



運輸安全自願報告系統  
Taiwan transportation voluntary Safety Reporting System

# 公路安全自願報告專刊

第7期

September 2025

TSTRS  
運輸安全自願報告系統  
Taiwan transportation voluntary Safety Reporting System

不安全狀況與虛驚事件

**別讓虛驚變浩劫!**

未通報的不安全狀況與虛驚事件，很可能是下一個運輸事故

航空・鐵道・水路・公路

## 資訊分享 安全提升

自願・保密・非懲罰性

發現安全隱憂，您選擇視而不見，還是知無不言？  
經歷虛驚事件，您在慶幸之餘的省思與建議為何？  
歡迎運輸從業人員提出工作中發現之不安全狀況，並鼓勵提報自身或他人於工作中非故意之安全疏失經驗，藉由資訊蒐集、分析、改善與分享，充分發揮「他山之石、前車之鑑」的效益，進而預防重大事故的發生。

線上通報



Email: tsrs@ttsb.gov.tw  
TEL: 0800-075-085

LINE通報



## 編者的話

### 「運輸安全自願報告系統TSRS」簡介

為發掘不利運輸安全之潛伏性危險因子，「國家運輸安全調查委員會（運安會）」在執行我國重大運輸事故調查工作之餘，亦參考世界先進國家之作法，建置「運輸安全自願報告系統（Taiwan transportation voluntary Safety Reporting System, 簡稱為TSRS）」，以「自願、保密、非懲罰性」之運作方式，提供運輸從業人員提報自身或同仁於工作中所發現之不安全狀況，透過適當的分析與研究，提供相關單位作為提升運輸安全之參考，以避免「潛伏性」危險因子繼續演變成重大事故。

「TSRS」鼓勵提報自身或他人於工作中非故意之安全疏失經驗或虛驚事件，相關案例在去除識別性資訊後，將經由資訊分享充分發揮「他山之石、前車之鑑」的效益，避免重蹈覆轍。

「TSRS」劃分為航空、鐵道、水路及公路等4個子系統，其中公路安全自願報告系統網站已於民國110年12月16日上線運作。

### 使用對象

運輸從業人員與一般民衆皆可提出自願報告，經評估報告內容確屬「TSRS」處理範疇者，將提供精美感謝禮乙份。本系統亦接受運輸事業單位與監理機關所獲取具分享價值之案例。

### 報告處理方式

運輸事故調查法第5條規定：「運安會應建置運輸安全自願報告系統，其建置不以處分或追究責任為目的，且對報告者身分及資料來源應予保密」，據此，「TSRS」接獲報告後，將視需要與報告人及相關機關（構）聯繫，以釐清報告內容，並請相關機關（構）針對報告內容，提出可強化之安全措施。

「TSRS」對於報告資料之運用不得逾越提升運輸安全之目的，對於具分享價值之自願報告，將於去除識別性資料後，透過網站、專刊或其他適當方式對外分享。

### 系統保密機制

運輸事故調查法第30條規定：「揭露運輸安全自願報告系統報告者之身分或資料來源者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰」。

「TSRS」由運安會特定工作人員處理報告，並設有門禁管制之獨立辦公室；工作人員皆簽訂保密切結書，過程中將確實依保密方式處理報告，決不會洩漏報告人之識別性資料。報告內容經確認無誤或報告人表明無須聯繫後，所有識別性資料即被消除，任何人無法從報告中追溯出報告者之身分。

## 報告管道

為了方便使用者，「TSRS」提供下列多元報告管道，歡迎多加利用。

- 線上通報：tsrs.ttsb.gov.tw
- LINE通報：LINE ID:@ttsb\_tsrs
- 免付費電話：0800-075-085
- 傳真：( 02 ) 8912-7395
- 電子郵件：tsrs@ttsb.gov.tw
- 報告表：免貼回郵，附於專刊末頁或宣導摺頁



