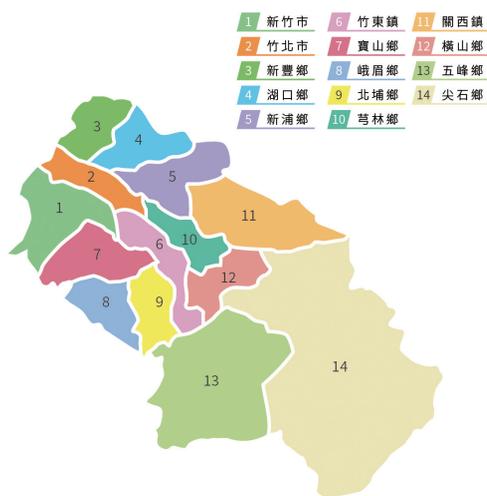


第十章 臺灣新竹地方檢察署

第一節 沿革

臺灣新竹地方檢察署前身為「臺北地方法院新竹出張所檢察局」（1899年設）。臺灣光復後改稱為「臺灣新竹地方法院檢察處」，78年12月24日配合法院組織法修正，名稱改為「臺灣新竹地方法院檢察署」。107年5月25日配合法院組織法修正，檢察機關名稱去法院二字，爰改為「臺灣新竹地方檢察署」。

第二節 管轄區域



臺灣新竹地方檢察署管轄區域圖

第三節 辦公廳舍

一、該署舊址位於新竹市北區中正路136號，原為日治時期「臺北地方法院新竹支部」之辦公處所，於52年間將原有2層木造建築改建為2層鋼筋水泥建築，69年審檢分隸後，仍與法院共用辦公廳舍。

二、因轄區內有新竹科學園區等大型工業區，工商業快速發展，人口數不斷攀高，刑事案件收案量亦急速增長，需要更大之辦公空間，遂於93年1月報奉法務部同意以無償取得土地之方式辦理遷建計畫，98年9月奉行政院核定辦理。

三、新竹縣竹北市之新廈於103年4月25日竣工，104年2月落成啟用，完成遷建，舊址辦公廳舍奉行政院核定移撥法務部行政執行署新竹分署接管。



新竹地方檢察署現況外觀 / 新竹地檢署

第四節 歷任首長

任別	職稱	姓名	任職期間	備註
1	首席檢察官	張光祺	34年12月14日至35年8月14日	
2	首席檢察官	謝仲棠	35年8月15日至35年11月19日	
3	首席檢察官	毛錫清	35年11月20日至36年7月9日	
4	首席檢察官	姜元良	36年7月10日至41年10月13日	
5	首席檢察官	蔣邦樑	41年10月14日至42年2月23日	
6	首席檢察官	楊鳴鐸	42年2月24日至49年1月31日	
7	首席檢察官	吳治	49年2月1日至53年3月25日	
8	首席檢察官	魏德昌	53年3月26日至57年10月18日	
9	首席檢察官	石明江	57年10月19日至60年2月28日	
10	首席檢察官	王瑞林	60年3月1日至65年8月17日	
11	首席檢察官	呂玉介	65年8月18日至68年1月21日	
12	首席檢察官	柴啟宸	68年1月22日至74年3月13日	
13	首席檢察官	劉學魁	74年3月14日至78年7月11日	
14	檢察長	吳國愛	78年7月12日至82年7月21日	
15	檢察長	謝尚徽	82年7月22日至84年5月23日	
16	檢察長	謝文定	84年5月24日至85年5月31日	
17	檢察長	陳聰明	85年6月1日至86年8月6日	
18	檢察長	陳木泉	86年8月6日至88年4月26日	
19	檢察長	王崇儀	88年4月27日至91年4月3日	
20	檢察長	陳雲南	91年4月4日至94年3月15日	
21	檢察長	洪威華	94年3月16日至96年4月11日	
22	檢察長	吳慎志	96年4月12日至97年7月31日	
23	檢察長	宋國業	97年8月1日至99年7月27日	
24	檢察長	朱家崎	99年7月28日至102年3月10日	
25	檢察長	周志榮	102年3月11日至103年5月26日	
26	檢察長	彭坤業	103年5月27日至105年7月17日	

任別	職稱	姓名	任職期間	備註
27	檢察長	姜貴昌	105年7月18日至107年7月8日	
28	檢察長	徐錫祥	107年7月9日至108年1月30日	
29	檢察長	王文德	108年1月31日至109年3月13日	
30	檢察長	郭永發	109年3月13日迄今	

