**調查報告**

# 案　　由：根據更生日報記者田德財特稿，南濱至東華大橋車禍案件，是花蓮縣發生交通事故最多的路段。經本調查履勘，該路段為進入台11線（東海岸）及台9線（縱谷線）的主要通路，往來車輛甚多，加以該路段有提供綜合遊憩飲食的新天堂樂園，鄰近的鹽寮有遠雄海洋世界等遊樂場所，在新冠病毒肺炎肆虐、國人無法出國旅遊之際，假期每每吸引極大人潮，尤以年輕人為多。該193線南濱路段正進行二期路面拓寬工程，第一期自南濱抽水站至南海四街，長2.54公里，105年動工，108年完工；第二期工程由南海四街到花蓮大橋，長2.66公里，109年二月動工，預計111年完工。長約6公里的道路，工程單位需要耗時6年方始竣工，施工期間造成車禍頻傳、嚴重傷亡的交通事故，主管機關、施工單位施工規劃、交通維持、進度執行及警察機關交通管理措施是否有疏失？均有深入調查之必要案。

# 調查意見：

本案係根據更生日報記者田德財特稿，花蓮縣縣道193線（下稱193線）南濱至東華大橋車禍案件，是花蓮縣發生交通事故最多的路段。該路段為進入台11線（東海岸）及台9線（縱谷線）的主要通路，往來車輛甚多，加以該路段有提供綜合遊憩飲食的新天堂樂園，鄰近的鹽寮有遠雄海洋世界等遊樂場所，在新冠病毒肺炎肆虐、國人無法出國旅遊之際，假期每每吸引極大人潮，尤以年輕人為多。該193線南濱路段正進行第二期路面拓寬工程，第一期自南濱抽水站至南海四街，長2.54公里，民國（下同）105年動工，108年完工；第二期工程由南海四街到花蓮大橋，長2.66公里，109年二月動工，預計111年完工。據媒體報導，民眾對長度不足6公里的道路，工程單位需要耗時6年方始竣工，施工期間造成車禍頻傳、嚴重傷亡的交通事故，主管機關、施工單位施工規劃、交通維持、進度執行及警察機關交通管理措施是否有疏失等情案，經委員提起自動調查。本案經審計部[[1]](#footnote-1)、花蓮縣政府[[2]](#footnote-2)及交通部公路總局[[3]](#footnote-3)（下稱公路總局）函復到院及蒐集當地民情輿論反映[[4]](#footnote-4)，本院並於109年11月2至3日聽取該府簡報及現地履勘，因履勘內容事涉公路施工中交通維持專業事項部分，函請公路總局就近派員參與；另請花蓮縣警察局就相關交通肇事原因說明派員參與。已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

## **花蓮縣政府辦理193線拓寬工程新城段環境影響差異分析部分，於計畫制定及設計階段輕忽原環境影響說明書有關採行對防風林減輕衝擊方案之審查結論，而延宕辦理環境影響差異分析作業進度，致規劃新闢或拓寬路線涉及國土保安林地而須大幅修正，影響環境差異分析報告通過期程，肇致計畫執行進度嚴重落後，無法達成為配合蘇花公路改善計畫完工通車，影響政府施政計畫治理效能，核有違失。**

### 據行政院環境保護署88年8月26日環境影響評估審查委員會第62次會議紀錄，第3案花蓮縣道193線拓寬改善工程環境影響說明書，載明一、初審意見：「（一）本案專案小組初審結論如下：1.本案建議有條件通過環境影響評估審查，開發單位應依下列事項辦理：（1）寺廟之遷移事項……。（2）應採行對防風林減輕衝擊之方案，並於新城鄉及七星潭路段縮小路幅。……。（5）開發單位取得目的事業主管機關核發之開發許可後，逾3年始實施開發行為時，應提出環境現況差異分析及對策檢討報告送本署審查。本署未完成審查前，不得實施開發行為。2.以下意見應補充、修正後納入定稿，送本署核備：（1）應補充減少破壞防風林之技術規劃替代方案。（2）有關委員、學者專家及相關機關所提供其他意見。（二）擬依本案專案小組初審結論辦理。」二、決議：「（一）本案有條件通過環境影響評估審查。（二）本案審查結論如專案小組初審結論，並修正1.（2）。修正1.（2）為：『應採行對防風林減輕衝擊之方案，並於新城鄉及七星潭路段縮小兩側綠帶，以防風林替代。』另請開發單位依上開初審結論2.辦理。」上開審查結論經行政院環境保護署88年10月30日（88）環署中字第0008909號函公告。復按環境影響評估法第5條第2項規定略以，開發行為應實施環境影響評估者，其認定標準、細目及環境影響評估作業準則，由中央主管機關會商有關機關定之。及行政院環境保護署102年9月12日修正發布「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第5條第1項第3款第9目規定略以，道（公）路之拓寬，位於非都市土地，拓寬寬度增加1車道以上，且長度10公里以上者應實施環境影響評估。再按環境影響評估法第16條之1規定（91年6月12日增訂）：「開發單位於通過環境影響說明書或評估書審查，並取得目的事業主管機關核發之開發許可後，逾3年始實施開發行為時，應提出環境現況差異分析及對策檢討報告，送主管機關審查。主管機關未完成審查前，不得實施開發行為。」故由上開環境影響評估結論及相關環評法規可知，193線拓寬改善工程應採行對防風林減輕衝擊之方案，並於新城鄉及七星潭路段縮小兩側綠帶，以防風林替代，且自取得目的事業主管機關核發之開發許可後，逾3年始實施開發行為時，應提出環境現況差異分析及對策檢討報告，送主管機關審查，始得實施開發行為。

