

防制砂石車違規肇事執法策略之研究

簡盡忠*

摘 要

砂石為建築必須之建材，由於砂石車司機參與運輸，才使得重大工程得以順利完成，與國家社會貢獻不少。但由於業者營業競爭，任令駕駛人在砂石載運時超載，超速密集行駛，導致道路污染毀損，甚至嚴重影響沿途居民生命財產之安全與安寧，而駕駛人員經由長程超載、超速及超速行駛體力透支，心智體力失去平衡，以致肇事事事件時有發生；因而導致因詬病而進行阻路抗爭，甚至以石塊攻擊違規砂石車之暴力行為者，亦時有所聞。因此為保障人民生命財產之安全，維護地方安寧，必須有敦防制砂石車違規肇事，才能收實效，而交通執法之嚴正與否，是維持道路交通秩序，保障其交通安全與民眾權益之最佳策略；交通執法人員必須嚴正執法，對於違規肇事之砂石車嚴加取締，使其無法心存僥倖及逃避取締之心態，如此才能帶給民眾行的安全。

一. 前 言

砂石車違規肇事由來已久，早期我國農業社會時，由於交通流量小，而砂石車所造成的交通安全、環境污染、噪音與對橋樑、道路之破壞等問題，較不被社會或政府所重視，故相同問題雖存在已久，惟當時社會大眾對違規砂石車之肇事車輛均未有反彈；惟近幾年來我國工商進步，人民生活水準大幅提昇，人民對公共安全及生活環境之要求與昔日不可同日而語，再加上近年來交通流量激增，交通環境複雜，於是社會大眾對砂石車違規肇事之各項問題才加以重視，甚至無法再予以容忍。

三年前砂石車在高屏地區常因駕駛人違規肇事而發生重大交通事故，經過新聞傳播媒體大量報導後，當地居民亦認安全受到威脅，採取各種抗爭手段，甚或發生堵路等自力救濟行為。復因台灣電視公司記者王毓珍為前往報導砂石車違規肇事事事件新聞時，卻遭砂石車駕駛故意開車撞及經送醫後不治死亡，經新聞披露後，震驚社會大眾及相關政府部門，咸認砂石車違規肇事問題，主管機關不再坐視縱容，於是交通於八十三年五月廿日訂頒砂石車安全管理方案警察機關亦隨之頒訂各項執行計畫，全面加強取締砂石車違規駕駛行為，頓時經各單位全面嚴格執行後，對砂石車之違規行駛者產生相當嚇阻作用，但經過段期間後，因執法未能徹底嚴加一致，如甲縣嚴格取締，乙縣未嚴格取締，致使砂石車業者有機可

*屏東縣警察局交通隊組長（電話：08-7533110；傳真：08-7529904）

乘；甚至取締標準不一，而演變成砂石車業者抗議，營運裝載不公之局面，且未有防制策略時，致砂石車貨運業者違規行為故態復萌，嚴重危害到他人行車之安全。復於八十四年三月十四日屏東里港及高雄縣燕巢角宿村砂石車違規闖紅燈，裝載未加覆蓋沿途掉落砂石，民眾群集丟石打擊違規車輛之情形，經華視、台視在本（八十四）年三月十四日、十六日兩天十九時晚間新聞中分別報導後，致砂石車問題再度引起大眾傳播媒體之關注及立法部門之重視；立法院郭委員廷才，於八十四年三月二十二日特向行政院提出緊急質詢，要求相關行政單位針對屏東縣里港鄉近日來遭受砂石車的威脅，引起附近居民的強烈不滿，同時砂石車行駛巷道超載、超速，以及沿路滴水的情況相當嚴重，不但危及居民的生命安全，也造成環境的污染，為了保障居民免於生命安全飽受威脅的恐懼，請對此問題加以重視。因此，砂石車超載及安全問題再度浮之抬面。砂石車違規肇事問題牽涉相當廣泛，本文僅從如何防制砂石車違規肇事之執法策略方面予以分析檢討，期能對砂石車之違規肇事防制上貢獻綿薄之力。

