

國營臺灣鐵路股份有限公司 115 年 3 月行車事故事件月報表

一般行車事故（共 8 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	3月11日 16時17分	桃園-鶯歌間	16:17 第 2194 次區間車行經桃園~鶯歌間西正線鳳鳴里平交道時，一騎士自海側侵入致列車撞及死亡，18:42 現場經路警蒐證報檢察官同意後於放行，18:48 事故編組迴送七堵，恢復雙線行車。	騎士自海側侵入平交道致列車撞及死亡	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	3月11日 19時08分	新埔-通霄間	19:08 第 7501 次貨列行經新埔~通霄間東正線秋茂園平交道時，一輛自小客車違規闖越並停於路線上遭列車撞及。令該路段改西正線單向行車，20:18 路警蒐證完畢，小客車脫離路線後，20:54 本次車退回新埔站內恢復雙線行車。	一輛自小客車違規闖越並停於路線上遭列車撞及。	加強宣導禁止客車違規闖越平交道。
3	3月13日 08時45分	和仁站	08:45 第 7434 次貨列於和仁站 4 股調車時，因號誌股道建立錯誤及調車員疏於確認轉轍器方向，與專用側線推進中的水泥車發生邊撞，造成 2 輛水泥車出軌。無人員受傷且不影響正線，經運安會及鐵道局完成蒐證後，18:13 搶修完成復軌。	一、號誌員未確認調車進路，且進路設定後未落實指認呼喚。 二、調車員司疏於確認現場 104B 號轉轍器之開通方向，且未落實指認呼喚應答，未確認進路正確即引導車輛移動。 三、查調車號誌機附設之進路表示器已故障 1 個月。	一、號誌員於建立進路後，應再三確認(指認確認)，並與調車員司呼喚應答。 二、調車員司顯示調車號訊時應共同確認進路表示器。 三、請和仁站即刻盤點全站故障設備情形並要求電務儘速維修。 四、請東區營運處督導花蓮運務段，車站及段級主管應落實走動式管理及不定期現場稽核，督導人員務必依SOP作業。
4	3月17日 22時46分	內壢站	22:46 第 1282 次區間車行經內壢站北邊西正線時，一民眾侵入路線，司機員發現後緊軔停車並鳴笛示警惟	民眾侵入路線致列車撞及受傷。	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
			仍撞及，23:20 將受傷民眾送醫，23:43 現場經路警蒐證後放行，恢復雙線正常行車。		
5	3月18日 18時06分	彰化機務 檢修線	16:30 彰化機務段將檢修線 14 輛 (35F2000 型) 平車保養完畢後，由南邊檢修 1 線向北調動至洗車線 16 股時，因調車人員疏未確認 610 號轉轍器開通方向致擠壞轉轍器，後續移動時造成 4 輛平車出軌。無人傷亡，經通報運安會獲同意搶修後，翌(19)日 03:15 復舊完成路線恢復正常，不影響正線行車。	一、號誌工未將 610 號轉轍器開通正確進路方向。 二、號誌工未依規定於轉轍器旁，乘務員可望見處所顯示調車號訊。	一、每日由運轉組長或排班副組長親自至號誌工房辦理勤前教育。 二、不定期由運指幹部於調車作業時辦理督導查核，並紀錄備查。 三、於號誌工房明顯處張貼提醒語：「確認再確認，再三確認；連繫再聯繫，再三聯繫」。
6	3月18日 20時29分	浮洲站	20:29 第 2042 次區間快通過浮洲站時，1 名旅客自月台侵入路線躺臥於西正線上，司機員發現後緊急停車並鳴笛示警惟仍撞及，傷者由救護車送醫。現場經路警蒐證報請檢察官同意後 22:30 放行，恢復正常行車。	民眾侵入路線致列車撞及受傷。	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	3月28日 18時28分	員林站	18:28 第 3267 次區間車進員林站時，一旅客侵入路線，司機員發現後立即緊急停車但仍撞及，傷者由救護車送醫。現場經路警蒐證後 19:03 放行，19:06 事故編組開車，恢復正常行車。	民眾侵入路線致列車撞及受傷。	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。
