

## 國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 8 月行車事故事件月報表

### 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	8 月 1 日 09 時 04 分	台中站	第 110 次車進台中站時，一旅客自第 2 月臺侵入車輛界線遭列車擦撞，即通知路警及 119 處理，09:10 路警到達現場蒐證，09:15 救護車到達現場，09:42 經路警搜完畢後列車放行。	1 旅客由台中站月台侵入路線，遭第 110 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	8 月 11 日 12 時 00 分	竹南~苗栗 站間	第 2173 次車行經竹南~苗栗站間(K127+800)，一民眾侵入路線，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，即通報路警及 119 處理，12:23 路警到達現場，救護車 12:27 到達，13:33 經路警蒐證報請檢察官同意後放行。	1 民眾由竹南~苗栗站間(K127+800)東側侵入路線，遭第 2173 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 83 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	8月1日 11時45分	北湖站	11:45 北湖站第二月台(3 股道側)雨棚採光罩玻璃破損有掉落之虞，即通知相關單位，13:25 工務單位回報無適當工具可處理，仍須請廠商到場處理，17:02 廠商處理完畢，3 股道恢復正常行駛。	雨棚採光罩玻璃破損有掉落之虞。	請北區營運處督導北湖站將破損採光罩修復完成，並請各車站應不定期走動巡查站區建築物採光罩是否存在危害風險。
2	8月1日 19時07分	雙溪~四腳亭間	19:07 許雙溪~四腳亭間東、西正線連續發生 2 次跳電，上下行列車均受影響，第 431 次停於猴硐站檢查，發現第 7 車集電弓有火花及鳥類屍體，研判為外物侵入所致，經處理後再無跳電情形，該區間恢復正常供電。	車輛於路線上遭受鳥擊，致高壓集電設備跳火。	請機務處各機務段加強乘務人員宣導有關車輛遇有車輛集電弓異常，應即停車檢查確認。
3	8月2日 06時25分	枋寮站	第 3054 次枋寮站始發前發現全列車部分車廂不固定車門開啟異常，本次車枋寮站準點開車，行駛至新左營站，令本次車後續編組第 3145 次及第 3180 次停駛。	連日豪大雨影響第 5 車 EMB858 山側北端 108 芯配電箱防水矽膠因大豪雨致有水氣入侵現象，造成山海側門機控制異常。	請機務處督導嘉義機務段全面辦理 EMU800 型對於配線箱接頭處防水矽膠預防性全面特檢，擬 114/11/30 前完成。
4	8月2日 07時10分	臺東站	07:10 臺東縣政府西北方 9.5 公里，發生芮氏規模 3.4 地震，瑞源~太麻里站間按 3 級地震規定辦理，20:38 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府西北方 9.5 公里發生芮氏規模 3.4 地震。	存查。
5	8月2日 20時08分	苗栗~竹南間	20:08 第 288 次車行經苗栗~竹南間，本務機車 ATP 異常原地重啟無效，行駛至竹南站重開亦無效後，依規定限速 60km/hr 行駛至新竹站先以 900 型替駛，並於七堵站更換編組後續駛，晚 69 分開車。	TED2028 外部干擾使感應子傳輸模組故障。	單體 CAU 做序號登錄，如有再發生重複故障時，則予以汰換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
6	8月3日 08時34分	臺中站	08:34 第1次車於臺中站，機車部分車門無法關閉，經切開 VCB 再復位無效，經技術支援後恢復正常供電，車門可關閉後續行，行駛至彰化站，經列檢詢問司機員確認可正常行駛，晚20分開車。	E528 客車 A 側送電查證電路因跳線蓋板未確實固定，導致查證線路中斷、送電異常。	一、請各分區營業處依據七機檢查字第1140005428號函，所提供 E500 型連掛注意事項影片辦理調車人員相關教育訓練。 二、連接一轉三 440V 跳線後，應再次確認未連接跳線之 440V 跳線插座蓋板有無壓扣確實，避免行進間跳開的風險。 三、請依據七機檢查字第1140005428號函，所提供 E500 型連掛注意事項影片，辦理跳線安裝拆解連掛。
7	8月3日 09時36分	斗南~大林間	斗南~大林間大湖口溪橋(K274+295)水位升高，即通知嘉義工務段監控水情，並請列車行經該處注意運轉，10:23 工務段派人監控水情，令該路段限速 30km/hr 慢行，10:36 水淹大湖口溪橋梁底，即時起雙線暫時停駛，同時啟動公路接駁，12:21 該路段水位已退，路線恢復雙線正常行駛。	豪雨致大湖口溪橋水位升高至橋梁底。	請工務處督導嘉義工務段持續依規定派員監控水情。
8	8月3日 15時07分	林內站	15:07 林內站北 0. S 區間水淹軌面，即時起雙線暫時不通，待該區間積水退去，號誌及路線檢查完畢，於 17:00 恢復雙線行車；另 16:30 集集線二水~濁水間水淹軌面，18:42 積水退去，該路段 2 處 (K3+850~900 及 K5+000~150) 限速 20km/hr 慢行，其餘路段恢復常速行駛，並自 2917 次起復駛。	豪雨驟降致排水不及水淹軌面。	巡查時加強檢視排水設備並清淤。
9	8月4日	板橋站	09:01 第6882次於板橋站開車時發生	RBR 電阻電纜線碰觸 RBR 燒損造成	請機務處督導車輛保養段，將 RBR 電

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	09時01分		GR 作用，請求技術支援後，僅 1、3 恢復馬達正常出力，後安排至七堵站加掛前位機車，經連掛後，增延晚 10 分開車。	機車動力限制作用。	阻旁的電纜線整理好後，在固定架中段增加兩條束帶加以固定，防止電纜線碰觸 RBR 而燒損。
