

運輸業者肇事處理規章與事故防治

陳雅慧* 楊惠芬**

*臺北市政府交通局秘書室股長兼公共汽車管理處稽查室主任

**臺北市公共汽車管理處稽查室稽查

摘要

降低營業大客車肇事向為交通安全改善重點，但發生的事故僅有 7.9% 成案；若僅以成案案件資料作為肇事統計分析，將存有誤差。本研究以實際發生車禍的件數及其資料作為分析，以期還原真相。

研究結果顯示，公車肇事對造以自小客最多，摔傷乘客居次，其餘依序為計程車、機車及大客車。但由於車禍發生對象為行人、乘客或機車時，常伴隨人員傷亡，故此三類成案比例高於平均值。另乘客下車後遭他車撞及之案件，因公司制度對此類案件懲處較重，肇事駕駛在畏懼行政處分下，採私下和解而未成案；若僅以成案資料作為肇事預防，此類案件可能受到忽視，進而產生事故防治盲點。

在對台北市 4 家聯營公車業者與駕駛員的肇事理賠金額分擔比例研究中亦可發現，駕駛員分擔比例較高的公司未必有較低的肇事率。但大多數司機認為駕駛習慣不好的同仁發生事故機率較高，但經常發生事故者多認為肇因並非在己。駕駛員並認為藉由適當的懲處可以減少車禍發生，而疲勞駕駛則是發生車禍最主要原因之一。

壹、前言

營業車因為曝光率高於自用車，所以有較高的肇事率；而大型車因為車體龐大，視線死角較多，故發生事故的機率高於小型車。是故，營業大客車的事故防治，向來是交通安全重點項目之一。而由於成案數遠低於實際肇事發生數，故將未成案資料納入分析，有其必要性。而業者對於肇事司機的懲處輕重，是否影響駕駛員私下和解意願（使得案件不成立），在本文中亦有探討。

肇事成案後，業者對駕駛員的懲處有行政處分及減發獎金等手段，部分業者甚至開革發生重大車禍者。由於肇事理賠金額係由業者與駕駛共同分擔，業者分擔比例較低的客運公司是否有著較低的事務發生率，也是本文分析項目之一。

經常性的車禍發生往往肇因於個人不良的開車習性，但這類駕駛者是否有所自覺？藉由問卷調查分析，我們將探討駕駛的認知與心態，並分析運輸業者採用何種肇事處理制度可以減少車禍發生，以及如何更有效率地進行事故防治教育訓練。

貳、車禍實際發生數

營業大客車鎮日穿梭車陣，車體龐大且視線死角多，發生車禍在所難免，但成案（指交通主管機關及警方列管有案者）數目卻遠低於實際發生數。案件發生卻未列管成案的原因有以下幾種：

1. 非己方責任。
2. 當事人自認倒楣，並未追償。
3. 事故損害輕微，經雙方私下和解。
4. 駕駛員擔心成案後會影響獎金、考績，或遭調站調線等懲處。
5. 駕駛員擔心遭吊扣（銷）駕照處分

雖然營業大客車發生事故後，通常駕駛員只需支付理賠金額的一部，其餘賠償則由公司負擔；但基於上述原因，大多事故都由駕駛員私下和解而未成案。這些未成案的案件因無資料可供統計，以致影響分析結果。

為尋求事故原始資料，則必須藉由分析第一手通報而得。此類通報資料是發生車禍後，駕駛通報所屬公司與場站所得，通常只有簡單登載數項重要資訊。本文以駕駛員人數高達 1,200 人的臺北市公共汽車管理處（以下簡稱公車處）為研究對象，將 91 年度肇事案件依照對造車種分類，分析通報案件數、成案數以及通報案件成案比例（即成案件數/通報件數），列如表一。

