

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：行政院勞工委員會北區勞動檢查所。

貳、案由：行政院勞工委員會北區勞動檢查所依法實施重大職業災害檢查，於關係人證稱有感電之情況下，竟未送電查明有無漏電，即依據檢方開立之相驗屍體證明書，排除是感電災害，認定非屬職業災害，並將錯漏百出之「災害檢查初步報告書」送交檢方參辦等情，確有諸多違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

一、行政院勞工委員會北區勞動檢查所依法實施重大職業災害檢查，於多位關係人均證稱有感電之情況下，竟未送電查明有無漏電，即依據檢方開立之相驗屍體證明書，排除是感電災害，認定非屬職業災害，並將錯漏百出之「災害檢查初步報告書」送交檢方參辦，惟有無感電，核屬該所專業判斷，該所應查而未查，顯有失職。

(一)查97年10月2日臺灣鐵路管理局第20車次莒光號司機員李○○，於16時59分許駕駛電力機車(E227號)進入七堵機務段E2洗車線停留，約18時04分左右，為第45車次接班司機陳○○發現倒臥在E2洗車平台與E227號機車間(當時集電弓處於升弓狀態)，臉俯趴於洗車平台。發現人輕推其肩膀，無反應，即以無線電向運轉室通報，並大聲呼叫請附近同事前來幫忙，運轉副主任林○○接獲通報後立即撥打119。當司機助理余○○、號誌工黃○○欲將罹災者抬出機車時，感覺有電(有黃○○訪談筆錄及2人調查筆錄可證)，爰呼叫同事斷電、接地，方將

罹災者移至洗車平台上施以心肺復甦術急救(做CPR後罹災者有嘔吐)，惟已無心跳脈搏，經送醫不治。

(二)次查案發後翌日行政院勞工委員會北區勞動檢查所(下稱北檢所)檢查員林○○、李○○組長等2人至七堵機務段辦公室訪談余○○，並依規定實施災害檢查，惟未將機車集電弓升起，送電檢查有無漏電。嗣該所訪談發現人接班司機陳○○(97/10/7)、急救人號誌工黃○○(97/10/8)及檢車主任陳○○(97/10/8)等人，其中陳○○證稱：「我在洗車台上大聲呼叫請人幫忙，有同事上來幫忙(號誌工黃○○及司機助理余○○)，其2人感覺有電，我與其餘同事跑至洗車台底下申請斷電，將電車線接地後斷電…」、黃○○證稱「我與司機助理余○○要將罹災者搬移出火車車體，但稍為有點感覺小麻麻的，疑似在感應到電…」，此有該所談話紀錄可考。惟該所於基隆地檢署向其查詢「電流或電量是否足以致死？請提供相關報告過署參辦」時，竟於97年11月19日以勞北檢綜字第0971019393號函正式告知檢方：「…且第一位發現罹災現場之罹災者同事余○○用手將其拉出車體時亦無感電之跡象。」隨函檢送該署之「災害檢查初步報告書」，並稱「依現場勘查設備並無感電之痕跡，且罹災者當時昏倒在洗車平台與駕駛室間時，係由其同事余○○用手將他拉出體體的，其同事余○○亦無感電，故排除是感電災害。…」等語。

