

經在某專業財經雜誌的專訪中大聲表示「求職市場不是政府可以干預的」。如今，竟然又動起以政府補助來介入企業薪資的怪異想法，讓人懷疑，馬政府是不是已經陷入一人一把號、病急亂投醫的窘境了。

五、馬政府用「打擊面最小」的心態來做改革，根本心態還是走捷徑，不敢面對問題本質的政治考量。油電價格必須處理台電、中油的老化與腐敗；財政健全不能只搞證所稅，必須面對政府赤字飛速膨脹、長期必然破產的問題；薪資水準低落必須靠吸引外資、鼓勵民間創業與投資，才能增加高附加價值的工作機會。去年敲鑼打鼓震天價響的豪宅稅，至今只課到 2,500 戶、收稅 2 億多元，就是政府「打擊面最小」心態的代表作。今年的證所稅、油電價格調整，恐怕也將步上豪宅稅的後塵。這些不敢面對核心問題的假改革，既得不到裡子，又讓政府威信掃地，所有政策七折八扣，徒然把社會搞得人心惶惶。最後只推出一些亂貼補丁的三流政策，既得罪了支持者，也討不到正義！

(三十一) 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，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% | 15.5% |       |
| 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  | 150 | 239 | 300 | 44.4% | 82.2% | 54.7% | 61.6% |       |
| 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   | A 1 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% |

(三十二) 本院李委員應元，針對通車才六年的雪山隧道發生嚴重的火燒車意外，釀成二死、卅餘人輕重傷的不幸事故，原本就被認為頗有安全疑慮的雪隧，經過此次慘重車禍的教訓。本席認為，政府主管機關必須對雪隧交通安全措施作更進一步的強化，才能保障所有行車人的安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、全長十二點九公里的雪隧，是全球第五、亞洲第二長的隧道，這麼長的隧道，一旦發生火災，高溫及濃煙可能讓整條隧道都宛如封閉火場，導致乘客逃生困難。全球各地公路隧道發生火災而造成傷亡的情形時有所聞，一九九九年歐洲義大利與法國之間的「白朗峰隧道」因一輛卡車起火，卅五輛車被大火波及，共有卅九人被火燒死或被濃煙嗆死。而雪隧通車至今，已發生了九起火燒車事件，這次更出了人命，其中暴露出來的許多安全問題，必須儘快亡羊補牢。
- 二、第一是速限問題。雪山隧道通車之後，往來宜蘭台北更加方便，旅客也明顯增多，假日車輛尤其川流不息。由於車多導致的塞車引發怨言，雪隧的速限於是一路往上調，從一開始的時速七十公里，逐漸調高到雪隧的「設計速限」九十公里，再外加開放十公里的「寬限值」，也就是說，民眾可以用逼近一百公里的時速行駛。這使每小時可通行的交通量，提高到二千六百至二千八百輛，提升疏運效率紓緩塞車問題。當時學界就有反對聲音指出，在實際執法上，可能是要到一〇二或一〇三公里才開單，其實時速已超過雪隧的設計速限。而許多常走雪隧的駕駛人表示，經常看到隧道中有人飆破一百，卻不見照相取締。
- 三、第二是車距。這次車禍的發生，是因為一輛廂型車爆胎後減速，導致後方車輛發生追撞，一輛小貨車被首都客運猛烈追撞，引發大火，車上的夫婦兩人都被燒成焦屍。當時這些車輛是否車速過快，目前尚無法確認，但至少沒有保持足夠的安全車距，是絕對的事實，否則也不至於應變不及發生追撞。按照規定，車輛行駛於雪隧應與前車保持至少五十公尺的距離，但其實很多駕駛根本無視於規定，跟車跟得緊緊的。或者有些駕駛開得太慢，後方