

國營臺灣鐵路股份有限公司 115 年 4 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	4 月 5 日 22 時 06 分	中壢站	第 1263 次行經中壢站 1 股道時，1 旅客侵入路線，司機員發現即緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞及（受傷），22:15 路警到達現場蒐證，22:28 救護人員到現場，22:48 本次車放行，路線恢復正常行車。	1 旅客由中壢站侵入路線，遭第 1263 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	4 月 14 日 16 時 05 分	石城站	第 4032 次行經石城站時，司機員發現 1 民眾侵入路線即緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞及（死亡）。16:20 路警到達現場蒐證，18:12 本次車放行，路線恢復正常行車。	1 民眾由石城站 2 股道處侵入路線，遭第 4032 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。
3	4 月 21 日 23 時 01 分	湖口站	第 152 次行經湖口站時，一民眾自車站南邊東正線穿越至西正線，司機員緊軔停車但仍撞及（死亡），現場經路警蒐證報檢察官同意後放行，於 01:32 路線恢復正常行駛。	1 民眾由湖口站南邊東正線侵入路線遭第 152 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 53 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	4月1日 05時27分	富岡至竹 北站間	05:27 新竹變電站瞬間跳電，致富岡~竹北站間電車線無電。經電力調配室手動投入成功，恢復正常供電，經電力單位前往查看，07:00 回報無異狀。	一、新竹 S/S F1+F2 開關發生瞬時跳脫，北湖站 CT alarm 作動，惟經重新投入後供電恢復正常，現場巡查未發現電車線及供電設備異常情形。 二、研判可能為瞬時性外部干擾或系統異常波動造成開關瞬跳及 CT alarm 作動，惟實際原因尚待持續觀察及追蹤。	一、請電務處督導臺北電力段加強新竹 S/S 及北湖站相關供電設備巡檢及監測作業，持續觀察開關及 CT 設備運轉狀況。 二、請電務處督導臺北電力段持續監視系統供電狀態及外部環境影響情形，以利異常發生時即時分析與處置。
2	4月1日 09時45分	四腳亭至 雙溪間	09:45 四腳亭~雙溪間東、西正線電車線無電，即通知宜蘭電力段人員查修。電力人員現場查係 K4/12 電桿處，門型架上鳥巢的樹枝造成短路，經處理後於 09:51 恢復供電。	K4/12 門型架上鳥巢樹枝靠近電車線造成短路。	一、跳電部份之樹枝於當日移除，並於夜間養護時間帶將剩餘鳥巢摘除。 二、請電務處督導各電務段於車巡檢視時，若發現疑似外物入侵應立即處理，避免造成更大危害。
3	4月2日 14時55分	頭城至龜 山間	14:55 第 7555 次本務機車行經頭城~龜山間發生電門無電流，重新啟動後恢復正常，行至 K51 處再度發生同樣情形即請求救援，經處理後晚 90 分開車。	E416 FDR 繼電器動作異常致拉電門無電流。	請機務處督導七堵機務段更換回原廠 FDR 繼電器 裝車前熱機 3 小時，並測試其功能是否正常。
4	4月2日 21時20分	五堵站	21:20 第 4244 次於五堵站因電車主風泵故障，司機員重新降弓無效後即請求救援。令本次車五堵~蘇澳間停駛。	ET512 馬達線圈對外殼絕緣為 0 歐姆 /1000DCV。	因 EMU500 型主風泵馬達使用年限已近 30 年，相關國產馬達 20 台已於 115 年 2 月決標，預計 115 年 9 月到料，於 3B 進廠陸續更換。