(三)惟查：

- 1、北檢所97年11月19日函送基隆地檢署之公文書，除誤以余○○為發現人外，對於黃○○(與余○○一起將罹災者移至洗車平台)之證詞：「感覺

有點小麻麻的」、陳○○之證詞：「其 2 人感覺有電」既未調查，亦未敘明不採之理由。經查替罹災者實施急救之余○○於接受北檢所訪談時，供詞雖「未提及於搶救過程中有感電之感覺」（該所 99 年 8 月 12 日勞北檢綜字第 0991012894 號函對此不爭議），惟亦未否定感電之可能（事實上余員於 97 年 10 月 11 日警詢筆錄供稱：「而我跟黃○○及另一名（不知名）欲將其抬出車外時有感應到電」…）。北檢所於發現人陳○○、急救人黃○○均證稱有電之情況下，逕以余員「未提及於搶救過程中有感電之感覺」，即排除是感電災害，顯難令人折服。復依關係人警詢筆錄或訊問筆錄，例如：1. 陳○○於 10/11 警詢筆錄：「有兩位同事（機車助理余○○、號誌工）合力欲將李○○抬出機車外時，卻傳出有電的感覺，然後再將李○○的身體放下，就全部的跑開走到平台下；大家都喊趕快斷電，斷電後並接地確認安全後，再將李○○抬出機車外，由余○○及鄭○○兩人對李○○實施 CPR 急救，邊等待救護車。」2. 余○○於 10/11 警詢筆錄：「當時機車之集電弓處於升弓狀態中；而我跟黃○○及另一外同仁（不知名）欲將其抬出車外時有感應到電，…」3. 黃○○於 10/12 警詢筆錄：「當時機車之集電弓處於升弓狀態中；而我跟同事（余○○）欲將其抬出車外時，當時我觸摸其（李○○）身體時，我的手感覺麻麻的，有感應到電，我直接將手收回。…」；以及 4. 陳○○於 97 年 10 月 13 日檢方訊問筆錄：「其中余○○及號誌工去扶他時，他們說好像有電的感覺，他們又把李○○放下來，就先申請斷電，再接地，再把李○○扶出來做 CPR，…」均證稱有電之感覺，

益徵北檢所僅以余○○訪談時「未提及於實施急救過程中有感電之感覺」，即排除感電災害，顯屬無據。

- 2、嗣該所 99 年 8 月 12 日勞北檢綜字第 0991012894 號函辯稱：「97 年 10 月 3 日本所派員至災害發生地點實施檢查，首先詢問替罹災者實施急救之司機助理余○○，了解案發情況，其供詞並未提及於搶救過程中有感電之感覺，當日(10 月 3 日)臺灣基隆地方法院檢察署開立相驗屍體證明書，記載罹災者之死亡方式係病死或自然死，死亡原因為心因性休克，據此，初判排除係意外死亡。」
- 3、惟有無感電，核屬該所災害檢查初步報告書或重大職業災害檢查報告書應查明之前提事項，核與檢方開立之相驗屍體證明書無涉。該所 97 年 11 月 19 日函送檢方之災害檢查初步報告書，以「…係由其同事余○○用手將他拉出車體的，其同事余○○亦無感電之跡象」，排除是感電災害，認定非屬職業災害論處；嗣本院調卷時又以「…當日(10 月 3 日)臺灣基隆地方法院檢察署開立相驗屍體證明書，記載罹災者之死亡方式係病死或自然死，死亡原因為心因性休克，據此，初判排除係意外死亡。」為飾詞，製造檢方判定自然死在先，該所排除感電災害在後之假象，意圖卸責，委無可採。

(四)綜上，北檢所依法實施重大職業災害檢查，於多名關係人均證稱有感電之情況下，竟未送電查明有無漏電，即逕依檢方開立之相驗屍體證明書，排除是感電災害，以「非職業災害」論處，並將錯漏百出之「災害檢查初步報告書」送地檢署參辦，惟有無漏電，核屬該所專業判斷，應查而未查，誤導檢方

辦案，顯有失職。

二、勞委會北區勞動檢查所災害檢查初步報告書，以急救人余○○訪談筆錄所無之供詞，排除是感電災害，俟本院指出其錯誤後，復片面摘錄筆錄，以發現人陳○○輕推罹災者時無感電，即草率認定非職業災害，且致檢方之更正函，對關係人指稱有電之供詞，仍有意省略，未敘明不採之理由，核有違失。

