

一六五四

質詢日期：86年6月10日

質詢議員：賈毅然

質詢對象：交通局賀陳日局長

題目：北市公車肇事率過高影響乘客及行人安全，其為公車制度之問題，本席要求本市交通局訂立相關法規解決此一長久之問題。

說明：

1.本市近三年在公車肇事率方面，八十二年度以光華、大南、中興、大有及三重為前五名，八十四年度

以大有、指南、首都、大南及三重為前五名，八十五年度前五名光華、大有、欣欣、指南及大南，其中大有及大南年年上榜，光華八十三年及八十四年度兩度高居肇事率第一名，但在死亡人數方面，卻以公車處最爲重，近三年各有十五人、六人及十三人，皆爲各公司之冠，受傷人數公車處亦是歷年榜首，顯示公車處的公車一旦肇事，其民衆傷之比率高過其他公司。

2.民營公車肇事率過高爲結構性因素，民營業者將司機底薪壓低，使司機爲增加收入，爭取超載營運獎金，而開快車節省時間，增加趟數、或大量加班，體力超過負荷，肇事率因而提高。

3.現有民營公車，除三重、首都客運外，未加裝安全裝置，該裝置在前後車裝設防止人、機車易被捲入之裝置。一般大客車與機車擦撞後，機車易被大車捲入公車底部，造成嚴重生命及財產損失，或因公

車因車體結構因素，造成視覺死角，而造成意外。爲改善此一情況，本席要求：

(1)行駛本市公民營公車，三個月內加裝底盤防止捲入之欄杆，保障行人及機車騎士之安全。

(2)配合公車票價調整，對於司機之底薪給予一定比率之提高，增加民營公車司機之收入，減少其因開快車或休息不足而提高之車禍。

(3)對於一年內發生二次以上事故之公車司機，取消其在本市境內行駛大客車之資格，以約束公車司機自律。

(4)對於肇事率過高之公車業者，在年度營運路線規劃或檢討時，給予減班或取消行駛其有高額盈餘路線之嚴厲處份。

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：一、根據本府交通局彙整本市聯營各公車單位與警察局交通大隊通報之公車肇事資料（包括重大傷亡、輕度傷害及一般車損事故案件），統計出本市聯營公車肇事分析資料，八十一年至八十五年公車肇事平均值，每百萬車公里肇事四·七六件，每百萬車公里傷亡肇事一·六一件，若以八十五年公車肇事每百萬車公里四·七二件而言，已較過去之平均值略低；再以來（八十六）年一至四月份公車肇事每百萬車公里三·三四件，及每百萬車公里傷亡肇事一·二三件而言，更有明顯改善現象。另同期（八十六）年一至四月份）本市公車處所屬公車每百萬車公里肇事三·二一件，每百萬車公里傷亡肇事一·二四件，舉聯營中民營公車單位所屬公車每百萬車公里肇事三·三九件及每百萬車公

里傷亡肇事一·二三件比較，並無明顯差異性，亦與平均值非常接近。

二、關於建議行駛本市之公民營公車，於三個月內加裝底盤防止捲入之欄杆，以保障行人及機車安全構想乙節，由於現行道路交通安全規則並無強制規定，惟本府交通局已函促本市聯營各公車單位儘速研究其加裝之可行性，並加強車輛其它安全設施之設置。

三、另建議配合公車票價調整，對於司機之底薪給予一定比率提高以增加民營公車司機之收入，本府交通局於本（八十六）年五月二日召開之公車駕駛員薪資結構協調會中，勞資雙方已獲得共識，並於本次票價審議中所訂定之新票價相對應服務水準具體方案中，列入合理調整駕駛員薪資結構項，將薪資結構分為固定薪資與變動薪資，而固定薪資應定為目前業者所列底薪加上正常工作時間內所有給付之和，且不得低於總薪資百分之五十，以安定其生活及工作情緒，俾改善為爭取較高之「載客獎金」所產生服務欠佳之行爲，或為增加收入而開快車節省時間增加趟數、大量加班體力超過負荷，行車安全性降低之現象。

四、至約束公車駕駛員自律以維行車安全方面，對於肇事公車司機除應負擔行車肇事之刑事及民事賠償責任外，另依違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理結則第六十一、六十二條規定亦應吊扣或吊銷其職業大客車駕駛執照，必須面臨遭公司停職或解雇之處分，應具有相當警惕作用。

