

調 查 報 告

壹、案由：行政院環境保護署（下稱環保署）實施「垃圾不落地」政策，臺北市採定點定線收垃圾，其他地方政府有似為了「便民」，由清潔隊員站在車斗後方接垃圾丟入車斗中，大街小巷沿線收，過程可謂險象環生。日前更傳出嘉義市1名垃圾車清潔隊員站立在車後方，不幸摔落地面傷重不治之憾事。究「垃圾不落地」政策執行是否缺乏配套？有否違反職業安全衛生設施規則？各地方政府是否落實環保署勞安規範等之相關規定？實有深入了解之必要案。

貳、調查意見：

本案經調閱行政院環境保護署（下稱環保署）、交通部、勞動部、嘉義市政府環境保護局（下稱嘉義市環保局）、花蓮縣環境保護局（下稱花蓮縣環保局）等機關卷證資料，並於民國（下同）108年1月15日詢問環保署、交通部、勞動部職業安全衛生署（下稱職安署）等機關相關人員，茲據機關查復及詢問前後提供卷證資料¹，業已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、環保署推動「垃圾不落地」政策，改善早年垃圾棄置於街頭巷口之市容環境髒亂問題，建立民眾定時或定點排出垃圾習慣，然而現行清潔人員多站立車後踏板隨車移動進行沿線清運垃圾或執行相關職務時，與道路交通安全與職業安全相關法規等均有未符，該署協

¹ 環保署107年9月18日環署督字第1070072071號函、108年1月11日環署督字第1080003367號函、同年月22日環署督字第1080006496號函、交通部107年10月2日交路（一）字第1078600590號函、108年1月11日交路字第1080000504號函、勞動部107年10月8日勞職授字第1070204867號函、職安署108年1月10日勞職安1字第1081001126號函、嘉義市環保局107年9月20日嘉市環清字第1078400459號函、花蓮縣環保局107年9月21日花環查字第1070023985號函。

調交通部及勞動部迄今仍未解決，為確保清潔人員之作業安全，亟應積極正視檢討。

- (一)依廢棄物清理法第5條規定略以，執行機關直轄市政府環境保護局、縣（市）環境保護局及鄉（鎮、市）公所應設專責單位，辦理一般廢棄物之回收、清除、處理及廢棄物稽查工作。同法第12條第2項規定，執行機關得視指定清除地區之特性，增訂前項一般廢棄物分類、貯存、排出之規定，並報其上級主管機關備查。另依一般廢棄物回收清除處理辦法第13條規定，執行機關應因地制宜宣導民眾將一般廢棄物依下列方式排出：「一、廚餘先瀝除水分並妥為包裝。二、刀片、玻璃碎片等尖銳利器以不易穿透容器或材質包妥並標示之。三、木、竹片予以裁剪並網紮。四、封緊垃圾袋袋口。五、有害垃圾應分開貯存排出。六、資源垃圾依回收管道分類、貯存、排出及回收。七、其他經主管機關或執行機關規定者。」及同辦法第5條規定，一般廢棄物除依本辦法規定外，應依執行機關公告之分類、收集時間、指定地點與清運方式，交付回收、清除或處理。
- (二)有關一般廢棄物之回收清除作業，依一般廢棄物回收清除處理辦法第2條第1項第21款定義：「垃圾車：指執行機關執行一般廢棄物回收、清除作業之下列車輛：(一)密封式垃圾車：車體為密封空間，包括壓縮式及非壓縮式等型式。(二)子母式垃圾車：以垃圾子車放置執行機關指定地點，供垃圾投棄、收集。(三)框式垃圾車：無車頂且車身平台為可裝載空間、車身周圍設有邊欄板，用以執行巨大垃圾、資源垃圾、廚餘、拆除之違規廣告等一般廢棄物回收、清除。」另有關於垃圾車載人則依道路

