

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 5 月行車事故事件月報表

一般行車事故（共 2 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	5 月 17 日 13 時 13 分	新竹~香山 間	13:13 新竹站通報新竹~香山間頂埔平交道，民眾侵入路線(K108+933)遭第 2174 次區間車撞及，即時起以東正線雙向行車，13:25 救護車將傷者送醫，13:50 經路警蒐證後放行，恢復雙線行車。	1 民眾於新竹~香山間頂埔平交道侵入路線，遭第 2174 次擦撞受傷。	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。
2	5 月 20 日 16 時 18 分	臺南~永康 間	16:18 臺南~永康間西正線(大橋站)發生死傷事故，經調閱月台影像確認係旅客侵入路線受 138 次撞及，16:31 路警進行蒐證，17:35 檢察官同意放行，本次車現場延誤 82 分開車。	1 旅客於大橋站月台侵入路線，遭第 138 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。

行車異常事件（共 65 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	5月2日 04時29分	通霄~新埔間	04:29 第 6102 次通報，行經通霄~新埔間西正線(K155+800~K156)時，因該路段東、西正線電車線疑似因白沙屯媽祖活動鞭炮彩帶纏繞，04:28 列車臨停白沙屯站，經司機員檢視集電弓狀態，發現 6 車集電弓有彩帶纏繞，即通知電力單位前往處理，05:55 辦理雙線封鎖斷電搶修，07:13 搶修處理完畢，通霄~新埔間恢復雙線正常行車。	電車線有鞭炮彩帶纏繞。	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。
2	5月2日 11時41分	臺南站	11:41 許，臺南站 106 號轉轍器無法反位，致 3 股下行出發號誌不顯示，經通報號誌人員查修後於 12:25 修復正常，故障時間共計 44 分。	經查為顯示電源之保險絲斷損肇致號誌故障。	一、於養護時量測電源時一併檢視相關保險絲迴路後端電流，避免靠近於臨界值，肇致有燒損情形發生。 二、納入教育訓練故障案例中，提升同仁查修知識，以利下次緊急狀況發生時得以迅速排除。
3	5月2日 13時22分	和仁~崇德站間	13:22 許，和仁~崇德站間西正線中途閉塞號誌機皆無顯示，經通報號誌人員查修係花蓮工務段工程「北迴線 K51 西大清水溪橋北橋台及 K56 崇德橋涵改善工程」包商施作不慎熔斷東正線電源電纜(東西正線中途號誌電源雖各一條纜線，但在繼電器室無熔絲開關為同一組，故東正線電纜故障會影響到西正線供電)所致，經處理後於 13:48 修復正常，故障時間計	一、施工廠商人員於工地環境整理及鋼筋切割作業時，誤切電源線。 二、施工時未充分確認電線性質及缺乏足夠作業指導或監督。 三、作業人員的安全培訓和意識不足。	一、強化施工風險評估。 二、提供全面的培訓和意識提升計畫。 三、改進溝通協調協議。 四、加強監督和監測。 五、邀集承攬廠商召開檢討會議。 六、依契約向承攬商扣罰違約金。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			26 分；14:36 許，和仁~崇德站間西正線及崇德~新城站間東西正線上下行中途閉塞號誌皆無顯示，復經通報號誌人員查修係因上述原因發生致繼電器室充電機當機(中途電纜短路造成電壓不穩)，經處理後於 14:54 修復正常，故障時間計 18 分。		
4	5 月 2 日 15 時 37 分	基隆站	15:37 第 1217 次自基隆站行駛至南 OS 區間時電門僅剩 5km/hr，隨後本務機車無動力，即報有關單位；本次車退回基隆站，經處理無效後請求救援，令基隆~北湖站間停駛，由富岡基地另備編組於北湖站特開，16:49 故障編組迴送七堵機務段查修。	ED9361 電門總成故障導致不出力。	一、開立保固單，立案追蹤車輛更換設備後使用情形。 二、督促立約商要求製造商控管電門電子元件品質，避免故障發生。
5	5 月 2 日 19 時 51 分	海瑞~池上間	19:51 第 7601 次行經海瑞~池上間因下雨軌面溼滑致動輪空轉登坡不上，退回海瑞站再開後仍登坡不上即請求救援，令玉里站派救援機車作 7601A 次救援，經聯掛後本次車海瑞站晚 40 分開車。	軌面溼滑致動輪空轉登坡不上。	一、請機務處督導各機務段加強乘務人員遇動輪空轉時之駕駛模式在職訓練。 二、請機務處督導各機務段於教育訓練時宣導，如遇天候不佳應注意控速，降低動輪空轉機率。
6	5 月 3 日 08 時 49 分	山佳站	08:49，第 1138 次山佳站開車時，值班站長發現第 2 車車頂空調機疑似冒煙，請列車長查看無異常後開車，至樹林站時乘務員將空調機隔離，09:27 抵達臺北站後，令本次車臺北~基隆停駛、1165 次基隆~七堵停駛。	EM9261 扭力臂尺寸超出規格範圍之偏差，造成小齒輪測軸承磨損與破壞造成齒輪箱漏油。	一、於定期保養時，檢視齒輪油油量、油質狀況，異常者開立保固缺失單要求立約商限期改善，並會同檢查員確認改善結果。 二、於保固會議中提出，要求立約商針對全車隊小齒輪軸承辦理更新，並於後續持續追蹤使用情形，確認改善成效。
