

花蓮縣政府 書函	發文日期：中華民國 110 年 9 月 28 日 發文字號：府人訓字第 1100191966B 號
----------	--

正本：本府行政暨研考處（刊登公報不另行發文）

副本：本府人事處

主旨：核定簡弘丞等 2 員一次記二大功專案考績，茲抄發優良事實及獎勵令，請查照。

說明：依據銓敘部 110 年 9 月 22 日部特二字第 1105386316 號函辦理。

花蓮縣政府

公務人員一次記二大功專案考績具體事蹟

姓名	簡弘丞	官等職等 (稱階、等階、級別、資位)	警正 1 階 3 級
服務機關	花蓮縣消防局	職 稱	大隊長
獎懲依據	公務人員考績法施行細則第 14 條第 1 項第 4 款		
具體事實	<p>於本(110)年 4 月 2 日上午 9 時多，接獲同仁來電告知本縣轄內清水隧道發生火車出軌事件目前傷亡情形狀況不明，立即請本縣特種搜救隊同仁集結、攜帶各式裝備器材前往支援勤務，並同時銷假返隊駕駛指揮車輛前往災害現場。</p> <p>到達現場後考量現場腹地不大，評估現場指揮站、救護檢傷站及救護車後送路線位置後，請特種搜救隊同仁於適當地點停放貨櫃器材車並設置器材集結區，安排後勤組專人管理並針對油料及充電式器材電池進行控管；並將同仁分組由各組長帶隊進入隧道執行搜救任務。</p> <p>第一時間請同仁協助架設雙節梯及掛梯協助輕傷患者(綠卡)自車廂內或車頂撤出，並請義消等專人引導傷患至檢傷區交由救護同仁接手後續檢傷分類；因列車出軌導致隧道動線堵塞人員無法直接由洞口進出，爰利用雙節梯上至第 3 節車廂頂端後進入隧道途中有多名乘客陸續撤出，但發現第 4、5 節車廂交界處有位乘客因車廂變形腳遭夾困，現場已有和仁分隊同仁使用油壓破壞器材進行救援，但考量現場空間操作不易且該乘客有大量失血情形，請救護人員先至現場給予靜脈輸液確保其生命徵象，等待破壞作業進行。至第 6 節車廂頂發現列車完全斷裂，與第 7、8 節車廂距離約 50 公尺遠，因現場環境幽暗且無線電通訊不良，無法第一時間獲知內部資訊，僅能看到遠方車廂內部有些許頭燈在移動執行救災工作，在攀爬滿是鮮血的雙節梯下至軌道時，抬頭猛然一見於車廂斷裂處赫然就一具齊腰切斷的下半身殘肢掛在上面，經身高腿長研判是孩童的斷肢，且望向軌道四周明顯可見遭拋飛無生命跡象至少就有 5 人，惟考量大型災害現場救災能量不足僅能依大量傷病患原則優先執行生還者救助工作，後來請同仁找附近是否有紙箱或屍袋先行覆蓋；至第 7、8 節車廂發現車體嚴重變形，車頭因撞擊左半邊遭削開車廂內部座位扭轉變形、行李箱四散、乘客相互堆疊血流成河恍如人間煉獄，幸虧內部除無線電不通外手機訊號還算良好，立即</p>		

通知前進指揮所請求加派人力支援。考量現場救援動線患者救出後，須將患者利用長背板固定後搬運至第 6 節車廂藉由繩索由雙節梯將患者拉上車廂頂端，再利用人力搬運至第 4 節車廂頂後再利用繩索下放。因考量軌道行走不易及救災人員體力耗損等問題，且發現南側隧道約 200 公尺處有 1 輛台鐵自強號列車刻正協助照明工作，與台鐵現場人員協調後同意利用該自強號將第 7、8 節車廂患者由隧道南口直接送往新城車站，再請本局救護人員於新城車站成立第 2 救護站進行分流及後送事宜；本次救援依搶救時序推移總共接駁 3 車次，其中共救援生還者 19 名、罹難者 31 名，有效縮短救援時間、節省救災人員體力。

