

調 查 報 告

壹、案由：經濟部水利署第四河川局頃為清除轄區內河川嚴重淤積之砂石，發包後竟要求砂石車超重運輸(由 35 噸超載至 44 噸)，危害交通安全及道路路面甚鉅，涉有違失乙案。

貳、調查意見：

據媒體報導，經濟部水利署第四河川局（下稱四河局）為清除轄區內河川嚴重淤積之砂石，發包後竟要求砂石車超重運輸(由 35 噸超載至 44 噸)，危害交通安全及道路路面甚鉅，涉有違失，經委員提起自動調查。案經南投縣政府警察局（下稱縣警局）以民國（下同）99 年 1 月 14 日投警交字第 0990001103 號、交通部公路總局（下稱公路總局）以同年月 15 日路監牌字第 0990001548 號、南投縣政府（下稱縣政府）以同年月 19 日路監牌字第 09900115440 號及經濟部水利署（下稱水利署）以同年 2 月 11 日經水政字第 09951012900 號等函覆，**本院並於同年 2 月 26 日及 4 月 21 日履勘濁水溪及高屏溪疏濬工程及約詢相關人員以釐清案情**，茲已調查竣事，爰綜整本案調查意見如次：

一、國內砂石車管理係經長時間的檢討及變革始初具成效，對於因應砂石疏濬而放寬砂石車載重上限措施，應予妥適研議考量。

(一)國內 80 年代由於各項重大公共工程建設相繼的推動與民間建築業的蓬勃發展，造成國內對砂石與工地廢土運輸上需求的大量成長，由於業者的惡性競爭，使得車輛超載、超速等重大違規現象屢屢發生，結果造成路面破壞，更因超載、超速而降低砂石車之操作靈敏度，進而對路人的安全造成極大的威脅，為此交通部陸續推動加強砂石車管理相關規

定。有關砂石車載重管理沿革歷經：1. 以容積換算載重量：79 年推動載運碎石者以每立方公尺換算 1.5 公噸之標準計算，作為砂石車超載認定之標準。2. 強制切除車斗超高部分：81 年規定以容積為裝載及取締標準，並要求業者自行切除車斗超高部分。3. 制定砂石車標示牌政策：85 年頒訂砂石車容積合格之車斗、車框一律漆成黃色，並由公路監理機關發給「砂石、土方車輛標示牌」。4. 砂石車裝載回歸重量法及砂石專用車制度：91 年推動砂石專用車制度、93 年起砂石車之裝載回歸重量法，以行車執照核定之總重量或總聯結重量作為裝載、取締之標準。由上開砂石車管理沿革及變遷，顯見對砂石車超載、超重之取締係經長時間的檢討與變革，且相關交通管理單位亦每年都會進行「砂石車安全管理方案」專案稽查，始有今日之砂石車管理初具成效。

- (二) 查行政院為解決 98 年 8 月間莫拉克颱風襲台土石大量淤積問題，於 98 年 11 月底核定「加強河川野溪及水庫疏濬方案」，期由中央與地方通力合作及各部會協助配合，以提昇疏濬能力，並於方案核定後 1 年內完成河川、野溪及水庫 6,500 萬立方公尺（主要集中於濁水溪、曾文溪、高屏溪、曾文水庫及南化水庫等）之疏濬量為目標。但由於疏濬量龐大，需增加疏濬土石運輸能力，以加快疏濬辦理速度，故該方案陸、重點措施及執行方法二、配套措施及執行方法（一）增加土石疏濬土石運輸能力 1. 河床運輸便道（4）河床便道與一般道路明顯隔離者，載運疏濬土石砂石車，由疏濬執行單位視道路狀況及安全考量，自行訂定載重上限。及（5）河床便道無法與一般道路明顯隔離者，載運疏濬土石

砂石車之交通安全維護方式，提當地道安會報討論確認。然因應砂石疏濬而放寬砂石車載重上限措施，開放超載之砂石車於河床便道行駛，雖無違背相關交通法規，惟如何確保砂石車自身之操作安全、投機運輸業者違規行駛於一般道路及河床便道一般車輛行駛等相關交通安全疑慮如何兼顧，皆有待完善的配套措施。

(三)綜上，國內對砂石車超載、超重之取締係經長時間的檢討與變革，且相關交通管理單位亦進行年度「砂石車安全管理方案」專案稽查，始有今日之砂石車管理成效，然行政院對於因應砂石疏濬而放寬砂石車載重上限措施，雖無違背相關交通法規，惟如何確保相關交通安全問題，允應妥適研議考量配套措施。

二、放寬砂石車載重上限係僅適用於河床便道等疏濬專用道路，對於行駛於一般道路仍應以法定核定載重上限為依歸；對 21 噸單體大貨車放寬載重上限達 40 噸，是否影響行車操控安全及符合監理機關登檢合格，允應妥適檢討。

(一)查「加強河川野溪及水庫疏濬方案」係為解決莫拉克颱風土石大量淤積問題，該方案陸、重點措施及執行方法二、配套措施及執行方法（一）增加土石疏濬土石運輸能力 1. 河床運輸便道（4）河床便道與一般道路明顯隔離者，載運疏濬土石砂石車，由疏濬執行單位視道路狀況及安全考量，自行訂定載重上限。及（5）河床便道無法與一般道路明顯隔離者，載運疏濬土石砂石車之交通安全維護方式，提當地道安會報討論確認。故其因應砂石疏濬而放寬砂石車載重上限措施，僅開放超載之砂石車於河床便道行駛，並未及於一般道路範圍。

