

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 3 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	3 月 10 日 10 時 54 分	雙溪~三貂 嶺間	第 7501 次車於雙溪站加掛輔機後開出，10:54 行經雙溪~三貂嶺間西正線 K21 右彎道後，守車(3CK1548)全軸朝山側出軌，無人員傷亡，令東正線單線雙向行車，12:30 路警到達現場，13:15 運安會及運安處抵達現場蒐證，15:30 運安會完成初步調查後，機務人員摘解輔機，17:10 機務段搶修車及機具到達現場進行搶修，18:10 運安會蒐證完畢，22:21 搶修車退回雙溪站 2 股道，現場由號誌、電力及工務單位檢查路線及設備正常，22:44 雙溪~三貂嶺間西正線恢復行車，23:01 恢復雙線行車。	待運安會調查。	待運安會調查。

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	3 月 16 日 22 時 05 分	礁溪~四城間	22:05 第 252 次車行駛礁溪~四城間東正線，一民眾侵入路線致列車撞及，22:22 路警到達現場，經人員確認該民眾無生命跡象，23:49 檢察官同意放行，23:54 本次車現場開車，該區間恢復雙線行車。	1 民眾於礁溪~四城間東正線路線。	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	3 月 18 日 11 時 01 分	善化~新市站間	11:01 許，第 107 次車行經善化~新市站間東正線接近南昌街平交道 (K345+319) 時，1 行人自西往東闖越平交道，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車仍撞及(當場死亡)，即通知相關單位，11:30 路警抵達現場，12:13 檢察官同意事故列車放行，12:15 第 107 次現場開車，13:08 路線恢復雙線行車。	1 行人闖越南昌街平交道(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。

行車異常事件（共 72 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	3月4日 00時03分	桃園~內壢間	00:03 第 1283 次車行經桃園~內壢間，因電車過中性區間後 VCB 不閉合致列車無動力，經重新升降弓後恢復正常，本次車晚 19 分開車。	因平交道告警，車輛停於中性區間，致 VCB 切開。	請機務處各機務段加強乘務人員宣導，應避免列車停於中性區間，及如無法避免停於中性區間而造成 VCB 切開之正確因應處理 SOP。
2	3月5日 21時27分	嘉義~善化間、花壇~嘉義間、善化~岡山間	21:27 臺南市政府東北東方 37.2 公里發生芮氏規模 5.2 地震，嘉義~善化間按 4 級地震規定辦理，花壇~嘉義間、善化~岡山間按 3 級地震規定辦理；23:25 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。	臺南市政府東北東方 37.2 公里(位於臺南市楠西區)發生芮氏規模 5.2 地震。	存查。
3	3月6日 23時50分	猴硐~雙溪間	猴硐~雙溪間於夜間辦理西正線軌道維修工程作業，5 日 23:50 斷電封鎖完成(原計畫 23:40 完成)，6 日 05:18 完工斷電封鎖解除(原計畫 05:10 前完成)後，車站反映盤面 14A/B 轉轍器閃爍，查係腳套線被扯斷所致，經號誌單位處理後於 05:43 路線恢復正常行車。	經查為 14B 道岔腳套線路斷裂致號誌異常，因後續查修作業，致影響行車。	一、於施工封鎖審查時，應考慮實際施工必要時間，避免過度壓縮，以利掌握於封鎖時間內完工及解除封鎖後觀察轉轍器穩定情形。 二、聯合施工前應充分協商施工時間及作業順序，另於制定作業時間序時，應充分預留足夠試車或號誌測試時間。 三、確實依「路線新建、改建或整修完畢檢查標準作業」規定辦理完工(收工)檢查並落實填寫相關檢查表。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
4	3月6日 19時59分	東澳站	19:59 第 7526 次車行駛東澳站西副正線至南端 OS 區間，機車 DDU 螢幕顯示 TWC-乙太網路通訊鏈故障，軔機系統電源跳脫，機車無法出力，即請求救援，經司機員關閉引擎及總電源，重新啟動機車後恢復正常，20:12 取消救援，本次車計 20:14(計增延晚 15 分)開車。	機車 R203 RIM 模組故障。	一、請立約商將故障品送原廠分析，並提送報告。 二、本案請機務處開立保固缺失單，並依契約辦理；若同類缺失占總交車數（不含備品）逾 10%，即屬「通案性故障」，廠商須限期全面改善。（查已開立缺失單）
5	3月7日 00時45分	和仁~崇德	花蓮工務段崇德道班於和仁~崇德間西正線及和仁站辦理 104B 轉轍器換碴工程作業，作業時間為 00:45~04:40，因施工延誤，05:14 方施工完成。	挖土機於施工過程油壓管破裂致後續作業延誤。	請工務處督導各工務段，要求承包商落實作業前檢查確認機具狀況正常後始可施工。
