

## 臺灣宜蘭地方檢察署新聞稿



發稿日期：108 年 6 月 6 日

發稿單位：臺灣宜蘭地方檢察署

聯絡人：江貞諭主任檢察官

聯絡電話：(03) 9253000

電子郵件信箱：clrr@mail.moj.gov.tw

---

### 臺鐵局普悠瑪列車事故案件

#### 經本署檢察官、檢察事務官團隊辦案偵查終結

臺鐵局普悠瑪列車於 107 年 10 月 21 日在宜蘭縣新馬車站翻覆，造成 18 人死亡、116 人受傷。有關肇事刑事責任，由本署 6 位檢察官、2 位檢察事務官組成專案小組團隊辦案，歷 7 月餘之調查，期間傳訊相關被告、證人及鑑定人逾 340 人次，調取本案 136 輛傾斜式電聯車（即普悠瑪自強號列車）採購案、列車自動防護系統(Automatic Train Protection，下稱 ATP) 採購案、ATP 隔離開關遠端監視系統採購案等相關採購契約、使用維護及教育訓練等紀錄，查扣事故列車全車、通訊錄音檔案、列車控制監視系統 (Train Control and Monitoring System，下稱 TCMS) 紀錄等證物，赴臺鐵局樹林調車場、綜合調度所、新馬車站、富岡基地進行實地勘驗，並拆卸事故車輛關鍵零組件進行實車測試，囑託逢甲大學車輛事故鑑定研究中心為事故車輛鑑定等，經密集召開專案會議全面清查，於 108 年 6 月 6 日偵結，起訴被告柳○煌、吳○欽、尤○仲 3 人涉犯 108 年 5 月 29 日修正公布之刑法第 276 條過失致死等罪嫌，相關偵查結果，茲說明如下：

#### 一、起訴部分：

(一) 事故列車超速行駛、ATP 遭關閉及 ATP 遠端監視系統未連線為肇事累積原因

本案肇事之主要原因，係事故路段即新馬站彎道之速限僅

75km/h，惟事故列車卻超速以近 2 倍之 140km/h 高速行駛，以

致在行經該彎道時出軌翻覆造成多人死傷；又 ATP 遭司機員關閉而未作動及臺鐵局 ATP 遠端監視系統未連線等因素，亦為本案事故發生之原因。檢察官就各累積原因，認被告尤○仲、柳○煌及吳○欽涉犯 108 年 5 月 29 日修正公布之刑法第 276 條過失致人於死等罪嫌。

(二) 事故列車之空壓機強制停止非肇事原因

事故列車於行車過程雖有空壓機（即空氣壓縮機 Main Compressor，又稱主風泵）強制停止，使動力空氣源減少之情形，惟此強制停止係為避免空壓機過熱而自發停止之安全設計，若手動重置駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關，空壓機即可重新啟動，而空壓機強制停止係造成列車減速，並不會產生列車加速之肇事情形，故空壓機停止與本件事故無因果關係（註 1）。

(三) 被告尤○仲、柳○煌及吳○欽之刑事責任說明如下

1、列車司機員即被告尤○仲，違反規定關閉 ATP 且超高速行駛，造成本件重大傷亡事故

被告尤○仲為事故列車之司機員，於案發當日 16:17:55，在宜蘭縣大里站與大溪站間，違反臺鐵局規定擅自關閉 ATP，使事故列車失去 ATP 自動保護功能後，被告尤○仲不僅未即時向行車調度員通報，且未依規定於下一站（即頭城站）重新啟動 ATP，其後列車又停靠宜蘭站、羅東站，被告尤○仲仍未利用停站期間重啟 ATP，一再錯過列車重新啟動 ATP 自動保護功能之機會。又竟於 16:44:52 自羅東站發車後，即推拉電門至 140 km/h 之列車極速電位，使列車持續以 139 至 142 km/h 之高速行駛，於 16:49:20 列車通過 K88+910 肇事前路段時，復未理會該路段速限 75km/h 之標示規定，未降低列車行駛速度，在列車 ATP 遭關閉及缺乏 ATP 遠端監視系統管控之情形下，事故

列車於 16:49:27 在新馬站月台前之彎道，以 141 km/h 之高速出軌而翻覆，釀成本件重大傷亡事故。

- 2、被告柳○煌疏未將 ATP 遠端監視系統列入驗收程序，致臺鐵局就供應商日本車輛製造株式會社（下稱日車公司）未將 ATP 遠端監視系統連接乾接點因而系統未作動乙情疏於檢測，造成本件重大傷亡事故

