

臺鐵 408 次列車和仁至崇德間東正線
出軌事故行政調查報告

交 通 部

110 年 5 月

目錄

壹、 事故發生經過	1
貳、 事實發現.....	1
2.1 工程決標過程.....	1
2.2 工地安全管理.....	2
2.3 工程管理.....	10
2.4 其他.....	19
參、 分析與結論	22
3.1 施工計畫與各項文件審核與核定有疏漏.....	22
3.2 主辦單位督導工程不周	22
3.3 工地人員管理有疏漏	23
3.4 工地人員缺乏行車安全教育訓練	24
3.5 工地防護不周全.....	24
肆、 違規事件調查處理措施	26
伍、 懲處名單	29

壹、事故發生經過

110年4月2日臺鐵局408次太魯閣號列車自樹林開往臺東，09:28行經北迴線東正線崇德~和仁站間K51+449.1處，該處西正線「鐵路行車安全改善六年計劃-北迴線K51+170~500山側邊坡防護設施工程」施工車輛（吊卡車）自施工便道掉落至東正線上遭408次車撞及，致全列車出軌撞擊清水隧道北口，第8至4車及第3車一半停於隧道內，第3車後半與第2、1車停於隧道外，造成2名司機員及47名旅客死亡，245名旅客輕重傷。

貳、事實發現

臺鐵局就鐵路沿線施工安全於89年7月4日修訂「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」、107年8月16日修訂「局外單位在本局路線及設施附近施工工作要點」及工程採購契約增加附件4「行車安全特別條款」等規定，要求施工單位於施工前、中、後所應採取之防範措施，避免因施工不慎危及行車安全。

依據運安會與花蓮地檢署之公開資訊，本次事故主因係為外物入侵，研判無涉行車運轉、路線狀態、號誌設備等事項，爰調查重點以工區管理所涉鐵路行車安全等項為主。

2.1 工程決標過程

2.1.1 本案工程決標過程

臺鐵局說明：

- 一、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）（案號：L0508P1004Q）招標案，係採公開招標-最

低標決標方式辦理，於 108 年 2 月 19 日辦理第 1 次招標，東新營造有限公司 1 家廠商投標，未達法定家數，流標。

- 二、 108 年 3 月 7 日辦理第 2 次招標，東新營造有限公司 1 家廠商投標，其與招標標的有關之基本資格及投標必要文件經審查合格，該公司報價 1 億 2,480 萬元，即在底價內決標(底價 1 億 2,877 萬 6,300 元)。

調查事實：

- 一、 本案工程係臺鐵局為辦理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），主要工作內容為增設 SRC 明隧道、防落石牆及防坍架等設施，該局以公開招標最低價決標方式辦理本工程採購案，並於 108 年 3 月 7 日辦理第 2 次開標作業（前次因僅一家投標而流標），僅「東新營造有限公司」（下稱「東新營造」）1 家廠商投標，經檢視臺鐵局提供之本案工程招、決標文件，該局於開標時已完成相關審核程序，且亦依採購法第 12 條及第 13 條規定報請上級機關及邀集該局內監辦單位參與開標作業，東新營造之投標文件經臺鐵局審核合格，且投標價低於底價，本案於同日決標予該公司。
- 二、 查本案決標紀錄，開標當日廠商代表出席人員為「李○祥」，惟查「勞工保險加保申請表」，「李○祥」等人係於 108 年 4 月 25 日方由「東新營造」加保，顯見本案工程開標時，「李○祥」等人非屬「東新營造」所聘僱之員工，惟持有東新營造所開立之「出席代表授權書」代表該公司出席開標作業。

2.2 工地安全管理

2.2.1 本案工程依臺鐵局所訂「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」、「行車安全特別條款」、「各項採購交付承攬安全衛生管理要點」之執行情形。

臺鐵局說明：

一、「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」(以下簡稱「防範措施」)已列為臺鐵局「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)」契約之附件，有關「防範措施」之執行情形如下：

(一) 開工前：

1. 在工程預算書之發包項目中需列「勞工安全衛生管理費」，並增列「工程營造綜合保險」及「行車安全措施」等項目。
2. 鐵路沿線施工人員(包括承包商之負責人、技師、工地主任、勞安人員)於開工前一律要接受鐵路行車安全觀念講習，否則不得進入鐵路沿線施工。
3. 對行車安全有顧慮者，申請利用夜間封鎖路線施工；若需於日間施工，應於該施工路段申請辦理列車慢行。
4. 施工地段如鄰近軌道中心二至三公尺範圍時，應申請辦理列車慢行。

(二) 施工中：

1. 施工時甲、乙雙方監工人員必須駐守工地監視工程進行，並按照「鐵路沿線工程施工確保行車安全檢查表」確實執行每日安全檢查工作。
2. 對危險性較大可能危及行車安全之工程，加派道班班長或副班長或技術助理瞭望列車及協助處理工地行車安全事宜，並配發對講機以利聯絡。

3. 承包商在施工中應按照「行車安全特別條款」確實做好安全防護措施。

(三) 完工後：

工程完工後，所有施工機具及設備應全部撤離，在未完全撤離前，工地之警示裝置不得拆除，如因提前拆除警示裝置而發生行車事故，承包商仍應負完全賠償責任。

二、工程決標後，由廠商依據監造計畫提送品質計畫、整體施工計畫及職業安全衛生計畫送監造單位、專案管理及主辦單位審核，於開工後據以執行，本案工程邊坡安全防護設施，為防止邊坡施工中土石滑落至軌道，於契約內編列臨時防災設施費用、行車安全防護設施費用、勞工安全衛生設備管理費，以及設置施工中之防落石柵及防護網等；並編列監測系統費用，辦理現場監測設備（地表沉陷點、建築物沉陷點、建築物傾斜計、鐵路軌道沉陷點等），以確保工地及行車安全。

三、另監造單位 110 年 3 月 31 日於 LINE 群組通知東新營造鐵路局清明連假疏運計畫停止施工，並請施工廠商於停工撤場前進行工區及鐵軌周邊設施安全維護檢查事宜，4 月 1 日由東新營造與監造單位共同派員依「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」進行實地檢查，並於完成檢查及缺失改善後於檢查表簽名，確認工地安全管理。

