

調 查 報 告

壹、案由：據悉，105年7月19日中午12時57分國道2號往桃園機場方向，一輛行駛中遊覽車，疑似失控撞上護欄，車頭起火燃燒，安全門亦未開啟，致車上26人全數罹難。發生意外之遊覽車屬玫瑰石通運有限公司所有，據監理服務網資料指出，該遊覽車車齡6年，有5次違規，蘇姓駕駛去年10月才取得大客車駕駛執照，並有2次違規紀錄。究相關肇事原因、安全檢查規範與管理及災害應變機制是否完備與落實，均有深入瞭解之必要。

貳、調查意見：

玫瑰石通運有限公司（下稱玫瑰石公司）營業大客車駕駛蘇○○於民國（下同）105年7月12日至7月19日，駕駛車號197-EE號遊覽車，並與導遊鄭燦文搭配，帶領鉅龍旅行社接待大陸觀光團第059958974團，大陸地區遼寧省大連市旅客24人，進行8天7夜之環島觀光旅遊，於7月19日載送旅客至臺灣桃園國際機場搭機離臺，當日中午約12時53分至12時56分許，行經國道二號西向8至4.2公里處，遊覽車著火失控，先擦撞國道二號西向2.8公里處之內側護欄後，再往前滑行100公尺，衝撞國道2號西向2.9公里處之內側護欄後，車身卡在該處，車輛停止前行，引發大火，車內人員逃生不及，致遊覽車內之26人（含大陸籍旅客24人、我國籍駕駛及導遊2人）全數罹難（下稱0719陸客團火燒車事故）。

案經調閱交通部暨所屬公路總局（下稱公路總局）與觀光局（下稱觀光局）、臺灣區國道高速公路局（下稱高公局）、臺灣桃園地方法院檢察署（下稱桃園地檢署）、財政部、內政部警政署（下稱警政署）暨國道公路警察

局(下稱國道警察局)、內政部消防署、桃園縣政府等機關卷證資料。復於105年12月15日持本院調查證至國道警察局第一公路警察大隊及桃園市政府消防局火災調查科等單位調取專案影音原始檔資料、火災現場照片及實驗照片等佐證；另辦理2次諮詢會議，並於106年2月3日詢問交通部、公路總局及警政署相關主管人員，業調查竣事，臚列調查意見如下：

- 一、交通部核准之安審(98)第1620號車型大客車，其檢測報告判定緊急出口符合法規，得於車輛靜止時由車內及車外徒手開啟，然0719陸客團火燒車事故發生時卻因遊覽車左側安全門掛有鐵鍊並未即時開啟，其相同型式20部車輛經查核亦逾八成於安全門裝置暗鎖，迄至召回臨時檢驗始加以移除或剪除。交通部事故發生後加強稽檢攔查仍有高達42部遊覽車安全門無法徒手開啟或加裝暗鎖鐵鍊，顯見業者違法變更施作，行之有年，業嚴重威脅乘客逃生機會，交通部迄未依法切實監督澈底遏止，實有違失。

(一)按公路法第63條規定：「汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。」復按車輛型式安全審驗管理辦法第3條規定：「國內車輛製造廠、底盤車製造廠、車身打造廠、進口商及進口人，其製造、打造或進口之車輛，應經檢測機構或審驗機構依交通部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，並向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監理機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。」另按汽車運輸業管理規則第19條規定：「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：……五、不得擅自變更車輛規格（略）。」及道路交通安全規則第39條附件六之一「新型式大客車車身各部規格規定」：「……二、出口係指車門和緊急出口，其位置及數量應符合下列規定：（一）車門係指供乘客於正常情況下使用之門，不含鄰近駕駛座左側供駕駛人出入之門。車門應設於右側且數量至少一個。（二）緊急出口係指安全門、安全窗和車頂逃生口。應於車身後方或左後側至少裝設一個安全門，應於車身後方或車頂至少裝設一個緊急出口。……六、（四）安全門應設有『防止誤開啟裝置』及該裝置啟動時對駕駛人之聲音警告裝置。安全門不得為動力操作式或滑動式，其應能於車輛靜止時由車內及車外開啟，安全門開啟後非經外力不得自動關閉。」是則，遊覽車應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照，領照後不得擅自變更車輛規格。

- (二)查0719陸客團火燒車事故遊覽車（車號197-EE）為玫瑰石公司所屬車輛，交通部核准字號為安審（98）第1620號，車輛型式系列為SYRM11GNL，其底盤車為順益車輛工業股份有限公司製造，車身則由森勇汽車股份有限公司（下稱森勇公司）進行底盤架裝車體，並經公路總局臺北市區監理所於99年7月發照在案。按其出廠檢測報告（報告編號：A98VCB10）檢測項目二、車輛規格規定（大客車車身各部規格），大客車總計5個出口，除右側車門1個、兩側出口各1之外，尚包括左後側安全門1個及車頂逃生口1個，其車門為動力操作式，可由車內徒手開啟，車輛停止時，於車門未鎖住時得由車外開啟，另安