### 查花蓮縣政府於103年6月間提報193線0K+000～7K+300外環道新闢工程計畫，經交通部於103年9月核定納入「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4年（104-107）計畫」補助辦理，核定計畫經費同提報需求經費新臺幣（下同）6億7,949萬元，該府於104年9月1日委託辦理「193線0K～22K+500（起點至花蓮大橋段）路段環境影響差異性分析」，並於104年12月17日召開「花蓮縣道193線（三棧-光華）拓寬改善計畫第1次環境影響評估差異分析報告專案小組初審會議」，惟因涉及國土保安林地開發議題，及須依上述評審委員及相關機關所提意見補充、修正，致環境差異分析報告經多次退回修正後，遲至107年4月16日始獲審查通過。其間公路總局於105年12月22日召開「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）審議協調小組」105年度第6次會議，以該計畫尚須辦理環境差異分析且計畫內容已變更，工程暫無進展，考量生活圈計畫經費及期程有限，相關資源需有效運用，經小組決議，中央補助款已支用部分先行結算，結餘額度回歸生活圈計畫統籌運用，計畫項目暫予保留，待環境差異分析作業及修正計畫完成後，再循滾動檢討機制重新申請經費補助。該府於環境影響差異分析報告獲審查通過後，隨於107年5月21日重新提報「縣193線0K+000～6K+052外環道新闢工程修正計畫」，經公路總局2度退回修正，原因係提報總經費超過原核定計畫甚多，且與原核定路線不同，嗣經該府多次修正後，於108年5月17日提報「縣193線2K+230～6K+052外環道新闢工程修正計畫」，總經費6億7,949萬元，中央補助5億7,756萬餘元、地方自籌1億192萬餘元（工程費5億969萬餘元、用地及地上物補償費1億6,979萬餘元），執行時程自108至110年，惟截至本院調查為止，該府重新提報修正計畫及申請補助經費，尚由公路總局審查計畫中。由上開辦理過程可知，花蓮縣政府辦理193線0K+000～7K+300外環道新闢工程計畫，計畫制定及設計階段輕忽原環境影響說明書有關採行對防風林減輕衝擊方案之審查結論，並延宕辦理環境影響差異分析作業，致規劃新闢或拓寬路線涉及國土保安林地而須大幅修正，影響環境差異分析報告通過期程，已肇致計畫執行進度嚴重落後。

### 據花蓮縣政府陳稱同註2，193線外環道新闢工程計畫係為配合公路總局辦理台9線蘇花公路山區路段改善計畫完工通車後，規劃引導大量觀光車流，為避免穿越花蓮市區，而能經由193線進入東部海岸國家風景區或花東縱谷國家風景區，以提升整體道路服務水準。故由上開193線外環道新闢工程計畫目的可知，因該府計畫執行進度嚴重落後，遭中央補助機關調移補助款，而須重新提報計畫，且先期工程計畫迄未獲核定，未能達成為配合蘇花公路改善計畫完工通車，以紓解大量車流，提升道路服務水準之建設計畫目標。

