

# 調查報告

壹、案由：莫拉克颱風造成屏東縣林邊及佳冬地區嚴重水患災情，中央及地方水利等相關設施主管機關有無行政違失案。

貳、調查意見：

莫拉克颱風八八水災造成屏東縣林邊及佳冬地區嚴重災情，為查究水利及相關設施主管機關有無行政違失，經調閱經濟部水利署（下稱水利署）、屏東縣政府、交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）及鐵路改建工程局（下稱鐵工局）等機關卷證資料，並於民國（下同）98年9月29日前往屏東縣林邊及佳冬等地區現場履勘，99年1月8日約詢該等機關首長及業務相關人員。茲就調查意見臚列如下：

- 一、交通部為國營鐵路管理機關，長期無視地區居民生命財產及鐵路行車安全，置任臺鐵林邊溪橋嚴重阻礙排洪達十餘年，猶未見督促並協助所屬積極辦理改建工程，輕忽問題嚴重性，有失主管機關職責，確有怠失
- (一)按鐵路法第2條定義：「一、鐵路：指以軌道或於軌道上空架設電線，供動力車輛行駛及其有關之設施。二、國營鐵路：指國有而由中央政府經營之鐵路。…」同法第4條規定：「國營鐵路，由交通部管理。…」次按交通部組織法第1條規定：「交通部主管全國交通行政及交通事業。」第5條規定：「路政司掌理左列事項：一、關於鐵路、公路建設籌劃之監督事項。…」第26條之1規定：「本部得設下列附屬事業機構：一、臺灣鐵路管理局。…」交通部臺灣鐵路管理局組織條例第2條第4款規定：「臺鐵局掌理鐵路橋梁、隧道、路線、工程、

建築、產業管理之設計、督導、考核。」另查跨河建造物設置審核要點（經濟部 92 年 3 月 3 日發布）第 6 點規定：「橋梁之最低梁底高程必須高於河川兩岸之堤防堤頂高程或計畫堤頂高程…」。

- (二)查林邊溪原為主要河川，81 年間完成「林邊溪治理基本計畫」並奉臺灣省政府核定公告實施，嗣於 89 年 1 月間公告調整為縣管河川。臺鐵局屏東線鐵路於跨越林邊溪段（K54+791），設置總長約 413 公尺之沉箱基礎型式單線非電化鋼梁橋（下稱臺鐵林邊溪橋），現況梁底與河床淨高僅約 2 公尺，軌面高程亦低於兩側堤防約 1 公尺，爰為阻擋洪水沿橋面版溢過兩岸堤防，臺鐵局於鐵路橋兩端堤防缺口處，各設有寬 6 公尺、高 1.2 公尺鋼鈹水閘門 1 座。
- (三)84 年 7 月間，臺鐵局辦理林邊溪橋改建案現場會勘研商，同年 10 月 20 日召開會議初步決議以林邊站現地高架方式辦理，其間因涉及環境影響評估法令，延至 86 年 2 月間始獲前臺灣省政府環境保護處（下稱省環保處）同意免辦。該局嗣於 87 年 3 月間，以「屏東線鎮安~佳冬平交道改建立體交叉（含林邊溪橋改建及林邊站高架）工程」名稱，報請前臺灣省政府交通處（下稱省交通處）同意納入「臺灣鐵路幹線平交道改建立體交叉（鐵路高架）」計畫（下稱「平交道改建計畫」），以「重大經建計畫案」方式辦理全額補助，另於同年 4 月 3 日以個案方式陳報省交通處專款補助，惟該處於同年 5 月 14 日函復略以：依 87 年 4 月 14 日「平交道改建計畫」簡報會議結論辦理修正併該計畫辦理。
- (四)87 年 10 月 17 日，臺鐵局修正完成「平交道改建計畫」共 18 處，總經費 225.9 億元，報請省交通處以重大經建投資計畫案辦理，並經該處於同年 12 月