(二)詢據水利署稱，河床便道係所屬河川局於考量河防安全下於河川區域內所施作之臨時性輸運設施，其主要目的為加速清運河川疏濬之砂石，且河床便道皆沿河川旁高灘地布設或利用附屬於堤防邊防汛救災搶險功能之水防道路，其與公路單位依相關交通法規施設、配置有交通號誌等供一般民眾使用之一般道路有明顯區隔。因濁水河流域各河段於莫拉克颱風後明顯淤積，為增加通洪斷面以疏導水流，及避免影響橋梁及河防設施安全，四河局需負責執行疏濬土方量達 906 萬立方公尺，且必須於 99 年 6 月底颱風季節（7、8、9 月）來臨前完成，故四河局擬利用河床便道及南投縣產業運輸大道進行輸運。經查南投縣產業運輸大道係屬一般道路，應適用道路交通管理處罰條例規範之道路範圍，然四河局依上開疏濬方案內容，於 98 年 12 月 29 日提案至南投縣道安會報，冀能於該縣轄管之產業運輸大道配合放寬砂石車載重，唯經該會報以道路交通安全為由予以否決。故四河局放寬產業運輸大道砂石車載重限制之提案雖未通過而未執行，其提案與「加強河川野溪及水庫疏濬方案」及相關交通法規相違，核有不妥。

(三)依道路交通管理處罰條例第 29 條之 1 規定，裝載砂石、土方未依規定使用專用車輛或其專用車廂未合於規定或變更車廂者，處汽車所有人新台幣（下同）4 萬元以上 8 萬元以下罰鍰，並當場禁止通行；道路交通安全規則第 39 條第 20 款規定，裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸式半拖車貨廂容積應合於規定；同規則第 39 條之 1 第 16 款規定，裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸式半拖車貨廂容積應合於規定；第 21 款規定，裝載砂石、土方

之傾卸框式大貨車及半拖車，自 91 年 1 月 1 日起，應裝設合於規定之轉彎及倒車警報裝置；同規則第 42 條第 14 款規定，裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，應於貨廂兩邊之前方標示貨廂內框尺寸，其字體尺度、字樣及標示方式由交通部另定之；第 15 款規定，裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，貨廂外框顏色應使用台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號 1 之 19 號黃顏色。其他傾卸框式大貨車及半拖車之貨廂外框顏色，不得使用該顏色；同規則第 79 條第 6 款規定，不符合規定之傾卸框式大貨車不得裝載砂石、土方。由上開規定可知載運砂石之車輛依法係屬專用，且需經交通監理機關登檢合格，始可從事相關砂石載運業務。

- (四) 查放寬行駛河床運輸便道之載重上限，分為前單軸後雙軸曳引車、前單軸後單軸曳引車及 21 噸單體大貨車，依其車斗容積換算一般土石單位重，再加上空車重後，訂其載重上限，經換算後載重上限分別為 54 噸、45 噸及 40 噸，而上揭運輸車輛依現行道路交通法規規定之載重上限（含執法容許上限）為 47.3 噸、38.5 噸及 23.1 噸，故增加之載重分別為 6.7 噸、6.5 噸及 16.9 噸。其中 21 噸大貨車係考量其標準容積約為 7 立方公尺，據四河局稱，如依其標準容積裝載，基於運輸成本，業者恐無參與輸運意願，故採取放寬標準為在考慮易於辨識之原則下（即裝載後土石不得超過車斗高度，至多平車斗），依平車斗可以增加之載運量，經現場測試，約可裝載 12 立方公尺容積之土石，換算後土石重量約為 25 噸，加上空車重量約 15 噸，合計 40 噸，且廠商需提供車籍資料，經主辦機關確認後始得

加入輸運。21 噸載運砂石車輛屬經公路監理機關檢驗合格之車輛，實際放寬載重時，因其係限定行駛於疏濬工區及河床便道等河川區域內，並非一般道路，故未經公路監理機關登驗為砂石專用車。由上開可知，四河局對 21 噸單體大貨車放寬載重上限達 40 噸，超過法定載重達 16.9 噸，是否因考量業者意願而忽略行車操控安全？又未依法經交通監理機關登檢合格為砂石專用車，雖僅限於行駛河床便道而無違法之虞，然對砂石車之管理亦造成負面影響。

(五)綜上，行政院核定之放寬砂石車載重上限係僅適用於河床便道等疏濬專用道路，並未及於一般道路，對於行駛於一般道路仍應以法定核定載重上限為依歸，故四河局申請放寬南投縣產業運輸大道砂石車載重限制之提案亦屬未當；放寬 21 噸單體大貨車載重上限達 40 噸，超過法定載重達 16.9 噸，是否影響行車操控安全及符合交通監理機關登檢合格等砂石車管理政策，皆允應妥適檢討。

參、處理辦法：

- 一、影附調查意見一，函請行政院確實檢討改進見復。
- 二、影附調查意見二，函請經濟部水利署確實檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟、交通及採購委員會聯席會議處理。