於下午新北、基隆及宜蘭救災隊伍陸續到達，且車廂內部生還者皆已救出，依各縣市消防局出勤人數、攜帶裝備器材及救災能力指派任務區域進行罹難者救援，針對高難度車廂內茶水室頂昇搬移及車門切割、撐拉作業。於當日下午 3 時完成車廂內部淨空並將所有罹難者移出用英雄袋打包擺放於隧道兩側等待自強號接駁作業，但這時接獲檢察官指示須完成現場相驗後才能後送，於等待檢察官相驗時間，現場席地而坐惟空間狹小部分人員甚至需要坐在罹難者身旁才有地方休息。等待約 2 小時相驗後，最後才同意將罹難者上車進行後送任務。

準備撤出前，依車廂第 6 至 8 節劃分區域請各支援單位進行第一次地毯式清查，重點為確認是否仍有未發現罹難者並協助將頭皮、斷指等殘肢裝袋俾利後續 DNA 鑑定工作，俟第一次清查結束後於第 6 節車廂側邊車輪轉向架下方水溝內發現 1 名乘客遭壓埋，但現場礙於轉向架重量過重(約 10 頓)及作業空間狹小現有器材無法進行救援工作；另休息片刻後再招集各隊伍帶隊官責定搜索範圍進行第二次地毯式搜索，為避免搜索盲點爰請不同隊伍針對不同區域再次進行搜索任務，兩次搜索總共蒐集 3 袋屍塊、肉屑交由檢警進行後續處理。考量當天氣溫悶熱、隧道內部空氣循環不佳，大多同仁皆於接獲派遣後不間斷救援重度工作爰於當天下午 6 時搜救人員暫時全數撤出用餐休息。撤出休息片刻後，召集各縣市支援隊伍召開搜救隊長會議，並依前開原則劃定整案搜索計畫各縣市隊伍針對該劃定範圍進行最後搜索行動，以 30 分鐘為限；於當日 21 時完成 2 次地毯式搜索，確認除第 6 節車廂旁有 1 名乘客無法救援外，其餘車廂、車底及隧道旁皆無任何乘客後，感謝各縣市隊伍支援，後續由本局第一大隊及特種搜救隊接手處理，並於當日 22 時啟動輪值。

因第 6 車廂旁尚有民眾待救，特種搜救隊同仁於同年月 3 日攜帶油壓破壞器材進入再次進行搶救作業，惟列車轉向架因撞擊導致分離且直立於水溝上方，經嘗試發現轉向架重心不穩且該民眾已明顯死亡，無須將同仁暴露於高風險之中，且與台鐵局人員現場會勘討論雖然台鐵有重型機具頂昇工具，但現場腹地狹小無法操作，最後決議由隧道北口第 1 節車廂開始逐一破壞利用吊車將車廂吊離後，再利用怪手進入將轉向架拉倒移除供救援人員進入救援。於等待台鐵進行鐵軌修復進度及事故列車移出期間，協助照明器材架設、車廂連結處

	<p>破壞及肇事車輛行車紀錄器找尋等工作；於同年月5日完成第5節車廂破壞拖出後，立即通知本局特種搜救隊再次集結，等待隧道內部鐵軌修復後怪手進場作業進行拖拉作業前，本局特種搜救隊攜帶油壓破壞器材、軍刀鋸及籃式擔架進入，與怪手業者研商拖拉方案並針對罹難者進行保護作業，最後順利拉倒轉向架後人員進入現場利用油壓破壞器材及軍刀鋸將上方壓埋障礙物移除，成功將最後一名罹難者救出，至此人道救援任務完美畫下句點。</p> <p>因事故地點處於隧道內部空間幽暗、悶熱且空氣循環不易，柴油廢氣夾雜血腥味等味道，造成多位同仁身體不適，且救災過程曾一度發生車廂內部電動輪椅短路引發火災情形，但仍於事故後3小時將所有生還者全數送醫，9小時(含檢察官相驗)將所有可救助罹難者成功救出。</p>
<p>具體成效 或重大貢獻</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1、到達現場後考量救災動線，於適當地點完成指揮站、後勤器材站架設。 2、進入隧道內部協助中繼通聯，將詳細狀況及受困情形傳遞至前進指揮站，供後續單位報到及調度。 3、考量現場第6至第8節車廂救援難度，協調台鐵自強號列車由南側隧道進入運送重傷人員及罹難者，有效縮短送醫時間及節省救災人員體能。 4、後續接受民間及各縣市隊伍報到工作，依現場實際需求及該單位能量指派各車廂搶救區域，於搶救階段任務完成後，重新規劃各單位搜救範圍，以期不要有任何死角。 5、本次簡員參與0402火車太魯閣號事故搶救，擔任現場搶救指揮官，協調調度台鐵及救災單位，判斷正確且指揮調派得宜，有效提升救援效率，縮短患者送醫時程，並確保搜救人員安全，使整體搜救任務完滿完成，有重大貢獻，符合考績法施行細則第14條第1項第4款，殊值一次二大功之獎勵。