5	4月3日 05時56分	林內至二 水間	05:56 第 4703 次行經三貂嶺站內時撞到 2 顆落石(K0+200)後，即通知相關單位。07:24 工務單位將落石移除，	一、本次事件因蜘蛛絲受燈光照射產生反光，干擾攝影系統判讀，影響落石偵測功能致延後作動告	一、持續辦理巡查作業。 二、續已請廠商針對該類情形進行全面檢討與改善，包含：預防蜘蛛

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			三貂嶺~十分間恢復行駛。	警功能。 二、該地區因受鋒面接近連日降雨影響，導致上邊坡砂岩(距軌道約4公尺)，自高約10公尺邊坡滾落至路線共3顆。	絲及異物干擾之機制、攝影畫面受光均勻性之提升及告警傳輸時效之優化，並提出具體改善方案及執行規劃。 三、派員巡查上邊坡岩塊剝落情形，若有明顯異常龜裂，將安排預防性刷坡。
6	4月4日 05時29分	苗栗至竹南間	05:29 第1128次通報，苗栗-竹南間(K132+700-800)水淹軌面，且東正線隧道口有落石，苗栗-竹南間雙線暫時不通。06:20 工務單位抵達現場，於15:05搶修完成，恢復雙線行車。	豪大雨致邊坡滑落及道碴流失。	持續辦理路線巡查，如有異狀即時通報處置。
7	4月4日 06時12分	大山至後龍間	06:12 第2507次通報，大山-後龍間K136-138水淹軌面，致雙線不通。07:10積水消退，西正線恢復正常行駛，08:03東正線積水消退，慢行解除，恢復雙線正常行車；09:40接獲通報該處東西正線發生路基流失致雙線不通17:28恢復雙線行車。	豪大雨致水淹軌面及路基流失。	持續辦理路線巡查，如有異狀即時通報處置。
8	4月4日 07時19分	橫山至九讚頭間	07:19竹東站通報，橫山-九讚頭間(內灣線)中豐公路平交道(K20+535)水淹軌面，路線暫時不通。即通知工務單位前往查看，08:17回報積水退去，路線恢復正常行駛。	豪大雨致水淹軌面及路基流失。	持續辦理路線巡查，如有異狀即時通報處置。
9	4月4日 20時54分	南澳站	20:54在宜蘭縣政府南方38.4公里，發生芮氏規模3.6地震，南澳站3級。東澳至和平間按3級地震規定辦理，經第1趟列車以60km/h通過無異狀，21:25起路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南方38.4公里發生芮氏規模3.6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
10	4月4日 20時58分	苗栗至竹南間	20:58 苗栗至竹南間西線上行中途地上感應子故障(壓速 25K/H)，即通報號誌人員查修。於 03:30 經處理後恢復正常。	因大雨淹水導致箱體內線路短路。	請電務處督導彰化電務段將該區間大雨淹過水之零組件加強保養或更新汰換。
11	4月4日 21時31分	桃園站	21:31 第 155 次到桃園站開車後發現 2 月台有旅客跳下軌道往南跑即通報車站後隨即停車。經路警現場查看後回報未發現該旅客。	1 旅客由桃園站 2 月台侵入路線。	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。
12	4月4日 13時39分	成功站	13:39 第 2610 次進入 2 股停靠，因 2 股道岔無法切至海線，控制員即令列車逕由臺中線延長行駛至彰化站，再折返海線至追分站接續本次車原行程。	當日因豪雨致路線運行紊亂，山線改單線運轉，海線不通，控制員基於運轉需要及當日應變中心指揮官指示辦理運轉整理措施。	本案係受中部豪雨成災影響，山線改單線運轉、海線不通，列車運轉嚴重紊亂。事發時控制員並非操作失誤，而係基於實際運轉整理需要，並奉當日應變中心指揮官指示辦理進路調度。
13	4月5日 01時14分	宜蘭至鳳林間	01:14 花蓮縣政府北北東方 5.4 公里發生芮氏規模 5.7 地震，和仁、花蓮各 4 級，南澳、和平、蘇澳新站各 3 級。和平至鳳林間按 4 級地震規定辦理，宜蘭至和平、蘇澳至蘇澳新站間依 3 級地震規定辦理，於 06:10 經工、電單位巡查設備無異狀後路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府北北東方 5.4 公里發生芮氏規模 5.7 地震。	存查。
