

## 汽車行駛中遇突發事故緊急應變及安全處置之探討

陳存雄<sup>1</sup>

### 摘要

交通安全 *traffic safety* 是所有用路人的責任與願望 *duty and hope*，駕駛汽車或騎乘機車、使用交通工具（乘坐大眾運輸車輛），當以「安全」*safety* 為最重要，以遵守交通規則 *traffic regulations* 為基本原則，建立「安全防衛」駕駛 *safe defend driving* 的觀念與技術，培養優良「駕駛道德」*driving manner*，行駛中遇到突發狀況時，有能力、技巧適當的應變與處置，以防止或消除危險的發生，是一位優良駕駛人必具有的條件。在繁雜的交通環境 *transportation environment* 裡，交通事故 *traffic accident*、交通問題 *transportation question* 經常出現，造成人命的傷害，實令人憂心膽驚，交通安全的維護確實是我們日常生活中很重要的一環。從交通事故發生原因分析：以人為疏失 *artificial mistake*、粗心大意、不遵守交通規則 *traffic regulation* 佔為最高因素，其他如車輛維護 *vehicle maintenance* 不妥、保養不良，造成機件損壞故障，或突遇天候變化，路況不熟，行駛危險不良道路，或其他外來的掉落物 *falls goods* 的衝擊，都是肇事危險因素。行駛中常發現狀況有因以下情形，而發生交通事故：1、「爆胎」*blowout*；2、「轉向失控」*changes out of control*；3、「煞車失靈」*brakes the malfunction*；4、「引擎熄火」*the engine flame out*：「缺電」*lacks the electricity*、「缺水」*lacks the water*、「缺油」*being out of gas*；5、遇「掉落物」*falls goods*；6、「衝撞」*dashing*；7、「正時皮帶」、「發電機皮帶」斷裂。上述危險因素，倘若駕駛人平常能把車輛維護良好，做好行車前安全檢查，及建立「安全邊際」觀念，熟練「安全防衛」駕駛技術，專心專注力的駕駛，當遇有狀況時，則有能力、有機會消除或避開危險，化險為夷，即預防肇事能力。一位優良駕駛人最可貴的是，能安全駕駛又能預防車禍發生，完全是靠專心、機警、熟練駕駛技術，不是靠運氣，安全駕駛，防止事故發生是保障「交通安全」的最好方法。人人能重視「交通安全」，邁向永續安全的目標，為所有用路人的期待。為保障「交通安全」，預防交通事故發生，本論文以下列六大主軸進行研究與論述：1、汽車行駛中遇「爆胎」時的應變處置及要領 1, *in the automobile travel meets "the blowout" when strain handling and main point* 2、汽車行駛中遇「轉向失控」時的應變與處置 2, *In the automobile travel meets "changes out of control" when the strain and handling* 3、汽車行駛中遇「煞車失靈」的應變與處置 3, *In the automobile travel meets "brakes the malfunction" the strain and*

<sup>1</sup>交通部公路總局中部訓練所前主任講師

handling 4、汽車行駛中遇「引擎熄火」發生故障的處置 4, *In the automobile travel meets "the engine flameout" to have breakdown handling* 5、汽車在高（快）速公路行駛中突遇「掉落物」如何閃避危險 5, *How does the automobile meet suddenly in Circuit Expressway travel "Falls goods" to fend the danger* 6、汽車行駛中預防「違規車輛」衝撞的要領 6, *In the automobile travel prevents "the contrary vehicles" to dash the main point* 另外，採用「歷史研究法」，蒐羅相關的歷史資料（*historical sources*）——過去所發生的交通肇事案例 *to picks states the accident example*，進行剖析：主要資料——1、交通部統計與發佈的交通肇事案例；2、記者所報導與訪談交通肇事案例當事人的新聞。經由鑑定交通肇事案例資料的真實性（*authenticity*）、適切性、意義與可靠性（*dependability*）後，進而發現有關本論文研究問題的資料，加以有系統的歸納與組織，並說明、分析。結論為：提醒用路人（駕駛人）重視安全，能自我培養安全防衛駕駛能力與排除故障技巧，以保障「交通安全」。

**關鍵詞：**人為疏失、交通安全、交通事故、安全防衛、煞車失靈

## 一、前言

汽車行駛當以「安全」為第一，駕駛人專心操作，遵守交通規則，則為必要的條件，而車輛的安全檢查，妥善維護保養，更是不可失漏的事，車輛在行駛中會發生狀況，因素固然很多，而「人為的疏失」為潛在因素最多，平時對車輛欠缺保養維護的觀念，行駛中未能全神貫注掌握狀況，遇突發的危機時，無法有效的應變，事故就因而發生。

在道路上最常見常發生的情況，以「爆胎」、「煞車失靈」、「轉向失控」、「衝撞」、「引擎熄火」不能運轉為最多，或在車道上突遇到掉落物，無法閃避而碰撞亦經常發生，駕駛人遇到此危險狀況發生時，如能有效鎮靜的作緊急應變，或許有機會避開危險，降低傷害於最低。因此駕駛人在行車中除應專心操作外，並應能隨時注意車況、路況，以作突發時的應變，而減少傷害。

「安全」是所有駕駛人的希望，但行車中難免有事故的發生，唯最重要的事就是遇突發狀況時如何應變，才是重要探討的課題，「沉著、鎮定」、「當機立斷」、「有效處置」是救命非常重要關鍵時刻必做的要項。

## 二、汽車行駛中遇「爆胎」時的應變處置要領

在行車中遇「爆胎」車輛會即時搖擺，偏離車道、甩尾，如踩緊急煞車即有翻覆的危險，當爆胎時應雙手握好方向盤，使車保持直行不偏離車道，避免與他

車碰撞或碰撞護欄。其次應鬆開油門踏板，顯示右方向燈，輕拉手煞車，使車速降下來，再分次輕踩煞車，千萬不緊急煞車，避免跛腳煞車而翻覆，然後再漸進式滑行停靠路邊或路肩，依要領排除故障或請求支援。

輪胎是車輛全面承載重量，行進運轉的重要機件，平時得妥為維護，保持安全標準：胎質、胎面、胎壓三要素，不可忽略。

## 2.1 行車中會發生「爆胎」的因素

(1) 裝載不當超重。(2) 輪胎胎質膠質硬化。(3) 胎壓過低或過高。(4) 胎面、胎身被異物刺破。(5) 胎面磨損承受不了滾動磨擦。(6) 輪胎逾安全使用年限。(7) 使用再生胎。

