

\*\*\*\*\*  
**目 次**  
 \*\*\*\*\*

**糾 正 案**

一、本院內政及族群委員會為原住民族委員會原住民族文化發展中心未覈實評估「臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造 6 年（106 至 111 年度）中長程計畫」財務收益，竟將全國 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值，推估為該計畫之營運收益，財務規劃不確實，虛列計畫效益，原住民族委員會亦未確實審查，均有疏失；又，查臺灣原住民族文化園區主要收益來源為門票收入，進入後疫情時代，國內外旅遊復甦，惟該園區 112 年度較 107 年度遊客數縮減幅度近 4 成 6，致 112 年度該園區決算短絀近 4 億元，且 112 年度臺灣原住民族文化園區遊客回升狀況明顯劣於六堆客家文化園區，顯然原住民族委員會亦疏於督導，未按國家發展委員會之意見採取有效提升園區營運收入及減輕政府財政負擔等措施；另，該中心僅以遊園車陸續達報廢年限之車輛數，作為評估須購置遊園車之依據，肇致 106 年至 109 年購置之 8 輛遊園車呈現低度使用，確有未當；又，園區現有駕駛外包人力編制僅 7 人，卻有 15 輛遊園車

，後續汰舊後仍留用 10 輛，任由耗費鉅資購置之遊園車使用率偏低或閒置，原住民族委員會亦未善盡督導責任，確有怠失，爰依法提案糾正.....1

二、本院交通及採購委員會為行政院核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，且未具體設定受傷人數下降之目標值，無具改革決心，復未善盡督導交通部落實執行之責，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點；而行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，引發國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人交通事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，且路口死傷之比率未減反增，皆創近年新高，益發凸顯我國道安制度長年「以車為本」，輕忽行人路口安全問題；又，102 年取消各類普通（汽、機車）駕駛執照定期換發新照後，對於未繳清違規罰鍰者，並無有

效因應之配套對策，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，累計未結件數高達 2,573 萬餘件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，且累犯者近 218 萬人，長期容任違規者不守法的行為，傷害民眾生命安全及相關權益，爰依法提案糾正…… 14

三、本院交通及採購、內政及族群、社會福利及衛生環境委員會為勞動部職安署長年來僅憑消極的職場減災宣導及罰鍰，實不具嚇阻事業單位及起重機操作員之效果，112 年 5 月 10 日事故不幸釀成 1 死多傷，益發凸顯該署長期輕忽國內營造業工安問題，核有違失。臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題存在已久，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，卻迄未正視妥為處理，終至錯失本次事故緊急應變時機，臺中捷運公司亦有違失，爰依法提案糾正… 36

四、本院交通及採購、內政及族群、教育及文化委員會為文化部洽請臺北市政府代辦北部流行音樂興建中心工程，受委託辦理規劃設計、監造與專案管理之建築師事務所分別向臺北市政府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解，既經雙方調解成

立，調解協議實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項新臺幣（下同）1.9 億餘元，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出。然文化部與臺北市政府就該款項支付責任雙方函文往返長達 1 年多，遲未付款，致衍生鉅額利息費用每月高達 80 萬餘元，累計需支付千萬餘元，亦乏積極因應作為，此事件經媒體大肆報導，造成外界訾議聲浪不斷，實嚴重損傷政府威信。又本案工程修正計畫請增經費預算竟未確實調整增編技術服務費，且未確實審查，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費，無相應經費預算可支應，且迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，爭議未解。以上各節，核均有嚴重怠失，爰依法提案糾正…… 46

\*\*\*\*\*  
**糾 正 案**  
\*\*\*\*\*

置之遊園車使用率偏低或閒置，原住民族委員會亦未善盡督導責任，確有怠失，爰依法提案糾正

一、本院內政及族群委員會為原住民族委員會原住民族文化發展中心未覈實評估「臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造 6 年（106 至 111 年度）中長程計畫」財務收益，竟將全國 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值，推估為該計畫之營運收益，財務規劃不確實，虛列計畫效益，原住民族委員會亦未確實審查，均有疏失；又，查臺灣原住民族文化園區主要收益來源為門票收入，進入後疫情時代，國內外旅遊復甦，惟該園區 112 年度較 107 年度遊客數縮減幅度近 4 成 6，致 112 年度該園區決算短絀近 4 億元，且 112 年度臺灣原住民族文化園區遊客回升狀況明顯劣於六堆客家文化園區，顯然原住民族委員會亦疏於督導，未按國家發展委員會之意見採取有效提升園區營運收入及減輕政府財政負擔等措施；另，該中心僅以遊園車陸續達報廢年限之車輛數，作為評估須購置遊園車之依據，肇致 106 年至 109 年購置之 8 輛遊園車呈現低度使用，確有未當；又，園區現有駕駛外包人力編制僅 7 人，卻有 15 輛遊園車，後續汰舊後仍留用 10 輛，任由耗費鉅資購

### 監察院 公告

發文日期：中華民國 113 年 4 月 29 日  
發文字號：院台內字第 1131930247 號

主旨：公告糾正原住民族委員會原住民族文化發展中心未覈實評估「臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造 6 年（106 至 111 年度）中長程計畫」財務收益，又該文化園區 112 年度決算短絀近 4 億元，遊園車呈現低度使用狀態等情，另該會亦未善盡審查及督導責任，均有怠失案。

依據：113 年 4 月 16 日本院內政及族群委員會第 6 屆第 46 次會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

#### 糾正案文

壹、被糾正機關：原住民族委員會、原住民族委員會原住民族文化發展中心。

貳、案由：原住民族委員會原住民族文化發展中心未覈實評估「臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造 6 年（106 至 111 年度）中長程計畫」財務收益，竟將全國 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值，推估為該計畫之營運收益，財務規劃不確實，虛列計畫效益，原住民族委員會亦未確實審查，均有疏失；又，查臺灣原住民族文化園區主要收益來源為門票收入，進入後疫情時代，國內外旅遊復甦，惟該園區 112 年度較 107 年度遊客數縮減幅度近 4 成 6，致

112 年度該園區決算短絀近 4 億元，且 112 年度臺灣原住民族文化園區遊客回升狀況明顯劣於六堆客家文化園區，顯然原住民族委員會亦疏於督導，未按國家發展委員會之意見採取有效提升園區營運收入及減輕政府財政負擔等措施；另，該中心僅以遊園車陸續達報廢年限之車輛數，作為評估須購置遊園車之依據，肇致 106 年至 109 年購置之 8 輛遊園車呈現低度使用，確有未當；又，園區現有駕駛外包人力編制僅 7 人，卻有 15 輛遊園車，後續汰舊後仍留用 10 輛，任由耗費鉅資購置之遊園車使用率偏低或閒置，原住民族委員會亦未善盡督導責任，確有怠失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

據審計部民國（下同）111 年度中央政府總決算審核報告，原住民族委員會原住民族文化發展中心（下稱原發中心）辦理「臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造中長程計畫」（下稱綠珠雕琢再造計畫），疑有未落實評估遊園車使用效益、駕駛人力勞務委外契約規範過於粗略、未訂定相關油料使用管理作業程序與表單，及未覈實評估財務效益等情，案經本院調閱審計部、原住民族委員會（下稱原民會）及原發中心等機關卷證資料，並於 112 年 12 月 22 日履勘臺灣原住民族文化園區（下稱原住民族園區），並詢問原發中心相關人員，113 年 1 月 24 日再詢問原民會相關人員調查發現，原發中心虛列「臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造 6 年（106 至 111 年度）中長程計畫」（下稱綠珠雕琢第一期計畫）財務效益，竟將全國 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值

，推估為該計畫之營運收益，原民會亦未確實審查；又，原民會亦疏於督導原發中心，未按國家發展委員會（下稱國發會）之意見採取有效提升原住民族園區營運收入及減輕政府財政負擔等措施；另，該中心未考量山區道路特性及遊客型態等，確實評估原住民族園區所需遊園車輛車型、大小及數量，與駕駛人數需求，僅以遊園車陸續達報廢年限之車輛數，作為評估須購置遊園車之依據，任由耗費鉅資購置之遊園車使用率偏低或閒置，原民會亦未善盡督導責任，確有怠失，應予糾正促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

一、原發中心未覈實評估「臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造 6 年（106 至 111 年度）中長程計畫」財務收益，竟將全國 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值，推估為該計畫之營運收益，財務規劃不確實，虛列計畫效益，原民會亦未確實審查該計畫財務收入，均有怠失。

（一）經查，原發中心綠珠雕琢第一期計畫之財務計畫，係以公共建設營運年限 30 年為基準，評估自 106 年度至 135 年度之營運收支狀況（如表 1），預計累計業務收入（註 1）合計新臺幣（下同）34 億 6,697 萬餘元，主要為文創商品及出版品產值 23 億 1,245 萬餘元（占總額之 66.70%），次為門票收入 9 億 8,458 萬餘元（占總額之 28.40%），2 項收入占總額 95.10%；另預計累計業務成本及費用（註 2）合計 30 億 6,705 萬餘元，累計業務賸餘 3 億 9,991 萬餘元【預計於 118 年

度（30 年營運期間之第 13 年）營業收支轉虧為盈，有 1 萬餘元之賸餘，至 135 年度（30 年營運期間之第 30 年）營業收支之業務賸餘達 4 億 7,385 元】。

(二)原發中心說明，綠珠雕琢第一期計畫所提文創商品及出版品產值，包含全國 29 館地方文化館及其周邊產業之產值收入，因該中心負責輔導 29 館地方文化館，故將輔導效益（29 館文創商品及出版品產值

收入）納入園區業務收入估算。惟全國 29 館地方文化館營運收益屬轄管地方政府之財源，且 29 館周邊產業之產值，均未分配予原住民族園區，原發中心竟將 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值收入，推估為綠珠雕琢第一期計畫之營運收益，財務規劃不確實，虛列計畫效益，並凸顯原民會未確實審查該計畫財務收入。

表 1 原發中心評估原住民族園區 106 年度至 135 年度營運收支

單位：千元、%

| 項目           | 105 年度綠珠雕琢第一期計畫財務計畫 |        |         | 原發中心 111 年 10 月重新評估 |        |        | 111 年度重新評估與 105 年度原評估比較 |        |
|--------------|---------------------|--------|---------|---------------------|--------|--------|-------------------------|--------|
|              | 金額                  | 占比     | 平均每年金額  | 金額                  | 占比     | 平均每年金額 | 增減金額                    | 增減比率   |
| 業務收入         | 3,466,972           | 100.00 | 115,566 | 512,715             | 100.00 | 17,091 | -2,954,257              | -85.21 |
| 門票收入         | 984,588             | 28.40  | 32,820  | 403,411             | 78.68  | 13,447 | -581,177                | -59.03 |
| 停車場收入        | 84,696              | 2.44   | 2,823   | 80,889              | 15.78  | 2,696  | -3,807                  | -4.49  |
| 旅店及餐飲中心權利金收入 | 50,380              | 1.45   | 1,679   | 18,493              | 3.61   | 616    | -31,887                 | -63.29 |
| 工藝及攤位商場租金收入  | 30,398              | 0.88   | 1,013   | 5,135               | 1.00   | 171    | -25,263                 | -83.11 |
| 會議場地設施使用費收入  | 4,458               | 0.13   | 149     | 2,364               | 0.46   | 79     | -2,094                  | -46.97 |
| 文創商品及出版品產值   | 2,312,452           | 66.70  | 77,082  | 2,423               | 0.47   | 81     | -2,310,029              | -99.90 |
| 業務成本與費用      | 3,067,056           | 100.00 | 102,235 | 1,638,890           | 100.00 | 54,630 | -1,428,166              | -46.56 |
| 水電費          | 263,093             | 8.58   | 8,770   | 141,731             | 8.65   | 4,724  | -121,362                | -46.13 |
| 維護費用         | 729,523             | 23.79  | 24,317  | 71,186              | 4.34   | 2,373  | -658,337                | -90.24 |
| 保全費用         | 147,685             | 4.82   | 4,923   | 96,374              | 5.88   | 3,212  | -51,311                 | -34.74 |

| 項目                  | 105 年度綠珠雕琢第一期計畫財務計畫 |        |        | 原發中心<br>111 年 10 月重新評估 |        |         | 111 年度重新評估與<br>105 年度原評估比較 |        |
|---------------------|---------------------|--------|--------|------------------------|--------|---------|----------------------------|--------|
|                     | 金額                  | 占比     | 平均每年金額 | 金額                     | 占比     | 平均每年金額  | 增減金額                       | 增減比率   |
| 導覽及展場服務費用           | 39,382              | 1.28   | 1,313  | 304,774<br>【註】         | 18.60  | 10,159  | 265,392                    | 673.89 |
| 保險費、房屋稅、土地租金、公共設施分攤 | 31,998              | 1.04   | 1,067  | 24,786                 | 1.51   | 826     | -7,212                     | -22.54 |
| 折舊費用                | 45,000              | 1.47   | 1,500  | 45,000                 | 2.75   | 1,500   | -                          | -      |
| 業務推展                | 1,810,375           | 59.03  | 60,346 | 955,039                | 58.27  | 31,835  | -855,336                   | -47.25 |
| 業務賸餘                | 399,916             | 100.00 | 13,331 | -1,126,175             | 100.00 | -37,539 | -1,526,091                 | -      |

註：111 年 10 月重新評估後，導覽及展場服務費用修正編列為 304,774 千元，係為原住民族園區導覽解說及體驗活動人員人事費。原發中心為提供遊客優質服務，並使遊客能更了解臺灣原住民族文化，規劃每年園區聘用 16 名導覽解說及體驗活動人員，故 30 年人事費委外經費編列 304,774 千元。

資料來源：整理自原發中心提供資料

(三)又查，鑒於行政院 111 年 4 月核定綠珠雕琢第一期修正計畫，審計部於查核期間（111 年 10 月）請原發中心重新評估 106 年度至 135 年度（30 年）園區營運收支及餘絀結果（註 3）（同表 1），累計業務收入大幅降低至 5 億 1,271 萬餘元，減少 29 億 5,425 萬餘元，減幅達 85.21%，其中文創商品及出版品產值減至 242 萬餘元、減幅達 99.90%（減少 23 億 1,002 萬餘元），由原估計平均每年 7,708 萬餘元收入，減少至每年僅 8 萬餘元，累計門票收入則減至 4 億 341 萬餘元，減幅 59.03%（減少 5 億 8,117 萬餘元），另累計業務支出雖亦減少為 16 億 3,889 萬元，惟累計業務收入支出增減結果，營運收支由原估計累積賸餘 3 億 9,991 萬餘元，

轉為累積短絀 11 億 2,617 萬餘元，且 30 年營運期間每年營運收支均短絀逾 3,400 萬元，縱使原住民族園區門票等收入於 109 年度至 111 年度受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響而大幅減少，然原發中心 105 年度財務評估核與 111 年 10 月財務評估差異懸殊，未盡周詳。

(四)綜上，全國 29 館地方文化館營運收益屬轄管地方政府之財源，且 29 館周邊產業之產值，均未分配予原住民族園區，原發中心未覈實評估綠珠雕琢第一期計畫財務收益，竟將全國 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值，推估為該計畫之營運收益，財務規劃不確實，虛列計畫效益，原民會亦未確實審查該計畫財務收入，均有怠失

二、查臺灣原住民族文化園區主要收益來源為門票收入，綠珠雕琢計畫執行期間經歷新冠肺炎疫情，導致園區遊客人數銳減，進入後疫情時代，國內外旅遊復甦，惟該園區 112 年度較 107 年度遊客數大幅縮減 17 萬餘人次，下滑幅度近 4 成 6，致 112 年度該園區決算短絀近 4 億元，較 106 年度短絀增加 2.5 億餘元，且 106 年度至 112 年度累積短絀已達 16 億餘元；又，臺灣原住民族文化園區與六堆客家文化園區雖有推出合作套票，共同推廣屏北地區觀光，但由 112 年度遊園人數觀之，疫情後臺灣原住民族文化園區遊客回升狀況明顯劣於六堆客家文化園區，顯然原民會亦疏於督導，未按國發會之意見採取有效提升園區營運收入及減輕政府財政負擔等措施；且，原發中心未切實辦理遊客滿意度調查，致難以作為後續規劃園區調整

經營管理及行銷策略之參考，確屬失當，均應澈底檢討。

(一)經查，綠珠雕琢第一期計畫自償率為 -0.05，淨現值 -11 億 455 萬 5,000 元，內部報酬率 -7.56%，行政院於 105 年 3 月 28 日核定該計畫，併同提供國發會綜整各部會意見，其中第三點意見：「有關園區經營管理部分，請原民會持續評估適當之民間參與投資經營方式，並積極研提推動創新可行之財務策略，以期園區將來得以自主經營，減輕政府財政負擔。」惟查，106 年度至 112 年度實際園區收支及餘絀狀況（如表 2），106 年度短絀 1 億 4,254 萬餘元、112 年度短絀 3 億 9,907 萬餘元，短短 6 年決算短絀增加 2 億 5,652 萬餘元（增幅 179.96%），且累積短絀已達 16 億 1,733 萬餘元，顯然原住民族園區高度仰賴政府挹注營運財源。

表 2 原住民族園區 106 年度至 112 年度營運收支狀況

單位：元

| 年度  | 歲入決算        | 歲出決算          | 賸餘／短絀（－）       |
|-----|-------------|---------------|----------------|
| 106 | 22,337,885  | 164,884,110   | -142,546,225   |
| 107 | 17,640,952  | 139,156,874   | -121,515,922   |
| 108 | 15,826,796  | 236,394,828   | -220,568,032   |
| 109 | 13,291,995  | 161,625,999   | -148,334,004   |
| 110 | 10,292,960  | 273,823,759   | -263,530,799   |
| 111 | 10,195,317  | 331,963,519   | -321,768,202   |
| 112 | 12,988,165  | 412,059,489   | -399,071,324   |
| 合計  | 102,574,070 | 1,719,908,578 | -1,617,334,508 |

資料來源：整理自原發中心提供資料

(二)次查，原住民族園區主要收益來源為門票收入（已如調查意見一之表 1 所示），106 年度至 112 年度門票收入情形（如表 3），106 年度入園參訪人次已突破 49 萬人次（註 4），門票收入 1,646 萬餘元，107 年度尚有 39 萬人次，109 年度受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，參訪人次及門票收

入驟降，疫情減緩後，112 年度之參訪人次及門票收入分別為 21 萬 2,495 人次、966 萬餘元，即 112 年度（疫情後）較 107 年度（疫情前）園區遊客數大幅縮減 17 萬 8,068 人次，下滑幅度達 45.59%，門票收入亦銳減 330 萬餘元（如表 3）。

表 3 原住民族園區遊客數及門票收入情形

單位：人次、%、元

| 年度  | 遊園人次          |         |       |         |       | 門票收入         |
|-----|---------------|---------|-------|---------|-------|--------------|
|     | 合計<br>【a=b+c】 | 收費      |       | 免費      |       |              |
|     |               | 人次【b】   | 比率    | 人次【c】   | 比率    |              |
| 106 | 495,455       | 140,114 | 28.28 | 355,341 | 71.72 | 16,465,124   |
| 107 | 390,563       | 107,679 | 27.57 | 282,884 | 72.43 | 12,970,944   |
| 108 | 405,131       | 93,584  | 23.10 | 311,547 | 76.90 | 11,207,808   |
| 109 | 191,311       | 71,533  | 37.39 | 119,778 | 62.61 | 9,198,790    |
| 110 | 154,265       | 63,319  | 41.05 | 90,946  | 58.95 | 7,799,544【註】 |
| 111 | 212,611       | 61,318  | 28.84 | 151,293 | 71.16 | 7,025,701【註】 |
| 112 | 212,495       | 77,716  | 36.57 | 134,779 | 63.43 | 9,665,370【註】 |

註：1.原發中心鑒於無軍警人員得減免規費之法源依據，爰於 110 年 6 月 10 日修正「原住民族委員會原住民族文化發展中心門票及停車清潔費收費標準」第 3 條第 1 款第 2 目軍警人員為半票之規定。

