

調查報告

壹、案由：據審計部 111 年度中央政府總決算審核報告，交通部高速公路局為加速排除國道交通事故及協助處理國道散落物事件，已編制事故處理人員及訂定處理國道散落物費用標準，惟交通事故處理機制未臻完善，且散落物收費成效欠佳等情案。

貳、調查意見：

本案係據審計部民國（下同）111 年度中央政府總決算審核報告，交通部高速公路局（下稱高公局）為加速排除國道交通事故及協助處理國道散落物事件，已編制事故處理人員及訂定處理國道散落物費用標準，惟交通事故處理機制疑未臻完善，且散落物收費成效欠佳等情案，經本院交通及採購委員會會議決議推派調查。本案經調閱本院前卷¹、審計部²及交通部³暨所屬高公局、公路局及內政部警政署⁴（下稱警政署）暨所屬國道公路警察局（下稱公警局）等機關相關卷證資料，嗣於 113 年 6 月 11 日約詢⁵上開機關相關主管人員。已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、交通部為防杜行駛車輛貨物掉（脫）落情事發生，於 109 年以修法增訂相關危險情事罰則並提高罰鍰額度上限，惟罰鍰額度上限係以到案時間為憑，並未依法考量散落物之危害影響程度，又僅對已致生交通事故之散落物案件，依道路交通事故處理辦法追查掉落之

¹ 本院書狀字號：104 年 9 月 1 日第 1040704904 號

² 審計部 112 年 11 月 17 日台審部交字第 1128408955 號函

³ 交通部 113 年 2 月 27 日交運(一)字第 1128030076 號函

⁴ 內政部警政署 113 年 1 月 9 日警署交字第 1130054270 號函

⁵ 交通部 113 年 6 月 28 日交運(一)字第 1138000173 號函、公警局 113 年 6 月 21 日國道警交字第 1130022975 號函

車輛，而未能有效善用科技技術積極取締，遏止危害行車安全之違規發生，皆致國道散落物事件每年高達4萬餘件及造成二次交通事故與傷亡人數，由9百餘件未減反增至千餘件，顯未能有效防杜散落物事件發生，無法確保國道用路安全，允應檢討改善。

(一)據109年5月修正、同年12月施行之道路交通管理處罰條例第30條第1項第2款規定，汽車裝載時，所載貨物滲漏、飛散、脫落、掉落或氣味惡臭，處汽車駕駛人新臺幣(下同)3千元以上1萬8千元以下罰鍰，並責令改正或禁止通行。同條例第30條之1第1項規定，汽車行駛道路，車輛機件、設備、附著物不穩妥或脫落者，處汽車駕駛人1千元。同條例第33條第1項第11款及第16款規定，汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，裝置貨物未依規定覆蓋、捆紮，或車輪、輪胎膠皮或車輛機件脫落者，處汽車駕駛人3千元以上6千元以下罰鍰。由上開修正施行之道路交通管理處罰條例可知，車輛行駛於國道，裝置貨物若有散落或未依規定覆蓋、捆紮，或車輪、輪胎膠皮或車輛機件脫落者，應處以罰鍰。

(二)本院前曾就有關109年5月道路交通管理處罰條例第30條條文修正情形進行調查，據行政院、交通部及警政署函復改善情形綜整略以：

- 1、交通部針對罰鍰下限未配合調高部分，係因現行道路交通管理處罰條例第30條規定，共包含8款行為態樣，其輕重仍有所別，若直接將罰鍰額度下限調高，未來將有加重處罰該等較輕微違規行為之疑慮；另同條例第92條第4項規定，於法定罰鍰額度範圍內，得依行為嚴重程度對造成交通安全危害之嚴重行為，訂定較高罰鍰額度之處罰

基準；爰僅需針對貨物滲漏、飛散、掉落或氣味惡臭情形處較高之罰鍰上限，當可於該條例第 30 條規定法定罰鍰額度範圍內，修正違反道路交通管理事件統一裁罰基準表明訂較高之起罰額度即可，故尚無需調高罰鍰下限規定。由上述函復情形可知，有關僅罰鍰上限調高部分，交通部係以包含 8 款行為態樣，其輕重仍有所別，若直接將罰鍰額度下限調高，將有加重處罰該等較輕微違規行為之疑慮，故針對該條例罰鍰下限未配合調高。