二. 目前砂石車營運現況

砂石因成本低廉，品質良好，為各項建設工程必備之材，且由於國建計劃之推動，造成砂石及工程廢土之運量遽增加；民國八十二年全運量達八千萬噸，佔國內貨運市場總運之百分之十三左右，與貨櫃貨運量並列前二名。砂石之貨源，以河砂產地之屏東、高雄、彰化、宜蘭等地為主。砂石之平均運距約為四十公里，與並貨運平均超過一百公里上之運距相較，尚屬程運輸貨物，但大台北地區所需砂石，絕大部分仰賴其他地區輸入，其中運距不乏長達兩百公里者，此亦造成長途公路幹線之重大交通負荷。

三. 砂石車違規肇事分析

砂石貨車業者，往往為減輕運輸成本及在惡性競爭下，常有違規行為，致肇事連連，嚴重危及沿途居民生命財產安全與安寧；分析其違規肇事原因大致如下：

（一）司機業者只顧賺錢，為了多跑幾趟往往超載、超速、闖紅燈、不遵守交通規則，而且司機本身心態不健全，心想如果違規肇事一切有公司出面處理，致在保險制度下使他們蒙蔽了良知及安全之警覺性。

（二）砂石業者因營業競爭下，競相減價承運砂石，而致使每立方米之基本運價無法達到政府所規定的基本運價，若不超載運貨或其他違規駕駛行為，將無利可圖，甚至賠本。

（三）許多砂石貨車標準載重量三十公噸，僅核准載重二十公噸，車輛未達使用效益，致業者不顧法令限制冒險超載，且將被罰風險成本列作超載利潤一併考量，所以處罰已無實質效益可言。

(四)各地拼裝車輛競相營運，因為拼裝車輛搬運砂石是以個人經營方式營運，不需繳稅，而且車輛為鐵工廠打造，價格相當低廉，又不需繳交牌照稅及燃料稅，因此拼裝車競相投入砂石車營運行列，因車輛未經安全檢查，且大多數司機無駕照，致使違規肇事情事時有所聞。

(五)拼裝車載運砂石業者，因其成本甚低，減價競爭搬運廢土、砂石、致合法業者非其對手，砂石業者真是有苦難言，只好以超載來彌補其成本，以符合運輸效益。

(六)貨運業者為增加載運砂石車輛之周轉使用頻率，在車速方面亦常有超速違規駕駛行為，由於重車運動之慣性，以及載重改裝後，使原煞車系統在高速行駛下，一旦發生意外狀況，不易控制車速及採取有效之閃避動作，以致容易肇致嚴重之車禍及傷亡之案件，對道路安全構成嚴重威脅。

(七)部分執法人員執法決心不夠，致造成執法寬鬆尺度不同，如對超載取締甚嚴，致其提高運費成本，而無法與違規超載之砂石車業者競爭，影響其生計；另業者為規避地磅勤務之取締，常繞道行駛，對非固定之路檢地點，則以無線電通報各業者改道通行，致取締工作不易。

(八)砂石貨車超載之砂石卸貨分裝場地設置不易；貨車超載除依法舉發其違規外，依「違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則」第十二條之規定，尚需要求違規超載者當場卸貨分裝，惟實務上一般路檢勤務多於交通要道上實施，如令超載砂石當場卸下，勢必將砂石堆積於路旁，對交通將造成嚴重妨害，如果受罰人將砂石棄置路旁不再運去，每日大量砂石將堆積如山，惟目前台灣土地「寸土寸金」，土地取得不易，各縣市除少數特殊地點外，尚無分裝、卸貨場所。故各縣市政府對於超載之砂石，大部分採舉發後任其行駛而去，執法無法徹底執行，造成業者投機之心理。

