

國營臺灣鐵路股份有限公司 113 年 12 月行車事故事件月報表

一般行車事故（共 3 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	12 月 19 日 14 時 21 分	花蓮站	14:21 花蓮站辦理調車作業，調車機 R193 於花蓮站內 5 股聯掛 4026 次編組往北推至機務段洗車線 1 股，編組於推進時不慎撞及北邊止衝擋，致止衝擋毀損及編組 ED9011 前端 2 軸出軌，無人員受傷，後續編組運用改以 EMU500 型 2 組替用，不影響本線行車，17:30 搶修完畢。	一、調車人員未於北端引導車輛。 二、調車號訊顯示延誤，應停車而未停車。 三、Q 線洗車台長度若編組為 10 輛時，離止衝擋僅 2~3 公尺。	一、加強宣導列車推進時，調車人員需至前方引導並顯示停車號訊。 二、人員調車時，務必保持號訊之聯繫、確認。 三、請東區營運處花蓮運務段研議 Q 線洗車台延長長度並邀集相關單位(工、機、電)檢討。 四、督導車站辦理事故後檢討及改善訓練。 五、加強勤前教育有關調車作業之宣導。 六、強化現場主管調車勤前教育與現場查核調車作業，落實紀錄。 七、指定專責人員定期、不定期增加現場查核頻率，並加強查核管理，以確認現場依規調車。
2	12 月 21 日 11 時 43 分	臺北站	11:43 許，第 407 次進入臺北站東副正線(7 股道)時，發現一名旅客突躍下軌道，司機員發現後立即緊急煞車但仍撞及，即報相關單位，11:50 路警到達現場蒐證，12:10 受傷旅客送醫；現場經路警蒐證處理後，12:31 第 407 次臺北站放行。	1 旅客於於台北站第三月台第 9 車位置侵入路線，第 407 次司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及。	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
3	12月30日 06時13分	臺中港~大甲間	第7502次行駛至臺中港~大甲間東正線平交道(K181+393)前，發現東側有一摩托車闖入平交道，司機員發現後立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(當場死亡)，造成東正線不通改以西正線單線雙向行車。06:24 路警到達現場，07:54 蒐證完畢通報檢察官同意放行，08:14 本次車現場開車恢復雙線行車。	1 摩托車於臺中港~大甲間東正線省牧場平交道前侵入路線，第7502次司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及。	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 76 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	12 月 1 日 02 時 00 分	後龍~白沙屯間	02:00, 後龍至白沙屯間西正線中途占用燈亮, 通知號誌單位前往處理, 經查係 K144+475 處 ATP 訊號線、K144+896 處軌道電路電源線及接地線、計軸器訊號線均遭剪斷、剪走, 人員於 11:54 完成修復, 路線恢復正常行車。	經查為 K144+475 處 ATP 訊號線遭剪斷、K144+896 處之軌道電路電源線 4 公尺 4 條、接地線 2 公尺 6 條及計軸器訊號線遭剪斷, 造成號誌故障。	請電務處研議針對易遭竊路段增設攝影機, 並於每月養護時間帶檢查時, 檢視相關纜槽有無破損, 避免類此事件再次發生。
2	12 月 1 日 08 時 47 分	善化站	第 3715 次於善化站因南端電車不鬆軔無法處理, 令 3708 次編組折返作 3715 次, 原故障編組改作第 3712B 次迴送嘉義檢修。	EM 端司軔閥暫態故障。	一、請機務處督導各機務段辦理機班人員司軔閥故障應急處理教育訓練。 二、全面辦理 EMU500 型兩端分別出力鬆緊軔測試特檢。 三、於 3A 保養時拆下至該段軔機室測試微動開關是否正常。 四、提送電聯車故障改善小組研議列管 4A 或 4B 進廠司軔閥微動開關全面更新。
3	12 月 1 日 08 時 57 分	花壇~斗南間	08:57 嘉義縣政府東北東方 46.2 公里發生芮氏規模 4.2 地震, 花壇~斗南間按 3 級地震規定辦理, 經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀, 09:38 起路線恢復正常行駛。	08:57 嘉義縣政府東北東方 46.2 公里發生芮氏規模 4.2 地震。	存查。
4	12 月 1 日 10 時 46 分	武塔站	10:46 武塔站西副正線上行出發號誌故障, 南澳站派員將轉轍器固定於定位並通知號誌單位查修, 於 12:03 恢復正常, 號誌異常時間計 77 分。	經查為 13 號轉轍器之控制繼電器 (WR) 接點積塵接觸不良, 肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於年度轉轍器精密檢查相關控制繼電器, 辦理接點除鏽及除塵作業, 避免類似故障再次發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
5	12月2日 17時15分	楊梅~富岡站間	17:15 楊梅站接獲路警通知，楊梅~富岡站間(K79+084)處有一輛大貨車故障，車尾侵入平交道內致平交道告警系統作用影響行車，17:24 大貨車離開現場後，路線恢復正常行駛。	1 輛大貨車侵入楊梅~富岡站間統一公司平交道。	加強宣導禁止入侵鐵路沿線淨空區域。
