

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 4 月行車事故事件月報表

一般行車事故（共 6 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	4 月 03 日 10 時 03 分	太原站	10:03 第 162 次車行經太原站西正線時，有一名旅客於第一月台侵入路線，司機員發現後立即鳴笛並緊軔但仍撞及，即通報路警及 119 處理，10:15 路警到達現場蒐證，11:05 檢察官同意後放行，路線恢復行車。	1 旅客於太原站第一月台侵入路線，遭第 162 次擦撞受傷。	加強宣導禁止民眾入侵鐵路沿線淨空區域，並請民眾愛惜生命。
2	4 月 03 日 12 時 16 分	花蓮站	第 6036 次到達花蓮終點站，於 11:36 摘解後部車廂，機車 E415+E238 由車站南端調車轉線進花蓮機務段維修庫 23 股道，11:51 行經庫內第 389 號道岔時，後連機(E238)全軸出軌，無人員受傷、不影響正線行車；翌日(4 日)05:15 經工電同仁檢查路線及設備無礙後，現場復舊完畢，路線恢復正常。	事故前一次檢查螺栓鬆脫及扣夾斷裂共計 3 處。	一、請工務處督導各工務段持續辦理更新抽換 PC 枕型道岔工程。 二、請工務處督導各工務段，針對調車場內木枕型道岔尚未抽換為 PC 枕型道岔部分，道岔檢查頻率由 1 年 2 次增加為 4 次。
3	4 月 17 日 21 時 07 分	花蓮~吉安間	21:07 第 449 次車行經花蓮~吉安間建國路平交道(K0+992)前，一民眾突自東側公路侵入平交道，並趴在平交道外的鐵軌上，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，21:22 消防單位及路警到達現場，確認民眾當場死亡，經路警蒐證報請檢察官同意後 22:27 放行，路線恢復行車。	1 民眾於花蓮~吉安間建國路平交道(K0+992)前侵入路線，遭第 449 次車撞及。	利用媒體及海報宣導通過平交道時，請保持適當淨空距離，並請民眾愛惜生命。
4	4 月 20 日 14 時 21 分	花蓮站	花蓮調車丙 1 工作班調車機 R169 號，計畫由洗車線 1 股轉洗車線 2 股聯掛停留車(3000 型自強)時，調車機未一度停車約以 18km/hr 速度撞及停	人員調車時未依行車特定事項第三十六條之一規定，於停留車前一度停車，致撞上停留車。	請機務處及各機務段針對調車作業辦理不定期考核，有無依規定於 2M 前一度停車，遇違章者依規定議處並列入年終考成。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			留車，無人員受傷。		
5	4月21日 12時56分	板橋站	12:56 第 2203 次車行經板橋站東正線(第 4 股道)，一名旅客於第二月台約 10 車處侵入路線，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，通報路警及 119 處理，13:07 路警及救護人員抵達現場進行蒐證及搶救，14:01 蒐證完畢後第 2203 次車放行，路線恢復行車。	1 旅客於板橋站東正線第二月台侵入路線，遭第 42203 次撞及。	加強宣導禁止民眾入侵鐵路沿線淨空區域，並請民眾愛惜生命。
6	4月29日 06時41分	桃園~內壢間	06:41 第 2133 次車行經桃園~內壢間東正線接近遠東路平交道(K62+991)，司機員見一民眾突自平交道東側侵入路線即緊軔停車並鳴笛示警但仍撞及，通知路警及 119 處理，07:09 路警到達現場，確認該民眾已明顯死亡，08:01 檢察官同意放行，08:09 本次車現場開車。	1 民眾自遠東路平交道(K62+991)侵入路線，遭第 2133 次撞及。	利用媒體及海報宣導通過平交道時，請保持適當淨空距離，並請民眾愛惜生命。

行車異常事件（共 50 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	4 月 1 日 12 時 25 分	樹林調車場	12:25 第 228 次車樹林調車場原擬準點開，因第 1 車主風泵漏氣，司機員請求技術支援，經檢查員到達現場將主風泵隔離後，本次車樹林站晚 13 分開車。	TED2035 車 E 閥異常排氣。	一、請機務處督導各機務段於勤前教育宣導檢修同仁發生 E 閥異常排氣之應急故障處理。 二、請機務處督導各機務段於車輛接獲 E 閥異常排氣通報時，返段即辦理 E 閥預防性更換。
