

臺中市議會第4屆第4次定期會

臺中捷運副站長於站內昏倒不治事件，中捷公司當下處置作為及站務人力配置檢討暨中捷財務持續虧損改善專案報告



臺中市政府交通局

臺中捷運股份有限公司

報告人：董事長顏邦傑

中華民國 113 年 10 月 11 日

目錄

壹、	事件摘要	1
貳、	處置作為	2
參、	站務人力配置檢討	4
肆、	財務持續虧損改善	7

壹、 事件摘要

113 年 9 月 11 日（星期三）晚間約 21 時 8 分，一名站務副站長（以下簡稱許員）自四維國小進站欲搭乘捷運前往文心櫻花站執勤夜班，進入付費區於搭乘 1 號電扶梯時，不明原因暈倒於電扶梯處。

21 時 10 分經熱心民眾發現後通知現場站務人員；21 時 11 分值班站長抵達現場處理，發現許員一度起身後又昏迷。21 時 12 分站長通報行控中心及提出救護車需求，於當晚經救護車轉送中國醫藥大學附設醫院急診室搶救，21 時 43 分救災救護指揮中心通知本公司行控中心，該員到院前心肺功能停止（OHCA），經院方搶救後恢復生命跡象，本公司隨即派員前往醫院探視，許員於 9 月 15 日（星期日）凌晨 4 時 15 分家屬接獲醫院病危通知；同日 4 時 30 分經醫師宣告死亡。

許員不幸往生，本公司深表遺憾，並全力協助家屬處理同仁後事，並依相關規定從優撫卹，除勞工保險應有給付外，公司亦提供員工喪葬補助及撫卹費用，以確保家屬權益。

貳、處置作為

113年9月11日（星期三）

21:08 許姓員工（下稱許員）奔跑進入四維國小站1號電扶梯（3樓1月台往4樓天橋穿越層）下乘場，準備至對向2月台搭乘列車往文心櫻花站。於中乘場處昏倒並躺於踏階上，後續電扶梯持續上升將其運送至天橋上乘場處。期間1、2月台候車旅客均未發現異狀。

21:09 四維國小站1、2月台陸續有列車到站，期間月台上旅客均未發現異狀（圖1）。



圖 1、許員身體暈倒於電扶梯

21:10 許員一度恢復意識初醒，隨後1名女性旅客進站後搭乘1號電扶梯上樓時，於上乘場處發現許員昏倒並上前關心。

21:11 該名女姓旅客立即對1號電扶梯下乘場旁之其他候車旅客呼喊有人昏倒，現場其他旅客立即通知四維國小站長。經下乘場熱心旅客前往詢問處通知站務人員，值班站長抵達現場處理；協助許員一度起身後又身體癱軟往後倒下。

