

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 6 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	6 月 10 日 19 時 35 分	內壢~中壢 間	19:35 第 1237 次車行經內壢~中壢間東正線(K66+300 處)，一民眾侵入路線，司機員發現後立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，即報相關單位，19:42 路警到達現場查看蒐證，20:04 救護車將傷者送醫，到院後死亡，20:27 經路警蒐證後放行。	1 民眾於內壢~中壢間東正線(K66+300 處)，遭第 1237 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	6 月 12 日 08 時 52 分	樹林調車 場	08:52 樹林調車場通報，庚一調車機(R109)由 W6 股道欲往 W10 股道連掛 EMU500 型編組，08:38 調車機(R109)行經第 511 號轉轍器(定位)發生全軸出軌，由運安處轉通報運安會及鐵道局，並偕同鐵道局於 10:45 趕赴現場蒐證調查，本出軌事故不影響車輛出入庫及其他行車，現場持續搶修至 21:10 復軌，路線於翌日 00:15 復舊，00:47 測試完畢，恢復正常行駛。	一、調車員司未確認轉轍工是否已將轉轍器開通正確方向後再行顯示調車號訊。 二、轉轍工未確認轉轍器開通方向，即向調車員司顯示確認號訊。 三、場區夜間照明不足，影響視覺。	一、嚴格執行調車人員(調車員司、調車員、轉轍工)應依規定全員到位，並予勤前教育後就定位始得進行調車作業。 二、加強調車人員教育訓練，確實遵守「聯繫、再聯繫、再三聯繫」及「確認、再確認、再三確認」。 三、請北區營運處督導臺北運務段儘速盤點探照燈故障件數，逕洽臺北電務段修繕恢復設施功能，如遇瓶頸往上簽陳。 四、請北區營運處督導所屬段依規定儘速辦理員工教育訓練(一週內完成樹林站、一個月內完成段級、三個月內完成跨處)。 五、北區營運處、段級主管，自 114 年 6 月 17 日起輪派進駐樹林調車場督導，以及現場主管落實日常及不定期(不預警)現場稽核，確認調車作業務必全員就定

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					<p>位，如有發現違失情形，立即糾正。</p> <p>六、請北區營運處督導樹林調車場於行控中心 EP 盤明顯處張貼標語，提醒調車人員再次聯繫確認號誌及轉轍器進路是否正確；復於完成調車工作後，調車人員應予巡場檢視相關號誌及轉轍器設備無恙，避免二次事故（件）的發生。</p>
3	6月12日 18時38分	斗南~大林 間	18:38 第 144 次車行經斗南~大林間西正線 K276+950 處，有一民眾侵入路線，司機員發現後立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(已明顯死亡)，19:05 路警到達現場，22:01 經路警蒐證後事故列車放行。	1 民眾行經斗南~大林間西正線 (K276+950)，遭第 144 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。
4	6月14日 11時57分	苗栗~銅鑼 間	11:57 第 117 次車行經苗栗~銅鑼間(南勢站 K147+200)東正線，一民眾從月台欲侵入路線，司機員發現後立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(已死亡)，即報相關單位，12:16 路警到達現場，12:42 現場經路警蒐證後報檢察官同意放行。	1 民眾從南勢站月台侵入路線，遭第 117 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 64 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	6月1日 16時09分	竹北站	第 2538 次車於竹北站，站方通報後端電車鬆軶不良(疑似有冒煙情形)；於新豐站檢視車輛走行裝置無異狀(無冒煙及燒焦味)，晚 14 分開車，後續編組運用第 2543 次北湖站開車仍無異狀。	因車站人員通報車輛疑似有鬆軶不良情形，辦理預防性停車檢查。	針對通報有運用中出現疑似鬆軶不良車輛，加強走行、傳動、軌機系統之檢查。
2	6月1日 18時25分	東澳~南澳站間	18:25 第 172 次行經東澳=南澳站間機車突然失去動力，即以惰速運轉進南澳站；經司機員重新降升弓後恢復動力，晚 14 分開車。	E1016 號機車偵測直流成份作用致 VCB 切開不出力。	函文各段宣導，司機員遇PP編組無故障指示VCB切開時，可嘗試降弓重新復位啟動，縮短處理時間。
3	6月2日 17時15分	新左營站	17:15 第 3021 次於新左營站準點開出時，司機員通報車上 ATP 顯示冒進號誌，經行控下達行車命令退回至 1 股後再開，現場晚 22 分開車。	司機員將列車開出時將 ATP 設定為「調車」模式，未設定為「司機員責任」模式，導致 ATP 作用。	一、於機班在職訓練時多宣導調車結束應改為司機員責任模式。 二、上車抽查時注意乘務員 ATP 操作，如有不當則記錄於指認呼喚應答考核表。
