

交通部臺灣鐵路管理局 111 年 8 月份行車事故事件月報表

重大行車事故 (共 1 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	08月06日 23時10分	新營站	第 3297 次於新營站因車底冒煙，經司機員通報技術支援隔離 2 顆馬達處理後續行，隆田站晚 17 分到，再因同車底冒煙有明火，經乘務員使用滅火器滅火，令該編組停用。	轉向架固定座斷損，馬達轉子與定子摩擦產生高熱起火。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請機務處研議調整馬達軸承感溫貼紙貼附位置，以利偵測真實軸承溫度，並使用溫度範圍接近軸承運轉溫度之感溫貼紙。</li> <li>二、請機務處針對馬達懸掛裝置增加防鬆措施(固定鐵絲、防鬆墊片)，並於3A級以上保養檢查鎖固情況。</li> <li>三、請機務處針對EMU600型加強固定座檢修(嘉義及彰化機務段)。</li> <li>四、請機務處機務段加強訓練如發現編組冒煙應停車檢查，另換編組或轉乘，不再做編組運用。</li> </ul>

一般行車事故（共 4 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	08月05日 11時28分	潮州基地	<p>調車機車由到開線往南開，欲進整備線 2 股連掛第 554 次編組，接近車庫前時該路線為彎道且有電車線電桿阻擋致視距受阻，調車工發現停車再開標誌牌後方紅色險阻禁動旗及脫軌器未移除，馬上呼叫司機員停車並手作險阻號誌，因制軔距離不足致衝過脫軌器造成調車機車第 3 軸出軌，11:30 通報， 14:09 由單機 R133 將事故車拖離後恢復正常。</p>	<p>一、司機員與調車員司於調車作業時，未及時節制速度，致使調車機越過脫軌器，肇致出軌。 二、脫軌器移除聯繫未周全，尚未確認拆除即開始調車。</p>	<p>一、請運務處及機務處督導所屬於各調車工作班擬進入車庫調車時，應依規章於「停車再開標誌」前一度停車，並在確認進路「禁動牌」已移除及「脫軌器」扳至「不使脫軌之位置」，方可進入路線調車。 二、請運務處加強調車人員現場調車環境熟悉度及工作安全意識之教育訓練。 三、請運務處於培訓調車替班人力時，應加強場站環境熟悉及相關調車規定之教育訓練。 四、請運務處及機務處督導所屬高雄運務段及高雄機務段針對潮州基地聯繫調車作業事宜，應指定單一對接窗口。 五、請運務處及機務處督導所屬高雄運務段及高雄機務段共同完成「潮州基地調車工作規約」。 六、請機務處、運務處加強宣導調車人員安全意識，調車速度應放慢，適時節速。</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
2	08月06日 19時53分	猴硦站	第 248 次準點通過猴硦站站內東正線時，發現 1 名旅客由第 1 月臺 A 側約第 5 車位置侵入路線，司機員立即鳴笛及緊急煞車但仍撞及(送醫後死亡)，即通知相關單位，20:42 經路警蒐證後放行。	1 名旅客於猴硦站站內第 1 月臺 A 側約第 5 車位置侵入路線，被第 248 次車撞及(送醫後死亡)。	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。
3	08月15日 10時00分	七堵調車場	七堵調車場丁班調車人員全車編組由 Z1 股道推進 W6 股道，10:03 連掛 3 車後，丁班調車人員以行調告知七堵行控「行控丁班 W6 踩到號誌轉 W11」，調車工以行調通知丁班調車人員「丁班 3 輛號誌 ALL RIGHT」後，丁班調車全車編組由 W6 股道開向 Z1 股道，行駛至 752A/B 轉轍器前時(552AT)，七堵行控因預先建立 Z1→W11 號誌進路，調車機+第 1 車第 1 轉向架已進入 752B，10:04 時 752A/B 轉轍器由反位扳轉至定位(因預設進路自行扳轉)，轉轍器中途扳轉造成第 1 車第 2 轉向架及第 2、3 車走向 Z2 股道，致丁班調車編組第 1 車第 2 轉向架 2 軸出軌，752A 轉轍器定位擠出，無影響本線行車。	一、調車時未將編組完全退至調車號誌外方，在無准許調車號誌條件，向原進路調車時(牽引)，於行經第 752A/B 轉轍器，因號誌員先行預設調車 Z1 往 W11 之進路，致使該轉轍器扳轉，肇致出軌事故。 二、該區段已無路線容量供調車退至調車號誌機外方，致使以無號誌調車。	一、請運務處各運務段督導所屬於辦理調車作業時，務必確實依號誌條件辦理，不得臆測，並遵守六不顯示號訊原則： 1.未確認號誌前不顯示。 2.未確認轉轍器靠密落鎖前不顯示。 3.未確認進路開通方向正確前不顯示。 4.車輛在警衝標外方不顯示。 5.車輛未鬆軔前不顯示。 6.未見工作伙伴不顯示。 二、請運務處與電務處評估修改號誌條件，以避免轉轍器中途扳轉之可行性。 三、請運務處儘速協調機務處，於七堵站之 W 線提供可供調車容量之股道。 四、請運務處加強督導七堵站於 Z1、Z2 股道辦理調車時，不得預設進路，應依規定辦理。 五、請運務處列入教育訓練課程。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