### 綜上，花蓮縣政府辦理193線0K+000～7K+300新城段外環道新闢工程計畫，計畫制定及設計階段輕忽原環境影響說明書有關採行對防風林減輕衝擊方案之審查結論，並延宕辦理環境影響差異分析作業，致規劃新闢或拓寬路線涉及國土保安林地而須大幅修正，影響環境差異分析報告通過期程，肇致計畫執行進度嚴重落後，遭中央補助機關調移補助款，而須重新提報計畫，並因計畫經費大幅增加，而需採2階段方式辦理，且先期工程計畫迄未獲核定，未能達成為配合蘇花公路改善計畫完工通車，以紓解大量車流，提升道路服務水準之建設計畫目標，影響政府施政計畫治理效能，核有違失。

## **花蓮縣政府執行193線拓寬工程南濱段應辦事項部分，於土地取得作業，因計畫制定階段之用地經費評估作業未盡周延，未能依規適時辦理完成，而改採2階段辦理，嗣因配合排水工程辦理4次變更設計，造成工期延宕，且因工期規劃冗長，致承商僅以少數工班施作，然因施工影響造成當地交通不便及肇事率增加，已遭民眾非議僅5.2公里之拓寬工程卻需耗時近6年，而有行政效能不彰之評，核有疏失。**

### 依生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4年計畫補助執行要點第4點第5及第6款規定略以，（五）所提案件應以可於核定列入補助之次1年度內完成用地取得，且可於核定列入補助之次3年度內竣工者為原則。……（六）地方政府如需設置雨水下水道設施，應自行籌列經費，配合道路工程一併辦理。由上開計畫補助執行要點可知，193線拓寬工程南濱段應於核定列入補助之次1年度內完成用地取得，且可於核定列入補助之次3年度內竣工者為原則，及配合道路工程一併辦理雨水下水道設施。

### 據花蓮縣政府陳稱同註2，「縣193線17K+500〜22K+500（南濱至花蓮大橋段）路段拓寬工程」於102年度進行可行性評估時，地價評估方式係以公告現值之1.95倍計算，惟計畫核准後正式辦理用地取得作業時，需改採市價徵收或協議價購方式取得，造成全段工程所需地價與原估算差距甚大，故設計發包時於中央所核定經費内考量後續銜接與降低交通衝擊，將工程範圍辦理至南海四街止，嗣因公路總局生活圈補助規定同一工程計畫於同一計畫期程（104〜107年度）内不能再提出，公路總局於106年11月21日核定修正計畫為「縣193線17K+300〜19K+840（南濱至南海四街段）路段拓寬工程」（第一期工程），另為減少私有地使用及解決附近區域淹水問題，工程内增加箱涵（5〜6公尺寬2.5深）1,033公尺，增加工期430日曆天，工程自105年10月31日開工至108年10月25日完工。第二期工程計畫「縣道193線19K+840〜22K+500（南海四街至花蓮大橋段）路段拓寬工程」於107年7月提公路總局生活圈道路系統建設計畫（108-111年度）申請，並於107年11月8日獲公路總局核定辦理，工程已於109年3月4日開工。有關第二期工程19K+840～22K+500非屬都市計畫範圍，據該府簡報資料表示，其中私有土地計66筆，面積約7,955.34平方公尺，已協議價購98.48%面積，已提送徵收計畫書，徵收4筆土地，面積120.46平方公尺；光華工業區用地部分，待與光華工業區之廠戶進行協商會議後，擬提送無償使用計畫，先行使用，待經濟部工業局審定用地費用，再行有償撥用等。由上開土地取得作業過程可知，花蓮縣政府因計畫制定階段之用地經費評估作業未盡周延，未能依規適時辦理完成土地取得，致工程需改採2階段辦理施工。

### 嗣查，花蓮縣政府考量納入濱海支線區域排水之箱涵共構施作，可澈底解決該區域淹水問題，惟總經費高達14億8,564萬元。該府為能儘速完成拓寬工程，乃逕自決定以原核定計畫之經費額度，先行辦理193線17K+300～19K+840（南濱至南海四街段）路段拓寬為第一期工程，其餘19k+840～22k+500路段拓寬列入第二期辦理。嗣後該府辦理計畫變更，經交通部於106年11月17日同意計畫名稱修正為「縣193線17K+300～19K+840（南濱至南海四街段）路段拓寬工程」，拓寬長度由5公里減為2.54公里，核定經費由7億5,618萬元調整為6億4,479萬餘元，分別為中央補助3億8,875萬餘元、地方自籌2億5,604萬餘元。又修正計畫經核定後，該府為同步整治完成花蓮縣吉安鄉海岸路、南海一街至南海四街一帶之聯合排水系統之「濱海排水下游段193縣道分洪箱涵治理工程」，以避免2次施工及減少用地徵收，函報經濟部水利署第九河川局層轉經濟部水利署，獲該署於106年12月4日同意委託該府代辦上揭濱海支線區域排水治理工程，經費1億3,343萬餘元，納入「流域綜合治理計畫-花蓮縣聯合排水系統-濱海排水」，該府嗣以變更設計方式併入第一期工程辦理。故由上開辦理過程可知，花蓮縣政府辦理第一期工程，於105年10月31日開工，契約工期630日曆天，嗣因配合排水工程，而辦理4次變更設計，另追加工期430日曆天，完工日期108年10月25日，已造成工期延宕。