8	3月30日 21時29分	七堵站	21:20 七堵丁班推進調車機 (DHL114) 自 P14 股聯掛 EMU920 編組後，推進聯掛 W10 股停留編組 (EMU912) 時，因控速不當以 13km/hr 速度衝撞，致 4 輛車廂出軌及 1 位員工受傷送醫。不影響正線行車，經鐵	一、調車員訂定之調車計畫未考量路線有效長度、編組長度(20 車)、調車距離及牽引定數。另推進運轉時自行指定調車員司，未落實指揮調車作業之職責。	一、七堵站已與七堵機務段簽訂調車協議書，作為調車人員調車作業之依據與規範，如：呼喚應答時機、無應答之作為、行調使用之限制等。 二、依據訂定之協議即時起辦理訓

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			道局人員現場蒐證完畢並獲同意搶修。	二、調車工引導調車時，未於洗車機停車再開標前引導停車再開；另於行調呼叫距離3車、緩緩停車時未能注意司機員無應答且調車速度持續增加無停車狀況，未能依調車SOP應變處理狀況五辦理。 三、司機員於推進運轉時調車號訊及通告號訊未依規定呼喚應答，對於號訊不明時未能即時停車，通過洗車機停車再開標時未一度停車，且持續加速聯掛，未判斷聯掛距離。 四、號誌員能依軌道電路佔用、行調通告情形了解2個調車班相對位置及調車作業狀況，於乙班準備聯掛時仍准許丙班於同一時間調車及與其通話。 五、行調頻道佔頻，導致無法清楚聯繫於聯掛前2公尺一度停車。	練。 三、七堵站已與七堵機務段簽訂行調電話頻道使用協議書，一個調車班使用一個調車頻道。 四、七堵站已與七堵機務段簽訂調車協議，明確規範洗車機前停車再開標及洗車機限速之規定。 五、已嚴禁調車過程中更換調車員司，並列入考核重點。請營運安全處將該規定訂於調車處理須知。 六、增訂勤前教育值班站長須落實審核調車計畫與規章是否符合。

行車異常事件（共 56 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	3月1日 02時00分	臺南	01:54 臺南站通報第 3609A 次迴送列車未見司機員報到，02:08 聯繫到該員，02:30 報到後晚 33 分開車，編組後續作 3609 次晚 10 分開車。	一、司機員未與段內確認備勤房舍狀況即自行離開台南站，自行尋找休息處所。 二、因司機員自行離開，並無執行下班程序，故無留下聯絡資訊。 三、司機員未於指定時間上班報到，經連繫後趕回台南站。 四、台南分駐所管理單位為左營機務分段，因該案為節日特殊加班車，由嘉義機務段司機員擔任，左營機務分段未掌握該次司機員到班狀況。 五、機務段於上班時間未即時發現司機員未到班。	一、請機務處各機務段於機班在職訓練宣導，如遇特殊情況應致電回機務段與主管確認，且應按規定於指定處所休息。 二、日後請行控處協助辦理，如遇台南站始發、回送之列車應由左營機務段擔任。
2	3月3日 02時10分	岡山站	岡山道班於岡山站申請夜間封鎖作業，02:10 中型砸道車自西正線返回岡山站計畫進入 7 股道時，因未一度停車確認轉轍器開通方向錯誤造成擠岔。現場先以軌尖鎖定器固定，另安排工電人員查修。	一、指揮員疏於未注意、聯繫不當，且未確認道岔開通方向。 二、司機員行經道岔前未一度停車。 三、司機員及指揮員未依《維修工程車行車運轉標準作業程序》規定，於行經第 16 號轉轍器前「一度停車」，亦未共同確認轉轍器之開通方向（應為定位）。	一、請工務處督導高雄工務段試辦雙指揮員制度，確保轉轍器開通方向正確。 二、於事故後辦理教育訓練，宣導維修工程車行經道岔前一度停車規定。 三、請工務處各工務段嚴格要求指揮員及司機員遵守《維修工程車行車運轉標準作業程序》第五點「進出封鎖區間及轉轍器扳轉規定」中有關「經過轉轍器時，應先一度停車，與指揮員相互確認轉轍

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					器開通方向，並落實轉轍器指認呼喚」之作業程序。 四、請工務處各工務段持續依「工務處行車調度無線電系統使用管理須知考核及抽查辦法」辦理考核。
3	3月3日 09時59分	新豐站	14:59 第 2535 次到達新豐站，因第 7 車海側 3 個車門故障，經車長將故障車門全部隔離後，因待避列車，於 15:22 晚 18 分開車。	一、列車車門風缸考克遭非乘務人員誤關閉，致列車後續行駛車門無法正常運作。 二、司機員於出庫檢查時直行車開關測試作業，因僅存風缸壓力足以車門正常開關，故依程序檢查車輛完畢後即正常出庫運轉。	司機員於出庫檢查時除測試車門功能外，亦增加車門風缸考克檢查程序。
