



國家運輸安全調查委員會

重大運輸事故 事實資料報告草案

中華民國 112 年 10 月 21 日

1121021 健全遊覽車國道 3 號往南古坑路段側撞
事故

報告編號：TTSB-HFR-24-04-002

報告日期：民國 113 年 4 月

本頁空白

目錄

目錄.....	i
圖目錄.....	iv
表目錄.....	v
常用中英文名詞暨縮寫對照表.....	vi
第 1 章 事實資料.....	1
1.1 事故經過.....	1
1.2 人員傷害.....	4
1.3 車輛損害情況.....	4
1.3.1 車輛基本資料.....	4
1.3.2 事故車輛檢查.....	5
1.3.3 事故車輛撞擊及損害情況.....	5
1.4 其他損害情況.....	8
1.5 人員資料.....	10
1.5.1 事故駕駛員基本資料.....	10
1.5.2 駕駛員前一週勤務及事故前 72 小時活動.....	11
1.6 保養與驗車紀錄.....	14
1.7 天氣資料.....	14
1.8 事故地點道路基本資料.....	14
1.8.1 道路線形與標誌標線.....	14

1.8.2 事故路段近 5 年肇事資料	15
1.9 紀錄器	15
1.10 現場量測資料.....	22
1.11 醫療與病理.....	22
1.11.1 醫療救護作業.....	22
1.11.2 罹難者相驗.....	23
1.11.3 人員傷亡及使用安全帶情形.....	23
1.12 生還因素.....	26
緊急應變與疏散.....	26
1.13 測試與研究.....	27
1.14 組織與管理.....	27
1.14.1 業者經營管理.....	28
1.14.2 公路局監理作為.....	31
1.14.3 勞動檢查機制.....	33
1.15 其他.....	34
1.15.1 訪談紀錄.....	34
1.15.1.1 事故駕駛員.....	34
1.15.1.2 事故車輛隨團服務人員	37
1.15.1.3 健全管理人員	38
1.15.1.4 行程總領隊.....	41

1.15.1.5 公路局運輸組承辦人	41
1.15.1.6 勞動部職業安全衛生署科長	43
1.15.2 事件序.....	46
附錄 1 事故車輛檢測結果.....	48

圖目錄

圖 1.1-1 事故現場	1
圖 1.1-2 事故發生位置	3
圖 1.3-1 車體損害情形 (1)	6
圖 1.3-2 車體損害情形 (2)	7
圖 1.3-3 車體損害情形 (3)	7
圖 1.4-1 事故小客車損害情形	9
圖 1.4-2 道路設施損毀情形	10
圖 1.9-1 事故車輛行車紀錄卡	16
圖 1.9-2 事故車輛最後之影像	17
圖 1.9-3 事故車輛最後 10 分鐘 GPS 軌跡資料.....	18
圖 1.9-4 事故車輛相對之影像及時間	18
圖 1.10-1 道路交通事故現場圖	22
圖 1.11-1 乘客傷勢與安全帶使用狀況分布	26

表目錄

表 1.2-1 傷亡統計表	4
表 1.3-1 事故車輛行照登錄資料	5
表 1.4-1 事故小客車行照登錄資料	8
表 1.11-1 事故車輛乘客傷亡情形	24
表 1.14-1 事故車輛 10 月份出車紀錄表	29
表 1.14-2 10 月份出勤紀錄表	30
表 1.14-3 事故駕駛員記錄之行車月報表	31
表 1.14-4 遊覽車客運業安全考核表查核重點項目	32
表 1.15-1 事件時序表	46

常用中英文名詞暨縮寫對照表

CCTV	Closed-Circuit Television	閉路電視攝影機
CPR	Cardiopulmonary Resuscitation	心肺復甦術
GPS	Global Positioning System	全球衛星定位系統

本頁空白

第 1 章 事實資料

1.1 事故經過

健全通運有限公司（以下簡稱健全）所屬一輛營業遊覽大客車（以下簡稱事故車輛），於民國 112 年 10 月 21 日 0942 時行經國道 3 號南向 263K+788 處¹（古坑路段，速限 110 公里/小時）撞及右側一輛自用小客車（以下簡稱事故小客車）後將其擠壓至外側護欄，事故車輛右側車尾撞及外側護欄與隔音牆。本次事故造成 2 車共 4 人死亡、22 人受傷。事故現場如圖 1.1-1。



圖 1.1-1 事故現場

依據高速公路局閉路電視影像（Closed-Circuit Television, CCTV）、事故車輛行車視野輔助系統影像、後方自用小客車（以下簡稱後車）行車紀錄器影像及相關人員訪談紀錄，民國 112 年 10 月 21 日事故車輛係執行新竹至雲林之一日旅遊行程，當日 0515 時自新北市深坑區停車場出發，約 0722 時於新竹縣竹北市集合地點出發，車上共計 42 人，隨團服務人員於出

¹ 事故地點座標為北緯 23°42'11.7"，東經 120°36'11.6"。

發前曾播放安全宣導影片，並向乘客說明車上各項安全設施之位置。約 0813 時於泰安服務區休息約 22 分鐘，0942:00 時事故車輛約以 95 公里/小時²之速度行經南向 262K+100 處外側車道，此時右方向燈顯示閃爍，至事故發生時皆未關閉，0942:00 時至 0942:44 時期間，事故車輛不斷有靠左偏駛占用部分中線車道又回到外側車道之狀況，0942:44 時事故車輛開始偏往中線車道，0942:47 時再持續偏往內側車道，0942:48 時碰撞原行駛於內側車道之自用小客車右前方保險桿，自用小客車煞車後，0942:50 時事故車輛持續往左撞及 263K+645 處內側護欄，碰撞後車身向左傾斜並右轉 45 度往右前方行駛，0942:54 時事故車輛右側車頭將原行駛於外側車道之事故小客車擠壓至 263K+788 處外側護欄，隨後事故車輛車身轉正，0942:55 時車身後方向右撞及外側護欄與隔音牆，碰撞後車身向右傾斜並轉向左 45 度往左前方行駛，0942:58 時事故車輛車頭撞及內側護欄，車身轉正後停止於 263K+880 處。事故前最後一筆 GPS 紀錄為 0942:30 時，車速 111 公里/小時，事故發生位置如圖 1.1-2。

² 依據高速公路 CCTV 影像計算為 95 公里/小時，與 GPS 紀錄一致。

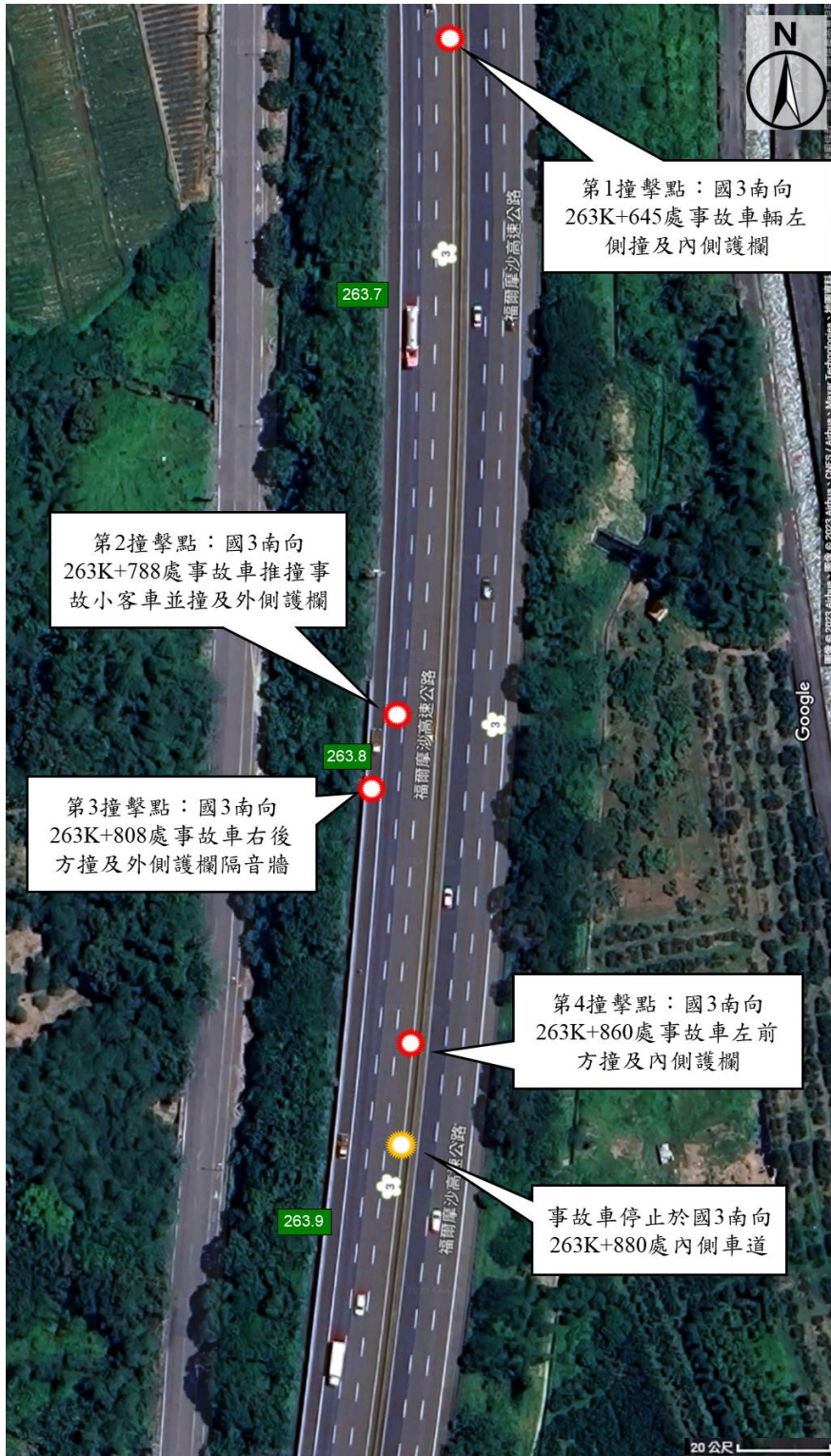


圖 1.1-2 事故發生位置

本次事故造成事故小客車駕駛員與乘客共 2 人死亡，事故車輛最後一排右側乘客 2 人死亡，乘客 22 人受傷。

1.2 人員傷害

事故車輛共搭載 42 名人員，包含 1 名隨團服務人員、1 名駕駛員³及 40 名乘客；事故小客車計有 1 名乘客及 1 名駕駛員。本事故造成事故車輛 2 人死亡、22 人受傷，事故小客車 2 人死亡，共計 4 人死亡以及 22 人受傷，傷勢情形詳 1.11 小節。人員傷亡統計詳如表 1.2-1。

表 1.2-1 傷亡統計表

傷亡情況	事故車輛			事故小客車		總計
	駕駛員	隨團服務人員	乘客	駕駛員	乘客	
死亡	0	0	2	1	1	4
重傷	0	0	2	0	0	2
輕傷	1	1	18	0	0	20
無傷	0	0	18	0	0	18
總計	1	1	40	1	1	44