公務人員一次記二大功專案考績具體事蹟

<p>姓名</p>	<p>溫宗豪</p>	<p>官等職等 (稱階、等階、級別、資位)</p>	<p>警正三階</p>
<p>服務機關</p>	<p>花蓮縣消防局</p>	<p>職 稱</p>	<p>分隊長</p>
<p>獎懲依據</p>	<p>公務人員考績法施行細則第14條第1項第4款</p>		
<p>具體事實</p>	<p>110年4月2日上午9時28分，臺鐵第408車次，由樹林開往臺東之太魯閣自強號列車，共計8節車廂，載有494名乘客及4名臺鐵人員，行經和仁到崇德間之東正線，列車於出和仁隧道231公尺後，距清水隧道北口前39公尺處，撞及一輛由施工便道旁邊坡滑落而停止於軌道上之大貨車，造成該列車8節車廂全部出軌，第8車廂(車頭)至第3車廂停止於隧道內。該列車第8節車廂左側撞及隧道口毀損，第6節車廂與第7節車廂脫接，第4、5及6節車廂擠壓變形，共計造成49人罹難，逾200人受傷之重大交通事故。</p> <p>當日適逢清明連假第一天，新秀分隊分隊長溫宗豪率所屬同仁及新秀宣導義消，至新城鄉、秀林鄉各公墓做清明掃墓防火宣導，宣導途中上午9時37分</p>		

接獲救災救護指揮科派遣，臺鐵火車太魯閣號 408 車次於大清水火車隧道內疑似出軌擦撞隧道壁發生列車翻覆多節車廂傾斜事件，立即率新秀分隊全員出動。

抵達現場看見太魯閣號停止於隧道口第 1 節、第 2 節車廂於隧道外、第 3 節車廂後半截及第 4-8 節車廂皆在隧道內且火車出軌、車輛嚴重毀損變形，立即通報救災救護指揮科現場狀況、確認事故為大量傷病患請求支援並啟動大量傷病患機制。

溫員立即請台鐵人員確認火車電纜斷電及管制後續火車禁止入場，建立現場安全防護，避免災情擴大，並擔任現場初期指揮官，利用宣導麥克風、音響大聲引導民眾疏散，請自行脫困乘客可以自行行走的，往上步行至台九線公路上大清水休憩區等待接駁車，若有受傷或無法行走人員待在一旁空地，等待救護人員先行初步救護處置，並指派第一梯次到達和平、和仁及新秀分隊同仁進入車廂協助乘客疏散及人命搜索。陸續引導 100-150 名民眾逃出隧道，也發現 4 名民眾現場 OHCA 及多名乘客受困於變型車廂內。溫員立即指派救援人員攜帶救護及破壞器材實施車輛破壞將受困人員救出。

後續支援救災人員陸續到達，協助副大隊長成立現場指揮站，協助人員、車輛指揮調度，成立檢傷站，提供輕、中、重傷患者在醫療救護站可做初期的治療照護，確認病患轉送之先後順序，交接指揮權給副大隊長後入隧道內指揮搶救。

因火車車廂出軌傾斜，致第 3、4 節車廂連接處錯位擠壓、造成車廂嚴重變形，救災人員無法深入隧道內第 4 車以後車廂救援，溫員立即請新秀、花蓮分隊支援雙節梯，分別於第 2 節車廂及第 6 節車廂架梯建立通道，由列車車頂緩步深入至隧道內，引導第 4-8 節車廂乘客疏散約 150-200 人，並率新秀、北埔、花蓮分隊及特搜隊人員直驅隧道最深處搜索搶救，並至傷亡最慘重第 7、8 節車廂指揮搶救。