## 2.2 「輪胎」正常安全範圍

- (1) 胎質無膠化現象，無裂痕、破痕。
- (2) 安全使用期限，不逾6年。
- (3) 胎壓、小型車 28—32 PSI，大型車 90—100PSI，不得過高或過低。
- (4) 胎紋、溝槽深度應在 1.6mm 以上。
- (5) 每日行車前檢視輪胎、胎質、胎壓、胎面，檢查有無異物存在。
- (6) 每 30—60 天進廠檢測胎壓、胎面、胎質乙次。

## 2.3 「胎壓」高低平均的狀況

胎壓不足時，胎面與地面接觸的面積加大，磨擦力增大，因此胎面磨損利害在操作使用方向重又吃力，胎面會形成凹狀，排水功能降低，在雨天路滑路面高速行駛時，易生打滑，胎面因胎壓不足，會形成胎紋不平，行駛會有不平穩現象出現，由於高速行駛輪胎滾動，胎壁因胎壓不足會撓曲，胎內溫度會升高，胎質不良就容易發生爆胎的危險。

胎壓超高時，超過標準過高時，會使胎面中的凸出，與地面接觸降低，排水功能同樣降低，雖然會減輕磨擦力的阻力，但會因高壓，有爆胎危險之虞，在乘坐、裝載上有不穩定、顛簸、震盪不適之感。所以胎壓、胎面高低適中，對行車安全有絕對性的影響。

日常檢查輪胎以目測觀察外表，胎壓、胎紋、胎面，查視有無異物存在，是否在正常標準，如發現有異狀，即進廠檢查維修。定期檢查1—2個月進廠檢測乙次，使用年限已逾6年以上，不論行駛多少公里，必進廠更新，以策安全。

## 2.4 「爆胎」時如何應變

在行駛途中遇路況不佳、道路施工，被掉落物鐵釘、鐵片、玻璃片、螺絲釘、鋼筋、木材、竹枝刺破輪胎「漏氣」或「爆胎」時，首先要抓住方向盤，鎮定、沉著不慌亂，控制車輛不偏離、不偏向、鬆油門，向爆胎方向以緩和的曲線轉向，避免使車輛失去控制。在高（快）速公路爆胎時，千萬不可緊急踩煞車，否則輪胎由於慣性作用仍在轉動，不但嚴重損傷到外胎或內胎，還會使外胎脫離輪圈，使車身傾斜加大，造成打轉或翻車事故。

「爆胎」時除抓住方向盤，不緊急踩煞車外，應放鬆油門，降低速度，控制不偏向，讓其滑行適當距離後再慢慢停靠道路右邊或路肩，最重要一點務必顯示方向燈。停駐後，應開啟警示燈，並確實做好安全措施，在車輛後適當距離豎立故障標誌，人員離開車內，至安全地帶後，再請求救援或自行更換輪胎。

## 2.5 更換輪胎的方法、程序及安全注意要點

大型車更換輪胎，必由專業及使用特殊工具，才能做好更換動作，因此以做好安全措施最重要，然後再請求支援救援。小型車通常有備胎及更換工具，千斤頂、套筒，只要駕駛人受過訓練，或懂得更換要領步驟，應注意的安全動作程序，當可勝任排除故障。

- (1) 停妥車輛後，應先做好安全措施，開啟警示燈，豎立故障標誌。
- (2) 打開後行李箱，取出工具、備胎，存放在車身「爆胎」位旁。
- (3) 「備胎」暫時平放在破胎方向車底下，以防頂車時塌下。
- (4) 千斤頂對正「破胎」底盤頂點。
- (5) 在破胎成斜角的輪胎前後墊上輪檔，以防車輛滑動。
- (6) 以扳手或輪胎套筒，將輪胎螺絲鬆動後，再頂起千斤頂至輪胎地面適當距離，輪胎可取出的高度就可。
- (7) 取破胎由下往上稍微往外用力，就可取出輪胎，但姿勢要平穩，使力點就輕而易舉取下「破胎」。

- (8) 將備胎(平時必將胎壓檢查正常)取出 而另將「破胎」放置在要更換胎位置的底盤下，以防滑動、傾斜發生危險。
- (9) 把輪胎鋼圈對正螺絲，平均掛上，先用手將螺絲帽旋好，再用扳手或套筒，依對角線的方向交互且均勻的旋緊。
- (10) 後再將千斤頂緩慢下降至輪胎著地，再將螺絲帽鎖緊。
- (11) 收拾工具、破胎、故障標誌，清除廢棄物，檢視四周，確認安全再繼續行程。

## 2.6 高實、堅硬的馬蹄「車道屏」為爆胎隱形殺手

道路設施受限空間的因素，以「車道屏」堅又硬的鋁質做成的馬蹄形，貼於車道上，以取代安全島，車輛一但輾壓，反而會重創輪胎成為輪胎殺手，輕則膨角，恐會種下肇事禍根，車輛輾壓車道屏而導致輪胎受損案例相當多，在一百輛中至少有三—五輛皆是因為輾壓到車道屏而爆胎或膨角。

車輛在時速 50—60 公里壓到超過五公分的突出物或坑洞，輪胎就可能受損，對輪胎的危害確實很大，政府主管機關為「行車安全」應重新評估設置的需求與安全性，以保障交通安全，現時間又部分路段已改設置，以貓眼形狀裝置安全性較高，根據用路人的反應，顯現效果甚為良好，值得考量全面性改置。

## 三、汽車行駛中遇「轉向失控」時的應變與處置

方向盤是控制車輛行駛、轉向、轉彎前進重要的機件，如：保養不妥善，不當的超載，經常行駛不良道路，或停止間急亂打方向盤，則易損害機件。在行駛中轉向機失控，駕駛人無法有效的控制車輛，將會帶來嚴重的危害，會發生失控，當是由轉向機機件故障引起的。

駕駛人的疏失：操控不當，造成「轉向失控」，致使車輛撞及他車護欄，大致在高（快）速公路平直路面，因車速快為超車、變換車道、急速左右打方向盤，使車輛失去重心，傾斜而翻覆。

### 3.1 「轉向機」故障

- (1) 機件的零件鬆動、掉落，或磨損。
- (2) 轉向機損害漏油，或轉向機油量不足。
- (3) 路面光滑，車速過快，或超重裝載。

(4) 前輪煞車，咬住失靈。

(5) 轉向失控時產生的現象：

1. 突然失控——以機件故障因素為最多，致使駕駛人完全喪失轉向能力。
2. 轉向失靈——操作困難。
3. 人為疏失造成的：亦為主要原因。由於駕駛人操控不當，變換車道、超車、轉彎時，左右急打方向盤，導致車輛在高速行駛中無法保持平衡，變成車輛左右搖晃不平穩，失去重心而翻覆。

