

監察院交通及採購委員會新聞稿

110 年 12 月 28 日

聯絡人：交通及採購委員會主任秘書黃進興

02-23566559

監察委員王麗珍就「臺鐵安全管理、採購營運與組織改造之檢討」議題發言

監察院今(28)日巡察行政院，會中監察委員王麗珍代表監察院交通及採購委員會，以「臺鐵安全管理、採購營運與組織改造之檢討」為題發言。監察委員王麗珍指出，臺鐵重大行車事故頻傳，平均每日就有 1.7 件行車事故；近 10 年，監察院提出與交通部臺灣鐵路管理局(簡稱臺鐵局)有關之調查報告多達 36 案，共糾正臺鐵局 14 次，而今年 4 月 2 日臺鐵又發生太魯閣號列車出軌事件，顯示臺鐵局迄未能有效建立「安全文化」，存有內部管理失當與組織失靈等結構性問題。

臺鐵安全管理未能有效落實，致各類事故時常發生

監察委員王麗珍指出，臺鐵局 100 至 109 年度發生職災事件高達 318 件，共造成 11 人死亡；今年 1 月 18 日屏東潮州車輛基地發生調車工遭夾死事件，2 月 23 日又發生臺東工務段道班工人遭維修車撞擊致 2 死 1 傷；而勞動部職業安全衛生署等機關於 4 月 6 日至 30 日專案檢查，臺鐵局及廠商違反職業安全衛生法相關規定高達 332 項，處分罰鍰共計 377 萬元，顯示臺鐵局未落實執行職業安全管理。

又，臺鐵 105 至 110 年度已發生 23 次鋼軌斷裂事件，其中臺中工務段於 109 年 3 月 3 日即發現成功站附近有鋼軌斷裂情

事，然直至同年 5 月 19 日通報斷軌發生，期間軌道巡查多達 80 次，卻皆表示無異狀，顯示臺鐵局軌道巡查未能發揮巡檢效益。

另，臺鐵局規劃於臺鐵沿線建置 26 處落石告警系統，惟迄今建置進度明顯落後；而 108 年 8 月 6 日又發生司機員擅自關閉 ATP 系統倒車回站、行車調度所疏於監視車行狀況情事，未能記取普悠瑪號列車翻覆教訓，凸顯臺鐵局相關預警與安全監控系統建置作業，規劃執行未盡周妥；另臺鐵局 108 年已知列管疑似不穩定徵兆之 B 級邊坡計 28 處，惟截至今年 10 月止，僅 9 處完成改善工程，執行成效有待加強。

此外，自 101 年 1 月至 110 年 10 月，臺鐵累計各類行車事故高達 6,123 件，共造成 433 人死亡、816 人輕重傷，迄無顯著下降；又近 1 個月來，臺鐵連續發生蘇澳新站轉轍器異常、苗栗山站電車線故障、彰化區間車冒煙出軌、鐵道局邊坡工程鋼軌樁掉落擊中太魯閣號列車等，凸顯臺鐵行車事故頻繁發生，未能澈底落實改善。

臺鐵採購作業存有未盡職責，迭生效能過低情事，甚至出現多起採購弊端

監察委員王麗珍又指出，臺鐵局辦理新購軌道檢查車 KE100 採購作業未盡職責，迄今無法驗收交車，導致已逾使用年限之舊行軌道檢查車 EM80 仍續行運作，嚴重減損政府採購及軌道檢查之效能。又，臺鐵局合併招標後勤支援管理系統(MMIS)與成本管理資訊系統(CMIS)，相關採購發包規劃、履約管理卻未臻完備，導致 MMIS 系統完成後，無法介接 CMIS 系統進行驗收測試及上線，並與廠商發生履約爭議。而歷年監察院調查或審計部查核發現臺鐵局辦理採購缺失，及其違反政府採購倫理規範情事，亦待行政院加以正視。

臺鐵財務狀況顯著惡化，營業虧損未能改善

監察委員王麗珍接著指出，臺鐵局 109 年度淨損高達 67.40 億元，負債總額決算數 4,089.76 億元，負債占資產比率將近五成，且累積虧損總額決算數已達 1,143.69 億元，陷入「以債養債」惡性循環。

又，臺鐵局營運虧損部分來自於政策性財務負擔，包括服務性路線與小站虧損、負擔法定優待票差額、票價未能因應市場機制彈性調整，及舊制退休金仍由臺鐵局自行負擔等歷史包袱，截至 109 年度止，臺鐵局應計退休金負債仍高達 639.18 億元，嚴重影響財務管理效能。

另，臺鐵局雖自 101 年起推動資產活化償債計畫，惟因土地編制鬆綁不易，及受到資產開發多元活化使用限制，遲未能有效發揮預期償債效益；且經本院調查，臺鐵局經文化部指定或登錄之文化資產約有 40% 處於閒置狀態，未能達到文資保存、教育示範及觀光發展目的，無法具體提升與活化臺鐵資產之附加價值。

