

# 調查報告

壹、案由：據審計部112年度中央政府總決算審核報告，交通部為提升道路交通安全，已精進汽車運輸業駕駛人之教育訓練機制，並逐步完善車輛檢驗制度，惟部分汽車運輸業疑尚未建立高違規駕駛人專案調訓機制，且大型車輛行車事故造成死傷情形嚴重、未依限辦理檢驗及因機件因素而發生交通事故車輛仍多等情案。

貳、調查意見：

本案緣係審計部112年度中央政府總決算審核報告指出有關交通部雖已精進汽車運輸業駕駛人之教育訓練機制，並逐步完善車輛檢驗制度，惟部分汽車運輸業疑尚未建立高違規駕駛人專案召回訓練(下稱調訓)機制，且大型車輛行車事故造成死傷情形嚴重、未依限辦理檢驗及因機件因素而發生交通事故之車輛仍多等情事。另為查明民國(下同)113年9月22日巨業交通股份有限公司(下稱巨業客運)所屬營業大客車於路口碰撞行人，造成女大學生1死、1受傷事件(下稱113年巨業客運案)，肇事司機(下稱駕駛人)駕駛執照(下稱駕照)吊銷之處分情形，爰予併案調查。

經函請審計部提供查核資料<sup>1</sup>，復調閱交通部、內政部警政署(下稱警政署)及臺中市政府等機關卷證資料<sup>2</sup>，並於114年4月7日詢問交通部暨該部公路局(下稱公路局)、

<sup>1</sup> 審計部113年11月17日台審部交字第1138404256號函。

<sup>2</sup> 相關文號：(1)公路局114年2月3日路運綜字第1130115023號函、114年1月17日路運綜字第1145001206號函；(2)交通部114年3月28日交運字第1140008198號函；(3)臺中市政府114年1月16日府授交設字第1140009603號函、臺中市政府114年1月6日府授交設字第1140003714號函；(4)臺中市政府交通局114年4月24日局授交裁管字第1140025748號函、114年3月28日中市交設字第1140020789號函；(5)警政署114年1月7日警署交字第1140052594號函。

警政署、臺中市政府交通局暨所屬交通事件裁決處(下稱臺中交通事件裁決處)、臺中市政府警察局等機關業務主管人員，再經交通部及警政署迭次補充資料到院<sup>3</sup>，另函請法務部查復<sup>4</sup>說明，裁處吊銷駕照須否俟刑事追溯程序確定等疑義；已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、吊銷駕照之處分，係屬行政罰法第2條第2款規定之「其他種類行政罰」，因兼具維護公共秩序之作用，為達行政目的，行政機關得依行政罰法第26條第1項但書規定併予裁處，不因同一行為涉及刑事處罰而受影響。詎臺中交通事件裁決處仍待刑事判決結果始進行裁處，致未儘速處理113年巨業客運案駕駛人駕照吊銷之處分，無法落實交通管理及維護交通秩序之目的，核屬失當；另為避免類似之情況再次發生，交通部允應督促所屬及直轄市政府落實辦理，以符立法意旨：

(一)經查，113年9月22日夜間，巨業客運大客車(車牌號碼○○○-U8)駕駛人由臺中市臺灣大道沿綠川東街左側車道直行至機車停等區停等紅燈，綠燈時左轉中山路左側車道往建國路方向，兩名行人於人行道停等紅燈，綠燈時由中山路27號沿行人穿越道步行往中山路20號方向，約21時13分，該大客車於綠川里中山路與綠川東街(口)碰撞行人，交通事故造成1名行人死亡、1名行人受傷<sup>5</sup>。爰臺中市政府警察局第一分局(下稱第一分局)依道路交通管理處罰條例(下稱處罰條例)第44條第2項、第4項規定摺開第G19A80924號「違反道路管理事件通知單」(俗稱紅單，下稱舉發通知單)，並移送處罰機關臺中

<sup>3</sup> 交通部、警政署分別於114年4月21日、114年4月22日以email補充說明資料。

<sup>4</sup> 法務部114年5月23日法律字第11403506020號函。

<sup>5</sup> 摘錄自臺中市政府警察局第一分局道路交通事故初步分析研判表

交通事件裁決處裁罰<sup>6</sup>。另臺灣臺中地方檢察署(下稱臺中地檢署)至現場相驗後，由檢察官依職權偵辦並於114年4月1日偵查終結，認定肇事駕駛人行駛時，未注意車前狀況隨時採取必要之安全措施，及汽車行經行人穿越道，未暫停讓行人先行通過，違反道路交通安全規則第94條第3項、第103條第2項等規定，涉有過失致死等罪嫌提起公訴，刻正由臺灣臺中地方法院審理中，先予敘明。

(二)承上，針對113年巨業客運案肇事駕駛人，依處罰條例第44條第2項及第4項之規定，應處以罰鍰及吊銷駕照(禁考3年)。其中吊銷駕照之處分，屬其他種類行政罰，處罰機關對於該種類行政罰之裁罰權限並不因同一行為涉及刑事處罰而受影響，仍得併予裁處。又裁處權限時效之計算，亦與法院刑事處罰之判決確定日無涉，摘要法務部查復說明如下：

- 1、按行政罰法第2條第2款規定：「法所稱其他種類行政罰，指下列裁罰性之不利處分：……二、剝奪或消滅資格、權利之處分：……吊銷證照、強制拆除或其他剝奪或消滅一定資格或權利之處分。」及第26條第1項但書規定：「一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之。但其行為應處以其他種類行政罰或得沒入之物而未經法院宣告沒收者，亦得裁處之。」行政罰法第26條係採刑事優先原則，但罰鍰以外之沒入或其他種類行政罰，因兼具維護公

---

<sup>6</sup> 違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第28條：「舉發違反道路交通管理事件後，舉發單位應於舉發當日或翌日午前，將該舉發違反道路交通管理事件有關文書或電腦資料連同有暫代保管物件者之物件送由該管機關，於舉發之日起4日內移送處罰機關。前項移送期間其屬逕行舉發者，自違反行為日起30日內為之。如有查證必要者，得延長之，但不得逾3個月。一行為同時觸犯刑事法律及違反本條例規定，經移送地方檢察署偵辦，並依本條例規定舉發者，舉發機關應於通知單移送聯記明移送書之日期文號，或以移送書副本或其他適當方式通知處罰機關。」

