

國營臺灣鐵路股份有限公司 113 年 9 月份行車事故事件月報表

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	9 月 07 日 11 時 07 分	東澳站	11:07 幸福水泥公司於東澳站辦理調車作業移動編組至 8 股道，因幸福水泥司機員及調車工均未確認廠區內單燈調車號誌機及 27B 轉轍器開通方向，致擠壞轉轍器後 2 輛貨車(尸去所 1188 號及尸去所 1066 號)出軌，11:13 通報相關單位查修，15:30 出軌車輛全部復軌，8 日 23:50 廠區 27B 轉轍器修復，無影響正線行車。	一、幸福水泥調車工未至停車再開處引導調動機一度停車。 二、幸福水泥調車工未確認調車號誌及轉轍器開通方向。 三、廠商行車調度無線電話雜訊干擾較重。 四、廠商未等站方引導人員到達及未確認調車號誌顯示即通知調動機推進。 五、廠商未依車站調車協議書規定辦理作業。	一、廠方調車人員應就定位於「停車再開標誌」前並引導車輛於標誌前一度停車。 二、廠方調車人員應於調車號誌及轉轍器處所確認其顯示及開通方向是否正確。 三、協調廠商租用本公司無線電使訊號能更清晰。 四、廠商應落實與車站、引導人員之聯繫、確認，由車站引導人員到場確認號誌及轉轍器無誤，再請車站查核確認後始得辦理進出作業。 五、加強調車人員、車站及廠商三方聯繫、確認。 六、請東區營運處發函請廠商落實遵守車站調車協議書規定辦理作業。
2	9 月 14 日 15 時 09 分	板橋站	15:09 第 135 次車(PP 自強號、E1056+1038)準點進入板橋站時，1 名男性旅客自車站第 2 月台第 5 車位置落軌，司機員發現後立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，即通知相關單位，15:12 路警到達現場，15:20 救護人員到達現場處理，15:35 將傷者送醫，16:29 板橋站 4 股蒐證完畢恢復正常行車。	1 旅客自板橋站第 2 月台第 5 車位置侵入路線，第 135 次司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及。	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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
3	9月18日 18時50分	斗六~林內 間	18:50 分，第 2213 次(區間車、EMC725)行經斗六~林內間東正線(K262+746)達豐廠前平交道時，一輛摩托車闖越平交道侵入路線，司機員發現後立即鳴笛示警並緊軔但仍撞及(騎士當場死亡)，19:20 路警到達現場，20:54 報檢察官同意後放行。	1 摩托車由山側往海側闖越達豐廠前平交道侵入路線，第 2213 次立即鳴笛並緊軔但仍撞及。	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。
4	09月25日 12時35分	路竹~岡山 間	12:35 第 131 次車(自強號、ED3471)行駛斗六~斗南間東正線接近保長路平交道(K266+472)時，一民眾騎乘腳踏車由平交道東側闖入，司機員發現即緊軔停車但仍撞及(搶救後不治)，12:44 救護車到達現場，12:50 斗六派出所路警到達現場，經路警蒐證後於 13:49 放行。	1 民眾騎乘腳踏車闖入保長路平交道(K266+472)，第 131 次司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及。	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 82 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	9月2日16時26分	鳳林-崇德站間、花壇-斗南間、宜蘭-南澳間及鳳林-富里	16:26 在花蓮縣政府東南方 8.5 公里，發生芮氏規模 5.5 地震，花壇-斗南間、宜蘭-南澳間及鳳林-富里間各按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，18:38 分路線巡查完畢，恢復正常行駛。	16:26 在花蓮縣政府東南方 8.5 公里，發生芮氏規模 5.5 地震。	存查。
2	9月2日16時32分	桃園~內壢間	16:32 第 7501 次於桃園~內壢間東因機油壓力過低，經啟用後部機車後，於埔心站續開。	車輛行駛常上坡時，學習司機員因操作熟悉度不足，致LOS保護機制作用，復位無效。	本案例請機務處督導機務段作為機班9月份在職訓練教材，宣導教育R型柴電機車油門把手遇長上坡操作（收油門請逐段慢收，並至二段位片刻，以防止LOS作用）。
3	9月2日16時54分	臺東站	16:54 第 4547 次，因限速備援系統異常，經重新升降弓及電瓶系統重開機後恢復正常，本次車於臺東站晚 11 分開車。	EMC577 備援系統 SCM 通訊暫態異常。	請臺東機務段於 ATP 改善小組提報修訂「備援系統故障處置簡表」，增加彙整故障判別及簡易排除處理，並發文請各段後續辦理宣導訓練。
4	9月2日21時11分	八堵站	21:11 第 4225 次車於八堵站，因停車位置不當，經司機員自行退回月台適當位置後，本次車八堵站晚 3 分開車。	一、司機員接近八堵站時第一時間未意識該站應停車，錯過最佳緊軔時機。 二、司機員未執行呼喚應答、移動磁鐵游標。 三、司機員停車位置不當後未依規定通報取得行車命令逕自退行。	一、司機員乘務時應專心致志，勵行呼喚應答，移動磁鐵游標，並開啟到站播音監聽喇叭。 二、應有計畫性運轉，停車時應隨時注意查核點。 三、退行或到站需移動停車位置須依相關規定辦理。 四、邀集相關單位，研議八堵站 ATP 速度限制修正為 0km/h。 五、本案司機員暫停乘務 3 個月，並施行適性測驗。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					六、適性測驗若合格，由指導室加強訓練，前 2 個月著重指認呼喚應答及運轉規章，第 3 個月安排指導員陪同進行實車駕駛訓練，調整駕駛模式。 七、指導室針對段內 ATP 記錄有異常者進行記錄，加強隨乘督導，必要時暫停該員乘務。 八、指導室將抽問所屬乘務員各站運轉計畫及查核點。 九、請機務處督導七堵機務段辦理教育訓練加強停車位置確認及遵守相關規章規定。