(一)按勞工安全衛生法第 28 條規定，事業單位工作場所發生死亡之職業災害時，檢查機構接獲雇主報告後，應即派員檢查。北檢所作業程序書 5.2.1 規定，發生死亡災害者，即屬重大災害。同程序書 7.2.5 規定：「實施現場檢查後撰寫災害檢查初步報告書，並於一週內進入『勞動檢查資訊系統』之『重大職災管理』輸入相關資料列管，並上傳初步檢查報告書電子檔。」至災害檢討認定之處理，程序書 7.3.1 規定：「所長、副所長召集各組組長及具有該災害專長之檢查員召開職業災害檢討會，並由實施檢查人員依職業災害檢查初步報告書做簡報，必要時得請勞委會人員或邀請具有相關專長之專家學者協助承攬關係、災害原因或災害則人等之認定，並確立本災害報告書撰寫方向」、7.3.3 規定：「將災害檢討會議結論作成會議紀錄，其內容應包括每一災害檢查初步報告書各項之具體結論、認定理由及是否構成重大職業災害檢查報告書等，陳判後送勞委會。」顯見災害檢查初步報告書有其一定之檢討認定及陳判流程，該所作業程序書敘明綦詳。

(二)查 97 年 10 月 2 日李○○於工作場所發生死亡災害後，北檢所於翌日依勞工安全衛生法第 28 條第 3 款規定指派檢查員林○○、李○○組長等 2 人至臺

鐵七堵機務段現場檢查，當日僅訪談司機助理余○○，以余員未提及有感電，現場並未送電檢查。嗣北檢所於同年月7日、8日先後訪談發現人陳○○、急救人號誌工黃○○及檢車主任陳○○，其中陳○○證稱：「其2人感覺有電」、黃○○證稱：「我與司機助理余○○要將罹災者搬移出火車車體，但稍微有點感覺小麻麻的，疑似感應到電」、陳○○8日於「新竹機務段」受訪時證稱：「測量火車之機車頭(機車)之對地電阻 0.078 歐姆(Ω)，測量之電表內阻 0.001 Ω ，測量之機車對地電壓 0.063V AC。於電車線送電中，人員在洗車台上，且有下雨之情況，接觸欄杆沒有感電情形；對於洗車台設備之金屬部分之對地電壓為 0.015V AC，洗車台設備之金屬部分之對地電阻為 0.063 Ω 。」均有訪談筆錄可稽，亦登載於災害檢查初步報告書。

- (三)次查北檢所派員赴七堵機務段實施災害檢查之同日(97年10月3日)，基隆地檢署檢察官李○○於勘驗現場、詢問陳訴人陳○○及相驗後，當日即開立相驗屍體證明書，記載罹災者李○○之死亡方式為病死或自然死、死亡原因為心因性休克；北檢所爰以之為災害原因分析之主要論據，判定為非職業災害，嗣該所99年8月12日勞北檢綜字第0991012894號函亦坦承：「97年10月3日本所派員至災害發生地點實施檢查，首先詢問替罹災者實施急救之司機助理余○○，了解案發情況，其供詞並未提及於搶救過程中有感電之感覺，當日(10月3日)臺灣基隆地方法院檢察署開立相驗屍體證明書，記載罹災者之死亡原因係病死或自然死，死亡原因為心因性休克，據此，初判派除係意外致死」。至災害檢查初步報告書，勞委會於97年10月29

