
目 次

糾正案復文

- 一、行政院函復，本院前糾正臺北市政府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足，均有違失案查處情形……………1
- 二、行政院函復，本院前糾正教育部辦理國立中央大學申請於 100 學年度設立「性/別研究博士學位學程」之審查案，審查程序涉有違失，逾越審查流程圖等相關規範，核有不當案查處情形……………43
- 三、行政院函復，本院前糾正臺北市政府未能體察北北基 100 學年度高中職聯測考生母群體已與往年全國基測不同，提醒招生學校預為因應，致聯合申請入學發生部分考生「高分低就」疏失，經民情輿論壓力被迫改分發，不僅嚴重斷傷我國升學考試之公信力，亦影響未來高中職社區化教育政策之推動，均核有疏失案查處情形……………44

會議紀錄

- 一、本院外交及僑政委員會第 4 屆第 43 次會議紀錄……………52
- 二、本院外交及僑政、交通及採購委員會第 4 屆第 3 次聯席會議紀錄……………53
- 三、本院國防及情報委員會第 4 屆第 43

- 次會議紀錄……………53
- 四、本院國防及情報、內政及少數民族委員會第 4 屆第 38 次聯席會議紀錄……………56
- 五、本院國防及情報、財政及經濟、教育及文化委員會第 4 屆第 7 次聯席會議紀錄……………56
- 六、本院教育及文化委員會第 4 屆第 43 次會議紀錄……………57
- 七、本院教育及文化、內政及少數民族委員會第 4 屆第 31 次聯席會議紀錄……………62
- 八、本院教育及文化、外交及僑政委員會第 4 屆第 6 次聯席會議紀錄……………63
- 九、本院教育及文化、國防及情報委員會第 4 屆第 3 次聯席會議紀錄……………63
- 十、本院教育及文化、財政及經濟委員會第 4 屆第 39 次聯席會議紀錄……………64
- 十一、本院教育及文化、交通及採購委員會第 4 屆第 36 次聯席會議紀錄……………64
- 十二、本院教育及文化、內政及少數民族、財政及經濟委員會第 4 屆第 27 次聯席會議紀錄……………65
- 十三、本院教育及文化、內政及少數民族、司法及獄政委員會第 4 屆第 6 次聯席會議紀錄……………65
- 十四、本院教育及文化、財政及經濟、交通及採購委員會第 4 屆第 14 次聯席會議紀錄……………66

十五、本院教育及文化、內政及少數民
族、國防及情報、財政及經濟委員
會第 4 屆第 3 次聯席會議紀錄……………66

糾 正 案 復 文

一、行政院函復，本院前糾正臺北市政府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足，均有違失案查處情形（糾正案文見本院公報第 2680 期）

行政院 函

發文日期：中華民國 98 年 12 月 24 日
發文字號：院臺工字第 0980110679 號

主旨：貴院函，為臺北市政府 94 年間興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足，均有違失。爰依法提案糾正，囑轉飭該府確實檢討改進見復一案，經轉據臺北市政府函報檢討改進辦理情形，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 98 年 11 月 9 日(98)院台內字第 0981900884 號函。
- 二、影附臺北市政府 98 年 12 月 16 日府工新字第 09832065000 號函及附件各 1 份。

院長 吳敦義

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 98 年 12 月 16 日
發文字號：府工新字第 09832065000 號

主旨：有關監察院函為本府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足，均有違失。爰依法提案糾正，應確實檢討改進案，本府檢討改進辦理情形詳如附件，敬請 鑒核。

說明：依 鈞院 98 年 11 月 16 日院臺工字第 0980072785 號函辦理。

市長 郝龍斌

監察院糾正案文檢討改進辦理情形報告表

| | |
|-----------|---|
| 糾正案文事實與理由 | <p>一、臺北市政府為提昇貓空地區觀光品質及產業發展，興建貓纜，可謂立意甚佳，惟事先未進行詳盡評估，辦理過程規劃不周，且驗收草率；甚至 T16 塔柱邊坡災害發生後，亦未於第一時間對災害作緊急妥善處理，任由災情持續擴大，市府團隊危機處理能力顯然不足，允應深切檢討改善</p> <p>(一)查貓空纜車系統係由臺北市政府工務局新建工程處委託財團法人中華顧問工程司（93 年 3 月 27 日改制為台灣世曦顧問公司）及武林建築師事務所負責專案管理及監造，由統包商春原營造負責設計及施工，纜車系統採法國 POMA 公司產品。貓空纜車全線 4.03 公里，沿線之路權寬度 11 公尺，共有 6 車站（含 2 個轉角站，不提供旅客上下），施設有 25 處塔柱，總費用約 13 億元。統包工程於 94 年 5 月 2 日決標，94 年 5 月 3 日開始細部設計，於 94 年 11 月 10 日開工，96 年</p> |
|-----------|---|

| | |
|--|---|
| | <p>6 月 28 日完成履勘作業，96 年 7 月 4 日通車啟用。</p> <p>(二)有關民意代表及環保團體諸多批評，如「免環評，定位三變，遊走法律邊緣」、「貓纜系統應算是大眾捷運系統，依法應進行環境影響評估」、「環保署 95 年 2 月 20 日修法認定 4 公里以上的纜車需要環評，新工處搶在 3 個月前動工，讓 4.03 公里的貓纜系統不需環評就能上路」、「免建照，搶動工，排除建築法審核」、「拼政績，市府頻頻催促卸任前完工」、「貓纜系統 13 億的工程，在 13 個月內上路，換句話說，就是一路快，快速通關」、「免水土保持，說是遊樂設施，又變公用事業」、「T16 塔柱基樁施工偷工減料」、「基座回填不實」、「塔柱坐落位置根本沒有岩盤」、「T16 塔柱傾斜，足徵工程設計、施工及發證等程序均涉有違失」、「轉角二站是地下一層、地上三層，違法使用之實質大違建」、「T16-1 塔位用地仍屬保護區，不得作為交通用地使用」、「T15 位處順向坡頂，不得開發使用」等，分述如下：</p> <p>1.「免環評，定位三變，遊走法律邊緣」、「貓纜系統應算是大眾捷運系統，依法應進行環境影響評估」、「環保署 95 年 2 月 20 日修法認定 4 公里以上的纜車需要環評，新工處搶在 3 個月前動工，讓 4.03 公里的貓纜系統不需環評就能上路」乙節：</p> <p>(1)查貓空纜車工程全線開發面積合計約 6.3 公頃，總挖填土石方量約 30,373 立方公尺，依據行政院環境保護署 93 年 12 月 29 日環署綜字第 0930095517 號令修正發布「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第 20 條規定，貓纜系統未達法定開發規模（位於山坡地，其面積 10 公頃以上，或挖填土石方 100,000 立方公尺以上），依法免實施環境影響評估，惟臺北市政府交通局仍委託鼎漢公司 94 年 6 月完成之「貓空纜車系統新建工程環境影響調查報告書」。</p> <p>(2)前開 93 年 12 月 29 日修正發布之「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」並未針對纜車系統規定應予環評之標準，為使法令周延並有所遵循，行政院環境保護署乃以 95 年 2 月 20 日環署綜字第 0950013200 號令修正發布「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第 31 條條文，增列纜車之興建或擴建應實施環境影響評估標準（按：「其他開發行為，有下列情形之一者，應實施環境影響評估：…二十、纜車之興建或擴建，符合下列規定之一者：(一)第 8 款第 1 目（位於國家公園、位於野生動物保護區或野生動物重要棲息環境）及第 2 目（位於原住民保留地）。(二)興建或擴建長度 4 公里以上者。」）是可</p> |
|--|---|

知在修法前纜車興建毋須環評。

(3) 綜上，有關貓纜系統開發案免予實施環境影響評估，案經主管機關臺北市政府環境保護局依當時現行「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」審查貓纜系統開發面積及總挖填土石方量，作成免實施環境影響評估之決議，認事用法並無違失之處。至於外界質疑是否「新工處搶在 3 個月前動工，讓 4.03 公里的貓纜系統不需環評就能上路」云云，應屬猜測。

2. 「免建照，搶動工，排除建築法審核」、「拼政績，市府頻頻催促卸任前完工」、「貓纜系統 13 億的工程，在 13 個月內上路，換句話說，就是一路快，快速通關」乙節：

(1) 查臺北市政府工務局新建工程處 94 年 6 月 14 日簽報貓纜系統免申請建造執照、雜項執照及排除建築法全部適用之理由，係以貓纜系統「旅客乘車站功能與鐵路、捷運車站及航空站類似，惟其規模更為簡化，構造亦較單純」、「轉角站站體僅設置機電機房及收納纜車廂空間」及「塔柱上下部結構單純而屬一般土木工程」，將纜車系統整體構造視為「性質特殊、較為罕見但建造規模單純之構造物」，並以其場站等主要構造類似於臺北市建築管理自治條例第 36 條第 1 項第 4 款之「鐵路車站、航空站」，而可視為同條項第 5 款「其他類似上列各款之建築物雜項工作物」，並援引同條第 2 項：「前項申請建築許可及使用許可之規定，由市政府定之。」

(2) 貓纜系統雖依臺北市建築管理自治條例規定辦理，但仍須向主管建築機關申請建築許可，並於施工完竣後申請使用許可。且辦理建築許可時，業依規定辦理都市設計審查，通過後才核發建築許可。完工後，仍須經消防、污水、無障礙設施相關單位檢查通過後，才核發使用許可，並不因免除建築法之適用，而免除其所有行政程序之審查。

(3) 前述以臺北市建築管理自治條例優先適用，而排除適用建築法，本屬於法有據，且工期係公開於政府採購招標文件，廠商倘認不合理，自會依法提出異議申訴，惟查 94 年 6 月 14 日簽辦內容說明四：「因本工程所有設計工作及各項證照審查程序須於 94 年 9 月底前完成，目前只剩約 4 個月工作時間，至為緊迫，為使設計工作及審查程序能如期完成不致影響預定開工時程並如期竣工完成鈞長任內重大市政建設…」等內容，甚為離題不妥，市府各級主管監督不周、授人以柄，徒然引來無謂批評與爭議。

3. 「免水土保持，說是遊樂設施，又變公用事業」乙節：

| | |
|--|--|
| | <p>(1)按山坡地開發有關之水土保持計畫、簡易水土保持申報書或免水土保持簽證，應依據水土保持法、水土保持法施行細則及水土保持計畫審核監督辦法之規定辦理。</p> <p>(2)經查貓纜系統動物園站及 T1 塔柱因非屬法定山坡地，無涉及水土保持相關事宜；T14 及 T19 塔柱因配合塔柱工程配置，須開挖整地，但未達一定規模範圍，故辦理簡易水土保持申報；園內站、轉角二站、指南宮站、貓空站及轉角二站聯外道路因涉及開挖整地，且超過一定規模範圍，故辦理水土保持計畫；轉角一站及其餘 22 墩座配合墩座工程，故辦理免水土保持簽證。</p> <p>(3)上開須辦理水土保持或簡易水土保持各場站及塔柱，均由專業技師簽證後，由新建工程處提送建設局進行審查在案，並非如外界所說貓纜系統完全「免水土保持」。</p> <p>4.「T16 塔柱基樁施工偷工減料」、「基座回填不實」乙節：</p> <p>(1)T16 塔柱井式基樁經調閱估驗計價所附施工過程照片，可看出 T16 塔柱之井式基樁開挖後，確有綁紮及置入鋼筋籠與安裝擋土浪板，並完成灌漿作業，尚無發現 T16 塔柱之施工過程有偷工減料之情事。此點據本院所諮詢專家學者表示：「依目前的塔基的裸露段的資料研判，T16 塔柱基礎施工並無偷工減料。」外界以塔柱墩座下方土壤流失塌陷即認定塔柱基樁施工偷工減料，純屬臆斷。</p> <p>(2)另查閱統包廠商春原營造設計之工程圖說，井式基樁施作方式係以人工開挖直徑 2.5 公尺之大口徑樁井，並以擋土浪板保護週邊開挖面，挖掘至規定深度後置放鋼筋籠，再灌入混凝土後完成。其主要承載力係仰賴深入岩盤之混凝土基樁，至於灌漿完成後將表土重新覆蓋，僅為「地貌復原」而非「回填」，與基樁承載力無涉。</p> <p>(3)惟據學者專家表示，深井式基樁之承載力雖係仰賴岩盤，惟施作完成後，墩座下方僅以表土覆蓋並不妥適，實務上應以回填土逐層夯實或澆置低強度混凝土（抗壓強度約 60 至 80kg/cm²）等方式加固，才能確保週邊穩固。故春原營造設計之井式基樁施作方式，未規定墩座下方應加固處理，而僅以表土覆蓋部分，雖無涉偷工減料，然風災豪雨過後導致 T16 墩座下方土石坍塌，縱不危及塔柱安全，亦不妥適。</p> <p>5.「塔柱坐落位置根本沒有岩盤」、「T16 塔柱傾斜，足徵工程設計、施工及發證等程序均涉有違失」乙節：</p> <p>(1)經本院諮詢專家學者表示岩盤（Bedrock）在工程上是指地面表</p> |
|--|--|

土層以下較厚之原狀岩石，係分佈範圍遠大於基礎面積的支承地盤。而岩石（Rock）係指地質上固結材料，依固結力分為軟岩、硬岩，依組成可分為泥岩、粉岩、砂岩、礫岩等；依成因則分為水成岩、變質岩、火成岩等。岩盤依其風化程度可定性地分為六級，風化程度在「完全風化」以上者，即為土壤。工程上習慣以不能以土壤取樣器取樣，非得用岩心取樣器取樣者為岩石之初步判定。

(2)有關 T16 塔柱坐落位置之地質，依統包商 P5 鑽孔位土質柱狀圖自 EL.+276.05 以下全部為灰色頁岩，岩石品質指標（RQD）自 0 至 90 均有之，顯示岩石品質並不均勻；依 4 大技師公會 BH-2 鑽孔土質柱狀圖自 EL.+270 至 EL.+260 間為棕灰色頁岩夾泥質細砂岩，EL.+260 以下為淺灰至黃灰色砂岩；而依 T16 塔柱井基施作時，實際開挖所得地層資料顯示 EL.+274.60 至 EL.+272.75 間為土黃色粉質黏土，EL.+272.75 至 EL.+269.75 間為灰色頁岩，EL.+269.75 至 EL.+264.50 間為土黃色頁岩，EL.+264.50 以下為黃褐色頁岩，與前二者結果均不盡相同，可知 T16 塔柱坐落位置之地質變化頗劇，且岩石品質並不均勻。

(3)依本院諮詢專家學者略稱：「T16 塔柱坐落在軟岩岩盤上，軟岩有強度低、遇水軟化、風化快速變為泥土的特性。統包商及 4 大技師公會雖皆判別為『岩石』，但實際設計時是以較保守的『硬土』認定之。」查據原設計廠商萬鼎公司稱，當初設計是採最保守的假設，將地層視為無岩盤，放大安全係數設計，故至今雖有表土流失，墩座懸空情形，塔柱仍紋風不動，沒有明顯傾斜位移。外界所謂「塔柱坐落位置根本沒有岩盤」、「T16 塔柱傾斜，足徵工程設計、施工及發證等程序均涉有違失」等，殆屬臆測。

6.「轉角二站是地下一層、地上三層，違法使用之實質大違建」、「T16-1 塔位用地仍屬保護區，不得作為交通用地使用」、「T15 位處順向坡頂，不得開發使用」等節：

(1)經查貓空纜車系統用地計畫案係經臺北市及內政部兩級都市計畫委員會審議通過，並經臺北市政府以 94 年 6 月 3 日府都規字第 09413317700 號函公告「變更臺北市文山區貓空纜車路線用地主要計畫」及 94 年 8 月 11 日府都規字第 09413579900 號公告「擬定臺北市文山區貓空纜車路線用地細部計畫案」在案。貓空纜車轉角二站土地為動物園用地，依前開細部計畫書「肆、土地使用分區管制」規定：「四、配合纜車路線經過，本計畫區內動物園用地及道路用地得供纜車路線及其相關設施等通過使用。」故轉

| | |
|----------------------|--|
| | <p>角站二站作機房及儲車空間等纜車相關設施使用，應無違反都市計畫規定。</p> <p>(2)另查貓空纜車 T16-1 塔柱位址仍位於貓空纜車路線用地範圍內，未超出原發布實施都市計畫範圍，且該土地權屬皆為公有（由國有財產局、彰化縣員林鎮公所及臺北市政府交通局持分），取得該土地僅需辦理撥用，無需配合土地徵收辦理都市計畫變更。另纜車系統屬公眾運輸工具，新塔柱用地得依「臺北市土地使用分區管制規則」有關保護區附條件允許「第 12 組：公用事業設施(一)公共汽車或其他公眾運輸場站設施」之規定辦理，即可管用合一，故貓空纜車 T16-1 塔柱位址之設置地點應符合都市計畫及臺北市土地使用分區管制規則等相關規定。</p> <p>(3)有關 T15 塔柱是否位處順向坡疑義，依據水土保持技術規範第 31 條定義：</p> <p><1>順向坡：凡坡面與層面之走向大致平行（或兩面走向之交角在 20 度以內），且坡面傾向與層面傾向一致者。</p> <p><2>逆向坡：凡坡面與層面之走向大致平行（或兩面走向之交角在 20 度以內），且坡面傾向與層面傾向相反者。</p> <p><3>斜交坡：凡坡面與層面之走向交角大於 20 度以上者。</p> <p>經查面向棲霞山莊或政大御花園之邊坡坡向約為北偏東 15 度向西傾，故坡面與層面之走向交角大於 20 度。另依據中央地質調查所新店圖幅資料，T15 及 T16 塔柱附近地層位態為北偏東 70 度向東南傾 17 度及北偏東 55 度向東南傾 13 度，依據水保規範定義為斜交坡。</p> <p>(三)綜上，臺北市政府辦理環境影響評估、免申請建築執照及排除建築法之適用、水土保持計畫各項審查作業均於法有據，尚無外界所陳情事，惟臺北市政府交通局、工務局、產業發展局及都市發展局對自身長期辦理之貓纜工程基本資料竟不熟諳，面對外界詰問，非但無法從容以對、據實以譽，反而支吾其詞、交代不清。甚至災害發生後，市府不僅未管制現場並施作緊急防護加固措施，亦未能於第一時間對外充分說明處置作為，任由外界指責而不知所措，不僅斲傷政府形象，更增民眾疑慮，臺北市政府危機處理能力有待加強，爾後辦理重大公共工程更應以本案為鑑，深切確實檢討改善。</p> |
| <p>檢討改進 辦理情形</p> | <p>一、關於貓空纜車系統都市設計審議及建築管理，說明如下：</p> <p>(一)查「臺北市貓空纜車系統新建統包工程」都市設計審議主要係針對 6 座場站整體規劃、造形語彙、都市景觀、交通動線…等都市設計相關議題進行討論，為整體規劃圖說之完整，94 年 9 月 2 日都審幹事會</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>議結論略以：「4.請補充各式墩柱之平面圖說，並應補充標註相關尺寸。」故申設單位於都審報告書內補充纜車路線全區計畫平面圖及塔柱立面、斷面圖等作為審議時之參考。</p> <p>(二)有關 T16 塔柱位置變更為 T16-1，業經都市設計審議變更設計核備在案，符合相關行政程序。</p> <p>(三)貓空纜車工程為供交通用途之纜車系統，其場站等主要構造係經本府核定適用本市建築管理自治條例第 36 條第 1 項第 5 款，即同建築法第 99 條第 1 項第 6 款規定，其他類似之建築物或雜項工作物（按：指類似海港、碼頭、鐵路車站、航空站等），而不適用建築法全部之規定。另「塔柱部分」依內政部營建署 96 年 9 月 27 日營署建管字第 0960050589 號函釋：纜車支柱若屬具交通運輸功能之空中纜車設施，則非屬建築法第 7 條所稱之雜項工作物，自無申請雜項執照並檢討相關建築法規問題。</p> <p>(四)相關工程前以 94 年 12 月 28 日北市工建字第 09471266200 號函、95 年 1 月 26 日北市工建字第 09530227800 號函及 95 年 10 月 2 日北市都建字第 09569905900 號函同意貓纜工程六處場站建築圖說備查，該等備查程序僅檢視有無檢附本市建築管理自治條例第 8 條規定之文件，是以本工程依簽奉本府核定之申請核備項目排除適用建築法全部規定。其建築物之結構、消防安全等措施，分由設計建築師及相關專業工業技師簽證負責。</p> <p>(五)本工程既經本府核定排除適用建築法全部規定，故無涉本府都市發展局建築工程之設計審查與施工管理業務，復查本工程使用許可依本府工務局新建工程處 96 年 6 月 26 日會勘紀錄業於 96 年 6 月 25 日經本府同意核發，復經工務局新建工程處 96 年 7 月 2 日北市工新工字第 09664237800 號函檢送相關圖說送都市發展局建管處作為六處場站之使用管理資料。</p> <p>二、爾後本府將加強同仁相關教育訓練，對於簽呈說明內容務必以嚴謹審慎、適當切題之詞彙陳報，並要求各級主管確實監督，以避免類似情形再度發生。</p> <p>三、本工程為免施工造成地表及地貌的大規模破壞，施工時皆採用人工挖掘井基方式進行塔柱基礎開挖，以期將挖掘範圍降至最低，且無大型機械進行開挖作業，塔柱施作採點對點施工方式，不另施作施工便道，施工材料及廢方均以架設索道方式運輸。爾後本府辦理類似工程，將以本工程為鑑，嚴謹辦理設計及施工，以確保工區週邊安全穩固。</p> <p>四、依據監察院糾正案文，本府辦理環境影響評估、免申請建築執照及排除建築法之適用、水土保持計畫各項審查作業均於法有據，惟纜車工程係本府</p> |
|--|--|

| | |
|-----------------------|---|
| | <p>首例，本府同仁欠缺此方面之專業經驗，故全權委託具專業能力及經驗之廠商，進行先期規劃、專案管理等工作。爾後本府對於各機關同仁除持續進行依法行政觀念之宣導與訓練，期使同仁體認知法、守法為每一公務人員之基本行政守則，以落實同仁執行業務能依據相關法令規章，依法辦事，提高行政效能，並加強同仁相關職能、教育訓練，提升同仁專業知識與素養，以及各級主管確實監督。資訊提供要求務必詳實、正確並經嚴謹查證，相關資料並予妥善保存建檔。另將持續每年實施災害防救演練及相關宣導活動，災害發生時務求審慎處置，對於涉及跨局處事務統一由專人對外發言，謹慎應對，充分說明處置作為，強化危機處理機制與應變對策，並深切檢討改進，爾後辦理重大公共工程更將引以為鑑，以避免類似情形再度發生。</p> |
| <p>糾正案文 事實與理由</p> | <p>二、貓纜系統 T16 塔柱下方邊坡坍塌致災，根據 4 大技師公會鑑定報告載明坍塌模式係由下而上後退式漸進滑動塌陷，顯示邊坡破壞並非肇始於 T16 塔柱；且據該鑑定報告結論，就地補強或遷建均屬可行，惟災變規模持續擴大後，暴雨沖刷表土已逾 4 公尺，現地條件已改變，貓空纜車含 T16 在內各塔柱縱無明顯傾斜、位移或沉陷現象，現地補強是否仍技術可行，須經進一步評估</p> <p>(一)查依臺北市土木、大地、水土保持及結構等 4 大技師公會所提「臺北市文山區萬壽路 75 巷政大御花園蓄蜜風災土石崩塌鑑定報告」所載，97 年 9 月 27 日貓纜系統 T16 塔柱下方邊坡因持續豪雨坍塌，其「範圍寬約 25 公尺、長約 160 公尺，坍塌層次為覆蓋土層+風化破碎岩層，坍塌深度約 4~7 公尺，坍塌模式為後退式漸進破壞，...97 年 9 月 28 日，第 1 段及第 2 段土體陸續坍塌，殘留第 3 段土體則在 11 月 9 日歷經一陣豪雨後亦告崩落。」報載，有臺北市議員於 97 年 11 月 9 日現地勘察，發現 T16 號塔柱有基座掏空面積達擴大 4 分之 3、深度逾 4 公尺、周邊土石鬆動。</p> <p>(二)有關邊坡坍塌原因分述如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.地質因素：T16 塔柱基地屬舊崩塌區及向源侵蝕區，地層受長期風化作用力影響，邊坡坍塌屬向源侵蝕現象，由下而上朝源頭發展。 2.雨量因素：辛樂克颱風（9.11~9.16）、哈格比颱風（9.21~9.23）及蓄蜜颱風（9.26~9.30）陸續侵襲，9 月累積降雨量依中央氣象局統計資料高達 1271.5 公釐，在木柵地區近 22 年的月降雨量中，僅次於 87 年 10 月的 1,318 公釐及 90 年 9 月的 1,843 公釐，確屬異常。基地邊坡由於地層含水量飽和、強度軟化及地下水壓升高而致坍塌。 3.地表水流因素：臺電塔基延伸至棲霞山莊步道上邊坡擋土牆後方未 |