5	9 月 3 日 04 時 55 分	新營~後壁間	04:55 第 2128A 次車行駛於新營~後壁間西正線時，車長在第 7 車聽到車廂遭不明物擊中，經查看海側玻璃龜裂但不影響行車，即通報車站及嘉義路警所處理，05:09 到達嘉義站後車站人員發現第 5 車玻璃亦有龜裂，經以膠帶固定後，本次車嘉義站晚 13 分開。	經現場巡查並無發現撞擊物。	請工務處督導各工務段於路線巡查時如發現有碰撞車輛影響行車之虞物品，應盡速移除避免遭撞並通報車站及路警處理。
6	9 月 3 日 05 時 58 分	彰化站	第 2008 次車(區間快)於彰化站因車上 ATP 故障，經處理無效後即更換編組，本次車彰化站晚 39 分開。	CAU(天線)因原廠密封不良致內部機板受潮。	請機務處車輛保養段督導立約商全面改善 EMU900 型車輛 CAU 防水情形，並加以優化。
7	9 月 3 日 11 時 54 分	九曲堂站	11:54 第 103 次於九曲堂站因後連機車疑似鬆弛不良冒煙，司機員查看無異狀，軸溫貼紙無變色，沿途亦無鬆弛不良情形，為求安全令本次車九曲堂~潮州基地間停駛，故障編組作	機車 E1002 研判新車輪外緣表面防鏽油脂遇熱變色。	一、持續觀察該車運用情形，遇異常即安排檢修。 二、新車輪安裝後外觀清掃以利後續追蹤。 三、針對該批馬達裝車前，外緣防鏽

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			103B 次迴送潮州基地。		油脂變色部分全部清除，避免發生相同疑慮。
8	9月3日13時36分	板橋~樹林間	13:36 第 165 次車行經板橋~樹林間俊英街平交道(K39+699)時，發現一輛小客車闖越，造成平交道告警系統作用，第 165 次車受前方(俊英街)平交道影響立即停車，因列車剛好停在中性區間(K39+500)致列車無動力，13:50 經司機員重新降升弓後現場晚 13 分開車。	1 小客車闖越板橋~樹林間俊英街平交道(K39+699)，造成平交道告警系統作用。	透過海報、文宣加強宣導平交道作用時，應保持適當安全淨空距離，切勿強行闖越。
9	9月4日22時36分	崇德~鳳林站間	22:36 花蓮縣政府西北西方 6.9 公里，發生芮氏規模 3.1 地震，崇德~鳳林站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，23:18 路線恢復正常行駛。	17:41 花蓮縣政府西南方 27.8 公里，發生芮氏規模 4.2 地震。	存查。
10	9月6日04時40分	蘇澳新站	04:40 起蘇澳新站西正線上行出發號誌故障，即通知號誌單位查修，經處理後於 09:27 分恢復正常，號誌故障時間計 287 分。	經查為 61 芯主纜線 32、33 號芯線因長久使用導致老化，造成號誌故障。	本處已編列相關重置經費預算，請臺北電務段調查轄區相關主電纜(61 芯)，發包更換改善。
11	9月6日07時10分	南港站	第 6012 次於南港站通報無法人工播音(可自動播音)，經列檢人員處理後無效，後行駛至七堵站，經列檢人員至列檢室取備用 PISC 主機更換後，本次車七堵站晚 12 分開車。	因放置於 DC10501 之 PISC 主機麥克風接座不良，肇致無法人工播音。	一、請機務處行文各區營運處轉知所屬車長，操作 PISC 設備時依據莒光號旅客資訊系統操作手冊，避免用力拉扯，以免設備損壞。 二、請機務處督導車輛所屬段，於車隊上放置備用 PISC 主機 1 台，以縮短 PISC 主機故障時，更換設備之時間。 三、請機務處於客貨車故障改善小組研議莒光號車隊之 PISC 設備更新。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
12	9月6日09時02分	鳳山~九曲堂間	09:02 起鳳山~九曲堂間東正線下行(K16+200-500 處)地上感應子故障，即通知號誌單位查修，於 09:50 處理後恢復正常，號誌故障時間計 48 分。	一、本案經查為 110V 電源保險絲燒損時，盤查相關迴路皆無相關異常更換保險絲即恢復正常。 二、後查現場電源配置無相關備援系統，故前端保險絲燒損時無相關備援系統可維持現場設備運作，影響號誌。	該案於 113/11/18 維修技術小組中列管，並於 113/11/22 夜間加裝 UPS 解決問題。
13	9月6日17時02分	福隆~大里間	第 434 次於福隆~大里間東正線撞及不明物，經停車檢視發現係撞到狗，即通知工務單位前往處理，於 17:57 處理完畢，本次車現場晚 20 分開車。	第 434 次於福隆~大里間東正線(大里進站前)撞及動物。	請工務處督導各工務段持續落實路線巡查如有發現圍籬缺損即儘速修補。
14	9月7日05時28分	花壇~斗南間	05:28 許，花蓮縣府北北東方 35.7 公里，發生芮氏規模 4.8 地震，二水站顯示 3 級，花壇~斗南間按規定經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，06:09 恢復正常行駛。	05:28 花蓮縣府北北東方 35.7 公里，發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
15	9月7日12時25分	七堵站	第 125 次車於庫內整備時檢車人員發現第 5 車冷氣及車下空氣彈簧故障，經更換編組後檢查員發現 A 側無法送電，經改為 B 側後成功送電，本次車七堵站晚 19 分開。	客車(PPT2012)空簧水平閥故障及客車(PPP2507) 74 芯 A 側 4 芯跳線第 1 腳 PIN 內縮。	一、前一日檢查時若需待隔日維修處理，提早將編組留在檢修線，勿浪費時間由車站調入整備股道。 二、修理時間無法確認於編組運用前完成時，應使用備用編組，必免延誤運用時分。 三、針對 PP 客車車況較差之客車，優先排定於客車機電系統更新案施作。 四、各級檢修若有拆卸車間跳線，除持續檢視接線固定環、鏽蝕狀態外，須按壓測試接線 PIN 是否內縮無法彈出。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