共秩序之作用，為達行政目的，行政機關對於該種類行政罰之裁罰權限並不因同一行為涉及刑事處罰而受影響，仍得併予裁處。

- 2、至行政罰之裁處權時效，按行政罰法第27條第1項及第2項<sup>7</sup>規定，113年巨業客運案之裁處權時效，原則上自違反行政法上義務之行為終了時起算3年，即113年9月22日起算。又「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第44條第1項固規定：「違反道路交通管理事件行為人，未依規定自動繳納罰鍰，或未依規定到案聽候裁決，處罰機關應依基準表於通知單送達且逾越應到案期限60日之3個月內，逕行裁決之。……」惟依司法實務見解揭示，上揭規定係主管機關即交通部與內政部為補充處罰條例之補充性質行政命令，其並未規定處罰機關違反上揭期間之規定時有失權之效果，解釋上屬訓示規定，旨在促使各處罰機關儘速處理，以免形成積案，導致無法達成交通管理之目的，非屬行政罰裁處時效之特別規定。是無論裁決處分有無違反上揭處理細則規定，處罰機關只要在3年期間內裁處，該裁決處分程序均屬合法。

- (三)經查，113年巨業客運案違規駕駛人之駕照吊銷處分，據114年4月7日臺中交通事件裁決處承辦秘書及課長至本院接受詢問時表示：「依照行政罰法第26條第1項規定：『一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之。但其行為應處以其他種類行政罰或得沒入之物而未經法

---

<sup>7</sup> 行政罰法第27條第1項及第2項：「行政罰之裁處權，因3年期間之經過而消滅（第1項）。前項期間，自違反行政法上義務之行為終了時起算。但行為之結果發生在後者，自該結果發生時起算（第2項）。」

院宣告沒收者，亦得裁處之。」本案涉及行政罰法及罰鍰新臺幣(下同)3萬6千元，因此裁罰單位會依判決結果進行裁處。」嗣臺中市政府交通局於同年月15日函復本院略以，該局所屬裁決處已摺開中市裁字第68-G19A80924號裁決書通知巨業客運違規駕駛人，應於同年5月15日前到案執行吊銷駕照處分，逾期未到案自處分確定之日起逕行註銷駕照(自吊銷之日起3年內不得重新考領駕照)，講習日期由辦理講習機關另行通知等語。是以，臺中交通事件裁決處對於涉及刑事處罰之交通違規事件，吊銷駕照裁處仍待刑事判決結果始為之，致未依規定儘速處理113年巨業客運案駕駛人駕照吊銷之處分，無法落實交通管理及維護交通秩序之目的，核屬失當。

(四)復又，臺中交通事件裁決處於102年1月1日成立，並於同年月2日起承接原交通部公路總局所轄大臺中地區交通違規裁罰業務，至今已逾10年。有鑒於吊銷駕照之立法意旨，主要在於維護交通安全，確保用路人權益，防止駕駛人再次發生類似的違規行為，則除公路局已於114年4月函請轄管各區監理所重申上開行政罰法規定及法務部函釋(114年2月11日法律字第11403501870號函)落實辦理外，交通部亦應督促直轄市政府依法確實辦理，以符立法意旨。

(五)綜上，吊銷駕照之處分，係屬行政罰法第2條第2款規定之「其他種類行政罰」，因兼具維護公共秩序之作用，為達行政目的，行政機關得依行政罰法第26條第1項但書規定併予裁處，不因同一行為涉及刑事處罰而受影響。詎臺中交通事件裁決處仍待刑事判決結果始進行裁處，致未儘速處理113年巨業客運案駕駛人駕照吊銷之處分，無法落實交通管理及維護交通秩序之目的，核屬失當；另為避免類似

之情況再次發生，交通部允應督促所屬及直轄市政府落實辦理，以符立法意旨。

二、據112年遊覽車客運業評鑑作業結果，違規態樣以「紅燈右轉」及「未依規定變換車道」兩項件數上升幅度最高，其次是未依規定行駛車道、超速及闖紅燈、未保持安全距離等項目；惟公路局調訓遊覽車高違規駕駛人，僅挑選「闖紅燈」及「高速公路超速」兩項，輕忽其他重要違規行為，允宜檢討現行調訓對象條件，俾強化調訓目的：

(一)據112年遊覽車客運業評鑑作業結果，違規態樣以「紅燈右轉」及「未依規定變換車道」兩項件數上升幅度最高，其次是未依規定行駛車道、超速及闖紅燈、未保持安全距離等項目，爰該評鑑建議應定期對司機進行安全駕駛的培訓，重點強化紅燈右轉和變換車道等違規行為：

1、據112年遊覽車客運業評鑑作業結果報告書略以，由112年與111年評鑑可發現，遊覽車整體違反處罰條例特定規定<sup>8</sup>之違規件數攀升約1.4倍，另針對112年與111年評鑑較大宗違規態樣分析可發現<sup>9</sup>：

- (1) 紅燈右轉、未依規定變換車道兩種違規態樣上升幅度最高，件數較111年上升約90%。
- (2) 未依規定行駛車道，件數較111年上升約56%。
- (3) 超速及闖紅燈，件數較111年上升約40%。
- (4) 超速(一般道路)、超速(高、快速道路)、未保持安全距離及違規行駛路肩，件數較111年上

---

<sup>8</sup> 遊覽車客運業評鑑作業要點第4點附表一、遊覽車評鑑項目之備註3：處罰條例特定規定包含第18條(變更重要設備)、第33條(高速公路違規)、第35條(酒駕或毒駕)、第40條(一般道路超速)、第43條(危險駕駛)、第53條(闖紅燈)、第54條(闖平交道)等，平均每車違規件數=違規件數總和/總車輛數。

<sup>9</sup> 依據公路局112年遊覽車客運業評鑑結果報告書第58頁。

升約30%。

(5) 未依標誌、標線、號誌指示行車上升趨緩，件數較111年上升約10%。

2、爰上述評鑑作業結果報告書「4.3缺失改善建議」略以，應定期對司機進行安全駕駛的培訓，重點強化紅燈右轉和變換車道等違規行為，亦可透過更嚴格的獎懲機制來檢測和處罰違規行為。

