

懲戒法院判決

110年度清字第60號

移送機關 交通部

代表人 王國材

代理人 鄭宗柏

0000000000000000

林志慵

范英鵬

被付懲戒人 尤振仲 臺灣鐵路管理局七堵機務段工務員

0000000000000000

0000000000000000

0000000000000000

0000000000000000

上列被付懲戒人因懲戒案件，經交通部移送審理，本院判決如下：

主 文

尤振仲撤職，並停止任用肆年。

事 實

甲、交通部移送意旨

壹、應受懲戒事實及證據：

被付懲戒人尤振仲因有公務員懲戒法第2條第1款所定事由，應受懲戒。謹將被付懲戒人應受懲戒之事實及證據，分述如下：

一、被付懲戒人係臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）七堵機務段工務員，前於民國107年10月21日擔任該段工務員兼運轉副主任，駕駛第6432車次列車自樹林站出發，列車於駛離羅東站後，以時速141-142公里之速度進入新馬站彎道，旋即出軌翻覆，後續造成18人死亡、17人重傷及274人輕傷之重大行車事故，涉犯過失致死等案件，經臺灣宜蘭地方檢察署（下稱宜蘭地檢署）檢察官以108年6月6日107年度偵字第6243號及108年度偵字第3086號起訴書對渠提起公訴（證1）。

01 二、本部經循行政調查程序查察，公布「臺鐵6432次列車新馬站
02 內正線出軌事故行政責任調查報告」指出，被付懲戒人未依
03 ATP管理要點規定於隔離ATP後立即通報，且未依規定在下一
04 站重啟ATP；對主風泵強制停機故障碼及異常狀況未能正確
05 處置、判斷及操作復位；續於列車行進中，未依規定停車排
06 除列車異常狀況；進入新馬站彎道前未依規定減速等等，為
07 本事故之直接原因（證2）。復經臺鐵局108年7月29日109年
08 度考成委員會第3次會議審議決議核予被付懲戒人行政懲處
09 如下（證3）：

10 (一)於發車前對主風泵強制停機之故障處理未能正確處置及操作
11 復位，違反「出庫檢查程序」規定（證4），予以記過1次。

12 (二)於列車運轉中隔離ATP後未依照ATP管理要點（證5）採取相
13 關因應措施，核予記過1次。

14 (三)進入新馬站彎道前未依規定減速，導致發生重大事故，違反
15 「交通部臺灣鐵路管理局行車實施要點」（證6），核予記
16 一大過。

17 三、再者國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）於109年10月
18 公布臺鐵第6432次車新馬站重大鐵道事故調查報告，其中在
19 「與可能肇因有關之調查發現」中指出被付懲戒人有以下疏
20 失：「……本案司機員針對列車故障狀況，未落實規定通報
21 檢查員，……另本案司機員延遲通報列車異常狀況且通報內
22 容未包含駕駛顯示器單元（DDU）之故障碼及主風缸（MR）
23 壓力值，又將列車自動防護系統（ATP）隔離後產生之故障
24 訊息當成列車故障徵兆提供予協助人員，導致協助人員亦未
25 能及時提供有效協助。……本案司機員忽略查看壓力錶，而
26 依自身經驗，誤認列車動力切斷係因列車自動防護系統（AT
27 P）故障所致，於16：17：55時未依規定通報調度員而逕自
28 隔離ATP，使列車喪失自動限速保護功能。……本案司機員
29 於16：44：53時自羅東站出發後，由於列車於羅東站前已因
30 列車動力時有時無而造成誤點，且調度員要求能跑就儘量跑
31 及通聯誤解不准停站檢修等之運轉壓力，將電門把手保持於

01 140段位（該路段最高速限130公里/時），並持續與機車調
02 度員及機務段檢查員討論斷路器復位跳開等問題，因此未注
03 意16：49：20時通過之道旁速限標誌（普悠瑪號適用之車速
04 應低於75公里/時），而錯失執行減速之時機。本案司機員
05 於16：49：19時至16：49：26時駕駛期間，逐字唸出駕駛顯
06 示器單元（DDU）上空壓機強制停止之故障訊息予機務段檢
07 查員B；於16：49：27時，車速約140公里/時，司軔閘把手
08 未制動，電門把手被快速由140段位收至OFF段位，列車於新
09 馬站前介曲線段里程約K89+251處傾覆。」（證7）

10 貳、茲因被付懲戒人申請自願退休（證8），爰經七堵工務段依
11 公務人員退休資遣撫卹法施行細則第44條，於受理涉案或涉
12 有違失行為之所屬公務人員退休案時，應召開考績委員會，
13 就其涉案或違失情節，確實檢討其行政責任並詳慎審酌是否
14 應依公務員懲戒法規定，移送懲戒或送請監察院審查，及應
15 否依相關法律核予停職或免職辦理之規定，於110年3月17日
16 召開110年度第9次考成會議，決議予以被付懲戒人移付懲戒
17 （證9）。

18 參、依公務員服務法第1條規定，公務員應恪守誓言，忠心努
19 力，依法律、命令所定執行其職務。第5條規定略以，公務
20 員應誠實清廉、謹慎勤勉，不得有足以損失名譽之行為。及
21 第7條規定，公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規
22 避，互相推諉或無故稽延。被付懲戒人於107年10月21日駕
23 駛列車未依相關法令規章執行其職務，復未善盡謹慎勤勉及
24 力求切實之職責，顯有違失，並涉犯刑法第276條過失致死
25 罪嫌，其應受懲戒之事實，甚為明確，爰依公務員懲戒法第
26 2條第1款及第24條第1項但書規定移請貴院審理。

27 肆、證據（均影本在卷）：

28 證1、宜蘭地檢署檢察官108年6月6日107年度偵字第6243號
29 及108年度偵字第3086號起訴書。

30 證2、臺鐵6432次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查
31 報告。

01 證3、臺鐵局108年8月12日鐵人二字第0000000000、108002
02 8320B、0000000000C號令。

03 證4、傾斜式列車進出庫檢查表。

04 證5、交通部臺灣鐵路管理局列車自動防護系統（ATP）使用
05 及管理要點。

06 證6、交通部臺灣鐵路管理局行車實施要點（摘錄）。

07 證7、國家運輸安全委員會臺鐵第6432次車新馬站重大鐵道
08 事故調查報告（摘錄）。

09 證8、被付懲戒人110年2月17日退休報告影本。

10 證9、臺鐵局七堵機務段110年3月17日第110年度第9次考成
11 會議紀錄影本。

12 乙、被付懲戒人答辯意旨

13 壹、110年7月26日答辯狀：

14 一、就本案起訴事實部分，詳述如下：

15 (一)被付懲戒人出庫之過程：

16 於運轉室上班報到時，有向運轉室值班人員表明列車故障燈
17 亮要求更換編組，值班人員表明因假日車輛運用吃緊無編組
18 可更換便要我出庫，當時有請值班人員於上班工作報單蓋章
19 以資證明。有請檢察官調閱上班工作報單和當日運轉室上班
20 報到時之運轉室錄影監視畫面（但是檢察官回覆工作報單找
21 不到且運轉室錄影監視畫面已經洗掉）。

22 (二)關閉ATP，且未再開啟之原因：

23 當時列車發生動力異常，動力時有時無，車速忽快忽慢時而
24 有暴衝之問題，依過往駕駛經驗懷疑是ATP故障，導致列車
25 無法出力。遂經檢查員黃清雲建議重新升降弓，當時有請檢
26 查員黃清雲告知調度員會將ATP關閉，並無未報備之情形。
27 且綜合調度所亦可從ATP遠端監視系統可得知車輛ATP是否被
28 關閉。（後來檢調發現台鐵並未將ATP遠端監視系統接上線
29 運作）。

30 (三)有無復位之部分：

31 當時有聽從檢查員王文全建議，復位第8車，然復位後仍然

01 跳開，但第1車復位動作，機車調度員張三貴有指示會請列
02 車長和列檢人員去做。

03 (四)當日列車速度之顯示：

04 當日列車拉電門速度時有時無，電門把手刻度和速度不符。
05 (參107偵6243卷1第7頁反面、第92頁反面)。

06 二、被付懲戒人為答辯：

07 (一)本案現於臺灣宜蘭地方法院（下稱宜蘭地院）審理中，尚未
08 作成第一審判決。依「無罪推定原則」是國際公認的刑事訴
09 訟基本原則，我國刑事訴訟法第一百五十四條第一項規定：
10 「被告未經審判證明有罪確定前，推定其為無罪。」

11 (二)依照公務員懲戒法第25條：「同一違法失職案件，涉及之公
12 務員有數人，其隸屬同一主管機關者，移送監察院審查或懲
13 戒法院審理時，應全部移送；其隸屬不同主管機關者，由共
14 同上級機關全部移送；無共同上級機關者，由各主管機關分
15 別移送。」本案已移送前台鐵局長鹿潔身、前機務處副處長
16 柳燦煌及前綜合調度所所長吳榮欽，移送公懲會。當時並未
17 一起移送司機員，此刻移送有違法律程序原則實屬堪慮。

18 (三)按「刑法上過失責任之成立，除客觀上注意義務之違反外，
19 尚須以行為人對於犯罪之結果有遇見可能性及迴避結果可能
20 性，且結果之發生與行為人過失間，有相當之因果關聯性，
21 方足當之。」此有最高法院109年度台上字第458號刑事判決
22 可參。

23 (四)系爭事故，經運安會事故調查報告，明顯為台鐵局之重大疏
24 失所致，台鐵局並未記起本事故教訓，導致於110年04月02
25 日之太魯閣事故發生。

26 三、綜合上述，被付懲戒人於整件事務過程中已盡最大努力尋求
27 支援之協助，排除列車故障，惟仍不幸發生憾事等節，尚祈
28 本院對被付懲戒人公平懲處，並審酌一切情狀：公務員懲戒
29 法第10條定有明文。如蒙所請，毋任感禱。