4	6月2日 19時05分	六家~竹中間	19:05 第 1763 次行經六家~竹中間(OS 區間)，因電車無動力且無法升弓，請求技術支援後，動力恢復正常，19:54 到達竹中站(計延誤 49 分)。	EM580 TCU 電子卡 L067、L075 故障。	一、加強司機員通報準確度，以利迅速判斷與應急處理排除故障。 二、提報故障改善小組追蹤 EMU500 型未動改編組之 TCU 電子卡故障樣態，俾憑檢討精進檢修程序，以利編組後續整備運用。 三、機廠檢還段修品裝車測試追蹤使用情形 1 個月。 四、考量本次故障車為未動改編組，因硬體老舊穩定性較差，後續將儘可能優先安排為備用編

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					組。
5	6月3日 05時26分	員林站	05:26 第 102 次車於員林站，因本務機車主變壓器故障無動力，即報有關單位；司機員重新降升弓無效，本次車駛至彰化站更換編組後，晚 51 分開車。	機車(E1040)主變壓器高壓穿套破裂，造成接地並伴隨布氏裝置作用故障。	於日檢時針對一次側過電流偵測器目視檢查，並於 2A 以上保養進行開蓋檢視，如有異常即安排進廠詳細檢查。
6	6月3日 13時24分	樹林站	13:24 第 7501 次車行經樹林站西主正線北端 OS 區間發生機車熄火、警鈴響、LOS 柱塞彈出，司機員復位柱塞並重新啟動，拉油門又發生相同狀況，再次復位並等 5 分鐘後續駛，13:33 進樹林站 3 股道，14:00 本次車到達鶯歌站，經加掛前位機車後於 14:46 開車。	司機員油門操作太快導致 LOS(機油壓力開關)保護機制作用。	一、請各段將”R型柴電機車油門把手操作”納入7月份機班在職訓練教材。 二、請各段R200型機車駕駛轉換訓練能加速完成，以取代舊柴電運用。 三、將提醒語文字再放大且顏色醒目。
7	6月4日 20時29分	和平站	20:29 第 7557 次車到達和平站待避 241 次，司機員發現第 3 輛機車(E409)後轉向架鬆軌不良，隔離 BC 考克後開車，22:40 到達蘇澳新站，摘解第 3 輛機車後開車，經列檢檢查機車 E409 回報未發現異狀(計增延 80 分)。	一、因軆缸鬆軌行程較短，致閘瓦鬆軌間隙判斷不易，乘務人員採預防性應急處置。 二、機車 E409 經返段後詳檢均無鬆軌不良情形。	一、114/08/13 已針對乘務人員及檢修人員辦理軆缸行程鬆緊軌教育訓練。 二、針對軆機調整，軆塊更換後，軆缸行程緊軌時調整至軆缸行程紅白色尺標 2/3 處(約 6 公分)以防止造成鬆軌不良及目視誤判，並實施教育訓練。
8	6月5日 05時56分	九讚頭~ 合興站間	05:56 第 1802 次車行經九讚頭~合興站間因雨軌面溼滑致動輪空轉登坡不上，於合興~富貴站間又發生同樣情形，令本次車及折返 1803 次合興~內灣站間停駛。	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。
9	6月5日	和仁站	12:15 許，和仁站 102B 號轉轍器故障	人員檢視和仁站 102B 轉轍器相關螺	針對常扳轉之轉轍器，每月養護及工

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	12 時15 分		(無法定、反位)，12:35 站方派員前往現場，並以手搖把將轉轍器扳轉至定位，並通報號誌人員，經號誌人員查修調整後恢復正常，故障時間計 73 分。	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。	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。
10	6 月 5 日 13 時18 分	龜山~大里站間	13:18 第 7527 次車行經龜山~大里站間西正線(K47+600)，司機員發現機車油門二段正常、三段引擎琥珀燈亮、八段引擎熄火，隨即請求救援，13:40 慢速駛進大里站等待救援，經礁溪站指派救援機車聯掛後，本次車大里站晚 83 分開車。	R210引擎出力不足	督導立約商每次運用回來清洗零級濾心並觀察一個月。
11	6 月 6 日 06 時23 分	南港站	06:23 第 4138 次車行駛至猴硐站，車長自該車廂山側中門關門時北門無法關閉，經確認北門機構並自北門主控開關車門多次亦無法關閉，隔離車門後仍無法完全閉合(約 10 餘公分空隙)，即通報猴硐站、經協助處理後，本車次猴硐站晚 17 分開。	車長對於車輛設備不熟悉，致車門機械鎖未定位與門板發生干涉卡住。	請機務處督導新竹機務段發文向運務處辦理車班人員教育訓練。
12	6 月 7 日 13 時09 分	潮州~南州間	13:09 許，第 3323 次行經潮州~南州間因通過中性區間 VCB 自動切開(無故障代碼)，致列車無動力即報有關單位；司機員重新升降弓 4 次後恢復正常(現場增延 13 分)開車。	EM567 號過中性區間 VCB 切開(暫態故障)。	發文至各段辦理機班在職訓練，遇電車組無故障指示 VCB 切開時，請降弓、key off、等 10 秒後再 key on、按升弓復位按鈕。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