1.3 車輛損害情況

1.3.1 車輛基本資料

事故車輛由柏昇開發工業股份有限公司打造，於民國 101 年 12 月出廠，交通部核以安審（102）字第 1163 號車輛型式安全審驗合格證書，車輛型式為 BS-FUSO-380PS-S45-10，核可座位數 44 人，總重 17 公噸；底盤車為順益車輛工業股份有限公司（以下簡稱順益）⁴製造，型式為 MFT170 前單軸後單軸之底盤車。汽車所有人為健全，車種為營業遊覽大客車，特殊車種項目為出租遊覽車，民國 102 年 3 月 18 日登記領照，車輛資料如表 1.3-1。

³ 事故駕駛員事故後未就醫，係由事次現場救援人員協助包紮傷口，依道路交通事故調查報告表（二）及事故駕駛員訪談紀錄，確認於事故中受傷，肇致頭部外傷之傷勢。

⁴ 事故車輛底盤車原由順益車輛工業股份有限公司代理，2017 年 Mitsubishi Fuso Truck and Bus Co., Ltd（MFTBC）與順益集團共同在臺正式成立商用車合資公司「臺灣戴姆勒亞洲商車股份有限公司」（Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd., DTAT）。

表 1.3-1 事故車輛行照登錄資料

項目	內容
牌照號碼	KAB-0899
車種名稱	營業遊覽大客車
特殊車種	出租遊覽車
車主	健全
發照日期	民國 102 年 3 月 7 日
出廠年月	民國 101 年 12 月
廠牌	順益
引擎號碼	6M70-454729
車身號碼	RP51JP-80922
座/立位數	44 / 0 人
車重/載重/總重	14.58 / 2.42 / 17 公噸
車長/車寬/車高	1220 / 250 / 349 公分
軸距/前輪距/後輪距	600 / 201 / 185 公分
能源種類	柴油
排氣量	12,882 立方公分 (c.c.)
輪數	6 (前軸 2 輪、後軸 4 輪)
輪胎尺寸	295 / 80R22.5 ⁵

1.3.2 事故車輛檢查

民國 112 年 10 月 27 日本會調查小組與臺灣戴姆勒亞洲商車股份有限公司（以下簡稱臺灣戴姆勒）技術人員至裕益汽車（臺灣戴姆勒授權之經銷商）嘉義保養廠進行事故車輛檢測。檢測項目為底盤系統、引擎系統、煞車系統、輪胎胎紋深度及胎壓檢查。檢測發現除因事故撞擊產生的損壞外，檢測項目均正常，檢測結果如附錄 1。

1.3.3 事故車輛撞擊及損害情況

事故車輛撞擊面分別為車輛左前側、前側、右後側及左後側車身，車輛

⁵ 其中 295 為輪胎寬度、80 為輪胎扁平比、R 表示輪胎為徑向層結構、22.5 為輪圈直徑。

結構殘留空間⁶保持完整。

事故車輛左前側、前側撞及內側護欄，前擋風玻璃破裂、前保險桿損壞，車輛前方結構從駕駛座區域開始擠壓變形至右前輪轂，損害情形如圖 1.3-1。



圖 1.3-1 車體損害情形 (1)

事故車輛右後側上方撞及隔音牆，車輛右後側上方結構及窗戶邊框受損，右後側下方撞及外側護欄，結構變形，乘客區第 6 塊玻璃完全破裂、第 4、5 塊產生龜裂痕跡，損害情形如圖 1.3-2。

⁶ 殘留空間：係指在翻覆意外發生情況下，乘客、隨團服務人員及駕駛員等車室所能提供較有助逃生的空間。



圖 1.3-2 車體損害情形 (2)

事故車輛左後側擦撞內側護欄，左後輪輪胎爆胎、胎皮脫落、輪圈變形及擠壓安全門門框結構，門框結構變形，安全門無法正常開啟；下方保險桿破裂脫落，損害情形如圖 1.3-3。



圖 1.3-3 車體損害情形 (3)

1.4 其他損害情況

事故小客車基本資料

事故小客車輛為國瑞汽車股份有限公司製造，於民國 96 年 10 月出廠，車輛型式為 NCP42L-EEPEKR，民國 96 年 12 月 18 日登記領照。行照登錄資料如表 1.4-1 所示。

表 1.4-1 事故小客車行照登錄資料

項目	內容
車種名稱	自用小客車
發照日期	民國 110 年 10 月 06 日
出廠年月	民國 96 年 10 月
廠牌	國瑞
引擎號碼	X662124
車身號碼	NCP42~0117711
座/立位數	5 / 0 人
車重/載重/總重	1.03 / - / - 公噸
車長/車寬/車高	429 / 169 / 144 公分
軸距/前輪距/後輪距	250 / 146 / 143 公分
能源種類	汽油
排氣量	1,497 立方公分 (c.c.)
輪數	4 (前軸 2 輪、後軸 4 輪)
輪胎尺寸	175 / 65R14

事故小客車損害情形

事故小客車遭事故車輛撞擊後持續被推撞至外側護欄，並受事故車輛擠壓後造成車室 (Passenger Compartment)⁷變形，事故小客車損害情形如圖 1.4-1 所示。

⁷ 車室：指車輛內由車頂、地板、側板、車門、玻璃、前方隔板、後方隔板、後方開門以及可保護乘員避免與高電壓帶電體直接接觸之電氣保護屏障與外殼等所圍成供乘員使用之空間。



圖 1.4-1 事故小客車損害情形

道路設施損害情形

本次事故損毀內側護欄上之防眩板 13 片以及外側護欄上之隔音牆約 4 樁，並於內外側護欄留下部分車體摩擦痕跡，道路設施損毀情形詳圖 1.4-2。



圖 1.4-2 道路設施損毀情形

1.5 人員資料

1.5.1 事故駕駛員基本資料

事故駕駛員為 63 歲男性，民國 85 年 9 月 10 日取得交通部公路局（以下簡稱公路局）核發之職業聯結車駕駛執照，自民國 106 年開始駕駛大客車，約有 5 年駕駛經驗。最近一次發照日期為民國 111 年 10 月 12 日，有效日期至民國 112 年 11 月 6 日。

業務狀況

事故駕駛員約於民國 106 至 108 年期間開始駕駛大客車，曾駕駛過事故車輛同型車款。民國 111 年 11 月 11 日與健全成立口頭契約後即開始駕駛事故車輛，平時週一至週五執行往返臺北市松山區至桃園市楊梅區之交通車業務，每日約 0540 時自新北市深坑區停車場出發，0640 時由松山火車站發車前往桃園市楊梅區，0750 時抵達目的地，當乘客下車後尋覓適當地點休息，1640 時再由桃園市楊梅區發車返回松山火車站，通常可於 1800 時抵達（若有塞車情況可能延至 1830 時），返回深坑區住處約 1840 時，2100 時就寢。

訓練紀錄

事故駕駛員於民國 111 年 3 月 13 日完成公路局公路人員訓練所辦理之

大客車職業駕駛人定期訓練（回訓），有效日期至民國 114 年 3 月 14 日。

事故駕駛員於健全就職後僅參加過民國 112 年 2 月 18 日之教育訓練，內容包含遊覽車動態監控系統平台應用、勞動權益以及緊急事故應變處理。

違規紀錄

經查事故駕駛員近 5 年違規紀錄，自民國 107 年至事故前一日共計有 9 次違規，其中與超速有關之違規 5 次，闖紅燈 1 次，不遵守標誌標線號誌 1 次，其他類型違規 2 次。

酒精檢測

事故後國道公路警察局（以下簡稱公警局）第八公路警察大隊古坑分隊對事故駕駛員進行酒測，經檢測後無酒精反應。

體格檢查

依據事故駕駛員民國 111 年 10 月所進行之 60 歲以上職業汽車駕駛人體格檢查表，自評未有慢性及心臟方面疾病，平時僅有吸菸習慣。體格檢查結果僅有心電圖異常，四肢健全、雙眼視力 0.9、視野、辨色力、聽力、血壓、夜視無異狀或合格，經醫師評估可繼續領用職業汽車駕駛執照，不影響駕駛。

1.5.2 駕駛員前一週勤務及事故前 72 小時活動

依據健全之出勤紀錄以及事故駕駛員訪談紀錄，事故駕駛員 10 月 7 日至 10 日休假，10 月 11 日至 13 日執行交通車業務，10 月 14 日（週六）、15 日（週日）各執行一日遊覽車租車業務，10 月 16 日至 20 日（週一至週五）執行交通車業務，另於 20 日晚間返回松山火車站後，再執行一趟自臺北市北投區前往宜蘭縣羅東鎮之勤務，10 月 21 日（週六）即為本次事故趟次，已連續工作達 11 日。

另依據健全行車月報表、事故車輛全球衛星定位系統（Global

Positioning System, GPS) 行車紀錄資料、駕駛員訪談及事故後填答之「事故前睡眠及活動紀錄」問卷，問卷內容涵蓋睡眠⁸、睡眠品質⁹、工作、私人活動及「疲勞自我評估表」等部分，彙整事故前 72 小時活動如下。

10 月 18 日： 約 0500 時起床，睡眠品質可至良；0530:42 時自深坑住所附近停車場（以下稱停車場）發動事故車輛，駕車前往松山車站，執行臺北市松山區往返桃園市楊梅區 A 公司交通車勤務，約 0750 時載客抵達 A 公司。乘客下車後駕駛事故車輛至桃園監理站驗車，並在驗車完成後於 1104:28 時駕駛事故車輛前往 A 公司附近空地（以下稱附近空地）用餐休息，期間小睡約 2 小時；1545:41 時駕駛事故車輛至 A 公司載客返回臺北市松山區，1841:23 時抵達停車場後返家；返家後處理私人事務，約 2130 時就寢，30 分鐘內入睡。

10 月 19 日： 約 0500 時起床，睡眠品質可至良；0532:44 時自停車場發動事故車輛，執行 A 公司交通車載客勤務，0742:56 時抵達 A 公司；0811:25 時駕駛事故車輛前往附近空地休息，並於午餐後小睡約 2 小時；1547:01 時駕駛事故車輛至 A 公司載客返回臺北市松山區，1835:13 時抵達停車場後結束勤務。返家後處理私人事務，約 2130 時就寢，30 分鐘內入睡。

10 月 20 日： 約 0500 時起床，睡眠品質可至良；0544:33 時自停車場發動事故車輛，執行 A 公司交通車載客勤務，0744:01 時抵達 A 公司；0810:31 時駕駛事故車輛前往附近空地休息；0946:59 時駕駛事故車輛至 A 公司，並於停車後參加公司

