

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：行政院農業委員會林務局。

貳、案由：行政院農業委員會林務局輕忽阿里山森林鐵路沿線環境特殊、林木繁盛，疏未訂定鐵道周遭林木之檢查、監測及伐剪機制，未能確保營運安全，致生5人死亡及113人輕重傷之重大事故，實有疏失，爰依監察法第24條提案糾正。

參、事實與理由：

林務局輕忽阿里山森林鐵路沿線環境特殊、林木繁盛，未依鐵路法相關法令排除妨礙鐵路行車安全之危險林木，並訂定鐵道周遭林木之檢查、監測及伐剪機制，未能確保營運安全，致生重大傷亡事故，實有疏失

(一)查森林鐵路係日治時期為開發森林而鋪設之產業鐵道，亦為早期山地居民上、下山及運輸生活物資之主要工具，故依其興建目的而定位為專用鐵路，鐵路及沿線車站均由林務局營運管理，其森林鐵路周遭林木亦由該局負責管理。然國家森林遊樂區之經營，必須兼顧生態保育、教育、歷史、自然演化及景觀等之保存，故林木管理以自然保留為原則；惟軌道運輸之基本原則，即確保營運安全，依「鐵路法」第61條第2項規定：「鐵路沿線兩側樹木及高莖種植物，妨礙鐵路行車安全或供電線路者，鐵路機構得通知所有人或占有人後，砍伐或修剪之。」又「鐵路修建養護規則」第6條第1項及第2項規定：「鐵路機構應依規定經常檢查路線，如發現異狀，應即時修復或適時施以防止事變之措施。」及「鐵路機構應建立養護檢查及稽核之單位與制度，以維護路線運轉及確保行車安全。」是故，

鐵路營運管理單位自應落實路線檢查，加強行車事故預防與安全改善，提供旅客必要之行車安全保障。

- (二)次查 100 年 4 月 27 日 12 時 15 分聯掛 8 節車廂(另有 2 節機車，共 10 節)之森林鐵路 111 車次列車，由神木站(K69+900)駛往阿里山站，於離站後 2 分鐘(12 時 17 分)行經森林鐵路 K70+250 公里處時，路旁重約 8 公噸之森氏櫟樹支幹因遭蟲蝕腐朽突然斷裂，並擊中列車第 7 節車廂，致第 7、8 節車廂向右側傾倒、第 6 節車廂翻至右側橋下及第 5 節車廂橫臥斜坡，造成 5 人死亡、113 人輕重傷之重大事故。事故發生後，嘉義林管處阿里山工作站於 12 時 25 分自阿里山車庫派出 2 輛台車載運救援人員及設施，於 12 時 30 分抵達事故現場；第一趟救援列車復於 12 時 35 分抵達現場，事故列車前端未受損之 4 節車廂為第二趟救援列車，於現場 13 時 25 分開車載運傷患，第三趟救援列車則於 13 時 50 分到達現場，協助載運最後之傷患；14 時 30 分現場救援工作結束，16 時已將所有傷患送下山，16 時 30 分罹難者大體由國防部及內政部空中勤務總對直升機分 2 架次運送下山。另據交通部臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)行車保安會提送嘉義地方法院檢察署本次事故鑑定意見書，略以：客車廂出軌傾覆事故係森氏櫟樹分支樹幹斷落，係屬於突發之狀況，司機員應變處置得宜，應無過失，車廂亦無超載、超速等情形。
- (三)鑑諸 96 年 5 月間，知本森林遊樂區發生林木倒落傷及遊客，林務局曾函請各林區管理處，檢視森林遊樂區步道及主要遊憩區域內之林木健康，並進行必要之防範措施。可見林木如腐朽或屬枯立倒木情形

，應採取預防措施，以避免掉落造成民眾傷亡或財產損害，且 99 年 9 月 19 日、20 日凡那比颱風過境，森林鐵路之眠月線、祝山線及阿里山車站，均有直徑 8 至 25 公分之樹木倒伏軌道紀錄，雖未造成人車傷損，林務局確應注意相關林木異物掉落，以預先防範其可能產生之危險。林務局雖稱：「99 年 6 月 19 日通車及 100 年元旦假期前，曾針對祝山及神木支線沿線兩側約 5 至 10 公尺部分地區，進行 2 次打枝刈草及枯立危險木等整理作業。」惟卷查相關作業紀錄，係分以兩次小額採購(分別為 9 萬 6,000 元、9 萬 4,050 元)委外辦理鐵路兩旁之景觀整修工作。由於「阿里山森林鐵路路線養護標準作業程序」等規範中，並無軌道路線周遭危木排除之相關規定，林務局於本次事故後，始訂定「森林鐵路沿線林木調查及處理標準作業程序」及「森林鐵路兩側影響木調查原則」，明訂鐵道中心線兩側各 5 公尺範圍內，傾斜角度過大、腐朽明顯、生長勢不佳、立地位置不良、已枯死等之樹木，應即伐除或修枝，另樹勢健壯且胸高直徑 40 公分以上者，強制列管監測；而鐵道中心線兩側各 5 至 10 公尺範圍內，亦需全面普查，樹高傾斜角度過大、生長勢不佳、已枯死等情形，即應伐除或修枝；樹勢較差者，則列管監測；10 公尺範圍外，則視樹高狀況，如倒伏有危及鐵路行車安全之虞者，需伐除或修枝；樹勢較差者，列管監測。除颱風、強震及豪雨後，應隨即檢查路線狀況，確定安全無虞後始得恢復行駛外，並至少每 3 個月進行林木檢查。本次事故後，林務局已於 100 年 6 月完成 89 株林木伐除及 76 株修枝。

(四)綜上所陳，林務局經營之森林鐵路環境特殊，兩旁

林木繁盛蓊鬱，且諸多立生於陡峭斜坡地，沿線並常有林木傾倒或土石滑落紀錄，林務局實應注意相關林木等異物之掉落，以預先防範其可能產生之危險；且林木之管理非止於消極被動之自然劣化，林木健康應有其檢查機制，如腐朽或屬枯木等情，應適時砍伐或修剪之；況「鐵路法」及「鐵路修建養護規則」已規定鐵路機構應依規定經常檢查路線，對鐵路沿線兩側樹木有妨礙鐵路行車安全者，應適時予以排除。由於林務局所訂「阿里山森林鐵路路線養護標準作業程序」等規範中，並無軌道路線周遭危木排除之相關規定，森林鐵路神木及祝山支線於 99 年 6 月 19 日通車後，林務局僅委外辦理兩次鐵路兩旁之景觀整修工作，並未涉及腐朽枯木檢查及診斷，迄本次事故發生後，該局始訂定鐵道周遭林木之檢查、監測及伐剪機制，實難謂已善盡注意之責。林務局輕忽森林鐵路沿線林木之查驗，未能確保營運安全，實有疏失。

據上論結，林務局經營之森林鐵路環境特殊，兩旁林木繁盛蓊鬱，且諸多立生於陡峭斜坡地，沿線並常有林木傾倒或土石滑落紀錄，林務局實應注意相關林木等異物之掉落，以預先防範其可能產生之危險；，迄本次事故發生後，該局始訂定鐵道周遭林木之檢查、監測及伐剪機制，其未依鐵路法相關法令排除妨礙鐵路行車安全之危險林木，輕忽森林鐵路沿線林木之查驗，實有疏失，爰依監察法第 24 條提案糾正，移請行政院確實檢討並轉飭所屬改善見復。