



2021-04-12

觀點投書：50人寶貴性命 豈是官員「請辭」二字就能負責

[風傳媒 / 王嘉域 (作者為科技顧問業、[中正大學企管所博士班研究生](#))]

台鐵太魯閣號衝撞翻車的嚴重事故，事發多天後花蓮地檢署勘驗；確定已造成50人死亡、包含堅守崗位到最後一刻，與乘客同亡的33歲司機員袁淳修以及副駕駛，還有二百多位乘客受傷送醫；部分重傷者仍與死神拔河。究竟誰該負責、能如何負責，目前除了被聲押禁見的李姓工程承包商，以及提出口頭請辭的交通部長之外，我們要問：對於冤死的50條寶貴性命與200位傷者，台鐵及交通部又該如何對罹難者與家屬負責及善後？

近幾日全國都處於哀戚低靡氛圍，不乏咎責與追究責任的聲浪與議論。只是、排山倒海的檢討議論後，僅是換另一個政務官來當交通部長、台鐵陳痼已久的組織問題仍無解，況且台鐵局長懸缺近四個月，除了燙手山芋沒人敢接之外，結構僵固與迂腐組織老症狀，若無閹揆層級破釜沈舟操刀，台鐵很難重生。剖析核心問題如述：

該事故已成典型官僚殺人。國人平時最倚重與信賴的鐵道運輸『火車』，沒想到竟然變成最可怕、肇事傷亡最慘重的「不安全」交通工具。台鐵當局竟能放任工程包商，沒建構妥善安全區隔，就在行車風險極高兩座隧道中間上方的邊坡施工，也未考慮是否有列車通行，更遑論工程卡車竟滑落鐵道。

肇事前科累累的工程包商人等，闖下大禍後竟能神情若定，也無及時通報力挽狂瀾，甚至隱瞞真相還扯謊，對此荒謬之舉，台鐵局督導系統與監工單位難道都沒發現該包商的潛在問題與高風險嗎？

2018年10月普悠瑪(ATP)機械故障導致高速衝撞月台、釀成重大傷亡才二年餘，交通部與高層依然故我，未嚴肅地對行車環境及風險加強改善，更看不到對安全性作提升，有的僅是「增購新車」與「餐旅車廂」花俏宣傳。

卸責「甩鍋」習性早成官僚文化。太魯閣408車次事故不到24小時，台鐵局部幕僚研究重點是如何降低外界『負評』，盡把責任丟給統包的工程監造設計單位，只想著大力甩鍋，倘若有幸：能保住長官主子；日後便可平步青雲。所以爾等根本就忘了俸祿來自民脂民膏，亦或死傷再多乘客也比不上護主保住官位來得重要？

去職的政治責任永遠無法等同寶貴性命。歷經高雄市嚴重氣爆的吳前局長，事發後竟能高升行政院公共工程會主委，便旋即派任交通部長；雖因2018年普悠瑪事件去職，目前仍是中華郵政公司董事長坐領高薪。依照吳前部長的歷程與執政生態，不論請辭或被短暫拔官，官位都可能「再上一層樓」。只不過，對於傷亡的乘客與百姓而言，嚴重出包後倘若還升官；就是一齣被看笑話的諷刺鬧劇，更凌遲與二次傷害受難家屬。

任何的官職、尤其(肥貓)政務官位，豈可能對價寶貴生命、即便院長和總統也無法挽回人命。太魯閣號的悲慘人禍；全國人民已經對交通部官員請辭、道歉千百次都不會有感覺了，除非、政府高層願意深切反省與認真檢討，大刀闊斧改革交通部與台鐵；重新還給東部民眾一條「安全回家」的鐵路。

新聞日期 / 2021-04-12

新聞出處 / [風傳媒](#)

[<回上一頁](#)



[媒體新聞列表>](#)