完全回填，致使逕流水於牆後蓄積入滲，可能致使下邊坡農耕區土壤含水量過高而軟化，造成下邊坡抵抗力減少而發生崩塌。

4. 綜上，經 4 大技師公會鑑定本次崩塌之主要原因（詳鑑定報告第 117 頁）包括：(1)天然地質條件不佳，根據歷年航空照片判釋結果，T16 塔柱位置為向源侵蝕之上邊坡，其下邊坡為舊有崩場地，屬環境地質上之敏感地區。(2)9 月份連續 3 個颱風造成月累積降雨量達 1271.5 公釐，導致土壤含水量持續增高，土壤軟化及強度降低，使邊坡崩塌。

(三)有關施作 T16 塔柱是否為下方邊坡坍塌之原因，分析如下：

1. 四大技師公會鑑定報告載明貓纜系統 T16 塔柱下方邊坡因持續豪雨坍滑，其範圍寬約 25 公尺、長約 160 公尺，坍滑層次為覆蓋土層＋風化破碎岩層，坍滑深度約 4~7 公尺，坍滑模式為後退式漸進破壞，亦即由坡趾土質開始鬆動，並由下往上漸次滑動塌陷。
2. 據本院諮詢專家學者表示：「10 月 2 日勘查時由現場觀察之崩坍面呈三角錐形狀，坡角陡峭，但現場未發現有向下沖刷之沖蝕溝，當天崩坍區尚未到達 T16 塔基位置，研判崩坍區首先發生在坡腳處，然後向上方延伸侵蝕擴大。其後 10~11 月崩坍區因表土吸入過多雨水，又因大雨而擴大坍落之面積，部分軟泥向下流動，此時 T16 塔柱墩基已裸露，土方陷落約 4~5 公尺。」、「縱使不蓋貓纜，下這麼大的暴雨，這個邊坡一樣會坍塌。」
3. 根據本院諮詢專家學者所提供現場照片可知，97 年 9 月 27 日颱風過後，T16 塔柱尚無異狀，四周之樹木仍存在。嗣後，臺北市政府委託四大技師公會鑑定，亦認 T16 塔柱之各項監測數據顯示並無明顯塔柱傾斜、位移或沈陷現象，井式基礎外露部分亦未發現有明顯開裂或破損之情形。此外，本院現場履勘時亦發現坡趾早期曾有開挖而未作擋土加固措施，均可證邊坡破壞並非肇始於 T16 塔柱。

(四)經查臺北市政府為瞭解貓纜系統含 T16 在內各塔柱安全性，97 年 9 月 29 日於 T16 塔柱安裝水準尺，進行監控，監測頻率為每小時 1 次，97 年 10 月 1 日完成傾斜盤安裝後，量測頻率為每日上、下午各 1 次。97 年 10 月 8 日完成 24 座塔柱傾斜盤裝置並開始監測，監測頻率為每天 1 次。T16 塔柱經持續量測並無任何傾斜，故量測頻率亦調整為每日 1 次。經 3 個月的監測，並將所得數據交四大技師公會判讀後，含 T16 在內的各塔柱亦無明顯傾斜及位移，故四大技師公會鑑定報告結論亦將「現地補強」做為技術可行的方案之一。惟此種現地補強方案必須在邊坡滑動塌陷初期，立即配合坡趾進行，方為有效，然市府當時毫無作為，虛擲搶災黃金時期，任由災害規模擴大，至不

| | |
|----------------------|---|
| | <p>可收拾地步，市府相關單位實難辭其咎。</p> <p>(五)綜上可知，貓纜系統 T16 塔柱下方邊坡坍塌致災原因多端，天然地質條件不佳、雨量異常，甚至坡趾早期似有不當的開發行為等，均是可能原因，惟四大技師公會鑑定報告載明坍塌模式係由下而上後退式漸進破壞，顯示邊坡破壞並非肇始於 T16 塔柱；且災變至今，貓空纜車含 T16 在內各塔柱經監測雖無明顯傾斜、位移或沉陷現象，但暴雨沖刷表土已逾 4 公尺，災變規模持續擴大，現地補強是否仍屬技術可行，須經進一步詳細評估。</p> |
| <p>檢討改進 辦理情形</p> | <p>一、97 年 9 月 27 日薔蜜颱風發布陸上警報（20:00 待命）本府工務局新工處養護工程隊轄區三分隊於 22:00 即依指示派員至現場堆置砂包及導水完成。至 9 月 28 日薔蜜颱風於文山地區連續降下約 500 公釐之超大豪雨，造成文山區萬壽路 75 巷社區後方邊坡崩塌。本府於災害發生後，即依「臺北市山坡地災害復建處理原則」全力辦理崩塌坡面防災措施及貓空纜車 T16 塔柱基礎進行加固措施。</p> <p>二、災害發生第一時間崩塌土石流向坡面下方之政大御花園社區及棲霞山莊社區，導致該 2 社區遭受土石埋置了部分設施，本府基於保障居民生命財產安全為優先，故先由本府工務局新工處已於第一時間進場針對坡面下方社區進行搶災工程，除協助居民清除土石及淤泥，並開設臨時排水道俾導引水流進入排水溝渠，避免水流衝向民房釀成更大災情。後續除陸續將堆置淤積於坡面下方之土石及淤泥載運至土方掩埋場外，亦同時在坍塌方邊坡兩側下方坡面設置臨時截水溝及臨時沉砂池等，以防止土石流溢往下方建築物，另坡面上亦全面鋪設塑膠帆布，以防止水份滲入避免擴大崩塌面，且將既有排水溝渠內之淤泥及枯枝樹枝予以清除，並協助清洗社區內球場等設施及其他善後工作；另貓空纜車 T16 塔柱及其周邊部份，為先瞭解崩塌邊坡現況安全性，即針對邊坡現況對 T16 塔柱之安全評估，該部分委託臺北市土木技師等四大公會聯合辦理鑑定，並由本府工務局新工處經四大技師公會建議於墩柱週邊施做噴漿、土釘及岩錨等作業以穩固邊坡，相關災害搶修作業已於 98 年 2 月底完成。</p> <p>三、於第一次發生災害時（97.9.28），離 T16 塔柱下方 20 公尺範圍內之邊坡，已有新的裂隙產生（數量約 7-8 處，寬度約 10-20 公分）並且持續擴大中，雖市府緊急於該處鋪設帆布，惟仍無法避免雨水之入滲，經四大技師公會研判該土體已呈解壓狀態（喪失承載剪應力），如採取各種補強工法，勢必增加該坡面之載重，將加速坡面之崩塌，且因邊坡過於陡峭，施工機具及人員無法進入該坡面直接進行搶災工程（如強行進入將造成搶災人員及機具之損傷），經四大技師公會建議以優先保護下方社區居民安全為首要任務，進行下列鄰社區之邊坡保護措施：</p> |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>(一)鄰社區坡面加設 2 道太空包以阻擋土石滑落。</p> <p>(二)於社區與坡面交界處打設鋼軌樁，做為阻擋土石之第二道防線。</p> <p>四、本府產業發展局立即採取四大技師公會建議，於鄰社區坡面加設 2 道太空包以阻擋土石滑落，並於社區與坡面交界處打設二排鋼軌樁，做為阻擋土石之第二道防線。於第 2 次災害（97.11.8、9）連續發生坍塌時，上述臨時防災措施確實發揮阻擋土石之功效，進而達到保障下方社區住戶安全。</p> <p>五、本府產業發展局於 97.9.28 災害發生後，每日皆積極辦理現場搶災工作並以保護社區居民安全及協助社區復舊為首要事項，且積極辦理後續復建工程規劃設計及工程發包事宜，復建工程從規劃設計階段至復建工程發包開工（自 97.10.5 至 97.12.15）採購時程約 2 個月，採購效率實屬難得，工程發包前亦有配合相關搶災及臨時防災設施。且查監察院糾正案文參、七、(二)略以：「…，經現場履勘發現復舊工程之設計考慮周全、補強施工確屬適當。」，故本復建工程確實考量周全。</p> <p>六、本府對監察院糾正案之檢討改進事項，爾後仍依本府「臺北市山坡地災害復建處理原則」持續辦理，並每年實施災害防救演練及相關宣導活動，另依水土保持法針對本市潛在山坡地危險區進行水土保持之處理與維護，以保育水土資源，涵養水源，減少坡地災害，促進土地合理利用。</p> |
| <p>糾正案文 事實與理由</p> | <p>三、貓纜系統 T16 塔柱位處向源侵蝕之環境敏感區乃不爭事實，為避免日後再發生邊坡坍塌，徒增民眾疑慮，臺北市政府遷移 T16 塔柱，應是正確決策，惟自毗鄰舊 T16 之新 T16 塔柱地質條件及地理環境均優於舊 T16 塔柱觀之，貓纜系統先期規劃、專案管理及設計施工廠商是否具有豐富工程專業能力及經驗，並竭盡所能，確實令人質疑</p> <p>(一)有關邊坡坍塌對 T16 塔柱之影響評估及是否遷移等節，四大技師公會建議摘要如次：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.由於 T16 塔柱下方邊坡崩塌，造成塔柱井式基礎懸挑超過 4 公尺，依設計廠商萬鼎公司結構計算結果顯示，平時或地震作用時井式基礎之垂直承載力尚符合規範要求，惟井式基礎頂部 4~5 公尺範圍內之側向抵抗力喪失，於設計地震力作用時，頂部變位量及所承受之傾倒力矩將較原設計值增加，既有鋼筋量未能符合安全需求；且井式基礎作用於下邊坡之側向作用力已達下邊坡容許承載力，若裸露持續擴大，其下方邊坡抗滑能力將明顯不足。 2.T16 塔柱下方邊坡崩塌後，貓纜停止營運，根據各項監測數據顯示 T16 塔柱並無明顯傾斜、位移或沉陷之現象，井式基礎外露部分亦未發現有明顯開裂或破損之情形。單就工程技術觀點而言，有關 T16 塔柱之補強加固應視坍塌原因、機制及邊坡穩定性分析結果，並配合坍塌邊坡整治工程同時進行，惟尚未完成邊坡整治前，邊坡 |

| | |
|----------------------|--|
| | <p>穩定尚有疑慮，又 T16 塔柱位處向源侵蝕、發展中之崩塌地的環境敏感區上，為一潛在不穩定區域，坍塌後邊坡陡峭，井式基礎樁頭以下 13 公尺範圍內之頁岩較破碎且易風化，補強加固工法存有不確定之風險。若塔柱遷移至附近適當地點，則邊坡整治工程與新設塔柱工程可同時進行，所需工期較短且風險較低。因此，基於公共安全及民眾感受考量，在不影響貓纜運作及評估鄰近區域有適當塔址前提下，建議遷移 T16 塔柱，應是正確決擇。</p> <p>(二)據臺北市市長郝龍斌於 98 年 1 月 23 日記者會公開說明：「為尋找新塔柱的合適位置，除依法商 POMA 工程師建議，新塔柱不宜偏移中心線太多、塔柱高差不宜太大，及四大技師公會指出 T16 往 T17 塔柱方向的地質情況較佳等原則，委託技師公會往 T17 塔柱方向，下方邊坡無裸露且坡角無擾動的兩個點（NH-1 及 NH-2）鑽探。鑽探結果研判地質都較 T16 現址為佳，且位於山稜線另一側的斜交坡，下方沒有既存社區，均屬新塔柱的適當位置；法商 POMA 公司初步評估則認為，兩個鑽探點以 NH-1 與 T16 現址的距離與高程較為接近，屬較佳位置。」</p> <p>(三)舉凡公共工程之興建，符合法規及規範要求僅是最低標準，對動見觀瞻且建築在既有崩塌地之環境敏感地區的貓空纜車而言，自應以更高標準從事。經查，地質條件及地理環境均較佳的新 T16 塔柱與舊 T16 塔柱僅相距 30 公尺，何以貓空纜車從 91 年 1 月委託先期規劃可行性研究至 96 年 6 月完工驗收，長達 5 年有餘，期間歷經鼎漢公司、台灣世曦公司及統包商春原營造 3 次地質調查均未「發現」？凡此均突顯該等公司辦理貓纜系統有專業經驗不足、規劃設計不當、管理不善情事。</p> <p>(四)綜上，貓纜系統 T16 塔柱下方邊坡坍塌致災原因多端，地質敏感、雨量異常、地表逕流、早期的坡腳開挖（墾）未予適當擋土加固等，都是可能的因素，惟 T16 塔柱位處向源侵蝕之環境敏感區乃不爭事實，為避免日後再發生邊坡坍塌，影響貓纜營運安全，臺北市政府遷移 T16 塔柱，用心值得肯定，惟自毗鄰舊 T16 之新 T16 塔柱地質條件及地理環境均優於舊 T16 塔柱觀之，貓纜系統先期規劃、專案管理及設計施工廠商是否具有豐富工程專業能力及經驗，並竭盡所能，確實令人質疑。</p> |
| <p>檢討改進 辦理情形</p> | <p>一、關於貓空纜車系統先期規劃、專案管理及設計施工廠商均經公開招標、評選之程序，由專家學者所組成之評選委員依評選項目及評審標準評定獲選為最有利標廠商。</p> <p>二、本府業將台灣世曦顧問公司及春原營造公司函送臺北地檢署偵辦中。爾後</p> |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>對於技術服務廠商評選，於招標文件將針對廠商資格、專業能力、實績經驗、履約績效及契約之技術服務項目、內容等更加嚴謹訂定，並加強督導技術服務廠商，以更高標準謹慎從事，以避免類似情形再度發生。</p> |
| <p>糾正案文 事實與理由</p> | <p>四、臺北市政府交通局辦理「貓空纜車系統新建工程前置規劃作業委託技術服務」，未於契約中要求規劃廠商應配合大地工程技師或應用地質師依據區域地質圖及環境地質圖實地探勘沿線路廊，令人有便宜行事之感，應切實檢討改進</p> <p>(一)有關貓纜系統路線規劃作業，查據鼎漢公司 91 年 1 月「貓空及其周邊地區運輸系統發展研究策略」報告書中援引經濟部中央地質調查所 89 年 12 月出版「五萬分之一臺灣地質圖說明書－圖幅第九號新店」，及參考臺北市敏感地質圖發現「貓空地區主要有新店斷層、貓空斷層及碧潭斷層 3 條斷層與一條向斜、一條背斜」，另「位於老泉里之現有溪流為土石流、危險溪流之分佈地，指南溪及其他現有溪流之上游則出現向源侵蝕之現象」，「並有崩場地分布於貓空地區西側現有溪流之源頭，地質條件不甚穩定」。可知，早在貓纜系統興建前，臺北市政府即已知悉貓纜系統沿線路廊地質條件欠佳，縱令工程技術終可克服，亦應以更嚴格的標準、更敬謹的態度辦理地質調查工作及路線規劃作業。</p> <p>(二)惟查臺北市政府交通局於 92 年 8 月 27 日依政府採購法第 22 條第 1 項第 9 款規定，採限制性招標方式與鼎漢公司簽訂「貓空纜車系統新建工程前置規劃作業委託技術服務」契約，服務費新台幣 700 萬元，契約內容僅規定該公司應辦理研擬貓纜系統委託專案管理招標文件草案、辦理環境影響補充調查分析及貓纜系統路線及場站位置之初步設計工作。規劃廠商鼎漢公司在未配合大地工程技師或應用地質師依據區域地質圖及環境地質圖探勘路廊情況下，即於 93 年 7 月提出「貓空纜車系統委託技術服務工作定案報告書」，初步規劃纜車系統設置 4 場站、2 轉角站，並考量貓空地區制高點及拉力因素規劃設置 31 座塔柱（可供選擇柱位計 34 處），且該等簡略之規劃結果竟不意被後續負責專案營建管理及監造的台灣世曦公司及統包商春原營造「蕭規曹隨」、照單全收！</p> <p>(三)據臺北市政府政風處「臺北市貓空纜車系統 T16 塔柱選址及地質鑽探專案調查報告」內載：「經訪詢鼎漢公司人員表示：『囿於預算因素及考量場站所需之承載力較重，故擇定三玄宮站（即今日之貓空站）、指南宮站及動物園站等 3 場站位置，優先辦理地質鑽探；至於其沿線路廊（支柱）部分並未辦理鑽探，而交由後續細部設計廠商進行較深入之地質鑽探與分析，故未納入鑽探考量。』」可知規劃單位之</p> |

| | |
|----------------------|---|
| | <p>所以未針對貓纜系統詳盡辦理地質調查，而僅以 3 孔鑽探瓜代的原因，歸根究底只是「囿於預算因素」！規劃單位此種欠缺專業道德及不負責任的行為確應予以究責。</p> <p>(四)另據本院諮詢專家學者表示：「一個嚴謹的工程應該在規劃階段之前即應委託大地或地質專業人員進行全工址範圍之地質調查，做為工程選址之參考。實地勘察並非只延著路廊調查就算是調查確實，而是應依據既有較小比例尺之區域地質圖或環境地質圖，根據工程特性及需求作應有的現地實地勘查。」本院 98 年 1 月 20 日及 4 月 27 日約詢臺北市市長郝龍斌及秘書長楊錫安時，咸認該府交通局相關主管及承辦人於規劃設計作業確有疏失，流於草率。</p> <p>(五)古有云：「正其本而萬物理，失之毫釐，差以千里，故君子慎始。」俗話也說：「好的開始，成功的一半。」臺北市政府交通局未正視貓空纜車坐落環境敏感之舊有崩塌地區，於規劃路線之初，從嚴辦理地質調查，致耗資新台幣 11 億 887 萬 438 元興建之貓纜系統，於短暫營運 14 月餘後，即因 T16 塔柱下方邊坡坍塌而告失敗停駛。臺北市政府未於「貓空纜車系統新建工程前置規劃作業委託技術服務」契約中要求規劃廠商應配合大地工程技師或應用地質師依據區域地質圖及環境地質圖實地探勘沿線路廊，確有便宜行事之處，應切實追究廠商責任並檢討改進。</p> |
| <p>檢討改進 辦理情形</p> | <p>一、貓空纜車規劃過程本府辦理情形說明如后：</p> <p>(一)纜車系統在規劃上較特別之處，乃在於其必須先評定場站位址，俟確定路線後，再就其沿線地形或拉張力需要配設轉角站或支柱，甚且需依採用技術系統再決定其所需要支柱或支撐等工程設施需求；亦即規劃上應先選定站位。</p> <p>(二)本府交通局於 91 年 1 月 11 日委託鼎漢國際工程顧問股份有限公司（以下簡稱鼎漢公司）完成「貓空及其周邊地區運輸系統發展策略研究」之規劃報告，針對貓空纜車系統提出初步路線規劃及工程可行性評估。</p> <p>(三)本府交通局於 92 年 9 月委託鼎漢公司辦理「貓空纜車系統委託技術服務工作」，係以功能需求為優先，以評估纜車場站位置與路廊，規劃 4 處場站、2 處轉角站及 34 處支柱，鼎漢公司並依契約約定於至少 3 處進行地質鑽探調查；另依「貓空纜車系統新建工程環境影響調查報告書」評估結果及本府產業發展局（2000 年）臺北市二萬五千分之一環境地質圖顯示，本工程於規劃階段已避開順向坡等地質不良區域。</p> <p>(四)依 93 年 6 月 28 日「貓空纜車系統」案動物園內纜車路線及後續推動</p> |

方式之專案簡報，並依會議結論辦理下列事宜：

1.93 年 8 月 17 日經本府核准動支本府財政局「市有財產開發基金」辦理興建及委託本府工務局新工處代辦後續工程等事宜。

2.93 年 8 月 23 日經本府核准動支九十三年度本府第二預備金（280 萬元）暨本府交通局第一預備金（70 萬元）計 350 萬元辦理「貓空纜車系統計畫新增工作項目」案。該重要工作項目包含研擬貓空纜車系統新建工程委託專案管理招標文件、後續營運管理之相關機制與辦法、環境影響調查報告及辦理貓空纜車路線及場站用地都市計畫變更樁位測釘作業等 4 項。

(五)93 年 9 月 7 日本府交通局函送「臺北市貓空纜車系統新建工程」委託專案管理及監造技術服務招標文件予本府工務局新工處，其中「臺北市貓空纜車新建工程」委託專案管理技術服務契約第三條第一項規定：本工程設計、施工統包先期作業階段之專案管理內容之地質鑽探及試驗成果、補充地形地物測量工作計畫書與成果報告書內容至少應包含：1.依建築物基礎構造設計規範地基調查報告之規定內容，其中鑽孔每支柱至少為一孔，場站至少為兩孔。地質鑽探所需經費由本府交通局於 93 年 8 月 17 日經本府核准之市有財產開發基金預算中「委託專案管理技術服務費」項下支應。

(六)93 年 11 月 26 日本府工務局新工處依本府交通局所函送「臺北市貓空纜車系統新建工程」委託專案管理及監造技術服務案文件辦理招標評選工作。中華顧問工程司於 94 年 3 月委託鴻欣工程股份有限公司辦理地質鑽探作業，規劃於貓纜系統基地 46 處孔位辦理鑽探（含 6 場站站基地各鑽 2 孔，及本府交通局建議之 34 處墩柱設置位置各鑽探 1 孔），提出「臺北市貓空纜車系統新建工程地質鑽探及試驗工程報告書」，經技師楊○○簽證負責，作為貓纜系統統包工程招標文件之一部分，投標廠商得參考此地質鑽探報告書，依地質狀況及其施工方式，擇定墩柱之設置位置。倘統包商於辦理統包工程仍對前開階段之地質鑽探資料有不足之虞時，則再依本府工務局新建工程處辦理「臺北市貓空纜車系統新建統包工程」契約第 8 條第 1 項第 7 款規定：「除另有約定外，乙方應負責收集執行本工程所需之一切資料，至少包含相關法令規定研析、基地環境調查、基地及周邊地形地物實測、補充地質鑽探等所進行必要之研究、試驗、分析，以應用於本工程範圍之工作，…。」補充地質鑽探等相關資料，俾利回饋至細部設計與基礎設計之型式。