10	8月4日 09時50分	池上站	09:50 池上站轉報發生 3 級地震，玉里~關山間按 3 級地震規定辦理；經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀後，10:24 起路線恢復正常行駛。	因池上站地震設備誤報，玉里~關山間按 3 級地震規定辦理。	存查。
11	8月4日 12時45分	基隆站	第 112 次車基隆站準點到，編組折返作 129 次，列檢通知本務機車車下有漏油情況，經檢查員查看後回報係齒輪油加於高油位，不影響行車，本次車七堵站增延 12 分開出；車輛經返段後檢視開蓋檢齒輪油箱，齒輪油位皆正常。	E1031 齒輪油加太滿，導致齒輪箱滲油。	請機務處督導車輛保養段辦理檢查人員教育訓練，宣導檢查適量加油(114 年 8 月 21 日完成)
12	8月5日 12時33分	西勢站	12:33 起西勢站下行出發計軸落下，致影響上、下行出發號誌故障，即報有關單位，經號誌人員查後恢復正常，號誌故障時間 175 分。	西門子雙計軸器初始化。	請電務處辦理計軸系統更新採購招標事宜，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。
13	8月5日 13時29分	社頭~員林間	13:29 第 3168 次通報：社頭~員林間西正線上行第 1 閉塞號誌故障(顯示紅燈)，即報有關單位，14:20 經號誌人員處理後恢復正常，號誌故障時間 51 分。	計軸頭被鐵屑干擾	一、請電務處督導各電務段每年應至少精密調整一次計軸頭數值並做成紀錄。 二、請電務處督導各電務段於每月站場保養時應檢視計軸頭旁有無金屬或其他易造成干擾之物品。
14	8月5日 14時45分	湖口~新豐間	14:45 接獲民眾通報：14:40 一輛公路卡車行經湖口~新豐間 K94+787 唐榮平交道，因貨物裝載過高與閉幕式	民眾感電墜落至地面。	一、看柵人員應依本公司「運轉規章(上冊)」有關「專用平交道管理要點」第十條規定，辦理看柵人

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			平交道的遮斷線纏繞，民眾爬上卡車上方處理時，不慎遭東正線上方電車線感電後墜落至地面，致湖口~新豐間雙線不通及第 1187 次退回湖口站內，14:58 救護車載受傷民眾送醫，15:38 路警蒐證完畢放行，湖口~新豐間恢復雙線行車。		員教育訓練。 二、經確認該平交道為唐榮園區專用，該區硬體設施由唐榮園區自行規劃，有關限高門部分，已於當日會勘建議唐榮園區評估增設，或提高遮斷桿高度，避免事故再度發生。
15	8 月 6 日 09 時 10 分	西勢站	09:10 起西勢站北東、北西、南西及站內 1~4 股計軸位(二)故障，即報有關單位，站方改用計軸(一)行車，09:55 起西勢站北東 OS 區間及站內二股計軸一、計軸二均故障；15:01 經號誌人員查修並處理後號誌恢復正常。	第一代西門子雙計軸器年限老舊致容易初始化。	請電務處辦理計軸系統更新採購招標事宜，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。
16	8 月 06 日 11 時 00 分	岡山~路竹間	11:00 許，第 120 次行經岡山~路竹間西正線(K379+600 處)時，因路線旁有一台堆高機作業不慎致長條鐵板侵入路線，與通過之本次車發生擦撞，經查無人員受傷，機車動力正常，現場停留 7 分後續駛，後續由鐵路警察勤務指揮中心、路警所及工務段前往蒐證處理。	第 120 次行經岡山~路竹間西正線(K379+600 處)時，因長條鐵板侵入路線，致發生擦撞。	存查。
17	8 月 06 日 12 時 27 分	花壇~員林間	12:27 起花壇~員林間東正線下行中途第 3 閉塞號誌故障(顯示紅燈)，即報有關單位；13:14 經號誌單位處理後恢復正常，號誌故障時間計 47 分。	227ET-1 系計軸 ACM 模組網路接頭老化不良。	一、請電務處督導彰化電務段全面檢查員林繼電器室每一系計軸之 ACM 模組網路接頭。 二、請電務處督導各電務段每月保養時加強巡檢計軸 ACM 模組網路傳輸狀態，並每年至少精密調整校正計軸頭數值 1 次。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
18	8月06日 16時57分	合興~富貴站間	第1826次行經合興~富貴站間因雨軌面溼滑致動輪空轉難以登坡，即報有關單位，本次車於16:57(晚23分)抵達終點內灣站。	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务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。
19	8月06日 17時45分	新左營站	17:45許，第125次於新左營站，第7車有一名男性旅客攜帶之行動電源自燃，車長使用滅火器將火撲滅，車上設備未受損，該旅客手燒傷；本次車抵達新左營站，旅客由路警帶下車製作筆錄及蒐證處理後，增延11分開車。	旅客隨身攜帶之行動電源於車廂內發生自燃情形。	請各區營運處督導各車班組，加強行動電源自燃等突發事件之應變處置訓練。
20	8月06日 20時10分	西勢站	20:10起西勢站1股、2股北端OS區間占用燈亮，即報有關單位；22:48經號誌單位處理後恢復正常，號誌故障時間計158分。	西門子雙計軸器初始化。	請電務處辦理計軸系統更新採購招標事宜，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。
21	8月07日 08時12分	加祿站	08:12第3003次於加祿站，因電車VCB不閉合(顯示B故障)，經技術支援重新降升弓後恢復正常，本次車加祿增延29分開車。	EP560經PC調閱後分析，連續偵測電車線電壓過低，造成VCB切開；惟查當日內獅M相電壓供電皆正常(08:00~09:00電壓值為25.11kV~26.51kV)，亦無開關跳脫紀錄，電力段回報現場電力設備無發生故障。	請機務處督導各機務段加強司機員遇EMU500故障之應急處理方式。(高機檢字第1140003203號)