### 經本院現地實際履勘工地發現，正在施工路段為南濱段第二期改善工程，為花蓮溪、木瓜溪砂石車運輸必經道路，該路段大型客車、大型裝載拖曳板車、砂石車等行駛頻繁，於交通尖峰時段與小車爭道，機慢車與砂石車等大型車輛共用車道，因大車視角常有障礙死亡車禍頻傳，對時常使用本路段之東華大學學生及當地以機車或電動車或自行車代步之居民而言，容易造成交通壅塞及屢屢發生交通事故。其中193線南濱路段工程第二期工程19K+840至22K+500（南海四街至花蓮大橋段，2,660公尺），開工日期為109年3月4日，預定完工日期為111年9月25日，契約工期為900日曆天，然據本院109年11月3日現地履勘發現，承包廠商於工區僅派少數工班施作，約僅5人進行現場箱涵作業，與諾大進行交通管制之工區形成強烈對比。

### 據查193線南濱至花蓮大橋段，依據花蓮縣警察局提供之交通事故件數統計分析，107年至109年8月共發生30件交通事故，死亡2人，受傷39人，各年分別為107年發生A2類（受傷）事故3件3人受傷、108年發生A2類（受傷）事故13件19人受傷、109年1-8月發生A1類（死亡）事故2件2人死亡、A2類（受傷）事故12件17人受傷。由上開近3年交通事故肇事件數變化情形，顯見因施工原因，造成當地交通不便及肇事率增加。

### 綜上，花蓮縣政府辦理193線南濱至花蓮大橋段拓寬工程計畫，因計畫制定階段之用地經費評估作業未盡周延，漏估經濟部工業局、既成道路及私人所有等土地取得費用，使得原核定計畫經費無法容納，而改採2階段辦理，肇致大幅追加經費5億1,079萬餘元，並展延計畫執行期程，嗣因配合排水工程辦理4次變更設計，造成工期延宕，且因工期規劃冗長，致承商僅以少數工班施作，然因施工影響造成當地交通不便及肇事率增加，已遭民眾非議5.2公里之拓寬工程卻需耗時近6年，而有行政效能不彰之評，核有疏失。

## **花蓮縣政府於推動193線拓寬工程南濱段改善交通肇事率部分，除進行道路拓寬外，應依易肇事路段之肇事型態，審慎評估改善方式，並輔以交通工程方式提升行車安全，對機慢車用路人習性亦應一併考量，以免新增肇因，折減政府施政之美意。**

### 依生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4年計畫補助執行要點第4點第3款規定略以，（三）所提案件應先以交通工程或交通管理手段進行改善後，經檢討確為道路容量不足或有安全顧慮，必須以拓寬或新闢方式辦理改善者。故由該計畫補助執行要點可知，花蓮縣政府於推動193線南濱段拓寬工程，已先行採交通工程或交通管理手段進行改善後，經檢討確為道路容量不足或有安全顧慮，方以進行拓寬道路方式辦理改善。

### 查193線南濱段道路位於花蓮市及吉安鄉，屬鄰近重要大眾運輸集結點重要道路。大型砂石車輛及載運石材大拖車等主要通行193線南濱段道路往北前往花蓮港。台11線車輛可經由本路段往北前往花蓮火車站。本路段作為台9線替代道路及提供台11線及台11丙線往北之車流。據花蓮縣政府陳稱同註2，193線南濱段路段為吉安鄉南海四街至花蓮大橋段，現有路況尚未依都市計畫（30公尺）道路寬度開闢，致道路容量不足，大型車行駛不便、會車困難，除影響車流行進速度，且屢屢發生交通事故，因本路段禁止砂石車行駛內側車道，砂石車僅可與機慢車行駛於外側車道，時常造成機慢車與砂石車爭道之現象，安全性嚴重不足。由上開該府之檢討結果，顯見193線南濱段確實係因道路容量不足而有行車安全之顧慮，然由本計畫道路歷年交通肇事原因及瓶頸路段，該府僅說明路幅不足，大小車爭道等因素，然對於未來道路拓寬完成後與易肇事態樣及危險或瓶頸路段之改善作為，如本案拓寬緣由係為解決砂石車與一般車輛爭道之危險性，故拓寬前、後對於砂石車之管理或一般車輛之交通管理措施亦應有所改變（如車道管制、速限調整及設置測速照相等），亦應一併相對納入考量，方能維護用路人行車安全。