14	4月5日 05時23分	崇德至鳳林間	05:23 花蓮縣政府北北東方 8.1 公里，發生芮氏規模 4.8 地震，花蓮、崇德、和仁站 3 級。鳳林至和平間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/h 通過無異狀，07:02 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府北北東方 8.1 公里，發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
15	4月5日	猴硐至三	13:31 第 4182 次行經猴硐~三貂嶺間	一、對電車線設備鏽蝕劣化程度之	一、辦理電車線設備鏽蝕程度分級

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	13時31分	貂嶺間	因集電弓受損請求救援；另 228、426 次行經四腳亭~三貂嶺間亦發生集電弓異常現象，13:50 四腳亭~三貂嶺間封鎖進行檢修，20:36 搶修完成，恢復雙線行車。	辨識及風險判斷仍有精進空間。 二、現場保養維護人力長期不足，影響設備全面檢查及預防性更換作業。 三、事故區段位處東北角沿海地區，長期受高濕度、鹽害及東北季風影響，易加速金屬設備鏽蝕劣化。 四、對老舊設備鏽蝕劣化狀況之追蹤管理及風險分級機制尚待建立完善。	辨識及劣化判斷教育訓練，以提升現場人員設備風險辨識能力。 二、檢討並增補該區域電車線設備維護人力，以強化設備保養及整修作業能量。 三、請電務處各電力段建立高鏽蝕風險區段設備巡檢及鏽蝕分級管理機制，強化預防性更換及追蹤作業。
16	4月5日 15時48分	十分至菁桐間	15:48 工務監控台通報十分~菁桐間落石告警系統警報響，K10+810 處路線上落石。隨即路線封鎖逕行搶修，16:55 路線恢復正常行駛。	該地區因受鋒面接近連日降雨影響，導致上邊坡砂岩(距軌道約 5 公尺)，自高約 7 公尺邊坡滾落至路線共 3 顆。	派員巡查上邊坡岩塊剝落情形，若有明顯異常龜裂，將安排預防性刷坡。
17	4月5日 18時36分	永樂站	18:36 第 4206 次到永樂站時因本務車動力異常，B.C 故障。經重新降升弓後恢復正常，計增延 13 分開車。	一、EM539 動力模組暫態故障，經重啟後正常。 二、受當日(4/5)宜蘭線電力設備異常影響，司機員下車預防性檢視集電弓及所屬設備狀況，致確認時間較長。	請機務處督導車輛保養段辦理預防性設備更換，並持續追蹤車輛使用情形一個月，確認結果良好。
18	4月6日 06時20分	枋寮站	3001 次枋寮站 06:20 準點到，因編組第 6 車鬆軔不良開瓦燒紅，即通報；後續利用其他編組作本次車續始。	一、機廠外包廠商遺漏管路內部墊片安裝，監造人員完工檢查時未能確實察覺。 二、ET717 左 4 單元軔缸管路油令接頭空氣洩漏致軔機不良。	一、請富岡機廠辦理檢修人員及承包商教育訓練。(預計115年7月完成) 二、請富岡機廠修定檢修程序，增訂於轉向架套車前保壓+肥皂液檢測。
19	4月6日	合興至富貴間	08:35 第 1806 次行經合興至富貴間(K24+800)撞及侵入路線之路樹，即	豪大雨侵襲致樹木傾倒侵入路線。	請工務處將樹叢納入影響行車樹木管理清冊列管並定期巡檢及處置。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	08 時 35 分		通知相關單位；後續第 1806 次退回九讚頭作 1807 次運用，10:13 工務單位將路樹移除，九讚頭~內灣間恢復正常行駛。		
20	4 月 7 日 06 時 52 分	通霄至清水間	06:52 通霄~清水間電車線跳電，致路線暫時不通。經大甲電力分駐所查看，有民眾在日南~大甲間(K177+150)路線旁砍竹子，竹子傾倒接觸電車線，07:46 將障礙物排除後，路線恢復正常行駛。	日南~大甲間(K177+150)竹子傾倒碰觸電車線造成短路。	一、造成跳電部分之竹子已於當下立即派員移除。 二、請電務處督導各電力段落實車巡檢視，若發現疑似外物入侵應立即處理，避免造成更大危害。