更多相關訊息請上[官網](#)查詢。運輸安全需要我們共同努力，有您的熱情參與，我國運輸環境將更為完善，民衆搭乘時將更加安心。

## 本期主題

### △ 「專題討論 — 近期結案之重大公路事故調查報告摘要」

- 遊覽車國道3號往南古坑路段側撞事故
- 遊覽車宜專1線往北太平山林道翻覆事故
- 砂石車台9線新澳隧道往北追撞停等車陣事故
- 幼童專用車樹腳村往東路口交岔撞事故
- 遊覽車（校車）信義快速道路文山隧道往北翻覆事故

### △ 「個案討論 — 公路安全自願報告案例」

- 市區公車疑似煞車系統尚待維修卻營運載客
- 客運公車於路口停等紅燈時因乘客刷下車卡要求下車



## 遊覽車國道3號往南古坑路段側撞事故



### 事故經過

民國112年10月21日，A通運公司所屬一輛營業遊覽大客車於0942:30時以111公里/小時行經國道3號南向262K+100處古坑路段外側車道，於0942:44時出現車輛右方向燈持續閃爍、駛入中線車道後又回到外側車道；0942:47時再往中線車道偏駛並駛入內線車道；0942:48時碰撞左後方一輛自用小客車並於2秒後往左撞擊內側護欄，使車身向左傾斜、車頭右轉並向右前方行駛，於0942:53時撞擊一輛自用小客車並將其擠壓至外側護欄；0942:55時車輛右側車尾再撞擊外側護欄與隔音牆，造成2車共4人死亡、22人受傷。



### 調查發現與建議

依據運安會之調查報告，事故駕駛員於事故前存在短期

睡眠不足，亦可能受藥物副作用影響而恍神、數秒無法睜開眼睛，使其在車輛首次撞擊後可能無法立即明辨周邊環境與其他車輛位置而適當處置，出現過度向右轉向，使車身向左側傾斜、車頭駛向外側車道並擠壓自用小客車至外側護欄，車頭再碰撞外側護欄，車尾受向右慣性影響碰撞外側護欄及隔音牆。

運安會調查報告指出，A通運公司未充分考量駕駛員例行與臨時勤務安排，且未掌握車輛使用與駕駛員勤務實況，未確保事故駕駛員事故前有充分休息機會，亦未察覺事故前有連續13日駕車情形。事故駕駛員事故前一日勤務結束至事故當日勤務開始，休息時間不足6小時，不符合汽車運輸業管理規則第19-2條之連續兩個工作日之間應有連續10小時以上休息時間的規定；現行公路局監管機制無法透過車輛動態中心系統識別前述問題。

此外，調查小組雖無法確認事故駕駛員於事故前是否有服用含苯二氮平類成分之藥物，但不排除有服用該藥物之可能性；考量苯二氮平類鎮靜劑存在嗜睡、動作反應遲緩等副作用，若駕駛員服用該類藥品可能增加駕駛操作安全風險。

調查報告另指出，事故車輛安裝之膠合玻璃雖符合安審辦法檢測要求，惟事故時車身撞擊力因大幅超過車窗玻璃承受力而破裂並產生缺口，復因最後一排乘客座椅高度約與車窗邊框底部齊高，以及兩點式安全帶對乘員固定與束縛有限，增加乘坐該處乘客上半身外露或部分拋出之風險。聯合國歐洲經濟委員會研究指出，使用安全帶、車窗防護措施或車側蒙皮設置於乘客肩膀處，可降低乘客因車體撞擊或翻覆而拋出的風險。



調查報告針對可能肇因、與風險有關及其他調查發現，分別向A通運公司、交通部及交通部公路局提出共計4項安全改善建議，包括：

建議A通運公司：

1. 落實駕駛員管理制度，當發現駕駛員休息時間不足時，應主動調派其他適任之駕駛員替代勤務，確保駕駛員能有符合法規之休息時間及足夠之睡眠時間，並確實掌握駕駛員出勤狀況，妥善派遣勤務。