全門設置防止誤開啟裝置，於車輛靜止時車內/車外皆可開啟，車頂逃生口由車內/車外可徒手開啟，另一緊急出口為玻璃式安全窗，設置3具車窗擊破裝置，以上均符合法規規定，判定為合格。復查105年8月1日桃園市政府消防局火災原因調查鑑定書之火災原因調查鑑定書摘要五、火災原因研判：「最初看見煙由行駛中的車後竄出，當遊覽車駛入內線時看見有煙由車中段竄出，最後看見火是由駕駛座附近開始燃燒，大約2分鐘全車陷入火海。」及該鑑定書之火災現場勘查紀錄及原因研判：「勘查現場，發現車號197-EE營業大客車有撞擊2.8公里處護欄情形，駕駛座車門變形且遭護欄卡住，右側前門微開，右側中門開啟約15公分，並遭護欄卡住，左側安全門則未開啟。」「勘查現場，發現車號197-EE營業大客車安全門門把玻璃保護板未取下，尚有部分殘留，安全門上有1條鐵鍊，上層右側第三排座椅下有1個擊破器。」復從該鑑定書之人員死亡位置圖以觀，安全門處僅2具屍體，其餘集中在中門處9具、上層乘客座及走道處14具。顯見車號197-EE營業大客車於靜止狀態時，其安全門無法由車內及車外徒手開啟，顯有違前揭法令，迨至擊破器亦無法發揮即時擊破安全窗，致令本次事故受害人無法於第一時間順利逃生，至為明確。

(三)再者，交通部表示本次事故遊覽車之同型式車輛，其歷次定期檢驗結果均合格，然本次事故發生之後，公路總局責令玫瑰石公司同型式2部車輛停止出車營運，並依道路交通安全規則第45條第3項規定，對其它與事故遊覽車同型式之20部車輛實施臨時檢驗，據105年7月25日臨時檢驗紀錄表之註記項目，其中原廠安全門（暗）鎖已移除者計13部，安

全門暗門已剪（拆）除者計4部，顯然上開17部遊覽車均曾於安全門設置暗鎖，迄至臨時檢驗實施時始加以移除或剪除。另交通部為釐清該等車輛有無涉及未依審驗合格證明規定打造，要求審驗機構財團法人車輛安全審驗中心（下稱車安中心）於105年7月25日及26日配合監理機關實施臨時檢驗時，同時辦理同型式大客車實車查核。車安中心為確認該等車輛是否於出廠時即涉有與原車輛型式安全審驗，合格證明書所載內容不一致性之情事，爰於105年7月28日及8月12日函令森勇公司限期提出說明。車安中心檢視森勇公司於期限內同年8月5日及8月19日函復之說明，發現有6部大客車（包括玫瑰石公司2部車輛196-EE、198-EE）安全門增設不符規定之暗鎖裝置，確有未依車輛型式安全審驗合格證明書所載內容進行車身打造及不符車輛安全檢測基準規定之情事，且其向監理機關登記新領牌照檢驗合格後，完成車出廠前，森勇公司均按車主需求換裝安全門內防盜鎖，並於交車時實地教駕駛員操作，作為下班後防盜作用（交通部於事故發生後之查證及處理情形，詳如下表）。專家學者於本院105年12月27日諮詢時即表示，因遊覽車安全門之開啟，從外面用鑰匙很簡單就可以打開，若沒有裝設內鎖，車內設備很容易被偷走，若裝設內鎖就不會有被偷的風險，等驗車（檢驗）時再拿掉即可，故遊覽車業者一般都會裝內鎖等語。是以，業者為免車輛被竊，於安全門設置暗鎖，嗣於監理機關進行定期檢驗時取下，通過檢驗後再裝上等情，已違反車身打造及不符車輛安全檢測基準之相關法令，並喪失定期檢驗欲確保車輛行駛安全之意旨，交通部對此現象，自不得諉為不知。

項次	日期	處理情形
1	105.07.25~26	要求車安中心配合監理機關實施臨時檢驗，辦理同型式大客車實車查核
2	105.07.28	車安中心函令森勇公司提出說明
3	105.08.12	車安中心函令森勇公司提出說明
4	105.08.05	森勇公司函復車安中心
5	105.08.19	森勇公司函復車安中心
6	105.08.29	車安中心判定森勇公司未依車輛型式安全審驗合格證明書所載規格進行車身打造，為品質一致性核驗不合格。
7	105.09.29	森勇公司提出初步說明及召回改善計畫書
8	105.11.02	森勇公司提出20部大客車召回改完成資料
9	105.12.13	森允公司檢附二車型抽測車輛合格檢測報告辦理品質一致性複驗
10	105.12.16	車安中心函報交通部森勇公司已於期限內依所提改善措施召回車輛執行改善，並完成複驗。

