

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 2 月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	2月1日 13時26分	大甲~日南 站間	13:26 許，第 120 次行駛於於大甲~日南站間(約 K177+800 處)時，發現 1 民眾侵入路線，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，即報相關單位，13:35 路警到達現場，14:13 本次車現場開車，路線恢復正常行駛。	1 民眾於大甲~日南站間西正線上往北走侵入路線。	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。
2	2月1日 18時01分	玉里~三民 站間	18:01 許，第 439 次行駛玉里~三民站間平交道時(K83+256)，發現 1 民眾騎乘腳踏車闖入，司機員立即緊軔停車但仍撞及，即報相關單位；18:04 路警及救護車相繼到達現場；18:42 現場經路警蒐證後放行，路線恢復正常行駛。	1 民眾騎乘腳踏車由榮民醫院平交道(K83+256)東側闖入。	利用媒體及海報宣導通過平交道時，請保持適當淨空距離，並請民眾愛惜生命。
3	2月7日 23時09分	後壁~新營 站間	23:09 許，後壁~新營站間東山路平交道(K319+066)於正常作動時遭一輛公路自小客車侵入，致遭第 3297 次車撞及，即報有關單位；23:13 路警到達現場，23:42 經路警蒐證完畢後，路線恢復正常行駛。	1 輛公路自小客車侵入本公司後壁~新營站間東山路平交道(K319+066)內(該平交道已正常作動)。	利用媒體及海報宣導通過平交道時，請保持適當淨空距離，並請民眾愛惜生命。
4	2月24日 22時31分	新營~後壁 間	22:31 第 3272 次車行駛新營~後壁間西正線接近新港東路平交道(K314+634)時，1 民眾突然自西側公路侵入平交道，司機員發現後即緊軔停車但仍撞及，22:52 路警到達現場，經路警蒐證報請檢察官同意放行後，23:50 路線恢復正常行駛。	1 行人自新港東路平交道西側公路侵入路線。	利用媒體及海報宣導通過平交道時，請保持適當淨空距離，並請民眾愛惜生命。

行車異常事件（共 56 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	2月2日 11時20分	新左營站	11:20 第 3061 次車於新左營站時，本務機車發生 C 故障、無冷氣及動力，12:02 抵達鳳山站，依檢查員指示重新降升弓後恢復正常。	EMU572 直流成份偵測故障致 VCB 切開。	一、遇有相同直流成份偵測形況，返段抓車針對 DCCT、集電弓總成檢修(含緩衝簧)。 二、於 3B 進廠時，緩衝簧辦理左右側同時更換。
2	2月2日 14時02分	瑞源~太麻里間	14:02 臺東縣政府西方 10.6 公里發生芮氏規模 4.1 地震，瑞源~太麻里間按 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，16:03 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府西方 10.6 公里發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
3	2月3日 05時57分	富貴~內灣站間	05:57 許，第 1802 次行經富貴~內灣站間因下雨軌面溼滑致動輪空轉登坡不上，即報有關單位；令本次車富貴~內灣站間停駛，編組退回富貴站折返作後續第 1803 次。	軌面溼滑致動輪空轉登坡不上。	一、請機務處督導各機務段加強乘務人員遇動輪空轉時之駕駛模式在職訓練。 二、請機務處督導各機務段於教育訓練時宣導，如欲天候不佳應注意控速，降低動輪空轉機率。
4	2月3日 11時40分	嘉義站	第 2194 次車於嘉義站，因本務車車上 ATP 故障重開無效，經更換編組後，晚 40 分開車。	EMC738 測試新品 BTM 感應子傳輸模組故障。	一、備品裝車前以測試台測試 4 小時，以確認備品穩定性。 二、裝車後重開機數次以確認 ATP 啟用正常。 三、經查此新換之 BTM 無電源(新品)尚未滿 1 個月，請機務處督導富岡機廠向原廠要求提出改善說明報告。