13	6月7日 19時09分	新營~善化間	19:09 臺南市政府東北東方 40.4 公里發生芮氏規模 4.0 地震，新營~善化間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，19:32 路線恢復正常行駛。	臺南市政府東北東方 39.2 公里發生芮氏規模 3.9 地震。	存查。
14	6月9日 12時57分	上員站	12:57 第 1820 次車於上員站，司機員檢查 DR1021 發現 G 引擎過熱停機，即辦理轉供，惟 P 引擎過熱停機，即通報竹東站，經下車復位無效，續經稍作降溫後強迫散熱風扇恢復正常，13:41 退回竹中站，令本次車及折返 1821 次竹中~內灣站間停駛，編組後續運用 1824 次改由新竹 DR1020+1011 出庫替駛。	引擎達工作溫度時節溫器開度不足、作動較慢，冷卻水因散熱效率不良，水溫過高時瞬間大量流經 95 度溫度開關，保護電路作用造成引擎發生過熱停機情形。	辦理 DR1000 型引擎冷卻系統特檢。
15	6月10日 06時48分	六家站	第 1703 次於六家站表定 07:07 開車，司機員換端開啟本務電車 ATP、電門 Key on 後 ATP 畫面顯示未啟動，駕駛室「TCU 主控指示燈」未亮、「TCU 被控指示燈」亮，即請求技術支援，依檢查員指示隔離第 1 及第 2 轉向架、降弓重啟後無電，07:19 請求救援，為編組運用，本次車、後續運用 1708 次及 1707 次停駛；故障編組作 1703B 次迴送新竹查修。	EMC532 電門總成接點偶發性阻值過高，造成主控端無本務故障(無動力)。	宣導司機員如遇無本務主控時，應依應急手冊立即確認 HCR1-4 作用否，如未動作應重置駕駛室總控制 NFB 或強迫 HCR1。
16	6月10日 11時23分	岡山~路竹間	11:23 第 7202 次行經岡山~路竹間，機車 GR 作用(動力接地)，司機員請求技術支援，將接地開關隔離後，續以 15km/hr 以下惰速進路竹站等待救	車輛停放於庫外時，遇雨由車門、窗縫隙滲入，造成駕駛室下方第 1 牽引馬達風道進水，馬達壁有跳火現象，造成動力接地。	一、將 R 型柴電機車油門把手操作”納入 7 月份機班在職訓練教材 二、儘速完成 R200 型機車駕駛轉換

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			援，由左營機務分段指派單機前往救援，12:53 經聯掛救援機車後開車。		<p>訓練，以取代舊柴電運用。</p> <p>三、辦理 R20 型柴電機車特檢，將各牽引馬達拆開檢視有無積水或水漬現象，並量測絕緣值紀錄備查，若有異常則作後續檢修及加強防水處理。</p> <p>四、於 2B 檢修時針對 R20 型柴電機車駕駛室底板鏽蝕破洞作修補及鼓風機風道與地板連接易滲水處以矽膠填補之補救措施。</p> <p>五、將 R20 型柴電機車軆機室門縫加裝泡棉，防止雨水滲入之補救措施。</p> <p>六、柴電機車正值汰舊計畫中，新車還未及銜接，減少 R20 型柴電機車長途運用。</p>
17	6 月 10 日 14 時 20 分	福隆站	14:20 第 7530 次於福隆站，因機車第二轉向架鼓風機斷路器故障即請求救援，由宜蘭機務段指派單機前往救援，經聯掛救援機車後，本次車福隆站 15:48 開車。	R207#2 轉向架鼓風機斷路器切換高低速時暫態電流致斷路器跳脫。	<p>一、請機務處督促立約商針對鼓風機斷路器跳脫故障辦理 VCU 軟體及斷路器規格更新。</p> <p>二、督促立約商將斷路器換為容量更高的規格(10A→16A)，預計於 10 月底前完成。</p>
18	6 月 11 日 00 時 45 分	和仁站	花蓮工務段於夜間封鎖施工，辦理和仁站西正線 101A 道岔抽換及砸道工程，原定西正線 05:30 完工，因第 554 次晚 29 分通過和仁站致工程延誤，於 06:33 解除封鎖；惟 05:00 東正線解除封鎖後因號誌故障，經第一趟 4117 次通過後東正線號誌恢復正常，即令和仁~和平間東正線單線雙	<p>一、101A 尖軌無法靠密、盤面號誌異常。</p> <p>二、第 554 次列車晚點 29 分，致延遲路線封鎖斷電進場作業時間。</p>	<p>一、如遇列車延誤影響封鎖時間，應評估所剩餘時間是否足夠辦理原定作業，並適時調整作業。</p> <p>二、預留充足時間供電務單位調整測試。</p>

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			向行車，西正線工程經完工後恢復雙線正常行車。		
19	6月11日 16時25分	礁溪~頭城站間	16:25 許，礁溪~頭城站間西正線上行方向閘柄故障致無法建立路線，即報相關單位，站方改就地控制亦無法排除；號誌同仁於查修發現第一閉塞WRCR 動作，先請頭城站取消號誌再由礁溪站重新建立方向閘柄後，即完成方向閘柄建立，西正線上行出發號誌暫修復正常(路線可正常建立)，惟該時段列車多，待夜間收車後再行查修及測試；翌日 00:30 現場測試數次皆正常。	經查為第一閉塞WRCR 繼電器(閉塞方向查核繼電器)持續激磁未順利釋放，肇致號誌暫態性故障，重新取消號誌使其釋放後，恢復正常。	研議於轄區夜間養護時，發函能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。
