

調 查 意 見

本案係據陳訴略以，民國(下同)102年10月間，高雄市左營區九品尊座大樓電梯(下稱系爭肇禍電梯)發生故障事故(下稱系爭電梯事故)，釀成渠妻兒不幸雙亡慘劇，遂經渠認系爭電梯重大安全性瑕疵係肇因於大○機電股份有限公司(下稱大○機電公司)未善盡維護保養、臺灣○車設備安全協會未善盡安全檢查，以及高雄市政府工務局未善盡抽驗等義務。經查，陳訴人向高雄市政府請求國家賠償事件，既經該府工務局以103年2月13日高市工務建字第10331121200號函將拒絕賠償理由書送請該府法制局依程序審議中；相關人員刑事責任亦甫經臺灣高雄地方法院(下稱高雄地方法院)檢察署(下稱高雄地檢署)以102年度偵字第27740號、第27741號起訴書認定負責電梯維護保養之大○機電公司技術人員李○泰涉業務過失致死罪提起公訴，送請高雄地方法院審理中，相關國家賠償法制作業人員及司法人員自應依法審慎處理，除涉有重大違法失職情事，本院得立即介入調查之外，相關人員宜靜候該等機關處理結果，合先敘明。

本院爰就職權所及之案內高雄市政府等相關公務機關有無善盡監督管理及抽檢之責，列入調查範圍，經函詢高雄市政府、內政部就有關事項詳實說明併附佐證資料到院，嗣約詢高雄市政府暨該府法制局、工務局及工務局建築管理處等相關業務主管人員，並向高雄地檢署調閱偵結案卷，業已調查竣事；至內政部營建署有無善盡中央主管機關職責部分，本院已另案調查竣事，送請本院內政及少數民族委員會審議中，併此敘明。茲臚述調查意見如下：

- 一、高雄市政府工務局落實督導及抽驗，乃轄區建築物昇降設備三級管理制度得以有效執行之關鍵。惟查該局

於系爭電梯事故發生前，竟未曾督導相關專業廠商及檢查機構，且該電梯啟用至事故發生前之 14 年期間，該局竟僅曾抽驗 1 次，轄內相關抽驗次數、比率顯與規定未合，更在欠缺法規授權依據及踐行公告程序之下，擅自委託民間機構辦理抽驗；委託抽驗之民間機構又與原竣工檢查及定期檢查機構相同，既有球員兼裁判之嫌，其抽驗作業更任由該檢查機構自行前往，怠未派員依法督導監辦，行事明顯消極敷衍，流於形式，核有違失，高雄市政府亦難辭監督不周之咎：

- (一)按為確保民眾使用安全，國內建築物昇降設備爰實施三級管理制度。其制度設計略以，第一級：由昇降設備管理人按月委託專業廠商維護保養。第二級：由管理人每年定期申請安全檢查，經檢查機構檢查合格發給使用許可證，始得繼續使用。第三級：由各地方主管機關就安全檢查結果辦理抽驗，抽驗不合格者，廢止其使用許可證。此於 92 年 6 月 5 日修正公布之建築法第 77 條之 4，已定有明文。復按早於 79 年 2 月 26 日發布施行及 83 年 10 月 19 日修正發布施行之「建築物昇降設備管理辦法(93 年 11 月 9 日更名為建築物昇降設備設置及檢查管理辦法)」第 17 條(79 年發布至 83 年修正為第 19 條)、第 21 條(83 年增列條文)、第 25 條(79 年發布至 83 年修正為第 24 條)即已分別明定：「……專業廠商應按月製作所屬每位專業技術人員保養維修昇降設備數量統計表，併同第 4 條之維護保養紀錄表留存，以備直轄市、縣(市)主管建築機關查考。」、「……昇降設備檢查通過者，檢查表經檢查員簽證後，應於五日內送交檢查機構，由檢查機構代為核發使用許可證。前項檢查結果，檢查機構應按月彙報主管機關備查。前項備查資料，主管機關得抽檢之，

