

說明：

- 一、17 年前謝姓女童在空軍作戰司令部遭性侵命案，軍方冤殺江國慶後，其後被檢方認為「真凶」的許榮洲昨天二審改判無罪。全案陷入今天無頭公案的地步，不能不說是當年草率辦案所致。殺人是何等的重罪，尤其姦殺一位 5 歲女童，更是何等的殘酷、冷血。也正因為是極重的罪，辦案尤須謹慎，稍一疏忽，便可能冤錯，使真凶逍遙法外。可嘆的是，當初軍方為求迅速破案，只重績效的草率辦案，不僅害死年輕士兵，也錯失偵查良機；俟十多年後證實江國慶遭冤殺，再回頭重啟調查，要從殘破的跡證中尋獲真凶談何容易？
- 二、要還原案發事實，首重細密的偵查，當初軍檢一味求快，辦案走岔了路，就像「蝴蝶效應」，初始條件下的微小變化，卻能帶動長期巨大的連鎖反應，想再回頭，已是事倍功半。而真正答案，可能永遠只在風中。此次檢方起訴許榮洲，是連最關鍵的證據，即沾有女童血跡與嫌犯指紋的犯罪現場木條都已無蹤，也缺乏指紋鑑定報告。法院合議庭特別指出，無法採信事後使用推論做為鑑定方法，認定血跡掌紋與被告相符，加上被告又有智能方面的問題，所為之自白相互矛盾過多，難以採信，因證據不足判決無罪。
- 三、許案判決無罪的教訓是科學辦案，根據嚴謹搜證取得的客觀證據，才是最後能將真凶繩之以法的依靠。法務部必須在政策心態上調整，才能真正扭轉過去不依靠客觀證據辦案的錯誤習性，更不能只以要求起訴為能事，必須改弦易轍才能徹底改變積習，提高起訴的定罪率。
- 四、現有制度檢察官的考績與升遷，在相當程度上取決於辦理重大案件，而且重要的指標是起訴與否。問題就出在這裡，檢察官起訴有無道理，都受到肯定；不起訴即使有道理也不能得到相同的評價。就拿許案來看，假如最後是無罪確定，且不去說國家要不要提供冤獄賠償，但問原來起訴及上訴的辦案人員，會被追究內部行政責任或受到一定的檢討嗎？恐怕答案是否定的！那如此又怎能確保檢方會用不起訴的方法來督促警調人員依照科學方法以及客觀證據辦案呢？又怎麼防止同樣的情況於未來又再發生呢？在內部考績升遷制度上，若未納入無理由的起訴或上訴應受負面之考評乃至應該負擔行政責任的辦法，期待刑事訴訟、特別是重大刑案將會普遍提升科學辦案的品質，恐怕會是緣木求魚。

(三十五) 本院黃委員昭順，針對日前台灣高鐵無預警宣布全線停駛，延宕 5 個小時才恢復正常發車，籲請政府有關單位重視。102 年 4 月 25 日清晨高鐵台中到彰化間發現號誌訊號異常狀況，直至 11：30 分才恢復全線正常通車。高鐵通車 6 年，現已肩負台灣西部主要的大眾運輸責任。高鐵此次全面停駛，據悉實非必要。狀況發生時為凌晨 5：04 分，距發車仍有一個半小時，但相關單位竟然捨重新開機不用，試圖找出訊號異常原因並修復，致全線停駛。爰此，本席要求有關單位需即刻

