



監院調查梅姬颱風蘇花公路坍塌釀災案 蘇花公路零傷亡、讓人人平安返家

緣由

- 99年10月21日梅姬颱風於蘇澳、東澳降下超強豪雨，造成蘇花公路坍塌釀災。
- 交通部公路總局現有之封橋封路標準作業程序「封路時機」過於空泛，執行單位難以遵循，且未依據蘇花公路特性及災害潛勢，納入封路作業演練計畫。

本院調查及追蹤結果

- 公路總局實施公路防災預警封路制度，蘇花公路於100年度5次豪雨期間，共實施90次預警性封路作業，該年度創下零傷亡成果。
- 公路總局將封橋封路標準作業程序相關規定納入汽車(含機車)駕駛人筆試題庫，對遊覽車駕駛員辦理相關教育訓練計6,775人次。
- 交通部修正公路法增訂60-1條，明定：「公路主管機關為修建或維護公路及其設施安全，得派員攜帶執行職務有關之證明文件或顯示足資辨別之標識，進入公、私有土地內，實施必要之巡查或檢測，其所有人、占有人、使用人或管理人不得拒絕、規避或妨礙。」促使蘇花公路路權外之土地，可一併納入防災監測。
- 蘇花公路115K+900處已加裝邊坡崩坍監測預警系統。



監院調查遊覽車旅遊交通意外事故案 善盡安全管理之責

緣由

- 政府積極推展觀光旅遊之際，卻頻傳旅遊交通意外事故，不僅威脅旅客生命財產安全，且善盡安全管理之責，是落實相關安全檢查，維護旅遊安全之責。交通部未依旅客成分遊覽車駕駛員訓練不足、車輛動態管理、疲勞駕駛、逃生演練，且遊覽車產品質量及安全查驗未有相關規範。

本院調查及追蹤結果

- 交通部修正觀光許可辦法第22條，增訂旅遊業義駕車駕駛人訓練及山區道路安全、道路緊急應變處置。交通部辦理「遊覽車車輛總體檢作業」，並推動各履歷制度，清查各級道路大客車行管。
- 交通部辦理「遊覽車車輛總體檢作業」，並推動各履歷制度，清查各級道路大客車行管。
- 行政院勞工委員會於102年3月7日函請勞動檢查機構督導遊覽車雇主確實負擔勞工健康檢查費用，並為駕駛員辦理健康檢查。



監院調查東部鐵路運輸營運競爭案

啟動「電腦系統自動開放長截短座位調撥機制」

緣由

- 東部地區鐵路於連續假期常發生一票難求現象，交通部多年來未能有效增加車票供給，且亦有業者利用特殊方式取得車票，加價販售予民眾，影響民眾權益，臺鐵局應重新檢視票務系統之營收管理及稽核功能，並加強查緝違法，以維護民眾權益。
- 花東線及南迴線僅以單軌運行，列車為待避對向列車而耽誤行車時程之情形仍難避免；且以行駛品質較差之列車，卻收取較昂貴之高級列車費用，交通部允應持續加強東部鐵路之建設，提升東部鐵路營運品質；另臺鐵局所有之廢棄的老舊設施亦應妥善規劃利用。

本院調查及追蹤結果

- 交通部臺鐵局各級對號列車訂票系統依據實際剩餘座位狀況，啟動「電腦系統自動開放長截短座位調撥機制」，並追查特定異常訂票乘客資料，以確保訂票系統之公正性；且於假日加開直達復興號，以提升東部地區旅客運輸能量，解決一票難求的問題。
- 臺鐵局於101年3月陸續完成各型柴聯車「車輛引擎」及「變速機」更新改造作業，以降低車輛行駛所產生之噪音及提升車輛行駛速度。
- 交通部鐵路改建工局辦理「花東效能提昇計畫」，將池上車站旁廢棄宿舍納入廣場及停車場規劃使用，以活化閒置用地；並辦理「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程」，規劃於枋山站增設一副正線，以解決加祿站至枋野站間列車無法交會及待避之現況，預估南迴線整體容量將由每日30餘班次提升至80班次，亦提升鐵路運輸品質，縮短行車時間。