6	3月7日 06時03分	七堵站	第 2S 次車七堵站表定 06:03 開車，司機員庫內升弓時機車 A1 作用，PCS(動力控制壓力開關)燈亮，經檢查員檢查係氣軔控制開關切離，復位後恢復正常，本次車七堵站晚 13 分開。	司機員因風泵油油位問題，請檢查員確認，後又因不熟悉電力機車標準作業流程，致機車 A1 作用，再次請求檢查員技術支援而未及時復位，導致延誤。	請機務處督導臺北機務段於在職訓練時，加強該車型故障排除之教育訓練。如佐證資料 1、2 在職訓練成果表。
7	3月7日 19時50分	樹林站	19:50 樹林站 15AB 號轉轍器故障(無法定位)即通知號誌單位查修，站員現場回報 15A 尖軌處有螺絲掉落，造成尖軌無法靠密，將螺絲移除後轉轍器恢復正常，經號誌人員將螺絲復舊後扳轉測試正常，轉轍器異常時間計 109 分。	經查為樹林站尖軌側有異物(螺絲)，使轉轍器扳轉時尖軌無法靠密，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於調整轉轍器後，應檢視周遭環境是否有遺留零組件，避免滯留在現場列車震動時，使零組件進入扳轉動程中，另利用每月工電聯合檢查再檢視環境，避免類此故障再次發生。
8	3月8日 06時31分	花蓮站	第 602 次於花蓮站因機車故障無法開出(總風缸壓力無法建立)，請求技術支援，經處理後恢復正常，本次車現場晚 17 分開車。	E217 號 MRDV 電磁閥不良(內部柱塞磨損)。	請機務處督導各機務段辦理 MRDV 電磁閥全面特檢(內部機構檢查、柱塞更新)(5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
9	3月8日 08時30分	樹林站	08:30 第 212 次本務機車第一轉向架馬達隔離後樹林站準點開車，至花蓮站續作 175 次運用，12:15 本務機車發生輔助供電接地故障及 VCB 切開，聯絡花蓮運轉室並請求技術支援處理無效，經更換編組後晚 23 分開車。	E1039第2鼓風機馬達 (TRBM2)接地故障。	一、持續追蹤機車運用情形兩個月皆正常。 二、請機務處督導立約商針對故障馬達進行客製化設計，提升馬達內部繞線系統的絕緣模式與防護機制，強化馬達抗突波能力。 三、請機務處督導富岡機廠，追蹤同批馬達，如有異常通案性故障要求立約商全面改善。
10	3月8日 19時44分	新左營站	19:44 第 135 次於新左營站因第 7 車冷氣不作用，經列檢更換 SIV 卡無效後開出，原定於屏東站折返作 156 次，取消後改迴送高雄機務段查修，由高雄機務段另備編組迴送至屏東站作 156 次，待旅客上下車完畢後晚 18 分開車。	PPC1453 之 SIV 整流模組燒損。	一、如有重複發生 SIV 故障之車輛優先進行 PP 客車電機系統改造。 二、PP 客車電機系統改造拆下之模組於測台先進行測試，合格後備用，如有換上需再送電測試 2 小時。
11	3月9日 06時00分	隆田站	06:00 第 3705 次於隆田站，因電車 110V 充電器故障，請求技術支援無效後開出，至善化站時旅客轉乘 3127 次，令編組後續運用 3705 次(善化~沙崙)及折返 3704 次(沙崙~善化)停駛，由嘉義機務段另備編組迴送至善化站作 3713 次，故障編組迴送嘉義機務段查修。	EP571 因 DC110V 充電板故障，無觸發信號。	請機務處督導 EMU500 型電聯車所屬段辦理 110V 充電器特檢。(7月中前完成)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
12	3月9日 06時12分	七堵站	06:12 起七堵站 157B 轉轍器故障(無法定位)，即通報號誌單位查修，經查係 157B 轉轍器轍查桿位移，06:40 經調整轍查桿後轉轍器恢復正常，轉轍器故障時間計 28 分。	經查為七堵站 157B 轉轍器徹查桿位移(後續人員檢視相關螺栓及肘銷，無發現有鬆脫及磨耗，判定轉轍器應為列車震動導致內部鎖塊受應力造成些許間隙，導致無法落鎖)，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段針對常扳轉之轉轍器，每月養護及工電聯合檢查時加強動態扳轉及人力晃動，以利發現問題並調整。
13	3月9日 14時25分	花蓮站	第 177 次於花蓮站，因機車 ATP 無法正常測試，經檢查員協助處理並重新降弓升弓後恢復正常，本次車晚 18 分開車。	司機員在 MR 未建好之前即測試 ATP 系統無法測試成功。	函文要求機班所屬段辦理司機員實施動力車啟動程序 SOP 教育訓練。
14	3月9日 20時05分	楊梅~埔心間	20:05 第 554 次行經楊梅~埔心站間時因機車動力異常無法續行，即報有關單位；經檢查員技術支援處理後恢復正常，於七堵站加掛前位機車後，計增延晚 13 分開車。	一、E216 號第五馬達跳火。 二、預防性加掛前位機車，致影響延誤運轉時分。	一、遇動力接地故障(GR)，依故障處理序分別隔離馬達。 二、持續加強辦理馬達清掃檢修並紀錄，針對發生跳火或絕緣值低於 1MΩ 歐姆優先安排更換。 三、馬達序號登錄追蹤，重複故障建議汰除。
15	3月10日 15時03分	雙溪站	15:03 雙溪站東正線上行、三貂嶺東正線下行出發號誌故障，即通報號誌單位查修，15:45 號誌於查修過程中自復，17:22 再次發生故障，18:12 號誌再度自復，經號誌人員檢測相關設備均未發現異狀，持續觀察號誌至 21:30 均正常。	後續經現場人員量測相關迴路接點及線對，判斷為暫態性故障。	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、端子排及插拔纜線，避免類此暫態性故障再次發生。