交通安全與職業安全相關法規規定，於道路交通安全規則第2條第7款²規定定義，「垃圾車」屬於「特種車」，同規則第77條第1項第4款、第6款、第7款則分別規定：「車廂以外不得載人。」、「框式貨車後車廂不得載人。」、「特種車除因其專門用途使用時必須附載之人員物品外，不得用以裝載客貨行駛。」另依職業安全衛生設施規則第157條規定：「雇主對搭載勞工於行駛中之貨車、垃圾車或資源回收車，應依下列規定：一、不得使勞工搭乘於因車輛搖動致有墜落之虞之位置。……」是以，道路交通安全規則規範車廂以外不得載人，至為明確，職業安全衛生法令則為清潔人員從事垃圾清運作業，垃圾車後方踏板是否有墜落之虞，應由雇主評估及採取各項災害防止措施。

(三)環保署為妥善處理垃圾及持續推動「垃圾零廢棄」政策，依據行政院92年12月核定「垃圾處理方案之檢討與展望」之「垃圾零廢棄」具體改善措施，於96年3月1日核定「一般廢棄物資源循環推動計畫」，研訂各項執行工作³，其中推動垃圾強制分類（分為一般垃圾、廚餘及資源回收物3類），達成垃圾減量、資源回收有效循環再利用的目標，並能兼顧市容環境維護、消除髒亂，爰此開始推動「垃圾不落地」之垃圾收集清運作業方式，民眾需配合垃圾車到達時間再將垃圾直接投入垃圾車尾斗內，再由清潔隊員操作垃圾壓縮系統，將垃圾壓縮集中於

² 指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛，包括吊車、救濟車、消防車、救護車、警備車、憲警巡邏車、工程車、教練車、殘障用特製車、灑水車、郵車、垃圾車、清掃車、水肥車、囚車、殯儀館運靈車及經交通部核定之其他車輛。

³ 包括「推動垃圾強制分類工作」、「推動廚餘多元再利用工作」、「推動巨大廢棄物多元再利用工作」、「推動裝潢修繕廢棄物再利用工作」、「推動垃圾零廢棄工作」、「設置水肥處理相關設施工作」及「汰換老舊垃圾清運機具工作」等7項主要工作。

密封之垃圾車箱內。因垃圾壓縮系統屬危險性設施，壓縮操作過程中必須維持民眾之安全距離，由清潔隊員監督、導引與維持秩序，尤其大型垃圾車之尾斗較高，不利身材嬌小之婦女民眾、老人或小孩傾倒垃圾，更需有清潔隊員接引協助。

(四)據環保署調查各直轄市、縣(市)環境保護局及鄉(鎮、市)公所清潔隊之垃圾清運方式，可分為**定點清運、實施垃圾不落地之沿線清運與未實施垃圾不落地之沿線清運**等3類，目前以**實施沿線清運(垃圾不落地)**之路線計3,100條最多，**定點清運**路線計617條；另全國尚有75條路線尚未實施垃圾不落地(主要為偏鄉或山地鄉)，分布於臺南市、彰化縣、南投縣、苗栗縣等。目前臺北市因主要採**定點收運**，基隆市採**沿線收集**，均嚴禁清潔隊站立於垃圾車後踏板上，但其他縣市因隨車清潔隊員反應如果坐在副駕駛座，一天可能得上下車三至四百次，不僅體力難以負荷，且容易延誤收運垃圾時間，開關車門也易衍生交通意外等考量，故多未強制要求清潔隊員坐在副駕駛座，而有站立於車後站板情形。

(五)惟據環保署統計歷年垃圾收運人員因執行職務致職業傷害之人數及原因，於103至107年間清潔人員受傷情形，扣除上下班途中交通事故857人，以執勤中被切、割、擦傷等計689人最多、其次為執勤中跌倒(絆倒、滑倒)521人及執勤中交通事故480人，故由「**由工作車上跌(摔)落**」並非為主要職災原因。然再據勞動部查復於101年迄107年底，清潔人員因執行職務發生重大職業災害共計13件，造成13人死亡、1人受伤，災害直接原因以墜落、滾落及公路交通事故各5件占最多，其次為被撞2件及