第五節 歷任書記官長

任別	職稱	姓名	任職期間	備註
1	主任書記官	樓存唐	34年7月至34年12月13日	
2	主任書記官	林崇	34年12月14日至35年10月31日	
3	主任書記官	張篤民	35年11月1日至41年10月31日	
4	主任書記官	胡炎成	41年11月1日至45年7月20日	
5	主任書記官	陳裕哉	45年7月21日至46年5月7日	
6	主任書記官	林奕沖	46年5月8日至53年4月10日	
7	主任書記官	劉金生	53年7月21日至57年10月20日	
8	主任書記官	樓榮昌	57年10月21日至60年3月8日	
9	主任書記官	馮挺蘭	60年3月10日至65年8月31日	
10	主任書記官	林奕沖	65年9月1日至67年12月31日	
11	書記官長	劉克儉	68年2月1日至74年3月19日	
12	書記官長	林春南	74年3月21日至82年9月19日	
13	書記官長	梁中柱	82年9月20日至85年8月12日	
14	書記官長	李慶勝	85年8月13日至86年10月8日	
15	書記官長	林春南	86年10月9日至87年8月12日	
16	書記官長	黃維祖	88年6月17日至102年3月4日	
17	書記官長	楊美溶	102年3月28日迄今	

第六節 業務變革

「創新辦理產學合作，遴選研究生至署實習」，相關情形如下：

一、緣由

為整合司法與教育資源，提供研究生接觸司法實務之多元管道，使理論與實務運作能相互驗證，培育優良司法人才，101 年 2 月間，該署與國立交通大學科技法律學院研究所（下稱交大科法所）達成合作，遴選研究生至該署實習。

二、發展情形

經過 2 個學期試辦，103 年 2 月擴展實習項目與深度，由主任檢察官擬定實習項目，持續加強推動深化研究生實習業務。

三、實習成果

至 106 年底，交大科法所共遴選 40 餘名實習生實習完畢。研究生實習意願甚高，藉由實習深刻瞭解實務運作，對於學術研究有相當之助益，並改變對檢察署之刻板印象。

四、產學合作之影響

交大科法所為國內智慧財產權之研究重鎮，該所持續對檢察官提供最新國外文獻理論，使檢察官偵辦智慧財產權案件能與國際同步。

第七節 重大案件選錄

一、臺鐵自強號列車翻落頭前溪橋案

民國 70 年 3 月 8 日上午 8 點，從高雄開往基隆的 1002 次自強號列車出發北上，11 點 30 分開抵新竹市頭前溪鐵路橋南段，當地俗稱「九甲埔」的平交道時，因榮○企業有限公司僱用之卡車司機闖越僅設有警告標誌、沒有遮斷器和警鈴的第四種平交道，致自強號列車司機發現卡車時雖緊急煞車，仍閃避不及而直接撞擊，卡車當場變形。而自強號列車在巨大的衝擊下則頂著卡車繼續前進 80 公尺，並因後車輪已經滑出鐵軌，致第 10 節到第 7 節車廂皆向右傾斜，掉落至頭前溪鐵路橋下乾涸的河床上，第 6 節車廂還懸掛

示意圖 -pexels-pixabay-258510(www.pexels.comzh-twphoto258510)



在鐵路橋上。原本被自強號往前推的砂石車，則摔落在頭前溪鐵路橋的左側。肇事砂石車支離破碎，肇事司機也當場死亡，自強號列車司機則分別受有輕、重傷，車廂內則血肉模糊，乘客斷頭、斷手、斷腿者皆有之。這場事故共造成 30 人死亡、145 人輕重傷，是臺灣鐵路史上的重大災難事故。

新竹地檢署計勘驗有關現場 7 次，詢問傷者及有關人員 18 人，其中就關鍵之自強號駕駛員當時有無採取適當緊急煞車處置，則持自強號計速表前往交通大學委託鑑定 4 次，後詳細查得當時駕駛員 2 人確曾於適當時機，採取適當緊急措施，惟因距離太近而無法煞停，始撞及卡車後復前行 80 公尺後掉落橋下，此為駕駛員 2 人無法防範，未發現有何疏忽之處。由於砂石車司機已喪生，無法追究刑責，惟車輛所屬燧○企業有限公司負責人鄭○雪，因經營登記項目以外業務，違反原公司法第 15 條第 1 項、第 3 項規定，新竹地檢署檢察官就以 70 年度偵字第 1199 號案件對鄭○雪提起公訴，後由臺灣新竹地方法院於 70 年 4 月 29 日以 70 年度易字第 353 號判處罰金 3000 元確定。