20	6月11日 19時00分	和平~南澳、宜蘭~大里、竹南~臺中、竹南~沙鹿及臺南~屏東間	19:00 花蓮縣政府南方 69.9 公里，發生芮氏規模 6.4 地震，太麻里~崇德、南澳~宜蘭、臺中~新營及沙鹿~彰化顯示震度 4 級，按 4 級地震規定辦理；和平~南澳、宜蘭~大里、竹南~臺中、竹南~沙鹿及臺南~屏東各按 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，22:05 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南方 69.9 公里發生芮氏規模 6.4 地震。	存查。
21	6月12日 10時08分	七堵站	第 6445A 次於七堵站，因機車風泵油乳化現象，經更換機車後晚 36 分開車，無影響其他列車。	E235 主風泵節溫閥控制不良，導致工作溫度偏低，造成油水分離不良產生乳化現象。	於 2B 以上保養更換節溫閥備品之前，先測試動作之正常後再裝車，保養後風泵啟動後，追加用測溫槍測量風泵工作溫度。
22	6月13日 07時13分	岡山站	07:13 岡山站西正線上行出發號誌故障(EP 盤閃爍)，即通知號誌單位查修，後續站方利用列車空檔多次扳轉轉轍器後恢復正常，現場經號誌人員	人員經檢視通報之轉轍器(13A/B 及 17A/B)相關迴路，包含量測電壓電流及檢查電纜良率皆無異狀，判斷為暫態性故障。	記錄相關暫態性故障地點，除持續追蹤該起故障外，利用不定期督導(含電務處每月督導)前往抽查量測。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			查核電路未發現異狀，恢復正常行車。		
23	6 月 13 日 13 時03 分	竹北~新 竹間	13:03 第 123 次車行經竹北~新竹間後連機車 VCB 不閉合、車廂無電，通報控制員請求技術支援，經檢修無效後，令本次車於苗栗站加掛輔機後再開，行駛至彰化站，因無預備機班可值乘輔機，遂改 EMU3000 型編組替駛，本次車彰化站晚 27 分開。	機車 E1036 UC1E 卡 U 95 晶片腳焊點不良，導致 VCB 不閉合。	於更換備品電子卡前，須檢視電卡外觀良好，並注意存放及移動時的保護。
24	6 月 13 日 19 時20 分	二結站	19:20 起二結站 16 號轉轍器及下行出發不穩定，通知號誌單位查修，現場經號誌人員測試正常，惟轉轍器接點採預防性更換後 19:38 回報修復，號誌異常時間計 18 分。	人員經檢視通報之轉轍器(16號)相關迴路，包含量測電壓電流及檢查電纜良率皆無異狀，判斷為暫態性故障。	記錄相關暫態性故障地點，除持續追蹤該起故障外，利用不定期督導(含電務處每月督導)前往抽查量測。
25	6 月 14 日 19 時47 分	佳冬~枋 寮間	19:47 第 129 次車行經佳冬~枋寮間(K61+300)撞及不明物，經停車查看係一隻狗，現場停留 15 分開車，後續由工務人員處理完畢。	第 129 次車行經佳冬~枋寮間(K61+300)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。
26	6 月 15 日 15 時01 分	上員~榮 華間	15:01 第 1824 次行經上員~榮華間(K13+400)撞到侵入路線之路樹，乘務員下車查看後回報排障器稍微撞到路樹，經乘務員將路樹移除後，現場晚 13 分開車，後續經工務單位於 16:56 處理完畢。	樹木傾倒侵入路線遭撞及。	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。
27	6 月 17 日 00 時45 分	和仁站	花蓮工務段於夜間封鎖施工，辦理和仁站西正線 101A 道岔抽換工程，原定西正線 05:30 完工，因工程延誤，05:56 解除封鎖；04:55 東正線解除封鎖後，電務單位發現號誌故障，05:52	行車室盤面號誌顯示異常。	請電務處督導各電務段於道岔抽換作業前，先行至現場了解線對良率(量測電壓電流)外，並擬定相關作業流程(如先行恢復轉轍器及計軸器等)，藉由配合切換與分駐所同仁分享作業經

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			第一趟 4117 次通過後東正線號誌恢復正常，05:56 恢復正常行車。		驗，以利順利完成切換作業。
28	6 月 17 日 05 時38 分	北新竹~ 竹北站間	05:38 第 1122 次車通報：北新竹~竹北站間 (K104+500) 有一民眾站在東、西正線路線中間(靠近西正線)，致列車無法通過(未撞及該民眾)，經路警將民眾帶離現場，路線恢復正常行車，本次車現場增延 15 分開車。	1 民眾站在北新竹~竹北站間 (K104+500) 東、西正線路線中間(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。
