

(二) 本院許委員淑華，鑒於監察院針對全台中小學校舍安全性進行調查，指稱全國三分之一中小學屬危險學校。無照公共建築物普遍存在於全國各地，這問題並非某單一縣市或鄉鎮得以根本解決，仍然有待內政部重視這全國性問題，以通案方式研議可行對策，予以有效改善，莫再讓這些陳年老問題繼續存在。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、監察院針對全台中小學校舍安全性進行調查，指稱全國三分之一中小學屬危險學校。監察院指責行政機關坐視這些危險學校存在二、三十年以上，卻遲遲未採取任何補救行動。監察院左批教育部疏於督導，右打地方政府也未依建管相關規範落實監督。
- 二、公共建築物未具建照、使用執照，或兩者均缺者，這可說是全國各地普遍存在的問題，且並非僅止於監察院所指稱之中小學校舍而已。除了學校的校舍之外，各地仍有許多公共建築物，例如存在於許多社區部落內的村里辦公室及活動中心等，均因興建之初相關承辦人員不熟悉法令未提出申請，或是興建時，尚無相關法令強制規範，導致有建物卻未申請核發相關執照。
- 三、由於這些校舍及活動中心，幾乎全屬於各縣市政府管轄，假若政府非得要依循監察院的意見辦理，恐怕必須斥資數百億元處理。這般龐大的經費需求，別說各地方縣市政府無力負擔，即便對中央政府來說也恐非易事。換言之，處理無照建物這數十年累積下來的，並非旦夕間得以完全解決。這問題仍有待中央政府及地方政府，非常務實地找出共同的處理原則，並據此依序辦理。
- 四、首先我們必須指出，校舍未具備建築及使用執照，這並不當然等同於監察院所稱的「危險學校」，這完全是兩碼子事。所謂的危險學校，係指學校建築物存在安全性的疑慮，將可能造成學生與教職員生命及身體上的危險。沒有建照的建築物，是指未申請建管單位核發執照，並不一定在結構及設備上即已出現了危險。
- 五、如果校舍經建築結構技師到現場調查後，判斷可能立即倒塌或是大面積剝落，這類便是所謂的危險建築，自應依循監察院的意見，設法盡一切可能加速拆除重建。如果根本不是這麼一回事，只單純是沒有書面執照，這恐怕也不是監察院高喊拆除，政府便似乎理所當然地必須將原本安全無虞的建築物，不分青紅皂白地宣告危險建築物，列入拆除重建的名冊。
- 六、無照公共建築所面臨的問題，並不僅止於安全與否，也會遭遇到後續維修上的難題。許多村里活動中心，年久失修需要向上級單位申請補助進行維修，卻礙於補助項目未包括無照建物，造成偏鄉地區的公共建築物缺乏經費補助進行維護。無照公共建築物普遍存在於全國各地，這問題並非某單一縣市或鄉鎮得以根本解決，仍然有待內政部重視這全國性問題。

，以通案方式研議可行對策，予以有效改善，莫再讓這些陳年老問題繼續存在。

- (三) 本院許委員淑華，鑒於台鐵多次因鋼軌斷裂造成誤點及行車安全，建議台鐵除了針對鋼軌材質疲勞老化以及焊接工法不良進行檢討，更應全面推動智慧化監測與管理，讓乘客與社會大眾安心。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、經台鐵工程人員研判是熱脹冷縮導致，並提及「這種情形很常見，不影響行車安全」以及「其實沒有外界想像得嚴重，即使司機員沒第一時間發現，也絕不可能出軌」等讓乘客與社會大眾不用擔心話語；然而，該斷軌路段在近一個月內才剛完成鋼軌焊接接頭超音波的檢查以及軌道養護工作，且每周一都有人工徒步巡查、周二至周日也由火車機車頭巡路，卻仍無法預防鋼軌接頭斷裂。台鐵除了針對鋼軌材質疲勞老化以及焊接工法不良進行檢討，更應全面推動智慧化監測與管理，讓乘客與社會大眾安心。
- 二、首先，台鐵應檢討並改變現有較依賴人工養護的做法，積極引進精密軌道探測儀器以及全自動養護設備，才能更即時、更準確診斷軌道的磨耗與不正常裂縫以及其他可能危及行車安全的情況。台灣環島鐵路原本就受海風潮濕與冷熱天候變化之影響，再加上颱風、極端氣候以及山區土石流之潛在威脅，台鐵路線原本就承受相當大的風險，因而應用智慧化檢測與維護設備來提升預警能力與效率，實為主管機關交通部必須重視的課題。尤其投入仟億之台鐵捷運化工程逐步完成後，在與高鐵整合分工的理念下，台鐵的長途客運量雖然下降，但都會區通勤旅客已增長超過百分之三十。在整體公共運輸發展政策下，預期會有更多通勤族依賴台鐵路網，因此運用智慧化方法確保行車安全、增加營運效率、提升服務品質，勢在必行。
- 三、除了智慧化軌道安全檢測與維護措施，台鐵車站與週邊設施的智慧化亦是台鐵現代化與資產活化的重點。東日本鐵道集團（JR-EAST）將其重要車站週邊聯合開發與沿線住宅及大型商場串接，打造成資訊、商務、休閒、體育活動的智慧化生活平台，讓民眾樂於以鐵路車站為中心，運用鐵路來通勤、通學、購物、休閒以及從事多樣社會經濟活動，此不僅大幅增加東日本鐵道集團業外收益，亦能強化車站週邊公共設施功能與生活機能，形成良性循環。我們台鐵應可配合行政院的「4G 推廣應用」以及「網路智慧新台灣」政策，積極與地方政府、電信業者合作，以車站和通勤走廊作為分享平台，藉由異業結盟來活化車站與眾多台鐵沿線的資產，創造更多附加價值。
- 四、台鐵在 2009 至 2012 年耗資一五〇億新台幣進行「環島鐵路整體系統安全提升計畫」，已有效降低平交道事故、提升軌道容量與行車效率，而十多年來也投入三百多億推動「台鐵整體購置及汰換車輛計畫」，除了完成東部幹線電氣化建設，民眾得以享受現代化新型列車更平穩、快速、高質的服務。當務之急，交通部除應持續投入資源在這些資本財與設備