6	12月2日 17時48分	屏東站	第 150 次車行經屏東=七堵間，因機車 ATP 故障經多次重啟後無效，九曲堂~新左營間依限速 60 公里行駛，沿途各站啟動『站、車呼喚應答機制』，於彰化站另編續駛。	E1058 之 POWER TO UPS 線材不良導致 MMI 螢幕黑屏(第 4 代)。	一、故障之 MMI 登記序號送修，MMI 裝機前先行燒機 4 小時測試正常後備用，裝車時測試 1 小時。 二、針對重複故障現象，請富岡機廠督促立約商加強出貨品質控管。 三、持續追蹤編組運用至 114/2/2 皆正常。
7	12月3日 06時04分	七堵站	第 4706 次行駛至 159AT 時司機員發現開通路徑錯誤即停車，呼叫七堵號誌員後，列車退回至第二出發號誌機外方(71L)，經號誌員重新送正確路徑後，現場晚 3 分開車。	一、號誌員疏於確認列車進路，操作號誌不慎設定錯誤路線 二、是日七堵站上行第二出發號誌(71L)附屬進路表示器同時故障，以致司機員無法於越過號誌機前確認開通路線。	一、加強行車人員教育訓練及落實號誌設定指認呼喚 SOP。 二、經查七堵站仍有其他號誌機附屬進路表示器故障，已通報，於待料後辦理修繕。 三、故障待修設備於 EP 盤上標註提醒號誌員隨時注意，遇有行車設備故障或異常時，應與乘務員屬行站車呼喚應答。 四、本案電務處未依行車實施要點第 315 條規定：「進路表示機及其所附設之號誌機，應具有任何一方燈光熄滅時，他方燈光亦同時熄滅之裝置。」設置七堵站出發號誌機及進路顯示器連鎖條件，請電務處儘速研議改善，並檢視本公司各場、站號誌機與進路表示

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					機聯鎖裝置。
8	12月3日 19時35分	大肚~追 分站間	民眾 1933 通報:大肚~追分站間營埔路平交道(K207+317)上公路車輛發生車禍，小轎車卡在路線上；隨後民眾按下平交道緊急按鈕，該路線暫時不通，11:56 工務單位申請站間封鎖斷電，現場於 12:21 完成拖吊作業，12:36 路線恢復正常行駛。	1 輛轎車侵入大肚=追分站間營埔路平交道。	加強宣導禁止入侵鐵路沿線淨空區域。
9	12月3日 18時04分	斗南~新 營站間	18:04 嘉義縣政府東方 18.7 公里發生芮氏規模 3.9 地震，斗南~新營站間按 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，20:23 起路線恢復正常行駛。	18:04 嘉義縣政府東方 18.7 公里發生芮氏規模 3.9 地震。	存查。
10	12月3日 18時25分	竹南站	竹南站第 66A/B 轉轍器無法定位，影響該站上行列車，即報有關單位，經號誌人員檢查係動作桿螺絲鬆動，19:11 經鎖緊並調整測試後正常，故障時間共計 46 分。	經查為竹南站 66A 轉轍器動作桿螺絲鬆脫，導致轉轍器無法順利扳轉至反位，影響行車。	請電務處督導各電務段於每月工電聯合檢查及養護時間進行轉轍器動態測試，以利提前發現該轉轍器桿件螺絲是否正常鎖固並畫線註記，避免類此故障再次發生。
11	12月5日 23時29分	大甲~臺 中港間	第 2561 次司機員通報行至大甲~臺中港間(K180+200)前，有 1 位民眾侵入路線，司機員發現後立即緊急制軔，停車後下車查看該名民眾未被撞及並隨即離去，本次車次現場晚 19 分開車。	1 民眾於大甲~臺中港間侵入路線，第 2561 次司機員立即鳴笛示警並緊急煞車未撞及。	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。
12	12月6日 05時20分	三貂嶺站	第 4704 次三貂嶺站準點開車，05；20 司機員通報因下雨爬坡緩慢，本次車大華站晚 16 分到。	因細雨軌面溼滑致動輪空轉爬坡不上。	一、請機務處督導各機務段於在職訓練時，加強乘務人員遇有車輛動輪空轉時駕駛模式訓練。 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

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					意控速，降低動輪空轉機率。
13	12月6日 19時33分	台北站	第1次行駛東正線進入台北站北端OS區間時，台北站號誌員發現進路開通至5股道無月台路線(原應開通至7股道)，即呼叫1次停車，經退回轉線後於19:45進入7股道。	一、因TID顯示該車次碼為1B車次(應為1次)，致號誌員誤認1B車次為迴送列車，為避免旅客誤乘及行車安全，將該列車進路設定進第5股道(無月台)。 二、行車電報為1次(有辦客)，但TID顯示1B次列車，致誤認為迴送列車(不辦客)。	一、請北區營運處督導臺北運務段加強行車人員教育訓練及落實設定進路時聯繫確認車次。 二、請電務處研議環島列車於TID上能全程顯示該車次碼，並提出改善期程。 三、請電務處研議台北站下行進第5股道和其他股道設置進路表示機以做區別。或請電務處研議台北站進號誌機進第5股道條件和其他股道不同，以示區別。 四、請行控處邀集北區營運處研議台北站改由中央控制或就地控制方案。
14	12月7日 09時00分	海科館~ 瑞芳間	第4814次行經海科館~瑞芳間因下雨軌面溼滑致動輪空轉，退回海科館站再開，瑞芳站晚14分到，考量瑞芳站路線容量不足，令猴硐~瑞芳間第4127次、第4156次各停駛。	因細雨軌面溼滑致動輪空轉爬坡不上。	一、請機務處督導各機務段於在職訓練時，加強乘務人員遇有車輛動輪空轉時駕駛模式訓練。 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。
