

和致通運 QAE-976 小貨車 重大運輸事故調查報告

調查報告編號：	TTSB-HOR-20-09-001
發布日期：	民國 109 年 9 月 17 日
事故發生日期與時間：	民國 108 年 8 月 24 日，約 0640 時
事故地點：	桃園市蘆竹區大竹路 288 巷與上竹路口
事故車輛：	民國 105 年出廠之中華 3.49 噸小型貨車
駕駛員：	24 歲男性，無駕照
乘客：	16 歲女性
人員傷亡情形：	死亡 3 人，受傷 4 人

第 1 章 事實資料

1. 事故經過

民國 108 年 8 月 24 日，和致通運股份有限公司（以下簡稱和致）所屬 QAE-976 號營業小貨車，上午約 0640 時，行經桃園市蘆竹區大竹路 288 巷與上竹路口，駕駛員因酒後駕車且行經彎道有超速情形，造成車輛失控撞擊道路右側之 4 名環保志工（以下簡稱志工）及 1 名行人，並碰撞 4 輛停於路邊之自小客車。本事故共造成志工 2 人及行人 1 人送醫後不治死亡，另志工 2 人、駕駛員及乘客受傷送醫。

事故車輛由駕駛員及 1 名乘客，於 8 月 23 日晚間 2107 時¹駛入桃園市龍潭區萊爾富國際股份有限公司（以下簡稱萊爾富）EC 物流中心²（以下簡稱物流中心）進行疊貨作業。事故駕駛員稱其抵達物流中心時已錯過勤前會議，故未做酒測，並由車上乘客代簽靠行車主姓名。該車於 2219 時離開物流中心，於 2333 時抵達萊爾富桃縣南華店（第

¹ 本節時間及車速數據來自事故車輛車載全球衛星定位系統（Global Positioning System，以下簡稱 GPS）。

² EC（e-commerce，電子商務）物流中心為萊爾富專為電子商務商品所建置之物流中心。

1 配送點) 送貨。事故駕駛員表示因連續長時間駕車，故於 24 日約 0100 時開始在送貨途中陸續飲用含酒精之提神飲料。完成 28 間店之配送工作後，於 0635 時駛離桃園市蘆竹區大新路與大新路 814 巷交叉路口附近，返回物流中心。

約 0638 時，事故車輛從桃園市蘆竹區大新路右轉接龍安街三段直行至中興路左轉，在中興路上車速已達 70 公里/小時以上，0640:25 時至中興路與大竹路口前車速已達 94 公里/小時。0640:55 時，事故車輛進入上竹路左轉彎道，失控往道路右側人行道方向衝撞。事故前行車路線如圖 1.1-1。

事故當時，4 名穿著反光背心之志工正在上竹路左轉彎道右側人行道附近清掃路面，1 名行人亦正好行經該處，失控之事故車輛衝撞 4 輛停於路邊之自小客車、4 名志工及 1 名行人後，停止於人行道上，造成志工 2 人及行人 1 人送醫後不治死亡，另志工 2 人、駕駛員及乘客受傷送醫。事故現場如圖 1.1-2。

事故發生後，桃園市政府警察局交通大隊蘆竹分隊(以下簡稱蘆竹分隊)對事故駕駛員進行酒測，酒測值達 0.64mg/L。



圖 1.1-1 事故前行車路線圖



圖 1.1-2 事故現場圖

2. 基本資料

2.1 駕駛員

事故駕駛員為 24 歲男性，未持有交通部公路總局（以下簡稱公路總局）核發之汽車駕駛執照，監理系統內共計有 4 次汽機車違規紀錄。駕駛員表示其自學開車並有半年至一年的小貨車駕駛經驗，於事故前 2 週受雇於和致靠行車主之弟弟。

2.2 車輛資料

事故車輛為民國 105 年 8 月出廠之中華（MITSUBISHI FUSO）CANTER 堅達 3.49 噸小型貨車，為民國 108 年 3 月靠行於和致之車輛。該車於民國 108 年 1 月曾進行 13.5 萬公里之定期保養，5 至 6 月期間進行廢氣連接器墊片、機油及電瓶水等相關設備更換及保養。民國 108 年 1 月 28 日車輛檢驗合格，車輛保險正常。車輛資料如表 1.2-1。

表 1.2-1 事故車輛行照登錄資料

牌照號碼	QAE-976 營業小貨車
車主	和致通運股份有限公司
廠牌	中華
型式/車身式樣	LCFC035-A0026/廂式

引擎號碼	4P10-C10860
車身號碼	RKMLTFBL8GH012468
載重/車重	0.4 噸/3.09 噸
發照日期	民國 105 年 12 月 23 日
有效日期	民國 108 年 12 月 23 日

2.3 事故地點環境

事故地點位於桃園市蘆竹區上竹路埤塘公園出入口，在上竹路與大竹路 288 巷轉角附近（詳圖 1.2-1、圖 1.2-2），北緯 25°01'08.65"，東經 121°16'06.61"。

事故地點為一直角轉彎路段，為無號誌之柏油路面道路，道路型態為左彎道雙向四車道，道路中央設有分向限制線，上竹路西向 2 車道，各車道寬度 3.6 公尺，路肩約 1 公尺，人行道約 1 公尺，路邊設置左彎「輔 2」³標誌及減速慢行「慢」⁴字警告標線；速限為 50 公里/小時⁵，並應減速慢行。

³ 道路交通標誌標線號誌設置規則第 134 條：「安全方向導引標誌『輔 2』，用以促使車輛駕駛人減速慢行，並引導行駛安全方向。視需要設於易肇事之彎道路段或丁字路口。本標誌為黃底黑色圖案，箭頭圖案方向得隨實際路況而調整。本標誌設於彎道路段時，不得少於 3 面。」

⁴ 道路交通標誌標線號誌設置規則第 163 條：「『慢』字，用以警告車輛駕駛人前面路況變遷，應減速慢行。」

⁵ 道路交通安全規則第 93 條：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：『一、行車時速不得超過五十公里。……二、行經設有彎道、……、無號誌之交岔路口……，均應減速慢行，作隨時停車之準備。三、應依減速慢行之標誌、標線或號誌指示行駛。』」



圖 1.2-1 事故地點位置圖



圖 1.2-2 事故地點為雙向 4 車道約 90 度轉彎路段

2.4 紀錄器

事故車輛裝有 1 台 GPS，可即時回傳時間、位置及速度等行車相關紀錄。事故發生

後，事故車輛由臺灣桃園地方檢察署（以下簡稱地檢署）扣押蒐證，本會調查小組向和致取得事故車輛 GPS 監控數據。

事故發生後，蘆竹分隊於事故現場附近蒐集錄影監視畫面，共計有「桃園市政府警察局天羅地網監視錄影系統-中興路與大竹路紅綠燈」、「亦辰企業大門監視器-大竹路 288 巷口」、「宜誠湖水岸社區大樓正門口監視器-大竹路 288 巷 5 號」及「宜誠湖水岸社區大樓後門監視器-大竹路 288 巷 5 號」4 具錄影監視器攝得事故影像。

2.4.1 車載全球衛星定位系統

事故車輛車載 GPS 製造商為漢名科技股份有限公司，型號為 Hantek G-99，序號為 SN4630110054，如圖 1.2-3。

和致使用 GPS 衛星車隊管理系統，結合 GPS 定位與 GPRS⁶即時通訊技術，讓管理者可隨時掌握車輛即時位置及行車狀態。車輛啟動後，每隔 30 秒會將車輛位置傳至系統主機（熄火後為每隔 3 分鐘傳送），管理者可查詢車輛目前位置以及歷史路徑軌跡，並可獲得車隊營運報表，包括里程統計、異常報告（例：超速、怠速）等數據資料。

事故發生後，和致將車上傳回系統之相關數據提供予調查小組，內容包含車機號碼、駕駛員代碼、GPS 時間、經度、緯度、地址、車速及車行狀態等，經綜整並摘錄重要 GPS 事件及路線，如圖 1.2-4 所示。

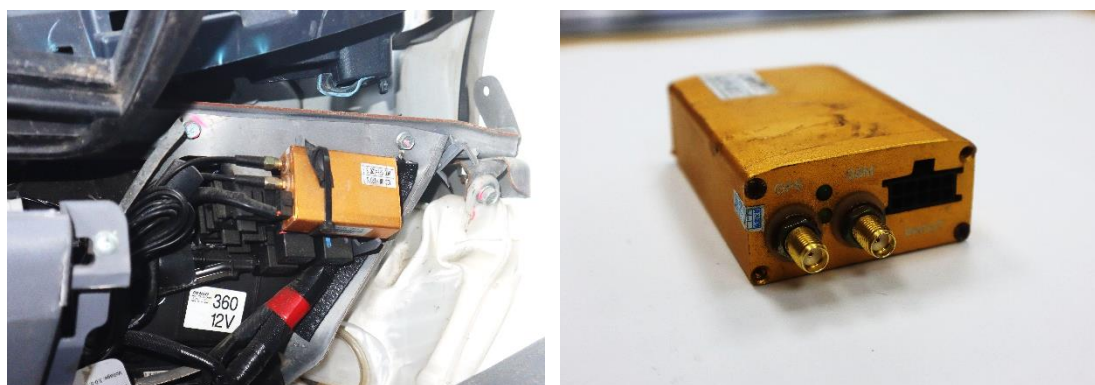


圖 1.2-3 車載 GPS 外觀圖

⁶ GPRS 通用封包無線服務（General Packet Radio Service，GPRS）是利用 GSM 行動電話 SIM 卡傳送數據的技術。

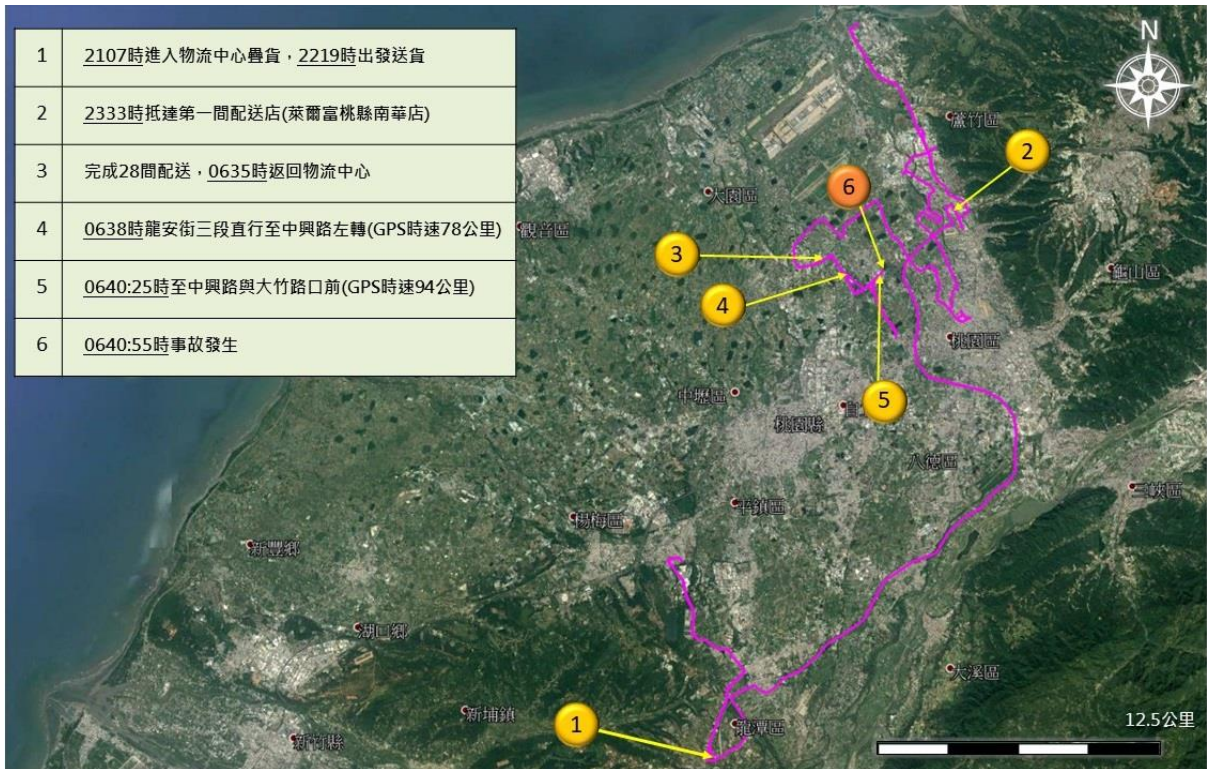


圖 1.2-4 重要 GPS 事件及路線詳圖

2.4.2 錄影監視器

調查小組取得的 4 具錄影監視器影像，因各錄影系統時間不一且無法判斷時間標準，無法同步影像時間，故影像浮印時間不列入參考。影像資訊陳述如下。



圖 1.2-5 事故現場監視器位置

桃園市政府警察局天羅地網監視錄影系統-中興路與大竹路紅綠燈

事故車輛於中興路與大竹路口號誌顯示為黃燈時進入交岔路口，隨後事故車輛逆向經由大竹路對向車道，進入並行駛於上竹路北向內側車道，最後切入彎道發生事故，如圖 1.2-6。