四、鄰東正線之施工便道：

(一) 施工便道因鄰近軌道，須依「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」內訂「行車安全特別條款」，承包商之施工機械、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 米範圍內），為防止意外發生，承包商應在施工地點距最近軌道中心 3.0 公尺以上處所，沿著本路路線設置警示帶等之安

全規定。另遂依營造安全衛生設施標準第 8 條第二項：「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」規定。經查本工程在臨時便道距最近軌道中心 1.9 公尺以上處所，均沿著施工便道路線設置紅色三角旗警示帶等防護作為，並於人員施工區域周圍設置固定式圍籬。

- (二) 該工程施工便道臨軌側，現地地形為一斜坡，雜樹林立，可視為天然防護人員墜落之屏障，非屬一般工程落差 2M 以上之邊緣開口位置，且平日僅供車輛載運材料及設備進出使用，東新營造依工地管理規定辦理，並在臨時便道距最近軌道中心 3.0 公尺以上處所，沿著路線設置警示帶等防護作為，並於工區周圍設置圍籬及大門出入口進行管制。另本工程設有防落石牆、防落石柵、鋼軌樁等防護措施，以防護鐵路行車安全。
- (三) 本工程施工廠商依據職業安全衛生於施工期間辦理自主檢查包含「工地職業安全衛生施工前檢查」、「一般檢查」、「施工架作業安全檢查」等等及監造單位辦理「高風險施工作業安全檢查」等，針對工區圍籬、工作人員勞安配備、安全警示措施、環境整潔、指派瞭望員並確認瞭望員裝備齊全以及接近火車軌道處使用警示帶圍圍等相關檢查，俾確認各項承攬安全衛生辦理情形。
- (四) 依據汛期工地防災自主檢查表，對於施工材料、機具、設備及危險物品均應至於安全地點並妥為固定；土石方應妥為堆置處理及覆蓋，以避免坍塌或下移。並依檢查紀錄顯示：施工材料機具設備均置放於安全位置。
- (五) 依據汛期工地防災自主檢查表，工區內外設置明顯之警示、警告標誌及管制進出等措施。依檢查紀錄顯示：工區大門及工區內皆已設置明顯警告標示。

(六) 勞動部檢查後，對本工地出入口，要求以圍籬或柵欄作實體區隔，並上鎖管制。如需進入作業，應全程於夜間停駛期間始得進入，鑰匙應由專人控管，並應有核准之管制與監視機制。本局業已完成各項防護措施加強，並經交通部、勞動部及工程會 110 年 4 月 17 日現場會勘，4 月 18 日確認改善完成。

五、有關「鐵路沿線工程施工確保行車安全檢查表」，臺鐵局於 4 月 20、23 日調查會議中表示該表格之大部分檢查項目已散見於其他檢查作業表格中進行檢查。

調查事實：

- 一、臺鐵局將「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」、「行車安全特別條款」、「各項採購交付承攬安全衛生管理要點」納入「鐵路行車安全改善計畫北迴線 K51+170-500 山側邊坡安全防護設施工程」契約，並編有勞工安全衛生管理費 82 萬 4,529 元，保險費 21 萬 3,187 元，行車安全防護設施費 141 萬 2,210 元等。
- 二、「防範措施」一、1.規定：「鐵路沿線施工人員（包括承包商之負責人、技師、工地主任、勞安人員）於開工前一律要接受鐵路行車安全觀念講習，否則不得進入鐵路沿線施工。」臺鐵局於 108 年 3 月 19 日召開「施工前危害告知暨施工協調會議」，承商於 108 年 3 月 20 日辦理「勞工安全衛生教育訓練」。
- 三、依「防範措施」二、1. 規定：「施工時甲、乙雙方監工人員必須駐守工地監視工程進行，並按照『鐵路沿線工程施工確保行車安全檢查表』確實執行每日安全檢查工作。」經查監造、承商未落實填報，臺鐵局、專案管理單位未督促有關人員依上述規定於施工期間每日填報「鐵路沿線工程施工確保行車安全檢查表」。
- 四、查本案工程設計圖 S01 一般說明 13.「承包商於施工期間，應維持鐵路東西正線之通行並設置安全防護措施，…經工程司核可，以避

免影響行車安全，…」，契約編有「行車安全防護措施」費用約 141 萬元，於西正線防護部分有防落石柵、防護網（含懸伸支架）等，於東正線之防護有防落石牆，惟於「工區內之既有道路」之事發地點僅有拉警示帶及三角旗之警示，有行車安全上之疑慮，並未有足夠強度之護欄或防護設施。

- 五、設計文件規定於「工區內之既有道路」應鋪設 AC 路面，施工期間應保持路面平整，查本「工區內之既有道路」未鋪設 AC，顯示監造與專案管理單位未落實管理，臺鐵局未善盡督導之責。
- 六、臺鐵局提供之照片為西正線鋼管護欄，東正線旁之施工便道以警示帶及三角紅旗阻隔，與本案工程之職業安全衛生計畫第 36 頁規定「工區道路周圍應設置安全圍籬」不符；另相關防止車輛及機械墜落邊坡之防護措施明顯不足；且經勞動部於 110 年 4 月 10 日檢查該施工便道不符營造安全衛生設施標準第 8-1 條：「承商應評估可使用車輛機械之種類、性能及作業方法並作管制」規定。
- 七、本案工程「工區內之既有道路」未依職業安全衛生設施規則第 118 條規定，設置標誌杆或防禦物及配合行駛之車輛機械使其有適當之坡度；另未依職業安全衛生設施規則第 116 條規定，禁止車輛機械停放於有滑落危險之虞之便道上，此亦為勞動部於 110 年 4 月 10 日檢查有案。

2.2.2 發生危害鐵路行車事故之緊急處理

臺鐵局說明：

- 一、查本工程整體施工計畫及職業安全衛生計畫分別已訂有緊急應變計畫，其內容包含災害處理、急救處理、組織分工及緊急通報電話等事故發生急處理及通報聯繫。另針對本工程成立 LINE 通訊群組