22	8月07日 09時52分	福隆~貢寮間	09:52第7501次行經福隆~貢寮間西正線因機車軔機異常無法出力，經技術支援後於10:06到達貢寮站；令由雙溪開出單機前往救援，經聯掛後增延56分開車。	平車KE3.19動作閥動作不良，肇至BP軔管壓力持續洩漏導致R205空壓機運作時間過長，觸發R200型空壓機保護機制。	一、請機務處督導車輛保養段，編組運用R200型時應注意LCMS主畫面之軔管流量，若顯示軔管流量持續大於0L/s，或出現故障碼#228「空氣壓縮機啟動間隔時間過短」，應於就近車站停車，檢

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					視是否有洩漏情形，並依規定處置。 二、於二 A 以上保養時，加強辦理施作軔機測試，若有軔機閥類洩漏，立即更換。 三、針對 KE3.19 動作閥紀錄追蹤序號，如有重複發生動作不良情形，即辦理停用。
23	8 月 07 日 11 時 45 分	西勢站	11:45 西勢站東正線軌道電路占用燈亮，致東正線出發、進站號誌無法建立，即報有關單位，14:09 分經號誌單位處理後修復，號誌故障時間計 144 分。	西門子雙計軸器初始化。	請電務處辦理計軸系統更新採購招標事宜，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。
24	8 月 07 日 15 時 45 分	鳳林~崇德、南澳~礁溪(含蘇澳)及樹林~富岡間	15:45 宜蘭縣政府東南東方 128.9 公里發生芮氏規模 6.2 地震，鳳林~崇德、南澳~礁溪(含蘇澳)及樹林~富岡間，各按 3 級地震規定辦理，16:34 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府東南東方 128.9 公里發生芮氏規模 6.2 地震。	存查。
25	8 月 07 日 16 時 57 分	永康站	16:57 第 3755 次於永康站，因電車主風泵鋼絲軟管破裂無法續行，嘉義站改以 500 型作後續 3768 次行駛。	ET522 主空氣壓縮機高壓輸出軟管(金屬撓管)裂損漏氣導致 MR 壓力無法建立。	請機務處督導嘉義機務段全面辦理 EMU500 型主空氣壓縮機高壓輸出軟管(金屬撓管)全面特檢，(已於 114/9/2 完成)。
26	8 月 07 日 22 時 46 分	岡山站	第 3288 次於岡山站，該站值班站長目視第 3 車於停車前山側前軸車下冒煙及伴隨燒焦味，疑有鬆軔不良情形，即報有關單位，經司機員檢查後晚 5 分開車；本次車抵達路竹站，經司機員再行處理無效後請求救援，令第本次車路竹~善化站間停駛。	EP568 號分配閥暫態故障。	一、於 8 月份段訓辦理宣導司機員車輛鬆軔不良故障處理程序並於晨會時辦理故障案例宣導，提昇軔機異常現象辨識檢修技能。 二、日檢時加強鬆緊、軔測試、檢視各軸情形，若有閘瓦固著情形，安排詳檢。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
27	8 月 08 日 10 時 58 分	潮州基地、 潮州站	10:58 潮州基地東、西正線進、出發號誌機及潮州站 2 股號誌(1RAT)不明原因故障，11:40 潮州站 2 股號誌故障修復；11:50 潮州基地-潮州站間東正線號誌故障修復； 13:06 西勢-屏東站間東正線下行中途閉塞(030ET)修復。	西門子雙計軸器初始化。	請電務處辦理計軸系統更新採購招標事宜，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。
28	8 月 08 日 17 時 19 分	金崙-太 麻里間	17:19 第 313 次通報行經金崙-太麻里間(K72+043)中性區間後，因 CMK 接觸器故障，造成 12 車主空壓機不作動，MR 壓力下降緊急緊軔停車，復因 5-6 車間考克未復位，致 1、5 車 MR 壓力無法貫通至 6-12 車，因而後面編組不鬆軔，經技術支援處理無效，令臺東機務段派救援單機前往救援，19:23 本次車經聯掛後開出。	一、立約商於日前辦理車輛設備檢查時，操作車間 MR 考克未復位導致無法全車貫通。 二、ED3072 因突波致 CMK 燒損，MR 壓力無法建立致 EB 作用。	一、請機務處督導各機務段，遇有會及立約商之共同作業時，應先確認作業內容，並於完工檢查時確認各考克復位狀態。 二、請機務處督導車輛保養段，針對 EMU3000 型更換電流容量較大之 CMK 接觸器，預計 115 年 7 月全編組改造完成。
29	8 月 08 日 18 時 31 分	南靖站	18:31 南靖站西正線上行出發號誌故障，經號誌單位查修後於 19:27 分修復，號誌故障時間計 56 分。	CR 模組接點老化不良。	請電務處督導彰化電務段加強巡檢繼電器及相關模組接點是否有老化或不良之情形，並排定期程更換。
30	8 月 09 日 14 時 16 分	樹林調車 場	第 4032 次車於樹林調車場，因運轉室通報錯誤編組，致司機員啟動錯誤編組，經通知修正後，司機員改啟動正確編組，本次車樹林站晚 14 分開車。	一、運轉室值班人員把 4032 次的編組(EP904)及股道誤看成 4236 次的編組(EP906)及股道，且並未與行控中心再次確認。 二、值班人員與運轉副組長交接後無再次與樹調行控核對車次。 三、樹調行控於開車前 20 分鐘未用行調喊 4032 次出庫，而整備車長在到開線看到 4032 次的列車即上車整備，待整備完畢告知行控才知道啟動錯誤編組。	一、運轉副組長與值班人員應於司機員上班報到前雙重確認車次、編組及停放股道。 二、改點後應加強車次之確認即停靠股道，避免此次情形再次發生。 三、運轉值班人員以無線電監聽列車出庫情形，若遇有車輛故障或更換編組等情形，須立即處理。 四、請機務處督導臺北機務段重新檢視並修正換車機制，遇啟動錯誤編組時，應優先評估能否以現地



項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					所啟動之編組發車，減少更換作業所需時間。