5	2月3日 17時18分	十分~菁桐間	17:18，第 4733 次車行經十分~菁桐間 K10+200 處(嶺腳站內)發現路線上有	因大雨致使處土層含水量飽和致土石崩落、樹木傾倒。	針對平溪線邊坡已依「鐵路邊坡養護手冊」辦理分級及後續處置作業。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			落石及樹木倒塌，致路線不通，經附近居民協助將路線上落石及樹木移除後，4733 次 17:55 於現場開車，因誤點較多因素，令 4834、4735 次十分~菁桐間停駛。		
6	2月3日 23時45分	桃園~內壢間	23:45 第 1298 次車行經桃園~內壢間高城路平交道(K61+319)前發現 1 女性民眾侵入路線即緊急停車，經民眾將其拉離平交道後，本次車現場增延 13 分開車。	1 女性民眾於桃園~內壢間高城路平交道侵入路線。	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。
7	2月4日 00時00分	臺中港站	臺中工務段於臺中港站辦理全站軌道養護工程，現場工程維修車連掛石碴車 2 輛，因韌管啞接頭橡皮墊圈洩漏(受冷脆裂)，造成石碴車卸放作業不順暢而延誤，於 04:56 西正線完成，05:05 東正線完成並解除封鎖。	一、工程維修車韌管韌片受冷脆裂致 BP 韌管漏氣。 二、因臺中港站無空間放置工程車輛，因此將之放置較遠的臺中港調車場進而拉長調車時間	一、請工務處督導各工務段，施工負責人如遇有封鎖或作業延誤之情形，應判斷情況即停止作業或縮減作業數量，確保準時於封鎖時間內完成作業。 二、請工務處督導各工務段落實工程維修車一級檢修檢查，視情況檢查 BP 韌管及墊片。 三、增派工程維修車協助作業，遇有異常狀況可替代作業。 四、工程維修車於作業日前置於台中港調車場並完成工程車輛連掛，確保車輛狀況正常與縮減調車時間。
8	2月4日 05時45分	斗南站	05:45 起斗南站東正線下行出發號誌故障即通報號誌單位查修，經號誌人員處理後於 07:04 恢復正常，號誌故障時間計 79 分。	經查為 HSD1 箱內 X1 之 WAGO 端子內部銅線鏽蝕導致接觸不良，影響號誌顯示。	請電務處督導各電務段於年度接點檢查時，量測相關電壓時一併檢視相關 WAGO 端子負電側，預防更換，避免類此故障再次發生。
9	2月5日	崇德~新城站間	08:56 崇德~新城站間東正線(K58+755)處鋼軌斷裂(約 0.6 公分)，	一、研判該處鋼軌頭部可能因踏面損傷情形，致剪力增加並長期受輪	一、請工務處督導各工務段持續落實道班人員辦理路線軌道設備巡查

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	08時56分		11:10 人員以魚尾鈹固定搶修完畢恢復行車，待夜間封鎖時段再行抽換鋼軌。	錘作用後產生金屬疲勞而產生裂縫。 二、鋼軌鋪設約 26 年，鋼軌材料有老化現象。	及養護教育訓練。 二、請工務處督導各工務段積極辦理鋼軌踏面損傷處所抽換鋼軌工作。
10	2月6日 05時25分	光復站	第 4503 次光復站，因編組電壓過低 VCB 不閉合致列車無法開出，由花蓮另派編組至光復站更換，本次車延誤晚 51 分開車。	EMU581 電瓶蓄電效能較差致使 VCB 不閉合。	請機務處督導車輛所屬段辦理段內 EMU500型電瓶電量特檢。
11	2月6日 07時38分	嘉義~善化站間	07:38 臺南市政府東北東方 44.3 公里發生芮氏規模 4.1 地震，嘉義~善化站間按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，08:10 路線恢復正常行駛。	臺南市政府東北東方 44.3 公里發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