- 2、警政署則因國道散落物違規之舉發及執法係由公警局依法處理，配合員警追查散落物來源需求，高公局也會配合提供相關影像資料，針對已致生交通事故之散落物案件，公警局亦依道路交通事故處理辦法處理，調閱沿線監視器、電子收費影像紀錄、行經車輛行車影像紀錄器等影像資料，比對現場遺落之散落物追查掉落之車輛，並依照刑法第 185 條「妨害公眾往來罪」之構成要件加強蒐證，如確有違法情事，除交通違規舉發外，另依刑事訴訟法將相關資料函送地方檢察署（下稱地檢署）辦理。公警局亦協調高公局針對易發生散落物或散落物路段裝設高解析 CCTV，並依照道路管理處罰條例規定，在網站上公告設置地點，輔助取得違規證據資料，據以逕行舉發。
- 3、由以上說明可知，有關國道散落物之罰則及取締，交通部於 109 年修法增訂相關危險情事罰則並提高罰鍰額度上限，並於法定罰鍰額度範圍內，得依行為嚴重程度對造成交通安全危害之嚴重行為，訂定較高罰鍰額度之處罰基準。警政署則除對已致生交通事故之散落物案件，依道路交通事

故處理辦法處理比對現場遺落之散落物追查掉落之車輛，亦協調高公局針對易發生散落物或散落物路段裝設高解析 CCTV，輔助取得違規證據資料，據以逕行舉發。

- (三)經查，101 至 108 年度國道散落物事件平均每年多達 4 萬餘件，交通部為加強杜絕汽車未確實裝載貨物，致掉落路面嚴重影響交通安全及造成車禍發生機率增加之情形，於 109 年 5 月修正道路交通管理處罰條例第 30 條第 1 項第 2 款，增訂處罰行駛車輛發生貨物掉（脫）落之危險情事及加重相關罰則，罰鍰上限由 9 千元增至 1 萬 8 千元，以期有效防制事件發生。惟查國道散落物事件由 108 年度之 39,780 件，增至 109 年度之 44,951 件、110 年度之 45,677 件、111 年度之 43,840 件，國道散落物件數並未因修法加重處罰上限而減少，且國道散落物事件造成二次交通事故及傷亡情形，近 10 年（102~111 年）國道因散落物（障礙物）造成之交通事故共 8,186 件，由 108 年度之 774 件、24 人傷亡，增至 109 年度之 939 件、33 人受傷、110 年度之 1,091 件、57 人傷亡及 111 年度之 1,351 件、74 人傷亡，國道散落物事件造成二次交通事故及肇致傷亡人數逐年遞增，除影響行車速率，增加行駛時間外，更危及用路人生命財產安全，耗費鉅額社會成本。另據高公局 111 年度「國道事故檢討分析報告」統計資料，國道散落物 58.4% 為承載物品、23.2% 為車體零件，顯示國道散落物超過 8 成主要係來自車輛裝載物品及車體零件。故由上開 109 年修法後之國道散落物件數及二次事故次數可知，交通部為防杜行駛車輛貨物掉（脫）落情事發生，修法增訂相關危險情事罰則並提高罰鍰額度，國道散落物