二、有關「…，早在貓纜系統興建前，臺北市政府即已知悉貓纜系統沿線路廊地質條件欠佳，縱令工程技術終可克服，亦應以更嚴格的標準、更嚴謹的

態度辦理地質調查工作及路線規劃作業。」一節，承前述規劃過程辦理情形，本府交通局於規劃階段已秉持嚴格標準及嚴謹辦理態度，避開順向坡等地質不良區域。施工時為避免施工造成地表及地貌的大規模破壞，施工時皆採用人工挖掘井基方式進行塔柱基礎開挖，以期將挖掘範圍降至最低，且無大型機械進行開挖作業，塔柱施作採點對點施工方式，不另施作施工便道，施工材料及廢方均以架設索道方式運輸。爾後本府辦理類似工程，將以本工程為鑑，以更嚴格的標準、更嚴謹的態度辦理地質調查工作及路線規劃作業。

三、有關「...。該等簡略之規劃結果（鼎漢 93 年 7 月提出「貓空纜車系統委託技術服務工作定案報告書」）竟不意被後續負責專案營建管理及監造的台灣世曦公司及統包商春源營造「蕭規曹隨」、照單全收！」一節，承前述規劃過程辦理情形，本府交通局除委託鼎漢顧問公司於規劃階段進行地質鑽探外，並於 93 年 9 月 7 日函送「臺北市貓空纜車系統新建工程」委託專案管理及監造技術服務招標文件予本府工務局新工處，其中「臺北市貓空纜車新建工程」委託專案管理技術服務契約書規定，本工程設計、施工統包先期作業階段之專案管理內容應包含地質鑽探及試驗成果、補充地形地物測量工作計畫書與成果報告書，其中鑽孔每支柱至少為一孔，場站至少為兩孔。地質鑽探所需經費則由本府交通局於 93 年 8 月 17 日經本府核准之市有財產開發基金預算中支應。本次鑽探結果則作為貓纜系統統包工程招標文件之一部分，投標廠商得參考此地質鑽探報告書。若統包廠商認前述鑽探報告有不足之虞時，則再依本府工務局新建工程處辦理「臺北市貓空纜車系統新建統包工程」契約規定補充地質鑽探等相關資料，爰實無監察院糾正案文所說鼎漢公司規劃報告被後續負責專案營建管理及監造的台灣世曦公司及統包商春源營造「蕭規曹隨」、照單全收事宜。

四、有關「...。規劃單位之所以未針對貓纜系統詳盡辦理地質調查，而僅以 3 孔鑽探瓜代的原因，歸根究底只是『囿於預算因素』！規劃單位此種欠缺專業道德及不負責任的行為確應予以究責。」一節，承前述規劃過程辦理情形，本府交通局委外辦理「貓空纜車系統委託技術服務工作」案，係依鼎漢公司 91 年 1 月 11 日所完成報告中初步研選最佳方案（非定線方案）預估其規劃費用需求。此乃因貓纜系統場站尚未確定，無法馬上定線，若於規劃方案階段納入場站及墩柱的鑽探，除其成本費用將大幅增加外，也將造成非確定方案上的額外鑽探地點與數量。故本府乃依纜車系統規劃成果分成二階段辦理地質鑽探，第一階段以場站為主，以決定路線方案，俟路線定案後依所需墩柱位置與數量再行辦理第二階段之地質鑽探；第二階段委由監造廠商負責鑽探事宜，其可依據該資料審核墩柱位置與相關細部設計是否適當。爰並無監察院糾正案文所述囿於預算因素與欠缺專業道德

及不負責任的行為。

五、有關「……咸認該府交通局相關主管及承辦人於規劃設計作業確有疏失，流於草率。」一節，承前述規劃過程辦理情形，貓空纜車系統規劃過程中，本府交通局參與同仁均本兢兢業業、如履薄冰的態度，本於權責依行政程序辦理各項相關工作，也參考國內相關纜車系統規劃之需要，並將各界意見、初步規劃成果或須協調相關事項、均依行政作業程序提（簽）報，以供長官決策參據；規劃過程相當嚴謹，分階段進行調查及地質鑽探，說明如下：

(一)臺北市山坡地環境地質調查：臺北市環境地質資料庫是由本府建設局委託財團法人工業技術研究院調查建立，自 88 年起分 2 期開始調查建置各式圖資，迄 92 年 3 月止全部完成，其內容包括臺北市山坡地的(1)環境地質圖、(2)地質災害分布圖、(3)坡度分級圖、(4)山崩潛感圖及(5)土地利用潛力圖等。政府規劃單位在規劃重要工程或場址之工址或路線時，均會參考該二萬五千分之一環境地質圖。

(二)細部規劃已避開順向坡等地質不良區域，確認纜車場站位置地質為良好的承載層：本府交通局委託鼎漢國際工程顧問股份有限公司（以下簡稱鼎漢公司）針對纜車路線、支柱及場站位置辦理細部規劃及評估，規劃路線係由動物園站起始，行經轉角一站、動物園內站、轉角二站、指南宮站至終點貓空站，共規劃 4 處場站、2 處轉角站及 34 處墩柱。查纜車系統必須先決定場站位置，其間則以直線佈設路廊，其次再選定柱位；貓空纜車採單線自動循環式及單柱鋼管型式支柱，於規劃柱位時需考量支柱間跨距之限制（一般跨距約 300-500 公尺）及纜車路線行經地形之高低起伏，其路線均參考文山區二萬五千分之一環境地質圖，除已避開順向坡等地質不良區域外，並在動物園站、指南宮站及貓空站各鑽 1 孔 15 公尺深之地質鑽探，確認該處地質條件為良好的承載層，足以負載場站之載重無虞。

(三)財團法人中華顧問工程司委託鴻欣工程股份有限公司完成 43 孔地質鑽探：93 年 9 月 7 日本府交通局函送「臺北市貓空纜車系統新建工程」委託專案管理及監造技術服務招標文件予工務局新建工程處，地質鑽探部分已納入該招標文件中規範，且經費由本府交通局於 93 年 8 月 17 日經本府核准之市有財產開發基金預算中「委託專案管理技術服務費」項下支應。工務局新建工程處 93 年 12 月 13 日和中華顧問工程司及武林建築師事務所簽訂之「臺北市貓空纜車系統新建工程委託專案管理技術服務契約」第三條第一項規定：「依建築物基礎構造設計規範地基調查報告之規定內容，其中鑽孔每支柱至少為一孔；場站至少為二孔。」，即將配合設計所需要的 46 孔地質鑽探（因其

| | |
|------------------|--|
| | <p>中 3 孔地質鑽探地主抗爭，工務局新建工程處簽奉核可俟統包商施作時再鑽探，實際完成 43 孔地質鑽探），由專案管理顧問中華顧問工程司委託鴻欣工程股份有限公司承作，以監督管理統包商春原營造有限公司（以下簡稱春原公司）辦理後續工程設計及施工。</p> <p>(四)春原公司細部設計時再鑽探 9 孔：春原公司於辦理統包工程對前開階段之地質鑽探資料有不足之虞時，則可再依其與本府工務局新建工程處簽訂「臺北市貓空纜車系統新建統包工程」契約第 8 條規定：「乙方應負責收集執行本工程所需之一切資料，至少包含相關法令規定研析、基地環境調查、基地及周邊地形地物實測、補充地質鑽探等所進行必要之研究、試驗、分析，以應用於本工程範圍之工作」，春原公司業依照前述契約規定，於細部設計時再鑽探 9 孔。</p> <p>(五)完成環境敏感區位及特定目的區位限制調查以保育生態：貓空纜車細部規劃時特為環境敏感區位及特定目的區位限制作過 30 項基本調查。另本府交通局於 94 年 6 月完成貓空纜車系統環境影響調查報告。是此本府交通局規劃過程實無監察院糾正案文所指本府交通局相關主管及承辦人於規劃設計作業確有疏失、流於草率之情事。</p> <p>六、有關「臺北市政府未於『貓空纜車系統新建工程前置規劃作業委託技術服務』契約中要求規劃廠商應配合大地工程技師或應用地質師依據區域地質圖及環境地質圖實地探勘沿線路廊，確有便宜行事之處，應切實追究廠商責任並檢討改進。」一節，本府交通局 93 年 7 月完成「貓空纜車系統委託技術服務」中地質鑽探部分係由新世紀技術顧問股份有限公司大地工程技師周○○辦理；94 年 6 月完成「貓空纜車系統環境影響調查報告」中地質地形調查部分係由東達工程顧問有限公司環境工程師陳○○負責；另本府交通局已函請鼎漢公司檢討改進。</p> |
| <p>糾正案文事實與理由</p> | <p>五、台灣世曦公司昧於專業良知，未依「建築物基礎構造設計規範」及「臺北市貓空纜車系統新建工程委託專案管理技術服務」契約相關規定辦理地基調查，應嚴予追究其法律責任並專案清查其承攬臺北市政府所有工程；臺北市政府工務局新建工程處未仔細辦理驗收作業，亦有疏失</p> <p>(一)臺北市政府工務局新建工程處於 93 年間以新台幣 2,797 萬元委託財團法人中華顧問工程司（93 年 3 月 27 日改制為台灣世曦顧問公司）及武林建築師事務所辦理專案管理及監造技術服務工作。台灣世曦公司得標後，直接按鼎漢公司規劃路線擇定場站及塔柱位置，無異以鼎漢公司下包廠商自居，辦理地質鑽探與試驗分析，不僅未善盡專案管理廠商職責，亦自棄工程規劃設計專業立場。</p> <p>(二)按「建築物基礎構造設計規範」第 3 章「地基調查」3.3.2 節「報告內容」規定：「建築物地基調查報告應分為紀實與分析兩部分，其內</p> |

容依設計需要決定之。紀實部分包括下列內容：…『地質剖面圖、地層分類及描述』及『地層綜論』。分析部分包括下列內容：…『區域性潛在地質不利因素概述』、『簡化之地層剖面及承載層』…」蓋地質調查工作應先蒐集現有地質資料，再實際勘察地表狀況，尋找露頭，量測其傾角及走向，如發現數據資料不足或地質構造特殊，則再辦理地質鑽探，以取得其數據資料；易言之，地質鑽探僅係「確認」性質，並非唯一依據，鑽孔位置之擇定，多由應用地質師或大地技師之專業判斷為之。惟經查台灣世曦公司提送之地質鑽探及試驗工作報告書，其內容僅描述鑽探點位置及附近之土壤、水位及地質狀況，並未針對沿線路廊之地質狀況進行綜合分析，亦未繪製地質剖面圖，僅完成契約規定之基本鑽探數量要求，不僅未盡地基調查責任，亦完全失去專案管理契約要求廠商辦理地質鑽探之意義。

(三)另依本院諮詢專家學者亦表示：「地質調查一般可分初步調查、細部調查及施工補充調查三階段。規劃選線前即應辦理初步調查，其內容包括大比例尺地質圖判釋、地形圖判釋、環境地質圖判釋、地表地質調查、初期鑽探試驗及分析等；而設計階段則必須再針對所選定塔基及場站位置進行細部地質調查並佐以必要之鑽探試驗及分析；施工階段還要進行施工補充調查，以為修正施工方法及變更設計之依據。鑽探是地質調查的一部分，目的在瞭解該施鑽點地層構造，施作現址試驗，以瞭解其工程性質，猶如醫療前體檢。本工程為統包案，由交通局選定路廊，統包商負責詳細評估、設計與施工，細部調查項目只有鑽孔、試驗，全程未有地質調查資料，亦無邊坡評估分析資料，實在不可思議。」

(四)退一萬步言，縱使單以地質鑽探作業觀之，依「臺北市貓空纜車系統新建工程委託專案管理技術服務」契約規定：「專案管理廠商應代辦預定柱位與場站地質鑽探與試驗分析，並由其負責設計、發包及監工。…依建築物基礎構造設計規範地基調查報告之規定內容，其中鑽孔每支柱至少為 1 孔，場站至少為 2 孔。」台灣世曦公司於 94 年 3 月委託不具應用地質及大地工程專長之小包鴻欣工程股份有限公司辦理地質鑽探作業，隨意於貓纜系統基地擇定 46 處孔位辦理鑽探（含 6 場站基地各鑽探 2 孔，及交通局建議之 34 處塔柱設置位置各鑽探 1 孔），惟當時交通局尚未辦竣貓纜系統用地徵收作業，部分取樣點遭地主抗爭阻擋無法進行鑽探，新工處遂以 94 年 3 月 29 日北市工新道字第 09460660700 號函同意減作 BH-40、BH-41 及 BH-42 等 3 孔之鑽探作業。經查已施作之 43 鑽孔，孔位與塔柱柱心距離相差甚遠，除 T3、T5、T6、T7、T10、T20、T23 及 T24 等 8 處墩座鑽孔位址與

| | |
|----------------------|---|
| | <p>塔柱柱心距離相距在 10 公尺以內，其餘鑽孔與塔柱柱心距離分別在 10.58 公尺至 82.49 公尺之間，其中 BH-26 鑽孔位置與 T16 塔柱相距達 69.9 公尺、BH-4 距離 T2 塔柱 82.94 公尺，該等鑽孔所鑽得岩心及土樣根本不具代表性及設計參考價值。台灣世曦公司昧於專業良知，未依「建築物基礎構造設計規範」及「臺北市貓空纜車系統新建工程委託專案管理技術服務」契約相關規定辦理地基調查，應從嚴追究其法律責任，並專案清查其承攬臺北市政府所有工程，若有類似弊端，則依政府採購法、工程技術顧問公司管理條例相關規定，予以究責懲處。</p> <p>(五)另查專案管理契約第 3 條第 1 款第(1)目 3.之規定：「乙方應將經專業技師校對無誤後簽證之成果報告書併同原核准之施工計畫書送甲方，並配合甲方辦理驗收作業。」可知地質鑽探驗收作業應由新建工程處辦理。經查該處道路工程設計科（95 年 8 月 1 日養工處業務移撥後改制為規劃設計科）負責指派地質鑽探及試驗工作主驗官，對台灣世曦公司所提出之成果報告書負有審查之責，惟驗收作業雖有針對 43 處鑽探點抽取 9 孔進行深度查驗，並未就各鑽探點之位置進行確認，亦未對鑽探及試驗報告進行實質審查，甚至災變後，民意代表及社會輿論認定「貓纜地質鑽探資料作假」、「T16 塔柱地質鑽探資料遭移花接木」，新建工程處人員還兀自表示「不知鑽探點與塔柱預定設置位置有一定距離」、「台灣世曦公司並未告知」等，可知地質鑽探驗收作業流於形式，新建工程處亦有疏失。</p> |
| <p>檢討改進 辦理情形</p> | <p>一、有關「建築物基礎構造設計規範」中「地基調查報告」，依內政部營建署解釋：「本設計規範所稱『地基調查』係指專為建築物基礎設計需要所做之地質調查。」，惟依建築法第 4 條：「本法所稱建築物，為定著於土地或地面下具有頂蓋，樑柱或牆壁，供個人或公眾使用之構造物或雜項工作物。」，是以本工程之塔柱應非屬建築法所稱之建築物。另「建築物基礎構造設計規範」中「地基調查報告」之報告內容依內政部營建署解釋：「地基調查報告應包含紀實與分析兩部分，並條列該兩部分內容可能包含之項目，供撰寫及查核報告內容之用，惟對於一般建築工程而言，所需包含之項目應視工程之規模而定，並不一定需要包含所有之項目。」。</p> <p>二、關於台灣世曦顧問公司代辦地質鑽探未能依契約恪盡專案管理顧問職責，本於專業判斷施作位置是否符合本工程需求，並確實管制及審查鑽探成果，涉有背信之嫌，本府業函送臺北地檢署偵辦中。本府工務局新工處並已由委任律師於台灣世曦顧問公司向臺北地方法院提出之給付服務費民事訴訟案過程中，向法院主張由尚未給付之服務費中扣抵代辦地質鑽探費用及相關專案管理服務費用。</p> |

| | |
|------|---|
| | <p>三、經查本市貓空纜車系統新建工程係本府工務局新工處委託財團法人中華顧問工程司（已改制為台灣世曦顧問公司）負責專案管理。依專案管理服務契約第三條第一款第(一)目約定，本工程設計、施工統包先期作業階段之專案管理服務項目內容為辦理本工程設計階段所需路線場站地形地物補充測量及代辦預定柱位與場站地質鑽探與試驗分析，另依專案管理服務契約第三條第一款第(一)目 2.(2)約定：「地質鑽探由乙方負責設計、代辦發包及監工費用包含於本契約服務費內，甲方不另給付。」。</p> <p>四、關於所引述之專案管理契約第三條第一款第(一)目 3.之契約條文如下：「乙方應至現場實地勘查後，編製補充測量施工計畫書（乙式五份），且應於本契約決標次日起十日內提送甲方審定後始可據以執行。相關內外業工作完成後，乙方應將經專業技師校對無誤後簽證之成果報告書（乙式五份）併同原核准之施工計畫書送甲方，並配合甲方辦理驗收作業。」，故引述之契約條文係關於補充測量部分，並非地質鑽探部分（查專案管理契約有關地質鑽探部分係另訂於第三條第一款第(一)目 2.）。</p> <p>五、復依專案管理契約第三條第一款第(一)目 2.(1)約定：「地質鑽探及試驗工作由乙方依政府採購法採購程序代辦發包，發包時乙方應事先通知甲方派員監辦…」，且經查招標公告之招標機關為財團法人中華顧問工程司，地質鑽探及試驗工作報告書所載明之主辦單位亦為財團法人中華顧問工程司。可知地質鑽探及試驗工作係由專案管理廠商主辦，故驗收作業應由台灣世曦顧問公司主辦，由該公司人員擔任主驗，本府工務局新工處為監辦單位，新工處核派會同人員為監驗人員，依採購法監驗人員為監視驗收程序。</p> <p>六、如前述，鑽探作業係由台灣世曦顧問公司主辦，其辦理過程、內容、鑽孔位置等應由該公司本於專案管理職責及專業辦理。另依台灣世曦顧問公司與鑽探廠商鴻欣工程公司所訂契約有關鑽孔位置之約定：「甲方應於指定之工程通知書或合約中附有鑽孔位置圖，開工之前由乙方在工地測定鑽孔位置及樹立樁號，並測定其地面標高，經甲方工地工程師核可後方可開工。」，所以每 1 處鑽孔位置均經台灣世曦顧問公司依專業判斷核可後才施作。又查地質鑽探及試驗工作報告書係由鑽探廠商鴻欣工程公司提送台灣世曦顧問公司先行辦理審核，鴻欣工程公司復依台灣世曦顧問公司審查意見修正，並經專業技師簽署及台灣世曦顧問公司審查定案後才提送本府工務局新工處同意備查。</p> <p>七、本府工務局新工處相關人員監辦台灣世曦顧問公司代辦地質鑽探作業，因監督不周，已提報考績委員會決議予以懲處。本府同時將加強同仁相關職能、教育訓練，期提升專業知識與素養，以避免類似情形再度發生。</p> |
| 糾正案文 | 六、春原營造雖依「臺北市貓空纜車系統新建統包工程」契約規定辦理地質補 |

| | |
|----------------------|---|
| <p>事實與理由</p> | <p>鑽探，惟鑽探報告登載不確實，應追究其責任；臺北市政府工務局新建工程處未仔細辦理驗收作業，亦難辭其咎</p> <p>(一)查規劃廠商鼎漢公司 94 年 6 月完成之「貓空纜車系統新建工程環境影響調查報告書」，其中聲明：「因每處站址之鑽探孔數僅 1 孔，無法繪製地質剖面圖，後續於招商時，將要求統包商於水保計畫及細部設計中，除進一步辦理細部鑽探，繪製地質剖面圖外，並判定是否為順向坡，確保基地安全。」</p> <p>(二)依「臺北市貓空纜車系統新建統包工程」契約規定：「除另有約定外，乙方應負責收集執行本工程所需之一切資料，至少包含相關法令規定研析、基地環境調查、基地及周邊地形地物實測、補充地質鑽探等所進行必要之研究、試驗、分析，以應用於本工程範圍之工作…」可知統包廠商應參酌專案管理廠商之地質鑽探試驗報告，辦理塔柱選址、設計及施工，若認為資料不足，得再行補充鑽探，以作為其設計施工之參考依據。</p> <p>(三)春原營造依鼎漢公司建議之 34 處塔柱施作位置，於服務建議書中規劃設置 25 座墩座，94 年 5 月 2 日經評選為最有利標廠商。該公司擇定 9 處（編號為 P1 至 P9）鑽孔位置進行地質補充鑽探作業，除編號 P1 至 P3 鑽孔位於轉角 2 站聯絡道路範圍內、編號 P6、P7 鑽孔位於場站範圍內，其餘編號 P4、P5、P8、P9 鑽孔分別針對 T3、T16、T23、T24 塔柱辦理。</p> <p>(四)惟查，春原營造之鑽探報告「表 1.1 鑽孔座標及高程表」記載 P5 鑽探點之座標為 N2764389.855、E308846.377，與 T16 塔柱柱心設計座標 N2764390.255、E308847.694 之距離經計算約 1.3321 公尺，惟實際鑽探距離卻差距 22.7 公尺，顯見春原營造所出具之地質鑽探報告登載未盡確實，應追究其責任；臺北市政府工務局新建工程處未仔細辦理驗收作業，亦難辭其咎。</p> <p>(五)另本工程係屬統包工程，統包商自應依合約負一切設計及施工責任，況 T16 塔柱下方邊坡發生坍塌災情時，貓纜系統尚在保固期間，理應由統包商全權處理善後復舊事宜，惟事發至今，統包商置身事外，彷彿與災變無涉，臺北市政府應嚴予追究統包商法律責任，依政府採購法及相關法令向統包商提出損害賠償。</p> |
| <p>檢討改進 辦理情形</p> | <p>一、經查依專案管理契約第三條第二款第(一)目：「乙方依據前款第一目約定所完成之補充測量及地質鑽探及試驗工作成果報告，應列入設計、施工統包工程之招標文件，作為統包廠商於『招標階段設計之參考』，…」，故台灣世曦顧問公司代辦之地質鑽探係於統包工程招標前，為了提供有意投標廠商於「招標階段設計之參考」。</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>二、復依本府工務局新工處與春原營造公司訂定之「臺北市貓空纜車系統新建統包工程」契約相關約定：「…乙方應負責收集執行本工程所需之一切資料，至少包含相關法令規定研析、基地環境調查、基地及周邊地形地物實測、補充地質鑽探等所進行必要之研究、試驗、分析，以應用於本工程範圍之工作，其所需費用亦已包含於本契約總價內。」、「招標文件中所提供之地質資料，係供乙方投標備標時設計之參考，投標廠商應對其自行研判之結果負責。決標後，乙方自行依相關法令規定判斷所需補充之地質鑽探及管線資料，…且該費用亦已包含於本工程契約總價內。」、「…另委託專案管理顧問辦理本工程之補充測量、地質鑽探與試驗分析…。決標後，得標廠商應視需要自行辦理鑽探分析，費用已含於契約總價內。」，綜上所述，春原營造所辦理之補充地質鑽探係該公司自行研判視需要而辦理之鑽探分析，以作為其設計施工之參考。春原營造公司依契約規定收集地質鑽探資料，設計時分析地質情況及結構需求，設計圖說及結構計算書須經專業技師簽證，並提送台灣世曦顧問公司審查核定。井基開挖時須由現場工程師、監造人員、品管人員就現場開挖狀況製作「井基開挖土質柱狀圖」，以確定開挖深度達設計要求，該文件亦由監造主任及統包廠商工地主任簽認。設計圖說並已註明應依據實際挖掘的地質狀況確認井式基礎至少須貫入岩盤或承載層 3M，以確保安全。</p> <p>三、關於春原營造公司所辦理之補充鑽探報告登載未盡確實，涉有登載不實、偽造文書之嫌，本府業函送臺北地檢署偵辦中。另春原營造公司所辦理之補充鑽探係該公司自行研判視需要而辦理之鑽探分析，以作為其設計施工之參考，該公司設計成果依契約應由台灣世曦顧問公司負責審查，惟補充地質鑽探成果依契約並無需提送至台灣世曦顧問公司審查後提送至工務局新工處及辦理驗收作業之約定。</p> <p>四、有關「…T16 塔柱下方邊坡發生坍塌災情時，貓纜系統尚在保固期間，理應由統包商全權處理善後復舊事宜…」1 節，依據統包工程契約第 57 條第 1 款約定：「乙方就完成之全部工作物負保固責任…」，惟 T16 塔柱下方邊坡並非統包商所完成之工作物，且依糾正案文參、二、(五)：「…貓纜系統 T16 塔柱下方邊坡坍塌致災原因多端，天然地質條件不佳、雨量異常，甚至坡趾早期似有不當的開發行為等，均是可能原因，惟四大技師公會鑑定報告載明坍塌模式係由下而上後退式漸進破壞，顯示邊坡破壞並非肇始於 T16 塔柱…」，故依契約應無法要求統包商辦理善後復舊事宜。</p> |
| 糾正案文事實與理由 | <p>七、臺北市政府未於災害發生後立即有效搶修，致釀後續大規模坍塌，使原屬單純表土流失的工程問題演變為喧騰一時的政治事件，顯有救災不力之失，臺北市政府在救災效率上，確應檢討改進；且自事後耗費鉅資辦理邊坡</p> |

