



發生日期： 110 年 6 月 10 日

發生地點： 新左營站內

事故事件： 鐵路行車規則第 122-3 條第四款列車或車輛溜逸

發生經過： 109 年 6 月 10 日約上午 11:24 臺鐵第 7202 次貨物列車（新左營站開往新竹貨運站）本務機車 R28 加次位迴送機車 E209，司機員整備完畢後經由左營機務分段 E 線 SS3 出段號誌出庫，往新左營站客車停留線 4 股聯掛敞車（30G2054）1 輛及守車（3AK2033）1 輛，因聯掛時車速過快，衝撞造成敞車轉向架位移及敞車與守車間聯結器脫離，肇致守車往高雄方向東正線溜逸，溜逸至內惟站與美術館站間停止，未造成人員傷亡。

應行改進事項：

- 一、本事件係第 7202 次司機員、左營機務分段號誌工及新左營站調車工等未確認相關號誌顯示狀態，未彼此溝通、聯繫、複誦等因素所造成，相關人員違失事項，應依據交通事業鐵路人員獎懲標準表規定辦理，以建立行車人員工作紀律。
- 二、加強段、站調車作業之聯繫機制，確實依「調車標準作業程序」執行調車作業，應律定機務（分）段與車站間介面交接程序並落實執行。段、站聯繫調車事宜應於司機員工作報表上加註，俾利遵循。車輛進出站、段時，應於外方一度停車，確認指示與進路後再行車。
- 三、應訂定行車調度無線電話於值勤中，工作業務上之標準聯繫與應答內容，使聯繫過程皆有制式詢答與回應方式，避免漏聽或溝通錯誤。
- 四、加強司機員教育訓練和精進考核，並落實調車作業程序及風險意識觀念，以維行車安全防範事故發生。
- 五、因職務需引導列車行進與停止之人員，對號誌、號訊之指認呼喚內容應要求與乘務人員一致，以免疏漏。

- 六、檢討列車或車輛溜逸時之應變處置作為，並納入教育訓練及實際操作訓練。
- 七、如發生擠岔事件，應立即檢視轉轍器有無損壞，以避免二次事故之發生。