

國營臺灣鐵路股份有限公司 115 年 5 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	115 年 5 月 3 日 21 時 28 分	新豐~湖口	21:28 第 146 次新自強號行經新豐~湖口間唐榮平交道時，1 路人侵入路線遭列車撞及，司機員發現後緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞擊，21:42 救護人員到現場，22:24 路警蒐證後放行，22:32 新豐~湖口間路線恢復正常行車。	1 路人由新豐~湖口間唐榮平交道南邊侵入路線遭第 146 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	115 年 5 月 8 日 20 時 50 分	科工館站	20:50 第 3081 次(區間快)通過科工館站時，1 旅客侵入路線，司機員發現後緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞擊(死亡)，21:07 救護人員及路警到達現場，22:36 現場處理完畢，東、西正線恢復正常行駛。	1 旅客由科工館侵入路線遭第 3081 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	115 年 5 月 20 日 12 時 54 分	松山站	12:54 第 7502 次行經松山站西主正線時，一旅客自第二月台北端侵入路線，司機員發現後緊軔停車但仍撞及，13:02 路警到達現場，14:39 路警蒐證完畢，松山~南港間恢復雙線行車。	1 旅客由松山站第 2 月台侵入路線遭第 7502 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	115 年 5 月 28 日 11 時 08 分	池上站	11:08 第 7602 次貨列於池上站內 4 股南轉線調車至 5 股摘放編組時，部分車輛未完全緊軔致溜逸至安全側線撞及止衝石碴堆並撞倒 112/24 號電桿，11:15 通報行控中心應處；12:16 第 417 次普悠瑪自池上站開出經北端時，第 3 車集電弓勾扯電車線致集電弓受損，即請求救援。經電力、機務單位搶修後於 19:00 池上站恢復 2、	一、現場電力人員於事故後辦理設備檢視時，未能充分評估電桿受撞擊後對其他懸臂組及電車線幾何位置可能造成之影響，致未及時採取暫停電力列車運行等安全措施。 二、連結器無法開啟(因連結器間的拉力、張力所致)，藉由車輛少許後退鬆開連結器進行車輛拆	一、臺東電力段將事故案例教育訓練，強化現場人員對電桿受撞擊、傾倒或其他足以影響電車線結構安全之事故風險之判斷能力。 二、請東區營運處督導花蓮運務，辦理調車聯掛作業前，應確實確認連結器處於肘完全開放狀態，並落實調車速度之節制，以防範因碰撞導致車輛溜逸事故。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			3 股道恢復正常行車，翌(29)日 04:26 完成出軌車輛復軌並迴送。	解。 三、經查為貨物列車車廂尚未排氣完成，調車員司即進行列車摘解動作，並將考克隔離影響韌管排氣。進而造成列車溜逸。 四、電桿受列車撞擊傾倒後，影響其他懸臂組及電車線偏位，後續 417 次列車集電弓撞擊偏位之電車線設備，致集電弓及電車線受損。 五、電桿受撞擊後，現場設備安全確認程序未能充分評估懸臂組及電車線偏位對後續列車運行之影響。	三、請東區營運處督導花蓮運務，於調車作業開始前提醒調車同仁站內坡度情形(向北千分之三點三)，摘放重車時須留意調車速度之節制。 四、請電務處以本案為案例函請各電力段，爾後遇有電桿受撞擊、傾倒或其他足以影響電車線結構安全之事故，應立即停止電力列車運行，並由電力維修車完成設備檢查或確認現場環境安全無虞後，始得恢復電力列車運行，以避免類似事故再次發生。

行車異常事件（共 67 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	115 年 5 月 1 日 03 時 46 分	富源站	03:46 第 5268 次通報行經富源站北端發現路線搖晃情形，即通報相關單位並令行經該處慢行 25km/hr，10:50 經工務處理後，路線恢復常速行駛。	換碴時起道略高(考量該處路基沉陷量)。	一、請工務處要求各路線保養段若評估無影響行車之虞，應改為夜間封鎖時間帶再進行維養作業。 二、請工務處督導各路線保養段作業完成後依規定落實收工(完工)檢查。
2	115 年 5 月 1 日 9 時 57 分	景美~北埔間	09:57 第 7354 次通報行經景美~北埔間東正線下行地上感應子故障。即通報相關單位，11:14 經號誌人員處理後恢復正常。	該設備 ATP 地上設備老舊致使 LEU 箱 1R 機櫃驅動板失效。	一、該設備(北埔站 1R-3) ATP 地上設備驅動板已完成軟體更新，復舊完成。 二、花蓮電務段已於當日進行該站 ATP 地上設備預防性檢測。
3	115 年 5 月 1 日 17 時 54 分	樹林站	17:54 第 177 次(自強號、E511)到樹林站後發生停車位置不當情形，經司機員退行後開門辦客，增延 6 分開車。	司機員知曉樹林站應停車並操作降速，惟最後對準停車位置前因分心，導致錯失停車緊軔時機。	請機務處督導各機班組，值班副組長於乘務員上、下班報到時，留意乘務員身體精神情況。如有異常立即關懷，判斷後續乘務是否需調整，同時提醒乘務員遇有身心狀況、精神不佳時，應適時向單位或值班主管反映。
