

國營臺灣鐵路股份有限公司 113 年 8 月份行車事故事件月報表

一般行車事故（共 5 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	8 月 02 日 02 時 10 分	苗栗站	10：02 分許，第 113 次車擬進入第 1 月台停車辦客時，一女性旅客從該月台第 9 車位置落軌，司機員發現後鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及（當場死亡），11:10 經檢察官同意後放行，11:21 苗栗站 1 股道恢復正常使用，竹南~苗栗間亦恢復雙線行車。	1 旅客自苗栗站第 1 月台第 9 車位置侵入路線，第 113 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。
2	8 月 11 日 21 時 13 分	松山站	21：13 分許，第 1271 次車擬進入松山站第 1 月台停車辦客，1 名男性旅客從該月台第 15 車位置落軌，司機員發現立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及（當場死亡），22:17 經檢察官同意後放行，松山~南港間恢復雙線行車。	1 旅客自松山站第 1 月台第 15 車位置侵入路線，第 1271 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。
3	8 月 13 日 12 時 07 分	板橋站	12：07 分許，第 123 次車擬進入板橋站第 2 月台停車辦客，1 女性旅客從該月台第 11 車位置落軌，司機員發現立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(送醫中死亡)，12:15 路警到達現場蒐證，12:48 經檢察官同意後放行，板橋~萬華間恢復雙線通車。	1 旅客自板橋站第 2 月台約第 11 車位置侵入路線，第 123 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。
4	8 月 18 日 19 時 16 分	路竹~岡山間	19：16 分許，第 133 次車路竹~岡山間行駛東正線，於成功路平交道(K381+694)處，1 民眾騎自行車侵入路線，司機員發現立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(當場死亡)，19:56 路警到達現場，20:35 經檢察官同意後	1 騎自行車民眾自西側用手抬起已放下遮斷桿，並闖入成功路平交道，第 133 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
			放行，21:08 蒐證完畢區間恢復雙線行車。		
5	8月21日 09時15分	永樂站	第 7501 次車於永樂站第 1 股道辦理調車時，因未確認進路之第 28 號轉轍器開通錯誤（應為反位），肇致擠出擠入編組 2 軸出軌事故，於 13:24 復軌完成。	一、值班站長未遵守調車人力規定即辦理調車作業。 二、轉轍工疏於確認轉轍器開通方向。 三、永樂站 28 號道岔定位開通方向為安全側線。 四、28 號電鎖轉轍器與 1 股號誌機未作連鎖機制。 五、轉轍工未依 SOP 規定確認轉轍器開通方向。 六、車站未做好當日調車人力規劃。	一、調車時，轉轍工應謹慎處理轉轍器，應由調車車輛擬進行之相反方向由遠至近順序扳轉之。 二、值班站長須遵守調車人力規定辦理調車。 三、研議 28 號轉轍器定位開通方向改為第 1 股東副正線。 四、研議 28 號電鎖轉轍器改為電動轉轍器。 五、轉轍工須依調車處理須知規定由遠而近扳轉及確認轉轍器開通方向。 六、辦理事故後檢討及改善教育訓練。 七、調車作業前一日必須確認車站人力。

行車異常事件（共 87 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	8月1日 06時05分	臺中站	06:05 許，因臺中站 RTC 箱內電磁接觸器配線被老鼠咬斷，造成該站 12AB 轉轍器故障(無法反位)，即通知號誌單位查修，於 08:00 處理後修復，號誌故障時間計 115 分。	經查為控制電源迴路纜線遭齧齒類動物啃食，肇致號誌故障。	請電務處督導各段清查轄區繼電器箱(室)封固情形並於保養時開啟箱體使其通風並驚擾齧齒類動物避免進駐。
2	8月1日 11時54分	楊梅站	11:54 分許，楊梅站第 14 號轉轍器轍查桿位移，肇致該轉轍器故障(無法反位)，於 13:33 調整後修復。	經查為楊梅站14號轉轍器轍查桿位移未達指定刻痕，使反位號誌無法顯示，肇致號誌故障。	請電務處督導臺北電務段利用每月養護時間帶預防性更換肘銷避免類似故障再次發生，再利用工電聯合檢查時，落實轉轍器動態扳轉，以利提前發現桿件位移問題。
3	8月2日 15時07分	四腳亭站	第 2233 次車於四腳亭站，不明原因致本務電車電門異常(超過 5km/hr 不出力)，經處理後恢復正常。	EMC715 電門異常（超過 5km/hr 不出力）。	一、各級檢修施作電門試出力，確認可達 5km/hr 以上，遇有異常情形立即更換。 二、辦理 EMU700 型電門特檢。
4	8月2日 17時48分	新豐站	17:48 分許，第 130 次車於新豐站被控機車冷氣電子卡燒損，肇致該車有些微白煙，於湖口站經處理後延誤 16 分鐘開車。	第 4 輔助供電模組之 ACIT 變壓器燒損故障。	一、遇有輔助供電模組故障異常紀錄之車輛即予詳檢，並即時更換異常組件。 二、三級以上定期檢修車輛，針對 ACIT 變壓器實施功能檢測。
5	8月2日 20時18分	中壢站	20:18 分許，中壢站因聯鎖接受 CTC 指令判別時會出現通訊異常，致該站西正線上行出發號誌故障，於 20:37 自行恢復正常，號誌故障時間計 19 分鐘。	經查為中壢站新電子聯鎖無法接收 CTC 遙控指令，導致暫態性故障影響行車，另因本案設備尚未移交，非屬臺鐵公司權責案件。	請電務處發函請鐵道局北工處邀集立約商排除指令問題，避免類此故障再次發生。
6	8月3日 13時46分	林內-二水 站間	第 516 次車於林內-二水站間西正線 (K253+800)處，因本務機車主風泵油不足壓風機停轉，肇致 PR(動力限制)無法處理，令本次車二水-彰化間停	止油閥墊片硬化，排放閥銅襯套磨耗、銅環偏移，造成油量過低。	一、於 2A 以上保養時，針對排放閥銅襯套及復原彈簧，增加實施作用檢視次數，並及時更換異常零件。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			駛。		二、針對風泵吐油現象，若經排修後仍發生吐油或補油異常時，即安排進廠更換風泵總成。