17日以臺灣省政府函轉報交通部查照，嗣獲該部復以：應就方案研擬與評估、經濟效益與建造成本估算、財務計畫及工程技術可行性分析等項，做進一步之研析，爰臺鐵局於88年5月29日再函省交通處，擬由88年度「交通建設基金」該局研究發展費以「超支併決算」方式，委外辦理「鎮安~佳冬間」等鐵路高架案之先期規劃，並獲省交通處同年6月7日函復備查；惟該局未及於年度截止前（88年6月30日）完成規劃預算書，延宕至89年3月22日始函報交通部擬請准予辦理委託技術服務，故該部於同年5月5日復以：因88年度決算業經審計部審定在案，故本案「屏東線鎮安~佳冬間鐵路高架化工程（綜合規劃部分）」所需預算，仍請先行完成預算程序後再辦理。復因90年度預算已於88年底提報，故僅及編列91年度預算委託專業技術顧問辦理。

- (五) 本案「屏東線鎮安~佳冬間鐵路高架化工程（綜合規劃部分）」，臺鐵局歷經2年餘之委外規劃及內部審查，迨93年7月始完成規劃報告，並於同年12月8日函報交通部專案補助略以：「查經濟部水利署於81年6月完成林邊溪整治工程，將兩岸河堤增高，堤頂高於林邊溪橋梁底2.68公尺，其河堤並於橋臺處遺留2處缺口，為避免河水經由缺口溢流市區，及依水利法規規定跨河橋梁梁底須高於堤頂，擬將林邊溪橋提高改建，梁底高於堤頂2公尺，以澈底解決林邊地區因地層下陷造成之排水問題…」。惟交通部於同年月30日復以：「本案概估工程經費高達20餘億元，為期審慎，建議再補強本路段地層下陷及淹水之影響與人民生命財產安全損害分析，並提出具體數據，以支持改建之必要性；…

又鑒於現行政府財政困窘，本案如經貴局再審慎評估確具急迫性，仍應依行政院函頒之『政府公共建設計畫先期作業實施要點』、『行政院所屬各機關中長程計畫編審辦法』等規定，先行擬具所需相關書件，依程序報部層轉行政院核定後，始得納入後續年度施政計畫編列預算辦理改建事宜。」

- (六)嗣經臺鐵局依據交通部意見修正補充前揭規劃報告後，於94年5月16日再函請交通部補助經費，惟該部遲未核復。迨至95年5月21日行政院蘇前院長巡視屏東縣建設時，回應地方民意陳情，指示交通部等機關應加速推動「林邊溪橋改善計畫」，該部旋於同年6月7日函示鐵工局，儘速檢視臺鐵局前完成之「屏東線林邊溪橋改建工程-綜合規劃報告」內容，並配合「臺鐵潮洲~枋寮電氣化計畫」儘速研處提報，嗣於同年9月4日函報「臺鐵林邊溪橋改善計畫」報告予行政院，經交經濟建設委員會審議結果，同意納入「易淹水地區水患治理計畫」經費支應加速辦理，並獲行政院於同年11月15日函核定在案。據交通部鐵工局查復，「臺鐵林邊溪橋改善計畫」，於96年8月1日完成細部設計發包開始作業，各標工程業於97年3月起陸續發包施工，預計101年5月底完工。
- (七)據水利署查復：依80年6月「林邊溪治理規劃報告」水理演算結果，臺鐵林邊溪橋連2年重現期距洪峰量都無法通過，5年重現期距洪峰量即有淹沒橋面版的可能。另屏東縣政府委託高雄市水利技師公會調查「莫拉克風災林邊及佳冬地區淹水原因」報告書（初稿），有關潰堤原因分析亦明載：臺鐵林邊溪橋梁底高程僅2.30公尺，遠低於100年重現期距之洪水位3.66公尺，復因其鋼梁身達1.79公尺，