監院調查起重吊車無照上路案 建置動力機械牌照管理系統

緣由

- 依「危險性機械及設備型式檢查實施要點」第3點之分類，為5種移動式起重機中之伸臂伸縮式輪行起重機，屬勞工安全衛生法所稱危險性機器設備之一，與一般專供載運人客、貨物之客車或貨車構造不同，非屬車輛範圍，無需（亦不得）請領牌照。因起重機非屬車輛，無須請領牌照，不僅不利於工程重機械行駛道路之安全管理，亦常造成警察單位對於違規行駛道路及肇事逃逸之動力機械追查不易。

本院調查及追蹤結果

- 交通部99年9月23日及10月19日召開研商「道路交通安全規則部分條文修正草案」會議，檢討現行相關條文內容，並於本案重大傷亡事故發生後之99年11月19日預告修正道路交通安全規則，新增動力機械申請登記領用牌證。
- 公路監理動力機械牌證管理系統已配合道路交通安全規則修正建置完成，於100年12月8日發布新增牌證收費項目，監理機關自同日起依規定核發，統計至101年3月底止，領牌情形：普通動力機械1584副；大型動力機械84副，共計2403副，並已與行政院勞工委員會進行連線交換。



監院調查莫拉克雙園大橋斷橋案

「總和治水」逐步實現

緣由

- 莫拉克颱風所帶來之超大豪雨洪峰流量超過中央管河川50-100年之重現期距保護標準、縣市管河川25-50年之重現期距保護標準、區域排水10-25年之重現期距保護標準以及雨水下水道5年之重現期距保護標準；且國內受制於制度面及分工上，同一條河流其管轄單位多且複雜，河川上游屬林務局、中游屬水保局及下游屬水利署、一條排水涉及下水道（營建署）、都市計畫（縣市政府）、農田灌排水等不同單位管轄。

本院調查及追蹤結果

- 以「總和治水」觀念，利用柔性的方法來減少災害，推動建物防災設計並利用各種方式減少逕流量等治水方式，以工程及非工程措施防災、減洪及避洪等，以達到保護生命財產目的。
- 本案促使經濟部水利署第七河川局辦理「高屏流域高莖作物暨違建物拆除5年分年分區執行計畫」，至102年6月全部執行完畢。
- 交通部已於98年11月13日提出「利用雨量及水情資料進行防災預警作業規劃」，以「時雨量」、「24小時累積雨量」等指標取代不科學的警戒水位線（黃線）及行動水位線（紅線）。
- 本院調查促使交通部加強：1) 建立資訊平台整合；2) 建制公路防救災GIS系統；3) 以流域管理概念，建立公路橋梁防災預警機制等方式嚴防氣候變遷造成後續災害。



