

彈 劾 案 文 【 公 布 版 】

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

張政源 交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）局長，相當簡任第13職等（任職起迄：107年11月9日至110年1月15日，已退休）。

祁文中 交通部常務次長兼臺鐵局代理局長（任職起迄：110年1月16日至同年4月26日，現任交通部常務次長，簡任第14職等）。

陳仲俊 臺鐵局工務處處長，相當簡任第12職等（任職起迄：106年3月27日至110年6月24日，現任臺鐵局副總工程司）。

貳、案由：110年4月2日臺鐵局第408次太魯閣列車出軌撞擊清水隧道北口事故，造成49人死亡、3百餘人受傷，財務損失及賠償初估約新臺幣（下同）16億元以上¹之事故，係因行政院「臺鐵總體檢報告」所列各項改善事項，交由交通部督導臺鐵局據以執行，惟該局未建立委外業務之稽查制度，未盡安全責任，且欠缺工地風險危害意識，漠視安全文化，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工安全相關措施，無法達到鐵路行車安全之確保，卻將該等列管事項解除管制，肇致發生上開事故。被彈劾人張政源為臺鐵局局長，綜理局務，指揮監督所屬員工及其附屬機構，有執行不力之失；被彈劾人祁文中，接續前開被彈劾人職務為代理局長，綜理局務，指揮監督所屬員工及其附屬機

¹ 運安會110年8月23日發布本案事故事實資料報告「本事故造成司機員2名及乘客47名共計49人死亡，清潔人員1名及乘客212名，共有213人受傷」；交通部110年7月18日公布本案行政調查報告「造成2名司機員及47名旅客死亡，245名旅客輕重傷」；交通部於本院111年5月12日詢問說明資料，死亡人數與前兩者相同，受傷者309人（衛生福利部提供受傷就醫旅客人數216人，及新增93位旅客自行就醫）。

構，有執行不力之失，且持續督導該局業務，亦應負督導不周之責；被彈劾人陳仲俊，任臺鐵局工務處處長，指揮監督花蓮工務段辦理（北迴線K51+170~500山側邊坡安全防護設施工程）標案（標案案號：L0508P1004Q號，下稱K51標工程）核有多項違失，且相關工程管理制度未臻周全，終因上開被彈劾人等之違失，肇生我國鐵路史最嚴重行車事故，核其等違失情節重大，爰提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

- 一、「**臺鐵總體檢報告**」之緣起：107年10月21日發生臺鐵局普悠瑪號第6432次列車新馬站內正線出軌事故，造成乘客18人死亡、2百餘人受傷之嚴重事故，當時行政院院長賴清德於同年月25日第3623次院會提示後續應即進行臺鐵總體檢，透過全面性的檢討與改善，找出問題核心，並提出因應對策，以改善臺鐵體質。嗣經行政院召集跨部會及外部專家學者共同組成「臺鐵總體檢小組」，由政務委員張景森擔任召集人，交通部部長林佳龍擔任副召集人，就「行車事故系統分析與管理」、「安全管理體系升級」、「軌道系統安全」、「車輛及系統機電」、「維修制度」、「運轉系統」、「組織效能」等7大面向進行檢視與討論。「臺鐵總體檢小組」於108年1月18日完成「臺鐵總體檢報告」（附件1），共提出144項改善事項，並分為「優先改善事項」、「一般改善事項」及「後續改善事項」三類，其中33項「優先改善事項」攸關行車安全須立即改善，要求臺鐵局立即研擬改善行動方案及改善時程，另其他重要課題應納入短期或中期改善者列為「一般改善事項」，至於其他關係臺鐵長期發展，涉及制度面、組織面或涉各部會權責需進一步協調者則列為「後續改善事項」。嗣於108年1月21日以行政院秘書

長函（附件2）檢送108年1月18日該院張政務委員主持「臺鐵總體檢第10次會議」紀錄一份，會議結論載明各項改善事項由交通部督導臺鐵局據以執行。該函經交通部於108年2月21日函（附件3）臺鐵局，有關行政院秘書長函送108年1月18日該院張政務委員主持「臺鐵總體檢第10次會議」紀錄一案，請查照辦理，其中說明就總體檢報告所列優先、一般及後續改善事項錄案確實辦理並訂定辦理期程，並參循鐵路機構定期檢查機制，請臺鐵局按月提送至鐵道局追蹤管考後簽部。故此，就行政院有關安全改革交付執行之臺鐵局總體檢所列優先、一般及後續改善事項-改善辦理情形（附件4）解除列管步驟，係由臺鐵局組成「安全管理改革小組」（下稱安全改革小組）先行內部研商及討論後做成會議結論，嗣經該局由外聘委員及內部成員組成「安全管理委員會」研商及討論後做成會議結論，由臺鐵局函送鐵道局，並由臺鐵局及鐵道局共同主持召開「臺鐵局總體檢報告所列改善事項辦理情形解除列管原則」（下稱總體檢解除列管原則）會議討論，依會議結論解除列管事項，由鐵道局局長簽請交通部代辦部稿，函臺鐵局同意解除臺鐵總體檢該項列管事項。