(九)由於違規記點制度未能貫徹執行；按貨車違規超載係違反道路管理處罰條例第二十九條之規定，依同條例第六十三條第一項第二款規定對超載者記違規點數兩點，而同條第三項規定，汽車駕駛人在六個月，違規記點共達六點以上者，吊扣其駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕照二次，再違反記點項目者，即吊銷其駕駛執照，並於一年以後才得重新考領駕照。此條應係具嚇阻效果，惟因未明確記車輛所有人或駕駛之點數，致違規人常再依該條例第八十五條歸責之規定；互相抓人頭，找漏洞，以避開記點；再加近年來警察機關舉發交通違規年年增加甚多，公路監理單位人手不足，致有部分違規砂石貨車司機實際已達六個月以上仍未被即時查覺清出，加以吊扣駕照或吊銷其駕照，等清出後因裁決書之送達問題，僅能視為一次處分，須再有第二次處分等相關程序辦妥後，才能吊銷其駕照，致使記點制度大打折扣；例如屏東監理站自八十三年六月至十二月執行記點，吊扣、吊銷情形，裁罰記點者有二千九百四十九件，裁決處分吊扣駕者四百八十件，執行吊扣駕照者三百二十三件，然執行吊銷駕照者僅十五件，足見經裁決處分吊扣駕照者，而未被執行吊扣駕照尚有很多未到案者，無法警惕駕駛人對

行車安全之重視，致違規超載、超速、闖紅燈更形嚴重惡化，因監理單位都無法貫徹執行記點制度，更遑論警察機關了。

四. 現行砂石車違規肇事概況檢討

鑑於砂石車對於公共安全所造成的危害，為保障人民生命財產之安全，維護地方之安寧，必須嚴加取締有效防制砂石車違規肇事，才能收實效。交通執法是維持道路交通秩序，保障用路者行的安全，所以交通執法者必須嚴正交通執法，才能得到民眾的支持與合作，道路交通工作才能順利達成，因此多方面配合執法，才能有效防制砂石車違規肇事。

砂石車違規肇事的主要原因，大部分為未注意前方人、車、路況動態，未保持行車安全距離、間隔，超速失控與未依規定減速，轉彎未依規定，轉向或變換車道不當，驚慌失措躲避失當等違規駕駛行為，其中又以超速，未注意前方車輛者最多，由此可看，砂石車為爭取時間，獲取更多利益，駕駛人之違規行為大都與趕時間有關，而在駕駛人「趕時間、做生意」之情形下，超速、不依規定減速，未保持行車安全間距.....等即為違規行駛，致一有特殊緊急狀況發生時，因反應不及即形成重大交通事故。目前砂石車違規肇事主因以超速為多，惟超速罰太輕，致砂石車超速、肇事情形仍相當嚴重。

五. 目前防制砂石車違規肇事具體作法

由於經濟發快速，加上國建計畫之推動，建築及公共工程對砂石之需求與日遽增，而砂石貨運業者基於厚利及同業之惡性競爭等不良環境因素，多以違規超量、超載日夜營運，且常以超速冀獲額外收入之目的，以致所經之處，不但造成道路損壞及污染，甚至違規肇事頻傳，嚴重影響運輸，路線之道路交通安全及沿途居民生命安全與生活安寧。然砂石車違規肇事問題牽涉廣泛，「冰凍三尺，非一日之寒」，為有效改善砂石車違規行駛及防制肇事，目前具體作法大致如下：

(一)關於道路管理方面：

1. 全盤檢討各石材生產區砂石採集場出入道路行駛砂石車之可行性，針對砂石車行駛造成地方安全與安寧暨事故多地區及路段，依地區道路環境分析、勘察，公告實施路管制。另為便利砂石車載運行駛，公告砂石車指定運輸路線，規劃砂石車專用道。
2. 嚴格規定重石車禁行社區鄉村道路及產業道路，以免妨害社區居民安全與安寧，引發不必要之抗爭。
3. 於砂石生產區規劃砂石運銷專線及都市區外環砂石車行駛路線，以有效管理砂石車運輸。