31	8 月 10 日 14 時 03 分	崇德~瑞穗站間	14:03 花蓮縣政府南南西方 25.3 公里，發生芮氏規模 5.2 地震，崇德~瑞穗站間按 3 級地震規定辦理，14:56 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南南西方 25.3 公里，發生芮氏規模 5.2 地震。	存查。
32	8 月 10 日 19 時 39 分	新竹機務段	19:39 第 2263 次車編組於新竹機務段檢修線第 5 股道待出庫，號誌樓開通錯誤第 6 股道，司機員未確認號誌致冒進號誌，擠壞 506 號轉轍器，改用到開線(A7)股編組作 2263 次，經定例調車出段後，本次車北湖站準點開，506 號轉轍器經號誌及工務單位查修，22:30 修復完畢，檢修線恢復正常行駛，無影響列車。	一、司機員未確認號誌即開車。 二、號誌樓控制員打錯股道號誌、轉轍器開通錯誤。 三、司機未持續注視號誌機直至通過。	一、防止進出庫時股道錯誤，號誌樓控制員與司機員雙重確認呼喚應答。 二、全面檢討司機員乘務工作中，所經之廠段出入庫路線熟悉度，確認司機員對其經常執行調車或出入庫任務之路線是否具備足夠認知與操作經驗。 三、針對調車 SOP、風險辨識與安全操作要領教育訓練，強化司機員對標準流程的認知與遵循。 四、請電務處邀集相關單位至富岡基地「出庫」確認感應子功能為何，是否具煞車功能，降低發生類此司機員判別號誌的問題再次發生。
33	8 月 11 日 17 時 20 分	礁溪站	17:20 第 653 次於礁溪站，因機車變壓器過熱處理無效即請求救援，經宜蘭站指派單機前往並聯掛後，計增延 65 分開車。	E227 號主變壓器油泵葉扇與蝸牛殼受異物干涉導致作動不良、主變壓器溫升。	一、油泵備品安裝前手動測試葉輪、軸承運轉順暢。 二、更換油泵後確認運轉正常，油流方向及油量正常，運轉 4 小時以

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					上，測溫槍量測油泵外殼輸出入端之溫度(75℃以下)。 三、安排試運轉確認系統功能正常後再投入運用。
34	8月13日 05時42分	新烏日站	05:42 第 101 次於新烏日站，因後部機車鬆軔不良，請求技術支援無效後，令本次車成功~潮州間停駛。	E519號開機操作程序偵測保護作用，致控制軔機電腦(CBC)鎖死列車鬆軔不良。	一、請機務處督導各機務段於最近一次機班在職訓練中，辦理 E500 型機車關機、開機作業程序，以避免 CBC 單元發生鎖死故障。 二、請機務處督導廠商調整 E500 型控制軔機電腦(CBC)軟體系統偵測時間點，變更為啟動時再讀取，預計後續辦理全車隊更新。
35	8月13日 13時44分	雙溪~貢寮間	13:44 第 8116 次通報，行經雙溪~貢寮間東正線(K23+700 處)電車線主吊線上卡一帆布，即時起該區間暫以西正線單線雙向行車，即通知電力單位前往處理，於 15:19 處理完畢，雙溪~貢寮間恢復雙線正常行車。	電車線主吊線上卡一帆布。	落實車巡檢視，若發現疑似外物入侵應立即處理，避免造成更大危害。
36	8月13日 17時20分	大華~十分站間	17:20 第 4834 次行經大華~十分站間因雨軌面溼滑致動輪空轉難以登坡，即報有關單位，經退回大華站再開車，於 17:33 晚 11 分到達十分站。	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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
37	8 月 13 日 19 時 30 分	七堵站	19:30 接獲七堵機務段通報：原停留於庫內 W25 股道之柴油客車因颱風天強風影響遂溜逸，南端編組第 4 軸背向擠壞第 722A 轉轍器，現場無人員受傷，七堵貨場列車暫時無法出入庫，即通知工務單位搶修，不影響正線行車，路線於翌日 02:39 完成修復。	因受颱風瞬間強陣風影響，導致廠區內停留車輛晃動後阻輪器鬆動，並吹落至陸線旁，其後車輛復被強風吹動致由北向南溜逸。	請機務處要求各機務單位於颱風來臨前確實辦理廠區防颱準備，並針對停留車輛加強防動措施。
38	8 月 14 日 05 時 00 分	關山~海端站間	05:00 起關山~海端站間電車線無電，第 401 次於關山站待命，經電力單位查係受楊柳颱風強風影響，臺東變電站開刀開關銅排損壞致無法投入，06:57 完成查修送電，第 401 次關山站 晚 104 分開車。	受颱風強風影響變電站開關開刀銅排損壞。	請電務處督導臺東電力段颱風期間如發生電車線無電等異常情形，應儘速派員前往現場查修，迅速判斷故障原因及修復方向。
39	8 月 14 日 05 時 30 分	臺東站	05:30 第 4504A 次於臺東機務段 6 股出庫時，因 901A 轉轍器上方 2TC 門型架受楊柳颱風強風影響角度偏移，造成 901A 與 305 轉轍器間區分絕緣器歪斜，致該次車集電弓插入區分絕緣器滑翼，拉扯區分絕緣器後斷損，列車無法開出，臺東站 1 至 6 股電車線亦無電，機務段進出車輛暫以柴電機車牽引，於(15)日 08:52 搶修完成，恢復供電。	2TC 門型架受楊柳颱風強風影響角度偏移。	一、臺東電力段已於當日完成修復。 二、請電務處督導臺東電力段統計知本-臺東圓鐵桿上有衍架(2TC)數量，預計於下一期重置計畫提出更新，將圓鐵桿更換為雙槽結構柱(SSA)。 三、請電務處督導臺東電力段，於後續天災巡查路線時，正線巡查完入庫後應再派員路巡機庫線確認電車線設備正常，才完成巡查作業。
40	8 月 14 日 16 時 29 分	富里站	16:29 富里站上行進站地上感應子故障，即報有關單位，經號誌人員查修處理後於 19:50 修復，故障時間計 201 分。	本案係因 24V 充電機使用年限已久且內部零件老舊劣化，導致電力輸出異常。	請電務處督導各電務段於每月保養時加強檢視充電機電流及電壓，若有異常應儘速更換。
41	8 月 14 日 17 時 11 分	屏東站	17:11 屏東站 1 股上行出發號誌故障，受號誌故障影響，3248 次延誤過	經查為 LED 黃燈燒毀，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於更換 LED 燈或保險絲時，記錄並追蹤生命週期，