21	4 月 8 日 12 時 13 分	新豐站	新豐站 12:13 通報，第 1006 次行經新豐=湖口間撞及異物，乘務員下車查看確認係撞及雞隻，經清理後開車。	第 1006 次撞及動物。	存查。
22	4 月 9 日 10 時 12 分	屏東站	10:12 第 120 次到屏東站時，因編組第 3 車鬆軔不良，即通報相關單位。經應急處理後修復，於 10:58 屏東站開車，計延誤晚 46 分。	BCU(LAD05A)電子卡不良。	一、請機務處開立保固缺失單，要求立約商針對故障車輛限期改善，並已函文要求限期提送故障原因及改善對策。(115 年 04 月 13 日高機檢字第 1150001741 號) 二、本案已列通案性故障，並於新購車輛缺失保固會議列管立約商改善情形。
23	4 月 10 日 09 時 03 分	千甲站	09:03 第 1716 次進千甲站時，發現動力車 VCB 切開，即請求救援及技術支援，後經現場聯掛本次編組並拉回北新竹站，路線恢復正常行車。	EMU604 編組 SIV2-IDU 電子卡暫態性故障肇致 SIV 供電異常。	請機廠針對 SIV 點弧盤電子卡，辦理整修品序號登記，並追蹤後續裝車使用情形，重複故障者汰除。
24	4 月 10 日 13 時 02 分	臺東站	13:02 臺東縣政府西北西方 7.8 公里發生芮氏規模 3.6 地震，臺東站震度 3 級。臺東~瑞源間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行	臺東縣政府西北西方 7.8 公里發生芮氏規模 3.6 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
			運轉無異常，13:30 路線恢復正常行駛。		
25	4 月 10 日 15 時 08 分	保安至臺南間	15:08 第 134 次行經保安-臺南間 (K363+882)，因十三甲平交道告警作用，依規定停車，惟本務機車適巧停在中性區間內，列車起步時後部機車 VCB 切開。經重新升降弓後後開車。	因受平交道告警，車輛停止於中性區間導致 VCB 切開。	請機務處督導高雄機務段將此案作為案例宣導，遇平交道告警時，避免將車輛停止於中性區間。
26	4 月 12 日 05 時 10 分	北湖站	4148A 司機員 05:10 庫內啟動後，發現 ATP 緊軔測試異常後更換編組，06:30 到達北湖站換端後 ATP 又再次緊軔測試失敗經再重新測試成功，晚 25 分開出；令本次車後續編組 4148 次中壢~樹林間停駛。	一、司機員於北湖站換端後，因列車已經延誤，誤認 ATP 緊認測試完成，急於拉動電門把手準備將列車開出，致 ATP 緊軔測試失敗。 二、EMC704-檢視 MMI 故障記及 AE，為突發性發生系統故障，肇致 ATP 緊軔測試故障。	一、請機務處辦理司機員實車訓練（已於115年4月23日完成） 二、單體更換需熱機四小時確認系統穩定。 三、故障品序號登錄追蹤，重複故障汰除。
27	4 月 12 日 07 時 45 分	富貴至內灣間	07:45 第 1804 次通報行經富貴~內灣間，因第 1、第 4 車引擎過熱動力不足，退回至富貴站處理後，因延誤時間過甚，令本次車及後續編組 1805 次內灣至竹中間停駛；	一、外包商將水泵惰輪隔套裝反。 二、P 引擎水泵惰輪之隔套安裝相反，使軸承密封圈壓迫保持架與鋼珠摩擦過熱造成燒損，導致軸承卡死與皮帶斷裂，水泵不動作冷卻水無法循環，致使 P 引擎過熱熄火。 三、過往花廠驗收時並無針對該隔套安裝特別檢查。	一、請機務處督導彰化機務段、七堵機務段及外包商完成技術支援教育訓練。 二、請機務處督導車輛保養段辦理水泵惰輪隔套安裝特檢。 三、請花蓮機廠於檢修標準與外包契約驗收時新增確認惰輪隔套安裝項目。