事件每年仍高達 4 萬餘件及造成二次交通事故與傷亡人數，由 9 百餘件未減反增至 1 千餘件，顯未能有效防杜散落物事件發生，無法確保國道用路安全。

- (四)再查，111 年有關國道散落物違規舉發件數及來源分列如下：1. 第 30 條第 1 項第 2 款（所載貨物滲漏、飛散、脫落、掉落），攔停 951 件、逕行舉發 290 件、肇事舉發 571 件、民眾檢舉 35 件。2. 第 30 條之 1 第 1 項（車輛機件、設備、附著物不穩妥或脫落），攔停 99 件、逕行舉發 6 件、肇事舉發 144 件、民眾檢舉 3 件。3. 第 33 條第 1 項第 11 款（裝置貨物未依規定覆蓋、捆紮），攔停 9,311 件、逕行舉發 73 件、肇事舉發 44 件、民眾檢舉 50 件。4. 第 33 條第 1 項第 16 款（輪胎胎紋深度不符規定），攔停 4,604 件、逕行舉發 0 件、肇事舉發 37 件、民眾檢舉 0 件。經統計上開資料發現，其中依道路交通管理處罰條例第 30 條第 1 項第 2 款違反所載貨物滲漏、飛散、脫落、掉落事項共計 1,847 件、第 30 條之 1 第 1 項違反車輛機件、設備、附著物不穩妥或脫落事項共計 252 件，顯與 111 年 43,840 件國道散落物事件之次數不成比率，且於本院詢問交通部及警政署等相關主管人員，針對每年高達 4 萬餘件的國道散落物是否有專責機關進行事後追查及裁罰等情，經高公局表示對於無肇事事之散落物僅有清除之動作，並無進一步相關之追查及裁罰。嗣據交通部函稱，最近 5 年有關國道散落物之處罰條例罰單件數共 65,584 件，其中處以最低額件數 47,489 件，裁罰金額係以違規人到案時間作區分，共分 4 階段，分別為「期限內繳納或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限 30 日內，繳納

罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限 30 日以上 60 日以內，繳納罰鍰或到案聽候裁決者」、「逾越應到案期限 60 日以上，繳納罰鍰或逕行裁決處罰者」。故由上開說明可知，對於每年高達 4 萬餘件的國道散落物，並無專責機關進行事後追查及裁罰，且違規裁罰金額係以違規人到案時間作區分，並未依道路交通管理處罰條例第 92 條第 4 項規定，於法定罰鍰額度範圍內，得依行為嚴重程度對造成交通安全危害之嚴重行為，訂定較高罰鍰額度之處罰基準。

(五)據公警局函稱，對已造成事故之散落物案件，經審查有符合刑法第 185 條「妨害公眾往來罪」之構成要件情事，公警局除舉發交通違規外，另依刑事訴訟法規定，將案件相關卷宗資料函送各地檢署偵辦，經統計 112 年 1 月至 11 月，公警局計有移送公共危險罪 39 件。另有關於用路人行車紀錄器及智慧型手機普遍使用，民眾檢舉比率偏低之原因及是否善盡宣導部分，係因國道路幅寬闊、車道數多、地形變化及車速快等特性，利用行車紀錄器及手機錄影違規過程，易受地形、距離、車速、視角等因素干擾，難以追查散落物品之車輛。且此類違規事實認定及法條援引具專業性，多數民眾未受專業訓練，無法認定何謂裝載不穩妥，造成民眾檢舉接受比率偏低等情。

(六)據交通部函復，國道散落物產生之原因主要係用路人載運物品未嚴密覆蓋、網紮牢固及未定期保養、檢查車輛或車輛太過老舊致車體零件掉落或輪胎爆裂所致。另未注意擺放貨物重心，駕駛習慣不良如未注意車前狀況、變換車道太急或轉彎未減速，亦會造成事故而導致產生散落物。交通部暨所屬採