7	8月3日 17時41分	瑞穗-壽豐 站間	17:41 花蓮縣政府西南方 27.8 公里，發生芮氏規模 4.2 地震，光復站強震觀測系統顯示震度 3 級，瑞穗-壽豐站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，18:55 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。
8	8月3日 18時03分	崇德站	第 4227 次車於崇德站，因本務電車 VCB 不閉合，無法處理，於崇德站另編替駛，計延誤 103 分鐘開車。	經調閱是日綜合調度所電力調配室 SCADA 監控系統紀錄，其和平變電站全日電車線電壓變動情形皆在監控範圍值內，系統亦無警報發生，現場電力設備無異狀；研判肇致車輛動力限制原因為線路上之非線性負載產生高次諧波 致電壓波形畸變，導致該供電區間波形失真量測電壓異常。	一、崇德站之電力設備正常運作無異狀，和平變電站正常供電，非屬電力設備之故障。 二、請機務處研議 EMU500 型電車改善強化抗突波高壓之能力或裝設濾波器減少高次諧波干擾。 三、請電力單位針對該電力區間加強監控。
9	8月3日 20時29分	中壢站	20:29 分許，中壢站第 13AB 轉轍器顯示電源短路片鬆脫，致顯示電源中斷，造成顯示方位異常閃爍，肇致該站東正線下行進站及西正線上行出發號誌機故障，於 21:03 號誌恢復正常，號誌故障時間計 34 分。	經查為 13B 轉轍器內顯示接點短路片鬆脫，肇致號誌故障，另因本案設備尚未移交，非屬臺鐵公司權責案件。	請電務處發函請鐵道局北工處邀集立約商全面檢視隔離短路片接觸情形，避免類此故障再次發生。
10	8月4日 17時53分	鹿野站	第 441 次車於鹿野站，因本務機車牽引變流器故障，經處理後，鹿野站延晚 18 分鐘開車。	電車線低電壓致牽引變流器故障。	一、經調閱是日綜合調度所電力調配室 SCADA 監控系統紀錄，其臺東變電站全日電車線電壓變動情形皆在監控範圍值內，系統亦無警報發生，現場電力設備無異狀，研判肇致車輛動力限制原因為線路

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					上之非線性負載產生高次諧波致電壓波形畸變，導致該供電區間波形失真量測電壓異常。 二、查鹿野站之電力設備正常運作無異狀，臺東變電站正常供電，非屬電力設備之故障。 三、請機務處研議於路線上行駛之列車，其相關設備應具抗突波高壓能力改善強化之，或裝設濾波器減少高次諧波干擾。
11	8月5日 11時35分	臺東~山里間	第 653 次車，本務機車於臺東~山里間集電弓自動降下(暫態高壓故障)，經處理後續行，於花蓮站延誤 8 分鐘到，經加掛前位機車後，於花蓮站計延誤 11 分鐘開車。	一、電車線電壓異常造成 DCP(暫態電壓截波電子板)保險絲燒損。 二、經調閱是日綜合調度所電力調配室 SCADA 監控系統紀錄，其臺東變電站全日電車線電壓變動情形皆在監控範圍值內，系統亦無警報發生，現場電力設備無異狀；研判肇致車輛動力限制原因為線路上之非線性負載產生高次諧波致電壓波形畸變，導致該供電區間波形失真量測電壓異常。	一、遇控制暫態高壓故障，(控制暫時高壓故障燈)亮，依GE故障處理程序，將TCFS(波尖抑制電路切斷開關)扳至隔離位。 二、請機務處研議莒光號車種改善強化抗突波高壓之能力或裝設濾波器減少高次諧波干擾。
12	8月5日 16時24分	花壇~斗南間、二水~濁水間	16:24 在雲林縣政府東南東方 22.9 公里，發生芮氏規模 3.7 地震，花壇~斗南間及二水~濁水間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，16:53 路線恢復正常行駛。	16:24 在雲林縣政府東南東方 22.9 公里，發生芮氏規模 3.7 地震。	存查。
13	8月6日 04時40分	瑞穗~富源站	04:30 分許，光復變電站供應市電二層轉換發電機故障，致無法遠端投入，經派人至瑞穗~富源站間中性區	因橋式整流器故障致 K1 開關無法遠端遙控，瑞穗 S/P 操作盤擺在就地位無燈號顯示。	一、請電務處督導臺東電力段將此事件列入今年度第四次教育訓練。 二、如發生因類似故障導致開關異常

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			間現場投入後，由玉里電變電站轉供，06:06 光復變電站恢復正常供電。		時，應先請行控處電力調配員辦理轉供事宜。 三、已更換新的橋式整流器，除落實定期保養外，如接獲台電斷電申請時一併檢查及測試發電機，以避免類似事故發生。 四、加速光復及關山分駐所成立，減短各分駐所保養轄區，增加故障排除機動性。
14	8月6日 09時12分	七堵站	09:12 分許，七堵站因第 153 號轉轍器鎖定桿位移，肇致該轉轍器故障，於 09:58 修護恢復正常，故障時間計 46 分。	經查為現場肘銷磨耗致鎖定桿不在落鎖刻痕上且滑鈹潤滑稍顯不足，導致人員調整時花費較多時間影響行車。	請電務處督導臺北電務段利用每月養護時間帶預防性更換肘銷避免類似故障再次發生，再利用工電聯合檢查時，落實轉轍器動態扳轉，以利提前發現桿件位移問題。
15	8月6日 17時25分	七堵站	第 143 次車於七堵站始發，因編組第 2 車 29V 電池充電器故障(故障碼:0161)，無法處理，經更換編組後，計延誤 24 分鐘開車。	EMU3320 第 2 車 OVR 故障。	一、請機務處督導七堵機務段辦理 EMU3000 型 29V 充電器故障檢修及應急處理 SOP 教育訓練。 二、請機務處督導車輛保養段於 EMU3000 型缺失保固會議中，要求日立說明故障之電子元件及原因並提出改善對策。
16	8月6日 18時02分	新營站	第 144 次車於新營站，因本務機車警醒裝置作用，致大量排氣不止(故障碼:005)，經處理後誤延 27 分鐘開車。	E1058 AL1 卡故障。	一、將PP故障電子卡登記序號，送至機廠做故障分析，如有發生重複故障時，立即汰換。 二、機廠供購之電子卡須在使用段裝車使用前，於段內熱機測試四小時以上，無故障情形再裝車使用。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
17	8月7日 11時39分	漢本~武塔間	第 217 次車，本務車於漢本~武塔間發生車上 ATP 異常，經處理後延誤 9 分鐘續駛，於南澳~樹林站間仍持續發生，至樹林站（終點）合計增延 35 分鐘。	TED1007ATP 傳輸模組傳輸線不良，造成傳輸異常。	請機務處督導車輛保養段針對太魯閣號ATP傳輸模組傳輸線全面辦理特檢量測傳輸線數值，如有異常即辦理更換。
