

交通及採購委員會 99 年度年終記者會資料

本會 99 年度共審查通過 53 件調查案，其中違失情節重大經提案糾正 22 案，占調查案 42 %。以下就本會年度調查與糾正重點，以及巡察行政院提出道路交通安全問題，摘要論述：

一、桃園機場營運管理問題：

桃園機場相繼發生空橋斷裂、人員行為失檢等事件，凸顯硬體、軟體，及人員紀律管理上都亟須改善以提昇機場營運效率與服務品質，本院正持續督促交通部追蹤改善情形。

(一)桃園國際機場為我國對外重要交通門戶，邇來機場各項問題層出不窮，且一發不可收拾，包括航廈內兜售便當、擺地攤、餐飲部食物價不符實、手推車不靈、廁所污水外溢，甚至空橋斷裂、中控中心飲酒作樂紀律廢弛、行李輸送帶停擺、樓板漏水塌落等各項疏失紕漏，荒腔走版，貽笑國內外。甚至跑道面老化及設施年久失修，危機四伏，無法提供 A380 以上航機起降服務，嚴重降低國際競爭力。本項問題引發本院林委員鉅銀、陳委員永祥、李委員復甸 3 位委員高度關切並進行調查，所提「桃園機場中央控制中心人員紀律廢弛案」、「桃園機場空橋斷裂案」2 件調查及糾正案，經本會審查結果無異議通過。

(二)(林委員鉅銀、陳委員永祥、李委員復甸調查)「桃園機場空橋斷裂案」，民航局桃園航空站委託廠商辦理第二航廈空橋操作、保養、修理及維護作業，不但缺乏專業判斷能力，且平時漠視機具之使用管理及維護保養，事先未建立空橋維修之標準作業程序，亦未掌握空橋結構之穩定系統特性，任由廠商恣意作業，無法避免人為疏失而造成空橋塌落；機場擴建工程處委託廠商辦理空橋設計製造，事先履約管理未訂明重點項目檢查程序及檢驗標準，復未依施工規範落實驗收程序，造成機場設備及工程品質低落。(李委員復甸、林委員鉅銀、陳委員永祥調查)「桃園機場中央控制中心人員紀律廢弛案」，民航局及所屬桃園航空站未依法迅予妥適

查處，嗣據民意代表舉發經媒體報導，仍矯飾辯解未能確實檢討改進；其將業務委託民間辦理，未能依法令規定檢討委託項目及執行推動機制，竟將主管工作零星切割，且未能確實評估核辦，既無綜理指揮監督之機制，又無歸責之管考，致業務無法達成預期，弊端叢生，核有違失。

(三) 綜上所述違失情節，均印證桃園機場航廈及相關軟硬體設施老舊和管理不良問題，較鄰近的香港、上海、關西等新機場，相對遜色。為維護國家門面，允應痛定思痛，深切檢討改善，提昇機場營運效率與服務品質，本院將持續追蹤改善情形與未來營運績效。桃園機場的營運單位—民航局桃園國際航空站，已於 99 年 11 月改制為桃園國際機場公司，第三航廈興建計畫亦已展開，今後桃園機場公司除了現有的第一航廈整建，相關服務品質必須改進提升外，桃園機場要發展成為區域樞紐機場，務須加緊學習鄰近國際機場的成功經驗，積極進行各項軟硬體建設，包括將第三航廈打造達成兼具商務功能與休閒娛樂的現代化複合機場目標外，相關機場捷運、高鐵轉運等聯外交通路網亦應妥善規劃，將機場做為展現國家活力的重要舞台，提供旅客舒適與便利的服務。

二、高鐵行車安全問題：

交通部及高鐵公司對於高鐵發生天然災害及人為疏失時，災難危機應變能力不足，相關機關在緊急救難調度、旅客疏散程序、列車檢查作業、列車人員養成訓練等，亦應加以檢討改善。

(一) 高鐵為台灣西部重要的長途運輸工具之一，也是台灣第一個、全世界最大規模的 BOT 案公共工程，然自規劃設計、投資興建、營運經營等階段均爭議不斷，本年度相繼發生幾件重大影響行車安全事件，經本院調查者，包括「甲仙地震導致高鐵列車出軌案」、「高鐵列車駕駛疑似服用安眠藥昏睡案」、「高鐵雲林段地層下陷案」、「高鐵列車轉轍器訊號異常案」，其中「高鐵列車