96 年 6 月 15 日在宜蘭縣大里站至龜山站間，發生列車司機員不當操作 ATP 之冒進號誌事故，造成 5 死 17 人傷事件（下稱大里事件，該司機員經臺灣高等法院以 96 年度交上訴字第 204 號判處有期徒刑 1 年 8 月確定），臺鐵局為強化 ATP 系統未開機之即時預警系統，避免大里事件再次發生，乃於 98 年 6 月 9 日以總價新臺幣 1,800 萬元發包「環島鐵路整體系統安全提昇計畫（ATP 隔離開關增設遠端監視系統）」，並於 99 年 5 月 27 日正式啟用。

本件臺鐵局傾斜式電聯車（下稱本案電聯車）巨額採購案，於 99 年 12 月 30 日由日本住友商事株式會社（Sumitomo Corporation，下稱日商住友公司）得標，並指定製造商即日車公司為供應商。

被告柳○煌於擔任臺鐵局機務處副處長時，負責召集本案電聯車技術資料檢討會議、審定日車公司擬制之測試計畫書及其分冊編訂之測試程序書等資料，供臺鐵局人員本案電聯車（共計 136 輛）進行「驗收測試」程序，詎其疏未將 ATP 遠端監視系統列入驗收檢查項目，致臺鐵局未能檢驗、測試出日車公司交付列車之 ATP 遠端監視系統未連接乾接點且未作動（立約商等公司是否涉有刑責部分，另簽分偵辦），使本案電聯車（共計 136 輛，包括事故列車）在未符合規範之情況下投入營運，在本案事故發生之時，ATP 遠端監視系統失能，無法即時

發現被告尤○仲擅自關閉列車 ATP，亦為本件重大傷亡事故之原因。

3、被告吳○欽疏驗收時及 ATP 遠端監視系統建置後，均未注意所轄之該系統均未作動，終造成本件重大傷亡事故

被告吳○欽自 99 年 11 月 25 日起擔任臺鐵局綜合調度所所長，又兼為本案電聯車試車小組成員，本應於試車測試期間，就其所掌管之設備即 ATP 遠端監視系統是否確實運作進行測試、或於試運轉時予以監視，詎疏於注意，除未於測試檢討報告會議、試運轉測試前置作業等各檢討會議，將所轄 ATP 遠端監視系統是否合乎電聯車購車規範列入缺失改善研討項目；又自 103 年至 107 年案發前為止，累計司機員線上通報本案電聯車有 6 百餘筆 ATP 故障紀錄，竟對調度臺 ATP 遠端監視系統未因此發出警示聲響之失誤，始終未予聞問，使 ATP 遠端監視系統雖已建置卻形同虛設，終造成本件重大傷亡事故，其管理 ATP 遠端監視系統顯有過失。

二、其餘不起訴處分等部分：

(一) 臺鐵局局長范○谷、周○暉及鹿○身部分

范○谷、周○暉及鹿○身先後擔任臺鐵局局長，綜理局務並指揮監督所屬員工及其附屬機構，依該局分層負責制度，本案電聯車採購案之檢驗測試程序，相關審查測試程序書會議係由時任機務處副處長之被告柳○煌主持，採購案測試、驗收程序之具體項目內容，亦由機務處負責審核並由被告柳○煌決行；又被告吳○欽負責管理臺鐵局綜合調度所業務，疏未發現本案電聯車之 ATP 遠端監視系統未接線且從未層核上報，范○谷、周○暉及鹿○身難以知悉問題。

又關於被告尤○仲未依規定關閉 ATP 及超速行駛部分，臺鐵局歷來對司機員已有進行在職教育訓練，被告尤○仲亦有參

訓紀錄，范○谷、周○暉及鹿○身就司機員已盡其例行管理、監督之責，殊難僅因被告尤○仲於行車當下之個人恣意關閉 ATP 及超速作為，令歷任臺鐵局局長共同負本案罪責。臺鐵局局長就本案或應負行政責任，惟此應屬行政懲處範疇，尚與刑事責任無涉。

(二) 調度員吳○添、黃○欽、莊○圍、張○貴，檢查員黃○雲、王○全、杜○衡無從得知被告尤○仲恣意關閉 ATP，亦無法預見被告尤○仲於彎道時會超速行駛，且已盡力協助排除障礙，難認其等有何過失

被告尤○仲於案發該日關閉 ATP 時，並未通報調度員，且因 ATP 遠端監視系統從未連接乾接點而未作動，擔任調度員之吳○添、黃○欽、莊○圍、張○貴均無從查知車上 ATP 已遭被告尤○仲關閉，而無從因應或督促被告尤○仲重新開啟 ATP。雖被告尤○仲於 16:48:02 在張○貴詢問 BOUN 開關扳動復位狀況時，突然言及「現在變成把 ATP 把它關起來」等語，但事故列車距出軌翻覆之時間僅餘 85 秒，在列車已在站間高速行駛狀態下，已難期待張○貴能進行事故防免作為。