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			甚，令該次車屏東~嘉義間停駛，經號誌人員查修後於 20:30 修復，故障時間計 199 分。		必要時可先預防性更換。
42	8 月 14 日 17 時 48 分	金崙-太麻里	17:48 第 7801 次於金崙-太麻里間動輪空轉，經啟動次位機車出力後，18:05 進太麻里站。	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。 三、請機考量風災後因軌面較為濕滑，針對長陡坡、載重較大之貨物列車運轉方式訂定 SOP，以防類此事件再發生。
43	8 月 14 日 20 時 30 分	臺東~山里間	20:30 第 7601 次行經臺東~山里間因颱風過後軌面濕滑致機車動輪空轉，經退回臺東站加掛輔機後於 21:50 開車，計增延 89 分。	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。 三、請機考量風災後因軌面較為濕滑，針對長陡坡、載重較大之貨物列車運轉方式訂定 SOP，以防類此事件再發生。
44	8 月 15 日 07 時 25 分	漢本~武塔間	07:25 第 7413 次車行經漢本~武塔間本務機車不出力，單以次位機車行駛至武塔站，依檢查員技術支援處理無效，續依控制員指示行駛至南澳站等待救援，經花蓮派救援雙機車到站替換後，增延 109 分開車。	R196 同伴交流發電機激磁引線因老化過熱導致熔斷。	一、辦理 R180 型柴電機交流發電機激磁線特檢(已於 10/13 特檢完畢)，發現異常時則先行安排進廠更換。 二、進廠車 R180、190 型車隊更新 4 條激磁引線一輪 三、3 級檢修時，拆蓋檢查滑環端的

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					4 條激磁引線絕緣值(>2MΩ) 四、引線端子使用透明熱縮套管，便於檢視狀態。
45	8 月 15 日 14 時 41 分	臺東~山里、山東~鹿野站間	14:41 起山里站 EP 盤顯示臺東~山里、山東~鹿野站間號誌故障、斷燈、低電壓，佔用燈全亮，即通知相關單位查修，15:22 經處理後號誌恢復正常，故障時間計 41 分。	發電機 ATS 設備因老舊導致故障。	請電務處督導各電務段，每月安排人員於夜間進行發電機 ATS(自動電源切換開關)測試。
46	8 月 15 日 18 時 20 分	楠梓站	18:20 楠梓站接獲民眾通報有一公路拖板車停於楠梓=新左營間煉油廠平交道(K392+408)，即轉報行控處，3231 次區間車因平交道告警作用警急停車，經更換拖板車車頭後，18:27 拖板車駛離平交道，路線恢復正常。	公路拖板車因負載過重停於平交道，影響行車。	透過媒體、海報宣導，提醒車輛於平交道告警作用時，應確實保持路線淨空，如遇車輛因負重或其他因停滯於平交道內，應立即按下平交道旁設置之紅色「緊急按鈕」，以利即時通報並降低行車風險。
47	8 月 16 日 11 時 25 分	礁溪站	11:25 第 170 次車通過礁溪站後發生 VCB 不閉合、全車無動力情形，於四城站臨停重新降弓後，動力恢復正常，行經宜蘭~二結間再次發生故障，至羅東站依機車控制員指示改駕駛拖車模式(ATP 正常)由後部機車出力開出，共計增延 13 分。	E1038 連接 PEC 之通訊信號喪失(故障碼 076)。	請機務處督導車輛保養段，車輛遇電子設備異常時，應依故障情形預防性更換相對應之電子卡，並送廠檢測，序號登記追蹤，遇有重複故障者即汰除。
48	8 月 16 日 18 時 39 分	潮州站	第 3262 次車於潮州站開車前，車長通知後端有洩漏聲音，經司機員查看疑似車下山側(月台側)壓力閥的軟管有洩漏致 MR 壓力無法建立，與控制員討論後行駛至西勢站更換編組，因延誤過甚，令本次車屏東~嘉義間停駛，由嘉義另編特開。	壓力轉換閥墊片裂痕瑕疵。	請機務處督導各機務段，現場檢修人員於安裝墊片時，應檢查墊片有無瑕疵，如有異常應儘速更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
49	8 月 17 日 12 時 26 分	臺中站	12:26 第 117 次於臺中站，列車失去動力及電軔，重新降弓無效，即請求救援，經隔離暫停軔機改自動軔機及 9 車「軔機控制單元」扳下後列車恢復動力後開車，行駛至彰化站，列檢進行氣軔試驗，確認第 9 車鬆緊軔正常，本次車彰化站晚 41 分開車。	EM3295 之軔機裝置箱 故障，造成鬆軔不良。	一、請機務處督導七堵機務段發文至各段有關 EMU3000 型遇軔機故障處理方式，請針對乘務人員辦理訓練(已於 114 年 8 月 21 日七機檢字第 1140005208 號函發文)。 二、請機務處督促立約商針對不良或疑似故障品電子卡辦理備品更換作業，並針對故障品限期提報調查改善報告。
50	8 月 17 日 14 時 45 分	富岡基地	14:45 起富岡基地進站號誌故障，致北湖站往富岡基地號誌無法建立即報有關單位，經號誌人員查修並處理後於 16:35 修復，號誌故障時間計 110 分。	紅色 LED 燈電源模組故障。	請電務處督導各電務段更換 LED 燈或保險絲時，記錄並追蹤生命週期，必要時可先預防性更換。
51	8 月 18 日 14 時 37 分	知本~太麻里站間	14:37 許，第 5898 次於知本~太麻里站間因下小雨軌面濕滑，致本務機車動輪空轉嚴重，經司機員啟動次位機車後續行，晚 16 分到太麻里站。	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。
52	8 月 18 日 16 時 30 分	竹東站	16:30 第 1826 次車長通報竹東站，本次車行經富貴~內灣站間時，因下小雨軌面溼滑致動輪空轉後行慢，晚 13 分到終點內灣站。	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。
53	8 月 19 日 09 時 26 分	崇德~鳳林間	09:26 在花蓮縣政府東方 11.7 公里(位於臺灣東部海域)發生芮氏規模 4.9 地震，崇德~鳳林間按 3 級地震規	花蓮縣政府東方 11.7 公里發生芮氏規模 4.9 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