30 貳、110年11月5日答辯狀（二）：

31 一、交通部臺灣鐵路管理局七堵機務段110年3月17日第110年度

01 第9次考成會議紀錄之證物，屬與案情有重要關係之證物，
02 仍有隨公務員懲戒案件移送書併送被付懲戒人之必要：

03 (一)按行政訴訟法之規定，除本法別有規定外，與懲戒案件性質
04 不相牴觸者，準用之，公務員懲戒法第99條設有規定。次按
05 民事訴訟法第118條至第121條之規定，於本節準用之，行政
06 訴訟法於第4章第1節第59條定有明文。再按書狀及其附屬文
07 件，除提出於法院者外，應按應受送達之他造人數，提出繕
08 本或影本，民事訴訟法第119條第1項規定可稽。

09 (二)經查交通部於110年7月14日所提出之交人字第1100000000號
10 公務員懲戒案件移送書（下稱移送書狀），所附證據9所載
11 之考績委員會意見形成過程與移付懲戒決議所持理由，顯與
12 案情有重要關聯性，亦為被付懲戒人答辯之重要基礎，自應
13 隨移送書狀與其他證物併送於被付懲戒人，惟交通部僅以註
14 記（本項不提供當事人閱覽）之方式拒絕將系爭證物提供予
15 被付懲戒人，全未敘明任何理由。請鈞院准令交通部將系爭
16 證物交付被付懲戒人，以利後續答辯，至紉公誼。

17 二、被付懲戒人所涉刑事案件已委任律師提出上訴，仍未告確
18 定，既鈞院認被付懲戒人應否受懲戒及處分之輕重，以所涉
19 犯罪是否成立為斷，則本件懲戒案仍有繼續停止審理之必
20 要：

21 (一)按懲戒處分牽涉犯罪是否成立者，懲戒法庭認有必要時，得
22 裁定於第一審刑事判決前，停止審理程序，公務員懲戒法第
23 39條第1項但書設有規定。

24 (二)次按兩公約所揭示保障人權之規定，具有國內法律之效力，
25 此有公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約
26 施行法第2條規定可稽。公民與政治權利國際公約第14條第2
27 款規定：「受刑事控告之人，未經依法確定有罪以前，應假
28 定其無罪。」與刑事訴訟法154條第1項規定：「被告未經審
29 判證明有罪確定前，推定其為無罪」意旨不謀而合。顯見無
30 罪推定係世界人權宣言及公民與政治權利國際公約宣示具有
31 普世價值，並經司法院解釋為憲法所保障之基本人權，最高

01 法院102年度台上字第4633號等刑事判決要旨釋示綦詳。

02 (三)經查被付懲戒人應否受懲戒及處分之輕重，以所涉犯罪是否
03 成立為斷，應認本件有於第一審刑事判決以前，停止審理程
04 序之必要。故於110年8月5日以110年度清字第60號裁定本件
05 懲戒案於第一審刑事判決前停止審理程序。嗣經宜蘭地院於
06 110年10月18日以108年度矚訴字第1號刑事判決（下稱第一
07 審刑事判決）認被付懲戒人犯過失致人於死罪，固非無見。

08 (四)然第一審刑事法院審判時是否謹遵「證據裁判原則」與「嚴
09 格證明法則」以查明真相，不無疑問，致本案事實仍未臻明
10 白，有諸多疑點尚待澄清。唯一明瞭者，係判決結果甚至無
11 法取信於罹難乘客之家屬遺族，更遑論昭社會大眾信服（附
12 件1）。罹難乘客家屬與被付懲戒人認刑事第一審認事用法
13 有諸多違誤之處，茲舉數例如下：

14 (1)事故發生原因之證據、數據絕大多數有賴臺鐵局提供，然車
15 輛之翻覆點定位等數據資料仍有疑義，如曲線半徑應為796
16 公尺而非第一審刑事法院所認定之306公尺。

17 (2)列車翻覆之原因應為總風缸（Main Reservoir，MR）壓力不
18 足，而非原審所認定之超速。正常MR空氣壓力應介於8至10
19 磅，MR壓力小5時會強制啟動切斷動力，然事故列車MR壓力
20 剩3.9磅時仍處於繼續行駛狀態，最終致事故列車啟動緊急
21 煞車而出軌翻覆，則事故列車是否具有既存之瑕疵而根本不
22 該上路行駛？誠有疑問。

23 (3)臺鐵局未將普悠瑪列車之原廠操作手冊提供予相關人員依
24 循，與司機員、調度人員無法及時而正確處置，是否有因果
25 關係？悲劇之發生是否應全歸咎於任基層駕駛員職務之被付
26 懲戒人？顯見渠等疑問仍亟待釐清。

27 (五)綜上所述，被付懲戒人對刑事原審判決結果深感不服，已委
28 任律師上訴以資救濟（附件2）。則被付懲戒人所涉刑事案
29 件尚未確定，其仍應推定為無罪之人，自不待言。真相既未
30 明瞭，被付懲戒人應否受懲戒及處分之輕重仍無所論據，是
31 以本件懲戒案裁定停止之理由仍然存在，該裁定實有維持之

01 必要。

02 (六)更何況，若本件公務員懲戒案未續予停止審理，恐將致生裁
03 判歧異之結果。若本件續行審理並先於刑事案件程序確定，
04 極有可能導致將來被付懲戒人刑事獲判無罪確定後，須再依
05 公務員懲戒法第85條第1項規定提起懲戒處分之再審以伸冤
06 雪屈，如此不但使被付懲戒人徒負訟累，心力交瘁，更將使
07 懲戒審理程序重開不斷，造成有限之司法資源更形負擔，難
08 收訴訟經濟之效，再證本件懲戒案實有停止審理之必要。請
09 鈞院體察上情，續予維持停止審理，實感德便。

10 三、若認被付懲戒人仍有受懲戒處分之必要，懇請依公務員懲戒
11 法第10條規定，審酌被付懲戒人下列生活實況及一切情狀，
12 為適當之懲戒處分：

13 (一)自109年10月21日發生臺鐵6432次普悠瑪列車新馬站內正線
14 出軌事故後，被付懲戒人亦受重傷，對自己無力扭轉全局痛
15 心萬分，然甫出院即積極與罹難者聯繫，並於2018年10月31
16 日至普悠瑪事故聯合公祭下跪道歉，獲痛失8位親人之董姓
17 家屬諒解並謂：「我們沒有怪你。」、「老天爺留下你，就
18 是要我們一起找出真相，因為只有你，才能告訴我們那一天
19 發生什麼事。」等語（附件3）。為此被付懲戒人誠惶誠
20 恐，於事件發生至今即積極還原事實供罹難者家屬及法院卓
21 參，並奮發向上努力研讀法律，以明瞭高度專業之審判程序
22 將如何進行，唯恐自己懈怠不力，而辜負罹難者家屬期待。
23 足見被付懲戒人於事件發生後之態度良好，誠懇面對列車翻
24 覆憾事而有積極作為。

25 (二)被付懲戒人報考臺鐵局擔任駕駛員一職，即為分擔家中經濟
26 之重擔。其父尤添遠年事已高，患有擴大性心肌病變、重度
27 心衰竭、慢性腎衰竭等嚴重症狀，甚至曾經歷心臟尖瓣膜置
28 換等手術（附件4），致被付懲戒人兢兢業業完成繁重之駕
29 駛任務調度之餘，仍需頻繁定期返家陪同父親至醫院回診。
30 尤有甚者，被付懲戒人早年離婚後尚須獨立養育兩子女（附
31 件5），幸仍得子女體恤父親之煎熬與辛勞，苦讀考上國立

01 臺灣海洋大學研究所（附件6），然其學業及生活支出仍由
02 被付懲戒人負擔。被付懲戒人終日需疲於負擔家庭經濟支出
03 及照護責任，並同時面對繁重之司法程序，常獨自一人夜不
04 能寐，輾轉反側，深感疲乏困頓，風吹殘燭星光暗，冷雨敲
05 窗夜更涼，僅希冀一雙兒女得平安成長，最終能共見雪昭之
06 日。一任階前、點滴到天明。

07 四、綜上所述，請求續予維持停止審理程序，靜候刑事案件判決
08 確定之結果。並祈請考量被付懲戒人於事故中，十萬火急下
09 戮盡最大努力尋求支援，排除列車故障，惟仍不幸發生憾事
10 等情，還被付懲戒人以清白。退萬步言，或依被付懲戒人上
11 述一切情狀，為公正適當之懲戒處分，如蒙惠允，毋任感
12 禱。

13 五、聲請調查證據：

14 (一)請准向臺鐵局調閱宜蘭地檢署107年度偵字第6243號、108年
15 度偵字第3086號起訴書（下稱起訴書）第26頁編號9之「臺
16 鐵局傾斜式電聯車TEMU2000運轉手冊1份」與翻覆列車之風
17 缸機件、自動煞車機制之相關設備之規格、操作說明，與事
18 後勘驗、鑑定等相關資料。

19 (1)待證事實：6432次普悠瑪列車之風缸機件及自動煞車機制相
20 關設備是於發車前即無瑕疵能正常運作。

21 (2)調閱理由：證明事故發生之主要原因應為MR壓力不足仍反常
22 繼續行駛，又於進入彎道前自動煞車而造成列車翻覆。被付
23 懲戒人對事故之發生並無過失。

24 (二)請准予當庭勘驗起訴書第49頁編號2之「107年10月21日16：
25 49：20許普悠瑪列車6432次進入新馬站之監視器畫面光碟1
26 份」、編號3「事故列車行車紀錄影像（列車前方）光碟3
27 片」、編號4「事故列車行車紀錄影像（列車後方）光碟1
28 片」。