18	8月08日 05時30分	汐止站	第 1A 次車於汐止站通過後，因拉電門即發生機車動力限制，處理無效，即令南港站 2S 次車機車擔任救援機車(本務機車)，本次車於臺北站計延誤晚 34 分鐘開車。	E404 機車動力整流器 DS13 開流體打穿。	一、遇有出力組件異常紀錄車輛應安排詳檢，並即時更換異常組件。 二、出力組件拆下檢修時對於各變壓器及配線，應確認有無過熱等異常現象，發現異常立即更換。
19	8月08日 15時56分	彰化站	第 130 次車於彰化站整備時，因系統不穩定，肇致 DDU 顯示故障代碼 114、125，無法處理，經更換預備編組，於彰化站延誤 26 分鐘開車。	E1061 PCE2 之 A154 卡(電源卡)故障。	一、各級保養加強電子元件組件功能檢測，作用不良元件者即時更換。 二、購買新卡 60PC，待料到後全面更換。
20	8月08日 16時05分	山里~鹿野間	16:05 分許，山里~鹿野間農家於 K143+150 施作田埂，致石頭掉落侵入路線，被行經之第 4031 次車撞及，肇致本務機車排障器稍微受損(不影響行車)。	第 4031 次車行駛於山里~鹿野間約 K143 處撞到一顆石頭。	持續落實每日路線巡查作業，如有發現類此情形即儘速通知該民眾停止作業。
21	8月08日 21時41分	台北站	第 157 次車於台北站，因本務機車第 4 軸海測軔缸鬆動不良，為確保行車安全，令本次前程台北~苗栗間停駛。	機車 E1017 右 4 停留軔缸暫態性鬆動不良。	一、於 2A 以上保養，實施停留軔機功能檢查時，若有異常情形即全面檢查並更換。 二、1A 以上啟動時車輛加強排水排氣功能檢查。
22	8月09日 10時10分	樹林-山佳站間	10:10 分許，1 聯結車裝載瀝青鋪路機及壓路機，擬由西向東通過樹林-山佳站間福德街平交道時，因聯結車底盤	1 輛聯結車因底盤過低卡在平交道上。	利用媒體及海報宣導通過平交道時，請保持適當淨空距離，並加強宣導「平交道緊急狀況處理方法」。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			過低卡在平交道上，造成東、西正線不通，後經聯結車減輕載重（將瀝青鋪路機卸下），再予緩慢退出平交道，於 10:26 路線恢復正常行車。		
23	8 月 9 日 17 時 20 分	新營站	第 3861A 次車於新營站，因電車編組間跳線接觸不良，造成列車出力異常，延途行慢，令善化-沙崙站間第 3861 次車及第 3760 次車停駛（編組運用）。	C-P 車間跳線 126s 斷損，遇車輛運轉過轉轍器時搖晃造成接觸不良。	一、辦理 EMU500 型車間 79 芯跳線特檢。 二、於電聯車故障改善小組列管研議 79 芯跳線採購更新。
24	8 月 10 日 00 時 15 分	松山~南港	第 492 次車於松山~南港間，被控機車第二轉向架自動隔離，於七堵站經處理後，本次車計延誤 17 分鐘開車。	一、月台列檢人員對動力車應急處置較生疏，未能於第一時間對應處置。 二、E1049 集電弓造成 003 直流成份偵測保護作用，電子復位後，恢復正常。	一、月台列檢人員，須加強動力車事故排除的教育訓練，橫向聯繫機制置，應急處理手冊置於列檢室。 二、請機務處督導車輛保養段加強檢查集電弓之升弓壓力、工作高度範圍，及緩衝簧效能，遇有不良情形應立即排修詳檢。
25	8 月 10 日 06 時 41 分	七堵站	第 2153A 次車於七堵站整備時，因編組軔機電子控制單元(BECU)及海測北邊車門故障，經檢查員將 EP 軔機及 BECU 斷路器扳下並復位，重新啟動後列車恢復正常，另有關車門故障係隔離防鎖未置正常位，致卡到車門關閉行程，經處理後亦恢復正常，復因運轉整理需要，即令 2153A 次車及七堵~基隆間 2153 次車停駛（編組運用）。	一、列檢人員車門隔離操作不當。 二、EMC706 BECU 軔機控制單元暫態故障。	一、針對列檢人員辦理車門教育訓練。 二、提供給各列檢 700/800 型自動門故障緊急處理步驟，減少列檢檢修時間讓車輛順利發車。 三、EMU700 BECU 使用年久，BECU 時常發生突發性暫態故障，建議採購新品更換。 四、EMU700 行編組駕駛室動力車交接簿外殼，貼 BECU 應急處理貼紙

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					，提醒司機員應急處理步驟，可即時復位BECU。
26	8 月 10 日 17 時 52 分	內灣~富貴間	17:52 分許，內灣~富貴間 K26+987 處，因大雨土地含水鬆軟，致路線旁樹木傾倒侵入路線無法通行，於 19:58 清除完畢，恢復行車。	因大雨土地含水鬆軟，致路線旁樹木傾倒侵入路線。	請工務處各工務段於汛期期間加強路線巡查，遇有危及路線淨空之樹木、竹子，應擇妥適方法進行修剪或砍伐，避免侵入路線淨空影響列車運行。
27	8 月 10 日 18 時 20 分	新營~臺南站間	18:20 臺南市政府東北方 25.3 公里，發生芮氏規模 3.2 地震，新營~臺南站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，18:50 路線恢復正常行駛。	18:20 臺南市政府東北方 25.3 公里，發生芮氏規模 3.2 地震。	存查。
28	8 月 11 日 10 時 49 分	松山站	第 121 次車於松山站，因本務機車第二轉向架動力隔離，經處理後恢復正常，於松山站計延誤 20 分開車。	BIC 不切開故障 ACE1 / GDP2 不良。	一、將故障電子卡登記序號，如有發生重複故障時，立即汰換。 二、電子卡須在使用段裝車使用前，於段內熱機測試四小時以上，無故障情形再裝車使用。
29	8 月 11 日 21 時 55 分	金崙站	第 385 次車於金崙站，因編組無動力並顯示 24V 充電器故障，經處理後，於金崙站計延誤 11 分鐘開車。	電瓶接觸器(BK2)線圈 0.5M Ω (新品 15M Ω ~20M Ω)阻值較低。	一、將上下車門控制及照明電源接至一般負載之回路。 二、廠商針對線路更改由高機段先行施作，預計明年 2 月底前完成所有 EMU3000 型編組，請機務處持續追蹤辦理情形。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
