

彈 劾 案 文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

洪明川 行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處處長（九十一年六月二十四日至九十二年三月四日），簡任第十一職等。

貳、案由：本案行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處處長洪明川，未善盡督管所屬阿里山森林鐵路乘務人員依規定貫通及查驗列車之煞車氣軛，致列車失速朝下坡疾進而出軌傾覆，造成乘客十七人死亡、二百零三人受傷，相關營運設施及管理亦有諸多缺失，違失情節嚴重。被彈劾人未善盡監督阿里山森林鐵路之行車營運安全，怠忽職守，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

一、本案事故經過

民國（以下同）九十二年三月一日，行政院農業委員會林務局（下稱林務局）嘉義林管處（下稱嘉義林管處）所屬阿里山森林鐵路第一一〇次神木支線區間列車，於十四時由阿里山臨時車站開往神木站，因檢車士溫福銘未開啟煞車氣軛管之角旋塞（橡膠氣軛管之空氣開關閥），正、副駕駛蔡振森及劉柏岳亦未執行氣軛之調校與確認工作，車長蘇銀福又未監督並確認相關氣軛聯結作業是否完備，致機關車煞車氣未貫穿所掛聯之四節車廂，當列車自阿里山臨時車站開出後，行駛至第一個下坡彎道前，

當車長欲踩下踏閥鳴笛時，始發現喇叭因無壓縮空氣而未響，且無法操作煞車，隨後車速逐漸失速朝下坡疾進；十四時四分，列車於嘉義起點七十公里五百六十公尺處第二個（左）彎道之第六十八號橋上，因車速過快出軌傾覆，造成乘客十七人死亡、二百零三人受傷（附件一）。

二、被彈劾人洪明川，對所屬阿里山森林鐵路乘務人員未依規定貫通及查驗煞車鞴氣與積弊，未善盡督導職責，嚴重影響行車安全：

（一）查阿里山森林鐵路列車聯結後開行前之煞車鞴氣操作程序：「檢車士應接通氣鞴管、電纜線等，再打開角旋塞貫通鞴氣，並配合副駕駛（車上操作司鞴閥）、正駕駛（檢視車廂）調整鞴缸作用行程及時間，當鞴氣貫通至車廂時，機關車儲氣桶之空氣經由鞴管流通至車廂儲氣桶，此時駕駛室壓力表指針會下降，壓力若不足須再補充空氣；車長係列車之主管，負責列車之聯掛、鞴氣貫通、檢視壓力表（應顯示每平方公分五公斤之壓力）、試踩喇叭等工作，確認正常始能開進月台載客；相關氣鞴試驗並應進行『呼喚應答』之確認。」（附件一）是上開乘務人員均未依規定於列車聯結後開行前，開啟角旋塞及進行相關確認調校工作，致列車車廂因無煞車而失速出軌傾覆之疏失極為明顯，並造成重大傷亡之事故，違失情節重大，洵堪認定。

（二）九十二年四月十六日本院詢據林務局前局長黃裕星陳稱：「氣鞴相關作業皆訂有標準作業程序，可能未落實執行，嘉義林管處有組織督導小組；本案事故後，已要求該處要製作標準作業程序及表格，且要求現場人員須確實執行，並勾選簽名，以確實

提醒依程序執行。」本案被彈劾人洪明川辯稱：「於每個月處務會報中，皆有指示交辦鐵路之行車安全事項並有紀錄，平時都有去車站、車庫督導；本案完全是人員操作疏失所造成。」然該處森林鐵路管理課車庫主任程瑞旺坦承：「以往靠老師父傳承下來之經驗會有遺漏，動作都不標準，應建立及遵守標準作業程序。」車長蘇銀福亦稱：「車長負責旅客安全，並於列車前面（守車）看路、看壓力表，當日旅客很多，相關作業時間急迫，因此應注意而未注意到（氣軛貫通），若有多點準備時間就會注意；車長工作量很大，會影響到工作，有時工作到晚上七、八點，精神不好會打盹；車長接受站長督導，站長平日比較少督導；沒有接受相關訓練，都是跟以前的人學。」檢車士溫福銘證稱：「檢車士負責接氣軛管及開角旋塞，相關作業都是前人叫我怎做，我就照做，沒看過標準作業程序，也無接受訓練。」正駕駛蔡振森及副駕駛劉柏岳分別表示：「技術都是跟前輩學習，有發行車守則給我們自己看。當時車廂煞車空氣被轉轍工放掉，駕駛可由機關車拖動車廂，故以為氣軛有貫通。」、「相關工作都自己做，沒有人會再巡查；每日均需加班，每月加班約三、四十小時。」（附件二）顯見本案被彈劾人洪明川未善盡督導之責，所辯督導情事乃卸責諉過之詞，要非可採。

