個案研討： 標線太滑

**一張含有 文字, 路面, 室外, 標誌 的圖片

自動產生的描述**

**以下為數則新聞報導，請就此事件加以評論：**

* 南臺灣最近常有午後雷陣雨，沒想到一名曾姓女騎士，下班時間行經屏東市區，復興南路一處巷子口時，壓到了地上的「停」字，瞬間連人帶車滑倒，除了造成全身多處擦挫傷，牙齒還斷了三顆，讓她氣到打電話向縣府投訴。 (2022/08/20 TVBS新聞網)

根據警政署統計，2016年機車自摔案件數就高達16052件，交通部運輸研究所指出，標線抗滑能力不足是自摔原因之一。

台中市政府104年起將道路標線、抗滑係數從45%提升到65%，機車自摔數字103年到105年從709件、636件到508件，顯著性下降。

* 高市一名張簡女騎士（40歲）26日下午4時28分騎車前往皮膚診所看診時，行經前鎮區一心、光華路口見號誌轉紅遂減速煞車，但疑當時天雨路面濕滑，使得機車輪胎壓過路面箭頭指標線時突打滑，導致女子摔車。 (2017/07/30 蘋果新聞網)

**傳統觀點**

* 標線性能包含抗滑係數及反光性，但兩種性能互斥，公路總局去年已啟動研究計畫，本土性標線的抗滑能力與反光性的標準做研議。
* 判定交通事故是否是因標線而造成，可能是胎壓過低與路面不平等造成，但他承諾，未來研判交通事故時，會透過監視器或行車紀錄器判定發生事故時是否有在標線上打滑的現象。
* 根據交通部規定，台灣路面防滑係數是45BNP，但先前曾有議員實測台北市忠孝東路五段跟基隆路口的地上標線，測出來的防滑系數是40BPN，連交通部交通工程手策防滑係數最低45都不到，就連日本及中國標準（65～70）都比台灣高，讓人感嘆，到底要讓多少騎士「犁田」，甚至失去寶貴生命，政府才會重視？
* 律師吳\*\*表示，道路標線屬公共設施，女騎士雨天壓過標線確實摔車受傷，依事實來看，國賠條件是夠，但法院審理時，需考量當時車速、機車要直行還是轉彎，甚至機車本身車況等因素，才能認定責任歸屬。

**人性化設計觀點**

馬路上的標線防滑係數不足，當然會導致打滑事故，如因而造成人身或財產的損傷，當然可以申請國賠。只要上網查一下，就會發現許多在標線上滑倒的案例。

如果相關單位以符合交通部的規定45BPN，如果還是會造成滑倒事故，也不是免國賠的理由，因為政府訂出的防滑指數如不符合實際的使用情況，仍然是應該「國賠」。因為是否會滑倒，當然與許多因素有關，除了前述的彎道、輪胎胎紋、胎壓、車速……等有關，也會與當地的落塵、雨況、標線磨損(交通流量)、實際防滑係數……等因素有關，並不是同一標準可以全國適用的。交通單位是否可透過管區的事故統計和現場勘察，如果判定需要提高防滑係數的話，就要採用較高的標準。

當然，各種交通標線要提高防滑係數，用料的材質會比較貴，預算一定要增加。可是一定還有其他成本較低的方法，可以同樣達到防滑效果的改善，這樣的開發和研究不也是交通管理單位的職責所在嗎？

人性化設計的理念告訴我們，交通管理單位有責任提供安全的用路環境，而不是依賴雨天用路人的減速、謹慎小心、開單罰款……等等，不同的地點防護的重點不同是很正常的，不是只要自己合規就沒有責任，積極主動的想出辦法並採取有效措施，才是解決問題的正確態度。

同學們，你有被標線滑過的經驗嗎？有沒有其他點子？請提出分享討論。