

考試院公報

第39卷第16期

中華民國109年8月30日

682

本期目次

法規

- 司法院、行政院、考試院令：訂定「職務法庭懲戒判決執行辦法」。…………… 1
- 考試院令：修正「公務人員高等考試三級考試暨普通規則」第二條附表一「公務人員高等考試三級考試應考資格表」（新增財稅法務類科部分）、第四條附表三「公務人員高等考試三級考試應試科目表」（新增財稅法務類科部分）。…………… 5
- 考試院令：修正「公務人員任用法施行細則」第二十一條之一。…………… 6
- 考試院令：修正「專門職業及技術人員普通考試專責報關人員考試規則」。…………… 6
- 考試院令：修正「公務人員高等考試三級考試暨普通考試規則」第十二條及第四條附表三「公務人員高等考試三級考試應試科目表」（修正僑務行政、史料編纂、檔案管理、衛生行政、衛生技術、公職諮商心理師、醫學工程、交通技術、職業安全衛生及資訊處理類科部分）、附表四「公務人員普通考試應試科目表」（修正僑務行政、檔案管理、衛生技術、交通技術及職業安全衛生類科部分）。…………… 8
- 銓敘部、考選部令：應公務人員特種考試一般警察人員考試二等考試刑事警察人員數位鑑識組考試及格人員，經依依法考試及格人員考試類科適用職系對照表附則6規定，認定其考試類科適用資訊處理職系。…………… 12

公告

考試院公告：調整公務人員退休撫卹基金費用之實際提撥費率	12
公務人員保障暨培訓委員會公告：「公務人員保障暨培訓委員會閱覽試卷收費標準修正草案」	13

重要工作報導

壹、銓敘工作	16
一、核（研）議機關組織編制案	16
二、辦理公務人員任用審查案	20
三、辦理公務人員退休、資遣、撫卹	21
四、辦理公教人員保險	22
五、公務人員獎懲	23
貳、保障事件回復表	24

考試及格暨訓練合格人員名單

一、109年專門職業及技術人員普通考試導遊人員、領隊人員考試及格人員名單	36
二、109年專門職業及技術人員高等考試大地工程技師考試分階段考試（第一階段考試）、驗船師、第一次食品技師考試、高等暨普通考試消防設備人員考試、普通考試地政士、專責報關人員、保險代理人保險經紀人及保險公證人考試、第一次特種考試驗光人員考試及格（錄取）名單	47
三、專門職業及技術人員高等考試技師考試第184批全部科目免試及格人員名單	56
四、專門職業及技術人員高等考試技師考試第185批全部科目免試及格人員名單	56
五、專門職業及技術人員普通考試地政士考試第49批全部科目免試及格人員名單	58
六、考試院核准補發證明書人員名單	58

行政爭訟

一、公務人員保障暨培訓委員會復審再審議決定書109公審決再字第000009號	68
二、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000070號	70

三、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000071號	84
四、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000072號	95
五、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000073號	107
六、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000074號	118
七、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000075號	130
八、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000076號	140
九、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000077號	149
十、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000078號	156
十一、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000079號	169
十二、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000080號	174
十三、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000081號	179
十四、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000082號	182
十五、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000083號	185
十六、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000084號	190
十七、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書109公申決字第000085號	195

法 規

司法院、行政院、考試院 令

中華民國 109 年 7 月 13 日
院台廳行二字第 1090020191 號
院臺法字第 1090094008 號
考臺組貳一字第 10900043141 號

訂定「職務法庭懲戒判決執行辦法」。

附「職務法庭懲戒判決執行辦法」

院 長 許 宗 力
院 長 蘇 貞 昌
院 長 伍 錦 霖

職務法庭懲戒判決執行辦法

第 一 條 本辦法依法官法（以下簡稱本法）第六十九條第六項規定訂定之。

第 二 條 本辦法所稱懲戒判決，指職務法庭所為免除法官、檢察官職務，並不得再任用為公務員、撤職、免除法官、檢察官職務，轉任法官、檢察官以外之其他職務、剝奪退休金及退養金、剝奪退養金、減少退休金及退養金百分之十至百分之二十、罰款、申誡等懲戒處分之判決。

第 三 條 職務法庭第一審之懲戒判決，因上訴期間屆滿、未經合法之上訴、當事人捨棄上訴或撤回上訴而確定者，書記官應即製作判決確定證明書，於送達受懲戒人所屬法院院長或檢察署檢察長之翌日起發生懲戒處分效力。

職務法庭懲戒處分之第二審判決，於判決書正本送達受懲戒人

所屬法院院長或檢察署檢察長之翌日起發生懲戒處分效力。

第 四 條 受懲戒人所屬法院院長或檢察署檢察長應將收受前條判決確定證明書或判決書之日期通知移送機關、銓敘機關及下列機關：

- 一、移送機關為監察院者，應一併通知司法院或法務部。
- 二、受懲戒人為法官，且受免除法官職務，並不得再任用為公務員或撤職之懲戒處分者，應一併通知法務部。
- 三、受懲戒人受免除法官、檢察官職務，轉任法官、檢察官以外之其他職務之懲戒處分者，應一併通知轉任職務所屬機關。

第 五 條 受懲戒人受免除法官、檢察官職務，並不得再任用為公務員、撤職、免除法官、檢察官職務，轉任法官、檢察官以外之其他職務、剝奪退休金及退養金、剝奪退養金、減少退休金及退養金百分之十至百分之二十、罰款之懲戒處分者，受懲戒人所屬法院或檢察署應即通知審計機關。

第 六 條 審計機關辦理司法院、法務部及其所屬機關審計業務時，發現曾受懲戒判決之法官或檢察官有不合法支領俸給、退休金、退養金或其他離職給與者，應依法剔除，並分別由支給或發放機關負責追繳。

第 七 條 受懲戒人受免除法官、檢察官職務，轉任法官、檢察官以外之其他職務懲戒處分之確定判決者，於懲戒處分生效日發生轉任職務效力。

前項受懲戒人有公務人員任用法第二十七條所定情事者，應於轉任職務之審定生效日屆齡退休。

第 八 條 受懲戒人受罰款懲戒處分之確定判決者，自發生懲戒處分效力時起，其所屬法院或檢察署應即以書面限期催告受懲戒人履行；逾期未履行者，受懲戒人所屬法院或檢察署得以判決書為執行名義，

囑託民事執行處或法務部行政執行署所屬各分署就受懲戒人之財產執行之。

受懲戒人所屬法院院長或檢察署檢察長收受剝奪退休金及退養金、剝奪退養金或減少退休金及退養金百分之十至百分之二十懲戒處分之確定判決後，應即通知退休金及退養金之支給或發放機關，自發生懲戒處分效力時起，停止或減少發給退休金、退養金；其已發給而經判決應追回者，由支給或發放機關依前項規定催告履行及囑託執行。

前二項情形，未經執行或尚未執行終結前，受懲戒人死亡而遺有財產者，得囑託民事執行處或法務部行政執行署所屬各分署逕對其遺產強制執行。

第九條 懲戒判決確定後，因再審而更為懲戒判決者，應視再審審級依第三條規定發生更為懲戒處分效力。

原判決與再審判決之懲戒處分執行性質相同者，於已執行之範圍內，得視為再審判決之執行。

第十條 同一行為經司法院、法務部或其他權責機關依其他法律規定剝奪、減少退休金、退養金或其他離職給與後，復經職務法庭為剝奪退休金及退養金、剝奪退養金，或減少退休金及退養金百分之十至百分之二十懲戒處分之判決者，受懲戒人之退休金、退養金或其他離職給與，於依其他法律規定剝奪或減少之範圍內，懲戒判決毋庸重複執行。

同一行為經職務法庭為剝奪退休金及退養金、剝奪退養金，或減少退休金及退養金百分之十至百分之二十懲戒處分之判決後，復經司法院、法務部或其他權責機關依其他法律規定剝奪、減少退休金、退養金或其他離職給與者，懲戒判決之執行不受影響。

第十一條 受懲戒人因不同行為，受二以上之懲戒處分者，除本辦法另有規定外，分別執行之。

第十二條 受懲戒人受免除法官、檢察官職務，並不得再任用為公務員之懲戒處分後，另受他懲戒處分者，不執行他懲戒處分。但另受罰款之懲戒處分者，不在此限。

受懲戒人受撤職之懲戒處分後，另受免除法官、檢察官職務，轉任法官、檢察官以外之其他職務之懲戒處分者，應逕執行撤職之懲戒處分。但有本法第五十條之一第一項所定情形者，不在此限。

受懲戒人受數剝奪退休金及退養金、剝奪退養金之懲戒處分者，於已執行之範圍內，毋庸重複執行。

受懲戒人受剝奪退休金及退養金、減少退休金及退養金百分之十至百分之二十之懲戒處分者，不執行減少退休金及退養金百分之十至百分之二十之懲戒處分。

受懲戒人受剝奪退養金、減少退休金及退養金百分之十至百分之二十之懲戒處分者，減少退養金之部分不再執行。

依本法第五十條之一第一項規定所生自始剝奪退休金及退養金、自始減少退休金及退養金百分之六十或自始剝奪退養金效力之執行，準用前三項規定。

第十三條 本法第五十條之一第一項所定情形，受懲戒人已支領退休金或退養金者，退休金、退養金之支給或發放機關應於懲戒處分生效後，以書面行政處分確認已支領金額，並限期履行追繳之。逾期不履行者，應移送法務部行政執行署所屬各分署執行之。

第十四條 本法第五十條第四項所定不得晉敘、陞任或遷調主管職務期間，依曆計算。

受懲戒人於前項期間留職停薪、依法停止職務或離職者，其不得晉敘、陞任或遷調主管職務期間停止進行，並自其復職或再任之日起，與停止前已經過之期間，一併計算。

第十五條 本辦法自中華民國一百零九年七月十七日施行。

考試院 令

中華民國 109 年 7 月 31 日
考臺組壹一字第 10900048811 號

修正「公務人員高等考試三級考試暨普通規則」第二條附表一「公務人員高等考試三級考試應考資格表」(新增財稅法務類科部分)、第四條附表三「公務人員高等考試三級考試應試科目表」(新增財稅法務類科部分)。

附修正「公務人員高等考試三級考試暨普通規則」第二條附表一「公務人員高等考試三級考試應考資格表」(新增財稅法務類科部分)、第四條附表三「公務人員高等考試三級考試應試科目表」(新增財稅法務類科部分)

院 長 伍 錦 霖

**公務人員高等考試三級考試暨普通考試規則第二條附表一
公務人員高等考試三級考試應考資格表 (新增財稅法務類科部分)**

類別	職組	職系	類科	應 考 資 格
行政	財務	財稅金融	財稅法務	一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學位學程畢業得有證書者。 二、經高等考試或相當高等考試之特種考試及格，普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年者。 三、經高等檢定考試及格者。

第四條附表三

公務人員高等考試三級考試應試科目表（新增財稅法務類科部分）

類別	職組	職系	類科	專 業 科 目
行政	財務	財稅金融	財稅法務	◎三、民法 四、民事訴訟法 五、行政程序法、行政罰法及行政執行法 六、訴願法、行政訴訟法及國家賠償法 ◎七、納稅者權利保護法及稅捐稽徵法 ◎八、租稅法（所得稅、營業稅、土地稅及房屋稅）

考試院 令

中華民國 109 年 7 月 31 日
考臺組貳一字第 10900049771 號

修正「公務人員任用法施行細則」第二十一條之一。

附修正「公務人員任用法施行細則」第二十一條之一

院 長 伍 錦 霖

公務人員任用法施行細則第二十一條之一修正條文

第二十一條之一 現職人員經公務人員考試錄取分配訓練，具擬任職務法定任用資格者，得由權責機關函商原服務機關同意，依本法第二十四條規定先派代理，並依限送審。

考試院 令

中華民國 109 年 8 月 3 日
考臺組壹一字第 10900013011 號

修正「專門職業及技術人員普通考試專責報關人員考試規則」。

附修正「專門職業及技術人員普通考試專責報關人員考試規則」

院 長 伍 錦 霖

專門職業及技術人員普通考試專責報關人員考試規則修正條文

- 第一條 本規則依專門職業及技術人員考試法第十一條第一項規定訂定之。
- 第二條 專門職業及技術人員普通考試專責報關人員考試（以下簡稱本考試），每年舉行一次。
- 第三條 有報關業設置管理辦法所定不得充任專責報關人員，或有其他依法不得應國家考試之情事者，不得應本考試。
- 第四條 中華民國國民具有下列資格之一者，得應本考試：
一、於公立或依法立案之私立職業學校、高級中學以上學校或國外相當學制以上學校畢業，領有畢業證書。
二、高等或普通檢定考試及格。
- 第五條 本考試採筆試方式行之，應試科目如下：
一、關務英文。
二、關務法規概要。
三、通關實務概要。
四、稅則概要。
本考試應試科目之試題題型均採申論式與測驗式之混合式試題。
- 第六條 本考試以應試科目總成績滿六十分為及格。但及格人數未達全程到考人數百分之十六者，按全程到考者總成績高低順序，以排名前百分之十六、總成績達五十分且無任一科為零分者為及格，並以及格者最後一名之總成績為及格標準。
本考試應試科目有一科成績為零分者，不予及格。
第一項全程到考人數百分之十六之計算結果有小數者，一律進位取其整數。
本考試應試科目總成績之計算，以各科目成績平均計算之。缺考之科目，視為零分。

第 七 條 外國人具有第四條第一款資格者，得應本考試。

第 八 條 本考試及格人員，由考選部報請考試院發給考試及格證書，並
函財政部查照。

第 九 條 本規則自發布日施行。

考試院 令

中華民國 109 年 8 月 14 日
考臺組壹一字第 10900051501 號

修正「公務人員高等考試三級考試暨普通考試規則」第十二條及第四條附表三
「公務人員高等考試三級考試應試科目表」(修正僑務行政、史料編纂、
檔案管理、衛生行政、衛生技術、公職諮商心理師、醫學工程、交通技術、
職業安全衛生及資訊處理類科部分)、附表四「公務人員普通考試應試科
目表」(修正僑務行政、檔案管理、衛生技術、交通技術及職業安全衛生
類科部分)。

附修正「公務人員高等考試三級考試暨普通考試規則」第十二條及第四條附
表三「公務人員高等考試三級考試應試科目表」(修正僑務行政、史料
編纂、檔案管理、衛生行政、衛生技術、公職諮商心理師、醫學工程、
交通技術、職業安全衛生及資訊處理類科部分)、附表四「公務人員普
通考試應試科目表」(修正僑務行政、檔案管理、衛生技術、交通技術
及職業安全衛生類科部分)

院 長 伍 錦 霖

公務人員高等考試三級考試暨普通考試規則第十二條修正條文

第十二條 本規則自發布日施行。

本規則中華民國一百零九年八月十四日修正之第四條附表三、附
表四，自一百十一年一月一日施行。

第四條附表三

公務人員高等考試三級考試應試科目表(修正僑務行政、史料編纂、檔案管理、衛生行政、衛生技術、公職諮商心理師、醫學工程、交通技術、職業安全衛生及資訊處理類科部分)

類別	職組	職系	類科	專業科目
行政	綜合	綜合行政	僑務行政	◎三、行政法 四、國際政治經濟學 五、外國文(英文、法文、德文、日文、西班牙文;包括作文、翻譯與應用文)(選試科目) 六、僑務行政 七、比較政府 八、兩岸關係
			史料編纂	三、本國近現代史 四、世界近現代史 五、本國近代政治制度史 六、史學方法論 七、本國史學史 八、圖書檔案管理
			檔案管理	三、檔案學 四、本國近現代史 五、檔案管理 六、檔案技術服務 七、檔案應用服務 八、文書及檔案資訊化
	衛生環	衛生行政	衛生行政	三、醫療制度與品質管理 四、食品與環境衛生學 五、衛生行政(包括健康促進與衛生教育) 六、衛生法規與倫理 七、流行病學 八、生物統計學

技術	衛生醫藥	衛生技術	衛生技術	三、醫用微生物及免疫學 四、生物技術學 五、公共衛生學 六、生物統計學（含流行病學） 七、健康促進與衛生教育 八、公共衛生政策、衛生行政與法規
	技術	衛生醫藥	公職諮商心理師	一、心理衛生政策（包括諮商與心理治療） 二、行政法、諮商心理及相關法規
醫學工程			三、醫學工程概論 四、醫學儀表及測量 五、臨床工程概論（包括相關法規） 六、生物輸送原理 七、醫用電子學 八、生物材料學	
交通技術		交通技術	三、運輸學 四、交通工程 五、運輸規劃學 六、交通安全 七、運輸工程 八、交通統計	
工業安全衛生		職業安全衛生	三、職業安全管理與法規 四、職業衛生管理與法規（包括應用統計） 五、職業衛生暴露風險評估 六、安全工程 七、職業衛生危害控制 八、機電防護與防火防爆	
電資工程		資訊處理	三、資料結構 四、程式設計 五、資通網路與安全 六、系統專案管理 七、資料庫應用 八、資訊管理	

第四條附表四

公務人員普通考試應試科目表（修正僑務行政、檔案管理、衛生技術、交通技術及職業安全衛生類科部分）

類別	職組	職系	類科	專業科目
行政	綜合	綜合	僑務行政	※三、行政法概要 四、國際政治經濟學概要 五、兩岸關係概要 六、外國文（英文、法文、德文、日文、西班牙文）（選試科目）
		圖書史料檔案	檔案管理	三、檔案學概要 四、檔案技術及應用服務概要 五、本國近現代史概要 六、檔案數位典藏及資訊系統概要
技術	衛生醫藥	衛生技術	衛生技術	三、醫用微生物及免疫學概要 四、食品衛生與安全概要 五、公共衛生與衛生法規概要 六、流行病學與生物統計學概要
	交通技術	交通技術	交通技術	三、交通工程概要 四、運輸規劃概要 五、交通統計概要 六、交通安全概要
	工業安全衛生	職業安全衛生	職業安全衛生	三、職業安全管理與法規概要 四、職業衛生管理與法規概要（包括應用統計） 五、職業衛生概要 六、安全工程概要

銓敘部、考選部 令

中華民國 109 年 8 月 3 日
部法三字第 10949569012 號
選規一字第 10900032591 號

應公務人員特種考試一般警察人員考試二等考試刑事警察人員數位鑑識組考試及格人員，經依法考試及格人員考試類科適用職系對照表附則 6 規定，認定其考試類科適用資訊處理職系。

部 長 周 弘 憲
部 長 許 舒 翔

公 告

考試院、行政院 公告

中華民國 109 年 8 月 28 日
考臺組參二字第 10900063852 號
院授人給字第 10900396932 號

主旨：調整公務人員退休撫卹基金費用之實際提撥費率。

依據：「公務人員退休資遣撫卹法」第八條第一項規定。

公告事項：有關公務人員退休撫卹基金提撥費率，由現行百分之十二，自一
十年一月一日起每年調升百分之一，至一百十二年為百分之十五。

院 長 伍 錦 霖
院 長 蘇 貞 昌

公務人員保障暨培訓委員會 公告

中華民國 109 年 8 月 19 日
公評字第 10922601622 號

主旨：公告「公務人員保障暨培訓委員會閱覽試卷收費標準修正草案」。

依據：依行政程序法第154條第1項規定辦理。

公告事項：

- 一、訂定機關：公務人員保障暨培訓委員會。
- 二、訂定依據：規費法第 10 條第 1 項。
- 三、旨揭修正草案總說明及條文對照表登載於本會全球資訊網站（<https://www.csptc.gov.tw/>）「最新消息」項下。
- 四、對於本公告內容有任何意見或修正建議者，請於本公告刊登公報（網路）之日起 7 日內陳述意見或洽詢：
 - （一）承辦單位：公務人員保障暨培訓委員會培訓評鑑處第二科。
 - （二）地址：臺北市文山區試院路 1 之 3 號。
 - （三）電話：02-82366973。
 - （四）傳真：02-82366969。
 - （五）電子郵件：tzu@csptc.gov.tw。

主任委員 郭 芳 煜

公務人員保障暨培訓委員會閱覽試卷收費標準修正草案總說明

公務人員保障暨培訓委員會閱覽試卷收費標準（以下簡稱本標準）係依規費法第十條第一項規定訂定之，於一百零七年十二月二十二日發布施行。

為維護受訓人員權益，公務人員保障暨培訓委員會辦理之公務人員考試錄取人員基礎訓練及各項晉升官等（資位）訓練測驗，受訓人員得申請複查成績與閱覽試卷。過往申請複查成績並未收費，為反映辦理複查成績所需之成本，並基於使用者付費原則，增訂申請複查成績收費標準，爰擬具本標準修正草案，並修正名稱為「公務人員保障暨培訓委員會複查成績及閱覽試卷收費標準」，其修正重點如下：

一、修正法源依據並增列申請複查成績收取費用對象及費用額度。(修正條文第二條)。

二、增列複查成績之範圍。(修正條文第三條)

公務人員保障暨培訓委員會閱覽試卷收費標準修正草案條文對照表

修正名稱	現行名稱	說明
公務人員保障暨培訓委員會複查成績及閱覽試卷收費標準	公務人員保障暨培訓委員會閱覽試卷收費標準	配合增訂申請複查成績收費規定，修正本標準名稱。
修正條文	現行條文	說明
第一條 本標準依規費法第十條第一項規定訂定之。	第一條 本標準依規費法第十條第一項規定訂定之。	本條未修正。
第二條 公務人員考試錄取人員基礎訓練及晉升官等(資位)訓練之受訓人員，依公務人員考試錄取人員訓練辦法及各項晉升官等(資位)訓練辦法規定，申請複查成績者，每次應繳納新臺幣五十元；申請閱覽試卷者，每次應繳納新臺幣一百元。	第二條 公務人員考試錄取人員基礎訓練及各項升任官等(資位)訓練之受訓人員，依公務人員保障暨培訓委員會及所屬機關辦理各項訓練測驗試務規定申請閱覽試卷者，每次應繳納新臺幣一百元。	一、配合公務人員考試錄取人員訓練辦法及各項晉升官等(資位)訓練辦法增訂複查成績與閱覽試卷費用之規定，修正本條法源依據，並增列複查成績收費對象及費用額度。 二、經評估辦理複查成績業務，包含電子化收款作業、複查人力等成本，爰訂定每次收費為新臺幣五十元。

		<p>三、各項晉升官等(資位)訓練辦法係指薦任公務人員晉升簡任官等訓練辦法、警正警察人員晉升警監官等訓練辦法、委任公務人員晉升薦任官等訓練辦法、警佐警察人員晉升警正官等訓練辦法及交通事業人員員級晉升高員級資位訓練辦法。</p>
<p>第三條 前條所稱成績，指成績單所列本質特性(或生活管理、團體紀律及活動表現)、專題研討、選擇題、情境寫作、實務寫作題、專書閱讀心得寫作之分數；所稱試卷，指經評閱完畢之選擇題試卡、情境寫作、實務寫作題及專書閱讀心得寫作試卷影像檔。</p>	<p>第三條 前條所稱試卷，指經公務人員保障暨培訓委員會評閱完畢之選擇題試卡、情境寫作、實務寫作題及專書閱讀心得寫作試卷影像檔。</p>	<p>一、本條前段新增申請複查成績之範圍。 二、考量各項法定訓練測驗成績均係由公務人員保障暨培訓委員會依程序簽核公布，爰刪除本條後段「公務人員保障暨培訓委員會」文字。</p>
<p>第四條 本標準自發布日施行。</p>	<p>第四條 本標準自發布日施行。</p>	<p>本條未修正。</p>

重要工作報導

壹、銓敘工作

一、核（研）議機關組織編制案

109年7月份

甲、中央機關部分

- (一) 核議國立雲林科技大學組織規程第5條、第8條及第12條條文暨職員員額編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (二) 核議國立華僑高級中等學校職員員額編制表修正，並溯自民國109年2月1日生效案。
- (三) 核議國立交通大學組織規程附表「國立交通大學組織系統表」(2次)修正，並分別(溯)自民國109年5月8日、8月1日生效案。
- (四) 核議國立中興大學農業暨自然資源學院實驗林管理處組織規程第3條條文修正，並溯自民國109年2月14日生效案。
- (五) 核議國立臺中科技大學組織規程部分條文修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (六) 核議國立臺灣大學醫學院附設癌醫中心醫院職員員額編制表修正，並溯自民國108年1月1日生效案。
- (七) 核議國立臺北商業大學組織規程第8條、第29條及第55條條文修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (八) 核議國家鐵道博物館籌備處編制表修正，並溯自民國108年8月15日生效案。

乙、地方機關部分

- (一) 核議臺中市政府警察局捷運警察隊組織規程暨編制表訂定案。
- (二) 核議彰化縣立福興國民中學職員員額編制表修正，並溯自民國108年8月1日生效案。

- (三) 核議臺中市政府秘書處編制表修正案。
- (四) 核議花蓮縣政府編制表修正，並自民國109年7月10日生效案。
- (五) 核議金門縣各國民中學組織規程訂定案。
- (六) 核議宜蘭縣政府衛生局組織規程暨編制表修正案。
- (七) 核議彰化縣立社頭國民中學職員員額編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (八) 核議屏東縣內埔鄉育英及高樹鄉南華國民小學職員員額編制表廢止，並自民國109年8月1日生效案。
- (九) 核議宜蘭縣長期照護服務管理所組織規程暨編制表修正案。
- (十) 核議宜蘭縣議會組織自治條例修正案。
- (十一) 核議臺中市政府經濟發展局組織規程第3條條文修正案。
- (十二) 核議嘉義縣六腳鄉民代表會組織自治條例第14條、第21條及第31條條文修正案。
- (十三) 核議南投縣信義鄉新鄉國民小學更名為南投縣信義鄉希娜巴嵐國民小學之職員員額編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (十四) 核議苗栗縣頭份市蟠桃國民小學職員員額編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (十五) 核議彰化縣政府編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (十六) 核議彰化縣教育網路中心組織規程第2條條文暨編制表修正，並溯自民國109年6月30日生效案。
- (十七) 核議苗栗縣三義鄉公所組織自治條例第5條、第11條及第18條條文暨編制表修正，並自民國109年9月1日生效案。
- (十八) 核議新竹市政府函請同意變更該市東區關埔及香山區大湖國民小學職員員額編制表修正之生效日期，改自民國109年7月15日生效案。
- (十九) 核議苗栗縣三義鄉民代表會組織自治條例第27條、第27條之1及第28條條文暨行政人員編制表修正案。

- (二十) 核議彰化縣地方稅務局組織規程第6條及第13條條文暨編制表修正，並自民國109年7月1日生效案。
- (二十一) 核議彰化縣立北斗國民中學職員員額編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (二十二) 核議新北市萬里區公所編制表修正，並自民國109年7月1日生效案。
- (二十三) 核議新北市政府教育局編制表修正，以及該市立石門托兒所編制表廢止，並自民國109年8月1日生效案。
- (二十四) 核議新北市平溪區公所編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。
- (二十五) 核議新竹市政府編制表修正，並溯自民國109年6月9日生效案。
- (二十六) 核議桃園市立興南國民中學職員員額編制表修正，並自民國109年7月1日生效案。
- (二十七) 核議新竹縣新埔鎮公所編制表修正案。
- (二十八) 核議新竹縣峨眉鄉公所編制表修正，並溯自民國109年4月15日生效案。
- (二十九) 核議桃園市立自強國民中學職員員額編制表修正，並自民國109年7月1日生效案。
- (三十) 核議新竹市政府函請同意變更考試院民國109年7月2日函同意備查之該府編制表修正之生效日期（按：109年6月9日）為109年6月10日案。
- (三十一) 核議桃園市立凌雲國民中學職員員額編制表修正，並自民國109年7月15日生效案。
- (三十二) 核議新竹縣家畜疾病防治所組織規程部分條文修正案。
- (三十三) 核議桃園市立楊光國民中小學職員員額編制表修正，並自民國109年7月1日生效案。
- (三十四) 核議新竹縣政府編制表修正案。
- (三十五) 核議澎湖縣政府編制表修正，並自民國109年7月1日生效案。
- (三十六) 核議嘉義縣各地政事務所組織規程部分條文暨朴子、大林及水上地政事務所編制表修正案。

- (三十七) 核議彰化縣大城鄉永光國民小學職員員額編制表廢止，並自民國109年8月1日生效案。
- (三十八) 核議雲林縣斗南鎮公所組織自治條例第5條及第12條條文暨編制表修正案。
- (三十九) 核議雲林縣二崙鄉公所組織自治條例部分條文暨編制表修正案。
- (四十) 核議臺南市各區公所組織規程部分條文修正案。
- (四十一) 核議臺南市政府環境保護局組織規程第3條條文暨編制表修正，並自民國109年7月10日生效案。
- (四十二) 核議屏東縣立公正國民中學職員員額編制表修正，並自民國109年8月1日生效案。

二、辦理公務人員任用審查案

109年7月份

甲、中央機關	
一、一般人員	
(一)簡任(派)	486 人
(二)薦任(派)	2,662 人
(三)委任(派)	992 人
合計	4,140 人
二、醫事人員	
(一)師(一)級	3 人
(二)師(二)級	14 人
(三)師(三)級	59 人
(四)士(生)級	4 人
合計	80 人
三、司法人員	
(一)簡任(派)	3 人
(二)薦任(派)	65 人
(三)委任(派)	36 人
合計	104 人
四、外交人員	
(一)簡任(派)	6 人
(二)薦任(派)	36 人
(三)委任(派)	0 人
合計	42 人
五、警察人員	
(一)簡任(派)	1 人

(二)薦任(派)	6 人
(三)委任(派)	8 人
(四)警監	25 人
(五)警正	124 人
(六)警佐	40 人
合計	204 人
六、交通事業人員	
(一)簡任(派)	0 人
(二)薦任(派)	0 人
(三)委任(派)	0 人
(四)長級	0 人
(五)副長級	2 人
(六)高員級	26 人
合計	28 人
七、審計人員	
(一)簡任(派)	5 人
(二)薦任(派)	23 人
(三)委任(派)	0 人
合計	28 人
八、主計人員	
(一)簡任(派)	77 人
(二)薦任(派)	957 人
(三)委任(派)	148 人
合計	1,182 人

九、人事人員	
(一)簡任(派)	6 人
(二)薦任(派)	47 人
(三)委任(派)	6 人
(四)長級	0 人
(五)副長級	0 人
(六)高員級	1 人
合計	60 人
十、關務人員	
(一)關務(技術)監	8 人
(二)關務(技術)正及高級關務(技術)員	115 人
(三)關務(技術)員及關務(技術)佐	11 人
合計	134 人
十一、政風人員	
(一)簡任(派)	6 人
(二)薦任(派)	45 人
(三)委任(派)	5 人
(四)長級	0 人
(五)副長級	0 人
(六)高員級	0 人
合計	56 人
十二、法官、檢察官	
(一)法官、檢察官	9 人

乙、地方機關

一、一般人員	
(一)簡任(派)	331 人
(二)薦任(派)	6,252 人
(三)委任(派)	3,051 人
合計	9,634 人
二、醫事人員	
(一)師(一)級	1 人
(二)師(二)級	3 人
(三)師(三)級	12 人
(四)士(生)級	2 人
合計	18 人
三、警察人員	
(一)簡任(派)	0 人
(二)薦任(派)	7 人
(三)委任(派)	5 人
(四)警監	50 人

(五)警正	753 人
(六)警佐	379 人
合計	1,194 人
四、交通事業人員	
(一)簡任(派)	0 人
(二)薦任(派)	1 人
(三)委任(派)	1 人
(四)長級	0 人
(五)副長級	0 人
(六)高員級	0 人
合計	2 人
五、主計人員	
(一)簡任(派)	12 人
(二)薦任(派)	2,181 人
(三)委任(派)	465 人
合計	2,658 人

六、人事人員	
(一)簡任(派)	1 人
(二)薦任(派)	79 人
(三)委任(派)	18 人
(四)長級	0 人
(五)副長級	0 人
(六)高員級	0 人
合計	98 人
七、政風人員	
(一)簡任(派)	2 人
(二)薦任(派)	30 人
(三)委任(派)	3 人
(四)長級	0 人
(五)副長級	0 人
(六)高員級	0 人
合計	35 人

三、辦理公務人員退休、資遣、撫卹

甲、退休、資遣

(一)辦理公務人員退休人數表

109年7月份

機關別	中 央				地 方				合 計
	屆 齡	命 令	自 願	小 計	屆 齡	命 令	自 願	小 計	
上月累積人數	15,460	236	63,371	79,067	13,484	399	75,440	89,323	168,390
本月退休人數	492	0	224	716	253	1	251	505	1,221
本月累積人數	15,952	236	63,595	79,783	13,737	400	75,691	89,828	169,611

備註：表(一)之累積人數係自84年7月1日起算。

(二)辦理公務人員資遣人數表

109年7月份

機關別	中 央	地 方	合 計
上月累積人數	60	89	149
本月資遣人數	0	0	0
本月累積人數	60	89	149

備註：表(二)之累積人數係自100年1月1日起算。

乙、撫卹

(一)辦理公務人員撫卹人數表

109年7月份

機 關 別	中 央					地 方					合 計
	區 分	病 故	意 外	一 般 因 公	冒 險 犯 難	小 計	病 故	意 外	一 般 因 公	冒 險 犯 難	
上 月 累 積 人 數	2,604	414	522	7	3,547	3,235	580	841	94	4,750	8,297
本 月 撫 卹 人 數	14	0	2	0	16	9	1	1	0	11	27
本 月 累 積 人 數	2,618	414	524	7	3,563	3,244	581	842	94	4,761	8,324

備註：累積人數係自84年7月1日起算。

(二)辦理公務人員遺族延長給卹人數表

109年7月份

機 關 別	中 央	地 方	合 計
上 月 累 積 人 數	577	1,200	1,777
本 月 撫 卹 人 數	2	1	3
本 月 累 積 人 數	579	1,201	1,780

四、辦理公教人員保險

109年7月份

(一)要保單位(個)

(二)被保險人數(人)

公教人員保險	退休人員保險
7,377	47

公教人員保險	退休人員保險
591,923	56

(三)財務收入(新臺幣：元)

保險費收入	1,975,822,354
補助事務費收入	21,547,627
手續費收入	127,321
待國庫撥補收入	1,374,397,146
利息收入	190,649,045
什項收入	52,503
預期信用減損利益	380,422
外幣兌換利益	333,588,354
透過損益按公允價值衡量之金融資產利益	21,170,540,303
收入合計	25,067,105,075

(四)財務支出(新臺幣：元)

現金給付	3,027,287,934
保險費挹注部分	1,655,648,383
政府撥補部分	1,371,639,551
事務費	21,547,627
公保其他費用	862,950
手續費用	3,461,651
利息費用	2,757,595
提存公保責任準備	22,011,187,318
支出合計	25,067,105,075

(五)盈虧(新臺幣：元)

撥補部分	
公教人員保險養老給付屬政府撥補部分	1,371,639,551
累計尚待國庫撥補數	4,881,717,994

五、公務人員獎懲(人)

109年7月份

	一次記二大功	一次記二大過
中央機關	0	0
地方機關	0	0
交通事業機構	0	0
警察機關	0	0
合計	0	0

貳、保障事件回復表

合計 5 件

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
<p>○○○先生因懲處事件，不服彰化縣消防局民國109年2月4日彰消人字第1090002216號函之申訴函復，提起再申訴案。</p>	<p>本會109年5月19日109年第6次委員會議決定：「彰化縣消防局對再申訴人記過二次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。」</p>	<p>一、按公務人員考績法第15條授權訂定之考績委員會組織規程第4條第1項規定：「考績委員會應有全體委員過半數之出席，始得開會；出席委員半數以上同意，始得決議。可否均未達半數時，主席可加入任一方以達半數同意。」復依銓敘部104年12月11日部法二字第1044047198號書函說明三、載以：「……考績委員會主席係為處理議事，維護秩序，故原則上不參與投票，僅於議案表決可否均未達半數時，參與表決表示意見，……非於議案表決之初即參與投票……。」是考績委員會主席於議案表決可否意見均未達半數時，始加入表決表示意見。主席如於決議之初即</p>	<p>本會109年5月25日公地保字第1090002171號函，檢送同年月19日109公申決字第000082號再申訴決定書予彰化縣消防局，案經該局同年6月11日彰消人字第1090014939號函附相關資料回復本會，該局業於同年月1日召開108年下半年暨109年上半年考績委員會第8次會議，重新審議再申訴人之懲處案，仍決議記過2次，主席並未參與投</p>	

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>參與投票，核與考績委員會組織規程第 4 條第 1 項規定有違。</p> <p>二、經查再申訴人係彰化縣消防局（以下簡稱彰縣消防局）行政科隊員。彰縣消防局審認再申訴人於業務調整後仍承辦公文延宕、未遵守規定辦理公文、不受管教、態度不佳、冒犯及威脅長官等違紀情事，提經該局 108 年 12 月 5 日 108 年度下半年暨 109 年上半年考績委員會第 3 次會議決議通過，核予其記過二次之懲處。次查彰縣消防局考績委員會置委員 11 人，依該次考績委員會會議紀錄及簽到單所載，出席委員連同主席共 10 人，已過半數出席；經就系爭懲處案決議：「……二、○員行政懲處經出席委員無記名二輪投票表</p>	<p>票。經核彰縣消防局處理情形尚符本會前揭決定書之意旨。</p>	

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>決，決定依 108 年 11 月 20 日該科奉准原簽同意予以記過處分（10 票）；至於額度大小經同方式表決『記過 2 次』（5 票）及『記過 1 次』（4 票），俾○員日後有所惕勵戮力從公。……」茲因上開彰縣消防局考績委員會出席人數，與系爭懲處案之首輪投票人數相同，顯見該局考績委員會主席就系爭懲處案投票同意核予再申訴人記過懲處，彰縣消防局考績委員會辦理系爭記過二次之懲處案，核與考績委員會組織規程第 4 條第 1 項規定有違，而有法定程序之瑕疵。</p>		
<p>○○○先生因懲處事件，不服臺北市政府環境保護局民國 108 年 12 月 30</p>	<p>本會 109 年 5 月 19 日 109 年第 6 次委員會議決定：「臺北市政</p>	<p>一、再申訴人原係臺北市政府環保局（以下簡稱北市環保局）萬華區清潔隊技佐，於 107 年 3 月 2 日自願退休生效。北市環保局</p>	<p>本會 109 年 5 月 25 日公地保字第 1090000941 號函，檢送同年 月 19 日 109</p>	

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
<p>日北市環人字第 1083082888 號函之申訴函復，提起再申訴案。</p>	<p>府環境保護局對再申訴人申誡一次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。」</p>	<p>108 年 10 月 29 日北市環人字第 1083067835 號令，審認再申訴人前任該局修車廠技術員期間，辦理修車廠暨資源回收隊新建工程（以下簡稱新建工程），未經報請市政府核定，即依合約工項予以執行拆除資源回收隊（以下簡稱資收隊）臨時廠房建物，且拆除後未辦理除帳作業，違反規定，依臺北市政府及所屬各機關公務人員平時獎懲標準表第 5 點第 1 款規定，核予其申誡一次之懲處。再申訴人不服，循序提起申訴、再申訴。</p> <p>二、惟查北市環保局資收隊臨時廠房於 90 年 12 月 11 日完成所有權登記，並於 91 年 1 月 3 日辦理入帳（財產登錄）時，其使用情形記載為「垃圾處理設施」，且依該局修車</p>	<p>公申決字第 000083 號再申訴決定書予北市環保局。案經該局 109 年 6 月 15 日北市環人字第 1093016502 號函復略以，因事隔久遠，事證資料實難以釐清，為考量再申訴人權益，該局爰不再另為處分。經核其處理情形與本會前揭決定書之意旨相符。</p>	

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>廠 92 年 3 月 6 日簽陳資收隊臨時廠房拆遷時程影響新建工程進度案，邀集相關單位召開協調會議，經前○副局長批示內容及該局同年月 19 日會議結論，均表明由該局第五科督促○○公司遷離資收隊臨時廠房。該局修車廠固為新建工程主政規劃及執行單位，但與該局第五科不相隸屬，亦非資收隊臨時廠房使用單位，則北市環保局並未查明究應由再申訴人或使用單位相關人員，對該未達使用年限之臨時廠房，於 92 年 7 月 12 日拆除前，負有通報該局財產管理單位，報府核轉審計機關審核之義務，並應於拆除後辦理除帳作業；該局亦未提出具體事證資料，證明係由再申訴人以書面通知新建工程承造</p>		

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>廠商，依補充施工說明書一工程管理之規定，進行臨時廠房拆除工程，且其未確認拆除該臨時廠房是否已報府核轉審計機關同意。是本件事實仍未臻明確，北市環保局逕以再申訴人承辦新建工程案，含臨時廠房拆除工程，認定再申訴人未經報請市政府核定，即依合約工項予以執行拆除，拆除後未辦理除帳作業，違反規定，尚嫌率斷，核應查明相關事實後，另為適法之處理。</p>		
<p>○○○女士因考成事件，不服交通部臺灣鐵路管理局貨運服務總所臺南貨運服務所民國109年3月11日南貨人字第1090000214</p>	<p>本會109年5月19日109年第6次委員會議決定：「交通部臺灣鐵路管理局貨運服務總所臺南貨運服務所</p>	<p>依交通事業人員考成條例第3條第1項規定：「交通事業人員之考成，區分如下：一、年終考成：係指交通事業人員於每年年終考核其當年一月至十二月任職期間之成績。……」本件交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）貨運服務總所臺南貨運服務</p>	<p>本會109年5月25日公保字第1090002911號函，檢送同年月19日109公申決字第000081號再申訴決定書予臺南貨運</p>	<p>所。案經該所</p>

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
<p>號函之申訴函復，提起再申訴案。</p>	<p>對再申訴人 108 年年終考成考列乙等之評定及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之評定。」</p>	<p>所（以下簡稱臺南貨運所）於 108 年 11 月 25 日召開 109 年度第 1 次考成委員會（以下簡稱考成會），審議再申訴人 108 年度年終考成，並決議初核結果陳送經理覆核，顯未考量再申訴人該年度 1 月至 12 月全年任職期間之成績，核有違上開考成條例第 3 條第 1 項之規定，自應予撤銷。</p>	<p>以同年 6 月 22 日南貨人字第 1090000576 號函將辦理情形及相關資料回復本會。查該所重新辦理再申訴人 108 年 1 月至 12 月全年任職期間之考核，由單位主管以平時考核為依據，就工作績效、品德操守、學識及才能綜合評擬後，遞送該所 109 年 6 月 5 日 109 年度第 2 次考成會初核，經理覆核，仍考列乙等 79 分，並經臺鐵路核定在案。經核處理情形</p>	

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
			與本會前揭決定書之意旨相符。	
○○○先生因懲處事件，不服交通部民國108年10月3日交人字第1085012884號函之申訴函復，提起再申訴案。	本會109年5月19日109年第6次委員會議決定：「交通部對再申訴人記過二次之懲處，及該部分之申訴函復均撤銷；其餘再申訴駁回。」	再申訴人原係交通部政務次長，以該部常務次長職務於107年7月16日自願退休生效。交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）6432車次普悠瑪列車於107年10月21日發生出軌死傷事故。交通部以108年8月6日交人字第1085009781號令，審認再申訴人（一）擔任臺鐵局局長期間，對該局136輛普悠瑪列車之採購、驗收測試至投入營運階段，未能督導所屬重視及採取具體作為，進而發生ATP（Automatic Train Protection）遠端監視系統（以下簡稱ATP遠端監視系統）未連線，致安全防护關鍵功能不彰，影響行車安全，以及任內就建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合之組織安全文化等情事疏於督導，依交通事業	本會109年5月25日公保字第1080011846號函，檢送同年月19日109公申決字第000078號再申訴決定書予交通部。案經交通部109年6月19日交人字第1095007714號函復本會，該部業註銷上開108年8月6日交人字第1085009871號令核予再申訴人記過二次懲處及該部分之申訴函復。經核符合本會決定意旨。	

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 8 點第 28 款規定，核予其記一大過之懲處；（二）任臺鐵局局長期間，對於 98 年 4 月採購建置並於 99 年 5 月完成之 ATP 遠端監視系統，未能記取 96 年大里站事故教訓，疏忽該系統預期安全防護功能等情，有督導不周之疏失，依同獎懲標準表第 7 點第 39 款規定，核予其記過二次之懲處。關於記過二次之懲處部分，交通部於臺鐵局 103 年 4 月 15 日將後壁站事件調查報告簽奉時任該部部長○○○核可時，即已知悉再申訴人就臺鐵局疏忽 ATP 遠端系統預期安全防護功能，確有督導不周之不作為違失，惟交通部對再申訴人疏於督導之不作為違失，遲至 108 年 8 月 6 日始以系爭懲處令核予其記過二次懲處，顯已逾 3 年懲處權行使期間，於法未合。爰撤銷交通</p>		