4	115 年 5 月 1 日 20 時 39 分	東澳~和平間及臺北~鶯歌間；	20:39 宜蘭縣政府東北東方 38.7 公里發生芮氏規模 6.1 地震，南澳、樹林站各 4 級；崇德、和仁、和平、蘇新、南港、苗栗、三義、後龍站各 3 級。20:44 起工務及電力單位派員巡查路線及電車線設備，經工、電單位巡查無異狀，23:15 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府東北東方 38.7 公里發生芮氏規模 6.1 地震。	存查。
5	115 年 5 月 2 日 04 時	彰化站	04:30 第 2703 次(區間車)於彰化站庫內啟動編組時機動車(DR1036)引擎	一、DR1036 因編組多次啟動異常，導致電瓶電量耗損、電位下降。	一、2A 以上定期檢修時量測 P 引擎啟動時之電瓶電壓，若低於 20V 隨

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	30 分		無法發動，後續將故障車摘解後改以 3 輛行駛，晚 13 分開車。	二、當 P 引擎啟動馬達運轉時，瞬間啟動電流過大，觸發發電機 440V 供電保護作用，導致 G 引擎降至惰速。	即對電瓶進行檢修。(將新增至檢修基準)。 二、提報車型改善小組研議增訂電瓶使用年限定期更新，防範電瓶耗損肇生引擎不啟動故障。
6	115 年 5 月 2 日 11 時 47 分	福隆~大里間	11:47 第 271 次(普悠瑪、TED2025+2026)通報，福隆~大里間東正線路線上有三名路人行走。經路警前往查看回報人員已離開，13:32 起路線恢復正常行駛。	民眾疑似由鐵路旁小路竄進路線。	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。
7	115 年 5 月 3 日 19 時 45 分	新豐站	19:45 新豐站東正線下行出發、竹北~新豐間西正線上行第一閉塞~新豐站進站地上感應子故障，經號誌單查修後於 23:23 恢復正常，故障時間計 218 分。	該站南端繼電箱內充電機設備老舊致使 110V 轉 24V 充電機輸出電壓異常導致進站地上感應子故障。	一、該設備(新豐站南端繼電箱充電機)經檢測已受損，經更換備品後，恢復正常。 二、該區間充電機老舊，充電機已納入 68 站 EI 更換計劃內，本年度下半年啟動線勘，預計 116 年底前完成更新。
8	115 年 5 月 4 日 09 時 05 分	宜蘭-和平間	09:05 宜蘭縣政府南方 16.5 公里發生芮氏規模 3.8 地震，南澳 4 級、蘇澳新 3 級。經工、電單位巡查無異狀，11:31 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南方 16.5 公里分別發生芮氏規模 3.8 及 3.6 地震	存查。
9	115 年 5 月 4 日 10 時 17 分	大慶站	10:17 第 3187 次(區間車、EMU560)車長於大慶站發現車廂北端(ET560)有異味及些微煙霧即通知司機員，10:51 抵達彰化站經列檢確認係第 7 車全車不鬆軔，令本次車嘉義-潮州間停駛改迴送。	ET560 可變負荷閥暫態漏氣。	請機務處督導高雄機務段辦理 ET 車與 EP 車之 BC 壓力值特檢。
10	115 年 5 月 4 日 14 時	汐止站	14:43 第 1201 次(區間車、EMU909)車長於汐止站發現 4-5 車有異味，	因第 4 車(EM909 2)馬達齒輪箱外部殘餘油汙，致油氣異味造成行車人員	一、要求立約商優先安排該列車齒輪箱軸承進行更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	43 分		14:45 汐止站通報行控。14:56 司機員於松山站下車查看後回報有異味，為維行車安全，令本次車松山至新竹間停駛。	誤判。	二、要求各車輛所屬段，於各級保養檢修時，針對車下走行裝置(馬達、齒輪箱、轉向架等)加強油漬、髒汙的清潔，避免因油氣異味造成行車人員誤判。
11	115 年 5 月 4 日 14 時 59 分	宜蘭-和平間、蘇澳新-蘇澳	14:59 在宜蘭縣政府南方 17 公里，發生芮氏規模 4.0 地震，蘇澳新及南澳各 4 級。經工、電單位巡查無異狀，17:41 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南方 17 公里分別發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
12	115 年 5 月 4 日 18 時 30 分	崎頂站	18:30 第 1258 次(區間車)停靠崎頂站時發生停車位置不當情形(1 節車廂未進月台)，依規定移動至正確位置後辦客，晚 4 分開車。	一、列車停下後，司機員未立即用行調通知車長勿開車門。 二、崎頂站站場月台長度僅 210 公尺(餘裕較少) 三、ATP 介入(SB 作用)導致列車未依指定位置停車。	一、召集運指幹部召開事件檢討會，並辦理事件教育相關作業程序。 二、機班在職訓練辦理相關作業程序宣導： (一)因 ATP 導致停車位置不當後續處理 SOP。 (二)如遇停車位置不當又無法用行調時該如何處理。 (三)颱風天或雨天因鋼軌條件不佳時，勿做高速進站。 (四)撞擊異物時當下該如何處置(補充課題)