4	08月30日 23時43分	瑞芳~四腳亭間	第 1280B 次行駛東正線至瑞芳~四腳亭間，司機員聽到車下有撞擊聲，隨即通知四腳亭站，四腳亭值班副站長隨即通知道班人員前往察看，00:10 道班人員到達現場，00:16 發現有一名女性躺在東正線軌道旁，隨即通知相關單位，00:40 救護車及路警到達現場，救護人員現場檢查判定該名女性當場死亡，02:05 大體移出後路線恢復正常。	司機員聽到車下有撞擊聲，隨即通知四腳亭站，00:16 發現 1 名民眾於瑞芳~四腳亭間站內躺在東正線軌道旁。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、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。</li> <li>二、請機務處加強宣導司機員於聽到異常撞擊聲，應停車查看。</li> </ul>

行車異常事件（共 43 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	08月01日 10時40分	通霄站	LED 黃燈保險絲燒損，肇致通霄站 3 股下行出發號誌不亮，經查修後，11:53 修復。	經查係通霄站西線下行出發號誌機 2RB 黃燈保險絲燒毀，更換後號誌恢復正常。	請電務處各電務段於養護時間帶進行號誌機維修保養時，量測號誌機點燈電壓，如遇有異常時，應立即進行查修，以維號誌設備正常運作。
2	08月01日 13時32分	嘉義	第 122 次車於嘉義站因控制車 VCB 不閉合，經處理後由後編組單獨出力晚 25 分開車。	因第 2 轉向架接地故障復位繼電器（EFRR2）復位線圈內部二極體脫焊，無法復位，造成 VCB 閉合電路無法建立，VCB 不閉合。	一、請機務處在採購之新繼電器到料前，將易造成事故的繼電器與使用率較低的對調。 二、請機務處所屬臺北機廠儘速採購繼電器，於到料後全面汰換老舊繼電器。
3	08月03日 12時00分	竹南站	第 2527 次車原定竹南站 12:33 始發，車長因急性胃腸炎致腹痛腹瀉，未於規定時間報到，12:41 車長立即趕至行車室拿取行車備品包，共計延誤 10 分鐘。	第 2527 次車長於竹南站休息，因身體不適，未通知相關人員，於車站叫班後，才到行車室辦理值乘。	請運務處加強宣導並落實「乘務人員四層防護機制」，於車班人員上班時，加強注意自身健康管理，如發生異常應主動通報車站，以利後續四層防護機制。
4	08月04日 16時18分	民雄~嘉義 站	第 2183 次通報民雄~嘉義站間大雨淹水，16:30 第 125 次及第 136 次因水淹軌面停於該處現場，即通知工務人員趕赴現場查看，16:57 該處淹水漸退去，即改慢行 20km/hr，17:47 路線恢復正常行駛。	區域排水不佳及瞬間強降雨致雨水宣洩不及。	一、請工務處工務段加強督導所屬於雨季及颱風季前預先疏通邊溝。 二、請工務處督導所屬於辦理路線巡查善用巡查APP，於平時路線巡查檢視邊溝並定期清淤。 三、請工務單位檢討排水溝斷面及地方排水等因素，以因應瞬間強降雨。
5	08月05日 07時29分	豐原~后里 間	第 2128 次行駛西正線至豐原~后里間中性區間，集電舟撞擊區分絕緣器致變形，08:11 行駛東正線至銅鑼站 12B 轉轍器橫渡線時，變形集電舟撞擊橫渡線電車線毀損，自動降弓續	電車線區分絕緣器未平順，造成車輛集電弓變形，後續行駛拉扯電車線設備造成設備損壞。	電務處已更換中性區間設備為無滑翼型，以降低未來滑翼與集電弓互相影響問題。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			行,10:48 第 2153 次通報銅鑼站西正線南端 151K+900 附近電車線懸臂有下垂,12:20 經電力單位現場查看回報,13:55 銅鑼站東、西正線封鎖,經電力段派員搶修,14:24 解除封鎖恢復雙線行車。		