#### 建議交通部：

1. 推動遊覽車裝設駕駛身分識別設備，以強化遊覽車客運業者與監理機關對於駕駛人駕駛時間與休息時間之管理。
2. 強化大客車對乘客之安全保護性，預防有乘客身體部分拋出車外，以降低乘客因事故致傷亡之風險。

#### 建議交通部公路局：

1. 強化遊覽車客運業駕駛員駕車時間管理機制，避免業者所屬駕駛員發生連續 2 個工作日之間休息時間不合法規要求之情形。

完整報告可於[運安會官網](#)下載。



## 遊覽車宜專1線往北太平山林道翻覆事故



### 事故經過

民國112年11月5日，B交通公司所屬一輛營業遊覽大客車，於1511:50時行經宜專1線6公里處下坡路段，事故駕駛員察覺踩下煞車踏板有疲軟狀況，隨即車上煞車氣壓不足之蜂鳴器響起；事故駕駛員在嘗試降檔不成後，將檔位排入N檔並拉起駐車煞車均無法使車輛減速，車速最高達約65公里/小時。事故車輛於1512:35時跨越至對向車道，隨後車身傾斜、車底擦撞護欄，再駛回原車道後向右翻覆，翻覆後持續往前滑行，右後方車頂摩擦右側山壁，最終停於5.26公里處，造成1人死亡、39人受傷。

## 調查發現與建議

運安會調查報告指出，事故駕駛員行駛於宜專1線之長下坡時僅使用主煞車減速而未使用輔助煞車，於發現來令片及煞車鼓長時間摩擦產生異味後，未採取妥適處置，持續使用主煞車致煞車氣壓不足，最終失去對車輛的控制而發生事故。

B交通公司未確認事故駕駛員對事故車輛煞車系統之瞭解，以及行駛長下坡操作能力，可能指派對山路駕駛能力不足之駕駛員執行含長下坡路段之勤務，增加行車安全風險；另監理機關在發出合格大客車駕駛執照後未有機制可再確認駕駛員操作特定車型之能力。

事故駕駛員於事故前一個多月，最高曾連續出勤工作22日，且有12個工作日與前一工作日間隔時間不足10小時；B交通公司其他所屬駕駛員亦有工作時間過長、間隔休息時間不足之紀錄。B交通公司雖制定出勤文件管理駕駛員工時，但部分紀錄與實際不符，難確保駕駛員駕車時間、休息時間符合法規要求。

監理機關執行安全考核，主要查核駕駛員駕車時間及休息時間，未查核涉及勞基法規範之出勤情形；若勞政單位未同步確認前揭出勤事項，可能導致駕駛員連續多日駕車情形未被及時識別。另監理機關僅依業者提供資料進行查核，亦可能無法正確掌握業者管理駕駛員駕車時間與休息時間之實際狀況。

此外，調查小組於事故後執行事故路段路面狀況之現場檢視，顯示路面有坑洞、龜裂、薄層剝離等狀況，與農業部林業及自然保育署宜蘭分署巡檢紀錄之登錄不符。

調查報告針對可能肇因、與風險有關及其他調查發現，分別向B交通公司、農業部林業及自然保育署宜蘭分署及交通部公路局提出共計6項安全改善建議，包括：

#### 建議B交通公司：

1. 透過加強教育訓練或建立考核機制，以確保所屬駕駛員之駕駛技能、對車輛設備或行車安全觀念之熟悉程度，並強化所屬駕駛員對長下坡操作之正確操作觀念。
2. 確保所屬駕駛員之工作時間、駕車時間以及休息時間符合勞動基準法及汽車運輸業管理規則等相關規定，並確實掌握其行車動向及出勤狀況，避免駕駛員疲勞駕駛。

