

## 國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 9 月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  | 9 月 24 日<br>13 時 33 分 | 山里~鹿野間 | 第 423 次 13:33 行經山里~鹿野間(K146+116 處)，因受樺加沙颱風外圍環流豪大雨影響，致邊坡土石鬆動滑落侵入路線，列車緊急緊軔但仍撞及該落石，造成第 1 車第 1 轉向架兩軸出軌，無人員受傷，山里~鹿野間(單線)路線不通，翌日 04:00 經工機電等單位搶修，完成路線、號誌及電力復舊，04:30 電力維修車試運轉，05:14 解除封鎖及送電。 | 一、司機員發現落石後操作緊急緊軔，仍以時速 89 公里撞及落石，造成列車出軌及受損。<br>二、外物入侵告警系統纜線遭落石壓斷致系統未作動。<br>三、受颱風夾帶豪雨影響土石鬆動落入侵軌道區。 | 一、優化告警系統斷線機制(Eyesees)（一）導入設備異常回饋功能。<br>二、精進監控硬體設施，已更新監控室大尺寸顯示螢幕，優化監控環境。<br>三、建置兩排鋼軌柵欄及 PC 枕擋土設施，並完成現地浮石打除及鋼軌樁加固。<br>四、密集增設 19 支監視器(CCTV)，搭配全區 27 組地工監測儀器(傾度管、裂縫尺等)，實施全天候監控。 |

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  | 9 月 11 日<br>19 時 38 分 | 北新竹站    | 第 1268 次行駛西正線欲進北新竹站辦客時，一名旅客突由月臺 10 車位置侵入路線，司機員發現後緊急煞車並鳴笛但仍撞及(旅客受傷)，通報相關單位處理，19:50 路警到達現場並開始蒐證，20:10 救護車將該旅客送醫，經路警蒐證完畢後於 20:42 本次車放行，路線恢復正常行駛。 | 1 旅客由北新竹站月台侵入路線，遭第 1268 次撞及(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  | 9 月 23 日<br>05 時 26 分 | 合興~九讚頭間 | 第 1801 次行經合興~九讚頭間(K22+600 處)，1 民眾侵入路線，本次車緊急緊軔並鳴笛惟仍撞及(民眾送醫後死亡)，通知相關單位處理，06:10 路警到達現場並開始蒐證，06:34 急救後民眾死亡，經路警蒐證完畢後於 06:35 本次車放行，路線恢復正常行駛。        | 1 民眾由合興~九讚頭間(K22+600 處)侵入路線，遭第 1801 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 67 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1日<br>08時30分 | 新竹站        | 1714 次於新竹站，機車無動力，經司機員再重新啟動後 VCB 正常閉合，恢復部分動力，晚 12 分開車；行駛至北新竹前又失去動力，經技術支援改以牽引力模式無效後，令本次車北新竹~六家間停駛。  | EM521 TCU 之 L067、L075 電子卡石英振盪器老化導致故障造成電子卡時序異常，致 VCB 不閉合、無動力。                                                                                                    | 一、針對時序異常電子卡辦理檢修後，除原 4 小時熱機測試外，增加靜置 2 天，再次於測試台檢測功能作用正常後，安排現車測試並試運轉。<br>二、針對故障品進行序號登記與控管，並持續追蹤使用狀況，若再次發生異常，立即辦理汰換，不再重複使用。                                                                                                                  |
| 2  | 9月1日<br>21時55分 | 中興二號<br>支線 | 7153 次行經濁水站往中興二號支線 (K15+400 處)時，發現有石碴覆蓋軌面致無法通行，工務單位於 23:09 抵達現場，開始進行清除作業，23:51 清除作業完成，7153 次現場開車。 | 一、統包商之石碴材料商對於臨軌工程風險及防範觀念不足，且未按規定通報。<br>二、缺乏剪刀門等阻隔設施。<br>三、軌道中心 3 米內不可堆置材料。<br>四、工程期間應距離最近軌道中心 3 米處沿著本公司路線阻隔。<br>五、包商進場施工前應通報，施工結束後亦應回報。<br>六、人員車輛及重機具進出工作場所應控管。 | 一、專管單位、監造單位及統包商應加強督導及落實相關人員臨軌安全教育訓練。<br>二、統包商於該處已增設阻隔設施及門禁管制。<br>三、距軌道中心 3 米內已無堆置材料，統包商材料進場應會同監造檢查堆置淨空情形。<br>四、統包商落實進場施工前對監造單位通報，施工結束後回報，軍運期間統包商指派專管制該路段，收工檢查後並指派專人安全監視，監造加強監視、專管單位加強督導。<br>五、針對統包商人員車輛及重機具進出工作場所加強控管，監造單位加強監視、專管單位加強督導。 |

| 項次 | 發生時間           | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                                       | 原因                                                                                                                         | 改善對策                                                                                                                                      |
|----|----------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3  | 9月3日<br>16時15分 | 五堵貨場   | 16:15 第 7528 次於五堵貨場，因機車不出力，重新啟動並關閉 ATP 皆無效後即請求救援，令七堵站指派單機前往救援，經聯掛後本次車增延 66 分開車。                               | R201 主控制器因原廠提供定期校正方式錯誤，使內部電源供應不穩，導致暫態故障。                                                                                   | 要求立約商研擬校正程序改善方式說明，並於保固缺失會議列管辦理情形。                                                                                                         |
| 4  | 9月4日<br>04時50分 | 新營=後壁間 | 04:50 起新營=後壁間西正線上行中途佔用燈亮，即通報相關單位，經號誌人員趕赴現場處理後恢復正常。                                                            | 工務段夜間路線養護致計軸及軌道電路皆落下，且發現 315WT 腳套接線盒外斷線，疑似工務行割草作業時割斷。                                                                      | 請各工務段辦理夜間養護施工時遇號誌設備，務必多加留意。                                                                                                               |
| 5  | 9月4日<br>07時57分 | 嘉義站    | 07:57 第 2003 次準點到嘉義站後，車長即逕回嘉義車班下班報告，車班接獲通報後，緊急派遣車長值乘後續車次，第 3161 次嘉義站晚 22 分開車。                                 | 一、車長疏於確認工作班的班次及未專注於工作乘務上。<br>二、列車長未依行車實施要點第 31 條規定，列車在始發站開出前應確認該列車之輛數、換算車數、換算噸數，並於列車開出前告知司機員。<br>三、同編組之班別拆分、及乘務員交接易造成漏乘狀況。 | 一、加強宣導乘務員（列車長）應確認當日值乘班表並於簽到簿簽名時應再次確認、核對到達車次是否正確。<br>二、研議於辦理列車變更車次時，應考量編組整備所需時間(如迴送及環島列車)，避免因時程不足，影響乘務人員依行車實施要點第 31 條規定辦理輛數、換算車數及噸數之確認與通報。 |