被夾、被捲1件。間接原因則以交通事故及使勞工搭乘於因車輛搖動致有墜落之虞之位置各4件占最多。是以，清潔人員職業災害因作業特性不同，雖以切、割、擦傷等為最多，但因作業不慎造成重大職業災害（死亡災害）者，卻以交通事故或墜落為主，交通事故致職業災害之原因，須視車輛行車事故鑑定釐清責任歸屬，但因垃圾車行駛作業而墜落致傷亡者，為環保署及各級地方政府應予正視之課題。

- (六)然查，依道路交通安全與職業安全相關法規均不允許清潔人員站立車後踏板隨車移動，因此清潔人員清運垃圾過程中，站立於車後踏板協助民眾執行垃圾收集作業，與現行法令規定有悖，自無疑義，此據環保署、交通部、勞動部等機關查復內容，以及勞動部提供相關清潔人員作業不慎發生墜落災害致死重大職業災害檢查報告書⁴及相關判決⁵等內容可稽。環保署為因應職安及交通法規，雖自96年起補助地方之垃圾車，其規格已取消車後踏板，並於前座提供3個座位，清潔隊員必須改搭乘於駕駛艙之副駕駛座，以減少職災發生；亦已建議各環境保護局將清運方式改以沿街定點收運方式，鼓勵各直轄市、縣(市)優先推動都會區實施垃圾定時定點專區收運，並透過補助經費協助地方宣導民眾習慣及接受定點收運作業模式。但實務上除臺北市外，其

⁴ 臺中市政府環境保護局勞工蔡○○從事資源回收作業發生墜落災害致死重大職業災害檢查報告書（災害發生於103年4月25日15時20分許）、屏東縣恆春鎮公所所僱勞工洪○○發生墜落災害致死重大職業災害檢查報告書（災害發生於104年4月14日7時40分許）、嘉義市政府環境保護局所僱勞工田○○發生墜落災害致死重大職業災害檢查報告書（災害發生於107年7月30日上午8時25分許）、雲林縣口湖鄉公所（清潔隊）所僱勞工李○搭乘於行駛中資源回收車之車後升降台發生墜落致死重大職業災害檢查報告書（災害發生於107年8月4日8時53分許）。

⁵ 臺灣臺中地方法院刑事判決104年度交訴字第121號、臺灣雲林地方法院刑事協商判決107年度交訴字第83號。

他直轄市仍以民眾習慣、逐步評估推動、甚且認為無此需求⁶，環保署於本院調查期間，提出於108年將規劃邀集各直轄市、縣(市)辦理垃圾定時定點收運觀摩活動，亦僅有臺南市、苗栗縣有意願於108年試辦1條路線改以定時定點收運垃圾，環保署雖將持續輔導其他直轄市、縣(市)提出試辦規劃，然現行垃圾清運方式仍屬違反法令規範之行為。

(七)續以，環保署為預防清潔隊員站立於行駛中之垃圾車後面踏板而發生墜落職災，曾於96年8月14日及99年3月26日依據交通部及行政院勞工委員會(現為勞動部)函文，函請各直轄市、縣(市)環境保護局督導所屬或所轄清潔隊應依道路交通安全法規及勞工安全衛生設施規則第157條規定辦理，然部分直轄市、縣(市)環境保護局陸續反映執行困難，仍有站立車後踏板需求，經該署多次邀集交通部、勞動部及各直轄市、縣(市)環境保護局召開研商會議，尋求解決問題之方法，但尚無法達成共識。該署再於107年度擇定桃園市及高雄市辦理垃圾車車後站人示範運行作業，並協助完成桃園市/高雄市各5輛垃圾車車後站人設施改裝作業。為讓此次示範運行可做為未來相關交通法規修法參考及提供其他縣市觀摩，於107年8月29日及9月3日邀請交通部、勞動部等相關主管機關與學者專家辦理指導訪視作業，透過專家指導及提供檢討建議，以滾動式修正示範運行內容。再者，交通部針對現行法令不

