

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 7 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	7 月 16 日 19 時 00 分	富岡站	19:00，第 1254 次行駛西正線進富岡站辦客時，一名旅客(男性)突由月臺侵入路線，司機員發現後立即緊急緊軌但仍撞及(旅客受傷)，即報有關單位，19:17 救護車到站，19:20 路警到達現場，19:35 救護車將該旅客送醫，經路警現場蒐證後，19:55 本次車放行，路線恢復正常行駛，	1 旅客由富岡站月台侵入路線，遭第 1254 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。
2	7 月 21 日 23 時 21 分	吉安站	23:21 第 9010 次車工程車於吉安站 4 股連結敞車後，工程車計畫由 4 股調車至 3 股，需經 16 號道岔轉線，因未確認轉轍器開通方向，致工程車不慎將 16 號電鎖轉轍器擠岔(未扳轉)，指揮員一時情急，即指揮司機員將車輛往北退回，導致工程車北邊一軸出軌，翌日 00:25 第 9010 次復軌完成並退回 4 股道，恢復正常行車。	一、駕駛及指揮員疏於確認轉轍器開通方向，且未於道岔前一度停車確認。 二、指揮員因慌張，認為退行應可降低傷害，指揮列車退行，導致維修車出軌。	一、請工務督導各工務段，施行調車之路線，指揮員及司機員應共同確認調車號誌之顯示及轉轍器之開通方向係屬正確，始得依號訊開始作業。 二、請工務督導各工務段加強司機及指揮員調車事故案例宣導、擠岔事件發生經過、應變防範及討論，提高相關人員行車安全防範意識。 三、請工務督導各工務段持續辦理行調無線調考核並滾動式檢討考核方式及有效性。
3	7 月 23 日 21 時 14 分	四腳亭~瑞芳站間	21:14 第 252 次車行經四腳亭~瑞芳間東正線(K8+578 處)，一民眾侵入路線遭列車撞及(死亡)，即通知路警及 119 處理；22:10 路警到達現場，23:30 經路警蒐證報請檢察同意後放行，23:49 東西線恢復正常行車。	1 民眾由四腳亭~瑞芳間東正線(K8+578 處)侵入路線，遭第 252 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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
4	7月31日 12時20分	樹林調車場	12:20 第 4137 次於樹林調車場以定例調車由到開 9 股道進入機務段庫內 2 股時，本務編組在 336 號轉轍器上走雙線出軌，13:13 由運安處轉通報運安會及鐵道局，14:20 偕同運安會及鐵道局趕赴現場蒐證調查，翌日 02:35 電車復軌，路線預定於 07:50 復舊。	運安會調查中	運安會調查中

行車異常事件（共 95 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	7月1日 11時55分	新左營站	第 3165 次車於新左營站(始發)開車時，本務機車司軔閥排氣不止，司機員依檢查員指示重新降升弓、司軔閥段位測試及斷流開關重置無效後，令本次車新左營=潮州間停駛。	ED861 司軔閥因水氣入侵導致編組MR排氣口一直排氣。	一、全面辦理 EMU800 型司軔閥主控端及後端排氣聲特檢。 二、提報電聯車改善小組研議提高檢修頻率或設備改善，以確保排水效率。
2	7月1日 17時25分	後壁~新營間	17:25 許 1933 通報，後壁=新營間埤寮平交道(K316+308 處)有一公路小客車由東往西駛入，因故障停於平交道範圍內；該車輛滯留平交道上，影響西線列車行駛並致平交道障礙物自動偵測裝置作用，即令後壁=新營間暫以東線單線行駛及通報相關單位處理，17:51 新營站通報，拖吊車已將故障車輛拖離現場，後壁=新營間恢復雙線行車。	1 小客車滯留後壁=新營間埤寮平交道(K316+308 處)。	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	7月1日 18時40分	斗六~林內間	18:40 許第 2 次行經斗六~林內間西正線(K259+300)時，因機車鼓風機保險絲斷路警示燈亮無法復位，致列車無法續行，即請求技術支援，檢查員告知需更換機車，令後續第 7802 次連掛於本次車後端並推進林內站，本次車林內~七堵間停駛改迴送。	機車 E231 號鼓風機 L7 平滑線圈老化。	針對2B以上保養，量測L7及BCM(鼓風機)絕緣，若低於 $1M\Omega$ 以上，須進一步引線分解量測，以判定為L7或BCM絕緣是否劣化。
4	7月2日 02時20分	七堵站	00:30 七堵丁班調車，因疏於注意將W10 股道故障車輛聯掛於同股道第138 次編組，以推進方式轉線 P12 股道行經多處轉轍器及曲線，導致擠壞客車風檔，無影響行車。	一、未注意非電改車廂不可與 E500 型電力機車聯掛。 二、PP 車廂外觀難以辨別電改及非電改。 三、同類型車輛編碼相同，無法辨識。	一、請值班站長、車號員、調車員司、調車工及轉轍工，依據七堵站擬定之三道防護執行。 二、如有異狀或不明確時，請停車、通報、等指示後在執行後續操作。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					<p>三、函文相關單位，因車廂抽換容易造成更多調車風險，建議編組運用改成固定編組。</p> <p>四、建議外觀或號碼能有所區別，使人可清晰辨識電改車廂及非電改車廂。</p> <p>五、七堵站已作出分辨電改車廂方法，請值班站長宣導並教育相關調車人員(轉轍工、車號、調車員司)務必於聯掛前再次確認。</p>
5	7月2日 12時25分	光復站	12:25 光復站三股西正線上行地上感應子故障，即通知號誌單位查修，經人員處理後於 17:06 修復，號誌故障時間計 221 分。	經查為光復站 3 股西正線上行出發主感應子之 CBF(固資式地上感應子)故障，造成列車經過時主感應子資料無法正常匹配介入壓速，影響行車。	請電務處督導花蓮電務段將此故障地區造冊登記，固資式感應子故障率較低，協助追蹤生命週期，更換改善，避免類此故障再次發生。
6	7月2日 18時04分	山佳站	18:04 山佳站第 14 號轉轍器故障(無法反位)，經號誌單位查係查核鎖定桿位移所致，經調整桿件後恢復正常，於 20:02 修復，號誌故障時間 118 分。	經查為山佳站 14 號轉轍器鎖定桿未達指定落鎖刻痕，查相關螺絲及肘銷均無異狀，判定為暫態性故障。	請電務處督導臺北電務段依此故障案例辦理教育訓練，提升同仁查修時判斷故障及調整能力，減少影響列車時間。
7	7月3日 11時26分	壽豐站	11:26 起壽豐站全站號誌無法建立，現場經號誌人員檢查係直流電源分配箱內小型計時器故障，更換計時器後，12:40 號誌恢復正常，號誌故障時間計 74 分。	經查本案直流電源分配箱之小型計時器劣化故障，影響直流電源供應南北站場，肇致號誌故障。	請電務處督導花蓮電務段將此故障地區造冊登記並完成轄區小型計時器特檢，本類型故障率較低，持續追蹤生命週期，更換改善，避免類此故障再次發生。