檢討高鐵等重大交通運輸系統相關應變流程，在確認安全無虞後儘速恢復營運為第一優先。另外，應強化通報系統，當發現必須停駛時，必須即刻通報中央管理單位與各受影響之地方政府，並建立即時足量的替代疏運方案，讓大眾行的權益能獲得維護，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、102 年 4 月 25 日清晨高鐵台中到彰化間發現號誌訊號異常狀況，高鐵於清晨成立緊急應變中心全力搶修，並宣布於 9 時 30 分前全線停駛。之後停駛時間兩度延長，直到 10 點多高鐵排除訊號異常狀況後，才在 10 點 30 分恢復全線通車。總共取消了 44 班列車，估計影響至少 3.5 萬名旅客。
- 二、台灣高鐵自從 2007 年 2 月正式通車，迄今已滿 6 年，4 月 25 日的停駛事件是通車 6 年來，第一次非天災因素的大規模停駛。高鐵通車後，肩負台灣西部主要的大眾運輸重責大任，國內航線也因高鐵運輸量日益穩定，業者不堪虧損。北高航線最後一家航空公司於 101 年 9 月停飛後，也畫下句點。因此，台灣西部的大眾運輸旅客疏運量逐漸集中在高職身上。換言之，只要高鐵停駛，對台灣的政經都將造成重大影響。
- 三、台灣高鐵公司表示，4/23 發現台中站的「號誌電子聯鎖系統」的終端轉換器故障，立即轉由備用系統運行，並排定昨天清晨更換零件。高鐵沿線共十個號誌電子聯鎖系統，主要功能是設定列車路徑。台中站的「號誌電子聯鎖系統」終端轉換器已更換過六次，從未發生問題。4/25 日凌晨 5：04 分，維修人員更換後，系統出現「miss connection」的異常訊號；正系統與備用系統更同時「掛點」，連在場的日籍原廠顧問也無法排除，前後折騰四小時，直到上午九時決定重開機，沒想到這樣就解決了。
- 四、此事件凸顯高鐵公司面對各種突發狀況，應變能力低落。更換零件造成的訊號異常，竟然持續維修四小時，且日籍原廠顧問在場排除，不考量首班車發車時間將至，積極尋求系統回復，而是試圖找出訊號異常問題所在，說難聽的，相關行為實是把旅客疏運重責當兒戲。
- 五、另外，全線停駛亦反應出高鐵應變能力不足。事件發生後，高鐵公司成立緊急應變中心，並於上午六點決定，在九點半之前全線暫停營運，相關全線停駛之決策草率。相關訊號異常，在台中站往北卅五公里、往南廿八公里的六十三公里區間內，形成一超長「閉塞區間」，所有列車無法正常進入。按理，高鐵應該先區間營運，中間「閉塞區間」改以替代運輸方案解決，不應草率全線停駛。
- 六、爰此，本席要求有關單位需即刻檢討高鐵等重大交通運輸系統相關應變流程，在確認安全無虞後儘速恢復營運為第一優先。以本次事件為例，應優先考量讓系統恢復枝重新開機方式，而非嘗試找出訊號異常原因加以維修。另外，高鐵公司應該強化通報系統，當發現必

須停駛時，必須即刻通報中央管理單位與各受影響之地方政府，並建立即時足量的替代疏運方案，以有效支援運輸能量，確保人民應有權益。

(三十六) 本院黃委員昭順，針對中華電信查號台改為自動語音查詢，但相關系統辨識度低且使用不便，籲請有關單位重視。台灣為多語言國家，大部分的民眾使用查號台時使用的語言口音不一，自動語音辨識本就困難。許多民眾使用意見均表示自動語音查號辨識率低，且強迫民眾轉為語音，使用不便。爰此，本席建請有關單位應加強語音辨識率，並且不應強迫民眾接受自動語音查詢，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、雖然現在網路普及，然電話查號服務仍有相當多的使用者。民眾使用相關服務時多處於緊急狀態，但現行中華電信 104、105 查號服務使用卻相當不便，強迫民眾轉自動語音查號。
- 二、自動語音查號自 2004 年發展至今，辨識率一直為人所詬病。台灣為多語言國家，就算是國語也因每人口音腔調不同，造成辨識難度。個人電子產品例如智慧型手機亦有語音辨識，都要經長時間學習使用者口音後，才能提高辨識準確率，更何況服務對象為全國人民的查號服務？
- 三、104、105 查號服務只要服務人員忙線，就會自動將民眾來電轉接自動語音查號，無法選擇等待真人服務的機會。尤其是許多老一輩的民眾，自知口音不標準，但還是被導引至自動語音查號，多次失敗仍無法轉接服務員，造成民眾使用上極大困擾。
- 四、建請有關單位除了提升語音辨識率之外，更應研究整體查號系統流程，不應在接通時因服務人員忙線中，而強迫轉為自動語音查號，應該設計選擇「繼續等待」或是「轉語音查號」，以方便民眾選擇查詢方式。

(三十七) 本院黃委員昭順，針對近日傳出機車騎士將北宜公路當成機車壓車過彎的練習場，並造成騎乘腳踏車的女性受傷，籲請有關單位重視。北宜公路在雪山隧道通車前，為進出宜蘭的重要幹道，交通頻仍。但在雪隧通車後，車流大幅減少。日前機車騎士撞傷腳踏車騎士並非單一事件，僅今年一到四月北宜公路車禍致死量即逼近去年一整年的量，交通管理單位是否應正視此問題之嚴重性？本席建請有關單位除了應即刻增設測速桿、防撞軟桿等硬體防範設施外，更應增強機動巡檢取締違規作為班次，以確實維護用路人安全，特向行政院