

## 交通部臺灣鐵路管理局 111 年 7 月份行車事故事件月報表

### 一般行車事故 (共 6 件)

| 項次 | 發生時間             | 發生地點    | 事故(件)概況   | 原因  | 改善對策   |
|----|------------------|---------|---|---|--|
| 1  | 07月24日<br>09時10分 | 社頭~田中間  | 第 2707 次車社頭~田中間行駛東正線，司機員發現 1 名民眾於 K241+200 處侵入路線，立即鳴笛示警並緊軔但仍撞及，當場死亡，09:35 員林路警到達現場，11:25 經路警蒐證完畢報檢察官同意後放行。          | 1 名民眾於 K241+200 處侵入路線，被第 2707 次車撞及(當場身亡)。 | 加強宣導禁止民眾侵入鐵路沿線淨空區域，並請民眾愛惜生命。   |
| 2  | 07月26日<br>09時54分 | 後庄~九曲堂間 | 第 3141 次車後庄~九曲堂間行駛東正線，司機員發現一名民眾於 K16+650 處侵入路線，立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(受傷送醫)，11:10 經路警現場蒐證後本次車放行。                           | 1 名民眾於 K16+650 處侵入路線，被第 3141 次車撞及(受傷送醫)。  | 加強宣導禁止民眾侵入鐵路沿線淨空區域，並請民眾愛惜生命。   |
| 3  | 07月27日<br>20時30分 | 宜蘭站     | 第 7556 次車進入宜蘭站 3 股時，撞及正在上班之第 7557 次司機員，並捲入車下，於 20:35 路警到達現場，21:20 被撞及之司機員由車下拉出明顯死亡，21:24 經路警蒐證後報請檢察官同意放行，案由宜蘭路警所偵辦。 | 第 7557 次司機員於宜蘭站 3 股被第 7556 次車撞及(當場身亡)。    | <ul style="list-style-type: none"> <li>一、請機務處加強宣導所屬司機員接班如需跨越軌道時，應依規定確實指認呼喚，確認無列車行駛，始可跨越，快速通行。</li> <li>二、請機務處與運務單位共同會勘於宜蘭站月台末端裝設進站警示燈，供本局從業人員因工作需要，於跨越軌道，警示列車進站使用。</li> <li>三、請機務處與運務單位共同會勘於宜蘭站月台北端增設電話箱，以供乘務人員聯繫、確認運用。</li> <li>四、請機務處與運務單位共同會勘於宜蘭站月台末端設置門字型</li> </ul> |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點    | 事故(件)概況  | 原因  | 改善對策  |
|----|------------------|---------|--|---|---|
|    |                  |         |  |   | 柵欄，提供從業人員跨越軌道前防護，以維護安全及注意路線狀況。  |
| 4  | 07月28日<br>02時35分 | 鼓山~三塊厝間 | 高雄工務段辦理鼓山~三塊厝間東正線焊軌工程，因焊接需要，移除東正線 16 根枕木扣夾，因該處旁有 ATP 感應子，未免高溫影響感應子，故包商將左軌撐高，02:35 維修工程車推進載運焊軌機平臺車接近時，左軌受平臺車因外軌超高之重心因素擠壓及鋼軌撐高後，PC 枕底鈹鋼肩承受力不足致軌距擴大，造成平臺車南側 2 軸出軌，10:39 完成復軌，11:46 路線封鎖解除，恢復雙線正常行駛。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>一、事故位置 K402+480 為曲線段 (R=406m)，因超高 (C=100) 及軌距加寬 (S=5mm)，且焊接軌為內軌。</li> <li>二、因焊接處旁有 ATP 感應子，為讓兩端銜接鋼軌端部平整，扣夾拆除區域範圍增大約 20m。</li> <li>三、鋼軌扣夾拆除與撐高後，PC 枕底鈹鋼肩承受力不足，使得無扣鎖的鋼軌受橫壓力滑動。</li> <li>四、未訂定相關規範、標準。</li> <li>五、事先施工計劃考慮未周延。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>一、請工務處各工務段辦理該作業時應加強督導廠商下列事項： <ul style="list-style-type: none"> <li>(一) 施工時鋼軌固定端扣夾拆除長度不得超過 10m，焊口兩端鋼軌抬高高度不得超過 4cm。</li> <li>(二) 無道碴段焊接，若焊道位於 PC 枕上方，應調整焊道位置 (切除半目接頭)，避免焊道過度抬高。</li> <li>(三) 固定端焊口 2m 及 5m 處應各加設臨時軌距拉桿。</li> <li>(四) 焊接完成後，扣夾需每間隔 2 支 PC 枕復原一處，方能移動電阻火花焊接平台車。</li> </ul> </li> <li>二、請工務處訂定施作移動式電阻火花焊接作業時檢查及注意之標準作業程序。</li> <li>三、請工務段要求本案廠商停工後復工前，應先辦理風險評估。</li> </ul> |