7	5 月 3 日	十分站	11:12 平溪線(十分街 109 號附近)發現有民宅起火，因消防局需跨越路線	平溪線(十分街 109 號附近)發現有民宅起火，影響行車。	請各區營運處加強宣導，值班人員於接獲災害或外部狀況影響路線時，應

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	11 時 12 分		滅火，第 4818 次（八斗子~菁桐）停於機外，11:50 十分站通報火勢有漫延情形，滅火需一段時間。即時起三貂嶺~十分路線不通，12:35 十分站通報火勢撲滅，平溪線於第 4824、4823 次起恢復運轉。		立即通報控制員，由控制員協調列車運轉及相關應變措施。
8	5 月 4 日 09 時 18 分	七堵~汐止間	09:18 第 1136 次車行經七堵~汐止間（約 K9+000），司機員發現東正線上有大型垃圾，即通報汐止站轉報行控處，令東正線暫時停用，經後續 2008 次車上工務下班人員前往處理，09:36 障礙物排除後路線恢復正常行駛。	大型垃圾遺落於路線上。	一、持續辦理每日路線巡查。 二、請工務處督導各工務段持續建置阻隔設施(圍籬)。
9	5 月 4 日 19 時 15 分	東澳~和平間	19:15 宜蘭縣政府南南東方 37.6 公里發生芮氏規模 3.4 地震，南澳站強震觀測系統顯示震度 3 級，東澳~和平間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，19:56 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 37.6 公里發生芮氏規模 3.4 地震。	存查。
10	5 月 5 日 07 時 05 分	山里站	07:05 第 4508 次行經山里站南端 OS 區間時，本務電車故障，退回山里站經機務段技術支援後恢復部分動力，晚 74 分到達臺東站。	電門控制卡故障(新品電門總成)	一、請機務處要求立約商針對故障品提出故障分析報告。(車型故障改善小組追蹤) 二、該批電門總成富岡機廠已更換 12ST；請機務處通知該批安裝於 EMU500 各所屬段全數召回，並寄送備品至各所屬段作更換。
11	5 月 5 日 10 時 00 分	臺東站	第 4521 次表定 10:00 臺東站始發，因駕駛端門機燈不亮不出力請求技術支援，經列檢協助故障排除，多次開關車門後門機燈恢復正常，本次車	受前一車次(4512次)晚點(20分)影響，致本次車編組整備時間不足。	如因前一車次有晚點情形，應及時辦理應變，確保整備時間充足。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			晚 12 分開車。		
12	5 月 5 日 18 時 09 分	基隆~南港、八堵~瑞芳、礁溪~崇德、崇德~瑞穗	18:09 花蓮縣政府東南東方 34.9 公里發生芮氏規模 5.5 地震，另於 18:53 花蓮縣政府東南東方 33.7 公里發生芮氏規模 5.9 地震，令崇德~瑞穗間(含花蓮港線)按 4 級地震規定辦理；基隆~南港、八堵~瑞芳、礁溪~崇德間按 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，20:30 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府東南東方 34.9 公里發生芮氏規模 5.5 地震。	存查。
13	5 月 5 日 18 時 53 分	民雄~大林間	18:53 第 3028 次行經民雄~大林間西正線(K283+563 處)疑似撞不明物，經乘務員停車查看回報無異狀，現場計增延晚 22 分開車，令該區間列車注意運轉，並通知工務單位巡查路線，20:58 巡查後回報無異狀。	第 3028 次行經民雄~大林間西正線(K283+563 三疊溪平交道處)撞不明物。	存查。
14	5 月 6 日 12 時 38 分	仁德站	12:38 第 3188 次於仁德站，因第 1 車南端海側門機故障致列車不出力請求技術支援，經司機員隔離故障門機後恢復動力，本次車晚 24 分開車。	一、司機對 TCMS 故障訊息未確認。 二、門機總成及排線接地不良導致門機控制 NFB 跳脫。	一、請機務處嘉義機務段發函，要求各機務段於辦理機班訓練時加強宣導，遇車輛故障，請依 TCMS 所顯示的訊息做適當處理。 二、請機務處督導車輛保養段辦理 EMU800 型門機排線及總成特檢。
15	5 月 7 日 09 時 10 分	三民~玉里間	09:10 第 7602 次車行經三民~玉里間新昌街平交道(K82+675)，因平交道黑色軟墊不平造成 R125 機車車下設備損壞，司機員緊急緊軔後下車查看並通報玉里站，查看尚無影響行車後	列車及公路車輛頻繁通過時所產生之振動導致組件易於鬆脫。	一、加強平交道擋板安裝鎖定及檢查重點訓練。 二、除每月平交道定期檢查，另於每週路線巡查工作針對平交道檔板組件加強巡查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			現場開車，10:14 工務單位至現場查看後回報無異狀，慢行解處，無影響行車。		三、請工務處督導臺東工務段針對新昌街平交道進行砸道保養、平交道擋板加強鎖固及瀝青填補作業。
16	5月7日 19時18分	新竹~中壢站間	19:18 第138次車行經新竹~中壢站間因不明物造成第5車山側21號座位旁之外層玻璃龜裂(內層玻璃完好，無人員受傷)，經乘客向車長反應後，車長即向中壢站通報，抵達中壢站，經路警蒐證完畢後開車。	一、經詢問中壢路警所，目前並無查到可疑人士。 二、疑似不明物體撞擊車側玻璃。	一、依據本公司「旅客攻擊臺鐵乘務同仁防範措施研討會」會議結論，提升見警率及建立跨轄護車機制。 二、建請工務單位研議於路線兩旁增設監視器或人員入侵告警設施。
