
目 次

糾 正 案

一、本院教育及文化委員會為教育部國教署於 109 年 5 月 30 日接獲民眾陳情，雲林縣私立淵明代用國民中學有不當限制學生髮式及服裝儀容等情，然雲林縣政府教育處未針對陳訴事項查明。嗣 109 年 12 月 29 日陳情人再次陳訴及 110 年 2 月 15 日民間團體披露，該處同年 19 日派員至淵明國中實地查核，方發現該校規定學生髮式已違反「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」第 21 條。復經國教署實地調查發現，該校服裝儀容委員會成員產出方式、針對學生內衣訂定規定、由學務處統一宣布換季，均違反國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則，經該署督導後方才改善。雲林縣政府教育處顯有督導及查處不力，認事用法亦有違誤，核有違失。此外，110 年 2 月 15 日淵明國中遭爆體罰、髮禁及違法管教頻傳，國教署至雲林縣政府督導，就該校體罰疑義部分要求以問卷及訪談方式確實掌握；雲林縣政府同年 25 日至該校抽訪 60 位學生之結果，明確指出半數學生有被體罰，其中「幾乎每天都有」4 人，「幾乎每週都有」9 人。依聯合國兒童權利公約（CRC）第 19 條、第八號意見書，已構成牴觸 CRC

兒童不受任何形式之身心暴力與兒童及少年福利與權益保障法之身心虐待，國教署隨即請該府督導清查實情。嗣該校召開校事會議組成調查小組，並於 7 月 5 日校事會議審議通過調查結果，認經調查小組訪談皆非屬情節重大，或因體罰構成要件不完全，或處罰行為已逾 3 年不予追究，或體能之訓練屬於合理教學範疇，認定 6 名教師無教師法不適任情形，應予結案。然國教署認部分教師涉有打手心、做拱橋、起立蹲下、連續青蛙跳或罰跑操場等基於處罰目的之違法處罰行為，實施手段與教育目的之間不符比例原則，已涉有不當管教，復函請雲林縣政府再督導學校召開校事會議，釐明涉違法處罰或不當管教之成立要件，最終涉案 6 名教師有 4 名教師經教師成績考核委員會決議各記申誡 1 次。雲林縣政府教育處就該校體罰調查過程中所生認事用法錯誤等情督導不力，亦有違失，爰依法提案糾正……………1

二、本院交通及採購委員會為嘉義市政府辦理「嘉義市 108 年度路面整修工程委託設計監造」勞務採購案，經評選已有優勝廠商，評選會議結果已簽奉核准，無正當理由不續行相關議價作業，惟議價當日臨時取消議價不予決標，嗣後逕簽重行辦理而將採購案拆分 2 案重新招標。

嘉義市政府修正招標文件拆分 2 案重新招標後，竟又簽文欲將 2 案合併辦理，因政風處會簽意見始決定續行評選作業，最終拆分 2 案決標。又嘉義市政府前機要專員吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府採購案，並於到任後仍不當介入嘉義市政府多起採購案，濫權妄為，嘉義市政府核有用人不當且未予監督之失；嘉義市政府辦理前揭採購程序違反當時公務員服務法及公務人員保障法相關規定，未能落實長官應書面下達命令之規範，有損公務機關分層負責相對權利義務機制之設計，確有違失，爰依法提案糾正…………… 22

三、本院交通及採購委員會為交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）辦理「工程建設暨政策網路行銷採購」（下稱本採購）預算來源係由重大工程之工程管理費及局務業務宣導費共同支應，惟工程管理費占比率達 9 成 5 以上，然與工程建設相關成果卻僅占不足 1 成，比重顯有失衡，且經行政院公共工程委員會認定，工程管理費之支用項目須為工程開辦、協調、宣導等費用，即使用於宣導，亦須與辦理工程之相關事項，有失預算編列之目的；嗣於執行本採購招標過程，於本採購第 1 案招標前委請參與投標廠商就整體行銷宣傳進行報告，已有失公允，嗣經局內工作小組就「實績經驗」部分之初審意見卻與評選結果大相逕庭，亦凸顯異常，又於本採購第 2 案評選會議，5 位評審委員中

之 3 位內聘委員均未出席，致該次評選會議延期舉辦，有失合理性，有失政府採購法所定之公平、公開之採購程序；又於驗收本採購履約過程，經查發現有未依約回覆留言、私訊等情事，且依結案報告書列載統計指出，「臺鐵局 TRA」回覆率僅 17%、「FUN 臺鐵」回覆率僅 47%，惟該局未依約扣罰，嗣經繕發審核通知後，始對廠商採減價收受及處以違約金之履約驗收處置，且廠商履約情形亦有日週報缺乏分析資料建議、缺漏市場趨勢分析及品牌開發規劃加值服務等辦理成果不足之缺失，而有驗收不實之疏失，皆核有重大違失，爰依法提案糾正…………… 31

四、本院交通及採購委員會為交通部臺灣鐵路管理局辦理工程安全衛生設計未盡周延，工地管理懈怠鬆散，於 110 年 4 月清明節連續假期停止施工期間未落實工地門禁管制查核，肇生臺鐵 408 次太魯閣號列車撞擊墜落於軌道上之工程吊卡大貨車釀災，造成 49 人死亡，3 百餘人受傷之不幸悲劇，為我國 70 餘年來最嚴重之交通意外事故。交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，鐵道局負責監理，於處理行政院「臺鐵總體檢報告」144 項改善事項過程，與「安全」議題有關之列管事項在未有效落實之前，卻都陸續同意解除列管。此次重大行車事故傷痛，又再次嚴重打擊民眾對於鐵路行車安全的信賴，核有重大違失，爰依法提案糾正…………… 40

糾 正 案

一、本院教育及文化委員會為教育部國教署於 109 年 5 月 30 日接獲民眾陳情，雲林縣私立淵明代用國民中學有不當限制學生髮式及服裝儀容等情，然雲林縣政府教育處未針對陳訴事項查明。嗣 109 年 12 月 29 日陳情人再次陳訴及 110 年 2 月 15 日民間團體披露，該處同年 19 日派員至淵明國中實地查核，方發現該校規定學生髮式已違反「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」第 21 條。復經國教署實地調查發現，該校服裝儀容委員會成員產出方式、針對學生內衣訂定規定、由學務處統一宣布換季，均違反國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則，經該署督導後方才改善。雲林縣政府教育處顯有督導及查處不力，認事用法亦有違誤，核有違失。此外，110 年 2 月 15 日淵明國中遭爆體罰、髮禁及違法管教頻傳，國教署至雲林縣政府督導，就該校體罰疑義部分要求以問卷及訪談方式確實掌握；雲林縣政府同年 25 日至該校抽訪 60 位學生之結果，明確指出半數學生有被體罰，其中「幾乎每天都有」4 人，「幾乎每週都有」9 人。依聯合國兒童權利公約（

CRC）第 19 條、第八號意見書，已構成牴觸 CRC 兒童不受任何形式之身心暴力與兒童及少年福利與權益保障法之身心虐待，國教署隨即請該府督導清查實情。嗣該校召開校事會議組成調查小組，並於 7 月 5 日校事會議審議通過調查結果，認經調查小組訪談皆非屬情節重大，或因體罰構成要件不完全，或處罰行為已逾 3 年不予追究，或體能之訓練屬於合理教學範疇，認定 6 名教師無教師法不適任情形，應予結案。然國教署認部分教師涉有打手心、做拱橋、起立蹲下、連續青蛙跳或罰跑操場等基於處罰目的之違法處罰行為，實施手段與教育目的之間不符比例原則，已涉有不當管教，復函請雲林縣政府再督導學校召開校事會議，釐明涉違法處罰或不當管教之成立要件，最終涉案 6 名教師有 4 名教師經教師成績考核委員會決議各記申誡 1 次。雲林縣政府教育處就該校體罰調查過程中所生認事用法錯誤等情督導不力，亦有違失，爰依法提案糾正

監察院 公告

發文日期：中華民國 111 年 9 月 23 日
 發文字號：院台教字第 1112430315 號

主旨：公告糾正雲林縣政府教育處對於民眾陳情該縣私立淵明國民中學不當限制學生髮式及服裝儀容情事，未予查明

，嗣經教育部國民及學前教育署調查及督導，方發現該校服裝儀容委員會成員產出方式、學生內衣規定等，均違反國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則，顯有督導及查處不力；又對於該校所涉不當管教案，調查過程中所生認事用法錯誤等情，亦督導不力，均有違失案。

依據：111 年 9 月 15 日本院教育及文化委員會第 6 屆第 26 次會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

糾正案文

壹、被糾正機關：雲林縣政府教育處。

貳、案由：教育部國教署於 109 年 5 月 30 日接獲民眾陳情，雲林縣私立淵明代用國民中學有不當限制學生髮式及服裝儀容等情，然雲林縣政府教育處未針對陳訴事項查明。嗣 109 年 12 月 29 日陳情人再次陳訴及 110 年 2 月 15 日民間團體披露，該處同年月 19 日派員至淵明國中實地查核，方發現該校規定學生髮式已違反「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」第 21 條。復經國教署實地調查發現，該校服裝儀容委員會成員產出方式、針對學生內衣訂定規定、由學務處統一宣布換季，均違反國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則，經該署督導後方才改善。雲林縣政府教育處顯有督導及查處不力，認事用法亦有違誤，核有違失。此外，110 年 2 月 15 日淵明國中遭爆體罰、髮禁及違法管教頻傳，國教署至雲林縣政府督導，就該校體罰疑義部分要求以問卷及訪談方式確實掌握；雲林縣政府同年月 25 日至

該校抽訪 60 位學生之結果，明確指出半數學生有被體罰，其中「幾乎每天都有」4 人，「幾乎每週都有」9 人。依聯合國兒童權利公約（CRC）第 19 條、第八號意見書，已構成牴觸 CRC 兒童不受任何形式之身心暴力與兒童及少年福利與權益保障法之身心虐待，國教署隨即請該府督導清查實情。嗣該校召開校事會議組成調查小組，並於 7 月 5 日校事會議審議通過調查結果，認經調查小組訪談皆非屬情節重大，或因體罰構成要件不完全，或處罰行為已逾 3 年不予追究，或體能之訓練屬於合理教學範疇，認定 6 名教師無教師法不適任情形，應予結案。然國教署認部分教師涉有打手心、做拱橋、起立蹲下、連續青蛙跳或罰跑操場等基於處罰目的之違法處罰行為，實施手段與教育目的之間不符比例原則，已涉有不當管教，復函請雲林縣政府再督導學校召開校事會議，釐明涉違法處罰或不當管教之成立要件，最終涉案 6 名教師有 4 名教師經教師成績考核委員會決議各記申誡 1 次。雲林縣政府教育處就該校體罰調查過程中所生認事用法錯誤等情督導不力，亦有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

本案據訴，教育部於民國（下同）109 年 8 月 3 日推動服裝儀容新制，雲林縣私立淵明國民中學「服裝儀容規範要點」有違「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」第 21 點及新修訂之「國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則」，限制學生髮式、內衣顏色、運動鞋底顏色等；並有因學生課業成績體罰學生情事。實際案情為何？相關機關是否

有積極督導並妥處？案經本院函請教育部及雲林縣政府就有關事項提出說明併附佐證資料到院。並於 110 年 12 月 10 日詢問教育部國民及學前教育署（下稱國教署）彭富源署長，並經教育部就詢問事項補充說明資料到院。嗣本案於 111 年 1 月 6 日不預警赴雲林縣私立淵明國民中學（下稱淵明國中）履勘及與雲林縣政府教育處進行座談，調查竣事，提案糾正雲林縣政府教育處，違失事實與理由如下：

- 一、據查，教育部國教署於 109 年 5 月 30 日接獲民眾陳情，雲林縣私立淵明代用國民中學有不當限制學生髮式及服裝儀容等情，然雲林縣政府未針對陳訴事項查明。迄至教育部於 109 年 8 月 3 日修正發布服儀新制後函請該府督導淵明國中修正服裝儀容規定，該府猶未詳查即函復陳情人表示淵明國中已修正規範。嗣 109 年 12 月 29 日陳情人再次陳訴及 110 年 2 月 15 日民間團體披露，雲林縣政府方始於 110 年 2 月 19 日派員至淵明國中實地查核，發現該校規定學生髮式已違反「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」第 21 條。復經國教署實地調查發現，該校服裝儀容委員會成員產出方式、針對學生內衣訂定規定、由學務處統一宣布換季等情，均違反國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則（下稱國中服儀原則）；且查該校有關女同學胸衣顏色之建議，亦違反教育部 104 年重申各校學生服裝儀容規定不得違反性別平等教育法之檢視指標「規定女學生內

衣顏色」，且將遵守服儀規範列為「獎勵紀錄」納入免試入學超額比序項目，亦抵觸國中服儀原則，經該署督導後方才改善。雲林縣政府教育處顯有督導及查處不力，認事用法亦有違誤，核有違失。

- (一)教育部「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」（105 年 5 月 20 日修正）第 21 條第 3 項及第 4 項：「除為防止危害學生安全或防止疾病傳染所必要者外，學校不得限制學生髮式，或據以處罰，以維護學生身體自主權及人格發展權，並教導及鼓勵學生學習自我管理。」、「除前項情形外，有關學生服裝儀容之規定，應以舉辦校內公聽會、說明會或進行全校性問卷調查等方式，廣納學生及家長意見，循民主參與程序訂定，以創造開明、信任之校園文化，且學校不得將學生服裝儀容規定作為處罰依據。」
- (二)教育部國教署早於 109 年 5 月 30 日接獲民眾陳情，指出淵明國中不當限制學生髮式及服裝儀容。雲林縣政府遲未針對陳訴事項，查明該校是否不當限制學生髮式及服裝儀容，陳訴人表示對回復感到失望，強調雲林縣政府回復內容與實情不符：
 1. 該府 109 年 6 月 5 日請該校依陳情內容查明後依相關規定妥處，並於同年 10 月 10 日回復陳情人，已請淵明國中查明，並說明該校對服儀規定未列入處罰依據。

2. 109 年 6 月 11 日陳情人表示對回復感到失望，強調雲林縣政府回復內容與實情不符，並向國教署再次陳情。
 3. 該府 109 年 6 月 17 日再請該校應確實依「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」第 21 條之規定辦理，並將檢討後相關資料、會議紀錄及簽到表函送該府。
 4. 國教署 109 年 7 月 16 日將民眾陳情函轉雲林縣政府，請該府督導淵明國中再次依相關法規妥處並於文到 5 日內副知該署。
 5. 雲林縣政府 109 年 7 月 21 日函復陳情人，淵明國中已經服裝儀容委員會及校務會議通過服儀規範。
 6. 綜上，雲林縣政府遲未針對陳訴事項，查明該校是否不當限制學生髮式及服裝儀容。
- (三) 迄至教育部 109 年 8 月 3 日修正發布服儀新制，國教署同年月 10 日函請雲林縣政府督導淵明國中依該部規範全面檢視並修正學生服裝儀容規定，淵明國中於 109 年 8 至 11 月修正服裝儀容規定，該府未經詳查即於 109 年 11 月 27 日函復陳情人表示淵明國中已於 109 學年度第一學期修正相關規範，經 109 年 12 月 29 日陳情人再次陳訴表示淵明國中修正後之服儀及髮禁規定，仍與規定不符且雲林縣政府及該校未提供修正後相關規範予陳情人，及 110 年 2 月 15 日民間團體披露，雲林縣政府方始於 110 年 2 月 19 日派員至淵明國中實地查核督導，並發現該校規定學生髮式，已違反教育部針對髮式訂定之安全、健康、衛生及防止疾病傳染原則：
1. 國教署 109 年 8 月 10 日函復雲林縣政府持續督導淵明國中再行依該部規範全面檢視並修正學生服裝儀容規定。
 2. 雲林縣政府同年月 13 日函文淵明國中，依據教育部 109 年 8 月 3 日函頒國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則，確實全面檢視並修正學生服裝儀容規定。
 3. 淵明國中 109 年 8 至 11 月修正服裝儀容規定。109 年 8 月 7 日導師會議，109 年 9 月 25 日服裝儀容委員會，109 年 9 月 30 日家長委員會，109 年 10 月 28 日臨時校務會議，109 年 11 月召開服儀相關公開說明會。
 4. 雲林縣政府 109 年 11 月 27 日函復陳情人，表示淵明國中已於 109 學年度第一學期設置服裝儀容委員會並修正相關規範。
 5. 陳情人 109 年 12 月 29 日向國教署表示淵明國中修正後之服儀及髮禁規定，仍與實情不符，且雲林縣政府及該校未提供修正後相關規範予陳情人。
 6. 國教署 110 年 1 月 28 日再次函文雲林縣政府，表示淵明中國服儀及髮禁規定與實情不符。
 7. 110 年 2 月 15 日民間團體披露淵明國中體罰、髮禁及違法管

教頻傳。

8. 雲林縣政府 110 年 2 月 19 日派員至淵明國中實地查核督導，方始發現該校規定學生髮式，已違反教育部針對髮式訂定之安全、健康、衛生及防止疾病傳染原則。依雲林縣政府說明，淵明國中服儀之列舉項目過於詳細，且學校雖有對學生公開說明，但經該府瞭解後發現其程序未臻完善（註 1）。

(四) 經查，依淵明國中上開修正後之服裝儀容規範要點，對於男生髮式要求不染、不燙、短髮為原則，兩側及後面頭髮上推；對女生要求不染、不燙，瀏海不得超過眉毛，仍有髮式限制。須穿著制式夾克、外套，不可將內搭衣帽露在夾克、外套外，建議女同學胸衣穿著淡素色（註 2），均違反教育部 109 年 8 月 3 日修正發布之服儀原則，且有關女同學胸衣顏色之建議，違反教育部 104 年重申各校學生服裝儀容規定不得違反性別平等教育法立法精神之檢視指標「規定女學生內衣顏色」。

(五) 國教署 110 年 2 月 20 日至雲林縣政府查訪，並檢視淵明國中「服裝儀容制定委員會設置要點」、「服裝儀容規範要點」後發現：

1. 該校服裝儀容委員會成員產出方式並未依「國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則」第 2 點規定辦理，僅由學校行政指派代表、家長委員指派代表及

學校模範生代表參加。

2. 「淵明國中學生服裝儀容規範要點」第 3 點規定：「平日在服裝儀容整理上能遵守服裝儀容規範者，由導師提出獎勵 1 次鼓勵。……」然「獎勵紀錄」已列為雲林區高級中等學校免試入學超額比序項目之一，此恐與「國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則」學校僅能訂定較為寬鬆的規定之內涵不符，會中請雲林縣政府及校方審慎考量。
3. 「國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則」第 4 點規定：「學校如統一訂定換季時間，學生仍得依個人對天氣冷、熱之感受，選擇穿著長短袖或長短褲校服。……」惟「淵明國中學生服裝儀容規範要點」第 4 點第 3 項第 4 款規定：「夏、冬季服裝穿著時機，由學務處視季節天候統一宣布；……」未依前開規定開放學生依個人對天氣冷、熱感受，選擇穿著長短袖或長短褲校服。
4. 該校針對學生內衣、襪子樣式、指甲長度等均定有較「國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則」更為嚴格之規定，與該原則第 8 點規定：「學校得訂定較前點寬鬆之規定」未符。
5. 「淵明國中 109 學年度第 1 學期學生服裝儀容制定臨時校務會議紀錄」，其中決議：「全體教職員表決通過修訂淵明國

中學生服裝儀容規範要點及學生頭髮髮式標準」；與「國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則」第 6 點之規定：「除為防止危害學生安全、健康、公共衛生或防止疾病傳染所必要者外，學校不得限制學生髮式」未符。

- 迄至淵明國中 110 年 3 月 31 日服儀委員會、同年 4 月 1 日臨時校務會議通過修正服儀規定，修正完成最終之服裝儀容規範版本，符合教育部訂定之原則。

(六) 本案於 111 年 1 月 6 日赴淵明國中，就該校依教育部 109 年 8 月 3 日國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則落實辦理情形、遭遇困難之處，及報載該校有學生投訴遭不當體罰之查處情形等，與國教署、雲林縣政府教育處督學及相關主管人員、該校丁清峯校長及學務主任紀孟豪進行座談，並與該校 6 位學生訪談。發現：

- 依淵明國中「學生服裝儀容委員會－學生委員組織及運作辦法」（註 3）第「貳、實施辦法、四」之規定：「學生服裝儀容委員會資格：（1）無懲處小過以上紀錄（2）熱心服務（3）行為端正。」與國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則學生代表係「經學生自行選舉產生、學生自治組織推派或校務會議選出」之規定抵觸。
- 聯合國兒童權利公約（CRC）

第 12 條：締約國應確保有形成其自己意見能力之兒童有權就影響其本身之所有事物自由表示其意見，其所表示之意見應依其年齡及成熟度予以權衡。依淵明國中「學生服裝儀容置定委員會設置要點」（註 4）第 5 點：「本委員會依實際需要召開會議，各項議案決議，須經 2/3 以上委員出席，出席委員 1/2 以上通過，始成決議。」該校 110 年 2 月 24 日 109 學年度第 2 次學生服裝儀容委員會，究學生有無參與表達意見？學生發言及討論內容？學生有無實質建議權？依該次會議紀錄，全數提案均載述「全體委員表決通過」，而未記錄票數，亦未記錄學生發言及討論內容，難供外界瞭解是否確經民主程序及學生有無實質建議權。

(七) 綜上，教育部國教署於 109 年 5 月 30 日接獲民眾陳情，雲林縣私立淵明代用國中有不當限制學生髮式及服裝儀容等情，然雲林縣政府未針對陳訴事項查明。迄至教育部於 109 年 8 月 3 日修正發布服儀新制後函請該府督導淵明國中修正服裝儀容規定，該府猶未詳查即函復陳情人表示淵明國中已修正規範。嗣 109 年 12 月 29 日陳情人再次陳訴及 110 年 2 月 15 日民間團體披露，雲林縣政府方始於 110 年 2 月 19 日派員至淵明國中實地查核，發現該校規定學生髮式已違反「學生輔導管教

注意事項」第 21 條。復經國教署實地調查發現，該校服裝儀容委員會成員產出方式、針對學生內衣訂定規定、由學務處統一宣布換季，均違反國中服儀原則；且查該校有關女同學胸衣顏色之建議，亦違反教育部 104 年重申各校學生服裝儀容規定不得違反性別平等教育法之檢視指標「規定女學生內衣顏色」，且將遵守服儀規範列為「獎勵紀錄」納入免試入學超額比序項目，亦牴觸國中服儀原則，經該署督導後方才改善。雲林縣政府教育處顯有督導及查處不力，認事用法亦有違誤，核有違失。