通水斷面劇減約達 28%，強烈阻水效應以致水位壅高，迴水造成上游水位升高，依據林邊溪規劃報告中現況 100 年重現期距洪水量，鐵路橋上下游水位高差達 1.39 公尺。足徵臺鐵林邊溪橋之梁底高程，已嚴重阻礙林邊溪正常排洪效能。

(八)交通部為國營鐵路管理機關，長期無視林邊及佳冬地區居民生命財產及鐵路行車安全，置任臺鐵林邊溪橋阻礙排洪達十餘年，猶未見督促並協助所屬積極辦理改建工程，輕忽問題嚴重性，迨至行政院院長巡視地方建設責令交辦後，始迎合上意、正視處理，約莫半年即完成計畫報院核定，有失主管機關職責，確有怠失。

二、交通部所屬鐵工局及臺鐵局，於莫拉克颱風來襲前怠於防汛準備，恣令廠商不當遷置排水管阻礙林邊溪橋防洪閘門關閉，且未嚴飭所屬落實路線巡查，復未依標準操作規定關閉防洪閘門，導致溪水暴漲後閘門猶未關閉即遭沖毀，顯有嚴重違失

(一)臺鐵局設工務處，掌理鐵路橋梁、隧道、路線、工程等之設計、督導、考核，轄管高雄等 7 個工務段及工務養護總隊；高雄工務段掌理鐵路路線保養、土木工程、分駐所暨道班業務等，轄管枋寮等 3 個工務分駐所及林邊等 9 個道班，由段長綜理段務並指揮監督；分駐所人員負責督導考核所屬道班養路工作，並按規定辦理路線及橋隧之巡查等事項；道班人員負責路線徒步巡查、災害及事故搶修等事項。臺鐵局組織條例第 2 條及第 3 條，臺鐵局辦事細則第 6 條，臺鐵局高雄工務段辦事細則第 3 條及第 11 條至第 13 條等法令，載有明文。

(二)另按臺鐵局 86 年 6 月 25 日(鐵工橋字第 15556 號)

函頒「屏東線林邊溪橋南北口防洪閘門使用須知」第 1 點規定：「為避免林邊溪水位暴漲、洪水由鐵路軌道形成之堤防缺口溢灌林邊及佳冬地區，於大橋南北口（屏東線 K54+578~K55+005）各設防洪閘門一道，以防範洪水損害地方人民財產之安全，特訂本使用須知。」第 2 點規定：「颱風及豪雨等異常時期之列車運轉，除照有關行車章則辦理外，應照本須知辦理。」第 3 點規定：「防洪閘門之處理應依下列各款辦理：1. 颱風侵襲或豪雨時，應由林邊道班班長派人監視林邊橋水位。2. 該河水位昇漲至梁下淨空 300 公厘時，監守人員應立即通報林邊站站長，該站站長接獲通報後，應即轉報行車調度員申請林邊—佳冬間之路線封鎖，停止列車運轉。3. 該站站長接獲停止運轉之命令後，應確認林邊—佳冬間無列車運轉，在水位紀錄表（橋涵）上簽章同意，並註明封鎖路線時刻後，即由林邊道班 4 人馳往關閉防洪閘門。4. 該河水位下降至梁下 300 公厘，並認其有繼續下降時，經確認橋梁、路線安全後即啟開閘門，鎖妥安全栓，立即通報林邊站站長。該站站長接獲可解除路線封鎖通告，在水位紀錄表（橋涵）上簽章填註解除路線封鎖時刻後，應即轉報行車調度員解除路線封鎖，恢復列車運轉。」

(三) 查林邊地區因長年累積地層下陷，每逢大雨即導致淹水災情，故為增加林邊溪河川容量，水利主管機關依治理計畫 100 年防洪標準加高原有堤防，然跨越林邊溪兩岸堤防之鐵路橋亦因此形成缺口，爰臺鐵局亦配合於鐵路橋南北兩端堤防缺口處，各設置 1 座寬 6 公尺（左右兩扇各 3 公尺）、高 1.2 公尺之鋼板水閘門，目的即為因應鐵路高架化改建工程施作前，汛期或颱風洪水期間，能發揮阻擋水流由