2	4 月 1 日 23 時 10 分	玉里站	23:10 第 9014 次工程維修車於玉里站內調車轉線，未確認轉轍器開通方向，致背向擠壞 26 號及 20 號轉轍器，次日 03:00 經工務段派員搶修後恢復正常，未影響其他行車。	一、指揮員未確認開通方向，即引導工程維修車通過。 二、司機員未一度停車待指揮員確認道岔是否開通。 三、指揮員及司機員未落實呼喚應答。	一、請工務處督導各工務段，於辦理調車作業時，工程維修車應於行經轉轍器前先行一度停車，並由指揮員及司機員共同確認轉轍器開通方向正確、號誌顯示為準許調車號誌後，方得指示開車。 二、請工務處督導各工務段，辦理調車作業時，應落實呼喚應答機制，內容應包含停車距離、轉轍器開通方向確認及是否顯示進行號誌，確保作業安全。 三、加強司機及指揮員事故案例宣導及行車安全教育訓練。 四、持續依「行車調度無線電系統使用管理須知考核辦法」辦理考核作業，如有未依規定落實情形者，將予以懲處並要求檢討改善。
3	4 月 2 日 09 時 54 分	九曲堂站	09:54 起九曲堂站西正線上行進站號誌機故障，即通報號誌單位查修，12:07 經人員處理並測試後恢復正常，號誌故障時間計 133 分。	經查為 18A 至 18B 轉轍器間連絡電纜劣化不良，肇致轉轍器無法順利扳轉。	請電務處督導各電務段利用年度精密檢查量測電纜相關數值，避免類此故障再次發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
4	4月2日 10時50分	林內~二水站間	10:50 第 510 次車行駛至林內~二水站間西正線(約 K252)，因機車故障不出力，即報有關單位，經司機員重新降弓後恢復動力，令本次車二水~七堵站間停駛，改作第 510B 次迴送七堵站，並由彰化機務段派救援機車救援，經連掛後行經臺中~潭子站間西正線時，因機車二次繞組故障致無法續行，改由次位機車將故障編組推進至潭子站。	E216 號磁場分路電阻(RBR)纜線絕緣不良、E214 號第 4、6 牽引馬達跳火、絕緣低造成 GR 作用。	一、請機務處督導各機務段於二級以上檢修時，發現第 4、6 馬達接觸器(S46)匯流排螺絲變色時，使用熱顯像儀詳查故障點，並量測磁場分路電阻(RBR)絕緣絕緣值是否正常。 二、請機處督導各機務段紀錄追蹤馬達絕緣，持續發生跳火或絕緣值低於 1M 歐姆優先安排更換。
5	4月2日 17時53分	八堵站	17:53 第 122 次車於八堵站因機車 ATP 作用(無故障代碼)致無法出力，即報有關單位，經司機員將其排氣並復位處理後恢復正常，計增延 17 分開車。	E500 型車輛之車載 ATP 設備，較其他車輛敏感、壓速較快，司機依正常規定操作，惟跟不上 ATP 曲線致剎停。	一、宣導司機員駕駛長編組列車於八堵站停車目標速度為 0 軔機操控方式。 二、改善 ATP 停車監控目標速度 0 減速率要求。
6	4月3日 02時01分	花壇~斗南間	02:01 花蓮縣政府北方 19.1 公里發生芮氏規模 4.9 地震，二水 3 級，花壇~斗南間按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，06:06 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府北方 19.1 公里發生芮氏規模 4.9 地震。	存查。
7	4月3日 11時23分	新竹站	11:23 第 1182 次新竹站始發，因第 2 車疑似鬆軔不良處理無效，即令 1182 次新竹~北湖間停駛，由北湖站另編替駛。	EM9171 齒輪箱軸承油封破損漏油。	一、請機務處督導車輛所屬段，全面實施齒輪箱漏油情形特檢(於 114/04/14 完成)。 二、請機務處督導車輛所屬段辦理全車隊(52 編組)加裝扭力臂墊片以維持正常差距，並對該段所屬 20 編組，全面實施檢查/更換齒輪箱軸承。(114/01/30 已完成)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					三、立約商預計自 114 年八月起針對小齒輪側的軸承進行調查，確認齒輪箱軸承現況，並安排分批針對有問題的更換齒輪箱作業。
8	4 月 3 日 11 時 47 分	新營~臺南間；臺南~岡山間	11:47 在臺南市政府東北方 32.3 公里發生芮氏規模 4.9 地震，新營~臺南間按 4 級地震規定辦理，斗南~新營間、臺南~岡山間按 3 級地震規定辦理；13:52 經工務、電力同仁及行經第 1 班次列車分別巡查路線及電車線設備無異狀後恢復正常行駛。	臺南市政府東北方 32.3 公里(位於臺南市官田區)發生芮氏規模 4.9 地震。	存查。
9	4 月 4 日 00 時 20 分	香山~新竹站間	00:20 許，第 1265B 次車行經香山~新竹站間東正線(約 K112)疑似撞到動物，停車查看未發現異狀，現場停留 11 分開車，經工務單位巡查發現係果子狸，09:32 回報清除完畢。	第 1265B 次車行經香山~新竹站間東正線(約 K112)撞到動物。	請工務處各工務段加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。