16	3月11日 18時49分	瑞和~瑞源間	18:49 瑞和~瑞源間(K134+660 處)有一公路貨車停於平交道，第 428 次停於現場無法開車，18:55 經其他民眾協助將貨車移出平交道外，本次車現場晚 17 分開車。	1 公路貨車停於瑞和~瑞源間瑞源北(二)平交道(K134+660 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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
17	3 月 12 日 16 時 01 分	新豐站	16:01 第 122 次行經新豐站南端 OS 區間前端機車顯示電車線無電，以惰力滑進新豐站，詢問電力調配室回報電車線正常(無跳電紀錄)，經重新降弓後恢復動力，新豐站開車時前端機車 VCB 切開，處理無效請求救援，由南新竹機務分駐所派救援機車救援，令本次車新豐~基隆間停駛。	E1031 號短路接觸器(SC)故障。	請機務處督導各機務段於二級以上保養檢視 SC 短路接觸器之消弧蓋跳火檢查時，針對有異常跳火現象者，追加辦理作用線圈測量
18	3 月 12 日 18 時 48 分	樹林站	18:48 起樹林站東正線下行進站號誌機故障，即通報號誌單位查修，經查係黃燈燈泡燒損，19:36 更換黃燈燈泡後號誌機恢復正常，號誌故障時間計 48 分。	經查為樹林站 1R 進站號誌機之黃燈燈泡燒損，使號誌無法顯示肇致號誌故障。	請電務處督導各段確認所轄主正線上相關鎢絲燈泡之點燈時數，並後續陸續更換成 LED，提升穩定度，預計 114 年底前採購第一批 LED 進行更換。
19	3 月 12 日 18 時 56 分	鹿野站	18:56 起鹿野站 15 號轉轍器故障(無法定位)，致上行出發號誌無法建立，即通報號誌單位查修，21:44 號誌人員清除定位接點銅綠，測試無異狀後恢復正常，號誌故障時間計 168 分。	經查為鹿野站 15 號(電鎖)顯示接點彈片接觸不良，肇致號誌故障。	請電務處督導各段轄區於每月檢視電鎖轉轍器時，應使用刀片或接點清潔劑清潔接觸面，並測試相關彈片貼合情形，避免類次狀況再次發生。
20	3 月 13 日 06 時 08 分	汐科站	第 103 次行經汐科站時，司機員通報前方路線上有狗隻，經車長及站員將狗隻驅離後，現場晚 17 分開車。	第 103 次行經汐科站時，通報前方路線上動物。	請工務處各工務段辦理路線巡查時如有發現圍籬、阻隔設施破損即儘速辦理補修。
21	3 月 13 日 09 時 00 分	七堵站	09:00 許，第 135 次於七堵站，因第 9 車空調不作用，即報有關單位，經列檢查修無效後隨乘續查，本次車晚 15 分開車。	一、空調設備承包廠商施修後線路未確實檢鎖。 二、FPK10653 110VAC 控制電源保險絲座一次側接線點鬆動，致接觸不良，造成無控制電源使冷氣控制盤全不作用。	一、請機務處督導車輛保養段要求承包廠商施修中，依照施工紀錄表逐項填註處理情形避免疏忽遺漏項目。 二、請機務處督導車輛保養段辦理車隊空調控制盤內接線特檢。
22	3 月 13 日	中壢站	11:02 許，中壢站第 16 號轉轍器故障	經查為雷擊造成電源回流使電源箱體	請電務處督導臺北電務段，函文請鐵

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	11 時 02 分		(無法定反位)，即報有關單位，經號誌同仁查修係雷擊造成號誌箱電源開關跳脫，致第 16 號轉轍器定反位訊號無法顯示於各盤面(現場及中央)，故號誌無法建立，經檢測及重送後於 11:45 修復正常，故障時間計 43 分。	內之無熔絲開關跳脫，肇致號誌故障。	道局針對桃園地下化工程轄區，全面檢視箱體設備接地，避免纜線之接地(系統接地)及箱體(設備接地)接在一起，造成設備跳脫。
23	3 月 13 日 13 時 09 分	瑞穗~臺東站、三義~臺中、斗南~臺南、臺東~知本、壽豐~瑞穗站間	13:09 臺東縣政府東北方 53.0 公里，發生芮氏規模 5.7 地震，瑞穗~臺東站間按 4 級地震規定辦理，三義~臺中、斗南~臺南、臺東~知本、壽豐~瑞穗站間按 3 級地震規定辦理；17:34 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。	臺東縣政府東北方 53.0 公里，發生芮氏規模 5.7 地震。	存查。
24	3 月 13 日 16 時 06 分	蘇澳站	第 4197 次車於蘇澳站(始發)開車前發現本務車 ATP 故障，重啟後仍無法排除，至蘇澳新站再次重啟亦無效，令本次車蘇澳新~樹林間沿途限速 60km/hr 行駛，晚 53 分抵達樹林站。	EMC514 車 ATP 系統 VCU 單體異常。	一、故障單體序號登錄追蹤，重複故障予以汰除。 二、更換單體熱機 4 小時，確保設備穩定。
25	3 月 13 日 16 時 29 分	百福站	第 1204 次車進百福站時，因司機員停車位置不當(超出月台約 4 節車廂)，即通報相關單位；經控制員發布行車命令，由司機員換端退回正常停車位置辦客後，增延晚 4 分開車。	於乘務過程中使用 3C 產品導致分心、未落實指認呼喚、移動磁鐵游標及確認停車位置。	一、請機務處各機務段加強宣導司機員應心繫於運轉，落實指認呼喚應答及移動磁鐵游標，嚴禁從事與運轉無關之工作。 二、請機務處督導各機務段，主管人員應不定期辦理隨乘或現場抽查作業，重點查核司機員是否確實執行呼喚應答、依規定移動磁鐵游標確認停車位置，落實標準作業程序。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
