

交通部臺灣鐵路管理局 111 年 5 月份行車事故事件月報表

重大行車事故 (共 1 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	05月28日	七堵站	第 170 次車於七堵站編組第 11 車檢查該車右側車軸第 1 軸軸溫 86°C、踏面 258°C，於宜蘭站列檢人員將隔離#2 轉向架 BC 後續駛。編組於花蓮站延用第 177 次車行駛，於列車行駛至七堵站時該車軸軸溫為 59°C、踏面為 172°C，當列車駛至新竹站時閘瓦已咬死，經處理後，列車行駛至竹南站，該車因上列鬆軔不良因素，肇致車輪閘瓦部位冒煙起火，令本次車竹南~斗南停駛。	<p>一、列檢人員表示該段未有該車型，僅教育訓練時有教「左 3 右 4 拉環均要拉」，未有實際操作。</p> <p>二、該車停留軔機考克經隔離後，未拉第三軸海側停留軔缸解鎖拉環，致閘瓦壓附於車輪踏面未完全分開，肇致閘瓦異常升溫後冒煙起火。</p> <p>三、另原列車停車檢查係該車第四軸閘瓦因積鐵，肇致車輪踏面產生異常刮痕及溫升。</p>	<p>一、請機務處將本案例列入列檢人員教育訓練教材，加強實務操作訓練。</p> <p>二、請機務處所屬段於各級檢修時，實施閘瓦外觀檢視，如有積鐵現象，應即更換或清除。</p> <p>三、請機務處車輛所屬機廠於 3 級以上檢修時，施作單元式軔缸總成分解、清掃、潤滑並檢測軔缸鬆軔動作有無順暢，遇不良者立即更換。</p>

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	05月02日 07時43分	潭子站	第 170 次於潭子站應停車辦理客運業務，因隨身碟列車資料漏列潭子站，肇致 ATP 系統無啟動潭子站停車機制，本次車潭子站未停車辦客。	一、運轉值班副主任下載第 170 次車 ATP 隨身碟列車資料為 107 年版（潭子站不辦客），且未再核對該次車「運轉時刻表」，肇致提供不正確列車訊的隨身碟交予司機員值乘。 二、第 170 次車司機員均未確實核對 ATP 列車資訊與運轉時刻表列車資訊，以致無法察覺錯誤，肇致 ATP 系統無法啟動潭子站停車機制，又未勵力指認呼喚，於列車進站時，仍不知本次車潭子站要停車辦客。	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，並全面辦理司機員停車站查詢考核，防止 ATP 資料點選錯誤情事再發生。 二、請機務處督導各機務段研議 ATP 管理系統之列車資訊為最新版本，杜絕下載列車資訊錯誤情事再發生。
2	05月02日 09時52分	海科館~瑞芳區間	第 4816 次車於海科館~瑞芳區間因細雨軌面濕滑致黏著力下降，列車動輪空轉無法爬坡。	一、因編組係為單軸驅動，於上坡路段本易產生空轉。 二、海科館~瑞芳間 K3+800 附近千分之 22.5 上坡路段。 三、細雨軌面濕滑致黏著力下降，列車動輪空轉無法爬坡。	一、請機務處新車採購，建議採用多軸驅動車輛。 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。
3	05月03日 14時28分	斗六~林內站間	第 516 次車於斗六~林內站間，因本務機車 GPG 盤 1136 卡電源供應故障，致鼓風機停轉，無法處理，令本次車林內~七堵站間停駛。	本務機車 GPG 盤 1136 卡電源供應故障，致鼓風機停轉。	請機務處督導所屬各廠、段於 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。
4	05月04日 10時45分	瑞芳~猴硐站間	第 7454 次車於瑞芳~猴硐站間上坡度約 11%，逢路線因細雨軌面濕滑，肇致黏著力下降，發生列車動輪空轉無法爬坡。	一、瑞芳~猴硐站間(K13+300)上坡度約 11%。 二、路線因細雨軌面濕滑，肇致黏著力下降，發生列車動輪空轉無法爬坡。	請機務處督導所屬司機員於列車容易發生動輪空轉路段，應注意駕駛操作。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
