

，又因空間狹窄的關係，電源旁即堆置瓦斯桶等易燃物，以上均容易造成電線走火而形成火災。夜市人潮眾多，一旦發生相關公安事故，必然發生人員推擠狀況，後果不堪設想。過去幾年即已發生過類似事故，主管機關應偕同地方政府針對全台各地夜市的公安設施進行徹底檢查，以維護民眾安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、近來全台從南到北紛紛設立大型夜市，規模越來越大，經營的攤商數目屢創新高，這類夜市也成為民眾飲食購物的重要去處。不過，夜市通常設於重要商圈或是巷弄狹窄的街道上，不但往來民眾多，附近也多為住宅區。
- 二、根據消基會調查，全台各地夜市普遍存在公共安全的隱憂，尤其是電源配置的問題，攤販為求做生意方便，經常超量使用延長線，或是自行加裝電表或外接電源，加以店面空間有限，電源旁即堆置瓦斯桶等易燃物，如此一來便容易導致電量超載，增加電線走火引發火災事故的機率。
- 三、多數夜市並未妥善規劃逃生路線，加上空間狹窄，一旦發生公安事故，必然造成人員推擠，主管機關應偕同地方政府主動針對全台各地夜市的公共安全設施進行全面檢測，以維護民眾生命安全。

(六十六) 本院李委員鴻鈞，有鑒於 102 年 8 月 31 日自強號列車行經枋野一加祿間枋山隧道口前，發生撞及土石流車廂出軌事故，造成 17 名旅客受傷。南迴鐵路部分路段地質脆弱，興建之初未將土石流納入主要安全考量，然隨氣候變遷土石流問題日益嚴重，防災問題刻不容緩，爰於南迴鐵路電氣化於明 103 年動工之前，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、南迴鐵路於 80 年完工通車，興建初期設計將橋樑、隧道及落山風之風險降到最低，但未考量潛藏土石流危機。南迴鐵路穿越中央山脈路段土質鬆軟，又極端降雨事件頻率增加，自 93 至今 102 年間，總計發生 5 次列車撞土石流意外，原每 2 年遇上 1 次土石流，去 101 年和今 102 年則連續發生，顯示土石流問題及發生頻率日趨嚴重。
- 二、台鐵於南迴路段設有 4 個監控系統，此次意外發生地點則因非處已劃設土石潛勢溪流位置上而未予監控，顯示相關單位有必要針對環島鐵路及三大支線，承受土石流潛在威脅做定期重新評估與改善。

三、南迴電氣化耗資 278.94 億，明 103 年動工在即，綜合規劃已於今 102 年 6 月通過。本席要求主管機關積極看待此次意外，附於「電氣化邊坡整治計劃」中擴大研議增設偵測器之可行性，短期內也應儘速提出強化防災能力、提升安全標準等相關改善方案，以將土石流風險降至最低。

(六十七) 本院李委員鴻鈞，有鑒於國道 1 號五楊高架建造經費高達 606 億元，全長 40 公里，平均每公里造價 15.4 億元，比高鐵的每公里造價 14 億元還貴，然其品質卻令人擔憂。除動工以來狀況不斷及延後通車時程外，更於 102 年 8 月 22 日通車甫滿四個月時就經不起潭美颱風大雨考驗，於北上南崁往林口路段出現三處裂縫，最長達 30 公尺。因此，交通部在通車前保證的安全性令人質疑，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國工局表示，出現裂縫路段邊坡擋土牆未發揮效用，大雨造成的地下水反從擋土牆下冒出，當初設計沒想到此區域易聚積地下水，導致地下水宣洩不及，超過原先排水系統設計之排水效能。惟，工程品質為先進國家重要指標，五楊高架為國內重大工程之一，工程設計本應周延考量地下水因素及台灣氣候，國工局以雨量超乎當初排水系統設計預期為由，難以說服國人。
- 二、國道 1 號五楊高架平均高度 30 公尺，其基腳所構築之堆積地層複雜，且台灣地震頻仍並時有大雨。爰此，本席籲請相關單位謹慎面對此次預警，刨除裂縫重鋪柏油僅能為短期因應作法，主管機關應儘速對五楊高架進行總體檢，除查明裂縫及排水系統問題，並提出徹底解決方案外，也應擴大評估地震系數對高架道整體是否造成傾斜影響，以確保其安全性。

(六十八) 本院陳委員學聖，接獲本國國民王厚敏陳情，建請海基會敦促廣東省深圳市中級法院、檢察院暨經偵局公平處理我國國民王厚敏案件，以期儘快無罪開釋。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、我國國民王厚敏是美國羅徹斯特基金會（Rochester Foundation）駐中國代表，在中國按照基金會暨定程序受理投資案件，經基金會主席審查核准後，2012 年 2 月代表基金會與孫銀龍簽訂投資協議，2012 年 3 月根據合約內容代收投資操作費用及基金會英國律師來中國執行任務的差旅費。2012 年 5 月 11 日，由於孫銀龍無法提供任何可以合法操作的資金帳戶，依