

研商幼童專用車之「車輛型式安全審驗管理辦法」第十四條附表車輛安全檢測
基準修正草案討論會議紀錄

- 一、 開會日期：中華民國 115 年 4 月 1 日(星期三)下午 2 時整
- 二、 開會地點：集思交通部國際會議中心 201 會議室
- 三、 會議主席：周執行長維果
- 四、 會議紀錄：賴浩民組長
- 五、 出席人員：如簽到表
- 六、 各單位發言重點及會議結論：

(一) 財團法人靖娟兒童安全文教基金會：

1. 有關檢討幼童車各部規格規定一項，本會原則上表示贊同，並認同參考日本保安基準及幼童車安全性提升指引，特別是幼童座椅之椅背高度調整，能針對身形較高之大班幼童提供更為完善的頭部與頸部保護。
2. 有關幼童專用車是否需設置安全帶一項，車輛發生碰撞或翻覆事故時，安全帶能有效預防幼童被拋飛車外情形，降低傷亡風險；惟考量在緊急情境下，幼童恐因無法自行解開安全帶，衍生逃生延宕之疑慮。基於前述考量，本會認同持續觀察國際法規與實施成效，暫不強制幼童座椅設置安全帶，未來若研議推動安全帶相關規範，必須輔以紮實的幼童乘車訓練，並強化駕駛人與隨車人員之教育宣導，建構完善的安全管理機制。
3. 有關幼童專用車導入主動安全系統配備一項，本會贊同持續調和國際車輛法規趨勢，推動各項安全配備之升級，期望透過先進輔助系統預防事故發生，提升幼童乘車環境之安全性。

(二) 中華民國幼教聯合總會：

1. 本會支持提升幼童專用車安全標準，惟車輛規格相關修正應兼顧現場實務之可行性，例如車室走道內高擬由現行 130 公分調降為

120 公分，恐造成隨車人員在車內移動照顧幼童之不便，未來若涉及安全帶操作，高度受限將大幅增加操作困難。

2. 有關幼童專用車是否需設置安全帶一項，雖認同其具備降低意外拋飛傷害之功能，然實務上教保人員在協助幼童繫妥與解開安全帶時，將面臨極大之操作挑戰與時間壓力，建議相關政策應配套提供明確的操作指引及教育訓練，以利第一線人員落實執行並確保照顧品質。
3. 隨著幼童專用車安全標準趨嚴，預期將導致車輛購置成本顯著上升，為避免安全升級造成幼兒園所沈重的財務負擔，建議政府考量相關補助方案或配套措施，減輕園方營運壓力。

(三) 中華民國兒童教保聯合總會：

1. 針對幼童專用車安全門高度擬由 120 公分調降為 100 公分一節，考量緊急疏散時，安全門高度直接影響人員進出之流暢度，為確保幼童逃生動線順暢及教保人員執行照護任務之便利性，建議審慎評估安全門高度之修正。
2. 有關擬刪除幼童專用車安全門下緣距地高規定一節，現行 62 公分之配置有利於駕駛人或教保人員於車外迅速從腋下托抱幼童進行撤離。若取消此高度限制，可能引發人員逃生安全之疑慮。
3. 針對幼童座椅椅背高度擬調升至 47 至 49 公分一節，本會認同在追撞事故中可強化幼童頭頸部之保護效益，惟實務操作上，過高之椅背可能遮蔽隨車人員視線，增加監測及照護小班幼童之難度。
4. 近年幼兒園所普遍出現減少或停止使用幼童專用車之趨勢，主因在於安全標準趨嚴導致購車成本提高，且現行違規記點制度造成無駕駛人力可供調度。儘管國內幼童車事故率極低，但在高度社會輿論壓力下，輕微意外常遭放大檢視，若政府對安全管理之要求超出實務承擔限度，最終恐導致園所因營運負擔過重而被迫放棄配置幼童車，建議主管機關正視此困境並制定配套措施。