5	05月07日 12時20分	侯硐站	侯硐站第 12 轉轍器繼電器電纜線銅綠導致電源不穩定，肇致侯硐站出發號誌機故障，於 14:03 修復。	侯硐站第 12 轉轍器 R 箱的 06B 電纜其第 10 芯及 11 芯插入端子排隱入部分有銅綠現象，造成 12NWCR 電源不穩定、無法激磁動作。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導各電務段於更換零件、纜線後，應於保養卡上註記相關資訊，並造冊記錄電纜生命週期，以利後續人員查修。 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。 三、已於智慧化提升計畫案中，68 站電子聯鎖工程，將繼電聯鎖汰換為電子聯鎖，其中包含將軌道電路汰換成雙計軸。
6	05月07日 15時46分	湖口站	第 562 次車於湖口站因客車車廂第 1 車車廂電燈全點開關跳脫致車門無法打開，經列檢以無電線電話協助列車長故障排除後，湖口站晚 19 分開車。	本務機車發生 VCB 不閉合（跳開），經處理後，司機員未即時重新向客車送電，肇致客車送電暫態跳脫，造成列車全點開關跳脫。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請機務處加強司機員故障處理及教育訓練。 二、加強聯繫於客車車廂第 1 車 FPK11401 號車廂電燈全點開關跳脫致車門無法打開，應通知車長辦理後續事宜。 三、請機務處各廠、段於 GE 機車 2 級以上檢修，實施控制單元電子卡輸出訊號檢測，確保電子卡功能正常，並於 2B 級檢修時，施作客車用電力負荷試驗，確保發電機組之功能及穩定性。
7	05月09日 14時23分	富岡~七堵、七堵~雙溪、大里~蘇澳、蘇新~鳳林	花蓮縣政府東方 89.5 公里，發生芮氏規模 6.1 地震，桃園、樹林、南港、瑞芳、礁溪、宜蘭、蘇新、南澳、花蓮各 3 級，於 15:09 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 6.1 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
8	05月09日 16時10分	花蓮~北埔 站間	第 4552A 次車行經花蓮~北埔間西正線時發生無動力故障，無法處理，令本次車北埔~和平站間停駛。	該編組 HVT(高壓變壓器)保險絲燒損，致編組經中性區間輛偵測不到電車線電壓，造成 VCB 無法自動。	請機務處督導所屬各廠、段於 EMU500 型各級檢修時，加強檢查 HVT 保險絲狀態，避免類似事件再發生。
9	05月10日 22時42分	板橋~樹林 站間	板橋~樹林站間東正線下行第 3 閉塞號誌機綠燈燈泡燒損，於 23:33 修復。	板橋~樹林站間東正線下行第 3 閉塞號誌 (036-3ED) 綠燈燈泡燒毀。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導所屬各電務段進行號誌機維修保養時，量測號誌機點燈迴路，如遇有異常時，應立即進行查修，以維號誌設備正常運作。 二、電務處已統計各段LED燈需求，購買雙電源模組LED燈，提升設備穩定，降低故障率。 三、廠商已於111年2月9日交料500顆送TAF實驗室檢驗，辦理完驗收後，俟正式入局帳完成再發送各段，並請各段於更換後造冊記錄，以利觀察生命週期。
10	05月11日 09時16分	金崙站	金崙站第 12 號轉轍器故障，無法由中央控制，改為就地控制亦無法操控，經號誌人員查修，於 10:07 自動恢復正常。	金崙站第 12 號轉轍器桿件偏移，經調整後測試。	請電務處督導各電務段於每月進行轉轍器保養時，加強檢視各部桿件及軸銷狀況，遇有異常時，應立即維修或更換，以保持轉轍器設備妥善率。
11	05月11日 12時07分	竹南站	第 2527 次車於竹南站發現集電弓遭撞擊變形彎曲，無法處理，經查係因受電車線交叉棒撞擊，令本次車竹南~彰化站間停駛。	更新懸臂組並作設備調整時，影響交叉棒導致鬆脫，施作完成後未能再作完工確認。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處研議「當電車線交叉棒固定夾鬆脫，仍能杜絕集電弓嵌入電車線設備之方法」。 二、請電務處將本案例，列入電力單位之在職訓練教材，爾後施工時相應之附屬設備如有碰觸時，應一併完成確認無鬆脫現象，杜絕類似事故再發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