| 5  | 07月29日<br>04時15分 | 新豐~竹北   | 第 9301 次車 (電力維修車) 行駛新豐~竹北站間西正線，於鳳山溪橋北端 (K98+485) 時，聽見車下有撞擊異物聲響，立即停車查看，發現行駛路線西側邊坡躺臥有一位右臂骨折意識清楚女性，05:10 救護車、05:13 路  | 1 名路人侵入路線，被第 9301 次車 (電力維修車) 撞及 (意識清楚、受傷送醫)。  | 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                         |
|----|------------------|------|--|------------------------------------|------------------------------|
|    |                  |      | 警分別到達現場，05:25 將傷者送竹北東元醫院，05:51 路警蒐證完畢後放行，案由新竹路警所偵辦。  |                                    |                              |
| 6  | 07月31日<br>17時40分 | 斗六站  | 第 2203 次車林內~斗六站間行駛東正線，司機員發現於斗六站北端鎮北路平交道(K265+038)有行人闖越，立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(受傷送醫)，17:49 路警到達現場，18:04 經路警處理後本次車放行。 | 1 名行人闖越平交道侵入路線，被第 2203 次車撞及(受傷送醫)。 | 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 49 件）

| 項次 | 發生時間             | 發生地點   | 事故(件)概況  | 原因  | 改善對策  |
|----|------------------|--------|--|---|---|
| 1  | 07月01日<br>15時28分 | 七堵站    | 第 521 次車於七堵站加掛前位機車，因前位機車停車位置剛好是機車 ATP 信號接收器，造成 ATP 系統開啟無效，經調移後，計延誤 26 分。                 | 因加掛之前位機車恰停於 ATP 地上感應子上方，肇致 ATP 無法開啟。                | 為杜絕類此事故再發生，擬辦理測試計劃如下：<br>一、參考日本案例，於 ATP 地上感應子位置之電車線上加裝黃色護套以為識別，並先以樹林站及潮州站 2 站為測試站。<br>二、為配合本項測試計劃，請機務處（主政）、電務處督導所屬臺北機務段、高雄機務段、臺北電力段及臺南電力段等依轄管辦理設置會勘事項，並請機務處轉知所屬司機員本測試計劃及指定設置地點。<br>三、本項測試計劃為期一個月，於測試期滿，即召開檢討會議，並請機務處於會中說明測試期間司機員意見。 |
| 2  | 07月02日<br>03時50分 | 鳳林~萬榮間 | 係因鳳林、萬榮兩站同時建立出發，造成傳輸訊號中斷，肇致號誌衝突，經處理後，06:44 恢復正常，故障時間計 174 分。                             | 鳳林、萬榮兩站同時建立出發（要求），造成傳輸訊號中斷，系統鎖定於安全側，肇致號誌衝突、號誌不來。    | 請電務處要求廠商提出本案報告及改善措施，並儘速進行邏輯程式修改，以防止類似事件再度發生。  |
| 3  | 07月03日<br>12時47分 | 鶯歌~山佳間 | 鶯歌~山佳間西正線(K48+100)附近有路樹傾倒侵入路線及(K46+95)有一石頭掉落軌道旁，即通報工務單位處理，14:08 經工務單位將石頭清除後，解除封鎖恢復雙單線行車。 | 一、不明人士將砍伐之樹木，傾倒至本局路線，影響行車安全。<br>二、因連日豪雨，肇致石頭滑落於路線上。 | 一、請工務處督導所屬加強路線巡查，如發現民眾於路線邊砍伐樹木，有侵入路線影響行車安全之虞時，應立即與其協調相關砍伐事宜。<br>二、請工務處督導所屬於辦理路線巡檢，發現有危石時，應立即  |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點     | 事故(件)概況  | 原因                                      | 改善對策  |
|----|------------------|----------|--|---|---|
|    |                  |          |  |   | 通報處理。   |
| 4  | 07月04日<br>13時59分 | 九讚頭~內灣站間 | 九讚頭上行進站處(K22+350)水淹軌面，15:00 工務通知中豐公路平交道(K20+535)路基亦淹水，即令該處慢行 20km/hr，15:30 工務通知該處水淹軌面，即令竹東~內灣站間封鎖，19:05 所有積水退去，路線恢復正常行駛。 | 因鄰近區域急降雨逕流量過大，致上游溢淹至軌道兩側排水，肇致軌道淹水。      | 臺北工務段已發包「中豐公路平交道排水系統及周邊路基改善工程」，現場施工改善，降低影響風險，九讚頭加大排水斷面，目前委由顧問公司規劃中。                               |