26	3 月 13 日 22 時 44 分	南港站	22:44 第 168 次車行駛至南港站，因司機員停車位置不當致列車超出月台約 3 節車廂，經司機員聯繫車長後，由車長引導 10~12 車旅客至有月台的車廂上下車完畢後，本次車於南港站增延 8 分開車。	一、警覺性不足、未落實指認呼喚、移動磁鐵游標及確認停車位置。 二、司機員應注意未注意依賴 ATP 行車跟隨號誌。 三、當 ATP 停車站限速下壓目標速度 15K/H，司機員未察覺應停車。 四、司機員未留意 PISC 到站播音提醒。	一、請機務處各機務段加強宣導司機員應心繫於運轉，落實指認呼喚應答及移動磁鐵游標，嚴禁從事與運轉無關之工作。 二、請機務處督導各機務段，主管人員應不定期辦理隨乘或現場抽查作業，重點查核司機員是否確實執行呼喚應答、依規定移動磁鐵游標確認停車位置，落實標準作業程序。
27	3 月 14 日 12 時 22 分	三民~玉里監	第 2 次車行經三民~玉里間本務機車車上 ATP 故障重開無效，至最近玉里站再重開一次無效後 ATP 停用，依限速 60km/hr 行駛，玉里~臺東間沿途各站啟動『站、車呼喚應答機制』，13:31 鹿野站再重開恢復正常晚 35 分開車。	E404 外部干擾所致 ATP 故障。	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。
28	3 月 14 日 13 時 07 分	斗南~新營間	13:07 嘉義縣政府東方 37.6 公里發生芮氏規模 3.9 地震，斗南~新營間按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，13:43 起路線恢復正常行駛。	嘉義縣政府東方 37.6 公里發生芮氏規模 3.9 地震。	存查。
29	3 月 14 日 18 時 50 分	瑞源~太麻里間	18:50 臺東縣政府北北西方 14.8 公里發生芮氏規模 4.0 地震，瑞源~太麻里間按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，19:48 起路線恢復正常行駛。	臺東縣政府北北西方 14.8 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
30	3 月 14 日 21 時 56 分	林內站	21:56 許，第 2243 次車於林內站因拉電門不出力，即報有關單位，令本次	EP701 升弓電磁閥濾清器因壓縮空氣之水氣累積導致積水，致集電弓無法	一、全面辦理同車型升弓電磁濾清器特檢。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			車林內~嘉義站間停駛，旅客換乘後續第 3297 次。	升弓。	二、同車型各級檢修辦理風缸排水。
31	3 月 15 日 12 時 11 分	玉里站	12:11 許，第 2 次於玉里站因機車 VCB 不閉合，經檢查員指示換弓後恢復正常，12:21 玉里開車後沿途又發生 VCB 不閉合，抵達臺東站，經加掛前位機車後計增延晚 27 分開車。	E407 電車線低電壓繼電器(CUVT)故障。	請機務處督導車輛保養段於三級保養加強繼電器功能檢測，作用不良元件者即時更換。
32	3 月 15 日 15 時 15 分	潮州基地	第 142 次車於潮州基地整備時列車 BP 過充氣致無法鬆軔未能立即修復，臨時更換編組後開車；因和美實驗中學申請 16 日 134 次 12 車輪椅位，經行控處電洽七堵機務段無 PPM 車廂可用，即協調彰化機務段，臨時將 130 次編組 (含 PPM 車廂)作隔日 113 次及 134 次運用，致 130 次彰化站晚 36 分始發。	因本次旅客申請 PPM 車廂，為配合旅客調整編組運用，致列車延誤。	有關調整編組運用時，申請單位應提早與行控處確認，各單位接受編組調整時應立即配合。
33	3 月 16 日 10 時 24 分	九曲堂~ 鳳山間	10:24 第 120 次車通報，九曲堂~鳳山間西正線 K13+100~200 路基不穩，並通知工務單位處理，經查係因 K13+200 西正線西軌鋼軌接頭沉陷，經初步處理及安排夜間封鎖處理後，於 17 日 03:35 處理完畢。	西正線西軌絕緣接頭處有浮枕情形。	一、持續辦理每日徒步/隨乘機車路線巡查。 二、持續辦理每季 EM80 甲種檢查。 三、針對軌道路基不良處所加強砸道整修。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
34	3 月 17 日 07 時 59 分	山佳站	07:59 起山佳站 15 號轉轍器故障，即通報號誌單位查修，經查係定位 13、14 線號顯示銅片不良，09:15 更換銅片後轉轍器恢復正常，轉轍器故障時間計 76 分。	經查為山佳站15號轉轍器之顯示彈片劣化疲乏接觸不良，肇致號誌故障。	請電務處於維修技術小組短期改善對策中列管，請各段於每月養護時間帶時，加入彈片老化、劣化檢視，撥動彈片測試其是否有貼合回彈，如有發現不良情形應立即更換。
35	3 月 17 日 10 時 17 分	楊梅站	10:17 第 511 次車於楊梅站因機車 VCB 不閉合，經重新降升弓後恢復正常，開車後沿途又發生同樣故障情形，於新竹站加掛前位機車後，計增延晚 17 分開車。	E215 號限壓閥故障。	請機務處督導車輛保養段，遇有通報 VCB 不閉合狀況時，若發現(或疑似)限壓閥異常，拆卸檢測時壓力測試，以確保壓力值正常。