其抽檢不合格者，註銷使用許可證。」、「主管機關對於所轄區域內代行檢查機構及專業廠商得督導其業務狀況，必要時並得命其提出與業務有關文件及說明。」。前開建築法第 77 條之 4 亦規定：「…。第二項之專業廠商應依左列規定執行業務：…。六、應接受主管建築機關業務督導。……。第二項之檢查機構應依左列規定執行業務：……。四、應接受主管建築機關業務督導。……。」。是高雄市政府自應早於前開各法令自 79 年起相繼(公)發布施行後，即應督同所屬落實抽驗、查考及督導作為，據此督促轄內建築物昇降設備安全檢查機構、維護保養專業廠商及管理人分別善盡職責，促使轄區建築物昇降設備三級管理制度得以有效執行，並確保民眾使用安全無虞，特先敘明。

- (二)經查，高雄市轄內建築物昇降設備安全檢查機構、維護保養專業廠商平時有無確實依法執行職務，高雄市政府工務局依法落實督導考核之作為，當屬最為重要之關鍵所繫，惟在系爭電梯事故發生及本院調查本案之前，該局竟未曾依規定針對轄內建築物昇降設備安全檢查機構、維護保養專業廠商辦理督導考核作業，此除有該府於本院約詢前查復及約詢時自承略以：「中央及各地方政府對於昇降設備檢查機構、專業廠商皆未曾辦理過業務考核」等語足憑之外，復觀本院函請該府提供轄內建築物昇降設備之一級管理定期維護保養與二級管理之安全檢查等相關紀錄及處分情形，該府竟多次表示略以：「維護保養紀錄表係由管理人及專業廠商各執 1 份，本府不會有保養紀錄」、「安全檢查紀錄表係由檢查機構留存」、「在實務執行上，本府工務局無法主動得知」管理人有無按月委託專業廠商負責維

護保養。目前本府無未依規定定期維護保養之處分案件」云云，益證該府工務局於系爭電梯事故發生前，從未督導甚至查考轄內一級維護管理作業及二級安全檢查作業是否確實，因而相關資料盡付闕如，致無從提供本院，遑論該局進一步之依法裁處作為，核該局此等消極不作為舉措，明顯輕忽民眾使用安全，至為灼然。

(三)次查，上開建築物昇降設備管理辦法有關主管機關應抽驗之規定條文，早於系爭肇禍電梯於 88 年安裝啟用前之 83 年間即已發布施行；易言之，高雄市政府工務局自該電梯啟用之日起，即應辦理抽驗，然該局於系爭肇禍電梯自 88 年啟用至 102 年 10 月 4 日發生事故前之 14 年期間，竟僅曾於 100 年 1 月 6 日抽驗該電梯 1 次，以此甚低之抽驗次數、頻率論之，該府怠未依法善盡抽驗之能事，至為明顯。雖據該局表示：「對於昇降設備之抽驗方式，各地方政府係依內政部營建署 97 年 10 月 2 日營署建管字第 0972917051 號函發布之『建築物昇降設備及機械停車設備竣工及安全檢查結果抽驗作業方式』辦理。臺北市、高雄市、臺北縣、桃園縣、臺中市等主管建築機關，需抽驗每月安全檢查件數之 5% 以上。」云云。惟查，內政部營建署發布前開「抽驗作業方式」之前，高雄市政府工務局早應依法辦理抽驗，然系爭肇禍電梯自 88 年啟用至 92 年 6 月間將建築物昇降設備納入建築法規範，迄 97 年 10 月內政部營建署發布前開抽驗方式前之長達 9 年期間，該府工務局竟怠未曾依法抽驗該電梯，怠失之責甚明。縱自內政部營建署發布前開「抽驗作業方式」後，地方主管機關始有執行依據，惟以前開「抽驗作業方式」載明之抽驗率計算之，該府工務