### 綜上，花蓮縣政府於推動193線拓寬工程南濱段改善交通肇事率部分，除進行道路拓寬外，對於未來道路拓寬完成後與易肇事態樣及危險或瓶頸路段之改善作為，應依易肇事路段之肇事型態，審慎評估改善方式，並輔以交通工程方式提升行車安全，以解決砂石車與一般車輛爭道之危險性，對機慢車用路人習性亦應一併考量，以免新增肇事原因，折減政府施政之美意。

## **花蓮縣政府於發展193線拓寬工程南濱段經濟效益部分，除改善易肇事路段及提升道路交通安全為目標外，亦應結合地方經濟及觀光節點等因素，以帶動地方發展，故針對大型車輛行駛於本路線所造成負面影響，亦應輔以妥善之交通管理措施，以發揮政府推動建設效益最大化。**

### 查193線南濱段拓寬路段全線經過花蓮重要觀光景點，包括黃金海岸、南濱公園、花蓮六期重劃區、花蓮客運總站、東大門夜市、台開心農場等，配合蘇花公路通車後由七星潭193線分流之觀光車潮，南下車流免通行台9線經過市區，直接由第二期工程路段銜接省道台11線進入東部海岸國家風景區，或經由省道台11丙線接台9線進入花東縱谷國家風景區，或繼續沿著193線南下至玉里前往安通溫泉；北上車流可經由本拓寬路段銜接海岸路，經由七星潭大橋前往七星潭風景區或繼續前往太魯閣國家公園。第二期工程路段南海四街端有阿美麻糬觀光工廠，光華樂活園區，台開新天堂樂園及全台唯一的貨櫃星巴克、金獅影城及接入台開農場等極具觀光景點開發，亦位於193線途中，人潮車流亦主要經由本道路前往，顯見193線南濱段道路之拓寬極具觀光效益。

### 又查，193線南濱段以北銜接花蓮港，為持續發展國際貿易，臺灣港務公司已將花蓮港定位為東部地區貨物進出口港及觀光遊憩港，行政院並於106年度已編列「自由貿易港區公共基礎設施」、「東防波堤檢修補強」及「碼頭設施整建維護」等港埠基礎設施工程預算，並推動「綠色慢活遊憩區開發計畫」及「歡樂海濱遊憩區開發計畫」等遊憩設施，且已推動「15、16號碼頭後線土地藍色公路基地開發案」建立藍色公路基地，同時積極接洽國際郵輪業者掛靠經營，以充分發揮花蓮港觀光潛力，打造花蓮港國際觀光遊憩港埠的新風貌，顯見193線南濱段道路之拓寬極具經濟效益。

### 據復同註2，針對砂石車動線規畫部分，花蓮縣政府目前正辦理「花蓮縣產業運輸方案可行性研究工作」作業，針對全縣砂石車動線規劃以及未來砂石運輸供需做預測及分析並規劃適當動線。砂石車禁止行駛進入市區，砂石車動線仍以行駛193線為主。故此，193線沿線後續觀光及開發人潮車流主要經由本道路前往，極具經濟及觀光效益發展，然拓寬完成後相對車流如何與大貨車、砂石車運輸需求均衡發展？該府應對大型車輛持續行駛於本路段之未來規劃，儘早研擬因應之道。

### 綜上，花蓮縣政府於發展193線拓寬工程南濱段經濟效益部分，除改善易肇事路段及提升道路交通安全為目標外，亦應結合地方經濟及觀光節點等因素，以帶動地方發展，惟拓寬完成後相對車流與大貨車、砂石車運輸需求均衡發展，該府應對大型車輛持續行駛於本路段之未來規劃，儘早研擬因應之道，亦應輔以妥善之交通管理措施，以發揮政府推動建設效益最大化。