36	3 月 17 日 14 時 29 分	彰化站	14:29 第 122 次車於彰化站，因後連機車主風泵故障，經彰化檢查員復位處理無效並隔離 VCCS1 後晚 39 分開車，令本次車七堵~基隆間停駛。	E1049 號共同輔助供電模組(ACM3)IGBT 燒損。	一、車輛出現故障碼 042(共用輔助模組)、064(主風泵故障)、066(輔助供電 3 未查證)時安排車輛 IGBT 詳檢，必要時汰換組件。 二、針對 IGBT 量測，發現模組 G-E 低於 1.5K Ω 或 E-C 端低於 10 M Ω 時，拆下詳檢。
37	3 月 18 日 04 時 50 分	永樂站	04:50 永樂站 12A 轉轍器故障(無法定位)，即報有關單位；經號誌同仁持續查修至 10:33 恢復正常，轉轍器異常時間計 348 分。	經查為有多處纜線劣化不良(繼電器室-CASE 箱-馬達接線盒)，肇致號誌故障。	請電務處督導花蓮電務段編列工程於114年底前將永樂站轉轍器之不良電纜造冊更換，避免有多處衰減電纜影響轉轍器顯示。
38	3 月 19 日 12 時 06 分	龍井站	12:06 龍井站 3 股下行出發號誌故障(綠燈不亮)，即報號誌單位查修；經查係 LED 綠燈燒損，更換後於 12:50 號誌恢復正常，號誌故障時間計 44	經查為LED綠燈燒損，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段造冊統計近 1 年度轄區 LED 易發生故障之地區，並俟 114 年底時將本處採購第一批 LED 進行更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			分。		
39	3 月 19 日 13 時 30 分	臺東~富里、枋寮~太麻里間	13:30 臺東縣政府南南西方 46.8 公里發生芮氏規模 4.1 地震，臺東~富里、枋寮~太麻里間各按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，14:57 起路線恢復正常行駛。	臺東縣政府南南西方 46.8 公里發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
40	3 月 19 日 21 時 20 分	富岡基地	21:20 許，富岡基地往北湖站東西正線出發號誌機故障，即報號誌單位查修，於 22:20 號誌自復(故障原因不明)，故障時間共計 60 分。	經現場人員量測其點燈電壓及電流時，發現接點髒汙有接觸不良之情事，影響號誌點燈。	請電務處督導各電務段於年度檢查時，檢視相關端子，並利用接點清潔劑清潔，避免類次故障再次發生。
41	3 月 19 日 21 時 37 分	臺北站	第 157 次車於臺北站，因機車第一、二轉向架電子卡故障，致列車不出力，即報有關單位；經司機員復位正常後開車，開車後動力時有時無，至山佳站經司機員重新降升弓並隔離第二轉向架後恢復動力開車，到達苗栗站(計增延 20 分)，將加掛後部機車作翌日第 272 次，並計畫於七堵站更換編組。	E1049 號 PCE1_IPON 卡_LED11 不亮(24V 供電異常)。	請機務處配合高故障率電子卡汰換計畫汰換 IPON 卡，預計全車隊 114.07.31 前全面汰換完畢。
42	3 月 20 日 10 時 43 分	五堵站	10:43 第 2183 次車，因第 3 車海側南端車門無法關閉，經處理無效後司機員依控制員指示將 DIRS 隔離並先行開車，列車長值守故障車門，至汐止站經列檢技術支援，車長手動隔離關閉車門上鎖後，本次車汐止站計增延晚 28 分開車。	ET732 海側南邊車門門機電磁閥線圈燒損。	請機務處督導車輛保養段辦理 700 型門機電磁閥更換，預計 8 月底前全面更換完畢。
43	3 月 20 日 11 時 17 分	正義站	11:17 第 3157 次車正義站(簡易站)準點進站，列車過站不停，車上約 8 名	一、警覺性不足、未落實指認呼喚、移動磁鐵游標及確認停車位置。	一、請機務處各機務段加強宣導司機員應心繫於運轉，落實指認呼喚

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			正義站下車旅客轉乘 3010 次返回，原正義站搭車旅客約 8 名改乘後續 3061 次。	二、司機員未留意 PISC 到站播音提醒。 三、車長未注意列車過站不停情形並提醒司機員注意。	應答及移動磁鐵游標，嚴禁從事與運轉無關之工作。 二、請機務處督導各機務段，主管人員應不定期辦理隨乘或現場抽查作業，重點查核司機員是否確實執行呼喚應答、依規定移動磁鐵游標確認停車位置，落實標準作業程序。 三、請南區營運處督導車班組車長落實行車實施要點第四十二條規定，施行列車各項監視(到達、停車、出發、通過)。
44	3 月 20 日 17 時 44 分	新烏日~ 成功間	17:44 新烏日~成功間學田路平交道(K202+012)正常作用，遮斷器降下時，有一公路車因未保持淨空，卡在平交道內致雙線不通，平交道保全按下障礙緊急按鈕，第 2021 次區間車停於平交道外方並通報新烏日站，轉知鐵路警察勤務指揮中心及路警前往處理，17:57 公路車移出後路線恢復正常行駛。	公路車未保持淨空，卡在平交道內	加強宣導禁止入侵鐵路沿線淨空區域。
45	3 月 21 日 05 時 00 分	中壢~埔心間	05:00 中壢~埔心間雙計軸 A3T~A4T 及 C3T~C4T 顯示占用致中途閉塞顯示紅燈、平交道持續作用，即報號誌單位查修，經巡查該區間並無車輛占用，爰重置計軸並經一列車通過後，06:20 號誌恢復正常，號誌故障時間	值班人員於繼電器室檢視雙計軸燈號，顯示異常，先行重置後等待列車通過，即恢復正常，判斷為暫態性故障。	本案設備屬桃園地下化更新案新設計軸設備，尚未移交，已請電務處後續發函請鐵道局承商檢討本次計軸器落下原因。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			計 80 分。		