29	6 月 17 日 14 時48 分	桃園~內 壠間	14:48 第 7501 次行經桃園~內壠間東正線因機車無動力，經技術支援處理無效，令富岡基地派救援單機前往救援，機車經等待一段時間重新啟動後恢復動力，於 15:20 進入內壠站，經聯掛救援機車後續駛。	司機員油門操作太快導致 LOS(機油壓力開關)保護機制作用。	一、請各段將”R 型柴電機車油門把手操作”納入 7 月份機班在職訓練教材。(6/23 已發文各段) 二、請各段 R200 型機車駕駛轉換訓練能加速完成，以取代舊柴電運用。 三、將提醒語文字再放大且顏色醒目
30	6 月 17 日 16 時57 分	枋寮~佳 冬間	16:57 第 317 次行經枋寮~佳冬間 (K61+860) 疑似撞不明物，經乘務員停車查看回報無異狀，現場增延 12 分開車，並通知工務單位巡查路線，18:33 巡查後回報無異狀。	第 317 次行經枋寮~佳冬間 (K61+860) 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。
31	6 月 17 日 20 時50 分	南港~汐 止站間	20:50 起南港~汐止站間中途軌道佔用燈亮，致南港站中、西線上行出發號誌無法建立，即報有關單位，經號誌人員查修後，上行出發號誌恢復正常，另後續通報第 19 號轉轍器無法扳轉，於 21:56 查修正常。	經查南港站北端繼電器室之電池組不良待料更換中時，發生臨時斷電導致無備援系統銜接設備用電，肇致號誌故障。	請電務處督導臺北電務段協助各轄區備品之調料作業及本處持續辦理電池組之採購，擬於 115 年採購利用物料費採購電池供各段更換改善，避免類此故障再次發生。
32	6 月 18 日 07 時34 分	新營~臺 南間	07:34 臺南市政府東北東方 39.2 公里發生芮氏規模 3.9 地震，新營~臺南間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車	臺南市政府東北東方 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
			以 60km/hr 慢行運轉無異常，08:06 路線恢復正常行駛。		
33	6 月 19 日 06 時23 分	松山~台 北間	06:23 第 103 次行經松山~台北間東正線，因機車故障無動力及全列車無電，司機員處理無效即請求救援，令樹調派救援機車前往救援，續經技術支援，後連機恢復出力取消救援，令本次車臺北~彰化間停駛，旅客於臺北站改乘 107 次。	E1013 號第一馬達引線燒損、第四馬達接地線斷造成過電流燒損，引起其它零件燒損。	請機務處督導車輛保養段辦理各馬達引線特檢。
34	6 月 20 日 00 時20 分	景美~北 埔間	00:20 第 256 次車行經景美~北埔間因 SIV 連續跳脫及 VCB 不閉合，列車無動力，按壓中性區間復位按鈕無效後請求技術支援，經臨停北埔站重新降升弓後恢復正常，增延 12 分開車。	TEMU1008、TEM1015 車及 TEM1016 車 SIV 控制單元異常。	一、制作故障應急處置 SOP 供各段宣導使用。 二、於 3B 以上保養加強 SIV 功能檢測，不良者即時更換。
35	6 月 21 日 07 時41 分	南港站	第 111 次於南港站，司機員通報第 9 車 TCMS 顯示電動控制單元 BCU 故障、鬆軌不良等訊息，即請求救援及技術支援，經檢查員指示按下強制鬆軌按鈕(ARS)後恢復正常，晚 28 分開車。	EM3295 之 BCU(驅動控制單元)暫態性故障，造成鬆軌不良。	一、請機務處七堵機務段發文至各段有關 EMU3000 型遇驅動機故障處理方式，請針對乘務人員辦理教育訓練。 二、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。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
36	6 月 21 日 09 時10 分	花壇~員 林間	09:10 第 2154 次通報行經花壇~員林間西正線(K223+100~200)撞及不明物，經停車查看無異狀，現場停留 14 分開車；09:24 經 103 次回報為一頂安全帽。	第 2154 次行經花壇~員林間西正線(K223+100~200)撞及安全帽。	請各工務段持續辦理路線巡查，如有發現異物鄰近路線有影響行車之虞，即儘速排除。
37	6 月 22 日 07 時23 分	臺中港~ 大甲間	07:23 第 278 次行經臺中港~大甲間因機車 VCB 切開、SIV 故障及主變壓器油泵故障，即以惰速運轉進大甲站，並通報控制員，經重新降升弓後恢復正常，本次車大甲站晚 16 分開車。	直流成份過大，造成直流成份作用，肇致SIV抑制而切開VCB。（車輛自我保護系統啟動。	查臺北機務段持續觀察車輛運用情形一個月，確認無再因直流成份過高抑制 SIV，肇致 VCB 切開保護紀錄。