5. 教育部現行規範幼童專用車行車影像紀錄器應具有對車輛內外之監視功能，其紀錄應保存二個月，惟目前新車配備之紀錄器儲存容量普遍僅能保存約兩日影像，導致使園所於領牌後須額外安裝符合教育部規定之產品，爰建議將教育部現行規範之「行車影像紀錄器」規格納入車輛安全法規，使該設備得於新車端合規安裝併同購車費用申請政府購車補助，減輕幼兒園所之營運成本與經濟壓力。

(四) 中華幼兒教育協會：

1. 針對幼童座椅細部構造，現行幼童座椅椅背與扶手間隙過大，實務上常發生幼童手部伸入受傷之情事；另座椅側邊欄杆為裸露鐵條，因缺乏緩衝包覆存有安全隱憂，建議未來幼童專用車設計應強化相關防護，並考量幼童抓握之安全性。
2. 為提升幼童乘車安全，針對幼童專用車之行駛速限與路權範圍，本會建議可將最高時速研議限制於 60 公里以下；惟考量實務面仍可能存在駕駛超速風險，後續應配合相關管理制度及執法機制加強管控，以落實限速政策。
3. 現行幼童專用車駕駛人違規記點制度對幼兒園運作及財務造成嚴峻負擔，若駕駛人於其他場合發生事故導致記點處分，園方將面臨隔日無司機可用之人力調度缺口，對於園所行政調度影響甚鉅，建議主管機關通盤檢討相關配套。
4. 因應少子化趨勢及安全標準提升，建議主管機關研擬提高購車補助比例，協助園所汰換舊車或新購車輛；同時建議重新評估車輛使用年限規定，在確保孩童安全的前提下，兼顧幼兒園所之經濟負擔能力。
5. 關於幼童座椅椅背高度調高一節，若椅背高度過高將遮蔽教保人員之視線，增加照護小班幼童之難度，建議仍應審慎考量視線對照護實務之重要性。

(五) 全國幼兒園暨教保人員聯盟總會：

1. 針對明年預計實施之幼童專用車相關規格修正，本會代表第一線教保人員表達支持立場，屆時將全力配合各項新制規範之推動。
2. 目前幼兒園普遍面臨不願配置幼童專用車之困境，主要原因在於駕駛人力嚴重短缺，現行法規限制幼童車駕駛須於 65 歲屆齡退休，相較於一般計程車駕駛可服務至 68 歲之規定更為嚴苛，且此限制與實際肇事率之關聯性有待商榷。實務上多有幼兒園採取夫妻共同經營模式，由丈夫負責駕駛勤務，然受限於前述年齡門檻被迫提前退休，導致營運陷入困難。基於維持人力供應穩定及確保幼童交通服務之延續性，建議主管機關參考計程車相關規範研議放寬幼童專用車駕駛人之年齡上限，以維持人力穩定並兼顧行車安全。

(六) 中華國際幼兒文教聯合總會：

1. 針對幼童專用車走道內高擬由 130 公分調降至 120 公分一節，現行高度已使隨車人員需彎腰操作，若再行調降，將增加彎腰幅度與體力負擔，導致在車內走動及照護幼童更為不便，實務操作較不友善，建議仍須審慎評估。
2. 針對幼童座椅椅背高度擬調升至 47 至 49 公分一節，雖然調高椅背有助於提升保護性，但對於體型較小之幼童而言，過高之椅背可能阻礙教保人員即時觀察幼童狀況，進而增加現場照護之風險。
3. 針對現行幼兒園負責人不得兼任幼童專用車駕駛之規定，本會建議主管機關應明確說明該項限制與安全管理目標之實質關聯性，並釐清相關法規依據。