臺鐵組織改革停滯不前，不利永續經營發展

監察委員王麗珍再指出，臺鐵局 109 年度員工年資未滿 5 年者約 5,500 人，新進人員占總員工數三分之一以上，且半數以上員工年資均未滿 10 年；而工作年資 15 年以上未滿 25 年之中階主力約 2,046 人，人力結構呈現 M 型化，顯示臺鐵局多數員工年資偏低，專業技術與維修經驗難以延續傳承。

又，行政院雖於普悠瑪列車出軌事件後，由跨部會與外部專家組成「臺鐵總體檢小組」，提出臺鐵總體檢報告及 144 項應行

改善事項，惟該報告未再獲行政院核定，且短短 2 年餘，即經交通部同意解除列管 109 項。然而，交通部未確認具體改善情形，僅依臺鐵局書面報告或併案方式即草率結案；且對於已解除列管事項，後續未再追蹤評估臺鐵局是否落實執行，列管機制流於形式。另，自 86 年起，雖屢有臺鐵組織改革之研議，然迄今近 25 年，仍未見推動臺鐵組織改革之具體措施、辦理期程、績效指標(KPI)、執行進度及相關配套法令，難以有效追蹤推動成效及避免外界質疑。

臺鐵改革成敗關鍵，取決於主政者之決心

為落實臺鐵安全管理，提升採購效率及效能，強化內部組織功能，解決人力結構與長期財務虧損問題，督促建立臺鐵最適永續經營模式，監察委員王麗珍指出，行政院允宜督促交通部、臺鐵局及鐵道局導入風險管理機制，及督促各部會依其權責協助推動臺鐵安全改善，建立安全管理文化；各項採購作業切應實際需要，妥善管控採購期程，及研謀推動「鐵道產業國產化」，以因應實務替換與維修需求，並帶動我國鐵道技術及關聯產業發展；另改善臺鐵財務體質，加強開源節流措施，並澈底診斷臺鐵問題，改善臺鐵人力結構，加速推動組織轉型，以健全臺鐵經營發展。

最後，監察委員王麗珍強調，臺鐵平均每日載運約 60 萬旅客人次，做好鐵路運輸安全工作，是政府的義務，也是責任。「臺鐵改革，從落實安全開始」，而成敗關鍵，取決於「主政者之決心」。行政院允宜積極督促交通部及臺鐵局重視臺鐵安全管理問題，加速全面推動建置各種安全管理系統，落實風險管理與各項安全稽核作為。透過跨部會推動小組之成立，澈底診斷臺鐵，以營運與資產分離之精神，共同協助推動臺鐵企業化轉型，進行財務改革，改善財務體質，強化經營效能，達成臺鐵永續發展。

交通部：持續溝通推動臺鐵轉型

交通部部長王國材表示，有關臺鐵 B 級邊坡 26 處改善工程，預計 111 年全部完成改善，並辦理鐵路檢查員招考作業，以維護鐵道安全；交通部已督促臺鐵局推動安全管理系統(SMS)，盤點各項標準作業程序與相關規定，將持續輔導精進，以型塑組織安全文化並落實至基層；另責由鐵道局與財團法人中華顧問工程司簽屬合作備忘錄，洽具獨立評鑑經驗之第三方專業機構，於 111 年起對臺鐵局推動 SMS 之有效性及完備性進行評鑑；有關臺鐵重大採購作業，將優先採行最有利標方式，並邀請專家學者參與，持續精進「鐵道國產化」產業發展；又交通部已提出鐵路法部分條文修正草案，使臺鐵得以活化並進行國有不動產開發，立法院刻正審議中；而交通部將自 111 年起編列預算 57.8 億元補助臺鐵局，並督促臺鐵局穩固一般資產活化收入，加強附業營運，以減緩債務累積；另交通部已研擬「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」，多次與臺鐵工會、員工就臺鐵轉型改革議題進行溝通，將持續會商有關機關共同研議推動臺鐵組織改革事宜，預計下會期送立法院審議。

行政院：以「安全、安定、轉型」方針進行臺鐵組織改革

行政院院長蘇貞昌回應，對於臺鐵接連發生重大鐵路事故，總統宣示改革臺鐵的決心，提出調整強化臺鐵內部組織功能、解決臺鐵長期虧損及債務，探討臺鐵最適永續經營模式等三大改革方向。行政院已指示以「安全、安定、轉型」等方針進行臺鐵改革，現階段以全面提升臺鐵安全為首要工作，並在臺鐵財務正常化及員工薪資與福利予以保障下，推動臺鐵企業化轉型。為使推動臺鐵改革所涉相關法案修正及訂定作業順利進行，行政院已責成交通部刻正會商相關部會研議臺鐵最適經營模式，期達

財務永續目標，並務必積極與工會做好溝通，俾獲共識與支持。