13	115 年 5 月 5 日 23 時 40 分	東竹站	工務單位辦理東竹站 13B 道岔更換作業，封鎖時間 23:40 至翌日 05:10，於作業中發生東竹站下行進站號誌無法建立情形；經號誌單位查修後，於 06:23 恢復正常。	一、事前工作準備安排未臻完善。 二、配合人員對作業流程不熟悉。 三、448 次列車未通過前，工務單位將 13B 道岔前橫渡線鋼軌切割後電務單位又將 13B 道岔前計軸器拆除。 四、安裝轉轍器零件短少。 五、道岔下放時，始發現轉轍器馬達	一、加強工作前準備作業及人員作業熟悉度。 二、計軸器於確定無列車後再拆除，並於拆除前確認軌道電路為連通狀態。 三、作業前落實各項設備準備。 四、道岔抽換前，試挖寬度加寬及加深。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				AB 枕處有舊號誌平台墩座。	
14	115 年 5 月 6 日 12 時 08 分	三民~玉里間	12:08 第 472 次通報，三民~玉里間路線旁雜草起火燃燒。12:12 令本次車退回三民站待命，12:38 消防單位將火勢撲滅，晚 43 分開車。	三民~玉里間路線旁雜草起火燃燒。	請工務處督導路線保養段持續辦理每日路線巡查如有類此情形即通報消防單位處理。
15	115 年 5 月 7 日 08 時 05 分	臺中站	08:05 臺中站 2 股下行出發號誌故障，即通報查修，09:16 經號誌單位處理後恢復正常行車，號誌故障時間計 71 分。	該設備 4RADR、4RAHR(中站 2 股下行出發號誌)極繼電器不良致使綠燈不亮。	一、落實教育訓練，縮短故障查修時間。 二、納入年度檢測，加強設備保養。 三、彰化電務段於此處繼電器室內放置 2 備品(繼電器)，並加以記錄控管以利縮短故障查修時間。
16	115 年 5 月 7 日 10 時 41 分	鹿野~山里間	10:41 電力調配室通報鹿野至山里間電車線無電，經巡查後回報係鹿野~山里間(K144+950)第 144/43 號電桿電車線主吊線受邊坡傾倒之樹幹壓斷所致，14:58 人員搶修處理完畢，路線恢復正常行駛。	一、鹿野~山里間(K144+950)第 144/43 號電桿電車線主吊線受邊坡傾倒樹幹壓損斷落，致該區間電車線無電。 二、事故地點鄰近邊坡區域，樹木受強風豪雨及自然生長因素影響發生傾倒，侵入鐵路界限並壓損電車線設備。	一、臺東電力段函請工務單位加強鐵路沿線高莖植物及影響木之巡查、列管及處理作業，針對發現有影響電車線設備或行車安全之樹木，協請權責單位優先辦理處置。 二、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(頻率由每月 1 次改為每 2 週 1 次)。 三、檢討供電事故搶修調度機制，依事故地點、影響範圍、搶修資源配置及交通距離等因素，適時評估鄰近分駐所支援之必要性，以

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					提升事故應變及搶修效率。
17	115 年 5 月 7 日 18 時 16 分	七堵站	18:16 七堵站 126 號轉轍器無法反位，致第 1243 次(區間車)無法開出，通報號誌單位查修於後 19:22 恢復正常，本次車七堵~湖口間停駛。	一、該設備(七堵站 126 號轉轍器)號誌電纜損壞致使轉轍器無法反位。 二、反位顯示電纜不良。	一、請臺北電務段安排夜工，做轉轍器設備機具桿件及電纜檢測，之後觀察設備運作狀況與維修處理效果。
18	115 年 5 月 8 日 04 時 57 分	鳳林=新城間	04:57 花蓮縣政府東北方 30.2 公里，發生芮氏規模 4.6 地震，花蓮站 3 級，經第 1 趟列車以 60km/h 慢行通過無異狀，06:17 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府東北方 30.2 公里發生芮氏規模 4.6 地震	存查。
19	115 年 5 月 8 日 09 時 50 分	南州站	09:50 南州站通報第 3005 次(區間快)有三組集電弓損壞，即時起潮州=南州間路線暫時不通。11:22 現場斷電封鎖，13:58 維修車進場搶修，18:19 完成搶修，路線恢復正常行駛。	一、桿號 46/20 主吊線斷裂下垂，造成 46/20 至 46/22 間主吊線失去張力，致 46/22 號桿絕緣礙子垂落，3005 次列車行經該處時撞擊垂落之礙子及懸臂組，造成集電弓及電車線設備損壞。 二、經現場檢視，主吊線斷裂位置位於 C 型夾壓接處，研判疑似施工壓接時模具選用不當或壓接壓力過大，造成主吊線局部受損形成脆弱點，長期受張力作用後導致抗拉強度不足而斷裂。另因受損位置位於 C 型夾包覆範圍內，外觀巡檢不易發現異常。 三、南迴線採西門子電車線系統，其主吊線及接觸線張力較既有 BICC 系統高，對壓接品質及線材完整性要求更為嚴格，後續應	一、請電務處督導臺南電力段加強維修及施工人員 C 型夾壓接作業教育訓練，並確認使用符合規範之壓接模具及施工程序。 二、臺南電力段轄區已全面清查小 C 型夾使用情形，並將小 C 型夾模具(U26Y)集中保管，不再置放於維修車，以避免誤用。 三、請電務處督導臺南電力段辦理南迴線主、正線電車線跳線及 C 型夾全面特別檢查，並針對疑有壓接異常處採採跨接線方式 1 辦理預防性補強，以降低斷裂風險。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				加強相關設備之巡查及管理。	
20	115 年 5 月 8 日 11 時 57 分	東澳站	11:57 東澳站通報，第 7527 次貨列行經東澳=永樂間機車(R194)引擎熄火，經處理無效請求救援，由宜蘭派單機現場救援，計延誤晚 110 分。	R194 引擎活塞破裂造成汽缸壓力不足，致引擎無法正常運轉而熄火。	請機務處督導各車輛保養段針對 R180 型柴電機車辦理特檢，對異常排氣、冒煙，立即辦理檢修。