(包含主辦單位花蓮工務段、專案管理廠商中棧工程顧問股份有限公司、監造單位聯合大地工程顧問股份有限公司以及施工廠商東新營造有限公司)，以利一般事務性及工程緊急聯絡通報。

- 二、 本局已依規定於 108 年 3 月 19 日邀東新營造股份有限公司召開施工前危安告知暨施工協調會議進行工程相關危害告知，而東新營造股份有限公司即於 108 年 3 月 20 日教育訓練課程。
- 三、 已於工程告示牌加註本局外物入侵軌道通報專線 0800-800-333。
- 四、 本工程職業安全衛生計畫/承攬人工作安全檢查紀錄表「項次 11.有墜落感電崩塌被撞等危險公作場所應派專人負責監視、18.軌道上作業或鄰近軌道作業施工時是否指派瞭望員、20.確認是否依照路線封鎖電車線斷電申請單內知地點施工」，已明文規定與行車安全有關之事項，該計畫書亦經承包商之負責人、專任工程人員、工地主任、品管人員及職安人員等簽署確認，該公司之相關人員已充分瞭解各項行車安全事宜。

調查事實：

- 一、 臺鐵局對工地如有發生危害鐵路行車時緊急處理、通報聯繫方式並無訂定相關規定，契約亦無相關規定，僅有承包商所提報經監造單位審查、專案管理單位核定及主辦工務段同意備查之「職業安全衛生計畫」，而該計畫內已載有緊急處理、通報聯繫方式，除未列臺鐵局緊急聯絡電話 0800-800-333 外，亦未提供行車調度無線電話給施工承商使用，俾利發生事故時可即時聯繫車站或行車調度員。另監造未善盡督導承商依該計畫內所提「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。
- 二、 查臺鐵局於 108 年 3 月 19 日辦理「勞安安全衛生教育訓練暨預防災變訓練」，另承商於 108 年 3 月 20 日辦理「勞安安全衛生教育訓練暨預防災變訓練」均非對施工人員進行鐵路行車安全觀念講習。

- 三、 108年3月20日「施工前安全衛生宣導紀錄表」填寫不確實，例如第4項「本工程作業環境」及第5~7項均未勾選，另危害因素告知單未確實依工程特性勾選。

2.2.3 工地門禁及相關管理作業

臺鐵局說明：

- 一、 本工程依據工程契約第9條施工管理(八)及附錄2工地管理規定，及「營造安全衛生設備設置標準」第8條規定於工區出入口處設置圍籬及大門，並於明顯位置裝設警告標示，另於該工作場所人員及車輛機械出入口處設有工區大門管制人員，落實工區進場管制機制，於工區場所出入口建立管制性檢查制度並留存紀錄。
- 二、 本工程依規定於工地場所出入口處設置固定式圍籬及工地大門，並安排管制人員於大門旁管制處執勤，依規定對於進出人員、車輛等辦理管制填具「勞工進出場管制表」等，以書面紀錄管控進出場時間，落實工區出入管制。另為加強門禁並已增設 AI 監視系統嚴格控管出入人、車、機、料。
- 三、 本工程於每日進場施工前除依規定辦理工地職業安全衛生施工前檢查配戴安全帽等個人防護具等項目，並於施工日誌／工地職業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/施工前檢查事宜；詳實勾載勤前教育及確認勞工個人防護用具。

調查事實：

- 一、 所附工地出入口照片未見有工地警衛及執勤崗哨，相關書面資料查有 109 年 10 月 5 日「勞工進出場管制表」紀錄，惟無機具車輛材料進出管制及相關機具之合格證檢查紀錄。另查該管制表內登載之人員，大部分非 108 年 3 月 20 日完成安衛教育訓練人員。

- 二、查工地出入口安全標語與本工程核定之「職業安全衛生計畫」規定不同，缺：「非工作人員請勿進入謝謝合作」、「進入工地請配戴安全帽」等標語。

2.2.4 機具操作人員資格審查。

臺鐵局說明：

- 一、本案於工程開工前依規定召開協議組織會議及職業安全衛生危害告知事項等協調事宜。
- 二、承攬商於進場前依職安法規定將機具操作人員應具相關資格資料送監造單位審查

調查事實：臺鐵局提供之一機三證資料為移動式起重機檢查合格證、機械操作人員李文隆之技術士證照、作業人員李鎔誠安衛訓練合格證書，惟該等人員非屬承攬工作證名冊內人員，亦未見相關檢查表紀錄。

2.3 工程管理

2.3.1 違反營造業法第 28 條由其他營造業負責人兼任本案工程之工地主任一事。

臺鐵局說明：

- 一、東新營造於 108 年 4 月 25 日提報李○祥為品管人員，其提報資料李○祥其勞健保登錄於東新營造下，並符合品管人員資格，經本局審查後核定。
- 二、109 年 11 月 19 日東新營造提報將品管更換為蘇○武、工地主任更換為李○祥，109 年 11 月 20 日監造單位聯合大地審查退件（缺少

學經歷資料、工地主任會員證)，東新營造於 109 年 11 月 27 日補件，監造單位聯合大地於 109 年 11 月 30 日審查同意送專案管理中棧工程顧問審查，109 年 12 月 7 日專案管理中棧工程顧問審查同意送本局，本局於 109 年 12 月 9 日核定。

- 三、承攬廠商於 110 年 3 月 3 日提送「品質計畫之進版」予監造單位審查，監造單位於 110 年 3 月 3 日審定後送專案管理單位審核，專案管理單位業於 110 年 3 月 10 日同意核定，本局於 110 年 3 月 12 日同意備查。
- 四、施工計畫「李○祥」係擔任本案之品管人員，依同計畫(第拾壹章節)環境保護執行計畫/工地環境保護組織表顯示「鋼筋領班為李○祥」。經查本工程鋼筋材料係由羅東鋼鐵廠股份有限公司供應，並將鋼筋綁紮工作另外委託工班辦理，依工務段表示實際現場執行鋼筋領班工作非屬李○祥本人。