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>部 108 年 8 月 6 日令，對再申訴人所為記過二次之懲處及該部分申訴函復。</p>		
<p>○○○先生因懲處事件，不服新竹縣北埔鄉公所民國 109 年 1 月 16 日北鄉人字第 1094200002 號函之申訴函復，提起再申訴案。</p>	<p>本會 109 年 6 月 9 日 109 年第 7 次委員會議決定：「新竹縣北埔鄉公所對再申訴人記過一次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。」</p>	<p>一、本件新竹縣北埔鄉公所（以下簡稱北埔鄉公所）審認再申訴人前任職該公所秘書職務期間，對於公所辦公廳舍（鄉所段 469 地號）續約承租作業，處置失當，經臺灣新竹地方法院（以下簡稱新竹地院）核定拆屋還地之調解筆錄後仍不積極處理，貽誤公務，導致行政資源浪費，嚴重損害公所誠信聲譽及累訟後果，核予其記過一次之懲處。</p> <p>二、惟查關於北埔鄉公所辦公廳舍續約承租協商程序皆係由○前鄉長對外代表該公所執行職務，縱該公所上開意思決定之過程有瑕疵，是否可全部歸責於再申訴人，尚非無疑。又新竹地院 107 年</p>	<p>本會 109 年 6 月 15 日公地保字第 1090001690 號函，檢送同年 6 月 9 日 109 公申決字第 000099 號再申訴決定書予北埔鄉公所，經該公所同年 6 月 23 日召開 109 年考績委員會會議決議不懲處，嗣以同年 6 月 29 日北鄉人字第 1094200071B 號函復本會。經核北埔鄉公所處理情形與本會前揭決定書之意旨相符。</p>	

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>11 月 5 日 107 年度竹調字第 384 號調解筆錄縱有無效之事由，北埔鄉公所是否應於 30 日內向新竹地院提起宣告調解無效之訴，係委由新竹地院法官依具體個案情形個別判斷。且上開調解成立後，得否期待再申訴人違背○前鄉長之意見，於 30 日之不變期間內向新竹地院提起宣告調解無效之訴？其於 108 年 1 月 1 日已調任該公所民政課課員，是否有充足時間於其任內積極處理？亦非無疑。又新竹地院民事裁定北埔鄉公所供擔保停止拆屋還地之強制執行程序之擔保金，業經取回，則本件是否該當浪費公帑之要件事實？況北埔鄉公所認定再申訴人之違失行為，該當於新竹縣政府及所屬各機關學</p>		

案由	審議決定	決定要旨	執行情形	備註
		<p>校公務人員平時獎懲基準第 23 點第 1 款、第 2 款、第 5 款及第 12 款等規定之懲處要件，理由為何，亦乏說明。爰此，北埔鄉公所核予再申訴人記過一次之懲處，核有事實未明，且適用法令尚有疑義之處，應有重行斟酌之必要。</p>		

考試及格暨訓練合格人員名單

一、109年專門職業及技術人員普通考試導遊人員、領隊人員考試典 試委員會 榜

查 109 年專門職業及技術人員普通考試外語導遊人員考試第二試口試業經
評分及核算總成績，並由本會審查竣事，計錄取及格人員馬○等 1,631 名。茲
將及格人員姓名依總成績高低順序榜示如後：

壹、外語導遊人員（英語） 1,233 名

- | | | | | | |
|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 馬 ○ | 何○中 | 羅○豪 | 蕭○儒 | 張○淳 | 洗○霖 |
| 張○寧 | 趙○鎔 | 謝○中 | 林○鱗 | 賴○慧 | 郭○沂 |
| 林○珮 | 吳○婷 | 游○琴 | 江○軒 | 廖○儀 | 陳○明 |
| 鍾○玲 | 廖○惠 | 鄭○君 | 李○茵 | 沈○宇 | 尤○君 |
| 葉○斌 | 王○萱 | 李○寰 | 張○鈴 | 張 ○ | 胡○中 |
| 許○睿 | 王○筑 | 翁○峯 | 林○穎 | 黃○弘 | 李○寧 |
| 張○中 | 葉○彰 | 蔡○曦 | 盧○玉 | 何○諭 | 吳○芳 |
| 林○輝 | 常○翔 | 吳○緯 | 黃○庭 | 楊○萱 | 張○婷 |
| 張○翔 | 戴○美 | 簡○羽 | 孟○中 | 張○廷 | 陳○均 |
| 姜 ○ | 梅○驊 | 陳○平 | 林○樺 | 靳○晴 | 陳○勻 |
| 陳○君 | 魏○妍 | 葛○好 | 鍾○玉 | 文○鳳 | 呂○翰 |
| 曾 ○ | 李○珍 | 林○德 | 林○喻 | 吳○瑄 | 溫○遠 |
| 鄭 ○ | 陳○介 | 孟○儀 | 陳○秋 | 涂○芊 | 魏○君 |
| 鄭○誠 | 徐○辰 | 吳○純 | 文○銘 | 陳○範 | 徐○霜 |
| 喬○珊 | 趙○雲 | 劉○玲 | 康○雯 | 楊○純 | 吳○玳 |
| 吳○賢 | 張簡○杰 | 王○姿 | 沈○怡 | 陳○璽 | 洪○琦 |
| 顏○娟 | 盛○恩 | 蔡○凌 | 李○安 | 吳○儒 | 蔡○娟 |

甯○和	彭○清	余○書	劉○杏	林○潔	曹○銘
林○莉	蕭○育	謝 ○	陳○忻	郭○希	施○竹
宋○山	徐○宏	劉○熙	李○馨	尤○筑	陳○利
趙○廷	蕭○婷	薛○弦	石 ○	王 ○	蘇○亭
李 ○	陳○伶	顧○禎	陳○美	楊○鑑	郭○好
王○懿	朱○儀	陳○婷	侯○芬	鄭○文	黃○明
呂○文	黃○珊	林○輝	蔡○筑	劉○紅	謝○恩
孫○珣	盧○伶	詹○婷	湯○嘉	李○霈	蕭○芬
林○涵	蕭○益	陳○臻	盧○恩	黃○雅	蔡○軒
陳○媛	于○慧	賈○凱	趙○毅	朱○呈	張○齊
賈○偉	陳○和	吳○閣	莊○逸	江○翰	管○廷
張○豪	葉○陽	劉○霖	李○真	許○慈	王○華
黃○怡	諸○翰	李○瑩	林○禎	劉○宇	林○雯
吳○璇	徐○榮	林○樂	黃○展	李○仁	游○萱
陶○君	曾○寧	李○蒨	楊○瑩	李○姮	洪○忱
許○婷	黃○歲	周○生	黃○任	熊○源	徐○真
蕭○華	周○珠	楊○雄	楊○雯	蔡○欣	孫○瑤
趙○瑾	陳○愨	吳○禧	魏○慧	湯○勝	張○雯
王○鼎	黃○涵	陳○敏	王○凱	李○澎	伍○謙
張○惠	陳○宏	楊○穎	鍾○榮	莊○昭	孟○萱
韓 ○	李○寧	張○煜	鄧○欣	林○惠	陶○蓉
吳○慧	張○騰	徐 ○	蔡○昇	王○妮	林○勝
黃○綾	黃○嘉	楊○棉	王○瑋	黃○慧	張○君
白○彥	洪○澤	陳○豪	朱○熙	陳○廷	章○恩
劉○祥	何○朱	黃○禎	黃○清	葉○瑜	林○先
羅○云	陳○婷	黃○庭	黃○珊	陳○廷	周○鳳
許○中	林○恩	馮○皓	梁○珈	陳○締	張○嫫

溫○婷	陳○克	林○雯	陳○佑	陳○秦	陳○禎
高○悅	黃○紘	陳○竹	廖○廷	程○雅	賴○琦
王○惠	徐○洵	邱○姍	尤○雅	柯○軒	張○裕
趙○聖	吳○芄	江○華	葉○鳳	林○喬	鄭○榆
劉○銓	李○君	陳○仁	李○嫻	車 ○	溫○蓉
鍾○諭	王○鑫	劉○勳	張○瑋	廖○馨	張○睿
黃○如	翁○容	陳○穎	黃○宇	宋○福	蔡○儒
湯○君	吳○莉	盧○麟	吳○萱	林○潔	黃○媚
何○諭	蔡○蓉	謝○欣	蔡○諭	黃○勳	蔡○玲
蕭○薰	馮○婷	黃○琪	韓○佑	黃○萱	凌○瑜
吳○如	曾○瑩	楊○琪	練○瑋	曾○芬	金○中
郭○銘	孫○威	余○雲	柯○方	游○儒	王○琬
田○慈	左○恩	陳○琦	陳○好	倪○琳	盧○良
徐○瑄	林○珠	張○康	林○玉	陳○英	陳○斌
姚○因	蘇○仁	孫○雯	余○泰	洪 ○	邱○楷
劉○凱	簡○思	余○珊	林○霆	羅○文	郭○鈺
朱○萬	陳○瑄	徐○廷	林○珊	江○政	陳○翰
陳○慧	蔡○芬	周○臻	田○瑄	鄒○惠	吳○珺
周○賢	陳○君	陳○穎	許○雄	徐○凌	林○潔
徐○陽	劉○任	陳○瑩	朱 ○	陳○綸	陳○雯
陳○琪	李○真	張○醜	張○瀚	彭○惠	楊○芷
陳○瑜	賴○伯	林○潔	康○菊	盧○勻	陳○蓁
章 ○	單○誠	梁○竹	梁○文	李○儒	陳○佑
高○賦	趙○麟	張○美	林○璋	詹○傑	陳○華
張○豪	涂○茵	王○涵	陳○涵	陳○文	盧○琳
黃○茵	李○中	王○中	朱○彤	史○哲	陸 ○
陳○緯	賴○蓓	周○先	郭○美	李○翰	郭○憶

吳○羽	羅○群	游○瑜	朱○蘭	王○玲	周○政
劉○庭	盧○修	陳○擘	沈○萍	施○明	徐○芳
楊○如	陳○廷	辜○恬	向○萱	何○曇	鍾○珊
張○芯	夏○霽	戴○合	陳○浩	莊○軒	左○豫
洪○東	柯○君	杜○甫	張○禎	周○昕	曾○純
王○竹	陳○昇	陳○騏	杜○賢	楊○華	林○嘉
陳○強	李○伶	陳○惠	曾○惟	傅○厚	黃○豪
賴○如	蔡○桂	王○婷	林○玲	張○順	許○芸
許○益	周○緯	洪○桂	王○銘	王○淳	劉○廷
吳○弘	唐○峻	郭○玲	許○姚	陳○陽	洪○容
蘇○華	李○茂	盧○憲	王○人	吳○銘	夏○行
邱○哲	藍○	李○菱	邱○慈	徐○堂	林○蓁
林○祥	簡○瑜	林○絹	莊○卿	張○輝	何○璇
許○薇	李○易	王○芝	林○仔	林○萱	鄧○娟
馮○欣	李○軒	曾○筠	羅○彰	聶○蘭	彭○鎮
林○泓	廖○平	劉○佑	蔡○佑	吳○庭	林○婕
黃○文	黃○程	褚○揚	黃○紅	卓○羽	黃○真
曾○潼	歐○琳	蔡○婷	張○潔	朱○瑜	許○閔
林○彥	林○偉	關○旗	張○麟	陳○雯	許○恩
楊○鈴	郭○廷	白○維	陳○雄	湯○珊	王○茜
周○甄	黃○中	洪○書	劉○容	汪○源	何○頤
阮○文	蔣○銘	黃○瑛	陳○婷	洪○倩	呂○弘
許○渝	魏○宸	許○展	林○銘	胡○瑜	林○鈞
唐○齊	蘇○翔	吳○軒	黃○惟	王○龍	黃○元
梁○翎	陳○安	陳○辰	蘇○源	卜○珊	陳○穎
劉○珠	章○珊	徐○婷	卓○姝	林○俊	林○澤
楊○睿	江○恩	許○君	胡○華	葉○汶	胡○軒

王○雯	陳○寺	林○巖	劉 ○	柯○翎	蔡○融
楊○鈞	李○安	林○竹	魏○揚	黃○硯	歐陽○爵
蔡○婷	謝 ○	張○元	李○潔	陳○如	徐○婷
徐○鶯	鄭○文	王○瀚	吳○芬	王○誼	林○君
黃○佳	曾○倫	劉○強	蕭○青	劉○恬	林○男
潘 ○	曾○婷	岳○文	江○敏	張○文	陳○璇
段○敏	鍾 ○	***ERICO WIJAYA	朱○慧	葉○忠	涂○益
彭○綾	何○恆	鄭○楷	李○宇	張○佑	鄭○鳴
盧○惠	薛○慧	何○慈	蔡○渠	黃○裕	王○農
邱○洲	李○臻	賴○儀	蘇○芸	符 ○	鄭○春
馮○軒	許○鴻	巫○君	黃○毅	盛○源	李○輝
黃○紳	陳○衡	郭○臣	鄧○珊	郭○欣	黃○榮
許○璋	李○婕	陳○光	涂○華	彭○德	鄭○洋
賴○均	鍾○彬	姚○君	洪○慈	魏○西	王○方
劉○仁	劉○萱	吳○勳	陳 ○	金○宇	詹○魁
謝○娜	程○懿	莊○仔	謝○香	吳○哲	高○玲
李○暖	吳○誠	蘇○儀	陳○綸	蕭○敏	江○昌
陳○芬	蘇○榮	王○溼	曾○揚	劉○恩	劉○廷
李○儀	蔡○婷	趙○文	翁○惠	藍○茗	高○彬
陳○潔	林○凡	陳○安	施○智	侯○伶	崔○姝
林○旭	蕭○玗	楊○升	林○珍	李○瑢	范○國
陳○芬	鍾○芝	李○強	盧○瑜	范○廷	蘇○昌
蔡○惠	阮○菁	徐○綺	蘇○淳	金○中	王○琪
黃○齊	許○萱	劉 ○	謝○琳	張○正	李○慶
尤○如	黃○萍	宋○麗	林○琪	陳○宏	趙○萱
王 ○	蕭○庭	涂○婷	梁○汶	木村○華	許○雯
許○化	王○淨	張○瑄	葉○婷	劉○一	

林○庭	陳○華	黃○真	孫○英	鄭○載	李○瑜
鄭○興	蔡○芸	劉○瑱	伍○名	湯○麟	梁○婷
胡○雲	蔡○瑩	林○輔	姚○塹	賴○雄	周○縉
陳○勳	廖○嘉	莊○萱	詹○鴻	李○真	林○榮
曾○明	張○達	王○清	曾○弘	林○正	羅○亨
陳○琪	劉○容	俞○光	溫○鴻	周○桐	張○寧
葉○軒	謝○庭	李○儀	張○瑋	謝○宗	吳○元
辛○徹	林○勳	何○恩	葉○雋	張○薰	呂○治
姚○毅	黃○儀	朱○珍	賴○洲	李○澄	鹿 ○
林○筑	張○媛	柯○宇	張○珍	陳○怡	陳○安
鄧○萱	賴○琳	游○寧	陳○中	楊○英	涂○君
翁○慧	蕭○慈	徐○晴	王○婷	唐○章	陳○伶
莊○慈	余○芄	蔡○儒	楊○哲	朱○文	陳○萱
林○真	李○霖	吳○文	曹○翔	林○羽	林○君
郭○方	林○竹	黃○峰	楊○泉	李○宏	楊○郎
楊○富	柯○瑾	樓○潔	張○慈	臧○文	張 ○
劉○麗	雷○建	林○伶	唐○隆	莊○潔	陳○元
何○霆	宋○貞	邱○惠	武○飛	吳○立	顧○儀
黃○瑛	王○婷	鄭○儷	湯○和	楊○毅	許○煌
杜○華	王○薇	陳○卉	王○昇	王○娟	張○勝
謝○吉	洪○濤	莊○宜	黃○瑜	閻○貞	朱○亨
謝○紋	韓○毅	陳○穎	王○宇	朱○娃	謝○璇
王○甯	張○邦	陳○瑜	陳○廷	王○祥	朱○賢
羅○鑫	李○茜	蔡○芬	郭○麟	高○光	胡○瑄
汪○濤	江○書	黃○銘	廖○雯	陳○筠	郭 ○
沈○好	鄭○暄	邵○筠	蔡○豐	胡○偉	馬○如
葉○君	黃○維	李○儉	陳○銘	陳○輝	林○伶

周○伶	鄭○中	張○萍	杜○諭	胡○燁	魏○森
劉 ○	彭○昂	李○玫	高○燦	何○雄	林○雯
邱○婷	賴○全	洪○蔓	張○文	林○萱	徐○捷
張○偉	廖○淳	鄭○南	李○敏	陳○碩	丁○惠
李○瑜	王○在	鮑○霞	陳○嬰	謝○甲	林○瑤
王○宇	柯○宇	張○展	許○琪	劉○成	蕭○倫
蔡○文	黃○晴	李○天	馬○芳	景○婕	陳○璋
林○茹	張○蕙	羅○棠	鍾○勳	許○曄	黃○昆
宋○華	陳○忻	張○晴	顏○光	陳○綺	葉○綸
何○澤	陳○宏	胡○祺	湯○安	吳○耀	黃○專
陳○偉	陳○仁	尤○辰	張 ○	丁○砥	呂○志
蔡○庭	劉○男	胡○蓉	林○特	孫○鴻	劉○瑤
許○輝	黃○茹	莊○萱	謝○敏	江○樺	王○祐
戴○達	彭○文	蔡○倫	黃○裕	陳○瑄	李○安
呂○暉	陳○青	吳○濱	黃○宏	洪○云	吳○漢
黃○雅	車○嫻	陳○坤	涂○佑	陳○築	呂○燕
吳○達	詹○萍	游○浩	謝○蓓	廖○雅	張○翔
林○鳳	黃○吉	陳○錚	林○翔	陳○如	蔣○政
吳○蓉	曾○月	李○玲	李○容	王○惟	王○珺
楊○達	鄭○安	羅○君	王○韋	張○鳳	鄭○廷
張○貴	陳○評	張○鈞	王○光	楊○甫	洪○慈
馮○蘋	朱○文	郭○卿	唐○一	溫○鈞	曾○嘉
卓○儀	歐○娟	陶○水	廖○祥	林○辰	林○晏
謝○水	宋○音	林○宇	黃○媚	朱○焜	蔡○葳
張 ○	張○瑋	郭○綸	姚○華	余○訓	張○哲
劉○均	黃○華	鄒○融	李○芳	呂○燁	楊○棉
謝○芳	黃○富	黃○原	周○萱	游○苓	蔡○湄

鍾○諭	蕭○元	林○立	詹○強	柯○芳	游○影
侯○樺	姜○傳	戴○茹	劉○哲	王○欽	張○杰
呂○峻	王○鴻	傅 ○	林○青	何○萱	陳○嫻
張○涵	周○宜	王○宇	黃○敏	江○芳	薛○洋
涂○齊	陳○慈	游○婷	曾○秋	張○芳	黃○玲
陳○瑜	陳○棻	寸○荷	黃○玓	黃○惠	高○原
陳○忠	柯○隆	蔡○浩	黃○翔	江○筠	邱 ○
謝○勳	潘○臻	張○源	曾○薇	陳○玲	吳○謙
盧○蓉	湯○來	張○宏	鍾○全	顏○鈞	林○安
劉○太	林○俊	卿○怡	周○禎	張簡○倫	邱○禎
李○正	陳○瑜	陳○欽	蕭○午	曾○爲	張○松
林○德	邱○鳳	張○凱	郭○斌	陸○人	胡○宣
郭○婷	黎○琳	黃○庭	朱○柔	石○瑋	宋○綦
董○恬	郭○杉	郭○峰	陳○綦	鄭○哲	曾○婷
林○亨	吳○維	蔣○騰	劉○民	許○峰	陳○娟
宋○威	張○翔	王○蕃	張○淇	楊○勤	吳○鈞
施○惠	吳○瑛	蘇○鈞	蕭○珈	黃○普	林○蓉
黃○達	施○淳	沈○琪	葉○好	蔡○晉	許○忠
連○蘭	林○信	蔣○玫	田○方	徐○娟	蔡○晁
盧○茹	白○崗	劉○貞	傅○三	林○蔚	賴○如
許○華	劉○廷	阮○蕙	余○翰	金○穉	蕭○文
蔡○成	唐○欣	黃○亮	曾○偉	邱○綺	謝○來
許○瑜	陳○宙	連○絮	陳○棋	溫○松	鄭○婷
蔡○軒	沈○緞	潘○泓	張○婷	童○怡	郭○郎
林○凌	廖○筠	黃○萱	洪○華	陳○田	江○元
郭○馨	謝○倫	唐○翔	邱○琪	吳○貞	林○鳳
鄭○君	唐○峰	李○容	葉○玫		

貳、外語導遊人員（日語） 197 名

彭○如	巫○君	岸野○介	南○慧	竹中○美子	翁○邑
莊○君	吳○榕	西田○美	許○志	董○秀	朱○成
賀○玫	澀谷○里	青嶋○紗子	山際○成	吳○潏	李○志
賀○珊	林○柔	福田○二	犬山○之	劉○月	張○翔
鄭○少	胡○云	王○綦	謝○云	李○堯	林○信
張○馨	盧○瑋	陳○名	練○芸	廖○鑄	黃○惠
岡田○子	奧山○乃	黃○志	曾○豪	陳○宇	江 ○
郭○明	白○佑	邱○慧	胡○憲	張○蘭	陳○汶
林○誼	周○誼	陳○光	王○鈞	陳○珊	廖○淑
黃○怡	黃○蘭	謝○宏	張○昇	林○美	林○宇
林○潔	王○福	蘇○謹	許○嘉	林○立	陳○彥
劉○倫	林○錦	林○良	張○明	蔡○翔	蔡○軒
陳○興	陳○軒	古○文	樽松○里	山本○希子	范○星
林○伶	許○興	葉○涵	戴○安	林○芳	詹○紋
戴○傑	陳○宏	葉○惠	吳○宜	呂○雯	鄭○盛
劉○偉	王○惠	周○岑	黃○玲	鄭○聿	陳○鳳
蔡○中	林○生	彭○軒	楊○君	侯○安	林○宥
曾○媛	李○德	張○君	陳○勳	黃○倫	王○忠
林○君	郭○鼎	陳○翰	陳○全	周○君	林○聖
吳○桓	李○致	何○慧	吳○緯	陳○傑	曾○毅
邱○宸	陳○哲	紀○雯	林○貞	柯○建	賴○吉
喻○婷	楊○憲	黃○逸	賴○鎡	郭○傑	林○雯
陳○君	陳○發	張○峻	鍾○彬	謝○樺	謝○芯
鄭○蘋	劉○豪	王○晴	孫○麟	吳○芳	陳○如
張○聆	洪○銘	符○琪	吳○洋	李○萍	蔡○婷
謝○殷	張○誠	陳○婷	陳○天	陳○賢	李○倫

黃○儀	李○麗	王○慧	林○湘	林○筠	黃○貴
曹○惠	吳 ○	陳○達	林○珍	葉○萱	陳○倩
吳○妃	涂○詩	羅○葳	白○婷	林○伶	王○欣
林○逸	陳○志	鄭○懋	張○靜	陳○仁	李 ○
林○萱	陳○光	林○耀	蔣○先	劉○閔	蕭○珠
林○盈	蘇○維	陳○宇	王○吉	洪○珊	洪○芳
吳○漢	簡○芬	郭○秀	簡○豪	林○恩	

參、外語導遊人員（法語） 12 名

方○粧	劉○彰	盧○奇	馬○帆	楊○玫	鄭○文
胡○萱	洪○耀	王○文	潘○君	陳○君	王○滋

肆、外語導遊人員（德語） 17 名

邱 ○	洪○秀	林○潔	高○陽	余○芸	王○璜
趙○惠	鄧○如	李○鈞	徐○維	林○如	柯○欣
柯○玲	陳○輝	徐○寶	嚴○寧	商○鴻	

伍、外語導遊人員（西班牙語） 29 名

唐○沅	惠○岳	林○妘	許○樺	馮○如	李○瑜
高○春	蕭○宣	蘇○勛	陳○維	郭○志	黃○荃
周○鋒	蕭○媛	曾○璋	王○明	葉○瑜	夏○慧
李○欣	張○圓	溫○亘	于○勝	李○翰	王○靜
呂○田	顏○媛	謝○耘	簡○純	李○中	

陸、外語導遊人員（韓語） 55 名

吳○炫	姜○哲	顧○梁	李○恩	李○潤	張○儒
***K SUNGJAE		程○雲	徐○媛	呂○俐	曲○華
金○均	楊○雄	簡○怡	陳○好	楊○誠	
***K SEYONG		孫○綦	蕭○勤	辛○臻	王○益
劉○萱	崔○用	金 ○	金○煥	金○吉	錢○旻
鄒○政	賴○友	詹○捷	諾赫○·亞紀		劉 ○

黃○晴	曹○延	徐○雯	*** KYUNGMIN	*** HO	
千○熙	孫○埰	陳○美	劉○珉	林○伶	黃○涵
黃○馨	陳○君	崔○學	蕭○微	王○圓	楊○衡
姚○君	董○萍	李○穎	鄒○儀	鄭○廷	翁○琪

柒、外語導遊人員(泰語) 21名

莊○萱	梅○蘭	***WANG NICHAPHAT	王○香	藺○芳	
龔○婷	熊○仙	匡○	劉○豪	劉○賢	陳○川
吳○欽	粘○穎	廖○嵐	朱○謙	李○瑩	胡○棠
翁○吟	唐○嚇	蘇○慈	陳○榮		

捌、外語導遊人員(阿拉伯語) 3名

張○豪	朱○儀	張○晴
-----	-----	-----

玖、外語導遊人員(俄語) 9名

黃○涵	黃○慈	鍾○旻	賴○雯	徐○兒	黃○豪
張○豪	李○辰	葉○玆			

壹拾、外語導遊人員(義大利語) 2名

邱○淳	張○鑫
-----	-----

壹拾壹、外語導遊人員(越南語) 21名

阮○晴	阮氏○香	林○芬	徐○鳳	張○青	林○光
龐○云	徐○兒	裴氏○蓮	裴○香	劉○程	潘○紅
阮氏○英	***G NGOC DAN	劉○欣	何○妹	劉○苑	
陳○點	賴○瑋	阮○賢	林○玲		

壹拾貳、外語導遊人員(印尼語) 17名

吳○雯	張○琴	鍾○宏	陳○芝	尤○柔	詹○宇
黃○麟	馮○雯	陳○榮	許○安	賴○宏	陳○比
陳○冰	賴○媚	陳○德	林○洋	林○廷	

壹拾參、外語導遊人員(馬來語) 11名

韋○瑩	曾○琴	黃○根	許○慶	陳○芹	廖○霏
-----	-----	-----	-----	-----	-----

姚○如 林○燈 傅○瑩 何○杰
壹拾肆、外語導遊人員（土耳其語） 5 名

彭○綱 丁○元 呂○璉 陳○倫 王○強
典 試 委 員 長 陳 慈 陽

中 華 民 國 1 0 9 年 7 月 1 5 日

二、109年專門職業及技術人員高等考試大地工程技師考試分階段考試（第一階段考試）、驗船師、第一次食品技師考試、高等暨普通考試消防設備人員考試、普通考試地政士、專責報關人員、保險代理人保險經紀人及保險公證人考試、第一次特種考試驗光人員考試典試委員會 榜

查 109 年專門職業及技術人員高等考試大地工程技師考試分階段考試（第一階段考試）、驗船師、第一次食品技師考試、高等暨普通考試消防設備人員考試、普通考試地政士、專責報關人員、保險代理人保險經紀人及保險公證人考試、第一次特種考試驗光人員考試各科試卷，業經評閱及核算成績完畢，並經本會第二次會議審查總成績竣事，計錄取及格人員大地工程技師第一階段考試張○傑等 955 名，錄取消防設備師郭○齊等 311 名。茲將及格人員、錄取人員姓名依總成績高低順序榜示如後：

壹、大地工程技師第一階段考試 51 名

張○傑	張○虹	陳○慶	紀○良	郭○廷	魏○韜
曾○賢	莊○祥	陳○翔	簡○甫	張○源	劉○紘
陳○志	林○佑	呂○霆	趙○宏	陳○元	李○雅
章○峯	王○宇	劉○倫	陳○純	邱○權	黃○勳
郭○良	李○學	黃○庭	張○之	劉○翎	簡○鈞
李○新	林○宸	賴○德	楊○婷	丁○真	陳○仁
林○均	盧○龍	廖○恩	陳○峯	劉○壽	李○佑
梁○郡	林○賢	姜○騫	林○竹	鄭○祥	林○杰

林○輝 廖○淳 蔡○倫

貳、驗船師 2 名

白○聞 陳○慶

參、食品技師 103 名

陳○霖	潘○吟	呂 ○	陳○琳	李○華	梁○瑄
高○萱	許○瑜	鄭○綦	陳○儒	朱○頻	林○如
高○評	路○翔	祝○倫	盧○崇	潘○雅	陳○瑄
曾○維	林○閔	陳○怡	陳○君	劉○蓉	蘇○瑄
陳○輝	施○倫	呂○裕	謝○姍	劉○吟	李○芯
朱○宣	劉○彤	陳○惠	鄧○云	徐○瑾	黃○祺
余○頤	洪○瑜	劉○彤	蘇○緣	盧○蕙	薛○秋
邱○芳	劉 ○	江○蓓	蘇○貽	徐○帆	吳○嬋
陳○庭	陳○純	陳○好	林○甫	龍○達	巫○宜
吳○峰	陳○勳	吳○霖	顏○恩	張○欣	楊○宜
侯○延	黃○淵	白○慈	張○霖	鄭○億	許○貞
王○筑	吳 ○	高○珈	陳○琳	祁○光	蔡○容
廖○彤	藍○捷	馮○蔚	詹○穎	王○棟	張○妮
呂○真	張○瑜	吳○潔	楊○奇	劉○涵	張○庭
劉○萱	林○萱	涂○雨	周○儒	卓○佑	洪○翔
江○昌	蔡○樺	林○融	尤○敏	吳○安	楊○臻
劉○婷	簡○益	潘○宜	張○瑩	施○斌	程○瑩
戴 ○					

肆、地政士 264 名

蕭○倫	張○珮	曾○暄	張○瑄	林○臻	呂○盛
王○琦	許○欣	蔡○豪	陳○辰	賴○婷	謝○庭
顏○庭	林○宏	謝○仁	鄭○昇	葉○謙	張○祥
林○棠	賴○甄	周○宏	盧○良	林○成	林○娟

賴○銀	李○祥	邱○恩	黃○莒	洪○儒	劉○佳
曾○彥	顏 ○	鍾○霖	張○凱	邱○姍	郭 ○
曾○漢	李○政	陳○霖	徐○淇	吳○德	劉○靖
謝○建	張○云	陳○心	張○華	黃○嘉	蔡○本
李○豪	康○涵	陳○凱	陳○禎	盧○嘉	陳○蓉
曹○璿	曾○鈴	張○崧	謝○沂	黃○賢	曾○寧
李○安	簡○婷	李○嫻	朱○秀	陳○吟	何○紘
吳○軒	鄭○廷	何○澧	陳○歲	謝 ○	陳○恩
吳○凱	楊○穎	張○峯	蔡○和	陳○霖	陳○翰
徐○翎	陳○鳳	陳○睿	方○玲	潘○宏	楊○勳
蔡○宗	邱○禎	胡○宇	林○伶	簡○如	林○安
沈○鴻	黃○惠	張○達	林○慧	蔡○江	廖○涵
涂○芬	高○慧	李○平	林○如	沈○均	曾○惠
林○瀨	陳○宏	張○笙	劉○娟	許○芸	柯○薰
張○衡	羅○泰	林○堯	李○琪	林○婷	賴○珠
周○宗	徐○綦	林○琪	柯○儒	邱○文	戴○儀
劉○君	張○蓮	吳○菁	何○勳	吳○弘	黃○誼
白○龍	羅○蓮	張○迎	黃○林	郭 ○	陳○丞
張○源	林○葳	陳○真	莊○筑	劉○吟	孫○東
何○穎	廖○瑛	詹○硯	洪○祥	陳○佑	黃○軒
蘇○城	翁○容	張○黛	石○雅	陳○湄	何○婷
陳○聖	陳○晴	吳○瑜	容○英	施○好	楊○昇
倪○梅	楊○儒	廖○螢	賴○宣	黃○嘉	吳○瓏
陳○玲	郭○瑋	江○賢	吳○惠	黃○帷	陳○佑
林○文	廖○景	邱○遠	韓○翔	孫○佑	吳○濠
陳○旻	彭○瑀	劉○琦	陳○鑫	曾○凱	張○凱
呂○鞍	吳○呈	呂○珮	李○寧	熊○揚	李○欣

吳○道	蔣○駿	謝○森	曾○右	李○憶	葉○博
陳○璋	賴○丞	劉○君	范○亘	林○堃	蔡○凱
葉○正	詹○愉	陳○君	簡○順	陳○之	薛○甫
鄭○昆	溫○香	袁○煜	陳○吟	孫○毅	張○言
彭○文	郭○君	黃○祐	高○淇	劉○儀	馮○璇
謝○堯	沈○	黃○植	廖○宙	鄧○權	陳○
羅○寧	侯○平	柯○祐	盛○芳	王○翔	林○君
林○修	柯○鎰	汪○翔	龔○之	黃○華	楊○為
陳○卉	蕭○玉	王○稜	吳○珊	周○國	吳○諺
何○平	潘○逸	趙○蜂	翁○隆	鄭○明	陳○輝
包○章	吳○己	周○宸	呂○慧	陳○銘	周○學
周○湘	蘇○	李○憲	陳○嘉	邱○蘭	周○儒
李○苓	吳○璿	張○雯	紀○伶	吳○賢	賴○棋

伍、專責報關人員 102 名

蔡○葶	劉○吟	游○雯	張○珮	王○華	李○旭
林○婷	羅○瑞	楊○葦	陳○如	蔡○伶	沈○淇
李○璇	黃○富	黃○明	張○菱	陳○蕾	王○鈞
黃○婷	葉○達	林○漢	謝○凌	王○凡	陳○蓁
王○豪	廖○宏	林○樺	仝○松	張○瑞	朱○樺
康○淨	許○婷	傅○臺	葉○芬	杜○彬	盧○慧
劉○仁	張○嫚	蘇○熏	林○君	張○元	劉○娟
簡○豪	呂○珣	鄭○三	游○予	李○宜	葉○磊
劉○均	蔡○鈴	劉○伶	游○蘚	黃○華	何○君
謝○寬	蔡○庭	廖○美	林○成	彭○如	呂○奇
周○宇	黃○瑩	蘇○惠	蔡○欣	朱○薇	范○達
高○智	陳○珮	施○茜	柯○仲	邱○毓	曾○華
柯○穎	白○文	李○英	林○君	賴○英	林○星

曾○芳	朱○嫻	李○錚	王○泠	鄭○吟	許○慈
王○琳	陳○蕙	戈○玲	傅○慧	蔡○豪	廖○志
楊○琳	李○鴻	陳○如	林○諭	邱○峰	王○萍
張○嵐	郭○繫	黃○菊	李○蓉	石○卉	張○哲

陸、保險代理人保險經紀人及保險公證人 274 名

一、財產保險代理人 42 名

何○家	洪○熙	王○翔	許○雄	連○雯	邱○隆
吳○曄	林○毅	林○庭	王○祥	黃○菱	鄒○營
鄭○芸	邵○漢	蔡○訓	陳○櫟	李○麗	何○倫
謝○逸	徐○琪	林○財	梁○嘉	邱○鍵	吳○琦
張○風	方○哲	黃○傑	林○君	張○清	李○蓁
陳○松	劉○穎	張○真	韋○璋	邱○惠	郭○伶
洪○蘋	楊○慈	楊○婷	江○哲	王○韶	游○婷

二、人身保險代理人 48 名

何○家	徐○德	鄒○營	連○雯	洪○熙	王○翔
許○雄	林○瑜	江○哲	張○毓	劉○穎	孫○庭
吳○賢	顏○宇	蔡○訓	李○麗	雷○帆	張○清
連○美	粘○群	王○丁	吳○曄	楊○萍	邱○惠
黃○傑	黃○君	黃○蘭	王○祥	李○偉	陳○柔
林○毅	湯○婷	陳○儒	陳○慈	何○倫	林○婷
王○毅	邵○漢	陳○青	徐○偉	張○勝	吳○和
詹○宏	楊○慈	楊○豪	潘○靜	蘇○慧	邱○隆

三、財產保險經紀人 87 名

江○蒨	李○育	陳○汝	鍾○鈞	王○瑋	洪○蔚
郭○哲	郭○盈	孔○信	施○丞	陳○瑜	張○涵
鄭○松	吳○家	張○臨	黃○茹	林○媛	許○雄
林○好	巫○炫	陳○樺	馬○茹	呂○敏	黃○維

姜○瑞	林○良	鄭○勇	陳○中	蔡○慈	董○綺
呂○晏	蔡○眼	王○翔	陳○林	陳○睿	劉○濤
陳○穎	鄭○蘭	黃○育	陳○良	鄭○榮	廖○如
吳○強	郭○倩	杜○鐘	郭○瑜	王○榕	陳○怡
劉○芬	吳○誼	蘇○慧	張○瑜	劉○芬	張○杰
邱○仁	陳○娟	劉○睿	漆○華	楊○萍	廖○誠
陳○霈	方○媛	黃○祥	廖○臻	葉○沅	陳○銘
呂○宇	李○紘	謝○翰	王○萍	劉○欣	黃○欽
周○雅	王○賢	劉○凡	賴○煜	陳○珍	李○成
湯○遠	張○竹	黃○翔	劉○珍	王○胤	蔡○凡
曾○英	李○霖	鄭○予			

四、人身保險經紀人 86 名

陳○汝	李○育	郭○哲	馬○茹	陳○林	蔡○眼
郭○瑜	巫○炫	林○媛	邱○瑩	江○蓓	黃○維
黃○育	孔○信	陳○君	吳○強	陳○穎	陳○瑜
陳○銘	張○臨	陳○怡	林○好	吳○家	廖○如
徐○琪	劉○芬	王○賢	鄭○榮	黃○茹	林○財
劉○澄	簡○婷	許○春	張○涵	龔○華	林○偉
林○玲	林○	李○徹	周○鳳	洪○蔚	劉○欣
吳○晨	駱○仔	鄒○婷	呂○晏	林○良	劉○源
廖○臻	廖○玲	鄭○蘭	杜○鐘	陳○岑	劉○均
陳○娟	范○姿	施○丞	張○瑜	賴○煜	黃○晉
陳○耀	鍾○鈞	董○綺	洪○陽	黃○誠	陳○珍
張○杰	陳○中	劉○芬	呂○敏	顏○甫	楊○妃
吳○誼	劉○貝	蔡○雯	劉○珍	邱○仁	蔡○巡
張○芝	張○涵	林○君	黃○軒	黃○珍	蔡○帆
陳○均	朱○佳				

五、一般保險公證人 6 名

朱○爲 陳○里 邱○吟 何○如 陳○宏 謝○君

六、海事保險公證人 8 名

賴○傑 劉○芝 黃○婷 黃○家 馬○珍 劉○葶
何○銘 陳○昕

柒、驗光人員 156 名

一、驗光師 35 名

吳○欣 楊○翠 李○芸 黃○眉 李○基 李○蓉
陳○晟 石○伶 趙○鈞 郭○良 陳○仁 劉○鴻
邱○德 謝○才 張○寧 廖○蓮 劉○廷 羅○娉
歐○和 張○芬 林○盈 林○宏 林○傳 張○臻
袁 ○ 鄭○元 黎○隆 黃○欣 陳○廷 黃○綾
劉○承 黃○輝 簡○山 蔡○憲 林○芬

二、驗光生 121 名

吳○欣 李○芸 楊○翠 陳○晟 李○基 郭○良
趙○鈞 李○蓉 邱○慈 林○花 陳○仁 黃○眉
陳○廷 洪○婷 謝○才 曾○婷 陳○全 邱○德
彭○弘 蘇○凱 呂○忠 葉 ○ 白○明 李○珣
羅○娉 黃○智 曾○升 朱○平 邱○勝 劉○齡
張 ○ 田○德 林○蘭 蔡○雲 羅○皓 李○熒
蕭○妃 葉○欣 吳○岡 黃○豪 游○怡 李○璋
李○華 唐○晋 潘○鈴 溫○浩 吳○瑄 刁○志
盧○良 黃○琪 李○豪 沈○杰 梁○婷 余○蔚
張○文 鄭○呈 劉○君 黃○智 簡○加 盧○智
楊○南 楊○華 范○修 張○嫻 林○立 高○君
許○珉 胡○弘 蘇○雯 趙○靖 蔡○耘 林○世
以蜜·○固 吳○葦 蔣○諺 楊○靈 葉○維 蔡○臻

鄭○豪	周○光	鄧○琴	林○芬	洪○涵	陳○靜
楊○和	周○宏	徐○傑	梁○僮	鍾○糖	吳○育
黃○達	陳○宗	陳○賢	蔡○如	許○傑	劉○娟
吳○貞	蔡○達	劉○毅	邱○誠	雷○綸	黎○琦
溫○光	鄭○慈	黃○珠	吳○勳	丁○豪	俞○坪
周○廷	陳○興	王○婷	吳○雅	陳○柔	施○翰
林○懿	陳○義	梅○貞	謝○翰	陳○維	戴○昌
陳○莉					

捌、消防設備人員 311 名

一、消防設備師 45 名

郭○齊	鍾○泰	林○翰	饒○誠	張○禎	呂○成
曾○舜	曾○竹	陳○慧	吳○鬻	陳○龍	蔡○翔
邵○揚	莊○麟	呂○良	楊○存	沈○好	馮○軒
黃○欽	陳○文	陳○南	姚○燁	姜○富	劉○綺
蔡○佑	陳○輝	蔡○怡	邱○鈞	林○萊	鄭○豪
陳○榮	陳○孟	廖○裕	李○文	柯○芳	陳○杰
顏○訓	朱○軒	李○義	李○吉	許○君	張○輝
劉○玲	柯○昱	黃○胤			

二、消防設備士 266 名

陳○群	林○正	許○柱	李○龍	林○銘	王○縈
陳○恩	許○于	莊○鴻	蔡○安	張○智	薛○傑
林○儒	楊○頌	彭○軒	吳○諭	紀○鈞	林○親
蕭○倫	陳○翔	黃○佑	劉○麟	王○俞	蔡○霖
施○敏	郭○豪	陳○揚	陳○炘	許○均	林○丞
王○文	簡○煒	林○毓	徐○宸	陳○豪	李○元
翁○祺	陳○穎	林○瑩	林○慶	侯○禹	林○瑩
胡○婷	蘇○儀	陳○方	陳○一	張○泫	陳○豪

蘇○展	林○東	陳○鍾	余○豪	黃○翔	杜○憲
廖○翔	李○融	邱○歆	林○同	林○盛	郭○鴻
黃○裕	王○淞	陳○豪	洪○勛	王 ○	饒○民
鄭○勛	翁○峰	蘇○宏	許○群	易○春	陳○能
陳○誠	劉○宏	謝○毅	李○瑜	陳○宇	陳○卉
許○宏	吳○宗	徐○祐	王○穎	陳○廷	廖○捷
蔡○蔚	杜○正	莊○仲	戴○文	賴○隆	邱○瑋
許○勛	莊○穎	蔡○安	陳○昇	林○志	賴○彤
李○珩	李○峯	李○賢	陳○賢	江○秦	劉○邦
劉○玲	吳○昀	葉○國	張○昇	蔡○縉	陳○綸
王○好	黃○晴	蔡○峰	林 ○	謝○宜	葉○豪
陳○玲	黃○宏	楊○芸	林○賢	黃○新	邱○霖
魏○洋	蔡○鑫	林○翰	紀○秀	賴○毅	曾○龍
蘇○逸	張○竣	劉○潔	吳○識	邱○暉	蕭○禎
林○鵬	許○翔	黃○翔	金○吉	楊○瑋	陳○欽
張○茶	唐 ○	羅○昇	戴○瀚	吳○明	林○雅
黃○榮	蘇○彰	李○珊	王○鑫	鄭○毅	王○蓮
蔡○善	蔡○瑩	張○維	蔡○峻	田○煥	廖○宇
蔡○儒	蔡○嘉	李○青	賴○勳	賴○昶	陳○富
朱○威	周○展	方○歲	程○羽	簡○哲	林○銓
蔡○珊	鍾○翔	蔡○昌	楊○麟	姚○名	吳○盈
劉○誠	張○翰	謝○忠	陳○傑	張○彬	廖○志
許○堯	徐○慧	黃○賢	劉○豐	謝○淇	簡○維
吳○穎	胡○菁	施○霖	廖○清	劉○博	謝○恩
謝○仁	賴○霖	黃○憲	許○豪	陳○聖	李○鋒
劉○銘	賴○揚	吳○佑	林○昌	魏○庭	吳○耀
簡○諺	莊○捷	林○平	吳○桂	張○惠	黃○森

韋○均	李○浩	李○勳	張○樺	王○亭	林○揚
蘇○誌	楊○毅	施○宏	李○浚	易○宇	鄭○彥
劉○璉	宋○謙	董○辰	余○嘉	李○萱	黃○祥
賴○健	蔡○堂	林○豪	詹○龍	陳○佑	陳○正
王○憲	陳○典	張○堅	李○勳	鄭○駿	李○姍
黃○偉	李○淑	王○文	翁○廷	蔡○青	林○宏
李○潤	許○青	姚○仁	林○佑	蔡○融	賴○翰
吳○育	溫○貞	黃○恁	葉○銘	葉○豪	黃○豪
鍾○弘	林○宜	施○呈	吳○哲	潘○泰	葉○霖
謝○傑	李○成				