28	4 月 12 日 16 時 23 分	富岡基地	16:23 起富岡基地 EP 盤面所有號誌閃爍無法建立，影響列車出入庫，通知號誌單位查修，22:20 起富岡基地~北湖間東正線計軸亦發生故障，於翌日 04:30 修復。	一、市電斷電時，發電機無作動（經查，該發電機為機務單位權管），僅靠 UPS 備援供電，直至 UPS 備援電用盡導致計軸落下。 二、ATS 系統（自動切換開關，Automatic Transfer Switch）於	一、將於「基礎設施建設重置第 2 期計畫」辦理鎳鎘電池組採購，並以蓄電量較充足之鎳鎘電池組取代現行 UPS，增加號誌電源備援時間與能力。 二、請新竹機務段設備保養人員於

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				市電恢復尚未穩定時，即已切換市電，並遇 UPS 儲電不良，供電時間較短。	設備定期檢查時，需確認 ATS 設定狀態，並於機務段高低壓電源檢修時通知電務相關單位共同與會。
29	4 月 14 日 06 時 34 分	新竹站	06：34 第 1804 次新竹站待開，第 1 車有一男性學生攜帶之行動電源自燃起火。站員立即使用滅火器滅火並將旅客疏散至其他車廂；因車廂佈滿粉塵及路警、消防局蒐證需要，經更換編組後，於 07：08 開車。	旅客將小型物品行動電源隨身攜帶並置放於私人背包內，本公司同仁執勤時不易透過目視檢查發現。	透過 LED、LCD、公佈欄及廣播系統加強宣導旅客使用行動電源安全規定。
30	4 月 15 日 18 時 15 分	斗南至大林間	18:15 起斗南~大林間中途閉塞地上感應子故障，壓速 25km/hr。19:12 號誌單位抵達現場搶修，19:34 更換燈號板後恢復正常。	號誌 LEU 箱內燈號板老舊燒損。	一、「基礎設施建設重置第 1 期計畫-ATP 臨時速限重置工程」已於 115 年 5 月 20 日開工，將逐步將老舊之卡版汰舊更。 二、俟 MMIS 物料管理系統建置完成後，亦會將燈號板納入追蹤並限期更換管理。
31	4 月 16 日 10 時 31 分	善化至新市間	10:31 第 3161 次行經善化~新市間第 3 閉塞，發現地上感應子故障，即通報相關單位。11:00 號誌單位抵達現場查修後恢復正常。	號誌 LEU 箱內燈號板老舊燒損。	一、「基礎設施建設重置第 1 期計畫-ATP 臨時速限重置工程」已於 115 年 5 月 20 日開工，將逐步將老舊之卡版汰舊更新。 二、俟 MMIS 物料管理系統建置完成後，亦會將燈號板納入追蹤並限期更換管理。
32	4 月 17 日 05 時 58 分	北埔站	05:58 第 7501 次於花蓮站機車 ATP 異常緊急緊急後自動重啟)，經重啟後恢復正常，行駛至北埔站機外再次發生故障。後續令本次車於北埔站更換機車後續駛，計延誤晚 84 分。	R201 前端 ATP 隔離開關電源線鬆脫導致過熱燒損。	請機務處辦理 R200 型 ATP 隔離開關端子狀態特檢(已於 115 年 5 月 8 日完成)。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
33	4 月 17 日 07 時 50 分	蘇澳站	第 4129 次蘇澳站表定 07:50 開車，無司機員值乘。暫由第 4151 次司機員替乘。	一、因應白沙屯及大甲媽祖遶境開行多班加班車，彰化機務段向行控處反映人力不足，並請行控處協調外段支援。 二、行控處大幅調整機班排班運用，以因應加班車人力需求，致排班作業複雜度提升。 三、第 4129 次區間車原為七堵機務段 CT161 工作班(逢週六、日、例停駛)，變更為宜蘭機務段 0Y22 工作班，惟 4/17(五)為平日，致該次車漏派，且行控處承辦人員未查核到。	一、因應加班車需調整各機務段原值乘之定期班次時，行控處僅對臨時加班車派班不排班，防止定期班次漏派之情事發生。 二、製作派班轉移機務段值乘班次之檢核表，與相關機務段逐一核對，雙重確認變更工作班之班次均無疏漏。
34	4 月 17 日 12 時 35 分	松山站	12:35 第 271 次松山到站後，司機員確認第 6 車空氣彈簧破裂並作通報。後續司機員限速 75km/hr 行駛至樹林站後更換編組續駛，計增延 27 分。	TEP2018 第 2 位空簧材質異常破裂。	請機務處督導TEMU2000型車輛所屬段辦理使用同批號(2021年製)空簧車狀態特檢，(已於115年6月11日完成)
