

中華民國九十一年五月十五日出版
中華郵政北台字第一七五〇號執照登記為新聞紙寄

監察院公報

第 二 三 六 六 期

發行人：監察院綜合規劃室
編輯：監察院綜合規劃室
地址：臺北市忠孝東路一段二號
監察院檢舉專用信箱：台北郵政八一六八號信箱
傳真機：二三四一〇三二四
監察院政風檢舉：
專線電話：二三四一三一八三轉五三九
傳真機：二三四五七九六七〇
網址：<http://www.cyc.gov.tw>
郵政劃撥：儲金帳號第一七四〇六二九四
監察院公報專戶
電話：二三四一三一八三轉一三一或一三五
印刷：千翔文化事業有限公司
價目：每期新台幣參拾元
全年新台幣壹仟伍佰陸拾元

一一一 本期目錄 一一一

糾正案

一、本院內政及少數民族、財政及經濟兩委員會為納莉颱風期間，台北市政府自恃防洪設施已臻完善，疏於防災及應變，致洪水由缺口加劇漫溢，災害擴大；該府工務局未能充分利用洪水警報資訊，採取應變措施，坐令玉成抽水站，重蹈淹水停機之覆轍；交通部國道新建工程局代辦台北市

大坑溪堤防共構工程，進度一再延宕，颱風來襲，未依應變書應變；經濟部水利處執行基隆河北山大橋下游左岸護岸工程不力且無防汛應變措施；行政院災害防救委員會未依法主動提供台北市政府必要協助，未能即時把握防災與救災最佳時機等，均有違失，爰依法糾正案……………

二、本院內政及少數民族委員會為台中市政府工務局，未確實查明該局所核發之（八一）中工建建

字第○七一五號建造執照，是否重複使用毗鄰(六○)中建都使字第二四九號使用執照之法定空地，即予勒令停工處分，且於勒令停工後，竟未予列管，致任其建造完成，復未積極妥適處理陳訴人申請使用執照相關事宜，一味拒絕勘驗及核發使用執照，核有違失，爰依法糾正案……………

一三

三、本院交通及採購、內政及少數民族、財政及經濟三委員會為行政院未善盡監督責任，任令所屬交通部等，疏於對危險物運輸之管理，對於災害防救業務主管機關及危險物物品分類方式，亦未能確實釐清與律定，又未能督促內政部、農委會、環保署對於轄管，劃定區域，據以禁止危險物運輸船通行，交通部未完成「運輸安全管理系統」與「監控機制」之建置等；內政部(警政署)制定之路邊攔檢檢查項目，流於形式；勞委會未切實監督業者執行「自動檢查」勤前教育「與」自護制度」，又經濟部未能強化工業區內危險物運輸區域聯防機制等，均顯有違失，爰依法糾正案……………

一九

監造及驗收不實；工務局新建工程處辦理台北車站前廣場地下街工程，與捷運工程局、台北大眾捷運股份有限公司橫向聯繫及工程介面整合不足、工地管理不善、防洪警覺欠缺；交通部台灣鐵路管理局輕忽地下隧道及車站與捷運共構介面之防洪設施整備及緊急應變演練等，確有違失，爰依法糾正案……………

四一

五、本院內政及少數民族、財政及經濟兩委員會為台北市府處理經保護區變更為住宅區之士林區住六之六地區都市計畫、環境影響評估、水土保持計畫、建築管理、下水道施設及獎勵自辦市地重劃等作業，涉有扭曲法令規定及權責不清、執法不嚴，有失政府立場等情，爰依法糾正案……………

四六

六、本院內政及少數民族委員會為內政部營建署規劃不當、復未積極尋求補救之道，致令鉅額投資興建之蛋形消化槽，閒置多年，顯有不當，爰依法糾正案……………

五三

糾正案復文

一、行政院函為本院糾正台北市政府對於轄管內湖區「東京日經科技總部工地違法棄土案」之查處過程草率，且未能依法善盡建築工程剩餘土石方源頭管制之責，所復本院前調查指正缺失之各項政

進處置作法，亦未督飭所屬落實執行，確有怠失
案查處情形之復文……………

五六

監察法令

- 一、公職人員財產申報案件中「財產申報無正當理由
逾期申報、不為申報及故意申報不實案件罰鍰額
度標準表」……………
- 二、修正「監察院員工差勤管理要點」第八點……………

六二

六三

會議紀錄

- 一、本院內政及少數民族委員會第三屆第七十五次會
議紀錄……………
- 二、本院司法及獄政委員會第三屆第五十次會議紀
錄……………
- 三、本院內政及少數民族、財政及經濟兩委員會第三
屆第六十二次聯席會議紀錄……………
- 四、本院內政及少數民族、教育及文化兩委員會第三
屆第三十三次聯席會議紀錄……………
- 五、本院內政及少數民族、交通及採購兩委員會第三
屆第三十四次聯席會議紀錄……………
- 六、本院內政及少數民族、司法及獄政兩委員會第三
屆第四十七次聯席會議紀錄……………
- 七、本院內政及少數民族、國防及情報、財政及經濟

六四

六九

七〇

七一

七二

七三

- 三委員會第三屆第十次聯席會議紀錄……………
- 八、本院內政及少數民族、教育及文化、司法及獄政
三委員會第三屆第十六次聯席會議紀錄……………
- 九、本院內政及少數民族、財政及經濟、教育及文化、
交通及採購四委員會第三屆第十二次聯席會議紀
錄……………

七三

七四

七五

一般法令

- 一、司法院大法官議決釋字第五四〇號解釋……………
- 二、國旗覆蓋靈樞實施要點……………

七五

七八

大事記

- 一、本院九十一年三月大事記……………

七九

堆疊至計畫高程，致基隆河洪水由此缺口溢堤，亦成為洪氾捷徑之一；經濟部水利處執行基隆河北山大橋下游左岸護岸工程不力，且無相關防汛應變措施；行政院災害防救委員會未能依災害防救法主動提供台北市府必要之協助；相關之防汛防汛資訊傳遞與分享，地方與中央溝通遲滯，未能即時把握防災與救災的最佳時機……等諸多缺失，均為加劇台北市南港、松山、信義地區洪氾程度之肇因，嚴重損及市民權益及政府施政形象，確有違失。

叁、事實與理由：

案經本院調閱台北市府工務局養工處（以下簡稱養工處）、交通部台灣區國道新建工程局（以下簡稱國工局）第一區工程處及經濟部水利處（以下簡稱水利處）第十河川局相關卷證，九十年十月二日履勘玉成抽水站、基隆河南湖大橋上游左岸及其與大坑溪匯流口之堤防設施，十月二十三日、二十四日約詢台北市府暨所屬工務局、養工處主管人員到院說明案情，復於九十一年一月十六日及三月十三日諮（約）詢學者專家及行政院災害防救委員會、經濟部水利處及中央氣象局等及再次約詢前開機關主管人員到院說明。茲就本案調查發現之行政違失臚列如下：

一、台北市政府自恃防洪設施已臻完善，未能掌握地區災

害潛勢特性，疏於防災整備及緊急應變失當，致洪水由基隆河、大坑溪匯流口之堤防缺口加劇漫溢；又未依災害防救法規定即時向中央求援，肇致災害擴大，確有疏失

(一)對未完成的防洪堤防掉以輕心，堆疊砂包未達計畫高程，造成洪水氾濫缺口：

查基隆河左、右兩岸自南湖大橋至大坑溪口及內溝溪口之防洪工程，緣於七十六年琳恩颱風造成台北市東區嚴重淹水，經濟部於七十八年九月十日以經（七八）水○二六二四七號函核定「基隆河上游（南湖大橋一省市界）堤線規劃報告」，基隆河左、右兩岸自南湖大橋至大坑溪口及內溝溪口，計畫以二百年重現洪水位加上一·五公尺出水高度設計，由標高十二·八公尺漸變至十三·〇公尺。納莉颱風來襲前，八十七年度起編列預算辦理之左岸南湖大橋上游至省市界堤防新建工程及大坑溪整治工程，除左岸國工局代辦之大坑溪堤防共構工程尚未完工外，左岸南湖大橋上游至省市界防洪牆均已施築至計畫高程十三·〇公尺；至於大坑溪整治工程，南港橋上游段已整治二·六一公尺，兩岸並已施築五十年重現期洪水位加〇·八公尺之防洪牆（十·一八公尺），而大坑溪（南港橋至基隆河匯

流口)左、右岸，則已施築鋼筋混凝土護岸至十二公尺，左岸護岸上部土堤頂寬約六~七公尺，設計堤防高程(含土堤)南港橋端為十一·九五公尺，國工局施工分界處為十三·〇六公尺，呈遞增趨勢。另南湖大橋右岸及內溝溪整治工程，亦自八十九年起編列預算辦理。整體而論，基隆河南湖大橋上游及大坑溪堤防設施，與琳恩颱風時相較，確實不可同日而語。職是之故，工務局自恃前揭防洪設施已完善，颱風來襲前僅在南湖大橋基隆河右岸堤防堆疊砂包至九·五公尺、委託國工局代辦之基隆河大坑溪匯流口施工便道臨時封堤高程僅十一公尺，均未達計畫高程十三·〇六公尺，及大坑溪南港橋下游舊河段施工中之閘門未完成封堤的情況下，對於其所可能造成之地區災害潛勢及危險度疏於預防，掉以輕心，導致基隆河洪水超過台北縣境堤防高程，循台鐵鐵道及由上開缺口漫溢，成為洪氾捷徑，加劇市區淹水，至為炯然。

(二)過於信賴堤防及玉成抽水站之自保能力，對於中央氣象局雨量預報欠缺警覺性：

查玉成抽水站，於納莉颱風來襲前，台北市政府工務局基於：(一)除昔日造成玉成抽水站淹水之成美橋上游至南湖大橋間基隆河左岸堤防已築堤完成

外，並已施築至基隆河、大坑溪匯流口；(二)抽水站冷卻水馬達及控制房周圍已施築一·一公尺矮牆(琳恩颱風時淹水六十分公分)，自保能力已提昇；(三)歷經數十次豪暴雨及颱風考驗，尤其是八十九年象神風災，在重現期一五〇年河川洪水位及基隆河溢堤情形下，玉成抽水站皆能執行抽水工作安然完成任務；(四)基隆河截彎取直沿線已增加十座抽水站，全市抽水站總數增至六十九座等多重考量下，自信玉成抽水站亦可通過納莉颱風之考驗。是以，當氣象局九十年九月十六日〇時至九月十七日十二時之雨量預報，已清楚顯示不論山區或平地，預報雨量上、下限在若干時點均呈明顯急增趨勢(實際降雨趨勢亦與預測趨勢相同)，工務局仍以無法精確地預估哪些地區會降下多少雨量，自無法評估哪些地方會溢堤為由置辯，以致玉成抽水站不論在災前整備或淹水停機前，完全欠缺危機整備意識及作為，此可由工務局九十一年三月十三日答復本院有關「玉成抽水站災前整備及停機前為何完全沒有準備砂包抗洪？」之詢問：「……，因玉成抽水站於七十六年琳恩颱風過後即施築高一·一公尺防護矮牆，以保護該站之冷卻水馬達及控制房，其自我保護程度已較一般抽水站為高，而由前述之抽水狀況，在九月十

七日五時以前，內水位仍能有效控制，且該站歷經數十次豪暴雨及颱風考驗，尤其是象神風災更產生再現期一五〇年河川洪水位亦有基隆河溢堤情形，皆能執行抽水工作安然完成任務，上項保護措施亦均發揮功能，故南湖、南港、成功抽水站遭水淹沒並不必然會使玉成抽水站遭受波及，因而當時無法預判事發前需採取堆疊沙包之保護措施。」獲得印證。

(三)未依相關法令傳遞及通報災情，又未即時向中央求援，過於主觀判斷，緊急通報程序顯有缺失：

依災害防救法第三十條第三項：「各級政府及公共事業發現、獲知災害或有發生災害之虞時，應主動蒐集、傳達相關災情並迅速採取必要之處置。」及八十六年三月二十一日內政部頒佈之「風災震災火災災情蒐集通報指導要點」第二點「災情蒐集通報事項分為內政、農業、交通、水利、環境衛生、維生管線等。」及第四點第三項：「各省災害防救（處理）中心負責所轄省內災情蒐集，各直轄市災害防救（處理）中心負責所轄市內災情蒐集，並將其彙整通報中央防救（處理）市中心。」其中通報項目中，交通方面含公路部分、鐵路部分及航空部分，水利方面含河堤部分、海堤部分、淹水部分及水

庫部分。

查八十九年七月十九日方正式由總統公布實施「災害防救法」，該法公布實施後，中央災害業務主管機關雖未依據災害防救法函頒相關災情蒐報之具體格式，然台北市政府災害應變中心依上開「風災震災水災災情蒐集通報指導要點」之規定，向中央災害應變中心通報災情，自九月十五日上午十一時起，至同月十八日二十三時止，市府共計發出三十通災情通報。其檢送項目內容計有人員傷亡情形、房屋毀損狀況、維生管線損壞、交通受損、垃圾清運……等二十六個項目，然通報項目與前述之規定略有出入，並僅以例行性每三小時回報乙次，如交通方面僅含道路受損、交通號誌損壞，水利方面則含堤防損壞、水庫洩洪，其中未針對玉成抽水站等重大水利設施遭淹水停擺乙事通報中央。據同年十月二十四日約詢台北市政府，台北市政府辯稱：中央未能提供其所需之救援設備，故未於第一時間通知中央災害應變中心。然市府未依相關法令傳遞及通報災情，又未即時向中央求援，過於主觀判斷，緊急通報程序顯有所缺失。

據上，台北市政府災前對於堤防、抽水站等防洪設施自恃過高，未能掌握地區災害潛勢特性，以

為全市已有六十九個抽水站及基隆河南湖大橋堤防均已達「二百年重現期洪水位加一·五公尺」計畫高程應足可抗洪，加上玉成抽水站自琳恩颱風以來已平安度過十四年，因而自信滿滿，輕忽防災整備，復於基隆河溢堤，造成上游抽水站淹水失守時，猶未警覺，終致東南亞最大的玉成抽水站亦遭淹水停擺，又未依災害防救法規定，即時向中央求援，導致水漫台北市，災損擴大，顯有嚴重怠失。

二、台北市政府工務局養工處未能充分利用經濟部水利處發布之洪水警報資訊，掌握基隆河溢堤訊息，錯失防災先機，確有怠失

查九十年九月納莉颱風來襲期間，國立台灣大學蔡○○教授主持之水資訊科技研究小組，於同月十六日十九時預測基隆河汐止長安橋、社后橋間及南湖大橋右岸將在二十二時、二十二時十五分及二十三時左右溢堤後，並將基隆河溢堤資訊以電話及傳真方式通知經濟部水利處第十河川局淡水河流域防洪指揮中心，經該局彙整相關資料後，分於二十時五十七分、二十一時五十五分、二十三時○四分及翌日零時五十分左右傳真第一報至第四報「淡水河洪水警報」至養工處（傳真號碼：0227201164）、台北市消防局指揮中心（傳真號碼：0229597907）及石門水庫管理局等二十七

個單位，內容略以：（一）警戒區域：「基隆河沿岸……：南港、東湖、內湖及社子島等低窪地區應立即疏散……」（二）水情狀況：「……基隆河社后橋、五堵與大直水位站之河川水位均已超過警戒水位，並且快速上漲中。」「嗣基隆河一如洪水警報於當晚十一時左右開始溢堤，距水利處於二十時五十七分傳真第一報洪水警報至養工處，期間足足有二個小時。然養工處事後卻辯稱，其收到水利處第一報洪水警報之時間為二十二時一分，第二報為二十一時五十分，第三報未收到，第四報為九月十七日，其收到第一報洪水警報的時間與水利處傳真時間出入竟長達約七十分鐘，且內容與水利處傳真內容略有出入，但主旨相同。案經本院調閱台北市消防局指揮中心、石門水庫當日之洪水警報及通聯紀錄，各報收件時間及內容與水利處傳真均同，確認水利處於九月十六日二十時五十七分即已將第一報洪水警報成功傳真至養工處，並無通聯失敗情事，因此，養工處以收到洪水警報時間已逾二十二時，從而無充裕時間應變辯解，實屬卸責之詞，不足採信。養工處未善用洪水預報資訊，掌握基隆河溢堤訊息，錯失玉成抽水站、台鐵松山出土處及捷運南港機廠出土處防災先機，致基隆河洪水分由南港橋鐵道、大同路及該處大坑溪閘門土堤及國工局臨時堤防缺口長驅

漫溢，造成南港、松山及信義地區嚴重淹水，確有怠失。

三、台北市政府工務局養工處於納莉颱風來襲前未將大坑溪左岸堤防施工中之閘門V型缺口回填封堤，致洪水由此溢入，成為洪氾捷徑之一，加劇台北市南港、松山、信義地區淹水，核有疏失。

查大坑溪整治工程（南港橋下游至基隆河匯流口），於納莉颱風來襲前，南港橋下游左、右岸鋼筋混凝土護岸頂高程均為一〇·二公尺，其中右岸護岸上部無土堤，左岸護岸上部土堤頂寬約六·七公尺，自南港橋至國工局施工分界處全長約三一·五公尺，設計高程為十一·九五至十三·〇六公尺，實際高程養工處聲稱達十二·四九至十三·一二公尺，呈遞增趨勢。惟依據九十年九月十七日淹水照片（附圖一），實際土堤高度應不超過南港橋橋面高程十二公尺，而本次納莉風災，於基隆河、大坑溪匯流口最高水位十二·五公尺，研判鄰近南港橋之土堤，有部分時間可能全面溢堤。復查養工處為利南港經貿區廢水之排放，於大坑溪南港橋下游左岸R O K + 1 4 0公尺舊大坑溪河道處設有閘門，於納莉颱風來襲前六天（九十年九月十日~十五日）進行閘門操作台鋼筋、模板之組立，應施工需要，閘門基座及操作台四周留有一上緣長

約五公尺、寬約二公尺、深約二·五公尺之V型缺口（剖面圖如附圖二），致閘門後方土堤頂寬度剩約四五公尺左右，供挖土機通行之用。惟查九月十六日納莉颱風來襲時，養工處並未督促承商將該V型缺口回填封閉，致洪水沖毀閘門後方殘存之土堤而溢入南港、松山地區，此有工務局九十一年三月十三日答復本院約詢資料：「九十年九月十六日左岸閘門處護岸土堤寬度約為四至五公尺，……」；翌日養工處南港、內湖工務所主任補充說明：「而施工閘門操作台縮小土堤寬度（約二公尺）並未回填，但仍維持四至五公尺寬連續土堤。」及九月十七日洪水漫溢閘門之照片（附圖三）在卷可稽。因此，養工處颱風來襲前未將施工閘門V型缺口封閉，致洪水易於由此沖毀殘餘土堤，漫入南港、松山及信義地區，核有疏失。

四、台北市政府工務局未掌握基隆河上游溢堤狀況，採取有效緊急應變措施，坐令玉成抽水站重蹈琳恩颱風之覆轍，再度因冷卻水泵淹水而停機，加劇台北市南港、松山、信義地區之淹水災情，顯有違失。

查七十六年十月二十五日琳恩颱風侵襲北部地區，造成嚴重積水，尤以松山、南港、內湖、汐止一帶最為嚴重，當時基隆河堤防僅築至成美橋下游，高漲之基隆河水沿著未築堤防處氾濫四溢，甫於前一日驗

收之台北市玉成抽水站即因冷卻水系統馬達、控制室遭溢堤洪水淹沒約六十公分，為免再次因溢堤淹水，工務局即於冷卻馬達區及控制房周圍施築一·一公尺矮牆加以防護，並在冷卻水泵區設置沉水式抽水機二台、控制室設沉水式抽水機一台，作為抽除該範圍本身雨水之用。而基隆河成美橋上游至大坑溪口匯流口之左岸堤防亦陸續完成，惟玉成抽水站之防洪措施、設備，至納莉颱風來襲前，台北市政府工務局均未曾再檢討或改善。

次查工務局養工處所轄各抽水站設有自動資訊傳輸系統，可將其內外池水位及抽水機組與排水閘門之操作運轉情形即時回傳至該處之防颱中心，依「納莉颱風期間玉成抽水站內外水位與抽水機組狀態圖」（附圖六），九十年九月十六日十七時~二十四時南港、松山、信義地區之時降雨強度（取三興國小、摺公園中、市政中心三測站之平均值）分別為一二·八三、一九·六七、一六·〇〇、二八·〇〇、三三·八三、三五·一七、五二·一七公厘（平均時降雨強度二一·九七公厘），翌日零時~六時同地區之時降雨強度為一三·〇〇、五·三三、一二·三三、二二·五〇、二九·五〇、四四·一七、四一·一七公厘（平均時降雨強度一六·五三公厘），相較之下，九月十六日晚

上之降雨強度顯大於九月十七日凌晨之降雨強度，惟九月十六日晚上，玉成抽水站運轉之抽水機在不超过六台的情況下（大多數時間之抽水機組其實僅投入四~五台、第六台機組偶爾會加入運轉），內水位始終可控制在二公尺以下，九月十七日凌晨，時降雨強度顯著低於前晚，但在七部機組全部投入的情況下，內水位介於五·三~二·九~四·一公尺間呈V型變化，無法如前晚般將其壓制在二公尺以下，顯然除了集水區之內水外，已有外水因素涉入，然養工處卻未能見微知著，完全未掌握基隆河溢堤之狀況，疏忽逾常洪水之將至。

復查納莉颱風期間台北市政府所屬抽水站因集水區降雨過大或洪水溢堤而停機之抽水站先後計有萬芳、南湖、南港、大直、成功、濱江、洲美二及玉成等八個抽水站，其中大直、濱江、洲美二等三個抽水站係因集水區降雨過大而當機，而萬芳、南湖、南港、成功等四個抽水站則因洪水溢堤而停機，至於玉成抽水站則受洪水溢堤及集水區降雨過大雙重因素而當機。經交叉分析後，發現受基隆河洪水溢堤影響而停機之抽水站依基隆河水順流而下依序有南湖、南港、成功及玉成等四個抽水站，各站停機的時間分別為九月十六日二十三時三十分及十七日零點十九分、四時三

十分、九時五分，經核自第一個停機之南湖抽水站至玉成抽水站因洪水越過冷卻水泵區矮牆淹沒冷卻水泵而自動停機，前後長達九個半小時，然工務局、養工處、玉成抽水站及位處抽水站對面之養工處第六分隊在災前未備妥任何救援措施（如沙包）的情況下，竟毫無任何緊急應變措施，坐令號稱東南亞最大抽水量之玉成抽水站亦告被淹停機，加劇台北市東區之淹水程度，顯有違失。

五、台北市政府工務局養工處抽水站人員之差勤管理流於形式，且專業證照比率偏低

(一)抽水站人員於平時差勤及颱風緊急出勤簽到情形，流於形式，無法反應實際差勤情形：

據養工處表示，納莉颱風來襲前，中央氣象局於九十年九月十五日凌晨發布北部陸上颱風警報後，市府於同日上午八時三十分成立災害應變中心，所屬養護工程隊抽水站管制中心（以下簡稱抽管中心）於九月十五日上午八時起開始以傳達電話紀錄方式，通令各抽水站值班人員，儘速通知所有休假人員於當日中午十二時前銷假回站警戒待命，並於十三時起陸續進行抽水機組及附屬設備之檢視；另抽管中心為確認所有人員皆已回站警戒待命，於九月十五日晚間二十一時起以電話錄音方式，打電話

至各抽水站查勤，並請所有人員皆接聽電話並回報姓名，查當日玉成抽水站人員共計八員確實皆已返站待命，並無人員不到勤之情形。然據本院調閱之玉成抽水站平時及緊急出勤簽到表，發現平時簽到表每日簽到時間皆為上午八時，下班簽退時間則皆為下午五時，且字跡顯示非屬不同時間所簽，案經調查委員詢問，養工處始坦承平常簽到表係發給個人，簽妥後每月繳回。至颱風緊急出勤簽到表，僅有個人返站報到時間及解除緊急狀況時間，並無任何考勤紀錄及值勤情形。惟查養工處下轄六十九個抽水站，職工多達二百餘人，差勤管制鬆散積習已久，完全無法反映實際差勤情形，亦不利於事後查核作業，養工處應確實檢討改進。

(二)抽水站操作人員持有專業證照比率偏低：

查養工處養護工程隊下設抽水站管制中心，負責所屬六十九個抽水站之管理（含十九個臨時站），總抽水機數二九五台，總抽水量一、五八四立方公尺／每秒，現有職員十一人、技工二三七人、駕駛八人、替代役四三人，合計二九九人，平均每人負責一台抽水機組。復查抽水站專業技工之進用方式，除曾辦理公開技工甄試及受理輔導會推介外，配合台北市促進原住民就業自治條例規定及市府員額

精簡政策，優先進用原住民及市府各機關超額取工，如再有餘缺，以推薦、自薦等自行遴用方式，並以年齡、學經歷、專長等綜合考量擇優進用。惟查抽水站目前配置二百三十七名技工中，具機電背景者僅約七十人，比率不及三成；持有專業證照者僅二十人，比率亦不及一成，充分反映抽水站操作人員專業基礎不足，究其原因，顯與其人員進用方式息息相關，養工處應擬具具體辦法，改善抽水站技工之進用方式，遴用具專業性背景且適才適所之人員膺任，提昇人員素質，方可收事半功倍之效。

六交通部國工局代辦台北市大坑溪堤防共構工程，工程進度一再延宕，影響汛期防洪安全，且於納莉颱風來襲時，未依「防汛緊急應變書」將臨時防洪封鎖線堆疊至計畫高程，致基隆河洪水由此缺口溢堤，成為洪氾捷徑之一，造成台北市南港、松山及信義地區洪氾情形加劇，顯有違失

查台北市政府大坑溪整治工程出口段兩岸堤防防洪牆與北二高第C一八一標南港聯絡線橋墩共構，係委由國工局代辦，並由經濟部所屬唐榮鐵工廠股份有限公司（以下簡稱唐榮公司）承攬、中鼎工程顧問公司（以下簡稱中鼎公司）監造。納莉颱風侵襲前，大坑溪右岸堤防已完成，左岸堤防未施築至預定高程一