典 試 委 員 長 王 亞 男

中 華 民 國 109 年 7 月 29 日

三、專門職業及技術人員高等考試技師考試第184批全部科目免試及格人員名單

(本項免試經過業於109年7月23日提報考試院第12屆第294次會議)

環境工程

張景皓 莊稚旒 湯鎔毓 溫隆懋 陳楷傑

採礦工程

林英勝

應用地質

許晉瑋

四、專門職業及技術人員高等考試技師考試第185批全部科目免試及格人員名單

(本項免試經過業於109年7月23日提報考試院第12屆第294次會議)

土木工程

陳忠賢	魏光譽	謝佳陵	呂閔榮	張志全	張永昇
李信佑	洪國隆	曾添煌	謝侑璋	陳冠州	李政隆
黃品誠	梁介凡	許博舜	顏靖偉	蕭聖峰	許漢維
何立文	黃玠豪	俞佳成	陳濟民	邱明春	洪照旂
李聯福	蔡伯安	鄭仁傑	李俊宏	賴俊呈	楊蓉琪
邱翔輝	翁承煦	李鴻欣	施禹州	楊博淵	黃如誠
邱竑瑞	莊耘	高立恒	范凱森	張家馨	雷婷婷
周純荷	吳明學	涂凱獻	鍾柏仁	陳韋誠	吳雨桐
陳慧瑱	吳呈富	柯怡志	褚宗諄	藍義隆	陳建儒
林泓佑	江俊毅	曾郁航	黃俊棋	曾彥凌	楊智凱
曾信瑋	高嘉陽	林哲全	蔡鎮宇	徐嘉仁	李孟恆
李孟儒	邱芝蓉	林祐聖	陳世閔	吳冠霆	高宇壕
陳冠宇	施向庭	蔡江陸	林孜娟	侯振泰	蘇裕翔
張祐銜	許至良	蔡坤霖	鄭明遠	陳國輝	陳碩甫
王偉軒	張艮瑋	陳瑋華	謝政慶	謝慧慈	許志隆
曾慧玲	陳介仁	王昱升	蕭定群	黃俊雄	謝文豪
劉致翰	郭啟琰	張閔揚	許閔智	施宏欣	康伊曠
蔡瑞峰	許登晏	林照傑	吳柏諭	蘇銘富	陳冠穎
陳彥霖	陳俊元	王勝宏	陳寬達	張鈺謙	陳偉恩
張峻昇	李杰珉	翁麒超	戴采好	謝依庭	李宥宸
陳慧怡	劉羿玆	黃文龍	李俊賢	顏英智	吳伯諺

水利工程

許少陵	陳振瑋	羅育華	黃建升	林正偉	張耿綸
侯雨成	武為瑤				

測量

廖家唯	劉琇琳	陳信瑜	陳宜弘	張奕婷	王崇宇
陳德剛	宋小凡	陳紳瑜	馮先福	王俊智	曾智敏

都市計畫

李虹慧	黃立偉	蕭立瑩	陳祖耀	翁士勛	鄒明志
張雅茹	林晉羽	黃馨瑩	周昱宏	白力元	陳建宏
陳柏翰	王尚儀	翁薇謹	田寬蘇	許偉恩	廖雅虹
吳勇霆					

水土保持

林明慧	楊婉慧	黃彥融	吳蕙雯
-----	-----	-----	-----

交通工程

吳啟綸	楊馥亘	江東哲	陳庠豐	陳育詩	陳孝慈
-----	-----	-----	-----	-----	-----

五、專門職業及技術人員普通考試地政士考試第49批全部科目免試及格人員名單

(本項免試經過業於 109 年 7 月 23 日提報考試院第 12 屆第 294 次會議)

地政士

鍾承祐	林語瑄	黃欣怡	鄭婷文	林雯琪	林昱錚
葉立慈	溫珮妤	周飴恆	賴珮吟	張雅祺	鄭名妤
鄭亦修	黃圓媛	藍謙	邱麗靜	吳珮玄	楊艾嘉

六、考試院核准補發證明書人員名單

姓名	補發證明書		
	考試名稱	考試類科	補證日期
黃○軒	107年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/01
陳○祥	專門職業及技術人員檢覈	律師	109/07/01
蔡○原	107年專門職業及技術人員普通考試不動產經紀人考試		109/07/01

姓名	補 發 證 明 書		
	考 試 名 稱	考 試 類 科	補 證 日 期
蔡○嫻	104 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/01
葉○傑	104 年委任公務人員晉升薦任官等訓練		109/07/01
游○妍	90 年專門職業及技術人員高等考試	護理師	109/07/01
吳○華	91 年專門職業及技術人員高等考試	律師	109/07/02
李○真	93 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/02
徐○瑞	104 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/02
李○鎮	88 年專門職業及技術人員特種考試不動產經紀人考試		109/07/02
劉○涵	105 年第一次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師中醫師藥師考試分階段考試	醫師	109/07/03
劉○亮	專門職業及技術人員檢覈	藥師	109/07/03
林○緯	101 年公務人員特種考試警察人員考試	行政警察人員	109/07/03
吳○穎	94 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/03
薛○琳	104 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/06
楊○瑄	107 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/06

姓名	補發證明書		
	考試名稱	考試類科	補證日期
黃○禎	107年第二次專門職業及技術人員高等考試營養師考試		109/07/06
周 ○	74年特種考試交通事業郵政人員考試	業務類甲組	109/07/06
黃○靜	86年專門職業及技術人員高等考試	社會工作師	109/07/06
陳○中	100年專門職業及技術人員高等考試律師考試		109/07/07
張○豪	103年第一次專門職業及技術人員高等考試獸醫師考試		109/07/07
陳○菁	106年專門職業及技術人員普通考試領隊人員考試	華語領隊人員	109/07/07
范○昀	107年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/07
劉○潞	96年第一次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/07
邱○榮	89年專門職業及技術人員特種考試不動產經紀人考試		109/07/07
廖○翎	95年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	醫事檢驗師	109/07/08
羅○成	102年專門職業及技術人員高等考試聽力師考試		109/07/08
陳○照	96年公務人員特種考試基層行政警察人員及基層消防警察人員考試	行政警察人員	109/07/08
黃○龍	99年公務人員特種考試警察人員考試	行政警察人員	109/07/08
葉○雄	95年專門職業及技術人員普通考試導遊人員考試	外語導遊人員	109/07/08

姓名	補 發 證 明 書		
	考 試 名 稱	考 試 類 科	補證日期
林○玉	93 年專門職業及技術人員高等考試技師考試	都市計畫技師	109/07/08
洪梁晉	105 年第一次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師中醫師藥師考試分階段考試	醫師	109/07/08
謝○山	專門職業及技術人員檢覈	藥劑生	109/07/08
林○蓉	專門職業及技術人員檢覈	護士	109/07/08
蔡○玲	103 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/08
林○勝	101 年公務人員特種考試警察人員考試	行政警察人員	109/07/08
楊○華	103 年公務人員普通考試	一般民政職系 一般民政科	109/07/09
劉○宜	101 年公務人員特種考試司法人員考試	矯正職系 監所管理員科	109/07/09
歐○黛	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/09
張○毓	專門職業及技術人員檢覈	醫事檢驗師	109/07/09
李○亮	98 年專門職業及技術人員高等考試技師考試	電機工程技師	109/07/09
李○彬	106 年專門職業及技術人員特種考試驗光人員考試	驗光生	109/07/09
賴○賢	91 年警察人員升官等考試	行政警察人員	109/07/10

姓名	補發證明書		
	考試名稱	考試類科	補證日期
楊○瑩	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/10
吳○樺	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/10
賴○綾	88 年專門職業及技術人員普通考試	護士	109/07/10
陳○祐	104 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師中醫師藥師考試分階段考試	藥師	109/07/10
陳○潔	94 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/10
蔣○戎	103 年公務人員特種考試警察人員考試	行政警察人員	109/07/13
楊○儒	97 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/13
陳○豪	94 年第一次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	物理治療師	109/07/13
林○頻	93 年第一次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/13
林○頻	98 年第一次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	物理治療生	109/07/13
江○志	專門職業及技術人員高等考試建築師考試		109/07/14
余○樺	105 年公務人員普通考試	測量製圖職系 測量製圖科	109/07/14
葉○怡	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/14

姓名	補 發 證 明 書		
	考 試 名 稱	考 試 類 科	補 證 日 期
江 ○	92 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/14
劉○華	101 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/14
蔣○化	94 年專門職業及技術人員普通考試記帳士考試		109/07/14
蔣○化	101 年專門職業及技術人員高等考試會計師考試		109/07/14
林○君	102 年專門職業及技術人員普通考試記帳士考試		109/07/14
李○萍	專門職業及技術人員檢覈	護士	109/07/14
李○萍	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/14
張○尤	99 年專門職業及技術人員普通考試導遊人員考試	外語導遊人員	109/07/14
詹○霖	98 年公務人員高等考試	人事行政職系 人事行政科	109/07/15
林○安	106 年公務人員高等考試	一般行政職系 一般行政科	109/07/15
朱○慧	92 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/15
高○雲	97 年專門職業及技術人員普通考試導遊人員考試	外語導遊人員	109/07/15
曾○華	108 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫師考試分階段考試		109/07/15
張○倫	102 年公務人員特種考試關務人員考試	技術類藥事科	109/07/15

姓名	補發證明書		
	考試名稱	考試類科	補證日期
薛○文	100年專門職業及技術人員普通考試 記帳士考試		109/07/16
許○忻	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/16
方○馨	103年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/16
陳○悅	91年專門職業及技術人員高等考試	護理師	109/07/16
邱○睿	102年第二次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師中醫師考試分試考試	醫師	109/07/17
沈○君	106年第一次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/17
吳○珊	108年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/17
李○漳	101年公務人員特種考試經濟部專利商標審查人員考試	化學工程職系 一般化工科	109/07/17
吳○成	99年專門職業及技術人員普通考試 導遊人員考試	外語導遊人員	109/07/20
蔡○芳	105年第二次專門職業及技術人員高等考試營養師考試		109/07/20
陳○凌	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/20
陳○淇	81年專門職業及技術人員普通考試	護士	109/07/21
楊○迪	104年第二次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師中醫師藥師考試分階段考試	醫師	109/07/21

姓名	補發證明書		
	考試名稱	考試類科	補證日期
郭○僑	95 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/21
張○豪	101 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師中醫師考試分試考試	醫師	109/07/22
丁○霖	97 年公務人員特種考試第二次司法人員考試	司法行政職系 法警科	109/07/22
卓○蔓	專門職業及技術人員檢覈	助產士	109/07/22
李○儀	105 年特種考試地方政府公務人員考試	教育行政職系 教育行政科	109/07/22
孫○熙	96 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護士	109/07/22
陳○安	105 年公務人員特種考試司法人員考試	矯正職系 監所管理員科	109/07/22
李○綦	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/22
蕭○宏	105 年公務人員特種考試司法人員考試	矯正職系 監所管理員科	109/07/22
陳○凌	86 年專門職業及技術人員普通考試	護士	109/07/22
洪○穗	97 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師考試分試考試	醫師	109/07/22
湯○安	108 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫師考試分階段考試		109/07/22
張○馨	92 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護士	109/07/23

姓名	補發證明書		
	考試名稱	考試類科	補證日期
陳○霖	101年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護士	109/07/23
黃○翎	105年第一次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/23
李○文	95年公務人員特種考試外交領事人員考試	外交事務職系 外交領事人員英文組	109/07/23
張○敏	95年專門職業及技術人員普通考試記帳士考試		109/07/24
何○華	98年專門職業及技術人員普通考試記帳士考試		109/07/24
荇菴○ 啟崗 xxximi · Toku	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/24
蘇○卿	專門職業及技術人員檢覈	護理師	109/07/24
何○霖	108年第二次專門職業及技術人員高等考試獸醫師考試		109/07/24
張○麟	93年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/27
林○瑾	107年專門職業及技術人員高等考試第一次食品技師考試		109/07/27
陳○儒	105年公務人員高等考試	一般行政職系 一般行政科	109/07/27
詹○慈	99年第一次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/27
吳○茹	98年專門職業及技術人員普通考試記帳士考試		109/07/27

姓名	補發證明書		
	考試名稱	考試類科	補證日期
張○後	96 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	醫師	109/07/27
黃○安	99 年公務人員高等考試	交通技術職系 交通技術科	109/07/27
李○縉	106 年公務人員特種考試一般警察人員考試	警察資訊管理人員	109/07/28
郭○希	107 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/28
張○之	99 年第二次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	護理師	109/07/28
吳○君	104 年第一次專門職業及技術人員高等考試醫師牙醫師中醫師藥師考試分階段考試	醫師	109/07/29
張○惠	97 年公務人員高等考試	教育行政職系 教育行政科	109/07/29
陳○薰	104 年第二次專門職業及技術人員高等考試醫事人員考試	護理師	109/07/30
陳○朗	52 年專門職業及技術人員高等考試	工業技師土木工程科	109/07/30
許○昌	101 年專門職業及技術人員普通考試導遊人員考試	外語導遊人員	109/07/30
姜○婷	106 年專門職業及技術人員普通考試導遊人員考試	外語導遊人員	109/07/30
劉○怡	101 年第一次專門職業及技術人員高等暨普通考試醫事人員考試	職能治療師	109/07/31
周○雁	80 年特種考試司法人員考試	司法官	109/07/31

行政爭訟

復審決定書內容請至公務人員保障暨培訓委員會保障事件決定書查詢系統
(網址：<http://web13.csptc.gov.tw/index.aspx>) 查閱

一、公務人員保障暨培訓委員會復審再審議決定書

109 公審決再字第 000009 號

申 請 人：○○○

申請人因免職事件，不服本會民國 108 年 10 月 22 日 108 公審決字第 000387 號復審決定書之決定，申請再審議案，本會決定如下：

主 文

再審議不受理。

理 由

一、按公務人員保障法（以下簡稱保障法）第 94 條第 1 項規定：「保障事件經保訓會審議決定，除復審事件復審人已依法向司法機關請求救濟者外，於復審決定……確定後，有下列情形之一者，原處分機關、服務機關、復審人或再申訴人得向保訓會申請再審議：一、適用法規顯有錯誤者。……七、證人、鑑定人或通譯就為決定基礎之證言、鑑定或通譯為虛偽陳述者。八、為決定基礎之證物，係偽造或變造者。……十、發現未經斟酌之證物或得使用該證物者。但以如經斟酌可受較有利益之決定者為限。十一、原決定就足以影響於決定之重要證物漏未斟酌者。」據此，復審事件經本會審議決定後，復審人如欲申請再審議，除須具備再審議事由外，尚須復審人未向司法機關請求救濟，即復審決定業已確定者，始得為之。如申請人於復審決定尚未確定前申請再審議，即屬不合法，依同法第 98 條規定：「保訓會認為申請再審議程序不合法者，應為不受理決定。」應不受理。

二、申請人係法務部行政執行署花蓮分署執行二科三等書記官，自 102 年 3 月

1 日起調該分署秘書室辦事。法務部 108 年 5 月 6 日法令字第 10808509310 號令，審認申請人 107 年度曠職繼續達 4 日，且年度內累積達 10 日以上；復於曠職期間，未善盡交代業務之責，有怠忽職守之情事，導致機關長官領導統御之管理困擾，且易造成其他同仁負面仿效，影響戮力從公、兢兢業業同仁之工作士氣及機關業務推動，依公務人員考績法第 12 條第 3 項第 2 款、第 8 款及第 18 條規定，核布其一次記二大過免職；免職未確定前先行停職。申請人不服，提起復審，經本會 108 年 10 月 22 日 108 公審決字第 000387 號復審決定書決定復審駁回在案。嗣其不服上開復審決定書之決定，於同年 12 月 2 日向本會申請再審議，經本會同年月 24 日 108 公審決再字第 000029 號復審再審議決定書，以上開本會 108 年 10 月 22 日復審決定尚未確定，其遽就之申請再審議，於法未合，決定再審議不受理在案。申請人仍不服上開復審決定，主張有保障法第 94 條第 1 項第 1 款、第 7 款、第 8 款、第 10 款及第 11 款規定之再審議事由，於 109 年 4 月 6 日向本會申請再審議，復於同年月 15 日補充理由到會。

三、卷查本會 108 年 10 月 22 日 108 公審決字第 000387 號復審決定書，係經以同年月 30 日公保字第 1080006602 號函送申請人，並於同年 11 月 1 日送達，此有本會送達證書可稽。次查申請人已就上開本會 108 年 10 月 22 日復審決定，向臺北高等行政法院提起行政訴訟，此亦有臺北高等行政法院同年 2 月 12 日查復本會之行政訴訟查詢表記載可按。茲以申請人既已就上開復審決定依法提起行政訴訟，該決定即尚未確定，申請人就之向本會申請再審議，於法自有未合，應不受理。

據上論結，本件再審議之申請為不合法，爰依公務人員保障法第 98 條決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞興
	委員	郝培芝

委	員	蘇	俊	榮
委	員	游	瑞	德
委	員	林	三	欽
委	員	陳	愛	娥
委	員	楊	仁	煌
委	員	劉	如	慧
委	員	吳	登	銓
委	員	李	英	毅
委	員	謝	志	明
委	員	王	思	為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日
主任委員 郭 芳 煜

二、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000070 號

再申訴人：○○○

代理人：○○○、○○○、○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部臺灣鐵路管理局民國 108 年 10 月 24 日鐵人二字第 1080037551 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

再申訴駁回。

事 實

再申訴人係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）七堵機務段技術員資位工務員兼運轉副主任，係 107 年 10 月 21 日發生出軌重大傷亡事故（以下稱系爭事故）之臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）司機員。臺鐵局先以 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028320 號令，審認再申訴人發車前主風泵強制停機之故障處理未能正確處置及操作復位，違反「出庫檢查程序」，依

交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 7 點第 3 款規定，核予其記過一次之懲處；次以同年月日鐵人二字第 1080028320B 號令，審認其隔離 ATP（即 Automatic Train Protection）後未依照交通部臺灣鐵路管理局列車自動防護系統（ATP）使用及管理要點（以下簡稱 ATP 管理要點）採取相關因應措施，依同獎懲標準表第 7 點第 3 款規定，核予其記過一次之懲處；再以同年月日鐵人二字第 1080028320C 號令，審認其進入新馬站彎道前未依規定減速，導致發生重大事故，違反交通部臺灣鐵路管理局行車實施要點（以下簡稱行車實施要點），依同獎懲標準表第 8 點第 35 款第 16 目規定，核予其記一大過之懲處。再申訴人均不服，分別提起申訴；嗣不服申訴函復，於 108 年 11 月 28 日向本會提起再申訴，主張該重大事故係起因於普悠瑪自強號車輛維修瑕疵，且其隔離（即關閉）ATP 系統後，並非未進行通報，請求撤銷原懲處。案經臺鐵局 108 年 12 月 26 日鐵人二字第 1080043372 號函檢附相關資料答復，並同年月 27 日上傳答復資料於本會保障事件線上申辦平臺。再申訴人復於 109 年 1 月 17 日補充理由。本會嗣通知臺鐵局派員於同年 3 月 17 日在該局第二會議室以視訊方式陳述意見；同時段再申訴人及其代理人○○○律師至本會陳述意見。再申訴人又於同年 3 月 26 日補充理由到會。

理 由

一、按公務員服務法第 1 條規定：「公務員應……依法律、命令所定執行其職務。」第 5 條規定：「公務員應誠實清廉，謹慎勤勉，不得有驕恣貪惰……足以損失名譽之行為。」及第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例第 8 條第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 7 點規定：「有下列情形之一者，記過：……（三）不遵守規章或違抗命令情節較重者。……」第 8 點規定：「有下列情形之一者，記一大過：……（三十五）有下列情事之一，肇致重大事故者。……16、操作動力車錯誤或超過限制速度運轉列車車輛者。……」據此，臺鐵局所屬職員，如有不遵守規章或違抗命令情節較重之情事，即該當記過懲處之要件；其操作動力車錯誤或超過限制速度運轉

列車車輛，而肇致重大事故者，則該當記一大過懲處之要件。

二、卷查系爭事故於 107 年 10 月 21 日發生後，臺灣宜蘭地方檢察署（以下簡稱宜蘭地檢署）同日 19 時成立緊急應變小組，編制 2 組人員進行事故現場蒐證，及大體相驗事宜。就再申訴人涉犯過失致死等罪嫌，經該署檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書予以提起公訴。行政院於 107 年 10 月 22 日成立 1021 鐵路事故行政調查小組，以釐清系爭事故發生原因並提出改善建議；該小組於同年 12 月 21 日作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告（以下稱行政院調查報告）。交通部查察系爭事故，於 108 年 5 月作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告（以下稱交通部調查報告）。監察院調查系爭事故，分別於 109 年 4 月 14 日通過對交通部及臺鐵局之糾正案（109 交正 0001 號）及系爭事故之調查報告（109 交調 0008 號）。國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）亦於同年 21 日就系爭事故提出重大運輸事故事實資料調查報告（報告編號：TTSB-RFR-20-04-001，以下稱運安會調查報告）。依卷附上開起訴書、行政院調查報告、交通部調查報告、監察院調查報告、該院糾正案文及運安會調查報告，系爭事故發生始末及原因如下：

- （一）臺鐵局於 88 年間採購「列車自動防護系統」（即 ATP，指具有連續性車控監速，以輔助司機員適時減速或煞車，於必要時亦能適時自動強制列車減速或煞車之系統），因於 96 年 6 月 15 日在宜蘭縣大里站至龜山站間，發生司機員不當隔離 ATP 之冒進號誌事故，造成 5 人死亡，17 人輕重傷之重大行車傷亡事件（以下稱大里事件），該局乃於 98 年 6 月 9 日（○○○時任局長）再辦理環島鐵路整體系統安全提昇計畫（即 ATP 隔離開關增設遠端監視系統，以下簡稱 ATP 遠端監視系統，即利用行車調度無線電話系統車上設備，連結 ATP 遠端隔離開關，並將 ATP 隔離開關狀態傳送至調度臺進行遠端監視，使 ATP 隔離時將向調度臺發出車次號碼及警報聲響）勞務採購案，並於 99 年 5 月 27 日完成驗收並啟用。

臺鐵局嗣於 99 年間辦理「傾斜式電聯車 136 輛」(經投票命名活動，全稱為普悠瑪自強號列車，以下簡稱普悠瑪列車)巨額採購案(○○○時任局長)，由○○○○○○○○ Corporation (日本○○商事株式會社，以下簡稱日商○○會社)得標，100 年 1 月 6 日完成簽約。101 年 10 月至 103 年 3 月完成採購及驗收測試程序。104 年間，臺鐵局再增購 16 輛同款普悠瑪列車(○○○時任局長)，於同年 12 月至 105 年 2 月完成採購及驗收測試程序，逐批納入載客營運。系爭列車由「日本○○製造株式會社」(以下稱日○會社)製造，為 TEMU2000 型普悠瑪列車，採 4 輛動力車與 4 輛非動力車，共 8 輛之編組運轉；系爭列車編組(TEMU2007+TEMU2008)配置於臺北機務段，最高營運速度為時速 130 公里。駕駛臺配置 TCMS (Train Control and Monitoring System，即列車控制監視系統)即時監控及記錄運轉過程之車速、各種操作及主要設備狀態。

- (二) 再申訴人於 107 年 10 月 21 日 14 時 2 分在樹林調車場，就系爭列車進行出庫檢查作業時，未就駕駛臺 TCMS 監控面板顯示之主風泵(又稱空壓機，即空氣壓縮機 Main Compressor)主要功能係製造壓縮空氣，以提供全車軔機(煞車)、空氣彈簧(傾斜裝置)等所需之空氣源)故障訊息進行排除，發車前亦未與樹林調車場號誌樓報告列車異常，即於 14 時 49 分以系爭列車自樹林站開往臺東站，至 15 時 39 分起列車出現因 MR (即總風缸，Main Reservoir，主風泵壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存)壓力不足，而自動切斷動力且停留軔機作動之情形，造成系爭列車二度停駛。再申訴人誤認隔離 ATP 系統，可使列車恢復動力，即於 16 時 17 分將列車 ATP 隔離後續行，亦未於下一站(頭城站)重啟 ATP，致系爭列車自該時點起即無 ATP 自動強制列車減速及煞車之防護功能。嗣於 16 時 44 分自羅東站發車後，○司機員即以時速 139 公里至 142 公里超速行駛，於 16 時 49 分以時速 141 公里至 142 公里間高速進入每小時速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，

291 人受傷，合計 309 人傷亡、軌道設備受損，預估影響旅客 1 萬 8,840 人，初估旅客賠償、設備修繕等支出約新臺幣（以下同）9 億 5,820 萬元之重大事故（即系爭事故）。

三、關於臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028320 號令核予記過一次之懲處部分：

- （一）按臺鐵局機班上下班報到管理規定：「壹、……五、完成報到手續後，隨即攜帶行車用品，速到動力車做出庫檢查或至指定地點或站之接車手續。」次按傾斜式列車進出庫檢查表四、起動（本務 TED 車駕駛室）規定：「……4.確認 TCMS 顯示情形。……」復按行車事故（災害）緊急通報及救援標準作業程序第 1 點規定：「列車因故（包括機車故障、電車故障、列車出軌或傾覆、路線或列車障礙等情事）無法即時運轉時：……（三）始發站發生時，依……『段內出庫機車故障工作流程圖』辦理。……」再按行車事故緊急通報及救援標準程序 - 段內出庫機車故障工作流程圖（以下簡稱工作流程圖）規定，機車故障時，司機員應通知檢查員請求技術支援，機班並向值班副主任報告機車故障情形，請求換機並記錄時刻。經值班運轉副主任處理並記錄時刻後，由該副主任向檢查員要求換車，檢查員確認後回報並起動救援機車。據此，司機員於報到完成後，即應辦理動力車出庫檢查。
- （二）卷查再申訴人係臺鐵局七堵機務段技術員資位工務員兼運轉副主任，臺鐵局為審究再申訴人發車前，未依出庫檢查程序，排除駕駛臺 TCMS 監控面板顯示之主風泵強制停機之故障，即逕行發車之違失行為，以 108 年 7 月 18 日鐵人二字第 1080025459 號開會通知單，請其列席該局同年 7 月 25 日 109 年度考成委員會（以下簡稱考成會）第 2 次會議陳述意見，經再申訴人之子○○○以同年 7 月 23 日臺鐵局出席陳述意見確認單，代再申訴人表示考成會當日不克到場，亦不提出書面陳述後決議，依鐵路人員獎懲標準表第 7 點第 3 款規定，核予其記過一次之懲處，此有臺鐵局 108 年 7 月 18 日開會通知單之送達證書、再申訴人之子署名之該局

同年月 23 日出席陳述意見確認單、該局同年月 25 日考成會會議紀錄、交通部調查報告、行政院調查報告及前開宜蘭地檢署檢察官起訴書等影本在卷可稽。

- (三) 茲依臺鐵局代表於 109 年 3 月 17 日以視訊方式陳述意見時表示，該局所屬司機員於列車出庫前，均應依該出庫程序進行檢查，再申訴人於列車出庫前已知悉列車 TCMS 之總故障燈亮起，其僅需觸控系爭列車螢幕即會顯示錯誤代碼 147，並將上開錯誤代碼向檢查員報告，即能發現系爭列車第 1 車及第 8 車之主風泵異常。再申訴人 109 年 3 月 17 日至本會陳述意見時表示，系爭列車 TCMS 螢幕所顯示總故障燈亮之原因很多，無法判斷系爭列車之異常原因，然依監察院調查報告所載，司機員事故當日 14 時 2 分插入車鑰匙，開始進行出庫檢查作業時，據其口述：「事故列車出發前第 1、8 車主風泵有抑制現象，經復位時又好，之後就出發運轉。」復據 TCMS 紀錄顯示，直至事故列車出軌，第 1 車、8 車主風泵強制停機情況均無復原紀錄；且其亦於系爭列車之動力車交接記錄，記載該列車第 1 車及第 8 車空壓機（按：即主風泵）強制停止之文字，次依運安會調查報告 1.11.2.1 及 1.15.7 所載，再申訴人於插入系爭列車第 8 車鑰匙後，TCMS 之總故障燈及上開故障確認鈕均會閃爍，並顯示 2 筆故障訊息代號 147（空壓機強制停止）。此有監察院調查報告、運安會調查報告、臺鐵局機務處 107 年動力車交接紀錄用紙及 107 年 3 月 17 日臺鐵局代表與再申訴人陳述意見紀錄等影本附卷可稽。足見再申訴人於列車出庫前未就總故障燈及故障確認鈕閃爍原因進行確認並排除。又查再申訴人 109 年 3 月 17 日至本會陳述意見時，雖表示其曾尋求更換編組，獲無車可換之指示，惟依監察院及運安會之調查報告所示，臺北機務段運轉室、樹林調度場號誌樓均稱再申訴人並無提出更換車組之要求，卷內亦查無再申訴人通報及復原主風泵強制停機情況之事證，是再申訴人身為系爭列車司機員未依規定通報，並排除 TCMS 螢幕故障顯示訊息，即逕行發車，未嚴謹落實該列車發車前之出庫檢查程

序，致發生重大事故有違失情節較重情事，應堪認定。爰臺鐵局據予其記過一次之懲處，於法並無違誤。

四、關於臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028320B 號令核予記過一次之懲處部分：

(一) 按 ATP 使用及管理要點第 1 點規定：「本局列車自動防護系統……之使用及管理，除有關列車運轉事宜按一般規章準則辦理外，應依本要點規定辦理。」第 2 點規定：「本局 ATP 使用及管理要點……適用人員為各機務段、分段、分·駐所運轉值班、指導工務員、機車長、司機員、ATP 檢修人員及綜合調度所調度員等。……(三) 機車長、司機員……6.運轉中過 ATP 系統車上設備故障時，應立即以行車調度無線電話通報行車調度員並告知將於原地重新啟用 ATP，……13.列車遇有車上設備故障時，應依下列規定辦理：……(2) 列車於運轉途中發生 ATP 車上設備故障經原地重開 1 次無效時，通報行車調度員且以不超過 60km/h 之速度將列車駛至可加派助理或更換機車(編組)之地點。……14. 列車運轉中如遇變化而切換運轉模式時，司機員應通報行車調度員(或值班站長)，並注意運轉。……」第 5 點規定：「獎懲標準……(六) 機車長、司機員……4、如有下列情事之一者，記過 1 次：(1) ATP 系統未故障應使用而未使用者，……」是臺鐵局所屬列車司機員於列車運轉中如遇變化而切換運轉模式時，負有應即通報行車調度員(或值班站長)及重啟，並注意列車運轉情形之義務；又司機員對於列車所屬 ATP 系統有應使用而未使用者，即該當記過一次之懲處。

(二) 卷查再申訴人 107 年 10 月 21 日駕駛系爭列車自樹林站出發，途中出現 MR 壓力不足，自動切斷動力，列車減速及停留軀機作動二度停車，期間曾尋求支援未獲解決。再申訴人誤認相關故障係因 ATP 系統造成，於 16 時 17 分隔離 ATP 系統，且未立即通報，亦未於下一站(頭城站)重起 ATP，並至 16 時 47 分始通報隔離情形，16 時 49 分即發生列車出軌重大事故，業如前述。臺鐵局爰以再申訴人上開行為違反 ATP 使用及管

理要點，提請前述該局 108 年 7 月 25 日考成會審議，並經該次會議決議依鐵路人員獎懲標準表第 7 點第 3 款規定，核予其記過一次之懲處。此有前開卷附資料等影本可稽。茲以再申訴人 107 年 3 月 17 日至本會陳述意見時表示，依當時情況無法判定列車動力異常原因，懷疑為 ATP 所引起，於大溪站重新升降集電弓啟動列車時，隔離 ATP 即未再開啓等語，且查無再申訴人依 ATP 使用及管理要點第 2 點第（三）項第 14 款之規定，立即通報相應措施之紀錄，而再申訴人亦未於非簡易、招呼及號誌站之頭城站重新啟用上開系統，僅遲至事故發生前約 1 分半鐘（即 16 時 47 分 59 秒），亦即關閉 ATP 系統 30 分鐘後，始通聯告知調度員關閉上開系統之情事，致生重大事故，核有不遵守規章情節較重情事，洵堪認定。是再申訴人隔離 ATP 後未立即通報，亦未重啟，致系爭列車迄事故發生均無 ATP 之安全防護，實難脫其咎。爰臺鐵局據予其記過一次之懲處，於法並無違誤。

五、關於臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028320C 號令核予記一大過部分：

- （一）按行車實施要點第 71 點規定：「列車依編組車輛之型式，其運轉速度不得超過各該車輛型式之限制速度。……」第 72 點規定：「列車依機車型式，其速度不得超過各該機車型式之限制速度。……」第 73 點規定：「列車之運轉速度依路線強度在縱貫線、臺中線、宜蘭線、北迴線、屏東線、南迴線、臺東線列車自動防護系統……正常運轉時……得依下表規定提高限速每小時三公里；但列車自動防護系統故障時，其下表規定速度如超過 60 公里/小時依臺灣鐵路管理局列車自動防護系統（ATP）使用及管理要點規定以不超過 60 公里/小時（加派助理時不在此限），原規定低於 60 公里/小時應依原表定速度運行。」第 75 點規定：「列車在半徑九百公尺以下曲線運轉時，列車自動防護系統……正常運轉時……得提高限速每小時三公里；列車自動防護系統故障時，其下二表規定如超過 60 公里/小時依臺灣鐵路管理局列車自動防護系統（ATP）使用及管理要點

規定以不超過 60 公里/小時規定運轉(加派助理時不在此限),原規定低於 60 公里/小時應依原二表規定速度運行。」次按行車實施要點第 75 點規定之各型列車時速限制表所示,傾斜式列車於曲線半徑達 300 公尺之限速時速 85 公里。又依前開宜蘭地檢署檢察官起訴書所載,臺鐵局前於 106 年 2 月 17 日發布行車電報,指示臺鐵局全線普悠瑪列車,自同年 2 月 20 日起,於曲線路段 R600 以下地點,均按原速限標減去時速 10 公里行駛。據此,臺鐵局所屬司機員,於駕駛傾斜式列車時,應依上開行車實施要點與行車電報所定之速限運行。

- (二) 卷查再申訴人 107 年 10 月 21 日駕駛系爭列車自樹林站出發,途中出現 MR 壓力不足,自動切斷動力,列車減速及停留軔機作動二度停車,且尋求支援未獲解決,業如前述。嗣系爭列車於是日 16 時 44 分離開羅東站向新馬站方向前進,其中羅東站至武荖坑溪鐵橋路段之運轉速限,不分車型均為時速 130 公里;而武荖坑溪鐵橋至新馬站路段之運轉速限為時速 75 公里(武荖坑溪鐵橋段彎道曲線半徑為 900 公尺,之後為長約 300 公尺直線,再接續曲線半徑為 306 公尺之彎道)。然再申訴人駕駛系爭列車自羅東站發車後,全程將速度把手置於 140 段位,煞車把手置於 0 段位,使該列車在 16 時 46 分之時速達 130 公里至 140 公里,之後則維持在時速 139 公里至 142 公里間。嗣系爭列車於 16 時 49 分 7 秒通過武荖坑溪鐵橋,此時車速達時速 142 公里,其後於 16 時 49 分 20 秒通過新馬站彎道前約 163 公尺處,此處設有速限為時速 85 公里之速限標,再申訴人仍以時速 141 公里至 142 公里之速度進入新馬站彎道,復於 16 時 49 分 27 秒以時速 141 公里進入介曲線,而尚未進入月台時,因第 8 車右輪浮起軌面,車身向外側傾斜出軌。又再申訴人於該列車出軌同時,速度把手係從 140 段位操作至 OFF 段位,而煞車把手仍置於 0 段位。此有前開卷證資料及臺鐵普悠瑪號列車 107 年 10 月 21 日 6432 次行車相關通聯紀錄及 TCMS 紀錄(對照表)等影本可稽。茲依運安會調查報告 1.11.2.1 略以,系爭列車行駛紀錄起始於 14 時 2 分 6 秒,中止於 16

時 49 分 27 秒，最後一筆紀錄內容為時速 141 公里，煞車段位 0。臺鐵局代表於 107 年 3 月 17 日以視訊方式陳述意見時表示，事故列車 TCMS 未載有再申訴人事故發生前，駕駛系爭列車減速至規定限速之紀錄，是再申訴人操作系爭列車，未按規定時速行駛，致因超速而生列車出軌之重大事故，確足認定。爰臺鐵局依前開該局 108 年 7 月 25 日考成會決議，按鐵路人員獎懲標準表第 8 點第 36 款第 16 目規定，核予再申訴人記一大過之懲處，於法並無違誤。

六、再申訴人訴稱，其未落實出庫檢查，乃係因臺鐵局並未針對普悠瑪自強號列車制定相關出庫檢查之規範，且系爭事故係起因於上開列車維修瑕疵所致，而其隔離 ATP 系統後，確有進行通報云云。經查臺鐵局就普悠瑪自強號列車之出庫程序，雖未制定完整標準作業程序及表單，惟於機班上下班報到管理規定、傾斜式列車進出庫檢查表、行車事故（災害）緊急通報及救援標準作業程序，及工作流程圖內，均訂有相關規定，再申訴人未嚴謹落實該列車發車前之出庫檢查程序通報並排除故障顯示訊息，即逕行發車；再申訴人於大溪站隔離 ATP，而未再行開啟，並遲至關閉 ATP 系統 30 分鐘後，事故發生前 1 分半鐘，始通報關閉上開系統之情事，均已如前述。再申訴人所訴，核無足採。

七、再申訴人復訴稱，其於駕駛系爭列車行進時，確實並未超速行駛，然因系爭列車之機械異常，導致該列車所紀錄之行車時速與實際時速並不一致云云。經查臺鐵局為確認系爭列車數位車速表是否正常，業會同宜蘭地檢署，前往臺鐵富岡基地拆卸系爭列車數位車速表，並於 ATP 檢測室內進行測試，相關測試結果均未顯示該數位車速表存在異常。次查普悠瑪自強號列車於車身上分別設有車外影像監視系統、行車影像監視紀錄器、集電弓監視影像紀錄器等 3 種影像紀錄設備，運安會為獲取系爭列車事故當日之行駛速度，即透過動態影像分析軟體分析共計 1,022 幅影像，得知系爭列車最後 34 秒之平均時速為 140 公里。此有行政院及運安會調查報告等影本在卷可稽。是再申訴人所訴，仍無足採。

八、再申訴人又訴稱，系爭事故發生，係因主風泵異常導致其無法確實監控系爭列車實際速度，不應負擔發生系爭事故之全責云云。經查系爭事故發生之主因係超速，而系爭列車主風泵異常情形，僅可能產生動力抑制之結果，非造成列車超速之原因，況臺鐵局對於主風泵維修不實之違失，亦已懲處相關人員。是再申訴人之超速行為，始為系爭列車翻覆之主因，其對於列車超速所造成之系爭事故，確有重大違失，難謂以他人違失行為而得逸脫其責。再申訴人所訴，仍無足採。

九、綜上，臺鐵局分別以 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028320 號令、同年 月日鐵人二字第 1080028320B 號令及同年 月日鐵人二字第 1080028320C 號令，核予再申訴人記過一次、記過一次，及記一大過之懲處，申訴函復遞予維持；揆諸前揭規定及說明，經核於法並無違誤，均應予維持。

據上論結，本件再申訴為無理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 63 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅
	委員	謝志明
	委員	王思為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

不同意見書

謝志明

一、本案誠如監察院 109 年 3 月 10 日新聞稿所稱：「本次事故係因該局（按：指台鐵局）於行車安全之組織文化、設備保修、程序操作、人員訓練、駕駛環境等各項長期以來之缺失，在多重構面防護同時失效狀況下，諸多間接原因接續或同時發生之情況下，終於導致事故的發生。」，又本案依交通部 108 年 5 月「臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告」指稱，再申訴人對事故發生，具有下列違失，「司機員認為列車異常係 ATP 所造成而隔離，並未依 ATP 管理要點規定於隔離 ATP 後立即通報，且未依規定在下一站重啟 ATP；對主風泵強制停車故障碼及異常狀況未能正確處置、判斷及操作復位；續於列車行進中，未依規定停車排除列車異常狀況，缺乏安全風險之警覺；進入新馬站彎道前未依規定減速等等，為本事故之直接原因。」，並在此前提下，台鐵局係依事故發生過程中，再申訴人各項操作不符台鐵局所定行政規章為前提，再分別引據獎懲標準表加以懲處（詳系爭三項懲處令），從法律構成要件的該當性而言，固非無據。惟本案重點係再申訴人在本件事故發生最終應負怎樣的責任，係屬整體評價的問題，應在台鐵局現行各項行為規範及交通事業人員考成條例及交通事業鐵路人員獎懲標準表架構下，引據適切條文懲處，並應注意相關條文間之關係（台鐵局 108 年 8 月 6 日第 3231 次車司機員過站未停，逕自退行嚴重危及行車安全懲處案參照），以符合相同類型案件，應相同處理之原則，及對當事人有利及不利之情形，應一律注意（行政程序法第 9 條參照），自屬當然。

二、本此原則，本案針對台鐵局對再申訴人三項懲處事實，後續的考評分別提

出幾點看法：(一)再申訴人固於出庫前發現「事故列車第 1、8 車主風泵強制停機於駕駛台觸控螢幕有故障碼顯示，司機員並受過主風泵強制停機故障處理課程，惟本案司機員對於故障碼及異常狀況均未能正確處置、判斷及操作復位，有失職責。」(交通部調查報告 p11)，惟調查報告也同時指出：「台鐵局對列車出庫及入庫檢查作業程序及表單、車輛出庫前發現車輛設備異常時之發車或更換車組決策標準或規定等未臻明確，致有列車設備異常時而仍上線運轉之風險」(同報告 p11)，而再申訴人於 109 年 3 月 17 日到本會陳述意見也指稱：「總故障燈亮的原因很多，須檢查員專業知識判斷，駕駛員並非均能判斷出原因，過去發生總故障燈亮起之情形，仍會要求照常發車，除非檢查員認定異常情形非常嚴重，始指示更換列車，此為台鐵局對於即使有總故障燈亮起之異常列車，仍照常發車之原因」(當日陳述意見紀錄要旨 p2)，對於列車主風泵已一半無法運作的情況下，並未建立出庫相關規範。(二)關於關掉 ATP 未通報及未於下一站重啟一節，再申訴人雖稱為升降集電弓，必須關掉 ATP (此項說法，台鐵局到會陳述時，也不否認)，但依調查報告，事實上，係先升降集電弓，再關掉 ATP，則無論關掉 ATP 之原因(再申訴人相信電力不足與 ATP 有關)及是否通報(通聯有提及關掉 ATP)，但再申訴人未重啟 ATP，致使 ATP 失去防護功能，導致事故發生，乃不爭之事實。但再申訴人復稱「多數司機員關閉 ATP，主要認為列車動力被 ATP 限制，爰列車動力異常時，會聯想到可能係 ATP 所造成」。(紀錄要旨 p11)，足認司機員對列車設備與操作程序欠缺正確知識，整體的安全訓練不足，對 ATP 地面訊息接收並預知彎道及備援傾斜系統功能未充分了解，(當本會詢及列車過彎道時，雖復以自行判斷減速，見紀錄要旨 p6)，加上主風泵異常相關人員採取之運轉決策及應變處置作為未排除異常狀況，台鐵局也證稱：主要應歸責於聯繫溝通不良(紀錄要旨 p15)。(三)本案依起訴書所載，「羅東站至武荖溪鐵橋路段(里程約 80k+100 至約 88k+000)之運轉速限，不分車型均為時速 130km/h，而系爭武荖溪鐵橋至新馬站路段(里程約 88k+000 至約 89k+300)

之運轉，普悠瑪為 75km/h，但自羅東站起，列車車速維持在時速 130 公里至 142 公里之間，足見事故發生原因應係司機員未依規定事先減速造成」，關於此部分，再申訴人主張「因駕駛途中持續發生故障警示，多次嘗試排除均無法成功，雖有向調度中心求救並請求提供協助，但調度中心所給予之指示，仍無法協助申訴人成功排除故障。且申訴人於駕駛列車時，自起點出發後不久，動力時有時無、忽快忽慢，電門把手之刻度與時速表之速度無法相符，致使申訴人無法正確判斷列車當時行駛之真正速度。…申訴人當時邊駕駛列車，邊向調度中心尋求協助，忙於持續排除故障，最後發現列車速度過快，然後出軌，於當時情況下，已盡自己之所能嘗試排除故障」云云（見申訴書事實及理由欄一），有關電門把手與時速表之速度不符一節，經台鐵局事後檢測結果二項機器正常外，台鐵局也稱：「雖司機員因持續嘗試排除列車異常情形，『爰未及時察覺路況並依規定予以減速』」等語（交通部調查報告 p11），則再申訴人未能於列車過彎道時及早減速與其出軌前（列車行進中）持續通聯及嘗試排除異常狀況（含為排除障礙擅自隔離 ATP）是否具有相當關連性，事後監察院的調查報告（p27）也指稱，台鐵局於提供鐵路行車安全之駕駛環境，就外部環境面，未能提供過彎道完備車速指引，於內在環境面，讓司機員在列車異常條件下獨自排除故障，無法專注於行車環境之變化（運安會事實資料報告也認定列車出軌前，司機當時忙著排除故障，沒注意車速已經飆到時速 140），但在責任論處上並未呈現出來。