| 5  | 07月05日<br>05時56分 | 七堵站      | 第 103 次車於七堵~汐止間發生緊急緊軔作用，經隔離後延誤 35 分鐘進入汐止站，於汐止站處理重開 ATP 後，計延誤 61 分。   | 本務機車 TCMS 電子卡暫態故障，肇致軔管排氣而停留軔機作用、緊急緊軔作用。 | 一、請機務處督導各廠、段辦理P-P 各級檢修時，依程序操作TCMS、ATP系統功能測試。<br>二、請機務處將本案列入運轉檢修人員訓練教材，並修入PP編組「無故障指示緊急緊軔作用」應急處理程序。 |
| 6  | 07月05日<br>11時03分 | 臺北站      | 第 108 次車於臺北站發生本務機車E1049 緊急緊軔自動及停留軔機自動作用，經按解鎖後恢復正常，於行駛至南港~五堵站間，又連續發生多起上列故障情事，即令本次車五堵~七堵間停駛。                               | 本務機車停留軔機調壓器 (PBG) 暫態故障。                 | 請機務處督導所屬各廠段於各級檢修時，落實檢視 TCMS 電子卡燈號及功能是否正常，並於二級以上檢修，實施車間同步跳線接點及停留軔機管路檢視，並施作停留軔機(鬆軔、緊軔)功能測試。         |
| 7  | 07月05日<br>15時37分 | 合興~富貴間   | 合興~富貴間 K25+100 處，因豪雨造成土石流，影響行車，17:36 經工務人員搶通。  | 因連續午後急降雨，造成合興~富貴間土壤含水量飽和，雨勢沖刷，肇致土石滑落。   | 請工務處督導各工務段於辦理查道時，加強邊坡岩石路段檢視，遇發生連續性下雨時，應立即加強該路段檢視工作，並請各工務段加強轄內邊坡防護改善工程，以避免土石滑落影響行車。                |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點                 | 事故(件)概況  | 原因                                | 改善對策   |
|----|------------------|----------------------|--|-----------------------------------|--|
| 8  | 07月06日<br>05時58分 | 海端站                  | 海端站第 11 號轉轍器馬達固定鐵片電焊處之一脫落，造成正反位無法落鎖故障(EP 盤上燈號閃爍)，肇致海端站上行出發及下行進站機故障，07:49 該處重新電焊固定調整後號誌恢復正常。  | 因第 11 號轉轍器受列車經過震動，肇致鎖定桿位移所致。      | 請電務處督導各電務段於桿件調整完畢後，應在螺栓接縫處油漆畫線註記，以利觀察是否位移給與及時調整。   |
| 9  | 07月07日<br>06時55分 | 通霄站                  | 第 2607 次車編組電車 EMC533 號車電門故障車速僅能 5 km/hr，無法處理，於通霄站與第 2512 次車互換編組後，計延誤 40 分。                   | 本編組電門總成之電位計異常，造成輸出電流信號微弱，肇致車輛不出力。 | 一、請機務處督導各廠、段於 EMU500 型 2 級以上檢修時，加強電氣系統之總控制器操作功能檢查及出力測試，並於 3B 級以上檢修時，加強檢修電門總成之電位計，遇作用不良時，予以重整更新。<br>二、請機務處督導所屬廠、段辦理 EMU500 型電門總成全面特檢。 |
| 10 | 07月08日<br>07時34分 | 大甲~大肚間               | 南投縣政府東方 39.1 公里發生芮氏規模 4.0 地震，大甲 3 級地震，08:10 路線恢復正常行駛。  | 發生芮氏規模 4.0 地震。                    | 存查。  |
| 11 | 07月08日<br>19時57分 | 七堵~雙溪、瑞芳~八斗子、三貂嶺~菁桐間 | 宜蘭縣政府東北東方 25.9 公里發生芮氏規模 4.3 地震，瑞芳站強震觀測系統顯示震度 4 級地震，於次(9)日 00:22 經工電單位巡查路線及電車線設備無異狀，路線恢復正常運轉。 | 發生芮氏規模 4.3 地震。                    | 存查。  |
| 12 | 07月09日<br>10時00分 | 新營~後壁站間              | 第 510 次車於新營~後壁間]西正線 K313 附近，因本務機車 E212 號鼓風機故障，經處理後續開，計延誤 44 分。                               | 本務機車 1140K(鼓風機超速保護卡)故障。           | 一、請機務處督導所屬辦理電子卡序號登錄追蹤，並對於不穩定及重複故障電子卡汰換。<br>二、請機務處督導 GE 機車檢修各廠、段於 2 級檢修時，應量測鼓風機相關控制電子卡輸出電壓並紀錄。  |