二、苗栗三義遠東航空班機墜機案

民國 70 年 8 月 22 日，編號「B-2603」之波音 737-200 型 103 班次班機，原訂飛往澎湖，惟升空 10 分鐘後因機艙失壓而折返，俟檢修後，調整飛航班次於上午 9 時 55 分改飛往高雄。起飛 14 分鐘，抵達苗栗三義、銅鑼、苑裡、通霄上空時，班機卻發生空中機身解體慘劇，機上 6 位機組人員與 104 位旅客全數罹難，其中包括日本知名女作家向○○子及其他 18 名日本旅客。失事調查報告中指出，失事原因為機身前貨艙底部蒙皮結構鏽蝕，減損蒙皮結構厚度及產生洞孔與裂損，加以平日飛航機艙加壓，使鏽蝕變深，當飛至一定

高度時，機身內外壓差致急速破裂，客艙、地板及相關結構均無法承受，導致機身驟然斷裂解體。

新竹地檢署於案發當日上午 10 時 30 分許接獲報告後，隨即由新竹地檢檢察長，以電話指示駐苗栗辦公室檢察官前往事發地點，同時命主任檢察官率領檢察官及多名書記官、法醫師趕赴現場參加搜證、勘驗工作，並隨時與苗栗警方及有關機關密切連繫，掌握搜救進度。因有鑑於當日烈日曝曬，屍體容易腐臭，認領後亦不便運出，乃協調有關機關，將尋獲之屍體及物品編號、照像，運往臺北市立殯儀館集中保管，以便罹難家屬前往認領。翌日又指派檢察官再赴三義鄉失事現場進行找尋罹難屍體，送上開殯儀館併案相驗，因遺體嚴重被火焚燒無法分別辨認，經家屬提出請求共同認領、火化，各分取骨灰之聲請。至此，除加拿人籍男屍交警存放冰庫另行相驗外，相驗工作告一段落。

飛機失事原因則由新竹地檢署檢察長親自指揮偵查，並另派主任檢察官協同承辦檢察官共同偵辦，經查證機腹鏽蝕係因遠東公司未適切使用防鏽劑，致使蒙皮有穿透性之坑洞孔裂紋，使蒙皮鏽蝕之程度超過 737 結構修理手冊及技術通報規定之厚度 10% 或 0.04 吋，足見維修不當涉有業務過失，然因死者家屬向臺北地方法院提起自訴，新竹地

檢依法停止偵查，將全案移送臺北地方法院併案審理，臺北地院以 72 年交自字第 24 號全部判處無罪，並經最高法院 74 年台上字第 1639 號判決無罪確定。

三、吳○華殺人強盜集團案

民國 70 年至 75 年間，吳○華犯罪集團在臺灣北部地區連續犯下數件持刀殺人強盜重大刑案，其犯罪手法之兇殘、泯滅人性前所未見。該犯罪集團成員共 10 人，由吳○華擔任首腦，成員包括吳○華在新竹眷村一起長大之親兄弟吳○元、吳○生、吳○台，以及梁○孝、戴○宇、涂○健、李○白、李○善、胡○良等人。

吳○華犯罪集團所犯案件，包括多起殺害計程車司機奪取車輛後棄屍、搶劫銀樓及銀行、殺害值勤哨兵搶奪槍枝、搶劫車行並殺害負責人、闖空門殺害屋主等犯行。又因恐其結拜兄弟鄒○正出賣其犯行，後夥同吳○生、吳○台、梁○孝及涂○健等人，殺害鄒○正及鄒○正女友蔡○美，並於 75 年 11 月 25 日以火焚屍。後另殺害助其銷贓之鄰居。更甚者，殺害商人吳○龍，以誤導辦案人員。

75 年 12 月 15 日，吳○華等 6 人，在新竹市光復路豐一銀樓刺殺負責人蔡○燕及刺傷蔡○燕之子李○舉後，劫走百餘萬元金飾等物。同年 27 日，吳○華因上開豐一

銀樓命案事發為檢警通緝，夥同李○白持槍逃亡，途中行經國道高速公路泰山收費站時槍擊員警林○生，嗣於 76 年 12 月 3 日晚上在桃園市葡京飯店為警圍捕落網。

吳○華經地檢署起訴後，最終經臺灣高等法院以 77 年度上重二訴字第 7 號判決 10 個死刑，而經最高法院駁回上訴確定，吳○華並於 77 年 5 月 27 日執行死刑定讞。

