

## 交通部臺灣鐵路管理局 111 年 4 月份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	04月04日 07時15分	苗栗~銅鑼 站間	第 2011 次車行駛至南勢~銅鑼間，司機員於南勢隧道南端、約 K148+000 處發現一名民眾闖越軌道侵入路線，立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(當場死亡)，經路警現場蒐證後報請檢察官同意，本次車於 08:45 放行，08:50 現場開車並恢復雙線行車。	1 名民眾闖越軌道侵入路線，被第 2011 次車撞及(當場身亡)。	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	04月07日 23時46分	南靖~嘉義 站間	第 3782 次車行駛至南靖~嘉義站間，於 K303+850 處前，司機員發現一輛自小客車侵入路線，立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，自小客車被撞後捲入本次車車底，駕駛當場死亡，同時造成本次車前端連結器及端板損壞無法續駛。	一輛自小客車侵入路線，被第 3782 次車撞及(駕駛當場身亡)。	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	04月14日 05時24分	臺北站	第 4128 次車進入臺北站第 8 股道時，司機員發現第四月台 B 側第 8 車位置有一名女旅客侵入路線，立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(受傷送醫)，經路警現場蒐證後，本次車 05:50 放行。	1 名女旅客侵入路線，被第 4128 次車撞及(受傷送醫)。	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	04月20日 17時17分	大慶~烏日 站間	第 2618 次車行駛至大慶~烏日站間，於 K199+850 處，司機員發現 1 名民眾侵入路線即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(該民眾自行就醫)，18:43 經路警蒐證完畢報檢察官同意後放行。	1 名民眾侵入路線，被第 2618 次車撞及(該民眾自行就醫)。	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 38 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	04月01日 13時20分	九讚頭~合興站間	第 1820 次車於九讚頭~合興站間，因後連車引擎熄火，致無法爬坡，經退回九讚頭站再重新開車仍無法爬坡，令本次車九讚頭~內灣站間停駛。	該編組水泵皮帶盤軸心軸向位移間隙過大，致運轉時水泵皮帶脫出，造成動力引擎溫度過高停機(個案材料不良)。	一、請機務處各廠、段辦理DR1000型各級檢修，施作動力引擎水泵皮帶安裝及運作狀態檢視。 二、請機務處全面檢視DR1000型泵浦軸心是否仍有不正情事，如發現不良者，應立即給予更換。
2	04月01日 15時40分	楠梓~新左營站間	因東南水泥廠工程施作不當，肇致台電電塔倒塌及高鐵公司電車線設備損壞，為配合高鐵公司搶修電車線設備需要，自 18:40 起至 21:51 止楠梓~新左營站間東、西線斷電封鎖。	因東南水泥公司工程造成台電電塔倒塌，肇致新左營站區 17 群電車線垂落。	請營運安全處彙整本局損失向肇事廠商東南水泥公司求償。
3	04月02日 02時29分	東澳站	第 666 次車於東澳站，因本務機車動力接地及 ATP 故障，經處理後續駛。	本務機車第一牽引馬達跳火、動力接地。	請機務處各廠、段辦理 GE 機車 1B 級以上檢修時，施作牽引馬達整流子面清掃並以酒精擦拭，避免粉塵堆積，致絕緣值降低，另於 2 級以上檢修實施牽引馬達絕緣值檢測。