三·〇六公尺，仍留有二十公尺左右之施工便道，依防汛緊急應變計畫，承商唐榮公司應施築臨時堤防封堤抗洪，配合打設之鋼板樁堆疊沙包至十三·〇公尺，惟實際上僅以太空包堆疊至一一·〇公尺（附圖四），低於大坑溪與基隆河匯流口最高水位一二·五公尺，致基隆河洪水由該缺口（附圖五）加劇漫溢至南港、松山及信義地區。

次查唐榮公司承攬北二高南港聯絡線工程代辦大坑溪防洪牆共構工程乙案，原規劃時程係於九十年三月三日完成代辦堤防工程，因工程進度一再落後，養工處於同年二月十五日即邀集國工局召開趕工會議，四月三十日拜訪該局第一區工程處協商趕工事宜，五月二十四日於大坑溪工地召開趕工會議，五月二十八日函請國工局依協商結果於五月三十一日以前完成堤防共構部分，若無法完成，應有緊急防洪處理計畫，嗣依據交通部第六十七次重大工程督導會報主席對國工局提案之裁示：「……（一）北二高南港聯絡線工程大坑溪堤防共構案，請唐榮公司於九十年六月十五日前完成防洪緊急應變措施。另永久設施防洪牆部分，請唐榮公司於九十年七月十五日前完成。」台北市工務局於九十年八月七日以府工養字第九〇〇七八一八九〇號函復交通部，略以：「國工局代辦之北二高南港聯

絡線工程大坑溪堤防共構案已影響台北市政府「南港大坑溪（南港橋至基隆河匯流口）整治工程」之工程進度及該區汛期安全，請督促所屬國工局儘速施工，並詳訂緊急應變計畫及完成臨時防洪封鎖線，以免影響南港大坑溪整治工程之工程進度及該區汛期防洪安全。」足證該共構案對於防汛之重要性。至國工局對於工程進度落後之因應作為，除於八十九年十二月十九日以國工局八九處一字第二七七五六號函請唐榮公司儘速趕工計畫，或採必要措施，以免工程進度持續落後，並示以若無法如期完成堤防工程，唐榮公司應負完全責任外，亦於九十年三月十二日（國工局九〇處一字第〇五一四八號函）、五月十日（國工局九〇處一字第〇九二三七號函）、八月十七日（交路九十（一）字第〇〇九〇〇號函）函經濟部國營事業委員會及五月二十三日（國工一（九〇）工字第三二〇三號函）、七月二十四日（國工一（九〇）基字第四三六七號函）、八月十四日（國工一（九〇）基字第四九三二號函）、八月二十四日（國工一（九〇）工字第五二九九號函）函請承商唐榮公司儘速完成大坑溪堤防共構工程，以免影響防汛安全，然實際上，承商非但無法依五月三十日於國營會協調會之允諾於九十年七月十六日前完成左岸防洪牆，迄同年九月十五日納莉颱風陸

上警報發布前，亦未完成該永久性之防洪牆。

惟查納莉颱風陸上警報發佈後相關單位之緊急應變措施，養工處於九十年九月十五日十五時四十七分即以處長署名傳真至國工局第一區工程處，略以：「因納莉颱風來襲為免遭受水患侵襲，請督促承包商務必完成大坑溪出口（基隆河匯流口）左岸堤防缺口封鎖線高程，汛期緊急應變措施以維安全。」通知國工局速將車道出入口（寬約二十公尺）缺口圍堵，並依所擬之防汛緊急應變書第十頁，配合打設之鋼板樁高程將施工便道之沙包堆疊至一三·〇公尺。而國工局第一工程處基隆工務所，則依據養工處傳真於九月十六日以基工（九十）字一南港線一第三三號書函方式請中鼎公司北二高南港聯絡線監造工程處（副知承包商唐榮公司營建部南港施工所）督促承包商務必完成大坑溪出口（基隆河匯流口）左岸堤防缺口封鎖線高程，汛期緊急應變措施以維安全，並於十六日十六時起以兩人一組方式輪流監視基隆河水位。然現場施工的結果，承商竟以接近現有大坑溪右岸臨近堤防僅施築至一〇·〇公尺，及監造單位表示九月十六日堆疊之沙包因整天下雨，沙包內土方已含水飽合，無法承受上方重壓，僅能維持不及一一·五公尺高程為由，以太空包堆疊至一一·〇公尺，而國工局雖督請監

造單位堅持要求承包商持續堆疊沙包加高臨時堤防至防汛緊急應變計畫之高程，但實際仍未達到計畫高程，尚低於本次納莉颱風基隆河大坑溪匯流口最高水位之十二·五公尺，肇致基隆河洪水由該缺口加劇漫溢，成為洪氾捷徑之一，造成南港、松山及信義地區洪氾情形加劇，國工局督導失效，顯有違失。

七、經濟部水利處執行基隆河北山大橋下游左岸護岸工程不力，且無相關防汛應變措施，洵有怠失。

按經濟部水利處「基隆河北山大橋下游左岸護岸工程計畫說明書」，基隆河北山大橋下游左岸凹岸處，北山大橋迄改道後之大坑溪口段，長約三三三·五公尺，因河道急彎導致土陂嚴重冲刷流失，加以堤後土岸高度不足，歷經瑞伯、芭比絲颱風過境，造成台北縣汐止、基隆五堵等地區水患嚴重，為減輕該地區水患，行政院於八十七年十月六日即以台八十七字第四九二八九號函核准水利處辦理「基隆河北山大橋下游左岸護岸工程」，計畫以高鍍鋅包覆 PVC 機編石籠護岸工施築高十公尺之護岸（不含河床下三·五公尺襯基），下以拋石襯基，前置四排五噸混凝土異形塊。復查基隆河北山大橋下游左岸護岸工程合約規定，開工日期為八十九年六月十八日，完工期限為九十年四月十三日，惟實際上，迭以地上物拆遷不及及棄土問題

未獲解決延宕工期，至九十年九月十六日納莉颱風來襲前止，實際工程進度僅達三三·七二%，故於納莉颱風來襲時，本工程並未完工，致河道土陂嚴重冲刷流失，洵有怠失。

八、行政院災害防救委員會未能依災害防救法主動提供台北市政府必要之協助；相關之防洪防汛資訊傳遞與分享，地方與中央溝通遲滯，未能即時把握防災與救災的最佳時機，難辭疏失之咎。

災害防救法第三十四條第二項：「直轄市、縣（市）政府無法因應災害處理時，該災害之中央災害防救業務主管機關應主動派員協助，或依直轄市、縣（市）政府之請求，指派協調人員提供支援協助。」定有明文。查台北市政府利用傳播媒體通報災情之情形如下：九十年九月十七日零時五十二分東森以跑馬燈方式播出：「台北市玉成、松山、南京、撫遠、長壽、南港、成功、社子、濱江、寶儀、中港等抽水站，已達警戒水位，附近居民要加強防備」，同日九時十分台視以跑馬燈方式播出：「台北市玉成抽水站已無法運作，請大安、信義、松山及南港地區居民切勿進入地下室。」同日十時二十分華視以跑馬燈方式播出：「北市防颱中心緊急通知，台北市玉成抽水站目前機具受損，無法發揮功能，請大安、信義、松山及南港地區民眾

，儘速前往高處疏散，千萬勿進入地下室。」台北市政府曾多次在媒體以跑馬燈顯示台北市淹水及玉成抽水站停擺之訊息。然位處於台北市區之中央災害應變中心稱：未接到台北市政府主動之求援，故於玉成抽水站停擺後，並未有任何援助。中央災害應變中心位於台北市內，且媒體多次傳達台北市淹水及玉成抽水站停擺之訊息，難謂無法得知北市淹水及玉成抽水站停擺等情，故應依災害防救法主動派員協助，指派協調人員提供支援協助，然卻坐視洪氾侵入北市，未能於洪氾侵入前及侵入時即時發揮救助之功，顯有怠職。

再查九十年九月十五日十七時開始，經濟部水利處第十河川局淡水河流域防洪指揮中心發出第一報「通告」及同月十六日十時三十分發出第一報「淡水河洪水通告」至同月十六日八時三十分發出納莉颱風「淡水河洪水警報」第一報知會台北市政府止，計發出十三報「通告」及四報「淡水河洪水通告」，其中皆有提及基隆河河水水位已超過警戒水位，將有溢流淹水情事。惟通知對象都僅針對基隆市、台北縣、桃園縣及各水門、抽水站（不含台北市所屬），獨漏台北市及其所屬相關單位，顯示地方與中央於天災時溝通遲滯，統合失效，致未能即時把握防災與救災的最佳時機。

綜合言之，行政院防災委員會於媒體多次報導台北市災情後及中央災害應變中心又位處於台北市區，難謂其仍不知台北市災情，故其未能主動提供台北市政府必要之協助，洵有疏失。經濟部水利處第十河川局相關之防洪防汛資訊傳遞與分享，僅依其所轄區域傳遞，顯示地方與中央於天災時溝通遲滯，未能發揮統合功效，即時把握防災與救災的最佳時機，亦難辭疏失之咎。

綜上所述，本案納莉颱風期間，台北市政府自恃防洪設施已臻完善，未能掌握地區災害潛勢特性，疏於防災整備及緊急應變失當，致洪水由基隆河、大坑溪匯流口之堤防缺口加劇漫溢；又未依災害防救法規定即時向中央求援，肇致災害擴大；台北市政府工務局未能充分利用經濟部水利處發布之洪水警報資訊，掌握基隆河溢堤訊息，錯失防災先機；於納莉颱風來襲前未將大坑溪左岸堤防施工中之閘門V型缺口回填封堤，致洪水由此溢入，成為洪氾捷徑之一；未掌握基隆河上游溢堤狀況，採取有效緊急應變措施，坐令玉成抽水站重蹈琳恩颱風之覆轍，再度因冷卻水泵淹水而停機；抽水站人員之差勤管理流於形式，且專業證照比率偏低；交通部國工局代辦台北市大坑溪堤防共構工程，工程進度一再延宕，影響汛期防洪安全，且於納莉颱風來襲時，未依一防

汛緊急應變書」將臨時防洪封鎖線堆疊至計畫高程，致基隆河洪水由此缺口溢堤，亦成為洪氾捷徑之一；經濟部水利處執行基隆河北山大橋下游左岸護岸工程不力，且無相關防汛應變措施；行政院災害防救委員會未能依災害防救法主動提供台北市政府必要之協助；相關之防洪防汛資訊傳遞與分享，地方與中央溝通遲滯，未能即時把握防災與救災的最佳時機……等諸多缺失，均為加劇台北市南港、松山、信義地區洪氾程度之肇因，嚴重損及市民權益及政府施政形象，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

二、監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月十九日

發文字號：(九一)院台內字第〇九一一九〇〇二五〇號

主旨：公告糾正台中市政府工務局，未確實查明該局所核發之(八一)中工建建字第〇七一五號建造執照，是否重複使用毗鄰(六〇)中建都使字第二四九號使用執照之法定空地，即予勒令停工處分，且於勒令停工後，竟未予列管，致任其建造完成，復未積極妥適處理陳訴人申請使用執照相關事宜，一味拒絕勘驗及核發使用執照，核有違失案。

依據：依本院內政及少數民族委員會第三屆第七十六次會議決議暨監察法施行細則第二十二條之規定。
公告事項：糾正案文乙份。

院長 錢 復

糾正案文

壹、被糾正機關：台中市政府工務局。

貳、案由：為台中市政府工務局未確實查明該局所核發之(八一)中工建建字第〇七一五號建造執照是否重複使用毗鄰(六〇)中建都使字第二四九號使用執照之法定空地，即予勒令停工處分，且於勒令停工後竟未予列管，致任其建造完成，復未積極妥適處理陳訴人申請使用執照相關事宜，一味拒絕勘驗及核發使用執照，核有違失。爰依監察法第二十四條提案糾正。

參、事實與理由：

一、台中市政府(以下簡稱市府)工務局既已核發(八一)中工建建字第〇七一五號建造執照，在未確實查明該建造執照是否確係法定空地重複使用之情形下，即予勒令停工處分，且於勒令停工後竟未予列管，致任其建造完成，均有未當。
(一)按本案陳訴人林〇〇君(以下簡稱林君)係於民國(以下同)六十五年八月至十月間與其配偶及柯君

、陳君等共同購得台中市西區平民段六小段一、一之三、二之三等地號土地，嗣後林君與其配偶並陸續購併柯君及陳君之持分，迨八十年十一月底，前述地號土地分別由林君持分八分之五、林君之配偶持分八分之三。八十一年三月林君委託陳○○建築師事務所辦理請領前述地號五樓店舖住宅新建工程之建造執照，經市府工務局核發八十一年四月九日（八一）中工建字第○七一五號建造執照在案；嗣後辦理開工展期至八十二年一月十日；同年十一月二十八日再經該局核准變更設計為七層一棟一戶；並於八十二年一月十一日申報開工。八十二年四月二十八日，市府工務局建築管理課（以下簡稱建管課）當時之課長楊瑞昌因該市江議員○○○檢具相關資料提出檢舉，遂以便條交辦技士陳○○略以：「民眾檢舉西區八一工建七一五號建照係法定空地重複使用（如附件，即五十九年一月二十三日中建工營字第○六九號變更設計申請書及一層平面圖含面積檢討，計二頁），請研處。」經技士陳○○簽辦，並經建管課長、工務局技正、局長逐層簽核後，以同年二月二十九日八十二中工建字第三五六五六號函起造人（林君）、承造人（展華營造廠）及監造人（陳○○建築師事務所）略以：「（八一）中工建建

字第○七一五號新建工程查係（五九）中建工營字第○六九號建築物之法定空地重複使用，依建築法第五十八條規定，請立即停工。」

（二）按建築法第五十八條明定：「建築物在施工中，直轄市、縣（市）（局）主管建築機關認有必要時，得隨時加以勘驗，發現左列情事之一者，應以書面通知承造人或起造人或監造人，勒令停工或修改；必要時，得強制拆除：一、妨礙都市計畫者。二、妨礙區域計畫者。三、危害公共安全者。四、妨礙公共交通者。五、妨礙公共衛生者。六、主要構造或位置或高度或面積與核定工程圖樣及說明書不符者。七、違反本法其他規定或基於本法所發布之命令者。」同法第十一條第三項（七十三年十一月七日修正增訂）規定：「應留設之法定空地，非依規定不得分割、移轉，並不得重複使用；其分割辦法，由內政部定之。」內政部並據此訂定「建築基地法定空地分割辦法」於七十五年一月三十一日發布施行。在此之前，係依內政部六十年四月十二日台內地字第四一五八九三號代電：「保留作為空地者不得再行申請分割或作其他建築使用」，及該部七十二年一月十九日台內地營字第一二七八四六號函頒訂之「加強建築物法定空地管理作業要點」等相關規定管制。

(三)查(五九)中建工營字第〇六九號建築物，依市府建設局六十年五月十二日(六〇)中建都使字第二四九號使用執照存根記載，係五十九年一月二十三日取得(五九)中建都建字第〇六九號建築執照，「建築地址」為「平民段五小段二之二地號、六小段一、一二、一三之一地號」；而(八一)中工建建字第〇七一五號建造執照之「建築地點」則為「平民段六小段一、一之三、二之三、三、四地號」，故市府工務局所稱「法定空地重複使用」乙節，應係指平民段六小段一地號土地。次查，平民段六小段一地號土地業於六十年五月三日辦理分割完竣(五月六日登記)，分割為同小段一、一之二至一之二二等十二筆地號，惟(六〇)中建都使字第二四九號使用執照並未據此更正土地坐落之地號，而分割後之平民段六小段一地號之土地登記簿上亦未有「法定空地」之註記。且據市府九十年九月二十六日九十府工建字第一三四六四三號函之說明：「本案毗鄰所分割之空地於六十年十二月二十二日(建築法修正公布)前已辦理分割完竣，後經買賣移轉登記於第三人。本府主管建築機關自六十二年間開始實施建築地籍套繪作業，且毗鄰建築基地建造完成及土地分割時間皆在其之前，確實無法知悉本案申請建造執照

當時座落土地是否為毗鄰原留設之法定空地管制其申請建築。……」顯見該局並未確實查明該建造執照是否確係法定空地重複使用。

(四)另查(八一)中工建建字第〇七一五號建造執照(業經變更設計為地下一層、地上七層)係於八十二年一月十一日申報開工，迄八十二年五月十六日林君函請該局依法發給使用執照，工期總計約十六個月；依台灣省建築管理規則第二十四條第一項：「縣(市)主管建築機關依本法第五十三條核定建築期限時，以三個月為基數，另依左列規定增加日數：一、地下層每層四個月。二、地面各樓層每層二個月。三、雜項工程三個月。」推算，尚在規定竣工期限內，顯見該建物工程並未因市府工務局勒令停工而有所停頓；據建築法第五十八條前段規定：「建築物在施工中，直轄市、縣(市)(局)主管建築機關認有必要時，得隨時加以勘驗……」本案既經該局認有法定空地重複使用之虞而予以勒令停工，該局自應加以列管以進一步處理，且建築法第五十六條並規定：「建築工程中必須勘驗部分，應由直轄市、縣(市)(局)主管建築機關於核定建築計畫時，指定由承造人會同監造人按時申報後，方得繼續施工，主管建築機關得隨時勘驗之。」經查(八一)中工建

建字第〇七一五號建造執照於八十二年五月一日申報二樓樓板勘驗後即未再申報勘驗，卻仍繼續施工，顯見該局對其勒令停工之建築物既未予列管，亦未「隨時勘驗」，致任該建造工程繼續施工至完竣，亦有疏失。

(五)綜上，市府工務局既已核發(八一)中工建建字第〇七一五號建造執照，在未確實查明該建造執照是否確係法定空地重複使用之情形下，即予勒令停工處分，且於勒令停工後竟未予列管，致任其建造完成，均有未當。

二、台中市政府工務局在無法證實(八一)中工建建字第〇七一五號建造執照究有無重複使用(六〇)中建都使字第二四九號使用執照法定空地之情形下，復未依內政部營建署(以下簡稱營建署)函釋，處理陳訴人申請使用執照相關事宜，一味拒絕勘驗及核發使用執照，均核有違失。

(一)查八十三年五月十六日林君函請市府工務局依法發給使用執照，同年十二月二十一日前台灣省政府建設廳以八三建四字第二二一二二號函轉林君陳情書，請該局查明依法處理逕復；該局遂以八十四年一月六日八四中工建字第五九七八八號函復林君略以：「……經查該案基地確有重複使用情形，應先行

辦理基地調整後再申請使用執照。」八十八年一月二十二日，林君因設計監造人已逝世，函請該局准由起造人單獨申請使用執照；該局則以同年二月二十三日八十八中工建字第四一七九二號函重申：「本案基地確有重複使用情形，應先辦理基地調整變更設計後再申請辦理，現原設計、監造建築師雖已死亡，仍應由起造人委託其他開業建築師檢討辦理。」

嗣後林君多次辦理申請使用執照，該局一再以「基地空地是否重複使用仍待釐清」否准其申請。八十九年九月二十八日林君檢附相關資料函請市府工務局「確認基地無重複使用之情節俾利完成施工進度勘驗程序，申請使用執照」；惟該局仍函復以「仍請先行辦理基地調整後再依規申報進度勘驗及申請使用執照」。

(二)嗣林君就本案建築物申請核發使用執照之疑義函陳營建署，經內政部以九十年五月二十二日台九十內營字第九〇八三七〇二號函釋略以：「按本部六十五年四月二十七日台內營字第六七八五九一號函釋明定『建築物使用執照之核發，應以主管建築機關查驗其建築是否與設計圖樣相符以為斷，建築法第七十條第一項定有明文。是建築物竣工後使用執照之停發，如無違反同法第六十條第一項及第七十二條

之規定，要不得任意為之，本部六十四年四月十二日台內營字第六二二九一六號函釋在案。」是本案使用執照之核發，如符合上開規定者，應無拒發之理由……。」林君遂於同年七月二日檢附前述內政部函，向市府工務局申請辦理使用執照。同年九月二十六日市府就本案得否准予核發使用執照乙節以九十府工建字第一三四六四三號函請營建署釋示，經內政部於同年十月十八日以台九十內營字第九〇八五八七〇號函復略以：「本案建造執照既已核發且已建造完成，該建築基地如有涉及重複使用情事，該違法行政處分如經貴府認定無行政程序法第一百九十九條規定信賴不值得保護之情形等，符合合同法第一百十七條但書規定者，該建造執照不得撤銷……。」又本案使用執照之核發，請詳予查明已發之建造執照有無不得撤銷情形？如經貴府認定該建造執照有不得撤銷情形，且無違反建築法第六十條第一項及第七十二條之規定者，自應本於權責據以核發。至本案前經貴府通知停工補辦相關程序，惟其建築物仍繼續施工至完竣乙節，應請查明本案通知停工理由及有無違反建築法令相關規定後，本於權責依法逕為核處。」九十一年二月八日市府再函營建署略以：「……因本案設計監造建築師已死亡及確無法

知悉本案申請建造執照當時座落土地是否為毗鄰建築原留設之法定空地管制其申請建築；擬由起造人另委託開業建築師簽證切結本案確無法定空地重複使用情形，准予補辦開工及各樓層進度勘驗，請備查惠復。」經該署以九十一年三月一日營署建管字第〇九一〇〇一〇四四五號函復該局略以：「按建築執照之核發、開工之備查及施工勘驗之申報，……係屬貴管權責。又本部九十年十月十八日台九十內營字第九〇八五八七〇號函說明二、三請貴府詳予查明已核發之建造執照有無行政程序法第一百九十九條規定信賴不值得保護之情形，符合合同法第一百十七條但書規定，該建造執照不得撤銷情形？且現行行政程序法第一百十七條至一百二十一條之規定尚無需報請本署備查，是本案使用執照之核發，如經認定該建造執照有不得撤銷之情形，且無違反建築法第七十條第一項及第七十二條之規定者，仍請依前揭規定本於權責逕為核處……。」

(三)按行政程序法第三十六條規定：「行政機關應依職權調查證據，不受當事人主張之拘束，對當事人有利及不利事項一律注意。」同法第四十三條並規定：「行政機關為處分或其他行政行為，應斟酌全部陳述與調查事實及證據之結果，依論理及經驗法則判斷

事實之真偽，並將其決定及理由告知當事人。「惟市府工務局以本案毗鄰建築基地建造完成及土地分割時間皆在該局實施建築地籍套繪作業之前（該局係自六十二年開始實施建築地籍套繪作業），確實無法知悉本案申請建造執照當時座落土地是否為毗鄰原留設之法定空地，且（五九）中建都建字第○六九號建築執照及（六○）中建都使字第二四九號使用執照檔案，因保存時間已久，無法提供，致無法釐清（五九）中建都建字第○六九號建築執照其法定空地實際留設情形，未能確實查明本案法定空地重複使用之情形，卻一味要求（八一）中工建建字第○七一五號建造執照之起造人林君「提供確實可靠之佐證資料」證明渠並未重複使用（六○）中建都使字第二四九號使用執照（五九）中建都建字第○六九號建築執照）之法定空地。該局在無法舉證本案是否重複使用（六○）中建都使字第二四九號使用執照法定空地之情形下，竟「擬提請起造人委由建築師簽證切結本案確無法定空地重複使用情形」，實有未當。

(四)再者營建署前述函釋業已敘明：「本案建造執照既已核發且已建造完成，該建築基地如有涉及重複使用情事，該違法行政處分如……無行政程序法第一百

十九條規定信賴不值得保護之情形等，符合同法第一百十七條但書規定者，該建造執照不得撤銷……。」故應先「查明已發之建造執照有無不得撤銷情形？……如經貴府認定該建造執照有不得撤銷情形，且無違反建築法第六十條第一項及第七十二條之規定者，自應本於權責據以核發。」行政程序法第八條亦明定：「行政行為，……並應保護人民正當合理之信賴。」本案既經該局核發建造執照，雖經檢舉有法定空地重複使用之虞而予勒令停工，該局自應本於職權調查證據，查明已核發之建造執照應否撤銷，而非一味拖延，拒絕勘驗及核發使用執照，致該建物既非違章建築亦無法合法取得使用執照，多年來顯將之摒除於建築管理體系之外，核有違失。

(五)綜上，市府工務局在無法證實（八一）中工建建字第○七一五號建造執照究有無重複使用（六○）中建都使字第二四九號使用執照法定空地之情形下，復未依營建署函示，處理陳訴人申請使用執照相關事宜，一味拒絕勘驗及核發使用執照，均核有違失。

綜合上述，台中市政府工務局未確實查明該局所核發之（八一）中工建建字第○七一五號建造執照是否重複使用毗鄰（六○）中建都使字第二四九號使用

執照之法定空地，即予勒令停工處分，且於勒令停工後竟未予列管，致任其建造完成，復未積極妥適處理陳訴人申請使用執照相關事宜，一味拒絕勘驗及核發使用執照，核有違失；爰依監察法第二十四條提案糾正，送請內政部轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

三、監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月十九日

發文字號：(九一)院台交字第○九一二五○○一○五號

主旨：公告糾正行政院未善盡監督責任，任令所屬交通部等，疏於對危險物運輸之管理，對於災害防救業務主管機關及危險物品分類方式，亦未能確實釐清與律定，又未能督促內政部、農委會、環保署對於轄管，劃定區域，據以禁止危險物運輸船通行，交通部未完成「運輸安全管理系統」與「監控機制」之建置等；內政部（警政署）制定之路邊攔檢檢查項目，流於形式；勞委會未切實監督業者執行「自動檢查」勤前教育」與「自護制度」，又經濟部未能強化工業區內危險物運輸區域聯防機制等，均顯有違失案。