(七) 台灣區車體工業同業公會：

1. 針對幼童專用車走道內高擬調降至 120 公分一節，目前國內車型選擇受限於市場規模，未來隨著規格修正及安全需求提升，是否有引進歐洲等不同規格（例如高頂）車型之可能性。
2. 針對幼童座椅椅背高度擬調整為 47 至 49 公分範圍一節，該項調整係基於幼童生理發展之身形數據，抑或另有其他安全考量。考量

本會會員廠商除供應國內市場外，亦有出口至海外地區(如香港等)，現行趨嚴的高度區間限制恐影響產品外銷，建議可評估將 47 公分訂為最低標準，並保留向上彈性調整之空間，以兼顧安全性及產業發展。

(八) 財團法人車輛安全審驗中心：

1. 本次會議討論重點聚焦於車輛各部規格及安全配備議題，有關駕駛人資格、年齡上限與行為管理、違規記點處罰、行駛速限與路權範圍及購車補助等事項，非屬本次會議及本中心業務處理範疇。惟對於與會代表所提各項意見，本中心將彙整納入會議紀錄，並轉供交通部參考。
2. 針對幼童專用車各部規格修正一項，主要係參考日本道路運送車輛保安基準及幼童車安全性提升指引，相關規範係基於日本長期實務經驗、幼童體型數據及事故樣態分析而訂定，具備客觀數據及實務作業支撐其合理性，因此本中心初步據以納入檢討國內幼童車各部規格，故本次檢測基準修正草案如獲有共識，將依所提草案內容報請交通部鑒核，修正後規定僅適用於 116 年起新領牌照車輛，以避免實務執行困難並減輕幼兒園所負擔；若尚無共識，則維持現行規定。
3. 有關幼童專用車設置安全帶一項，日本幼童車安全性提升指引雖已提出設置建議並輔以教育訓練，但考量幼童於操作上仍具實務困難且涉及相關配套措施，且國際間未定有強制性規範，爰建議現階段持續觀察日本之實施成效及法規制定情形，適時評估導入幼童車輛安全法規。
4. 本次提出檢測基準規格修正對幼童專用車車價影響有限，但預期未來持續新增緊急煞車輔助系統等主動安全配備，購車成本將隨之增加。為平衡安全提升與經營成本，建議可向權責主管機關爭取購車補助，以降低幼兒園所財務負擔並提升幼童交通安全。

5. 針對與會代表建議將教育部現行規範之「行車影像紀錄器」納入車輛安全法規，以及改善「幼童座椅椅背扶手間隙過大」與「座椅側邊欄杆包覆」等議題，本中心後續將與相關單位及車輛業者確認並研議納入車輛安全檢測基準修正草案之可行性評估。

七、 會議結論：

- (一) 本次會議所討論增修幼童專用車規格規定涉及國內車輛安全檢測基準「附件二、車輛規格規定」，經與會討論後獲有共識如下：
 1. 維持幼童專用車之「車室走道內高」、「安全門高」、「安全門走道高」現行規定；
 2. 同意「幼童座椅椅背高度修正為四十七至四十九公分之間」、「幼童座椅椅墊前緣至前座椅背後緣之水平距離至少十五公分」及「刪除安全門下緣距地高規定」。
- (二) 有關幼童專用車需設置安全帶一項，考量幼童於緊急情境下操作安全帶仍存在實務困難，且日本國土交通省現行亦僅透過「幼童專用車安全性提升指引」採鼓勵性質引導車廠裝設兩點式安全帶，而非列為強制性規範，故與會代表同意持續觀察國際間實施成效及法規制定情形，適時評估國內增訂幼童座椅裝設安全帶之規定。
- (三) 有關幼童專用車導入主動安全系統配備一項，與會代表同意我國車輛安全檢測基準已訂有小型車輛（含幼童專用車）之緊急煞車輔助系統、網路安全、軟體更新及事件資料紀錄器等主被動安全系統規範，未來持續掌握國際間法規發展動向並適時調和導入，確保國內幼童專用車安全與國際接軌。

八、 散會(下午 3 時 30 分)