6	08月05日 07時50分	成功站	第 2607 次於成功站停車時停於 4 輛停車標誌下,致後端有一車廂未進月台,有一位旅客未及下車,至新烏日站改乘坐第 2115 次回成功站,未影響行車。	<p>一、第 2607 次司機員因早晨陽光斜射,疏於注意正確停車位置,致誤停於 4 車停車標。</p> <p>二、500 型電車非固定編組,肇致易誤判停車位置。</p> <p>三、「電車 4 輛」、「電車 8/10 輛」僅數字不同,對司機員易產生誤判。</p> <p>四、成功站「電車 4 輛」停車標位置,停車後月台僅能停靠 7 輛車,存有後端一輛客車廂未進月台的風險。</p>	<p>一、請機務處加強宣導司機員執行乘務時,應落實指認呼喚應答及確認停車標位置。</p> <p>二、請機務處各機務段於列車出庫時應確認編組輛數,並研議將車輛輛數牌放置於駕駛台。</p> <p>三、請機務處各機班於在職訓練宣導同仁,於逆光環境下行車可配戴太陽眼鏡,並應特別注意停車位置。</p> <p>四、請機務處與運務處研議調整「電車4輛」停車標位置,避免誤停而有部份車廂未進入月台之風險。</p> <p>五、因月台末端為曲線且受新建電梯阻隔視線,請運務處研議於成功站月台操作開車號訊處是否須加裝監看螢幕。</p>
7	08月07日 17時00分	民雄~嘉義間	第 3237 次司機員通報,民雄~嘉義間因風雨大致路旁竹子傾倒下垂有碰觸電車線之虞,17:13 通報工務及電力單位前往處理,17:53 經工務單位將傾倒竹子砍除後,路線恢復雙線行車。	因強風豪雨侵襲致路線旁竹子(路權外,私人栽種)傾倒下垂,有碰觸電車線之虞。	請工務處將本案竹子依影響木管理須知規定列入影響木清冊列管,後續協調所有權人自行清理。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
8	08月08日 19時41分	彰化站	第 521 次到彰化站，因機車發生不出力故障，經司機員應急處理無效後，19:46 請求救援，令本次車加掛前位機車再待避 177 次後開車。	因 EXP 激磁電子盤 1136 電源震盪卡不良(內部電容器 C1 短路)，肇致無電流不出力故障。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請機務處於 2 級以上 GE 保養工單內新增檢修項目:電子卡安裝及作用檢查；各級檢修量測電子卡輸出電壓並予以紀錄留存備查。</li> <li>二、請機務處將電子卡序號登錄追蹤，故障率高之電子卡，汰換不再使用。</li> <li>三、請機務處統計電子卡故障元件紀錄，再遇有相同故障時，請於 GE 故障改善會議中研議全面汰換故障元件。</li> <li>四、請機務處針對新購仍測試中的 1136 電子卡(電源卡)，於驗收完成後裝車時，優先汰換老舊電子卡。</li> </ul>
9	08月09日 07時54分	三貂嶺站	37 芯電纜不良，肇致三貂嶺站東正線下行出發號誌故障，即通知號誌人員查修，經號誌人員改用其他備用芯線後於 09：04 修復。	臺北電務段查修人員更換 A 纜 2、3、4、5 芯(註明不良)，以 14、15、18、19 芯替代。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請電務處各電務段利用養護時間帶量測電壓及電流，遇有異常時特別予以標註。</li> <li>二、請電務處臺北電務段利用夜間養護時間將舊纜線預防抽換，以維護號誌正常。</li> <li>三、請電務處各電務段調查轄區正在使用中纜線，若已無備用纜線可使用，發包鋪設新備用電纜，預防後續無可用芯線跳線。</li> </ul>
10	08月09日 17時50分	竹南站	竹南站 64AB 轉轍器故障，即通知號誌人員查修，號誌人員隨後到達現場查看發現有卡石痕跡，經清除後恢復正常。	電務段查修人員抵達現場前，轉轍器已恢復正常，當下研判應為石碴異物影響轉轍器扳轉。	請電務處各電務段於保養及工電聯檢時，若發現有類此故障情形時，應做好橫向聯繫，利用養護時間帶將其改善，避免再次發生影響行車。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
11	08月09日 18時00分	光復~大富 站間	第 432 次車行駛於光復~大富站間時，TED1004 號 TCMS 顯示馬達與齒輪箱連結裝置故障訊息，本次車行經大富站時車長通知司機員第 2 車旅客反映有焦味，即通報綜合調度所列車將於瑞穗站檢查，司機員檢查係第 2 車第二牽引馬達軸撓性連結器異常致冒煙產生焦味(無明火)，令本次車瑞穗~臺東站間停駛。	第 2 車(TEMA1005 號)第 3 軸牽引馬達撓性連結器異常。小齒輪圓錐滾柱軸承保持器破損致滾柱脫落。	一、請機務處全面特檢太魯閣編組： 1. 小齒輪撓性連結器內部二硫化鉬是否流出。 2. 齒輪箱吊舉裝置緩衝橡膠是否鬆動。 3. 撓性連結器L1及L2變位差量測。 二、請機務處將特檢項目1及2計2項納入太魯閣號日檢項目。 三、請機務處於三級以上檢修時辦理撓性連結器L1與L2變位差量定。
