

調 查 報 告

壹、案由：據徐許美鳳等陳訴：台北市政府工務局新建工程處辦理「復興北路穿越松山機場地下道工程」疑似設置不當，致渠子徐佳傑騎乘自行車失控摔落死亡；又於訴請國賠過程中，詎無鑑定單位願意協助鑑定，請求法院轉換舉證責任亦未獲接受，致遭判決駁回，涉有違失等情乙案。

貳、調查意見：

一、台北市政府涉有決策草率、設施品質粗糙等違失：

(一)本件決策過程草率，倉促推翻多年專業規劃：

按本件「復興北路穿越松山機場地下道工程」民國(下同)86年設計規劃之初，即因飛航安全、深度開挖及地下道長度677公尺，出入口坡度較陡(約8%)，且距紅綠燈交通號誌甚近，而機車爬坡力較差，倘紅燈禁行，則過多機車廢氣排放量將影響隧道內空氣品質等因素，規劃汽車走地下道，機車走濱江街180巷及另一個機場的巷道。嗣於宣導通車事宜時，以遭眾多機車族民眾投訴抗議為由，工務局新工處於95年11月17日上午簽經副市長陳裕璋於同年月23日17時15分，代為決行核可，並批示「併交通局及交工處意見辦理。」在案。

經查本院於本(100)年2月2日約詢該府出席人員，針對該簽是新工處自動上簽或高層指示才簽一節，據答稱是(市長)指示我們去研究。再查該簽之說明二記載：「為順應民意，本局新工處經與交通局多次檢討並評估機車開放之可行性如下：

(下略)」，惟經本院函請該府檢送上揭所謂「多次檢討並評估」之資料，該資料全係 95 年 11 月 20 日、21 日、24 日及 27 日等 4 次之會議結論案卷，並函復別無其他資料，嗣於本院約詢時亦同，洵可認定上開 4 次會商均係上簽後之作為，所謂「事前經多次檢討並評估機車開放之可行性」一節，與事實不符。

(二)本件台北市政府相關單位對於開放機車通行之專業設施均有缺失：

按台北市政府確曾於 95 年 11 月 20 日、21 日、24 日及 27 日等 4 次邀集相關單位召開研商地下道之交通設施會議，已如上述。惟關於「開放機車通行」一節，上開 4 次會議僅有「增設交通標誌、標線及警告」之結論，有上開各該會議記錄可稽。

查該府新工處 95 年 11 月 17 日簽會交通局及交工處簽見如下：「(1)復北地下道設計坡度 8%，小於機車通行坡度 1:8 之規定，唯隧道內廢氣排放，對機車騎士之身體影響須注意排風機之正常運轉。(2)現先以外側混合車道開放機車通行，俟未來機車實際使用情形，再請交工處評估及另設置機車專用道。請參核開放機車進入長地下道將有安全上之考量，建議開放初期加強警力巡查及提高見警率，以提高安全度。」，經副市長核可並批示「併交通局及交工處意見辦理」，自上可知，在開放通行前，該二單位僅著重於隧道排風機之正常運轉及警力巡查，並未提供其他專業意見以供參採。

次查，經約詢該府人員據答，該地下道外側之「混合車道」(係指汽、機車與腳踏車皆可使用之車道)寬 4 公尺，內側為快車道寬 3 公尺，均為 AC (瀝青)路面，具有止滑功能，該混合車道並未再

增加止滑設施云云。惟查，依據「台北市市區道路工程設計規範」第十五章「路基、基層、底層、透層與黏層」，其後加註：「市區道路中危險路段、公園、學校附近或遊憩巷道等路面，經交通主管機關同意，得設置減速設施。」原快車道改為混合車道後，原鋪面並未增加止滑（減速）設施，顯未考慮動力及剎車功能均遠遜之 2 輪機車安全性問題。

再查，該地下道入口處至陳訴人之子摔倒處，距離約 200 公尺。該入口往下坡度即為 8%，長約 40 至 45 公尺，之後坡度開始減緩，從 8% 減緩到 6.6%，此段長度約 60 公尺，以上為該地下道設計單位亞新公司經理謝震輝於檢察官訊問時之證述。另自該地下道入口處至陳訴人之子摔倒處之坡度為 8% 至 6.48%，亦有該府函送之「復興北路穿越松山機場地下道工程北上車道 PG-Line 設計與實際縱坡度比較表」可稽。上開數據，參以陳訴人之子體重及車重約 80 公斤，依照牛頓第二定律計算，如初速（入口處速度）分別為 15、20 及 25 公里，至摔倒處之末速則為 60、61 及 63 公里，遠超過該處之安全速限 40 公里，故該路段對腳踏車騎士深具危險性，自不待言。