（三）案經交通部暨所屬臺灣鐵路管理局（以下稱台鐵局）查察結果摘述如下：「事故原因：檢車士於發車前，未將機關車與車廂貫通氣軛之關鍵配件『角旋塞』置於開啟貫通位置，正、副駕駛及車長於發車前亦未切實檢查列車，致生列車擠壓傾覆事故；

另部分因素為『客車事前鬆軔』。』（附件三）其事故主因係人為疏失；另據臺灣嘉義地方法院檢察署檢察官起訴書（附件四）所載：本案事故機關車之車輪踏面失圓變色，應可判定機關車當時有煞車，且係死輪滑行；另所掛聯四節車廂之轉向架雖脫出且部分變形，但車輪踏面完整，顯見該四節車廂當時均無煞車。

（四）綜上，本案被彈劾人洪明川身為林務局嘉義林管處處長，綜理森林鐵路客運、土木、機電、材料之管理等全處業務，疏於督導相關發車前之標準作業程序、未落實執行相關標準作業程序及建立嚴謹鬆軔車廂之作業規範；另乘務人員教育訓練仍以師傅帶徒弟之經驗傳承為主，專業訓練明顯不足，致列車竟於四節車廂無煞車之狀況下，於下坡路段失速出軌傾覆，造成十七人死亡、二百零三人輕重傷，違失情節嚴重，嚴重斲傷機關聲譽及政府形象，莫此為甚。

三、被彈劾人對於阿里山森林鐵路相關營運、機務、檢車、工務等硬體設施之督導管理均有欠允當，嚴重影響鐵路營運：

（一）本案事故發生後，交通部對阿里山森林鐵路提出相關之改善建議略以：．．．協助其提升營運安全部分：「協助改善現有營運管理制度、規章與設施」、「建請改進該鐵路組織系統與人員進用、養成、培訓等制度」、「建請爭取預算改善與提升現有路線、車輛、車站等基礎設施標準」、「協調台鐵局予以專業技術指導或代訓人員。」（附件五）此外，台鐵局亦應交通部要求，進行阿里山森林鐵路之現場查察作業後，認林務局嘉義林管處應改善事項（附件三）如下：

- 1、本事故後恢復營運前應改善事項共十五項（涵蓋營運、機務、檢車、工務等事項），其中涉及與本案行車營運安全有關者計有：「改進站長、車長、轉轍工之工作標準作業程序及重要工作事項確認簽名表」、「責成阿里山車站站長擔負該站客車停留及列車發車前客車調掛等運行責任」、「應建立列車發車前檢車士、司機員、車長、站長間，相互簽名勾稽確認之各種軔機貫通試驗標準作業程序與簽名表」、「應強制施行施軔停車之規定，於開車時方可鬆軔，不得隨意以鬆壓閥鬆軔，如有非開車時間鬆軔之必要者，應由轉轍人員與檢車士共同提出申請，並經站長與車庫主任許可及告知當班司機員與車長後始得為之」、「部分機關車與客車之手軔機不用，應立即修復，並確實將停留車輛之手軔機擰緊」、「在有坡度站場停留之車輛，應確實擰緊手軔機」、「司機員工作時間常有逾十二小時情形，應立即調整改善」、「車庫內工作人員應戴安全帽與安全皮鞋等勞安配備，並立即強化車庫員工及司機員之督導與管理」、「折角塞門應漆醒目紅色」等。
- 2、本事故後恢復營運後應改善事項計有三十四項（涵蓋營運、機務、檢車、工務等事項），其中涉及與本案行車營運安全有關者則有：「增加司機員、檢車士、車長之專業訓練課程及相互間之互動關係」、「新購車輛應予司機員、檢車士、車長授課，瞭解車輛構造與操作標準作業程序」、「車庫主任負責車輛檢修與司機員運轉二種不同專業技術領域之工作，且無副主任或股長等幕僚襄助，致管理幅度過大，二者宜分類管理，並設有襄助之人員」、「司機員人數與機關車數相等，存在有浪