15	12月7日 15時54分	田中站	第3237次於待避第125次時，車長聽到列車有漏氣聲，和司機員巡查確認係第5車及第6車間韌管(MR管)斷裂致無法續行，令本次車田中~嘉義間停駛，由嘉義另備編組特開，原故障編組經處理後作第3237B次迴送潮州基地。	ET557端MR軟管與連結頭安裝處管夾脫落造成軟管脫離。	一、管夾邊緣位置距軟管口約5mm，並以治具壓合時確認管夾兩端無歪斜，無論新管組裝或未到期之舊管沿用螺絲均用新品，確認管夾孔位對準再行鎖緊至適當位置，管夾兩側應平行。並以螺絲固定劑輔助避免鬆脫。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					二、管夾及固定螺絲、螺帽安裝前應檢查是否有受損、變形或新品不良（厚度不均）。 三、請機廠辦理監造或機務段辦理軟管更換時，應確認裝車時是否安裝正確，軟管或管夾有無干涉其他部位零件，裝車完成及試車前後請檢查員協助確認軟管邊緣與接頭間是否有間隙。
16	12 月 7 日 18 時 06 分	蘇澳新站	18:06 起蘇澳新站 106B 轉轍器故障(無法定位)，即通知號誌單位查修，經更換測試後於 21:20 恢復正常，轉轍器故障時間計 194 分。	經查為蘇澳新站 106B 轉轍器內部 CC 接點(查核接點)鏽蝕斷裂，肇致號誌故障，影響行車。	請各段於年度精密檢查時，將接點清潔後上油避免接點氧化，降低類此故障發生率。
17	12 月 7 日 21 時 33 分	斗南~大林間	第 3287 次車行駛斗南~大林間東正線(K273+610)疑似撞到不明物，經停車查看未發現，現場停留 11 分後開車，23:00 工務人員回報發現一隻貓屍並處理完畢。	第 3287 次車行駛斗南~大林間東正線撞到動物。	路線巡查時如有發現圍籬破損即儘速修補。
18	12 月 8 日 03 時 44 分	崇德~鳳林間	03:44 花蓮縣政府南方 12.2 公里發生芮氏規模 4.4 地震，崇德~鳳林間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，07:02 路線恢復正常行駛。	03:44 花蓮縣政府南方 12.2 公里發生芮氏規模 4.4 地震。	存查。
19	12 月 8 日 05 時 02 分	七堵~汐止間	05:02 起七堵~汐止間下行第二出發及上行第一進站燈號無顯示(含東正線、中正線、西正線)即通知號誌單位查修，經檢查係南邊第 2 繼電器室之自動轉換系統異常致檔位自市電切換至發電機，後續已重新設定至市電檔位並安排廠商查修。	經查是日台電計畫性辦理停電作業斷電，導致該處所發電機持續發動至沒油肇致號誌故障。	請電務處督導各電務段於每月發電機養護時檢視相關柴油箱庫存油料，避免持續發動導致油料過低使備援系統停機。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
20	12月08日 07時05分	宜蘭站	第 7523 次車於宜蘭站因機車故障無法啟動，經更換機車後，計增延晚 66 分開車。	機車 R201 變流器控制器設定檔 CODESYS 組態遺失。	請機務處督促立約商辦理 TCU 軟體版本更新。
21	12月08日 13時27分	樹林調車場	第 1208 次於苗栗=基隆間，因機車 ATP 故障，重啟無效，豐富~竹南間限速 60 公里行駛，沿途各站啟動『站、車呼喚應答機制』，於樹林站另編特開。	ED9032 車 BTM 單體異常（保固中）。	請機務處車輛保養段督導廠商提出 BTM 軟體改善報告，並配合後續軟體安裝與追蹤。
22	12月08日 17時21分	知本~康樂站間	第 313 次車行經知本~康樂站間撞及不明物，經乘務員下車查看無發現異狀，現場增延 12 分開車，18:45 經工務單位巡查路線回報無異狀。	第 313 次知本~康樂站間 K206+900 撞及不明物。	路線巡查時如有發現圍籬破損即儘速修補。
23	12月09日 06時16分	潮州站	第3140次於潮州站，因本務電車TCU故障無法主控，經處理無效後停駛，潮州基地另編特開。	EP562 號車長誤觸「總控制」NFB 開關肇致 TCU 無主控。	一、案例晨會宣導，將故障處理程序納入檢查員、司機員在職訓練。 二、已於114年1月7日高機檢字第1140000278 號函行文營業處通知車長重置『LED 顯示器開關』應確認配電盤各開關均在 ON 為正常位。
24	12月09日 17時23分	板橋~樹林站間	板橋=樹林站間東正線下行中途第 3 閉塞號誌故障(顯示險阻)，經號誌同仁查修係綠燈燈泡燒毀，於 18:16 更換燈泡並測試後正常，故障時間計 53 分。	經查為板橋~樹林間下行第三閉塞號誌機綠燈燈泡燒損導致無法顯示，肇致號誌故障。	請電務處督導各電務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年底前採購第一波LED進行更換。
25	12月10日 06時47分	和平~和仁間	06:47 和平站通報，和平~和仁間東、西正線各一占用燈亮，通知號誌人員查修，現場查修回報係中途充電機跳脫，經整理線路重新送電後恢復正常，號誌故障時間計 73 分。	經查因現場號誌設備箱體內電纜有齧齒類動物啃食之痕跡，造成纜線破損。	請電務處督導各電務段清查轄區繼電器箱(室)封固情形並於保養時開啟箱體使其通風並驚擾齧齒類動物避免進駐。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