8	7月3日 12時47分	永康~新市間	12:47 第 122 次車行經永康~新市間西正線，因本務機車 ATP 異常，經原地重啟後恢復正常，後續隆田~員林間再發生 6 次 ATP 異常，原地重啟皆可恢復正常，本次車自員林站起隔離 ATP 並限速 60km/hr 行駛，至彰化站	E519 號 ATP 第 2、5 軸轉速計因電氣訊號線路安裝曲率半徑不足導致故障。	<p>一、開立保固單列案追蹤，發文請立約商分析故障原因並限期提交報告(廠商已於 7/31 提出分析報告)。</p> <p>二、於 E500 保固缺失會議追蹤後續轉速計故障及改善曲率半徑彎曲</p>

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			更換編組後開車，因延誤過甚，令本次車及折返 149 次七堵~基隆間停駛。		辦理情形。
9	7月3日 18時24分	彰化站	第 2246 次車表定因電車警醒裝置故障致排氣不止，經機務段處理後故障排除，惟因延誤過甚(34 分)，為運轉整理需要，令本次車及編組折返 2027 次彰化~臺中站間停駛。	一、未落實動力車車況交接管理須知規定，將異常車況轉知檢修值班人員，致延誤後續故障應急處理時間。 二、ED810 警醒腳踏開關 171 號接線折損，電路偶發性導通不良，造成無告警聲情形下警醒裝置作用(緊急緊軔)。	一、宣導落實動力車車況交接管理須知規定(彰機於 114 年 8 月份 [8/12~8/15] 機班段訓完成) 二、辦理 EMU800 型警醒裝置腳踏開關接線更新特檢(採用 3.5mm 較耐折線材，7/15 已完成)。 三、提報電聯車故障改善小組研議於進機廠時定期更新腳踏開關之接線，避免因接線耗損造成警醒裝置故障。
10	7月4日 09時52分	斗六站	09:52 起斗六站西主正線上行出發號誌故障，導致閉塞方向無法建立，經人員查修後於 11:12 號誌恢復正常，號誌故障時間計 80 分。	經查為 WSSR 繼電器持續保持激磁狀態未釋放，造成 WNDR 及 WNHR 未能如期激磁點燈影響號誌。	請電務處督導彰化電務段研議於轄區夜間養護時，發函請車站協助辦理變更閉塞測試，及後續擬更新場站為電子聯鎖，降低因繼電器電氣性能導致之類此故障案件再發生。
11	7月4日 19時00分	百福~五 堵間	19:00 第 1247 次車行經百福~五堵間，車長通報第 6 車有燒焦味，經司機員查看係多功能無障礙廁所附近傳出，為安全考量，令本次車汐止~北湖站間停駛，由北湖另備編組特開。	立約商判斷因門板卡住，長時間承受負載熱能累積，致 DCU 電子卡燒損。	立約商擬於上門軌安裝支架，以避免上門軌偏移，已於 EMU945 試裝一個月並確認成效良好，請機務處於同意後，完成全車隊改善。
12	7月5日 10時32分	浮洲站	10:32 許，旅客通報(1933)有一旅客 2134 次下車後跌落浮洲站東正線月台下，10:46 經消防隊將該旅客救起並送醫後，該路段恢復行駛。	1 旅客跌落浮洲站東正線月台。	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	7月5日 15時16分	石城站	15:16 第 4188 次車司機員通報列車進石城站時，一旅客從月台東正線侵入路線，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車，15:38 救護車將旅客送往宜蘭陽明醫院(旅客尚有意識)，15:45 路警到達現場查看蒐證，15:56 經路警蒐證後放行；經洽路警該旅客表示未遭4188 次撞及。	1 旅客於石城站月台侵入路線。	審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。
14	7月5日 18時03分	彰化站	18:03 第 2213 次車於彰化站，因控制車雨刷突然故障無法作動，司機員處理無效且無編組可替換，令本次車彰化~嘉義間停駛；由嘉義站另備編組作後續折返 2274 次。	ED9381 雨刷馬達故障，造成雨刷不作用。	一、針對新購車輛設備故障開立保固缺失單，請立約商提出故障原因分析及改善報告。 二、為避免運用再發生故障情形，日檢時加長測試次數至 10 次(原測試刷 3 次)，有異常立即辦理更換。 三、辦理 EMU900 型雨刷特檢(已於 8 月 20 日完成)(台北完成日期 8 月 4 日，七堵完成日期 9 月 24 日)。
15	7月5日 20時09分	臺中港~ 大甲間	20: 09 第 146 次車行經臺中港~大甲間東正線(K181+700~800)撞及不明物，經乘務員下車查看無發現異狀後，現場停留 26 分開車。	第 146 次車行經臺中港~大甲間東正線(K181+700~800)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。
16	7月05日 20時14分	彰化~花 壇間	20:14 第 143 次車行經彰化~花壇間東正線(K219+900)撞及不明物，經停車查看係一隻狗，現場停留 15 分開車。	第 143 次車行經彰化~花壇間東正線(K219+900)撞及動物。	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。
17	7月06日 08時01分	東竹站	第 4517 次車於東竹站，因電車主變壓器油流及 110 伏特電瓶充電故障致無動力，經重新降升弓等處理無效後於 08:13 請求救援，令本次車東竹=花蓮間停駛。	EP576 因磁簧式 APC 固著，通過中性區間後無法復位，肇致無動力。	請機務處督導臺東機務段針對 EMU500 型辦理 APC 特檢，發現作用不良或磁簧式者更換(114 年 8 月完成)。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
18	7月06日 21時19分	永康~臺 南間	21:19 第 3777 次行經永康~臺南間東正線(K352+500)撞到侵入路線之路樹，乘務員下車查看後回報路樹稍微擦撞到車身，經乘務員將路樹移除後，現場晚 5 分開車；22:30 臺南站通報：受丹娜絲颱風影響，站內第一月臺屋簷上有一鐵片侵入路線，22:45 工務單位到達現場將鐵片移除後，斷電封鎖解除路線恢復正常行車；23:01 工務單位到永康~臺南間東正線(K352+500)將路樹移除完成，路線恢復雙線正常行車。	受丹娜絲颱風影響，強風挾帶導致路樹倒伏及屋簷上之鐵片脫落，侵入鐵路路線範圍，影響行車安全。	一、請工務處各工務段每月持續巡查並更新影響木管理清冊。 二、請工務處各工務段針對有影響行車之虞樹木儘速處理改善。
19	7月07日 00時20分	新營站、 民雄~新 營間	受丹娜絲颱風風雨過大影響，00:20 許，新營站全站及民雄~新營間部分路段電車線沒電，嘉北~隆田間強風吹落異物於軌道上，致 2263 次停留嘉北站、3272 次停留後壁站、2253 次迴送停留後壁站、3278 次停留林鳳營站及 3282 次停留隆田站，受影響旅客約 25 人，由各站站員協助處理，11:40 電力單位修復完畢，路線恢復正常行駛。	受丹娜絲颱風影響新營站內電桿桿號懸臂 319/18A 及 319/12 附掛鐵皮及塑膠袋，導致無電。	人員至現場取下附掛在懸臂之外物，並請變電站送電後正常供電。
20	7月07日 17時25分	北埔站	17:25 起北埔站 13AB 轉轍器無法定位，致西正線上行出發無法建立，經號誌檢查調整後於 17:51 恢復正常。	經查為北埔站 13A 轉轍器之鎖定桿肘銷磨耗導致未落鎖，影響號誌建立。	請電務處督導各電務段於每月設備養護時間，搖動桿件確認肘銷間隙是否過大若有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。