二、110 年 2 月 15 日雲林淵明國中遭爆有體罰、髮禁及違法管教頻傳，引發各界議論，國教署 2 月 20 日至雲林縣政府督導，就該校體罰疑義部分要求以問卷及訪談方式確實掌握；雲林縣政府 2 月 25 日至淵明國中抽訪 60 位學生之結果，明確指出半數學生有被體罰，其中「幾乎每天都有」4 人，「幾乎每週都有」9 人。依聯合國兒童權利公約（CRC）第 19 條、第八號意見書，已構成牴觸 CRC 兒童不受任何形式之身心暴力與兒童及少年福利與權益保障法之身心虐待，國教署隨即請該府督導清查實情。嗣淵明國中召開校事會議組成調查小組，並於 7 月 5 日校事會議審議通過調查結果，認經調查小組訪談皆非屬情節重大，或因體罰構成要件不完全，或處罰行為已逾 3 年不予追究，或體能之訓練

屬於合理教學範疇，逕認 6 名教師無教師法不適任情形，應予結案。然國教署認部分教師涉有打手心、做拱橋、起立蹲下、連續青蛙跳或罰跑操場等基於處罰目的之懲處行為，實施手段與教育目的之間不符比例原則，已涉有不當管教，復函請雲林縣政府再督導學校召開校事會議，釐明涉違法處罰或不當管教之成立要件，最終涉案 6 名教師有 4 名教師經教師成績考核委員會決議各記申誡 1 次。本案淵明國中校事會議成員中，由鄉長以社會公正人士之身分出席，惟鄉長乃地方人士且為民選首長，面對民意壓力，尚與一般認定之社會公正人士有別。該校調查小組除家長會代表及教師會代表為當然委員外，其餘 3 位係由教育部調查及輔導人才庫之調查員擔任，均為國中、小之主任與教師，惟調查小組成員就是否構成體罰之認定標準（註 5），與國教署之認定亦不一致，縣政府教育處應就相關人員組成方式發揮督導功能。本院認為上開校事會議及調查小組成員並無法律、兒童及少年福利等專業背景人士參與，欠缺權衡兒少最佳利益，洵有未洽。雲林縣政府教育處就該校體罰調查過程中所生認事用法錯誤等情督導不力，核有違失。

（一）依據聯合國兒童權利公約（CRC）第 19 條、第 28 條第 2 項、第 37 條（a）項、第 39 條：締約國應保護兒童不受到任何形式的身心暴力、傷害、疏忽或疏失、有辱人

格之待遇，並應採取所有適當措施，使遭受上述情況之兒童身心得以康復。確保學校執行紀律之方式，係符合兒童之人格尊嚴及該公約規定。又依據 CRC 我國首次國家報告國際審查結論性意見第 57 點次，國際審查委員會建議採取一切適當措施，確保公私立學校及機構所有的工作人員不使用體罰。

(二) CRC「第 8 號一般性意見：兒童受保護免遭體罰和其他殘忍或不人道形式懲罰的權利」第 11 點：「委員會界定身體或肉體的懲罰是任何運用體力施加的處罰，且不論程度多輕都旨在造成某種程度的痛苦或不舒服。委員會認為，體罰的程度雖有不同，但總是有辱人格。此外，還有其它一些也是殘忍和有辱人格的非對人體進行的懲罰，因而是違反《公約》的行為。這些懲罰包括例如：貶低、侮辱、毀譽、替罪、威脅、恐嚇或者嘲諷兒童。」

(三) 教育基本法第 8 條第 2 項：「學生之學習權、受教育權、身體自主權及人格發展權，國家應予保障，並使學生不受任何體罰及霸凌行為，造成身心之侵害。教師輔導與管教學生，不得有體罰學生之行為。」兒童及少年福利與權益保障法（下稱兒少權法）第 49 條第 1 項：「任何人對於兒童及少年不得有下列行為：……二、身心虐待。……」學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項

第 4 條：「……（五）體罰：指教師於教育過程中，基於處罰之目的，親自、責令學生自己或第三者對學生身體施加強制力，或責令學生採取特定身體動作，使學生身體客觀上受到痛苦或身心受到侵害之行為。」

(四) 依高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第 4 條：「學校接獲檢舉或知悉教師疑似有第 2 條第 4 款情形，應於 5 日內召開校園事件處理會議（下稱校事會議）審議。校事會議成員如下：一、校長。二、家長會代表一人。三、行政人員代表一人。四、學校教師會代表一人；學校無教師會者，由該校未兼行政或董事之教師代表擔任。五、教育學者、法律專家、兒童及少年福利學者專家或社會公正人士一人。」同法第 5 條第 1 項第 1 款「學校調查教師疑似有第 2 條第 4 款情形時，應依下列規定辦理：校事會議應組成調查小組，成員以 3 人或 5 人為原則，應包括教師會代表及家長會代表，並得由校外教育學者、法律專家、兒童及少年福利學者專家或高級中等以下學校教師專業審查會組成及運作辦法所定教師專業審查會調查及輔導人才庫之調查員擔任；學校無教師會者，由該校未兼行政或董事之教師代表擔任。」

(五) 教育基本法之最高原則即為人權公約與兒少權法。兒少權法之主體為兒少，為特殊法，其位階比

教育法令更高。教育現場教師應具備兒童、學生人權概念，檢視校園內措施、紀律規範有無牴觸學生或兒童人權。兒童為學校之主體，應以兒童最佳利益考量，並援引法令上對兒童最有利的解釋，而非只以相關利害關係人、照顧者的最佳利益來考量。此外，依據兒童人權公約及兒少權法第 49 條第 1 項：「任何人對於兒童及少年不得有下列行為：……二、身心虐待。……」涉及疏忽虐待等樣態，在教育現場常見的不當管教措施，包括體罰、身心虐待、言語及口頭暴力、有辱人格的措施，就兒少權法觀之，均已屬身心虐待。學校紀律與管教措施，應符合現今以學生為主體之教育環境，及符合法令處理程序。檢視上述過去習以為常的教師管教學生行為，實已嚴重牴觸違背現行法令。

(六)臺灣青年民主協會 2 月 15 日披露淵明國中體罰、髮禁及違法管教頻傳，遭爆該校校規服儀「從頭

管到腳」，還有學生被不當體罰，並指稱淵明雖是私立學校，但因是代用國中，一年接受教育部 8 千萬補助，教育部應減少招生名額，做為嚴厲警惕，並對體罰老師啟動不適任調查。雲林縣政府教育處 110 年 2 月 25 日召集「駐區督學、家長協會、兒童福利專家及社會公正人士」籌組調查及訪視小組，至淵明國中抽訪 60 位學生，進行問卷調查及訪談（註 6）。依問卷調查結果，「從開學至今，曾經在學校被老師打過、叫同學打自己或要同學互打（如：打手心、打屁股、打耳光）」計 29 人，其中「幾乎每天都有」4 人，「幾乎每週都有」9 人：

1. 雲林縣政府教育處抽訪淵明中國一、國二、國三共 60 位學生（男、女學生各 30 人），進行「落實正向輔導管教與教學正常化情形」問卷調查，顯示有未落實正向管教之情事，問卷調查結果如表 1：

表 1 雲林縣政府 110 年 2 月 25 日至淵明國中進行「體罰問卷調查」之結果

單位：人數、%

| 題目 | 調 查 結 果 | | | | |
|---|---------|----------|---------|--------|--------|
| | 從來沒有 | 偶爾 1、2 次 | 幾乎每個月都有 | 幾乎每週都有 | 幾乎每天都有 |
| 一、我從開學至今，曾經在學校被老師打過、叫同學打自己或要同學互打（如：打手心、打屁股、打耳光） | 31 | 15 | 1 | 9 | 4 |
| | 51.7% | 25% | 1.7% | 15% | 6.7% |
| | 從來沒有 | 偶爾 1、2 次 | 幾乎每個月都有 | 幾乎每週都有 | 幾乎每天都有 |
| 二、我從開學至今，曾 | 從來沒有 | 偶爾 1、2 次 | 幾乎每個月都有 | 幾乎每週都有 | 幾乎每天都有 |

| 題目 | 調 查 結 果 | | | | |
|--|---------|----------|---------|--------|--------|
| 經在學校被老師處罰要做某些特定動作（如：交互蹲跳、半蹲、罰跪、鴨子走路、青蛙跳、趴著作拱橋） | 42 | 14 | 3 | 2 | 1 |
| | 70% | 23.3% | 5% | 3.3% | 1.7% |
| 三、請問你們學校老師會因為學生成績未達到標準而差一分打一下嗎？ | 從來沒有 | 偶爾 1、2 次 | 幾乎每個月都有 | 幾乎每週都有 | 幾乎每天都有 |
| | 38 | 15 | 5 | 2 | 0 |
| | 63.3% | 25% | 8.3% | 3.3% | 0 |
| 四、請問你有沒有聽說，哪些老師會體罰學生？ | 從來沒有 | 極少數 | 少部分 | 一半左右 | - |
| | 17 | 17 | 16 | 10 | - |
| | 28.3% | 28.3% | 26.7% | 16.7% | - |

資料來源：本院彙整自教育部 110 年 8 月 9 日函復附件 4-109 學年度淵明國中「落實正向輔導管教與教學正常化情形」問卷調查。

說明：問項二之調查結果加總為 62，大於 60，係依據雲林縣政府之統計。

2. 雲林縣政府教育處「落實正向輔導管教問卷訪談訪視總結報告」（下稱訪視報告）之訪談重點紀錄載述：「提及自然廖老師、英文周老師、許老師、公民李老師、2 年 2 班導師有因成績未達標準、學生犯錯或作業未交等事由，打手心 1、2 下、要求 10 下交互蹲跳及做拱橋等情事。」（註 7）

(七) 國教署 110 年 3 月 22 日收悉雲林縣政府督導淵明國中改善情形、訪視報告及問卷，於同年月 26 日函請該府督導該校確依教師法等相關法定流程立即改善，並確實掌握該校是否普遍存在體罰之風氣及是否還有其他教師涉案。該署並於 110 年 3 月 29 日再會同該

府至該校督導，重申零體罰政策，並請該府督導該校於 110 年 4 月 9 日前函復該校涉體罰教師後續處理情形。

(八) 淵明國中爰於 110 年 4 月 7 日召開第 1 次校事會議，決議組成調查小組啟動調查，同年月 12 日召開第 2 次校事會議，確定調查小組成員名單。調查小組於 110 年 4 月 26 日、110 年 5 月 3 日、110 年 5 月 10 日、110 年 6 月 16 日及 110 年 7 月 2 日召開 5 次調查會議，並經 110 年 7 月 5 日校事會議審議通過。國教署於 110 年 7 月 20 日收悉雲林縣政府函報之該校調查報告。該校之調查結果，認定 6 名教師無教師法第 16 條第 1 項第 1 款之不適任情形，應予結案：

1. 針對淵明國中教師體罰疑義，該校於 110 年 4 月 7 日召開第 1 次校事會議（註 8），決議組成調查小組啟動調查。
2. 依「淵明國中校園事件調查小組調查報告」：

案由：淵明國中於 110 年 4 月 7 日召開校園事件處理會議，針對 110 年 4 月 1 日教育處來電，表示國教署接獲民眾陳情並指校內教師有疑似違法體罰之情事。嗣後，縣府問卷調查結果指出，有學生反映：許○○英文教師、李○○公民教師會因沒帶東西、考試不好、作業遲交而處罰學生，用棍子、板子或藤條打 1、2 下；擔任○○班導師李○○地理教師，會因學生品行不佳，要求學生做拱橋；廖○○自然教師、周○○英文教師、郭○○體育教師，也有學生指出，這 3 位教師會因成績不好、品行不佳而打學生手心，或罰交互蹲跳，該校召開校園事件處理會議，決議調查小組成員組成，並進行調查。
3. 該校 110 年 4 月 12 日召開第 2 次校事會議（註 9）討論調查小組成員名單，決議：家長會代表高○○（當然委員）、教師會代表吳○○老師（當然委員），另外 3 位成員由「教育部專審會調查及人才資料庫」中推薦○○國小謝○○主任、○○國中許○○老師、○○國中施○○主任擔任該次事件之調查小組成員（註 10）。
4. 110 年 4 月 26 日調查小組決議由淵明國中函請雲林縣政府協助提供檢舉人及被檢舉人的具體內容及紙本資料。
5. 110 年 5 月 3 日調查小組討論，因無具體資料，檢舉人為相關報章媒體報導，被害人為不特定對象，被檢舉人為雲林縣政府提出之名單有 6 位老師：郭○○、李○○、周○○、許○○、廖○○、李○○（註 11）。訪談對象抽籤決定，自該 6 位老師之任教班級抽出 3 位正取、3 位備取學生。決議：
 - (1)現場立即抽籤。
 - (2)共抽出 192 位學生，並請校方製作訪談同意書由學生帶回讓家長簽章。
6. 110 年 5 月 10 日調查小組討論，因同意受訪學生僅 14 位，有 1 位教師均無學生同意受訪，樣本數不足，爰再針對李○○、周○○、許○○、廖○○等 4 位老師之任教班級再分別抽出 2 位正取、2 位備取學生，決議：
 - (1)現場立即抽籤。
 - (2)共抽出 68 位學生，並請校方製作訪談同意書由學生帶回讓家長簽章。
7. 該校訪談學生共計抽出 260 人（註 12），經監護人同意後，受訪學生計 22 人。依「淵明國中校園事件調查小組調查報告」，摘整訪談內容，如表 2：

表 2 調查小組訪談內容

| 教師 | 受訪學生意見 (計 22 名) | 教師本人陳述 (計 6 名) |
|-------------|--|--|
| 郭○○教師 體育 | ○○班○生：二下時排隊不 OK，會蛙跳。平常跑操場 3、4 圈，班上太吵就罰跑操場 10 圈。 ○○班○生：沒有體罰，都口頭警告。 ○○班○生：1 年前，2 年級的時候。會做拱橋 3 到 5 分鐘，不會身體不適。 ○○班○生：沒有體罰，熱身 3 到 5 圈操場，練習 10 圈。 | 我沒有讓學生做拱橋。 有立定跳遠訓練，但不是蛙跳。 讓學生跑 800 公尺 (女生) 及 1,600 公尺 (男生) 是進行體適能訓練。 平常體育課熱身是跑操場 3 到 4 圈，1 圈為 170 公尺，有時跑 10 圈是為了體適能測驗，學生身體不舒服可以用走的，也不一定要跑完。 |
| 周○○教師 英文 | ○○班○生：1 年前功課沒寫會打手心，但不曾聽過有人因此受傷或不敢來學校上課。但 8 年級後，不曾體罰，現在都口頭鼓勵。 ○○班○生：沒有體罰。 ○○班○生：沒有體罰。秩序不佳、功課沒寫，扣平常成績。 | 我沒有打手心，都只是起立蹲下 (5 下以內，2 年前)，次數都是有斟酌過。 做之前我都會詢問學生身體狀況，如有身體不適，我絕不會要求學生做。 現在已經沒有了，現在都是先用口頭勸導，然後通知家長，最後再依校規處理。 |
| 廖○○教師 自然 | ○○班○生：沒看過老師打人，沒有體罰。功課沒寫就記點，累積 10 點就警告 1 支。 | 沒有因為成績不好而打學生的手心。 最普遍的是罰寫。我有勾錯誤的題目的處罰都是罰寫，抄關鍵字。 |
| 李○○教師 國文 | ○○班○生：沒有體罰。 ○○班○生：如果功課沒寫，會站著寫到寫完，時間 5 到 10 分鐘。上學期有打過手心，但沒有很大力，這學期都沒有打過。 | 目前學生作業缺交狀況減少，只有少數同學，所以只要補完作業就可以，專心跟上進度。 現在作業沒寫就在班上後方補寫，寫完就回座位，時間大約是 10 到 15 分鐘。 |
| 李○○教師 地理 | ○○班○生：沒有體罰。 ○○班○生：沒有體罰。回答問題錯，老師會請同學站起來，罰寫 10 遍。 ○○班○生：沒有體罰。犯錯，站 1、2 分鐘，就坐下。 ○○班○生：沒有體罰。罰寫有錯的地方，回答問題錯，罰寫 10 遍。 ○○班○生：沒有體罰。考試成績不好不會有處罰，只會口頭勸導。如果上課秩序不好，會請同學站起來安靜反省。 ○○班○生：沒有體罰。犯錯時告知導師。 ○○班○生：沒有體罰。段考未達 60 分會罰寫，寫課本後的統整，也就是每一課後面的重點整理，寫 1、2 遍而已。 | 通常會先勸誡，用各種方式督促孩子，為了求好心切，可能偶爾才會使用拱橋的方式。我記憶所及，不會超過 10 分鐘。畢竟帶班，為了求好心切，遇到學生比較亢奮或激動的情況，才會用比較不恰當的方式處理。 |

| 教 師 | 受訪學生意見（計 22 名） | 教師本人陳述（計 6 名） |
|------------------|---|---|
| | 1、2 年級較多，3 年級較沒有。與老師相處很好，很喜歡老師。 ○○班○生：沒有體罰。上課吵鬧、考不好就罰站，3 分鐘。 ○○班○生：罰站而已，5 分鐘。 | |
| 許○○教師 英文、輔導活動 | ○○班○生：老師上輔導活動課，不曾體罰。 ○○班○生：上輔導活動、英文課時，不會體罰，只是會唸我們，例如：某某人功課都不交。 ○○班○生：輔導活動課吵鬧時，會罰站 3 到 5 分鐘。 | 我沒有打手心這件事。 以前學生考不好，會讓學生訂正 5 至 10 遍，現在是 3 至 5 遍。 我經常利用中午時間加強弱勢學生，時間 10 至 20 分鐘，雖然部分學生不願意。我也常週日義務幫學生加課。 |

資料來源：教育部 110 年 8 月 9 日函復本院之附件 5、教育部 110 年 12 月 7 日函復本院之附件 2—淵明國中校園事件調查小組 110 年 7 月 2 日調查報告。

8. 調查小組於 110 年 7 月 2 日完成調查報告並召開第 5 次調查會議確認報告內容，決議：認定 6 位老師皆無教師法第 16 條第 1 項第 1 款情形，應予結案。
9. 淵明國中另於 110 年 7 月 5 日召開第 3 次校事會議審議調查報告，決議該案經調查小組訪談調查，皆非屬情節重大，或因體罰構成要件不完全；或處罰行為已逾 3 年，依公立高級中等以下學校教師成績考核辦法第 6 條第 4 項規定略以，屬記過或申誡之行為，已逾 3 年者，不予追究；或體能之訓練屬於合理教學範疇；或師生雙方訪談一致表示無體罰之情事，綜合各項事實價值判斷後，認定 6 名教師無教師法不適任情形，應予結案。
10. 綜上，該校之調查結果，認定

6 名教師無教師法第 16 條第 1 項第 1 款之不適任情形，應予結案。

(九) 嗣國教署檢視淵明國中校事會議情形及調查報告發現仍有待釐清之處，認為部分教師打手心、做拱橋、起立蹲下或罰跑操場等基於處罰目的之行為，似已成立不當管教或「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」附表一之違法處罰態樣。該署於 110 年 9 月 6 日函請雲林縣政府針對涉違法處罰或不當管教之成立要件督導該校再召開校事會議釐明。嗣歷經該校 111 年 9 月 1 日、11 月 1 日校事會議，最終，該校 6 名涉案教師，有 4 名經教師成績考核委員會決議記申誡 1 次，另 2 名經檢視調查報告及訪談學生確無類此情事，予以結案：

1. 國教署 110 年 8 月 5 日函（註

13) 雲林縣政府，指出有關淵明國中體罰疑義案，該校調查報告之疑義，認為部分教師行為態樣

，似已涉及違法處罰或不當管教，並經該府於同年月 20 日函復該署，相關疑義如表 3：

表 3 淵明國中體罰疑義案該校調查報告相關疑義彙整表

| 待改善事項 | 淵明國中查復說明 |
|---|--|
| <p>一、該校第1次校事會議成員包含高○○家長委員及吳○○教師，而後續會議卻更換為張○○家長委員及周○○教師，並將原校事會議成員調整去當調查小組成員，恐有成員重疊之疑義，檢附教育部函示供參。</p> | <p>1. 第1次校事會議後，家長會及教師會分別推薦高○○、吳○○教師為調查小組成員。 2. 為符合教育部109年12月18日臺教授國字第1090150816號函之說明，家長委員會及教師會另推薦張○○家長委員及周○○教師擔任校事會議成員。 3. 高○○家長委員及吳○○教師在擔任調查小組成員協助辦理本案期間，皆未再參與校事會議，應無成員重疊之疑義。</p> |
| <p>二、依高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第5條第1項第8款之規定，調查完成應製作調查報告，提校事會議審議：審議時，調查小組應推派代表列席說明。惟於110年7月5日校事會議審議時，卻決議無須請調查小組派員說明，似與上開規定有違。</p> | <p>1. 110年7月2日調查小組會議中推派謝○○教師為代表在校事會議中報告。 2. 110年7月5日校事會議審議時全國仍為第三級防疫警戒，為避免5人以上聚會（校事會議成員共5人），請謝○○教師在線上等候，如有校事會議成員對調查報告有疑義時，再請其說明。 3. 校事會議進行調查報告確認案時，所有成員對報告結果並無異議，隨即請謝○○教師下線離開，沒有在線上說明。</p> |
| <p>三、該校110年7月5日校事會議審議調查報告，決議6位教師皆無違反教師法第16條第1項第1款，無體罰學生有具體事實之情形，予以結案。惟經檢視調查報告，部分教師行為態樣，似已涉及違法處罰或不當管教，符合高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第7條第1項第3款移送考核會之要件。</p> | <p>學校將擇期儘速召開校事會議，請調查小組派代表列席說明後，於會議中討論。</p> |
| <p>四、依高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第5條之規定，調查小組之成員應不包含校長，惟該校調查小組110年4月26日、5月3日、5月10日會議，該校校長皆出席並擔任主席，與上開規定未符。</p> | <p>1. 調查小組成員確實不包含校長。 2. 110年4月26日、5月3日、5月10日會議，校長只在會議前代表學校向調查小組致意隨即離開會議場地，完全沒有參與任何討論。 3. 所有調查小組會議進行的主席，均在會議開始後推舉由該案召集人謝○○教師擔任，因認為此為正常程序，故未在會議紀錄中詳細說明。</p> |
| <p>五、「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事</p> | <p>學校將擇期儘速召開校事會議，請調查小組派代</p> |

| 待改善事項 | 淵明國中查復說明 |
|---|-----------------------|
| <p>項」第10點至第14點明定輔導與管教學生之目的、平等原則、比例原則、應審酌情狀及基本考量，教師之管教措施倘不符前述目的、原則及考量者，即為「不當管教」，而「體罰」亦為不當管教之一。惟若達上開注意事項第4點之定義：「體罰：教師於教育過程中，基於處罰之目的，親自、責令學生自己或第三者對學生身體施加強制力，或責令學生採取特定身體動作，使學生身體客觀上受到痛苦或身心受到侵害之行為」者屬之。</p> <p>六、依調查報告所述，經訪談師生雙方意見，爰認定皆非屬情節重大、體罰要件不完全、處罰行為已逾3年、體能訓練之合理教學範疇，或雙方表示皆無體罰等情事，進而認定涉案教師皆無違法處罰之結論。惟經檢視調查報告，部分教師打手心、做拱橋、起立蹲下或罰跑操場等基於處罰目的之行為，似已成立不當管教或上開輔導與管教注意事項附表一之違法處罰態樣。另有關處罰行為並無逾3年，追究與否應為考核會依據公立高級中等學校以下教師成績考核辦法做認定，調查小組僅須針對有無成立違法處罰行為事實認定；另涉及違法處罰之成立要件，應考量師生權力不對等關係，有無高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第7條第1項第2款之情形，並移送考核會進行相關處置。</p> | <p>表列席說明後，於會議中討論。</p> |