⁸ 「睡眠」係指所有睡眠型態，如：長時間連續之睡眠、小睡 (nap)、勤務中休息之睡眠等。

⁹ 睡眠品質則依填答者主觀感受區分為優、良、可、差。

工安講習；1104:07 時駕駛事故車輛返回附近空地用餐休息，期間約小睡 2 小時；1546:49 時駕駛事故車輛前往 A 公司載客返回臺北市松山區，約 1900 時抵達松山區；接著執行臺北市北投區至宜蘭縣羅東鎮臨時載客勤務，約 2000 時抵達臺北市北投區，約 2100 時抵達羅東鎮，2318:25 時抵達停車場後返家。

10 月 21 日：約 0000 時就寢，30 分鐘內入睡；約 0430 時起床，睡眠品質良；0457:20 時自停車場發動事故車輛，執行台北國際聯合旅行社承攬科技公司 2023 年度員工旅遊載客勤務。0619:42 時駕車抵達新竹縣竹北市科技公司載客，0722:08 時發車駛往雲林縣劍湖山育樂世界。0813:07 時抵達泰安服務區休息，0835:06 時繼續開車南下，0942 時發生事故。

「疲勞自我評估表」為駕駛員於該表圈選最能代表事故時精神狀態之敘述，其選項如下：

1.	警覺力處於最佳狀態；完全清醒的；感覺活力充沛
2.	精神狀態雖非最佳，然仍相當良好，對外界刺激能迅速反應
3.	精神狀況不錯，還算正常，足以應付任務
4.	精神狀況稍差，有點感到疲累
5.	有相當程度的疲累感，警覺力有些鬆懈
6.	非常疲累，注意力已不易集中
7.	極度疲累，無法有效率地執行工作，快要睡著

事故駕駛員填寫本會「事故前睡眠及活動紀錄」問卷，自評事故當時精神狀態為：「3.精神狀況不錯，還算正常，足以應付任務」；另訪談及問卷中表示，平時睡眠與作息規律，睡眠需求約 7.5 小時；無駕駛勤務之日較晚入睡；睡眠時段約為 0000 時至 0500 時。

事故駕駛員表示事故前未服用藥物，亦無身體不適等情形。

1.6 保養與驗車紀錄

依據健全及公路局提供之車輛保養紀錄，事故車輛最後一次保養日期為民國 112 年 10 月 13 日，為里程累積 1 萬 5 千公里的例行性保養，保養時里程為 635,339 公里，保養項目包括引擎機油、機油濾清器、柴油濾清器、油水分離器及廢氣再循環系統更換，底盤軸承與球接頭黃油補充等項目。

依據公路局提供之車輛定檢紀錄，事故車輛最後一次定期檢驗日期為民國 112 年 10 月 18 日，檢驗項目包含前輪定位、煞車測試、煞車效能、車身及底盤等項目，檢驗結果皆合格。

1.7 天氣資料

事故發生於 0942 時，依據雲林棋山氣象站資料（位於雲林棋山國小，距事故地點南方約 1.9 公里處），該區域氣溫攝氏 23.7 至 24.3°C，相對溼度 76 至 78%，降水量 0 毫米，風速 0.8 至 0.9 公尺/秒，風向為 13 度至 348 度。依據 CCTV 及後車行車紀錄器影像資料，事故發生當時行車視線良好。

1.8 事故地點道路基本資料

1.8.1 道路線形與標誌標線

事故地點位於國道 1 號雲林古坑路段南向 263K 處，事故地點前後路段（國道 3 號南向 262K+000 至 265K+000）之幾何條件如下。

1. 公路等級分類：平原區、一級、國道、高速公路。
2. 最低設計速率：120 公里/小時，速限：110 公里/小時。
3. 道路橫斷面：路幅寬度 15.15 公尺、3 車道、車道寬度 3.65 公尺、內側路肩 1.2 公尺、外側路肩 3.0 公尺；瀝青混凝土路面。
4. 路側防護設施：外側金屬護欄（隔音牆路段為紐澤西護欄）、內側紐澤西護欄。

5. 線形：縱坡度-1.262%至 2.987%、平曲線最小轉彎半徑 1,500 公尺、超高-4.5%至 4.5%。
6. 標線：路面邊線內側黃實線、外側白實線；3 車道間繪製 2 車道線，詳圖 1.1-2。
7. 交通工程設施：出口預告標誌、測速照相桿、內側車道為超車道標誌、防眩板及單眼導標。
8. 隔音牆：外層為金屬鈹材，內含吸音材料。設置里程為 263K+787 至 263K+966，共 179 公尺，遭撞擊之隔音牆每樁高 2.3 公尺、寬 2 公尺、厚 10 公分，損毀情形詳圖 1.4-2。

1.8.2 事故路段近 5 年肇事資料

本事故鄰近路段國道 3 號 262K 至 265K 間，民國 108 年至 112 年間共發生 6 件事務，其中 A1 事故 0 件、A3 事故 6 件；南向事故 3 件、北向事故 3 件。肇事因素中變換車道或方向不當 1 件、肇事逃逸未查獲 2 件、其他引起事故之違規或不當行為、裝載貨物不穩妥及車輪脫落或輪胎爆裂各 1 件。

1.9 紀錄器

事故發生後，調查小組取得機械式行車紀錄器(Tachograph, 俗稱大餅)、行車視野輔助系統、全球衛星定位系統(Global Positioning System, GPS) 資料以及後車行車紀錄器及國道 CCTV 影像等紀錄裝置，解讀結果分述如下：

機械式行車紀錄器

事故車輛所使用之行車紀錄器為機械式行車紀錄器，型號為 TCO20-140D-Y，其最高可紀錄速度為 140 公里/小時，紙卡為 1 日用之紀錄卡。

委託原行車紀錄器廠商新昇汽車科技公司協助判讀事故車輛之行車紀

錄卡，結果摘要如下：

事故撞擊點之時間為 0940 時¹⁰，行車速度紀錄為 130 公里/小時，如圖 1.9-1。

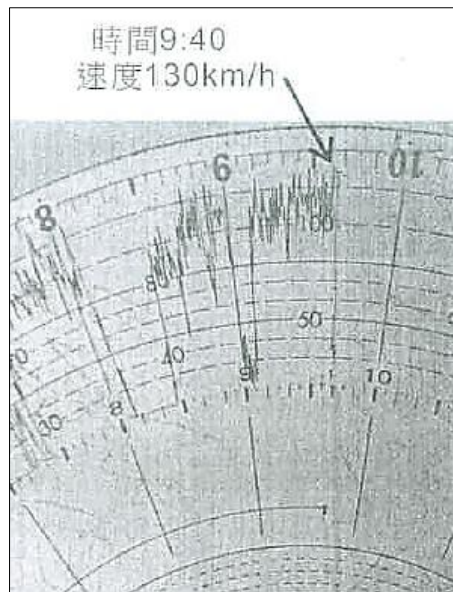


圖 1.9-1 事故車輛行車紀錄卡

行車視野輔助系統

事故車輛共安裝 2 台行車視野輔助系統，其中型號 SMD-4421 之行車視野輔助系統無任何影像紀錄；另無型號之行車視野輔助系統影像畫面為記錄車前、車後、左右側影像，事故車輛各鏡頭之最後影像如圖 1.9-2，其中最後影像畫面為車前影像，時間為 0904:38 時，未錄得事故過程。

¹⁰ 紀錄時間非事故實際發生時間。



圖 1.9-2 事故車輛最後之影像

全球衛星定位系統

事故車輛依規定裝有 GPS，型號為衛星犬 S168-3G，透過 3G/4G 網路每 30 秒回傳 1 次資料至公路局遊覽車客運動態資訊管理系統，但上傳雲端之 GPS 資料有部分遺漏，調查小組另依據健全提供之事故車輛 GPS 設備資料，彙整發生事故前最後 10 分鐘 GPS 軌跡資料如圖 1.9-3 所示。

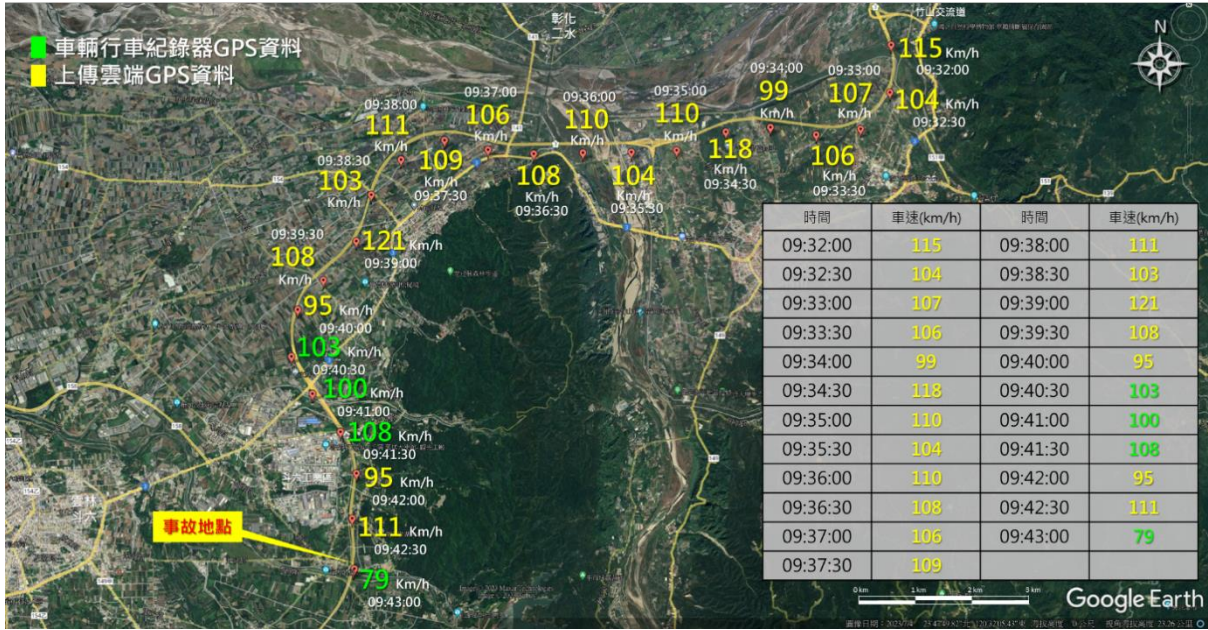


圖 1.9-3 事故車輛最後 10 分鐘 GPS 軌跡資料




後車行車紀錄器及國道 CCTV 影像

調查小組以高速公路局國道 3 號南向 263K+760 處斗六路段 CCTV 影像之標準時間為基準，比對後車行車紀錄器影像畫面並進行時間同步（如圖 1.9-4），後車行車紀錄器時間約快 1.4 秒。



圖 1.9-4 事故車輛相對之影像及時間

依據後車行車紀錄器及高速公路局國道 3 號南向 263K+760 處斗六路段 CCTV 影像，製作事故當時影像抄件如下：

<p>0942:44</p>	 <p>事故車輛駛入中線車道（右側方向燈持續閃爍）</p>
<p>0942:47</p>	 <p>事故車輛持續偏往內側車道（右側方向燈持續閃爍）</p>
<p>0942:48</p>	 <p>事故車輛碰撞內側車道之自用小客車右前方保險桿（右側方向燈持續閃爍）</p>