38	6 月 22 日 23 時16 分	侯硐~瑞 芳站間	第 7557 次行經侯硐~瑞芳站間時因機車(R213)總風缸壓力無法建立，停留軆機作用，致列車無動力，即請求技術支援；經司機員重啟後，軆機及動力恢復正常，計增延 29 分。	研判為 35F2000 貨車 KE3.19 動作閥漏氣導致 R200 無動力。	一、因 KE3.19 已停產，無維修料件可維修，目前潮廠正在購料中。 二、向司機員宣導故障應急處理方式避免事故，重新緊軆 2 次後重新充氣；如發現有動作閥漏氣，則隔離該車輛 BC 考克。
39	6 月 23 日 09 時26 分	知本站、 康樂站	09:26 起知本站下行、康樂站上行出發號誌故障，知本~康樂間變更為指令式行車，並通知號誌單位查修，經查修後於 11:02 修復，恢復行車。	經查為 CPU 上通訊控制模塊異常，除造成號誌聯鎖故障外更影響 I、II 系統切換，影響行車。	針對卡板檢修方式，與維保廠商協調設備測試頻率及作業方式，並於新維保合約中納入，避免類此故障再次發生。
40	6 月 23 日 10 時02 分	花蓮港站	10:02 第 7354 次車進入花蓮港站停車時，司機員發現機車 E304 車下第四軸處有冒煙情形(無明火)，即請求救援，令機車 E302 作 7355A 次(花蓮~花蓮港)前往救援，11:00 經花蓮機務	機車 E304 第四馬達軸承、保持器鉤斷裂，導致馬達咬死	於 3A 進廠時加強軸承及保持器使用狀態檢查。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			段檢查員研判係故障機車第四軸咬死，令暫停花蓮港站待檢修，後續運用 7355 次改由救援機車替駛，晚 55 分開車。		
41	6 月 23 日 12 時21 分	龜山站	12:21 第 4172 次車於龜山站依表定時間開車，惟車站南邊 12A/B 轉轍器定、反位故障致無法開出，12:41 車長以手動扳轉轉轍器固定於定位後晚 21 分開出，通報號誌人員處理後於 14:20 回報修復，轉轍器異常時間計 119 分。	經查為動作桿因道床震動導致動程改變造成尖軌靠密時應力回彈，造成號誌故障。	針對常扳轉之轉轍器進行動態扳轉測試，並請各段於每月養護及工電聯合檢查同時加強動態扳轉及人力晃動，以利發現問題並即時調整。
42	6 月 24 日 02 時00 分	志學=南 平間、崇 德=志 學、南平= 瑞穗間	02:00 花蓮縣政府西南方 30.9 公里，發生芮氏規模 4.9 地震，志學=南平間按 4 級地震規定辦理，崇德=志學、南平=瑞穗間按 3 級規定辦理；經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後，06:25 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府西南方 30.9 公里發生芮氏規模 4.9 地震。	存查。
43	6 月 24 日 08 時48 分	竹南站	第 2134 次 08:48 準點到竹南站，因電車線瞬間跳電隨即恢復正常供電，經重新升降弓後晚 9 分開車，同時間 2007 次於新竹站、2143 次於新竹~香山間亦有跳電情形，經重新升降弓後正常，經新竹電力分駐所巡查後回報，係新竹站洗車線 1 股接地棒未拆即送電，造成活線接地所致，現場設備無損。	監洗人員未依斷、送電 SOP 操作，致活線接地。	一、針對違失人員辦理議處。 二、主管幹部應加強落實走動管理，確認現場各項作業皆符合規定辦理。
44	6 月 24 日 18 時02 分	山佳站	18:02 第 1231 次於山佳站行經地上感應子時 ATP 系統故障 2 次，依調度員指示重啟後續行，後續於桃園站、楊梅站皆發生同樣情形，因延誤過甚，	EMU907 編組 ED9071 車 ATP 之 COMC 單體不良。	一、單體零件更換需熱機 4 小時以上再安裝上車，以確保系統穩定。 二、針對新購車輛不良品序號登錄追蹤，並開立保固缺失單，並請立

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			令本次車楊梅~新竹間及編組折返1262 次新竹~北湖間停駛。		約商限期改善。
45	6 月 25 日 00 時 50 分	臺北站	臺北工務段松山道班於夜間封鎖時，辦理臺北站(5~9 股道)中型砸道作業，因砸道造成合成枕位移，致 24A 轉轍器桿件蓋觸及 26 號轉轍器鐵件，導致軌道電路 22T 短路；作業過程中拆裝計軸器亦造成 22T 計軸故障，致使臺北站東正線下行出發號誌及萬華站西正線上行出發號誌無法建立，05:26 第一趟車無法開出，經號誌單位搶修，05:47 臺北站東正線下行出發號誌恢復正常，06:24 萬華站西正線上行出發號誌恢復正常。	一、砸道後，26 號轉轍器軌枕輕微位移，與 22A 轉轍器蓋板碰觸短路，致軌道電路 22T 異常。 二、受限於地下段空間不足，轉轍器設備排列過近。	一、將 22A 轉轍器桿件蓋板彎折至不碰觸 26 轉轍器鐵件。 二、以塑膠水管及橡膠墊片，加強絕緣阻隔效果。 三、全面清查臺北地下段所有轉轍器設備，僅有此處發現少於 3 公分之間隙。 四、辦理砸道作業時，如有影響電務、號誌設備之虞時，應會及電務單位配合辦理。
46	6 月 25 日 18 時 17 分	花蓮站	18:17 第 285 次花蓮站原擬準點開，司機員通報停留軌機故障(不鬆軌)無法開出，即重新降升弓無效後請求技術支援，經檢查員處理後恢復正常，本次車花蓮站晚 13 分開車。	TED2027 車之傾斜測試旋鈕未復位。	辦理檢查員 TEMU2000 型傾斜測試標準作業程序教育訓練。