26	12月10日 12時35分	大林~民雄間	第 115 次行駛大林~民雄間東正線 K284+250 撞及不明物，司機員下車查看未發現異狀後開車，嘉義晚 31 分到站；13:18 路警及工務同仁巡查路線回報於 K284+950 路線旁發現一鳥屍並已移除。	第 115 次大林~民雄間東正線 K284+250 撞及動物。	請工務處督導各工務段於路線巡查時如有發現圍籬破損即儘速修補。
27	12月10日 21時05分	池上站	第 7601 次於池上站，因第 3 車石碴車鬆軔不良，即報有關單位；將故障車輛摘放至池上站第 5 股道後開車，計延誤晚 72 分。	35B13002 號石碴車 S-1 荷重檢知器故障致鬆軔不良。	一、辦理 S-1 荷重檢知器教育訓練，確保立約商檢修 S-1 荷重檢知器品質。 二、檢查工單新增下列項目檢修日期： (一)S-1 荷重檢知器 (二)105 比例閥 (三)自動調節器 三、要求檢查員於立約商拆修後確認功能正常，以避免相同事故再發生。
28	12月11日 05時36分	彰化站	第 3143 次車於彰化站，因被控車司軔閥空氣洩漏，壓力無法建立，經列檢處理後恢復正常，本次車晚 26 分開車。	EMC712 司軔閥緊急排氣閥體異常洩漏。	一、新竹機務段辦理司軔閥換端BP充氣特檢，遇有司軔閥洩漏情形，立即更換。 二、針對送廠檢測合格之司軔閥，裝回原車測試，並於車上張貼應急處理程序，追蹤使用狀況1個月，確認使用狀況良好後，再行解除列管。 三、已於113/12/20新機檢查字第1130006032號行文各機務段於

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					在職訓練時宣導並請機班換端時，司軔閥需先置緊急緊軔位後再推回隔離位，以避免後端司軔閥異常洩漏。
29	12月11日 11時08分	大武~瀧溪間	第372次司機員11:08通報：大武~瀧溪間電車線沒電，同時第371次於金崙~太麻里間、第3005次於金崙站內亦無電，控制員即通知相關人員至大武變電站查修，電力人員到達後發現南北開關皆跳脫，於11:25以手動開關送電後恢復正常供電。	一、經查短路電流值為M相2886A，以短路電流值巡查其區間，發現現場有鳥屍，值班人員判斷為外物入侵。 二、地震儀作動條件為室內地震儀偵測到二級地震及室外地震儀偵測到五級地震同時達成則地震儀會動作，此次大武變電站主地震儀(室外型)偵測不明突波造成誤動作，導致地震儀動作切離FMO、FTO，致使79電驛無法自動復閉(設計上地震儀動作造成斷路器跳脫，79電驛不會自動復閉)。	電力現場單位已移請行控處通知地震儀廠商查修。
30	12月11日 19時26分	大肚溪南號誌站	第139次於大肚溪南號誌站，因後連機車突然緊急緊軔，即請求救援，司機員查看為自閥大量排氣不止所致，經隔離與客廂間之MR管後開車，本次車彰化站晚39分抵達，令本次車彰化~潮州間停駛。	E1008繼動閥(B02)下方三通接頭BP管線疑似因老化及行駛震動導致脫出，造成BP大量排氣不止緊急緊軔。	請機務處督導富岡機廠，於車輛進廠時將繼動閥(B02)下方三通接頭BP管路用鐵線綁住固定(已辦理出廠：E1063、E1018、E1033、E1038，觀察運用一個月狀況良好，持續辦理中)。
31	12月12日 05時50分	和仁站	05:50和仁站東正線上行進站號誌故障即通知號誌單位查修，現場檢查係線對不良及LED黃燈燒損，經處理後號誌恢復正常，號誌故障計169分。	經查為和仁站東正線上行進站號誌機黃燈燒毀，導致號誌故障。	本處已建置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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	12月12日 05時51分	七堵站	第 2143A 次車於七堵站出庫檢查時，因第 2 車山側北端車門故障，經故障排除無效，封閉並隔離車門後出庫，晚 21 分到七堵站第 3 月台，令本次車七堵~基隆間停駛。	EP708 山側北邊上下台門控制器(DCU)卡板軟體版本未辦理更新，致防夾裝置易作動。	請機務處督導車輛保養段，辦理該批次 DCU 卡板軟體更新。
33	12月13日 09時50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，經退回海科館再開，晚 15 分到瑞芳站。	因細雨軌面溼滑致動輪空轉爬坡不上。	一、請機務段於在職訓練時，加強乘務人員遇有車輛動輪空轉時駕駛模式訓練。 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。
34	12月13日 10時44分	湖口站	10:44 許，湖口站北端聽到爆裂聲響，值班站立即通報相關單位，經電力調配室確認係富岡~竹北間西正線電車線跳電，於 13:42 搶修完成，恢復雙單線行車。	比流器(CT)因材質劣化(使用年限以逾 20 年)致絕緣係數不足爆裂。	一、爆裂之 5 號 CT 比流器已於 113/12/17 夜間養護時段復舊更換。 二、請電務處針對臺北電力段轄內老舊比流器編列預算進行更新(已發包基隆~竹南間自動平衡錘組及比流器更換工程。 三、請電務處督導臺北電力段加強巡檢轄區內 5 號 CT 比流器。
35	12月13日 12時26分	崇德~鳳 林間	12:26 花蓮縣政府東南方 9.5 公里發生芮氏規模 4.3 地震，崇德~鳳林間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，13:33 路線恢復正常行駛。	12:26 花蓮縣政府東南方 9.5 公里發生芮氏規模 4.3 地震。	存查。