29 (1)待證事實：6432次普悠瑪列車翻覆之經過。

30 (2)勘驗理由：證明列車尚未進入彎道時即開始翻車，事故發生
31 之主要原因應為MR壓力不足仍反常繼續行駛，又於進入彎道

01 前自動煞車而造成列車翻覆。被付懲戒人對事故之發生並無
02 過失。

03 (三)請傳喚「檢查員黃清雲」親自出庭證述親身經歷之事發經
04 過。

05 (1)連絡方式：請臺鐵局轉交傳票予該檢查員。

06 (2)待證事實：被付懲戒人於列車行駛中與其溝通之經過。

07 (3)傳喚理由：證明被付懲戒人即時回報列車出現動力故障求援
08 時，黃清雲曾建議重新升降弓，被付懲戒人向其報備會將列
09 車自動防務系統（Automatic Train Protection, ATP）關
10 閉以測試是否為ATP故障所導致，期以阻止列車動力繼續失
11 控。被付懲戒人對事故之發生與應變作為並無過失。

12 (四)請傳喚「檢查員王文全」親自出庭證述親身經歷之事發經
13 過。

14 (1)連絡方式：請臺鐵局轉交傳票予該檢查員。

15 (2)待證事實：被付懲戒人於列車行駛中與其溝通之經過。

16 (3)傳喚理由：證明被付懲戒人即時回報列車出現動力故障求援
17 時，王文全曾建議復位第8車，然被付懲戒人秉此處理時仍
18 然跳開，無法排除車輛故障情形。被付懲戒人對事故之發生
19 與應變作為並無過失。

20 (五)請傳喚「調度員張三貴」親自出庭證述親身經歷之事發經
21 過。

22 (1)連絡方式：請臺鐵局轉交傳票予該調度員。

23 (2)待證事實：被付懲戒人於列車行駛中與其溝通之經過。

24 (3)傳喚理由：證明被付懲戒人即時回報列車出現動力故障求援
25 並設法排除時，張三貴曾持續與其溝通並允諾會請列檢人員
26 支援處理。被付懲戒人對事故之發生與應變作為並無過
27 失。

28 六、證據附件（均影本在卷）：

29 附件1、罹難者家屬於第一審刑事判決後召開記者會提出3
30 大疑點之相關新聞報導。

31 附件2、平安恩慈國際法律事務所刑事上訴二審委任狀。

01 附件3、被付懲戒人參加普悠瑪事故聯合公祭下跪道歉並獲
02 董姓罹難者家屬諒解之相關報導。

03 附件4、三軍總醫院109年2月7日尤添遠病症暨失能診斷證
04 明書（雇主申請聘僱家庭外籍看護工用）。

05 附件5、臺北市內湖區戶政事務所編號630001000511031219
06 090131號戶口名簿。

07 附件6、被付懲戒人與其子尤彥凱、其女尤心彤之國立臺灣
08 海洋大學學生證。

09 參、110年12月8日答辯狀（三）：

10 一、被付懲戒人所涉刑事案件重要事證未臻明確。又被付懲戒人
11 已合法提出上訴，程序仍未告確定，既認被付懲戒人應否受
12 懲戒及處分之輕重，以所涉犯罪是否成立為斷，則本件懲戒
13 案仍有繼續停止審理之必要：

14 (一)按懲戒處分牽涉犯罪是否成立者，懲戒法庭認有必要時，得
15 裁定於第一審刑事判決前，停止審理程序，公務員懲戒法第
16 39條第1項但書設有規定。從而，鈞院日前認被付懲戒人應
17 否受懲戒及處分之輕重，以所涉犯罪是否成立為斷，故本件
18 有於第一審刑事判決前停止審理程序之必要。遂於110年8月
19 5日以110年度清字第60號裁定停止審理。

20 (二)嗣經宜蘭地院於110年10月18日以108年度矚訴字第1號刑事
21 判決認第6432車次普悠瑪號事故列車（下稱事故列車）出軌
22 傾覆原因，係因被付懲戒人違規關開ATP系統及超速行駛所
23 致，而認被付懲戒人構成犯罪，固非無見。

24 (三)然事故列車出軌傾覆之主因應為主風泵（Main Compresso
25 r，MC）、動力系統或停留軔機系統等機具故障，而於行駛
26 過程中難以操控，並於過彎時突強制緊軔所致，被付懲戒人
27 對事故列車機具故障致出軌傾覆情事不能注意，難謂有過
28 失：

29 (1)按刑法上過失責任之成立，除客觀上注意義務之違反外，尚
30 須以行為人對於犯罪之結果有預見可能性及迴避結果可能
31 性，且結果之發生與行為人之過失間，有相當因果之關聯

01 性，方足當之，此有最高法院109年度台上字第458號刑事判
02 決可資參照。又按過失犯，以行為違反注意義務，或結果的
03 預見可能性，作為要件，學說上稱為「行為不法」，另所發
04 生的結果原屬可以避免者，為「結果不法」。又此二者間，
05 必須具有關聯性，才能成立犯罪；若僅具行為不法，而結果
06 的發生卻不可避免時，因欠缺結果不法，尚不構成過失犯。
07 即令新近採客觀歸責理論者，也認為此種行為人，雖然製造
08 了法所不容許的風險，但實際上所發生的結果，既然本屬不
09 可避免，仍應認其並未實現該不法風險，客觀上不能加以歸
10 責，無以過失犯罪責相繩餘地，最高法院105年度台上字第1
11 82號判決釋示甚明。

12 (2)第一審刑事判決於第20頁第7至10行謂：「本案事故列車確
13 實存在前開總風缸壓力不足之故障，然該故障狀態不會導致
14 列車超速、失速，或煞車失靈之情形，因此主風泵之故障，
15 並非本案事故列車因超速出軌傾覆事故之主要原因自明。」
16 從而認定本案事故列車主風泵故障，無足解免被付懲戒人之
17 過失罪責，雖有見地。

18 (3)然查，主風泵、動力系統及停留軀機之機具是否於出廠時之
19 品質及功能勘認無虞，容有疑義。唯一可確認者，係安裝於
20 事故列車第1、3、6、8車之四具主風泵中，1、8車主風泵於
21 出車前已強制停止及3、6車主風泵性能不佳，而臺鐵局之宜
22 蘭線多曲線，每次通過曲線路段因啟動列車傾斜控制，須消
23 耗主風缸（Main Reservoir，MR）之空氣壓力，多次傾斜作
24 動使MR之空氣消耗速率高於供給，造成MR壓力不足，導致列
25 車控制系統多次於運轉中主動切斷動力甚至停車（參運安會
26 調查報告第一冊第Ⅲ頁）。

27 (4)又事故列車之TEMU2007及TEMU2008各級「檢修紀錄表」或
28 「檢修保養單」之紀錄雖經常記載「良好」、「正常」或
29 「清潔」等情事（參運安會調查報告第二冊第24頁至第31
30 頁），惟110年5月14日台灣住友商事股份有限公司SC-ILC-2
31 10001號函暨其附件（參刑事第一審卷8第195頁以下）提

01 及，普悠瑪列車之主風泵，因臺鐵局未確實保養，有多數已
02 屆更換年限之零件未更換，及潤滑油補充近過量1公升等問
03 題（參刑事第一審卷第204、222、228、235頁）。甚有部分
04 零件係未清掃之狀態，造成有多量垃圾、塵埃堆積，加諸除
05 濕濾心並未定期更換，均造成事故列車之主風泵有供給空氣
06 量不足，及冷卻性能降低等致使溫度異常而影響行車運轉之
07 情況。準以此言，既主風泵檢修紀錄與機具實況不符，則動
08 力系統、停留軔機系統是否也有此未確實檢修情事，致事故
09 發生時功能異常造成失速或突然緊軔，足堪懷疑。

10 (5)退步言之，縱僅依運安會調查報告所提之相關數據計算，事
11 故列車仍有因主風泵故障、MR壓力不足致強制緊軔，而使列
12 車傾覆可能：

13 ①依日本原廠提供臺鐵局之「TEMU2000運轉手冊」之故障應急
14 程序，故障碼147號空壓機強制停止之故障處置為：「請確
15 認MR壓力，若低於6.5bar，請立即停車並通知行控中心等待
16 指示」（參運安會調查報告第一冊第197頁）。

17 ②復參照運安會調查報告第一冊第51至52頁提及：「MR壓力偵
18 測開關（Main Reservoir Pressure Switch，MRPS）設置於
19 第3、6車廂（TEP車），MRPS偵測到MR壓力低於5.5bar時，
20 將會通過線路分別將第1、8車廂（TED車）的MR壓力繼電器
21 （Main Reservoir Pressure Relay，MRPR）消磁並切斷牽
22 引指令抑制動力輸出。待MRPS偵測到MR壓力恢復至6.0bar
23 時，將會通過線路分別將第1、8車廂的MRPR激磁，恢復牽引
24 指令與動力輸出。」、「普悠瑪號編組每個車廂都有停留軔
25 機（Parking Brake），其中TEMA與TEMB車MR壓力小於5.0ba
26 r，TED與TEP車之MR壓力小於4.5bar時，該車廂停留軔機汽
27 缸彈簧開始驅動活塞啟動軔力，確保發生MR壓力過低現象導
28 致失去動力停車後，列車至少可因停留軔機作用保持靜止狀
29 態，不至於發生溜逸。此外，隨著MR壓力持續降低，停留軔
30 機汽缸彈簧作動軔力亦會逐漸提升」可證事故車MR壓力不足
31 確會強制啟動軔機以抑制動力（即煞車之意）。