35	4 月 19 日 07 時 05 分	七堵站	第 109A 次原定 07:05 七堵站開車，因本務機車(E512)無法鬆軔，經更換編組後延誤晚 26 分開車。	E500 無法由 LCMS 畫面確認單閥把手完全置於鬆軔位，影響人員辨識。	一、司機員確實做列車出庫及換端檢查(氣軔試驗時，避免單機鬆緊軔誤判)。 二、於司機員段訓列入教案宣導，出庫整備務遇軔機異常務必再三確認後聯機單閥位置，必要時可尋求技術支援。(預計 115 年 6 月底完成) 三、於檢查員每月事故案例檢討進行說明，以利後續技術支援。
36	4 月 19 日 23 時 31 分	基隆站	第 1283 次於基隆站，司機員通報電車故障(無法出力)請求救援。後續令	D9151 EP compact 漏氣導致出力異常。	一、針對新購車輛設備異常，開立保固缺失單，並要求針對通案性故

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			本次車改用其他編組行駛，延誤晚 100 分開車。		障限期改善及提供調查報告。 二、持續追蹤車輛使用情形一個月，確認車況良好再行解除列管。
37	4 月 20 日 06 時 40 分	新埔至通霄間	06:40 第 2507 次行經新埔~通霄間東正線(K159+100 處)，發現鞭炮彩帶纏繞電桿 159/7 處架空地線即通報通霄站轉報控制員，於 07:00 令新埔~通霄間東正線封鎖斷電，08:23 現場清除障礙物恢復雙線行車。	因該路段適逢遶境活動，多有施放鞭炮煙火等，容易造成纏繞於電車線。	一、纏繞於電車線鞭炮彩帶已於當下派員移除。 二、請相關單位協助宣導請勿於鄰近鐵路段嚴禁施放彩帶、煙火及鞭炮等。
38	4 月 22 日 20 時 44 分	大林至斗南間	20:44 第 152 次行經大林~斗南間(K276+300)撞及不明物，司機員即通知相關單位。經乘務人員現場查看無異狀後開車，後續工務單位巡查路線回報無異狀。	第 152 次行經大林~斗南間(K276+300)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。
39	4 月 23 日 05 時 25 分	苗栗站	05:25 第 272 次苗栗站因機車車上 ATP 異常重開無效。於竹南站再次重開 ATP 無效即停用，沿途限速 60km/hr 行駛，06:15 在新竹站再次重開機車 ATP 後，發現 ATP 恢復正常後續行。	E544 號 MMI 故障導致 ATP 異常。	一、針對新購車輛設備異常，開立保固缺失單，並要求限期改善及提供調查報告，另求償相關營運損失。 二、持續追蹤車輛使用情形一個月，確認車況良好再行解除列管。
40	4 月 23 日 20 時 52 分	富岡至竹北間	20:52 富岡~竹北間電車線跳電後恢復正常供電，即通知臺北電力段人員查修。22:35 電力調配室回報，經巡查後發現富岡基地電車線群第 11 群 AB-30 號電桿上方有鳥巢，暫不影響	AB-30 號電桿上鳥巢樹枝靠近電車線造成短路。	一、暫不影響行車於夜間養護時間帶將鳥巢摘除。 二、請電務處督導各電務段落實車巡檢視，若發現疑似外物入侵應立即處理，避免造成更大危害。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			行車，將擇日再處理。		
41	4 月 25 日 14 時 42 分	新竹至竹南間	14:42 新竹~竹南站間東、西正線電車線(含六家線竹中站)瞬間跳電，隨即恢復正常供電。經電力單位前往巡查該區間電車線設備，16:02 回報未發現異狀。	一、新竹 S/SF3+F4 開關發生瞬時跳脫，新竹站 CT alarm 作動，惟經重新投入後供電恢復正常，現場巡查未發現電車線及供電設備異常情形。 二、研判可能為瞬時性外部干擾或系統異常波動造成開關瞬跳及 CT alarm 作動，惟實際原因尚待持續觀察及追蹤。	一、請電務處加強新竹 S/S 及新竹站相關供電設備巡檢及監測作業，持續觀察開關及 CT 設備運轉狀況。 二、請電務處續監視系統供電狀態及外部環境影響情形，以利異常發生時即時分析與處置。