17	5月07日 21時26分	保安站	21:26 許，保安站西正線上行出發號誌故障，即通報號誌人員，經號誌人員查修係13號電鎖轉轍器查核接點接觸不良，22:48 調整查核接點後號誌恢復正常，號誌故障時間計82分。	經查為13號電鎖轉轍器顯示接點接觸不良(彈性疲乏)肇致號誌故障。	請電務處於維修技術小組短期改善對策中列管，請各段於每月養護時間帶時，加入彈片老化、劣化檢視，撥動彈片測試其是否有貼合回彈，如有發現不良情形應立即更換。
18	5月08日 06時08分	臺南站	06:30 第301次臺南站原擬準點開，因列車不出力，TCMS顯示TCU與TCMS通訊異常、牽引變流器故障且BC暫停軔機無壓力，司機員即請求技術支援，經臺南列檢協助無法恢復動力，最終將VCB切開重新降弓後列車動力恢復正常，本次車臺南站晚22分開車。	ED313 司機員誤按 TCMS 重置按鈕。	請機務處督導左營機務分段辦理司機員教育訓練：按下 TCMS 重置按鈕後應急處理教育訓練。
19	5月08日 13時18分	汐止站	13:18 第228次車行經汐止站北端0.5區間(K12+750處，桿號12/42A)中正線時電車線跳電，經司機員停車查看發現中正線電車線垂落及列車後端集電弓損壞無法行駛，令七堵機務段派單機前往救援，15:29 將故障編組(228次)拉回七堵站，七堵~花蓮	一、查證高速檢查車於事故發生前114年5月4日及5月5日進行之車巡影像，該區段電車線均無異常現象，顯示當時吊掛線尚屬正常，直至114年5月6日事故發生時，始確認該處吊掛線已發生脫落情形，屬突發性設備故障。	一、請電務處督導各電力段於辦理換線工程時，應將該區段之吊掛線一併更換，避免影響抗拉荷重強度。 二、請電務處督導各電力段除每周1次車巡外，加強巡視(並使用錄影設備，於車巡完成後將影像由值

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			間 228 次改用 3000 型編組行駛；截至翌日七堵~汐止間中、西正線仍持續封鎖搶修中，七堵~南港間以東正線單線雙向行車，07:11 七堵~汐止間西正線通電恢復行駛，07:34 七堵~汐止間中正線通電恢復行駛，七堵~汐止間恢復 3 單線行車。	<p>二、查該處歷經多次工程(更換 95mm² 主吊線、接觸線更換等)，吊掛線重複使用。</p> <p>三、經 TAF 試驗結果，最大抗拉能力較新品劣化近 40%(新品扛拉負載達 7118N，重複使用之舊品扛拉負載降至 4304N)，此吊掛線確實有劣化情形，但耐荷重(3000N/3min)仍符合吊掛線設備規範。</p> <p>四、本公司臺北電力段人員皆遵照本公司「電車設備保養須知、要點及標準作業程序」執行養護工作，因斷電檢查及步巡均有時間之間隔，無法及時發現吊掛線鬆脫現象。</p>	班人員再次檢視)吊掛線是否有脫落，並立即處理。
20	5 月 08 日 14 時 40 分	田中站	14:40 第 7202 次行經田中站北邊西副正線 0.5 區間機車(R23)大量排氣，經處理後退回田中站西副正線；後續確認係車上 ATP 故障，將 ATP 隔離後 15:37 開車，令田中~彰化間沿途各站啟動『站、車呼喚應答機制』，限速 60km/hr 行駛。	R23 EB2R 繼電器暫態性故障，致 ATP 故障排氣不止。	請機務處督導各機務段於 1B 以上定期檢修功能測試時遇有繼電器作動異常者，即檢整或汰換。
21	5 月 09 日 12 時 35 分	鳳山~九曲堂間	12:35 鳳山~九曲堂間東正線下行第一閉塞至進站號誌機間有 3 處地上感應子異常，通知號誌單位查修發現編碼箱之 BD 卡板燈不亮，研判係電源卡板故障，經更換電源卡板並測試後正常，14:30 地上感應子恢復正常。	經查為 ATP 機框電源卡劣化故障(於建置至今使用逾 10 年)肇致號誌故障。	請電務處將本案機框納入後續重置計畫中辦理更新，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
22	5 月 10 日 05 時 27 分	台中~彰化(山線)、沙鹿~社頭(海線)、成追線間	05:27 南投縣政府南方 11.7 公里發生芮氏規模 4.3 地震，花壇~斗南、二水~車埕間按 4 級地震規定辦理，台中~彰化(山線)、沙鹿~社頭(海線)、成追線間按 3 級規定辦理，經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後，07:42 路線恢復正常行駛。	南投縣政府南方 11.7 公里發生芮氏規模 4.3 地震。	存查。
23	5 月 11 日 17 時 21 分	楊梅站	17:21 許，楊梅站 13A/B 轉轍器故障(無法定位)，即通報號誌人員，經號誌人員查修係 13A/B 定位查核 39 芯斷線，19:28 重新接續及更換端子後恢復正常，故障時間計 127 分。	經查為 CASE 箱至繼電器室 61 芯傳輸纜線之第 39 芯劣化傳導不良及端子些微銹蝕肇致號誌故障。	請電務處督導臺北電務段於 114 年編列相關預算，更換此處相關纜線，降低類此暫態性故障再次發生。