資料來源：交通部，本院彙整。

(四)再者，公路總局監理所站每月配合各警察機關，針對營業大客車、遊覽車及幼童專用車等重點車輛執行路邊監警聯合稽查勤務。據103-104年度路邊稽查作業結果，共計出勤18,791班次，攔查59萬7,597輛次，其中遊覽車攔查數為17萬780輛，舉發違規項目中「安全門警鈴不響」12件、「安全門無法開啟或封閉」計7件，總計僅19件。至0719陸客團火燒車事故發生後，公路總局105年7月21日以路監交

字第1050093153號函請各區監理所增加聯稽路檢攔查比例，從現行40%提高至50%，及增加總排班數10%，並至風景區、聯絡道路及高速公路服務區等地點擴大遊覽車聯合稽查，統計105年7月23日至8月16日止，攔查6,970輛，其中安全門徒手由內或外無法開啟者計15件，安全門加裝暗鎖或鐵鍊、鐵桿及掛勾等計27件，合計達42件。爰公路總局105年11月14日本案發生後始律定大客車安全門檢驗實務查驗原則為可徒手由內外開啟、不得設置暗鎖、裝置明顯可目視不借外力即可開啟之夜停防盜明鎖裝置類如拉桿、掛勾或鐵槓等者，應黏貼明顯可目視瞭解之操作說明。惟由前揭可知，現行監理管理機制容有闕漏，監警路邊稽查機制確亦無法防杜遊覽車安全門加裝暗鎖鐵鍊，實已嚴重威脅乘客逃生機會，對於公眾運輸安全危害甚大，顯欠周妥。

(五) 綜上，交通部核准之安審(98)第1620號車型大客車，其檢測報告判定緊急出口符合法規，得於車輛靜止時由車內及車外徒手開啟，然0719陸客團火燒車事故發生時卻因遊覽車左側安全門掛有鐵鍊並未即時開啟，其相同型式20部車輛經查核亦逾八成於安全門裝置暗鎖，迄至召回臨時檢驗始加以移除或剪除。交通部事故發生後加強稽檢攔查仍有高達42部遊覽車安全門無法徒手開啟或加裝暗鎖鐵鍊，顯見業者違法變更施作，行之有年，業嚴重威脅乘客逃生機會，交通部迄未依法切實監督澈底遏止，實有違失。

二、交通部於核發車輛型式安全審驗合格證明書後，未善盡監督車身打造廠依法落實執行品質一致性管制計畫書，對於森勇公司就部分項目於車輛出廠前違法未依安審(98)字第1620號合格證明書所載內容進行車

身打造未事先查核，以致0719陸客團火燒車事故後，執行安審（104）字第2542號現場核驗始發現該公司有6項未依品質一致性管制計畫書所訂程序執行，無法確保大客車之安全品質具有一致性，核有違失。

- (一)按車輛型式安全審驗管理辦法（100年11月15日）第3條規定：「國內車輛製造廠、底盤車製造廠、車身打造廠、進口商及進口人，其製造、打造或進口之車輛，應經檢測機構或審驗機構依交通部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，並向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監理機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。」同辦法第29條規定：「審驗機構應對車輛型式安全審驗合格證明書及審查報告之申請者執行品質一致性核驗，每年以一次為原則。但得視核驗結果調整核驗次數。」第30條規定：「公路監理機關查有未依車輛型式安全審驗合格證明書所載內容製造、打造或進口之車輛，應通知審驗機構，審驗機構查明屬實後，應按不符合情事，依前條規定辦理品質一致性現場核驗及抽樣檢測。」及第33條規定：「依第二十八條第二項、第二十九條第三項、第三十條第三項、第三十一條第二項、前條第一項規定廢止合格證明書及有第三十條第二項之情事者，該合格證明書所含各車型車輛，公路監理機關應停止辦理新登檢領照，申請者並應召回已登檢領照之車輛實施改正及辦理臨時檢驗。」交通部103年6月9日核定「加強車輛型式安全審驗之品質一致性核驗管理措施」規定，取得車輛型式安全審驗合格證明書之申請者除現行每年執行1次書面成效報告核驗外，車輛申請者自104年起，每3年執行1次現場核驗，並將視核驗結果調

整現場核驗次數，進一步督促業者落實品質一致性管制之成效。是則，交通部所屬公路監理機關負有監督車身打造廠依據車輛型式安全審驗合格證明書所載內容打造車輛，並應通知審驗機構辦理品質一致性現場核驗及抽樣檢測，落實執行品質一致性管制計畫。