16	9月7日13時16分	林~崇德、和平~東澳間	13:16 花蓮縣政府東南東方 16.4 公里發生芮氏規模 5.3 地震，鳳林~崇德、和平~東澳間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，14:25 路線恢復正常行駛。	13:16 花蓮縣政府東南東方 16.4 公里發生芮氏規模 5.3 地震。	存查。
17	9月7日18時32分	內壢~中壢間	18:32 起內壢~中壢間六和平交道(K64+047)告警持續作用，號誌單位檢查係自動偵測雷達當機，經重開後恢復正常，平交道告警故障時間共 88 分。	障礙物自動偵測設備(雷達)熱當機，導致告警顯示未熄滅。	一、人員到現場檢視周遭環境及電路後，確認無影響，認定應為設備熱當機所致，重新開機後恢復正常。 二、請電務處督導各電務段將此案例納入教育訓練，同仁面對設備故障時除查看監控等待號誌設置之條件有無恢復外，應立即先行前往現場檢視設備故障情形。
18	9月8日04時44分	七堵站	第 4118 次車(區間車)於七堵站做開車前整備時發現總風缸 MR 除復壓數值不正常，經重新降升弓無效後，後經技術支援處理後恢復正常，本次車七堵站晚 27 分開車。	乾燥機逆止閥 O-Ring 脫落。	請機務處車輛保養廠、段督導立約商針對空氣乾燥機設備品質加強管控。
19	9月8日10時38分	嘉義~民雄間	嘉義站通報，鐵道局中部工程分局嘉義工區於嘉義~民雄間西正線(K294+500)進行嘉義高架計劃工程項目，承包商由電車線上方以吊掛鋼索吊運材料時觸碰到電車線主吊線及自動平衡裝置，造成主吊線 2 股線燒損及盤型礙子破損，即通知查修，經電力單位搶修處理後於 13:16 嘉義~民雄間恢復雙線行車。	一、未確認鐵路高壓電安全距離，導致小型捲機鋼索觸碰到電車線出線至終端重錘位置，發生火花。 二、根基公司工程師於第一時間並未即時通報工地主管，事發後延遲通報 1 小時，廠商標準通報流程有明顯疏失。 三、施工廠商協力廠商及責任區工程師對於鐵道沿線作業安全危害意識不足。	一、對於施工人員再進行3小時之電化鐵路安全須知暨鐵路行車安全教育訓練，並針對臺鐵帶電設備及可能發生危害因子加強說明。 二、於施工前確認放樣圖說位置與現地是否吻合，如有衝突或接近臨軌感電範圍應立即調整施工順序或時間，不得讓施工廠商進行施作。 三、督導施工廠商訂定通報SOP流程，避免事件(故)延誤通報。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				四、施工廠商對於鐵路設施之帶電部分，如人員於作業中或通行時，有因接觸或接近至發生感電之虞者，應申請夜間封鎖斷電後施工。 五、施工廠商於懸臂工作車推進過程未依品質計畫完成自主檢查。 六、主辦、監照單位未確實依據契約特訂條款鐵路沿線施工安全須知規定辦理。	四、督導監造單位臨軌作業尚有接近電車線、擋線等帶電設備1.5m範圍內，嚴禁同意廠商日間施作。 五、督導監造單位及施工廠商針對C611標工區鐵路沿線全線調查臺鐵公司相關帶電設備，並會同機電相關專業段隊辦理危害辨識。 六、爾後再有電車線出線終端擋線情形，將督導施工廠商協調電車線出線至終端重錘位置礙子移設作業，並就未帶電部分增設保護套以利辨識帶電及未帶電區域，以維施工安全。
20	9月08日 13時51分	崇德站	13:53 花蓮工務段通報崇德~和仁間K56+950處蘇花公路土石溢流至鐵路路線，13:54發布行車命令封鎖崇德~和仁間路線，即時起成立一級應變小組，南下列車行駛至蘇新站折返樹調，北上列車全部行駛至花蓮站，現場經相關單位搶修後於隔日06:05恢復東正線單線雙向行車。	蘇花公路土石溢流至鐵路路線。	一、預計114/4/30前完成實體阻隔設施設置。 二、預計114/4/30前完成告警系統設置。
21	9月08日 17時20分	二水~林內間	17:20起因大雨致雨水淹過軌面，令二水~林內間以西正線單線行車，集集線暫時停駛，18:32二水站內3股道水退，二水~林內間恢復雙線行車，19:13二水站內4股道積水退去，集集線自2921次起恢復正常行駛。	受低氣壓影響，大雨驟降導致排水設施宣洩不及致車站淹水。	請工務處督導嘉義工務段定期清理鐵路旁排水設施避免大雨驟降宣洩不及。
22	9月08日 18時46分	彰化站	18:46第142次車，因本務機車軀機控制斷流開關跳脫無法復位，無法修復，經更換編組後，本次車於彰化站	E1002軀機控制斷流開關5601線破損，造成斷路器跳脫。	一、請機務處督導車輛保養段辦理控制斷路盤教育訓練(檢修後，拆、裝時務必注意線路，避免壓

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			晚 58 分開車。		損)。 二、請機務處督導車輛保養廠、段於二級以上保養時，加強各電氣配件相關線路端子、連接線檢查，發現破皮等不良現象即排修詳檢或更換。
23	9 月 10 日 05 時 15 分	雙溪站	05:15 第 9153 次電力維修車於雙溪站調車由 5 股南轉時因未確認 20 號轉轍器開通方向(應為定位)致擠壞轉轍器，造成定、反位不來，06:16 工務單位以尖軌鎖定器將其固定於定位，號誌單位於 09:52 修復。	一、指揮員未落實指認呼喚及再三確認轉轍器開通方向。 二、電鎖轉轍器由站方解鎖後，轉轍工尚未抵達現場，指揮員即自行扳轉 20 號轉轍器。 三、未依調車處理須知規定由車站人員扳轉及確認轉轍器開通方向。	一、請電務處督導各電力段加強指揮員教育訓練，加強指揮員及司機員確認轉轍器開通方向。 二、請電務處督導各電力段加強指揮員教育訓練，依調車處理須知規定使用無線電請車站派轉轍工至現場扳轉轉轍器及引導。
24	9 月 11 日 10 時 16 分	嘉義站	第 510 次(莒光)因機車風泵壓力無法持續建立導致故障，經加掛前位機車後，本次車嘉義晚 90 分開車。	機車 E213 限壓閥異常，致控制空氣壓力開關(CAPS) 壓力不足未作用造成不出力。	一、2B 以上保養加強限壓閥內膜板 O 型環整理、清潔。 二、閥類序號紀錄追蹤，發生重複故障情形即汰除。
25	9 月 11 日 21 時 41 分	花壇~斗南、二水~濁水、志學~南平站間	21:41 在花蓮縣政府南南東方 12.3 公里發生芮氏規模 4.8 地震，花壇~斗南、二水~濁水、志學~南平站間按 3 級地震規定辦理，各區間經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉回報無異常後，22:42 起路線恢復正常行駛。	21:41 在花蓮縣政府南南東方 12.3 公里發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
