

## 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（BMTC）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畫之堤防設施保護程度等因素後，建議以二百年頻率洪水位加五十公分之出水高度，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，區域內各溪流整治，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「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椿亮記過一次、三位副總經理各申誡二次，另運務部、維修部、事業部三位經理及工安室主任等人各申誡一次之處分；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。

一、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

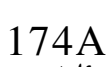
查捷運板南線忠孝復興站相鄰之太平洋崇光百貨公司地下室，於九十年九月十七

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，分別處以申誡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（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嘉華預為因應，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、七〇〇立方公尺之水量（占捷運板南線總進水量之二、二三％）順勢流入捷運車站內；而捷運公司胡嘉華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仁松課長，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誡二次及申誡一次之處分，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」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B<sub>4</sub>與B<sub>5</sub>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。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 一 年 三 月 日