12	08月12日 00時11分	桃園~內壢 間時	第 1287 次行駛東正線至桃園~內壢間時，司機員發現興仁路平交道告警燈作用，減速後停於平交道前，平交道上有一輛侵入路線之自小客車(未撞及)，經通報由內壢站方及工務人員前往察看，回報小客車無法自行脫困(無影響西正線)，01:04 工務辦理封鎖斷電，01:22 路警支援通知大型拖吊車將汽車吊離路線。	有一輛自小客車侵入路線，因平交道告警燈作用，未被第 1287 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。
13	08月12日 07時46分	九曲堂~屏東~西勢間	九曲堂~屏東~西勢間東西線號誌控制離線，中央無法控制亦無法改就地控制辦理行車，通知號誌人員查修，08:25 號誌自行恢復，改回中央仍無法控制，09:14 號誌再度恢復正常，屏東~西勢間下行、屏東~九曲堂間上行通信式行車取消，因號誌不穩定改以就地控制(中央仍無法控制)並依號誌行車，09:40 號誌恢復正常改回中	經查 EP 盤內部光纜迴路及銅纜接線時，發現 TB1 端子排接銅纜線接觸不良，將端子排接線整理重新鎖緊後，盤面恢復正常。	一、請電務處各電務段利用養護時間帶量測電壓及電流，遇有異常時應予以標註。 二、請電務處規劃號誌設備之偵測裝置，紀錄相關數值及資料，異常或故障時，即時提供診斷、通報資訊與紀錄予分駐所，分駐所同仁透過遠端監控可掌握判斷分析系統狀態。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			央控制。		
14	08月12日 10時45分	二水站	12A 轉轍器鎖錠桿位移，肇致二水站 12AB 轉轍器故障，經查修後，11:18 恢復正常，號誌人員續利用列車空間 時段進行細微調整及觀察後，12:26 作業完畢。	經查係 12A 轉轍器反位鎖錠桿移位 肇致號誌故障。	請電務處加強督導電務段於桿件調 整完畢後，應在螺栓接縫處油漆畫 線註記，以利觀察是否位移，並及 時調整。
15	08月12日 18時14分	嘉義站	第 3228 次於嘉義站因電車集電弓異 常(司機員於隆田站發現該集電弓異 常跳火，一側未接觸到電車線)需更 換編組，18:29 經更換編組後開車。	一、電車線均壓線脫落撞擊集電 舟，致集電舟傾斜接觸異常。 二、經查本電車線 E 型夾施作於 110 年 1 月，經檢視 E 型夾跳 線壓實後不均衡，致集電弓通 過長期振動後脫出。	一、請電務處各電力段加強檢視電 車線 E 型夾設備。 二、後續相關 E 型夾施作，責成廠 商： 1.加強所屬工作人員 E 型夾裝設 技術訓練，施工時應注意平衡 及均勻。 2.提供相關工程之精密儀器(斷面 圖)檢測並做成紀錄(於採購案 中加入儀器檢測條件)。 三、加強巡檢並作成紀錄：電車線 E 型夾設備之新作工程或狀況未 穩定下，增加檢查頻率。
16	08月12日 22時56分	玉里站	第 484 次於玉里站開車時，因本務機 車轉向架接地不出力無法開車請求 救援，經處理無效，令本次車玉里~ 臺東站間停駛。	經查係機車 E1034 第二轉向架電抗 器(TFL)絕緣劣化(0MΩ)，車間跳線 接點髒汙造成前、後機車無法聯控 出力。	一、請機務處各機務段依各級保養 作業規定檢修車輛。年檢(2C )量測電抗器(FL、TFL)絕 緣值低於3MΩ 以下即預排更 換(正常值1MΩ以上)。 二、請機務處針對FL逐步汰換更新 ，4級以上進廠即更換FL。
17	08月13日 06時09分	彰化站	第 2512 次於彰化站因充電器電子卡 故障，肇致電車電瓶沒電無法開車， 經彰化機務段另派編組替換。	110V 充電電子卡電壓輸出有時呈 不穩定狀態，充電功能異常造成行 駛途中由電瓶供電消耗致電壓較 低。	一、請機務處各機班於機班訓練時 ，宣導司機員發現故障時應立 即通報，以利即時更換編組或 應急處理，避免造成車輛延誤

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					。 二、請機務處機務段2級以上保養時，施作110V充電器及電瓶功能狀態檢查，遇不良時應即時檢修，防範充電器故障。
18	08月13日 21時26分	三貂嶺站	第 4235 次於三貂嶺站，因停車位置不當，經通報後，令列車退回站內停妥後，旅客上下車完畢。	一、第4235次司機員未落實指認呼喚應答。 二、第4235次司機員因未注意行車致錯失緊軔時機。 三、司機員於宜蘭機務分段停留時，因隔壁東工處有施工噪音影響，未獲得良好休息品質。	一、請機務處各機班加強宣導值乘時應落實呼喚應答、移動磁鐵游標、不過度依賴ATP行車。 二、請機務處督導所屬於機班段訓練針對停車位置不當事項列入重點課程。 三、請機務處加強宣導司機員若休息環境不佳時，應盡速反映。