21:12 四維國小站長回報：1名年約40歲本公司男性站務同仁於付費區1號電扶梯暈倒，意識模糊，需救護車協助。行控中心立

即通知救護車。

21:13 行控中心通知捷運警察、站務中心北段辦。

21:22 救護人員抵達現場進行救護，張貼AED貼片，AED偵測後並未啟動電擊（圖2）。

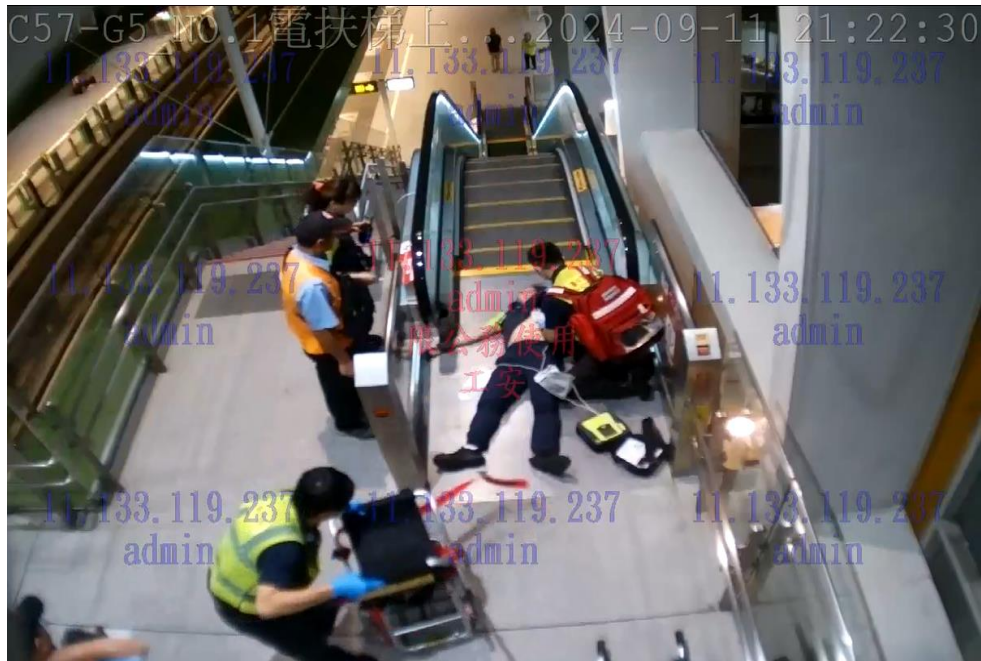


圖 2、救護人員進行 AED 緊急處置

21:27 救護人員完成現場初步處置後，將許員以擔架送往中國醫藥大學附設醫院，本公司並安排一名站務員陪同。

21:34 四維國小站長回報：該員工已送往中國醫藥大學附設醫院就診。

22:16 捷運公司顏董事長、葉代理總經理、工安處陳處長、運務處郭處長及業務相關單位主管（計11人）陸續抵達醫院急診室確認傷勢情形，並進行家屬關懷。

113年9月15日（星期日）凌晨

04:15 家屬接獲醫院病危通知，轉通知本公司工安處職安課長告知訊息尋求協助。職安課長即通知站務北段段長先行前往醫院協助家屬處理。

04:30 心臟內科加護病房宣告死亡（心跳、血壓、呼吸脈搏停止）。

經查事發當下，值班副站長位於非付費區，站務人員位於旅客詢問處皆在值勤狀況下。接獲旅客通報後，立即前往現場確認許員狀況並回報行控中心，行控中心第一時間通知救護車及捷運警察前往現場協助，未有怠慢情事。事發後本公司立即派員前往醫院關心許員狀況，住院期間與家屬保持密切聯繫，全力提供必要之協助。

參、 站務人力配置檢討

一、 經參考同業及實際旅客運量，有關車站站務人員之人力配置如下：

(一)每站配置站管人員 1 員輪值三班，站務員 1 員輪值二班
(可視旅運量酌予增減)。

(二)目前臺中捷運綠線 18 座車站站管人員配置 84 名，惟少部分因借調及留職停薪之故缺額 13 員，目前由副段長及站務員支援車站勤務，仍可維持車站正常運作。

(三)站務員編制為 48 名站務員，實際可輪值員額為 49 員，另保全人員已調整列車上機動巡檢，原隨車人員已逐步移置車站增加站務人力。

(四)目前站務中心配置 12 員及 2 個站務段人力分別北段 7 員、南段 7 員共 26 員，除平常可協助車站巡檢外，遇突發狀況亦可支援車站協助處理。

二、 有關車站保全人員人力配置，目前保全人數每日為 45 員，人力配置保全督導 2 員、各車站 39 員（含專責保全 2 員及清車保全 1 員）、北屯機廠 4 員說明如下：

(一)一般保全

1. 每日勤務分為日班(09:00-21:00)及夜班(21:00-09:00)

2 種班型，勤務時間各 12 小時。

2. 列車及車站巡檢勤務為 06:30-23:00、車站駐站勤務為 23:00-06:30，分為北段（北屯總站～水安宮站）及南段（水安宮站～高鐵臺中站）2 個群組輪值，分別於北屯總站及水安宮站交接班。
3. 每日車站巡檢時段分別為 09:00、21:00、01:00 及 04:00，每次巡檢時間約 30～40 分鐘。

(二)專責保全

1. 為強化線上車巡之能量，爰建立菁英保全（專責保全）於尖峰時段及區間執行車巡，以周全列車及臨時性事件應變人力。
2. 人員條件以體格健壯者為基本條件；具「軍警退役者」或有相關特長者（如柔道、跆拳道、空手道、拳擊等武術資格）。以上述條件遴選專責保全。
3. 專責保全已自 9 月 2 日（星期一）起開始實施，現安排為 2 員，一名負責北圈；另一名負責南圈，勤務內容說明如下：

項目	說明
配置人力	北圈 1 位、南圈 1 位
值勤時段	週一至週五 07：00～19：00
配置裝備	保全背心、甩棍、辣椒水、口哨、手電筒、對講機、密錄器。

專責勤務	(1) 平日尖峰車巡（07～09、17～18） 北圈：文心崇德站～市政府站 南圈：水安宮站～大慶站 (2) 車站駐點 09:30-12:00（市政府站；高鐵臺中站） 12:00-13:00（文心崇德站；大慶站） 13:30-15:30（市政府站；高鐵臺中站） 16:00-17:00（文心崇德站；大慶站）
任務指派	緊急事件、機動人潮疏運支援

三、針對本案之改善策進作為，本公司經評估後說明及規劃如下：

(一)車站人力運用：有關站管人力缺額目前以站務員暫代站管及副段長支援車站勤務因應。另本公司隨車人員已陸續退場並轉換職務，相關人力將持續撥補至車站，以充實線上輪值人力，預計 10 月底前可完成隨車人員退場及站務員差異訓練，可再增加車站服務人員 20 員。