| | |
|----------------------|---|
| | <p>復舊補強及塔柱遷建工程觀之，適足以授人以柄，證明今是而昨非，臺北市政府實應更審慎辦理山坡地開發之水土保持計畫審查作業</p> <p>(一)查臺北市政府於 97 年 9 月 27 日災害發生之初，T16 塔柱下方邊坡雖有坍塌，然當時崩坍區尚未到達 T16 塔基位置，倘當時立即啟動緊急搶救機制，由工務局立即責成開口合約廠商施作鋼軌樁及噴漿作業，絕不至於有嗣後 11 月 8、9 兩日連續坍塌情形。惟查事發後第一時間，臺北市政府內部尚且為貓纜系統 T16 塔柱下方邊坡坍塌係屬何單位業管而爭論不休，9 月 30 日進入災害現場，所進行之搶救作為亦僅是清除淤積污泥、堆置太空包、覆蓋帆布減少雨水入滲，並將雨水導入側溝等，忽略坡趾不穩定應先予以擋土加固，顯然低估連日持續豪雨的沖刷力道，搶救強度不足，貽誤搶救先機。</p> <p>(二)又查據本院 98 年 8 月 18 日現場履勘簡報資料，「97 年度蕃蜜颱風文山萬壽路 75 巷 47 號後側坡地崩塌搶修工程」（97 年 12 月 16 日開工，預計 98 年 10 月 16 日完工，工程經費 9,310 萬元），預計施作 RC 格樑 16 階加地錨 617 支（坡面上段處理）、3 排排樁共 104 支、型框 3645 m²加土釘 1130 支（坡面中段處理）、微型樁 503 支、擋土牆 78m、噴植護坡及植生復育（坡面下段處理）、縱向階梯排水溝、沉砂調節池、社區遭破壞之既有設施復舊及排水系統改善…等，經現場履勘發現復舊工程之設計考慮周全、補強施工確屬適當。</p> <p>(三)綜上，臺北市政府未於災害發生後立即有效搶修，致釀後續大規模坍塌，使單純表土流失的工程問題演變為喧騰一時的政治事件，顯有專業判斷不足及救災不力之失，臺北市政府在救災效率上，確應檢討改善；且自事後復舊補強工程之慎重觀之，適足以授人以柄，證明今是而昨非，臺北市政府實應更審慎辦理山坡地開發之地質調查及水土保持計畫審查作業。</p> <p>綜上所述，臺北市政府興建貓空纜車，事先未進行詳盡評估，辦理過程規劃不周，驗收草率；先期規劃、專案營建管理及設計施工廠商未善盡工程專業，致生機關損失，應予追究其法律責任，臺北市政府亦有督導不周、便宜行事之失；又 T16 塔柱邊坡災害發生後，該府亦未於第一時間對災害作緊急妥善處理，任由災情持續擴大，危機處理能力顯然不足，均有違失，爰依監察法第 24 條提案糾正。</p> |
| <p>檢討改進 辦理情形</p> | <p>一、關於水土保持計畫審查作業，說明如下：</p> <p>(一)貓空纜車系統動物園站及 T1 塔柱因非屬法定山坡地，無涉及水土保持相關事宜；T14 及 T19 塔柱因配合塔柱工程配置，須開挖整地，但未達一定規模範圍，故辦理簡易水土保持申報；園內站、轉角二站、指南宮站、貓空站及轉角二站聯外道路因涉及開挖整地，且超過一定</p> |

規模範圍，故辦理水土保持計畫；轉角一站及其餘 22 塔柱配合墩座工程，故辦理免水土保持簽證，爰此，貓纜系統水土保持計畫各項審查作業均於法有據。

- (二)貓纜 T16 塔柱位處向源侵蝕之環境敏感區，為一潛在不穩定區域，為避免日後再發生邊坡坍塌，影響貓纜營運安全及民眾感受考量，在不影響貓纜運作及評估鄰近區域有適當塔址前提下，本府始決定遷移 T16 塔柱，且經監察院調查結果，認為本府之用心值得肯定。而 T16-1 新塔柱之施工方式，雖亦採人工開挖方式進行，依法應可適用免擬具水土保持計畫簽證，惟本府考量當地週邊區域已發生邊坡崩塌情事，爰為加強水土保持處理與維護，以增進公共安全，T16-1 新塔柱已採較高標準提送水土保持計畫審查，與監察院提及水土保持計畫審查作業應更審慎辦理乙事，作法相同。

二、關於坡地災害搶修，說明如下：

- (一)97 年 9 月 27 日薔蜜颱風發布陸上警報（20:00 待命）本府工務局新工處養護工程隊轄區三分隊於 22:00 即依指示派員至現場堆置砂包及導水完成。至 9 月 28 日薔蜜颱風於文山地區連續降下約 500 公釐之超大豪雨，造成文山區萬壽路 75 巷社區後方邊坡崩塌。本府於災害發生後，即依「臺北市山坡地災害復建處理原則」全力辦理崩塌坡面防災措施及貓空纜車 T16 塔柱基礎進行加固措施。

- (二)災害發生第一時間崩塌土石流向坡面下方之政大御花園社區及棲霞山莊社區，導致該 2 社區遭受土石埋置了部分設施，本府基於保障居民生命財產安全為優先，故先由本府工務局新工處已於第一時間進場針對坡面下方社區進行搶災工程，除協助居民清除土石及淤泥，並開設臨時排水道俾導引水流進入排水溝渠，避免水流衝向民房釀成更大災情。後續除陸續將堆置淤積於坡面下方之土石及淤泥載運至土方掩埋場外，亦同時在坍塌方邊坡兩側下方坡面設置臨時截水溝及臨時沉砂池等，以防止土石流溢往下方建築物，另坡面上亦全面鋪設塑膠帆布，以防止水份滲入避免擴大崩塌面，且將既有排水溝渠內之淤泥及枯枝樹枝予以清除，並協助清洗社區內球場等設施及其他善後工作；另貓空纜車 T16 塔柱及其周邊部份，為先瞭解崩塌邊坡現況安全性，即針對邊坡現況對 T16 塔柱之安全評估，該部分委託臺北市土木技師等四大公會聯合辦理鑑定，並由本府工務局新工處經四大技師公會建議於墩柱週邊施做噴漿、土釘及岩錨等作業以穩固邊坡，相關災害搶修作業已於 98 年 2 月底完成。

- (三)於第一次發生災害時（97.9.28），離 T16 塔柱下方 20 公尺範圍內之邊坡，已有新的裂隙產生（數量約 7-8 處，寬度約 10-20 公分）並且持續擴大中，雖市府緊急於該處鋪設帆布，惟仍無法避免雨水之入滲

| | |
|--|---|
| | <p>，經四大技師公會研判該土體已呈解壓狀態（喪失承載剪應力），如採取各種補強工法，勢必增加該坡面之載重，將加速坡面之崩塌，且因邊坡過於陡峭，施工機具及人員無法進入該坡面直接進行搶災工程（如強行進入將造成搶災人員及機具之損傷），經四大技師公會建議以優先保護下方社區居民安全為首要任務，進行下列鄰社區之邊坡保護措施：</p> <p>(1)鄰社區坡面加設 2 道太空包以阻擋土石滑落。</p> <p>(2)於社區與坡面交界處打設鋼軌樁，做為阻擋土石之第二道防線。</p> <p>(四)本府產業發展局立即採取四大技師公會建議，於鄰社區坡面加設 2 道太空包以阻擋土石滑落，並於社區與坡面交界處打設二排鋼軌樁，做為阻擋土石之第二道防線。於第 2 次災害（97.11.8、9）連續發生坍塌時，上述臨時防災措施確實發揮阻擋土石之功效，進而達到保障下方社區住戶安全。</p> <p>(五)本府產業發展局於 97.9.28 災害發生後，每日皆積極辦理現場搶災工作並以保護社區居民安全及協助社區復舊為首要事項，且積極辦理後續復建工程規劃設計及工程發包事宜，復建工程從規劃設計階段至復建工程發包開工（自 97.10.5 至 97.12.15）採購時程約 2 個月，採購效率實屬難得，工程發包前亦有配合相關搶災及臨時防災設施。且查監察院糾正案文參、七、(二)略以：「…，經現場履勘發現復舊工程之設計考慮周全、補強施工確屬適當。」，故本復建工程確實考量周全。</p> <p>(六)本府對監察院糾正案之檢討改進事項，爾後仍依本府「臺北市山坡地災害復建處理原則」持續辦理，並每年實施災害防救演練及相關宣導活動，另依水土保持法針對本市潛在山坡地危險區進行水土保持之處理與維護，以保育水土資源，涵養水源，減少坡地災害，促進土地合理利用。</p> <p>三、本府將持續每年實施災害防救演練及相關宣導活動，災害發生時務求審慎處置，強化危機處理機制與應變對策，並檢討改進救災效率。本府並將成立大地工程處，專責辦理山坡地開發之地質調查及水土保持計畫審查作業。本府爾後對於各機關同仁除持續進行依法行政觀念之宣導與訓練，依法辦事，提高行政效能，並加強同仁相關職能、教育訓練，提升同仁專業知識與素養，以及各級主管確實監督。另將持續每年實施災害防救演練及相關宣導活動，災害發生時務求審慎處置，謹慎應對，充分說明處置作為，強化危機處理機制與應變對策，並深切檢討改進。對於相關廠商業函送臺北地檢署偵辦中，本府相關人員監督不周，已提報考績委員會決議予以懲處，並另函報監察院。爾後辦理重大公共工程更將引以為鑑，從先期規劃、設計至施工以更嚴格的標準、更嚴謹的態度辦理，以避免類似情形再度發生。</p> |
|--|---|

行政院 函

發文日期：中華民國 99 年 4 月 19 日
發文字號：院臺工字第 0990021870 號

主旨：貴院函，為有關臺北市政府 94 年間興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足案之辦理情形。檢附審核意見，囑轉知該府再為檢討見復一案，經轉據臺北市政府函報檢討改進辦理情形，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 99 年 3 月 8 日(99)院台內字第 0991900265 號函。
- 二、影附臺北市政府 99 年 4 月 14 日府工新字第 09930782100 號函及附件各 1

份。

院長 吳敦義

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 99 年 4 月 14 日
發文字號：府工新字第 09930782100 號

主旨：有關監察院函為本府 94 年間興建貓空纜車過程，核有規劃、督導不周及 T16 塔柱災害危機應變不足案之辦理情形，檢附審核意見囑本府再為檢討案，本府檢討改進辦理情形詳如附件，敬請 鑒核。

說明：依 鈞院 99 年 3 月 15 日院臺工字第 0990013426 號函辦理。

市長 郝龍斌

監察院糾正案審核意見檢討改進辦理情形報告表

| | |
|---------------------|---|
| <p>監察院 審核意見</p> | <p>經核，貓纜系統雖因非屬純建築工程而排除建築法之適用，然其重要性及安全性之要求絕不亞於一般建築物，也因事涉公共安全，其工程標準要求亦不亞於一般橋梁工程。臺北市政府援引內政部營建署解釋函稱：「地基調查報告應包含紀實與分析兩部分，並條列該兩部份內容可能包含之項目，供撰寫及查核報告內容之用，惟對於一般建築工程而言，所需包含之項目應視工程之規模而定，並不一定需要包含所有之項目。」似有輕視貓纜系統之標準要求而免除台灣世曦公司未盡之責，難怪予人便宜行事之感；另「邊坡破壞並非肇始於 T16 塔柱，故依契約應無法要求統包商辦理善後復舊事宜」更屬邏輯謬誤，邊坡破壞雖非肇始於 T16 塔柱，然統包商於施作 T16 塔柱前，理應對塔柱附近之工程環境條件有所瞭解，塔柱施工當然會對其下方邊坡有一定程度擾動，也當然必須有一定程度的護坡，因為事先輕忽，完全未保護，且未於邊坡鬆動初期，採取適當緊急防範措施，使得邊坡因豪雨破壞後，連帶拖累了 T16 塔柱及整個貓纜系統，這才是臺北市政府應該學到教訓之處！臺北市政府事前不知督促統包商防微杜漸，事後不知追究統包商責任，致使統包商責任名不符實，臺北市政府疏於監督，將來勢必有第 2 個、第 3 個貓纜案再發生。</p> |
| <p>檢討改進</p> | <p>一、關於本府工務局新工處委託台灣世曦顧問公司代辦地質鑽探作業，依專案管</p> |

| | |
|-------------|---|
| <p>辦理情形</p> | <p>理服務契約約定負責設計、代辦發包及監工。因該公司未能依契約恪盡專案管理顧問職責，本於專業判斷地質鑽探施作位置是否符合本工程需求，並確實管制及審查鑽探成果，涉有背信之嫌，本府業函送臺北地檢署偵辦中。本府工務局新工處並已由委任律師於台灣世曦顧問公司向臺北地方法院提出之給付服務費民事訴訟案過程中，向法院主張由尚未給付之服務費中扣抵代辦地質鑽探費用及相關專案管理服務費用。另春原營造公司所辦理之補充鑽探報告登載未盡確實，涉有登載不實、偽造文書之嫌，亦由本府函送臺北地檢署偵辦中。</p> <p>二、查本府工務局新工處已辦理完成「貓空纜車 T16 塔柱邊坡加固工程」及「貓空纜車 T16-1 塔柱遷移工程」，相關工程經費由本府工務局新工處依政府採購法及「臺北市貓空纜車系統新建統包工程契約」約定，將向統包廠商春原營造公司提出損害賠償，並追究保固責任。另依本府工務局新工處與台灣世曦顧問公司訂定之「臺北市貓空纜車系統新建工程委託監造服務契約」約定，工程保固期間統包廠商履行保固責任時，台灣世曦顧問公司仍應履行監造責任；且依本府工務局新工處與台灣世曦顧問公司訂定之「臺北市貓空纜車系統新建工程委託專案管理服務契約」約定，工程保固期間台灣世曦顧問公司仍應協助研判統包廠商保固責任；因該公司未能善盡督導責任、違反善良管理人應注意義務，將依監造服務契約及專案管理服務契約約定扣罰違約金，並依本府委託技術服務履約績效管理要點予以扣分記點。</p> <p>三、本案經檢討，本府爾後對於技術服務廠商評選，於招標文件將針對廠商資格、專業能力、實績經驗、履約績效及契約之技術服務項目、內容等更加嚴謹訂定，並加強督促技術服務廠商，以更高標準謹慎從事，以避免類似情形再度發生。且爾後辦理類似工程，將以本工程為鑑，深切檢討改進，從先期規劃、設計至施工以更嚴格的標準、更嚴謹的態度辦理，以確保山區工程安全穩固。並將持續每年實施災害防救演練及相關宣導活動，災害發生時務求審慎處置，謹慎應對，充分說明處置作為，強化危機處理機制與應變對策。另本府為統一山坡地事權，強化坡地防災、減災之處理效率，業於 99 年 1 月 28 日率全國之先，成立「大地工程處」。</p> |
|-------------|---|

行政院 函

發文日期：中華民國 99 年 9 月 3 日
發文字號：院臺工字第 0990049479 號

主旨：貴院函，為臺北市政府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16

塔柱災害危機應變不足案之辦理情形，囑仍轉知該府將貓纜工程系統營運情形及塔柱監測結果按季見復一案，經轉據臺北市政府函報貓空纜車營運情形及塔柱監測結果資料，復請查照。

說明：

一、復貴院 99 年 6 月 7 日(99)院台內字

第 0991900529 號函。

二、影附臺北市政府 99 年 8 月 27 日府交運字第 09936537800 號函及附件各 1 份。

院長 吳敦義

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 99 年 8 月 27 日
發文字號：府交運字第 09936537800 號

主旨：有關「監察院為本府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足案之辦理情形，仍請轉知本府將貓纜工程系統營運情形及塔柱監測結果按季見復」一案，謹檢陳貓空纜車營運情形及塔柱監測結果資料，請 鑒核。

說明：

- 一、復 鈞院 99 年 8 月 10 日院臺工字第 0990101896 號函。
- 二、檢陳「貓空纜車系統 99 年第 2 季（4-6 月）營運情形」及貓空纜車塔柱「監測資料判讀及安全評估建議報告（4 月、5 月及 6 月）」供參。

市長 郝龍斌

貓空纜車系統 99 年第 2 季（4-6 月）營運情形暨監測成果說明

一、貓空纜車營運情形

有關 99 年第 2 季（4-6 月）貓空纜車營運情形綜整說明如下：

1. 服務水準

於事故率、傷亡率、發車班距、速率、運能使用率、噪音以及旅客申訴事件比率等各項指標，經檢核皆在營運

目標值合格範圍內。

2. 運量統計

4 月份總運量 258,257 人次，5 月份總運量 220,241 人次，6 月份總運量 175,906 人次。

3. 車廂妥善率

車廂妥善率係為每日可使用車廂數占所有車廂總數之百分比，總計 4 月份車廂妥善率為 99.32%，5 月份車廂妥善率為 98.01%，6 月份車廂妥善率為 97.96%。

4. 營運收支情形

因貓空纜車於 99 年 3 月 30 日恢復營運，故本季（4-6 月）營運日數與前一季（1-3 月）營運日數（僅有 2 日）差異甚大，因而本季營收（32,883,350 元）較上季（1,323,302 元）大幅增加 2384.9%；本季營運成本（43,444,407 元）則較上季（30,861,936 元）增加 40.8%。而本季整體稅前純益（純損）為-10,648,897 元。

二、貓空纜車塔柱監測資料評估成果

1. 4 月份評估報告

定位監測稜鏡依規劃監測頻率，本月份無監測此項目。自動化量測之墩柱傾斜盤以及人工量測之墩柱傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad），另地層傾斜管部分，A、B 類塔柱之 T12、T21 及 T23 以及 C 類塔柱之 T1、T11、T16-1、T17、G2 以及 G5 塔柱量測數據超過注意值（0.02mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示部分地層傾斜管有淺移現象，持續監控後續變化，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

2.5 月份評估報告

定位監測稜鏡依規劃監測頻率，本月份無監測此項目。自動化量測之墩柱傾斜盤以及人工量測之墩柱傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad），另地層傾斜管部分，A、B 類塔柱之 T3、T7、T12 及 T23 以及 C 類塔柱之 T1、T11、T17、T18 以及 G2 塔柱量測數據超過注意值（0.02mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示部分地層傾斜管有淺移現象，持續監控後續變化，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

3.6 月份評估報告

定位監測稜鏡本月份監測 A 類塔柱，其中 T23 塔柱超過注意值但並非朝下邊坡方向位移，研判係受纜車運轉影響，將持續監測期趨勢是否朝下邊坡方向。自動化量測之墩柱傾斜盤以及人工量測之墩柱傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad），另地層傾斜管部分，A、B 類塔柱之 T3、T7、及 T23 以及 C 類塔柱之 T6、T10 以及 T11 塔柱量測數據超過注意值（0.02mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示部分地層傾斜管有淺移現象，持續監控後續變化，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

有關相關監測儀器監測值達注意值者，除交由本府委託之土木技師公會全國聯合會評估塔柱安全狀況，以及加強持續監控該監測儀器變位情形之外，配合本府所組成之「貓空纜車系統全線塔柱及站體巡檢任務小組」於汛期每 2 週巡檢 1 次，非汛期每月巡檢 1 次，以及每逢颱風、地震、暴雨等特殊狀況發生後隔

日進行緊急巡檢之機制，得以確保貓空纜車塔柱之安全無虞。

行政院 函

發文日期：中華民國 99 年 12 月 13 日
發文字號：院臺工字第 0990070503 號

主旨：貴院函，為臺北市政府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足糾正案之辦理情形，囑仍轉知該府將貓纜工程系統營運情形及塔柱監測結果賡續按季見復一案，經轉據臺北市政府函報貓空纜車 99 年第 3 季（7-9 月）營運情形及塔柱監測結果資料，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 99 年 11 月 9 日(99)院台內字第 0991900899 號函。
- 二、影附臺北市政府 99 年 12 月 6 日府交運字第 09937213900 號函及附件各 1 份。

院長 吳敦義

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 99 年 12 月 6 日
發文字號：府交運字第 09937213900 號

主旨：有關「監察院函為本府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足糾正案之辦理情形，仍請轉知本府將貓纜工程系統營運情形及塔柱監測結果按季見復」一案，詳如說明，請 鑒核。

說明：

- 一、依據 鈞院 99 年 11 月 15 日院臺工字第 0990064892 號函辦理。
- 二、檢陳「貓空纜車系統 99 年第 3 季（7-9 月）營運情形暨監測成果說明」、貓空纜車塔柱「監測資料判讀及安全評估建議報告（7 月、8 月及 9 月）」（略）及「貓空纜車系統 99 年第 3 季（7-9 月）營運情形」（略）供參。

市長 郝龍斌

貓空纜車系統 99 年第 3 季（7-9 月）營運情形暨監測成果說明

一、貓空纜車營運情形

有關 99 年第 3 季（7-9 月）貓空纜車營運情形綜整說明如下：

1. 服務水準

於事故率、傷亡率、發車班距、速率、運能使用率、噪音以及旅客申訴事件比率等各項指標，經檢核皆在營運目標值合格範圍內。

2. 運量統計

7 月份總運量 217,303 人次，8 月份總運量 239,289 人次，9 月份總運量 130,818 人次；9 月運量偏低係因暑假結束所致。

3. 車廂妥善率

車廂妥善率係為每日可使用車廂數占所有車廂總數之百分比，總計 7 月份車廂妥善率為 97.96%，8 月份車廂妥善率為 98.50%，9 月份車廂妥善率為 98.64%。

