

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部台灣鐵路管理局、台中市警察局。

貳、案由：台灣鐵路管理局自強號列車於民國九十一年八月九日清晨因鴻運通運貨櫃車超高衝撞台中市台中路鐵道陸橋，造成鐵軌隆起、變形，致煞車不及出軌，撞上台中站月台釀成巨大災禍及損失，核有重大違失，爰依監察法第二十四條之規定提案糾正。

參、事實與理由：

民國（以下同）九十一年八月九日清晨，由國祥交通有限公司司機徐結士駕駛一輛鴻運通運股份有限公司所屬之貨櫃車，行經台中市台中路鐵路鋼樑陸橋之涵洞時，因所載貨櫃超高而衝撞該陸橋，造成陸橋位移及橋上鐵軌彎曲，不久適有交通部台灣鐵路管理局（以下稱台鐵局）第20517次自強號列車（以下稱事故列車）行經該處煞車不及，致發生全列車九輛出軌傾覆之重大事故。茲提出事實與理由如下：

一、台鐵局未與警消單位建立緊急事故之通聯機制，民眾亦無法迅速查知鐵路單位之緊急通報電話，致延誤通報、應變時機，殊有不當。

查本案肇事貨櫃車衝撞陸橋之時間約於該日清晨五時〇三分左右，而事故列車則約於五時十九分左右行經該處出軌傾覆；台鐵局台中站及內政部警政署鐵路警察局（以下稱鐵路警察局）第二警務段台中分駐所之值班人員聽聞列車傾倒衝撞車站月台巨大

聲響後，始察覺發生事故而進行後續之通報、救援等措施，迨翌日（十日）七時五十分才恢復雙線通車，並造成台鐵局新台幣五千二百餘萬元之損失。再查事故列車之車速紀錄卡顯示，當時時速為九十三公里，並未超速；事故列車於該時速下之緊急煞車時間及距離，約需三四·一九秒及四四二公尺始能停住（受列車軀機、載重、天候、路線狀況等因素而略有差異）。

經詢據當時上班途中目擊之黃姓民眾陳稱：「發現貨櫃車肇事後，即以行動電話於五時十分四十五秒至五時十一分十八秒撥打一一〇報案，並在五時十六分二十八秒至五時十六分四十六秒撥打一〇五查號台查詢台中站之電話，惟查號台係告知台中站服務台語音服務電話，再經該服務電話查知『站長室及總務室』之電話（約須五十七秒始可查得該室之號碼，且該服務電話並無登錄二十四小時派員值班之台中站行車室或鐵路警察局台中分駐所等號碼）；經再撥打該室電話仍無人接聽（因上班時間為八時至十七時三十分）。建議台鐵局能讓民眾知曉相關緊急通報之電話，如此可防類此事故之發生。」此有黃員之行動電話及台中市警察局一一〇勤務指揮中心（以下稱勤務中心）之通聯紀錄附卷可稽。復據居住該陸橋旁之里長梁曼娜女士陳稱：「於清晨五時至五時五分間，聽聞肇事貨櫃車衝撞陸橋之巨大聲響後，即撥打台中運務段張副段長之辦公室電話，但無人接聽（因上班時間為八時至十七時三十分）；事故列車出軌傾覆後，再撥打一〇四查號台詢問台中站之電話號碼，惟前後分別告知之電話為台中站服務台語音服務電話及服務台電話（因上班時間為六時三十分至二十二時），並

分於五時二十分五十三秒及五時二十二分撥打該二線電話，亦無人接聽。貨櫃車肇事之初，若可即時通報車站相關人員，應可避免本事故之發生；台鐵局應設置一支較易記憶之電話號碼，以供緊急通報之用。此有本院約詢梁員之筆錄及電話通聯紀錄在卷可查。另據事故列車駕駛員蘇石水於鐵路警察局第二警務段之偵訊筆錄證稱：「於事故陸橋前約一百公尺發現鐵軌彎曲，即緊急煞車，但已來不及，進站號誌燈當時為正常（綠燈）。」台鐵局並陳稱：「勤務中心若能於第一時間內，即時轉知台鐵局相關行車值班人員，再透過『站車無線電話』通知列車駕駛員應變處理，或許可避免本事故之發生。」台中市警察局相關人員於本院約詢時則稱：「以往勤務中心或各分局皆無鐵路單位之緊急通報電話號碼；本案發生後，台鐵局始發函告知相關之緊急通報電話號碼」。

據上，貨櫃車衝撞陸橋及事故列車出軌傾覆之時間約於五時三分及五時十九分左右，其間仍約有十六分鐘時間可供通報及應變，而事故列車當時僅約需三十五秒即可緊急煞停，倘若轄區鐵路單位之值班人員能於貨櫃車衝撞陸橋後，迅速接獲民眾或警察人員通報，並即轉知事故列車駕駛員採取緊急煞車等應變措施，當能避免本事故之發生。然黃姓民眾於當日五時十一分左右即通報勤務中心，該勤務中心及五時十五分到場處理貨櫃車事故之警員，雖警覺性不足而未即時通報鐵路相關單位，惟台鐵局亦未將鐵路事故使用之緊急通報電話主動函知各警消單位；又黃姓民眾及梁曼娜里長因不知台中站夜間值班人員電話，於五時十六分至五時二十二分間，向查號台查詢後，

