

新聞稿

發布單位：交通部臺灣鐵路管理局

發布日期：109年10月21日

聯絡人：工務處處長 陳仲俊

聯絡電話：(02)2381-5226 分機 2401

有關 109 年 5 月 19 日成功站南邊西正線鋼軌斷裂案，臺鐵局說明

針對 109 年 5 月 19 日成功站南邊西正線鋼軌斷裂之重大鐵道事故案，交通部林佳龍部長十分重視，日前責成臺鐵局進行專案報告，並提出 5 項指示，臺鐵局於今(21)日上午由張政源局長召開內部專案會議，嚴正要求同仁務必遵照交通部 5 大指示確實加速辦理，另強調安全不容打折，本案目前雖運安會已調查中，臺鐵局務必針對本案重新徹底檢討，並要求立即成立檢討專案小組，由杜微副局長擔任召集人，並邀請外部專家學者針對鋼軌檢修作業流程、通報機制、人員訓練考核等議題進行徹底檢討，務必於二周內完成檢討報告陳報交通部，再依據檢討報告於一周內完成相關人員行政責任追究與懲處，張局長特別強調：「安全不容馬虎，是臺鐵的基本核心價值，不管上下主管同仁都應遵守，本案將加重懲處，該懲處就懲處，懲處層級無上限。」

經查臺鐵局臺中工務段同仁於 109 年 3 月 3 日在成功站南邊發現鋼軌有裂縫情形，隨即以魚尾鉸加固，並施以人工砸道加強路基穩固，然未於當日夜間路線封鎖時段立即完成抽換鋼軌，致該處鋼軌裂縫持續受列車重覆衝擊，於 5 月 19 日裂縫擴大致鋼軌頭部斷裂約 44 公分，經第 3218 次列車司機員於 18 時 59 分發現並向成功站通報臺中線成功=大肚溪南號誌站間(204 公里+290 公尺)處西正線鋼軌有裂縫情形後，接續有 2 班列車通過。經現場工務同仁確認鋼軌發生斷裂，隨即暫時封鎖西正線施工，改以東正線單線行車，並通知道班人員立即搶修，於當日 21 時 26 分搶修完成恢復通車。

本案未能依照規定完成鋼軌抽換之妥適處置，造成有行車安全之虞，確有作業疏失，臺鐵局於事件發生時，除立即通報運安會外，也啟動內部調查，並依調查結果針對相關人員予以懲處並調離主管職務。

為提高行車舒適度及降低保養頻率，長焊鋼軌為國際鐵道發展趨勢，臺鐵局現有軌道亦均為長焊鋼軌，長焊鋼軌易受熱漲冷縮影響，鋼軌長度會有伸縮變化，近年因常有極端氣候，更加劇熱漲冷縮效應。

因此，依長焊鋼軌管理技術將鋼軌鋪定溫度設定較高，以避免鋼軌因高溫發生挫曲，影響行車安全，惟當大氣溫度驟降，則因熱漲冷縮作用導致焊口受拉產生裂縫。經臺鐵局統計自 105~109 年間巡檢共有 13 件鋼軌裂縫事件，除本案外，其餘案件皆於當日夜間進行鋼軌抽換，未曾發生行車事故。

為加強防範鋼軌裂縫處置不當造成行車安全事故，臺鐵局積極改善作為如下：

1. 為加強鋼軌斷裂因應處置效率，臺鐵局增訂「斷軌應變處置標準作業程序 SOP」，明定鋼軌斷裂搶修使用斷軌處置器時，應視軌道條件限制列車慢行通過，並應於當晚辦理路線封鎖，進行抽換鋼軌及焊接作業。並加強人員教育訓練，以落實標準作業程序。

2. 配合軌道電務夾膠絕緣接頭，魚尾鈹螺栓於額定磅數時，加繪定磅線，提高人工檢視效率。

3. 要求同仁落實現行軌道巡檢 SOP；並購置新型軌道檢查儀，提高檢查效率，確保行車安全。

4. 依據運安會 109 年 6 月 3 日「重大鐵道事故調查期中安全通告」(編號：TTSB-IRSB-20-06-001)，全面清查正線曲線半徑 800 公尺(含)以下路段，鋁熱劑焊接及鋼軌接頭處(包含夾膠接頭)軌道設備情形，並已於 109 年 8 月 8 日完成檢查。