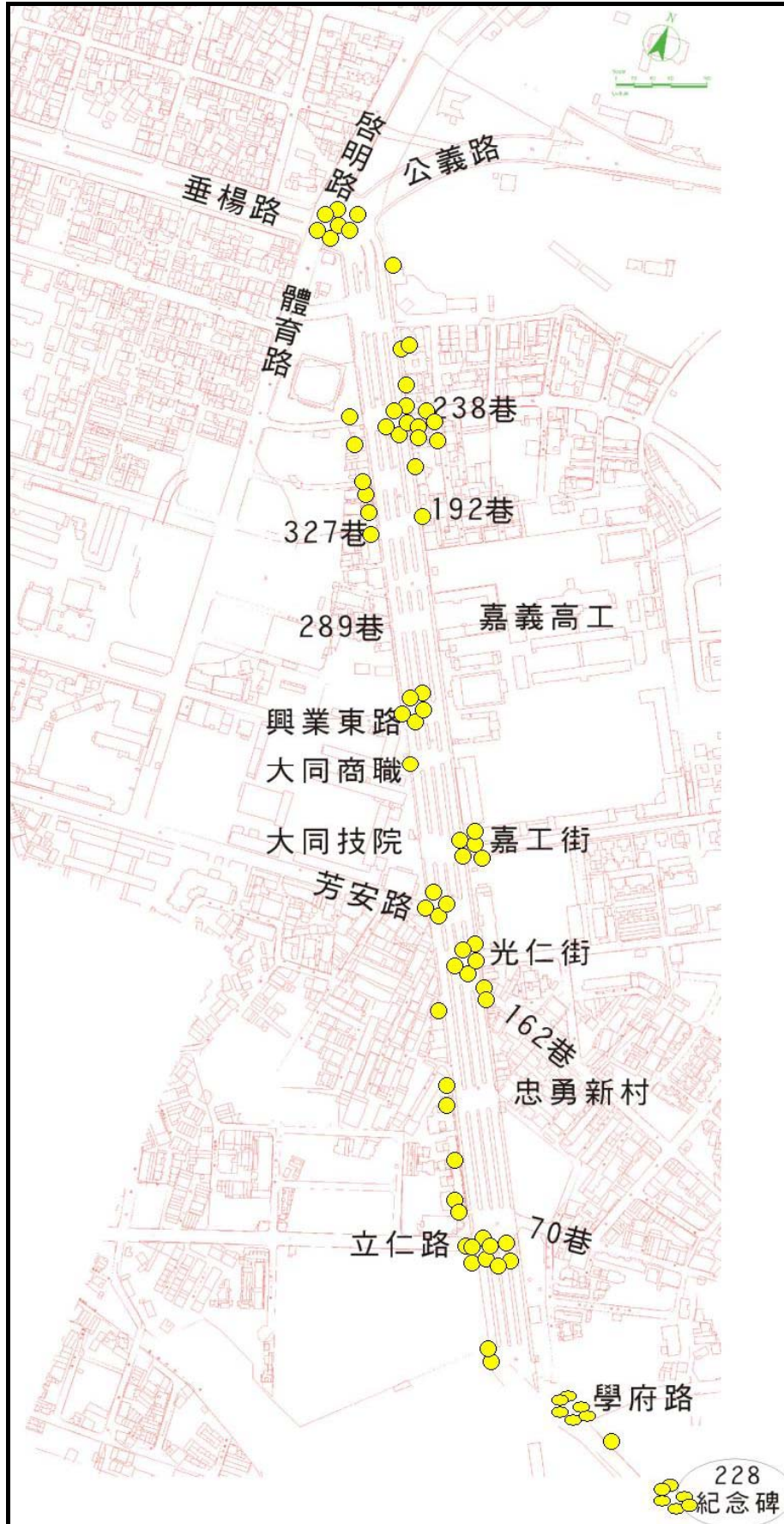


圖 3.1-3 甲區 A3 類路口交通事故發生地點斑點圖

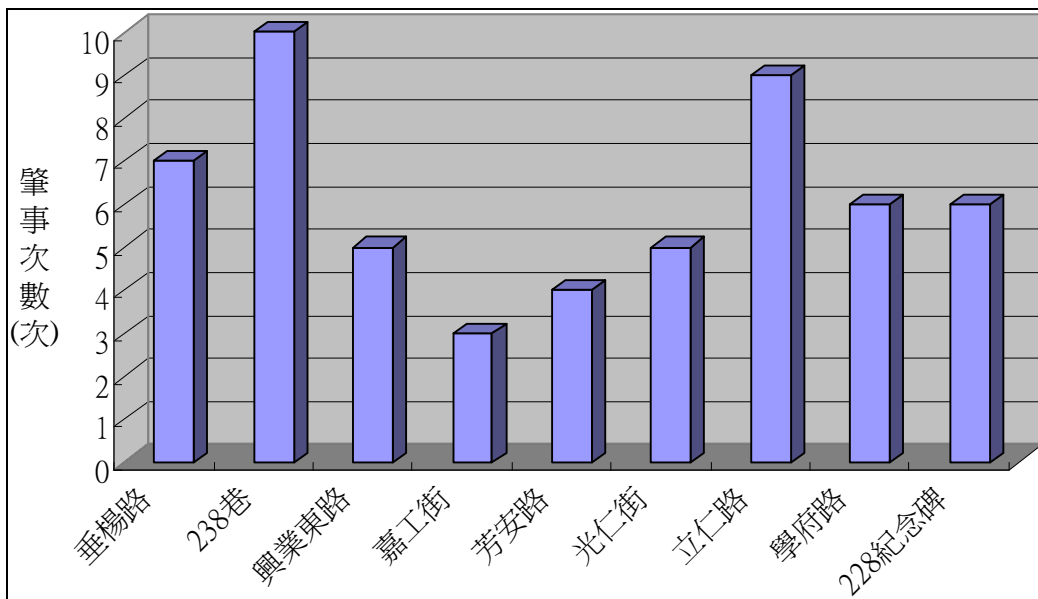


圖 3.1-4 甲區 A3 類易肇事路口肇事次數示意圖

3.1.3 甲區易肇事路口事故發生原因分析

本節將針對上述 A2 與 A3 類易肇事路口進一步整理，綜整全年肇事次數較多之路口針對事故型態(TYPE)及當事者行動狀態(MOVE)進行進一步的事故原因分析。以下就事故型態(TYPE)與當事者行動狀態(MOVE)項目加以說明：

一、事故型態(TYPE)

- 1.側撞：車輛在交叉路口轉向過程中，與其他直行車輛之側面碰撞。
- 2.同向擦撞：車輛與幾乎平行車輛的車身側面部位相撞。
- 3.路口交叉撞：車輛在交叉路口中，由不同方向而來之車輛穿越路口時，產生交岔碰撞的情況。
- 4.追撞：車輛在同方向行駛中，後方車因為保持安全距離或前方車遇到危險狀況緊急煞車，導致後方車的車頭部位撞及前車車尾。
- 5.撞路側設施：車輛行駛過程中，因疏忽或閃避物體而導



