

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部、交通部高速鐵路工程局。

貳、案由：交通部未能及時修正老舊之鐵路法令，致高鐵駕駛失能之通報時機、通報事項不符現代科技化鐵路管理所需；又高鐵行車人員之酒測值較台鐵行車人員酒測值寬鬆；高鐵路亦未提高對台灣高鐵公司防範「駕駛失能」之監查次數；此外，該局平日未有效督促台灣高鐵公司建構列車長於緊急時替代原駕駛員將列車開往最近一站安全停車之「多重安全防護」應變機制；以上均核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

緣民國（下同）99年4月24日16時30分，高鐵路T1148列車於左營站準時發車，惟因駕駛員於列車行進當中，發生暫時失能狀態，使高鐵路警醒系統作動，經緊急應變後，該列車於ATC控制下進入台中站，並提前緊急煞車，造成列車未停妥正確位置距（差20公尺），消息傳出，引發消費者震驚，案經本院調查竣事，發現交通部及交通部高速鐵路工程局涉有下列失當之處：

一、交通部未能及時修正老舊之鐵路法令，致通報時機、通報事項不符現代科技化鐵路管理所需，復遲未提出更為周延之法令機制以約制台灣高鐵公司建構安全文化，保障乘客之安全，顯有失當：

（一）鐵路法第40條規定：「地方營、民營及專用鐵路遇有行車上之重大事故，應立即電報交通部，隨時將經過情形報請查核；其一般行車事故，亦應按月彙報。」合先敘明。

（二）本案高鐵路T1148列車於99年4月24日16時30分

自左營站發車，因駕駛員曾於當日凌晨 2 時及 7 時分別服用 2 顆及 1 顆前開安眠藥，致駕駛員於列車行進當中，發生短暫睡眠狀態，幸賴高鐵「警醒系統」發出警訊，俟列車長進入駕駛艙確認列車駕駛精神狀況不佳，乃依程序停留於駕駛艙內待命警戒及應變後，方使該列車於自動控制系統（ATC）控制下進入台中站，並因提前緊急煞車，造成列車未停妥正確位置（差 20 公尺）。惟案發後，台灣高鐵公司並未立即通報高鐵局知悉。俟該局於 99 年 4 月 26 日接獲民眾反應而知悉該列車突發狀況後，於 99 年 4 月 27 日函請台灣高鐵公司提送相關紀錄文件並說明事件原委，該公司復於 5 月 7 日函復書面報告。全案經媒體報導後，引發民眾震驚，輿論並質疑台灣高鐵公司「隱匿案情」。

- (三)關於台灣高鐵公司未於第一時間通報高鐵局之原因，據交通部 99 年 6 月 2 日交路（一）字第 0990005125 號函附件第 6 頁指出：「現行鐵路法及相關子法僅規範重大行車事故及一般行車事故之項目及通報方式，並無異常事件及嚴重遲延相關規定…」。
- (四)查交通部上開說明雖非無據，惟鐵路法係於 47 年制訂，該法雖曾於 48 年、67 年、90 年、92 年、95 年修訂，惟該法及相關子法未能與時俱進適時檢討修訂行車事故、異常事件等明確認定原則及通報方式，致通報時機、通報事項不符現代科技化鐵路管理所需。
- (五)此外，行車速度遠低於高鐵列車之大眾捷運系統，早於 77 年即訂定大眾捷運法，運用專法管理捷運營運與安全，惟行車速度較大眾捷運系統更快之高速鐵路，迄今尚無專法或專章統整規範；交通部為全

國最高交通主管機關，負有維護高鐵行車安全重責大任，卻遲未提出更為周延之法令機制以約制台灣高鐵公司建構安全文化，保障乘客之安全，顯有失當。

**二、高鐵路車速度較台鐵路車速度快，然高鐵路車人員之酒測合格標準卻較台鐵路寬鬆，高鐵路車人員之健康檢查項目亦低於台鐵路車人員之健康檢查項目，顯非合理：**

(一)本案發生前，曾發生多起鐵道駕駛失能事件，諸如：媒體曾報導 89 年 10 月 1 日發生台北捷運駕駛員因服用感冒藥致列車停於台電大樓站而昏睡事件；97 年 12 月 19 日發生台鐵路莒光號駕駛執勤身體突發意外事件；99 年 3 月 27 日發生台鐵路南下 1039 次自強號駕駛員血壓過高接近昏厥事件...等，為防範駕駛員失能，台鐵路對駕駛員執勤前實施酒測、血壓量測，以確保其精神及身心於良好狀態下執勤，按台鐵路所實施之酒測值需為 0 mg/L，血壓則須在 160/110 mmHg 以下，方屬合格。

(二)反觀台灣高鐵路公司行車人員雖於執勤前接受酒測、血壓量測，惟吹氣酒精濃度合格值為 0.1mg/L 以下，顯見該公司對駕駛員值勤前之酒測合格值較台鐵路寬鬆，亦未特別查核行車人員執勤前之身心狀態，顯然不合理。