⁶ 風傳媒於107年9月6日報導「拿人命換便民？定時定點收垃圾，台北做得到，其他縣市做得到嗎？」<https://www.msn.com/zh-tw/news/national/%e6%8b%bf%e4%ba%ba%e5%91%bd%e6%8f%9b%e4%be%bf%e6%b0%91%ef%bc%9f%e5%ae%9a%e6%99%82%e5%ae%9a%e9%bb%9e%e6%94%b6%e5%9e%83%e5%9c%be%ef%bc%8c%e5%8f%b0%e5%8c%97%e5%81%9a%e5%be%97%e5%88%b0%ef%bc%8c%e5%85%b6%e4%bb%96%e7%b8%a3%e5%b8%82%e5%81%9a%e5%be%97%e5%88%b0%e5%97%8e%ef%bc%9f/a-r-BBMVHgS>。

符垃圾清運實務作業需要表示，將研議針對特種車輛如因實務作業需要，該目的事業主管機關基於維護作業人員安全前提下，對車輛設備、安全防護設備、作業規範訂有相關規定前提下，檢討修正道路交通安全規則規定可行性。

(八)然而，各相關法令規範均以作業人員安全為首要考量，對於民眾排出垃圾習慣，既已自早年推動「垃圾不落地」政策時已逐步調整為沿線清運，時至今日，為確保清潔人員之作業安全，應研謀或調整作業方式（如持續推動定時定點收運垃圾），而非期待藉由法令修正或鬆綁，輕忽清潔人員收運垃圾時，仍存在之危害風險，甚且若冒然修正道路交通安全規則第77條之相關規定⁷，清潔人員於特定條件下（限速、限距）可站立於垃圾車尾斗後方踏板上，恐將難以確保相關法令原規範之目的。至於其他與民眾排出垃圾習慣無關之清除作業（如路樹修剪清除），則應要求各直轄市、縣(市)及鄉(鎮、市)公所清潔人員應落實法令規範，確保自身安全無虞。

(九)綜上，環保署推動「垃圾不落地」政策，改善早年垃圾棄置於街頭巷口之市容環境髒亂問題，建立民眾定時或定點排出垃圾習慣，然而現行多採行沿線清運，或執行職務時，清潔人員於站立車後踏板隨車移動，與道路交通安全與職業安全相關法規等均有未符，該署協調交通部及勞動部迄今仍未解決，

⁷ 環保署於106年9月8日函至公路總局，建議道路交通安全規則第77條第1項第7款修正為「特種車除因其專門用途使用時必須附載之人員物品外，不得用以裝載客貨行駛，垃圾車於執行垃圾清運作業時，在限速15km/hr以下行駛時，清潔人員得站立於垃圾車尾斗後方踏板上或車箱內執行勤務。」於107年7月20日致函交通部，建議於道路交通法修訂時附加特殊任務車輛條款之相關文字如下：「垃圾車於執行垃圾清運作業時，在限速15km/hr以下行駛時，清潔人員得站立於垃圾車尾斗後方踏板上或車廂內執行勤務。」

為確保清潔人員之作業安全，亟應積極正視檢討。

二、環保署已訂定「清潔人員工作標準作業程序手冊」供各直轄市、縣（市）環境保護局及鄉（鎮、市）公所參考，然卻未積極督導各級地方政府確依職業安全衛生法第34條規定將安全衛生工作守則報勞動檢查機構備查，經本院調查後，仍有新竹縣政府、宜蘭縣政府、花蓮縣政府及其部分執行機關尚未依法辦理，職安署亦未督促各該縣政府依法行事，均應檢討改進。