0942:50



事故車輛撞及內側護欄，車身左傾

0942:53



事故車輛右側車頭撞及外側車道之事故小客車

0942:54



事故車輛擠壓事故小客車至 263K+788 處外側護欄

0942:55



事故車輛車身轉正後車尾向右撞及外側護欄與隔音牆

0942:58



事故車輛車頭撞及內側護欄

0943:02



事故車輛車身轉正後停止於 263K+880 處

1.10 現場量測資料

依據公警局記錄之道路交通事故現場圖（如圖 1.10-1），事故車輛依序於 263K+724 處內側護欄留下 11 公尺之擦撞痕跡¹¹；263K+765 處路面開始出現 2 條輪胎滑痕，各為 56 公尺及 83.5 公尺；外側護欄留下 24.4 公尺之擦撞痕跡；隔音牆上有 6.2 公尺之擦撞痕跡；內側護欄留下 3.8 公尺之擦撞痕跡。本會調查小組人員抵達現場時，事故車輛已移至公警局第八公路警察大隊古坑分隊，未進行現場測量作業。

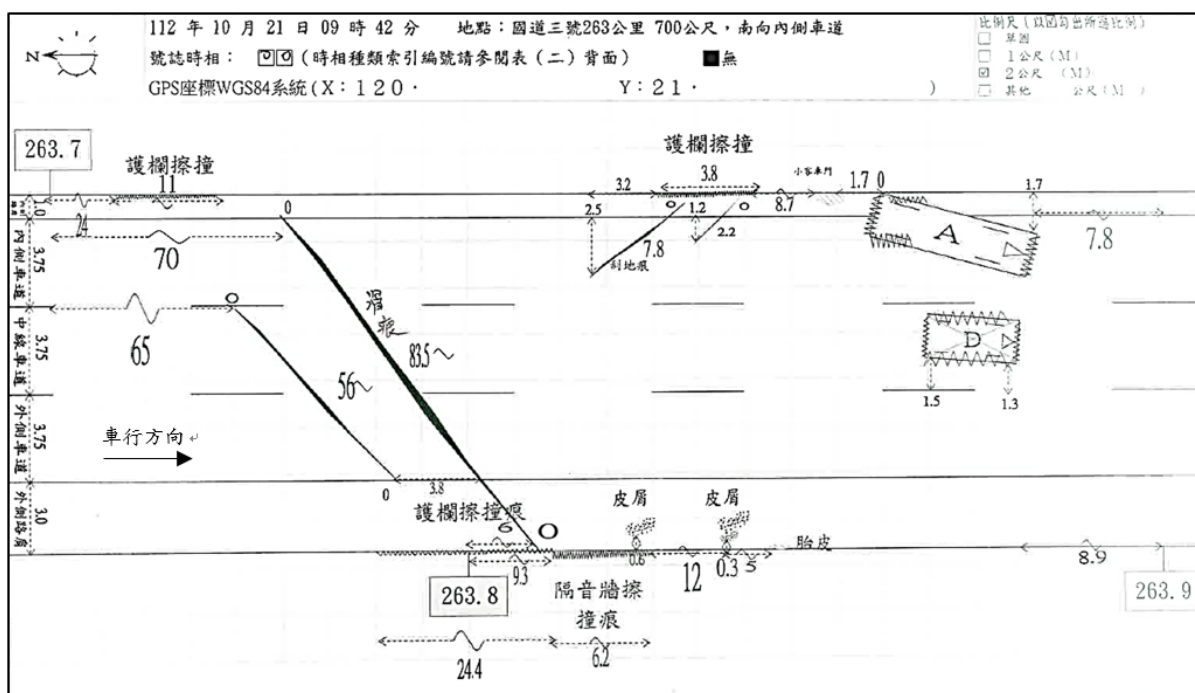


圖 1.10-1 道路交通事故現場圖

1.11 醫療與病理

1.11.1 醫療救護作業

雲林縣政府消防局（以下簡稱雲林消防局）於事故當日 0943 時接獲民眾報案¹²，於國道 3 號南向 264 公里處發生遊覽車與自用小客車碰撞事故。雲林消防局隨後派遣消防救援人員、救護車、消防車至現場展開救援作業，消

¹¹ 上游 263K+645 處為事故車輛第 1 次撞及內側護欄位置，未繪於圖 1.10-1 內。

¹² 資料來源：雲林消防局緊急救護案件紀錄表。

救人員於 0955 時陸續抵達現場後，啟動檢傷分級及進行初步傷口包紮，協助事故小客車之駕駛及乘客脫困後施作 CPR¹³，並於遊覽車上確認 1 名乘客明顯死亡，接手隨團服務人員為 1 名乘客施作 CPR，另對 1 名受傷乘客給予頸圈固定，隨後將傷患分別運送至雲林、彰化地區之彰化基督教醫療財團法人雲林基督教醫院、國立成功大學醫學院附設醫院斗六分院、天主教若瑟醫療財團法人若瑟醫院、國立臺灣大學附設醫院雲林分院、佛教慈濟醫療財團法人大林慈濟醫院等接受治療。

1.11.2 罹難者相驗

本次事故造成事故車輛及事故小客車各 2 名共 4 人罹難。事故車輛 2 名罹難者皆為乘客，依臺灣雲林地方檢察署民國 112 年 10 月 22 日開立之相驗屍體證明書，致死原因為：

1. 於第 12 排右側靠窗位置男性乘客：顱骨破裂。
2. 於第 12 排右側靠走道位置女性乘客：前額顱骨破裂。

事故小客車罹難者 2 名為駕駛員及乘客各 1 名，致死原因為：

1. 男性駕駛員：肋骨骨折併氣血胸之傷勢。
2. 女性乘客：肋骨骨折之傷勢。

1.11.3 人員傷亡及使用安全帶情形

本節依據訪談紀錄、診斷證明書說明事故車輛乘客傷亡及使用安全帶之情形。

事故車輛計 2 名乘客死亡，坐於第 12 排（最後一排）右側靠窗座位 1 名男性乘客，因事故車輛撞及事故小客車後，再撞及外側護欄致窗戶玻璃

¹³ 係為心肺復甦術（Cardiopulmonary Resuscitation）之縮寫。

碎裂，人身可能受到外側隔音牆¹⁴結構之撞擊，肇致顱骨破裂之頭部外傷而死亡；第 12 排右側靠走道座位 1 名女性乘客可能因事故車輛遭受衝擊，肇致前額顱骨破裂之頭部外傷而死亡。

22 名傷者中 2 名乘客重傷，分述如下：

- 右側第 9 排靠走道之女性乘客因撞擊導致頸部扭傷、右胸壁挫傷合併右側第三、六及七根肋骨骨折、第四及第五腰椎滑脫、下背部挫傷；
- 左側第 12 排靠走道之男性乘客因撞擊導致右胸挫傷、第十肋骨骨折。

其餘 20 名傷者之傷勢大都因事故過程之撞擊，肇致頭部、頸部、胸背部、腰部及上、下肢之擦挫傷及拉扭傷等輕傷傷勢。事故車輛乘客傷亡情形詳表 1.11-1。

表 1.11-1 事故車輛乘客傷亡情形

序號	座位	是否繫有安全帶	性別	年齡	傷勢
彰化基督教醫療財團法人雲林基督教醫院					
1	9 右道	是	女	67	頸部扭傷、右胸壁挫傷合併右側第三、六及七根肋骨骨折、第四及第五腰椎滑脫、下背部挫傷
2	10 右窗	是	女	22	右前胸、下背部挫傷、右踝挫傷合併擦傷
國立成功大學醫學院附設醫院斗六分院					
3	10 左窗	是	男	45	右手肘、左手前臂擦挫傷
4	11 左道	是	女	15	四肢多處擦挫傷
5	10 右道	是	女	13	雙手前臂、雙膝擦挫傷
6	10 左道 (母親抱著)	否	女	1	右小腿擦挫傷、左足挫傷

¹⁴ 由事故現場被撞落於地面之隔音牆碎片附近發現人體組織與毛髮，判斷死者可能受到隔音牆之撞擊。

序號	座位	是否繫有安全帶	性別	年齡	傷勢
7	10 左道	是	女	41	背部鈍傷、腰部扭傷
8	9 右窗	是	女	10	右側顏面擦挫傷
天主教若瑟醫療財團法人若瑟醫院					
9	9 左道	否	男	52	頸部、髖部挫傷、右手擦挫傷
10	9 左窗	否	女	52	頭部外傷、右肩挫傷、左側小腿擦挫傷
11	8 左道	是	女	20	腰部挫傷
12	8 左窗	是	男	16	多處擦挫傷
國立臺灣大學院附設醫院雲林分院					
13	3 左道	是	男	39	頭暈、右髖拉傷
14	3 左窗	是	男	8	頭部鈍傷
15	導遊座位	否	女	23	頭部挫傷、左肩拉傷、左肘、左腕、右前臂、左膝擦挫傷
16	12 左道	是	男	48	右胸挫傷、第十肋骨骨折
17	12 右道	是	女	47	前額顱骨破裂，頭部外傷（死亡）
國立臺灣大學院附設醫院臺大分院新竹醫院					
18	11 左窗	否	女	53	右上背部、右腰挫傷、雙踝挫傷併擦傷
佛教慈濟醫療財團法人大林慈濟醫院					
19	3 右窗	是	男	41	多處鈍挫傷
20	7 左窗	是	女	41	右側前胸壁、右側踝部挫傷
21	11 右道	是	男	38	多處肢體擦傷包含右前臂、右下肢等
22	11 右窗	是	女	41	前胸壁挫傷
未送醫					
23	駕駛座	否	男	63	頭部外傷
24	12 右窗	是	男	11	顱骨破裂之頭部外傷（死亡）

事故駕駛員與隨團服務人員均受到輕傷，且於行車期間均未繫安全帶，另 20 名受傷乘客中 3 名乘客未繫上安全帶，其餘 17 名均表示繫妥安全帶；乘客座位、傷勢分類及安全帶使用情形如圖 1.11-1。