30	8 月 12 日 08 時 27 分	竹南站	第 1158 次車於竹南站，因本務機車 ATP 故障，重啟無效，於崎頂站及香山站重啟亦無效，令本次車前程香山~北湖站停駛，北湖站另編特開。	BTM 因距上次傳輸測試成功超過設定時間，感應子傳輸測試逾期，ATP 無法開機。	一、加強司機員 ATP 故障排除訓練。 二、遇 EMU900 型停留時間較久之編組，使用前整備應先安排 ATP 人員開機測試。
31	8 月 12 日 10 時 45 分	竹南~香山間	第 1178 次車於竹南~香山站間，因本務機車 ATP 故障，多次重啟無效，令本次車湖口~七堵站間停駛。	CAU(天線)因內部機板受潮影響導致收訊異常。	請機務處督導立約商全面改善 EMU900 型車輛 CAU 防水情形，並加以優化。
32	8 月 12 日 21 時 10 分	富岡站	第 2244 次車於富岡站，因編組 SIV1+SIV2 故障，經處理後恢復正常，因運轉整理，本次車於富岡站計延誤 37 分開車。	壓力開關老舊內部冷媒洩漏，壓力開關未作用，造成壓縮機空轉過熱絕緣阻值降低，SIV 感應接地跳脫。	一、遇有壓力開關老舊不良，即辦理新品更換並於空調機測台運轉 2 小時。 二、統計壓力開關更換數量，並研議更換年限提送至客貨車改善小組研議列管。
33	8 月 13 日 09 時 19 分	嘉義站	09:19 分許，因嘉義站充電機故障，造成全站計軸位、軌道位故障，於 11:53 修復，號誌故障時間計 139 分。	經查為舊式充電機容量不足，當平交道全負載下，既有充電機已無法負擔致新設 RB 箱內 FS-PLC 異常，影響行車	一、請電務處函文請鐵道局新設電源箱分流供電，以維持既設平交道穩定供電。 二、該處 FS-PLC 1 系及 2 系異常，理應只造成該處前、後端閉塞號誌機為險阻，應不致使民雄-嘉義間全部閉塞號誌機為險阻及造成嘉義-南靖間全部閉塞號誌機同為險阻現象，因此，在北站間-本站-南站間的電子連鎖架構上，請電務處要求相關單位重新檢討評估設計。 三、因應新設設備配合現行設備使

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					用，請電務處督導各電務段針對新設設備排定相關教育訓練課程，以增進同仁現場查修能力。
34	8 月 13 日 10 時 26 分	湖口站	第 511 次車於湖口站停車辦客，因司機員控速不當，致客車超出月台 3 車停車，經退回辦客，計於湖口站增延 2 分鐘開車。	一、司機員望見進站號誌機為注意、出發險阻，後出發號誌變為平安誤以為湖口站是通過，司機員發現後隨即緊急緊勒停車。 二、未落實指認呼喚應答及移動磁鐵游標。	一、請機務處督導各機務段要求司機員應依運轉計畫，確認下一停靠站。 二、請機務處督導各機務段加強宣導司機員於執行勤務時，應心無旁騖，遵守程序，不做其他與運轉無關之雜務，專注於值乘工作確實執行呼喚應答、移動磁鐵游標。 三、開啟 PISC 停靠站播放提醒，使駕駛員注意。 四、請機務處各機務段加強考核督導，避免此類事故再次發生。
35	8 月 13 日 16 時 18 分	和平站	16:18 分許，和平站 107A 轉轍器顯示電源 7、8 芯線不良，肇致該轉轍器故障(不穩定)，於 17:35 修復，號誌故障時間計 77 分鐘。	經查為 107A 轉轍器顯示電源 7、8 芯因老舊劣化導致傳導不良，肇致號誌故障。	請電務處督導花蓮電務段於 113 年年底先行安排和平站北端轉轍器電纜特檢，避免類此狀況再次發生。
36	8 月 14 日 21 時 45 分	屏東站	第 3288 次車於屏東站，因控制車輔助排障器鬆脫，經處理後，於屏東站計延誤 24 分鐘開車。	機車 EM561 輔助排障器支架固定安螺，因自鎖螺帽鎖固扭矩力衰退鬆脫，致輔排下垂。	一、請機務處各機務段加強宣導因維修拆過之自鎖螺帽，一律汰除勿用。 二、請機務處督導車輛保養段全面特檢輔助排障器支架固定安螺並追緊畫線。
37	8 月 15 日 08 時 01 分	日南站	08:01 分許，第 6766 次擬進入日南站第 5 股道，因日南站上行進站號誌機 LED 黃燈保險絲燒損，致該號誌機無法顯示緩速號誌，改手作號誌進站，	經查為日南站上行進站號誌機之黃燈故障影響號誌顯示，肇致號誌故障。	請電務處督導彰化電務段熟悉並善用已建置之 ATP 維修診斷系統 (MDC)，提升設備維護效率，以利提前進行故障預防及必要更換作業。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			於08:31修復，號誌故障時間計30分。		
38	8月15日 10時56分	後壁-新營 站間	10:56分許，後壁-新營站間西正線K317+320處隔音牆面材料脫落侵入路線，於11:30處理完畢。	戶外鎖固鋁框架之材料受天候影響鏽蝕，致部分鋁框架及鋁纖維吸音板脫落。	請工務處督導嘉義工務段針對附掛之鋁纖維吸音板之鋁框架以可貫入RC隔音牆之不鏽鋼水泥螺絲加強固定，避免類似事件再次發生。
39	8月15日 16時58分	三貂嶺站	16:58分許，三貂嶺站第14A轉轍器馬達不良，造成14A/B轉轍器故障，肇致影響西正線上行進站及平溪線，於18:40修護，號誌故障時間計102分鐘。	經查為三貂嶺站14A馬達不良(無電流輸出)，無法順利扳轉轉轍器，肇致號誌故障。	請電務處督導臺北電務段除利用每月養護時間帶及工電聯檢動態扳轉轉轍器外，利用每年度精密檢查量測轉轍器滑動電流，檢視馬達衰減情形。
40	8月15日 17時06分	大里~新城間、花蓮、雙溪、瑞芳、七堵、臺北、樹林、桃園、豐原各3級，鳳林~新城間、大里~富岡	17:06宜蘭縣政府南南東方38.3公里發生芮氏規模5.7地震，南澳5級弱、宜蘭、礁溪、蘇澳新、和平各4級，大里~新城間按4級地震規定辦理；花蓮、雙溪、瑞芳、七堵、臺北、樹林、桃園、豐原各3級，鳳林~新城間、大里~富岡間、三義~臺中間按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，21:00路線恢復正常行駛。	17:06宜蘭縣政府南南東方38.3公里發生芮氏規模5.7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、三義~ 臺中間			
41	8 月 15 日 20 時 45 分	瀧溪~金 崙間	第 323 次車於瀧溪~金崙間，發現動物侵入路線，司機員立即緊急緊軔，於緊急緊軔後發現編組無法鬆軔，經處理外復恢正常，計延誤 11 分鐘開車。	軔機系統暫態故障。	一、請機務處督導車輛保養段追蹤後續使用情形。 二、請機務處各機務段加強乘務人員宣導，遇 EMU3000 型車輛有不鬆軔情形時，應操作強制鬆軔按鈕（ARS）辦理排除。