(二)關於砂石車輛管理方面：

1. 加強執法員警對於砂石車超高車斗丈量，以有效防制砂石車違規；並由監

理站配合執行，根據砂石車經常行駛道路，重點時段、路段規劃勤務，採定點攔檢或機動稽查方式，加強超高未切割車斗或車斗切割後復加高之載運砂石車輛，嚴加稽查取締。

2. 對有載運砂石事實之貨車，經取締到案者，無論其為新型或舊型，其車斗高度應標準化，其有超過標準高度者一律限令切割改正。
3. 於砂石場進出道路及運輸行駛頻繁路線設置管制站，由監理站派員配合警察單位及環保單位，共同聯合對違規超載、滲漏未加覆蓋、拼裝車輛非法營業等違規行為當場舉發，並責令改正，尤其對惡性超載行為責令運回原載砂石場卸貨。

(三)關於貨運業者管理方面：

1. 由貨運公會發動業者自律，響應辦理砂石車貨廂切割活動。並建請貨運公會響應交通自律年活動，訂定執行要點呼籲業者、砂石車司機必須遵守，以維護交通安全，樹立該行業新形象。
2. 對現行貨車靠行制度(因目前大多數靠行貨車司機即為車主)建請從新研討規定。
3. 對有載運砂石事實之貨車，建請貨運業者採用統一規格之密閉式車斗，以徹底改善現有砂石車之超載、滲漏、散落、污染等問題。

(四)關於駕駛員管理方面：

1. 持續加強對砂石車駕駛人辦理砂石車駕駛員教育訓練及宣導工作；並針對大型車輛駕駛人重大違規，每月排定四班集中辦理再教育，提醒駕駛人重視行車安全，培養駕駛人員以遵守交通規為榮、違規肇事為恥。發揮公德心、道德心，來關懷生命，共同致力於交通秩序的改善，保障人民生命財產之安全。
2. 大貨車、聯結車職業駕駛人因駕駛砂石車肇事，致有人傷亡者，應建請立法，永遠吊銷其職業執照，不得再執駕駛大客車貨運業。
3. 參照美、日等先進國家作法，對駕駛砂石車肇事致有人傷亡者，法律應從重量刑，民事提高其理賠金額。
4. 針對砂石車駕駛人違規記點，採立即建檔，每週抓檔列印，記滿六點之駕駛人清單由電腦列管並製發駕照吊扣裁決書；每月定期追蹤辦理情形，如有經裁決未到案者加重處分，警惕駕駛人對行車安全之重視。

(五)關於警察機關執法方面：

1. 選定砂石車經常違規肇事及往返頻繁之路段，加強規劃路邊稽查取締勤務，以遏制砂石車超載超速，無照駕駛，闖紅燈等嚴重違規行為。
2. 針對轄區內主要縣、鄉、鎮、市幹道，車輛容易超速行駛路段、時段，派遣巡邏交通稽查勤務，妥善運用手提式雷達測速儀器，測速攔車稽查，尤其針對超速違規行駛車輛當場攔檢取締舉發，形成嚴密巡邏稽查網，使砂石車不敢心存僥倖違規行駛，以減低違規及肇事傷亡案件之發生。
3. 對於見警立即走避之砂石車，應主動前往追查取締，對駕駛人故意將貨車

停放於路旁且離開駕駛座，避不在場規避取締，應以科學方法丈量砂石車所載之體積，核算總載重量，照相取證後依法舉發，使駕駛人不敢心存僥倖，進而建立執法公信力、公權力。

4. 於轄內砂石場出入之路段依地區特性及其作業時段派警力執行取締，遇有超載違規砂石車，應舉發後飭其返回砂石場卸貨，符合規定後再駛出公路，以徹底改善駕駛人僥倖違規心態。
5. 對已切除車斗登檢之砂石車裝載砂石者，有無超載應從寬認定，對未切除車斗或切除後擅自加高者，應嚴正執法，遏止砂石車違規超載，以降低砂石車肇事率。
6. 基於『保障合法，取締非法』之原則，於取締砂石車違規行駛之同時，應針對拼裝車違法載運砂石嚴格依規定取締，俾使砂石車貨運業者信服。