（一）依職業安全衛生法第34條規定：「雇主應依本法及有關規定會同勞工代表訂定適合其需要之安全衛生工作守則，報經勞動檢查機構備查後，公告實施。勞工對於前項安全衛生工作守則，應切實遵行。」再依職業安全衛生法第2條規定：「雇主指事業主或事業之經營負責人。」清潔人員之雇主，於直轄市為環境保護局，於縣（市）為環境保護局或各鄉（鎮、市）公所。

（二）據環保署查復，事業單位之安全衛生工作守則，係事業單位依其作業性質及需要，考量其相關設施、作業，自行審慎訂定及負責；當設施、作業等如有新增、變更時應重新申報；涉及違反職業安全衛生工作原理、原則、法令規定及將雇主責任藉安全衛生工作守則之訂定轉嫁勞工者，應由函報之事業單位修正。該署為妥善清理廢棄物並同時兼顧關心清潔人員清運作業之安全，於100年度清潔人員安全教育演練委託專案工作計畫，針對清潔隊員例行性從事之垃圾收集、清運、回收以及駕駛安全等作業可能存在之危害，參考14個環保機關所訂定清潔人員作業守則，針對清潔作業實際操作過程，製作「垃圾收運標準作業程序」光碟片，並於101年分送各地方環保機關，提供各直轄市、縣（市）環境保護局

及鄉（鎮、市）公所參考，請地方據以加強工作環境及使用設備之安全防護改善措施，並精進地方督導管理方式，落實照護清潔人員安全保障。查該手冊含括垃圾清運、街道清掃、清溝、資源回收、廚餘清運、掩埋場、焚化、海報廣告清除、環境消毒、水肥清運、廢棄車輛拖吊、修車廠維修、船舶打撈廢棄物及其他（除草、修剪樹枝及捕犬）等14個作業程序，環保署表示已涵蓋清潔人員所有工作項目，因手冊性質屬於行政指導之參考原則，提供各地方環保機關因地制宜，據以自行訂定合宜具體之標準作業程序，訂定手冊之目的已達成。

（三）續以，工作守則的基本內容應包含「職業安全衛生法施行細則」第41條規定之9項內容⁸，清潔人員標準作業程序手冊僅為工作守則之一部分，且依據職業安全衛生法第34條規定，勞動檢查機構將針對報備之工作守則缺漏及違法部分進行審查，如地方環保機關訂定之安全衛生工作守則僅照錄環保署手冊內容或有違背相關法令情形，將無法報請勞動檢查機構同意備查。復再據勞動部查復，各直轄市、縣(市)及鄉（鎮、市）公所之清潔隊依職業安全衛生法施行細則第41條規定事項訂定安全衛生工作守則，並報請各勞動檢查機構備查，與職業安全衛生法規定尚無不符。

（四）惟查，環保署統計由直轄市、縣(市)及鄉（鎮、市）公所安全工作守則報勞動檢查機構備查情形，於101年前僅4個執行機關完成，該署104年再度函送

⁸ 職業安全衛生法施行細則第41條規定：「本法第34條第1項所定安全衛生工作守則之內容，依下列事項定之：一、事業之安全衛生管理及各級之權責。二、機械、設備或器具之維護及檢查。三、工作安全及衛生標準。四、教育及訓練。五、健康指導及管理措施。六、急救及搶救。七、防護設備之準備、維持及使用。八、事故通報及報告。九、其他有關安全衛生事項。」

