

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部、交通部公路總局。

貳、案由：交通部暨公路總局未善盡監督及執行車輛之監理機制，輕縱尊龍客運等公司違規變更內裝而危害公共安全，致生本案大客車六名乘客因逃生門遭鐵板封閉，無法開啟而慘遭大火燒死之重大事故，顯有違失，爰依監察法第二十四條之規定提案糾正。

參、事實與理由：

民國（下同）九十二年七月二十一日凌晨二時五十五分，尊龍客運股份有限公司（下稱尊龍客運公司）所屬車號 H-215B 之營業大客車（下稱本案大客車），由台中干城站發車開往台北途中，於行經國道第三高速公路北向三十九．七公里處，因車號 N-1637 營業大貨車追撞車號 H-17588 自用小貨車之事故，而使小貨車停於中外車道上，致本案大客車閃避不及，再追撞該小貨車之車尾而起火燃燒，造成大客車六名乘客死亡之重大事故。交通部及交通部公路總局（下稱公路總局）輕忽監督及執行大客車之監理機制，亦未善盡監督大客車品質一致性之核驗，且辦理客運業者之路線評鑑徒具形式等違失，皆應予糾正促其改善，茲提出事實與理由如下：

- 一、公路總局未善盡臨檢大客車違規變更內裝之責，輕縱尊龍客運等公司違規營業而危害公共安全，致生本案六名乘客死亡之重大事故，違失情節嚴重。

(一)按公路法第六十三條之一第二項：「中央公路主管機關認為電車或汽車、車身製造廠及電車或汽車進口商、進口人提供之電車或汽車有重大危害行車安全之虞時，經進行調查及確認後，應責令製造廠、進口商或進口人將已出售之電車或汽車限期召回改正。」查道路交通安全規則第四十五條第一項「汽車或拖車有左列情形之一者，應申請實施臨時檢驗」第一款：「車身、引擎、底盤或其他重要設備變更調換者。」同條第二項：「公路監理機關於必要時，得實施臨時檢驗。∴」同規則附件五及附件六亦訂有滅火器之型式、數量及安全門之有效高、有效寬、通道寬、標識字體等規範。再查道路交通管理處罰條例第七條：「道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之。」是以公路監理稽查人員隨時可於路邊依法實施臨檢。

(二)查九十一年十二月間，本案大客車與尊龍客運公司其他同型車計三十輛，分三批前往公路總局台北區監理所辦理新車領牌檢驗，經檢驗符合相關規定後，即予以發照（本案大客車之發照日期為同年月十六日）。次查尊龍客運公司於九十二年三月底，以「一台份」巴士車座椅新臺幣四十三萬元（不含稅）之金額，向政鋼機械工業有限公司購入數台份之巴士車座椅，並即進行座椅等內裝之改裝。再查九十年一月至九十二年六月，公路總局執行路邊稽查（臨時檢驗）之檢查數計三千七百七十次，其中不合格數為三百六十六次，然本案大客車及其他二十九輛同型車，自新領牌照日迄肇事當日止，未有相關攔查紀錄（因新領牌照未滿一年，亦無定期檢驗之紀錄）。

本案事故後，台北區監理所於翌（二十二）日中午，派員勘查本案事故燒毀之大客車，結果發現該車除擅自改裝座椅外，安全門通道亦為蓋板封死；當日下午該所人員即前往本案大客車之打造廠豐榮鐵工廠股份有限公司（下稱豐榮鐵工廠），竟又發現廠內尊龍客運公司之本案大客車同型車約二十輛，其走道兩側僅設置單座椅（全車計十九座），與車輛審驗合格證明所載兩側為雙座椅不符（全車應三十七座），並擅自將安全門通道以鐵板封閉，且通道處設有盥洗設備及另開一扇門與駕駛室相通。同年月二十四日，由交通部委託負責辦理車輛型式安全及品質一致性審驗作業之財團法人車輛研究測試中心（下稱車測中心）派員至豐榮鐵工廠選取與本案大客車同型車一輛（T28-EB），經各項實車查核結果：「計執行十三項規格檢核，其中前軸組空重、後軸組空重、車輛空重、車輛載重及座位數等五項與交通部核發之合格證明不符。∴加裝之燈具，未符車輛審驗作業要點之規定，而座位數量及配置、安全門通往車廂走道另有蓋板置於地板位置，與配置圖不符。除行車紀錄器未張貼合格標識、駕駛座上方違規設置座椅不符規定外，∴車輛內裝材料難燃性能要求（如窗簾、座椅等）等亦不符規定。」

（三）另公路總局於九十二年五月間辦理客運業者之評鑑時，曾發現尊龍客運公司一輛車號 29-512 大客車（與本案大客車非同型車）之安全門通道上設有座椅，惟仍登載安全門有標示且正常使用。公路總局陳稱：「近幾年路邊稽查之重點係針對砂石車及違規營業之遊覽車，稽查項目包含：各項車輛安全規格、燈光、未帶駕照或行照、