2.於 110 年 6 月 10 日後，門票收費標準：全票 150 元、半票（學生票）80 元、團體（30 人以上）8 折優待；身心障礙及必要之陪伴者 1 人、65 歲以上老人、6 歲以下幼童、持有志願服務榮譽卡之志工免費。

資料來源：整理自原發中心提供資料

(三)續查，經分析 106 年度至 112 年度歷年參訪人次結構，其中符合免購門票條件（註 5）入園之比率，除

110 年度為 58.93%外，其餘年度均超逾 63%（介於 63.43%至 76.90%間，同表 3），即參訪人次中計有



6 成 3 人次免收門票，致疫情趨緩後 111 及 112 年參訪人次之增長反映於門票收入之貢獻有限。據原發中心說明，主要係人口結構邁入高齡化社會，遊客係以長青旅遊團為主所致（另 112 年度疫情後客群分析詳如下述），將賡續研謀提高年輕族群觀光人次，俾利有效增益規

費收入。是以，65 歲以上長者免收門票措施，自 93 年 4 月 1 日「原住民族委員會原住民族文化發展中心門票及停車清潔費收費標準」第 3 條施行迄今，行之有年，但該中心理未順應高齡化趨勢，積極採取增裕園區收益與提升營運效益等對策。

表 4 107 年（疫情前）及 112 年（疫情後）原住民族園區遊客數、客群結構及門票收入比較表

| 年度  | 項目              | 遊客數     |         |         |         |               |          |          | 門票收入                  |  |
|-----|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------------|----------|----------|-----------------------|--|
|     |                 | 個人全票    | 個人半票    | 團體全票    | 團體半票    | 合作套票<br>【註 1】 | 免費票      | 合計       |                       |  |
| 107 | 遊客數<br>(人次)     | 52,850  | 16,794  | 23,752  | 11,979  | 2,304         | 282,884  | 390,563  | 12,970,944 元          |  |
|     | 百分比<br>(%)      | 13.53%  | 4.3%    | 6.08%   | 3.07%   | 0.59%         | 72.43%   | 100%     | -                     |  |
| 112 | 遊客數<br>(人次)     | 44,013  | 12,192  | 11,020  | 8,379   | 2,112         | 134,779  | 212,495  | 11,132,530 元<br>【註 3】 |  |
|     |                 | 【註 2】   |         |         |         |               |          |          |                       |  |
|     | 百分比<br>(%)      | 20.71%  | 5.74%   | 5.19%   | 3.94%   | 0.99%         | 63.43%   | 100%     | -                     |  |
|     | 遊客數增減幅<br>度(人次) | -8,837  | -4,602  | -12,732 | -3,600  | -192          | -148,105 | -178,068 | 7,025,701 元           |  |
|     |                 | 【註 4】   |         |         |         |               |          |          |                       |  |
|     | 遊客數增減比<br>率(%)  | -16.72% | -27.40% | -53.60% | -30.05% | -8.33%        | -52.36%  | -45.59%  | -14.17%               |  |
|     |                 | 【註 5】   |         |         |         |               |          |          |                       |  |

註：1.107 年合作套票包括琉璃吊橋套票（折價 20 元）及琉璃旅店合作套票（64 元），計 2 種；112 年合作套票則包含琉璃吊橋套票（折價 20 元）、六堆合作套票（折價 20 元）及沐旅館合作套票（64 元），共 3 種。

2.原發中心鑒於無軍警人員得減免規費之法源依據，爰於 110 年 6 月 10 日修正「原住民

族委員會原住民族文化發展中心門票及停車清潔費收費標準」第 3 條第 1 款第 2 目軍警人員為半票之規定。

3.於 110 年 6 月 10 日後，門票收費標準：全票 150 元、半票（學生票）80 元、團體（30 人以上）8 折優待；身心障礙及必要之陪伴者 1 人、65 歲以上老人、6 歲以下幼童、持有志願服務榮譽卡之志工免費。

4.購買個人全票之入園人次減少 8,837 人次、個人半票減少 4,602 人次、團體全票減少 12,732 人次、團體半票減少 3,600 人次及合作套票減少 192 人次，合計有購買門票之遊客共減少 29,963 人次。

5.112 年度相較於 107 年度購票人次之減少幅度，為 27.83%（=29,963 人次÷107 年度有購買門票之人次 107,679 [ =入園總人次 390,563－免購票人次 282,884 ] ）。

資料來源：整理自原發中心提供資料

1. 按表 4 呈現，疫情後 112 年各票種客群仍較疫情前 107 年減少，購票人次減少 29,963 人次（同表 4 註 4），即減少 27.83%（同表 4 註 5），免費票人次減少 148,105 人次，即減少 52.36%，收入減少 1,838,414 元，即減少 14.17%。

2. 經檢視客群結構，於 112 年個人全票人次百分比（20.71%）較 107 年個人全票人次百分比（13.53%）有增加的趨勢，惟整體人次受到疫情影響、原發中心未積極開發客源、琉璃吊橋熱潮減退、交通不易及老人團客較多等因素影響門票收入。

(四)復查，原發中心於 112 年辦理首屆「臺灣國際南島藝術三年展」（展期 112 年 10 月 17 日至 113 年 2 月 18 日），匯聚共 25 位國內外藝術家（原住民族藝術家約 15 位），在園區八角樓特展館、文物陳列館、生活型態展示館三大展區，共同展呈包含繪畫、版畫、攝影、雕塑

、裝置等作品，期望提升館舍展覽能見度。惟由原發中心網站公告 112 年 1 月至 113 年 1 月每月入園人次統計可見（如表 5），「臺灣國際南島藝術三年展」對於提升入園人數似無太大助益，顯見該中心對此大型展覽之宣傳度實為不足。且原發中心 106 年度至 111 年度結合政府單位至原住民族園區辦理活動計 9 場，除文化部歷年舉辦 518 國際博物館日外（活動期間為 1 天或 1 個月），餘 3 場活動（活動期間為 2 天或 3 天）係原發中心辦理並邀請地方文化館、客發中心或勞動部職業安全衛生署－南區勞工健康服務中心參加（註 6），據原發中心說明，該中心未主動函知政府機關至原住民族園區辦理相關活動，爰透過其他政府機關至原住民族園區辦理活動之被動方式來增加原住民族園區曝光率，效果有限。

表 5 原住民族園區 112 年 1 月至 113 年 1 月每月入園人次統計表

單位：人次

| 月份        | 入園人數統計 | 月份         | 入園人數統計 | 月份         | 入園人數統計 |
|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|
| 112 年 1 月 | 29,880 | 112 年 6 月  | 13,457 | 112 年 11 月 | 18,487 |
| 112 年 2 月 | 15,122 | 112 年 7 月  | 9,450  | 112 年 12 月 | 20,926 |
| 112 年 3 月 | 15,776 | 112 年 8 月  | 9,628  | 113 年 1 月  | 15,480 |
| 112 年 4 月 | 25,866 | 112 年 9 月  | 17,462 | —          | —      |
| 112 年 5 月 | 10,293 | 112 年 10 月 | 26,148 | —          | —      |

資料來源：原發中心網站－政府公開資訊／業務統計（<https://www.tacp.gov.tw/AboutUs/GovIndex?ID=5eafdb86-a5c6-4c77-bbd1-3e3b4e264493>）

(五)又查，原發中心所轄原住民族園區及客家委員會客家文化發展中心（下稱客發中心）所轄六堆客家文化園區（下稱六堆客家園區）均屬保存、傳承及推廣族群文化之園區（運用 Google Map 計算，2 園區距離約 13 公里、車程約 22 分鐘），該 2 中心自 105 年起透過策略聯盟方式，共同行銷推廣屏北地區觀光，且自 111 年 2 月起，遊客持六堆客家園區票根購買該中心一般全票及一般半票入園者，可享門票折扣

20 元之優惠（原住民族園區與六堆客家園區合作套票優惠，下稱六堆合作套票）（註 7）。然而，據原發中心統計，自 111 年 2 月起推行六堆合作套票，112 年度參訪原住民族園區人次為 21 萬 2,495 人次（如表 6），僅為參訪六堆客家園區人次 71 萬 3,713 人次之 29.77%，即 2 園區於疫情後推行合作套票，原住民族園區之遊客回升狀況明顯劣於六堆客家園區。

表 6 參訪原住民族園區及六堆客家園區人數統計

| 年度  | 參訪原住民族園區人數（人次）<br>【a】 | 參訪六堆客家園區人數（人次）<br>【b】 | 占比（%）<br>【c=a/b*100】 |
|-----|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| 合計  | 1,175,813             | 3,651,576             | 32.20                |
| 108 | 405,131               | 979,100               | 41.38                |
| 109 | 191,311               | 823,714               | 23.23                |
| 110 | 154,265               | 504,821               | 30.56                |

| 年度  | 參訪原住民族園區人數（人次）<br>【a】 | 參訪六堆客家園區人數（人次）<br>【b】 | 占比（%）<br>【c=a/b*100】 |
|-----|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| 111 | 212,611               | 630,228               | 33.74                |
| 112 | 212,495               | 713,713               | 29.77                |

資料來源：整理自原發中心提供資料及交通部觀光署觀光統計資料

(六)未查，原發中心為瞭解經營現況與面臨問題，自 104 年度始辦理遊客滿意度調查，並於綠珠雕琢第一期計畫訂定「遊客滿意度達成率」之量化績效衡量指標（106 年度至 111 年度目標值為 85%至 95%）。經查，原發中心辦理遊客滿意度調查結果，106 年度至 108 年度未辦理問卷調查工作，未能知悉遊客滿意情形，以及 109 年度至 111 年 8 月底止之滿意度調查，係併同「原住民族樂舞展演勞務委外服務案」辦理，調查對象為親臨娜麓灣樂舞劇場欣賞樂舞展演節目之遊客，調查內容由承攬廠商擬定，問卷係以瞭解娜麓灣樂舞劇場演出（註 8）之滿意度為主（滿意度調查結果（註 9），係將遊客查填觀賞娜麓灣樂舞劇場樂舞展演節目整體滿意度「非常滿意」及「滿意」之百分比相加），而非以原住民族園區全區觀點設計問卷，瞭解遊客遊園感受與各項軟硬體設施適足或妥善情形，致難以依遊客滿意度調查結果，作為後續規劃原住民族園區調整經營管理及行銷策略之參考。

(七)綜上，查原住民族園區主要收益來源為門票收入，除展示、解說原住民族文化相關傳統建築與公共藝術

（註 10）外，並有創作展覽、歌舞表演，以及提供遊客多樣之原民族文化體驗活動（如織布、木琴敲擊、傳統服飾、手紋、串珠等），且園區生態資源豐富。綠珠雕琢第一期計畫自償率為 -0.05，淨現值 -11 億 455 萬 5,000 元，內部報酬率 -7.56%，行政院於 105 年 3 月 28 日核定該計畫，併同提供國發會綜整各部會意見，其中第三點意見：「有關園區經營管理部分，請原民會持續評估適當之民間參與投資經營方式，並積極研提推動創新可行之財務策略，以期園區將來得以自主經營，減輕政府財政負擔。」而綠珠雕琢計畫執行期間經歷新冠肺炎（COVID-19）疫情，導致入園人數銳減，進入後疫情時代，國內外旅遊復甦，惟原住民族園區 112 年度（疫情後）較 107 年度（疫情前）遊客數大幅縮減 17 萬餘人次，下滑幅度近 4 成 6，致 112 年度原住民族園區決算短絀 3 億 9,907 萬餘元，較 106 年度短絀增加 2 億 5,652 萬餘元（增幅 179.96%），且計畫執行 7 年期間（106 年至 112 年）累積短絀已達 16 億 1,733 萬餘元，顯然原住民族園區高度仰賴政府挹注營運財源；又原

住民族園區與六堆客家園區雖有推出合作套票，共同推廣屏北地區觀光，但由 112 年度遊園人數觀之，疫情後原住民族園區遊客回升狀況劣於六堆客家園區，顯然原民會亦疏於督導，未按國發會之意見採取有效提升園區營運收入及減輕政府財政負擔等措施，並督促該中心將相關對策設定為績效指標，以積極達成；另原發中心 106 年度至 108 年度未辦理原住民族園區遊客滿意度調查，以及 109 年度至 111 年 8 月底止之滿意度問卷，係以遊客觀賞娜麓灣樂舞劇場展演之感受為主，並非以原住民族園區全區觀點設計問卷，瞭解遊客遊園感受與各項軟硬體設施適足或妥善情形，致難以作為後續規劃原住民族園區調整經營管理及行銷策略之參考，確屬失當，均應澈底檢討。

三、原發中心未考量山區道路特性及遊客型態等，確實評估臺灣原住民族文化園區所需遊園車輛車型、大小及數量，與駕駛人數需求，僅以遊園車陸續達報廢年限之車輛數，作為評估須購置遊園車之依據，肇致 106 年至 109 年購置之 8 輛遊園車呈現低度使用，確有未當；又，園區現有駕駛外包人力編制僅 7 人，卻有 15 輛遊園車，後續汰舊後仍留用 10 輛，耗費鉅資購置之遊園車僅為因應少數重大節慶活動需求，任由遊園車使用率偏低或閒置，原民會亦未善盡督導責任，疏失甚明。

(一)依行政院 105 年 3 月 28 日核定綠珠雕琢第一期計畫，有關「園區遊

客載運設備提升計畫」略以：園區遊園車輛車齡偏高老舊，都達報廢年限，需添購 12 部遊園車輛服務參觀遊客。擬每年更新汰換 2 部遊園車輛，6 年計 12 部，經費需求共 6,000 萬元。國發會則提出意見略以：「關於購置低碳載客遊園車部分，請原民會考量園區山區道路特性及平、假日遊客型態，評估所需車型及大小，依相關規定儘速辦理汰購。」行政院主計總處亦提出意見略以：「……上述公共建設經費中另規劃購置 12 輛電動遊園車 6,000 萬元，依據『中央政府各機關學校購置及租賃公務車輛作業要點』略以，各機關公務車輛除特殊情形報經行政院核准外，不得增購或汰換；屬道路交通安全規則規定之特種車輛，依實際需要辦理增購或汰換。查目前原住民族園區已配置遊園車（40 人座）計 13 輛，案內規劃購置之遊園車是否屬於特種車輛範疇？其使用效益為何？仍請原民會先予釐清後，再依前述規定辦理汰購。」另依 111 年 4 月 19 日綠珠雕琢第一期修正計畫所載，「園區遊客載運設備提升計畫」原計畫購置 12 部環保節能遊園車並核列經費 6,000 萬元，經委託專業單位設計及配合市場價格，發現經費略有不足，於 106 年至 109 年目標購置 6 輛電動遊園車及 2 輛環保節能遊園車等共計 8 輛遊園車，實際執行 4,295 萬 2,000 元。

(二)本案前經審計部查核發現，原發中心遊園車有低度使用、駕駛人力勞

務委外契約規範駕駛資格不符規定，且工作項目過於粗略，及未訂定相關油料使用管理作業，恐增加遊客乘車風險，亦未能掌握園區每輛遊園車使用狀況及效率，不利後續車輛汰換及駕駛人力需求等評估作業等情。經審計部運用原發中心提供各遊園車自購置日期至 111 年 8 月底止之使用里程數數據（註 11），推估 16 輛遊園車平均每日行駛趟數（註 12）介於 1 至 24 趟（註 13）之間，其中平均每日行駛 2 趟以下者 5 輛、2 至 5 趟者 3 輛，約 5 成遊園車每日僅行駛 5 趟以下，甚有新購置（108 及 109 年底購置）之 4 輛遊園車（2 輛電動遊園車、2 輛環保節能遊園車，購置金額 2,969 萬餘元），平均每日行駛僅 1.01 至 1.77 趟，按依遊園車行駛文化園區來回 1 趟約為 10 至 15 分鐘，上開遊園車行駛情形，顯有低度使用情事，亦有浪費公帑之虞。又本院履勘亦發現，原住民族園區平日遊客不多，卻仍使用大型遊園車，且據原發中心表示，該遊園車係因應遊客需求不定時發車，只要有遊客需要車，該中心就會發車。

(三)據原民會資料顯示，新購「電動遊園車」分別為 15 人座、20 人座及 28 人座各 2 輛，「環保節能遊園車」則為 2 輛 28 人座環保柴油車；然因電動車在山區道路使用性能較差，且維修廠商均在中北部無法即時處理，致駕駛不喜開電動車，所以園區平日遊客不多，卻仍使用大型遊園車，原發中心已要求委外廠

商及遊園車駕駛改善，讓駕駛習慣使用並了解電動遊園車性能。另，遊園車駕駛係公益彩券盈餘補助之外包人力，編制 7 人，在勤務安排上，平日維持 5 人，假日為 7 人，依據車輛管理手冊規定製作出車表單，由駕駛每日詳實記錄行駛里程數。又，該園區現有 15 輛遊園車，為落實環保，從 113 年至 115 年將逐步報廢 5 輛已逾使用年限之柴油車，留用 10 輛（6 輛電動遊園車、4 輛柴油車）遊園車，雖平常看起來使用率低，但重大節慶活動會有非常多遊客，還要加臨時僱工來開車，所以還是有一些車輛需求。

(四)綜上，原民會未督促所屬原發中心依綠珠雕琢第一期計畫審查意見要求，考量山區道路特性及遊客型態等，確實評估原住民族園區所需遊園車輛車型、大小及數量，與駕駛人數需求，並依「中央政府各機關學校購置及租賃公務車輛作業要點」規定汰購遊園車，僅以遊園車陸續達報廢年限之車輛數，作為評估須購置遊園車之依據，肇致 106 年至 109 年購置之 8 輛遊園車呈現低度使用，確有未當。又，該園區現有駕駛外包人力編制僅 7 人，卻有 15 輛遊園車，後續汰舊後仍留用 10 輛，耗費鉅資購置之遊園車僅為因應少數重大節慶活動需求，任由遊園車使用率偏低或閒置，疏失甚明。爰對於原住民族園區遊園車型態、性能、數量與駕駛人數及營運路線模式等，原民會應督促所屬原發中心參酌陽明山、臺北市立動

物園等其他園區整體規劃，並檢討改進。

綜上所述，原發中心未覈實評估綠珠雕琢第一期計畫財務收益，竟將全國 29 座原住民族地方文物館及其周邊產業之產值，推估為該計畫之營運收益，財務規劃不確實，虛列計畫效益，原民會亦未確實審查該計畫財務收入，均有疏失；又，查原住民族園區主要收益來源為門票收入，進入後疫情時代，國內外旅遊復甦，惟該園區 112 年度較 107 年度遊客數縮減幅度近 4 成 6，致 112 年度該園區決算短絀近 4 億元，較 106 年度短絀增加 2.5 億餘元，且 106 年度至 112 年度累積短絀已達 16 億餘元；且，原住民族園區與六堆客家園區雖有推出合作套票，共同推廣屏北地區觀光，但由 112 年度遊園人數觀之，疫情後原住民族園區遊客回升狀況明顯劣於六堆客家園區，顯然原民會亦疏於督導，未按國發會之意見採取有效提升園區營運收入及減輕政府財政負擔等措施；另，該中心未考量山區道路特性及遊客型態等，確實評估原住民族園區所需遊園車輛車型、大小及數量，與駕駛人數需求，僅以遊園車陸續達報廢年限之車輛數，作為評估須購置遊園車之依據，肇致 106 年至 109 年購置之 8 輛遊園車呈現低度使用，確有未當；又，園區現有駕駛外包人力編制僅 7 人，卻有 15 輛遊園車，後續汰舊後仍留用 10 輛，任由耗費鉅資購置之遊園車使用率偏低或閒置，原民會亦未善盡督導責任，確有怠失，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條之規定提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：王美玉、蘇麗瓊、鴻義章