4	04月04日 05時35分	新左營站	第 3305 次車於新左營站，因編組 ATP 故障，新左營無編組可更換，令本次車新左營~潮州停駛。	因該編組 ATP-MMI 工規 SLC_CF 卡磁區損毀，致 MMI 無法開機。	請機務處針對該批 CF 卡使用情形，如再發生故障時應停用，並研議採購品質較佳之 CF 卡。
5	04月04日 07時13分	鳳山站	第 506 次車於鳳山站，因本務機車無法提供動力，於該站加掛前位機車續駛，本次車於白沙屯站，復因前位機車連續發生動力限制多次，即令本次車前程白沙屯~七堵間停駛。	一、E234 閘極脈波盤(GPG)相位推移卡 1338-5 卡(IC5 故障)，造成出力訊號異常。 二、E222 第五、六牽引馬達磁場絕緣值(低於 1MΩ)，造成動力接地及限制情形。	一、請機務處各廠、段辦理 GE 機車 1B 級以上檢修時，施作牽引馬達整流子面清掃並以酒精擦拭，避免粉塵堆積，致絕緣值降低，另於 2 級以上檢修實施牽引馬達絕緣值檢測與出力試驗，確認動力系統正常。 二、請機務處各廠、段於 3 級以上檢修，施作故障頻率較高之電子

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					卡零件汰換，以提升電子卡功能穩定性。
6	04月06日 20時59分	枋寮~佳冬 站間	第 328 次車於枋寮~佳冬站間第 1 閉塞附近撞擊動物，致編組緊急閥管路破損，EP 管無法充氣、緊急緊軔作用及無法提供動力，無法處理，令本次車佳冬~新左營站間停駛。	第 328 次車行駛撞到狗，肇致該編組緊急閥管路洩漏，緊急緊軔作用、切斷動力及不充氣。	存查。
7	04月07日 11時41分	玉里~臺東 站間	臺東縣政府北北東方 42.4 公里，發生芮氏規模 4.8 地震，於 12:32 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.8 地震	存查。
8	04月07日 15時44分	大甲站	第 516 次車於大甲站，因本務機車發生動力限制，經處理後續駛，前途日南、苑裡各站均發生上列故障，經情速行車至苑裡站，經處理後晚 60 分鐘開車。	本務機車第 2、5 牽引馬達跳火，致動力接地。	請機務處各廠、段辦理 GE 機車 1B 級以上檢修時，應施作牽引馬達整流子面清掃並以酒精擦拭，避免粉塵堆積，致絕緣值降低，及於 2 級以上檢修實施牽引馬達絕緣值檢測。
9	04月07日 17時24分	林鳳營~新 營間	第 3752B 次車於林鳳營~新營間，因本次車輔助變流器故障，致無法提供動力，無法處理，於 19:06 將故障車拖進新營站，共計延誤 102 分鐘。	列車返段後詳檢 SIV1 是 V 相下橋 IDU 發生故障，SIV2 是 U 相下橋 IDU 故障，其中的 SIV2 的 IDU 是使用研發的新板子(測試品使用 6 天)。	請機務處函請電子卡研究團隊，針對本件故障原因提出改善方案，在未確認及取得電子卡已改善完成前，暫不更換新 IDU 卡。
10	04月08日 16時50分	樹林調車場	樹林調車場 306B 轉轍器絕緣板破裂，肇致號誌故障，於 18:25 修護。	樹林調車場第 306B 轉轍器上的軌距墊板中間絕緣不良破裂，肇致號誌故障。	請各電務段於工電聯合檢查時，除注意轉轍器相關桿件及連軌線外，並將相關軌距墊板絕緣片列入檢查項目，如發現不良時，應立即檢修。
11	04月09日 15時32分	西勢站	第 3328 次車於西勢站，因編組動力異常，令本次車前程西勢~新左營站停駛。	該編組第 3 馬達速度探針不良，造成起步衝動大。	請機務處督導所屬各廠、段定期檢修安排測試探針訊號，並於定期檢修進廠時，更換探針並落實訊號檢測品質(示波器檢測)。
12	04月09日 15時36分	瑞穗站	第 1 次車於瑞穗站，因本務機車 VCB 不閉合，經處理後，延誤 21 分鐘開車。	因電車線有外物入侵，造成瞬間跳電後復電，此行為因跳電之保護現象，因無電瞬間造成列車 VCB 跳脫。	一、請機務處加強司機員及檢查員故障應變處理訓練。 二、請工電巡查時協助將電車線周