| 6  | 9月4日<br>15時13分 | 漢本~和平間 | 15:13 第 228 次行經漢本~和平間，因車上 ATP 發生故障，經多次重開無效，令本次車和平~花蓮間限速 60km/hr 行駛，花蓮站晚 35 分到。                                | TEMU202 車 ATP 系統 CAU 傳輸天線傳輸異常致 ATP 故障。                                                                                     | 一、單體更換熱機四小時確認系統穩定。<br>二、故障品序號登錄追蹤，重複故障汰除。                                                                                                 |
| 7  | 9月4日<br>03時25分 | 七堵~八堵間 | 臺北工務段於夜間辦理七堵站鋼軌抽換作業，03:30 維修工程車行經西正線第 2 出發號誌後，發現 159A 轉轍器開通定位，惟後續 163A 轉轍器開通錯誤(係反位)，雖經司機員緊急剎停車惟仍造成第 1 軸擠進轉轍器。 | 七堵站號誌員路線開通錯誤，且工務段維修工程車指揮員於調車中未落實確認轉轍器開通方向即移動車輛，司機員亦未再行確認，導致擠岔 163A 轉轍器。                                                    | 一、號誌員於辦理調車作業時應指認呼喚，並與現場調車人員呼喚應答，及時確認號誌建立與開通股道是否正確，如溝通資訊有誤，應暫停調車，至聯繫確認為止。<br>二、司機員於辦理路線調車作業時應注意前方轉轍器開通方向，並保持適當車速可隨車停車。                     |

| 項次 | 發生時間           | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                             | 原因                                                                          | 改善對策                                                  |
|----|----------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
|    |                |        |                                                                                                     |                                                                             | 三、指揮員應落實調車監視及確認工作，於調移車輛前，應先確認相關號誌、標誌、轉轍器等後，方得使車輛移動。   |
| 8  | 9月5日<br>06時00分 | 七堵站    | 第 2S 次於七堵站出庫整備時發生韌管不充氣情形，請求技術支援後發現為機車後端 BP 韌管折角塞門未開啟，經開啟後恢復正常，並通知行控室整備好出庫，本次車七堵站晚 21 分開車。           | 2S 編組停留時北端折角塞門開啟聯掛後未予以關閉，致氣軔試驗時大量排氣。                                        | 一、調車人員調車前應巡視全編組狀態後，再辦理調車。<br>二、列檢人員應落實氣軔試驗後巡視各車輛間之狀態。 |
| 9  | 9月5日<br>13時37分 | 桃園站    | 13:37 許，桃園站東正線下行出發計軸落下，致南端 OS 軌道占用即通報相關單位查修，經號誌同仁處理後恢復正常，後續將會同工務單位再安排時間處理。                          | 軌道：PC 枕絕緣不良。<br>計軸：當機。                                                      | 於每月保養時加強巡檢計軸狀態，並每年至少精密調整校正計軸頭數值 1 次。                  |
| 10 | 9月6日<br>13時16分 | 浮洲站    | 第 1181 次通報，浮洲站月臺南端山側遮雨棚有掉落可能，經聯繫電力、工務單位到達現場搶修後，路線恢復正常行駛。                                            | 遮雨棚隔熱泡棉風化剝落。                                                                | 車站人員加強巡視站場設備及環境，遇有異常情形應儘速通報相關單位協助。                    |
| 11 | 9月6日<br>18時10分 | 宜蘭~二結間 | 18:10 第 7556 次通報：宜蘭~二結間東正線 K74 處吊掛線有脫落，令行經該處列車以 25km/hr 慢行，19:48 經電力單位至現場查看回報不影響行車，慢行解除，並另安排時間再作處理。 | 本次吊掛線斷裂位置為吊掛線環彎折處，因該地點(宜蘭~二結間高架路段)位處橫跨蘭陽溪強風路段，易產生卡門渦流效應加速形成金屬疲勞現象，而造成吊掛線斷裂。 | 該設備於 9/11 跨日修復完成。                                     |
| 12 | 9月7日<br>10時48分 | 臺南~保安間 | 10:48 第 3722 次行駛西正線於臺南~保安間平交道時，發現有民眾於路線旁，令該路段限速 25km/hr 慢行，本案經查該民眾為採藥而侵入路線，後續通已報臺南路警所依法辦理。          | 臺南~保安間生產路平交道 (K361+629) 與 龍寶路平交道 (K362+097) 間有 1 民眾侵入路線。                    | 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。                          |

| 項次 | 發生時間           | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                                                        | 原因                                                                                                        | 改善對策                                                                                                 |
|----|----------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13 | 9月8日<br>06時50分 | 宜蘭站    | 06:50 第 7523 次於宜蘭站，機車啟動後自動熄火，司機員請求技術救援，依指示關閉電瓶等待 2 分鐘，重新啟動後恢復正常，到達雙溪站加掛輔機又發生軋機系統電源跳脫，無法行駛。經摘放故障機車改以次位機車做本務機續行，本次車雙溪站增延 78 分開車。 | R210 燃油壓力感應器受汙染。                                                                                          | 辦理燃油零級濾芯清洗，針對有堵塞紀錄車輛辦理每次運用後皆辦理清洗，持續清潔至無相關紀錄後，再行追蹤車輛使用情形一週。                                           |