註 1：含門票收入、停車場收入、旅店及餐飲中心權利金收入、工藝及攤位商場租金收入、會議場地設備使用費收入、文創商品及出版品產值等。

註 2：含水電費、維護費用、保全費用、導覽及展場服務費用、保險費、房屋稅、土地租金、公共設施分攤、折舊費用、業務推展等。

註 3：其中 106 年度至 110 年度為實際營運收支，餘為原發中心評估值。

註 4：原住民族園區自 93 年度以來，106 年度入園參訪人次為最多。

註 5：「原住民族委員會原住民族文化發展中心門票及停車清潔費收費標準」第 3 條：「本標準收費適用對象如下：（一）門票：1.……。2.半票：學生。3.團體票：購票人數 30 人以上。4.免費：6 歲以下兒童、年滿 65 歲以上之老人、持有志願服務榮譽卡之志工、身心障礙人士及必要之陪伴者 1 人。」

註 6：106 年度辦理「藝饗 30 藝術節臺灣原住民族文化園區三十周年慶－臺灣原住民族共舞生活節暨臺灣原住民族文藝市集」、110 年度辦理「2021 年島嶼文化節－南風搖擺」及 111 年度辦理「臺灣原住民族文化園區 35 周年慶系列活動－南風搖擺－原住民族地方產業推廣市集」。

註 7：執行期程為 111 年 1 月至 113 年 12 月 31 日，為期 3 年。因客發中心係於 111 年 1 月 26 日函請原發中心同意六堆合作套票優惠措施，並經該中心於 2 月初函復，爰實際係自 111 年 2 月始實施該優惠措施。

註 8：包括如何得知原住民族文化園區之節目訊息？蒞臨並觀賞節目之原因？觀賞完節目之感覺？演出哪部分值得讚許或推薦？整體節目之滿意度？觀賞節目後，未來是否會繼續觀賞或參加原發中心相關表演藝術活動？

註 9：109 年度至 111 年度截至 8 月底止遊客滿意度分別為 97.10%、95.40%、97.10%。

註 10：如公共藝術《祕密花園》佇立在進入園區最明顯的入口處，藝術家安聖惠表示，聽聞原住民族園區在建園以前，曾是紫斑蝶離開越冬棲地北返飛行的蝶道，每年 11 月到隔年 3 月上萬隻的紫斑蝶依循祖先的記憶，飛往茂林蝶幽谷群聚度冬。透過回憶紫斑蝶飛行途徑，以及蝴蝶在排灣與魯凱文化特殊意涵下，想傳達人類與大自然的「共生」關係，在交互作用之下，影響原住民族的思維與大自然生態的規律，創造出的文化象徵與意義。

註 11：原發中心遊園車因未有派車紀錄、里程登記等詳盡資料，未能瞭解每輛遊園車每月使用天數及行駛里數，僅能運用該中心提供購置日期至 111 年 8 月之數據，據以分析遊園車每日行駛趟數。

註 12：據原發中心說明遊園車行駛 1 趟園區（來回）里程數約為 3.5 公里。

註 13：係遊園車購置日期至 111 年 8 月行駛里程數除以開園天數再除以 3.5 公里。

全改進方案」對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，且未具體設定受傷人數下降之目標值，無具改革決心，復未善盡督導交通部落實執行之責，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點；而行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，引發國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人交通事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，且路口死傷之比率未減反增，皆創近年新高，益發凸顯我國道安制度長年「以車為本」，輕忽行人路口安全問題；又，102 年取消各類普通（汽、機車）駕駛執照定期換發新照後，對於未繳清違規罰鍰者，並無有效因應之配套對策，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，累計未結件數高達 2,573 萬餘件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，且累犯者近 218 萬人，長期容任違規者不守法的行為，傷害民眾生命安全及相關權益，爰依法提案糾正

二、本院交通及採購委員會為行政院核頒之「道路交通秩序與交通安

監察院 公告



發文日期：中華民國 113 年 4 月 18 日  
發文字號：院台交字第 1132530105 號

主旨：公告糾正行政院核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，且未具體設定受傷人數下降之目標值，無具改革決心，復未善盡督導交通部落實執行之責，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點；而行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，引發國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人交通事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，且路口死傷之比率未減反增，皆創近年新高，益發凸顯我國道安制度長年「以車為本」，輕忽行人路口安全問題；又，102 年取消各類普通（汽、機車）駕駛執照定期換發新照後，對於未繳清違規罰鍰者，並無有效因應之配套對策，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，累計未結案件數高達 2,573 萬餘件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，且累犯者近 218 萬人，長期容任違規者不守法的行為，傷害民眾生命安全及相關權益案。

依據：113 年 4 月 9 日本院交通及採購委員會第 6 屆第 45 次會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

## 糾正案文

壹、被糾正機關：行政院。

貳、案由：行政院核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，且未具體設定受傷人數下降之目標值，無具改革決心，復未善盡督導交通部落實執行之責，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點；而行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，引發國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人交通事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，且路口死傷之比率未減反增，皆創近年新高，益發凸顯我國道安制度長年「以車為本」，輕忽行人路口安全問題；又，102 年取消各類普通（汽、機車）駕駛執照定期換發新照後，對於未繳清違規罰鍰者，並無有效因應之配套對策，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，累計未結案件數高達 2,573 萬餘件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，且累犯者近 218 萬人，長期容任違規者不守法的行為，傷害民眾生命安全及相關權益，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

我國早於（民國）57 年已明文規範汽機車駕駛人應「禮讓行人」，行人行經行人穿越道時具有絕對優先權，但該規定形同具文；經本院調查發現，我國道路交通安全體系之運作，係行政院核頒

每 3 年 1 期（自第 13 期起，每 4 年 1 期）之「道路交通秩序與交通安全改進方案」（下稱院頒方案），由交通部籌組「交通部道路交通安全督導委員會」（下稱道安會），會同教育部、內政部等中央督導權責單位，督導各相關部會、各直轄市及縣市政府實施院頒方案各項應執行工作，目前已進入第 14 期（112—115 年）。惟道安會係屬合議制組織型態，對各單位並無指揮權，我國交通規劃長期又以車流效率為主，故形成以車輛為主的道路設計，缺乏人本交通的理念，而院頒方案對於道路交通事故傷亡目標設定，自 105 至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，未具改革決心，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點，整體道路交通事故件數及受傷人數皆不減反增。至目前對於行人交通安全設施設置多屬原則性規範，僅供各單位路口設計及改善之參考，並無約束力；於 102 年取消各類普通（汽、機車）駕駛執照定期換發新照後，對於未繳清違規罰鍰者，並無有效因應之配套措施，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，累計未結件數高達 2,573 萬餘件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍；過去院頒方案雖也都有交通安全教育、交通安全文化、用路人行為管理、道路安全設計等改善方案，卻因執行及落實的深度及廣度非常有限，肇致近 10 年來行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，112 年行人事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，行人死於交通事故雖較去年減少 14

人，但發生於路口之死傷人數增加 4 人及 294 人，增幅 3.3%，路口死傷之比率皆創近年新高，是國外媒體以「行人地獄」形容臺灣的交通，引發國內交通安全議題探討，促使 112 年 8 月 20 日「還路於民大遊行」提出行人零死亡願景等訴求，政府相關單位顯然無法據理力爭或駁斥，行政院未盡督導管理之責，難辭其咎，事實與理由詳論如下：

一、行政院核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，且未具體設定受傷人數下降之目標值，無具改革決心，復未善盡督導交通部落實執行之責，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點，整體道路交通事故件數及受傷人數皆不減反增，難以保障國人的安全，難辭其咎：

（一）行政院函頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」，訂有方案目標及實施策略，由交通部籌組之道安會督導推動各項道安工作，每 3 年 1 期之院頒方案，自第 13 期起執行期程與地方縣市首長任期連動，改為 4 年 1 期（108—111 年），目前已進入第 14 期（112—115 年），推動時間超過 40 餘年。查據經濟合作暨發展組織（Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD）針對道路交通事故每 10 萬人於 30 日內死亡人數之統計情形，臺灣 2017 年每 10 萬人於 30 日內死亡人數降至 11.44 人，

惟 2018 年由 11.79 人，逐年攀升至 2022 年 13.19 人，為鄰近國家日本、南韓的 5.13 倍及 2.49 倍（詳下

表），本院前曾就交通安全秩序與行車安全問題糾正行政院在案（註 1）。

表 1 我國每 10 萬人道路交通事故於 30 日內死亡人數之統計

| 西元   | 臺灣    | 日本   | 南韓    |
|------|-------|------|-------|
| 2011 | 14.30 | 4.33 | 10.50 |
| 2012 | 14.05 | 4.13 | 10.78 |
| 2013 | 13.26 | 4.06 | 10.14 |
| 2014 | 13.31 | 3.81 | 9.44  |
| 2015 | 12.66 | 3.83 | 9.11  |
| 2016 | 12.09 | 3.70 | 8.38  |
| 2017 | 11.44 | 3.50 | 8.15  |
| 2018 | 11.79 | 3.29 | 7.33  |
| 2019 | 12.14 | 3.11 | 6.48  |
| 2020 | 12.61 | 2.71 | 5.95  |
| 2021 | 12.67 | 2.55 | 5.64  |
| 2022 | 13.19 | 2.57 | 5.30  |

(二)復查，近 10 年來我國道路交通事故之死傷人數及事故件數統計，死亡人數從 106 年計 2,697 人降至歷史新低點，隔 (107) 年起即連續上升，截至 112 年底止，平均每年

逾 3,000 人死於道路交通事故；至受傷人數及交通事故件數，則自 98 年起逐年上升，期間或有上升、下降，整體上係呈現遞升之趨勢。

表 2 98 年至 112 年道路交通事故件數及死亡與受傷人數之情形

| 年度 | 事故件數    | 30 日死亡人數 | 受傷人數    |
|----|---------|----------|---------|
| 98 | 184,749 | 3,232    | 245,835 |
| 99 | 219,651 | 3,297    | 292,534 |

| 年度  | 事故件數    | 30 日死亡人數 | 受傷人數    |
|-----|---------|----------|---------|
| 100 | 325,776 | 3,343    | 314,003 |
| 101 | 249,465 | 3,219    | 332,940 |
| 102 | 278,388 | 3,072    | 372,445 |
| 103 | 307,842 | 3,075    | 412,010 |
| 104 | 305,413 | 2,942    | 408,861 |
| 105 | 305,556 | 2,847    | 402,697 |
| 106 | 296,826 | 2,697    | 393,046 |
| 107 | 320,315 | 2,780    | 426,799 |
| 108 | 341,972 | 2,865    | 455,400 |
| 109 | 362,393 | 2,972    | 482,333 |
| 110 | 358,221 | 2,962    | 476,304 |
| 111 | 375,844 | 3,064    | 499,179 |
| 112 | 402,926 | 3,023    | 539,535 |

資料來源：交通部

(三)院頒方案對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，並未具體設定受傷人數下降之目標值，未具改革決心，以致每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人、事故件數逾 40 萬件，皆為歷史最高點，整體道路交通事故件數及受傷人數皆不減反增：

1. 第 9 期至第 11 期（96—104 年）設定為「每年度降低事故死亡人

數 2%」，至第 12 期院頒方案（105-107 年）原訂：「道路交通事故死亡人數：107 年死亡人數相較 104 年降低 12% 為目標，平均每年降低 4%；道路交通事故受傷人數：延續『全國道安扎根強化行動』目標設定，總受傷人數上升幅度逐年趨緩，並於 105 年開始零成長，107 年降低至 102 年水準以下。」，行政院於 105 年 12 月之專案簡報核定略以，修正死傷目標為道路交通事故

死亡人數（30 日）從目前每年近 3,000 人，以 3 年減少 15% 與減少 500 人為目標，至 108 年降至 2,500 人以下。查 105 年至 107 年道路交通事故死亡人數，分別為 2,847 人、2,697 人、2,865 人，並未達第 12 期院頒方案目標。

2. 第 13 期院頒方案（108—111 年），對於交通事故傷亡目標設定，參考歐盟設定在 2030 年的死、傷降幅 50%，因此訂為 2030 年死亡人數較 2019 年降 30%，短期 4 年（108—111 年）以 30 日內死亡人數設訂目標為「脫 10」（每 10 萬人死亡人數應低於 10 人），即 108 年（2,500 人）降至 111 年 2,300 人以下。惟詳上表，108 至 111 年間，我國每 10 萬人 30 日內死亡人數皆在 12 人以上，未達第 13 期「脫 10」之目標；查 108 至 111 年交通事故 30 日內死亡人數，分別為 2,865 人、2,972 人、2,962 人及 3,064 人，均高於 107 年度之 2,780 人，仍未達院頒方案 13 期之目標。
3. 至行政院 112 年 4 月頒訂之第 14 期院頒方案（112—115 年），道路交通事故死亡人數防制目標值，期望於 2026 年達到 30 日內死亡人數降至 2,413 人以下目標。經詢交通部表示，考量我國國內交通組成較多元複雜（機車高達 1,450 萬輛、汽車為 850 萬輛），該部設定以 2023 年為基期，

2030 年道路交通事故整體死亡人數降低 30%（即每年下降 5%），以及行人死亡降低 50% 為目標（即每年下降 7%）等云。易言之，院頒方案 12 期至 14 期，即 105 年至 115 年總計 11 年間，我國道路交通事故 30 日內死亡人數每年下降之比率皆為 5% 以下，無具改革決心。

4. 對此，吳政務委員澤成 112 年 12 月 11 日到院說明時即表示：「應以『下降至少 5% 以上』為目標，以示決心。」，本院諮詢國立臺灣大學土木系交通組張學孔教授亦稱：「政府行動綱領用 5% 來訂目標，太怠惰了。」、成功大學交通管理科學系暨電信管理研究所鄭永祥教授兼系主任：「政策推動可以階段性」、中原大學設計學院趙家麟院長表示：「目標訂定降低 5% 確實很低，但要執行也很難。該投入的預算應該要做調整」。
5. 據上情，院頒方案對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，並未具體設定受傷人數下降之目標值，未具改革決心，以致每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人、事故件數逾 40 萬件，皆為歷史最高點，整體道路交通事故件數及受傷人數皆不減反增，行政院難辭其咎。

(四)再觀諸南韓歷經 12 年時間，每 10 萬人道路交通事故於 30 日內死亡

人數由 10.5 人降至 5.3 人，改善成果極為具體顯著；對比日本第 11 次交通安全基本計畫目標值設定：「2027 年死亡 2,000 人以下（24 小時死亡人數下降 30%），重傷 22,000 人以下。」，我國道路交通秩序與交通安全改進之目標，不僅道路交通事故 30 日內死亡之人數，逾 10 年皆以每年下降 5% 以下之比率為目標值，對於隱藏在 30 日後的重傷人數並無相關改善指標，實難以滿足民眾期待，更遑論擺脫「行人地獄」惡名，允應積極檢討改善。

(五) 綜上，行政院核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，且未具體設定受傷人數下降之目標值，無具改革決心，復未善盡督導交通部落實執行之責，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點，整體道路交通事故件數及受傷人數皆不減反增，難以保障國人行人的安全，難辭其咎。

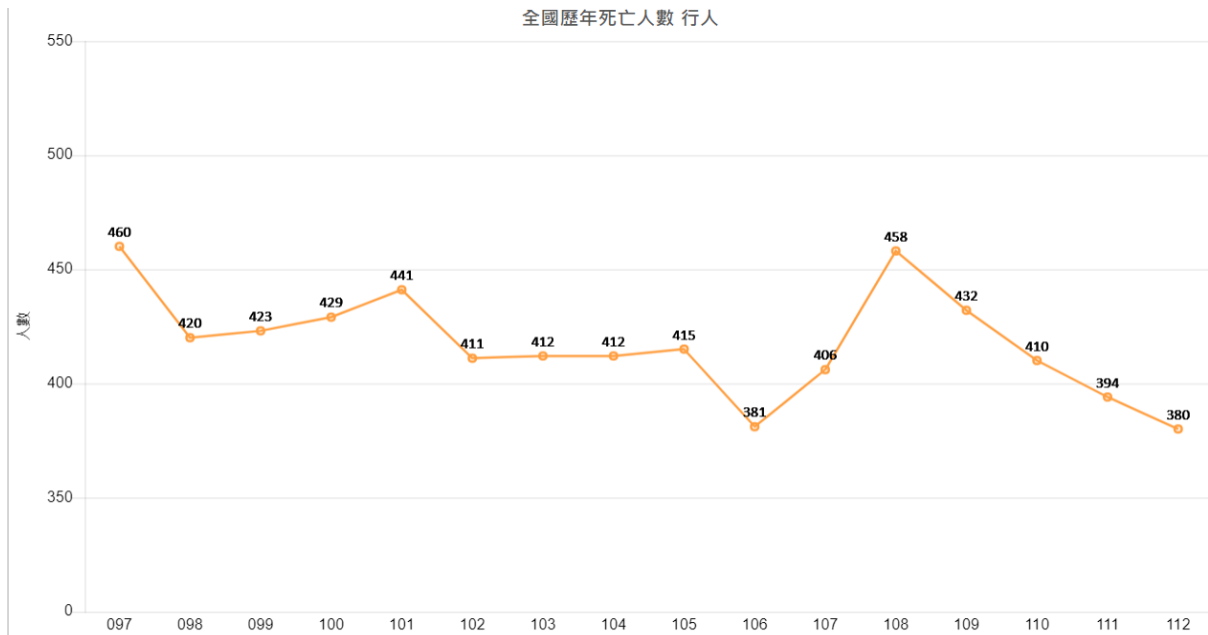
二、近 10 年來行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，復引發國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，行人死於交通事故雖較去年減少 14 人，但發生於路口之死傷人數增

加 4 人及 294 人，增幅 3.3%，路口死傷之比率皆創近年新高，益發凸顯我國道安制度長年「以車為本」，輕忽行人路口安全問題，傷害民眾生命安全及相關權益，戕害我國之國際形象與地位，難辭其咎：

(一) 交通部檢討行人安全面臨問題，主要係長期以來我國交通規劃著重車流效率，形成以車輛為主，缺乏人本交通理念，導致都市地區車流持續成長、道路交通擁擠，並壓縮人行步行的空間，加上停讓觀念薄弱，駕駛人不良習慣，致常發生汽機車駕駛人不停讓行人事件。是該部 109 年公布「運輸政策白皮書」，勾勒未來施政願景與制定上位指導方針，揭示「人本交通」的願景。

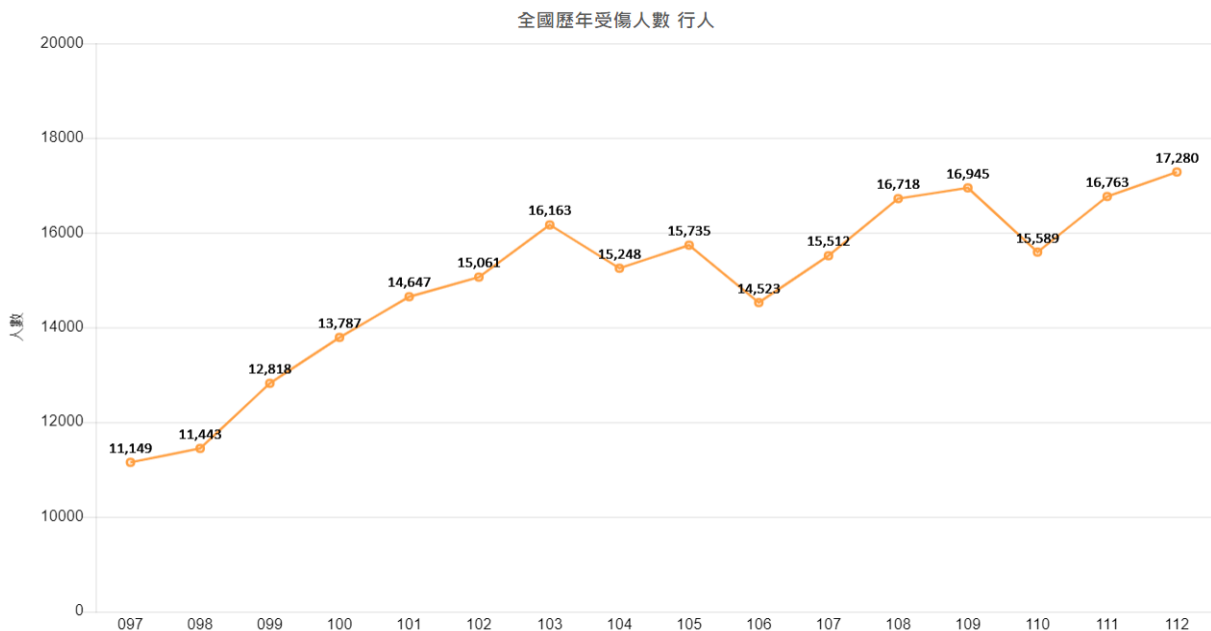
(二) 據道安資訊查詢網資料，98 年至 112 年之 15 年間，行人發生道路交通事故之件數及死傷情形有增加之勢，且逾半數發生在路口，112 年行人於路口事故死亡與受傷之人數，占行人道路交通事故死亡與受傷人數之比率為 50.79%、52.19%，皆創近年新高，與人本交通之理念有違，說明如下：