12	2月6日 12時25分	新埔站	第 510 次於新埔站，因機車動力限制持續作用，影響列車出力，即報有關單位，經檢查員指示先行升降弓後，故障排除並取消救援，本次車延誤晚 25 分開車。	E219 號第 2 直流成分偵測盤 (ICDP2) 偵測異常造成動力限制作用。	一、請機務處督導各機務段，檢查員接獲通報遇有發生動力限制情形時，應依故障處理手冊內容方式協助司機員處理，降低事故處理時間。 二、請機務處督導各機務段於各項電子卡裝車前，加強元件外觀檢視。
13	2月6日 15時55分	汐科站	15:55 許，第 521 次於汐科站因機車警醒(P2)作用，隔離後仍大量排氣，致列車無法續行，即報相關單位，令七堵機務段派單機前往救援；17:34 單機於現場連掛完畢後開車，本次車計增延 104 分。	E208 號警醒隔離開關開路。	請機務處督導 GE 電力機車保養段辦理警醒隔離開關特檢，遇有不良者即更換，限期 114 年 7 月底前完成。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
14	2月7日 05時56分	嘉義站	05:56 第 170 次於嘉義站，因本務機車第 2 轉向架馬達隔離及後連機車第 1、2 轉向架馬達隔離，經技術支援處理無效，本次車於員林站更換編組後晚 22 分開車。	E1037 車頂電軔電阻轉接絕緣礙子接地，PCE1 及 PCE2 框架不良。	一、請機務處督導各機務段於二級以上保養時，加強檢視電軔電阻絕緣礙子外觀檢視，並於車型改善小組研議是否新增量測項目、基準。 二、請機務處督導各機務段辦理 PCE1 及 PCE2 框架序號管理，若經整修後遇有重複故障時，則予以汰換。
15	2月8日 00時46分	斗南~善化站間、 臺中(山線)、沙鹿(海線)~彰化~斗南站間	00:46 嘉義縣政府東南東方 39.0 公里發生芮氏規模 5.2 地震，斗南~善化站間按 4 級地震規定辦理，彰化、二水及斗六各 3 級，臺中(山線)、沙鹿(海線)~彰化~斗南站間各按 3 級規定辦理；06:44 經工務、電力同仁及行經第 1 班次列車分別巡查路線及電車線設備無異狀後恢復正常行駛。	嘉義縣政府東南東方 39.0 公里發生芮氏規模 5.2 地震。	存查。
16	2月8日 05時51分	七堵站	第 2143A 次車於七堵站，因本務車車上 ATP 故障，經重啟 ATP 數次及降弓無效後，即報有關單位，令本次車七堵~基隆間停駛。	ED813 電門微動開關接觸不良，造成 ATP 緊軔測試故障。	一、提報電聯車故障改善小組，研議電門微動開關更換年限。 二、富岡機廠出廠車輛電門微動開關接線螺絲鎖固後劃線。
17	2月8日 20時55分	樹林站	20:55 第 1N 次於樹林站時，因機車集電弓自動降弓後無法再升弓，令 7035 次擔任救援機車，經聯掛於前位後，本次車延誤晚 84 分開出。	E409 A300 排水閥 O 環斷裂，除壓時排氣不止。	請機務處督導各機務段辦理 A300 排水閥全面特檢，於各類閥裝上車前，先經由軔機室測試 3 次正常後再裝於車上。
18	2月9日 06時50分	新營~台南間	06:50 台南市政府東北東方 39.2 公里發生芮氏規模 3.9 地震，新營~台南間按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，07:25 起路線恢復正常行駛。	台南市政府東北東方 39.2 公里發生芮氏規模 3.9 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
19	2月9日 08時10分	台南~保安間	08:10 第 501 次於台南~保安間車上 ATP 異常，於行駛區間即發生多次異常，令限速 60 公里行駛，計延誤晚 47 分到終點潮州站。	E222 號電瓶電壓不穩定。	一、1B 以上保養持續加強各電瓶端子清掃拭淨及補電瓶液。 二、2C 以上年檢時將電瓶拆下整理。 三、發現有相同故障時，啟動熱機測試確保電瓶電壓穩定。