- (二)查交通部於87年10月起實施車輛型式安全審驗制度，續自95年起分三階段將聯合國UN/ECE車輛安全法規逐步導入國內實施，大客車之製造方式，按全球大客車生產模式就生活水平、技術能力及市場需求等因素，分成「整體設計製造」及「底盤架裝車體」兩種。截至106年1月24日止，國內使用中各類大客車共計35,534輛，以營業大客車15,428輛及遊覽車16,701輛所占比例最高，其中整車進口及整體設計製造計5,664輛，15.94%，其餘為以底盤架裝車體計29,870輛，占84.06%。另現行持有有效「車輛型式安全審驗合格證明書」之國內大客車製(打)造廠計有33家，其中屬整體設計製造者計有13家，屬底盤架裝車體者計有20家，顯見國內大客之製造方式仍以「底盤架裝車體」為主。是則，依前揭車輛型式安全審驗管理辦法第29條規定，大客車製造/打造廠於取得審驗合格證明書後，應依據申請者所提送之品質一致性管制計畫書依法落實執行，以維其生產製造之品質一致性，並應於每年提送執行成效報告，以供審驗機構辦理年度例行品質一致性核驗及現場核驗。
- (三)惟查，0719陸客團火燒車事故遊覽車所涉車輛型式共計2型，車輛共計20部(車輛型式：SYRM11GNL-01，共13部；車型SYRM11GNL-04，共7部)，其車輛型式安全審驗合格證明書經交通部核

淮安審（98）字第1620號在案，係由生產製造底盤之廠商完成底盤製造後，再交由森勇公司進行車體架裝（底盤架裝車體）之大客車，初始領牌日期為98年9月至99年7月。交通部案發後，如前揭表所示，經其查證發現確有與審驗合格證明書所載規格不一致情事。再經森勇公司於同年8月5日及19日函復表示，車輛型式名稱SYRM11GNL-01車型之大客車，其安全門、內裝材料及電系等相關設備經公路總局實施臨時檢驗後諸多不合格疑慮，確有部分項目於出廠前時即有未依車輛型式安全審驗合格證明書所載內容進行車身打造及不符車輛安全檢測基準規定之情事。嗣車安中心105年8月29日以車安技字第1050004505號函將查明結果（6部大客車安全門增設不符規定之暗鎖裝置、7部大客車安裝頭燈及18部大客車安裝座椅與申請審驗時所宣告之審查報告規格不一致，16部大客車後照鏡上方增設燈具、20部大客車前保險桿增設燈具、20部大客車右照後鏡增設車前照鏡、19部大客車調整左右側後方燈具裝設方向、17部大客車駕駛室中控台移除車門控制裝置防護遮蓋之信號警示裝置、20部大客車乘客增設窗簾及18部大客車駕駛視增設窗簾等）陳報交通部，依車輛型式安全審驗管理辦法第29條及30條規定，就不符合情事判定森勇公司品質一致性核驗不合格，並限期提出說明及改善措施在案。

（四）此外，車安中心於105年7月27日另派員前往森勇公司執行安審（104）字第2542號之現場核驗，亦查有6項未依品質一致性管制計畫書所訂程序執行品質管制之不符合事項。車安中心復於105年7月28日依車輛型式安全審驗管理辦法第29條規定，發函判定森勇公司品質一致性不合格並限期提出說明及

改善措施，並於同年月18日函知森勇公司，同年9月8日執行現場複驗。是以，車安中心辦理森勇公司安審（98）字第1620號及安審（104）字第2542號年度執行成效報告均未發現有前述出廠前之相關缺失，車體打造廠品質一致性管制作為容有欠缺。

- (五) 綜上，交通部於核發車輛型式安全審驗合格證明書後，未善盡監督車身打造廠依法落實執行品質一致性管制計畫書，對於森勇公司就部分項目於車輛出廠前違法未依安審（98）字第1620號合格證明書所載內容進行車身打造未事先查核，以致0719陸客團火燒車事故後，執行安審（104）字第2542號現場核驗始發現該公司有6項未依品質一致性管制計畫書所訂程序執行，無法確保大客車之安全品質具有一致性，核有違失。

三、交通部漠視國內遊覽車業者為增設原廠設計所無之相關配備，擅自變更底盤電路系統，致未符原廠底盤車電系配備規格等情事，迄未訂定相關查驗機制或配套措施，影響公共運輸安全；另交通部新核定之大客車電氣設備審驗補充作業規定並未包含使用中之舊車型大客車，恐難避免使用中之遊覽車車輛電路系統因加裝配備施工不良或過度負荷引發火災之可能性，造成人民生命財產之嚴重危害，自有違失。