表一 通報肇事案與成案件數

對造車種	通報件數 (佔總通報數比)	成案件數 (佔總成案比)	通報案件成案比
自小客貨車	221 (40.40%)	14 (32.56%)	6%
乘客摔傷	86 (15.72%)	10 (23.26%)	12%
計程車	60 (10.97%)	5 (11.63%)	8%
機車	58 (10.60%)	6 (13.59%)	10%
大型車 (大客車、大卡車)	54 (9.87%)	2 (4.65%)	4%
其他	36 (6.58%)	2 (4.65%)	6%
行人	11 (2.01%)	2 (4.65%)	18%
糾紛	8 (1.46%)	1 (2.33%)	13%
下車乘客遭經過車輛撞	6 (1.10%)	0 (0.00%)	0%
機械故障	4 (0.73%)	0 (0.00%)	0%
腳踏車	2 (0.37%)	0 (0.00%)	0%
撞到設施設備	1 (0.18%)	1 (2.33%)	100%
總數	547 (100.00%)	43 (100.00%)	7.9%

由表一分析，當年度通報 547 案中，僅有 43 件成案，通報案件成案比為 7.9%；加上有些極輕微肇事並未通報，可知成案數其實遠低於實際車禍發生數。

通報案件中，以與自小客貨車間發生車禍最多，佔 40.4%。乘客摔傷案件佔 15.72% 次之，與計程車、機車、大客貨車間的車禍各約有一成。對照成案件數中，與自小客貨車間的車禍仍居第一，為總成案數三分之一。其餘依序為乘客摔傷，與機車、計程車、大客貨車間之車禍。

若就通報案件成案比做一分析，則可發現涉及行人、乘客及機車的案件有較高的成案比，各為 18%、12% 及 10%。詳究此三類案件成案的共通特性，均在於有人受傷，賠償金額也較高。但若事故對造為大客貨車，則 54 件通報案件中（大客車 53 件、大卡車 1 件）僅有 2 件成案，通報案件成案比為 4%；原因在於當事故雙方均為職業大客車駕駛時，私下和解比例增加，且事故通常僅有車損而無人傷。

特別值得注意的是，經通報「下車乘客遭經過車輛撞及」的 6 案均未成案。類此案件肇因於駕駛員未緊靠路邊停車，成案後必遭雇主懲處，故多數駕駛選擇私下和解結案。有些下車乘客傷勢輕微無意追究，也是未成案的原因之一。因為案件發生後多未成案，在一般報表中無法顯現問題嚴重性，容易使得此種肇事防治遭到輕忽。

有鑒於成案資料統計無法完整反映真實狀況，甚或容易造成盲點，在各類肇事防治時仍必須參考通報案件資料。另藉由通報案件分析可發現某些駕駛員肇事頻仍，但因私下和解故未成案；若僅依照成案與否作為駕駛員良莠判斷，將有所偏誤。

參、各運輸業者肇事處理制度

營業大客車駕駛以開車謀生，發生車禍在所難免。一旦牽涉賠償問題，則業者係與司機共同負擔。由於運輸業者經營理念不同，其所訂定的肇事分擔比例也有不同。為求有統一研究基礎，本研究以台北市聯營公車為對象，蒐集四家業者的肇事理賠分擔比例制度。表二列出各公司背景，及行車肇事評比分數；表三至表六則列出這四家公車業者對於肇事案件發生後，要求駕駛員負擔的賠償比例及制度。圖一則以圖形方式表示各業者總賠償金額與駕駛員應付賠償金額間之相關。

表二 各業者背景與肇事評比

背景	92(一)	91(二)	91(一)	90(二)	90(一)	89(三)	89(二)	89(一)	平均
民營業者	5.79	9	6.33	7.84	6.06	6.3	6.02	4.1	6.43
民營業者	9	9	9	9	9	9	9	9	9
具公營背景之民營業者	7.64	9	9	7	4.87	9	7.01	6.76	7.54
公營業者	9	8.71	9	9	9	9	9	9	8.96

註：評比分數來源為台北市政府交通局，滿分為 9 分

表三 A 公司肇事理賠分擔制度

賠償金額	負擔比例
100,000 以下	駕駛員負擔 100%，業者負擔 0%。
100,000-200,000	賠償金中 100,000 依照「100,000 以下」分擔方式。 超過 100,000 部分駕駛員負擔 90%，業者負擔 10%。
200,000-300,000	賠償金中 200,000 依照「200,000 以下」分擔方式。 超過 200,000 部分駕駛員負擔 80%，業者負擔 20%。
300,000-400,000	賠償金中 300,000 依照「300,000 以下」分擔方式。 超過 300,000 部分駕駛員負擔 70%，業者負擔 30%。
400,000-500,000	賠償金中 400,000 依照「400,000 以下」分擔方式。 超過 400,000 部分駕駛員負擔 60%，業者負擔 40%。
500,000-	賠償金中 500,000 依照「500,000 以下」分擔方式。 超過 500,000 部分駕駛員負擔 50%，業者負擔 50%。
註：賠償金額超過 1,000,000 者，駕駛員遭解僱	