閘門缺口溢灌鄰近地區之功能，以適度防護地區居民及鐵路設施安全。

- (四) 迨 98 年 7 月 1 日，鐵工局（南部工程處）為林邊鐵路橋改建工程施工需要，指示承商將林邊鄉公所管有置於北側閘門附近堤頂處之舊排水管拆除，另連接排水鐵管橫互臺鐵林邊橋北側防洪閘門邊，將堤外排水明溝水流抽排至林邊溪。據鐵工局查復表示：因該管管徑僅 4 英吋，且因該處施作基樁，堤頂並無多餘空間可供擺放，故考量不影響鐵路行車前提下，承商將其置於下游側閘門邊；惟移設當時並未知會臺鐵局，而臺鐵局道班巡查人員，亦未曾告知有影響鐵路行車或閘門關閉之情事等語。
- (五) 案經調閱臺鐵局相關卷證及人員訪談證詞，98 年 8 月 7 日 13 時 53 分，臺鐵局林邊站值班站長（副站長）林○○接獲林邊道班班長涂○○面報：林邊溪水位已達鐵路橋警戒線（梁下 30 公分），隨即轉報行車調度員申請林邊-佳冬間路線封鎖獲准，停止列車運轉，並於 13 時 56 分通報該局高雄地區災害應變中心值班人員吳○○（高雄機務段段長），吳員於事故處理登記簿記載「林邊~佳冬 13:53 林邊溪橋封閉，防洪閘門關閉」後，於 13 時 58 分通報臺鐵局應變中心（僅註記：詹）。14 時許，道班班長涂○○回到林邊溪橋現場查看水位時，發現鐵工局之排水鐵管於防洪閘門旁致無法將水閘門關上，即通報林邊站副站長林○○及枋寮工務分駐所主任蘇○○，蘇員即通知鐵工局承辦人，請其儘速將排水鐵管移除，以免妨礙防洪閘門關閉。迨 16 時 30 分道班人員鄭○○發現排水鐵管已移除後，雖即回報道班班長涂○○，惟因查看水位時高時低，依以往監測經驗，認為風雨停後水位即退，可立即恢復通

車，故未立即採取關水閘門動作，17時涂、鄭二員下班後，即交由下一班人員黃○○、戴○○接手。黃、戴二員接班值勤後，繼續前往林邊溪北端橋頭觀察水位，再回報臺鐵局高雄地區災害應變中心。據該中心事故處理登記簿所載，98年8月7日林邊道班黃副班長(黃○○)通報林邊溪水位內容略以：「18：13 超過警戒線 40 公分，19：21 超過警戒線 70 公分，21：28 超過警戒線 75 公分，22：35 仍超過警戒線 75 公分(風大雨大)。」8月8日4：35林邊站陳副站長通報：「林邊溪橋水位接近鐵軌，正準備關閉閘門(並同時向局應變中心報告，鄭先生)」5：20 通報：「林邊溪水位超過堤防缺口，已請道班關閘門，並通知工務段張段長處置。」5：35 高雄工務段張段長(張○○)通報：「林邊溪橋北岸閘門被水沖走，北岸路線亦流失。」

- (六)按前揭臺鐵林邊溪橋南北口防洪閘門，係為避免林邊溪水位暴漲、洪水由鐵路軌道形成之堤防缺口溢灌林邊及佳冬地區，以防範洪水損害地方人民財產之安全，故當水位昇漲至梁下 30 公分(警戒線)時，應即封鎖路線停止列車運轉，並由林邊道班 4 人馳往關閉防洪閘門，前揭臺鐵局所訂防洪閘門使用須知已有明載。然鐵工局卻無視該防洪閘門汛期操作需要，為圖林邊鐵路橋改建工程施工之便，恣令廠商取道北側防洪閘門邊遷置排水管，致阻礙閘門關閉；而臺鐵局林邊道班人員每週 2 次之徒步查道，亦視若無睹，任其橫跨閘門滑道月餘不曾聞問，迨 98 年 8 月 7 日 13 時 53 分，莫拉克颱風導致林邊溪水位上漲達警戒線，列車停止運轉後，始發現上情並緊急通知鐵工局派員移除水管，惟當時並未據實通報該局高雄地區災害應變中心，致值班人員誤判