致與路側設施碰撞的情況。

6.機車摔倒：機車騎乘者因疏忽或閃避物體，而於路段或路口無法控制車身而摔倒在地。

二、當事者行動狀態(MOVE)

- 1.左轉-直行：左轉車輛與直行車輛發生碰撞事故。
- 2.右轉-直行：右轉車輛與直行車輛發生碰撞事故。
- 3.左轉-右轉：左轉車輛與右轉車輛發生碰撞事故。
- 4.左轉-左轉：左轉車輛與左轉車輛發生碰撞事故。
- 5.直行-直行：直行車輛之間發生碰撞事故。
- 6.直行-停等：直行車輛與停等車輛發生碰撞事故。

圖 3.1-5 為甲區易肇事路口肇事次數統計圖，可看出全年肇事次數高於 10 次以上之路口為立仁路、興業東路、垂楊路、彌陀路 238 巷等四個路口，以下就此四個路口進行進一步事故原因分析。

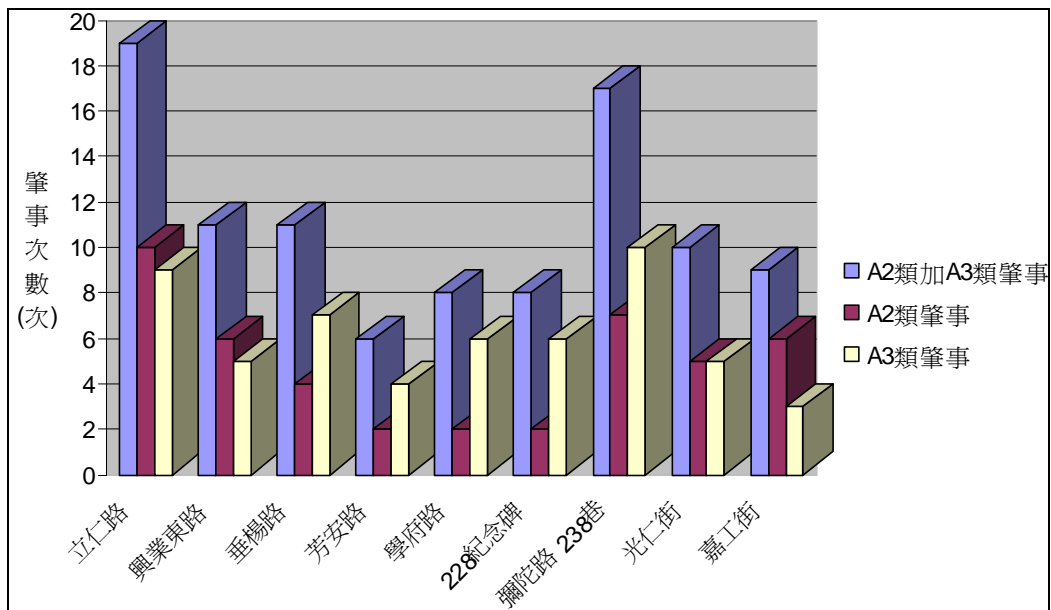


圖 3.1-5 甲區易肇事路口肇事次數示意圖

一、立仁路

以下分別針對事故型態(TYPE)及當事者行動狀態(MOVE)進行 A2 類及 A3 類肇事原因分析。

圖 3.1-6 為肇事型態比例圖，由圖可知此路口肇事型態為側撞、路口交叉撞及同向擦撞所佔比例較大，多為用路人於路口轉彎時忽略周遭情況所致，原因為此路口為一十字交叉路口且彌陀路雙向有快慢分隔島配置，車輛動線複雜交織，未有慢車道禁左或快車道禁右之管制措施，同時因時相並未有明確之切割，以讓左轉車輛有獨立之時相，導致左轉車輛需和直行車共用時相，找空隙前進。

圖 3.1-7 為肇事當事者狀態比例圖，由圖可知多為車輛轉彎造成之路口衝突有關，如左轉-直行、右轉-直行、左轉-右轉之比例較高，此與上述肇事型態有所關聯。

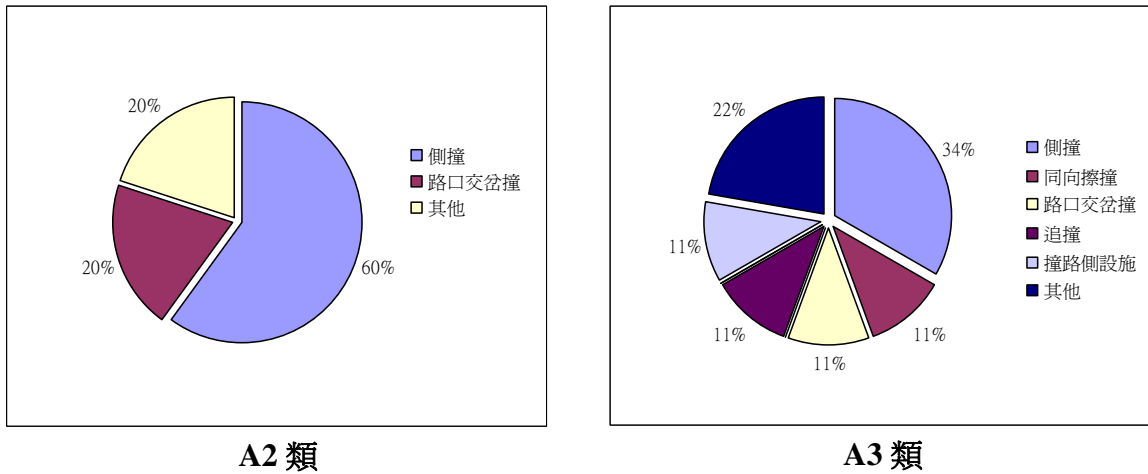
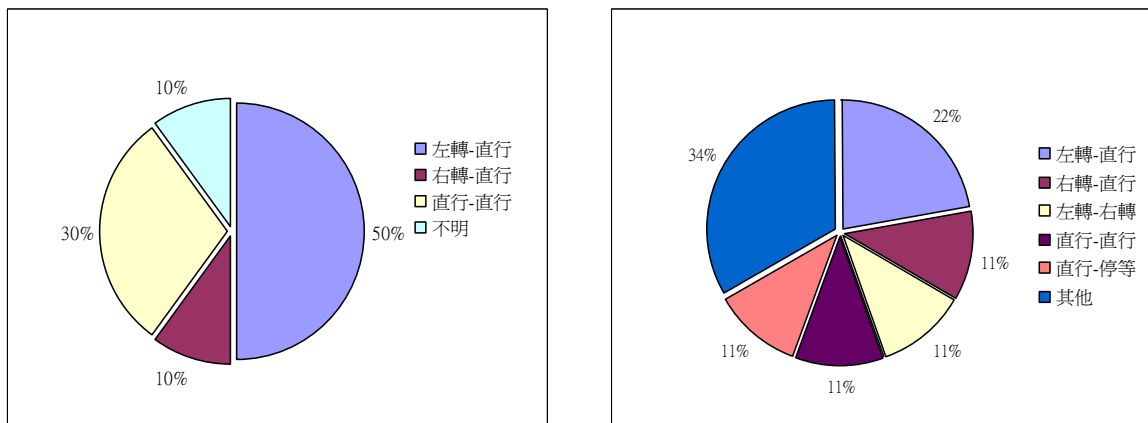