調查事實：

- 一、由 108 年 5 月所核定之「整體施工計畫」，其內容「參、施工作業管理」之「圖 3-1 工作組織圖」及「表 3-1 主要人員組織表」，可查得「李○祥」係擔任本案品管人員，惟依同計畫書「拾壹、環境保護執行計畫」之「表 11-1 工地環境保護組織表」及「表 11-2 工地環境保護組織人員職責表」及「拾肆、防火防颱及防汛措施計畫」之「表 14-2 工地防火防颱防洪組織表」及「表 19-3 工地防火防颱防汛人員職責表」，又可查得「李○祥」同時擔任鋼筋領班一職，已違反品管人員須為專任之規定。
- 二、本案工程之工地主任「林○仁」係於 109 年 12 月 8 日中途離職，由原擔任品管人員之「李○祥」擔任工地主任，品管人員則變更為「蘇○武」，前述人員更換程序係由監造及專案管理單位審查後函請花蓮工務段同意，臺鐵局花蓮工務段於 109 年 12 月 9 日函復中

棧工程顧問公司同意核定，惟依據「經濟部商業司商工登記公示資料查詢」，可查得「李○祥」於同一時間亦為「義程營造有限公司」之公司負責人，其有違反營造業法第 28 條：「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。」之規定。

2.3.2 外籍移工之進用及管理機制。

臺鐵局說明：

- 一、本工程開工前，廠商依契約第 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），並提報該等人員之勞工保險資料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。
- 二、廠商於 108 年 3 月 20 日提送承攬人作業人員進場管制表及勞保資料，依提報資料並無僱用外籍勞工。
- 三、依契約第 9、（十三）條規定，廠商及分包廠商履約時，除依規定申請聘僱或調派外籍勞工者外，均不得僱用外籍勞工。違法僱用外籍勞工者，機關除自契約價金扣除該等勞工之人力價金，並通知就業服務法主管機關依規定處罰外，情節重大者，得與廠商終止或解除契約。

調查事實：

- 一、本案決標時（108 年 3 月 7 日決標）係適用勞動部民國 96 年 2 月 16 日所頒佈之「專案核定民間機構投資重大經建工程及政府機關或公營事業機構發包興建之重要建設工程聘僱外籍營造工作業規範」第二條第（三）款「二、本部專案核定得聘僱外籍營造工之資格條件及申請方式以下列各款之一為限：（三）由承建屬政府計畫工程且訂有書面契約之得標業者擔任雇主者：政府計畫工程之個別營造

工程契約總金額應達新臺幣十億元以上，契約工程期限達一年六個月以上。」。查本案決標金額為 1 億 2,987 萬 9,348 元，未達前述規範所規定達新臺幣十億元以上，應不得聘僱外籍營造工。復查本案 108 年 5 月所核定之「整體施工計畫」，其內容亦無擬聘用外籍移工等相關計畫，且依同計畫書之「貳、工地研判、第七節 勞工市場」，亦敘述「本工程將雇用具有鋼構施工技術之技術工負責施工、鋼構及其他土建工項以公司工班為班底，均以雇用本地勞工為主」。

- 二、另本案工程之契約書第 9 條施工管理（十二）有敘及「廠商及分包廠商履約，不得有下列情形：雇用依法不得從事其工作之人員（含非法外勞）……」，惟本案尚查無臺鐵局相關稽查機制或紀錄。
- 三、本案之工程契約書附錄 2「工地管理」2「人員及機具管制」2.1「工作場所人員及車輛機械出入口處應設管制人員，嚴禁以下人員及機具進入工地：2.1.1 非法外籍勞工。……」，惟據臺灣花蓮地方檢察署偵辦本案所發新聞稿（發稿日期：110 年 4 月 16 日）可知，本案實有非法外籍移工於本案工程工作之事實。

2.3.3 承商未依臺鐵局電報通知清明連假期間停止施工一事。

臺鐵局說明：

- 一、臺鐵局於 109 年 11 月 24 日以行車電報 205，通知該局各相關單位 110 年停止施工日期，並於 110 年 2 月 20 日函文通知各工務段清明連續假期疏運期間自 110 年 4 月 1 日 12 時起至 4 月 6 日 12 時止計 6 天，該期間一律暫停施工（除緊急搶修工程外）。
- 二、本案工程監造單位 110 年 3 月 31 日先於 LINE 群組通知東新營造鐵路局清明連假疏運計畫，請承包商於撤場前進行工區及鐵軌周邊設施安全維護檢查事宜，並於 4 月 1 日由東新營造與監造單位共同派

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」進行工區安全維護複查留存紀錄，且確實將大門關閉並且上鎖，並將檢查結果上傳工地專用 LINE 群組。本案施工單位未經准許擅自進入工區施工，且未善盡工地管理肇致工程車輛沿著施工便道滑落至東正線（K51+450 處）遭太魯閣 408 次撞擊，造成本局列車出軌旅客傷亡等重大工安及行車事故。本局已於 110 年 4 月 4 日向臺灣花蓮地方法院民事庭辦理東新營造有限公司、義祥工業社及李○祥本人聲請假扣押(約計 8.24 億)，經臺灣花蓮地方法院 110 年 4 月 4 日 110 年度司全字第 22 號及 110 年度司全字第 23 號民事裁定。

調查事實：

- 一、依據臺鐵局 109 年 11 月 24 日之 205 號行車電報通知各相關單位，清明連假停止施工日期係自 110 年 4 月 1 日 12 時起至 4 月 6 日 12 時止。
- 二、另依據臺鐵局提供本案施工人員 Line 群組顯示，監造單位於清明連假前通知承攬廠商清明連假停止施工，並請承攬廠商於停止施工前完成「在建工程連假收工前交通、安全、衛生、環保檢查表」填報。
- 三、承攬廠商係於 4 月 1 日 12:30 會同監造單位填報「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」，檢查結果均全數填報合格，惟工地主任未簽章。
- 四、依據前開廠商所填報之表格內容可查，三、工區「1.承商有無安排巡查及留守人員，以利管制遊客擅自進入工區」，該欄位檢查結果填報「○」，並附註「承包商不定期巡查」，及「7.有無登錄承商巡查及留守人員連絡電話」該欄位檢查結果填報「○」，並附註「已登錄清楚」，惟目前尚查無承商安排之巡查、留守人員排班及實際出勤等相關資料。