1. 檢視行人交通事故之死亡人數（發生道路交通事故 30 日內死亡之人數），從 97 年計 460 人，緩慢減少至 112 年計 380 人，期間曾上升、緩慢下降，再連續上升至 108 年計 458 人之歷史次高點，隨後逐年下降至 112 年計 380 人之歷史次低點，整體係呈現下降之趨勢。



2. 惟若檢視行人交通事故之受傷人數，則發現受傷人數從 97 年計 1 萬 1,149 人，逐年增加至 112 年計 1 萬 7,280 人達到歷史之新高

點，期間雖曾有幾次下降，其發展趨勢仍呈現逐年遞升之態樣（詳下圖）。



3. 進一步檢視行人於路口事故死傷之情形，98 年至 112 年間，行人交通事故之死亡人數雖呈下降趨

勢，惟其中近半數發生在路口，且路口死亡人數占行人交通事故死亡人數之比率，從 98 年 38.81

%之歷史最低點，逐年上升至 105 年 50.84%，其後或上升或下降，再上升至 112 年 50.79%之歷史最高點；至行人於路口受傷之情形亦呈現相同趨勢（詳下表，道安會並未統計說明「交通事故 30 日」後的受傷程度），112 年路口受傷人數占行人交通事故受傷人數之比率為 52.19%，是 15 年來之歷史最高點。易言之，112 年行人交通事故之死亡人數與受傷人數，發生於路口之比

率，皆創近年新高。顯見行人路口安全問題仍無有效改善。

4. 再者，行人發生道路交通事故之件數，從 98 年計 18 萬 4,749 件，逐年增加至 112 年計 40 萬 2,926 件之歷史新高點；據上所述，98 年至 112 年之 15 年間，行人發生道路交通事故之件數及死傷人數有增加之勢，112 年行人路口事故死傷之比率為 50.79%、52.19%，皆創近年新高。

表 3 行人交通事故死傷及於路口死傷人數

單位：人、%

| 年度  | 事故總件數     | 行人死亡  | 路口死亡  | 占比    | 行人受傷    | 路口受傷    | 占比    | 行人死傷總數  |
|-----|-----------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|---------|
| 98  | 184,749   | 420   | 163   | 38.81 | 11,443  | 5,075   | 44.35 | 11,863  |
| 99  | 219,651   | 423   | 183   | 43.26 | 12,818  | 5,821   | 45.41 | 13,241  |
| 100 | 325,776   | 429   | 171   | 39.86 | 13,787  | 6,548   | 47.49 | 14,216  |
| 101 | 249,465   | 441   | 188   | 42.63 | 14,647  | 6,998   | 47.78 | 15,088  |
| 102 | 278,388   | 411   | 175   | 42.58 | 15,061  | 7,241   | 48.08 | 15,472  |
| 103 | 307,842   | 412   | 172   | 41.75 | 16,163  | 7,930   | 49.06 | 16,575  |
| 104 | 305,413   | 412   | 204   | 49.51 | 15,248  | 7,602   | 49.86 | 15,660  |
| 105 | 305,556   | 415   | 211   | 50.84 | 15,735  | 8,209   | 52.17 | 16,150  |
| 106 | 296,826   | 391   | 179   | 45.78 | 14,523  | 7,545   | 51.95 | 14,914  |
| 107 | 320,315   | 406   | 197   | 48.52 | 15,512  | 8,008   | 51.62 | 15,918  |
| 108 | 341,972   | 458   | 209   | 45.63 | 16,718  | 8,694   | 52.00 | 17,176  |
| 109 | 362,393   | 432   | 217   | 50.23 | 16,945  | 8,632   | 50.94 | 17,377  |
| 110 | 358,221   | 410   | 197   | 48.05 | 15,589  | 7,936   | 50.91 | 15,999  |
| 111 | 375,844   | 394   | 189   | 47.97 | 16,763  | 8,725   | 52.05 | 17,157  |
| 112 | 402,926   | 380   | 193   | 50.79 | 17,280  | 9,019   | 52.19 | 17,660  |
| 合計  | 4,635,337 | 6,234 | 2,843 | —     | 228,232 | 113,983 | —     | 234,446 |

資料來源：交通部，本院彙整。



(三)交通部對於行人路口安全問題，前經內政部建議並與各單位共同研商探討解決對策，執行及改善成效仍待提升，說明如下：

1. 據內政部查復，該部於 106 年起辦理「前瞻提升道路品質計畫」，即已注意行人路口安全問題，爰於相關交通部研商路口安全之會議中，向交通部提出「交通安全及路口改善」之建議，是交通部自 107 年起，要求所屬單位及各縣市，配合內政部所提出各項道路安全設計政策，如「庇護島增設」、「人行道擴大」等「路口安全」設計政策納入。另該部所提之「路口安全」政策，亦請交通部納入第 13 期院頒方案（108—111 年）重點施政項目，要求各部會及各縣市配合辦理。有關項目如下：

- (1) 友善機車行車環境：檢討路口汽、機車左（右）轉方式及相關設施配置，提供轉向預告指引，減少汽、機車與行人間轉向交織衝突等。
- (2) 高齡化交通環境的通用設計：道路（路口或路段）設置庇護島、規劃路口最短行人穿越距離行穿線、評估實施觸動延長行人綠燈秒數、擴大路口轉角處行人空間，適度縮小路口轉向半徑。

惟查據院頒方案 13 期（108—111 年）執行成果，道安會 110 年、111 年道安考評對於各縣市交通工程之建議及改進事項，包

括：1. 「針對道路交通安全的改善工作，應注重事故特性的分析，尤其是路口中各事故型態的分布，才能找出事故集中發生的位置與原因，有利對症下藥進行改善，以增進安全，建議調閱欲改善地點至少一年的事故現場圖，並利用事故碰撞構圖加以分析，較能彰顯改善成效。」、2. 「應更深入探討路口事故特性，才可更有效的改善路口安全。」、3. 「部分標誌之設置有誤，標線劃設不完整，建議適時酌予調整。」、4. 「主要幹道，行人（尤其高齡與學童）穿越路口距離相當長，建議全面檢視設置庇護島（甚至搭配反 Z 行行穿線）、最短行穿線距離、小綠人行人號誌設施等」等，顯見執行及改善成效仍待提升。」

2. 另內政部於 107 年辦理「市區道路人行設施之交通安全效益評估方法手冊」，發現「行穿線退縮、庇護島增設及路緣轉角縮小，可提升交通安全」，經 108 年與交通部研商「枕木紋行人穿越道線實務繪設」會議提出，獲交通部同意，請各單位將「行穿線退縮」納入「易肇事路口改善計畫」及前瞻基礎建設計畫（公路系統）。
3. 有鑒於 107、108 年行人交通事故死亡之人數未減反增，交通部於 109 年 7 月 30 日召會邀集原營建署（現國土管理署）、原公路總局（現公路局）、原交通部

道安會（現路政及道安司）討論並檢討，於 110-113 年透過補助計畫（如生活圈、提升道路品質及道安補助計畫等），預計每年可改善 670 處路口，4 年共可改善 2,680 處路口。其後依據行政院指示，全案雖已提前於 111 年底全數完成改善，惟未列管各縣市改善之成效。

4. 嗣原公路總局與原營建署協調，將「校園周邊道路改善計畫」草案及「第二期全國路口改善計畫」草案等二計畫整併為「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」期程為 111—112 年，經費共計新臺幣（下同）50 億元（111 年 20 億元、112 年 30 億元），由中央特別統籌分配稅款依縣市財政分級比例給予中央協助款，希冀藉由人行、車行空間環境改善，以達「事故降低」之目標。

（四）面對國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人交通事故件數逾 40 萬件，且路口死傷之比率未減反增，殊值檢討：

1. 111 年 11 月間，美國有限電視新聞網以「行人地獄」形容臺灣道路交通狀況，包括澳洲、加拿大、日本、美國等多個國家均明確點出臺灣的道路交通問題（註 2）。瑞士聯邦政府亦於官網上公開提醒渠國人民赴臺灣旅遊事項（註 3），引發國內交通安全議題探討，更促使路權團體號召

112 年 8 月 20 日於凱格蘭大道舉行「還路於民大遊行」，指出「交通事故是龐大的社會成本—交通改革有價，但生命無價」，並提出臺灣零死亡願景等 5 大訴求（註 4）。

2. 查交通部為加強縣市對工程改善之專業度，以及考量全國一致性，陸續於 112 年 4 月 10 日提供「人行空間改善原則及作法」、同年 5 月 4 日檢送「改善機車交通環境之原則及作法」，及同年 7 月 5 日函送「行人專用時相與行人早開時相設置原則」，請各縣市政府依道路交通狀況，逕行評估設置並列管辦理情形。該部並於 112 年 6 月初進一步修正公路人行道設計標準，明確要求公路與市區共線路段之人行道應依內政部「市區道路及附屬工程設計規範」辦理，使公路與市區道路共線路段設計標準一致化。
3. 嗣行政院於 112 年 5 月 25 日第 3857 次院會通過「行人優先交通安全行動綱領」，同年 8 月 22 日核定「永續提升行人安全計畫」（期程 113—116 年），交通部隨即於同年 9 月 21 日盤點公布全國 1,000 處行人事故較高之路口，並函請各縣市政府依旨揭計畫於同年 11 月底前提報申請補助改善；查該部篩選地點係依據 109 至 112 年 6 月行人事故數據，參考運研所相對嚴重度指標及相對頻率指標，針對行人事故頻率高，即發生事件數較多與

傷亡人數較多之路口排序，並套用內政部最新路網圖資進行標定，共盤點出直轄市 400 處、非直轄市 300 處、行人活動聚集區域 300 處，合計 1,000 處，嗣經縣市確認為 777 處。惟部分縣市表示交通部辦理過程容有欠妥，如下說明：

- (1) 交通部盤點行人易肇事熱點並未先行召集各縣市研商討論篩選標準或與地方政府達成共識，即於 112 年 9 月 11 日對外公布各縣市近 4 年度 1,000 處易肇事地點，並要求隔日確認後回覆。
  - (2) 各縣市所提報改善地點，需於 112 年 11 月 30 日前提報改善計畫，惟補助計畫草案內容尚未公布，造成各縣市政府對於所提報路口改善無所適從，且至 112 年 10 月 31 日止仍未收到補助計畫草案，建議中央單位應協調整合，致使地方政府才能有明確依循準則云云。
4. 另道安會 112 年研議第 14 期院頒方案（112—115 年）時，改立足於「主動預防的系統性道安改善」之概念，道安工作應全面提升道路環境的安全性設計、導正用路人行為及培養正確的交通安全觀念等，以預防事故的發生，爰第 14 期新增「高風險路廊及路口安全」（包含號誌化、無號誌及閃光號誌路口設置相關安全設施）改善措施，改善作為係透過檢討路口路型與號誌標誌的設

置，以及斷面配置、停車秩序管理等方向，縮減車道寬以進行速度管理、減少路口轉向以及路段中弱勢用路人與汽車的交織衝突，並且以目標事故熱區為主要改善地點。

5. 據上情，交通部對於行人路口安全問題，雖已有相關工程補助改善機制，惟各縣市對於行人路口安全重視的程度有別，且工程改善之專業度不同，實務執行時尚有如本院諮詢專者學者指稱：「路口配置會影響到風水、民眾進出，里長要協調，協調後才能進場設置，里民不同意就不好操作。有些交通工程設計，例如道路分流，操作上會有些限制」、「行動綱領的道路改善，路口配置需要經費，且要挑戰住民的生活習慣，需要時間，但路口可以先做，相對容易但也很難，7 億多元，一半給六都，其他才 6 千萬元……」等問題，致使路口工程改善成效不彰，112 年行人路口事故之死傷比率未減反增，殊值檢討。

- (五) 綜上所述，近 10 年來行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，復引發國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，行人死於交通事故雖較去年減少 14 人，但發生於路口之死傷人數增加

4 人及 294 人，增幅 3.3%，路口死傷之比率皆創近年新高，益發凸顯我國道安制度長年「以車為本」，輕忽行人路口安全問題，傷害民眾生命安全及相關權益，戕害我國之國際形象與地位，難辭其咎。

三、內政部為市區道路中央主管機關，106 年推動前瞻提升道路品質計畫時，雖有要求各縣市檢討並納入路口改善相關工項，但目前對於行人穿越路口之工程設施設置仍屬原則性規範，無法強制道路設計規劃者參考引用，該部既未督促並輔導危險路口改善設

計，復未掌握並追蹤改善成效，致路口改善成效不明，允應檢討改善：

(一)我國道路管理權責概分市區道路及公路，市區道路（註 5）主管機關，在中央為內政部，在直轄市為直轄市政府，在縣（市）為縣（市）政府；是以內政部負責市區道路為原則，授權直轄市、縣（市）政府本地方自治權限實施規劃、修築、養護、改善等事項。

(二)查 103 年至 112 年之 10 年間，行人交通事故於路口死亡、受傷，逾 8 成發生在市區道路，詳下表：

表 4 行人交通事故於路口死亡人數

單位：人、%

| 年度  | 國道 | 省道 | 縣道 | 鄉道 | 市區道路 | 村里道路 | 專用道路 | 其他 | 總計  | 市區道路占比 |
|-----|----|----|----|----|------|------|------|----|-----|--------|
| 102 | 0  | 8  | 8  | 4  | 128  | 26   | 0    | 1  | 175 | 73.14  |
| 103 | 0  | 7  | 7  | 10 | 128  | 18   | 0    | 2  | 172 | 74.42  |
| 104 | 0  | 11 | 14 | 4  | 150  | 23   | 0    | 2  | 204 | 73.53  |
| 105 | 0  | 4  | 7  | 1  | 180  | 14   | 1    | 4  | 211 | 85.31  |
| 106 | 0  | 4  | 6  | 3  | 150  | 14   | 1    | 1  | 179 | 83.80  |
| 107 | 0  | 7  | 8  | 5  | 156  | 19   | 0    | 2  | 197 | 79.19  |
| 108 | 0  | 6  | 6  | 3  | 169  | 22   | 0    | 3  | 209 | 80.86  |
| 109 | 0  | 11 | 6  | 4  | 180  | 13   | 0    | 3  | 217 | 82.95  |
| 110 | 0  | 7  | 7  | 0  | 157  | 22   | 0    | 4  | 197 | 79.70  |
| 111 | 0  | 7  | 1  | 1  | 155  | 23   | 0    | 2  | 189 | 82.01  |
| 112 | 0  | 9  | 6  | 2  | 137  | 17   | 0    | 1  | 172 | 78.24  |

資料來源：交通部

表 5 行人交通事故於路口受傷人數

單位：人、%

| 年度  | 國道 | 省道  | 縣道  | 鄉道  | 市區道路  | 村里道路 | 專用道路 | 其他  | 總計    | 市區道路占比 |
|-----|----|-----|-----|-----|-------|------|------|-----|-------|--------|
| 102 | 0  | 108 | 164 | 164 | 6,070 | 653  | 9    | 73  | 7,241 | 83.83  |
| 103 | 0  | 115 | 170 | 162 | 6,612 | 764  | 9    | 98  | 7,930 | 83.38  |
| 104 | 2  | 111 | 199 | 106 | 6,410 | 662  | 15   | 97  | 7,602 | 84.32  |
| 105 | 0  | 109 | 181 | 126 | 7,111 | 577  | 14   | 91  | 8,209 | 86.62  |
| 106 | 0  | 90  | 136 | 132 | 6,618 | 458  | 14   | 97  | 7,545 | 87.71  |
| 107 | 0  | 111 | 155 | 123 | 6,992 | 541  | 7    | 79  | 8,008 | 87.31  |
| 108 | 2  | 104 | 182 | 81  | 7,654 | 551  | 4    | 116 | 8,694 | 88.04  |
| 109 | 1  | 79  | 137 | 79  | 7,596 | 615  | 3    | 122 | 8,632 | 88.00  |
| 110 | 0  | 95  | 111 | 47  | 7,028 | 520  | 7    | 128 | 7,936 | 88.56  |
| 111 | 2  | 92  | 134 | 47  | 7,740 | 551  | 2    | 157 | 8,725 | 88.71  |
| 112 | 0  | 78  | 119 | 94  | 7,929 | 587  | 4    | 208 | 9,019 | 87.91  |

資料來源：交通部

(三)內政部目前對於行人穿越路口之工程設施設置多屬原則性規範，無法強制道路設計規劃者參考引用，未具約束力：

1. 市區道路工程設計，係依「市區道路條例」第 32 條第 1 項規定，授權由該部訂定「市區道路及附屬工程設計標準」，作為道路工程設計準則，屬法規命令層級，為原則性規定性質。實務詳細工程內容，該標準第 29 條授權另訂「市區道路及附屬工程設計規範」，各縣市政府可就自治事項納入地方自治法規定之，但不得逾越中央法規規定。惟上開設計規範，旨在規定基本之市區道路設計原則與最低要求，內政部

考量市區道路之設計條件因都市地區地理環境以及都市計畫等限制因素較多，故規範中之要求均採較為彈性與原則性規定，設計數據則以適用範圍內較低之標準訂之。

2. 良好的道路工程設計，能有效引導安全的用路行為，減少事故發生。內政部前已於 98 年 12 月頒布「都市人本交通規劃設計手冊」，提供各縣市政府於辦理新件市區道路工程規劃設計工作時，能有系統性的整合人本交通各項設施，並期望藉由手冊之導引，針對都市地區已經開闢完成道路之人本交通設施，能有效檢核其設置成效，並具體進行改善計畫

- 。
3. 復為改善路口安全，內政部委託交通大學辦理「市區道路人行設施之交通安全效益影響評估」，研究結果發現「行穿線退縮、庇護島增設、路口轉角擴大等，可提升行人安全」，即行穿線退縮，通常可縮短行穿線長度並可使車輛轉彎後與行穿線呈現較為垂直之角度，減少視線死角，並增進駕駛者與行人之視角及視距；庇護島亦具相同效果，可有效導引車輛轉彎及行人穿越之動線，並增加左轉車輛之視角及視距。此外，兩者皆可使駕駛人有較為充裕的等候空間，除可提升轉向車輛禮讓行人率，亦可增進直行車輛之續進效率；小半徑的路口轉角，搭配欄杆、護欄或綠籬的設置，可降低車輛轉彎速度，且有效避免車輛壓上人行道之內輪差事故發生，進一步提升行人於路口等候及通行之安全。
  4. 嗣內政部於 107 年修訂頒布「都市人本交通規劃設計手冊（第二版）」，於道路交叉口整合設計準則中，建議輔以縮減路口人行道轉角半徑、加大路口人行道面積、增加庇護島、增加行人通過時間等有利行人通行便利之設計，提供各縣市政府及道路規劃設計者引用。
  5. 惟我國對於人行交通設施相關法令規範，並未明確將行穿線退縮等設計納入該規範中，亦未將庇護島形式納入規範中供參，目前