(二)經查，公路局於113年5月2日召開「研商遊覽車高風險違規駕駛人回訓機制會議」，並自113年8月起每季針對高風險遊覽車駕駛人召回調訓，惟調訓對象為駕駛人證號6個月內違反處罰條例第33條第1項（高/快速公路超速）及第53條（闖紅燈）達3次以上之駕駛人，篩選條件並無「未依規定變換車道」、「未依規定行駛車道」等違規行為。對此，詢據交通部雖表示，公路局係參酌近年遊覽車客運業之違規情形，超速及闖紅燈案件違規數量比率占前五大違規態樣總違規數近6成，此外，大型車輛若出現闖紅燈及超速之情事，亦可能出現較嚴重之死傷事故，故經該局考量後，目前係以「超速」及「闖紅燈」作為高違規調訓之項目，後續若有違規態樣之變動，再行做檢討修正等語。

(三)惟據交通部統計111至113年遊覽車客運業所屬車輛涉入交通事故前5大違規態樣(含占比)，詳見下表，其中「未保持安全距離」、「未保持安全間隔」兩項，已躍升為113年交通事故主要違規態樣，占比合計23.1%。

表1 近3年遊覽車客運業交通事故前5大違規態樣及占比情形

單位：件、%

編號	111年			112年			113年		
	違規態樣	件數	占比	違規態樣	件數	占比	違規態樣	件數	占比
1	闖紅燈左轉(或迴轉)	52	19.5	闖紅燈左轉(或迴轉)	38	11.0	未保持安全間隔	36	11.9
2	未依規定減速	34	12.8	未保持安全間隔	26	7.5	未保持安全距離	34	11.2
3	峻狹坡路會車下坡車未讓上坡車	29	10.9	未保持安全距離	23	6.6	其他不當駕車行為	23	7.6
4	山路會車，靠山壁車未讓外緣車先行	18	6.8	未依規定減速	21	6.1	右轉車未依規定	20	6.6
5	無號誌路口，左方車未讓右方車先行	15	5.6	峻狹坡路會車，下坡車未讓上坡車	20	5.8	尚未發現肇事因素	20	6.6

資料來源：交通部。

(四)此外，依據111至113年違規記點前五大態樣，分別為「駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈」、「汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速20公里以內」、「轉彎或變換車道不依標誌、標線、號誌指示」、「汽車駕駛人未依規定使用方向燈」及「行駛高速公路未依規定變換車道」五項，前兩項之占比已呈現下降趨勢，後三項之占比則逐年提高，詳見下表：

表2 111至113年底遊覽車違規記點前五大態樣件數(含占比)

單位：件、%

111年			112年			113年		
違規態樣	件數	占比	違規態樣	件數	占比	違規態樣	件數	占比
駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈(記3點)	1,406	29.9	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈(記3點)	1,934	28.1	駕車行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈(記3點)	1,600	26.5
汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速20公里以內(記1點)	1,332	28.3	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速20公里以內(記1點)	1,749	25.4	汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速20公里以內(記1點)	1,380	22.9

111年			112年			113年		
違規態樣	件數	占比	違規態樣	件數	占比	違規態樣	件數	占比
轉彎或變換車道不依標誌、標線、號誌指示(記1點)	839	17.8	轉彎或變換車道不依標誌、標線、號誌指示(記1點)	1,206	17.5	轉彎或變換車道不依標誌、標線、號誌指示(記1點)	1,177	19.5
汽車駕駛人未依規定使用方向燈(記1點)	691	14.7	汽車駕駛人未依規定使用方向燈(記1點)	1,159	16.8	汽車駕駛人未依規定使用方向燈(記1點)	1,114	18.5
行駛高速公路未依規定變換車道(記2點)	439	9.3	行駛高速公路未依規定變換車道(記2點)	843	12.2	行駛高速公路未依規定變換車道(記2點)	765	12.7

資料來源：交通部。

(五)綜上，據112年遊覽車客運業評鑑作業結果，違規態樣以「紅燈右轉」及「未依規定變換車道」兩項件數上升幅度最高，其次是未依規定行駛車道、超速及闖紅燈、未保持安全距離等項目；惟公路局調訓遊覽車高違規駕駛人，僅挑選「闖紅燈」及「高速公路超速」兩項，輕忽其他重要違規行為，允宜檢討現行調訓對象條件，俾強化調訓目的。

三、近年公路汽車與市區汽車客運業交通事故件數及造成受傷人數，整體呈現上升趨勢，且交通事故成因多以人為因素為主，卻未比照遊覽車高違規駕駛人召回訓練，難謂允當；另部分地方政府主管市區汽車客運業營運與服務評鑑作業，囿於人力不足、經費核定不及當年度作業等因素，未能於每年執行或有評鑑結果漏報備查等情形，均有待交通部督促檢討改進：

(一)根據汽車運輸業管理規則第19條第1項第6款規定：「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：六、不得拒絕公路主管機關為安全管理所召集舉辦之訓練或講習。」同條第4項：「營業大客車業者派任

駕駛人前，應確認所屬駕駛人3年內已接受公路主管機關辦理之定期訓練或職前專案講習，且其駕照應經監理機關審驗合格。」及第8項：「自中華民國109年1月1日起，營業大客車業者每半年應對所屬駕駛人辦理1次以上之行車安全教育訓練。(略)」

(二)近年公路汽車與市區汽車客運業交通事故件數及造成受傷人數，整體呈現上升趨勢，相比遊覽車客運業更為嚴重，且交通事故成因多以人為因素為主，卻未比照遊覽車高違規駕駛人召回訓練，難謂允當：

1、查109至113年公路汽車與市區汽車客運業所屬車輛涉入交通事故之件數及造成受傷人數之情形(詳見下表)，整體呈現上升趨勢。

表3 近5年公路與市區汽車客運業所屬車輛事故件數及死傷人數

年份	事故件數				受傷人數			
	公路汽車客運業	市區汽車客運業	合計	遊覽車客運業	公路汽車客運業	市區汽車客運業	合計	遊覽車客運業
109	548	836	1,384	248	656	994	1,650	398
110	403	738	1,141	217	485	843	1,328	331
111	407	680	1,087	266	486	767	1,253	329
112	478	887	1,365	347	573	1,031	1,604	544
113	448	911	1,359	303	542	1,095	1,637	412