圖 1.2-6 桃園市政府警察局天羅地網監視錄影系統畫面

亦辰企業大門監視器-大竹路 288 巷口

事故車輛行至大竹路與大竹路 288 巷交岔路口前煞車燈亮起，在切入彎道前左側輪胎已明顯升高，隨後車輛進入彎道並碰撞停於路邊之自小客車，如圖 1.2-7。



圖 1.2-7 亦辰企業大門監視器畫面

宜誠湖水岸社區大樓正門口監視器-大竹路 288 巷 5 號

事故車輛行至大竹路與大竹路 288 巷交岔路口前，左側輪胎升高離地，車身傾斜，如圖 1.2-8。



圖 1.2-8 宜誠湖水岸社區大樓正門口監視器畫面

宜誠湖水岸社區大樓後門監視器-大竹路 288 巷 5 號

事故車輛進入彎道時已跨至對向車道，並直接碰撞停於路邊之自小客車，如圖 1.2-9。



圖 1.2-9 宜誠湖水岸社區大樓後門監視器畫面

3. 現場測量與殘骸檢查

3.1 現場測量

事故現場測量資料包括蘆竹分隊於民國 108 年 8 月 24 日事故發生當時之測量資料，及本會調查人員於 11 月 21 日至事故現場測量道路相對位置等資料。

道路線形

事故現場位於轉彎路段，依據桃園市蘆竹區公所提供之道路工程設計圖說，該彎道平曲線半徑為 25 公尺，設計速率為 25 公里/小時，如圖 1.3-1 所示。另經現場量測取 3

段弦長，如圖 1.3-2 所示，參照曲率半徑 R 計算公式⁷，事故彎道之曲率半徑為 25.9 公尺。

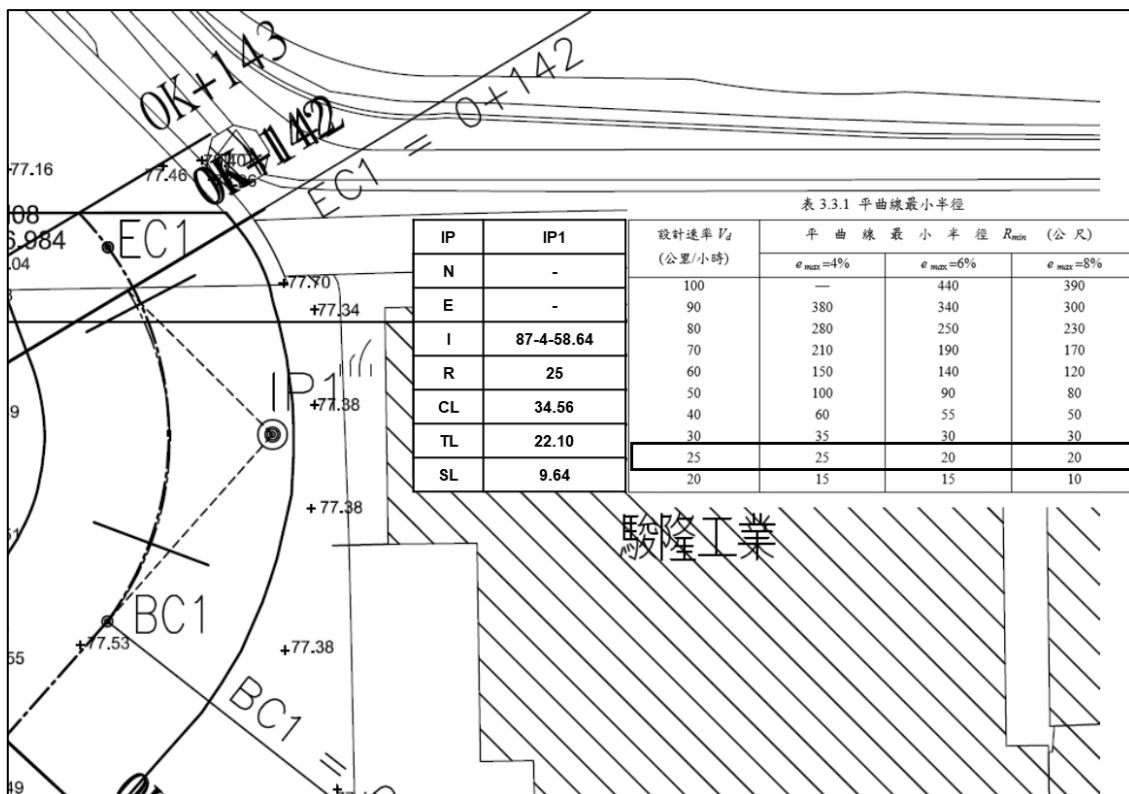


圖 1.3-1 事故彎道之道路工程設計圖說

道路之最高速度限制及彎路之警告標誌，依道路交通標誌標線號誌設置規則相關條文節錄如下：

第 24 條

彎路標誌分為右彎標誌「警 1」及左彎標誌「警 2」，用以促使車輛駕駛人減速慢行，低於下表規定之曲線半徑及視距路段應設置之。

⁷ 曲率半徑 R 計算公式： $R = \frac{C^2}{8M} + \frac{M}{2}$ ，R=半徑(公尺，m)、C=弦(公尺，m)、M=中垂距(公尺，m)。

設計速率（每小時公里）	25	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
平曲線半徑（公尺）	20	30	50	80	120	170	230	300	390	500	620
安全停車視距（公尺）	30	35	50	65	85	105	130	160	185	220	250

警 1



警 2



（單位：公分）

第 85 條

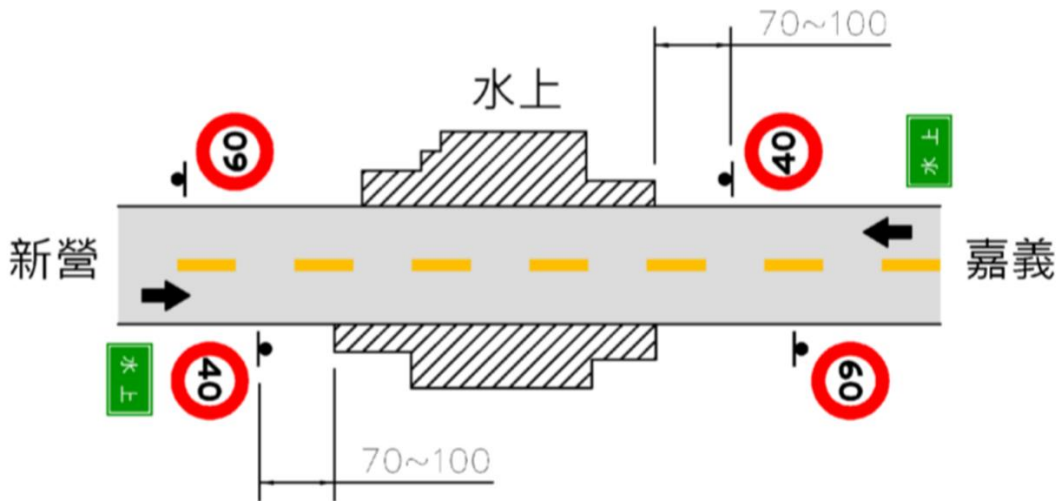
最高速限標誌「限 5」，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於以標誌或標線規定最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處；里程漫長之路段，其中途得視需要增設之。

本標誌與第 179 條速度限制標字得同時或擇一設置。

限 5



本標誌圖案為假定數字，其限制之時速由主管機關參照路線設計、道路狀況、交通量、肇事資料及其他因素定之。規定行車速率限制每小時之公里數，應為五之倍數。設置圖例如左：

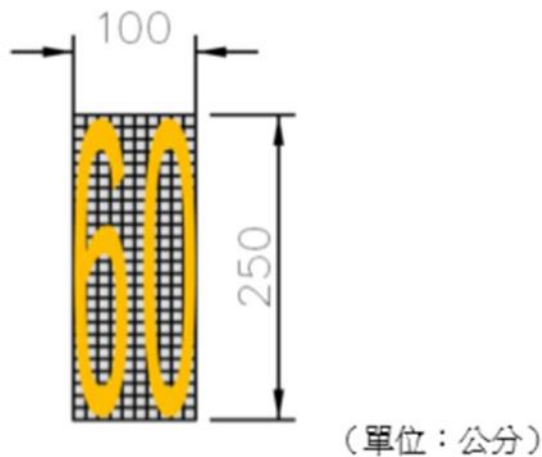


第 179 條

速度限制標字，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於以標誌或標線規定最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處；里程漫長之路段，其中途得視實際需要增設之。

本標字與第 85 條最高速限標誌得同時或擇一設置。

本標字為黃色數字。圖例如左：



事故車輛相對位置

事故相關車輛共計 5 輛，依序編號 A 至 E 如後：事故營業小貨車 QAE-976(A 車)、黑色自小客車 83XX-XX (B 車)、白色自小客車 20XX-XX (C 車)、灰黑色自小客貨車 30XX-XX (D 車)、銀色自小客車 42XX-XX (E 車)。事故現場營業小貨車 A 車撞擊後停止於北緯 25°01'08.65"，東經 121°16'06.61"，為上竹路埤塘公園出入口上游約 12 公尺處之人行道上，煞車痕跡 52 公尺；停放於路邊之自小客車 B 車，位於 A 車之上游

2.6 公尺⁸處之人行道上；停放於路邊之自小客車 C 車，受 A 車撞擊後，位於 A 車之下游 4.0 公尺處之路邊；停放於路邊之自小客貨車 D 車受 C 車推擠，位於 A 車之下游 7.6 公尺處之路邊；停放於路邊之自小客車 E 車受 D 車推擠，位於 A 車之下游 11.8 公尺處之路邊；各車輛相對位置圖如圖 1.3-2，事故現場照片如圖 1.3-3。