			定辦理，10:15 路線恢復正常行駛。		
54	8 月 19 日 14 時 38 分	七堵~四腳亭間	14:38 第 7502 次行經七堵~四腳亭東正線機車無動力，經下車查看發現機車次位兩輛迴送調動機車間 MR 管接頭脫開，經司機員將接頭掛上後續駛，於 15:12 到達四腳亭站。	調車人員辦理車輛迴送時，將 MR 管連接，致 DHL 調動機車於同型機車相連時，MR 管會過長並低於軌面而受敲擊而脫落。	請機務處彰化機務段函文通知各單位，有關 DHL 機車於無火迴送時無須連接 MR 管。已於 114.9.9 函文（發文字號：彰機檢查字第 1140005196 號）
55	8 月 20 日 05 時 53 分	嘉義站	第 170 次於嘉義站，因本務機車及後部機車發生動力限制作用，司機員及嘉義列檢查修無效，經隔離本務機車及後部機車第 2 轉向架後開出，至彰化站更換編組後晚 15 分開。	一、機車(E1055+62)直流成份保護裝置作用，肇致轉向架隔離不出力。 二、經查嘉義 S/S T 相供電電壓(04:00~10:00)皆於正常供電電壓範圍內，且該時段並無開關跳脫紀錄，電車線設備亦正常。	七堵機務段已函文各段如遇 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。（七機檢查字第 1140005209 號函）
56	8 月 20 日 13 時 38 分	樹林調車場	13:38 第 4151 次於樹調到開線 10 股進庫內 W8 股時，行經 510 號轉轍器後約 60m 處，因電力設備單眼夾鏽蝕崩裂，造成不鏽鋼斜吊線與單眼夾脫離，致懸臂組掉落碰觸入庫第 4151 次車集電弓 1 組受損，14:56 人員搶修完成，15:09 通電完成，無影響列車。	一、因庫內前期遮雨棚有漏水情形，導致鐵件鏽蝕情形。 二、樹調庫內出、入庫頻繁，第二平台需與機務段配合斷電辦理查修。	一、臺北電力段一個月內完成轄區機務段庫內電車線設備特檢(步巡方式)，拍照並記錄送技術室彙整(已於 114.9.9 完成)。 二、依本公司電車線維修規範，庫內電車線屬第二類電車線設備，每年需步巡一次，請分駐所利用日間派員步巡(於第一平台)。 三、巡視過程如發現有設備脫落、鏽蝕等疑慮，儘速與機務單位協調，利用機務車輛斷電保養期間，或派遣電力維修車維修。 四、如有登車頂斷電作業，需與機務現場人員充分溝通確認，需有專人於接地位置監看，避免誤拆接地情況，並且須注意車輛集電弓

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					內部是否有殘餘電荷情形，如有疑慮請與機務單位再次確認，並驗電。 五、請臺北電力段會同機務單位辦理樹調庫第二月台查修及保養作業，以確保相關設備運作正常，維護行車安全。
57	8 月 20 日 14 時 40 分	合興-富貴間	14:40 第 1822 次於合興-富貴間因天雨路滑致機車動輪空轉，晚 18 分到富貴站。	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。
58	8 月 20 日 20 時 22 分	中壢~富岡間	第 653 次行駛至富岡間沿途發生機車動力接地故障，經隔離 1、3 及 2、5 馬達無效，最後隔離 4、6 馬達後動力恢復正常，列車行駛至新竹站加掛機車後晚 49 分開車。	E217號第1-6馬達因整流子面與碳刷磨耗產生銅粉導致跳火。	一、持續加強馬達清掃並紀錄絕緣值，針對 $1M\Omega$ 以下清掃後絕緣值提升之馬達，下次清掃再次低於 $1M\Omega$ 以下，優先汰換(持續跳火嚴重之馬達亦同)。 二、針對易跳火的馬達將碳刷更換為 T900 形式，降低並觀察跳火情形。
59	8 月 21 日 15 時 27 分	臺中~彰化、大肚~彰化站間	15:27 起臺中~彰化、大肚~彰化站間(含成追線)東、西正線電車線無電，經查為彰化機務段排修機車(E315)更換 PLB(真空斷路器)總成，PLB 備品裝車前量測絕緣值 $17000M\Omega$ ，更換完成進行安裝狀態檢查與絕緣量測，絕緣值 $16000M\Omega$ 大於規定值( $1000M\Omega$ )，確認正常後進行機車啟動測試及完工檢查，經升弓、PLB 閉合後車輛發生接地、PLB 真空筒爆裂	PLB(真空斷路器)真空筒劣化，導致內部燒損礙子爆裂。	遇 PLB 故障需更換，由機廠提供檢測完成之備品進行更換或安排進廠更換。



項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			致電力跳脫，機車立刻切開 PLB 並降弓；經電力調配室重新送電後，15:39 恢復供電，並派員巡查路線電車線無異狀。		
60	8 月 21 日 16 時 37 分	嘉義~善化間、斗南~嘉義間、善化~高雄間及沙崙線	16:37 嘉義縣政府東南方 36.3 公里發生芮氏規模 5.1 地震，嘉義~善化間按 4 級地震規定辦理，斗南~嘉義間、善化~高雄間及沙崙線按 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，18:24 路線恢復正常行駛。	嘉義縣政府東南方 36.3 公里發生芮氏規模 5.1 地震。	存查。
61	8 月 22 日 14 時 06 分	嘉義~台南間、沙鹿~彰化間、台中~嘉義間、台南~岡山間	14:06 臺南市政府東北東方 42.0 公里(臺南市南化區)發生芮氏規模 5.4 地震，嘉義~台南間按 4 級地震規定辦理，沙鹿~彰化間、台中~嘉義間、台南~岡山間按 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，16:40 路線恢復正常行駛。	臺南市政府東北東方 42.0 公里發生芮氏規模 5.4 地震。	存查。