表四 B 公司肇事理賠分擔制度

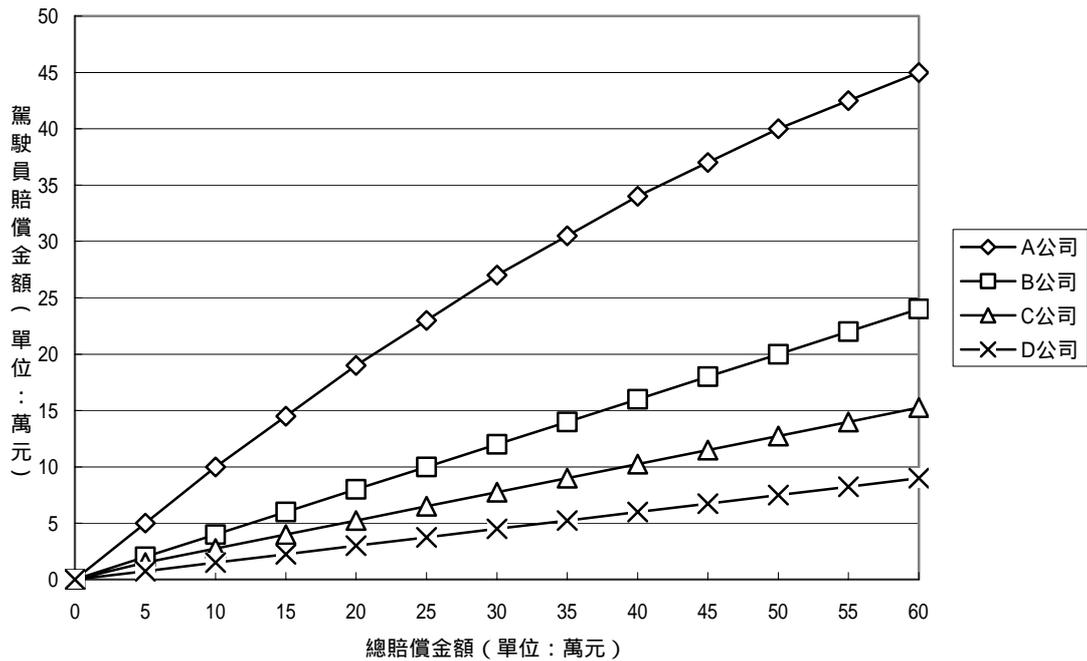
責任鑑定	分擔比例
駕駛員無責	駕駛員負擔 40%，業者負擔 60%
駕駛員有責	駕駛員負擔 100%

表五 C 公司肇事理賠分擔制度

賠償金額	分擔比例
50,000 以下	駕駛員負擔 30%，業者負擔 70%
50,000 以上	賠償金中 50,000 依照「50,000 以下」分擔方式 超過 50,000 部分駕駛員負擔 25%，業者負擔 75%

表六 D 公司肇事理賠分擔制度

賠償金額	分擔比例
10,000 以下	駕駛員負擔 30%，業者負擔 70%
50,000 以上	賠償金中 50,000 依照「50,000 以下」分擔方式 超過 50,000 部分駕駛員負擔 25%，業者負擔 75%



圖一 總賠償金額與駕駛員賠償金額關係圖

由圖表分析可知，即使是在同一都會區內經營公車之業者，要求所屬駕駛員分擔之肇事賠償比例有顯著差異。駕駛員分擔肇事賠償的比例多寡依序為 A 公司 > B 公司 > C 公司 > D 公司，但 B 公司對於駕駛全責案件並不負擔理賠金額。經由實際探訪，發生肇事後駕駛員所需負擔比例最低者係公營業者，次低者則為具公營背景之民營業者。民營業者因需自負盈虧，故駕駛員發生事故之分擔比較高。