⁸ 現場測量 2 車相對位置為車頭至車頭之距離。

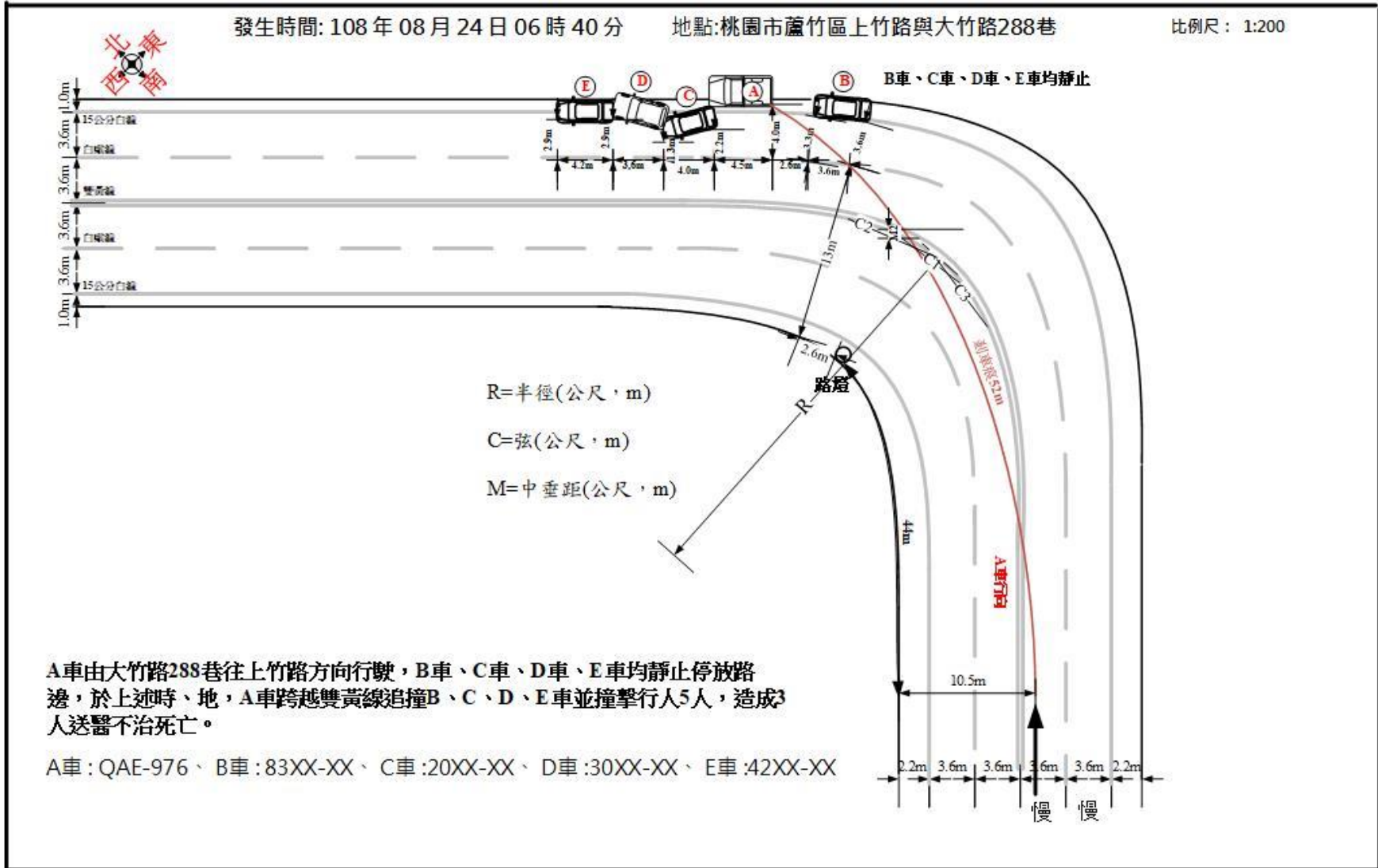


圖 1.3-2 事故車輛相對位置示意圖 (資料來源: 蘆竹分隊)



(A)行進方向下游視角



(B)行進方向上游視角

圖 1.3-3 事故現場照片

3.2 車輛損壞情形

事故發生後營業小貨車 QAE-976 由地檢署扣押，於民國 108 年 10 月 23 日發還予和致。本會調查人員於民國 108 年 12 月 4 日與台灣戴姆勒亞洲商車股份有限公司、和致等相關人員，於裕益汽車股份有限公司新竹縣竹北市服務據點檢測事故車輛之狀況。本案事故相關車輛之損壞情形說明如後。

營業小貨車 QAE-976 (A 車)

A 車車頭前橫柱、左右托架、底盤大樑、前工字樑軸、前平衡桿損毀、方向機主機與機柱損毀，保險桿、前鋼板、前輪、左右大燈、方向燈、角燈、霧燈損毀，煞車真空筒、煞車油管損毀，左右車門損毀，車輛肇事後狀況，如圖 1.3-3 所示。經量測，A 車輪胎胎紋深度分別為左前輪 7.64mm、右前輪 6.75mm、左後輪內側 3.85mm、左後輪外側 2.81mm、右後輪內側 2.85mm、右後輪外側 2.80mm。



圖 1.3-3 A 車損壞情形

黑色自小客車 (B 車)⁹

B 車車頭毀損，引擎蓋掉落、左右葉子板掉落，前保險桿掉落，左前車門部分損壞。

⁹ B 至 E 車之損壞情況乃依蘆竹分局之現場照片紀錄。



圖 1.3-4 B 車損壞情形

白色自小客車 (C 車)

C 車前車頭擠壓變形，車後方保險桿損壞、行李廂門損壞，後車門損壞。



圖 1.3-5 C 車損壞情形

灰黑色自小客貨車 (D 車)

D 車前方保險桿、車頭損壞，後方保險桿、行李廂門損壞。



圖 1.3-6 D 車損壞情形

銀色自小客車 (E 車)

E 車後保險桿及後行李箱門損壞。



圖 1.3-7 E 車損壞情形

4. 運輸業者經營管理

和致設立於民國 105 年 11 月，主要經營超商物流配送、托運行南北轉運以及長途運輸專車配送等項目，公司負責人名下共有 5 間交通運輸公司，總車輛 296 輛，其中約 10% 為自有車輛及自有駕駛員，其餘為靠行車輛及靠行車主。峻富物流股份有限公司¹⁰（以下簡稱峻富）委由和致公司承攬貨運業務，峻富代為管理車輛及駕駛員。峻富自民國 107 年 12 月起承攬萊爾富位於桃園市龍潭區 EC 物流中心之貨物運送業務，該物流中心負責配送苗栗以北之電子商務商品，事故當時和致共計 3 輛（含事故車輛）車輛參與物流中心配送業務。

為管理物流中心之物流運輸業務，萊爾富、峻富及參與配送業務之車輛所屬公司共同訂定人員及車輛須遵循之廠區規範，內容包含駕駛員及車輛進出物流中心之管理事項。另依據訪談紀錄，和致於物流中心相關管理重點如下：駕駛員管理方面，規定駕駛員於上班報到時須進行酒測，並於酒測檢核表上簽名；物流中心主管除每月檢查 1 次駕駛員駕照外，亦會不定時查驗駕駛員駕照狀況；車輛管理方面，要求車輛須辦理保險並定期進行維修保養，執行萊爾富貨物配送業務之車輛皆須安裝 GPS，藉此監控車輛行進路線及駕駛員於貨物運送過程中有無超速、停留時間過長等異常情形。

5. 公路總局監理作為

公路總局依據公路法及汽車運輸業管理規則等規定，負責汽車運輸業之監理業務，監督汽車運輸業者公司營運安全管理狀況，確保運輸安全。

貨運三業之法規

依公路法第 34 條，公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行

¹⁰ 祥舜物流股份有限公司設立於民國 89 年 12 月，於民國 102 年 11 月更名為峻富，主要經營棧板貨件、貨櫃運輸及物流運輸等業務。

全國道路，營業汽車應依相關規定，分類營運。其中汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業（以下簡稱貨運三業）等之營運範圍如下：

汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。

汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。

汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。

汽車運輸業對所屬車輛、人員之管理責任，訂於汽車運輸業管理規則第 19 條，條文如下：

汽車運輸業除對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員應負管理責任外，其營運應遵守下列規定：

- 一、不得載運違禁物品。
- 二、不得與同業惡性競爭。
- 三、不得有欺騙旅客或從事不正當營利行為。
- 四、不得有玷汙國家榮譽妨害善良風俗之行為。
- 五、不得擅自變更車輛規格。
- 六、不得拒絕公路主管機關為安全管理所召集舉辦之訓練或講習。

營業大客車業者應將駕駛人名冊，向該管公路主管機關申報登記；申報登記後，應登記內容異動時，亦同；其登記書格式，如附表八。初次登記為遊覽車駕駛人者，另應接受公路主管機關或其專案委託單位所辦理六小時以上之職前專案講習，始得申報登記。

前項申報登記內容，經公路主管機關審核結果不合格之駕駛人，汽車運輸業者不得派任駕駛車輛營業。

營業大客車業者派任駕駛人前，應確認所屬駕駛人三年內已接受公路主管機關辦理之定期訓練或職前專案講習，且其駕照應經監理機關審驗合格。

營業大客車業者於駕駛人行車前，應對其從事酒精濃度測試，檢測不合格者，應禁止其駕駛；遊覽車駕駛人得由承租人或旅行業者實施酒精檢測，檢測不合格者，亦同。

.....

上述管理規則第 19 條，除第一項要求所有汽車運輸業對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員應負管理責任外，其他對駕駛人資格審查、訓練講習，及酒精檢測等規範，皆僅限於營業大客車業者，未包括貨運三業。

汽車運輸業管理規則第 19-2 條規範營業大客車駕駛人之工作時間，對貨運三業之駕駛人則未有相關規範。條文如下：

營業大客車業者派任駕駛人駕駛車輛營業時，除應符合勞動基準法等相關法令關於工作時間之規定外，其調派駕駛勤務並應符合下列規定：

- 一、每日最多駕車時間不得超過十小時。

二、連續駕車四小時，至少應有三十分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於十五分鐘。但因工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間；其最多連續駕車時間不得超過六小時，且休息須一次休滿四十五分鐘。

三、連續兩個工作日之間，應有連續十小時以上休息時間。但因排班需要，得調整為連續八小時以上，一週以二次為限，並不得連續為之。

公路總局另訂定汽車貨運業汽車路線貨運業汽車貨櫃貨運業安全考核作業要點（以下簡稱考核要點），針對公路法第 34 條規範之貨運三業進行考核，作為加強各區監理所站健全貨運三業營運安全管理，落實行車安全維護之依據。其目的是了解及監督業者公司營運安全管理狀況，包含業者之公司管理、駕駛人管理及車輛管理，並輔導業者改進。

考核要點之實施方式、資料要求及查核要項摘錄如下：

三、實施方式：

- (一)各所站對轄管貨運三業安全管理考核作業（以下簡稱考核作業），由運輸管理單位（科、股）及車輛管理單位（科、股）派員至公司按本要點規定及安全考核表項目實施考核。
- (二)各所針對 EIS 系統風險管理總項指標紅燈告警或單項指標告警且認為有至公司查核必要者，須辦理安全考核，且每月至少考核 4 家業者以上，如有不足，可由各所自行挑選業者辦理安全考核，並於 1 個月內完成安全考核。另 EIS 系統風險管理總項指標連續三期紅燈告警，由副所長以上率隊辦理考核作業，請業者提報改善計畫。
- (三)各所站應要求業者每月 5 日前填寫自主檢查表，如業者有違反勞動法令相關紀錄，並函請勞政單位配合共同考核。

四、...