46	3 月 21 日 05 時 35 分	鶯歌~桃園間	05:35 鶯歌~桃園間東正線下行中途第 1 閉塞地上感應子故障，即報號誌單位查修，經查係夜間施工單位鐵道局北工分局，移設電箱誤剪電纜造成地上感應子故障，線對重接後測試正常，16:26 修復，恢復正常行駛，號誌故障時間計 651 分。	經查為鐵道局北工分局移設箱體時，誤剪纜線，肇致號誌故障。	請電務處臺北電務段發函請北工分局施工時，應先做好纜線標記，避免類此狀況再次發生。
47	3 月 21 日 16 時 10 分	大武~瀧溪間	16:10 第 1195 次行經香山~竹南間東正線(K117+700 處)撞到大型狗，經停車查看後，車體無受損，現場增延 13 分開車，19:05 工務單位處理完畢，。	第 1195 次行經汐香山~竹南間東正線(K117+700 處)撞到動物。	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。
48	3 月 22 日 07 時 14 分	中洲站	第 3132 次於中洲站開車時，因地上感應子作用致車上 ATP 顯示冒進號誌，經處理後晚 14 分開車；07:32 第 112 次通報臺南站，保安-臺南站間東正線上行中途第 3、2、1 閉塞號誌故障(顯示險阻)，以無閉塞運轉至臺南站，11:33 號誌單位回報俟夜間封鎖再行搶修。	一、經查中洲站五股下行出發驅動板(BD)劣化故障，影響數班列車。 二、次查聯鎖系統後台，發現臺南站東線上行第 1、2 閉塞顯示險阻，判斷當時因相關顯示繼電器未釋放持續激磁，後續人員於夜間測試時預防性更換繼電器(EBR)後，無再發生故障。	一、電務處已建置 ATP 維修診斷系統(MDC)有電壓、點燈電流數值紀錄等功能，請各電務段學習利用該系統提前預防並更換。 二、請電務處督導各電務段於年度養護作業，納入反向號誌建立測試(原西上、東下改為西下、東上)，避免因臨時狀況導致更改閉塞條件時發生類此案件再次發生。
49	3 月 22 日 10 時 05 分	鶯歌站	10:05 鶯歌站通報，12BT 軌道及計軸同時落下，致站內 2 股東正線下行出發號誌故障，經號誌單位查修係 12B 轉轍器南邊夾膠絕緣接頭不良所致，11:30 經處理夾膠絕緣再重置計軸後恢復正常。	一、軌道電路:查為夾膠不良導致。 二、計軸:12A/12B 之串列板當機，影響 12AT 及 12BT。	一、軌道電路: 請電務處督導各電務段利用每月養護時間檢查相關夾膠並敲擊量測電壓，如有不良於立即通知工務人員排定時間更換改善，避免類此故障再次發生。 二、計軸器: 請電務處督導臺北電務段追蹤該區間計軸ACE架之卡板故障，

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					並於3個月內向電務處回報，後續利用重置計畫更換改善。
50	3 月 22 日 15 時 30 分	嘉義-南靖站	15:30 許，第 3221 次通報，嘉義-南靖站間東正線路基不穩，令限速 25km/hr 慢行，17:00 經工務單位查看回報係嘉義-南靖站間東正線(K301+243)左軌鋼軌裂縫(山側、熱脹因素未分離)，致軌面有高低落差，18:00 封鎖路線更換鋼軌，經抽換短鋼軌後並於後續安排夜間封鎖抽換鋼軌，23 日抽換 15M 鋼軌，04:10 路線恢復正常。	一、焊道斷裂面有些微氣孔，熱裂燠黑痕跡及熔合不良。 二、長期受列車輪錘作用後，造成鋼軌熱劑焊接點發生斷裂。	請工務處督導嘉義工務段持續辦理超音波探傷檢測作業並依檢測結果施以相對處置，以防範未然。
51	3 月 24 日 04 時 15 分	十分站	04:15 第 4703A 次司機員做開車前整備時，第 2 車動力(P)引擎無法啟動，經請求技術支援無效後開車，續經檢查員評估須入庫摘解故障車，06:40 到達七堵機務段摘解故障車後，07:35 到達八堵站，07:36 第 4708 次車八堵站晚 55 分開車。	DR1031 因電瓶初始電壓較低致無法啟動 P 引擎。	一、請機務處各機務段針對過夜車或天候不佳情形，應予以適時延長啟動電瓶充電時間，待電瓶電壓穩定後再行啟動。 二、請機務處督導車輛保養段於各級保養遇 DRC 車輛啟動異常時，應予詳檢並更換異常部件。
52	3 月 24 日 11 時 30 分	猴硐站	11:30 猴硐站 17AB 號轉轍器故障(定位不來)，即報號誌單位查修，查係現場調車就地開關按鈕卡住所致，經按壓數次後於 13:04 恢復正常，故障時間計 94 分。	經查為現場調車就地開關卡住，使轉轍器相關迴路異常，影響號誌。	請電務處各電務段將此故障案例納入教育訓練中，並請同仁於年度精密檢查時，一併檢視調車開關，避免類此故障再次發生。
53	3 月 24 日 16 時 36 分	雙溪站	16:36 雙溪站 12AB 轉轍器故障，即通報號誌單位查修，17:30 號誌人員到達車站，17:38 號誌自復，續再詳查僅發現 12A 轉轍器馬達碳刷髒汙，經現場清潔及測試後觀察數列車通過無異狀，於 18:35 回報號誌正	經查為 12A 馬達頭換向片間有積碳，肇致轉轍器扳轉偶發性不順，影響號誌。	請電務處督導各電務段於每月檢視轉極功能時，需用刀片及毛刷清潔換相片間溝槽，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