24	5 月 12 日 17 時 21 分	七堵站	17:36 第 122 次車進七堵站時，於行經約停車標 4 至 5 車位置時，因車上 ATP 作用，致列車緊急停車，約有 4 節車廂未靠月台，車長隨後開啟全列車車門(無人員受傷)；經確認無旅客下車後關門，再駛至正確位置停車辦客後，晚 5 分開車。	一、車長未確認停車位置，開啟全列車車門。 二、車長未注意司機員行調通知，不得開啟車門。 三、E500 車上 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、請機務處宣導各機務段，E500 車輛 ATP 未改善前，宣導當進站號誌非 G 顯示時，越過進站號誌機時控制車速至 60 以下；進入月台前控制車速至 30 以下；距離停車位置 10 車前，控制車速至 10 以下。避免跳水造成 ATP 作用。 二、加強乘務人員於列車進站前施行「到達監視」確認停靠站及確認停車位置。 三、乘務時應確認行車調度無線電話通訊狀況良好。 四、加強宣導執行勤務時應心無旁騖，遵守程序。 五、請機務處要求車輛製造商修正 ATP 車上設備參數，使進站速度限制曲線符合實際使用情況。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
25	5 月 14 日 09 時 16 分	東澳~新城間	09:16 宜蘭縣政府南南東方 46.7 公里發生芮氏規模 4.0 地震，東澳~新城間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，09:55 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 46.7 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
26	5 月 14 日 10 時 48 分	斗南~高雄間	10:48 嘉義縣政府東南東方 30.8 公里發生芮氏規模 4.5 地震，斗南~高雄間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，11:20 路線恢復正常行駛。	嘉義縣政府東南東方 30.8 公里發生芮氏規模 4.5 地震。	存查。
27	5 月 14 日 10 時 55 分	樹林調車場	10:55 第 222 次於樹林調車場到開線整備時，因列車長通知第 5、6、7、8 車車廂冷氣僅有送風(故障代碼：無)，列檢請司機員重新升降弓並將冷氣復歸後恢復正常，樹林站晚 10 分開車。	EP3082 真空斷路器(VCB)暫態故障。	一、請機務處督導各機務段於進行車輛整備時，遇有故障情形應立即處理，並加強人員對故障排除之訓練。 二、請機務處督導各機務段，遇車輛保固項目故障時，立即開立保固缺失單，請立約商改善，並追蹤後續廠商處理進度。
28	5 月 15 日 07 時 18 分	竹南~香山間	07:18 第 7502 次行經竹南~香山間因機車故障(無動力)請求救援，07:19 經處理後恢復部分動力，司機員回報可以 40km/hr 行駛並取消救援，07:46 於香山站再次請求救援，經聯掛救援機車行駛至新竹站(晚 69 分)。	R155 動力接觸器(S16)輔助接點故障。	一、同批輔助接點之 R150 型動力接觸器(S16)，於 3B 裝車前靜態送電測試從 20 次增加至 30 次。 二、輔助接點之 R150 型動力接觸器(S16)將並聯另一輔助接點。
29	5 月 15 日 14 時 17 分	苑裡~龍井間	14:17 苑裡~龍井間電車線跳電，電力調配室回報係因甲南變電站地震儀控制裝置誤作動所致，造成兩端 FMO 及 FTO 跳脫，間隔 5 分鐘經電力調配室重新投入後恢復正常。	經查為電驛跳脫電纜線被老鼠咬破皮，致絕緣損壞電纜短路造成電驛跳脫。	請電務處督導甲南變電站辦理電纜線路更新，並在線管內投放老鼠藥做預防性處置。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
30	5 月 16 日 06 時 00 分	北埔站	花蓮工務段辦理北埔站西正線 15A 道岔抽換工程，申請時間（東線 01:05~04:20、西線 23:35~05:30），06:00 完工測試時發現 15AB 轉轍器定反位閃爍不止，經電務人員查修係 15A 轉轍器電箱到馬達電纜線對不良，經使用電纜內預備線後轉轍器恢復正常。	工務同仁結束抽換道岔後，15A 轉轍器於閃爍無法使號誌順利建立，後續經查為現場 case 箱到接線盒及到馬達電纜線對不良所致。	一、請工務處督導各工務段，於辦理工電聯合施工作業完工後，應預留充裕時間供電務單位進行調整及測試。 二、請電務處督導各電務段於道岔抽換作業前，先行至現場了解線對良率(量測電壓電流)，並記錄相關線對線號，以利順利完成切換作業。
31	5 月 16 日 14 時 23 分	枋山~加祿站間	14:23 第 8778 次行經枋山~加祿站間約 K11+350 處，司機員發現主吊線斷落後，立即緊急緊軔並按降弓按鈕，通報行控處並請求救援並通知電力單位查看，枋寮站派救援單機進入現場救援，16:32 救援單機將故障編組拉回加祿站，維修車進入現場搶修並於 19:49 完成，路線恢復正常行駛。	一、本次事故經查為(電車線桿號 11/23)防坍架北口主吊線因短路高溫燒灼 4 股熔斷、抗拉承力不足而斷落，本事故可能原因為猴群造成短路。 二、事故地點在南迴線加祿-枋山間電車線桿號 11/23 旁、防坍架(1 號)北口處，因事故路段地處山區、鄰近芒果園，芒果產季(每年 5~6 月)時常有獼猴出沒，該地點曾於 110/3/27 因獼猴出沒發生主吊線斷落事故。 三、南迴線多為密林及果園，野生動物(獼猴、山羌等)動物眾多，且芒果產季時期防坍架處容易成為獼猴通往果園之路徑，極易造成電車線跳電、受損。 四、因獼猴於遭受電擊後未必會立即死亡，致跳電原因不易查找。	