19	08月14日 11時30分	嘉義~民雄 站	第 118 次通報行經嘉義~民雄站間西正線 K294+950 時列車搖晃，該路段即限速 30km/h 慢行，11:54 工務接獲通知即派人前往查看，12:51 經工務人員處理後西正線解除封鎖(維持 30km/h 速限行駛)，13:06 該路段提速至 60km/h 速限行駛。	經查 K294+800 西正線處量測為水平不整(-5mm)，雖符合軌道幾何不整容許標準，惟經 2 列次車通報，且第 3168 次車可視下陷情形，是以為維行車安全，先行封鎖西正線，暫以東正線單線雙向行車，延誤多列次車。	一、請工務處工務段加強路線巡查。 二、請運務處與工務處針對路線不良(影響行車)應變程序，研議降速行駛及是否封鎖的標準判斷及時機。
20	08月14日 14時58分	汐止~七堵 站	綠燈燈泡燒損，肇致汐止~七堵站間西正線上行掩護號誌機顯示險阻，即通知號誌人員前往查修，經更換燈泡後恢復正常。	經查係 2L 掩護號誌機綠燈燒損，更換燈泡後恢復正常。	一、請電務處各電務段於進行號誌機維修保養時，加強號誌機點燈迴路電壓量測，如遇有異常時，應立即進行查修，以維號誌設備正常運作，並於保養紀錄卡上註記號誌燈更換日期，更新保養卡時須將更換日期謄寫於新卡。 二、請電務處研議做預防性紀錄維修。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
21	08月15日 10時15分	銅鑼站	61 芯電纜 7、8 芯不良，肇致銅鑼站西線上行出發故障，即通知號誌人員查修，經更換 13、14 芯替用，於 11:34 修復。	經查 147/8WTPR 繼電器有不動作之情形，量測電壓為極性相反疑似電纜芯線不良，值班人員將此 61C 電纜芯線(HSD3~HSD1)第 7-8 芯更換為第 13、14 芯，更換完成並待數班車通過皆正常後離開現場。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請電務處電務段利用養護時間帶量測電壓及電流，遇有異常時特別予以標註。</li> <li>二、請電務處規劃於電務智慧化提升計畫 68 站電子聯鎖工程中，導入設備監測與故障資料蒐集分析，利用偵測裝置，紀錄相關數值及資料，異常或故障時，即時提供診斷、通報資訊與紀錄至分駐所，維修人員透過遠端監控可掌握判斷分析系統狀態。</li> </ul>
22	08月15日 11時54分	富源~瑞穗間	第 472 次行駛至富源~瑞穗間約 K59+550 處時，因電車線三腳架斜管單開圓頭銷脫落，造成 RT 管壓縮凸緣處接著點脫離垂下，致垂下 RT 管遭撞擊，18:18 第 432 次通報富源~瑞穗間上述電桿處有電車線吊掛線脫落，即通知電力單位前往查修，19:54 富源~瑞穗站間封鎖斷電進行搶修，20:28 搶修完成解除封鎖斷電。	研判 59/42 桿處懸臂組因單開圓頭銷脫落，造成 RT 管及穩定臂掉落。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請電務處將相關插銷檢測納入檢修表。</li> <li>二、請電務處將本案納入教材，加強教育訓練，以降低事故發生。</li> </ul>
23	08月17日 08時3分	嘉義站	第 6099 次嘉義晚 3 分到站，因本務機車送電異常無法開車，08:20 經處理後恢復行駛，09:00 到臺南站後又故障，改以次位機車送電，09:25 晚 32 分開車。	經查係 B 側送電開關內部卡榫斷裂，造成送電異常。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請機務處機務段二級以上動力車檢修工作落實電氣系統之控制裝置接點清掃與動作檢視。</li> <li>二、請機務處針對鳴日號機車，A、B 側送電開關全面更新。</li> <li>三、請機務處於運用終了實施特檢，並施作 MA 發電機負荷試驗。</li> </ul>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
24	08月17日 16時36分	竹南站	64A 鎖錠桿鬆動致無法定位落鎖，肇致竹南站 64AB 轉轍器無法定位鎖錠、66AB 轉轍器無法扳轉反位，通知號誌人員查修，經查修後，17:40 修復。	經查為 64A 轉轍器鎖錠桿位移，肇致無法落鎖，號誌無法顯示。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請電務處各電務段於桿件調整鎖錠完畢後，應在螺栓接縫處油漆畫線標記，以利觀察是否位移，並及時調整。</li> <li>二、請電務處要求相關委外廠商亦於相關設備鎖錠後，應做相關標記辦理。</li> <li>三、請電務段將相關標記列入自主檢查表及保安周檢查項目之一。</li> </ul>