超載等。至於大客車之安全門、消防等安全設備，大部分均可開啟或使用，少部分缺失可立即改善者，則以勸導方式請其改正，而未予舉發。尊龍客運公司行駛台北經北二高至台中之路線，因屬合法營運，故該公司之本案相關大客車未有攔查紀錄。本案查獲車體結構之改裝情形，特別是安全門通道寬、安全門階梯寬、安全門通往車廂走道設有蓋板並置於地板位置、部分內裝材料難燃性能要求不符標準等，皆有危害行車安全之虞。「九十二年八月二十六日本院約詢交通部路政司及公路總局台北區監理所相關人員時亦坦承：「路邊稽查應再落實，將要求公路監理單位至大客車業者之場站進行稽查。本案大客車安全門上蓋有鐵板，並以鐵扣扣住，鐵板上設有座椅，其他尊龍客運公司之二十九輛同型車亦同。」又九十二年九月二十八日台灣板橋地方法院檢察署檢察官有關本案起訴書（下稱本案起訴書）之犯罪事實略以：「本案大客車改裝後之安全門，因加裝隔板及座椅，須使用扳手方有可能開啟安全門。∴因安全門遭改裝而加裝隔板及座椅，車上乘客是以無法辨識及開啟，致逃生不及而遭火燒死」。

（四）綜上，尊龍客運公司為招攬乘客提昇營運績效，於九十二年三月底購入數批豪華型座椅違規對本案三十輛同型大客車進行改裝時，竟枉顧乘客之生命安全，於安全門通道上設置鐵板，並於鐵板上再加設座椅；然公路總局執行臨時檢驗時，僅著重砂石車、非法營運遊覽車之路邊稽查，卻未加強隨機於路邊及場站內辦理大客車安全設備之稽查，且尊龍客運公司等客運業者為招攬乘客，近年極力廣告宣傳其大客車

為雙排豪華總統式座椅，亦為眾所周知之事實，且該局於九十二年五月辦理客運業者之評鑑時，更早已發現該公司大客車安全門通道上設有座椅。公路總局未善盡違規大客車稽查之責，顯有放縱尊龍客運公司違法變更內裝而危害公共安全之嫌，致生本案六名乘客死亡之重大事故，違失情節嚴重。

二、公路總局未確實辦理客運業者之路線評鑑，相關評鑑作業徒具形式，另評鑑人員警覺性不足，未能適時糾正業者違規變更之情形，罔顧乘客之乘車安全，顯有怠忽職守之疏失。

(一)查公路總局於九十一年十二月二十七日起(十個月內完成)，委託亞聯工程顧問股份有限公司代辦「國道客運營運服務評鑑作業計畫」，評鑑對象以九十年十二月三十一日前完成籌備正式通車營運之國道客運路線經營業者，共評鑑三十三家、計一百五十四條路線，分四個(長程、中短程、機場及旅遊)路線組辦理，以供客運業者營運改善及提升服務品質之參考，並作為主管機關監督及獎懲、路線接續經營及開放之依據。

(二)「國道客運營運服務評鑑作業計畫」迄九十二年九月止已完成初評作業，該評鑑作業有關客運公司之場站及路線調查等工作，監理機關亦參與評鑑，其中「一般路線及機場路線主管機關評分表(路線調查)」之「車輛安全設備及紀錄」項目中，其評分項目包含：「車輛內備有滅火器且在有效期限內」及「車輛逃生安全門正常使用及標示清楚」二項；另「國道客運評鑑路線成績表(長途路線)」之「車輛安全

設備及紀錄」配分為三分（該成績表總配分為三十三分，包含：旅客問卷二十九分，主管機關評鑑車輛內外觀一分、車輛安全設備及紀錄三分）。有關尊龍客運公司等之初評結果略以：

- 1、抽查尊龍客運公司所屬大客車之「車輛逃生安全門正常使用及標示清楚」勾選「有標示且正常使用」計有：九十二年五月二十三日台北區監理所抽查未紀錄車號之二輛大客車，同日台中區監理所抽查 AG-497、AG-493、110-FB、643-FB、646-FB 之五輛大客車，同月二十九日台中區監理所抽查 AG-512、646-FB 之二輛大客車；其中四輛車號有「FB」者，係本案大客車之同型車。
- 2、台中區監理所曾於九十二年五月二十九日抽查尊龍客運公司台中至台北（板橋）之 AG-512 大客車時（與本案大客車非同型車），於評分表加註「但安全門上有座椅」，惟仍勾選「有標示且正常使用」。
- 3、尊龍客運公司「國道客運評鑑路線成績表（長途路線）」之「車輛安全設備及紀錄」得分為三分之滿分（十三家受評鑑業者中，有七家得三分）。
- 4、另其他客運公司則發現有：五輛安全門加設座椅、十輛安全門未能正常使用、十三輛滅火器過期、五輛無滅火器等缺失。惟公路總局相關評鑑單位，皆未能及時反應上情，並要求客運業者改善影響公共安全之相關違規事項。本院約詢時公路總局陳稱：「評比項目包含安全設施等部分，惟比重不高，將再調高該項之比重」。

