

遊覽車行車安全有賴立法強制安裝先進行車紀錄器來把關

會員：周文生

三月十一日下午四時左右在南二高南下二百八十六公里處、嘉義梅山交流道附近路段，滿載屏東市大同國小畢業旅行師生的遊覽車，因為前方小貨車爆胎打橫，閃避不及追撞後失控衝下路旁約卅公尺深的邊坡，遊覽車底盤與車身當場解體，造成四人死亡、四十二人輕重傷的慘劇。類似之重大傷亡車禍時有所聞，如今年三月三日上午在省道臺九線一二一點五公里蘇花公路東澳路段，遊覽車與砂石車對撞，造成二十八人輕重傷；又如去年九月香港觀光旅行團搭乘遊覽車在九份金瓜石發生重大交通事故，造成五死三十二傷等，歷次遊覽車車禍均造成人員嚴重傷亡，其所凸顯的種種問題值得進一步檢討。

此次事故發生後，相關輿論分別就肇事遊覽車是合法遊覽車，出廠才兩年並有定期驗車，為何翻覆後會底盤與車身會完全分離，導致乘客被猛力摔出車外造成慘重傷亡，其車體安全結構是否有問題？遊覽車高度為三點四六公尺，並未超過現行法令規定的三點五公尺，因此不需要做「傾斜穩定檢測」，是不是故意避開檢測？依規定道路交通安全規則第卅九條第一項第廿四款規定：八公噸以上車輛必須安裝具有連續記錄汽車瞬間行駛速率及行車時間功能之行車紀錄器，但肇事遊覽車沒有行車紀錄器資料，事故發生時的車速只能由現場的剎車痕長度進行推算，無法研判正確車速？以及肇事遊覽車在行車時是否有保持安全距離、是否有注意車前狀況、是否無飲酒駕車、是否無疲勞駕車...等問題？

由目前所獲得之相關資訊得知，小貨車在內側車道留有煞車痕廿一公尺，外側車道有廿二公尺，遊覽車則是在外側車道煞車痕卅四公尺，從現場肇事車輛的剎車痕及刮地痕加以研判，小貨車爆胎與遊覽車並不在同一條車道上，初步分析這起事故發生原因是行駛在內側車道的小貨車爆胎後，偏滑進入遊覽車所行駛的外側車道，以致遊覽車閃避不及追撞，進而失控衝下邊坡翻覆，並無所謂未保持安全行車距離的問題。而小貨車的車輪胎紋仍深，還算是新的輪胎，但經過磅的重量為三．一公噸，較規定的載重二．七公噸超出四百公斤，會爆胎是否與載重有關？則需進一步調查。

針對這次肇事遊覽車沒有安裝行車紀錄器，致使無法得知事故發生時的車速問題？車體安全結構是否有問題？以及遊覽車駕駛是否疲勞駕車或未注意車前狀況？還有消費團體或個人(學校、旅行社、消費者)承租遊覽車時，如何獲知遊覽車公司、車輛與司機的相關資訊？作為決定承租之參考。個人建議可仿效先進國家之作法，如：日本及歐盟國家規定重量三．五公噸以上的貨車、九人座以上(含駕駛員)的客車必須裝設行車紀錄器，而為避免傳統機械式行車紀錄器每天必須更換紙卡(俗稱「大餅」)及人為故意遺忘或破壞(本次肇事遊覽車應該有裝設行車紀錄器，但卻未更換紙卡)，歐盟國家進一步於二〇一二年八月公布數位式設備之技術規範，全程監視駕駛活動與狀態並由記憶體儲存、讀取資料。因此建議修正道路交通安全規則第卅九條第一項第廿四款：「總聯結重量及總重量在三．五公噸以上的貨車、九人座以上(含駕駛員)的客車、特種車(如：執行緊急任務需求之消防車、救護車...等)之新登檢領照汽車，應裝設具有連續記錄汽車行車時間、瞬間行駛速率、加(減)速狀況、煞車狀況、燈光等功能之行車紀錄器」，業者亦可增加 GPS 衛星定位、GPRS 通訊系統及監視設備，進行車輛調度派遣與監控，以及提供發生事故過程之錄影資料，正確釐清事故責任歸屬。其次，對於現有車輛亦應訂定全面實施期限，特別是年份較久之老舊車輛，對其車輛性能與行車安全更需要裝設行車紀錄器全程監控。最後，公路監理機關應對遊覽車行車安全與服務進行「品質標

章」評鑑計畫，並定期公布以提供消費者足夠旅遊租車資訊之參考，以及應立即實施車輛型式認證制度，對於大客車車體結構與高度加以明確規範、確實把關，以保障人民生命安全。（作者為中央警察大學交通學系副教授）