- (一) 按車輛型式安全審驗管理辦法第6條第2項規定（98年版）：「國內製造廠或車身打造廠，變更或改造其他廠牌完成車或底盤車，審驗機構報經交通部認定有影響行車安全之虞者，另應檢附原完成車或原底盤車製造廠授權同意之證明文件。」復按道路交通安全規則（105年4月29日）第35條規定：「汽車檢驗分為申請牌照檢驗、定期檢驗及臨時檢驗三種。」

同規則第39條之1規定：「汽車申請牌照檢驗之項目及基準依下列規定：一、引擎或車身（架）號碼及拖車標識牌應與來歷憑證相符。……十七、大客車尺度除全長、全寬、全高應符合第三十八條規定外，中華民國九十三年六月三十日以前新登記領照之大客車，其車身各部規格應符合附件六之二規定；中華民國九十三年七月一日以後新登記領照之大客車，其車身各部規格應符合附件六之一規定；……三十、自中華民國一百零三年一月一日起，各類車輛其所使用輪胎之胎面未磨損至中華民國國家標準CNS 1431汽車用外胎（輪胎）標準或CNS 4959卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點。」及第39條之3規定：「汽車臨時檢驗之標準，依定期檢驗之規定（略）。」另按車輛安全檢測基準第54點之1「火災防止」規定略以，自104年1月1日起，軸距逾4公尺及軸距未逾4公尺且總重量逾4.5噸之新型式大客車車輛之火災防止規定之適用型式及其範圍認定原則包括：廠牌及車輛型式系列相同、底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同等，即大客車車輛之電力設備、電線、材料及電瓶等應符合相關規定。

- (二)查0719陸客團火燒車事故遊覽車暨同車型車輛，初始領牌日期為98年9月至99年7月間，本次事故發生後，交通部所屬公路總局監理機關，針對與事故車輛由森勇公司打造之同型式20部車輛實施臨時檢驗，另為釐清是否有因電系致行車安全疑慮部分，除依道路交通安全規則規定之檢驗項目及基準辦理外，另要求該等車輛所屬業者公司必須先自行會同原廠技師完成電系安全檢查作業，並於105年7月26日前至公路監理機關完成實施臨時檢驗程序。其

臨時檢驗之結果，計8輛合格，12輛不合格；不合格之12輛遊覽車中計有9輛(其中玫瑰石公司2輛，車號為196-EE、198-EE)，經底盤原廠技師比對原廠電系配備規格，確認有擅自變更車輛電系配備規格情事，爰判定不合格，電系配備未符原廠規定部分，含引擎室不明電線、飲水機保險絲外接不明電源、保險絲規格不符及電瓶(永久電源)外接不明電路等，監理機關要求該9輛不合格遊覽車停止出車營運，至完成改正經複驗合格止，始得繼續營運，以確保該等車輛營運安全。另據森勇公司105年8月19日森字10508191號函說明，增設24V冰箱、24V飲水機及影音播放裝置，係領牌後，完成車出廠前，由該公司按車主需求配備安裝，此配備為臺灣遊覽車常態使用配備。顯見業者為增設視聽娛樂系統、冰箱、飲水機等配備，擅自變更遊覽車電系配備規格，致未符原底盤廠地線配備規格等情事，係屬常態。

- (三)復查，桃園地檢署於105年9月9日偵查0719陸客團火燒車案終結，認定駕駛人即為酒後駕車、潑灑汽油、放火自殺、燒毀遊覽車、燒死車內其他25人之行為，並無其他正犯、共犯參與。駕駛人亦已死亡，依刑事訴訟法第252條第6款規定，為不起訴處分。據卷內105年8月1日桃園市政府消防局火災原因調查鑑定書火災現場勘查紀錄及原因研判(四)起火原因稱：「駕駛艙上方涉有2台小電視，小電視使用110V電源，其配線經右側A柱與駕駛艙後側配電區內由24V昇壓至110V變壓器1連接，再與配電盤之開刀開關連接；駕駛座右前側設有DVD播放設備及插座，其使用110V電壓，配線經底盤與配電區由24V昇壓至110電壓器2連接，在與配電盤之開刀開關連