五、另督促公車單位加強公車行車安全部分，業將公車肇事案件列入「台北市公車營運服務指標評鑑」中「行車肇事率指標」考核評比，並佔評鑑總分之九%比重，且依據「台

北市聯營公車營運服務指標及獎懲作業要點」規定，除頒發獎表揚該「評鑑」績優單位外，並督促追蹤評鑑較差公車單位所提改善計畫執行情形，若連續兩期評鑑最後一名且成績低於七十分，即依公路法第四十七條規定撤銷該聯營公車單位現有營運路線一條。另該評鑑成績並作為公車單位申請新增路線及補貼之重要參考，以達實質督促公車單位改善服務品質及行車安全之目的。

六、根據公車肇事資料顯示，肇事因素多為駕駛員行駛疏忽及未遵守行車安全規定，本府交通局將持續辦理下列措施：

(一) 督導聯營公車單位加強所屬行車人員行車安全與紀律之教育、宣導與管理，期使駕駛員養成良好駕駛習慣並遵守交通規則之觀念，確遵本府交通局訂定之行駛公車專用道須遵守之規定，並嚴懲違規失職人員，俾利其改善。

(二) 組成聯營公車聯合稽查小組實施隨車、專案稽查公車行車安全服務狀況，並將缺失項目定期通報各公車單位，限期查處改善並實施再複查，重大違規或累犯案件，則檢討議處公車單位。

(三) 督促聯營公車單位確實舉辦新進駕駛員職前訓練與在職教育訓練，加強行車安全教育，並由本府交通局舉辦「本市公車駕駛員行車安全講習」，針對肇事司機均予列管並透過案例分析與法令宣導實施再教育。

(四) 督導公車單位加速公車汰舊換新，並定期確實實施車輛保養、機件維修及安全檢查，以良好車況提供行車服務。

(五) 要求各公車單位即時通報相關單位肇事案件並作適當處

置，另定期彙整公車肇事案件資料，針對事故原因、地點等因子詳加剖析，提出具體建議督促公車單位參考改進，並送相關單位參考。

(六)由本府交通局配合警察局交通警察大隊對一般用路人加強道路交通安全宣導，及交通嚴格執法，以養成正確安全之用路觀念與行爲。

(七)利用公車車廂、候車亭等明顯位置張貼「公車專用道旅客須知」，並派稽查人員宣導教育乘客依序搭乘公車，期使乘客正確安全利用公車專用道設施，與公車產生良好互動，有效提昇公車專用道行車與乘客之安全。

一六五五

質詢日期：86年6月10日

質詢議員：賈毅然

質詢對象：市長陳水扁、民政局長陳哲男

題目：北市住宅區內神壇林立，違反都市分區使用規定，市府應盡速予以取締，依法執法。

說明：

據據民政局之統計，至今年四月爲止，台北市的神壇數已達一三四五家，而民政局表示其中有近八成的神壇是設立在住宅區內，等於目前台北市住宅區中存有將近一千家的神壇。台北市的神壇數目衆多，長期以來卻一直無明確的法令可管，雖有制定神壇輔導要點，但其中只規定區公所得查訪轄內神壇數並造冊，並無法達到實際的管理功效。尤其是位於住宅區內的神壇，更違反建築法及土地分區使用管制，而市府則未依法取締，無形之中造成管理上的一大漏洞，茲列舉

如下：

1. 依照神壇輔導要點中的界定，神壇乃指「……不合寺廟登記規定之私人供奉神祉，供公眾膜拜者言。」係屬公共場合。而依照建築法第七十七條之規定，主管機關應對公共使用建築物審查其公共安全及公共衛生之構造設備，不合者得處以六至三十萬之罰鍰。加上神壇大多會焚燒香燭紙錢等，公共安全尤須注意。但目前市府並未對市內神壇進行公安檢查，且神壇輔導要點也無此規定，造成執法上的漏洞，也是公安上的隱憂。

2. 根據都市計畫法中土地使用分區管制之規定，住宅區爲保護居住環境而設，區內建築物之使用，不得有礙居住之寧靜及安全。但神壇屬於公眾場所，不時會焚燒紙錢，且誦經聲也極易形成噪音污染，對於住家環境實有不宜之處。

3. 北市神壇輔導要點中，並未規定神壇在設立前需向主管單位登記，而是由各區公所主動察訪轄內各神壇。形成目前神壇的設立是毫無限制，不但事先無需登記，且主管機關的管轄權也只限於登記列管。不但造成人力上的負擔，且造冊列管也無實質的管轄效力，形同具文。

神壇的存在已久，但長期以來皆無適當法令可管，市府應儘速修訂現行的神壇輔導要點，一方面要加強對神壇的管理，同時也要劃定其設置的範圍，並定時安全檢查，以徹底做好神壇的管理。

答覆單位：台北市政府（民政局）