資料來源：教育部 110 年 12 月 7 日函復本院之附件 2—雲林縣政府 110 年 8 月 20 日函復國教署。

2. 國教署 110 年 9 月 6 日函復雲林縣政府，請該府持續督導該校召開校事會議釐明。並請該府持續推動校園正向管教，善加利用教育部 109 年 10 月 28 日修正公布「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事項」附表一「教師違法處罰措施參考表」及附表二適當之正向管教措施，宣導落實零體罰政策。

3. 110 年 9 月 1 日淵明國中召開校事會議（註 14），決議周○○師等 3 名教師已涉及違法處罰或不當管教，符合高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第 7 條第 1 項第 3 款移送考核會之要件；至郭○○師等 3 名教師則無該等情事，應予結案，如表 4：

表 4 110 年 9 月 1 日淵明國中校事會議決議情形表

| 教 師 | 討 論 | 決 議 |
|-------|--|--|
| 郭○○教師 | 1. 訪談紀錄中，4位受訪學生中有3位同是○○班同學，其中1位陳述有蛙跳、罰跑操場，但另外2位同學陳述並沒有體罰，有跑步3到5圈操場、練習10圈。 2. 郭老師陳述紀錄中有說明立定跳遠的訓練，並不是蛙跳。跑步3到4圈是平常上課前的熱身，跑10圈是為了體適能測驗，學生若有不適可以用走的，也不一定要跑完。 3. 不同學生對老師在體能訓練內容有不同見解，且老師對體能訓練項目屬於合理的教學範疇。 4. 全部5位委員同意調查結果報告之事實認定及理由，應予結案。 | ● 郭○○教師、廖○○教師、許○○教師無高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第7條第1項前3款所定情形，應予結案。 ● 周○○教師、李○○教師、李○○教師已涉及違法處罰或不當管教，符合高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第7條第1項第3款移送考核會之要件，應於10日內移送考核會或依法組成之相關委員會審議。 |
| 周○○教師 | 1. 訪談紀錄中有學生陳述功課沒寫會打手心。 2. 周老師自述有起立蹲下（5下以內），次數有斟酌過。 3. 張維崢委員表示不同意。其他4位委員同意上述基於處罰目的之行為，似已成立不當管教或輔導與管教注意事項之違法處罰態樣。 | |
| 廖○○教師 | 1. 訪談紀錄學生陳述與廖老師自述皆未提及曾有體罰。 2. 全部5位委員同意調查結果報告之事實認定及理由，應予結案。 | |
| 李○○教師 | 1. 訪談紀錄有學生陳述功課沒寫會打手心。 2. 李老師自述沒有體罰。 3. 張維崢委員表示不同意。其他4位委員同意上述基於處罰目的之行為，似已成立不當管教或輔導與管教注意事項之違法處罰態樣。 | |
| 李○○教師 | 1. 訪談紀錄的9位受訪學生陳述皆沒有體罰。 2. 李老師自述曾經使用拱橋的方式督促學生。 3. 張維崢委員表示不同意。其他4位委員同意上述基於處罰目的之行為，似已成立不當管教或輔導與管教注意事項之違法處罰態樣。 | |
| 許○○教師 | 1. 訪談紀錄中學生陳述與許老師自述皆未提及有不當體罰。 2. 全部委員均同意調查結果報告之事實認定及理由，應予結案。 | |

資料來源：教育部 110 年 12 月 7 日函復本院之附件 2—110 年 9 月 1 日淵明國中校園事件處理會議紀錄。

4. 淵明國中 110 年 9 月 10 日召開 110 學年度第 2 次教師成績考核委員會決議：周○○教師、李○○教師、李○○教師「違法處罰學生情節輕微」，申誡 1 次。
5. 雲林縣政府 110 年 9 月 28 日函文國教署，檢送「110 年 3 月份校園安全及災害事件通報管教衝突事件及疑似體罰事件列管表」，請該署解除列管。
6. 國教署 110 年 10 月 15 日函復雲林縣政府，略以：110 年 3 月 25 日淵明國中通報案，經檢視該校 110 年 9 月 1 日校事會議紀錄及調查報告，郭師部分經學生訪談曾說明，會因排隊不 OK 處罰蛙跳、班上太吵罰跑操場 10 圈及拱橋等情，似與 110 年 9 月 1 日校事會議所述，皆為體能訓練之意旨有所出入。請該府督導學校釐清，學生所述郭師之行為是否係基於處罰目的，親自、責令學生自己或第三者對學生身體施加強制力，或責令學生採取特定身體動作，有無成立高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第 7 條第 1 項第 3 款移送考核會之要件，請該府再報該署。
7. 110 年 11 月 1 日淵明國中召開校事會議（註 15），出席人員發言及決議略以：
 - (1) 老師在課堂中所進行的各項體能訓練都是課程上的需要，並非基於處罰之目的而進行，屬於合理教學範疇。
 - (2) 體適能測驗是體育課的重要課程，搭拱橋、蛙跳、跑操場熱身這些訓練項目，如果沒有仔細說明各項動作的意義，的確會讓學生造成誤解。體能訓練是體育課最重要的一環，對於郭師給全班同學的這些訓練項目並非基於處罰之目的而進行，屬於合理教學範疇。
 - (3) 訪談紀錄中提到學生若有不適可以用走的，也不一定要跑完。這些訓練動作都是屬於體適能測驗項目的內容，活動內容都是全班同學一起做，並沒有針對特定學生，且非基於處罰之目的而進行，屬於合理教學範疇。
 - (4) 決議：郭○○教師無高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法第 7 條第 1 項前 3 款所定情形，應予結案。
8. 雲林縣政府 110 年 11 月 9 日函文國教署，檢送「110 年 3 月份校園安全及災害事件通報管教衝突事件及疑似體罰事件列管表」，請該署解除列管。
9. 國教署 110 年 11 月 17 日函復雲林縣政府，略以：經檢視淵明國中 110 年 11 月 1 日、9 月 1 日校事會議紀錄及調查報告，郭師部分經學生訪談曾說明，會因排隊不 OK 處罰蛙跳、班上

太吵罰跑操場 10 圈及拱橋等情，似與 110 年 11 月 1 日、9 月 1 日校事會議所述，皆為體能訓練之意旨有所出入。請該府確實督導學校釐清，儘速完成查處後再報該署。

10. 雲林縣政府於 110 年 12 月 21 日召開 110 年學年度第 5 次教師成績考核委員會，核予郭師申誠乙支。

(十) 經查：

1. 雲林縣政府允應依循停聘解聘資遣相關規範，就民眾家長學生疑似陳情、體罰、霸凌，該府應到校瞭解，督請學校召開校事會議，成立調查小組，遵守人員組成之適法性選任委員，嚴格督導學校依相關法規處理。調查小組調查結果確認有相關情事，縣府應依上級單位之督導角色，就學生身心創傷由學校啟動輔導機制，並對教師加強後續輔導，使其具備學生兒童人權教育理念，創造正向管教環境。
2. 淵明國中就本案於 110 年 4 月 7 日、4 月 12 日、7 月 2 日及 111 年 9 月 1 日、11 月 1 日召開校事會議，校事會議成員除依法包括該校校長丁清峯、家長會代表、行政代表輔導主任鍾耀陞、教師會代表吳○○外，並應包括「教育學者、法律專家、兒童及少年福利學者專家或社會公正人士 1 人」，依校事會議簽到表，係由林內鄉張維

崢鄉長以社會公正人士之身分出席。依教育部說明，有關社會公正人士資格，學校得本權責以案件類型及需求聘請社會通念可公正審議事項且未涉角色或利益衝突之虞者擔任之，例如地方鄉紳，以使校事會議處理案件時更加公正、嚴謹。惟查，依校事會議組成相關規定之意旨，校事會議成員應尋求「教育學者、法律專家、兒童及少年福利學者專家或社會公正人士 1 人」擔任以平衡意見，惟鄉長乃地方人士且為民選首長，面對民意壓力，尚與一般認定之社會公正人士有別。經查 110 年 9 月 1 日校事會議紀錄，當其餘 4 名委員均已同意周○○師等 3 名教師基於處罰目的之行為似已成立不當管教或違法處罰態樣，僅鄉長（張維崢委員）表示不同意。嗣鄉長於 110 年 11 月 1 日之校事會議請假，其餘 4 名委員表決同意郭○○師之行為「不是基於處罰目的，無成立使學生身體客觀上受到痛苦或身心受到侵害之行為」。

3. 另，淵明國中就本案組成調查小組，調查小組於 110 年 4 月 26 日、110 年 5 月 3 日、110 年 5 月 10 日、110 年 6 月 16 日及 110 年 7 月 2 日召開 5 次調查會議，調查小組成員由淵明國中 110 年 4 月 12 日校事會議決定，除家長會代表及教師會代表

為當然委員外，依法得由校外教育學者、法律專家、兒童及少年福利學者專家或教育部「教師專業審查會調查及輔導人才庫」（註 16）之調查員擔任。經查該次事件之另外 3 位調查小組成員係由上開人才庫推薦擔任，均為國中、小之主任與教師（註 17），並無法律、兒童及少年福利學者專家。本院訪查時，淵明國中表示，調查由調查小組全權主導，且調查小組成員與該校並無利害關係。國教署則表示，依法並未規定調查小組成員應具不同屬性 & 多元背景。在淵明國中校園事件調查小組 110 年 7 月 2 日調查報告中，調查小組之立論基礎為「體罰之構成，尚須有使學生身體客觀受到痛苦或身心受到侵害，始為成立。跑操場 10 圈約 1,700 公尺屬國中階段學生可負荷、有起立蹲下的處罰次數在 5 次以內、有打手心的行為但沒有很大力且非這學期、教師自述會使用拱橋的方式但行為已逾 3 年」（註 18），故認定並無體罰或教師法第 16 條第 1 項第 1 款（教學不力或不能勝任工作有具體事實）之情形，應予結案。惟國教署檢視調查報告認為，部分教師打手心、做拱橋、起立蹲下或罰跑操場等基於處罰目的之行為，似已成立不當管教或「學校訂定教師輔導與管教學

生辦法注意事項」之違法處罰態樣。上開調查小組成員就是否構成體罰之認定標準，與國教署不一致。

(十一)另據教育部「高級中等以下學校解聘不續聘停聘或資遣辦法」（下稱解聘辦法）自 109 年 6 月 28 日施行後，迄今依法召開「校園事件處理會議」（下稱校事會議）總計 43 案（註 19），校事會議外部成員為教育學者共計 21 案、社會公正人士共計 10 案、法律專家共計 9 案、兒少福利學者專家共計 3 案，顯見現行校事會議多仰賴教育背景人員參與及決定調查作為，惟教育人員是否具備兒童、學生人權概念用以檢視校園內措施、紀律規範之執行，並於行政調查程序上知悉如何落實兒童最佳利益原則，援引對兒童最有利之解釋，尚待掌握。教育部應督同地方政府教育主管機關就解聘辦法於 109 年 6 月 28 日校事會議施行後之實務運作情形，以及外部成員參與調查審議之成效進行掌握與評估，以落實兒少最佳利益。

綜上所述，教育部國教署於 109 年 5 月 30 日接獲民眾陳情，淵明國中有不當限制學生髮式及服裝儀容等情，然雲林縣政府教育處未針對陳訴事項查明。嗣 109 年 12 月 29 日陳情人再次陳訴及 110 年 2 月 15 日民間團體披露，該處同年 19 日派員至淵明國中實地查核，方發現該校規定學生髮式已違反「學校訂定教師輔導與管教學生辦法注意事

項」第 21 條。復經國教署實地調查發現，該校服裝儀容委員會成員產出方式、針對學生內衣訂定規定、由學務處統一宣布換季，均違反國民中學訂定學生服裝儀容規定之原則，經該署督導後方才改善。雲林縣政府教育處顯有督導及查處不力，認事用法亦有違誤，核有違失。此外，110 年 2 月 15 日淵明國中遭爆體罰、髮禁及違法管教頻傳，國教署至雲林縣政府督導，就該校體罰疑義部分要求以問卷及訪談方式確實掌握；雲林縣政府同年 2 月 25 日至該校抽訪 60 位學生之結果，明確指出半數學生有被體罰，其中「幾乎每天都有」4 人，「幾乎每週都有」9 人。依聯合國兒童權利公約（CRC）第 19 條、第八號意見書，已構成牴觸 CRC 兒童不受任何形式之身心暴力與兒童及少年福利與權益保障法之身心虐待，國教署隨即請該府督導清查實情。嗣該校召開校事會議組成調查小組，並於 7 月 5 日校事會議審議通過調查結果，認經調查小組訪談皆非屬情節重大，或因體罰構成要件不完全，或處罰行為已逾 3 年不予追究，或體能之訓練屬於合理教學範疇，認定 6 名教師無教師法不適任情形，應予結案。然國教署認部分教師涉有打手心、做拱橋、起立蹲下、連續青蛙跳或罰跑操場等基於處罰目的之違法懲處行為，實施手段與教育目的之間不符比例原則，已涉有不當管教，復函請雲林縣政府再督導學校召開校事會議，釐明涉違法處罰或不當管教之成立要件，最終涉案 6 名教師有 4 名教師經教師成績考核委員會決議各記申誡 1 次。本案淵明國中校事會議成員中，由鄉長以社會公正人士

之身分出席，惟鄉長乃地方人士且為民選首長，面對民意壓力，尚與一般認定之社會公正人士有別。該校調查小組除家長會代表及教師會代表為當然委員外，其餘 3 位係由教育部調查及輔導人才庫之調查員擔任，均為國中、小之主任與教師，惟調查小組成員就是否構成體罰之認定標準（註 20），與國教署之認定亦不一致，縣政府教育處應就相關人員組成方式發揮督導功能。本院認為上開校事會議及調查小組成員並無法律、兒童及少年福利等專業背景人士參與，欠缺權衡兒少最佳利益，洵有未洽。雲林縣政府教育處就該校體罰調查過程中所生認事用法錯誤等情督導不力，亦有違失，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條規定，提案糾正，移送教育部轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：葉大華、賴鼎銘

註 1：依雲林縣政府 110 年 5 月 13 日函復本院之說明，淵明國中舉辦校內公聽會、說明會、進行全校性問卷調查或其他民主參與方式，廣納學生及家長意見。

註 2：雲林縣政府 110 年 5 月 13 日函復本院之說明及附件 1—「淵明國中學生服裝儀容規定對照表」。

註 3：淵明國中 109 年 8 月 28 日訂定。

註 4：淵明國中 109 年 8 月 28 日校務會議通過。

註 5：在淵明國中校園事件調查小組 110 年 7 月 2 日調查報告中，調查小組之立論基礎為「體罰之構成，尚須有使學生身體客觀受到痛苦或身心受到侵害，始為成立。跑操場 10 圈約 1,700 公尺屬國中階段學生可負荷、有起立

- 蹲下的處罰次數在 5 次以內、有打手心的行為但沒有很大力且非這學期、教師自述會使用拱橋的方式但行為已逾 3 年」。
- 註 6：教育部 110 年 8 月 9 日函復附件 3。依 110 年 3 月 25 日聯合新聞網報載「派抽訪委員至該校進行各班隨機問卷調查，及個別訪談 12 位學生」。
- 註 7：雲林縣政府 110 年 8 月 5 日函復附件—「雲林縣 109 學年度國民中小學落實正向輔導管教問卷訪談訪視總結報告」。
- 註 8：依教育部 110 年 8 月 9 日函復，附件 5—「110 年 4 月 7 日雲林縣私立淵明國民中學校園事件處理會議簽到單及紀錄」，淵明國中校事會議出席人員為：淵明國中校長丁清峯、家長會代表高○○、行政代表輔導主任鍾耀陞、教師會代表吳○○、社會公正人士林內鄉長張維崢。
- 註 9：依教育部 110 年 8 月 9 日函復，附件 5—「110 年 4 月 12 日雲林縣私立淵明國民中學校園事件處理會議簽到單及紀錄」，淵明國中校事會議出席人員為：淵明國中校長丁清峯、家長會代表張○○、行政代表輔導主任鍾耀陞、教師會代表周○○、社會公正人士林內鄉長張維崢。
- 註 10：家長會代表高○○（當然委員）、教師會代表吳○○老師（當然委員）曾參與 110 年 4 月 7 日淵明國中校事會議。
- 註 11：教育部 110 年 8 月 9 日臺教授國字第 1100099384 號函附件 7—「雲林縣私立淵明國民中學校園事件調查小組調查報告」。
- 註 12：第 1 次及第 2 次之抽籤，分別抽出學生 192 人、68 人，合計 260 人。
- 註 13：教育部 110 年 12 月 7 日函復附件 2—雲林縣政府 110 年 8 月 20 日函復國教署之函文。
- 註 14：依教育部 110 年 12 月 7 日函復，附件 2—「110 年 9 月 1 日雲林縣私立淵明國民中學校園事件處理會議簽到單及紀錄」，該次校事會議出席人員為：淵明國中校長丁清峯、家長會代表張○○、行政代表輔導主任鍾耀陞、教師會代表周○○、社會公正人士林內鄉長張維崢；並由調查小組代表吳○○教師列席。
- 註 15：依教育部 110 年 12 月 7 日函復，附件 2—「110 年 11 月 1 日雲林縣私立淵明國民中學校園事件處理會議簽到單及紀錄」，該次校事會議出席人員為：淵明國中校長丁清峯、家長會代表張○○、行政代表輔導主任鍾耀陞、教師會代表周○○。社會公正人士林內鄉長張維崢請假。
- 註 16：依教育部高級中等以下學校教師專業審查會組成及運作辦法所定。
- 註 17：○○國小謝○○主任、○○國中許○○教師、○○國中施○○主任。
- 註 18：調查報告立論如下：郭○○教師「跑操場 10 圈約 1,700 公尺，屬國中階段學生可負荷，教師表示若有不適可以用走的，且不一定要跑完，也無學生表達曾經身體不適，認為郭師所為皆符合課程範疇內合理的教學行為」。周○○教師「訪談中學生提到打手心，而教師自述有起立蹲下的處罰，次數在 5 次以內。體罰之構成除『責令學生採取特定

動作』，尚須有使學生身體客觀受到痛苦或身心受到侵害，始為成立。本調查小組訪談後，認定周師並無體罰之情事發生」。李○○教師「體罰之構成除『基於處罰之目的，親自、責令學生自己或第三者對學生身體施加強制力』，尚須學生身體客觀受到痛苦或身心受到侵害，始為成立。雖有學生表示李姓國文老師曾於上學期打過手心，但沒有很大力，且老師與學生皆表示這學期並沒有類此情事發生，上述情節非屬重大。本調查小組討論後，認定李師並無教師法第 16 條第 1 項第 1 款（教學不力或不能勝任工作有具體事實）情形，應予結案」。李○○教師「李師自述會使用拱橋的方式，但學生中有 3 個 9 年級學生，皆表示李師無此等行為，故認定李師此行為應為 3 年以前所為。雖屬違法處罰，但行為已逾 3 年，故依公立高級中等以下學校教師成績考核辦法第 6 條（屬記過或申誡之行為，已逾 3 年者，不予追究）。本調查小組訪談後，認定李師並無教師法第 16 條第 1 項第 1 款（教學不力或不能勝任工作有具體事實）情形，應予結案」。

註 19：教育部函覆本院 110 年 12 月 22 日院台業參字第 1100732105 號函所詢「高級中等以下學校教師解聘不續聘停聘或資遣辦法」自 109 年 6 月 28 日施行後，依法召開校園事件處理會議之情形等情 1 案。

註 20：在淵明國中校園事件調查小組 110 年 7 月 2 日調查報告中，調查小組

之立論基礎為「體罰之構成，尚須有使學生身體客觀受到痛苦或身心受到侵害，始為成立。跑操場 10 圈約 1,700 公尺屬國中階段學生可負荷、有起立蹲下的處罰次數在 5 次以內、有打手心的行為但沒有很大力且非這學期、教師自述會使用拱橋的方式但行為已逾 3 年」。

二、本院交通及採購委員會為嘉義市政府辦理「嘉義市 108 年度路面整修工程委託設計監造」勞務採購案，經評選已有優勝廠商，評選會議結果已簽奉核准，無正當理由不續行相關議價作業，惟議價當日臨時取消議價不予決標，嗣後逕簽重行辦理而將採購案拆分 2 案重新招標。嘉義市政府修正招標文件拆分 2 案重新招標後，竟又簽文欲將 2 案合併辦理，因政風處會簽意見始決定續行評選作業，最終拆分 2 案決標。又嘉義市政府前機要專員吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府採購案，並於到任後仍不當介入嘉義市政府多起採購案，濫權妄為，嘉義市政府核有用人不當且未予監督之失；嘉義市政府辦理前揭採購程序違反當時公務員服務法及公務人員保障法相關規定，未能落實長官應書面下達命令之規範，有損公務機關分層負責相對權利義務機制之設計，確有違失，爰依法提案糾正

監察院 公告

發文日期：中華民國 111 年 9 月 19 日
發文字號：院台交字第 1112530213 號

主旨：公告糾正嘉義市政府辦理「嘉義市 108 年度路面整修工程委託設計監造」勞務採購案，經評選已有優勝廠商，無正當理由不續行相關議價作業，嗣後逕簽重行辦理而將採購案拆分 2 案重新招標。該府前機要專員不當介入多起採購案，該府核有用人不當且未予監督之失，且前揭採購程序違反當時公務員服務法及公務人員保障法相關規定，確有違失案。

依據：111 年 9 月 13 日本院交通及採購委員會第 6 屆第 26 次會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

糾正案文

壹、被糾正機關：嘉義市政府。

貳、案由：嘉義市政府辦理「嘉義市 108 年度路面整修工程委託設計監造」勞務採購案，經評選已有優勝廠商，評選會議結果已簽奉核准，無正當理由不續行相關議價作業，惟議價當日臨時取消議價不予決標，嗣後逕簽重行辦理而將採購案拆分 2 案重新招標。嘉義市政府修正招標文件拆分 2 案重新招標後，竟又簽文欲將 2 案合併辦理，因政風處會簽意見始決定續行評選作業，最終拆分 2 案決標。又嘉義市政府前機要專員吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府採購案，並於到任後仍不當介入嘉義市政府多起採購案，濫權妄為，嘉

義市政府核有用人不當且未予監督之失；嘉義市政府辦理前揭採購程序違反當時公務員服務法及公務人員保障法相關規定，未能落實長官應書面下達命令之規範，有損公務機關分層負責相對權利義務機制之設計，確有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

