

## 司馬庫斯交通事故 未善盡管理職責 監委程仁宏、楊美鈴、葉耀鵬提案糾正 交通部、公路總局

監察院交通及採購委員會、內政及少數民族委員會聯席會議通過「國內連日發生新竹尖石中型巴士墜谷及阿里山公路翻車等遊覽車意外事故，影響國內外旅客安全甚鉅，究主管機關對於遊覽車車輛性能、車體結構、山區道路安全設施與維護、駕駛專業及管理 etc 把關機制為何？均有通盤瞭解之必要」之糾正案。

本院就近年遊覽車意外事故頻傳，遊覽車車輛性能、車體結構、山區道路安全設施與維護、駕駛人專業及管理 etc 把關機制有否完善等問題，業已多次立案調查，並予糾正交通部暨所屬公路總局在案。惟民國 101 年 12 月 9 日，戴○○君駕駛乙類大客車，搭載 22 名乘客（連同駕駛人共計 23 人），於泰崗往司馬庫斯產業道路 8K+850 處附近，疑因熄火倒退滑落山谷，造成車內 13 名乘客死亡，10 名旅客輕重傷（含駕駛人重傷）。嗣於同年月 10 日，駕駛員王○○駕駛營業大客車，於阿里山台 18 線 39.5K 處附近，失控撞及右側路旁護欄後翻覆，造成 15 人受傷等事故接續發生；凸顯遊覽車駕駛人之資格取得與駕駛訓練之重要問題，復對遊覽車客運業者、道路及車輛等管理機制等，均有深入瞭解之必要，本院經調閱卷證資料、約詢相關主

管人員後，發現違失如下：

一、現行初次登記為遊覽車駕駛人之認證程序及職前專案講習機制未盡妥當，復欠缺完善實際道路駕駛訓練暨因應配套之機制，定期訓練課程內容仍多遭評論，致使駕駛人不當操作因素約占近年遊覽車事故肇因之七成，核有違失：

有關遊覽車駕駛人報名職前專案講習之資格條件，究指駕駛人應具備實際駕駛甲類大客車達3年經驗，抑或只要領有職業駕駛執照滿3年者（不需實務經驗），相關規定之法意不明，本院前於101年之調查亦明確指出，「申報登記」僅能證明駕駛員持有駕照，無法證明駕駛員確實擁有3年經驗，並函請公路總局檢討改進在案。惟該局既已知悉初次登記為遊覽車駕駛人之認證程序不夠嚴謹之問題，卻未儘速檢討改進。

又查，初次登記為遊覽車駕駛人者，應接受6小時之遊覽車駕駛人職前專案講習，其中實地教學2小時部分，然以每期學員約40人，分4車8組演練，道路駕駛計2小時，平均1位學員僅有12分鐘之實際駕駛，難謂有達道路實地駕駛之具體成效。惟公路總局表示遊覽車駕駛人技能提升，應回歸業者對其駕駛員負以管理與教育訓練責任。然目前並未規範遊覽車客運業應自行辦理之相關訓練課程及時數，況以交通部統計，100年底遊覽車業者計902家，每家業者平均擁有遊覽車14.8輛，顯然大部分業者之規模與資本尚無法落實自行辦理完善之教育訓練，遑論駕駛人專業能力之提升。此外，統計99年至101年間75

件遊覽車事故之肇因分析，其中人為因素占總發生事故72%，且事故肇因多屬駕駛人不當操作；本次司馬庫斯事故及阿里山事故之肇因即屬駕駛人不當操作所致，此有交通部所復司馬庫斯事故調查內容及函復資料可稽，更加印證現行初次登記為遊覽車駕駛人之認證程序及職前專案講習機制未盡妥當，復欠缺完善實際道路駕駛訓練暨因應配套之機制。

再者，有關駕駛人每3年應接受公路主管機關辦理之6小時定期訓練課程，仍有業者及駕駛人反映定期訓練課程過於簡單、台灣駕駛人對於車輛的機械常識過於薄弱等情。揆諸歐盟規範駕駛人除持有職業駕駛執照外，尚需進行駕駛人專業能力認證，認證制度分為初次認證與5年循環之定期訓練，初次登記必須通過車輛理論與危險警示測驗、個案探討與處理、實際駕駛測驗及實際設備演練等4個模組認證，另每5年須完成35小時的定期訓練課程，以維持其駕駛人專業能力認證資格。相較之下，我國現行機制未盡妥當。

二、迄至司馬庫斯事故肇事駕駛於上坡路段不當操作事件再次發生，交通部始責成公路總局速將上坡熄火應變操作程序納入訓練課程，顯見本事故發生前，其並未思積極改進：

依據新竹縣政府警察局所提供行車紀錄影片及交通部之調查研判略以：「…駕駛人可能未先排入低速檔位，於上坡起步時因動力不足導致引擎熄火，第一時間又未及反應立即使用手煞車，錯失將車輛駐停住於上坡…。」顯

