

## 調 查 報 告

壹、案由：據報載：交通部臺灣鐵路管理局司機員於列車行進中，低頭猛吃便當；另有司機員不顧禁菸規定，在駕駛室內吞雲吐霧；又綜合調度所輪值人員竟發生長期違規換班及代刷卡等情，凸顯該局對有關人員之管考，疑有闕漏乙案。

貳、調查意見：

本案交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）發生列車司機員於值勤時用膳、抽菸及綜合調度所輪值人員私自換班、代刷卡等情，案經本院調查結果，該局對相關人員之管考作為，核有失當，茲將調查意見臚陳如下：

一、**臺鐵局綜合調度所輪值人員長期違規換班及代刷卡，影響行車調度之安全，人事單位及相關主管亦未善盡管考之責，核有違失。**

（一）按「行政院暨所屬各機關人事機構抽查公務人員勤惰管理及辦公情形應行注意事項」第2點（抽查次數）規定，各機關人事機構或經機關首長指定之查勤人員對本機關每月至少不定期抽查2次。同注意事項第3點（抽查方式）則規定，各機關人事機構抽查人員應於上、下班前15分鐘到達抽查機關，先行查閱當日到（退）紀錄，察其有無預簽或不合規定之情事；抽查人員應察看打（刷）卡或簽到（退）情形；公務人員上、下班不得預簽、代簽或代打（刷）卡，如發現此類情形，應即行制止，並即行簽請依規定處理；抽查人員到達受抽查之辦公室時，應先行察看工作人員是否均在工作崗位工作；無故不在工作崗位之人員，應依規定查明處理。

（二）查臺鐵局運務處調度總所設有臺北、彰化、高雄及

花蓮調度所，負責所有列車之調度工作；然為謀調度事權集中及掌握全線行車狀況與加強對緊急狀況之處理，並配合中央行車控制系統之換裝，遂將分散各地區之調度所集中於臺北，而於民國（下同）93年成立綜合調度所（92年10月各區調度所已全部進駐臺北車站4樓之行控室）；其預算員額為192人，當時居住花蓮、彰化、高雄等地區者，計有43人隨同業務移撥；該所於98年6月時之現員計有179人（含借調12人），包含51位日班人員及128位三班制輪值人員（後者占71.51%），其中有139人居住於苗栗（含苗栗地區）以北、35人居住於中部以南及5人居住於花東地區。目前該所除負責所有列車之調度工作外，並擴增工務監控、電務監控、電力調配及旅客資訊台，並轉型為客服中心之合署單位及合併「局本部災害應變小組」，成為功能完整之指揮應變中樞，假日及非假日期間均24小時輪班運作，以維環島鐵路之行車順暢。依該局「工作規則」第37條規定，同一工作由3人以日班、夜班、休班之方式輪勤輪休者，第1日8時接班，至當日20時交班，為日班時間；第2日20時接班，至第3日8時交班，為夜班時間；第3日8時交班，至第4日8時接班，為休班時間。綜合調度所三班制輪值人員即以上開之3天為一個輪班週期，員工須上一個日班、一個夜班後，再輪休1日。

- (三)復查95年4月13日臺鐵路人事室派員至綜合調度所實施勤惰查訪，發現4位調度員（4月12日輪值夜班）上午下班後未簽退，各予申誡1次之懲處。96年4月初，該局人事室接獲反映該所所有員工出勤異常之情況，4月17日該室即派員至該所行控室進行勤惰查勤，發現7位調度員及1位工務員均未簽

退，各予申誡 1 次之處分，另行控室主任亦因督導不週，予以警告。該所人事室於 98 年 3 月 6 日、3 月 13 日、3 月 19 日、3 月 26 日抽查員工刷卡紀錄時，發現有 19 人次於刷卡時未出現影像或影像模糊，即予規勸，並於 3 月 31 日以綜調人字第 0980000452 號函向所內人員重申出勤應遵守相關規定，並嚴禁三班制輪值人員私自換班。同年 4 月 10 日該所 3 位員工及眷屬等 14 人赴南投能高山登山，其中該所劉姓員工出現肺水腫現象，經聯繫內政部空中勤務總隊派遣直昇機前往救援；然該等員工遭人檢舉係利用上班時間登山，經該局發現該所主任調度員蔣○○於 4 月 11 日至 16 日間違規換班前往登山，即針對該所同年 3、4 月間之三班制輪值人員進行查察，結果發現違規刷卡者竟有 127 人，並懲處：前所長（現任運務處副處長）記過 1 次、現任所長申誡 1 次、行控室主任 3 人（負督導責任且違規刷卡）各記過 1 次，行車組組長 4 人各申誡 1 次，人事管理員申誡 2 次並予調職，而其他 124 位違規刷卡者，各予申誡 2 次之處分（含主任調度員蔣紹喜）。其違規情事係該所部分員工為求得多日之輪休，而私下換班並代下一班輪值人員刷卡，如違規連續值勤 24 小時後，再連休 2 日。臺鐵局於本院約詢亦坦承：「綜合調度所部分調度員家居中南部等地，不排除因為返鄉之便，而存在長期換班之情形」。