26	9 月 12 日 06 時 08 分	潮州站	第 3303 次車因鬆軔不良無法修復，令本次車及第 3310 次潮州=加祿站間停駛，另第 3305 及第 3058 次枋寮=加祿站間延長行駛，並由潮州基地另備編組作第 3310 次由潮州站 07:43 特開。	EMC563 號司軔閥 VI 端子鬆脫，扭緊後正常。	一、請機務處督導車輛所屬段辦理司軔閥端子特檢，預防類似案件再次發生。 二、請機務處督導富岡機廠於車輛 3A 以上進廠檢修時，辦理司軔閥接線端子檢查並更新接線端子。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
27	9 月 12 日 02 時 47 分	屏東站	第 3202 次車因電車電門故障，經處理無效，令本次車屏東~嘉義間停駛，故障編組改作 3202B 次迴送潮基檢修。	ED818 電門總成內部卡片不良。	請機務處督導嘉義機務段辦理 EMU800 型主控制器（電門）電位計信號數值測試特檢。
28	9 月 12 日 17 時 56 分	新左營站	第 168 次車到達新左營站時，嚮導員列車監視發現第 10 車集電弓歪斜，令本次車於新左營站更換編組，經更換編組後晚 58 分開車。	EP3373 號集電弓支架斷裂。	請機務處督導廠商針對集電弓支架斷裂部分提出替代品，並於該月提至 EMU3000 型保固會議立案專案列管。
29	9 月 13 日 05 時 00 分	羅東站	05:00 起羅東站西正線上行出發地上感應子故障，經更換一片電源板及重灌一片感應器驅動板(BD3)後，08:20 修復完成。	經查為 78-1WU 處第三塊驅動板 BDB3 老化衰減故障，影響羅東站西正線上行感應子鏈結(LINKING)，肇致號誌故障。	一、請電務處督導臺北電務段將此故障案例納入教育訓練並強化同仁使用 MDC 加速排除故障。 二、請電務處將本案納入重置計畫更新相關驅動板，以利降低設備老舊衰減造成之號誌故障。
30	9 月 13 日 12 時 59 分	鳳林~崇德間	12:59 花蓮縣政府東南東方 12.1 公里發生芮氏規模 4.8 地震，鳳林~崇德間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，13:43 路線恢復正常行駛。	12:59 花蓮縣政府東南東方 12.1 公里發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
31	9 月 13 日 17 時 27 分	瑞穗~志學間	17:27 花蓮縣政府南南西方 24.1 公里發生芮氏規模 4.1 地震，瑞穗~志學間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，14:53 路線恢復正常行駛。	17:27 花蓮縣政府南南西方 24.1 公里發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
32	9 月 14 日 06 時 46 分	田中站	06:46 第 3005 次車準點到田中站，車長發現第 3 車車頂集電弓有冒煙現象，令本次車田中~嘉義間停駛，於嘉義站另編特開晚 38 分開車。	車長通報第 3005 次車，車頂集電弓有冒煙情形。	一、經調閱影像查看，研判車長係看到停於4股2902次柴聯車引擎啟動所產生之排煙。 二、請各區營運處將本案例作為教

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					材辦理宣導。
33	9 月 14 日 08 時 38 分	楊梅~埔心間	08:38 楊梅站通報：楊梅~埔心間 K75+800 有民眾靠近路線旁，即時起該處限速 25km/hr 慢行，經路警將該民眾帶離現場，09:29 慢行解除，恢復正常運轉。	楊梅~埔心間 K75+800 有民眾靠近路線。	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。
34	9 月 15 日 00 時 04 分	中壢站	00:04 韓商於中壢站測試光電轉換器(L2 Switch)重置措施，於測試時因光電轉換器設置初始化導致封包溢出(Packet Flooding)現象，數據接收超負荷，造成中壢全站占用燈閃爍，轉轍器無法扳轉，經聯繫工程師到場查修(號誌人員會同)，重置光電轉換器生成樹協定(RSTP)後於 01:55 系統恢復正常，04:12 更換光電轉換器，04:20 平交道恢復正常，號誌故障時間計 256 分。	經查韓商人員未注意相關光電轉換器之操作程序，造成設備數值初始化，影響行車。	請電務處督導各電務段遇廠商有類此設備要操作時，應利用夜間無行車之虞再行測試，避免類此案件再次發生。
35	9 月 15 日 11 時 05 分	瑞穗~壽豐間	11:05 光復站強震觀測系統顯示震度 3 級，瑞穗~壽豐間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，11:54 路線恢復正常行駛。	11:05 光復站強震觀測系統顯示震度 3 級。	存查。
36	9 月 16 日 14 時 18 分	雙溪~三貂嶺間	14:18 許，第 7527 次行駛至雙溪~三貂嶺間西正線(約 K20)處，因機車無動力請求救援，令雙溪站派救援單機前往現場；14:53 該單機將故障編組以牽引方式拉回雙溪站並擔任第 7527 次本務機車後，於 16:14 分雙溪站開車。	查機車(R208)出廠時裝錯油管型號致洩漏。	請機務處督導立約商 R200 型風扇油管特檢。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
37	9 月 16 日 17 時 25 分	臺北站	第 141 次車於臺北站因本務機車無動力，即報有關單位，經司機員復位後恢復正常，本次車臺北站晚 26 分開車。	機車(E1062) PCE1之MV電子卡故障。	請機務處督導富岡機廠針對整新品部分，除針對故障元件辦理更換外，同時使用熱像儀判斷，預防性更換異常元件並持續追蹤。