資料來源：交通部，本院彙整。

2、復查，依交通部「道安總動員」平台統計資料，113年1月至9月全國大型車事故之肇因排行統計，事故肇因排行第1項至第10項，分別為「未保持行車安全距離」、「未保持行車安全間隔」、「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「右轉彎未依規定」、「有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行」、「起步時未注意安全」、「其他未依規定讓車」、「倒車未依規定」、「左轉彎未依規定」，可見全國大型車事故成因，多以人

為因素為主。

- 3、經詢據交通部則表示：「考量公路汽車客運、市區汽車客運業係依核定路線行駛，駕駛人較為熟悉路線，與遊覽車及貨運車行駛於各地有別，且針對公路客運業、市區汽車客運業已有多項管理措施，包括透過動態系統要求車輛安裝車機，並優先導入駕駛人身份識別機制，以掌控駕駛人駕車工時狀況及相關行車安全異常告警(超速)通報，並要求業者每半年應對所屬駕駛人辦理行車安全教育訓練，以提升駕駛安全識能；另為進一步提升公路客運行車安全，公路局刻正規劃比照遊覽車高違規駕駛人召回訓練機制辦理。」
- 4、據上情，近年公路汽車與市區汽車客運業交通事故件數及造成受傷人數，整體呈現上升趨勢，相比遊覽車客運業更為嚴重，且交通事故成因多以為人為因素為主，卻未比照遊覽車高違規駕駛人召回訓練，難謂允當。

(三)地方政府為市區汽車客運業之主管機關，但部分地方政府囿於人力不足、經費核定不及當年度作業等因素，未能於每年辦理評鑑作業，亦有評鑑結果未報備查等情形，有待檢討與改進：

- 1、交通部為輔導各地方政府依大眾運輸營運與服務評鑑辦法(下稱評鑑辦法)規定<sup>10</sup>就其轄管市區汽車客運業辦理評鑑作業，在公路局公共運輸計畫提供地方政府申請「市區汽車客運業營運及服務評

---

<sup>10</sup> 評鑑辦法第2條及第10條規定，：「本辦法適用之對象，為本條例第2條第2項所列之大眾運輸事業，其營運與服務評鑑，由下列主管機關分組辦理之：一、市區汽車客運業：由直轄市、縣(市)政府辦理。(略)」及「主管機關對於大眾運輸營運與服務評鑑作業，應每2年至少辦理1次，直轄市、縣(市)政府每年應至少辦理1次。前項大眾運輸營運與服務評鑑結果，主管機關應予公告及通知接受評鑑之業者，其評鑑由地方主管機關辦理者，並應陳報中央主管機關備查。」

鑑」經費補助，並要求辦理評鑑時，評鑑制度與評鑑項目需符合前開評鑑辦法之相關規定；同時規範地方政府如需申請「市區汽車客運業營運虧損補貼」補助時，應辦理當年度「市區汽車客運業營運及服務評鑑」，並在年度結束後，公布評鑑結果，以作為後續檢討市區汽車客運既有路線營運虧損補貼額度計畫之評分因子。

- 2、直轄市、縣(市)政府雖多已依評鑑辦法每年辦理市區汽車客運業營運及服務評鑑作業(111至113年評鑑作業辦理情形如下表)；惟仍有部分地方政府囿於人力不足或疫情影響路線營運、經費核定不及當年度作業等因素，未於每年辦理評鑑作業；至於應依規定陳報中央主管機關備查部分，尚有部分地方政府因承辦人員更迭而未妥善交接致有未報備查之情形。據交通部表示已於114年3月再次函請各縣(市)政府就轄管市區汽車客運業確實依大眾運輸營運與服務評鑑辦法規定，定期辦理評鑑作業；並依規定陳報中央主管機關備查。

表4 111至113年地方政府辦理市區汽車客運業營運與服務評鑑作業及陳報評鑑結果情形

縣市別	111年		112年		113年	
	辦理情形	陳報情形	辦理情形	陳報情形	辦理情形	陳報情形
臺北市	有	有	有	有	有	有
新北市	有	無	有	無	有	無
桃園市	有	無	有	無	辦理中	
臺中市	有	有	辦理驗收		辦理中	
臺南市	有	有	有	有	有	有
高雄市	有	有	有	有	辦理中	
基隆市	有	無	辦理中		辦理採購作業	
新竹市	辦理中		辦理中		前次辦理完，續辦理	
新竹縣	有	有	有	有	辦理中	
苗栗縣	無		有	有	無	
彰化縣	無		有	有	辦理中	
南投縣	無		辦理中		無	
雲林縣	有	有	無		有	有

縣市別	111年		112年		113年	
	辦理情形	陳報情形	辦理情形	陳報情形	辦理情形	陳報情形
嘉義市	有	無	有	無	辦理中	
嘉義縣	有	無	有	無	有	無
屏東縣	有	辦理中	辦理中		辦理中	
宜蘭縣	有	有	無		辦理中	
花蓮縣	有	無	有	無	有	有
臺東縣	無		有	無	辦理中	
澎湖縣	有	無	有	無	辦理中	
金門縣	有	有	有	有	辦理中	
連江縣	有	有	有	有	有	有

資料來源：交通部。

(四)綜上，近年公路汽車與市區汽車客運業交通事故件數及造成受傷人數，整體呈現上升趨勢，相比遊覽車客運業更為嚴重，且交通事故成因多以人為因素為主，卻未比照遊覽車高違規駕駛人召回訓練，難謂允當；另部分地方政府主管市區汽車客運業營運與服務評鑑作業，囿於人力不足、經費核定不及當年度作業等因素，未能於每年執行或有評鑑結果漏報備查等情形，均有待交通部督促檢討改進。

四、公路局於112年7月建立貨運三業重複違規高風險駕駛人調訓機制，至113年底止已調訓貨運三業高違規駕駛人共952人，惟154人於受訓後仍有重複性違規，且有126人再次被調訓，甚至有多次再調訓之情形；基於調訓應發揮正面效果，惟目前調訓與再調訓均使用相同教材，並未考量如何改善駕駛人違規習性，復未掌握駕駛人受訓狀況，調訓機制難謂周全，允宜檢討改善：