### 3.2 「轉向」突然「失控」的應變

- (1) 不得緊急煞車，握住方向盤降速，避免側滑造成翻覆。
- (2) 逐漸輕拉手煞車，顯示方向燈，再輕踩煞車，慢慢使車停住。
- (3) 開啟警示燈，以提醒道路上的車輛、行人，注意避讓。
- (4) 開啟大頭燈、尾燈，按喇叭揮手示意危險情況，停駐後應開啟警示燈及豎立故障標誌。

### 3.3 「轉向機」失靈、操作不易時的處置

- (1) 不再繼續行駛。
- (2) 減速、顯示方向燈，選擇安全地點停靠路邊或路肩。
- (3) 開啟警示燈，在車輛後豎立故障標誌，並設法移置至安全地方，迅速報警請求支援。如無法移置，應在來車道開啟大燈，以增大警示距離。

### 3.4 「轉向失控」的預防

- (1) 機件的維護
  1. 行車前確實做好車輛安全維護檢查、保養，當可預防「失控」、「失靈」的危險。
  2. 防止機件鬆動，保持潤滑油正常，間隙大小調整在安全標準範圍。發現有漏油現象時應立即送廠檢修，不勉強行駛。動力轉向機油不足應添加補充。
  3. 停止間，不任意轉動方向盤，防止車重負荷而磨損機件。

4. 行駛裝載不超過規定重量。
5. 行車前檢查方向盤的間隙，如有異常現象或間隙過大即應進廠檢修調整。

#### (2) 駕駛人操控的要領

1. 行駛於不良道路、不平顛簸、凹凸坑洞的路面時，應以平穩均速或減速慢行，不得急速行駛，以避免激烈震動，造成機件損壞。
2. 在平直、平穩路面行駛，應以「輸送式」操控方向盤，作小幅度調整修正，保持直行，可減低方向機件磨損。
3. 在高（快）速公路高速行駛時，有必要超車、變換車道，要以「漸進式」平穩操控方向盤，不可左右急打方向盤，或大幅度左右修正方向盤，轉彎時順著路面曲度平穩轉向，以防因車速過快又左右急打方向盤，使車輛失去重心，不穩、傾斜而翻覆。

## 四、汽車行駛中遇「煞車失靈」的應變與處置

### 4.1 會發生「煞車失靈」的原因

- (1) 煞車、氣壓、液壓管路故障、管路破裂漏油，或油量不足。煞車總泵或分泵故障損壞。
- (2) 煞車來令片咬住過熱，或使用不當頻繁踩煞車，致使來令片磨損，失去煞車效能。
- (3) 來令片衰弱磨損大。
- (4) 駕駛人使用不當，長距離或長下坡頻用煞車而失去效能。
- (5) 車輛載重超過負荷，使用煞車時增加磨損。
- (6) 經常使用緊急煞車動作，致使煞車機件過度磨損而發生失靈。

### 4.2 「煞車失靈」時的應變處置方法

- (1) 行車中突發生煞車失靈時，最重要的是握緊方向盤，鬆油門，不使車輛失控，偏向車道。
- (2) 搶入低速檔，拉緊手煞車，使車速降低，千萬不得緊急踩腳煞車，避免側滑翻車。

- (3) 在市區街道上按鳴喇叭，開大燈、警示燈或方向燈，設法避開行人密集的地方，並盡量尋找可使車身擦撞的物體，使車輛降速或停住。
- (4) 在山區路段利用坡道、天然障礙物、砂石堆、護欄、邊溝、山壁幫助停住車輛。
- (5) 在高（快）速公路先開啟警示燈，拉長跟車距離，再顯示方向，利用慣性滑向外側車道路肩，搶入低速檔，拉緊手煞車，使車停住，做好安全措施，請求救援。如無法停住，以車身擦撞護欄，使車停住。

### 4.3 預防「煞車失靈」的措施

- (1) 定期檢查保養，每行駛 35,000 公里需更換新煞車來令片或煞車油。
- (2) 行車前安全檢查：試踩煞車作用，煞車踏板間隙，煞車油管路有無漏油現象，並檢查油量。
- (3) 使用煞車要輕踩煞車，分次使用，盡量避免緊急或重煞車。
- (4) 下坡路段用低速檔，不長時間踩煞車，導致煞車鼓過熱，來令片磨損，使煞車油汽化失效。
- (5) 使用頻繁煞車的路段過後，應找適當安全地區停車檢查，冷卻、散熱。

## 五、汽車行駛中遇「引擎熄火」發生故障的處置

- (1) 汽車行駛過程，突然熄火發生故障，不能行駛是一種非常危險的情況，如處置不當、不妥，可能引發交通事故，後果難以預料，掌握關鍵的時刻，做好安全的措施，可保護當事人的安全。安全停車，做好警示措施是相當重要的要領，不可忽略。引擎熄火原因很多，缺電、缺水、缺油、缺機油為主要因素，其他機件的磨損也是主因，因此平時做好保養為最佳之策。
- (2) 油、電、水應每日檢查或依規定做定期檢查保養。正時皮帶、發電機皮帶每 40,000 公里更換新品，以防斷裂。
- (3) 萬一在道路，無論一般道路，或是高（快）速公路發生故障不能行駛時，應設法停於路邊或路肩上，並在車身後適當安全距離處，豎立故障標誌，夜間應開啟危險警示燈、頭燈，乘座人應離開車內，到安全地區等待救援。
- (4) 柴油引擎的大型車故障原因，大致出在供油泵、噴射泵、濾清器、充電系統，故平時應多加留意檢視維護。

## 5.1 汽車「缺水」、補充水量的要領

- (1) 汽車在高速行駛時，溫度升高，主要原因是水量不足或是水箱破裂、漏水、進出水管破裂所致，當發現溫度指示針升高或是引擎冒水煙蒸氣，應即刻覓適當安全的路邊停靠，並做好安全警示，熄火，打開引擎蓋，使引擎降溫，等冷卻後再補充水量。
- (2) 要打開水箱蓋時，應先持沾水的濕毛巾，覆在水箱蓋上，再用左手壓住水箱蓋上，反時針緩慢漸次的旋轉，讓高壓蒸氣慢慢排放，而且臉部絕不能朝水箱蓋上觀察，避免蒸氣沖出傷到臉面。
- (3) 補充水量（主水箱副水箱）均需補足後再發動引擎，怠速運轉讓水量能充份循環汽缸，經3—5分鐘後再檢查或補充加水量至適量。
- (4) 引擎發動後，並應再檢查水是否有漏水現象或水管破裂，如果正常就可以起駛並注意溫度指示針狀況，如有異常現象，應即進廠檢修。在行駛途中，因缺水、漏水發生高溫，經停車處置補充水量後，仍發現有漏水或存不住水時，就是進出水管破裂，或是水箱破漏，水泵故障。水溫度持續高時，就不得再起動行駛，應請求拖吊送廠檢修。