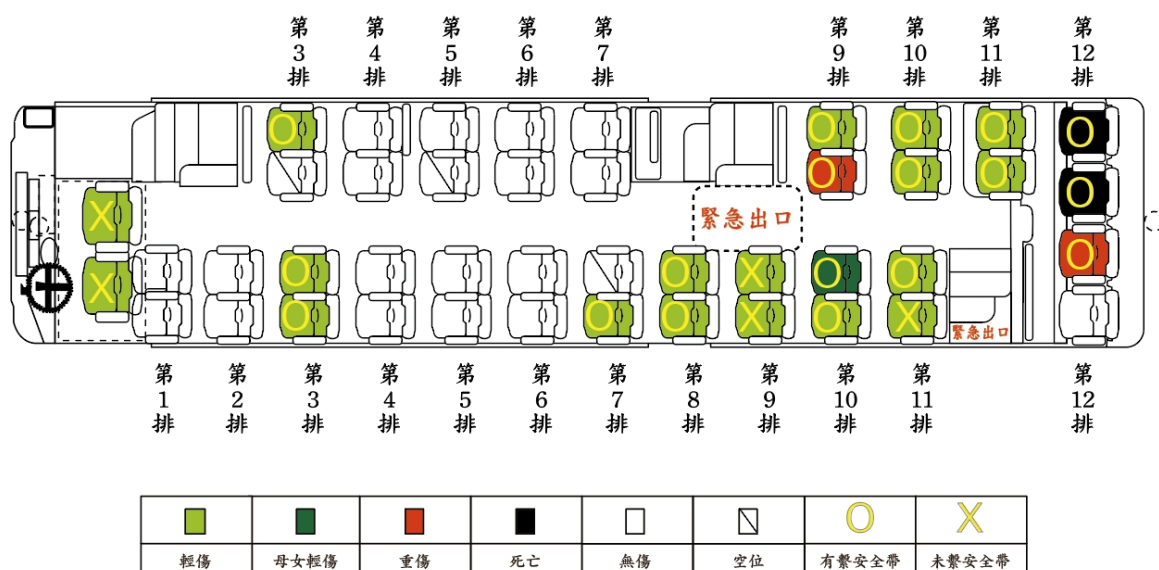


圖 1.11-1 乘客傷勢與安全帶使用狀況分布

1.12 生還因素

緊急應變與疏散

依據事故駕駛員、隨團服務人員、車上乘客訪談紀錄，以及高速公路 CCTV 影像紀錄、公安局警員隨身密錄器與雲林消防局行車紀錄，事故後車內行李與雜物散落各處且瀰漫煙霧與焦味。

事故駕駛員與隨團服務人員於事故前皆未繫安全帶，事故後事故駕駛員上半身跌出車外，隨團服務人員則表示眼鏡被撞飛；部分未繫安全帶之乘客，因撞擊跌落至事故車輛後方樓梯下方行李區地板，另有部分未繫安全帶之乘客被撞離座位或跌坐至車內走道上。

事故後，事故駕駛員未執行乘客疏散，惟有通報公司請求派車接駁乘客；隨團服務人員則由駕駛座旁之座位進入乘客座位區安撫乘客，並試圖從車內開啟安全門與右側後門，當發現車內後方安全門與後門¹⁵皆無法開啟

¹⁵ 後方安全門因門框結構變形無法開啟，右側後門經檢視作動正常，惟後門若非由駕駛座操控開啟，則需由人工先將卸壓閥拉開後才能將後門開啟。

後，遂往車前方向移動，由駕駛座旁車門離開事故車輛，試圖從車外開啟安全門，惟車外安全門把手已損壞無法開啟而返回車內，返回車內後發現有重傷乘客，遂依同行親友請託，協助為重傷乘客施予 CPR，直至消救人員抵達，而未留意其他乘客疏散狀況。隨團服務人員最後離開事故車輛時，事故車輛內有 1 名乘客已明顯死亡。

為離開事故車輛，其中 1 名乘客指示其他乘客使用車窗擊破器或器具試圖破壞車窗四角，惟未擊破車窗；同時該乘客開啟車頂逃生口至事故車輛車頂，發現車頂距離地面過高，難作為逃生途徑，故再返回車內；最後指示其他乘客由駕駛座旁車門離開事故車輛，引導乘客至事故車輛前方靠近內側車道區域等待救援，並協助將乘客分為有、無受傷兩類，以便消救人員抵達時進行醫療處置。

1.13 測試與研究

無相關議題。

1.14 組織與管理

依據汽車運輸業管理規則第 19 條，業者須對於其車輛與駕駛人善盡管理責任。業者派任駕駛人前，應確認駕駛人之駕駛執照經監理機關審驗合格，且已於 3 年內接受公路主管機關所辦理之定期訓練或職前專案講習，每半年對所屬駕駛人實施至少 1 次行車安全教育訓練。另外，汽車運輸業管理規則第 86 條之規定，業者應詳實填報自主檢查表，並配合公路主管機關所辦理之考核或評鑑。

依據勞動基準法（以下簡稱勞基法）規定，勞工正常工作時間，每日不得超過 8 小時，雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，一日不得超過 12 小時；每 7 日中應有 2 日之休息，其中 1 日為例假，1 日為休息日，惟休息日經勞資雙方同意後亦可出勤。另營業大客車駕駛人之工作時間除應符合勞基法之相關規定，亦須符合汽車運輸業管理規則第 19-2 條每日駕車時間之 10 小時上限，以及連續駕車 4 小時應休息 30 分鐘、連續兩工作

日之間應連續休息 10 小時以上等最短休息時間之規範；而遊覽車客運業駕駛人則應進一步遵守同法第 84 條單日勤務時間 11 小時上限之規定。

1.14.1 業者經營管理

健全於民國 96 年 5 月取得汽車運輸業營業執照，為公路局核准在案之遊覽車客運業，事故發生時共有 30 名駕駛員（僅有事故駕駛員為僱用之勞工），12 輛甲類大客車及 1 輛乙類大客車。

管理規定

健全訂有駕駛員管理基本規範與獎懲規章，規範駕駛員行車安全、服務態度之項目，另訂有道路交通事故處理流程，要求駕駛員執行事故後之警示、聯繫與現場處理之作業。

在駕駛員工時管理部分，健全係依據公路局民國 107 年 1 月 2 日製發之「租用遊覽車使用應注意重要安全規定事項」，作為管理駕駛員工時之依據，其內容如下：

- 一、 遊覽車駕駛員每日駕駛車輛時間不可超過 10 小時，駕車 4 小時應休息 30 分鐘以上。
- 二、 每日租用遊覽車不要超過 12 小時，起訖時間計算從停車場出車至車輛返回停車後駕駛員結束工作。
- 三、 到達各旅遊景點或目的地下車結束後，應屬駕駛員休息時間，務必讓駕駛員充分休息，不可隨意打擾駕駛員。
- 四、 駕駛員必須遵守交通安全規範行駛；未經與遊覽車公司協調同意，旅客不可任意變更或增加行程，避免造成駕駛員疲勞駕駛或工時超過規定，也不得要求駕駛員違規超速趕行程。
- 五、 2 日以上行程，駕駛員隔日出勤需休息 10 小時以上，請提供駕駛員 1 人 1 室妥善的夜間休息環境。

在公司管理部分，健全訂有自主安全管理規則，內容包含駕駛人管理、車輛管理以及公司管理共 3 部分之規定，多數係依據汽車運輸業管理規則、道路交通安全規則等制定，並列出需建檔之項目。

健全每月依規定填報遊覽車客運業者安全管理自主檢查表，針對所屬駕駛員、車輛與公司管理情形進行自我查核，並且留有相關紀錄，經查本（112）年度 1 至 9 月（事故發生前 1 個月）表單並無記載異常情形。

事故駕駛員係於民國 111 年 11 月入職，僅曾參與健全於民國 112 年 2 月 18 日舉辦之教育訓練，當日訓練內容包含智慧平台應用、遊覽車動態監控系統、勞動權益以及緊急事故應變處理。

勤務安排紀錄

依據事故車輛 10 月份出車紀錄表，10 月 1 日、7 日至 10 日共計 5 日未出車，14 日由其他駕駛員¹⁶執行土城至板橋之勤務，15 日由其他駕駛員執行苗栗通宵一日遊之勤務，其餘週一至週五皆為事故駕駛員所執行之交通車勤務，以及 21 日執行之事故趟次勤務，詳表 1.14-1。

表 1.14-1 事故車輛 10 月份出車紀錄表

日期	經營型態	駕駛員
10 月 1 日	休息	
10 月 2 日至 6 日	學校或團體交通車	事故駕駛員
10 月 7 日至 10 日	休息	
10 月 11 日至 13 日	學校或團體交通車	事故駕駛員
10 月 14 日	土城-板橋	其他駕駛員
10 月 15 日	苗栗通宵一日	其他駕駛員
10 月 16 日至 20 日	學校或團體交通車	事故駕駛員
10 月 21 日	劍湖山一日	事故駕駛員

¹⁶ 依據事故駕駛員訪談自述，10 月 14、15 日行程為本人執行，並非代班駕駛員。

另依據健全提供之 10 月份「出勤紀錄表」顯示，事故駕駛員僅於 1 日、7 日至 10 日及 15 日未有出勤紀錄¹⁷，另表單內記有駕駛員姓名、出勤時間、下勤務時間、駕駛時間以及實際工時，詳表 1.14-2。

表 1.14-2 10 月份出勤紀錄表

日期	駕駛員	出勤時間 ¹⁸	下勤務時間	駕駛時間	實際工時 ¹⁹
10 月 1 日	無紀錄				
10 月 2 日	事故駕駛員	05:56	18:42	03:25	3 時 55 分
10 月 3 日		05:53	19:47	03:12	3 時 42 分
10 月 4 日		05:52	18:48	03:53	4 時 23 分
10 月 5 日		06:04	18:27	03:57	4 時 27 分
10 月 6 日		05:47	19:17	04:08	4 時 38 分
10 月 7 日至 10 日	無紀錄				
10 月 11 日	事故駕駛員	05:47	18:45	03:26	3 時 56 分
10 月 12 日		05:49	18:43	03:01	3 時 31 分
10 月 13 日		05:29	19:02	04:27	4 時 57 分
10 月 14 日		14:57	17:11	03:26	3 時 56 分
10 月 15 日	無紀錄				
10 月 16 日	事故駕駛員	06:05	18:36	03:37	4 時 07 分
10 月 17 日		05:55	18:39	03:42	4 時 12 分
10 月 18 日		05:42	18:36	03:49	4 時 19 分
10 月 19 日		05:46	18:30	03:33	4 時 03 分
10 月 20 日		05:53	22:20	06:13	6 時 43 分
10 月 21 日		05:15	09:43	04:21	4 時 51 分

另調查小組於事故車輛上尋獲 10 月份行車月報表，係由事故駕駛員自行記錄行程與加油公里數等資訊，詳表 1.14-3。

¹⁷ 依據事故駕駛員訪談自述，10 月 14、15 日行程為本人執行。

¹⁸ 出勤時間為車輛每日第 1 筆車速 10 公里/小時以上之時間，下勤務時間為車輛返回停車場後第 1 筆車速 10 公里/小時以下之時間，由健全自行依據 GPS 資料進行判定。

¹⁹ 依據健全管理人員訪談紀錄，駕駛時間計算係依據 GPS 設備商系統產出結果，認定車速 10 公里/小時以上之時間加總為駕駛時間。實際工時為駕駛時間加上 30 分鐘，以納入例行性之車輛檢查及行政業務時間。

表 1.14-3 事故駕駛員記錄之行車月報表

日期	行程	加油公里數
10月1日	無紀錄	
10月2日	松山-桃園	
10月3日	松山-桃園	
10月4日	松山-桃園	
10月5日	松山-桃園	634,756
10月6日	松山-桃園	
10月7日至10日	休息	
10月11日	松山-桃園	
10月12日	松山-桃園	
10月13日	松山-桃園	
10月14日	土城-板橋	635,426
10月15日	北投-三義	
10月16日	松山-桃園	
10月17日	松山-桃園	
10月18日	松山-桃園	
10月19日	松山-桃園	
10月20日	松山-桃園	
	送宜蘭	
10月21日	竹北-雲林	636,818
10月22日	宜蘭-臺北	