| 14 | 9月8日<br>10時00分 | 臺南站    | 10:00 起臺南站第 101 號轉轍器無法定反位，影響東正線下行進站及西正線上行出發號誌，經號誌單位查修並測試後，11:40 號誌恢復正常，號誌故障時間計 100 分。                                          | 列車行經震動導致反位轍查桿與鎖錠桿位移。                                                                                      | 一、於每月轉轍器於工電聯檢時加強檢視，若有道床不良應即時向工務反應。<br>二、利用每月夜間養護時間帶，落實轉轍器動態扳轉測試，並透過人力搖動桿件確認肘銷間隙是否過大，若發現異狀應立即預防性更換肘銷。 |
| 15 | 9月9日<br>06時56分 | 竹南站    | 06:56 第 2005 次於竹南站，第 5 車疑似鬆軋不良，至苗栗站下車查看後為該車第 1 轉向架第 1 軸海側軸承不良致燒軸，回報後令本次車苗栗-彰化間停駛。                                              | 一、司機依規定停車查看，並回報控制員車輛無故障代碼及冒煙情形，且列車海側停 4 股靠月台不易查看，後續依號訊開車至苗栗站。<br>二、第 5 車(EM9133)第 2 轉向架第 4 軸海側軸承鎖固不良導致燒軸。 | 一、組裝車輪組時，每組螺栓鎖固作業完成後，將由驗證人員稽核確認並記錄歸檔。<br>二、輪軸更換完成後投入營運 2 周後，將再次檢查及驗證螺栓鎖固狀態，以確認其扭矩值符合標準。              |
| 16 | 9月9日<br>10時20分 | 龜山~頭城間 | 10:20 第 7508 次行經龜山~頭城間登坡時動力中斷，經請求技術支援重啟無效，於宜蘭站更換機車後，本次車增延 11 分開車。                                                              | R201 發電機之自動電壓調整器(EVR)故障致發電機無發電。                                                                           | 一、依契約開立缺失單要求立約商更新或改善，並更換新品追蹤使用。<br>二、安裝新品 EVR 後追蹤一個月至 11/9 皆無異常。                                     |

| 項次 | 發生時間            | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                                            | 原因                                                                                    | 改善對策                                                                                                                   |
|----|-----------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 17 | 9月10日<br>19時20分 | 臺南站    | 19:20 第 135 次於臺南站，因機車顯示 APC 不復位，經重新升降弓後恢復正常，因行駛期間同樣情況連續發生，令本次車新左營~屏東間停駛。                                           | 機車 (E1045) APCR 本體 5501 號線焊接處折斷導致 APC 不復位故障。                                          | 一、2B 以上 APCR 外蓋拆下清掃拭淨、自動電力控制(APC)檢查試驗、各接線拆檢。<br>二、APCR 整理線材綁束帶時保留空間勿須綁太緊。                                              |
| 18 | 9月11日<br>15時10分 | 南港~汐止站 | 15:10 第 4032 次行經南港~汐止站間中正線時車上 ATP 發生異常，經現場重開無效，15:13 至汐止站再重開後恢復正常，本次車七堵站開出至 OS 區間時車上 ATP 再發生異常，經退回更換編組後，增延 38 分開車。 | EMU905 編組 ED9052 車 ATP 之 MMI 單體不良。                                                    | 一、單體零件更換需熱機 4 小時以上再安裝上車，以確保系統穩定。<br>二、針對新購車輛保固缺失項目開立保固缺失單，並要求限期改善。                                                     |
| 19 | 9月11日<br>15時50分 | 臺東站    | 第 4031 次於臺東站，因電車 SIV2 電子卡故障，致列車不出力，經更換編組後晚 12 分開車。                                                                 | ET576 號 SIV2-PWR 電子卡不良。                                                               | 一、不良品送機廠檢測，若測臺測試正常，安排現車測試。<br>二、序號控管若出現二次相同問題則報廢。                                                                      |
| 20 | 9月13日<br>12時47分 | 竹南站    | 03:00 竹南站 83 號轉轍器因受工程車背向擠出，造成該轉轍器轉轍拉桿變形，影響定、反位動程，經號誌人員調整後恢復正常。                                                     | 一、值班站長未確認 83 號轉轍器開通方向即請工程車進入該區間。<br>二、指揮員、司機員未依「維修工程車行車運轉標準作業程序」規定，經過轉轍器時，一度停車確認開通方向。 | 一、請中區營運處督導值班站長於 EP 盤扳轉轉轍器後應依規定進行指認呼喚，確認進路正確後方可通知維修車移動車輛。<br>二、請電務處督導各電力段，進入道岔前，指揮員應確實監督司機員一度停車，於互相指認開通方向後，指揮員才可允許車輛通過。 |
| 21 | 9月13日<br>05時55分 | 七堵站    | 第 103A 次於七堵站，因後部機車第二轉向架 GTO 模組故障，致列車無法續行，令更換編組後，本次車晚 16 分開車。                                                       | 第二轉向架輔助供電模組 IOCMD 比流器故障導致電流抑制。                                                        | 針對同型車輛輔助供電模組辦理使用情形追蹤，有異常重複者辦理整新品預防性更換作業。                                                                               |
| 22 | 9月13日<br>15時58分 | 田中-二水間 | 15:58 第 3237 次通報，行經田中-二水間東正線 (K243+300) 疑似有人排石，16:46 工務單位現場排除，路線                                                   | 田中至二水間東正線 (K243+300) 處疑似有民眾在路線上排石。                                                    | 加強沿線路段之巡查作業，遇有疑似人為排石或外物侵入路線情形，現場人員應立即依規定通報行控及路警                                                                        |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                                                 | 原因                                                 | 改善對策                                                                                                                              |
