

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部臺灣鐵路管理局。

貳、案由：交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）於民國（下同）108年8月6日發生3231次列車司機員擅自關閉ATP系統及行車調度所疏於監視車行狀況，除有疏於落實列車自動防護系統（下稱ATP）使用及管理要點之執行，而未能記取107年10月21日第6432次普悠瑪列車翻覆之教訓，且該列車於執行退行運轉操作程序，未依行車實施要點落實通報機制，推進速度已逾規定之列車退行速度，又事發後之檢討避重就輕，現場人員隱匿不報，直至遭到檢舉方始揭露，險釀違反閉塞運轉之重大事故，有違管理及安全之責，核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

本案經調閱本院前卷及交通部、臺鐵局等機關卷證資料，並於109年10月5日約詢上開機關主管人員，嗣於同年11月17日履勘該局綜合調度所，以實際瞭解列車調度及監控情形。案經調查竣事，確有下列失當之處，茲將事實及理由臚列如後：

- 一、依107年11月15日修正「交通部臺灣鐵路管理局列車自動防護系統（ATP）使用及管理要點」第2點規定略以：「本局ATP使用及管理要點適用人員為各機務段、分段、分駐所運轉值班人員、指導工務員、機車長、司機員、ATP檢修人員及綜合調度所調度員等。……（三）機車長、司機員0.ATP系統經開機完成後，除系統故障、變更閉塞（與號誌機合用除外）

或抵達終點站，嚴禁擅自關閉系統……。14. 列車運轉中如遇變化而切換運轉模式時，司機員應通報行車調度員（或值班站長），並注意運轉……。 (五) 綜合調度所調度員 1. 行車調度員接獲列車通報 ATP 故障時，應提醒司機員於故障地點重新開機，經重開 1 次後仍無法正常使用時，應紀錄並通知機車調度員於適當地點更換編組或加派機車助理，及令沿途各站啟動站、車呼喚機制，主動與該次車進行站、車呼喚應答……」故由上開 ATP 使用及管理要點可知，司機員不得擅自關閉 ATP 系統，若有切換運轉模式時，亦應通報行車調度員，且為確保行車安全，也應更換編組或加派機車助理，及令沿途各站啟動站、車呼喚機制。

二、據鐵路行車實施要點第 128 條規定：「列車在自動區間或中央控制區間運轉時，非有下列情事之一者，不得由站間中途退行：一、預定退行時。二、以電話或派遣適任人員與後方站值班站長或調度員聯繫，並取得有關退行之指示時。前項第二款，能與前方站通話或距前方站較近時，得由該站值班站長轉達後方站值班站長之指示。」第 456 條規定：「因列車、路線或電車線故障由兩站間中途退行，於退行前，應依下列規定辦理：一、自動區間……。二、中央控制區間：(一) 應以行車調度無線電話向調度員及後方站值班站長通報，若無法通報時，車長或無車長值乘之列車司機員應前往或指派適任人員赴就近設有電話之處，通知調度員並接受其指示後退行，前述人員於前往通知途中，應按第一款第二目規定辦理；如電話故障不能使用，應按第一款第一目之規定派適任人員馳往後方站報告。(二) 調度員於接獲列車須退行之報告，如認為無礙行車時，應即准予退行，同時將情事通知後方站準備收容之路線，並將該收容路線進站號誌機顯示

進行之號誌或指示值班站長顯示代用手作平安號誌，使列車進站。（三）列車退行開始地點至站間，如有雙單線區間時，調度員應通知退行列車之經由路線。」故由上開行車實施要點可知，列車執行退行運轉有其時機，且應以行車調度無線電話向調度員及後方站值班站長通報，並接受調度員指示後退行。然查本次事件 3231 次列車司機員並未通知調度員，且未執行相關退行運轉程序，據 ATP 紀錄退行速度最高約 27km/h（每小時公里，下同），也超過行車實施要點不得超過時速 25km/h 之規定。

三、查 108 年 8 月 6 日臺鐵局南下第 3231 次電聯車，該車次由雲林縣斗六站發車，目的地為屏東縣潮州站，當次車於 1837 時，依據排定時刻經由東正線駛入三塊厝站，依據列車運轉計畫應停車 30 秒辦理客運，惟該列車並未停車，繼續往高雄站方向續駛，1838 時列車始停車，停車位置為高雄站進站號誌機內方，列車於 1839 時開始向三塊厝站方向退行回到東正線第一閉塞區間。第 3231 次區間車退行回三塊厝站，重新辦理客運後，於 1842 時繼續往高雄站行駛。依國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）對 3231 次車司機員訪談紀錄（下同），司機員看到三塊厝站月台南端設有高雄站號誌預告機，認為下一停靠站應為高雄站，即通過三塊厝站未停車。依該次列車車長訪談紀錄表示，南下第 3231 次車表訂 1836 時停靠三塊厝站，車長聽到列車上到站播音後，即站在第 1 車靠駕駛室端之車門，執行進站監視。惟發現列車未依表訂停靠三塊厝站時，即進入駕駛室提醒司機員，約 1840 時司機員聽到車長提醒後，先行取消行車調度無線電註冊碼，並關閉 ATP 後，約 1840 時開始退行至三塊厝站，1842 時重新停靠三塊厝站。依第 3231 次車行