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					圍高莖植物消除，減少植物接觸造成跳電情事發生。
13	04月09日 19時59分	基隆站	第 1261 次車於基隆站，因本次車故障，無法提供動力，經處理後，延誤 26 分鐘開車。	該編組 HCR1 輔助接點接觸不良，致 VCB 不閉合。	請機務處督導 EMU600 型所屬段辦理 HCR1~4 特檢全面更換。
14	04月09日 22時13分	民雄~嘉義 站間	鐵道局辦理民雄~嘉義站間東正線臨時軌切換工程，因未確實確認相關號誌聯鎖條件，即將位於東正線 107A 轉轍器拆除且未接通號誌迴路，造成嘉義~民雄站間西正線上、下行進站、出發相關聯動號誌均顯示異常，於 23:08 接通號誌迴路，號誌恢復正常。	一、拆除 107A 道岔前未與指揮中心確認可否執行拆除，及未確實依據切換作業工序進行。 二、現場軌道切換作業各細部工項未考慮相互影響程度。	請電務處函請鐵道局爾後辦理工程時，於切換會議中應先提出依程序各單位需辦理作業項目之切換計畫並加強承商對號誌現場的了解，避免類似事件再發生。
15	04月10日 11時39分	知本~太麻 里間	第 704 次車於知本~太麻里間，因本務機車 VCB 不閉合，無法處理，令本次車知本~新左營站間停駛。	本務機車突波造成 VCB 總成內部電磁閥二極體及 CPCP、GPG、EXP 總成 1136 卡燒損導致 VCB 不閉合。	請機務處各廠、段辦理於 2 級以上檢修時，應施作電子卡指示燈確認及相關控制電子卡電壓值檢測，並於 3 級以上檢修時，施作故障頻率較高之電子卡零件汰換，以提升電子卡功能穩定性。
16	04月10日 16時10分	海端~關山 站間	海端~關山站間 K120+000 處，路線旁有稻草燃燒，因火勢大，16:32 令池上~關山站間封鎖斷電，16:52 火勢撲滅，16:54 通電並解除封鎖，路線恢復正常行駛。	路線旁稻草燃燒，影響行車安全。	存查。
17	04月12日 15時16分	民雄~嘉義 站間	因民雄~嘉義間東正線雙計軸同時落下，造成東正線下行第 3 閉塞號誌佔用燈亮，於 16:52 修復。	事後經調閱頭橋平交道監視錄影發現是施工人員在橫跨鐵軌時產生干擾，造成計軸器當機。	電務處函文鐵道局、工務處及所屬電力段、電務段人員勿踩踏鐵軌上計軸頭或其他號誌設備，避免設備損壞或受干擾誤動作。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
18	04月13日 18時56分	新竹站	第 1766 次車於新竹站，因變電站瞬間跳脫，肇致本次車偵測電車線電壓過低保護裝置作用，VCB 不閉合，經處理後延誤 20 分鐘開車。	因電車線有外物入侵，造成瞬間跳電後復電，此行為跳電之保護現象，因無電瞬間造成列車 VCB 跳脫。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、請機務處加強司機員及檢查員故障，應變處理訓練。</li> <li>二、請工電巡查時協助將電車線周圍高莖植物消除，減少植物接觸造成跳電情事發生。</li> </ul>
19	04月14日 04時30分	新左營~高雄站間	高雄工務段辦理新左營~高雄站間鋼軌抽換工程，原申請封鎖施工時間為東、西正線 00:30~04:30，因為恢復雙計軸號誌至 05:13 解除封鎖，共計延誤 43 分鐘。	本案西正線軌道結構距隧道地面高差約 50 公分，另地形地物影響暫放預定抽換之鋼軌位置等因素，於東正線外軌抽換需二次吊運，未能充足掌控其所衍生的風險因子，環境因素致使鋼軌抽換作業難度提高，進而導致施工延誤事故。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、作業環境影響評估：軌道結構及現地相關結構物對施工作業可能造成的影響因子，提出作業程序準則，適當彈性工作進程，以避免環境因素肇致事故發生。