21	115 年 5 月 9 日 07 時 42 分	林鳳營站	07:42 林鳳營站西正線上行出發號誌、東正線下行進站號誌故障。令該區間改複線運轉開關行車，經號誌單位查修後於 10:24 恢復雙線行車。	該設備(柳營站)440V 電纜接續箱內短路致使林鳳營西線上行出發號誌及東線下行進站號誌故障。	一、該設備(柳營站)440V 電纜已於當日分段隔離測試後回復正常，後續安排廠商會勘並加強號誌維護保養。 二、彰化電務段已完成柳營北平交道~柳營站月台東側重新佈放 2 條 100 公尺 61 芯電纜至月台東側北端，不使用接線箱，而改由直接接續處理，以避免接點不良。
22	115 年 5 月 9 日 07 時 52 分	桃園-內壢站間	07:52 桃園-內壢站間茄冬村平交道及永豐路平交道，東正線平交道告警及遮斷桿升降發生異常即通報查修，經號誌單位查修係平交道告警主機及遮斷機故障，經更換新品於翌日 01:30 修復完成。	該設備保險絲燒掉及 OD 主機不良致使桃園-內壢站間茄冬村平交道(K60+757)及 08:06 桃園-內壢站間永豐路平交道(K60+042)，東正線平交道告警及遮斷桿升降異常。	一、請電務處督導臺北電務段於例行性保養加強查修平交道設備及日夜班輪勤巡視。 二、請電務處督導臺北電務段函請鐵道局加強平交道檢視維養。
23	115 年 5 月 9 日 14 時 43 分	和平站	14:43 第 7403 次貨列通報，和平-和仁站間西正線電力設備吊掛線有 1 條脫落，15:13 電力單位現場回報，吊掛線脫落暫不影響行車，續於 23:55 處理完畢。	一、K41/36~K41/38 電桿間吊掛線斷裂脫落，造成西正線一度封鎖並改採東正線單線雙向行車。 二、研判吊掛線長期受列車高速運轉振動作用，造成金屬疲勞，並受沿海高鹽害環境加速材料劣化，最終發生折斷。	一、請電務處督導宜蘭電力段辦理新型吊掛線試驗，現已安裝於和平~和仁間東正線，作為後續材料選用及更新之參考。 二、和平~和仁間東西正線吊掛線作預防性更換。 三、請電務處督導宜蘭電力段加強巡視及檢修轄區內電車線設備，並持續追蹤沿海高鹽害區段

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					設備劣化情形，以降低類似事故發生。
24	115 年 5 月 9 日 21 時 39 分	福隆站	21:39 第 252 次 3000 型通過福隆站時疑似撞及不明物，司機員即通知相關單位。經下車查看無發現異狀，於 21:56 開車，翌日 01:00 工務單位巡查路線發現係一隻山羌。	第 252 次通過福隆站時撞及動物。	存查。
25	115 年 5 月 10 日 14 時 53 分	四腳亭站	14:53 第 234 次太魯閣號通過四腳亭站，站方發現後部集電弓搖晃過大，即通報控制員，15:00 列車臨停猴硐站降弓並轉供後續駛，增延 17 分開車。	一、經工務單位派員確認路線正常無明顯不整。 二、站方於列車監視作業中發現後部集電弓（TEP1003）搖晃幅度異常偏大，為確保行車安全，爰停車確認集電弓設備狀況，並辦理轉供作業後續行駛，致列車發生延誤。	持續追蹤後續車輛運用情形無異常通報。
26	115 年 5 月 11 日 00 時 59 分	光復站	00:59 花蓮縣政府西南方 36.2 公里發生芮氏規模 4.2 地震，光復站 3 級。經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，06:30 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府西南方 36.2 公里發生芮氏規模 4.2 地震。	存查。
27	115 年 5 月 12 日 04 時 27 分	三貂嶺站	04:27 三貂嶺站通報，外包廠商於夜間施工時不慎挖斷三貂嶺至大華間光纜，造成該區間行車調度無線電話及鐵路電話中斷，另平溪線 2 處外物入侵系統造成離線，經搶修後於 14:50 完成光纜修復，相關通訊及監控設備恢復正常。	一、施工廠商為確保纜線防護，辦理試挖作業時怪手力道控制不當。 二、施工前現勘發現該處有既有之電纜槽，惟因受邊坡滑動導致既有電纜槽下陷造成高低差且深度不明。	一、請電務單位於搶修當下將既有光纜遷移附掛至山側，避免後續試挖時再次發生纜線挖斷事故。 二、施工前依規定辦理相關纜線位置確認會勘，並請電務單位協助臨時遷移之可行性。 三、施工中加強檢查施工範圍有無電纜線，如發現電纜線立即記錄並做相關纜線防護。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
28	115年5月12日14時53分	玉里、光復、花蓮、彰化	14:53 在臺東縣政府東北方 66.8 公里(位於臺灣東部海域)發生芮氏規模 5.6 地震，玉里、光復、花蓮、彰化各 3 級。經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，16:35 起路線恢復正常行駛。	臺東縣政府東北方 66.8 公里發生芮氏規模 5.6 地震。	存查。
29	115年5月12日18時18分	蘇澳站	第 4221 次區間車於蘇澳站原定 18:18 開車，因第 4 車停留軔機故障致無法鬆軔，經司機員處置後恢復正常；惟後續停留軔機再次發生異常，於宜蘭站更換編組(EMU546)後晚 58 分開車。	EM711 第 4 軸海側單元式軔缸(含停留軔機)因閘頭損壞導致鬆軔不良。	一、EMU700型全車隊辦理停留軔機特檢(含TCMS顯示及拉索)。 二、EMU700型全車隊停留軔缸位置標示記號，以利司機員辨別一般軔缸與停留軔缸之差別。 三、發文相關機務段宣導正確操作停留軔機隔離程序，並請司機於停留軔機拉柄解鎖後確認已鬆軔。 四、請機廠閘頭採購原廠料，確保車輛品質。