僅於人本交通規劃設計手冊中，以案例作說明，無法強制道路設計規劃者參考引用。

(四)內政部 106 年推動前瞻提升道路品質計畫時雖已要求各縣市檢討並納入路口改善相關工項，卻未督促並輔導危險路口改善設計，復未掌握並列管追蹤改善成效，致改善成效不明，允應檢討改善：

1. 據內政部表示，106 年起辦理「前瞻提升道路品質計畫」時，即注意到行人路口問題，並持續要求地方政府辦理道路改善時，需一併辦理路口改善，以提升行人安全（例如：行穿線退縮、庇護島增設、路口轉角擴大等），核定案件皆有倡導各縣市納入路口改善相關工項並檢討等云。惟該部自 111 年度起始正式納入路口改善數量統計，並將後續 111 年度完成之路口，彙整資料納入碰撞構圖系統，定期辦理路口改善成效追蹤。
2. 惟據 110 年、111 年院頒方案 13 期之道安考評結果，道安會對於各縣市交通工程之建議及改進事項包括：1. 「針對道路交通安全的改善工作，應注重事故特性的分析，尤其是路口中各事故型態的分布，才能找出事故集中發生的位置與原因，有利對症下藥進行改善，以增進安全，建議調閱欲改善地點至少 1 年的事故現場圖，並利用事故碰撞構圖加以分析，較能彰顯改善成效。」、2. 「應更深入探討路口事故特性，

才可更有效的改善路口安全。」

、3.「可參照營建署人本道路設計手冊，思考如何透過道路工程設計，來達到促使汽機車減速通行（特別是在無號誌路口或學區社區內巷道），減少弱勢族群道路事故」、4.「交通管制設施設置準則彙編可供各單位依循同一標準進行交通工程設計與改善，值得推廣，建議可進一步說明長期訓練及維持從業人員、廠商對此一手冊的熟稔程度。」、5.「主要幹道，行人（尤其高齡與學童）穿越路口距離相當長，建議全面檢視設置庇護島（甚至搭配反 Z 行行穿線）、最短行穿線距離、小綠人行人號誌設施等」等。

3.爰此，內政部 111 年訂定「提升道路品質（內政部）2.0－市區道路危險路口改善執行暨輔導計畫」，由原營建署北、中、南區工程處同步邀集相關單位及地方道路主管機關辦理危險路口現勘（路口案件盤點資料為該部警政署及警察機關提供之易肇事路口清冊），輔導縣市政府進行危險路口改善設計，透過辦理現場會勘協助地方政府加速瞭解路口現況，並協助提供會勘建議，以加速地方政府提報危險路口改善方案申請補助。

(五)綜上，內政部為市區道路中央主管機關，於 106 年推動前瞻提升道路品質計畫時，雖有要求各縣市檢討並納入路口改善相關工項，但目前

對於行人穿越路口之工程設施設置仍屬原則性規範，無法強制道路設計規劃者參考引用，該部既未督促並輔導危險路口改善設計，復未列管並追蹤改善成效，致路口改善成效不明，允應檢討改善。

四、交通部原規定各類普通（汽、機車）駕駛執照自發照之日起每滿 6 年換發 1 次，換照時駕駛人應先繳清其尚未結案之違規罰鍰，惟 102 年 7 月 1 日取消駕照換照制度時，對於未繳清違規罰鍰者，並無有效因應之配套對策，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，累計未結件數逾 2,573 萬件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，且累犯者近 218 萬人，長期容任違規者不守法的行為，亦是造成道路交通事故件數逐年攀升原因之一，交通部難卸其責，允應積極檢討改善：

(一)依據道路交通安全規則第 50 條、第 52 條規定，汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記，考驗及格後發給之；汽車駕駛執照自發照之日起每滿 6 年換發 1 次，汽車駕駛人應於有效期間屆滿前後 1 個月內向公路監理機關申請換發新照。嗣交通部為減少行政作業等因素，爰於 102 年修正道路交通安全規則第 52 條第 9 項規定，自 102 年 7 月 1 日起，新領或已領有之各類普通（汽、機車）駕駛執照得免再申請換發，其已領有之駕駛執照有效期間屆滿後，仍屬有效可繼續持用。

(二)復查，依據道路交通管理處罰條例

第 9 條之 1 規定，駕駛人應於向公路監理機關辦理換發牌照或駕駛執照前，繳清其所有違反該條例第二章（汽車）、第三章（慢車）尚未結案之罰鍰。據交通部查復，免換照制度實施之前（統計 97 年至 102 年 6 月 30 日止），欠繳之交通違規件數共計 223 萬 3,614 件，未結罰鍰金額計 72 億 2,916 萬 7,669 元。自 102 年 7 月 1 日實施免換照制度後，統計 102 年 7 月 1 日至 112

年 11 月底止，尚未結案之交通違規件數竟高達 2,573 萬 1,179 件（詳下表），即 10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，計有 1,301 萬多人仍未結清交通違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，且累犯者即同 1 人有 2 件以上違規件數，高達 217 萬 7,476 人，累犯件數將近 571 萬件，占比約 17%。再者，欠繳之違規件數中，計有 836 件係屬嚴重違規（致人死亡、重傷）。

表 6 102 年 7 月至 112 年 11 月交通違規件數未結情形

單位：新臺幣元、%

| 年度                | 未結件數       | 未結金額<br>(元)    | 結案件數        | 未結占比<br>(未結件數/<br>件數總計) | 結案占比<br>(結案件數/<br>件數總計) |
|-------------------|------------|----------------|-------------|-------------------------|-------------------------|
| 102 年<br>7 月~12 月 | 375,194    | 697,037,705    | 4,989,008   | 6.99%                   | 93.01                   |
| 103 年             | 856,168    | 1,508,794,933  | 10,125,244  | 7.80%                   | 92.20                   |
| 104 年             | 1,494,045  | 2,075,458,761  | 12,281,732  | 10.85%                  | 89.15                   |
| 105 年             | 1,895,346  | 2,499,555,456  | 13,548,135  | 12.27%                  | 87.73                   |
| 106 年             | 2,096,952  | 2,851,723,970  | 14,077,581  | 12.96%                  | 87.04                   |
| 107 年             | 2,138,496  | 2,962,512,903  | 14,747,815  | 12.66%                  | 87.34                   |
| 108 年             | 2,333,763  | 3,288,167,597  | 16,060,427  | 12.69%                  | 87.31                   |
| 109 年             | 2,571,103  | 3,658,213,806  | 17,569,541  | 12.77%                  | 87.23                   |
| 110 年             | 2,772,416  | 3,721,173,467  | 16,448,941  | 14.42%                  | 85.58                   |
| 111 年             | 3,778,217  | 5,557,026,707  | 16,888,992  | 18.28%                  | 81.72                   |
| 112 年<br>1 月~11 月 | 5,419,479  | 10,707,661,086 | 15,230,211  | 26.24%                  | 73.76                   |
| 合計                | 25,731,179 | 39,527,326,391 | 151,967,627 | 14.48%                  | 85.52                   |

備註：本表為 112 年 12 月底挑檔之數據，爰 102 年後之未結占比為逐年遞增。

資料來源：交通部公路局



(三)另查，依據違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則之規定略以，違反道路管理事件行為人，應自動繳納罰鍰結案，不服處罰並依法提起行政訴訟者，處罰機關應於收受法院送達之起訴狀繕本後 20 日內，由承辦人會同法制單位或專責人員就原裁決是否合法妥當重新審查。受處分人於法定救濟期間經過後或訴訟經法院駁回確定後，仍不繳罰鍰者，則依法移送強制執行。交通部雖稱違反道路管理事件行為人未依規定自動繳納罰鍰，或未依規定到案聽候裁決，處罰機關應依上揭處理細則第 44 條第 1 項（註 6）規定辦理，至未接受講習者，依道路管理處罰條例第 24 條第 3 項（註 7）規定處理等云。惟自 102 年 7 月 1 日實施免換照制度後，未結之交通違規結件數，至 112 年 11 月底止累計逾 2,573 萬件，顯然上開規定流於形式，並未落實執行；至第 14 期院頒方案檢討指出：「我國從車主管理的制度，在目前違規並未強制歸責的情況下，記點機制的成效有限

，而在交通部『不擾民』的原則下，駕駛人的講習及回訓的效果更是無法發揮，導致駕駛人安全駕駛行為不易從源頭來管理，長久以來只能仰賴警方的加強取締」，益證交通部為減少行政作業而取消換照制度，對於未繳清違規罰鍰者，卻無有效因應之配套對策，肇生國人不守法行為，核有不當。

(四)又，自 102 年起道路交通事故件數即逐年增加，其後於 106 年陡然下降至 296,826 件，107 年迅速暴增至 320,315 件，之後呈現逐年遞升之趨勢（詳下表）。對此，行政院吳政務委員澤成率交通部、內政部、教育部等機關主管人員到院說明時即稱略以，我國自 102 年修改普通駕照不用換照，容許駕照終身（75 歲以前）有效，長期累積欠繳違規案件逾 2 千萬件，養成違規者不守法的行為等語。是以駕照管理制度之缺失，不僅長期助長駕駛人不守法的行為，亦是造成道路交通事故件數逐年攀升，死亡人數無法下降之根本原因，交通部難辭其咎。

表 7 98 年至 112 年道路交通事故件數及死亡與受傷人數之情形

| 年度  | 事故件數    | 30 日死亡人數 | 受傷人數    |
|-----|---------|----------|---------|
| 98  | 184,749 | 3,232    | 245,835 |
| 99  | 219,651 | 3,297    | 292,534 |
| 100 | 325,776 | 3,343    | 314,003 |

| 年度  | 事故件數    | 30 日死亡人數 | 受傷人數    |
|-----|---------|----------|---------|
| 101 | 249,465 | 3,219    | 332,940 |
| 102 | 278,388 | 3,072    | 372,445 |
| 103 | 307,842 | 3,075    | 412,010 |
| 104 | 305,413 | 2,942    | 408,861 |
| 105 | 305,556 | 2,847    | 402,697 |
| 106 | 296,826 | 2,697    | 393,046 |
| 107 | 320,315 | 2,780    | 426,799 |
| 108 | 341,972 | 2,865    | 455,400 |
| 109 | 362,393 | 2,972    | 482,333 |
| 110 | 358,221 | 2,962    | 476,304 |
| 111 | 375,844 | 3,064    | 499,179 |
| 112 | 402,926 | 3,023    | 539,535 |

資料來源：交通部

(五)綜上，交通部原規定各類普通（汽、機車）駕駛執照自發照之日起每滿 6 年換發 1 次，換照時駕駛人應先繳清其尚未結案之違規罰鍰，惟 102 年 7 月 1 日取消駕照換照制度時，對於未繳清違規罰鍰者，並無有效因應之配套對策，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，累計未結件數逾 2,573 萬件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，且累犯者近 218 萬人，長期容任違規者不守

法的行為，亦是造成道路交通事故件數逐年攀升原因之一，交通部難卸其責，允應積極檢討改善。

五、我國早於 57 年已明文規範汽機車駕駛人應「禮讓行人」，行人行經行人穿越道時具有絕對優先權，惟該規定形同具文，推動多年之交通安全教育，又流於概念性之口號宣傳，未能落實交通安全教育自小扎根，並建立汽機車駕駛人停讓行人觀念，以致行人發生交通事故肇因中，汽機車駕駛人未注意車前狀況及未依規定停讓行人

先行之占比逾 5 成，另行人因違規穿越、未注意左右來車或其他違規而死亡之比率亦高達 3 成，交通部、教育部等相關權責單位，均應檢討改善：

(一)有關汽車駕駛人駕駛汽車，行近行人穿越道，不減速慢行或行人穿越有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，應處以罰鍰等規定，交通部早於 57 年 2 月訂定公布「道路交通安全處罰條例」時已有明文規範，75 年時考量原規定之罰鍰數額，因應社會經濟情況變動，已嫌偏低，顯不足以達成法律上之目的，曾修正在案。94 年時修正提高罰鍰，期修法、執法雙管齊下，能樹立行人穿越道的安全性和權威性。其後並多次修正提高罰鍰。112 年 5 月 3 日，交通部新增「依法可供行人穿越之交岔路口」，汽車駕駛人應暫停讓行人先行通過。基本上，行人行經穿越道及可供行人穿越之交岔路口時，法律明確要求汽機車駕駛人應「禮讓行人」，行人行經行人穿越道時具有絕對優先權，至為明確。

(二)查行人交通事故死亡肇事原因，以行人欲穿越道路的過程當中，遭到未注意車前狀態或搶越行穿線的車輛撞擊而死亡為主，合計逾 50%，顯見部分駕駛人不遵守交通規則且停讓行人之觀念薄弱，惟行人的安全用路行為亦有待加強：

1. 據第 14 期院頒方案（112-115 年）略以，行人死亡事故前十大肇因，前兩名為行人欲穿越道路的過程當中，遭到未注意車前狀

態或搶越行穿線的車輛撞擊而死亡，合計超過 50%；我國行人主要因遭到未注意車前狀態、搶越行穿線、或其他違規（如酒駕、違規左轉等）的車輛撞擊而死亡，顯見我國駕駛人停讓行人之觀念之行為仍有待改進等云。但行人因違規穿越、未注意左右來車、或其他違規而死亡之比率亦高達 30% 以上，顯示行人的安全用路行為亦有待加強。

2. 另據警政署分析近 5 年 2,100 名行人交通事故死亡原因，以車輛未注意車前狀況（分心）造成 815 人死亡最高，車輛搶越行人穿越道 322 人次之，行人未依規定（走斑馬線、地下道及天橋等）穿越道路 305 人再次之。是以，行人因車輛未注意車前狀況、車輛搶越行人穿越道而遭撞擊死亡，占比達 54.14%。

(三)交通安全文化係國民養成安全用路行為與觀念之基礎，惟據院頒方案 14 期指出：「縱觀我國推動多年之交通安全教育，『概念性之口號宣傳』遠遠超過專業且務實技能之傳授」，民眾除了交通事故風險之概念不足外，所學得之交通安全知識與技能亦相當有限，實不足以應付日趨複雜之道路交通環境。雖然我國歷年皆編列預算予交通安全教育宣導，除了學校課程之落實程度、學齡兒童觀念培養之黃金期，相關單位應更加重視民眾親身體驗的效果，避免流於形式的教育課程效果打折。

(四)經查，交通部於 108 年起推動路口安全，110 年起加強宣導路口停讓觀念，並補助縣市政府於轄內路口設置停讓標誌。近 3 年陸續強化宣導車輛應停讓行人觀念，並於 112 年倡議停讓文化運動及加重不停讓行人罰則。另，院頒方案 12 期（105-107 年）已將「交通安全教育扎根」列為方案重點項目，第 13 期（108—111 年）再規劃「訂定各級學校學生之基本交通安全核心能力、教材，以及師資培育與推廣」、「交通安全教學時數法制化」（逐步推動「道路交通法」立法規定國小、國中、高中每年實施 4 小時交通安全教育課程）等行動方案，延續第 12 期「學校交通安全教育向下扎根」。

(五)據教育部函復學校交通安全教育課程之作法如下：

1. 該部業於 109 年 10 月 12 日函（註 8）請學校善用交通部「道安資訊查詢網」相關資訊，並可製作校園周邊交通意外熱點資料，配合集合、班會、領域課程、家長日或親師座談等相關時間，向學生及家長進行教育及宣導，以提醒行經該熱點時留意自身安全。
2. 十二年國民基本課程綱要已將「安全教育」列為議題，「交通安全」屬「安全教育」議題範疇。學校使用之教科書業依據十二年國教課程綱要將安全教育 5 大主題編入相關內容，教師依據教科書及相關補充教材授課。除已結

合健康與體育、綜合活動、生活課程、社會、全民國防教育等相關領域實施，並鼓勵學校列為校訂課程或於彈性學習時間實施。有鑒於各界對於教育部推動學校交通安全教育之作法，淪為朝會口號式的宣導，甚至變成體育比賽，交通安全意識持續欠缺等質疑；對此，教育部於本院詢問時坦稱：「之前課綱推動是議題融入，確實較少交通安全，因此這兩年與交通部積極研發交通安全教育五階段課程模組及相關教材，來供老師於課堂上使用，並安排老師研習等。」

(六)再者，我國於 107 年 3 月底已正式進入「高齡化社會」（65 歲以上占人口比 14%），高齡者因生體機能退化，事故發生的傷害更為嚴重，高齡者的交通安全教育亦不容忽視，是院頒方案自第 12 期起已將高齡交通安全教育宣導列為事故防制面向之一，包括高齡者用路教材開發、講師及衛教人員的培訓、多元管道推廣交通安全，例如結合路老師、監理體系、社教體系、醫療體系等方式，落實高齡者交通安全觀念。惟高齡者事故死亡人數占比逐年攀升，近年已逾 4 成，行人交通事故死亡人數中，高齡者占比接近 7 成 2，詳下表，顯見提升高齡者安全知能等宣導措施成效有限，均有待積極檢討改善。

表 8 98—111 年行人交通事故死亡人數中高齡者占比情形

| 年度  | 交通事故件數  | 30 日死亡人數 | 高齡者   | 高齡者占比(%) | 行人死亡數 | 高齡者行人 | 高齡者占比(%) |
|-----|---------|----------|-------|----------|-------|-------|----------|
| 98  | 184,749 | 3,232    | 956   | 29.58    | 420   | 277   | 65.95    |
| 99  | 219,651 | 3,297    | 942   | 28.57    | 423   | 269   | 63.59    |
| 100 | 325,776 | 3,343    | 977   | 29.23    | 429   | 288   | 67.13    |
| 101 | 249,465 | 3,219    | 961   | 29.85    | 441   | 286   | 64.85    |
| 102 | 278,388 | 3,072    | 999   | 32.52    | 411   | 259   | 63.02    |
| 103 | 307,842 | 3,075    | 1,021 | 33.20    | 412   | 254   | 61.65    |
| 104 | 305,413 | 2,942    | 1,026 | 34.87    | 412   | 271   | 65.78    |
| 105 | 305,556 | 2,847    | 1,057 | 37.13    | 415   | 279   | 67.23    |
| 106 | 296,826 | 2,697    | 998   | 37.00    | 391   | 278   | 71.10    |
| 107 | 320,315 | 2,780    | 1,067 | 38.38    | 406   | 281   | 69.21    |
| 108 | 341,972 | 2,865    | 1,158 | 40.42    | 458   | 320   | 69.87    |
| 109 | 362,393 | 2,972    | 1,235 | 41.55    | 432   | 309   | 71.53    |
| 110 | 358,221 | 2,962    | 1,148 | 38.76    | 410   | 264   | 64.39    |
| 111 | 375,844 | 3,064    | 1,283 | 41.87    | 394   | 271   | 68.78    |

資料來源：道安諮詢查詢網，本院彙整。

(七)綜上，我國早於 57 年已明文規範汽機車駕駛人應「禮讓行人」，行人行經行人穿越道時具有絕對優先權，惟該規定形同具文，推動多年之交通安全教育，又流於概念性之口號宣傳，未能落實交通安全教育自小扎根，並建立汽機車駕駛人停讓行人觀念，以致行人發生交通事故肇因中，汽機車駕駛人未注意車前狀況及未依規定停讓行人先行之占比逾 5 成，另行人因違規穿越、未注意左右來車或其他違規而死亡之比率亦高達 3 成，交通部、教育

部等相關權責單位，均應檢討改善。

綜上所述，行政院核頒之「道路交通秩序與交通安全改進方案」對於道路交通事故傷亡目標設定，從 105 年至 115 年之 10 年間皆設定死亡人數每年下降 5%，且未具體設定受傷人數下降之目標值，無具改革決心，復未善盡督導交通部落實執行之責，以致平均每年逾 3,000 人死於道路交通事故，112 年受傷人數上升至近 54 萬人為歷史最高點；而行人道路交通事故死亡與受傷之人數整體呈現遞增態樣，且逾半數發生在路口，

引發國外媒體以「行人地獄」形容我國道路交通狀況及「還路於民大遊行」訴求改革，交通部雖即提出因應改善措施，惟 112 年行人交通事故件數逾 40 萬件，增幅 6.7%，且路口死傷之比率未減反增，皆創近年新高，益發凸顯我國道安制度長年「以車為本」，輕忽行人路口安全問題；又，102 年取消各類普通（汽、機車）駕駛執照定期換發新照後，對於未繳清違規罰鍰者，並無有效因應之配套對策，肇致 112 年 11 月止逾 1,301 萬人仍未結清違規罰鍰，金額高達 395.2 億元，累計未結件數高達 2,573 萬餘件，10 年間未結案件數成長逾 11.5 倍，且累犯者近 218 萬人，長期容任違規者不守法的行為，傷害民眾生命安全及相關權益，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條規定提案糾正。

提案委員：王幼玲、賴振昌、趙永清

註 1：監察院調查案號：107 交調 0031

註 2：CNN (2022), Taiwan's 'living hell' traffic is a tourism problem, say critics, Retrieved May 20, 2023, website: <https://edition.cnn.com/travel/amp/taiwan-traffic-war-tourism-intl-hnk/index.html>.