依據：本院交通及採購、內政及少數民族、財政及經濟三委員會第三屆第二十四次聯席會議決議及監察法施行細則第二十二條規定。

公告事項：糾正案文乙份。

院長 錢 復

糾正案文

壹、被糾正機關：行政院、交通部、內政部、行政院勞工委員會、經濟部。

貳、案由：行政院未善盡監督責任，任令所屬交通部、內政部、勞工委員會、環境保護署、農業委員會與經濟部疏於對危險物運輸之管理，復未能落實執行職業訓練法第三十五條之規定，對於危險物運輸之災害防救業務主管機關及危險物品分類方式，亦未能確實釐清與律定，增加防災、救災事權統一之困難，並致各機關臨危紛亂，互推責任，而有延誤搶救時效之虞。又未能督促內政部對於國家公園、農業委員會對於重要漁產資源、環保署對於環境敏感區，劃定區域據以禁止危險物運輸船通行，使得環境保育與危險物運輸安全，備受威脅；交通部未完成「運輸安全管理系統」與「監控機制」之建置，並未將歷年危險物運輸事故案例發生之原因與改進對策，列入「危險物品運輸專業人員訓練教材」中，致影響訓練成效。復對於「公安專家診斷團」提供之建議亦未見持續追蹤，加以未強制危險物船舶運輸業者備妥「物質安全資料表」，且迄未完成「海上交通安全資訊系統」之建置，以及未

能督促所屬各港務局齊一對於危險物運輸船若遭恐怖攻擊之緊急應變方式與齊備處理海上危險品運輸事故所需器材與設備，另未嚴格要求所屬航空站之地勤作業人員，嚴禁於值勤前或值勤時從事飲酒等任何有礙精神與臨機判斷之行為。再者，其所屬鐵路管理局則尚未建立危險物運輸列車通過平交道之安全加強機制，亦未擴及至各路段全面實施行車前酒精測試，且對於業者自備之危險物罐車，缺乏檢查機制，復未能加強軌道施工之安全管理，以防止危險物運輸列車撞及軌道施工機具；內政部（警政署）制定之路邊攔檢檢查項目，流於形式，有縱容運輸業者虛應故事之訾，而其常年訓練教材之緊急聯絡事項未見配合即時修正，影響緊急通報時效；勞工委員會未切實監督業者執行「自動檢查」、「勤前教育」與「自護制度」，致危險物運輸車輛違規頻繁；又經濟部未能強化工業區內危險物運輸區域聯防（救災相互支援）機制，致有影響救災時效之虞。上開機關均顯有違失，爰依監察法第二十四條規定提案糾正。

叁、事實與理由：

一、行政院部分：

(一)行政院縱容所屬對於危險物品分類方式及分類文字互異，致使業者混淆，且增加防災、救災事權統一

之困難，核屬未洽：

危險物及有害物通識規則、汽車裝載危險物分類表、公共危險物品及可燃性高壓氣體設置標準暨安全管理辦法、國際海運危險物準則、台灣鐵路管理局危險物裝卸運輸實施細則所稱之危險物分類方式、名稱並非相同，茲整理比較如左表，由該表顯示，危險物品因主管機關不同，其分類方式各異，分類文字亦有不同，由於該等危險物品之運輸，往往須先經陸運，再轉以海運、空運或鐵路運輸，若其名稱及分類方式殊異，易使業者混淆，復增加防災、救災事權統一之困難，據交通部運輸研究所八十八年九月完成之「運輸安全白皮書(一)——海運安全篇」研究報告第六十七頁指明：「目前有關管理危險物運送之法規多達四十餘種，但無統合管理機構及執行機關，而形成漏洞，亦使危險物業者有無所適從之感……」，是以基於海陸空運一貫管理原則，行政院未能督同所屬（交通部、行政院勞工委員會（下稱勞委會）、內政部消防署（下稱消防署）、行政院環境保護署（下稱環保署））積極研謀改進，核屬未洽。

相關法令對於危險物分類方式、名稱之比較對照表：

			其他危險物	腐蝕性物質	放射性物質	毒性物質；感染性物質	氧化性物質；有機過氧化物	水性物質	易燃固體；自燃物質；禁水性物質	易燃液體	氣體：易燃氣體、非易燃氣體、毒性氣體	爆炸物	危險物及有害物通識規則之分類方式
			雜項危險物質	腐蝕性物質	放射性物質	毒性物質、傳染性物質	氧化劑		易燃固體	易燃液體	壓縮、液化或受壓溶解之氣體	爆炸物	汽車裝載危險物分類表
	強酸性物質	禁水性物質					氧化性物質	易燃固體	易燃液體			爆炸性物質	公共危險物品及可燃性高壓氣體設置標準暨安全管理辦法之分類方式
			雜項危險物質	腐蝕性物質	放射性物質	有毒物質	氧化劑	易燃固體	易燃液體	氣體		爆炸物	國際海運危險物準則之分類方式
吸濕發熱品	酸類	油紙油布類			放射性物質	揮發性毒品	氧化腐蝕劑	可燃性固體	引火性液體	高壓氣體類		火藥類	台灣鐵路管理局危險物裝卸運輸實施細則

(二)危險物運輸事涉公共安全甚鉅，行政院迄未建立技師簽證之專業與責任機制，顯有未當：

交通部運輸研究所八十八年九月完成之「運輸安全白皮書(一)——海運安全篇」研究報告第八十頁指出：「航政單位人力與專業知識不足，以致對危險物之包裝，容器標示與標籤缺乏貫徹執行」，同報告第九十頁亦指明：「執行船舶安全檢查之專業人員不足，致使船舶檢查不夠嚴密」，部分國家雖亦面臨同樣問題，惟歐盟國家則自公元二〇〇〇年一月一日起，已規定執行危險物運輸事業，必須聘請一位「危險貨物安全顧問」，負責監控危險物運輸每一環節之安全，該顧問必須經國家考試及格取得證照，方得執業。我國技師法亦有上開類似規定，如技師法第十二條明定：「技師得受委託辦理本科技術事項之規劃、設計……、鑑定……、檢驗……，為提高工程品質或維護公共衛生安全，得擇定科別或工程種類實施技師簽證；簽證規則，由中央主管機關會同中央目的事業主管機關擬訂，報請行政院核定後實施。」，前開報告第一一四頁亦建議：「建立專業技師簽證制度」；爰此，基於維護公共安全，對於危險性高之職業或工程別，落實專業技師簽證之責任機制，乃為現代化社會努力之方向，惟行政院未能督促

公共工程委員會(下稱公程會)、交通部與勞委會迄未訂定工業安全技師簽證規則，使得危險物於運輸前、中、後尚乏「運輸安全專業監督認證」機制，致難以明確劃分事故責任，顯有未當。

(三)行政院未能落實執行職業訓練法第三十五條之規定，顯有怠失：

查「技術上與公共安全有關業別之事業機構，應僱用一定比率之技術士；其業別及比率由行政院定之」為職業訓練法第三十五條所明定，其目的係藉由專業證照制度之控管與技能檢定，提升專業技能水準，使安全觀念成為職業習慣，對維護公共安全有所助益，惟該法自七十二年十二月五日施行迄今，已歷十九載，行政院對涉及公共安全之行業仍未依上開法條規定據以指定公告辦理，部分實際執行危險性業務之勞工，因不悉安全技能、工安警訊(如：灌注、卸收危險物於液槽車、儲槽、油桶等之設備時，可能因靜電引起爆炸或火災，應採取接地、使用除電劑、加濕、使用不致成為發火源之虞之除電裝置或其他去除靜電之裝置，以防靜電引發危險物運輸車爆炸。)致公共安全無以獲得更高層次之保障，顯有怠失；尤以炸藥(註：九十年二月二十五日曾發生台南鹽水蜂炮廠爆炸，造成二人死

亡，四人失蹤慘劇，舉國為之震驚。）、液化石油氣（八十七年二月二十七日發生高雄縣林園鄉北誼興業液化瓦斯槽車爆炸，造成三死、九重傷及十八輕傷之慘劇）、有害事業廢棄物（八十二年發生高雄縣大樹鄉民清運有害事業廢棄物貯存桶致毒液外洩致人於死案件）……等高危險性作業與危險物之運輸，事涉公共安全甚鉅，從業人員技能良窳更攸關大眾性命安全，自應以技能合格之勞工從事危險性工作，以減少意外事故發生。

(四) 行政院對於危險物運輸之災害防救業務主管機關，未能確實釐清與律定，致各機關臨危紛亂，互推責任，而有延誤搶救時效之虞，殊有未當：

災害防救法第三條規定：「各種災害之防救，以下列機關為中央災害防救業務主管機關，負責指揮、督導、協調各級災害防救相關行政機關及公共事業執行各項災害防救工作：一、風災、震災、重大火災、爆炸災害：內政部。二、水災、旱災、公用氣體與油料管線、輸電線路災害：經濟部。……四、空難、海難及陸上交通事故：交通部。五、毒性化學物質災害：行政院環境保護署。……」上開條文對於災害之中央防救業務主管機關雖有所規定，惟危險物運輸災害往往涉及二個部會之權責，諸如：載運爆

炸物之交通運輸工具爆炸，係屬「爆炸災害」或是「交通事故」？載運公用氣體之交通運輸工具爆炸，係屬「爆炸災害」、「公用氣體災害」或「交通事故」？載運毒性化學物質之交通運輸工具引起火災，係屬「重大火災」、「毒性化學物質災害」或「交通事故」？由於涉及不同主管機關指揮、督導、協調之責，行政院未能督同所屬速予釐清並律定，致臨危紛亂，各機關互推責任，而有延誤搶救時效之虞殊有未當。

(五) 交通部運輸研究所於八十三年十一月已完成「台灣地區海上交通安全體系之研究—建立海上交通事故分析系統之研究」報告，惟行政院迄未督促交通部完成「海上交通安全資訊系統」之建置，復未能督促所屬內政部對於國家公園、行政院農業委員會（下稱農委會）對於重要漁產資源、環保署對於環境敏感區，劃定區域據以禁止危險物運輸船通行，使得環境保育與危險物運輸安全，備受威脅，均顯有違失：

1. 交通部運輸研究所八十二年二月完成之「航運安全相關法規與海事資料之分析研究」第一九九頁指出：「美國 Shipping Law，Title 46-s. 3717 明示要求該國交通部對美國運輸散裝液體危險貨物之

船舶，應建立『航運安全資訊系統』，以收集如下該輪資料：與船舶有利害關係人之姓名資料、船舶遵守其財務責任之資料、船舶登記資料、船舶過去海事及重要維修資料、船舶檢查資料等。『該研究報告第二〇一頁即建議：『我國海上交通安全法似可考慮增訂立法，要求航政機關建立類似之航運安全資訊系統，以事先預防重大海上事故之發生。』，惟迄今海上交通安全法尚未完成立法，應加速辦理。

2. 該所復於八十三年十一月完成之「台灣地區海上交通安全體系之研究」建立海上交通事故分析系統之研究」報告第六十一頁指出：「英國勞氏驗船協會為其保險業務的需求，透過其廣布全球之分支機構或代表，將每天所發生之海難事故，以每週、每月方式統計，並於每年六月出版之『海難回顧』刊物中，將前一年的海難事故彙整統計，甚至列出船名、國籍……相當受海運界所採用，但由於分析海上交通事故技術尚有一段差距，故我國政府機關在建立海上交通事故分析系統時，並不能全盤採用，而必須另建立一套適合我國國情之分析系統與資料庫，方得達到瞭解及維護海上交通安全的目標。」爰此，該所於上開研究報

告業已規劃「航運安全資訊系統」、「海上交通安全資訊系統之規劃」，冀藉由「航線曝光量」、「港區曝光量」、「船舶用途曝光量」、「航行區域曝光量」等（詳見該研究報告第八十三頁），分析易肇事航路、海域、事故原因……等，以「風險迴避」原則指引危險物運輸船隻避開危險海域、生態敏感區域、漁產資源豐富區域，以維航行與環境生態安全，惟該研究完成迄今已七年，行政院迄未督促交通部完成「海上交通安全資訊系統」之建置（包含：肇事處理及資料建檔、海運事故資料庫建置……等），加以內政部對於國家公園、農委會對於重要漁產資源、環保署對於環境敏感區等海域，並未劃定區域禁止危險物運輸船通行，使得環境保育與危險物運輸安全，備受威脅，行政院核有監督不周之違失。

(六) 有害事業廢棄物具有高度危險性，卻排除於道路交通安全規則第八十四條規範之外，與經濟發展脫節，實有未當：

1. 八十六年三月，大陸廣西地區發生載運劇毒物氰化鉀不慎墜江致污染飲水事件，美聯社亦於八十九年十月三十一日報導：「……一艘滿載六、〇〇〇噸有毒化學物質之義大利籍油輪，三十一日於

拖往法國港口瑟堡 (Cherbourg) 途中，於英吉利海峽沈沒，很可能會對這一帶環境生態造成重創。」，上開「氰化物」、「毒化物」為工業原料，經廢棄後即為有害事業廢棄物，其於運往處理與處置之路程中，應防止上開事件在國內發生。

2. 環保署依廢棄物清理法第二條第二項規定訂定「有害事業廢棄物認定標準」，由該標準可知，有害事業廢棄物包含「製程有害事業廢棄物」、「毒性有害事業廢棄物」、「溶出毒性事業廢棄物」、「腐蝕性事業廢棄物」、「易燃性事業廢棄物」、「反應性事業廢棄物」、「感染性事業廢棄物」、「石棉及其製品廢棄物」、「多氯聯苯有害事業廢棄物」、「單一非鐵金屬有害廢料」等，有鑑於該等有害事業廢棄物具有危險性，加上開事故案例殷鑒不遠，有害事業廢棄物之運輸應納入交通部嚴格之危險物運輸法令中規範，以維公共安全，自屬當然。

3. 惟查交通部依道路交通管理處罰條例第九十二條規定訂定之「道路交通安全規則」第八十四條規定：「……所稱之危險物品係指勞委會訂定之『危險物及有害物通識規則』規定適用之危害物質、環保署依據『毒性化學物質管理法』公告之毒性

化學物質、及歸屬於附件二分類表之危險物品。」，復查勞委會訂定之「危險物及有害物通識規則」第四條規定：「下列物品不適用本規則：一、有害事業廢棄物……。」爰此，有害事業廢棄物之運輸並不受道路交通安全規則第八十四條及「危險物及有害物通識規則」之規範。

4. 綜上，由於「危險物及有害物通識規則」排除有害事業廢棄物之規範，致有害事業廢棄物運輸者，無須符合道路交通安全規則第八十四條之規定，亦使得有害事業廢棄物運送者，無須具備危險物品道路運輸計畫書及物質安全資料表、無須持有有效之訓練證明書……等，僅須符合「事業廢棄物貯存清除處理方法及設施標準」第十五條、第十八條較為原則性之規定辦理，不若「道路交通安全規則」第八十四條與「勞工安全衛生設施規則」之規定具體明確，肇致八十七年十二月發生台灣塑膠股份有限公司將汞污泥（註：屬於有害事業廢棄物）由陸運接駁海運輸出東埔寮，引發國際公害糾紛案件，該案發生前，路政、航政與環境保護主管單位，均無所悉；八十九年七月十三日發生高屏溪遭棄置有害廢溶劑污染水源，該案嫌犯運輸之有害廢溶劑於全台濫倒四百五十

車次以上（計一萬三千五百公噸），路政、航政與環境保護主管單位於事前亦未先予掌控，直至案發後，方知事態嚴重，且八十九年九月十一日又發現彰化縣濁水溪北岸、自強大橋下方的深耕二圳附近，有油罐車傾倒不明有害液體，深耕二圳內魚群大量死亡，引發民心不安；惟行政院未能督促交通部與勞委會引以為鑑，迄未檢討修正上開法規，將有害事業廢棄物之運輸管理納入「道路交通安全規則」規範，致其運輸安全，無法獲得嚴密保障，實有未當。

二、交通部部分：

(一) 環保署對於有害事業廢棄物之清理已建立「即時監控機制」，惟交通部對於危害性較事業廢棄物更大之危險物運輸則尚未依「全國經濟發展會議結論」完成「運輸安全管理系統」與「監控機制」之建置，對於維護運輸安全與防止恐怖份子劫持危險物運輸車從事破壞活動，仍仰賴有限警力執行局部攔檢，實難以有效遏止違法，確有未洽：

1. 按美國於二〇〇一年發生九一一恐怖攻擊事件後，美國司法部長艾希克羅於同年九月十八日出席參議院一項聽證會指出：目前已有「明顯而立即之危險」，顯示恐怖份子可能計畫以卡車載運危險

物質炸毀美國城市中之目標，因此危險物運輸之安全、安檢頓時成為各國政府應予重視之問題。而國內之危險物運輸車每日至少二百車次於高速公路及一般道路穿梭疾馳，猶如不定時炸彈，為掌控危險物運輸車輛之行蹤，並防止恐怖份子劫持危險物運輸車從事破壞活動，先進國家正運用通訊、網際網路、電腦資訊、監控技術等高科技系統全程掌控危險物運輸車行蹤與速度，並將訊息傳回控制中心，以利即時應變，尤其我國曾於九十年六月二十四日發生暴徒劫持遊覽車，要求面見法務部長事件，此一事件，殷鑒不遠，關於如何防範危險物運輸車遭劫持，刻不容緩。

2. 查行政院早於九十年一月七日召開之「全國經濟發展會議」中，即已做成重要結論略以：「推動智慧化商用運輸管理系統，建立示範性砂石車與危險物品車輛運輸安全管理系統，運用科技改進貨物運輸車輛稽查作業，並推動載重車輛智慧化申請及安全監控制度。」由於運輸安全管理與交通工具監控科技日趨成熟，廢棄物清理法於八十九年修正時亦增列第三十一條規定：「經中央主管機關指定公告一定規模之事業，應於公告之一定期限辦理下列事項：……三、中央主管機關指定公告

之事業廢棄物清運機具，應依中央主管機關所定之規格，裝置即時追蹤系統並維持正常運作。」因此有關有害事業廢棄物之運輸，當能依上開機制全程掌控，惟對於危害性較「事業廢棄物」更大之危險物運輸，諸如「毒性化學物質」、「爆炸物」、「壓縮、液化或受壓溶解之氣體」、「易燃液體」、「易燃固體」、「易於自燃之易燃固體或物質」、「遇水或空氣能放出易燃氣體之易燃固體或物質」、「氧化劑」、「有機過氧化物」、「傳染性物質」、「腐蝕性物質」、「雜項危險物質」、「公共危險物品」、「實業用爆炸物」、「爆竹、煙火」等之運輸車輛，交通部卻尚未建立即時追蹤機制（如：運用全球衛星定位系統科技），且僅「有害事業廢棄物」與「毒性化學物質」之運輸分別依「廢棄物清理法第三十一條」與「毒性化學物質運輸管理辦法第四條」之規定分別建立「網路申報」、「運輸聯單」制度，其餘危險物之運輸尚未依「全國經濟發展會議結論」完成「運輸安全管理系統」與「監控」機制之建置，致該等危險物運輸車輛之行駛路線、行駛速度、載運貨品之內容無法掌握，對於危險物運輸安全之提升，迄今僅能仰賴有限警力執行局部攔檢，確已造成公共安全之

死角，顯有未洽，交通部應切實研究改進，以健全完善之運輸管理制度。

(二)交通部未將歷年危險物運輸事故案例發生之原因與改進對策，列入「危險物品運輸專業人員訓練教材」中，致影響訓練成效，洵有違失：

1.按國外道路交通事故有七十%至九十%屬於人為因素，此可由前交通部路政司司長黃德治先生於八十二年交通建設期刊第四十二卷第十一期發表之「台灣地區道路交通安全工作探討」論文顯示；國內交通事故屬於人為因素者高達九十八%，已超越國外之比例。另行政院勞工委員會（下稱勞委會）勞工安全衛生研究所八十八年五月三十一日完成之「勞工作業場所爆炸防止對策之探討——槽車液化石油氣安全」研究報告第八十五頁指出：「過去因氣槽車造成災害事故有：在公路上行駛，不慎翻車，致撞擊公共設施漏氣；進入罐裝區，不慎碰及高壓設備漏氣；裝卸作業中，車輛滑動，拉斷軟管漏氣；裝卸作業中，快速接頭未接牢而脫落漏氣，或泵浦抽空過熱引燃。」第七十一頁亦將「危險物公路運輸意外事故資料」列為「公路風險分析流程」之一；並提及危險物公路運輸意外事故資料應收集事故發生狀況、發生

時間、地點，以計算事故發生洩漏機率，並提供事故可能發生之洩漏源，且對於易肇事路段、人口稠密地區、環境敏感區，皆應避免經過。綜上以觀，可知執行危險物運輸事故案例之分析，甚為重要。

2. 惟查八十五年十月十一日，金門曾發生彈藥運輸車爆炸事件；八十七年二月二十七日高雄縣林園鄉發生北誼興業液化瓦斯槽車爆炸事件（造成三死、九重傷及十八輕傷）；八十八年二月九日第三核能發電廠（位於屏東縣）發生核燃料運輸車撞毀民宅事件，同年九月一日發生第一核能發電廠（位於台北縣）核廢料運輸車翻落溪底事件，同年十月二十二日又發生乙炔桶運輸車爆炸事件，同年十月三十一日高雄高楠公路再度發生氣槽車毒氣外洩事件，九十年七月四日下午高雄縣大社鄉一處油罐車停車場發生二輛油罐車突然爆炸起火，火勢延燒六小時事件。揆諸前揭危險物運輸意外事件，均有其發生之「直接原因」、「間接原因」、「基本原因」，且以「人為疏失」居多，該等意外事實足供其他駕駛引以為鑑，實為最佳之教育訓練教材，交通部允應分析事故原因，彙集成案例訓練教材，藉以教導危險物運輸車輛駕駛人、

雇主等，以避免類似災害發生。

3. 交通部雖曾依本院調查「第一核能發電廠核廢料運輸車翻落乾華溪案」之調查意見，將歷年發生之二十三件危險物運輸意外事件，彙編於交通部八十三年十二月二十八日交路（八三）路字第〇四九三一四號函核定之「危險物品運輸專業人員訓練教材」之「附錄」中，惟該部核定之「危險物品運輸人員專業訓練課表」並無「案例研析課程」，且對於多項危險物運輸安全重要理念及注意事項，諸如運輸事故原因為何？如何預防類似事件再次發生？如何避免人為疏失？如何運用災害教訓及事故之嚴重性，以強化危害認知？如何使安全事項成為「上級在意，下級努力」？如何建立「夥伴作業（two-man concept）」，使同一作業由二個或二個以上之人員，正確執行規定動作，並查核作業中不正確或違規之動作，並輔以「確認覆誦」、「指認呼喚」，使作業之標準執行步驟不致遺漏，以提高作業之可靠性（reliability），降低人為失誤風險？該教材均未提及，致該教材缺乏實務經驗之傳授，如何強化危險物運輸人員、貨運公司負責人，強化防災、救災、緊急應變等專業技能？如何喚起駕駛人戒慎之心？如何增進「

先知先制一預知危險一避免危險」之能力？如何確保「人一車」運輸系統之本質安全（intrinsic safety）？亦均付諸闕如，其專業訓練之效果如何，實屬存疑，核有違失。

(三)交通部訂定之「公安專家診斷團執行危險物運輸診斷計畫」，僅於八十七年第二期間辦理危險物運輸診斷輔導，對於專家提供之建議，亦未見持續追蹤，顯示該部對歷年災害教訓，仍有輕忽，洵屬未當：

1.自八十五年十月十一日，金門發生彈藥運輸車爆炸事件及八十七年二月二十七日，高雄縣林園鄉發生造成三死、九重傷及十八輕傷之北誼興業液化瓦斯槽車爆炸事件後，行政院痛定思痛，決心落實執行公安檢查，旋於八十七年三月五日召開第二五六八次會議，當時前行政院院長蕭○○即表示：「選定瓦斯、危險物運輸、毒化物、核能及勞工安衛等五項為優先項目，全面檢討標準作業程序，並由趙政務委員守博召集內政部、經濟部、交通部、勞委會、環保署、行政院原子能委員會（下稱原能會）、衛生署等相關部會及地方政府，整合全國公安專業人才及相關專家學者，組成『公安檢查輔導團』，編組實地輔導各地方政府，

建立政府、業者與從業員工之責任制度，加強從業人員公安及職業紀律訓練，貫徹每一層之公安標準作業程序及技術人員證照制度，並督導各級政府確實建立救災通報系統，以落實防救災演練；要求業者投保職業災害險；對違規業者從重處罰，對公安績優者則從優獎勵。」行政院復於八十七年九月十日召開第二五九五次會議，會中蕭前院長再次強調：「公共安全檢討改進措施分辦表」所列各工作項目，希望各相關機關能確實貫徹執行，並配合檢討修正『維護公共安全方案』報院核定，同時請研考會嚴格執行考核。」

2.自行政院決議組成「公安檢查輔導團」後，交通部亦訂定「公安專家診斷團執行危險物運輸診斷計畫」，自八十七年四月一日至八十七年六月三十日間執行十八場之診斷輔導，該計畫完成後，專家提出諸多建議如：「裝設防止駛離裝置」等，惟交通部於該計畫執行乙次後，卻未持續辦理，亦未規範或勸導業者加裝「裝設防止駛離裝置」，卻置詞「有關防止駛離裝置，係由廠商、車主自行依場站管理需要自行裝設……」，顯示該部對歷年災害教訓，仍有輕忽，洵屬未當。

(四)八十二年迄八十七年間，因平交道看柵工疏忽導致

平交道事故案件累計高達九件，惟交通部台灣鐵路管理局（下稱鐵路局）尚未建立「危險物運輸列車通過平交道前通報看柵工加強戒備」、「平交道障礙物自動監測」及「闖越平交道自動照相」機制，核有未洽：

按國內以鐵路運輸之化學品，主要為中、大規模之石化工廠之原料或產品，然其運輸路線往往必須穿越人口稠密之車站與鐵路平交道，若有公路車輛因故障、駕駛不良或闖越平交道，與載運危險物之列車相撞，將使危險物品溢出，危及周邊居民安全。交通部預定於九十一年將派員出國執行「軌道運輸行車人員技能及行車相關設備認證制度」專題研究，以提升軌道運輸安全，惟據該部運輸研究所九十年七月完成之「運輸安全白皮書—軌道安全篇」研究報告第二十六頁顯示，八十二年及八十七年共發生平交道事故四三三件，其中屬於汽車駕駛人疏忽之案件，即占五十五·五八%。爰此，為確保危險物通過平交道之安全，鐵路局雖已陸續於平交道裝置紅色 LCD 警示燈、遮斷器及警報裝置，然查平交道幾何工程【註：幾何工程係指與公路及其它運輸路線多重空間交錯之工程謂之】、平交道安全視距、道路與鐵路號誌連鎖、隧道安全防險系統（註