駕駛疑似服用安眠藥昏睡案」 「高鐵列車轉轍器訊號異常案」 2 案經審查通過糾正。

(二) (程委員仁宏、趙委員榮耀調查) 「高鐵列車駕駛疑似服用安眠藥昏睡案」，交通部未能及時修正老舊之鐵路法令，致通報時機、通報事項不符現代科技化鐵路管理所需；高鐵行車人員之酒測合格標準較台鐵寬鬆，健康檢查項目亦低於台鐵；且未能有效立法約制台灣高鐵公司建構安全文化。高鐵局歷年執行之監查，多以事故為主，並未提高防範「駕駛失能」之監查次數，本案列車長無法替代原駕駛員將列車開往最近一站安全停車，須依靠「列車自動控制系統(ATC)」繼續運行，平日亦未督促台灣高鐵公司建構多重安全防護之緊急應變機制。(趙委員榮耀、陳委員永祥調查) 「甲仙地震導致高鐵列車出軌案」，台灣高鐵公司有關地震應變及旅客疏散作業時間過於冗長；雖與沿線客運租賃業者訂有「緊急接駁支援協定」，惟業者均不知高鐵緊急出口的確切位置，亦不熟悉到達該等緊急出口之最近路線，至有需耗費 148 分鐘始到達現場之情事；每半年辦理乙次之緊急出口現勘，客運及租賃業者均未參與。(陳委員永祥、周委員陽山、李委員炳南調查) 「高鐵雲林段地層下陷案」，報載高速鐵路跨越台 78 線處橋墩差異沉陷對高鐵結構雖尚無立即危險，惟確已造成行車安全隱憂，高鐵局應積極督促台灣高鐵公司持續監測地層下陷，並預先妥為因應。(程委員仁宏、楊委員美鈴、陳委員永祥調查) 「高鐵列車轉轍器訊號異常案」，交通部率爾同意變更機電核心系統，致台灣高鐵淪為全球首見之歐、日規混血系統，且每百萬公里行車事故數較日本新幹線高出甚多，自 96 年營運迄今，發生 31 起道岔訊號異常事件，造成 20 列次取消、12 列次變更運轉區間、274 列次遲延或暫停運轉，對於道岔訊號異常頻繁，卻以使用高號數道岔、多轉轍器同時驅動，故障率較高等語巧言置辯，亟應檢討。

(三) 本年度多起高鐵行車安全事件，影響民眾生命安全甚鉅，殊值重視，各該事件凸顯危機應變能力不足，包括

緊急救難調度、及車輛動員、旅客疏散程序、列車檢查作業、無線電聯繫、接地作業、列車人員養成訓練等，均有待加強。高鐵轉轍器歷年故障次數，確為高鐵行車異常事件之主因，影響旅客權益甚鉅，降低營運品質，甚至造成高速行車安全之顧慮，惟交通部迄未完成鐵路行車規則等相關法規之修訂，類此異常事件之通報規定仍付之闕如，便宜行事，因循散漫，輕者造成民眾不便，重者危及渠等生命。本院仍持續追蹤落實改善中。相關機關允應記取歷次事件的教訓，亟思防範措施，加強緊急應變能力，以公共安全為首要考量，方能真正建構高速行車舒適又安全的交通環境。

三、公路運輸管理問題：

為維護公共運輸安全暨使用者權益，經調查「高壓氣體槽車之檢驗及管理」、「國道客運司機工時超過」、「泰山收費站增設ETC電子收費車道」等案，函請交通部等檢討改進中。

- (一) (劉委員玉山、李委員復甸、李委員炳南調查)「高壓氣體槽車之檢驗及管理案」，本院調查發現，「危險品運輸」涉及公共安全，無論維持由勞委會、交通部分別執行「槽體」、「車體」之檢驗，抑或將該二項檢查統由交通部辦理，皆應考慮何者較能維護公共安全，多層面整體性考量，包括節省行政成本、移撥專業人員與設備可行性等面向，俾落實公權力行使，兼顧簡政便民提升行政效率目標。究何者較能兼籌並顧，刻正由行政院組織改造推動小組研究處理中。至於「國道客運司機工時超過案」、「泰山收費站增設ETC電子收費車道案」2案經調查後提案糾正。(程委員仁宏、趙委員昌平調查)「國道客運司機工時超過案」，主要糾正理由為：勞委會辦理公路客運業司機工時稽查，長久坐視超時工作之嚴重性，對稽查裁罰之後續執行及改善措施未能落實追蹤管考；交通部未對近年因疲勞駕駛之肇禍事件深切檢討，以訂定公路客運業司機合理駕駛時間；公路總局於執行大客車駕駛審