- (四) 綜上，臺鐵局於 93 年併同臺北、彰化、高雄及花蓮調度所而成立綜合調度所，各地區相關人員亦隨同業務移撥，目前約有 40 人居住於中部以南或花東地區，其三班制人員於輪值日、夜班後，可輪休 1 日；該所負責所有列車之調度工作，並擴增相關設施

而成為該局之指揮應變中樞，職責極為重要。然自95年4月起，該局即陸續發現該所員工有差勤異常之現象；98年3月間，該所更重申嚴禁三班制輪值人員私自換班，然竟於隔月即發生員工私自換班及代刷卡而參與登山活動之情事，經查同年3、4月間該所違規刷卡者計有127人，該局並坦承不排除該所人員存在長期換班之情事。臺鐵局綜合調度所三班制輪值人員為求連休，而長期違規換班及代刷卡，致每班輪值時間長達24小時，除違反相關規定外，其身心亦未能適切調息，影響行車調度之安全，人事單位及相關主管顯未善盡管考之責或有刻意放縱之嫌，核有違失。

## 二、臺鐵局司機員於值勤時用膳及抽菸，影響行車安全及事業形象與違反禁菸規定，皆有未當。

(一)據媒體報載，98年3月間，某列由嘉義縣民雄站北上行進中之區間通勤列車（電聯車），經乘客透過透明玻璃窗發現駕駛室之司機員，竟取出便當低頭吃便當，而未注意前方路段等情，臺鐵局已予申誡1次之處分；且以往駕駛室編制有2位乘務人員，可輪流駕駛與用餐，但現已取消2人乘務，致有駕駛忍不住飢餓，而自行帶便當上車用餐；並有司機員透露：邊開車邊吃便當不是個案，而是常態。另報載98年5月初，一輛區間通勤列車司機員遭投訴將駕駛室當吸菸室，行車途中取出香菸吞雲吐霧，菸味並由駕駛室飄至旅客車廂，致遭民眾批評：大眾運輸及車站皆已禁菸，司機員還帶頭違規抽菸。

(二)有關司機員於值勤時用膳部分：

- 1、查臺鐵局對於列車司機員於勤務中得否用膳乙節，並無相關規定。早期該局列車乘務人員（含：

車長、司機員、機車助理及其他隨車執勤人員等)於用餐時間值勤，尚曾提供工作簡餐，惟於 78 年起即不再供餐。又自 94 年起，該局陸續啟用列車自動防護系統後(司機員踩下足踏閘超過 60 秒時，警醒裝置會發出警告聲響，司機員必須放開足踏閘，若警告聲響超過 4 秒仍未放開，列車將自動煞車；另司機員若未踩下足踏閘超過 4 至 6 秒，亦會發出警告聲響及自動煞車)，除柴電機車因駕駛室瞭望車外號誌較為困難，仍維持雙人乘務外，其餘動力車均改為 1 位司機員駕駛列車(已無機車助理)。

- 2、目前臺鐵局每日列車平均開行 1,112 列次，且係 24 小時營運，運轉轄區距離較長，司機員值勤期間經常跨越用膳時段，如該局所提影響用膳較嚴重之實例：第 116 次北上復興號列車，司機員於下午 3 時 20 分自高雄站開車，至下午 6 時 41 分到達彰化站交班，於車上執勤 3 小時 21 分，若包含乘務前 1 小時及乘務後 30 分之整備時間(上班整備事項包含：辦理報到、接受酒測及血壓量測、填寫行車資料及車輛檢查、連掛、氣軔試驗與辦理交接等。下班整備事項包含：將列車停車定位、填寫報表及辦理交接等。)，執勤時間達 4 小時 51 分；又如：第 1151 次南下自強號列車，司機員於上午 11 時 17 分自七堵站開車，至下午 2 時 16 分到達彰化站交班，於車上執勤時間 2 小時 59 分，若包括乘務前 1 小時 30 分及乘務後 30 分之整備時間，執勤時間達 4 小時 59 分。
- 3、臺鐵局陳稱：「為給予旅客安全無虞之乘車觀感，將加強教育司機員，盡量利用開車前或列車交會待避(暫停等待後方高級列車先行通過)之