五、各所站應要求貨運三業對於公司管理、所屬駕駛人及車輛建立檔案管理資料供查核檢閱，其項目至少如下：

- (一)公司：行政管理人員及駕駛人之勞健保投保名冊、駕駛人教育訓練及輔導實施紀錄。
- (二)駕駛人：僱用基本資料、駕駛執照、勞（健）保投保紀錄、出勤及酒測紀錄、每日出勤駕駛時間及工作起迄時間統計紀錄、違規與輔導改善紀錄、在職教育訓練紀錄等。
- (三)車輛：車輛清冊（新領牌照登記書及行車執照影本）、保險資料、定期檢驗紀錄、維修保養紀錄、委外保養廠合約文件、行車紀錄卡或數位式行車紀錄檔案及車輛違規與改正紀錄。

六、各所站實施考核作業前應辦理勤前教育訓練及彙整分析業者所屬駕駛人、車輛、公司營運狀態，其分析重點及查核要項如下：

(一)公司管理部分：

- 1.分析重點：如行車紀錄管理、行車安全訓練等資料。

2. 查核要項:

- (1)最近1個月內所屬車輛每日行車紀錄卡或數位式行車紀錄檔案。
- (2)全部駕駛人教育訓練紀錄、重大違規或高風險違規駕駛人專案輔導辦理情形。
- (3)曾被查獲車輛重大違規紀錄、駕駛人重大違規之改善辦理情形。

(二) 駕駛人部分：

- 1.分析重點：重大違規紀錄（如酒駕、危險駕駛、超速、闖紅燈、駕照資格不符等）。
- 2.查核要項：違規件數較多或高風險違規駕駛人個別輔導作為及紀錄。

(三) 車輛部分：

- 1.分析重點：如重大違規紀錄（車身設備變更、胎紋不符規定、行車紀錄器無法正常運作、滅火器失效等）。如檢驗逾期責令禁止營運；逾期1個月以上即應依道路交通管理處罰條例第17條規定者吊扣其牌照。
- 2.查核要項：
 - (1)行車事故車輛維修保養紀錄。
 - (2)自設保養廠之業者，應檢視其車輛保養紀錄；委託其他保養廠保養之業者，應檢視委託保養契約及車輛保養紀錄。
 - (3)車輛違規項目改正情形。

對貨運三業之稽查

依公路總局提供之資料，公路總局每季召開安全考核策進會議，由各監理所報告轄內貨運三業管理情形，從中檢視需再加強之處，持續滾動式檢討，強化貨運三業管理機制。在稽查作業時，若發現業者違反公路法、汽車運輸業管理規則等規定，即依法規對業者查處。就未違反規定，然有改進空間之項目，輔導業者改進，落實安全管理的工作。

公路總局與各貨運公會溝通討論後，於民國108年4月訂定考核要點之EIS管理計畫¹¹及執行方式，定期由各監理所站及公會向業者宣導，並對轄管貨運三業按考核要點規定及安全考核表項目實施查核。

依據交通部公路總局新竹區監理所桃園監理站（以下簡稱桃園監理站）提供之資料，該站執行貨運三業安全考核之人力配置1人¹²，對於轄下約400家業者，

¹¹ EIS (Executive Information System) 管理計畫由公司管理、車輛管理、駕駛人管理3層面訂定11項風險指標，藉由總項指標或單項指標達告警條件方式顯示業者之風險，讓監理機關更容易掌握風險業者，並實施督導查核，以強化公司治理、改善行車安全。

¹² 桃園監理站表示，為落實查核計畫及減輕承辦人業務，主管亦會滾動式調整業務。

依安全考核作業要點執行查核。自民國 108 年 1 月至民國 109 年 2 月總項紅燈告警需查核之業者家數計 78 家，平均每月查核量約 5.57 家。民國 108 年 5 月以後調整指標 9 告警條件，只要有 1 筆該類違規即告警後，平均每月之查核量為 7.2 家。民國 107 年桃園監理站曾依據考核要點，辦理轄下各營運業者之書面考核，要求業者填報自主管理考核文件（詳附錄 1），回傳率約 8 成，針對未提交自主管理考核文件之業者，監理站並無足夠人力去追蹤原因。

對貨運三業駕駛人管理措施

公路總局於監理服務網中設置業者管理系統專區，協助貨運三業執行駕駛人之管理作為。業者於取得所屬駕駛員同意書後，可於監理服務網上查詢駕駛員個資、駕照狀態、違規紀錄等狀態，管理駕駛員之駕駛資格，以落實考核要點之要求。

對事故車輛營運公司之監理作為

事故車輛車主登記為和致，為汽車運輸業之汽車貨運業，車輛 42 輛。桃園監理站依據考核要點對和致之監理作為說明如下：

- (1) 桃園監理站於民國 107 年 10 月 1 日去函轄區內有考核要點預警機制違規警告之 12 家業者，其中和致於民國 107 年 5 至 8 月連續 2 期有預警機制違規告警情事發生，EIS 管理計畫總項告警達預警標準，違規項目包括超速、闖紅燈、胎紋深度不符、違規停車、酒駕、無照駕駛等駕駛人違規情形。桃園監理站要求和致針對駕駛定期安排教育訓練，加強管理所屬駕駛人遵守公路法暨道路交通管理處罰條例等相關規定。
- (2) 桃園監理站於民國 107 年 11 月 7 日依考核要點規定，至和致辦理查核營運風險危害之情事。查核結果顯示（詳附錄 2），和致就行車紀錄管理、行車安全教育、駕駛員基本資料、車輛保險及維修保養等查核重點項目皆符合查核內容。不符合查核內容之重點項目為和致未建立駕駛員勞健保投保名冊、酒測紀錄未保留 2 年。桃園監理站未針對和致駕駛員勞健保投保紀錄、每日工作時數是否正常、每次出勤駕駛時間及工作起訖時間統計紀錄等查核內容進行查核¹³。另依考核表資料顯示，和致當時駕駛員人數為 54 人，檢附之駕駛員清冊僅有 31 人。
- (3) 桃園監理站於民國 108 年 5 月 31 日去函和致舉發違反汽車運輸業管理

¹³ 桃園站表示，針對和致駕駛員勞健保投保紀錄、每日工作時數、每次出勤駕駛時間及工作起訖時間統計紀錄等查核工作，係為當地政府勞政單位權責，新竹區監理所每年會與當地政府勞政單位實施 2 次聯合查核工作。紀錄顯示，民國 107 及 108 年，新竹區監理所及當地政府勞政單位未對和致執行聯合稽查。

事件，指出和致所屬 KLA-XXX2 號營業大貨車於民國 108 年 2 月 2 日被查獲「酒後駕車經酒測值為 0.19 mg/L（5 年內再犯）」情事，依公路法第 77 條第 1 項規定，掣單舉發違反汽車運輸業管理事件通知單。

- (4) 桃園監理站於民國 108 年 6 月 4 日去函和致舉發違反汽車運輸業管理事件，指出和致所屬 KLA-XXX2 號營業大貨車於民國 108 年 2 月 2 日經查獲「駕駛執照經註銷仍駕駛大貨車（酒駕逕註）」，以及 KLA-XXX3 號營業大貨車於民國 108 年 3 月 8 日經查獲「駕駛執照經註銷仍駕駛大貨車」等情事，依公路法第 77 條第 1 項規定，掣單舉發違反汽車運輸業管理事件通知單。
- (5) 桃園監理站於民國 108 年 7 月 19 日依考核要點規定，至和致辦理民國 108 年 6 月 EIS 紅燈告警查核。查核結果顯示（詳附錄 3），和致就行車紀錄管理、行車安全教育、駕駛員基本資料、酒測管理、車輛保險等查核重點項目皆符合查核內容。不符合查核內容並需補件之重點項目為車輛維修保養管理及出車前檢查紀錄表等項目。桃園監理站未針對和致駕駛員勞健保投保紀錄、每日工作時數是否正常、每次出勤駕駛時間及工作起訖時間統計紀錄等查核內容進行查核。另依考核表資料顯示，和致當時駕駛員人數為 43 人，檢附之駕駛員清冊為 45 人。對於缺失及尚須改善部分，桃園監理站民國 108 年 8 月 12 日函送和致，說明其安全考核尚有部分缺失，應於民國 108 年 8 月 30 日前完成改善。
- (6) 桃園監理站於民國 108 年 7 月 22 日、民國 108 年 8 月 6 日、民國 108 年 8 月 22 日分別去函轄下汽車運輸業 58 家業者民國 108 年 5 月、6 月、7 月重大違規案件清冊，要求和致等業者應依汽車運輸業管理規則第 19 條規定，汽車運輸業對所屬車輛、駕駛人及僱用從業人員應負管理責任，請業者加強管理。

汽車貨運業車輛靠行

依據公路法、汽車運輸業管理規則等相關規定，汽車貨運業者應具備充分經營財力¹⁴，並辦理公司或商業登記，報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業執照方得開始營業，其所屬車輛均登記在公司名下，爰汽車貨運業管理係從「業」管理，公路總局在執行業務之認定上，並無靠行車輛之規定。

公路總局認為實務上靠行係存在於駕駛人與公司間的私契約關係，屬於雙方車輛財產私權認定。就主管機關而言，無論公司所登記車輛之組成或公司與駕駛人私權情形如何，按公路法及汽車運輸業管理規則規定係從業管理，業者對所屬

¹⁴ 依汽車運輸業審核細則，汽車貨運業最低資本額新臺幣 2,500 萬元以上。

車輛、駕駛人及僱用之從業人員應負管理責任，不能因私權認定免除各項責任與義務，並必須遵守各項法規。

6. 訪談摘要

6.1 事故駕駛員訪談

受訪者於事故 2 週前受靠行車主之弟弟委託駕駛該車輛，惟委託者知悉受訪者是未取得駕照之身分，仍請受訪者代班。

受訪者表示，事故前二（22）日上夜班，事故前一（23）日白天受人請託協助載貨，上午約 0700 時出門，0800 時抵達楊梅廠區¹⁵，送貨至 1600 時回家，1900 時出門再繼續工作，約 2100 時抵達龍潭廠區，因抵達廠區時已錯過勤前會議，未做酒測，僅於現場進行理貨、疊貨之作業，並由車上乘客代簽靠行車主之姓名。

出車前會有勤前會議，宣導行車安全或宣達特別注意事項，正職的駕駛都會參加並且自主酒測、簽名，但受訪者通常都沒有參加且不認為該會議有參加之必要。

受訪者表示因連續長時間駕車，飲用咖啡已無提神作用，故飲用含酒精之提神飲料，24 日約 0100 時開始在路途中陸續飲用，因當天有 28 間超商需要配送，受訪者將貨量較大的 2 間超商排在最後，所以在最後一間超商停留了約 1 個多小時，所有貨物配送完畢後，還需在規定時間內將各店收取之貨物送回廠區，故當日急著返回廠區報到。

受訪者對於事故當日返回廠區之路線並不完全熟悉，都依據導航指示行駛，事故發生前對當時的路口號誌已無印象，僅認為車速沒有很快，惟在車輛過彎時已知失控並踩煞車，又使用降檔速的方式再拉手煞車還是無法停止。

6.2 和致通運公司總經理訪談

公司經營

公司負責人旗下共有 5 間交通運輸公司，和致為其中 1 間，總共登記有 296 輛車，委由峻富派員協助公司監督及管理人員及車輛。

該 5 間公司均屬靠行公司，因靠行公司有營業許可，有些車主會依附在靠行公司名下，亦有車主直接向靠行公司買車，不論何種方式靠行，均需簽訂協議書，貸款與保險均由靠行公司辦理，此後車主即可執行靠行公司之貨運業務或自行承