手冊並予行政指導後，後續增加18個執行機關完成，迭至本案調查後，環保署方於107年9月20日再召開「督導各縣市環保機關訂定安全衛生工作守則檢討會」並於會中予以行政指導。而據勞動部於107年10月8日查復本院資料顯示，各直轄市、縣(市)及鄉(鎮、市)公所應報經備查之清潔隊計有209家，僅有138家完成，有達3成計71家清潔隊均未依上開法令規定辦理，職安署於108年1月10日於本院詢問前所查復資料，仍有13家未完成，分別新竹縣5家、宜蘭縣3家、花蓮縣5家。勞動部表示未依法完成之原因，經瞭解為與工會尚有意見需溝通協調及考量清潔隊主管可能異動所致，後續將請勞動檢查機構加強實施勞動檢查，並依法查處。顯然環保署未積極督促各級地方政府依職業安全衛生法第34條規定辦理，遲至本院調查後仍有新竹縣政府、宜蘭縣政府、花蓮縣政府及其部分執行機關未能完備法令規範程序，職安署對此漠視法令規範行為，未督促各該縣政府依法行事，均有未當。

(五)綜上，環保署已訂定「清潔人員工作標準作業程序手冊」供各直轄市、縣(市)環境保護局及鄉(鎮、市)公所參考，然卻未積極督導各級地方政府確依職業安全衛生法第34條規定將安全衛生工作守則報勞動檢查機構備查，經本院調查後，仍有新竹縣政府、宜蘭縣政府、花蓮縣政府及其部分執行機關尚未依法辦理，職安署亦未督促各該縣政府依法行事，均應檢討改進。

三、各直轄市、縣(市)環境保護局及鄉(鎮、市)公所因沿線收運垃圾需求，於垃圾車自行加裝車後站人設施，其安全裝置種類型式各異，環保署建議改以沿街定點收運，顯難於短期間內達成，故應督促各級地方

政府就垃圾車設置妥適之安全裝置，同時審視其裝置與車輛型式審驗等相關規範是否相符，避免清運車輛有違反規定之虞。

- (一)依一般廢棄物回收清除處理辦法第16條之1第2項規定：「密封式垃圾車及框式垃圾車應具有固定式黃色閃爍指示燈及廣播設備之安全警示系統，並於執行一般廢棄物回收、清除時使用。」又依道路交通安全規則第2條第1項第7款規定，特種車指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛，其中垃圾車即屬特種車，所設置之特種設備係為執行專門用途所需，而車輛檢驗分申請牌照檢驗及使用中車輛定期檢驗，其檢驗之項目及標準分別依道路交通安全規則第39條及第39條之1等相關規定辦理，現行垃圾車應符合之檢測基準項目計60項(含選配25項)。
- (二)環保署調查各地方收運垃圾與裝設車後踏板狀況，結果顯示目前全國垃圾車計有5,349輛，其中各直轄市、縣(市)環境保護局及鄉(鎮、市)公所因沿線收運垃圾需求，自行加裝車後站人設施計有4,229輛，該等設施包括有車後踏板、防滑墊、安全護欄、車斗扶手等設施。再查環保署於107年10月提出「垃圾車車後站人作業規範暨注意事項」，提供各執行機關與一般廢棄物之清運作業人員據以參考，包括增修垃圾車車後站人相關設施規格，如車後踏板尺寸⁹、安全護欄規格¹⁰、安全套索

⁹ 包括：一、踏板應裝設於車後，並不得突出車身寬度，踏板面離地高度不得超過45公分，最多可於車後左右兩側各裝設一個踏板。二、踏板應為防滑之金屬格柵製品(至少25mm×2.5mm)，不會積存灰塵或其他雜物；邊緣及彎角須有足夠圓度；腳踏面須平整。三、踏板面積配合需每台垃圾車量製訂作，踏板面淨寬度至少應達40公分，淨深度至少達45公分。……。

¹⁰ 包括：一、安全護欄需配合車後踏板製作，每一個踏板均應配置一套安全護欄，安全護欄可採全封閉式或半封閉式。二、全封閉式安全護欄設置規範：(一)安全護欄應配合車後踏板製作，每一個踏板均應配置一套安全護欄。(二)安全護欄框架至少應以4支2.5cm×2.5cm、