監院調查雪隧火燒車事故案

建構多項防災措施

緣由

- 交通部所屬臺灣區國道高速公路局坪林行控中心現場資訊掌控不足，臨危處置慌亂無序，未能落實防救災應變計畫相關規範，影響救援執行效能，顯示平常救災演訓流於形式。

本院調查及追蹤結果

- 已設置門檔，並張貼警語，提醒用路人注意關閉安全門，並增設預錄語音之播音設備；另評估加裝感應器，自動偵測安全門開關，整合至支援決策系統中；坪控中心未來救援時之監控作業方式，除主線CCTV確認現場外，亦加強監視事故點上下游主線及橫向聯絡隧道狀況，101年第3季演習時已進行演練；增設聯絡隧道獨立喇叭迴路，可單獨對聯絡隧道內避難民眾廣播，避免廣播內容產生誤解；為改善消防隊員拉接水帶時開啟安全門導致煙塵進入聯絡隧道，已規劃加設水帶接頭及鋼製連接管，消防隊員須打開聯絡隧道安全門，即可由對向隧道拉水線進行救援。
- 重新律定無線電頻道使用，依緊急救援之任務屬性，分配使用不同之頻道，以避免多個單位同時發話時產生干擾，已於101年第3季演練中實地操作驗證可行；由於極度高溫之下難以避免設備燒毀，擬規劃設置備援系統。
- 針對電話占用或無人接聽狀況，已將原2F控制室話機由原10支一般話機變更為8支多功能話機，忙線中可顯示其來電燈號，亦可保留原通話以便優先接聽較緊急來電，並將原線路擴充成12線，其中緊急電話群組規劃，由原1線擴增為4線，並加設語音留言信箱，以降低無人應答之機率，另亦新增2線專線，避免緊急時刻，交換機故障而無法進行外單位救災通聯及2線外線供多方通話使用，避免同時間用路人撥入中心市話代表號而占用撥出外線之線路。
- 為增加避難區域辨識度，各聯絡隧道入口處已完成大型逃生人形圖像繪製，可增加民眾逃生辨識度；為加強避難逃生引導，縮小逃生指示燈間距、增加聯絡隧道入口閃爍指示燈及聲響警示、LED逃生燈光索等；交通部已召訓行駛國道5號之大客車駕駛，加強雪山隧道災害事件時緊急應變作為等訓練。



監院調查遊覽車無照駕駛案 修正公路法第47條第2項

緣由

- 公路總局花蓮監理站對於某遊覽車公司未切實填載遊覽車客運業者安全管理自主檢查表，隱匿長期調派無大客車職業執照者駕駛遊覽車之違規事實，不僅查證未果，亦缺乏勾稽相關資料之機制，縱考核機制雖然堪稱完備，但仍闕漏重重，致其績效不彰；茲以該局花蓮監理站遲至知悉本院約詢通知後，始電詢查證駕駛人登記證、派車單及租車契約等備查資料，因應遲緩，執法顯現脫節情事。

本院調查及追蹤結果

- 公路法第47條第2項增修條文「前項汽車運輸業派任未領有職業駕駛執照或不合格之駕駛人，主管機關得視情節輕重，不經限期改善，逕依前項第三款規定辦理。」於102年6月18日立法院三讀通過，並於102年7月3日公布在案，該部公路總局業已修正提報「遊覽車客運業違規營業及僱用資格不符駕駛員處罰作業要點」原第3點之分次處罰部分，改為累計計點方式並加重罰則。
- 公路總局為加強登記證管理已研議「遊覽車客運業駕駛人登記證管理辦法草案」，並於102年5月24日召集遊覽車公會與遊覽車駕駛員工會開會研商，惟遊覽車公會與遊覽車駕駛員工會對於目前遊覽車客運業駕駛人登記證之管理方式仍有許多意見，並建議採1人1證方式辦理。該部公路總局針對1人1證方向已再修正「遊覽車客運業駕駛人登記證管理辦法草案」，並將再召集遊覽車公會與駕駛員工會針對草案進行研商，俟達成共識，後續再同時進行汽車運輸業管理規則條文修正作業。



監院調查計程車駕駛資格限定案

警政服務APP代叫「計程車」

緣由

- 社會發生多起少部分計程車司機利用載客機會，奪取乘客財物、甚至性侵犯或殺害乘客之重大社會治安案件，引發民眾對於計程車安全性疑慮，交通部於民國86年間修正道路交通管理處罰條例，禁止具故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財或擄人勒贖等罪前科者，不得辦理計程車執業登記，引發過度限制人民工作權疑慮。

本院調查及追蹤結果

內政部警政署加強宣導民眾於計程車招呼站或，以排除目前觀光、商業、治安維護等公共場所、治安顧慮者之增加，如搭車、區、醫院、及營業場所，並可隨叫隨停，減少遊樂區、錄影車服務。固定，如商場、加油站等，增加代叫計程車服務，可透過乘客或業者錄影設備之設立，降低司機或乘客之犯罪風險。

已研發智慧型手機微型應用軟體「警政服務App」並於101年8月10日正式上線，其中一項為「代叫計程車」服務，可依民眾所在GPS定位，提供民眾所在縣市地區之計程車行電話通訊錄，可直接撥打電話代叫計程車。該服務功能可改變國人隨機叫車習慣，俾降低計程車駕駛犯案動機，提升民眾對於計程車安全性之信賴。



