

位於該電梯大廈之二樓，究竟是水壓不足？或是水箱消防車、水庫車備水不夠？而造成搶救上的困難與遲緩。為避免相似之不幸事件重演，本席建請行政院相關單位儘速加強檢驗全國各消防單位之消防設備，並持續定期檢驗，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、民國 102 年 4 月 22 日，位於高雄市楠梓區一電梯大廈二樓深夜發生火警。在該搶救過程中，消防人員以水箱消防車射水，然於射水約兩分鐘後，竟出現斷水的現象。該火災造成一婦人不幸身亡，一消防人員二度灼傷。
- 二、此次不幸之發生，究竟是消防設備問題？或是管理所造成之缺失？這將會造成人民對於國家消防之惶恐。是故本席建請行政院相關單位儘速加強檢驗全國相關單位之消防設備與管理。

（十三）本院江委員惠貞，針對恆春墾丁舉辦的海上長泳活動，因主辦單位輕忽落山風等天候因素，讓 2 千多名泳客下水比賽，直到驚覺風浪太大才喊停，此時已有超過 2 百名泳客體力不支，漂離既定賽道達 500 公尺遠，造成 5 人受傷，2 人命危的意外事件。海上長泳與湖泊、游泳池賽事不同，必須克服包括氣候、地形所造成的海象差異，在國際上屬於高風險的體育活動，若主辦單位沒有足夠的準備，如活動現場配置足夠救生員、救生工具、海象氣候資訊掌握等等，貿然舉辦此類大型海上長泳活動，不啻是讓泳客下水搏命的死亡比賽。本席建請行政院督促各地方政府嚴格審核該類高危險性活動主辦單位之資格與能力，同時徹查本次墾丁海上長泳活動，是否有主辦單位能力不足而隨意放行等草菅人命的相關弊端，並制訂「海上長泳舉辦標準」，作為各主辦單位舉行賽事之依據，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、4 月 21 日在墾丁南灣舉行的「全民奧林匹克國際恆春海上長泳」活動，由於主辦單位輕忽當地氣候變化因素，導致第一波兩千多名選手陸續下水半小時後，遇到東北季風（當地稱落山風）增強、海水退潮及海流增速，有 3 百多名泳客遭強大海流向西沖往核三廠進水口海域，另有近 2 百人漂到兩公里外的後壁湖港，雖主辦單位緊急將活動喊停，但場面一度

混亂，造成七名泳客送醫急救，其中 2 名目前仍和死神搏鬥中。

- 二、根據氣象資料顯示，每年十月到次年四月間，恆春半島西海岸一帶，即恆春、白沙和枋山之間，會颳起強勁的落山風。此時地面上常有強烈陣風，這種強風大時甚至超過每秒二十公尺，漫天風沙滾滾狂飆，有時持續二、三小時，有時十天、半個月方能停止。在恆春地區落山風常有吹翻車輛造成傷亡記錄；南迴鐵路在枋山以東，進入隧道之前，亦建有擋風板，確保行車安全，落山風之威力可見一斑。
- 三、既然恆春地區目前正處於落山風吹拂季節，且其不可預測性極高，主辦單位仍堅持舉辦海上長泳賽事，現場救生員、救生筏等急救設備不足，再加上事前並未進行各項演練，導致意外發生時完全沒有系統性救援，幸而所有選手在兩小時候陸續被救起，才沒有釀成更大的意外傷亡。
- 四、台灣舉辦任何大型活動都是「一窩蜂」跟進，海上長泳活動具高風險，與一般游泳池、湖泊靜水場域差異相當大，難度也高出許多，除了地形、氣候、海流等自然環境影響，還要考量參賽泳客體力、泳技等條件。本席建請內政部、教育部制訂「海上長泳舉辦標準」，制訂出完整的舉辦條件、參賽者評估等機制與規範，作為各主辦單位舉行賽事之依據。同時徹查今年墾丁海上長泳活動，是否有主辦單位能力不足而隨意放行等草菅人命的相關弊端。

（十四）本院江委員惠貞，鑒於 102 年 4 月 22 日發生於阿里山之陸客團遊覽車與砂石車相撞意外，造成 20 多名團員輕重傷事件，經當地警察調查顯示，主要是遊覽車在下山時，並沒有依照規定使用低速檔，導致行駛速度過快，並且跨越雙黃線所導致。綜觀最近幾年所發生之重大遊覽車意外事故，主要因素不外乎幾點原因，包括遊覽車車齡老舊、車況不佳、遊覽車駕駛未依規定行駛，以及道路屬危險路段等。就該起事件為例，由於駕駛超速並且跨越雙黃線，加上該路段屬下坡段，因此釀下悲劇。遊覽車一再地發生交通意外，不僅造成許多傷亡悲劇，也將嚴重打擊台灣的觀光發展。本席建請交通部公路總局，加強遊覽車公司的車況管理，並落實遊覽車駕駛的定期訓練，此外並應於主要危險路段加強警語標示，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、目前政府雖有就遊覽車客運業者進行「行車安全與服務品質評鑑」，惟獲得丁等之業者，仍可繼續營業。如此罰則不切實際，無法達成警惕效果。鑒於遊覽車需求逐年上升，遊覽車品質規範應該要從嚴管理。建請交通部公路總局儘速著手研議修改相關管理要點，嚴格