局自 97 年 11 月起，每月開始抽樣 5% 以上，理應該轄電梯每隔 20 個月以上，至少應被循環抽驗第 2 次。申言之，97 年 11 月間至系爭肇禍電梯於 102 年 10 月間事故發生前之近 60 個月期間，系爭肇禍電梯至少應足以被抽驗 3 次以上，始符合內政部營建署前開抽驗率規定之精神。然該府工務局自前開抽驗規定發布以來，猶僅抽驗 1 次，顯與前開規定之抽驗率難符，此復觀內政部營建署統計查復：97 年第 4 季起至 102 年第 3 季止，該府工務局就轄內升降設備安全檢查結果之抽驗率不符合規定達 8 次（97 年第 4 季、98 年 1、2、4 季、99 年第 1、2 季、101 年第 4 季、102 年第 3 季）等情自明。雖據該府工務局諉稱：98 年第 2、4 季、99 年第 1、2 季抽驗率係符合 5% 之規定云云，然該局迄未提供具體資料足資佐證；縱該局所稱上述 4 季符合規定為真，惟仍有 4 次抽驗率未達標準，在在突顯該府工務局抽驗作為之消極怠慢，該府監督不力益明。

(四)復查，建築法上開第 77 條之 4 第 4 項已明定，應由「直轄市、縣(市)主管建築機關」親自抽驗之，並無得委託辦理之法律(規)依據，內政部營建署上開抽驗作業方式亦載明：「抽驗作業由地方主管機關自行辦理為原則」，然該府工務局在欠缺法規授權之依據，亦毫未踐履相關委外辦理之公告程序，逕擅自委託民間機構辦理，明顯有違行政程序法第 16 條：「行政機關得依法規將其權限之一部分，委託民間團體或個人辦理。前項情形，應將委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。……。」規定。甚且，該府工務局就系爭肇禍電梯於 100 年 1 月 6 日辦理之抽驗作業，係委託社團法人高雄市機械安全協會(下稱高雄市機械安全協會)

及臺灣停車設備暨昇降設備安全協會辦理，與系爭肇禍電梯竣工檢查單位：高雄市機械安全協會；定期安全檢查單位：96至98年為高雄市機械安全協會，99至102年為臺灣停車設備暨昇降設備安全協會，明顯為同一單位，球員兼裁判而違反利益迴避之嫌，至為明顯。再者，該府前揭抽驗作業委外辦理既屬不合法制及程序之委託作業，洵難以一般行政委託作業等同視之，相關抽驗作業自應以該府人員為主，民間機構人員為輔，共同前往，始符法制與體例。然而，該府於100年1月6日辦理系爭肇禍電梯14年以來僅有一次之抽驗作業，該府工務局竟未會同依法督導監辦，任令該等機構自行前往，此有該府於本院約詢時表示：「排程後，由委託檢查機構之檢查員去，我們沒有去。」等語附卷足稽，益證該府工務局現行委託抽驗法制作業洵欠完備，其公正客觀性尤令人質疑，且流於形式，並易生弊端，該府監督不周，彰彰明甚。

(五)綜上，高雄市政府工務局落實督導及抽驗，乃轄區建築物昇降設備三級管理制度得以有效執行之關鍵。惟查該局於系爭電梯事故發生前，竟未曾督導相關專業廠商及檢查機構，且該電梯啟用至事故發生前之14年期間，該局竟僅曾抽驗1次，轄內相關抽驗次數、比率顯與規定未合，更在欠缺法規授權依據及踐行公告程序之下，擅自委託民間機構辦理抽驗；委託抽驗之民間機構又與原竣工檢查及定期檢查機構相同，既有球員兼裁判之嫌，其抽驗作業更任由該檢查機構自行前往，怠未派員依法督導監辦，行事明顯消極敷衍，流於形式，核有違失，高雄市政府亦難辭監督不周之咎。