3. 落實安全管理自主檢查作業，確實填寫遊覽車客運業安全考核作業要點所要求之各項文件並完整保留相關紀錄，以達交通部公路局對業者自主管理之要求。

#### 建議農業部林業及自然保育署宜蘭分署：

1. 確實巡查宜專1線道路破壞情形，確保巡查紀錄之正確性，並及時修復道路相關設施，以提升行車安全與舒適性。

#### 建議交通部公路局：

1. 制定遊覽車客運業駕駛員適職能力檢核文件，並為運輸業者提供明確的評估標準，以協助業者聘用具備安全認知與操作技能的駕駛員，進而增進駕駛員之安全認知及操作技能。
2. 在遊覽車裝設駕駛身分識別設備法規正式發布前，應確保在進行安全考核時能有效督導業者對於駕駛員勤務之管理狀況，並於考核結果中明確記載工時檢查情形。

完整報告可於[運安會官網](#)下載。



## 砂石車台9線新澳隧道往北追撞停等車陣事故



### 事故經過

民國112年10月24日，C通運公司所屬一輛總聯結35噸重之營業貨運曳引車附掛半拖車，於1340時以32公里/小時進入台9線新澳隧道北向118K+862處；駛入隧道後前方沿途未有其他車輛，至117K+960處以56公里/小時（速限40公里/小時）之車速撞擊前方1輛因車流回堵而停等之自用小客車，再往前推撞擠壓其他車輛（外側車道9輛、內側車道5輛），至約117K+890 處停止，造成1人死亡、12人受傷。

### 調查發現與建議

運安會調查報告指出，事故駕駛員於事故前1日駕車時間約12小時，事故當日駕車近9小時，不排除在長時間工作後，並受隧道內封閉、低亮度等環境因素而降低注意力及警覺性，故在恍神下未察覺前方停等車陣，亦無做出適當煞停動作而撞上前車。

調查報告另指出，C通運公司僅依業務量安排勤務，未妥善管理駕駛員出勤狀況，可能導致駕駛員疲勞而影響專注力，進而提高行車風險。另外，事故駕駛員在事故前3個月共出勤68天，平均駕車時間為10小時34分鐘，出勤68天中，有8天（12%）超過12小時、40天（59%）超過10小時，除有1成工作時間明顯違反「勞動基準法」外，另外可能有近6成工作時間超過12小時之情況。報告另指出我國勞動基準法與汽車運輸業管理規則皆未對貨運業駕駛員休息及駕車時間限度明訂相關規範。

汽車貨運業駕駛員之駕車時間、教育訓練及車輛出車前檢查表雖非汽車運輸業管理規則內之法定管理項目，但公路局仍要求貨運業者需進行安全管理自主檢查。然而，C通運公司在前述自主檢查不完善之情況下，未對所屬車輛與駕駛員善盡應有之管理責任。

監理機關執行汽車貨運業安全考核時，對業者已完成之改善措施未有監管機制確認改善維持成果；另執行考核時若未併同勞政單位，難以識別駕駛員出勤狀態。

調查報告針對可能肇因、與風險有關及其他調查發現，分別向C通運公司及交通部提出共計2項安全改善建議，包括：

#### 建議C通運公司：

1. 落實駕駛員管理制度，確實掌握駕駛員出勤狀況，並妥善派遣勤務，確保駕駛員之出勤狀況符合法規；另應確實執行自主檢查作業，完善人員及車輛之管理制度。

#### 建議交通部：

1. 評估比照營業大客車駕駛員勤務管理制度，制定貨運三業駕駛員之駕車時間及休息時間規定。

完整報告可於[運安會官網](#)下載。



## 幼童專用車樹腳村往東路口交岔撞事故

### 事故經過

民國112年11月21日，一輛彰化縣竹塘鄉公所幼童專用車執行載送學童返家勤務，於1610時許以約40至50公里/小時之車速往東行駛於自強路上，於通過自強路與竹林路一段大新巷口（車速約27公里/小時），右側車身遭受一輛在竹林路一段大新巷往北行駛之自用小客車（車速約 53 公里/小時）撞擊，造成15人受傷。