|----|-----------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                       |        | 恢復正常行駛。                                                                                                                 |                                                    | 單位，迅速採取必要之防護與處置措施，以確保行車安全。                                                                                                        |
| 23 | 9 月 13 日<br>20 時 07 分 | 新營~後壁間 | 20:07 第 3764B 次行經新營~後壁間西正線(K310+500 處)撞及不明物，經乘務員下車查看未發現異狀，現場增延 13 分開車。                                                  | 第 110 次於新營~後壁間西正線(K310+500 處)撞及動物。                 | 加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。                                                                                                         |
| 24 | 9 月 14 日<br>12 時 28 分 | 佳冬~枋寮間 | 第 727 次行經佳冬~枋寮間第 1 閉塞後，機車集電弓自動降下，無故障指示燈亮，以惰力準點進枋寮站，司機員通報並請求技術支援，經按下並拉起降弓按鈕數次後機車恢復正常，本次車枋寮站晚 29 分開車。                     | 228 號機車集集電弓選擇開關暫態性不良，致集電弓降下無法升弓。                   | 一、預防性更換集電弓選擇開關後，持續追蹤運用至 10/5，未再發生集電弓無故降弓之故障。<br>二、針對同型車輛於日常運用時，通報有集電弓升弓異常時，辦理相關電路詳查，不良者辦理汰換。<br>三、宣導遇無故障指示降弓時，應先換弓再升弓測試，降低故障處理時間。 |
| 25 | 9 月 14 日<br>13 時 22 分 | 苗栗站    | 第 6211 次於苗栗站，機車聯掛客車後 MA 送電異常，查為全點開關未開，造成室內燈不亮及門機不動作，經重啟開關後恢復正常，本次車苗栗站晚 29 分開車。                                          | 車長全點開關未開造成室內燈不亮及門機不動作。                             | 辦理車長宣導教育訓練。                                                                                                                       |
| 26 | 9 月 14 日<br>16 時 37 分 | 蘇澳新站   | 16:37 第 653 次蘇澳新站準點到，值班站長列車監視時發現機車下方有冒煙情形，列檢協助檢查未發現異狀，司機員亦表示機車動力及制軔皆無問題，後經列檢隨車檢查回報係馬達齒輪箱漏油致發生冒煙情形，本次車於宜蘭站更換機車後晚 21 分開車。 | E217 號機車第三馬達油潤不足。                                  | 一、試車完成後，使用油尺確保齒輪箱內油潤充足。<br>二、於更換馬達試駛後，針對馬達及 U 型管動力端加強檢視軸溫貼紙有無變色情形，並使用油尺量測齒輪油油位，確保油潤充足。                                            |
| 27 | 9 月 14 日<br>17 時 00 分 | 員林站    | 17:00 第 554 次於員林站，因機車動力限制、鼓風機故障、MA 頻率不穩致無法送電，即請求救援，經復位仍                                                                 | 一、宣導司機員遇有動力限制異常車輛，請確實依 SOP 處置，分別隔離 ICDP1.2，必要時可尋求技 | 宣導司機員遇有動力限制異常車輛，請確實依 SOP 處置，分別隔離 ICDP1.2，必要時可尋求技術支援。                                                                              |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點      | 事故(件)概況                                                                                   | 原因                                                                                             | 改善對策                                                                                                                                           |
|----|-----------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                       |           | 無法完全排除，本次車於彰化站加掛前位機車後晚 17 分開車。                                                            | 術支援。<br>二、當日檢查員未收到司機員資訊，後續收到訊息後，控制員為安全考量事先於彰化站加掛前位機車。                                          |                                                                                                                                                |
| 28 | 9 月 14 日<br>20 時 41 分 | 田中-二水間    | 20:41 第 141 次通報，行經田中-二水間東正線 (K243+500) 疑似有人排石，21:45 工務單位回報，鐵軌上有石頭被壓碎痕跡，餘未發現其他異狀。          | 田中至二水間東正線 (K243+500) 處疑似有民眾在路線上排石。                                                             | 加強沿線路段之巡查作業，遇有疑似人為排石或外物侵入路線情形，現場人員應立即依規定通報行控及路警單位，迅速採取必要之防護與處置措施，以確保行車安全。                                                                      |
| 29 | 9 月 15 日<br>11 時 28 分 | 大林~嘉義~南靖間 | 11:28 嘉義站通報，大林~嘉義~南靖間東、西正線電車線無電，經電力單位巡查電車線無異狀，機務段維修庫內車輛及電力設備無異狀，電力單位持續追查真因。               | 一、經電力查詢 SCADA 系統顯示當日電壓值無異常。<br>二、當日白天無廠商施工(轄區高架化工程皆在夜間施作)。                                     | 將第 9 群開關隔離後，東西正線電車線供電回復正常，後巡視第 9 群開關供電範圍內(含嘉義機務段維修庫)電車線設備無異常後，於下午 1 點將第 9 群開關重新投入。                                                             |
| 30 | 9 月 15 日<br>12 時 43 分 | 蘇澳新站      | 12:43 第 4162 次蘇澳新站準點開出後，司機員發現開通方向為北迴線(往花蓮)後停車，經司機員停車通報，並依規定退回站內，重新建立號誌及確認開通方向後開車(增延 5 分)。 | 一、號誌員未注意第 4162 次目的地，於建立進路時未再次確認核對，致號誌建立錯誤。<br>二、司機員起步加速太快未能即時確認進路表示器，致發現開通錯誤後，停車時列車前部已越過出發號誌機。 | 一、號誌員於建立進路後，應再三確認(指認確認)。<br>二、加強宣導當號誌附屬機不易確認時，列車起步時速度應適度放慢，待確認號誌附屬機顯示正確再行提速。<br>三、於顯示出發號訊前，行車室以行調與值班站長(運轉員)呼喚應答。<br>四、於機班在職訓練加強宣導乘務中應落實指認呼喚應答。 |