計經撥打四通台中站內相關單位之電話，因皆為語音服務電話且非上班時間而無人接聽。台鐵局平日未建立緊急事故之通聯機制，將各地火車站等之緊急通報電話函知警消單位及電信局查號台，俾能於第一時間獲得通報，迅即採取應變措施，以防止鐵路事故之發生及維護公眾之安全，經核確有不當。

二、台鐵局未能正視本案陸橋近五年已有四次類似事故之發生，而提高警覺儘速裝設防撞及預警設施；又未妥適設置限高門、交通標誌及標示緊急通報電話號碼，相關設施皆有疏失。

按「道路交通安全規則」第七十九條、第八十條載明貨車裝載貨物之高度自地面算起，大型車不得超過四公尺，若超過應向監理機關申請核發臨時通行證，憑證行駛。同規則第九十三條第一項規定略以：「在市區道路，時速不得超過五十公里」。再查「道路交通標誌標線號誌設置規則」第十九條第一項規定：「標誌除另有規定外，得視需要採用反光材料或安裝照明設備。」又圓形交通標誌之直徑應為：標準型六十五公分、放大型九十公分等，此有同規則第五十七條第三項之規定可按。

本案肇事貨櫃車係由台中市民權路由西往東過建國路往台中路直行，於擦碰台鐵局第一台中陸橋前之限高門下緣後，再衝撞該陸橋，致貨櫃車之車頭向前翻落全毀、所載貨櫃前方上端凹損並卡在陸橋下之涵洞口。經查台鐵局於本案陸橋處各項設施之情形如下：

(一) 陸橋部分：

- 1、該橋為單跨下鈹甲式鋼樑橋、跨度二五·四公尺，橋底部離路面之淨高僅為四·一六至四·三五公尺。該陸橋被衝撞後，號誌軌（兩條路軌之一）並未斷損，相關號誌燈號均顯示無異狀，故列車依進站號誌燈顯示綠燈而進站。
- 2、據附近居民於本院約詢時表示：「該陸橋經常發生被車輛碰撞之事故，約幾個月就一次」，查八十六年十二月一日十五時四十分，一輛載運廣告看板之卡車因高度過高，卡於該陸橋下，但未影響鐵路行車；又八十八年四月十三日六時十五分、同年八月十六日七時三十分及八十九年四月二十日十七時五十分，該陸橋遭違規超高行駛之貨櫃車衝撞，造成橋座破裂、基礎螺栓彎曲、橋樑小偏移，因即時發現並通報，並未造成行車事故。
- 3、據上，該陸橋近五年既遭四次貨車衝撞事故，其中三次並造成陸橋偏移，惟因衝撞力道較小且緊急應變得宜，皆未發生鐵路之行車事故，而台鐵局仍未記取教訓，考量於陸橋裝設位移預警系統或防撞措施，應變措施顯有疏失。

（二）限高門部分：

- 1、八十九年五月二十七日台鐵局於陸橋前九公尺處設置一座限高門，該門為桁架鋼結構附垂吊六個活動式防撞桿構造之圓柱金屬警示體，各警示體（直徑一六·五公分、長一百公分之鋼管，內填細砂）底部離路面之淨高為四·〇四至四·二一公尺。
- 2、查該肇事貨櫃車所載貨櫃之前緣離地淨高約四·〇五至四·二〇公尺，該貨櫃上

方中央部位，僅輕微擦碰道路中心線右方離地淨高約四．〇五公尺之第二個警示體，其支撐鐵桿僅略前移，而並未損毀。

3、台鐵局陳稱：「限高門之警示作用大於防護作用，該門之結構已足達警示之功能」，然本案該限高門之警示作用顯有不足。

4、據上，限高門該第二個警示體淨高約四．〇五公尺，而該貨櫃車前緣淨高約四．〇五至四．二〇公尺，致貨櫃僅輕微擦碰警示體後，卻強力衝撞陸橋；又限高門距陸橋僅九公尺，依該處道路限速五十公里之車速計算，僅約一秒鐘之反應時間，即可由限高門駛至陸橋，顯見限高門警示及保障鋼橋、維護台鐵局行車幹線安全之功能不足；台鐵局應積極協調交通主管機關，訂定限高門之相關設置規範。

（三）標誌部分：

1、據肇事貨櫃車司機於鐵路警察局第二警務段之偵訊筆錄稱：「當時時速約三十至四十公里，天色仍未亮，沒看到限高標誌」。

2、台鐵局於陸橋東西兩側及限高門上，懸掛限高三．七公尺之圓形標誌計三面，各標誌之圓直徑皆為六十公分，惟標誌附近並無設立輔助之照明燈光，供夜間車輛駕駛人看清相關標誌。