三、綜上，本案再申訴人肩負旅客運送最大的義務（責任），其未落實行車操作程序，致造成事故，乃不爭之事實。惟在行政責任的懲處上，自應在現有的懲處法令架構下，依據其違反當時情境、各階段行為及影響程度作綜合的判斷，就如同上揭台鐵局處理 108 年 8 月 6 日 3231 次車司機員過站未停案般，其引據獎懲標準表第 8 點 42 款（違反法令禁止事項，情節重大者）懲處，由於法條規定錯綜複雜，對其個別違失行為如逕自隔離 ATP 且未通報調度員及未經調度員指示逕自退行等，已涵括在懲處事由之內，

即不再分別論處。同樣情形，本案再申訴人自列車出庫檢查不實、列車行駛中機械出現故障異常無法排除，乃至無法專心駕駛，致列車過彎道未減速致列車出軌翻覆，雖過程中有多項違反行車操作規範，也該當個別懲處法令，但獎懲標準表第 8 點第 35 款第 16 目也規定：「操作動力車錯誤或超過限制速度運轉列車車輛，肇致重大事故者」符合記大過標準，台鐵局並引為其中一懲處令之處罰依據，則就此部分，是否有重複評價問題，自有檢討之必要。乃台鐵局未諳及此，僅從形式上法規範的合致性著手，未深入分析導致事故發生諸多原因關連性及懲處法條間的關係，對再申訴人有利情形，一律注意，有違責罰相當原則，本案自應退回台鐵局再重行審酌為妥，多數意見仍採支持原懲處令之見解（決定），本席實礙難同意，爰依公務人員保障暨培訓委員會保障事件審議規則第 13 條第 3 項規定，提出不同意見書如上。

三、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000071 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部臺灣鐵路管理局民國 108 年 10 月 23 日鐵人二字第 1080037535 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

交通部臺灣鐵路管理局對再申訴人申誡一次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。

事 實

申訴人係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）臺北機務段（以下簡稱臺北機務段）高級技術員資位工務員。臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於 107 年 10 月 21 日發生出軌之重大傷亡事故（以下稱系爭事故）。該局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，審認再申訴人未正確反應（映）車輛故障情形，未落實交接紀錄及安排故障檢修，僅建議以重置方式暫

時解決，未找出原因排除及安排臨時檢修，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。再申訴人不服，提起申訴；嗣不服申訴函復，於 108 年 11 月 28 日向本會提起再申訴，並於同年 12 月 3 日補正再申訴書，主張主風泵故障並非系爭列車翻覆原因，且主風泵尚於 6 年保固期內，不得拆解，其所屬機務段僅能進行一級與二級檢修，無法拆解主風泵，並於 107 年 8 月 20 日前向上級反映系爭列車型號即 TEMU2000 型之主風泵諸多缺失，是主風泵缺失應由日本契約商負相關責任，臺鐵局對其懲處實有不當，請求撤銷。案經臺鐵局 108 年 12 月 20 日鐵人二字第 1080043342 號函檢附相關資料答復，嗣於 109 年 1 月 7 日補充資料。再申訴人復於 109 年 2 月 14 日補充理由。臺鐵局於同年 3 月 13 日補充答復。本會嗣通知臺鐵局派員於同年 3 月 18 日在該局第二會議室以視訊方式陳述意見；同時段再申訴人則至本會陳述意見。再申訴人並於同年月日補充理由到會。

理 由

- 一、按公務員服務法第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」及第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例第 8 條第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 6 點規定：「有下列情形之一者，申誡：……（七）不依規定維修、使用各種車輛，情節較輕者。……」據此，臺鐵局所屬職員，須有不依規定維修、使用各種車輛，情節較輕之事實，始該當申誡懲處之要件。
- 二、復按鐵路機車車輛檢修規則第 7 條規定：「機車檢修，分為定期檢修及臨時檢修兩種。」第 8 條規定：「機車之定期檢修分為四級；其各級檢修工作重點如下：一、一級檢修：以視覺、聽覺、觸覺、嗅覺，就有關行車主要機件之狀態及作用施行檢修。二、二級檢修：以清洗、注油、測量、調整、校正、試驗，用以保持動力、傳動、行走、軀機、集電設備、儀錶等裝置動作圓滑、運用狀態正常之檢修或局部拆卸檢修。三、三級檢修：對動力、傳動、行走（含轉向架）、軀機、儀錶、車身、連結器、控制、電

氣、輔助等裝置主要機件之特定部分施行拆卸並作細部分解之檢修。四、四級檢修：對一般機件施行全盤檢修，各重要機件施行重整之檢修。」第 9 條第 1 項規定：「機車之定期檢修各級週期得由鐵路機構視車種型式、車況及使用情形擬訂檢修週期，報請交通部核定；其各級檢修週期最長不得超過下表規定：一級：使用期間三日。二級：使用期間三個月，公里數 90,000。三級：使用期間三年，公里數 1,000,000。四級：使用期間十二年，公里數 4,000,000。」第 11 條規定：「機車有下列情事之一者，應施行臨時檢修：一、發生異常事件、行車事故。二、發生故障或有故障之虞。三、其他認有檢修之必要。」臺鐵局並據以訂定「各型機車檢修週期表」規定。據此，臺鐵局所屬檢修人員，應依上開規定對列車進行相應之檢修。

三、卷查再申訴人係臺北機務段高級技術員資位工務員，依該機務段員工職掌表規定，其係負責辦理行車運轉指導、車輛檢修、設備維護、事故調查、搶修、車輛監洗、人員訓練等事項。此有再申訴人簡歷表及臺北機務段員工職掌表等影本附卷可稽。次查系爭事故於 107 年 10 月 21 日發生後，臺灣宜蘭地方檢察署（以下簡稱宜蘭地檢署）同日 19 時成立緊急應變小組，編制 2 組人員進行事故現場蒐證，及大體相驗事宜。就系爭列車司機員○○○等人涉犯過失致死等罪嫌，經該署檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書予以起訴。行政院於 107 年 10 月 22 日成立 1021 鐵路事故行政調查小組，以釐清系爭事故發生原因並提出改善建議；該小組於同年 12 月 21 日作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告（以下稱行政院調查報告）；該院復於同年 10 月 25 日第 3623 次院會後，召集跨部會及外部專家學者共同組成臺鐵總體檢小組，該小組於 108 年 1 月 18 日完成臺鐵總體檢報告。交通部為查察系爭事故之行政責任，於 108 年 5 月作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告（以下稱交通部調查報告）。監察院調查系爭事故，分別於 109 年 3 月 10 日通過對臺鐵局前局長○○○等人彈劾案（109 年劾字第 7 號），嗣於同年 4 月 14 日通過對交通

部及臺鐵局之糾正案（109 交正 0001 號）及系爭事故之調查報告（109 交調 0008 號）。國家運輸安全調查委員會（於 108 年 8 月 1 日成立）針對行政院調查報告進行補強調查，於 109 年 4 月 21 日對外發布事實資料報告（以下簡稱運安會報告）。依卷附上開起訴書、行政院調查報告、臺鐵總體檢報告、交通部調查報告、監察院對○前局長等人之彈劾案文、對交通部與臺鐵局之糾正案文、該院調查報告及運安會報告，系爭事故發生始末及原因如下：

- （一）臺鐵局於 99 年間辦理「傾斜式電聯車 136 輛」（經投票命名活動，全稱為普悠瑪自強號列車，以下簡稱普悠瑪列車）巨額採購案，由○○○○○○○○ Corporation（日本○○商事株式會社，以下簡稱日商○○會社）得標，100 年 1 月 6 日完成簽約。101 年 10 月至 103 年 3 月完成採購及驗收測試程序。104 年間，臺鐵局再增購 16 輛同款普悠瑪列車，於同年 12 月至 105 年 2 月完成採購及驗收測試程序，逐批納入載客營運。系爭列車由「日本○○製造株式會社」（以下稱日○會社）製造，為 TEMU2000 型普悠瑪列車，採 4 輛動力車與 4 輛非動力車，共 8 輛之編組運轉，並配置有 ATP（Automatic Train Protection，列車自動防護系統，係具有連續性車控監速，以輔助司機員適時減速或煞車，於必要時亦能適時自動強制列車減速或煞車之系統，以下簡稱 ATP）；系爭列車編組（TEMU2007+TEMU2008）配置於臺北機務段，最高營運速度為時速 130 公里。駕駛臺配置 TCMS（Train Control and Monitoring System，即列車控制監視系統）即時監控及記錄運轉過程之車速、各種操作及主要設備狀態。
- （二）系爭列車司機員○○○於 107 年 10 月 21 日 14 時 2 分在樹林調車場，就系爭列車進行出庫檢查作業時，未就駕駛臺 TCMS 監控面板顯示之主風泵〔又稱空壓機，即空氣壓縮機 Main Compressor，製造壓縮空氣，以提供全車軔機（煞車）、空氣彈簧（傾斜裝置）等所需之空氣源〕故障訊息進行排除，即於 14 時 49 分以系爭列車自樹林站開往臺車站，至

15 時 39 分起列車出現因 MR（即總風缸，Main Reservoir，主風泵壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存）壓力不足，而自動切斷動力且停留軔機作動之情形，造成系爭列車二度停駛。○司機員誤認隔離（即關閉）ATP 可使列車恢復動力，即於 16 時 17 分將列車 ATP 隔離後續行，惟其未依臺鐵局列車自動防護系統（ATP）使用及管理要點規定，向行車調度員通報隔離情形，亦未於下一站（頭城站）重啟 ATP，致系爭列車自該時點起即無 ATP 自動強制列車減速及煞車之防護功能。嗣系爭列車於 16 時 44 分自羅東站發車後，○司機員即以時速 139 公里至 142 公里超速行駛，於 16 時 49 分以時速 141 公里至 142 公里間高速進入每小時速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡、軌道設備受損，及 57 列次列車運轉延誤，總延誤時間 4,633 分鐘，預估影響旅客 1 萬 8,840 人，初估旅客賠償、設備修繕等支出約新臺幣 9 億 5,820 萬元之重大事故（即系爭事故）。

（三）有關主風泵故障查修情形：

- 1、普悠瑪列車於第 1、3、6、8 車共裝置 4 台主風泵，壓縮輸出之高壓空氣傳送至 MR 儲存，依據設計文件，當 MR 壓力小於 8.5bar（壓力單位，即每平方公分 8.5 公斤）時，主風泵開始打氣；MR 壓力大於 10bar 時，主風泵停止打氣。為避免需煞車時，無足夠空氣壓力制軔煞車，當 MR 壓力小於 5.5bar 時，強制切斷列車動力，使列車滑行；當動力車 MR 壓力小於 5.0bar 時（非動力車為 4.5bar），強制啟動停留軔機，使列車停止運轉，以確保安全。當主風泵溫度達 120 度、或連續運轉時間達 40 分鐘，主風泵即強制停機。於主風泵溫度降至 117 度以下時，重置駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關（EP 軔機單元開關），主風泵即重新啟動。主風泵停止，乃主風泵感測油溫或空氣溫度超過 120 度產生的保護動作，屬故障項目中的異常保護。
- 2、普悠瑪列車自 101 年交車後至 107 年事故前已發生多次主風泵強制停機

情形。另由系爭列車 TCMS 紀錄顯示，於 107 年 9 月份發生主風泵強制停機之故障共計 6 車次，於系爭事故發生當月即同年 10 月份，則分別於 2 日、3 日、5 日、7 日至 10 日、16 日、18 日、21 日（截至系爭列車發車前）計有 10 日發生 19 車次主風泵強制停機事件，顯見主風泵故障頻率甚高。又查閱系爭列車於事故發生前 6 個月內之臺鐵局機務處動力車交接記錄用紙（以下稱動力車交接簿），自 107 年 5 月 28 日起共有 6 筆主風泵強制停機紀錄（不含事故當日），其中 4 筆有檢修處置紀錄，而同年 10 月 18 日、19 日雖有記錄主風泵強制停機，惟該 2 日檢修情形欄位均為空白。就主風泵強制停機問題，臺鐵局曾於司機員在職訓練時，教導應按日○會社提供之「TEMU2000 型傾斜式電聯車維修手冊（以下簡稱維修手冊）」所述，重置 BOUN 開關，重新啟動主風泵。

- 3、臺鐵局機務處於 107 年 8 月 24 日行文日商○○會社，敘明主風泵有中空絲膜不良、管路空氣洩漏，迫使主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生，肇致後續 MR 壓力無法建立等缺失，要求該會社履行保固之責。嗣日商○○會社同年 9 月 13 日函請臺鐵局補充詳細故障資料；該局於同年 10 月 15 日行文補充，惟至系爭事故當日止，該會社無函復資料。於系爭事故發生後，行政院調查期間，臺鐵局與日商○○會社檢討確認，主風泵溫度過高與油冷卻器堵塞、中空絲膜式除濕機碳化有關。
- 4、行政院 1021 鐵路事故行政調查小組分別於 107 年 12 月 3 日及同年 12 月 17 日，至臺鐵局富岡基地拆卸及勘查系爭列車第 1、3、6、8 車主風泵，勘查主風泵結果略為，第 1、3、8 車油冷卻器散熱器堆積異物；各車中空絲膜式除濕機均呈現內部變黑、奈米材質碳化現象。據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復載以，主風泵拆檢為三級、四級檢修項目，其中，清潔主風泵油冷卻器散熱器為三級檢修項目。
- 5、針對 TEMU2000 型普悠瑪列車之定期檢修事項，臺鐵局訂有「TEMU2000 傾斜式電聯車檢修手冊」，日○會社提供維修手冊及「TEMU2000 傾斜式電聯車零件手冊」予該局以執行列車檢修維護作

業。就主風泵之檢修事項，日○會社維修手冊建議每 3 年應更換除濕機（即中空絲膜式除濕機），且當油冷卻器外部堵塞，致主風泵溫度感知器出現警告及停止時，即應清潔油冷卻器。而臺鐵局臺北機廠 104 年 6 月 18 日「研議第 1 次 3A（按即每 3 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵不拆，惟需更換新油，即與上開維修手冊建議不一致；維修手冊建議每 6 年應更換油冷卻器，而該局臺北機廠 107 年 7 月 31 日「TEP2000/EP800 型研議第一次 4A（按即每 6 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵原廠保固 6 年進廠得不拆卸，惟須更換新油，亦與維修手冊建議不同。

- 6、再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，其針對普悠瑪自強號列車主風泵故障之問題曾向上級反映，機務處亦致函要求日商履行保固責任。而其單位主管即檢修主任則於檢查股 line 群組中教導檢查員以 BOUN 復位方式解決主風泵強制停機問題，且上級僅教導此唯一一種解決方法等語。臺鐵局代表於同次會議以視訊方式陳述意見時表示，107 年 5 月 28 日當日，系爭列車動力車交接簿確實有主風泵停機情形，機務段也已進行檢修；依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定，於列車發生故障時，應將列車留下，安排臨時檢修，再申訴人職司一級檢修，對列車車況最清楚，雖只能從列車外觀及狀態進行檢查，無法清潔主風泵油冷卻器，然由司機員所記錄之動力車交接簿可知列車主風泵異常情形，惟再申訴人於 107 年 10 月 19 日系爭列車動力車交接簿上僅簽名，未將列車安排臨時檢修，核有疏失等語。此有再申訴人與臺鐵局代表 109 年 3 月 18 日陳述意見紀錄等影本在卷可稽。

- 四、復查臺鐵局營運安全處依交通部調查報告，於 108 年 7 月 16 日召開 108 年第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議決議，以前揭動力車交接簿記載於系爭事故發生前，自 107 年 5 月 28 日起有 6 筆主風泵強制停機紀錄，但值班檢修人員，再申訴人及助理工務員○○○、技術助理○○○、○○○，僅簽名及復位，未正確排除系爭列車主風泵故障，僅以復位方式

暫時解決，未確實找出原因加以排除，建議依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定各予申誡一次之懲處，並於同年月 17 日簽經局長○○○（甲章）批示如擬。臺鐵局乃通知再申訴人列席該局 108 年 7 月 25 日 109 年度考成委員會（以下簡稱考成會）第 2 次會議陳述意見，經再申訴人依時列席陳述意見；嗣同年月 29 日 109 年度考成會第 3 次會議決議，予以申誡一次之懲處，並由臺鐵局據以發布系爭懲處令。此有臺鐵局營運安全處 108 年 7 月 17 日簽、同年月 16 日第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議紀錄、人事室同年 7 月 29 日簽，及上開考成會會議紀錄等影本附卷可稽。據此，臺鐵局審認再申訴人於檢修時，列車發生主風泵故障，僅簽名及復位，未依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定施行（安排）車輛臨時檢修，有不依規定維修車輛之違失，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處，固非無據。

五、惟就臺鐵局審認再申訴人未確實找出車輛故障原因並加以排除之違失部分，經查：

系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行，已如上述，依運安會報告所載，系爭列車於 104 年 10 月 20 日至同年月 29 日執行三級檢修時，並未更換中空絲膜式除濕機。又據臺北機務段檢查股 109 年 1 月 7 日便簽，及臺鐵局同年 3 月 13 日補充答復所示，再申訴人擔任檢查員，僅可執行系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。則本件臺鐵局未依權責確實按照維修手冊內容釐清主風泵檢修項目及處理方法，並積極督促日商○○會社履行保固之責，以善盡該局所負車輛檢修及維護義務，逕以未確實找出主風泵異常原因予以排除為由，懲處僅得執行一、二級檢修之再申訴人，容有再斟酌餘地。

六、另就臺鐵局審認再申訴人未正確反映車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅建議以重置方式暫時解決之違失部分，經查：

（一）按鐵路法第 56 條之 4 第 1 項規定：「鐵路機構應有效訓練及管理從業人

員，使其具備鐵路專業及作業安全技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。……」據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。經再申訴人於再申訴書所訴，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN 復位方式等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式，則本件再申訴人究有何未依規定維修車輛之違失情事，亦非無疑，且依卷附資料未見臺鐵局進一步說明。

- (二) 臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復說明載以，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，惟僅記錄於機務段內檢修保養資料，並未提報機務段以上層級，致上級單位未能於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車主風泵異常故障情形等語。惟查再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，因其曾向單位主管反映系爭列車主風泵停機問題，後續臺北機務段才發函予臺鐵局機務處等語。又臺北機務段 107 年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14 日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，經再申訴人反映，臺北機務段已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，則就該局已知悉之車輛故障情形，何以再課予再申訴人反映故障問題之義務？又臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人後，於該公司處

理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，是否仍該當不依規定維修車輛，且情節較輕之懲處構成要件，均非無疑。另再申訴人有何未落實交接紀錄之情事，亦有未明。據上，臺鐵局以再申訴人不依規定維修車輛，情節較輕，核予其申誡一次之懲處，核有事實未明之處，認事用法難謂妥適，有再行審酌之必要。

七、綜上，臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，核予再申訴人申誡一次之懲處，難謂適法；申訴函復遞予維持，亦有未洽，均應予撤銷，由服務機關另為適法之處理。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅
	委員	謝志明
	委員	王思為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭芳煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

不同意見書

劉如慧

- 一、本件臺鐵局審認再申訴人未正確反應車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅簽名未找出原因排除及安排臨時檢修，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。本會多數意見認本件核有事實未明之處，應撤銷該懲處及申訴函復，由服務機關另為適法之處理。惟本席認為，本會既查無再申訴人違失之事實，應僅作成撤銷決定，而毋須發回服務機關另為處理。
- 二、如同本件再申訴決定書所指出，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，並記錄於機務段內檢修保養資料；再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時亦表示，因其曾向單位主管反映系爭列車主風泵停機問題，後續臺北機務段才發函予臺鐵局機務處等語。又臺北機務段同年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年 8 月 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14 日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，經再申訴人反映，臺北機務段已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，是再申訴人並無系爭懲處令所指未正確反應車輛故障情形之情事，洵堪認定。
- 三、其次，本件再申訴決定書亦指明，系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行；而再申訴人擔任檢查員，僅可執行

系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。是本件系爭列車主風泵強制停機之原因，顯非再申訴人得以發現，系爭懲處令以再申訴人僅簽名未找出原因排除予以究責，實屬無稽。

四、再者，本件再申訴決定書亦載明，依再申訴人於再申訴書所述，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN 復位方式等語。又據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式。據上，經再申訴人於反映系爭列車主風泵停機問題後，臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人，於該公司處理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，並無違誤。臺鐵局事後始稱再申訴人應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修，核與上級當時之教導內容不符。是系爭懲處令指責再申訴人於此期間未安排故障車輛檢修及安排臨時檢修，洵屬無據。

五、最後，本件亦查無再申訴人有何系爭懲處令所指未落實交接紀錄之情事。據上論結，本件因查無再申訴人違失之事實，應作成撤銷該懲處及申訴函復之決定即可。惟本會多數意見決議，作成撤銷該懲處及申訴函復，並由服務機關另為適法之處理，實礙難同意。爰依公務人員保障暨培訓委員會保障事件審議規則第 13 條第 3 項規定，提出不同意見書。

四、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000072 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部臺灣鐵路管理局民國 108 年 10 月 23 日鐵人二字第 1080037520 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

交通部臺灣鐵路管理局對再申訴人申誡一次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。

事 實

再申訴人係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）臺北機務段（以下簡稱臺北機務段）技術佐資位技術助理。臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於 107 年 10 月 21 日發生出軌死傷事故（以下稱系爭事故）。該局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，審認再申訴人未正確反應（映）車輛故障情形，未落實交接紀錄及安排故障檢修，僅建議以重置方式暫時解決，未找出原因排除及安排臨時檢修，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。再申訴人不服，提起申訴；嗣不服申訴函復，於 108 年 11 月 25 日向本會提起再申訴，主張主風泵故障並非系爭列車翻覆原因，且主風泵尚於 6 年保固期內，不得拆解，其所屬機務段僅能進行一級與二級檢修，無法拆解主風泵，並於 107 年 8 月 20 日前向上級反映系爭列車型號即 TEMU2000 型之主風泵諸多缺失，是主風泵缺失應由日本契約商負相關責任，臺鐵局對其懲處實有不當，請求撤銷。案經臺鐵局 108 年 12 月 20 日鐵人二字第 1080043342 號函檢附相關資料答復，嗣於 109 年 1 月 7 日補充資料。再申訴人復於 109 年 2 月 14 日補充理由。臺鐵局於同年 3 月 13 日補充答復。本會嗣通知臺鐵局派員於同年 3 月 20 日在該局第二會議室以視訊方式陳述意見；同時段再申訴人則至本會陳述意見。再申訴人並於同年月日補充理由到會。本會嗣通知臺鐵局派員於同年 3 月 18 日在該局第二會議室以視訊方式陳述意見；同時段再申訴人則至本會陳述意見。再申訴人並於同年月日補充理由到會。

理 由

一、按公務員服務法第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」及第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例第 8 條

第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 6 點規定：「有下列情形之一者，申誡：……（七）不依規定維修、使用各種車輛，情節較輕者。……」據此，臺鐵局所屬職員，須有不依規定維修車輛，情節較輕之事實，始該當申誡懲處之要件。

二、復按鐵路機車車輛檢修規則第 7 條規定：「機車檢修，分為定期檢修及臨時檢修兩種。」第 8 條規定：「機車之定期檢修分為四級；其各級檢修工作重點如下：一、一級檢修：以視覺、聽覺、觸覺、嗅覺，就有關行車主要機件之狀態及作用施行檢修。二、二級檢修：以清洗、注油、測量、調整、校正、試驗，用以保持動力、傳動、行走、軀機、集電設備、儀錶等裝置動作圓滑、運用狀態正常之檢修或局部拆卸檢修。三、三級檢修：對動力、傳動、行走（含轉向架）、軀機、儀錶、車身、連結器、控制、電氣、輔助等裝置主要機件之特定部分施行拆卸並作細部分解之檢修。四、四級檢修：對一般機件施行全盤檢修，各重要機件施行重整之檢修。」第 9 條第 1 項規定：「機車之定期檢修各級週期得由鐵路機構視車種型式、車況及使用情形擬訂檢修週期，報請交通部核定；其各級檢修週期最長不得超過下表規定：一級：使用期間三日。二級：使用期間三個月，公里數 90,000。三級：使用期間三年，公里數 1,000,000。四級：使用期間十二年，公里數 4,000,000。」第 11 條規定：「機車有下列情事之一者，應施行臨時檢修：一、發生異常事件、行車事故。二、發生故障或有故障之虞。三、其他認有檢修之必要。」臺鐵局並據以訂定「各型機車檢修週期表」規定。據此，臺鐵局所屬檢修人員，應依上開規定對列車進行相應之檢修。

三、卷查再申訴人係臺北機務段技術佐資位技術助理，負責辦理車輛修理、設備維護、行車事故搶修、段內清潔等維護工作事項，必要時擔任業務助理工作。此有再申訴人簡歷表及臺北機務段員工職掌表等影本附卷可稽。次查系爭事故於 107 年 10 月 21 日發生後，臺灣宜蘭地方檢察署（以下簡稱宜蘭地檢署）同日 19 時成立緊急應變小組，編制 2 組人員進行事故現場蒐證，及大體相驗事宜。就系爭列車司機員○○○等人涉犯過失致死等罪

嫌，經該署檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書予以起訴。行政院於 107 年 10 月 22 日成立 1021 鐵路事故行政調查小組，以釐清系爭事故發生原因並提出改善建議；該小組於同年 12 月 21 日作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告（以下稱行政院調查報告）；該院復於同年 10 月 25 日第 3623 次院會後，召集跨部會及外部專家學者共同組成臺鐵總體檢小組，該小組於 108 年 1 月 18 日完成臺鐵總體檢報告。交通部為查察系爭事故之行政責任，於 108 年 5 月作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告（以下稱交通部調查報告）。監察院調查系爭事故，分別於 109 年 3 月 10 日通過對臺鐵局前局長○○○等人彈劾案（109 年劾字第 7 號），嗣於同年 4 月 14 日通過對交通部及臺鐵局之糾正案（109 交正 0001 號）及系爭事故之調查報告（109 交調 0008 號）。國家運輸安全調查委員會（於 108 年 8 月 1 日成立）針對行政院調查報告進行補強調查，於 109 年 4 月 21 日對外發布事實資料報告（以下簡稱運安會報告）。依卷附上開起訴書、行政院調查報告、臺鐵總體檢報告、交通部調查報告、監察院對鹿前局長等人之彈劾案文、對交通部與臺鐵局之糾正案文、該院調查報告及運安會報告，系爭事故發生始末及原因如下：

- （一）臺鐵局於 99 年間辦理「傾斜式電聯車 136 輛」（經投票命名活動，全稱為普悠瑪自強號列車，以下簡稱普悠瑪列車）巨額採購案，由○○○○○○○○ Corporation（日本○○商事株式會社，以下簡稱日商○○會社）得標，100 年 1 月 6 日完成簽約。101 年 10 月至 103 年 3 月完成採購及驗收測試程序。104 年間，臺鐵局再增購 16 輛同款普悠瑪列車，於同年 12 月至 105 年 2 月完成採購及驗收測試程序，逐批納入載客營運。系爭列車由「日本○○製造株式會社」（以下稱日○會社）製造，為 TEMU2000 型普悠瑪列車，採 4 輛動力車與 4 輛非動力車，共 8 輛之編組運轉，並配置有 ATP（Automatic Train Protection，列車自動防護系統，係具有連續性車控監速，以輔助司機員適時減速或煞車，於必要時亦能適時自動

強制列車減速或煞車之系統，以下簡稱 ATP)；系爭列車編組 (TEMU2007+TEMU2008) 配置於臺北機務段，最高營運速度為時速 130 公里。駕駛臺配置 TCMS (Train Control and Monitoring System，即列車控制監視系統) 即時監控及記錄運轉過程之車速、各種操作及主要設備狀態。

(二) 系爭列車司機員○○○於 107 年 10 月 21 日 14 時 2 分在樹林調車場，就系爭列車進行出庫檢查作業時，未就駕駛臺 TCMS 監控面板顯示之主風泵〔又稱空壓機，即空氣壓縮機 Main Compressor，製造壓縮空氣，以提供全車軔機(煞車)、空氣彈簧(傾斜裝置)等所需之空氣源〕故障訊息進行排除，即於 14 時 49 分以系爭列車自樹林站開往臺東站，至 15 時 39 分起列車出現因 MR (即總風缸，Main Reservoir，主風泵壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存) 壓力不足，而自動切斷動力且停留軔機作動之情形，造成系爭列車二度停駛。○司機員誤認隔離(即關閉) ATP 可使列車恢復動力，即於 16 時 17 分將列車 ATP 隔離後續行，惟其未依臺鐵局列車自動防護系統(ATP) 使用及管理要點規定，向行車調度員通報隔離情形，亦未於下一站(頭城站) 重啟 ATP，致系爭列車自該時點起即無 ATP 自動強制列車減速及煞車之防護功能。嗣系爭列車於 16 時 44 分自羅東站發車後，○司機員即以時速 139 公里至 142 公里超速行駛，於 16 時 49 分以時速 141 公里至 142 公里間高速進入每小時時速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡、軌道設備受損，及 57 列次列車運轉延誤，總延誤時間 4,633 分鐘，預估影響旅客 1 萬 8,840 人，初估旅客賠償、設備修繕等支出約新臺幣 9 億 5,820 萬元之重大事故(即系爭事故)。

(三) 有關主風泵故障查修情形：

- 1、普悠瑪列車於第 1、3、6、8 車共裝置 4 台主風泵，壓縮輸出之高壓空氣傳送至 MR 儲存，依據設計文件，當 MR 壓力小於 8.5bar(壓力單位，

即每平方公分 8.5 公斤)時，主風泵開始打氣；MR 壓力大於 10bar 時，主風泵停止打氣。為避免需煞車時，無足夠空氣壓力制軔煞車，當 MR 壓力小於 5.5bar 時，強制切斷列車動力，使列車滑行；當動力車 MR 壓力小於 5.0bar 時(非動力車為 4.5bar)，強制啟動停留軔機，使列車停止運轉，以確保安全。當主風泵溫度達 120 度、或連續運轉時間達 40 分鐘，主風泵即強制停機。於主風泵溫度降至 117 度以下時，重置駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關(EP 軔機單元開關)，主風泵即重新啟動。主風泵停止，乃主風泵感測油溫或空氣溫度超過 120 度產生的保護動作，屬故障項目中的異常保護。

- 2、普悠瑪列車自 101 年交車後至 107 年事故前已發生多次主風泵強制停機情形。另由系爭列車 TCMS 紀錄顯示，於 107 年 9 月份發生主風泵強制停機之故障共計 6 車次，於系爭事故發生當月即同年 10 月份，則分別於 2 日、3 日、5 日、7 日至 10 日、16 日、18 日、21 日(截至系爭列車發車前)計有 10 日發生 19 車次主風泵強制停機事件，顯見主風泵故障頻率甚高。又查閱系爭列車於事故發生前 6 個月內之臺鐵局機務處動力車交接記錄用紙(以下稱動力車交接簿)，自 107 年 5 月 28 日起共有 6 筆主風泵強制停機紀錄(不含事故當日)，其中 4 筆有檢修處置紀錄，而同年 10 月 18 日、19 日雖有記錄主風泵強制停機，惟該 2 日檢修情形欄位均為空白。就主風泵強制停機問題，臺鐵局曾於司機員在職訓練時，教導應按日○會社提供之「TEMU2000 型傾斜式電聯車維修手冊(以下簡稱維修手冊)」所述，重置 BOUN 開關，重新啟動主風泵。
- 3、臺鐵局機務處於 107 年 8 月 24 日行文日商○○會社，敘明主風泵有中空絲膜不良、管路空氣洩漏，迫使主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生，肇致後續 MR 壓力無法建立等缺失，要求該會社履行保固之責。嗣日商○○會社同年 9 月 13 日函請臺鐵局補充詳細故障資料；該局於同年 10 月 15 日行文補充，惟至系爭事故當日止，該會社無函復資料。於系爭事故發生後，行政院調查期間，臺鐵局與日商○○會社檢討確

- 認，主風泵溫度過高與油冷卻器堵塞、中空絲膜式除濕機碳化有關。
- 4、行政院 1021 鐵路事故行政調查小組分別於 107 年 12 月 3 日及同年月 17 日，至臺鐵局富岡基地拆卸及勘查系爭列車第 1、3、6、8 車主風泵，勘查主風泵結果略為，第 1、3、8 車油冷卻器散熱器堆積異物；各車中空絲膜式除濕機均呈現內部變黑、奈米材質碳化現象。據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復載以，主風泵拆檢為三級、四級檢修項目，其中，清潔主風泵油冷卻器散熱器為三級檢修項目。
 - 5、針對 TEMU2000 型普悠瑪列車之定期檢修事項，臺鐵局訂有「TEMU2000 傾斜式電聯車檢修手冊」，日○會社提供維修手冊及「TEMU2000 傾斜式電聯車零件手冊」予該局以執行列車檢修維護作業。就主風泵之檢修事項，日○會社維修手冊建議每 3 年應更換除濕機（即中空絲膜式除濕機），且當油冷卻器外部堵塞，致主風泵溫度感知器出現警告及停止時，即應清潔油冷卻器。而臺鐵局臺北機廠 104 年 6 月 18 日「研議第 1 次 3A（按即每 3 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵不拆，惟需更換新油，即與上開維修手冊建議不一致；維修手冊建議每 6 年應更換油冷卻器，而該局臺北機廠 107 年 7 月 31 日「TEP2000/EP800 型研議第一次 4A（按即每 6 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵原廠保固 6 年進廠得不拆卸，惟須更換新油，亦與維修手冊建議不同。
 - 6、再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，其針對普悠瑪自強號列車主風泵故障之問題曾向上級反映，機務處亦致函要求日商履行保固責任。而其單位主管即檢修主任則於檢查股 line 群組中教導檢查員以 BOUN 復位方式解決主風泵強制停機問題，且上級僅教導此唯一一種解決方法等語。臺鐵局代表於同次會議以視訊方式陳述意見時表示，107 年 5 月 28 日當日，系爭列車動力車交接簿確實有主風泵停機情形，機務段也已進行檢修；依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定，於列車發生故障時，應將列車留下，安排臨時檢修，再申訴人職司一級檢修，對

列車車況最清楚，雖只能從列車外觀及狀態進行檢查，無法清潔主風泵油冷卻器，然由司機員所記錄之動力車交接簿可知列車主風泵異常情形，惟再申訴人於 107 年 10 月 11 日系爭列車動力車交接簿上僅簽名，未將列車安排臨時檢修，核有疏失等語。此有再申訴人與臺鐵局代表 109 年 3 月 18 日陳述意見紀錄等影本在卷可稽。

四、復查臺鐵局營運安全處依交通部調查報告，於 108 年 7 月 16 日召開 108 年第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議決議，以前揭動力車交接簿記載於系爭事故發生前，自 107 年 5 月 28 日起有 6 筆主風泵強制停機紀錄，但值班檢修人員，再申訴人及工務員○○○、助理工務員○○○、技術助理○○○，僅簽名及復位，未正確排除系爭列車主風泵故障，僅以復位方式暫時解決，未確實找出原因加以排除，建議依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定各予申誡一次之懲處，並於同年 7 月 17 日簽經局長○○○（甲章）批示如擬。臺鐵局乃通知再申訴人列席該局 108 年 7 月 25 日 109 年度考成委員會（以下簡稱考成會）第 2 次會議陳述意見，經再申訴人依時列席陳述意見；嗣同年 7 月 29 日 109 年度考成會第 3 次會議決議，予以申誡一次之懲處，並由臺鐵局據以發布系爭懲處令。此有臺鐵局營運安全處 108 年 7 月 17 日簽、同年 7 月 16 日第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議紀錄、人事室同年 7 月 29 日簽，及上開考成會會議紀錄等影本附卷可稽。據此，臺鐵局審認再申訴人於檢修時，列車發生主風泵故障，僅簽名及復位，未依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定施行（安排）車輛臨時檢修，有不依規定維修車輛之違失，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處，固非無據。

五、惟就臺鐵局審認再申訴人未確實找出車輛故障原因並加以排除之違失部分，經查：

系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行，已如上述，依運安會報告所載，系爭列車於 104 年 10 月 20 日至同年

月 29 日執行三級檢修時，並未更換中空絲膜式除濕機。又據臺北機務段檢查股 109 年 1 月 7 日便簽，及臺鐵局同年 3 月 13 日補充答復所示，再申訴人擔任檢查員，僅可執行系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。則本件臺鐵局未依權責確實按照維修手冊內容釐清主風泵檢修項目及處理方法，並積極督促日商○○會社履行保固之責，以善盡該局所負車輛檢修及維護義務，逕以未確實找出主風泵異常原因予以排除為由，懲處僅得執行一、二級檢修之再申訴人，容有再斟酌餘地。

六、另就臺鐵局審認再申訴人未正確反映車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅建議以重置方式暫時解決之違失部分，經查：

(一) 按鐵路法第 56 條之 4 第 1 項規定：「鐵路機構應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業及作業安全技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。……」據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。經再申訴人同年 18 日到會陳述意見時表示，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN 復位方式等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式，則本件再申訴人究有何未依規定維修車輛之違失情事，亦非無疑，且依卷附資料未見臺鐵局進一步說明。

(二) 臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復說明載以，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，惟僅記錄於機務段內檢修保養資料，並未提報機務段以上層級，致上級單位未能於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車主風泵異常故障情形等語。惟查再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，因其曾向單位主管反映系爭列車主風泵停機問題，後續臺北機務段才發函予臺鐵局機務處等語。又臺北機務段 107 年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段

所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年月 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14 日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，經再申訴人反映，臺北機務段已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，則就該局已知悉之車輛故障情形，何以再課予再申訴人反映故障問題之義務？又臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人後，於該公司處理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，是否仍該當不依規定維修車輛，且情節較輕之懲處構成要件，均非無疑。另再申訴人有何未落實交接紀錄之情事，亦有未明。據上，臺鐵局以再申訴人不依規定維修車輛，情節較輕，核予其申誠一次之懲處，核有事實未明之處，認事用法難謂妥適，有再行審酌之必要。

七、綜上，臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，核予再申訴人申誠一次之懲處，難謂適法；申訴函復遞予維持，亦有未洽，均應予撤銷，由服務機關另為適法之處理。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德

委員 林 三 欽
委員 陳 愛 娥
委員 楊 仁 煌
委員 劉 如 慧
委員 吳 登 銓
委員 李 英 毅
委員 謝 志 明
委員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

不同意見書

劉如慧

- 一、本件臺鐵局審認再申訴人未正確反應車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅建議以重置方式暫時解決，未找出原因排除及安排臨時檢修，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。本會多數意見認本件核有事實未明之處，應撤銷該懲處及申訴函復，由服務機關另為適法之處理。惟本席認為，本會既查無再申訴人違失之事實，應僅作成撤銷決定，而毋須發回服務機關另為處理。
- 二、如同本件再申訴決定書所指出，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，並記錄於機務段內檢修保養資料；再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時亦表示，因其曾向單位主管反映系爭列車主風泵停機問題，後續臺北機務段才發函予臺鐵局機務處等語。又臺北機務段同年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛

運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年月 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14 日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，經再申訴人反映，臺北機務段已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，是再申訴人並無系爭懲處令所指未正確反應車輛故障情形之情事，洵堪認定。

三、其次，本件再申訴決定書亦指明，系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行；而再申訴人擔任檢查員，僅可執行系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。是本件系爭列車主風泵強制停機之原因，顯非再申訴人得以發現，系爭懲處令以再申訴人未找出原因排除予以究責，實屬無稽。

四、再者，本件再申訴決定書亦載明，再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN 復位方式等語。又據臺鐵局同年月 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式。據上，經再申訴人於反映系爭列車主風泵停機問題後，臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人，於該公司處理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，並無違誤。臺鐵局事後始稱再申訴人應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修，核與上級當時之教導內容不符。是系爭懲處令指責再申訴人於此期間僅建議以重置方式暫時解決及未

安排臨時檢修，洵屬無據。

五、最後，本件亦查無再申訴人有何系爭懲處令所指未落實交接紀錄之情事。據上論結，本件因查無再申訴人違失之事實，應作成撤銷該懲處及申訴函復之決定即可。惟本會多數意見決議，作成撤銷該懲處及申訴函復，並由服務機關另為適法之處理，實礙難同意。爰依公務人員保障暨培訓委員會保障事件審議規則第 13 條第 3 項規定，提出不同意見書。

五、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000073 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部臺灣鐵路管理局民國 108 年 10 月 23 日鐵人二字第 1080037525 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

交通部臺灣鐵路管理局對再申訴人申誡一次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。

事 實

再申訴人係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）臺北機務段（以下簡稱臺北機務段）技術員資位助理工務員。臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於 107 年 10 月 21 日發生出軌死傷事故（以下稱系爭事故）。該局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，審認再申訴人未正確反映車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅以重置方式暫時解決，未找出原因排出及安排臨時檢修，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不服申訴函復，於 108 年 12 月 3 日向本會提起再申訴，主張主風泵故障並非系爭列車翻覆原因，且主風泵尚於 6 年保固期內，不得拆解，其所屬機務段僅能進行一級與二級檢修，無法拆解主風泵，並於 107 年 8 月 20 日前向上級反映系爭列車型號即 TEMU2000 型之主風泵諸多缺失，是主風泵缺

失應由日本契約商負相關責任，臺鐵局對其懲處實有不當，請求撤銷。案經臺鐵局 108 年 12 月 12 日鐵人二字第 1080042581 號函檢附相關資料答復，嗣於 109 年 1 月 7 日補充資料。再申訴人於同年 2 月 13 日補充理由。臺鐵局於同年 3 月 13 日補充答復到會。嗣本會通知再申訴人於同年 3 月 18 日到會陳述意見；臺鐵局派員於同次會議在該局以視訊方式陳述意見。

理 由

- 一、按公務員服務法第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」及第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例第 8 條第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 6 點規定：「有下列情形之一者，申誡：……（七）不依規定維修、使用各種車輛，情節較輕者。……」據此，臺鐵局所屬職員，須有不依規定維修車輛，情節較輕之事實，始該當申誡懲處之要件。
- 二、復按鐵路機車車輛檢修規則第 7 條規定：「機車檢修，分為定期檢修及臨時檢修兩種。」第 8 條規定：「機車之定期檢修分為四級；其各級檢修工作重點如下：一、一級檢修：以視覺、聽覺、觸覺、嗅覺，就有關行車主要機件之狀態及作用施行檢修。二、二級檢修：以清洗、注油、測量、調整、校正、試驗，用以保持動力、傳動、行走、軀機、集電設備、儀錶等裝置動作圓滑、運用狀態正常之檢修或局部拆卸檢修。三、三級檢修：對動力、傳動、行走（含轉向架）、軀機、儀錶、車身、連結器、控制、電氣、輔助等裝置主要機件之特定部分施行拆卸並作細部分解之檢修。四、四級檢修：對一般機件施行全盤檢修，各重要機件施行重整之檢修。」第 9 條第 1 項規定：「機車之定期檢修各級週期得由鐵路機構視車種型式、車況及使用情形擬訂檢修週期，報請交通部核定；其各級檢修週期最長不得超過下表規定：一級：使用期間三日。二級：使用期間三個月，公里數 90,000。三級：使用期間三年，公里數 1,000,000。四級：使用期間十二年，公里數 4,000,000。」第 11 條規定：「機車有下列情事之一者，應施行臨時

檢修：一、發生異常事件、行車事故。二、發生故障或有故障之虞。三、其他認有檢修之必要。」臺鐵局並據以訂定「各型機車檢修週期表」規定。據此，臺鐵局所屬檢修人員，應依上開規定對系爭列車進行相應之檢修。

三、卷查再申訴人係臺北機務段技術員資位助理工務員，負責辦理行車運轉指導、車輛檢修、設備維護、事故調查、搶修、車輛監洗、人員訓練等事項。此有再申訴人簡歷表及臺北機務段員工職掌表等影本在卷可稽。次查系爭事故於 107 年 10 月 21 日發生後，臺灣宜蘭地方檢察署（以下簡稱宜蘭地檢署）同日 19 時成立緊急應變小組，編制 2 組人員進行事故現場蒐證，及大體相驗事宜。就系爭列車司機員○○○等人涉犯過失致死等罪嫌，經該署檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書予以起訴。行政院於 107 年 10 月 22 日成立 1021 鐵路事故行政調查小組，以釐清系爭事故發生原因並提出改善建議；該小組於同年 12 月 21 日作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告（以下稱行政院調查報告）；該院復於同年 10 月 25 日第 3623 次院會後，召集跨部會及外部專家學者共同組成臺鐵總體檢小組，該小組於 108 年 1 月 18 日完成臺鐵總體檢報告。交通部為查察系爭事故之行政責任，於 108 年 5 月作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告（以下稱交通部調查報告）。監察院調查系爭事故，分別於 109 年 3 月 10 日通過對臺鐵局前局長○○○等人彈劾案（109 年劾字第 7 號），嗣於同年 4 月 14 日通過對交通部及臺鐵局之糾正案（109 交正 0001 號）及系爭事故之調查報告（109 交調 0008 號）。國家運輸安全調查委員會（於 108 年 8 月 1 日成立）針對行政院調查報告進行補強調查，於 109 年 4 月 21 日對外發布事實資料報告（以下簡稱運安會報告）。依卷附上開起訴書、行政院調查報告、臺鐵總體檢報告、交通部調查報告、監察院對鹿前局長等人之彈劾案文、對交通部與臺鐵局之糾正案文、該院調查報告及運安會報告，系爭事故發生始末及原因如下：