12	05月12日 11時04分	山佳站	山佳站西正線上行出發號誌，因夾膠絕緣接頭不良所致，肇致山佳站上行出發號機故障，於 11：28 修復。	夾膠絕緣不良造成軌道電路異常及計軸器受干擾造成計軸器錯誤計數異常，肇致區間占用，經重置後恢復正常。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導所屬各電務段針對轄區計軸器，應每半年校正計軸頭數值並做成記錄，以利保養時比對紀錄數值，如變動超過5%時，應立即校正。 二、請電務處督導各電務段於保養及工電聯檢時，若發現有夾膠或塑鋼接頭有不良情形時，應於24小時內修復。
13	05月12日 22時02分	善化~隆田 站間	善化~隆田站間西正線上行第 3 閉塞號誌機 LED 綠燈燒損，於 23:25 修復。	善化~隆田站間西正線上行第 3 閉塞號誌機綠燈燒損。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導所屬各電務段進行號誌機維修保養時，量測號誌機點燈迴路，如遇有異常時，應立即進行查修，以維號誌設備正常運作。 二、電務處已統計各段LED燈需求，購買雙電源模組LED燈，提升設備穩定，降低故障率。 三、廠商已於111年2月9日交料500顆送TAF實驗室檢驗，辦理完驗收後，俟正式入局帳完成再發送給各段，並請各段於更換後造冊記錄，以利觀察生命週期。
14	05月12日 22時47分	壽豐~瑞穗 站間	花蓮縣政府南南西方 37.6 公里，發生芮氏規模 4.2 地震，光復 4 級於 13 日 01:00 巡查完畢。	發生芮氏規模 4.2 地震。	存查。
15	05月15日 11時16分	蘇澳新~永 樂站間	蘇澳新~永樂站間東正線 K2+480 處鋼軌因低溫收縮及接頭些微沉陷，致軌縫較大，12:29 接頭處稍微墊高後，恢復雙線行車。	蘇澳新~永樂站間東正線 K2+480 處鋼軌，因低溫收縮及接頭些微沉陷，肇致軌縫較大。	請工務處督導各工務段加強路線巡查，如發現接頭沉陷等異狀，應立即處理。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
16	05月17日 05時15分	枋寮站	第 3052 次車於枋寮站，因全列車停留軔機不鬆軔，無法處理，令本次車枋寮~新左營站間停駛。	兩編組間 108 芯跳線滲水，以致該接腳表面絕緣劣化，肇致接腳 40 號及接腳 42 號短路，停留軔機作用無法鬆軔。	一、請機務處督導所屬各廠、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)，並於 2 級以上保養時，加強辦理 108 芯跳線插座插頭接觸面清潔檢查，如有滲水現象即施作防水補強。 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。
17	05月18日 15時20分	花蓮站	第 4033 次車花蓮站表定開車時間為 16:20，因花蓮機務段運轉值班人員未確認該次車已改為出庫，致該次車司機員上班報到時未交付電車鑰匙，於 16:06 花蓮機務段發現錯誤情事，立即通知該次車司機員及交付電車鑰匙，肇致本次車於花蓮站延誤 20 分鐘開車。	花蓮機務段運轉室值班人員未確實做好編組運用計畫管控，本次車編組於本(111)年 5 月 14 日起已改為出庫，但未確實核對編組運用電報，誤以為編組仍為站交，肇致該次車司機員依機務段值班人員指示，至花蓮站接車，造成本次車於花蓮站延誤開車。	一、請機務處督導所屬運轉副主任落實行車電報確認工作，尤其是事故容易發生在 3H(變化、首次、久違)的時機。 二、請機務處將本案例列入所屬段行車運轉幹部教育訓練教材，確實辦理行車電報復核工作。
