

配備駕駛輔助系統功能之車輛檢討會議

會議紀錄

壹、 會議日期 113 年 5 月 2 日

貳、 會議時間：上午 9 時 30 分

參、 開會地點：集思交通部會議中心 202 會議室

肆、 會議主席：周執行長維果

會議紀錄：廖樹德

伍、 出席人員：如簽到表

陸、 主席致詞：(略)

柒、 報告事項：中心簡報如附件

捌、 各單位意見：(略)+

玖、 會議結論：

一、 針對高速公路屢發生多起配備駕駛輔助系統功能車輛追撞國道工程緩撞車事故案件，經檢視高公局所統計 110~112 年事故資料，事故案件數量及駕駛人當下使用 ADAS 比例有逐年攀升趨勢，以 112 年共計 128 件追撞國道工程緩撞車事故之統計數字，車輛有配備 ADAS 共計 80 件，其中駕駛人有使用 ADAS 計 58 件，顯見確實有駕駛人過度依賴駕駛輔助系統而疏於注意車前狀況，爰加強對駕駛人宣導及人員教育訓練等確有其必要性與急迫性。

二、 為使駕駛人確實認知車輛駕駛輔助系統功能及使用方式等，車輛業者除持續加強銷售通路及廣告文宣等宣導說明外，針對後續所發生之事故案件，經本次開會討論亦應依下述決議事項辦理，並請車安中心陳報交通部俾利辦理依據：

1. 車輛業者於所屬廠牌車型發生追撞國道工程緩撞車事故後，應即時透過新聞稿、官網或社群平台等方式對外說明個案發生日日期、地點、案涉車型、駕駛輔助系統使用上功能極限及注意事項，並應重複宣導正確使用觀念等，避免車主因錯誤認知或不當使用導致意外發生。車輛業者針對前述事故應主動即時進行辦理，中心亦會透過電子郵件及電話方式提醒應盡速辦理。

2. 請車安中心除進行事故案件原因釐清外，針對未主動對外發布宣導之車輛業者，亦應發文要求限期發布對外宣導說明。
3. 若車輛業者經通知仍未依前述要求對外宣導，請車安中心函報交通部依「汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法」第十一條規定處置。

三、 為利前述說明二第 1 點事項辦理，請各公/協會協助轉知所屬會員，並彙整專責聯繫窗口聯絡資訊（如：公司名稱、姓名、職稱、聯絡電話及電子郵件…等），提供予車安中心，以利即時辦理相關事宜。

四、 關於改善施工交管措施，交通部高速公路局表示依工程性質區分長期性、中期性、短期性，短暫性與移動性，移動性施工如植栽修剪，故緩撞車速度不會太快，致產生速度差，然而，緩撞車係為減少施工人員傷亡，自引進緩撞車後至去年為止，皆未有 A1 事故，可見緩撞車有其防護效果。許多案例經調閱施工車輛行車紀錄器，可見車輛係未減速直接撞上緩撞車，故目前於施工處前方約 300~500 公尺處外側路肩，設有標識車提醒前方有施工，資訊可變標誌（CMS）也會有告示，提醒用路人可及時做出反應。對此議題，與會單位提供建議如下，提供予高公局後續評估參考：

1. 交通部公路局：目前追撞緩撞車事故案件皆為速度差問題所造成，建議如有相關速度差資訊可提供公訓所，納入手冊注意事項及作為人員教育訓練宣導教材。
2. 台灣本田汽車股份有限公司：國道電子看板跑馬燈常見酒駕、超速及繫安全帶等警語，建議可一併納入駕駛輔助系統使用方式等警語加強對駕駛人宣導。
3. 福特六和汽車股份有限公司：高公局提到施工處外側有國道工程標誌車（或稱工程警示車），建議應設法提高警示效果，如增加標誌車數量、提高視覺效果及增加聽覺警示功能。
4. 台北市汽車代理商業同業公會：建議高公局及車安中心持續彙

整統計事故案件，並進行相關歸納分析，以利後續釐清事故原因及研擬有效對策。

5. 台灣區車體工業同業公會：工程車警示燈色僅能為黃色，且 LED 可能因長時間使用致亮度衰減問題，因國道公路警車（紅斑馬）配備紅藍色，用路人比較容易看到，若工程車無法改為紅藍色視覺警示，建議內側施工可向國道公路警察尋求協助以提高警示效果。

壹拾、散會(上午 11 時 00 分)