日同意備查，同年月 31 日基隆地檢署函請北檢所「提供檢查結果，電流或電量是否足以致死？請提供相關報告過署參辦」，爰該所以本案為涉及刑法第 276 條規定之案件，依作業程序書 7.5.2.5 規定，同年 11 月 19 日以勞北檢綜字第 0971019393 號函檢附報告書請檢察署參辦，說明二強調「…且第一位發現罹災現場之罹災者同事余○○用手將其拉出車體時亦無感電之跡象，…」，隨函附送之災害檢查初步報告書並分析災害原因，載述「依現場勘查設備並無感電之痕跡，且罹災者當時昏倒在洗車台與駕駛室間時，係由其同事余○○用手將他拉出車體的，其同事余○○亦無感電，故排除是感電災害。推測災害原因可能為罹災者自彰化機務段駕駛火車到七堵機務段後，因身體不適造成罹災者昏倒在洗車平台與駕駛室間，經送基隆長庚院急救，因心因性休克延至當天下午 6 時 45 分左右不治死亡。罹災者係從事火車駕駛作業，不屬於太勞累之工作性質，故非屬過勞死，認定死亡係因罹災者個人之身體疾病所引發的。」等語，排除是感電災害，並以非職業災害論處，因而免撰「重大職業災害報告書」。

- (四)惟查第一位發現罹災者並非余○○，余員於該所訪談筆錄，並未敘及有無感電，該所對關係人感覺有電之供詞未調查，反而將余員談話扭曲為渠用手將罹災者拉出車體時無感電之跡象。或於報告書曲解為「係由其同事余○○用手將他拉出車體的，其同事余○○亦無感電，故排除感電災害。…」迨本院於 99 年 8 月 11 日指出其謬誤後，該所 99 年 8 月 12 日勞北檢綜字第 0991012894 號函(復本院 99 年 7 月 29 日(99)處台調肆字第 0990805248 號函)說明

五復辯稱：「本案案發後第一位發現災害現場之罹災者同事係陳○○(本所報告書及本所 97 年 11 月 19 日勞北檢綜字第 0971019393 號函稱：『…余○○用手將其拉出車體』，乃係誤植，應為『…陳○○用手輕推其身體』)，陳員供稱：『…我用手輕推其身體(我沒有感電之感覺)，…我在洗車台上大聲呼叫同事(有號誌工黃○○及司機助理余○○)來幫忙，其 2 人感覺有電，…』，所稱之兩人，黃員供稱感覺有電，而余員則未提感電之感覺，前述說法相異部分僅為陳員之說詞，非本所之認定。」，且於 99 年 9 月 1 日以勞北檢綜字第 0995020486 號函通知基隆地檢署，將災害檢查初步報告書「七災害原因分析：(五)」載明，「…，係由其同事余○○用手將他拉出車體的，其同事余○○亦無感電，…」更正為「…，係由其同事陳○○用手輕推罹災者，其同事陳○○亦無感電，…」惟該更正函仍僅引用無感電之證詞，對於有感電之證詞，仍未敘明其不查或不採之理由。據此，該所引用急救人談話筆錄所無之供詞(余○○於供詞中並未提及於搶救過程中有感電之感覺)，排除是感電事故。嗣本院指出其謬誤後，改稱「係由陳○○用手輕推罹災者，其同事陳○○亦無感電，排除是感電事故」，亦失之精確，證諸陳○○於事發當日警方調查筆錄：「我以右手微推其肩膀，該人都無反應，…」陳○○之所以沒有感電之感覺，係因站立處與罹災者在同一洗車平台上，故不會感覺有電。據此，該所以余○○訪談筆錄所無之供詞，排除是感電災害，迨本院指出其不當後，復片段摘錄發現人陳○○供詞(輕推罹災者無感電)，即排除是感電事故，並致函檢方更正，惟對於黃○○、陳○○等關係人