一、鐵道局南工分局於 114 年 1 月將南迴線交付本段維保，本次事故路段為獼猴通往果園之路徑，易造成電車線跳電，因主吊線保護不足，易造成電車線損傷或斷線，臺南電力段 114 年 5 月 21 日於事故處之(電車線桿號 11/23)防坍架北口主吊線滴水線位置，以接觸線補強於主吊線上、增加抗電灼及抗拉力。 二、因該事故區段亦靠近南迴線「外物入侵告警系統設置地點」(入侵告警將使列車 30Km/Hr 慢行)，山區多彎道、隧道及防坍架，於日間電車線跳電巡查不易。針對高風險路段，除日間步行巡查外，盡可能再安排夜間利用斷電封鎖時間帶以電力維修車進行詳細檢查，預防事故再發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	5 月 16 日 17 時 58 分	羅東站	17:58 第 4211 次羅東站開出時，值班站長發現 2 車集電弓有火花產生即通報行控處，經宜蘭列檢查看集電弓發現有缺角建議轉弓行駛，於礁溪站，司機員將集電弓降弓並由 EMU501 轉供電後，礁溪站晚 17 分開車。	車經轉轍器或橫渡線時，因碳刷與電車線接觸跳動，致碳刷輕微跳火。	請機務處督導各機務段，接獲集電弓通報異常時，應立即安排詳檢相關設備，以預防更換不良設備。
33	5 月 17 日 08 時 46 分	社頭站	08:46 社頭站南端轉轍器燈號 EP 盤面顯示閃爍，東正線下行出發及西正線上行進站無法建立，09:28 經號誌單位查修回報：係繼電室電源固定座崩落，於 10:08 修復。	經查為繼電器室電源固定座老化崩落，電路受損影響繼電器室電源輸出，肇致號誌故障。	本案請彰化電務段報請相關經費，由電務處籌措進行補強及更換作業，避免類此事件再次發生。
34	5 月 17 日 12 時 20 分	太麻里站	12:20 起太麻里站 11 號轉轍器故障，經更換 WR 轉極繼電器及線對後，於 19:01 修復。	經查為 13 號轉轍器之控制繼電器(WR)接點因淹水導致不良。(太麻里北側風災後接線盒內端子並未全部更新，造成氧化銅綠)	請電務處督導各電務段於年度轉轍器精密檢查相關控制繼電器，辦理接點除鏽及除塵作業，避免類似故障再次發生。
35	5 月 17 日 22 時 38 分	林邊站	22:38 第 3348 次車林邊站準點開車時，列車發生動力異常(車速僅 2km/hr)即請求救援，經司機員處理後無效，依控制員指示換端駕駛後動力恢復正常，令本次車(3348 次)與 3087 次(區間車、EMU572+561)於林邊站互換編組，互換編組後第 3087 次晚 5 分開，23:28 本次車晚 50 分開出。	EMU558 電門控制卡故障(新品電門總成)。	一、要求立約商針對故障品提出故障分析報告。 二、請機務處督導 EMU500 各所屬段於 114 年 6 月完成前，全數召回同批電門總成更換。
36	5 月 18 日 16 時 10 分	和仁~崇德間	16:10 花蓮工務段通報：受豪雨影響和仁~崇德間西正線(K51+245 處)發現水淹超過軌面(伴隨土石流)，致電車線設備及路線受損，16:11 第 477 次自現場退回崇德站；該區間路線雙向不通，經人員搶修後於 5/21 日 05:36 恢復東正線單線雙向行車、5/24	大清水溪溪水夾帶土石，衝擊大清水溪橋，並漫延至鐵路。	請工務處督導各工務段持續依「工務值班室監視應變處置標準作業程序」派員監視高風險路段。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			日 05:45 恢復雙線正常行車。		
37	5 月 18 日 18 時 05 分	吉安站	第 6677 次車於吉安站因電車不出力，經處理無效即請求救援，18:52 救援機車花蓮開出，19:14 本次車經救援機車連掛後晚 74 分開。	EM583 電門總成暫態性故障。	請機務處督導車輛保養段預防性更換M端電門總成，修復營運前期數日派檢查員隨乘觀察並持續追蹤3個月。
38	5 月 19 日 14 時 27 分	斗南~大林站	14:27 第 121 次車通報：斗南~大林站間瑞德北路平交道(K280+773)有一民眾坐在西正線路線旁，第 176 次接獲通報後即停車，未撞及該民眾，經地方派出所將民眾帶離現場，176 次現場增延 9 分開車，14:43 大林站通報該民眾又侵入路線，14:57 地方警察再度將該民眾帶離後，路線恢復正常行車。	1 民眾於斗南~大林站間瑞德北路平交道(K280+773)侵入路線。	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。
39	5 月 19 日 16 時 25 分	汐止站	16:25 起汐止站 14AB 轉轍器故障，即通知號誌單位查修，先將 14A 轉轍器以定位使用，待列車空檔查修，19:25 汐止站始有列車空檔，經查係動作桿位移，號誌人員調整桿件並請車站扳轉定反位 2 次正常後，19:37 修復完畢。	經查為 14A 轉轍器尖軌未完全靠密，肘銷因列車震動磨耗稍有間隙(調整後即正常)，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於每月設備養護時間，搖動桿件確認肘銷間隙是否過大若有異狀立即預防性更換肘銷，再利用工電聯合檢查時，落實轉轍器動態扳轉，避免類次故障再次發生。
40	5 月 20 日 09 時 50 分	瑞源站	415 次於瑞源站發現第 3 車集電弓有偏移現象、477 次於臺東站出庫檢查發現第 3 車集電弓變形且逆行端第 1 條碳刷海側掉落(約 15 公分)，經	一、經查 5/19 第 323 次經過時，桿號 90/14 懸臂組 RT 管已歪斜，後續第 385 次經過時疑似有異響，隔日第 385 次編組改成第 477 編	一、利嘉溪橋上之懸臂組斜吊線各追加一條(每桿共三條)，使懸臂組更加穩固。 二、後續巡查時，針對該區間懸臂組