登載「防洪閘門關閉」。迄 16 時 30 分道班人員確認水管已移除後，卻又未依規定即刻調集人力關閉閘門，竟廢弛職務下班離開，嗣接班人員觀測水位持續上漲（林邊大橋水位資料亦可得證）且風雨加劇，猶無動於衷，迨翌（8）日清晨 4 時 35 分水位接近鐵軌後，道班 2 員始倉皇冒險前往關閉閘門，然為時已晚，瞬時閘門、橋臺及堤防等均遭洪水沖毀後流失。

- (七)交通部所屬鐵工局南部工程處及臺鐵局工務處高雄工務段，於莫拉克颱風來襲前怠於防汛準備，恣令廠商不當遷置排水管阻礙林邊溪橋防洪閘門關閉，且未嚴飭所屬落實路線巡查，復未依標準操作規定關閉防洪閘門，導致溪水暴漲後閘門猶未關閉即遭沖毀，顯有嚴重違失。

三、屏東縣政府為林邊溪主管機關，長期疏於河道治理工作、經費編列不足，置任高灘地種植作物阻礙水流，造成主流束縮深槽化，流路側偏沖刷堤防基礎，致生潰決洪氾災情，確有可議

- (一)按河川管理辦法第 2 條規定：「本辦法所稱河川，指依中央主管機關認定其屬於水資源開發或國土保育或區域發展關係重大之水系，並經公告之水道。前項河川依其管理權責，分為中央管河川、直轄市管河川及縣（市）管河川三類。」第 3 條規定：「本辦法所稱河川管理，指下列事項：一、河川治理計畫之規劃、設計、施工。」第 4 條規定：「中央、直轄市及縣（市）管河川之管理機關，應依前條辦理河川管理事項。」另有關縣（市）河川及防洪排水設施之整治及興建管理等水利事項，屬縣（市）自治事項，地方制度法第 19 條第 8 款載有明文。

- (二)查林邊溪原為主要河川，72年5月間臺灣省政府公告治理區段：主流自義林村來社溪合流點至出海口，支流力力溪自七佳村隘口至與林邊溪匯流口。81年完成「林邊溪治理基本計畫」並經臺灣省政府核定公告實施，嗣於89年1月公告調整為縣管河川，由屏東縣政府接掌河川整治及管理 etc 水利事項。
- (三)依水利署98年8月10日核定「林邊溪水系治理規劃報告書」所載，林邊溪河川區域內已登錄面積約計145.7787公頃，其中公有地118.7582公頃，占81.46%，私有地27.0205公頃，占18.54%。另據屏東縣政府查復略以：林邊溪來義大橋至新埤大橋間河段，係以疏濬河道為主，剷除高莖作物使河水通暢為輔；該區域種植植物總面積約516公頃，其中高莖作物面積占211公頃，低莖作物面積則占305公頃，自89年2月1日起至92年7月31日止，剷除高莖作物面積約97公頃，占總面積18.8%；95年至97年間，則辦理林邊大橋上下游附近高灘地河道整理。莫拉克颱風後，已完成新埤大橋以下河川公有高灘地河道整理及高莖作物剷除工作，餘27公頃尚未處理之私有土地部分，已於98年12月16日函請水利署補助經費5億元辦理徵收作業。
- (四)然查屏東縣政府95至97年統籌分配稅款，3年合計51億852萬餘元，其中林邊溪治理經費計編列8,695萬餘元，平均每年約2,900萬元，僅占統籌分配稅款之1.7%，杯水車薪，難辭水患治理不力之咎。本院莫拉克八八水災專案調查研議，已另案針對屏東縣政府災害整備及應變等事宜深入調查（派查字號：98年12月24日〈98〉院臺調壹字第0980800837號），並就該府河川治理成效不彰等疏失提案糾正，經本院內政及少數民族委員會99年1