前述表 1.14-1、表 1.14-2 及表 1.14-3 中，10月14日、15日勤務之駕駛員及勤務紀錄略有不同，依據健全管理人員訪談紀錄，原10月14日、15日係安排代班駕駛員執行勤務，惟該2日因其行程無法配合，故私下將勤務委託予事故駕駛員，公司當時並不清楚兩員私自換班之行為。

1.14.2 公路局監理作為

公路局訂有遊覽車客運業評鑑作業要點（以下簡稱評鑑要點）及遊覽車客運業安全考核作業要點（以下簡稱考核要點），作為各區監理所站督導遊覽車客運業建立營運安全管理機制之依據，期望透過加強或輔導業者對公司、駕駛人、車輛之管理作為，提升我國遊覽車客運業之行車安全。

在執行安全考核時主要會查看公司管理、駕駛員安全管理及車輛管理項目，查核重點項目如下表 1.14-4。

表 1.14-4 遊覽車客運業安全考核表查核重點項目

項目	查核重點
公司管理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自主檢查表 2. 出租登記簿 3. 派車單 4. 行車紀錄管理 5. 行車安全訓練 6. 勞健保投保名冊 7. 停車場證明文件
駕駛員安全管理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駕駛人基本資料 2. 駕駛時間是否符合法令規定²⁰ 3. 重大違規紀錄者 4. 駕照或登記證異常者 5. 酒測管理
車輛管理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車輛管理清冊及保險證明文件 2. 車輛維修保養管理 3. 行車紀錄器 4. 車輛違規與改正紀錄

健全於民國 109 年之評鑑結果為「乙等」，根據評鑑要點與考核要點，每季至少需進行一次安全考核；民國 111 年為評鑑結果「甲等」，每半年需進行一次安全考核。經檢視公路局臺北市區監理所（以下簡稱北市所）事故前 3 年共計 8 次²¹之考核紀錄，民國 110 年以前較常有派車單、行車紀錄卡、行車紀錄器合格證明書等資料缺失需補正，另有一次因未確實填寫派車單及出車前檢查表遭舉發，後續之考核紀錄未列有缺失。安全考核表中「駕駛員每日工作時數是否正常」此一項目，因未有當地勞政單位會同辦

²⁰ 查核內容之一為「駕駛員每日工作時數是否正常」，此項通常會同當地勞政單位辦理。公路局僅依據運管規則查核駕駛員之駕車時間（非工作時間），惟部分查核人員會利用行車紀錄卡確認駕駛員是否符合勞基法工作 7 日休息 1 日之狀況；亦有查核人員未查看此項，僅敘明勞政單位未會同辦理。

²¹ 民國 109 年下半年度 2 次，民國 110 年 3 次，民國 111 年 1 次，民國 112 年於事故發生前 2 次。

理，近年未記錄此項查核結果。

事故發生後，北市所即於隔日前往健全辦理立即性查核，檢視事故駕駛員駕車時間與駕駛資格等、事故車輛保養紀錄、保險情形、乘客後續處置情形以及公司整體安全管理作為等項目，所列查核結果摘要如下：

- 未有租車契約（事故趟次為同行調車，平常為交通車業務）。
- 健全於 2 月 18 日辦理教育訓練，事故駕駛員有參訓紀錄。
- 事故駕駛員自民國 111 年 11 月 11 日到職後均無違規。
- 事故駕駛員之雇用契約為口頭承攬，投保於工會。
- 健康檢查紀錄待補。
- 10 月 14 日有一接送趟次；10 月 15 日有一中部旅遊趟次；10 月 16 至 20 日為交通車趟次，另 10 月 20 日 GPS 有異常，應為行駛 3 小時，其餘判定駕駛員工作時數將轉請勞動相關單位卓處。

運管規則第 19-2 條第 1 項中所提及之駕車時間每日不得超過 10 小時，而此處所提之駕車時間係指車速不為 0 之車輛移動時間，會扣除連續 2 分鐘以上時速 3 公里/小時以下的怠速情況，此機制可透過車輛動態中心之資料庫篩選出異常狀況。另第 19-2 條第 3 項提及連續兩個工作日之間，應有連續 10 小時以上休息時間，此項目則無法透過車輛動態中心篩選出此類異常狀況。

1.14.3 勞動檢查機制

勞動部對汽車運輸業所進行之勞動檢查機制分為三種，一為專案檢查，主要係依據公路局每年所提供之運輸業者名單再篩選出接受專案檢查之對象；二為遭民眾陳情或申訴的業者；最後則為各地方政府自行規劃之一般檢查。

此外亦會配合公路局辦理聯合稽查²²，由各地監理所站通知地方政府勞

²² 每年稽查遊覽車客運業者約 70 家次。

動單位一同前往。至現場主要檢查業者之出勤紀錄²³，並配合行車紀錄器、派車單、GPS 紀錄進行駕駛員工作時間之比對，若有違反勞基法之狀況即會對業者摺單處分。

由於遊覽車客運業之特性，駕駛員除了駕車之外，亦有其他工作項目，包含車輛檢查、保養、待命、行政作業等，皆屬於駕駛員之工作時間，其認定範圍較運管規則中的駕車時間更長，惟此類非駕車業務時間較難從行車紀錄卡或 GPS 資料中得知，必須透過檢查員實際比對其它參考資料或與駕駛員訪談後始能認定。

1.15 其他

1.15.1 訪談紀錄

1.15.1.1 事故駕駛員

受訪者自民國 85 年開始駕駛營業半拖車，約於民國 106 至 108 年期間開始駕駛大客車，並於民國 111 年 11 月開始駕駛事故車輛，係受聘於健全，平日業務主要是負責臺北市至桃園市往返之交通車業務，駕駛此路線約有 2 年經驗。

事故經過

受訪者於 0430 時起床，約 0545 時從停車場出發，抵達新竹縣竹北市時約為 0630 時，並於 0700 時左右出發前往劍湖山，途中有在泰安休息站休息。受訪者不清楚車上搭載多少乘客，當天車上有 1 位隨團服務人員，發車前有播放安全帶宣導影片，但受訪者本身未繫安全帶。

受訪者表示，當時行駛於中線車道並欲從外側車道超車，但發現外側車道另有車輛無法超車後，又趕緊返回中線車道²⁴。受訪者為了不要讓車輛

²³ 勞基法第 30 條規定雇主應置備勞工出勤紀錄，並保存 5 年，應逐日記載勞工出勤情形至分鐘為止。

²⁴ 此段敘述與後車行車紀錄器影像不符。

翻覆，儘量控制方向盤，也不敢用力過猛，但車輛仍左右甩尾，甚至失控撞及內側護欄，之後便印象模糊，只記得事故後有人將他扶起，走至車外查看才發現撞倒小客車。

事故發生時係以 6 檔（共 6 檔）行駛，車速約 110 公里/小時左右，車輛配有引擎輔助煞車，當時兩段全開，沒有急踩煞車踏板。受訪者表示，雖然整趟行程沒有規定要開多快，但有在無線電中聽到前一台車的人說要稍微趕一下時間²⁵，所以九點多有在追前一輛遊覽車。

受訪者表示，事故當日精神狀態相當良好亦無飲酒，儘管平時偶爾會超速行駛，但都會保持安全距離；受訪者沒有慢性疾病以及服用藥物，每天會抽菸跟偶爾嚼檳榔，自認身體狀況不會影響車輛操作，事故前未使用手機，手機放在儀表板上，雙手握方向盤。另因 10 月 18 日完成驗車，認為車輛沒有異常狀況。

平日作息

每週一至週五執行來回臺北市及桃園市之交通車路線，受訪者每日約 0500 時起床、0530 時左右抵達新北市深坑區的停車場，檢查車輛狀況後，約 0540 時從停車場出發，0600 時抵達松山火車站，0640 時發車前往桃園市楊梅區，沿途行經八德路、民生東路、民權東路、承德路等陸續載客，約 0750 時抵達目的地，乘客下車後會尋覓適當地點在路邊休息，直到 1600 時再將車輛開至指定地點，1640 時回程發車。在交通順暢情況下，可於 1800 時左右抵達松山火車站（塞車的話可能延至 1830 時），返回深坑住處時約為 1840 時，並於 2100 時左右就寢。

受訪者自認為平時睡眠狀況良好，除非夜間有如廁需求，否則平時睡眠並不會中斷，執行交通車業務往返中的休息時間也相當足夠。

²⁵ 當天車隊共有 4 輛遊覽車，事故車輛為第 2 台，經訪談第 3 台遊覽車駕駛員表示當天也有透過無線電聽到相同訊息，另第 4 台遊覽車駕駛員表示因當日較晚離開泰安服務區，與前車距離較遠，並沒有聽到相關訊息，僅到事故發生後才聽到第 3 台遊覽車通知事故訊息。

近期勤務

受訪者近期的任務執行如下：

- 10月14日（週六）：地點新北市
- 10月15日（週日）：地點苗栗縣
- 10月16日至19日（週一至週四）：往返臺北與桃園之交通車趟次
- 10月20日（週五）：除固定執行往返臺北與桃園之交通車之外，0930時至1100時至A公司參加工安講習，當天回程因路況壅塞較平時晚30分鐘（約1900時）返回松山車站。另公司於18日通知本日晚間另有一趟至國立臺北藝術大學之載客勤務，故受訪者於2000時載客前往羅東，約2200時由羅東返回深坑，2305返家後至0000時休息。雖然跟平常比起來較晚休息，但受訪者表示不會覺得累，因過往駕駛遊覽車常須工作至半夜，所以已經習慣，且公司已先行通知受訪者晚上有加派之勤務，因此當天有睡午覺。
- 10月21日（週六）：0000時就寢，0030時入睡，0430時起床，0530時抵達停車場進行車輛檢查，0545時駕駛事故車輛前往新竹縣竹北市，執行國際聯合旅行社之竹北市至雲林縣載客任務；約0625時抵達竹北市；0640時開始搭載乘客，0700時發車前往雲林縣，於泰安休息站停留約20分鐘，繼續南下之過程發生事故。

公司管理

除了受訪者之外，健全其餘駕駛員皆為靠行。受訪者表示，公司未曾辦理過教育訓練²⁶，僅參與過公路局之大客車定期訓練；受訪者平時無飲酒習慣，公司並無酒測相關規定，若公司有聯絡需求，通常是透過通訊軟體或