18	05月19日 18時30分	七堵站	第 4738 次車於七堵站始發時，因 DR1033 車子發電機故障，無法處理，於七堵更換編組行駛，計晚 35 分鐘開車，又本次車行駛至大華站時，因在爬坡路線又遇下雨，車子以一拖一行駛，動力不足，令本次車大華~菁桐站停駛。	一、DR1025 因細雨軌面濕滑致黏著力下降，列車登坡動輪空轉致動力引擎過熱停機。 二、DR1034 發電機引擎供油泵不良致發電機頻率不穩定。 三、DR1033 發電機排氣歧管斷損，部分燃油廢氣會於車下排出。	一、請機務處將「防止動輪空轉駕駛技巧與動力引擎過熱應變處理程序」列入機班在職訓練科目，以杜絕動輪空轉情事再發生。 二、請機務處督導所屬各廠、段辦理 DR1000 型二級以上檢修工作，應落實發電機燃油管路清掃、濾清器更換與燃油泵運轉測試。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
19	05月20日 06時35分	二結站	二結站全站因防空開關電路纜線不良，號誌無法顯示，經更換纜線後07:40修復。	一、經查為防空開關(燈火管制開關)迴路纜線不良造成號誌障礙。 二、盤面控制迴路正常，但顯示燈號迴路因防空開關(燈火管制開關)迴路影響而無送電，導致全站號誌機為無燈狀態。	請電務處督導各電務段於養護時觀察轄區纜線，是否有線槽或套管保護，若發現纜線裸露或者無保護等情事，應立即利用夜間養護改善。
20	05月20日 11時38分	板橋站	第 224 次車於樹林-臺北站間發生多起 ATP 故障，經重新啟用後，仍無法正常使用，於臺北站起依停用 ATP 系統模式行駛，本次車於臺北站計延誤 31 分鐘開車。	因該編組 ATP 系統 DX 模組不良，肇致 ATP 易發生暫態性故障。	請機務處督導所屬各廠、段辦理 2 級以上檢修時，施作 ATP 車上設備功能狀態檢修，功能不良時應及時檢修。
21	05月20日 15時43分	彰化站	第 282 次車於彰化站，因 TCU 無法主控，無法處理，於彰化站加掛前位機車後，延誤 68 分開車。	因該編組 TNSR 及 TCUMR 繼電器故障，肇致編組無主控 TCU。	請機務處各廠、段於辦理 TEMU2000 型 2 級以上檢修，施行 TCU 功能測試，遇功能不良時及時檢修，防範 TCU 故障情形發生。
22	05月20日 18時20分	新竹~香山 站間	第 2237 次車於新竹~香山站間，因編組電門 DC-DC 模組故障致 INCH 位以上不出力，無法處理，令本次車香山~新烏日間停駛。	該編組總控制器內部電壓轉換模組(DC-to-DC)異常，造成電流輸出不穩定，肇致車速無法提升(5km/hr)。	請機務處所屬各廠、段辦理 EMU700 型 2 級以上檢修，應辦理總控制器功能測試，並汰換故障頻率較高之電子零件，以提升功能穩定性。
23	05月23日 17時10分	古莊~中央 站間	第 708 次車於古莊~中央站間，因本務機車 E208 號電池電壓不足，無法處理，於枋寮站加掛前位機車，令本次車枋寮~新左營站間停駛。	請機務處各廠、段於 GE 機車各級檢修，實施電瓶充電電壓值檢視，並於 2 級以上施作 BCP(電瓶充電盤)各電子卡安裝檢查，及加速汰換電子卡故障頻率較高之零組件，提升電子卡穩定性。	請機務處各廠、段於 GE 機車各級檢修，實施電瓶充電電壓值檢視，並於 2 級以上施作 BCP(電瓶充電盤)各電子卡安裝檢查，及加速汰換電子卡故障頻率較高之零組件，提升電子卡穩定性。
24	05月24日 04時50分	十分站	第 4703A 次車於十分站，因編組 BP 洩漏致壓力無法建立，肇致不出力，令本次車十分~菁桐及第 4703 次車停駛。	因編組 DRC1029 號 ATP 系統 EXT-CB 斷流開關跳脫，致 ATP 緊急緊勒電磁閥作用，EP 不建立且油門不響應。	一、請機務段將本案例列入司機員教育訓練教材，加強司機員於 EP 作用之故障排除教育訓練。 二、請機務處督導所屬各廠、段於

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					檢修ATP系統時，應同時測試其斷流開關功能。
25	05月24日 06時00分	福隆站	福隆站西線上行進站號誌機，因RH繼電器室A電纜短路損壞，造成該號誌機故障，因該電纜無多餘備用線可跳接使用，故利用B、C電纜替換處理，於18:46號誌恢復正常。	<ul style="list-style-type: none"> 一、福隆站RH至CASE 箱5的48芯連絡電纜不良，肇致號誌故障。 二、因該處48芯聯絡電纜於繼電聯鎖中使用大量芯數無多餘備用芯線可使用，人員將纜線進行多處跳線，耗費大量時間，且查修人員因經驗不足誤判查修方向，耗費大量時間。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導所屬各電務段進行號誌機維修保養時，量測號誌機點燈迴路，如遇有異常時，應立即進行查修。 二、請電務處全面清查各電纜線芯線使用情形，如已無備芯線時，應儘速予以更新，以維護號誌正常。 三、請電務處將本案例列入號誌檢修人員教育訓練教材，以縮短號誌查修時間。