62	8 月 22 日 14 時 54 分	蘇澳新站	14:54 第 4187 次於蘇澳新站本務車 VCB 不閉合、C 故障，經處理無效，令本次車蘇澳新~頭城間停駛。	一、司機未依 SOP 降弓、key off 等 10 秒後再升弓復位導致。 二、因偵測有直流成份過高多次，致 DCCT 保護裝置啟動，VCB 切開。 三、經查蘇澳 S/S T 相供電電壓(12:00~18:00)皆於正常供電電壓範圍內，且該時段並無開關跳脫紀錄，電車線設備亦正常。	函文各段請機班在職訓練，遇電車組過中性區間 VCB 切開時，請降弓、key off、等 10 秒後再 key-on、按升弓復位按鈕。(業於 114 年 9 月 26 日富廠技字第 1140005937 號發函)
63	8 月 22 日 22 時 04 分	七堵站	22:04 第 1281 次車於七堵站 ATP 發生異常(突然關機)，經重啟後恢復正常，惟中途仍發生多次故障情形，行駛至埔心站更換編組，晚 36 分開車。	ED9481 MMI 人機介面螢幕黑屏。	一、開立保固缺失單，故障單體請立約商攜回檢查並依保固契約辦理。 二、備品裝車前以測試台測試 4 小

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					時，以確認備品穩定性。
64	8 月 23 日 15 時 02 分	玉里~東里間	15:02起玉里~東里間CTC無法控制即通知相關單位，15:35 號誌人員抵達東里站，15:40 查修係台電供電異常(欠相)，造成傳送 96 無電源，因當時站內路塞，待列車全數開出後，15:55 手動扳轉發電機 ATS，電源供電恢復正常，16:00 台電抵達東里站開始檢修，16:10 台電供電穩定改為常用側，經現場測試號誌正常，故障時間計 83 分。	下午東里發生火警，影響台電設備異常而造成供電欠相。	請電務處花蓮電務段函文台電公司加強供電穩定性。(花電段號字第1140006048 號函)
65	8 月 24 日 05 時 30 分	屏東~九曲堂間	05:30 第 3128 次(區間車)通報屏東~九曲堂間西正線上行中途第 2 閉塞號誌故障，即報有關單位查修，經號誌人員查修處理後恢復正常，號誌故障時間共計 168 分。	西正線上行中途第2閉塞號誌WDR繼電器1、2接點老化不良。	一、本案已列68站EI更新(將以電子聯鎖取代繼電聯鎖)。 二、更新為電子聯鎖前，請高雄電務段每月保養時應加強檢視點燈相關繼電器之接點是否有接觸不良之情形。
66	8 月 24 日 18 時 50 分	大里~福隆間	18:50 許，第 4211 次行經大里~福隆間西正線(K36+500 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，本次車晚 13 分到福隆站，後續經工務單位巡查回報無異狀。	第4211次行經大里~福隆間西正線(K36+500處)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。
67	8 月 24 日 19 時 30 分	雙溪站	19:30 雙溪站南 OS 區間計軸落下(12BT/14AT)及 14AT 佔用，導致西線上行進站、東線下行出發號誌無法建立，即通知相關單位，21:25 經號誌人員處理後恢復正常，故障時間計 115 分。	一、計軸器數值未精密校正造成當機。 二、軌道電路接觸不良造成短路。	一、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 二、每月保養時加強巡檢軌道絕緣附近是否有金屬異物。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
68	8 月 26 日 12 時 23 分	屏東-九 曲堂間	12:23 第 124 次司機員通報東正線上 行中途第 2、3 閉塞號誌故障(顯示紅 燈、約 K20+200)，12:50 號誌人員抵 達第 3 閉塞現場查修，於 17:00 查修 處理完畢並於翌日夜班人員再進行 測試後正常。	經查為LED燈老舊燒損，使號誌無法 顯示，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段，更換 LED 燈 或保險絲時，應記錄並追蹤生命週 期，必要時可先預防性更換。
69	8 月 26 日 17 時 24 分	岡山-橋 頭間	17:24 起岡山-橋頭間東正線下行 K385+270 處地上感應子故障，經號誌 單位查修係地上 ATP 感應子 LD 板(燈 號板)故障所致，於 19:02 修復，號 誌故障時間計 98 分。	ATP設備箱內LD板(燈號板)老舊故障 。	請電務處督導各電務段每月加強巡檢 LEU 箱內卡板燈號顯示狀態是否正常 如有異常應立即更換。
70	8 月 26 日 18 時 56 分	瑞穗-壽 豐站間	18:56 花蓮縣政府西南西方 16.7 公 里，發生芮氏規模 4.0 地震，瑞穗- 壽豐站間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常。	花蓮縣政府西南西方 16.7 公里，發 生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
71	8 月 27 日 06 時 45 分	臺北站	06:45 有一旅客從臺北站第 3 月台走 下軌道侵入路線往萬華方向行走，即 通報警察勤務指揮中心及路警前往 處理，07:20 路警找到該旅客，為配 合路警將該旅客帶離需要，台北~萬 華間各列車臨時停車，待路警將旅客 帶離軌道區域後，各列車陸續恢復正 常行車，於 07:30 將旅客帶至臺北站 月台，路線恢復正常行駛。	1旅客由臺北站第3月台走下侵入路 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。
72	8 月 27 日 14 時 48 分	和仁站	14:18 起和仁站 EP 盤南中途低電壓燈 亮，和仁~崇德站間東正線占用燈亮 即通報查修，18:26 經號誌單位回報 修復後，恢復正常行車。	光纖纜線不潔致訊號源不良。	請電務處督導花蓮電務段每月落實該 區段全面檢查再清潔，對同區段有多 處熔接之光纜，請予以更新。(花蓮 電務段已於 114 年 8 月 29 日完成該區 段之清潔作業)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