</li> <li>二、人力安排是否充足：鐵路地下化段區間，高溫、高粉塵、高噪音的作業環境，道班人員精神、體力負荷程度，將降低人力作業效能，規劃充足人力與否將影響工程進度時程。</li> <li>三、【計軸器、軌道電路並聯、雙計軸使用須知】規章中，軌道行駛車輛規範、號誌故障(計軸落下)時處理程序.....等準則，納入施工計畫中。</li> <li>四、工程前置作業，運、工、電研商作業過程中之影響作業因子，協調出分工合作共識，制定應變指引計劃，以利處理設備故障突發狀況。</li> </ul>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
20	04月14日 09時14分	橫山~竹東間	內灣線橫山~竹東間附近，因大雨土質鬆軟，致路樹傾倒影響行車，於09:41處理完畢，恢復通車。	連日豪雨致土石鬆軟，樹木隨土石滑落。	一、請各工務段辦理查道時，對路塹地段高大樹木進行加強巡查，如不影響設備及行車安全，在人員安全無虞下，則進行砍伐相關作業予以防範。 二、請各工務段務必詳實調查造冊列管（如道旁路樹、竹叢之高度、倒塌後有侵入電車線、路線之虞者均屬之），並積極剪修改善。
21	04月17日 13時58分	苑裡~日南間	第 513 次車司機員行經苑裡~日南間東線 K171+800 處，發現有民眾逗留，立即通報相關單位，即時起令行經該處列車以 30km/hr 慢行。當日 14:18 第 2531 次車司機員發現上述民眾已坐於進路路線鐵軌上，雖經該次車司機員鳴笛示警，但該民眾仍不願離開，14:30 路警到達現場將民眾帶離路線後，列車恢復正常行駛。	民眾侵入路線，影響行車。	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。
22	04月17日 14時25分	八堵站	第 7527 次車於八堵站，因本務機車引擎熄火，無法處理，經連掛前位救援機車後延誤 44 分鐘。	本務機車調速器機油壓力偵側管喇叭接頭處因重複拆裝鎖固，造成喇叭口管壁有較薄情況，於車輛行駛震動下致管路斷損。	一、請機務處各廠、段針對經常拆裝之銅接頭，安裝前須檢視喇叭接頭狀況，管壁較薄者應予以更新，並注意其管路固定夾功能是否正常，避免管路震動。 二、請機務處各廠於4級以上檢修，更新銅管接頭。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
23	04月17日 21時30分	南港站	第 5833 次車於南港站應停車辦客，因進站車速異常，值班站長發現立即以行車調度無線電話呼叫司機員，本次車停車後已超出月台，經退回辦客後，本次車計延誤 6 分鐘開車。	本次車雖 ATP 系統已啟動南港站停車機制，但因司機員未注意應停車辦客，剎車時機太晚，肇致列車停車後，已超出月台 4 車。	一、請機務處各機務段運、指幹部落實走動式管理，加強考核司機員呼喚應答，如發現未依規定辦理者，應立即糾正，及列為考核重點人員。 二、請機務處將本案例列入機班在職教育訓練教材，並告誡司機員於乘務中應集中精神及勵行指認呼喚應答。 三、請機務處落實司機員上班報到管控，如發現司機員身心不濟時，應立即更換司機員。
24	04月18日 15時57分	臺東站	第 708 次車於臺東站，因本務機車客車用電力故障，無法處理，加掛前位機車後，延誤 27 分鐘開車。	本務機車 CPCP 盤 1135 卡(IC_2 故障) 電源供應故障，致 MA 無法供電、客車用電力故障。	請機務處各廠、段辦理 GE 機車 2 級以上檢修，應施作電子卡指示燈確認及相關控制電子卡電壓值檢測，並於 3 級以上檢修，施作故障頻率較高之電子卡零件汰換，以提升電子卡功能穩定性。
25	04月22日 09時37分	壽豐~瑞穗間	花蓮縣政府南方 48.4 公里，發生芮氏規模 4.3 地震，壽豐~瑞穗間按 3 級地震規定辦理，10:17 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.3 地震。	存查。