：八十八年三月法國發生白朗峰公路隧道內貨櫃車起火造成四十一人死亡事件，八十九年十一月十二日奧地利曾發生登山隧道起火造成一七〇人死亡事件。）等工程及列車自動防護系統等卻尚未全數改善完成，且尚乏「危險物運輸列車通過平交道前通報看柵工加強戒備」及「闖越平交道自動照相」及「平交道障礙物自動監測」等機制，尤以八十二年迄八十七年間，因看柵工疏忽導致平交道事故案件累計高達九件之案例以觀，該等原可避免之人為疏失卻不幸發生，使得危險物運輸列車通過平交道之安全缺乏「零災害」之保障，該等機制之建立實刻不容緩，鐵路局尚未引以為鑑，且至目前為止，僅於平交道陸續裝設 LCD 警示燈、緊急遮斷器，距離「絕對安全」、「零災害」目標，尚有差距，核有未洽。

(五)鐵路局雖於七堵、台北、彰化、高雄、花蓮等七路段實施行車前酒精測試，惟未擴及至各路段全面實施，亦有違失：

原能會主管之「低放射性廢料運輸安全管制作業檢查表」將「酒精濃度測試」列為啟運前之檢查重點之一；交通部運輸研究所八十三年十月完成之「鐵路司機員安全駕駛與行車保安配合設施之研究

「除指出：「依『全國交通安全盲點掃描行動—鐵路安全計畫』……六十九%之員工贊成增加對司機員做藥物或酒精檢查……二十二·九%員工則認為『冒進號誌』之原因為想事、分心……」並提出建議略以：「家庭生活與生活習慣方面（如酗酒、吸毒品……）應由各機務段管理部門多實施家庭訪問，以深入瞭解司機員家庭生活概況……。」惟上開酒精濃度測試措施，該局目前僅在七堵、台北、彰化、高雄、花蓮等七路段實施，並未擴及至各路段，難以確保全線安全無虞，亦有違失。

(六)業者以火車運輸危險物係由貨主自備危險物罐車裝載，惟鐵路局對於該危險物罐車，尚乏檢查機制，致安全堪慮，洵有未當：

鐵路局對於站內貨物係由台灣鐵路貨物搬運公司辦理，對於液、氣體之危險物，則由貨主自備危險物罐車於專用側線裝載，雖因此將該罐車之安全責任轉嫁予貨主，惟其若無安全檢查機制，則危險物運輸車所經之處，無異潛伏危機。查目前鐵路局於受託運輸危險物時，並未將罐車安全檢查列入審核項目，亦未建立與託運人嚴密之連繫機制，致「運輸安全檢核制度」無以落實，洵有未當；尤以七十四年六月三日發生之「台灣鐵路管理局高雄港前

鎮站中國石油化學工業開發公司自備液氮罐車氮氣外洩事件」殷鑒不遠，鐵路局應確實檢討改進。

(七)鐵路局未能加強軌道施工之安全管理，以防止危險物運輸列車撞及軌道施工機具，維護公共安全，核有違失：

查勞工安全衛生法第十六條規定：「事業單位以其事業招人承攬時，其承攬人就承攬部分負本法所定雇主之責任；原事業單位就職業災害補償仍應與承攬人負連帶責任。再承攬者亦同。」，同法第十七條規定：「事業單位以其事業之全部或一部分交付承攬時，應於事前告知該承攬人有關事業工作環境、危害因素暨本法及有關安全衛生規定應採取之措施。承攬人就其承攬之全部或一部分交付再承攬時，承攬人亦應依前項規定告知再承攬人。」爰此，鐵路局將軌道改善工程外包廠商施工時，自應依上開規定辦理，以防止意外事故發生。

然查，八十九年九月八日凌晨一點四十分，鐵路局一輛列車由汐止開往南港途中，撞上正在軌道上施工之挖土機，造成鐵路運輸中斷，同年十一月十五日上午十時四十分，鐵路局一〇五三次自強號列車開往台東途中，於壽豐站再度撞上正在軌道上施工之挖土機，九十一年一月八日凌晨零時三分，

鐵路局二二五三次電車於彰化、花壇間第三度撞上正在軌道上施工之挖土機，造成一人死亡，鐵路局於二年內，發生三起列車撞上挖土機事件，顯見該局未依上開規定辦理，且漠視列車運輸與軌道施工之安全，核有違失；上開案例若屬危險物運輸列車撞上挖土機，極可能引發爆炸或毒物外洩，後果難以想像，鐵路局應痛定思痛，確實檢討，並調整不適任之工安人員。

(八)交通部尚未強制危險物船舶運輸業者備妥「物質安全資料表」，致削弱災害防救能力，洵有未當：

由於工業原料與產品推陳出新，新興危險物不斷出現，致其危險性不易掌握，為妥善管理危險物之運輸安全，危險物運輸者與災害防救者對於危險物之物理性質、化學性質必須隨時掌控，並建立查詢機制，促使相關人員可隨時查詢；欲達此目的，危險物運輸自應具備「物質安全資料表」。上開機制，於環境保護與勞工安全領域推行多年，且有法令之強制性，惟查危險物船舶運輸相關法規，對於是否具備「物質安全資料表」，尚無檢查與處罰規定，使得自國外以海上運輸進入國內之危險物轉入公路運輸後，其「物質安全資料表」無以延續，致損及災害防救能力，進而影響「運輸安全資訊系統」之

落實，交通部洵有未當。

(九)交通部未能督促所屬各港務局齊備處理海上危險品運輸事故所需器材與設備，核有未當：

1. 查交通部運輸研究所八十二年二月完成之「航運安全相關法規與海事資料之分析研究」第一九一頁指出：「……我國擁有海上執行能力的機關雖備有船舶、航空器及其他裝備，卻缺乏完整之管理規定……」，該所於八十二年十一月完成之「船上油污應急計畫及因應對策之研究」第一一一頁復指出：「主要的洩油處理裝備，如攔油索、撈油船、吸油材料、噴灑系統與擴散劑儲備……額外裝備包括拖船與工作船、飛機、公路卡車、發電機與動力組、真空吸油卡車……防護衣及現場使用之通信設備……等」、「……需要製作洩油處理裝備與補給目錄表……以便再發生洩油事故時使用……」，該研究報告前經該所於八十二年十二月十日以運管字第八二〇〇七三七六二號函送交通部在案，另該所八十六年十一月完成之「建立我國海上油污污染防治能力與國際合作之研究」第九十七頁亦指出：「荷蘭全國有十套雙臂清掃回收系統，此種外海浮油回收裝置可適用於大風大浪之下的海上操作……挪威擁有六十哩長之攔油帶，

政府並與漁船簽訂契約，可加裝吸油器成為撈油船兼作儲油船，以處理大型油污染事故……」，第九十八頁亦強調：「法理上港務局為我國現行區域性海上油污污染防治單位，所配置之設備與器材若與國外相比，不論在種類與數量上均相差甚遠，對於防波堤外之海上油污事故就毫無處理能力：政府各部門無應變能力與清除設備，每次發生海上油污染時，就出現各部門互推責任之現象……」，該研究報告亦經該所於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇一二號函送交通部知悉，惟交通部長期未督促各港務局齊備海上危險品運輸事故所須器材與設備，核有未當。

2. 復查災害防救法第二十三條規定：「為有效執行緊急應變措施，各級政府及相關公共事業，平時應實施下列準備工作……五、災害防救物資、器材之儲備及檢查。六、災害防救設施、設備之整備及檢查。」惟交通部基隆港務局指稱：「拖船不具備外海航行能力……」台中港務局亦云：「……目前僅備置對於所轄商港區域發生油污染應變作業所需之設備、器材等……至處理商港區域外海上危險物所需之器材、設備，仍待由環保署、海巡署等統籌整合國內各公、民營相關事業機構，以建

立相互支援機制。」高雄港務局則謂：「尚未設置處理海上其他危險物運輸事故所需之器材及設備」，至於花蓮港務局則以消極態度提出：「可全力配合提供具備之資源」說詞，顯見上開機關處理外海危險物洩漏之設備、設施仍不足，影響救災成效，交通部未能督促有關機關迅即建立與公、民營相關事業之相互支援設備機制，以萬全準備，致無法有效防範危險物海洋運輸之災害，洵有未洽。

(十) 交通部未齊一所屬各港務局對於危險物運輸船若遭恐怖攻擊之緊急應變方式，致各港務局各自為政，而可能發生各港口難以相互支援及臨危慌亂之情事，確有未當：

查美國遭受九一一恐怖攻擊事件後，世界各國亦注意危險物運輸工具是否成為恐怖份子攻擊或挾持要脅政府之目標，國內工業使用之危險物部分仰賴進口，該等危險物運輸船於我國領海或經濟海域若遭恐怖攻擊，不僅造成船隻、人員之損害，亦將使海洋生態遭受浩劫，因此交通部所屬各港務局本應有齊一有效之緊急應變標準處理程序，惟查基隆港務局指稱：「拖船不具備外海航行能力，無法支援協助是項事故處理，故接獲災情通報後，即迅速轉

通報行政院國家搜救指揮中心、交通部、基隆市政府、海軍基隆基地後勤支援指揮部及行政院海岸巡防署等相關單位支援搶救。」「接獲事故通報時，迅即請基隆港務警察所派員圍設警戒區域線，實施人車船之安全及交通管制，並由該所及消防隊派員登船逐艙搜索待救人員，並導引旅客人員疏散；消防隊並於岸邊備妥救護車輛，以資接送傷患至醫院就診。」「船舶發生各種突發事件如故障、沉沒、擱淺、碰撞、失火、爆炸、洩漏或其他有關船舶、船員或旅客非常事故；危險物事故；船舶裝卸貨物影響安全事故；化學物質災害；海水污染；天然災害及其他有關緊急事故；機關重大災害及影響治安事件；港口、船舶遭受恐怖分子劫持及破壞事件應變措施……等，均由基隆港務局各業務相關單位依該局災害防救業務計畫（草案；報核中）緊急應變處理，並視災害狀況成立該局災害應變中心，並協請港口相關單位支援因應之。」；台中港務局表示：「港區船舶、設施遭受劫持或破壞等突發事件，係依台中港口、民用船舶遭受劫持或破壞事件處理作業規定處理，由台中港務警察所動員並邀集海巡署海洋巡防總局第三海巡隊、海巡三三大隊、海軍二七二艦隊、台中縣警察局、港務消防隊、憲兵以及

港務局等相關單位派員組成應變小組，並由港務警察所所長擔任指揮官，統一指揮應變處理。」「當狀況升高、破壞或攻擊事件擴大，則視同進入備戰狀態，並由該港防護團、總動員業務會報依其任務編組及動員實施計畫、緊急應變綜合計畫，動員港區軍、憲、警、消防、海關、水、電、電信、公路、民防及該局各單位等相關單位人員應變，並由港務局長擔任指揮官。」「花蓮港務局則謂：「就可能在之恐怖攻擊事件，擬定各種災害狀況應變對策，各緊急應變單位依據權責各有應變作為。」；高雄港務局另指稱：「依行政院頒訂航空站、港口飛機船舶作業要點訂定交通部高雄港務局因應九一一事件因應動員計畫，針對可能發生之恐怖作為分別訂定應變計畫，對於船舶、作業人員、機具疏散，及消防搶救、污染控制及救助作為，並依災害防救法、商港法、環境保護法令等規定，於計畫中明列並採具體處置應變作為。」；揆之上開緊急應變做法可知，各港務局雖各有其處理方式，惟均屬於事後之處理，對於如何預防危險物運輸船遭攻擊或挾持，則無對策，且對於事後之處理尚無齊一有效之標準處理程序，各港務局如此各自為政，當狀況發生時如何相互支援？交通部如何掌控救災時程？交通部如何

提供適時必要之協助？上開缺失，交通部未能詳加檢討，致有臨危慌亂之虞，確有未當。

(二)交通部未嚴格要求所屬航空站之地勤作業人員，嚴禁於值勤前或值勤時從事飲酒等任何有礙精神與臨機判斷之行為，致九十年十二月二十一日發生高雄小港國際機場一架港龍航空班機停於機場地面，遭到地勤貨櫃車撞損右翼引擎之重大事故，洵有違失：

按各航空站每日均有大量各航空公司班機起降與停息，而其地勤作業人員則無時無刻穿梭於各起降班機之間，若其作業稍有不慎或疏忽，將影響危險物運輸航班之正常起飛，甚而造成危險物運輸事故，是以地勤作業人員之值勤行為管制與嚴格之工作紀律要求，實屬刻不容緩。然查九十年十二月二十一日高雄小港國際機場一架港龍航空班機停於機場地面，卻遭到地勤貨櫃車撞損右翼引擎，案經警方調查發現，係因該地勤貨櫃車駕駛員酒醉肇事，所幸該班機未載運危險物，否則將肇致無法預見之後果。因此，交通部允應要求並督促所屬航空站，嚴格管制地勤作業人員，嚴禁其於值勤前或值勤時從事飲酒等任何有礙精神與臨機判斷之行為，並淘汰不適任及不守工作紀律之人員，以維護各航站及

危險物航空運輸之安全。

(三)交通部訂定之「道路交通安全規則」並未規範危險物運輸車輛應予標示「緊急辨識碼」及「緊急應變程序卡」，致影響救災時效，顯有未當：

1.內政部消防署（下稱消防署）九十年四月廿三日台（九十）內消字第九〇八六四四二號函訂定之「公共危險物品緊急應變搶救代碼標示內容及方法注意要點」規定：「……公共危險物品容器外部標示之緊急應變搶救代碼由一個數字及一至二個英文字母組成……。數字部分，表示公共危險物品發生火災或洩漏時，於緊急處理使用滅火劑之優先選擇；英文字母部分，第一個英文字母表示應穿著之防護裝備及救災用之污水處理方式，第二個英文字母只限特定之公共危險物品始有標示，代表應疏散附近人員。」上開規定與歐盟做法相同，可提供緊急應變人員於危機時選擇滅火設備、防護裝備與疏散居民之重要資訊，惟因公共危險物係由經濟部主管，是以危險物屬於「公共危險物」者，始有上開規定之適用。

2.為使駕駛人於面臨緊急事故時，依標準作業程序，正確處置，部分國家採用「緊急應變程序卡」，其程序如下：「步驟一、於適當地點停車並將引擎熄

火。步驟二、防止其他車輛靠近危險物運輸車，並向周邊人員提出警告。步驟三、緊急通報求援。步驟四、事故若不涉及危險物質，於安全原則下，使用車上滅火器滅火。步驟五、向消防人員、警務人員與其他救災人員提供危險物基本資料。」等據此以防止駕駛員臨危慌亂，不知所措。

3. 然查道路交通安全規則所規範之「危險物品標誌」與「標示牌」，僅須分別達到「形狀為直立放置呈四十五度角之正方形（俗稱：菱形）……標誌之圖例及顏色依國家標準（CNS）六八六四。車輛應懸掛或黏貼所裝載危險物品主要特性之危險物品標誌，亦得同時懸掛或黏貼危險物品主要特性及次要性之危險物品標誌；若危險物品無法依類別歸類者，則免懸掛或黏貼危險物品標誌。」及「以中文為主、英文為輔（以環保署公告之毒性化學物質名稱）。聯合國物質編號（UN No.）：若無則以處理原則號碼替代……。緊急聯絡電話：應含區域號碼，以便意外事故時之聯絡用……標誌及標示牌放置在車體之位置：以懸掛或黏貼方式，於車輛左、右兩側及後方，並高於輪胎上緣。且標誌及標示牌應儘量緊靠懸掛或黏貼，倘因空間不足致緊靠困難時，亦得分開懸掛或黏貼

。』之規定，並無前開「公共危險物品緊急應變搶救代碼標示內容及方法注意要點」提供緊急應變人員於危機時選擇滅火設備、防護裝備與疏散居民之嚴謹規範，亦無設置「緊急應變程序卡」之規定，且上開「若危險物品無法依類別歸類者，則免懸掛或黏貼危險物品標誌」之規定，對於仍具有危險性者，如何識別？不無疑義，前開缺失對於緊急災害，恐難以即時應變，交通部自有未當。

三、內政部部分：

（一）內政部警政署（下稱警政署）制定之「危險物品運輸路邊稽查紀錄表」，將「車頭及車尾未懸掛三角紅旗」列為路邊攔檢檢查項目之一，惟對「紅旗破舊、難以辨識」尚未列入該表之檢查項目，顯然流於形式，而有縱容運輸業者虛應故事之訾，實有未洽：

1. 車輛裝載危險物品於車頭及車尾應懸掛布質三角紅旗之危險標識，每邊不得少於三十公分，於道路交通安全規則第八十四條規定甚明，惟目前危險物運輸車懸掛之布質三角紅旗，多已破損不堪、辨識不易，顯無任何警示功能，此可由本院九十年十一月十九日上午九時二十三分執行納莉風

災災情勘查時，於中山高速公路南下十八公里處，發現○○貨運公司所屬車號○○○之油罐車所懸掛之三角紅旗污黑難以辨識，印證甚明，甚至本院於九十一年三月一日九時五十分執行土香加油站疑似漏油污染案現場勘查時，於北部第二高速公路南下五十一公里，亦發現○○運輸公司之油料運輸車未懸掛布質三角紅旗，顯見部分貨運業者，對於危險物運輸安全之重視程度不足。

2. 警政署為維護危險物運輸之安全，前於八十七年四月九日以八七警署交字第三一八七七號函內政部警政署國道公路警察局（下稱國道公路警察局）、台北市政府警察局、高雄市政府警察局、前台灣省政府政廳依該署制定之「危險物品運輸路邊稽查紀錄表」實施稽查，揆諸該表，雖將「車頭及車尾未懸掛三角紅旗」列為路邊攔檢檢查項目之一，卻未將「紅旗破舊、難以辨識」列入該表之檢查項目；諸如此類規定，若僅要求運輸業者形式上符合規定，卻未進一步要求其完善以發揮實際效果，無異縱容業者虛應故事，致攔檢稽查作業，難以發揮遏阻「漠視工安紀律」實效，實有未洽。

(二) 警政署常年訓練教材「員警執行交通勤務對車輛載

運危險物品之辨識與通報」所列之部分緊急聯絡電話、機關辦公地址與聯絡人多已異動，未見配合即時修正，影響緊急通報時效，核有未當：

查警政署於八十五年十月編印「警察實務」乙書（編號：○○○○五二六），將「員警執行交通勤務對車輛載運危險物品之辨識與通報」列入該書內容，並做為常年訓練教材，觀諸該書當初所列之緊急聯絡電話、機關辦公地址與聯絡人，時隔五年，多數資料業已異動，諸如：宜蘭縣環境保護局辦公地址搬遷至「宜蘭市和平路八三五號」、台中縣環境保護局辦公地址遷至「台中縣豐原市中興路一三六號」、南投縣環境保護局辦公地址遷至「南投市南崗一路三○○號」、台南縣環境保護局辦公地址遷至「台南縣新營市長榮路二段七十八號」、嘉義縣環境保護局辦公地址遷至「嘉義縣朴子市祥和新村祥和二路西段二一一號」、台中市環境保護局辦公地址遷至「台中市民權路一○○號八樓」、花蓮縣環境保護局辦公地址遷至「花蓮市民權路一二三號」、屏東縣環境保護局辦公地址遷至「屏東市自由路二七一號」……等，惟該署並未將異動資料即時更新，仍將八十五年版之該書列為訓練教材，致影響緊急通報時效，顯見該署行政作業之草率，核有未當。

四勞委會部分：

危險物運輸車輛之違規事項以「未申領或未攜帶通行證」、「未懸掛三角紅旗」占多數，足見勞委會未切實監督業者執行「自動檢查」、「勤前教育」與「自護制度」，顯有違失：

(一)勞委會勞工安全衛生研究所於八十八年五月三十一日完成之「勞工作業場所爆炸防止對策之探討—槽車液化石油氣安全」研究報告第七十三頁指出：「運輸車輛及其載運之危險物槽體設計好壞，往往是事故發生後危險物是否洩漏之主要原因……。」第十三頁復強調：「……為確保運輸安全，所有液化石油氣之氣槽車於行車前均需作檢查外，在一定時間內作定期保養與檢查」足證執行行車前安全檢查甚為重要。

(二)該會並指出，「高壓氣體」之運輸屬於危險物運輸範圍之一，依勞工安全規則第一百三十七條規定對於運輸規定量（第一款、第二款規定）以上之高壓氣體，應指派具有各該高壓氣體製造作業經驗一年以上並受高壓氣體運輸安全訓練者（運輸監視人）從事監視運輸；有關高壓氣體之運輸，因涉及危險物運輸車輛出廠前與出廠後之權責劃分，目前該會與交通部分工合作，交通部主管道路運輸管理，該會

主管事業單位廠內之起運灌裝及運達卸收；該會並訂有「液氮卸收、灌裝等相關作業安全作業標準」、「液化石油氣卸收、灌裝等相關作業安全作業標準」供業者參考。如是以觀，該會與交通部係以危險物運輸車輛出廠前、後劃分權責；申言之，若危險物運輸車輛出廠前，該會能善盡監督職責，督促廠方與運輸業者，切實遵守運輸規定，則將可大幅減低前述違規情事。另查「勞工安全衛生組織管理及自動檢查辦法」對於「自動檢查」均有明文規範，勞委會自有監督業者依該辦法執行之職責。

(三)惟據國道公路警察局統計資料顯示，七十九年未依規定辦理危險物運輸通行證之案例有七十二件，八十年增加至四八二件，八十一年亦增加五一四件，八十二年迄今每年更高達一千件以上；復據該署八十八年九月七日（八八）警署交字第一〇六五九八號函所附「各警察機關八十八年危險物品運輸路邊稽查統計表」顯示，被查獲未領或未攜帶通行證之危險物運輸車輛比率高達三十一·四%、未掛三角紅旗者占十一·七%。查上開規定僅屬單純之行政防災規定，尚無涉高深技術與高額經費，卻有如此高比例之危險物運輸業者，置自身企業與公共之安全為無物，漠視潛伏性危險，並缺乏「零事故」、

「零災害」之永續經營理念，使風險由無辜社會大眾承擔，顯見勞委會對於危險物運輸業者執行出廠前之自動檢查（如：檢查確實領有危險物運輸通行證、懸掛三角紅旗、正確包裝與危險標示、車況檢查、貨物裝卸檢查、駕駛員精神狀態檢查）、勤前教育（如：告知載運危險物者完全了解可能之危害、緊急應變程序、處理意外事件必備資訊、人員安全防护方法……等）與「自護制度」，缺乏有效監督，洵有違失，應即積極檢討改進，並應確實執行「大型企業暨高危險事業單位勞工安全衛生自主管理與稽查促進計畫」及「九十一年度勞動檢查方針」，以資因應。

五 經濟部部分：

經濟部未能強化工業區內危險物運輸區域聯防（救災相互支援）機制，致有影響救災時效之虞，顯有未當：

(一) 查勞委會勞工安全衛生研究所八十八年五月三十一日完成之「勞工作業場所爆炸防止對策之探討—槽車液化石油氣安全」研究報告提出「評估氣槽車 BLEVE 之危險半徑」之方法；同報告第二十六頁指出：「四十五公秉槽車罐裝量多寡（百分之十至百分

之九十總容積），其危險半徑分別是四十至一八〇公尺。」第六十七頁復指出：「……過去運輸安全工作，偏重於事故後之善後措施，致未能有效抑制相同類型事故發生。今後運輸安全之發展，將以建立完整之防災救難體系為目標，同時兼顧事前之預防與事後之急難救助。」如是可知，危險物運輸事故危害半徑甚大，工業區周邊廠商允應以「區域聯防」觀念，建立完整之防災救難體系。

(二) 復查災害防救法第二十三條規定：「為有效執行緊急應變措施，各級政府及相關公共事業，平時應實施下列準備工作：一、災害防救組織之整備……三、災害監測、預報、警報發布及其設施之強化……。」爰此，為強化危險物運輸災害區域聯防（救災相互支援組織與警報）功能，勞委會輔導「液氮運輸同業」與「液氮製造廠（供應商）」合作成立「液氮運輸勞工安全衛生促進會」，按工廠所在地劃分責任區。即當液氮運輸發生意外事故需要同業求助時，除通知其業主轉知交通、警政、消防主管機關外，另主動通知責任區內工廠，派工程搶救車前往救援，建構即時支援之防災聯盟。

(三) 另查該會為推廣「區域聯防」功能，於九十年六月

四日邀集行政院秘書處、經濟部、經濟部工業局、消防署……等單位，召開「研商建立工業區聯防通報制度事宜」會議，行政院秘書處於會中發言表示：「聯防通報與廠商利益有關，安全為廠商利益，政府為火車頭，應有使命感，以往採輔導方式，有法源則更有效率。八十七年行政院提出『工安改進方案』迄今仍未建立聯防通報體系，應加速進行並有必要加強部會合作。」並提出臨時動議略以：「輔導廠商建立聯防制度，如廠商意願低，則應採用自願性或強制立法……。」該次會議並做成決議略以：「建請經濟部研究辦理事項……訂定工業區警報聯防法令依據，依災害防救法訂定警報等級等方式。」惟經濟部工業局對於工業區區域聯防之推廣，至今尚未有立法計畫，僅於九十一年度委外調查工業區產業現況，進度顯屬緩慢，經濟部未予重視，顯有未當。為發揮並強化工業區內危險物運輸區域聯防（救災相互支援）機制，俾利掌控救災時效，經濟部自應加速辦理。

綜上論結，美國遭受九一一恐怖攻擊事件，殷鑑不遠，而揆諸國內每日藉由公路、鐵路、航空及海上交通工具運輸之危險物運輸量，相當可觀，其作業若

有不慎，該等危險物運輸工具無異如四處流竄之不定時炸彈，恐造成難以彌補之人員傷亡或財產損失，此可由歷年已發生之重大危險物運輸事故可悉，不僅造成民眾、員工、消防人員死傷，甚而嚴重阻滯交通，浪費社會及時間成本甚鉅，足資印證。然行政院、交通部、內政部、內政部警政署、行政院勞工委員會、行政院環境保護署、行政院農業委員會、經濟部等機關，對此涉及公共安全問題未能持續改善，與「零事故」、「零災害」目標，相距甚遠，致民眾生存環境無法達安全無虞之境，尤以政府各部門長期以消極事後檢討之五分鐘熱度處理公共安全問題，當事件隨民眾記憶及新聞熱度之消退，又怠惰執行，更遑論引進新興具建設性之運輸科技及預防管理制度；如此處理問題之態度，何以要求國內各產業展現強大競爭力，而能與世界先進國家並駕齊驅，行政院自應督同所屬各部會痛定思痛，將運輸公共安全事故之預防，列為處處小心、時時注意、日日警覺之重點工作，上開諸多違失爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實迅即檢討並依法妥處見復；倘再因機關或公務員因怠忽職務致引發類似原因之運輸及公共安全事故，本院當深究並嚴懲失職人員，絕不寬貸。