20	2月9日 19時37分	中洲站	19:37 中洲站 15 號轉轍器無法扳轉反位致 3766 次路徑無法建立，現場經號誌人員查修後於 20:59 恢復正常，轉轍器異常時間計 82 分。	經查為中洲站 15 號轉轍器 NWR 繼電器線圈老化，造成繼電器正常無法釋放，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於年度保養繼電器時檢視其使用時間，如發現已使用超過逾 15 年之繼電器先行用備品更換改善，持續辦理更新相關聯鎖站工程案，避免類此故障再次發生。
21	2月10日 07時54分	雙溪~三貂嶺間	07:54 第 7523 次行經雙溪~三貂嶺間西正線 K21+200 處，因機車警鈴作響動力瞬減(50km/hr~0 km/hr)，司機員請求救援，雙溪站派出輔機前往聯掛後退回至車站，本次車於尋求技術支援無效後加掛輔機開出。	R185 同伴交流發電機勵磁機引線熔斷。	請機務處車輛所屬機廠研議發電機勵磁機引線加裝套管。
22	2月10日 10時39分	新營~臺南間	10:39 臺南市政府東北東方 37.6 公里發生芮氏規模 4.0 地震，新營~臺南間按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，11:09 起路線恢復正常行駛。	臺南市政府東北東方 37.6 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
23	2月10日 17時11分	宜蘭站	17:11 第 653 次於宜蘭站，因機車動力異常，經改用前弓後動力恢復正常，列車到達福隆站後發生相同故障情形，於行駛至七堵站加掛前位機車後晚 49 分開車。	E201 1338 電子卡不良。	一、將故障電子卡序號登錄追蹤，遇有重複故障者即汰換。 二、已採購 1338 電子卡 20PC，預計 114 年 6 月到料，待分配各段後針對老舊電子卡優先辦理更新。
24	2月11日 15時01分	瑞源~臺東~太麻里	15:01 臺東縣政府西北西方 11.4 公里發生芮氏規模 3.5 地震，瑞源~臺東~太麻里按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，	臺東縣政府西北西方 11.4 公里發生芮氏規模 3.5 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
			16:00 起路線恢復正常行駛。		
25	2 月 11 日 22 時 15 分	潮州基地	22:15 調車機車於潮州基地進行調車作業，計畫由北往南至 18 股道連掛 PP 自強號編組時，因司機員未一度停車直接聯掛，該機車連結器亦尚未對準導致錯咬，造成調車機及 PP 機車連結器損壞。	<ul style="list-style-type: none"> 一、司機員未確認編組停放位置以致煞車不及。 二、司機員未能以隨時停車之速度注意運轉。 三、潮州基地照明不足，查現場高桿燈(1、3、5 號)有故障情形。 四、司機員未再次向引導人員確認調車工作程序，臆測行車進路，誤認股道為空線。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、司機員聯掛前應確認編組位置、注意調節行駛速度。 二、司機員應依調車員司號訊行駛、停止或減速，若係使用行調電話，應落實複誦程序。 三、請南區營運處針對潮州機地高桿燈故障情形，儘速辦理修繕。 四、請南區營運處邀集電務等相關單位評估潮州基地廠區作業頻道是否需新增及調整。 五、請機務處督導各機務段加強宣導司機員於執行調車作業各項程序時應主動與引導人員再次確認。 六、請當事人於機班在職訓練分析事故原因，並調往日班於指導室加強訓練。
26	2 月 12 日 05 時 24 分	臺南站	05:24 第 3111 次於臺南站，因機車鬆軔不良，經列檢處理並隨車觀察後晚 12 分開出。	<ul style="list-style-type: none"> 一、依乘務人員通報有鬆軔不良疑慮，辦理預防性處置，操作分配閥排氣鬆軔，致延誤開車時間。 二、乘務人員通報疑有鬆軔不良情形，經處置檢查後正常。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請機務處督導該段列檢人員針對 EMU500 型發生鬆軔不良時，辦理故障應急處理在職教育訓練。 二、車輛無故障現象，持續追蹤該車輛運用 1 個月正常。