圖 3.1-6 立仁路口 A2 類及 A3 類肇事型態比例圖





A2 類

A3 類

圖 3.1-7 立仁路口 A2 類及 A3 類肇事當事者狀態比例圖

二、興業東路

以下分別針對事故型態(TYPE)及當事者行動狀態(MOVE)進行 A2 類及 A3 類肇事原因分析。

圖 3.1-8 為肇事型態比例圖，由圖可知此路口肇事型態為側撞及同向擦撞所佔比例較大，多為用路人於路口轉彎時忽略周遭情況所致，原因為此路口為 T 字交叉路口且彌陀路雙向配置有快慢分隔島，雖車輛動線交織不若十字路口般複雜，但同樣未有慢車道禁左或快車道禁右之管制措施，且時相並未有明確之切割，讓左轉車輛有獨立之時相，導致左轉車輛需和直行車共用時相，導致衝突。

圖 3.1-9 為肇事當事者狀態比例圖，由圖可知多為左轉-直行造成衝突肇事，此與上述肇事型態有所關聯。

三、垂楊路

以下分別針對事故型態(TYPE)及當事者行動狀態(MOVE)進行 A2 類及 A3 類肇事原因分析。

圖 3.1-10 為肇事當事者型態比例圖，由圖可知此路口肇事型態為側撞及同向擦撞所佔比例較大，多為用路人於路口轉彎時忽略周遭情況所致，原因此路口為五叉路口且彌陀路方向配置有快慢分隔島，車輛動線複雜交織，雖已有明顯時相切割，讓各方向來車可順利地前進，但左轉車輛仍未有獨立之時相可使用，導致此路口事故多為轉向時造成之碰撞。