21	7月07日 19時16分	新營站、 後壁站	19:16 起新營站東、西正線上行出發及後壁站東正線下行出發皆無法建立，經號誌檢查係台電天災停電，致	經查為丹娜絲颱風侵台迫使台電停電，現場發電機正常啟動，持續運轉至無油料可供給，肇致場站無電影響	加強同仁對於天然災變之危機意識及緊急應變，汛期期間應提升發電機油箱巡檢頻率，避免類此故障再次發

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			新營站及後壁站緊急發電機啟動，惟該發電機油量耗盡，故供電電源不穩影響號誌顯示，號誌同仁先後於後壁站與新營站補充機油後號誌恢復正常，於 20:06 恢復常用閉塞方式行車。	號誌(查停電期間，7/7 08:00 至 7/9 22:00，分駐所同仁陸續加約 684 公升柴油)。	生。
22	7 月 07 日 20 時01 分	和平~東 澳間	20:01 宜蘭縣政府南方 19.2 公里，發生芮氏規模 5.0 地震，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，20:38 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南方 19.2 公里發生芮氏規模 5.0 地震。	存查。
23	7 月 07 日 20 時13 分	潮州基地	20:13 許，第 156A 次車於潮州基地開車時，因後連機無動力，致列車無法續行，即報有關單位；令本次車於潮州基地更換編組，按原訂計畫迴送至屏東站作第 156 次，該次車至屏東站後晚 21 分開車。	E1003 號機車因馬達定子絕緣值劣化致接地無動力。	<p>一、各級檢修時，如遇動力系統故障紀錄者，或回報有 VCB 切開現象，應詳查主電路相關設備絕緣值，並追蹤車輛使用情形。</p> <p>二、於二 A 以上保養增加馬達定子絕緣值量測，並使用 LCR 錄量測線圈內阻量測是否三相平衡。</p> <p>三、請高雄機務段發文至各段發生 017、018 時，應依故障應急處理手冊處理。（高機檢字第 1100003880 號函）</p>
24	7 月 08 日 03 時57 分	鳳林~瑞 穗間	03:57 花蓮縣政府西南西方 14.9 公里發生芮氏規模 4.9 地震，鳳林~瑞穗間按 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後，06:49 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府西南西方 14.9 公里發生芮氏規模 4.9 地震。	存查。
25	7 月 08 日 05 時40 分	二水~嘉 義~新營 站間	05:40 自第 3705 次起，因二水~嘉義~新營站間下濛濛雨軌面濕滑，造成多次列車動輪空轉；截至 07:00 起恢復正常行駛。	因細雨軌面溼滑導致多次列車動輪空轉，影響行車。	<p>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。</p> <p>二、請機務處督導各機務段於教育訓</p>

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					練時宣導，如遇天候不佳應注意控速，降低動輪空轉機率。
26	7月08日 06時56分	湖口~新 豐間	06:56 第 7022 次司機員通報行經湖口~新豐間東正線(K92+000 處)路線旁有竹子傾斜觸碰到電車線迴流線，電力維修車 9302 次由新竹開出，12:45 處理完畢，路線恢復正常行駛。	豐間東正線(K92+000 處)遇路線旁竹子傾斜觸碰到電車線迴流線。	請工務處督導台北工務段對列管影響木或鄰近高邊坡樹木加強巡檢及修剪。
27	7月08日 10時07分	彰化站	彰化站內第 1、2 股道因受豪大雨影響水淹枕木，並通知工務單位至現場監控水情，10:25 起花壇站內 2、3、4 股水淹枕木，11:23 社頭~林內間歇性大雨，部分列車降速行駛；11:32 工務單位回報花壇站內水已退去，慢行解除路線恢復正常行駛，13:54 回報彰化站內水已退去，慢行解除路線恢復正常行駛。	受丹娜絲颱風過境及西南氣流影響，且因地勢低窪、雨水瞬間集中漫流至軌道區域，造成排水不及、水淹軌道。	請工務處督導各工務段加強日常排水設施清疏，定期及不定期清除排水溝渠，避免淤積影響瞬時排水效率。
28	7月08日 14時11分	二水~林 內站間	14:11 二水 ~ 林內站間(K253+250~K255+250)受豪大雨影響水淹軌面致雙線不通，14:25 二水~林內站間(K255+200)路基被掏空，即時起啟動公路接駁，並通知工務單位進行搶修，14:30 成立公司本部一級應變小組，中、南區應變分組同時成立，經搶修 17:28 恢復雙線行車；另東正線限速 60km/hr 慢行、西正線限速 40km/hr 慢行，經夜間加強砸道，9 日 04:45 搶修完畢，慢行解除，路線恢復正常行駛。	受丹娜絲颱風過境及西南氣流影響致周邊地形與地表逕流造成外來水導入水淹軌道。	請工務處督導各工務段辦理排水設施清疏工作，避免淤積影響瞬時排水效率。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
29	7月09日 05時59分	上員~榮 華間	05:59 竹東站通報：1801 次(內灣線區間車)行經上員~榮華間(K11+700)撞到石頭，致第1車水箱破裂、第2車G 引擎故障，現場增延 11 分開車；工務人員至現場將石頭清理完畢，07:02 慢行解除，路線恢復正常行駛。	受丹娜絲颱風夾帶豪雨使邊坡土石含水量過飽和自重增加致滑落侵入路線。	請工務處督導各工務段持續依「鐵路邊坡養護手冊」，定期辦理巡檢作業。
30	7月09日 07時55分	白沙屯站	受豪雨影響，07:55 起白沙屯全站(2至 4 股)水淹枕木，即時起限速 20km/hr 慢行，並通知工務單位現場監控水情，10:33 起後龍~白沙屯間東、西正線(K143+800 處)水淹枕木，即時起限速 20km/hr 慢行，12:31 工務現場回報水已退去，慢行解除恢復正常行駛。	丹娜絲颱風夾帶豪雨超出原設計排水負荷，致水淹軌面。	請工務處督導各工務段加強辦理排水溝疏通巡查作業，避免水淹枕木情形發生。
31	7月09日 10時52分	苑裡~日 南間	受豪雨影響，10:52 起苑裡~日南間東、西正線(K167+700 處)水淹枕木，即時起限速 20km/hr 慢行，並通知工務單位現場監控水情，13:45 工務現場回報水已退去，慢行解除恢復正常行駛。	丹娜絲颱風夾帶豪雨超出原設計排水負荷，致水淹軌面。	請工務處督導各工務段加強辦理排水溝疏通巡查，避免水淹枕木情形發生。
32	7月09日 13時02分	二水~濁 水站間	受豪雨影響，13:02 起集集線，二水~濁水站間(約 4K 處)水淹過軌面，2911 次、2912 次停駛，通知工務單位現場監控水情，15:32 工務現場回報追加 3K+680 處路基流失，另公路系統也淹水，無法公路接駁，令即時起集集線全列車停駛，將視天候狀況雨勢趨緩再辦理搶修作業，影響共計集集線 10 列次停駛。	丹娜絲颱風夾帶豪雨使周邊地形與地表逕流影響造成外來水導入路線。	工務處督導嘉義工務段加強巡查清理周遭排水設施，並邀集縣政府、鄉公所及水利等單位現勘研擬改善方式(預計於集集線 K3+690-900 施作矮牆以防泥流漫入路線)。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