時機，以簡便餐點果腹，提升服務形象。另媒體並未指明司機員用膳之細節，且司機員於勤務中用膳並無相關規定，故未有申誡1次之情事。而司機員之整備時間並非列車行駛中，利用已整備完畢及等候開車前之空檔時間用膳，並無安全疑慮。而下班時，司機員應會先完成下班必須辦理事項後，才會用膳。」該局於本院約詢時則稱：「司機員通常會選擇在停靠站時間較長或待避時段用餐，往往是分多個時段完成用餐的；1人乘務在安全防護機制之配合下，只要司機員依規定嚴格遵行，其行車安全得以確保。目前所知，日本及德國等列車司機員於勤務中禁止用膳」。

(三)有關司機員於值勤時抽菸部分：

- 1、按臺鐵局「行車安全測驗須知」第4及第5點規定，該局行車保安委員會、運務處、機務處、工務處、電務處各指派高級職員1名組成測驗小組，每月不定期赴各單位執行有關行車安全之測試，並同時進行勤惰、車輛調度、勞工安全、服裝儀容等事項之督導抽查，包含稽查司機員是否依章執勤；另各段亦須組成測驗小組，包含每月不定期針對司機員、站員及車長等進行抽查與測驗。另由該局機務處綜核科、行車技術科及工事科等單位，指派專人組成行車安全暨職災防範考查小組，每月不定期分區執行列車隨乘、在站、機廠、機檢段(所)等單位之抽查，以抽查司機員及現場員工之工作情形。又據臺鐵局「機務處機務段分組指導及分區督導抽查須知」第20點規定，由各段主管及相關幹部隨時抽查或隨乘列車，以督導司機員之行車工作情形。惟查近5年之相關抽查機制，該局並未能發現司機員於值勤

時抽菸之情形。

- 2、查 83 年 7 月 13 日臺鐵局機務處以機行機字第 4531 號函請各機務段及分駐所等單位，轉飭所屬乘務人員於值乘自強號或禁菸車廂時，應依規定不得抽菸，各行車幹部隨乘抽查亦應表率不得抽菸。86 年 3 月 19 日總統令制定公布菸害防制法全文 30 條（自公布後 6 個月施行），該法第 13 條第 1 項第 4 款規定，於民用航空器、客運汽車、纜車、計程車、渡船、電梯間、密閉式之鐵路列車、捷運系統之車站、車廂及其他各種密閉式之公共運輸工具等場所不得吸菸。96 年 7 月 11 日總統令又修正公布菸害防制法全文 35 條（自公布後 18 個月施行）。97 年 7 月 30 日臺鐵局機務處以機行機字第 0970006981 號函請各機務段及分駐所等單位，確實轉知所屬乘務人員不得在禁菸之列車駕駛室及車站月台上抽菸。新修正公布之菸害防制法相關禁菸規定於 98 年 1 月 11 日開始施行，該法第 15 條規定大眾運輸工具、車站及旅客等候室等場所全面禁止吸菸；因此臺鐵局各級列車、車站及旅客等候室等場所亦應全面禁菸。然於前皆諸多禁菸法令之規範及抽查機制之下，仍發生該局司機員曹○○於 98 年 5 月 2 日值乘 2680 次區間列車，於嘉義縣民雄站停車待避時在駕駛室內抽菸，並遭民眾檢舉，該局予以申誡 1 次之處分。

(四)綜上，臺鐵局列車司機員值勤時難免跨越用膳時段，而司機員於勤務中得否用膳，該局並無相關規定；然依該局所提值勤影響用膳較嚴重之二例觀之，司機員係於下午 6 時 41 分到站交班或於上午 11 時 17 分開車，並非超出合理用膳時段過長，該局亦稱

可於值勤前之整備空檔中用膳；又於動力車均改為單人乘務之下，雖有列車自動防護系統之輔助，必要時可警示司機員及自動煞停列車，惟考量旅客觀感及確保行車安全，應妥為檢討改進，且日本及德國等國之司機員係禁止於勤務時用膳。另 86 年制定公布並施行之菸害防制法中，已規定密閉式之鐵路列車不得吸菸；該局機務處亦曾函請各單位轉知所屬乘務人員不得在禁菸之列車駕駛室及車站月台上抽菸；98 年 1 月 11 日新制之菸害防制法開始施行，更規定大眾運輸工具、車站及旅客等候室等場所全面禁止吸菸；且該局及所屬機務處、段每月對司機員皆進行不定期之督導及抽查，卻仍發生司機員遭民眾檢舉於值勤時抽菸之實情，違反相關法令及傷害該局形象，顯見相關督考措施仍應加強。