¹⁵ 非和致指派之送貨業務。

攬其他貨運業務；除靠行車主之駕駛員外，公司亦有自行招募之駕駛員由公司自行管理，較易管控。

事故車輛

本次事故車輛係由車主向上煌交通有限公司購買後，靠行於和致名下，再承接物流中心之業務。此次狀況為靠行車主於事故前一(23)日 2200 時開始配送，於廠區裝貨後再交由事故駕駛員開車，至隔日 0500 時配送完畢後，駕駛員於早餐店停留，離開早餐店後 2 分鐘後發生事故；事後 GPS 資料顯示事故前車速為 92 公里/小時。

該車當日有 20 多處配送點，如行駛過程中有飲酒情形，應會有配送點的人員通報公司，所以判斷應是配送完成後才飲酒。

物流中心規範及管理

廠區內有訂定規範，有新規定也會於公布欄張貼；規範中並無規定車輛需有固定之駕駛員，故物流中心的對口均為車主，如有特殊事項會請車主向駕駛員轉達。

如物流車有收貨，需於 2 小時內返回廠區，會針對返廠的車輛駕駛員進行酒測，不需返廠者則無酒測規定，如有酒測未通過的情況，會先對該路線之車主開罰並更換駕駛員，若無駕駛員可替換，則由物流中心人員代為駕車。

靠行的運作方式

靠行屬於加盟的概念，車主是加盟主，靠行公司可比喻為品牌，車主視情況靠行。考量車輛的價格或是貨運的業務量，每個品牌的強項不一樣，有些公司的強項在業務跟管理方面，比較重視客戶這一塊，有些公司強項是賣車，有些公司強項是財務金融。

峻富有較多的人力，和致支付勞務費用，由峻富幫忙監督與管理靠行車輛。

事故後做法

防範未來再次發生此類事故，公司目前有兩個想法，第一是下修 GPS 系統的限速，若有超速的情形則將資料回傳總公司，並考慮即時監控車輛；第二是探討於場外進行酒測之可行性，目前有可裝置於手機之酒測設備，檢測後利用手機將酒測結果回傳。

6.3 和致管理人員訪談

受訪者為峻富員工，受委託管理和致之車輛及駕駛員，負責車輛保養、維修、輪胎檢查等相關業務以及駕駛員交通違規處理等。

車輛/人員管理

公司車輛多為新車，均在原廠的保固期內，故車輛都回原廠保養。目前承攬物流中心業務之車輛均有安裝 GPS 設備，但單純靠行或沒有執行物流中心業務之車輛則不一定有安裝；GPS 資料是即時的，但車輛數多，無法即時監控。物流中心每日會有幹部抽查前一日送貨車輛之 GPS 資料，檢查是否有超速情形，對於有超速違規紀錄較多之駕駛員會優先抽查。

公司自有車輛及駕駛員約 10%，駕駛員工時適用勞基法規定。所有車輛都必須遵守公司相關規定，公司會直接向自有駕駛員說明相關規定，惟靠行車輛沒有限制要固定駕駛員，故由車主向其駕駛員說明。對於靠行的車主，公司不會去限制車主雇用誰擔任駕駛員。

酒測規定

駕駛員進廠上班報到時就會進行酒測，由酒測者簽屬自己的姓名，惟現場幹部並不會檢查簽名。

駕照查核

物流中心每月檢查一次駕照，會先檢查有無駕照，再確認駕照是否過期，若現場察覺駕駛員行為異常或為新進員工，則會再進一步檢查，另會隨機於監理服務網查詢是否為有效駕照。

6.4 物流中心主管訪談

受訪者為峻富於物流中心駐點之管理人員¹⁶，主要負責貨物運輸、駕駛員管理及派遣調度的工作。

廠區管理機制

廠區規範內有律定駕駛員值勤、服務品質（如：配送時之噪音管理、遵守道路相關法規、不亂摔貨物等）、個人服裝儀容及酒測等相關規定。

廠區內配有酒測棒，檢測後會拍照建檔，駕駛員如有酒精反應則需硬性留廠並等到無酒精反應後才能離開，受訪者表示目前尚未遇過有駕駛員酒駕送貨的情形。

隨車人員原則是不可在廠區內逗留，需在車上等待，避免在廠區內發生意外，

¹⁶ 事故發生後，原物流中心經理已離職，本會為了解廠區規範及管理運作情形，請現職經理協助說明，惟訪談內容所記錄之狀況可能與事故發生當時不同。

如有需協助駕駛員之需求，可使用身分證申請登記後入廠。

駕駛員管理機制

第一天報到的新駕駛員會檢查其駕照，其餘駕駛員係用抽查的方式，如有未帶駕照的情況，會持續追蹤請其出示；每位駕駛員需利用駕照向萊爾富申請運務代碼始能登入盤點機¹⁷使用。

新駕駛員會登記至駕照管理清冊並會檢查駕照是否過期，目前會通知車主或駕駛員的雇主自主管控，並提醒如有過期情形需更換，避免駕駛員無法上班。

新進人員通常都是找認識的駕駛員推薦，也有公司自行招募的，受訪者會觀察其品行及言行舉止是否適任，來應徵時會告知這邊的工作狀況，如有不適任的狀況也會解雇。假如駕駛員自己找人來開，只要遇到不認識的就會去問狀況，有的車行老闆找來的新人，如果不認識就會確認有沒有資料，並馬上檢查駕照及了解是否熟悉路線，以保證貨運安全。

受訪者平時會利用與駕駛員聊天時了解其工作情形，如有發現精神狀況不佳就不會讓駕駛員送貨，會另找備援駕駛員協助，如實有臨時找不到駕駛之情形，會由調度人員緊急支援。

駕駛員工時

平常時期輪休都是很正常，促銷活動期間會有相關變動的情形，但駕駛員遇休假還是會休，這時會有備援駕駛員來支援，都符合勞基法。

如果是找來的備援駕駛員就無法掌握休假的狀況，這部分無法管控，會有出狀況的機率，但通常備援駕駛員就在這幾個廠輪轉，大部分都會了解狀況。

駕駛員作業流程

駕駛員到廠後會先報到及酒測簽名，集合完畢後會進行勤前宣導及工作重點提示，結束後駕駛員才開始利用盤點機進行理貨及上貨，完成後即可出發配送，駕駛員所配送之路線有固定店家順序且有預估的到店時間，故應不會有自行變更路線之行為。

受訪者表示，通常配送 10 件貨物至單一店家之作業時間平均不會超過 5 分鐘，但也會依據貨物大小有所不同，到店後駕駛員會刷貨物條碼後裝箱，熟悉作業之駕駛員會節省很多時間；如要收取大量貨物時，調度人員會請駕駛員送完貨物後先離開繼續進行配送，另覓其他駕駛員協助將貨物載回廠區。

¹⁷ 每位駕駛員配有 1 台盤點機，進出貨物均需刷包裝上之條碼，以掌握貨物進出及配送流程。

6.5 公路總局運輸組訪談

受訪者負責貨運三業之督導管理考核作業及相關業務處理，主要是建立貨運三業風險管理及考核機制，督導協助監理所站落實管理工作。

對汽車貨運業者之管理

公路總局係依據公路法及汽車運輸業管理規則等相關規定，對汽車運輸業進行監理。依據汽車運輸業管理規則規定，業者需善盡管理責任，爰公路總局訂定考核要點及 EIS 管理計畫，輔導業者建立安全管理機制，藉以了解業者公司營運安全管理狀況，包含公司管理、駕駛人管理及車輛管理。若查核業者有違反公路法、汽車運輸業管理規則等相關規定，就會按公路法規定對業者查處，若無違反規定但仍有需改進項目，則會輔導業者改進，落實安全管理的工作。

公路總局定期召開策進會議，由各所報告轄內貨運三業管理的情形，從中檢視是否有可以再加強之處，持續滾動式檢討，強化貨運業管理機制。另總局不定期會由副局長率監理組及運輸組同仁到監理所站考核業務，檢視各監理所站執行業務情形，若發現監理所站執行業務有不足或需加強的地方，會要求該所站改善。

按公路法等相關規定，對於貨運業管理係屬從業管理，爰業者應對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員善盡管理責任，以符合其規定。

EIS 管理計畫及安全考核要點適用於所有貨運三業之業者，EIS 管理計畫每月對業者進行風險評分，由監理所站依其風險高低程度，按安全考核要點對高風險業者優先進行查核。

汽車運輸業管理規則第 19 條第 2 項規定營業大客車業者應將駕駛人名冊，向該管公路主管機關申報登記，未將貨運三業納入，係因營運大客車是載客運輸，基於保障消費者之立場，對於營業大客車賦予較嚴格的法令要求，故貨運三業則無相關規定。

和致之安全考核狀況

民國 108 年 6 月和致於 EIS 管理系統內達總項告警，桃園監理站依安全考核要點規定，於民國 108 年 7 月 19 日至該公司辦理查核。查核結果為該公司有按時填寫自主檢查表並保存行車紀錄卡、對所屬駕駛員實施安全教育訓練、對重大違規或違規頻率較高之駕駛員加強勸導，另該公司車輛出車前皆會配合廠商規定進行酒測。

監理服務網有提供業者批次查詢所屬駕駛員違規及駕籍狀況等功能，目前貨運三業已有 1,300 多家業者向公路總局申請權限提供此項服務，至於和致未善盡駕駛員管理責任，新竹所已輔導該業者申請監理服務網，並利用批次查詢功能，加強管理駕駛員違規及駕籍狀況。

駕駛員安全管理

酒駕及駕照不符在道路交通管理處罰條例已有明確規定，按汽車運輸業管理規則規定，業者本應對所屬駕駛員善盡管理責任，避免駕駛員有酒駕及駕照不符之情形。若業者公司所屬駕駛員有違反酒駕及駕照不符規定，監理所站會查核業者是否有違反公路法、汽車運輸業管理規則等相關規定。

靠行現象之說明

探究靠行現象之成因除車主欲藉由自行購買車輛、招攬業務以增加收入外，更有工作自由不受約束之特性。倘事業單位有藉由「靠行車」、「業務承攬」或「派遣」等方式規避勞動基準法相關雇主責任情事，可能存有業者對公司駕駛員、車輛未善盡管理責任之虞，公路總局將依公路法、汽車運輸業管理規則等相關規定查處，要求業者對所屬車輛、駕駛員及僱用之從業人員善盡負管理責任。

事故後之精進作為

和致通運發生事故後，新竹所於民國 108 年 8 月 24 日至該公司查核，查業者違反汽車運輸業管理規則規定，按公路法第 77 條第 1 項處 9 萬元罰鍰及停止 1/10 車輛營業，並要求業者提報改善計畫，將駕駛員名單鍵入監理服務網且定時查詢駕照狀況、確切落實酒測及辦理駕駛員行車安全教育訓練，由新竹所每月至該公司查核業者是否落實。

因 EIS 管理計畫係為風險管理，將為數眾多的業者，挑出風險性較高者進行查核，新竹區監理所為使各站承辦人可以瞭解所需注意事項及查核重點，民國 108 年 11 月 21 日於中壢監理站，辦理貨運業查核學習分享，由中壢監理站實際示範查核，並由各站承辦人討論分享經驗。

對於貨運業安全管理，公路總局定期召開貨運三業策進會議，掌握各所執行貨運業管理之情形，並透過滾動檢討方式強化監理所站對貨運業者之管理措施。此外，公路總局不定期會至監理所站考核業務，檢視各監理所站執行業務情形，若發現監理所站執行業務有不足或需加強的地方，會要求該所站改善。