嘉義市政府工務處前技士吳健榮，於民國（下同）107 年 3 月 2 日退休，107 年 12 月 25 日嘉義市市長黃敏惠就任後，任用吳健榮擔任機要專員職務。107 年間，嘉義市政府工務處養護工程科（下稱養工科）辦理「嘉義市 108 年度路面整修工程委託設計監造」勞務採購案（案號：107249，下稱 108 年路面整修監造案），預算金額新臺幣（下同）443 萬 4,000 元，107 年 12 月 21 日召開採購評選會議，優勝廠商為正○工程顧問有限公司（下稱正○顧問公司）、世○工程技術顧問股份有限公司（下稱世○顧問公司），原訂於 108 年 1 月 10 日議價，嗣因嘉義市政府前機要專員吳健榮介入本案採購程序（註 1），取消議價，將本案拆成「嘉義市 108 年度市區道路路面整修工程委託設計監造案」（案號 108071，下稱 108 市區道路監造案）及「嘉義市 108 年度鄰里巷道路路面整修工程開口契約委託設計監造案」（案號 108053，下稱 108 鄰里巷道開口契約監造案）重新辦理發包。嘉義市政府前機要專員吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府「108 年路面整修監造案」，並於到任後仍不當介入嘉義市政府工務處多起採購案。另吳健榮於任職養工科技士及機要專員

職務期間，於嘉義市政府 105、106、108 年度之聯合挖掘申請業務管理服務案，涉收取廠商賄款，經臺灣嘉義地方檢察署（下稱嘉義地檢署）以貪污治罪條例罪嫌起訴，嗣臺灣嘉義地方法院（下稱嘉義地方法院）111 年 7 月 26 日宣判無罪，檢察官提起上訴（註 2），臺灣高等法院臺南分院審理中。

本案經調閱法務部廉政署、嘉義地檢署及嘉義市政府等機關卷證資料，並於 111 年 8 月 12 日、111 年 8 月 15 日詢問嘉義市政府工務處相關人員，嘉義市政府確有違失，應予糾正促其檢討改進。茲臚列事實與理由如下：

- 一、嘉義市政府工務處辦理「108 年路面整修監造案」，經評選已有優勝廠商，評選會議結果已簽奉核准，無正當理由不續行相關議價作業，惟議價當日臨時取消議價不予決標，嗣後逕簽重行辦理而將採購案拆分 2 案重新招標。嘉義市政府工務處修正招標文件拆分 2 案重新招標後，竟又簽文欲將 2 案再度合併成為同一勞務採購案，因政風處會簽意見表示恐有違政府採購法第 6 條第 1 項規定之虞，始決定續行評選作業，最終拆分 2 案決標，得標廠商皆為黃○○土木技師事務所。嗣嘉義市政府 109 年路面整修工程委託設計監造案又回到 108 年一開始承辦單位辦理模式，即同一採購案採複數決標的辦理方式，並無拆分 2 案招標。經檢視嘉義市政府辦理「108 年路面整修監造案」不予決標、後續拆案之理由及招標條件是否改變等個案實際情形，「108 年路面整修

監造案」招標文件內容並無違反法令，嘉義市政府亦無需求改變而必須變更之情形，其採購作業程序肆意反覆，不符公平合理原則。又嘉義市政府前機要專員吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府「108 年路面整修監造案」，並於到任後仍不當介入嘉義市政府工務處多起採購案，濫權妄為，嘉義市政府核有用人不當且未予監督之失。

- （一）嘉義市道路鋪設需求迫切，嘉義市政府工務處辦理「108 年路面整修監造案」，經評選已有優勝廠商，卻不續行相關議價作業而逕簽重新辦理，並將採購案拆成 2 案重新招標。經本院調卷檢視該案取消議價、後續拆案之理由及招標條件是否改變等個案實際情形，該招標文件內容並無違反法令，嘉義市政府亦無需求改變而必須變更之情形，且經評選已有優勝廠商，原本之標案與後來拆成 2 案之內容一致，尚無正當理由不續行相關議價作業，惟該處仍逕簽重行辦理，不符政府採購公平合理原則。

1. 查嘉義市政府工務處辦理「108 年路面整修監造案」需求計畫書內容：「108 年度道路養護預算編列 8,000 萬元，並委託專業單位辦理設計監造，複數決標 2 家勞務廠商，針對嘉義市主要道路及鄰里巷道亟待改善部分辦理路面整修，評選第一、二名之得標廠商，辦理嘉義市主要道路工程及鄰里道路工程設

計監造案，由序位第一名廠商先行選擇。」（註 3）嘉義市政府辦理「108 年路面整修監造案」（預算金額 443 萬 4,000 元），原規劃複數決標，由 2 家廠商針對嘉義市主要道路及鄰里巷道辦理路面整修委託規劃設計，規劃內容為「最有利標評選出第一、二名為得標廠商，辦理嘉義市主要道路工程及鄰里道路工程設計監造案，由評選第一名廠商優先選擇，若不選擇，則第一名廠商辦理嘉義市主要道路工程為主之設計監造案，第二名廠商辦理嘉義市鄰里道路工程為主之設計監造案」。

2. 前揭採購案於 107 年 11 月 8 日公告，同年 11 月 22 日開標審查廠商資格，計 3 家廠商投標，3 家均符合資格（註 4），同年 12 月 21 日召開評選會議，經評選優勝廠商分別為正○顧問公司及世○顧問公司，嘉義市政府工務處準備辦理議價。吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前，透過時任工務處技正陳○○向工務處承辦人徐○○在工務處 LINE 群組（名稱：關○）中表示「如果執意要辦的話，請他自重」、「是新的市長交代的」等內容，要求徐○○取消議價程序撤回重新辦理發包，惟徐○○認評選程序完成後，無取消議價程序之正當理由，故仍繼續辦理，爰通知正○

顧問公司及世○顧問公司於 108 年 1 月 10 日議價，惟議價當日卻臨時接到上級指示取消議價，工務處復於同年 21 日簽陳續辦議價，該處黃代理處長簽注意見「本案已完成評選，1 月 10 日議價因故取消已引起優勝廠商議論，懸而未決亦有不妥」，後因長官指示於原本加註意見後增加「本案擬變更招標文件重行辦理」等文字，案經秘書長代為決行批示「如黃代理處長擬」。該處於同年 2 月 23 日遂以「變更或補充招標文件內容者」為由，於政府電子採購網公告無法決標。（註 5）

3. 經查嘉義市政府 109 年路面整修工程委託設計監造案，回復採取同一勞務採購案複數決標之方式（即 108 年承辦人徐○○原辦理方式），並無區分市區道路及鄰里巷道而分別招標辦理（註 6），更證實嘉義市政府「108 年路面整修監造案」取消議價後分案辦理，有悖於往常之情形。

- (二) 查嘉義市政府工務處辦理「107 年嘉義市公共設施管線暨三維資訊系統建置案」（案號 107063）（註 7），嘉義市政府 108 年 6 月 5 日府工程字第 1082108207 號函，就系統功能未達機關需求，驗收結果不合格部分，要求廠商鴻○測量工程股份有限公司於規定期限內完成修正，並訂於 108 年 6 月 11 日辦理複驗。108 年 6 月 11

日辦理複驗時，除原本驗收人員外，另由陳○○技正主持，吳健榮及路巡人員皆列席，經討論後將複驗改成第二次驗收。吳健榮退休後回任嘉義市政府擔任機要專員一職，於 108 年 1 月 28 日到任後，辦理一般性行政等機要性業務、有關業務之聯繫配合事項，並無督導工務處業務（註 8），亦非採購案承辦單位、會辦單位人員及機關長官，卻參與採購案之驗收，介入嘉義市政府工務處採購案件。

(三)查嘉義市政府「108 年路面整修監造案」遭不予決標後，嘉義市政府工務處修正招標文件，將該案分為「108 市區道路監造案」及「108 鄰里巷道開口契約監造案」，2 案分別上網公告，前案有 2 家廠商投標，評選優勝廠商為黃○○土木技師事務所，後案僅有黃○○土木技師事務所一家投標。嗣嘉義市政府工程處竟又簽請將取消後案採購，欲將後案合併於前案委由黃○○土木技師事務所併案辦理，惟市區道路及鄰里巷道監造案複雜程度不一，統一折扣率原分定為 60%及 70%，合併辦理後如何執行，亦有疑義，業經嘉義市政府政風處 108 年 5 月 28 日會簽表示略以「建請敘明理由併予審酌」在案，嘉義市政府工務處審酌後決議續行程序於同年 6 月 17 日召開評選會議，最終拆分 2 案，經評選後分別於 108 年 6 月 4 日及 108 年 7 月 9 日皆由「黃○○

土木技師事務所」得標，分述如下：

1. 108 市區道路監造案（案號 108071）（註 9）：108 年 3 月 22 日簽奉核准成立評選委員會暨工作小組，108 年 3 月 29 日簽奉核准辦理「108 市區道路監造案」，總預算金額 5 千萬元，委託設計監造案勞務費用 245 萬 7,300 元，後續擴充原契約 1 倍金額，採購金額 491 萬 4,600 元，服務費百分比上限統一折扣率以 60%計算，採限制性招標、準用最有利標決標。該案 108 年 5 月 3 日開標，進○工程顧問有限公司及黃○○土木技師事務所投標，同年 6 月 16 日評選，評選結果優勝廠商為黃○○土木技師事務所，同年 6 月 4 日議價，得標金額 245 萬 7,300 元。

2. 108 鄰里巷道開口契約監造案（案號 108053）（註 10）：

(1) 108 年 3 月 15 日簽奉核准成立評選委員會暨工作小組，108 年 4 月 1 日簽奉核准辦理「108 鄰里巷道開口契約監造案」，總預算金額 3 千萬元，委託設計監造案勞務費用 173 萬 2,990 元，後續擴充原契約 1 倍金額，採購金額 346 萬 55,980 元，服務費百分比上限統一折扣率以 70%計算，採限制性招標、準用最有利標決標。

(2) 該案 108 年 5 月 3 日開標，

僅黃○○土木技師事務所 1 家廠商投標，資格審查合格，尚未進行評選程序，工務處復於 108 年 5 月 14 日簽陳為順利執行預算，將依政府採購法第 48 條第 1 項第 7 款規定取消本案採購，並納入上案委由黃○○土木技師事務所併案辦理。108 年 5 月 28 日會辦單位政風處簽擬「本案原於 107 年度以市區道路及鄰里巷道合併方式辦理『嘉義市 108 年度路面整修工程委託設計監造』……因故取消與優勝廠商議價事宜。復，修正招標文件後分為『嘉義市 108 年度市區道路路面整修工程委託設計監造案』及『嘉義市 108 年度鄰里巷道路面整修工程開口契約委託設計監造案』2 案重新招標……再度合併成為同一勞務採購案，恐有違政府採購法第 6 條第 1 項之疑慮，建請敘明除預算執行問題外之評估理由……」，因會辦單位政風處 108 年 5 月 28 日會簽表示「建請敘明理由併予審酌」在案，嗣決定於 108 年 6 月 17 日續行評選作業，評選結果優勝廠商為黃○○土木技師事務所，得標金額 173 萬 2,990 元。

(四) 經查閱本案所涉檢調偵詢筆錄內容，嘉義市政府辦理採購作業程序反覆，又嘉義市政府工務處前

技士吳健榮退休後回任嘉義市政府擔任專員一職，依各機關機要人員進用辦法第 6 條第 10 款規定辦理，以機要人員任用，於 108 年 1 月 28 日到職，辦理一般性行政等機要性業務、有關業務之聯繫配合事項，並無督導工務處業務（註 11），惟嘉義市政府前機要專員吳健榮參與各項事務，具有決定性實質影響力，體制上嘉義市政府工務處並無專員職缺，其辦公室卻位於工務處旁，每日往來廠商川流不息（註 12）。依據檢調偵查卷證內容顯示，吳員除涉及收受廠商賄賂遭起訴外（嗣嘉義地方法院判決無罪），108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府「108 年路面整修監造案」，並於到任後仍不當介入嘉義市政府工務處多起採購案。

(五) 綜上，嘉義市政府工務處辦理「108 年路面整修監造案」，經評選已有優勝廠商，評選會議結果已簽奉核准，無正當理由不續行相關議價作業，惟議價當日臨時取消議價不予決標，嗣後逕簽重行辦理而將採購案拆分 2 案重新招標。嘉義市政府工務處修正招標文件拆分 2 案重新招標後，竟又簽文欲將 2 案再度合併成為同一勞務採購案，因政風處會簽意見表示恐有違政府採購法第 6 條第 1 項規定之虞，始決定續行評選作業，最終拆分 2 案決標，得標廠商皆為黃○○土木技師事務所。嗣嘉義市政府 109 年路面整修工

程委託設計監造案又回到 108 年一開始承辦單位辦理模式，即同一採購案採複數決標的辦理方式，並無拆分 2 案招標。經檢視嘉義市政府辦理「108 年路面整修監造案」不予決標、後續拆案之理由及招標條件是否改變等個案實際情形，「108 年路面整修監造案」招標文件內容並無違反法令，嘉義市政府亦無需求改變而必須變更之情形，其採購作業程序肆意反覆，不符公平合理原則。又嘉義市政府前機要專員吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府「108 年路面整修監造案」，並於到任後仍不當介入嘉義市政府工務處多起採購案，濫權妄為，嘉義市政府核有用人不當且未予監督之失。

二、嘉義市政府辦理「108 年路面整修監造案」（案號：107249），經評選已有優勝廠商，且市府並無重新辦理招標之正當理由，惟市府長官要求承辦單位取消議價，將原來標案拆分 2 案重新辦理。依行為時公務員服務法（註 13）第 1 條與第 2 條規定及公務人員保障法第 17 條規定，公務員依法行政，若承辦單位認為沒有理由重新辦理招標，且議價程序因故取消，將引起優勝廠商議論，應向長官陳述意見，如長官不接受該意見認其命令並未違法，應以書面下達，公務人員即應服從，如該管長官非以書面署名下達命令，公務人員亦得請求其以書面署名為之，所生責任則由該長官負之，

以兼顧公務人員服從義務與所負責任之衡平。嘉義市政府辦理前揭採購程序違反當時公務員服務法及公務人員保障法相關規定，未能落實長官應書面下達命令之規範，有損公務機關分層負責相對權利義務機制之設計，核有違失。

(一) 依本案發生時公務員服務法第 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。」同法第 2 條規定：「長官就其監督範圍以內所發命令，屬官有服從之義務。但屬官對於長官所發命令，如有意見，得隨時陳述。」公務人員保障法第 17 條規定：「（第 1 項）公務人員對於長官監督範圍內所發之命令有服從義務，如認為該命令違法，應負報告之義務；該管長官如認其命令並未違法，而以書面署名下達時，公務人員即應服從；其因此所生之責任，由該長官負之。但其命令有違反刑事法律者，公務人員無服從之義務。（第 2 項）前項情形，該管長官非以書面署名下達命令者，公務人員得請求其以書面署名為之，該管長官拒絕時，視為撤回其命令。」、「各級主管對於屬員才能考核，應注意其對工作是否深具信心、富有熱忱、力行不懈，堪任繁鉅，並富領導、表達溝通能力及發展潛能等，本因才器依適才適所原則指派其工作。對才能不足勝任其職務者，應予調整工作。換言之，公務人員是否適

任現職，係由機關長官依業務需要，就所屬公務人員個人工作表現、品行操守、學識能力及領導能力等各方面，本公平客觀原則考核評量。又機關首長負有機關業務推動及成敗之責，在法律規定範圍內，機關首長就公務人員職務調動，自有其固有裁量權限。」（參臺中高等行政法院 99 年度訴字第 287 號行政裁判要旨）、「依公務員服務法第 2 條規定，公務員固有服從長官命令之義務。惟依同法第 1 條規定，公務員亦有遵守法令之義務。於法治國家，後者應優先於前者。因此，長官之命令顯然違法，即無服從之義務。如明知仍奉命照辦，不問有無陳述意見，均難辭違失責任。」（參公務員懲戒委員會法律座談會決議第 33 案決議）（註 14）

(二) 經查，嘉義市政府辦理「108 年路面整修監造案」，原由正○顧問公司及世○顧公司獲得優先議價權，惟上級要求養工科承辦人徐○○取消議價程序重新辦理發包，徐○○認評選程序完成後，無取消議價程序之正當理由，故仍繼續辦理，爰通知正○顧問公司及世○顧問公司於 108 年 1 月 10 日議價，惟議價當日卻臨時接到上級指示取消議價，後另由承辦人何○○於 108 年 1 月 21 日再次簽辦議價，工務處代理處長黃○○於 108 年 1 月 24 日簽「本案已完成評選 1 月 10 日議價因故取消

，已引起優勝廠商議論，懸而未決亦有不妥。」上呈後未獲批核，市府卻要求工務處重新檢討 108 年道路路面整修工程採購案，故工務處代理處長於原來的簽見加註「本案擬變更招標文件重行辦理」後，秘書長即直接批核「如黃代理處長擬」，該案爰以「政府採購法 48 條第 1 項第 1 款變更或補充招標文件內容」為由，不予決標。嘉義市政府辦理 108 年道路路面整修工程，其市區、鄰里巷道路面平整與否涉及民眾交通安全，且嘉義市路面整修工程需求迫切，惟嘉義市政府辦理 108 年道路路面整修工程，經評選已有優勝廠商，理應按照法定程序辦理招標議價迅謀整修，卻在無正當理由的情況下，於議價當日取消議價並重新辦理招標，其採購作業程序肆意反覆，影響民眾對於公務員執行職務之信賴。

(三) 依本案發生時公務員服務法第 1 條與第 2 條規定及公務人員保障法第 17 條規定，公務員依法行政，對於長官指示如認有違法不當疑慮時，應善盡陳述義務，如仍無法達成共識得請求長官書面下達命令，又機關首長負有機關業務推動及成敗之責，屬官向該長官陳述意見，惟是否接納取決於長官，如長官不接受該意見認其命令並未違法，應以書面下達，公務人員即應服從，相關責任應由長官承擔。若該管長官非以書面署名下達命令者，公務人員得

請求其以書面署名為之，該管長官拒絕時，視為撤回其命令。

(四) 綜上，嘉義市政府辦理「108 年路面整修監造案」（案號：107249），經評選已有優勝廠商，且市府並無重新辦理招標之正當理由，惟市府長官要求承辦單位取消議價，將原來標案拆分 2 案重新辦理。依行為時公務員服務法第 1 條與第 2 條規定及公務人員保障法第 17 條規定，公務員依法行政，若承辦單位認為沒有理由重新辦理招標，且議價程序因故取消，將引起優勝廠商議論，應向長官陳述意見，如長官不接受該意見認其命令並未違法，應以書面下達，公務人員即應服從，如該管長官非以書面署名下達命令，公務人員亦得請求其以書面署名為之，所生責任則由該長官負之，以兼顧公務人員服從義務與所負責任之衡平。嘉義市政府辦理前揭採購程序違反當時公務員服務法及公務人員保障法相關規定，未能落實長官應書面下達命令之規範，有損公務機關分層負責相對權利義務機制之設計，核有違失。

綜上所述，嘉義市政府辦理「108 年路面整修監造案」，經評選已有優勝廠商，評選會議結果已簽奉核准，無正當理由不續行相關議價作業，惟議價當日臨時取消議價不予決標，嗣後逕簽重行辦理而將採購案拆分 2 案重新招標。嘉義市政府修正招標文件拆分 2 案重新招標後，竟又簽文欲將 2 案合併辦理，因政

風處會簽意見始決定續行評選作業，最終拆分 2 案決標。又嘉義市政府前機要專員吳健榮於 108 年 1 月 28 日到職前即介入嘉義市政府採購案，並於到任後仍不當介入嘉義市政府多起採購案，濫權妄為，嘉義市政府核有用人不當且未予監督之失；嘉義市政府辦理前揭採購程序違反當時公務員服務法及公務人員保障法相關規定，未能落實長官應書面下達命令之規範，有損公務機關分層負責相對權利義務機制之設計，核有違失，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條之規定提案糾正，移送內政部轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：蘇麗瓊、王麗珍

註 1：資料來源：臺灣嘉義地方檢察署 109 年度偵字第 7213 號偵查卷宗，檢察官羈押聲請書第 60-62 頁。

註 2：嘉義地檢署 111 年度上字第 85 號。

註 3：資料來源：嘉義地檢署偵查卷宗 108 年度他字第 1919 號第 7 頁。

註 4：3 家投標廠商分別是正○顧問公司、世○顧問公司及東○工程顧問有限公司。

註 5：資料來源：嘉義地檢署 109 年度偵字第 7213 號偵查卷宗、嘉義地檢署 109 年度偵字第 7505 號偵查卷宗卷 1、卷 2、嘉義市政府採購全卷（案號：107249）。

註 6：資料來源：嘉義地檢署 109 年度偵字第 7505 號偵查卷宗卷一第 343 頁。

註 7：111 年 1 月 25 日法務部廉政署現地調卷資料、嘉義市政府採購案（案號：107063）全卷。

註 8：資料來源：嘉義市政府 110 年 5 月 4 日府人考字第 1105310864 號函。

- 註 9：資料來源：嘉義市政府第 108PW12360、108PW07047 號簽文及其附件。
- 註 10：資料來源：嘉義市政府第 108PW04673、108UC00536、108PW11298 號簽文及其附件。
- 註 11：資料來源：嘉義市政府 110 年 5 月 4 日府人考字第 1105310864 號函。
- 註 12：資料來源：嘉義地檢署 109 年度偵字第 7213 號偵查卷宗第 13 頁。
- 註 13：111 年 6 月 22 日總統華總一義字第 11100050751 號令修正公布全文 27 條；並自公布日施行，但第 12 條施行日期，由考試院定之。111 年 8 月 1 日考試院考臺組貳一字第 11100055001 號令發布定自 112 年 1 月 1 日施行。
- 註 14：資料來源：法源法學資料查詢系統。公務員懲戒委員會公務員懲戒法規疑義解答彙編（93 年 11 月版）第 93-94 頁。

三、本院交通及採購委員會為交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）辦理「工程建設暨政策網路行銷採購」（下稱本採購）預算來源係由重大工程之工程管理費及局務業務宣導費共同支應，惟工程管理費占比率達 9 成 5 以上，然與工程建設相關成果卻僅占不足 1 成，比重顯有失衡，且經行政院公共工程委員會認定，工程管理費之支用項目須為工程開辦、協調、宣導等費用，即使用於宣導，亦須與辦理工程之相關事項，有失預算編列之目的；嗣於執

行本採購招標過程，於本採購第 1 案招標前委請參與投標廠商就整體行銷宣傳進行報告，已有失公允，嗣經局內工作小組就「實績經驗」部分之初審意見卻與評選結果大相逕庭，亦凸顯異常，又於本採購第 2 案評選會議，5 位評審委員中之 3 位內聘委員均未出席，致該次評選會議延期舉辦，有失合理性，有失政府採購法所定之公平、公開之採購程序；又於驗收本採購履約過程，經查發現有未依約回覆留言、私訊等情事，且依結案報告書列載統計指出，「臺鐵局 TRA」回覆率僅 17%、「FUN 臺鐵」回覆率僅 47%，惟該局未依約扣罰，嗣經繕發審核通知後，始對廠商採減價收受及處以違約金之履約驗收處置，且廠商履約情形亦有日週報缺乏分析資料建議、缺漏市場趨勢分析及品牌開發規劃增值服務等辦理成果不足之缺失，而有驗收不實之疏失，皆核有重大違失，爰依法提案糾正