38	9 月 16 日 17 時 56 分	宜蘭站	第 4206 次於宜蘭站因電車編組第 5 至 8 車無照明及冷氣，經列檢查修無效，即令列檢隨車處理，因列檢隨車後仍無法修復，令將第 5 至 8 車隔離不辦客，本次車於蘇新站晚 22 分開車。	SIV 之電容器 ACC 異常(不良)。	請電聯車故障改善小組研擬後續優先購買原廠(ABB)ACC。
39	9 月 17 日 16 時 38 分	富源~光復間	第 431 次 16:38 通報富源~光復間上行第 4 閉塞號誌無顯示故障，經號誌單位檢查係該地區雷擊造成突波吸收器故障所致，於 17:48 修復。故障時間計 70 分。	經查為雷擊造成現場突波吸收器開路，影響號誌。(突波吸收器平時為與電路串聯(低負載)，如遇大電流瞬間經過或是雜散電流，則突波吸收器會將設備切開(開路)，避免後端設備故障，其開路時外表會有相關警示，現場人員肉眼可判斷，無須量測)	突波吸收器為防範設備遭異常突波之設備，其設備於本案有發揮正常功能維持設備安全，請電務處督導各電務段同仁檢於檢視現場設備箱及纜線接地作業時，避免未確實接妥導致能量無法順利導入大地，影響設備。
40	9 月 17 日 18 時 26 分	岡山站	第 3032 次(區間快)於岡山站因編組 110V 電瓶不充電致車廂內照明異常請求救援，18:31 司機員回報處理後正常充電並恢復車廂照明，續作第 3031 次岡山準點開車。	EP567 號 DCCTR 作用(因集電弓壓力過低)致第 2 車 VCB 切開	請機務處督導車輛保養段，遇發生直流成分偵測異常車輛，即排修詳檢集電弓及相關附屬裝置，後續重複發生集電弓壓力衰退不足，即安排更換集電弓總成入廠整修。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
41	9 月 17 日 18 時 26 分	七堵站	第 149 次車於七堵站因本務機車第 2 轉向架隔離，即報有關單位，經司機員復位無效後，於七堵站晚 3 分開車，該次車於新竹站請列檢查修無效，經加掛輔機後晚 18 分開車。	E1011 號第二設備鼓風機異常(三相阻值不平衡)造成 045(第二輔助供電故障)。	請機務處督導車輛保養段於 2C 年檢保養時，量測各鼓風機內阻值及絕緣值並記錄，發現異常即更換。
42	9 月 18 日 05 時 13 分	內灣站	05:13 第 1801 次於內灣站因機車無法出力，即報有關單位，令該次車駛入新竹站更換編組作 1804 次，惟開車時又發現編組引擎冷卻水有漏水情形，再令本次車至竹東站再與 1845 次編組互換，經互換後 1804 次晚 24 分開，故障編組作 1845 次回新竹查修。	一、DR1010 疑似動力控制電路暫態異常，致引擎熄火不出力。 二、DR1019 引擎冷卻水墊片因熱漲冷縮效應，至有些微滲漏。	一、DR1010 請機務處督導彰化機務段辦理車輛啟動後檢查教育訓練。 二、DR1010 請機務處督導車輛所屬段於各級保養時加強辦理動力測試，有異常紀錄者安排臨修詳檢。 三、DR1019 請機務處督導車輛所屬段於各級保養時加強巡視引擎外觀，如有冷卻水滲漏者安排臨修詳檢。
43	9 月 18 日 08 時 43 分	瑞穗~富里間	08:43 在臺東縣政府北北東方 56.7 公里發生芮氏規模 4.3 地震，瑞穗~富里間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，09:52 路線恢復正常行駛。	08:43 在臺東縣政府北北東方 56.7 公里發生芮氏規模 4.3 地震。	存查。
44	9 月 19 日 01 時 10 分	鳳林~崇德間	01:10 許，花蓮縣政府西北方 13.8 公里發生芮氏規模 4.6 地震，花蓮 3 級，鳳林~崇德間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，06:13 路線恢復正常行駛。	01:10 花蓮縣政府西北方 13.8 公里發生芮氏規模 4.6 地震。	存查。
45	9 月 19 日 15 時 38 分	嘉義~善化間	15:38 臺南市政府北北東方 49.5 公里發生芮氏規模 3.6 地震，嘉義~善化間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車	15:38 臺南市政府北北東方 49.5 公里發生芮氏規模 3.6 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
			以 60km/hr 慢行運轉無異常，16:06 路線恢復正常行駛。		
46	9 月 19 日 16 時 07 分	南澳站	16:07 第 653 次車(莒光號)於南澳站因機車疑充電電壓過高，經處理無效後請求救援，經連掛救援機車做本務機車後，本次車南澳站晚 109 分開。	E226 號導線老舊劣化與線槽接觸導致接地，引起大電流將導線燒損。	請機務處督導車輛保養段於二級以上保養時加強檢查車上各類導線，遇有破損立即更換。
47	9 月 19 日 18 時 39 分	岡山~路竹間	18:39 第 150 次車(PP 自強號)行駛岡山~路竹間時，因本務機車 VCB 切開，經司機員重新降升弓後恢復正常，於待避 154 次後本次車晚 25 分開。	PCE1 及 PCE2 電子卡組因框架不良致顯示異常，造成 VCB 切開。	一、請機務處督導車輛保養廠、段將 PCE1 及 PCE2 框架做序號管理，若經整修後再有重複故障時，則予以汰換。 二、請機務處督導車輛保養廠於 PCE 框架整新後，需上測試台檢測其功能是否正常，以確保設備運作良好。
48	9 月 20 日 05 時 09 分	台中港~清水間	第 2501 次行駛至台中港~清水間因電車集電弓自動降下請求救援，經司機員應急處理後恢復正常取消救援，晚 20 分到達清水站。	EP580 車客室 110V 供電斷流開關 BatN2 (75A)跳脫，致行經中性區間發生集電弓自動降弓情形。	一、請機務處督導車輛保養段，針對 EP580 機車預防性更換 BatN2 及 110V 電瓶充電。 二、請機務處於電聯車故障改善小組研議辦理 BatN2 汰換更新，以降低 110V 供電斷流開關跳脫故障風險。
49	9 月 20 日 17 時 58 分	二水~濁水間	17:58 集集線二水~濁水間 K5+200 附近，因下雨部分路線淹水有接近軌面之狀況，令該路段暫時封閉，19:51 經工務段人員到達現場查看，回報淹水已退去，19:51 起路線恢復正常行駛。	因公路兩側排水系統遭泥沙淤積造成排水不良，導致泥沙淹至本公司路線。	一、已函請彰化縣政府研議辦理道路側溝植筋加高，防止邊坡泥沙沖積至道路及鐵路。 二、公路排水溝，公所將辦理改善作業。 三、鐵路排水溝，請工務處督導嘉義工務段定期清淤。