指稱有電之證詞，仍未調查，且未敘明不採之理由，仍有違失。

三、按訪談筆錄雖有送電檢查數據，惟該數據係轉述而來，故北檢所辯稱曾會同臺鐵人員送電檢查等語，委無可採。

(一)查李○○罹災後翌日，北檢所指派林○○檢查員及李○○組長等 2 人赴現場實施災害檢查，當日僅訪談司機助理余○○，以該員未提及於搶救過程中有感電之感覺，故當日並無送電檢查，致未能查明機車與洗車平台間有無漏電，此有林○○答覆本院約詢之書面資料可稽。嗣本院調卷函詢：「97 年 10 月 3 日貴所派員赴現場檢查時，為何未要求將現場回復至案發時狀態(機車供電)，並檢查周邊有無漏電情形？」該所 99 年 8 月 12 日勞北檢綜字第 0991012894 號函復稱：「97 年 10 月 8 日本所會同臺灣鐵路管理局七堵機務段檢車主任等人將災害現場之電車線送電後進行檢測，檢測結果簡述如下：(詳如臺鐵七堵機務段檢車主任談話紀錄及現場檢查照片)：1. 測量火車之機車頭(機車)之對地電阻 0.078 歐姆(Ω)，測量之電表內阻 0.001 Ω ，測量之機車對地電壓 0.063V。2. 電車線送電中，人員在洗車台上，且有下雨之情況，接觸欄杆沒有感電情形發生。3. 洗車台設備之金屬部分之對地電壓為 0.015V AC，洗車台設備之金屬部分之對地電阻為 0.063 Ω 。」等語，說明該所確曾派員送電檢查。

(二)惟查前揭機車或洗車台對地電阻、電壓等語，經查係出自臺鐵七堵機務段檢車主任陳○○97 年 10 月 8 日於「新竹機務段」接受北檢所訪談之供詞實非該所 99 年 8 月 12 日復函所稱「97 年 10 月 8 日本所會同臺灣鐵路管理局七堵機務段檢車主任等人

將災害現場之電車線送電後進行檢測」等語。據此，訪談筆錄雖有送電檢查相關數據，惟該數據係轉述而來，北檢所辯稱曾會同臺鐵人員送電檢查等語，委無可採。

四、案發後臺鐵發現 E2 洗車線北端機車與洗車平台欄杆間存有 180 伏特實體電壓，並函請北檢所參考，惟該所竟將之解釋為觸摸後 2-3 秒即消失之感應電壓，草率判定為非職業災害，核有重大作業瑕疵。

(一)查 97 年 10 月 2 日案發後，北檢所依法實施災害檢查，同年月 3 日至災害現場實施檢查時，僅訪談替罹災者急救之司機助理余○○，其供詞未提及搶救過程中有無感電之感覺(筆錄上檢查員未詢問有無感電)，惟同年月 7 日發現人接班司機陳○○受訪時，明確表示幫忙將罹災者移至洗車平台之 2 人(司機助理余○○及號誌工黃○○)感覺有電；翌(8)日號誌工黃○○受訪，筆錄亦證稱「我與司機助理余○○要將罹災者搬移出火車車體，但稍微感應到電」然北檢所對前揭有電供詞，並未查明。迨 97 年 10 月 21 日下午七堵機務段電話通報該段 E2 洗車線有員工反映機車與洗車台欄杆間有漏電之情形，始由臺灣鐵路管理局副總工程司李○○召集交通部鐵路改建工程局(下稱鐵工局)南港施工區、鐵路局電務處、勞安室等相關人員至七堵機務段實地現場勘查量測，發現該機務段調車號誌機以北、E2 洗車線南端(註：每一洗車線，可停放 2 部機車，故有南、北端之分)兩區軌道與欄杆之電阻僅 60 歐姆、75 歐姆，電力機車與欄杆間之電壓值僅 1.2 伏特、3 伏特，核屬正常，惟於 E2 洗車線北端，軌道與欄杆間之電阻值卻高達 3.9 百萬歐姆，電力機車與欄杆間之電壓值亦達 180 伏特，爰於 97 年 10 月