| 項次 | 發生時間                     | 發生地點        | 事故(件)概況  | 原因  | 改善對策  |
|----|--------------------------|-------------|--|---|---|
| 13 | 07月09日<br>11時25分         | 七堵站         | 第 123 次車於七堵站，因編組第 4 車 PPT1100 號門機控制開關按鈕 24J49 號線接地，肇致車門誤動作，即令改以 125 次車編組替駛。        | 編組第 4 車 PPT1100 鑰匙開關盒內開門連動訊號線 24J50，因導線破皮接觸車殼，肇致列車車門聯動異常誤動作。  | 一、請機務處督導各廠、段於各組件拆檢裝回時應注意導線包覆及緊固。<br>二、請機務處督導各廠、段辦理P-P編組自動門聯動功能各級檢測，遇有異常者，應立即維修或更換，以保持車輛妥善率。   |
| 14 | 07月09日<br>15時03分         | 樹林站         | 樹林站因 14B 轉轍器馬達電抗器接線銅線造成接觸不良，肇致該站第 14AB 轉轍器故障，影響上行進站號誌機，經處理後，15:22 恢復正常，故障時間計 19 分。 | 電抗器接線接觸不良，肇致轉轍器故障。  | 請電務處督導所屬各電務段辦理轉轍器控制迴路電壓量測時，如發現異常時，應立即進行查修，以維號誌設備正常運作。   |
| 15 | 111年07<br>月10日19<br>時30分 | 海端~池上<br>站間 | 第 4563 次車行駛於海端~池上站間(坡度 15‰)，因動輪空轉無法登坡，經退回海端後，再重新行駛，計延誤 42 分。                       | 海端~池上站間千分之 15 長上坡路段，動輪空轉及因編組持續以「液聯位」運轉，肇致變速機過熱。               | 請機務處督導所屬各機務段加強司機員對於易空轉路段及 DMU3000 型編組操作教育訓練，當列車運行速度達 68~70K/H 時，應將「液聯位」改為「直聯位」，以避免變速機油溫更高，肇致動力限制出力不足。                                   |
| 16 | 07月11日<br>13時31分         | 東澳站         | 第 7438 次車於東澳站 O.S 區間 ATP 偵測為冒進號誌作用，無法鬆軔，經求援退回東澳站及重開 ATP 後，計延誤 37 分。                | 機車辦理重連總控制運轉時，司機員未確實操作，將後連機車 ATP 關閉，肇致後連機車行經出發號誌機主感應子時 ATP 作用。 | 一、請機務處將本案列為機班教育訓練教材，並加強司機員對機車迴送、重連之處理及操作教育訓練。<br>二、請機務督導所屬司機員於辦理交接檢查時，應再次確認後連機車ATP隔離開關置隔離位、行調電話註冊取消並關機、雙位閘置重聯位、軔機置正確位與整備列車標誌，避免類似事故再發生。 |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點    | 事故(件)概況   | 原因   | 改善對策   |
|----|------------------|---------|---|--|--|
| 17 | 07月11日<br>14時46分 | 花蓮站     | 第 177 次車於花蓮站整備時，本機車機車無法升弓，於花蓮站加掛前位機車行駛，共計延誤 24 分。   | 本務機車 GDP 盤之功率電晶體(MOSFET)故障，造成第一轉向架故障隔離，於司機員辦理復位時，又發生設備隔離開關(ECOS)於測試位時接點固著，肇致不升弓情事。 | 一、請機務處將本案例列入檢修人員在職訓練教材，機務檢修人員接獲車輛故障時，應主動聯繫他段檢修值班人員與司機員，俾利確認車況及即時提供技術支援，及加強司機員P-P故障排除訓練，以縮短故障排除時間。<br>二、請機務處督導所屬辦理P-P二級以上檢修，辦理動力系統出力測試，及於三級以上檢修，更換故障頻率較高之電子零件，以提升電子零件穩定性。 |
| 18 | 07月12日<br>15時28分 | 屏東站     | 屏東站因 13A 轉轍器作動阻力異常，肇致 13A/B 轉轍器無法順利扳轉至定位，經處理後，於 15:58 恢復。   | 轉轍器動作桿件推動時阻力過大，車站轉轍工將滑板注油潤滑後，即可作動。   | 請運務處督導所屬車站轉轍器應定期保養及於雨後放晴加強滑板注油潤滑，以利轉轍器扳轉順暢。  |
| 19 | 07月13日<br>06時57分 | 瑞芳~猴硐間  | 瑞芳~猴硐間逢甲路平交道(K9+332)，有一輛自小客車卡在平交道東正線上，06:58 即按平交道緊急按鈕，第 4003 次車因平交道告警作動，即減速至平交道前停車，07:40 恢復雙線行車。                          | 1 輛自小客車故障停於瑞芳~猴硐間逢甲路平交道東正線上，造成東正線不通。   | 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。   |
