

公車業者，然而本席強烈地質疑其成效。在八十八年度的「台北市聯營公車營運服務指標評鑑」中，公車處在第一、第二期報告中有關「行車肇事率」的排名由第六名退至第八名，而大有巴士更是年年敬陪末座，由第八名退到第九名，這樣的成績令本席懷疑交通局到底是如何監督這些只退不進的業者？

二根據「台北市聯營公車路線分配作業須知」第三條經連續兩期評定結果均為最後一名且其總成績低於七十分者，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。該規定標準寬鬆，致使公車業者有恃無恐、不圖改進。本席因此要求馬市長責成交通局慎重研擬修正獎懲辦法，使其能夠真正發揮獎勵及懲罰的效果。並且對於不適任及失職的人員，更要有連坐的處置來達到懲戒的目的，而不是每次都喊喊口號草草了之，真正做到馬市長所承諾的「該換的就要換！」，以恢復台北市民對台北市交通的信心。

答覆單位：台北市政府(交通局)

答：一查本市公車處十二路公車於八十八年七月十二日因駕駛員未依核定路線行駕，復於行人穿越道未禮讓行人肇事乙案，本府至表重視，除解雇肇事駕駛員，予以罰款(新台幣三萬元)外，並連帶處分該處處長(大過一次)、分處主任(記過一次)及站長(記過二次)，並通函各公車業者嚴格要求駕駛員禁止擅改路線且行近行人穿越道前應減速慢行禮讓行人，另鑒於公車事故與車速過快有關，亦要求公車除行

駛高速公路及快速道路外，其他道路全面速限四十公里，亦要求公車一律裝置超速蜂鳴器以提醒駕駛員控制速度行車。

二公車處自案發事後，全體員工痛定思痛，全面檢討並訂定多項改善方案，期望達成行車安全的目標：1.有責任行車事故零死亡率。2.有責任行車肇事率降低百分之二十。

(一)修訂工作規則及行車事故處理要點，強調安全與服務之重要性並勵行重賞重罰。

(二)營運績效獎金改為安全與服務獎金，並提高搭載老殘獎金比例。

(三)駕駛員常年訓練聘請專家學者講授顧客心理與服務、情緒管理與壓力調適、衛生與保健、行車安全等課程，強調安全與服務工作之重要性。

(四)實施走動式管理，有重大違規失職時則採連坐法懲處。

(五)加強行車紀錄卡之判讀，嚴格管制行車速限四十公里(快速及高速公路除外)並全面裝設蜂鳴器。

(六)行近行人穿越道五十公尺前應減速慢行禮讓行人，車未停妥前不得開門，車門未關妥前不得起步。

一〇六

質詢日期：88年7月13日

質詢議員：魏憶龍

質詢對象：市長馬英九、交通局局长曹壽民、公車處處長蘇崇崑  
質詢題目：馬路如虎口，行人如何走？

說明：一、交通局於八十八年三月間公佈公車肇事率去年較前年略為下降，但近日卻頻傳公車肇禍事件，三月十

一日公車六三〇路撞死在公車專用道通行之行人、四月九日首都客運司機超速衝撞紅綠燈暫停車輛造成一死受傷三十六人、本日清晨十二路市公車因司機轉彎疏忽撞死一名八旬老嫗。然而這些車禍均不超過交通局公佈五大肇事原因範圍：未保持並排安全距離、左右轉違規疏失、行駛疏忽、未保持行車安全距離、未注意前方人車動態等。為何歷年的車禍案例皆未使公車司機提高警覺，公車肇事近來一再重演，交通單位應立即進行檢討。

二目前交通局積極整合捷運與公車、推動公車民營化等美意，無非想提供市民高品質的交通服務，除應增加搭乘大眾交通工具便利性外，對如何減少交通事故亦須用心檢討與管理。交通局對行人任意穿越馬路、酒後駕車等已陸續已提出處罰，惟對肇事司機僅處以記過或刑法嚇阻，似乎尚未具體有效使之養成守法習慣。

三交通單位應對以下各項因素提出改進，並函覆本席辦理情形：

1. 在重要路口所設置的交通號誌，在變換車道、左右轉向時是否容易肇禍？來檢視號誌安置是否符合車輛行進動線？並檢討增設或減設之可行性。
2. 在行人通行較多的公車專用車道、斑馬線等地點，是否宜與前項號誌整合，加設明顯醒目的號誌。
3. 對公車司機以交通肇事具體案例辦理講習，講習內容並加強五大肇事原因檢討，並對長時間駕駛

答覆單位：台北市政府(交通局)