值得注意的是 B 公司替駕駛員負擔的比例雖然達 60%，高於 A 公司，但卻要求肇事全責的司機應負所有賠償之責；而易肇事司機亦不喜任職於此公司，進而使得公司內部駕駛員素質整齊。A 公司的肇事處理規章以追求公司最大收益為主，甚至將發生重大肇事的司機予以解僱；但由於對駕駛員的要求以營收為第一，對於各類違規處分也輕，故任職該公司之駕駛素質較差，往往有較高肇事率。表二中列出台北市交通局對這四家公司的肇事案件評比分數，根據歷年資料顯示，A 公司在各項名次均敬陪末座，B 公司則屬優良公司。

運輸業者的制度與駕駛員肇事率有絕對相關，重點在於平日對於違規駕駛的懲處，甚或於進用新人時即挑選優良司機。發生車禍時，好的公司制度保障駕駛並協助其分擔肇事理賠金額；但若肇因起於司機本身，則由駕駛全額負擔。而公營業者，較無營收壓力，所提供的肇事金額分擔比例最高。運輸業者若單純以增加駕駛員之肇事賠償金額分擔比例，未必能使肇事率降低；公司的主要政策及各項措施，往往才是減少車禍傷亡的主因。

肆、駕駛員心態

運輸業屬於勞力密集事業，駕駛員對於事故發生的認知、肇事賠償比例的想法，影響運輸業者各類規章訂定。如何訂出有效的規章，針對不同特性的駕駛員進行教育，進而防範事故發生，是本節討論重點。

本研究經由 30 位公車處駕駛員協助填寫問卷，探討以下七個問題（問卷內容詳附錄一），並藉由個案特性判識，進行交叉分析。表七先就問題一至五填答「是」與「否」的人數與比例加以統計。

1. 駕駛習慣不好的同仁發生事故機率比較高
2. 對經常肇事者應予適當懲處，以增加營收
3. 發生重大事故的司機應予解僱
4. 肇事次數多者應負擔較高比例
5. 若肇事原因是駕駛員全責，應由駕駛員全額賠償
6. 不同肇事理賠比例之偏好
7. 駕駛員容易發生肇事之個人原因

表七 部分問卷結果

問題	人數(比例)	是	否	無意見
1. 駕駛習慣不好的同仁發生事故機率比較高		24(80%)	6(20%)	0
2. 對經常肇事者應予適當懲處，以增加營收		28(93%)	1(3%)	1(3%)
3. 發生重大事故的司機應予解僱		13(43%)	17(57%)	0
4. 肇事次數多者應負擔較高比例		25(83%)	5(17%)	0
5. 若肇事原因是駕駛員全責，應由駕駛員全額賠償		13(43%)	16(53%)	1(3%)

從表七彙整資料中可以知道，80%的受訪者認為「駕駛習慣不好的同仁發生事故機率比較高」。進一步的交叉分析則可以得知，20%不作此想者，均是有發生較嚴重車禍或較常發生車禍者；這類司機認為事故的發生，並非自己駕駛行為偏差，而是外界環境（他人違規、乘客未抓穩扶手等）所致。

在問及是否「對經常肇事者應予適當懲處，以增加營收」時，所有的司機均認為應該。本研究在與許多受僱之職業大客車駕駛接觸時，發現行政懲處（申誡、記過）等單純處分往往無法達到效果，而實質減少獎金或調站調線等則會產生警惕之效。若某些駕駛經常性發生車禍，導致公司必須為其負擔高額賠償金，相對減少其他司機收入，則將產生相對性的不公平。因此，受訪司機均贊成對經常肇事者給予適當懲處。

由於擁有職業大客車駕駛執照者眾，職業替代性高，故有部分運輸業者，在所屬駕駛發生重大車禍（或賠償金額超過一百萬元）時，會直接解僱駕駛。受訪人中，對於其他運輸業者此一肇事懲處方式，認為適當者佔 43%，不適當者佔 57%。在交叉分析時同樣發現：經常肇事或曾發生重大車禍的駕駛員，均無法認同逕予