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			通知電力單位巡查新左營~花蓮間電車線回報。 經巡查後發現 2 處斜吊線斷落： (1)14:05 知本~康樂間 K90+300 處斜吊線斷 2 根，於 15:07 修復、(2)14:11 鹿野~瑞源間 K138 第 9 號電桿處斜吊線斷 1 根，經搶修已於 14:19 修復。	組，車輛於臺東站出站前檢查，發現第 3 車集電弓碳刷海側約 10-15 公分不見。 二、瑞源~鹿野間桿號 138/9 懸臂組斜吊線一條斷落、海端~關山間電桿 118/14 吊掛線及鼓輪掉落，經查是第 415 次前一日(即 323 次)於利嘉溪橋撞擊桿號 90/14 時已受損，故集電弓經過影響電車線設備。 三、經查桿號 90/14 之 2 條吊掛線之斷裂位置相同，且由截面點研判疑似於 P713A 標康樂站及知本站電車線工程施工時，安裝方式或工法使斜吊線受損，加上該區間受地形因素，長時間強陣風影響，易導致電車線設備產生劇烈晃動情形，影響電車線設備之穩定性。	偏位為正偏定位架作為巡檢重點。 三、針對 P713A 標康樂站至知本站進行電車線特檢，避免類似情形再次發生。(於 114/6/4 完成) 四、加強不定期車巡，如有發現異狀立即修復。
41	5 月 20 日 14 時 30 分	蘇澳站	第 4191 次表定蘇澳站始發，14:30 經換端後發現 EP517 VCB 跳脫(控制燈熄滅)，經技術支援「轉供」無效，請旅客換乘 4193 次，後經控制員指示將轉供恢復正常位並重新 Key off 升弓後恢復正常，15:46 行駛至蘇新站後與救援機車連掛後迴送樹林調車場，令本次車蘇澳~樹林間停駛，由樹林另備編組特開。	EMU501 編組(非動改車) EP-EMC 車車間 79 芯 59 號線阻值較高。	一、非動改編組 79 芯連結跳線阻值特檢。(限期 114 月 11 月底完成) 二、提報車型改善小組研議 EMU500 型非動改編組辦理舊有環保材質 79 芯連結跳線更新。
42	5 月 20 日 15 時 55 分	三民=玉里間	15:55 第 426 次行經三民=玉里間 K75+151 處撞不明物，經停車查看無	第 426 次行經三民=玉里間 K75+151 處撞及動物。	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

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			異狀後，16:12 現場開車，並通知工務單位巡查路線，於 18:33 回報發現一鳥屍並已清除。		補強。
43	5 月 21 日 07 時 48 分	南港站	07:48 第 4148 次行經南港站西正線南端 OS 區間(約 K20+0)疑似撞不明物，經乘務員停車查看回報無異狀，07:54 現場開車(增延 11 分)，並通知工務單位巡查路線，11:05 工務單位巡查後回報無異狀。	第 4148 次行經南港站西正線南端 OS 區間(約 K20+0)撞及不明物。	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。
44	5 月 21 日 13 時 46 分	志學~壽豐間	13:46 第 4534 次行經志學~壽豐間，因司軔閘置於運轉位時電車會大量排氣不鬆軔且無法出力，司機員即請求技術支援，依檢查員指示處理無效，14:12 最終 KEY OFF 重新降升弓後電車恢復正常，現場晚 29 分開車。	EMC576 ATP MMI 暫態性故障(當機)。	一、請機務處督導臺東機務段檢查及乘務員知悉本案故障處理方法，並發文各單位宣導 ATP 故障處理程序。 二、將 ATP-MMI(第四代)換下送富岡機廠檢測。
45	5 月 22 日 07 時 03 分	桃園~內壢間	07:03 第 103 次行經桃園~內壢間因後端機車不出力，至內壢站臨停處理並請求技術支援，經復位後恢復正常，本次車內壢站晚 20 分開車。	E1002 號 EPCS/5644A,~CPM3/3 之 5644 線接地燒損熔斷。	請機務處督導車輛保養段針對 2B 以上保養加強使用熱顯像儀詳查配電盤，檢查有無線路異常發熱。
46	5 月 22 日 09 時 44 分	彰化站	第 105 次於彰化站，因本務機車第一轉向架馬達及後連機車第二轉向架馬達各隔離 2 顆(列車僅剩 4 顆馬達)，經復位處理無效，增延晚 13 分開車；本次車到達終點屏東站後迴送潮州基地查修。	一、E1039 BCMD 燒損開路造成轉向架馬達隔離故障。 二、E1056 動力馬達接地造成轉向架隔離故障。	E1039: 一、如遇供電不良及故障碼出現依據檢查員判定汰換不良品。 二、機廠更換之 BCMD 勘用料當為備品使用。 E1056: 各級檢修時，如遇動力系統故障紀錄者，或回報有 VCB 切開現象，應詳查主電路相關設備絕緣值，並追蹤車輛使用情形。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
47	5 月 23 日 16 時 38 分	新左營站	第 2 次於新左營站，因機車鼓風機及 MA 無動作致不出力，經重新升降弓後動力恢復正常，晚 17 分開車；後續做第 2B 次於南港站，因機車鼓風機再次停轉，致列車無法續行，經司機員處理無效後請求救援；22:29 七堵機務段派救援單機前往南港站，23:24 本次車連掛故障編組後晚 89 分開車。	E403 因 RIC(短路接觸器)電磁閥座洩漏，造成鼓風機無動作)致不出力。	請機務處督導車輛保養段針對 2B 級以上檢修，除執行 RIC 主、輔接點動作檢查外，另增加針對電磁閥及座等相關空氣管路實施檢修，並更換異常元件。
