

交通事故災例之調查與分析

一、94.3.11 國道三號南下 285K+600 車禍事故

(一) 事故描述

94年3月11日下午4時19分於國道三號南下285K+600處，一小貨車疑似後車輪爆胎後，緊隨於後之屏東縣大同國小校外教學遊覽車，因閃避不及追撞小貨車後，翻覆於285K+670南下路段邊坡下(約18公尺深)，因不明原因導致遊覽車車體上下解體造成重大傷亡，計4死42傷之不幸事件。

(二) 處理及通報

1. 本局於下午四時三十分接獲公安局八隊通報後，立即派遣水車、標誌車各一部、事故處理人員、加班人員五人前往支援處理。(計損壞護欄板12片、護欄柱23支、鍊式鐵絲網15公尺)。
2. 17:00 封閉中、外車道、路肩(救難隊消防隊警察隊搶救傷患)，俟小貨車拖離即清理現場。
3. 17:55 再派出一組加班人員前往梅山交流道準備封閉南下入口匝道。
4. 18:25 封閉梅山交流道南下入口匝道。
5. 19:10 開放事故現場中車道通行。
6. 19:15 段長到現場處理。
7. 19:25 再派出一組加班人員送警示燈十支。
8. 19:30 梅山交流道南下入口匝道開放通行。
9. 19:40 通知新營工務段支援照明發電機二部。
10. 22:50 外車道及路肩暨全線開放通行。

(三) 檢討分析

本局與公安局於94年3月18日召開重大交通事故檢討會，會議結論並指示辦理以下事項：

* 檢討外側護欄之設置方式(採鋼板或紐澤西護欄型式)

* 建議修法將大客車速限比照現行20噸以上大貨車調降為速限90公里

*建議修法禁止載重小貨車行駛內側車道

*加強 A1 事故發生地點上游之重守勤務

二、94 年 8 月 4 日國道一號南下 153K+300 事故

(一)事故描述

94 年 8 月 4 日國道一號南下 153K+300 處，乙輛自小貨車因擦撞事故停於中央分隔帶，拖吊車停於車尾路肩及內側車道上欲拖吊，遭乙輛自小客車撞擊右後車尾一次，隨後再撞擊拖吊車車尾肇事，造成三人死亡、七人受傷。

(二)處理及通報

1. 21:02 公警勤務指揮中心接獲 110 報案
2. 21:14 警車抵達現場並請苗栗消防局派救護車
3. 21:27 調派另一輛巡邏車後方警戒
4. 22:05 苗栗工務段人員到達事故現場協助處理。
5. 22:18 事處現場清除
6. 22:21 恢復通車

(三)檢討分析

本局與公警局於 94 年 8 月 17 日召開重大交通事故檢討會，會議結論並指示辦理以下事項：

- *本局再次檢視三義交流道及鄰近路段之 CMS 設置位置
- *要求公警局所屬於該路段加強超速取締、未依規定車道行駛、超載、裝載不穩妥、疲勞駕駛、胎紋不足等重點違規。
- *三義下坡路段 150k-155k 中央分隔護欄更改為紐澤西護欄，以防衝越對向車道
- *於事故地點上游加設測速照相桿

三、94 年 11 月 28 日上午 9 時 32 分國道一號岡山收費站車禍事故

(一)事故描述

94 年 11 月 28 日上午 9 時 32 分國道一號岡山收費站南向 12 號收費道乙輛南下國光號追撞大貨車，佔用收費道處理中，1 人死

19 人受傷，11:51 事故排除。

(二)處理及通報

1. 09:28 本局南區交控中心值班人員從警廣獲知事故發生
2. 09:30 交控中心值班人員電話詢問岡山收費站值班人員事故傷亡情形及需支援事項
3. 09:32 簡訊通報(初報)
4. 09:35 公警五隊請求支援水車
5. 09:48 本局岡山工務段派遣水車到事故現場
6. 09:52 災害通報單傳真通報相關單位
7. 09:55 簡訊通報(1 報)
8. 12:50 事故處理完畢, 開放通車

(三)檢討分析

本局與公警局於 94 年 12 月 13 日召開重大交通事故檢討會，會議結論並指示辦理以下事項：

- * 再次檢討本路收費站區減速標線之設置
- * 加強宣導收費站區速限行駛規定
- * 聯繫公路監理單位函請國道客運公司，加強所屬駕駛人生活管理，並妥適規劃休息時段
- * 請公警局交通科研究利用該局勤務指揮系統 MIS 提供即時事故資訊。
- * 交通林部長關切本案事項，應於本案檢討報告內詳加說明並呈報