監察院 公告

發文日期：中華民國 111 年 9 月 20 日
發文字號：院台交字第 1112530201 號

主旨：公告糾正交通部臺灣鐵路管理局辦理「工程建設暨政策網路行銷採購」預算來源係由重大工程之工程管理費及局務業務宣導費共同支應，比重顯有失衡；嗣於執行採購招標過程，有失

政府採購法所定之公平、公開之採購程序；又於驗收本採購履約過程，未依約扣罰，有驗收不實之疏失，皆核有重大違失案。

依據：111 年 9 月 13 日本院交通及採購委員會第 6 屆第 26 次會議決議及監察法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

糾正案文

壹、被糾正機關：交通部臺灣鐵路管理局。

貳、案由：交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）辦理「工程建設暨政策網路行銷採購」（下稱本採購）預算來源係由重大工程之工程管理費及局務業務宣導費共同支應，惟工程管理費占比率達 9 成 5 以上，然與工程建設相關成果卻僅占不足 1 成，比重顯有失衡，且經行政院公共工程委員會（下稱工程會）認定，工程管理費之支用項目須為工程開辦、協調、宣導等費用，即使用於宣導，亦須與辦理工程之相關事項，有失預算編列之目的；嗣於執行本採購招標過程，於本採購第 1 案招標前委請參與投標廠商就整體行銷宣傳進行報告，已有失公允，嗣經局內工作小組就「實績經驗」部分之初審意見卻與評選結果大相逕庭，亦凸顯異常，又於本採購第 2 案評選會議，5 位評審委員中之 3 位內聘委員均未出席，致該次評選會議延期舉辦，有失合理性，有失政府採購法所定之公平、公開之採購程序；又於驗收本採購履約過程，經查發現有未依約回覆留言、私訊等情事，且依結案報告書列載統計指出，「臺鐵局 TRA」回覆率僅 17%、「FUN 臺鐵」回覆率僅 47%，惟

該局未依約扣罰，嗣經繕發審核通知後，始對廠商採減價收受及處以違約金之履約驗收處置，且廠商履約情形亦有日週報缺乏分析資料建議、缺漏市場趨勢分析及品牌開發規劃增值服務等辦理成果不足之缺失，而有驗收不實之疏失，皆核有重大違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

本案經調查竣事，確有下列失當之處，茲將事實及理由臚列如後：

一、臺鐵局辦理本採購預算來源係由重大工程之工程管理費及局務業務宣導費共同支應，惟工程管理費占比率達 9 成 5 以上，然與工程建設相關成果卻僅占不足 1 成，比重顯有失衡，且經工程會認定，工程管理費之支用項目須為工程開辦、協調、宣導等費用，即使用於宣導，亦須與辦理工程之相關事項，顯見本採購之經費來源已違反中央政府各機關工程管理費支用要點之規定，有失預算編列之目的，核有違失。

(一)據中央政府各機關工程管理費支用要點（100 年 12 月 7 日行政院授工技字第 10000462720 號函修正，下稱工程管理費支用要點）第 3 點規定，工程管理費之支用項目如下：……（九）：工程開辦、協調、宣導、民俗、委託律師、訴訟、法律顧問、異議申訴、履約調解及工程爭議之仲裁等所須費用……。故此，臺鐵局陳稱，本採購係以該支用要點所列「宣導」項目辦理。惟查，工程管理費之支用項目須為工程開辦、協調、宣導等費用，即使用於宣導，

亦須與辦理工程宣導之相關事項，以避免採購案之經費來源違反工程管理費支用要點之規定，有失該要點預算編列之目的。

- (二) 據臺鐵局陳稱，本採購分為 2 案（期），為該局首次辦理招標行銷模式，整體行銷事涉工程建設宣導及政策行銷等，其經費由工程管理費及管理費用－業務宣導費項下等 2 項共同支應，其中業務宣導費係屬該局業務推展聯繫項下之子項，本採購第 1 案（下稱第 1 案）為期半年，期間自 108 年 12 月 31 日至 109 年 6 月 27 日，計新臺幣（下同）600 萬元，其中工程管理費 592 萬 6,500 元、業務宣導費 7 萬 3,500 元；嗣為應業務需要，再辦理 1 年度為期本採購第 2 案（下稱第 2 案），期間自 109 年 6 月 28 日至 110 年 6 月 27 日，合約金額 949 萬 2,000 元，扣除減價收受部分，計支出 911 萬 8,200 元，其中工程管理費 851 萬 2,350 元、業務宣導費 60 萬 5,850 元。由上開經費來源分配可知，該 2 案之實際支出，分由工程管理費及業務宣導費共同支應，工程管理費分別占第 1、2 案實際支出數之約 98.78% 及 93.36%，如將 2 案實際支出合計，工程管理費則占 95.51% 為經費來源之大部分，占比達 9 成 5 以上，業務宣導費則僅占不足 5%，經費來源明顯偏重於工程管理費。

- (三) 嗣據臺鐵局統計本採購執行粉絲專頁發布貼文成果，該局 2 個粉

絲專頁「FUN 臺鐵」及「臺鐵局 TRA」，自 108 年 12 月 31 日至 110 年 5 月 31 日，已分別發布貼文 730 則、1,226 則，其中與工程建設有關者，分別為 84 則、86 則，工程建設類貼文，占貼文數之比率，分別為 11.51%、7.01%，如將 2 個粉絲專頁合計，工程建設類之比率僅為 8.69%，與工程建設相關成果占比不足 1 成，成果比重顯有失衡。

- (四) 嗣經工程會就臺鐵局以工程管理費支應「工程建設暨政策網路行銷」採購案之適法性，於 110 年 7 月 1 日邀集行政院主計總處及相關機關召開「研商中央政府各機關工程管理費支用要點第 3 點、第 4 點修正草案及於設備及投資項下三級用途別科目增訂工程管理費相關宣導科目之可行性會議紀錄」會議，會中討論提及「…雖以工程管理費可支用工程建設相關宣導，惟考量目前推播媒體多元，本支用要點所稱『宣導』似未臻明確，爰擬修正本支用要點第 3 點第 9 款，俾利機關據以明確依循……爰機關若以工程管理費支應與工程建設相關之宣導，應依上開預算法第 62 條之 1 規定辦理；至於非與工程建設相關之宣導，應另編列妥適之用途別科目支應……。」嗣經研商結論：本要點第 3 點第 9 款規定，雖以工程管理費支應工程建設相關之宣導並無疑義，惟隨科技進步，考量目前推播媒體多元，本

支用要點所稱「宣導」似未臻明確，爰修正工程管理費支用要點第 3 點第 9 款俾利機關據以明確依循，惟應符合預算法第 62 條之 1 規定。由上開說明可知，工程會為查明工程管理費支應工程建設網路行銷之適法性，該會認定上開「宣導」未臻明確，爰於 110 年 11 月 4 日修正該要點規定。惟該支用要點修正後，工程管理費之用途，仍僅限於工程建設相關之宣導，至為明確。

(五)據臺鐵局稱，本採購經費由工程管理費及業務宣導費項下支應，其中業務宣導費係屬該局業務推展聯繫項下之子項，於預算書均有編列，工程管理費則係依據工程管理費支用要點第 3 點（九）：工程開辦、協調項目、宣導…之「宣導」項目辦理。所列支用項目及提撥比例，並予以控管，於提撥預算額度內覈實支用。

(六)綜上，臺鐵局辦理本採購預算來源係由重大工程之工程管理費及局務業務宣導費共同支應，惟由經費來源分配可知，本採購之實際支出，工程管理費分別占第 1、2 案實際支出數之 98.78%及 93.36%，如將 2 案實際支出合計，工程管理費則占 95.51%，為經費來源之大部分，占比達 9 成 5 以上，相對於業務宣導費則僅占不足 5%，然由本採購執行粉絲專頁發布貼文成果，工程建設類之比率僅為 8.69%，與工程建設相關成果占比不足 1 成，比重顯有失衡

，且經工程會於 110 年 11 月 4 日修正工程管理費支用要點規定，該支用要點經修正後，工程管理費之用途，仍僅限於工程建設相關之宣導，認定工程管理費之支用項目須為工程開辦、協調、宣導等費用，即使用於宣導，亦須與辦理工程之相關事項，顯見本採購之經費來源已違反該支用要點之規定，有失該要點預算編列之目的，核有違失。

二、臺鐵局執行本採購招標過程，於本採購第 1 案招標前委請參與投標廠商就整體行銷宣傳進行報告，已有失公允，嗣經局內工作小組就「實績經驗」部分之初審意見卻與評選結果大相逕庭，亦凸顯異常，又於本採購第 2 案評選會議，5 位評選委員中之 3 位內聘委員均未出席，致該次評選會議延期舉辦，有失合理性，顯見本採購招標過程已造成限制競爭或不公平競爭之嫌，有失政府採購法所定之公平、公開之採購程序，核有違失。

(一)據政府採購法第 1 條規定，為建立政府採購制度，依公平、公開之採購程序，提升採購效率與功能，確保採購品質，爰制定本法。同法第 34 條第 2 項規定，機關辦理招標，不得於開標前洩漏底價、領標、投標廠商之名稱與家數及其他足以造成限制競爭或不公平競爭之相關資料。又依據採購評選委員會委員須知第 3 點第 2 項規定，委員對於所知悉之招標資訊，應予保密。同點第 3 項規

定，委員不得與所辦採購案有利益關係之廠商私下接洽與該採購案有關之事務。故此，機關辦理採購應依公平、公開之採購程序，不得有足以造成限制競爭或不公平競爭，與所辦採購案有利益關係之廠商接洽與該採購案有關之事務。

- (二)查臺鐵局辦理本採購，依規成立採購評選委員會，該局秘書室主管並擔任評選委員，本採購第 1 案於 108 年 11 月 29 日開標，同年 12 月 12 日決標，而臺鐵局卻先於同年 11 月 25 日鐵專工字第 1080042188 號開會通知單，請春露有限公司（下稱春露公司，為本採購投標廠商之一，且嗣後為得標廠商）參加同年 11 月 28 日「鳴日 FUTURE－臺鐵美學復興 RENAISSANCE」系列活動規劃成果報告會議（該會議為針對該項活動包含整體活動宣傳、策展、觀光列車設計改裝體驗及論壇等跨處室工作，進行不定期追蹤會議），與該局秘書室就整體行銷宣傳進行報告。據臺鐵局陳稱，該會議承辦之專案工程處為統籌辦理並追蹤進度，故參加會議廠商由該處主稿開會通知單，其依據係以 108 年 11 月 22 日臺鐵美學論壇及策展第 2 次工作小組執行會議結論六、各工作負責團隊：
- （一）整體活動宣傳：新聞聯絡室及春露團隊為主、策展及論壇團隊配合。故由專案工程處簽核奉准通知春露公司參加 28 日會議

。惟查春露公司並未參與 22 日會議，28 日開會通知單亦由承辦人事後補上「春露公司」等字，且該局未交代春露與臺鐵局之前相關活動宣導之合作經驗，於本院約詢時亦表示：依先前會議紀錄得知，會議通知未列春露公司，不知道是誰通知春露公司參加等語。

- (三)嗣有媒體報導指出，春露公司既為投標廠商，卻於開標前，與臺鐵局秘書室就與標案有關內容（整體行銷宣傳）進行報告，是否違反上開政府採購法之規定？是否造成不公平競爭？該室擔任評選委員之主管，是否於開標前，與春露公司有不當之接觸？有無違反採購評選委員會委員須知之規定？臺鐵局是否於開標前，將上開相關資料及標案內容洩漏予春露公司？皆已損及政府機關施政形象，且涉有機關辦理採購應依公平、公開之採購程序，不得有足以造成限制競爭或不公平競爭，與所辦採購案有利益關係之廠商接洽與該採購案有關之事務。

- (四)嗣依採購評選委員會議審議規則第 3 條之 1 規定，本委員會辦理廠商評選，應就各評選項目、受評廠商資料及工作小組初審意見，逐項討論後為之；本委員會或個別委員評選結果與工作小組初審意見有異時，應由本委員會或該個別委員敘明理由，並列入會議紀錄。最有利標評選辦法第 23 條第 1 項規定，機關評選最有利

標之過程中，各次會議均應作成紀錄，載明下列事項：一、評選委員會之組成、協助評選之人員及其工作事項。……四、評選過程紀要。五、各投標廠商評選結果。……七、個別委員要求納入紀錄之意見。故此，評選時應就工作小組初審意見逐項討論，若委員會或個別委員評選結果與工作小組初審意見有異時，應由委員會或該個別委員敘明理由，並列入會議紀錄。

- (五) 經查，臺鐵局辦理本採購第 1 案之評選會議，遴選 5 位評選委員，就「網路媒體資源及工作計畫之規劃」、「報價內容合理性」、「增值服務與創新規劃」、「實績經驗」、「簡報及答詢」等 5 項評分。春露公司於 25 項次（5 位委員×5 項）之分數，均獲得第 1 名，總分 432 分，其餘 3 家投標廠商，總分僅在 389 分至 396 分之間，與春露公司之得分有相當之落差。然於「實績經驗」部分，第 1 案工作小組之初審意見，對於其餘 3 家投標廠商，意見為：「優點：有提出具體實績」，卻對春露公司之優點則：「無」，並建議洽其針對過往實績進一步說明，惟評選委員對於春露公司之「實績經驗」一項，卻一致給予第 1 名之高分，與工作小組初審意見大相逕庭，且評選委員評選總表「其他記事」3.評選委員會或個別委員評選結果與工作小組初審意見有無差異情形（如有

，其情形及處置），則記載為：「無」，顯有記載不實。

- (六) 依採購評選委員會審議規則第 9 條規定，本委員會會議，應有委員總額二分之一以上出席，其決議應經出席委員過半數之同意行之；出席委員中之專家、學者人數應至少二人且不得少於出席人數之三分之一。又採購評選委員會委員須知第 8 點規定，委員評選及出席會議，應全程參與並親自為之，不得代理，避免遲到早退。惟查，本採購第 2 案評選作業，於 109 年 5 月 28 日通知 5 位採購評選委員（2 位外聘、3 位內聘），預訂於 109 年 6 月 2 日上午 9 時 30 分召開評選會議。開會通知單並備註說明會議出席委員須達法定人數，始得辦理有關之決議，敬請撥冗參加。惟按當日會議紀錄列載，簽到者僅有 2 位外聘委員、工作小組及投標廠商，其餘 3 位內聘委員均未出席等情。據臺鐵局陳稱，係因 109 年 6 月 9 日為臺鐵局辦理年度「鐵路節（臺鐵 133 週年）表揚大會」盛事，秘書室為主政單位，3 位內聘評選委員（均為秘書室同仁）因業務繁重，故於 109 年 5 月 28 日通知 5 位採購評選委員，預訂於同年 6 月 2 日上午 9 時 30 分召開評選會議，惟僅外聘委員出席，3 位內聘委員皆缺席。經查，該局辦理年度「鐵路節（臺鐵 133 週年）表揚大會」盛事，係屬年度既定活動，然採購承辦人員（

自身為秘書室人員)在評選會議日期選擇及委員調查意願時,卻忽略此因素,令人起疑。另於本院約詢時,據內部評選委員陳稱,係因是日接到主辦單位通知評選會議延期辦理,故未出席評選會議,外聘委員則來不及通知。惟據評選會議紀錄記載,本次會議出席委員未達法定人數二分之一,擬擇期再議。故此,本次評選會議取消原因,係原稱工作繁忙之故,致 3 位內聘委員皆未出席評選會議,或因接到通知延期辦理所致,惟據是日會議紀錄,承辦人員、工作小組、廠商及外聘委員皆已出席及簽到,而會議取消卻未通知前述人員,其說法反覆,亦引人質疑。

(七)據臺鐵局所復,109 年 6 月 9 日為臺鐵局辦理年度「鐵路節(臺鐵 133 週年)表揚大會」活動,秘書處為主政單位,3 位內聘評選委員(均為秘書處同仁)因業務繁重;另外,考量本案因核定權限為二層決行,為確認本採購履約內容是否符合該局需要(一期著重於輿情蒐集、分析及回應;二期會著重於該局業務行銷規劃及推廣),故 6 月 2 日第 1 次評選會議予以延期至鐵路節慶祝大會後辦理等語。惟查,於辦理採購評選會議時,才為確認本採購第 2 案履約內容是否符合該局需要,而延期舉辦評選會議,凸顯採購事前評估不足,或另有原委,啟人疑竇。

(八)綜上,臺鐵局執行本採購招標過程,於本採購第 1 案招標前,明知春露公司既為投標廠商,卻於開標前,委請該廠商參與該局秘書室與標案有關內容,就整體行銷宣傳進行報告,違反政府採購法之規定,已有失公允,嗣評選委員對於春露公司之「實績經驗」一項,一致給予第 1 名之高分,與工作小組初審意見大相逕庭,且評選委員評選總表「其他記事」3.評選委員會或個別委員評選結果與工作小組初審意見有無差異情形,則記載為:「無」,顯有記載不實,亦凸顯異常,又於本採購第 2 案評選會議,陳稱因該局表揚大會忙碌,5 位評選委員中之 3 位內聘委員均未出席,致該次評選會議延期舉辦,究係原稱工作繁忙之故,或因接到通知延期辦理評選,致 3 位內聘委員皆未出席評選會議,其說法反覆,亦遭質疑,且若內聘委員無法出席評選會議均未事先通知主辦承辦人員或工作小組,除肇致無法通知相關與會人員,予以因應擇期辦理,有失合理性,顯見本採購諸般招標過程已造成限制競爭或不公平競爭之嫌,有失政府採購法所定之公平、公開之採購程序,核有違失。

三、臺鐵局驗收本採購履約過程,經查發現有未依約回覆留言、私訊等情事,且依結案報告書列載統計指出,「臺鐵局 TRA」回覆率僅 17%、「FUN 臺鐵」回覆率僅 47%,惟該局

未依約扣罰，嗣經審計部繕發審核通知後，始對廠商採減價收受及處以違約金之履約驗收處置，且廠商履約情形亦有日週報缺乏分析資料建議、缺漏市場趨勢分析及品牌開發規劃增值服務等辦理成果不足之缺失，顯見其履約管理有欠落實監督廠商履約，而有驗收不實之疏失，核有違失。

- (一) 依本採購第 1、2 案契約第 2 條（二）2、（1）、甲及第 4 條（七）等規定，網友留言、私訊應於 2 個工作天內回覆，每逾 1 日罰款 3,000 元整。本採購經審計部派員查核，發現春露公司未依約於 2 個工作天內回覆網友留言、私訊，截至該部查核日 109 年 9 月 4 日止，尚有 11 則留言未回覆，且依結案報告書列載之統計結果，「臺鐵局 TRA」回覆率僅 17%、「FUN 臺鐵」回覆率僅 47%，惟臺鐵局並未依約扣罰。嗣經審計部繕發審核通知後，臺鐵局始於 110 年 2 月 9 日開會研議，對廠商採減價收受及處以違約金之處置，共計減收 37 萬 3,800 元，顯示該局未確實依約辦理驗收，疏於監督廠商履約及驗收不實之疏失。
- (二) 據臺鐵局稱，依契約執行工作計畫書查核，檢視廠商協助管理營運粉絲專頁回覆網友留言部分，確有未依時限回覆網友留言情事，故依據政府採購法及採購契約辦理驗收時，針對第 2 案第 3 期此工作項目驗收標的判定為不合格，依契約將此項目按日核算工

作價金不予給付；另有關違約金部分，根據契約之第 13 條第 1 項第 3 款，每日依其千分之 3 計算違約金，其數額以每日依契約價金總額計算之數額為上限（該項目每日價金為 1,000 元）核計違約金，第一、二季（109 年 6 月 28 日至 109 年 12 月 22 日）計 178 日，違約金計 17 萬 8,000 元，合計：扣除減價金額 + 違約金 = 37 萬 3,800 元。

- (三) 另有關廠商提供輿情分析日報及週報缺乏分析資料之建議部分，依第 1 案契約第 2 條（二）1、（1）規定，依據大數據資料分析辨識熱門議題，提出量化數據、文字說明、摘要及建議，並依臺鐵局需求，提供不同時間區間之新聞媒體、臉書等社群媒體對議題關注程度及擴散變化，包括提供輿情分析日報及週報。然經抽查上揭 2 採購案輿情分析日報及週報，僅有臉書、媒體、Dcard 及 PTT 等一般社會關注熱門議題及貼文進行聲量與趨勢分析，並無針對分析資料之建議部分，亦未就社群媒體關注臺鐵局之重要輿情或議題進行分析並提出建議，無法使臺鐵局掌握重大輿情資訊、議題分析及提出建議之採購契約規定。
- (四) 有關廠商結案報告書缺漏市場趨勢分析及品牌開發規劃等增值服務之辦理成果，另針對增值服務商品亦未有採購生產及販售等相關時程規劃部分，依第 1 案需求

說明書柒、一之規定，評選項目之一「增值服務與創新規劃」占 25 分，評選內容包含運用各式具效益且創意之議題行銷方式等創新規劃項目、增值服務之價值及創意度、符合本採購需求程度。故廠商應於服務建議書提出運用品牌概念與操作手法，將「臺鐵」視為一個品牌來經營，分 2 階段進行，以市場趨勢分析包括商業模式調查、特性分析、評估市場消費者喜好與定位、評估消費者喜愛之風格與變化，預估現階段與未來趨勢發展；另品牌開發規劃包括品牌溝通、定位差異化設計，及依各通路不同客群擬定行銷宣傳通路，制定不同行銷導入概念等，經簽約後即視為契約一部分。經查廠商於 109 年 3 月 9 日提出「馬口鐵車票禮盒組」、「追分成功旅行文具組」及「永保安康清潔組」等 3 項增值服務商品項目，經與臺鐵局附業營運中心討論後確認，於結案報告書未列上述市場趨勢分析及品牌開發規劃等增值服務之辦理成果，惟臺鐵局仍予驗收合格；另查截至審計部查核日（109 年 9 月 4 日）止，臺鐵局針對上述 3 項增值服務商品，亦尚未進行採購生產及販售等相關期程規劃，顯未研擬商品相關執行策略，以發揮採購效益。