| 31 | 9 月 15 日<br>14 時 02 分 | 台南~永康間    | 14:02 第 7802 次行經台南~永康間西正線發生機車無動力情形即通報永康站請求救援，經檢查員協助故障排除後，於 14:18 恢復動力續駛。                  | R160 BF 接觸器故障柱塞固著造成無動力。                                                                        | 研擬將 R150 型 BF 接觸器維修保養週期原 4A 修改為 3A。                                                                                                            |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                | 原因                                                  | 改善對策                                                                     |
|----|-----------------------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 32 | 9 月 16 日<br>10 時 47 分 | 猴硐站    | 10:47 起猴硐站 12AB 轉轍器故障(無法定位)，經號誌單位調整並處理後，11:45 轉轍器恢復正常，故障時間計 58 分。                      | 轉轍器磨耗不良致鎖錠桿位移                                       | 於每月設備養護時間，搖動桿件確認肘銷間隙是否過大，若發現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。 |
| 33 | 9 月 16 日<br>13 時 56 分 | 岡山站    | 13:56 第 128 次於岡山站，車長通報第 9 車冷氣出風口冒煙，經列檢協助隔離並隨車查修後於行經民雄站時恢復正常。                           | 冷氣鼓風機軸承咬死，造成鼓風機線圈燒損。                                | 辦理 PP 編組鼓風機電流特檢。                                                         |
| 34 | 9 月 17 日<br>07 時 14 分 | 海端站    | 07:14 起海端站上行出發號誌故障，經號誌單位調整並處理後恢復正常，故障時間計 166 分。                                        | 轉轍器定位查核接點壓力不足造成查核電路開路。                              | 安排人員於夜間保養作業時進行轉轍器接點片檢查、調整或更換。                                            |
| 35 | 9 月 17 日<br>16 時 35 分 | 屏東站    | 第 144 次於屏東站，因本務機車車上 ATP 異常重啟無效，行經九曲堂站再重開仍無效，令本次車九曲堂~彰化間停駛，由彰化站特開列車替駛。                  | 機車(E504)VCU(車輛控制單元)電池沒電，造成參數遺失，導致ATP系統無法正常開機。       | 一、各級檢修對於有 ATP 之故障訊息，應予詳檢，並即時更換異常組件。<br>二、當遇 ATP 故障無法開啟時，請依標準程序重開或隔離。     |
| 36 | 9 月 17 日<br>19 時 29 分 | 和仁~崇德間 | 19:29 第 7502 次行經和仁~崇德間東正線時，機車緊急緊軔，退回和仁站後，司機員發現機車自閥大量排氣，經關掉總風缸考克後自閥停止洩漏，20:54 本次車和仁站開車。 | 為加速氣軔貫通連掛 MR 管(無明文規定不得連掛)後導致 R182 司軔閥因長時間高壓，模板變形洩漏。 | 發函有關R200擔任本務機車時之MR管貫通條件。                                                 |
| 37 | 9 月 17 日<br>23 時 50 分 | 桃園~鶯歌間 | 23:50 第 152 次行經桃園~鶯歌間西正線時後連機車不出力，司機員處理無效後，以本務機車 E1004 號續行，汐止站晚 22 分到。                  | E1004 號本務機車無法連控後連機車(UC1E 電子卡不良)。                    | 一、於日檢、保養時加強出力功能測試。<br>二、更換新的電子卡後於車上啟動 4 小時以上，並登錄序號追蹤使用，確認其穩定性。           |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點     | 事故(件)概況                                                                                                                           | 原因                                          | 改善對策                                                                             |
|----|-----------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 38 | 9 月 18 日<br>10 時 33 分 | 福隆~貢寮間   | 10:33 起福隆~貢寮間東、西正線軌道電路與計軸落下，以及東正線下行第 1 閉塞地上感應子故障，經號誌人員查修並處理後恢復正常，號誌故障時間計 79 分。                                                    | 舊電纜未於高架化切換時妥善隔離，導致此次施工挖斷舊電纜時產生短路，進而燒毀保險絲。   | 於開挖施工前，應邀集電務單位落實聯合會勘，詳實辦理電纜位置及類別（區分新、舊及廢止線路）之雙向確認；並針對施工重點處所妥善規劃防護對策，以杜絕誤挖造成電路短路。 |
| 39 | 9 月 18 日<br>17 時 40 分 | 太原~后里間   | 17:40 第 2234 次於太原站時因車上 ATP 發生異常，經重開正常，太原~后里間又發生多次車上 ATP 異常再重開，本次車到達后里站與 2233 次互換編組後，晚 48 分開車。                                     | EMC736 新品 VCU(車輛控制單元)不良，致 ATP 異常。           | 一、故障品送富岡機廠檢測並提供故障原因分析報告。(經原廠測試結果為單體偶發性故障)。<br>二、備品裝車前，於測試台測試 4 小時，以確保功能穩定性。      |
| 40 | 9 月 18 日<br>18 時 30 分 | 山里~臺東間   | 18:30 第 428 次行經山里~臺東間時，檢測裝置偵測到第 3 車集電弓異常，司機員於知本站下車查看後回報：有數處些微缺角，暫不影響行車，經臺東列檢查看乘務員回傳照片，發現 3 個集電弓皆有少許缺角，為維行車安全，本次車潮州~新左營停駛並請電力單位巡查。 | 司機員接獲通知有關集電弓碳刷異常，經停車確認並通報行控後，為維行車安全，辦理車輛停駛。 | 宣導乘務人員遇運用中有集電弓異常情形時，應依標準作業程序辦理應急處理並通報行控。                                         |
| 41 | 9 月 18 日<br>19 時 31 分 | 基隆站      | 19:31 起基隆站第 14AB 轉轍器故障，即通知號誌單位查修，經號誌單位調整第 14AB 轉轍器定位鎖定桿並駐留觀察後，21:05 通報恢復正常，故障時間計 94 分。                                            | 轉轍器長年扳轉致定位鎖錠桿位移(平時保養些微位移目視不易發現)。            | 於每月養護時間及工電聯合檢查時，針對常扳轉之轉轍器加強動態扳轉測試，以利提前發現問題並調整。                                   |