四、96 年 5 月 5 日北宜高發生殺人鐵塊貫穿擋風玻璃，擊斃休旅車駕駛事件

(一) 事故描述

96 年 5 月 5 日 16 時 51 分第九警察隊勤務中心通報國 5 北上 38.6 有 1 輛休旅車駕駛遭不明鐵塊貫穿擋風玻璃致死。

(二) 通報與處理

1. 16:51 坪林行控中心通報公路警察局第九警察隊勤務中心通報於北上 38.6k 有事故車輛需排除。

2. 16:56 頭城段區派事故處理小組前往現場，
3. 17:30 事故處理小組現場查證回報坪林行控中心，事故現場係乙輛休旅車駕駛遭不明鐵塊貫穿擋風玻璃，擊斃休旅車駕駛。
4. 本案不明鐵塊擊斃休旅車駕駛，疑涉刑事案件，不明鐵塊之來源仍由公路警察辦理後續調查中。

(三) 分析與檢討：

類此不明物擊中高速公路之車輛及用路人案件，除加強宣導用路人保持安全行車距離及縮短撿拾路上散落物之時間外，亦請公路警察加強取締捆綁不當之載貨車輛，以避免散落物產生，造成用路人生命及財產之損失。

五、96年5月13日國道5號雪山隧道小客車自燃事件

(一) 事故描述

小自客車(GA-5968)行經雪山隧道過熱冒煙(引擎位置有火苗)，其它用路人以0800系統向坪林行控中心通知。

(二)、通報與處理：

1. 20:56 坪林行控中心接獲用路人通報：「有車輛在北上 27.5K 處冒煙。」。
2. 20:57 接獲宜蘭 119 及特種消防通報「雪隧北上入口 100M 處有車輛起火」(經查為 27.5K 北上，離北上南口約 700M。)
3. 20:58 坪林行控話務員查看監控攝影機影像，並找到 27.5K 北上外側車道停有 1 部故障車輛(自小客)有冒煙現象。
4. 20:59 行控話務員機警將該冒煙現象列入緊急事件，依序通知南口自衛消防人員、坪控值日員、公警 9 隊(勤務指揮中心及頭城分隊值班台)、南口待命拖吊車、頭城值日員，並請各單位派員前往救援外，並下載 CMS、LCS 封閉雪山隧道北上外側車道及進行隧道廣播。
5. 20:59 雪山分隊來電確認事故車地點，告知將出發至現場救援，並告知將由 34 號車行連絡隧道進入故障車地點，請行控中心作交通維持，該中心請其於雪山隧道南下北口待命。

6. 21:00 公警巡邏車916抵達雪山隧北上南洞口與自衛消防人員執行封閉車道作業。用路人先行使用消防栓箱內乾粉滅火器及消防水帶滅火，該車駕駛因掀啟引擎蓋造成手指燙傷。此時雪山消防分隊到達雪山隧道南下北口。
7. 21:02 南洞口自衛消防人員到達現場後，發現故障車引擎仍有輕微冒煙及餘火，故以消防水帶進行滅火、降溫（特種消防分隊隨後到場接手檢視該車。）。坪林行控發簡訊通報各級長官。
8. 21:03 坪林、行控封閉雪山隧道北上入口交通及下載交通管制事宜。
9. (七)、21:05 事故車現場已無火勢及冒煙情形，故開放南口北上內側車道通車。
10. 21:10 頭城值日人員與事故處理小組抵達現場。
11. 21:15 公警 919 抵達事故車現場進行相關採証。
12. 21:16 受傷人員經救護車載走送醫。
13. 21:21 拖吊車將事故車拖往頭城分隊。
14. 21:25 事故小組清除事故車輛現場。
15. 21:35 頭城值日人員通知現場清除完畢可開放通車。
16. 21:40 坪控通知消防（含自衛）及事故處理等救援單位任務解除，並請返回駐地待命。
17. 21:41 確認事故點已清除後，通知雪山隧道北上南口處公警撤除交維，開放通車。
18. 21:42 通知警廣事件排除，恢復通行。

(三) 分析與檢討：

1. 本事件為雪山隧道通車以來首件火燒車事件（該車冒煙並起火），因車主即時以隧道內消防栓箱滅火器處置，後由自衛消防隊員撲滅餘火，其後由特種消防分隊檢視事故車狀況，各單位均能即時掌控事件未將事件擴大。
2. 本事件該日適逢母親節假日，下午 1 時許國道 5 號蘇澳至頭城北上路段車流增大，至下午約 4 時許，由雪山隧道回堵車