27	2 月 12 日 12 時 00 分	新城站	12:00 新城站 17 號轉轍器故障，經站方至現場扳轉轉轍器仍無法落鎖，12:48 經現場號誌人員查修後恢復正常，轉轍器異常時間計 48 分。	經查為 17 號轉轍器之查核桿開口插銷因金屬疲勞斷裂，導致肘銷位移，影響轉轍器顯示。	請電務處督導各電務段於每月養護及工電聯合檢查肘銷時，用手碰觸肘銷下端確認開口插銷，避免類此故障再次發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
28	2月13日 09時09分	彰化站	09:09 第 112 次車於彰化站，因本務機車 ATP 故障，重啟 3 次無效後依限速 60km/hr 行駛，至追分站再次重啟 ATP 仍無效後即請求救援，由彰化站開出 PP 預備編組並更換後作 112C 次(追分~七堵)，晚 71 分開車。	依系統顯示故障碼(120A/120B)，研判為受外來異常訊號干擾。	受訊號干擾異常致原地重啟失敗時，依規定可限速 60km/hr 行駛避開干擾地點後，如再失敗，再確認天線設備附近有無金屬或其他干擾物。
29	2月13日 07時47分	新左營站	07:47 第 3054 次車至終點新左營站，經入庫並重新降升弓後電車 VCB 無法閉合，請求技術支援並轉供無效，經檢查員確認無法行駛，令編組後續運用 3145 次及 3180 次新左營~屏東間停駛。	EMB821 因 K 接觸器輔助接點不良，導致 VCB 不閉合。	請機務處督導 EMU800 型所屬段辦理 VCB 確認閉合及 SIV 手動轉供測試特檢。
30	2月14日 06時02分	源泉~濁水間	06:02 第 2901 次行經源泉~濁水間(K5+200)處撞到路樹，乘務員下車查看後回報尾燈被撞破 1 個，延誤晚 15 分到濁水站，06:52 經工務單位處理後路線恢復正常行駛。	路權外樹木受鋒面豪雨影響侵入路線。	請工務處督導各工務段持續辦理路線巡查並依「影響行車安全樹木管理須知」辦理列管及處置。
31	2月14日 08時43分	七堵站	第 511 次於七堵站始發，現場列檢通報第 5 車踏面擦傷嚴重無法行駛，經另編 900 型電車替駛後，本次車七堵站晚 28 分開車。	一、前次運用終了，雖列檢依規定於月台監視列車進站，惟未察覺車輛異常，致 2/14 511 次編組因車輪異常更換編組延誤開車。 二、因雨天，使得鐵軌黏著力下降，列車加大韌力的情況下，肇致車輛 FPK10533 之車輪踏面擦傷嚴重。	一、請機務處督導列檢人員所屬段，將本案列為段訓教材，加強同仁檢修能力。 二、請機務處督導車輛所屬段於每日勤前教育時，叮嚀同仁，檢修時若遇雨天，加強檢視車輪踏面情形。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	2月14日 10時25分	海科館~ 瑞芳間	第4816次行經海科館~瑞芳間因下雨軌面溼滑及除草軌面沾粘草屑致動輪空轉，10:25 退回海科館站請求救援，經再次開車嘗試登坡，於 11:03 分抵達瑞芳站。	下雨軌面溼滑及軌面沾粘草屑致動輪空轉。	一、請機務處督導各機務段，於在職訓練時，加強乘務人員遇有動輪空轉時駕駛模式訓練。 二、辦理除草作業後應注意軌道清潔。
33	2月14日 11時58分	瑞芳~四 腳亭間	11:58 第 7529 次行經瑞芳~四腳亭間西正線發生機車故障，即請求救援，經技術支援重啓後恢復動力，於12:28 進入四腳亭站。	一、撒砂電磁閥洩壓孔誤植盲塞，導致 MR 壓力洩漏、軔機系統及停留軔機作用異常。 二、原廠提供錯誤作業指示書版本進行改善。	請機務處督導各機務段針對錯誤版本執行之車輛逐一檢查(R201~R204)。
34	2月14日 13時31分	南澳~東 澳間	13:31 第 175 次於南澳~東澳間西正線，因機車發生直流成份過高，VCB 切開無動力，經處理後恢復正常，15:25 於雙溪站加掛輔機及待避 273 次後，計延誤晚 52 分開車。	E1031 A244 電子卡不良。	一、請機務處督導各機務段將故障電子卡序號登錄追蹤，遇有重複故障者即汰換。 二、請機務處督導各機務段於 8 月底前完成全車隊更換 A244 電子卡 125PC。
