

路平專案執行成效不彰，中央及地方政府皆須檢討改進 —監委程仁宏、趙榮耀、楊美鈴、陳永祥— 提案促請行政院轉飭所屬檢討改進

監察院於今(8)日召開交通及採購委員會會議審查通過「路平專案執行成效不彰，中央及地方政府皆須檢討改進」等二案調查報告，決議移送行政院轉飭所屬確實檢討改善，並於2個月內將改善措施及結果函復監察院。

監委程仁宏、趙榮耀、楊美鈴、陳永祥表示，維護道路平整與用路人安全，本為各級道路養護主管機關之責，惟自路平專案推動實施迄今已逾4年，國人對道路品質之整體滿意度卻未見顯著提昇，是否肇因於法令規範疏漏、督導不足或評比作業失當，亦或地方首長重視程度不足、執行不力所致，顯有深入調查之必要。案經監察院函詢行政院公共工程委員會(下稱工程會)、交通部、內政部及各直轄市、縣市政府，並約詢相關機關主管人員之調查發現，中央主管機關及各級地方政府就推動道路平整確仍有積極檢討改善空間。茲將監察院調查意見及各級主管機關亟應積極改善重點，分述如下：

一、路平專案成效與瀝青混凝土拌合廠生產品質息息相關，內政部卻遲未依「再生瀝青混凝土使用管理機制檢討報告」推動評鑑或驗廠機制，尤以91年「各

機關辦理瀝青混凝土再生利用作業要點」早已提出政府應組成專案小組評鑑，復經審計部於101年9月查核後建議推動，該部迨102年8月間竟仍僅止於建議性質，而諉由各機關自行推動，行事顯因循消極。

二、國內平均每年核准道路挖掘案件約9萬餘件，挖掘面積計達822萬平方公尺，相當於挖掉逾整條台3線省道面積，平均每5件挖掘案件即有1件未經事前正式申請，突顯國內道路挖掘之恣意與浮濫，無異為國內路不平之主因，尤為迭生民怨肇使路平專案難獲國人正面觀感之癥結所在，行政院除應督促各機關加強落實管理、查核、協調及懲處機制，尤應確實審查及管制重複與緊急性挖掘案件，並依法審酌適時公開違規挖掘之主辦、監造單位及施作廠商名單，以達澈底改善之效。

三、公路法及市區道路條例對違規挖掘之裁罰及回復原狀等規定未臻一致，肇致地方政府對相同案件之處理標準寬嚴不一，有影響政府一體形象之虞。

公路法對於擅自挖掘道路者，除「應」課處行政罰鍰外，並「應」回復原狀、償還修復費用或賠償，係屬強制性規定，市區道路條例則欠缺強制性之規定。

四、行政院疏未督促各級道路主管機關針對路平專案施作道路之篩選及施工順序建立客觀認定標準，肇生各機關毫無標準可循而隨興漫無目的施作或淪為一時因應民眾陳情、民意代表要求之舉，肇致政府有限養護經費無以發揮最大效益，招致國人詬病不斷。

五、中央各道路主管機關就路面平整(坦)度之驗收標準不一，迄未全部參照國際規範採階段性、分類、分級彈性規範，任容所屬機關各依需求增刪。

六、工程會疏未就「路平專案道路刨鋪併同辦理人孔蓋減量比率」審慎律定足供各級道路主管機關依循之績效目標值及其減量比率之計算標準，肇致各縣市政府人孔蓋減量比率竟出現 0% 至 100% 之巨幅落差，減量績效更有誇大之虞，核有欠當。

工程會統計 98 年第 1 季至 102 年第 2 季辦理孔蓋減量之施工成果，計減量 225,253 個，減量比率達 78.0%；審計部則函報略以，經調查各機關執行路平專案人(手)孔蓋減量結果計 22 萬餘座，僅約占國內全部孔蓋數之 6.71%，其中台中市、台南市、彰化縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市、金門縣等 7 個縣市減量比率皆未達 1%。由此可見，工程會宣稱全國孔蓋減量比率達 78.0%，審計部卻表示僅 6.71%，經本院細究後發現，工程會係以執行路平專案路段之原本孔蓋數做為分母，而非以該轄權全部孔蓋數做為分母，至減量績效顯有誇大之虞。

七、各縣市仍迭有道路工程弊案遭提起公訴或判決有罪案件，邇來媒體亦屢有負面報導，突顯改善成效難謂顯著。

九、據國賠案件及車輛行車事故鑑定委員會事故肇因分析，路面人(手)孔蓋未能與路面齊平、與周圍路面間隙過大及材質易滑或遇雨致積水、濕滑頻為行車事故之主因，亦為交通噪音產生源之一，行政院允宜

督促工程會及中央各道路工程主管機關儘速檢討完備相關材料、施工規範、驗收標準及查核機制。

十、雲林縣政府、嘉義縣政府、屏東縣政府、台東縣政府、花蓮縣政府、新竹市政府、彰化縣政府近 3 年於「全國市區道路養護管理績效考評結果」屢獲乙等成績及評比名次殿後，突顯地方首長重視度不足。

十一、國內路平專案推動 4 年多以來，因道路維護原因致生國賠案件高達 268 件，國賠金額約新台幣 8 千 7 百萬元，平均每年國賠案件 67 件，國賠金額約 2 千 2 百萬元，逐年未見顯著下降趨勢，與路平專案實施前相較，尤未明顯減少，其後續向可歸責之廠商或承辦公務人員求償者，更僅占 18.2%，相關經費難謂確實運用在亟待改善路段及積極減少用路不安全之肇因，且迄未就確定國賠案件切實究責與求償。

十三、汽車燃料使用費徵收之目的，應為公路養護、修建及安全管理所需，行政院允應督促交通部、內政部健全相關審查機制，據此積極監督各級道路主管機關之經費用途務須合於徵收目的，對不當挪用及道路養護工作不力者，應積極建立配套刪減機制。

過去雖由中央及省政府於汽燃費項下酌予補助地方辦理道路養護……。自 93 年度行政院補助制度變更，將原由汽燃費徵收分配於營建署辦理市區道路交通安全及道路養護計畫經費納入行政院一般性補助款直撥各縣市政府統籌運用……。

十四、市區道路條例既已明確授權各直轄市、縣(市)政府得經上級主管機關核准設立工程機構經常辦理道路養護業務，內政部自應完備審查機制及准駁標準，據此積極協助解決地方政府道路養護專職人力不足之窘境。

總結

監委程仁宏、趙榮耀、楊美鈴、陳永祥呼籲，提供安全且平整的道路，國內各級道路主管機關本應責無旁貸，然而，路平專案實施迄今業已屆期多時，道路工程國家賠償案件卻未見顯著減少，相關弊案及媒體負面報導猶迭有所聞，突顯相關管理機制，諸如預拌混凝土廠品質管理、道路挖掘管制、手(人)孔蓋減量計算標準、平坦度標準等多有規範不一或疏漏不足情事，均亟待行政院督促所屬積極檢討改進，以確實達成國內條條道路皆平整，人人用路皆平安之目標。