²⁶ 依據健全所提供之教育訓練紀錄，事故駕駛員於民國112年2月18日場次有簽到紀錄。

是電話聯繫。

每日早上出車前需檢查胎壓、油水、燈光等項目，並固定於月底將收據、紙卡大餅、派車單、出車前檢查表等資料繳回公司。

其他建議

受訪者希望相關單位應嚴格執行 10 小時駕車時間限制之規定，並要求業者落實管理，畢竟若業者要求駕駛員執行載客任務，駕駛員也只能被迫接受。

1.15.1.2 事故車輛隨團服務人員

受訪者從事隨團服務人員的經歷約半年，主要是帶學生團居多，本次的業務是由台北國際旅行社委託給受訪者承接。

事故經過

受訪者 0300 時起床，0330 時左右從板橋出發，0510 時要到桃園集合和其他領隊集合，再一起搭車到新竹至遊覽車上車點集合，但已不記得確切時間，之後乘客也陸續抵達。中途有在泰安服務區停留，但受訪者對於行程中各個時間點已無法確認。

事故車輛上共有 42 人，包含受訪者與事故駕駛員，受訪者座位在駕駛員旁邊，乘客區座位沒有全部坐滿，但所剩的空位不多。出發前有播放宣導影片，在影片提到安全帶的部分時，受訪者有聽到安全帶扣上的聲音，但沒有特別去檢查乘客繫安全帶的狀況，也沒有乘客反應安全帶故障。受訪者有向乘客說明逃生路線及各項設備的位置，上車前也有檢查這些設備都是齊全的。宣導完畢後，受訪者回到座位上未繫安全帶，開始睡覺直到抵達泰安服務區才醒來，之後帶領客人玩遊戲後又回到座位上去睡覺，再醒來就是發生事故了，對於事故發生前跟當下都不清楚是甚麼狀況。

事故後緊急處理

事故後受訪者的眼鏡被撞飛，因近視將近 700 度，所以當下視力是模糊的，事故發生後有聽到乘客區有哭聲而且很吵，第一反應是要上去安撫乘客，上去後發現乘客有站立並且擠在走道上，但因安全門在最後一排座位的前方，受訪者上去後就請乘客讓開且立刻去後面嘗試打開安全門，但不確定是不是因為撞擊還是其他影響，安全門是打不開的，所以接著去確認後門能不能打開，但後門也無法直接從裡面打開，所以受訪者再回到下層看到駕駛座旁的車門已經開啟，事故駕駛員上半身跌出車外，受訪者也從駕駛座旁的門離開想從車外打開安全門，但安全門的把手已經損壞，所以也無法開啟；受訪者再回到車上後，已有乘客把車頂的逃生出口打開，但受訪者的印象是所有乘客都是由駕駛座車門離開，另前門已經被轎車擋住，所以受訪者未嘗試打開。

回到車上後，最後一排的女乘客頭部有傷，在事故後仍有呼吸，受訪者請她先生將她平放在車地板上，受訪者即開始對乘客進行 CPR，過程中警察已經到現場，但因為車上空間侷限，警察請受訪者繼續做 CPR，一直做到救護人員抵達，救護人員持續在車上做了一陣子 CPR 後才將該名乘客抬到擔架上。

在受訪者做 CPR 的過程中，其他乘客應該是在這時陸續下車，所以也沒有注意其他乘客的傷勢跟疏散狀況。受訪者下車後最後一排另一位明顯死亡的乘客還在車上，其他乘客都在路邊等待救援。

1.15.1.3 健全管理人員

受訪者於健全任職約有 8 年，主要負責公司內部文書資料處理、電子系統使用管理、車輛保養維修與監理相關之業務。

訪談時公司共有 11 輛車與 23 名駕駛員，事故當時僅有事故駕駛員為公司聘雇，雙方僅有口頭約定，未簽署任何書面契約；其餘人車均為靠行，公司僅向靠行車主收取行政服務費，協助與監理單位有關之營運文件處理、

驗車、保養、訓練，並利用系統查看有無駕駛員逾時工作之狀況，靠行車主不須回報健全其承攬之行程，僅要注意不違反交通法規或運管規則即可，並於每月 5 號前繳交營運文件給受訪者。

事故車輛為健全自行購買的車輛，公司有調度人員安排事故車輛之趟次，平時係由事故駕駛員執行週一至週五之交通車接送業務，偶有週末的旅遊行程或短時租車業務，為避免超過勞基法的工時規定，假日偶會另請代班駕駛員協助。交通車為固定勤務，故平時不會有派車通知，如臨時有其他勤務則會用電話通知事故駕駛員，較複雜的行程會以通訊軟體 LINE，（以下簡稱 LINE）告知活動細節。

事故車輛的原駕駛員因不想擔任全職駕駛，故健全透過其它駕駛員介紹而聘用事故駕駛員，得知其過往在同行已服務超過 10 年，也曾經承攬健全的兼職趟次，對其駕駛狀況還算瞭解，剛入職時公司同仁會跟車觀察，至事故發生前均未發現有異常行為，平時車速也偏慢，公司也未曾收過違規通知，所以沒有對事故駕駛員有過個別輔導或提醒，但不清楚其在前一間公司時狀況為何。因事故駕駛員駕駛經驗豐富，也曾駕駛過同型車輛，對於車輛功能相當熟悉，剛接手事故車輛時，有和老闆進行車輛交接。

事故駕駛員係於民國 111 年底入職健全，當年未參與到公司的教育訓練，民國 112 年則有依規定參加教育訓練。教育訓練都會向駕駛員說明最新的法規內容，平時若有監理單位需宣導的資訊，也會用 LINE 轉傳給所有車主及駕駛員知悉。

健全管理駕駛員駕車時間係利用監理站的系統，當駕車時間已達 10 小時，系統會跳出通知並發送手機簡訊提醒業者，是屬即時告知的方式。另健全會依據 GPS 的紀錄彙整各車輛出勤報表，出勤時間係以採計第一筆車速為 10 公里以上的時間，而下勤務時間是以回到停車場第一筆車速為 10 公里以下的時間，駕駛時間則是由 GPS 廠商的系統內自動計算使用，而實際工時則是會在出車前及下勤務後各多加 15 分鐘，作為駕駛員檢查車況及整理車輛的工作時間。

依據事故駕駛員告知調查小組之出勤狀況，與公司提供之出勤紀錄不相同之狀況，受訪者表示，10月14日、15日公司係安排代班駕駛員執行勤務，勤務前一天也會打電話提醒駕駛員；然於民國113年3月與代班駕駛員確認，該2日因行程無法配合，故私下將勤務委託予事故駕駛員，公司當時並不清楚兩員私自換班之行為。

另事故前一晚於交通車勤務結束後，考量其駕車時間並不會超過運管規則之10小時之規定，公司確實有安排一趟至北藝大載送乘客至羅東之行程，但因行程有延遲出發的關係，且週五晚間往宜蘭的交通狀況也較為壅塞，導致事故駕駛員返家之休息時間不足兩個工作日之間應超過10小時之規定。

每趟勤務都必須填列派車單、出車前檢查表，另車上備有酒測儀器，駕駛員在出車前都必須登錄酒測結果。事故車輛在購入前就已有安裝行車視野輔助系統，有包含車內影像，但平時並不會特別去監視駕駛員工作時的狀況。

事故當日車趟是由世貿通運安排，出發前3天才打電話至健全請求支援車輛，受訪者對於事故狀況並不清楚，僅知道當天乘客報到時間為0650時，但當天行程延誤至將近0730時才出發，應延遲有20分鐘左右。

在民國112年初公司電腦中毒，許多檔案無法救援回來，故民國111年的教育訓練紀錄及事故駕駛員的健康檢查紀錄已無法提供，受訪者印象中事故駕駛員無飲酒習慣，健康檢查結果沒有慢性疾病，不清楚有無其他用藥習慣。

受訪者表示勞動單位與交通部對駕駛員出勤著重的時間不同，基本上就是依循工作7天要有放假1天規定，另1日行程不超過10小時，若真的找不到駕駛員開車，就以加班的方式給額外的津貼，目前都是以這樣的原則安排。

有時勞動單位會與監理站會同考核，檢查派車單、駕車紀錄、出勤紀

錄，與駕駛員有無超時工作。

1.15.1.4 行程總領隊

從事領隊的工作經驗約有 10 年，為台北國際聯合旅行社雇用之員工，亦可接受其他旅行社委託之業務。

當日行程是前往劍湖山，接著晚餐完畢後就結束行程，主要參加者是科技公司的員工及眷屬。從新竹出發的遊覽車有 4 台，但集合出發時間已不確定，途中有暫停泰安服務區，印象中預計是 9 點 30 分或 10 點要到劍湖山。受訪者是搭乘 4 車，在車上主要在掌握車隊的位置及行程進度，當日並未發現車隊有異常狀況，只記得在國道 3 號轉國道 6 號附近有遇到車禍，所以車隊距離有被拉開，因此行程延遲了有 15 至 20 分鐘。各車的駕駛員都是透過無線電進行溝通，當天因為多在用電話聯繫事情，所以並沒有聽到無線電的內容。

當天是透過事故車輛的隨團服務人員電話通知，受訪者才知道有車禍發生，故先聯繫公司回報事故狀況，也跟車上乘客告知有此事故，將車上乘客送達到目的地後再前往事故現場協助後續的處理。受訪者也是透過新聞報導才瞭解事故較詳細的狀況，事故車輛的隨團服務人員當天僅有告知與小客車碰撞，其餘內容並不清楚。

1.15.1.5 公路局運輸組承辦人

受訪者目前任職於公路局運輸組綜合運輸科，目前主要負責遊覽車管理業務，過去曾從事公路客運補貼、政策規劃等業務。

客運業查核機制

每半年各監理所會依照車輛動態系統自動告警、違規案件較多等條件，篩選出高風險的 5 間業者，與勞政單位進行聯合稽查。

目前車輛動態系統會針對車速、駕車時間、進入禁行路段、車輛逾時檢

驗等違規項目自動告警，並依據運管規則第 19-2 條規範營業大客車駕駛員的駕車時間與休息時間。駕車時間係指速度不為 0 之車輛移動時間，因此會扣除連續 2 分鐘以上時速 3 公里/小時以下的怠速情況，現行規定為每日駕車時間不得超過 10 小時；現行告警機制並不包含運管規則第 19-2 條對於兩個工作日之間的休息時間，僅能透過現場查核確認駕駛員休息時間是否符合運管規則之規範。

民國 111 年交通部針對遊覽車增修運管規則第 84 條，規範遊覽車 11 小時的租車時間上限，租車時間係指從車輛報到起算至行程結束為止，預留 1 小時行程結束後讓駕駛員將車輛駛回停放位置以及其他事前事後整備等作業時間，惟租用遊覽車作為交通車因行駛路線範圍固定，非屬 11 小時租車時間之限制所規範之範圍，僅須將相關合約報監理機關備查。

監理所人員進行實地查核前，會先掌握高風險駕駛或車輛，並請業者提供工作紀錄等資料；查核當天亦會採隨機抽查方式請業者提供行車紀錄紙卡大餅或數位式行車紀錄器，並參考 GPS 紀錄、派車單等佐證資料，以確認駕車時間是否超過法規上限。另外，由於車輛動態系統之 GPS 紀錄為監理所人員查核輔助工具，並協助業者落實自主管理，因此系統告警無法作為裁罰依據，須經過實際查核確認違規情況屬實才能開單裁罰。