規格等，並將安全護欄型式區分為全封閉式安全護欄設置及半封閉式安全護欄，且分別規範設置要求。顯示現行各級地方政府清潔隊就垃圾車所自行加裝車後站人設施各有不同，可否確保達成安全防护效果，容有疑義。

(三)據交通部查復，特種車相關設備均請該特種車輛之主管機關本於權責訂定之，再提供該部核轉審驗機構及公路監理機關依該規範辦理車輛審驗及檢驗。現行垃圾清運車輛，新車需按車輛型式安全審驗管理辦法及車輛安全檢測基準相關規定，應檢附交通部認可之檢測機構出具各類車種應符合之各項車輛安全檢測基準項目之檢測報告，向審驗機構提出申請，經審驗合格後由該部核發車輛型式安全審驗合格證明書，始得辦理新領牌照登記、檢驗、領照。另針對使用中車輛(已領牌)設置安全裝置或簡易式安全護欄，涉及車身式樣(或設備)變更，變更後除應符合該管特種車主管機關訂定之規範外，仍應符合道路交通安全規則第38條車輛尺度規定及第23條附件15之規定。另上揭規則第44條規定領有牌照之垃圾車，其出廠年份未滿5年者，每年至少檢驗1次，5年以上者每年至少檢驗2次。

(四)續以，交通部查復垃圾清運車輛所設置之安全裝置(或簡易式安全護欄)，如主張供作為車輛行進中載人者，按道路交通安全規則第77條第1項規定，貨車車廂以外不得載人，故此項情形係無法經審驗合格取得車輛型式安全審驗合格證明辦理登檢領照。該安全裝置(或簡易式安全護欄)如設計作為裝載物品用途而成車體結構之一部分時(非作為載人

長度至少90公分(含)以上之不鏽鋼方管打造。……

用途)，則其相關尺寸、防止捲入裝置等均應符合道路交通安全規則及車輛安全檢測基準等規定。車輛設計時所配備之主被動安全設備如安全帶等，均係以載人車廂內之乘員為保護對象，相關設備並須經過檢測、審驗合格。是以，環保署建議使用中車輛(已領牌)安裝之相關設備係為實務作業需求下，保障清潔人員作業安全之必要措施，其設備規格有無涉及車身式樣(或設備)變更，是否符合環保署就垃圾車所訂定之規範、道路交通安全規則第38條車輛尺度規定等相關規定，並通過車輛定期檢驗之規定，顯有爭議，此見環保署於107年8月29日及9月3日邀請交通部、勞動部等相關主管機關與學者專家辦理指導訪視作業會議紀錄中已載明「財團法人車輛安全審驗中心：1. 垃圾車車後平台，部分單位設計為可折起，可折起狀態之下，在量測新車後懸部分，通常是以折起來狀態量測，而現在加上設備變成是固定的，其疑慮要再請環保署做確認。……」、「增設踏板會增加車輛全長，是否會造成驗車的問題，宜詳加考慮。」等內容可參，且交通部亦仍建議環保署再行檢視所訂之「垃圾車車後站人作業規範暨注意事項」，盤點可增進清潔人員作業安全之措施。

(五)綜上，各直轄市、縣(市)環境保護局及鄉(鎮、市)公所因沿線收運垃圾需求，於垃圾車自行加裝車後站人設施，其安全裝置種類型式各異，環保署建議改以沿街定點收運，顯難於短期間內達成，故應督促各級地方政府就垃圾車設置妥適之安全裝置，同時審視其裝置與車輛型式審驗等相關規範是否相符，避免清運車輛有違反規定之虞。

參、處理辦法：

- 一、調查意見，函請行政院環境保護署確實檢討改進見復。
- 二、調查意見二，函請勞動部職業安全衛生署、新竹縣政府、宜蘭縣政府、花蓮縣政府確實檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟委員會、內政及少數民族委員會聯席會議處理。

調查委員：仇桂美

中 華 民 國 1 0 8 年 2 月 1 2 日