車紀錄器資料，在 ATP 隔離或故障情況下，車載 ATP 螢幕畫面關閉，不顯示速度與號誌速限資訊，改由紀錄單元將即時車速資訊顯示至數位速度表，當車載 ATP 系統被隔離時，該隔離訊號將由行車調度無線電系統傳送回綜合調度所，此時列車車次將顯示於螢幕紅框所示區域。此案因司機員先行關閉行車調度無線電的註冊碼後再隔離車載 ATP 系統，故第 3231 次車之 ATP 隔離訊號未顯示於綜合調度所無線電調度台畫面上。由上開本次事件過程可知，司機員未依 ATP 使用及管理要點之執程序，擅自先行取消行車調度無線電註冊碼，並關閉 ATP 後進行列車退行，且 ATP 隔離訊號未顯示於綜合調度所無線電調度台畫面上。

四、次查，108 年 8 月 6 日當日，臺鐵局所屬高雄機務段即收到第 3231 次司機員之口頭報告有過站不停之情事，後於 8 月 7 日解碼 ATP 系統，並於 8 月 8 日該段提出第 3231 次司機員懲處建議報告，停止該列車司機員乘務，調整為日勤業務，惟檢討內容僅說明過站不停部分，並未提及關閉 ATP 及逕自退行等嚴重情節，且未向臺鐵局局本部陳報；嗣同年月 23 日高雄機務段召開檢討會議，於會議紀錄有提及逕自退行情節、事件原因分析及相關防範對策，惟仍未提及擅自關閉 ATP 一節，且據「交通部臺灣鐵路管理局運轉規章（下冊）」20-災害事故通報要點，附件 1-交通部臺灣鐵路管理局各類災害規模及通報層級一覽表，丙級災害規模（二級開設），災害狀況五、有危安狀況未發生災害時。通報單位（綜調所行車組值班台負責）一、局長二、業管副局長三、相關處室主管等，然該檢討紀錄仍未向臺鐵局局本部陳報。嗣臺鐵局於同年 9 月 4 日收到關於本次事件之檢舉信，信中敘明日期、時間、第 3231 次列車煞停退行及其與後續列車相對

位置等內容，由臺鐵局事故調查單位即著手調查。經過蒐集資料、查證及內部簽陳後，確認後續南向第 129 次自強號亦於 1840 時進入東正線第一閉塞區間，造成第 3231 次區間車及第 129 次自強號兩列車進入同一閉塞區間，本次事件確有違反閉塞運轉之情形，該局即依運輸事故調查法第 2 條及重大鐵道事故調查作業處理規則第 3 條第 2 項第 1 款規定，有關違反閉塞運轉情形，於同年 9 月 21 日通報運安會及交通部。由上開事件處理及檢討過程可知，本次事件事發後該局所屬高雄機務段之檢討避重就輕，現場人員也隱匿不報及綜合調度所未能確實掌握列車違規退行及未進行通報，直至遭到檢舉方始揭露本次事件之違失情形。

五、又查，是日第 3231 次車及第 129 次車係由綜合調度所行控室第 14 台（負責臺南-高雄站之調度台）進行車調度。依調度員訪談紀錄，於 1840 時該調度台電腦螢幕發生異常，無法設定及確認列車進路，值班之調度員、主任調度員初步故障排除無效後，以電話通知臺鐵局號誌總機值班人員查修。依號誌總機人員訪談紀錄，約 1847 時，綜合調度所調度台電腦為黑屏，重開機後功能恢復正常。由上開說明可知，因該調度台電腦螢幕發生異常，值班之調度員、主任調度員忙於故障排除，致調度員未警覺設定進路異常顯示係因退行造成，且未確實監控面板，致當下調度員未能掌握 3231 次列車違規退行行為。

六、據復，臺鐵局於第 6432 次列車事故後，針對 ATP 之使用及管理所進行之改善或精進作為，已於 107 年 11 月 30 日函頒實施「列車自動防護系統(ATP)遠端監視系統調度員操作標準作業程序」，後於 108 年 7 月 15 日及 12 月 2 日因應 ATP 隔離開關遠端監視系統優化

案辦理修訂及為配合規章標準化及泳道化，爰修正「列車自動防護系統(ATP)遠端監視系統調度員操作標準作業程序」及「ATP 隔離開關遠端監視系統」使用操作程序(SOP)。又稱，本次 3231 車次司機員逕自關閉 ATP 及調度所調度員疏於監視車輛等情事，該名司機員違反規定且逕自退行之行為，除再度落實教育訓練和增加隨乘督導考核頻率等作為外，未來亦規劃建置 ATP 限速備援系統；另調度所調度員除再度落實教育訓練外，臺鐵局電務處提出 ATP 遠端隔離開關遠端監視系統優化案，並每月與綜合調度所共同持續追蹤 ATP 隔離開關使用情形。

綜上所述，臺鐵局於 108 年 8 月 6 日發生 3231 車次司機員逕自關閉 ATP 及調度所調度員疏於監視車輛等情事，顯見該局未能記取 107 年 10 月 21 日第 6432 次普悠瑪列車翻覆，造成 18 人死亡、二百餘人受傷及財物損失將近 10 億元之教訓，仍重蹈覆轍，而疏於落實 ATP 使用及管理要點之執行，且 3231 車次司機員執行退行運轉操作，除未能依行車實施要點落實通報綜合調度所，其推進速度達時速 27km/h，已逾規定之列車退行速度時速 25km/h，又本次事件事發後該局所屬高雄機務段之檢討避重就輕，現場人員也隱匿不報，直至遭到檢舉方始揭露本次事件之違失情形，險釀違反區間閉塞運轉之重大事故，有違管理與安全之責，核有違失，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條之規定提案糾正，移送交通部轉飭所屬確實檢討改善見復。