末查，經本院向該府調取本案全部卷宗審視，無論該 95 年 11 月 17 日簽，或 11 月 20 日、21 日、24 日及 27 日等 4 次邀集相關單位研商地下道之交通設施會議等記錄，均僅載明「開放機車」遍尋不著「腳踏車」一詞，於本院約詢時，該府相關人員亦答稱：「簽上去的只有提到機車」。交通部指明機車（機器腳踏車）與慢車（含腳踏車）不同，該府交通局亦函復稱：「一般所謂「機車」即為「機器腳踏車」之簡稱，「機車」非屬「慢車」；另「

機慢車」即為「機器腳踏車」與「慢車」之合稱。」
，故本件原僅簽准開放「機車」通行，實未包含腳踏車等慢車，相關人員之疏失已甚明顯。

綜上，台北市政府相關單位於開放通行前會簽及其後 4 次會議，均未注意原鋪面應否增加止滑（減速）設施、入口縱坡度與重力加速度之關係，及原簽載明僅開放「機車」，依法令不及腳踏車等各點，而與本件車禍之發生有直接因果關係。

二、台灣台北地方法院檢察署 97 年度偵字第 6729 號不起訴處分及台灣高等法院檢察署 97 年度上聲議字第 2698 號駁回處分，對於上揭台北市政府各種缺失均未經查明：

按陳訴人之子徐佳傑係於 95 年 12 月 1 日 22 時 7 分，騎乘腳踏車沿台北市復興北路地下道南往北方向之機慢車道行進，在 ok+645m 處摔倒致死，其後，台灣台北地方法院檢察署檢察官曾分別於 96 年 8 月 9 日、16 日、12 月 3 日訊問亞新顧問公司經理謝震輝、死者家屬徐佳鳴及內政部營建署主管（辦）業務人員阮明正、蔡忠城等人後，於同年 12 月 18 日製作相驗報告書，以查無他殺或有公共設施因設置或管理有欠缺為由，報結獲准。嗣再於 97 年 2 月 19 日訊問死者家屬徐佳鳴、徐萍冰後，於翌（20）日以家屬質疑為由，認台北市政府新建工程處掌管開放復興北路車行地下道讓機慢車通行之人員黃大山，決策失當涉有業務過失致死罪嫌，簽分偵案辦理獲准，惟隨即於同年 3 月 25 日偵查終結，處以不起訴處分。死者家屬徐萍冰及徐許美鳳等均不服，向台灣高等法院檢察署聲請再議，該署認徐萍冰聲請部分無理由處分駁回，徐許美鳳聲請部分再議不合法在案。

經查台灣台北地方法院檢察署 97 年度偵字第 6729 號黃大山業務過失致死案件不起訴處分係以：死者徐佳傑係自行摔倒因頭傷致死。該地下道原未規劃「機慢車」通行，因「很多民眾」反應，方由台北市政府新工處及交通局人員至現場會勘，在通行前 7 到 10 天內上簽呈予市長，經相關單位會簽再由市長核准開放「機慢車」通行，且增加標誌與警語，有現場照片、電子郵件、會勘記錄與簽呈可參。該地下道入口下坡段坡度為-7.95%，機慢車道寬度為 4.1 公尺，均未違反台北市市區道路工程設計規範及內政部制訂之市區道路及附屬工程設計標準。有關慢車道寬度與斜坡式坡道之道路設計標準，94 年 12 月 8 日前中央並無規定，台北市之道路設計規範較台灣省者嚴格等情，而認台北市政府就事發路段「復北地下道」機慢車道之設置無何缺失。另查，台灣高等法院檢察 97 年度上聲議字第 2698 號駁回再議處分，亦以上開各節已經原承辦檢察官調查明確，依調查所得證據資料為不起訴處分，於法並無違誤，聲請人再議為無理由，固非無見。

綜上，台北市政府關於本件「復北地下道」開放「機車」通行乙案，其決策及設施均有違失，已如前述。詳細以觀上開二處分，對於「機車」與「機慢車」之差異性似未注意；又在上簽呈於市長後始密集會勘，僅作成增加標誌與警語結論等情，似亦疏未查明。另該地下道之縱坡度與長度，雖符合當時台北市自訂規範，惟該規範並未慮及腳踏自行車之特性，此從該規範第十五章「路基、基層、底層、透層與黏層」，規定市區道路路面種類，僅按快速道路、幹線道路、幹線道路及巷弄道路之不同

，而分瀝青混凝土路面或各級路面，全未計及各種車輛之差異性可知。雖該條之後有加註：市區道路中危險路段、公園、學校附近或遊憩巷道等路面，經交通主管機關同意，得設置減速設施，惟本件並未有此考量及施設。

捌、處理辦法：

- 一、調查意見一，函請台北市政府確實檢討改進見復。
- 二、調查意見一至二，函請法務部轉請最高法院檢察署檢察總長研處見復。
- 三、調查意見一至二，函本案陳訴人。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請內政及少數民族委員會、司法及獄政委員會、交通及採購委員會聯席會議處理。