35	2月14日 15時05分	雙溪~三 貂嶺間	15:05 第 7525 次車行經雙溪~三貂嶺間西正線 K21+200 上坡處，因下雨軌面溼滑，列車出力不足致登坡不上即請求救援，經雙溪站開出單機救援並拉回至車站第 2 股道，16:48 本次車於雙溪站開車。	軌面溼滑致動輪空轉登坡不上	一、請機務處督導各機務段加強乘務人員遇動輪空轉時之駕駛模式在職訓練。 二、請機務處督導各機務段於教育訓練時宣導，如欲天候不佳應注意控速，降低動輪空轉機率。
36	2月15日 06時00分	南州~林 邊站間	06:00 起南州~林邊站間受濃霧影響，上、下行各次列車慢行，09:00 濃霧散去後恢復正常行車。	南州~林邊站間受濃霧影響。	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
37	2月15日 16時00分	猴硐站	16:00起猴硐站14A/B轉轆器反位故障，即通報號誌單位查修，經查係轉轆器動作阻力異常，19:46滑板及齒輪注油後轉轆器恢復正常，轉轆器故障時間計226分。	經查為14B轉轆器之內部齒輪潤滑不足，影響轉轆器扳轉，肇致號誌故障。	原要求每季至少油潤一次，為避免類此狀況再次發生，請電務處督導各電務段改為每月養護檢查注油情形，並注意使用之油品及檢查有無髒污於齒輪上，避免因潤滑油消耗後髒汙卡在齒輪上影響轉動。
38	2月16日 05時33分	松山站	05:33第4128次於松山站，因第3車鬆軔不良即請求技術支援，經列檢處理後恢復正常，計延誤晚16分開車。	ET506車防滑系統BEA電子卡異常。	請機務處督導各機務段於定檢保養時，發現鬆、緊軔異常應立即更換相關元件，以確保軔機系統穩定。
39	2月16日 07時51分	花蓮~和平站間	07:51許，第7413A次車司機員通報，因機車車上ATP故障及逆轉機不入檔，經原地重啟數次後雖恢復正常，但惟恐影響後續行車，令花蓮機務段迴送機車至和平站進行預防性更換；經更換編組後開車。	一、ATP經原地重啟正常，返段經預防性更換繼電器，確認皆正常。 二、配合運轉調度指令預防性更換編組致誤點。	請行控處與機務處依據本公司研商訂立行車事故因應之處理機制工作坊第五、七次會議紀錄辦理，若編組始發為非編組站出庫時，依「列車自動防護(ATP)及限速備援系統使用要點」規定，司機員於確保行車安全的情況下關閉ATP，依運轉規章規定限速60公里行駛，並請行控中心於適宜編組站另備替換機車，配合於編組運用停靠站時適時替換運用，減少回送編組衍生列車延誤。
40	2月17日 13時16分	高雄站	13:16第113次於高雄站，因機車第二轉向架隔離及VCB不閉合，經重新升降弓後恢復正常，延誤晚16分開車。	E1061 PCE2之A154卡(電源卡)故障致VCB不閉合。	一、請機務處各機務段針對到料之新購60PC電子卡辦理更新。 二、請機務處督導各機務段辦理PCE1及PCE2框架序號管理，若經整修後遇有重複故障情形，則予以汰換。
41	2月18日 07時50分	臺南站	07:50第3138次車於臺南站，司機員拉電門時發生SIV跳脫、馬達隔離，收電門後即閉合，後續各停靠站起步	EP824高壓直流成分比流器DCCT故障導致開啟電門會禁制SIV出力斷斷續續。	請機務處督導車輛所屬段於日常檢修時，針對重複有直流成分故障車輛，辦理DCCT詳檢。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			皆發生同樣狀況，於善化站依檢查員指示隔離馬達並轉牽引力模式後恢復正常，09:13 嘉義站準點到，經更換編組後晚 16 分開。		
42	2 月 18 日 09 時 49 分	新竹站	09:49 第 2153 次車準點到新竹站，因接班司機員突感肚子不適，不及向行車室通報，如廁後趕往接車，本次車新竹站晚 11 分開。	司機員身體不適致延誤接班。	司機員於上班報到後或於車站辦理交接時，如有身體不適或異常狀況時，應即時通報運轉值班室、值班站長及行車調度員以避免發生延誤開車事件。