## 5.2 汽車行駛缺「燃料」或發現「機油壓力」燈亮起的補救

駕駛人最基本的常識，汽車隨時保持足夠行駛的油料，發現油量接近E點時，應給予補充，行駛中隨時注意機油壓力燈的作用，發現機油燈亮紅時，表示機油壓力不足，不得繼續行駛，應覓適當安全地方停靠檢查，如僅是缺機油，就將隨車帶的機油補充，如補充後發動汽車時，機油紅燈仍亮時，表示機油壓力失去作用，不得再起動行駛，就應即送廠檢修。

## 5.3 「缺電」求援的要領

駕駛人都有遇到下車忘了關車燈（小燈較多），或把開關切回 off 位置，車門沒關妥，使室內警示燈亮著不知，或行駛中未發現充電機失效，停車後，等到要再發動起步時，才發現電瓶電力早已消耗光了，「缺電」現象發生，只有請求他車援助，或是借電瓶對電瓶接電，無法再蓄電的電瓶，就必須更換新電瓶，才能「起死回生」。

借電的過程極易，利用二條導線將自己車上的電瓶，和已發動救援車的電瓶跨接起來，然後再發動引擎，這個簡單每個人皆會實行的方法，然而倘若進行的步驟裡，程序有所疏漏，很可能產生危險，不可大意、疏忽。

電瓶已老化，或電解液極端不足情況下，電瓶會產生氫氣外洩。所以在連接導線時，只要一引起火花的話，就可能引起氫氣爆炸。

因此在接導線時，特別注意不要引起火花，嚴格遵守跨越導線的正確步驟。

## 5.4 接導電線的順序

- (1) 先將導線接到故障車的電瓶正極，再接連到救援車電瓶上的正極。
- (2) 導線接救援車電瓶的負極，另一頭接故障車的負極。但特別注意的事是故障車的負極，不是電瓶的負極，而是接在車身的引擎上，千萬不要接錯。
- (3) 接導線後不要猛踏救援車的油門，一般人都認為如此做，能使引擎轉速加快，加快補充電瓶的電量，其實是無意義的動作，應慢慢充電才是最好的方法。
- (4) 車輛最好準備一組接導線，隨身攜帶以應需用。
- (5) 跨越導線正極以紅色，黑色或黃色為負極，只要不混錯，都可以接。
- (6) 卸下導電線依接電相反動作進行。

駕駛車輛當以安全為第一，遵守「交通規則」為首要條件，平時維護好車輛是應做的責任，不過在行駛中如遇突然的故障，能有應變能力，排除故障的技巧，如懂得更換輪胎、接電的方法、加水、加油的要領.....等，對行車安全有助益，更可避免在道路上停留耗費時間，或因而遭受外來車輛的威脅造成事故，所以遇故障時，能有效的排除，是駕駛人必學的智識與技能。

## 六、汽車在高（快）速公路行駛中突遇「掉落物」如何閃避危

### 險

在行車中車輛「裝載」對安全有直接性的影響，仍應予重視。每一車輛的裝載有其極限的負荷和方式要領，倘若不依安全規定裝載，在公路上行駛，可能出現危險威脅。因此根據道路交通安全規則第 77 條規定：一、裝置容易滲漏、飛散、氣味惡息的貨物，能防止其發洩者，應嚴密封固，裝置適當。二、載運人客、貨物必須穩妥，車門應能關閉良好，物品應「捆紮牢固」，「堆放平穩」。第 79 條：貨車裝載不得超過核定的總重量，必須在底板分配平均，不超過長度、車寬，不

得超出車廂以外。裝長物伸後長度不得超過車輛全車長 30%，並在後端懸掛危險標識，日間用三角紅旗，夜間用紅燈或反光標識。

## 6.1 貨車行駛高（快）速公路「裝載」物品

- (1) 應嚴密覆蓋，「捆紮牢固」，裝載砂石檔粒狀物品，除應嚴密覆蓋外，並不得超出車廂高度。
- (2) 載運獸類、家畜、魚類的車輛，應有防止滲漏及盛裝排泄物的裝置，並不得任意傾倒。
- (3) 裝載超長物品，其後伸部分不得遮擋車後燈、號牌。

## 6.2 道路交通管理處罰條例第 30 條規定，有下列情況，應處罰鍰

- (1) 汽車裝載時，整體物品有超重、超長、超寬、超高情形，而未隨車攜帶臨時通行證或未依規定路線、時間行駛。
- (2) 所載貨物滲漏、「飛散」或氣味惡臭。
- (3) 貨車運送途中附載作業人員，超過規定人數，或乘坐不依規定。
- (4) 載運人數超過核定數額。
- (5) 小客車前座或貨車駕駛室乘人超過規定人數。
- (6) 車廂以外載客。
- (7) 載運人客、「貨物不穩妥」，行駛時顯有危險。
- (8) 裝載危險物品未隨車攜帶臨時通行證。

雖然交通法規對汽車裝載有嚴格規定的要求，但有些車輛所裝載貨物用來固定物的繩索、樓板、帆布、棉被及老舊車體機件……等，常在行駛中裝置收拾不當而掉落於車道上，和輪胎爆破脫皮散落車道上揚長而去，嚴重威脅行車安全，造成在高速行駛中發現有「掉落物」在車道上，不是緊急閃避，就是驟然煞車，致遭後方來車追撞，或因閃避不成反而擦撞護欄與旁側的車輛，輕則車損，嚴重就會發生人員傷亡。

所以執法單位應嚴格稽查、取締裝載「貨物、貨品物件未捆紮牢固」及加速清除車道上的「掉落物」，以維護行車安全，減少危害性發生，降低高（快）速公路行車安全的威脅，是非常重要的課題，不容忽視。

通常在車道上發現的掉落物，有裝載的貨物、貨物的固定物、車體機件三種，尤其車體機件皆呈黑銹顏色，體積小，在夜間時較不易提早發覺，由於國內老舊

的貨車逐年漸漸增加，又缺乏保養，忽略安全的重要，常造成在車道上有破舊機件的掉落，嚴重危害行車安全，造成傷亡事件時有所聞。

在高（快）速公路行駛由於車速快，萬一有意外，相對的衝擊力相當大，波及面廣，死傷就慘重，在車道上可能因一小塊鐵片刺破輪胎而爆胎翻覆、嚴重的事故因而發生，不得不謹慎留意防患。

汽車裝載的貨物、固定貨物的固定物、老舊車體的機件，因急速行駛震動、傾斜、轉彎、路面不平，則容易掉落，駕駛人應於裝置時確實裝置、「堆放固定」、「捆紮妥當」後再起駛前進，行進中隨時注意狀況；遇有異狀應即予停車改正。