取改善措施如下：違規依規定處罰、散落物舉發案件加速裁罰、違規駕駛人儘速安排道安講習、運用EIS營運決策管理系統篩選高風險貨運業者、拜訪高風險自用貨車公司進行宣講、將降低汽車裝載貨物掉落情形列為運輸業者考評重點、落實檢查所屬車輛裝載貨物穩妥、監警聯合稽查、加重用路人責任、研議運用科技提供散落物違規事證、試辦砂石專用車加集水箱等相關改善作為，並就宣導部分，將採編修「車輛裝載貨物指引手冊」、編制「國道安全駕駛手冊」、實施調訓高違規駕駛人、建立「車輛裝載教學平台系統」、透過講習及實際互動辦理宣導、利用網路及廣播等媒體辦理宣導、利用國道設施及代檢廠等管道辦理宣導等作為。其中針對車輪脫落或輪胎爆裂之防制作為，要求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CNS1431 汽車用外胎（輪胎）標準或CNS4959 卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點、遊覽車及國道客運車輛不得使用翻修輪胎，前述以外大型車使用之翻修輪胎需經過經濟部檢驗合格，另進一步考量安全，限制不得使用於轉向軸之車輪、業者當月有1件（含）以上交通事故肇事原因具車輛輪胎脫落或爆裂等紀錄列入告警，每月經系統篩選為高風險貨運業者，則由公路局各監理所站至公司實施安全考核作業、監警聯合稽查、透過資訊可變標誌CMS、服務區LED跑馬燈、宣導文宣、影片等管道加強宣導，並函各貨運公會向貨運業者宣導依規定裝載貨物（超載易導致爆胎），並持續與車輛廠商配合於服務區辦理免費車輛安全檢查，提醒用路人注意輪胎狀態，以減少車輛爆胎事故等相關作為。另公警局已將「裝載不穩妥」列為重點取締

項目，111 年至 112 年針對汽車行駛國道發生物品散落予以舉發違規件數，多呈增加趨勢等情。

(七)綜上，交通部為防杜行駛車輛貨物掉(脫)落情事發生，於 109 年修法增訂相關危險情事罰則並提高罰鍰額度上限，惟每年高達 4 萬餘件的國道散落物並無專責機關進行事後追查及裁罰，散落物件數仍遠高於取締件數，且裁罰金額係以違規人到案時間作區分，並未依道路交通管理處罰條例第 92 條第 4 項規定，於法定罰鍰額度範圍內，得依行為嚴重程度對造成交通安全危害之嚴重行為，訂定較高罰鍰額度之處罰基準，顯未能考量散落物之危害影響程度，另僅對已致生交通事故之散落物案件，依道路交通事故處理辦法處理比對現場遺落之散落物追查掉落之車輛，而未能有效善用科技技術，取締危害行車安全之違規情事，皆致國道散落物事件每年仍高達 4 萬餘件及造成二次交通事故與傷亡人數，由 9 百餘件未減反增至 1 千餘件，顯未能有效防杜散落物事件發生，無法確保國道用路安全，允應檢討改善。

二、高公局為加速排除國道交通事故，與警政單位建立處理事故機制，惟派遣交通事故處理班於事故處理完竣前抵達情況不佳，以 111 年北區養護工程分局為例，於事故排除前抵達者僅占該區派遣總數 8,851 趟次之 47.22%，其餘各事故處理班抵達率亦未達 5 成，顯未能強化與警政單位即時聯繫機制，減少無效出勤，無法提升事故處理安全與效能，允應檢討改善。

(一)高公局與警政署公安局為加速排除國道交通事故，恢復正常交通，訂有處理事故規定。依該處理事故規定第 4 點、第 10 點及第 12 點規定，工務段所屬事故處理人員編組，每班(組)5 人(其中 1 人為

領班兼交通維持專責人員)，司機人數至少 3 人，其餘為作業工，出勤需配置緩撞車。工務段或事故處理小組接獲通知後，事故處理人員穿著規定裝備，儘速出發趕赴現場配合處理，處理事故人員執勤時應開啟無線電或手機並保持暢通，出發、抵達、離開及返抵工務段之時間由事故處理小組領班通報工務段（值日員）或交通控制中心（下稱交控中心）。另處理事故人員、車輛因事故現場交通阻塞或阻斷無法抵達現場時，應即主動通報交控中心洽公安局，交控中心應提供員警必要資訊，由員警決定救援車輛及救援路線，並即通知工務段及警察隊，雙方於約定時間內在鄰近交流道或指定地點會合，由警車開道抵達現場等情。由上開處理事故規定可知，事故處理小組接獲通知後，應依規定備妥相關裝備，儘速出發趕赴現場配合處理，執勤時應開啟無線電或手機並保持暢通，且若有交通受阻亦可要求公安局協助處理。