(一)查近5年(109-113年)貨運三業所屬車輛涉入死亡交通事故件數及造成死亡、受傷人數之情形(詳見表5)，貨運三業死亡交通事故致死率，由112年之67.5%飆高至113年之78.4%，為近年之最；另據交通部提供貨運三業死亡交通事故前五大原因及占比情形，

「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」躍居為113年死亡事故違規態樣之首，占比逾20%，不得輕忽。

表5 近5年貨運三業死亡交通事故件數及致死率(運輸業為第一當事人)

年份	事故件數	死亡人數	受傷人數	致死率(%)
109	87	93	32	74.4
110	113	119	56	68.0
111	112	114	47	70.8
112	104	108	52	67.5
113	113	120	33	78.4

註：致命率=死亡人數/(死亡人數+受傷人數)x100%。

資料來源：交通部。

(二)為促使貨運三業業者重視社會安全責任、改善行車安全，公路局訂有EIS(Executive Information System)管理計畫，該計畫包含公司管理、車輛管理及駕駛人管理等3個面向、11項指標。每月運用EIS系統篩選高風險貨運業者，並由各監理所(站)至公司實施安全查核作業。各項指標依對交通安全產生之危害程度訂定其風險值(詳見表6)，並依各項指標風險值進行告警，風險值加總達5以上即以紅燈示警(詳見表7案例)。各監理所(站)針對EIS總項指標告警(風險值加總達5以上)或單項指標告警且認為有至公司查核必要者，須至公司辦理安全考核。EIS連續3個月總項指標告警業者，需由所長以上率隊辦理考核作業，並請業者提報改善計畫。

表6 EIS管理計畫11項指標風險值

項目	指標1 重大行車事故紀錄	指標2 欠繳汽然費	指標3 欠繳交通罰鍰	指標4 輪胎肇因事故紀錄	指標5 公路法第77條裁罰紀錄	指標6 勞動檢查違規入案紀錄	指標7 車輛定期檢驗結果	指標8 牌照狀態現況資訊	指標9 車輛重大違規	指標10 駕駛人行車重大違規	指標11 駕照不符、酒駕及危駕等嚴重違規
風險值	3	1	1	2	2	3	1	2	2	2	3

資料來源：公路局，本院彙整。

表7 總項風險值計算範例

項目	指標1	指標2	指標3	指標4	指標5	指標6	指標7	指標8	指標9	指標10	指標11	總項分數	總項燈號
A貨運公司	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	5	●

資料來源：公路局，本院彙整。

(三)另公路局針對貨運三業EIS指標9(車輛重大違規)<sup>11</sup>、指標10(駕駛人行車重大違規)<sup>12</sup>、指標11(駕照不符、酒駕及危駕等嚴重違規)<sup>13</sup>之重複違規高風險駕駛人，即駕駛人證號6個月內達第3次以上出現相同駕駛人證號重複違規者(當期各指標重現部分認定1次)，由各監理所/站開設訓練專班，辦理調訓參加交通安全教育訓練。駕駛人符合前述條件即辦理調訓，調訓後若再符合前述條件即再次辦理調訓。據交通部統計分析，自112年8月1日至113年12月31日止，調訓貨運三業高違規駕駛人共952人，其中826人調訓後未再遭監理機關調訓(86.8%)，調訓機制具有一定程度改善駕駛行為之成效等語。惟進一步分析發現，952人於受訓後，有798人未再違規，餘154人仍有重複性違規(詳見表8)，且有126人再次被調訓，甚有多次再調訓之情形(詳見表9)，顯示部分高違規駕駛人仍未改正違規行為習性。

表8 貨運三業調訓高違規駕駛人再違規人數

違規次數	人數	占比(%)
未再違規	798	83.8
再違規1次	67	7
再違規2次	49	5.1
再違規3次	19	2
再違規4次	10	1.1
再違規5次	6	0.6
再違規6次	2	0.2

<sup>11</sup> 指標9「車輛重大違規」：違反處罰條例第12條、第18條、第18條之1、第20條、第29條、第29條之1、第29條之2規定。

<sup>12</sup> 指標10「駕駛人行車重大違規」：違反處罰條例第40條、第33條第1項1-4款、第53條規定。

<sup>13</sup> 指標11「駕照不符、酒駕及危駕等嚴重違規」：違反處罰條例第21條、第21條之1、第22條、第35條、第43條、第54條、第61條、第62條第3-7項規定。

違規次數	人數	占比(%)
再違規7次	0	0
再違規8次	1	0.1
總計	952	100

資料來源：交通部。

表9 貨運三業調訓高違規駕駛人再調訓人數

調訓次數	人數	占比(%)
未再調訓	826	86.8
再調訓1次	105	11.0
再調訓2次	14	1.5
再調訓3次	7	0.7
總計	952	100

資料來源：交通部。

(四)復查，調訓授課時間為3小時，包括交通法規<sup>14</sup>、防禦駕駛<sup>15</sup>及駕駛道德<sup>16</sup>共3堂課程，每堂課程各1小時，課程教材以簡報呈現，內容以文字為主，圖示及照片為輔，至於測驗部分，據交通部查復說明：「公路局於規劃階段業於112年7月6日邀集貨運三業全國性代表及監理機關共同研商，會中已就測驗進行評估，考量教育訓練目的以加強駕駛人交通安全觀念為主，爰無辦理測驗。」另調訓課程針對再調訓之駕駛人有無調整一節，公路局及交通部到院接受詢問時則分別表示：「調訓課程內容都一樣，另透過查核業者，請業者加強輔導。」及「針對高違規駕駛及調訓多次的駕駛人，可能要考量如何改善習

<sup>14</sup> 交通法規課程內容：公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則、處罰條例、道路交通安全規則、貨運三業違反公路法第47條及第77條裁罰基準、高速公路及快速公路交通管制規則、貨運三業EIS管理計畫及其他新增交通法令宣導。

<sup>15</sup> 防禦駕駛課程內容：路權觀念、大型車內輪差駕駛觀念、「大型車照地鏡、照後鏡、視野輔助系統等避免視野死角工具之應用及避免A柱遮蔽視線之方法」、「掉落物預防－貨物捆綁方法」、「超速、超重與剎車距離之關係」、行車前安全檢查、「行駛中應注意事項，包括上下坡、交叉路口、山區道路、高快速公路、鐵路平交道等」、案例分享，及其他新增駕駛觀念宣導。