二、「臺鐵總體檢報告」與本次408車次太魯閣號事故有關改善事項解除列管過程如下：

（一）第4.3.1章節項次三（下稱列管編號1303）部分（附件5）：

1、列管事項內容：軌道沿線施工路段除應加強施工相關安全措施外，應依軌道養護標準作業程序施工，養護完成後應要求現場負責人確認，以確保行車營運安全。

2、臺鐵局辦理情形：（1）已訂定相關養路標準作業程

序，且均有制訂自主檢查表及簽認欄位，養護完成後需經現場負責人確認，已確保有效執行，俾維行車營運安全。(2)軌道養護工作通車前必要檢查項目，均已訂定於SOP檢查表，現場負責人依SOP規定檢查。

- 3、審查過程：臺鐵局108年5月21日召開安全改革小組會議審查通過，同年月31日經該局安全管理委員會同意已完成，109年1月22日函送鐵道局召開總體檢解除列管原則會議審議通過，嗣由交通部109年3月16日交路(一)字第1097900065號函復臺鐵局審查同意解除列管。

(二)第2.5.2章節項次二(下稱列管編號2102)部分(附件6)：

- 1、列管事項內容：強化現場人員整體安全意識，建立管理階層及基層員工之安全責任，並要求人員應正確操作、工作紀律及落實規章；另請全面落實各站專任或兼辦轉轍工之站務人員勤務所需專業訓練。
- 2、臺鐵局辦理情形：(1)該局為強化現場人員整體安全意識，已推動安全管理系統(SMS)，建立管理階層及基層員工之安全責任，行車人員依職務簽署該行車人員之安全責任及職責。(2)為檢視人員之正確操作、工作紀律及落實規章，辦理平時執勤考核及季考核：第1、2次行車安全中心工作、年中保安週及年度保安週。對於未依規章辦理之人員，除當場糾正外，並要求單位主管加強訓練及懲處。(3)專業訓練：為使人員之操作正確、工作紀律及落實規章，該局訂定「運務處行車人員職務轉換訓練規定」，將新任行車人員職務之專業訓練及檢定制制度明定，並記錄於行調車人員履歷表

內。現場人員於具備相關專業技能後，才能從事相關行車工作。現任在職人員：定期辦理在職訓練，訓練後並執行實作評測，以明瞭人員受訓狀況：〈1〉調車人員訓練：辦理車站及編組站總站制，各段運用編組站調車資源辦理每季分區總站調車訓練，使調車之數稀少的車站亦有調車實務訓練。〈2〉值班站長事故應變能力及轉轍人員手動扳轉轉轍器之應變處理：依頒布「運務處行車事故緊急應變演練(訓練考核三級制)計畫」辦理車站每月訓練，段及處依規劃每月抽測考核訓練辦理情形。〈3〉為強化現場人員整體安全意識，辦理行車人員指認呼喚觀摩演練；並辦理【指認呼喚競賽】計考評129站次、60車次，受考計189人次，並列為平時不定期及每季定期考核重點。〈4〉為加強現場調車及轉轍人員規章熟悉度，落實行、調車安全，運務處推動【行車人員紙本規章測驗】，已先行於宜蘭段辦理，計測驗人數共計288人，後續持續推動各運務段辦理中。〈5〉自107年起調車人員之轉轍器扳轉訓練已納入常年訓練項目，段、處級人員亦利用每月事故應變演練，實際考評轉轍人員扳轉轉轍器的操作情形的靠密、落鎖及指認呼喚的確實性。

3、審查過程：臺鐵局109年8月28日召開安全改革小組會議審查通過，同年9月16日經該局安全管理委員會同意已完成，同年9月24日函送鐵道局召開總體檢解除列管原則會議審議通過，嗣由交通部109年10月29日交路(一)字第1097900411號函復臺鐵局審查同意解除列管。

