

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：台北市政府。

貳、案由：台北市政府所屬台北大眾捷運股份有限公司自營運以來，兩事故間車廂公里數雖迭有成長，但（一）九十二年仍發生六件重大行車事故，距其系統服務指標所揭櫫之零重大行車事故目標甚遠；（二）行車或非行車重大事故，均為「大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法」第十三條所稱之「重大事故」，然依據該辦法訂定之「台北大眾捷運股份有限公司系統服務指標」，卻將重大事故之範圍僅侷限在「重大行車事故」，致電扶梯傷人事件等非行車事故無法反應在事故統計；（三）該公司運務部門月報表長期未統計「免費更改進出碼」筆數，致部分站務人員利用職務之便，以更改「進出碼」方式長期「揩油逃票」等情，確有諸多違失，爰依監察法第二十四條規定提案糾正。

參、事實與理由：

一、台北大眾捷運股份有限公司九十二年計發生六件重大行車事故，距離系統服務指標所揭櫫之零重大行車事故目標甚遠，應愷切檢討。

按大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法第十三條規定，大眾捷運系統發生行車或非行車上之重大事故，計分為：列車衝撞、列車傾覆、停止運轉一小時以上、

人員死亡及其他經中央主管機關規定者等。台北大眾捷運股份有限公司（下稱台北捷運公司）系統服務指標第三條復規定，台北大眾捷運系統每年每百萬車廂公里發生「列車衝撞、列車出軌或傾覆、單線停止運轉一小時以上、人員死亡及其他經中央主管機關規定者」之重大行車事故件數應為「零」件。本案台北市議員李建昌、徐佳青及田欣於民國（下略）九十三年一月十四日向本院陳訴：自91.12.25台北捷運公司總經理蔡輝昇上任後，重大事故連連，計發生：（一）92.1.13大坪林站列車出軌、（二）92.1.14中山國中站轉轍器出軌、（三）92.1.20善導寺站列車通訊不良、（四）92.3.2忠孝復興站電扶梯傷人事件、（五）92.4.24江子翠站訊號故障、（六）92.7.21木柵線作業維修車故障卡在路線上、（七）92.8.24新店機廠遭雷擊及中和線頂溪至永安市場站停電、（八）92.9.15列車卡在市政府站、（九）92.9.21雙連站傳出臭味、（十）93.1捷運員工集體貪瀆案等十件。經查前揭民意代表指稱之十大重大事故，除第一項、第六項、第七項、第八項等四件因列車出軌或發生單線停止運轉一小時以上，核屬「重大行車事故」外，餘第二項：木柵線中山國中站轉轍器故障（影響營運時間十五分鐘）、第三項電聯車於善導寺故障（影響營運時間四分鐘）、第四項江子翠站號誌故障（最大營運時間時間：十九分鐘十四秒）、第九項雙連站異味不明及第十項部分站務人員違規使用票證等六件均未造成單線中斷二十分鐘以上，尚屬「列車運行延誤」。故前揭陳訴人所稱之十大事故中，核屬重大行車事故者應有四件。另加計該公司主動提報92.10.13、92.12.3人員侵入軌道蓄意自殺致死案，因造成人員死亡，亦

屬重大行車事故，則累計自九十一年十二月二十五日迄九十三年三月二十二日止，共計發生六起「重大行車事故」，核與首揭系統服務指標所揭示之零重大行車事故有違，台北捷運公司應愜切檢討。

二、行車或非行車重大事故，均為「大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法」第十三條所稱之「重大事故」，然依據該辦法訂定之「台北大眾捷運股份有限公司系統服務指標」，卻將重大事故之範圍侷限在「重大行車事故」，致電扶梯傷人事件等非行車事故無法具體反應在事故統計，應予檢討改善。