接。勘查現場，發現駕駛座上方照明設備開關部分迴路（證物1）、飲水機電源配線（證物2）及駕駛座右前側保險絲盒電源端配線（證物10）有熔斷情形，證物經送內政部消防署鑑定結果，證物1及證物10為通電痕，證物2係熱熔痕，故排除飲水機引起火災之可能性。而證物10（駕駛座右前側保險絲盒電源端配線）係證物1（駕駛座上方照明設備開關部分迴路）之電源端，若證物10先短路，則證物1不會有通電熔痕，暨依據桃園市政府火災鑑定委員會第二次會議中蘭○委員意見：『事故車採證編號10電線熔痕（短路熔痕）應是先發生起火延燒將電源線絕緣燒穿，間接導致24V電源供應導線與車身鈹金接觸所導致電線短路。』故排除證物10引起火災之可能性。證物1經送內政部消防署鑑定結果為通電痕，顯示火災發生時該迴路為通電狀態，查該迴路配線係配置於冷氣風管內，若其絕緣破損導致短路，可能引燃其周邊可燃物。火災後公路總局召回20輛同型車檢查，發現有9輛電路部分不合格，復依據桃園市政府火災鑑定委員會第二次會議中蘭○委員意見：『事故車採證編號1電線熔痕分析可能導致原因有2種，第一原因與前項分析原因相同，先發生起火延燒間接導致電路短路。第二原因為導線絕緣破損導致短路。』故不排除電氣因素引起火災之可能性。」可稽，足證確難以排除電器因素與縱火之相互關連性。是以，遊覽車客運業者擅自變更電系配備規格，確有使車輛電路系統因加裝配備施工不良或過度負荷引發火災之虞。

- (四) 惟交通部105年12月30日核定公告105-08/MR14-06大客車電氣設備審驗補充作業規定，內容包括各項電器設備與電路之安裝、總用電量及電路系統施工

查檢等，僅適用新車型之大客車，並未含括使用中之舊車型大客車，對於已變更電系配備規格之使用中車輛亦無相關查驗或配套措施。爰此，公路總局於本院106年2月3日詢問時即表示，電器規範大客車用底盤加裝車身，所以車身運作主要是從底盤來的，每個底盤設計不同，電量負荷也不同，原廠都有不同的設計，有些東西要確認必須有原廠的協助，以往電器電線配置，都是由車體打造廠負責，並沒有列入法規內處理；打造廠若用A廠牌的底盤來打造，則該底盤廠的人員必須確認，另包括燈光、卡拉OK等電器用品，確認後再做安審檢驗，在審驗合格書上註明登載。只要前面的事項都符合規範的話，就做註記，此註記由車安中心負責。這些車輛至監理單位申請登檢、領照時，就會比對等語。從而，國內遊覽車普遍設有諸如視聽娛樂系統、飲水機、冰箱等原廠設計所無之配備，恐有使車輛電路系統因自行加裝施工不良或過度負荷之虞，交通部核定之電系設備規範既未包含使用中之舊車型大客車，又無制定相關查驗及配套措施，相關法令自有未盡周延之處。

- (五) 綜上，交通部漠視國內遊覽車業者為增設原廠設計所無之相關配備，擅自變更底盤電路系統，致未符原廠底盤車電系配備規格等情事，迄未訂定相關查驗機制或配套措施，影響公共運輸安全；另交通部新核定之大客車電氣設備審驗補充作業規定並未包含使用中之舊車型大客車，恐難避免使用中之遊覽車車輛電路系統因加裝配備施工不良或過度負荷引發火災之可能性，造成人民生命財產之嚴重危害，自有違失。

四、交通部應嚴格要求遊覽車客運業者及旅行業者共同

執行遊覽車出發前之安全檢查機制，落實檢查紀錄表內各項內容，並確認緊急逃生設備可正常使用，以確保意外情況發生時，乘客保有適當逃生動線。另應研議大客車安全窗供乘客使用之便捷性，俾利第一時間能掌握逃生時效，保障人身安全，始為正辦。

- (一)按汽車運輸業管理規則第19條規定：「……遊覽車客運業於所有乘客上車後，應在車內播放安全逃生資訊影片。」旅行業管理規則（103年5月21日）第37條規定：「旅行業執行業務時，該旅行業及其所派遣之隨團服務人員，均應遵守下列規定：……八、應使用合法業者提供之合法交通工具及合格之駕駛人。包租遊覽車者，應簽訂租車契約，並依交通部觀光局頒訂之檢查紀錄表填列查核其行車執照、強制汽車責任保險、安全設備、逃生演練、駕駛人之持照條件及駕駛精神狀態等事項；且以搭載所屬觀光團體旅客為限，沿途不得搭載其他旅客。（略）。」導遊人員管理規則（105年8月26日）第17條規定：「導遊人員不得有下列行為：……十五、運送旅客前，未查核確認所使用之交通工具，係由合法業者所提供，或租用遊覽車未依交通部觀光局頒訂之檢查紀錄表填列查核其行車執照、強制汽車責任保險、安全設備、逃生演練、駕駛人之持照條件及駕駛精神狀態等事項（略）。」公路總局於95年12月修訂「機關、團體租(使)用遊覽車出發前檢查及逃生演練紀錄表」，包含行車執照、車輛保險、駕駛執照、駕駛精神狀態、酒測器裝置、緊急出口（係指安全門、安全窗、車頂逃生口：1.安全門可以順利開啟無不當上鎖、安全門無封死或加活動蓋板頂之情形，2.安全門、安全窗、車頂逃生口均依規定設置標識字體及標明操作方法。3.安全門四周