25	08月18日 16時20分	鳳山~九曲堂間	K12+596~K13+200 電纜短路，九曲堂站送往站間電源 440V 跳脫無法重送電，肇致九曲堂站西正線上行出發、鳳山~九曲堂間東正線下行第一閉塞號誌故障，經號誌人員於各電源點逐一隔離以確認故障點後，18:47 經隔離此段線路後 K13+200 以南恢復送電，恢復中央控制。	經查係 K12.5-K13.2 處電纜(2 芯，440V)短路，肇致號誌故障。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請電務處各電務段利用養護時間帶量測電壓及電流，遇有異常時特別予以標註。</li> <li>二、請電務處規劃於電務智慧化提升計畫 68 站電子聯鎖工程中，導入設備監測與故障資料蒐集分析，利用偵測裝置，紀錄相關數值及資料，異常或故障時，即時提供診斷、通報資訊與紀錄至分駐所，維修人員透過遠端監控可掌握判斷分析系統狀態。</li> </ul>
26	08月19日 00時30分	民雄~南靖站間及嘉義站	依據 111 年 8 月 16 日副局長 204 號電，鐵道局中工處承商俊吉公司為辦理「C603 標嘉義計畫臨時軌軌道及電車線工程」申請民雄~南靖站間東、西正線及嘉義站 00:30~04:20 斷電封鎖，因施工延誤，05:11 才完工，解除路線封鎖。	<p>施工計畫未考量相關號誌配合施作之作業包含：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一、封鎖、斷電應申請所需施作之時間。</li> <li>二、前置工作所需時間。</li> <li>三、完工後測試時間。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請本局電務處及工務處各單位於鐵道局召開施工前辦理施工協調會議，倘若涉及號誌設備，請本局出席單位務必要求配合之號誌廠商辦理研議、審議、規劃施工期程步驟等作業。請鐵道局中工處施工計劃前應詳細規劃，包括號誌設備拆除復原及後續測試及完工測試。</li> </ul>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					如有無法完成，應分成多案辦理。 二、鐵道局施做相關工程如發生有施工時間延遲，應以單線先行通車為原則(提供營運單位可營運之路線)。
27	08月20日 12時46分	萬榮站	第 4521 次於萬榮站因電車 SIV-1、2 同時故障造成不出力，經重新升弓後恢復動力， 13：44 到志學站因 SIV-1、2 再次故障造成不出力，經再次重新升弓後恢復動力。	經查係 EMU539 之 SIV2 點弧盤光纖異常，致 SIV2 暫態性故障，又 SIV1 之轉供功能異常，自動轉供即故障，造成該車 SIV1、2 皆故障，全列車不出力。	一、請機務處各機務段於辦理各級檢修保養時，各電氣箱清掃需謹慎小心。 二、請機務處加強 SIV 電子卡檢修，於二級以上保養時確實施作 SIV 轉供測試。
28	08月22日 06時10分	七堵站	第 1117A 次於七堵站因電車第 3 車門山側中間門卡死無法開關，臨時更換編組，肇致 1117A、1117 七堵~基隆~七堵間停駛。	經查該車門因右門板邊框蓋板凸起與座椅固定螺絲干涉，導致關門時造成車門卡死無法關門。	一、請機務處各廠、段於 1 級以上檢修，施作出入台門檢測，遇作動不良元件立即更換。 二、請機務處機務段進行編組特檢，檢視是否還有組裝調整不良處，避免偵測異常情形再次發生。（業於 111/9/3 完成 EMU700 型編組車門特檢） 三、請機務處於車輛設計時應考量車門行進，避免侵入車門行進範圍內。 四、請機務處各機務段檢視車門螺栓，如長度有超出栓孔，請更換。
29	08月22日 14時09分	八堵站	第 219 次車司機員看見七堵預告號誌為注意號誌，隨後因過於專注控速致疏忽八堵站須停車辦客，減速停車時 5 節車廂超出八堵站月台， 14:16 司機員依調度員命令 503 號換端駕	一、第 219 次機車助理指認呼喚錯誤，八堵站應停車辦客時 七堵第一進站預告號誌機不應呼喚，而誤導司機員。 二、第 219 次司機員未落實指認呼	一、請機務處加強考核司機員呼喚應答。 二、請機務處加強宣導司機員移動磁鐵游標。 三、請機務處研議製作傾斜式機車

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			駛返回八堵站，本次車八堵站晚 11 分開車。	喚應答，未指認時刻表。 三、第 219 次車於第 1 次停車不當超出月台時，車長應依停車位置不當辦理。	助理專用時刻表並隨時查核傾斜式機車助理號誌記錄簿登載紀錄情形。 四、請機務處辦理頻繁發生停車位置不當車站、車次司機員停車模式普查，分析不良之駕駛行為。 五、請機務處全面清查乘務員號誌記錄簿填註情形，分析乘務員工作狀態並紀錄備查。 六、請運務處加強車長停車位置不當應變處理之教育訓練。