33	7月09日 18時33分	新營站	受豪大雨影響，18:33 起新營站 17 號轉轍器故障，致東正線下行進站號誌無法建立，即通知號誌單位查修，經人員處理後，於 21:21 修復完成。	經查新營站 17 號轉轍器因受丹娜絲颱風降下豪大雨造成水氣淤積，使馬達換向不良，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段在颱風或豪雨過後於現場檢視設備時，應將泡水後之現場設備通風並用乾布擦拭，再重新注油潤滑，避免類此故障再次發生。
34	7月09日 23時30分	七堵站	23:30 行控處接獲七堵站通報：七堵調車丁班調車機於 P13 股道牽引 PP 編組轉 W1 股道與南端 E507 機車聯掛，再轉 W11 股道停放，22:00 許七堵檢查員檢點編組時發現 E507 機車與 PPC1417 客車連結器脫開約 70 公分，且兩條三相 440V 電氣連結跳線拉扯受損(未斷)，另 MR 管、BP 管及 96 芯線仍正常連結(未受損)，經更換兩條三相 440V 電氣連結跳線及重新聯掛後恢復正常，無影響行車。	一、有關E500型電力機車教材未提及連結器下方鎖塊確認。 二、值班站長勤前教育未確實傳達同仁應注意事項。	一、請機務處督導七堵機務段提供修訂後之E500型新版教材（含影片教學）函文至各區營運處。 二、請各區營運處依機務段所提供之(E500型)新版教材辦理教育訓練，落實聯掛作業確認並於一個月內完成調車同仁教育訓練。 三、調車人員如發現連結器高低落差大於100mm，應立即通報機務段人員及值班站長，並暫停調車作業。 四、教育訓練並加強宣導同仁應確認E500型連結器下方鎖塊確實落下。 五、值班站長於勤教內容新增各類車型的連結器落鎖指認呼喚及確認。 六、站長、站務長或值班站長每日調車考核，並確實督導同仁。
35	7月10日 15時50分	鹿野~山 里間	15:50 第 420 次車行經鹿野~山里間(K146+500)撞及不明物，經司機員停車查看係動物，現場停留 12 分開車，經工務單位巡查係狗的屍體，17:38 回報清除完畢。	第 420 次行經鹿野~山里間(K146+500)撞及動物。	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。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
36	7月10日 18時43分	崁頂站	18:43 第3023次車於崁頂站進站時，因司機員未確認該站須停車辦客致過站不停，抵達南州站，車長隨即廣播解釋，欲前往崁頂站之旅客請轉乘3338次車。	一、司機員未按照規定將 ATP 資料輸入。 二、司機員未照標準程序進行指認呼喚應答。 三、接車後未落實「插入 ATP 隨身碟後須即時輸入資料」的作業程序。 四、未依標準作業流程執行停靠站查詢、指認呼喚應答程序。	一、當事人調整日班並安排於指導室接受再訓練。 二、請機務處督導各機務段強化在職訓練內容，含 ATP 資料設定及正確查詢程序。 三、請機務處要求運指幹部加強督導「站接車次」的 ATP 設定流程。
37	7月11日 12時09分	三民站	第2次車於三民站，因電流過大馬達切開即動力自動限制，經司機員處理後駛至玉里站，後續經技術支援處理後故障排除後開車；行經東里~東竹間再次發生動力自動限制，即請求救援並退回東里站，令臺東派救援機車前往並聯掛後晚147分開車。	機車 E404 PLB型真空斷路器因老舊衰退，受鄰軌電車電軛回饋，引發動力自動限制故障。	請機務處督導車輛保養段，針對 PLB 有不穩定情形車輛，安排進廠更新為 VCB 型式，並於改造完後持續追蹤車輛使用狀況一個月，確保車輛穩定性。
38	7月11日 18時43分	新營~林鳳營間	18:43 新營~林鳳營間下行中途第1閉塞軌道佔用燈亮，致第一閉塞顯示險阻，即報有關單位，19:22 經人員更換料件並處理後號誌恢復正常，號誌故障時間 39 分。	歐姆龍繼電器 1、9 接點不良，導致軌道計軸並聯電路失效，進而導致計軸落下，即使軌道正常仍會造成佔用燈亮。	請電務處督導彰化電務段於每月巡檢時加強各繼電器箱防潮之妥善性。
39	7月12日 05時15分	臺東~山里~鹿野間	05:15 臺東~山里~鹿野間因低電壓造成中途軌道佔用燈亮，即報有關單位，經號誌人員查修後於 06:43 分號誌恢復正常，號誌故障時間 88 分。	臺電跳電導致充電機故障影響漏電斷路器跳脫造成號誌無法建立。	請電務處督導花蓮電務段將此故障情形通報台電人員，務必提升供電穩定性，避免類似情形再次發生。
40	7月12日 18時56分	中壢站	18:56 中壢站 14AB 轉轍器故障，影響上、下行列車，即報有關單位，經號誌人員處理後，於 19:52 修復，號誌故障時間 56 分。	腳套盒內接線端子老化，造成接觸不良。	一、請電務處督導各電務段持續精進員工查修技能，並就常見故障態樣加強訓練及實作演練。 二、請電務處督導各電務段於平常保養時加強檢測端子狀態，如有異

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					常或不良情形，以達預防性維修防範故障發生。
41	7月13日 06時16分	潮州站	第3140次車編組於潮州基地出庫時門機燈不亮且無動力，經隔離DIRS恢復動力，到達潮州站後第5車全部車門無法開啟且車廂燈光減半，經重啟該車電源開關無效，令本次車潮州~新左營間停駛。	EMC556 29V 充電器控制卡不良。	一、於2A級以上檢修保養時，辦理29V充電裝置外觀檢視與量測輸出充電電壓，異常即查修更換。 二、於電聯車故障改善小組持續追蹤EMU500 29V充電器更新專案辦理情形。
42	7月13日 13時58分	池上~富里間	13:58 池上~富里間(K107+507)上行第1閉塞號誌及下行第3閉塞號誌未顯示，司機員發現後即通報富里站轉知號誌單位查修，經人員處理後於15:16恢復正常，號誌故障時間計78分。	電纜老舊而短路造成無熔絲開關跳脫。	請電務處各電務段加強巡檢遇有破損或老舊電纜問題，應立即更新汰換。
43	7月14日 12時13分	花蓮站	第219次車花蓮站表定準點開車，因找不到值乘車長，即派人到備勤房舍查看，發現車長仍在備勤房舍休息，車長前往月台接車，晚12分開。	一、乘務員未依表訂時間報到。 二、未依車長作業手冊(SOP)中「車長上班流程」辦理。 三、叫班人員未發現乘務員尚未報到。	一、請東區營運處督導所屬車班組，於乘務人員整備時間前確實辦理叫班提醒，並確認人員已出勤，始得完成叫班作業。 二、請東區營運處督導所屬車班組提高列車值乘簿冊查核頻率。 三、請東區營運處督導所屬車班組辦理事故後檢討及改善教育訓練。
44	7月14日 15時39分	香山~新竹站間	15:39 第1228次行經香山~新竹站間西正線K108+600處時，撞及一隻狗造成第10車BP考克被撞掉，軌管斷裂無法續行請求救援，令新竹站派遣單機前往救援，經連掛後開往至新竹站，令本次車新竹~樹林間停駛，由樹林另編特開。	因外物入侵路線，車輛撞擊後軌管考克斷裂，致排氣不止。	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。