解僱；但循規蹈矩的駕駛員卻有相當的比例認為對於發生重大事故的司機，應採取較為激烈的懲處措施，以避免一再肇事，既危害交通安全，也影響公司營收。

在「肇事次數多者應負擔較高比例」此一問題上，83%的受訪者均表示同意。進一步分析表示不同意者之背景，即係屬肇事次數較多者。由此可見若運輸業者能要求肇事次數高者負擔較高比例，除可作為減少肇事之警惕外，亦獲得大多數駕駛之同意。

在「肇事原因是駕駛員全責，是否應由駕駛員全額賠償」此一問題上，約有四成受訪者認同，其餘則表示反對。本研究經由與駕駛員實地訪談，整理得知職業駕駛咸認駕車係屬高風險之行業，即使戰戰兢兢小心注意，仍有可能發生車禍。由於較嚴重之車禍賠償金額通常非駕駛獨立可負擔，故有六成司機認為即使是肇事全責，業者仍應與其共同負擔。經交叉分析也顯示，經常發生肇事或曾發生重大車禍者，反對駕駛員對全責肇事全額賠償。

為進一步瞭解駕駛員對於肇事理賠制度的看法，問卷中並將 A 公司與 B 公司制度並列，並請駕駛員選擇求職公司。由前述分析（詳圖一）研究得知，B 公司對於兼責肇事的分擔比例高於 A 公司，對於駕駛員的保障較高；但是問卷結果卻顯示，高達 65%的司機求職時選擇 A 公司。交叉分析同時顯示，曾有肇事經歷者，選擇 A 公司的比例越高。經由與受訪者面談可知，由於 B 公司限定全責肇事將由駕駛員負擔所有賠償金額，使得經常違規的駕駛員寧可選擇 A 公司作為任職單位。另外，事故發生後通常有「大車錯、小車對」等觀念，營業大客車駕駛普遍認為肇事發生後被判定有責的機率遠較對造高，致使超過六成駕駛希望全責肇事也能由公司負擔部分賠償金額。

在開放作答的最後一題問及：哪些壞習慣很容易導致發生車禍（複選）；達六成的受訪者認為，「睡眠不足、精神不濟、疲勞」是發生車禍的主要因素，其次則有三成的受訪者認為開車心情很重要，家庭問題則是影響原因之一。特別值得注意的一點是，摔傷乘客之司機認為「駕駛員不是發生事故的原因，乘客未能抓穩扶手才是主因」。

經由問卷分析並交叉對照司機歷史資料可知，經常發生車禍的司機常不認為事故主因在於駕駛習性，並且反對激烈的解僱處分；若經判定駕駛全責，也希望能由公司協助負擔。習性優良的司機則認為駕駛需為己身行為負責，若全責肇事則應全額負擔理賠金，以免公司替違規肇事司機負擔過多理賠金，影響他人收入。至於由肇事次數多者負擔較高的賠償比例，則為多數人所認同。

伍、結論

營業大客車由於衝量大、曝光率高、視線死角多，發生事故的嚴重性及機率遠高過一般小客車，故為肇事防治重點之一。但目前統計資料均以成案資料為基礎分析，卻忽略未成案案件。依據台北市公車處的統計，91 年經駕駛員通報的肇事案件達 547 件，但實際成案數僅有 43 件，僅佔通報肇事案件

7.9%；若以成案案件作為統計唯一基礎，將產生偏誤。

經以台北市公車處為分析對象，研究得知公車與自小客車發生擦撞比例最高，其次則為摔傷乘客，對造為計程車、機車、大客車的比例則分居三至五名。但由於車禍對象是行人、乘客或機車時，人員傷亡機率較高，故此三類案件發生後成案的比率達 18%、12%、10%，高於平均值 7.9%。另乘客下車後遭他車撞及者 6 件均未成案，若僅以成案案例作為事故防治依據，此類車禍恐成為肇事防治盲點之一。

研究中並分析 4 家台北市聯營公車的肇事處理制度，可發現公營業者替駕駛員分擔理賠金額的比例最高。有的公司在替駕駛員分擔理賠金額時，考量駕駛員的肇責而有不同標準，使得好的司機能有保障，習性不良的司機能遭懲罰；此類公司制度較為健全，在主管機關服務品質評鑑時也獲取較佳的成績。