四、監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月二十二日

發文字號：(九一)院台內字第〇九一一九〇〇二六〇號

主旨：公告糾正納莉颱風期間，台北市政府在明知地區防洪計畫尚未完成之情況下，卻未加強督飭所屬，落實捷運設施防洪整備及緊急應變演練；捷運工程局辦理板南線忠孝復興站Y型通風井隔牆工程，施工、監造及驗收不實；工務局新建工程處辦理台北車站前廣場地下街工程，與捷運工程局、台北大眾捷運股份有限公司橫向聯繫及工程介面整合不足、工地管理不善、防洪警覺欠缺；交通部台灣鐵路管理局輕忽地下隧道及車站與捷運共構介面之防洪設施整備及緊急應變演練等諸多缺失，均為導致台北捷運系統淹水受創或擴大災情之肇因，已嚴重損及市民權益及政府施政形象，確有違失案。

依據：依據本院內政及少數民族、交通及採購二委員會第三屆第三十五次聯席會議決議及監察法施行細則第二十二條之規定。

公告事項：糾正案文乙份。

院 長 錢 復

糾正案文

壹、被糾正機關：台北市政府暨所屬捷運工程局、工務局

監察院 公 報 第二三六六期

新建工程處、台北大眾捷運股份有限公司；交通部台灣鐵路管理局。

貳、案由：納莉颱風期間，台北市政府在明知地區防洪計畫尚未完成之情況下，卻未加強督飭所屬落實捷運設施防洪整備及緊急應變演練；捷運工程局辦理板南線忠孝復興站Y型通風井隔牆工程，施工、監造及驗收不實；工務局新建工程處辦理台北車站前廣場地下街工程，與捷運工程局、台北大眾捷運股份有限公司橫向聯繫及工程介面整合不足、工地管理不善、防洪警覺欠缺；交通部台灣鐵路管理局輕忽地下隧道及車站與捷運共構介面之防洪設施整備及緊急應變演練；等諸多缺失，均為導致台北捷運系統淹水受創或擴大災情之肇因，已嚴重損及市民權益及政府施政形象，確有違失。

參、事實與理由：

案經本院調閱台北市政府暨所屬捷運工程局（以下簡稱捷運局）、工務局新建工程處（以下簡稱新工處）、台北大眾捷運股份有限公司（以下簡稱捷運公司）、交通部台灣鐵路管理局（以下簡稱台鐵局）、交通部台北市區地下鐵路工程處（以下簡稱地鐵處）相關卷證，並於九十年十月二日現場履勘及同年月二十三日、二十四日先後約詢前開機關主管人員到院說明案情

，茲就本案調查發現行政違失臚列如下：

一、台北市政府明知地區防洪計畫尚未完成，卻輕忽颱風豪雨可能導致捷運設施遭受水患之風險，肇致納莉颱風期間捷運系統災損擴大，確有怠失

據台北市政府查復本院，台北捷運系統防洪設計水位，於規劃階段係經英國總顧問（BNTC）依其經驗整體通盤考量捷運設施功能、使用年限、安全需求、工程經濟及配合大台北地區防洪計劃之堤防設施保護程度等因素後，建議以二百年頻率洪水水位加五十分之出水高度，作為捷運系統之防洪保護標準，以確保捷運設施所有開口（含出土段）及機廠高程，均能有效防止地面洪水灌入。其建議之主要假設條件如下：

- (一)大台北地區防洪計畫已完成，區域內各溪河整治，排水系統及抽水站設置亦已完備。
- (二)防洪堤防無潰決現象。
- (三)抽水機正常操作之情況。
- (四)設計雨量考慮短延時暴雨（二小時延時）及長延時颱風雨（二十四小時延時）二種。
- (五)雨水下水道管線中有二〇%輸水容積淤塞之情況。

惟查九十年九月十六日納莉颱風來襲時，大台北地區防洪計畫並未如預期完成，尚有一基隆河左岸大

坑溪鐵路橋上游河段（四分溪及大坑溪匯流口）、「大坑溪鐵路橋下游河段（南港橋至基隆河匯流口）委託交通部國道新建工程局代辦施工約二十公尺之缺口」及「基隆河北大山橋下游左岸三八三·五公尺護岸，因工程棄土問題延宕遲未完工」等多處防洪缺口，肇致洪水經由前述之堤防缺口及未完成之護岸長驅直入，漫淹至松山、南港等地區，亦因淹水位超過台北捷運系統防洪設計高程，造成捷運南港機廠隧道出土段（地面積水約五十公分）、昆陽站（大廳層積水約九十五公分）、市政府站（大廳層積水約五公分）等沿線場站嚴重進水，而使捷運停擺。

然查台北市政府及捷運公司，卻完全憑恃「二百年頻率洪水水位加五十公分」之防洪高程，輕忽「大台北地區防洪計畫尚未完成前，捷運設施隨時可能遭受水患」之風險，各場站及隧道出土端，不僅事前均未備足緊急防洪機具或沙包（南港機廠僅儲備約六〇〇包，其餘各站僅約一〇〇包至二〇〇包），且洪水來襲前亦未先行圍堵，以減輕災損；而例行性之防災模擬演練或緊急應變計畫，亦僅侷限於「翡翠水庫潰堤」之假想狀況，肇致本次納莉颱風來襲，基隆河及支流水位溢堤，抽水站陸續停擺後，南港、松山等地區淹水位迅速暴漲，捷運公司縱已竭力撤離線上與機廠內

列車，然在洪水圍困、調度支援人力、機具與沙包不及馳援之窘況下，沿線場站終難逃洪水吞噬、先後棄守。此雖經台北市政府九十年十二月三日核定捷運公司總經理陳○○記過一次、三位副總經理各申誠二次，另運務部、維修部、事業部三位經理及工安室主任等人各申誠一次之處分；惟台北市政府在明知地區防洪計畫尚未完成之情況下，卻輕忽颱風豪雨可能導致捷運設施遭受水患之風險，事前未能督飭所屬加強捷運設施防洪整備及緊急應變演練，肇致納莉颱風期間捷運系統災損擴大，確有怠失。

二、台北市政府捷運局辦理板南線忠孝復興站Y型通風井隔牆工程，因施工、監造及驗收不實，導致納莉颱風期間部分空心磚牆遭洪水沖毀溢淹車站及隧道，違失之責甚明

查捷運板南線忠孝復興站相鄰之太平洋崇光百貨公司地下室，於九十年九月十七日上午十時許，洪水由忠孝東路四段十七巷及四十九巷之停車場出入車道灌入後，造成該公司地下一層之隔間磚牆部分倒塌撞擊相鄰之捷運通風井隔牆，形成二·二公尺×三·二公尺之破洞，以致太平洋崇光百貨公司地下一層積水順勢流入忠孝東路地下街，再經由地下街漫流入忠孝復興站與捷運隧道內（按：此時忠孝東路四段路面水

位尚未達車站防洪高程，隧道內洪水亦僅漫流至永春站），無端加重捷運板南線災損；據捷運局估算，該處破洞進水量約一七、二九〇立方公尺，占捷運板南線總進水量之四·四三％。

案經本院九十年十月二日現場履勘，並調閱相關圖說資料查悉，前開捷運通風井隔牆破洞之處，原係承包商施工期間留供模板、鋼筋等材料搬運之用，完工前依合約圖說應以二十公分 RC （鋼筋混凝土）澆築填封，然承包廠商卻以空心磚砌築後表面覆以水泥砂漿粉光掩飾，致強度不足以承受鄰牆撞擊而倒塌；捷運局未嚴飭所屬善盡監督承包商按圖施工於前，事後工程驗收過程竟亦不察，草率同意初驗，其違失之責甚明。此雖經台北市政府檢討追究相關人員失職責任，核予捷運局工程主辦單位（東區工程處）處長、副處長、總工程司、工地主任及現場監工等七人，分別處以申誠一次至記過二次之處分，且全案已由法務部調查局移送臺灣臺北地方法院檢察署偵辦中，惟因工程施工過程人為怠失所造成之重大損害，已非事後追究責任所能彌補，台北市政府捷運局應即督飭所屬引以為鑑，並積極追究廠商違約責任。

三、台北市政府工務局新工處辦理台北車站前廣場地下街工程，平日與捷運局、捷運公司橫向聯繫及工程介

面整合不足，復因工地管理不善、防洪警覺欠缺，導致納莉颱風期間工區積水由連續壁預留孔灌入捷運車站後，緊急通報處置過程忙亂無序，徒使捷運台北車站災情雪上加霜，確有疏失；事後該等機關又相互推諉卸責，更屬可議

查捷運台北車站於八十七年五月間竣工並陸續移交捷運公司接管營運，其中站前廣場地下街與捷運車站頂版共構之連續壁預留○·六公尺×五·○公尺之矩形孔洞，以便日後地下街施作出入口電扶梯時連通之用。捷運局八十五年間連續壁澆注完成時，因站前廣場地下街尚未開挖，故僅以木製模板封堵該缺口，嗣後台北市政府工務局新工處接續辦理站前廣場地下街工程（NTA 標），工程承包商（皇昌營造公司）於九十年八月初開挖至前開連續壁預留孔後，模板頓失支撐而掉落，迨至九十年九月十七日因納莉颱風豪雨造成站前廣場工區積水暴漲超過該預留孔後，即順勢灌入捷運台北車站。

案經詢據台北市政府工務局新工處查復，當時因考量該預留孔位於地表面下二十公分（高程尚高於路面水溝底部），且地下街開挖深度達六公尺，工區蓄水容量加上備有直徑二英吋之泵浦十台，該預留孔應不致有進水之虞，故未責由承包商將掉落模板復原，亦

未主動聯繫告知捷運局或捷運公司；未料納莉颱風連日豪雨，造成台北車站週邊地區嚴重積水，忠孝西路積水達四十公分並漫入工區。該處現場人員於九十年九月十七日上午八時四十五分許發現工區水位已上漲距前開預留孔底部約一公尺時，雖即以電話聯繫捷運公司事業部工程員胡○○預為因應，並緊急調動人員機具以模板及帆布圍堵，惟因無法完全封阻積水滲流，致仍有約八、七○○立方公尺之水量（占捷運板南線總進水量之二·二三%）順勢流入捷運車站內；而捷運公司胡○○接獲新工處人員電話通知後，因市區積水受困家中，故僅以電話轉知該公司事業部曾○○課長，曾課長雖緊急聯繫現場機電承包商之保全人員巡視地下街有無進水，惟因不諳站體結構佈設，且當時尚未進水，故未能發現異狀及早防範，迨至洪水由預留孔灌入車站時已無力阻擋；延至當日晚間九時許積水消退後，新工處始責由承包商以鋼板進行預留孔封堵作業。

此雖經台北市政府事後檢討追究相關人員失職責任，分別核予工務局新工處工務所主任及現場監工申誠二次及申誠一次之處分，然亦暴露台北市政府工務局新工處平日與捷運局、捷運公司之橫向聯繫及工程介面整合不足，加上工地管理、防洪警覺欠缺及緊急

通報處置過程忙亂無序等連串失誤，徒使捷運台北車站災情雪上加霜，確有疏失；事後該等機關又相互推諉卸責，更屬可議。

四、交通部台鐵局輕忽地下隧道及車站與捷運共構介面之防洪設施整備及緊急應變演練，導致納莉颱風期間，捷運淡水線無妄遭致重大損失，實難辭怠忽之咎。

案經調閱台北市政府捷運局「台北捷運系統因納莉颱風造成淹水緣由及改善之檢討報告」一查悉，納莉颱風來襲期間，捷運淡水線各場站週邊積水均未超過防洪設計標準，亦即並未如板南線有發生地面積水侵入場站之情形，然淡水線雙連站至古亭站之間、捷運行政大樓及行控中心等站場，卻仍遭洪水波及而停擺；究其淹水路徑，主因松山地區嚴重積水，洪水沿台鐵松山車站西側隧道出土段進入，順勢流至台北車站匯集，當水位超過台鐵台北車站地下二層月台面後，經由月台上四座樓梯與電扶梯漫入地下三、四層之捷運淡水線台北車站，再續沿隧道向北流至雙連站、向南流至中正紀念堂站，並經由管道間與預留之運鈔通道流入捷運行政大樓及高運量行控中心，淹沒 B4 與 B5 層，造成設備室嚴重受創，淡水線全面停擺。台鐵局於納莉颱風挾帶豪雨來襲前，未能警覺地下隧道出土段及場站設施可能遭受水患之風險，輕忽事前防洪

整備與緊急應變演練，導致台北車站共構站體及淡水線遭無妄損失，實難辭怠忽之咎。

綜觀納莉颱風造成捷運淡水線受災之原委，主因台鐵與捷運車站、行政大樓、行控中心等共構介面之防洪設施明顯缺漏所致，台北市政府及交通部應即督飭所屬記取慘痛經驗與教訓，參採各界專業意見，全面檢視阻絕現有設施共構介面之水流通路，檢討於各場站出入口及軌道出土段設置多重防洪閘門，並加強管道間、人行或設備通道及重要設施（如：控制室、電腦室……等）之水密防護，或籌設第二行控中心；另對於後續路網、專案工程或聯合開發計畫之相關防洪設計，尤應審慎評估、週延考量，俾免重蹈覆轍。

綜上所述，本案納莉颱風期間，台北市政府在明知地區防洪計畫尚未完成之情況下，卻未加強督飭所屬落實捷運設施防洪整備及緊急應變演練；捷運局辦理板南線忠孝復興站 Y 型通風井隔牆工程，施工、監造及驗收不實；工務局新工處辦理台北車站前廣場地下街工程，與捷運局、捷運公司橫向聯繫及工程介面整合不足、工地管理不善、防洪警覺欠缺；交通部台鐵局輕忽地下隧道及車站與捷運共構介面之防洪設施整備及緊急應變演練……等諸多缺失，均為導致台北捷運系統淹水受創或擴大災情之肇因，已嚴重損及市民權益及政府施政形

象，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討改進，於二個月內見復。

五、監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月二十二日

發文字號：(九一)院台內字第〇九一一九〇〇二六五號

主旨：公告糾正台北市政府處理經保護區變更為住宅區之士林區住六之六地區都市計畫、環境影響評估、水土保持計畫、建築管理、下水道設施及獎勵自辦市地重劃等作業，涉有扭曲法令規定及權責不清、執法不嚴，有失政府立場等情案。

依據：依本院內政及少數民族、財政及經濟兩委員會第三屆第六十三次聯席會議決議暨監察法施行細則第二十二條之規定。
公告事項：糾正案文乙份。

院長 錢 復

糾正案文

壹、被糾正機關：台北市政府。

貳、案由：台北市政府處理經保護區變更為住宅區之士林區住六之六地區都市計畫、環境影響評估、水土保持計畫、建築管理、下水道設施及獎勵自辦市地重劃等

叁、事實與理由：

作業，涉有扭曲法令規定及權責不清、執法不嚴，有失政府立場等情，爰依監察法第二十四條提案糾正。

台北市士林區住六之六地區為民國(下同)六十八年台北市政府核定之二十五處由保護區變更為住宅區之其中一處，因都市計畫變更案內規定土地所有權人必須採自辦重劃、整體開發方式辦理，該地區土地所有權人緣自八十一年七月起陸續成立重劃籌備會，八十五年一月正式成立重劃會，同年九月通過該地區環境影響說明書，自擬之細部計畫配合修訂主要計畫案則於八十六年十月公告發布實施，八十七年一月及五月重劃範圍及重劃計畫書陸續完成核定，八十八年一月核准通過本重劃區之水土保持計畫，並於八十八年七月申報開工。惟開發過程中因歷經多次颱風及暴雨侵襲，迭有民意代表、地方居民及環保團體申訴該地區不宜高度開發作為住宅區，嗣經前立法委員丁守中先生及草山生態文史聯盟等到院陳訴略謂：台北市士林區住六之六地區都市計畫、山坡地開發、環境監控、營建管理等行政程序，涉有扭曲法令及違法失職等情。案經本院調查竣事，爰就本開發案各項行政措施涉有違失情形分述如下：

一、都市計畫部分：

(一)公園綠地面積比率僅及全區面積的百分之五·四六，與都市計畫法第四十五條所定最低標準百分之十，相較僅及一半，未能維持良好之生活品質，有所失當。

查都市計畫法第四十五條規定：「公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場，應依計畫人口密度及自然環境，作有系統之布置，除具有特殊情形外，其占用土地總面積不得少於全部計畫面積百分之十。」查台北市政府為解決六十八年當時由保護區變更為住宅區之多處山坡地住宅區長年來難以開發之困境，爰於八十三年十月修訂「變更台北市都市計畫保護區計畫（通盤檢討）案」說明書內「台北市保護區變更為住宅區開發要點」時，除規定將坡度於百分之四十五以上者應於細部計畫檢討列為公園、綠地外（詳前開要點貳之九之（三）），並將鄰里公園等設置標準由每人平均三·八平方公尺降低為二·三平方公尺，致住六之六地區民眾自擬之細部計畫於八十六年十月二十四日由台北市政府報奉內政部核定公告時，區內公園綠地面積僅占全區面積的百分之五·四六，有違都市計畫法第四十五條所定應不少於全區面積百分之十之規定。復查內政部都市計畫委員會八十六年七月二十二日第四一

四次委員會亦曾決議，本地區細部計畫應依據前述都市計畫法之精神補足公共設施，以提高生活環境品質。惟台北市政府辯稱，修訂「變更台北市都市計畫保護區計畫（通盤檢討）案」說明書內「台北市保護區變更為住宅區開發要點」條文案亦經完成都市計畫法定程序，另本計畫區將來建蔽率規定為百分之三十，容積率限制為百分之六十，且周圍被保護區所包被，其公園綠敷率應屬足夠，全案既經二級都市計畫委員會審議通過並依法定程序公告，並無違背都市計畫法相關規定等情云云。惟查建蔽率與容積率均係針對建築基地環境品質所規定，且區外保護區與區內公園綠地之設置目的與用途亦有別，不可相互抵充，台北市政府漠視都市計畫相關精神，有所失當，應迅即全面檢討匡正。

(二)台北市政府針對本地區未依都市計畫法第二十六條規定定期辦理都市計畫通盤檢討，亦屬不當。

查都市計畫法第二十六條規定：「都市計畫發布實施後，不得任意變更，但擬定計畫之機關每五年至少應通盤檢討一次，依據發展情況，並參考人民權益作必要之變更。」查六十八年台北市政府公告發布實施「變更台北市都市計畫保護區（通盤檢討）案」變更二十五處保護區為住宅區後，雖曾經進

行該市保護區、農業區以外土地使用分區之通盤檢討作業，並於七十九年九月發布實施「修訂臺北市土地使用分區（保護區、農業區除外）計畫（通盤檢討）案」，經查該案對前開已由保護區變更為住宅區之地區，均仍維持為住宅區，嗣後十餘年來均未再行通盤檢討。惟近年來由於民眾環保意識提昇，尤自九二一震災、象神颱風與納莉颱風等天然災害陸續肆虐以來，咸認山坡地過度開發結果將導致居住品質低落，甚而引發土石流與山崩地裂土地流失等災害，內政部自八十七年林肯大郡事件後亦嚴格規定坡度達百分之三十以上之地區限制建築。經查本地區內住宅區之規劃面積高達百分之五十六，而坡度達百分之三十以上地區亦占全區面積的百分之十七以上，坡度介於百分之十五至百分之三十之面積則接近全區面積的百分之四七（詳水土保持計畫定稿本第四之四頁）。縱使六十八年當時由保護區變更為住宅區確有其時代背景與需求特性，惟十餘年來台北市政府針對本地區未依都市計畫法第二十六條之規定定期辦理都市計畫通盤檢討，亦屬不當，允宜依法迅即辦理。

(三) 未尊重都市計畫委員會決議決議，於水土保持計畫審議尚未通過前即先行公布都市計畫細部計畫，亦有

未妥。

查八十四年十月二十六日台北市都市計畫委員會第四一一次委員會決議審議住六之六地區細部計畫案中曾決議：「請儘速組成重劃會後，依程序辦理第一階段環境影響評估及水土保持計畫相關事宜，俟該等事宜均無疑慮，再進行細部計畫審議。」惟查該案環境影響說明書雖經台北市政府環保局八十五年八月七日核定「有條件通過」，且於審查結論應配合辦理事項第一項中明列：「本開發詳細之水土保持計畫書，應依相關法規另送權責機關審查。」惟台北市政府仍以其環境影響評估計畫書內已包含水土保持計畫，並經相關權責單位共同審核通過，符合都市計畫委員會前開決議要求為由，而於八十六年十月二十四日即先行通過公告細部計畫，而該地區水土保持計畫書因涉及整體開發挖填平衡、限制坡度較陡、環境敏感區地區之開發及整體安全考量等因素，迨至八十八年一月五日始經建設局核准通過。尤以前開環境影響說明書內挖填土方報告所列數字與日後實際通過之水土保持計畫書內記載數量相差達二十萬立方公尺，台北市政府未尊重都市計畫委員會決議相關決議，於水土保持計畫尚未審議通過前即草率先行通過公布本地區都市計畫細部計畫，

亦有未妥。

二、環評審查與水土保持計畫部分：

(一)環境影響說明書內所附土石方計算未包含建築基地整地部分，且與水土保持計畫書中所列數字相差懸殊，原環境影響說明書內容嚴重失實。

查八十五年九月十日台北市環境保護局通過修正定稿之住六之六地區環境影響說明書內雖附有土石方計算報告書，惟內容粗糙簡略，僅以寥寥數語交代挖方為一二四、九〇〇立方公尺，填方為一二五、一〇〇立方公尺（詳附四之二十五頁）；惟查該地區自辦重劃會送該府建設局委外審查通過之道路及部分公共工程水土保持計畫，係以總挖填面積一九·七八公頃與四五·八萬立方公尺計算，實際挖填深度平均約二·三一公尺，前後計算結果相差近一倍，且尚未含括未來基地整地部分，顯見原環境影響說明書所載水土保持部分內容顯然嚴重失實，應確實厘正。

(二)本重劃區開發案對於陽明山地區交通衝擊影響嚴重，惟環境影響說明書內解決對策內容空泛，應詳加檢討改善，並切實訂定解決方案。

查陽明山地區整體聯外道路系統交通狀況，於平日尖峰時間行車速率已難提昇，若逢週休假日

及每年花季期間，雖實施交通管制，仍有車輛壅塞寸步難行情形，交通服務水準甚為低落，而本地區與台北市區連接之最主要道路即為陽明山對外聯絡幹道仰德大道，而本重劃區面積廣達五十餘公頃，預計容納人口近五千人，所增大量車潮，以現有陽明山地區對外交通系統顯難紓解，經查歷次環境影響評估審查會議中迭有專家學者提出該問題之嚴重性，並質疑環境影響說明書內解決交通衝擊對策之可行性，基於本重劃區開發案對於陽明山地區交通衝擊影響嚴重，惟環境影響說明書內解決對策內容空泛，應詳加檢討改善，並切實訂定解決方案。

(三)住六之六地區開發單位多次違法整地及未依核定之水土保持計畫辦理各項工程，台北市府地政處、工務局與建設局間權責不明，意見前後不一，顯失立場，均有未當。

查本案排水系統於八十七年六月十八日由工務局養護工程處審查通過，道路工程施工圖並於同年九月三日核可後，水土保持計畫始於八十八年一月五日由建設局審查通過，該重劃區並於八十八年七月一日申報施工，惟查該重劃區為利施工，曾於水土保持計畫尚未審議通過與申報開工前，透過重劃主管機關台北市政府地政處（土地重劃大隊）於八

十六年四月十一日簽請前市長同意於國民中學預定地上搭建二樓鋼架施工事務所乙棟，建設局原告發重劃會違反水土保持法之處分，經台北市議會某陳姓議員（案查其父當時係該地區土地所有權人兼重劃會理事）出面協調後，建設局即以該局曾於十八年三月二十四日簽示：「僅小部分地面整平，未涉開挖行為，未對水土保持造成影響，該局原則上無異議。」為由撤銷原處分，台北市政府地政處、工務局與建設局間權責不明，意見前後不一，顯失立場，均有未當，應確實檢討改善。

(四)重劃會多次違法施工整地，建設局與相關權責機關卻束手無策，坐令事態惡化，行事顯屬消極。

查前揭開發案自八十八年七月一日向該府地政處申報開工至今，建設局雖稱均依「水土保持法」及行政院公布「維護公共安全方案」規定，除每月會同地政處土地重劃大隊、工務局養護工程處等相關單位定期實施水土保持監督檢查外，在颱風豪雨季節來臨前，亦有派員至工地現場進行防災準備措施檢查。期間曾發覺該重劃區重劃會因施工中無臨時排水設施導入滯洪沉砂池，且挖填邊坡裸露未實施植生處理，乃依「水土保持法」規定於九十年二月九日科處罰鍰陸萬元整，並限期重劃會改正。又

該局於九十年八月二十六日會同相關單位實施水土保持監督檢查時，亦因該自辦市地重劃區重劃會在未經該府完成增闢道路及擋土牆審查作業並核准前，即先行施作編號 RDS-3、RDS-4、RDS-5、RDS-6、RDS-7 及 RDS-10 等道路及其附屬設施工程，並於該局核准之水土保持計畫中標示不整地之位置上擅自整地與堆積土石方，該局雖曾依「水土保持法」規定以九十年十月三日函處罰鍰拾萬元整，並限期依指定改正事項完成改善。經查重劃會多次違法施工整地，建設局與相關權責機關卻束手無策，未能確實依水土保持法相關規定勒令停工、強制拆除或撤銷其許可，僅以課處罰鍰交代，坐令事態惡化，行事顯屬消極，應請從速改正。