(三)第3.3.2章節項次三(下稱列管編號2203)部分(附件7)：

- 1、列管事項內容：對於施工計畫中提列風險、危害事項及其消除措施，應增訂並確實落實於每日工班上線前之「安全工具箱會議」中，以教育員工及承包廠商安全意識，建立紮實安全文化基礎。
- 2、臺鐵局辦理情形：(1)於每日工班上線前皆確實落實辦理勤前教育及危害告知及工安快報傳閱宣導執行情形。(2)需於申請保修單或完成辦理斷電、路線封鎖後才可進入施工。(3)已訂有「站場施工安全及動線維持計畫標準作業程序」，該規章就路線施工安全部分，另訂有「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」，要求施工人員(承包商之負責人、技師、工地主任、勞安人員)於開工前一律要接受鐵路行車安全觀念講習，否則不得進入鐵路沿線施工。
- 3、審查過程：臺鐵局109年5月14日召開安全改革小組會議審查通過，同年6月30日經安全管理委員會同意已完成，同年7月22日函送鐵道局召開總體檢解除列管原則會議審議通過，嗣由交通部109年10月23日交路(一)字第1097900384號函復臺鐵局審查同意解除列管。

三、**K51標工程相關內容**：105年9月30日因梅姬颱風侵襲，造成巨石滑落於北迴鐵路北迴線K51+500（51公里500公尺，下同）處，嚴重影響該路段鐵路東、西正線行車安全，遂由負責該路段鐵路行車安全之臺鐵局花蓮工務段報請該局工務處，進行永久性改善工程設施，針對北迴線清水隧道北側邊坡防護辦理K51標工程，主要工作內容為增設SRC明隧道、防落石牆及防坍架等設施，該局以公開招標最低價決標方式辦理本案工程採購案。K51標工程其餘各工作項目發包歷程及承包廠商說明如下：1. 委託專案管理技術服

務：本案併「鐵路行車安全改善六年計畫－邊坡全生命周期維護管理（委託專案管理技術服務）」，於105年7月28日公告招標，105年12月21日決標，由中棧工程顧問股份有限公司得標辦理，決標金額24,999,690元，預定履約期限至109年11月30日止。2. 工程設計及監造：本案併「鐵路行車安全改善六年計畫－邊坡全生命周期維護管理（委託設計及監造技術服務）」，於105年8月12日公告招標，105年12月13日決標，由聯合大地工程顧問股份有限公司得標辦理，決標金額251,613,296元，預定履約期限至109年12月31日止。3. 營造工程：臺鐵局於108年1月31日公告招標K51標工程，於108年3月7日開標，由東新營造有限公司（下稱東新公司）得標，決標金額124,800,000元，契約簽訂日期為108年3月19日，開工日期108年4月26日，原預定工期420日曆天，原預定完工期109年6月18日，工期展延後預定完工期110年4月26日。

四、**臺鐵局第408次太魯閣號列車於110年4月2日出軌撞擊清水隧道北口事故（下稱本次事故）發生過程：**臺鐵局於109年11月24日發行車電報（附件8）予所屬花蓮工務段，說明為因應110年清明連續假期疏運旅客，將於清明連假期間內加開列車，本次事故列車於清明連假期間因疏運需求，列車車次來往頻繁，而臺鐵局針對北迴線清水隧道北側邊坡防護辦理K51標工程，因地點鄰近鐵道，為避免影響行車安全，臺鐵局前已要求110年4月1日12時至同年4月6日12時全面停工（日夜均不得施工），另監造單位110年3月31日於LINE群組（附件9）通知東新公司，因鐵路局清明連假疏運計畫要停止施工，並請施工廠商於停工撤場前進行工區及鐵軌周邊設施安全維護檢查事宜，同年4月1日由東新公司與監造單位共同派員依「施工中工

程110年清明連續假期收工前交通安全設施檢查表」(附件10)進行實地檢查，並於完成檢查及缺失改善後於檢查表簽名，以確認工地安全管理。K51標工程之東新公司工地主任李○○為求趕工，竟擅自於110年4月2日8時許，由李○○駕駛車牌號碼775-TX號吊卡大貨車前往工地現場。李○○於同日上午8時55分將上開吊卡大貨車車斗上之輪胎，卸下堆置於K51標工程現場西正線隧道上方輪胎堆置處(輪胎為後續工程項目所需之材料)，李○○則徒步前往K51標工程西正線明隧道工地，確認其分包到場實施網綁鋼筋工程之工人人數，以便訂購中午便當及計算工資。9時12分許，李○○回到上開吊卡大貨車內，駕駛前往工程既有道路下坡處，於同日9時12分42秒至9時14分9秒間，駕車行經便道轉彎處之貨櫃屋前時，本欲沿彎道左彎，然因未改善彎道寬度及防止車輛、異物滑落之安全設備，使彎道維持過於曲折之狀態，且無防免施工廠商於停工日期違法進場施作之措施，又因吊卡大貨車車身過長過寬，導致吊卡大貨車之右前車輪超出既有道路路緣、卡住邊坡植物，而無法順利過彎導致車輛熄火，李○○本應注意及求助專業拖吊方式解決，且該邊坡地點與下方東正線軌道距離甚近(坡度31度)，如車輛操作不慎或拉扯布帶斷裂，極可能導致整台吊卡大貨車翻落邊坡墜落至鐵道，將導致軌道嚴重損壞、壅塞並造成來往列車碰撞翻覆、造成乘客重大死傷。且現場尚有其他施工人員、大貨車可提供協助。李○○竟以挖掘機及布帶將吊卡大貨車車身拉正方式，李○○先指揮其所僱用之員工(逃逸外勞)將停放一旁之挖掘機駛近，依李○○指示，將挖掘機駛至吊卡大貨車後方，交由李○○以環狀布帶(承重3,000公斤，經打結後承重為2,400公斤)在吊卡大貨