<sup>16</sup> 駕駛道德：認知交通安全構成要素(人、車、路)、大型車常見肇事主因、駕駛道德觀對行車安全之影響、車輛路口停讓行人觀念、生命教育、受害者家屬心境生活之困難及加害者面臨之法律賠償、酒駕及疲勞駕駛之防制、案例分享，及其他新增駕駛安全宣導。

性。」綜據前述，目前公路局調訓與再調訓均使用相同教材，並未考量如何改善駕駛人違規習性，復未掌握駕駛人受訓狀況之作法，以該局之立場，雖有方便性，惟基於調訓應發揮正面效果，現行調訓機制難謂周全，確有改進空間。

- (五)綜上，公路局於112年7月建立貨運三業重複違規高風險駕駛人調訓機制，至113年底止已調訓貨運三業高違規駕駛人共952人，惟154人於受訓後仍有重複性違規，且有126人再次被調訓，甚至有多次再調訓之情形；基於調訓應發揮正面效果，目前調訓與再調訓均使用相同教材，並未考量如何改善駕駛人違規習性，復未掌握駕駛人受訓狀況，調訓機制難謂周全，允宜檢討改善。

五、內政部及交通部為健全計程車駕駛人專業證照制度，並配合司法院釋字第584號解釋檢討改進計程車管理制度之意旨，前於95年會銜修正原營業小客車(已配合修正為計程車)駕駛人執業登記管理辦法，建立分區辦理計程車駕駛人執業前測驗、講習、在職講習、收費制度等管理配套措施。惟「各直轄市、縣(市)警察局得於換發執業登記證時一併辦理在職講習」之規定不具強制力，故各警察局以尚無相關預算經費支應為由，迄未辦理計程車駕駛人在職講習，警政署又怠於檢討妥處，致使立法美意無法落實，核屬不當：

- (一)經查，內政部及交通部為健全計程車駕駛人專業證照制度，並配合司法院釋字第584號解釋檢討改進計程車管理制度之意旨，前於95年會銜修正原營業小客車駕駛人執業登記管理辦法(已配合修正法規名稱為「計程車駕駛人執業登記管理辦法」，下稱管理辦法)，建立分區辦理計程車駕駛人執業前測

驗、講習、在職講習、收費制度等管理配套措施<sup>17</sup>，  
條文內容修正如下：

- 1、汽車駕駛人申請辦理執業登記，應先參加測驗及執業前講習，並取得合格成績單；其未取得合格成績單者，應重新申請辦理執業登記。
  - 2、前項測驗及執業前講習時間合計為8時，測驗科目為執業相關法令及執業地之地理環境等2科，測驗成績分別計算，各科成績均達70分以上為及格；測驗及格者，始得參加執業前講習，並於講習完畢後發給合格成績單。
  - 3、測驗與執業前講習及在職講習，得由直轄市、縣(市)警察局自行辦理或委託同一測驗講習區域之其他直轄市、縣(市)警察局，或相關機關(構)、團體辦理。
  - 4、測驗與執業前講習及在職講習區域之劃分，由內政部警政署定之。
  - 5、直轄市、縣(市)警察局對計程車駕駛人實施之在職講習，得於換發執業登記證時一併辦理。
- (二)復查，上述計程車駕駛人執業前測驗、講習、在職講習等管理措施，自95年10月19日管理辦法修正發布至今，條文內容未曾修正。本院為瞭解各警察局辦理計程車駕駛人在職講習之情況，經詢警政署查復<sup>18</sup>說明略以：

- 1、該署為研議辦理計程車在職講習訓練案，前於104年12月10日函請中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國計程車駕駛員職業工會總會、中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會、

<sup>17</sup> 行政院公報資訊網/內政部公告：95年6月22日內授警字第0950870799號。

<sup>18</sup> 警政署114年1月7日警署交字第1140052594號函。

中華民國計程車駕駛員工會全國聯合會、臺北市計程車商業同業公會、高雄市計程車運輸合作社聯合社及各直轄市、縣(市)警察局研提意見，摘要如下：

- (1) 計程車駕駛人在職講習收費基準為300元，如駕駛人須繳費參訓，造成駕駛人負擔，參加意願低落，易引起駕駛人不滿與反彈。勞動部、交通部均有編列預算補助辦理相關講習。
  - (2) 部分警察局雖同意配合規劃辦理，惟各直轄市、縣(市)警察局目前尚無相關預算經費可支應，即使向參訓之駕駛人收取費用，以警察機關預算執行方式為收支對列，在未編列預算情況下，恐無法執行。
- 2、嗣該署於104年12月30日依計程車相關公(工)會建議協調交通部補助，惟經該部以105年1月6日交安字第1040042557號函回復「歉難予以補助」在案。
  - 3、按管理辦法第15條第4項：「直轄市、縣(市)警察局對計程車駕駛人實施之在職講習，得於換發執業登記證時一併辦理。」及第17條第2款：「申請辦理執業登記相關收費基準如下：……二、在職講習：3百元。」等規定訂有警察機關得辦理計程車在職講習收費標準及時機，惟無強制力規定計程車駕駛人應參加在職講習。
  - 4、綜上，現有計程車駕駛人年度查驗及定期換證已具有維護計程車駕駛人素質及汰劣之機制；另在職講習衡酌前揭計程車公(工)會意見及各警察局尚無多餘預算經費支應狀況下，如再貿然律定計程車駕駛人應繳費參加在職講習，恐造成駕駛人不滿與反彈，後續仍需取得大部分計程車公(工)

會支持及各警察局向地方政府爭取經費，方得籌劃為宜。

(三)對此，詢據交通部<sup>19</sup>查復說明如下：

- 1、中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會前於104年12月26日曾向警政署建議可在計程車駕駛每年審驗執業登記時辦理在職講習，惟考量駕駛人參加講習無法營業，故建議由道安預算給予津貼(每人每日500元)，以維持生計。
- 2、該部前於105年1月6日函復該署，「交通部道路交通安全經費補助標準及作業實施要點」已明訂補助範圍及標準，由於前述建議未符上開規定，爰未予以補助。
- 3、又倘若依照公會建議，預估每年至少需增加5千萬元經費核發津貼；且全國目前約有10萬名計程車駕駛，如要求每位駕駛均需參加講習，亦須考量警政機關行政作業執行能量。
- 4、爰此，縣市警察局對計程車駕駛人實施在職訓練，為減少計程車駕駛人參加講習無法營業產生損失，而影響其上課意願，建議警政署可研議更有效率訓練方式(如線上課程等)，以達到提升其交通安全觀念之目的。