48	5 月 24 日 10 時 38 分	七堵~汐止間	10:38 第 121 次通報七堵~汐止間(K8+600)有樹枝靠近主吊線，依限速 25K/H 慢行，14:08 工、電處理完畢，路線恢復正常。	樹枝靠近主吊線。	請工務處督導各工務段落實車巡檢視，若發現疑似外物入侵現象應立即處理，避免造成更大危害。
49	5 月 24 日 12 時 23 分	后里~豐原間	12:23 第 3217 次通報后里~豐原間(K177+100~600)豪雨積水接近軌面，致后里~豐原間雙線暫時不通；13:02 工務單位現場監看後回報積水已退去，后里~豐原間恢復雙線行車，工務單位於現場持續監看至 13:20 離開。	后里至豐原間(K177+100~600)受豪雨積水影響，致雙線暫時不通。	查為民眾擅自於地區排水溝開設洞口，導致雨水直接流入軌道，加劇淹水情形，已封閉該排水口並完成改善。
50	5 月 24 日 19 時 16 分	四腳亭~七堵站間	19:16 第 4735B 次於四腳亭~七堵站間發生引擎熄火，即通報救援及技術支援，經司機員重新啟動後恢復正常，晚 13 分到達七堵站。	一、司機員將變速機置於直聯位。 二、當車速低於變速點以下變速機仍於直聯位，司機員未及時察覺轉換至液聯位致全編組引擎熄火。 三、引擎熄火後，司機員至車下檢查各項設備，並確認各繼電器無異常後，再回到車上重新啟動車輛，致有所延誤。	一、請機務處督導七堵機務段運指幹部對當事人加強隨乘督導及運轉工作情況。 二、請機務處督導七堵機務段將此案例列入機班在職訓練宣導防止事故再發生。 三、於 114 年 6 月在職訓練時宣導 DRC 變速機操作說明。
51	5 月 25 日	雙溪~三	13:07 第 215 次行經雙溪~三貂嶺間西	經查為下雨天、及登坡因素，造成	請機務處督導各機務段於教育訓練

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	13 時 07 分	貂嶺間	正線上行第二閉塞地上感應子異常，爬坡不上致引擎過熱，13:19 雙溪輔機依傳令法進入救援，將第 215 次推至三貂嶺站(晚 27 分)，路線恢復正常行駛。	變速機過熱而限制出力，列車停車後更加無法登坡。	時宣導，如遇天候不佳應注意控速，降低因下雨致爬坡不上機率。
52	5 月 27 日 10 時 41 分	太麻里站	10:41 太麻里站通報：本(27)日 01:30 電力維修車(編號:CMB54)由知本(北端)進入站內 1 股時，因未確認 20 號標誌式轉轍器開通方向，致擠壞轉轍器；值班站長隨即通知班同仁處理，經查該轉轍器搖把下方連接導桿螺栓受推擠彎曲，遂將螺栓拆卸，暫以尖軌鎖定器鎖定定位，隨後通報查修，未影響正線行車。	一、未確實進行呼喚應答及再三確認轉轍器開通方向。 二、車站未派轉轍工扳轉轉轍器或引導維修車指揮員扳轉。 三、司機員通過轉轍器時應一度停車確認開通方向。	一、請電務處督導各電力段加強司機員及指揮員對轉轍器開通的確認及相關訓練。 二、依規章規定(運轉規章-調車處理須知第 24 條)使用無線電請車站派轉轍工至現場扳轉轍器及引導。 三、請電務處督導各電力段要求司機員與指揮員互相指認轉轍器開通方向後，維修車方可通行。 四、請電務處、東區營運處確實督導所屬依據本公司「路線隔斷及路線封鎖須知」第廿三項第(二)點規定，於進出封鎖區間時，維修工程車應依進站號誌機顯示進行號誌進站。
53	5 月 27 日 10 時 59 分	鹿野站	第 653 次於鹿野站，因機車動力接地，其後電器室散發燒焦味，經司機員檢視後請求救援；令臺東機務段派救援單機前往馳援，經調車連掛後於晚 90 分開車。	E227號斷開關(TS1)匯流排二片脫出致動力接地故障。	請機務處督導車輛保養段全面特檢 TS1-3 匯流排線是否脫出折斷。
54	5 月 28 日 07 時 25 分	宜蘭站	07:25 第 7523 次行經宜蘭站東副正線北端 OS 區間時，機車無動力，司機員應急處理無效後請求救援，08:00 宜蘭機務段派救援單機將故障編組	R201 RIOM3模組故障。	請機務處督導力約商辦理 VCU 軟體(V0.3.8 版本)更新(已於 6 月底更新完成)。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			拉回宜蘭站，摘解救援單機及加掛前位機車後，08:37 第 7523 次宜蘭站開車。		
55	5 月 28 日 09 時 36 分	七堵站	09:36 七堵站 104A 號轉轍器故障(定位不來)，即通報號誌單位查修；09:50 號誌人員到達現場查係顯示用查核繼電器短路所致，惟更換繼電器將影響反位不來，故利用今日夜間養護時間帶辦理更換及測試；現場於翌日 01:56 修復完畢。	經查為104A查核繼電器背部接點銹蝕，無法順利扳轉及顯示，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段檢視常下雨或積水之路段轉轍器，並於雨後天氣轉佳時，安排夜間工作將其開蓋疏散，避免水氣淤積造成設備故障。