月6日第4屆第31次會議決議通過，移送行政院轉飭檢討改善在案。

- (五)屏東縣政府為林邊溪主管機關，長期疏於河道治理工作、經費編列不足，置任高灘地種植作物阻礙水流，造成主流束縮深槽化，流路側偏沖刷堤防基礎，致生潰決洪氾災情，確有可議，允應併同本院前揭糾正案文(99內正008)檢討改善及處置。

四、屏東縣政府辦理「牛埔溪疏洪至大鵬灣工程(第一期)」，在下游銜接段及橋涵改建等工程均未辦理之情形下，竟於莫拉克颱風前貿然挖除既有土堤及排水路，導致上游洪水逕洩已開挖之疏洪道，卻遭瓶頸而溢淹周邊地區，核其施工規劃及防汛整備顯有未洽

- (一)查「牛埔溪疏洪至大鵬灣工程(第一期)」係經濟部核定屏東縣政府辦理「易淹水地區水患治理計畫(第2階段)」項目之一，工區座落於屏東縣東港鎮船頭里東側，施工範圍北起自牛埔溪主流4k+830側溢設置沉砂池，以及新闢建之疏洪道往南方向開挖分洪排水道，銜接至省道臺17線北側路界為止，全長1,851公尺，通洪水路淨寬約38公尺，施工用地全寬約58公尺。

- (二)莫拉克颱風八八水災導致工區周邊嚴重積水，當地居民質疑該工程承商破壞原有堤防，且阻塞新闢疏洪道末端，導致洪水溢淹左岸民宅及魚塢，爰聯名向本院及屏東縣政府陳情，為釐清致災原因及責任歸屬，經屏東縣政府委託臺灣省水利技師公會初步鑑定結果，莫拉克颱風超大降雨量及超長降雨延時，為導致本工區周遭淹水之主因，然亦剴切指出其他次要原因略以：

1、本疏洪道工程下游側銜接工程計畫，未能同步配

合施工，如：疏洪道 0k+420 至下游出海口段，及省道臺 17 線公路橋涵改建工程等，均尚未發包，故產生疏洪功能瓶頸，使上游洪水無法宣洩排入大鵬灣。

- 2、基於施工進程，於八八水災前已挖除 0k+880 處部分既有土堤及其排水路，致該渠道上游洪水未循既有排水路徑宣洩，而逕洩入已開挖之疏洪道內，導致魚塭戶對造成兩岸魚塭溢淹之質疑；另於臺 17 線施工出入口處，施工單位於八八水災來臨前，堆滿施工機具，臺鐵東港支線路基也尚未降挖，阻塞上游洪水，此亦造成淹水住戶居民，對產生水患原因之質疑，經研判結果均為導致本工區周遭淹水之次要原因。

(三)綜上，屏東縣政府辦理「牛埔溪疏洪至大鵬灣工程（第一期）」，在下游銜接段及橋涵改建等工程均未辦理之情形下，於莫拉克颱風前貿然挖除既有土堤及排水路，導致上游洪水逕洩已開挖之疏洪道，遭瓶頸而溢淹工區周邊民宅及漁塭，核其施工規劃及防汛整備顯有未洽。

五、屏東縣林邊、佳冬地區既有堤岸結構工法（土堤混凝土護坡），不堪洪水浸滲或溢堤淘刷堤後坡趾而潰決，肇致嚴重洪氾災情。水利署允應重新檢討強化既有河防堤岸結構之設計強度，並督促所屬積極協助地方政府，落實後續安全檢查及評估等工作，俾防範洪災於未然