(二)保全隨車之車站巡檢議題：依本公司「車站及機廠保全警衛工作」合約規定，保全主要勤務內容包含：月台旅客狀況監視、車站巡檢、列車巡檢及協助站管人員緊急事件處理。本公司刻正盤點保全巡檢之時間，初步調整作業方式以增加月台勤務時間，未來將視人力狀況，滾動式檢討車站服務人員數量。

肆、 財務持續虧損改善

臺中捷運公司在後疫情時代，面臨電費、工資及維修物料等物價高漲及人員流失等挑戰下，為達成「少虧為盈」之目標，分別以「精進開源」及「優化節流」兩大主軸，維持公司營運穩定，並待未來藍線及後續路線加入形成路網之後，迎來「轉虧為盈」的契機。精進作為如下：

一、 精進開源（精耕本業、衝刺附業）

（一）拓展票箱收入

1. 配合中央及地方政策，完善公共運輸路網：推廣行政院公共運輸通勤月票發行暨相關服務，並持續配合交通局優化捷運轉乘服務，例如現行已於捷運沿線車站提供販售定期票、綁定市民限定身分服務。
2. 打造友善乘車環境，提升國內外旅客搭乘意願：於 113 年 4 月 25 日啟用信用卡感應與 QR Code 掃描行動支付設備，落實智慧交通。設身處地為旅客著想，提供旅客有感服務，例如調整綠線端點站列車停靠方式，簡化旅客動線、開放旅客攜帶自行車、低音提琴搭乘捷運，另增加日韓語到站廣播及指標，提供外籍旅客更友善乘車環境。
3. 行銷捷運品牌，增加曝光度：積極向市府爭取活動地點於捷運沿線舉辦，並搭配行銷方案提升運量，譬如目前施行之子午計畫、F1 賽車展演活動行銷、聯名悠遊卡販售、旅遊票優惠價販售、公共藝術、音樂表演及藝文展覽活動等，希冀透過活動人潮，增加運量並促進軌道經濟發展。

4. 爭取潛在客源：舉辦「小小站長」及團體參訪活動，以寓教於樂方式增進民眾對捷運系統之瞭解與體驗，並推動公共運輸深耕教育，提升未來客群搭乘意願。

(二)增進附屬事業收入：

1. 活用車站內外商業空間，規劃長/短期契約：以常態增設車站玻璃帷幕為目標，同時增加互動屏及 3D 裸視、側牆招商版面出租，善用車站之廣告面牆，以增加廣告收入。增加市政府站、松竹站，並開發舊社及豐樂公園站外空間及各站畸零空間運用，提升附業收入。
2. 參考同業創造附屬營收模式，鼓勵員工創意提案：積極建置太陽能光電設備，並提供通信業者建置行動通訊服務場地以增加租金收益。
3. 拓展其他對外業務：積極爭取技術支援軌道同業或機電設備維護服務，以增加收入。

二、 優化節流（精準擷節、創新效率）

- (一)精準用人，擷節用人費用：透過檢討各單位工作流程，並以事配人原則，進行組織調整及人力盤點作業，精準用人以提升效率擷節用人費用。
- (二)精實契約管理：就契約採購項目之必要性、使用數量、單價，檢討合理性及自辦可行性，並增加備品開口契約用料原則，以擷節支出並提升同仁技術能力。
- (三)維修物料及備品成本管理：本公司除積極配合軌道產業設備物料國產化開發政策，並逕洽原廠直接採購物料備品，有效縮短備料交貨前置期及降低採購成本。
- (四)基礎設施（水電）成本控制：定期追蹤控管水、電使用

量，並適時檢視調整用電契約容量，且透過持續優化空調節能及照明節能作業，達到節約能源、降低水電成本之目的。

在僅單一捷運路線、捷運路網尚未成形之前，營運虧損狀況勢不可免，本公司自正式營運通車以來厲行開源節流政策，各年度虧損均控制在預算虧損額度之內並呈下降之勢，113 年雖有調薪及電費調整，公司仍精準管控支出，預估年度虧損可控制在 5 億以內，在捷運藍線興建完成前，中捷公司仍將持續各項開源節流作為，維持財務穩定為目標。

單位：新台幣(億元)

年度		各年虧損
110 年	決算	6.02
111 年	決算	5.91
112 年	決算	5.44
113 年	至 8 月預估	2.51

隨疫情解封及配合市府推展各種大型活動，本公司積極推出多元行銷及撙節策略下，中捷運量逐步成長，未來將持續力行開源節流減少虧損，以少虧為盈目標努力，並推動內稽內控治理，培養公司精實文化，未來與藍線形成十字路網後，擴大規模經濟效益，運量將大幅增加，相關附屬事業收入亦逐步增加，朝損益兩平甚或是經營獲利之營業目標邁進。