30	08月23日 08時38分	枋寮站	交流分電箱內時數繼電器故障造成激磁開關異常，肇致枋寮站下行出發號誌故障，經抽換開關測試正常後，恢復正常行車。	電磁開關未激磁無 110V 輸出，檢測後發現 Timer Relay 故障，經更換新品後恢復正常。	請電務處電務段紀錄 Timer Relay 更換時間，並觀察生命週期，以利電務處訂定使用年限，預防更換改善。
31	08月25日 04時54分	清水~台中 港間~大甲 間	繼電器室內充電機當機造成備用電池陸續電力不足，肇致清水~台中港~大甲間東、西正線佔用燈亮，經號誌人員查修，重啟充電機後恢復正常，於 05:48 修復。	經查係現 30V.80A 充電機當機，充電機重新啟動後，電子連鎖邏輯處理部 I、II 系也因電壓過低而當機，重新啟動後號誌恢復正常。	一、請電務處各電務段於養護時間帶進行維護時，應確定箱體各項卡板燈號是否正常，如有異常應立即查修，以利設備正常運作。 二、請電務處各電務段全面檢視各車站盤面低電壓及連鎖故障告警音是否正常，以利於故障發生時，及時到現場維修。 三、請電務處於後續 68 站電子連鎖更新案中，採雙充電機備援機制，以防止單一充電機故障時，電池能源耗盡，肇致號誌故障。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	08月26日 05時58分	金崙站	第 8652 次(試運轉列車)行駛出金崙隧道進入金崙站後撞及承商未撤離出軌道之施工器具，致編組氣軔洩漏無法行車請求救援，11:00 臺東機務段派單機 R126 將故障列車迴送臺東機務段檢修，11:20 經工、電人員確認路線無礙後恢復各股道正常行車。	廠商及監造人員於完工後未確實清點施工機具設備。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請電務處電務段加強監造及廠商施工前教育暨鐵路沿線工程施工及完工後行車安全檢查事項宣導，加強事故防範及安全意識教育訓練。</li> <li>二、請電務處電務段加強督導廠商及監工人員落實施工完工後路線巡視安全檢查事項，以降低類似事故發生。</li> <li>三、請電務處花蓮電務段落實辦理施工當日完工後安全檢查表事項、詳細設備檢查表。</li> <li>四、請電務處彙整相關損失及費用向承辦廠商求償。</li> </ul>
33	08月27日 00時12分	新竹站	第 1847 次開車後於新竹站北端 O.S 區間發生軔管壓力洩漏，經新竹列檢人員檢查係第 4、5 車間軔管脫落，處理後恢復正常，本次車依行車命令退回新竹站，00:52 開車。	軔管銜接時角度不良或軔管有折拗現象，造成行駛中積氣壓力，突然壓力釋放造成軔管脫落。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請運務處加強宣導調車人員車輛編組聯掛時，注意軔管不得折拗。</li> <li>二、請機務處針對軔管接合後研議軔管長度之最適性，避免產生折拗現象。</li> </ul>
34	08月27日 18時48分	猴硐站	猴硐站通報 6 股道旁繼電器室屋頂鐵皮鬆脫，後續觀察鬆脫情況有風壓吸入造成感電疑慮，經協調電力及工務單位派員緊急搶修，22:18 恢復正常行車。	當日車站志工發現鐵皮鬆脫，可能影響電車線，通報值班站長，再通報工務及電力單位人員協助拆除鐵皮，經查為鐵皮固定鐵件生鏽，鐵皮鬆脫。	請電務處各電務段加強巡查繼電器建物及周邊環境，避免所屬設備鬆脫。
35	08月27日 20時02分	七堵站	第 1242 次行駛七堵站 4 股過 115A 轉轍器北端上方電車線有疑似繩索下垂，煞車不及通過後檢查無異狀，經電力單位確認受影響站內第 1 群及七堵~基隆站間西正線需封鎖斷電，21:35 移除長約 10 公尺、直徑約	因 115A 轉轍器北側(4月台)處電車線有繩索垂掛，經發現後立即拆除。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、該位置較少人員進出，請電力單位加強巡查，增加巡查頻率。</li> <li>二、避免類似案件再發生，請電力單位針對附近有施工或較偏僻地點建立類似影響木之清冊，加強巡查</li> </ul>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			1 公分尼龍繩(其中一端綁鐵釘)， 21:35 解除封鎖並供電恢復行車。		