42	8 月 15 日 22 時 39 分	和平~東 澳間、蘇 澳新、東 澳~宜蘭 間、蘇澳 新~蘇澳 間	22:39 宜蘭縣政府南南東方 38.4 公里發生芮氏規模 4.4 地震，南澳 4 級，和平~東澳間按 4 級地震規定辦理；蘇澳新 3 級，東澳~宜蘭間、蘇澳新~蘇澳間按 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，16 日 00:46 路線恢復正常行駛。	22:39 宜蘭縣政府南南東方 38.4 公里發生芮氏規模 4.4 地震。	存查。
43	8 月 15 日 23 時 08 分	臺南站	23:08 分許，臺南站第 104B 轉轍器反位鎖錠桿位移，肇致該轉轍器故障，於 23:37 恢復正常，轉轍器故障時間計 29 分。	經查為 104B 轉轍器肘銷磨耗致鎖定桿位移，肇致號誌故障。	請電務處督導高雄電務段除每月養護時間帶預防性更換肘銷避免類似故障再次發生，並於工電聯合檢查時，落實轉轍器動態扳轉，以利提前發現桿件位移問題。
44	8 月 16 日 04 時 23 分	苗栗站	04:23 宜蘭縣政府南南東方 36.7 公里發生芮氏規模 3.8 地震，南澳站強震觀測系統顯示震度 3 級，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，06:34 路線恢復正常行駛。	04:23 宜蘭縣政府南南東方 36.7 公里發生芮氏規模 3.8 地震。	存查。
45	8 月 16 日 06 時 10 分	山佳站	06:13 起 1 股道(東第二主正線)上行出發號誌無法顯示，經號誌人員前往現	經查為山佳站 1 股上行出發紅燈故障，造成控制盤燈帶鎖錠無法解鎖，影	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

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			場檢查係 LED 紅燈故障不亮，更換紅燈後，07:12 號誌恢復正常，號誌故障時間計 59 分。	響13AB轉轍器扳轉及建立號誌。	能，請電務處督導臺北電務段學習利用該系統提前預防並更換。 二、電務處已於114年2月25日召開維修技術小組，會議結論預計今年啟動 LED 號誌燈採購，並訂定相關生命週期，每年度接續辦理相關採購更換。
46	8 月 16 日 07 時 35 分	瑞穗~崇德、宜蘭~南澳、蘇澳~蘇澳新及花壇~斗南間、東澳~和平間	07:35 花蓮縣政府東南方 34.2 公里發生芮氏規模 6.3 地震，光復、花蓮、蘇澳新及二水各 4 級，瑞穗~崇德、宜蘭~南澳、蘇澳~蘇澳新及花壇~斗南間按 4 級地震規定辦理；關山、南澳、玉里、礁溪、新竹、宜蘭、南港、苗栗、後龍、豐原、斗六、嘉義、彰化、池上、臺中、三義、善化、七堵、樹林、桃園、屏東各 3 級，臺東~瑞穗、崇德~南澳、宜蘭~八堵、基隆~竹南、竹南~花壇、斗南~臺南、九曲堂~南州間按 3 級地震規定辦理，09:32 宜蘭縣政府南南東方 36.7 公里發生芮氏規模 3.3 地震，南澳 3 級，東澳~和平間按 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，10:24 路線恢復正常行駛。	07:35 花蓮縣政府東南方 34.2 公里發生芮氏規模 6.3 地震。	存查。
47	8 月 16 日 09 時 18 分	七堵~汐止站間	第 8771 次車於七堵~汐止站間，因被控編組備援系統故障，致列車無動力及緊急緊軔作用，經處理後恢復正常，又因無法與被控編組聯控出力，本次車於汐止站取消試運轉。	後連機車 E506 軔機控制斷流開關(BCN)跳脫，致列車無動力。	一、請各單位加強宣導，要求機班依標準作業程序辦理車輛啟動作業。 二、開 立 保 固 缺 失 單 ， 要求立約商於 10 月底開始辦理

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					修改 E500 型電力機車線路 BCN 電路修正，防止跳脫故障發生。
48	8 月 17 日 06 時 19 分	壽豐~瑞穗站間	06:19 花蓮縣政府西南方 22.2 公里發生芮氏規模 4.7 地震，光復站強震觀測系統顯示震度 4 級，壽豐~瑞穗站間按 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，08:57 起路線恢復正常行駛。	06:19 花蓮縣政府西南方 22.2 公里發生芮氏規模 4.7 地震。	存查。
49	8 月 17 日 06 時 32 分	宜蘭-和平間、蘇澳新-蘇澳站間	06:32 宜蘭縣政府南方 38.7 公里，發生芮氏規模 3.8 地震，南澳及蘇澳新站強震觀測系統顯示震度 3 級，宜蘭-和平及蘇澳新-蘇澳站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，07:16 路線恢復正常行駛。	06:32 宜蘭縣政府南方 38.7 公里，發生芮氏規模 3.8 地震。	存查。
50	8 月 17 日 09 時 35 分	東里~東竹站間	09:35 許，東里~東竹站間 K94+400 處有 1 石頭掉落於路線上，被行經第 402 次車撞及，肇致控制車輔助排障器歪斜。	經鐵路警察繼續深入追查，係一名少年在軌道上排石所為。	經深入追查，通知少年到案，並已承認，全案將函送少年法庭。
51	8 月 17 日 13 時 20 分	東澳~和平間	13:20 宜蘭縣政府南南東方 35.9 公里芮氏規模 4.0 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，13:58 路線恢復正常行駛。	13:20 宜蘭縣政府南南東方 35.9 公里芮氏規模 4.0 地震。	存查。
52	8 月 17 日 14 時 45 分	蘇新~冬山站間	第 4191 次車於蘇新~冬山站間，因本務車 ATP 故障，經多次重啟無效，於宜蘭站將前後編組對調後，計延誤 72 分鐘開車。	SDU1 故障。	請機務處督導各機務段針對使用壽齡較高單體辦理序號登記，並優先作為備品使用。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
53	8 月 17 日 21 時 10 分	宜蘭~新城站間	21:10 宜蘭縣政府南南東方 37.0 公里發生芮氏規模 5.1 地震，蘇新站、南澳站及和平站各 4 級，宜蘭~新城站間按 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，01:12 起路線恢復正常行駛。	21:10 宜蘭縣政府南南東方 37.0 公里發生芮氏規模 5.1 地震。	存查。