4	3月3日 15時58分	蘇澳新站	15:58 第 7538 次於蘇澳新站通報後部連掛迴送客車第 3 位水平閥有洩漏，致本務機車會自動緊軔。經請求與次位機對調後，於 16:44 晚 46 分開車。	一、蘇澳新站加掛 20 輛貨車，整體 BP 充氣量及標準量整合大增(6 輛客車+20 輛貨車)，R204 供氣設計對長編組 BP 充氣及空壓機作氣間隔較短所致保護作用。 二、車輛過多，全編組充氣緩慢，造成 R204 壓力建立不足，空壓機持續運轉。	查本務機車(R204)需聯掛較長編組(20 輛貨車)，因該車型供氣設計對長編組 BP 充氣及空壓機作氣間隔較短，致保護作用發生(自動緊軔)。
5	3月3日 19時52分	斗南~新營間	19:52 在臺南市政府北方 40.6 公里發生芮氏規模 5.0 地震，斗南~新營間按 3 級規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，20:25 路線恢復正常行駛。	臺南市政府北方 40.6 公里發生芮氏規模 5.0 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
6	3月3日 23時34分	新營~臺南間	23:34 在臺南市政府東北方 38.6 公里發生芮氏規模 4.5 地震，新營~臺南間按 3 級規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，翌日 00:20 路線恢復正常行駛。	臺南市政府東北方 38.6 公里發生芮氏規模 4.5 地震。	存查。
7	3月5日 06時02分	新城-鳳林間、新城-和仁間	06:02 花蓮縣政府西北方 13.7 公里，發生芮氏規模 4.1 地震，新城-鳳林間按 4 級地震規定辦理，新城-和仁間按 3 級地震規定辦理，經工、電單位巡查路線、電車線設備及第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀後，10:06 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府西北方 13.7 公里，發生芮氏規模 4.1 地震。	存查。
8	3月5日 08時58分	埔心~楊梅	08:58 埔心~楊梅間西正線 D2 佔用燈亮，經號誌單位查修回報西正線鋼軌斷裂。令西正線封鎖改東正線單向行車，經工務單位緊急加固後以慢行通過，翌日 02:40 完成鋼軌抽換修復。	受列車長期行駛輪垂效應致金屬疲勞。	請工務處各工務段持續辦理每日路線巡查及每年一次超音波探傷檢測作業。
9	3月5日 06時51分	嘉義站	10:26 第 3171 次於嘉義站表定準點開車，因接班司機員於南端整備時發現無動力(無故障顯示)，令本次車嘉義~潮州間停駛，編組進段查修。	ET570 與 EP570 車間 BP 考克於運轉中時，遭不明原因放置隔離位。	一、請機班所屬段辦理案例宣導，出庫整備車輛確認車間各 BP、MR、BC 考克應置於正常位，有異常即時通報檢修單位。 二、請車輛所屬段宣導，檢修完成事項應由檢查員與修繕師傅共同確認開關是否回復在正常位。
10	3月5日 11時40分	鹿野站	11:40 第 4537 次於鹿野站，因車上 ATP 故障重開無效，依限速 60km/hr 行駛並啟動站車呼喚應答機制，15:02 於瑞源站重啟 ATP 仍無效，至關山站與另備編組互換後，16:15 晚	EM551 ATP 系統 SDU1 單體因屆使用年限導致故障，造成 ATP 異常。	一、已於 ATP 故障改善推動工作小組機務分組擬定已過年限 ATP 料件壽齡，推動定期更換。 二、故障品送機廠檢測，並辦理序號登錄追蹤，重複故障者汰除。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			74 分開車，故障編組迴送臺東機務段。		三、針對 EMU500 型「動改車」已辦理更新採購，預計於 116 年起陸續更新 ATP 系統。
