

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：CT301標電聯車車體尾端之關門按鈕，須用鑰匙將駕駛盤上之電源開關打開才能操作，CH321/CN331/CC361標電聯車，則不需鑰匙將駕駛盤上之電源開關打開，即可操作此一按鈕，以上設計對營運需求均無影響。

一八九

質詢日期：85年11月14日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請第三處提供香港九龍廣州、加拿大多倫多「T」電聯

車空調系統控制電路採用與貴局淡水線相同之「Touch-Safe Type」端子之佐證文件；另亦請提供日本九州西鐵、神戶山陽等鐵道公司電聯車電驛、微動開關等亦都有使用「Touch-Safe Type」接續端子之佐證文件。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：設計變更請求第六案(SCR-006)中所使用之「Touch Safe Type」端子，應用在香港九龍廣州、加拿大多倫多「T」電聯車，日本九州西鐵、神戶山陽等鐵道公司之佐證文件如附件（略）。

一九〇

質詢日期：85年11月14日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請第四處澄清83.12.6.在淡水站附近出軌之電聯車，為何其防止超速之車上ATP被By-pass掉？導致駕駛員超速，而造成電聯車嚴重受損，請詳細說明該列電聯車上ATP被By-pass之時間？由誰執行該項By-pass動作？執行該項By-pass之原因為何？該項擅自修改電聯車安全保護設施之行為，應否負法律責任？貴局於本案調查階段有否針對該項疏失，深入調查？並對失職人員給予適當之行政處分。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：一、有關電聯車ATP By-pass之主要原因係為配合CT301標電聯車本身執行其最大設計速度90Km/h之測試所必須之動作。此拆下ATP鉛封之測試方式係在號誌承商GRS監督之下運行，依測試運轉規定其應負監督責任。

二、依據C302標PTS合約第1.2.1條規定「承商必須對列車上號誌設備之測試及安裝測試負監督責任」，因此GRS測試工程師應對ATP鉛封被拆掉及By-pass模式負監督責任；此亦為本府捷運局調查報告責任歸屬之主要結論。

三、本案承商於測試程序中並未詳列試車之特定安全程序，是造成列車出軌之原因之一，且既然駕駛員係在承商監督控制下支援列車駕駛任務，承商應有義務將安全程序納入其測試程序中，因此本府捷運局已要求承商增訂列車試運轉時之安全作業程序，以維護爾後測試期間行車作業安全。

四、雖如前述施工、測試之責任應由承商負責，但對於承商監督指揮下之電聯車未依測試運轉規定來操作，監工人員未予制止，相關人員已受監督不週之行政處分。