| 20 | 07月14日<br>07時05分 | 大里~福隆站間 | 第 4107 次通報行經大里~福隆站間西正線 K38~K38+200 時列車搖晃，後續行經之車次均同樣通報列車搖晃，即時起該處改以慢行 30k/h，經研判原因係為該路段軌道產生幾何不整所致影響行車，經處理後，09:13 改以 65 公里慢行。 | 大里~福隆站間西正線 K38~K38+200 路段水平、高低略有不整及噴泥情形(量測均符合養護標準值)。                               | 一、請工務處督導所屬於辦理路線巡查，發現有不良點時，應立即辦理相關改善及登錄巡查紀錄，並將本案例列為教材，加強同仁教育訓練。<br>二、宜蘭工務段業已辦理後續抽換道碴工程，並改善噴泥情形。   |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點        | 事故(件)概況   | 原因  | 改善對策   |
|----|------------------|-------------|---|---|--|
| 21 | 07月14日<br>07時41分 | 臺南~高雄<br>間  | 臺東縣政府東方 20.6 公里發生芮氏規模 4.6 地震， 08:25 路線恢復正常行駛。   | 發生芮氏規模 4.6 地震， 08:25 路線恢復正常行駛。                              | 存查。  |
| 22 | 07月14日<br>20時17分 | 彰化站         | 依調車計畫第 2048 次車於彰化機務處整備後，先由彰化機務由北拖，再經南拖上線轉線至彰化站開車，因本次車司機員誤以為本次車係直接由南拖上轉線至彰化站，故於編組整備完畢後，即在南端等待相關人員引導出庫，經查覺有異時，即依原計畫調車轉線至彰化站開車，計延誤 17 分。 | 本次車司機員對於站場不熟稔及缺乏危機意識，於接收編組出庫路逕有異及未見調車人員引導出庫時，均未能再確認，肇致延誤出庫。 | 一、請機務處督導各機務段加強其「機班轄區」車站進出庫之路線教育訓練，及強化司機員危機意識，於接獲行車訊息有疑義或應有引導而未引導時，應立即查證。<br>二、請機務處督導各廠、段加強號誌工教育訓練，於發現出庫車輛未於指定時間啟動或連繫不上司機員時，應立即通報相關人員。  |
| 23 | 07月15日<br>06時35分 | 大里~福隆<br>站間 | 大里~福隆站間西正線上行第 2 閉塞號誌故障(紅燈常亮)，經查係因草嶺隧道內 37 芯電纜之第 8 及 9 芯不導通所致，10:05 將線路改用第 10 及 11 芯後恢復常用閉塞方式行車。                                       | 37 芯電纜之 8 芯、9 芯電纜纜線斷線，肇致繼電器無法正常動作。                          | 一、請電務處督導所屬各電務段於養護時間帶量測設備電壓及電流，如發現有異常時，應予以標註及檢修。<br>二、因宜蘭線設備多位於沿海地區，容易受鹽害侵蝕；且電纜芯線並無表面鍍錫處理，易產生氧化及銅綠，導致壓降問題產生，請電務處辦理後續纜線採購時，請依本局電纜規範採鍍錫方式辦理。<br>三、電務處已規劃於電務智慧化提升計畫68站電子聯鎖工程中，導入設備監測與故障資料蒐集分析，利用偵測裝置，紀錄相關數值及資料，異常或故障時，即時提供診斷、通報資訊與紀錄至分 |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點   | 事故(件)概況   | 原因   | 改善對策   |
|----|------------------|--------|---|--|--|
|    |                  |        |   |  | 駐所，維修人員透過遠端監控可掌握判斷分析系統狀態。  |
| 24 | 07月15日<br>14時58分 | 新竹站    | 第 5820A 次車(迴送列車)於新竹站早 30 分到，本次車交班車長未俟接班車長到站交接，即關閉列車車門離開，肇致本次車新竹-三義站無車長值乘情事（車長於三義上車）。    | 交班車長未確認本次車行駛區間，於列車抵達新竹站未辦理交接班，即下車關閉車門離開，至新竹車班組報到。                    | 請運務處督導所屬各運務段加強車班人員上班報到之工作班內容確認及加強車長交接班考核。  |
| 25 | 07月16日<br>09時34分 | 大林站    | 第 114 次車於大林站發生本務機車 E1014 號 VCB 不閉合情事，經處理後續駛，於大林~彰化站間又陸續發生上列故障情事，本次車於彰化站更換編組續駛，計延誤 50 分。 | 本務機車 HVT 連接二次側輸出 4PIN 快速接頭接觸不良，120Vac 電壓訊號無法送至電子卡及電車線電壓錶，肇致 VCB 不閉合。 | 請機務處督導所屬各廠、段針對 PP 機車 HVT 二次側輸出 4PIN 快速接頭辦理全面特檢及於各級檢修時，確實依程序測試動力及 PCE、TCMS 電子卡功能。           |