10	4 月 4 日 06 時 55 分	新營~臺南間	06:55 臺南市政府東北方 30.9 公里發生芮氏規模 4.0 地震，善化 4 級，新營~臺南間按 4 級地震規定辦理，經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後 09:07 路線恢復正常行駛。	臺南市政府東北方 30.9 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
11	4 月 4 日 16 時 54 分	東澳~和平間；和平~新城間	16:54 宜蘭縣政府南南東方 42.0 公里發生芮氏規模 4.2 地震，東澳~和平間按 4 級地震規定辦理；和平~新城間按 3 級地震規定辦理，經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後，18:57 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 42.0 公里發生芮氏規模 4.2 地震。	存查。
12	4 月 5 日 20 時 09 分	新營~臺南間	20:09 臺南市政府東北方 30.8 公里發生芮氏規模 4.0 地震，新營~臺南間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以	臺南市政府東北方 30.8 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			60km/hr 慢行運轉無異常，20:40 路線恢復正常行駛。		
13	4 月 8 日 09 時 13 分	和仁站	第 7435 次和仁站始發，因後連機車動力接地，經處理無效請求救援，由花蓮機務段派救援機車前往救援，令本次車和仁~東澳間停駛，故障機車作 7435S 迴送花蓮機務段檢修。	R181 5、6 TM 接觸器輸出端子(F 線)絕緣不良，造成#5、#6 馬達接地。	一、請機務處督導車輛保養機廠於定期進廠車輛辦理馬達接觸器檢修時，加強絕緣值量測及外觀檢查，不良者辦理更新。 二、請機務處補充電氣檢查員以處理人力不足的問題。
14	4 月 8 日 17 時 35 分	古莊站	17:35 古莊站北 OS 區間西正線 13 號、11B 轉轍器間(K40 處)上方電車線礙子螺絲鬆脫，經電力單位查看後回報搶修需雙線斷電，故待夜間封鎖時段再行處理；現場於翌日 01:30 處理完畢，恢復雙線行車。	該轄區原先為鐵道局 K001「臺鐵南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫」系統機電統包工程，驗收後維護保養工作為 2 年(其間：111 年 12 月 29 日~113 年 12 月 29 日)，因施工安裝時因安裝方式或手法緣故，導致銅製插銷損傷而斷裂。	一、請電務處督導臺東電力段針對古莊站懸臂組辦理特檢。 二、請電務處函文各電力段，於懸臂組保養時，應同時確認固定懸臂組圓頭銷之銅製插銷 PIN 角有無斷落，若有斷落之虞，應即時辦理更換。 三、請電務處督導臺東電力段於後續接管公司外單位工程之電力設備後，加強工程涵蓋轄區之巡檢，避免類似情形再發生。
15	4 月 8 日 19 時 05 分	二水站	19:05 二水站 EP 盤南中途斷燈亮，2 股道下行出發號誌異常，即通報號誌單位查修，經查係中途惠民村平交道變壓器(440V/110V)燒損導致二水站內、外跳電，19:50 經更換變壓器後恢復正常，號誌故障時間計 45 分。	經查該燒毀變壓器(1KVA)為擴充電源供給自動偵測系統(0.8KVA)使用，因變壓器老舊且容量小，導致本起故障；更換大容量變壓器(1.5KVA)，並將一次側無熔絲開關及相關配線進行更換，保護電路故障時避免影響其他設備。	請電務處督導彰化電務段更換大容量變壓器(1.5KVA)，並將一次側無熔絲開關及相關配線進行更換，保護電路故障時避免影響其他設備。
16	4 月 9 日 00 時 01 分	貢寮~大里站間	宜蘭工務段頭城工務分駐所於夜間辦理貢寮~大里站間東西正線及福隆全站軌道維修工程，因大里~福隆站	一、勾吊具置放位置為挖土機大臂之正下方位置，以致司機無法在第一時間察覺。	一、請宜蘭工務段督導立約商於挖土機下方增設可置放掛勾吊具的空間，避免再次將吊具隨手置放在

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			間西正線(約 K38+680 處)大里道班外包商怪手故障滯留路線； 06:08 經處理後將故障怪手駛離現場，06:11 起恢復行車。	二、立約商將 PC 枕掛勾吊具置放於挖土機駕駛座正前方的空間，怪手大臂在施工時不慎擠壓到逆止閥導致螺栓斷裂、循環油滲漏出來，以致大臂無法作動。	逆止閥下方。 二、於施工封鎖審查時，應考慮實際施工必要時間，避免過度壓縮。 三、施工前，應預先研擬可能突發狀況緊急應變措施，並通報有關單位，以防範因施工延誤。