			常，故障時間計 119 分。		
54	3 月 24 日 19 時 37 分	大林~斗 南站間	19:37 許，第 3238 次通報行經大林~斗南站間西正線(約 K274 處)撞到不明物，經停車查看並無發現異狀，現場停留 14 分開車，經後續列車第 3277 次通過現場後回報疑似撞到狗隻，工務同仁於 21:40 處理完畢。	第 3238 次行經大林~斗南站間西正線(約 K274 處)撞到動物。	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。
55	3 月 25 日 09 時 30 分	四腳亭站	09:30 四腳亭站北東計軸及軌道電路落下，致七堵站東正線第 2 出發號誌無法建立，通知號誌單位查修，09:42 四腳亭站西正線上行出發號誌亦故障，現場經號誌單位檢查係計軸發射頭 2 個及接收頭 1 個故障，連軌線斷線，10:22 修復完成，號誌故障時間計 54 分。	一、軌道電路： 經查為腳套線接頭斷裂肇致軌道電路占用。 二、計軸： 經查為 C2 計軸發射頭故障(數值偏移)。	一、軌道電路： 請電務處督導各電務段利用每月養護時間帶檢查相關腳套線接頭並敲擊，如有不良接頭於現場立即更換，避免類此故障再次發生。 二、計軸： 請電務處督導各電務段將原定每年度辦理之精密檢查改為每半年調校一次數值，紀錄相關電壓及偵測數值，避免類此故障再發生。
56	3 月 24 日 16 時 36 分	南澳~崇 德間	09:40 花蓮縣政府南南東方 9.7 公里發生芮氏規模 5.1 地震，崇德~鳳林間按 4 級地震規定辦理；南澳~崇德間按 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，11:33 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南南東方 9.7 公里(花蓮縣近海)發生芮氏規模 5.1 地震。	存查。
57	3 月 24 日 11 時 26 分	日南~苑 裡間	11:26 第 2524 次車行駛日南~苑裡間西正線，因控制車車上 ATP 故障，經重啟無效後，依限速 60km/hr 行駛，行駛至白沙屯站，與 2523 次互換編組後，本次車白沙屯站晚 22 分開。	EMC527 車上 ATP 系統 BTM 感應子傳輸模組故障	一、機廠整修品到段皆於 ATP 測試台熱機測試 4 小時以上。 二、單體更換後於庫內熱機測試 4 小時，確認系統穩定性。 三、故障品序號登錄追蹤，重複故障建議汰除。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
58	3 月 25 日 15 時 45 分	中洲站	15:45 中洲站 4 股(西主正線)上行出發號誌故障，即通知號誌單位查修，經查係 3LADR 繼電器 3、4 接點不良所致，經更換 3LADR 繼電器及 3、4 節點的插鈎，於 23:08 修復完成，號誌故障時間計 443 分。	經查為出發號誌機綠燈點燈繼電器 3LADR，3 及 4 號接點不良，肇致號誌故障。	請電務處督導高雄電務段於更換相關繼電器後回分駐所測試接點接觸情形(量測傳導值、電阻等)，除確保備品庫存外，亦可檢視相關接點不良樣態納入教育訓練中
59	3 月 26 日 14 時 55 分	金崙站	14:55 第 5898 次準點到金崙站，因本務機車輔助發電機保險絲(150A)燒損，造成頭燈熄滅機車熄火，請求技術支援及通報控制員並更換保險絲後頭燈仍未亮，令改由次位機車牽引，經調車後金崙站晚 13 分開車。	R101 電壓調整器故障。	一、於 4A 檢修時，更新電壓調整器(VR)。 二、故障同批 VR 新料，於初次使用前裝車辦理 1-8 段位測試 5 次
60	3 月 26 日 16 時 32 分	漢本站	16:32 第 7531 次在漢本站因機車前後轉向架不鬆軔即請求救援及技術支援，經升降弓重新啟動及緊急緊軔多次仍無效，通報控制員令改由第 7504 次做救援機車，經調車連掛後晚 34 分開車。	E329 J1 繼動閘閘頭橡膠膨脹使繼動閘排氣作用慢，造成車下軔缸鬆軔不良。	請機務處督導車輛保養廠、段於三、四級檢修出廠辦理檢軔機鬆軔測試，除車上壓力錶歸零外，同時確認車下軔缸鬆軔行程約 10 秒內完成。
61	3 月 27 日 19 時 18 分	內壢~中壢間	19:18 內壢~中壢間六和平交道(K64+407)遮斷桿正常上舉，有一公路車自六和平交道西側進入平交道內，並右轉停在東正線軌道內致平交道障礙物自動偵測裝置作用，造成雙線不通，19:23 民眾通報 1933 後，內壢站值班站長通報勤指中心及路警處理，另通知工務單位前往查看，20:35 經拖吊車將公路車移出現場後，內壢~中壢間恢復雙線行車。	1 公路車於內壢~中壢間六和平交道侵入路線。	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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
62	3 月 28 日 11 時 34 分	基隆~八堵間	11:34 許，基隆~八堵站間西正線第 1-38 號電桿有竹子靠近電車線，即通報相關單位處理；電力同仁於 12:37 處理完畢，13:05 路線恢復正常行駛。	基隆~八堵站間西正線第 1-38 號電桿有竹子靠近電車線。	請電務處臺北電力段洽臺北工務段依沿線影響木管制規定處理。