26	05月24日 15時45分	雙溪~三貂嶺站間	第 221 次車於雙溪~三貂嶺站間，因下雨軌面濕滑，致機車動輪空轉，無法行駛，於加掛補機後，16:37 駛抵三貂嶺站，共計延誤 59 分鐘。	<ul style="list-style-type: none"> 一、因單軸驅動上坡易產生空轉。 二、路-雙溪~三貂嶺間 K19+150 近千分之 18 上坡路段。 三、其他-細雨軌面濕滑致黏著力下降，列車動輪空轉無法爬坡。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請機務處新車採購，建議採用多軸驅動車輛。 二、請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。
27	05月24日 22時07分	竹北站	第 1257 次車於竹北站，因編組 SIV1 和 SIV2 故障，經處理後續駛，於香山站又發生相同故障，經處理後，共計延誤 34 分鐘開車。	因該編組空調機#1 排氣扇馬達接地，肇致接地保護機制動作 SIV 跳脫。	請機務處督導所屬各廠、段於辦理 EMU700 型 1 級以上檢修，對空調機進行絕緣量測，遇不良者進行更換，並於 3 級以上檢修，針對空調機逐次汰舊或更新零組件。
28	05月25日 07時22分	和仁~崇德站間	和仁~崇德站間東正線和仁隧道南口上方台 9 丁線邊坡落石撞擊 50/1 電桿懸臂組，造成礙子破損、RT 管變形及懸臂傾斜，肇致行經該路段之第 402 次車組組 TEP1015 集電弓碳刷缺損及跳火，經檢查確認無法行駛，令	因蘇花公路上鄰近大清水隧道土石崩落造成擊壞懸臂組。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請宜蘭電力段及花蓮工務段協調，研議以與電力桿共構方式及增設攔截網等方式加強落石防護。 二、請花蓮工務段與公路管理單位辦理現場會勘，依現地狀況研議增設落石源頭之護坡或於公路端設

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			本次車花蓮~知本間停駛，10:26 電力設備搶修完畢後恢復雙向行車。		置落石攔截設施，加強下方鐵路落石防護措施等方式，降低落石危害確保行車安全。 三、請工務處督導所屬於連續下雨過後，在安全前提考量下加強巡視路線。
29	05月25日 07時42分	榮華~上員 站間	榮華~上員站間樹倒塌致路線不通，經工務人員移除路樹後，於 08:20 恢復正常行車。	因連日大雨，邊坡含水量大，土石鬆軟造成路樹滑落侵入路線。	一、請工務處督導所屬加強路線巡查及教育訓練，於連續豪雨後辦理路線巡查時，加強檢視是否有土石鬆動或樹木傾倒之情事，如發現樹木生長較為茂盛並有侵入路線之疑慮時，應優先處理。 二、請工務處督導各工務段落實影響木列管造冊，並針對高風險處所優先改善。
30	05月26日 04時58分	臺東~富里 間	臺東縣政府西北方 38.6 公里發生芮氏規模 4.4 地震，關山 3 級，於 06:08 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.4 地震。	存查。
31	05月26日 13時58分	吉安~志學 站間	第 4038 次車於吉安~志學站間，因編組風泵故障致空氣壓力不足、無法出力，經處理延誤 24 分鐘開車。	該編組 CMTR(主風泵延時繼電器)暫態性故障造成主風泵不復壓，致第 4038 次 EM541 空氣壓力不足無法出力。	一、請機務處各廠、段辦理 EMU500 型各級保養時，落實主風泵除復壓功能檢查測試，確保功能正常。 二、請機務處針對 CMTR 延時繼電器使用年久，研議訂定壽齡以利逐步汰換。