註 3：瑞士聯邦政府官網公開提醒渠國人民赴臺灣旅遊事項時，必須注意許多用路人於交通尖峰時段之無法預測且魯莽的行動，進而造成重大之事故風險……。官方網址：Swiss Confederation (2023), Travel advice for Taiwan (Chinese Taipei), Retrieved May 20, 2023, website: <https://www.eda.admin.ch/countries/taiwan/en/home/travel-advice/current-situation.html>.

註 4：還路於民大遊行五大訴求：1.健全人行設施，2.改革駕訓和駕照考驗及駕駛人管理制度，3.執法捍衛行人路，4.重建交通法制，5.臺灣零死亡願景。

註 5：市區道路條例規定略以：市區道路係指 1.都市計畫區域內所有道路，2.直轄市及市行政區域以內，都市計畫區域以外所有道路。3.中央主管機關核定人口集居區域內所有道路。

註 6：違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 44 條第 1 項：「違反道路交通管理事件行為人，未依規定自動繳納罰鍰，或未依規定到案聽候裁決，處罰機關應依基準表於通知單送達且逾越應到案期限 60 日之 3 個月內，逕行裁決之。但警察機關管轄部分，應於通知單送達且逾越應到案期限之 3 個月內，逕行裁決之。」

註 7：道路交通管理處罰條例第 24 條第 3 項：「前二項之人，無正當理由，不依規定接受道路交通安全講習者，處新臺幣 1,800 元罰鍰。經再通知依限參加講習，逾期 6 個月以上仍不參加者，其為汽車駕駛人者，吊扣其駕駛執照 6 個月；其為汽車所有人者，吊扣違規汽車之牌照 6 個月。」

註 8：教育部 109 年 10 月 12 日臺教國署學字第 1090123675 號函

三、本院交通及採購、內政及族群、社會福利及衛生環境委員會為勞動部職安署長年來僅憑消極的職場減災宣導及罰鍰，實不具嚇阻事業單位及起重機操作員之效果，112 年 5 月 10 日事故不幸釀成

1 死多傷，益發凸顯該署長期輕忽國內營造業工安問題，核有違失。臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題存在已久，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，卻迄未正視妥為處理，終至錯失本次事故緊急應變時機，臺中捷運公司亦有違失，爰依法提案糾正

## 監察院 公告

發文日期：中華民國 113 年 4 月 18 日  
發文字號：院台交字第 1132530111 號

主旨：公告糾正勞動部職業安全衛生署長年來僅憑消極的職場減災宣導及罰鍰，實不具嚇阻事業單位及起重機操作員機之效果，112 年 5 月 10 日事故不幸釀成 1 死多傷，益發凸顯該署長期輕忽國內營造業工安問題，核有違失。臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題存在已久，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，迄無修正改善，終至錯失本次事故緊急應變時機，臺中捷運股份有限公司亦有違失案。

依據：113 年 4 月 9 日本院交通及採購、內政及族群、社會福利及衛生環境委員會第 6 屆第 1 次聯席會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

### 糾正案文

壹、被糾正機關：勞動部職業安全衛生署、臺中捷運股份有限公司。

貳、案由：勞動部職安署長年來僅憑消極的職場減災宣導及罰鍰，實不具嚇阻事業單位及起重機操作員之效果，112 年 5 月 10 日事故不幸釀成 1 死多傷，益發凸顯該署長期輕忽國內營造業工安問題，核有違失。臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題存在已久，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，卻迄未正視妥為處理，終至錯失本次事故緊急應變時機，臺中捷運公司亦有違失，爰依法提案糾正。

### 參、事實與理由：

民國（下同）112 年 5 月 10 日，興富發建設股份有限公司（下稱興富發建設）位於臺中捷運兩側限建範圍內即南屯區文心南路與文心南五路口之「台中豐功段（文心愛悅）新建工程」建築物，宇球國際興業有限公司（下稱宇球公司）及嘉源工程行人員於現場以拆除用塔式起重機（下稱拆除機）進行建築用塔式起重機（下稱塔式起重機）之拆除作業；臺中捷運股份有限公司（下稱中捷公司）一列由北屯總站往南開往高鐵臺中站之列車（下稱事故列車），約 1227 時在豐樂公園站（G12）與大慶站間，撞擊侵入軌道之塔式起重機桁架，造成 1 名乘客死亡、15 名人員受傷。經本院調查，勞動部職業安全衛生署（下稱職安署）未能落實營建工地職業安全衛生

管理、中捷公司未能緊急應變，均有違失，茲臚列事實與理由如下：

一、本次現場作業勞工於從事塔式起重機拆除時，未依起重升降機具安全規則第 22 條第 8 款規定採取塔吊原設計之操作方法吊升荷物，且未依營造安全衛生設施標準第 149 條之 1 規定採取安全之作業方法，便宜行事逕以鐵製板手充當假固定插銷之不當固定方式，未對吊舉物採取必要支撐，且採以拖拉方式拆除塔吊之物件等不當方式作業，致拆除機伸臂產生彎曲力矩而彎折破壞，吊舉物（被拆塔吊）桁架掉落未管制之捷運軌道。前述作業人員皆領有合格專業證照及 10 年以上操作經驗，但類此未依規定擬訂安全作業方法或標準作業程序且操作不當之情事卻屢見不鮮，致工安災害層出不窮。勞動部職安署長年來僅憑消極的職場減災宣導及罰鍰，實不具嚇阻事業單位及起重機操作員之效果，本次事故不幸釀成 1 死多傷，益發凸顯勞動部職安署長期輕忽國內營造業工安問題，核有違失：

(一) 本次拆除塔式起重機之建築大樓，業主為興富發建設，其將「中豐功段（文心愛悅）新建工程」交付齊裕營造承攬，齊裕營造又將該工程之塔式起重機工程交付宇球公司承攬，另將「塔式起重機及施工電梯（營建用升降機）安裝、保養、爬升、拆除等工程」依實作實算交付嘉誼工程行承攬；工作場所由宇球公司偕同嘉誼工程行實施塔式起重機拆除作業。是以，本案以興富發建設為業主，齊裕營造為原事業單

位，宇球公司為承攬人，嘉誼工程行為再承攬人。

(二) 本次災害發生原因，據職安署之災害檢查報告書分析如下：

1. 112 年 5 月 10 日 12 時許，嘉誼工程行指揮及吊掛人員許○○將 2 條吊掛用鋼索穿過塔式起重機伸臂桁架後，拆除用之塔式起重機（下稱拆除機）操作人員呂○○操作拆除機拉起吊掛用鋼索將塔式起重機伸臂初步固定後，就進行拆除塔式起重機固定插銷作業，嘉誼工程行人員將一側固定插銷退出插銷孔，宇球公司工務張○○再以鐵製板手假固定駕駛側之根部插銷孔處，以防止伸臂瞬間脫離塔式起重機根部插銷孔造成伸臂上下搖晃，當嘉誼工程行人員再將另一側固定插銷退出插銷孔，塔式起重機伸臂上浮致鐵製板手卡在根部插銷孔，指揮及吊掛人員許○○指示拆除機操作人員呂○○，操作拆除機向左（逆時針）旋轉調整吊掛位置時，由於塔式起重機伸臂卡住在插銷孔處未隨拆除機吊掛用鋼索旋轉移動，造成拆除機斜拉塔式起重機伸臂，此斜下拉力對拆除機伸臂產生水平分力，致拆除機伸臂產生彎曲力矩而彎折破壞，塔式起重機伸臂失去拉力支持而飛落至捷運軌道上，又因捷運列車來不及應變而撞上，造成 1 死 15 傷。

2. 災害可能發生原因如下：

(1) 直接原因：進行塔式起重機伸



臂拆除作業，因操作不當致塔式起重機伸臂飛落肇災。

(2) 間接原因：塔式起重機伸臂被根部插銷孔處假固定鐵製板手卡住無法脫離，操作人員以逆時針旋轉拖拉伸臂，斜下拉力對拆除機伸臂產生水平分力（反作用），使拆除機伸臂彎折破壞並失去原有設計荷重能力，失去拉力支持之塔式起重機伸臂下墜，並拉斷拆除機鋼索而肇災。

(3) 基本原因：

〈1〉進行鋼構組配作業前，未擬訂含安全作業方法及標準作業程序，並防止構材及其組配件飛落之方法之作業計畫並使勞工遵循。

〈2〉未訂定安全衛生工作守則。

〈3〉未訂定職業安全衛生管理計畫。

〈4〉未落實承攬管理。

〈5〉未於施工規劃階段實施風險評估，致力防止工程施工時發生災害。

(三) 本案指揮兼吊掛人員及拆除機操作者，兩人雖具備合格證照，惟依當時情況有應注意能注意，卻疏於注意，致有違反法令特定之注意義務情事：

1. 宇球公司拆除機操作人員－呂○○：

(1) 負責固定式（塔式）起重機（拆除機）操作，曾受固定式起重機操作人員訓練合格領有證照（吊升荷重在 5 公噸以上之

固定式起重機操作人員安全衛生教育訓練結業證書，中動固機訓第 125 號），具操作人員資格，有 15 年左右之塔式起重機操作經驗。

(2) 其對於「塔式起重機拆除作業」之物體飛落危害，未依職業安全衛生法第 6 條第 1 項第 5 款（註 1）及起重升降機具安全規則第 22 條第 8 款（註 2）之規定，依當時情況其有應注意能注意，卻疏於注意，竟在塔式起重機伸臂被鐵製板手卡住根部插銷孔處無法脫離時，操作拆除機以逆時針旋轉拖拉塔式起重機伸臂從事起重作業，造成拆除機伸臂彎折破壞並失去原有設計荷重能力，致失去拉力支持之塔式起重機伸臂下墜拉斷拆除機鋼索，造成塔式起重機伸臂飛落捷運軌道。

2. 嘉源工程行指揮及吊掛人員－許○○：

(1) 負責固定式（塔式）起重機拆除之施工指揮、協調及督導現場以避免工安事故之發生，曾受鋼構組配作業主管訓練合格領有證照，具鋼構組配作業主管資格及固定式起重機操作－伸臂式技術士證，約有 10 年左右之塔式起重機拆除資歷。

(2) 其未依職業安全衛生法第 6 條第 1 項第 5 款（註 3）及營造安全衛生設施標準第 149 之 1 條第 1 項（註 4）之規定，採取防止飛落或倒塌方法，且依

當時情況其有應注意能注意，卻疏於注意，竟指揮勞工未依安全作業方法及標準作業程序以防止塔式起重機伸臂飛落之方法，造成拆除機伸臂彎折破壞失去原有設計荷重能力，致失去拉力支持之塔式起重機伸臂下墜拉斷拆除機鋼索，造成塔式起重機伸臂飛落捷運軌道。

(四)復據職安署統計分析 101 年至 112 年重大職災案例，肇致死亡案例共計 41 件，主要原因為勞工不熟悉高空車操作及未落實安全管理規範所致（註 5）。本次事故發生後，亦有多起操作不當或未依程序施工等事件發生，諸如 112 年 8 月臺南市某公共工程之吊車進行吊放作業時，發生吊臂斷裂，吊鉤擊中臺南火車站月台之屋頂，造成雨棚破洞受損；112 年 12 月 30 日臺北市發生移動式起重機（俗稱吊車）臨路進行收納吊臂副桿和副鉤時，未依規定辦理移動式起重機具作業方法、吊掛方法及運搬路徑等，致使副鉤碰撞到公車玻璃破碎事故（註 6）。及 113 年 1 月 20 日，一輛欣欣客運公車於臺北市萬華區中華路一處路口停等紅燈時，車頂遭路旁施工的吊車吊臂擊中，吊車駕駛初步供稱是因操作不慎導致吊臂碰撞道路上公車。

(五)為防止人為操作不當造成之職業災害，勞動部雖於 111 年 8 月 12 日修正發布「職業安全衛生設施規則」第 128 條之 9，規定雇主應指派經

接受 16 小時特殊作業安全衛生教育訓練之人員操作高空車，並自今（113）年 1 月 1 日實施，如有違反規定者，將處以 3 萬元至 30 萬元罰鍰（註 7）。惟取得訓練合格發給證照之勞工，受僱於操作高空車工作，自應落實操作程序並擔負安全之重任，以預防操作不當而危害安全之事件發生，從而操作高空車時因不當作業及未落實安全管理規範，致有人員死傷，情節重大者，主管機關允應有相關配套措施之作為。

(六)綜上，本次現場作業勞工於從事塔式起重機拆除時，未依起重升降機具安全規則第 22 條第 8 款規定採取塔吊原設計之操作方法吊升荷物，且未依營造安全衛生設施標準第 149 條之 1 規定採取安全之作業方法，便宜行事逕以鐵製板手充當假固定插銷之不當固定方式，未對吊舉物採取必要支撐，且採以拖拉方式拆除塔吊之物件等不當方式作業，致拆除機伸臂產生彎曲力矩而彎折破壞，吊舉物（被拆塔吊）桁架掉落未管制之捷運軌道。前述作業人員皆領有合格專業證照及 10 年以上操作經驗，但類此未依規定擬訂安全作業方法或標準作業程序且操作不當之情事卻屢見不鮮，致工安災害層出不窮。勞動部職安署長年來僅憑消極的職場減災宣導及罰鍰，實不具嚇阻事業單位及起重機操作員之效果，本次事故不幸釀成 1 死多傷，益發凸顯勞動部職安署長期輕忽國內營造業工安問題，核

有違失。

二、本次事故列車屬下行列車，當日自 1227：03 時桁架掉落於豐樂公園站至大慶站上行軌道後，於 1227：04 時開始出現 10 筆電力告警，後續逐秒陸續出現多筆電力告警，嗣電力系統自動執行重新送電指令並於 7 秒內恢復第三軌供電，行控中心因電力故障態樣已消失，爰未確認其故障位置及受影響範圍，即予處理車站設備電力告警問題，錯失處理時機，當時處理作為確有不周。又臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題存在已久，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，卻迄未正視妥為處理，終至錯失本次事故緊急應變時機，中捷公司核有違失：

(一)據中捷公司表示，臺中捷運綠線電力架構分為「第三軌電力」及「車站設備電力」，第三軌電力係提供捷運列車行駛用電，車站設備電力則提供場站建物內設備用電。系統僅設計於第三軌電力（直流 750V）發生「過電流（註 8）故障」時，具有自動執行重新送電功能。復據運安會事實資料報告所述，電力監控及資料擷取系統（下稱 PWR SCADA）電力告警，依異常事件之嚴重性分為高等級告警、中高等級告警及低等級告警。其中僅高等級告警發生時伴隨警音，並以紅閃顏色示警，當供電發生異常如瞬間跳脫而中斷後，系統在一定時間內會自動將電力重新投入，嘗試恢復

供電，以減少電力異常對營運的影響。

(二)本次事故列車屬下行列車，事故當日自 1227：03 時桁架掉落於軌道後，於 1227：04 時開始出現 10 筆電力告警，經運安會檢視 1227：04 時至 1227：06 時，豐樂公園站至大慶站間之上行軌受到電力跳脫斷電，約 1227：10 時至 1227：11 時電力系統自動執行重新送電指令，並於 1227：11 時恢復第三軌供電，依電力告警出現時序說明如下：

1. 經調閱事故當日行控中心 PWR SCADA（電力監控及資料擷取系統）告警紀錄，自 1227：03 時桁架掉落於軌道後，於 1227：04 時開始出現 10 筆電力告警，後續逐秒陸續出現有多筆電力告警，至 1227：52 時事故列車撞擊桁架停車之過程間，計有 302 筆電力告警，包括臺中捷運系統全線各站、各變電站、行政大樓及機廠等電力設備範圍。
2. 經運安會檢視與豐樂公園站、大慶站及主變電站有關的告警紀錄計有 152 筆。
3. 在 PWR SCADA 紀錄中顯示 1227：04 時至 1227：06 時，有數次「172\_FD」直流斷路器饋線發生故障跳脫之告警，其位置集中於豐樂公園站及大慶站的第 2 及第 4 饋線（例：G12\_172\_FD2、G13\_172\_FD4 等），依據臺中捷運系統電力配置，雙數饋線屬上行軌電力範疇，顯示桁架掉落侵

入軌道範圍時，僅豐樂公園站至大慶站間之上行軌受到電力跳脫斷電之影響。

4. 約 1227：10 時至 1227：11 時，分別有豐樂公園站及大慶站的第 2 及第 4 饋線投入與測試中一線路量測之紀錄，表示豐樂公園站至大慶站上行軌在電力跳脫斷電後，電力系統自動執行重新送電指令，並於 1227：11 時恢復第三軌供電。
5. 本次事故列車屬下行列車，檢視下行軌電力設備（包含 172\_FD1、172\_FD3）有發生故障跳脫之告警，係於 1227：47 時才開始產生，此已是列車撞擊桁架後之時間，後續開始有「DN Track - Power OFF」、「UP Track - Power OFF」及「Enter step 1 Opening」等不同範圍之電力斷開告警紀錄，其範圍由文心森林公園站以南至九張犁站以北間，約 1227：51 時上述範圍內包含上、下行第三軌均斷電完畢。

(三) 本次事故產生大量的電力告警，嗣電力系統自動執行重新送電指令並於 7 秒內恢復供電，行控中心因第三軌電力故障態樣已消失，爰未確認其故障位置及受影響範圍，即予處理車站設備電力告警問題，錯失處理時機，事故後中捷公司始檢討修正原作業程序，行控中心當時處理作為確有不周：

1. 據運安會訪談當日機廠控制工程師、電力控制工程師、控制長等紀錄略以：

(1) 電力控制工程師：

〈1〉當天 PWR SCADA 產生大量的電力告警，PWR SCADA 顯示 BC（充電機）、UPS（不斷電系統）及 RMU（斷路開關）等 200 多筆中等級告警，畫面閃爍且不斷刷新但無警音，初判可能為壓降造成電力系統異常。

〈2〉隨即檢視 VCP、PWR SCADA 之 AC 及 DC 總覽，確認受影響範圍，VCP 顯示第三軌全線帶電，AC 總覽確認車站設備 A 側全部喪失電力，主變電站 H03 盤同時跳脫，即致電台電，以釐清是外界因素影響還是臺中捷運內部系統異常。

(2) 機廠控制工程師：

〈1〉事發當下先有異常聲響，隨後控制室有抖動一下，接下來電力系統及 ATS SCADA 告警開始出現。

〈2〉先聽到電力控制工程師說要確認告警狀況，在 12：27：12 起陸續確認 ATS SCADA 告警，但告警一筆筆快速浮現，只大略知道有大範圍電力系統異常。ATS SCADA 監控畫面當時停留在測試軌與 G17 高鐵尾軌的畫面，並未特別留意事故區域軌道電路及三軌電力狀況。

〈3〉控制長指示機廠控制工程師通告全線車站檢查電梯及電

扶梯，其即以派遣台無線電通告全線車站，緊接著 G12 豐樂公園下行車組 03/04 呼叫行控中心，其回覆「G12 豐樂下行車組 03/04 請說」後，對方未再回覆。