（一）臺鐵局於 99 年間辦理「傾斜式電聯車 136 輛」（經投票命名活動，全稱

為普悠瑪自強號列車，以下簡稱普悠瑪列車)巨額採購案，由○○○○○○○○ Corporation(日本○○商事株式會社，以下簡稱日商○○會社)得標，100年1月6日完成簽約。101年10月至103年3月完成採購及驗收測試程序。104年間，臺鐵局再增購16輛同款普悠瑪列車，於同年12月至105年2月完成採購及驗收測試程序，逐批納入載客營運。系爭列車由「日本○○製造株式會社」(以下稱日○會社)製造，為TEMU2000型普悠瑪列車，採4輛動力車與4輛非動力車，共8輛之編組運轉，並配置有ATP(Automatic Train Protection，列車自動防護系統，係具有連續性車控監速，以輔助司機員適時減速或煞車，於必要時亦能適時自動強制列車減速或煞車之系統)；系爭列車編組(TEMU2007+TEMU2008)配置於臺北機務段，最高營運速度為時速130公里。駕駛臺配置TCMS(Train Control and Monitoring System，即列車控制監視系統)即時監控及記錄運轉過程之車速、各種操作及主要設備狀態。

- (二)系爭列車司機員○○○於107年10月21日14時2分在樹林調車場，就系爭列車進行出庫檢查作業時，未就駕駛臺TCMS監控面板顯示之主風泵〔又稱空壓機，即空氣壓縮機 Main Compressor，製造壓縮空氣，以提供全車軔機(煞車)、空氣彈簧(傾斜裝置)等所需之空氣源〕故障訊息進行排除，即於14時49分以系爭列車自樹林站開往臺東站，至15時39分起列車出現因MR(即總風缸，Main Reservoir，主風泵壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存)壓力不足，而自動切斷動力且停留軔機作動之情形，造成系爭列車二度停駛。○司機員誤認隔離(即關閉)ATP可使列車恢復動力，即於16時17分將列車ATP隔離後續行，惟其未依臺鐵局列車自動防護系統(ATP)使用及管理要點規定，向行車調度員通報隔離情形，亦未於下一站(頭城站)重啟ATP，致系爭列車自該時點起即無ATP自動強制列車減速及煞車之防護功能。嗣系爭列車於16時44分停靠羅東站發車後，○司機員即以時速139公里至142公里超速行駛，於16時49分以時速141公里至142公里間高速進入每小時

速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡、軌道設備受損，及 57 列次列車運轉延誤，總延誤時間 4,633 分鐘，預估影響旅客 1 萬 8,840 人，初估旅客賠償、設備修繕等支出約新臺幣 9 億 5,820 萬元之重大事故（即系爭事故）。

（三）有關主風泵故障查修情形：

- 1、普悠瑪列車於第 1、3、6、8 車共裝置 4 台主風泵，壓縮輸出之高壓空氣傳送至 MR 儲存，依據設計文件，當 MR 壓力小於 8.5bar（壓力單位，即每平方公分 8.5 公斤）時，主風泵開始打氣；MR 壓力大於 10bar 時，主風泵停止打氣。為避免需煞車時，無足夠空氣壓力制軔煞車，當 MR 壓力小於 5.5bar 時，強制切斷列車動力，使列車滑行；當動力車 MR 壓力小於 5.0bar 時（非動力車為 4.5bar），強制啟動停留軔機，使列車停止運轉，以確保安全。當主風泵溫度達 120 度、或連續運轉時間達 40 分鐘，主風泵即強制停機。於主風泵溫度降至 117 度以下時，重置駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關（EP 軔機單元開關），主風泵即重新啟動。主風泵停止，乃主風泵感測油溫或空氣溫度超過 120 度產生的保護動作，屬故障項目中的異常保護。
- 2、普悠瑪列車自 101 年交車後至 107 年事故前已發生多次主風泵強制停機情形。另由系爭列車 TCMS 紀錄顯示，於 107 年 9 月份發生主風泵強制停機之故障共計 6 車次，於系爭事故發生當月（即同年 10 月份），則分別於 2 日、3 日、5 日、7 日至 10 日、16 日、18 日、21 日（截至系爭列車發車前）計有 10 日發生 19 車次主風泵強制停機事件，顯見主風泵故障頻率甚高。又查閱系爭列車於事故發生前 6 個月內之臺鐵局機務處動力車交接記錄用紙（以下稱動力車交接簿），自 107 年 5 月 28 日起共有 6 筆主風泵強制停機紀錄（不含事故當日），其中 4 筆有檢修處置紀錄，而同年 10 月 18 日、19 日雖有記錄主風泵強制停機，惟該 2 日檢修情形欄位均為空白。就主風泵強制停機問題，臺鐵局曾於司機員在職訓

練時，教導應按日○會社提供之「TEMU2000 傾斜式電聯車維修手冊(以下簡稱維修手冊)」所述，重置 BOUN 開關，重新啟動主風泵。

- 3、臺鐵局機務處於 107 年 8 月 24 日行文日商○○會社，敘明主風泵有中空絲膜不良、管路空氣洩漏，迫使主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生，肇致後續 MR 壓力無法建立等缺失，要求該會社履行保固之責。嗣日商○○會社同年 9 月 13 日函請臺鐵局補充詳細故障資料；該局於同年 10 月 15 日行文補充，惟至系爭事故當日止，該會社無函復資料。於系爭事故發生後，行政院調查期間，臺鐵局與日商○○會社檢討確認，主風泵溫度過高與油冷卻器堵塞、中空絲膜式除濕機碳化有關。
- 4、行政院 1021 鐵路事故行政調查小組分別於 107 年 12 月 3 日及同年 12 月 17 日，至臺鐵局富岡基地拆卸及勘查系爭列車第 1、3、6、8 車主風泵，勘查主風泵結果略為，第 1、3、8 車油冷卻器散熱器堆積異物；各車中空絲膜式除濕機均呈現內部變黑、奈米材質碳化現象。據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復載以，主風泵拆檢為三級、四級檢修項目，其中，清潔主風泵油冷卻器散熱器為三級檢修項目。
- 5、針對 TEMU2000 型普悠瑪列車之定期檢修事項，臺鐵局訂有「TEMU2000 傾斜式電聯車檢修手冊」，日○會社提供維修手冊及「TEMU2000 傾斜式電聯車零件手冊」予該局以執行列車檢修維護作業。就主風泵之檢修事項，日○會社維修手冊建議每 3 年應更換除濕機(即中空絲膜式除濕機)，且當油冷卻器外部堵塞，致主風泵溫度感知器出現警告及停止時，即應清潔油冷卻器。而臺鐵局臺北機廠 104 年 6 月 18 日「研議第 1 次 3A(按即每 3 年)檢修執行項目」會議決議，主風泵不拆，惟需更換新油，即與上開維修手冊建議不一致；維修手冊建議每 6 年應更換油冷卻器，而該局臺北機廠 107 年 7 月 31 日「TEP2000/EP800 型研議第一次 4A(按即每 6 年)檢修執行項目」會議決議，主風泵原廠保固 6 年進廠得不拆卸，惟須更換新油，亦與維修手冊建議不同。

6、再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，107 年 8 月 20 日臺北機務段已就主風泵過熱停機等問題發函予機務處，該處亦於同年月 24 日函請立約商提出改善，惟立約商並未改善。其執行一級檢修時，僅能以視覺、聽覺、嗅覺對行車主要機件進行檢修，清潔油冷卻器及更換中空絲膜式除濕機均須三級檢修以上層級，非臺北機務段業務，該段無法拆解主風泵等語。臺鐵局代表於同次會議以視訊方式陳述意見時表示，107 年 5 月 28 日當日，系爭列車動力車交接簿確實有主風泵停機情形，機務段後來也已進行檢修；依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定，於列車發生故障時，應將列車留下，安排臨時檢修，再申訴人職司一級檢修，對列車車況最清楚，雖只能從列車外觀及狀態進行檢查，無法清潔主風泵油冷卻器，然由司機員所記錄之動力車交接簿可知列車主風泵異常情形，惟再申訴人於 107 年 9 月 21 日系爭列車動力車交接簿上，僅以復位方式解決主風泵強制停機問題並簽名，未將列車安排臨時檢修，核有疏失等語。此有再申訴人與臺鐵局代表 109 年 3 月 18 日陳述意見紀錄等影本在卷可稽。

四、復查臺鐵局營運安全處依交通部調查報告，於 108 年 7 月 16 日召開 108 年第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議決議，以前揭動力車交接簿記載於系爭事故發生前，自 107 年 5 月 28 日起有 6 筆主風泵強制停機紀錄，但值班檢修人員再申訴人及工務員○○○、技術助理○○○、○○○僅簽名及復位，有未正確排除系爭列車主風泵故障，僅以復位方式暫時解決，未確實找出原因加以排除，建議依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定各予申誡一次之懲處，並於同年月 17 日簽經局長○○○（甲章）批示如擬。臺鐵局乃通知再申訴人列席該局 108 年 7 月 25 日 109 年度考成委員會（以下簡稱考成會）第 2 次會議陳述意見，經再申訴人依時列席陳述意見；嗣同年月 29 日 109 年度考成會第 3 次會議決議，予以申誡一次之懲處，並由臺鐵局據以發布系爭懲處令。此有臺鐵局營運安全處 108 年 7 月 17 日簽、同年月 16 日第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會

議紀錄、人事室同年 7 月 29 日簽，及上開考成會會議紀錄等影本附卷可稽。據此，臺鐵局審認再申訴人於檢修時，列車發生主風泵故障，僅簽名及復位，未依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定施行（安排）車輛臨時檢修，有不依規定維修車輛之違失，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處，固非無據。

五、惟就臺鐵局審認再申訴人未確實找出車輛故障原因並加以排除之違失部分，經查：

系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行，已如上述，依運安會報告所載，系爭列車於 104 年 10 月 20 日至同年 10 月 29 日執行三級檢修時，並未更換中空絲膜式除濕機。又據臺北機務段檢查股 109 年 1 月 7 日便簽，及臺鐵局同年 3 月 13 日補充答復所示，再申訴人擔任檢查員，僅可執行系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。則本件臺鐵局未依權責確實按照維修手冊內容釐清主風泵檢修項目及處理方法，並積極督促日商○○會社履行保固之責，以善盡該局所負車輛檢修及維護義務，逕以未確實找出主風泵異常原因予以排除為由，懲處僅得執行一、二級檢修之再申訴人，容有再斟酌餘地。

六、另就臺鐵局審認再申訴人未正確反映車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅以重置方式暫時解決之違失部分，經查：

（一）按鐵路法第 56 條之 4 第 1 項規定：「鐵路機構應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業及作業安全技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。……」據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。經查再申訴人所提再申訴書亦表示，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN 復位方式等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普

悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式，則本件再申訴人究有何未依規定維修車輛之違失情事，亦非無疑，且依卷附資料未見臺鐵局進一步說明。

- (二) 臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復說明載以，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，惟僅記錄於機務段內檢修保養資料，並未提報機務段以上層級，致上級單位未能於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車主風泵異常故障情形等語。惟臺北機務段同年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年月 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14 日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，臺北機務段既已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，則就該局業已知悉之車輛故障情形，何以再課予再申訴人反映故障問題之義務？又臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人後，於該公司處理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，是否仍該當不依規定維修車輛之懲處構成要件，均非無疑。又再申訴人有何未落實交接紀錄之情事，亦有未明。據上，臺鐵局以再申訴人不依規定維修車輛，情節較輕，核予其申誠一次之懲處，核有事實未明之處，認事用法難謂妥適，有再行審酌之必要。

七、綜上，臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，核布再申訴人申誠一次之懲處，難謂適法；申訴函復遞予維持，亦有未洽。均應予撤銷，由服務機關另為適法之處理。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第

1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會 主任委員 郭 芳 煜
副主任委員 葉 瑞 興
委員 郝 培 芝
委員 蘇 俊 榮
委員 游 瑞 德
委員 林 三 欽
委員 陳 愛 娥
委員 楊 仁 煌
委員 劉 如 慧
委員 吳 登 銓
委員 李 英 毅
委員 謝 志 明
委員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

本件服務機關應於收受本決定書之次日起 2 個月內將處理情形回復本會，如於上開期限內未處理者，本會將檢具證據將違失人員移送監察院依法處理；違失人員為薦任第九職等以下人員者，本會將通知服務機關之上級機關依法處理；違失人員如為民意機關首長，本會將處以新臺幣 10 萬元以上 100 萬元以下罰鍰，並公布違失事實。

不同意見書

劉如慧

一、本件臺鐵局審認再申訴人未正確反應車輛故障情形、未落實交接紀錄及安

排故障車輛檢修，僅以重置方式暫時解決，未找出原因排除及安排臨時檢修，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。本會多數意見認本件核有事實未明之處，應撤銷該懲處及申訴函復，由服務機關另為適法之處理。惟本席認為，本會既查無再申訴人違失之事實，應僅作成撤銷決定，而毋須發回服務機關另為處理。

二、如同本件再申訴決定書所指出，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，並記錄於機務段內檢修保養資料；再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時亦表示，因其於 107 年 5 月向單位主管反映系爭列車主風泵停機問題，後續臺北機務段才發函予臺鐵局機務處等語。又臺北機務段同年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年 2 月 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14 日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，經再申訴人反映，臺北機務段已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，是再申訴人並無系爭懲處令所指未正確反應車輛故障情形之情事，洵堪認定。

三、其次，本件再申訴決定書亦指明，系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行；而再申訴人擔任檢查員，僅可執行系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。是本件系爭列車主風泵強制停機之原因，顯非再申訴人得以發現，系爭懲處令以再申訴人未找出原因排除予以究責，實屬無稽。

四、再者，本件再申訴決定書亦載明，再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN

復位方式等語。又據臺鐵局同年月 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式。據上，經再申訴人於反映系爭列車主風泵停機問題後，臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人，於該公司處理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，並無違誤。臺鐵局事後始稱再申訴人應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修，核與上級當時之教導內容不符。是系爭懲處令指責再申訴人於此期間僅以重置方式暫時解決及未安排臨時檢修，洵屬無據。

五、最後，本件亦查無再申訴人有何系爭懲處令所指未落實交接紀錄之情事。據上論結，本件因查無再申訴人違失之事實，應作成撤銷該懲處及申訴函復之決定即可。惟本會多數意見決議，作成撤銷該懲處及申訴函復，並由服務機關另為適法之處理，實礙難同意。爰依公務人員保障暨培訓委員會保障事件審議規則第 13 條第 3 項規定，提出不同意見書。

六、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000074 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部臺灣鐵路管理局民國 108 年 10 月 23 日鐵人二字第 1080037523 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

交通部臺灣鐵路管理局對再申訴人申誠一次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。

事 實

再申訴人係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）臺北機務段（以下簡稱臺北機務段）技術佐資位技術助理。臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於 107 年 10 月 21 日發生出軌死傷事故（以下稱系爭事故）。該局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，審認再申訴人未正確反映車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅以重置方式暫時解決，未找出原因排除及安排臨時檢修，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不服申訴函復，於 108 年 11 月 27 日向本會提起再申訴，主張其擔任運轉班檢查員，已依規定實施一級檢修，系爭列車主風泵故障問題須三級或四級檢修拆解始能找出原因，並已向單位主管反映主風泵強制停機問題，且安排車輛檢修，請求撤銷原懲處。案經臺鐵局 108 年 12 月 20 日鐵人二字第 1080043342 號函檢附相關資料答復，嗣於 109 年 1 月 7 日補充資料。再申訴人於同年 2 月 4 日補充理由。臺鐵局於同年 3 月 13 日補充答復到會。嗣本會通知再申訴人於同年 3 月 18 日到會陳述意見；臺鐵局派員於同次會議在該局以視訊方式陳述意見。

理 由

- 一、按公務員服務法第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」及第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例第 8 條第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 6 點規定：「有下列情形之一者，申誡：……（七）不依規定維修、使用各種車輛，情節較輕者。……」據此，臺鐵局所屬職員，須有不依規定維修車輛，情節較輕之事實，始該當申誡懲處之要件。
- 二、復按鐵路機車車輛檢修規則第 7 條規定：「機車檢修，分為定期檢修及臨時檢修兩種。」第 8 條規定：「機車之定期檢修分為四級；其各級檢修工作重點如下：一、一級檢修：以視覺、聽覺、觸覺、嗅覺，就有關行車主要機件之狀態及作用施行檢修。二、二級檢修：以清洗、注油、測量、調

整、校正、試驗，用以保持動力、傳動、行走、軋機、集電設備、儀錶等裝置動作圓滑、運用狀態正常之檢修或局部拆卸檢修。三、三級檢修：對動力、傳動、行走（含轉向架）、軋機、儀錶、車身、連結器、控制、電氣、輔助等裝置主要機件之特定部分施行拆卸並作細部分解之檢修。四、四級檢修：對一般機件施行全盤檢修，各重要機件施行重整之檢修。」第 9 條第 1 項規定：「機車之定期檢修各級週期得由鐵路機構視車種型式、車況及使用情形擬訂檢修週期，報請交通部核定；其各級檢修週期最長不得超過下表規定：一級：使用期間三日。二級：使用期間三個月，公里數 90,000。三級：使用期間三年，公里數 1,000,000。四級：使用期間十二年，公里數 4,000,000。」第 11 條規定：「機車有下列情事之一者，應施行臨時檢修：一、發生異常事件、行車事故。二、發生故障或有故障之虞。三、其他認有檢修之必要。」臺鐵局並據以訂定「各型機車檢修週期表」規定。據此，臺鐵局所屬檢修人員，應依上開規定對系爭列車進行相應之檢修。

三、卷查再申訴人係臺北機務段技術佐資位技術助理，負責辦理車輛修理、設備維護、行車事故搶修、段內清潔等維護工作事項，必要時擔任業務助理工作。此有再申訴人簡歷表及臺北機務段員工職掌表等影本附卷可稽。次查系爭事故於 107 年 10 月 21 日發生後，臺灣宜蘭地方檢察署（以下簡稱宜蘭地檢署）同日 19 時成立緊急應變小組，編制 2 組人員進行事故現場蒐證，及大體相驗事宜。就系爭列車司機員○○○等人涉犯過失致死等罪嫌，經該署檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書予以起訴。行政院於 107 年 10 月 22 日成立 1021 鐵路事故行政調查小組，以釐清系爭事故發生原因並提出改善建議；該小組於同年 12 月 21 日作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告（以下稱行政院調查報告）；該院復於同年 10 月 25 日第 3623 次院會後，召集跨部會及外部專家學者共同組成臺鐵總體檢小組，該小組於 108 年 1 月 18 日完成臺鐵總體檢報告。交通部為查察系爭事故之行政責任，於 108 年 5 月作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌

事故行政責任調查報告(以下稱交通部調查報告)。監察院調查系爭事故，分別於 109 年 3 月 10 日通過對臺鐵局前局長○○○等人彈劾案(109 年劾字第 7 號)，嗣於同年 4 月 14 日通過對交通部及臺鐵局之糾正案(109 交正 0001 號)及系爭事故之調查報告(109 交調 0008 號)。國家運輸安全調查委員會(於 108 年 8 月 1 日成立)針對行政院調查報告進行補強調查，於 109 年 4 月 21 日對外發布事實資料報告(以下簡稱運安會報告)。依卷附上開起訴書、行政院調查報告、臺鐵總體檢報告、交通部調查報告、監察院對鹿前局長等人之彈劾案文、對交通部與臺鐵局之糾正案文、該院調查報告及運安會報告，系爭事故發生始末及原因如下：

- (一) 臺鐵局於 99 年間辦理「傾斜式電聯車 136 輛」(經投票命名活動，全稱為普悠瑪自強號列車，以下簡稱普悠瑪列車)巨額採購案，由○○○○○○○○ Corporation(日本○○商事株式會社，以下簡稱日商○○會社)得標，100 年 1 月 6 日完成簽約。101 年 10 月至 103 年 3 月完成採購及驗收測試程序。104 年間，臺鐵局再增購 16 輛同款普悠瑪列車，於同年 12 月至 105 年 2 月完成採購及驗收測試程序，逐批納入載客營運。系爭列車由「日本○○製造株式會社」(以下稱日○會社)製造，為 TEMU2000 型普悠瑪列車，採 4 輛動力車與 4 輛非動力車，共 8 輛之編組運轉，並配置有 ATP (Automatic Train Protection，列車自動防護系統，係具有連續性車控監速，以輔助司機員適時減速或煞車，於必要時亦能適時自動強制列車減速或煞車之系統)；系爭列車編組 (TEMU2007+TEMU2008) 配置於臺北機務段，最高營運速度為時速 130 公里。駕駛臺配置 TCMS (Train Control and Monitoring System，即列車控制監視系統) 即時監控及記錄運轉過程之車速、各種操作及主要設備狀態。
- (二) 系爭列車司機員○○○於 107 年 10 月 21 日 14 時 2 分在樹林調車場，就系爭列車進行出庫檢查作業時，未就駕駛臺 TCMS 監控面板顯示之主風泵〔又稱空壓機，即空氣壓縮機 Main Compressor，製造壓縮空氣，以提供全車軀機(煞車)、空氣彈簧(傾斜裝置)等所需之空氣源〕故

障訊息進行排除，即於 14 時 49 分以系爭列車自樹林站開往臺東站，至 15 時 39 分起列車出現因 MR（即總風缸，Main Reservoir，主風泵壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存）壓力不足，而自動切斷動力且停留軔機作動之情形，造成系爭列車二度停駛。○司機員誤認隔離（即關閉）ATP 可使列車恢復動力，即於 16 時 17 分將列車 ATP 隔離後續行，惟其未依臺鐵局列車自動防護系統（ATP）使用及管理要點規定，向行車調度員通報隔離情形，亦未於下一站（頭城站）重啟 ATP，致系爭列車自該時點起即無 ATP 自動強制列車減速及煞車之防護功能。嗣系爭列車於 16 時 44 分停靠羅東站發車後，○司機員即以時速 139 公里至 142 公里超速行駛，於 16 時 49 分以時速 141 公里至 142 公里間高速進入每小時時速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡、軌道設備受損，及 57 列次列車運轉延誤，總延誤時間 4,633 分鐘，預估影響旅客 1 萬 8,840 人，初估旅客賠償、設備修繕等支出約新臺幣 9 億 5,820 萬元之重大事故（即系爭事故）。

（三）有關主風泵故障查修情形：

- 1、普悠瑪列車於第 1、3、6、8 車共裝置 4 台主風泵，壓縮輸出之高壓空氣傳送至 MR 儲存，依據設計文件，當 MR 壓力小於 8.5bar（壓力單位，即每平方公分 8.5 公斤）時，主風泵開始打氣；MR 壓力大於 10bar 時，主風泵停止打氣。為避免需煞車時，無足夠空氣壓力制軔煞車，當 MR 壓力小於 5.5bar 時，強制切斷列車動力，使列車滑行；當動力車 MR 壓力小於 5.0bar 時（非動力車為 4.5bar），強制啟動停留軔機，使列車停止運轉，以確保安全。當主風泵溫度達 120 度、或連續運轉時間達 40 分鐘，主風泵即強制停機。於主風泵溫度降至 117 度以下時，重置駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關（EP 軔機單元開關），主風泵即重新啟動。主風泵停止，乃主風泵感測油溫或空氣溫度超過 120 度產生的保護動作，屬故障項目中的異常保護。

- 2、普悠瑪列車自 101 年交車後至 107 年事故前已發生多次主風泵強制停機情形。另由系爭列車 TCMS 紀錄顯示，於 107 年 9 月份發生主風泵強制停機之故障共計 6 車次，於系爭事故發生當月即同年 10 月份，則分別於 2 日、3 日、5 日、7 日至 10 日、16 日、18 日、21 日（截至系爭列車發車前）計有 10 日發生 19 車次主風泵強制停機事件，顯見主風泵故障頻率甚高。又查閱系爭列車於事故發生前 6 個月內之臺鐵局機務處動力車交接記錄用紙（以下稱動力車交接簿），自 107 年 5 月 28 日起共有 6 筆主風泵強制停機紀錄（不含事故當日），其中 4 筆有檢修處置紀錄，而同年 10 月 18 日、19 日雖有記錄主風泵強制停機，惟該 2 日檢修情形欄位均為空白。就主風泵強制停機問題，臺鐵局曾於司機員在職訓練時，教導應按日○會社提供之「TEMU2000 傾斜式電聯車維修手冊（以下簡稱維修手冊）」所述，重置 BOUN 開關，重新啟動主風泵。
- 3、臺鐵局機務處於 107 年 8 月 24 日行文日商○○會社，敘明主風泵有中空絲膜不良、管路空氣洩漏，迫使主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生，肇致後續 MR 壓力無法建立等缺失，要求該會社履行保固之責。嗣日商○○會社同年 9 月 13 日函請臺鐵局補充詳細故障資料；該局於同年 10 月 15 日行文補充，惟至系爭事故當日止，該會社無函復資料。於系爭事故發生後，行政院調查期間，臺鐵局與日商○○會社檢討確認，主風泵溫度過高與油冷卻器堵塞、中空絲膜式除濕機碳化有關。
- 4、行政院 1021 鐵路事故行政調查小組分別於 107 年 12 月 3 日及同年月 17 日，至臺鐵局富岡基地拆卸及勘查系爭列車第 1、3、6、8 車主風泵，勘查主風泵結果略為，第 1、3、8 車油冷卻器散熱器堆積異物；各車中空絲膜式除濕機均呈現內部變黑、奈米材質碳化現象。據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復載以，主風泵拆檢為三級、四級檢修項目，其中，清潔主風泵油冷卻器散熱器為三級檢修項目。
- 5、針對 TEMU2000 型普悠瑪列車之定期檢修事項，臺鐵局訂有「TEMU2000 傾斜式電聯車檢修手冊」，日○會社提供維修手冊及

「TEMU2000 傾斜式電聯車零件手冊」予該局以執行列車檢修維護作業。就主風泵之檢修事項，日○會社維修手冊建議每 3 年應更換除濕機（即中空絲膜式除濕機），且當油冷卻器外部堵塞，致主風泵溫度感知器出現警告及停止時，即應清潔油冷卻器。而臺鐵局臺北機廠 104 年 6 月 18 日「研議第 1 次 3A（按即每 3 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵不拆，惟需更換新油，即與上開維修手冊建議不一致；維修手冊建議每 6 年應更換油冷卻器，而該局臺北機廠 107 年 7 月 31 日「TEP2000/EP800 型研議第一次 4A（按即每 6 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵原廠保固 6 年進廠得不拆卸，惟須更換新油，亦與維修手冊建議不同。

- 6、再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，於 107 年 5 月某日下午 2 時許，其擔任運轉班時發現系爭列車編組於出庫前，4 顆主風泵均強制停機，列車完全沒有動力，除向單位主管反映外，其緊急將系爭列車編組拉下來停用排修，並向專責維修自強號人員反映。嗣系爭列車編組經他人維修後又可以運轉，惟其不清楚故障原因，因非其權責範圍。數日後其單位主管即檢修主任於檢查股 line 群組中教導檢查員以 BOUN 復位方式解決主風泵強制停機問題，且上級僅教導此唯一一種解決方法等語。臺鐵局代表於同次會議以視訊方式陳述意見時表示，107 年 5 月 28 日當日，系爭列車動力車交接簿確實有主風泵停機情形，機務段也已進行檢修；依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定，於列車發生故障時，應將列車留下，安排臨時檢修，再申訴人職司一級檢修，對列車車況最清楚，雖只能從列車外觀及狀態進行檢查，無法清潔主風泵油冷卻器，然由司機員所記錄之動力車交接簿可知列車主風泵異常情形，惟再申訴人於 107 年 10 月 10 日系爭列車動力車交接簿上，僅以復位方式解決主風泵強制停機問題並簽名，未將列車安排臨時檢修，核有疏失等語。此有再申訴人與臺鐵局代表 109 年 3 月 18 日陳述意見紀錄等影本在卷可稽。

四、復查臺鐵局營運安全處依交通部調查報告，於 108 年 7 月 16 日召開 108 年第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議決議，以前揭動力車交接簿記載於系爭事故發生前，自 107 年 5 月 28 日起有 6 筆主風泵強制停機紀錄，但值班檢修人員再申訴人及工務員○○○、助理工務員○○○、技術助理○○○僅簽名及復位，未正確排除系爭列車主風泵故障，僅以復位方式暫時解決，未確實找出原因加以排除，建議依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定各予申誡一次之懲處，並於同年月 17 日簽經局長○○○（甲章）批示如擬。臺鐵局乃通知再申訴人列席該局 108 年 7 月 25 日 109 年度考成委員會（以下簡稱考成會）第 2 次會議陳述意見，經再申訴人依時列席陳述意見；嗣同年月 29 日 109 年度考成會第 3 次會議決議，予以申誡一次之懲處，並由臺鐵局據以發布系爭懲處令。此有臺鐵局營運安全處 108 年 7 月 17 日簽、同年月 16 日第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議紀錄、人事室同年 7 月 29 日簽，及上開考成會會議紀錄等影本附卷可稽。據此，臺鐵局審認再申訴人於檢修時，列車發生主風泵故障，僅簽名及復位，未依鐵路機車車輛檢修規則第 11 條規定施行（安排）車輛臨時檢修，有不依規定維修車輛之違失，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處，固非無據。

五、惟就臺鐵局審認再申訴人未確實找出車輛故障原因並加以排除之違失部分，經查：

系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行，已如上述，依運安會報告所載，系爭列車於 104 年 10 月 20 日至同年月 29 日執行三級檢修時，並未更換中空絲膜式除濕機。又據臺北機務段檢查股 109 年 1 月 7 日便簽，及臺鐵局同年 3 月 13 日補充答復所示，再申訴人擔任檢查員，僅可執行系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。則本件臺鐵局未依權責確實按照維修手冊內容釐清主風泵檢修項目及處理方法，並積極督促日商○○會社履行保固之責，以善盡該

局所負車輛檢修及維護義務，逕以未確實找出主風泵異常原因予以排除為由，懲處僅得執行一、二級檢修之再申訴人，容有再斟酌餘地。

六、另就臺鐵局審認再申訴人未正確反映車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅以重置方式暫時解決之違失部分，經查：

(一) 按鐵路法第 56 條之 4 第 1 項規定：「鐵路機構應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業及作業安全技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。……」據臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。經查再申訴人同年 18 日到會陳述意見時亦表示，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN 復位方式等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式，則本件再申訴人究有何未依規定維修車輛之違失情事，亦非無疑，且依卷附資料未見臺鐵局進一步說明。

(二) 臺鐵局 109 年 3 月 13 日補充答復說明載以，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，惟僅記錄於機務段內檢修保養資料，並未提報機務段以上層級，致上級單位未能於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車主風泵異常故障情形等語。惟查再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，因其於 107 年 5 月向單位主管反映系爭列車主風泵停機問題，後續臺北機務段才發函予臺鐵局機務處等語。又臺北機務段同年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14

日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，經再申訴人反映，臺北機務段已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，則就該局業已知悉之車輛故障情形，何以再課予再申訴人反映故障問題之義務？又臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人後，於該公司處理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，是否仍該當不依規定維修車輛之懲處構成要件，均非無疑。又再申訴人有何未落實交接紀錄之情事，亦有未明。據上，臺鐵局以再申訴人不依規定維修車輛，情節較輕，核予其申誡一次之懲處，核有事實未明之處，認事用法難謂妥適，有再行審酌之必要。

七、綜上，臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028318 號令，核布再申訴人申誡一次之懲處，難謂適法；申訴函復遞予維持，亦有未洽。均應予撤銷，由服務機關另為適法之處理。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅

委 員 謝 志 明
委 員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日
主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

本件服務機關應於收受本決定書之次日起 2 個月內將處理情形回復本會，如於上開期限內未處理者，本會將檢具證據將違失人員移送監察院依法處理；違失人員為薦任第九職等以下人員者，本會將通知服務機關之上級機關依法處理；違失人員如為民意機關首長，本會將處以新臺幣 10 萬元以上 100 萬元以下罰鍰，並公布違失事實。

不同意見書

劉如慧

- 一、本件臺鐵局審認再申訴人未正確反應車輛故障情形、未落實交接紀錄及安排故障車輛檢修，僅以重置方式暫時解決，未找出原因排除及安排臨時檢修，依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 7 款規定，核予其申誡一次之懲處。本會多數意見認本件核有事實未明之處，應撤銷該懲處及申訴函復，由服務機關另為適法之處理。惟本席認為，本會既查無再申訴人違失之事實，應僅作成撤銷決定，而毋須發回服務機關另為處理。
- 二、如同本件再申訴決定書所指出，系爭列車於 107 年 5 月 28 日有主風泵強制停機紀錄，並記錄於機務段內檢修保養資料；再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時亦表示，因其於 107 年 5 月向單位主管反映系爭列車主風泵停機問題，後續臺北機務段才發函予臺鐵局機務處等語。又臺北機務段同年 8 月 20 日北機檢字第 1070002885 號函致臺鐵局機務處，於主旨欄已敘明「本段所屬 TEMU2000 型全部車輛，因主風泵發生諸多缺失，已嚴重影響車輛運用及行車安全」；於說明欄則明確指出主風泵長時間持續運

轉，導致過熱停機發生等語。該局機務處嗣依臺北機務段上開函，以同年 24 日機車字第 1070009046 號函致日商○○會社於臺灣之營業代理人臺灣○○商事股份有限公司，並副知臺北機務段，請該公司於文到 14 日內改善普悠瑪列車主風泵諸多缺失問題。據上，經再申訴人反映，臺北機務段已於 107 年 5 月 28 日知悉系爭列車有主風泵強制停機問題，且臺鐵局機務處於同年 8 月 20 日亦已知悉此一問題，是再申訴人並無系爭懲處令所指未正確反應車輛故障情形之情事，洵堪認定。

三、其次，本件再申訴決定書亦指明，系爭列車主風泵強制停機之主因，係油冷卻器堵塞及中空絲膜式除濕機碳化所致，而此 2 項設備之清潔與更換，係屬三級與四級檢修始得發現並執行；而再申訴人擔任檢查員，僅可執行系爭列車之一、二級檢修工作，無法執行三、四級檢修項目。是本件系爭列車主風泵強制停機之原因，顯非再申訴人得以發現，系爭懲處令以再申訴人未找出原因排除予以究責，實屬無稽。

四、再者，本件再申訴決定書亦載明，再申訴人於 109 年 3 月 18 日到會陳述意見時表示，上級僅教導唯一一種解決主風泵強制停機之方法，即 BOUN 復位方式等語。又據臺鐵局同年 13 日補充答復所載，檢修員於檢修時，應依循長官指示，且所受相關訓練課程，雖無 BOUN 復位以外之維修方式，但遇有非屬再申訴人所屬一級、二級檢修項目或故障礙難排除者，應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修等語。兩相對照，堪認臺鐵局對再申訴人之訓練，就普悠瑪列車主風泵強制停機問題，僅教導一種解決方法即 BOUN 復位方式。據上，經再申訴人於反映系爭列車主風泵停機問題後，臺鐵局 107 年 8 月 24 日發函致日商○○會社於臺灣之營業代理人，於該公司處理期間，再申訴人為一級檢修時再遇相同問題，依上級教導方法以 BOUN 復位方式解決，並無違誤。臺鐵局事後始稱再申訴人應盡通報義務，安排臨時檢修或車輛進廠維修，核與上級當時之教導內容不符。是系爭懲處令指責再申訴人於此期間僅以重置方式暫時解決及未安排臨時檢修，洵屬無據。

五、最後，本件亦查無再申訴人有何系爭懲處令所指未落實交接紀錄之情事。據上論結，本件因查無再申訴人違失之事實，應作成撤銷該懲處及申訴函復之決定即可。惟本會多數意見決議，作成撤銷該懲處及申訴函復，並由服務機關另為適法之處理，實礙難同意。爰依公務人員保障暨培訓委員會保障事件審議規則第 13 條第 3 項規定，提出不同意見書。

七、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000075 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部民國 108 年 10 月 3 日交人字第 10850128841 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

再申訴駁回。

事 實

再申訴人原係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）局長，於 107 年 11 月 9 日自願退休生效。臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於同年 10 月 21 日發生出軌死傷事故（以下稱系爭事故）。交通部 108 年 8 月 6 日交人字第 10850097812 號令，審認其原任臺鐵局局長期間（105 年 10 月 12 日至 107 年 11 月 8 日）有下列情事，分別核予懲處：（一）對於普悠瑪列車主風泵異常狀況未能督導所屬積極處置與查明根本原因影響行車安全，以及任內就建立完善之人員管理、安全管理制度、單位橫向整合之組織安全文化等情事疏於督導，且於任內發生系爭列車出軌、車廂傾覆重大事故，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 8 點第 28 款規定，核予其記一大過之懲處。（二）對於普悠瑪列車營運，未能督導所屬重視及採取具體作為，進而發生 ATP（Automatic Train Protection，即列車自動防護系統）遠端監視系統未連線致安全防护關鍵功能不彰影響行車安全，依鐵路人員獎懲標準表第 7 點第 39 款規定，核予其記過一次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不

服申訴函復，於 108 年 10 月 30 日向本會提起再申訴，主張臺鐵局實施內部分層授權，有關普悠瑪列車主風泵異常等狀況係所屬單位負責，非其直接監督管理之範圍；且其任內已建立人員管理、單位橫向整合等完善制度，已盡例行管理監督之責，系爭事故乃司機員個人疏失行為，非其可預見性之範圍，難謂其有疏於督導，請求撤銷原懲處。案經交通部 108 年 11 月 26 日交人字第 1080033790 號函檢附相關資料答復。再申訴人於 109 年 1 月 14 日補充理由到會。嗣本會通知再申訴人於同年 3 月 19 日到會陳述意見；交通部及臺鐵局派員於同次會議在該局以視訊方式陳述意見。

理 由

- 一、按公務員服務法第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」及第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例第 8 條第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 7 點規定：「有下列情形之一者，記過：……（三十九）對屬員疏於督導考核，致發生不良後果，情節嚴重者。……」第 8 點規定：「有下列情形之一者，記一大過：……（二十八）因監督不力徇情失察或命令錯誤或未加注意，致肇重大變故者。……」據此，臺鐵局所屬主管人員，如有對屬員監督不力，致肇重大變故之情事，即該當記一大過懲處之要件；如有對屬員疏於督導考核，致發生不良後果，且情節嚴重之情事，即該當記過懲處之要件。
- 二、復按交通部臺灣鐵路管理局組織條例（以下簡稱臺鐵局組織條例）第 8 條規定：「本局置局長一人，綜理局務，並指揮監督所屬員工及其附屬機構……。」又按交通部臺灣鐵路管理局辦事細則第 17 條規定：「局長綜理局務，並指揮監督所屬員工及其附屬機構……。」第 21 條規定：「本局處理業務，實施分層負責制度，逐級授權決定，分層負責明細表報請局長核定施行。」是臺鐵局局長綜理局務，指揮監督所屬人員及其附屬機構，即對該局人員及業務之管理，應負指揮監督責任。
- 三、關於記一大過之懲處部分：

(一) 卷查再申訴人原係臺鐵局局長，自 69 年進入該局任職，期間歷任列車長、副站長、該局臺北運務段段長、運務處處長、主任秘書及副局長，於 107 年 11 月 9 日自願退休生效。此有再申訴人公務人員履歷表影本附卷可稽。次查系爭事故於 107 年 10 月 21 日發生後，臺灣宜蘭地方檢察署（以下簡稱宜蘭地檢署）同日 19 時成立緊急應變小組，編制 2 組人員進行事故現場蒐證，及大體相驗事宜。就再申訴人等 16 人涉犯過失致死等罪嫌，經該署檢察官 108 年 6 月 6 日 108 年度偵字第 524 號、第 3086 號，及第 3087 號不起訴處分書予以不起訴處分。行政院於 107 年 10 月 22 日成立 1021 鐵路事故行政調查小組，以釐清系爭事故發生原因並提出改善建議；該小組於同年 12 月 21 日作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告（以下稱行政院調查報告）；該院復於同年 10 月 25 日第 3623 次院會後，召集跨部會及外部專家學者共同組成臺鐵總體檢小組，該小組於 108 年 1 月 18 日完成臺鐵總體檢報告。交通部為查察系爭事故之行政責任，於 108 年 5 月作成臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告（以下稱交通部調查報告）。監察院調查系爭事故，分別於 109 年 3 月 10 日通過對再申訴人彈劾案（109 年劾字第 7 號），嗣於同年 4 月 14 日通過對交通部及臺鐵局之糾正案（109 交正 0001 號）及系爭事故之調查報告（109 交調 0008 號）。國家運輸安全調查委員會（於 108 年 8 月 1 日成立）針對行政院調查報告進行補強調查，於 109 年 4 月 21 日對外發布事實資料報告（以下簡稱運安會報告）。依卷附上開不起訴處分書、行政院調查報告、臺鐵總體檢報告、交通部調查報告、監察院對再申訴人之彈劾案文、對交通部、臺鐵局之糾正案文、該院調查報告及運安會報告，系爭事故發生始末及原因如下：

- 1、臺鐵局於 99 年間辦理「傾斜式電聯車 136 輛」（經投票命名活動，全稱為普悠瑪自強號列車，以下簡稱普悠瑪列車）巨額採購案（○○○時任局長），由○○○○○○○○ Corporation（日本○○商事株式會社，以

下簡稱日商○○會社)得標，100年1月6日完成簽約。101年10月至103年3月完成採購及驗收測試程序。104年間，臺鐵局再增購16輛同款普悠瑪列車(○○○時任局長)，於同年12月至105年2月完成採購及驗收測試程序，逐批納入載客營運。系爭列車由「日本○○製造株式會社」(以下稱日○會社)製造，為TEMU2000型普悠瑪列車，採4輛動力車與4輛非動力車，共8輛之編組運轉，並配置有ATP(即列車自動防護系統，係具有連續性車控監速，以輔助司機員適時減速或煞車，於必要時亦能適時自動強制列車減速或煞車之系統)；系爭列車編組(TEMU2007+TEMU2008)配置於臺北機務段，最高營運速度為時速130公里。駕駛臺配置TCMS(Train Control and Monitoring System，即列車控制監視系統)即時監控及記錄運轉過程之車速、各種操作及主要設備狀態。

- 2、系爭列車司機員○○○於107年10月21日14時2分在樹林調車場，就系爭列車進行出庫檢查作業時，未就駕駛臺TCMS監控面板顯示之主風泵〔又稱空壓機，即空氣壓縮機 Main Compressor，製造壓縮空氣，以提供全車軔機(煞車)、空氣彈簧(傾斜裝置)等所需之空氣源〕故障訊息進行排除，即於14時49分以系爭列車自樹林站開往臺東站，至15時39分起列車出現因MR(即總風缸，Main Reservoir，主風泵壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存)壓力不足，而自動切斷動力且停留軔機作動之情形，造成系爭列車二度停駛。○司機員誤認隔離(即關閉)ATP可使列車恢復動力，即於16時17分將列車ATP隔離後續行，惟其未依臺鐵局列車自動防護系統(ATP)使用及管理要點規定，向行車調度員通報隔離情形，亦未於下一站(頭城站)重啟ATP，致系爭列車自該時點起即無ATP自動強制列車減速及煞車之防護功能。嗣系爭列車於16時44分停靠羅東站發車後，○司機員即以時速139公里至142公里超速行駛，於16時49分以時速141公里至142公里間高速進入每小時速限75公里之新馬站前曲線半徑306公尺彎道路段，因速度過快，致

列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡、軌道設備受損，及 57 列次列車運轉延誤，總延誤時間 4,633 分鐘，預估影響旅客 1 萬 8,840 人，初估旅客賠償、設備修繕等支出約新臺幣（以下同）9 億 5,820 萬元之重大事故（即系爭事故）。

3、有關主風泵故障查修情形：

- (1) 普悠瑪列車於第 1、3、6、8 車共裝置 4 台主風泵，壓縮輸出之高壓空氣傳送至 MR 儲存，依據設計文件，當 MR 壓力小於 8.5bar（壓力單位，即每平方公分 8.5 公斤）時，主風泵開始打氣；MR 壓力大於 10bar 時，主風泵停止打氣。為避免需煞車時，無足夠空氣壓力制軔煞車，當 MR 壓力小於 5.5bar 時，強制切斷列車動力，使列車滑行；當動力車 MR 壓力小於 5.0bar 時（非動力車為 4.5bar），強制啟動停留軔機，使列車停止運轉，以確保安全。當主風泵溫度達 120 度、或連續運轉時間達 40 分鐘，主風泵即強制停機。於主風泵溫度降至 117 度以下時，重置駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關（EP 軔機單元開關），主風泵即重新啟動。主風泵停止，乃主風泵感測油溫或空氣溫度超過 120 度產生的保護動作，屬故障項目中的異常保護。
- (2) 普悠瑪列車自 101 年交車後至 107 年事故前已發生多次主風泵強制停機情形。另由系爭列車 TCMS 紀錄顯示，於 107 年 9 月份發生主風泵強制停機之故障共計 6 車次，於系爭事故發生當月（即同年 10 月份），則分別於 2 日、3 日、5 日、7 日至 10 日、16 日、18 日、21 日（截至系爭列車發車前）計有 10 日發生 19 車次主風泵強制停機事件，顯見主風泵故障頻率甚高。又查閱系爭列車於事故發生前 6 個月內之臺鐵局機務處動力車交接記錄用紙（以下稱動力車交接簿），自 107 年 5 月 28 日起共有 6 筆主風泵強制停機紀錄（不含事故當日），其中 4 筆有檢修處置紀錄，而同年 10 月 18 日、19 日雖有記錄主風泵強制停機，惟該 2 日檢修情形欄位均為空白。