- 流曾長達 8 公里，事件發生時，北上車流回堵約 3 公里。
3. 車主以滅火器自行滅火為良好典範，建議今後仍應持續加強宣導在雪山隧道內設有消防設備，遇火災時，能於第一時間內完成撲滅火勢，避免造成災害擴大。
 4. 坪林行控中心接獲通知後均依規定通報救援單位前往救援及管制交通，並於極短時間到達現場撲滅餘火，故未擴大災情，應予獎勵。
 5. 為維事件通訊無障礙，本處頭城段於 96 年 5 月 11 日均將 U 頻無線手機台撥交雪山、特種消防分隊及完成車裝台裝置。

六、國道 3 號北向 35K 中和隧道大客車追撞事故檢討報告

(一) 事故描述

1. 發生時間：96 年 8 月 3 日(星期五)上午 9 時 25 分。
2. 發生地點：國道 3 號北向中和隧道內(35 公里)。
3. 死傷情形：2 名輕傷、1 名重傷。
4. 事故車種：5 部大車 (4 部大客車與 1 部半聯結車)。
5. 事故經過：上開案發時間及地點，公安局初步研判大客車與大客車(三峽吉得堡幼稚園)及半聯結車間未保持安全距離追撞肇事，呼籲用路人行經隧道內應開啟頭燈，造成北上中線及內線車道交通阻斷，轄區警隊及本局工務段獲報後即通知拖吊車救援、救護車救護，排除事故現場，恢復道路通行。
6. 事故排除：10:06 將事故排除，恢復 3 線通車。

(二) 處置及通報

依據本局「重大災害處理要點」規定，屬重大災患者須陳報交通部。其中重大災害就交通事故部分包括下列二項：

1. 死亡人數達三人以上，或死傷人數達十人以上，或受傷人數達十五人以上者。
2. 公路單、雙向交通阻斷，無法於二小時內恢復通車者。

查本事故死傷未達重大事故標準，且亦在二小時內排除，原不需陳報交通部，惟因媒體多所關心，因此本局仍依

「重大災害處理要點」規定之程序，向上陳報。本局及相關單位通報過程如下：

1. 09:25 事故發生
2. 09:35 木柵交控中心從 CCTV 發現中和隧道內北上 34k+882 中線車道有車輛追撞，即通知公警六隊，並下載 LCS 及 CMS 封閉中線及內線，維持外線通行。
3. 09:38 發送簡訊初報（第三層級至處、組長）
4. 09:45 木柵段長李漢洲指示木柵次控中心提高交通事故層級為重大交通事故。
5. 09:51 拖吊車開始拖吊，救護車抵達現場，發送簡訊 1 報（第三層級至處、組長）。
6. 10:10 木柵工務段傳送災害通報單初報至交管組（大人 4 人受傷、小孩 18 人），並通知成立緊急應變配合小組
7. 10:13 發送簡訊 2 報（第三層級至處、組長）
8. 11:06 車輛拖離隧道事故排除，恢復 3 線通車心，清除 CMS、車道管制號誌恢復綠燈，發送簡訊 3 報（第三層級至處、組長）
9. 11:13 發送簡訊結報（第二層級至局長）
10. 11:20 本局交管組傳真災害通報單至交通部及相關單位（初報）
11. 11:35 木柵工務段傳送災害通報單續報至北區交控中心（重傷骨折 1 人、大人 5 人、小孩 30 人），北區工程處解除緊急應變配合小組。
12. 12:20 本局交管組傳真災害通報單至交通部及相關單位（結報）
13. 11:47 木柵工務段傳送災害通報單結報，北區交控中心轉傳交管組（經公警 6 隊確認，大人 4 人受傷、小孩 18 人，共 22 人輕傷）。
14. 17:10 本局交管組傳真災害通報單至交通部及相關單位（結報、修正）

(三) 檢討分析

1. 木柵次控中心未依木柵段長交代，依據本局「交通事故簡訊通報程序及格式規定」，特殊事故以上(含重大交通事故)，初報層級即為第二層級應通報至局長，已於當日下午由木柵段段長召集對木柵交控中心及木柵段人員，加強說明重大事故處理概要，8月底前辦一次講習，講解各類事故處理原則。
2. 預計由木柵段長於96年9月模擬狀況，木柵段相關人員以高司作業方式，檢驗處理能力。
3. 事故地點cctv故障，無法清楚及時監視現況，北區工程處已於96年8月7日修復完畢，預定9月15日前完成，本局所屬機關(構)應確實執行設施、設備巡檢、通報及定期修復作業，確保重要設施正常運作。
4. 受傷人數公警六隊提供速度較慢且未確認，致報部之通報單較慢，木柵段長於8月底前拜訪國道公路警察局六隊及九隊，研商災害事健全查證通報體系及增加隧道行車安全措施，並希警員對本局設施有意見時逕向本局反映，由公關單位統一對媒體說明。