

在四十八年度台鐵行車事

變統計中發現的一個問題

陳樹曦

查四十八年度臺鐵行車事變共計爲二、二八三件，與四十七年度之二、三九三件比較，減少百分之五，與三十八年度之三、一三一件比較，減少百分之廿七。其中應由路局員工負責之「責任事變」計爲四十一件，較四十七年度之四二八件減少百分之四，但較三十八年度之八八七件，減少百分之五十四。十年來

行車事變總件數與責任事變件數銳減，足證路局在行車保安方面所做之努力，頗有績效；尤以無責任事變獎勵辦法之推行，各行車員工爲愛惜本單位之榮譽，無不謹慎將事，獲金銀牌獎勵之單位，日見增加，足資證明。此外路局舉辦之各級行車員工訓練，安全測驗，規章測驗，體格檢驗，看柵工之考核，按月規定有關行車注意事項之中心工作以及行車保安週等等，均直接簡接有助於行車事變之減少。

惟在上述行車事變總件數中，發現一個問題，蓋事變發生之原因，可分爲兩大類，一爲外來因素，一爲內在因素，如責任事變即爲內在因素之一部份。根據此一原則，再加以檢討，發現四十八年度二、二八三件事變中，外來因素佔一、一一四件，爲百分之四

十九，即達一半。而四十七年度之二、三九三件中外來因素爲一、〇五五件爲百分之四十四，三十八年度之三、一三一件中，外來因素僅四六〇件爲百分之廿七，（參看附表一）自上述比較觀之，總件數逐年減少，而外來因素事變件數，則逐年增加，且高達一半，此一問題之發現，頗值得吾人之重視。

茲再做進一步之分析，在四十八年度一、一一四件外來因素事變中，計列車妨礙佔五四六件，列車障礙一二七件，死傷四四一件。所謂列車妨礙者，即列車行駛至中途，突遇路線有妨礙因而停車未肇事故者例如人民跨越軌道，或在軌道中行走，或在橋上或隧道內行走，路線上放牛或排石等，雖未肇禍，但列車停而再開，至少延誤三數分鐘，因而影響列車準點與列車交會避讓之順序，增加調度之困難。至列車障礙，原因與上同，但係因停車不及而肇事者，其中以平交道事變爲最多，原因則大半由於甲種車輛駕駛人或乙種車輛使用人之疏忽，約各佔一半；此外如耕牛與火車相撞者，即達廿八件之多，均係農民在本路沿線任意牧牛所致。死傷事變四四一件中，以路外人員在

軌道內行走，跨越軌道，穿越隧道或橋樑，或搶越平交道等，致爲列車壓斃或撞傷者，約佔百分之五十一，旅客跳車或由反向上下列車以及不慎由車廂墜下者，約佔百分之二十，自殺者佔百分之十一。以上三項在三十八年度事變總件數中，列車妨礙僅佔一百三十五件，四十八年度增加至四百一十一件，其增加率，約爲百分之三百零四；列車障礙則自四十六件增至一百二十七件，增加百分之一百七十六，死傷自二百七十九件增至四百四十一件，增加百分之五十八，足證外來因素影響鐵路事變，日趨嚴重，此一問題，關係鐵路行車安全，至大且鉅。

之事變件數，而外來因素之事變，反日見增加，殊爲可慮，此誠爲當前防止行車事變之一最重要之課題。

路局對上項事變，向極注意，歷年來，路局所努力者：(一)積極改善行車設備：如提升平交道等級，充實平交道保安設施，撤除沿線妨碍視距之建築物農作物，建築人行跨站天橋或隧道（如臺中、萬華、瑞芳各站），整修沿線各站柵欄，修建站內天橋地道月台，添置客車，加裝自動車門設備等；(二)加強人事管理：如實施看柵工、道班工、司機員、車長調車工等有關於行車員工之訓練，嚴格考核各級員工執行工作情形；(三)加強保安宣傳：如經常利用幻灯廣播等作電化宣傳，印發標語畫刊等做文字宣傳，組織宣傳隊做深入民間之宣傳，並按期舉辦公共秩序宣傳週，行車保安週等；惟本省人口與時俱增，陸上運輸亦日趨頻繁，雖路局在本身上做最大之努力，仍僅能減低內在因素

爲減少外來因素所肇成之行車事變，路局除繼續改善行車設備，加強人事管理及擴大安全宣傳外，曾建議下列各點，希望外界配合改進，以期防止日益增加之列車妨礙與障礙暨死傷事變之件數，而策安全：一、改善平交道設備經費分攤辦法，請省府核定分定各縣市實施——本省交通日見增繁，車輛日益增多，路局曾於四年前擬訂提升平交道改善計劃，所需經費，承前公路交通安全促進委員會建議省府在各縣市政府汽車使用牌照稅項下列支，並蒙交通部支持，但爲財政廳拒絕。擬再建議省府轉令各縣市政府分攤此項經費之一半，本路負擔一半，分期實施，由有關單位按年編列預算，依據預算撥款，改進現有之平交道設備（如將現在汽車通行之第四種平交道提升爲第三種）。

二、加強汽車駕駛人之管理——平交道事變中汽車火車相撞，百分之九十以上，由於汽車駕駛人未能遵照駕駛人手冊，於通過平交道時「停、望、聽」所致，亟應加強訓練與管理，以策安全。

三、建立法制，嚴格取締妨害鐵路行車安全之一切行動——取締妨害鐵路行車安全之條文，路局曾於四十八年五月十九日以鐵路字第八〇六四四二號

呈報交通處轉呈省政府請建立法制，尙未奉頒訂，擬請早日建訂，並通飭有關機關嚴格執行，以收實效。

四、建請教育主管機構，加強交通安全教育——鐵路外來因素變中，由於學生影響者，爲數不少，如乘車不守秩序，跳車，跨立車門，伸首窗外，

向列車投石，排石等，輕者妨害自身，重者造成列車出軌或傷及他人，學生對於交通安全之認識，尙嫌不足，極有加強之必要。以上數端，關係外來事變因素之減少，至爲重要，盼能即早通過，逐一實施，以確保鐵路行車之安全。

臺灣鐵路行車事變件數(西線)

年 度	件數		外來因素		內在因素		總件數	外來因素佔總件數百分比	
	列車妨礙	列車障礙	死傷	共計	非責任事變	責任事變			共計
三十八年度	一三五	四六	二七九	四六〇	一七四	八八七	二六七二	三二二三	二七%
四十七年度	四八四	二三五	四四六	一,〇五五	九〇	四三八	一,三三六	二,三九三	四%
四十八年度	五四六	二七	四二	一,二二四	七五	四二	一,二九六	二,二八三	四九%
四十八年與四十七年比較	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +
四十八年與三十八年比較	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +	增減件數 +
	增減%	增減%	增減%	增減%	增減%	增減%	增減%	增減%	增減%
	三〇四%	二一七%	一五%	一四三%	一五%	四七%	一五三%	一八四%	