圖 3.1-11 為肇事型態比例圖，由圖可知多為轉向衝突，如左轉-直行、右轉-直行及左轉-右轉造成衝突肇事，此與上述當事者型態有所關聯。

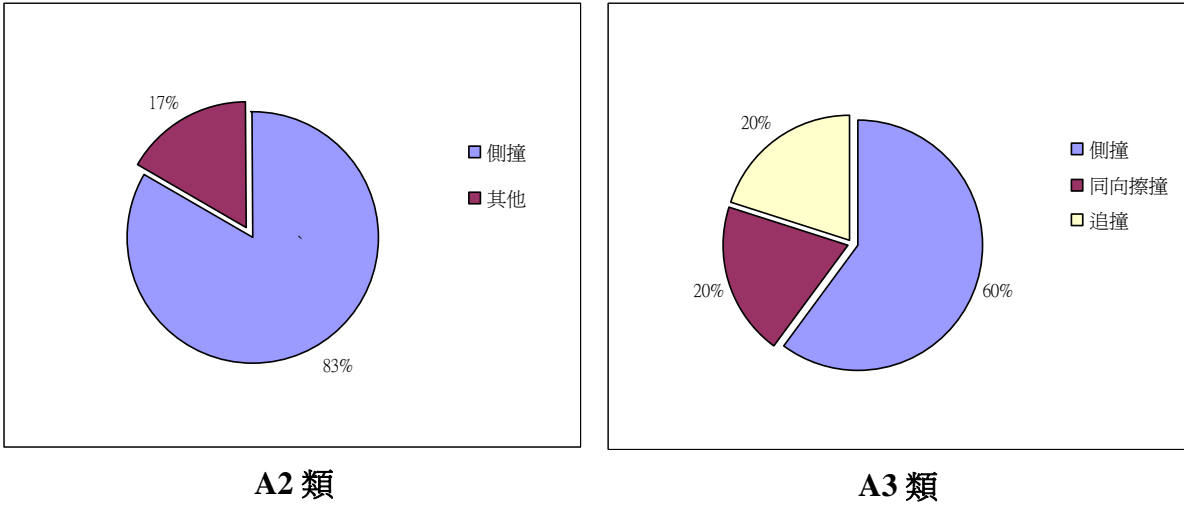


圖 3.1-8 興業東路口 A2 類及 A3 類肇事型態比例圖

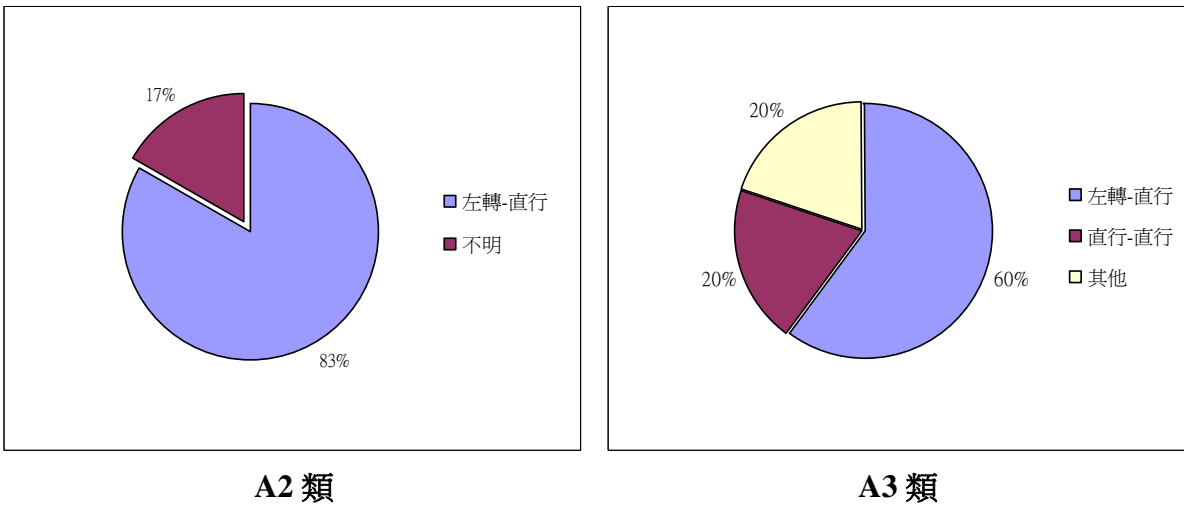


圖 3.1-9 興業東路口 A2 類及 A3 類肇事當事者狀態比例圖

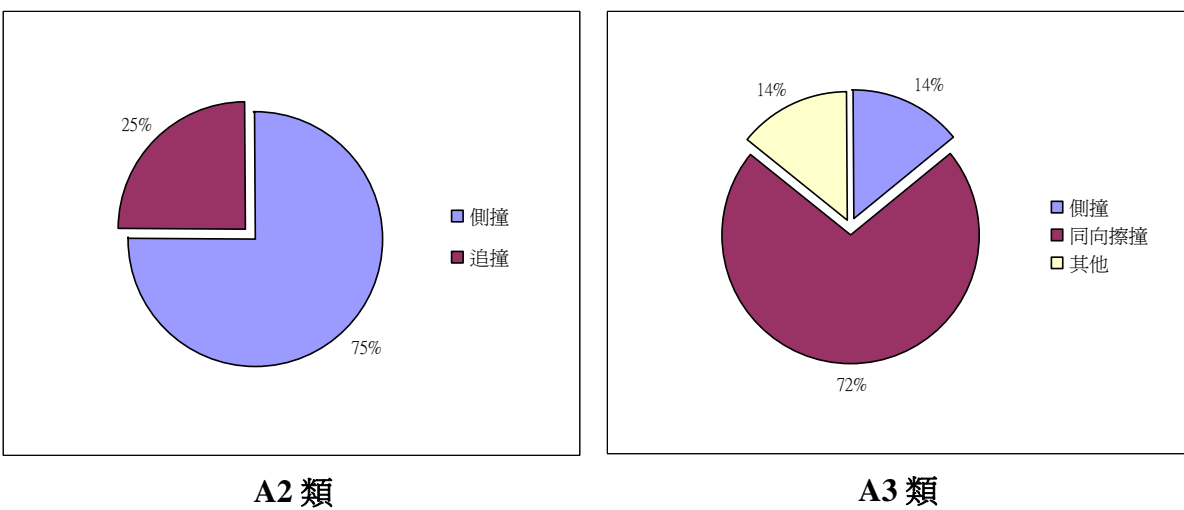


圖 3.1-10 垂楊路口 A2 類及 A3 類肇事型態比例圖



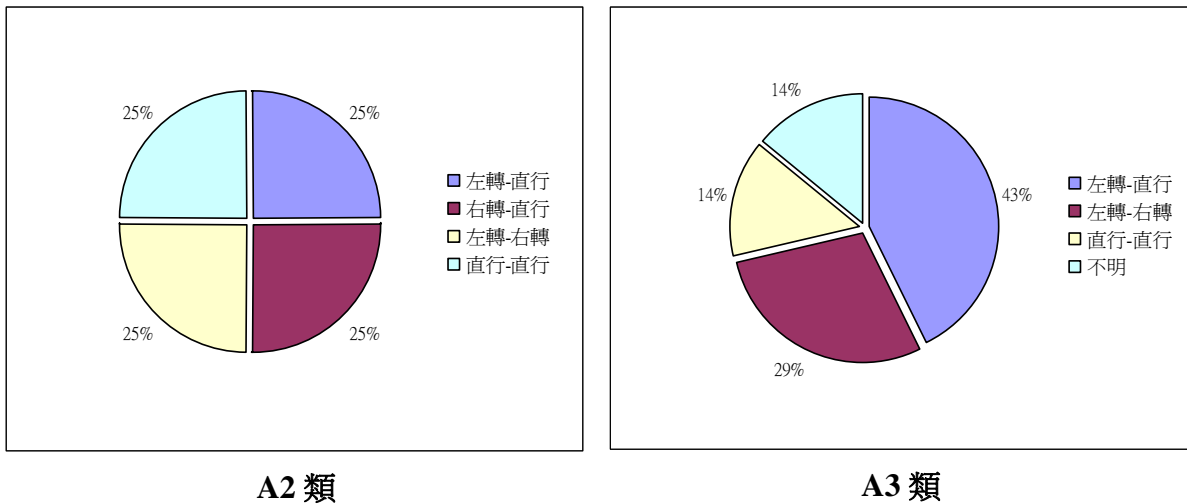


圖 3.1-11 垂楊路口 A2 類及 A3 類肇事當事者狀態比例圖

四、238 巷

以下分別針對事故型態(TYPE)及當事者行動狀態(MOVE)進行 A2 類及 A3 類肇事原因分析。

圖 3.1-12 為肇事當事者型態比例圖，由圖可知此路口肇事型態為側撞、同向擦撞及路口交叉撞所佔比例較高，多為用路人於路口轉彎時忽略周遭情況所致，原因為此路口為十字交叉路口且彌陀路雙向有快慢分隔島配置，車輛動線複雜交織，未有慢車道禁左或快車道禁右之管制措施，又因時相並未有明確之切割，讓左轉車輛有獨立之時相，導致左轉車輛需和直行車共用時相，造成衝突，且垂楊路口欲又轉車輛需提前於此路口切入慢車道，使得肇事型態多為轉向時所引起。

