

正 本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

桃園市汽車貨櫃貨運商業同業公會 函

會址：320 桃園市中壢區中正路1282 號
聯絡人：總幹事 姚信宗
電話：03-2804160 傳真：03-2804161
網址：tyct.tw
信箱：a0937846102@yahoo.com.tw

受文者：本會各會員

發文日期：中華民國 113 年 06 月 14 日
發文字號：(113)桃汽櫃貨德字第 131 號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如附件

主旨：函轉財團法人車輛安全審驗中心 113 年 5 月 3 日召開「大型車輛防止捲入裝置距離地面不同高度有效防止人員捲入之測試籌備」會議記錄，敬請 查照。

說明：依據中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 113.06.14 全櫃聯總字第 113011 號函辦理。

正本：本會各會員

理事長 許崇溥

收 文 章	113年6月14日
	總號 210

中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 函

公會地址：台北市忠孝西路一段 41 號 14 樓之 13

聯絡方式：秘書長：李昭功

電 話：02-23702103 傳真：02-23702102

受文者：本會各縣市會員公會

發文日期：中華民國 113 年 6 月 14 日

發文字號：全櫃聯總字第 113011 號

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：車安技字第 1130004165 號

主旨：財團法人車輛安全審驗中心113年5月3日召開「大型車輛防止捲入裝置距離地面不同高度有效防止人員捲入之測試籌備」會議記錄。

說明：一、依113年6月12日車安技字第1130004165號函辦理（如附件1）。

二、特此通知，請查照。

正本：本會各縣市會員公會

理事長 王玉琳

訂
蒙
溥
6/14

總幹事
姚信宗

幹事簡家茵

檔 號：
保存年限：
櫃全國聯合會
總收文第 113030 號
113年6月14日

財團法人車輛安全審驗中心 函

地址：505029 彰化縣鹿港鎮鹿工北二路2號
聯絡人：黃鈺家
聯絡電話：04-7812180分機7283
傳真電話：04-7811555
電子信箱：boy850061@vscc.org.tw

100

台北市忠孝西路1段41號13樓之11

受文者：中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會
全國聯合會

發文日期：中華民國113年6月12日

發文字號：車安技字第1130004165號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送113年5月3日大型車輛防止捲入裝置距離地面不同高度有效防止人員捲入之測試籌備會議紀錄（含簽到表，如附件），請查收。

說明：依本中心113年4月23日車安技字第1130002832號開會通知單辦理。



正本：立法委員洪孟楷國會辦公室、交通部、台灣科技大學林其禹教授、台灣大學物理學系黃智穎技正、台灣區車輛工業同業公會、台灣區車體工業同業公會、台北市汽車代理商業同業公會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、台灣交通安全協會、公民幫推協會、台灣機車路權促進會

副本：

財團法人車輛安全審驗中心

一、
二、
三、
李鈺家 6/14

大型車輛防止捲入裝置距離地面不同高度有效防止人員捲入之測試籌備會議紀錄

一、開會時間：中華民國 113 年 5 月 3 日(星期五)上午 10 時

二、開會地點：集思台大會議中心亞歷山大廳

三、會議主席：盧處長鎮杰

會議紀錄：黃鈺家

四、出席人員：如簽到表

五、各單位發言：

(一) 中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

1. 交通部於 112 年 12 月已召開過一次會議，會議當天亦有二位教授出席，該次會議結論係先有事故之 AI 大數據後，比對降低防捲入裝置距地高度對事故之影響力，^而實車測試是另外一件事。須先提出大數據後再來探討，而今天會議的討論內容卻無大數據，僅有實車測試內容，建議有數據後再找各單位^來討論。另二位教授在 112 年 12 月之會議上亦已表明實驗結果不適用。
2. 本次會議感謝車安中心邀請參與討論此議題，112 年 12 月會議二位教授有提到建議先撈取 AI 大數據或亦可做實車測試，本會原則上不反對林教授執行實車測試，但建議測試完取得數據後再找大家來討論。

(二) 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

1. 所有大型車之內輪差問題，不可把所有問題都歸咎於大貨車，林教授所提降低護欄高度至 20 公分之理論，適用行駛於高速公路之大型車及市區之公車，因兩者道路較平坦，而大貨車之實際營運駕駛狀況無法允許護欄高度降低至 20 公分，且目前國內亦無道路(如縣道/鄉道)可允許護欄高度 20 公分以內之大貨車行駛，交通部及車安中心皆應詳細考慮適用性，且實際上車輛在遇到不平路面時，可調式防捲入裝置也來不及升降；本會不反對林教授之研究但不應強加在汽車貨運業上。
2. 由大數據來看，過往至今 15 年在路口因內輪差事故死亡的統計數據共有 159 件，腳踏車及行人死亡案件數為 2848 件與 12272 件，以此數據為基礎，大貨車與腳踏車之死亡事故佔比為 1.469%，大貨車與行人之死亡事故佔比為 5.5%，車禍的發生大家都有責任，不要只針對大貨車。另採收季節許多大貨

車都需行駛山路及下田，降低護欄高度會因增加車輛之調度問題，導致運輸成本上升，進而造成通貨膨脹；且就前述數據而言，降低護欄高度也無法減少多少死亡，故建議應透過交通安全宣導方式解決。