三、建築管理與下水道施設部分：

(一)台北市政府同意重劃工程得免申領雜項執照，不無曲解法令。

查「山坡地開發建築管理辦法」第四條規定：「山坡地開發建築，應向直轄市、縣主管建築機關依下列順序申請辦理：一、申請開發許可；二、申請雜項執照；三、申請建照執照。」按住六之六地區，因已完成都市計畫之主要計畫及細部計畫，固得依前開「山坡地開發建築管理辦法」第四條第二項規定

得免申請開發許可；惟仍應申請雜項執照；台北市政府地政處嗣以內政部八十六年十二月十八日台（八六）內營字第八六八九二八〇號函釋「……惟都市計畫細部計畫規定以市地重劃方式辦理者，其辦理市地重劃，主要為從事區內公共設施用地之劃設及從事區內之道路、溝渠等工程；前揭工程尚屬都市計畫程序，如因市地重劃範圍內土地權屬複雜，申請雜項執照確有困難者，得免申請雜項執照……」為由，於八十七年簽報前市長核准，該地區重劃工程免辦理雜項執照在案。惟查內政部前開函釋係針對台北市木柵二期重劃區填土方及駁坎道路等工程免雜項執照之解釋，自辦重劃與公辦重劃之辦理主體、實施程序及權利義務負擔均有差異，縱因該自辦重劃區土地權屬複雜難以取得全體土地所有權人同意書，亦不應便宜行事免除雜項執照之申請核准步驟，進而破壞山坡地開發法令嚴密審查之安全機制，台北市政府同意自辦重劃工程得免申請雜項執照，不無曲解法令，應迅即依法改正。

(二)台北市政府核定本地區採各戶自設個別污水處理設施，將背離都市計畫整體開發之主旨，亦違反下水道法及原通過之環境影響說明書承諾，顯屬不當。

依下水道法第八條規定，該住六之六重劃區應

自設專用下水道（含污水管線及污水處理廠），惟因「平均地權條例」第六十條未明訂污水處理廠用地應納入土地所有權人共同負擔之公共設施項目，故該重劃區之環境影響說明書中原指定由工務局衛生下水道工程處負責其污水處理廠之建設與營運。有關污水處理廠之設廠則由該處列入中長期計畫實施，並在公共污水廠未建設完成前，其個案建築物應按申請建照規模，依下水道法及建築技術規則規定設置污水處理設施，處理污水後排放。經查內政部營建署於八十七年九月二十五日已修訂建築技術規則，並訂頒「建築物污水處理設施設計技術規範」，行政院環境保護署亦已於八十七年十二月三十日訂頒「預鑄式建築物污水處理設施審核作業要點」等規定，可供公共污水下水道未到達地區採行，台北市工務局爰就下水道法之立法意旨及住六之六重劃區之地理環境，以及考量執行技術、工程經濟與社會公義等因素，於八十八年八月十七日簽奉前市長核定該地區為非公共污水下水道服務範圍，宜由當地住戶或開發單位自設個別污水處理設施，不施作污水管線。惟查該府工務局養護工程處曾於九十年二月十九日函致台北市土地重劃大隊略以：經查本地區原核定水土保持計畫書內並未計畫將污水容量

予以納入，倘未經水理分析且增加排水系統容量而貿然將污水排入雨水下水道中，日後恐有影響區內排水負荷及下游民眾生命安全之顧慮。查下水道法及其施行細則規定，私人新開發社區可容納五百人以上居住或總計興建一〇〇住戶以上，應設置專用下水道。按平均地權條例第六十條固未將污水處理廠用地納入共同負擔項目，惟尚不得據此即可免予施設專用下水道，尤以本地區都市計畫既已限定應採整體開發方式，若採各戶自設個別污水處理設施將背離整體開發之主旨，亦違反下水道法及原通過環境影響說明書之承諾，顯屬不當，應立即匡正，並督促開發單位規劃設置污水處理設施。

四獎勵自辦重劃缺乏標準作業程序，行政效率不彰。

依平均地權條例第五十八條規定，為促進土地利用，擴大辦理市地重劃，中央主管機關（內政部）已訂有「獎勵土地所有權人辦理市地重劃辦法」。復依同條例第六十條第三項但書規定，經重劃區內私有土地所有權人半數以上且其所有土地面積超過區內私有土地總面積半數之同意者，其重劃總負擔不受不得超過重劃總面積百分之四十五之限制。查六之六地區雖於六十八年由保護區變更為住宅區時即於都市計畫說明書內註明應以自辦重劃整體開發方式辦理，惟本地區

係屬山坡地住宅社區，且坡度超過百分之十五之地區高達全區面積之六十四，土地所有權人亦多達一八二人，人數眾多徵求同意困難雖屬實情，惟本重劃區實施過程中，重劃主管機關地政處（土地重劃大隊）基於獎勵民間自辦重劃，減少政府日後取得公共設施用地財政負擔意旨，刻意協助該重劃區突破困境，惟因目前獎勵自辦重劃缺乏標準作業程序，行政效率低落，諸如：是否需環境影響評估及水土保持計畫審定後始能核定重劃區自擬之細部計畫？重劃會可否於重劃範圍確定及重劃計畫書核定前成立？徵求區內土地所有權人同意書後應於多久期限內辦理重劃業務始為有效？重劃工程可否免申請雜項執照？重劃工程報請施工前可否准予動工搭建施工事務所？水土保持計畫與環境影響說明書之關係與下水道法及平均地權條例間之優先適用等事項，該府相關權責機關間因權責不清而常生歧見，致事事需簽呈市長核示，該地區重劃會多年來亦常抱怨政府行政效率低落，無所適從，顯非所宜。

綜上所述，台北市政府處理經保護區變更為住宅區之士林區住六之六地區都市計畫、環境影響評估、水土保持計畫、建築管理、下水道施設及獎勵自辦市地重劃等作業，涉有扭曲法令規定及權責不清、執法不嚴，有

失政府立場之處，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請台北市政府督促所屬確實檢討並依法妥處見復。

六、監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月二十二日

發文字號：(九一)院台內字第〇九一一九〇〇二七一號

主旨：公告糾正內政部營建署規劃不當，復未積極尋求補救之道，致令鉅額投資興建之蛋形消化槽，閒置多年，顯有不當案。

依據：本院內政及少數民族委員會第三屆第七十六次會議決議及監察法施行細則第二十二條之規定。
公告事項：糾正案文乙份。

院長 錢 復

糾正案文

壹、被糾正機關：內政部營建署

貳、案由：內政部營建署規劃不當、復未積極尋求補救之道，致令鉅額投資興建之蛋形消化槽閒置多年，顯有不當，爰依法提案糾正由。

參、事實與理由：

一、營建署未能切實評估實際需求即貿然興建蛋形消化槽，對於地方政府污水下水道用戶接管工程未能配合掌

握進度，致消化槽完工多年未能試車營運，核有不當：

(一)政府於民國(下同)七十三年在台北盆地規劃大型污水處理系統，建構包括台北市、台北縣及基隆市在內之地下輸水幹管，並在淡水河口南岸的八里鄉建污水處理廠，作為污水下水道之終端處理設施，但興建過程因遭遇居民抗爭、十三行遺址等問題，遲於八十六年七月一日始正式通水試車，由台北市政府工務局衛生下水道工程處(下稱北市府衛工處)負責營運及管理；八里污水廠分淨化污水、消化污泥兩套相連系統，從污水沈澱池取出之污泥經消化減量，再回收利用及掩埋處理。而「蛋形消化槽及能源回收系統工程」(下稱蛋形消化槽)即為八里污水廠處理污泥系統之一環，係利用微生物分解消化污泥，去除污泥之有機物質，以減量並降臭，污泥經消化後有機物質最高可減量三三%，且消化過程可產生瓦斯做為燃料，兼具能源回收之功能，初期興建六座消化槽，共耗資新台幣(下同)五十一億餘元，惟自八十三年六月二十日完工迄今尚未試車，遑論使用以發揮其功能。究其原因，乃搭配污水廠運轉的污水下水道，在連接家庭用戶部分，依下水道法規定，地方政府應負責辦理規劃、設

計及施工等相關事宜，惟因舊市區後巷違建林立，拆除不易，辦理用戶接管往往遭遇民眾抗爭，阻力甚大，且所費不貲，而其績效功能亦非立即顯現，致地方政府對此既無心又無力，推展進度緩慢；而「蛋形消化槽」卻照合約如期完工，形成空有消化槽、卻無合格污泥可供處理之窘境。按「蛋形消化槽」原規劃設計處理污泥之性質，是直接來自家庭用戶之污水，但目前八里污水廠進流污水，多數係採截流現有雨污水合流溝渠之晴天污水因應，其經處理後之污泥有機質含量較家庭污水為低，且含重金屬成份，均不利消化菌成長，致有機物質減量效果低於十五%，亦無法產生足夠之瓦斯供應發電機運轉。「蛋形消化槽」之承商因現有污水廠所需處理之污泥，其性質與原規劃設計之污泥性質不符，勢難以達到合約規定之有機物質去除率，故拒絕辦理試車。

(二)「蛋形消化槽」建造之初，污水系統用戶接管工作原規劃分三期（每期五年）執行：第一期自七十五年至七十九年，接管地區為台北縣三重、蘆洲及新莊，接管人數分別為六十四萬四千人，並處理台北市超量污水。第二期自八十年至八十四年，接管地區為台北縣板橋、中和及基隆市七堵、暖暖等地區

，接管人數為一百七十六萬五千人。第三期自八十五年及八十九年，接管地區為台北縣五股、泰山等地區，接管人數一百七十一萬人。嗣為方便污水下水道普及率之推估，乃計算家庭污水用戶接管普及率，依原規劃設計蛋形消化槽最大污泥處理容量，單純以家庭生活用戶接管應達三百萬人，約占台北市、台北縣及基隆市現有全體人口之四六%左右，惟台北縣遲至八十六年方進行蘆洲地區用戶接管工程，九十年以前，僅完成八百戶之接管工程，以九十年為例，接管戶數原定為一萬戶，然僅完成三、八四二戶，截至九十年底，用戶接管戶數約僅四千六百餘戶，全縣普及率約為一·四%，雖然台北縣政府表示，將配合中央政府提升接管率之建設補助計畫，調整相關工程建設推動方式及順序，預計於四年內將該縣用戶接管擴至十八萬七千戶，期使用戶普及率達到中央要求台北縣二二%之目標。即令上開計畫完全確實如期實現，屆時仍未能達到蛋形消化槽之最大污泥處理容量，另據營建署人員表示，若依目前接管執行狀況，預計三十年後才能達到六個蛋形消化槽之計畫處理污泥量。

(三)由於地方政府財源困難，無力支應污水下水道龐大建設經費，內政部陳奉行政院於八十一年十月五日

以台（八一）三三一八四號函修正核定「污水下水道發展方案」提高中央補助額度，列入國家六年建設計畫推動，其中並將台北縣列為重點區域。另呈奉行政院於八十七年二月四日以台八七內〇四九四六號函核定「獎勵公共污水下水道用戶接管暫行作業要點」，專案補助台灣省及台北市、高雄市配合籌編經費積極執行，依該要點全額補助辦理用戶接管工程，計八十七年度一億四千萬，八十八下半年及八十九年度二億元，九十年補助一億五千萬。惟本案相關污水處理系統早在七十三年即進行規劃，作為終端處理設施之蛋形消化槽於八十三年即已完工，而台北縣遲至八十六年始推動公共污水下水道工程，且進度緩慢，迭九十年底用戶接管普及率僅為一·四%，顯見蛋形消化槽與用戶接管工程嚴重脫節。

綜上，營建署未能切實評估，即貿然興建蛋形消化槽，對於地方政府污水下水道用戶接管遭遇困難、無心又無力，工程進度嚴重落後，事先既未經通盤瞭解以嚴謹規劃，又未能依原定計畫切實掌握進度，督促地方政府戮力以赴，致消化槽完工多年未能試車營運，造成資源閒置，浪費鉅額公帑，核有不當。

二、營建署明知仲裁並無勝算，卻未積極尋求補救之道，

耗費近二年時間催請承商辦理功能試車、尋求仲裁解決等不切實際之解決方式，任令鉅額投資設備閒置多年，徒然損耗時間成本，顯有不當：

(一)八里污水廠於八十六年七月正式通水試車，八十七年六月完成第一階段廠站試車，營建署認為已可穩定供應「蛋形消化槽」試車所需之污泥，乃自八十七年十二月起，數度催請承商辦理「蛋形消化槽」功能試車。惟承商認為目前八里污水廠進流污水，係採截流雨污水合流溝渠之晴天污水，而非合約規範之家庭污水，其經處理後之污泥有機質含量較低，且含重金屬成份，不利消化菌成長，勢難達到合約規定之有機物質去除率，故堅拒在現況下辦理試車，並於八十八年二月十一日提請仲裁。

(二)經中華民國仲裁協會依仲裁庭決定委請榮民工程股份有限公司辦理鑑定，榮民工程股份有限公司環保專業施工處於八十九年四月五日完成鑑定報告書載以：「污泥含有超量之鋅與鎳重金屬，顯見營建署與北市府共管污水源頭上（蘆洲、頂崁、中港）之進流口上游有鍍鋅、鍍鎳工廠排放廢水……，上述重金屬超過參考限值將對消化槽之生化作用造成抑制現象，即有毒性作用……，整個污泥厭氧消化會因為此值過高而宣告停擺」、「統計歷年污泥之揮發性

固體物平均為三八·八%，遠低於工程設計準則之七〇%，是以消化槽原先去除率百分之五十之功能保證難以達成……」；中華民國仲裁協會乃於八十九年八月三十日作成仲裁判斷書，認為：「在原契約內容未變更之情形下，要求聲請人依現況或修正案進行功能試車有其實際上之困難」，並認為：「相對人（營建署）要求聲請人逕行機電試車顯然並無理由」，故判斷工程契約終止，未執行功能試車部分費用予以扣減，營建署則應解除相關工程保證金及給付工程保留款。營建署經委任律師研商，認難以提出有利之反駁，復因承商對現行試車方案要求追加巨額費用，故未提起撤銷仲裁之訴。「蛋形消化槽」因未完成試車，而八里污水廠已於八十七年七月由營建署移交北市府衛工處接管操作，經協商決議由該處委託專業技術顧問公司修訂試車規範，及預算編列等工作後，據以招商辦理試車，北市府衛工處已於九十年九月底辦理第一階段技術顧問甄選作業。

綜上，承商認為現有污泥與合約規範規定試車輸入之污泥性質迥異，勢難達到合約規定之有機物質去除率，故拒絕辦理試車乙節，尚且執此以抗，主政之營建署豈能失察不明？此可由營建署對於仲裁結果認難以提出有利之反駁，故未提起撤銷仲裁之訴即可證

。然營建署明知仲裁並無勝算，卻未積極尋求補救之道，耗費近二年時間催請承商辦理功能試車、尋求仲裁解決等不切實際之解決方式，任令鉅額投資設備閒置多年，徒然損耗時間成本，顯有不當。

綜上所述，內政部營建署未切實評估實際需求即貿然興建蛋形消化槽，對於地方政府污水下水道用戶接管理工程未能切實掌握進度，致消化槽完工多年未能試車營運；復明知仲裁並無勝算，卻未積極尋求補救之道，耗費近二年時間在催請承商辦理功能試車、尋求仲裁解決等不切實際之解決方式，任令鉅額投資設備閒置多年，徒然損耗時間成本，均有不當，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

糾正案復文

一、行政院函為本院糾正台北市政府對於轄管內湖區「東京日經科技總部工地違法棄土案」之查處過程草率，且未能依法善盡建築工程剩餘土石方源頭管制之責，所復本院前調查

指正缺失之各項改進處置作法，亦未督飭所屬落實執行，確有怠失案查處情形之復文

（糾正案文見本院公報第二三三七期）

註：本案經本院內政及少數民族委員會第三屆第七十三次會議決議：「結案存查」↓

行政院 函

受文者：監察院

發文日期：中華民國九十年十二月十二日

發文字號：台九十內字第〇七一二五九號

附件：如文

主旨：貴院函，為台北市政府對於轄管內湖區「東京日經科技總部工地違法棄土案」之查處過程草率，且未能依法善盡建築工程剩餘土石方源頭管制之責，所復貴院前調查指正缺失之各項改進處置作法，亦未督促所屬落實執行，肇致營建工程承造人有恃無恐，違法棄土情形始終無法遏阻根絕，確有怠失。爰依法提案糾正，囑轉飭所屬切實檢討改善見復一案，經轉據台北市政府函報檢討改善情形，尚屬實情，復請 查照。

說明：

一、復 貴院九十年十月五日（九十）院台內字第九〇一

九〇〇五八八號函。

二、影附台北市政府九十年十一月二十八日府工建字第九九〇一七三二五二〇〇號函一份。

院長 張 俊 雄

臺北市政府 函

受文者：行政院

發文日期：中華民國九十年十一月二十八日

發文字號：府工建字第九〇一七三二五二〇〇號

附件：

主旨：有關本府工務局轄管內湖區民間建築工程「東京日經科技總部」工地涉及違規棄土乙案，本府檢討改善情形，報請 鑑核。

說明：

一、依 鈞院九十年十月十一日台九十內字第〇六〇〇七一號函轉監察院九十年十月五日（九十）院台內字第九〇一九〇〇五八八號函糾正案辦理。

二、旨揭建築工程經查領有本府工務局八九建字第二一五號、二二七號建造執照，依糾正案文內容所指本府工務局各項缺失及檢討改善措施逐項說明如后：

（一）對於違規案之查處過程草率，無法達到遏阻不法之

效果部分。

1 檢討

本案係由市議員以跟蹤運土卡車拍攝錄影帶，隔相當時日後於九十年四月三日召開記者會揭露此一違規事實，本府工務局建管處向議員借得該錄影帶，責成工程承造商根據影帶上之內容確定違規地點後再發函處理現場會勘，於文書處理及遞送作業期間亦責由承商找出該棄土地點之地主及相關人員，並函請承造人於會勘當日應通知地主參加。於會勘當日始有承包該地點整地工程之人員在場，並由其提供地籍資料、土地權利證明文件等，熟料事後證實該地籍資料不確實。由上述概略過程即知因違規地點非屬本市轄區，若非廠商誠意配合，各項查證工作確會曠日費時，本案承造人來函說明確有運輸棄土卡車司機未依指定地點棄置，於找尋違規棄土地點初時尚曾發生指引錯誤之事實，故本案自議員揭露至本府工務局建管處處理現場會勘之期日，確有延誤，惟糾正文所指本府相關主管機關未能本於職責，積極督飭所屬掌握第一時間，現場全程監督承造人完成棄土清除乙節，就本案行為發生時間至揭露時間相隔月餘，實質上已不具所謂「掌握第一

時間」之意義。

2 改善措施

配合本市土資場廣設，本府工務局建管處於施工管理科內，即將安排一小組人員，專司查核營建工程剩餘土石方之流向管制，對於違規行為之遏止及違規事實之查處工作，將比目前由建築工程施工管理承辦人員兼處較具機動性。由於專人專責，可減少類似本案查處之延宕狀況。

有關本府工務局建管處事前並未函邀集土地所有權人或當地政府機關派員參加，及於違法棄土事實後未能掌握第一時間，現場全程監督承造人完成餘土清除等節，本府工務局將於專司查核營建工程剩餘土石方流向管制之廢棄土管理小組成立後，訂定管理機制、檢討工作成效、強化作業流程，以遏止不法之違規行為。

(二)對於轄內建築工程剩餘土石方之處理未依法善盡源頭管制之責，肇致違法棄土情形層出不窮部分。

1 檢討

依糾正文所指，此部分本府工務局建管處之缺失，大致有(一)未落實查核棄土聯單(即運送憑證)，導致有本案承造人所報之「出土記錄表」及棄土經營業者提送之「棄土聯單清冊」所載

出土車次與聯單張數不符之情形。(二)承造人所送餘土運送憑證設計欄位欠缺「運送日期」，以及「承運車號」、「駕駛人簽章」欄無任何註記或簽章，又「每日出土記錄表」中之「土質概述」未填載或未依土質代碼詳實填列等。(三)未主動函洽土石方收容處理場所主管機關提供餘土處理場所報核之收容紀錄資料詳加比對，致無法達到機關間雙向查核防弊實效。

就前開第(一)項，有關棄土聯單問題，於中央所頒「營建剩餘土石方處理方案」九十年十月修訂前僅有「餘土處理應建立運送憑單管理制度」及「憑單應由各階段之查證機關各執一聯」之條文規定，至於該憑單應由何機關製發，則混沌不明。現行實務中有的由收容處理場所之主管機關製發，例如宜蘭縣政府、台北縣政府；有的則由主管機關授權處理場所製發，例如基隆市政府，本案即由基市府授權「大水窟土資場製發」。本府工務局所訂「台北市營建廢棄土管理要點」則規定應由土資場出具運送憑證。由於上述運送憑證制度之紊亂不一情形，所具公信力亦大打折扣，且憑證之規格大小不一，工程略具規模者數量體積龐大，歸檔保存不易(耗費巨大空間)，故

本府工務局建管處自多年前更改規定是項憑證由承造人自行保存，若有需要再提供查核。出土車次與棄土聯單張數不符是乃土方業者為謀取更多利潤，拘於土資場出具棄土聯單，為定量之情況下所產生之現象，其向承造人另浮報所使用車次。亦因上述聯單數量龐大，查核頗費人力，本府建管處基於有限人力之主觀因素，於廢棄土管理措施上，傾向於總量管制，就管制目標不變原則下，採取較能節省人力，容易執行之措施，就客觀環境上，採此措施，實非得已。

就第(二)項餘土運送憑證欄位設計及未能依實註記、填載乙節，查本案餘土運送憑證係由基隆大水窟土資場製發，非屬本府管轄，本府工務局實無權干預其所製發聯單之設計，至於聯單上「承運車號」、「駕駛人簽章」欄位未註記問題，因本府工務局建管處並未派員常駐工地，故工程出土當時之現場作業無法據實登載。且法規層面對於該項聯單之瑕疵，尚無明定處理方式。復查該兩建照工程「土質概述」乙欄，已於工地實際產生剩餘土石方前申報之「餘土處理計劃書」內詳有記載，本府工務局並於每月五日前將資料彙報至營建棄填土資訊及服務中心，俾利有效執行

土石方資源流向及總量管制。

就前開第(三)項有關機關無法達到雙向查核防弊問題，因就臺灣本島整體而言，發生工程餘土棄置問題最為嚴重者應屬本市轄區內之各項工程，且本轄區內目前尚無合法經營之土資場，故工程餘土流向均仰賴轄區外之各縣市土資場。雖然同一個問題，但在其他縣市政府其所列重要程度亦有極大之差異，故在本府屬極為重要之案件，在他縣市政府未必同為重要。

2 改善措施

配合內政部九十年十月十九日台九十內營字第九〇一四七一四號函頒修正「營建剩餘土石方處理方案」，於第參項一(一)(二)明載，起造人或使用人於工地實際產出剩餘土石方前，將擬送往之合法收容處理場所之地址及名稱報主管建築機關備查後，據以核發土石方流向證明文件。意即由工程主管機關製發棄土運送憑證，如此本府工務局在管理上可依據起造人等所報餘土數量、運置地點等製發運送憑證，再規定該憑證之流程，即可有效控管流向，且由公家部門製發憑證當可提高公信力，其格式、大小、欄位之設計將較妥善且符合管理需要，實質管理上亦較具意義，並

配合廢棄土管理小組之成立，落實運送憑證之查核管理。

(三)有關本府對於前調查指正餘土處理管制相關缺失，未見具體執行成效部分。

1 檢討

依糾正文內容指本府前即曾因「臺北國際金融大樓」工地違法棄土案，經調查指正並責請督飭所屬確實檢討改進，惟仍於九十年四月間再度發生本案建築工程違法棄土之情事，顯見本府所復各項改進措施倘非闕漏不周，則係執行不利乙節查自「臺北國際金融大樓」工地發生違規棄土事件後，本府曾提多項改進措施，計有「加強與本市以外縣市為申報餘土處理地點統計彙整作業」、「加強現行餘土證明管制措施」、「建立贖餘土石方之流向管制與登錄電腦資訊作業」、「研訂餘土處理管制標準作業流程」等。本府工務局要求餘土處理案件皆須取得當地縣市政府或公共工程主辦機關核准函，其內容必須包含建照號碼及餘土數量等資料；各核准之餘土收容證明並逐案函知當地縣市政府查證，以防止有偽造情事。餘土申報核准案件自八十九年度輸入電腦進行整理，以便於將來與外縣市土資場總量管制進行核對處理

；並按月將核准案件資料提送工研院能資所彙整；出土完畢，本府工務局並逐案將出土時間及出土總量副知當地縣市政府，以為核對收容處理紀錄及總量管制。

其中除最後一項因法源訂定甫於九十年十月十一日研訂「臺北市政府營建剩餘資源處理管理辦法」(草案)完成，尚無法立即執行外，餘三項如上述說明均已付諸執行，尤以第二項查核餘土證明事宜，久來已未再發生餘土證明偽造事件，足見已具成效，至於第四項，本府工務局為有限人力、物力之運用，已著手擬訂委託公會代行對工程餘土流向之查核管制事宜，惟因涉及法源依據問題，正納入「臺北市政府營建剩餘資源處理管理辦法」(草案)第十九條：「本辦法有關之剩餘資源管理、管制等措施，如有必要，得委託相關人民團體或學術機構辦理。有前項委託情形者，本市各項工程剩餘資源之處理應交由具有受託人民團體或學術機構之會員資格者承攬，其剩餘資源處理計劃並應交由受託人民團體或學術機構協助審查後，作為核准開工或放樣勘驗之依據。」本草案條文目前交由本府法規委員會受理審議中，俟經市政會議通過後，即頒佈施行。

2 改善措施

配合內政部新修正「營建剩餘土石方處理方案」之實施，以及本府「臺北市政府營建剩餘資源處理管理辦法」之頒訂，將儘速完成與公會訂定行政契約，將本市各項工程剩餘資源處理委託公會協助審查並負責流向管制、查處等專項事務，以補本府工務局建管處人力之不足，且能達成業者自治之進步方向，對本市工程餘土之管理立下典範。

