

專案質詢

8-2-15-1061

立法院議案關係文書 中華民國 101 年 12 月 26 日印發

案由：本院陳委員唐山，為國內遊覽車事故頻傳，大客車之行車安全攸關公共利益，亟應正視。按，大客車載運人數眾多，不論公共汽車或遊覽車翻覆均易釀成重大悲劇，爰建請政府檢討相關法規，全面提升車體打造及出廠測試之安全規範，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、統計指出，近兩年已發生五十三件遊覽車事故，造成嚴重傷亡，鑒於遊覽車事故率偏高，損及我國觀光形象，監察院爰於 2011 年 4 月、2012 年 7 月提案糾正交通部，惟日前新竹縣尖石鄉又發生多人死傷之墜谷事件，顯見相關安全規範之落實已刻不容緩。
- 二、大客車之組合分為底盤、車身結構及內部裝置，係由車體廠打造車身結構並組裝座椅、電視架、行旅架等內部裝置，目前交通部以 R66 車輛安全法規認證大客車之車身結構，車內座椅之強度雖經安全認證，但車體廠組合座椅之介面不夠安全，組合設計又有缺失。甚者，座椅安全之認證係採電腦模擬車輛翻覆，未將座椅及乘客重量之承載設計於結構中，導致車輛翻覆時座椅與乘客被拋出車外，而脫落之座椅未被拋出者，亦將反覆撞擊車內乘客，增加傷亡機率。
- 三、觀諸歷次遊覽車翻覆後車頂掀開、座椅脫落之情形，車體打造及內部裝置顯有極大改善空間，現行《車輛型式安全審驗管理辦法》及《車輛安全檢測基準》將檢測方法分為整車翻覆試驗、車身段翻覆試驗、車身段模擬靜態負載試驗、依據零組件試驗之模擬靜態計算、電腦模擬整車翻覆試驗五種，且係由申請者任選一種檢測方法。由於大客車均採電腦模擬，未能確實檢測出翻覆、撞擊造成之傷害程度，從而政策若能引導民間提升安全規範，明定整車或車身段翻覆之認證方式，車體廠必將強固底盤、車頂、座椅等裝置，進而保障乘客之生命安全。
- 四、綜上所陳，現行大客車之安全檢測標準過低，人員乘坐其內，即身處不確定之危險狀態，若發生翻覆性之事故，勢將造成嚴重傷亡，為保障人民之生命安全，唯有採行積極作為，

立法院第 8 屆第 2 會期第 15 次會議議案關係文書

始能有效降低傷亡率。爰建議：

- (一)政府應全面檢討全國危險路段，區分行駛車輛之類型，舉凡不適合大、中型車輛行駛之路段，即應嚴格執法，禁止駛入。
- (二)嚴格監督車體打造及內部裝置之結構強度，針對發生事故時較脆弱之結構（車頂掀開、座椅脫落等情形）制定更高標準，同型號之大客車未通過車體結構等安全檢查者，不得出廠。
- (三)為降低事故之傷亡率，交通部應修正任選檢測方法之規定，明定同型號之車體應打造一部模型車進行整車翻覆試驗（或車身段翻覆試驗），並對民間之試驗成本酌予補助。
- (四)新竹縣尖石鄉翻覆之 ISUZU 同型巴士屢次發生事故，政府應即調查全國現有數並檢測其安全性，檢查結果若不宜載客者，政府應輔導業者轉作他用，或以價購、抵稅等方式鼓勵報廢。
- (五)台灣屬多山地形，政府應參照山岳國家道路行駛之安全規範，全面檢討相關法規，俾降低行車危險。