30	115年5月13日08時50分	鳳林站	08:50 第 402 次普悠瑪於鳳林站臨時停車，司機員下車檢查發現第 3 車集電弓受損，遂請求救援。令壽豐至鳳林間改採東正線單線雙向行車。11:15 完成故障編組聯掛後，以 402B 次迴送花蓮機務段。經查係沿線三處電桿 E 型夾頭脫落，列車行經撞及致集電弓受損。經電力單位派員維修後確認設備正常後，於 12:26 恢復雙線正常行車。	一、204 次列車通過時，集電弓撞擊 K28/14 號電桿 J 跳線 E 型夾，致 E 型夾脫落並帶動跳線脫落，造成集電弓受損。 二、E 型夾壓接作業未依線材規格選用適當壓接模具，致壓接品質不良，使線材於壓接時產生內部受損，外觀雖無異常，惟抗拉強度降低，長期受列車振動及張力作用後造成設備壽命縮短，最終發生 E 型夾脫落。	一、請電務處督導臺東電力段落實每兩週一次車巡電車線設備如發現故障立即修復。 二、請電務處督導臺東電力段辦理全轄區辦理特檢，針對使用13年路段優先檢查跳線及固定設施。 三、請電務處函請交通部鐵道局，針對電車線跳線夾壓接作業，持續督導施工單位依現行施工規範使用符合線材規格之壓接模具及施工方式，並加強施工品質管制及教育宣導，以避免因壓接品質不良致設備潛在缺陷，降低類似事

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					故發生風險。
31	115年5月13日11時29分	七堵站	11:29 第 123 次(PP 自強)於七堵站庫內整備時，第 5 車 SIV 故障，列檢查修無效。令以原 102 次新 PP 編組作本次運用，惟該編組發現後部機車(E503)APC 支架固定螺絲斷裂，11:46 完成更換編組後出庫，七堵站晚 27 分開車。	PPT1058 靜式變流器(SIV)K3 接觸器線圈阻抗過大無法激磁。	一、同型車輛 K3 接觸器線圈阻值特檢。 二、請潮州機廠採購 K3 接觸器線圈，並針對未電改之 PP 客車進行一次性全面更新。 三、持續辦理 PP 電改作業，電改後可移除客車 SIV 及 K3 接觸器設備，將無此故障點。
32	115年5月13日18時43分	崇德站	18:43 在花蓮縣政府北方 3.6 公里發生芮氏規模 5.0 地震，花蓮站震度為 4 級，崇德站震度為 3 級。經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後，21:35 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府北方 3.6 公里發生芮氏規模 5.0 地震。	存查。
33	115年5月14日13時30分	臺東站	第 477 次 3000 型自強 13:30 出庫臺東站月台，司機員換端發現第 6 車有異味，即通知列檢查修。列檢查係第 6 車馬達出線端快速接頭受外物撞擊致產生異常高溫發熱現象，經更換編組，14:10 臺東站晚 14 分開車。	車站旁縣府停車場正鋪設瀝青，所產生異味飄到車站，肇生司機及列檢人員當下誤判，因當時考慮行車安全，作更換編組之預防措施。	針對臺東機務段列檢人員，辦理軸承溫度教育訓練，提高人員判定能力。
34	115年5月14日16時52分	宜蘭站	第 7502 次(貨列)宜蘭加掛 R211 次位機車，16:52 宜蘭站開車後，司機員發現次位機車有冒煙現象，要求進入二結站查看。經司機員查看後回報係次位機車 R211 停留軀機未解除所致，遂逕將停留軀機解除後晚 13 分開車。	一、交班時次位機車 R211 停留軀機未解除，交予接班司機員。 二、停留軀機隔離開關誤置隔離位。	一、加強訓練無火回送時停留軀機空氣考克關閉時機，及正確處理程序。 二、立即於機班群組宣導辦理 R200 機車無火迴送時，停留軀機考克應在正常位。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
35	115年5月15日06時02分	彰化~花壇間	06:02 彰化=花壇間花秀路平交道有1公路車輛侵入路線撞及東側南端平交道護欄，無法自行脫困，造成彰化=花壇間東正線無法行車；07:04 公路車輛以堆高機推移路線外，經工、電單位巡查路線及相關設備無異狀後恢復正常行駛。	1 公路車輛由花秀路平交道侵入路線。	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。
36	115年5月15日16時26分	漢本站	16:26 第4207次區間車自漢本站開車後，編組發生SIV及電瓶充電系統故障，並造成空調失效。於南澳站轉供及依指示排除故障均未恢復正常，爰於17:10請求救援，並令本次車東澳至宜蘭間停駛。	EM538車頂及車側高壓標示牌固定孔因大雨滲水致空調機電源線短路，SIV跳脫。	一、進廠車輛由機廠於定期保養或臨修工單指示時，執行車頂滲漏檢查，若發現異常則立即焊補。 二、進廠車輛於定期檢修時，針對車側高壓標示牌周圍施作矽利康填補，並於後續定期保養時進行檢查與補強。 三、各機務段辦理EMU500型車頂破損特別檢查，同時辦理車側高壓標示牌周圍施作矽利康填補。
37	115年5月17日08時46分	三義、後龍	08:46 南投縣政府東北東方33.5公里，發生芮氏規模5.1地震，三義、後龍各3級。經第1趟列車以60km/hr慢行通過無異狀，09:52起路線恢復正常行駛。	南投縣政府東北東方33.5公里發生芮氏規模5.1地震。	存查。