三、綜上檢討說明，就現行規定及本府執行層面，確有糾正文所指各項缺失。如前項各節所述，本府已配合內政部九十年十月十九日台九十內營字第九〇一四七一四號函頒修正「營建剩餘土石方處理方案」著手研定新措施，例如運送憑證之製發、各類工程剩餘土石方處理之部分工作委託公會辦理等；同時亦建議內政部就目前實務所存在明知不合理之現象，應就法規層面予以明確規定，用以徹底遏止業者不法行為之發生，例如餘土棄置地點運送距離之限制等。期能因此使本項管理工作達到規定合理，業者容易遵行之境界。

市長 馬 英 九 休假

副市長 歐 晉 德 代行

監察法令

一、公職人員財產申報案件中「財產申報無正當理由逾期申報、不為申報及故意申報不實案件罰鍰額度標準表」

監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月十九日

發文字號：(九一)院台申肆字第〇九一一八〇〇八五五號

主旨：公告本院受理之公職人員財產申報案件中「財產申報無正當理由逾期申報、不為申報及故意申報不實案件罰鍰額度標準表」。

依據：依本院九十一年四月九日第三屆第三十九次會議決議辦理。

公告事項：如附件。

院長 錢復

財產申報無正當理由逾期申報、不為申報及故意申報不實案件罰鍰額度標準表

壹、無正當理由逾期申報或不為申報之處分額度如次：(單

位：新台幣元)

- 一、逾期在一星期以內補報者一六萬元。
- 二、逾期一星期，在二星期以內補報者一七萬元至八萬元。
- 三、逾期二星期，在三星期以內補報者一九萬元至十萬元。
- 四、逾期三星期，在四星期以內補報者一十一萬元至十二萬元。
- 五、逾期四星期，在五星期以內補報者一十三萬元至十四萬元。
- 六、逾期五星期，在六星期以內補報者一十五萬元至十六萬元。
- 七、逾期六星期，在七星期以內補報者一十七萬元至十八萬元。
- 八、逾期七星期，在八星期以內補報者一十九萬元至二十萬元。
- 九、逾期八星期，在九星期以內補報者二十一萬元至二十二萬元。
- 十、逾期九星期，在十星期以內補報者二十三萬元至二十四萬元。
- 十一、逾期十星期，在十一星期以內補報者二十五萬元至二十六萬元。

三、逾期十一星期，在十二星期以內補報者一二十七萬元至二十八萬元。

四、逾期十二星期，或迄未申報者一二十九萬元至三十萬元。

五、經審酌逾期申報之原因及其他情事，其情況特殊者，得在法定罰鍰金額範圍內，酌定處罰金額。

貳、故意申報不實之處分額度如次：（單位：新台幣元）

一、故意申報不實金額在一百萬元以下，或金額不明者一六萬元。

二、故意申報不實金額逾一百萬元，在五百萬元以下者一六萬元至八萬元。

三、故意申報不實金額逾五百萬元，在一千萬元以下者一八萬元至十萬元。

四、故意申報不實金額逾一千萬元，在二千萬元以下者一十萬元至十二萬元。

五、故意申報不實金額逾二千萬元，在五千萬以下者一十二萬元至十四萬元。

六、故意申報不實金額逾五千萬，在一億元以下者一十四萬元至十六萬元。

七、故意申報不實金額逾一億元，在二億元以下者一十六萬元至十八萬元。

八、故意申報不實金額逾二億元，在四億元以下者一十八

萬元至二十萬元。

九、故意申報不實金額逾四億元，在六億元以下者一二十萬元至二十二萬元。

十、故意申報不實金額逾六億元，在八億元以下者一二十萬元至二十四萬元。

十一、故意申報不實金額逾八億元，在十億元以下者一二十萬元至二十六萬元。

十二、故意申報不實金額逾十億元，在十二億元以下者一二十萬元至二十八萬元。

十三、故意申報不實金額逾十二億元以上者一三十萬元。

六、經審酌故意申報不實之動機、目的及申報不實之財產種類，其情況特殊者，得在法定罰鍰金額範圍內，酌定處罰金額。

二、修正「監察院員工差勤管理要點」第八點

中華民國九十一年三月十二日

本院九一院台人字第○九一六〇〇二一九號函修正發布

八本院員工加班，均應事先簽請核准，以小時為計算單位，每人每日加班不得超過四小時，每月以不超過三十小時為限；如加班累計達四小時者，得由員工選擇在加班後，三個月內補休假半天，不另支給加班費，亦不得利用上開補休假出國。

因辦理任務性、時效性工作之必要，得專案簽准加班，不受前項加班時數之限制，但各單位主管人員應覈實審核。

會議紀錄

一、監察院內政及少數民族委員會

第三屆第七十五次會議紀錄

時間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午十時五分

地點：第一會議室

出席委員：林時機 柯明謀 林鉅銀 張德銘 廖健男

列席委員：李友吉 詹益彰 謝慶輝 林將財 黃守高

林秋山 趙榮耀 趙昌平

主席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文

紀錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、張委員德銘、林委員鉅銀調查「據蘇○○君等陳訴：內政部違法規定土木包工業可承攬新台幣六佰萬元以下建築工程，嚴重影響工程品質，危及公共安全並違反中央法規標準法、建築法等規定乙案」之調查報告。提請討論案。

決議：（一）處理辦法一修正為「提案糾正，並影附調查意見四函請內政部就所為錯誤公文書部分，議處失職人員見復。」

（二）提案糾正，並影附調查意見第四項函請內政部就所為錯誤公文書部分，議處失職人員見復。

（三）影附調查意見函復陳訴人。

二、張委員德銘、林委員鉅銀提「為內政部對土木包工業之管理，長期以來僅依該部本於職權所訂『土木包工業管理辦法』辦理，既無法律規定，亦未以法律明列其授權依據，違反法律保留原則；又越權將有關土木包工業得承攬建築物及雜項工作物之造價金額，明定於該辦法，通函要求直轄市、縣（市）政府依該辦法規定辦理，並規定土木包工業得將專業項目『分包』專業營造廠商，除違反建築法第十六條第二項及政府採購法相關規定外，更嚴重侵犯法律授權而屬於地方政府之權責，核有嚴

重疏失，爰依監察法第二十四條規定提案糾正」。請討論案。

決議：糾正案通過並公布。

三、張委員德銘調查「據訴：坐落台中市三民路三段一六〇號『東方巴黎大樓』於九二一地震後即被判定為全倒，惟台中市政府迄未依法拆除，致令無法重建家園，影響住民權益，涉有違失等情乙案」調查報告。提請討論案。

決議：(一)影附調查意見第一項函請內政部協助台中市政府妥處見復。

(二)影附調查意見第二項函請內政部研處見復。

(三)影附調查意見函復陳訴人。

四、李委員伸一調查「據訴：幸城建設公司於八十二年間在基隆市暖暖區興建幸福華城社區，未依山坡地開發及建築法等相關規定建築，基隆市政府相關人員監督不週，草率核發使用執照，致該社區多次遇颱風受災，涉有違失等情乙案」之調查報告。提請討論案。

決議：(一)影附調查意見函基隆市政府檢討改善見復。

(二)影附調查意見函復陳訴人及基隆市議會。

五、行政院函復：有關本院前糾正內政部七十四年八月十三日七十四台內營字第三二八一九七號函未依法原意解釋建築法第三十四條第二項規定；臺北市政府、高雄市

政府、臺北縣政府等二十一縣(市)政府指派擔任審查或鑑定建築物工程圖樣及說明書之建管人員資格不符建築法第三十四條第二項規定，內政部、臺灣省政府未善盡監督、考核之責，任令違法現象長期存在，均有疏失案續處情形。及據訴：有關本院前糾正直轄市及縣市政府建管人員，不符建築法第三十四條規定，已逾改善期限，相關單位似仍未依法辦理乙案。提請討論案。

決議：影附核簽意見第二項及陳情書函請行政院轉飭內政部於九十一年六月底前，將辦理情形見復。

六、法務部函：據報載，前警政署署長丁○○購入台北市文山區軍功路世界山莊房舍，其購置及價金之支付有無據實申報財產，又裝修房舍係以自費或公費支付等節，認均應予深入瞭解乙案辦理情形及財政部台北市國稅局復函。一併提請討論案。

決議：(一)法務部復函：函法務部建議賡續積極推動相關修法工作，並毋須函復本院後併案存查。

(二)財政部台北市國稅局復函：併案存查。

七、內政部函：關於「各直轄市、縣(市)政府處理違章建築之拆除，未能落實執法，致違建愈拆愈多，另違建拆除後重建，大部分縣(市)均未依法移送法辦，以及拆除違建未切實依規定向違建物所有人收取拆除費用，中央主管機關內政部未善盡督導之責，均有不當等情」乙

案，邀請該部部長率同違建執行成效不彰之縣市政府首長及主管人員到會說明，並接受質問案辦理情形。提請討論案。

決議：影附核簽意見第二項，函請內政部檢視報告內容確實彙整完整正確之資料，重新將違建相關法規修正成果、督導地方政府處理違建成效、政府機關與學校違建清查拆除成效及違建處理不佳之檢討改進情形續復。

八、行政院函：關於：台中縣太平市育英街○○○號「新坪生活社區」，因建商宏總建設公司偷工減料，九二一大地震後，房屋倒塌，死傷慘重，台中縣政府核發建造執照及使用執照均涉有違失等情乙案之查處情形及台中縣政府函。提請 討論案。

決議：函請行政院轉飭內政部持續將辦理結果見復。

九、行政院函復，關於台中縣豐原市聯合大市場九二一地震倒塌造成十四人死亡，台中縣政府核發該大樓建造執照及使用執照過程，涉有違失等情乙案，轉據內政部續函報目前辦理情形。暨行政院公共工程委員會函（副本）。

。提請 討論案。

決議：函請行政院督促所屬儘速辦理完成後見復。

十、桃園縣警察局函復，關於「簡○○陳訴：渠所有桃園縣大溪鎮武嶺段五三〇地號土地（大溪鎮康莊路○○○號

），長期被占用作為警察宿舍，經渠向桃園縣政府等各級機關申請歸還民地或訂約租用，皆未予正面回應，請查明公務員有無故意未依法辦理，圖利退休警官等情乙案」之後續處理情形。提請 討論案。

決議：函請桃園縣警察局續依本院調查意見儘速處理，並將處理結果見復。

十一、台北市政府函復，有關吳○○陳訴：該府辦理中山北路七段一九〇巷二十六弄南側道路新築工程，涉有延宕等情乙案辦理情形。暨李○○續訴：該府開闢上開道路工程都市計畫不當，請重新檢討乙案。提請 討論案。

決議：（一）影附核簽意見第五項函請台北市政府儘速召開跨局處會議妥為檢討，並辦理見復。

（二）影附續訴函請台北市政府參考處理，並將處理情形逕復陳訴人。

十二、嘉義縣政府函（副本），有關陳○○等續訴：該府辦理新港鄉古民段新民小段七二一號土地重劃測量繪圖作業錯誤，影響渠等權益，且久不處理，導致渠父陳○○積勞成疾，悲憤自盡亡故乙案；暨該府對陳○○陳訴：新港鄉古民段○○○之〇地號土地，依該府規劃之調整分配圖，將使該土地無適宜聯外道路乙案之處理情形。

提請 討論案。

決議：影附核簽意見第二項函請嘉義縣政府辦理見復。

三、內政部函：有關據吳○○續訴，台北市政府對渠所有坐落該市大安段一小段四三一地號等土地，前經認定為既成道路，惟該府未依司法院大法官會議解釋意旨予以檢討廢止，顯有不當等情乙案之處理情形暨台北市政府復函及續訴。一併提請 討論案。

決議：影附續訴函請內政部依職權處理逕復陳訴人。

四、台北縣政府及土城市公所函復本院前調查據林○○陳訴：土城市公所及台北縣政府於辦理都市計畫通盤檢討案時，涉嫌違背土城市民代表大會決議及辦理都市計畫應遵行之相關法令，違法通過都市計畫變更乙案辦理情形。提請討論案。

決議：(一)台北縣政府復函部分：影附核簽意見第三項，

再函台北縣政府確實依本案調查意見第二項意旨檢討改進見復。

(二)土城市公所復函部分：併案存查。

五、張成志等續訴：為雲林縣政府徵收渠等所有坐落該縣台西鄉五港段○○○○地號土地，未依協調結果從優補償案，交通部及雲林縣政府查復不實等情乙案。提請 討論案。

決議：影附續訴函，函請雲林縣政府及交通部公路局查處逕復陳訴人，並副知本院。

六、據訴：高雄市政府工務局新建工程處，以技術性考量為

託辭，就陳清誥原有違建坐落之路段，變更都市計畫圖，改以弧形施設水溝，圖利違建戶乙案。提請 討論案。

決議：影附續訴函請高雄市政府併本院調查意見要旨，依法妥處見復。

七、台中市政府函復，關於「據報載：民國九十年七月三十日桃芝颱風來襲時，筏子溪溪水暴漲，台中縣大雅鄉民廖○○，當日於行政院勞工委員會職業訓練局中區職業訓練中心宣布停止上課，返家途經台中市西屯區永安一巷時，因溪水湍急，無法通行，乃緊抱水泥柱等待救援，附近民眾一再報案求援，歷經數小時未見台中市消防隊員到場救援，致廖○○被大水沖走溺斃，主管機關有無違失情形，認有深入瞭解必要乙案」之辦理情形。提請 討論案。

決議：函請台中市政府就其權責應行辦理事項積極推動，並於中央核定河川整治計畫及完成該計畫「用地及地上物取得工作」時函報本院。

八、台中市府函復，關於本院前糾正「民國九十年七月三十日桃芝颱風來襲，台中縣大雅鄉鄉民廖○○當日於返家途經台中市西屯區永安一巷時，因筏子溪溪水暴漲，無法通行，乃緊抱水泥柱等待救援，附近民眾一再報案求援，歷經數小時未見台中市消防隊員到場救援，致廖

員被大水沖走溺斃事件，台中市災害應變中心調度人力未臻靈活，狀況研判欠佳，錯失第一時間及從最近地點搶救受困者之契機，緊急救援機制亟待加強；且救災機具設備不足，各救災單位缺乏聯繫溝通與協調，救災資源未能統合運用，無法達成搶救任務，相關主管機關核有疏失乙案」之辦理情形。提請 討論案。

決議：函請台中市政府切實依所提改進措施積極辦理並落實各項災害防救演練，避免類似情形再次發生，本件糾正案予以結案存查。

九、行政院函送本院委員九十年十二月二十四日巡察行政院座談會所提問題之辦理情形乙案。提請討論案。

決議：(一)檢附巡察委員林委員將財核簽意見影本送請協查秘書參辦。

(二)檢附委員審核意見一覽表函請行政院處理見復。

三、據李○麟、李○銘等續訴：為前台灣省政府地政處辦理渠等所有坐落台南縣東山鄉東山段○○○之七、之二一地號等土地重測面積減少，案經訴請確認界址，惟內政部土地測量局拒不提供九十年一月二日測勘鑑定圖予法院，致案件無法儘速審結，請查處等情乙案。提請 討論案。

決議：影附陳情書函請內政部轉飭所屬儘速查明妥處見

復並副知陳訴人。

其、內政部函復，有關據袁○○代表袁○○續訴：馬祖電力公司長期占用渠所有坐落於福建省連江縣北竿鄉塘岐村午沙港之土地，連江縣政府處理土地糾紛涉有瑕疵乙案辦理情形。提請 討論案。

決議：報院輪派委員調查。

其、基隆市政府、基隆市安樂地政事務所及交通部台灣區國道高速公路局函復，本院前調查據林○○陳訴：基隆市政府以中山高速公路工程需要，更增加徵收渠妻陳○○所有坐落基隆市七堵區五堵段下坡小段○○○地號部分土地，惟查高速公路局對該土地並無使用之必要，該府竟不准予撤銷徵收，疑有圖利鄰地所有權人等情乙案辦理情形。提請討論案。

決議：影附基隆市政府、基隆市安樂地政事務所及交通部台灣區國道高速公路局等復函函復陳訴人後結案存查。

其、內政部函復本院前調查據東華合纖股份有限公司林○○君陳訴：該公司於八十六年六月二十日獲新竹縣政府核發增建廠房建照後投下鉅資發包及購置，詎未及四個月，縣府卻通知該核准建照位置係位於都市計畫道路。且未依內政部都委會指示再議，復於九十年六月六日通知拆除廠房、先提送回饋計畫等，致公司蒙受鉅額損失乙

案辦理情形。提請討論案。

決議：併案存查。

黃嘉義市政府函復本院前調查，據林○○陳訴：嘉義市政府為在中山路新建市政中心大樓，將拆除預定地上歷史建築（即嘉義稅務出張所及嘉義市役所），涉有違反文化資產保存法及綁標違反政府採購法等情乙案辦理情形。提請討論案。

決議：結案存查。

某據美國佛萊契國際法及外交學院博士候選人周○○來函：要求本院提供有關本院調查「據立法委員馮○○等陳訴：為總統府辦公室前主任蘇○○與行政院文化建設委員會前主任委員鄭○○二人，於前總統李○○任內，在兩岸間穿梭扮演『密使』，將重要國家機密交付中國大陸之高級官員，違反國家安全及公務員服務法等相關規定，涉有違失等情乙案」之調查報告乙份，俾供渠撰寫博士論文參考等情乙案。提請討論案。

決議：影附本案調查報告函復陳訴人。

某據王○○續訴：渠年老多病，其相依為命之女又為殘障，生活困頓，請主管機關繼續就其共有系爭土地未經徵收補償或價購之持分，再行辦理補償等情乙案。提請討論案。

決議：併原卷存查。

某台中縣政府函復，有關陳○○續訴：渠所有坐落該縣豐原市豐原段○○之○○地號土地，業經施工為豐原後火車站之人行步道，惟至今仍未發放徵收補償費，主管機關涉有違失乙案處理情形。提請討論案。

決議：併案存查。

某黃○○等陳訴：為高雄市政府將於該市楠梓區開闢二之四、二之五號道路銜接工程，違法徵收渠等土地，並強制拆除房屋，請督促該府依法行政乙案。提請討論案。

決議：影附陳情書及附件，函請高雄市政府妥處見復。

院函並副知陳訴人。

二、監察院司法及獄政委員會

第三屆第五十次會議紀錄

時間：中華民國九十一年三月二十一日（星期四）下

午二時

地點：第一會議室

出席委員：黃武次 李伸一 張德銘 黃勤鎮 廖健男

謝慶輝

請假委員：古登美 趙昌平

主席：黃委員武次

主任秘書：王林福
紀 錄：施泰靜

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。
決定：確定。

乙、討論事項

一、據李吉祥陳訴：本院九十一年二月二十七日（九一）院台司字第〇九一二六〇〇三二五號函內部分記載內容，顯與事實不符，請求發函法務部更正乙案，提請討論案。（法股）

決議：一、修正通過。（核簽意見二之（一）第十二行「，其借款行為已傷害司法形象」等字刪除）
二、影附核簽意見二函送法務部，並函復陳訴人。
散 會：下午二時二十分

三、監察院內政及少數民族、財政及經濟委員會

第三屆第六十二次聯席會議紀錄

時 間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午九時三十分

地 點：第一會議室

出席委員：李友吉 林將財 柯明謀 郭石吉 林時機

林鉅銀 張德銘 黃守高 黃勤鎮 廖健男
謝慶輝

列席委員：詹益彰 林秋山 呂溪木 趙榮耀 趙昌平
請假委員：康寧祥 黃武次 黃煌雄

主 席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文 周萬順

紀 錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次聯席會議紀錄。
決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函復：關於本院對內政部營建署陽明山國家公園管理處函送：「監察院對陽明山國家公園區內違規營業餐廳案糾正事項，七月至十二月各單位執行報告表」案之審核意見，有關機關查處情形。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第二項後段，函請行政院督促所屬，於文到一個月內確實辦理見復。

二、行政院研究發展考核委員會函復：檢送「陽明山國家公園區內違規營業餐廳各目的事業主管機關九十年查處取締執行績效報告」乙案。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第二項後段，函請行政院辦理見復。
三、行政院及台北市政府分別函復：有關本院前糾正台北市

政府核發捷力公司內湖分公司申請營利事業登記證作業過程與法令有欠完備，另該府制定之土地使用分區管制規則，未明確規範「一般零售業」使用面積，致予業者違規可乘之機乙案續處情形。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第四項函請行政院督促台北市政府儘速檢討辦理，並於完成後將檢討暨辦理情形見復。

四、台北縣政府函復：有關簡○○陳訴，為台北縣政府及板橋市公所核准渠投資興建之第八市場開發案，完成簽約後，因用地杯葛，延宕多年，該府及板橋市公所相互推諉塞責，嚴重影響權益一案之辦理情形。提請 討論案。

決議：函請台北縣政府繼續協助並督促板橋市公所儘速協調處理，並將處理結果見復。

五、高雄縣政府函（二件）：據訴，為行政院環境保署等興建高雄美濃鎮B○○小型焚化爐，涉有背信、圖利、瀆職等情乙案辦理情形。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第二項函請行政院督飭所屬迅即妥為檢討辦理見復。

六、行政院勞工委員會函復，有關台灣普利司通股份有限公司陳訴：新竹工業區福國化工廠爆炸案，造成多人傷亡。請就該公司近鄰尚有其他類似情況之樹脂化工廠，所屬危險物儲槽之設置及防護設施，是否安全無虞乙案辦

理情形。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第三項函請行政院勞工委員會及經濟部辦理見復。

散 會：上午九時三十五分

四、監察院內政及少數民族、教育及文化委員會

第三屆第三十三次聯席會議紀錄

時 間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午九

時三十五分

地 點：第一會議室

出席委員：尹士豪 呂溪木 林時機 林鉅銀 張德銘

廖健男 古登美 林秋山 林將財 柯明謀

詹益彰 趙榮耀

列席委員：李友吉 趙昌平 黃守高 謝慶輝 郭石吉

黃勤鎮

請假委員：黃煌雄

主 席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文 鄭美珍

紀 錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次聯席會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函復，關於「霧峰林家」古蹟應否保存維護及其相關九二一震災後重建與安置問題，主管機關遲未妥處等情乙案處理情形。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第三項函請內政部每半年將辦理情形見復。

散 會：上午九時四十分

五、監察院內政及少數民族、交通及採購委員會

第三屆第三十四次聯席會議紀錄

時 間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午九

時四十分

地 點：第一會議室

出席委員：尹士豪 呂溪木 林將財 柯明謀 張德銘

古登美 李友吉 林時機 林鉅銀 郭石吉

黃守高 詹益彰 趙昌平 廖健男 趙榮耀

列席委員：謝慶輝 黃勤鎮 林秋山

主 席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文 翁秀華

紀 錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次聯席會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、康委員寧祥調查「據訴（陳訴人要求身分保密）：行政院公共工程委員會及台中市政府，對於台中市美麗社區大樓A至F棟，原已判定全倒，但竟聽從建商意見，重新鑑定，草率認定半倒並可修復，影響權益等情乙案調查報告。提請 討論案。

決議：（一）影附調查意見函請台中市政府妥處並督促所屬及督導該市北區區公所檢討改進見復。

（二）影附調查意見第四項函知行政院公共工程委員會及內政部。

（三）影附調查意見函復陳訴人。

二、台北市政府函復：關於該府逾越停車場法第十一條授權範圍，訂定「台北市利用空地申請設置臨時路外停車場要點」，並依之核准數十座立體停車場、建築物附設機械停車設施，已於八十五年間經本院糾正在前，至八十七年四月三十日訂定「台北市機械停車設施暫行管理要點」，復無法有效管理停車場業者，迄未研擬因應對策，一味消極等待建築法修訂在後，核有違失乙案之辦理情形。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第二項函請台北市政府辦理見復。

散會：上午九時四十五分

六、監察院內政及少數民族、司法及獄政委員會

第三屆第四十七次聯席會議紀錄

時間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午九時四十五分

地點：第一會議室

出席委員：古登美 林時機 柯明謀 黃勤鎮 趙昌平

謝慶輝 林鉅銀 張德銘 廖健男

列席委員：詹益彰 李友吉 郭石吉 呂溪木 黃守高

林秋山 趙榮耀

請假委員：黃武次

主席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文 王林福

紀錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次聯席會議紀錄。

決定：確定。

二、李委員友吉調查據蔡○○陳訴：宜蘭縣羅東地政事務所

未依法院判決位置，辦理該縣冬山鄉小南澳段○○之○地號等四筆土地分割登記，致生拆屋糾紛，涉有違失等情乙案調查報告。報請鑒登。

決定：影附調查意見函復陳訴人後結案存查。

乙、討論事項

一、法務部函復本院前調查據游○○陳訴：台北縣警察局三重分局慈福派出所警員，處理渠駕駛營業小客車遭王○○等毆打及搶奪車輛乙案，諸多偏袒不公，致權益受損案之研處改善情形。提請討論案。

決議：有關法務部部分：結案存查。

散會：上午九時五十分

七、監察院國防及情報委員會

財政及經濟

第三屆第十次聯席會議紀錄

時間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午九時五十分

地點：第一會議室

出席委員：尹士豪 李友吉 林秋山 林將財 柯明謀
呂溪木 林時機 林鉅銀 張德銘 郭石吉

廖健男 黃守高 黃勤鎮 詹益彰 趙昌平

謝慶輝

列席委員：趙榮耀

請假委員：康寧祥 黃武次 黃煌雄

主席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文 羅德盛 周萬順

紀錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次聯席會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院函：據李○○陳訴，渠於五十八年間無端遭逮捕羈押至『明德班』，並遭受凌虐；暨渠父李○由於二十六年購買救國公債之兌領事宜，請儘速協處理等情乙案之辦理情形。提請 討論案。

決議：結案存查。

散會：上午九時五十五分

時間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午九

時五十五分

地點：第一會議室

出席委員：尹士豪 呂溪木 林秋山 林將財 柯明謀

古登美 林時機 林鉅銀 張德銘 黃勤鎮

詹益彰 趙昌平 廖健男 趙榮耀 謝慶輝

列席委員：李友吉 郭石吉 黃守高

請假委員：黃武次 黃煌雄

主席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文 鄭美珍 王林福

紀錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次聯席會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、教育部函：檢送本院質問「台北市廣慈博愛院婦女職業輔導所發生少女集體毆傷輔導員事件」專案報告會議決議之辦理情形。提請 討論案。

