



# 臺灣宜蘭地方法院新聞稿

發稿日期：107 年 10 月 23 日

發稿單位：刑事庭

連絡人：審判長 黃永勝

連絡電話：03-9252001 轉 1102

編號：106-刑-002

---

## 臺灣宜蘭地方法院審理 107 年度聲羈字第 124 號被告尤 00 業務過失致死案件新聞稿

本院裁定認定之事實及理由摘要：

- 一、本件聲請意旨略以：被告尤 00 於駕駛普悠瑪號，關閉列車自動防護系統（Automatic Train Protection 以下簡稱 ATP）時，因列車已無 ATP 接收感應器監控車速，司機員更應注意其車速度不得超速，並隨時為煞車準備以避免危險。詎其於途經宜蘭境內大溪站附近時，因感覺列車加速時動力異常，經關閉 ATP 後，係以手動、目測方式駕駛列車，復未注意列車進站及過彎時應符合速限規定，竟將列車加速至約時速一百四十公里之高速，而導致列車於同日下午四時四十八分許，在新馬站附近無法過彎而出軌，全車翻覆，造成乘客十八人死亡，另致使一百八十人以上分別受有輕重傷，因認被告涉犯刑法第二百七十六第二項之業務過失致死罪嫌，被告避重就輕，有勾串相關證人之虞，有事實足認其有逃避刑事追訴、躲避民事求償而逃亡事實

之虞，本件非予羈押並禁止接見，顯難進行追訴審判，爰提出聲請羈押被告。

二、本件合議庭訊問被告後，認相關證人之證詞及被告自承其因列車動力問題，於行至大溪附近，本應即將列車自動防護系統 ATP 關閉，亦明知依規定關閉 ATP 須於下一停靠站再行打開，惟其因一直與調度員通話而未再將 ATP 打開確有業務過失。且查被告於本院供承列車自瑞芳始，列車動力異常，車上之刻度與儀表及實際車速均不符，故其即未再查看車速儀表，逕拉刻度控制車速，惟以刻度仍生降速及提速之情狀，顯已無從逕以刻度為車速之依據，況其自承平時即有觀速之訓練，而新馬站月台為一大彎道，且速限為八十公里，其縱拉八十二～八十三公里，依卷附車速表可知於事故前之十六時四十五分，該列車車速直線爬升，於四十六分達一百二十公里，四十七分時達一百四十公里，至四十八分仍為一百四十公里，旋即肇事，是自羅東站離站在二分鐘內之時速不斷提升，應顯而易見，被告自應能注意，況其既已關閉 APT，失自動偵測、煞車之輔助，並知前有月台大彎道，更應早為因應舉措，詎至近月台彎道方為急煞，致列車翻覆，死傷慘重，其有過失嫌疑重大應堪採認。

三、檢察官以被告辯稱曾要求暫避停頭城站檢查一節，核與證人即頭城站站長林 00 及列車長謝 0 0 證述：被告係以列車上有人誤

乘為由要求臨停頭城站一情不符，因認被告避重就輕，而有勾串證人之虞。經查，證人頭城站站長林 0 0 係證稱因無線電不清楚，請問是否乘客誤乘要求停車，而非被告主動以乘客誤乘要求停車。且證人即列車長謝 0 0 亦證稱：「司機其實不知道到底有無人誤乘，有無人誤乘這件事，只有我知道，且我沒有跟司機說，所以不清楚他為何要這樣說，值班站長就跟他說調度員不准臨停頭城站，所以列車動力還是時有時無的前進。」核與列車司機不會與乘客接觸之理相符。是檢察官以前情認被告有勾串之虞，容有違誤，亦無足採。

四、末查，本案被告業已自承業務過失，且與本案相關之列車長、站長、服務員、巡視員、列檢員、調度員等均經檢察官調查結證在卷，且相關車速表、行控對話錄音檔亦均扣案，其餘行車之通聯證人亦均有紀錄可供查證，至本件事故之詳細肇因，亦可由專業鑑識人員為專業之鑑定解說，乃被告應無串證之虞。至檢察官所指逾二百名乘客尚待接受調查，既非被告友性證人，更要無與被告串證之可能。另被告為鐵路局運轉副主任，有固定住居所，本件業務過失造成重大死傷憾事，尚有鐵路局及其他保險公司可擔負賠償，檢察官僅以被告將來可能面臨高額民事追償，即認有逃亡之虞，容屬臆測，亦無足採。是本案被告雖涉過失重嫌，惟檢察官以串證及逃亡之虞聲請羈押、禁

見通信，乃無理由，不應准許。惟被告既有過失重嫌，惟尚無  
羈押必要，爰命以新台幣五十萬元具保及限制其住居及出境、  
出海。