73	8 月 27 日 21 時 11 分	和平~東澳、瑞芳~七堵~南港間、新城~和平、東澳~瑞芳、南港~鶯歌、苗栗~豐原間	21:11 宜蘭縣政府東北方 22.1 公里發生芮氏規模 6.0 地震，和平~東澳、瑞芳~七堵~南港間按 4 級地震規定辦理，新城~和平、東澳~瑞芳、南港~鶯歌、苗栗~豐原間按 3 級規定辦理，3 級地震區間經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，22:00 起路線恢復正常行駛，4 級地震區間經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後，23:41 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府東北方 22.1 公里發生芮氏規模 6.0 地震。	存查。
74	8 月 28 日 06 時 10 分	潮州~南州間	06:10 第 411 次於潮州~南州間車上 ATP 異常原地重開無效，至南州站重開後正常，於枋寮~加祿間仍發生多次故障情形，令本次車加祿~臺東間停駛；臺東另備編組作 411 次特開。	ED3061 號 ATP-MMI 控制 IC 故障致 MMI 無法起動衍生黑屏情形。	一、各級保養 ATP 螢幕功能檢測，作用不良元件者，請立約商立即更換。 二、備品裝車前以測試台測試 4 小時，以確認備品穩定性。
75	8 月 28 日 06 時 34 分	花蓮站	06:34 第 602 次於花蓮站(始發)，因車廂內外顯車序顯示錯誤，列檢查修無效，經用紙張製作車序並張貼後，晚 15 分開車。	第 1 車 K11403 通訊控制板 TCI 板無法傳輸故障	一、請機務處督導車輛保養段，針對通訊控制板維修品，新增測試 8 小時並標示日期追蹤。 二、請機務處督導各機務段針對始發站莒光號編組請列檢預先列印車次、車序、終點站(始發站無列檢請車長通知車站預先列印)(已於 114 年 10 月 16 日機行字第 1140018078 號發文至各營運處、機務段)。
76	8 月 28 日 09 時 08 分	林內~斗六間	09:08 林內~斗六間東正線下行中途第 1 閉塞、西正線上行中途第 5 閉塞號誌及地上感應子故障，11:01 經號誌人員處理後號誌恢復正常，號誌故	440V 電源纜線老化不良。	一、每年定期量測電源纜線數值。 二、每月保養時務必檢測衡電機及電池之充放電情形是否有異常。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			障時間計 113 分。		
77	8 月 28 日 21 時 22 分	和平~東 澳間	21:22 花蓮縣政府東北方 37.1 公里發生芮氏規模 4.3 地震，南澳震度 3 級，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，22:03 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府東北方 37.1 公里發生芮氏規模 4.3 地震。	存查。
78	8 月 29 日 11 時 30 分	蘇澳新站	11:30 起蘇澳新站東正線下行出發地上感應子故障(壓速 25km/hr)即報相關單位，13:05 經號誌人員處理後恢復正常，故障時間計 95 分。	ATP 箱內的保險絲老舊不良燒毀。	請電務處督導臺北電務段應每年定期更新 ATP 箱內之保險絲，避免過於老舊容易燒毀跳脫。
79	8 月 30 日 07 時 10 分	新市站	07:10 起新市站西正線上行進站號誌故障，即通報號誌單位查修，08:30 經人員處理後號誌恢復正常，號誌故障時間計 80 分。	閃光繼電器 4FLR(繼電器)老舊不良。	一、請電務處督導彰化電務段統計使用年限過久之繼電器，每年逐步編列工程整修或汰換。 二、請電務處將該站納入 68EI 電子聯鎖工程規劃內，改善設備妥善率及運作穩定性。
80	8 月 31 日 05 時 35 分	嘉義站	05:35 第 3127 次於嘉義站(始發)，因電車保安閥作用(一直排氣)，即請求技術支援，經嘉義列檢將電車主風泵隔離並由它車供氣後，本次車嘉義站晚 13 分開車。	ED868 CMG(空氣壓縮機壓力開關)接點固著，致 ED867 及 ED868 前後端保安閥作用排氣。	一、嘉義機務段全面辦理 EMU800 型 CMG 主風泵(空氣壓縮機壓力開關)特檢(已於 114 年 9 月 10 日完成)，查段內 EMU800 型列車後續未在發生同樣故障情形。 二、請富岡機場研議修訂 CMG(空氣壓縮機壓力開關)更換週期(原 4B 提升致 4A)。
81	8 月 31 日 10 時 06 分	民雄站	10:06 民雄站東正線下行出發號誌故障，於 10:25 自行恢復正常，號誌單位至現場查修檢測皆正常，於現場持續監看，12:00 回報無異狀，號誌故障時間共計 19 分。	日信 RH 控制到 SRH 的 ERDR 電壓暫態異常。	請彰化電務段持續觀察該繼電器之電壓。(持續觀察 114 年 12 月底未再發生類似障礙)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
82	8 月 31 日 14 時 15 分	台東站	14:15 第 4537 次台東站(始發)原定 14:23 開車，於機務段庫內換端駕駛時電車車下漏氣，主風泵供應不及即請求技術支援，本次車經更換編組後晚 30 分開車。	EP537主風泵出氣法蘭墊片破損致漏氣。	辦理 EMU500 型全車隊主風泵出氣法蘭墊片檢查(114 年 12 月已完成)。
83	8 月 31 日 15 時 35 分	西勢站	15:35 起西勢站東、西正線南端軌道電路(12AT、12BT)落下，致東正線下行出發、西正線上行進站號誌故障，16:33 號誌人員調整後重置號誌恢復正常，號誌故障時間共計 58 分。	經查係西勢站南端西門子計軸器（14A/B）硬體設備使用年限已久，導致電子元件效能劣化及參數異常。	請電務處辦理計軸系統更新採購招標事宜，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。