費機關車資源及司機員工作量大之問題，二者間宜適度調配其比例，如因應業務需要，宜增聘司機員」等。

(二) 九十二年五月一日林務局再委請日本大川井鐵道公司來台檢查阿里山森林鐵路之各項缺失，同年四月四日並與該公司之鐵路專家召開檢討會，其結論計提出二十五點建議事項(附件六)，涉及行車營運安全者略以：「現行煞車系統僅以氣軔方式為之，安全性似有不足，往後新購之機關車及車廂可考慮：加裝電磁制動、守車司機加置動力操控及司軔閘、機關車裝設超速自動煞車系統，以達三重控制效果；煞車系統未改善前，須徹底落實標準作業程序」、「乘務員呼喚應答在推進行車之阿里山森林鐵路而言非常重要，因司軔閘及動力操控皆在後端，呼喚應答可讓機關車之司機員瞭解前方路況」等。

(三) 綜上，林務局嘉義林管處所屬阿里山森林鐵路，經交通部、台鐵局及日本大川井鐵道公司之鐵路專家查察結果，指出多項影響行車營運安全之缺失項目；被彈劾人洪明川身為林務局嘉義林管處處長，除疏於督導乘務人員依規範落實執行貫通煞車軔氣等影響營運安全之作業外，並懈怠相關營運管理制度等督管之責，致釀鉅禍，違失事證明確，殊堪認定。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

一、按林務局各林區管理處暫行組織規程第二條「林務局設：嘉義林管處，掌理下列事項」第五項：「森林鐵路客運、貨運及土木、機電、材料之管理等事項。」、第五條：「各

林區管理處設置處長，承林務局局長之命，綜理處務。：：「（附件八）；另嘉義林管處森林鐵路管理課負責行車調度、運務、機務等業務，其中行車調度包含行車規章之擬議修訂、行車規章之執行，運務涵蓋本線及支線客貨運輸業務之督導及管理，機務則有各項電機及機械設備之管理考核及使用督導、機關車及車輛駕駛與維修技術訓練之擬議與執行、各次列車之機務運轉督導等，此有嘉義林管處分層負責明細表森林鐵路管理課之公務項目（附件九）附卷可按。又，查阿里山森林鐵路之列車氣軛應妥為聯結並全部貫通；檢車士應負責接通氣軛管、電纜線等，再打開「角旋塞」貫通軛氣；列車駕駛在聯掛車輛後至列車開行前，應會同檢車人員試測軛機，並親自查看貫通用機關車氣軛管之「角旋塞」有無開妥，乘務人員執行氣軛操作應勵行呼喚應答，於緊軛號訊、試軛完畢號訊之呼喚時機時，應呼喚「緊軛」、「試軛完畢」；列車車長負責主管列車，應依規定實施列車監視，切實掌握列車之狀況，車輛掛聯後，應確認氣軛軟管等之連結是否正確妥當。「林務局阿里山森林鐵路行車實施細則」第二章（運轉）第三十二條、第四十五條及第四十八條（附件十）、「森林鐵路動力車駕駛人守則」第八條（附件十一）、「阿里山森林鐵路乘務員呼喚應答手冊」第一條（列車運轉，乘務人員應執行呼喚應答：：）第二十四項（附件十二）、「車長實務概要」（附件十三）載有明文。前揭規定對列車氣軛應予以貫通並須執行各項檢測確認作業敘明綦詳。

二、本案被彈劾人洪明川為林務局嘉義林管處處長，承林務局局長之命，綜理阿里山森林

鐵路客運、貨運及土木、機電、材料之管理等業務，對於屬員執行公務本有督導之責。然竟發生本案正、副駕駛及檢車士、車長等乘務人員，全無一人依相關規定開啟及查驗列車軔氣，又車廂事前鬆軔亦未見嚴格之管制，忽視行車安全，草菅人命，另相關乘務人員亦缺乏訓練；交通部、台鐵局及日本大川井鐵道公司更查察多項影響阿里山森林鐵路營運安全之缺失，足認被彈劾人涉有管理不周之重大違失。據上，林務局嘉義林管處阿里山森林鐵路之營運安全積弊已深，被彈劾人顯未善盡督導之責，致生本案行車事故並釀重大傷亡情事，事證確鑿，違失情節重大。

綜上論結，被彈劾人洪明川未切實督導管理阿里山森林鐵路之行車營運安全，致生本案行車事故並釀重大傷亡，違失情形嚴重，核有違反公務員服務法第一條：「公務員應遵守誓言，忠心努力，依法律命令所定，執行其職務。」、第五條：「公務員應：謹慎勤勉：。」、第七條：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉，或無故稽延。」等規定，爰依憲法第九十七條第二項、監察法第六條及公務員懲戒法第二條之規定提案彈劾，移請司法院公務員懲戒委員會依法懲戒。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 二 年 六 月 九 日