車左側撐座打結，再將環狀布帶另一端以挖掘機挖斗鉤環勾住後，並取石塊放置在吊卡大貨車後輪，進行此拉車行為。於9時26分許，李○○再親自駕駛屬動力交通工具之挖掘機，操縱挖斗將布帶連同吊卡大貨車（車重7,665公斤）往車身左側拖拉，拉車時，復未安排1人於吊卡大貨車上操控車輛方向盤及煞車，因網綁方式不正確（繩結不牢靠）、網綁位置不正確（網綁於撐座、單環勾在挖掘機挖斗掛勾）、布帶強度明顯不足，且對於車輛滑落邊坡之危險亦未做任何防免機制，導致拖拉過程中布帶破損脫落，吊卡大貨車於9時27分許先沿下坡滑行約15.7公尺後，翻落邊坡，並夾帶樹木、土堆滑行約11.5公尺後墜落於北迴線K51+250清水隧道北口之東正線軌道上。嗣於9時28分許，臺鐵局408車次太魯閣自強號駛至該處，列車司機員見狀雖立即緊急煞車，然因煞車距離不足，於9時28分34秒，第8節車廂（即車頭）直接正面撞擊鐵軌上之吊卡大貨車後，瞬間脫軌往左偏移，於9時28分35秒撞擊清水隧道口，再於隧道內產生嚴重撞擊，造成2名司機員及47名旅客死亡，2百餘名旅客輕重傷之重大交通意外事故，上開事故發生經過有110年度偵字第1703號、110年度偵字第1809號、110年度偵字第1874號臺灣花蓮地方檢察署（下稱花蓮地檢署）檢察官起訴書可稽（附件11）。經分析本次事故發生之直接原因，係東新公司之工地主任李○○於停止施工期間違規到場實施網綁鋼筋工程及載運輪胎至西正線隧道上方堆置處，嗣因該員對車輛及挖掘機的操作失當，輕忽軌道上方作業工項，若有疏失將影響列車行駛安全，終招致車輛滑落邊坡，墜落於清水隧道北口之東正線軌道上，致來駛太魯閣列車出軌撞擊清水隧道北口事故。再深入解析承包商為何於停工期間違

規施工之原委，係因臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，如對營造廠商、專案管理及監造單位於停工期間之工地管理未能落實；另因人為疏失導致車輛翻落軌道之肇因，係施工中所有可能提列風險、危害事項，臺鐵局都應透過「安全工具箱」加以教育、宣導員工及承包廠商安全意識，於軌道上邊坡作業即有翻落危險等工地風險危害意識建立，惟因規章欠完備及執行未落實，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，致生本次事故。

五、相關機關對本次事故調查或起訴情形：

- (一)依交通部110年5月「臺鐵408次列車和仁至崇德間東正線出軌事故行政調查報告」(附件12)參、分析與結論明確指出，K51標工程各項缺失如下：施工計畫與各項文件審核與核定有疏漏、主辦單位督導工程不周、工地人員管理有疏漏、工地人員缺乏行車安全教育訓練及工地防護不周全等5項缺失。
- (二)據國家運輸安全調查委員會(下稱運安會)111年5月重大運輸事故調查報告「中華民國110年4月2日交通部臺灣鐵路管理局第408次車清水隧道重大鐵道事故」，報告編號：TTSB-ROR-22-05-001(附件13)，摘要報告說明指出，本事故調查經綜合事實資料及分析結果，獲得本事故影響安全之直接因素、間接因素及根源因素等結論共計47項，改善建議計16項等情。經本院綜整有關工程安全管理與工地安全部分，影響本事故安全因素如下：既有道路鋪面覆蓋泥土及砂石、便道未設有安全護欄、缺乏相關計畫之門禁及時間管制資料、未落實施工人員訓練及現場管制、未確實現場施工申請及通報、疏於重型機具管制、工區圍籬或現場防護設施安全性不足及未依緊急通報程序之相關規定處置等多項

