

阿里山林業鐵路 111 年 11 月行車事故事件月報表

一、重大行車事故：0 件

二、一般行車事故：2 件

| 項次 | 發生時間 | 發生地點 | 事件種類 | 處置過程及原因分析 | 檢討改進事項 | 人員死傷及設備受損情形 | 運轉影響情形 | 備註 |
|----|----------|----------------|---------------------------------|--|--|-------------|----------------------|----|
| 1 | 111.11.7 | 本線 26K+600m | 鐵路行車規則第 61 條第 1 項第 5 款： 死傷事故 | <p>處置過程：</p> <p>1. 竹崎監工區第 3 道班 2 輛機動道班車於獨立山站(27K+400)結束作業，約 15 時 00 分開車返回樟腦寮站道班房，出發不久第 1 輛機動道班車駕駛發現該車剎車連桿斷裂，無法操作剎車，即於本線 26K+600 處跳車，造成頭部撕裂傷及右臀、右肩等處擦傷。</p> <p>2. 第 3 道班班長搭乘之第 2 輛機動道班車，隨即駛近並跳上第 1 輛機動道班車，多次操作剎車無效後，於 15 時 19 分無線電通報竹崎站，並於 15K+600 處跳車，造成手臂擦傷。</p> <p>3. 第 1 輛機動道班車 15 時 30 分溜逸至 14K+300(第 13 號橋上)處，因為該路段無坡度自動停車，竹崎監工區第 2 道班人員隨即將該車移至竹崎站側線。</p> <p>原因分析：</p> <p>機動道班車剎車連桿斷裂，導致無法剎車發生溜逸。</p> | <p>1. 同型機動道班車已停用，檢查剎車連桿有無異常。</p> <p>2. 委請機械技師測試機動道班車外，將再進行檢查簽認。</p> <p>3. 爭取經費購置安全巡軌車。</p> | 2 名道班人員受傷。 | 第 2 次車竹崎站開車，延誤 7 分鐘。 | |

| 項次 | 發生時間 | 發生地點 | 事件種類 | 處置過程及原因分析 | 檢討改進事項 | 人員死傷及設備受損情形 | 運轉影響情形 | 備註 |
|----|-----------|------------------------|------------------------------|--|--------|---------------------------------------|---|----|
| 2 | 111.11.29 | 第 47 號平交道(本線 11K+917m) | 鐵路行車規則第 61 條第 1 項第 4 款：平交道事故 | <p>處置過程：</p> <p>1. 第 611 次工程列車 8 時 06 分於北門站開車，8 時 32 分行經第 47 號平交道時，遭闖越平交道之自小客車衝撞守車，列車未出軌，車長及自小客車駕駛無受傷情形，列車司機即通報竹崎站及北門站轉報轄區派出所，派出所警員於 8 時 41 分抵達事故現場，2. 9 時 00 分完成蒐證後放行列車，第 611 次車退行回鹿滿站交會第 1 次車。</p> <p>原因分析：</p> <p>自小客車駕駛人違反「道路交通安全規則」第 104 條第 1 項第 1 款規定，闖越平交道。</p> | 無 | <p>1. 無人員傷亡。</p> <p>2. 守車排障器彎曲變形。</p> | <p>1. 第 611 次取消。</p> <p>2. 未影響當日定期列車運轉。</p> | |

三、異常事件：2 件

| 項次 | 發生時間 | 發生地點 | 事件種類 | 處置過程及原因分析 | 檢討改進事項 | 人員死傷及設備受損情形 | 運轉影響情形 | 備註 |
|----|-----------|---------|------------------------|--|--|-------------|--------------|----|
| 1 | 111.11.10 | 嘉義車庫車庫線 | 鐵路行車規則第 62 條第 2 款：進入錯線 | <p>處置過程：</p> <p>1. 竹崎監工區第 1 道班 11 時 16 分通報北門站，將於車庫線進行台車維修及試車作業，日勤人員與嘉義車庫確認無機車使用車庫線後，同意第 1 道班使用。</p> <p>2. 第 616 次工程列車返回北門站，15 時 6 分日勤人員同意第 616</p> | <p>1. 訂立北門站與嘉義車庫間路線封鎖及管制作業程序。</p> <p>2. 北門站設置行車管制看板，標記當下前後區間及站內路線股道列</p> | 無 | 未影響當日定期列車運轉。 | |

| 項次 | 發生時間 | 發生地點 | 事件種類 | 處置過程及原因分析 | 檢討改進事項 | 人員死傷及設備受損情形 | 運轉影響情形 | 備註 |
|----|-----------|----------------|------------------------|--|---|-------------|--|----|
| | | | | <p>次單機經由車庫線進入車庫，第 616 次單機進入平交道後，日勤人員發覺第 1 道班尚未通報退場，隨即以無線電通知調車人員及司機，第 616 次單機通過平交道後隨即停車，未與台車發生衝撞。</p> <p>原因分析： 北門站日勤人員未遵守鐵路行車規則第 16 條「路線因辦理改建或整修工程，致有影響列車及車輛運轉安全之虞者，鐵路機構應於施工前，封鎖或停用該工程施工區間之路線。」規定。</p> | 車占用之情形。 | | | |
| 2 | 111.11.18 | 本線 21K+150m | 鐵路行車規則第 62 條第 8 款：車輛故障 | <p>處置過程：</p> <p>1. 第 213 次專開列車 10 時 35 分行駛至本線 21K+150 處時，發生機車(DL50)動力異常情形，因無法排除故障，即通報更換機車並變更為第 214 次退行回竹崎站。</p> <p>2. 第 214 次及救援機車(DL51)分別於 11 時 15 分及 11 時 20 分抵達竹崎站，更換機車後，第 215 次 11 時 51 分於竹崎站開車，延誤 101 分鐘。</p> <p>原因分析：</p> <p>1. 更換 DL51 機車後，並拔除 55 芯連控電纜線，改由後部機車操控。</p> <p>2. 第 215 次抵達終點站奮起湖站後，即測試連接 55 芯連控電纜</p> | 後續以 DL50、51 編組同組車輛，連接 55 芯連控電纜線由連控守車操作，機車動力輸出均正常。 | 無 | 1 專開列車竹崎站延誤 101 分鐘，影響旅客 93 人。 2. 未影響當日定期列車運轉。 | |

| 項次 | 發生時間 | 發生地點 | 事件種類 | 處置過程及原因分析 | 檢討改進事項 | 人員死傷及 設備受損情形 | 運轉影響情形 | 備註 |
|----|------|------|------|-----------------------|--------|-----------------|--------|----|
| | | | | 線，以連控守車操作，機車動力輸出已無異常。 | | | | |