二、**高雄市轄內建築物昇降設備安全檢查權限**，係由高雄

市政府依建築法規定委託中央主管建築機關指定之檢查機構為之，詎該府自該權限委託後，相關列冊建檔、追蹤、查核作業盡付闕如，肇致系爭肇禍電梯歷年安全檢查機構名冊及檢查結果，該府竟需仰外求助於該電梯維護保養廠商始能獲知，嚴重減損政府威信與形象，洵有怠失：

- (一)按地方主管建築機關針對轄內建築物昇降設備安全檢查作業得親自辦理或委託中央主管建築機關指定之檢查機構(團體)為之；該等檢查結果並應依法定期彙報該主管建築機關，建築法第 77 條之 4 規定至為明確。是高雄市政府自轄內建築物昇降設備安全檢查作業委託中央主管建築機關指定之檢查機構辦理後，該等機構應依法將檢查結果定期彙報該府，從而該府對於轄內各電梯歷年安全檢查機構名冊及其檢查結果，自應列冊建檔並有資料可稽，始足以作為後續追蹤、查核及監督之依據，合先敘明。
- (二)經查，系爭肇禍電梯自 102 年 10 月 4 日發生死亡事故後，高雄地檢署基於偵辦需要，爰向高雄市政府工務局調閱該電梯歷(88 至 95)年安全檢查機構名冊及安全紀錄表等重要事證資料，詎該局竟向負責該電梯維護保養之專業廠商查詢後始能知悉，此觀該府 103 年 1 月 24 日高市工務建字第 10330257500 號函載明略以：「按旨揭大樓昇降機自啟用迄今均委由貴公司(指大○機電公司)負責維護保養及申請每年之安全檢查，未曾更換過維護廠商，是以每年貴公司代為向那一家檢查機構申請安全檢查，惟有貴公司知悉。仍請勉力整理自 88 年至 95 年其間向檢查機構申請安全檢查並列冊……。」等語甚明。足證該府工務局自轄內建築物昇降設備安全檢查權限委託中央主管建築機關指定之檢查機構辦理後，

該等檢查機構明顯未定期將檢查結果彙報該局，該局更怠未列冊建檔，致無以適時將系爭肇禍電梯歷年安全檢查機構名冊及檢查結果提供檢方偵辦，竟尚需仰外求助於廠商，始能獲知，明顯減損政府威信與形象。就該府工務局前揭消極怠忽之舉以觀，遑論該局平時進一步對轄內各電梯檢查結果之追蹤、查核作業，高雄市政府顯難辭監督不周之責。

(三)綜上，高雄市轄內建築物昇降設備安全檢查權限，係由高雄市政府依建築法規定委託中央主管建築機關指定之檢查機構為之，詎該府自該權限委託後，相關列冊建檔、追蹤、查核作業盡付闕如，肇致系爭肇禍電梯歷年安全檢查機構名冊及檢查結果，該府竟需仰外求助於該電梯維護保養廠商始能查知，嚴重減損政府威信與形象，洵有怠失。

三、系爭肇禍電梯於 102 年 10 月間事故發生前 10 日，甫實施維護保養作業，在事故發生後安全檢查發現該電梯竟有諸多設備亟待更換，該次維護保養紀錄表內容尤有誤植他棟電梯情事，突顯該電梯平時維護保養及定期檢查作業明顯怠慢不確實，業經高雄地檢署就負責該作業之李姓技術人員提起公訴在案，惟高雄市政府自系爭電梯事故發生後，未見對該名李姓及其所屬廠商及安全檢查人員、機構有任何檢討依法裁處或即時強制作為，竟猶坐令渠等照常執行職務長達 6 個月以上時間，迨本院約詢後始有相關因應舉措，對公共安全之確保顯欠周全，殊有欠當：

(一)按行政執行法第 36 條、第 37 條、第 39 條規定：
「行政機關為阻止犯罪、危害之發生或避免急迫危險，而有即時處置之必要時，得為即時強制。即時強制方法如下：一、對於人之管束。二、對於物之扣留、使用、處置或限制其使用。……。四、其他

