

## 個案研討：普悠瑪翻車事故



以下為一則新聞報導，請就此事件加以評論：

僅逢假日才行駛的 6432 次樹林到台東的普悠瑪列車，2018 年 10 月 21 日下午 16：50 發生脫軌事故，車上 366 名乘客 18 死、190 傷（數據更新至 22 日中午 1，含 3 人自行就醫），不僅是普悠瑪上路 5 年多來首度發生重大出軌翻車事故，也是 1991 年苗栗造橋對撞事故造成 30 死後台鐵最嚴重的事故。事發原因雖然還在調查當中，但據《報導者》取得的內部消息顯示，該列車從樹林站出發時控制及監視裝置（簡稱 TCMS）警示燈就異常，卻照常發車，而事故發生前的 53 分鐘司機員即回報異常。

據台鐵內部人士透露，該列車事發前就已經沿途延誤，甚至還有主風泵壓力不足影響煞車功能等問題，原本計畫撐到花蓮再更換另一列車繼續開往台東，沒想到還沒離開宜蘭縣境內，才經過新馬站時就發生重大的出軌翻車事故。另一位不願具名的鐵道專家指出，新馬站的彎道半徑 300 公尺，在台鐵的路線當中是排名前幾名的大彎道；依照台鐵的速限規範，通過這個彎道時，非傾斜式列車速限 65 公里，普悠瑪與太魯閣兩種傾斜式列車速限可達 80 公里。目前從監視器畫面可看到普悠瑪出軌前的車速很快，兩者之間有無關聯性，檢調必須好好查一查，「如果 ATP 沒有關閉，就會鎖住速

度，不會讓疑似超速的狀況發生。」根據台鐵第一線同仁的說法，事發列車的 ATP 是未開啟，並不是故障。

(2018/10/22 THE REPORTER)

## 傳統觀點

- 行政院「1021 鐵路事故行政調查小組」昨（26）日召開第 7 次調查小組會議，總結出普悠瑪翻車事故 3 大原因：列車進入彎道時超速、主風泵異常、ATP 遠端監視系統被隔離。
- 至於事故是否與尤姓駕駛員有關，行政院政委吳澤成表示，已交由司法機關調查。

以下為記者的進一步報導：

從《報導者》獨家披載事故前 53 分鐘示警的「兩通簡訊」、到後來被公布的 43 分鐘通聯紀錄，都顯示 6432 車次普悠瑪列車從發車就狀況百出、卻未及時更換列車，事后台鐵不斷被爆出內部管理、列車維護、安全系統弊端，台鐵局長鹿潔身請辭下台。

系統性積弊和機密連環爆，台鐵對內下封口令，更意圖把責任導向司機員個人問題。基層司機對同僚身陷風暴、高層卻未伸援感到激憤，兩位行駛普悠瑪列車平均有 5 年經驗的司機員，在台鐵內部風聲鶴唳氣氛下，仍接受《報導者》專訪，揭露台鐵司機員每次出車都彷彿「走鋼索」，如：

故障時的待料：台鐵的文化就是「能開就盡量開，非到萬不得已，絕不輕言換車。故障是常態，除非完全不能動。」「待料」就是有故障，卻沒有零件可以更換，只能等待維修。如廣播故障、廁所壞掉、車門打不開，這些都還算是小 case，動力不足、主風泵氣壓不足，駕駛時車子跑不快就比較嚴重，導致沿路慢分。可是只要列車一開始誤點，車上的對講機就會響起，電話那頭的調度員劈頭就罵：「你知道誤點幾分嗎？到底出了什麼問題！」回報列車動力出問題，緊接著機車調度員、運轉副主任陸續來電，連機務段的檢查員都會打來，司機在車上忙著了解哪邊出問題時，還要一邊應付響個不停的電話！一旦合計誤點超過 10 分鐘，回去就是『寫報告』。

- 關閉 ATP

## 人性化設計觀點