11	3 月 5 日 15 時 04 分	臺北站	15:04 第 1201 次臺北站通報有異味，行至樹林站司機員確認第 3、4 車疑似有瓦斯味。令該車樹林~新竹間停駛，旅客換乘 1207 次，故障編組迴送樹林調車場查修。	EM9262 馬達齒輪箱外部殘餘油污，致油氣異味造成行車人員誤判。	一、請機務處要求各車輛所屬段，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。 二、請機務處督促立約商針對齒輪箱滲漏油污情形研擬改善。
12	3 月 5 日 17 時 40 分	永樂-蘇 新聞	17:40 第 4033 次通報受大雨影響，永樂~蘇新聞西正線土石流泥水淹軌面，工務單位於 19:23 搶通恢復雙線並限速慢行，19:53 恢復常速行駛。	路線旁上邊坡大量雨水彙集沖刷邊坡形成泥流並流入鐵路。	請工務處督導宜蘭工務段以怪手於路線旁開挖土溝及土牆並引入排水溝。
13	3 月 6 日 10 時 00 分	五堵站	10:00 第 4131 次於五堵站停車時前 2 節車廂超出月台(停車位置不當)，車長依指示隔離前 2 節車廂車門後，開啟其他車門讓旅客上下車，10:18 晚 9 分開車。	一、司機員未能心繫當下、全神貫注於運轉。 二、前方路塞影響造成分心。 三、時刻表未落實移動磁鐵游標及進站時未落實呼喚應答。	一、事故司機員停止乘務 1 個月實施加強訓練，並於日勤結束後辦理審查，經審查通過後始得恢復乘務；恢復乘務後先安排雙人乘務 1 個月進行觀察，確認其駕駛狀況正常後，再恢復單人乘務。 二、辦理司機員停車位置不當事故檢討及行車運轉 SOP、「過站不停(停車不當)事故後續運轉處理」宣導。 三、後續於其單獨乘務期間，由指導組長針對該名司機員每日駕駛 ATP 曲線圖進行查核追蹤 2 個月。 四、將事故司機員納入重點關懷名單進行追蹤管理，並每月對其辦理駕駛督導。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
14	3月8日 14時14分	太原站	14:14 太原站西正線上行出發號誌故障，即報號誌單位查修，經更換繼電器後於 15:09 恢復正常。	DR 及 HR 繼電器老舊不良。	一、請彰化電務段清查使用過久之 DR及HR繼電器，並先預防性更換。
15	3月9日 07時36分	礁溪~頭城間	07:36 第 7521 次行經礁溪~頭城間機車馬達變流器故障無動力，以惰速進頭城站。經應急處理無效後請求救援，由宜蘭派單機加掛前位後，08:59 晚 58 分開車。	R209_第 1 軸牽引馬達快速接頭母座 PIN 凹陷，致訊號接觸不良。	一、要求立約商針對以交段 R200 型牽引馬達快速接頭頭母座辦理特檢。
16	3月11日 14時16分	新營站	14:16 第 6831B 次於新營站調車時發生主風缸及 MR 故障，經拆解跳線並重新升弓後排除，15:34 晚 89 分開車。	E529 440V 3 合 1 跳線錯接至機車 96 芯控制插座。	一、請南區營運處督導高雄運務段，調車人員於跳線連掛安裝前，應確認安裝位置及記號，藍色記號對應藍色跳線插座。 二、請機務處宣導乘務人員遇主風泵故障，請依標準程序重開或隔離，並檢查跳線及插座是否安裝正確，LVE 內斷路器及繼電器狀態是否正常。
17	3月11日 16時04分	二結站	16:04 起二結站因台電停電且發電機輸油管破裂無法備援，致 EP 盤燈全熄、號誌無法建立。二結~宜蘭及羅東間改通信式行車，16:51 市電復電後恢復正常及常用閉塞行車，發電機後續修復。	發電機輸油管老化破裂。	一、請臺北電務段加強督導，台電計劃性停電前，應派員加強測試發電機是否可正常運作。 二、臺北電務段已發包辦理轄區內各站發電機委外保養案。
18	3月12日 08時21分	新左營站	08:21 第 114 次 PP 自強號到新左營站時第 2 車停留軀機不鬆軀致冒煙紅光。車長以滅火器撲滅後，令該車新左營~彰化間停駛，旅客換乘其他列車，由彰化另備編組特開。	停留軀機不鬆軀致冒煙紅光。	本案事故種類等相關資料待運安會查證後補充。
19	3月12日	新城~瑞	20:14 花蓮縣政府南方 24.7 公里發	花蓮縣政府南方 24.7 公里發生芮氏	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	20 時 14 分	穗間、南澳~崇德、臺中~社頭、沙鹿~彰化、斗六~新營間	生芮氏規模 5.7 地震，新城~瑞穗間按 4 級，南澳~崇德等區間按 3 級規定辦理，經工、電單位巡查設備無異狀後，22:27 路線恢復正常行駛。	規模 5.7 地震。	