依法定職權所為之必要處置。」、「對於人之管束，以合於下列情形之一者為限：……。四、其他認為必須救護或有害公共安全之虞，非管束不能救護或不能預防危害者。……。」、「遇有天災、事變或交通上、衛生上或公共安全上有危害情形，非使用或處置其土地、住宅、建築物、物品或限制其使用，不能達防護之目的時，得使用、處置或限制其使用。」。建築法第 77 條之 4 第 6 項、第 8 項及第 91 條之 2 第 3 項、第 5 項復分別明定：「專業技術人員應依左列規定執行業務：……。二、應據實記載維護保養結果。……。」、「檢查員應依左列規定執行業務：……。二、應據實申報檢查結果，對於檢查不合格之設備應報請檢查機構處理。……。五、檢查發現昇降設備有立即發生危害公共安全之虞時，應即報告管理人停止使用，並儘速報告直轄市、縣(市)主管建築機關處理。」、「專業技術人員有左列情形之一者，直轄市、縣(市)主管建築機關應通知限期改正，屆期未改正者，得予停止執行職務或報請中央主管建築機關廢止其專業技術人員登記證：……。二、違反第 77 條之 4 第 6 項第 2 款規定，維護保養結果記載不實者。」、「檢查員有左列情形之一者，直轄市、縣(市)主管建築機關應通知限期改正，屆期未改正者，得予停止執行職務或報請中央主管建築機關廢止其檢查員證：……。二、違反第 77 條之 4 第 8 項第 2 款規定，未據實申報檢查結果或對於檢查不合格之設備未報檢查機構處理者。……。五、未依第 77 條之 4 第 8 項第 5 款規定報告管理人停止使用或儘速報告主管建築機關處理者。」。準此，系爭肇禍電梯於 102 年 10 月間釀成母子雙亡慘劇後，高雄市政府針

對負責該電梯維護保養與定期檢查之人員及其廠商、機構，除應及時審慎檢討有否停止渠等執行職務甚或廢止相關許可證照之必要外，如認其繼續執行職務恐危害公共安全，尤應依法採取即時強制作為，前開各法律規定至為明確，先予敘明。

(二)經查，系爭肇禍電梯係由大○機電公司向多家廠商購買車廂、馬達、鋼索、電纜、面板等零件後進行拼組安裝，並由起造人於87年11月間向高雄市機械安全協會申請竣工檢查，至88年底完工後使用迄今，均由大○機電公司每月派員負責保養及維修作業。據高雄地檢署偵查卷證載明略以，系爭肇禍電梯於102年10月4日發生事故前10日，即同年9月26日甫由該公司指派技術人員李○泰實施維護保養作業後，於電梯保養紀錄表2張複寫本之1張明確勾選齒輪箱已有磨損、漏油等異常情事，明顯已屆須更換或維修零件之時機，渠卻未曾建議該電梯管理人予以更換或維修。對此，李員縱於檢方偵訊時諉稱係誤植同社區大樓他棟(註：系爭電梯為九品尊座社區大樓B棟，他棟係指D棟)電梯紀錄表所致。惟無論究係屬李員應更換或維修而未更換或維修，抑或確屬誤繕情事，皆足以突顯系爭電梯平時維護保養相關作業之不確實，業經高雄地檢署承辦檢察官認定李姓技術人員疏未注意及疏未告知管理人未更換零件之危險，爰於103年3月6日以業務過失致死罪提起公訴在案，以上均有高雄地檢署同年月日102年度偵字第27740、27741號起訴書、相關詢問筆錄暨卷證資料在卷足稽。