(3) 控制長：

〈1〉事故發生前控制室內有空調重啟的聲響，應該是電力轉供所致。

〈2〉當時位於電力控制工程師席位旁，看到 PWR SCADA 無告警音的中等級橘色告警不停跳出，短時間內多筆告警進來，需要時間辨識、判斷與處置比較不容易。立即指示電力控制工程師確認第三軌電力供應是否正常，於確認第三軌供電曾一度跳脫後再次回復，供電恢復正常，暫可無須立即介入處理，需處理的是車站設備用電 A 側供電異常的問題，故要求運務席位的控制工程師通告全線車站站長，確認轉供後車站電梯、電扶梯運作是否正常，有無人員受傷受困。

2. 中捷公司於該事故發生後檢討優化應變程序：1. 第三軌或車站設備任一類電力異常時，行控中心實施全域列車駐留月台，通告正線列車隨車員留意軌道狀況，並無線電通告全線站長檢視車站月台及軌道狀況。2. 第三軌及車站設備電力伴隨異常時，行控中心實施全域列車駐留月台，按壓全

線緊急斷電按鈕，通告正線列車隨車員留意軌道狀況，並無線電通告全線站長檢視車站月台及軌道狀況。

(四) 臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，長期存在資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，卻迄未正視妥為處理，實有未當：

1. 經查，當異常事件發生，如過電流故障跳脫時，告警將顯示於 PWR SCADA 畫面提醒監控人員，最新 4 則告警顯示於監控畫面頂部橫幅之告警框架中，但此處無法確認告警，告警確認及相關操作須於告警檢視畫面執行。另自動監視及資料擷取系統（下稱 ATS SCADA）最新 5 則告警則顯示於監控畫面頂部橫幅之告警框架中，告警確認及相關操作亦須於告警檢視畫面執行。
2. 據運安會訪談機廠控制工程師、電力控制工程師、正線控制工程師紀錄略以：

(1) ATS SCADA 告警畫面在右手方，正線三軌電力畫面在左上方，無法同時監控系統資訊。

(2) VCP、ATS SCADA 呈現的資訊及圖控都很小，不利於人員快速判讀。

(3) ATS 系統顯示訊息之字體過小；另 ATS 螢幕上方雖有快捷鍵可跳至特定車站畫面，但仍有操作不便之處。如當點選 G10

站，其位置可能顯示在兩個操作螢幕中央而產生不連續之問題，而控制工程師必須使用滑鼠滾輪，以手動移動方式讓操作畫面完整顯示於螢幕，增加列車控制與操作反應時間。

- (4) 因告警螢幕配置在席位側邊，且告警顯示文字較小，故有時不易辨識告警內容，需趨前確認告警內容，再使用其他 ATS 螢幕進行相對應操作。
- (5) ATS 螢幕上方橫幅雖亦有告警資訊，但僅能顯示 4 至 5 行內容，當大量告警同時出現，內容會持續刷新，較早發生的告警會被覆蓋，且被覆蓋之告警無法於上方橫幅中再點選出。
- (6) PWR SCADA 警音設計較不足，除按壓 ETS 之告警為高等級告警，其他告警都定義在中等級且無警音。若當天 BMS 系統沒有告警音，可能無法於第一時間掌握告警。
- (7) PWR SCADA 設計上目前僅有一筆紅色高等級告警會伴隨警音，其餘橘色中等級或黃色低等級的告警都沒有警音。告警顯示除了字體太小外，告警描述內容也不足，造成第一時間判斷不易。
- (8) ATS SCADA 顯示月台門異常告警，其設備編號與現場實際編號不同，尚需要控制室人員進行即時轉譯，非常容易干擾處置及判斷。
- (9) PWR SCADA 告警音與正線

ATS SCADA 告警音相同，容易使人誤會及麻痺，常要確認聽到的是否為 PWR SCADA 發出的警音，對席位的運作負擔較大。

(五)行控中心遇緊急事故請求支援允應建立標準作業程序：

1. 行控中心人員須持續監控運轉及設備狀況，除必要需求外無法離開席位。人員於用餐期間輪替至配有手持無線電之指定位置用餐，並請其他控制工程師暫代勤務，用餐時間約 30 分鐘。
2. 本案事發為中午時間，6 名席位值勤（註 9），各席位為輪流用餐制，3 名人員前往用餐，且於用餐區設置無線電保持監聽，12 時 27 分告警陸續發生後，2 名用餐人員立即返回處理，另 1 名人員因位處茶水間未於無線電監聽範圍，經人員通知即暫停自身作業返回處理。
3. 另有支援人力 3 名進入行控中心協助，其分工為 1 名支援行車運轉、1 名支援電力系統故障排除及 1 名支援訊息通報。
4. 惟查事故發生當時，控制室人員係直覺反應以大聲呼叫用餐人員緊急返回席位支援處理；而非按壓運務席位桌面上的緊急求助鈕，同時警示辦公室幕僚至控制室支援，則該緊急求助鈕之使用時機為何，實令人質疑。中捷公司允應針對行控中心遇緊急事故請求支援，建立標準作業程序。

(六)綜上，本次事故列車屬下行列車，

當日自 1227:03 時桁架掉落於豐樂公園站至大慶站上行軌道後，於 1227:04 時開始出現 10 筆電力告警，後續逐秒陸續出現多筆電力告警，嗣電力系統自動執行重新送電指令並於 7 秒內恢復第三軌供電，行控中心因電力故障態樣已消失，爰未確認其故障位置及受影響範圍，即予處理車站設備電力告警問題，錯失處理時機，當時處理作為確有不周。又臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題存在已久，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，卻迄未正視妥為處理，終至錯失本次事故緊急應變時機，中捷公司核有違失。

綜上所述，本案現場作業勞工皆領有合格專業證照，具 10 年以上操作經驗，但類此未依規定擬訂安全作業方法或標準作業程序且操作不當之情事卻屢見不鮮，致工安災害層出不窮。勞動部職安署長年來僅憑消極的職場減災宣導及罰鍰，實不具嚇阻事業單位及起重機操作員之效果，本次事故不幸釀成 1 死多傷，益發凸顯勞動部職安署長期輕忽國內營造業工安問題，核有違失。臺中捷運監控／告警系統之資訊／告警顯示設計，資訊圖控過小、告警未伴隨警音、告警顯示字體過小、告警描述內容不足等問題存在已久，造成第一時間判斷不易及行控中心人員負擔，卻迄未正視妥為處理，終至錯失本次事故緊急應變時機，中捷公司亦有違失，爰依憲法第 97

條第 1 項及監察法第 24 條規定提案糾正職安署及中捷公司，移送行政院督飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：王幼玲、王麗珍、葉宜津

註 1：職業安全衛生法第 6 條第 1 項第 5 款：「雇主對於下列事項應有符合規定之必要安全衛生設備及措施：……。五、防止有墜落、物體飛落或崩塌等之虞之作業場所引起之危害。（略）」

註 2：起重升降機具安全規則第 22 條第 8 款：「雇主對於固定式起重機之檢修、調整、操作、組配或拆卸等，應依下列規定辦理：……。八、起重機之操作，應依原設計之操作方法吊升荷物，不得以伸臂搖撼或拖拉物件等不當方式從事起重作業。」

註 3：職業安全衛生法第 6 條第 1 項第 5 款：「雇主對下列事項應有符合規定之必要安全衛生設備及措施：一、……。五、防止有墜落、物體飛落或崩塌等之虞之作業場所引起之危害。（略）」

註 4：營造安全衛生設施標準第 149 之 1 條第 1 項：「雇主進行前條鋼構組配作業前，應擬訂包括下列事項之作業計畫，並使勞工遵循：一、安全作業方法及標準作業程序。二、防止構材及其組配件飛落或倒塌之方法。（略）」

註 5：職安署 113 年 1 月 8 日新聞稿「自 113 年 1 月 1 日起，操作高空工作車須完成特殊作業安全衛生訓練。」，<https://www.osha.gov.tw/48110/48417/48419/161835/post>

註 6：職安署 112 年 12 月 30 日新聞稿「北

市發生起重機吊臂碰撞公車事故，職安署呼籲強化現場管理及交維措施」  
，<https://www.osha.gov.tw/48110/48417/48419/161518/post>

註 7：職業安全衛生法第 43 條

註 8：過電流：例如同時使用多項家電，因短路或負載過大而產生跳電之現象。

註 9：輪值時間為上午 7 時至下午 3 時，年資分布在 1 年 5 個月至 6 年 2 個月。

四、本院交通及採購、內政及族群、教育及文化委員會為文化部洽請臺北市政府代辦北部流行音樂興建中心工程，受委託辦理規劃設計、監造與專案管理之建築師事務所分別向臺北市政府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解，既經雙方調解成立，調解協議實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項新臺幣（下同）1.9 億餘元，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出。然文化部與臺北市政府就該款項支付責任雙方函文往返長達 1 年多，遲未付款，致衍生鉅額利息費用每月高達 80 萬餘元，累計需支付千萬餘元，亦乏積極因應作為，此事件經媒體大肆報導，造成外界訾議聲浪不斷，實嚴重損傷政府威信。又本案工程修正計畫請增經費預算竟未

確實調整增編技術服務費，且未確實審查，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費，無相應經費預算可支應，且迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，爭議未解。以上各節，核均有嚴重怠失，爰依法提案糾正

## 監察院 公告

發文日期：中華民國 113 年 4 月 18 日  
發文字號：院台交字第 1132530115 號

主旨：公告糾正文化部洽請臺北市政府代辦北部流行音樂興建中心工程，受委託辦理規劃設計、監造與專案管理之建築師事務所分別向臺北市政府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解，既經雙方調解成立，調解協議實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項新臺幣（下同）1.9 億餘元，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出。然文化部與臺北市政府就該款項支付責任雙方函文往返長達 1 年多，遲未付款，致衍生鉅額利息費用每月高達 80 萬餘元，累計需支付千萬餘元，亦乏積極因應作為，此事件經媒體大肆報導，造成外界訾議聲浪不斷，實嚴重損傷政府威信。又本案工程修正計畫請增經費預算竟未確實調整增編技術服務費，且未確實審查，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費，無相應經費預算可支應，



且迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，爭議未解。以上各節，核均有嚴重怠失案。

依據：113 年 4 月 9 日本院交通及採購、內政及族群、教育及文化委員會第 6 屆第 1 次聯席會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

#### 糾正案文

壹、被糾正機關：文化部、臺北市府。

貳、案由：文化部洽請臺北市府代辦北部流行音樂興建中心工程，受委託辦理規劃設計、監造與專案管理之建築師事務所分別向臺北市府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解，既經雙方調解成立，調解協議實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項新臺幣（下同）1.9 億餘元，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出。然文化部與臺北市府就該款項支付責任雙方函文往返長達 1 年多，遲未付款，致衍生鉅額利息費用每月高達 80 萬餘元，累計需支付千萬餘元，亦乏積極因應作為，此事件經媒體大肆報導，造成外界訾議聲浪不斷，實嚴重損傷政府威信。又本案工程修正計畫請增經費預算竟未確實調整增編技術服務費，且未確實審查，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費，無相應經費預算可支應，且迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，爭議未解。

以上各節，核均有嚴重怠失，爰依法提案糾正。

#### 參、事實與理由：

文化部辦理「北部流行音樂中心計畫」，自行政院民國（下同）93 年 2 月 18 日核定原始計畫「流行音樂中心建設計畫」，嗣該部洽請臺北市府代辦北部流行音樂中心興建工程，雙方於 99 年 4 月 21 日簽訂代辦協議書，執行迄 109 年間完工（註 1），歷時達 16 載，詎於 112 年 7 月起，媒體大幅報導「北流 1.9 億工程款爭議未結案，導致市府每月需多支付 80 萬利息」等情事，本院為究明事實，爰立案進行調查。案經向審計部、文化部、臺北市府等機關調閱相關卷證資料（註 2），嗣就上述機關提供之相關卷證資料所涉相關疑義，分別約請行政院公共工程委員會（下稱工程會）、國家發展委員會、文化部及臺北市府等相關業務主管暨承辦人員到院協助說明，經調查後發現，文化部及臺北市府，核有嚴重怠失，應予糾正促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

一、文化部洽請臺北市府代辦北部流行音樂中心興建工程，受委託辦理規劃設計、監造與專案管理之建築師事務所分別向臺北市府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解，既經雙方調解成立，調解協議實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項新臺幣（下同）1.9 億餘元，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出。然文化部與臺北市府就該款項支

付責任雙方函文往返長達 1 年多，遲未付款，致衍生鉅額利息費用每月高達 80 萬餘元，累計需支付千萬餘元，亦乏積極因應作為，現雖由臺北市政府先行編列墊付款墊支，且已協調廠商同意免除利息在案，惟此事件經媒體大幅報導，造成外界訾議聲浪不斷，嚴重損及政府威信，文化部與臺北市政府實難辭其咎。

(一)按政府採購法第 85 條之 1 第 3 項規定：「採購申訴審議委員會辦理調解之程序及其效力，除本法有特別規定者外，準用民事訴訟法有關調解之規定」；復按民事訴訟法第 380 條第 1 項規定：「和解成立者，與確定判決有同一之效力。」又同法第 416 條第 1 項規定：「調解經當事人合意而成立：調解成立者，與訴訟上和解有同一效力」準此，採購爭議案倘經調解成立與確定判決具有同一效力，對機關具有拘束力，機關應依調解成立結果儘速執行。

(二)經查，原行政院文化建設委員會（101 年 5 月 20 日改制為文化部，以下統稱文化部）為辦理「北部流行音樂中心」興建工程，洽請臺北市政府代辦採購相關事項，雙方於 99 年 4 月 21 日簽訂文化部洽請臺北市政府代辦「北部流行音樂中心」工程協議書（下稱代辦協議書）。嗣臺北市政府為執行本工程，委託 RUR Architecture,D.P.C 與宗邁建築師事務所辦理北流工程規劃設計及監造技術服務，雙方（註 3）於 100 年 6 月 3 日簽訂勞務採購契

約；又該府委託喻台生建築師事務所／洪啟德土木大地技師事務所，辦理本工程之專案管理技術服務，雙方（註 4）於 101 年 4 月 12 日簽訂勞務採購契約在案。

(三)嗣北部流行音樂中心各分標工程完工後，受委託辦理規劃設計與監造服務廠商（宗邁建築師事務所）及受委託辦理專案管理服務專案管理廠商（喻台生建築師事務所）因本工程總結算金額增加及工程期程展延等因素，遂依政府採購法令及契約規定，向臺北市政府工務局新建工程處（下稱北市府工務局新工處）申請增加給付技術服務費。臺北市政府於 109 年 11 月 16 日召開「北部流行音樂中心興建工程雙首長會議」（註 5）第 15 次會議紀錄結論略以：「（一）新工處提報專案管理、設計、監造等廠商擬提增加服務費案，請新工處依服務契約約定覈實檢討；另請新工處依約檢討施工廠商提出履約爭議案件，經過調解增加給付金額部分計入前揭服務費之合理性。……」北市府工務局新工處即據以於 109 年 12 月 2 日及 110 年 3 月 19 日邀集規劃設計監造建築師事務所、專案管理建築師事務所及該處採購監辦單位等召會研商達成初步協議後，於 110 年 7 月 27 日函請文化部撥付履約爭議款 2 億 2,658 萬 3,329 元。文化部於 110 年 9 月 1 日函復該府以：「……請貴府釐清專案管理技術服務契約費用及規劃設計監造技術服務契約費用增加之計算方式，含受託

方之請求，及貴府核算之基礎，並是否有完成爭議調解或第三方裁決之程序。另請釐清前揭履約爭議金額之組成，並列明致增加費用之項目、原因及責任歸屬……。」據此，廠商遂依據政府採購法第 85 條之 1 規定及契約爭議處理約定，分別向臺北市政府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解。

(四)嗣臺北市政府採購申訴審議委員會依法進行調解後，調解成立，需由契約簽訂機關（北市府工務局新工處）給付建築師技術服務費費用，二案合計 1 億 9,252 萬 6,110 元，

相關履約爭議調解情形分別概述如下：

1. 「北部流行音樂中心興建工程委託專案管理技術服務」履約爭議調解案（案號：調 110032 號）

(1) 廠商為「喻台生建築師事務所」；調解成立日：111 年 4 月 19 日。

(2) 臺北市政府採購申訴審議委員會 111 年 4 月 20 日第 229 次委員會議審議通過，建議北市府工務局新工處給付 3,545 萬 872 元。

表 1 工程履約爭議調解案建議給付項目及金額－專案管理部分

| 項目  | 調解建議給付金額        |
|---|-----------------|
| 因工程量體增加而增加之服務費  | 2,833 萬 9,400 元 |
| 因勞動基準法「一例一休」法令變更而延長專案管理期程所增加之服務費（北基地工程、南基地工程之文化館、南基地工程之產業館） | 273 萬 6,472 元   |
| 新增「北部流行音樂中心電動升降舞台財物採購統包案」專案管理服務費及依臺北市政府指示辦理原屬設計單位作業事項之服務費   | 437 萬 5,000 元   |
| 合計  | 3,545 萬 872 元   |

資料來源：本調查報告彙整自臺北市政府採購申訴審議委員會調解成立書。

2. 「北部流行音樂中心興建工程委託規劃設計及監造技術服務」履約爭議調解案（案號：調 111004 號）

(1) 廠商為「宗邁建築師事務所」，調解成立日：111 年 6 月 13

日。

(2) 臺北市政府採購申訴審議委員會 111 年 6 月 15 日第 231 次委員會議審議通過。建議北市府工務局新工處給付 1 億 5,707 萬 5,238 元。

表 2 工程履約爭議調解案建議給付項目及金額－設計監造部分

| 項目  | 調解建議給付金額            |
|---|---------------------|
| 因工程需求調整變更設計，致使工程經費擴增，超出原興建費用 35 億元以外之金額，增加之規劃設計費。 | 6,249 萬 5,324 元     |
| 延長監造期間之展延工期 1193 日之監造服務費                          | 9,457 萬 9,914 元     |
| 合計  | 1 億 5,707 萬 5,238 元 |

資料來源：本調查報告彙整自臺北市政府採購申訴審議委員會調解成立書。

(五)二案履約爭議調解案經調解成立後，臺北市政府即於 111 年 6 月 27 日函報文化部依本工程代辦協議相關約定撥付短絀經費，然文化部並未撥付，雙方就爭議款項支付責任，函文往返長達 1 年多，遲至 112 年