38	115年5月17日10時55分	新豐站	10:55 新豐站16AB號轉轍器故障，即通報查修，12:44經號誌人員處理後恢復正常，故障時間計109分。	該設備(新豐站16AB號轉轍器)腳套16至16B內部端子12芯線斷致使轉測器故障定位閃爍。	一、該設備(新豐站16AB號轉轍器)腳套經換為第14芯線後，量測定位顯示電壓29.4V，扳轉數次皆正常。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					二、請電務處督導臺北電務段於日間值班加強設備巡視與保養以降低設備材料故障情形。 三、新豐站號誌設備後續進行號誌連鎖系統更新(68Ei)。
39	115年5月20日09時12分	瑞穗~富里間	09:12 臺東縣政府北北東方 65.3 公里(臺東縣近海)發生芮氏規模 4.8 地震，玉里站震度 3 級。瑞穗~富里間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，09:55 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府北北東方 65.3 公里發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
40	115年5月20日12時22分	潮州~屏東間	12:22 第 176 次(PP 自強號)行經潮州至屏東間中性區間後本務機車 (E539) 發生斷流器開關跳脫、VCB 切開；經重新降弓後恢復運轉。惟行經屏東至高雄間中性區間後 VCB 再次切開，駛至高雄站後經人員處理並重新降弓後恢復正常，計增延晚 20 分開車。	E539 冷卻塔鼓風機馬達斷路器過載跳脫造成 VCB 切開，機車無動力。	一、於交接簿內放置遇有冷卻塔鼓風機馬達斷路器關閉，導致 VCB 切斷時之應急處理圖卡。 二、要求立約商進行軟體修正，將重啟時間由 10 秒延長至 20 秒，並辦理全車隊更新。
41	115年5月20日20時25分	玉里	20:25 臺東縣政府北北東方 63.9 公里發生芮氏規模 4.8 地震，玉里震度為 3 級。經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，20:59 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府北北東方 63.9 公里發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
42	115年5月21日12時15分	福隆站	12:15 第 7538 次貨物列車於福隆站調車返回正線時，因 16 號電力開關閘刀座持續產生電弧，致本務機車 (E315) 無法受電，經確認不影響正線供電後，指派單機 (R207) 前往救援，15:37 於福隆站完成調車轉線後	一、16 號電力開關閘刀固定座鏽蝕導致無法正常完全投入送電。 二、16 號電力開關自 89 年宜蘭線通車使用至今已逾壽齡。	一、已更新為不鏽鋼材質固定座。 二、執行四腳亭至福隆各站手動電力開關巡視，並針對鏽蝕閘刀固定座做預防性更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			晚 177 分開車。		
43	115 年 5 月 22 日 07 時 51 分	汐科站	07:51 第 4148 次區間車到汐科站時車長發現(EMC705)海側門機燈恆亮。經查看發現係堅硬異物(玩偶)卡入門機所致，經隔離仍無法關閉車門，遂疏散車門附近旅客並掛上鏈條後，08:12 開車。	旅客不慎將私人行李夾入車門縫隙。	加強宣導乘車時勿倚靠車門以免發生危險。
44	115 年 5 月 22 日 09 時 03 分	福隆站	09:03 第 2 次商務專列因冷卻塔鼓風機故障，造成主變壓器油流故障、VCB 切開，臨停福隆站請求技術支援，經處理後增延晚 15 分開車。	E504 冷卻塔鼓風機三相電源連接器其中接地及 V 相線退 PIN。	一、要求立約商辦理接頭 PIN 重新安裝定位及檢查。 二、保固缺失單，納入缺失保固會議列管。
45	115 年 5 月 22 日 15 時 21 分	大甲~日南間	15:21 第 2540 次區間車行經大甲至日南間時撞及軌道上異物，乘務員下車檢查確認列車及設備無異狀(僅第一軸與第二軸車輪踏面有少許石頭粉末)後，於 15:31 現場開車。16:02 工務人員抵達現場清除軌道上石頭粉末；16:03 路警回報，現場發現數名學生於軌道上擺放石塊，已帶回路警所進行後續調查。	學生於大甲~日南間軌道上排石，遭第 2540 次撞及。	已請中區營運處彙整相關損失向肇事者求償。
46	115 年 5 月 22 日 21 時 56 分	五堵~汐止間	21:56 第 7035 次迴送列車行經五堵至汐止間時，車長聞到異味並通報司機員，經汐止站檢查後發現後部機車(E533)停留軀機無法鬆軀，經檢查員技術支援處理後恢復正常，列車晚 32 分開車。	一、E500 停留軀機無法透過一般無火迴送 SOP 保證鬆軀。 二、E500 無法依車側指示牌顯示保證停留軀機鬆軀。 三、出庫 SOP 無相關連掛編組確認之流程。	一、將目前發現情況納入機班及列檢教育訓練宣導。 二、E500 型車下停留軀機鬆緊軀指示牌無法正確顯示機車當下鬆緊軀情況，建請納入車輛設計檢討。 三、建議增訂聯掛編組相關 SOP。
47	115 年 5 月		第 6631 次迴送山嵐號列車原定 06:20	人員操作 UPS 系統啟動程序錯誤。	請機務處督導嘉義機務段辦理所有

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	23 日 06 時 20 分	嘉義站	開車，因嘉義列檢人員啟動車廂烤箱電源時操作有誤，致列車無法依時開車。經列檢人員重新操作後恢復正常，第 6631 次列車於 06:31 自嘉義站晚 11 分開車。		人員操作 UPS 不斷電系統訓練。