20	3 月 13 日 09 時 44 分	彰化~花壇間	09:44 第 8721 次行經彰化~花壇間因機車警醒作用無法排除致無動力，經技術支援可正常出力後進花壇站，11:04 折返迴送彰化。	E1019 號 A154 電子卡不良。	一、針對運用中 E1000 電力機車辦理新購 A154 電子卡更換。 二、更換電子卡於車上啟動 4 小時以上，並登錄序號追蹤使用，確認其穩定性。
21	3 月 13 日 11 時 15 分	龜山~頭城間	11:15 第 170 次行經龜山~頭城間因車上 ATP 故障，原地重啟無效，限速 60km/hr 行駛。令本次車礁溪~花蓮間停駛，旅客換乘第 4026 次，花蓮另備編組作後續運用。	E542 BTM 受環境干擾，導致 ATP 異常故障。	一、針對新購車輛開立缺失保固單，並提供故障訊息請立約商分析，要求限期改善並提報調查報告。 二、待立約商歸還 BTM 後辦理序號登記及燒機測試 4 小時後再行裝車，並追蹤車輛使用情形一個月。
22	3 月 13 日 15 時 59 分	臺中港~清水站間	15:59 臺中港~清水站間山側路線邊坡有火災。16:25 消防隊到場，令該路段改以西正線單線雙向行車並限速 25km/hr 通過，20:42 火勢撲滅，恢復雙向行車。	掃墓人員點火（燒金、銀紙）加上風吹而引起。	本案已通報路警處理後續事宜。
23	3 月 14 日 12 時 18 分	新營~後壁間	12:18 新營~後壁間西正線上行中途第 2 閉塞號誌故障、13:00 後壁~新營間東正線下行中途第 3 閉塞號誌故障，即報號誌單位查修，經人員處理後於 13:37 恢復正常，故障時間計 79 分。	AC440 轉 110V 變壓器老舊故障。	一、請電務處督導彰化電務段清查使用過久之 AC440V 轉 110V 變壓器，並先預防性更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
24	3 月 14 日 14 時 08 分	瑞芳站	14:08 起瑞芳站 14AB 轉轍器故障無法定位，經號誌單位調整處理後，於 15:36 恢復正常，故障時間計 88 分。	列車經過震動致轉轍器離合器螺絲鬆脫致齒輪契合不良。	一、請臺北電務段每月轉轍器定期保養時，應確實檢視離合器螺絲是否鎖緊，再利用轉轍器工電聯合會檢時加強檢視確認。 二、請電務處督導臺北電務段維修人員於螺絲鎖緊後須2人以上確認。
25	3 月 14 日 15 時 31 分	四腳亭~ 瑞芳間	15:31 起四腳亭~瑞芳間東正線地上感應子故障，經查係 LEU 箱內 ATP 用電源板不良，報號誌單位查修更換後，19:58 恢復正常。	LEU箱內ATP用電源板老舊不良。	一、已請臺北電務段清查使用過久之 LEU箱內ATP用電源板，並先預防性更換。
26	3 月 14 日 17 時 42 分	漢本~南 澳間	17:42 第 7419 次行經漢本~南澳間因機車引擎過熱(冷卻水漏光)無法續行。令該路段改單線雙向行車，調派第 7557 次機車前往救援退回漢本站，20:53 第 7419 次漢本開車。	R191_引擎冷卻水多歧管墊片破損致冷卻水漏光，衍生引擎過熱。	一、請機務處督導車輛保養段，機車 R191 進廠時更換老化水管墊片。 二、請機務處督導車輛保養段辦理 R180 型柴電機車引擎冷卻水分歧管墊片更新。
27	3 月 14 日 18 時 28 分	南州站	18:28 第 3082 次南州站到站後因後端編組直流成分作用致 VCB 不閉合，車門無法開啟，處理無效後將車門暫時隔離，至潮州站後令本次車潮州~新左營間停駛。	EMU564 編組直流成分偵測器(DCCT)暫態性故障。	一、全面辦理 DCCT 阻值量測。 EMU900 型 DCCT 料到後全面更新。
28	3 月 15 日 02 時 58 分	宜蘭~蘇 澳新~和 平間、蘇 澳新~蘇 澳間	02:58 在宜蘭縣政府南方 38.9 公里，發生芮氏規模 4.2 地震，宜蘭~蘇澳新~和平間及蘇澳新~蘇澳間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/h 慢行通過無異狀，06:02 起路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南方 38.9 公里發生芮氏規模 4.2 地震。	存查。
