

表 34 中華郵政公司所屬郵政車輛交通違規項目及件數統計表

單位：件、%

年度	違規總件數(A)	合計(B)	占比	超速	闖紅燈	不依限期參加定期檢驗	不依相關道路交通指示
			B/A×100				
合計	2,670	1,396	52.28	462	424	227	283
105	711	345	48.52	116	101	69	59
106	580	312	53.79	93	83	70	66
107	820	418	50.98	146	133	57	82
108年1-8月	559	321	57.42	107	107	31	76

資料來源：整理自公路總局及中華郵政公司提供資料。

受前 2 條(含併排停車)之限制]免罰,惟該公司卻要求駕駛人繳交罰鍰,未協助依法提出行政救濟;(3)郵政車輛違規受逕行舉發案件,因該公司未依道路交通安全管理處罰條例第 85 條第

1 項規定歸責於駕駛人,致相關人員未受違規處分;(4)部分外勤郵務士未持有合格車輛駕照(機車、小型車、大貨車)仍駕駛車輛出勤;甄試運輸業務外勤人員未依交通部規定將持有職業駕駛執照納入應試資格規範;(5)部分郵局郵政車輛輪胎已逾國家標準建議使用期限(自原始製造日期起最長為 10 年)等情事,經函請交通部督促檢討改善。據復:(1)中華郵政公司已要求各局落實辦理道路安全訓練,並製作前開經常違規項目宣導案例,透過郵務通報積極宣導所屬遵守交通規則,以確保人車及郵件安全;(2)已督請該公司確實依道路交通安全規則第 113 條等規定查明改善,以維護相關人員權益;(3)該公司將依規定懲處違規駕駛人,並已補充訂定「違規案件轉歸責予違規駕駛人記點事項」之具體內容,及將相關人員列為優先參加交通安全講習對象或進行職務調整;(4)已督請該公司依規定按季檢查所屬駕駛員駕照種類是否正確,並連結監理服務網查核所屬員工持有駕照有無被吊銷、吊扣或不當違規紀錄。另有關運輸業務外勤人員應試資格未規定應持有職業大貨車駕照 1 節,亦已函請該公司檢討研謀改善;(5)該公司已責成各局儘速檢視郵政車輛輪胎安裝程序及使用期限是否符合國家標準規定,並研議將上開國家標準納入郵政車輛管理要點相關規定。

**(十六) 臺鐵局持續強化客運業務,推動無縫運輸,建構現代化友善運輸環境,惟相關營運管理仍未盡周妥,亟待檢討研謀改善。**

臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)持續強化東西部幹線中長程運輸,加強西部幹線區域通勤運輸,結合客運、公車、捷運及高鐵,進行票證、班次資訊、站場及營運整合,建構多元、便捷及優質運輸服務,持續辦理車站無障礙改善工程,增設無障礙電梯,執行月台與車廂齊平工程,消弭月台與車廂高度落差,建構現代化友善運輸環境,並推動資產活化,辦理車站商場開發,出租閒置房地,以提高收益。經查該局相關業務辦理情形,核有下列事項:

1. **鐵路行車安全組織文化尚待強化及落實:**107 年 10 月 21 日臺鐵 6432 次普悠瑪自強號列車於新馬站內發生正線出軌事故後,行政院「1021 鐵路事故行政調查報告」指出導致事故之原因,其中組織層面臚列安全管理制度不完善、不良之組織安全文化等。另行政院臺鐵總

體檢報告亦提出「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；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」、「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」等改善事項。經查該局雖擬具運務、工務、機務、電務各單位訂定相關訓練規定或作業程序、加強人員訓練、辦理勤前教育宣導、落實督導查核作業等改善措施。惟查 108 年至 109 年 6 月間仍持續發生多起因員工駕駛列車未注意停車位置、制軔失宜、未確實指認呼喚應答等作業疏失，造成車輛出軌、機具設備損壞、延誤行車時間，影響鐵路正常營運等情事（表 35），顯示相關強化行車安全改善事項之執行仍未盡確實，經函請臺鐵局檢討改善。據復：已針對相關作業缺失，檢討採取具體改善措施，包括成立「營運安全處」專責處理各項營運安全事宜、導入安全管理系統、積極辦理車輛與運轉保安裝置之維修檢查，嚴格要求員工正確操作、遵守工作紀律等改善措施，以強化全體員工整體安全意識，建立安全文化，確保行車及旅運安全。