42	4 月 25 日 14 時 57 分	彰化站	14:57 第 6211 次彰化站準點到，編組表定折返作 6210 次，本務機車(E511)依計畫經正線調車聯掛編組，惟主正線列車密度高致調車作業不及。後續本務機車利用列車空檔進行編組連掛後於 15:48 開車。	一、6211 次到站停靠第 4 股道做 6210 次，方便旅客及工作人員在車上和月台停留，停留期間原上行 7 趟次只能改以 3 股道到開轉線，路線運用非常緊湊。 二、本務機車為 E500 型電力機車，其管線、接頭過緊，調車工摘解連掛困難。	E500 型電力機車拆接不易，請行控處研擬增加 E500 型機車拆接作業時間為 50-60 分鐘。
43	4 月 25 日 16 時 18 分	新左營至楠梓間	16:18 第 142 次新左營準點開車，行經新左營~楠梓間西正線時本務機車車上 ATP 故障。16:31 臨停楠梓站再重啟無效後停用，楠梓~臺南間限速 60km/hr 行駛，沿途各站啟動『站、車呼喚應答機制』，令本次車臺南~彰化間停駛，故障編組改作 142B 次(臺南~新左營)迴送。	E1014 號 MMI 主機板不良導致 ATP 異常。	一、備品裝車前須於 ATP 測試台熱機測試 4 小時以上。 二、故障品序號登錄追蹤，重複故障者汰除。
44	4 月 25 日 20 時 30 分	新竹站	20:30 新竹站通報新竹站西線上行第二出發號誌及北新竹=竹北間西線	號誌 LEU 箱保險絲老舊燒毀。	請電務處督導臺北電務段利用夜間養護時間帶更新汰換該區間使用過

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			上行中途第一閉塞地上感應子異常壓速 25K/H。22:25 更換後經多班列車通過測試恢復正常。		久之保險絲。
45	4 月 26 日 16 時 44 分	富源站	16:44 起富源站 11 號轉轍器故障，即通知號誌單位查修。17:37 號誌單位抵達現場查修，經查係 11 號轉轍器查核桿位移，18:22 調整查核桿後恢復正常。	列車行駛震動致螺絲鬆動造成桿件位移。	請電務處督導花蓮電務段利用夜間養護時間帶加強保養並巡檢該站轉轍器桿件螺絲是否鎖緊。
46	4 月 26 日 17 時 55 分	知本站	17:55 知本站列車監視 324 次時發現第 7 車集電弓異常，通知電力單位巡查花蓮~太麻里間電車線；經查係瑞源~鹿野間電車線三角架較低有些微傾斜，確認係斜吊線斷致懸臂組垂落，21:43 搶修完畢，路線恢復行駛。	一、瑞源~鹿野間電桿（138/9）斜吊線兩條斷落，致懸臂組垂落，造成 RT 管及穩定臂傾斜，進而影響列車集電弓正常運作。 二、事故地點電桿基礎與橋梁共構，列車通行時易產生振動效應，致電車線設備受振動影響；另該處位於溪口區域，風切效應明顯，可能加劇懸臂組擺動，增加斜吊線受力。 三、對於橋梁共構及高振動區段之電車線設備，巡檢及強化措施尚有強化空間。	一、請電務處督導臺東電力段針對轄內類似橋梁共構及高振動區段之電車線設備，加強檢查及補強作業，以提升設備穩定性。 二、請電務處督導臺東電力段就有關斜吊線委託第三方辦理疲勞檢驗，俟檢驗完成後，將檢驗結果併同相關資料函報本公司，作為後續材料選用及更換週期檢討依據。 三、請電務處臺東電力段加強並落實電車線設備巡檢作業，針對高風險區段提高巡檢頻率；於颱風等特殊氣候期間，由每月 1 次提升為每 2 週實施 1 次，並於發現異常時即時處置。
47	4 月 27 日 04 時 54 分	和仁至和平間	04:54 第 7521 次和仁站開出後於行經和仁~和平間西正線(K46+100 處)，本務機車熄火，故障排除無效。令 7382 次機車擔任救援機車，現場聯掛後將故障編組拖回和仁站，改以次位機車擔任本務後，晚 52 分開車。	R204_發電機之電壓調整器(EVR X1)公插頭訊號異常。	R200 型全車隊 EVR 設備接頭配線檢查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