(三)其次，台灣高鐵路公司行車人員定期健康檢查項目包含：一般檢查、血液檢查、尿液常規檢查、胸部 X 光檢查、腹部超音波、心電圖檢查、藥毒物篩檢、醫師檢查及定期心理檢查等項目。然台鐵路駕駛員之定期健康檢查項目則包含：一般檢查、眼科檢查、聽力檢查、尿液常規檢查、血液常規檢查、心臟功能檢查、肝機能檢查、肝炎病毒篩檢、癌症篩檢、腎功能檢查、痛風檢查、血脂肪檢查、血糖測定、

甲狀腺功能、血液生化檢查、放射科檢查、心電圖檢查及超音波檢查等；顯見台灣高鐵公司行車人員之定期檢查項目不如台鐵，亦非合理。

(四)再者，高鐵速度甚快，駕駛員勤前紀律之控管本應比照航空公司：「駕駛人員執勤前一天不能喝酒」之規定，然查 99 年 3 月 31 日有 2 名高鐵列車駕駛因於同年 3 月 30 日參加部門春酒聚餐，執勤前吹氣酒精檢測異常，分別為 (0.04mg/L) 及 (0.43mg/L) 而遭暫停勤務，足見高鐵公司對於員工內部之紀律無法控管，又何以期待該公司能約束員工在外之行為？

(五)綜上，高鐵列車速度較台鐵列車速度快，然高鐵行車人員之酒測合格標準卻較台鐵寬鬆，高鐵行車人員之健康檢查項目亦低於台鐵行車人員之健康檢查項目，顯非合理。

三、本案發生前，媒體曾報導台鐵與台北捷運所發生之駕駛失能新聞，高鐵局自應以此為鑑，加強對高鐵執行防範「駕駛失能」之監查，惟該局歷年執行之監查，多以事故為主，僅於 98 年度實際至現場查察駕駛、行控人員及列車長等執勤前之檢測情形，足見該局並未提高防範「駕駛失能」之監查次數，顯有未盡監督管理之失；再者，本案列車長無法替代原駕駛員將列車開往最近一站安全停車，而須依靠「列車自動控制系統 (ATC)」繼續運行，顯見該局平日未督促台灣高鐵公司建構「多重安全防護」之緊急應變機制，亦有未當：

(一)按地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第 2 條規定：「交通部對地方營、民營及專用鐵路之監督事項如下：...九、行車事故及其處理。...」，同法第 40 條規定：「定期監查每年一次，其監查事項規定如下：...六、行車保安措施。...」。本案交通部據此

責由高鐵局對台灣高鐵公司每年辦理 1 次定期監查，統計自 96 年高鐵通車迄 98 年共計辦理 3 次定期監查，另啟動臨時監查 17 次。

- (二)查本案發生前，本案發生前，媒體曾報導台鐵與台北捷運所發生之駕駛失能新聞，已如前述；此外，交通部運輸研究所 98 年 12 月完成之「運輸安全風險管理初探-職業駕駛人身心健康管理機制」研究報告指出另指出：「...軌道運輸以往均被視為最安全的運輸工具之一，但由歷史回顧顯示，所有軌道事故中有 60~90% 是由包括列車司機員、行車號誌員或其他軌道員工的疏失所造成...」，是以高鐵局依據「交通部高速鐵路工程局暫行組織規程」第 2 條規定掌理「行車安全之規劃」，及地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第 40 條規定負責「行車保安措施」之監查時，自應以上開案例和研究報告為鑑，加強對台灣高鐵公司執行防範「駕駛失能」之定期監查或臨時監查。
- (三)惟查前揭 3 次定期監查，及 17 次之臨時監查，除因應高鐵營運初期安全所啟動之監查外，其餘監查類別多以事故為主，而實際至現場查察駕駛、行控人員及列車長等執勤前檢測情形之作為僅於 98 年度辦理，足見該局並未因應上開鐵路駕駛失能事件而提高防範駕駛失能之監查次數，顯有未盡監督管理之失。
- (四)此外，本案列車長於接獲行控中心授權進入駕駛艙確認駕駛員精神狀態不佳後，列車長卻無法替代原駕駛員將列車開往最近一站安全停車，僅能待命警戒、監看，頂多於緊急狀況時方可啟動緊急剎車，使得該高鐵列車處於無人駕駛狀態而完全依靠「列車自動控制系統 (ATC)」繼續運行，顯見高鐵局

平日未督促台灣高鐵公司建構「多重安全防護」之緊急應變機制，亦有未當。

綜上所述，交通部未能及時修正老舊之鐵路法令，致行車事故通報時機、通報事項不符現代科技化鐵路管理所需；復遲未提出更為周延之法令機制以約制台灣高鐵公司建構安全文化，保障乘客之安全；又高鐵行車人員之酒測合格標準卻較台鐵寬鬆，其行車人員之健康檢查項目亦低於台鐵行車人員之健康檢查項目；交通部亦未有效立法約制台灣高鐵公司建構安全文化；另高鐵局歷年執行之監查，多以事故為主，並未提高防範「駕駛失能」之監查次數；再者，本案列車長無法替代原駕駛員將列車開往最近一站安全停車，而須依靠「列車自動控制系統（ATC）」繼續運行，顯見該局平日未督促台灣高鐵公司建構「多重安全防護」之緊急應變機制；以上均核有違失，爰依監察法第24條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。