17	4 月 09 日 09 時 53 分	鳳林~崇德(含花蓮港線)、和平~蘇澳新、蘇澳~大里、雙溪~八堵、基隆~南港、樹林~內壢、香山~三義、竹南~通霄間	09:53 宜蘭縣政府南南東方 15.5 公里發生芮氏規模 5.8 地震，鳳林~崇德(含花蓮港線)、和平~蘇澳新、蘇澳~大里、雙溪~八堵、基隆~南港、樹林~內壢、香山~三義、竹南~通霄間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，11:03 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 15.5 公里發生芮氏規模 5.8 地震。	存查。
18	4 月 10 日 09 時 52 分	中壢~埔心~楊梅~富岡間	受內壢~富岡間大雨水淹軌面影響，第 8201 次迴送列車停於中壢站南端 OS 區間，因採逆向拖回埔心，導致原先建立 2L 進 1 股無法解鎖，而影響東西正線下行出發號誌無法建立及 14AB 轉轍器無法解鎖，後由 LS(韓商樂星)人員以軟體遠端協助解鎖，14:25 全部恢復正常。	一、因列車故障須反向拖回埔心站，導致原先建立之連鎖條件判斷尚未完成路線移動而鎖定無法解鎖(列車反向移動未完成原順向相關號誌解鎖條件)，影響東西正線號誌建立。 二、大雨驟降大量雨水由平交道流入路線致排水溝排水不及水淹過軌面。	一、提升排水溝之清淤頻率。 二、請電務處宣導相關單位，如遇類此天然災變事件時，應加強緊急處理之應變，並儘速向設備建置廠商尋求支援，避免類此狀況再次發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
19	4月10日 15時59分	四城~礁溪間	15:59 第 177 次通報四城~礁溪間東正線(K67 處)11 號電桿接觸線有輕便雨衣纏繞，16:25 經電力單位處理完畢恢復正常行車。	電桿接觸線有輕便雨衣纏繞。	請電務處督導各電力段落實車巡檢視，若發現疑似外物入侵應立即處理，避免造成更大危害。
20	4月10日 18時00分	桃園~基隆間	18:00 桃園站通報第 128 次後連機車冒煙，令本次車桃園~基隆間停駛，編組作第 128C 次桃園開車迴送七堵站。	E1047 第 2 動力馬達定子接線出線端銅板不良。	一、進廠 3A 定期檢修時(檢查絕緣層狀態)。 二、二級以上保養時，加強各馬達端子、連接線檢查，發現破皮等不良現象，排修詳檢或更換。
21	4月11日 13時31分	埔心站	13:31 第 1181 次車進入埔心站時，因停車位置不當，導致列車超出月台約 2/3 節車廂，13:33 經車站人員引導退回正確停車位置後，本次車埔心站晚 2 分開。	一、私自將 ATP 停靠站刪除，導致 ATP 無法壓速且因制軔失宜，追加軔力點失誤，終造成埔心站停車時超出月臺 2 車門。 二、警覺性不足，疏於確認停車位置。 三、車長未落實「列車停車位置確認及車門開關確認作業程序」。	一、加強本質學能教育訓練，若累犯將啟動淘汰機制。 二、請機務處督導各機務段宣導勿擅自刪除 ATP 停靠站資料，並查核所有司機員 ATP 停靠站封包是否異常，列為每月考核項目。 三、請機務處督導各機務段，主管人員應不定期辦理隨乘或現場抽查作業，重點查核司機員是否確實執行呼喚應答、依規定移動磁鐵游標確認停車位置，落實標準作業程序。 四、請北區營運處督導所屬車班組，當班副組長應在乘務員報到時再三宣導提醒落實「列車停車位置確認及車門開關確認作業程序」，處、段級主管不定時上車抽檢，發現未落實一律開立糾正單。 五、請北區營運處督導所屬車班組針對停車位置確認及車門開關確認

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					程序，辦理教育訓練。
22	4 月 12 日 15 時 34 分	康樂站	15:34 康樂站轉第 708 次通報，該車行經康樂站 2 股道(K93+600 處)，司機員發現電車線有晃動情形，即通知電力單位巡查，到知本站時司機員通報前端集電弓有一缺角，遂改使用後端集電弓，708 次知本站晚 2 分開車；16:05 康樂站再次轉第 168 次通報臺東~知本站間電車線無電，16:20 於 K95+100 處發現懸臂組掉落，致該車集電弓均損壞，造成臺東~康樂站間路線中斷，16:45 臺東~康樂站間封鎖斷電緊急搶修停駛，電力單位於 17:10 完成修復，17:38 救援機車臺東站開出，將故障編組拖回臺東站內，路線恢復正常行車。	桿號 95/1 絕緣礙子 U 型螺栓組件雙螺帽未實質旋緊，因震動而鬆脫。	一、該區域為鐵道局東工分局「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」PB02A 標之知本~臺東間電車線工程，方於今（114）年 3 月 7 日路線切換完成），工程期限為 112 年-117 年底，設備尚未交付本公司。 二、查電務處臺東電力段已於 114 年 5 月 19 日函請鐵道局東工分局檢討改善。