### 調查發現與建議

運安會調查報告指出，兩車駕駛員之行車視線均受路旁植栽遮蔽，且雙方未能透過反射鏡及時發現對方來車，另兩車駕駛員行經路口前皆缺乏停、讓之安全意識，再加上自用小客車以超過速限30公里/小時之車速通過路口，造成本次事故。

調查報告另指出，村里道路主管機關未訂定行車視線或

視距相關規範，道路養護機關(竹塘鄉公所)雖於事故交叉路口東北側設置1面反射鏡，但在駕駛員不清楚速限、超速及未有停讓之不安全操作，難解決此路口視線嚴重遮蔽問題。

事故路口未設置幹、支線道之標誌、標線或號誌，且兩路段之車道數相同，無幹、支線道之區分，可能使駕駛人忽略應有之停讓安全意識，增加事故發生風險。此外，竹林路一段大新巷與自強路兩端連接縣道等路段，沿途均未設置速限標誌或地面標字，可能使不熟悉道安規則之駕駛員於交通路況良好時增加超速駕駛機會。

本次事故及另一起發生於民國112年7月12日之幼童專用車事故中，因車內幼童及隨車人員皆未繫安全帶，在遭受側面撞擊時離開原座位，導致車內乘員因撞擊座椅、車身玻璃、車內結構，或互相擠壓而受傷，且因駕駛員及隨車人員受傷及受困，無法於事故後第一時間對車上幼童提供協助。對照國外作法，韓國兒童校車要求裝設及使用安全帶，日、韓兩國在幼童專用車及兒童校車之幼童座椅及安全帶已制定相關規範或安全提升指引，對車內乘員保護較完善。我國幼童專用車於幼童座椅、安全帶及其他主動、被動安全輔助系統方面仍有提升空間。



調查報告針對可能肇因、與風險有關及其他調查發現，分別向彰化縣竹塘鄉公所、彰化縣政府及交通部提出共計5項安全改善建議，包括：

#### 建議彰化縣竹塘鄉公所：

1. 強化所屬幼童專用車駕駛員之行車安全意識，在行經行駛於未有明確幹、支線道劃分之無號誌路口時，應注意各向來車，尤其在視線受遮蔽路段應有減速停讓之駕駛行為，以避免反應不及而發生碰撞事故。

2. 檢視所轄村里道路無號誌路口之行車安全視距，若有妨礙行車視線及行車安全之情形，應劃分幹、支線道並設置標誌、標線或號誌，或利用適當之交通工程手段，確保駕駛人於路口前落實停讓；另評估於村里道路適當地點設置速限標誌，提醒駕駛人道路速限，以提升行車安全。

#### 建議彰化縣政府：

1. 督導轄下公、私立幼兒園幼童專用車駕駛員之行車安全意識，在行經行駛於未有明確幹、支線道劃分之無號誌路口時，應注意各向來車，尤其在視線受遮蔽路段應有減速停讓之駕駛行為，以避免反應不及而發生碰撞事故。
2. 督導轄下各公所，檢視其村里道路無號誌路口之行車安全視距，若有妨礙行車視線及行車安全之情形，應劃分幹、支線道並設置標誌、標線或號誌，或利用適當之交通工程手段，確保駕駛人於路口前落實停讓。

#### 建議交通部：

1. 參考國際間針對幼童專用車最新之安全法規與實務做法，研議我國幼童專用車安全性提昇目標，並擬定推動策略與配套措施，進一步保障幼童專用車使用者之安全。

完整報告可於[運安會官網](#)下載。



## 遊覽車（校車）信義快速道路文山隧道往北翻覆事故



## 事故經過

民國113年3月11日，D交通公司一輛遊覽車（校車）搭載E學校高中學生於1912時以約60公里/小時之車速進入臺北市信義快速道路文山隧道南口，隧道內路面因其他通過車輛將隧道外雨水帶入而潮濕。事故車輛於隧道內行駛於中線車道並持續加速，最高平均車速約74.7公里/小時（速限70公里/小時），自1913:20時起出現左、右偏駛、車身側傾、車輪騰空離地等不穩定姿態，最後駛至北向2K+370處撞擊隧道壁面後翻覆，造成24人受傷。



