

調 查 報 告

壹、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。

貳、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、花蓮縣政府²及交通部公路總局³（下稱公路總局）函復到院及蒐集當地民情輿論反映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：

- 一、**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。

（一）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

¹ 審計部 109 年 11 月 12 日台審部覆字第 1090012306 號函

² 花蓮縣政府 109 年 10 月 28 日府建土字第 1090183968 號函

³ 公路總局 109 年 12 月 25 日路養修字第 1090157645 號函

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

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。

- (二)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。

(三)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。

(四)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。

二、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。

(一)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。

(二)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內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) 內不能再提出，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，工程內增加箱涵 (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。

- (三)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。

- (四)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。
- (五)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。
- (六)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。

三、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。

(一)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。

(二)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，方能維護路人行車安全。

(三) 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。

四、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。

(一) 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。

(二)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。

(三)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。

- (四) 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。

五、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。

- (一) 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內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。

(二)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，工區內早、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。

(三)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。

(四) 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。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至二，提案糾正花蓮縣政府。
- 二、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。
- 三、調查意見一至五，函送審計部。
- 四、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