- 五、另經洽臺鐵局表示，該局目前並無於連假期間有不定期稽查廠商有無擅自施工等相關規定。

2.3.4 有關本案工程執行「公共工程施工品質管理作業要點」過程中涉及鐵路行車安全防護等事項之情形

臺鐵局說明：

- 一、依據「公共工程施工品質管理作業要點」臺鐵局工務處訂定「工程施工品質稽核作業工作計畫」，據以執行相關工程施工品質稽核作業。
- 二、本案工程監造單位於 109 年 12 月 21 日提送「監造計畫之進版」予專案管理單位審核，專案管理單位業於 109 年 12 月 25 日同意核定，臺鐵局於 109 年 12 月 29 日同意備查。
- 三、承攬廠商於 110 年 3 月 3 日提送「品質計畫之進版」予監造單位審查，監造單位於 110 年 3 月 3 日審定後送專案管理單位審核，專案管理單位業於 110 年 3 月 10 日同意核定，臺鐵局於 110 年 3 月 12 日同意備查。
- 四、有關交通部 109 年 10 月 7 日工程查核部分，查核紀錄涉及工安部分為「第 45 點：(1) 於高差 2 公尺以上之工作場所邊緣，未設置符合規定之護欄。(2) GIP 設置未符規定。(5.14.01.01) L」，臺鐵局於改善完成後提報交通部審查業於 109 年 12 月 22 日同意備查結案。
- 五、臺鐵局於 109 年 12 月 25 日辦理工程督導部分，督導紀錄涉及部分為「施工品質第 13 點：安全護欄設置高度與規格不符規定 (5.14.01.01) (L)」，缺失改善完成後於 110 年 2 月 22 日提送缺失改善情形報告，並於 110 年 3 月 5 日同意備查結案。

- 六、 臺鐵局工務處於 109 年 3 月 13 日辦理稽核部分，稽核紀錄涉及部分為「施工品質及職安第 7 點：工區內之防墜護欄部分間距及高度不符合規定，請依規調整以維安全。」，缺失改善完成後於 109 年 6 月 2 日同意備查結案。另 109 年 9 月 18 日辦理稽核部分，稽核紀錄涉及部分為「施工品質及職安第 8 點：現場週邊邊坡安全圍籬部分缺口過大及歪斜，恐有墜落之虞。」，缺失改善完成後於 109 年 12 月 18 日同意備查結案。另針對現場週邊邊坡安全圍籬業已進行全面改善完成。
- 七、 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) 工地安衛與環境保護，應為施工廠商辦理，監造單位監督，專案管理廠商督導，機關備查。按公共工程施工品質管理制度規定，本工程第一級品質管制自主檢查之營建管理由工程承攬廠商如實辦理，第二級品質保證管理，臺鐵局分別委託聯合大地工程顧問股份有限公司辦理監造及中棧工程顧問股份有限公司辦理專案管理，並依權責及分層分工辦理本案工程各工項抽查、勘驗及督導等事務。
- 八、 該工程施工便道臨軌側，現地地形為一斜坡，雜樹林立，非屬一般工程落差 2M 以上之邊緣開口位置，且平日僅供車輛載運材料及設備進出使用，東新營造依工地管理規定辦理，並在臨時便道距最近軌道中心 3.0 公尺以上處所，沿著路線設置警示帶等防護作為，並於工區周圍設置圍籬及大門出入口進行管制。臺鐵局已於 4 月 15 日完成鋼軌樁圍籬。

調查事實：

- 一、 查臺鐵局未訂定工務段辦理工程督導之頻率；花蓮工務段雖於 108 年 5~7 月、10~12 月、109 年 1~9 月及 110 年 1~3 月每月皆有辦工程督導，惟 108 年 8、9 月及 109 年 12 月均未辦理工程督導。

- 二、交通部工程施工查核小組 109 年 10 月 7 日辦理之施工查核、臺鐵路工務處 109 年 9 月 18 日及 12 月 25 日辦理之工程稽核所列缺失均有「高差 2 公尺以上之工作場所邊緣，未設置符合規定之護欄」之相同缺失，而花蓮工務段 109 年 9 月 15 日辦理之工程督導卻未敘及前述缺失，花蓮工務段辦理工程督導作業未盡落實。
- 三、110 年 3 月 20 日花蓮工務段辦理工程督導作業，工程督導紀錄表中承商簽名人為林○仁，惟該員已於 109 年 12 月 8 日離職，工地主任已更換為李○祥，任由林○仁代表承商簽名，監造單位及花蓮工務段未糾正亦予核章，審查未確實。
- 四、臺鐵路勞安室於 109 年 6 月 17 日辦理之安全衛生查核會議紀錄中所列現場缺失：「因應日、夜間施工需要，避免作業人員及車輛滾落邊坡，請立約商將本工區之落差 2M 以上之邊緣開口位置，依據營造安全衛生設施標準之相關規定增設強度足夠之防墜落設施及夜間警示燈具」，惟事故現場之便道仍未依上述設置強度足夠之防墜落設施及夜間警示燈具。
- 五、臺鐵路工務處於 109 年 9 月 18 日辦理之工程稽核紀錄中，所列缺失：「現場週邊邊坡安全圍籬部分缺口過大及歪斜，恐有墜落之虞」，惟改善報告之照片顯示僅加設一護欄立柱，未全面檢視缺口並作防護，致事故現場之便道未設置強度足夠之防墜落設施。