45	7月15日	潮州站	15:25 潮州站控制盤面故障(全站軌道	一、廠商更換逆變器內部其他元件	一、請電務處高雄電務段要求廠商

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	15 時25 分		電路落下),全站號誌無法建立,即報號誌單位查修,經搶修後 18:48 起潮州站內軌道電路及西勢~潮州間號誌恢復正常,惟潮州~南州間上、下行出發號誌仍無法建立,21:07 修復號誌人員完畢,恢復常用閉塞方式行車,號誌故障時間 342 分。	後重啟電源,重啟失敗後才發現逆變器內電磁閥接點出現間隙。(重啟電源前未發現故障點)。 二、逆變器內電磁閥接點出現間隙。	應定期保養檢測相關設備,並將保養檢測紀錄送段備查。 二、請電務處高雄電務段每季定期派員抽查檢測相關保養設備,並做成紀錄。
46	7 月 15 日 18 時10 分	竹北站	18:10 第 2237 次車準點到,因第 1 車山側 3 個車門故障處理無效,車長將車門隔離後開車,於新竹站經列檢隨車查修發現為第 1 車山側車下自動門考克遭隔離所致,復位車下考克後車門恢復正常。	洗車人員洗架下時誤將門機風缸切斷考克置於隔離位,司機員出庫檢查未發現。	針對洗車及乘務人員辦理教育訓練(於114年8月15日辦理完成),並使用綁帶固定門機氣缸切斷考克把手(於114年7月31日完成)。
47	7 月 16 日 18 時27 分	七堵站	18:27 許,第 149 次車於七堵站因第 6 車配電盤有異味與燒損等情,即報有關單位,令本次車於七堵站更換編組,以第 176 次編組替駛,晚 14 分開車。	5M 冷氣機鼓風機之過載繼電器燒損。	一、一檢時,針對配電盤主電路與控制電路絕緣量測、接線端子用儀器檢視異常即更換。 二、針對空調機配電盤做特檢 8 月 31 日完成。
48	7 月 16 日 21 時30 分	汐止~南 港間	21:30 汐止~南港間西正線上行第 2 閉塞號誌故障(顯示紅燈),即報有關單位,經號誌人員到現場查修設備都正常,23:03 預防性更換黃色 LED 燈,號誌故障時間 93 分。	疑似LED黃燈顯示異常,預防性更換處理。	請電務處督導各電務段加強設備養護,如有老舊功能不佳者應預防性更新設備,以杜絕類似之故障發生。
49	7 月 17 日 06 時59 分	冬山站	06:59 第 4123 次車於冬山站,因電車 VCB 不閉合,司機員重新降升弓無效後,即作轉供續行,晚 15 分開車。	EMC710 因 SKR 繼電器線圈使用已久,致燒損後 VCB 不閉合。	一、辦理 EMU700 型 SKR 更換特檢(預計 12 月底到料後更換)。 二、於電聯車故障改善小組研議訂定 SKR 繼電器更換壽齡。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
50	7月17日 09時05分	東澳~和平間	09:05 宜蘭縣政府南南東方 38.6 公里發生芮氏規模 3.5 地震，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，09:55 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 38.6 公里發生芮氏規模 3.5 地震。	存查。
51	7月17日 11時10分	九曲堂站	11:10 九曲堂站西正線上行出發 ATP 地上感應子故障，即報號誌人員查修，經查係 LDB 燈號板不良所致，更換後於 13:16 修復，號誌故障時間 126 分。	ATP 設備箱內 LDB 板老舊損壞。	請電務處督導各電務段每月巡檢加強檢視卡板是否有老舊不良之情形，必要時即預防性更換。
52	7月17日 12時00分	南靖站	12:00 第 3187 次準點進南靖站時，車長通報停車位置不當，超出月台約一節車廂，經確認該車廂無旅客上、下車即全開車門辦客，本次車於南靖站準點開車，無影響行車。	一、司機員於改點後首次於該區間駕駛 EMU500 型，且南靖站屬於接辦後第二停靠站，尚屬韌力熟悉測試階段，故停車過程中因判斷錯誤導致施軌時機過晚。 二、EMU500 型較其他車型，軌力較差，在閘瓦因溫度上升後亦會造成軌力異常。 三、南靖站屬特別站場，月台長度較短(240M)，且位於彎道上，不利於判斷停車距離。	一、當事人調整日班並安排於指導室接受再訓練。 二、在職訓練內容，針對轄區內進站停車時，ATP 速度下壓特性之站及特定軌力較差之車型，加強教育訓練。
53	7月17日 15時54分	新竹站	15:54 第 516 次車於新竹站因機車第 5 軸山側齒輪油洩漏輕微冒煙，令本次車新竹~七堵間停駛。	機車 E409 第 5 軸(非動力端) U 管非動力端軸承保持器破損，滾柱異常磨耗，軸承燒損。	一、3A 檢查 U 管與車輪間間隙是否會偏磨。 二、U 管軸承處貼溫度貼紙並定期於各級保養時檢查。 三、購置定量加油設備，避免因阻塞造成無法判斷油脂補充情形。
54	7月19日 07時15分	枋寮~佳冬間	07:15 第 3310 次行駛至枋寮~佳冬間車長通報第 8 車車廂會漏水，即安排旅客至其他車廂乘坐，令本次車於潮	一、經查為雨水沿車頂設備接縫處滲入車廂導致滴水。 二、車長已調整乘客其他車廂乘	請機務處督導車輛保養段於雨季時加強車廂巡檢，查有滲漏現象時應即時排修。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			州站更換編組，經更換編組後晚 14 分開車。	坐，惟辦理預防性更換編組導致延誤。	
55	7月19日 08時15分	平溪~菁 桐站間	08:15 第 4708 次司機員通報行經平溪~菁桐站間(K12+800 處)有竹子傾斜侵入路線，08:40 經工務單位人員清除後開車，路線恢復正常行駛。	路線旁竹叢不堪薇帕颱風夾帶強風豪雨侵襲致傾倒侵入路線。	持續辦理路線巡查作業並依「影響行車安全樹木管理須知」辦理相關處置。
56	7月19日 09時03分	海科館~ 瑞芳站間	09:03 第 4814 次車行經海科館~瑞芳站間因下雨軌面溼滑致動輪空轉登坡困難，經退行至八斗子站重新開車 2 次後始能登坡，晚 40 分抵達瑞芳站。	因細雨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，如遇天候不佳應注意控速，降低動輪空轉機率。
57	7月19日 11時41分	三民站	11:41 三民站通報 12 號轉轍器故障，即通報號誌單位查修，11:50 號誌人員備料趕至現場，於 12:45 修復。	查核接點碳化造成接觸不良影響反位顯示。	請電務處督導各電務段每月轉轍器巡檢加強檢測接點是否有碳化現象並立即更換。
58	7月19日 14時53分	日南站	14:53 第 516 次日南站通過後持續發生車上 ATP 故障，原地重開後均恢復正常(共 5 次)，抵達至竹南站，令本次車竹南~七堵站間停駛。	E513號ATP轉速計因傳輸訊號線路架設曲率半徑不足導致故障。	一、開立保固單列案追蹤，發文請立約商分析故障原因並限期提交報告(廠商已於 7/31 提出分析報告)。 二、於 E500 保固缺失會議追蹤後續轉速計故障及改善曲率半徑彎曲辦理情形。