47	6 月 25 日 19 時 05 分	新竹~香 山站間	19:05 起新竹~香山站間西線上行第二閉塞號誌故障，即通知號誌單位，19:47 經號誌人員查修後恢復正常，號誌故障時間計 42 分。	經查為綠燈燈泡燒損，導致閉塞號誌無法順利建立，影響行車。	試安裝該轄區之點燈是否可以改為裝設 LED 號誌燈，改善燈泡點燈壽命較短之問題，俾免類此故障再次發生。
48	6 月 25 日 22 時 20 分	七堵站	七堵站調車丁班將 EMU3000 型由調動機 DHL111 推進，從 P7 經 E1 前往 W23，行控聯絡機南後請丁班調車員司在 E1 稍等，因 E4 有 DRC 注完油要回 W21。22:20 機南建立 E4 往 W21 的號誌讓 DRC 換端進 W21，丁班調車員司當下疏於注意錯看號誌誤認	調車員司違反調車作業標準作業程序，調車中未落實先確認號誌後再顯示進行號訊移動車輛。	一、調車員司調移車輛前，須先與轉轍工、行控號誌員互相確認號誌及轉轍器開通方向，方得使車輛移動。 二、請北區營運處、段級主管不定期辦理走動式稽查，督導人員依規定SOP作業。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			E1 號誌建立(實為險阻)，即指揮調動機開車，致編組冒進號誌並擠壞轉轍器(背向擠岔)，無列車出軌及人員受傷，22:30 通報相關單位，翌日 01:33 修復 715 號轉轍器，無影響行車。		
49	6 月 26 日 12 時13 分	東澳~永樂站間	12:13 第 7527 次行經東澳~永樂站間時，因機車 R166 號動力異常，即報有關單位，後以惰速運轉進蘇澳新站後熄火重啟恢復正常，行至冬山~羅東站間時復不出力，於通報後 12:45 進站停車待救援，13:03 救援單機宜蘭站開出，到達羅東站，連掛本次車後於 13:25 開車(計延誤晚 40 分)。	R166 電氣暫態性故障不出力。	預防性更換 BF、SF、TDW 零件，總控制器微動開關及 BF 引線，追蹤 2 個月皆正常。
50	6 月 26 日 14 時41 分	南靖站	14:41 南靖站東主正線(5 股道)旁竹子受風吹折斷傾倒，侵入路線觸及電車線，站方發現後通報控制員，即時起封鎖改東副正線(4 股道)行車，經電力單位移除竹子後 15:55 狀況排除，恢復正常行車。	竹子傾倒侵入路線觸及電車線。	步巡設備檢查時，應多注意設備周遭有無高莖植物定期砍伐。
51	6 月 26 日 19 時59 分	隆田~林鳳營站間	19:59 許，第 3764B 次車行經隆田~林鳳營站間西正線(約 K330)撞到不明物，停車查看未發現異狀，20:32 現場停留 33 分開車，經工務單位巡查係狗的屍體，21:49 回報清除完畢。	第 3764B 次車行經隆田~林鳳營站間西正線(約 K330)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。
52	6 月 26 日 20 時33 分	大里站	20:33 第 439 次於大里站，因電車 2 台空壓機故障，出庫時 1 台空壓機已隔離，總風缸壓力不穩定(MR:6kg/cm ² 以下)造成 EB 作用，經停車等待總風缸壓力足夠後(MR:8kg/cm ²)，大里站晚 8 分開，20:58	ET3111 因突波致 CMK 接觸器燒損，造成 MR 壓力無法建立導致 EB 作用。	請機務處要求立約商提出改善報告(針對 CMK 容量)於保固缺失會議中控管立約商改善進度。

項 次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			行經雙溪~三貂嶺間總風缸壓力不穩定再發生造成 EB 作用，臨停等待總風缸壓力足夠後再開，21:45 七堵站晚 40 分到，令本次車七堵~樹調間停駛。		
53	6 月 27 日 09 時 46 分	大林~民 雄間	09:46 第 1 次司機員通報行經大林~民雄間東正線(K285+200~800 處)路線晃動大，令該區間以 25km/hr 慢行；後續 2123 次 10:28 回報在該慢行區間(K285 處)仍晃動大，即時起降至 15km/hr 慢行；11:39 工務單位現場查看回報(K285+200~800 處)無異狀，並改提速 60km/hr 慢行，惟仍於現場持續監看；11:48 回報可提速 80km/hr 慢行，12:14 回報該路段無異狀，慢行解除，路線恢復正常行駛。	K285+450 處發現有石頭破損及軌面有石頭粉末(疑似排石)情況。	加強轄區路線檢查，於路線遇排石情況時應立即辦理清理及處置，以確保行車安全。
54	6 月 27 日 12 時 40 分	中央號誌 站~古莊 號誌站	12:40 第 1 次司機員通報行經中央號誌站~古莊號誌站間機車蓄電池不充電燈亮起、警鈴響、MA 不發電、風泵不作用及 MR 低於 5kg/c m ² ，臨停古莊號誌站重新升降弓後恢復正常，於 13:02 增延 15 分開車。	E240 NBCR 繼電器不良導致蓄電池不充電燈亮起。	針對電力機車新購鐵殼繼電器裝車使用前，至少通電測試 4 小時以上，裝車後登記序號與安裝位置。