50	9 月 21 日 08 時 27 分	東澳~和平間	08:27 在宜蘭縣政府南南東方 36.1 公里發生芮氏規模 3.6 地震，東澳~和平	08:27 在宜蘭縣政府南南東方 36.1 公里發生芮氏規模 3.6 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
			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，09:12 路線恢復正常行駛。		
51	9 月 21 日 10 時 19 分	通霄站	10:19 第 2604 次車編組折返作 2613 次 (通霄~豐原)開車時，因司機員發現 VCB 自動切開及 110V 充電器故障，重新降升弓無效後請求技術支援，10:45 列車一度恢復正常，經 20 秒後故障再度發生，令本次車通霄~成功間停駛，由彰化另備編組迴送至成功站作 2613 次特開。	降弓按鈕接點因接觸不良致使 VCB 切開。	本件應屬個案，惟降弓按鈕使用年限已久，請機務處督導富岡機廠於電聯車改善小組會議提出 EMU500 型全車隊廠段同步更換。
52	9 月 21 日 15 時 49 分	汐止站	15:49 第 521 次車於汐止站，因機車 VCB 切開降弓，司機員即請求技術支援並計畫由七堵派單機前往救援，經檢查員指示升前弓但 VCB 無法閉合，16:21 將電車低電壓繼電器 (CUVTA) 的 1 號腳位移除，VCB 恢復正常閉合後救援取消，本次車汐止站晚 39 分開車。	E212 號 CUVT 電子卡滲水。	一、於日檢保養時，若發現車內有漏水情形，應立即安排抓車進行詳細檢查，並視情況必要時進場維修。 二、針對進廠維修之車輛，請機廠加強漏水測試。
53	9 月 21 日 18 時 33 分	橋頭站	18:33 第 150 次車行駛至橋頭站北邊 OS 區間，因列車緊急緊軔、VCB 跳脫、車門故障，司機員請車長下車查看漏氣位置，發現第 10 車及第 11 車間白色 MR 管脫落，通知車站站員協助現場將白色 MR 管連接完畢，車長將 11 車山側南邊故障車門隔離，司機員手動隔離機車第 2 轉向架馬達後 VCB 正常閉合，19:40 現場開車。	查轉向架有多處撞擊痕跡，研判受外物入侵致車間軟管脫落。	一、請工務處督導各工務段加強路線巡查檢視，若發現異物入侵軌道，應立即處理並排除，以確保行車安全。 二、請各區營運處加強車長 BP 管、MR 管連接教育訓練。
54	9 月 21 日 18 時 51 分	蘭~鳳林間	18:51 在花蓮縣政府北方 29.4 公里發生芮氏規模 5.3 地震，宜蘭~鳳林間按	18:51 在花蓮縣政府北方 29.4 公里發生芮氏規模 5.3 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
			3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，19:44 路線恢復正常行駛。		
55	9 月 22 日 10 時 04 分	林邊~南 州站間	10:04 許，第 3064 次行駛於林邊~南州站間西正線時，因車上 ATP 故障，即報有關單位，司機員原地重開無效，於南州站再次重開仍無效後停用，南州~新左營站間以 60km/hr 行駛並啟動『站、車呼喚應答機制』，晚 31 分抵達高雄站。	EMC562 號感應子傳輸模組(BTM)故障。	一、機廠整修品到段皆於 ATP 測試台熱機測試 4 小時以上。 二、單體更換後於庫內熱機測試 4 小時，確認系統穩定性。 三、故障品序號登錄追蹤，重複故障建議汰除。
56	9 月 22 日 13 時 22 分	三貂嶺~ 大華站間	13:22 許，行控中心工務監控台通報：三貂嶺~大華站間(K01+600~720)及瑞芳~海科站間(K04+580~620)兩區間雨量已達行動值，令第 4824 次十分~菁桐站間停駛及第 4823 次起全列車停駛。	豪雨水量過行動值。	QPEPLUS 監測雨量達行動值，依規定預防性停駛。
57	9 月 22 日 13 時 45 分	三貂嶺~ 猴硐站間	13:45 許，第 415 次司機員通報：三貂嶺~猴硐站間(K15+287)西正線旁有土石崩落已接近路線，令即時起封閉三貂嶺~猴硐站間西正線，以東正線(限速 20K/H 慢行)雙向行車；現場經工務單位搶修，自 15:50 起三貂嶺~猴硐站間東正線提速為 60K/H 慢行，西正線於 17:30 搶通(限速 30K/H 慢行)後三貂嶺~猴硐站間恢復雙線行車。	受豪雨影響邊坡土石含水過飽和，造成土石崩落。	持續依「鐵路邊坡養護手冊」辦理邊坡分級及處置作業。
58	9 月 22 日 18 時 42 分	七堵站	18:42 於七堵站一股道東副正線約第 9 車位置，因有星巴克公司人員之清潔推車掉落至軌道，致遭第 1247 次區間車撞及(無人員受傷)，即報有關	清潔推車自七堵站一股道東副正線約第 9 車位置侵入路線，第 1247 次司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及。	一、請北區營運處函文請七堵站依契約及相關法規對敦瀚公司進行罰扣。 二、請各區車站加強人員管理。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			單位，經七堵列檢將手推車排除(車輛無損)，第 1247 次晚 15 分開車。		
59	9 月 23 日 05 時 52 分	臺南站	05:52 起臺南站 106 號轉轍器故障(反位不來)，即通知號誌單位查修，經查係顯示繼電器接點未靠密，於 07:18 調整顯示繼電器接點後恢復正常，故障時間計 86 分。	經查為 106 號轉轍器機械接點生鏽，造成轉轍器無法顯示反位以切換沙崙線，肇致號誌故障。	請電務處督導高雄電務段針對臺南站臨時軌移交之轉轍器進行特檢，避免類此故障再次發生。