四、新竹少年監獄暴動案

民國 85 年 11 月 9 日中午，新竹少年監獄第六工場之 7 名受刑人，因不滿獄方管理方式，趁工場管理員孟○銳上廁所時，一擁而上毆打孟○銳。同日晚上 11 時，86 名受刑人在工場內暴動，反鎖工場並挾持管理員，後來暴動規模擴大，將近 600 名受刑人同時鼓譟鬧房、焚燒棉被、砸壞門窗，還衝擊監獄中央控制台，後經憲兵及警方發射催淚瓦斯鎮壓，並逮捕滋事受刑人，新竹地檢署檢察官亦立即趕赴現場安撫受刑人情緒，方平息臺灣史上規模最大之監獄暴動事件。嗣經法務部專案小組調查結果，認本案肇因於獄方不當管教，且工場作業逾時、逾量，而懲處 12 名獄方失職人員，少年監獄亦不再收容短刑期受刑人，少年犯均移往專責收容少年之誠正中學。

五、國○航空新竹空難案

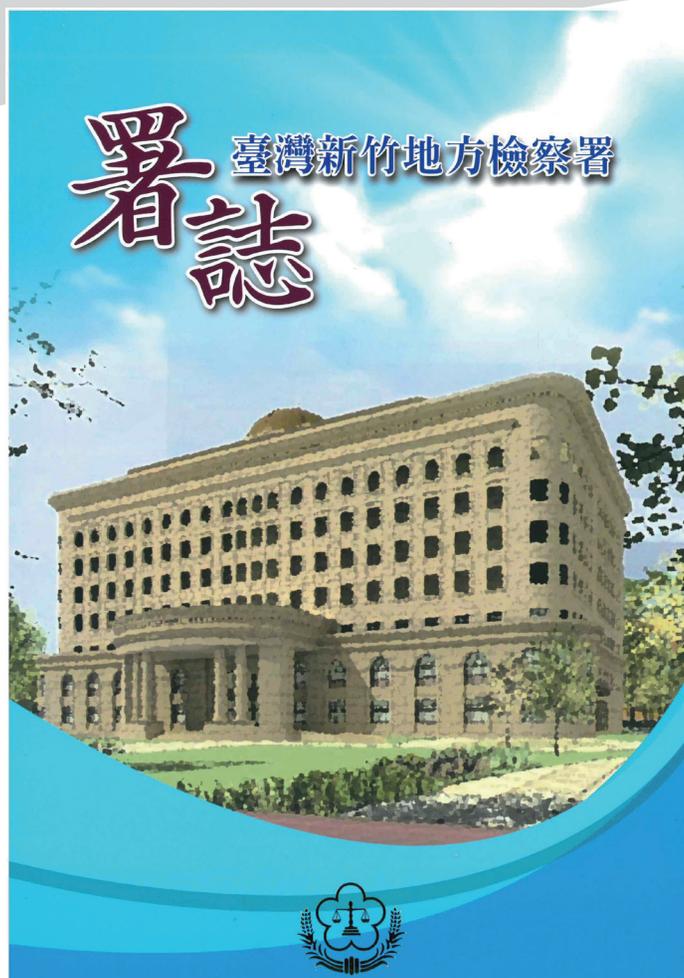
民國 87 年 3 月 18 日晚上 7 時 29 分許，

國○航空 B12255 班機自新竹機場起飛，同日晚上 7 時 31 分 46 秒，新竹中正近場管制塔台即與該班機失去無線電通訊，同日晚上 7 時 32 分 2 秒，飛機光點在 2,700 呎雷達螢幕上消失，墜落新竹南寮漁港外海，共計 13 人罹難。

後於 87 年 4 月 26 日，在新竹縣新豐鄉西濱快速道路鳳鼻隧道正西方 2.5 哩海域的海底，尋獲俗稱「黑盒子」之飛航資料記錄器，並發現飛機殘骸腹部有大洞，碎片呈由內往外翻狀，周圍有嚴重扭曲，經新竹地檢署檢察官指示將飛機殘骸送交新竹航空站鑑定，並查扣飛機發生空難前半年之飛行維修資料。另檢察官從失事飛機維修紀錄、黑盒子資料及座艙通話紀錄器，發現飛機駕駛費○榜、副駕駛洪○斌及維修員吳○穎起飛前曾討論飛機電力系統出問題，仍強行起飛。

87 年 7 月 3 日，交通部民航局公布調查結果，認為飛機起飛前電力系統右側主匯電板出現問題，起飛 3 分鐘即偏離航道，以機頭朝下、機腹朝上之倒栽蔥姿態，每小時 340 海哩（該型飛機速限每小時 250 哩），高速俯衝墜海失事，並無在飛行中起火遭到外力破壞的現象，加上夜間飛行，外面沒有明顯參考線，駕駛員可能出現空間迷向，才會連飛機已倒飛，仍未意識已出問題，認為此次空難係機械故障加上人為疏失肇致。然因駕駛員已於事故中喪生，未予追訴刑事責任。

第八節 署史封面



臺灣
新竹
地方
檢察
署
署誌

出版日期：109年8月