交通部依據大眾捷運法第三十四條：「大眾捷運系統之經營、維護與安全應受主管機關監督；監督實施辦法，由中央主管機關定之。」之授權，訂頒大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法，而台北捷運公司則依據大眾捷運法第二十八條：「大眾捷運系統營運機構應擬訂服務指標，提供安全、快速、舒適之服務，報請地方主管機關核定，並核轉中央主管機關備查。」及上開實施辦法第三條：「大眾捷運系統營運機構於開始營業前，應依安全（事故率、犯罪率、傷亡率）、快速（班距、速率、延滯時間、準點率）、舒適（加減速變化率、平均承載率、通風度、溫度、噪音）及其他經中央主管機關指定之項目，訂定服務指標，報請地方主管機關核轉中央主管機關備查，變更時亦同。」之規定，訂定「台北大眾捷運股份有限公司系統服務指標」，項目除涵蓋上開安全、快速、舒適指標外，旅客申訴事件比率、儲值票／單程票失效比率亦納入其中，以作為台北捷運公司定期評估捷運系統之服務水準，及台北市政府

監督、考核及管理營運績效之依據。

按該實施辦法第十三條：「大眾捷運系統發生左列行車或非行車上之重大事故時，除需採取緊急救難措施，迅速恢復通車外，應立即通知地方及中央主管機關，並隨時：。一、列車衝撞、二、列車傾覆、三、停止運轉一小時以上、四、人員死亡、五、其他經中央主管機關規定者。前項以外之一般行車事故發生時，應按月填報事故月報表，於次月十五日前報告之。」係規定重大事故及一般行車事故之通知、報告程序，非謂屬行車上之事故始足稱為重大事故或一般事故。查系統服務指標第三條將「事故率」定義為每百萬車公里，系統內所發生之行車事故件數，並將之分為重大行車事故及一般行車事故（系統運行單線中斷二十分鐘以上、一小時以內者）兩類，將實施辦法第十三條之事故限縮於行車事故，顯有悖母法原意之謬誤。

以九十二年三月二日忠孝復興站電扶梯停擺造成五人受傷事件為例，台北捷運公司以該事件未造成人員死亡，不符實施辦法第十三條第一項第四款要件，難謂「重大事故」。嗣又因電扶梯傷人事件非屬行車事故，自亦非系統服務指標第三條所稱之「重大行車事故」或「一般行車事故」，終僅得列入「傷亡率」之統計，無法在事故統計上真實反應。再者，以同年四月二十四日「板南線江子翠站訊號故障，：龍山寺以西營運停擺九十分鐘」為例，縱列車壅塞長達九十分鐘，但實際上因軌道佔據訊號間歇性出現，經排除後又重複發生，期間仍有部分列車得以通過故障區間，列車最大影響時間僅十九分鐘十四秒，未達單線中斷二十分鐘之標準，仍僅能歸類為統計分析作業

程序（運）規定（5.1版）所稱五分鐘以上之「列車運行延誤」，而不得列入「一般行車事故」。綜上，台北捷運公司將事故範圍僅限縮在行車事故，除與大眾捷運法、實施辦法第十三條規定有悖外，致電扶梯傷人事件、江子翠站軌道佔據事件無法於反應於事故之統計，易予外界不當之聯想，捷運公司應併予檢討改善。

三、台北捷運公司運務部門之月報表未統計「免費更改進出碼」筆數，致部分站務人員利用職務之便，以更改「進出碼」方式長期「揩油逃票」，主管監督人員核有違失。

按台北捷運公司高運量站務工作說明書第三章第四節（悠遊卡票證相關作業）3.3.3規定，於發生：「（C1）緊急事件疏散；（C2）悠遊卡設備異常；（C3）同時兩張IC卡皆感應進站，經查驗後屬實，免費更改其中一張進出碼；（C4）誤刷閘門但不進站搭車，例如：被小朋友誤刷、誤認為BIB查詢餘額、已刷進念票同時IC卡亦感應、刷卡進付費區上廁所、攜帶腳踏車又刷IC卡等狀況；及（C5）其他（請述明原因）：如仍有未表列之情況，但為避免抱怨時，可向段辦報備核准後，亦可協助處理。」等狀況時可免費更改進出碼。查九十二年十二月該公司配合捷運警察追查電聯車座椅多次被旅客以銳器刻劃事件，於查核特定時段進出特定車站之可疑悠遊卡及相關使用資料時，發現其中一張票卡之使用紀錄異常，經主動追查，發現自九十二年一月一日迄同年十二月十四日止，共有一四七位（單月違規次數達五次以上）站務人員利用首揭免費更改進出碼之授權，於上班時：「持悠遊卡在驗票閘門面板感應進站（該張悠遊卡即被設定為『已進站狀態』）」，搭乘電聯車到達其值班車站後，

