

專案質詢

8-3-11-0316

立法院議案關係文書 中華民國 102 年 5 月 1 日印發

案由：本院黃委員昭順，針對日前台灣高鐵無預警宣布全線停駛，延宕 5 個小時才恢復正常發車，籲請政府有關單位重視。102 年 4 月 25 日清晨高鐵台中到彰化間發現號誌訊號異常狀況，直至 11：30 分才恢復全線正常通車。高鐵通車 6 年，現已肩負台灣西部主要的大眾運輸責任。高鐵此次全面停駛，據悉實非必要。狀況發生時為凌晨 5：04 分，距發車仍有一個半小時，但相關單位竟然捨重新開機不用，試圖找出訊號異常原因並修復，致全線停駛。爰此，本席要求有關單位需即刻檢討高鐵等重大交通運輸系統相關應變流程，在確認安全無虞後儘速恢復營運為第一優先。另外，應強化通報系統，當發現必須停駛時，必須即刻通報中央管理單位與各受影響之地方政府，並建立即時足量的替代疏運方案，讓大眾行的權益能獲得維護，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、102 年 4 月 25 日清晨高鐵台中到彰化間發現號誌訊號異常狀況，高鐵於清晨成立緊急應變中心全力搶修，並宣布於 9 時 30 分前全線停駛。之後停駛時間兩度延長，直到 10 點多高鐵排除訊號異常狀況後，才在 10 點 30 分恢復全線通車。總共取消了 44 班列車，估計影響至少 3.5 萬名旅客。
- 二、台灣高鐵自從 2007 年 2 月正式通車，迄今已滿 6 年，4 月 25 日的停駛事件是通車 6 年來，第一次非天災因素的大規模停駛。高鐵通車後，肩負台灣西部主要的大眾運輸重責大任，國內航線也因高鐵運輸量日益穩定，業者不堪虧損。北高航線最後一家航空公司於 101 年 9 月停飛後，也畫下句點。因此，台灣西部的大眾運輸旅客疏運量逐漸集中在高鐵身上。換言之，只要高鐵停駛，對台灣的政經都將造成重大影響。

立法院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議議案關係文書

- 三、台灣高鐵公司表示，4/23 發現台中站的「號誌電子聯鎖系統」的終端轉換器故障，立即轉由備用系統運行，並排定昨天清晨更換零件。高鐵沿線共十個號誌電子聯鎖系統，主要功能是設定列車路徑。台中站的「號誌電子聯鎖系統」終端轉換器已更換過六次，從未發生問題。4/25 日凌晨 5：04 分，維修人員更換後，系統出現「miss connection」的異常訊號；正系統與備用系統更同時「掛點」，連在場的日籍原廠顧問也無法排除，前後折騰四小時，直到上午九時決定重開機，沒想到這樣就解決了。
- 四、此事件凸顯高鐵公司面對各種突發狀況，應變能力低落。更換零件造成的訊號異常，竟然持續維修四小時，且日籍原廠顧問在場排除，不考量首班車發車時間將至，積極尋求系統回復，而是試圖找出訊號異常問題所在，說難聽的，相關行為實是把旅客疏運重責當兒戲。
- 五、另外，全線停駛亦反應出高鐵應變能力不足。事件發生後，高鐵公司成立緊急應變中心，並於上午六點決定，在九點半之前全線暫停營運，相關全線停駛之決策草率。相關訊號異常，在台中站往北卅五公里、往南廿八公里的六十三公里區間內，形成一超長「閉塞區間」，所有列車無法正常進入。按理，高鐵應該先區間營運，中間「閉塞區間」改以替代運輸方案解決，不應草率全線停駛。
- 六、爰此，本席要求有關單位需即刻檢討高鐵等重大交通運輸系統相關應變流程，在確認安全無虞後儘速恢復營運為第一優先。以本次事件為例，應優先考量讓系統恢復枝重新開機方式，而非嘗試找出訊號異常原因加以維修。另外，高鐵公司應該強化通報系統，當發現必須停駛時，必須即刻通報中央管理單位與各受影響之地方政府，並建立即時足量的替代疏運方案，以有效支援運輸能量，確保人民應有權益。