(三)復查，系爭電梯事故發生前、後，係由臺灣停車設備暨昇降設備安全協會檢查員丁○芳分別於101年10月24日、102年10月17日實施定期安全檢查

作業。大○機電公司爰依後者檢查結果，以「系爭電梯主吊鋼索導輪經 10 多年使用均未更換，已長期磨耗，吃溝嚴重，並已出現鋼索偏離打滑現象」等理由，據此提出工程報價明細表建議系爭肇禍電梯管理人立即更新，以免危及使用安全。惟據丁員於高雄地檢署訊問筆錄載明略以：「事故發生前之安全檢查為合格，事故發生後安全檢查時則測量鋼索槽輪，發現槽輪會打滑，且經斷電測試發現槽輪磨損過度，導致槽輪雖然馬上停下，但繩索還是會滑，101 年度檢查時繩索滑動 20-30 公分是在正常範圍，但 102 年 10 月 21 日(註：事故發生後第 17 日)檢測發現滑了 70 公分。……從保養紀錄表看，煞車器是看不出槽輪磨損的問題，……只有斷電測試才能發現槽輪磨損，只有年度檢查時會做斷電測試，……鋼索磨損時間不一定，101 年看還沒，102 年發生問題是有可能的。……。」等語。顯見前揭系爭肇禍電梯事故前、後之安全檢查時間，相隔不及 1 年，鋼索槽輪繩索滑動竟由 20 至 30 公分遽升至 70 公分，差距竟高達 2 倍以上，以丁員坦承：「電梯年度安全檢查作業，應做斷電測試」等語觀之，事故發生前之 101 年 10 月 24 日安全檢查作業，究竟有無確實辦理斷電測試，據以發現槽輪磨損、滑動，以及系爭電梯使用已逾 14 年，鋼索槽輪繩索滑動是否均逐年實際測試，且皆在正常範圍，洵令人置疑，此復觀：「負責系爭肇禍電梯維護保養之大○機電公司李姓技術員，同時為丁員所屬臺灣停車設備暨昇降設備安全協會之會員」等情，尤啟人疑竇。又，系爭電梯事故發生前 10 日，李姓技術員甫於 102 年 9 月 26 日完成維護保養作業，至丁員於事故後，在同年 10 月 17 日實施之安全檢

查作業，前後相隔時間明顯未及1個月，李員竟未發現前揭危及使用安全之重大缺失，益證李員維護保養作業之敷衍疏漏及流於形式，究竟有無依程序及法定項目逐一實施維護保養作業，在在令人存疑，以上並分別有高雄地檢署卷證資料及高雄市政府查復資料附卷足憑。

(四)再查，臺灣停車設備暨升降設備安全協會既於102年10月23日，業將上揭丁○芳在系爭電梯事故後，於同年10月17日實施定期安全檢查發現諸多零件亟待更換或維修之結果，函報高雄市政府工務局列管督導有案，該局早應對系爭電梯維護保養及安全檢查作業疑涉有不實情事，知悉甚詳，該局斯時除應及時審慎檢討有否停止渠等執行職務甚或廢止相關許可證照之必要外，如認渠等繼續執行職務恐危害公共安全，尤應檢討依法採取即時強制作為。然而，該局不此之圖，未見前揭相關處置作為，竟遲至近5個月後，俟高雄地檢署以業務過失致死罪對李員提起公訴，並待本院發送約詢通知併附前揭相關問題後，該局始消極地以同年3月31日高市工務建字第10332025700號函請內政部釋示得否依建築法第91條之2第3項予以停止執行職務或報請中央主管建築機關廢止其專業技術人員登記證¹。猶迨本院於同年4月16日約詢該府相關主管人員後，該府工務局方以同年4月23日高市工務建字第10332855000號函請大○機電公司暫時調整渠職務為從事非升降設備之維護保養及檢查工作。在在突顯系爭電梯事故發生後迄同年4月23日函請大○機電公司暫時調整

¹ 案經營建署以同年4月16日營署建管字第1030020270號函復高雄市政府工務局略以：「……涉個案事實認定，請貴府本於權責認定；又關報請中央主管建築機關廢止檢查員證，請檢具具體事實資料，俾供本署參處。」