- (二)查 111 年度高公局運作交通事故處理工作經費 4 億 9,469 萬餘元，共成立交通事故處理班 24 組，並配置緩撞車 24 輛，另含公安局自有緩撞車 12 輛，共計 36 輛，截至當年 9 月底止，共計派遣 5.8 萬趟次。據高公局北區養護工程分局提供汐止等 9 個交通事故處理班出勤統計資料，共計派遣 8,851 趟次，其中於事故排除前抵達者 4,179 趟次，抵達率僅占該區總趟次之 47.22%。又依該等 9 個事故處理班抵達率情形，以五股 A 班抵達率 49.96% 為最高，其餘 8 個事故處理班抵達率均為更低，又以中壢 A 班 43.45% 最低等情。由以上說明可知，現行高公局派遣交通事故處理班係配合公安局處理事故，惟於事故處理完竣前抵達情況不佳，以北區養護工程

分局轄管部分分析，逾 5 成為無實益之派遣，為發揮交通事故處理機制之成效，允宜強化與警政單位即時聯繫機制，避免不必要之人車出勤，以提升事故處理安全與效能。

(三)據交通部函復，高公局接獲事故通報或透過 CCTV 發現事故時，考量事故現場狀況未明，原則上均會派遣事故處理班前往，事故處理班抵達率不高之主因係僅有財物損失之 A3 類事故排除較為迅速，事故車輛如能行駛，多請當事人儘速移至安全位置，且交通事故處理班之車輛，非屬道路交通安全規則或高速公路及快速公路交通管制規則規定之具備優先通行權特殊車輛（如消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車），爰尚不具有優先通行權，嗣後經與公路局多次開會並獲得共識，將由高公局各分局所屬事故處理班車輛逕向各地監理機關申請登記為工程救險車，以適用道路交通安全規則內，應避讓工程救險車之相關規定，將可加速事故班抵達現場。另與公警局建立事故處理班緩撞車共同派遣平臺，任一方接獲事故通知，即互相通報，並派遣事故處理班前往協助，後續將再邀集各分局及公警局商討事故處理即時聯繫機制，透過資訊共享、通報聯繫、訓練演練及持續檢討等提升事故處理效能，強化整體運作等情。

(四)綜上，高公局為加速排除國道交通事故，與警政單位建立處理事故機制，惟派遣交通事故處理班於事故處理完竣前抵達情況不佳，雖因係僅財物損失之 A3 類事故排除較為迅速，事故車輛如能行駛，公警局多請當事人儘速移至安全位置，然以 111 年北區養護工程分局為例，於事故排除前抵達者僅占該區派遣總數 8,851 趟次之 47.22%，其餘各事故處理

班抵達率亦均未達 5 成，顯未能強化與警政單位即時聯繫機制，減少無效出勤，無法提升事故處理安全與效能，允應檢討改善。

三、高公局推動國道散落物處理收費機制，強化用路人重視貨物裝載牢固安全，惟實際追查收費案件甚少，近 3 年度國道散落物事件共 134,468 件，其中依收費要點收取處理費者僅 98 件，計 164 萬餘元，且以 111 年為例，經裁罰者計有 11,688 件，然收費之案件比率僅達 0.66%，顯未與公警局建立通報機制，不符公平及使用者付費原則，允應檢討改善。

(一) 依據 108 年 9 月 10 日修正發布高速公路及快速公路交通管制規則第 25 條第 3 項規定，針對由高速公路及快速公路管理機關強制清理之散落物，需向汽車駕駛人或汽車所有人收取費用。108 年 9 月 16 日訂定施行國道散落物處理收費要點，收取處理費用，冀望藉由收費機制，由用路人負擔部分散落物清除成本，提醒民眾上路前檢視載運貨物是否網紮牢固，避免貨物掉落，影響行車安全及順暢。故由上開法令規定可知，國道散落物處依法收取處理費用，冀望藉由收費機制，加強提醒民眾除相關罰則之外，上路前亦應檢視載運貨物是否網紮牢固，避免貨物掉落，影響行車安全及順暢。