表 35 108 年至 109 年 6 月間臺鐵局員工疏失造成行車事故或異常事件簡表

事故（事件）摘述	發生原因
108 年 3 月 18 日 1261 次車於停靠汐科站，及 108 年 7 月 29 日 2143 次車於停靠頭家厝站時，列車超出月台；108 年 11 月 4 日 3145 次車於行經三塊厝站，過站未停；108 年 11 月 8 日 101 次車於停靠鳳山站時，停車位置失當。	司機員靠站時未注意停車位置、未依速限駕駛，制軔失宜，未依規定執行指認呼喚應答、未注意指示標誌等。
108 年 8 月 6 日 3231 次車於行經三塊厝站，過站不停、私自關閉 ATP 設備後退行。	司機員疏於注意指示標誌。
109 年 1 月 6 日電力維修車於鹿野站、109 年 1 月 8 日整磔車於內壢站往埔心站方向行駛、109 年 1 月 14 日工程維修車於后里站擠壞轉轍器。	司機員未確認標誌，指揮員未確認路線方向等，致車輛擠壞轉轍器。
108 年 5 月 2 日 7802 次車於加祿站出軌並造成轉轍器損壞、108 年 10 月 9 日中型砸道車於三民路平交道擠壞轉轍器。	轉轍工未依規定操作並確認轉轍器開通方向，致車輛出軌或轉轍器損壞。
108 年 11 月 1 日永樂站值班站長未依規定於夜間施工養護時間屆至後，通報調度員將就地控制歸還中央控制。	未確實通報，致發生車輛誤點，影響鐵路正常營運。
108 年 12 月 25 日臺北電力段電力調配室人員辦理臺北一松山東西線斷電時將變電站開關打開，於通電時，未注意變電站開關投入情形，肇致 4128 次車於浮洲站無電力供應停車。	電力調配作業處置失當，影響鐵路正常營運。
108 年 3 月 17 日金崙站施工單位將鐵條遺留於軌道上，遭後車撞擊；108 年 3 月 21 日大里站夜間施工時，挖土機機械故障停留於路線上，影響西正線行車。	施工作業疏失，致影響鐵路正常營運。
109 年 4 月 27 日花蓮機務段 EMU540 編組檢修完成後進行動態測試，因行駛超出速限，疏於注意、煞車不及等，撞擊停留於軌道維修之 EMU536 編組，造成該車維修人員 7 人跌傷及車輛設備受損。	維修車輛完工測試時未依作業程序規定辦理，肇生工安事故。
109 年 5 月 19 日 3218 次車行經成功站時，司機員發現有重大撞擊異音，經通報由成功站派員路線巡視，確認西正線內軌斷裂。	鐵軌斷裂（發生原因調查中）。
109 年 6 月 10 日 7202 次貨物列車於新左營站調車時，發生「溜逸」事件，1 輛守車往南溜逸 4 公里。	車輛溜逸（發生原因調查中）。

資料來源：整理自臺鐵局提供資料及報載資料。

2. 鐵路平交道安全警報設施功能尚待精進：經統計，臺鐵局 106 至 108 年度平交道事故件數各為 23 件、9 件及 18 件，共計造成 23 人死亡、6 人受傷，事故原因主要係人員及車

輛闖越平交道所致。據運輸研究所「公路駕駛人通過平交道行為模式研究」報告，平交道設置定時警報（使平交道警報響起至列車抵達時間保持一致）及延時警報（在平交道警報解除前，如對向列車即將接近平交道，則警報繼續維持）功能可防止平交道警報響起至列車抵達時間不一致及遮斷桿頻繁起降，降低事故風險。經建請臺鐵局積極檢討規劃建置（更新）平交道警報系統，以降低發生事故風險。據復：已於彰化大村站過溝四巷平交道試辦定時警報，經測試結果，平交道遮斷時間每天平均降低 73 分鐘以上，效益顯著，刻正研議辦理後續採購事宜；至延時警報部分，將先擇一處平交道試辦，視結果再評估後續執行方式。

3. 列車誤點原因分析作業尚待精進；部分中央行車控制系統資訊亦有異常情形：臺鐵局為加強行車管理，維持列車準點行駛，成立誤點改善小組，辦理列車延誤時分之統計分析及追蹤考核、蒐集影響列車誤點原因，檢討研擬改善列車誤點措施等事項。經查該局列車誤點改善辦理情形，核有：(1)

108 年 12 月至 109 年 1 月列車準點率（列車到達終點站延誤 5 分鐘以內）約為 92.98%，經就該期

間各列車行駛路程中所有停靠站均列入計算，並以延誤 1 分鐘以上視為誤點，則區間各站實際發生誤點達 31 萬 9,213 次，區間準點率約為 74.40%（表 36），惟該局誤點改善小組會議，卻未將區間各站誤點情形列入分析；另經就該局排點系統之「誤點原因」統計結果分析，上開 31 萬餘次誤點中，已分析原因者僅 1 萬餘次，比率僅 3.77%，改善措施尚待強化；(2) 經抽查 108 年 12 月至 109 年 1 月「中央行車控制系統」蒐集各列車於各站實際到開時刻資料，核有 3 萬餘次列車離站時刻較進站時間早等資訊異常情形，發生比率約 2.36%，其中蘇澳新等 10 站發生比率介於 7.01% 至 13.72% 間，與同期間臺北站發生比率約 0.73%（表 37），比率偏高等情事，