圖 3.1-13 為肇事型態比例圖，由圖可知多為轉向衝突，如左轉-直行造成衝突肇事，此與上述當事者型態有所關聯。

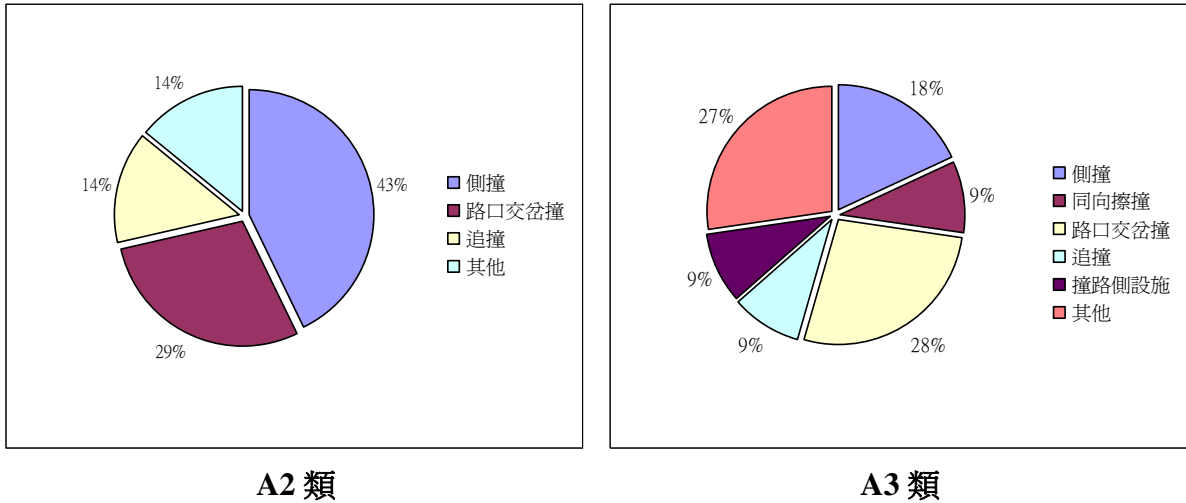


圖 3.1-12 238 巷口 A2 類及 A3 類肇事型態比例圖

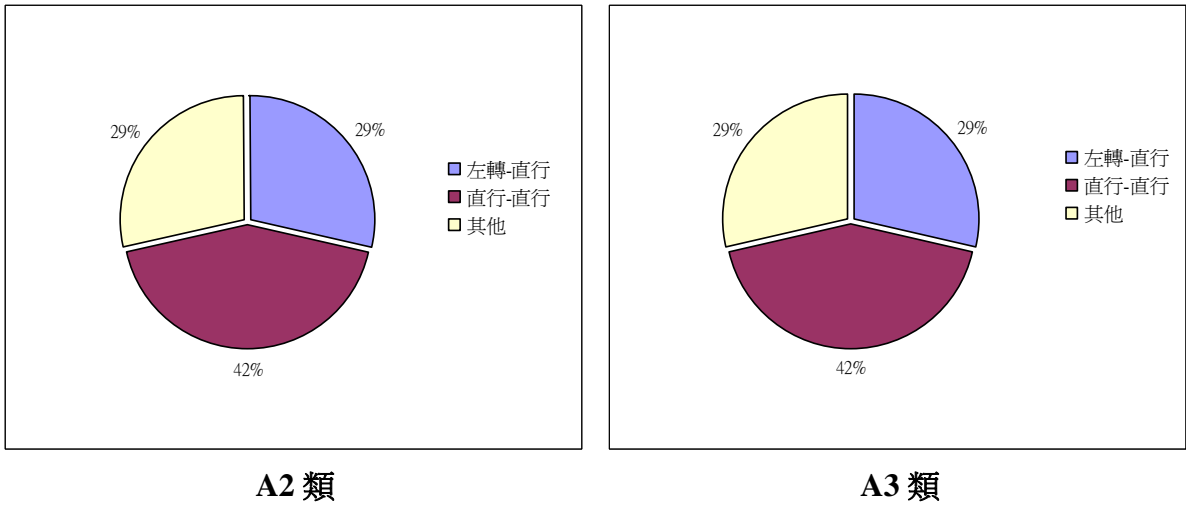


圖 3.1-13 238 巷口 A2 類及 A3 類肇事當事者狀態比例圖

3.2 交通特性調查

3.2.1 路段幾何現況說明

本計畫甲區研究範圍主要以彌陀路為主，其主要橫交道路包含垂楊路、啟明路、公益路、體育路、興業東路、芳安路、立仁路、學府路等，詳如圖 3.2-1 所示，茲將其特性整理如表 3.2-1，並說明如下：

一、彌陀路

彌陀路為嘉義市東側主要之南北向幹道，往南可達中埔、阿里山地區；往北可連接至嘉義市中心。彌陀路於垂楊路至立仁路南側 150 公尺之間路寬約 48 公尺，雙向為 4 線快車道與 2 線混合車道之中央分隔與快慢分隔路型，其中快車道寬 6.5 公尺，慢車道寬 5 公尺，兩側皆設有人行道，寬度約 2.5 公尺至 3.5 公尺；立仁路南側 150 公尺處至忠義橋間路寬 15 公尺，為雙向 4 線混合車道之中央標線分隔路型。

二、主要橫交道路

(一)垂楊路

位於彌陀路西側之東西向道路，人行道寬 1.5~2.5 公尺，介於信義路與彌陀路間，於和平路以東路寬約 25 公尺，為雙向 4 線快車道 2 線混合車道之中央標線分隔路型，其中混合車道包含 1 線路寬 2 米之機車優先道及 1 線路寬 1.6 米之自行車優先道。在人行道寬度方面，本路段於計畫範圍內兩側設有 6 公尺寬之人行道。

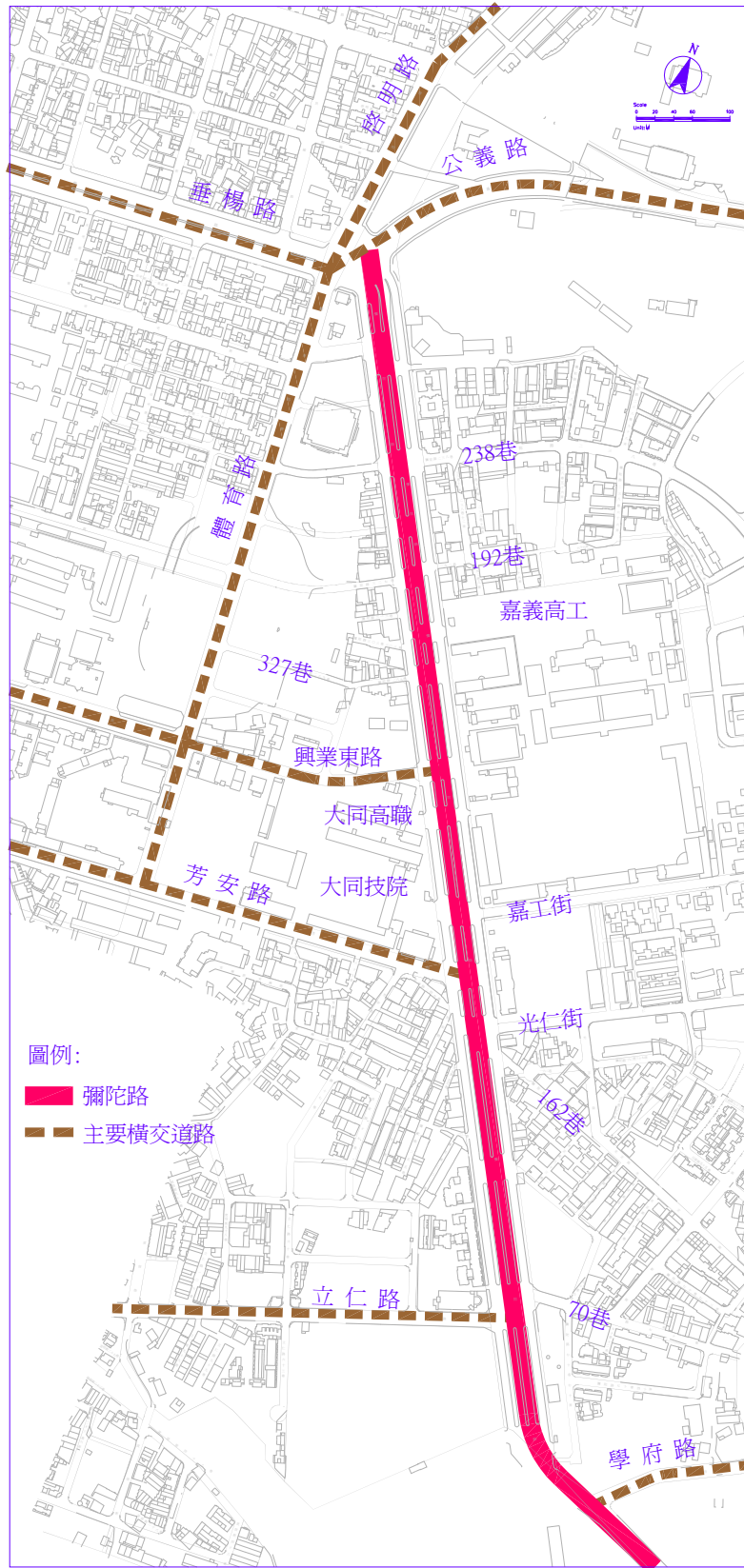


圖 3.2-1 彌陀路周邊道路系統示意圖

(二)啟明路

位於彌陀路北側之南北向道路，介於玉峰街與垂楊路間，為標線分隔路型。垂楊路至民族路間路寬約 20 公尺，為南向 2 線快車道及 1 線混合車道，北向 2 線混合車道之不平衡配置，民權路以北路寬約 15 公尺，為雙向 2 線快車道及 2 線混合車道之中央標線分隔配置。在人行道寬度方面，於計畫範圍內北向人行道寬 3 公尺，南向無人行道設置。