無堆放雜物等檢查項目)、車窗擊破裝置、逃生演練(包含播放錄影帶及講解、安全編組、實施逃生演練)及滅火器等33項檢查項目,其中駕駛精神狀態由承租人或其指定人填寫、逃生演練由承租人或其指定人將旅客編組並實施演練,其餘由遊覽車公司或駕駛人員填寫,再交由承租人或其指定人核對。檢查合格後,方可出發。國外及大陸團體承租人或指定人填妥核對後,於團體出境通報時交觀光局機場旅客服務中心櫃臺蓋戳後攜回公司。是則,現行法令確有遊覽車出發前之安全檢查機制,惟賴交通部嚴格監督。

(二)據交通部105年10月11日交路字第1050027221號表示:外推式車窗開啟方式相對容易,所需時間較短,且無需特別教育宣導。定期檢驗時易於確認操作是否正常。密閉式車窗相較於外推式車窗,其開啟方式略為複雜,須搭配合車窗擊破器或堅硬物體才能敲碎玻璃,所需時間略長,應對乘車人員進行相關教育宣導。具有不易有人員將頭手伸出車外的危險情況、不用擔心車體變形影響逃生、造價成本較低、施工較方便等優點。該部嗣於106年1月25日交路字第1060401054號函表示:國內大客車緊急出口係參考聯合國UN/ECE車輛安全法規及我國國情所制定,除安全窗及車頂逃生口外,另亦規範須設置安全門。此外,為增加大客車逃生管道與便利性,另增訂甲乙類大客車應裝設一定數量之活動式出口規定,該活動式出口包含車門、安全門、車內外活動式安全窗或車內可開啟之玻璃式安全窗等4類,相關緊急出口之設計旨在提供各種可能的意外情況下,車輛仍能保有適當的逃生動線。

(三)復查,0719陸客團火燒車事故遊覽車(車號197-EE)

之檢測報告（報告編號：A98VCBIO），其安全窗為玻璃式，非活動式，無法由車內及車外徒手開啟，設置3具擊破裝置，供乘客於緊急時使用。惟據105年8月1日桃園市政府消防局火災原因調查鑑定書之火災現場勘查記錄及原因研判及人員死亡位置圖顯示，該車上層右側第三排座椅下發現有1個破窗器，大客車左側安全門未開啟，安全門上有1條鐵鍊，人員死亡位置除安全門處2具外，其餘集中在中門處、上層乘客座及走道處，顯見乘客在安全門上掛有鐵鍊無法開啟下，恐有因使用擊破裝置器未能擊破玻璃窗，或不知如何使用破窗器，致錯失逃生動線之虞，亦可推斷遊覽車駕駛人、承租人或其指定人於出發前並未善盡確認及核對之責，確保逃生動線順暢。且按0719陸客團火燒車事故發生後，公路總局增加聯稽路檢攔查比例，從現行40%提高至50%，並增加總排班數10%，統計105年7月23日至8月16日止，安全門徒手由內或外無法開啟者15件，安全門加裝暗鎖或鐵鍊、鐵桿及掛勾等27件，合計仍達42件，足證遊覽車出發前之檢查機制未真正落實。再者，消防署前署長趙○於本院諮詢時即指出，歐洲的車規（原裝進口），車輛在緊急時，除安全門必須能夠彈開，美國則是全部的窗戶在緊急時都必須全部彈開。交通部稱國內大客車緊急出口係參考聯合國UN/ECE車輛安全法規及我國國情所制定，惟由上開檢查結果發現，事實上在我國遊覽車現狀，安全門常因設置暗鎖無法由車內外開啟，玻璃式安全窗亦因擊破較為耗時故效益較差，均無法發揮緊急出口設置之功能，致生重大公共運輸危害。

（四）綜上，交通部應嚴格要求遊覽車客運業者及旅行業

者共同執行遊覽車出發前之安全檢查機制，落實檢查紀錄表內各項內容，並確認緊急逃生設備可正常使用，以確保意外情況發生時，乘客保有適當逃生動線。另應研議大客車安全窗供乘客使用之便捷性，俾利第一時間能掌握逃生時效，保障人身安全，始為正辦。

五、交通部現行職業大客車駕駛人之體格檢查機制除無精神診斷項目外，欠缺道路交通管理處罰條例第37條所定計程車駕駛人符合相關刑法罪名判決確定者不得執業之規範，僅憑出車前由承租人等確認駕駛精神狀態之作為，對於乘客安全保障尚欠周延，允應檢討改進。