23	4 月 17 日 17 時 08 分	東澳~和平站間	17:08 在宜蘭縣政府南南東方 38.2 公里，發生芮氏規模 4.1 地震，東澳~和平站間按 4 級地震規定辦理，宜蘭~東澳站間各按 3 級地震規定辦理；19:47 經工務、電力同仁及行經第 1 班次列車分別巡查路線及電車線設備無異狀後恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 38.2 公里發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
24	4 月 18 日 16 時 56 分	新左營站	第 3238 次車 16:56 準點到新左營站，因第 6 車北邊車下(第一轉向架)BC 軟管脫落，經列檢應急處理後，於 17:23 新左營站開車(增延 13 分)。	BC 軟管接頭經洩漏測試正常後，未再落實確認鎖固。	一、請機務處針對立約商及廠內相關作業人員辦理轉向架軋機系統檢修程序訓練。 二、請機務處督導車輛保養段於 BC 軟管接頭鎖固後，並畫標示線確認，後續納入 3B 以上檢修作業程序，並於 9 月底完成。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
25	4 月 19 日 08 時 17 分	雙溪~三 貂嶺站間	08:17 許，第 7523 次行駛至雙溪~三貂嶺站間時，因本務機車不出力沿途行慢，08:41 於猴硐站停車後試拉動力能正常出力，即摘解輔機恢復正常行駛。	R205 因車輛設計出力條件，需完成內部信號回饋才可進行下一步操作。	一、請機務處督導 R200 型車輛所屬段辦理司機員教育訓練，宣導該車型控制操作的速度放緩（花蓮、宜蘭機班段於 7 月辦理）。 二、VCU 軟體 V0.3.8 版更新後已改善回饋慢的情況（花機段車隊於 6/24 更新完成）。 三、請機務處督導立約商依會議「花蓮機務段第 6 次 R200 型故障缺失改善會議」決議，優化逆轉機與油門操作之出力邏輯。
26	4 月 19 日 11 時 20 分	和平~東 澳站間	11:20 南澳站通報站內設置之地震儀顯示 3 級，令和平~東澳站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60K/H 慢行通過無異狀，11:43 起路線恢復正常行駛。	南澳站通報站內設置之地震儀顯示 3 級。	存查。
27	4 月 20 日 15 時 21 分	崇德~和 仁間	第 177 次於崇德~和仁間本務機車顯示故障代碼：125「動力限制」，將第 1 轉向架隔離並請求技術支援，15:21 到南澳站，經手動復位後恢復正常，於蘇澳新站第 1 轉向架又隔離復位一次，16:49 至雙溪站加掛輔機，17:27 抵達七堵站，經更換編組後晚 27 分開出。	E1043 輔助供電模組 1 / 比流器 IOCMD 3 不良。	一、請機務處督導車輛保養段於定期檢修時，查調故障紀錄，如有輔助供電不良紀錄者，應詳查故障情形，並優先更換備品模組。 二、請機務處督導車輛保養廠針對輔助供電模組段修品，視故障情形更新比流器
28	4 月 21 日 12 時 37 分	南靖~嘉 義站間	12:37 許，第 3172 次車行經南靖~嘉義站間西正線(K299+214)處撞到狗隻，經停車查看 10 分後現場開車，並通知工務單位前往處理，12:50 至嘉義站，編組原訂折返做 3201 次，因司機員通報車廂 24V 充電故障，經	第 3172 次車行經南靖~嘉義站間西正線(劉厝里平交道 K299+214)撞到動物。	請工務處各工務段加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			嘉義列檢檢查係 24V 充電器箱內控制卡損壞(充電器箱外有血跡)，即更換編組，本次車嘉義站晚 27 分開車。		
29	4 月 23 日 10 時 48 分	二水站	10:48 第 510 次車於二水站因機車雨刷故障(駕駛側無動作)，於彰化站加掛前位機車後，本次車晚 14 分開車。	一、E215 號雨刷機功能正常，外蓋螺絲鬆脫。 二、依機車車輛異常影響程度分級處理(行駛中)得行駛至運轉終了，考量後續行駛區間天候，預防性加掛機車致延誤。	一、請機務處各機務段全面特檢雨刷機外蓋螺絲，發現滑牙不良者即刻檢修。 二、依機車車輛異常影響程度分級處理辦理。