| 42 | 9 月 19 日<br>05 時 12 分 | 二水~田中間   | 05:12 許，第 102 次行經二水~田中間海豐路平交道(K247+295 處)時撞到不明物，即報有關單位，經乘務員下車查看無發現異狀，現場停留 16 分開車。                                                 | 第102次行經二水~田中間海豐路平交道(K247+295處)時撞到不明物。       | 加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。                                                        |
| 43 | 9 月 19 日<br>05 時 21 分 | 崇德~鳳林及北埔 | 05:21 花蓮縣政府北北東方 4.2 公里，發生芮氏規模 4.7 地震，崇德~                                                                                          | 花蓮縣政府北北東方 4.2 公里，發生芮氏規模 4.7 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                                                                                                  |
|----|-----------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                       | ~花蓮港站間                   | 鳳林及北埔~花蓮港站間按 3 級地震規定辦理，06:15 起路線恢復正常行駛。                                                          |                                                                                                         |                                                                                                       |
| 44 | 9 月 19 日<br>07 時 31 分 | 樹林調車場                    | 2A 次樹林調車場原定 07：31 開車，因機車總風缸壓力無法建立，經更換機車後，晚 50 分開車；翌日 2S 次於七堵站，因機車主風泵故障，處理無效，經加掛前位機車後七堵站晚 54 分開車。 | 一、機車(E534)為一轉三 440V 跳線，誤安裝至 96 芯接線插座，造成 CMCN 跳脫無法復位。<br>二、查列檢同時須辦理始發前的車廂檢查作業、氣軔試驗等，並無相關規定要求列檢協助辦理調車連掛作業 | 一、調車人員於跳線連掛安裝前，應確認安裝位置及記號，藍色記號對應藍色跳線插座。<br>二、隨車人員遇主風泵故障，請依標準程序重開或隔離，並檢查跳線及插座是否安裝正確，LVE內斷路器及繼電器狀態是否正常。 |
| 45 | 9 月 19 日<br>18 時 12 分 | 古莊-枋野站間                  | 18:12 第 3038 次於古莊-枋野站間，因機車故障請求救援，經技術支援並重新升降弓後恢復正常，現場晚 11 分開車。                                    | 一、因乘務人員辦理車輛檢查及應急處理程序花費較多時間，導致延誤開車。<br>二、經返段檢查有多筆直流成份作用，致 DCCT 啟動保護裝置。                                   | 通知各段司機員 EMU500 故障之應急處理方式。                                                                             |
| 46 | 9 月 21 日<br>12 時 36 分 | 東澳~和平間                   | 12:36 在花蓮縣政府東北方 31.0 公里，發生芮氏規模 4.5 地震，東澳~和平間按 3 級地震規定辦理，13:02 起路線恢復正常行駛。                         | 花蓮縣政府東北方 31.0 公里，發生芮氏規模 4.5 地震。                                                                         | 存查。                                                                                                   |
| 47 | 9 月 22 日<br>03 時 20 分 | 沙鹿~斗南(含成追線)、臺中~彰化、二水~車埕間 | 03:20 南投縣政府東南東方 31.5 公里發生芮氏規模 4.8 地震，沙鹿~斗南(含成追線)、臺中~彰化、二水~車埕間按 3 級地震規定辦理，06:29 路線恢復正常行駛。         | 南投縣政府東南東方 31.5 公里發生芮氏規模 4.8 地震。                                                                         | 存查。                                                                                                   |
| 48 | 9 月 22 日<br>15 時 55 分 | 景美站                      | 15:55 第 4207 次行經景美站時，第 7 車車下有冒煙情形，經司機員下車察看並將轉向架隔離(軔機)後開車，於新城站，因發現仍有鬆軔不良情況，將停留軔機隔離後晚 22 分開車。      | ET539 停留軔機減壓閥總成偶發性故障。                                                                                   | 針對故障品整修後進行標記，並安裝車號追蹤，重複故障時予以汰換。                                                                       |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點    | 事故(件)概況                                                                                                  | 原因                                                              | 改善對策                                                                                                        |
|----|-----------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 49 | 9 月 23 日<br>07 時 41 分 | 南港站     | 第 111 次於南港站，因第 2 車 BCU 故障，緊軔時電軔不良即報有關單位，司機員依檢查員指示按強制鬆軔按鈕及降弓重新升弓等處理後恢復正常，本次車晚 14 分開車。                     | EM3331 之 BCU(軔機控制單元)暫態性故障。                                      | 一、發文至各段有關 EMU3000 型遇軔機故障處理方式並針對乘務人員辦理訓練。<br>二、督促立約商針對不良或疑似故障電子卡箱辦理備品更換作業，並針對故障品限期提報調查改善報告。                  |