### 三、**臺鐵局應妥為因應員工平均年齡偏高、核心技術人才流失、管理幹部斷層及基層人員不足等人力問題，以免影響行車運轉。**

- (一)查臺鐵局暨所屬機構原編制員額 17,501 人，另防護團納編 9 人，合計 17,510 人；93 年組織法制化時（因精省改隸交通部而修改組織法），亦進行單位整併與層級縮減，而縮編為 16,330 人，並由 213 個職稱簡併為 141 個，計精簡 1,180 個編制員額及簡併 72 個職稱。該局於 98 年度之預算員額為 14,171 人，10 年內（88 年迄今）精減預算員額達 4,579 人，惟至 6 月底現員為 13,274 人，尚缺額 897 人。近 10 年該局離退人員達 6,076 人（正式人員 5,755 人，非正式人員 321 人），除於 88 年經鐵路特考進用 921 位資位（正式）人員，91 年專案辦理司機員特考，進用 56 位司機員外，至 97 年始再舉辦鐵路特考進用 904 位資位人員；期間該局為紓

緩基層人力不足之問題，曾於 93 年招考約僱人員 200 人、94 年招考基層服務員 650 人、96 年招考基層服務員 265 人，計進用 2,996 人。

(二)復查臺鐵路局員工平均年齡達 48 歲，符合退休條件並申請退休者日增；且勞保年金實施後，員工每月可領月退休金金額提高，大幅增加員工退休意願；又 97 年鐵路特考進用之新進人員學歷較高，無法久任現場工作，已有 42 人再考取其他公職而離職，該局表示目前以電務處及機務處之缺額最為嚴重。為紓解該局人力不足之問題，經奉准於 98 年 6 月間，由考選部舉辦鐵路特考，預定錄取 557 人。目前該局各主要單位之缺額情形如下：

- 1、運務處：預算員額 4,744 人，現額 4,601 人，缺額 143 人，佐、士級等基層人員近 10 年約減少 500 人。該局陳稱：面臨高年齡人力陸續屆齡退休及自請退休人員日增，出缺人力無法及時補足，恐將影響各車站之服務品質；又 55 歲以上資深人員多不願異動，且傾向提早退休，資淺人員又歷練不足，造成基層主管遴選不易，易生管理人力斷層之情形。
- 2、工務處：預算員額 2,165 人，現額 1,994 人，缺額 171 人。該局陳稱：基層道班人力不足約 102 人，致無法維持單獨正常運作，須併班作業；又道班人力多為基層服務員或約僱人員，隨領班、副領班等現場幹部陸續退休，如未能適時補充資位人員，將造成現場幹部之斷層。
- 3、機務處：預算員額 4,960 人，現額 4,657 人，缺額 303 人。該局陳稱：近 10 年司機員屆齡退休及自請退休者，高達 351 人，因司機員及檢修員約需 2 至 3 年及 2 年之養成時間，於無法適時補

充人力之下，行車運轉及車輛檢修人力易有斷層現象。

- 4、電務處：預算員額 1,040 人，現額 889 人，缺額 151 人。該局陳稱：近 10 年助理工務員、技術領班及技術助理等基層職缺，減少約 178 人，於電氣化設備日增之情況下，人力運用備感吃力；目前進用基層服務員、甲種契約工等無資位（臨時）人員，以彌補人力之不足，惟其流動性大及管理不易，造成人力斷層及技術無法傳承。

（三）綜上，臺鐵局 10 年內預算員額精減約達四分之一，目前仍缺額 8 百餘人，且由於未適時補充人力，致有員工平均年齡偏高、核心技術人才流失、管理幹部斷層及基層人員不足等情，其中尤以電務處及機務處等專業技術及基層服務人力最為缺乏，且進用之無資位人員尚有流動性大及管理不易等問題，為免影響行車運轉，該局應妥為因應。

處理辦法：

- 四、抄調查意見一提案糾正交通部臺灣鐵路管理局。
- 五、抄調查意見二、三函請交通部臺灣鐵路管理局確實檢討改進見復。
- 六、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會審議。