決議：影附核簽意見第三項函請教育部處理見復。

散會：上午十時

內政及少數民族
教育及文化委員會
司法及獄政

第三屆第十六次聯席會議紀錄

內政及少數民族
財政及經濟
教育及文化
交通及採購
委員會

第三屆第十二次聯席會議紀錄

時間：中華民國九十一年四月二日（星期二）上午十時

地點：第一會議室

出席委員：尹士豪 呂溪木 林時機 林鉅銀 古登美

李友吉 林秋山 林將財 柯明謀 張德銘

黃守高 黃勤鎮 詹益彰 趙昌平 郭石吉

廖健男 趙榮耀 謝慶輝

請假委員：康寧祥 黃武次 黃煌雄

主席：廖委員健男

主任秘書：巫慶文 周萬順 鄭美珍 翁秀華

紀錄：潘聖融

甲、報告事項

一、宣讀上次聯席會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、廖委員健男、林委員鉅銀、呂委員溪木、李委員友吉、黃委員守高、詹委員益彰專案調查「行政院未能有效建

立防救災體系、各級災害防救中心功能不彰、緊急通報系統未有效運作，前經本院糾正，惟迄乏具體改進成效。又災害防救法公布施行以來，執行情形亦有追蹤之需要等情乙案」調查報告。提請 討論案。
決議：影附調查意見函請行政院確實檢討改進，並於二個月內見復。
散 會：上午十時五分

一般法令

一、司法院大法官議決釋字第五四〇號解釋

中華民國九十一年三月十五日
司 法 院 令 公 布

解釋文

國家為達成行政上之任務，得選擇以公法上行行為或私法上行行為為實施之手段。其因各該行為所生爭執之審理，屬於公法性質者歸行政法院，私法性質者歸普通法院。惟立法機關亦得依職權衡酌事件之性質，既有訴訟制度之功能及公益之考量，就審判權歸屬或解決紛爭程序另為適當之設計。此種情形一經定為法律，即有拘束全國機關及

人民之效力，各級審判機關自亦有遵循之義務。

中華民國七十一年七月三十日制定公布之國民住宅條例，對興建國民住宅解決收入較低家庭居住問題，採取由政府主管機關興建住宅以上述家庭為對象，辦理出售、出租、貸款自建或獎勵民間投資興建等方式為之。其中除民間投資興建者外，凡經主管機關核准出售、出租或貸款自建，並已由該機關代表國家或地方自治團體與承購人、承租人或貸款人分別訂立買賣、租賃或借貸契約者，此等契約即非行使公權力而生之公法上法律關係。上開條例第二十一條第一項規定：國民住宅出售後有該條所列之違法情事者，「國民住宅主管機關得收回該住宅及基地，並得移送法院裁定後強制執行」，乃針對特定違約行為之效果賦予執行力之特別規定，此等涉及私權法律關係之事件為民事事件，該條所稱之法院係指普通法院而言。對此類事件，有管轄權之普通法院民事庭不得以行政訴訟新制實施，另有行政法院可資受理為理由，而裁定駁回強制執行之聲請。

事件經本院解釋係民事事件，認提起聲請之行政法院無審判權者，該法院除裁定駁回外，並依職權移送有審判權限之普通法院，受移送之法院應依本院解釋對審判權認定之意旨，回復事件之繫屬，依法審判，俾保障人民憲法上之訴訟權。

解釋理由書

國家為達成行政上之任務，得選擇以公法上行為或私法上行為作為實施之手段。其因各該行為所生爭執之審理，屬於公法性質者歸行政法院，私法性質者歸普通法院。惟立法機關亦得依職權衡酌事件之性質，既有訴訟制度之功能及公益之考量，就審判權歸屬或解決紛爭程序另為適當之設計。此種情形一經定為法律，縱事件屬性在學理上容有推求餘地，其拘束全國機關及人民之效力，並不受影響，各級審判機關自亦有遵循之義務，本院釋字第四六六號解釋亦同此意旨。

國民住宅條例係為統籌興建及管理國民住宅，以安定國民生活及增進社會福祉之目的而制定（該條例第一條），並由政府機關取得土地興建及分配住宅，以解決收入較低家庭之居住問題（同條例第二條、第六條），其具體之方法係由政府主管機關取得土地、籌措資金並興建住宅，以收入較低家庭為對象辦理出售、出租、貸款自行建築或獎勵民間投資興建（同條例第二條、第六條、第十四條、第十六條、第二十三條及第三十條等參照）。除其中獎勵民間投資興建之國民住宅，承購人與住宅興建業者屬於單純之私法關係，並無疑義外，主管機關直接興建及分配之住宅，先由有承購、承租或貸款需求者，向主管機關提出申請，經主管機關認定其申請合於法定要件，再由主管機關與申

請人訂立私法上之買賣、租賃或借貸契約。此等契約係為推行社會福利並照顧收入較低國民生活之行政目的，所採之私經濟措施，並無若何之權力服從關係。性質上相當於各級政府之主管機關代表國家或地方自治團體與人民發生私法上各該法律關係，尚難逕謂政府機關直接興建國民住宅並參與分配及管理，即為公權力之行使。至於申請承購、承租或貸款者，經主管機關認為依相關法規或行使裁量權之結果（參照國民住宅出售、出租及商業服務設施暨其他建築物標售標租辦法第四條）不符合該當要件，而未能進入訂約程序之情形，既未成立任何私法關係，此等申請人如有不服，須依法提起行政爭訟，係另一問題。

在八十九年七月一日行政訴訟法新制實施前，若干性質上屬於公法之事件，因行政訴訟欠缺適當之訴訟種類，而法律又未就其另行設計其他訴訟救濟途徑，遂長期以來均循民事訴訟解決，例如公務人員保險給付事件（參照本院釋字第四六六號解釋）、釋字第五二四號解釋公布前之全民健康保險法第五條被保險人與保險醫事服務機構間之爭議事件等，均其適例，此類事件嗣後自無再由民事法院審理之理由。若雖具公法性質，但法律已明確規定其歸屬於其他審判權時，不因行政訴訟改制擴張訴訟種類，而成為行政法院管轄之公法事件，例如選舉無效事件、當選無效事件（公職人員選舉罷免法第一百零一條）、交通違規事件

（道路交通管理處罰條例第八十八條、第八十九條）、行政罰事件（社會秩序維護法第五十五條以下）等，除仍分別由民事法院及刑事法院審判外，其審級及救濟程序與通常民、刑事事件，亦不盡相同。此類事件即行政訴訟法第二條所稱公法事件法律別有規定，而不屬於行政法院審判之情形。如前所述，本件國民住宅之買賣既屬私法關係，國民住宅之所有人或居住人有國民住宅條例第二十一條第一項所列各款：「一、作非法使用者。二、積欠貸款本息三個月，經催告仍不清償者。三、出售、出典、贈與或交換未經國民住宅主管機關同意者。四、同一家庭有政府直接興建或貸款自建之國民住宅超過一戶者。五、變更為非居住使用或出租，經通知後逾三十日未予回復或退租者。六、承購後滿三個月經催告仍未進住者。七、積欠管理費達六個月者。」依同條項前段規定：「國民住宅主管機關得收回該住宅及基地，並得移送法院裁定後強制執行」，乃針對特定違約行為之效果賦予執行力之特別規定，此等涉及私權法律關係之事件為民事事件，該條所稱之法院係指普通法院而言。對此類事件有管轄權之普通法院民事庭不得以行政訴訟新制實施，另有行政法院可資受理，而裁定駁回強制執行之聲請。

本件係行政法院就繫屬中個案之受理權限問題，依行政訴訟法第一百七十八條向本院聲請解釋，為貫徹法律規定之意旨，本院解釋對該個案審判權歸屬所為之認定，應

視為既判事項，各該法院均須遵守，自不得於後續程序中再行審究。而事件經本院解釋係民事事件，普通法院先以前以無審判權為由駁回之裁定，係屬對受理事件之權限認定有誤，其裁判顯有瑕疵，應不生拘束力（參照本院釋字第 一一五號解釋）。向本院聲請解釋之行政院除裁定駁回外，並依職權將該民事事件移送有審判權限之普通法院，受移送之法院應遵照本院解釋對審判權認定之意旨，回復事件之繫屬，依法審判，俾保障人民憲法上之訴訟權。又普通法院就受理訴訟之權限與行政法院之見解有異時，相關法律並無相當於前述行政訴訟法第一百七十八條解決審判權衝突之規定，有關機關應依本解釋之釋示，通盤檢討妥為設計，均併此指明。

二、國旗覆蓋靈柩實施要點

中華民國九十一年二月二十五日

內政部台內民字第○九一○○○二七五○號令訂定發布

一、中華民國國民，生前無玷辱國家及國民榮譽情事，逝世後於其靈柩覆蓋國旗，依本要點規定辦理。但軍人另有規定者，從其規定。

二、現任或卸任元首、副元首逝世，得以國旗覆蓋靈柩。

三、符合下列情形之一，得以國旗覆蓋靈柩：

(一)對國家、社會具有重大貢獻，逝世後經總統明令派治

喪大員治喪者。

(二)依勳章條例獲頒勳章者。

(三)依獎章條例獲頒功績獎章、楷模獎章者。

(四)依褒揚條例獲褒揚者。

(五)依忠烈祠祀辦法入祀忠烈祠者。

四、符合下列情形之一，經遺屬提具相關證明文件報內政部同意者，得以國旗覆蓋靈柩：

(一)因公殉職或為社會公義犧牲，經中央目的事業主管機關證明者。

(二)於專業領域有特殊貢獻，經中央目的事業主管機關證明者。

五、覆蓋國旗者，以與逝世者身分相當、階級相同或較高者為原則。

六、覆蓋靈柩之國旗規格，以中華民國國徽國旗法所定國旗各號尺度表內第七號為原則。

七、覆蓋靈柩之國旗，應避免觸及地面。

八、國旗青天白日部分，應蓋於靈柩之右前方。

國旗覆蓋靈柩位置如附圖一。

九、於靈柩入葬之前，由抬柩者將國旗水平持起摺疊，於靈柩入葬後送交逝世者遺屬保管。

覆旗前及覆旗後之國旗摺疊方式如附圖二及附圖三。
十、外國人逝世，於其靈柩覆蓋我國國旗，準用本要點規定。

大事記

一、本院九十一年三月大事記

一日

監察委員柯明謀、林秋山所提彈劾「為國立台灣史前文化博物館館長陳義一，在該館水電工程尚未經驗收程序即開幕試營運，查該館館長係消防法、建築法規定之管理權人，就該館既有消防安全設備理應依法善盡維護管理責任，惟其於該館使用執照核發後，竟容任承商，隨意遷移業經消防主管機關消防安全設備會勘審查，符合規定之滅火器及室內消防栓之水帶、瞄子等消防安全設備，且該館於九十年七月十日開幕試營運前，亦未指揮監督所屬，確實檢查前開消防安全設備是否仍備齊定位，致同月二十四日發生火災時，該館委託之保全人員錯失第一滅火時間；復於該館開幕試營運前後，未依消防法規定遴用防火管理人並責其制定消防防護計畫，致該館相關防火管理機制均付之闕如；另該館使用執照核發後，於未先送審室內裝修圖說及施工中消防防護計畫情況下，即

四日

逕行施作室內裝修工程，又違反建築法、建築物室內裝修管理辦法及消防法施行細則等規定。館長陳義一於該館使用執照核發後，漠視消防、建築相關法令及怠忽職責情節重大」案，經公務員懲戒委員會議決：「陳義一記過二次。」

一 監察院舉行第三屆第四十一次工作會報。

五日

監察院舉行九十一年二月份人民書狀處理案件等統計報表審查，審查報告提監察院各委員會召集人會議討論。

監察院舉行第三屆第三十八次全院委員談話會。

監察院公告：監察委員趙榮耀提：「為台北市政府工務局養護工程處『長壽抽水站新建工程（土建部分）』，事前未能確實鑽探、妥善規劃發包及開工之時程，事後未能有效掌握工期，及確實評估地下連續壁及基樁施工方式、漠視結構安全，及未確實執行合約相關規定，肇致該

防汛工程延宕未能按期竣工；又對於變更設計，增減價款之情事，未按『機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例』之規定，隨時通知該管審計機關查核，且未將工程變更設計施工預算書、圖送核；該處與原承商新高建設股份有限公司解約，未依工程合約規定計算逾期損失，且以未奉核定之工程變更設計詳細表為基礎，類推核算退還履約保證金，均有違失，爰依法提案糾正」。該案經監察院內政及少數民族委員會第三屆第七十三次會議決議通過，函請行政院轉飭所屬確實檢討依法妥處見復。

監察院公告：監察委員詹益彰、郭石吉、尹士豪、黃武次提：「為國家安全局前局長殷宗文、丁渝洲、前會計長徐炳強、會計長趙存國明知該局『奉天』情報專案經費，未依規定照正常機關會計內部控管機制處理，而該經費之來源、運用方式及用途均屬極機密，其監督、審核尤應倍於一般經費之嚴謹，惟局長殷宗文、丁渝洲、會計長徐炳強、趙存國怠忽職責，既未建立健全之控管制度，復疏於監督、審核，長期以來，竟命由劉冠軍負責該經費收支兼會計

工作，形成劉員管錢又管帳之情事，致劉員五年餘來恣意妄為，挪用侵占公款達一億九千二百二十萬零七元，並以洗錢方式，掩飾隱匿不法所得、購置豪宅及鉅額資金短線進出股市等，造成機關財產損失；八十九年五月二十六日，該局政風處內簽研析意見，已查覺劉員將數千萬元鉅額現金，存置於國安局保險庫而捨棄銀行利息收入之疑點，顯有違常理，前處長林四渝，竟未深入查核即予簽結，草率輕縱；國安局要求劉冠軍配合查帳期間，局長丁渝洲未指示所屬，對劉員行蹤採取積極嚴密之注意，致其潛逃出境，徒增本案調查之困難，對該局情報工作及國家安全影響至鉅；徐炳強、劉冠軍及趙存國對該經費移交、接收草率，流於形式，會計長徐炳強、趙存國清查帳戶未盡確實，致該局多次對外聲稱『該局公款未短少，劉員應無侵占公款事實』，貽誤查辦，喪失機先；又會計長徐炳強明知趙存國、劉冠軍請慰勞假赴日旅遊，竟違規擅權核批同意渠等持掩護護照『趙振平』、『劉治平』赴日觀光，而趙、劉二員明知違規，仍具切結書持掩護護照赴日旅遊；另劉冠軍受託代匯美金，收受趙存國等新

台幣三百八十七萬九千八百五十元，而逕自該局美金帳戶公款，給付趙員美金外匯十二萬七千元，公、私款不分，並有非法買賣外匯之嫌等；經核均有重大之違法失職，爰依法提案彈劾」。該案經監察委員林時機等十三人依法審查成立，移送公務員懲戒委員會依法辦理。

六日

監察院財政及經濟委員會舉行第三屆第六十二次會議；財政及經濟、內政及少數民族兩委員會舉行第三屆第五十五次聯席會議；財政及經濟、教育及文化兩委員會舉行第三屆第四十五次聯席會議；財政及經濟、交通及採購兩委員會舉行第三屆第十四次聯席會議；財政及經濟、司法及獄政兩委員會舉行第三屆第二十五次聯席會議；財政及經濟、內政及少數民族、國防及情報、交通及採購四委員會舉行第三屆第七次聯席會議。

監察院公告：「台北縣政府對轄內基隆河之河防安全，管理績效不彰，復未能積極行政，緊急防汛作為欠缺主動，核有不當；經濟部水利處負責基隆河之治理工作，亦為河川管理之一環

，卻未能基於政府一體之考量，對整體河防安全與河川管理，欠缺積極；又有關貨櫃場之經營，除貨櫃集散站有管理法源與主管機關外，其餘之經營型態，欠缺管理法規，且其目的事業主管機關不明確，暨貨櫃集散站之管理不足，管理法規未臻完備，行政院未能督促所屬妥處，均有不當，爰依法提案糾正」。該案經監察院財政及經濟、交通及採購兩委員會第三屆第十四次聯席會議決議通過，函請行政院轉飭所屬改善見復。

監察院公告：「雲林縣虎尾地區農地遭鎬污染，行政院農業委員會未確實掌握稻穀檢驗時程，致污染稻穀流出；復未積極督導、協助雲林縣政府查處本案，造成國人疑慮及不安；雲林縣政府未積極查處轄內稻米遭鎬污染情事，行事草率消極；行政院環境保護署、農業委員會迄未建立土壤污染及食用農作物檢驗配合機制，亦未研訂污染農地強制休耕補償原則及經費來源等，經核均有未當，爰依法提案糾正」。該案經監察院財政及經濟、內政及少數民族兩委員會第三屆第五十五次聯席會議決議通過，函請

行政院轉飭所屬改善見復。

告確定人員一人之處罰名單，經監察院第三屆第三十八次會議決議准予備查，隨即公告。

七日

監察院舉行第三屆各委員會召集人會議第三十七次會議。

監察院公職人員財產申報委員會舉行第三屆第三十八次會議。

十一日

日本全國行政相談委員聯合協議會會長鎌田○○教授，率領二十名團員，於三月十一日至三月十四日抵台訪問四天。鎌田會長抵台後，即偕同該會山岡○○副會長，拜會監察院院長、副院長及趙委員榮耀。

十三日

監察院司法及獄政委員會舉行第三屆第四十九次會議；司法及獄政、內政及少數民族兩委員會舉行第三屆第四十四次聯席會議。

十二日

監察院舉行第三屆第三十八次院會，由院長錢復主持，會中邀請日本全國行政相談委員聯合協議會會長鎌田○○教授，發表「日本之行政相談制度」專題演講，並由院長頒贈監察院監察獎章予鎌田會長，會後安排訪問團參觀監察院古蹟文物，並舉行茶會歡迎。

十四日

監察院教育及文化委員會舉行第三屆第四十二次會議；教育及文化、內政及少數民族兩委員會舉行第三屆第二十三次聯席會議；教育及文化、財政及經濟兩委員會舉行第三屆第二十二次聯席會議；教育及文化、司法及獄政兩委員會舉行第三屆第三次聯席會議。

八十五年至八十八年公職人員財產故意申報不實者，自八十八年一月二十一日至九十年十二月四日止，其處罰已告確定人員三十六人；及八十九年逾期申報財產，於上開期間其處罰已

監察院公告：「教育部對於原國立藝術學院（現為台北藝術大學）設校選址及辦理校址用地變更之行政程序，顯有疏失；國立台北藝術大學興建游泳館，未切實執行都市計畫變更案之決議，且未有效維護管理，致發生邊坡坍塌之災

害，造成重大損失；又該校對於台北市大地工程技師公會所提鑑定報告之核可過程，確有規避責任之瑕疵等情，爰依法提案糾正」。該案經監察院教育及文化、內政及少數民族兩委員會第三屆第二十三次會議決議通過，函請行政院檢討改進見復。

十五日

監察委員黃武次、趙榮耀、廖健男、謝慶輝、李伸一所提彈劾「為希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日擱淺在恆春墾丁外海，同年月十九日開始大規模漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸嚴重污染。交通部航政司司長吳榮貴身兼中華民國海難救護委員會執行秘書，於案發後，未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍協助處理油污，亦未即時向交通部長及行政院陳報油污嚴重擴散情形，對於所屬花蓮港務局限制船員出境之辦理進度未能追蹤，更未於第一時間前往現場指揮救災。另行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟，於案發後，未依該署林前署長之指示，立即成立應變工作小組，亦未依規定進駐及成立緊急應變作業中心，且明知除夕及年初一無法僱得除污

工人，卻未有效處理。此外，該員雖督導所屬函請交通部協調國防部動員國軍處理油污，惟未追蹤交通部之辦理進度，甚至誤判情勢，將此重大污染案件，視為一般事件，一味寄望船方妥善處理，且未即時向行政院層報油污嚴重擴散之情形，該二員之失職行為，使墾丁國家公園龍坑生態保護區遭受嚴重油污污染，損害生態與漁產資源並衝擊當地觀光產業，涉有違失，事證明確，核其所為均違反公務員服務法之規定」案，經公務員懲戒委員會議決：「吳榮貴、阮國棟各記過二次。」

十六日

監察院交通及採購委員會舉行第三屆第三十八次會議；交通及採購、內政及少數民族兩委員會舉行第三屆第三十四次聯席會議；交通及採購、財政及經濟兩委員會舉行第三屆第二十八次聯席會議；交通及採購、內政及少數民族、財政及經濟三委員會舉行第三屆第二十三次聯席會議；交通及採購、財政及經濟、司法及獄政三委員會舉行第三屆第十五次聯席會議。

二十日

監察院與行政院、考試院會銜修正發布「公職

人員財產申報法施行細則」第二條條文。

監察院與行政院、考試院會銜發布「公職人員利益衝突迴避法施行細則」。

監察院外交及僑政委員會舉行第三屆第三十八次會議；外交及僑政、財政及經濟兩委員會舉行第三屆第十一次聯席會議；外交及僑政、國防及情報兩委員會舉行第三屆第六次聯席會議。

監察院公告：「國防部暨海軍總司令部處理尹○楓命案，績效不彰，案發伊始，判斷錯誤，偵察步驟緩慢，致坐失破案契機，復因海總與國防部一二〇九專案小組相互掣肘，刻意隱匿重要跡證，誤導調查方向，錯失重要物證保全，且重要關係人，於關鍵時刻相繼離境，致尹案陷入膠著，迄今猶未突破。又國防部一二〇九專案小組管制軍購弊案之查辦，偵辦方向偏離主題，避重就輕，刻意扭轉拉法葉艦弊案之偵辦，顯有未當。又前參謀總長郝○村、前副參謀總長夏○及前海軍總司令葉○桐等三人，違

背海軍十年主戰兵力整建及汰除綱要計畫，變更既定購艦政策，未循軍事會談體制向總統報告，對統帥權顯欠尊重；國防部、海軍總部以修綱方式，強將 PFG 艦 (FLEX-三四〇〇噸級) 充當 PCEG 艦 (一、〇〇〇噸級)，違背作戰任務需要，且未按國軍計畫預算制度暨重大建築之作業程序辦理，建案程序亂無章法；海總前艦管室主任雷○明、執行長姚○君、副執行長王○生、組長康○淳、郭○恆、參謀程○波等，明知係違背作戰任務需求，未遵上開國軍預算制度之作業程序，強將既定之蔚山級艦 (PCEG) 變更為拉法葉艦 (PFG) 購案。又浮報價之理由，多有杜撰，造價款節節高漲；且議價前、後，違抗陳○齡總長壓低底價之命令，並以不實匯率欺瞞長官，殊屬不當。又合約設有排佣條款，據各種跡象顯示，拉法葉艦軍購案，確有不當佣金之跡象存在，然海總對於該佣金疑案之訴訟，非但聘用律師程序草率，且追償佣金亦欠積極，對於國外訴訟情況，未能全盤正確掌握。前開諸節，均有重大違失，不惟嚴重破壞國家形象，抑且戕害整體國軍士氣

，爰依法提案糾正」。該案經監察院外交及僑政、國防及情報兩委員會第三屆第六次聯席會議決議通過，函請行政院轉飭所屬切實檢討改進見復。

監察院公告：監察委員林時機、郭石吉、呂溪木提：「行政院就農民健康保險虧損嚴重問題，遲遲未能針對其根本癥結，謀求具體改善對策或修正相關法令，因循拖延，造成國庫沉重負擔，顯有未當，爰依法提案糾正」，該案經監察院內政及少數民族、財政及經濟兩委員會第三屆第六十一次聯席會議決議通過，函請行政院確實檢討並依法妥處見復。

監察院公告：監察委員林秋山提：「為桃園縣政府，受理坤業環保工程科技股份有限公司焚化廠興辦事業計畫之審查，未依規定程序，報請前台灣省政府環境保護處會審同意，竟逕行核准，復對該公司申請焚化廠設置，與逸陽科技股份有限公司申請設置灰渣掩埋場之關連性，未能審慎核處，肇致二開發案得以分批申請，規避內政部區域計畫委員會審議，並完成用地

變更編定；又該府辦理該焚化廠建築物使用執照之審核作業，罔顧其建造執照時加註條件，並無視於空軍設管單位暫不宜核發之意見，執意核發該公司使用執照，置國防軍事與飛航安全於不顧，招致民眾嚴重抗爭持續至今，斷傷政府形象至鉅，均有違失，爰依法提案糾正」。該案經監察院內政及少數民族、國防及情報、財政及經濟、司法及獄政四委員會第三屆第二次聯席會議通過，函請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

監察院完成受理二十三縣（市）長之就職申報。二十一日 監察院國防及情報委員會舉行第三屆第四十次會議；國防及情報、內政及少數民族兩委員會舉行第三屆第二十九次聯席會議；國防及情報、財政及經濟兩委員會舉行第三屆第二十七次聯席會議；國防及情報、內政及少數民族、教育及文化三委員會舉行第三屆第八次聯席會議；國防及情報、外交及僑政、交通及採購三委員會舉行第三屆第一次聯席會議；國防及情報

、財政及經濟、司法及獄政三委員會舉行第三屆第一次聯席會議。

監察院司法及獄政委員會舉行第三屆第五十次會議。

二十六日 監察院舉行第三屆第四十二次工作會報。

監察院預算規劃與執行小組舉行第三十七次會議。

二十二日 監察院人權保障委員會舉行第三屆第二十六次

會議。

二十八日 監察院舉行與審計部九十一年第一季業務協調

二十五日 監察院國防及情報委員會委員、職員十一人，

會報。

處售展



三民書局	台北市重慶南路一段六一號二樓	(〇二)二三六一一七五一
國家書坊台視總店	台北市八德路三段十號	(〇二)二五七八一一五一五
五南文化廣場	台中市中山路二號B1	(〇四)二二六一〇三三〇
新進圖書廣場	彰化市光復路一七七號三樓	(〇四)七二五一二七九二
青年書局	高雄市青年一路一四一號三樓	(〇七)三三二一四九一〇

統一編號

2002000002

ISSN 0412-0752



9 770412 075002