缺失。

(三)嗣花蓮地檢署檢察官110年8月17日110年度偵字第3789號、3790號、3604號被告潘○○(臺鐵局花蓮工務段員工)等人因過失致死等案件追加起訴書(附件14)載明：該員對於K51標工程之工地安全、職業安全衛生事項，及工作場所人員、機具進場有管理責任，對於現場所生工地安全事項之危險源具有監督責任，然在職責範圍內能注意，竟疏未注意，未踐行通報、修改既有道路安全設計、拓寬彎道內側通路、勒令施工單位禁止危險車輛通行、要求落實工地出入口人車管制等督導作為，導致於禁止施工期間擅自進入工地施工……吊卡大貨車行經上開既有道路彎道時輪胎陷落邊坡，最終大貨車滑落山坡、侵入鐵軌。

六、被彈劾人張政源任臺鐵局局長(附件15)，任期為107年11月9日至110年1月15日，職責為綜理局務，並指揮監督所屬員工及其附屬機構。臺鐵局前局長鹿潔身因107年10月21日普悠瑪列車事故發生後請辭，任期至次月8日，由同日交通部新聞發布「行政院核定，交通部臺灣鐵路管理局局長由張政源擔任」(附件16)內容指出：希望張局長107年11月9日上任後，發揮運輸專業及管理才能，帶領臺鐵局同仁，革新設備、路線、營運、組織、財務及人力等系統性問題，全面提升安全意識，用改革之決心來重建社會信心，以符合國人的期望。故由上開交通部新聞內容可知，張員任局長一職係冀望該員能用改革決心來重建社會對臺鐵局的信心，全面提升安全意識，符合國人的期望。

有關張員未能督導所屬確實執行職務，對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理之攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項未能落實執

行，致臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，未盡安全責任，且欠缺工地風險危害意識，漠視安全文化，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工安全相關措施之基本要求，無法達到鐵路行車安全之確保，事實說明如下：

- (一)依行政院「臺鐵總體檢報告」144項改善事項，其中有關列管編號1303、2102及2203等3項，係攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化，為鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，然上開3項改善事項，係由臺鐵局組成之安全改革小組分別於108年5月21日、109年8月28日及同年5月14日召開安全改革小組會議先行內部研商及討論後做成會議結論，嗣由張員擔任主席分別於108年5月31日、109年9月16日及同年6月30日（附件17），經該局由外聘委員及內部成員組成「安全管理委員會」研商及討論後做成會議結論同意已完成，函報交通部審核解除列管。被彈劾人張政源為臺鐵局局長，職司指揮監督之責，然由本次事故之發生肇禍原因，竟因臺鐵局對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理之攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項未能落實執行，有違鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，致生本次事故。
- (二)被彈劾人張政源為臺鐵局局長，職司指揮監督所屬員工及其附屬機構之責，經參據交通部、運安會及花蓮地檢署之相關調查報告、調查發現或起訴書，指出K51標工程審定、工地管理、教育訓練及安全維護核有多項疏失，皆直接或間接致生本次事故。另其他多名臺鐵局職工，亦因監督不周、管理失當或未落實審查及未能妥為確認工區安全檢查業務

落實執行、未落實向承商辦理鐵路行車安全觀念講習等疏失，均遭臺鐵局懲處在案（附件18）。

七、被彈劾人祁文中（附件15）因臺鐵局前任局長張政源於110年1月15日屆齡退休，交通部新聞（附件19）發布「臺鐵局長於110年1月15日退休，交通部考量臺鐵局除續予提供穩定的運輸服務外，持續推動系統車輛更新、安全管理改革與組織改造，更是臺鐵重要的工作……另考量近期鐵道相關單位要做大幅度人事調整……故有關臺鐵局長人事安排先以穩定為考量，暫請祁文中常務次長先代理。」代理任期為110年1月16日至同年4月26日。故由上開交通部新聞內容可知，祁員代理臺鐵局局長一職係考量持續推動該局安全管理改革為主，以業務熟悉及人事穩定為首要考量。

有關由祁員接續前開臺鐵局局長職務為代理局長，且持續仍以交通部常務次長職務督導臺鐵局業務，於代理局長期間發生本次事故，卻未能督導所屬確實執行職務，對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理之攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項未能落實執行，致臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，未盡安全責任，且欠缺工地風險危害意識，漠視安全文化，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工安全相關措施之基本要求，無法達到鐵路行車安全之確保，亦應負督導不周之責，相關事實說明如下：

（一）依行政院「臺鐵總體檢報告」144項改善事項，其中有關列管編號1303、2102及2203等3項，係攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化，為鐵道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，然上開3項改善事項，係參循鐵路機構定期檢查機制，分別於109年1月14日、同年10月13日及9月15日（附件20）由臺鐵局及鐵道局共同主持召