### 6.3 據高（快）速公路、警察單位歷年來例行巡邏稽查資料記錄，歸類的掉落物

- (1) 裝載物：蔬果、魚肉類、電器製品、建材物料、傢俱類、容器物、塑膠品、竹籠、塑膠箱。
- (2) 貨物固定物：木樁、竹棧板、繩索、貨櫃插銷、雙面固定板。
- (3) 履蓋物：帆布、棉被、紗網破衣服。
- (4) 車輛機件：消音器、排氣管、車門、傳動軸、擋泥板(膠片)、保險桿、防撞鐵架、輪胎皮、車牌、輪胎、小車鋼圈蓋、煞車鼓、避震器、墊片、螺絲、再生胎脫皮。
- (5) 夾帶物：二輪中夾帶的石頭、磚塊、木頭。
- (6) 其他物品：貨車隨車工具、鐵鎚、鐵鎗、砂把、掃把、水桶、選舉期間插在橋上的旗桿、路上鐵釘、施工路橋防設網及施工區的安全錐、輪胎、路橋上不明來源的掉落物、磚塊、石子、木竹枝、小鐵枝、前行車乘客突然躍出跳車：精神失常、吵架糾紛、綁架被挾持、框式貨車後車箱裝載物失火，乘員緊急跳車。

### 6.4 「掉落物」對行車安全的危害性

以最常見且危險性較高的掉落物分析：

- (1) 脫落的輪胎皮、鐵塊、鐵條、棉皮、鋼筋……等如掉落於車道上，遇夜間因車輛較少，流量小，車速較快，視距較差，駕駛人較易分神，致不易提早察覺，等到發現時，已來不及應變、閃避、減速，較容易發生傷亡的事故。

- (2) 小鐵片、其他鐵器，因極尖銳，容易穿刺小車擋風玻璃，或刺破輪胎，造成爆胎失控狀況。
- (3) 木樁、石子、棧板.....等掉落物，如遭大型車輾過易折斷彈起，常因而擊中側旁車、後行車。
- (4) 覆蓋物、棉被、帆布、紗網、大塊紙張遇大風吹，易鬆脫飛起，蓋住後車斗，擋住視線，失控而肇事。
- (5) 裝載物均置放車後方，視距視線成死角，掉落車道時，駕駛仍未發現車已駛離現場，不易追查，未及時清理，因而往往被後行車輾壓。
- (6) 「袋裝粉狀物品」，如：水泥、石灰、砂石、麵粉、煤炭、米、糖，常沿路一包包骨牌效應的掉落，如遭大車高速輾壓，常升起四處飛揚，其危險性不亞於濃霧、濃煙，使後行車見狀視距變差，紛紛煞車減速而造成追撞事故。

## 6.5 會造成「掉落物」的時段、路段及原因

主要原因當以駕駛人的疏失，未做好安全措施，詳細妥為檢查所致。行車前、行車中加以用心留意，隨時檢查改正，當可避免掉落於車道上。但有時因自然因素的威脅，亦有可能出現掉落物，如駕駛加以防患，就可降低傷害於最低。

### 6.5.1.較易發生掉落的時段

強風、颱風季節、雨季、路面坑洞多、夏季天氣酷熱，再生胎較易脫皮、平常日較例假日多、日間較夜間多。

### 6.5.2.較易掉落的路段

風口、橋樑上、匝道出入口、彎道、山區彎路上下坡道、施工路段、通過收費站、地磅附近、北上車道掉落裝載物多、南下車道以固定物掉落最多、車體機件掉落無固定車道。

### 6.5.3.會掉落的原因

- (1) 貨物放置未注意重心平均堆放。
- (2) 未依安全要領捆紮牢固。
- (3) 強風季節未再更加強捆紮覆蓋妥當。
- (4) 零散不規則，圓的、輕的、易飄飛的、滑動的裝載物，未加強收集。

- (5) 駕駛不良習慣，起駛變換車道，轉彎煞車太急，轉彎又未減速，造成離心力加大而傾斜。
- (6) 空車回程太快，固定物又未捆綁或收到置物箱內。
- (7) 行駛中未經常留意車輛行駛平穩性。
- (8) 散裝物品；水泥、紙箱、塑膠箱、零星物未再用帆布或繩索固定妥善。
- (9) 行經特殊路段、不良道路、修理路段未減速，造成顛簸不定而散落。
- (10) 車輛老舊、焊接鐵架，日久腐蝕斷落，損壞未立即修妥。
- (11) 老舊車輛未做定期保養、更換機件，如傳動軸、鋼板、煞車鼓.....等。
- (12) 使用的棧板，卸貨後疊起未做縱橫捆綁，致滑出掉落。
- (13) 固定物、棉被、帆布、繩索，任意丟放車板上，行駛中遇風或震動而掉落。
- (14) 載運原木的鐵樁，卸貨後未拔起、捆綁收好，仍插在拖架上。遇坑洞不平路面，導致彈起而掉落在車道上。
- (15) 國內大型貨車據統計，逾 10 年以上老舊佔有 2/3 之多，車主、駕駛人平時疏失檢查、維修，致使排氣管、消音器、傳動軸、避震器、煞車鼓、彈簧吊鉤、懸吊機件鬆動、生鏽，導致行駛震動、脫落、掉落車道而致傷及他人、撞及他車，嚴重威脅安全。

## 6.6 如何防患「掉落物」出現，避免造成傷害的安全要領

掉落物往往造成車道受阻，車流瞬間迅速回堵至成危險路段，衍生塞車，可能會再次發生嚴重的交通事故。

- (1) 行駛中應抬頭遠看，注意兩側動態，注意到前方，在車速 2—4 倍前遠的車輛動態，如果發現前方未顯示方向燈，突然左右閃避，或在路肩停有多輛爆胎車待援，極有可能是有掉落物在車道上，此時應即顯示警示燈，鬆開油門，輕踩煞車，提早減速或作迴避。
- (2) 行車前做好車燈檢查，在夜間行段時能易早察發現車道上掉落物，如輪胎皮、鐵塊片、棉被、帆布、棧板.....等物。
- (3) 行經坑洞、不平路面應謹慎小心，平穩駕駛，千萬不可急速行駛。
- (4) 遇見車道上有掉落物，不要即任意打方向盤閃避，因在高速行駛突然變更方向或速度，車輛極易失控翻覆，要穩定，順勢不急燥，視掉落物體積大小，做適當的閃避，或減速迴避。