48	115 年 5 月 23 日 08 時 35 分	板橋站	08:35 板橋站第 1 月台南端有一旅客侵入路線，站方即通報進出站列車注意運轉，第 2114 次列車進站時發現該旅客躺臥於 1 股道路線上，司機員緊急停車未撞及。因旅客情緒激動無法立即排除，09:00 通報路警將旅客帶離現場後，路線恢復正常行車。	1 旅客由板橋站第 1 月台處侵入路線。	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。
49	115 年 5 月 24 日 16 時 23 分	宜蘭站	6053 次鳴日號宜蘭站原定 16:23 始發，因開車時間已到但團體旅客仍未到達車站。16:58 宜蘭站通報 6053 次旅客及雄獅旅行社工作人員已改搭 6655 次回南港站，本次車宜蘭站晚 40 分開車。	團體旅客延誤。	存查。
50	115 年 5 月 25 日 10 時 31 分	加祿~枋野間	10:31 起，加祿至枋野間 6 處外物入侵告警系統陸續離線，即令該區間 25 km/h 限速慢行措施，並由工務單位配合中華電信辦理查修作業；於 13:34 修復完成。	台電斷電導致設備運作中斷。	請工務處與中華電信洽談維護契約，便於系統異常時可第一時間由維護人員接手判斷或處理。
51	115 年 5 月 25 日 13 時 35 分	濁水站	13:35 第 2715 次區間車於濁水站發現第 3 車(DR1032)P 引擎熄火且車下漏油。司機員即通報車站並請求技術支援後續駛，增延晚 14 分。	DR1032 OP2 電磁閥安裝螺栓老化斷損。	一、針對DR1000型OP電磁閥辦理安裝螺栓鎖固狀況特檢，確認無斷損、鬆動情形。 二、於4A級以上定期檢修進廠時，更新OP電磁閥安裝螺栓。(未更新

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					前於3A級定期檢修時增加拆檢電磁閥盒確認電磁閥螺栓鎖固狀態)。
52	115年5月26日20時32分	屏東站	20:32 第 135 次 PP 自強號於屏東站折返擔任第 156 次時，因本務機車（E552）送電鑰匙無法插入，改由後聯機車（E529）送電；21:06 司機員通報本務機車 ATP 無法啟動，經查修仍無法排除故障，因延誤過甚，令本次車屏東~嘉義停駛。	E552 之感應子傳輸模組(BTM)傳輸異常導致 ATP 故障。	一、BTM 裝機後，於車上熱機 4 小時 ATP 開機測試。 二、開立保固缺失單，請廠商提出改善對策。 三、定期保養時，檢查送電鑰匙孔鎖簧動作是否正常。
53	115年5月27日12時13分	新豐站	12:13 新豐站 1 名旅客於第 1 月台外側行走時，不慎踩空跌落西正線股道，站務人員確認旅客受傷且無法自行脫困後，立即通報行控中心，12:46 傷者由救護車送醫救治，路線恢復正常行車。	1 旅客於新豐站 1 月台分心踩空跌落軌道。	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。
54	115年5月27日12時35分	樹林站	12:35 第 2154 次區間車於樹林站南邊，發現前方西正線電車線遭塑膠袋纏繞，即立即緊急停車回報車站。令 2154 次退回機外等待並通知電力單位前往，12:55 電力單位移除異物後恢復正常行車。	電車線遭塑膠袋纏繞。	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。
55	115年5月27日14時48分	新竹-竹南間	14:48 行控中心電力調配室發現新竹-竹南間電車線跳電，自動復位投入無效，續以手動投入仍失敗；14:54 經電力調配室隔離並再次重新投入後，電車線恢復正常供電。	一、操作手動搖把由斷電位至通電位時，開刀未一次到位所致。 二、經電務處新竹電力分駐所夜間查修，回報電力設備無異常情形。	一、請北區營運處督導新竹站對站內電車線開關全面檢視，設備異常時則通報電務單位處理。 二、本案經查於稍早新竹站內辦理 16 號電車線開關教育訓練時，人員於操作開關動作太慢所致，另電力段於夜間查修自動接地裝置、開關接點均正常。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
56	115年5月28日03時50分	中壢站	配合鐵道局辦理路線斷電封鎖施工，03:50 中壢站值班副站長發現南東雙計軸設備落下，立即通知號誌單位派員查修，06:05 人員完成修復，恢復正常行車。	中壢站南東計軸 B4T 因鐵道局施工影響雙系計軸落下，佔用燈亮，致使中壢站東、西線無法解除封鎖導致南下第一班車延誤。	一、針對外部廠商於本公司進場施作之情形，持續加強宣導落實 SOP。 二、有關本事件中壢站南東因雙計軸故障無法強迫解封鎖，請韓商樂星調閱歷程，查明確認問題。
57	115年5月28日15時57分	加祿-枋野間	15:57 起加祿-枋野間 6 處外物入侵告警系統離線；即令該區間限速 25km/hr 慢行，並通知建置廠商中華電信查修，18:00 系統完成修復並解除慢行。	斷電導致設備運作中斷。	請工務處督導高雄工務段盡速與廠商簽訂維護契約，便於系統異常時可第一時間由維護人員接手判斷或處理。
58	115年5月28日17時26分	民雄-大林間	17:26 第 7802 次貨物列車行經民雄至大林間西正線時，因機車（R221）動力異常停於途中，經嘉義機務段技術支援後恢復動力，17:33 開車；惟 17:41 行經大林站時再度發生動力異常，經處理後恢復正常。為避免故障再發，指派單機（R159）前往大林站擔任前位補機，延誤晚 203 分開車。	警醒作用無告警提示音，即觸發緊軔作用停車。	一、開立缺失保固單。 二、請立約商施泰德將警醒裝置突發性無告警提示音異常資料送回西班牙原廠分析，作為軟體調校依據。 三、函文各段以此案例作為教材，在警醒裝置告警提示音軟體未調校前辦理教育訓練以提升應變能力。