22日以七機勞字第 0970002296 號函請北區勞檢所參考。並由臺鐵台北電力段於同年月 23 日召集鐵工局電力、號誌工程對等相關單位研討，發現 E2 洗車線東側鋼軌自 624 調車號誌機以南約 45 公尺(鋼軌接頭)處被絕緣，致使該段電力回流軌未接通，顯示 E2 洗車線北端(B)區間系統接地有問題，獲致結論：「1. 電力回流軌應保持連續貫通。請鐵工局號誌工程隊將 E2 線回流軌(東側)軌道絕緣接頭拆除並與連軌接通。2. 請鐵工局電力工程隊於明(24)日 9 時前將 E2 洗車線回流軌與相鄰股道之回流軌以跨軌連接線跨接，以加強回流系統之完整。」此一設備缺失，經鐵工局於 10 月 24 日上午 9 時前改善完畢後，經相關單位會同測試，結果正常。

(二)次查李○○案為涉及刑法第 276 條規定之案件，基隆地檢署於 97 年 10 月 31 日以基檢堂仁 97 相字第 362 號函請北檢所提供檢查結果過署參辦，並詢問電流或電量是否足以致死？北檢所於 97 年 11 月 19 日勞北檢綜字第 0971019393 號函送災害檢查初步報告書供基隆地檢署參辦。該所於公文書說明三宣稱：「因人體的阻抗平均值約 4,833 歐姆，及根據臺灣鐵路管理局七堵機務段提供之七堵機務段 E2 機車洗車線平台之檢測資料，180V 之電力機車感應電壓非實體之電壓(與一般台電公司之實體電壓不同)，為瞬間觸摸約 2-3 秒即消失，因人體之阻抗值與氣候之潮濕或乾燥有關，且電流流經人體的程度，依通過人體電流大小、時間、頻率、路徑、體重等有關，且因人而異的，人體對於碰觸到感應電壓的承受度不同而有感電的感覺，但事發當時罹災者身體並無入電點與出電點之痕跡，…」排除臺鐵七堵機務段同年 10 月 22 日函稱機車與欄杆間

180 伏特電壓致死之可能。

- (三)惟查首揭臺鐵 97 年 10 月 22 日函請北檢所參照之 180 伏特電壓，係肇因於 E2 洗車線北端東側回流軌被裝置兩處絕緣片，且兩處絕緣片間回流軌未以連軌線連接，該回流軌亦未以接地連接線連接結構物之接地匯流排，致電力回流軌未接地，迴路被阻隔，電流亂竄，形成各點間電位不相等，而產生之實體電壓，並非該所同年 11 月 19 日致函基隆地檢署所稱觸摸 2-3 秒即消失之感應電壓。據此，該所 97 年 10 月接獲臺鐵量測數據後，未經查證，即以感應電壓草草結案，判定為非職業災害，規避職業災害報告書之撰寫，審查災害檢查初步報告書之審查及決行人員，核有重大作業瑕疵。

綜上所述，行政院勞工委員會北區勞動檢查所：(一)依法實施重大職業災害檢查，於多位關係人均證稱有感電之情況下，竟未送電查明有無漏電，即依據檢方開立之相驗屍體證明書，排除是感電災害，認定非屬職業災害，並將錯漏百出之「災害檢查初步報告書」送交檢方參辦，惟有無感電，核屬該所專業判斷，該所應查而未查，顯有失職；(二)災害檢查初步報告書，以急救人余○○訪談筆錄所無之供詞，排除是感電災害，俟本院指出其錯誤後，復片面摘錄筆錄，以發現人陳○○輕推罹災者時無感電，即草率認定非職業災害，且致檢方之更正函，對關係人指稱有電之供詞，仍有意省略，未敘明不採之理由；(三)按訪談筆錄雖有送電檢查數據，惟該數據係轉述而來，故北檢所辯稱曾會同臺鐵人員送電檢查等語，委無可採；(四)案發後臺鐵發現 E2 洗車線北端機車與洗車平台欄杆間存有 180 伏特實體電壓，並函請參考，惟該所竟將之解釋為觸摸後 2-3 秒即消失之感應電壓，草率判定為非職業災害等

情，確有違失，爰依監察法第 24 條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。