54	8 月 19 日 17 時 28 分	彰化~花壇間	第 3257 次車彰化~花壇間行駛東正線，於 17:28 分許司機員發現該區間 K219+500 處，有一民眾在路線上徘徊影響行車安全，立即緊軔煞車停車，經車長下車安撫並請離開後續駛，計於現場停留 25 分鐘。	1 民眾徘徊於彰化~花壇間 K219+500，第 3257 次司機員立即鳴笛示警並緊急煞車（未撞及）。	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。
55	8 月 20 日 00 時 30 分	臺中站	0：30 分許，彰化電力段電力維修車於臺中站擬由 3 股開車（封鎖），因未確認進路出發號誌機顯示險阻及進路第 17 號轉轍器開通錯誤（開通 4 股道），即開始調車，肇致擠壞第 14 號轉轍器，於 06:48 以尖軌鎖錠器固定於第 4 股，臺中站先以 4 股道行車。	一、電力維修車未確認准許調車號誌及 17 號轉轍器開通方向即向站外開出，致冒進號誌。 二、值班站長於顯示准許調車號誌後，未監視列車運行狀況。	一、請電務處督導各電力段，維修車開出前，人員應再次確認轉轍器開通方向及該股道顯示之號誌均正確無誤後，始得開車。 二、請中區營運處落實督導所屬，正確辦理路線封鎖後列車進出程序。 三、請中區營運處研議更新 CVDU 設備，按下准調號誌後，變化燈色提醒股道准調號誌是否正確。 四、請中區營運處辦理教育訓練宣導人員於辦理夜間封鎖斷電時，應落實與施工單位之聯繫。 五、請電務處加強教育訓練宣導維修車於號誌機前應再次確認顯示號誌、道岔開通方向及號訊。
56	8 月 20 日 12 時 35 分	大里站	12:35 分許，第 222 次車擬由大里站東主正通過時，因該站南端 OS 區間	經查為大里站 12A 轉轍器周遭路基不穩肇致列車經過後跳動，使轉轍器接	請電務處督導臺北電務段利用夜間養護時間帶配合工務單位砸道，並重

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			第 12A 轉轍器尖軌靠密不穩定，肇致東正線下行出發號誌突變，於 14:20 將第 12A 轉轍器以尖軌鎖定器固定定位後無影響後續行車，工電單位利用夜間封鎖整修。	點靠密異常，肇致影響鄰線號誌故障。	新調整及校正轉轍器，避免類此故障再次發生。
57	8 月 20 日 13 時 11 分	景美~北埔間	13:11 分許，景美~北埔間西正線 72/38、72/12 電桿處計有 2 條電車線吊掛線脫落，於 16:06 完成吊掛線更換，封鎖斷電解除後路線恢復正常行駛。	電桿 72/12 及 72/38 處吊掛線斷掉，研判為鄰海鹽害造成設備侵蝕。	請電務處督導臺東電力段加強巡視及落實檢修轄區內電車線設備，以避免類似事故再度發生。
58	8 月 22 日 01 時 20 分	蘇澳站	宜蘭工務段蘇新分駐於夜間養護時間帶辦理蘇澳站轉轍器更換作業，因 4043B 次車蘇澳站晚 74 分到達 (01:20)，致施工作業時間延誤，導致後續配合施工之號誌人員延後完成。	受北迴線小清水溪橋路線中斷影響，和仁=崇德間改單線雙向通行致本次車延誤。	請工務處督導各工務段於施工前，如可預先得知列車延誤情形，應評估作業時間及量能並適時調整工作項目。
59	8 月 22 日 04 時 46 分	蘇澳~蘇澳新站間	04:46 分許，蘇澳~蘇澳新站間西正線 K92+200 處有 1 大型樹枝侵入路線，影響行車，經行經之第 4107A 次車司機員移除障礙後開車，現場停留 13 分鐘。	經查係路權外之砍除枯木侵入。	請工務處督導各工務段持續落實路線巡查並依據影響木管理須知進行處置及列管。
60	8 月 22 日 09 時 23 分	崇德~鳳林間	09:23 花蓮縣政府西北西方 11.6 公里芮氏規模 4.2 地震，花蓮站強震觀測系統顯示震度 3 級，崇德~鳳林間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，10:02 路線恢復正常行駛。	09:23 花蓮縣政府西北西方 11.6 公里芮氏規模 4.2 地震。	存查。
61	8 月 22 日 11 時 45 分	屏東~西勢間	11:45 分許，因西門子計軸器未定期更新參數，致屏東~西勢間雙計軸同時落下，於 12:44 經處理後號誌恢復正常，號誌故障時間計 59 分。。	經查為 26-ET/28-ET 雙計軸因不明干擾顯示錯誤計數燈號，導致屏東~西勢間第二及第三閉塞顯示紅燈險阻。	一、將各段轄區內有西門子第一代計軸設備，原每年度校正一次數據，改為每半年校正一次數值，有效提升設備穩定度。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					二、利用「基礎設施建設重置第1期計畫」編列相關預算，更換改善。
62	8月22日 16時30分	花壇站	16:30分許，花壇站 11A/B 轉轍器輔助拉桿直角拐軸軸心卡住，肇致無法由反位開通至定位，經號誌人員以手搖把搖轉轉轍器固定於定位，於翌日 02:30 更換直角拐軸後修復。	一、水自直角拐軸縫隙侵入，又軸心表漆因轉動部分脫漆，衍生軸心插銷生鏽現象。 二、直角拐軸基座屬整體設施 現場拆除耗時，軸心插銷屬隱蔽無法透過檢查查看。 三、粉塵鐵屑與油料混合黏稠，降低轉動功效。	一、注油方式改採注油槍注入提高油量控制技術以期降低粉塵鐵屑與油料混合黏稠情形。 二、增購直角拐軸基座備品遇有轉動不順即時拆卸更換隨時應變。
63	8月22日 21時56分	東澳-和平站間	21:56 宜蘭縣政府南南東方 37.8 公里，發生芮氏規模 4.1 地震，東澳-和平站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，22:33 路線恢復正常行駛。	21:56 宜蘭縣政府南南東方 37.8 公里，發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
64	8月23日 19時26分	新豐~湖口間	19:26 新豐~湖口間西正線上行第 2 閉塞地上 ATP 感應子故障，即通知號誌單位查修後於 21:20 修復，號誌故障時間計 114 分。	經查為新豐~湖口間西上第二閉塞之連接 LDB 板故障，肇致號誌故障。	本處已建置 ATP 維修診斷系統（MDC）有電壓、點燈電流數值紀錄等功能，請電務處督導臺北電務段學習利用該系統提前預防並更換。