(二) 查高公局為加速排除國道交通事故及防杜國道散落物（障礙物）事件發生，訂有交通部高速公路局處理交通事故作業規定，依該規定編制事故處理人員協助處理交通事故，又該局為合理收取處理國道散落物費用，訂定國道散落物處理收費要點。嗣因散落物件數逐年增加，為加強用路人對貨物網紮牢固之責任，及肇事者應負擔之處理成本，高公局於 110 年 12 月 10 日修正收費要點第 3 點等規定，調

整國道散落物處理收費標準，取消未達 30 分鐘免收取費用之規定，並自 111 年 1 月 1 日起施行。經查 109 年至 111 年止，國道散落物事件共 134,468 件，扣除垃圾、遊蕩動物或動物屍等 3 類散落物計 19,213 件後，總件數為 115,255 件，其中高公局有效追查依收費要點收取處理費者僅 98 件，計 164 萬餘元。又追查收費案件，雖已由 109 年度之 11 件、16 萬餘元及 110 年度之 10 件、9 萬餘元，增加至 111 年度之 77 件、138 萬餘元。經交通部函報相關資料，原公路總局提供 111 年交通違規案件資料，發現汽車行駛國道發生物品散落並依道路交通管理處罰條例第 30 條第 1 項第 2 款或第 33 條第 1 項第 11 款及第 16 款規定裁罰者計有 11,688 件，111 年有效追查並收費之案件比率僅達 0.66% (77/11,688)，成效明顯欠佳。另發現高公局依收費要點收取國道散落物處理費之 98 件中，有違反道路交通管理處罰條例第 30 條或第 33 條相關款項之裁罰紀錄者 40 件 (40.82%)，無相關裁罰紀錄者 58 件 (59.18%)，超過 5 成收取國道散落物處理費案件未依相關條款舉發裁罰，不利導正駕駛人駕駛觀念。

- (三)據交通部函復，國道散落物危害性高係因車速快，用路人不易及時察覺裝載物品或車件散落情形，而國道路況監視攝影機 (CCTV) 主要係偵測車流及交通事故，不利於追蹤高速行駛之散落物品車輛所致。另因事故造成散落物事件，則因散落物非造成事故之肇事原因，故未依道路交通管理處罰條例第 30 條第 1 項第 2 款規定予以開單，惟高公局仍將依國道散落物處理收費要點向肇事者收取處理費用，爰造成部分國道散落物處理費案與未依相關條款舉

發裁罰件數落差，另以 111 年國道散落物共計 4 萬 3,840 件為例，而承載物品為 25,597 件，查符合抵達現場仍見車主，且係屬貨物散落車道，並經交維管制後清理之收費案件共計 98 件。由上開說明可知，雖有部分係事故造成散落物事件，因散落物非造成事故之肇事，鑑於既已建立國道散落物處理收費機制，且基於公平正義，亟待研謀有效運用資通訊等科技，高公局與公警局允應建立通報機制，據以追查國道散落物事件肇事車輛及費用負擔者，並落實交通違規裁罰課予相關責任，以降低裝載貨物脫落、掉落事件，提升用路人行車安全及順暢。

(四) 綜上，高公局針對國道散落物處依法收取處理費用，冀望藉由收費機制，加強提醒民眾除相關罰則之外，上路前亦應檢視載運貨物是否網紮牢固，避免貨物掉落，影響行車安全及順暢，惟實際追查收費案件甚少，近 3 年度國道散落物事件共 134,468 件，其中依收費要點收取處理費者僅 98 件，計 164 萬餘元，且以 111 年為例，經裁罰者計有 11,688 件，然收費之案件比率僅達 0.66%，顯見未與國道公路警察局建立通報機制，並研謀有效運用資通訊等科技，不符公平及使用者付費原則，允應檢討改善。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請交通部督同所屬確實檢討改進見復。
- 二、調查意見一至三，函請內政部警政署參處見復。
- 三、調查意見一至三，函復審計部。

調查委員：葉宜津

張菊芳

蕭自佑

中 華 民 國 1 1 3 年 8 月 1 3 日

案名：「國道散落物、事故協助派遣及處理費用標準」案

關鍵字：國道散落物事件、交通事故協助處理、散落物費用標準