48	4 月 27 日 05 時 05 分	新左營	受前日第 432 次於瑞源~鹿野間電桿(138/9)斜吊線斷開影響，編組作隔日第 411 次於整備時發現第 3 車集電弓有異狀致無法行駛。後續令本次車新左營~臺東間停駛。	受電車線三角架垂落傾斜影響致 2 組集電弓歪斜無法運用。	一、列車行駛中或返段發現集電弓異常時，應立即通報行控中心及前方站，轉知相關人員應變。 二、若發生集電弓被撞擊情事，停車後向所屬段請求技術支援及應急處理後，應通知控制員，請轉知前方最近站列檢及終站檢查員再次檢查。 三、若發生集電弓因故隔離使用，應安排換車並做集電弓詳檢，確認其他集電弓無問題再安排運用。
49	4 月 27 日 10 時 43 分	楠梓至橋頭間	10:43 楠梓~橋頭間東西正線中途佔用燈亮。即報號誌單位查修，令楠梓~橋頭間以複線運轉開關行車，經號誌單位完成電源線接續後 11:01 恢復正常，故障時間計 18 分。	CTC 箱電池組電源線鏽蝕斷落(最近保養日期：115 年 4 月 7 日)。	高雄電務段已於 115 年 4 月 30 日前針對該區間進行加強巡檢(包含該區間電池組之電源線接頭、接線除銹及清潔，以防止電源線接觸不良)。
50	4 月 28 日 06 時 21 分	花蓮站	第 306 次原定 06:21 花蓮站開車，因本務車通訊異常，即通報相關單位。經更換編組後，06:34 花蓮站晚 13 分開車。	EM3202 車間跳線遭立約商人員清潔時踩踏，致拉扯線路針腳退縮。	列入段內協議組織會議列案追蹤，請斯巴克公司針對員工落實清汙作業管理。
51	4 月 29 日 04 時 58 分	台東站	04:58 第 401 次表定台東站開車，第 6 車車下 BOU 箱體內增壓風泵持續大量排氣。經臺東站列檢隔離 BOU 氣源切斷開關，再復位開關後恢復正常，晚 11 分開車。	TEP2014 車 E 閥暫態性異常排氣。	一、請機務處督導車輛所屬段辦理教育訓練，宣導檢修同仁發生 E 閥異常排氣之應急故障處理。(已於 115 年 5 月 19 日辦理完成) 二、請機務處督導車輛所屬段辦理 E 閥特檢(以操作司軔閥方式檢測 E 閥是否漏氣)(已於 5 月 18 日辦理完成)。
52	4 月 30 日 05 時 50 分	大肚站	05:50 起大肚站全站號誌無法顯示，影響追分站出發號誌亦無法顯示，即	大肚站繼電器室 30V/80A(站內用)充電機老舊故障。(充電機製造年份為	一、彰化電務段已將該充電機汰換更新。故障當天(115.04.30)重開即

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			通知號誌單位查修。後續令大肚-追分改嚮導通信式行車，號誌單位查係 30V 充電機故障，遂以備用電源於 06:35 復供電。	88 年 9 月，新品安裝起算使用年限約為 20 年，海線電子聯鎖設備安裝使用已超過壽年，將於中、長期計畫進行汰換更新)。	恢復正常，後續已先預防抽換 (115.5.7) 充電機內部控制備用卡片並加強養護時設備巡查保養。 二、請電務處於「基礎設施建設重置第 2 期計畫」辦理充電機更換工程，並於 MMIS 物料管理系統建置完成後，請彰化電務段將該設備納入追蹤。
53	4 月 30 日 07 時 02 分	山佳站	07:02 第 1124 次至山佳站時接獲通報，第 9 車車下冒煙。司機員緊急緊急、重新充排氣後，TCMS 正常，08:15 於七堵站經列檢查修回報第 9 車車下漏油，令本次車七堵~基隆間停駛。	EM923 5 齒輪箱軸承不良漏油，遇熱產生些微煙霧。	一、1A 以上檢修時進行齒輪箱油量、油質混濁確認並紀錄備查，如有齒輪箱漏油及車下異味時，立即排定更換軸承。 二、機務處召集各單位會同立約商擬定齒輪箱漏油停用標準(已於 115 年 5 月完成)。 三、持續要求立約商針對有漏油情形齒輪箱辦理軸承更換為 SKF，並控管辦理進度，計畫於 115 年 12 月全數改善完成。