- (5) 如遇掉落物無法閃避，而撞擊掉落物，造成車輛失控時，應沉著穩握方向盤，做適當煞車控制，萬一車輛失控翻覆，亦有機會降低傷害。

## 七、汽車行駛中預防「違規車輛」衝撞的要領

行車中如不慎兩車衝撞，其傷害是非常嚴重的，為防衝撞，應依規定的車道行駛，不逆向行駛、不違規超車、不迴車、不任意變換車道，保持行車安全距離，不爭道，不搶道，通過路口時，減速慢行，注意左右來車，依號誌的顯示通過交岔路口，轉彎時慢一點，當可避免衝撞狀況發生。

### 7.1 正面「對撞」

對向車或障礙物相撞。正面相撞在巨大的衝擊力下導致人員傷亡，據測試，以 40km 速度碰撞力量相當由 4 層樓高扔下 50 公斤的水泥塊，車速越快衝擊力越大。

應變措施：發現對向來車衝過來，應立即閃避轉向，使正撞變成側撞或擦撞，降低傷害，保持正確姿勢，握穩方向盤，腳蹬直，緊靠座椅，與慣性成相反力，保持身體平衡，避免頭撞上其他物體，擋風玻璃、前置板迅速往右側副駕駛座移動，同時迅速雙腳抬起，免受前端衝擊變形，壓住受傷。

### 7.2 「追撞」

同一車道，後行車未保持安全距離，與前行車追撞。行車保持安全距離是一項相當重要的動作，可防止在同一車道前車遇狀況，突然減速，緊急煞車，或改變行駛方向，導致閃避不及追撞。

應變處置為：

- (1) 在緊急狀況時，駕駛人應緊靠座椅背，使腳頂住腳踏板，避免脊椎、頭部受傷，使追撞變成擦撞，並做閃避動作，減輕傷害。
- (2) 駕駛人應做適當使用煞車，或抓妥方向盤，做有效的閃避。
- (3) 駕駛人行駛中應與同車道前行車保持安全距離，並隨時注意前方路況，做好應變準備。

### 7.3 「側撞」

側撞常發生在交岔路口，當駕駛人發現可能會發生側撞，可立即順向轉向避開，使側撞擦轉為擦撞，以減輕損害程度，如預估側面車或物體會對本車相撞時，駕駛人應迅速往另一側轉移，同時握緊方向盤，以控制方向，穩定身體，不致甩出車外。正確使用繫妥安全帶，能大大降低死亡率。如正面對撞可使死亡率減少 57%，側撞減少 44%，翻車時可減少 80%，因此兒童應乘坐在後座，並必繫妥安全帶，更可保住乘車人的安全，因為安全帶可以拉住你。

### 7.4 「擦撞」

兩車相擦的碰撞、擦刮，常在會車、超車、避讓障礙物，使車輛與車輛或其他物體擦到的現象，乘在靠近車門的乘人危害較大，當有擦刮時，應迅速向車內側傾斜，身體背部與座椅背靠住，以防車門脫開變形，擠壓身體。

### 7.5 預防車輛「衝撞」的措施

- (1) 確實遵守交通安全規則行車，駕駛人違規超車、迴車左轉、超速、不保持安全距離、亂變車道，為碰撞的主要原因。
- (2) 時時注意他車的動向，隨時做閃避避轉向的準備。因在超車時，駕駛人的精神僅注意前車，對重要的交通環境信息會遺漏，未加以注意，而增長反應時間，因此應控制車速。行駛在自然因素差的特殊路況，應減速慢行。
- (3) 道路環境不斷的變化，危及行車安全，隨時可能出現，應保持高度的警戒心，防患潛在危險發生，正確判斷，迅速採取應變措施。

## 八、肇事案例摘述分析

### 8.1 爆胎

- (1) 94.3.12 上午，國道三號民雄路段 285 公里處，一小貨車因超載而「爆胎」，由內側車道擦地橫撞入中間車道，導致原在中間車道滿載學童的遊覽車，

煞車閃避不及，並急打方向盤而衝撞小貨車而翻落山坡下，造成學童三人及駕駛死亡，42 人受輕重傷，依肇禍現場勘驗，小貨車的煞車痕跡有 12 公尺，遊覽車煞車痕跡有 40 公尺，肇因在「爆胎」及同車道未保持安全距離，應變不及所致。

- (2) 95.10.28 中午一輛自小客車，因「爆胎」停在中山高南崁路段南下車道路肩，自行更換輪胎，未留意周遭安全狀況，做防患措施，突遭有喝酒的公路警車撞上，送醫急求不治，在路肩停留，危機四伏，應盡量避免。
- (3) 96.1.7 滿載蕃薯的小貨車，行經東西向快速公路，在嘉義水上路段突然「爆胎」失控，滑行 70 多公尺後翻覆，致 2 人受重傷，肇因疑似輪胎老化，遇「爆胎」時，應變不及所致。
- (4) 98.10.21 上午 10：30，一輛箱型車載有 9 名印尼乘客，行經國道三號南下通霄 143 公里，疑因左後輪「爆胎」失控撞上內側設欄再翻滾二圈到外側車道，車頭全毀 7 人被拋出車外，另三人被車體壓住滿目瘡痍，造成一人死亡九人重傷。
- (5) 99.1.3.元旦假日一輛塔載九人的廂型車，於下午二時十分行經台三線，內門鄉路段，疑似「爆胎」失控，越過雙黃線與對向砂石車對撞，致駕駛及前座乘客，夾在變型駕駛座上，其餘有四人被彈出車外，另三人堆疊在車體內皆死亡。
- (6) 98.1.26 上午 11：26 一輛由新竹湖口裝甲部隊委託載載軍需品的聯結車往屏東恒春演訓基地，行經國道三號南下新竹科山路段時，疑因左前輪突然「爆胎」竟失控輾越中央分隔島，「鈕澤西式護欄」飛騰拔起，一頭撞上進對向車道，再撞上二輛小車，車體全毀，造成二死四傷的慘劇，聯結車上的駕駛及押車軍人中士被拋出車外頭顱破裂，當場死亡，被撞的小車駕駛人也死亡，餘二車四人受傷。

表 1 近來國道重大爆胎車禍分析表

時間	地點	肇事車輛／原因	死傷
99.1.26	國道 3 號新竹香山南下	聯結車左前輪爆胎，車頭飛越護欄砸撞 2 車	2 死 4 傷
99.2.28	國道 6 號六草屯段 9.6 公里	砂石車左前輪爆胎，衝向對向車連撞 2 車	3 死 5 傷
99.3.4	國道 1 號楠梓 357.5 公里南下	拖板車左前輪爆胎，衝向北上車道連撞 4 車	2 死 1 傷

