

工安事故，天災不如人禍嚴重

郭 位

日本地震、海嘯發出的警訊，促使民眾正視核電安全，同時提醒大眾反省片面追求經濟增長的弊端，除了關心環保之外，也該審視眼前的工安問題。

人為過失往往導致工安災難惡化，有些災難甚至完全是人為過失所造成的。高鐵、建築、航空交通等領域的疏漏，常引發撞車、倒塌、墜毀，幾乎無日無之，罄竹難書。事故發生時固然轟動一時，人人筆誅墨伐，然而過後卻遭人淡忘，行事如儀，依然故我。

在追求經濟發展的速度、規模時，政治人物津津樂道於提前竣工、規模空前。曾幾何時，中國高鐵自豪飆出時速 486 公里世界紀錄；高鐵網預計可涵蓋大陸九成人口，令城市化大幅加速。然而，卻不曾聽人保證高鐵系統營運的安全與品質。今年 7 月，和諧號動車在浙江追尾撞車，造成 39 人死亡，就是一個不幸的例子。

這個慘痛的教訓值得警惕，因為台灣的工安狀況也不樂觀，工作場所危機四伏，一再有化工廠爆炸、失火。建築工地缺乏安全防護，是常態而非例外；7 月發生的台中金典酒店工程鷹架倒塌，即是一例。大眾矚目工程的近利，而非建築物能否安全耐用。如高鐵之類的硬體建設或許可以加速完成，安全性的認可、可靠度的標準與實踐，不是固有文化的一部分。我們的社會，品管機制尚

未完善，工安問題是現實、也是隱憂。據勞保局的資料顯示，台灣近十年間，每年勞工職業傷亡人次（不包括交通事故）均在三至四萬之間。

天災不如人禍嚴重

大家樂於吹噓藝高膽大，對安全的輕忽是社會通病。幾乎每次颱風過後，台灣都會發生因人為疏忽或設備的不當維護而造成無謂傷亡。譬如，颱風暴雨，在鏡頭下居然有人不畏警告，被巨浪捲入海中；有遊覽巴士力闖蘇花公路，導致車毀人亡，其後果不遜於溫州動車追尾事件。

國道三號七堵段去年 4 月發生離奇走山，掩埋三車、四人死亡。今年 4 月，阿里山森林火車，遭樹木倒下擊中，造成車廂翻覆意外，5 人死亡。原來前者是由於國道缺少邊坡偵測器，而後者則是未依法令定期「淨空」妨礙行車安全之危險林木。說來說去，更多是人禍，不怨天災。

工地安全的維護粗糙草率，相關的管理也缺乏預防事故發生的機制。桃園機場混亂，一再因大雨而漏水甚至廁所淹水，飛機轉錯跑道；博物館、大學校園雜草叢生，也是普遍現狀。在我們的社會裏，自掃門前雪的陋習根深蒂固，工安、環境維護不屬於自家問題，懶得去理，不足為奇。

維持工安，要嚴格注意系統設備的持久性、一致性、穩定性；其理論和方法適用於安全和健康及有形、無形、直接、間接的所有公共事務。就算我們的社會賭性使然，社會與政府要照規章辦事，工安可靠不能一賭。

郭位為香港城市大學校長、中央研究院院士及美國國家工程院院士。