見，遊覽車駕駛員行駛上坡路段時，仍存有操作不當或不良駕駛習慣之情形，致生意外事故。

本院前於 101 年 5 月調查太魯閣中型巴士倒退嚕事件發現，該名肇事駕駛係因於上坡路段（坡度達 5%至 9%）操作不當導致引擎熄火，車輛後退下滑撞擊護欄後翻落路外陡坡事件，爰函請交通部正視大客車行駛山區險升坡路段之危險性；惟該部仍未警覺，迄至 101 年 12 月發生中型巴士於司馬庫斯之重大死傷事故，交通部始責成公路總局立即將上坡熄火應變操作程序納入訓練課程之重點強化內容並研訂宣導單，顯見本事故發生前，其並未思積極改進。

**三、施行遊覽車駕駛人登記證制度及長期靠行車生態衍生業者不易管理駕駛人動態等問題盲點，仍未確實改善：**

本院前於 101 年調查太魯閣遊覽車倒退嚕事件發現，「遊覽車駕駛員登記證制度」衍生業者不易管理駕駛員動態等問題盲點，迄至本次調查瞭解，阿里山事故及司馬庫斯事故肇事車輛均屬靠行車，其中司馬庫斯肇事車輛登記於順華通運有限公司，該公司之駕駛計有 26 人，但其中 25 位係同時登記於其他 2 家以上業者；換言之，專屬於該公司之駕駛員僅有 1 位，人車比率偏低且調度穩定性不足。監理單位於事故發生隔(10)日派員查核亦發現，順華通運有限公司未依規定回收管理及保存該肇事車輛之相關派車單與行車紀錄卡，明顯未善盡督導管理責任，爰予掣單告發。

「靠行制度」影響層面包括管理及事故發生時遊覽車公司與靠行車間之連帶責任，交通部雖已採取各項具體精進措施如：成立遊覽車客運審議會審議機制、實施「營業大客車駕駛人登記制度」、建立隨車攜帶派車單及租車契約制度、業者應負肇事責任風險、建立遊覽車保險機制等。惟按交通部 98 年及 100 年遊覽車營運狀況調查，98 年底臺閩地區之遊覽車計 1 萬 1,556 輛，其中 31.9% 屬於靠行車，100 年底臺閩地區之遊覽車計 1 萬 3,349 輛，其中 33.1% 屬於靠行車，亦即靠行車數量於 2 年內增加 732 輛。本院詢據遊覽車公會團體等表示，日本以前靠行車的問題與國內一樣問題叢生，但日本目前已經沒有靠行制及靠行駕駛，何以日本能，我們不能？

綜上，交通部雖已採取各種管理措施，然遊覽車駕駛人登記證制度及長期靠行車生態衍生業者不易管理駕駛員動態等問題盲點，仍未確實改善。

除上開違失提出糾正外，監委程仁宏、楊美鈴、葉耀鵬委員另發現交通部、公路總局及行政院原住民族委員會等尚有下列事項，應予檢討改進：

一、交通部為確保大客車車身打造之車輛及其裝置之安全品質具有一致性，雖已採取品質一致性核驗之措施，卻未能強化現場核驗及抽樣檢測，把關機制似有未洽。

二、交通部允應加強宣導遊覽車客運業者及駕駛人定期保養維修車輛，並使用合法兼顧品質之機械零件。

三、交通部允應就各類營運用途之大客車，研訂車輛

安全設備之分級標準。

四、公路總局辦理 96 年道路總體檢，逕以公路系統道路及甲類大客車通行條件予以檢視，相關機制容有未洽；交通部身為全國交通行政及業務之主管機關，復未以整體道路運輸安全考量，善盡督導之責，亦有未當。

五、就部落聯絡道路、原住民族集居部落聯外道路之認定及納編鄉道之問題，交通部允應適時修正地區公路之行政分類設定要素，俾供地方政府遵循辦理，原民會亦應本於職責指導與監督地方政府辦理之。

六、公路總局允宜參據保險業者導入駕駛人適性分析及相關駕駛訓練內容，並借助各地區遊覽車商業同業公會之運作，以導正駕駛人不當之操作行為與習慣並降低遊覽車肇事率，另應研議強制乘客繫妥安全帶，以維乘車安全。

七、鑑於遊覽車整體式車體之結構強度與安全性普遍優於車身打造者，交通部允應鼓勵業者多方考量購置，並會商財政單位予以研議進口稅賦之相關減免措施，以提升業者之購置意願。

## 總結

綜上所述，爰依法提案糾正交通部、公路總局，並將函請該二機關確實檢討改進。