2.3.5 本案工程分包廠商及其分包項目一事。

臺鐵路說明：

- 一、本工程得標廠商為東新營造有限公司，義祥工業社為分包（協力）廠商。義祥工業社分包項目：怪手、傾卸車等機具設備。

- 二、 工程契約第 9、(十一) 條規定，廠商擬分包之項目及分包廠商，機關得予審查。廠商對於分包廠商履約之部分，仍應負完全責任。經查本工程施工廠商未提送相關分包契約。按契約第 9、(十一) 條，尚無分包之項目及分包廠商需提送核定後始得辦理。
- 三、 廠商及分包廠商員工均應遵守有關法令規定，並接受機關對有關工作事項之指示。如有不照指示辦理，阻礙或影響工作進行，或其他非法、不當情事者，機關得隨時要求廠商更換員工，廠商不得拒絕。該等員工如有任何糾紛或違法行為，概由廠商負完全責任，如遇有傷亡或意外情事，亦應由廠商自行處理，與機關無涉。
- 四、 按臺灣營造工程公司經營環境，一般營造公司大部分皆無自行聘雇所有工種之施工作業人員辦理所屬工程，舉凡鋼筋模板混凝土等工項亦以下游包商協力辦理，因此工地進行期間，是有可能包含其他公司員工之情形。
- 五、 臺灣花蓮地檢署偵辦臺鐵太魯閣號 408 次列車翻覆事故偵結新聞稿所列起訴書載明東新營造有限公司涉有「容許他人借用本人名義參加投標罪嫌」；分包商李○祥違反採購法第 87 條第 5 項前段意圖獲取不當利益，而借用他人名義投標罪嫌，本局依契約第 21 條辦理終止契約。

調查事實：

- 一、 依據本案工程 108 年 5 月所核定之「整體施工計畫」，其內容並無提及本案擬分包予其他廠商等相關計畫。惟由公共工程委員會標案管理系統登載資料可查，本案所登載之分包廠商計有 6 家，其中「義祥工業社」分包金額為 1 百萬，工作內容為「1.怪手、傾卸車等機具設備提供。2 裝載機。」另依據臺鐵局所提供之資料，目前尚查無「義祥工業社」於本案工程之實際工作內容。

- 二、依據臺鐵局表示，本案承攬廠商「東新營造有限公司」並無提送分包廠商契約等相關資料供監造單位審查，且目前亦查無「東新營造有限公司」與「義祥工業社」之契約資料。
- 三、依據臺鐵局 108 年 4 月 26 日所核定之作業人員進場管制資料，其中「陳○通」、「劉○堂」、「林○賢」及「陳○晞」等四人，勞工保險投保單位為「義程營造有限公司」，惟該公司非為本案工程於公共工程委員會標案管理系統所登載之分包廠商。

2.4 其他

2.4.1 臺鐵局、專案管理單位、監造單位及承攬廠商於本案工程之權責關係

臺鐵局說明：

有關施工計畫（分項施工計畫）、品質計畫、職業安全計畫等部分研擬與執行，均依契約規定執行，由承攬廠商研擬提送監造單位審查，監造單位審定後送專案管理單位審核，專案管理單位同意核定後再送臺鐵局同意備查。

調查事實

- 一、本案工程主辦機關為臺鐵局，該局委由「中棧工程顧問股份有限公司」擔任專案管理單位、「聯合大地工程顧問股份有限公司」擔任監造單位，承攬廠商為「東新營造有限公司」。
- 二、依本案契約可查，上開單位間之權責分工係依據公共工程委員會所頒「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）」等相關規定辦理。

2.4.2 有關本案工地之履約進度與實際進度差異一事

臺鐵局說明：

目前所有計價、施工日誌及監工日誌等資料皆遭檢調單位扣押，無相關資料可提供。

調查事實

- 一、 本案花蓮工務段工程督導紀錄表 110 年 2 月 19 日預定進度登載為 97.86%，110 年 3 月 20 日預定進度登載 94.2%，其差異顯非合理，經洽臺鐵局亦無法提供相關說明資料。
- 二、 按花蓮地檢署地檢署偵辦本案所發新聞稿，本案工程監造單位於 110 年 2 月底填載監造報表之施工進度 98.36%，惟現場實際施工進度僅約為 88%，顯示施工進度有浮報之情形。

2.4.3 本工程履約過程違反職業安全規定與施工品質缺失之處罰紀錄

調查事實：

工程進行期間，臺鐵局就承攬廠商違反職業安全規定與施工品質缺失處罰紀錄如下：

- 一、 違反職業安全衛生規定：
 - (一) 109 年 3 月 2 日臺鐵局本部勞安室隨乘機車路線作業及現場安全稽查，發現有 1 人未緊扣安全帽頤帶且未穿反光背心 2 項違規，依工程契約附件「交通部臺灣鐵路管理局承攬人違反安全衛生扣罰懲罰性違約金標準」規定處承攬廠商 6,000 元罰款。
 - (二) 109 年 4 月 29 日臺鐵局本部勞安室隨乘機車路線作業及現場安全稽查，發現臨軌作業未派遣瞭望員、現場人員未向列車舉手呼應 2

項違規，依工程契約附件「交通部臺灣鐵路管理局承攬人違反安全衛生扣罰懲罰性違約金標準」規定處承攬廠商 6,000 元罰款。

二、 施工查核品質缺失：

(一) 109 年 10 月 7 日交通部工程查核小組查核多項缺失，依工程契約與各技術服務契約規定，專案管理單位扣 2 點計罰 2,000 元、監造單位扣 7 點計罰 7,000 元、承攬廠商扣 2 點計罰 8,000 元。

(二) 110 年 4 月 15 日中央工程施工查核小組查核結果為丙等，依工程契約與各技術服務契約規定，專案管理單位扣 7 點計罰 7,000 元、監造單位扣 7 點計罰 7,000 元、監造單位派駐現場人員扣 2 點不罰款、承攬廠商扣 5 點計罰 20,000 元，另扣罰承攬廠商 1%品管費用計 53,799 元。

查處單位	查核缺失	承攬廠商		監造單位		專案管理		其他
		扣點	罰款	扣點	罰款	扣點	罰款	
局勞安室 109.3.2 查處	一人未依規 緊扣頤帶且 未穿反光背 心		6,000					違反安全衛 生缺失
局勞安室 109.4.29 查處	臨軌作業未 派瞭望員、 未向列車舉 手呼應		6,000					違反安全衛 生缺失
交通部工程 查核小組 109.10.7 查核	工程品質查 核缺失	2	8,000	7	7,000	2	2,000	施工品質缺 失
中央工程施工 查核小組 110.4.15 查核	施工品質及 工地管理不 良，屬可歸 責承攬廠商	5	罰款 20,000、 扣罰品管費用 1%=53,799	7	7,000	7	7,000	施工品質缺 失； 監造單位派 駐現場人員 記 2 點不扣 款。
累計		7	93,799	14	14,000	9	9,000	