容易分心、任意變換車道、公車轉彎時應禮讓行人等方面加強規範，提出因應對策。

答：一查本市聯營公車交通事故於本八十八年一至五月六月份資料尚未統計完成相較於去年同期去年已創歷年來最低，除四月八日首都客運公司重大車禍造成三十六人受傷，導致總受傷人數增加外，肇事件數、肇事率、死亡人數均已減少，顯示本市聯營公車行車安全並未退步。

二本市公車處十二路公車於八十八年七月十二日因駕駛員未依核定路線行駛，復於行人穿越道未禮讓行人肇事乙案，本府至表重視，除解雇肇事駕駛員外，並連帶處分該處處長(大過一次)、分處主任(記過一次)及站長(記過二次)，並通函各公車業者嚴格要求駕駛員工禁止擅改路線且行近行人穿越道前應減速慢行禮讓行人，另鑒於公車事故與車速過快有關，亦要求公車除行駛高速公路及快速道路外，其他道路全面速限四十公里，亦要求公車一律裝置超速蜂鳴器以提醒駕駛員控制速度行車，並加強取締違規行駛內側車道。

三本市公車處駕駛員常年訓練聘請專家學者講授顧客心理與服務、情緒管理與壓力調適、衛生與保健、行車安全、肇事案例分析與檢討等課程，強調安全與服務工作之重要性。公車處自案發後，全體員工痛定思痛，全面檢討並訂定多項改善方案，期望達成行車安全的目標：1. 有責任行車事故零死亡率。2. 有責任行車肇事降低百分之二十。

(一)修訂工作規則及行車事故處理要點，強調安全與服務之重要性並勵行重賞重罰。

(二)營運績效獎金改為安全與服務獎金，並提高搭載老殘獎金比例。

(三)駕駛員常年訓練聘請專家學者講授顧客心理與服務、情緒管理與壓力調適、衛生與保健、行車安全等課程，強調安全與服務工作之重要性。

(四)實施走動式管理，有重大違職時則採連坐法懲處。

(五)加強行車紀錄卡之判讀，嚴配管制行車速限四十公里快速及高速公路除外並全面裝設蜂鳴器。

(六)行近行人穿越道五十公尺前應減速慢行禮讓行人，車未停妥前不得開門，車門未關妥前不得起步。

四有關「在重要路口所設置的交通號誌，在變換車道、左右轉向是否容易肇禍？來檢討號誌安置是否符合車輛行進動線？並檢討增設或減設之可行性。」與「在行人通行較多的公車專用道、斑馬線等地點，是否宜與前項號誌整合，加設明顯醒目的號誌。」等問題因涉及層面較廣且具技術性，本府已責成相關部門進行研究與評估，俟有定論時再專案函覆 貴會。

**答覆單位：**台北市政府(交通局)續覆

答：一、有關「在重要路口所設置的交通號誌，在變換車道、左右轉向是否容易肇禍？來檢視號誌安置是否符合車輛行進動線？並檢討增設或減設之可行性。」乙節，經查「道路交通安全規則」中業已明文規定左右轉車輛行駛至交叉路口時，應距交叉路口三十公尺前換入內外側車道，本府亦同時於接近交叉路口處佈設相關之禁止變換車道線，用以禁止車輛於交叉路口處變換車道，至於左右轉流量較大之路口，本府亦設置相關之左右轉專用車道及轉向車專用車道

，以有效分隔不同行進方向之車流；另本府每年亦針對本市各路口及路段中所設置之交通標誌標線號誌等設施進行檢討，並改善及增設相關之交通設施，以加強維護交通安全。

二、有關「在行人通行較多的公車專用道、斑馬線等地點，是否宜與前項號誌整合，加設明顯醒目的號誌。」乙節，經查交通部目前正委託民間單位研擬設置公車優先號誌之可行性，並預定今年八月間於本市敦化北路長春路口、敦化南路四維路一七〇巷口等兩處路口試辦，本府將俟上述試辦結果，再行檢討並陸續推廣至本市各路口，故未來於路口處將可有效分隔公車與其他車種及行人通行之時間，充分保障行車及行人通行之安全。

一〇八

**質詢日期：**88年7月13日

**質詢議員：**黃珊珊

**質詢對象：**馬市長英九 環保局

**質詢題目：**垃圾掩埋場獨鍾內湖南港，二等市民無言以對？

**說明：**一、環保局公布垃圾掩埋場的場址，十一處竟有八處在

內湖區及南湖區，長期以來負擔台北市垃圾處理帶來環境衝擊的內湖南港區民，一直都是台北市的二等市民，環保局在此次規劃評估的過程中，完全是閉門造車一廂情願的獨鍾內湖及南港區，二等公民只能無言以對？

二、根據內溝垃圾掩埋場八十四年由環保局規劃之報告，顯示該掩埋場區區之南緣有煤礦礦坑遺址，且該