60	9 月 23 日 05 時 58 分	七堵站	05:58 第 103 次車七堵站準點開車後，後連機車第 1 轉向架馬達隔離，司機員即通知相關單位，於汐止站將本務機車第 2 轉向架馬達隔離，新竹站晚 25 分到，經加掛輔機且新竹列檢將後連機車第一轉向架 WS1、WS2 及 WS4 關閉後馬達恢復動力，本次車新竹站晚 35 分開車。	一、E1025 鼓風機馬達燒損接地造成第二轉向架馬達隔離。 二、E1004 第一探針故障，致轉向架隔離。	一、請機務處督導各機廠於 3A 檢修時增加設備鼓風機絕緣量測 >1M，修訂檢修基準。 二、請機務處督導車輛所屬段，遇運用中車輛有 WS 偵測異常紀錄時，需排修詳查速度探針相關電路。
61	9 月 23 日 14 時 15 分	猴硐站	第 4188 次(區間車)於侯硐站因第 3 車山側中間及南端車門故障，經處理無效後隔離晚 7 分開車，到三貂嶺站因第 3 車門機 24V 充電機異常致無動力請求救援，經司機員將斷路器再復位恢復動力後晚 14 分開車；編組至蘇澳站折返作第 4211 次，晚 13 分到七堵站，因第 6 車海側車門全部故障致無法關閉，經處理後修復(增延 8 分)，後續又待避第 285 次、155 次及 1263 次後，晚 36 分開車。	ET517 充電器電子卡故障。	一、請立約商加強充電電子卡品管測試。 二、請機務處研擬推動 EMU500 型充電器更新。
62	9 月 23 日 19 時 20 分	暖暖站	19:20 許，暖暖站東、西正線(K1+400~600)豪雨積水淹過軌面，即令八堵~四腳亭間路線封鎖、第 4236 次停留八堵站；19:56 工務單位回報	豪雨致積水淹過軌面。	一、加強轄區內易淹水路段邊溝清淤及維護工作。 二、暖暖站部分研議增設擋水牆及增大排水邊溝改善。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			水位已降至軌面以下該區間東、西線恢復雙線正常行車。19:40 許，瑞芳~猴硐站間逢甲路平交道(K9+332)及明燈路平交道(K10+281)東正線因雨積水淹過軌面，即令該區間改以西正線單線雙向行車；20:44 工務同仁回報水位已降至軌面以下，該區間恢復雙線常速行車。		三、逢甲路平交道部分研議增設橫向排水箱涵及增大邊溝改善。 四、明燈路平交道部分於東側圍牆處下端加設排水孔改善。
63	9 月 24 日 06 時 22 分	上員~榮華站間	06:22 許，第 1846 次行經上員~榮華站間(K13+600 處)發現路線上有一路樹倒塌影響行車，無法通行；經車上學生下車合力將路樹推開後，本次車 06:45 現場開車，通知工務單位處理後，路線恢復正常行駛。	因大雨影響致路樹倒塌侵入路線。	請工務處督導臺北工務段持續依「影響行車安全樹木管理須知」落實辦理影響木列管及處置作業。
64	9 月 24 日 09 時 00 分	七堵站	第 6837 次因機車自閥減壓排氣時有不正常聲響，即通知檢查員協助處理，經查係自閥排氣消音軟管脫落所致，經將該軟管暫時處置後降低異音，於七堵站晚 38 分開車。	疑似自閥(後端)繼動部排氣口軟管鬆脫，自閥緊軔時排氣異音大。	一、檢修時發現前後端機車自閥排氣口之排氣聲音異常時排修。 二、辦理束帶加固特檢。
65	9 月 24 日 16 時 09 分	斗南站	第 554 次晚 5 分進斗南站，因全列車無電致車門無法開啟，車長逐車手動開啟車門，後續回報係因客車用電故障(電力接地)導致，經轉供後恢復正常，晚 22 分開車，增延 17 分。	E218 號三相匯流排絕緣膠帶老化，線路靠近 CPCB 接觸器。	請機務處督導車輛所屬段針對 CPCA/B 接觸器上之線路辦理特檢。
66	9 月 26 日 00 時 05 分	宜蘭站	宜蘭工務段向宜蘭站申請更換站內 20 號轉轍器作業(00:05~04:30)，因第 7503N 次晚 57 分到達宜蘭站 2 股道，致施工延遲至 00:59 開始，造成作業完成時間延誤，於 04:54 分完成作業。	因 7503N 誤點約 1 小時，造成舊道岔需等 7503N 進站後才能吊舊道岔及廢碴影響致後續施工延至約 5:00 完成。	請東區營運處督導所屬如遇類此列車嚴重延誤情勢，應提前通知施工單位以即早應變。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
67	9 月 26 日 08 時 09 分	中壢站	08:09 中壢站通報 11A/B 轉轍器異常，影響東正線下行進站、西正線上行出發號誌無法建立，08:25 經號誌人員重置後恢復正常。	現場轉轍器因 ARS 設定扳轉反位後，現場有尖軌鎖錠器將方向固定為定位，導致轉轍器於盤面顯示閃爍，影響行車。	一、後續將轉轍器之控制繼電器應重新由就地控制回定位即恢復正常。 二、請電務處發函告知各營運處，如發生轉轍器扳轉未達設定之定位反位時，應先重新操作後返回原定反位，避免盤面持續閃爍，影響行車。
68	9 月 26 日 09 時 51 分	平溪線	09:51 平溪線雨量監視超過行動值，10:00 起平溪線、深澳線列車採「預警性停駛」，11:57 經工務單位巡查路線回報無異狀，平溪線、深澳線 13:00 起恢復正常行駛。	豪雨水量過行動值。	QPEPLUS 監測雨量達行動值，依規定預防性停駛。
69	9 月 26 日 12 時 39 分	蘇新站	12:39 第 7527 次行經蘇新站南端 OS 區間，因機車 LCMS 顯示無 AC480 輔助電源，致油門不響應(動力切斷)引擎熄火，經司機員重新啟動後恢復正常，本次車晚 25 分進蘇澳新站。	R206 因牽引變流器軟體設定，致車輛保護裝置異常作動。	一、請機務處督導車商辦理軟體版本更新(1.0.3.0)。 二、請機務處督導車輛保養段針對引擎狀態及功能辦理特檢。
70	9 月 26 日 14 時 35 分	新左營站	14:35 新左營站 204、206 號轉轍器軌道電路落下，影響西正線上行出發、東正線下行進站號誌無法建立，號誌人員抵達現場查修後恢復正常，號誌故障時間計 36 分。	經查為鐵屑附著在 204T 一絕緣處，造成軌道占用使進路無法取消，影響主正線行車調度。(新左營站入庫線為單軌道電路設置)	請電務處督導高雄電務段針對新左營站加強該處絕緣夾膠清潔(原每月 1 次及工電聯檢檢查 1 次)，避免該區因類似故障影響行車。
71	9 月 26 日 17 時 13 分	員林站	17:13 第 554 次車列車長通報從員林站起全列車車廂有電燈無冷氣，於彰化站加掛前位機車後仍無冷氣，經列檢查修係客車 R 線不良，逕將全列車的 R 線切換至 ON 位後恢復正常，本次車彰化站晚 38 分開車。	R 線開關被扳上。	一、R 線開關下方張貼警示語與加裝 R 線開關保護罩。 二、製作案例並行文運務，請行李車搬運同仁注意，並副知各段列檢案例宣導，加速故障應急處置。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