- 01 ③從而，上開報告同冊第104頁即謂：「合理推測第6432車次
02 事故編組，其4台主風泵均可能因上述單一因素或複合因
03 素，處於運作溫度容易升高狀態。由第8車中空絲膜除濕機
04 發生內部劣化，造成洗脫空氣大量增加，可能事故編組中有
05 部分主風泵因蓄壓能力不足造成運作時間變長，後續引起油
06 溫過高與強制停止現象。此外，事故編組發生2台主風泵強
07 制停止後，亦將造成整體蓄壓能力進一步劣化，導致壓縮空
08 氣供給量不足於消耗量，造成MR壓力過低引發失去動力及停
09 留軔機動作等現象。」
- 10 ④依臺鐵局提供之數據，普悠瑪號列車在通過曲線啟動傾斜
11 時，每次約需消耗主風缸0.6bar之MR壓力（參運安會調查報
12 告第一冊第118頁）。
- 13 ⑤若事故列車僅剩兩組主風泵運作正常時，運轉率約剩67.
14 2%，MR壓力自8.5bar充氣至10bar約耗時4分22秒，MR壓力自
15 10bar消耗自8.5bar約耗時2分6秒（參運安會調查報告第一
16 冊第216頁）。
- 17 ⑥事故列車於樹林站發車時，第1、8車主風泵處於故障停機狀
18 態。若依以上之數據計算，事故列車行經宜蘭站時，MR壓力
19 偵測為7.3bar（參上開報告第11頁），嗣自宜蘭站行駛至羅
20 東站，共費時5分51秒，並啟動傾斜3次，MR壓力掉至7.2ba
21 r。再自羅東站出發至新馬站直至傾覆時共費時4分34秒，並
22 啟動傾斜8次，應消耗0.6bar乘8次等於4.8bar之MR壓力（0.
23 6bar \times 8=4.8bar），又自羅東行經至傾覆點過程中可回充約
24 1.5barMR壓力。因此，可得出傾覆時之MR壓力約為7.2bar減
25 去4.8bar復加上1.5bar總計為3.9bar（7.2bar-4.8bar+1.5
26 bar=3.9bar），業已低於強制啟動軔機之標準。顯見傾覆係
27 因1、8車廂之主風泵故障停機，致MR壓力回充不足於行經新
28 馬站路段時急煞產生離心力致傾覆。既第一審刑事判決所據
29 之基礎事實互有齟齬，據此推論之有罪認定，容有誤會。
- 30 ⑥被付懲戒人行為時身為七堵機務段運轉股副主任暨第二線司
31 機員，所應負注意義務不包括修復車輛及排除故障（參第一

01 審刑事判決第29頁)。被付懲戒人於出庫前請求更換列車編
02 組並記明實況，基於專業分工及職務從屬，於遭拒後依指示
03 發車，並於行駛過程中即時回報車況加以配合，已善盡其合
04 理注意義務，從而對事故列車或因動力系統、主風泵等機具
05 故障導致出軌傾覆不能注意，無從迴避，守無過失。

06 (四)本案列車事故並無超速情事，被付懲戒人亦無超速之必要。
07 又事故列車進入新馬站彎道之時間點未臻明確，調查報告所
08 認定之時速，及據此推論之列車傾覆點及傾覆臨界速度等事
09 實，尚有未洽：

10 (1)本案事故列車進入新馬站彎道之時間點，得以配合事故列車
11 時速等資訊，進而推算出列車出軌位置及傾覆臨界速度(參
12 運安會調查報告第一冊第110頁)。自屬與案情有關係之重
13 要待證事實。然遍觀行政院調查報告、運安會調查報告、逢
14 甲大學、起訴書及第一審刑事判決皆未確立事故列車進入彎
15 道起點之時間點，此重要待證事實尚未查明，據此所推斷出
16 之傾覆位置、車速等資訊實無法確立。

17 (2)另觀諸「逢甲大學針對1071021普悠瑪事故證據檢驗及分析
18 報告」(下稱逢甲大學鑑定報告)第16頁、第24頁中，就事
19 故列車第8車行車紀錄影像所為之分析。稱推估列車平均速
20 度之方式係「以影像分格之技術取出最接近事故時之畫面，
21 以車頭、車尾分別通行目標物之時間佐以行駛距離演算事故
22 列車之速度。」等語(參上開鑑定報告第9頁)。惟查，逢
23 甲大學鑑定報告僅計算案發當日事故列車於16:47:22至1
24 6:49:12之時速(參逢甲大學鑑定報告第24頁表1，目標物
25 1〈圖7〉至目標物5〈圖11〉之平均時速)，此乃列車傾覆
26 前2分鐘至17秒前之平均速度，並非以「最接近事故時之畫
27 面」作為計算基準。是逢甲大學鑑定報告未鑑定與本案待證
28 事實最密切相關之「列車傾覆時之速度」，卻以列車傾覆前
29 2分鐘至17秒前之平均速度推算事故列車傾覆時之速度，姑
30 不論其平均時速推算正確與否，此即與論理法則殊有未合。

31 (3)準此，運安會調查報告及逢甲大學鑑定報告，對於事故列車

01 出軌前之速度均未詳細說明計算之方式並提出證據，即遽為
02 事故列車出軌前速度高達約139至141公里/時之結論，第一
03 審刑事判決將渠等報告之認定採為裁判之基礎，容有再斟酌
04 之必要。蓋列車班次時程皆為預先排定，無論提早多久到站
05 皆須依原訂時程發車，是以上訴人絕無超速情事，亦無超速
06 之必要。

07 (五)被付懲戒人於事故列車故障失控當下，欲重啟ATP系統之舉
08 措，並無違反相關規定、經驗法則及行為時之注意義務。

09 (1)運安會、起訴書及第一審刑事判決皆以107年9月19日以鐵機
10 行字第Z000000000號函修正版本之《交通部臺灣鐵路管理局
11 列車自動防護系統(ATP)使用及管理要點》(下稱ATP使用
12 及管理要點)作為論斷被付懲戒人注意義務之標準，惟一般
13 人皆未能於網路公開資料或實體通路輕易尋獲該要點之內
14 文，加諸此法規修正日期與事故發生日107年10月21日過於
15 接近，臺鐵局是否已及時使各機務段、處、所等單位之員工
16 週知其內容，不無疑義。究竟本案應以107年9月19日以鐵機
17 行字第Z000000000號函修正版本，或以被付懲戒人於臺鐵局
18 員工訓練中心受訓時所依據之99年10月29日以鐵機行字第09
19 90031671修正版文作為憑據，仍亟待釐清。起訴書及第一審
20 刑事判決逕採前者，似嫌速斷。

21 (2)退步言之，依107年9月19日ATP使用及管理要點第2點第
22 (三)項第6款規定：「運轉中遇ATP系統車上設備故障時，
23 應以行車調度無線電話向調度員要求於下一站(簡易、招呼
24 及號誌站除外)重新啟用。經啟用1次後仍無法正常使用
25 時，依本項第13款規定辦理，除將故障原因填入「動力車交
26 接簿」外，並於下班時向運轉值班人員報告。」又依同項第
27 13款規定：「列車遇有車上設備故障時，應依下列規定辦
28 理：(1)列車於機務段、所始發前發現ATP車上設備故障，
29 運轉值班人員接獲司機員通報後應即更換機車(編組)或加
30 派機車助理、司機員或機車長同乘。(2)列車於運轉途中
31 發現ATP車上設備故障，無法由機務段所更換機車(編組)

01 或加派機車助理、司機員或機車長時，司機員應適宜減速注
02 意運轉，並通報行車調度員轉知機車調度員於前方適當地點
03 更換機車（編組）或加派機車助理、司機員或機車長同
04 乘。」

05 (3)復依起訴書第18頁、第一審刑事判決第39頁提及：「自103
06 年至107年案發前止，單就本案電聯車ATP故障之紀錄即共有
07 631筆（含103年有78筆、104年有3筆〈該年度資料不全〉、
08 105年有162筆、106年有219筆、107年有計169筆）」於事故
09 列車TEMU2000型列車屬彼時最新型電聯車之背景下，此故障
10 率不可謂不高，而此實況於判斷被付懲戒人重啟ATP是否合
11 於經驗法則及其注意義務時，自應納入考量。

12 (4)由是觀之，ATP使用及管理要點本即設有運轉中司機員客觀
13 上合理判斷ATP系統故障時，應適時重新啟用ATP之規定。又
14 考量事故列車同車型ATP具有甚高故障率之特性，加諸被付
15 懲戒人主張其欲重啟ATP前業已通報並經同意，且各支援人
16 員無法及時判斷原因並有效指引之情況下，其欲重啟ATP並
17 無違反相關規定、經驗法則及行為時之注意義務。雖未及重
18 新開機前即遇事故列車因故障緊軔等情事出軌傾覆，依前所
19 述被付懲戒人對此不能注意，要難課予過失之責。

20 (六)綜上所述，被付懲戒人對刑事第一審判決不服，已合法上
21 訴。是以被付懲戒人所涉刑事案件尚未確定，其仍應推定為
22 無罪之人。真相既未明瞭，懲戒人應否受懲戒及處分之輕重
23 仍無所論據，是以本件懲戒案裁定停止之理由仍然存在，該
24 裁定實有維持之必要。請體察上情，續予維持停止審理，以
25 維公平正義、並防止裁判歧異，至紉公誼。

26 二、若鈞院認被付懲戒人仍有受懲戒處分之必要，懇請依公務員
27 懲戒法第10條規定，審酌被付懲戒人下列生活實況及一切情
28 狀，為適當之懲戒處分：

29 (一)被付懲戒人於110年11月5日所提出之公務員懲戒答辯狀
30 (二)提及：「被付懲戒人報考臺鐵局擔任駕駛員一職，即
31 為分擔家中經濟之重擔。父親尤添遠年事已高，患有擴大性

01 心肌病變、重度心衰竭、慢性腎衰竭等嚴重症狀，甚至曾經
02 歷心臟尖瓣膜置換等手術，致被付懲戒人兢兢業業完成繁重
03 之駕駛任務調度之餘，仍需頻繁定期返家陪同父親至醫院回
04 診。尤有甚者，被付懲戒人早年離婚後尚須獨立養育兩子
05 女，幸仍得子女體恤父親之煎熬與辛勞，苦讀考上國立臺灣
06 海洋大學研究所，然其學業及生活支出仍由被付懲戒人負
07 擔。被付懲戒人終日需疲於負擔家庭經濟支出及照護責任，
08 並同時面對繁重之司法程序。」

09 (二)基此，茲再提出尤添遠先生之診斷證明書（附件7），顯見
10 其心、腎慢性症狀嚴峻，經醫生判斷已嚴重至洗腎亦無效果
11 之程度，日常照護至為繁重。又為免一家饕餮不繼，現被付
12 懲戒人之兒女，課後亦需至長照機構等單位打工（附件
13 8）。可徵被付懲戒人生活經濟拮据、照護負擔極為沉重，
14 確屬事實。