30	4 月 24 日 07 時 50 分	蘇澳站	第 4129 次車蘇澳站表定 07:50 折返開車，因部分編組冷氣無電源(440V 無電壓)，經司機員降弓重啟無效後請求技術支援，依檢查員指示，轉供後恢復正常，本次車蘇澳站晚 18 分開車。	ET553 PWR 卡片損壞。	一、請機務處督導車輛保養段辦理行車人員故障排除教育訓練(限期於7月底前完成)。 二、請機務處督導車輛保養段辦理全車隊追蹤PWR電子卡使用情形，遇疑似故障品送機廠檢修，並請機廠追蹤後續使用情形。 三、請機務處督導車輛保養段提報車型改善小組研議修改故障排除手冊-SIV無故障顯示且無AC440V電壓，請立即辦理轉供。
31	4 月 24 日 07 時 53 分	五堵貨場	07:53 五堵貨場通報西正線掩護號誌機附近(K10+781)有爆破聲且電車線垂落，基隆~汐止區間電車線沒電即通報相關單位，08:32 電力維修車進入西正線搶修，經查係五堵貨場電桿(桿號 10-YK50)桁架鳥巢上濕稻草垂落擺動觸及三角架絕緣礙子，致短路造成主吊線(49mm ²)熔斷，11:47 搶修完畢，七堵~汐止間西正線及五堵貨場電車線恢復正常供電。	五堵貨場電桿(桿號 10-YK50)桁架鳥巢上濕稻草垂落擺動觸及三角架絕緣礙子，致短路造成主吊線(49mm ²)熔斷。	請電務處督導各電力段加強電車線車巡檢視作業，針對鳥類容易築巢之位置及繁殖期間，提高巡檢頻率，並即時清除可能影響設備安全之異物，以防範類似短路事件再度發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	4 月 24 日 12 時 10 分	清水站	12:10 第 511 次車清水準點進站，惟因停車位置不當(超出月台 1.5 車)，經車長確認第 1、2 車無下車旅客後再開啟車門，並引導旅客至第 3 車上車，本次車清水站晚 3 分開車。	一、司機員乘務時未集中精神致生停車位置不當。 二、司機員未落實呼喚應答、移動磁鐵游標注意停靠站。	一、上班報到後隨身碟停車站查詢與時刻比對應確實，車上 ATP 隨身碟停車站查詢更應再次確認。 二、司機員 ATP 輸入停靠站時應再次與時刻表作確認及落實呼喚應答及移動磁鐵游標。 三、司機員及運轉值班人員應確實實行上班報到程序，確認工作班、車次、時刻表、隨身碟停靠站內容及填寫號誌記錄簿等程序。 四、辦理司機員停車位置不當事故檢討及行車運轉 SOP、「過站不停(停車不當)事故後續運轉處理」宣導。
33	4 月 24 日 19 時 40 分	新左營站	19:40 新左營站停留線第 4、5 股第 201 號轉轍器原設定進路給 7216 次號誌，因 3082 次誤認調車號誌即先行開車入庫，肇致擠壞轉轍器(背向擠岔)，無列車出軌及人員受傷，於 21:52 修復(調整桿件，無設備損壞)，無影響行車。	一、人員疏忽、未確認號誌即開車致擠壞轉轍器。 二、新左營站採分段式定例調車作業，兩輛車皆同時於該站停留線(3 股、4 股)，導致調車人員有誤認號誌之風險。	一、行車人員定期或不定期在職訓練。 二、應落實呼喚應答，覆誦對話內容。 三、灌輸絕對遵守號誌觀念。 四、請機務處、南區營運處督導高雄機務段及新左營站共同研議定例調車應採一次性到位開通進路設定，不得採分段控制進路
34	4 月 25 日 06 時 10 分	嘉義~善化間	06:10 在臺南市政府東北方 41.9 公里發生芮氏規模 4.1 地震，新營 3 級，嘉義~善化間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，06:55 起路線恢復正常行駛。	臺南市政府東北方 41.9 公里發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
35	4 月 25 日 12 時 57 分	新左營~楠梓間	12:57 第 372 次車行經新左營~楠梓間，智慧化車軸軸溫及集電弓自動檢測整合系統偵測到集電弓異常(偏擺	一、經機務處協助續查，由行車影像發現列車進入金崙隧道口前，電車線有短路現象，並於集	請電務處督導各電力段加強電車線車巡檢視作業，於例行性工電聯檢時預防性切除可能影響設備安全之高莖植

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			8.12°)，左營機務分段即通報行控中心，本次車臺南站準點到，經司機員及列檢人員檢查發現第 10 車集電弓碳刷歪斜，遂將該集電弓降弓隔離，改以 2 組集電弓續駛，13:34 本次車臺南站晚 14 分開車。	電弓邊緣發現有血跡。 二、經電務處協助續查，該時段有發生跳電紀錄，經派員現場察看發現有猴子屍體。 三、經綜合判斷應為猴子侵入路線，遭372次第10車集電弓撞擊後，造成集電弓受損。	物及動物。
36	4 月 25 日 18 時 38 分	七堵站	18:38 第 653 次車七堵站準點到，因機車 VCB 不閉合，經處理無效後請求救援，令七堵另派單機擔任故障編組本務機車，本次車七堵站晚 46 分開車。	E205 號 MA 發電機電抗(L9 平滑線圈)絕緣值過低。	請機務處督導各機務段遇有通報輔助供電異常時，如發現為 MAM 異常，應詳檢 L9 平滑線圈。