3. 本案 112 年 12 月於交通部召開會議討論應已結案，而在會議前幾個禮拜，台北市仁愛路就已發生同向機車捲入之事故，公車距地高度僅 20 公分都會捲入故不須實驗。另距地高度 35 公分已經會卡在乎交道無法前進，大貨車在農場或農田都要開下去載運，距地高度過低會讓車輛卡住動彈不得，本案也有找立委關切，立委亦表達支持，我國現行 40 公分已是全世界最嚴格標準，護欄亦會增加車重影響載重能力，本會針對降低護欄距地高度抗爭到底。
4. 感謝林教授提供討論此議題的機會並給予肯定，但事故大貨車所占比例不高，交通安全需做很多措施，會有內輪差跟斑馬線設計有關，斑馬線皆設計在十字路口上，車輛右轉就有內輪差，斑馬線的設計位置應該要往後移，故希望從道路設計改善行人安全，護欄高低與車禍之發生並無因果關係，而目前保險也是運輸業者面臨的問題，政府也尚未解決。
5. 本會對目前距地高度 40 公分的護欄已是最大底線，任何研議及測試一概不予承認，車禍發生包括所有道路設計、硬體設施人員車輛及紅綠燈，若要研究就請全國所有相關單位重新檢討，日本大型車轉彎是一直靠到道路最外側路緣才轉彎，故應從改良道路設計(例如板橋浮洲橋之機慢車與其他車種分離)，全國道路人車分離就不會有內輪差事故。
6. 若將防捲入裝置距地高度降低至 20 公分，貨運業將無法執行運輸的任務，舉例來說，貨櫃拖車至港口會行經減速丘，20 公分無法順利通過，國外進口之 20 呎貨櫃所載物品如米櫃或糖櫃皆須至鄉下田間卸貨，20 公分亦無法下田，砂石車須下河床及貨車須下田載菜也有相同問題。

(三) 台灣區車體工業同業公會

1. 本案於 112 年所作之研究結果差強人意，本次會議之標題易讓人誤解一定要用防止捲入裝置來解決問題，建議應修正為大型車輛右轉死亡事故研究，亦應邀集道路設計相關單位，如內政部及相關專家學者等一同討論才有辦法徹底解決問題。

2. 防捲入裝置議題已討論多年，法規也已修正多次，裝設可調式防止捲入裝置，需配備由電腦管控之感測器控制升降，若一台車裝設此裝置包括油壓設備初步預估增加 50 萬成本，此牽涉到許多面向，如需與底盤廠討論系統相容性及售後服務等，若僅以司機在駕駛艙操作升降裝置則太不科學，事故是人車路的問題，不可全歸咎於車輛，建議可尋找一個城鎮進行規劃最新道路交通法規來試驗，或找特殊地形來試驗裝置之適用性，另建議車安中心應提出有前瞻性的道路交通或號誌規劃，許多陳舊法規都須修改。
3. 在執行實車測試前，是否可請交通部針對市區公車護欄距地高度僅 15 公分亦有人員捲入事故發生作一份研究報告，再來討論此議題，因市區公車距地高度已很低但依舊會捲入，故應評估是否有作測試之必要。
4. 今日會議與會單位對本案無共識，而除降低防捲入裝置距地高度外，無人員培訓計畫及道路改善方案，只有探討實車測試會讓人誤解就是要修法，在沒有提出全盤計劃如道路、司機培訓及降低防捲入裝置前，不建議探討本案。
5. 若今日不是要討論法規而是測試，相關單位亦表明想法，可能無法達成共識，112 年 12 月成果審查會議的專家學者也向主席說明，運輸研究所於十幾年來已紀錄包含大型/小型車所有事故之各種樣態，建議需針對大型車之防捲入裝置作研究測試時，應該先從大數據報告比對是否為人車路的問題，故今日會議不需要再討論。

(四) 台灣交通安全協會

1. 同意中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會有關道路人車分離的想法，國內道路確實有問題，也一直推動此方面之改善，最近本會協助國土署規劃的案子係為解決此問題，大型車轉彎時一直無法靠右或轉彎過程不順利係因道路彎角在設計時，幾何尺寸未設計好的問題，本會係協助教學地方里長及工程人員等有關道路設計的問題，另建築界線干涉大型車轉彎的問題也已向國土署反映。
2. 交通安全是由好幾層防護所構成，如方才所提之道路設計、車輛結構之改善等，事實上亦可先就電腦模擬後再來考慮是否需作實際測試。
3. 若道路及車輛安全皆有強化，是否可配套改善人口稠密區禁止大型車駛入的

規定，如倫敦降低卡車頭的規定，藉由改善司機視野死角讓其直接反應以減少事故率，也就是 DVS 直接視野卡車可直接駛入倫敦市區。

4. 大型車之後方保險桿無法藉由道路來改善，汽車追撞大型車後方常造成嚴重事故，因小客車之防撞是設計在大樑而非 A 柱，故大型車後方保險桿結構之強化也許對貨運業是可評估其需求的項目。

(五) 臺灣科技大學林其禹教授

本次會議議程上所列四次公聽會我都有參加，第一次有位先進提出降低防捲入距地高度至 20 公分仍會捲入，若 20 公分仍會捲入我就撤案，該次會議結論係執行實車測試，自 40、35、30、25 及 20 公分探討人員捲入車底之機率有多少，取得數據後雙方才有標準來探討，也是所有人的共識，本次會議僅就防止捲入裝置不同距地高度對於人員是否會被捲入進行相關測試內容作業討論，並未牽涉到修法事宜。

(六) 交通部

先前幾次會議各單位建議需先由執行實車測試取得數據後，再來探討是否修法之可行性，本次會議討論目的係針對防止捲入裝置不同距地高度導致人員捲入之發生比例進行測試之籌備，與法規並無關聯，且修法作業部分亦尚無規劃，請各與會單位不需帶有定見，另本次會議各單位所建議之事項，亦請車安中心彙整後提供予交通部進行討論。

六、 會議結論：

感謝各與會單位出席今天會議並表達相關意見，本中心會將各位所提相關意見詳實紀錄於會議紀錄中，後續提供予交通部參考，俾憑本案後續討論辦理。

七、 散會(上午 11 時 40 分)