(四)再者，據交通部統計109-113年9類汽車運輸業所屬車輛涉入交通事故件數及造成受傷人數之情形，依各業別之占比，計程車客運業歷年居首，且其交通事故造成死亡之人數及占比，近年更有增加趨勢，且按發展大眾運輸條例第2條<sup>20</sup>規定，計程車客運業

<sup>19</sup> 交通部114年3月28日交運字第1140008198號函

<sup>20</sup> 發展大眾運輸條例第2條：「本條例所稱大眾運輸，指下列規定之一者：一、具有固定路(航)線、固定班(航)次、固定場站及固定費率，提供旅客運送服務之公共運輸。二、以中央主管機關核定之特殊服務方式，提供第10條所定偏遠、離島、往來東部地區或特殊服務性之路(航)線旅客運送服務之公共運輸。……計程車客運業比照大眾運輸事業，免徵

被視為公共運輸系統之一部分；是以警政署於本院詢問時表示：「對於計程車司機嚴重違規高風險者，警政署要求地方警察局未來於取得共識後編列預算，針對高風險司機於換照時規劃講習。」

(五)綜上，內政部及交通部為健全計程車駕駛人專業證照制度，並配合司法院釋字第584號解釋檢討改進計程車管理制度之意旨，前於95年會銜修正原營業小客車(已配合修正為計程車)駕駛人執業登記管理辦法，建立分區辦理計程車駕駛人執業前測驗、講習、在職講習、收費制度等管理配套措施。惟「各直轄市、縣(市)警察局得於換發執業登記證時一併辦理在職講習」之規定不具強制力，故各警察局以尚無相關預算經費支應為由，迄未辦理計程車駕駛人在職講習，警政署又怠於檢討妥處，致使立法美意無法落實，核屬不當。

六、交通部針對小客(貨)車租賃業雖已明定應投保強制汽車責任險，交付出租車輛時亦應善盡行車安全相關告知義務等監管措施，惟供租賃車輛事故件數及造成之死傷人數仍逐年增加，且據該部113年統計，小客(貨)車租賃業車輛交通事故造成之死傷人數，共計5,060人，屬一般租車人自駕造成之死傷人數為3,724人，約占總死傷人數73.6%，顯示一般租車人之違規行為嚴重，有待交通部研議解決對策：

(一)根據汽車運輸業管理規則第2條第1項規定：「汽車運輸業依下列規定，分類營運：……五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。六、小貨車租賃業：以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。(略)」及第100

---

汽車燃料使用費及使用牌照稅。」

條第1項第1款至第3款規定：「經營小客車租賃業及小貨車租賃業應遵守下列規定：一、租車人自行駕駛者，應領有有效之本國駕駛執照或國際駕駛執照。二、經營小客車租賃業租車人如須僱用駕駛人者，應由出租人負責代僱持有小型車職業駕駛執照者駕駛。出租於外籍旅客者，並由熟諳外國語言之優良駕駛人代為駕駛。小貨車租賃業之營業車輛應由租車人自行駕駛使用，不得由出租人代僱駕駛人。三、驗明租車人駕駛執照內所載駕駛人姓名、住址、駕駛執照號碼及准駕車車類相符後，始得填製汽車出租單連同出租車輛交付租車人。小客車租賃業應承租人之請求代僱駕駛人時，並須驗明承租人之身分證件連同代僱駕駛人駕駛執照加以登記。四、供租賃車輛於出租前應實施檢修，保持良好狀態，且應投保強制汽車責任險並得投保車體損失保險、汽車竊盜損失保險或旅客責任保險，未投保時，出租人應告知租車人，並載明於出租單。……、交付出租汽車時，應與承租汽車駕駛員一併檢驗該車輛，並簽認確認車輛安全配備齊全及車況良好。」基此，交通部針對小客(貨)車租賃業之營運管理，已明定相關監管措施。

- (二)查109至113年小客(貨)車租賃業車輛涉入交通事故件數及造成死亡、受傷人數之情形(詳見下表)，呈現逐年增加之趨勢。據交通部查復說明，小客(貨)車租賃業之交通事故多數係租車人自駕，且造成死亡及受傷之人數，亦多數係租車人自駕所致，非業者所屬之代僱駕駛。另據該部統計，113年小客(貨)車租賃業車輛交通事故造成之死傷人數，共計5,060人，其中屬代僱駕駛造成之死傷人數為1,336人，約占總死傷人數26.4%，另屬一般租車人造成之死

傷人數為3,724人，約占總死傷人數73.6%，凸顯一般租車人之違規行為嚴重。

表10 近5年小客車租賃業與小貨車租賃業車輛事故件數及死傷人數(運輸業為第一當事人)

年份	事故件數(件)	死亡人數	受傷人數
109	2,727	12	3,231
110	2,915	13	3,446
111	3,209	18	3,885
112	3,970	17	4,798
113	4,270	30	5,030
總計	17,091	90	20,390

註：交通事故造成死亡之人數，多係租車人自駕所致，非業者所屬之代僱駕駛。

資料來源：交通部。

(三)對此，詢據交通部雖表示，汽車運輸業管理規則第100條第1項第7款已明定業者於交付出租汽車時，應與承租人一併檢驗該車輛，並簽證確認車輛安全配備齊全及車況良好，公路局亦將持續要求業者應善盡行車安全相關告知義務等語。至租車人則需要遵守租賃契約之規定，妥善使用車輛，並承擔相關之法律責任和費用；但供租賃車輛事故件數及造成之死傷人數仍逐年增加，且據該部113年統計，小客(貨)車租賃業車輛交通事故造成之死傷人數，共計5,060人，屬一般租車人自駕造成之死傷人數為3,724人，約占總死傷人數73.6%，顯示一般租車人之違規行為嚴重，有待交通部研議解決對策。

七、公路局對於駕駛自用大型車輛有重大違規情形者，主要係依處罰條例及道路交通安全講習辦法之規定施以講習、再犯講習；惟因講習欠缺評量或測驗，亦未設定結訓合格標準，難以確認講習之實效，且近年自用大型車輛交通事故件數占全國交通事故件數之比率未減反增，尤以大貨車連續3年居首位最為嚴重，

