

專案質詢

8-1-12-0908

立法院議案關係文書 中華民國 101 年 5 月 16 日印發

案由：本院李委員應元，針對雪山隧道發生通車 6 年來最重大車禍，造成 2 死 31 輕重傷慘劇。專家質疑交通部把速限從 70 公里提升到 90 公里，安全車距卻無相對拉長，導致事故發生。本席認為，當初交通部為流量犧牲安全，此一重大車禍應引以為戒，交通主管部門應將雪隧速限降回 70 公里，並加強宣導雪隧通行交通安全以及相關逃生資訊，並且必須全面檢討雪隧的整體安全，嚴格要求往後災害演訓以及周邊的搶救單位全力配合。再者，近來高速公路發生多起因車輛爆胎所引發之重大交通事故，造成車輛損壞及人員重大傷亡之 A1 類交通事故偏多，為肇事原因第二位，交通主管機關應就此提出因應改善對策，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、雪山隧道昨天發生通車 6 年來最嚴重追撞火燒車車禍，外界質疑交通部把速限從 70 公里提升到 90 公里，安全車距卻無相對拉長，導致事故發生。成功大學交通管理系副教授黃國平指出，雪隧裡的視覺領域比一般高速公路呆板，再加上駕駛人面對隧道內窄領域的視覺角度，眼睛易感疲倦，反應相對變慢，所以隧道內的行車安全距離，須比一般道路規定的行車距離更長、更嚴格。
- 二、本席等認為，雪山隧道與一般開放式道路不同，駕駛條件以及反應時間空間均不足。交通主管部門不應為流量犧牲安全，應考慮將雪隧的行車速度降低到原來的 70 公里，嚴格制訂行車安全距離，行車速度減緩雖影響車流，但相對地較安全，行車更有保障。
- 三、近來高速公路發生多起因車輛爆胎所引發之重大交通事故，造成車輛損壞及人員重大傷亡之 A1 類交通事故偏多，為肇事原因第二位。依據 97 年 1 月至 99 年 3 月交通事故分析，因「爆胎或車輪脫落」而肇致之 A1 類事故（24 小時內有人員死亡），計 22 件，29 人死亡，

立法院第 8 屆第 1 會期第 12 次會議議案關係文書

49 人受傷；在肇事車種方面，小貨車爆胎肇事比例偏高，另聯結車因前輪爆胎失控所引發事故之嚴重性最大。為維護高速公路行車安全與秩序，交通主管機關除透過各種管道，密集辦理「爆胎防制與應變」專案宣導，另國道公路警察局亦配合於各收費站及地磅站加強巡邏及執法之外，是否研議比照美國以及澳洲將胎壓計列為汽車標配，期能養成用路人正確的行車觀念，共同創造安全順暢的行車環境。

附錄：爆胎交通事故專題分析

99 年車輪脫落或爆胎之 A1 類交通事故偏多，為肇事原因第二位，由肇事車種交叉分析可知，小貨車於 A1 類交通事故中佔 4 件（44.4%）、A2 類交通事故中佔 83 件（82.2%）、A3 類交通事故中佔 152 件（54.7%），皆為各車種之首位。

99 年「車輪脫落或爆胎」交通事故車種交叉分析

車種	A1	A2	A3	死亡	受傷	小計	總計	A1	A2	A3	小計	總計
大車	大客車		2	0	0	2	88			0.7%	0.5%	22.7%
	大貨車		2	24	0	2		26	2.0%	8.6%	6.7%	
	聯結車	4	3	53	8	14		60	44.4%	3.0%	19.1%	
小車	小客車	1	13	47	1	23	61	11.1%	12.9%	16.9%	15.7%	77.3%
	小貨車	4	83	152	4	130	239	44.4%	82.2%	54.7%	41.6%	
總計		9	101	278	13	189	388	100%	100%	100%	100%	

另統計近 3 年（97 年至 99 年 3 月）國道公路 A1 類交通事故中，肇事原因為「爆胎或車輪脫落」計 22 件（佔 12.6%）肇事比例相對偏高，並造成 29 人死亡、49 人受傷。在肇事車種方面，小貨車之肇事件數為 12 件（佔 54.5%），為主要之肇事車種，另聯結車部份，雖僅發生 4 件（佔 18.2%），惟該 4 件皆為車輛左前輪爆胎，車輛失控往左側偏移並衝越中央護欄（2 件為紐澤西護欄、2 件為鋼板護欄）並造成 8 死 10 傷重大事故。

97-99 年「爆胎或車輪脫落」A1 類交通事故統計表

年 度	件 數	死 亡	受 傷	比 例	A1 總件數
97 年	11	11	16	12.5%	88
98 年	8	11	23	12.5%	64
99 年	9	13	17	13.4%	67
總計	28	35	56	12.8%	219

97-99 年「爆胎或車輪脫落」A1 類交通事故車種統計表

年 度	大 貨 車	小 客 車	小 貨 車	聯 結 車	合 計
97 年	3	3	5	0	11
98 年	0	0	7	1	8
99 年	0	1	4	4	9
總計	3	4	16	5	28
比例	10.7%	14.3%	57.1%	17.9%	100.0%