55	6 月 27 日 16 時 49 分	北湖~富 岡站間	16:49 許，第 2543 次行經北湖~富岡站間(約 K85+600)，有一民眾侵入路線，令即時起該路段限速 25km/hr 慢行；17:23 富岡站派員將該名民眾帶至新富站，後續交由鐵路警察(中壢路警所)處置，慢行解除恢復常速行駛。	1 民眾由北湖~富岡站間(約 K85+600)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。
56	6 月 27 日 23 時 03 分	礁溪~頭 城站間	23:03 第 447 次(3000 型)通報礁溪站，行經礁溪~頭城站間(約 K63+560)侵入路線。	1 民眾由礁溪~頭城站間(約 K63+560)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
			K63+560)，有一民眾侵入路線，令該路段限速 25km/hr 慢行；後續由礁溪站派員前往看管該民眾(疑似酒醉)，並交由鐵路警察(宜蘭路警所)處置，慢行解除恢復正常行駛。		
57	6 月 28 日 05 時45 分	富源~光 復間	05:45 起富源~光復間中途閉塞軌道佔用燈亮，經號誌人員查修係光纖斷線所致，09:47 經處理後恢復正常，號誌故障時間 242 分。	經查光纖纜線遭齧齒類動物啃食破皮，影響號誌。	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。
58	6 月 28 日 14 時00 分	臺東站	第 1 次於臺東站，因本務機車動力限制無法開出，司機員處理無效後請求加掛前位機車，經加掛前位機車後，晚 30 分開車。	E240 GPIT 2 變壓器開路導致動力限制。	針對新購變壓器，於到料後登記安裝位置及序號管理並追蹤使用情形。
59	6 月 28 日 20 時35 分	民雄~嘉 義間	20:35 民雄~嘉義間東正線下行中途第二閉塞號誌機無顯示，即通知號誌單位查修，經人員處理後於 23:39 修復，號誌故障時間 184 分。	經查中途(K292+660)ATP 箱內LEU(機框)對東上號誌機之紅燈電纜第5芯和第6芯短路，造成保險絲燒損，影響號誌。	於嘉義計畫協調會時提出，並請發函鐵道局於相關纜線配置時，應再次確認並檢視端子及纜線的安裝方式，避免類此故障再次發生。
60	6 月 29 日 08 時33 分	沙崙站	第 3712 次(沙崙~善化)表定 08:33 沙崙站開車，司機員開車前檢查電車 ATP 異常，重啟無效後開車，行經長榮大學站再次重啟 ATP 無效後停用，限速 60km/hr 行駛，本次車於中洲~善化間停駛改迴送，旅客換乘後續 3148 次。	EMC522 SDU2(速度和距離單元2)故障，RS485 晶片老化電壓 0.1V 過低。	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，重複故障者汰除。
61	6 月 30 日 16 時22 分	嘉義~善 化站間、 善化~臺 南站間	16:22 在臺南市政府東北方 41.1 公里，發生芮氏規模 4.5 地震，嘉義~善化站間按 4 級地震規定辦理，善化~臺南站間各按 3 級地震規定辦理；19:04 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	臺南市政府東北方 41.1 公里發生芮氏規模 4.5 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
			備無異狀後恢復正常行駛。		
62	6 月 30 日 18 時 02 分	玉里~三 民間	18:02 第 439 次行經玉里~三民間(K81+100)撞到侵入路線之路樹，乘務員下車查看後回報車輛無受損、無人員受傷，18:35 工務單位到達現場，18:39 路樹處理完畢第 439 次現場開車，18:42 工務單位確認路線狀況正常，路線恢復正常行駛。	玉里~三民間(K81+100處)，路樹侵入路線。	請工務處督導臺東工務段對列管影響木或鄰近高邊坡樹木加強巡檢及修剪。
63	6 月 30 日 22 時 06 分	新營~林 鳳營間	22:06 第 145 次車行經新營~林鳳營間東正線(K321+200)撞及不明物，經乘務員停車查看回報係撞到貓隻並移置路線外並通知工務單位處理，本次車現場晚 15 分開車。	第145次行經新營~林鳳營間東正線(K321+200)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。
64	6 月 30 日 21 時 40 分	鳳山站	第 428B 次路塞行慢(據 ATP 紀錄顯示及司機員表示)，21:40 鳳山站通過，22:09 至屏東站。	查428B次車新左營站21:13開車（早23分），惟行駛至高雄站前皆遇路塞，司機員為求行車順暢放慢速度行駛，高雄站於21:29開車（早17分），於21:41通過鳳山站（早13分），並於22:10（準點）抵達屏東站待避，22:38（晚12分）駛離屏東站。	一、如控制員要求回送列車提早開車，並跟緊前車者，應提前通知司機員其運轉計畫。 二、如未能聯繫到司機員，控制員應請車站或車長轉達，或透過行車調度無線電話之廣播模式通知。