驗措施，未能記取近年發生多次公路客運業司機因個人健康因素，中斷行車任務之教訓，訂定妥適之健檢項目與標準。（程委員仁宏、楊委員美鈴調查）「泰山收費站增設 ETC 電子收費車道案」，糾正理由為：高公局以電子收費車道容量之 75%（即 1,200 輛/車道-小時）或平均服務流量達到該收費站總通行量之 16%，律定電子收費增開原則規範，核准泰山收費站增設第三電子收費車道，所為必要性、合理性等衡酌顯然未盡周延。ETC 第 3 年度（98.7.1~99.6.30）電子收費利用率僅 36.44%，核與規定目標 45% 仍有相當差距，縱認非屬「違約」事項，僅列為「缺失」，仍應督促業者達成第 4 年度利用率 60% 目標，並預為屆期未改善之處理，應積極督促遠通公司儘速研提改善方案，維護未裝 OBU 機用路人的權益。

（二）以上 3 件調查案，均為維護公共運輸安全暨使用者權益之顯著案例，各該事件發生後，本院均在第一時間即進行調查，藉以迅速釐清真相，督促行政機關儘快改善。行政機關規劃交通建設時，常因整體計畫內容涉及層面龐雜，未能考慮周全，或因決策草率，評估不實，造成日後爭議及問題層出不窮，復以長期便宜行事，因循散漫，應變機制闕如，輕者造成民眾不便，重者危及渠等生命。相關機關允應記取歷次事件的教訓，亟思防範措施，加強緊急應變能力，以公共安全為首要考量，方能真正建構舒適安全的交通環境。

四、道路交通安全問題：

本會 99 年度巡察行政院提出檢討議題之一為道路交通安全問題，因茲事體大，攸關民眾生命財產安全，此處再次強調重申，並呼籲各界同心關注。

（一）回顧 99 年這一年來，風災水患致橋毀路斷、路基掏空損壞，莫拉克風災肆虐、二高走山、國道 6 號施工鋼架坍塌意外、蘇花公路坍塌，各該事件接踵發生，屢屢導致人命傷亡，其間交雜斑斑血淚，悲劇不斷重演複製，

值得省思。此均凸顯台灣經歷各次災變，地形環境愈形脆弱，交通建設工程任一環節均不容輕忽。過去鋼筋水泥混凝土橋梁，須承受河床落墩之高度風險。例如雙園大橋高達 68 個橋墩，橋齡不過 18 年，卻因沖刷而斷橋，橋梁設計應以減少落墩為上策。再者，封橋標準作業程序雖迭經修訂，卻無法據以落實執行，執行時僵化無所變通，消極保守，致釀災害。除開加強平時養護維修，確實執行巡查工作，發現異狀即時妥適處理，允依實際現況彈性調整。

(二) 我國自 921 大地震發生迄今已超過 11 年，目前正進行高速公路橋梁耐震補強第二期工程，行政院經建會於 99 年 10 月間僅通過第一優先路段國道 3 號汐止系統至竹南路段計 200 座橋梁，按每天行駛高速公路的車流量超過 140 萬輛次，耐震補強允應一次到位，方為正辦。另公路總局省道橋梁耐震補強緊急工程計畫，自 98 年至 103 年底，就轄管 516 座耐震能力不足省道橋梁，逐年辦理改善，至 98 年底已完成橋梁補強 121 座，99 年預計完成 138 座，截至 11 月份為止，累計完成 99 座，總累計預定進度為 32.49%，實際進度為 28.53%。交通部於 98 年至 101 年編列 119 億元，辦理省道危險及瓶頸路段緊急改善計畫，截至 99 年度 11 月底止，總累計預定進度：45.49%，實際進度：41.57%。2 項計畫整體進度均有落後。

(三) 國內的交通運輸建設工程，從道路邊坡設計、施工、養護等規範制度，應與時俱進，適時進行檢討，相關管理標準作業程序，應依實況彈性調整適切時機。除 99 年 4 月間國道 3 號 3.1 公里順向坡崩塌事故後進行之國道順向坡安全總體檢之外，對於潛在高風險地區，應加強裝設相關儀器監測系統，或增設視訊監視系統 (CCTV)、提高「可變資訊電子告示看板」(CMS) 密度以及選擇適

當地點設置緊急避難空間，確保用路人行的安全。有鑑於各地柏油路面容易破損，且路面鋪設普遍不夠嚴謹，更屢見管線埋設挖挖補補，回填不實，造成路面塌陷或坑洞凹凸不平，本院前糾正國道八號銜接台十七線西濱公路的台江大道施工品質粗糙案、國道6號南投段C602A標北山交流道工程99年9月間進行增設北山交流道上匝道1-P2段橋面版混凝土澆置時，發生支撐架倒塌事故。稍前國道1號五股楊梅段拓寬工程北段井基配筋不足案（註：國道1號4.6公里南下邊坡今年1月13日發生土石坍落事件，該處非屬國道順向坡安全總體檢優先路段），均凸顯其過程與品質之重要，自施工開始即須環環相扣，不宜掉以輕心，方能真正建構舒適安全的交通環境。