43	2 月 18 日 20 時 57 分	七堵站	20:57 七堵站調車丁班將一組 PP 於 CP5 股道調移 P10 股道停放，單機摘解後由 P10 股道欲往 P17 股道轉 P19 股道作業，因號誌員誤認(聽錯)建立 P16 股道往 P17 股道路徑，且當時調車員司未注意號誌即開始引導調車，行經 130 號轉轍器(位於定位)時擠壞該轉轍器(背向擠岔)，21:15 通報相關單位，21:30 號誌人員到達現場確認該轉轍器相關桿件已損壞，於翌日 01:45 修復，無影響行車。	一、七堵站號誌員誤聽調車員司所要求之擬行進路線股道，雙方於呼喚應答過程中亦未再次溝通確認。 二、調車員司疏於確認正確調車股道應顯示之調車號誌，導致擠岔第 130 號轉轍器。 三、事發當時氣候不佳，視線不良，導致不易辨識號誌機所顯示之號誌。	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。 二、調車員司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。 三、請北區營運處督導臺北運務段遇下雨天或氣候不佳等外在因素，應再三確認，若仍無法確認，即應採運轉最大限制，不得移動車輛。
44	2 月 19 日 10 時 20 分	海科館~ 瑞芳間	第 4816 次行經海科館~瑞芳間因下雨軌面溼滑致動輪空轉，晚 18 分到瑞芳站。	軌面溼滑致動輪空轉登坡不上。	一、請機務處督導各機務段加強乘務人員遇動輪空轉時之駕駛模式在職訓練。 二、請機務處督導各機務段於教育訓練時宣導，如欲天候不佳應注意控速，降低動輪空轉機率。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
45	2月20日 18時29分	七堵站	18:29 第 149 次車於七堵站，因第 7 車冷氣不作用，經列檢上車更換電子卡無效後晚 14 分開出，本次車抵達彰化站並更換編組後續駛。	PPC1448 電源卡不良。	請機務處督導車輛所屬段於二檢時，更換電源卡，並檢視其電子元件與測試。
46	2月21日 05時50分	七堵站	第 22A 次於七堵站，因編組故障無動力，請求技術支援無效後，令 111 次編組先行替駛；後經查明係因斯巴克人員由第 8 車隔離門機考克開門穿越車廂，未將門機確實關閉所致。	斯巴克清潔人員從該編組第 8 車 EM3304 山南(第 1 位)手動隔離 EAD，打開車門穿越車廂後，EAD 未確實復位所致。	一、請斯巴克加強宣導正確的手動隔離 EAD、EED，上下出入台門方式。 二、請機務處發函請斯巴克對其員工加強教育訓練，已於 3 月 5 日正式行文斯巴克公司(114 年 3 月 5 日機行字第 1140004066 號)。 三、請機務處督導七堵機務段針對此次事件製成案例，分別於段訓時，對段司機員、檢查員及列檢人員加強訓練，車輛故障如遇不出力，優先檢視如下： (一)駕駛室門機連鎖燈。 (二)列車外壁車門燈。 (三)重新操作全列車車門開關一次以上，確保全列車車門關閉
47	2月21日 12時08分	新左營站	12:08 許，第 122 次於新左營站，機車無動力，司機員初步處理無效，請求技術支援後亦無法排除故障，經加掛前位機車後晚 36 分開車。	E1025 號電門總成暫態故障致車輛出力異常。	一、經檢修備品裝車後追蹤使用情況是否正常，異常者辦理汰除。 二、各級檢修查有通報電門出力異常者，立即抓車詳檢。
48	2月22日 07時40分	富岡站	07:40 富岡站 13 號轉轍器定反位故障，影響西正線上行出發號誌，即通知號誌人員查修，經檢查並修復後於 09:05 號誌恢復正常，轉轍器異常時間計 85 分。	經查為富岡站 13 號轉轍器顯示接點底座與纜線接觸不良，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於年度養護時利用接點清潔劑清潔相關繼電器背板接點，避免類此故障再次發生。
49	2月22日	新竹站	第 5804 次於新竹站，後連機車疑似	研判是機車逆轉機保持電路未解除造	請機務處督導各機務段加強機班同仁

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	16時07分		有鬆動不良，遂將後連機車摘放後晚16分開車。	成；後連機車如有火迴送，就要把逆轉機把手推向與列車行進的方向一致或把局部斷流開關扳下再扳上，以解除逆轉機保持電路，否則機車拉不動；如果硬拉，嚴重時有可能會造成逆轉機燒損。	柴電機車操作流程，增加作業熟悉度。