4. 營運收支情形

(一) 本季營收（26,505,012 元）較上季（32,883,350 元）減少 19.4%（-6,378,338 元）；主因係：

I 99 年 8 月 31 日、同年 9 月 18 - 19 日因颱風暫停營運，致票收減少 3,005 仟元。

II 99 年 7 月始停售貓纜 3 次票、321 旅遊套票，致票收減少 630 仟元。

III 本季無售出團購票，致減收 667 仟元。

IV 販賣店租約到期，後續收回建置旅客服務中心，致租金減收 2,375 仟元。

(二) 本季營運成本（47,896,486 元）則較上季（43,444,407 元）增加 10.2%（4,452,079 元）。

總計本季整體稅前純益（純損）為 -21,494,591 元。

二、貓空纜車塔柱監測資料評估成果

貓空纜車塔柱監測資料係委託土木技師公會全國聯合會進行判讀與評估貓空纜車塔柱安全性，依其按月出具之監測資料判讀及安全評估建議報告內容說明如下：

1. 7 月份評估報告

人工量測傾斜盤及定位監測稜鏡依規劃觀測頻率，本月份無監測此項目；塔柱相對高程測量依觀測頻率規劃本月僅量測 A、B 類塔柱，成果顯示塔基相對高程均未變動；而自動化量測傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad）。另地層傾斜管部分依規劃亦僅量測 A、B 類塔柱，其朝下邊坡方向之量測數據均未超過注意值（0.02mm/日）。綜上所述，貓纜塔柱結構現況應屬安全。

2. 8 月份評估報告

人工量測傾斜盤、定位監測稜鏡及塔

柱相對高程測量依規劃監測頻率，本月份無監測此項目；而自動化量測傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad）。另地層傾斜管部分，A、B 類塔柱之 T4、T7 及 T23 以及 C 類塔柱之 T5 及 T14 塔柱量測數據超過注意值（0.02 mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示部分地層傾斜管有潛移現象，持續監控後續變化，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

3.9 月份評估報告

依觀測頻率規劃本月未量測人工量測傾斜盤；定位監測稜鏡依規劃本月份僅量測 A 類塔柱，其中 T7、T23 塔柱超過注意值（1/1000 rad）但未達警戒值（1/500 rad），持續監測其變位速率及是否朝一定方向。自動化量測傾斜盤以及塔柱相對高程測量均未達注意值（1/1000 rad），另地層傾斜管部分依規畫亦僅量測 A、B 類塔柱，其中 T4 及 T23 塔柱量測數據超過注意值（0.02mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示部分地層傾斜管及塔柱監測稜鏡有潛移現象，持續監控後續變化，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

有關相關監測儀器監測值達注意值者，除交由本府委託之土木技師公會全國聯合會評估塔柱安全狀況，以及加強持續監控該監測儀器變位情形之外，本府亦組成「貓空纜車系統全線塔柱及站體巡檢任務小組」，於汛期每 2 週巡檢 1 次、非汛期每月巡檢 1 次，另每逢颱風前/後及地震、暴雨等特殊狀況發生隔日進行緊急巡檢，並依本府委託之巡勘、設計、監造顧問所提出之規劃，辦理貓

纜塔柱水土保持處理及維護工程，即得以確保貓空纜車塔柱之安全無虞。

行政院 函

發文日期：中華民國 100 年 3 月 17 日
發文字號：院臺工字第 1000008942 號

主旨：貴院函，為有關臺北市政府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足糾正案之辦理情形，囑仍轉知該府將貓纜工程系統營運情形及塔柱監測結果廣續按季見復一案，經轉據臺北市政府函報貓空纜車 99 年第 4 季（10-12 月）營運情形及塔柱監測結果資料，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 100 年 2 月 16 日院台內字第 10019301520 號函。
- 二、影附臺北市政府 100 年 3 月 9 日府交運字第 10035302400 號函及附件各 1 份。

院長 吳敦義

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 100 年 3 月 9 日
發文字號：府交運字第 10035302400 號

主旨：有關「監察院函為本府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足糾正案之辦理情形，仍請轉知本府將貓纜工程系統營運情形及塔柱監測結果廣續按季見復」一案，謹檢陳貓空纜車 99 年第

4 季營運情形及塔柱監測結果資料，如說明，請 鑒核。

說明：

- 一、依據 鈞院 100 年 2 月 22 日院臺工字第 1000092986 號函辦理。
- 二、檢陳「貓空纜車系統 99 年第 4 季（10-12 月）營運情形暨監測成果說明」、貓空纜車塔柱「監測資料判讀及安全評估建議報告（10 月、11 月及 12 月）」（略）及「貓空纜車系統 99 年第 4 季（10-12 月）營運情形」（略）供參。

市長 郝龍斌

貓空纜車系統 99 年第 4 季（10-12 月）營運情形暨監測成果說明

一、貓空纜車營運情形

有關 99 年第 4 季（10-12 月）貓空纜車營運情形綜整說明如下：

1. 服務水準

於事故率、傷亡率、發車班距、速率、運能使用率、噪音以及旅客申訴事件比率等各項指標，經檢核皆在營運目標值合格範圍內。

2. 運量統計

10 月份總運量 151,782 人次，11 月份總運量 215,134 人次，12 月份總運量 202,471 人次。

3. 車廂妥善率

車廂妥善率係為每日可使用車廂數占所有車廂總數之百分比，總計 10 月份車廂妥善率為 89.57%，11 月份車廂妥善率為 98.64%，12 月份車廂妥善率為 98.64%。

4. 營運收支情形

（一）本季營收（26,319,102 元）較上

季（26,505,012 元）減少 0.7%（-185,910 元）。本季運量（單程票、團體票及悠遊卡）為 56 萬 9,387 人旅次，與上季運量 58 萬 7,410 人旅次減少 1 萬 8,023 人旅次，差異不大。

（二）本季營運成本（63,670,645 元）則較上季（47,896,486 元）增加 32.9%（15,774,159 元）。主要原因：

- （1）外包費：增加 443 萬 4000 元，本季核銷 99 年 5 月～8 月貓空纜車清潔維護工作費用，並補估列 99 年 9 月之貓空纜車清潔維護工作費用。
- （2）物料：增加 320 萬 8,000 元，本季辦理年度檢修所致。
- （3）工程及管理諮詢服務費：增加 209 萬元，本季核銷 99 年 8 月～9 月及估列 12 月費用貓纜全線監測及顧問服務工作費用、核銷 99 年 7 月～11 月及估列 12 月貓空纜車墩柱自動監測系統建置服務工作費用，故費用較上季增加。
- （4）其他：增加 523 萬 2,000 元，係因貓纜 97 年 10 月至 98 年 3 月停駛，致廠商損失之賠償款於本季估列。

總計本季整體稅前純益（純損）為-36,557,995 元。

二、貓空纜車塔柱監測資料評估成果

貓空纜車塔柱監測資料係委託中華民國土木技師公會全國聯合會進行判讀與評估貓空纜車塔柱安全性，依其按月出具之監測資料判讀及安全評估建議報告內

容說明如下：

1.10 月份評估報告

人工量測傾斜盤、定位監測稜鏡及塔柱相對高程測量依規劃觀測頻率，本月份無監測此項目；自動化量測傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad）。另地層傾斜管部分，A、B 類塔柱之 T2、T4 及 C 類 T14 量測數據超過注意值（0.02mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示部分地層傾斜管有潛移現象，持續監控後續變化，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

2.11 月份評估報告

人工量測傾斜盤及定位監測稜鏡依觀測頻率規畫，本月未量測；自動化量測傾斜盤以及塔柱相對高程測量均未達注意值（1/1000 rad）。另地層傾斜管部分依規劃亦僅量測 A、B 類塔柱，其中 T4 量測數據超過注意值（0.02mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示 T4 地層傾斜管近地表處稍有潛移，持續監控後續變化，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

3.12 月份評估報告

人工量測傾斜盤及塔柱相對高程測量依觀測頻率規畫，本月未量測；自動化量測傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad）；定位監測稜鏡本月量測 A 類塔柱稜鏡，T7 及 T23 超過注意值（1/1000 rad），未達警戒值（1/500 rad），研判與貓纜營運震動影響有關。另地層傾斜管部分，本月量測 A、B 及 C 類塔柱，量測數據均未達注意值。綜上所述，顯示 A 類塔柱監測稜鏡超過注意值，有待持續監控，惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

有關相關監測儀器監測值達注意值者，除交由本府委託之中華民國土木技師公會全國聯合會評估塔柱安全狀況，以及加強持續監控該監測儀器變位情形之外，本府亦組成「貓空纜車系統全線塔柱及站體巡檢任務小組」，於汛期每 2 週巡檢 1 次、非汛期每月巡檢 1 次，另每逢颱風前/後及地震、暴雨等特殊狀況發生隔日進行緊急巡檢，並依本府委託之巡勘、設計、監造顧問所提出之規畫，辦理貓纜塔柱水土保持處理及維護工程，即得以確保貓空纜車塔柱之安全無虞。

行政院 函

發文日期：中華民國 100 年 6 月 16 日
發文字號：院臺工字第 1000025030 號

主旨：貴院函，為有關臺北市府興建貓空纜車過程，核有規畫、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足糾正案之辦理情形，囑仍轉知該府將貓纜系統營運情形及塔柱監測結果賡續按季見復，並詳予說明 T4 塔柱之安全性一案，經轉據臺北市府函報貓空纜車 100 年第 1 季（1-3 月）營運情形及塔柱監測結果資料，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 100 年 5 月 9 日院台內字第 1001930365 號函。
- 二、影附臺北市府 100 年 6 月 8 日府交運字第 10035837300 號函及附件各 1 份。

院長 吳敦義

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 100 年 6 月 8 日
發文字號：府交運字第 10035837300 號

主旨：有關「監察院函為本府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足糾正案之辦理情形，仍請轉知本府將貓纜工程系統營運情形及塔柱監測結果賡續按季見復，並詳予說明 T4 塔柱之安全性」一案，謹檢陳貓空纜車 100 年第 1 季營運情形及塔柱監測結果資料，如說明，請 鑒核。

說明：

- 一、依據 鈞院 100 年 5 月 13 日院臺工字第 1000097209 號函辦理。
- 二、檢陳「貓空纜車系統 100 年第 1 季（1-3 月）營運情形暨監測成果說明」、貓空纜車塔柱「監測資料判讀及安全評估建議報告（1 月、2 月及 3 月）」（略）及「貓空纜車系統 100 年第 1 季（1-3 月）營運情形」（略）供參。
- 三、有關本市貓空纜車塔柱監測安全性部分，臺北大眾捷運股份有限公司定期蒐集塔柱各項監測數據，並委由中華民國土木技師公會全國聯合會進行資料判讀及安全評估後提出建議報告，相關報告定期提送本府；至 T4 塔柱監測結果，依該公會 100 年 4 月份監測資料判讀及安全評估建議報告顯示，該塔柱各監測值均未達警戒值標準，該塔柱結構現況應屬安全。另臺北大眾捷運股份有限公司將依監測計畫持續監控該塔柱位移是否持續朝一定

方向增加。

市長 郝龍斌

貓空纜車系統 100 年第 1 季（1-3 月）營運情形暨監測成果說明

一、貓空纜車營運情形

有關 100 年第 1 季（1-3 月）貓空纜車營運情形綜整說明如下：

1.服務水準

於事故率、傷亡率、發車班距、速率、運能使用率、噪音以及旅客申訴事件比率等各項指標，經檢核皆在營運目標值合格範圍內。

2.運量統計

1 月份總運量 184,567 人次，2 月份總運量 379,369 人次，3 月份總運量 236,063 人次。

3.車廂妥善率

車廂妥善率係為每日可使用車廂數占所有車廂總數之百分比，總計 1 月份車廂妥善率為 97.67%，2 月份車廂妥善率為 97.36%，3 月份車廂妥善率為 97.10%。

4.營運收支情形

(一)本季營收（36,409,789 元）較上季（26,319,102 元）增加 38.3%（10,090,687 元），增加原因為本季運量較上一季增加約 23 萬人次。

(二)本季營運成本（40,891,693 元）則較上季（63,670,645 元）減少 35.8%（22,778,952 元）。主要原因：

- (1)水電費：減少 201 萬 8,000 元，主要係上 1 季核銷 6-8 月水舞園區電費及 6-9 月動物園地

下停車場電費，故費用較本季高。

(2) 旅運費：減少 17 萬 9,000 元，主要係上一季辦理中國索道協會第 2 屆第 2 次理事會出國出差費用。

(3) 印刷裝訂與廣告費：減少 123 萬 4,000 元，主要係印刷裝訂與廣告費上一季增加貓纜之眼水晶車廂標示印製採購，及估列貓空纜車簡介短片製作案費用，故費用較本季高。

(4) 修理保養與保固費：減少 377 萬元，主要係上一季核銷新工處代辦 T16 塔柱索輪組拆卸組立工作，故費用較本季高。

(5) 保險費：減少 73 萬 1,000 元，主要係上一季核銷年度火險及公共意外責任險，故費用較本季高。

(6) 棧儲包裝代理加工費：減少 382 萬 4,000 元，主要係外包費上一季核銷 99 年 5 月~8 月貓空纜車清潔維護工作費用，並補估列 99 年 9 月之貓空纜車清潔維護工作費用。

(7) 專業服務費：減少 287 萬 3,000 元，主要係工程及管理諮詢服務費減少 105 萬 9,000 元（上一季核銷 99 年 8 月~9 月及估列 12 月費用貓纜全線監測及顧問服務工作費用、核銷 99 年 7 月~11 月及估列 12 月貓空纜車墩柱自動監測系統建置服務工作費用）及保警及保全費用減少 108 萬 2,000 元。

(8) 使用材料費：減少 300 萬元，主要係物料上一季辦理年度檢修作業，故費用較本季高。

(9) 用品消耗：減少 69 萬 5,000 元，主要係上一季核銷年底庶務用品，故費用較本季高。

(10) 交通及運輸設備租金：減少 27 萬 1,000 元，主要係上一季辦理營運中斷接駁車車租所致。

(11) 其他：減少 523 萬 2,000 元，係上一季估列法院判決因停駛應賠償廠商損失之款項。

總計本季整體稅前純益（純損）為 -4,224,029 元。

二、貓空纜車塔柱監測資料評估成果

貓空纜車塔柱監測資料係委託中華民國土木技師公會全國聯合會進行判讀與評估貓空纜車塔柱安全性，依其按月出具之監測資料判讀及安全評估建議報告內容說明如下：

1.1 月份評估報告

人工量測傾斜盤及定位監測稜鏡依觀測頻率規劃，本月份無監測此項目；自動化量測傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad）；塔柱相對高程測量〈水準點設置於塔基上〉：本月量測全部塔柱之塔基面水準點相對高程，各塔基水準點之相對高差變化均未達注意值。另地層傾斜管部分，本月評估 A 類及 B 類塔柱之地層傾斜管，本月量測數據均未達注意值（0.02mm/日）。綜上所述，顯示貓纜塔柱結構現況應屬安全。

2.2 月份評估報告

人工量測傾斜盤及塔柱相對高程測量〈水準點設置於塔基上〉依觀測頻率

規劃，本月未量測；自動化量測傾斜盤未達注意值（1/1000 rad）；定位監測稜鏡：本月量測 T7 塔柱，傾斜率為 1/674，超過注意值（1/1000 rad），未達警戒值（1/500 rad），另 T9B 稜鏡之前斷裂，重新量測之初始值。另地層傾斜管部分依規劃量測 A、B 類塔柱，其中 T2 塔基地層變位速率超過注意值（0.02mm/日），但未達警戒值（0.1mm/日），C 類塔柱之量測數據均未達注意值。綜上所述，顯示貓纜塔柱結構現況應屬安全。

3.3 月份評估報告

人工量測傾斜盤依觀測頻率規劃，本月未量測；自動化量測傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad）；定位監測稜鏡本月量測 A 類塔柱稜鏡，T7 超過注意值（1/1000 rad），未達警戒值（1/500 rad），T21 未達注意值，T23 則因稜鏡掉落〈研判為風力或鳥啄〉無法量測待重建；塔柱相對高程測量本月量測 A 類及 B 類塔柱相對高程，均未超過注意值（1/1000 rad）。另地層傾斜管部分，本月量測 A 類及 B 類塔柱，其中 T8 及 T24 塔基地層變位速率超過注意值（0.02mm/日），未達警戒值（0.1mm/日）。綜上所述，顯示 T8 及 T24 塔基地層傾斜管及 T7 塔柱定位稜鏡稍有潛移，將依原監測計畫監控其後續位移是否增加及朝一定方向。惟貓纜塔柱結構現況應屬安全。

有關相關監測儀器監測值達注意值者，除交由本府委託之中華民國土木技師公會全國聯合會評估塔柱安全狀況，以及加強持續監控該監測儀器變位情形之外

，本府亦組成「貓空纜車系統全線塔柱及站體巡檢任務小組」，於汛期每 2 週巡檢 1 次、非汛期每月巡檢 1 次，另每逢颱風前/後及地震、暴雨等特殊狀況發生隔日進行緊急巡檢，並依本府委託之巡勘、設計、監造顧問所提出之規劃，辦理貓纜塔柱水土保持處理及維護工程，即得以確保貓空纜車塔柱之安全無虞。

行政院 函

發文日期：中華民國 100 年 8 月 19 日
發文字號：院臺工字第 1000044286 號

主旨：貴院函，為有關臺北市政府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足案之辦理情形，囑仍轉知該府將貓纜系統營運情形及塔柱監測結果賡續按季見復，並持續監控 T4 塔柱之安全性一案，經轉據臺北市政府函報貓空纜車 100 年第 2 季（4-6 月）營運情形及塔柱監測結果資料，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 100 年 5 月 10 日院台內字第 1001930617 號函。
- 二、影附臺北市政府 100 年 8 月 12 日府交運字第 10032608300 號函及附件各 1 份。

院長 吳敦義

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 100 年 8 月 12 日
發文字號：府交運字第 10032608300 號

主旨：檢陳提供監察院有關本府 100 年第 2 季貓空纜車系統營運情形及塔柱監測結果，如說明，請 鑒核。

說明：

- 一、依據 鈞院 100 年 5 月 13 日院臺工字第 100097209 號函續辦。
- 二、檢陳「貓空纜車系統 100 年第 2 季（4-6 月）營運情形暨監測成果說明」、貓空纜車塔柱「監測資料判讀及安全評估建議報告（4 月、5 月及 6 月）」（略）及「貓空纜車系統 100 年第 2 季（4-6 月）營運情形」（略）供參，相關辦理情形並於監察案件管理資訊系統登載。

市長 郝龍斌

貓空纜車系統 100 年第 2 季（4-6 月）營運情形暨監測成果說明

一、貓空纜車營運情形

有關 100 年第 2 季（4-6 月）貓空纜車營運情形綜整說明如下：

1. 服務水準

除事故率不合格（5 月 25 日發生 1 件重大行車事故）外，其餘各項指標（傷亡率、發車班距、速率、運能使用率、噪音以及旅客申訴事件比率等），經檢核皆在營運目標值合格範圍內。

2. 運量統計

4 月份總運量 332,872 人次，5 月份總運量 201,607 人次，6 月份總運量 146,769 人次。

3. 車廂妥善率

車廂妥善率係為每日可使用車廂數占所有車廂總數之百分比，總計 4 月份車廂妥善率為 96.65%，5 月份車廂

妥善率為 97.56%，6 月份車廂妥善率為 95.76%。

4. 營運收支情形

（一）本季營收（30,685,167 元）較上季（36,409,789 元）減少 15.7%（5,724,622 元），本季營收減少係因 6 月 20 日至 6 月 27 日進行為期 8 天的半年檢維護作業致運量減少，及本季貓纜團購票較上一季減少約 1,052 仟元。

（二）本季營運成本（46,816,235 元）則較上季（40,891,693 元）增加 14.5%（5,924,542 元）。主要原因：

（1）棧儲包裝代理加工費：增加 1,050 仟元，主要是外包費增加 815 仟元。

（2）專業服務費：增加 2,347 仟元，主要係保警及保全費用增加 1,921 仟元（本季核銷 100 年 2~4 月費用，並估列 100 年 5~6 月費用，較上季僅核銷 100 年 1 月費用為高）。

（3）材料及用品費：增加 2,521 仟元，主要係本季進行為期 8 天的半年檢維護作業，致物料增加 1,931 仟元。

總計本季整體稅前純益（純損）為 -14,690,516 元。

二、貓空纜車塔柱監測資料評估成果

貓空纜車塔柱監測資料係委託中華民國土木技師公會全國聯合會進行判讀與評估貓空纜車塔柱安全性，依其按月出具之監測資料判讀及安全評估建議報告內容說明如下：

1.4 月份評估報告

自動化量測之墩柱傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad.）；人工量測傾斜盤依觀測頻率規劃本月未進行量測；定位監測稜鏡依觀測頻率規劃本月未進行量測；塔柱（塔基）相對高程測量依觀測頻率規劃本月未進行量測；地層傾斜管部分，本月量測 A 類及 B 類，其中 T2 及 T4 塔基地層變位速率超過注意值（0.02mm/日），未達警戒值（0.1mm/日），C 類塔柱均未達注意值（0.02mm/日）。綜上所述，貓纜塔柱結構現況應屬安全。

2.5 月份評估報告

自動化量測之墩柱傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad.）；人工量測傾斜盤依觀測頻率規劃本月未進行量測；定位監測稜鏡本月檢測 B 類塔柱 T13 支傾斜率為 1/937，稍微超過注意值（1/1000 rad.）；塔柱（塔基）相對高程測量本月檢測 A、B、C 類塔柱基礎水準點之相對高程，其相對傾斜率均未達注意值；地層傾斜管部分，本月量測 A 類及 B 類，其中 T2 及 T4 塔基地層變位速率超過注意值（0.02 mm/日），未達警戒值（0.1mm/日），C 類塔柱均未達注意值（0.02mm/日）。綜上所述，貓纜塔柱結構現況應屬安全。

3.6 月份評估報告

自動化量測之墩柱傾斜盤均未達注意值（1/1000 rad.）；人工量測傾斜盤依觀測頻率規劃本月未進行量測；定位監測稜鏡本月檢測 A 類塔柱之定位監測稜鏡，其中 T21 及 T23 未達注意值，T7 超過注意值（1/1000rad.）但未達警戒值（1/500rad.）；6 月

因已進入汛期，故增加檢測 B 類塔柱之定位監測稜鏡，發現 T2、T8 及 T24 塔柱均超過警戒值，但因上述塔柱之自動化傾斜盤及地層傾斜管並無明顯變動，顯示塔柱之變形行為不同於塔基及基礎座落之地層，應檢討貓纜實況運作下，塔柱上定位監測稜鏡之監測管理值是否過於嚴苛；塔柱（塔基）相對高程測量依觀測頻率規劃本月未量測；地層傾斜管部分，本月量測 A 類、B 類及 C 類，均未達注意值（0.02mm/日）。綜上所述，貓纜塔柱結構現況應屬安全。

有關相關監測儀器監測值達注意值者，除交由本府委託之中華民國土木技師公會全國聯合會評估塔柱安全狀況，以及加強持續監控該監測儀器變位情形之外，本府亦組成「貓空纜車系統全線塔柱及站體巡檢任務小組」，於汛期每 2 週巡檢 1 次、非汛期每月巡檢 1 次，另每逢颱風前/後及地震、暴雨等特殊狀況發生隔日進行緊急巡檢，並依本府委託之巡勘、設計、監造顧問所提出之規劃，辦理貓纜塔柱水土保持處理及維護工程，即得以確保貓空纜車塔柱之安全無虞。