| 26 | 07月17日<br>17時58分 | 潭子站    | 第 6030 次車於潭子站，本務機車發生拉電門無電流現象無法處理，於新竹站更換前位機車，計延誤 51 分。                                   | 斷開關繼電器（TSR1A）作用線圈燒損，造成無點弧信號，導致不出力。                                   | 一、辦理 TSR1A 繼電器逐步汰換更新。<br>二、請機務處督導所屬各廠、段於定期保養落實機車出力測試及電子作用檢查。                               |
| 27 | 07月18日<br>11時24分 | 員林站    | 第 116 次車於員林站，本務機車第 1、2 轉向架馬達隔離，無法處理，於彰化站加掛輔機續駛，共計延誤 55 分。                               | 本務機車第一空氣流量偵測器（AFDS1）故障及第二輔助供電整流濾波電容短路，造成 100A 保險絲燒損，肇致第一、二轉向架自動隔離。   | 請機務處督導所屬各廠、段於 P-P 編組 2 級以上檢修時，應辦理出力測試並確認 PCE 電子卡燈號正常，同時於實施輔助供電模組清掃作業，遇有濾波電容外觀變形、漏液者即時予以更換。 |
| 28 | 07月19日<br>10時39分 | 富里~瑞穗間 | 花蓮縣政府南南西方 90.5 公里發生芮氏規模 4.5 地震，玉里站強震觀測系統顯示震度 4 級地震，12:25 經工電單位巡查路線及電車線設備無異狀，路線恢復正常運轉。   | 發生芮氏規模 4.5 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   |
|----|------------------|-------------|--|--|--|
| 29 | 07月19日<br>18時02分 | 和仁站         | 第 7502 次車於和仁站，本務機車 R190 號發生後端轉向架第三軸第 6 馬達接線膠皮高溫融化冒煙，遂改以次位機車擔任本務機車續駛，於開車後仍提早 100 分鐘(本次車為貨物列車)，未影響其他客運列車。      | 本務機車馬達引線接頭導線，因水氣造成銅綠，造成局部電阻過大，肇致接線燒損、斷裂。                                     | 請機務處督導所屬各廠、段於各級檢修時，應辦理導線銅綠處理，以防其繼續劣化，並於 3 級以上檢修，針對馬達引線外觀檢視，如發現表面氧化或破損者，應立即時處理。                         |
| 30 | 07月20日<br>14時45分 | 鳳林站         | 第 225 次車於鳳林站因本編組 MRPR 繼電器未勵磁，肇致無動力，無法處理，令本次車鳳林~花蓮間停駛。  | 本編組 MRPS 壓力開關故障，造成編組不出力。   | 請機務處督導所屬於普悠瑪列車全面張貼「TCMS 無故障顯示之不出力故障」應急處理方式，及於傾斜式列車故障改善小組會議討論 MRPS 壓力開關及 MRPR 繼電器零組件預防方式。               |
| 31 | 07月20日<br>20時09分 | 南港~松山<br>站間 | 第 2224 次車於南港~松山站間，因本務機車司軻閘故障，無法處理，令本次車前程松山~基隆間停駛。  | 本務機車 108 芯跳線破皮接地，肇致編組在 KEY ON 時軻機控制斷路器發生跳脫。                                  | 請機務處依「EMU700 型電聯車 108 芯跳線總成 PMA 導管更新外包案」合約追訴廠商施工責任並針對故障點，要求立約商精進 108 芯跳線安裝程序如增加套管或其他包覆整束方式避免相同故障再次發生。  |
| 32 | 07月21日<br>04時50分 | 三貂嶺站        | 瑞芳~猴硐間西正線 10/28A 電桿旁樹枝入侵路線接觸電車線，肇致三貂嶺站通報第 2 號電力開關跳開蜂鳴器作響，07:42 移除樹枝後，恢復路線行駛。                                 | 因路線旁之竹子碰觸 10/28A(K10+642)電桿之電車線，肇致短路。  | 請工務處督導宜蘭工務段依本局 111 年 3 月 30 日鐵工路字第 1110011181 號函所訂「交通部臺灣鐵路管理局影響行車安全樹木管理須知」規定，全面盤點轄內列管影響木，並定期更新影響木管理清冊。 |
| 33 | 07月21日<br>03時30分 | 基隆~七堵<br>站間 | 臺北工務段依據 111 年 7 月份工、電聯合施工執行表第 6 項辦理基隆~七堵站間東、西線鋼軌抽換工程，原申請封鎖施工時間為東線(20日)23:50~04:55，因該作業無法按時完成致東、西線封鎖延至 05:00。 | 一、因電務處維修人員對計軸器之安裝、查修及重置作業訓練不足，肇致工程後號誌無法重置。<br>二、電務單位針對施工計劃，與工務單位未充分協調施工所需時間。 | 一、請電務處加強專業技能訓練包含計軸器安裝、假輪重置等計軸實務訓練。<br>二、請電務處對所屬技術人員自身安裝計軸器設備加強教育訓練，並評估及確認更換設備所                         |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點  | 事故(件)概況  | 原因  | 改善對策   |