59	7月19日 12時48分	潮州~竹 田站	12:48 第 128 次車行經潮州~竹田站間發生後部機車 DDU 故障、TCMS 通訊失落及車廂變流器故障，即通報相關單位，列檢於新左營上車處理後恢復供電；15:25 斗六站開車後車站通報後部機車集電弓降下，即通報控制員及彰化列檢，令本次車至彰化站加掛輔機，晚 20 分開車。	一、相關人員誤操作車輛電瓶隔離開關，導致車輛行經過中性區間致集電弓降弓。 二、因 E1001 號電瓶隔離開關置於「OFF」行經過中性區間致集電弓降弓。	一、宣導 PP 編組停機降弓程序。(檢查室將於 7/29 辦理教育訓練，機電室將於 7/30 辦理教育訓練) 二、宣導司機員落實 PP 編組整備程序(已於 7/24 辦理勤前教育訓練)。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
60	7月19日 17時13分	瑞源~關山	17:13 第 424 次通報瑞源~關山間(K131+800 處)水淹軌面，即時起路線暫停行駛，18:50 工務回報瑞源~關山間(K131+800、K132+179、K134+650 處)淹水已退；18:15 東竹站通報東竹~東里間(K96+500 處)水淹軌面，即時起路線暫停行駛，18:42 工務回報東竹~東里間(K96+500 處)淹水已退；18:45 東竹站通報玉里~東竹間(K84+300 處)雙線水淹軌面，即時起路線暫停行駛，18:57 工務回報淹水已退。	薇帕颱風夾帶豪雨使周邊地形與地表逕流影響造成外來水導入路線。	請工務處督導各工務段定期辦理清淤，維護排水斷面，雙軌計畫拓寬後新作排水明溝。
61	7月20日 07時04分	山里站	07:04 第 4508 次行經山里站進站號誌機前 800 公尺(K146+170)，司機員發現疑擋土牆凸起即向山里站通報，令該路段限速 25km/hr 慢行，並通知工務單位前往查看，10:23 工務單位回報無異狀。	後續派員查看，該擋土牆並無凸起情形。	存查。
62	7月20日 16時49分	埔心~楊梅間	16:49 第 1234 次通報埔心~楊梅間(K76+700~900 處)水淹枕木，即時起該區間限速 25km/hr 慢行，18:00 工務回報埔心~楊梅間(K76+700~900 處)淹水已退，該區間慢行解除恢復正常行駛。	農田水利會溝渠，穿越軌道下方排至西側本公司排水溝，因薇帕颱風致急降雨，該農田水利會溝渠排水量大，造成本公司排水溝無法及時宣洩。	請臺北工務段邀集農田水利會、桃園市政府水利局及鄉鎮公所等相關單位現勘，研商改善方案。
63	7月21日 06時11分	大武~瀧溪站間	06:11 大武站通報：受豪雨影響，即時起大武~瀧溪站間(K45+250 處)水淹軌道，路線暫時不通；知本~太麻里間(K82 處)水淹枕木，令工務同仁至現場監控水情；06:58 通報，古莊~大武間因路樹傾倒，路線暫時不通，	薇帕颱風夾帶豪大雨使東部部分地區鐵路周邊外來水流入路線排水不及致水淹軌道。	一、請工務處各工務段加強疏通周邊排水設施。 二、請台東工務段於後續辦理會勘研商改善方案。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			07:21 工務同仁赴現場處理，另大武~瀧溪站間(K45+250 處)水淹軌道，路線暫時不通，06:40 起成立公司本部一級應變小組，東、南區應變分組同時成立；因受南迴線豪大雨致路線不通(土石流淹沒軌道，計有 K42+520、K43+970、K45+250、K57+900 等)影響，09:30 起大武~臺東間啟動公路接駁，自 11:00 起大武~瀧溪間封鎖路線及斷電進行搶修；18:50 經工電單位搶修恢復通車，順行自第 428 次、逆行自第 323 次起恢復正常行駛，20:00 起解除公司一級應變小組，改為二級應變小組開設，同時解除東、南區應變分組。		
64	7月21日 06時49分	彰化站	06:49 第 2128 次於彰化站，因第 2 車海側車門故障，經隔離後續駛，於行駛過程中因海側車門故障與門機跳電等情形，本次車至終點北湖站計晚 52 分。	EP731 海側中間門關門訊號聯動線 (34a) 表皮破損接地，致車門無法作用。	請機務處督導車輛保養段針對同款車型辦理特檢，並以綁帶固定電線避免磨擦(8/19 已完成)。
65	7月22日 14時18分	花蓮站	14:18 第 273 次車於花蓮站，因本務機車車上 ATP 發生異常，原地重開後恢復正常，行經出發號誌機時 ATP 又發生異常，原地重開並以司機員責任模式(25km/hr)行駛至下一閉塞號誌機後，恢復原定速度行駛，後於大里站車上 ATP 再度發生異常，原地重開無效，至福隆站再重開後恢復正常，至七堵站更換編組後，晚 39 分開車	TED2023 SDU1、SDU2(速度距離單元)不良，致 MMI 顯示轉速器異常。	請機務處督導車輛保養段將該批次 SDU1、SDU2 辦理招回，並請原廠優化後，於 114 年 9 月底前裝車更換完畢並於後續持續追蹤使用情形一個月。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
66	7月23日 23時30分	和仁站	7月22日花蓮工務段和仁道班辦理和平~崇德間西正線及和仁站1至7股道；因作業不及致施工延誤，於07:10施工完成後解除封鎖。	一、砸道車右側軌溝電位計故障現場無法修復。 二、新道岔運送及銜接過程導致05、06及13、14PC枕位移，補助機連桿無法安裝，需另行切除。 三、於施工過程中部分階段延誤。	一、請工務處督導花蓮工務段於施工當日應安排他台砸道車於鄰近區域工作，以利相互支援。 二、請工務處督導花蓮工務段將每支PC枕位置在鋼軌上註記，以利確認是否位移。 三、請工務處督導花蓮工務段重新檢視施工計畫，必要時提報「重大工程路線封鎖斷電審議小組會議」。
67	7月23日 06時21分	基隆~八堵間	06:21第105次車通報行經基隆~八堵間後部機車全車馬達不出力，1到6車車廂亦發生無電情形，即請求技術支援，經隔離第2轉向架後列車可出力續駛，七堵站晚22分開車。	E1012號第二轉向架動力模組絕緣陶瓷片破損導致D1二極體接地。	一、原2C保養時GTO模組絕緣量測，提升為2B時量測。 二、E500型電力機車陸續汰換，針對PP老舊車輛故障率相對較高者，優先汰換。 三、請機務處要求各機務段宣導司機員遇PP機車動力接地故障時(017、018)，應依故障處理程序，隔離故障轉向架。
68	7月23日 11時27分	西勢站	11:27起西勢站東正線下行出發號誌故障，複線運轉開關無法使用，經號誌人員重新設定校正後12:20號誌恢復正常，號誌故障時間計53分。	計軸器(西門子系統)因溫度變化過大致初始化。	請電務處辦理計軸系統更新採購事宜，以提升設備妥善率及運作穩定性。(預計115年執行更新屏東-西勢-潮州等站，116年執行更新潮州基地。)
69	7月23日 15時49分	南澳站	15:49南澳站因台電無預警瞬跳數次致東正線下行出發號誌故障(EP盤號誌無法建立)，改以發電機供電後號誌恢復正常，18:33起為配合台電查修，發電機停用並切換為台電電力，切換後供電斷斷續續，20:40台電恢復供電後號誌仍不穩定，夜間封鎖後測試	聯動處理部充電機老舊不良，造成輸出電源瞬斷現象導致EI當機。	請電務處統計並編列預算更換北迴線過於老舊或不良之充電機。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			電源及改線供電，經人員處理後於 24 日 00:47 修復。		