- (3) 臺鐵局機務處於 107 年 8 月 24 日行文日商○○會社，敘明主風泵有中空絲膜不良、管路空氣洩漏，迫使主風泵長時間持續運轉，導致過熱停機發生，肇致後續 MR 壓力無法建立等缺失，要求該會社履行保固之責。嗣日商○○會社同年 9 月 13 日函請臺鐵局補充詳細故障資料；該局於同年 10 月 15 日行文補充，惟至系爭事故當日止，該會社無函復資料。於系爭事故發生後，行政院調查期間，臺鐵局與日商○○會社檢討確認，主風泵溫度過高與油冷卻器堵塞、中空絲膜式除濕機碳化有關。
- (4) 行政院 1021 鐵路事故行政調查小組分別於 107 年 12 月 3 日及同年 17 日，至臺鐵局富岡基地拆卸及勘查系爭列車第 1、3、6、8 車主風泵，勘查主風泵結果略為，第 1、3、8 車油冷卻器散熱器堆積異物；各車中空絲膜式除濕機均呈現內部變黑、奈米材質碳化現象。
- (5) 針對 TEMU2000 型普悠瑪列車之定期檢修事項，臺鐵局訂有「TEMU2000 傾斜式電聯車檢修手冊」，日○會社提供該局「TEMU2000 傾斜式電聯車維修手冊（以下簡稱維修手冊）」及「TEMU2000 傾斜式電聯車零件手冊」以執行列車檢修維護作業。就主風泵之檢修事項，日○會社維修手冊建議每 3 年應更換除濕機（即中空絲膜式除濕機），而臺鐵局臺北機廠 104 年 6 月 18 日「研議第 1 次 3A（按即每 3 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵不拆，惟需更換新油，即與維修手冊建議不一致；維修手冊建議每 6 年應更換油冷卻器，而該局臺北機廠 107 年 7 月 31 日「TEP2000/EP800 型研議第一次 4A（按即每 6 年）檢修執行項目」會議決議，主風泵原廠保固 6 年進廠得不拆卸，惟須更換新油，亦與維修手冊建議不同。
- (二) 復查交通部依該部調查報告，審認再申訴人為系爭事故發生時之臺鐵局局長，所屬相關人員對普悠瑪列車營運後辦理設備維修，及營運監控不確實、程序規章不完整，該列車主風泵異常狀況，未能督導所屬人員積極處置與查明根本原因，影響行車安全；雖 103 年辦理臺鐵局體檢，惟

嗣後事故次數並無明顯減少，行車安全管理機制有待改善，顯示未建立組織安全文化，包括人員管理疏失、安全管理制度，對系爭事故應負全系統組織問題之督導管理之責，爰將其違失行為提請該部 108 年 7 月 15 日 109 年度考績委員會（以下簡稱考績會）第 1 次會議審議，於審酌再申訴人書面陳述意見後，依會議決議按鐵路人員獎懲標準表第 8 點第 28 款規定，核予再申訴人記一大過之懲處。此有交通部人事處 108 年 7 月 25 日簽、上開考績會會議紀錄及再申訴人陳述意見書等影本附卷可稽。

- (三) 茲以安全乃鐵路運輸最基本之要求，在確保安全運輸之前提下，提升運能與效率始具意義。查臺鐵局負有確保車輛維持安全運轉之法定義務，惟依臺鐵總體檢報告彙整該局近 5 年共計 24 件重大行車事故資料，其中以正線出軌 23 件為大宗，若再合計側線出軌事故件數，臺鐵局自 103 年總體檢後，每年事故件數均在 10 件以上，並無明顯減少，反而增加，甚至於 106 年度即再申訴人已升任局長時期，正線出軌之重大行車事故多達 9 件，為近 5 年最高，顯見該局行車安全管理機制亟待改善。由上開各機關調查系爭事故所得之事實以觀，臺鐵局對普悠瑪列車主風泵強制停機問題，未能查明確實原因，僅採復位之治標方式處理，亦未積極督促日商○○會社負起保固責任，致未能發現主風泵油冷卻器散熱器堆積異物、中空絲膜式除濕機碳化等現象，相關人等長期對此問題消極以對，任令已出現主風泵異常之列車持續上線運轉，顯示該局組織整體安全意識薄弱，而有違應維持車輛安全運轉之法定義務。又於○司機員通報列車動力異常後，行控中心調度員如行車調度員、機車調度員，以及機務段檢查員等人，雖分別與○司機員持續通聯確認應否停車、動力異常如何解決等問題，陸續通聯時間長達 70 分鐘，卻遲無提供正確與即時之運轉決策，顯見臺鐵局對 TCMS 顯示各種故障訊息缺乏相應之問題排除作業規定、列車出庫檢查作業有欠嚴謹、列車運轉中，相關人員於通聯過程未能及時應變處置等情事，均經各調查機關確認，亦徵該局於各單位權責分工及橫向聯繫上嚴重不足。據上，再申訴人於 105 年 10

月經拔擢至局長一職，久任臺鐵局各階層職務，理應對局務工作相當熟悉，於局長任內綜理局務，並指揮監督所屬員工及其附屬機構，惟其於 109 年 3 月 19 日到會陳述意見時自承，其身為局長，僅在指示明確政策方向，不可能全盤瞭解某一系列設備故障等細節等語。是其對普悠瑪列車主風泵異常問題，未能落實監督考核屬員，致未能掌握，核有任內怠於建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向溝通及整合及組織安全文化，未督導所屬重視安全運輸，向上級陳報問題並積極排除普悠瑪列車主風泵故障，最終肇致系爭事故人員死傷、財務重大損失發生之違失，洵堪認定。交通部依鐵路人員獎懲標準表第 8 點第 28 款規定，以系爭懲處令核予其記一大過之懲處，洵屬於法有據。

四、關於記過一次之懲處部分：

- (一) 卷查臺鐵局於 88 年間採購 ATP，該系統具全程速度監控功能，乃確保營運安全之核心設備，於列車超速或冒進號誌時將自動煞車。嗣因於 96 年 6 月 15 日在宜蘭縣大里站至龜山站間，發生司機員不當隔離 ATP 之冒進號誌事故，造成 5 人死亡，17 人輕重傷之重大行車傷亡事件（以下稱大里事件），該局乃於 98 年 6 月 9 日（○○○時任局長）再辦理環島鐵路整體系統安全提昇計畫（即 ATP 隔離開關增設遠端監視系統，以下簡稱 ATP 遠端監視系統，係為改善 ATP 車上設備關機時，綜合調度所行控中心調度臺無法得知關機訊息，爰利用行車調度無線電話系統車上設備，連接 ATP 隔離開關，將 ATP 隔離開關狀態傳送至調度臺進行遠端監視，使 ATP 隔離時，將向調度臺發出車次號碼及警報聲響）勞務採購案，並以 1,800 萬元決標予行車調度無線電話系統立約商，嗣於 99 年 5 月 27 日完成驗收並啟用，爰綜合調度所各行控室得遠端監控列車 ATP 運作情形，實際上具有路線行車監督功能。此有行政院 108 年 1 月 18 日臺鐵總體檢報告，及宜蘭地檢署檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書等影本在卷可稽。
- (二) 次查普悠瑪列車製造商日○會社於出貨前漏未確認 ATP 隔離開關配線

未連接，於列車運抵臺灣後，臺鐵局復未將 ATP 隔離開關轉至隔離時之調度無線電話數據傳輸列入驗收檢測項目，以致普悠瑪列車自交車後，營運期間均無 ATP 遠端監視功能。復查 103 年至 107 年間，各司機員駕駛普悠瑪列車，通報予行車調度員 ATP 故障之登錄記錄共計 631 筆，惟綜合調度所調度員於使用及管理 ATP 遠端監視系統時，均未因而察知普悠瑪列車與該系統間未連線。此有宜蘭地檢署檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書影本在卷可稽。

(三) 又查交通部依該部調查報告，審認再申訴人擔任局長，依臺鐵局組織條例第 8 條規定綜理局務，不得以業經授權屬員核處，即卸免監督之責，且機務處及綜合調度所等單位主管為局務會議成員之一，再申訴人透過局務會議機制，應得對各單位業務運作情況、發生事故原因及應行改善措施，知之甚詳，然其對於普悠瑪列車營運，未能督導所屬重視及採取具體作為，進而發生 ATP 遠端監視系統未連線，致安全防護關鍵功能不彰影響行車安全，爰將其違失行為提請該部 108 年 7 月 15 日 109 年度考績會第 1 次會議審議，於審酌再申訴人書面陳述意見後，依會議決議按鐵路人員獎懲標準表第 7 點第 39 款規定，核予再申訴人記過一次之懲處。此有交通部人事處 108 年 7 月 25 日簽、上開考績會會議紀錄及再申訴人陳述意見書等影本附卷可稽。

(四) 茲據上開事實，臺鐵局耗資近 2 千萬元設置 ATP 遠端監視系統，然於普悠瑪列車驗收程序中，竟疏未將此系統列為測試驗收項目，以致普悠瑪列車全車組自交車後營運迄事故發生，均無 ATP 遠端監視功能，且臺鐵局相關人員於普悠瑪列車營運期間，均未查知 ATP 遠端監視功能未作動、未發現普悠瑪列車未連接該系統，故於系爭事故中，○司機員關閉 ATP 後，行控中心未能即時得知該員關閉 ATP，以提醒司機員開啟 ATP，使 ATP 具全程速度監控功能流於形式，足認再申訴人擔任局長任內，未盡其綜理局務之責，未督導所屬記取大里事件教訓，落實反省檢討歷次事故之安全關鍵課題及改善對策，應於列車例行設備保修過程中發現上

開未連線情形，並逐級向上級陳報問題，任由此缺失存在長達數年，使列車潛藏故障與肇事之風險，喪失 ATP 及 ATP 遠端監視系統規劃建置之目的，核有監督不力，對屬員疏於督導考核，對安全關鍵事項缺乏有效列管追蹤機制，致發生不良後果，情節嚴重之違失情事，洵堪認定，此亦經監察院 109 年 4 月 14 日 109 年劾字第 7 號彈劾案文肯認在案。交通部依鐵路人員獎懲標準表第 7 點第 39 款規定，以系爭懲處令核予其記過一次之懲處，洵屬於法有據。

- 五、再申訴人訴稱，系爭事故肇因於○司機員未正確處置列車主風泵故障、擅自關閉 ATP 後未減速行駛，因超速致系爭事故發生，乃個人疏失行為，非其可預見性範圍云云。茲查○司機員 107 年 8 月 7 日接受系爭列車型號緊急故障、停留軔機不鬆軔故障應急處理之在職訓練，惟僅留有參訓簽名記錄，並無測驗成績，亦無實際參加術科檢測；另○司機員曾就吸毒一事於 106 年 12 月 18 日向其單位主管報告並遞交悔過書，惟該主管並未將此情往上級陳報，復同意該員繼續擔任司機員一職。據上，足認臺鐵局對司機員之管理並未落實，人員教育訓練不完善，組織內安全管理制度有欠缺，再申訴人於局長任內，顯有怠於監督屬員於平時重視人員管理，並應向其陳報安全管理問題之違失。再申訴人所訴，核無足採。
- 六、再申訴人復訴稱，臺鐵局業務權責劃分細密明確，ATP 遠端監視系統業務均有他人主責，交通部遽認其對於普悠瑪列車與該系統未連線一事，應負督導之責，洵有未妥云云。據監察院 109 年 3 月 10 日 109 年劾字第 7 號彈劾案文所載，於 96 年大里事件發生時，再申訴人自承是時擔任運務處副處長職務，是其理應體認 ATP 及 ATP 遠端監視系統對行車安全之重要性，惟於局長任內，未督導所屬記取大里事件教訓，重視 ATP 遠端監視系統之安全維護設置目的，任由普悠瑪列車於營運期間均未與該系統連線，實有監督不力之違失。再申訴人所訴，亦無足採。
- 七、綜上，交通部審認再申訴人任職臺鐵局局長期間，未能督導所屬對於普悠瑪列車主風泵異常狀況積極處置與查明根本原因，未建立完善之人員管

理、安全管理制度等，且於任內發生系爭事故，核予其記一大過之懲處；及未能督導所屬發現普悠瑪列車與 ATP 遠端監視系統未連線一節，核予其記過一次之懲處，申訴函復遞予維持；揆諸前揭規定及說明，經核於法並無違誤，均應予維持。

據上論結，本件再申訴為無理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 63 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅
	委員	謝志明
	委員	王思為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭芳煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

八、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000076 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部臺灣鐵路管理局民國 108 年 10 月 24 日鐵人二字第 1080037460 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

交通部臺灣鐵路管理局對再申訴人記過二次之懲處及申訴函復均撤銷。

事 實

再申訴人原係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）副總工程司，於 101 年 7 月 16 日屆齡退休生效。臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於 107 年 10 月 21 日發生出軌死傷事故（以下稱系爭事故）。該局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028345 號令，審認再申訴人前擔任電務處處長期間（95 年 11 月 16 日至 100 年 9 月 13 日），建置 ATP（Automatic Train Protection）隔離開關遠端監視系統（以下簡稱 ATP 遠端監視系統），疏忽該系統預期安全防护功能，有業務督導不周之疏失，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 7 點第 39 款規定，核予其記過二次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不服申訴函復，於 108 年 11 月 25 日向本會提起再申訴，主張 ATP 遠端監視系統自 99 年 5 月 27 日驗收通過起至 101 年 5 月 26 日保固 2 年到期止，均未收到調度所通報任何一筆障礙紀錄，且該系統啟用後已使用數年，均良好無不能使用之紀錄，已達建置目標，電務處無責任，請求撤銷原懲處。案經臺鐵局 108 年 12 月 17 日鐵人二字第 1080042708 號函檢附相關資料答復。再申訴人分別於 109 年 1 月 15 日及同年 2 月 11 日補充理由。嗣本會通知再申訴人於 109 年 3 月 19 日到會陳述意見；交通部及臺鐵局派員於同次會議在該局以視訊方式陳述意見。再申訴人再分別於同年 4 月 24 日及同年 4 月 20 日補充理由到會。

理 由

一、按公務員服務法第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例（以下簡稱考成條例）第 8 條第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 7 點規定：

「有下列情形之一者，記過：……（三十九）對屬員疏於督導考核，致發生不良後果，情節嚴重者。……」第 9 點規定：「本表所列嘉獎、記功或申誡、記過之標準，得視事實發生之原因、動機及影響程度，核予一次或二次之獎懲。」據此，臺鐵局所屬主管人員，如有對屬員疏於督導考核，致發生不良後果，情節嚴重之情事，即該當記過懲處之要件；服務機關並得視事實發生之原因、動機及影響程度，核予記過一次或二次之懲處。

二、復按考成條例第 1 條第 2 項規定：「本條例未規定者，適用其他有關法律之規定。」第 8 條第 1 項規定：「交通事業人員除專案考成外，遇有足資……做誠之行為時，應隨時予以獎懲。平時考核之……懲處分為申誡、記過、記大過。……」因考成條例對於交通事業人員懲處權之行使未定任何期間之限制，依該條例第 1 條第 2 項規定，應適用公務人員考績法等有關法律規定。又按銓敘部 106 年 3 月 27 日部法二字第 1064209183 號令：「一、為符合司法院釋字第 583 號解釋有關公務人員懲處權之行使期間，應類推適用公務員懲戒法（以下簡稱公懲法）相關規定，以及不同懲處種類之懲處權行使期間應有合理區分之意旨，並配合公懲法於民國 105 年 5 月 2 日修正施行，各機關依公務人員考績法……第 12 條第 1 項第 1 款規定對公務人員所為之懲處，自違失行為終了之日起，……屬記過或申誡之行為，已逾 3 年者，即不予追究。上開行為終了之日，指公務人員應受懲處行為終結之日。但應受懲處行為係不作為者，指公務人員所屬服務機關知悉之日。……」對於機關長官基於監督權之行使，擬對屬員為記過懲處，其應受懲處行為係不作為者，於服務機關知悉之日已逾 3 年者，即不予追究，已有明文。

三、卷查再申訴人原係臺鐵局副總工程司，於 101 年 7 月 16 日屆齡退休生效。其前於 95 年 11 月 16 日至 100 年 9 月 13 日止擔任該局電務處處長。臺鐵局核予其記過二次懲處之基礎事實，係其擔任電務處處長期間，建置 ATP 遠端監視系統，疏忽該系統預期安全防護功能，有業務督導不周之疏失。經查：

(二) 107 年 10 月 21 日司機員○○○駕駛系爭列車於 14 時 49 分自樹林站開往臺東站，於 16 時 17 分未按臺鐵局列車自動防護系統 (ATP) 使用及管理要點規定，擅自關閉 ATP，且關閉後未通報，亦未在續行停靠站重啟 ATP，致 ATP 無法適時自動強制列車減速或煞車。○司機員復未遵守行車速限，於 16 時 49 分以時速 141 公里至 142 公里駕駛系爭列車進入每小時速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡之重大事故 (即系爭事故)。此有 107 年 12 月 21 日行政院 1021 鐵路事故行政調查小組之臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告 (以下簡稱行政院調查報告)、108 年 5 月交通部臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告 (以下簡稱交通部調查報告)、宜蘭地檢署檢察官 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書，及國家運輸安全調查委員會 109 年 4 月 21 日事實資料報告等影本附卷可稽。據行政院調查報告及交通部調查報告所載，系爭事故突顯臺鐵局運、工、機、電組織模式，存在橫向溝通不足、系統問題不易整合之問題。於電務處責任部分，該處於大里事件後建置 ATP 遠端監視系統，系統接收及記錄功能雖正常，可將所有列車隔離開關作動訊號傳輸至行控中心，但由於系統訊號傳送功能無法區分列車狀態係屬正線行駛中或出入庫，以有效過濾出真正告警訊息，致傳送過多非必要之無關行車安全的訊息 (含車輛出入庫測試、現場檢修測試或到站換端駕駛等訊息)，且僅於畫面以表格方式呈現隔離訊息，造成調度人員判讀不易，因而不信賴該系統，致該系統未能發揮當時設置之目的及預期安全防護功能。

(三) ATP 遠端監視系統工作說明書經再申訴人於 97 年 6 月 20 日核定。於該工作說明書中，關於 ATP 遠端監視系統之設備功能要求部分載以，該系統利用既設行車調度無線電話系統之車上臺設備備用接點 (列車防護收報備用接點)，連接至既設 ATP 設備商提供之乾接點，偵測 ATP 隔離開

關狀態，將 ATP 隔離開關「使用位」、「隔離位」狀態回傳予臺鐵局綜合調度所行控中心調度臺進行遠端監視。關於軟體設備修改部分則載以，硬體係利用行車調度無限電話系統之車上臺設備備用接點（即列車防護收報備用接點），連接至 ATP 設備商提供之乾接點；軟體則修改行車調度無線電話系統車上臺設備軟體（即將列車防護收報備用接點修改成 ATP 開關—隔離位）及修改行車調度無線電話系統綜合調度所行控中心調度臺設備軟體（即當 ATP 隔離開關於隔離位／使用位時，所屬調度臺設備顯示「ATP 隔離開關—隔離位／使用位」）。另據再申訴人於 109 年 3 月 19 日到會陳述意見時表示，ATP 遠端監視系統設計當時規畫，僅具傳遞訊息唯一功能等語。臺鐵局代表於同次會議以視訊方式陳述意見時表示，ATP 遠端監視系統於系爭事故當日，即回傳 434 筆訊息，就第 8 調度臺而言，即有 91 筆訊息，其中僅 3 筆訊息係調度員真正要處理的，且該系統使用介面不友善，以列表顯示訊息，致不易判讀，又使用位與隔離位混雜亦不易尋找，108 年 6 月該局優化 ATP 遠端監視系統，可知建置當時並未受限於系統硬體或軟體而無法優化等語。此有上開 ATP 遠端監視系統工作說明書、再申訴人與臺鐵局代表 109 年 3 月 19 日陳述意見紀錄等影本在卷可稽。

- (四) 綜合調度所前以 99 年 1 月 15 日綜調行字第 0990000127 號函致電務處、電訊中心，並副知○副局長室、○副局長室略以，電務處建置之 ATP 遠端監視系統於車輛之 ATP 在「隔離位」或「使用位」，均會發送警報訊號至調度臺，並發出警報聲，因警報作用頻繁，且音量太高，干擾值臺調度員執行行車調度業務，爰建議改善。電訊中心同年 26 日訊中訊字第 0990000212 號函檢附上開綜合調度所函為附件予○○公司，請該公司研議函覆。嗣○○公司以同年 3 月 26 日 99○○電（鐵）字第 0024 號函復電訊中心，並副知電務處略以，電務處、機務處及調度人員若依教育訓練之流程操作系統，警報作用應能減少，且調整調度臺介面盒揚聲器開關，即可降低警報音量。再查 103 年 4 月 6 日臺鐵局司機員駕駛

第 3138 次列車在臺南市後壁車站，疏未向行車調度員報備隔離 ATP 而繼續行駛，復未確認出發號誌顯示險阻，即逕行開車，因而擠壞電動轉轍器，並險與對向而來之第 3153 次列車相撞但無人傷亡事故。依該局 103 年 4 月 6 日第 3138 次車後壁站冒進號誌事故調查報告所載，綜合調度所雖建置有 ATP 監看系統，然因該系統顯示全部車輛 ATP 之開關機資訊，致 ATP 隔離開關報表每日均有數千件，調度員及機車調度員實無法分析出有效正確資訊，請電務處研擬改善 ATP 監看系統，方能過濾出正確有效之資訊等語。臺鐵局同年月 23 日召開第 9 屆第 25 次勞資會議，該次會議中，就勞方代表七堵機務段○○○之發言：「4 月 6 日 3138 次行車事故之發生，ATP 因……故障停用……司機員未向調度所報備，設於調度所 ATP 遠端監控沒有顯示嗎？……」臺鐵局資方代表答復略以，經查 ATP 隔離開關報表，每日均有數千件，統計 4 月 11 日零時至 10 時 30 分即有 1,045 件，調度員及機車調度員實無法分析出有效正確之資訊，已建議電務單位改善此系統，過濾出正確有效之資訊等語。此有上開綜合調度所函、電訊中心函、○○公司函、後壁站冒進號誌事故調查報告、宜蘭地檢署檢察官 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書及勞資會議紀錄等影本附卷可稽。

- (五) 臺鐵局營運安全處依交通部調查報告，於 108 年 7 月 16 日召開 108 年第 10 次「第一級行車事故(件)審議」會議決議，以再申訴人擔任電務處處長期間，建置 ATP 遠端監視系統，疏忽其預期安全防護功能，有業務督導不周之疏失，建議依鐵路人員獎懲標準表第 7 點第 39 款規定予再申訴人記過二次之懲處，並於同年月 17 日簽經局長○○○(甲章)如擬。臺鐵局乃通知再申訴人列席該局 108 年 7 月 25 日 109 年度考成委員會(以下簡稱考成會)第 2 次會議陳述意見，經再申訴人依時列席陳述意見，嗣同年月 29 日 109 年度考成會第 3 次會議決議未通過懲處，經○局長退回復議。再經同年 8 月 6 日 109 年度第 4 次考成會審議，以再申訴人擔任電務處處長期間，建置 ATP 遠端監視系統，疏忽其預期安

全防護功能，有業務督導不周之疏失，決議核予記過二次之懲處。此有臺鐵局營運安全處 108 年 7 月 17 日簽、同年第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議紀錄、人事室 108 年 7 月 29 日簽、同年 8 月 6 日簽及上開考成會會議紀錄等影本附卷可稽。

- (六) 茲依上開事實，再申訴人擔任臺鐵局電務處處長期間，依交通部臺灣鐵路管理局辦事細則第 8 條及第 20 條規定，承該局局長、副局長之命綜理處務，並指揮監督所屬電訊中心業務，對該處所屬人員業務執行，應負監督考核之責。其於大里事件發生時為電務處處長，確知臺鐵局係為避免事件重演（按即司機員無故隔離 ATP 肇生重大行車事故），而於 97 年 10 月至 98 年 6 月間責由電務處研議建置 ATP 遠端監視系統，就該系統對行車安全之重要性應知之甚詳，對該處執行該系統之建置事宜，即負督導考核之責。然電務處於規劃建置該系統時，僅側重訊息傳遞功能之設計，未基於安全防護之建置目的，就訊息處理與輸出，進一步統合系統之硬體設施與軟體，進行周延之整體性規劃，並建立完善管理追蹤機制，致該系統傳送功能未區分列車狀態係屬正線行駛中或出入庫，以有效過濾出真正告警訊息，反傳送過多非必要且無關行車安全之訊息，且以表格方式呈現隔離訊息，致使用者判讀不易，因而不信賴該系統，造成該系統未能於 ATP 間斷隔離時，有效警示調度臺有關人員，並即時予以處置。再申訴人既為建置 ATP 遠端監視系統時之電務處處長，對屬員應負監督考核之職責，其怠於執行職務，未善主管之職責，監督考核屬員採取相關措施，致該處建置之 ATP 遠端監視系統未達預期功能，核有違失情事，洵堪認定。臺鐵局據以核布系爭 108 年 8 月 12 日令，尚非無據。

- 四、惟依銓敘部前揭 106 年 3 月 27 日令釋規定，屬記過之行為，各機關應自該應受懲處行為終結 3 年內行使其懲處權；但應受懲處行為如係不作為，自服務機關知悉之日起算懲處權行使期間。經查再申訴人電務處處長任內建置之 ATP 遠端監視系統於 99 年 5 月 27 日完成驗收，並經電訊中心 99

年 6 月 9 日函知機務處、運務處、綜合調度所等單位，自即日起正式啟用，已如前述，再申訴人對屬員有業務督導不周之疏失，致該系統未達預期安全防護功能，其違失情事至遲應自該局 103 年 4 月 6 日第 3138 次車後壁站冒進號誌事故調查報告作成時，即已為臺鐵局所知悉，惟系爭懲處令遲至 108 年 8 月 12 日始作成，顯已逾 3 年之懲處權行使期間。爰本件懲處核有違誤，應予撤銷。

五、綜上，臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028345 號令，核予再申訴人記過二次之懲處，已逾 3 年之懲處權行使期間，難謂適法；申訴函復遞予維持，亦有未洽，均應予撤銷。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅
	委員	謝志明
	委員	王思為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭芳煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

本件服務機關應於收受本決定書之次日起 2 個月內將處理情形回復本會，如於上開期限內未處理者，本會將檢具證據將違失人員移送監察院依法處理；違失人員為薦任第九職等以下人員者，本會將通知服務機關之上級機關依法處理；違失人員如為民意機關首長，本會將處以新臺幣 10 萬元以上 100 萬元以下罰鍰，並公布違失事實。

九、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000077 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部臺灣鐵路管理局民國 108 年 10 月 24 日鐵人二字第 1080037501 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

再申訴駁回。

事 實

再申訴人原係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）電務處處長，於 105 年 4 月 20 日自願退休生效。臺鐵局 6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於 107 年 10 月 21 日發生出軌死傷事故（以下稱系爭事故）。該局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028343 號令，審認再申訴人前擔任電務處處長期間（100 年 9 月 14 日至 105 年 4 月 19 日），未能有效改善 ATP（Automatic Train Protection）隔離開關遠端監視系統（以下簡稱 ATP 遠端監視系統），長期存在非必要告警訊號過多之情事，缺乏有效列管追蹤機制，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 6 點第 53 款規定，核予其申誠二次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不服申訴函復，於 108 年 11 月 11 日向本會提起再申訴，主張系爭列車經調查確認與 ATP 遠端監視系統未連線，則該系統自無法發揮功能，而與系爭事故無因果關係，臺鐵局認事用法顯有錯誤，請求撤銷原懲處。案經臺鐵局 108 年 11 月 29 日鐵人二字第 1080040538 號函檢附相關資料

端監視系統，係為改善 ATP 車上設備關機時，綜合調度所行控中心調度臺無法得知關機訊息，爰利用行車調度無線電話系統車上設備，連接 ATP 隔離開關，將 ATP 隔離開關狀態傳送至調度臺進行遠端監視，使 ATP 隔離時，將向調度臺發出車次號碼及警報聲響）勞務採購案，為與原有「行車調度無線電話系統」相容，同年 2 月 13 日簽奉時任局長○○○○核准採限制性招標，並與行車調度無線電話系統立約商○○電腦股份有限公司(以下簡稱○○公司)以議價方式辦理。同年 6 月 9 日以 1,800 萬元決標予○○公司。臺鐵局電訊中心(以下簡稱電訊中心)於 99 年 1 月起，依 ATP 遠端監視系統採購案之教育訓練相關事宜，由○○公司對臺鐵局綜合調度所(以下簡稱綜合調度所)等單位進行該系統之教育訓練；該中心同年 6 月 9 日電訊機字第 0990004078 號函知機務處、運務處、綜合調度所等單位略以：「本局『環島鐵路整體系統安全提昇計畫(ATP 隔離開關增設遠端監視系統)』1 案已於 99 年 5 月 27 日完成驗收，自即日起正式啟用，請轉知所屬相關單位人員配合使用，以確保行車安全」等語。此有臺灣高等法院 96 年度交上訴字第 204 號判決、臺鐵局電務處 98 年 1 月 15 日簽、該局材料處同年 6 月 16 日簽、臺灣宜蘭地方檢察署(以下簡稱宜蘭地檢署)檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書等影本在卷可稽。

- (二) 107 年 10 月 21 日司機員○○○駕駛系爭列車於 14 時 49 分自樹林站開往臺東站，於 16 時 17 分未按臺鐵局列車自動防護系統(ATP)使用及管理要點規定，擅自關閉 ATP，且關閉後未通報，亦未在續行停靠站重啟 ATP，致 ATP 無法適時自動強制列車減速或煞車。○司機員復未遵守行車速限，於 16 時 49 分以時速 141 公里至 142 公里駕駛系爭列車進入每小時速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡之重大事故(即系爭事故)。此有 107 年 12 月 21 日行政院 1021 鐵路事故行政調查小組之臺鐵 6432 次列車新馬

站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告（以下簡稱行政院調查報告）、108 年 5 月交通部臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告（以下簡稱交通部調查報告）、宜蘭地檢署檢察官 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書，及國家運輸安全調查委員會 109 年 4 月 21 日事實資料報告等影本附卷可稽。據行政院調查報告及交通部調查報告所載，系爭事故突顯臺鐵局運、工、機、電組織模式，存在橫向溝通不足、系統問題不易整合之問題。於電務處責任部分，該處於大里事件後建置 ATP 遠端監視系統，系統接收及記錄功能雖正常，可將所有列車隔離開關作動訊號傳輸至行控中心，但由於系統訊號傳送功能無法區分列車狀態係屬正線行駛中或出入庫，以有效過濾出真正告警訊息，致傳送過多非必要之無關行車安全的訊息（含車輛出入庫測試、現場檢修測試或到站換端駕駛等訊息），且僅於畫面以表格方式呈現隔離訊息，造成調度人員判讀不易，因而不信賴該系統，致該系統未能發揮當時設置之目的及預期安全防護功能。

- (三) 103 年 4 月 6 日臺鐵局司機員駕駛第 3138 次列車在臺南市後壁車站，疏未向行車調度員報備隔離 ATP 而繼續行駛，復未確認出發號誌顯示險阻即逕行開車，因而擠壞電動轉轍器，並險與對向而來之第 3153 次列車相撞但無人傷亡事故。依該局 103 年 4 月 6 日第 3138 次車後壁站冒進號誌事故調查報告所載，綜合調度所雖建置有 ATP 監看系統，然因該系統顯示全部車輛 ATP 之開關機資訊，致 ATP 隔離開關報表每日均有數千件，調度員及機車調度員實無法分析出有效正確資訊，請電務處研擬改善 ATP 監看系統，方能過濾出正確有效之資訊等語。臺鐵局同年月 23 日召開第 9 屆第 25 次勞資會議，該次會議中，就勞方代表七堵機務段○○○之發言：「4 月 6 日 3138 次行車事故之發生，ATP 因……故障停用……司機員未向調度所報備，設於調度所 ATP 遠端監控沒有顯示嗎？……」臺鐵局資方代表答復略以，經查 ATP 隔離開關報表，每日均有數千件，統計 4 月 11 日零時至 10 時 30 分即有 1,045 件，調度員及機

車調度員實無法分析出有效正確之資訊，已建議電務單位改善此系統，過濾出正確有效之資訊等語。此有上開後壁站冒進號誌事故調查報告、宜蘭地檢署檢察官 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書及勞資會議紀錄等影本附卷可稽。

(四) 再申訴人於 109 年 3 月 19 日到會陳述意見時表示，其最近始知悉臺鐵路 103 年 4 月 6 日第 3138 次車後壁站冒進號誌事故調查報告此一文件，至於同年月 23 日第 9 屆第 25 次勞資會議紀錄，則係由當時代表電務處出席會議之權管副處長○○○批示等語；臺鐵路代表於同次會議以視訊方式陳述意見時表示，103 年 4 月 6 日後壁事件之發生與 ATP 遠端監視系統有關，該局行車保安委員會所作調查報告當時亦有會知電務處，至於同年月 23 日召開之勞資會議中，勞方代表已提出該系統缺失，當時係由○副處長代表出席勞資會議，且該次勞資會議紀錄亦有副知電務處，惟再申訴人於處長任內至其退休前，均未改善上開調查報告及勞資會議所提及之系統缺失問題等語。此有再申訴人與臺鐵路代表 109 年 3 月 19 日陳述意見紀錄等影本在卷可稽。

(五) 臺鐵路營運安全處依交通部調查報告，於 108 年 7 月 16 日召開 108 年第 10 次「第一級行車事故(件)審議」會議決議，以再申訴人擔任電務處處長期間，未能有效改善 ATP 遠端監視系統，長期存在非必要告警訊號過多之情事，缺乏有效列管追蹤機制，建議依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 53 款規定予再申訴人申誡二次之懲處，並於同年月 17 日簽經局長○○○(甲章)如擬。臺鐵路乃通知再申訴人列席該局 108 年 7 月 25 日 109 年度考成委員會(以下簡稱考成會)第 2 次會議陳述意見，經再申訴人依時列席陳述意見。嗣同年月 29 日 109 年度考成會第 3 次會議決議未通過懲處，經○局長退回復議，再經同年 8 月 6 日 109 年度第 4 次考成會審議，以再申訴人擔任電務處處長期間，未能有效改善 ATP 遠端監視系統，長期存在非必要告警訊號過多之情事，缺乏有效列管追蹤機制，決議核予申誡二次之懲處。此有臺鐵路營運安全處 108 年 7 月

17 日簽、同年第 10 次「第一級行車事故（件）審議」會議紀錄、人事室 108 年 7 月 29 日、同年 8 月 6 日簽及上開考成會會議紀錄等影本附卷可稽。

三、茲依上開事實，再申訴人擔任臺鐵局電務處處長期間，依交通部臺灣鐵路管理局辦事細則第 8 條及第 20 條規定，承該局局長、副局長之命綜理處務，並指揮監督所屬電訊中心業務，對該處規劃建置之 ATP 遠端監視系統，於後續使用期間，應盡主管權責，督導所屬建立完善管理及維護機制。惟依臺鐵局 103 年 4 月 6 日第 3138 次車後壁站冒進號誌事故調查報告及同年 5 月 23 日第 9 屆第 25 次勞資會議紀錄所載，ATP 遠端監視系統雖於 99 年 5 月 27 日驗收完成，然於後續使用期間，長期存有傳送訊息時未區分列車狀態係屬正線行駛中或出入庫，以有效過濾出真正告警訊息，而傳送過多非必要且無關行車安全之訊息，致調度員無法分析出有效正確資訊之缺失，於上開調查報告會知及勞資會議紀錄副知電務處時，再申訴人即得知悉 ATP 遠端監視系統存有缺失，並於是時起負有主管監督考核責任，應督導所屬陳報問題及改善缺失進度之作為義務。嗣系爭事故於 107 年 10 月 21 日發生，據行政院調查報告、交通部調查報告及宜蘭地檢署檢察官之調查結果可知，於系爭事故發生時，上開 ATP 遠端監視系統之缺失均持續存在，足認再申訴人迄至其 105 年 4 月 20 日退休時止，均未善盡主管權責，監督考核屬員採取相關措施，以改善及優化 ATP 遠端監視系統及建立該系統有效列管追蹤機制，其不作為違失情事，洵堪認定。上開業務監督不周之違失情事，於系爭事故調查時，始為臺鐵局所知悉，是臺鐵局依鐵路人員獎懲標準表第 6 點第 53 款規定，以系爭懲處令核予其申誡二次之懲處，於法並無違誤。

四、再申訴人訴稱，經調查確認，系爭列車及該型號所有普悠瑪列車之 ATP 開關均未連接 ATP 遠端監視系統，是該系統與系爭事故無因果關係，臺鐵局以其未改善 ATP 遠端監視系統之缺失而對其懲處，實違法擴大懲處理由云云。茲以 ATP 遠端監視系統長期存有傳送過多非必要告警訊息，致調度

員判讀及執勤困擾之缺失，臺鐵局係以再申訴人未善盡主管權責，督導所屬改善上開缺失為由懲處，業如前述，是本件懲處非以系爭事故之發生為違失行為要件。再申訴人所訴，核無足採。

五、再申訴人復訴稱，ATP 遠端監視系統之規劃、招標、決標及驗收業務，係由電務處另一名副處長○○○負責，原懲處未詳加調查，認定事實違誤云云。惟本件臺鐵局核予再申訴人懲處之基礎事實，係其擔任電務處處長期間，未能有效改善 ATP 遠端監視系統長期存在非必要警告訊息過多之情事，缺乏有效列管追蹤機制，與該系統規劃、招標、決標及驗收等建置事宜，係屬不同二事，無涉該系統建置相關業務由何位副處長負責。再申訴人所訴，亦無足採。

六、再申訴人再訴稱，於其退休後至系爭事故發生期間，尚有繼任電務處處長 2 人，渠等亦均未改善及優化 ATP 遠端監視系統，臺鐵局僅懲處其未改善該系統缺失，違反比例原則云云。查他人違失是否應受懲處，係屬另案，與本件懲處事實無涉，並不影響再申訴人前揭違失行為之認定。縱有他人之違失行為未受行政懲處，再申訴人亦無主張不法平等之餘地。再申訴人所訴，仍無足採。

七、綜上，臺鐵局 108 年 8 月 12 日鐵人二字第 1080028343 號令，核予再申訴人申誠二次之懲處，申訴函復遞予維持；揆諸前揭規定及說明，經核於法並無違誤，均應予維持。

據上論結，本件再申訴為無理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 63 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德

委員 林 三 欽
委員 陳 愛 娥
委員 楊 仁 煌
委員 劉 如 慧
委員 吳 登 銓
委員 李 英 毅
委員 謝 志 明
委員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

十、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000078 號

再申訴人：○○○

代理人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服交通部民國 108 年 10 月 3 日交人字第 1085012884 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

交通部對再申訴人記過二次之懲處，及該部分之申訴函復均撤銷；其餘再申訴駁回。

事 實

再申訴人原係交通部政務次長，以該部常務次長職務於 107 年 7 月 16 日自願退休生效。交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）6432 車次普悠瑪列車（以下稱系爭列車）於 107 年 10 月 21 日發生出軌死傷事故（以下稱系爭事故）。交通部原以 107 年 12 月 28 日交人字第 1075017953 號令，審認再申訴人前擔任

臺鐵局局長期間（96 年 6 月 27 日至 102 年 7 月 23 日，於同年月 24 日陞任交通部常務次長，繼續代理局長至 103 年 4 月 6 日），對完善該局安全管理制度及落實普悠瑪事故列車行車安全管理，疏於督導，依交通部職員獎懲標準表第 6 點第 6 款規定，核予記過一次之懲處；嗣考量行政究責之完整性及違失人員懲處檢討之衡平性，參考相關事故調查報告後，以 108 年 8 月 6 日交人字第 1085009781 號令，審認再申訴人（一）擔任臺鐵局局長期間，對該局 136 輛普悠瑪列車之採購、驗收測試至投入營運階段，未能督導所屬重視及採取具體作為，進而發生 ATP（Automatic Train Protection）遠端監視系統（以下簡稱 ATP 遠端監視系統）未連線，致安全防護關鍵功能不彰，影響行車安全，以及任內就建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合之組織安全文化等情事疏於督導，依交通事業鐵路人員獎懲標準表（以下簡稱鐵路人員獎懲標準表）第 8 點第 28 款規定，核予其記一大過之懲處；（二）任臺鐵局局長期間，對於 98 年 4 月採購建置並於 99 年 5 月完成之 ATP 遠端監視系統，未能記取 96 年大里站事故教訓，疏忽該系統預期安全防護功能等情，有督導不周之疏失，依同獎懲標準表第 7 點第 39 款規定，核予其記過二次之懲處；同令說明二記載該部上開 107 年 12 月 28 日令併予註銷。再申訴人不服，提起申訴；嗣不服申訴函復，於 108 年 10 月 31 日向本會提起再申訴，主張其於臺鐵局局長任內並無督導不周之情事，該懲處適用法規顯有錯誤，具裁量瑕疵，且不符比例原則，請求撤銷原懲處。案經交通部 108 年 11 月 26 日交人字第 1080033902 號函檢附相關資料答復，並同時上傳答復資料於本會公務人員保障事件線上申辦平臺。再申訴人復於同年 12 月 23 日補充理由到會。本會嗣通知交通部及臺鐵局派員於同年 3 月 19 日在該局第二會議室以視訊方式陳述意見；同時段再申訴人及其代理人○○○律師與輔佐人○○○先生、○○○先生則至本會陳述意見。再申訴人並於同日、109 年 3 月 26 日及同年 4 月 27 日補充理由到會。

理 由

一、按公務員服務法第 5 條規定：「公務員應誠實清廉，謹慎勤勉，不得有驕恣貪惰……足以損失名譽之行為。」第 7 條規定：「公務員執行職務，應

力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按依交通事業人員考成條例第 8 條第 2 項授權訂定之鐵路人員獎懲標準表第 7 點規定：「有下列情形之一者，記過：……（三十九）對屬員疏於督導考核，致發生不良後果，情節嚴重者。……」第 8 點規定：「有下列情形之一者，記一大過：……（二十八）因監督不力徇情失察或命令錯誤或未加注意，致肇重大變故者。……」第 9 點規定：「本表所列……申誡、記過之標準，得視事實發生之原因、動機及影響程度，核予一次或二次之獎懲。」據此，交通事業鐵路主管人員，若有對屬員疏於督導考核，致發生不良後果，情節嚴重者，即該當記過懲處之要件，服務機關並得視事實發生之原因、動機及影響程度，核予記過一次或二次之懲處；又如因監督不力徇情失察或命令錯誤或未加注意，致肇重大變故者，則該當記一大過懲處之要件。

二、復按交通部臺灣鐵路管理局辦事細則（以下簡稱臺鐵局辦事細則）第 17 條規定：「局長綜理局務，並指揮監督所屬員工及其附屬機構；副局長承局長之命襄理之。」第 18 條規定：「總工程司承局長、副局長之命，綜理各項技術業務，副總工程司襄理之。」第 20 條第 1 項規定：「各處、室、中心主管承局長、副局長之命，並指揮監督各分支機構，副主管襄理之……」第 21 條規定：「本局處理業務，實施分層負責制度，逐級授權決定，分層負責明細表報請局長核定施行。」是臺鐵局局長綜理局務，指揮監督所屬人員及附屬機構，即對該局人員及業務之管理，均負指揮監督責任。

三、再按銓敘部 106 年 3 月 27 日部法二字第 1064209183 號令釋規定：「為符合司法院釋字第 583 號解釋有關公務人員懲處權之行使期間，應類推適用公務員懲戒法（以下簡稱公懲法）相關規定，以及不同懲處種類之懲處權行使期間應有合理區分之意旨，並配合公懲法於民國 105 年 5 月 2 日修正施行，各機關依公務人員考績法……第 12 條第 1 項第 1 款規定對公務人員所為之懲處，自違失行為終了之日起，屬記 1 大過之行為，已逾 5 年者，

即不予追究；屬記過或申誡之行為，已逾 3 年者，即不予追究。上開行為終了之日，指公務人員應受懲處行為終結之日。但應受懲處行為係不作為者，指公務人員所屬服務機關知悉之日。……」是機關長官基於考核監督權之行使，擬對屬員違失行為為記過及記一大過之懲處，若距其違失行為終了日，分別已逾 3 年與 5 年者，即不予追究；又應受懲處行為如係不作為者，應以公務人員所屬服務機關知悉之日為應受懲處行為終結之日。