監院調查農田灌溉之圳溝堤岸道路安全案 圳溝堤岸獲接管

緣由

- 長久以來存在各縣市農田灌溉之圳溝堤岸供公眾通行使用之「道路」，地方政府均存著逸脫相關國賠責任之態度，不願將此類道路納入管理，改善安全設施，維護用路人之權益，任其不斷發生交通事故，棄人民生命財產權於不顧；農委會雖然訂定管理維護分工原則，但不足以因應圳溝堤岸供民眾通行之各種態樣，遇到橫跨不同管理機關或僅為農田水利會所延伸道路部分，本於道路主管機關所設置各項設施所生風險，究應由道路主管機關或土地管理機關負責，權責不清。

本院調查及追蹤結果

- 農委會於102年7月2日函請全國17個農田水利會，就各直轄市、縣、(市)農田灌溉之圳溝堤岸，供公眾通行使用之「道路」使用疑義及釐清其維護管理責任，查復與地方政府辦理農田水利會等已召開現勘事宜，農委會將督促逐案再與各地政府協調。



監院調查酒駕罰責案 加嚴酒駕處罰 確保行車安全

緣由

- 我國對於酒駕之最重處罰，則為酒駕造成他人傷害或死亡所觸犯之刑法第284條第1項過失傷害罪或第276條第1項過失致死罪，前者法定刑為6月以下有期徒刑、拘役或500元以下罰金，致重傷者，處1年以下有期徒刑、拘役或500元以下罰金；後者法定刑為2年以下有期徒刑、拘役或2,000元以下罰金；對於酒駕肇事之累犯亦未如美國、加拿大、德國、新加坡等國立法例，另有加重其刑之特別規定。

本院調查及追蹤結果

- 交通部及法務部重新研擬酒駕相關罰責，於102年6月13日新修正施行之道路交通安全規則第114條第2款規定，汽車駕駛人飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達0.15mg/L或血液中酒精濃度達0.03%以上者，不得駕車，並配合刑法第185條之3修正條文自102年6月13日同日生效施行。亦即酒測值只要超標0.25毫克，至少判處兩個月以上有期徒刑，不可易科罰金；酒測值達0.15毫克，並未達0.25毫克，處一萬五千元到九萬元的罰款。



中華民國監察院

監院調查阿里山小火車翻覆案 林務局完成

「森林鐵路奮起湖段內31、32號橋梁改善及週邊環境改善工程」

緣由

- 阿里山森林鐵路原本是由行政院農業委員會林務局轄管，該局嘉義林區管理處負責營運與維護，並受交通部監督，然於民國100年4月27日竟發生軌旁林木枝幹斷落而擊中列車，致多節車廂傾覆，並造成5人死亡、113人輕重傷之重大事故。案經本院調查結果，林務局輕忽森林鐵路沿線林木查驗機制，未能確保營運安全。

本院調查及追蹤結果

- 林務局就祝山支線路段委託工程顧問公司辦理「阿里山森林鐵路祝山線車廂翻落風險之路段及橋梁之防護措施評估計畫」，並邀請臺灣鐵路管理局及專家學者分別召開審查會議，經評估有風險之地點計18處，其中3處業於101年度完成改善。
- 林務局於101年4月完成阿里山森林鐵路本線嘉義至奮起湖及第一分道至阿里山之修復，爰廣續辦理「101年度森林鐵路車廂翻落風險之路段及橋梁之防護措施評估計畫」，範圍為本線嘉義車站至奮起湖車站、本線第一分道至阿里山車站及眠月線0k+000~1k+900等3個路段，又於本案評估期間有森林鐵路17及27號隧道延長、31及32號橋設置護欄等多處應優先辦理改善之建議，爰此，林務局調整101年度預算辦理「森林鐵路奮起湖段內隧道改善工程」，於101年12月20日完成決標，並於102年1月11日開工，102年7月8日完工；另於102年度調整預算辦理「森林鐵路奮起湖段內31、32號橋梁改善及週邊環境改善工程」。

道路正義