(五) 據臺鐵局稱，自 108 年 12 月 31 日起辦理本採購，經營官方粉絲團（包含「FUN 臺鐵」及「臺鐵

局 TRA」）粉專觸及數由前年同期 5,996,970 人成長至 29,249,576 人，共計成長 23,252,606 人數，提升 387.7%，粉絲專頁追蹤者由 79,899 人成長至 122,663 人，共增加 42,764 位民眾追蹤該局專頁，社群成長幅度達顯著，大幅提升正面行銷宣傳效益；有關第 1、2 案季規劃報告執行概況，為提供臺鐵局相關資源進行正面行銷宣傳之規劃建議，受到臺鐵局相關資源有限及疫情影響，而未能據以逐項落實執行，僅能評估挑選重點項目辦理，故廠商增值服務所提商品開發建議，亦將由該局附業營運中心納入部分開發成本效益分析評估，經評估具開發效益，將納入後續生產及販售規劃，故並非不辦理該增值服務所提商品開發。

(六) 綜上，臺鐵局履行本採購驗收過程，經核發現未依約回覆留言、私訊，且依結案報告書列載統計指出，「臺鐵局 TRA」回覆率僅 17%、「FUN 臺鐵」回覆率僅 47%，惟該局未依約扣罰，嗣經審計部繕發審核通知後，臺鐵局始於 110 年 2 月 9 日開會研議，對廠商採減價收受及處以違約金，共計金額 37 萬 3,800 元，顯示該局未確實依約辦理驗收，且廠商履約僅有臉書、媒體、Dcard 及 PTT 等一般社會關注熱門議題及貼文進行聲量與趨勢分析，並無分析資料之建議部分，亦未就社群媒體關注臺鐵局之重要輿情或議題

進行分析並提出建議，無法依約使臺鐵局掌握重大輿情資訊，又對市場趨勢分析有所缺漏及品牌開發規劃增值服務之辦理成果不足等缺失，顯見其履約管理有欠落實監督廠商履約，而有驗收不實之疏失，核有違失。

綜上所述，臺鐵局辦理本採購預算來源係由重大工程之工程管理費及局務業務宣導費共同支應，惟工程管理費占比率達 9 成 5 以上，然與工程建設相關成果卻僅占不足 1 成，比重顯有失衡，且經工程會認定，工程管理費之支用項目須為工程開辦、協調、宣導等費用，即使用於宣導，亦須與辦理工程之相關事項，顯見本採購之經費來源已違反中央政府各機關工程管理費支用要點之規定，有失預算編列之目的；嗣於執行本採購招標過程，於本採購第 1 案招標前委請參與投標廠商就整體行銷宣傳進行報告，已有失公允，嗣經局內工作小組就「實績經驗」部分之初審意見卻與評選結果大相逕庭，亦凸顯異常，又於本採購第 2 案評選會議，5 位評審委員中之 3 位內聘委員均未出席，致該次評選會議延期舉辦，有失合理性，顯見本採購招標過程已造成限制競爭或不公平競爭之嫌，有失政府採購法所定之公平、公開之採購程序；又於驗收本採購履約過程，經查發現有未依約回覆留言、私訊等情事，且依結案報告書列載統計指出，「臺鐵局 TRA」回覆率僅 17%、「FUN 臺鐵」回覆率僅 47%，惟該局未依約扣罰，嗣經審計部繕發審核通知後，始對廠商採減價收受及處以違約金之履約驗收處置，且廠商履約情形亦有日

週報缺乏分析資料建議、缺漏市場趨勢分析及品牌開發規劃增值服務等辦理成果不足之缺失，顯見其履約管理有欠落實監督廠商履約，而有驗收不實之疏失，皆核有重大違失，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條規定提案糾正，移送交通部轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：陳景峻

四、本院交通及採購委員會為交通部臺灣鐵路管理局辦理工程安全衛生設計未盡周延，工地管理懈怠鬆散，於 110 年 4 月清明節連續假期停止施工期間未落實工地門禁管制查核，肇生臺鐵 408 次太魯閣號列車撞擊墜落於軌道上之工程吊卡大貨車釀災，造成 49 人死亡，3 百餘人受傷之不幸悲劇，為我國 70 餘年來最嚴重之交通意外事故。交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，鐵道局負責監理，於處理行政院「臺鐵總體檢報告」144 項改善事項過程，與「安全」議題有關之列管事項在未有效落實之前，卻都陸續同意解除列管。此次重大行車事故傷痛，又再次嚴重打擊民眾對於鐵路行車安全的信賴，核有重大違失，爰依法提案糾正

監察院 公告

發文日期：中華民國 111 年 9 月 20 日
發文字號：院台交字第 1112530219 號

主旨：公告糾正交通部臺灣鐵路管理局辦理工程安全衛生設計未盡周延，工地管理鬆散，於 110 年 4 月清明連假停止施工期間，未落實工地門禁管制查核，肇生臺鐵 408 次太魯閣號列車事故。交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，鐵道局負責監理，於處理行政院「臺鐵總體檢報告」144 項改善事項過程，與「安全」議題有關之列管事項在未有效落實之前，卻陸續同意解除列管，核有重大違失案。

依據：111 年 9 月 13 日本院交通及採購委員會第 6 屆第 26 次會議決議及監算法施行細則第 22 條規定。

公告事項：糾正案文 1 份。

糾正案文

壹、被糾正機關：交通部暨所屬臺灣鐵路管理局、鐵道局。

貳、案由：交通部臺灣鐵路管理局辦理工程安全衛生設計未盡周延，工地管理懈怠鬆散，於 110 年 4 月清明節連續假期停止施工期間未落實工地門禁管制查核，肇生臺鐵 408 次太魯閣號列車撞擊墜落於軌道上之工程吊卡大貨車釀災，造成 49 人死亡，3 百餘人受傷之不幸悲劇，為我國 70 餘年來最嚴重之交通意外事故。交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，鐵道局負責監理，於處理行政院「臺鐵總體檢報告」144 項改善事項過程，與「安全」議題有關之列管事項在未有效落實之前，卻都陸續同意解除列管。此次重大行車事故傷痛，又再次嚴重打擊民眾對於鐵路行車安全的信賴，核有重大違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

110 年 4 月 2 日至 5 日清明節連續假期，1 列於 2 日（星期五）上午由樹林開往臺東的第 408 次太魯閣號列車，於 9 時 28 分駛至花蓮縣第一清水隧道北口 K51+450（里程：公里+公尺，下同）洞口時，發生列車撞及施作「鐵路行車安全改善六年計畫（北迴線 K51+170~500 山側邊坡安全防護設施工程）」（下稱 K51 標工程）翻落之工程車後出軌並撞擊隧道，造成 49 人罹難（含 2 名司機員），3 百餘人受傷（含旅客自行就醫人數），為交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）近年來最嚴重之傷亡行車事故（下稱 0402 臺鐵太魯閣號事故），死亡數更超過 107 年普悠瑪列車脫軌事故之 18 人。案經臺灣花蓮地方檢察署（下稱花蓮地檢署）於 110 年 4 月 16 日首先起訴 K51 標工程承攬廠商東○營造有限公司（下稱東○公司）負責人、工地主任，設計監造廠商聯○○工程顧問股份有限公司（下稱聯○○公司）監造主任及職安人員，同年 8 月 17 日追加起訴臺鐵局花蓮工務段（下稱花蓮工務段）工務員潘○○（K51 標工程承辦人）及專案管理廠商中○工程顧問股份有限公司（下稱中○公司）專案經理，移請臺灣花蓮地方法院（下稱花蓮地方法院）審理。案經調閱行政院、國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）、交通部、交通部鐵道局（下稱鐵道局）、臺鐵局、勞動部、內政部營建署（下稱營建署）、行政院公共工程委員會（下稱工程會）、金融監督管理委員會、花蓮縣政府、審計部、花蓮地檢署、花蓮地方法院等機關卷證資

料，並於 111 年 5 月 12 日、23 日、6 月 24 日詢問交通部、臺鐵局、鐵道局等相關人員，已調查竣事，發現確有下列失當之處，應予糾正促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

一、臺鐵局 K51 標工程工地管理懈怠鬆散，大門門鎖於 110 年元旦故障未修復以麻繩捆綁代替，嗣於同年 4 月清明節連續假期停止施工期間未落實工地門禁管制查核，又疏未注意事故前於同年 1 月 23 日已發生之預拌混凝土車卡陷路緣邊坡事件預警，且未積極追蹤研謀改善，致東○公司為趨趕工進，漠視臺鐵局清明節連續假期停工規定，於 110 年 4 月 2 日上午由工地主任駕駛工程吊卡大貨車偕同所僱用之外籍移工進場施工，事畢後於駛經事故地點附近之彎道下坡處路緣邊坡卡住熄火，復以錯誤之方法使用挖掘機（俗稱怪手）用吊帶連結大貨車拖拉操作不慎，致吊卡大貨車滑落邊坡墜至北迴線東正線軌道上，隨後遭第 408 次太魯閣號列車撞擊脫軌，釀成我國 70 餘年來最嚴重之交通意外事故，舉國震驚，臺鐵局於歷經 107 年普悠瑪列車事故後仍未痛定思痛，記取教訓，工地管理輕率疏漏，有欠嚴謹，以致再次發生行車重大工安死傷事故，核有嚴重疏失。

(一)鐵路法第 56 條之 3 第 1 項規定：「鐵路機構應確保鐵路行車之安全。」營造安全衛生設施標準第 8 條規定：「雇主對於工作場所，應依下列規定設置適當圍籬、警告標示：一、工作場所之周圍應

設置固定式圍籬，並於明顯位置裝設警告標示。二、大規模施工之土木工程，或設置前款圍籬有困難之其他工程，得於其工作場所周圍以移動式圍籬、警示帶圍成之警示區替代之。」公共工程施工品質管理作業要點第 15 點第 2 項規定：「機關發現工程缺失時，應即以書面通知監造單位或廠商限期改善。」K51 標工程契約第 9 條施工管理（八）及附錄 2「工地管理」2.1 前段規定：「工作場所人員及車輛機械出入口處應設管制人員」。K51 標工程「細部設計圖」一般說明第 23 點規定：「施工期間應於台 9 線出入口設置管制哨，管制進出車輛及進出時交通維持」。

(二)本次 0402 臺鐵太魯閣號事故地點於 105 年 9 月 28 日梅姬颱風過後曾發生落石事件，為維行車安全，臺鐵局將之納入行政院核定之「鐵路行車安全改善六年計畫」內改善，辦理下列標案：

1. 委託設計及監造：

「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）」標案，105 年 12 月 13 日由聯○○公司以新臺幣（下同）2 億 5,161 萬 3,296 元得標承攬，負責臺鐵局全線（不含南迴線）邊坡擋土設施檢測分級及全線高風險邊坡補強工程設計監造等工作。

2. 委託專案管理：

「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）」標案，105 年 12 月 21 日由中○公司以 2,499 萬 9,690 元得標承攬，負責各標案審查、督導與管理等工作。

3. 邊坡安全防護設施工程：

即釀成本次 0402 臺鐵太魯閣號事故之 K51 標工程，由東○公司於 108 年 3 月 7 日以 1 億 2,480 萬元得標承攬，工程主要內容於北迴線西正線施作 125.35 公尺 SRC 明隧道，由聯○○○公司設計監造，中○公司代替業主臺鐵局負責專案管理，該工程於同年 4 月 26 日開工，原定竣工日為 109 年 6 月 18 日，經 4 次工期展延，延至 110 年 4 月 26 日。

(三) 110 年 4 月清明連假期間因疏運需求，而 K51 標工程施工地點又鄰近軌道，為避免影響行車安全，臺鐵局早以 109 年 11 月 24 日第 205 號行車電報通知所屬各單位（含工務處、各工務段）略以：「為配合 110 年度連續假期疏運旅客加開列車需要，維持各次列車準點行駛，清明節連續假期（自 110 年 4 月 1 日 12 時 00 分起至 4 月 6 日 12 時 00 分止）疏運期間，該局運、工、機、電單位（含局外單位）一律停止施工」。設計監造廠商聯○○○公司於 110 年 3 月 31 日以 LINE 群組方式通知東○公司前揭之停止施工資訊，並於

110 年 4 月 1 日與東○公司共同派員，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」項目，執行停工前之工區安全維護複查，檢查結果全部填寫合格，聯○○○公司監造人員將檢查結果上傳 LINE 群組。至於配合疏運停工期間，依 K51 標工程契約第 7 條履約期限規定，得免計工期。

(四) 然由於 K51 標工程施工進度落後，設計監造廠商聯○○○公司曾於 109 年 8 月 25 日後多次函催東○公司趨趕工進，東○公司 K51 標工程工地主任李○○為求趕工，擅自於 110 年 4 月 2 日 8 時許（註 1），由李○○駕駛車牌號碼○○-○○號吊卡大貨車搭載其所僱用之越南籍逾期居留移工華○○（下稱移工阿○），前往工地現場施作「輪胎緩衝層」工項（停車地點詳圖 1 ①位置；除此之外，李○○另安排 4 名綁鋼筋工人於西正線明隧道內施工），卸載完廢輪胎後，李○○駕駛吊卡大貨車於工區內既有道路轉彎處熄火無法發動（詳圖 1 ②位置），為利用挖掘機電瓶接電以重新啟動大貨車，李○○請移工阿○將放置於工地大門口之挖掘機駛至大貨車附近（詳圖 1 ③位置），使用吊帶將大貨車與挖掘機的挖斗聯結，接著李○○操作挖掘機將大貨車往道路內側拉動，嘗試調整大貨車與挖掘機間之距離以利連接電瓶接線，但在拉動的

過程中，未料吊帶自挖掘機挖斗上脫離，大貨車沿道路下坡滑行約 15.7 公尺後翻落邊坡（詳圖 1 ④位置），約於 9 時 27 分 5 秒後墜落於北迴線清水隧道北口東正線軌道上（詳圖 1 ⑤位置），嗣 9 時 28 分 34 秒，臺鐵 408 車次太魯閣自強號駛至該處，以 123 公

里時速直接正面撞及吊卡大貨車後，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，導致車廂內 49 名乘客死亡（含 2 名司機員），3 百餘人受傷之嚴重交通事故。事故發生詳細經過，依時間序說明如下：

| 時間（時.分.秒） | 過 程 |
|-----------------------|---|
| 07：05：00 | 太魯閣號列車由樹林調車場出發。 |
| 08：50：00 | 李○○駕駛吊卡大貨車搭載移工阿○由台 9 線轉進工地。 |
| 08：52：21 | 吊卡大貨車在西正線明隧道上方平台旁停車，詳圖 1 ①位置。 |
| 08：56：21 | 李○○及移工阿○開始卸載吊卡大貨車上之廢輪胎。 |
| 09：12：24 | 完成輪胎卸載後，李○○駕駛吊卡大貨車於既有道路轉彎處左轉，向斜坡下方行駛。 |
| 09：12：44 | 吊卡大貨車熄火停在貨櫃屋前方之斜坡處，詳圖 1 ②位置。 |
| 09：20：34 | 移工阿○依李○○指示，駕駛停放大門口之挖掘機往吊卡大貨車位置行進。 |
| 09：24：37 | 挖掘機停止於工區既有道路轉彎處，詳圖 1 ③位置。 |
| 09：25：34~ 09：25：58 | 李○○將吊帶一端綁上吊卡大貨車立柱，另一端扣於挖掘機挖斗。 |
| 09：26：13 | 李○○登上挖掘機，移工阿○離開挖掘機。 |
| 09：26：27 | 挖掘機第 1 次拖動吊卡大貨車。 |
| 09：26：56 | 挖掘機第 2 次拖動吊卡大貨車。 |
| 09：26：58 | 太魯閣號列車通過和仁站。 |
| 09：27：05 | 吊卡大貨車行車視野輔助系統影像畫面中止，研判約於此時吊卡大貨車滑落邊坡，詳圖 1 ④、⑤位置。 |
| 09：28：32 | 移工阿○於限高門旁向列車揮手。 |
| | 列車司機員操作司軔閥至緊急位及鳴笛。 |
| 09：28：34 | 太魯閣號列車撞及吊卡大貨車。 |
| 09：28：35 | 太魯閣號列車撞及清水隧道北口左側牆壁。 |
| 09：28：36 | 太魯閣號列車行車影像紀錄器畫面中止。 |

資料來源：運安會



圖 1 大貨車移動及挖掘機停放位置（資料來源：運安會，本院整理繪製）

(五)查 K51 標工程工地管理，施工廠商東○公司於工地出入口雖設有大門，但門鎖早已於 110 年元旦故障，以麻繩捆綁代替；白天施工期間東○公司有請 1 個守衛在門口看守，但沒有要求守衛確認施工人員的工作證，平時守衛大概從一早工作到下午 5 點多才離開，110 年 4 月 2 日事故發生當天守衛並不在現場。嗣經檢察官現場勘查，發現大門管理鬆散，沒有鑰匙上鎖也沒有監視器，監造廠商未依規定監督施工廠商改善門禁管制設施，在工地大門幾近毫無管制之情況下，長達 4 天之清明節連假期間任憑外界人士隨意進出，為此次事故早已埋下伏筆。本次事故據運安會重大運輸事故調查報告表示：「東○公司提供之施工計畫及聯○○○公司提

送之監造計畫，皆無門禁及時間管制等相關資料。於施工日誌、監造日誌中亦無相關資料可稽。於東○公司提送之職業安全衛生計畫書中亦未有門禁工程施工計畫及門禁管理計畫等相關資料。臺鐵局工務處 109 年 3 月 13 日、9 月 18 日施工品質稽核紀錄分別登載要求『門禁管制應有詳實紀錄』、『落實工區進出管理機制』等缺失，未蒐集到改善成果及處理方式之說明文件。事故時該便道覆蓋砂石與泥土，車輛易滑出路面」。交通部行政調查報告分析與結論表示：「依據『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）』（註：工程會 107 年 3 月 31 日工程管字第 10700099170 號函訂），主要係規範廠商提報履約文件審

查、核定及備查之權責劃分，該分工表並未免去工程主辦機關應至施工現地辦理督導、稽查等責任，臺鐵局未訂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；亦未制定連假停止施工期間不定期稽查工地之機制，工程管理制度未臻周全」。而在本次事故發生前未久之 110 年 1 月，本次事故地點彎道曾發生 2 起預拌混凝土車卡陷路緣邊坡事件，首次由司機倒車調整方向自行脫困（臺鐵局不知情），後於同年 1 月 23 日 14 時許，花蓮工務段工務員潘○○於現場巡視時發現，曾拍照傳給聯○○公司監造人員提醒，但設計監造廠商並未警覺處理，潘○○亦未再續追蹤改善；而東○公司又為趕工進擅自於停工期間進場施工，復使用錯誤方法處理吊卡大貨車卡陷路緣邊坡問題，終釀成此一嚴重工安事故。

(六)綜上，臺鐵局 K51 標工程工地管理懈怠鬆散，大門門鎖於 110 年元旦故障未修復以麻繩捆绑代替，嗣於同年 4 月清明節連續假期停止施工期間未落實工地門禁管制查核，又疏未注意事故前於同年 1 月 23 日已發生之預拌混凝土車卡陷路緣邊坡事件預警，且未積極追蹤研謀改善，致東○公司為趕工進，漠視臺鐵局清明節連續假期停工規定，於 110 年 4 月 2 日上午由工地主任駕駛工程吊卡大貨車偕同所僱用之外籍移工進場

施工，事畢後於駛經事故地點附近之彎道下坡處路緣邊坡卡住熄火，復以錯誤之方法使用挖掘機（俗稱怪手）用吊帶連結大貨車拖拉操作不慎，致吊卡大貨車滑落邊坡墜至北迴線東正線軌道上，隨後遭第 408 次太魯閣號列車撞擊脫軌，釀成我國 70 餘年來最嚴重之交通意外事故，舉國震驚，臺鐵局於歷經 107 年普悠瑪列車事故後仍未痛定思痛，記取教訓，工地管理輕率疏漏，有欠嚴謹，以致再次發生行車重大工安死傷事故，核有嚴重疏失。

二、K51 標工程安全衛生設計未盡周延，疏未預見工區既有道路潛藏之危害因子，並強化防範；嗣於施工前之危害告知協調會議，臺鐵局亦未告知事故地點可能存在的危害風險；施工期間 2 起預拌混凝土車卡陷路緣邊坡事件凸顯工區既有道路路況欠佳，而施工品質及安全衛生等查核重點亦偏重於工區既有道路西正線範圍，未全面檢視工地缺口防護，忽視工區既有道路另一端東正線危險彎道下坡墜落風險之存在，以致釀成此次嚴重鐵路行車事故，臺鐵局未善盡監督營建施工、設計監造及專案管理等廠商管理之責，核有疏失。

(一)政府採購法第 70 條之 1 第 1、2 項規定：「機關辦理工程規劃、設計，應依工程規模及特性，分析潛在施工危險，編製符合職業安全衛生法規之安全衛生圖說及規範，並量化編列安全衛生費用

。機關辦理工程採購，應將前項設計成果納入招標文件，並於招標文件規定廠商須依職業安全衛生法規，採取必要之預防設備或措施，實施安全衛生管理及訓練，使勞工免於發生職業災害，以確保施工安全。」職業安全衛生法第 5 條第 2 項、第 6 條第 1 項、第 26 條第 1 項規定：「……工程之設計或施工者，應於設計…或施工規劃階段實施風險評估，致力防止此等物件於使用或工程施工時，發生職業災害」、「雇主對下列事項應有符合規定之必要安全衛生設備及措施：一、防止機械、設備或器具等引起之危害。……五、防止有墜落、物體飛落或崩塌等之虞之作業場所引起之危害」、「事業單位以其事業之全部或一部分交付承攬時，應於事前告知該承攬人有關其事業工作環境、危害因素暨本法及有關安全衛生規定應採取之措施。」營造安全衛生設施標準第 6 條第 1 項、第 8 條之 1 規定：「雇主使勞工於營造工程工作場所作業前，應指派所僱之職業安全衛生人員、工作場所負責人或專任工程人員等專業人員，實施危害調查、評估，並採適當防護設施，以防止職業災害之發生」、「雇主對於車輛機械，為避免於作業時發生該機械翻落或表土崩塌等情事，應就下列事項事先進行調查：一、該作業場所之天候、地質及地形狀況等。二、所使

用車輛機械之種類及性能。三、車輛機械之行經路線。四、車輛機械之作業方法。依前項調查，有危害勞工之虞者，應整理工作場所……」。職業安全衛生設施規則第 120 條規定：「雇主對於車輛系營建機械，如作業時有因該機械翻落、表土崩塌等危害勞工之虞者，應於事先調查該作業場所之地質、地形狀況等，適當決定下列事項或採必要措施，並將第 2 款及第 3 款事項告知作業勞工：一、所使用車輛系營建機械之種類及性能。二、車輛系營建機械之行經路線。三、車輛系營建機械之作業方法。四、整理工作場所以預防該等機械之翻倒、翻落。」

(二) K51 標工程契約第 9 條施工管理規定略以：「廠商之工地作業有發生意外事件之虞時，廠商應立即採取防範措施。機關於廠商履約中，若可預見其履約瑕疵，或其有其他違反契約之情事者，得通知廠商限期改善。」附錄 1「工作安全與衛生」第 1 點規定略以：「契約施工期間，廠商應遵照職業安全衛生法及其施行細則、職業安全衛生設施規則、營造安全衛生設施標準、職業安全衛生管理辦法、……等有關規定確實辦理，並隨時注意工地安全及災害之防範。」K51 標工程「細部設計圖」一般說明第 13 點規定：「承包商於施工期間，應維持鐵路東、西正線之通行，並確實設置安