四、關於交通部 108 年 8 月 6 日交人字第 1085009781 號令，以再申訴人擔任臺鐵局局長期間，對該局 136 輛普悠瑪列車之採購、驗收測試至投入營運階段，未能督導所屬重視及採取具體作為，進而發生 ATP 遠端監視系統未連線，致安全防护關鍵功能不彰，影響行車安全，以及任內就建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合之組織安全文化等情事疏於督導。核予記一大過之懲處部分：

- (一) 卷查 107 年 10 月 21 日司機員○○○駕駛系爭列車於 14 時 49 分自樹林站開往臺東站，於 16 時 17 分未依臺鐵局列車自動防護系統 (ATP) 使用及管理要點規定而擅自關閉 ATP，關閉後未通報，亦未在續行停靠站重啟 ATP，致 ATP 無法適時自動強制列車減速或煞車。○司機員復未遵守行車速限，於 16 時 49 分以時速 141 公里至 142 公里駕駛系爭列車進入每小時速限 75 公里之新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段，因速度過快，致列車 8 節車廂全數出軌，其中 4 節車廂傾覆，造成 18 人死亡，291 人受傷，合計 309 人傷亡之重大事故 (即系爭事故)。此有 107 年 12 月 21 日行政院 1021 鐵路事故行政調查小組之臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告 (以下簡稱行政院調查報告)、108 年 5 月交通部臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故行政責任調查報告 (以下簡稱交通部調查報告)、臺灣宜蘭地方檢察署 (以下簡稱宜蘭地檢署) 檢察官 108 年 6 月 6 日 107 年度偵字第 6243 號、108 年度偵字第 3086 號起訴書、監察院 109 年 4 月 14 日 109 交政 0001 號糾正案文、該院同年月日 109 交調 0008 號調查報告，及國家運

輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）109 年 4 月 21 日重大運輸事故事實資料調查報告（報告編號：TTSB-RFR-20-04-001，以下稱運安會調查報告）等影本附卷可稽。

（二）次查再申訴人原係交通部政務次長，以該部常務次長職務於 107 年 7 月 16 日自願退休生效。其任臺鐵局局長（96 年 6 月 27 日至 102 年 7 月 23 日為局長；同年 24 日至 103 年 4 月 6 日為代理局長）期間，該局於 99 年間辦理 136 輛傾斜式電聯車（按：嗣命名為普悠瑪列車營運，以下同）巨額採購案，依臺鐵局採購案權責劃分機制表規定，係由時任臺鐵局局長之再申訴人核准動支，機務處負責辦理。99 年 2 月 4 日召開「購置傾斜式電聯車 136 輛案」之「資格、規格訂定小組」專案會議，並以同年月日簽請再申訴人核定，同年 12 日委請臺灣銀行採購部辦理招標作業，於 99 年 12 月 30 日以 106 億元決標予日本○○商事株式會社（以下稱日商○○會社），100 年 1 月 6 日完成簽約，並接續辦理採購及驗收程序，系爭列車之驗收測試及營運，係由再申訴人圈選之開標主持人及主驗人負責。再申訴人對於機務處辦理上開 136 輛傾斜式電聯車採購案，自負有督導該處辦理驗收之責任。此有臺鐵局〔機務處〕分層負責明細規定、99 年 2 月 4 日專案會議紀錄、該局機務處同年 8 月 13 日研商「傾斜式電聯車 136 輛」採購案公告技術規範會議紀錄及同年 11 月 8 日簽等影本在卷可稽。

（三）復查臺鐵局於 99 年 7 月 2 日完成 136 輛傾斜式電聯車採購案「行車調度無線電車上臺規範」，機車車上臺功能 1.R 明載：「提供兩組輸入乾接點接收下列告警訊息：(A) 第一組乾接點連線至列車防護無限系統發報輸出點。(B) 第二組乾接點連線至 ATP 隔離開關提供之偵測點。當車上臺接收到前述告警訊息，立刻傳送該列車車次號碼及狀態回綜合調度所，若未裝置上述 A、B 兩項裝置者，則預留乾接點供日後使用。」臺鐵局與日商○○會社，就採購本案電聯車簽訂契約文件所附之「交通部臺灣鐵路管理局第 980508-5 號傾斜式電聯車規範」(以下簡稱購車規範)

亦明定上開電聯車應經臺鐵局進行「驗收測試」，包含電聯車與臺鐵局通訊系統、電聯車與機車連結、軌道、鐵路車輛界限、ATP 系統、啟動測試、車輪旋削設備等是否相容之測試。嗣進入驗收測試之準備階段，該局固於 101 年 3 月 1 日將車上臺功能納入「行車調度無線電話系統車上臺型式測試程序 (FDR)」，亦即該程序明定：1.3 臺鐵局規範的要求、10.17.1.A 車上臺功能之(18)：「提供 2 組輸入乾接點接收以下告警訊息：A. 第一組乾接點連線至列車防護無限系統發報輸出點。B. 第二組乾接點連線至 ATP 隔離開關提供之偵測點。前述 A 及 B 兩項均應負責連接施工，以便車上臺當接收到前述告警訊息，立刻將該列車車次號碼及狀態傳至臺鐵局綜合調度所。」惟臺鐵局於 102 年 1 月 10 日至 21 日間召集技術資料檢討會議審定初驗程序所列「通訊系統相容測試程序書」時，僅將列車防護無線電 (TPRS) 及行車調度無線電話 (TDRS) 列入檢查程序，而未列入前述 10.17.1.A、車上臺功能之 (18)，並於 102 年 1 月 25 日審定同意上開測試程序書。再者，製造商即日本○○製造株式會社（以下稱日○會社）與第三方驗證機構英商○○檢驗公司（以下簡稱勞○公司）所簽定之契約內容，亦要求○○公司應發展獨立查證與確證計畫及發展驗收標準，惟○○公司所提「臺鐵傾斜式電聯車專案-獨立驗證與認證驗收計畫」仍未見 ATP 隔離遠端監視測試標準。綜合上述因素，致使臺鐵局後續進行驗收測試之通信系統相容測試時，均未發現○○會社未將 ATP 隔離開關轉至隔離時之調度無線電話數據傳輸列入測試項目。此有臺鐵局採購案權責劃分機制表、該局材料處 1010003324 號簽、前開宜蘭地檢署檢察官起訴書、監察院糾正案文，及運安會調查報告等影本附卷可稽。是臺鐵局機務處辦理購置 136 輛傾斜式電聯車與 ATP 遠端監視系統之連接施工，均於購車規範、契約及測試規範中明訂為應完成及應檢查之項目，卻漏未納入測試程序書及第三方驗證機構之驗收計畫中，足堪認定。

(四) 再查臺鐵局於購置 136 輛傾斜式電聯車期間，係由時任該局機務處副處

長之○○○（現為副總工程司）擔任「傾斜式電聯車 136 輛案」技術資料檢討會議主席，其依程序應以購車規範及相關文件，對應勾稽測試程序書所列檢查項目及測試標準，審核是否能符合購車規範之要求，並於審查通過後函復日○會社，再由試車小組依測試程序書所列之檢查項目，就本列車採購案電聯車所有編組進行驗收測試之事實，柳副總工程司亦時任試車小組成員，其於負責審定「通訊系統相容測試程序書」檢驗項目及標準時，疏未將 136 輛傾斜式電聯車及 ATP 遠端監視系統之連接施工列入測試項目，即逕以時任機務處處長○○○乙章決行驗收，爰臺鐵局另案審認柳副總工程司及副局長○○○，對屬員督導管考失察違失行為，分別核予記過二次及記過一次之懲處。此有臺鐵局新自強號（TEMU2000 型）列車整備、性能測試、試運轉情形統計表、該局 103 年 12 月至 104 年 1 月傾斜式電聯車 136 輛驗收紀錄、行政院 107 年 12 月 21 日報告、前開宜蘭地檢署檢察官起訴書、該署 108 年 6 月 6 日 108 年度偵字第 524 號及 108 年度偵字第 3087 號不起訴處分書，及監察院糾正案文等影本在卷可稽。

- (五) 交通部審認再申訴人擔任臺鐵局局長期間，對 136 輛傾斜式電聯車之採購、驗收測試至投入營運階段，未能督導所屬重視及採取具體作為，進而發生 ATP 遠端監視系統未連線，致安全防護關鍵功能不彰，影響行車安全，以及任內就建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合之組織安全文化等情事疏於督導，提請該部 108 年 7 月 15 日 109 年度考績會第 1 次會議審議，於聽取再申訴人陳述意見後，依會議決議按鐵路人員獎懲標準表第 8 點第 28 款規定，核予再申訴人記一大過之懲處。
- (六) 茲以再申訴人 96 年 6 月 27 日接任臺鐵局局長，首要任務為檢討改進 96 年大里事件發生原因。是為改善 ATP 車上設備隔離時，綜合調度所無法得知隔離訊息之情事，臺鐵局乃設置 ATP 遠端監視系統，利用既設之行車調度無線電話系統車上設備連結 ATP 隔離開關，將 ATP 隔離狀態傳送至綜合調度所，發出告警訊息。嗣再申訴人於任內購置 136 輛傾斜

式電聯車，卻因製造商出貨前未確認連接配線，臺鐵局又疏於列入驗收檢測項目，致設置遠端監視系統之目的無法達成。再申訴人於 109 年 3 月 19 日至本會陳述意見時曾表示，136 輛傾斜式電聯車之驗收測試部分確實係於其擔任臺鐵局局長任內完成，且製造上開列車之日商公司，亦在其督促下完成 ATP 遠端監視系統之安裝，只是未將該系統完成接線作業，而驗收時又對該接線部分疏於查驗。此有監察院糾正案文及再申訴人 109 年 3 月 19 日陳述意見紀錄等影本附卷可稽。是再申訴人身為臺鐵局局長，雖依該局所定分層明細，僅負責列車採購之底價核定，及指定主驗人員，而無採購驗收之職責，然上開普悠瑪列車採購案之主驗人員既係由再申訴人所指定，其對於主驗人員就相關列車之驗收自應積極督導，卻發生該局漏未將 ATP 遠端監視設備列為測試驗收項目，使普悠瑪列車系列全車組自交車及後續營運，均無法啟動 ATP 隔離開關遠端監視功能，致使 ATP 遠端監視系統設備形同虛設，喪失規劃建置遠端監視系統之目的。系爭事故列車司機員關閉 ATP 系統後，行控中心無法獲得回報告警之訊號，以提醒司機員重啟 ATP 系統，致無法發揮 ATP 自動強制列車減速或煞車之防護功能，再申訴人難卸疏失之責。是再申訴人確有督導不周之不作為違失，臺鐵局據以對再申訴人核予記一大過之懲處，於法尚無違誤。

- (七) 再申訴人訴稱，臺鐵局以其擔任該局局長期間對於 136 輛傾斜式電聯車暨設備之採購、驗收測試及營運維護，以及對人員制度組織管理等有違失行為，所為懲處均已逾懲處權時效云云。經查再申訴人原任臺鐵局局長期間，未確實監督其所指定之主驗人員，致上開 136 輛傾斜式電聯車之 ATP 遠端監視系統均未完成接線作業，其自難脫督導不周之責任，尚不得以其所學主要為管理方面，針對 ATP 遠端監視系統及 136 輛傾斜式電聯車之驗收等技術層面業務，尚無法實際督導，且相關業務已經授權屬員核處等理由，即卸免監督之責。又再申訴人未盡督導責任之違失行為，係屬應作為而不作為之違失，依前揭銓敘部令釋規定，受懲處行為

如係不作為者，應以服務機關知悉之日為行為終結之日。本件交通部係於 107 年 10 月 21 日系爭事故發生始知 136 輛傾斜式電聯車之 ATP 遠端監視系統均未接線，而再申訴人應負對人、事督導不周之責，是該部以 108 年 8 月 6 日令核予再申訴人記一大過之懲處，並未逾 5 年之懲處權行使期間，自於法有據。再申訴人所訴，核無足採。

五、關於交通部 108 年 8 月 6 日交人字第 1085009781 號令，以再申訴人擔任臺鐵局局長期間，對於 98 年 4 月採購建置並於 99 年 5 月完成之 ATP 遠端監視系統，未能記取 96 年大里站事故教訓，疏忽該系統預期安全防護功能等情事督導不周，核予記過二次之懲處部分：

- (一) 卷查交通部核予再申訴人記過二次懲處之基礎事實，係審認其任臺鐵局局長（96 年 6 月 27 日至 102 年 7 月 23 日為局長；同年 24 日至 103 年 4 月 6 日為代理局長）期間，有未能督導所屬有效建置 ATP 遠端監視系統，長期存在非必要告警訊號過多之情事，缺乏有效列管追蹤機制。次查臺鐵局 88 年採購 ATP，該系統具全程速度監控功能，乃確保營運安全之核心設備，於列車超速或冒進號誌時將自動煞車。嗣因於 96 年 6 月 15 日在宜蘭縣大里站至龜山站間，發生司機員不當隔離 ATP 之冒進號誌事故，造成 5 人死亡，17 人輕重傷之重大行車傷亡事件（以下稱大里事件），該局乃於 98 年 6 月 9 日（再申訴人時任局長）再辦理環島鐵路整體系統安全提昇計畫（即增設 ATP 遠端監視系統，以改善 ATP 車上設備關機時，綜合調度所行控中心調度臺無法得知關機訊息，爰利用行車調度無線電話系統車上設備，連接 ATP 隔離開關，將 ATP 隔離開關狀態傳送至調度臺進行遠端監視，使 ATP 隔離時，將向調度臺發出車次號碼及警報聲響）勞務採購案，為與原有「行車調度無線電話系統」相容，同年 2 月 13 日簽奉時任局長之再申訴人核准採限制性招標，同年 6 月 9 日以 1,800 萬元決標予行車調度無線電話系統立約商，臺鐵局電訊中心（以下簡稱電訊中心）於 99 年 1 月起，對臺鐵局相關單位進行該系統之教育訓練；嗣於同年 5 月 27 日完成驗收並啟用，爰綜合調

度所各行控室得遠端監控列車 ATP 運作情形，實際上具有路線行車監督功能。此有臺灣高等法院 97 年 5 月 27 日 96 年度交上訴字第 204 號判決、臺鐵局電務處 98 年 1 月 15 日簽、該局材料處同年 6 月 16 日簽及前開宜蘭地檢署起訴書等影本在卷可稽。

- (二) 次查行政院調查報告及交通部調查報告所載，系爭事故突顯臺鐵局運、工、機、電組織模式，存在橫向溝通不足、系統問題不易整合之問題。於電務處責任部分，該處於大里事件後建置 ATP 遠端監視系統，系統接收及記錄功能雖正常，可將所有列車隔離開關作動訊號傳輸至行控中心，但由於系統訊號傳送功能無法區分列車狀態係屬正線行駛中或出入庫，以有效過濾出真正告警訊息，至傳送過多非必要之無關行車安全的訊息（含車輛出入庫測試、現場檢修測試或到站換端駕駛等訊息），且僅於畫面以表格方式呈現隔離訊息，造成調度人員判讀不易，因而不信賴該系統，致該系統未能發揮當時設置之目的，及預期安全防護功能。
- (三) 復查監察院糾正案文及交通部調查報告略以，98 年 4 月臺鐵局採購建置 ATP 遠端監視系統，並於 99 年 5 月完成驗收後，雖系統接收及記錄功能正常，可將所有列車隔離開關作動訊號傳輸至行控中心，但由於系統訊號傳送功能無法區分列車狀態係屬正線行駛中或出入庫，以有效過濾出真正告警訊息，致傳送過多非必要之無關行車安全的訊息（含車輛出入庫測試、現場檢修測試或到站換端駕駛等訊息），且僅於畫面以表格方式呈現隔離訊息，造成調度人員判讀不易，因而不信賴該系統，且臺鐵局內部橫向聯繫溝通不足，爰長期以來忽略該系統對 ATP 運作狀況之訊息，致該系統未能發揮當時設置之目的，及預期安全防護功能等語；電務處於大里事件後建置 ATP 遠端監視系統，未能予以有效改善 ATP 遠端監視系統長期存在非必要告警訊號過多之情事，對於安全關鍵事項明顯缺乏有效列管追蹤機制，應負其責等語。並據另案再申訴人臺鐵局前電務處處長○○○於 109 年 3 月 19 日到會陳述意見時表示，ATP 遠端監視系統設計當時規劃，僅具傳遞訊息唯一功能等語；臺鐵局代表於

同次會議以視訊方式陳述意見時表示，ATP 遠端監視系統於系爭事故當日即回傳 434 筆訊息，就第 8 調度臺而言即有 91 筆訊息，其中僅 3 筆訊息係調度員真正要處理的，且該系統使用介面不友善，以列表顯示訊息，致不易判讀，又使用位與隔離位混雜亦不易尋找，108 年 6 月該局優化 ATP 遠端監視系統，可知建置當時並未受限於系統硬體或軟體而無法優化等語。此有上開 ATP 遠端監視系統工作說明書、再申訴人與臺鐵路局代表 109 年 3 月 19 日陳述意見紀錄等影本在卷可稽。

- (四) 再查綜合調度所 99 年 1 月 15 日綜調行字第 0990000127 號函致電務處、電訊中心，並副知○副局長室、○副局長室略以，電務處建置之 ATP 遠端監視系統於車輛之 ATP 在「隔離位」或「使用位」，均會發送警報訊號至調度臺，並發出警報聲，因警報作用頻繁，且音量太高，干擾值臺調度員執行行車調度業務，爰建議改善。電訊中心同年 26 日訊中訊字第 0990000212 號函檢附上開綜合調度所函為附件予○○電腦股份有限公司（以下簡稱○○公司），請該公司研議函覆。○○公司嗣以同年 3 月 26 日 99○○電（鐵）字第 0024 號函復電訊中心，並副知電務處略以，電務處、機務處及調度人員若依教育訓練之流程操作系統，警報作用應能減少，且調整調度臺介面盒揚聲器開關即可降低警報音量。
- (五) 又查 103 年 4 月 6 日臺鐵路司機員駕駛第 3138 次列車在臺南市後壁車站，疏未向行車調度員報備隔離 ATP 而繼續行駛，復未確認出發號誌顯示險阻即逕行開車，因而擠壞電動轉轍器，並險與對向而來之第 3153 次列車相撞幸無人傷亡事故。依該局 103 年 4 月 6 日第 3138 次車後壁站冒進號誌事故調查報告所載，綜合調度所雖建置有 ATP 監看系統，然因該系統顯示全部車輛 ATP 之開關機資訊，致 ATP 隔離開關報表每日均有數千件，調度員及機車調度員實無法分析出有效正確資訊，請電務處研擬改善 ATP 監看系統，方能過濾出正確有效之資訊等語。該調查報告經臺鐵路同年 15 日簽奉交通部部長○○○核可。此有上開後壁站冒進號誌事故調查報告、前開宜蘭地檢署檢察官起訴書及勞資會議紀錄

等影本附卷可稽。

- (六) 茲依上開事實，再申訴人擔任臺鐵局局長期間，依臺鐵局辦事細則第 20 條規定，負綜理局務，指揮監督所屬各處及機構業務之責。臺鐵局因大里事件，於 97 年 10 月至 98 年 6 月間責由電務處研議建置 ATP 遠端監視系統，再申訴人時任臺鐵局局長，就 ATP 遠端監視系統係為避免重演大里事件司機員無故隔離 ATP 肇生重大行車事故而設，對行車安全之重要性應知之甚詳。再申訴人臺鐵局局長任內督導電務處建置之 ATP 遠端監視系統，僅規劃傳遞訊息之唯一功能，未就系統是否合於設置之安全防护需求，及使用者即調度臺調度員之使用需求等事項，建立完善管理追蹤機制，致該系統傳送功能未區分列車狀態係屬正線行駛中或出入庫，以有效過濾出真正告警訊息，反傳送過多非必要且無關行車安全之訊息，且以表格方式呈現隔離訊息，造成使用者判讀不易，因而不信賴該系統，致使該系統未能發揮當時設置之目的。嗣於 99 年 5 月 27 日完成驗收正式啟用，迨至前揭再申訴人代理臺鐵局局長最後 1 日所發生之第 3138 次列車後壁車站事故，亦係因 ATP 系統不受司機員信任而關閉，及 ATP 遠端監視系統資訊頻繁無法判讀所致。復依臺鐵局審認前電務處長○○○擔任該處處長期間，建置 ATP 遠端監視系統，疏忽該系統預期安全防护功能，就其有業務督導不周之疏失，檢討其行政責任。據上，ATP 遠端監視系統於 99 年 5 月即已完成驗收，然再申訴人對於建置遠端監視系統所呈現之訊息整合，及該系統未提供使用者友善介面等狀況，迄自其 103 年 4 月 6 日卸任臺鐵局局長職務前，均未落實督導，使上開系統無法發揮建置目的功能，肇生系爭事故。核有系爭懲處令所載未能記取 96 年大里事故教訓，對臺鐵局疏忽預期安全防护功能督導不周之違失情事，洵堪認定。交通部依該部 108 年 7 月 15 日 109 年度考績委員會（以下簡稱考績會）第 1 次會議，經聽取再申訴人陳述意見後所為決議，按鐵路人員獎懲標準表第 7 點第 39 款及第 9 點規定予再申訴人記過二次之懲處，尚非無據。

(七) 惟依銓敘部前揭 106 年 3 月 27 日令釋規定，屬記過之行為，各機關應自該應受懲處行為終結 3 年內行使其懲處權；但應受懲處行為如係不作為，自服務機關知悉之日起算懲處權行使期間。經核本件再申訴人之行為係督導不周之消極不作為違失，是其懲處權之行使期間，應自服務機關知悉之日起算懲處權行使期間。查再申訴人於 102 年 7 月 24 日陞任交通部常務次長，繼續代理局長至 103 年 4 月 6 日發生後壁事件之日止。再查臺鐵局嗣以同年 15 日簽奉交通部部長○○○核可後壁站事件調查報告，該報告中載明，臺鐵局雖有建置 ATP 監看系統，然因該監看系統將全部車輛 ATP 隔離開關機資訊均顯示在該系統，使 ATP 隔離開關報表，每日均有數千件，調度員及機車調度員實無法分析出有效正確之資訊。亦即，交通部於 103 年 4 月間即已知悉再申訴人就臺鐵局疏忽該系統預期安全防護功能，確有督導不周之不作為違失。惟該部就再申訴人疏於督導 ATP 遠端監視系統建置管理之不作為違失，遲至 108 年 8 月 6 日，始以系爭懲處令核予再申訴人記過二次之懲處，顯已逾 3 年懲處權行使期間，於法未合。

六、再申訴人訴稱，交通部 108 年 8 月 6 日令對其所為懲處之事由（一）實已包含懲處事由（二）在內，惟該部卻將懲處事由（二）獨立進行懲處，顯係重複評價，而違反一事不二罰原則云云。按所謂一事不二罰原則，乃現代民主法治國家之基本原則，其本意即禁止國家對人民之同一行為，予以相同或類似之措施多次處罰，致承受過度不利之後果。經查，交通部對再申訴人所為記一大過之懲處，係審究再申訴人擔任臺鐵局局長期間，對該局 136 輛普悠瑪列車之採購、驗收測試至投入營運階段未能落實督導，導致上開列車 ATP 遠端監視系統均未連線；任內就完善臺鐵局人員管理、安全管理制度及整合各單位建立組織安全文化等，無積極作為負督導責任。對再申訴人所為記過二次之懲處，則係審究再申訴人對上開系統存在非必要告警訊號過多不易判讀致失功能一事，未督導所屬妥善建置。經核二項懲處之基礎事實有間，核無一事二罰情事。再申訴人所訴，仍無足採。

七、綜上，交通部 108 年 8 月 6 日交人字第 1085009781 號令，核予再申訴人記一大過之懲處，及該部分申訴函復；揆諸前揭規定及說明，經核於法並無違誤，均應予維持；另有關核予再申訴人記過二次之懲處，已逾 3 年懲處權行使期間，難謂適法；該部分之申訴函復遞予維持，亦有未洽，均應予撤銷。

據上論結，本件再申訴為部分有理由，部分無理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項及第 63 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會 主任委員 郭 芳 煜
副主任委員 葉 瑞 興
委員 郝 培 芝
委員 蘇 俊 榮
委員 游 瑞 德
委員 林 三 欽
委員 陳 愛 娥
委員 楊 仁 煌
委員 劉 如 慧
委員 吳 登 銓
委員 李 英 毅
委員 謝 志 明
委員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

十一、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000079 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服高雄市政府勞工局民國 108 年 11 月 27 日高市勞人字第 10840404000 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

再申訴駁回。

事 實

再申訴人原係高雄市政府勞工局（以下簡稱高市勞工局）依聘用人員聘用條例聘用之人員，108 年聘用期間自 108 年 1 月 1 日起至同年 12 月 31 日止，於同年 4 月 1 日辭職生效。高市勞工局 108 年 10 月 4 日高市勞人字第 10838620400 號令，審認再申訴人任職期間擔任○○○○股份有限公司監察人，違反公務員服務法（以下簡稱服務法）第 13 條第 1 項規定，依高雄市政府及所屬各機關公務人員平時獎懲標準表（以下簡稱高市獎懲標準表）五、（二）規定，核予其申誡二次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不服申訴函復，於 108 年 12 月 25 日經由本會保障事件線上申辦平臺提起再申訴，並於同年月日寄送再申訴書，主張其在職期間無經營商業之意圖及動機，亦無實際參與經營，且公司核准設立登記前，已辦理撤資並辭任監察人，請求撤銷申誡二次之懲處。再申訴人復於同年月日經由本會保障事件線上申辦平臺補充理由。案經高市勞工局 109 年 1 月 13 日高市勞人字第 10841480200 號函檢附相關資料答復。再申訴人於同年 1 月 20 日經由本會保障事件線上申辦平臺補充理由及同年月 21 日補充理由。本會並通知銓敘部派員於本會保障事件審查會 109 年 3 月 2 日 109 年第 8 次會議陳述意見；高市勞工局派員於同次會議在該局以視訊方式陳述意見。再申訴人復於同年 3 月 23 日在本會保障事件線上申辦平臺補充理由。銓敘部嗣以 109 年 4 月 8 日部銓五字第 1094913639 號書函補充說明到會。

理 由

一、按公務人員保障法第 102 條規定：「下列人員準用本法之規定：……四、各機關依法派用、聘用、聘任、僱用或留用人員。……」再申訴人自 108 年 1 月 1 日起至 108 年 3 月 31 日止，係高市勞工局依聘用人員聘用條例

聘用之人員，自得準用該法之規定提起救濟。茲以聘用人員並無聘用資格審查之規定，僅列冊送銓敘部登記備查，無庸銓敘審定核敘其級俸，原無公務人員考績法規定之適用。惟依銓敘部 66 年 3 月 31 日（66）台謨甄四字第 04191 號函釋略以，關於聘用人員聘用條例規定之聘用人員，於其約聘期間，仍可以考核方式，觀察其工作績效，以作為續聘或解聘之準據。查現行聘用人員並無統一之評核辦法，各機關為考核聘用人員，自得參照公務人員考績法相關規定辦理。

二、次按服務法第 13 條第 1 項規定：「公務員不得經營商業或投機事業。……」所稱「經營」依銓敘部 74 年 7 月 19 日 74 台銓華參字第 30064 號函釋意旨，「原為規度謀作之意，經濟學上稱之為欲繼續經濟行為而設定作業上的組織，亦即指本人實際參加規度謀作業務之處理而言。」同法第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」復按高市獎懲標準表第 5 點規定：「有下列情形之一者，申誡：……（二）言行失檢，有損公務員形象、機關或他人聲譽，情節輕微者。……」第 7 點規定：「本表所列之嘉獎、記功或申誡、記過之標準，得視事實發生之原因、動機及影響程度等因素予一次或二次之獎懲。」又按銓敘部 85 年 2 月 27 日台中甄一字第 1256915 號函記載：「……依『聘用人員聘用條例』聘用之人員應為服務法之適用對象。……如有違反服務法第 13 條之規定，自得按情節輕重，……予以處分或依其聘用契約課以應負之責任。」據此，高市勞工局依聘用人員聘用條例聘用之人員在職期間，如有違反服務法第 13 條禁止經營商業之規定，即屬言行失檢，其有損及公務員形象、機關或他人聲譽，情節輕微者，即該當申誡懲處之要件；其服務機關並得審酌事實發生之原因、動機及影響程度，核予申誡一次或二次之懲處。

三、再按銓敘部 95 年 6 月 16 日部法一字第 0952663187 號書函記載：「一經任為受有俸給之公務員，除依法及代表官股外，自不得再擔任民營公司之董事或監察人，否則即有違公務員服務法……第 13 條第 1 項不得經營商業之規定。……」103 年 4 月 29 日部法一字第 1033843029 號書函記載：「……

服務法第 13 條第 1 項不得經營商業之範圍，除採實質認定……外，尚包括形式認定（如擔任民營營利事業之負責人、公司尚未正式對外營業前申請商業執照行為及借名投資違反該項但書規定等）。」據此，聘用人員不得擔任民營事業之公司董事或監察人，且不得經營商業之範圍包含公司尚未正式對外營業前申請商業執照等行為。

- 四、卷查再申訴人原係高市勞工局勞動條件科聘用人員，於 108 年 4 月 1 日辭職生效。嗣高市勞工局發現經濟部商工登記公示資料，再申訴人經登記為○○○○股份有限公司之監察人，該公司核准設立日期係 108 年 4 月 10 日，再申訴人之任期登記為 108 年 3 月 28 日至 111 年 3 月 27 日，並於 108 年 5 月 8 日解任監察人職務。高市勞工局人事室 108 年 7 月 22 日簽以，再申訴人在職期間擔任○○○○股份有限公司監察人，違反服務法第 13 條公務員不得經營商業或投機事業之規定，且再申訴人曾填具公務員經營商業及兼職情形調查表（具結書），應瞭解公務員不得經營商業之規定，建議核予其記過二次之懲處，並溯自 108 年 3 月 28 日起解聘。案經局長批准提送該局 108 年 8 月 9 日 108 年度第 2 次考績委員會會議核議，決議溯自 108 年 3 月 28 日起解聘再申訴人，惟不予懲處，送經局長覆核表示，為求慎重，請擇期重新討論，並請法制專員表示意見。此有再申訴人公務員經營商業及兼職情形調查表（具結書）、經濟部商工登記公示資料查詢服務畫面、上開高市勞工局人事室 108 年 7 月 22 日簽、同年 8 月 13 日簽、同年 8 月 28 日簽及 108 年 8 月 9 日考績委員會會議紀錄等影本附卷可稽。
- 五、次查高市勞工局人事室將再申訴人在職期間擔任○○○○股份有限公司監察人一案，提送該局 108 年 9 月 26 日 108 年度第 4 次考績委員會會議核議，並通知再申訴人列席陳述意見後，審認再申訴人於在職期間擔任○○○○股份有限公司監察人，違反服務法不得經營商業之規定，行為損及機關形象，決議核予再申訴人申誡二次之懲處。此有 108 年 9 月 26 日考績委員會會議紀錄等影本附卷可稽。據上，再申訴人於 108 年 4 月 1 日離職前，仍為服務法適用對象，依經濟部商工登記公示資料查詢服務，再申

訴人於 108 年 3 月 28 日在職期間即擔任○○○○股份有限公司監察人，其違反服務法第 13 條第 1 項不得經營商業之規定，言行失檢，洵堪認定。高市勞工局審認再申訴人違失行為有損公務員形象，依高市獎懲標準第 5 點第 2 款規定，予以申誡二次之懲處，洵屬於法有據。

六、再申訴人訴稱，其在職期間無經營商業之意圖及動機，亦無實際參與經營云云。按銓敘部代表於本會保障事件審查會 109 年 3 月 2 日 109 年第 8 次會議陳述意見時表示，聘用人員在離職前非依法兼任公司代表官股之董事、監察人或擔任發起人籌設股份有限公司，即有違服務法不得經營商業之規定。又按該部前開 103 年 4 月 29 日書函意旨，經營商業之範圍包含公司尚未正式對外營業前申請商業執照等行為，此亦經銓敘部 109 年 4 月 8 日部銓五字第 1094913639 號書函補充說明在案。是再申訴人於在職期間經○○○○股份有限公司登記為監察人，即屬經營商業之行為。再申訴人所訴，核無足採。

七、再申訴人復訴稱，其於○○○○股份有限公司辦妥登記及發票對外營業前，即口頭向負責人表示撤股（資）並辭任監察人，依銓敘部 85 年 7 月 20 日臺中法二字第 1320280 號書函意旨，應從寬認定未違反服務法不得經營商業一節。按銓敘部上開 85 年 7 月 20 日書函意旨：「……公務員……在所投資之公司……尚未實際對外營業前，即辦理撤股（資）、降低持股比例至未超過所投資公司股本總額百分之十，亦宜從寬認定未違反服務法第 13 條經營商業之規定。」經查再申訴人至遲於 108 年 3 月 28 日於高市勞工局任職期間，即參與○○○○股份有限公司營業前之籌備，為該公司發起人並擔任監察人，嗣離職後，迄 108 年 5 月 8 日始經高雄市政府核定公司變更登記解任監察人職務，是依前開銓敘部 95 年 6 月 16 日書函及 103 年 4 月 29 日書函意旨，其任職期間即已違反服務法第 13 條第 1 項不得經營商業之規定，尚與前開 85 年 7 月 20 日書函之情形不同。再申訴人所訴，亦無足採。

八、綜上，高市勞工局 108 年 10 月 4 日高市勞人字第 10838620400 號令，核予

再申訴人申誡二次之懲處，申訴函復遞予維持；揆諸前揭規定及說明，經核於法並無違誤，均應予維持。

據上論結，本件再申訴為無理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 63 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會 主任委員 郭 芳 煜
副主任委員 葉 瑞 興
委員 郝 培 芝
委員 蘇 俊 榮
委員 游 瑞 德
委員 林 三 欽
委員 陳 愛 娥
委員 楊 仁 煌
委員 劉 如 慧
委員 吳 登 銓
委員 李 英 毅
委員 謝 志 明
委員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

十二、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000080 號

再申訴人：○○○

再申訴人因解聘事件，不服高雄市政府勞工局民國 108 年 11 月 27 日高市勞人字第 10840404700 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

高雄市政府勞工局對再申訴人之解聘通知書及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。

事 實

再申訴人原係高雄市政府勞工局（以下簡稱高市勞工局）依聘用人員聘用條例聘用之人員，108 年聘用期間自 108 年 1 月 1 日起至同年 12 月 31 日止，於 108 年 4 月 1 日辭職生效。嗣高市勞工局發現再申訴人於任職期間經○○○股份有限公司登記為董事長，爰提送該局 108 年 9 月 26 日 108 年度第 4 次考績委員會會議核議，以再申訴人違反公務員服務法（以下簡稱服務法）第 13 條第 1 項規定，決議予以解聘，該局乃以 108 年 10 月 4 日高市勞人字第 10838723200 號解聘通知書通知再申訴人，溯自 108 年 3 月 28 日解聘。再申訴人不服，於 108 年 10 月 23 日向本會提起復審，經本會闡明後，再申訴人於同年 11 月 8 日補正申訴書，經本會移由高市勞工局依申訴程序辦理。再申訴人不服高市勞工局 108 年 11 月 27 日高市勞人字第 10840404700 號函之申訴函復，於 108 年 12 月 6 日向本會提起再申訴，主張其在職期間無經營商業或實際為營業行為，請求高市勞工局撤銷解聘通知書。案經高市勞工局 108 年 12 月 27 日高市勞人字第 10840887000 號函檢附相關資料答復。再申訴人於 109 年 1 月 7 日及同年月 8 日經由本會公務人員保障事件線上申辦平臺補充資料。本會並通知銓敘部派員於本會保障事件審查會 109 年 3 月 2 日 109 年第 8 次會議陳述意見；高市勞工局派員於同次會議在該局以視訊方式陳述意見。再申訴人復於 109 年 3 月 18 日在本會公務人員保障事件線上申辦平臺補充理由。銓敘部嗣以 109 年 4 月 8 日部銓五字第 1094913639 號書函補充說明到會。

理 由

一、按公務人員保障法第 102 條規定：「下列人員準用本法之規定：……四、各機關依法派用、聘用、聘任、僱用或留用人員。……」再申訴人自 108 年 1 月 1 日起至 108 年 3 月 31 日止，係高市勞工局依聘用人員聘用條例聘用之人員，自得準用該法之規定提起救濟。復按聘用人員聘用條例第 2

條規定：「各機關應業務需要，定期聘用人員，依本條例之規定；本條例未規定者，適用其他法律之規定。」第 4 條規定：「聘用契約應記載左列事項：……四、受聘人違背義務時應負之責任。」復按再申訴人與高市勞工局簽訂之聘用契約書第 5 點約定：「受僱用人應負之責任：在聘用期間，乙方願意接受甲方工作上之指派調遣，受派執行職務時，應遵守相關法令及甲方之一切規定，如工作不力或違背有關規定，甲方得隨時解聘……。」據此，聘用人員聘用條例並未就解聘事項定有明文，則高市勞工局對再申訴人之解聘，應以雙方訂定之聘用契約為據。

二、再按服務法第 13 條第 1 項規定：「公務員不得經營商業或投機事業。……」及銓敘部 85 年 2 月 27 日台中甄一字第 1256915 號函記載：「……依『聘用人員聘用條例』聘用之人員應為服務法之適用對象。……如有違反服務法第 13 條之規定，自得按情節輕重，……予以處分或依其聘用契約課以應負之責任。」該部 95 年 6 月 16 日部法一字第 0952663187 號書函記載：「一經任為受有俸給之公務員，除依法及代表官股外，自不得再擔任民營公司之董事或監察人，否則即有違公務員服務法……第 13 條第 1 項不得經營商業之規定。……」103 年 4 月 29 日部法一字第 1033843029 號書函記載：「……服務法第 13 條第 1 項不得經營商業之範圍，除採實質認定……外，尚包括形式認定（如擔任民營營利事業之負責人、公司尚未正式對外營業前申請商業執照行為及借名投資違反該項但書規定等）。」據此，聘用人員為服務法之適用對象，其於在職期間不得擔任民營事業之公司董事或監察人，且不得經營商業之範圍包含公司尚未正式對外營業前申請商業執照等行為。

三、卷查再申訴人原係高市勞工局聘用人員，於 108 年 4 月 1 日辭職生效。嗣高市勞工局發現經濟部商工登記公示資料，再申訴人經登記為○○○○股份有限公司之董事長，任期登記為 108 年 3 月 28 日至 111 年 3 月 27 日。高市勞工局人事室 108 年 7 月 22 日簽以，再申訴人在職期間擔任○○○○股份有限公司董事長，違反服務法第 13 條公務員不得經營商業之規定，

且再申訴人曾填具公務員經營商業及兼職情形調查表（具結書），應瞭解公務員不得經營商業之規定，建議核予記過二次之懲處，並溯自 108 年 3 月 28 日起解聘，經機關首長批准，提送該局 108 年 8 月 9 日 108 年度第 2 次考績委員會會議核議，決議溯自 108 年 3 月 28 日起解聘再申訴人，惟不予懲處，送經局長覆核表示，為求慎重，請擇期重新討論，並請法制專員表示意見。此有再申訴人公務員經營商業及兼職情形調查表（具結書）、經濟部商工登記公示資料查詢服務畫面、上開高市勞工局人事室 108 年 7 月 22 日簽、同年 8 月 13 日簽、同年 8 月 28 日簽及同年 8 月 9 日考績委員會會議紀錄等影本附卷可稽。

四、次查高市勞工局人事室將再申訴人在職期間擔任○○○○股份有限公司董事長一案，提送該局 108 年 9 月 26 日 108 年度第 4 次考績委員會會議核議，並通知再申訴人列席陳述意見，再申訴人提出書面陳述意見，經該次會議審認，再申訴人於在職期間擔任○○○○股份有限公司董事長，違反服務法不得經營商業之規定，行為損及機關形象，決議溯自 108 年 3 月 28 日起解聘再申訴人。此亦有 108 年 9 月 26 日考績委員會會議紀錄等影本附卷可稽。據上，再申訴人於 108 年 4 月 1 日離職前，仍為服務法適用對象，依經濟部商工登記公示資料查詢服務，再申訴人於 108 年 3 月 28 日即有擔任○○○○股份有限公司董事長之情事，洵堪認定，高市勞工局審認其違反服務法第 13 條第 1 項不得經營商業之規定，固非無據。

五、惟查銓敘部代表於本會保障事件審查會 109 年 3 月 2 日 109 年第 8 次會議陳述意見時表示，公務人員如違反服務法第 13 條第 1 項經營商業之規定，依司法院解釋及同法第 13 條第 4 項規定，應先行停職並送請懲戒，且其停職應依行政院與所屬中央及地方各機關學校公務人員獎懲案件處理要點第 7 點第 3 項規定，自權責機關發布之停職令送達被停職人員之翌日起發生停職效力，尚無得追溯辦理停職之情形。基於公務人員與聘用人員之衡平，若公務人員無追溯辦理停職之情形，且聘用人員聘用條例亦無規範聘用契約終止後，機關得否追溯解聘之相關規定，則機關得否追溯自契約

終止前辦理解聘，應視雙方所定之聘用契約如何予以規範等語。茲機關與聘用人員之聘用法律關係應定性為行政契約；又行政契約之解除或終止，基於契約法之基本法理，基本上只能透過契約當事人以合意為之，契約一旦經由締約之二造當事人透過合意，予以解除或終止者，契約法律關係即歸於消滅，不得再行由該契約當事人之任何一方予以單方片面解除或終止（最高行政法院 107 年 7 月 19 日 107 年度判字第 409 號判決參照）。據上，本件再申訴人於 108 年 4 月 1 日辭職生效，其與高市勞工局間之聘用契約即於該日合意終止。又高市勞工局與再申訴人簽訂之聘用契約，並未載明契約終止後，再申訴人如經發現在職期間有違反服務法之規定，高市勞工局得追溯作成解聘之約定，則高市勞工局於雙方聘用契約終止後，始以 108 年 10 月 4 日高市勞人字第 10838723200 號解聘通知書，通知再申訴人溯自 108 年 3 月 28 日解聘，於法尚有未合，核有再行審酌之必要。

六、綜上，高市勞工局 108 年 10 月 4 日高市勞人字第 10838723200 號解聘通知書，揆諸前揭規定及說明，經核於法未合；申訴函復遞予維持，亦有未洽，均應予撤銷，由服務機關另為適法之處理。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧

委 員 吳 登 銓
委 員 李 英 毅
委 員 謝 志 明
委 員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日
主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

本件服務機關應於收受本決定書之次日起 2 個月內將處理情形回復本會，如於上開期限內未處理者，本會將檢具證據將違失人員移送監察院依法處理；違失人員為薦任第九職等以下人員者，本會將通知服務機關之上級機關依法處理；違失人員如為民意機關首長，本會將處以新臺幣 10 萬元以上 100 萬元以下罰鍰，並公布違失事實。

十三、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000081 號

再申訴人：○○○

再申訴人因考成事件，不服交通部臺灣鐵路管理局貨運服務總所臺南貨運服務所民國 109 年 3 月 11 日南貨人字第 1090000214 號之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

交通部臺灣鐵路管理局貨運服務總所臺南貨運服務所對再申訴人 108 年年終考考列乙等之評定及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之評定。

事 實

再申訴人係交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）貨運服務總所臺南貨運服務所（以下簡稱臺南貨運所）業務員資位事務員。其因不服臺南貨運所 109 年 2 月 27 日南貨人字第 1090001001 號考績（成）通知書，核布其 108 年

年終考成考列乙等，提起申訴；嗣不服申訴函復，於 109 年 3 月 23 日向本會提起再申訴，主張其任職於臺南貨運所宜蘭服務站期間，受任重要職務，對主管業務能提出具體方案或改進辦法，盡職負責，績效良好，且廉潔自律，出勤狀況良好，樂於助人，具有相當外語能力，應當考列甲等。案經臺南貨運所 109 年 4 月 9 日南貨人字第 1090000275 號函檢附相關資料答復到會。

理 由

- 一、按交通事業人員考成條例第 1 條第 1 項規定：「交通事業人員之考成，依本條例行之。」第 2 項規定：「本條例未規定者，適用其他有關法律之規定。」第 3 條第 1 項規定：「交通事業人員之考成，區分如下：一、年終考成：係指交通事業人員於每年年終考核其當年一月至十二月任職期間之成績。……」第 15 條第 1 項規定：「交通事業人員之考成，由各事業機關（構）考成委員會初核，並經機關（構）首長覆核後，報請交通部或授權之所屬機關（構）核定。其任用案應送銓敘部者，並送銓敘部銓敘審定。……」據此，交通事業人員年終考成係考核當年 1 月至 12 月任職期間之成績，並由單位主管以其平時成績考核紀錄為依據，按交通事業人員考成表（以下簡稱考成表）所列差假及獎懲紀錄，就工作績效、品德操行、學識、才能等項綜合評擬。類此考評工作，富高度屬人性，機關長官對部屬考評之判斷固應予尊重；惟辦理考成作業，如有法定程序之瑕疵、對事實認定有錯誤、未遵守一般公認之價值判斷標準、有與事件無關之考慮牽涉在內或有違反平等原則等情事，本會仍得予審究，並予撤銷。
- 二、卷查再申訴人係臺南貨運所業務員資位事務員。其 108 年年終考成作業程序，係由其單位主管以其平時成績考核紀錄為依據，按考成表所列工作績效、品德操守、學識、才能等項細目之考核內容，綜合評擬為 83 分；經臺南貨運所考成委員會（以下簡稱考成會）初核改為 79 分，經理覆核亦維持 79 分。此有臺南貨運所個人平時成績考核明細表及考成表等影本附卷可稽。惟查臺南貨運所於 108 年 11 月 25 日召開 109 年度第 1 次考成會，審議該所資位人員（含再申訴人）及無資位人員 108 年度年終考成，並決