36	08月28日 06時20分	池上站	第 4509 次於池上站因電車風泵斷流 開關故障無法開車，經處理無效請求 救援，即令本次車池上~玉里站間停 駛。	ET548 主風泵馬達引線端子接觸不 良，使主風泵斷流開關跳脫。	一、請機務處加強引線端子檢查， 避免引線端子因接觸不良而產 生過熱情形。 二、請機務處立即辦理引線端子壓 接訓練，避免壓接不確實引起 之故障情況。 三、請機務處於相關檢修表中加註 。
37	08月28日 09時44分	鳳林站	路人通報鳳林站北邊電車線上有大 型黑色吊掛物，經站方確認後通報綜 合調度所，即時起南平~鳳林間暫時 無法行車，並通知電力單位處理， 10:38 人員將大型黑色破損垃圾袋取 下，10:40 斷電、封鎖解除，路線恢 復正常行駛。	路人通報鳳林站北邊電車線上有大 型黑色吊掛物，10:38 人員將大型黑 色破損垃圾袋取下，封鎖解除，路 線恢復正常行駛。	請電務處加強巡查，並協請工務單位 於路線巡查時，發現週邊有大型可致 電車線纏繞物，予以清除。
38	08月28日 11時50分	景美站	第 12 號轉轍器尖軌夾到石頭致定位 故障，肇致景美站東正線下行出發號 誌故障，即通報綜合調度所並通知號 誌人員查修，經花蓮電務分駐所派員 查看，移除石頭並確認設備無異狀 後，12:48 號誌恢復正常。	查修人員抵達現場時，發現石碴異 物影響轉轍器扳轉，移除後恢復正 常。	一、請電務處各電務段於保養及工 電聯檢時，若發現有類此故障 情形時，應立即排除，並做好 橫向聯繫並請工務單位妥處 碴道事宜，避免再次發生影響行 車。 二、請電務處針對工務單位、運務 單位辦理摘掛或調度石碴之車 站，加強巡查。
39	08月29日 17時08分	新市~永康 站間	BDB 驅動板故障，肇致新市~永康站 間東正線下行第二閉塞 ATP 故障， 19:42 經更換後號誌恢復正常。	經查為驅動板(即 BDB 板)故障，使 現場地上感應子無輸出訊號肇致號 誌故障。	一、請電務處各電務段於養護時間 帶進行維護時，應確定 LEU 箱 各項卡板燈號是否正常，如有 異常應立即查修，以利設備正

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					常運作。 二、電務處已建置 ATP 感應子監控設備，俟後續驗收程序完成後正式啟用，可將地上設備故障訊息即時回傳至分駐所供同仁提前警示，於現場排除故障。
40	08月29日 17時20分	知本站	16:55 第 441 次司機員換端駕駛測試時發現 ED3091 號司軔閥運轉位時洩氣不止，MR 壓力降至 2kg/cm <sup>2</sup> ，TCMS 顯示 BCU 軔機控制單元故障，17:00 即向臺東機務段檢查員請求技術支援，經緊急緊軔數次無效並至車下查看空氣考克皆正常後，17:10 請求救援，令本次車知本~臺東間停駛。	連接司軔閥 BP 氣軔銅管因接頭鬆脫致銅管脫出，BP、MR 空氣大量洩漏。	一、請機務處要求立約商加強連接司軔閥BP氣軔銅管結構支撐，增加支撐點，提出改善方案。 二、請機務處針對行駛中之 EMU3000型進行特檢。 三、請機務處針對相關銅管之鏢帽鎖固劃線標記。
41	08月30日 14時20分	高雄站	第 3212 次車於高雄站因電車 110V 充電異常(電燈偶而不亮)致 VCB 跳脫，司機員通報並請求技術支援，經轉供處理後開車。	經查係 EP567 車主變壓器油流開關接點暫態固著。	一、請機務處加強司機員故障排除能力，減少故障處理時間。 二、請機務處針對 EMU500 型非動改車輛 4B 進廠，汰換主變壓器油流開關，預防事故發生。
42	08月31日 17時25分	知本~康樂間	C-SENSOR 卡板燒損，肇致知本~康樂間下行第 1、上行第 3 中途閉塞號誌故障，經臺東號誌派員查修，19:00 更換後恢復正常。	一、C-SENSOR 卡板燒損，肇致號誌故障。 二、例年維修保養於 7 月結束，例年維修未能銜接。	一、請電務處電務段辦理更換物件(燈泡、繼電器、卡板等)、纜線等情事，應於保養卡或圖面上做註記並造冊，建立材料生命週期，達到預防保養之效果。 二、建議電務處於後續簽訂維養合約，應請廠商提出預防性養護計畫，合約應有卡板更新及汰換故障卡板整修等廠商應辦理工項。 三、請電務處研議未來維養合約改

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					為多年期，並附帶後續擴充性條款。
43	08月31日 17時47分	萬榮站	萬榮站附近大雷雨後，站內電車線陸續發生各群跳電，致站內第3、4、5股及北側 OS 區間無電，18:25 花蓮電力分駐所維修車到達，經查為站內南端第4、5股間橫渡線區分絕緣器上大型鳥巢感電短路所致，19:34 搶修完畢恢復正常供電及行車。	於萬榮站附近因颱風接近風勢較大，使築於區分絕緣器上鳥巢樹枝接觸電車線，造成跳脫。	請電務處要求同仁於站內施工或保養時多注意外來干擾物，以降低風險。