65	8月24日 05時21分	海瑞~富里間	第 401 次行經海瑞~富里間因機車車上 ATP 異常，06:25 於瑞穗站重啟 ATP 無效，至花蓮站更換編組後，晚 40 分開車。	TED1007ATP 傳輸模組傳輸線不良，造成傳輸異常。	請機務處督導車輛保養段針對太魯閣號 ATP 傳輸模組傳輸線全面辦理特檢量測傳輸線數值，如有異常辦理更換。
66	8月24日 06時49分	東澳~和平站間	06:49 宜蘭縣政府南南東方 34.9 公里，發生芮氏規模 3.7 地震，東澳~和平站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，07:30 路線恢復正常行駛。	06:49 宜蘭縣政府南南東方 34.9 公里，發生芮氏規模 3.7 地震。	存查。
67	8月24日 11時26分	屏東~西勢間	第 423 次通報屏東~西勢間東正線下行中途第 2、3 閉塞號誌顯示險阻故	經查為 26-ET/28-ET 及 33ET 雙計軸因不明干擾顯示錯誤計數燈號，導致	一、將各段轄區內有西門子第一代計軸設備，原每年度校正一次數

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			障、西勢~潮州間東正線下行中途第3閉塞號誌顯示險阻故障，經通知號誌單位查修後分別於 12:22 修復屏東~西勢間東正線下行中途第2、3閉塞號誌故障、12:46 修復西勢~潮州間東正線下行中途第3閉塞號誌故障，號誌故障時間各為54、26分。	屏東~西勢間第二及第三閉塞顯示紅燈險阻。	據，改為每半年校正一次數值，有效提升設備穩定度。 二、利用「基礎設施建設重置第1期計畫」編列相關預算，更換改善。
68	8月24日 22時39分	東澳~新城站間	22:39 宜蘭縣政府南方 40.9 公里發生芮氏規模 3.9 地震，東澳~新城站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，23:55 路線恢復正常行駛。	22:39 宜蘭縣政府南方 40.9 公里發生芮氏規模 3.9 地震。	存查。
69	8月25日 05時31分	七堵站	第 1A 次車原定 05:31 分七堵站開車，因檢車同仁於檢查時發現 1A 次客車 1~4 車動輪擦傷已過規定限度致無法運轉，經更換編組後，本次車晚 86 分開車。	一、該編組因多輛車之車輪不良需更換，調配室值班人員聯繫更換編組不及，致開車延誤。 二、該編組內多輛車之車輪擦傷嚴重，過規定限度致無法運轉。	一、請機務處各機務段針對同仁加強更換編組作業程序，如遇特種車輛故障需另外安排檢修時，須另先備妥預備編組備用，並循序通報相關單位(處、公司、廠商)。 二、請機務處督導車輛保養段，針對特種車輛故障盡速安排檢修，以維持特種車輛有備用車可用。 三、已與易遊網旅行社股份有限公司討論完成，如環島之星觀光列車發生車輛故障，且無足夠備用車廂可替換時，將採減掛方式行駛。
70	8月25日 07時00分	通宵~苑裡間	第 2607 次車行經通宵~苑裡間，因本務電車 VCB 不閉合，經處理後恢復正常，到達清水站又再發生相同故	一、於端子壓接施作時導線絕緣層剝除未完全。 二、ED808 110V 電瓶 B101 線(正極)	一、宣導教育訓練人員於施作端子壓接時須確實剝除導線絕緣層。 二、請機務處督導彰化機務段辦理

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			障，於追分站另編替駛，本次車延誤 57 分開車。	因電瓶側端子內絕緣披覆層剝除不完全，電流集中於接觸點，致導電不良。	EMU800 型 110V 電瓶 B101、100 線端子特檢加強檢視以下要點： (一) 端子以非油壓工具施工或單點壓接者更換端子重新壓接。 (二) 檢查端子與導線間及電線兩端確實導通。
71	8 月 25 日 11 時 50 分	台中站	第 116 次台中站開出後因後連機車無動力致沿途行慢，於新竹站經列檢上車處理無效，計延誤 28 分開車。	電氣連結跳線及座接觸暫態異常，E1008 主控時無法連控後連機車 E1003 出力，致動力異常。	請機務處督導車輛所屬機廠，研議製作測試治具並加強 74 跳芯彈力按壓測試及清潔。
72	8 月 25 日 13 時 11 分	新埔站	13:11 許，新埔站 11 號轉轍器故障(無法反位)，即通知號誌單位查修，經讓後續兩班通過列車先行通過後，再將轉轍器扳轉為反位即恢復正常，號誌故障時間計 69 分。	人員於現場量測及測試後皆無發現異狀，判斷為暫態性故障。	請電務處督導彰化電務段利用工電聯合檢查及養護時間帶養護時，落實轉轍器動態扳轉，以利提前發現轉轍器現場問題。
73	8 月 26 日 12 時 40 分	新左營~ 楠梓間	第 124 次車於新左營~楠梓間西正線(K393+250)處撞及不明物，經停車查看無發現異狀，現場停留 15 分開車，後經道班人員巡查路線，於 14:05 回報亦無發現異狀。	第 124 次車行駛新左營~楠梓間西正線(K393+250)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。
74	8 月 26 日 15 時 53 分	七堵~汐止間	第 521 次車行駛七堵~汐止間西正線至汐止進站號誌機前發生機車故障，因故障未完全排除，即令七堵站指派救援機車前往汐止站加掛本次車後晚 100 分開車。	機車 E202 排風止回閥內部銅套不良造成空氣壓縮機吐油，致風泵停轉故障。	一、GE 電力機車主風泵進氣濾清器排油管(原引導至車下)調整至風泵室，以利發現有吐(漏)油現象時立即檢修。 二、針對 2A 以上保養持續加強排風止回閥拆下，銅襯、閥面、彈簧整理，遇有銅套磨損、彈簧疲乏立即更換。
75	8 月 26 日 18 時 01 分	富里~瑞穗間	18:01 花蓮縣政府南南西方 85.7 公里發生芮氏規模 3.6 地震，富里~瑞穗間	18:01 花蓮縣政府南南西方 85.7 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
			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，18:54 路線恢復正常行駛。		
76	8 月 26 日 19 時 48 分	北新竹站	第 2253 次車進北新竹站時全列車越過月台後停車，因後方有續行自強號，致列車無法退行，後續協助旅客於新竹站轉乘 1772 次返回北新竹站。	一、未落實指認呼喚應答及移動磁鐵游標。 二、誤將 ATP 北新竹站之停車線誤認為新竹站第二進站險阻之限制。	一、請機務處督導各機務段要求司機員應依運轉計畫，確認下一停靠站。 二、請機務處督導各機務段加強宣導司機員於執行勤務時，應心無旁騖，遵守程序，不做其他與運轉無關之雜務，專注於值乘工作確實執行呼喚應答、移動磁鐵游標。 三、開啟 PISC 停靠站播放提醒，使駕駛員注意。 四、請機務處各機務段加強考核督導，避免此類事故再次發生。