議初核結果陳送經理覆核。此亦有上開考成會會議紀錄影本在卷可稽。是依上開事實，臺南貨運所於為本件再申訴人 108 年年終考成之評擬及初核時，顯未考量再申訴人該年度 1 月至 12 月全年任職期間之成績，核有違首揭考成條例第 3 條第 1 項之規定，自應予撤銷。

三、綜上，臺南貨運所辦理再申訴人 108 年年終考成，揆諸前揭規定及說明，經核於法尚有未合；申訴函復遞予維持，亦有未洽。爰將臺南貨運所對再申訴人 108 年年終考成考列乙等 79 分之評定及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之評定。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅
	委員	謝志明
	委員	王思為

中華民國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭芳煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

本件服務機關應於收受本決定書之次日起 2 個月內將處理情形回復本會，如於上開期限內未處理者，本會將檢具證據將違失人員移送監察院依法處理；違失人員為薦任第九職等以下人員者，本會將通知服務機關之上級機關依法處理；違失人員如為民意機關首長，本會將處以新臺幣 10 萬元以上 100 萬元以下罰鍰，並公布違失事實。

十四、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000082 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服彰化縣消防局民國 109 年 2 月 4 日彰消人字第 1090002216 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

彰化縣消防局對再申訴人記過二次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。

事 實

再申訴人係彰化縣消防局（以下簡稱彰縣消防局）行政科隊員。彰縣消防局 108 年 12 月 16 日彰消人字第 1080030658 號令，審認再申訴人承辦業務欠缺積極，經主管調整工作及指導糾正，仍屢出錯未見改善，造成業務延宕，期程大幅落後，依消防專業人員獎懲標準表第 5 點第 9 款規定，核予其記過二次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不服申訴函復，於 109 年 3 月 3 日向本會提起再申訴，並於同年月 5 日補正再申訴書，主張罰則過重，不符合比例原則，請求撤銷系爭懲處。案經彰縣消防局 109 年 3 月 16 日彰消人字第 1090005530 號函檢附相關資料答復到會。

理 由

一、按公務人員考績法第 15 條授權訂定之考績委員會組織規程（以下簡稱組織規程）第 3 條規定：「考績委員會職掌如下：一、本機關職員及直屬機關首長年終考績、另予考績、專案考績及平時考核獎懲之初核或核議事

項。二、本法或其他法規明定應交考績委員會核議事項。……」第 4 條第 1 項規定：「考績委員會應有全體委員過半數之出席，始得開會；出席委員半數以上同意，始得決議。可否均未達半數時，主席可加入任一方以達半數同意。」復依銓敘部 104 年 12 月 11 日部法二字第 1044047198 號書函說明三、載以：「……考績委員會主席係為處理議事，維護秩序，故原則上不參與投票，僅於議案表決可否均未達半數時，參與表決表示意見，是如遇上開情形，主席始得加入可否任一方以贊成或反對，使議案通過或不通過，抑或不參與該次表決，使議案留待下次會議再行核議，惟非於議案表決之初即參與投票……。」是以，各機關辦理公務人員平時考核之獎懲，除法律另有規定外，應經考績委員會之初核或核議，其程序始為適法。又考績委員會之召開，須符合組織規程第 4 條第 1 項前段規定，有全體委員過半數出席始得開會，及出席委員半數以上之同意，始得決議；考績委員會主席於議案表決可否意見均未達半數時，始加入表決表示意見。主席如於決議之初即參與投票，核與組織規程第 4 條第 1 項規定有違，該決議即有法定程序之瑕疵，機關據以發布之獎懲即應予撤銷。

二、卷查再申訴人係彰縣消防局行政科隊員。彰縣消防局審認再申訴人於業務調整後仍承辦公文延宕、未遵守規定辦理公文、不受管教、態度不佳、冒犯及威脅長官等違紀情事，提經該局 108 年 12 月 5 日 108 年度下半年暨 109 年上半年考績委員會第 3 次會議決議通過，核予其記過二次之懲處。次查彰縣消防局考績委員會置委員 11 人，依該次考績委員會會議紀錄及簽到單所載，出席委員連同主席共 10 人，已過半數出席；經就系爭懲處案決議：「……二、○員行政懲處經出席委員無記名二輪投票表決，決定依 108 年 11 月 20 日該科奉准原簽同意予以記過處分（10 票）；至於額度大小經同方式表決『記過 2 次』（5 票）及『記過 1 次』（4 票），俾○員日後有所惕勵戮力從公。……」此有上開會議之會議紀錄、簽到單及投票單等影本在卷可稽。茲因上開彰縣消防局考績委員會出席人數，與系爭懲處案之首輪投票人數相同，顯見該局考績委員會主席就系爭懲處案投票同意

核予再申訴人記過懲處，彰縣消防局考績委員會辦理系爭記過二次之懲處案，核與前揭組織規程第 4 條第 1 項規定有違，而有法定程序之瑕疵，洵堪認定。

三、綜上，彰縣消防局 108 年 12 月 16 日彰消人字第 1080030658 號令，核予再申訴人記過二次之懲處，難謂適法；申訴函復遞予維持，亦有未洽，均應予撤銷，由服務機關另為適法之處理。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅
	委員	謝志明
	委員	王思為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭芳煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

十五、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000083 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服臺北市政府環境保護局民國 108 年 12 月 30 日北市環人字第 1083082888 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

臺北市政府環境保護局對再申訴人申誡一次之懲處及申訴函復均撤銷，由服務機關另為適法之處理。

事 實

再申訴人原係臺北市政府環保局（以下簡稱北市環保局）萬華區清潔隊技佐，於 107 年 3 月 2 日自願退休生效。北市環保局 108 年 10 月 29 日北市環人字第 1083067835 號令，審認再申訴人時（前）任該局修車廠技術員期間，辦理修車廠暨資源回收隊新建工程（以下簡稱新建工程），未經報請市政府核定，即依合約工項予以執行拆除資源回收隊（以下簡稱資收隊）臨時廠房建物，且拆除後未辦理除帳作業，違反規定，依臺北市政府及所屬各機關公務人員平時獎懲標準表（以下簡稱北市獎懲標準表）第 5 點第 1 款規定，核予其申誡一次之懲處。再申訴人不服，提起申訴。嗣不服申訴函復，於 109 年 1 月 22 日向本會提起再申訴，主張資收隊臨時廠房興建完成後，即交由該局資收隊使用維護保管，該隊再發包委託廠商經營，該建物使用單位即為該隊而負有辦理建物報廢除帳之義務。案經北市環保局 109 年 2 月 13 日北市環人字第 1093006916 號函檢附相關資料答復。再申訴人於同年月 26 日補充理由到會。

理 由

一、按公務員服務法第 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。」第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。」第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重分別予以懲處……。」次按北市獎懲標準表第 5 點規定：「有左列情形之一者，申誡：（一）懈怠職務或處事不當，情節輕微

者。……」據此，臺北市政府及所屬各機關公務人員，須有懈怠職務或處事不當，情節輕微之情事，始該當申誡懲處之要件。

二、復按 104 年 6 月 17 日修正公布前之審計法第 57 條規定：「各機關對於所經管之財物，依照規定使用年限，已達報廢程度時，必須報廢，其在一定金額以上者，應報審計機關查核；……」同法施行細則第 40 條第 1 項規定：「……凡未達耐用年限之報廢案件，應敘明事實與理由，報經其主管機關核定轉送該管審計機關審核。」及 91 年 7 月 9 日修正公布之臺北市市有財產管理自治條例（以下簡稱北市財產管理條例）第 3 條規定：「市有財產之範圍如下：一、不動產：指土地及其定著物。……」第 27 條規定：「各機關管理之不動產非報經市政府核准，不得增建、改建、改裝或拆除；……」第 93 條規定：「市有房屋及附著物使用未達最低耐用年限，而有下列各款情事之一者，管理機關應敘明理由，報請市政府核定或轉審計機關核定後拆除：……二、依公務需要必須全部或部分拆除改建者。……」現行審計法令及北市財產管理條例亦為相同規定。又按審計部 89 年 1 月 13 日台審部伍字第 890170 號函釋以：「……現行審計法施行細則第四十條第一項規定……乃規範所有機關經管未達耐用年限財物之報廢程序，不論其係配合市地重劃或其他原因，致不堪使用或必須拆除，均應依照上開……規定辦理。」據此，臺北市政府所屬機關管理之市有房屋及附著物使用未達最低耐用年限，如依公務需要必須全部拆除者，管理機關應敘明理由，報請市政府核定或轉審計機關核定，完成報廢程序後，始得拆除建物，已有明文。

三、卷查再申訴人原係北市環保局萬華區清潔隊技佐，於 107 年 3 月 2 日自願退休生效。其受申誡一次懲處之基礎事實，係其前任該局修車廠技術員期間辦理新建工程，未經報請市政府核定，即依合約工項執行拆除資收隊臨時廠房建物，且拆除後未辦理除帳作業，違反規定。經查：

（一）再申訴人自 89 年 4 月 15 日起至 105 年 8 月 1 日止係擔任北市環保局修車廠技術員，於 90 年間承辦該局新建工程之採購及建造相關事宜，此

有再申訴人履歷資料明細表、該局新建工程案 90 年 6 月 18 日公開招標公告資料、再申訴人就該工程施工圖說（含變更設計後圖說）、起造新建工程達開工標準、○○聯合建築師事務所 92 年 1 月 29 日（92）○○012901 號函送資收隊臨時廠房未拆遷作業影響評估及後續工程變更設計會勘紀錄相關簽辦公文等影本附卷可稽。

- （二）北市環保局為配合南港經貿園區開發計畫、西元 2001 年世貿資訊科技萬國博覽會之舉辦及持續推動清潔車保養維修及資源回收業務，規劃該局修車廠及資收隊以大彎段 F24、F28 土地作為新廠建地並採立體方式共同使用，另於同址建造鋼骨鋼板臨時廠房 3 處，計修車廠 2 棟、資收隊 1 棟。另資收隊臨時廠房係於 90 年 12 月 11 日完成所有權登記，並於 91 年 1 月 3 日入帳（財產登錄），使用年限 40 年，使用情形為垃圾處理設施。次查該局新建工程於 91 年 7 月 19 日開工，該局為考量資收隊臨時廠房營運作業，原以不拆遷為原則，嗣因承造廠商○○營造股份有限公司評估若未拆遷，將影響新建工程後續施工進度及工法，並追加新臺幣一百零一萬餘元之費用。該局乃就資收隊臨時廠房應否拆遷一案多次召開協調會議，於 92 年 3 月 19 日經前○副局長○主持並作成結論：「資源回收隊臨時廠房應確實於本（九十二）年三月底完成辦公室、機房（電力系統）拆遷，俾利資源回收教育館開挖，並於 7 月底移交施工單位，請五科督促○○公司（按即○○企業股份有限公司）配合。」該臨時廠房辦公室及主電力系統確於同年 3 月 31 日完成拆遷，該廠房結構復於同年 7 月 12 日進行拆除。此有北市環保局 86 年 9 月 23 日簽、臨時廠房市有建物財產卡、該局 92 年 3 月 19 日會議紀錄、同年 5 月 5 日函、○○營造股份有限公司同年 3 月 30 日函及 B 區臨時廠房拆除工程施工照片等影本附卷可稽。
- （三）嗣北市環保局就資收隊臨時廠房未依法定程序函報審計機關核准即予拆除，致市有財產管理系統尚未釐正，經該局秘書室於 108 年 6 月為應臺北市政府財政局調查該局建物使用情形時，始發現上情，爰以 108 年

7 月 18 日便箋請相關單位查明原因並補辦報府核轉審計機關審核等程序。嗣該局資源循環管理科於同年 8 月 23 日簽就資收隊臨時廠房滅失案，以拆除該廠房係屬新建工程合約整體工程一部分，該合約係由該局修車廠主政規劃及執行，工程管理單位未經報核即執行拆除，且拆除後未辦理除帳作業，建議懲處該工程承辦人員（含再申訴人）及主辦主管計 5 員。案經北市環保局 108 年 10 月 17 日 108 年第 7 次考績委員會會議，決議除股長○○○係於 93 年 4 月 16 日調任該局，未涉及報府核定事宜予以免議外，其餘人員就上揭違失情形，依北市獎懲標準表第 5 點第 1 款規定，各核予申誡一次之懲處。此有北市環保局秘書室 108 年 7 月 18 日便箋、該局資源循環管理科同年 8 月 23 日簽及該局同年 10 月 17 日考績委員會會議紀錄等影本附卷可稽。

- (四) 惟查北市環保局有關建物登記除帳權責，依該局 109 年 2 月 13 日答復資料所載，建物如不需使用必須拆除時，該建物使用單位負有事先通報財產管理單位（秘書室）辦理建物報廢除帳之義務。次查北市環保局就資收隊臨時廠房拆遷案，曾於 92 年 1 月 24 日由前○副局長主持協調會議並裁示：「請修車廠就本案資源回收隊臨時廠房拆除暨搬遷提出時程表及相關費用評估報告，並於元月三十日前交由業務科辦理。……」及該局修車廠以同年 3 月 6 日簽併陳開會通知單，就新建工程因資收隊臨時廠房拆遷時程影響工進案，邀集相關單位召開協調會議，該局第五科簽註意見表示：「本局擬正式行文○○公司於三月廿日前速提搬遷計畫，俾辦本案後續事宜。」經前○副局長批示「請五科提出三月二十日前搬遷之規劃，並請○○配合……。」此有北市環保局 92 年 1 月 24 日會議紀錄及該局修車廠同年 3 月 6 日簽等影本附卷可稽。茲依資收隊臨時廠房於 90 年 12 月 11 日完成所有權登記，並於 91 年 1 月 3 日辦理入帳（財產登錄）時，其使用情形記載為「垃圾處理設施」，且依上開前○副局長批示內容及前揭同年 19 日會議結論，均表明由該局第五科督促○○公司遷離資收隊臨時廠房。該局修車廠固為新建工程主政規劃

及執行單位，但與該局第五科不相隸屬，亦非資收隊臨時廠房使用單位，則北市環保局並未查明究應由再申訴人或使用單位相關人員，對該未達使用年限之臨時廠房，於 92 年 7 月 12 日拆除前，負有通報該局財產管理單位，報府核轉審計機關審核之義務，並應於拆除後辦理除帳作業；該局亦未提出具體事證資料，證明係由再申訴人以書面通知新建工程承造廠商，依補充施工說明書—工程管理之規定，進行臨時廠房拆除工程，且其未確認拆除該臨時廠房是否已報府核轉審計機關同意。是本件事實仍未臻明確，北市環保局逕以再申訴人承辦新建工程案，含臨時廠房拆除工程，認定再申訴人未經報請市政府核定，即依合約工項予以執行拆除，拆除後未辦理除帳作業，違反規定，尚嫌率斷，核應查明相關事實後，另為適法之處理。

四、綜上，北市環保局 108 年 10 月 29 日北市環人字第 1083067835 號令，核布再申訴人申誡一次之懲處，難謂適法；申訴函復遞予維持，亦有未洽，均應予撤銷，由服務機關另為適法之處理。

據上論結，本件再申訴為有理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 65 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞興
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓

委 員 李 英 毅
委 員 謝 志 明
委 員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日
主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

本件服務機關應於收受本決定書之次日起 2 個月內將處理情形回復本會，如於上開期限內未處理者，本會將檢具證據將違失人員移送監察院依法處理；違失人員為薦任第九職等以下人員者，本會將通知服務機關之上級機關依法處理；違失人員如為民意機關首長，本會將處以新臺幣 10 萬元以上 100 萬元以下罰鍰，並公布違失事實。

十六、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000084 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服臺南市政府消防局民國 108 年 12 月 2 日南市消人字第 1080025255 號函，及該局 109 年 1 月 20 日南市消人字第 1080029170 號函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

再申訴不受理。

理 由

一、按公務人員保障法（以下簡稱保障法）第 77 條第 1 項規定：「公務人員對於服務機關所為之管理措施或有關工作條件之處置認為不當，致影響其權益者，得依本法提起申訴、再申訴。」第 78 條第 1 項規定：「申訴之提起，應於管理措施或有關工作條件之處置達到之次日起三十日內，向服務機關為之。不服服務機關函復者，得於復函送達之次日起三十日內，向保訓會

提起再申訴。」第 84 條再申訴準用第 30 條第 2 項規定：「前項期間，以原處分機關收受復審書之日期為準。」第 3 項規定：「復審人誤向原處分機關以外機關提起復審者，以該機關收受之日，視為提起復審之日。」第 31 條第 1 項規定：「復審人因天災或其他不應歸責於己之事由，致遲誤前條之復審期間者，於其原因消滅後十日內，得以書面敘明理由向保訓會申請回復原狀。……」及第 61 條第 1 項規定：「復審事件有下列各款情形之一者，應為不受理決定：……二、提起復審逾法定期間……者。……五、行政處分已不存在者。……」據此，公務人員對於服務機關之申訴函復如有不服，除因天災或其他不應歸責於己之事由，致遲誤再申訴期間，得於一定期間內申請回復原狀者外，應於申訴復函送達之次日起 30 日內，向本會提起再申訴，如誤向服務機關提起者，以該機關收受再申訴書之日，視為提起再申訴之日，若逾期提起再申訴，屬程序不合法，應不受理。又公務人員不服服務機關所為之管理措施及申訴函復，提起再申訴，須以該管理措施於救濟程序進行中仍存在為前提，如管理措施已不存在，其所提起之再申訴，於法即有未合，應不受理。

二、卷查再申訴人原係臺南市政府消防局（以下簡稱南市消防局）第六大隊安南分隊（以下簡稱安南分隊）隊員，於 108 年 11 月 8 日調任該局秘書室隊員（現職）。南市消防局以其有違失行為核予懲處事實如下：

- （一）108 年 11 月 7 日南市消人字第 1080025120 號令，審認再申訴人：1、108 年 6 月 5 日執行救護勤務未善盡職責，於勤務中遺失血氧機，依臺南市政府及所屬各機關公務人員平時獎懲標準表第 3 點第 4 款規定，核予其申誡二次之懲處；2、108 年 7 月 15 日北安路 3 段和台江大道 2 段的交叉路口汽機車火警案，未依規定出勤，依消防專業人員獎懲標準表（以下簡稱消防獎懲標準表）第 4 點第 8 款規定，核予其申誡一次之懲處；3、108 年 7 月 18 日海佃路 1 段○○○○○號汽機車火警案，未依規定出勤，依消防獎懲標準表第 4 點第 8 款規定，核予其申誡二次之懲處；4、108 年 7 月 18 日未經主管同意私自更換勤務，依消防獎懲標準表第

4 點第 9 款規定，核予其申誡二次之懲處；5、108 年 9 月 1 日應執行水源查察勤務，未落實查察，依消防獎懲標準表第 4 點第 9 款規定，核予其申誡一次之懲處。嗣南市消防局以 108 年 11 月 19 日南市消人字第 1080025958 號函，就上開再申訴人任職安南分隊期間，於 108 年 7 月 15 日北安路 3 段和台江大道 2 段的交叉路口汽機車火警案，未依規定出勤、於 108 年 7 月 18 日海佃路 1 段○○○○○號汽機車火警案，未依規定出勤，及於 108 年 9 月 1 日水源查察勤務未落實等情事，核屬公務員懲戒法第 2 條第 1 款所定怠於執行職務之行為，報請臺南市政府移送公務員懲戒委員會（以下簡稱公懲會）審理。案經公懲會 109 年 4 月 7 日 108 年度清字第 13335 號判決，審認上開疏失尚難認定有明確抗命不聽從命令及違反勤務紀律之行為，均不併付懲戒。

(二) 108 年 11 月 19 日南市消人字第 1080025933 號令，審認再申訴人於 108 年 10 月 25 日○○路 1 段○○○巷○○○號○樓之○住宅火警勤務，未依作戰編組任務於第一時間至火場執行勤務，依消防獎懲標準表第 5 點第 9 款規定，核予其記過二次之懲處。南市消防局亦以前開 108 年 11 月 19 日函，以再申訴人上開違失核屬公務員懲戒法第 2 條第 1 款所定怠於執行職務之行為，報請臺南市政府移送公懲會審理。案經公懲會 109 年 4 月 7 日 108 年度清字第 13335 號判決，記過壹次。

(三) 再申訴人對上開南市消防局 108 年 11 月 7 日令及 108 年 11 月 19 日令均不服，提起申訴。嗣不服申訴函復，於 109 年 1 月 30 日誤向南市消防局提起再申訴，主張其無應受懲處之違失事實，前開懲處係服務機關長官挾怨報復所為，請求撤銷系爭懲處。案經南市消防局以 109 年 2 月 10 日南市消人字第 1090001817 號函檢送其再申訴書到會。嗣以 109 年 2 月 18 日南市消人字第 1090003305 號函及同年 3 月 13 日南市消人字第 1090005387 號函檢附相關資料答復。嗣南市消防局以 109 年 4 月 22 日南市消人字第 1090008219 號函就涉及移送懲戒事由部分，註銷系爭該局 108 年 11 月 7 日懲處令及 108 年 11 月 19 日懲處令，此有上開南市

消防局 108 年 11 月 19 日函、109 年 4 月 22 日函及公懲會判決等影本在卷可按。

三、有關南市消防局 108 年 11 月 7 日令部分：

- (一) 卷查再申訴人不服系爭 108 年 11 月 7 日令就其於 108 年 6 月 5 日於勤務中遺失血氧機、於 108 年 7 月 15 日未依規定出勤、於 108 年 7 月 18 日未依規定出勤、於 108 年 7 月 18 日未經主管同意私自更換勤務，及於 108 年 9 月 1 日水源查察勤務未落實等疏失，提起申訴，經南市消防局 108 年 12 月 2 日南市消人字第 1080025255 號函之申訴函復，因未獲會晤再申訴人，於 108 年 12 月 5 日寄存於臺南文元郵局，依保障法第 84 條再申訴準用第 76 條第 3 項，文書送達準用行政訴訟法第 73 條第 3 項之規定，自寄存之日起，經 10 日發生送達效力。南市消防局上開申訴復函自寄存臺南文元郵局之次日，即 108 年 12 月 6 日起算 10 日（即 108 年 12 月 15 日）發生送達效力。是再申訴人如不服上開南市消防局之申訴函復，應自 108 年 12 月 16 日起 30 日內向本會提起再申訴。次查再申訴人之住居所依其再申訴書所載為臺南市北區，本會位於臺北市，復依保障法第 84 條再申訴準用第 32 條，及復審扣除在途期間辦法第 6 條準用第 2 條規定，可資扣除在途期間日數為 5 日，故其提起再申訴之末日應至 109 年 1 月 19 日屆滿，惟是日為星期日，依保障法第 84 條再申訴準用第 33 條準用行政程序法第 48 條第 4 項前段規定：「期間之末日為星期日、國定假日或其他休息日者，以該日之次日為期間之末日。」是本件提起再申訴之法定期間係至同年月 20 日（星期一）屆滿。再申訴人遲至同年月 30 日始誤向南市消防局提出再申訴書，經該局函轉本會。此有南市消防局收文日期章戳影本附卷可稽。復依卷附資料，亦無保障法第 84 條準用第 31 條第 1 項所定，因天災或其他不可歸責於再申訴人之事由，致遲誤再申訴期間，而可申請回復原狀之情事。則本件再申訴之提起，有關 108 年 6 月 5 日於勤務中遺失血氧機、108 年 7 月 18 日未經同意私自更換勤務等違失，未經註銷之懲處部分，已逾法

定救濟期間，揆諸前揭規定，程序於法即有未合，應不受理。

- (二) 次查南市消防局 109 年 4 月 22 日南市消人字第 1090008219 號函，業已註銷系爭 108 年 11 月 7 日令就再申訴人於 108 年 7 月 15 日未依規定出勤、於 108 年 7 月 18 日未依規定出勤，及於 108 年 9 月 1 日水源查察勤務未落實等疏失之懲處。據此，上開懲處部分既經南市消防局予以註銷，再申訴人不服之管理措施已不存在，其對之提起再申訴即失所附麗，揆諸前揭規定及說明，此部分再申訴於法未合，應不受理。

四、有關南市消防局 108 年 11 月 19 日令部分：

本件再申訴書申訴函復發文日期及文號欄記載：「……臺南市政府消防局中華民國 108 年 11 月 19 日南市消人字第 1080025933 號」，經查所載文號係南市消防局審認再申訴人於 108 年 10 月 25 日安中路 1 段○○○巷○○○號○樓之○住宅火警勤務，未依作戰編組任務於第一時間至火場執行勤務，依消防獎懲標準表第 5 點第 9 款規定，核予其記過二次之令，該令經再申訴人提起申訴，業經南市消防局 109 年 1 月 20 日南市消人字第 1080029170 號函復在案。本會 109 年 2 月 18 日公地保字第 1091180073 號函，請再申訴人補正申訴函復之文號，再申訴人雖未補正再申訴書，惟依上開再申訴書所載內容，其應係對南市消防局維持上開 108 年 11 月 19 日令核予其記過二次之懲處，提起再申訴。而查上開懲處所涉違失情事，經該局另案報請移送懲戒，並經公懲會判決記過壹次之懲戒處分，嗣南市消防局以前開 109 年 4 月 22 日函註銷系爭 108 年 11 月 19 日令。據此，系爭懲處既經南市消防局予以註銷，再申訴人不服之管理措施已不存在，其所提起之再申訴即失所附麗。揆諸前揭規定及說明，本件再申訴於法自有未合，應不受理。

- 五、有關再申訴人申請陳述意見及言詞辯論一節。經審酌本件再申訴程序不合法，再申訴人所請，核無必要。

- 六、另再申訴人請求調查南市消防局長官違法濫權，並給予長官懲處、調任云云，非屬本會權責，核非本件再申訴所得審究範圍，併予敘明。

據上論結，本件再申訴為不合法，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 61 條第 1 項第 2 款及第 5 款決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會 主任委員 郭 芳 煜
副主任委員 葉 瑞 興
委員 郝 培 芝
委員 蘇 俊 榮
委員 游 瑞 德
委員 林 三 欽
委員 陳 愛 娥
委員 楊 仁 煌
委員 劉 如 慧
委員 吳 登 銓
委員 李 英 毅
委員 謝 志 明
委員 王 思 為

中 華 民 國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭 芳 煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

十七、公務人員保障暨培訓委員會再申訴決定書

109 公申決字第 000085 號

再申訴人：○○○

再申訴人因懲處事件，不服臺北市中山區五常國民小學民國 108 年 12 月 31 日北市五國人字第 1086007844 號書函之申訴函復，提起再申訴案，本會決定如下：

主 文

再申訴駁回。

事 實

再申訴人（原名○○○，108 年 11 月 27 日改名）係臺北市中山區五常國民小學（以下簡稱五常國小）總務處管理員。五常國小 108 年 11 月 29 日北市五國人字第 1086007186 號令，審認再申訴人負責該校財產管理業務期間，所執行工作進度落後，嚴重怠忽職守；行為不檢，有盜用公物之虞；經常服儀不整有損公教人員形象，情節較重，依臺北市政府及所屬各機關公務人員平時獎懲標準表（以下簡稱北市獎懲標準表）第 6 點第 7 項（註：應為款）規定，核予其記過二次之懲處。再申訴人不服，提起申訴，嗣不服申訴函復，於 109 年 1 月 10 日向本會提起再申訴，並於同年月 17 日補充資料到會，主張其遭總務處○○○主任職場霸凌，蓄意捏造並誇大其缺失事項，且上開懲處違反一事不二罰原則，請求撤銷系爭懲處。案經五常國小 109 年 1 月 30 日北市五國人字第 1096000484 號函檢附相關資料答復，並於同年 2 月 26 日補充資料，再申訴人復於同年 4 月 14 日補充理由及申請陳述意見到會。本會並通知再申訴人於同年 4 月 30 日到會陳述意見。

理 由

一、按公務員服務法第 1 條規定：「公務員應遵守誓言，忠心努力，依法律命令所定，執行其職務。」第 5 條規定：「公務員應誠實清廉，謹慎勤勉，不得有驕恣貪惰……等足以損失名譽之行為。」第 7 條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉，或無故稽延。」及第 22 條規定：「公務員有違反本法者，應按情節輕重，分別予以懲處，其觸犯刑事法令者，並依各該法令處罰。」次按北市獎懲標準表第 6 點規定：「有左列情形之一者，記過：……（七）其他因執行職務疏失或違反規定或有不良事蹟，情節較重者。」第 7 點規定：「本表所列之嘉獎、記功或申誠、記過之標準，得視事實發生之原因、動機及影響程度等因素核予一次或二次之獎懲。」復按五常國小行政人員禮儀基準規範第 3 點規定：「所應遵守規範如下：1、服裝整齊清潔，並適合辦公室辦公環境穿著。……4、使

用行政器材……不可公器私用；物品使用完畢應歸回原處，保持整齊。……

8、注意工作溝通協調，確實於時限內有效完成上級交付事項。……」第 4 點規定：「違反本規範者，將按情節輕重，依相關法令規定予以處分。」

據此，臺北市政府所屬機關學校公務人員，如有執行職務疏失或違反規定或有不良事蹟，情節較重之情事，即該當記過懲處之要件；服務機關並得視事實發生之原因、動機及影響程度，核予記過一次或二次之懲處。

二、卷查再申訴人係五常國小總務處管理員，負責辦理財產、物品管理並編造目錄及增減登記、零用金管理作業及其他臨時交辦事項。此有再申訴人公務人員履歷表及職務說明書等影本附卷可稽。五常國小核予再申訴人記過二次懲處之事實如下：

(一) 關於執行工作進度落後，嚴重怠忽職守部分：

1、查再申訴人直屬單位主管總務處○主任發現，再申訴人未能如期完成交付工作，進度落後，○主任遂於 108 年 3 月 19 日署名之書面交辦單記載：「近期工作交辦，請○先生儘早完成：一、3 月 21 日（星期四）前請將教具室電腦、列表機搬回總務處。二、教具室環境請於 4 月 3 日（星期三）完成整理，非教具室雜物請清除。三、地下室電視機、過年限須報廢財產、物品請於 4 月 12 日（星期五）完成。四、物品盤點，請於 6 月 6 日（星期四）完成。」次查五常國小 108 年 6 月 26 日 108 年度公務人員考績委員會（以下簡稱考績會）會議紀錄記載略以：「……三、依規定通知○員出席說明，回應內容摘要如下：……（二）……聲稱於 108 年暑假期間至開學前，將清理所地下室停車場堆積報廢物品。……」復查五常國小 108 年 9 月 6 日 108 年度考績會會議紀錄記載略以：「說明：……二、總務處○○○主任對○員於前次會議所承諾完成工作，並未如期完成且多有推委（諉）等情，說明……摘要如下：（一）○員所陳報物品內容多屬錯漏不符資料居多，幾乎每筆都須經主管重新核對修正，方能與現況吻合。……（二）○員業管財產清冊內容與帳目仍舊嚴重不明一即有物無帳有帳無物等情，俱無明顯改善。（三）原堆積於本

校明德樓地下室停車場，已報廢或未報廢物品於暑假(108年8月29日)結束後，仍未完全清除，影響本校空間運用及整體觀瞻。三、為有效掌握謝員工作進度，總務處建議就其目前部分工作項目，採限期完成方式要求，以見成效，其內容為：(一)請渠於108年10月31日前：將原置於教具有室內(現置於教具有室後門梯間)個人物品完全清出本校。(二)請渠於108年10月31日前：將仍置教具有室之應報(廢)公用物品，並包括圖書館往教具有室(樓)梯間所置放之報廢物品等，均需全數清理完畢。(三)請渠於108年11月31(30)日前：完成108年度全校物品盤點作業。……附帶決議：同意總務處建議，請承辦單位以書面通知謝員應限期完成項目，以利查核。……」上開會議紀錄於108年9月11日經簽奉該校校長核定後，以該校同年月16日北市五國人字第1086005511號書函請再申訴人依上開決議所訂期限完成工作。嗣再申訴人於108年9月18日簽，以其需要時間，執行上有困難為由，申請修正(延後)完成工作事項之時間，該校校長於同年月23日裁示同意依同年月19日總務處便簽擬意見，調整再申訴人物品處理期限，並要求再申訴人儘速依調整後之期限完成上述工作。該便簽記載略以：「……二、……建議物品盤點期限調整如下：(一)108年11月30日前完成：1、1-6年級班級室物品盤點。2、暑期工程汰換之財產、物品清點、除帳。(二)108年12月31日前完成：1、科任教室物品盤點。2、行政人員、處室物品盤點。(三)109年1月10日前完成：1、相關物品盤點結果報核。(四)108學年度上學期結束前完成：1、盤點物品報廢程序簽核。……四、……建議梯間物品處理期限建議調整如下：(一)108年9月30日前完成：1、梯間物品(含教具有室走道)分類整理，區分為物品、財產及未列帳等分類。2、新物品整理後，整齊放置於走道兩側，欲報廢品整齊放置於梯間下。(二)108年10月31日前完成：1、整理後欲報廢品列帳資料彙整。2、無法蒐集列帳資料之報廢物品，請「專簽請示」。(三)108年11月30日前完成：1、報廢品拍賣、變賣流程。……」此有108年3月

19 日五常國小總務○主任書面交辦單、五常國小同年 6 月 26 日考績會議紀錄、同年 8 月 12 日總務處簽、同年 9 月 11 日人事室簽、同年 9 月 18 日各組室簽及同年 9 月 19 日總務處便簽等影本附卷可稽。

- 2、又查再申訴人因工作進度嚴重落後，且未依相關獎懲會議決議及五常國小校長裁示於期限內完成相關工作等延宕情事，經該校 108 年 11 月 13 日總務處簽提該校同年 11 月 20 日考績會會議審議，並通知再申訴人列席陳述意見，依照上開考績會會議逐字稿紀錄記載略以：「……M（其他考績委員）：你還沒有辦報廢是不是（？）A（再申訴人）：我還沒有辦。C（代主席教務處龔○○主任）：那掛多久了（？）A：現在在做（。）M：他的意思是它本來是教室裏的財產，那要辦報廢，他先把它移到他自己的帳下（。）C：對，那它掛了多久（？）A：我因為事情太多，講實在話，我沒辦法（。）……C：那你在梯間那些東西，到底是公還是私，（？）A：一半一半（。）……C：但是你對主任說，那些是你私人物品喔（。）A：沒有，我沒有說是私人物品（。）C：你對主任說那是你私人物品（。）A：我是怕丟掉，所以放那邊（。）C：我再問你一次，那邊的東西有沒有學校的報廢物品（？）A：有（。）C：那為什麼都沒有處理，那麼久（？）A：我……（。）C：……你在十二月二十日前能不能把所有的工作完成（？）A：沒辦法（。）……C：我現在問你在十二月二十日前所有工作能不能完成，有辦法做完（？）A：沒辦法（。）……」另查五常國小總務處因再申訴人工作效能不彰，財產管理雜亂無章，多項工作內容亟待釐清與改善，且再申訴人反映其能力無法勝任工作內容，為透過暫時性之業務調整，藉以改善並輔導再申訴人之工作效能及態度，爰自 108 年 8 月 12 日起將再申訴人工作項目中「教具借用」及「文具領用」2 項工作，暫時轉由該處文書組長○○協助。此有五常國小 108 年 8 月 12 日總務處簽、同年 11 月 13 日總務處簽、同年 11 月 20 日考績會會議紀錄及逐字稿紀錄等影本附卷可稽。

(二) 關於行為不檢，有盜用公物之虞部分：

查五常國小總務處○主任於 108 年 11 月 9 日（週六）該校體育表演會當日中午，預計要給與幫忙搬運物品之職工之餐盒（以公費購買）遭人取走。經調閱該校監視器影像，發現再申訴人於當日 12 時 45 分許拿著餐盒往其位於人事室之辦公室移動。案經該校總務處提交 108 年 11 月 20 日考績會會議審議，擔任該次會議代主席之○○○主任向再申訴人詢問：「……他（按：○主任）有問你有沒有拿走，你跟他怎麼回應的」、「你當時是怎麼回應○○主任的你有沒有拿，當他發現東西不見，他有在問你，你告訴我，你跟他回應你有沒有拿，有或者沒有」，再申訴人表示：「我不知我拿」、「我忘記我在幹嘛，那我願意賠他」等語。次查再申訴人至該校圖書館盤點時，未經保管人或主管業務單位同意，私自拿取圖書館志工使用之公物「削鉛筆機」並占為私用，經保管人發現後令其繳回。上開考績會會議代主席○主任就此一情形詢問再申訴人，再申訴人於列席考績會會議時表示：「我有拿」、「我有要用」等語。此有五常國小所附 108 年 11 月 9 日監視器影像畫面截圖、上開 108 年 11 月 20 日考績會會議紀錄及逐字稿紀錄等影本附卷可稽。

(三) 關於經常服儀不整有損公教人員形象部分：

查再申訴人遭五常國小之教師及同仁指控，其穿著汗衫、拖鞋於辦公場所及校園內活動。依該校 108 年 11 月 20 日考績會會議逐字稿紀錄記載略以：「C（代主席教務處○○○主任）：第三服裝儀容（。）A（再申訴人）：講真的我這隻腳，我跟各位報告，我現在腳快不能走了，我現在還能穿拖鞋走，跟你講都快沒辦法（。）C：我有時候早上看到你，現在在總務處那個穿堂快走（。）A：因為醫師跟我講我一定要運動，如果一天運動量不夠，我兩隻腳會僵掉，我是不得已……」「……問：那你（穿）內衣是怎麼一回事，難到（道）你身上也有那裏有病痛嗎，為什麼穿內衣來（上班）學校晃啊晃，戴口罩可以理解，但是呢，為什麼每天穿著內衣（？）A：因為我，講實在話，我不方便，我洗衣服啦，

不方便……」C：……你認為，你這樣穿著打扮適合在學校出現嗎？我們每天，你有沒有看學生朝會，不然問你孫子，他也在學校當學生，老師怎麼檢查服裝儀容的，這兒如果是私人單位那也就算了，我們在要求學生服裝儀容的時候，看到你這個樣子，我們怎麼要求（學生）？答：我也穿深色的（內衣）……。」次查依五常國小提供之照片所示，再申訴人於 108 年 9 月 24 日 11 時許在總務處辦公室穿著深綠色汗衫，及於同年 11 月 12 日上午 8 時許穿著藍白色拖鞋於該校大會議室參加該校教師晨會。此有 108 年 9 月 24 日上午 11 時拍攝再申訴人穿著照片、同年 11 月 12 日上午 8 時 24 分拍攝再申訴人穿著照片、上開同年 11 月 20 日考績會會議紀錄及逐字稿紀錄等影本附卷可稽。

三、案經五常國小總務處提請該校 108 年 11 月 20 日考績會會議審議再申訴人上開違失情形，經通知再申訴人列席陳述意見，並經出席委員充分討論後，決議核予其記過二次之懲處，該校並據以核布系爭 108 年 11 月 29 日令。此有五常國小 108 年 11 月 13 日總務處簽及上開 108 年 11 月 20 日考績會會議紀錄等影本附卷可稽。茲以五常國小已考量再申訴人身體及工作狀況，指派其辦理財產及物品管理等業務，並調整其工作內容及處理期限，惟其不僅未依時限完成應辦事項，經單位主管多次催辦，仍未積極辦理，確有工作進度落後情事，亦有於上班期間穿著內衣及拖鞋於校園內走動之情事，上開情事亦經再申訴人於 109 年 4 月 30 日到會陳述意見時所自承。據上，再申訴人負責五常國小財產管理業務期間，未於時限內有效完成上級交付事項；行為不檢，自行取走公費購買之餐盒，公物使用完畢未歸還原處；穿著不適合辦公環境之服裝，服儀不整有損公教人員形象，執行職務疏失，及有不良事蹟，違反五常國小行政人員禮儀基準規範第 3 點規定，情節較重之情事，洵堪認定。五常國小依北市獎懲標準表第 6 點第 7 款及第 7 點規定，以 108 年 11 月 29 日北市五國人字第 1086007186 號令，核予再申訴人記過二次之懲處，洵屬於法有據。

四、再申訴人於前開到會陳述意見時固稱報廢校產有一定流程，總務主任卻針

對性的一再以其無法於期限內完成交辦事項而發交辦單，再以此當作懲處依據；又在學校因天氣炎熱而穿著深綠色軍用內衣；且其有向該校圖書室之人員說明因公務要拿「削鉛筆機」至教具室使用；而體育表演會當天所拿之餐盒係誤以為要給他的云云。惟其未能提出已積極處理交辦事項之事證，或有向該校圖書室人員說明之具體事證以實其說，而因天氣炎熱穿著內衣或誤認拿取餐盒，亦屬託詞，均難採憑，尚難據以作為減輕或免除其行政責任之事由。再申訴人所訴，核無足採。

五、再申訴人復訴稱，本件懲處以報廢品清理為主軸再加上一些模糊事項，製造非一事不二罰之假象，違反一事不二罰云云。按所謂一事不二罰原則，乃現代民主法治國家之基本原則，係禁止國家對人民之同一行為，予以相同或類似之措施多次處罰，致人民承受過度不利之後果。經查五常國小 108 年 7 月 11 日北市五國人字第 1086004155 號令核予再申訴人記過二次之懲處，係審究再申訴人負責辦理財產管理業務期間，未獲上級核准，擅自搬動教室內公用電腦至個人工作場所使用，且其業管財產清冊內容帳目不清，執行職務疏失，並有違反上級交待應辦事項等不良事蹟，情節較重之責任；另該校 108 年 9 月 17 日北市五國人字第 1086005535 號令核予再申訴人記過二次之懲處，係審究再申訴人負責五常國小財產管理業務，於 108 年 8 月 29 日暑假結束後開學前，原應完成報廢財產清除，惟其未按規定時限完成上級交付工作，執行職務疏失情節嚴重之責任。本件懲處則係審究其未依 108 年 9 月 23 日該校校長裁示期限內辦理該校教具室梯間之個人物品清除及 108 年度全校物品盤點作業等工作，且其有公器私用，及經常服儀不整有損公教人員形象，情節較重之違失行為。經核上開 3 次懲處之基礎事實均屬有間，尚無違反一事不二罰原則。再申訴人所訴，亦無足採。

六、再申訴人又訴稱，其年紀 63 歲、右眼失明、腳又不良於行，身體狀況不佳，本件懲處將影響其退休生活云云。按公務人員行政責任之有無，係以有無違反公務人員相關人事法規為斷。本件再申訴人所涉違失行為，已如

前述，尚難以其年齡及身體狀況，而免除其應負之責任。再申訴人所訴，尚無足採。

七、綜上，五常國小 108 年 11 月 29 日北市五國人字第 1086007186 號令，核予再申訴人記過二次之懲處，申訴函復遞予維持；揆諸前揭規定及說明，經核於法並無違誤，均應予維持。

八、至再申訴人訴稱，其已從事財產管理業務 6 年，五常國小卻不允調整職務，其他同仁均是 4 年調整一次，為何對其差別待遇云云。茲以再申訴人職務是否調整，專屬學校長官用人權責，尚非本件所得審究，併予敘明。

據上論結，本件再申訴為無理由，爰依公務人員保障法第 84 條準用第 63 條第 1 項決定如主文。

公務人員保障暨培訓委員會	主任委員	郭芳煜
	副主任委員	葉瑞與
	委員	郝培芝
	委員	蘇俊榮
	委員	游瑞德
	委員	林三欽
	委員	陳愛娥
	委員	楊仁煌
	委員	劉如慧
	委員	吳登銓
	委員	李英毅
	委員	謝志明
	委員	王思為

中華民國 109 年 5 月 19 日

主任委員 郭芳煜

經本會所為之再申訴決定，不得以同一事由復提再申訴。

經本會所為之再申訴決定確定後，有拘束各關係機關之效力。

考試院公報

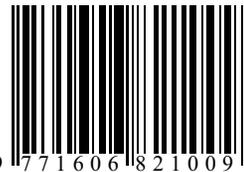
第39卷第16期

中華民國109年8月30日出版

發行者	考試院
地址	臺北市文山區試院路1號
網址	https://www.exam.gov.tw
編輯者	考試院編纂室
電話	(02)8236-6245
傳真	(02)8236-6246
承印者	九茹印刷有限公司
地址	新北市板橋區府中路175號1樓
電話	(02)2966-0816
定價	每期新臺幣50元 半年新臺幣360元 全年新臺幣720元
訂閱	郵政劃撥05197976號 考試院公報帳戶

(依國庫法施行細則規定，委託金融機構、其他機關或法人代收，其已掣據予繳款人者，得免掣發收據，考試院自94年5月1日起已不另掣發收據，請自行保留郵政劃撥收據備查。)

ISSN 1606-8211



9 771606 821009

GPN 2007000017