56	5 月 28 日 11 時 28 分	新烏日~成功間	11:28 成功站通報：新烏日~成功間成功東路平交道(K202+705)上有公路車輛卡在路線上，造成雙線不通，即通知路警前往處理；11:34 號誌單位監看監視器畫面公路車輛已自行離開，路線恢復正常行車。	經查為成功東路平交道(K202+705)上有公路車輛卡在路線上，造成雙線不通，影響行車。	一、持續宣導當平交道作動時，用路人應遵守交通規則「停、看、聽」，切勿以身試法。 二、請電務處督導彰化電務段提供影像移請鐵路警察局裁罰。
57	5 月 28 日 14 時 09 分	水上~嘉義間	14:09 第 176 次(自強號、E514+E515)行經水上~嘉義間西線(K302+800 處)撞及不明物，列車長下車查看係撞到交通錐，現場停留 11 分開車，將其交由水上車站站員，後續 7202 次貨物列車行經該路段回報路線正常。	第 176 次行經水上~嘉義間西線(K302+800處)撞及交通錐。	一、透過文宣及海報加強宣導，平交道作用時應保持路線淨空，若發現異物侵入，應立即通報處理。 二、請電務處督導彰化電務段提供遺落交通錐卡車之影像，移請鐵路警察局裁罰。
58	5 月 28 日 16 時 45 分	雙溪站	第 177 次於雙溪站，因機車馬達兩顆電流過低遇下雨需加掛輔機，經加掛輔機後開車，到達七堵站經更換編組後開車(增延 17 分)。	因細雨導致軌面條件不佳，致動輪空轉馬達隔離。	請機務處督導各機務段於乘務人員在職訓練時，加強有關遇動輪空轉時之駕駛模式訓練。
59	5 月 28 日 21 時 41 分	汐止站	21:41 起汐止站 14AB 轉轍器故障(無法定位)，1 股下行出發無法建立，致第 4225 次無法開出，即通知有關單位，令該次車汐止=北湖間停駛(改迴	經查為14A轉轍器之尖軌靠密後，因動作桿動程位移，尖軌靠密過緊，造成回彈，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於每月設備養護時間，搖動桿件確認肘銷間隙是否過大並有異狀立即預防性更換肘銷，再利用工電聯合檢查時，落實轉

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			送);現場經號誌人員查修後於 23:29 修復完畢, 號誌故障時間計 108 分。		轆器動態扳轉, 避免類次故障再次發生。
60	5 月 29 日 05 時 36 分	礁溪~頭城站間	05:36 第 7503 次車行經礁溪~頭城站間, 車長通報後端第 3 車裝載貨櫃平車疑似鬆軔不良(冒煙), 遂於頭城站摘放該平車檢查晚 30 分開車, 該平車經現場檢查走行裝置(軸溫、車輪踏面)皆正常, 應係雨天制軔閘瓦與車輪磨擦造成水氣冒煙。	因雨天影響, 車長發現疑似鬆軔不良(冒煙)情形, 為確保行車安全, 遂通知相關人員前往檢查, 致發生列車誤點情形。	後端第 3 車(ㄉㄨㄟ 35F1013)經宜蘭機務段派員至頭城查看後, 並無鬆軔不良情形, 觀察後續運用皆無異狀。
61	5 月 29 日 13 時 01 分	上員~榮華站間	13:01 第 1820 次車行經上員~榮華站間 K11+900 處有路樹傾斜侵入路線致撞及後停車致車輛損壞(水箱及軔管破裂), 因站間路線不通, 13:49 新竹機務段派機車前往救援, 至現場聯掛故障編組後改作 1820B 次迴送新竹, 18:52 經工務人員搶通後, 路線恢復正常行駛。	受豪雨影響致樹木傾倒至路線	請工務處督導各工務段持續辦理路線巡查並依「影響行車安全樹木管理須知」辦理列管及相關處置。
62	5 月 29 日 21 時 20 分	嘉義站	第 521 次於嘉義站, 因機車雨刷故障, 經加掛前位機車後開車(增延 12 分)。	E219號雨刷片脫落故障。	請機務處督導車輛保養段全面特檢雨刷片安螺, 安螺末端螺牙壓扁固定後(含備品), 避免螺絲再次鬆脫。
63	5 月 30 日 13 時 00 分	樹調~樹林間	13:00 第 4188 次車行經樹調~樹林間小運轉線出現 A 故障, 電軔作用指示燈亮, 電門把手置 22 刻度車速僅為 4~6km/hr, 即請求技術支援, 經隔離 #1、2 轉向架、ES 開關、轉牽引控制、TCU 轉換開關、防滑裝置開關均無效, 令 4151 次編組到達終點樹林站後替駛, 本次車樹林站晚 31 分開車。	EMU507編組之EM車電門總成暫態性故障。	一、故障品做序號控管, 於裝車前測試並追蹤使用, 如再發生異常者汰換。 二、2 級以上保養, TCU 紀錄出現 SPDRQF (速度請求訊號故障) 時, 詳查電門或預防性更換異常設備。
64	5 月 30 日 14 時 40 分	鹿野~瑞源站間	14:40 第 4537 次車行經鹿野~瑞源站間突緊急緊軔、VCB 切開、降弓、無	EP537 110V供電斷路器(75A)暫態性不良。	一、請機務處督導各機務段針對 110V 供電斷路器跳脫辦理司機

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			故障指示燈顯示，即請求救援及技術支援，經查係客室 110V 供電開關跳脫，復位並重新升弓啟動恢復正常，本次車瑞源站晚 13 分到。		員教育訓練。 二、請機務各機務段於改善小組統計 110V 供電斷路器(75A)故障件數並研擬是否辦理更新計畫。
65	5 月 31 日 21 時 40 分	景美~新城間	21:40 第 4039 次行經景美~新城間西正線(K66+500 處)有異音，後續第 248 次行經該路段查看，回報西正線有一疑似山羌屍體，現場增延 7 分開車，22:47 工務單位前往處理後狀況排除，路線恢復正常行車。	第 4039 次行經景美~新城間西正線(K66+500 處)撞及動物。	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。