70	7月23日 20時34分	彰化站	20:34 彰化站調車班進行運轉整理，將編組推進向貨物線 5 股聯掛篷車後再往北推進時，最後一輛到期入庫檢修篷車往北邊溜逸，行車室發現後立即開通北拖上線，確認轉轍器無異狀後，站方人員將車輛推回 5 股重新聯掛；因影響貨列 7501 次進北邊貨物線之故，改收 2 股道致影響正線列車。	一、調車過程中，調車工及調車員司於連掛篷車 25041 後，皆未確認車輛完全落鎖，導致列車推進期間車輛意外溜逸。 二、教育訓練與稽核雖已經常態進行，但針對關鍵動作(如確認落鎖)之實地稽核與演練機較為缺乏。	一、請中區營運處督導臺中運務段定期辦理調車聯掛落鎖辨識(包含請司機試拉確認、防止溜逸操作標準及緊急應變處置)之教育訓練，提升人員風險辨識及處置能力。 二、請中區營運處督導臺中運務段增加車站主管不定期現場抽查頻率與督導完全落鎖確認，每日上傳現場作業照片至「中區調車群組」，以強化制度落實。
71	7月25日 04時45分	宜蘭站	第 4103 次車於宜蘭站因前端編組無法升弓，改由後端編組轉供後，本次車宜蘭站晚 18 分開車。	EP715 升弓電磁閥積水閥件鏽蝕導致不升弓。	一、辦理 EMU700 型升弓電磁閥及濾清器特檢，已於 8/8 辦理完成。 二、辦理更換新升弓電磁閥，及改裝可排水濾清器(已於 10 月 30 日完成)。 三、於駕駛室張貼 SIV 轉供應急處理程序，以利司機員縮短應急處理時間。(已於 114/8/22 完成張貼)。
72	7月25日 05時28分	大華~十 分站間	05:28 第 4704 次車行經大華~十分站間因雨軌面溼滑致動輪空轉，登坡行慢，本次車十分站增延 14 分到。	因細雨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，如遇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
73	7月25日 16時42分	雙溪站	16:42 第 177 次車於雙溪站因後連機車 4 顆馬達全部隔離，司機員處理無效，經加掛輔機後開車，至七堵站更換編組後，晚 25 分開車。	機車(E1038)直流成份保護裝置作用致轉向架隔離不出力。	請機務處七堵機務段函文各段如遇 PP 機車遇轉向架自動隔離時，請確實依程序電子復位方式復位。(文號:1140005209 號函)
74	7月26日 04時59分	內灣線	04:59 第 1801A 次通報行經內灣線 K24+900 處有路樹倒塌無法通過，列車退回合興站內，令合興~內灣間 1801A、1801 次停駛，06:18 工務單位將路樹移除，路線恢復正常行駛。	范斯高颱風夾帶強風及豪大雨致路線旁樹木遭侵襲傾倒侵入路線。	請工務處各工務段持續辦理路線巡查，如發現樹木有影響行車安全之虞，即造冊列管並辦理相關處置(砍伐、移除等)。
75	7月26日 11時34分	潮州站	11:34 第 5371 次抵達潮州站時未見接班車長，經查係高雄車班組將加開列車日期登錄錯誤致漏派，經潮州站通報後立即指派車長前往值乘，於交會 3320 次後，增延 14 分開車。	<p>一、行車電報疏漏：當班副組長(7/15)接收電報時，以螢光筆標示錯列車日期及車次，致後續弓形圖日期亦錯日。</p> <p>二、雙覆核機制未落實：另兩位副組長對電報覆核未仔細審閱內容，錯失電報審核更正時機。</p> <p>三、派班階段未能發現登錄錯誤。</p>	<p>一、請南區營運處督導高雄車班組組長針對值班副組長其代理人加強教育訓練，並重申電報日期應再次檢查確認。</p> <p>二、請南區營運處督導高雄車班組，副組長審簽後由內勤班長協助鍵入臨時工作班至 TA 系統，並同步對照電報原文；夜班值班副組長須再次確認 TA 是否鍵入正確。</p> <p>三、將「臨時列車派班確認表」固定裝訂於電報末頁，避免遮蔽電報原文內容，提升再次查核機會與視覺直觀性。</p> <p>四、當收到臨時車電報，於臨時工作班編列完成後及行駛前一天，與本組值乘之列車始發站或站接車站核對並確認臨時車之日期及時間；通報後，於「入卷」字樣後方簽字確認。</p> <p>五、派班時，應同時確認當日及次二日之臨時車電報，如有疏漏或遺</p>

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					漏，應及時修正或應變。
76	7月26日 18時25分	頭城站	18:25 起頭城站東正線下行出發號誌故障，即報有關單位，號誌人員到現場查修設備都正常，20:09 恢復正常行車，號誌故障時間 104 分。	經查為繼電器使用年限較久，插 pin 接觸不良，致功能異常。	請電務處督導各電務段每月繼電器室保養時應加強檢視繼電器插 pin 是否有老化接觸不良情形並利用夜間養護時間帶進行更換。
77	7月26日 21時01分	鳳林~南平間	21:01 第 449 次車行經鳳林~南平間(K29+600)撞及不明物，經乘務員下車查看無發現異狀後，現場停留 20 分開車，22:22 工務單位到現場查看回報無發現異狀。	第 449 次車行經鳳林~南平間(K29+600)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。
78	7月27日 12時40分	大武~瀧溪間	12:40 大武站通報，接獲電力調配室通報大武~瀧溪間電車線無電，致大武~瀧溪間無法行駛電車，12:47 大武~瀧溪間封鎖斷電，經電力單位查看後 13:30 回報係南迴線大鳥隧道(桿號 47/97)頂拱處因連日豪雨影響漏水造成電車線接地跳電，隨即安排進行緊急搶修作業，令太麻里~枋寮間啟動公路接駁，並由台東、枋寮站準備柴電機車於無電區間牽引編組，13:30 起成立公司一級應變小組，14:10 經初步處理後暫時解除封鎖，古莊~瀧溪改以柴電機車牽引行駛，俟 2 次、727 次到達兩端站後，17:35 起工務單位再申請辦理大武~瀧溪間封鎖斷電進行搶修，於 20:02 搶修完畢後復電，路線恢復正常行車，21:00 起公司一級應變小組解除。	大鳥隧道頂拱處因連日豪雨影響漏水造成電車線接地跳電。	一、請臺東工務段於日後道班路線巡查時，如發現此處有漏水情形即回報，並加以改善。 二、已於漏水處所(大鳥隧道內桿號 47/97)加設導水版，並將其餘 3 處影響導電軌設備處所一併補設導水版，共計加設 4 處導水版。
79	7月27日 19時24分	頭城站	19:24 頭城站通報，因豪雨積水頭城~龜山間西正線(外澳站)水淹軌面，令	范斯高颱風夾帶豪大雨致排水不及水淹軌面。	一、請工務處各工務段加強疏通周邊排水設施。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			即時起頭城~龜山間西正線封鎖，以東正線單線雙向行車；19:42 起積水稍退，頭城~龜山間西正線恢復行駛，K52+900~K53 處以 25km/hr 慢行，19:59 積水退去該區間慢行解除，恢復正常行駛。		二、請宜蘭工務段於後續辦理會勘研商改善方案。
80	7月28日 03時40分	嘉義站	03:40 嘉義站通報，豪雨積水致水淹站內軌面，04:48 工務單位回報站內1、2 及 3 股道暫無法通行，170 次編組 27 日停於民雄站，受嘉義站水淹軌面影響，令該次車嘉義~民雄站間停駛；05:30 南靖站 4 股道及民雄站 1 至 4 股道因豪雨水淹枕木；05:58 嘉義站雨勢趨緩，06:29 嘉義站 1 股道恢復正常行駛；06:36 民雄及南靖站因積水已退，06:44 民雄站 2 及 3 股道復豪雨水淹枕木；06:50 嘉義站積水漸退，路線恢復正常行駛，07:02 民雄站積水漸退，路線恢復正常行駛。	受颱風夾帶豪大雨致區域排水不及水淹軌面。	請工務處各工務段加強檢視排水設備並清淤。