36	12月15日 06時26分	新埔站	第 2507 次於新埔站因電車無動力，經處理無效後請求救援，判斷無法修復後，令本次車新埔~彰化間停駛。	EM533 的 Q079 卡元件老化。	Q079 電子卡請廠段辦理序號登錄追蹤使用，如重複發生故障者，報廢處理。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
37	12月15日 15時16分	蘇澳站	第4193次於蘇澳站西正線機外要調車進1股道時，因電車EP501號VCB不閉合致編組無動力，即報有關單位，經司機員處理後恢復正常，本次車蘇澳站晚20分開車。	EP501VCB斷流器跳脫。	請機務處督導車輛保養廠，針對進廠檢修車輛辦理VCB斷流器開關功能測試。
38	12月15日 19時18分	內惟站	第3334次於內惟站停車位置不當(超出月台約3車)；司機員請車長至列車後部引導退回月台正確停車位置辦客後，延誤晚10分開車。	司機員受號誌影響，遺忘停靠車站致停車位置不當，又未通報控制員後私自退行。	一、司機員應落實呼喚應答、移動磁鐵游標確認停靠站，避免受號誌影響遺忘停車。 二、司機員應開啟到站播音監聽喇叭，以利提醒注意停車辦客。 三、辦理教育訓練加強司機員遵守正線上退行之相關規定並如實通報。 四、請南區營運處督導高雄車班組辦理教育訓練宣導人員應落實通報作業程序，不得隱匿不報並將訓練辦理情形提報營運安全處備查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
39	12月16日 11時57分	瑞芳站	第7538次於瑞芳站南端OS區間調車時機車動力異常，初步查為瑞芳站調車同仁於第8、9車間連掛列車操作海側考克後，準備越過操作山側考空前，第7538次列車長即走向後方守車並呼叫司機員移動列車，調車同仁發現列車移動後即跳開並呼叫列車長但均佔頻，經司機員反應列車移動異常後列車長退回至連結處知會調車同仁打開BP考克及氣軔試驗貫通後續行調車，本次車於4股側線待避第411次後開車。	調車同仁於連掛後進行考克操作時，列車已開始移動。	一、依據本公司調車作業標準作業程序規定，車長須落實調車監護工作，於移動車輛前，應確認所有人員均已撤離危險位置後，方得移動。 二、請東區營運處督導所屬車班組辦理教育訓練，宣導車長於調車作業時，應落實調車監護工作，確認人員完成摘接、氣軔貫通作業並撤離危險位置後，方得令車輛移動。
40	12月16日 20時17分	斗南~新營站間	20:17在嘉義縣政府東北方11.1公里發生芮氏規模3.9地震，斗南=新營站間按3級地震規定辦理，經第1趟列車以60km/hr慢行運轉無異常，20:41路線恢復正常行駛。	20:17在嘉義縣政府東北方11.1公里發生芮氏規模3.9地震。	存查。
41	12月17日 08時57分	貢寮~雙溪間	4127次通報，貢寮~雙溪間西正線上行第一閉塞故障，即通知號誌單位查修，於13:00號誌恢復正常，號誌故障時間計243分。	經查為貢寮~雙溪間西正線25.3k處與26.3k處電纜32、33芯鏽蝕不良肇致號誌故障。	一、請電務處督導臺北電務段編列相關預算更換福隆號誌分駐所轄區電纜，避免因鄰近海邊造成之電纜鏽蝕，降低類此故障再次發生。 二、將此故障案例納入教育訓練中，增進同仁學習查修邏輯，減少緊急應變之處理時間。
42	12月17日 13時33分	田中站	13:33田中站東正線下行進站、西正線上行出發號誌故障，即通知號誌單位查修，現場檢查係B12充電機不良所致，經更換充電機後，於14:04號誌恢復正常，號誌故障時間計31分。	經查為田中站B12充電機老舊故障，肇致號誌故障。	請電務處督導彰化電務段編列相關重置計畫預算，針對轄區老舊不良之充電機進行改善，避免類此故障再次發生。
43	12月17日	十分站	宜蘭工務段瑞芳分駐所道班於十分	路樹翻落侵入十分~三貂嶺間	請工務處督導各工務段持續落實辦理

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	15 時 30 分		站申請平溪線 K1~K13 間邊坡維護作業，維護期間道班人員於十分~三貂嶺間(K1+600 處)發現路樹翻落侵入路線上，即報相關單位並緊急移除路樹。	(K1+600處)路線。	路線巡查並依影響木管理須知列管及處置。
44	12 月 18 日 02 時 50 分	花蓮站	02:50 許，花蓮站 5 號電力開關異常斷電示警，經電力同仁查看係 11 股道位於人行天橋下方固定式包覆絕緣保護套內之主吊線老舊斷裂(銅綠鏽斑)所致，經關閉第 17 群電力及移開停留股道貨列後，電力維修車進入搶修。07:14 搶修完畢恢復正常供電。	一、因開關裝有保護條包覆，故斷裂處不易發現。 二、使用年限已久。	一、將臺東電力段轄區內保護條重新打開檢視，並改為接觸線固定(114 年 1 月已完成)。 二、對轄區內有保護條包覆之電車線進行特檢，未發現異常。 三、請電務處督導臺東電力段，將側線主吊線更新為 95mm ² 主吊線(花蓮港線電車線更新工程)。 四、請臺東電力段將轄區內保護條改為接觸線固定。 五、請電務處編列重置工程將臺東電力段轄區內 49.5mm ² 主吊線更新為 95mm ² 主吊線(計畫名稱：臺東電力段第一期北迴側線(花蓮站)95mm ² 主吊線及電車線相關設備重置工程)。預計 115 年年底前完成。