37	4 月 26 日 05 時 20 分	知本~康樂間	05:20 知本~康樂間全部中途閉塞軌道佔用燈亮，致知本下行出發及康樂上行出發號誌無法建立，並通知號誌單位查修，經號誌人員會同廠商及原廠技師到場協助後，18:05 號誌恢復正常，號誌故障時間計 780 分。	經人員與維保立約商檢測並重啟 I、II 系系統，發現傳輸之光纖線路有衰減導致。	因本案轄區有維保合約，請電務處督導花蓮電務段要求立約商依會議紀錄辦理設備檢測方式及檢測方式(已於114年5月5日開會檢討)並加強相關設備養護作業。
38	4 月 26 日 06 時 23 分	瑞芳站	06:23 第 4706 次於瑞芳站，因第 2 車冷卻水管漏水，經司機員將該車引擎隔離開車，07:27 到達終點菁桐站後編組折返作 4807 次開車，於猴硐站摘解並加掛車輛改為 3 輛行駛，晚 40 分開車，為運轉整理需要，令 4807 次及 4814 次瑞芳~八斗子站間停駛。	DR1024 車下 P 引擎冷卻水管管夾斷裂造成水管脫出漏水。	一、針對車下同型軟管固定管夾進行特檢，不穩固及漏水處之接續處重新鎖固，鎖固以管夾鎖至軟管厚度凹陷(至少一個管夾厚度)為止，並確認鎖在鐵管上。 二、各級檢修完成後，車輛啟動進行管線檢視有無鬆脫漏水跡象。 三、針對 P 引擎冷卻水管，再追加一個管夾防止軟管脫落。(限期 8

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					月底前完成)七堵完成 四、請廠段於車型改善小組提報研議 3B 進廠車輛全面更換管夾，以防止類似事故再次發生。
39	4 月 26 日 07 時 56 分	基隆站	07:56 第 1141 次基隆站準點開車時，因第 6、8 車 VCB 不閉合(故障代碼：62)，請求技術支援後晚 6 分開車，至七堵站重新升降弓處理仍無效，經待避列車後以 8 顆馬達續行，行經汐止~南港間又發生冷氣故障，晚 30 分到松山站，令本次車松山~北湖間停駛，由北湖站另編特開。	EP9493 APC 訊號異常，抑制 SIV3、SIV4 作用，隨後 VCB 切開。	一、機班在職教育訓練，宣導發生車輛異常情形時，VCB 切開降弓 Key-off 再重新 Key-on 升弓啟動，可消除故障。 二、本件為個案，追蹤故障列車(EMU949)二個月確認車輛正常。 三、請機務處車輛保養段開立保固單列管立約商提出故障分析及改善報告(預計七月底)。
40	4 月 26 日 14 時 18 分	志學~瑞穗間	14:18 花蓮縣政府南南西方 31.9 公里發生芮氏規模 3.8 地震，志學~瑞穗間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，14:39 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南南西方 31.9 公里發生芮氏規模 3.8 地震。	存查。
41	4 月 27 日 11 時 40 分	崇德站	11:40 許，崇德站西正線下行進站號誌故障，即報有關單位，經號誌人員查修係計軸當機(重置後正常)及軌道電路絕緣靠密(使用砂輪機將其靠密部份重新絕緣)，經處理完畢後於 12:48 修復，故障時間共計 68 分。	一、經查計軸器設備因干擾導致繼電器室卡板顯示當機，導致 11AT 之計軸顯示占用。 二、11AT 其中一處絕緣因鋼軌熱脹冷縮靠密連接，肇致軌道電路占用。	一、請電務處督導各電務段利用每月工電聯合檢查巡檢相關計軸器附近接地情形，避免因干擾造成計軸錯誤計數，使邏輯卡板判斷異常占用。 二、請電務處督導各電務段利用每月工電聯合檢查巡視相關工字絕緣片厚度，如有接近密貼等情形，可邀集工務同仁排定時程更換改善。
42	4 月 27 日 13 時 55 分	屏東站	13:55 第 132 次於屏東站因機車停留軀機作用異常(無故障代碼)，即報有	列車長誤觸停留軀機控制開關 PBN。	請機務處七堵機務段發函宣導，要求列車長檢視電氣室內部狀態時應

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			關單位；經司機員隔離後故障排除，列車仍可續行，晚 16 分開車。		確實確認各斷路器之位置及狀態，並於發現異常時即時回報檢修單位(已行文給相關單位114年6月2日七機檢查字第1140003309號)。
43	4 月 27 日 15 時 29 分	九曲堂~ 後莊、高雄~ 鼓山及美術館 ~新左營站間	第 134 次行經九曲堂~後莊、高雄~鼓山及美術館~新左營站間西正線時，於各該區之中性區間皆發生 VCB 自動切開情形(無故障代碼)，致列車無動力，即報有關單位；經司機員處理後列車仍可續行，15:29 晚 19 分到新左營站，因恐故障情形續影響整體運轉並經乘務員確認列車無法續駛，即令新左營~彰化站間停駛由彰化機務段另編一組 3000 型於彰化站特開，故障編組迴送潮州基地檢修。	E1010 號電瓶連接線燒損。	一、針對 GE、PP 電瓶辦理特檢，各連結線端子加強清掃、檢查、螺栓塗少許凡士林。 二、每月保養抽查時針對電瓶部分加強檢查，發現不潔時，立即補正。