透過問卷調查與駕駛員背景分析，可發現駕駛員的習性有所差異，經常發生事故者往往無法認知到肇事原因在於本身駕駛習慣不良。因此運輸業者應透過在職訓練，針對此類司機加強教育，以減少事故發生。在生活起居方面，業者必須特別注意駕駛員是否有疲勞駕駛的現象；概因駕駛員咸認為精神不佳是事故發生的主要因素。

所有駕駛均贊成以適當懲處來降低事故；也同意對於再次肇事者，業者應降低協助負擔的理賠比例。因此，運輸業者在擬訂肇事處理規章時，可本於照顧駕駛的立場，給予相當的肇事比例分攤；但若司機全責，則可降低分攤比例，甚至請司機自行負責賠償。理賠比例亦可採階梯式升高，請肇事次數多者負擔較高的賠償比例，以求實質平等。

運輸業者與駕駛員關係最為密切，而良好的肇事處理規章可以讓駕駛有所警惕，達到事故防治的效果。除了成案資料分析外，業者如能自行對通報案件加以分析整理，更可還原真相，避免統計偏誤所產生的盲點。本文藉由對肇事案件更精準的研究，佐以駕駛個人特性的探討，期為業者訂定肇事處理規章的依據，進而達到肇事防治的效果。

附錄 問卷內容

原任台北市公車處駕駛的金德億，不慎撞倒帶著兒女過馬路的賴姓男子，三人受傷送醫，賴某傷重成為植物人。台灣高等法院十九日審判賴家的民事求償，台北市公車處和金某應連帶賠償賴家三口一千八百四十五萬九千零九十六元。根據高院判決，賴家三口可獲判賠償的金額原本應該是二千一百六十萬餘元，這項賠償金已創下類似案件最高紀錄。
(節錄自中時電子報)

台北市路上車水馬龍，駕駛員鎮日在車陣中穿梭，發生車禍常無可避免。根據這個真實故事，以及你身邊更甚至是你的親身經驗，請您回答以下幾個問題：

1. 職業駕駛人開車上路，很難保證不會發生事故。但有些同仁駕駛習慣不好，發生事故機率比較高。(是 否 其他：_____)
2. 金德億案的民事判決判賠 2,000 萬，除了肇事司機個人負擔 200 萬之外，公車處必須負擔 1,800 萬。在民營化之後，公司負擔賠償款是由每位司機評分，若此案件發生於民營化之後，每人約需負擔兩萬元。為避免重大車禍發生以及司機經常性肇事使大家獎金減少，你是否贊成對經常肇事的司機給予適當懲處，以促使他們改善駕駛習慣。(是 否 其他：_____)
3. 有些客運業者對於發生重大事故的司機予以解僱，以避免日後一再肇事，使得營收下降，影響大家收入。你是否贊成這樣的規定。(是 否 其他：_____)
4. 目前公車處肇事分擔比例大約為 15:85 (駕駛和工會：公車處)。民營化之後，公司負擔賠償款是由每位司機平分，如果改成第一次 15：85，第二次 50：50，_____，使肇事次數多的人能負擔較多，而大家平均薪資可略提高，你是否贊成？(是 否 其他：_____)
5. 行車時我們常常因為對造的疏失，致使發生車禍，或使乘客受傷，這是無可避免的；但是有些駕駛員因為習慣不良，導致常常發生車禍，未來若肇因完全屬於駕駛員，則由駕駛員全額負擔該次賠償款，您是否贊成？(是 否 其他：_____)
6. 若發生肇事，仿造某甲公司

	駕駛員(%)	公司(%)
0- 10 萬	100	0
10-20 萬	90	10
20-30 萬	80	20
30-40 萬	70	30
40-50 萬	60	40
50 萬以上	50	50

乙公司：全責肇事，駕駛員自行負擔所有賠償比例

兼責肇事，駕駛員負擔 40% 不等比例

您會選擇哪一間公司作為您求職的公司？（ 甲 乙 其他：_____ ）

7. 身為駕駛員，你認為哪些壞習慣很容易導致發生車禍？