另有關貓空 T4 塔柱監測結果依該中華民國土木技師公會全國聯合會 100 年 6 月份監測資料判讀及安全評估建議報告顯示，該塔柱各監測值均未達警戒值標準，該塔柱結構現況應屬安全。

行政院 函

發文日期：中華民國 100 年 11 月 18 日
發文字號：院臺工字第 1000055588 號

主旨：貴院函，為有關臺北市政府興建貓空纜車過程，核有規劃、監督不周，及 T16 塔柱災害危機應變不足案之辦理情形，囑轉知該府將 100 年 5 月 25 日發生重大行車事故實況及其後續處理情形見復一案，經轉據臺北市政府函報行車事故實況及其後續處理情形，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 100 年 10 月 11 日院台內字第 1001930836 號函。
- 二、影附臺北市政府 100 年 11 月 15 日府交運字第 10036944800 號函及附件各 1 份。

(本件電子公文交換)

臺北市政府 函

發文日期：中華民國 100 年 11 月 15 日
發文字號：府交運字第 10036944800 號

主旨：檢陳提供監察院有關 100 年 5 月 25 日貓空纜車行車事故實況及其後續處理情形說明，如附件，請 鑒查。

說明：

- 一、依據 鈞院 100 年 10 月 17 日院臺工字第 100105601 號函續辦。
- 二、旨揭處理情形說明業於監察案件管理資訊系統登載。

市長 郝龍斌

100 年 5 月 25 日貓空纜車行車事故實況及後續處理情形說明

| |
|---|
| 一、時間：100 年 5 月 25 日 星期三 12 時 11 分 |
| 二、天氣：陰 |
| 三、地點：指南宮站 (G5 站) |
| 四、事故類型：監控設備故障 (PLC 模組) |
| 五、營運影響區段/中斷時間：全線/161 分 21 秒 |
| 六、事故實況及後續處理情形： (一)事故實況： 1.發生過程： (1)12 時 11 分系統停機，控制中心檢視 MP370 監控頁面於指南宮站 (G5 站) 發生 PLC 多重警訊停機，通知維修人員溫○建即前往搶修。 (2)指南宮站 (G5 站) 王○強站長檢視控制機櫃後，回報發現編號安全卡板 (E200) 燈號有紅燈恆亮之情形，經回報轉角二站 (G4 站) 控制中心後，控制員授權指南宮站 (G5 站) 站長王○強進行安全卡板熱插拔重置，故障無法排除，經轉角二站 (G4 站) 控制中心執行系統關機且於站長王○強完成更換安全卡板 (E200) 等動作後重新開機，故障仍無法排除。 (3)維修人員高○瑋、溫○建、羅○躍抵達指南宮站 (G5 站)，並執行搶修作業。 (4)轉角二站 (G4 站) 控制中心準備啟動救援模式 (1m/s 運轉速度) 進行旅客疏散，並同時啟動接駁公車載送到站旅客，惟切換一般救援模式後系統無法啟動。 |

- (5)轉角二站（G4 站）控制中心後續改以啟動冠狀齒輪救援模式進行車廂旅客疏散，共計疏散旅客 125 人。
- (6)維修人員高○瑋、溫○建、羅○躍初步完成安全卡板更換及檢修作業，確認係安全卡板（E200）第 2 點電源輸出線路異常，致安全卡板（E200）失能無法運作。
- (7)維修人員高○瑋回報轉角二站（G4 站）控制中心已初步完成安全卡板（E200）更換檢修作業，惟線路部分先採旁通方式，並以人工監控旁通樣板之動作狀態。
- (8)在正常營運模式與冠狀齒輪救援模式功能正常下，轉角二站（G4 站）控制中心切換回正常營運模式啟動，並進行試運轉 5 分鐘，確認系統已恢復正常並恢復營運，惟為進一步確認一般救援模式運轉功能，故再次清車停止營運，並通知維修人員前往搶修。
- (9)經維修人員林○益、羅○躍、林○杰趕抵轉角二站（G4 站）後進行救援模式控制迴路查修，發現 G4A 及 G4B 兩側控制機櫃內之第一、二段救援馬達之負載斷路器皆分別位於 OFF 位置，造成救援馬達無供應電源，導致無法啟動一般救援模式。
- (10)經維修人員將第一、二段兩側救援馬達之負載斷路器分別扳轉至 ON 位置，確認救援馬達電源已恢復正常後，啟動一般救援模式運轉功能正常，並進行試運轉 5 分鐘，確認系統恢復正常，於 15 時 19 分再度恢復營運。

2.人員傷亡情形：無。

3.損失評估：

(1)票務損失（含接駁公車）

A、免費搭乘券：12,450 元。（受困旅客 125 人）

B、退票金額：11,100 元。

C、悠遊卡免費更改進出碼：3,550 元。

D、接駁公車：6,300 元。（載運旅客 375 人）

(2)設備設施損失

安全卡板 7,965 元。

(3)損失總計：(1)+(2)=41,365 元。

4.系統營運中斷、檢修及旅客疏散時間：

(1)因安全卡板故障系統異常造成停機時間：34 分 21 秒。

(2)旅客疏散時間（未停機）：27 分。

(3)停機檢修暫停營運時間：127 分。

註：實際系統營運中斷時間：(1)+(3)=161 分 21 秒。

5.服務應變措施：

(1)纜車控制中心以廣播告知車廂旅客及車站服務人員以廣播告知相關處理情況及

訊息。

- (2) 啟動救援模式進行旅客疏散作業。
- (3) 啟動接駁公車將各站滯留旅客載運下山，詳如下表：

| 站別 | 接駁公車車次 | 載運人數 |
|--------------|--------|------|
| 動物園內站 (G3 站) | 1 | 52 |
| 指南宮站 (G5 站) | 4 | 69 |
| 貓空站 (G6 站) | 11 | 254 |
| 合計 | 16 | 375 |

- (4) 提供旅客進行退票相關作業與悠遊卡修改進出碼等服務。
- (5) 提供受困車廂旅客百元兌換券。
- (6) 提供旅客於等候接駁公車期間發送杯水及鉛筆紀念品。
- (7) 影響營運期間，車站公告暫停營運訊息，並於貓纜網頁、PIDS 及 EMDS 同步修改相關營運訊息，以告知旅客。

(二) 後續處理情形：

1. 事故原因分析：

- (1) 初步研判為指南宮站 (G5 站) 安全卡板 (E200) 及第 2 點輸出迴路線路異常。
- (2) 一般救援模式無法正常啟動，係因 G4A 及 G4B 兩側控制機櫃內之第一、二段救援馬達之負載斷路器因維修切換至 OFF 位置未復歸確認，而無法供應救援馬達電源所致。

2. 異常改正情形：

- (1) 將指南宮站 (G5 站) 更換安全卡板 (E200) 及更換該卡板輸出迴路線路。
- (2) 維修人員經查修後，將 G4A 及 G4B 兩側控制機櫃內之第一、二段救援馬達之負載斷路器復歸至 ON 位置，啟動一般救援模式確認恢復正常。

3. 防止異常再發生措施：

- (1) 針對救援模式啟動時機，檢討並修定作業程序。
- (2) 每日營運前由控制中心執行救援模式之測試作業，並由主任控制員進行複查。
- (3) 修訂控制中心每日營運前重要設備巡檢作業事項檢點表，並依檢查表落實檢查，且由主任控制員進行複查。
- (4) 訂定系統檢修及復歸紀錄檢核表納入工作說明書。
- (5) 針對 PLC 安全卡板型號及安裝研議識別標示方式。
- (6) 加強設備檢修、行車調度及營運管理查核。

註：本案經本院內政及少數民族委員會第 4 屆第 56 次會議決議：「結案存查」。

二、行政院函復，本院前糾正教育部辦理國立中央大學申請於 100 學年度設立「性/別研究博士學位學程」之審查案，審查程序涉有違失，逾越審查流程圖等相關規範，核有不當案查處情形（糾正案文見本院公報第 2781 期）

行政院 函

發文日期：中華民國 100 年 12 月 12 日
發文字號：院臺教字第 1000056232 號

主旨：貴院函，為有關教育部辦理國立中央大學申請於 100 學年度設立「性/別研究博士學位學程」之審查案，審查程序涉有違失，逾越審查流程圖等相關規範，核有不當，爰依法提案糾正，囑轉飭該部確實檢討改善見復一案，經交據教育部函報檢討辦理情形，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 100 年 10 月 14 日院台教字第 1002430468 號函。
- 二、檢附本案教育部檢討辦理情形 1 份。
(本件電子公文交換)

本案教育部檢討辦理情形

一、大學系所近幾年快速擴增、分化，雖滿足社會上接受高等教育之需求，惟各界對於其教學研究品質的要求亦日益嚴謹，尤其大學增設碩、博士班，涉及國家高階人才之培育，需投入的教育資源亦較高，為回應社會對高等教育品質之期待，教育部（以下簡稱本部）均審慎嚴謹審核各校申請案，期望在教育資源有

限的情況下，維護並提升高等教育品質。

二、本部依據「專科以上學校總量發展規模與資源條件標準」規定，審核學校申請增設碩、博士班案，並透過外審機制，委請相關學門領域之專家學者就下列面向，協助本部進行專業學術判斷：

(一)與學校發展之關係（如學校對申請案之支持與承諾；以學院或學程方式整合資源推動等）。

(二)與世界學術潮流之趨勢。

(三)國家、社會人力需求（如學生畢業後就業市場狀況）。

(四)課程規劃（是否與系所目標及發展方向相符）。

(五)師資規劃（專長、學經歷與所授科目是否相符；延聘師資具體方案之可行性）。

(六)圖儀設備（含空間規劃；係針對該系所或相關領域）。

由於學校所報申請案涉及之學門領域甚廣，為求公正及嚴密周全，本部概分為 10 個領域遴選正、副召集人，不僅召集人係由具學術聲望之專家學者擔任，更由其推薦適當委員人選進行專業審查。此推薦及專業審查作業，皆其就本身學術專業所為之價值判斷，如無程序違失，本部均予尊重。

三、至審查程序，本部受理學校所提報申請案時，為利於審查委員後續審查，係由本部先依總量標準規定，就其生師比、評鑑成績、設立年限、師資結構、學術條件等量化數據進行初步檢視，如有資料不符或文件闕漏等情形，則請學校補正；未補正者，則予退件。而經本部檢視符合量化規定之申請案，方由審查委員就其整體規劃進行質與量兼具之審查

，並提供專業意見。以申請設立學位學程為例，依規定該學程或支援的系所至少須有專任師資 15 名，本部受理申請後，先檢視該學位學程所列專任教師是否達 15 名，至於該 15 名師資其學歷、專長、授課規劃、研究質量等條件是否符合該學位學程之發展，及其擬聘師資是否可行或能否如期到位，則由審查委員進行專業評斷。準此，審查程序屬整體性的流程，經教育部檢視申請案師資量化數據後，並無審查委員即不得再審查其師資妥適性之限制；其次，系所之增設與學校資源、校務發展方向息息相關，審查委員針對系所組織定位、運作方式、學校承諾系所事項等提供專業意見，係作為學校規劃或改善之參考建議，並非干涉學校之校政決策。

四、查國立中央大學「性/別研究博士學位學程」案，審查意見共 3 點，除提及專任師資是否能確實到位外，亦針對其師資之專長、學經歷、課程規劃提出建議：「2.本案核心師資及其專業大多屬於英文系所之人文學科，課程及研究計畫亦多聚焦於以文學領域為主之文化研究。建議核心師資及課程應擴展發揚社會科學領域及實證取向研究之面向，...3.性別研究雖已成為國家政策與全球趨勢，但如何藉由周全之課程設計與專業師資平衡，培養優質、理性、宏觀的現代人才，極為重要。本計畫宜在這方面再加改善。」顯見審查委員係就申請案之整體規劃進行審查。

五、另為因應產業及社會發展需求，彌補傳統學制彈性不足，以及系所分際過於僵化，無法與追求科際整合、跨領域發展的趨勢潮流相銜接，97 年 1 月 3 日修

正公布之總量標準（其時名稱為「大學校院增設調整院系所學位學程及招生名額總量發展審查作業要點」），對於申設跨系、所、院之學位學程，業就其專任師資計列方式給予相當彈性，以鼓勵學校跨領域發展。以設立「國際企業經營管理碩士學位學程」為例，如經濟學系、企業管理學系、智慧財產研究所列為支援系所，該學位學程之專任師資，得以此 3 個系所之專任教師計列，無須像傳統系所須自行聘任若干專任師資。其次，對於增設碩、博士班的師資條件，不論是學系、研究所或學位學程均有其規定，並非僅要求申設學位學程須具備一定師資。

註：本案經本院教育及文化委員會第 4 屆第 43 次會議決議：「結案存查」。

三、行政院函復，本院前糾正臺北市政府未能體察北北基 100 學年度高中職聯測考生母群體已與往年全國基測不同，提醒招生學校預為因應，致聯合申請入學發生部分考生「高分低就」疏失，經民情輿論壓力被迫改分發，不僅嚴重斲傷我國升學考試之公信力，亦影響未來高中職社區化教育政策之推動，均核有疏失案查處情形（糾正案文見本院公報第 2785 期）

行政院 函

發文日期：中華民國 100 年 12 月 27 日
發文字號：院臺教字第 1000062606 號

主旨：貴院函，為臺北市政府未能體察北北基 100 學年度高中職聯測考生母群體已與往年全國基測不同，提醒招生學校預為因應，致聯合申請入學發生部分考生「高分低就」疏失，造成民情輿論壓力變大後，才被迫改分發，不僅嚴重斷傷我國升學考試之公信力，亦影響未來高中職社區化教育政策之推動，均核有疏失，爰依法提案糾正，囑轉飭所屬確實檢討改善見復一案，業經交據教育部函報督導臺北市政府檢討改進情形，復請查照。

說明：

- 一、復貴院 100 年 11 月 14 日院台教字第 1002430508 號函。
- 二、影附教育部 100 年 12 月 15 日臺中(一)字第 1000208258 號函及附件各 1 份。

(本件電子公文交換)

教育部 函

發文日期：中華民國 100 年 12 月 15 日
發文字號：臺中(一)字第 1000208258 號

主旨：有關監察院糾正臺北市政府未能體察北北基 100 學年度高中職聯測考生母群體已與往年全國基測不同，提醒招生學校預為因應，核有疏失一案，復如說明，請 鑒核。

說明：

- 一、復 鈞院 100 年 11 月 16 日院臺教字第 1000107633 號函。
- 二、本部於 100 年 11 月 22 日以臺中(一)字第 1000212628 號函請 該府確實檢討改進，並將檢討報告函報本部，

該府復於 100 年 11 月 30 日以府授教中字第 10044416200 號函送檢討報告(如附件)。

- 三、經查其檢討報告，該府已就相關人員進行責任檢討及提出後續改進措施，至改分發措施對部分學校招生產生之影響，該府亦已同意因改分發流失部分學生的私立學校，仍得以續招方式補足缺額，以降低對私立學校招生之衝擊。
- 四、配合十二年國民基本教育、擴大高中職及五專免試入學及國中基測調整為 1 次等重大教育政策，以不影響學生權益，同時考量教育專業、經濟效益及民意等因素，本部於 100 年 9 月 1 日函復該府未便同意 101 年北北基聯測續辦，101 年全國統一實施國中基測。
- 五、臺北市政府針對 101 年北北基聯測不續辦，亦已辦理各項補救措施。本部請臺北市、新北市及基隆市政府持續加強宣導，以確保基北區之學生權益。

部長 吳清基

臺北市政府就 100 年北北基聯測檢討改進情形暨 101 年北北基聯測停辦因應措施報告

壹、100 年北北基聯測規劃與執行情形

一、報名人數

100 年北北基聯測報名工作於 100 年 4 月 11 日辦理完畢，報名人數共計 77,537 人，較 99 年國中基測基北區報考人數減少 9,191 人(99 年國中基測基北區報名人數為 86,728 人)，考生數減少原因，係受擴大辦理高中職及五專免試入學實施方案影響，部分 9 年級應屆畢業生已由免試入學管道

進入理想高中職學校。

二、命題、組題與試題特色分析

100 年北北基聯測目的為評量學生於國中教育階段所習得之基本能力，並委託「國立臺灣師範大學心理與教育測驗研究發展中心」（以下簡稱心測中心）進行有關命題及組題的工作。針對此次測驗的「命題原則」、「組題計畫」、「組題結果」及「整體試題特色」分別說明如下：

(一)命題原則

- 1.最小變動原則：為讓考生能安心準備，在最小變動的原則下，100 年北北基聯測各測驗學科之題型、題數、測驗難度及計分方式均與國中基測一致。
- 2.考綱且考本原則：北北基聯測各科試題所測驗的能力與內涵，皆以「國民中小學九年一貫課程綱要」國中階段能力指標為命題依據，並以北北基推薦版本之學習概念為命題範圍。
- 3.公平原則：為維護所有參加北北基聯測考生權益及測驗公平性，各科試題皆通過應屆考生所使用之部審教材版本的檢核，確保「所有考生只要能習得課程綱要所規範的基本能力與知識，並融會貫通，皆足以應考北北基聯測，不須習讀所有版本」。

(二)組題計畫

- 1.採「中間偏易」的測驗難度組題：各科測驗難度比照現行國中基測，採「中間偏易」原則進行組題。各科題本在各個難度區間（最易、次易、中等、難）的題數

分布也與國中基測的題本一致。

- 2.以適當比率凸顯北北基學習內容與地域特色：為配合考生的學習內容及生活經驗，部分考科（國文、英語、社會、自然）採適當的試題比率，以「參考推薦版本之內容命題」、「推薦版本的內容延伸」、「北北基生活情境入題」等三種命題方法，反映北北基的特色。

(三)組題結果

- 1.符合考綱且考本原則：所有試題皆屬推薦版本學習概念範圍內，並符合課程綱要。各科試題的命題係依據北北基地區推薦的版本教材中所對應學習內容，其中語言考科（國文、英語）中評量較高層理解能力的題目，其取用的文章內容應跳脫現有版本的素材，廣泛取材，以避免引導學生死背硬記，無法應用。因此，此類題目無法對應推薦版本的章節。
- 2.適當反映北北基地區之生活經驗
以下為各科突顯北北基學習內容與地域特色的試題題序及題數統計（試題所占比率在 8%至 20%之間）：
 - (1)國文科：19%。
 - (2)英語科：8%。
 - (3)社會科：19%。
 - (4)自然科：14%。

(四)整體試題特色

- 1.試題與日常生活經驗相結合
本次測驗所評量的是考生於國中階段所習得的基本（基礎、核心、重要）知識與能力，排除艱深

繁瑣與高層專業的知識技能。試題取材強調考生學校學習與日常生活經驗的結合，例如：國文科選用模擬書店促銷活動海報；英語科取用類似捷運票價表與朋友相約逛街；數學科取用亞運、奧運等情境；社會科取用臺北跨年煙火秀、雪山隧道之交通建設之影響；自然科取用潮汐圖表、動物園中的分類系統等素材。

2.採整合型試題，評量學生整合能力

本次測驗部分採用整合型試題，以評量學生整合學習內容的能力。例如：社會科及自然科有連結各子科的試題，與整合各層次能力的題組型試題。同時，部分試題也以圖表呈現代替文字敘述，藉此測驗學生對圖表資料的理解及應用的程度。

3.寫作測驗評量語文寫作程度

寫作測驗題目是「我在成長中逐漸明白的一件事」，寫作提示放入說明當中，以利考生構思時可以自由運用。

三、測驗結果

(一)測驗難度為「中間偏易」

北北基聯測與全國基測皆依據中間偏易的原則進行組題，各科兩題本在各個區間（最易、次易、中等、難）的題數都是一樣的。100 年北北基聯測與全國基測第 1 次測驗各科考生通過率如下表 1：

表 1：北北基聯測考生與全國第一次基測考生各科平均通過率之比較

| 各科考生平均通過率 | | |
|-----------|-------|-----------|
| 項目 | 北北基聯測 | 全國第 1 次基測 |
| 國文 | 71% | 68% |
| 英語 | 68% | 62% |
| 數學 | 67% | 61% |
| 自然 | 67% | 61% |
| 社會 | 75% | 69% |

資料來源：心測中心提供。

(二)北北基聯測考生能力表現比全國基測考生佳

依據往年全國基測 18 個考區考生能力表現，北北基考生比其他區考生能力表現為高。從 100 年兩測驗考生每人平均答對題數，如下表 2 顯示，北北基聯測的數值都比國中基測高出 1~4 題，顯示 100 年北北基聯測考生的平均能力表現的確比國中基測考生佳。

表 2：北北基聯測與全國第 1 次基測答對題數之比較

| 科別 | 北北基聯測 | 國中基測 |
|----|-------|-------|
| 國文 | 34 | 32~33 |
| 英語 | 30~31 | 27~28 |
| 數學 | 22~23 | 21 |
| 社會 | 47 | 43~44 |
| 自然 | 39 | 35 |

資料來源：心測中心提供。

(三)北北基聯測缺考情形

北北基聯測於 100 年 5 月 21 日及 22 日舉行，共計各區缺考數為 14,388 人（次），各考場秩序良好，並未發現重大特殊違規事件，違規考生共計 114 人次，北北基一考區有 50 人，北北基二考區 58 人，北北基三考區 6 人；考試兩天各科缺考率介於 2.84%至 3.54%。

貳、100 學年度申請入學與登記分發入學分數落差之檢討與改進

一、100 學年度各招生管道辦理情形

| 項目 | 入學管道 | 招生名額 | 報名人數 | 實際報到人數 | 報到率 (%) | 缺額 |
|-----------|----------------------|-------|-------|--------|---------|-------|
| 免試入學 | 北星計畫 (臺北市自辦) | 2409 | 5815 | 1526 | 76.53 | 883 |
| | 基北區高中職免試入學 (3 市合辦) | 17954 | 31301 | 7236 | 83.04 | 10718 |
| 北北基聯測 | 北北基高中職聯合申請入學 | 37099 | 52170 | 17279 | 75.84 | 19820 |
| | 北北基高中職聯合登記分發入學 | 56179 | 40617 | 31474 | 79.01 | 24705 |
| 全國第 2 次基測 | 全國高中高職聯合登記分發入學 (基北區) | 21043 | 5371 | 4360 | 92.45 | 16327 |

資料來源：各入學管道主任委員學校提供。

二、申請入學與登記分發入學錄取分數落差之原因分析

就此次北北基高中職 100 學年度申請入學與登記分發入學分數落差之問題，北北基三市政府教育局 (處) 深表遺憾，對於部分申請入學錄取學生及家長不滿及反彈，亦能予以理解、感同身受。

回歸「高級中等學校多元入學招生辦法」，「申請入學」及「登記分發入學」管道係屬於不同的招生方式，兩者在招生精神及入學條件不同，往年各校在兩者間的錄取分數上亦互有高低。

然 100 年特別是在社區高中部分，產生申請與登分錄取分數落差較大，進而引發所謂「高分低就」的問題。以下謹就造成 100 年申請與登分落差較大之原因進行分析：

(一) 北北基考生母群體改變，缺乏明確、推估參考之比較基準

100 年首度辦理的北北基聯測，心測中心雖公布以北北基聯測約計 7 萬 7,000 名考生為主的 PR 值及累積人數，但相較過去幾年公布以全國約 30 萬名考生為母群的基測 PR 值及累積人數，北北基聯測考生缺乏明確、可推估參考的比較基準。