44	4 月 28 日 06 時 30 分	蘇澳新站	06:30 第 7505S 次行經蘇澳新站北端 OS 區間時，機車 R211 號無動力(無故障碼)即請求救援，06:56 經救援單機作 7433A 次從東澳站開出，將故障機車拉至蘇澳新站 11 股後，恢復行車。	R211 #5 牽引馬達非驅動端軸承損壞。	一、針對 R200 牽引馬達油脂檢查孔辦理特檢。 二、花機車隊牽引馬達馬達軸承注油於 6/27 完成。 三、督導立約商更換在台 R200 型全車隊牽引馬達非驅動端軸承(花機車隊預計於 11 月底前完成)。
45	4 月 28 日 10 時 20 分	臺北站	10:20 第 7524 次行經四腳亭~瑞芳間時，機車 LCMS 出現「懲罰軔機警報、懲罰軔機要求無解除」畫面致不出力，經處理後恢復正常(後續瑞芳站及猴硐站 OS 區間亦發生同一狀況)，到達猴硐站聯掛輔機後晚 77 分開車。	R206 RIOM3 模組故障。	一、請機務處督導機車保養段辦理 VCU 軟體(V0.3.8 版本)更新(已於 6 月底更新完成)。 二、追蹤後續車輛運用至 6/30，確認無相同故障發生。
46	4 月 28 日 10 時 23 分	彰化站	第 2524 次彰化站原定 10:23 開車，因本務機車不鬆軔處理無效，令本次車	EMC534 調和閥因異物入侵造成排氣緩慢。	一、請機務處督導車輛保養廠、段安裝時配戴乾淨手套，避免作業時

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			彰化~竹南間停駛。		將髒污帶入，將在晨會宣導並將案例傳簽，並於7月2日前完成。 二、請機務處督導車輛保養廠、段拆卸各閥總成後，確實將車上閥類氣孔洞封住做好接合面密封以避免異物進入各管路。 三、請機務處督導彰化機務段針對本案於段內辦理不定期執行現場抽查，強化督導作業，以確保改善措施確實落實。
47	4月29日 17時52分	基隆站	17:52 第122次車於基隆站編組折返作149次表訂18:12開，司機員換端開啟機車ATP時MMI出現「緊軔測試故障」及「緊軔測試中止」，重啟數次無效後請求技術支援，經處理後，本次車基隆站晚30分開車。	E523號主控制器開關MCN暫態保護作用跳脫。	針對LCMS無顯示主控制器跳脫，廠商後續已全部更新。
48	4月29日 20時27分	內壢站	20:27 許，內壢站西正線上行出發地上感應子故障，即報號誌單位查修，經號誌人員查修後於22:07修復，故障時間共計100分。	經查為3LA之效率感應子(3LA-2)腳套線斷線肇致號誌故障。	一、已建置ATP維修診斷系統(MDC)有電壓、點燈電流數值紀錄等功能，系統於設備顯示故障時亦會有故障提示於分駐所診斷電腦畫面呈現，請電務處督導各電務段現場同仁於檢修前先行利用該系統判斷設備問題點，避免類此故障再次發生。 二、請電務處督導各電務段利用每月養護作業除檢視相關設備卡板燈號及量測輸出電壓外，檢視接線盒線對是否有遭拉扯、銅綠、半斷線等情形，以利降低故障發生。
49	4月30日	桃園~內	13:30 起桃園~內壢間玉山街平交道	經立約商透過後台檢視數據，發現雷	一、請電務處臺北電務段責請立約

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	13 時 30 分	壩間	(K58+733)告警持續作用，即通知號誌單位查修，經查係平交道障礙物自動偵測系統有多個錯誤偵測點，14:40 現場重置後恢復正常並觀察多趟列車未再發生，平交道故障告警時間計 70 分。	達偵測到鋼軌反射之能量累積未消散(0.01 秒判讀分析)，於雷達系統判斷成異常。	商協助調校數值並測試完成，觀察至 114 年 6 月 30 日(兩個月)已無類此故障再次發生。 二、電務處擬於 115 年成立相關平交道自動偵測設備維保案，請原建置廠商協助每季校正作業。
50	4 月 30 日 17 時 58 分	花蓮站	17:58 第 236 次車花蓮站準點到，司機員開啟南端鼻頭蓋，換端駕駛進花蓮機務段洗車 1 股道，洗車後 19:41 調乙工作班進行調車作業，連掛洗車 1 股編組轉 9 股道，19:51 來回連續行經 207A 及 211B 道岔時因連結器左右擺度較大，且鼻頭蓋疑似開啟未完全定位(有偏位情形)，致調車機連結器與鼻頭蓋相互碰觸，造成鼻頭蓋部分破損掉落於 207A 及 211B 轉轍器間，未影響行車。	207A 與 211B 兩相對道岔尖軌趾端相距接近極限值(相距為 5.4 公尺，規範為 5 公尺)	一、工務處研議優化 207A 與 211B 道岔兩轉轍器岔尖趾端間距，提升安全係數。 二、道岔器岔尖趾端間距改善前研議普悠瑪及太魯閣車型洗車完後避免停放於該股道。