3、陸橋現場未標示相關鐵路單位之緊急通報電話號碼，致發生鐵路事故時，民眾未能即時通報鐵路相關單位。

4、據上，相關標誌應參考「道路交通標誌標線號誌設置規則」第五十七條之規定，

加大其尺寸、採用反光材料或安裝照明設備，並於陸橋現場標示相關鐵路單位之緊急通報電話，以使駕駛人及早看清標誌內容及民眾於陸橋發生狀況時，可即時緊急通報鐵路單位應變。

據上，台鐵局未能正視近五年已有四次類似事故之發生，而提高警覺儘速裝設防撞及預警設施；限高門未能發揮妥適之警示功能，致駕駛人不及應變，應協調交通主管機關訂定限高門之相關設置規範；又限高標誌未能使駕駛人及早看清標誌內容，現場亦未標示相關鐵路單位之緊急通報電話等，皆有疏失。

三、台中市警察局於貨櫃車肇事後未即時通報相關鐵路單位，錯失應變良機，肇生重大事故，處置欠周，核有疏失，應檢討改進。

查各市、縣（市）及分局之勤務指揮中心受理報案後，應視狀況需要通報有關單位派員協助處理，此有「各級警察機關勤務指揮中心作業規範」第十章「狀況處置」可按。再查事故列車當時時速為九十三公里，並未超速，該時速下之緊急煞車時間及距離約需三四·一九秒及四四二公尺始能停住（受列車軀機、載重、天候、路線狀況等因素而略有差異）。又查肇事貨櫃車衝撞陸橋之時間約於五時三分左右，黃姓民眾於五時十分四十五秒至五時十一分十八秒即通報勤務中心，然事故列車約於五時十九分左右行經該陸橋出軌傾覆，故民眾報案至事故列車出軌傾覆間，仍足有八分鐘之應變反應時間。

據台鐵局陳稱：「勤務中心若能於民眾報案後第一時間內，轉知台鐵局相關行車

值班人員，再透過『站車無線電話』通知列車駕駛員應變處理，或許可避免本事故之發生」。查黃姓民眾發現肇事貨櫃車事故後，即熱心主動以行動電話通報勤務中心稱：

「發現一輛拖車車斗太高，卡在鐵路鐵道下面。」嗣台中市警察局相關單位之處置情形如下：

- (一) 五時十二分：勤務中心以一般道路交通事故通報第三分局派員處理，該分局即通報所屬立德派出所派員處理。
- (二) 五時十五分：第三分局立德派出所二名警員到達陸橋下事故現場，即訪查肇事司機及通知一一九派救護車到場救護，並請派出所通知事故所屬轄區之第一分局派員到場支援。據到達事故現場之馬姓警員於本院約詢時陳稱：「當時從下面看陸橋似無異狀」。
- (三) 五時十九分：事故現場警員聽到事故列車經過陸橋，並發現有火花掉落，該列車隨即出軌傾覆；台中站內台鐵局及鐵路警察局之值班人員聽聞火車事故聲響後，始發覺發生本事故。
- (四) 五時二十三分：第三分局立德派出所通報鐵路警察局第二警務段台中分駐所，惟該分駐所人員已知本事故之發生。
- (五) 五時三十六分：勤務中心通報鐵路警察局第二警務段勤務中心，惟該警務段勤務中心已接獲本事故之通報。

據上，貨櫃車衝撞陸橋及事故列車出軌傾覆間，足有十六分鐘之應變反應時間，

於民眾向台中市警察局勤務中心報案時，仍有八分鐘之應變時間；然該勤務中心接獲報案及五時十五分到場處理之警員，卻未警覺貨櫃車衝撞鐵路鋼樑陸橋，可能造成路橋移位之嚴重後果，而依「各級警察機關勤務指揮中心作業規範」第十章之規定通報鐵路相關單位，轉知列車駕駛員採取緊急煞車等應變措施，致錯失應變良機，使應可避免之事故不幸發生，核有疏失。台中市警察局應以本事故為殷鑑，積極加強相關人員應變之能力。

綜上所述，台鐵局未與警消單位建立緊急事故之通聯機制，民眾亦無法迅速查知鐵路單位之緊急通報電話，致延誤通報、應變時機，殊有不當；又未能正視本案陸橋近五年已有四次類似事故之發生，而提高警覺儘速裝設防撞及預警設施；亦未妥適設置限高門、交通標誌及標示緊急通報電話號碼，相關設施皆有疏失。台中市警察局於貨櫃車肇事後未即時通報相關鐵路單位，錯失應變良機，肇生重大事故，處置欠周，核有疏失，應檢討改進。經核該二機關所為，確有違失，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請交通部台灣鐵路管理局、台中市警察局於二個月內檢討改進見復。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 一 年 月 日