參、分析與結論

本章係根據第貳章事實發現，彙整分析相關違反規定、未落實及疏失相關之事項如下：

3.1 施工計畫與各項文件審核與核定有疏漏

- 一、 本案 108 年 5 月所核定之「整體施工計畫」所列品管人員「李○祥」同時擔任本工程「鋼筋領班」之職務，違反品管人員須為專任之規定，顯見臺鐵局、專案管理及監造單位對本案工程「整體施工計畫」之審查及核定過程有所疏漏。
- 二、 經查，臺鐵局花蓮工務段 109 年 12 月 9 日同意核定「李○祥」擔任工地主任，惟依據「經濟部商業司商工登記公示資料查詢」，可查得「李○祥」於同一時間亦為「義程營造有限公司」之公司負責人，其有違反營造業法第 28 條：「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。」之規定，本案明顯有臺鐵局、專案管理及監造單位審查不確實之情形。
- 三、 本案監造及專案管理單位未審查本案工程得標承商擬分包之項目及分包廠商，則無從管理，更無法瞭解廠商是否將部分工程分包予不良廠商或將全部工程轉包，爰臺鐵局對於本案工程監督不善。
- 四、 本案工程無相關施工進度計算說明及計價資料等可資佐證查對確認，據花蓮地檢署偵辦本案所發新聞稿表示「監造單位於 110 年 1 月至 3 月間，製作監造報表，偽填施工進度為 95.21%至 98.36%，…惟至同年 2 月 28 日止，實際施工進度僅約為 88%…」顯有進度浮報之嫌疑。

3.2 主辦單位督導工程不周

- 一、監造單位及施工廠商未依「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」規定於施工期間每日填報「鐵路沿線工程施工確保行車安全檢查表」，致未能確認每日之鐵路沿線工程施工安全檢查已辦妥，臺鐵局、專案管理單位未善盡督導之責。
- 二、本案工程承商之工地主任未於停止施工前於「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」簽章，顯見相關表單記載不周延，專案管理單位與監造單位未善盡督導之責。
- 三、臺鐵局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。
- 四、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）」，主要係規範廠商所提報履約文件之審查、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，工程管理制度未臻周全。
- 五、承商針對工程稽核及安全衛生查核之現場缺失，僅針對部分地點進行改善，未能全面檢視工地缺口防護，致事故現場之便道防墜落設施不足，監造單位、專案管理單位及花蓮工務段未確實督導承商依檢查缺失，針對工區全面檢視並落實改善。

3.3 工地人員管理有疏漏

- 一、本案工程依法不得聘僱外籍移工，惟據臺灣花蓮地方檢察署偵辦本案所發新聞稿（發稿日期:110 年 4 月 16 日）可知，本案實有非法外籍移工於本案工程工地工作之事實，本案工程工地人員管理方面顯有疏漏。

- 二、 本案臺鐵局所同意之「承攬人作業人員進場管制申請表」，其中「陳○通」、「劉○堂」、「林○賢」及「陳○晞」（均屬義程營造人員）等 4 人非屬東新營造員工，亦非已登記之分包商員工，卻可於本案工程工地自由出入；另承包商亦未依核定之「職業安全衛生計畫」做好人員、車輛機械進出及作業主管進場證照查驗，臺鐵局、監造單位、專案管理單位未核實審核施工人員及門禁管制未見落實。

3.4 工地人員缺乏行車安全教育訓練

- 一、 臺鐵局未依「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」於開工前對鐵路沿線施工人員（包括承包商之負責人、技師、工地主任、勞安人員）辦理鐵路行車安全觀念講習，未善盡督導之責。
- 二、 臺鐵局並未對進入工地之施工人員進行鐵路行車安全觀念講習，且未告知工地人員臺鐵局緊急聯絡電話 0800-800-333，亦未依所核定之「職業安全衛生計畫」督導承包商將各緊急聯絡電話製成卡片，發給工程人員隨身攜帶，亦未能提供行車調度無線電話供承包商使用，以備不時之需，未善盡督導之責。

3.5 工地防護不周全

- 一、 臺鐵局於本案工程開工前未落實辦理鐵路行車安全觀念講習，施工期間未督導承商依契約對東正線做有效實質防護，亦未做好本案工程施工安全防護措施，未善盡督導之責。
- 二、 事發地點之「工區內之既有道路」僅有拉警示帶及三角旗之警示，並未有足夠強度之防護設施，且未依設計文件規定於「工區內之既有道路」鋪設 AC 路面，顯示監造單位與專案管理單位未落實管理該道路，臺鐵局未善盡督導之責。

三、「工區內之既有道路」未依營造安全衛生設施標準 8-1 及職業安全衛生設施規則 116 條和 118 條等規定防範車輛機械墜落邊坡，且未落實禁止車輛及機械停放於有滑落危險之斜坡、並禁止使用動力鏟吊升荷物，按事故發生後勞動部於 110 年 4 月 10 日進行檢查時，亦確認前述事宜，臺鐵局、監造單位、專案管理單位未善盡督導之責。

肆、違規事件調查處理措施

本案有關行政責任處置之建議，以前章節所述文件審核與核定有疏漏、督導工程不周、管理有疏漏、缺乏行車安全教育訓練及工地防護不周全等缺失追究相關人員之責任，至於違反法律(除鐵路法外)部分，將由花蓮地檢署或相關單位進行處置。

4.1 有關施工計畫與各項文件審核與核定有疏漏，未發現「品管人員違反專任」、「工地主任為其他營造業負責人」、未督導「監造及專案管理單位審查分包項目與分包廠商」、「監造偽填施工進度」等情事，處置建議如下：