15 三、本件懲戒程序，被付懲戒人亦援引刑事程序所提書狀作為答
16 辯理由（附件9）。

17 四、綜上所述，請續予維持停止審理程序，靜候刑事案件判決確
18 定之結果。申言之，被付懲戒人於列車失控下、平均十秒餘
19 即須以無線電聯繫各方，同時須不斷接受指令以釐清事故列
20 車故障原因，十萬火急下已竭盡最大努力，對列車因故障失
21 控出軌傾覆，實有不能注意情事，尚祈本院明鏡高懸，還被
22 付懲戒人以清白。退萬步言，或審酌上情，為公正適當之懲
23 戒處分，如蒙惠允，毋任感禱。

24 五、聲請證據調查：

25 (一)請向臺鐵局函查《ATP使用及管理要點》於107年9月19日以
26 鐵機行字第Z000000000號函修正時，臺鐵局是否有通知各機
27 務段、處、所等單位，並即刻安排訓練使員工得以週知。並
28 請鈞院命臺鐵局提出相關事證及99年10月29日以鐵機行字第
29 0990031671修正之ATP使用及管理要點版本，以利核對，釐
30 清事實。蓋臺鐵員工及一般人未能於網路等公開資料尋獲此
31 要點內文，加諸此法規修正日期與事故發生日107年10月21

01 日過於接近，若臺鐵局未能及時提供，似無法作為被付懲戒
02 人行為時注意義務評斷之標準。

03 (二)請命臺鐵局提出行為時105年04月14日以鐵運轉字第1050011
04 325號函修正之《交通部臺灣鐵路管理局行車實施要點》。
05 該要點經運安會鑑定報告、起訴書、第一審刑事判決大量接
06 引，惟其內文未見於網路公開資料及實體通路，自有命臺鐵
07 局提出之必要，以明事實。

08 (三)請命臺鐵局提出人事分層負責明細表等相關人事文件，以查
09 明各項業務中，員工間之從屬關係。

10 (四)請命臺鐵局提出自上訴人升任運轉股副主任期間七股機務段
11 所有教育訓練相關文件資料，以查明上訴人接受在職訓練之
12 實況，釐清其注意義務之標準。

13 六、證據附件（均影本在卷）：

14 附件7、被付懲戒人之父三軍總醫院110年11月10日診斷證
15 明書。

16 附件8、被付懲戒人之女臺北市私立祥安尊榮老人長期照護
17 中心服務證明書。

18 附件9、被付懲戒人於110年11月30日所提出之刑事上訴理
19 由狀。

20 丙、本院依職權調取臺灣宜蘭地方法院108年度矚訴字第1號判
21 決、臺灣高等法院110年度矚上訴字第5號判決、最高法院11
22 2年度台上字第498號判決、被付懲戒人擔任東部幹線「普悠
23 瑪自強號」列車司機員及起迄時間之資料、被付懲戒人自10
24 0年迄今之服務成績資料、上開刑事案件之電子檔。

25 理 由

26 一、違失事實：

27 (一)被付懲戒人尤振仲係交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）
28 之司機員，於民國102年10月26日起擔任學習司機員，於103
29 年10月23日擔任司機員，取得乘務資格，並經技能檢定合
30 格，係從事上開業務之人。其受有列車自動防護系統（以下
31 簡稱：ATP系統）之操作訓練，應知悉(1)臺鐵局自94年起陸

01 續於列車機車上安裝之ATP，得經由感應器接收軌道旁號誌
02 系統及司機員輸入之特定列車資料，提供列車允許速度及其
03 他相關監控資訊，具有監控列車速度，並提供司機員有關實
04 際允許速度及距離限制區多遠等資訊之功能，可作為司機員
05 安全駕駛之輔助工具。(2)運轉設有列車自動防護系統之動力
06 車時，於列車駛經裝有列車自動防護系統路線前，應啟用車
07 上列車自動防護系統。(3)若ATP系統未故障，不得任意停
08 用，運轉中停用ATP時，應通報行車調度員，並以行車調度
09 無線電話向調度員要求於下一站（簡易、招呼及號誌站除
10 外）重新啟用；亦應知悉(4)車輛及列車之運轉，應依號誌、
11 號訊及標誌之顯示辦理。(5)列車之運轉速度，不得超過各該
12 車輛型式之限制速度，而依臺鐵局宜蘭線東行線之限速標誌
13 牌設置情形，新馬站前曲線半徑306公尺之彎道路段【即里
14 程八堵站向南起89公里73公尺至里程八堵站向南起89公里53
15 4公尺（里程K89+073至K89+534）。以下有關里程，均以此
16 方式表示】之速限，針對普悠瑪自強號列車，應為速限75公
17 里/時之規定。

18 (二)普悠瑪自強號列車（編組TEMU7+TEMU8）於107年10月21日在
19 臺鐵局臺北機務段之樹林調車場期間，已發生第1、8車主風
20 泵（即空壓機）強制停止之故障並持續存在，前車次之司機
21 員陳立訓並未將該情形載入司機員動力交接簿，接班之被付
22 懲戒人於當日14時2分6秒（即14：02：06，以下時間均依此
23 方式敘述）至樹林調車場對本案事故列車實施出庫檢查作業
24 後，亦未確認排除故障，而於14：49以車次編號6432普悠瑪
25 自強號自樹林站出發，行駛中，自15：39：12至16：16：18
26 期間，因前述1、8車之主風泵性能不佳，多次發生總風缸
27 （空壓機壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存，Main Res
28 ervoir，下稱MR）壓力不足，故而自動切斷動力造成抑制列
29 車加速之情形，其中數次尚因MR壓力小於5.0bar（壓力單
30 位，即每平方公分5.0公斤，下同），致停留軔機作動而緊
31 軔（煞車），使列車於16：00：07停於貢寮站前約1.3公里

01 處（里程K27+000），被付懲戒人雖向機車調度員張三貴表
02 達列車動力消失、空壓機跳開、動力時好時壞等情形，但仍
03 駕駛本案事故列車續行前進，列車於16：13：50又再因MR壓
04 力小於5.0bar，停於大溪站前約1.8公里處（即里程K43+00
05 0，大里與大溪站間）。檢查員黃清雲於16：13：52至16：1
06 5：06及16：16：19至16：17：30間，與被付懲戒人通訊討
07 論列車異常情況之排除方式，並建議倘仍無法排除，可撥打
08 張貼在駕駛臺之檢查員行動電話詢問。

09 (三)被付懲戒人駕駛本案事故列車，縱使列車有前開主風泵故障
10 情形，仍應注意前開(一)、(1)至(5)所示之事項，以確保列車上
11 乘客之生命、身體安全，竟疏未注意，有下列過失，導致本
12 案事故列車出軌翻覆，終致車上乘客傷亡之嚴重結果：

13 (1)被付懲戒人結束與檢查員黃清雲之通訊後，竟誤判列車動力
14 切斷係因ATP系統故障所致，在大溪站前約1.8公里處（即里
15 程K43+000，大里與大溪站間），違反ATP系統無故障或應停
16 用之情形不得關閉ATP系統之規定，擅自關閉ATP系統，關閉
17 後未依規定向行車調度員通報，且被付懲戒人關閉ATP系統
18 後，列車隨即於16：18：27又發生動力自動切斷之情形，被
19 付懲戒人當可確認列車動力問題並非ATP系統故障所致，仍
20 未依規定於下一停靠站重新啟用ATP系統。被付懲戒人於1
21 6：25：15許，透過頭城站值班站長向行車調度員請求於頭
22 城站停車，然未據實告知其已關閉ATP系統，而有於非簡易
23 站、招呼及號誌站之下一站（即頭城站）停車重啟之必要，
24 本案事故列車此後即在ATP系統關閉之狀態下，失去ATP系統
25 自動強制列車減速及煞車之防護功能，而繼續行駛。

26 (2)被付懲戒人駕駛本案列車於16：34：49至16：37：50停靠宜
27 蘭站，16：37：51自宜蘭站開往羅東站，續行期間，檢查員
28 王文全持續以行車調度無線電話，與被付懲戒人討論列車動
29 力時有時無之問題，檢查員王文全判斷異常原因之得以「BO
30 UN」（即EP軔機單元）復位之方式排除；其後列車於16：4
31 3：41至16：44：51停靠羅東站，而被付懲戒人在宜蘭、羅

01 東站停靠時，均未重新啟用回復ATP系統之功能，且被付懲
02 戒人明知ATP系統係司機員之安全駕駛輔助設備，ATP系統關
03 閉後，司機員猶應提高注意力，留意行車沿線之號誌、號訊
04 及標誌，並遵守行車速限，且依當時情形並無不能注意之情
05 事，然被付懲戒人竟疏未注意上述規定，其駕駛列車於16：
06 44：52自羅東站出發後進入直線路段，將電門把手拉至140
07 段位繼續保持，列車車速自16：46：58起速度已達140公里/
08 時，其後列車維持約139-142公里/時之速度超速前行，此時
09 列車行駛期間，被付懲戒人仍持續與機車調度員張三貴、檢
10 查員王文全通聯討論斷路器復位跳開等問題，被付懲戒人本
11 應注意前方即將進入彎道卻未警覺，亦未注意事故列車於1
12 6：49：20通過新馬站彎道前163公尺處時（里程K88+910）
13 之速限標誌為85公里（普悠瑪號適用之車速應低於75公里/
14 時），致未啟動任何降低列車行駛速度之措施，本案事故列
15 車遂以約140公里/時之高速駛入新馬站前曲線半徑306公尺
16 彎道路段，因速度過快開始傾覆，其中第8、7、3、5車等4
17 節車廂出軌後翻覆，造成18人死亡、2百餘人輕重傷之重大
18 事故。