另檢查員王○全、黃○雲於獲悉資訊，判斷空壓機異常原因後，即告知被告尤○仲應將 BOUN 復位，以排除空壓機強制停止，惟被告尤○仲並未接受建議進行 BOUN 復位，以排除空壓機強制停止狀況；又檢查員杜○衡自始至終未接獲被告尤○仲之電話，並已提供其他人員正確處理方式，本件難認黃○雲、王○全、杜○衡與事故發生間具有相當因果關係。

綜上，本件調度員、檢查員等並無違反其職務規範之情形，且已盡力協助被告尤○仲，難認涉有過失致死等罪嫌。

(三) 列檢員賴○科、趙○欽，列車長謝○法、陳○翔，頭城站值班站長林○賢負責事項均無涉修理動力車廂職務，且於案發時已

盡其職責，無法認定有過失；司機員陳○訓事故前雖未確實登載於動力交接簿，然與事故發生並無因果關係

列檢員賴○科、趙○欽僅係負責檢修動力系統以外之車廂內服務設備檢修，事故列車停靠宜蘭站之際，並無與翻覆事故有關之車廂服務設備故障，難認賴○科、趙○欽有何義務之違反。

謝○法、陳○翔 2 人分別擔任事故列車樹林站至宜蘭站間、宜蘭站至臺東站間之列車長，因被告尤○仲並未對謝○法、陳○翔 2 人提出任何事故排除之協助之請求，再機車檢修並非列車長之職責及專業，難謂謝○法、陳○翔 2 人就本案事故列車出軌結果有何疏未防免之情事。

據本件行車通訊紀錄顯示，頭城站值班站長林○賢因被告尤○仲無線電傳訊內容不清，經林○賢確認是否係有旅客誤乘而請求停靠頭城站時，被告尤○仲之回答係「Y是」，而非告知列車有任何故障情形，亦未有提及擬停車係為重啟 ATP 之訊息，林○賢無從得知事故列車實況，難認林○賢對事故列車嗣後出軌翻覆之結果，有疏未履行防免義務之過失責任。

陳○訓係事故列車前車次之司機員，其駛入樹林調車場前，已有「第 8 車空壓機強制停止」狀況，陳○訓漏未將此情形載入動力交接簿。惟被告尤○仲於發車前，已發現該車 TCMS 面板顯示有「第 1、8 車空壓機強制停止」之情形，本應進行適當措施或通知適任人員進行故障排除，始可發車，且如前所述，空壓機強制停止僅會造成列車強制切斷動力或強制啟動停留軀機，使列車停止運轉，無從發生列車超速後脫軌翻覆之結果，本件尚難僅執陳○訓未確實登載動力交接簿，即可遽論其與嗣後被告尤○仲無故關閉 ATP 及超速駕駛之出軌翻覆結果有任何相當因果關係。

(四) 本案與刑法公務員廢弛職務釀成災害罪責無關

本案另有民眾告發前交通部部長吳○謀、臺鐵局局長張○源、臺鐵局副局長何○霖、徐○財、杜○、主任秘書朱○順、機務處處長賴○隆、機務處副處長賴○金、臺北機務段段長林○春、臺北機務段副段長陳○仁、陳○仁、運務處處長張○松、運務處副處長林○山、工務處處長、材料處長、電務處處長、羅東站列檢員、通訊軟體群組成員、行政院調查小組、宜蘭站值班站長陳○昌、新馬站值班人員及 60 位一級主管官員等人共同涉犯過失致死、公務員廢弛職務釀成災害等罪嫌，本署調查後，認無法僅因擔任上揭職位或有參加該通訊軟體群組等事實，逕認其等與被害人等死亡、受傷之結果間具有相當因果關係；另本事故列車雖有空壓機強制停機之情形存在，惟本案肇事主因係被告尤○仲擅自關閉 ATP 及超速行駛之行為所致，並無具體事證足資證明被告等長期蓄意放任危險發生而有公務員故意廢弛職務釀成災害之情形。

(五) 本案查無公務員涉有貪瀆情形：

另關於民眾告發 ATP 遠端監視系統採購、驗收涉嫌不法等部分，經查普悠瑪號 ATP 遠端監視系統於驗收測試階段，因日車公司、臺鐵局未將 ATP 遠端監視系統列入檢測項目，致未檢測而發現 ATP 隔離開關未與車上臺連線；於載客營運階段，因臺鐵局未落實及優化 ATP 遠端監視系統之機制，長達數年均未發現 ATP 隔離開關告警訊息未正常連線運作等因素所致。本件並無發現臺鐵局相關人員對於主管或監督之事務，有何貪瀆舞弊驗收不實之情事。且臺鐵局發現本案電聯車上揭疏漏後，於 107 年 11 月 2 日要求立約商儘速改正，日車公司即派員於 107 年 11 月 10 日進行 ATP 隔離開關接線作業後陸續完成，ATP 遠端監視系統即可正常運作，日車公司並未另予請求支付施工費