59	115年5月29日05時59分	七堵站	05:59 起七堵站電車線跳電，即通報相關單位查修，經電力單位巡查，發現係七堵貨場 CK5/6 號電桿有異物（鳥巢）導致電車線短路，07:32 經人員排除異物後恢復全站正常供電。	CK5/6 號電桿上鳥巢靠近電車線造成短路。	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。
60	115年5月29日07時18分	五堵站	07:18 五堵站 1 旅客疑似身體不適，自 1 月台 5 車位置侵入軌道(2 股)，經站員確認傷勢無法自行脫困。令順行列車以西正線行車並通報警消處理，07:25 救護車抵達，07:40 旅客送	1 旅客身體不適於五堵站 1 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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			往醫院救治同時路線恢復正常行車。		
61	115 年 5 月 29 日 13 時 14 分	松山站	13:14 第 217 次(太魯閣號)松山站辦客後發生山側車門關閉異常(門機燈亮)無法行駛。車長至第 8 車操作開關門後恢復正常，13:24 抵達臺北站後又發生同樣故障，經司機員協助由駕駛端將門機及踏板隔離恢復動力，本次車臺北站晚 22 分開車。	一、主風泵濾油系統效能差，導致空氣管路有油脂，易造成門機或軔機等設備異常故障。 二、空氣管路油氣嚴重肇致#4 腳踏板氣缸緩衝未卸壓，導致腳踏板收回時未能定位。	一、宣導同仁於太魯閣門機蓋板使用完畢後，門機蓋螺絲請鎖緊不要迫緊，以免下一個使用者不好開啟。 二、該車廂列入每月特檢中，並列入車門故障預防改善會議報告中追蹤及回報。 三、後續將會同中機廠商一同拆解事故氣缸，查看氣缸堵塞情形。 四、發函給富岡機廠，請機廠盡速辦理主風泵濾油系統效能改善。 五、該車廂列入每月特檢中，並列入車門故障預防改善會議報告中追蹤及回報。 六、請立約商評估全面加裝濾杯可行性與合作方案。
62	115 年 5 月 29 日 12 時 41 分	鳳山站	12:41 第 176 次(新 PP)鳳山站準點到，因後部機車(E544)主變壓器油流故障致一半列車(1-6 車)無電，經檢查員技術支援轉供後全列車恢復供電，至彰化站後將後部機車停留軔機解鎖並作無火迴送，計增延 20 分開車。	E544 號 TCU6 直流成分過電流後引起主變壓器油流 1.2 故障。	一、請機務處督導高雄機務段函請立約商分析改善缺失，並列管追蹤直至改善。 二、請機務處督導高雄機務段函文各段辦理司機員及檢修人員遇直流成份作用或主變壓器油流故障，應切開 VCB 再按復位按鈕復位。
63	115 年 5 月 29 日 17 時 12 分	松山站	17:12 第 2033 次(區間快)松山站準點到，因電車(ED9191)ATP 故障，經重啟後續駛，惟後續因多次發生故障，經重啟無效後，令本次車於湖口站更換編組，晚 44 分開車。	ED9191 ATP MMI 黑屏故障。	一、MMI 裝機後，於車上熱機 4 小時，連續測試輸入數次確保 MMI 操作面盤通訊正常。 二、追蹤車輛使用情形 1 個月

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
64	115年5月30日06時34分	台北站	07:17 第 2007 次(區間快)準點到臺北站，響導員通報第 4 車(EM9212)車下有異味，經司機員查看發現馬達齒輪箱漏油，續行至樹林及桃園站皆出現異音，令本次車桃園-二水站間停駛。	第 4 車(EM9212)馬達齒輪箱漏油。	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、召集各單位會同立約商擬定齒輪箱漏油停用標準。 三、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。
65	115年5月30日07時55分	樹林調車場	07:55 第 212 次(新 PP)於樹林調車場整備時，本務機車(E540)輔助供電發生故障及發現集電弓有火花，經加掛前位機車後開車，後行駛至七堵站，經更換編組及待避列車後晚 50 分開車。	因停車時將機車 E540 號編組停於區分絕緣器致無電源。	一、請機務處督導高雄機務段函文各段，於段訓時，要求司機員操作列車停車，特別注意停車，避免停於區分絕緣器。
66	115年5月30日13時14分	基隆站	13:14 第 129 次(PP 自強號)基隆站始發前，司機員通報後部機車(E1048)DDU 顯示#120VCB 故障，重新升降弓後 DDU 顯示電車線低電壓後行駛至汐止-南港站間發現後部機車動力異常，於新竹站加掛輔機後，晚 31 分開車。	E1048 號機車 IPON 電子卡故障致無動力。	一、更換電子卡於車上啟動 4 小時以上，確認其穩定性並登錄序號追蹤，重複故障者汰除。 二、安排每日啟動 PP 預備編組熱機至少 2 小時以上，確認電氣系統穩定性。
67	115年5月31日08時15分	嘉義站	08:15 第 112 次(自強號)嘉義站晚 2 分到，因本務機車(E1020)無動力且無法送電(隔離接觸器故障)。經司機員按復位按鈕及重新降升弓皆無效後，令本次車嘉義至彰化間停駛。	E1020 號機車 PCE2/A244 電子卡元件燒損異常致無動力故障。	一、更換電子卡後車上熱機啟動 4 小時以上，確認其穩定性並登錄序號追蹤。 二、要求立約商提故障原因及改善報告。