50	2月24日 11時14分	大武~瀧溪間	11:14 第 372 次行經大武~瀧溪間 K49 處發生機車故障，經技術支援處理後恢復正常，大武站晚 19 分到。	人員復位誤觸停留軔機控制開關，致車輛無動力。	請各分區營運處，通知所屬列車長，如需檢視電氣室內部狀態時，注意避免誤觸各類開關，如有誤觸應通知司機員或檢修人員，以縮短故障查修時間。(高機檢字第1140001090號函)。
51	2月24日 14時15分	太原站	14:15 第 123 次發生全列車 BP 壓力異常下降並臨停太原站請求技術支援，經重新升降弓後仍無法恢復正常，14:47 到達彰化站，經列檢及檢查員處理無效後更換編組，晚 55 分開車。	E501 RIM 模組動作不良。	一、於各級保養時，查調 LCMS 故障紀錄，如有故障碼 7001(BP 異常)時盡速排修。 二、於六月份檢查員、司機員故障排除教育訓練宣導故障碼 7001(BP 異常)的故障應急處理措施。 三、開立保固缺失單，並保固會議要求立約商限期(預計 6 月底前)提報調查改善報告
52	2月24日 21時55分	竹北站	21:55 竹北站 14AB 轉轍器無法反位即通報號誌單位查修，經號誌人員調整並於現場測試正常後於 23:23 回報修復完成，轉轍器異常時間計 88 分。	經查為竹北站 14B 尖軌間隙較大(3mm 以下可落鎖、5mm 以上不可落鎖)使轉轍器顯示閃爍，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於每月機能檢查時，針對常扳轉之轉轍器加強調整靠密，另於工電聯合檢查時，邀集工務同仁共同針對主正線轉轍器周遭道床震動檢視並記錄，避免類次故障再次發生。
53	2月27日 12時26分	宜蘭站	12:26 第 7527 次行經宜蘭站北端 OS 區間時，機車發生動力異常現象，經退回宜蘭站內並更換機車後，本次車晚 82 分開出。	R209 燃油壓力感應器接頭未插緊鎖定。	請機務處督導各機務段辦理 R201~R214 引擎燃油壓力感測器接頭檢查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
54	2月27日 18時39分	台中站	台中站東正線下行進站 ATS 標與進站號誌間，發現有一民眾在路線上行走，令該區間東西正線上、下行列車均暫停行駛，並通知路警前往處理，19:03 經路警將該民眾帶至精武站，路線恢復正常行駛。	1 民眾於台中站東正線下行進站 ATS 標與進站號誌間路線上行走。	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	2月27日 19時08分	高雄站	第 3258 次於民族站(簡易站)過站不停，民族站欲轉乘 152 次之旅客改搭後續 3082 次至高雄站。	一、司機員未落實呼喚應答、移動磁鐵游標注意停靠站。 二、當 ATP 停車站限速下壓目標速度 15K/H，司機員未察覺應停車亦未留意 PISC 到站播音提醒。 三、地下化區間站間距離較近，易受號誌變化影響而跟隨號誌。	一、製作事故快報，公告機班周知，並傳閱簽名。 二、將此案例列入機班在職訓練宣導防止事故再發生。 三、事故者調日班加強訓練並於機班在職訓練時報告。 四、運指幹部不定期督導考核值勤工作情況。 五、區間車於時刻表加註警語，注意停車站勿跟隨號誌。 六、ATP 考核駕駛行為曲線不良者，列重點督導關懷對象。 七、司機員依動力車乘務員暫停及停止乘務辦法規定辦理。
56	2月28日 07時43分	新竹站	第 6532 次新竹站表定 07:43 始發，司機員於洗車線整備時，機車主風泵加壓至 5bar 時 VCB 自動切開，重置斷流器開關、降升弓及換弓均無效，本次車於加掛前位機車後晚 34 分開車。	E406 司機未依 GE 機車啟動 SOP 程序，導致 VCB 自動切開；檢查員於後續故障排除作業中亦未確實執行處理程序，致異常狀況未即時排除。	函文機務段針對乘務人員、檢查員及列檢宣導辦理電力機車換端及出庫車輛啟動時，須請依標準程序辦理。