6.6 公路總局新竹區監理所桃園監理站第三股訪談

受訪者負責汽車運輸業相關業務，安全考核僅為其中一項業務，轄區內約有 400 多家業者，單位內僅有受訪者本人執行查核工作，且公文數量龐大，如不加班很難完成。

對汽車貨運業者之管理

在未有 EIS 安全考核作業前，會發文請公會或業者，通知政令宣導、相關規定變更或需要業者配合實施的說明。並依據公路法及汽車運輸業管理規則來對業

者做相關監理工作，包括汽車運輸業停車場查核、營業所設置會勘、牌照車輛檢驗控管、逾檢及註銷號牌追繳等。

桃園監理站於民國 107 年 6 月 14 日函請業者填列自主檢查表（舊版）後回傳並依據表列項目進行管理，後續每月填列備查，惟監理站也無時間或人力去追討未回傳之業者或逐一檢視填列內容；當時依據「貨運三業預警管理計畫」，業者如有連續兩期評分未達 70 分者會列為查核及輔導對象，另遇重大事故，亦會進行立即性加強管理措施。

民國 107 年 8 月公路總局訂頒考核要點及民國 108 年 4 月訂頒 EIS 管理計畫後，即明確要求業者針對車輛、駕駛員及公司等三方面做管理，亦有明確之風險指標，故桃園監理站於民國 108 年 9 月 9 日再次函請業者依據上述之規定填列考核要點附件中之自主檢查表（新版）備查。

安全考核執行狀況

如業者被列為考核對象，監理站會先電話通知查核時間，告知其被考核原因，並將自主檢查表及貨運三業考核表提供給業者，請其預先準備受檢項目。

業者對於靠行駕駛員之資料掌握度有限，會有人員管理不確實之情形，且對於駕駛員之重大違規管理或輔導亦未落實，監理站進行查核後僅能請其於期限內改善，又靠行駕駛員不易管控，故難以強迫進行酒測或控管工時；另會遇到行車紀錄卡紙或酒測紀錄不齊全之狀況，通常僅有大公司的保存或管理較完整及確實，希望可以比照客運業統一入法管理，否則於查核時並無法令依據，僅能利用管理不確實之名目進行開罰。

和致之安全考核狀況

因該公司可能較有受檢經驗，算是提出的資料較為齊全的業者，但從業者所準備的駕駛員資料，看不出完整之靠行情形，難以判別是公司自有駕駛員或是靠行駕駛員；在安全考核開始執行後，有列出部分駕駛員資格問題，即有開罰並發文請其改善，但還是不幸發生本案事故。本案是靠行車主另外再找的駕駛員，從公司資料中也查不出來。多數公司為了不受勞基法工時之限制，亦跟駕駛員簽訂靠行合約使駕駛員轉為靠行司機並至職業工會投保，也無法判斷其靠行狀況真偽。

在本事故前，和致即有駕駛員酒駕遭罰，當時有告知業者要加強靠行管理，惟公司對於靠行車的要求過低，許多靠行車主會臨時找沒駕照的人開車，公司亦無法控管，後來才發現原來公司內靠行車居多；另查核人員也僅能持信賴原則就公司提供之資料進行查核，無法實際至作業現場親查，若現場管理人員不確實管理（核對姓名、駕照等），亦無法有效控管。

對靠行現象之看法

為利政府管理，公司行號設立有其資本額門檻及規定，車主無能力成立公司僅能靠行從業。以往業者對於靠行駕駛員並無太多要求，現藉由執行考核，讓業者對靠行駕駛員有較高的淘汰機制，提升駕駛員對於自身的要求。

靠行車輛行照上之車主均為公司名稱，如可在行照上列出靠行車主本人姓名，對於靠行車主較有保障，監理單位亦較容易找到車主；且曾有公司利用靠行之車輛借貸，造成靠行車主權益受損之現象，故如何保障靠行車主的權利，讓他們願意提升被管理的意願，應為努力目標。

現行法規內除計程車外並無靠行相關規定，惟靠行情形已行之有年，基層單位僅能依現行規定辦理，如何以現有人力進行管理亦為重要議題。

曾有駕駛人建議，其在國外從業時，國外需使用駕駛卡才能啟動車輛，會記錄開車時間，若有冒用會重罰，故不太會發生卡片借用之情形，工時可真實記錄也可直接受監理單位控管，亦可成為努力方向。

事發後之精進作為

民國 107 年開始加強推動業者使用監理服務網之功能，取得駕駛員同意書後，即可於監理服務網上查詢駕駛員個資、駕照狀態、違規紀錄等，若有名單以外之駕駛員較容易發現，業者如有固定查詢，亦可當作公司內安全管理之佐證資料。故已要求和致使用監理服務網定期查詢駕駛員資格，如肇事駕駛員非名單內人員，即會開罰。

目前針對被告警之業者有加強宣導使用監理服務網，惟無法定強制力，僅能鼓勵使用，曾有發文通知所有業者有此系統，但多數靠行駕駛員不願意配合，如全面要求恐有執行難度。

第 2 章 分析

事故車輛掛載監理機關頒發之有效牌照；依據事故後車輛檢測結果，事故車輛之輪胎、煞車及轉向系統無異常狀況；依據事故後現場檢視結果，事故地點之標誌與標線正常；依據車載 GPS 紀錄，車輛於運送貨物過程中有多次超速的狀況，事故發生前該車超速行駛於事故路段，造成 3 人死亡、4 人受傷之重大公路事故。本案針對事故發生原因、車速推估、運輸業者安全管理、監理機關貨運三業之監理、事故地點交通環境改善等議題進行探討。

1. 事故原因

事故駕駛員未持有交通部公路總局核發之有效駕駛執照，於夜間執行貨物運送勤務前，未有充足之休息時間，於駕駛期間飲用含酒精之飲料，事故發生前該

車超速行駛於事故路段，以約 98 公里/小時¹⁸之車速進入事故彎道，隨後駕駛員雖使用煞車，地面留有 52 公尺之左彎弧形輪胎痕跡，仍不能及時將車輛減速，失控撞擊路旁之路人及車輛。

2. 車速推估

事故車輛車載 GPS 於事故前最後一筆行車速度紀錄為車速 94 公里/小時，車輛位置位於中興路與大竹路口附近，距事故現場約 200 公尺（如圖 2.2-1）。本節依據路口監視器影像資訊，推算事故車輛進入事故彎道時之行車速度。



圖 2.2-1 車載 GPS 事故前最後一筆行車速度紀錄位置

影像推估車速

影像推估車速係利用事故現場附近之監視器，運用影像可動態記錄車輛空間位置的特性，以固定的標線號誌長度，計算車輛通過該範圍所需畫格數的時間，以推估事故車輛的運行車速。

「宜誠湖水岸社區大樓正門口監視器」清楚地拍攝到事故發生前之車行過程，監視器及車輛通過範圍位置詳圖 2.2-2、圖 2.2-3。根據該監視器之錄影格式為每秒 30 畫格，可推估當時事故車輛行經錄影畫面區段之車速達 98 公里/小時，如

¹⁸ 依據路口監視器影片資料所推估之車速。

表 2.2-1 影像推估車速。



圖 2.2-2 監視器及車輛通過範圍位置圖



圖 2.2-3 車速推估參考位置

表 2.2-1 影像推估車速表

	第一至二段標線 (20 公尺)	第二至三段標線 (20 公尺)	第一至三段標線 (30 公尺)
移動時間 (秒)	22/30	22/30	22/30
推估車速 (公里/小時)	98	98	98

3. 運輸業者安全管理

依汽車運輸業管理規則第 19 條規定，汽車運輸業對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員應負管理責任。事故發生時和致委託峻富指派 1 名主管管理和致之車輛與駕駛員相關業務，並指派另 1 名主管進駐物流中心，依循廠區規範管理進出物流中心之車輛與駕駛員。本事故中駕駛員為無照駕車；長時間工作未有適當休息，存在疲勞駕駛之狀況；駕駛員有酒駕及超速之違規情形。本節就和致對所屬駕駛員之安全管理作為分析如下。

駕駛員無照駕車

汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，任何從事駕駛工作之駕駛員應隨時持有有效之駕照，業者亦應確認所屬駕駛員於執行業務時，持有所駕駛車輛之有效駕照。

為執行監理業務，並協助業者管理所屬駕駛員，桃園監理站曾於民國 107 年 6 月發函轄管貨運三業業者，要求業者自民國 107 年 8 月起每月須填寫「汽車貨運業、路線貨運業、貨櫃貨運業安全管理自主檢查月報表」，內容包含業者須對所雇用之駕駛員及靠行駕駛員造冊，以供查驗。並請貨運三業配合，申請監理服務網帳號，以查詢所屬駕駛員駕照狀況。

依據桃園監理站及和致所提供之資料，桃園監理站於民國 107 年 11 月 17 日依考核要點至和致辦理營運風險危害之查核。查核結果顯示，和致所屬駕駛員人數為 54 人，而和致檢附之駕駛員清冊僅有 31 人。民國 108 年 7 月 19 日桃園監理站依考核要點至和致辦理 EIS 紅燈告警查核，考核表資料顯示，和致當時駕駛員人數為 43 人，檢附之駕駛員清冊為 45 人。顯示和致未能確切掌握所屬駕駛員之相關資料。

事故當時，物流中心亦未針對可至該中心載貨之駕駛員建立名冊，至該中心報到載貨之駕駛員雖須簽到，簽到單內僅列出送貨車輛之車號，無駕駛員相關資訊。亦即物流中心乃針對車輛進行管理，未針對實際駕駛送貨車輛執行送貨任務之駕駛員進行管理，駕駛員至物流中心簽到後，即可執行送貨業務。本次事故駕

駛員即在無照且未執行酒測之狀況下，由同乘之乘客簽署靠行車主姓名後，開始執行送貨工作。

監理機關設置之監理服務網駕照查詢服務，可供業者查詢所屬駕駛員之駕照狀況，若為臨時代班人員，業者亦可於臨時代班人員報到時，請其提供駕照並於監理服務網中查詢其駕照狀況及違規紀錄。事故當時和致尚未申請監理服務網帳號，未使用該系統查詢所屬駕駛員駕照狀況，物流中心亦未於駕駛員報到時確認其身分及駕照狀況，無法察覺事故駕駛員於出車時未持有有效駕照之情況。

綜上所述，和致未完整建立可駕駛該公司車輛執行送貨業務之駕駛員名冊、未使用監理服務網查詢所屬駕駛員駕照狀況，亦未針對實際駕駛送貨車輛之駕駛員進行管理，無法確認駕駛員皆持有有效駕照執行業務。

駕駛員疲勞管理

訪談紀錄顯示，事故駕駛員約於事故前 2 週開始受雇於靠行車主，固定擔任夜班駕駛，民國 108 年 8 月 22 日（事故前 2 日）執行夜班送貨任務後，23 日白天又應請託至其他廠區擔任臨時代班駕駛員，下午 1600 時下班稍作休息後，於 2100 時至物流中心報到，完成疊貨後開始進行貨物配送。事故駕駛員連續執行 2 晚夜間送貨任務，中間又臨時代班日間送貨任務，未有充分之休息時間，事故當時駕駛員為疲勞駕駛之狀況。訪談紀錄亦顯示，事故駕駛員因連續上班，為解除其疲勞狀況，於送貨途中飲用含酒精飲料，希望可有提神作用，更增加行車風險。

勞動基準法為保障勞工工作時數及休假等基本權益之法規，與疲勞管理有直接關聯，業者應制定符合法規之工作時數及休假控管機制，以預防勞工因工作疲勞而發生職業災害。貨運業之職業駕駛員，因有夜間送貨之需要，更應執行較為嚴謹之疲勞管理，以降低駕駛員因在疲勞的狀態下駕駛車輛而衍生之風險。