| 50 | 9 月 23 日<br>08 時 43 分 | 七堵站     | 第 511 次於七堵站，因第 4 車車下 BOU air 洩漏致空氣彈簧異常，即報有關單位，列檢現場處理無效，經更換編組後本次車晚 27 分開車。                                | BOU(軔機裝置控制面板)邊緣處漏氣，造成 9KG 空氣無法建立致空氣彈簧異常。                        | 針對相同車輛施作氣軔試驗辦理特檢，針對異常者迴送進廠。                                                                                 |
| 51 | 9 月 23 日<br>14 時 54 分 | 羅東站     | 第 419 次於羅東站，因本務機車司軔閥置於運轉位不充氣(BP=0)及 EB 無法解除，即報有關單位，經司機員重新升降弓無效後，令本次車羅東~樹林間停駛。                            | 因機車 ED3341 號 DMVTR 繼電器異常，造成軔管不充氣。                               | 一、保固期間發生此類故障即時聯絡駐廠日商更換 DMVTR 繼電器。<br>二、待廠商分析 DMVTR 繼電器故障原因並提供改善對策                                           |
| 52 | 9 月 23 日<br>21 時 13 分 | 大華~三貂嶺間 | 21:13 第 4741 次行經大華~三貂嶺間(K0+400)遭侵入路線之藤蔓纏繞，即報有關單位，21:45 工務單位將藤蔓移除後，本次車現場增延 32 分開車。                        | 附有藤蔓之樹枝受樺加沙颱風，強風吹落侵入路線                                          | 持續落實辦理路線巡查並依「影響行車安全樹木安全管理須知」辦理處置。                                                                           |
| 53 | 9 月 23 日<br>21 時 15 分 | 蘇澳新站    | 第 241B 次通過蘇澳新站時，後部機車第 1 轉向架馬達電流過高自動隔離及司機員懷疑本務機車鬆軔不良，即通報相關單位，經列檢查看本務機車確認鬆軔正常及至後部機車將第 1 轉向架馬達復位後，晚 15 分開車。 | 一、為確認行車安全，司機員要求確認鬆軔情形，經重新緊軔測試後確認正常，致延誤。<br>二、後部機車暫態性馬達電流過高自動隔離。 | 一、各級檢修時查閱動力車交接簿有出現轉向架隔離故障時，應下載 TCMS 故障碼分析，如有異常時即實施預防性更換。<br>二、遇轉向架輔助供電故障時，應確實參照故障排除手冊，實施故障排除或隔離，必要時可尋求技術支援。 |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                                              | 原因                                                                              | 改善對策                                                                                                                                               |
|----|-----------------------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 54 | 9 月 24 日<br>09 時 27 分 | 八斗子站   | 09:27 第 4811 次司機員通報：八斗子站內(K4+600 處)有落石侵入路線致列車無法進站，10:07 工務單位現場移除落石後，路線恢復正常行駛。                                        | 受樺加沙颱風夾帶豪雨影響使邊坡土石含水量過飽和自重加大致崩落至路線。                                              | 將此路段於「邊坡管理系統」分級(D 級)列管並持續依鐵路邊坡管理手冊辦理。                                                                                                              |
| 55 | 9 月 24 日<br>14 時 18 分 | 花蓮站    | 第 273 次於花蓮站，因第 1 車南端上下車門台有燒焦味，令本次車更換編組，晚 35 分開車。                                                                     | TED2025 通道排氣扇馬達線圈燒損。                                                            | 辦理通道排氣扇特檢(線圈阻值及對地絕緣值量測)，若發現異常即進行更換。                                                                                                                |
| 56 | 9 月 24 日<br>18 時 10 分 | 二水站    | 18:10 許，第 7202 次於二水站辦理調車作業時，未注意 4 股轉側線之拖上線為非電化區間，故編組調車進拖上線時，該電力機車集電弓上舉，致編組暫無法續行；後經司機員降弓改以次位機車持續調車，本次車於 19:52 完成調車作業。 | 一、調車過程中，調車員司未確認本務機車種類，導致列車進入無電車線區間。<br>二、司機員於辦理調車轉線作業時，未注意車站 4 股北端拖上線為非電化區間即前行。 | 一、定期辦理針對調車注意事項教育訓練，提升人員風險辨識及處置能力。<br>二、於在職訓練時針對電車線終端標之識別進行再次宣導。<br>三、班站長於列車進站調車時，須再次核對車種是否與編組報相符；如發現不符，應先調整調車計畫後再行作業。<br>四、增加值班站長、站長不定期現場抽查頻率與動作確認 |
| 57 | 9 月 25 日<br>05 時 35 分 | 員林~花壇間 | 05:35 起員林~花壇間西正線上行第(4、3)閉塞號誌故障(顯示紅燈)，即通知號誌單位查修，經人員處理後號誌恢復正常，號誌故障時間計 44 分。                                            | 備用電池老舊致電力續航力不足(僅足供1小時，新品可供5小時)                                                  | 一、於每月預先檢測電池供電狀況，發現效能衰減或屆使用年限者應立即汰換，以確保號誌系統運作穩定。<br>二、研議制訂全線號誌系統備用電池更新計畫，加速汰舊換新。                                                                    |
| 58 | 9 月 25 日<br>14 時 38 分 | 彰化-花壇間 | 一民眾(長者)由西向東經過彰化-花壇間南美路平交道(K218+121)時跌倒起不來，熱心民眾發現後按下平交道障礙緊急按鈕，14:39 熱心民眾將長者拖離平交道外，第 123 次受平交道告警而停車，司機員下車查看確認          | 1 民眾經過彰化-花壇間南美路平交道(K218+121)時跌倒。                                                | 利用媒體及海報加強宣導，如遇平交道異常或緊急狀況，應立即按下緊急按鈕並撥打 1933 專線通報請求協助。                                                                                               |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                             | 原因                                                                                                    | 改善對策                                                                                              |