|----|------------------|-------|--|---|--|
|    |                  |       |  | 三、電務單位施工前對於無法如期完工，未於事前提出研討或建議減做。                                      | 需時間。<br>三、請電務處與工務處加強督導所屬於開工前如發現無法於路線封鎖時間內完工，需於事前提出研討或建議減做。<br>四、請電務處與工務處充分協調雙方施工所需時間。<br>五、請電務處研議於雙計軸路段施作，應以先完成一系計軸重置作業為目標。    |
| 34 | 07月21日<br>22時16分 | 七堵機務段 | 第 1N 次調車進七堵機務段南邊庫內停放時，因司機員疏於注意調車號誌，顯示險阻致越過號誌機擠壞 715 號轉轍器，於翌日 01：40 修復，軌道電路於 02：30 修復，該轉轍器故障僅影響機車出入庫，無影響列車。 | 司機員對路線不熟稔及未確實依章於「停車再開」標誌前一度停車再開及確認進路調車號誌機顯示條件運行，肇致調車號誌機顯示險阻越過，並擠壞轉轍器。 | 一、請機務處督導各機務段加強其「機班轄區」車站進出庫之路線教育訓練，尤其是站場定例及非定例調車與聯絡注意事項列入重點課程。<br>二、請機務處督導所屬各機務段落實走動式管理，發現司機員未依章辦理行車或工作習慣不良者，應立即糾正，並造冊列為重點督考人員。 |
| 35 | 07月22日<br>15時12分 | 臺南站   | 第 511 次車本務機車機車鼓風機故障，經處理後，共計延誤 12 分。  | 本務機車 MAM 跳火，造成輔助電路過負荷，機車不出力。  | 一、請機務處督導所屬於GE機車各級檢修時，確實依程序落實發電機組內部檢視及清掃。<br>二、請機務處督導各機務段加強司機員教育訓練，遇GE機車「鼓風機故障」、「輔助電路過負荷」故障時，應依「GE故障處理手冊處理程序」應急處理。              |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點                 | 事故(件)概況  | 原因   | 改善對策   |
|----|------------------|----------------------|--|--|--|
| 36 | 07月24日<br>07時28分 | 集集~龍泉<br>間           | 集集~龍泉間 K17+800 處發現路樹傾倒侵入路線致路線不通，08:26 路樹移除後，路線恢復正常行駛。              | 樹木遭強風吹倒侵入路線，影響行車。                              | 一、請工務處督導所屬加強路線巡查，並定期更新影響木清冊。<br>二、此處樹木(路權外)已列入影響木清冊列管。   |
| 37 | 07月24日<br>08時32分 | 壽豐~瑞穗<br>站間          | 臺東縣政府北北東方 65.8 公里發生芮氏規模 5.2 地震，玉里站強震觀測系統顯示震度 3 級地震，09:02 路線恢復正常行駛。 | 發生芮氏規模 5.2 地震。                                 | 存查。  |
| 38 | 07月25日<br>02時16分 | 瑞穗~富里<br>間           | 花蓮縣政府南南西方 72.9 公里，發生芮氏規模 4.5 地震，玉里 3 級地震。                          | 發生芮氏規模 4.5 地震。                                 | 存查。  |
| 39 | 07月25日<br>07時44分 | 香山~通霄<br>及香山~三<br>義間 | 苗栗縣政府東南方 19.7 公里，發生芮氏規模 4.3 地震，苗栗及後龍 3 級地震，於 08:34 路線恢復正常行駛。       | 發生芮氏規模 4.3 地震。                                 | 存查。  |
| 40 | 07月25日<br>20時11分 | 鼓山站                  | 第 3947 次車於鼓山站應停車辦客，因司機員僅關注路線上號誌以控制車速，未留意已進入站區，肇致本次車過站不停。           | 第 3947 次車司機員未指認及移動磁鐵游標，肇致鼓山站應停車辦客而未停車，逕行通過。    | 一、請機務處督導各機務段運、指幹部落實走動式管理，加強考核司機員呼喚應答、執行移動磁鐵游標考核，如發現未依規定辦理者，應立即糾正，並列為考核重點人員。<br>二、請機務處將本案列入機班在職訓練教材，加強機班人員在職訓練。 |
