

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

駕駛一急就跟得緊，也導致距離無法拉開。被放寬得過高的速限，加上沒有保持安全距離，再加上密閉超長隧道，等於危險性乘以三倍。一旦前面有狀況，很容易就出車禍，而偏偏在隧道裡一有車禍，嚴重性可能更為加劇，傷害更加慘重。

四、第三是逃生避難問題。這次事故的兩名死者都是直接死於追撞車禍，其他乘客都幸運逃出，只是有些人受到了撞擊或嗆傷。但據乘客指出，在逃生過程非常混亂，聽不到避難指示廣播，慌張中找不到避難的人行橫坑；而逃生門因為開門後卡住未能自動關上，以至於濃煙也跟著躡入。濃煙的殺傷力甚至超過火焰，逃生門必須儘快改善，使其能在任何狀況下都能有效阻隔濃煙，才能讓避難者得到保護。其實，這次雪隧排除濃煙只花了卅七分鐘，效果算是不錯。而除了車禍死者外沒有其他人喪生，也是不幸中的大幸。如果能針對這次事件暴露出來的許多安全漏洞進行加強，應該能讓用路人得到更多保障。

五、針對質疑雪隧提高速限的問題，有人大表不以為然。的確，就是因為雪隧提供了太多便利，以至於塞車問題始終無解，交通流量太大無法消化，才導致地方強烈要求提高速限。雖然如此，這次事故告訴我們，安全才是回家的唯一道路。尤其雪隧的危險性高於一般道路，一旦發生事故，會置整個隧道的車輛與乘客於險境，為了公眾的安全，不能不把規則訂得更嚴謹。因此，雪隧的速限應該予以降低，加強取締慢速或違規變換車道，並儘速研擬車輛攝影和偵測系統，嚴格要求保持行車距離。

（三十三）本院陳委員根德，鑑於我國已邁入高齡化社會，老年人口超過百分之十以上，政府對於銀髮族安養及活動空間應積極規劃，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據內政部 99 年 9 月份統計，我國老人安養機構至今年 8 月底止，共計有台北市、苗栗縣、台中縣、雲林縣、嘉義縣、金門縣老人安養機構之供給床位嚴重不足。
- 二、政府當前應積極活化閒置公共空間，老人安養機構供給不足問題才能紓解，同時增加閒置空間利用率，才能夠雙管齊下，一舉數得。
- 三、本席認為應對於老人安養機構不足縣市之公共資產空間利用規劃，以解決日益增加老人安養問題，同時有效活化公共閒置資產。

（三十四）本院陳委員根德，鑑於全台領有身心障礙手冊的視障人口近六萬人，但工作中的導盲犬只有卅八隻；這和國際導盲犬聯盟建議，理想的視障者與導盲犬比例應是一〇〇比一，有很大的差距，特向行政院提出質詢。

說明：