72	9 月 26 日 20 時 15 分	東澳站	20:15 第 4241 次車經東澳站時，站員發現前端編組集電弓組下方礙子有跳火現象，改由後部編組轉供，20:51 轉供程序完成，經待避 241 次後，本次車東澳站晚 50 分開，續駛辦客。	EP584 避雷器固定安螺鬆弛，致運轉時產生間隙，造成電弧現象。	請機務處督導車輛保養段全面辦理避雷器鎖固螺絲特檢。
73	9 月 26 日 23 時 46 分	和平~宜蘭間	23:46 宜蘭縣政府南方 36.6 公里發生芮氏規模 4.0 地震，和平~宜蘭間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，27 日 06:00 路線恢復正常行駛。	23:46 宜蘭縣政府南方 36.6 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
74	9 月 28 日 08 時 35 分	岡山~橋頭站	08:35 起岡山~橋頭站西正線上行中途閉塞地上感應子故障，經號誌人員查修係該感應子有線板故障不良所致，經號誌同仁至現場測試並更換後於 14:05 修復，號誌故障時間計 330 分。	經查為 K385-IWD1 第一組地上感應子故障(反向資訊鏈結無法順利查察)，肇致號誌故障。	請電務處督導各段加強熟稔操作 ATP 監控 MDC 系統，如監測到相關異常即整備前往更換物件，並於排故出發前整備相關所需零組件，避免無效來回奔波，影響號誌故障時分後，續於不定期主管巡檢及督導作業時，納入重點觀察事項。
75	9 月 28 日 12 時 45 分	新營站	第 6003 次於新營站，原編組計畫折返作後續第 6022 次至南港站，原定 13:15 開，因該站需利用列車空檔進行南北兩端調車轉線及連掛跳線時站方同仁不熟練，致整體調車時間延誤，本次車新營站晚 36 分開車。	車站人員對於電氣聯結線摘接不熟悉。	加強行車人員調車訓練(跳線摘接訓練)，於次年度行車人員在職訓練時加入術科調車訓練項目。
76	9 月 29 日 08 時 55 分	永康~大橋間	08:55 許，永康~大橋間四維路平交道(K351+802)告警持續作用，09:30 經新營號誌同仁現場重置後恢復；09:55 永康站再次通報該平交道作用，11:59 重置恢復後於現場觀察數列次通過皆無異狀。	經調閱攝影顯示為列車接近後平交道作用時，遮斷桿尚未完全放下前，有一公路車輛強行闖越導致告警持續作用。	透過媒體、海報加強宣導平交道設施作用時，應保持適當淨空，切勿強行闖越。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
77	9 月 29 日 09 時 56 分	潮州站	第 3316A 次(潮州迴送枋寮)於潮州站時因電車無動力無法開車，經處理無效後即令本次車及後續 3316 次運用枋寮~潮州間停駛。	EM523 端司軔閥暫態故障。	一、請機務處督導各機務段加強機班人員司軔閥故障應急處理教育訓練。 二、全面辦理 EMU500 型兩端分別出力鬆緊軔測試特檢。 三、於 3A 保養時拆下至軔機室測試微動開關是否正常。 四、提送電聯車故障改善小組研議列管4A或4B進廠時，辦理司軔閥微動開關全面更新。
78	9 月 29 日 18 時 56 分	屏東站	第 152 次屏東站始發時因列車 ATP 故障致全編組有鬆軔不良情形，經重開機恢復後屏東站晚 16 分開車。	疑似 ATP 系統開機時暫態性故障，造成列車編組緊軔作用，出力時無法移動車輛。	一、持續追蹤編組運用情形。 二、遇車輛故障及換端駕駛時確實依SOP處置，必要時尋求技術支援。
79	9 月 29 日 20 時 14 分	東澳~和平站間	20:14 花蓮縣政府北北東方 39.4 公里發生芮氏規模 4.1 地震，南澳站強震觀測系統顯示震度 4 級，東澳~和平站間按 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，22:11 起路線恢復正常行駛。	20:14 花蓮縣政府北北東方 39.4 公里發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
80	9 月 30 日 07 時 43 分	鶯歌站	07:43 鶯歌站 17A/B 轉轍器故障，影響東正線下行進站號誌，即通知號誌人員查修，於 09:54 調整後恢復正常，號誌故障時間計 131 分。	經查為轉轍器離合器老舊，造成離合器制動不良(過緊)，影響號誌故障。	一、請臺北電務段於每年度精密檢查調整時，如有發現轄區轉轍器調整後良率不達標準，提報重置計畫更換改善。 二、請電務處督導各電務段將此故障案例納入教育訓練中，提醒同仁於現場調教轉轍器時，可藉由離合器鬆緊確認是否老化，及時更換改善。
81	9 月 30 日	汐止站	第 139 次準點到汐止站，因機車 VCB	E1021 號 PCE1 框架異常。	請機務處督導車輛保養段將PCE框架

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	16 時 30 分		不閉合，經司機員遂切開電瓶復位後重新升降弓即恢復正常，本次車於汐止站晚 42 分開車。		辦理序號登錄，遇重複故障者即汰除。
82	9 月 30 日 19 時 20 分	台中~新烏日、龍井~大肚、田中~社頭	19:20 彰化變電站不明原因跳電致台中~新烏日、龍井~大肚中性區間至田中~社頭中性區間無電，19:21 經電力調配室重新送電後自行恢復正常，後續供電未再發生異常。	經查現場回饋電流導入電車線，導致電車線電壓過高，第 144 次司機員亦回報車機設備偵測出電車線電壓過高之現象，彰化變電站端保護電驛因反向過電流而動作，2TO、2MO 之 VCB 跳脫，變電站雙向供電失效，造成電車線無電。	一、經現場評估變電站設備現況後，調整變電站的機械式方向性電驛動作電流設定，由 500A/0.1S 提高至 750A/0.1S，目前先由數位式電驛先行作用 (600A/0.1S)，藉由放寬保護電驛設定，持續追蹤調整後之電驛動作情形。 二、機務處已於 114 年度委請電務處向台電申請變更變電站契約容量。(電務處已發文請各電力段辦理契約容量變更事宜，增加供電穩定性)。