開總體檢解除列管原則會議討論，依會議結論解除列管事項，由鐵道局局長簽請交通部代辦部稿，由交通部分別於109年3月16日、同年10月29日及10月23日函臺鐵局同意解除臺鐵總體檢該項列管事項。被彈劾人祁文中為臺鐵局代理局長，職司指揮監督之責，然對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項之後續執行，竟疏於鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，致於代理局長期間發生本次事故。

(二)被彈劾人祁文中為交通部常務次長兼任臺鐵局代理局長，任該部常務次長之業務督導範圍即包含臺鐵局相關業務，嗣於代理局長期間分別於110年2月23日、同年2月25日及3月2日（附件21）亦以常務次長身分召開及主持「臺鐵職安事故改善督導小組」會議，會中除多名臺鐵局主管參與，並邀請鐵道局營運監理組組長與會，檢討鐵路事故臺鐵局運安處提出的初步調查報告及事證蒐集情形。

(三)祁員為交通部常務次長兼任臺鐵局代理局長，職司指揮監督所屬員工及其附屬機構之責，經參據交通部、運安會及花蓮地檢署之相關調查報告、調查發現或起訴書，亦指出K51標工程審定、工地管理、教育訓練及安全維護核有多項疏失，皆直接或間接致生本次事故，顯見有督導不周及執行不力之失。另其他多名臺鐵局職工，亦因監督不周、管理失當或未落實審查及未能妥為確認工區安全檢查業務落實執行、未落實向承商辦理鐵路行車安全觀念講習等疏失，均遭臺鐵局懲處在案（附件18）。

八、被彈劾人陳仲俊（附件15）自106年3月27日至110年6月24日任臺鐵局工務處處長一職，指揮監督所屬花蓮

工務段辦理K51標工程核有缺失，且相關工程管理制度未臻周全，因陳員未能督導所屬確實執行職務，對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理之攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項未能落實執行，致臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，未盡安全責任，且欠缺工地風險危害意識，漠視安全文化，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工安全相關措施之基本要求，無法達到鐵路行車安全之確保，事實說明如下：

- (一)依行政院「臺鐵總體檢報告」144項改善事項，其中有關於管編號1303、2102及2203等3項，係攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化，為鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，然上開改善事項，係由臺鐵局工務處提出解除列管，亦為落實執行之單位，嗣由該局組成之安全改革小組分別於108年5月21日、109年8月28日及109年5月14日（附件22），內部研商及討論後做成會議結論，後送該局由外聘委員及內部成員組成「安全管理委員會」研商及討論，然相關審查之安全改革小組及「安全管理委員會」係由該局外聘委員及內部成員組成，雖經研商及討論後做成會議結論同意完成，惟提出解除列管建議之主辦單位該局工務處亦不可免責。被彈劾人陳仲俊為臺鐵局工務處處長，職司指揮監督所屬花蓮工務段之責，然對「臺鐵總體檢報告」交付辦理之攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項未能落實執行，有違鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，致生本次事故。
- (二)被彈劾人陳仲俊為臺鐵局工務處處長，職司指揮監督所屬花蓮工務段之責，然據「公共工程施工階段

契約約定權責分工表（有委託專案管理廠商）」（附件23），主要係規範廠商所提報履約文件之審查、核定及備查之權責劃分，該分工表並未免去工程主辦單位應至施工現地辦理督導、稽查等查證責任，故臺鐵局工務處未訂定「有委託專案管理廠商」時，所屬單位督導、稽核與查證之機制及頻率，工程管理制度顯有未臻周全。且參據交通部、運安會及花蓮地檢署之相關調查報告、調查發現或起訴書，亦指出K51標工程審定、工地管理、教育訓練及安全維護核有多項疏失，皆直接或間接致生本次事故。另其他多名臺鐵局職工，亦包含被彈劾人陳員，因監督不周、管理失當或未落實審查及未能妥為確認工區安全檢查業務落實執行、未落實向承商辦理鐵路行車安全觀念講習等疏失，均遭臺鐵局懲處在案（附件18）。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

- 一、按111年6月22日修正前公務員服務法第1條規定，公務員應恪守誓言，忠心努力，依法律、命令所定執行其職務。第5條規定，公務員應誠實清廉，謹慎勤勉……。第7條規定，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。
- 二、被彈劾人張政源為臺鐵局局長，職司指揮監督所屬員工及其附屬機構之責，然由本次事故之發生肇禍原因，竟因東新公司之工地主任於停止施工期間違規到場施工，嗣因該員對車輛及挖掘機的操作失當，輕忽軌道上方作業工項，若有疏失將影響列車行駛安危，卻便宜行事，終招致車輛滑落邊坡，墜落於清水隧道北口之東正線軌道上，致來駛太魯閣列車出軌撞擊清水隧道北口，而上開肇禍原因，係臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，且因有委外作業而有所卸責，對營

