



發生日期：110 年 2 月 23 日

發生地點：臺鐵海端站

事故事件：鐵路行車規則第 122-2 條第五款死傷事故

發生經過：臺東工務段池上工務分駐所池上道班 110 年 2 月 23 日上午 7 時 16 分向關山站（海端站管理站）申請 7:00 至 17:00 辦理海端-關山間路線保修，並集結人員至海端站檢查當天清晨剛抽換完成之第 12A 道岔工程狀況，於客運列車第 411 次通過後對該道岔進行砸道養護作業。

同一期間，花蓮電力段玉里分駐所也辦理電力維修車駕駛實習訓練，2 月 23 日加開第 8742 次自玉里站開往臺東站，玉里站 7:57.5 開車，沿途各站採現時刻運轉。第 8742 次 8:32 於海端站第 12A 道岔撞擊道班 3 名人員。

應行改進事項：

- 一、工務保修作業之安全維護，應確實依照安全衛生工作守則辦理。落實相關人力配置（包含瞭望員、列車監視聯絡員等）、設備（施工鳴笛標）及工作職掌，並強化審核考核機制。
- 二、維修工程車出車程序及規定應比照營運列車司機出車程序規定辦理，於開車前查閱並確認行駛區間路線慢行及施工情形，並依照行車規章行車。
- 三、維修工程車應加裝車前行車影像錄影系統。
- 四、臺鐵局營運列車於 ATP（列車自動防護系統）隔離或故障時，依「列車自動防護系統使用及管理要點」僅能以不超過 60kph 之速度運行。而電力維修車並無 ATP，但多款車型最高運轉速度均逾 60kph，與臺鐵現行確保正線運轉安全之防護機制概念不一致，應通盤檢討，調整無 ATP 列車之運轉速限或增訂相關防護機制。
- 五、目前電報係以傳真機傳送，發電單位僅確認傳送成功與否，惟收電單位對於後續之處理與傳遞等未見管理機制，致本事故第一線工作

人員（池上道班與電力維修車司機）未能及時獲知資訊，應建立即時與有效之行車資訊傳遞與管理機制。

- 六、檢討運工機電橫向聯絡機制，強化施工作業與行駛車輛之資訊傳達，確保施工安全防護。
- 七、檢討維修工程車需臨時進入正線運轉之申請、核准、追蹤及執行程序。
- 八、請檢討路線保修、封鎖、隔斷及相關程序，並予以簡化整併。
- 九、「站外鐵路設施維修標準作業程序」涉及行車運轉事項，請檢討納入行車規章律定。
- 十、查臺鐵局「電車線維修車使用須知」僅規範電車線設備檢測、維修、搶修及新建等需向綜合調度所申請運行正線之程序，並未明訂工程維修車駕駛訓練之申請程序，為避免影響正常列車運行計畫並確保行車安全，應通盤檢討擬定維修工程車申請正線運行之相關機制。
- 十一、檢討現行對於營運時段內之路線管理權責，俾能掌握路線所有狀況，嚴格執行營運正線之時空管制，確保工作人員與列車不會在同一時間使用同一空間。
- 十二、臺鐵局應比照機務處司機員值勤作業規定，通盤檢討各類維修工程車司機員勤前報到及出車程序，且應以納規章明定之。臺鐵局應檢討本平交道之速限，並全面檢視其他同樣受線形及平交道設置地點限制之高風險路，設置障礙物自動偵測裝置並與列車安全防護連動，以提升平交道安全。