## **花蓮縣政府於落實193線拓寬工程南濱段施工交通維持部分，除未能依審查建議事項確實執行及督導外，對於用路人之反映，亦未妥適因應，致施工期間造成交通肇事率增加之憾事，允應於施工期間持續加強交通3E管理-工程改善、宣導教育、執法取締，以避免不必要的年輕生命葬送悲劇再次發生。**

### 查花蓮縣政府向公路總局爭取生活圈道路系統建設計畫補助辦理道路拓寬工程，其中193線南濱段第二期工程已於109年3月4日開工，其施工中交通維持計畫業經花蓮縣道路安全聯席會報核定，各施工路段交維設施均需依核定内容與交通單位現場會勘確實佈設，並經各相關單位確認後再行施工。依109年2月18日「縣193線19K+840～22K+500南海四街至花蓮大橋路段拓寬工程」交通維持計畫審查會議記錄審查建議事項略以，其中有關：五、施工區段安全圍籬或紐澤西護欄前後拉設線燈及設置爆閃式警示燈，並加強夜間警示設施且需隨時保持明亮，以增加民眾視距及行車安全。七、該路段為交通要道且為大型貨車行駛路線，施工階段若僅剩1快車道1慢車道供車輛行駛時，2車道間應以交通桿區隔出快慢車道，以維護機慢車通行安全。故此，其相關交通維持作為應依上開計畫審查會議記錄審查結論確實辦理，並經各相關單位確認後方行施工。

### 另據花蓮縣政府於108年8月27日發布「縣道193線車流量大、大型車多，施工路段請小心行駛或改道通行」新聞稿指出略以，工區内早、晚各進行1次全區道路沖洗，施工路段則不定時沖洗，維持路面清潔。亦請砂石車業者於運送砂石時，應確實作好車斗覆蓋工作，避免砂石掉落，影響行車安全。故此，該府應要求砂石車業者於運送砂石時，確實作好車斗覆蓋工作，避免砂石掉落，影響行車安全。

### 嗣據更生日報109年8月27日報導同註4，葉姓準空姐來花蓮打工換宿，於25日晚間不幸命喪193道路施工路段，引發該報網友在臉書大量留言，留言重點包含：沒有機車行駛的空間、大卡車與小機車易碰撞、沒有設置臨時機車道等。且據該報同日報導，民眾輿論對拓寬路段交通維持之反映情形：1.施工路段的路面品質不良。2.道路寬度不一。3.施工路段擺設重量較輕的紐澤西護欄。4.未落實施工路段限速30公里。且施工過程常因砂石經常散落、路幅不一、護欄移位、大型車輛超速、車輛爭道等問題造成車禍頻傳，尤其是機慢車路權受到影響等情。又根據肇事當日事發照片（如附圖），發現肇事路段路面旁有散落物、車道寬不足，砂石車與機車難以並行、無速限30公里的標誌、夜間照明不足等影響行車安全之情事。由上開說明可知，花蓮縣政府於193線拓寬工程南濱段施工交通維持部分，除未能依審查建議事項確實執行及督導外，對於用路人之反映，亦未妥適因應。

### 綜上，花蓮縣政府於193線拓寬工程南濱段施工交通維持部分，根據肇事當日事發照片，發現肇事路段路面旁有散落物、車道寬不足，砂石車與機車難以並行、無速限30公里的標誌、夜間照明不足等影響行車安全之情事，該府顯未能依交通維持計畫審查建議事項確實執行及督導，且對於用路人之反映，亦未妥適因應，致施工期間造成交通肇事率增加，花蓮縣政府允應於施工期間持續加強交通3E管理-工程改善、宣導教育、執法取締，以避免不必要的年輕生命葬送悲劇再次發生。

# 處理辦法：

## 調查意見一至二，提案糾正花蓮縣政府。

## 調查意見三至五，函請花蓮縣政府確實檢討改進，並於二個月內見復。

## 調查意見一至五，函送審計部。

## 檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：浦忠成

 林文程

陳景峻

1. 審計部109年11月12日台審部覆字第1090012306號函 [↑](#footnote-ref-1)
2. 花蓮縣政府109年10月28日府建土字第1090183968號函 [↑](#footnote-ref-2)
3. 公路總局109年12月25日路養修字第1090157645號函 [↑](#footnote-ref-3)
4. 更生日報「施工中的193線南濱段 是花蓮最危險道路」西元2020年8月27日 [↑](#footnote-ref-4)