45	12 月 18 日 10 時 03 分	貢寮~雙溪站間	10:03 第 211 次司機員通報，貢寮~雙溪站間西正線上行第二閉塞故障(顯示險阻)，經號誌單位查修後於 12:01 修復，號誌故障時間計 118 分。	經查為西正線上行複示繼電器(WRTPR)接點不良，肇致綠燈無法順利點起，影響行車。	請電務處督導各電務段依規定辦理年度繼電器接點養護，如繼電器插拔、接點接觸量測、除塵…等作業，避免類此故障再次發生外，另後續編列預算更新及整修相關繼電器。
46	12 月 18 日 10 時 46 分	白沙屯站	第 2522 次車行駛至白沙屯站時，值班站長發現有一白色泡棉包材卡在第 7 車集電弓，即通報乘務人員，經	第 2522 因集電弓卡到異物降弓處理	請電務處督導各電力段加強巡視及檢修轄區內電車線設備，以避免類似事故再度發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			降弓並轉供後，本次車白沙屯站晚 27 分開車。		
47	12 月 18 日 14 時 56 分	宜蘭~蘇澳新(蘇澳新~蘇澳)~和平間	14:56 宜蘭縣政府東南方 24.7 公里發生芮氏規模 4.0 地震，宜蘭~蘇澳新(蘇澳新~蘇澳)~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，15:38 路線恢復正常行駛。	14:56 宜蘭縣政府東南方 24.7 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
48	12 月 19 日 09 時 55 分	潮州基地	09:55 潮州基地乙 1 調車班調車機，於潮州基地到開線 16 股聯掛編組續往南推進庫內整備線進行編組電池一檢，於推進時撞上南邊止衝擋(A19)，致編組南端鼻頭蓋受損，無人員受傷，不影響本線行車及基地調車作業。	一、推進調車時未指派人員至行進方向前端引導。 二、調車人員不熟悉該股道路線有效長，影響判斷停車距離。 三、未遵守調車人力規定及未依調車 SOP 辦理作業。 四、人員聯繫不足，確認作業沒有落實。	一、請南區營運處督導高雄運務段，辦理推進調車作業時應指派人員至末端引導，並加強教育訓練。 二、請南區營運處督導高雄運務應落實調車標準作業程序訓練，值班站長於勤前教育時再加強宣導。 三、落實走動式管理、加強現場調車考核。
49	12 月 19 日 14 時 23 分	銅鑼站	第 2194 次車行駛至銅鑼站時，值班站長發現一白色塑膠袋卡在第 3 車集電弓並立即通報，本次車於南勢站降弓並轉供後開車，計增延晚 23 分。	1 白色塑膠袋卡在第 2194 次第 3 車(EP885)集電弓。	請電務處督導各電力段加強轄區內電車線巡視，避免類似事故再度發生。
50	12 月 20 日 17 時 00 分	臺東站	第 3038 次車於臺東站，因本務車車上 ATP 故障，原地重開後無效，請臺東機務段另備編組替駛，晚 59 分開車。	ED921 之 TCOR 繼電器故障導致 ATP 故障。	查 900 型編組有關 TCOR 繼電器 故障只有 ED921 一次，近三年並無其他故障記錄，研判列為個案。
51	12 月 20 日 17 時 40 分	浮州站	第 176 次車行駛西正線通過浮州站，1 名旅客於車站第一月台 9 車位置躍	1 旅客於州站第一月台 9 車位置侵入路線，第 176 次司機員立即鳴笛示警	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
			下，司機員發現該名旅客後即鳴笛示警並緊急煞車，17:57 救護人員及消防隊到達現場，18:06 路警到達現場查看並蒐證，經搜查路線後未發現該名旅客，20:29 路警蒐證完畢後放行。	並緊急煞車。	
52	12 月 20 日 21 時 59 分	西勢站	第 3292 次於西勢站因第 7 車海側南端車門故障，經處理無效後無法開車，令本次車西勢~臺南間停駛。	一、第 3292 次車長隔離車門操作不熟悉。 二、EMA833 門機電磁閥作動異常致車門無法關閉，車輛無發出力。	一、EMU700/800 型車門故障隔離程序，已在 11312 月 26 日已發文重申。 二、800 型編組門機特檢發現電磁閥作動異常，立即更換門機總成。
53	12 月 21 日 11 時 14 分	高雄站	第 516 次於高雄站因機車無法送電，即報有關單位，令本次車迴送至新左營站加掛前位機車續開，計延誤晚 26 分。	E227 MAA 接線盒內鐵絲碰觸三相 UVW 接線鈑，造成客車用電力接地故障。	請機務處督導各機務段全面加裝壓克力板減少接線盒外蓋與本體之縫隙，防止鐵製物品掉進碰觸 UVW 接線鈑。
54	12 月 21 日 11 時 42 分	鳳山站	11:42 許，旅客通報鳳山站 1 月台 B 側有 1 旅客掉落軌道，車站緊急通報相關單位，第 103 次(自強號)遂緊急停於北邊 OS 區間未撞及，查該名旅客腿部有骨折情形，經救護人員到場後於 12:06 送醫，路線恢復正常行駛。	1 民眾於鳳山站 1 月台 B 側侵入路線。	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。
55	12 月 21 日 14 時 52 分	竹東站	14:52 許，竹東站下行出發號誌故障，即報有關單位，15:54 經號誌人員查修後恢復正常，故障時間共計 62 分。	經查為斷燈檢知器當機，導致竹東站 3 股下行出發(2RC)號誌無法顯示，影響行車。	後續人員檢視斷燈檢知器之繼電器及迴路接腳，皆無發現異常及銅綠，判斷為暫態性故障，請電務處督導各電務段將此故障案例納入障礙研討會中，供同仁學習。