其事故死亡人數更由112年之42人增加至113年之70人，益發凸顯自用大型車輛高違規駕駛人之訓練機制，有檢討改善之必要：

(一)有關職業駕駛人駕駛自用大型車輛有高風險違規情形者，主要以講習、再犯講習為主，據交通部查復說明略以：

- 1、依道路交通安全講習辦法第4條已規定違反處罰條例遭吊扣銷駕照等重大違規者，需接受道路交通安全講習(下稱道安講習)。
- 2、依處罰條例第24條第4項規定，汽車駕駛人、汽車所有人接受道安講習後1年內，再次違反處罰條例規定，須接受道安講習時，應增加講習時數。爰自112年7月1日起，公路局已增設道安講習再犯班，講習時數由3小時增加至4小時。截至114年2月底，自用大型車接受道安講習共有6,537人，其中1,214人接受講習再犯班。
- 3、自114年3月1日起，違反處罰條例而需接受道安講習者，將比照自費講習費率，收取1小時200元講習費用，透過增加違規民眾之成本，進而降低違規行為。
- 4、另自113年10月31日起，針對高風險駕駛人(吊扣銷)換發短期駕照，必須依規定接受道路交通安全講習及繳清違規罰鍰後，才予發照。且觀察期間如有駕照吊扣銷之情事者，將重新換發新照及重新計算6年觀察期。爰對於頻頻再犯者，如有吊扣銷者，將依上揭規定要求換照及予以觀察。
- 5、公路局已針對職業駕駛人駕駛自用車常見違規進行挑檔，未來將邀集各區監理所及公訓所開會討論後續調訓事宜。

(二)惟如交通部所述：「講習即係矯正教育，是從根本

行為著手。」但自114年3月1日起，民眾上完道安講習課程後，須接受課後評量，評量成績未達60分者，由講師進行輔導後再次答題，始能銷案。是以，過往道安講習並無課後評量或測驗，公路局復未設定結訓合格標準，難以確認講習之實效。

(三)另統計111-113年自用/營業用大型車輛涉入交通事故之件數占全國交通事故件數之比率(詳見表11)，由111年之17.5%增加至113年之18.6%，未減反增，尤以自用大貨車連續3年居首位最為嚴重，且其事故死亡人數更由112年之42人增加至113年之70人(詳見表12)，亟待強化駕駛人訓練，益證講習作業有檢討改進之必要。

表11 自用/營業用大型車輛涉入交通事故之件數情形

單位：件、%

事故件數 自用及 營業用車輛	111年		112年		113年	
	件數	占全國 交通事 故比率	件數	占全國 交通事 故比率	件數	占全國 交通事 故比率
<b>自用合計</b>	<b>1,863</b>	<b>17.5</b>	<b>2,051</b>	<b>18.0</b>	<b>2,068</b>	<b>18.6</b>
自用大客車	42	0.4	38	0.3	54	0.5
自用大貨車	1,596	15.0	1,767	15.5	1,766	15.9
自用半聯結車	32	0.3	40	0.4	47	0.4
自用全聯結車	11	0.1	13	0.1	18	0.2
自用曳引車	182	1.7	193	1.7	183	1.6
<b>營業合計</b>	<b>3,797</b>	<b>35.7</b>	<b>4,137</b>	<b>36.4</b>	<b>3,910</b>	<b>35.2</b>
營業大客車	1,353	12.7	1,712	15.0	1,662	14.9
營業用大貨車	1,121	10.5	1,109	9.7	1,049	9.4
營業用半聯結車	327	3.1	330	2.9	324	2.9
營業用全聯結車	77	0.7	91	0.8	66	0.6
營業用曳引車	919	8.6	895	7.9	809	7.3
<b>自用加營業總計</b>	<b>5,660</b>	<b>53.2</b>	<b>6,188</b>	<b>54.4</b>	<b>5,978</b>	<b>53.8</b>

資料來源：交通部。

表12 111年自用/營業用大型車輛涉入交通事故之死傷人數

死傷人數 自用及 營業用車輛	111年		112年		113年	
	死亡 人數	受傷 人數	死亡 人數	受傷 人數	死亡 人數	受傷 人數
<b>自用合計</b>	<b>53</b>	<b>2,190</b>	<b>42</b>	<b>2,420</b>	<b>70</b>	<b>2,416</b>
自用大客車	0	52	0	49	0	71
自用大貨車	43	1,850	38	2,069	52	2,049
自用半聯結車	3	38	2	52	4	60
自用全聯結車	0	17	1	12	0	24
自用曳引車	7	233	1	238	14	212
<b>營業合計</b>	<b>131</b>	<b>4,478</b>	<b>132</b>	<b>5,140</b>	<b>130</b>	<b>4,803</b>
營業用大客車	19	1,582	21	2,148	15	2,049
營業用大貨車	45	1,310	35	1,330	39	1,275
營業用半聯結車	9	439	22	449	30	462
營業用全聯結車	6	104	6	112	3	74
營業用曳引車	52	1,043	48	1,101	43	943
<b>自用加營業總計</b>	<b>184</b>	<b>6,668</b>	<b>174</b>	<b>7,560</b>	<b>200</b>	<b>7,219</b>

資料來源：交通部，本院彙整。

(四)綜上，公路局對於駕駛自用大型車輛有重大違規情形者，主要係依處罰條例及道路交通安全講習辦法之規定施以講習、再犯講習；惟因講習欠缺評量或測驗，亦未設定結訓合格標準，難以確認講習之實效，且近年自用大型車輛交通事故件數占全國交通事故件數之比率未減反增，尤以大貨車連續3年居首位最為嚴重，其事故死亡人數更由112年之42人增加至113年之70人，益發凸顯自用大型車輛高違規駕駛人之訓練機制，有檢討改善之必要。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，函請臺中市政府、交通部確實檢討改進見復。
- 二、調查意見二至四、六至七，函請交通部確實檢討改進見復。
- 三、調查意見五，函請內政部及交通部確實檢討改進見復。
- 四、調查意見，函復審計部參考。
- 五、調查意見，經委員會討論通過後公布。
- 六、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、內政及族群委員會聯席會議處理。

調查委員：賴振昌

王幼玲