32	05月27日 07時20分	彰化站	第 106 次車於彰化站整備時，因本務機車輔助供電模組故障、不充電，無法處理，經加掛前位機車後，於彰化站延誤晚 36 分鐘開車。	本務機車輔助供電模組(ACE1)閘流體 IGBT 損壞，連帶造成 ACE2、ACE3 模組異常。	一、請機務處督導 E1000 型所屬廠、段於 2 級以上檢修，辦理輔助模組清掃作業，並於 3 級以上檢修實施 IGBT 檢測，遇有功能衰

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					<p>退者辦理更新，以維持零件功能可靠度。</p> <p>二、請機務處研議模組增設保護隔板，防範個別模組電子元件損壞造成相鄰組件故障。</p>
33	05月27日 22時05分	榮華~上員 站間	<p>榮華~上員站間 K13+200 處，路線旁邊坡路樹倒塌侵入路線，23:01 將侵入路線之樹木砍除，恢復正常行車，復又邊坡路樹再度下滑，因路樹枝幹太大無法以人工處理，即封鎖該區間並聯絡挖土機前來將路樹移除於 28 日 04:00 恢復路線正常行車。</p>	<p>因邊坡上方私有地耕種水田溢出，致邊坡土層含水量大，造成土石鬆動路樹滑落侵入路線。</p>	<p>一、請工務處督導所屬加強路線巡查及教育訓練，於連續豪雨後辦理路線巡查時，加強檢視是否有土石鬆動或樹木傾倒之情事，如發現樹木生長較為茂盛並有侵入路線之疑慮時應優先處理。</p> <p>二、請工務處督導各工務段落實影響木列管造冊並針對高風險處所優先改善。</p>
34	05月28日 14時42分	大里~龜山 站間	<p>第 230 次車通報大里~龜山站間海側路線旁樹木傾斜有侵入路線之虞，即令大里~龜山間東線封鎖，經礁溪電力分駐所處理，於 18:00 路線解除封鎖恢復運轉。</p>	<p>一、因影響木生長處為隧道南口延伸路塹段，樹木離軌道中心約 10M 以上，巡查人員較不易發覺異狀。</p> <p>二、事故處所為臨海地段加上連日豪雨，造成土石鬆軟及瞬間強陣風影響，肇致傾斜侵入路線。</p>	<p>一、請工務處督導各工務段加強路線巡查及影響木教育訓練，並於連續豪雨後辦理路線巡查時，針對路塹、邊坡及隧道上方之重點處所，加強檢視是否有土石鬆動或樹木傾倒之情事。</p> <p>二、請加強宣導工電聯合巡查工作，如發現有類此情形，應即納入計畫性修剪或砍除工作。</p> <p>三、請工務處督導各工務段落實影響木列管造冊，並針對高風險處所優先改善。</p>
35	05月28日 19時52分	竹南站	<p>竹南站第 83 號轉轍器反位故障，經號誌人員查修，於 20:45 查修中自復。</p>	<p>號誌值班人員於現場經過多次測試(包含桿件檢查及電路量測)皆無發現異常。</p>	<p>請電務處將本案例列入教育訓練科目，以提升號誌人員對號誌設備系統了解、熟悉查修邏輯。</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
36	05月29日 12時47分	瑞芳站	第 561 次車於瑞芳站，因本務機車第 5 軸燒軸，令本次車改以電車編組替駛，共計延誤 34 分開車。	本務機車第 5 軸右側車軸軸承不良損壞。	一、請機務處各廠、段辦理各級車輛檢修時，實施軸溫貼紙及軸箱外觀檢視，另於3級以上檢修，辦理軸承拆解檢視，如滑動面有刮痕者，應即更換不良元件。 二、請機務處督導各機廠發現車軸軸承已逾12年者，應予以更新為原則。
37	05月29日 16時28分	民雄站	第 125 次車於民雄站，因編組 SC 接觸器故障，致 VCB 無法閉合，無法處理，於民雄加掛前位機車後，共計延誤 85 分鐘開車。	本務機車 ESR3 繼電器作用線圈斷損造成短路接觸器(SC)不作用，VCB 不閉合。	請機務處各廠、段於E1000型機車2級以上檢修時，實施短路接觸器作動檢查。
38	05月31日 18時41分	蘇澳新~冬山站間	第 283 次車於蘇澳新~冬山站間，因本務機車兩組 VCB 不閉合致不出力，無法處理，本次車旅客換乘後續第 285 次車，並於樹林站另編特開。	該編組馬達速度探針異常(行駛距離與實際距離不同)，致通過中性區間後，SIV 未能接收復電訊號，肇致 VCB 切開。	一、請機務處將本案例（行經中性區間後，不復電或VCB切開之應急處理方法），列入在職訓練科目。 二、請機務處車輛所屬廠、段於2級以上檢修時，檢視TCU相關紀錄，功能不良時及時檢修，並研議駕駛臺張貼VCB不閉合處理方法。