77	8 月 27 日 03 時 05 分	玉里~關山間	03:05 在臺東縣政府北方 44.6 公里，發生芮氏規模 3.1 地震，玉里~關山間按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，06:05 路線恢復正常行駛。	03:05 在臺東縣政府北方 44.6 公里，發生芮氏規模 3.1 地震。	存查。
78	8 月 27 日 05 時 30 分	員林站	05:30 許，員林站西線北端 O.S 區間占用燈亮，影響西線上行出發號誌，號誌單位前往查修途中自復(列車通過後自復)，於 06:10 修復，號誌故障時間計 40 分。	經查為廠商於員林站北 OS 區間佈放電纜時影響站內計軸，肇致號誌故障。	請電務處督導彰化電務段針對緊急設備故障處理 SOP，加強對廠商及同仁進行教育訓練，避免類此狀況再次發生。
79	8 月 27 日 15 時 25 分	岡山站	第 130 次於彰化站辦理出庫轉線時，因列車不鬆軔即通報彰化列檢，經列檢處理無效後即更換編組，本次車彰化站晚 11 分開車。	司機員換端未將自閘推至運轉位，換端後判斷錯誤，誤以為停留軔機異常，故障處理無效造成時間緊迫。	一、即日起將推拉式電車組列入機班在職訓練重點。 二、將事故態樣講給機班同仁知道並於在職訓練時分組研討如何防止

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					或是遇到此情境發生時該如何處理。 三、拍攝正確換端作業程序之動態影片傳於司機員群組，加深熟悉度。 四、請機務處各機務段將換端程序內容作成檢核表 並改良換端程序檢核表為提醒小貼紙，建議張貼於機車電器門旁供司機員換端時多加注意。 五、請機務處各機務段針對換端駕駛作業流程，辦理相關教育訓練。
80	8 月 28 日 08 時 53 分	臺南站	第 3151 次車原定臺南站 09:33 開車，因接班車長未依規定時間報到及辦理行調測試，經撥打車長手機，得知係睡過頭導致，車長隨即以行調電話告知臺南站會立即趕往接班，本次車臺南站晚 11 分開車。	一、因接班車長延遲整備，導致該車次延誤發車。 二、未收到發車前 20 分鐘未做行調測試之通知。	一、宣導人員加強自主管理並提高警覺。(鬧鐘多次設定) 二、車班、車站確實落實 4 層防護措施。 三、高雄車班已於 9/1 開始實施外班的(列)車長主動以行調或鐵路電話，最遲於開車前 20 分鐘與派班室確認到班措施，外班之次日第一班車，由本組派班室按時間序列製作表格確認乘務員到班情形。
81	8 月 29 日 04 時 14 分	香山-通霄 及花壇-斗 南站間	04:14 花蓮縣政府北北東方 19.9 公里，發生芮氏規模 4.9 地震，香山-通霄及花壇-斗南站間各按 3 級地震規定辦理，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，06:25 路線恢復正常行駛。	04:14 花蓮縣政府北北東方 19.9 公里，發生芮氏規模 4.9 地震。	存查。
82	8 月 29 日	平溪~菁	08:43 新北消防局通報平溪車站附近	因消防單位撲滅火勢需跨越站間路	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	08時43分	桐站間	民宅發生火警，因消防局需跨越路線滅火，故自 08:49 起平溪~菁桐站間路線封鎖，火勢於 10:10 撲滅，隨即解除路線封鎖，該區間恢復正常行駛。	線，令平溪~菁桐間辦理路線封鎖。	
83	8月29日 09時12分	崇德站	第 4124 次車進崇德站時，因停車位置不當，即報有關單位，經司機員換端依站方指示退回正確位置，重新辦客後延誤 9 分開車。	一、司機員未落實呼喚應答、移動磁鐵游標確認停靠站。 二、司機員於運轉過程中分心，慢行完即呼喚慢行完畢而錯失制軔時機。 三、車長未確認停車位置是否正確，即開啟全列車車門。	一、請機務處各機務段加強宣導司機員於執行勤務時，應心無旁騖，遵守程序，不做其他與運轉無關之雜務，專注於值乘工作確實執行呼喚應答、移動磁鐵游標。 二、加強考核機班遇有停車站前慢行解除時，須依規章停車後再呼喚。 三、列車停車後，車長應先單開車門落實指認呼喚、確認停車位置後再行全開車門作業。 四、請東區營運處督導車班組落實列車自動車門開關操作標準作業程序，並辦理相關教育訓練。
84	8月29日 18時20分	合興~富貴間	第 1834 次車通過合興~富貴間彎道後於 K24+900 處撞及侵入路線之路樹，造成前端駕駛室玻璃龜裂(不影響視線)，司機員通報相關單位後現場增延 6 分開車， 19:50 工務單位趕至現場，20:05 路樹清除完畢，路線恢復正常行駛。	樹木無預警侵入路線。	請工務處督導各工務段持續落實路線巡查並依據影響木管理須知進行處置及列管。
85	8月30日 05時40分	北湖站	第 1105 次車原定於北湖站開車時，車長於開車前測試全列車播音系統發現系統故障無法撥音，後續於湖口站重新降升弓無效，駛至新竹站請列檢上車查修後恢復正常，本次車新竹站晚 21 分開。	ED9481 TCMS MU1 卡箱的 VCPUT 卡時間擷取頻率異常。	立約商預計變更VCPUT卡IMX6板軟體版本，調整時間擷取方式，確認進版內容後，三個月內辦理軟體更新。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
86	8 月 30 日 11 時 49 分	臺中~潭子間	第 116 次行駛於臺中~潭子間西正線時司機員反應出力到 50 公里後動力就會斷斷續續無力致沿途行慢，行駛至新竹站請列檢同仁處理後晚 20 分開車。	因 E1004 第 1、4 速度探針訊號異常，造成出力異常。	請機務處督導富岡機廠針對現行已加裝電阻器速度探針成立專案小組測試及研議改善。(已於電力機車故障改善小組列管)
87	8 月 31 日 17 時 56 分	宜蘭站	第 4206 次車於宜蘭站因第 5 車 24V 充電器故障致該車門全部故障，經處理無效後晚 16 分開車，宜蘭列檢隨乘將車門全部隔離，並計畫回花蓮後再入庫查修。	24V 充電電子卡不良。	一、請機務處督導各機務段段依 113 年 7 月 12 日彰機修繕字第 1130003996 號函辦理 29V 充電器故障應急處理教育訓練。 二、請機務處成立 EMU500 型充電器專案小組，修訂採購文件並採購新式充電器。