81	7月28日 09時42分	新營站	09:42 新營站東正線下行進站號誌機附近(K319+100)豪雨水淹軌面，12:43 後壁~新營間東正線受大豪雨影響暫時不通，13:27 後壁~新營間雨勢暫緩，18:06 路線恢復正常行駛。	受颱風夾帶豪大雨致區域排水不及水淹軌面。	請工務處各工務段加強檢視排水設備並清淤。
82	7月28日 15時24分	內壢站	15:24 第 7501 次車於內壢站開車時，因本務機車不出力請求救援及技術支援，依檢查員指示熄火重新啟動無效，16:13 經啟動次位機車後續駛，18:30 埔心站加掛前位機車後開車。	牽引出力指令繼電器作動不良，致 GC-K014-2 接點故障。	本案暫列個案，請機務處彰化機務段持續追蹤車隊運用情形，確保繼電器妥善率，辦理履約控管。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
83	7月28日 19時49分	苑裡~日 南間	19:49 第 2033 次車行經苑裡~日南間東正線(K172+200 處)，一民眾侵入路線疑似遭列車擦撞，改以西正線單線雙向行車，即通知路警及 119 處理，20:25 救護車到達現場，20:34 路警到達現場蒐證，續經路警搜尋數次均未發現該民眾，於 21:47 通知列車放行；於 21:53 現場開車。	1 民眾由苑裡~日南間東正線(K172+200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。
84	7月29日 08時48分	宜蘭站	08:48 第 7501 次於宜蘭站，因本務機車故障無法啟動處理無效，經摘解後改由次位機擔任本務，晚 55 分開車。	R165調速器(GOV) 速度調整連桿螺帽磨耗鬆動，致轉速不足，易造成引擎無法啟動	請機務處督導富岡機廠於 3A 以上保養時，於調速器檢測正常後，針對調整引擎轉速用防鬆螺帽均劃線；如有鬆動不良即更新。
85	7月29日 09時30分	新竹站	09:30 第 7021 次於新竹站，機務北端調車呼叫本車次到 345L 調車號誌機前等候號誌，司機員遂逕自往北推進致冒進號誌(調車號誌機尚未顯示准調)，導致 2 輛機車越過 345L 調車號誌機 1.5 車，期間調車人員發現後緊急呼叫 7021 次停車，未擠壞轉轍器，經確認無礙後退回 P7 重新建立號誌後轉進貨站，無影響行車。	一、司機員未確認號訊即移動車輛。 二、第 7021 次行經 7 股(P7)345L 調車號誌機附近雖有人員引導，惟未即時阻止機車冒進號誌。 三、查新竹站與南新竹機務分駐所間調車協議第三項第六款，未明確定義引導工作負責範圍。	一、請機務處督導新竹機務段加強考核機班出入庫調車是否依相關規定及SOP辦理。 二、請機務處督導南新竹機務分駐所，針對與新竹站訂定之調車協議第三項第六款規定，重新協調確認第7股道 (P7) 調車號誌機 (345L) 前之引導工作應由何人員擔任。
86	7月29日 18時03分	大甲站	18:03 第 554 次於大甲站，司機員通報駕駛室司機側側邊玻璃脫落不影響行車，至新竹站加掛前位機車後，計增延 12 分開車。	E208號駕駛側車窗螺絲鬆脫導致車窗脫落。	請機務處車輛保養段針對同型窗框辦理鎖固方式調整，由自攻螺絲改為對鎖式螺絲(114/10/17 已辦理完成)。
87	7月29日 22時25分	美術館~ 高雄間	22:25 第 3087 次車行經美術館~高雄間東正線中性區間時故障(自動降弓)，即請求技術支援，經轉供後恢復行駛，本次車高雄站晚 28 分到。	EP556號110V充電器閘流體不良筆致供電故障。	請機務處各機務段於車輛運用及各級檢修時，加強檢視 110V 充電器功能檢查，有不穩定現象者，辦理 110V 充電卡 SCR 及二極體量測。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
88	7月30日 20時56分	知本站	20:56 知本站上行出發號誌因受雷擊影響導致故障，即報相關單位，現場經號誌人員查修後於 23:08 修復，恢復常用閉塞方式行車，號誌故障時間計 72 分。	落雷引起軌旁計軸單元卡板當機。	請電務處於 68 站電子聯鎖更新工程，規劃軌旁不可有計軸器之計算單元，應將各計軸器之計算單元安裝於號誌室內機房。
89	7月31日 06時06分	日南~大 甲間	06:06 第 2503 次行經日南~大甲單線區間遭閃電雷擊致 VCB 切開(保險絲燒損)，即請求救援，經技術支援隔離 EM 端 TCU 後恢復動力，06:50 行駛至大甲站，日南~大甲間恢復正常行車。	車輛遭受雷擊導致保險司燒損，保護設備作用切開VCB。	因雷擊導致保護設備作用 VCB 切開。
90	7月31日 09時29分	豐原站	09:29 第 7142 次車行經豐原進站號誌機附近西正線(K194+480)，本務機車牽引馬達接地故障致不出力，即請求救援，10:38 由後續 8794 次機車將故障編組推進豐原站(晚 25 分)，該區間恢復雙線行車。	電瓶開關箱密封不良，漏水滴落在輔助電源系統濾波電容上。	請機務處車輛保養段要求立約商針對全車隊辦理電池箱漏水處加強密封，並檢查並更換有損壞跡象的電容器，已於 114 年 9 月底前完成。
91	7月31日 12時55分	花蓮站	第 175 次車於花蓮站，因本務機車 VCB 不閉合，經重新降升弓後恢復正常，晚 11 分開車。	E525 號 VCB 切開(司機員扳到輔助供電單元 (APU) 隔離開關，於復位時未切開 VCB 復位，導致 VCB 跳開故障)。	請機務處函文各段要辦理機班宣導有關 E500 型輔助供電單元 (APU) 異常復位程序(已於 114 年 08 月 06 號高機檢字第 1140004019 號函文)。
92	7月31日 13時18分	頭城站	13:18 第 224 次車於頭城站，第 12 車海側南端車門無法關閉，經車長處理無效後隔離，晚 12 分開車。	車長不熟悉 3000 型車門故障排除流程。	一、請四區營運處以此案例，辦理車長服務設施應急處理訓練。 二、請機務處針對 3000 型之車門處理再行文相關單位注意(業於 114 年 9 月 3 日機行字第 1140015692 號檢送本公司「EMU3000 型一般客服設備及旅客資訊系統故障、排除、隔離及復位」應急排除手冊。)

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
93	7月31日 15時54分	彰化站	15:54 第 128 次車於彰化站，因後部機車不出力，經加掛輔機後開車；因加掛輔機後列車長度增加，基隆站路線有效長不足，致本次車及編組折返 128B 次七堵~基隆間停駛，另受加掛輔機限速影響，致本次車湖口站晚 22 分通過。	(E1035)CAL0卡(變流器計算單元)故障導致VCB不閉合。	請機務處車輛保養段針對新購之電子卡如有發生故障問題，應將熱機測試時間由原 2 小時提升至 4 小時，辦理動態試車並記錄序號持續追蹤。
94	7月31日 20時32分	源泉~濁水間	20:32 第 2921 次車行經源泉~濁水間 K5+200 處，司機員發現因豪雨水淹軌面即向濁水站通報，第 2921 次退回二水站內，令 2921 次及 2922 次全區間停駛，翌日 04:30 回報積水已退，恢復正常行駛。	受颱風夾帶豪大雨致區域排水不及水淹軌面。	請工務處各工務段加強檢視週遭排水設施並清淤。