第 7 節車廂還有數名乘客，因家人仍受困車廂內、另有父親找不到小孩皆不肯離開，但為了民眾安全仍不得不請同仁強行帶離並承諾會將家人尋獲。最後只剩兩名患者，一位女性無法行走，另一名男性左大腿開放性骨折卡在狹小空間，指派本局特搜隊人員協助搶救脫困。

第 8 節(車頭)車廂削破半邊、殘破變形的車身，斑駁的血跡、散落滿地的殘破碎片及行李物品，聽見車廂內微弱的求救聲，立即爬入車廂內查看有十多位乘客遭變形車身、座椅壓住身體受困車內，車廂前半部一層一層堆疊的是一具具明顯死亡的大體，必須爬過身上才能接觸到車廂後半部帶救者，救援時內心相當掙扎搶救也非常困難。

原欲使用破壞器材搶救脫困，但因引擎式工具會排出大量廢氣、引發粉塵故不宜使用，僅利用簡易破壞器材協助脫困亦增加搶救困難度，救援時還一度引起火花，立即用滅火器撲滅，過程相當驚險！支援人員陸續到達，溫員指揮

	<p>分配救援作業時間，救援人員輪番上陣受困人員也一一救出，但是傷者要如何搬運出約 300 公尺隧道外？況且還需要將患者抬上車頂跨越 5 節車廂，傷亡者數量眾多，救援人員已相當疲累，無法再負荷長距離搬運。溫員與現場台鐵人員、警義消幹部商討，請臺鐵調派火車 1 輛由隧道南口進入協助傷亡人員之接駁，並通報指揮站第 7、8 節車廂受困乘客因送出隧道困難，改由火車接駁南口送出，請救護人員、車輛預做準備。第一梯次計送出輕、中傷 12 位、重傷 6 位之乘客，由接駁火車送至崇德火車站，後續交由救護車後送救醫。</p> <p>因救援耗時耗力，加上隧道內空氣充滿廢氣、粉塵及血腥味，救援工作越來越吃力，幸賴溫員規劃得宜將每組作業時間縮短、作業人數減少，組別增多，讓同仁可充分休息補充體力。此次救援任務共計抬出 28 具大體，由南口送出再由接駁火車送抵崇德站，接續由民政單位接手處理。</p> <p>在搜救任務告一段落後，集合全體救災人員，分配至各車廂做最後檢查確認沒有遺漏之處，沿著最後再尋獲 3 袋殘肢斷臂、內臟肉塊，攜帶出隧道並編號註記後交給檢方處理，最終完成搜救任務。</p>
<p>具體成效 或重大貢獻</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1、擔任第一時間初期指揮官，抵達後隨即通報本局救災救護指揮科現場狀況請求支援並啟動大量傷患機制。 2、與台鐵人員確認火車電纜斷電及後續火車管制現場安全後，先行引導疏散可自行行走的乘客至大清水休憩區、調派救災人員檢傷分類搶救人命，建立安全防護，避免災情擴大。 3、成立現場指揮站，協助人員、車輛指揮調度，協助成立檢傷站，提供輕、中、重傷患者在醫療救護站做初期的治療照護，確認病患轉送之先後順序，指揮權轉移後立即進入隧道內指揮搶救。 4、指揮調度陸續支援單位，依搶救能量分配各車廂搶救區域，並架設雙節梯深入隧道內，由車廂頂部挺進至隧道內指揮搶救，搜索車內、車外受困者，擔任第 7、8 節車廂分區指揮官，運用破壞器材、長背板搬運，並協調台鐵派車由南口進入運送重傷人員及大體，直到傷亡人員全數救出。 5、不畏艱危，冒險犯難，正確評估受困搶救情形及傷亡情勢，並現場指揮調度分組人員、車輛破壞及初期救護治療臨危不亂、冷靜佈署，極力搶救達成任務。 6、本次溫員參與 0402 火車太魯閣號事故搶救，擔任初期指揮官及第 7、8 節車廂分區指揮官，判斷正確且指揮調派得宜，有效提升救援效率，減少人命傷亡，防止災情擴大，並能確保搜救人員安全，使整體搜救任務完滿完成，有重大貢獻，符合考績法施行細則第 14 條第 1 項第 4 款，殊值一次二大功之獎勵。