## 調查發現與建議

運安會調查報告指出，事故車輛進入文山隧道後持續加速超過速限，事故駕駛員感受車尾晃動後，在抗滑能力低且濕滑路面上使用主煞車及排氣煞車減速，並在6秒內4次轉向操作且轉向角度逐次增大，致車身姿態不穩而失控撞上隧道壁面翻覆。除本次事故，另有一起發生於民國113年5月21日之E學校課後學生交通車事故，該車輛亦在雨天抗滑能力低且潮濕路面行駛於同路段中線車道，駕駛員在使用煞車後過度轉向，致車身同樣出現傾斜、衝出車道外之情況。

調查報告另指出，文山隧道北向中線車道鋪面層因輪荷重長期摩擦造成「磨光」損壞，自民國94年通車後未曾執行鋪面養護工程，致鋪面抗滑力降低，增加車輛打滑失控風險；臺北市政府工務局委外廠商巡檢紀錄亦未註記該道路鋪面有「磨光」損壞，並將剛性鋪面的裂縫損壞型態判定為柔性鋪面「龜裂」損壞型態。

事故車輛行駛於文山隧道內之最高平均車速低於產生水

漂之臨界速度（96公里/小時），且本次事故車輛與前揭同路段事故車輛自進入隧道至事故地點無路面積水，事故原因可能與水漂無關。

事故駕駛員行車前未向所有乘客要求繫妥安全帶，至少17名乘客因未繫安全帶，於車輛傾覆過程中碰撞或相互擠壓而受傷；另事故駕駛員在事故後未能確認車載學生人數及引導學生逃生至安全處集結，增加二次傷害風險。

D交通公司道路交通事故處理流程缺乏乘客緊急疏散及集結內容，亦未納入E學校交通車管理指導手冊之緊急逃生程序。E學校部分學生未參加每學期初之安全逃生演練，致不熟悉緊急逃生方法及車輛安全設備使用方式。

D交通公司未如實填列駕駛員酒測狀況；E學校未確實查核雲端管理平台資料；監理機關考核人員未察覺業者使用不適文件記錄酒測等，均致酒測管理機制未落實。

調查報告針對可能肇因、與風險有關及其他調查發現，分別向D交通公司、E學校、臺北市府、新北市政府、內政部國土管理署、交通部公路局及交通部提出共計10項安全改善建議，包括：

#### 建議D交通公司：

1. 加強訓練駕駛員於濕滑路面正確使用煞車系統，以降低在緊急情況下發生車輛失控之風險。
2. 強化並落實駕駛員行車前以影音或標識，以及其他有效方式要求乘客繫妥安全帶，以降低事故之傷亡程度。
3. 修訂道路交通事故處理流程與強化乘客（含E學校學生）緊急逃生程序，並規劃辦理相關教育訓練。

#### 建議E學校：

1. 強化學生交通車安全管理機制，如落實駕駛員出勤前酒測管理、體檢與酒測紀錄之文件審核及保存、學生繫妥安全帶之相關機制，並精進意外事件緊急

逃生程序與安全逃生演練，以維護學生交通車之行車安全。

#### 建議臺北市府：

1. 修訂市區道路之養護手冊，並納入剛性鋪面之道路巡檢及養護標準，落實巡檢作業之檢核程序。

#### 建議新北市政府：

1. 督導E學校強化並落實有關學生交通車駕駛員行車前酒測管理、安全帶使用、緊急逃生程序與安全逃生演練等，以保障學生交通車之乘客安全。

#### 建議內政部國土管理署：

1. 研議制定市區道路剛性鋪面抗滑設計及養護機制，供各地方政府道路管養機關維護參考。

#### 建議交通部公路局：

1. 協助運輸業者使用妥適之表格進行記錄，並於執行安全考核時，確保業者符合汽車運輸業管理規則第19條之規定，要求遊覽車駕駛人在行車前應完成酒精測試。
2. 輔導遊覽車業者強化道路交通事故處理流程，納入乘客緊急逃生程序，並強化駕駛員相關之教育訓練。