## 8.2 轉向失控

- (1) 98.10.10 晚上 7:40，從事組裝業的公司 30 多名自願加班的員工，由豐原分乘四輛廂型車往彰化支援友廠，行經國道中山高彰化南下路段，埔鹽系統交流道附近時，其中一部「突然轉向失控」，駕駛試圖駛往路肩停靠，卻握不住「方向盤」而撞擊護欄後再翻落邊坡 4—5 公尺深的平面道路，坐在後排 3 人因慣性作用，身體破窗飛出車外，造成 2 名死亡，6 名受重傷。
- (2) 99.7.12 中午 12:55 一輛載運空軍新兵收假回台南官田新訓中心的遊覽車，行駛至國道 3 號南下苗栗竹南段 119.3km 處「超車失控」，切至中間車道時翻覆，造成 1 人死亡，3 人重傷，40 人擦傷大車禍。

「肇事原因」分析：雖然車輛係新車，98 年 7 月出廠，駕駛亦經驗豐富，並非爆胎原因引起，根據乘坐新兵表示：當時遊覽車好像超速，要超越前方砂石車或貨車，可能車速太快而翻覆。

根據國道二隊後龍分隊調查判斷：係超速、超車、「急打方向盤」失控肇事，原先駕駛表示，當時行駛在中間車道，欲切換至外側車道時，突然覺得方向盤失控，緊急煞車而翻覆。

但駕駛後又改口稱：行駛至 119.3km 時，原開在外側車道，前有藍色貨車為超車而超速至 110km，切至中間車道時失控翻覆。

事實上係因車速快欲超車，由外側車道切入中間車道後，又突然往外側車道左右搖晃 3、4 次，車輛即緩慢傾斜翻覆。

概言之，主要原因在於「超速」、「超車」、「急打方向盤」，反覆左右打方向盤，失去重心而翻覆。

## 8.3 煞車失靈

- (1) 98.3.25 傍晚西濱公路新竹路段發生重大車禍，一部灌漿車疑因「煞車失靈」，行經東大路交岔路口前方竹港大橋時，突然失去煞車效能，朝前方多部停等紅燈車輛撞去，導致小客車嚴重擠壓變形，駕駛奇蹟似地僅受輕傷，而坐在前方右座乘客卻被車身擠壓受重傷，送醫不治。
- (2) 98.5.30 上午 9:20 某客運雙層巴士，行經南投中興路小溪橋時，疑因「煞車失靈」又跟車太近，而追撞前方小貨車後再撞斷橋樑鋼管護欄，以「倒栽蔥」車頭先著地方式，墜落深約 20 公尺的溪谷，幸溪谷土鬆軟，草高降低撞擊力，僅駕駛及乘客 16 名受輕重傷。

- (3) 98.9.27 高雄某遊覽車搭載 33 名乘客，往南投國姓進行泡湯之遊，當行至目的地玉門關山莊前，駕駛察覺「煞車系統」有異狀，立刻以車身擦撞護欄，讓車輛停住並請遊客下車，後緊接著獨自將車開往園區停車場，卻失控衝落駁坎翻覆，駕駛被夾死在車內。

## 8.4 引擎熄火

- (1) 98.3.26 晚上 10：20 一部小貨車搭載同事由阿里山石桌工地返回嘉義，行至阿里山公路 32.9 公里處，欣欣水泥廠前小貨車「引擎熄火」拋錨，駕駛下車查看，突遭後方來的一部休旅車高速衝撞，整人撞飛重摔路面，頭顱破裂扭曲，雙腿斷裂，骨折粉碎死亡。
- (2) 99.5.31 一輛自小客車在國道 1 號由北南下，下三義長坡道通過后里收費站 2 公里處，在高速 110km 行駛中突然引擎失速空轉無動力，由於駕駛應變得當，當機立斷，利用行駛慣性顯示方向燈，漸進式滑行路肩，尋覓適當安全處所停駐，做好安全警示措施，而化險為夷，後拖吊進修理廠檢查，發現為正時皮帶折斷所致，所以平時的維護保養不得忽略。根據維護手冊規定：正時皮帶行駛 40,000 公里即應更換新品，以保安全。

## 8.5 掉落物

- (1) 96.3.17 晚上 7：29，在國道 3 號南下 242 公里（竹山段）車道上，消防署政風室主任駕小車至此段，突被前行大貨車掉落棉被覆蓋擋風玻璃，遮住視線，撞擊拖吊車吊桿，傷重送醫不治。加強稽查取締，裝載「貨物捆紮牢固」，並加強清除落物，以維護高速公路安全，為刻不容緩的課題，亦是執法重點。
- (2) 96.9.1 下午 4：50，某男子駕自小客車載其妻女出遊返程，行經國道 1 號 15 公里南下車道（內湖段），突由前方飛入一塊大型車「煞車鼓片」，並穿透擋風玻璃，砸中坐在右側妻頭部，當場死亡。一片煞車鼓碎片突然從天飛降，砸死無辜的人命，真令人可悲。車輛老舊、機件老化最易造成破裂的危險，應妥為更新件，以防患危險出現。
- (3) 98.7.24 下午中片高北上桃園楊梅路段，一輛滿載鋼筋的聯結車未注意前方路況，又緊跟隨在大客車後未保持安全距離，發現大客車突然減速而隨即煞車，並將滿載鋼筋的車往路肩閃避，卻不幸追撞撿「掉落物」——脫落「輪胎皮」的警示車，再撞上等撿輪胎皮的二名工人死亡。

- (4) 99.3.6 國道 3 號南投竹山段 245 公里處，一輛遊覽車「傳動軸」掉落意外事件，零件又飛向車道，導致南北向車道 5 部小車遭受波及受損，所幸無人傷亡，僅造成一場虛驚，雖駕駛強調均有定期保養，但在行車前無確實做好安全檢查亦為值得探討的事。

## 8.6 衝撞

### 8.6.1 正面「對撞」

98.1.2 凌晨中山高新營北上路段，一輛聯結車的聯結器「斷裂」，致「子車」失去牽引後滑向中線車道，警廣電台曾於 2：11 播送這項路況提醒用路人注意，不料於 2：14，一輛要去桃園機場接機的 3 兄弟所共乘的自小客車，未及時注意到此路況，閃避不及「對撞」子車起火，3 人被燒成焦屍。

### 8.6.2 「追撞」

(1) 98.6.22 上午中山高北上 240 公里斗南路段，發生某客運車疑似疲勞駕駛，未注意前方路況，直接「追撞」塞在車陣中的貨櫃車，車輛全毀，駕駛員被夾在駕駛座上受重傷，經送醫不治，車上乘客 15 人受輕重傷。

(2) 98.10.9 清晨 5：35 一輛遊覽車從台北出發計劃往屏東小琉球遊覽，不料行駛國道 3 號南下 385 公里處，未保持安全距離，「追撞」一輛小貨車而失控掉落 15 公尺深的邊坡，造成 7 人死亡、21 人輕重傷的大車禍。

