

個案研討：自撞分隔島起火



以下為數則新聞報導，請就此事件加以評論：

- 國道 1 號楊梅休息站昨（25）日發生電動車自撞、火燒車事故，車輛疑因開啟輔助駕駛系統，在休息站入口處自撞分隔島後車輛爆炸起火，釀 4 死 4 傷悲劇。據《聯合新聞網》報導，有目擊者透露，車上的人都被安全帶卡住，雖有人第一時間拿出滅火器，但疑因電動車車門第一時間難以打開，增加救援難度。該電動車門外為「隱藏式門把」，可能會因為某些原因而發生未彈出的情況，導致外面的人難以開門。（2025/01/26 三立新聞網）
- 高公局北分局交管科科长今早受訪表示，該事故地點自 2022 年以來，已發生 6 起事故，除了昨天事故原因目前仍在調查中，其他 2 起為開啟行車輔助系統，3 起為分心駕駛。他指出，該處有 2 個行車方向，但撞擊點都在同一處，而該路段設計從高架主線車速 100 公里開始，沿線設置牌面和地面標示，要求降速到 80、60 公里，包含車道和車速配置、標線、護欄等都完全符合規範。

前 1、2 年事故發生後，高公局曾做過檢討，陸續加強警示設施，包含設置交通桿、導標和反光浪板等等，去（2024）年 10 月又做了視覺化減速，把車道標線加厚，希望提醒用路人要特別注意。（2025/01/26 周刊王 CTWANT）
- 這次發生嚴重死傷的事故現場，在楊梅休息站入口處，也就是國道一號南下路段 71.3 公里，休息站啟用三年以來，釀成 7 人死亡，高公局說，路段設計符合規範，統計下來，肇事原因，一個是開自動輔助系

統，另一個是疲勞駕駛，但記者實際回到現場，發現不少車開錯，車道窄、箭頭標示也不夠直覺，歷年事故畫面曝光，掀起討論。

直擊不斷有車輛開錯路，後方車輛差點撞上，險象環生，還有人員出來引導，抬頭一看，平面車道過來看到的藍色標示，小客車標明往兩個方向，不夠直覺，駕駛容易來不及反應。（2025/01/27 民視新聞網）

- 這段多事故路段，就是以前的楊梅收費站，12年前正式走入歷史，雖然設計符合規範，但釀成七人無辜喪命，是否該調整，也再度掀起討論。（2025/01/26 民視新聞網）

傳統觀點

- 警方呼籲，電動車駕駛不要過度依賴行車安全駕駛輔助系統，務必全神貫注、雙手操作，尤其是從主線道下交流道時，線型、彎道等處，還是由車主判斷較為謹慎、安全。

管理觀點

第一篇報導指出發生自撞事故後，因為車上的人都被安全帶卡住，雖有人第一時間拿來滅火器，但因電動車車門難以打開，增加了救援難度，才造成4死4傷的悲劇。

該事故地點自2022年以來，已發生6起事故，雖然都調查出了原因，但撞擊點都在同一處，這就相當於是一個顯示器，告訴我們此處現有交通系統的運作結果。既然老是出事，將責任全都歸究於駕駛，是解決不了問題的，有必要從各方面另想辦法。

至於交管科指出的，該路段設計從高架主線車速100公里開始，沿線設置牌面和地面標示，要求降速到80、60公里，包含車道和車速配置、標線、護欄等都完全符合規範。這點是不是也告訴我們，完全符合規範的設計。既然都是完全符合規範的設計，實際運作後還是事故不斷，是不是告訴我們，現有的規範並不管用，那麼是不是需要全面檢討調整？

就以動線和護欄設計為例，三立新聞(2025/01/26)報導：有部落客點出，楊梅服務區的動線一開始就被討論過，但這次事件他覺得，台灣交通機關很常忽略的「護欄端頭」，「這道防線應該是讓傷害盡可能降低而不是堅硬無比送駕

駛上西天，楊梅休息站除了動線外，護欄與端頭在這次事故後也應該列為改善的項目之一」。



部落客《展的分享天地》在臉書發文指出，國道楊梅服務區的車禍目前已經造成了四人死亡，該服務區的動線從一開始就有被討論過，「但這次我覺得必須要說的是台灣交通機關很常忽略掉的『護欄端頭』，這次事故會這麼慘重就是休旅車在沒減速的狀態下撞上毫無緩衝且堅硬的水泥端頭」。

展的分享天地說，之前去泰國我有跟大家分享過曼谷週邊一些匝道口的護欄緩衝設計，就跟護欄內側插電線杆一樣，護欄的功能是駕駛失誤的最後一道防線，「這道防線應該是讓傷害盡可能的降低而不是堅硬無比送駕駛上西天，楊梅休息站除了動線外，護欄與端頭在這次事故後也應該列為改善的項目之一」。

展的分享天在留言區補充，他強調發文是說護欄的改善方式，「不要因此把這個可以的當作不當使用輔助駕駛的擋箭牌，輔助駕駛開著進休息站到底是什麼騷操作」。

同學們，關於本議題，你還有什麼改善的點子或心得？請提出分享討論。