

新聞側記／台鐵工地直擊 保全 24 小時竟無休

聯合新聞網 本報記者侯俐安、楊竣傑 2021 年 7 月 31 日



太魯閣失事地點放有紐澤西護欄防止機具滑落。記者葉信蓁／攝影

四月二日台鐵太魯閣出軌事故，肇因來自東新工程包商李義祥「連假偷趕工」，監造單位聯合大地公司未盡督導之責。外界也發現，台鐵工地過去僅交由監造單位把關，尤其是在東部山區鐵路工程更如入無人之地，如今改善了嗎？

在太魯閣事件後，台鐵工程交由工務段委託保全公司守門，本報卻直擊東部一處施工現場，保全連續加班長達廿四小時。

本報團隊抵達施工現場時，該名保全說，他從前一晚八時開始值班，交班的同事臨時有事，公司請他再值一班，但接到訊息時，他已經在現場了，工地距離市區還有一段路，他沒辦法離開崗位買食物，廿四小時只靠一袋白土司度過。

不累嗎？他苦笑，「還不是為了加班費」。保全的那一抹苦笑充滿無奈，反映出台鐵管理工程的根本問題，更可能造成多少家屬的眼淚。

過去小從誤點、大到死傷事故，百年台鐵多半脫不了長年養成的「差不多文化」，這項文化深入組織各角落；維修、保養差不多就好，基因裡少了「嚴謹」成分。

一名上班廿四小時的保全，就可見「差不多文化」仍隨處可見。翻閱合約，保全應接受職業安全衛生教育四小時、採三班制，但台鐵工地各個位處偏遠，簽約後，誰來稽查、監督？

承包商過去進出工地是隨便打個招呼、一通電話，就能進入；事故後，台鐵要求人員進出前，必須提前申報計畫，經過審核、有正式公文後，才能允舉進入。但相較高鐵的要求「一板一眼」，進場人員除了必須帶證照查驗，並確認是否受過進場訓練，還要求酒測、血壓測量，帶進去的物品也要確認，出來要再查一次，台鐵的「申請」顯然仍不足。

交通部政次胡湘麟說，台鐵工程幅員廣大、工程案多，東部施工確實廠商和施工人員都難尋，近來先是遇上太魯閣事故後全面停工、又遇上疫情來襲，工人都離開了，此時要找回來確實困難，「只能努力克服」。