### 8.6.3 「側撞」

98.10.4 下午 1 時台北土城、板橋地方法院旁一對 80 多歲老夫妻，騎機車相載參加中秋聚餐後返家，行經該路段疑因「違規左轉」，突遭一輛直行大貨車「側撞」被彈飛十多公尺遠，骨折斷足，二人送醫均不治。

### 8.6.4 「擦撞」

99.2.20 早晨，台中中彰快速道路地下道一女婦人駕駛自小客車，疑似「超速」駕車，行經往彰化方向地下道入口，先「擦撞」左側護欄，引擎冒煙，接著失控滑向右側牆壁，正面衝撞左側牆面，引擎蓋因巨大撞擊，翹起變形，車輛當場起火，女駕駛活活燒成焦屍。

### 8.6.5 「撞樹」

99.2.19 深夜，一男駕駛在台中聚會，載 5 人開小車，似有「喝酒」，行經沙鹿中棲路六路厝橋，疑似閃避來車，猛然將方向盤往右偏，汽車從快車道衝向慢車道，先撞斷直徑超過 20 公分的路樹，又撞斷護欄，摔入橋下造成 3 人重傷。

### 8.6.6 「撞電桿」

99.2.20 花蓮三名 16 歲國小國中女同學在路途中發現鄰居的紅色小客車停在路邊，車窗戶沒關，鑰匙掉在車內，一時興起偷車準備夜遊，先開 10 公里多，不料駛下馬太鞍橋，剛進入光復鄉台九線 248.7 公里處連續撞上路樹及「電線桿」後翻車，擋風玻璃碎裂四散，車體嚴重扭曲，車上 3 少女夾在車內動彈不得，經消防員用油壓剪破壞車體，才將人拖出車外，但駕駛及副駕駛座 2 少女頭顱、頸椎斷裂，多處骨骼碎裂，當場死亡，後座者胸腔骨折、脾臟破裂，腹腔大量出血，昏迷重傷送醫急救。

### 8.6.7 行駛中駕駛人「疾病突發」

- (1) 行駛中駕駛人突然「中風」，無法控制車輛，衝落邊坡「側翻」：99.7.27 上午 9：57 一位 63 歲的老駕駛人，駕駛遊覽車滿載 45 名安親班師生，自台北欲往新竹尖石鄉溫泉會館做戶外教學，但不幸行經國道 3 號關西段，駕駛人突然右半身「中風」，右手、右腳不聽使喚，無法施力控制車輛，以 80 公里時速衝下邊坡「側翻」，所幸有路樹緩衝，車輛「掛」在國道和地面道路間，車輛玻璃車身破裂，30 多名師生受擦傷，虛驚一場。
- (2) 行駛中駕駛人「心臟病」突然發作，驚險一刻，勉力擦撞中央分隔島，使車停住：99.7.27 下午放學時刻，新竹某中學擔任校車司機 20 多年的 53 歲駕駛人載學生回家，行經中興路大轉彎時，駕駛突然「心臟病突發」，在極痛苦中摀住心胸，緊握方向盤，勉強控制車輛朝分隔島邊靠去擦撞，讓車在減速下停住，避免學生受傷，而自己卻昏厥，經送醫急救仍不治。
- (3) 肇事分析：由此二項案例分析，均為「疾病突發」，不適性、無體能操控車輛所肇成的車禍，應進一步重視行車安全問題，研討並改進。

監理單位雖有依規定要求職業駕駛人，年滿 60 歲者每年都要做定期體檢和自主檢查，以保健康能安全駕駛，但隱藏的疾病未予以嚴格要求，身體檢查流於形式，無法發現潛在危險之處。許多人為保有工作，有慢性病者均隱藏，不願表露讓他人知道，又不曾自我調理防治，致使「隱形殺手」的疾病，如：心血管疾病之高血壓、中風，冠狀動脈之心臟病、心肌梗塞、糖尿病、甲狀腺機能亢進、腎

臟病.....等，會隨時出現發作，影響到「行車安全」，不能碰運氣，要防治。管理機關應確實做好適性健康檢查，提醒防治，並經常提醒駕駛人重視健康，對「行車安全」做重要的宣導教育，鼓勵駕駛人能勇於調治病症，並能自我要求，感覺不適性駕駛時，就不再勉強駕駛，做適當休息，恢復健康後再駕駛。故建議政府應修法，增加健康檢查次數，要求符合健康條件者的駕駛時間不得超過 8 小時，長程駕駛應在中途站輪換駕駛，運輸單位（客運、貨運）應合理的排班。

疾病會發作，主因皆為「睡眠不足」、「疲勞過度」所引起，應予重視，不能只為工作賺錢與營運收入，卻不顧安全，甚至造成「交通安全」問題。

## 九、結論

行車最大的願望即為「安全」，快快樂樂的出門，平平安安回家，做好行車安全檢查，為維護車輛妥善的措施；遵守交通安全規則，是安全行車的要領；惟因為繁雜的交通環境、不同的路況、車輛使用的負荷，難免會遇到突發狀況發生，如：「爆胎」、「煞車失靈」、「轉向失控」、「衝撞」、「引擎故障」、「遇掉落物」.....等狀況，危及行車安全，如能在危岌中保持「鎮靜」、「沈著」、「機警」，採取應變—控制、「閃避」，做好安全措施，處置得當，排除故障，就能化險為夷，保住可貴的生命，駕駛人平時就要養成「安全觀念」，有危機意識，培養安全防衛駕駛技能與應變能力，不慌不亂，採取有效措施，就可有機會消除危險的發生。

駕駛人駕駛車輛行駛於道路上，最重要最可貴的事，即是行車安全不出事，要做到行車安全，完全有賴駕駛人建立有「安全觀念」及思維，最基本的原則要確實遵守「交通安全規則」，「珍惜生命」，「尊重生命」，「尊重路權」，培養優良「駕駛道德」，熟練「安全防衛」駕駛技術，即所謂「安全用路」，方法要領技能，做好車輛安全檢查與維護，培養排除故障的應變能力，自主性為行車安全，專注力駕駛，注意道路交通環境，適當適時應變，「防患危險」的發生，每位駕駛人在開車前能自我對話：今天出門絕不能出事，安全第一。開車技術並無妙方，將「信心、小心、專心」，轉為潛意識的力量，自然會安然平穩的駕駛，遇有「狀況」則會發揮「安全防衛駕駛」的技能以化險為夷，大家皆能共同遵守交通規則，建立「安全邊際」觀念，使交通秩序有規律、順暢，交通安全就得有保障，用路人共同努力維護並追求良善的交通，定能達到邁向「永續安全」的效果。

## 參考文獻

交通部，道路交通管理基本法令。

公路總局，安全駕駛講義。

本人駕駛經驗與社會新聞報導。