然而，除了公路客運可透過車機設備識別駕駛員身分，目前遊覽車動態資訊系統僅能針對車輛發出自動告警。如駕車時間部分，超過 10 小時系統會透過電子郵件向業者警示，超過 11 小時將透過 LINE 官方帳號建立之智慧通報平台向監理所及業者警示，超過 12 小時則會透過 LINE 向公路局、監理所、業者警示；車輛超速部分，遊覽車行駛高、快速公路時一旦超速（自民國 112 年 11 月 15 日起，已取消遊覽車超速違規取締之 10 公里/小時執法寬容值），系統便會自動透過電子郵件向業者警示，連續超速 5 分鐘以上，將透過 LINE 向監理所及業者警示，連續超速 10 分鐘以上則會透過 LINE 向公路局、監理所、業者警示。

各所站對業者進行考核作業之頻率，係依遊覽車客運業者之評鑑結果

辦理，優等業者每年查核 1 次，甲等業者每半年查核 1 次，乙等業者則須每季查核 1 次，不列等業者每月查核 1 次；目前我國約九百多間遊覽車客運業者，大約有一半評鑑結果為乙等，所以因此每季約有四、五百間業者須辦理查核，每年我國監理機關共須辦理兩千多次查核。

目前客貨運業者都可以在監理服務網上傳自主檢查表，但由於許多業者規模較小，甚至部分業者運用電腦管理有其困難，僅能透過紙本方式進行自主管理，因此尚無法全面要求業者上傳資料供監理所進行檢視。

與勞政單位之配合

受訪者指出，由於每次查核不一定是與勞政單位聯合稽查，監理所人員若認為勞動條件有違規疑慮才會移送勞政單位；反之，勞政單位亦有專案檢查，如發現涉及違反運管規則的情況將行文至監理機關，後續公路局內會再請監理所人員前往查核。

未來方向及其他建議

目前僅有公路汽車客運業及市區汽車客運業（由地方政府管轄）強制要求裝設識別駕駛人身分之數位式行車紀錄器，今年預計會針對遊覽車客運業推動身分識別裝置。預計今年上半年會先將草案報交通部，讓業者瞭解政策方向後，會再辦理相關專案補助。

1.15.1.6 勞動部職業安全衛生署科長

受訪者於職安署擔任勞動條件監督檢查科科長約 3、4 年，主要工作內容為全國勞動條件檢查策略，其中包含專案檢查、與公路局合作的稽查以及與地方政府的聯繫溝通業務，過往曾在臺北市政府勞動檢查處的勞動檢查員，約有 8 年經驗。

法規內之工時說明

勞基法中所提的休假包含例假日及休息日，例假日為強制放假，而休息日經勞資雙方同意後亦可出勤。工作中的休息時間僅針對輪班制工作者

有特別限制，客貨運業的駕駛員如果不是採輪班制出勤，則不須受此項規定限制，所以不會去檢查 2 天出勤日中間的休息時間，據受訪者瞭解僅有在汽車運輸業管理規則有限制客運業有 2 天出勤日需間隔 10 小時的規定，若發現客運業有違規的狀況則會移交給公路主管機關處理。

客貨運業者的勞動檢查方式相同，主要也是著重在工時的部分，因勞基法明定雇主必須做出勤紀錄，而公路主管機關也有規定汽車運輸業者必須備有行車紀錄卡或 GPS 定位資料，在檢查時也會請業者一併提供，另外也會參考派車單的起、迄時間或是班表，以瞭解業者如何約定駕駛員的工時。

工作時間與休息時間之認定

對勞動單位來說，因勞動法規並沒有提到駕駛時間，所以在檢查時不會特別去認定駕車時間，僅會看完整的工作時間。

一般而言，公司都必須備有出勤紀錄，紀錄中要包含勞工上下班的時間。客運業若只看行車紀錄卡或 GPS 僅能看到實際開車的時間，整理車輛等其他工作時間並不會呈現在上面，若在實際查核時發現行車紀錄卡上的駕車時間與出勤紀錄時間非常接近，因駕車過程中無法做其他工作，這時就必須向公司詳細詢問其他工作的細節，例如何時清潔車輛、等待載客等問題。以蝶戀花事故為例，蝶戀花公司為旅行社，但駕駛員是靠行在另一家遊覽車公司，但實際上駕駛員是直接受旅行社指揮與監督，但檢查時旅行社也直接說駕駛員非公司員工，所以沒有前述這些出勤文件，勞基法所規定的出勤紀錄必須登載駕駛員的駕車時間以及其他工作時間，包含發動車輛的行前檢查、保養清潔等相關工作都必須採計，不是只有開車的時間才算，所有的工作時間都必須列在出勤紀錄內。

休息時間的定義就比較困難，以公車業者來說，較能明確在班與班之間有休息時間，可配合班表跟 GPS 來舉證，檢查時即可採信這些資料，但實務上也曾碰過駕駛員來爭論說雖然沒有駕車，但還是必須顧及車輛與車

上貨物，即便可以在車上休息，但以勞動單位的角度看來都不能算是休息，必須列為工作時間，除非是公司認為，只要駕駛員將車輛停於合法的停車空間，人可以隨意離開，不需要顧及車輛及貨物風險的模式，這樣才會被認定為合理的休息時間。而遊覽車駕駛員開到定點後，在等待的過程中即可算一個完整的休息時間，除非車上有乘客或公司交代其他工作，這種就不會被認列為休息時間。

據受訪者了解，公路局在檢查時是看駕車時間，檢查方式相對單純，可能僅需要透過行車紀錄卡確認車輛有移動就是駕車時間，而勞動單位是看完整的工作時間，兩者是完全不同的定義，如果以避免過勞的角度來看，的確是要看完整的工作時間才能確實瞭解勞工精神狀態。

勞動檢查之發現

目前對於交通運輸業在執行勞動檢查時，發現其實業者對勞動法規多數是瞭解的，但最大的困難為人力不足，舊員工離職，新員工難以招聘或無法勝任而很快離職。薪資待遇已經不完全是勞工最看重的勞動條件，工時、休假也相當重要，像勞基法中訂定的一例一休制度，國道客運的駕駛員幾乎沒有辦法休到 2 天假，所以連帶影響到生活品質，這樣的工作模式以及社會大眾對駕駛員的刻板印象，都會影響民眾入行的意願。

民國 111 年至 112 年針對專案檢查在執行國道客運業者的部分，職安署有行文給各檢查機構，去確認業者的違規原因，經過統整後的結果大概有以下幾種樣態，第一種是對勞動法令仍存有誤解；第二種是業者都很清楚法規，也清楚其作法已違反勞基法，但礙於營運狀況仍選擇違法執行；第三種則是管理的問題，例如駕駛員私下換班，在公司不知情的情況下在勞動檢查時被發現；當然還有其他許多無法歸類的原因。經過這 2 年的統計調查發現，最主要的違法原因多為第二種，而這個調查結果也有提供給交通部，但未曾收過回復或反饋。

其他建議

運管規則內僅規範營業大客車的駕駛時間，而未規定貨車的駕駛時間也不太合理，但不確定交通部是否有其他考量。受訪者建議公路局可利用動態中心的資訊，若有發現駕車時間已超過勞動法規，或是同一駕駛員有連續出勤超過法規天數的狀況，即可通報勞動部，考量以此類的機制²⁷進行合作。

1.15.2 事件序

本小節依據 GPS 紀錄、後車行車紀錄器與 CCTV 影像以及雲林消防局、公警局與高公局之通報及處理情形等資料彙整事件時序，詳表 1.15-1。

表 1.15-1 事件時序表

時間	說明
0515 時	由深坑區停車場出發
0722 時	由竹北市集合地點出發
0813 時	抵達泰安服務區
0835 時	由泰安服務區出發
0942:00 時	行經南向 262K+100 處外側車道，車速約 95 公里/小時
0942:44 時	事故車輛開始偏往中線車道
0942:47 時	持續偏往內側車道
0942:48 時	碰撞內側車道之自用小客車右前方保險桿
0942:50 時	撞及 263K+645 處內側護欄後，車身向左傾斜並右轉 45 度，持續往右前方滑行
0942:54 時	右側車頭將外側車道之事故小客車擠壓至 263K+788 處外側護欄
0942:55 時	右側車尾撞及外側護欄與隔音牆
0942:58 時	車頭撞及內側護欄
0943:02 時	車身轉正後停止於 263K+880 處
0943:42 時	消防局接獲通報
0949 時	高公局中區交控中心接獲通報後通知公警局，並於上游資

²⁷ 過往曾與觀光局合作，若觀光局發現同一導遊有超過連續 7 天的行程，就會將資訊提供予勞動部，約執行有 1 年的時間。

時間	說明
	訊可變標誌顯示事故資訊
0955 時	救護車抵達
1001 時	拖救車抵達
1003 時	內側及中線車道進行交通維持
1004 時	公警抵達
1033 時	暫時封閉全線車道，將事故小客車翻正
1146 時	事故車輛及事故小客車拖離現場
1151 時	內側及中線車道開放通車

附錄 1 事故車輛檢測結果

DAIMLER TRUCK

Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.
台灣戴姆勒亞細亞商業股份有限公司

測量煞車來令片厚度，煞車蹄片與煞車鼓間隙以及輪胎胎紋深度

	煞車蹄片與煞車鼓間隙 (取最寬處)	來令片厚度 (取最薄處)	輪胎胎紋深度 (取中間處)
標準值	1.0 mm 以下	6 - 16 mm	無
車輪位置	實際測量值 (單位: mm)		
左前輪 (單輪)	1.14	11.0	6.46
右前輪 (單輪)	0.97	10.5	7.66
左後輪 (複輪)	1.44	14.0	外側: 爆胎 內側: 爆胎
右後輪 (複輪)	0.94	15.0	外側: 6.03 內側: 5.94

調查所需資料提供之資料格式

項次	資料名稱	資料格式
1	MFT170_大客車底盤架裝車身施工規範	電子檔
2	MFT170_RP51JP3L4_底盤車型式登錄報告	電子檔
3	RP51J(6M70)車主使用說明書(含保養周期)	紙本
4	RP51J(6M70)引擎控制電腦與變速箱控制電腦之系統說明	電子檔
5	事故車輛(KAB-0899)維修履歷明細表	電子檔

Corporate Office
SF, No. 260, Danhua N Rd., Songshan Dist., Taipei City 10548, R.O.C. (Taiwan).
Phone +886 2 6608 1668
Fax +886 2 6608 1669

地址
10548 台北市松山區敦化北路260號6樓
電話 +886 2 6608 1668
傳真 +886 2 6608 1669



DAIMLER TRUCK

Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.
 台灣戴姆勒亞細亞汽車股份有限公司

Photos
 0.521



Corporate Office
 4F., No.268, Dunhua N Rd., Songshan Dist., Taipei City 10548, R.O.C. (Taiwan)
 Phone +886 2 8488 1668
 Fax +886 2 8488 1669

總行
 10548 台北市松山區敦化北路268號4樓
 電話 +886 2 8488 1668
 傳真 +886 2 8488 1669