(一)按經濟部水利署組織條例第 2 條規定：「經濟部水利署掌理下列事項：…三、河川流域保育經理之整體調查規劃、治理計畫之擬訂及水土資源經理分工協調事項。…九、水文測驗調查、水利資訊系統建

立、科技發展、技術合作、試驗研究及資料處理服務事項。…」第 13 條規定：「…為辦理水利事業之調查、試驗、研究及規劃事項，得設水利規劃試驗所」。

(二)據屏東縣政府查復略以：本次莫拉克颱風造成林邊溪下游林邊及佳冬地區堤防計潰決 4 處，其中左岸大同村佳冬堤防潰決 2 處，各約 120 公尺及 130 公尺，其堤前（臨水側）為混凝土坡面、堤後（臨陸側）為土堤坡面，依專家學者現場勘災結果研判，該 2 處堤防因洪水量超過保護標準，致河水溢淹堤頂後，自坡頂順勢沿堤後土坡竄流，使堤後土坡土壤沖刷流失，造成堤身有效被動土壓力減少，加以外水位仍高，水頭主動壓力過大，致堤防潰堤；另右岸竹林村竹仔腳堤防潰決約 350 公尺，其堤前為砌石坡面、堤後為土堤坡面，依勘災結果研判，該堤段位於河道凹岸（沖擊面），受林邊溪超過保護標準之洪流沖刷，致使堤前大片高灘地流失後，加以退潮致林邊溪洪流加速排出之拉力，使堤前基腳受淘刷而潰決。

(三)至民眾陳訴質疑「新埤排水工程於林邊堤防（竹仔腳堤防）起點處，規劃設計不當，造成主堤防潰堤 350m，次要堤防潰堤 5 處」等情，經詢據水利署查復略以：新埤排水屬林邊溪排水系統之一，林邊溪保護標準為 100 年，新埤排水保護標準為 10 年，25 年不溢堤，然因本次莫拉克風災降雨超大（超出林邊溪保護標準），致河道及主流改變，並造成該處高灘地沖失而堤防基礎裸露。經比較林邊溪規劃流量，100 年為 4,330cms，25 年為 3,760cms，而新埤排水規劃流量 25 年僅 72.13cms，且該排水之水流方向，亦不致於沖刷該潰堤處，林邊溪竹仔腳堤防

潰堤應非新埤排水造成；另由災後航照圖及洽屏東縣政府、當地居民敘述等研判，該處堤後設施並無損壞或淤積情形，致災原因應屬退水時造成之破壞。

(四) 揆諸林邊溪下游之佳冬、竹仔腳等堤防，皆為興建於 30 年代之土堤，本身構造老化，且基腳深度及保護設施不足、護面工破損，長期存在高危險潛勢，致不堪莫拉克颱風洪水浸滲及溢堤淘刷坡趾而潰決，釀成嚴重水患災情。水利署允應本於中央水利主管機關職責，重新檢討強化既有河防堤岸結構之設計強度，納入水利工程技術規範務實研訂，以為後續水利設施復建及重建之依準，並督促所屬積極協助地方政府，落實後續安全檢查及評估等工作，編列經常預算維護改善，俾防範洪災於未然。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一、二，提案糾正交通部暨所屬臺灣鐵路管理局、鐵路改建工程局。
- 二、影附調查意見一、二，函請交通部檢討議處相關失職人員見復。
- 三、影附調查意見三、四，函請屏東縣政府檢討改善見復。
- 四、調查意見五，併入總案（98年8月25、31日〈98〉院台調壹字第0980800791、0980800819號函）處理。
- 五、調查意見上網公布，不另函送相關個案陳訴人。
- 六、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟委員會、交通及採購委員會、內政及少數民族委員會聯席會議處理。

調查委員：李炳南

錢林慧君

高鳳仙

陳永祥

中 華 民 國 9 9 年 2 月 1 2 日