表 36 108 年 12 月至 109 年 1 月臺鐵局列車準點情形簡表

單位：列次、次、%

車種	終點站準點率					區間各站準點率		
	總行駛列次	誤點逾 5 分鐘		誤點 1 分鐘(含)以上		停靠次數	誤點 1 分鐘(含)以上次數	準點率
		次數	準點率	次數	準點率			
合計	54,661	3,838	92.98	14,006	74.38	1,246,944	319,213	74.40
自強號	8,244	874	89.40	2,695	67.31	144,948	59,552	58.91
區間車	44,132	2,686	93.91	10,544	76.11	1,042,678	229,803	77.96
莒光號	2,161	258	88.06	701	67.56	57,830	29,186	49.53
普快車	124	20	83.87	66	46.77	1,488	672	54.84

註：1. 區間車包含區間快車及復興號。

2. 區間各站準點標準：終點站以實際到站時刻計算，其餘各站以實際離站時刻計算。

3. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

表 37 108 年 12 月至 109 年 1 月臺鐵局列車到開時刻異常比率前 10 名車站與臺北站比較表

單位：次、%

車站	總次數	異常次數	異常比率
蘇澳新	12,957	1,778	13.72
加祿	2,216	288	13.00
枋野	2,216	264	11.91
竹南	12,098	1,280	10.58
基隆	8,806	791	8.98
瀧溪	2,214	196	8.85
古莊	2,216	176	7.94
大武	2,216	175	7.90
蘇澳	2,883	221	7.67
山里	3,753	263	7.01
臺北	20,771	151	0.73

註：1. 總次數係以列車通過及停靠各站之次數計算。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

經函請臺鐵局檢討改善。據復：(1) 囿於人力、時間成本考量，僅能針對到達終點站延誤逾 5 分鐘之列次進行延誤分析，惟另已針對諮詢案件、客服中心及院首長信箱旅客投書等其他管道，就有關特定列車誤點問題另行專案分析及管控，並納入後續該局列車時刻微調或年度列車時刻改點專案進行檢討，俾改善列車準點情形；(2) 已請系統建置承商先行查核資訊異常區段及車站等相關數據，確認資訊異常原因，並提出具體改善方案，俾利降低異常情形發生。

**4. 列車維修材料管理欠周延：**臺鐵局 108 年度列車維修保養相關材料耗用金額達 9 億 4,364 萬餘元，金額龐鉅，經查其材料管理情形，核有：(1) 材料管理系統與列車維修工作單均未記載維修車號資訊，缺乏相互勾稽機制，衍生材料管控罅隙；(2) 該局各機務段或機務分段未將工單納入工作掌理，辦理檢修未透過工單管理，不利規劃維修作業；(3) 未記錄相關領料情形或未就實際維修所需領料並覈實記載耗用情形等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：(1) 將評估考量設立集中式倉庫，並實行倉庫領料即時核帳，俟新車輛維修資訊管理系統(Train Maintenance Management Information System，下稱 MMIS) 建置完成，將導入及時出帳至實際材料領用之車號；(2) 已針對列車 1、2 級維護保養，辦理現有機務系統優化，比照工單增加維修項目，俟新 MMIS 系統建置，將透過工單納入工作計畫管理；(3) 將檢討依實際領用情形填寫表單，重新制訂檢修標準作業程序、檢修紀錄表，確實記載管控領料流向；加強存料盤點，並確實填寫用料情況。

**5. 鐵路地理圖資系統資料仍待完善：**經查臺鐵局自 91 年完成縱貫線基隆至竹南間之地理圖資系統(Geographic Information System，下稱 GIS) 之建置，截至 108 年度止已 17 年，仍未完成南迴線(81 年開始營運)、屏東線(30 年開始營運)、臺東線(15 年開始營運) 之繪測；又自 92 至 106 年間，新設之三坑、百福、汐科、浮洲、北湖、南樹林、新富等站，及改建之基隆、七堵站，陸續啟用營運，該局亦未就變動部分予以修測，對軌道養護、重點路段及橋梁監控、災害之預防與應變及工程規劃與土地管理之成效不無影響，經函請臺鐵局檢討改善。據復：預計於 109 年度完成全線建置 GIS 系統；另為因應軌道環境動態變動，可即時更新 GIS 基礎圖資及系統資料，該局將以開口契約方式，委由廠商每年定期進行全路段之修測更新基礎圖資及 GIS 系統資料，如有專案大型工程變動，則於預定完工日前編製專案勞務預算發包進行更新，以確保圖資正確性及符合鐵路現況。

**(十七) 觀光局為持續協助地方政府塑造國際觀光遊憩亮點，及提升觀光旅遊環境品質，推動跨域亮點計畫，惟部分計畫之配套措施未臻周妥，允宜檢討改善。**

觀光局鑑於臺灣過去之觀光建設，未能善用在地優勢及整合軟硬體配套資源，造成多數景