| 41 | 07月26日<br>17時18分 | 瀧溪~大武<br>站間          | 第 5898 次車行駛至瀧溪~大武站間，因本務機車電壓調整器(VR)不良，無法處理，於瀧溪站加班補機後，延誤 92 分鐘續駛。    | 本務機車電壓調整器(VR)不良，造成輔助發電機輸出電流過大，肇致 150A 充電保險絲燒損。 | 一、請機務處督導 R100 型機車所屬段，全面辦理充電系統特檢，並製作紀錄表。<br>二、請機務處研訂電壓調整器(VR)壽年採預防性更換，以提高車輛可靠度。                                 |

| 項次 | 發生時間             | 發生地點    | 事故(件)概況   | 原因   | 改善對策  |
|----|------------------|---------|---|--|---|
| 42 | 07月26日<br>20時28分 | 六家站     | 第 1771 次車於因本務機車 VCB 不閉合，經處理後，計延誤 22 分。                      | 本務機車車頂升弓管路至調壓閥軟管固定管束處空氣洩漏，肇致不升弓。   | 請機務處督導所屬針對 600 型 EP 辦理車頂至升弓調壓閥軟管固定管束處之洩漏特檢，如發現設備不良者，應立即更換，並於升弓調壓閥軟管固定管束處，以測漏液做洩漏測試。   |
| 43 | 07月27日<br>07時56分 | 基隆站     | 第 1141 次車於基隆站，因本編組不明原因不出力，經處理後恢復正常，共計延誤 23 分。               | 因本編組 BP 運轉位壓力偏低，致使車輛換端，前後車 BP 運轉位壓力差，肇致車輛緊軔編組不出力。  | 請機務處督導各級檢修加強確認 BP 運轉位壓力為 5.0 bar。   |
| 44 | 07月27日<br>16時31分 | 三貂嶺站    | 第 4208 次車於三貂嶺站，因司機員控速不當，致列車停車超出月臺，待旅客完成下、上車後本次車晚 1 分開車。     | 一、第4208次學習司機員軔機操作熟悉度不夠、對速度感覺不夠敏銳。<br>二、第4208次教導司機員口述與學習司機員反應操作間有時間差。<br>三、因三貂嶺站月台長度僅能停8輛車，該「電車4/8輛」停車標位於月臺端末，列車未對準易造成車輛超出月臺。 | 一、請機務處各機務段加強訓練學習司機員：<br>（一）軔機操作熟悉度。<br>（二）觀速能力。<br>二、請機務處各機務段加強考核學習司機員：<br>（一）煞車速率曲線。<br>（二）隨乘督導考核觀察其煞車習慣。<br>三、請加強宣導三貂嶺停車標設置位置，督導所屬乘務人員進站停車速度及停車位置。<br>四、請運、工務處研擬辦理延長月台長度，調整月台停車標。 |
| 45 | 07月27日<br>18時56分 | 三貂嶺站    | 第 4209 次車於三貂嶺站，因本編組動力時有時無，經處理後恢復正常，共計延誤 44 分。               | 因本編組主控制器內部微動開關作動不良，造成拉動電門，無輸出速度訊號，肇致編組無動力。   | 請機務處督導各級檢修加強操作總控制器（電門），檢視 TCMS 電門輸出信號是否正常。  |
| 46 | 07月28日<br>08時31分 | 富里~太麻里間 | 臺東縣政府東北方 33.3 公里，發生芮氏規模 5.4 地震，臺東、關山各 3 級地震，09:15 路線恢復正常行駛。 | 發生芮氏規模 5.4 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  |
|----|------------------|------|---|--|---|
| 47 | 07月29日<br>07時05分 | 山佳站  | 山佳站西正線上行進站號誌故障(不亮)，經查係 LED 黃燈亮度衰減，09:13 更換後號誌恢復。      | 山佳站西正線上行進站號誌機 LED 黃燈亮度衰減。                            | 請電務處督導所屬各電務段於更換燈泡或 LED 後，應造冊記錄並擬訂其生命週期，以達預防性保養目標。   |
| 48 | 07月29日<br>15時50分 | 竹北站  | 第 2541 次車於竹北站，因本編組保險絲燒損，無法處理，令本次車全程竹北~彰化間停駛。          | 本編組遭受高壓突波，肇致 SIV1、SIV2 保險絲 160A 及緩衝模組 RSR3、RSR4 皆燒損。 | 一、請機務處督導所屬各廠、段辦理 EMU500 型 2 級以上檢修時，施作 SIV 裝置功能狀態檢查，如發生功能不良時，應即時檢修，防範 SIV 故障情形發生。<br>二、針對 EMU500 型非動改車，如因其 SIV 為舊有設計，致耐壓程度不足，如遇高壓突波情形時，極易發生元件燒損，應列為優先辦理電機系統更新改造。 |
| 49 | 07月30日<br>23時08分 | 彰化站  | 第 3262 次車於彰化站，因本編組控制單元發生故障，無法處理，於彰化站更換編組續駛，共計延誤 40 分。 | 本編組電門總成的電位控制卡故障，致無輸出速度訊號，肇致列車速度僅 5km/hr。             | 電門總成電子卡，換下來的故障品無明顯故障真因，故目前正以產學合作方式開發新版電子卡。  |