63	3 月 28 日 14 時 42 分	四腳亭站	14:42 許，四腳亭站西正線上行出發號誌故障，即報有關單位，號誌人員查修期間於 16:15 號誌自復(故障原因不明)，故障時間計 93 分。	接獲通報後，人員經查量測迴路電壓電流，並檢視相關纜線及端子皆無發生異狀也在標準值範圍內，惟查修到一半時故障自復，人員於現場待命數班列車經過皆無再出現異常，判斷為暫態性故障。	本案請電務處維修技術小組中追蹤，目前觀察至 5 月無發生類似故障。
64	3 月 29 日 11 時 34 分	大華~十分間	11:34 第 4818 次車行駛至大華~十分間 K4+350，因第 3 車熄火致登坡不上，11:49 復位 P 引擎過熱按鈕並重新啟動後退回大華站後再開，增延 30 分到達十分站再次重新啟動引擎，14:00 第 3 車引擎再次熄火復位無效即以 3 拖 1 行駛，計畫作 4735B 返回七堵摘解故障車後改以 3 輛編組行駛；另第 4834 次因受先前編組運用(4818 次)影響，行經海科館~瑞芳間又發生動輪空轉，瑞芳站晚 30 分開車。	P 引擎水泵惰輪軸承損壞，造成冷卻水無法循環，致 P 引擎過熱熄火。	一、請機務處督導車輛保養段實施 P 引擎皮帶安裝教育訓練 並製作成教學影片資料。 二、請機務處督導車輛保養段辦理 P 引擎水泵惰輪軸承特檢，並對作用不順之水泵，實施預防性更換。
65	3 月 29 日 21 時 20 分	蘇澳~蘇澳新站間	21:20 許，第 4243 次車行駛蘇澳~蘇澳新站間西正線時，因車上 ATP 故障，經原地重啟無效後，依限速 60km/hr 行駛至蘇澳新站，於再重啟無效後通報停用，蘇澳新站~宜蘭站	EMC550 外部干擾使感應子傳輸模組故障。	請機務處督導車輛所屬段統計 ATP 異常是否集中發生於特定區間或地點，作為評估是否存在訊號干擾。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			間限速 60km/hr 行駛；本次車行駛至宜蘭站與第 4247 次互換編組後晚 35 分開車。		
66	3 月 30 日 04 時 55 分	花蓮站	第 4117 次於花蓮站因第 8 車 VCB 不閉合，即報有關單位，經隔離後開車；本次車至和仁站第 6 車及第 8 車車門皆故障，經處理無效後，將車門封閉隔離後開車，到漢本站司機員要求轉弓處理，經轉弓處理後開車，本次車抵達蘇澳新站後，因第 6 車、第 8 車車門故障及尾燈不亮，經列檢查修無效後，加掛尾燈及待避第 203 次，計增延晚 13 分開車。	原因尚待調查中	待調查後說明。
67	3 月 30 日 07 時 43 分	雙溪~三貂嶺間	07:43 第 7523 次車行駛雙溪~三貂嶺間西正線(K19+900)，因細雨軌面溼滑及石斗車砂石吸水致動輪空轉登坡不上，07:53 雙溪站開出輔機前往救援，經現場連掛後退回雙溪站，於待避後本次車(掛輔機)雙溪站再開時，行駛雙溪~三貂嶺間再次登坡不上又退回雙溪站，經摘放 2 輛石斗車後，09:37 本次車雙溪站開車。	原因尚待調查中	待調查後說明。
68	3 月 30 日 21 時 30 分	岡山~路竹間	21:30 許，第 156 次通報行經岡山~路竹間西正線(K381+200)撞及不明物，乘務員下車查看發現係一隻貓，且因現場行調電話通訊不良(訊號斷斷續續)，致本次車現場增延 24 分開車。	撞擊動物。	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。
69	3 月 31 日 10 時 00 分	新烏日~成功間	10:00 民眾 1933 通報，新烏日~成功間成功東路平交道(K202+705)有一	1 公路車輛於新烏日~成功間成功東路平交道(K202+705)侵入路線。	透過媒體、海報宣導於平交道作用時，應保持路線淨空，提升用路人安

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			公路車輛卡在平交道內(東正線上)，平交道保全按下障礙緊急按鈕，並經現場民眾協助於 10:08 將公路車移出平交道外，東正線恢復行車(仍限速 25km/hr 慢行)，10:14 經號誌單位確認後恢復常速並通報鐵路警察勤務指揮中心及路警。		全意識。
70	3 月 31 日 15 時 37 分	竹南~談文南間	15:37 竹南~談文南間軌道電路落下，即通知號誌單位查修，經號誌人員檢測係 K127 中途電子聯鎖異常，更換 HCPU 後測試正常，17:18 修復，號誌故障時間計 101 分。	經查為 K127 處電子聯鎖 I 系 HCPU 故障，使盤面軌道顯示占用，影響行車。	請電務處研議成立卡板維修案，請廠商協助維修停產之相關卡板，並後續利用重置計畫將場站之老舊設備逐步汰換
71	3 月 31 日 16 時 45 分	新左營站	第 123 次車於新左營站，因本務機車無動力請求技術支援，重新降弓起動 2 次無效後，令第 123 次新左營~屏東間停駛，由潮基另備編組迴送至屏東作後續第 150 次。	E1063PCE 電子卡暫態性故障。	有關 PCE 電子卡暫態故障，請機務處督導車輛所屬段追蹤後續運用情形，若有重複故障發生，則予以汰換。
72	3 月 31 日 20 時 50 分	斗六站	20:50 第 152 次車於斗六站因後連機車 VCB 切開無法送電，重新降升弓後供電正常，但鬆軔後無法出力，經隔離暫停軔機仍不出力，後依檢查員指示確認所有斷流開關及隔離門機連鎖後恢復動力，本次車斗六站計增延晚 13 分開。	車門連鎖故障致車輛不出力。	一、請機務處各機務段加強乘務人員有關 E500 編組故障應急處理訓練。 二、請機務處督導車輛保養段開立保固缺失單，要求立約商限期提報調查改善報告。