職務之長達 6 個多月期間，未見該府對該名李姓與其所屬廠商及安全檢查人員、機構有任何依法檢討裁處或研議即時強制之作為，猶坐令渠等在此期間照常執行職務，全然迨本院約詢後始有相關因應舉措，對公共安全之確保顯欠周全。

(五) 綜上，系爭肇禍電梯於 102 年 10 月間事故發生前 10 日，甫實施維護保養作業，在事故發生後安全檢查發現該電梯竟有諸多設備亟待更換，該次維護保養紀錄表內容尤有誤植他棟電梯情事，突顯該電梯平時維護保養及定期檢查作業明顯怠慢不確實，業經高雄地檢署就負責該作業之李姓技術人員提起公訴在案，惟高雄市政府自系爭電梯事故發生後，未見對該名李姓及其所屬廠商及安全檢查人員、機構有任何檢討依法裁處或即時強制作為，竟猶坐令渠等照常執行職務長達 6 個月以上時間，迨本院約詢後始有相關因應舉措，對公共安全之確保顯欠周全，殊有欠當。

四、高雄市政府自「建築物昇降設備管理辦法」於 79 年發布施行迄今已逾 24 年，竟乏機制足以有效掌握轄內昇降設備數量，縱遲至 100 年起陸續辦理清查作業，然竟需耗時近 5 年，預計 104 年底始能完成資料建置，顯恣置轄內未依法定期安全檢查，存有極高安全風險之昇降設備散置各處而無從勾稽查核，難謂已盡地方主管機關職責，核有欠當：

(一) 按地方主管建築機關既負有轄內建築物昇降設備管理、查考及督導之責，自應建立勾稽查核機制足以對現有設備數量與其維護保養及安全檢查等攸關公共安全至鉅數據、資料，確實掌握，以做為相關管理及追蹤查考作業賴以為憑之基礎資料，此於 79 年 2 月 26 日發布施行及 83 年 10 月 19 日修正發

布之「建築物昇降設備管理辦法(93年11月9日更名為建築物昇降設備設置及檢查管理辦法)」及92年6月5日修正公布之建築法第77條之4，規定至為明確，合先指明。

(二)據內政部營建署統計數據、高雄市政府查復資料及其所附佐證資料分別載明：「高雄市轄內建築物昇降設備現有數量為20,724台」、「高雄市轄內昇降設備安全檢查數量計19,314台，102年竣工台數計1,456台，二者合計為20,770台」。足見該府前揭昇降設備數量顯有落差。經本院細究後發現，該府前揭數量僅為該轄建築物昇降設備每年有實施定期安全檢查之數量，至於每年未依法定期安全檢查，甚至每月未實施維護保養之數量，根本無從查考，乃因該府迄未建立有效勾稽查核機制，除肇生統計數據不一，更無以即時掌握，此觀該府自承：「本市之昇降設備數量究竟為多少，目前尚無正確數字。惟為有效建置本市所有昇降設備之資料及管理，本府工務局自100年起已陸續辦理清查作業，預計於104年底完成所有昇降設備之資料建置，並予資訊化。」等語，足資印證。縱該府已自100年起陸續辦理清查作業，然竟需耗時近5年，預計104年底始能完成資料建置，核此消極怠慢作為，顯恣置轄內存有極高安全風險之昇降設備散置各處，對於人民生命財產安全之確保，洵欠周妥。

(三)雖據高雄市政府嗣分別表示略以：「因本府尚未全面建置昇降設備資訊管理系統，目前昇降設備數量係以檢查機構每月彙報之清冊做彙整……。」、「因本市建築物昇降設備數量甚多，建築技術規則自63年2月15日起即規定：凡建築在6層樓以上，且總樓地板面積在1,000平方公尺以上者，均應設