(三)公義路

位於彌陀路東側之東西向道路，連接彌陀路與大雅路。為路寬 12~15 公尺具 2 線混合車道之西向東單行道。在人行道寬度方面，公義路西側有人行道設置，寬度約 12 公尺。

(四)體育路

體育路乃以嘉義縣立體育場為中心做環狀延伸之道路，向北延伸與彌陀、垂楊路口相交，向西延伸與和平路交叉，東側與彌陀路 289 巷連接，南側延伸與興業東路連接，路型皆為標線分隔路型。北側路段路寬約 15 公尺，雙向佈設 4 線混合車道，西側為路寬約 7 公尺之雙向 2 線混合車道；東側為路寬 10 公尺之雙向單線混合車道，南側為路寬 15 公尺之雙向單線混合車道。在人行道方面，本路段於計畫範圍內並無設置人行道。

(五)興業東路

位於彌陀路西側之東西向道路，連接彌陀路與民生南路。於體育路以東至彌陀路為路寬 12 公尺之雙向 4 線混合車道，體育路以西至民生南路為路寬 12 公尺之雙向 2 線快車道、2 線混合車道與 2 線機車優先道。在人行道寬度方面，本路段於計畫範圍內並無設置人行道。

(六)芳安路

位於彌陀路西側之東西向道路，連接彌陀路與吳鳳南路。為路寬 6 公尺之雙向 2 線混合車道之中央標線分隔路型，於計畫範圍內無設置人行道。

(七)立仁路

位於彌陀路西南側之東西向道路，介於彌陀路與吳鳳南路間，為路寬 6 公尺之雙向 2 線混合車道之中央標線分隔路型，於計畫範圍內無設置人行道。

(八)學府路

位於彌陀路東南側之東西向道路，為路寬 7 公尺雙向 2 線混合車道之中央標線分隔路型，於計畫範圍內無設置人行道。

表 3.2-1 彌陀路與主要橫交道路之幾何特性

路名	道路層級	方向	連接地區或道路	道路幾何特性
彌陀路	主要幹道	往南	中埔、阿里山	·垂楊路至立仁路南側150公尺處為路寬約48公尺，雙向為4線快車道與2線混合車道之中央分隔路型。 ·立仁路南側150公尺處至忠義橋路寬15公尺，為雙向4線混合車道之中央標線分隔路型。
		往北	嘉義市中心	
垂楊路	次要幹道	往東	彌陀路	·和平路以東路寬約25公尺，為雙向4線快車道2線混合車道之中央標線分隔路型。其中，混合車道包含1線路寬2米之機車優先道及1線路寬1.6米之自行車優先道。
		往西	信義路	
啟明路	次要幹道	往北	玉峰街	·垂楊路至民族路間路寬約20公尺，為南向2線快車道1線混合車道，北向2線混合車道之不平衡配置。 ·民權路以北路寬約15公尺，為雙向2線快車道2線混合車道之中央標線分隔路型。
		往南	彌陀路	
公義路	次要幹道	往東	大雅路	·為路寬12~15公尺具2線混合車道之西向東單行道。
體育路	次要幹道	往東	彌陀路289巷	·東側為路寬10公尺之雙向單線混合車道。
		往西	和平路	·西側為路寬約7公尺之雙向2線混合車道。
		往南	興業東路	·南側為路寬15公尺之雙向單線混合車道。



		往北	垂楊路	·北側為路寬約15公尺之雙向4線混合車道。
興業東路	次要幹道	往東	彌陀路	·體育路以東至彌陀路為路寬12公尺之雙向4線混合車道。
		往西	民生南路	·體育路以西至民生南路為路寬12公尺之雙向2線快車道、2線混合車道與2線機車優先道。
芳安路	次要幹道	往東	彌陀路	·路寬6公尺之雙向2線混合車道之中央標線分隔路型。
		往西	吳鳳南路	
立仁路	次要幹道	往東	彌陀路	·路寬6公尺之雙向2線混合車道之中央標線分隔路型。
		往西	吳鳳南路	
學府路	次要幹道	往東	嘉義大學	·路寬7公尺之雙向2線混合車道之中央標線分隔路型。
		往西	彌陀路	

資料來源：本計畫調查整理。

3.2.2 路口號誌管制現況說明

茲將甲區四個主要路口(彌陀路-垂楊路、彌陀路-興業東路、彌陀路-立仁路與彌陀路-忠義橋等)號誌管制情形說明如下，並將各路口之號誌時制計畫整理如表 3.2-2 所示。

一、彌陀路-垂楊路口

遲閉之四時相，第一時相為彌陀路以及垂楊路往彌陀路專用時相；第二時相為垂楊路專用時相；第三時相為啟明路專用時相；第四時相為體育路專用時相，路口無轉向限制。

二、彌陀路-興業東路口

簡單二時相，第一時相為彌陀路專用時相；第二時相興業東路專用時相，路口無轉向限制。

三、彌陀路-立仁路口

遲閉之二時相，第一時相中之排列順序一為彌陀路專用時相；第一時相中之排列順序二為彌陀路往北方向專用時相；第二時相為立仁路專用時相，路口無轉向限制。

四、彌陀路-忠義橋口

左轉保護之三時相，第一時相為彌陀路直行、右轉與忠義橋專用時相；第二時相為彌陀路左轉忠義堤防道路專用時相；第三時相為忠義堤防道路與彌陀寺專用時相，路口無轉向限制。

五、民族-大雅-啟明路口

五時相，第一時相為彌陀路與大雅路專用時相；第二時相為大雅路路專用時相；第三時相為啟明路與大雅路右轉專用時相，第四時相為新生路與大雅路右轉專用時相，第五時相為啟明路專用時相，路口無轉向限制。