#### 建議交通部：

1. 研訂國道及省道剛性鋪面之抗滑設計及養護管理機制，並供其他各級道路主管機關研訂機制之參考。

完整報告可於[運安會官網](#)下載。



上述事故，運安會將協助行政院對所有政府有關機關（構）之改善建議分項執行計畫執行情形進行追蹤，以期消弭調查中所發現之安全缺失，提升運輸安全，避免類似事故再發生。



### 市區公車疑似煞車系統尚待維修卻營運載客

#### 報告摘要

報告人表示：某日搭乘市區客運公車，發現公車內有多處張貼告示，說明「該車煞車系統待料維修中，尚未完成修復」，且該客運公車之路線會行經高速公路，如因煞車系統未完成修復造成煞車失靈，後果不堪設想，恐影響行車安全。



#### 處理結果

該市區客運之主管機關表示：

1. 經查證，該營運公車內多處張貼告示，說明「該車煞車系統待料維修中，尚未完成修復」，係屬駕駛員個人行為。
2. 針對該客運公司對所屬車輛未核實檢修，讓問題車輛行駛於道路上，恐造成民眾擔憂行車安全，該主管機關已依相關法規進行處理。

### 客運公車於路口停等紅燈時因乘客刷下車卡要求下車

#### 報告摘要

報告人表示：某天搭乘某客運公車往市區火車站方向，當報告人確認公車已駛離停靠站，準備於下站下車遂刷下車卡；該客運公車駕駛員發現報告人刷卡後，於停等紅綠燈且道旁為紅線處開啓車門，要求報告人下車，並表示公司規定刷卡就是要馬上下車。報告人雖表達公車目前已離站，但駕駛員仍要求報告人下車。

報告人表示：若如駕駛員所言是客運公司規定，建議客運公司應調整讓乘客到安全的地方再下車。

#### 處理結果

該市區客運公車之主管機關表示：

1. 市公車運價為里程制計費，依乘車區間計算票價，車內乘客下車刷驗電子票證時，車內驗票設備即完成計價，故乘客應於刷驗票證時公車所在之公車招呼站下車，倘未下車則屬越站乘車。
2. 經查證報告人確實已過卡，惟當時車輛已離站，駕駛員未能依規定於合適之位置要求乘客下車，已依相關規定處理，並請該客運公司加強駕駛員行車服務品質教育訓練，以及要求駕駛員應於核定站點或合於「道路交通安全規則」之位置讓乘客上下車，以維護乘客乘車安全。





請選填下列資料。在收到您的報後，我們會儘快依照您選擇之聯絡方式與您聯繫。

Please fill out the blanks. TSRS office will contact you via the method chosen.

報告人資料 Information about Reporter

姓名 Name

職稱 Job Title

服務單位 Firm

工作職務

駕駛人員  行控人員  乘務人員  站務人員  維修人員  乘客或民眾  其他 \_\_\_\_\_

聯絡方式 Preferred Way of Contact

打電話給我 by telephone, 號碼 Number: ( ) \_\_\_\_\_

透過電子郵件 by email \_\_\_\_\_

已敘述如上，不必再聯絡 Describe as above, no further contact is necessary

摺疊線

廣 告 回 函

台灣北區郵政管理局登記證

北台字第13518號

郵資已付免貼郵票

國家運輸安全調查委員會

運輸安全自願報告系統工作室 收

23143 新北市新店區北新路3段200號11樓



摺疊線

此面朝外  
Outward page