造廠商、專案管理及監造單位於停工期間之工地管理未能落實；另因人為疏失導致車輛翻落軌道之肇因，係施工中所有可能提列風險、危害事項，臺鐵局都應透過「安全工具箱」加以教育、宣導員工及承包廠商安全意識，於軌道上邊坡作業即有翻落危險等工地風險危害意識建立，惟因規章欠完備及執行未落實，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，無法落實鐵路法所定，鐵路機構應確保鐵路行車安全，顯見對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項執行不力，有違鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求所致。相關總體檢改善項目審查之安全改革小組及「安全管理委員會」係由該局外聘委員及內部成員組成，經研商及討論後由張員擔任主席做成會議結論同意完成，張員責無旁貸，而有督導不周及執行不力之失。且參據交通部、運安會及花蓮地檢署之相關調查報告、調查發現或起訴書，亦指出K51標工程審定、工地管理、教育訓練及安全維護核有多項疏失，皆直接或間接致生本次事故，另於本院詢問時，張員亦坦承在任內發包施工K51標工程，144項的改善事項都是由他擔任主席，經討論同意已完成，當時都認為可以達到改善安全的目的；已明定連假不能施工，重點在於承包商沒有遵守，因施工人員疏失造成本次事故對於社會大眾影響很大，尊重各單位的調查、認定及判決，各級主管該負責的就要負責等語（附件24）。顯見張員怠於執行職務，疏於指揮監督之責，未能依規所定執行其職務，且未善盡謹慎勤勉及力求切實之職責，核有違失，且情節重大。

三、被彈劾人祁文中為交通部常務次長兼任臺鐵局代理

局長，職司指揮監督所屬員工及其附屬機構之責，然由本次事故之發生肇禍原因，竟因東新公司之工地主任於停止施工期間違規到場施工，嗣因該員對車輛及挖掘機的操作失當，輕忽軌道上方作業工項，若有疏失將影響列車行駛安危，卻便宜行事，終招致車輛滑落邊坡，墜落於清水隧道北口之東正線軌道上，致來駛太魯閣列車出軌撞擊清水隧道北口，而上開肇禍原因，係臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，且因有委外作業而有所卸責，對營造廠商、專案管理及監造單位於停工期間之工地管理未能落實；另因人為疏失導致車輛翻落軌道之肇因，係施工中所有可能提列風險、危害事項，臺鐵局都應透過「安全工具箱」加以教育、宣導員工及承包廠商安全意識，於軌道上邊坡作業即有翻落危險等工地風險危害意識建立，惟因規章欠完備及執行未落實，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，無法落實鐵路法所定，鐵路機構應確保鐵路行車安全，顯見對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理之攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項，疏於鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求所致，有執行不力之失，且代理局長期間亦以交通部常務次長身分召開及主持「臺鐵職安事故改善督導小組」會議，督導該局業務，然於期間發生本次事故，有督導不周之過。又參據交通部、運安會及花蓮地檢署之相關調查報告、調查發現或起訴書，亦指出K51標工程審定、工地管理、教育訓練及安全維護核有多項疏失，皆直接或間接致生本次事故，另於本院詢問時，祁員亦坦承在代理期間進行施工之K51標工程，臺鐵局都有相關規定，但是每個人的解讀不同，所以才發生事故，另外橫向聯繫不佳的問題也導致事故的

發生，像本案是因工地管理不當而發生事故的，問題是出在組織文化與組織架構；因施工人員疏失造成本次事故對於社會大眾影響很大，工地管理疏失造成重大事故，難辭其咎令人遺憾等語（附件25）。顯見祁員怠於執行職務，有督導不周及執行不力之失，未能依規所定執行其職務，且未善盡謹慎勤勉及力求切實之職責，核有違失，且情節重大。