19 二、上開事實，業經臺灣宜蘭地方檢察署檢察官108年6月6日以1
20 07年度偵字第6243號、108年度偵字第3086號提起公訴，並
21 經臺灣宜蘭地方法院於110年10月18日以108年度矚訴字第 1
22 號判決，判處被付懲戒人犯過失致死罪，量處有期徒刑4年6
23 月，嗣檢察官與被付懲戒人均不服提起上訴，經臺灣高等法
24 院於111年10月27日以110年度矚上訴字第5號判決駁回上
25 訴，檢察官復不服而提起上訴，再經最高法院於112年3月3
26 日以112年度台上字第498號判決駁回上訴，全案確定，凡此
27 有上開起訴書、判決書及最高法院刑事第七庭112年3月7日
28 台刑七嵩112台上498字第1120000010號函及前述刑事案件電
29 子卷證在卷可稽，另有移送機關提出之「交通部臺鐵6432次
30 列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告」、「傾斜式
31 列車進出庫檢查表」、「國家運輸安全調查委員會（以下簡

01 稱運安會)重大運輸事故調查報告(第一冊)」等可資佐
02 證。

03 三、上引刑事判決論處被付懲戒人罪刑，係綜合證人向井真治、
04 張三貴、東真司、金井利喜、黃珮綺、杜冠衡、陳妍君、黃
05 清雲、張立昌、林進添、王文全、黃德輝、李景村於偵、審
06 中之證言，相關事故現場勘驗筆錄、相關事故列車行車紀錄
07 (包括影像光碟)、運安會鑑定意見、逢甲大學車輛行車事
08 故鑑定研究中心(下稱逢甲大學)鑑定意見、事故列車相關
09 通訊對話錄音檔案、通聯譯文暨全案卷證等證據，相互印
10 證，審認明確，於判決中詳盡說明其取捨證據與得心證之理
11 由，略以：

12 (一)被付懲戒人係臺鐵局之司機員，自87年3月2日起，於臺鐵局
13 臺北機務段擔任技術工，於102年5月29日起在七堵機務段擔
14 任學習機車助理，於102年7月19日起擔任機車助理，於102
15 年10月26日起擔任學習司機員，於103年10月23日擔任司機
16 員，於106年3月29日起擔任工務員兼運轉副主任迄今。其依
17 列車編組之車輛型式，陸續取得之乘務資格分別為：102年7
18 月19日為柴電機車之機車助理、102年10月26日為電力機車
19 之學習司機員、103年10月23日為電力機車之司機員、104年
20 1月9日為電車組司機員、104年1月30日為推拉式電車組司機
21 員。按臺鐵局行車實施要點第374條規定，運轉設有ATP系統
22 之動力車時，於列車駛經裝有ATP系統路線前，應啟用車上A
23 TP系統。且若ATP系統未故障，不得任意停用；運轉中停用A
24 TP時，應通報行車調度員，並以行車調度無線電話向調度員
25 要求於下一站(簡易、招呼及號誌站除外)重新啟用，亦經
26 臺鐵局列車自動防護系統(ATP)使用及管理要點第二點第
27 (三)項第6款、第五點(三)項第1款規定甚明(見偵卷4
28 第71頁反面、第29頁、第31頁)；次按鐵路行車規則第153
29 條規定，車輛及列車之運轉，應依號誌、號訊及標誌之顯示
30 辦理；臺鐵局行車實施要點第71、73、75條規定列車之運轉
31 速度，不得超過各該車輛型式之限制速度，傾斜式列車之AT

01 P正常運轉時，行駛於宜蘭線（八堵至蘇澳）、北迴線（蘇
02 澳至花蓮）之限速均為130公里/時，而ATP故障時，速度則
03 不得超過130公里/時，又傾斜式列車在半徑900公尺以下曲
04 線運轉時，得提高限速每小時3公里；ATP正常運轉時，曲線
05 半徑在300公尺時，限速為85公里/時，並得提高限速3公里/
06 時，但ATP故障時，曲線半徑在300公尺時，其速度不得超過
07 限速85公里/時；另依臺鐵局宜蘭線東行線之限速標誌牌設
08 置情形，羅東站至新馬站彎道前之直線路段（里程K81+770
09 至K89+073），傾斜系統列車之速限為130公里/時，新馬站
10 前曲線半徑306公尺之彎道路段（里程K89+073至K89+53
11 4），傾斜系統列車之東線速限為85公里/時，並在彎道前約
12 163公尺處（里程K88+910）設有速限85公里/時之限速牌標
13 誌，另臺鐵局106年2月17日發布行車電報，臺鐵全線普悠瑪
14 號（班次TEMU0型）自106年2月20日起，於曲線路段R600
15 （含）即曲線半徑600公尺以下地點，按原傾斜式列車速限
16 標（橘色限速標）減10公里/時行駛，從而本案事故列車行
17 經新馬站彎道之速限，應為速限75公里/時等諸般規定。被
18 付懲戒人取得司機員資格，復通過資歷審查、測試並定期受
19 有教育訓練，是以，被付懲戒人已熟知上述鐵路運轉規章運
20 轉之限速及ATP系統功能、使用及管理之相關規定，應屬明
21 確。

22 (二)本案事故列車之ATP系統並未故障，而被付懲戒人誤判為ATP
23 故障，於16：17：55在八堵站起43公里處（即大溪站前約1.
24 8公里處，里程K43+000），關閉ATP後，未依規定通報，復
25 未於停靠宜蘭、羅東站時重啟回復ATP之功能，直至列車翻
26 覆。

27 (三)被付懲戒人駕駛本案事故列車於16：44：52自羅東站發車後
28 進入直線路段，將電門把手拉至140段位繼續保持，在未啟
29 用ATP系統之情形下，以遠超過速限75公里/小時之約140公
30 里/時之高速行駛，未操作煞車把手，未依規定減速，駛入
31 新馬站前彎道路段，旋於16：49：27在新馬站前，里程約K8

01 9+212至K89+224之間開始傾覆，約於里程K89+251處，第8車
02 車廂全部右輪及左側第一轉向架前車輪組之車輪與鋼軌接觸
03 力為0而傾覆。

04 (四)運安會及逢甲大學綜合本案之事證研析後，其等調查報告及
05 分析意見，於判斷被付懲戒人駕駛本案事故列車當時之車
06 速、電門把手位置、計算傾覆臨界速度、分析列車翻覆點、
07 及本案事故列車出軌翻覆之肇因，其結果及意見均一致（即
08 如前述內容）。

09 (五)被付懲戒人在刑事案件中抗辯之說明

10 (1)被付懲戒人及其辯護人於刑事案件中辯稱：

11 ①被付懲戒人稱：

12 否認有何過失，臺鐵局於事故前即知本案事故列車有嚴重
13 的主風泵故障問題，並已經影響列車安全跟編組運用，卻仍讓
14 故障車上路；依照我當時的操作，我沒有超速，我看到武荖
15 天橋，就把電門把手收到75，車子在行進當中就是有問題存
16 在，我也一直回報，所有的人也一直跟我聯絡，我也要求停
17 車，調度員不讓我停車，我知道車子有暴衝，我也有回報，
18 電門速度跟數位表的數度就真的不一樣；我在檢查員黃清雲
19 通知我重新升降弓時，按照標準程序，我們就是會關閉AT
20 P，所以當時我已經請黃清雲要報備調度員說我要關閉ATP，
21 我會再重啟，在運安會的報告中，曾經顯示ATP的確有故障
22 訊息出現，依照我們的駕駛經驗，列車限制動力，會覺得可
23 能是ATP的限制，就像ATP的故障訊息，一年下來有6,000多
24 件，所以會合理懷疑就是ATP故障；黑盒子顯示的紀錄是135
25 公里並非140公里云云。

26 ②被付懲戒人之辯護人稱：

27 1. ATP故障時亦有抑制動力、失去動力等情形，被付懲戒人認
28 事故列車動力異常為ATP故障所致，並無違反經驗法則，被
29 付懲戒人經通報後隔離ATP，並信任ATP遠端監控系統正常運
30 作中，持續監督事故列車ATP系統狀態，持續通報故障跡
31 象，待行控中心進一步指示於何站再行開啟，已善盡其注意

01 義務。

02 2. 臺鐵局並未提供日本原廠或臺鐵局自訂之普悠瑪號車型相關
03 運轉或操作手冊予司機員自修或實際操作時依循，被付懲戒
04 人未接受完整之培訓課程及客觀化考核，被付懲戒人早有通
05 報列車動力故障並請求停車，於呼救過程中一路所接收到的
06 指示、訊息都是「能開就盡量開」之要求，並未有任何停車
07 之建議，被付懲戒人未經調度員行車准許，不能擅自停車，
08 遵從行車調度員之指令繼續行駛列車，難認有客觀上注意義
09 務之違反。

10 3. 被付懲戒人無超速趕點之動機與必要，且進入新馬站彎道前
11 已將速度把手下扳，事故列車運轉中速度表數值已失準，對
12 於事故列車失速情形不能注意；縱事故列車超過號誌限速，
13 亦非140公里/時，逢甲大學所推估之車速，並非事故發生當
14 下之車速，無法作為有罪認定之基礎，運安會提出之調查報
15 告僅泛泛指稱事故列車最後34秒之平均速度為140公里/時，
16 並無進一步說明其計算之方式及證據，調查報告所認定之速
17 度亦不可採，且列車傾覆點應在K89+150處，縱然時速達14
18 0公里亦不會在該處翻覆，列車翻覆原因實為MR壓力不足，
19 列車於羅東站之MR壓力為7.2bar，出發至新馬站啟動傾斜8
20 次，每次消耗0.6bar，行駛過程中可回充約1.5bar，因此傾
21 覆時MR壓力為3.9bar，已低於強制啟動軔機之標準，或事故
22 列車傾斜、電力系統故障等情致列車突然緊軔而脫軌傾覆，
23 故被付懲戒人對事故結果不能注意。