全防護措施，以避免模板、碎片、混凝土塊及其他任何雜物掉至軌道，影響人及行車安全。」臺鐵局承攬人行車安全及安全衛生告知事項應採取之防災措施第 8 點及「行車安全特別條款」規定：「承攬人施工之機械、工具、材料以及車輛等，嚴禁侵入本路建築淨空以內（距最近軌道中心 1.9 公尺範圍內），為防止意外發生，承攬人應在施工地點距最近軌道中心 3.0 公尺以上處所，沿著本局路線設置警示帶。」

- (三)查本次事故 K51 標工程施工地點位處偏僻，位於山坡地及山坡底下地面，施工機具、材料、車輛及人員，均需於台 9 線北上約 158 公里處右側斜坡工區出入口管制哨進入唯一之既有道路，區分為西正線及東正線（詳圖 2），據交通部及臺鐵局表示：「該『既有道路』係自 63 年以來之既成道路（附 63 年類比航攝影像為證），88 年建設北迴線雙軌化時，該條既成道路仍存在，為該局路線巡查利用之便道，非該局所屬道路。依據聯○○○公司設計 K51 標工程編號 A-02 圖說與現地照片，應已於 106 年設置混凝土路面。另依本工程設計圖一般說明第 24 點規定，進出工區內之既有道路應鋪設 AC（瀝青混凝土），其鋪設範圍係為進出工區內東西正線之既有道路，西正線既有道路實際鋪設為瀝青混凝土鋪面，鋪設位置由工區出入口處至明隧道頂

上方工作處，鋪設時間為 108 年 4 月 26 日至 5 月 9 日；至於東正線既有道路，廠商為穩固路面以利重型器械進出，自行於既有道路轉彎處至下方平台區間路面，鋪設約 90 公尺之鋼線網混凝土（剛性路面），惟該工項係廠商為穩固道路自行施作，非屬契約工項。此外查 K51 標工程設計圖說，該『既有道路』未有設計施作結構物。該『既有道路』於工程進行期間，為施工廠商作為施工便道使用，道路邊緣則無規劃設計防護設施，但有依規定設置警示帶」。至於規劃設計階段之安全防護設計，據聯○○○公司設計人員於司法單位調查時表示：「事故地點原本既有道路是鋪設 PC 的，有去量測坡度跟轉彎半徑，評估結果 R 是大於山區道路規定的標準。當初設計時就有針對此條既有道路進行評估，認為足以應付施工所需，在正常使用下安全無虞。既有道路有開挖施作的地方只有在工區入口處到事故發生地轉彎前這段（註：西正線），所以這一段我們有設置安全圍籬；至於事故發生處的既有道路（註：東正線），因為沒有開挖施作，所以沒有設置安全防護措施。施工廠商如果認為有安全疑慮，應該要提出交由我們設計單位辦理變更設計，但直到工程都快要結束了，施工廠商都沒提出使用上有何安全疑慮。」交通部表示：「東正線既有道路路幅寬

度有限，若設置固定式圍籬，恐因大型機具進出，碰撞圍籬而掉落東正線軌道影響安全，難以設

置固定式圍籬，因而採取設置警示帶之方式阻隔」。

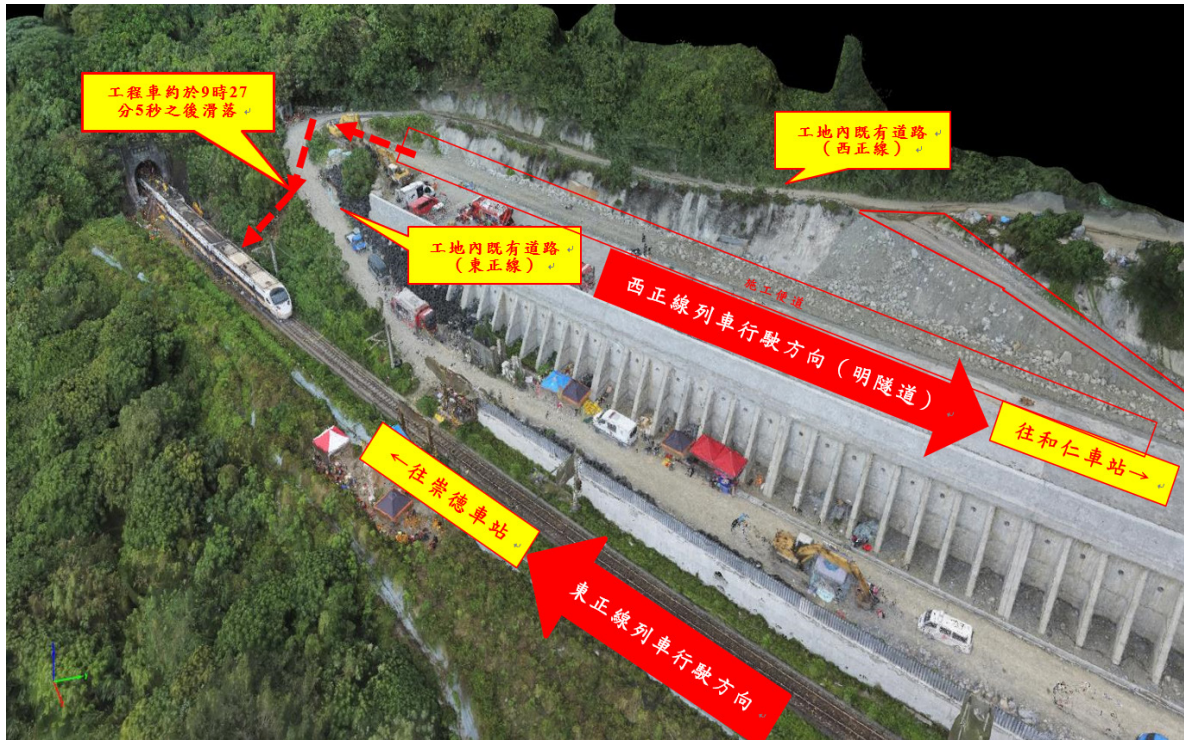


圖 2 110 年 4 月 2 日上午 9 時 28 分 34 秒（撞擊時間）臺鐵 408 次太魯閣號列車事故現場（資料來源：運安會，本院整理繪製）

(四) 惟本次事故據花蓮地檢署囑託工程會工程技術鑑定委員會針對 K51 標工程「規劃設計是否充分適當」提出鑑定意見表示：「1. 工區著重於西正線之防護，但行駛於東正線之列車南下初出和仁隧道後，僅 268 公尺即又進入清水隧道，平均車速超過時速 100 公里，且列車質量極大，因此動量極為可觀，縱使一出和仁隧道發現軌道障礙物，該 268 公尺根本不足讓列車煞停，更遑論和仁隧道與清水隧道間軌道線形是微向右彎

，對邊坡掉落物更是有視覺上阻礙，更加縮短列車駕駛員之可反應時間與距離，且專屬路權之鐵路列車，根本無從像公路汽車行駛道路還能有轉彎閃避之可能，故異物入侵對於行駛於東正線之列車危害風險極大，理應於規劃設計階段即有相關風險評估以為預防。而於規劃設計階段對東正線可能產生之危害風險未充分納入考量。2. 系爭工程於事故地點既有道路及轉彎處下邊坡與軌道間，並無規劃設計需設置防護隔離

設施；又該既有道路無改善方案，使路況及道路條件遠不如一般公路或市區道路，如允許施工車輛行駛（查系爭工程細部設計圖說並無禁止該段道路行駛施工車輛之相關規範），則車輛異物掉落或甚至整車翻落機率，遠大於一般公路及市區道路；且查系爭工程設計書圖及施工說明，對於該處之既有道路應如何具體改善乙節，並無任何說明或規範，顯見系爭工程規劃設計階段對於該既有道路之行車安全，及考量車輛行駛時亦有異物可能從既有道路滑落入侵，甚至施工車輛整體從既有道路滑落入侵而事先預為防範一事，顯有不夠周延之情形，此恐成施工階段因施工廠商執行偏差致施工車輛入侵釀災之防堵破口；故系爭工程就防止異物入侵之目的，本案事故地點東正線側及事故邊坡防護設施設計、行車安全防護人員配置，規劃設計尚欠充分或適當。」

(五)嗣於施工階段，查花蓮工務段依職業安全衛生法規定於 108 年 3 月 19 日辦理 K51 標工程施工前危害告知暨施工協調會議，出席單位包括專案管理廠商中○公司、設計監造廠商聯○○○公司及施工廠商東○公司等人員，從會議紀錄顯示並未告知事故現場既有道路可能存在之風險危害。交通部行政調查報告分析與結論表示：「施工期間未督導承商依契約對東正線做有效實質防護，事發

地點僅有拉警示帶及三角旗警示，並未有足夠強度之防護設施，未善盡督導之責。」另據司法單位訊（詢）問 110 年 1 月於本次事故地點彎道附近曾發生 2 起預拌混凝土車卡陷路緣邊坡之司機描述「當時天雨路滑，該彎道轉彎不好彎，踩煞車車輛打滑往邊坡滑落卡住」，顯示本次事故路段彎道下坡確實潛藏墜落危害風險。綜合前情，對於工區既有道路西正線至東正線彎道下坡處可能墜落軌道之破口，從規劃設計乃至於施工階段，從未有人提醒注意並督促改善，連結這一連串的失誤，應證了英國曼徹斯特大學教授詹姆斯瑞森於西元 1990 年提出意外發生的風險分析與控管模型「瑞士起司理論」，只要每一階段環節有發揮功能，就不會釀成巨禍，臺鐵局的組織及單位文化允應記取此慘痛教訓檢討改進。

(六)綜上，K51 標工程地點位處偏僻又緊臨軌道，履約期間相關安全防護措施之完善與否，攸關列車行駛安全。然該工程安全衛生設計未盡周延，疏未預見工區既有道路潛藏之危害因子，並強化防範；嗣於施工前之危害告知協調會議，臺鐵局亦未告知事故地點可能存在的危害風險；施工期間 2 起預拌混凝土車卡陷路緣邊坡事件凸顯工區既有道路路況欠佳，而施工品質及安全衛生等查核重點亦偏重於工區既有道路西正線範圍，未全面檢視工地缺口防護

，忽視工區既有道路另一端東正線危險彎道下坡墜落風險之存在，以致釀成此次嚴重鐵路行車事故，臺鐵局未善盡監督營建施工、設計監造及專案管理等廠商管理之責，核有疏失。

三、臺鐵局工務處 109 年 3 月 13 日辦理 K51 標工程施工品質稽核，查有「無吊掛人員證照」缺失，及該局勞工安全衛生室同年 6 月 17 日安全衛生業務查核有「車輛系營建機械（挖土機）加裝吊鉤，從事其主要用途以外之用途」缺失，已通知東○公司改善在案；設計監造廠商聯○○○公司亦於 110 年 3 月 15 日檢送臺北○○○「把挖土機當起重機」工安案例，提醒東○公司務必遵照職業安全衛生法規辦理；然身為工地管理最高負責人之 K51 標工程工地主任卻便宜行事，在不知悉吊帶承受重量以及未接受與「挖掘機」有關之專業訓練情況下，漠視勞安相關法令規定，於 110 年 4 月 2 日第 408 次太魯閣號事故過程，貿然駕駛挖掘機企圖以吊帶連結吊卡大貨車拖移，為挖掘機主要用途以外之用途；0402 臺鐵太魯閣號事故發生後，據其他司機於司法單位調查時亦表示：「以怪手來拉卡陷土裡的大貨車，為工地常見之處理方式」，然在本次事故過程中，施工廠商工地主任卻輕忽本案事故地點鄰近鐵路軌道，有墜落之高度風險，卻毫無任何工安危機意識，顯見臺鐵局職業安全衛生管理仍未全面落實，核有疏失。

(一)職業安全衛生設施規則第 116 條第 9 款前段規定：「雇主對於勞動場所作業之車輛機械，應使駕駛者或有關人員負責執行下列事項：九、不得使車輛機械供為主要用途以外之用途。」職業安全衛生法第 32 條規定：「雇主對勞工應施以從事工作與預防災變所必要之安全衛生教育及訓練。……勞工對於第 1 項之安全衛生教育及訓練，有接受之義務。」職業安全衛生教育訓練規則第 17 條第 1 項前段規定：「雇主對新僱勞工或在職勞工於變更工作前，應使其接受適於各該工作必要之一般安全衛生教育訓練。」同條附表十四「一般安全衛生教育訓練課程、時數」規定，新僱勞工或在職勞工於變更工作前依實際需要排定時數，不得少於 3 小時。其中從事車輛系營建機械（含挖掘機）應增列 3 小時。至於操作「挖掘機」（俗稱怪手）施工，查現行法令，僅礦場安全法施行細則第 163 條明文規定「其操作人員應領有國家重機械操作技術士技能檢定合格證件或主管機關有關機種訓練結業證書」。

(二)K51 標工程履約期間，臺鐵局工務處於 109 年 3 月 13 日辦理工程施工品質稽核，記錄缺點載有「使用移動式起重機，吊掛材料作業，查無吊掛人員證照及作業前安全自主檢查紀錄」；該局勞工安全衛生室於同年 6 月 17 日辦理安全衛生業務查核，記錄缺失載有

「車輛系營建機械（挖土機）加裝吊鉤，從事其主要用途以外之用途：1.以挖土機燒焊掛鉤作為起重吊掛機具使用，安全性不足。2.吊鉤無防止吊掛物脫落裝置」缺失，改善完成後，經臺鐵局及花蓮工務段於 109 年 6 月 2 日及 9 月同意備查結案。嗣 110 年 3 月 11 日媒體報導「把挖土機當起重機，○○○工地鋼筋掉落，北市府罰 9 萬」新聞，聯○○○公司花蓮監造所以 110 年 3 月 15 日聯花監字第 1090536 號書函提醒東○公司，說明該缺失於各工地時有所聞且屢見不鮮，為確保本工程施工安全，請承商務必遵照職業安全衛生法等相關規定，要求所屬勞工遵行。未料於 0402 臺鐵太魯閣號事故過程，東○公司 K51 標工程工地主任李○○操作挖掘機以吊帶連結拖拉吊卡大貨車失當肇禍，事後調查其所使用之吊帶承載力為 3,000 公斤，但李○○於 110 年 4 月 6 日檢察官訊問時供述「（問：你知道布帶能承受多少重量？）我不知道，沒有正確數據」，顯示其對所使用之連結吊帶承受重量並不知曉。對此處理方式，據司法單位訊（詢）問 110 年 1 月於本次事故地點彎道附近發生預拌混凝土車卡陷路緣邊坡之司機表示：「在工地大部分都以怪手來拉，乃常見方式」，然卻輕忽本案事故地點鄰近軌道潛藏之墜落風險。

(三) 至於運安會調查本案發現，東○

公司 K51 標工程工地主任李○○並未持有重機械（挖掘機）操作職類技術士證為可能肇因之一，經詢據營建署、勞動部及交通部說明如下：

1. 營建署：

營造業法第 1 條第 2 項規定：

「本法未規定者，適用其他法律之規定。」同法施行細則第 17 條之 1 規定，營造業有關安全衛生設施，應依勞動部訂定營造安全衛生設施標準規定辦理。另依職業安全衛生法第 32 條及職業安全衛生教育訓練規則第 14、16 條規定，工地從事吊掛、堆高機、高空工作車等作業人員等，也須具備資格或受相關訓練，方能執行作業。有關挖掘機施工，操作人員是否應取得技術士證照一節，涉技術士證照及職業安全相關法令部分，屬勞動部權責。

2. 勞動部：

(1) 為提升勞工技能水準，建立證照制度，推動辦理國民就業所需技能檢定，其中重機械操作職類技能檢定，包括挖掘機、推土機、裝載機（含小山貓）、鏟裝機及一般裝載機等項，為單一級技術士技能檢定，輔以從業人員專業技能證明，供事業單位依需求選用，以促進國民就業。

(2) 基於保障工作者工作安全，職業安全衛生法第 32 條及職

業安全衛生教育訓練規則第 17 條已明定雇主對新僱勞工或在職勞工於變更工作前，應使其接受適於各該工作必要之一般安全衛生教育訓練，其中從事車輛系營建機械（含挖掘機）應增列 3 小時，以防止職業災害發生。

- (3) 有關本案工地主任未持有重機械（挖掘機）操作職類技術士證是否違反相關法令一節，查職業安全衛生法業已規定，雇主或工作場所負責人（如工地主任等）各負有防止職業災害之責；至工地主任是否需取得重機械（挖掘機）操作職類技術士證，宜由相關目的事業主管機關依實際需要訂定。

3. 交通部：

李○○及越籍移工阿○皆未接受與「挖掘機」有關之專業訓練，現行營造業法、職業安全衛生法、營造安全衛生設施標準及職業安全衛生設施規則相關法令，針對挖掘機之操作人員皆未規定需持有相關技術士證照。

- (四) 綜上，臺鐵局工務處 109 年 3 月 13 日辦理 K51 標工程施工品質稽核，查有「無吊掛人員證照」缺失，及該局勞工安全衛生室同年 6 月 17 日安全衛生業務查核有「車輛系營建機械（挖土機）加裝吊鉤，從事其主要用途以外之用途」缺失，已通知東○公司改善在

案；設計監造廠商聯○○○公司亦於 110 年 3 月 15 日檢送臺北○○○「把挖土機當起重機」工安案例，提醒東○公司務必遵照職業安全衛生法規辦理；然身為工地管理最高負責人之 K51 標工程工地主任卻便宜行事，在不知悉吊帶承受重量以及未接受與「挖掘機」有關之專業訓練情況下，漠視勞安相關法令規定，於 110 年 4 月 2 日第 408 次太魯閣號事故過程，貿然駕駛挖掘機企圖以吊帶連結吊卡大貨車拖移，為挖掘機主要用途以外之用途；0402 臺鐵太魯閣號事故發生後，據其他司機於司法單位調查時亦表示：「以怪手來拉卡陷土裡的大貨車，為工地常見之處理方式」，然在本次事故過程中，施工廠商工地主任卻輕忽本案事故地點鄰近鐵路軌道，有墜落之高度風險，卻毫無任何工安危機意識，顯見臺鐵局職業安全衛生管理仍未全面落实，核有疏失。

- 四、K51 標工程工地主任於施工初期擔任「品質管理人員」兼「鋼筋領班」，已有球員兼裁判，違反品質管理人員應專任規定；嗣後接任工地主任之同時又為其他營造業負責人，違反營造業法第 28 條「營造業負責人不得為其他營造業之工地主任」規定，臺鐵局及負責審核之設計監造及專案管理廠商均未覈實審查，同意核定本案施工計畫及變更工地主任，核有疏失。

- (一) 為落實政府採購法第 70 條工程採

購品質管理及行政院頒「公共工程施工品質管理制度」，工程會於 85 年 12 月 13 日函訂頒公共工程施工品質管理作業要點，該要點第 3、4 點規定，1 百萬元以上工程，廠商應提報品質計畫；2 千萬元以上未達 2 億元之工程，廠商至少設品質管理人員（下稱品管人員）1 人；5 千萬元以上之工程，品管人員應專職。廠商應於開工前，將品管人員之登錄表報監造單位審查，經機關核定後，由機關填報於工程會資訊網路系統備查。營造業法第 28 條、第 30 條第 1 項、第 32 條第 1 項規定：「營造業負責人不得為其他營造業之負責人、專任工程人員或工地主任」、「營造業承攬一定金額（註：5 千萬元）或一定規模以上之工程，其施工期間，應於工地置工地主任」、「營造業之工地主任應負責辦理下列工作：一、依施工計畫書執行按圖施工。二、按日填報施工日誌。三、工地之人員、機具及材料等管理。四、工地勞工安全衛生事項之督導、公共環境與安全之維護及其他工地行政事務。五、工地遇緊急異常狀況之通報。六、其他依法令規定應辦理之事項。」嗣為檢討工地主任「多地執業」影響工程施工品質安全，同法第 30 條於 108 年 6 月 19 日修正新增第 2 項規定：「前項設置之工地主任於施工期間，不得同時兼任其他營造工地主任之業務。」綜上，

為建立營造業專業分工，工地事務及施工管理由工地主任負責，營造業負責人專職經營管理，不得為其他營造業之工地主任。而工地主任 100%本應是專任，不得兼任。5 千萬元以上工程，品管人員應專職。

(二) K51 標工程於 108 年 3 月 7 日由東○公司以 1 億 2,480 萬元得標，同年 19 日簽約，該公司於同年 4 月 25 日提報李○○為本工程品管人員，經設計監造廠商聯○○○公司、專案管理廠商中○公司及臺鐵局審查後核定。另東○公司依契約規定提送 K51 標工程「整體施工計畫書」，同年 5 月 20 日由聯○○○公司審查合格，同年 27 日中○公司核定後送花蓮工務段備查。然從該施工計畫書參、施工作業管理之「工作組織架構圖」及拾壹、環境保護執行計畫之「工地環境保護組織表」等多處內容顯示，李○○身分於工程初期擔任「品管人員」又同時為「鋼筋領班」，違反品管人員須專任規定，顯有球員兼裁判情事。

(三) K51 標工程於 108 年 4 月 26 日開工後，東○公司於 109 年 11 月 19 日提報品管人員由李○○更換為蘇○○，工地主任更換為李○○，經設計監造廠商聯○○○公司於同年 30 日審查同意後送中○公司，中○公司於同年 12 月 7 日審查同意後，送臺鐵局於同年 9 日核定到職日自 109 年 12 月 8 日

生效。然從「經濟部商業司商工登記公示資料查詢服務」系統或營建署「全國建築管理資訊系統入口網－營造業專區」查詢，顯示李○○於擔任 K51 標工程工地主任期間，同時具有義○營造有限公司負責人身分，顯已違反營造業法第 28 條「營造業負責人不得為其他營造業之工地主任」規定。對此，據設計監造及專案管理廠商於司法單位調查時表示：「我知道有這個規定，但是我沒有特別去查李○○是不是其他營造業的負責人」、「當初資料只看到李○○是投保東○公司勞健保，沒有想到李○○是營造公司負責人。主任資格審查學經歷、回訓、有無證照，不會審查第 28 條規定」。運安會重大運輸事故調查報告則認為，營建署之「營造業管理資訊系統」未與「全國建築管理資訊系統」、「工程會之「工程標案管理系統」及「經濟部商業司商工登記公示資料查詢服務」等系統進行介接，不利於業主、專案管理及監造廠商進行工地主任資格審核。建議營建署強化前揭系統介接並增加勾稽功能主動提出示警，以利業主、專案管理及監造廠商進行工地主任資格審核。

(四) 綜上，K51 標工程工地主任於施工初期擔任「品質管理人員」兼「鋼筋領班」，已有球員兼裁判，違反品質管理人員應專任規定；嗣後接任工地主任之同時又為其

他營造業負責人，違反營造業法第 28 條「營造業負責人不得為其他營造業之工地主任」規定，臺鐵局及負責審核之設計監造及專案管理廠商均未覈實審查，同意核定本案施工計畫及變更工地主任，核有疏失。