26	04月22日 15時48分	竹南站	第 2538 次車於竹南站，因編組 APC 故障，肇致不出力，無法行駛，令本次車前程竹南~北湖停駛。	該編組 APC 磁簧開關接點固著，APC 作用異常，肇致全列車不出力。	一、請機務處加強司機員之 EMU500 APC 故障判斷應急處理訓練，並改善 APC 控制斷路器標示，以縮短司機員應急處理時間。 二、請機務處督導所屬各廠、段辦理 EMU500 型 2 級以上保養加強自動電力控制 (APC) 功能檢測

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					，作用不良者即時檢修，並於3級以上保養加強 APC磁簧開關接點、線圈及其接線檢查，遇不良即時予以更換。
27	04月23日 07時19分	嘉義~南靖 站	嘉義~南靖站西正線樹木傾倒壓到電車線，造成電車線短路，即令西正線斷電封鎖搶修，嘉義~南靖站間以東線單線雙向行車，08:42 樹木處理完畢，恢復通車。	是日下強降雨、颶強風造成樹木傾倒後壓到電車線。	一、請各工務段辦理查道時，對路塹地段高大樹木進行加強巡查，如不影響設備及行車安全，在人員安全無虞下，則進行砍伐相關作業予以防範。 二、請各工務段務必詳實調查造冊列管（如道旁路樹、竹叢之高度、倒塌後有侵入電車線、路線之虞者均屬之），並積極剪修改善。
28	04月24日 01時53分	礁溪~蘇澳 新、七堵~富 岡站間	宜蘭縣政府南南東方 11.9 公里，發生芮氏規模 4.9 地震，礁溪~蘇澳新及七堵~富岡站間按 3 級地震規定辦理，06:51 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.9 地震。	存查。
29	04月24日 11時00分	臺南~保安 站間	臺南~保安站間東正線 K360+800 東側軌枕端路基被掏空，15:43 經高雄工務段完成石碴回填及砸道作業後，路線恢復正常行駛，共計延誤 193 分鐘。	該處(360K+800)屬臺鐵易砸道範圍之一，故研判軌道下地質應存在鬆散及孔洞現象，於施工過程不排除可能有擾動情形，使軌道下方土層產生緊緻現象。	一、鐵道局已協調本局高雄工務段協助協同加密該區間補碴及砸道作業，提昇該沉陷處之穩定度。 二、鐵道局南工處施工團隊已於該處指派人員輪班進行監控，持續監控該處有無異常沉陷發生。 三、請鐵道局加速檢討及研擬該軌道區補強作業，並將與臺鐵局高雄工務段召開施工說明會，確認施工作業程序、注意及配合事項。



項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
30	04月25日 08時12分	景美站	台電公司因於景美站外施工致停電，因景美站發電機冷卻水管老舊破損致過熱停機，11:00 電池電力耗盡後號誌不顯示，肇致調度台盤面顯示新城~北埔間東、西線號誌故障，11:46 台電送電後車站恢復電力，12:19 號誌恢復正常行車。	景美站發電機使用年限已逾齡(2003年1月購建、2005年9月入帳)，後續廠商維修拆解相關部件後，發現水泵軸承磨損漏水造成發電機過熱而停機。	一、請電務處督導所屬各電務段於每月保養發電機設備時，應再詳加注意發電機冷卻部分，以確保設備正常。 二、請電務處於臺鐵電務智慧化提升計畫(電子聯鎖繼電器室電源周邊配合工程)中排定行程更新發電機，汰換老舊發電機以維持號誌設備正常運作，並同時函文立約商提供發電機各項零組件之壽命，彙集成冊邀集各段開會審視後造冊，訂定相關高風險設備生命週期，以利後續工程發包依此為據。
31	04月25日 14時13分	宜蘭站	第175次車於宜蘭站，因本務機車直流成份過高，肇致動力切開，致全列車客車冷氣及照明異常，經處理後，宜蘭站延誤21分鐘開車。	本務機車 E1013 第二直流成分偵測模組故障，造成 VCB 切開，致客車供電異常。	請機務處各廠、段辦理 E1000 型機車 2 級以上檢修，應施作電子卡指示燈確認(直流成分作用正常)，並於 3 級以上檢修，施作故障頻率較高之電子零件汰換，以提升功能穩定性。