(一)關於汽車職業駕駛人及年滿60歲職業駕駛人之體格檢查合格標準，其體格檢查集體能測驗應由公立醫院或衛生機關或公路監理機關指定醫院為之，或由附設有檢查設備及檢定合格醫事人員之公路監理機關或指定之診所、團體為之，道路交通安全規則第64條及第64條之1有載有明文。另職業汽車駕駛人之駕駛執照，應自發照日起每3年審驗1次，駕駛執照審驗須檢具合格體檢表向公路監理機關辦理，亦有明文規定。復按道路交通管理處罰條例第37條規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。計程車駕駛人，在執業

期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照（略）。」是則，汽車職業駕駛人現行規定大多一致，惟計程車駕駛人就涉犯有關刑責時，有不得執業之法律特別規定。

(二)查0719陸客團火燒車駕駛人蘇○○曾於102年10月12日酒後性侵害導遊藍○○，經臺灣花蓮地方法院、臺灣高等法院花蓮分院判處有期徒刑5年，須賠償藍○○90萬元，藍○○向法院聲請強制執行，蘇○○於105年6月30日親自收受上開性侵害案件之臺灣高等法院花蓮分院刑事判決。桃園地檢署於105年9月9日調查完竣，認定蘇○○即為酒後駕車、潑灑汽油、放火自殺、燒毀遊覽車、燒死車內其他25人之行為，並無其他正犯、共犯參與。警政署105年10月21日以警署交字第1050156275號函復本院表示：本次車號197-EE遊覽車火燒車當時非因撞擊護欄或其他障礙物而造成事故，全案經桃園地檢署偵查終結，該營業大客駕駛蘇○○潑灑汽油、放火自殺，並燒死車內其他乘客，為刑法「故意之行為」，非屬道路交通管理處罰條例之「道路交通事故」等語。

(三)復查現行體格檢查表欠缺精神診斷部分，詢據交通部表示，精神疾病之層面廣泛，且與安全駕駛適性

不易界定，難以全面納入具體檢查項目，且相關疾病項目檢查所需時間、費用及眾多職業駕駛人而言負擔過於重，其必要性及可行性甚低，爰按照現行體檢表檢查項目為之。目前各公路監理機關處理個別案例，均按體檢醫師依其醫學專業作綜合判斷為依據等語。惟體格檢查表係屬自填方式，如有未誠實填報情形，應如何處理，交通部106年1月25日查復表示，因國內相關法規限制及醫療體系無法提供資料，爰由駕駛人自填疾病史，由體檢醫師依其醫學專業作綜合判斷。對於明確足以影響汽車駕駛疾病之中度以上失智症及癲癇症者資訊，透過衛生福利部提供領有身心障礙手冊者資料與公路監理機關駕籍之勾稽確認，依程序通知駕駛人繳回註銷駕照，惟因衛福部以國內身心障礙鑑定與評估新制之障礙類別非以疾病名稱分類，暫停提供資料，尚須釐清新制相對應代碼及修訂相關規定後再提供等語。因此，現行制度職業駕駛人之體檢確有不足之處，無法妥為保障乘客搭乘運輸工具之安全，為維護道路交通安全之必要，如何確保職業駕駛人心理健康仍有改進空間。

- (四)再者，截至105年7月底止，持有職業大客車駕駛執照計9萬478人，其中具遊覽車駕駛人資格者共12,232人，據警政署依其現有電腦檔之刑案資料，查有164人具有道路交通管理處罰條例第37條規定所列刑案前科。另據交通部運輸研究所105年11月汽車運輸業管理相關規定法制化作業之研究-法律位階檢討，其中德國汽車運輸業駕駛之管理，其駕照核發基於營業目的使用動力車輛載運乘客，必須額外申請「客運駕照」，客運駕照申請人必須符合：提出無刑事犯罪記錄、身體機能與精神狀態健全等

證明之法定要件。相較於前述德國之規範¹，現行我國大客車職業駕駛人之體格檢查表除無精神診斷部分外，亦無須提出刑事犯罪紀錄，僅憑出車前由承租人等確認駕駛人精神狀態之機制，嫌屬草率，未盡妥適。

- (五) 綜上，交通部現行職業大客車駕駛人之體格檢查機制除無精神診斷項目外，欠缺道路交通管理處罰條例第37條所定計程車駕駛人符合相關刑法罪名判決確定者不得執業之規範，僅憑出車前由承租人等確認駕駛精神狀態之作為，對於乘客安全保障尚欠周延，允應檢討改進。

¹ 德國道路交通管理法 (Straßenverkehrsgesetz) 第48條第4項規定。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，提案糾正交通部。
- 二、調查意見四至五，函請交通部確實檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：仇桂美

劉德勳

王美玉

中 華 民 國 1 0 6 年 3 月 3 0 日

附件：本院105年7月22日院台調壹字第1050800132號派查函
暨相關案卷。