用，亦無增減其他軟硬體設備，可見臺鐵局辦理驗收測試人員於列車整備測試、性能測試、試運轉、最後測試及驗收時，雖未予檢測或抽驗 ATP 遠端監視系統功能，然客觀上並未使立約商日商住友公司及製造商日車公司獲得不法利益。又查臺鐵局局長、副局長、總工程司、主驗、協驗、會驗人員及立約商、製造商等人，於本案電聯車採購招、決標迄驗收期間，並無不正常大額通貨提存交易紀錄，亦未發現該等人員間有資金往來情形。據上各節，本案尚查無具體事證，足認臺鐵局相關人員涉有對於主管或監督事務圖利及刑法第 213 條務員明知為不實事項而登載於職務上所掌公文書等罪嫌。

### 三、結語：

107 年 10 月 21 日本案事故列車翻覆事件發生時，本署李前檢察長金定當下指示主任檢察官江貞諭、梁光宗、張立中啟動重大災害應變處理機制，在本署成立災害應變處理指揮中心，除電召本署檢察官、書記官及法醫師返署集合，並經臺灣高等檢察署檢察長協調臺灣臺北、新北及士林地方檢察署指派法醫師支援相驗；本署除留守指揮中心聯繫調度之人員外，由檢察長率同全體人員分赴新馬站事故現場及榮民總醫院蘇澳分院相驗處所，指揮傷患後送、遺體相驗及刑事證據保全等作為，於翌（22）日凌晨完成全部罹難者之相驗程序，旋依內政部警政署刑事警察局 DNA 鑑定結果，將現場發現之遺骸發還罹難者家屬。

本案事故疑義，經李前檢察長金定、余檢察長麗貞領導專案調查小組成員主任檢察官江貞諭、梁光宗，與檢察官陳怡龍、李頊翰、江佩蓉、林禹宏及檢察事務官李弘智、周珮娟，指揮法務部廉政署、調查局、內政部警政署刑事警察局與鐵路警察局、宜蘭縣政府警察局共同偵辦，務求釐清事實、整合專業，以達檢察機關團隊辦案之最大量能。



按行車安全為大眾乘運首要之務，臺鐵局為防止司機員超速行駛列車，特別建置防止超速之 ATP 系統，就其使用、關閉流程建置有明確之 SOP，又為防杜司機員恣意關閉 ATP 且不通報，在大里事件後再建置 ATP 遠端監視系統加以監管；然雖有層層控管機制，仍因實際從業人員散漫疏失，螺絲鬆動，在各項因素累加下，造成本件重大傷亡車禍。本署期待經此事件後，臺鐵局百年事業能落實經驗傳承，深入檢討系統安全機制，加強內部橫向聯繫，徹底讓內部文化煥然一新，以回應人民對大眾運輸安全之期待。

註 1：

按空壓機即空氣壓縮機 Main Compressor，又稱主風泵，其所製造之壓縮空氣，係提供列車全車煞車、傾斜裝置、廁所揚水裝置、汽笛、車門等所需之空氣源，空壓機強制停機係列車自趨安全設計，當空壓機溫度達 120°C 或連續運轉時間達 40 分鐘時，空壓機即強制停機，當空壓機溫度降至 117°C 以下時，重置駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關，空壓機即重新啟動，是以空壓機停止是空壓機感測油溫或空氣溫度超過 120 度，產生的保護動作使空壓機停止運轉。事故列車於第 1、3、6、8 車共裝置 4 台空壓機，壓縮輸出之高壓空氣送至總風缸（Main Reservoir，下稱 MR）儲存。依設計，當 MR 壓力小於 8.5bar（壓力單位，即每平方公分 8.5 公斤）時，主風泵開始打氣；MR 壓力大於 10bar 時，主風泵停止打氣。為避免需煞車時無足夠空氣壓力制軔煞車，當 MR 壓力小於 5.5bar 時，強制切斷動力，使列車滑行；當動力車 MR 壓力小於 5.0bar 時（非動力車為 4.5bar），強制啟動停留軔機，使列車停止運轉，以確保安全。正常運作之主風泵持續充氣，當 MR 壓力大於 5.5bar 時，停留軔機鬆軔；當 MR 壓力大於 6.0bar 時，恢復動力。