五、K51 標工程施工人員管理有欠嚴謹，花蓮工務段、專案管理廠商及設計監造廠商未發現有非法外籍移工於本案工地工作之事實，違反就業服務法及契約規定；另因工人異動頻繁而未依規定接受安全衛生教育訓練，致 110 年 4 月 2 日於西正線隧道內施工之 4 名工人身陷 2 萬 5 千伏特高壓感電之風險而不自知，益凸顯工地人員管制闕漏，核有違失。

(一) 就業服務法第 44 條、第 57 條第 1 項第 1 款規定：「任何人不得非法容留外國人從事工作」、「雇主聘僱外國人不得有下列情事：一、聘僱未經許可、許可失效或他人所申請聘僱之外國人。」K51 標工程契約第 2 條規定，廠商於開工前 30 日須提送「整體施工計畫」、「職業安全衛生管理計畫」、「品質管理計畫」，及工作場所人員名單（含分包廠商員工）及該等人員勞工保險資料。同契約附錄 2「工地管理」第 2 點「人員及機具管制」規定略以：工作場所人員及車輛機械出入口處應設管制人員，嚴禁非法外籍勞工進入工地。工程開工前，廠商應依契約第 2 條（一）規定向機關報備工作場所人員名單（含分

包廠商員工），及依職業安全衛生法規應完成之安全衛生教育訓練紀錄送機關備查，方可使勞工進場施工；人員異動時，亦同。

(二)有關 0402 臺鐵太魯閣號事故中與李○○同時在場之逾期居留越南籍移工阿○，其於司法單位供稱：「逾期停留期間，都四處打工賺錢，大約在 109 年 8、9 月份來花蓮打工，李○○是我的老闆，工作已 4、5 個月了」；另據運安會重大運輸事故報告表示：「與 K51 標工程工地主任李○○同行之移工阿○，及 4 名於西正線隧道內綁鋼筋之工人，皆不在東○公司提送之工作場所人員名單內。次依施工日誌紀錄，未曾記載有新進勞工之情形。東○公司提供之『勞工進出場管制表』，內所記載進出工區作業人員，與施工廠商於 108 年 3 月 20 日完成安全衛生教育訓練之參與人員不符。」次依運安會訪談紀錄顯示，移工阿○及 4 名綁鋼筋工人，無工作證亦未接受安全教育訓練。然營造業為危險性較高之產業，每年工安死傷事故居高不下，而本案工程地處偏僻，人員流動率高，又因工程施作於鐵道上及隧道口，對於施工人員具高度危險性，施工過程則對於鐵路行車安全更具危害性，安全衛生教育訓練並不能以上述理由得以免除。

(三)綜上，K51 標工程施工人員管理有欠嚴謹，花蓮工務段、專案管理廠商及設計監造廠商未發現有非

法外籍移工於本案工地工作之事實，違反就業服務法及契約規定；另因工人異動頻繁而未依規定接受安全衛生教育訓練，致 110 年 4 月 2 日於西正線隧道內施工之 4 名工人身陷 2 萬 5 千伏特高壓感電之風險而不自知，益凸顯工地人員管制闕漏，核有違失。

六、東○公司提報經花蓮工務段同意備查之「K51 標工程職業安全衛生計畫」，雖載有工地緊急意外事故通報流程、應變處理程序、醫療救災單位緊急聯絡電話等，惟無 0800800333 緊急通報電話（0402 臺鐵太魯閣號事故後，臺鐵路於 110 年 11 月 29 日簡化為「1933」）及事故點兩端之和仁、崇德車站聯絡電話，亦未依該計畫所提「將各緊急聯絡電話製成卡片，發給工程人員隨身攜帶，以備不時之需」，嗣 110 年 4 月 2 日 9 時 27 分發生吊卡大貨車墜落於北迴線東正線軌道上，肇事者 K51 標工程工地主任未善用所借用之行調無線電聯絡鄰近之列車司機員、工區前後車站及綜合調度所告知緊急狀況，以即時阻止悲劇；0402 臺鐵太魯閣號事故發生後，亦未於第一時間通報警方及救護單位以搶救傷患，工地緊急通報機制形同虛設，錯失緊急救難處理先機，花蓮工務段監督不周，核有違失。

(一)K51 標工程契約第 9 條施工管理規定略以：「工地作業發生意外時，應立即採取搶救。」鐵路沿線施工安全作業標準 3、三、2、（17）規定：「施工期間如發生土

方鬆動、崩坍等影響臺鐵行車安全時，應即停止施工，並立即作適當處置，且立即通報事件地點之臺鐵前、後站行車室或撥打鐵路緊急聯絡電話 0800800333」。K51 標工程契約附件 1「各項採購交付承攬安全衛生管理要點」第 10 點規定略以：「承攬人應依工程規模及性質訂定緊急應變處置計畫，進駐工地人員，應依其作業性質，分別施以從事工作及預防災變所必要之安全衛生教育訓練。」K51 標工程承攬廠商東○公司依契約第 2 條規定提送「整體施工計畫」及「職業安全衛生計畫」，經聯○○○公司審查、中○公司核定，最後報臺鐵局備查，查兩計畫「緊急應變計畫」章節載述略以：「意外事故發生後，應先確認有無人員傷亡，並將傷亡人員儘速送醫。若遇緊急狀況，應即採取有關安全措施，如通知最近車站。災害發生時之緊急應變執行程序，原則為搶救生命。如有需要應立即聯絡救護車，迅速將傷患送醫治療。並列有臺鐵局局本部 02-23815226、花蓮工務段 03-8570938、警、醫等相關單位聯絡電話（註：無臺鐵局 0800800333 緊急通報電話及和仁、崇德車站之聯絡電話）」。另職業安全衛生計畫第十一章施工期間工區安全管制載述略以：「將各緊急聯絡電話製成卡片，發給工程人員隨身攜帶，以備不時之需。」至於工程施工期間，為

利東○公司瞭望員監視列車情況，花蓮工務段於 108 年 8 月 23 日曾提供東○公司工地主任兩支行調無線電使用（註：事故前，臺鐵局並無相關規定配置無線電給施工廠商，本次事故後才新增規定，准許借無線電給施工廠商）。

(二)110 年 4 月 2 日上午，東○公司 K51 標工程工地主任李○○於 9 時 25 分 34 秒至 9 時 27 分 5 秒期間，不當操作挖掘機致使卡陷彎道路緣邊坡熄火之吊卡大貨車墜落於北迴線東正線軌道上，然李○○未善用所借用之行調無線電聯絡鄰近之列車司機員、工區前後車站及綜合調度所告知緊急狀況，亦未立即撥打鐵路緊急通報專線以即時阻止悲劇；嗣 9 時 28 分 34 秒臺鐵 408 車次太魯閣自強號駛至，車頭直接正面撞擊吊卡大貨車脫軌釀災，當時李○○明知已造成重大傷亡，卻未通報警察、救護、救災等單位，僅撥打多通電話聯絡協力廠商及花蓮工務段施工主任熊○○等人，且過程中停留在現場觀看，未為任何救護或協助救護作為。對此，據李○○於司法單位調查時表示：「吊卡車滑落邊坡，我就叫阿○去攔火車，火車就撞上了，我有嘗試要找和仁車站的電話，但是因為緊張找不到，撞到之後我第 1 通電話就打給工務段施工室主任熊○○。」花蓮工務段工務員潘○○（K51 標工程承辦人）表示：「其於 LINE 通訊群組內記事本於

2020 年 4 月 21 日 17 時 16 分有提到，如有發生緊急狀況，第一時間電話通知崇德站 03-8621365 及和仁站 03-8681221」。另查設計監造廠商聯○○○公司亦未善盡督導承商之責，依核定備查之職業安全衛生計畫所提「將各緊急聯絡電話製成卡片，發給工程人員隨身攜帶，以備不時之需」辦理，以致事發時李○○緊張慌亂，未能正確迅速聯繫有關單位作緊急處置，最後造成 49 人死亡，3 百餘人受傷之不幸悲劇。

(三) 綜上，東○公司提報經花蓮工務段同意備查之「K51 標工程職業安全衛生計畫」，雖載有工地緊急意外事故通報流程、應變處理程序、醫療救災單位緊急聯絡電話等，惟無 0800800333 緊急通報電話（0402 臺鐵太魯閣號事故後，臺鐵局於 110 年 11 月 29 日簡化為「1933」）及事故點兩端之和仁、崇德車站聯絡電話，亦未依該計畫所提「將各緊急聯絡電話製成卡片，發給工程人員隨身攜帶，以備不時之需」，嗣 110 年 4 月 2 日 9 時 27 分發生吊卡大貨車墜落於北迴線東正線軌道上，肇事者 K51 標工程工地主任未善用所借用之行調無線電聯絡鄰近之列車司機員、工區前後車站及綜合調度所告知緊急狀況，以即時阻止悲劇；0402 臺鐵太魯閣號事故發生後，亦未於第一時間通報警方及救護單位以搶救傷患，工地緊急通報機制形同虛設，錯失緊

急救難處理先機，花蓮工務段監督不周，核有違失。

七、花蓮工務段 K51 標工程承辦人潘○○為避免工程落後太多遭上級管考，要求聯○○○公司監造主任及東○公司工地主任配合美化施工進度數據，勿使實際施工進度數據落後表定逾 3%至 5%，上開人員即聽從潘○○指示，完全抄襲工地主任於施工日誌所載之施工進度於其製作之監造日報表內，顯並未覈實審查，潘○○亦據以登載於工程會建置之「公共工程標案管理系統」內，臺鐵局各層級長官亦未落實稽查，任由潘○○將不實之工程進度上傳，致生損害臺鐵局對於本案工程進度管理之正確性，漠視工作紀律，其於臺鐵局歷經普悠瑪事故後「總體檢」檢討，僥倖投機便宜行事的散漫心態仍未改善，缺乏改革反省確實檢討的決心，核有違失。

(一) 107 年 10 月 21 日臺鐵局普悠瑪號第 6432 次列車嚴重出軌翻覆事故後，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」，於 108 年 1 月 18 日完成「臺鐵總體檢報告」，共計提出 144 項改善事項。分為「優先改善事項」、「一般改善事項」及「後續改善事項」3 類，其中列管編碼 2102（一般改善事項）前段內容：「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」，經臺鐵局函復改善辦理情形略以：「

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。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……」後，交通部以 109 年 10 月 29 日交路（一）字第 1097900411 號函審查同意解除列管。

(二) 臺鐵局辦理 K51 標工程於 108 年 3 月 7 日以 1 億 2,480 萬元決標予東○公司，履約執行管理單位為花蓮工務段，施工階段相關單位之權責分工，依契約附件 11「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）」、「施工進度管制」期程第 17 點，及工程會建置之「公共工程標案管理系統」規定，由承攬廠商東○公司負責執行，製作施工日誌以供監造人即聯○○○公司審查；聯○○○公司審查後據以製作監造日報表，由專案管理廠商即中○公司就前開施工日誌及監造日報表執行督導，督促並指導東○公司依契約及規範執行施工進度，最後由中○公司將審定後之監造日報表送臺鐵局（花蓮工務段）備查，再由潘○○依據中○公司審定之監造日報表所載之工程進度，於每月 10 日前登載標案前一個月之實際進度於工程會「公共工程標案管理系統」，若上開系統登載之工程實際進度落後於預計進度達 5% 以上，該工程即遭列管，花蓮工務段工程承辦人潘

○○須赴臺北（臺鐵局）開會說明。

(三) 0402 臺鐵太魯閣號事故主因詳前調查意見一、二、三說明外，本次事故另據花蓮地檢署檢察官 110 年 4 月 16 日 110 年度偵字第 1703 號、1809 號、1874 號起訴書犯罪事實表示：「聯○○○公司派駐 K51 標工程監造主任李○○，明知東○公司於 110 年 1 月 17 日之實際施工進度未達 95%，為免填具之公共工程監造報表（即監造日報表）所呈現之實際施工進度落後於預定施工進度過多，於 110 年 1 月至 3 月間，偽填監造日報表『實際進度』欄之施工進度，惟至同年 2 月 28 日止，實際施工進度仍未達 95%（約為 88%）」，以及該署 110 年 8 月 17 日 110 年度偵字第 3789 號、3790 號、3604 號追加起訴書犯罪事實表示：「花蓮工務段工務員潘○○於施工初期即發現有工程實際進度落後於預定進度之情，為免工程進度落後預計進度 5% 以上遭上級管考，要求聯○○○公司監造主任李○○、東○公司工地主任李○○，美化其等在施工日誌及監造日報表所載之實際施工進度，勿使實際施工進度數據落後逾 3% 至 5%」，供潘員登載於工程會建置之「公共工程標案管理系統」，涉犯偽造文書罪嫌，經檢察官偵訊時坦承認罪屬實。

(四) 綜上，花蓮工務段 K51 標工程承辦人潘○○為避免工程落後太多

遭上級管考，要求聯○○○公司監造主任及東○公司工地主任配合美化施工進度數據，勿使實際施工進度數據落後表定逾 3%至 5%，上開人員即聽從潘○○指示，完全抄襲工地主任於施工日誌所載之施工進度於其製作之監造日報表內，顯並未覈實審查，潘○○亦據以登載於工程會建置之「公共工程標案管理系統」內，臺鐵局各層級長官亦未落實稽查，任由潘○○將不實之工程進度上傳，致生損害臺鐵局對於本案工程進度管理之正確性，漠視工作紀律，其於臺鐵局歷經普悠瑪事故後「總體檢」檢討，僥倖投機便宜行事的散漫心態仍未改善，缺乏改革反省確實檢討的決心，核有違失。

八、交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，107 年 10 月 21 日發生臺鐵局普悠瑪號第 6432 次列車出軌翻覆事故，造成乘客 18 人死亡、2 百餘人受傷，當時行政院院長賴清德除指示成立「1021 鐵路事故行政調查小組」外，更提示進行臺鐵總體檢，由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」，於 108 年 1 月 18 日完成「臺鐵總體檢報告」，共計提出 144 項改善事項，由臺鐵局提送檢討辦理情形至監理機關鐵道局追蹤管考後簽部，陸續同意解除列管。未料 110 年 4 月 2 日清明節連續假期又再次發生第 408 次太魯閣號列車 49 人死亡，3 百餘人受傷之重大行車營運事

故，死亡數更超過 107 年普悠瑪列車出軌事故之 18 人，事後財物損失及賠償初估約 16 億餘元。前後兩次重大事故已嚴重傷害民眾對於鐵路行車安全的信賴，且近期內又陸續發生多起工安事故，在在顯示臺鐵局所提各項安全防範措施並未有效落實，交通部卻都陸續解除列管，未確實追蹤管考以致工安問題仍不斷重現，顯見改善成效並未完全內化深植落實執行，顯有監督不力，有違民眾期待，核有怠失。

(一)交通部組織法第 1、4、5 條、第 26 條之 1 規定：「交通部主管全國交通行政及交通事業」、「交通部設左列各司、室：一、路政司……」、「路政司掌理左列事項：……六、關於鐵路、公路行車安全之策劃與監督事項。……」、「本部得設下列附屬事業機構：一、臺灣鐵路管理局……」。復按鐵路法第 2 條、第 4 條（111 年 6 月 22 日修正）、第 20 條規定：「……五、國營鐵路：指國有而由中央政府經營之鐵路……」、「本法之主管機關為交通部。國營鐵路，由主管機關管理。……本法有關鐵路之監督管理等相關業務，由鐵道局辦理（註：111 年 6 月 22 日修正前，交通部係以 107 年 8 月 24 日交路字第 1075009412 號函授權鐵道局辦理國營鐵路之監理）；鐵道局之工程，由主管機關辦理行政監理」、「主管機關為經營國營鐵路，得設國營鐵路機構；其設置另以

法律定之」。是以國營鐵路業務之監理由鐵道局負責，鐵路行車安全管理及監督，亦屬交通部之職責至明。

- (二) 107 年 10 月 21 日臺鐵局普悠瑪號第 6432 次列車出軌翻覆事故，造成乘客 18 人死亡、2 百餘人受傷，本院調查意見「依事故調查結果，係因攸關鐵路行車安全之組織文化、設備維修、程序操作、人員訓練及行車環境等事項因疏失而接續發生，所致之重大行車事故，該事故已嚴重傷害民眾對鐵路行車安全的信賴，顯有監督事項之疏漏，核有怠失」，糾正交通部促請改善。該次事故發生後，當時行政院院長賴清德除指示成立「1021 鐵路事故行政調查小組」外，更提示後續應即進行臺鐵總體檢，由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」，於 108 年 1 月 18 日完成「臺鐵總體檢報告」，共計提出 144 項改善事項，行政院於 108 年 1 月 21 日以行政院秘書長函檢送 108 年 1 月 18 日張景森政務委員主持之「臺鐵總體檢第 10 次會議」紀錄，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，嗣後由臺鐵局提送檢討辦理情形至監理機關鐵道局追蹤管考後簽部，陸續同意解除臺鐵總體檢列管事項，其中與本次 0402 臺鐵太魯閣號事故有關已解除列管項目之經過如下：

1. 列管編碼：1303（優先改善事

項）。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。完成解除列管日期：交通部 109 年 3 月 16 日交路（一）字第 1097900065 號函審查同意解除列管。

2. 列管編碼：2102（一般改善事項）。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。完成解除列管日期：交通部 109 年 10 月 29 日交路（一）字第 1097900411 號函審查同意解除列管。

3. 列管編碼：2203（一般改善事項）。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。完成解除列管日期：交通部 109 年 10 月 23 日交路（一）字第 1097900384 號函審查同意解除列管。

(三) 未料 110 年 4 月 2 日清明節連續假期首日，1 列上午由樹林開往臺東的 408 次太魯閣號列車，於 9 時 28 分駛至花蓮縣第一清水隧道北

口 K51+450 洞口時，發生列車撞及施作 K51 標工程翻落之工程車後出軌並衝入隧道，造成 49 人罹難（含 2 名司機員），3 百餘人受傷，為臺鐵局近年來最嚴重之行車營運傷亡事故，死亡數超過 107 年普悠瑪列車脫軌事故之 18 人，事後財物損失及賠償初估約 16 億餘元。事後調查 0402 臺鐵太魯閣號事故原因，除前調查意見一所述，臺鐵局於停止施工期間未落實工地門禁管制，致廠商違規進場施工操作挖掘機拖拉工程吊卡大貨車不當，致大貨車墜落於北迴鐵路東正線軌道隨後遭太魯閣號列車撞擊釀災外，復查交通部 110 年 7 月 18 日公布 0402 臺鐵太魯閣號事故行政調查報告分析，本案相關違反規定、未落實及疏失如下：1. 施工計畫與各項文件審核與核定有疏漏。2. 主辦單位督導工程不周。3. 工地人員管理有疏漏。4. 工地人員缺乏行車安全教育訓練。5. 工地防護不周全。皆與前述交通部已解除之「臺鐵總體檢報告」列管改善事項「加強施工安全措施、強化整體安全意識、建立管理安全責任、落實安全工具箱會議」有關。查臺鐵局近年來接連發生多起工安事故，110 年 1 月 18 日高雄運務段於屏東潮州車輛基地檢車段，進行車廂更換調車作業時，1 名調車工不慎遭夾在 2 車廂中間死亡；110 年 1 月 19 日臺南新市火車站月台施工過程，2 名混凝土灌漿工人不慎碰觸高壓

電線，身上多處灼傷；110 年 2 月 23 日臺東海端站進行道岔抽換工程，3 名池上工務道班工人不慎遭 8742 次電力維修車撞及致 2 死 1 傷；即使 0402 臺鐵太魯閣號事故後，110 年 12 月 1 日又發生宜蘭線大里－福隆間 1 處邊坡防護鋼軌樁斷落砸中行駛中的 207 次太魯閣號，所幸無人員傷亡；而鐵道局辦理之臺南鐵路地下化臨軌工程，111 年 6 月 18 日亦發生吊掛懸鋼碰撞圍籬入侵臺鐵路線，致 3167 次區間車剎車不及撞上，所幸無人員傷亡。以上案例在在顯示上開應行改善事項臺鐵局所提各項安全防範措施並未有效落實，交通部卻都已於 109 年 3 月 16 日至 10 月 29 日期間陸續解除列管，交通部（含鐵道局）未確實追蹤管考以致工安問題仍不斷重現，顯見改善成效並未完全內化深植落實執行。

(四) 綜上，交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，107 年 10 月 21 日發生臺鐵局普悠瑪號第 6432 次列車出軌翻覆事故，造成乘客 18 人死亡、2 百餘人受傷，當時行政院院長賴清德除指示成立「1021 鐵路事故行政調查小組」外，更提示進行臺鐵總體檢，由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」，於 108 年 1 月 18 日完成「臺鐵總體檢報告」，共計提出 144 項改善事項，由臺鐵局提送檢討辦理情形至監理機關鐵道局追蹤

管考後簽部，陸續同意解除列管。未料 110 年 4 月 2 日清明節連續假期又再次發生第 408 次太魯閣號列車 49 人死亡，3 百餘人受傷之重大行車營運事故，死亡數更超過 107 年普悠瑪列車出軌事故之 18 人，事後財物損失及賠償初估約 16 億餘元。前後兩次重大事故已嚴重傷害民眾對於鐵路行車安全的信賴，且近期內又陸續發生多起工安事故，在在顯示臺鐵局所提各項安全防範措施並未有效落實，交通部卻都陸續解除列管，未確實追蹤管考以致工安問題仍不斷重現，顯見改善成效並未完全內化深植落實執行，顯有監督不力，有違民眾期待，核有怠失。

綜上所述，臺鐵局未善盡監督營建施工、設計監造及專案管理等廠商管理之責，於辦理工程安全衛生設計未盡周延，工地管理懈怠鬆散，輕忽本次事故地點鄰近鐵路軌道有墜落之高度風險，復於 110 年 4 月清明節連續假期停止施工期間未落實工地門禁管制查核，肇生臺鐵 408 次太魯閣號列車撞擊墜落於軌道上之工程吊卡大貨車釀災，造成 49 人死亡，3 百餘人受傷之不幸悲劇，為我國 70 餘年來最嚴重之交通意外事故。交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，鐵道局負責監理，於處理行政院「臺鐵總體檢報告」144 項改善事項過程，與「安全」議題有關之列管事項在未有效落實之前，卻都陸續同意解除列管。此次重大行車事故傷痛，又再次嚴重打擊民眾對於鐵路行車安全的信賴

，核有重大違失，爰依憲法第 97 條第 1 項及監察法第 24 條之規定提案糾正，移送交通部督同所屬確實檢討改善見復。

提案委員：葉宜津、蔡崇義、鴻義章、張菊芳、王麗珍

註 1：據檢察官及運安會調查，李○○於 110 年 4 月 2 日早上從公司駕駛車牌號碼○○○-○○號吊卡大貨車出發前，曾因車沒電無法發動，電話聯繫汽車電機行負責人至現場協助接電發動車輛。