檢視和致有關駕駛員疲勞之管理作為，僅在物流中心作業規範中規定執行中南部長途路線之駕駛員，工作 6 天必須排休 1 天，未對執行其他送貨路線之駕駛員有排班規定。和致亦未針對可至物流中心載貨之駕駛員建立名冊，未限制車輛由何人駕駛，無法有效控管駕駛員之工時及休時。

綜上所述，和致未建立控管所屬駕駛員工時及休時之相關機制，無法預防所屬駕駛員可能疲勞駕駛的狀況，增加因疲勞駕駛而發生事故之風險。

駕駛員違規行為

事故駕駛員於此次送貨過程中，飲用含酒精飲料提神，且自離開物流中心至事故發生期間有多次超速之情形，增加行車風險。

依和致規定，駕駛員於報到時需自行執行酒測，測試通過後於酒測紀錄表上

簽名，然和致並未落實執行該項酒測規定。且和致對於酒測之管理方式，無法避免如本事故駕駛員於運送過程中才開始飲用含酒精飲料之狀況。業者除強化酒測相關管理措施，或考量加裝酒精鎖裝置，應強化宣導及安全教育，讓所屬駕駛員明瞭酒駕對自己及他人可能造成的傷害及風險，確實做好自身行車安全管理。

和致執行萊爾富物流中心貨物運送業務之車輛皆有安裝 GPS，物流中心主管每日會抽查前 1 日送貨車輛之 GPS 資料，若發現駕駛員有超速之狀況，將進行罰款或取消配送路線等懲罰，藉此防止駕駛員於貨物運送過程中違規超速。然而物流中心未使用即時監控車輛狀況之機制，未能即時察覺駕駛員有超速之行為。

靠行之管理

依相關規定，汽車貨運業者應具備充分經營財力始得辦理公司登記，經主管機關核准並發給汽車運輸業執照後開始營業。故無法符合申請條件之個人車主，則以所屬車輛登記在取得經營資格之汽車貨運業者名下之靠行方式，承攬貨運業務。然就主管機關而言，無論公司所登記車輛之組成或公司與靠行車主的契約關係如何，按公路法及汽車運輸業管理規則，汽車貨運業管理係從「業」管理，業者對所屬車輛及駕駛員應負管理責任，並必須遵守各項法規。

和致自有之車輛及駕駛員僅佔 10%，亦即 90%的車輛及駕駛員皆來自靠行車主。然就法規及監理面而言，這些靠行車輛及駕駛員之管理，皆為和致之責任。為維護公司本身的營利狀況及商譽，以及所屬駕駛員及其他用路人之安全，和致應不分自聘或靠行，而必須針對所有所屬駕駛員進行有效之安全管理。

4. 貨運三業之監理

監理機關對貨運三業營運安全管理之考核，乃依據 EIS 系統風險管理告警指標，對高風險業者優先進行安全考核。

和致於民國 107 年 5 月及民國 108 年 6 月曾出現 EIS 總項告警情事，桃園監理站依規定於民國 107 年 11 月及民國 108 年 7 月至該公司辦理安全考核。紀錄顯示，民國 108 年 7 月之查核結果為該公司有按時填寫自主檢查表並保存行車紀錄卡、對所屬駕駛員實施安全教育訓練、對重大違規或違規頻率較高之駕駛員加強勸導，另該公司車輛出車前皆會配合廠商規定進行酒測。惟查核後一個月，和致所屬駕駛員就因無照、疲勞、酒後及超速駕駛導致重大公路事故。

依據考核要點，各監理所站應要求貨運三業對於公司管理、所屬駕駛員及車輛建立檔案管理資料供查核檢閱，其中包括駕駛員僱用基本資料、駕駛執照、勞（健）保投保紀錄、出勤及酒測紀錄、每日出勤駕駛時間及工作起迄時間統計紀錄、違規與輔導改善紀錄、在職教育訓練紀錄等。各所站在實施考核作業前應辦理勤前教育訓練及彙整分析業者所屬駕駛員、車輛、公司營運狀態，分析重點及

查核要項包括業者駕駛員教育訓練紀錄、駕駛員重大違規紀錄（如酒駕、危險駕駛、超速、闖紅燈、駕照資格不符等）及改善辦理情形、違規件數較多或高風險違規駕駛員個別輔導作為及紀錄等。

桃園監理站轄區內約有 400 多家貨運三業業者，由單位內 1 位同仁執行安全查核工作。雖該站表示會滾動式調整業務以落實查核計畫及減輕承辦人業務，然針對和致已多次因駕駛員酒駕或無照駕車等違規事項觸發 EIS 紅燈告警之監理，桃園監理站雖已對該公司車輛嚴重違規案件施予掣單處分，並函請該公司限期改善，然於執行安全考核時，未能確認相關紀錄及資料之完整及正確性，未有彙整並分析業者之各項改善作為是否確實有效執行之積極作為，無法達到考核要點用以了解及監督業者公司營運安全管理狀況，並輔導業者改進之目的。

依汽車運輸業管理規則，汽車運輸業對所屬駕駛人應負管理責任。但對於駕駛人資格審查、訓練講習，酒精檢測，及工作時間限制等規範，皆僅限於營業大客車業者，未包括貨運三業。故貨運三業駕駛人之相關管理作為，監理機關乃交由業者自主管理。

貨運三業駕駛人數眾多，且靠行為普遍現象，公路總局建置監理服務網，納入所有駕駛人之駕籍狀況及違規紀錄等資料，提供貨運三業業者利用服務網查詢功能，確認所屬駕駛員具備合格之駕駛資格及駕照。

5. 事故地點之交通環境改善

桃園市政府警察局蘆竹分局於民國 108 年 8 月 29 日邀集內政部警政署、桃園市道安督導會報顧問、桃園監理站、桃園市政府交通局(車輛行車事故鑑定會)、桃園市蘆竹區公所等單位至事故現場實地勘查並提出改善方案，完成之改善措施如圖 2.5-1。

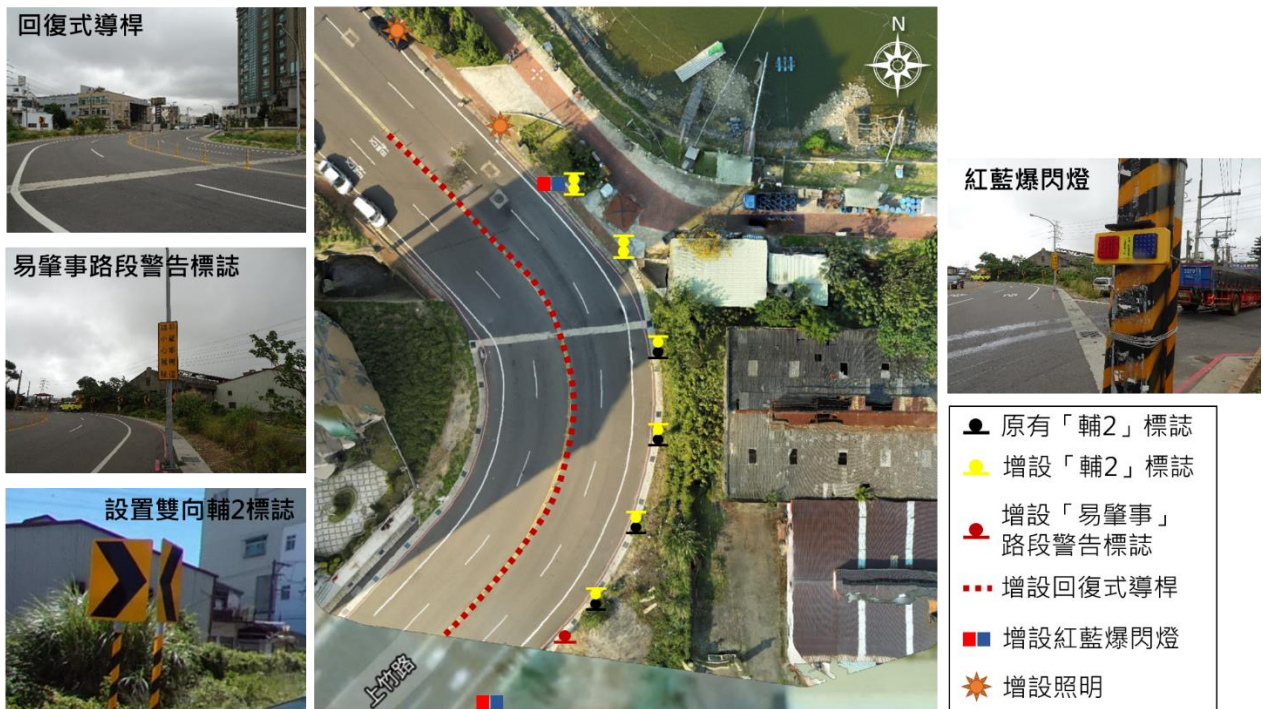


圖 2.5-1 事故地點之交通環境改善示意圖

桃園市政府交通局針對本次事故路段已完成之交通工程改善如下：

- (一) 於彎道處分向限制線（雙黃線）上增設交通桿。
- (二) 原 3 組輔二標誌增加為 6 組輔二標誌。
- (三) 增設 2 面「易肇事彎道請小心駕駛」標誌。
- (四) 上竹路往桃園方向彎道前增設 3 組減速標線。
- (五) 於彎道處繪設禁止臨時停車線（紅線）。

該局將於事故路段繪設新式減速標線（如圖 2.5-2）。

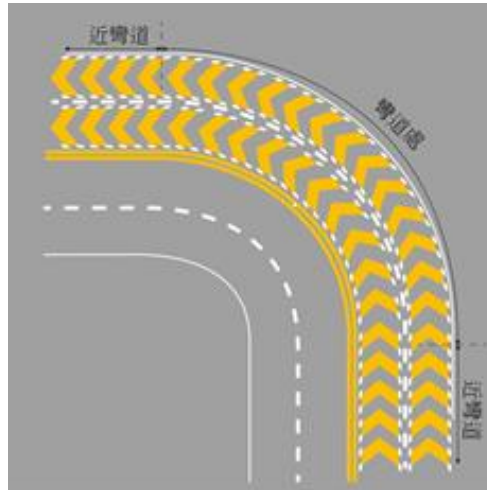


圖 2.5-2 新式減速標線示意圖

另事故路段之道路工程設計圖說顯示，事故彎道之曲率半徑 25 公尺，設計速率 25 公里/小時，依內政部市區道路及附屬工程設計規範，最短停車視距為 25 公尺，該彎道路段應依據道路交通標誌標線號誌設置規則第 85 條「最高速限標誌『限 5』」，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速」，以及同規則第 24 條「彎路標誌分為右彎標誌『警 1』及左彎標誌『警 2』」，用以促使車輛駕駛人減速慢行」之規定，設置該路段最高速限及順向左彎(逆向右彎)之禁制/警告標誌或標線。