（三）綜上，本案公路總局委外辦理國道客運業者之評鑑作業時，亦參與場站及路線等評

鑑，然對攸關乘客生命財產安全之大客車安全逃生門、滅火器等設施，各該監理所檢查員均未確實反應客運業者之缺失狀況，俾即時要求改善，致未能防範危安事故於未然，置乘客生命財產之安全於不顧；且對尊龍客運公司變更內裝之大客車進行逃生安全門之評鑑時，竟違反事實而登載安全門有標示且正常使用，致消費者無從藉由評鑑結果，安心選擇舒適安全之客運業者，評鑑制度淪為形式作業，公路總局顯未善盡主管機關之職責，違失情節嚴重。

三、交通部未依車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點之規定，確實於指定地點選取同車型之車輛進行實車檢測，亦未善盡監督車測中心確實執行大客車之品質一致性核驗，致未查察本案相關大客車違規變更內裝之情事，洵有違失。

(一)按道路交通安全規則第十七條第六項：「車輛型式安全及品質一致性審驗及審驗合格證明文件之核發，交通部得委託車輛專業技術研究機構辦理。：「查車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點第十四點：「申請者申請延伸車型或變更原有車型之規格構造者，應依第七點（相關書面審查資料）之規定，檢附延伸車型或變更規格構造之相關資料及圖示，向專業機構提出申請。：「同要點第二十點：「取得車輛型式安全審驗合格證明之車型，專業機構應不定期派員執行品質一致性核驗，以確認是否確實執行車輛品質一致性管制計畫，交通部並得於指定地點選取該車型之車輛進行實車檢測，以確認其安全品質及規格是否符合規定」。

(二)查交通部為推動車輛型式安全認證制度及遵循道路交通安全規則之相關規定，於八

十七年十月二十六日公告訂定「車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點」，並授權車測中心負責辦理相關審驗作業。車輛型式安全審驗應依該作業要點規定之實車檢測項目、車型規格差異性及安全因素等原則，選定適當車型及規格之完成車，辦理實車檢測，合格後再由交通部核發車輛型式安全審驗合格證明，俾憑辦理新車之領牌登記；新車領牌登記後，若有規格、構造之變更，業者應向車測中心提出申請，該中心亦應不定期派員執行車輛之品質一致性核驗，以確認是否符合規定。然車測中心於八十九年八月間，派員查核一百一十一家實際車體製造廠非原申請廠址之車身打造廠，查核結果不合格者計十二家；九十年及九十一年間，該中心僅續辦追查上開不合格廠家之改善情形，且二年間僅三家完成改善；九十二年六月十三日及七月十八日，該中心始分別對榮秋貿易股份有限公司及冠瑞冷凍設備企業有限公司執行品質一致性核驗之實地查核，發現品質系統未文件化及儀器未校正等缺失；本案事故發生後，該中心於九十二年七月二十三日及八月八日，分別派員至豐榮鐵工廠及柳柏工業股份有限公司進行品質一致性核驗之實地查核，並於豐榮鐵工廠發現本案相關大客車變更內裝等違失。然尊龍客運公司與本案大客車同型之車輛計有三十輛，其型式車之型式認證係於九十一年十月二十七日通過，並由交通部核發車輛型式安全審驗合格證明，又該等大客車於九十二年三月底購入數批豪華型座椅後，即開始進行座椅、安全門通道等內裝之改裝。本院約詢時交通部陳稱：「車測中心之檢驗績效應可再提高，以符實際需求。本案發生後，已要求車測中心對一百二十幾

張有效之型式認證予以抽驗」。

(三)綜上，客運業者為增取客源及業績，擅自變更座椅等內裝之事實，早已眾所周知，然交通部顯未善盡監督車測中心確依車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點第二十點之規定，派員執行品質一致性核驗，該部亦未依該要點之規定，主動積極於指定地點選取同型之車輛進行實車檢測，以確認車輛型式是否符合規定，洵有違失。

綜上所述，公路總局未善盡臨檢大客車違規變更內裝之責，輕縱尊龍客運公司違規營業而危害公共安全，違失情節嚴重；又未確實辦理客運業者之路線評鑑及評鑑人員警覺性不足，罔顧乘客之行車安全，顯有怠忽職守之疏失；另交通部未依車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點之規定，確實於指定地點選取同車型之車輛進行實車檢測，亦未善盡監督車測中心確實執行大客車之品質一致性核驗，洵有違失。上開違失情節嚴重影響大眾之行車安全，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請交通部並轉飭所屬於二個月內確實檢討改進見復。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 二 年 月 日