

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，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

本案交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）發生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，核有未當，應予糾正促其改善，茲提出事實與理由如下：

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 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 日臺鐵局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紹喜於 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。

綜上所述，臺鐵局綜合調度所負責該局所有列車之調度工作，並為該局之指揮應變中樞，然竟發生該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，影響行車調度之安全，人事單位及相關主管人員，顯未善盡管考之責或有刻意放縱之嫌，核有未當，爰依監察法第 24 條提案糾正，移送交通部轉飭所屬確實檢討改善見復。