六、未來執法策略應加強作法

(一)對於車斗切除後，經公車監理機關檢驗合格者，即發給『合格標記』貼於車身，以對砂石車切除車斗之認定有公平統一之作法，並簡化停車丈量之執法工作。

(二)從速編列增購自動照相、測速設備，以利執行執法工作，並在管理取締上落實執行違規記點、吊扣、吊銷執照之處分，並令加重裁罰，以減低違規及肇事傷亡案件發生。

(三)加速規劃砂石車行駛專用道路及公告砂石車禁行路線，對現有砂石車大量行經村落有危害之虞者，應儘速開闢，尤其規劃專用道路時，對砂石場、碎解洗選場之行經路線應一併納入考量，以發揮實際效用。

(四)加強規劃密閉式車斗之砂石車及相關砂石車管理制度與措施，徹底改善現有砂石車之超載、滲漏、散落、污染及管理問題。

(五)加強定期檢驗及路檢，並督促各業者依據道路交通安全規則第三十九條之規定，裝設砂石車兩側防止捲入裝置，以降低肇事時傷亡之發生。

七.建議與結論

防制砂石車違規肇事，以維護道路人車通行安全，已屬當前交通管理工作中之重要課題，然而在政府先後全力推行「交通安全」及「交通禮讓」「交通守法」「交通自律」年後，仍未能有效改善砂石車違規行駛及防制肇事。然為維護道路交通秩序與人車行路安全，除全力宣導砂石車駕駛人充分發揮自律美德外，並應從政府有關單位及業者、社會大眾等多方面全力配合及研訂各項具體作為，才能克竟全功。以下就防制砂石車違規肇事執法策略方面建議與結論如次：

(一)對於砂石車超載、超速等違規行爲而肇事致人員傷亡，建請除應永久吊銷執照外，並應加重刑責，賠償金額，使其不敢超載、超速。

(二)砂石車切割斗至標準應限期完成，逾期末辦妥者或再擅自加高應如何處理，法條並無明確規定，因此尙未切割業者觀望未予配合，造成執法之困擾，建請修法規範。

(三)對於違規駕駛人記點同時，建請修法將車輛(主)亦列爲記點對象，規範處罰，俾使車輛所有人亦不敢唆使司機違規行駛，以降低肇事傷亡之發生。

(四)加強對砂石車駕駛人及業者，辦理訓練及教育宣導工作，並積極發動職業貨運公會實施自律，以期達到「載不超重，行不超速」之最高交通自律要求。

(五)建請修法明定採石場出貨時，應給運送砂石車發貨單並載明發貨重量(立方)數，以利車輛通行及稽查取締。

(六)對於砂石車行駛頻繁道路暨易肇事危險路口、路段，尙未設置微電腦自動測超速，闖紅燈照相設備者，建請儘速設置，以輔助交通執法人力之不足。

參考文獻

- 1.交通部，「砂石車安全管理方案」，中華民國八十三年五月二十日。
- 2.呂育生，「交通法規與管理研究」，中華民國八十一年十二月初版。
- 3.內政部警政署，「加強整理交通秩序實施計畫」，中華民國七十八年二月一日。
- 4.交通部，「道路交通安全基本法令輯要」，中華民國七十六年十二月。
- 5.內政部警政署，「各警察機關取締貨車超載執計畫」，中華民國八十年十二月二十三日。
- 6.內政部警政署，「召開研商如何有效取締砂石車超載會議決議事項」，中華民國八十二年二月四日。
- 7.立法院，「道路交通管理處罰條例部分條文修正案」，中華民國七十九年十一月。