24 4. 臺鐵局所購置TEMU0普悠瑪號列車設計規格與製造品質難供
25 多彎道之北迴路段安全使用，事故列車發車前即同時有ATP
26 及空壓機故障情形，臺鐵局並未善加修復或停車更換編組應
27 變，本案列車最終出軌原因倘係因傾斜功能失常而導致列車
28 發生翻覆之結果，即與起訴書所指被付懲戒人之行為無相當
29 因果關係。

30 (2) 被付懲戒人在刑事案件中辯解不可採之說明，略以：

31 ① 參照運安會、逢甲大學鑑定意見及證人杜冠衡證言等事證，

01 本案事故列車確實發生前述主風泵強制停止之故障並持續存
02 在，而MR壓力視列車行駛時之消耗狀況不同，在MR壓力不足
03 之時，造成列車走走停停，亦即造成列車「開不快或直接煞
04 停」，此為列車之安全機制，該故障狀態不會導致列車超
05 速、失速，或煞車失靈之情形，因此主風泵之故障，並非本
06 案事故列車因超速出軌翻覆事故之主要原因自明。又事故列
07 車翻覆原因亦非列車傾斜、電力系統故障所造成。

08 ②依據普悠瑪6432次車相關通訊錄音、譯文，被付懲戒人與福
09 隆站長張立昌、機車調度員張三貴、台北機務段檢查員黃清
10 雲間之通話記錄，證人即臺鐵局教育訓練講師陳妍君、證人
11 張立昌、證人林進添之證言等事證，足證被付懲戒人忽略查
12 看駕駛室控制臺司機員正前方之壓力錶，本身之專業技術尚
13 有欠缺，而未能完整傳達故障訊息，被付懲戒人與張三貴、
14 黃清雲等機班人員之聯繫，通聯期間或有因訊號不清有誤解
15 之情形，然被付懲戒人依當時列車狀態，而做出列車可續行
16 之判斷，難認有被付懲戒人所辯稱調度員不讓其停車，伊遵
17 從調度員指令繼續行駛云云等情。況且被付懲戒人已在頭城
18 站之後之宜蘭站、羅東站二站，均順利靠站停車上下乘客，
19 是以縱有頭城站長誤聽之事，亦與被付懲戒人之後超速行駛
20 致生列車出軌翻覆之行為，並無關連。

21 ③關於ATP故障之辯解

22 1.依據前述通訊內容譯文，被付懲戒人在16：17：55關閉ATP
23 系統之前，通報之故障為「6432機車有問題，有時候動力會
24 自然的消失，麻煩報告一下調度員」、「故障指示燈指示1
25 車跟8車那個空壓機那個跳開」、「那個電門它自己會歸
26 零，停留軔機會作用」等語，被付懲戒人作為司機員，其既
27 已接受過空壓機強制停機排除之相關課程訓練，按「TEMU0
28 運轉手冊_表六-3附件3BECU故障應急手冊」中，遇空壓機強
29 制停止（故障碼147）的故障處置為：請確認MR壓力，若低
30 於6.5bar請立刻停車並通知行控中心等待指示。足見被付懲
31 戒人未能識別列車故障原因，亦未查看駕駛室控制臺司機員

01 正前方之壓力錶之主風缸（MR）壓力值，通報正確之訊息，
02 其忽略查看壓力錶，未以完整之訊息通報機務維修人員，亦
03 對列車之系統操作不熟悉。且當時駕駛室控制臺並未顯示有
04 何與ATP系統故障相關之訊息，被付懲戒人辯稱其關閉ATP系
05 統為處置合理，難認有據。

06 2.又依行車通訊譯文，被付懲戒人辯稱伊在大溪升降弓時，調
07 度員就已經知道ATP系統是關閉的，記得在大溪時有向行車
08 調度員提到ATP系統沒有使用云云，然經對照16：17：55關
09 閉ATP系統前後之通聯譯文並無顯示被付懲戒人與行車調度
10 員提及關閉ATP系統之情事，被付懲戒人直至16：48：02
11 許，在冬山站及新馬站間，以行車調度無線電話車上臺與證
12 人張三貴通話時，始言及「現在變成把ATP把它關起來」等
13 語，故被付懲戒人前開辯解與客觀事證不符，尚難採信。

14 3.況縱使被付懲戒人有通報或其認調度所知悉其關閉ATP系
15 統，然比通報調度所更重要的是，司機員關閉ATP之後仍應
16 於下一站停車、或於下一停靠站重啟ATP系統等處置，以維
17 護列車之安全。被付懲戒人身為司機員，於列車運轉中，AT
18 P系統僅司機員得操作，本不得任意關閉ATP系統，且關閉AT
19 P後應在下一站停車重啟，此為操控行駛中列車之司機員責
20 任，綜合調度所調度員或臺鐵路其他人均無越俎代庖之可
21 能，是以，被付懲戒人辯護人辯稱，被付懲戒人以為綜合調
22 度所認為有開啟ATP系統之必要，應會主動通知云云，不足
23 採信。

24 4.又依據運安會調查報告，經運安會解讀本案列車TCMS等資料
25 結果認：「16：22：17時，DDU（駕駛顯示器單元）故障（F
26 AULT）訊息欄位顯示：『代碼915-傾斜系統行駛中無法接收
27 ATP資料/第8車』，當時MR值為5.3bar，依調查測試，駕駛
28 控制臺總故障燈及DDU『故障確認』鍵應會閃爍，伴隨告警
29 聲響，DDU傾斜功能欄位內第8車綠底白字之控制傾斜轉成黃
30 底黑字之備援傾斜15，16：22：18時DDU故障（FAULT）訊息
31 欄位顯示：『代碼934-車間通訊異常/第7車』，當時MR值為

01 5. 25bar，依測試紀錄，駕駛控制臺總故障燈及DDU『故障確
02 認』鍵應會閃爍，伴隨告警聲響。」等語。對照被付懲戒人
03 於16：32：35與檢查員王文全通話時稱「對、我現在的駕駛
04 端這邊變成是備援傾斜」等語，應認被付懲戒人關閉ATP系
05 統後，列車才因被付懲戒人關閉ATP系統而顯示有關傾斜系
06 統行駛中無法接收ATP系統資料之相關訊息，被付懲戒人所
07 稱有出現ATP故障之訊息，應係在被付懲戒人自行關閉ATP系
08 統之後始發生，被付懲戒人辯稱其合理判斷ATP系統有故障
09 云云，實無足採。

10 ④被付懲戒人辯稱列車時速不可能到達140公里、車子有失
11 速、暴衝之情形云云，然查：

12 1.逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心計算本案事故列車車速
13 結果略以：「事故列車行車影像最接近事故時之速度，演算
14 以下影像畫面，係來自於事故列車之8車（本案車頭）與1車
15 （本案車尾），是為坊間所謂之行車紀錄器影像，本中心以
16 影像分格之技術取出最接近事故時之畫面，以車頭、車尾分
17 別通行目標物之時間佐以行駛距離演算事故列車之速
18 度。」、「以基本物理定理佐以影像分格技術，以平均車速
19 為V、平均速度(m/s)=m距離(m)/s時間(sec)，即距離除
20 以行駛時間交互確認；依臺鐵提供之里程結果，事故前A影
21 像即車頭第8節車廂行駛目標物1至目標物5區間距離4311公
22 尺，總時間為109.52秒、平均速度為141.70公里，而事故前
23 車尾即第1節車廂行駛上開目標物區間里程長度亦為4311公
24 尺，時間則為109.89秒、平均車速為141.23公里。故本中心
25 驗證上列有關事故列車速度之紀錄均為正確【僅略有誤
26 差】，並無被竄改之嫌」等語。

27 2.運安會係利用事故列車內持續記錄車速之「列車控制系統TC
28 MS」、「傾斜控制系統TC/MC」、「列車自動防護系統ATP」
29 等3種紀錄器設備，以車速紀錄套疊之方式確認車速結果略
30 以：「普悠瑪列車3種紀錄器的車速偵測方式均不相同，惟
31 速度值均為一致，表示各系統間速度相對誤差小於1公里/

01 時，表示各系統車速紀錄數據可信度為高」、另「使用動態
02 影像分析軟體比對行車紀錄器影像資料，確認事故列車傾覆
03 前最後34秒之平均時速約為140公里」等語。

04 3.是以，逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心依據本案事故列
05 車之行車紀錄器，以基本物理定理佐以影像分格技術計算之
06 車速，而運安會則係利用「列車控制系統TCMS」、「傾斜控
07 制系統TC/MC」、「列車自動防護系統ATP」套疊之方式，均
08 確認事故列車之傾覆前之平均時速約為140公里/時。

09 4.依據前引之通聯記錄與TCMS對照表所示，被付懲戒人自16：
10 46：58車速已到達約140公里/時，至16：49：27列車翻覆
11 時，行駛已超過2分鐘，佐以逢甲大學所鑑定車速之範圍為1
12 09.52秒、目標物區間里程長度4,311公尺，計算出列車之平
13 均速度為141.70公里，均足認被付懲戒人維持約140公里之
14 時速行駛已超過4公里之距離，且被付懲戒人行駛期間尚能
15 與證人即檢查員王文全保持對話，顯與一般車輛突然失速、
16 暴衝之情形不同。是以，被付懲戒人及其辯護人辯稱，被付
17 懲戒人於事故發生時，將電門把手刻度操作在82至83公里左
18 右，不會達到140公里之時速，又列車可能因傾斜功能失常
19 而導致列車發生翻覆之結果，以及列車有失速、暴衝情形云
20 云，所辯均顯與前揭事證不符，委無足採。而辯護人另稱列
21 車於16：49：25在彎道起點K89+73處，2秒後翻覆，共前進
22 77.6公尺，故傾覆點應在K89+150處，縱然時速達140公里
23 亦不會在該處翻覆等語。然事故列車於16：49：25是否行駛
24 在K89+73處，並無客觀證據可佐；至證人即七堵調車廠基
25 隆電務分駐所技術助理黃德輝所證述：本件事故並非因超速
26 而出軌，係因第7車在出軌前煞車鎖死，造成列車開始翻
27 滾，然後1至7車推擠成W型分布，我是根據運安會調查報告
28 及事故錄影，以個人的電機與物理專業知識去判斷等語，並
29 非基於其親見親聞所證述，而為其個人臆測之詞，且與上開
30 認定本件事故原因之客觀證據有違，均難於採信。