|----|-----------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                       |        | 平交道無礙後開車。                                                                           |                                                                                                       |                                                                                                   |
| 59 | 9 月 27 日<br>06 時 05 分 | 新左營站   | 06:05 第 503 次司機員於左營機務分段出庫檢查發現機車電門把手故障即請求救援，經加掛前位機車後出庫，於新左營站辦客後晚 25 分開車。             | E214 號機車電流錶可動圈損壞，導致故障。                                                                                | 一、於 GE 機車連掛編組後，將試出力程序拍成微電影，供各段於機班段訓時，辦理教育訓練及試題測驗。<br>二、於日檢保養時試出力時，檢試電流表狀態，發現作動異常時，立即安排檢修更換。       |
| 60 | 9 月 27 日<br>10 時 00 分 | 二水站    | 10:00 第 114 次行經二水站時車上 ATP 故障，重開無效，於田中站再重開無效後即停用，依限速 60km/h 行駛至彰化站，經更換編組後晚 71 分開車。   | E532 ATP 通訊傳輸 DX 輸出入腳位功能失效，導致車上 ATP 系統異常。                                                             | 一、開立保固缺失單，並提供 ATP 故障訊息請立約商分析，並研擬改善對策。<br>二、東芝更換備品裝車後，測試 2 小時，以確保功能穩定性。                            |
| 61 | 9 月 27 日<br>16 時 48 分 | 中洲~保安間 | 16:48 第 3228 次通報，中洲~保安間東正線(K367+900 處)路線旁有 1 位民眾徘徊，經路警前往巡查，17:47 將該民眾帶離現場，路線恢復正常行駛。 | 1 民眾於中洲~保安間東正線(K367+900 處)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。                                                                      |
| 62 | 9 月 28 日<br>16 時 00 分 | 漢本站    | 16:00 第 7417 次於漢本站，因機車動力異常，司機員處理無效後即請求救援，經指派救援機車前往現場聯掛後，本次車晚 234 分開。                | R196 RVR5.6 繼電器內充放電路電阻(75Ω)開路。                                                                        | 辦理 R180 型 RVR 繼電器充放電路電阻特檢，量測(71~79Ω)時，如有異常，優先辦理更新。                                                |
| 63 | 9 月 29 日<br>08 時 41 分 | 彰化站    | 第 1003 次準點到彰化站，因彰化機務段漏派本次車司機員，機班接獲通報緊急派遣備班司機員前往值乘，晚 16 分開車。                         | 一、5R12 為 6/26 改點後新增的工作班，本工作班逢週六、日、例行駛。<br>二、惟 9/29 為行政院人事行政總處新增的補假日，排班副組長誤以為「補假日」非工作班電報的「例」，致疏忽未派該工作班 | 一、將今年有補假日的相關工作班標註要派班，並另製作提醒語提醒；另對工作班有疑慮時，應直接詢問行控處或機務處行技科，確認相關車次是否有行駛，並請其拍發電報。<br>二、排班副組長排班派班後，運轉組 |

| 項次 | 發生時間                  | 發生地點   | 事故(件)概況                                                                                              | 原因                                    | 改善對策                                                                                                       |
|----|-----------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                       |        |                                                                                                      | 三、運轉組長對於變班、加班車等派班表的核對未確實。             | 長應再確認並核章，另每日值班副組長於核對班表、MA 報單……等時，再次仔細核對確認。                                                                 |
| 64 | 9 月 29 日<br>17 時 00 分 | 古莊~中央間 | 17:00 許，第 5898 次行經古莊~中央間因本務機車動力接地，即報有關單位，經技術支援無效後，改由次位機車推至枋野站，並將次位機車調至前端作本務機車，晚 98 分開車。              | R124 RE-FSB 電阻阻值過高造成主發電機、#1~4 馬達跳火接地。 | 一、針對 R100 型 RE-FSA、RE-FSB 之電阻值由機廠派員以特殊工具實施特檢。<br>二、請富岡機廠研擬針對 R100 進廠 3A 級檢修辦理 RE-FSA、RE-FSB 之電阻值量測，遇不良即更換。 |
| 65 | 9 月 29 日<br>23 時 50 分 | 彰化站    | 23:50 起彰化站東下第一出發及西上第一進站號誌故障，即通知號誌單位查修，經號誌單位查修後，於翌日 00:21 恢復正常，號誌故障時間計 31 分。                          | 因電纜箱高溫造成電纜外皮脆化致短路。                    | 每月保養時加強巡檢電纜狀況，遇有破損或老舊電纜應立即更新汰換，避免短路造成開關跳脫。                                                                 |
| 66 | 9 月 30 日<br>08 時 25 分 | 松山站    | 第 102 次於松山車，第 9 車有異音，通報列檢前往協助處理，確認係第 9 車與第 10 車間海側車廂接地跳線脫落(固定螺帽未旋緊導致)，經人員緊急加固後，列車改作 102B 次迴送七堵站進行檢修。 | 外物入侵導致第 9、10 車之間接地線斷損。                | 將接地線以束帶加固，防止外物入侵造成斷損時，避免線路下垂至軌面。                                                                           |
| 67 | 9 月 30 日<br>22 時 21 分 | 瑞源~關山間 | 22:21 第 6407B 次行經瑞源~關山間(K133+100 處)時撞及不明物，司機員下車查看未發現異狀，現場晚 10 分開車，後續工務同仁於現場巡查時發現動物屍體(鼬屬)將其移除。        | 第 6407B 次行經瑞源~關山間(K133+100 處)時撞及動物。   | 加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。                                                                                  |