7 月 11 日文化部始函復臺北市政府，請該府於北部流行音樂中心總計畫額度內完成，文化部不另編列經費支應，相關函文辦理過程，如下表。

表 3 臺北市政府與文化部函文往返歷程

| 日期        | 內容   |
|-----------|--|
| 110.07.21 | 臺北市政府函請文化部撥付「北部流行音樂中心計畫」短絀金額 2 億 2,138 萬 8,575 元。  |
| 110.09.01 | 文化部函復臺北市政府 110 年 7 月 21 日函以：「請貴府釐清契約費用增加之計算方式，核算之基礎，並是否有完成爭議調解或第三方裁決之程序。」  |
| 111.06.27 | 臺北市政府函送設計監造及專案管理履約爭議調解建議書到部，請文化部撥補北流勞務契約履約爭議調解成立案所需短絀金額，共計 1 億 9,252 萬 6,110 元及檢附專案管理調解成立書（調 110032 號調解成立書 111 年 4 月 19 日調解成立）及規劃設計及監造技術服務廠商調解成立書（調 111004 號調解成立書 111 年 6 月 13 日調解成立）（註：專案管理履約爭議於 111 年 4 月 22 日完成調解，設計監造於 111 年 6 月 17 日完成調解）函報文化部。 |
| 111.07.13 | 文化部函請臺北市政府詳予說明北部流行音樂中心履約爭議之爭點，釐清執行過程之相關責任。說明四、「貴府雖已完成設計監造及專案管理服務之爭議調解程序，惟相關履約爭議金額之組成、增加費用之項目、原因及責任歸屬，則未見說明……詳予說明北部流行音樂中心履約爭議之爭點，釐清執行過程之相關責任（如為工期展延，應敘明展延原因、歷次變更設計之內容及必要性、並釐清本案履約爭議中貴府責任程度）」  |
| 111.08.24 | 臺北市政府檢送北部流行音樂中心計畫履約爭議款項目說明資料及附件至文化部。<br>文化部研議委請○○法律事務所協助檢視，並辦理採購程序。  |

| 日期        | 內容   |
|-----------|--|
| 111.12.09 | 臺北市政府文化局函轉該府工務局新工處 111 年 12 月 7 日函有關委託專案管理、規劃設計及監造技術服務履約爭議調解案調解成立建議給付金額遲延利息案予文化部。  |
| 111.12.19 | 臺北市政府文化局函轉該府工務局新工處 111 年 12 月 14 日函有關委託專案管理、規劃設計及監造技術服務履約爭議調解案調解成立建議給付金額遲延利息案予文化部。   |
| 112.01.06 | 文化部洽請具備工程專業及履約爭議調解經驗之○○法律事務所，協助檢視臺北市政府所提出之說明，經採購程序後決標。   |
| 112.01.07 | 臺北市政府請文化部儘速撥付本案調解成立給付金額 1 億 9,252 萬 6,110 元及所生遲延利息：專案管理約 14 萬 7,712 元／月（111.04.20 起算），規劃設計及監造約 65 萬 4,481 元／月（111.06.14 起算），共計 80 萬 2,193 元／月。 |
| 112.01.18 | 文化部函復臺北市政府，說明本案履約爭議調解過程中，臺北市政府是否確依代辦協議書規定，盡善良管理人之注意義務，仍有待釐清，另於爭點釐清前，臺北市政府不得以北部流行音樂中心計畫餘款支應相關費用。  |
| 112.02.14 | 臺北市政府再函請文化部儘速撥付北流工程委託規劃設計及監造技術服務履約爭議調解案調解成立建議金額及所生遲延利息。  |
| 112.03.14 | 文化部函復臺北市政府，說明工程履約爭議費用及所生遲延利息，請依文化部 112 年 1 月 18 日函辦理。  |
| 112.06.02 | 臺北市政府再函請文化部依該府 112 年 1 月 7 日府授文化建設字第 1123005205 號函、111 年 6 月 27 日府授工新字第 1113049475 號函及代辦協議書約定，儘速籌撥履約爭議調解成立所需增加給付費用，並撥予該府工務局新工處，以免延遲利息持續增加。     |
| 112.07.11 | 文化部函復臺北市政府，請臺北市政府於北部流行音樂中心總計畫額度內完成，文化部不另編列經費支應。有關北部流行音樂中心計畫所有工程、變更設計及履約爭議處理，均請該府依據代辦協議書相關規定，於核定預算內執行完竣。  |

資料來源：本報告彙整自文化部及臺北市政府提供資料。

(六)惟查，二案履約爭議調解案既經雙方調解成立，實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出。然臺北市政府

與文化部多次公文往返，文化部皆以於釐清爭點後，另案研議費用相關事宜為由處理，未明確回復得否撥付經費，該部認本案臺北市政府所提之工程履約爭議，牽涉該部、臺北市政府及廠商，履約爭議各爭點中該部與臺北市政府之間責任歸屬均有待釐清，責任歸屬須由工程

需求探討，爰於 111 年 10 月洽請法律事務所，協助檢視臺北市政府所提出之說明及契約等相關文件，釐清責任歸屬，嗣經完成採購程序後，於 112 年 1 月 6 日決標。本案因延遲付款，致本工程二件勞務契約履約爭議案建築師債權遲未獲得清償，並多次函示北市府工務局新工處，皆主張本案如未及時撥付調解成立給付金額致所生遲延利息，將自調解成立日翌日起至清償日止，按年息 5% 計算利息，每月達 80 萬餘元，細目如下：

1. 專案管理案約 14 萬 7,712 元／月，自 111 年 4 月 20 日起算。
2. 規劃設計及監造案約 65 萬 4,481 元／月，自 111 年 6 月 14 日起算。
3. 上開利息共計 80 萬 2,193 元／月。

(七)又，此事件於 112 年 7 月間經媒體大篇幅報導 1.9 億餘元工程款爭議未結案、月增 80 萬利息，造成外界訾議聲浪，實嚴重損及政府威信，文化部於 112 年 7 月 11 日始函復臺北市政府，確定不另編列經費支應該爭議款後，該府雖於 112 年 8 月 1 日第 2255 次市政會議提案：「臺北市政府代辦文化部北部流行音樂中心興建工程技術服務履約爭議調解費墊付款案」獲市政會議修正通過，先行編列墊付款（依照調解成立金額 1 億 9,252 萬 6,110 元）再送請臺北市議會 113 年 1 月 31 日第 3 次臨時大會第 4 次會議審議通過，刪除教育委員會附帶決議：

「不主張興訟」文字。另該府工務局積極協調廠商同意免除利息在案，然而此事件已嚴重損及政府機關形象，文化部與臺北市政府實難辭其咎。

(八)綜上論結，文化部洽請臺北市政府代辦北部流行音樂中心興建工程，受委託辦理規劃設計、監造與專案管理之建築師事務所分別向臺北市政府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解，既經雙方調解成立，調解協議實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項 1.9 億餘元，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出。然文化部與臺北市政府就該款項支付責任雙方函文往返長達 1 年多，遲未付款，致衍生鉅額利息費用每月高達 80 萬餘元，累計需支付千萬餘元，亦乏積極因應作為，現雖由臺北市政府先行編列墊付款墊支，且已協調廠商同意免除利息在案，惟此事件經媒體大幅報導，造成外界訾議聲浪不斷，已嚴重損及政府威信，文化部與臺北市政府實難辭其咎。

二、臺北市政府代辦北部流行音樂中心工程，經該府完成規劃設計及北基地表演廳建築工程發包（含連續壁工程），估算不足預算，提報工程修正計畫請增經費預算 15.2955 億元，其中直接工程費增編 14.105 億元，然技術服務費竟仍維持 4.4898 億元，並未隨之

配合調整增編，且該增編作業臺北市政府係委託規劃設計及監造技術服務之建築師事務所製作編列，再由專案管理之建築師事務所經專業檢視修正，嗣經該府檢視並函報文化部召開多次會議審查，竟均未發現此潛在經費需求而因應預估增編，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費，無相應經費預算可支應，且迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，爭議未解，均核有違失。

(一)按預算以提供政府於一定期間完成作業所需經費為目的，此乃預算法第 1 條開宗明義揭示。又北部流行音樂中心計畫係屬文化部配合國家發展需要，所研擬之重要實質公共建設計畫，依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第 5 點規定，中長程個案計畫內容應包括：(一)計畫緣起……(五)期程與資源需求：1.……。3.經費來源及計算基準。4.經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形……。準此，政府預算編列本為控管機關一定期間完成作業所需經費，透過預算來規劃及有效率的使用有限資源係編列預算之特定目的所在，預算與計畫執行進度應妥為搭配，以能有效實現政府施政計畫目標。

(二)經查，臺北市政府代辦「北部流行音樂中心興建工程」請增經費預算經過，概述如下：

1. 北市府工務局新工處完成北部流行音樂中心興建工程規劃設計後

，於 103 年底發包北基地連續壁工程、北基地表演廳興建工程及南基地流行音樂文化館興建工程後，剩餘預算不足以完成南基地全部工程，故該府於 104 年 4 月 17 日召開「北部流行音樂中心興設計畫預算不足案會議」經前市長柯文哲裁示：「南基地仍以全案完整興建為目標，以現有預算先興建流行音樂文化館，並同步籌措財源興建產業區。另指示由該府編列 105 年至 108 年 4 年連續性預算共 10.4405 億元，並向文化部爭取增編預算以補回北市府先編之預算。」嗣於 104 年 4 月 28 日函報文化部請增預算 10.4405 億元。

2. 文化部於 104 年 9 月 1 日、105 年 3 月 28 日函報行政院請增經費 10.4405 億元，行政院秘書長 104 年 11 月 5 日及 105 年 5 月 18 日兩次函復核示應在原核定經費 45.5 億元內執行，並要求就本案工程內容變更及經費遽增等問題，於規劃周延及行政嚴謹等面向釐清責任歸屬。

3. 臺北市政府 106 年配合工程及未來營運規劃進度並通盤檢討相關需求，再次檢討整體北基地及南基地整體施工經費，經文化部與臺北市政府召開多次「北部流行音樂中心軟體暨硬體工作平台會議」審查修正計畫，該府於 107 年 1 月 25 日函報文化部修正請增預算至 15.2955 億元(包含：直接工程費增加 14.105 億元、工

程預備金及物價調整費增加 0.93 億元、公共藝術增加 0.2605 億元)。文化部於同年 3 月 19 日函報行政院，該院考量本案係屬文化部委託臺北市政府之重大公共建設計畫，為免影響後續工程及開館營運進度，爰於 107 年 7 月

31 日函復(註 6)「勉予同意」，核定修正計畫預算為 60.7955 億元，其中中央負擔 58.2428 億元，臺北市政府負擔 2.5527 億元。

4. 歷次工程費用修正經費比較，詳如下表。

表 4 北部流行音樂中心原核定計畫及歷次修正計畫經費比較

單位：億元

| 項目                   | 103 年核定   | 106 年修訂 | 107 年核定 | 差異      |         |
|----------------------|---|---------|---------|---------|---------|
| 技術服務費                | 4.4898  | 4.4898  | 4.4898  | 0       |         |
| 直接工程費(含設備)           | 33.365  | 47.47   | 47.47   | +14.105 |         |
| 北基地<br>(表演廳)         | 連續壁工程   | 1.43    | 1.3173  | 1.3173  | -0.1127 |
|                      | 主體工程(含活動式座椅 0.07)   | 19.72   | 24.23   | 24.23   | +4.51   |
|                      | 增列施工費<br>(造型吸音牆 0.65 + 通風井 0.04 + 景觀界面 0.1)                     | 0       | 0.79    | 0.79    | +0.79   |
|                      | 舞臺專業燈光音響  | 0       | 0.715   | 0.715   | +0.715  |
|                      | 電動升降舞臺相關週邊及介面調整工程   | 0       | 2       | 2       | +2      |
|                      | 裝修及開館設備   | 0       | 1       | 1       | +1      |
| 南基地<br>(流行音樂文化館、產業區) | 主體工程(註)   | 11.43   | 13.9827 | 13.9827 | +2.5527 |
|                      | 增列施工費<br>(外飾網 0.6 + 景觀變更及土方清運破除 0.17 + 機電設備調整 0.17 + 介面檢討 0.31) | 0       | 1.25    | 1.25    | +1.25   |
|                      | 裝修及開館設備<br>(文化館裝修 0.5 + 文化館多功能廳 0.5 + 產                         | 0       | 1.4     | 1.4     | +1.4    |



| 項目          |                                  | 103 年核定 | 106 年修訂 | 107 年核定 | 差異       |
|-------------|----------------------------------|---------|---------|---------|----------|
|             | 業區錄音室 0.4<br>)                   |         |         |         |          |
| 附屬工程        | 場燈、廣播系統、<br>建築外觀照明、<br>人工搭建式舞臺等。 | 0.785   | 0.785   | 0.785   | 0        |
| 間接工程費       |                                  | 0.6267  | 0.6267  | 0.6267  | 0        |
| 工程預備金及物價調整費 |                                  | 1.35    | 2.28    | 2.28    | +0.93    |
| 公共藝術        |                                  | 0.1685  | 0.429   | 0.429   | +0.2605  |
| 總計（資本門）     |                                  | 40      | 55.2955 | 55.2955 | +15.2955 |

註：其中南基地主體工程費用 2.5527 億元，由臺北市政府負擔。

資料來源：本報告彙整自臺北市政府提供資料。

(三)惟查臺北市政府於 107 年間提報修正計畫請增經費預算當時，已有計畫量體增加、一例一休法令變更……等導致計畫期程延長及工程經費增加，而造成服務費增加之事實存在，然而請增經費 15.2955 億元中，僅包括直接工程費增編 14.105 億元、工程預備金及物價調整費增加 0.93 億元、公共藝術增加 0.2605 億元。技術服務費竟仍維持 4.4898 億元、間接工程費亦維持 0.6267 億元，未隨著直接工程費用之增加而依約配合調整增編。本院請臺北市政府說明本案相關請增經費編列過程，據該府表示，請增經費係由本工程委託規劃設計及監造技術服務之宗邁建築師事務所製作編列，再由本工程委託專案管理服務之喻台生建築師事務所專業檢視修正，續由該府工務局新工處辦理行政檢視，遂函報該府文化局彙整後，再以府

函簽陳核定函報文化部辦理。又據該府查復說明，107 年 1 月該府提報計畫請增經費當時，本案確有計畫變更、工程量體增加、展延監造期間之事實存在……等語。職是，本工程需求變更，導致工程經費增加時，倘非可歸責於技服廠商時，一般而言，技術服務費用與工作內容有關，故原則上技術服務費用應該隨著工程經費之增減而依約配合調整，詎該府竟未請廠商先行預估增編，明知隨著工程金額增加、工程期程延長，服務費也會隨之增加，未來將會有潛在之經費支出，竟未反映實況增編，顯不利於預算控管，核有違失。

(四)又，本案請增經費修正計畫，係經文化部與臺北市政府召開多次「北部流行音樂中心軟體暨硬體工作平台會議」審查，且據文化部說明，請增經費係由臺北市政府提出，該

部尊重臺北市政府規劃、執行及經費編列，前揭修正計畫係經該部反覆檢視，依循程序，共召開 5 次軟硬體工作平台會議，並邀集專家學者協助審查計畫，完備行政程序……等語。然該部為本案主辦機關，本案經費預算係由該部編列並委託臺北市政府辦理，實應確實審查，詎該部就臺北市政府於修正計畫草案中未增編技術服務費，竟未發現，致廠商於完工後提出履約爭議請求支付服務費時，無相應經費預算可支應，衍生本案爭議，亦有違失。

(五)另，據臺北市政府表示，該次修正僅針對工程款，為爭取當時已延宕已久之修正計畫案（請增經費）儘速審核通過，並免徒增變數，希冀行政院能儘速核定計畫，以利後續執行，事後再就技術服務費部分辦理請增經費，故未就服務費部分先行增編。惟，倘如該府所言，亦未見因應服務費增加情事，於後續期間辦理修正計畫請增經費事宜，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費時，無相應經費可支應。且二技術服務案於工程變更設計時，即應考量其變更設計可能影響技術服務費用，並預先籌劃財源因應依約變更，或於確定應給付時即應籌劃財源，以利於經費預算控管，尚非待調解成立後，方依結果籌劃財源。

(六)此外，本案工程技術服務費用之增加，主要原因包括：工程費用增加（含量體增加及新增需求）、延長

服務期間、因應勞動基準法「一例一休」等；且據臺北市政府查復說明北部流行音樂中心南、北基地分標工程工期展延之原因略以：「本工程各分標工程及財物採購，其契約原約訂之完工及完成期限，皆限定於 108 年 12 月 31 日前完工及完成，惟因履約期間因發生須依工程會 106 年 3 月 7 日工程企字第 10600064480 號函訂定『機關履約中工程因應 105 年 12 月勞動基準法部分條文修正法案之處理原則』規定辦理工期檢討、景觀工程開挖遭遇障礙物（不可預期因素）、使用需求優化、因天雨無法施工、RCP 管路徑變更及春節假期因素影響等情事，致依約須辦理工期展延，故無法於 108 年度前完工。」是以，前開原因均將造成此次履約爭議款增加之原因，相關責任歸屬，亟待二機關積極釐清。

(七)然迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，文化部認為「北部流行音樂中心興建工程委託規劃設計及監造技術服務」及「北部流行音樂中心興建工程委託專案管理技術服務」係採總包價法辦理，相關工程調整設計所衍生相關服務費用，均應涵括於修正計畫中所編列之技術服務費中，臺北市政府於修正計畫中新增編列技術服務費經費為 0 元，……如經臺北市政府評估將造成技術服務費用增加，該府應於 107 年提出修正計畫時併同提出技術服務費請增事宜，如未提出，則

該府應妥適控管預算，善盡善良管理人義務……等語。臺北市政府則認為，107 年奉行政院核定之本計畫修正計畫，其總工程經費（資本門）55.2955 億元，該府工務局新工處就各分標工程皆依採購法令程序規定，及工程契約約定如實如質完工驗收結算，並於支付南、北基地工程施工廠商履約爭議款項及相關經費後，工程費仍尚賸餘 519 餘萬元，係皆於原核定修正計畫預算額度內代辦執行辦理完成，該府既依上開修正計畫核定項目如實如質完成，並移交經管單位使用，業善盡管理義務。惟於本工程各分標工程完工後，本工程規劃設計及監造建築師，與專案管理建築師於該府北部流行音樂中心興建工程雙首長第 15 次會議提出增加服務費議案時，業逾行政院核定本計畫修正案預算計畫 108 年度期限，且原核定本計畫工程費 55 億 2,955 萬元業不敷支用，故該府遂函報文化部以請增經費之程序方式辦理……等語。足見，該二機關就技術服務費是否已於修正計畫中編列及履約爭議款支付責任歸屬，仍存極大認知差異，爭議迄今未解，有損政府形象。

(八) 綜上論結，臺北市政府代辦北部流行音樂中心工程，經該府完成規劃設計及北基地表演廳建築工程發包（含連續壁工程），估算不足預算，提報北流工程修正計畫請增編預算 15.2955 億元。其中直接工程費增編 14.105 億元，然技術服務費竟維持 4.4898 億元，並未隨之配合調

整編列，顯非合理，且該增編作業臺北市政府係委託規劃設計及監造技術服務之建築師事務所製作編列，再由專案管理之建築師事務所經專業檢視修正，嗣經該府檢視並函報文化部召開多次會議審查，竟均未因應調整，又本院詢據臺北市政府表示，該次修正計畫僅針對工程款增編，希冀行政院能儘速核定計畫，以利後續執行，事後再就技術服務費部分辦理請增經費，然又未見辦理，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費，無相應經費可支應，且迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，爭議未解，核有違失。

綜上所述，文化部洽請臺北市政府代辦北部流行音樂中心興建工程，受委託辦理規劃設計、監造與專案管理之建築師事務所分別向臺北市政府採購申訴審議委員會申請履約爭議調解，既經雙方調解成立，調解協議實與確定判決具有同一效力，對於機關具有拘束力，機關應依調解成立結果，就超出計畫核定經費之履約爭議款項 1.9 億餘元，儘速籌劃財源先行墊付廠商，再行釐清爭議款項支付責任歸屬，避免衍生無謂之利息費用支出，然文化部與臺北市政府就該款項支付責任雙方函文往返長達 1 年多，遲未付款，致衍生鉅額利息費用每月高達 80 萬餘元，累計需支付千萬餘元，亦乏積極因應作為，此事件經媒體大肆報導，造成外界訾議聲浪不斷，實嚴重損傷政府威信。又本案工程修正計畫請增經費預算竟未確實調整增編技術服務

費，且未確實審查，致廠商於完工後提出爭議請求支付服務費，無相應經費預算可支應，且迄本院調查期間，該二機關就技術服務費編列及支付責任，仍存極大認知差異，爭議未解。以上各節，核均有嚴重怠失，允應澈底檢討改進，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條之規定提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：賴振昌

註 1：北部流行音樂中心南基地的流行音樂文化館和產業區於 109 年 10 月 26 日完工。

註 2：審計部 112 年 8 月 25 日台審部教字第 1128508621 號函、文化部 112 年 9 月 12 日文影字第 1121020825 號函、臺北市政府 112 年 9 月 13 日府文化建設字第 1123030688 號函。

註 3：臺北市政府文化局與宗邁建築師事務所、RUR 設計專業服務公司（RUR Architecture,D.P.C.）。

註 4：北市府新工處與喻台生建築師事務所、洪啟德土木大地技師事務所。

註 5：該會議由臺北市政府文化局蔡局長○○、臺北市政府工務局林局長○○共同主持。

註 6：院臺文字第 1070026038 號。