第 3 章 結論

1. 事故駕駛員於駕駛期間飲用含酒精之飲料，並超速行駛於事故路段，以約 98 公里/小時之車速進入事故彎道，煞車不及，失控撞擊路旁之路人及車輛。
2. 事故駕駛員未持有交通部公路總局核發之有效駕駛執照，於夜間執行貨物運送勤務前，未有充足之休息時間。
3. 和致未建立控管所屬駕駛員工時及休時之相關機制，無法預防所屬駕駛員可能疲勞駕駛的狀況，增加因疲勞駕駛而發生事故之風險。
4. 和致未完整建立可駕駛該公司車輛執行送貨業務之駕駛員名冊、未使用監理服務網查詢所屬駕駛員駕照狀況，亦未針對實際駕駛送貨車輛之駕駛員進行管理，無法確認駕駛員皆持有效駕照執行業務。
5. 桃園監理站依據公路總局訂定之「汽車貨運業汽車路線貨運業汽車貨櫃貨運業安全考核作業要點」，在事故發生前，於民國 107 年 11 月 7 日及 108 年 7 月 19 日分別對和致施予實地查核工作，對該公司車輛嚴重違規案件施

予公路法第 77 條掣單處分，並函請該公司限期改善作為。惟查核過程未能有效確認相關紀錄及資料之完整及正確性，未有彙整並分析業者之各項改善作為是否確實有效執行之積極作為，無法達到考核要點用以了解及監督業者公司營運安全管理狀況，並輔導業者改進之目的。

6. 事故道路之彎道路段未依道路交通標誌標線號誌設置規則相關規定，設置適當之禁制/警告標誌或標線。

第 4 章 運輸安全改善建議

致和致通運股份有限公司

1. 強化駕駛員（包括靠行）安全管理作為，以維護所屬駕駛員及其他用路人之安全，包括：
 - 建立可執行公司送貨業務之駕駛員名冊，定期確認駕照狀況，並落實出勤前之駕駛員身分及駕照查驗工作；
 - 建立控管駕駛員工時及休時之相關機制，避免駕駛員疲勞駕駛的風險；
 - 強化酒駕及超速等違規行為之管理措施，加強宣導違規行為對個人及他人可能造成的傷害及風險，確實做好駕駛員自身行車安全管理。

（TTSB-HSR-20-09-001）
2. 評估運用相關車載資訊系統，強化駕駛員於行車時危險駕駛行為之警示管理。

（TTSB-HSR-20-09-002）

致交通部公路總局

1. 強化所屬各監理所站執行汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業（貨運三業）安全考核作業要點之查核人力及執行方法，督導業者落實及強化安全管理，以確保能達到對貨運三業營運安全管理之監理，並輔導業者改進之目的。（TTSB-HSR-20-09-003）
2. 要求發生重大事故之貨運三業業者，於所屬車輛裝置具有全球衛星定位功能系統設備，並設置營運車輛監控管理系統，以落實行車安全速度管理。

（TTSB-HSR-20-09-004）

致桃園市政府

1. 考量事故彎道路段之平曲線半徑及設計速率，依道路交通標誌標線號誌設置

規則相關規定，於事故道路設置適當之禁制/警告標誌或標線，以確保用路人之安全。(TTSB-HSR-20-09-005)

2. 利用道路交通安全督導會報系統，全面檢視及盤點轄內設計速率遠低於速限之彎道，並於此類急彎路段設置適當之禁制/警告標誌或標線。(TTSB-HSR-20-09-006)

附錄 1

汽車貨運業、路線貨運業、貨櫃貨運業安全管理自主檢查月報表

填報日期： 年 月 日

公司名稱		負責人			
地址		統一編號			
基本資料	公司所有車輛數統計	是否加入「監理服務網會員」 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>			
		職員： 人(不含司機)	雇用司機： 人 靠行司機： 人 應檢附司機清冊		
		1.曳引車： 輛 2.大貨車： 輛 3.全拖車： 輛 4.半拖車： 輛 5.其他貨車： 輛 車輛總數： 輛	應檢附車輛清冊		
項目	檢核重點	檢核內容	是	否	備註
駕駛員管理	(1)駕駛員查核	是否定期查詢所屬駕駛人持照狀態(需提供查詢紀錄)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	應檢附查核紀錄
	(2)駕駛員酒測管理	駕駛員出勤前是否實施酒精檢測或檢查並有紀錄可查	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	(3)駕駛員工作時間是否符合法令規定	駕駛員是否每日駕駛時數正常 駕駛員是否每工作七天有一天休假	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	(4)行車安全教育訓練	是否實施駕駛員安全教育訓練(一年內之教育訓練紀錄及教材內容)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	實施次數： 次 參與人數： 人
營運管理	配合政令、會務推動及公司營運情形	加入公會，並善盡配合政令推動義務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		公司各項異動是否依規定辦理申請或登記	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
車輛管理	(1)強制汽車責任保險	依規定投保強制汽車責任保險且有效及是否投保第三人意外責任險(保額)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	(2)按時繳納稅費	是否依規定按時繳納燃料費	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		是否依規定按時繳納牌照稅	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	(3)本月份違反道路交通管理處罰條例之情形	是否違反道路交通管理處罰條例之第 12、18-1、21-1、29 條第 1 項第 1-3 款、29-1、29-2、30 條第 1 項第 1 款、33、35、40、43、53、54、62 條	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	件數： 件
		是否違反道路交通管理處罰條例第 18、19、20、61 及其他規定	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	件數： 件
	(4)違反公路法令規定	最近一個月內受舉發件數	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	件數： 件
	(5)車輛逾期檢驗情形	最近一個月內受舉發件數	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	件數： 件
(6)車輛維修保養檢查	是否定期至契約簽訂之合法保養廠定期保養(有保養紀錄可查核)及實施行車前駕駛員安全檢查並有紀錄可查	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
(7)查驗行車紀錄器	行車紀錄器依規定裝置與使用，行車紀錄卡之回收應依規定保存並有專人複查、追蹤考核或造冊管理	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
事故管理	本月份發生各類交通事故件數	是否有發生死亡交通事故	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	件數： 件
		是否有發生受傷交通事故	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	件數： 件
		是否有發生財損交通事故	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	件數： 件

備註：本張自主檢查表應於每月 5 日前確實詳實填寫並自行留存 2 年以供主管機關查驗。

附錄 2

附表一		貨運三業安全考核表 (附件)			
公司名稱: 初致通運(股)公司		新竹區監理所桃園站			
負責人: [Redacted]		考核日期: 107年 11月 7日			
地址: 桃園		職員: 5人(不含司機)		雇用司機: 54人	
基本資料	公司所有車輛數量統計	1.曳引車: 輛 2.大貨車: 36輛 3.全拖車: 輛			應檢附司機清冊
		4.半拖車: 輛 5.其他貨車: 18輛			
車輛總數: 54輛					
項目	查核重點	查核內容	是	否	備註
公司管理	一、自主檢查表	每月5日前詳實填寫(如附表二)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	二、行車紀錄管理	行車紀錄卡或數位式行車紀錄檔案檢查紀錄,應妥善保存一年(道安規則第89條)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	三、行車安全訓練	1.教育訓練內容充實完整並有資料可供查證	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	定期由峻習物元一起訓練
		2.對重大違規行為及違規頻率較高駕駛員之輔導實施紀錄	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
四、行政管理人員及駕駛人之勞健保投保名冊	1.行政管理人員勞健保投保名冊	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	等職人投保已完	
	2.駕駛人勞健保投保名冊	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
駕駛員安全管理	一、駕駛人基本資料	1.僱用基本資料(僱用契約)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2.駕駛執照	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3.勞(健)保投保紀錄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
二、駕駛員駕駛時間是否符合法令規定	1.駕駛員每日工作時數是否正常	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	會同當地政府勞政單位辦理	
	2.每次出勤駕駛時間及工作起迄時間統計紀錄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

項目	查核重點	查核內容	是	否	備註
	三、重大違規紀錄者	駕駛人行車安全訓練、加強輔導之相關作為與改善情形紀錄	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	多次勸導
	四、酒測管理	出車前均進行酒測。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參照汽車運輸業管理規則第19-3條
		酒測紀錄至少保存二年。	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
車輛管理	一、車輛管理清冊及保險證明文件	1.車輛清冊(新領牌照登記書及行車執照影本)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	專人控管
		2.車輛保險資料(強制汽車責任險、及其他)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3.定期檢驗紀錄	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4.逾期檢驗車輛管理情形	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5.出車前檢查紀錄表	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	二、車輛維修保養管理	1.車輛維修保養紀錄應保存三年以上。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	與固定廠商合作
		2.委外保養廠合約文件			
		3.車齡逾15年以上保養紀錄			
	三、行車紀錄器	合格證明書	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	四、車輛違規與改正紀錄	車身設備變更、胎紋不符規定、行車紀錄器無法正常運作、滅火器失效等改正紀錄	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	無外置反鎖段
考核結果					
1.公司負責人簽章：		[Signature]			
2.公路監理機關檢查人員簽章：		[Signature]			
3.勞政單位檢查人員簽章：		[Signature]			


註：貨運三業係指汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。

附錄 3

附表一

貨運三業安全考核表 (附件)

公司名稱： <u>和致通運股份有限公司</u>		<u>新竹</u> 區監理所 <u>木柵園</u> 站			
負責人： <u>[REDACTED]</u>		考核日期： <u>108</u> 年 <u>7</u> 月 <u>19</u> 日			
地址： <u>[REDACTED]</u>		職員： <u>4</u> 人(不含司機)		雇用司機： <u>43</u> 人	
基本資料	公司所有車輛數量統計	1. 曳引車： <u> </u> 輛 2. 大貨車： <u>29</u> 輛 3. 全拖車： <u> </u> 輛		應檢附司機清冊	
		4. 半拖車： <u> </u> 輛 5. 其他貨車： <u>16</u> 輛		應檢附車輛清冊	
車輛總數： <u>45</u> 輛					
項目	查核重點	查核內容	是	否	備註
公司管理	一、自主檢查表	每月 5 日前詳實填寫(如附表二)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	二、行車紀錄管理	行車紀錄卡或數位式行車紀錄檔案檢查紀錄，應妥善保存一年(道安規則第 89 條)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	應附佐證資料
	三、行車安全訓練	1. 教育訓練內容充實完整並有資料可供查證	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	訪談紀錄
		2. 對重大違規行為及違規頻率較高駕駛員之輔導實施紀錄	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
四、行政管理人員及駕駛人之勞健保投保名冊	1. 行政管理人員勞健保投保名冊		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	投保名冊
	2. 駕駛人勞健保投保名冊		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
駕駛員安全管理	一、駕駛人基本資料	1. 僱用基本資料(僱用契約)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	由稽查科投保名冊
		2. 駕駛執照	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3. 勞(健)保投保紀錄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	二、駕駛員工作及駕駛時間	1. 駕駛員每日工作時數是否正常		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 每次出勤駕駛時間及工作起迄時間統計紀錄			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
三、重大違規紀錄者		駕駛人行車安全訓練、加強輔導之相關作為與改善情形紀錄	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	同上
四、酒測管理		出車前均進行酒測。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

項目	查核重點	查核內容	是	否	備註
車輛管理	一、車輛管理清冊及保險證明文件	1.車輛清冊(新領牌照登記書及行車執照影本)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2.車輛保險資料(強制汽車責任險、及其他)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3.定期檢驗紀錄	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4.逾期檢驗車輛管理情形	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5.出車前檢查紀錄表	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	每星期一部保養 (補)
	二、車輛維修保養管理	1.車輛維修保養紀錄應保存三年以上。	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2.委外保養廠合約文件	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		3.車齡逾15年以上保養紀錄	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	(補)
	三、行車紀錄器	行車紀錄器定期檢驗合格證明	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	四、車輛違規與改正紀錄	車身設備變更、胎紋不符規定、行車紀錄器無法正常運作、滅火器失效等改正紀錄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
考核結果					
1.公司負責人簽章： [Redacted]					
2.公路監理機關檢查人員簽章： [Redacted]					
3.勞政單位檢查人員簽章： [Redacted]					

註：貨運三業係指汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。