



發生日期：110 年 12 月 1 日

發生地點：宜蘭線西正線 K32+790 處石城=福隆站間

事故事件：鐵路行車規則第 62 條第十二款外物入侵事件

發生經過：

- 一、臺鐵第 207 次太魯閣號（壽豐→樹林）於 08:50 行經石城至福隆間西線 K32+790 處，西側邊坡正進行地錨改善工程，工區瞭望員發現第 207 次太魯閣號接近，通知工區並開啟蜂鳴器，夾住鋼軌之打樁機立即暫停迴旋動作，鋼軌樁突然無預警由夾具端處斷裂，滑過施工防護架敲擊該列車駕駛室擋風玻璃、撞擊車頂上方，再彈落於東正線海側旁。
- 二、司機員緊急停車檢查車輛狀況後慢行續駛，09:18 進入福隆站 4 股道，因玻璃龜裂嚴重無法高速行駛請求救援，令雙溪站預備機車 E318 號前往福隆站救援掛前位牽引，繼續搭載旅客行駛至終點樹林站。事發當下，大里至福隆站間以東線單線行車，09:20 確認路線正常後恢復雙線行車。

應行改進事項：

- 一、有關本案風險評估危害對策「……利用夜間斷電封鎖施工」顯有考量不周(僅考量水平距離、未考慮高低差風險)，應重新進行風險評估，明確律定潛在危害工項及其減輕對策，以利落實。
- 二、本工程後續就臨軌施工風險較高鋼軌樁打設作業，應改至夜間非行車營運時段施作。
- 三、「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」現行管制措施不分地形皆以 3 公尺為管制距離，應即依工區地形及施工工項檢討訂定不同的鄰近軌道中心管制距離標準。
- 四、請加強工地施工危害因子防範措施，落實安全管理系統管理。
- 五、請檢討自瞭望員示警列車接近起至工區機具完全停止作業所需之因應時間，並據以調整瞭望員設置位置或示警時機。

- 六、使用再用鋼軌打設鋼軌樁時，應檢查鋼軌是否有受損或裂縫現象存在，並於鋼軌樁正確夾頭處平端塗漆註明，避免鋼軌樁因材質因素或夾頭動作不當，造成無法掌控的施工意外。
- 七、應建立相關局供材料產品履歷，並訂定局供材料使用前檢查標準。