56	12 月 21 日 15 時 27 分	內灣~富貴站間	民眾通報 1933 專線：內灣=富貴站間(約 K27+100 處)有一婦人昏倒於路線旁，已通知救護車到場處理；現場因救護人員需跨越路線，令後續列車以	1 民眾昏倒於內灣=富貴站間路線旁。	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
			25km/hr 慢行注意運轉，15:35 救護車將該婦人載離現場，慢行解除恢復正常行駛。		
57	12 月 21 日 15 時 40 分	內壢~中壢站間	民眾通報 1933 專線：內壢=中壢站間普仁里平交道(K65+692)附近有鐵皮掉於路線上，致影響內壢=中壢站間東西正線；即報有關單位，工務單位派員至現場處理，於 16:11 將鐵皮移除，並由路警攜回處理，路線恢復正常行駛。	內壢 = 中壢站間普仁里平交道 (K65+692) 附近有鐵皮掉於路線上。	請工務處督導各工務段持續辦理每日路線巡查作業，如有發現異物入侵路線即儘速排除。
58	12 月 22 日 20 時 13 分	花蓮站	第 4247 次於花蓮站因電車 VCB 不閉合致列車無動力，即報有關單位；經技術支援無效後更換編組，晚 19 分開車。	EMC551 輔助風泵無熔絲開關跳脫。	一、預防性更換輔助風泵 NFB。 二、辦理輔助風泵 NFB 紅外線溫度量測特檢。
59	12 月 23 日 17 時 36 分	竹南站	17:36 新竹變電站跳電，竹南站通報發現站內 1207 次第 3 車集電弓礙子跳火，經通知司機員將故障集電弓降下，電力調配室再送電成功，轉供後恢復正常，晚 8 分開車。	霾害使高壓絕緣礙子絕緣不良致電車線跳電。	一、立即實施礙子檢查及清潔工作，並全面特檢登記造冊。 二、EMU900 型車隊比照 EMU500 型於冬季 45 天實施集電高壓絕緣礙子清掃。
60	12 月 23 日 22 時 04 分	彰化站	第 2562 次彰化站開車時列車集電弓發生瞬間跳電，經檢查係機車集電弓礙子短路爆裂所致，經更換編組後晚 40 分開車。	外物入侵纏繞礙子及時逢下雨，絕緣不良產生短路跳火現象，造成礙子局部爆裂。	一、集電弓礙子不良有接地之虞，即時排修更換備料避免造成車輛故障。 二、霾害期間(含颱風及天候不良有造成礙子跳火之虞時)縮短礙子清掃週期為 30 天。
61	12 月 24 日 04 時 16 分	頭城站	宜蘭工務段於頭城站內 1~4 股進行路線保養維護作業，工程維修車於調車時未確認 16 號轉轍器開通方向即前行致擠壞，經以尖軌鎖錠器鎖定位後	一、司機及指揮員未確認號誌機為紅燈，且行經轉轍器前未確認該轉轍器開通方向。 二、人員未落實呼喚應答，且並未再	一、辦理維修車進出時應再三確認號誌及進路轉轍器開通方向。 二、持續辦理各工程維修車司機員回訓，增加事故案例宣導以提升危

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			改以西正線辦理行車。07:28 修復恢復正常行車。	三確認維修工程車輛行駛股道及轉轍器開通方向。 三、現場作業人員與車站間之橫向聯繫、溝通未完全。	害辨識、風險管控觀念，並加強考核管理。 三、持續依「行車調度無線電系統使用管理須知考核辦法」辦理考核作業，如有未依規定落實情形者，將予以懲處並要求檢討改善。 四、請工務處督導所屬辦理維修車進出作業時，應落實橫向聯繫，相關轉轍器進路及操作亦應複誦並再次確認。
62	12月24日 17時56分	蘇澳新~ 永樂間	第 7502 次行駛蘇澳新~永樂間西正線，因細雨軌面溼滑致機車動輪空轉爬坡不上要求退行，18:14 列車退回蘇澳新站 6 股道，啟動次位機車 R162 做輔機，本次車蘇澳新站增延 38 分開。	因細雨軌面溼滑致動輪空轉爬坡不上。	一、請機務段於在職訓練時，加強乘務人員遇有車輛動輪空轉時駕駛模式訓練。 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。
63	12月25日 04時12分	和仁~崇 德間	04:12 和仁~崇德間西正線軌道電路落下，即通知號誌單位查修，09:23 經處理後恢復正常，軌道電路故障時間計 311 分。	經查為中途電源電纜接續箱 AC440V 引出線電纜短路造成電源持續跳脫，肇致號誌故障。	請電務處督導花蓮電務段針對和仁~崇德間的移設纜線加強檢視，避免類此故障再次發生。
64	12月25日 07時04分	七堵站	第 109A 次車於七堵站因機車 VCB 不閉合，經更換編組後開車；第 109 次(基隆~彰化)行駛汐止~南港間東正線時，機車 ATP 發生異常，多次重啟無效停用，依限速 60km/hr 行駛，於臺北站更換編組後，增延 51 分開車。	E1059MV 卡暫態故障造成 VCB 無法閉合更換編組。	112/9/6 富岡機廠已提需公司採購 MV卡60PC，後依第 43 次PP 機車故障改善小組會議修正數量為30PC；到料前將再嚴謹測試後確認無異常再裝車使用。
65	12月25日 08時10分	新竹站	08:10 新竹站通報全站場電車線無電，經電力單位搶修後 08:34 東、西主正線及往內灣線東、西主正線電車線恢復供電，09:20 配合電力單位搶	一、於新竹站 7 股西側 105/43 桿礙子因絕緣退化燒毀短路造成大電流熔斷造成主吊線斷股。 二、初判係新竹站 7 股西側之主吊	一、請電務處督導臺北電力段於「臺鐵電務智慧化提升計畫(臺北電力段電車線設備改善工程)」一案(預定完工日期：116年12