4.1.1 花蓮工務段未發現本案 108 年 5 月所核定之「整體施工計畫」所列品管人員「李○祥」同時擔任本工程「鋼筋領班」之職務，審查與核定本案工程「整體施工計畫」過程顯有疏漏。

4.1.2 花蓮工務段同意核定李○祥擔任工地主任時李○祥同時仍為「義程營造有限公司」之公司負責人，違反營造業法第 28 條，審查過程顯有疏漏。

4.1.3 花蓮工務段未監督監造及專案管理單位審查本案工程得標承商擬分包之項目及分包廠商，無從管理更無法瞭解廠商是否將部分工程分包予不良廠商或將全部工程轉包，顯有疏失。

4.1.4 花蓮工務段與專案管理單位未能落實督導監造單位，致監造單位於 110 年 1 月至 3 月間製作監造報表偽填施工進度，顯有疏失。

4.2 有關主辦單位督導工程不周，「未每日填報鐵路沿線工程施工確保行車安全檢查表」、「工地主任未於停止施工前於施工中工程 110 年清明連續假期收工前交通安全設施檢查表簽章」、「未制定連假停止施工期間不定期稽查工地之機制」、「未訂有委託專案管理廠商時，所屬單位督導、稽

分別處以查證之機制及頻率」、「未確實督導承商依檢查缺失針對工區全面檢視並落實改善」等情事，處置建議如下：

- 4.2.1 花蓮工務段、專案管理單位未督導監造單位及施工廠商依「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」規定於施工期間每日填報「鐵路沿線工程施工確保行車安全檢查表」，致未能確認每日之鐵路沿線工程施工安全檢查已辦妥，顯有疏失。
 - 4.2.2 花蓮工務段及專案管理單位未能督導監造單位與施工廠商於停止施工前於「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」簽章，相關表單記載不周延，顯有疏漏。
 - 4.2.3 臺鐵局未制定連假停止施工期間不定期稽查工地之機制，顯有工程管理制度未臻周全，顯有疏失。
 - 4.2.4 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，顯有工程管理制度未臻周全，顯有疏失。
 - 4.2.5 花蓮工務段及監造單位、專案管理單位未確實督導承商依檢查缺失，針對工區全面檢視並落實改善，顯有疏失。
- 4.3 有關工地人員管理有疏漏，「有非法外籍移工於本案工程工地工作」、「未核實審核施工人員及落實門禁管制」等情事，處置建議如下：
- 4.3.1 花蓮工務段、專案管理單位、監造單位未發現有外籍移工於本案工程工地工作之事實，顯見本案工程工地人員管理方面顯有疏漏。
 - 4.3.2 花蓮工務段、專案管理單位、監造單位未核實審核施工人員及督導施工廠商依核定之「職業安全衛生計畫」做好人員、車輛機械進出及作業主管進場證照查驗門禁管制，顯有疏漏。

4.4 有關工地人員缺乏行車安全教育訓練，「開工前未落實辦理鐵路行車安全觀念講習」、「未將緊急連絡電話製成卡片發給工程人員隨身攜帶」等相關情事，處置建議如下：

4.4.1 花蓮工務段於工程開工前未落實辦理鐵路行車安全觀念講習，顯有疏漏。

4.4.2 花蓮工務段未告知工地人員緊急聯絡電話 0800-800-333，監造單位與專案管理單位亦未依所核定之「職業安全衛生計畫」督導承包商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，顯有疏漏。

4.5 有關工地防護不周全，「未依契約對東正線做有效實質防護措施」、「工區內道路未依設計文件鋪設 AC 路面」、「未防範車輛機械墜落邊坡，且未禁止車輛及機械停放於有滑落危險之斜坡並禁止使用動力鏟吊升荷物」等相關情事，處置建議如下：

4.5.1 花蓮工務段、專案管理單位、監造單位未督導廠商依契約對東正線做有效實質防護措施，顯有疏失。

4.5.2 花蓮工務段未善盡督導之責、監造與專案管理單位未落實管理工區內之道路，事發地點僅有拉警示帶及三角旗之警示，並未有足夠強度之防護設施，且未依設計文件規定於「工區內之既有道路」鋪設 AC 路面，顯有疏漏。

4.5.3 花蓮工務段、專案管理單位、監造單位未善盡督導之責，工區內之道路未依營造安全衛生設施標準 8-1 及職業安全衛生設施規則 116 條和 118 條等規定防範車輛機械墜落邊坡，且未落實禁止車輛及機械停放於有滑落危險之斜坡、並禁止使用動力鏟吊升荷物，顯有疏失。

伍、懲處名單

就施工業者、設計監造與專案管理廠商違反契約及作業規定，臺鐵路相關人員涉有督導、管考不周予以究責，擬訂行政懲處名單如下：

單位	職稱	姓名	建議懲處額度	懲處依據	備註
臺鐵路	副局長	朱○順	記過1次	交通事業人員獎懲標準表 7-(51)	
臺鐵路	總工程司	高○璫	申誡2次	交通事業人員獎懲標準表 6-(63)	
工務處	處長	陳○俊	記過2次	交通事業人員獎懲標準表 7-(51)	
工務處	副處長	古○育	記過1次	交通事業人員獎懲標準表 7-(51)	
勞安室	主任	李○昌	申誡1次	交通事業人員獎懲標準表 6-(63)	
勞安室	科長	林○昌	申誡1次	交通事業人員獎懲標準表 6-(63)	
花蓮工務段	段長	戴○原	記1大過	交通事業人員獎懲標準表 8-(28)	
花蓮工務段	副段長	林○正	記過1次	交通事業人員獎懲標準表 7-(51)	
花蓮工務段	施工主任	熊○育	記過2次	交通事業人員獎懲標準表 7-(51)	
花蓮工務段	勞安主任	徐○平	記過1次	交通事業人員獎懲標準表 7-(51)	
花蓮工務段	工務員 (工程承辦人)	潘○益	記過2次	交通事業人員獎懲標準表 7-(51)	
花蓮工務段	技術助理 (勞安管理員)	莊○貴	申誡2次	交通事業人員獎懲標準表 6-(63)	