(二) 心測中心未能及時提供本府教育局及各高中職必要資訊

根據往年規劃期程，北北基申請入學簡章定案及販售均在北北基聯測之前。是以，各校無法依據 100 年考生取得北北基聯測分數分布情形，訂定較準確之入學門檻分數。而受本府教育局委託之專責測驗單位—心測中心，在測驗成績發布前後，亦未能及時提醒預警或提供本府教育局及各高中職必要資訊，以為妥適因應。

(三) 部分社區高中未能客觀、合理訂定北北基申請入學門檻分數

各校申請入學簡章之測驗分數門檻，係參照前一年各校招生經驗及全國基測分數定之，然 99 年全國基測的測驗比 100 年度北北基聯測或全國基測簡單。此外，部分學校歷年來將門檻分數訂定視為維護「校際排名」的必要作法，忽視申請入學原鼓勵學校發展辦學特色，落實「選其所愛，愛其所選」之招生精神。是以，部分高中職申請入學門檻分數確有高估的情形。

- (四)簡章審定上多尊重各校招生自主
過去申請入學在簡章審定的作法上，通常由各校依其辦學特色自訂門檻分數及特別加分條件，再交由申請入學委員會下設之任務編組進行審議，小組成員大多為現任高中職主任與註冊組長，審查上多尊重學校招生自主，致未適時調修部分偏高之門檻分數。
- (五)北北基免試入學及申請入學回流至北北基登記分發名額較多
除部分免試入學錄取學生及申請入學錄取之學生放棄報到外，也因部分學校申請入學門檻分數高，產生不足額錄取的現象，以致回流至北北基登記分發名額較多的現象。
- (六)參加北北基聯測學生減少，登記分發錄取比率提高
因為 100 年基北區首度合作辦理免試入學，爰 100 年報考北北基聯測人數較 99 年減少約 9100 多人。

三、後續補救措施與因應

為因應北北基 100 學年度申請入學與登記分發入學分數落差之問題，北北基三市政府已邀集學校代表針對各界

所反映申請入學高中職招生門檻設定及各招生資訊公布等問題開會檢討，對於相關訴求與意見，檢討結果如下：

(一)理解與感同身受

家長與學生不滿的反映，能予理解、感同身受，亦表遺憾。

(二)針對不可控因素，實施補救改善措施

北北基聯測政策及試務工作無誤，惟因首次辦理，部分因素較不可控，申請入學確有部分學校門檻過高等分發技術上未盡妥適之處，確需檢討改善。基於維護申請入學錄取報到學生的權益，採取「自願申請、重新分發」的補救措施，完成申請入學改分發報名學生計 2,942 人，成功改分發學生為 2,652 人（其中 2,369 人改分發至選擇之第一志願、283 人改分發至選擇之第二志願），成功改分發率達九成，並於 100 年 7 月 19、20 日順利完成北北基高中職 100 學年度聯合申請入學學生改分發放榜及報到作業。

(三)對學生加強關注與輔導

- 1.積極推動高中職均、優質化，係教育部及地方政府教育局（處）重大政策，尤其在大學繁星入學，各校皆有亮麗的成績。是以，各校於辦理新生入學報到時，對於部分原申請入學學生及未獲改分發之學生予以適性輔導，使學生能認同所選，有計畫的學習，一展長才，並提供學生安心就學之配套及措施。
- 2.由各國中就透過申請入學管道錄取報到之學生給予關懷與鼓勵，

並肯定學生的優秀表現。

(四)對參加全國第 2 次基測登分學生名額之保障

- 1.北北基國中畢業生報考全國基測並欲就讀北北基高中職學校者，入學管道為「基北區 100 學年度高中高職聯合登記分發入學」，其簡章於 100 年 5 月公告、發售，業載明高中職各科組招生人數，已公告之招生名額不因辦理「北北基高中職 100 學年度聯合申請入學學生改分發」而減少。
- 2.另有關第 2 次基測後，各校的招生名額部分，為維護所有考生權益，在本府與教育部、新北市政府、基隆市政府開會達成共識之後，確定第 2 次基測登記分發的招生名額數量及開缺學校，均依照「基北區高中職 100 學年度登記分發招生簡章」規定，全數回流。

四、檢討與改進

(一)相關責任之檢討

深究整起事件，北北基聯測在政策及試務工作執行上相當順利且無誤失，惟因北北基聯測首次辦理，部分因素較不可控，致申請入學確有部分學校門檻過高等分發技術上未盡妥適之處，確需檢討改善。

100 年北北基聯測暨相關招生管道辦理後，本府教育局康前局長宗虎為政策負責，請辭獲准，業於 100 年 8 月 9 日去職；另林前副局長信耀職務於 100 年 9 月 16 日經本府調整為參議。

另本府教育局於 100 年 10 月 20 日

召開責任檢討會議，分析每學年度申請入學簡章彙編於前一年 12 月至當年度 2 月間由主任委員學校進行收集、校對、報請各主管教育行政機關核准及彙編成冊等工作，3 月份即正式對外發售及公告。各高中職學校於訂定申請入學門檻分數時，係依據往年招收學生之基測量尺分數分布情形考量，未意識到 100 年首度辦理北北基聯測，受考生母群體的變動及高中職擴大免試入學方案影響，將造成量尺分數分布情形與往年有較大的差異與變動。

本案相關責任檢討，除前揭 2 位主管人員外，承辦申請入學委員會主任委員學校，及督導業務科中教科，應負較大之責任，故北北基高中職 100 學年度聯合申請入學委員會主任委員學校校長納入本府教育局年度考績審議，本府教育局督導科室（高中及國中教育科）科長一併納入年終考績審議。

針對此次事件，北北基三市政府於 101 年將強化並落實簡章審查機制，要求各高中職應回歸申請入學之招生精神，適度調降門檻分數，訂定合宜招生條件。

(二)改進措施

1.加強宣導

加強各國中家長及學生多元入學精神的宣導說明，同時強化各國中落實學生升學及適性輔導工作；另督導各國中落實親師生升學制度說明及學生適性輔導工作。

2.適度調整入學門檻

依據 100 學年度北北基申請入學

辦理結果，強化 101 學年度基北區高中職聯合申請入學審查機制，有效督導各高中職適度調整 101 年申請入學招生門檻。

3. 提供充分資訊

適時加強公布各管道招生資訊，如 PR 值、量尺分數、相對應的累積人數、各入學管道之各校招生名額，以及申請入學缺額回流情況等。

參、101 年北北基聯測停辦之因應措施

基於貫徹政策之延續性、考量學生的升學權益、因地制宜措施（地方教育需求）及家長團體的支持等因素，北北基三市政府共同研商後，由本府教育局於 100 年 8 月 19 日將 101 年「臺北市、新北市及基隆市高中職聯合入學測驗及招生試辦計畫」函報教育部審核。

教育部考量十二年國民基本教育啟動、高中職及五專免試入學方案擴大辦理及 101 年國中基測調整為 1 次等因素，於 100 年 8 月 24 日作出「未便同意 101 年北北基聯測續辦，101 年全國統一實施國中基測」之決議，北北基三市政府體認教育環境之改變，乃尊重中央政策決定，101 年將不再辦理北北基聯測。

因應 101 年停辦北北基聯測，本府教育局擬訂相關措施如下：

- 一、100 年 8 月 26 日召開「研商因應 101 年北北基聯測停辦及接軌十二年國民基本教育事宜會議」，會中邀請心測中心列席說明全國基測命題原則，並蒐集大、中、小型國民中學校長代表意見後，編訂「101 年基北區學生參加全國基測問題與解答（Q&A）」。
- 二、100 年 8 月 26 日發放簡訊（對象為

臺北市公私立國民中學校長），宣導基北區學生參加 101 年全國基測事宜，簡訊內容如下：「因應 101 年北北基聯測停辦，請校長於開學日規劃妥適時間、方式，向八、九年級導師、學生妥為說明全國基測事宜，讓學生安心學習。重點如下：1、全國基測為「考綱不考本」；2、「熟讀一本即可安心應考全國基測」；3、心測中心強調 101 年全國基測命題、組題不會影響基北區學生應試權益。」

- 三、100 年 9 月 1 日辦理「101 年基北區學生參加國民中學學生基本學力測驗－國中說明會」，參與人員為臺北市各公、私立國民中學校長、教務主任及國中九年級導師或導師代表 1 人，會中邀請心測中心說明 101 年全國基測命題原則、發放「101 年基北區學生參加全國基測問題與解答（Q&A）」，並再次蒐集學校意見，充實前揭 Q&A 內容。
- 四、100 年 9 月 3 日辦理「101 年基北區學生參加全國基測－臺北市家長座談會」，會中邀請心測中心說明 101 年全國基測命題原則、發放「101 年基北區學生參加全國基測問題與解答（Q&A）」，並傾聽國中家長心聲、宣導正確觀念，以穩定學生學習狀況，並使家長安心。
- 五、本府教育局已請臺北市公私立國民中學校長，於 100 年 9 月 7 日至 9 日間，務必向所屬親師生宣導、說明基北區學生參加 101 年全國基測相關事宜。另請各國民中學於 100 學年度第 1 學期學校日，由九年級各班導師向家長詳細說明基北區學生參加 101 年全

國基測相關事宜。

註：本案經本院教育及文化委員會第 4 屆第 43 次會議決議：「結案存查」。

會議紀錄

一、本院外交及僑政委員會第 4 屆第 43 次會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 18 日（星期三）下午 2 時 35 分

地點：第 1 會議室

出席委員：李炳南 葛永光 趙榮耀

列席委員：余騰芳 吳豐山 李復甸

洪昭男 洪德旋 程仁宏

楊美鈴 葉耀鵬 劉玉山

錢林慧君

請假委員：周陽山 劉興善

主席：趙榮耀

主任秘書：林明輝

記錄：黃淑芬

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、檢陳本會第 4 屆第 42 次會議決議（定）案執行情形報告表乙份。報請 鑒督。

決定：准予備查。

三、內政及少數民族委員會移來：行政院就本會委員於 100 年 12 月 2 日巡察該院時所提問題之函復辦理情形乙案。報請 鑒督。

決定：結案存查。

四、本會訂於 101 年 3 月 23 日（星期五）

下午巡察華僑會館。報請 鑒督。

決定：准予備查。

乙、討論事項

一、行政院轉據外交部函復有關「我國對外邦誼資源運用之區域分配與成效檢討」乙案之辦理情形。提請 討論案。

決議：一、本案審核意見 10，國安局已頒訂「駐外人員違失言行查究連帶責任應注意事項及懲處責任劃分表」，並加強督考該局駐外單位，處置尚屬合宜，同意結案。

二、抄表列其他審核意見，函請行政院轉知所屬確實檢討，並請每年將辦理情形函復本院。

二、有關 101 年度本院委員出國考察方案。提請 討論案。

決議：一、101 年度本院委員出國考察計畫決定如下：

（一）荷蘭、比利時、盧森堡考察案。

（二）奧地利、捷克、匈牙利考察案。

二、請幕僚人員依據下列原則，酌予修正 2 項考察團之預定行程及預估經費：

（一）台北至阿姆斯特丹以及台北至維也納來回搭乘飛機，歐陸部分則搭乘歐鐵或遊覽車；飛機部分應分別列出經濟艙及商務艙票價，以供委員選擇。

（二）考察項目除巡察外館外，請酌予減少監察組織

及人權機構部分，並考慮將當地具有特色之建設加入行程內容。

(三)考察日數可酌增至 12 或 13 日。

(四)原則上可攜眷參加，但須自行負擔旅費。

三、依本院各委員會召集人會議實施辦法第 5 條第 1 項第 6 款規定，將年度考察計畫（含預定行程及預估經費）及執行原則提請召集人會議審議後，徵詢全院委員之參加意願，並辦理後續考察相關事宜。

三、外交部函復關於清查我在韓國國有土地情形案之後續辦理情形。提請 討論案。

決議：一、依據外交部來函建議，由本院會同外交部適時組團赴韓國，實地瞭解我在韓國土地有無遭不法侵占及主管機關是否涉有違失。

二、本院組團人數以 5 位委員及 1 位隨團秘書為原則，請幕僚人員優先徵詢本會委員之意願，如尚有名額，再徵詢今日列席委員之意見。

散會：下午 3 時 55 分

二、本院外交及僑政、交通及採購委員會第 4 屆第 3 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 18 日（星期三）下午 2 時 30 分

地點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 李炳南 李復甸

洪昭男 洪德旋 程仁宏
楊美鈴 葉耀鵬 葛永光
趙榮耀 劉玉山

列席委員：吳豐山 錢林慧君

請假委員：杜善良 周陽山 陳永祥
劉興善

主席：趙榮耀

主任秘書：林明輝 翁秀華

記錄：黃淑芬

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、外交部函復有關「我政府為因應日本核變危機，對於『撤僑』之處理有無貽誤時機、效能不彰，認有深入瞭解之必要」乙案之辦理情形。提請 討論案。

決議：函請外交部自行列管妥善處理，並請每半年將後續辦理情形與結果函復本院。

散會：下午 2 時 35 分

三、本院國防及情報委員會第 4 屆第 43 次會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 17 日（星期二）上午 9 時 35 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 李復甸 林鉅銀

洪昭男 洪德旋 馬秀如

陳健民 黃煌雄 葛永光

趙昌平 趙榮耀

列席委員：吳豐山 劉玉山 余騰芳

程仁宏 劉興善 錢林慧君

李炳南 葉耀鵬

請假委員：周陽山 黃武次

主 席：葛永光

主任秘書：王 銑

記 錄：郭美玉

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、有關本會「如何加強國防事務之監督，發揮更大監察效果」之研處建議。報請鑒督。

決定：100 年 2 月 10 日上午召開會議進行專案討論。

乙、討論事項

一、林委員鉅銀、錢林委員慧君調查「據訴：國防部辦理嘉義市建國一五六村基地改建，竟違背原規劃，將 Q、N 及 J 基地標售，並另購置嘉義市及該市第四信用合作社所有土地納為改建基地，致損及眷戶權益，涉有違失等情」之調查報告。提請 討論案。

決議：一、調查報告通過。

二、調查意見一、二、五函請國防部檢討妥處見復；調查意見二部分並函請國防部議處相關失職人員見復。

三、調查意見三、四函請國防部參考。

四、調查意見函復陳訴人。

五、調查報告案由、調查意見及處理辦法上網公布。

二、周委員陽山調查「據訴：渠等原居住於健軍新村內國防醫學院學人宿舍，皆領有正式配住公文，詎眷村改建完工後，國防部以無居住證為由，逕行註銷渠等眷戶居住資格；又該院未詳查事證，率予拋棄渠等 4 戶之管轄權，嚴重損及權益等情乙案」之調查報告。提請 討論

案。

決議：一、調查報告通過。

二、抄調查意見二至三函請國防部督飭所屬切實檢討，並查究當年作業疏失人員責任見復。

三、抄調查意見三函請國防醫學院研處改善辦理見復。

四、抄調查意見函復陳訴人。

五、調查報告案由、調查意見及處理辦法上網公布。

三、陳委員健民調查「據報載，中共蘇愷 27 (SU-27) 戰機 6 月 29 日飛越海峽中線，進入我國領空；且另有 2 架中共戰機蘇愷 30 (SU-30) 直闖花東外海，包括首都臺北都在作戰範圍內，期間長達 43 分鐘，國防部強烈否認。惟共機越界乃嚴重威脅我國國防安全，究我國防安全有無漏洞、共機越界實情如何？國防部是否即時掌握訊息，有無積極而有效之作為及相關機關之因應有無疏失等，認有深入瞭解之必要案」之調查報告。提請 討論案。

決議：一、調查報告通過。

二、調查意見函送國防部就調查意見三參酌辦理見復。

三、調查報告通過後解密，調查意見授權調查委員檢視後，上網公布。

四、行政院函復，為「國防部推動『○○○○制度』改善成效不佳，洵有重大缺失」案之辦理情形。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理，抄核簽意見三，函請行政院就國防部應續行辦理之事項，賡續檢討見復。

五、行政院函復，有關「國防部未能儘速修

訂『陸海空軍軍官士官服役條例』等相關法規，杜絕軍職退伍人員領雙薪情事及建立有效管理機制」糾正案、調查意見之辦理情形；暨具名陳訴書、匿名陳訴書副本，計 4 件。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理：

- 一、匿名陳訴人部分：併案存參。
- 二、陳訴人 twingobaby 君部分：
 - (一)有關國防部軍職退休人員，任職於政府轉投資之亞洲航空股份有限公司案，併案存參。
 - (二)有關退伍軍士官回任中山科學研究院擔任外聘人力案，併案存參。
 - (三)有關憲兵司令部案，移業務處審酌另行處理。
- 三、函請行政院部分：
 - (一)繼續督促國防部將「陸海空軍軍官士官服役條例」修法情形及支領退休俸再任人員勾稽比對辦理成效函復本院。
 - (二)督促主管機關經濟部及經建會，本於權責要求亞航公司儘速依立法院決議妥處改善，並將辦理成效函復本院。

六、國防部函復，有關「陸軍航特部用人失當，悍馬車妥善率長期低落及士兵攜出零附件抵帳而涉嫌犯罪等情」糾正案及調查意見之辦理情形。提請 討論案。
 決議：照核簽意見辦理：函請國防部轉飭陸軍司令部針對未考量趙員品德、才能，檢討調任特六營後勤官，致衍生違反補保紀律情事，

用人失當等情提出檢討，並議處失職人員見復。

七、國防部函復，有關「王姓士兵遭領導士官指摘並延遲其放假時間，憤而點火自焚，相關部門未善盡管理督導責任等情」調查意見案辦理情形。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理：將核簽意見三之(一)、(二)函國防部督飭所屬，將後續辦理之具體成效，適時函復本院。

八、國防部函復，有關「故陸軍上尉龐○○家屬申請改以作戰死亡撫卹」案之後續辦理情形。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理，抄核簽意見三，函請國防部將核簽意見三所述事項之最後處理結果見復，本件併案存查。

九、謝○○君續訴，渠與王○○君同為命令正式退役，國防部用假命令註銷王君正式退役令，導致不公平退役致有所差別待遇等情乙節，計 2 件。提請 討論案。

決議：照本會簽注意見辦理：函復陳訴人，依本院收受人民書狀及處理辦法第 13 條第 1 項第 4 款：「陳訴之案件業經函復，而續訴書狀無新事證者不予函復」。

十、國防部函復，有關「湘江軍艦整艦委商案」，調查意見之檢討改進辦理情形。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理，本件來函予併案結案存查。

十一、國防部函復有關本院 98 年 11 月 2 日巡察該部，委員提示事項，賡續辦理情形。提請 討論案。

決議：照審議意見辦理：本案已另移請審計部續辦，本案結案存查。

十二、銓敘部函復，有關「○○局轉投資○○○○公司，致公款淪為私相授受，所屬○○○○廠及外圍組織，未依規納入管理，致弊端叢生，均涉有重大違失等情」案調查意見之辦理情形。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理：本件併案存查。

散會：上午 10 時 30 分

四、本院國防及情報、內政及少數民族委員會第 4 屆第 38 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 101 年 1 月 17 日（星期二）上午 9 時 32 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 吳豐山 李復甸

杜善良 林鉅銀 洪昭男

洪德旋 馬秀如 陳健民

程仁宏 黃煌雄 葛永光

趙昌平 趙榮耀 劉玉山

列席委員：余騰芳 劉興善 錢林慧君

李炳南 葉耀鵬

請假委員：沈美真 周陽山 馬以工

高鳳仙 黃武次

主 席：葛永光

主任秘書：王 銑 周萬順

記 錄：郭美玉

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、立法委員余天國會辦公室移來陳訴人王○○君續訴，請依法查處空軍司令部備役少將周○○先生眷舍，是否有違法事宜等情。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理，函復立法委員余天國會辦公室。

散會：上午 9 時 35 分

五、本院國防及情報、財政及經濟、教育及文化委員會第 4 屆第 7 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 101 年 1 月 17 日（星期二）上午 9 時 30 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 余騰芳 吳豐山

李復甸 杜善良 林鉅銀

洪昭男 洪德旋 馬秀如

陳永祥 陳健民 程仁宏

黃煌雄 葉耀鵬 葛永光

趙昌平 趙榮耀 劉玉山

劉興善 錢林慧君

列席委員：李炳南

請假委員：沈美真 周陽山 馬以工

黃武次 楊美鈴

主 席：葛永光

主任秘書：王 銑 魏嘉生 余貴華

記 錄：郭美玉

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函復，有關該院「個案核定公立醫院得以醫療作業基金進用契僱醫事人力，悖離其訂定『作業要點』之政策旨意等情均有違失」糾正案之賡續辦理情形。提請 討論案。

決議：照核簽意見辦理：同意該院所請展期 1 個月見復。

散會：上午 9 時 32 分

六、本院教育及文化委員會第 4 屆第 43 次會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 43 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 吳豐山 林鉅銀
馬以工 馬秀如 陳健民
黃武次 黃煌雄 葛永光
趙榮耀 錢林慧君

列席委員：余騰芳 楊美鈴 程仁宏
陳永祥 趙昌平 劉玉山
洪昭男 劉興善 洪德旋
李復甸 李炳南

請假委員：沈美真

主席：黃武次

主任秘書：余貴華

記錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、監察業務處移來審計部復函影本：該部教育農林審計處審核教育部所屬國立國父紀念館於行政程序法施行日(90.1.1)前已發生應收未收行政罰鍰及規費收繳管理情形，發現場地使用費未依規定收繳，致逾請求權時效，造成國庫損失情事，相關人員涉有違失，經通知國父紀念館查處，據復已予失職人員適當處分，並研提改善措施乙案。報請 鑒督。

決定：准予備查。

三、教育部函：檢陳本(100)年 11 月 10 日本院教育及文化委員會至該部巡察會議紀錄乙份。報請 鑒督。

決定：准予備查。

四、行政院國家科學委員會函復：檢送該會

補助「中國公開資訊自動擷取與統合系統」資料庫後續改善情形專案說明會議紀錄一份。報請 鑒督。

決定：准予備查。

乙、討論事項

一、趙委員榮耀、尹委員祚芊專案調查研究：「我國高等教育因應少子化及國際化相關政策與問題之探討」專案調查研究乙案之報告。提請 討論案。

決議：一、專案調查研究報告文字修正通過。

二、專案調查研究報告之結論及建議部分，送請行政院轉相關部會參處。

三、特定學校之註冊率、報到率等資訊，以○○○替代。

四、本專案調查研究報告公布並建置於本院全球資訊網，供社會各界參考。

五、專案調查研究報告印製專書，並函送相關機關、教育團體、學者專家、大學及圖書館參考。

六、協查人員建議敘獎。

二、洪委員德旋調查：據訴，新北市立溪崑國民中學李忻燁老師，疑遭校園霸凌，致羞憤燒炭自殺；究該校行政管理及相關人員有無違失，認有深入瞭解之必要乙案之報告。提請 討論案。