置昇降機(電梯)1座以上……。早期因文書作業未資訊化，且內政部建築物昇降設備管理辦法於79年2月26日始訂定……。」、「目前全國各縣市皆有此狀況」、「早期因資訊建置不全」云云。惟內政部自79年間訂定發布、93年間修正發布上開管理辦法及92年間將昇降設備納入建築法管理後，高雄市政府倘重視人民生命財產安全，當及早督促所屬工務局建立統計與勾稽查核機制，足以自建築物使用執照及其昇降設備使用許可證核發後，即予落實法定管理、查考、督導作為，自得依相關統計時間點及時正確地查復本院，不致肇生昇降設備數量於前後查復本院數據出現落差，甚至無以掌握未依法定期安全檢查及未實施維護保養設備等情事，遑論後續得以追蹤其維護保養、安全檢查或進行相關處分之作為。又，該府工務局自100年度已開始清查轄內建築物昇降設備，迄今已逾3年餘，竟仍未掌握相關數據，猶需再費時2年始能完成，益證該府行事之消極怠慢。況且，現代政府機關允應時時以百姓為念，當論己身盡責與否，洵與他機關有否盡責無涉，突顯該府前揭陳詞：「全國各縣市皆有此狀況」，悉屬飾卸之詞，委不足採。

(四)綜上，高雄市政府自「建築物昇降設備管理辦法」於79年發布施行迄今已逾24年，竟乏機制足以有效掌握轄內昇降設備數量，縱遲至100年起陸續辦理清查作業，然竟需再耗時近5年，預計104年底始能完成資料建置，顯係置轄內未依法定期安全檢查，存有極高安全風險之昇降設備散置各處而無從勾稽查核，難謂已盡地方主管機關職責，對於人民生命財產安全之確保，顯欠周妥，核有欠當。

五、內政部允宜具體規範建築物昇降設備事故原因鑑定機

制，避免安全檢查機構與事故鑑定單位相同而招致利益衝突之訾議，並確保事故原因鑑定結果之公正與客觀性：

- (一)按建築物昇降設備傷亡事故鑑定之結果，攸關後續司法機關釐定刑事、民事責任之重要參考依據，更為相關當事人爭取權益之關鍵憑藉，主管機關自應力求其鑑定機制之公正與客觀性，特先敘明。
- (二)據內政部查復略以，目前除臺北市政府外，尚無配置機械、電機、電子工程職系之公務人員，因而地方主管機關欠缺建築物昇降設備檢查及鑑定之專業技術人員。目前實務操作上，係委由經該部核准指定之安全檢查機構，計高雄市機械安全協會、中華民國立體停車場協會、臺灣停車設備暨昇降設備安全協會、中國起重升降機具協會、中華民國昇降設備安全檢查協會、中華民國建築物昇降暨機械停車設備協會等 6 家機構，或其他具備專業技術能力之技師、檢查員、專家等辦理。
- (三)惟查，系爭肇禍電梯於 102 年 10 月 4 日發生電梯傷亡事故，係臺灣高雄地方法院檢察署暨應遇難者家屬之請求，分別委由高雄市機械安全協會、臺灣停車設備暨昇降設備安全協會辦理鑑定作業。該二機構卻分別曾為系爭肇禍電梯年度安全檢查機構，利益衝突致鑑定結果之公正客觀性招致質疑。又，二機構鑑定結果分別為「剎車來令片壓縮剎車鼓間距不夠緊密」、「可程式控制器中關於剎車部分之『設為 XBK 繼電器』故障」，殊有差異，究以何結果為依歸，無論係採何者，皆易生爭議。對此，內政部於本院約詢前查復略以，該部將參考國內外相關鑑定資料研處，或參酌國內火災原因、車禍原因調查鑑定機制而具體規範，以消弭爭議並可作為

未來昇降設備管理制度檢討，降低類似事故再次發生之可能性。

- (四)綜上，內政部允宜具體規範建築物昇降設備事故鑑定機制，避免安全檢查機構與事故鑑定單位相同而招致利益衝突之訾議，並確保事故原因鑑定結果之公正與客觀性，維護相關當事人合法權益。

調查委員：林鉅銀