

交通部臺灣鐵路管理局 行車事故報告書

- 一、發生時間：102 年 02 月 01 日（星期五）06 時 00 分
- 二、天候：晴
- 三、發生地點：七堵調車場第 709B 號轉轍器
- 四、事故種類：側線出軌事故
- 五、事故摘要：乙 1 工作班機車 DHL107 號牽引客、貨車編組 3 輛（SPK32740+25C10077+35F20029），以定例調車由七堵站 GB 線依第 251L 號調車號誌機顯示「准調號誌」進行調車，擬調進至七堵機務段內 W23 股道內，駛至 V 線停車於 636 號誌機前（停車再開標誌前）待機務段引導，經 636 號顯示准調進行號誌，06：00 列車起步後，司機員查覺行駛阻力大，即立緊急煞車，下車查看發現前進方向第 2 車 25C10077 號後轉向架於 709B 轉轍器爬上致 2 軸出軌並約行駛 90 公尺，肇致該轉轍器調整桿彎曲及尖軌變形，經相關單位派員搶修，出軌車輛於 12：07 復軌、路線於 14：40 復舊，未影響其他列車。註：經行保會現場勘查及 709B 轉轍器號誌重演，乙 1 工作班列車編組已佔用 709B 轉轍器定位之軌道電路，同時另有 7503B 次 E412 號機車於 G2 線等待進七堵機務段內（進路上須行經 709AB 轉轍器之反位），但軌道電路燈卻熄滅（顯示該區間無車輛佔用），致 709B 轉轍器得以中途扳轉至反位，肇致乙 1 工作班列車編組第 2 車 25C10077 號於 709B 轉轍器爬上出軌，綜上得知本案事故原因，研判應為號誌聯鎖異常，致 709B 轉轍器得以中途扳轉。

六、處置過程

時間	說明
05：56	乙 1 工作班機車 DHL107 號牽引客、貨車編組 3 輛，由七堵站 GB 線依第 251L 號調車號誌機顯示「准調號誌」進行調車，擬調進至七堵機務段內 W23 股道內。
06：00	列車起步後，06：00 司機員查覺行駛阻力大，即立緊急煞車。
06：04	司機員下車查看發現前進方向第 2 車 25C10077 號後轉向架於 709B 轉轍器爬上致 2 軸出軌並約行駛 90 公尺，立即通報值班站長。
12：07	經七堵機務段派員搶修，出軌車輛復軌。
14：40	路線修復。