表 3.2-2 彌陀路沿線主要路口之號誌時制計畫

編號	路口	路口圖示	時段	週期(秒)	分相順序	一	二	三	四	五
1	彌陀路 垂楊路		-	-	-					-
			平日 晨峰	110	4	31	25	24	30	-
			平日 昏峰	110	4	31	25	24	30	-
			假日 尖峰	100	4	27	23	22	28	-
2	彌陀路 興業東路		-	-	-			-	-	-
			平日 晨峰	90	2	57	33	-	-	
			平日 昏峰	90	2	57	33	-	-	
			假日 尖峰	80	2	50	30	-	-	
3	彌陀路 立仁路		-	-	-				-	-
			平日 晨峰	100	3	50	15	35	-	-
			平日 昏峰	100	3	50	15	35	-	-
			假日 尖峰	90	3	45	13	32	-	-
4	彌陀路 忠義橋		-	-	-				-	-
			平日 晨峰	100	3	56	17	27	-	-
			平日 昏峰	100	3	56	17	27	-	-
			假日 尖峰	90	3	52	14	24	-	-
5	民族路 		-	-	-					



大雅路 啟明路	平日 晨峰	120	5	26	15	20	30	29
	平日 昏峰	120	5	26	15	20	30	29
	假日 尖峰	120	5	26	15	20	30	29

資料來源：嘉義市交通局提供。

3.2.3 路口轉向交通量調查

配合甲區人車旅次特性,本計畫於民國 95 年 6 月 22 日(四)至 7 月 8 日(六)間,針對甲區研究路口進行調查,並依調查時段不同將研究路口區分兩類,第一類有彌陀路-垂楊路與彌陀路-立仁路(如圖 3.2-2 之路口 1 與 3);第二類有彌陀路-興業東路、彌陀路-忠義橋與啟明路-大雅路-民族路三個路口(如圖 3.2-2 之路口 2 與 4)。

第一類之路口轉向交通量調查分別針對平常日晨峰(07:00-09:00)、離峰(11:00-14:00)與昏峰(16:00-19:00)與假日晨峰(08:00-10:00)、離峰(11:00-14:00)、昏峰(16:00-19:00)等六時段進行路口轉向交通量資料蒐集與調查,並依此資料進行路口服務水準分析;第二類之路口轉向交通量調查時段則有平常日晨峰(07:00-09:00)與昏峰(17:00-19:00)等兩個時段進行路口轉向交通量資料蒐集與調查,以掌握道路之車流特性與服務水準,並作為改善措施研擬之參考。有關各路口調查日期與調查時段整理如表 3.2-3,而各研究路口轉向交通量資料彙整如附錄二與附錄三所示。





圖 3.2-2 甲區轉向交通量調查站位示意圖

表 3.2-3 路口轉向交通量調查時間與時段

路口 編號	路口名稱	調查日期與時段			
		調查日期	調查時段	調查日期	調查時段
1	彌陀路-垂楊路	6/22(四)	07:00-09:00 11:00-14:00 16:00-19:00	7/8(六)	08:00-10:00 11:00-14:00 16:00-19:00
2	彌陀路-興業東路	6/27(二)	07:00-09:00 17:00-19:00	-	-
3	彌陀路-立仁路	6/22(四)	07:00-09:00 11:00-14:00 16:00-19:00	6/24(六)	08:00-10:00 11:00-14:00 16:00-19:00
4	彌陀路-忠義橋	6/27(二)	07:00-09:00 17:00-19:00	-	-
5	啟明路-大雅路-民族路	12/14(四)	07:00-09:00 16:00-19:00	-	-

資料來源：本計畫整理。

3.2.4 路口車輛延滯調查

配合甲區人車旅次特性,本計畫於民國 95 年 6 月 22 日(四)至 7 月 8 日(六)間,針對彌陀路-垂楊路以及彌陀路-立仁路進行延滯調查。延滯調查時段分別為平常日晨峰(07:00-09:00)、離峰(11:00-14:00)與昏峰(16:00-19:00),及假日晨峰(08:00-10:00)、離峰(11:00-14:00)、昏峰(16:00-19:00)等六時段,而各分析路口延滯調查結果彙整如附錄三所示。

3.2.5 路段旅行速率調查

甲區路段旅行速率調查的範圍為啟明路-民權路口至忠義橋-鄉道市 10,調查時間為民國 95 年 6 月 27 日(二)07:00-09:00 與 17:00-19:00 兩時段,並依此資料進行 3.3.1 節路段服務水準分析。

3.3 服務水準分析

本計畫於民國 95 年 6 月 22 日(四)至 7 月 8 日(六)間，針對甲區四個主要路口進行路口轉向交通量調查、路口車輛延滯調查以及路段旅行速率調查，並依據調查資料進行路段及路口服務水準分析，以掌握道路之車流特性與服務水準，並作為後續交通改善措施研擬之參考。

有關評估標準方面，路段及路口兩部分係依據交通部運輸研究所於民國 90 年出版之「台灣地區 2001 公路容量手冊」之市區幹道及號誌化路口服務水準評估標準，如表 3.3-1 所示。

表 3.3-1 路段服務水準評估標準表

服務水準	市區道路旅行速率(KPH)			市區交岔路口 平均延滯(秒/車)
	一級幹道	二級幹道	三級幹道	
A	51 ~	43 ~	33 ~	< 15.0
B	39 ~ 51	32 ~ 43	25 ~ 33	15.0 ≤ 延滯 < 30.0
C	34 ~ 39	27 ~ 32	20 ~ 25	30.0 ≤ 延滯 < 45.0
D	29 ~ 34	23 ~ 27	16 ~ 20	45.0 ≤ 延滯 < 60.0
E	21 ~ 29	17 ~ 23	10 ~ 16	60.0 ≤ 延滯 < 80.0
F	~ 21	~ 17	~ 10	80.0 ≤ 延滯
適用道路	-		彌陀路	-

資料來源：交通部運輸研究所，「台灣地區 2001 公路容量手冊」，民國 90 年 3 月。

3.3.1 路段服務水準分析

甲區鄰近路段服務水準乃以實際調查資料所得之旅行速率進行分析，平常日晨昏峰之分析結果參見表 3.3-2。

由表中可知，於平日晨峰時段，啟明路與彌陀路除了北向的彌陀路(興業東路-垂楊路)、啟明路(垂楊路-民族路)與啟明路(光彩路-中山路)之路段屬 E 級外，其餘各路段之服務水準皆在 D 級以上，推究其原因，除啟明路-中山路口因施工導致壅塞外，另一造成路段壅塞的原因，應與該路口號誌未與上下游路口實施連鎖有關，致



使車輛行經彌陀路-垂楊路口以及啟明路-民族路口時，常需停等導致旅行時間增加。而平日昏峰時段較為壅塞的路段僅有啟明路(民族路-垂楊路)之路段屬 E 級，其餘路段皆為 D 級以上，推究路段壅塞的原因，仍與號誌不連鎖有關，因此若能改善彌陀路-垂楊路與啟明路-民族路號誌連鎖問題，應能有效提升彌陀路旅行速率。