- 四、被彈劾人陳仲俊為臺鐵局工務處處長，職司指揮監督所屬花蓮工務段之責，然由本次事故之發生肇禍原因，竟因東新公司之工地主任於停止施工期間違規到場施工，嗣因該員對車輛及挖掘機的操作失當，輕忽軌道上方作業工項，若有疏失將影響列車行駛安危，卻便宜行事，終招致車輛滑落邊坡，墜落於清水隧道北口之東正線軌道上，致來駛太魯閣列車出軌撞擊清水隧道北口，而上開肇禍原因，係臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，且因有委外作業而有所卸責，對營造廠商、專案管理及監造單位於停工期間之工地管理未能落實；另因人為疏失導致車輛翻落軌道之肇因，係施工中所有可能提列風險、危害事項，臺鐵局都應透過「安全工具箱」加以教育、宣導員工及承包廠商安全意識，於軌道上邊坡作業即有翻落危險等工地風險危害意識建立，惟因規章欠完備及執行未落實，皆有違軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求，無法落實鐵路法所定，鐵路機構應確保鐵路行車安全，顯見對行政院「臺鐵總體檢報告」交付辦理攸關鐵路行車安全確保之安全責任與安全文化等改善事項執行不力，有違鐵路軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求所致，且相關解除列管項目之建議，亦為該局工務處所提，後續落實執行亦為該處之責。另參據交通部、運安會及花蓮地檢

署之相關調查報告、調查發現或起訴書，亦指出K51標工程審定、工地管理、教育訓練及安全維護核有多項疏失，皆直接或間接致生本次事故，另於本院詢問時，陳員亦坦承在任內發包施工之K51標工程，因本案被記過2次，……，督導也是有缺失，……；因施工人員疏失造成本次事故對於社會大眾影響很大，接受有督導不周之行政責任，因本次事故，有學到教訓，包括發包、工程工地管理等，都要檢討改善等語（附件26）。顯見陳員怠於執行職務，疏於指揮監督之責，未能依規所定執行其職務，且未善盡謹慎勤勉及力求切實之職責，核有違失，且情節重大。

綜上，臺鐵局107年10月21日發生普悠瑪號第6432次列車新馬站內正線出軌事故，造成乘客18人死亡、2百餘人受傷之嚴重鐵路事故，為此行政院組成「臺鐵總體檢小組」，透過全面性的檢討與改善，找出問題核心，提出因應對策，以改善臺鐵體質，嗣後完成「臺鐵總體檢報告」所列各項改善事項，交由交通部督導臺鐵局據以執行，然普悠瑪事故未滿3年，全民傷痛尚未撫平之際，安全改革之聲言猶在耳，臺鐵局又於110年4月2日發生第408次太魯閣列車出軌撞擊清水隧道北口事故，更造成49人死亡、3百餘人受傷之重大事故。本次事故發生肇因，係東新公司之工地主任李○○於停止施工期間違規到場實施網綁鋼筋工程及載運輸胎至西正線隧道上方堆置處，嗣因該員對車輛及挖掘機的操作失當，輕忽軌道上方作業工項，若有疏失將影響列車行駛安危，卻便宜行事，終招致車輛滑落邊坡，墜落於清水隧道北口之東正線軌道上，致來駛太魯閣列車出軌撞擊清水隧道北口事故。然該營造廠商於停工期間違規施工之原委，係因臺鐵局未建立委外業務之稽查制度，對營造廠商、專案

管理及監造單位於停工期間之工地管理未盡落實，以有委外作業而為卸責之藉口，顯未盡安全責任（列管編號2102）；另施工中所有可能提列風險、危害事項，臺鐵局都應透過「安全工具箱」加以教育、宣導員工及承包廠商安全意識，於軌道上邊坡作業即有翻落危險等工地風險危害意識建立，惟仍發生人為疏失導致車輛翻落軌道，顯漠視安全文化（列管編號2203），復因規章欠完備及執行亦未落實，有違軌道沿線施工路段應加強施工相關安全措施之基本要求（列管編號1303），而無法落實鐵路法第56條之3所定，鐵路機構應確保鐵路行車安全，且此係臺鐵局的社會責任，卻卸責於外包廠商等違失。被彈劾人張政源任臺鐵局局長一職，綜理局務，指揮監督所屬員工及其附屬機構，對行政院臺鐵總體檢已解除列管事項，有監督不周及執行不力之失；被彈劾人祁文中接續前開被彈劾人職務任臺鐵局代理局長一職，綜理局務，指揮監督所屬員工及其附屬機構，於上開已解除列管事項，亦有執行不力之失，且持續督導該局業務，卻仍發生本次事故，應負督導不周之責；被彈劾人陳仲俊任臺鐵局工務處處長一職，建議解除行政院「臺鐵總體檢報告」所列相關列管事項，後續落實執行亦為該處之責，已有執行不力之失，且指揮監督所屬花蓮工務段辦理K51標工程核有多項缺失，工程管理制度未臻周全，終因上開被彈劾人之違失，致發生本案重大死傷之鐵路行車事故，核有公務員懲戒法第2條第1款之應受懲戒事由及有懲戒之必要，爰依憲法第97條第2項及監察法第6條之規定提案彈劾，並移送懲戒法院審理，依法懲戒。