32	04月26日 10時59分	新竹~竹北 站間	新竹~竹北站間西正線上行第1閉塞號誌，因 DGP 偵測電阻故障，12:09 號誌恢復正常行車，。	斷燈監視 DGP 故障。	請電務處將本案例列入教育訓練教材，以提升號誌人員對號誌設備系統了解，以縮短故障排除時間。
33	04月26日 20時20分	嘉義站	嘉義站因東正線下行進站號誌機之 ATP 箱避雷器下方之迴路保險絲斷損，造成該站東正線下行進站號誌故障，於翌日(27日)00:10 修復。	嘉義站 ATP 箱內保險絲燒毀，肇致東正線下行進站號誌故障。	一、請電務處督導所屬各電務段於號誌機精密檢查時，一併檢查 ATP 點燈回送電路，確保設備正常運作。 二、請電務處將本案例列入教育訓練教材，以提升號誌人員對號誌設備系統了解，以縮短故障排除時間。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
34	04月26日 20時44分	林內站	第 2233 次車於林內站，發生列車停留軔機作用，經處理後續駛，於中途各站復又發生多起上述情事，本次車至終點站共計延誤 50 分鐘。	兩編組間 108 芯跳線滲水，使接腳表面絕緣劣化，造成接腳 40 號及接腳 42 號短路，肇致停留軔機反覆作用。	<p>一、請機務處督導各廠、段針對 EMU800 型 108 芯跳線插座插頭接縫防水墊圈、插座與車體接合面施作防水特檢(防水墊圈更新、石綿膠補膠)，及於 2 級以上保養時，108 芯跳線插座插頭接觸面加強清潔檢查，如有滲水現象即施作防水補強。</p> <p>二、請機務處研議 EMU800 型車頂排水口改造增設引管，以防車頂排水噴濺到跳線。</p>
35	04月27日 20時36分	嘉義站	嘉義站東正線下行進站號誌因 LEU 箱內避雷器遭擊穿，肇致該號誌故障，22:05 修復。	嘉義站 ATP 箱內黃燈保險絲燒毀，肇致東正線下行進站號誌故障。	<p>一、請電務處督導所屬各電務段於號誌機精密檢查時，一併檢查 ATP 點燈回送電路，確保設備正常運作。</p> <p>二、請電務處將本案例列入教育訓練教材，以提升號誌人員對號誌設備系統了解，以縮短故障排除時間。</p>
36	04月28日 09時43分	海科館~瑞芳站間	第 4816 次車於海科館~瑞芳站間時，因該路段約 20% 上坡，加上下雨軌面濕滑致沿途空轉、行慢，致本次車延誤 42 分鐘到達瑞芳站。	<p>一、因編組係為單軸驅動，於上坡路段本易產生空轉。</p> <p>二、海科館~瑞芳間 K3+800 附近千分之 22.5 上坡路段。</p> <p>三、細雨軌面濕滑致黏著力下降，列車動輪空轉無法爬坡。</p>	<p>一、請機務處新車採購，建議採用多軸驅動車輛。</p> <p>二、各機務段督導所屬司機員於列車容易發生動輪空轉路段，應依據「易空轉路段駕駛操作手冊」注意駕駛操作。</p>
37	04月28日 14時45分	白沙屯~新埔站間	因白沙屯~新埔站間中途 G 箱至 B 箱間之 B26 電源保險絲燒損，致第一閉塞號誌機故障，肇致新埔站上行出發號誌無法建立，15:21 修復。	充電機內部 SID 線路脫離，因 SID 線路脫離無法投入，導致設備無法正常。	<p>一、請電務處督導所屬各電務段於設備保養時，加強檢視充電機電流及電壓，發現量測數值異常時，應立即查修。</p> <p>二、預計於進行電子聯鎖更新時，</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					將電源納入監控系統，以提早預防電源不穩或電源設備故障前即予以查修或更換。
38	04月30日 22時08分	高雄站	第 3088 次車於高雄站，因編組 EP556 號 VCB 不閉合，無法處理，令本次車前程高雄~新左營間停駛。	因該編組 DCCT(直流成份比流器) 使用年久老化，發生暫態性故障致 VCB 不閉合。	請機務處研議訂定 EMU500 型 DCCT 使用年限，定期更換，及督導所屬各廠、段辦理 EMU500 型 2 級以上保養時，針對 DCCT 之功能檢測，以確保設備正常。