31 ⑤關於被付懲戒人未受臺鐵局完善教育訓練之辯解：

01 辯護人雖辯稱：被付懲戒人違反之注意義務為誤以為ATP系
02 統故障，始將ATP系統關閉等語。然被付懲戒人隔離ATP後，
03 列車仍然發生動力時有時無之情形，此時顯然能知悉列車之
04 異常應非ATP故障所導致，隔離ATP係無效之操作，業如前所
05 述，而一般智識正常之人亦知悉駕駛動力交通工具應遵守速
06 限標誌，故被付懲戒人所違反之注意義務，與其所辯稱臺鐵
07 局並未提供日本原廠或臺鐵局自訂之普悠瑪號車型相關運轉
08 或操作手冊予司機員自修或實際操作時依循，亦未提供完善
09 之培訓課程及客觀化考核制度等情，並無關聯，均無法為其
10 有利之認定。

11 ⑥關於TEMU0普悠瑪號列車採購不當、設計有問題等之辯解：

12 辯護人另辯稱：臺鐵局所購置之TEMU0普悠瑪號列車之設計
13 規格與製造品質難供多彎道之北迴路段安全使用等語，並以
14 證人即臺鐵局前副總工程司李景村之證述及相關報導與論文
15 為證。然證人李景村卻證述：我完全沒有接觸普悠瑪號的採
16 購案等語，足見其並未實際經手採購案，其所為之證述內容
17 非基於其親見親聞所證述，又辯護人所提出之學術論文內容
18 並非針對本案列車發生事故原因所撰寫，而新聞報導內容為
19 接受採訪之個人意見，並無佐證證明為真，均無法為被付懲
20 戒人有利之認定，況事故發生前，列車之MR並未有壓力不足
21 之情形，事故發生原因與MR故障或多彎道並無關聯，是此部
22 分辯護意旨並不足採。

23 ⑦被付懲戒人明知ATP系統係司機員之安全駕駛輔助設備，ATP
24 系統關閉後，於進行過程中與臺鐵局人員持續通話，仍應提
25 高注意力，留意行車沿線之號誌、號訊及標誌，並遵守行車
26 速限，且依當時天候陰、日間自然光線、視距良好，氣候並
27 無影響行車運轉之因素，且被付懲戒人於本案事故列車發車
28 前之酒測值紀錄正常，亦無疲勞駕駛情事，又事故當日，事
29 故列車行經之軌道，沿線之線型結構、號誌、號訊、標誌均
30 正常，且駛至翻覆前，行駛中均無障礙物，難以藉詞與臺鐵
31 局人員通話而認無期待可能性。

01 四、被付懲戒人於本院審理時，否認駕駛列車有過失，辯稱：出
02 車時伊已要求更換車輛，但無車可換，其關閉ATP係經報
03 備，無復位亦係聽從檢查員王文全建議，車輛翻覆是因主風
04 泵故障壓力不足所致，且伊並未超速，並聲請調閱：(1)臺鐵
05 局傾斜式電聯車TEMU2000運轉手冊1份與翻覆列車之風缸機
06 件、自動煞車機制之相關設備之規格、操作說明，與事後勘
07 驗、鑑定等相關資料；(2)當庭勘驗普悠瑪列車6432次進入新
08 馬站之監視器畫面光碟1份、「事故列車行車紀錄影像（列
09 車前方）光碟3片」、「事故列車行車紀錄影像（列車後
10 方）光碟1片」；(3)聲請傳喚證人黃清雲、王文全、張三
11 貴；(4)調查臺鐵局ATP使用及管理要點是否通知各單位？命
12 臺鐵局提出修正之ATP使用及管理要點版本、交通部臺灣鐵
13 路局行車實施要點、臺鐵局分層負責明細表及被付懲戒人自
14 升任運轉股副主任期間所有教育訓練文件；(5)命臺鐵局提出
15 臺鐵局與日商住友商事株式會社民事訴訟資料、傾斜式電聯
16 車136輛購案合約及相關驗收資料、104年9月18日招標之136
17 輛傾斜式電聯車購案法律分析報告、101、102年訓練司機培
18 訓之相關課程等，詳如被付懲戒人前述書狀及本院審理時所
19 言。查懲戒法庭審理案件，基於訴訟經濟及證據共通原則，
20 刑事案卷內之訴訟資料，懲戒法庭得予以審酌引用，本案事
21 故列車傾覆之原因，係被付懲戒人誤判ATP故障而關閉ATP，
22 致使ATP功能喪失，又未復位，嗣於傾覆地點前以時速140公
23 里之速度超速行駛所致，於刑事案件中，已經詳為認定，被
24 付懲戒人於本院為否認過失之答辯，其內容與刑事案件相
25 同，而其答辯內容不足採信，業經刑事判決詳予指駁，均詳
26 如前述。被付懲戒人在本院審理中，已經陳明其有上過ATP
27 課程，也知悉ATP又沒有故障不能任意停用，故其聲請調閱A
28 TP相關資料核無必要；被付懲戒人所聲請傳喚證人黃清雲、
29 王文全、張三貴，於刑事案件中均予傳喚，且待證事項均已
30 查明；被付懲戒人聲請調閱之影像光碟，亦經鑑定機關、刑
31 事法院勘驗、調查，本院認亦無需重為調查；至其餘民事訴

01 訟資料、招標、購車、驗收資料、教育訓練資料等均無關連
02 而無調查之必要。綜上所述，被付懲戒人所辯不足採信，前
03 述違失事實至堪認定。

04 五、本件被付懲戒人之行為時係107年10月21日，其行為後公務
05 員懲戒法於109年5月22日修正，惟就本件之實體規定，即該
06 法第2條、第9條部分未修正，故均應適用現行法。又被付懲
07 戒人行為時公務員服務法第5條規定：「公務員應誠實清
08 廉，謹慎勤勉，不得有驕恣貪惰，奢侈放蕩及冶遊、賭博、
09 吸食煙毒等足以損失名譽之行為」，第7條規定：「公務員
10 執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽
11 延」，嗣公務員服務法於111年6月22日修正施行，上開第5
12 條移列為第6條，文字修正為「公務員應公正無私、誠信清
13 廉、謹慎勤勉，不得有損害公務員名譽及政府信譽之行
14 為」，其文字雖有變更，惟本旨並無不同；第7條則移列為
15 第8條，文字未做修正，故依一般法律適用原則，應逕行適
16 用修正施行後同法第6條、第8條之規定。

17 六、被付懲戒人因過失，駕駛列車傾覆，致18人死亡，2百餘人
18 輕重傷，除觸犯刑罰法令外，並有違修正施行後公務員服務
19 法第6條所定「公務員應謹慎」及第8條「公務員執行職務，
20 應力求切實」之旨，係屬公務員懲戒法第2條第1款所規定執
21 行職務之違失行為，其行為直接肇致重大之傷亡，導致公眾
22 喪失對其職位之尊重與執行職務之信賴，而嚴重損害政府之
23 信譽，為維持公務紀律，自有予以懲戒之必要。本件依移送
24 機關所提供及本院調閱查得之資料，已足認事證明確，爰不
25 經言詞辯論而為判決。

26 七、爰審酌被付懲戒人為鐵路列車之駕駛員，應深刻體認其職務
27 係掌握搭乘列車乘客之生命、身體之安全，稍有不慎，即影
28 響大眾交通之安全。惟其於106年12月間，曾因施用二級毒
29 品安非他命，經檢察官緩起訴處分（經本院改制前公務員懲
30 戒委員會108年度清字第13332號判決記過處分），足見其對
31 自身職務之體認有所不足。而臺鐵局於88年間耗費鉅資建置

01 ATP系統，目的即在防杜司機員之恣意，避免危害乘客生
02 命、身體之安全，而改善行車安全亦有賴現代自動系統之輔
03 助，始得全面防護而無缺失，被付懲戒人自103年10月即擔
04 任司機員，亦受過ATP系統之教育訓練，自應知悉此等系統
05 於維護行車安全的重要性，竟因誤判車輛故障原因，將之關
06 閉，又未依規定重啓，致此項維護行車安全之輔助設施未作
07 用；而依速限駕駛，係一般人之常識，被付懲戒人駕駛者係
08 鐵路列車，承載眾多乘客，尤應注意車速，且事故列車為傾
09 斜式列車，更應注意其車速，乃竟於肇事地點之彎道前以遠
10 超過速限（75公里）之140公里高速行駛，肇致本案事故列
11 車傾覆，致18人死亡，2百餘人輕重傷之重大交通事件，其
12 過失可謂重大；又被付懲戒人於肇事後，曾向死者及遺族致
13 哀及道歉，對事故之發生深表遺憾，惟其於訴訟上堅決否認
14 過失；另考量被付懲戒人家庭狀況及公務員懲戒法第10條各
15 款所列事項等一切情狀，判決如主文所示之懲戒處分。

16 據上論結，依公務員懲戒法第46條第1項但書、第55條前段、第2
17 條第1款、第9條第1項第2款，判決如主文。

18 中 華 民 國 112 年 3 月 28 日

19 懲戒法院懲戒法庭第一審第三庭

20 審判長法 官 呂丹玉

21 法 官 葉麗霞

22 法 官 周占春

23 以上正本證明與原本無異。

24 如不服本判決，應於送達後20日內，以判決違背法令為理由，向
25 本院提出上訴狀並表明上訴理由（上訴理由應記載原判決所違背
26 之法令及其具體內容、依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具
27 體事實）。其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院
28 補提理由書，如逾期未提出上訴理由書者，本院毋庸再命補正，
29 由本院逕以裁定駁回上訴。

30 中 華 民 國 112 年 3 月 28 日

31 書記官 許麗汝