七、事故影響情形

- （一）人員傷亡情形：無。
- （二）設備受損情形：第 709B 號轉轍器調整桿彎曲及尖軌變形。
- （三）運轉影響情形：無。

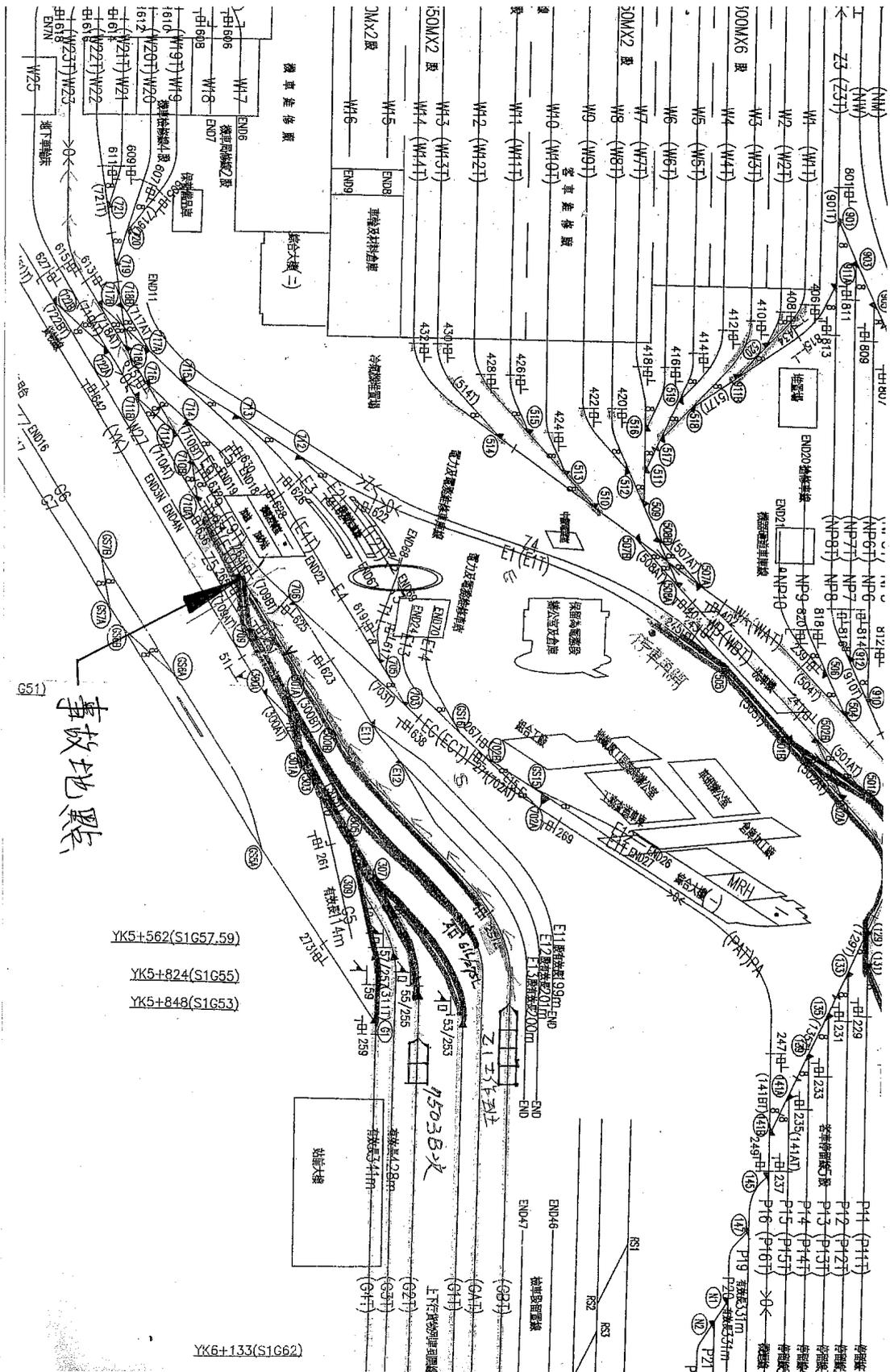
八、原因分析：軌道電路異常致轉轍器得以中途扳轉

九、檢討改進事項：本案已請亞力電機協助本局查明軌道電路異常之原因並改善，以防止再發生類似事故。

十、事故地點路線軌道配置圖：附件 1。

十一、事故現場照片：附件 2。

附件 1 :



附件 2：

102 年 2 月 01 日七堵調車場側線出軌事故照片

行保會 102.02.02



照片 1：第 2 車 25C10077 號後轉向架 2 軸出軌情形。



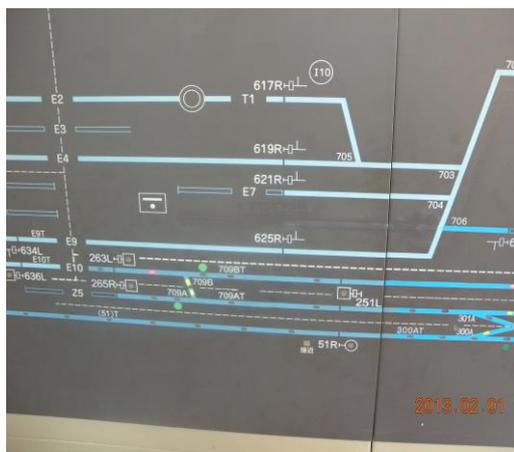
照片 2：第 2 車 25C10077 號後轉向架第 1 軸車輪於 709B 轉轍器上之爬上點及落下點。



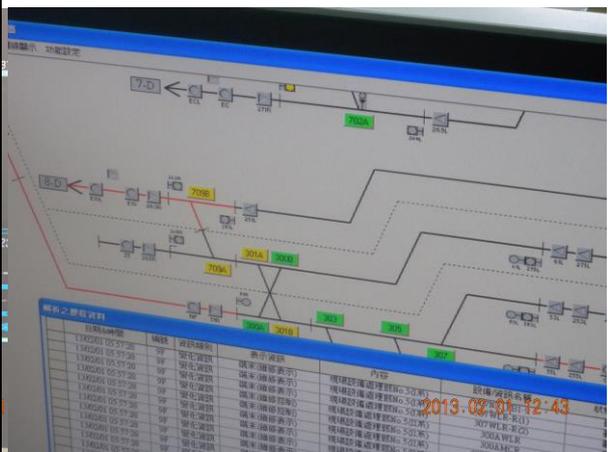
照片 3：列車行經 709B 號轉轍器定位路徑因中途扳轉為反位致被車輛擠壓後，肇致調整桿彎曲。



照片 4：列車行經 709B 號轉轍器定位路徑因中途扳轉為反位致被車輛擠壓後，肇致尖軌無法靠密。



照片 5：七堵站行車室內之「就地控制盤」。



照片 6：乙 1 工作班調車時第 2 車 25C10077 號於 709B 號轉轍器上出軌時之「號誌重演」情形。