表 3.3-2 路段旅行速率與服務水準評估

路名	路段別	方向 (往)	道路 等級	平日晨峰		平日昏峰	
				旅行速率 (kph)	服務水準	旅行速率 (kph)	服務水準
啟明路	民權路-中山路	南	III	30.3	B	21.9	C
		北	III	29.5	B	22.2	C
	中山路-光彩路	南	III	21.2	C	21.2	C
		北	III	13.9	E*	16.6	D*
	光彩路-志航路	南	III	24.8	C	25.0	B
		北	III	24.3	C	28.7	B
	志航路-民族路	南	III	35.5	A	42.1	A
		北	III	25.1	B	30.9	B
民族路-垂楊路	南	III	16.4	D	15.1	E	
	北	III	15.2	E	12.9	E	
彌陀路	垂楊路-興業東路	南	III	22.5	C	22.7	C
		北	III	15.2	E	19.3	D
	興業東路-立仁路	南	III	22.5	C	23.1	C
		北	III	30.0	B	23.0	C
	立仁路-學府路	南	III	26.1	B	35.0	A
		北	III	32.1	B	29.0	B
	學府路-忠義橋	南	III	22.2	C	32.7	B
		北	III	29.6	B	28.2	B
忠義橋-鄉道市 10	南	III	26.8	B	23.0	C	
	北	III	28.4	B	31.9	B	

註:*表示啟明路-中山路口施工，北向 2 車道封閉。

資料來源：本計畫調查分析。

3.3.2 路口服務水準分析

路口服務水準係以實際轉向交通量調查資料為基礎，利用 Synchro 軟體分析路口延滯，各調查時段之分析結果如表 3.3-3、表 3.3-4 與表 3.3-5 所示。

根據分析結果顯示，本計畫甲區五個主要路口，其路口服務水準皆在 E 級以上，整體路口績效尚稱良好。然由各路口鄰近方向來看，彌陀路-垂楊路口於啟明路方向延滯較大，另外平日昏峰的彌陀路-忠義橋口之彌陀路方向，延滯亦偏高，原因應係欲左轉往忠義堤防道路之待轉車輛，影響直行忠義橋車輛，造成該鄰近路口方向延滯偏高。

表 3.3-3 彌陀路-興業東路、彌陀路-忠義橋路口服務水準分析表

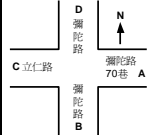
編號	路口	路口圖示	時段	流向	交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	服務水準	路口平均延滯 (秒/pcu)	服務水準	
1	彌陀路 興業東路		平日	A	-	-	-	16.5	B	
				B 快	671	12.7	B			
				B 慢	363	19.0	B			
				晨峰	C	258	31.6			C
				D 快	514	13.3	A			
				D 慢	183	13.3	A			
			昏峰	A	-	-	-	17.3	B	
				B 快	516	11.0	A			
				B 慢	241	14.7	A			
				C	224	46	D			
				D 快	506	13.7	A			
				D 慢	193	13.8	A			
2	彌陀路 忠義橋		平日	A	77	8.7	A	44.0	C	
				B	84	35.2	C			
				C	1,112	19.5	B			
			晨峰	D	-	-	-	30.8	C	
				E	1,003	75	E			
			平日	A	113	7.4	A	30.8	C	
				B	84	32.8	C			



			昏峰	C	1,228	22.5	B		
				D	-	-	-		
				E	938	45.2	D		

資料來源：本計畫調查分析。

表 3.3-4 彌陀路-立仁路路口服務水準分析表

路口	路口圖示	時段	流向	交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	服務水準	路口平均延滯 (秒/pcu)	服務水準
彌陀路 立仁路		平日 晨峰	A	221	27.8	B	18.0	B
			B 快	446	9.8	A		
			B 慢	481	12.2	A		
			C	522	17.1	B		
			D 快	711	25.1	B		
			D 慢	147	15.9	B		
		平日 離峰	A	158	22.0	B	15.4	B
			B 快	505	10.6	A		
			B 慢	487	11.9	A		
			C	266	12.6	A		
			D 快	540	20.7	B		
			D 慢	146	22.0	B		
		平日 昏峰	A	265	29.1	B	22.9	B
			B 快	617	12.2	A		
			B 慢	506	13.7	A		
			C	406	18.9	B		
			D 快	832	38.1	C		
			D 慢	177	14.1	A		
		假日 晨峰	A	143	26.0	B	22.7	B
			B 快	1,258	28.8	B		
B 慢	272		8.6	A				
C	404		13.5	A				
D 快	506		24.0	B				
D 慢	172		14.6	A				
假日 離峰	A	147	23.5	B	19.9	B		
	B 快	1,160	19.5	B				
	B 慢	224	7.1	A				
	C	500	14.9	A				
	D 快	637	26.8	B				



			D 慢	181	21.2	B			
	假日		A	165	16.5	B	23.2	B	
			B 快	1,262	25.2	B			
			B 慢	223	8.1	A			
		昏峰		C	537	25.4			B
				D 快	137	31.9			C
				D 慢	215	15.9			B

資料來源：本計畫調查分析。

表 3.3-5 彌陀路-垂楊路路口服務水準分析表

路口	路口圖示	時段	流向	交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	服務水準	路口平均延滯 (秒/pcu)	服務水準	
彌陀路 垂楊路		平日	A	-	-	-	39.6	C	
			B 快	502	38.4	C			
			B 慢	297	46.2	D			
			C	447	44.5	C			
			D	691	30.2	C			
		晨峰	E	935	42.3	C			
			平日	A	-	-	-	42.1	C
				B 快	582	43.3	C		
				B 慢	177	38.0	C		
				C	392	36.2	C		
		D		820	19.7	B			
		離峰	E	1,175	57.6	D			
			平日	A	-	-	-	49.9	D
				B 快	504	40.7	C		
				B 慢	178	34.3	C		
C	355			42.9	C				
D	588	28.6		B					
晨峰	E	904	72.3	E					
	平日	A	1,178	65.2	D	62.8	E		
		B	856	61.6	D				
		C	412	49.7	C				
		D	634	56.1	D				
E		445	80.1	F					
晨峰	平日	A	1,128	61.8	E	70.0	E		
		B	768	54.5	D				
		C	515	58.7	D				
		D	756	82.1	F				
		E	530	106.0	F				

資料來源：本計畫調查分析。

3.3.3 甲區交通問題綜整分析

經由前述彌陀路路口與路段服務水準分析結果得知，在路口方面，不論是平日或假日，大致皆能維持在 C~D 級以上服務水準；在路段方面，平日晨峰及昏峰，大部分路段亦可維持在 C 級以上之服務水準。由此可知，彌陀路現況因交通需求不高，並無容量不足產生之交通壅塞問題，道路整體運轉績效尚稱良好。

惟由 3.1 節之分析得知，彌陀路之肇事率平均而言是較嘉義市全區為高，此一分析結果顯示，彌陀路確實因特殊路型佈設，導致出現交通運轉上之安全問題。

因此在後續章節中，本計畫將針對彌陀路特殊之道路幾何佈設進行探討分析，冀能從交通安全之角度切入，進行改善方案規劃分析。