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			修需要，內灣線東主正線封鎖斷電，09:59 第 7502 次貨列轉線調離，電力維修車進場搶修，13:43 搶修完成，全站電車線恢復正常供電。	線夾體內主吊線有斷股，又受張力作用致主吊線拉斷，且碰觸到懸臂礙子，造成大電流熔斷輔助線，肇生主吊線斷落。	月31日)，全面更換轄區內剩餘49.5mm ² 為95mm ² 主吊線。 二、加強巡檢轄區內49.5mm ² 主吊線。
66	12月26日 14時25分	花蓮站	第177次車於花蓮站因列車顯示APC不復位，經處理無效後更換編組作177A次行駛，行駛至新竹站時後連機車無法升弓處理無效，令本次車新竹~斗南間停駛。	E1040 APD 之 5554 線接線端子斷路，發生 APC 不復位故障。	請機務處督導車輛保養段針對 PP 機車 APC 裝置之 APD 接線狀況全面辦理檢查。
67	12月26日 16時08分	崇德~鳳林間、鳳林~瑞穗及崇德~東澳間	16:08 花蓮縣政府東南東方 11.8 公里發生芮氏規模 5.2 地震，崇德~鳳林間按 4 級地震規定辦理，鳳林~瑞穗及崇德~東澳間按 3 級規定辦理，經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀，18:41 路線恢復正常行駛。	16:08 花蓮縣政府東南東方 11.8 公里發生芮氏規模 5.2 地震。	存查。
68	12月27日 15時00分	海科館~瑞芳站間	第4828次車行經海科館=瑞芳站間因天雨軌面溼滑致動輪空轉，退回海科館站再開，瑞芳站晚35分到。	因細雨軌面溼滑致動輪空轉爬坡不上。	一、請機務段於在職訓練時，加強乘務人員遇有車輛動輪空轉時駕駛模式訓練。 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。
69	12月27日 17時20分	知本=康樂站間	第313次司機員通報於行駛知本=康樂站間(約K91+500處)撞及不明物，經下車查看後無發現異狀，現場晚13分開車；18:33 工務同仁於現場發現一狗屍，隨即處理完畢。	第313次行駛知本=康樂站間(約K91+500處)撞及動物。	請工務處各工務段辦理路線巡查時如有發現圍籬破損即儘速修補。
70	12月28日 06時13分	臺北站	第4138次行經臺北站北端 O.S 區間時，因電車集電弓自動降下列車無動力，重新升弓無效後請求救援，經司	EP714 升降弓電磁閥線圈開路造成集電弓自動降下。	請機務處督導車輛保養廠、段量測升降弓電磁閥並研議加裝突波吸收器。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			機員電源轉供後恢復動力，現場晚 28 分開車。		
71	12 月 28 日 06 時 49 分	大華~十分站間	第 4706 次車大華站準點開，06:58 行經大華~十分站間(K5+100)司機員發現邊坡有落石掉落至路線，即通報相關單位，經乘務員下車將落石移除至路線外後開車，十分站晚 13 分到。	大華~十分站間(K5+100) 有落石掉落侵入路線。	一、持續依「鐵路邊坡養護手冊」辦理邊坡分級及處置作業。 二、納入本公司宜蘭工務段轄內邊坡防護委託技術服務案。
72	12 月 28 日 10 時 55 分	日南站	第 1006 次司機員通報，日南站西正線出發號誌閃爍漸弱，11:09 退回日南站後號誌無顯示即改走東正線，經號誌同仁查修後恢復，故障時間計 75 分。	經查為日南站三股上行出發 LED 綠燈模組燒損，無法順利顯示影響行車。	請電務處督導彰化電務段使用 ATP 維修診斷系統（MDC）含電壓、點燈電流數值紀錄等功能，提前預防並更換，另於主管不定期巡檢及督導作業時，將此項目納入重點觀察事項。
73	12 月 30 日 03 時 51 分	花壇~新營間、臺中~彰化、沙鹿~彰化、新營~臺南間	03:51 嘉義縣政府東北東方 41.8 公里發生芮氏規模 5.1 地震，花壇~新營間按 4 級地震規定辦理，臺中~彰化、沙鹿~彰化、新營~臺南間按 3 級地震規定辦理。07:00 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。	03:51 嘉義縣政府東北東方 41.8 公里發生芮氏規模 5.1 地震。	存查。
74	12 月 30 日 05 時 08 分	七堵站	第 6066A 次司機員通報，於整備時發現機車鼓風機故障無法啟動，經更換機車後晚 30 分開車。	E418 FFR 接觸器固著導致鼓風機無法全速。	請機務處督導車輛保養段針對 GE 機車全面辦理測試 FFR 功能檢查並限期於 114 年 5 月底完成。
75	12 月 30 日 12 時 40 分	新城站	第 219 次車於新城站停靠時，車長發現第 3 車車下冒出油霧，司機員下車查看發現係空氣壓縮機故障即請求救援並更換編組，本次車由花蓮另備編組迴送新城站特開，晚 59 分開車。	異物撞擊主風泵基座銅管致接頭螺牙斷裂破損漏油。	請機務處督導各機務段於機班段訓時辦理主風泵發生異常應急處理教育訓練，縮短故障排除時間。
76	12 月 31 日 16 時 13 分	新左營站	第 3073 次電車於新左營站發生列車不出力故障，緊急緊軔數次無效後即請求技術支援，經隔離 ES 開關後恢	EP567 電門把手微動開關接點不良。	一、於 3B 以上保養時，檢測微動開關功能作用正常，遇不良即時更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			復正常，晚 13 分開車。		二、請故障改善小組研議四級以上保養時，更新微動開關。