先不出站，反以悠遊卡於該站『進站閘門』感應一次，使該張票卡留下「拒絕」紀錄（因此舉違反「進站後再出站」之票卡設計邏輯），俟於當日當班時間內，再以詢問處內之站務員售票機，將該張悠遊卡設定為『已出站』，將應付車資輸入『0』元，達到車票狀態恢復正常，下次即可正常使用進站之目的。」或下班時：「持悠遊卡至『出站閘門』面板感應，使票卡會留下『拒絕』紀錄（因違反『先進站後出站』之票卡設計邏輯），俟再以詢問處內之站務員售票機，將該張票卡設定為『已進站』狀態，同時將應付車資輸入『0』元，達到於其他車站免費出站之目的。」之方式「指油逃票」，違規次數總和為一一、九二一次，平均每次指油逃票約二十二元。次查台北捷運公司對違規使用票證員工之懲處情形：針對單月違規超過六次以上者（一三九人），均移送檢方偵辦。行政罰部分，單月違規超過五次以上者計一四七人，則依其職位高低與情節輕重，給予不同程度之懲處。其中單月違規次數超過四十二次（以平均每月上班約二十一日、每日上下班各一次核算）之站務主管（站長一人、副站長六人）及違規次數最多之基層員工（一人）等八人，認定屬「情節重大」，依台北捷運公司從業人員獎懲基準第五點第二十七項：「嚴重違反台北捷運公司明訂禁止之事項，情節重大者。」及台北大眾捷運股份有限公司工作規則第貳點第八項第一款第七目：「利用職權或公務之便，以圖本身或他人之不正利益，或從事其他營私舞弊之行為且有具體事證者。」處以終止勞動契約之處分（嗣經協調，台北捷運公司同意被終止勞動契約人員暫時回任，未來如「受有期徒刑之宣告確定，而未諭知緩刑或准易科罰金」，

則依勞動基準法第十二條第三款規定予以終止勞動契約之處分)；而其餘人員則依涉案情節不同，分別給予大過二次、大過一次小過二次、大過一次小過一次、大過一次、小過二次、小過一次申誡二次或小過一次等不同額度之行政懲處。另督導主管部分(副總經理、處長、經理、政風室主任、運務中心主任、站務段段長等十五人)則課以督導不周，處以記小過一次之處分。至董事長及總經理，馬英九市長則分別給予口頭告誡及小過一次之處分，核台北市政府對本案違規及監督人員之整體懲處，難謂非輕，允屬適當。惟查台北捷運公司部分站務人員「揩油逃票」為期長達一年，然以往站務部門月報對於免費更改進出碼之比數並未統計，致予不肖站務人員得以利用職務之便免費更改進出碼之機會，故度於每日不符「先進站後出站」邏輯等交易異常狀況自應加以分析檢查，而非任由員工更改進出碼方式，滋生弊端，該公司運務部門之監督主管顯應負督導不周之責。

綜上所述，台北市政府所屬台北大眾捷運股份有限公司九十二年仍發生六件重大行車事故，距其系統服務指標所揭櫫之零重大行車事故目標甚遠；未將電扶梯傷人事件等非行車事故列入大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法「重大事故」之統計，及該公司運務部門月報表未統計「免費更改進出碼」筆數，致部分站務人員利用職務之便，以更改「進出碼」方式長期「揩油逃票」等均有違失，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 三 年 月 日