

正本

檔 號
保存年限

轉發方式	111年8月1日	收 文
4電子	第 170 號	
平信		
掛號		

交通部公路總局 函

地址：108234臺北市萬華區東園街65號
 承辦人：陳鵬介
 電話：02-23070123分機3207
 傳真：02-23070244
 電子信箱：ponjay@thb.gov.tw

241

新北市三重區中正北路61號3樓

受文者：中華民國汽車路線貨運
 商業同業公會全國聯合
 會

發文日期：中華民國111年7月27日
 發文字號：路交管字第1110090399號
 速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：
 附件：如主旨(會議紀錄、簽到表)

主旨：檢送本局111年7月15日召開「台61線西濱快速公路20噸
 以上大貨車速度管理」研商會議紀錄1份，請查照。
 說明：依據本局111年7月7日路交管字第1110084865號開會通知
 單續辦。

正本：中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車路線貨運商業同
 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、逢甲
 大學、本局監理組、運輸組、交通管理組、第一區養護工程處、第二區養護
 工程處、第五區養護工程處

副本：

局長 陳文瑞

「台 61 線西濱快速公路 20 噸以上大貨車速度管理」研商會議紀錄

一、 時間：111 年 7 月 15 日（星期五）上午 10 時

二、 地點：本局 401 會議室

三、 主席：李副總工程司忠璋

紀錄：陳鵬介

四、 出席人員：如簽名單

五、 主辦單位說明：（略）

六、 各與會單位意見：

（一）中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會（請假未出席）：

經電洽公會表示無相關意見。

（二）中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會：

有關大貨車降速議題無相關意見，惟簡報說明 A1 事故肇事車種以重車比例屬最高部分，應探討責任歸屬是否屬大貨車，有可能是小車來撞大貨車，建議要了解肇因並深入分析肇責。

（三）中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會（請假提供書面意見）：

台 61 快速道路是用來紓解高速公路流量為目的建造的，名為快速道路，今天來討論要減速是不是設計單位應該要檢討一下，又在台中港附近，是擔任台中港運輸流量的重要地位，但台 61 線沒有給超重臨時通行證路權，所以對貨櫃運輸業來說，沒辦法利用則形同虛設。日前在跟陳局長開會時我們有提出來反映，局長答應會檢討，不知進度進展到哪裡？

（四）第一區養護工程處：

從大貨車在台 61 線南下路段過蘆竹地磅站後肇事率會較為偏高，但仍沒北上路段高，研判駕駛應是疲勞駕駛且快抵達目的地心情較為放鬆而未注意，如管制速度調降應有所幫助。

（五）第二區養護工程處：

經檢視中部事件通報群組，從去年 7 月 1 日迄今的通報 186 件中，有 112 件與大貨車有關，佔有相當高的比例，雖尚需釐清肇事主因，但贊成可朝調降大貨車速限之方向規劃。

（六）第五區養護工程處：

本處轄管路段雖然重車比例較少，但車速偏快，如有事故往往較為嚴重，如去年2月21日發生嚴重的21輛車連環車禍即在本處轄區；另台78、台82及台84目前已有設置大貨車速限調降10公里之標誌牌面，故建議台61線可比照此模式，以降低大貨車肇事率。

(七) 逢甲大學：

- 1 目前蒐集各國資料中，皆有將大貨車與小客車速限作為區隔，而歐盟亦是朝調降速限的目標來處理，甚至德國原先高速公路都是無速限，目前則是採建議速限來取代。
- 2 依據過往協助高速公路局中工分局研究來看，中部和美工業區與彰濱工業區的重車使用，因國3周末常有車潮，常會大量使用台61線通行，該路段事故件數較多，雖與其他車種相比肇事率並未較高，但確實仍顯著高於其他路段。
- 3 公會及主席所提肇因分析應了解第一當事人及第二當事人以釐清肇責歸屬，惟當事人是由警察現場初步判斷，如是追撞可容易判斷後方車為第一當事人，其他因素則供作數據參考。
- 4 重車若速度偏高，下匝道需進行減速，如調降速限10公里可使重車銜接平面路段可較為和緩，能減低平面路段事故發生，故綜上而論，支持調降大貨車速限之措施。

七、 會議結論：

- (一) 中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會所提書面意見，本局將另函回復。
- (二) 中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會所提意見，本局及委託團隊將針對重車事故之第一當事人、第二當事人肇責進一步分析。
- (三) 會議討論將台61線現行快速公路速限每小時90公里以上路段，20公噸以上大貨車速限調降為每小時80公里，與會各單位皆無相關意見，後續將再拜會中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會說明，以確認降低速限的策略。

八、 散會（上午10時40分）