決議：一、第 28、29 頁資料因涉及隱私，以保密方式處理，於會場發送並於會後收回。

二、本案撤回。

三、劉委員興善調查：據審計部函報：稽察國立臺灣博物館辦理該館典藏業務及行政院文化建設委員會督導考核情形，發

- 現涉有未盡職責及效能過低情事乙案之報告。提請 討論案。
- 決議：一、調查意見一至二，函請國立臺灣博物館確實檢討改進見復。
- 二、調查意見三至四，函請行政院文化建設委員會確實檢討改進見復。
- 三、調查意見函復審計部。
- 四、調查報告之案由、調查意見及處理辦法，上網公布。
- 四、趙委員榮耀、葛委員永光調查：據審計部函報：稽察行政院體育委員會辦理「改善國民運動環境及打造運動島計畫」，預計補助各地方政府規劃興建 50 座國民運動中心，涉有補助規範欠周、審查作業欠覈實等缺失乙案之報告。提請討論案。
- 決議：一、調查意見一至五，函請體委會檢討改進見復。
- 二、調查意見六，函請行政院督飭體委會妥處見復。
- 三、調查意見一至六，函請審計部依法賡續加強查核體委會後續改善情形。
- 四、調查報告之案由、調查意見及處理辦法，上網公布。
- 五、行政院函復：為有關國有學產土地長期遭不法占用，教育部未能積極有效排除案之檢討改進情形乙節，仍囑糾正意見列管妥處，並每半年將辦理情形見復乙案，業經交據教育部函報後續處理改善情形。提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見三之(二)，函請行政院續辦見復。
- 六、行政院國家科學委員會函復：檢送該會專題研究計畫 100 年度有關初審委員選取作業辦理情形乙份，請 鑒察。提請討論案。
- 決議：抄核簽意見三，函請行政院國家科學委員會辦理見復。
- 七、行政院函復：有關政府部門對於經濟弱勢學生所提供之助學措施與資訊明顯不足，影響學生權益等情案之檢討改善情形乙節，仍囑賡續檢討辦理，並提供就學貸款及圓夢助學網之最新資訊見復一案，經交據教育部函報檢討改善辦理情形。提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見三，函請行政院續辦見復。
- 八、教育部函復：有關國立臺東大學附屬體育高級中學校長黃惠信遭該校教師連署投票罷免案，業依囑檢討改進，謹就調查意見三、四內容彙整答復如附件。提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見附表，函請教育部賡續辦理見復。
- 九、行政院函復：有關國立故宮博物院等所存大量珍貴文獻與歷史檔案，似礙於政府資源運用分散、各機關缺乏橫向統整協調，致未能完整保存、出版或數位化處理，相關管理涉有違失等情案之辦理情形。提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見二、三，函請行政院辦理見復。
- 十、行政院函復：有關教育部未正視校園霸凌事件之重要性，遲未律定霸凌定義，導致各級學校難以判斷因應及通報，對防範校園霸凌問題顯欠積極；又高級中等以下學校，未依規定設置專任輔導教師，且未將各地方政府納為「友善校園總體營造計畫」協力地位，對統合視導

督管機制，未見具體成效案之檢討改善情形乙節，仍囑續辦見復一案，業經交據教育部函報辦理情形。提請 討論案。
決議：抄核簽意見三，函請教育部續辦見復。

十一、教育部函復：有關國立歷史博物館等所存大量珍貴文獻與歷史檔案，似礙於政府資源運用分散、各機關缺乏橫向統整協調，致未能完整保存、出版或數位化處理，相關管理涉有違失等情，請檢討辦理一案。提請 討論案。

決議：函請教育部於「國立歷史博物館文物管理作業規定」發布修正後見復。

十二、教育部函復：有關國立臺灣戲曲學院疑遭本部非法干預校長遴選、杯葛學校行政與校務運作等情乙案，復如說明。提請 討論案。

決議：函請教育部於「國立大學校長遴選委員會組織及運作辦法」第 2 條修正公布實施後，副知本院。

十三、教育部函復：有關國立曾文高級農工職業學校孫姓教師涉嫌長期性侵多名學生，雖經臺灣臺南地方法院重判有期徒刑 73 年，應執行 28 年；惟該校疑長期姑息包庇其犯行，本部亦未積極妥處，均涉有違失等情案之檢討改進情形暨臺南市政府函復 1 件。提請 討論案。

決議：一、抄核簽意見三、函請教育部廣續辦理見復。

二、臺南市政府部分，結案存查。

十四、教育部函復：大院調查大專校院太多形成供過於求，監督控管機制似有闕漏，並檢附審核意見一案，業經該部逐項檢討（如附件）。提請 討論案。

決議：抄核簽意見三之（一）、（二），函

請教育部檢討辦理見復。

十五、新北市政府函及劉新三君陳訴各 1 件：有關該市「臺北捷運系統環狀線規劃及新店區十四張劉家古厝文化資產保存」案，該府檢討研處情形。提請 討論案。

決議：一、抄核簽意見四（一），函請新北市政府於二個月內將異地重建之執行與管控方式查明見復。

二、影附陳訴書函請新北市政府查明妥處見復。

十六、行政院函復：為該院未能督促新聞局解決公視產生新任董事會，該局亦未協調各公共媒體擬定適合各機構發展之經營策略，並進行法制與機構重組任務；復未本於職權監督公視基金會等之財務運作，均有違失，經交據該院新聞局函報檢討改進情形。提請 討論案。

決議：抄核簽意見三，函請行政院及所屬新聞局妥為研處見復。

十七、據齊心君續訴：請提供院台教字第 1002430597 號函中提供教育部之「審核意見」乙案。提請 討論案。

決議：檢附審核意見，函復陳訴人。

十八、據莊宜容君陳訴：請求提供民國 89 年 12 月黃委員煌雄、尹委員士豪調查之「金門閩南文化與戰地文化維護總體檢」調查報告資料。提請 討論案。

決議：檢送本案調查報告全文影本，函復陳訴人供參。

十九、據朱嘉華君續訴：嘉義市政府教育處長期以來漠視社區民眾正常就學權益，限制人民按性別入學，違反性別平等；另中學學區劃分及分發入學規定亦不符國民教育法相關規定等乙案。提請 討

論案。

決議：函復陳訴人：「台端陳訴案件，本院已函請教育部賡續督促嘉義市政府改善中」，陳情書併案存查。

二十、據嘉義縣議會陳訴（地方巡察收受）：有關國立臺灣體育學院遷至嘉義縣等情乙案。提請 討論案。

決議：影附陳情書，函請教育部考量教育資源之最大化，並依法令規定妥適協處。

二十一、監察業務處移來臺北市政府復函影本：為臺北市立建國高級中學等 3 所高中、高職學校合作社疑涉超收學生制服費等情乙案。提請 討論案。

決議：影附臺北市政府復函，函請教育部酌參。

二十二、行政院文化建設委員會函復：檢送該會所屬國立台灣工藝研究發展中心「臺北市南海學園原科教館修復再利用計畫」辦理情形。提請 討論案。

決議：抄核簽意見三，函請行政院文化建設委員會辦理見復。

二十三、教育部函復：有關臺南縣政府處理 95 學年度教師成績考核作業，囑就本部推動「教師待遇條例」法制化立法情形及相關作業進度，定期（每年年底）之回復說明。提請 討論案。

決議：函請教育部將教師待遇條例立法作業之進度，定期（每年年底）函知本院。

二十四、考試院函復：檢送本院審議「中華民國 99 年度中央政府總決算審核報告」有關該院主管部分審議意見辦理情形表 1 份，請查照。提請 討論案。

決議：結案存查並提報院會。

二十五、據喬培祥君續訴：為教育部違法撤銷私立永平工商職業學校第九屆董事會核備案，繼而違法成立學校管理委員會代行董事會職權，嗣教育部代管學校之處分經行政院訴願會決定撤銷，第九屆董事會職權恢復行使，該部又委託會計師事務所反覆查帳，干擾學校正常運作，另對該校第十屆董事改選核備申報案，逾十個月未處理，涉有違失等情乙案。提請 討論案。

決議：併案存查，不予函復。

二十六、據盧長厚君陳訴 2 件：「師資培育法」91、7、24 修正而量化師資培育名額之陳情書，違信賴保護原則乙案暨教育部函復副本 1 件。提請 討論案。

決議：一、陳情書 2 件，併案存查。

二、教育部函復副本，併案存查。

二十七、據周本錡君續訴：有關親民工商專科學校存有諸多弊端、涉有違失等情乙案續訴。提請 討論案。

決議：併案存查。

二十八、教育部函復：檢陳國立中央圖書館臺灣分館 100 年 7 至 12 月「日治時期臺灣民族運動史料研究室」推動情形資料乙份。提請 討論案。

決議：併案存參。

二十九、行政院函復：有關臺北市政府未能體察北北基 100 學年度高中職聯測考生母群體已與往年全國基測不同，提醒招生學校預為因應，致聯合申請入學發生部分考生「高分低就」疏失，造成民情輿論壓力變大後，才被迫改分發，不僅嚴重斲傷我國升學考試之公信力，亦影響未來高中職社區化教育政策之推動，均核有疏失，囑轉飭所屬確實檢討改善見復一案暨臺北市政府函復 1 件。提請

討論案。

決議：糾正案及調查案均結案存查。

三十、行政院函復：有關原住民學生常因經濟、社會等因素，未能接受高等教育，導致就業競爭力不足、失業率偏高，如何建立「立足點」之公平基礎，以落實原住民人權等情案之檢討改進情形乙節，檢附審核意見，仍囑督促所屬續辦見復一案，業經交據教育部函報及原住民族委員會辦理情形。提請 討論案。

決議：調查案結案存查。

三十一、行政院函復：關於中央通訊社等政府支助之公共媒體，其董事會組成、組織管理與經營績效等方面，均涉有諸多闕漏等情一案，業經交據本院新聞局函報會同有關機關檢討改進之辦理情形。提請 討論案。

決議：結案存查。

三十二、審計部函復：鈞院前檢送教育部補助國家圖書館籌設南部館籌備服務處計畫之調查意見，囑依法處理一案，業於民國 100 年 5 月 18 日將處理情形陳復鈞院，並賡續查究相關人員責任，茲准教育部函復，謹檢陳本部教育農林審計處覆核意見表如附件。提請 討論案。

決議：併案暫存。

三十三、行政院函復：有關國立金門高級中學疑未嚴謹審查受贈股票價值、審慎評估持股公司經營情形、股票之實益及後續管理能力，即率予接受捐贈並出具證明，涉有違失等情案之檢討改進情形暨教育部函復 1 件。提請 討論案。

決議：調查案結案存查。

三十四、行政院函復：有關國定古蹟霧峰林宅修復工程違失案之辦理情形，檢附審核意見，仍囑轉飭所屬處理見復一案，

業據該院文化建設委員會函報後續辦理情形。提請 討論案。

決議：併案存查。

三十五、行政院函復：有關教育部辦理國立中央大學申請於 100 學年度設立「性別研究博士學位學程」之審查案，審查程序涉有違失，逾越審查流程圖等相關規範，核有不當，囑轉飭教育部確實檢討改善見復暨教育部函復 1 件。提請 討論案。

決議：糾正案及調查案均結案存查。

三十六、國家教育研究院函復：檢陳本院教育及文化委員會至該院巡察之審核意見彙復表乙份。提請 討論案。

決議：併案存查。

三十七、教育部函復：有關「牡丹社事件」實為改變臺灣近代歷史之關鍵事件，其戰爭遺址重建與文物資料保存等工作，深具歷史意義與教育價值，究現況及各級政府維護職責如何等情乙案。提請 討論案。

決議：併案存查。

三十八、教育部函復：有關研議高中職以下學校藝文類科兼課教師鐘點費支給情形乙節，該部將依囑賡續辦理，並於每半年將後續辦理情形復知本院。提請 討論案。

決議：併案存查。

三十九、黃委員煌雄、趙委員榮耀自動調查：據桃園縣教育產業工會陳訴，桃園縣立新屋國民中學教師疑有公然招生補習、洩題及體罰學生情事，詎校方、桃園縣政府均未重視及積極處理，事關教育本質應公平對待每位學生受教權，並涉及學生免試升學權益，似有深入瞭解之必要乙案之報告。提請 討論案。

- 決議：一、調查報告文字修正通過。
- 二、抄調查意見一、三，提案糾正桃園縣立新屋國民中學。
- 三、抄調查意見二、提案糾正桃園縣政府。
- 四、抄調查意見一、三、四，函請桃園縣政府檢討改進及嚴懲校方失職人員見復。
- 五、抄調查意見一至四，函請教育部參酌見復。
- 六、調查報告之案由、調查意見及處理辦法，上網公布。

四十、黃委員煌雄、趙委員榮耀提：桃園縣新屋國中前於 97 年間，即遭檢舉教師在校外補習違法招生，並於段考中洩題情事，惟校長沈杏熾及學校主管人員未能積極調查釐清，拖延將近 3 年，造成校園紛擾不安，且長期以來教師體罰學生情形嚴重，卻未有顯著改善成效，且未依規定據實通報教育部校園安全暨災害防救通報處理中心系統；又桃園縣政府教育局未能積極督導查察，指派督學會同訪查，致事端擴大，引發免試入學公平性之質疑，均核有違失，爰依法提案糾正。提請 討論案。

決議：糾正案文字修正通過並公布。

四十一、趙委員榮耀調查：據臺中市政府函送：該市市立惠文高級中學前校長藍武雄及教師黃智皇涉觸犯偽造文書罪，爰依公務員懲戒法之規定，送院審查乙案之報告。提請 討論案。

決議：本案撤回。

散會：上午 12 時 5 分

七、本院教育及文化、內政及少數民族委員會第 4 屆第 31 次聯席會

議紀錄

時 間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 38 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 吳豐山 杜善良
林鉅銀 馬以工 馬秀如
高鳳仙 陳健民 程仁宏
黃武次 黃煌雄 葛永光
趙榮耀 劉玉山 錢林慧君

列席委員：陳永祥 余騰芳 楊美鈴
劉興善 趙昌平 洪昭男
李復甸 李炳南

請假委員：沈美真

主 席：黃武次

主任秘書：余貴華 周萬順

記 錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、據顧朗麟君陳訴：為權益保障所需，敬請提供貴院 90 年 9 月 20 日(90)院台教字第 902400316 號函影本 1 份。報請 鑒督。

決定：准予備查。

乙、討論事項

一、新竹縣政府函復：有關關西國中土地爭議問題（關西鎮正義段 213、214 地號），復如說明。提請 討論案。

決議：函新竹縣政府「仍請積極協商處理，適時將處理結果見復」後，併案暫存。

二、行政院函復：有關新北市立中山國民中學處理教師涉嫌對女學生性騷擾及性侵害案件，竟協助該師以退休等方式規避懲處責任，且任意變更性別平等教育委

員會調查報告，又該校辦理 98 年度師鐸獎遴選作業，資格審查未嚴謹，新北市政府對於被推薦人資格亦未作任何調查等情案之辦理情形，檢附審核意見，仍囑轉飭所屬確實檢討改進見復一案，業經交據教育部函報督導新北市政府之研處情形。提請 討論案。

決議：抄核簽意見四之(一)-(三)，函請行政院轉飭所屬確實檢討改進見復。

三、內政部函復：針對學習成效落後之國中小學生，政府有無實施妥適之補救教學，俾維護學生受教權益等情事之檢討改善情形。提請 討論案。

決議：抄核簽意見三，函請內政部續辦見復。

四、據訴(陳訴人要求身分保密)：高雄市政府教育局軍訓室劉樹林主任糾舉案，高雄市政府聲復意見建議改分本院教育及文化委員會審理乙案。提請 討論案。

決議：送監察業務處處理。

五、審計部函該部桃園縣審計室並副知本院之副本：本院民國 100 年 8 月 15 日院台教字第 1002430349 號函，為桃園縣立八德國中屢傳霸凌事件，該校校長處理不當等情之辦理情形，囑就該院審核意見賡續追蹤辦理見復一案，迄未獲復處理結果，請俟桃園縣政府政風處歸還該校相關採購案卷，儘速查處乙案。提請 討論案。

決議：併案存查。

散會：上午 9 時 39 分

八、本院教育及文化、外交及僑政委員會第 4 屆第 6 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 12 日(星期四)上午 9 時 39 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 吳豐山 林鉅銀
馬以工 馬秀如 陳健民
黃武次 黃煌雄 葛永光
趙榮耀 劉興善 錢林慧君

列席委員：陳永祥 楊美鈴 洪昭男
余騰芳 劉玉山 程仁宏
杜善良 趙昌平 李炳南
李復甸

請假委員：李炳南 沈美真 周陽山

主席：黃武次

主任秘書：余貴華 林明輝

記錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函復：為有關國立臺灣大學應用力學研究所周傳心教授借調至該院國家科學委員會駐韓科技組期間相關經費支出疑義案之辦理情形乙案。提請 討論案。

決議：抄表列調查意見一、二及核簽意見，函請行政院轉知所屬切實檢討見復。

散會：上午 9 時 40 分

九、本院教育及文化、國防及情報委員會第 4 屆第 3 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 12 日(星期四)上午 9 時 40 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 吳豐山 李復甸

林鉅銀 洪昭男 洪德旋
馬以工 馬秀如 陳健民
黃武次 黃煌雄 葛永光
趙昌平 趙榮耀 錢林慧君
列席委員：陳永祥 余騰芳 楊美鈴
杜善良 劉玉山 劉興善
趙昌平 程仁宏 李炳南

請假委員：沈美真 周陽山
主 席：黃武次
主任秘書：余貴華 王 銑
記 錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。
決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院文化建設委員會函復：有關「日軍震洋特攻隊相關史實及遺址之歷史文化價值，其後續辦理情形，請於 100 年度結束後彙整後續辦理成果見復」1 案，敬請准予展延期限。提請 討論案。
決議：函復行政院文化建設委員會，本案准予展延期限。

散會：上午 9 時 41 分

十、本院教育及文化、財政及經濟委員會第 4 屆第 39 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 41 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 余騰芳 吳豐山
杜善良 林鉅銀 馬以工
馬秀如 陳永祥 陳健民
程仁宏 黃武次 黃煌雄
楊美鈴 葛永光 趙昌平

趙榮耀 劉玉山 劉興善
錢林慧君

列席委員：李復甸 李炳南

請假委員：沈美真 葉耀鵬

主 席：黃武次

主任秘書：余貴華 魏嘉生

記 錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、法務部調查局函復：檢陳「行政院國家科學委員會所轄中部科學園區人員疑涉與投資人有不當資金往來案」全部卷證資料計 2 宗。提請 討論案。

決議：推請馬委員秀如、余委員騰芳另案調查。

散會：上午 9 時 42 分

十一、本院教育及文化、交通及採購委員會第 4 屆第 36 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 42 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 余騰芳 吳豐山
李復甸 杜善良 林鉅銀
洪昭男 洪德旋 馬以工
馬秀如 陳永祥 陳健民
程仁宏 黃武次 黃煌雄
楊美鈴 葛永光 趙榮耀
劉玉山 錢林慧君

列席委員：劉興善 趙昌平 李炳南

請假委員：沈美真 葉耀鵬

主 席：黃武次

主任秘書：余貴華 翁秀華

記 錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函復：為該院文化建設委員會辦理華山創意文化園區內之「華山藝文專用區紅磚區建築修復再利用工程」及「華山電影館興建工程」，涉有未盡職責及效能過低案之辦理情形。提請 討論案。

決議：函請行政院積極督飭所屬辦理，於 101 年 3 月底前將續處成果見復。

散會：上午 9 時 43 分

十二、本院教育及文化、內政及少數民族、財政及經濟委員會第 4 屆第 27 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 35 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 余騰芳 吳豐山
杜善良 林鉅銀 馬以工
馬秀如 高鳳仙 陳永祥
陳健民 程仁宏 黃武次
黃煌雄 楊美鈴 葛永光
趙昌平 趙榮耀 劉玉山
劉興善 錢林慧君

列席委員：李復甸 李炳南

請假委員：沈美真 葉耀鵬

主 席：黃武次

主任秘書：余貴華 周萬順 魏嘉生

記 錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、臺北市政府函復：有關該府辦理「臺北市立體育學院違反都市計畫法第 51 條規定，該府未依都市計畫法第 79 條、第 80 條規定辦理，有疏失卻未見議處該部分相關失職人員」乙案。提請 討論案。

決議：抄核簽意見四，函請臺北市政府續辦見復。

散會：上午 9 時 36 分

十三、本院教育及文化、內政及少數民族、司法及獄政委員會第 4 屆第 6 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 36 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 余騰芳 吳豐山
李復甸 杜善良 林鉅銀
洪德旋 馬以工 馬秀如
高鳳仙 陳健民 程仁宏
黃武次 黃煌雄 葛永光
趙昌平 趙榮耀 劉玉山
劉興善 錢林慧君

列席委員：陳永祥 李炳南 楊美鈴

請假委員：沈美真 葉耀鵬

主 席：黃武次

主任秘書：余貴華 周萬順 陳美延

記 錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、據倪榮隆君陳訴：關於臺北市啟聰學校校長（菩提仁愛之家前董事長）李榮輝之相關案件等情暨呂威政、王為仁陳訴 1 件。提請 討論案。

決議：一、倪榮隆君陳情書，送監察業務處併同該陳情案處理。

二、呂威政及王為仁君陳情書，送請監察業務處依權責妥處。

散會：上午 9 時 37 分

十四、本院教育及文化、財政及經濟、交通及採購委員會第 4 屆第 14 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 37 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 余騰芳 吳豐山
李復甸 杜善良 林鉅銀
洪昭男 洪德旋 馬以工
馬秀如 陳永祥 陳健民
程仁宏 黃武次 黃煌雄
楊美鈴 葛永光 趙昌平
趙榮耀 劉玉山 劉興善
錢林慧君

列席委員：李炳南

請假委員：沈美真 葉耀鵬

主席：黃武次

主任秘書：余貴華 魏嘉生 翁秀華

記錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、周委員陽山提：有關本院調查「行政院

文化建設委員及臺北縣政府辦理『樂生療養院』為『暫定古蹟』之過程，涉有一再相互推諉、延宕處理等情」乙案，行政院函復相關機關後續檢討辦理情形，其中有關該院衛生署及臺北市政府捷運局之檢討改善部分，建請推派委員續行調查。提請 討論案。

決議：推請周委員陽山、馬委員以工、陳委員永祥另立新案調查。

二、行政院衛生署函復：有關該署在未告知院民之下，即廢除原「行政院衛生署樂生療養院暫行組織規程」第 2 條，相關照護資源及人力恐遭縮減，亦未積極與教育部合作，進行有關漢生歷史教育宣導工作等情乙案。提請 討論案。

決議：檢附行政院衛生署函文影本函復陳訴人。

散會：上午 9 時 38 分

十五、本院教育及文化、內政及少數民族、國防及情報、財政及經濟委員會第 4 屆第 3 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 101 年 1 月 12 日（星期四）上午 9 時 34 分

地點：第 1 會議室

出席委員：尹祚芊 余騰芳 吳豐山
李復甸 杜善良 林鉅銀
洪昭男 洪德旋 馬以工
馬秀如 高鳳仙 陳永祥
陳健民 程仁宏 黃武次
黃煌雄 楊美鈴 葛永光
趙昌平 趙榮耀 劉玉山
劉興善 錢林慧君

列席委員：李炳南

請假委員：沈美真 周陽山 葉耀鵬

主 席：黃武次

主任秘書：余貴華 周萬順 王 銑

魏嘉生

記 錄：曹錦芳

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、金門縣文化局函：檢送 12 月 1 日召開

「金門縣推動登錄世界遺產工作小組」

100 年度執行討論會議記錄乙份（如附

件），請各相關單位依據會議決議事項

，進行後續執行規劃修訂，請 查照。

提請 討論案。

決議：併案存查。

散會：上午 9 時 35 分