29	3 月 15 日 16 時 14 分	東澳~新 城間、新 城~鳳	16:14 宜蘭縣政府南南東方 49.6 公里發生芮氏規模 5.4 地震。東澳~新城間按 4 級、新城~鳳林等按 3 級地	宜蘭縣政府南南東方 49.6 公里發生芮氏規模 5.4 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
		林、宜蘭-東澳間	震規定辦理，經工、電單位巡查無異狀後，18:55 路線恢復正常行駛。		
30	3 月 16 日 15 時 33 分	六塊厝~屏東站間	19:05 第 129 次行經六塊厝~屏東站間機車故障無動力(多重故障訊息)。經重新升降弓後恢復正常，19:25 進入屏東站，待避 323 次後 19:34 晚 22 分開車。	E1027 號 PCE 電子卡框架通訊異常，造成 VCB 切開無動力。	一、針對 E1000 電力機車於各級保養時確認有無 PCE-TCMS 通訊異常紀錄，有重複出現者辦理 PCE 框架預防性更換。 二、PCE1 及 PCE2 框架做序號管理，若經機廠整修後再有重複故障時，則予以更換。
31	3 月 16 日 09 時 03 分	龜山~頭城間	09:03 第 7501 次貨列行經龜山~頭城間機車引擎熄火、顯示無 AC480 輔助電源，途中緊急緊軔作用。09:15 停靠龜山站待避並請求救援，由宜蘭派救援機車聯掛後 10:32 晚 32 分開車。	R207 引擎 CAN 通訊線接頭壓接處脫落致引擎與 LCMS 的通訊異常。	一、請機務處督導花蓮機務段辦理 R200 型引擎 CAN 通訊線特檢。
32	3 月 17 日 00 時 12 分	香山站、北新竹站	00:12 第 3252 及 1281 次分別於香山及北新竹站無電。經電力調配室隔離處理後 00:17 恢復供電，電務單位查係新竹站糧倉線有樹枝侵入碰觸電車線，01:44 處理完畢。	樹枝侵入碰觸到電車線。	請電務處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。
33	3 月 17 日 06 時 20 分	基隆-七堵	06:20 第 105 次 PP 自強號行經基隆~七堵間，因車上 ATP 故障，原地重啟無效，限速 60km/hr 行駛，於八堵站重啟仍無效，至七堵站更換編組後晚 39 分開車。	E1001 車上 ATP MMI MVB board 故障。	一、ATP MMI 出廠前辦理 40 小時燒機測試，確認穩定度。 二、針對單體辦理序號登記，重複故障者汰除。
34	3 月 18 日 20 時 45 分	大慶站	20:45 新烏日~臺中站西正線電車線瞬間跳電，第 2272 次於大慶站 VCB 不閉合，經技術支援重新升降弓恢復正常。令電力改由豐原變電站轉供，	一、因元件接點內部故障，外觀不易辨識異常，故延長故障處理時間。 二、該 FTO 之 VCB 位處彰化變電站作	一、請電務處督導彰化電力段將檢修邏輯及故障描述，分享本段同仁做為經驗交流及教育訓練。 二、經查該設備於 108 年建置，未達使

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			經更換設備後翌日恢復正常供電模式。	為T相供電的投切點，北邊鄰近彰化車站及彰化機務段，車流量大，投切次數相較其他變電站VCB 偏高。	用年限，請電務處督導所屬於3月進行彰化變電站設備保養、測試，以維持設備運轉正常。 三、甲南變電站地下電纜重置工程已決標，預估工程完成後復電。
35	3 月 19 日 14 時 36 分	嘉義機務段	13:40 嘉義機務段內進行電車由北往南轉線調車時，因號誌工疏未確認轉轍器開通方向，致車輛擠壞 344 號標誌式轉轍器。暫時將轉轍器鎖定於反位，俟工務單位翌日日間搶修，無影響正線行車。	一、號誌工未依規定由遠而近扳轉轉轍器及確認。 二、未落實號誌工管理及辦理調車勤前教育。	一、請機務處各機務段將號誌工納入行車人員，依行車人員辦理體檢、訓練及檢定。 二、每次調車作業前由運轉組長辦理勤前教育。 三、調車時主管應不定期辦理隨乘考核。
36	3 月 20 日 06 時 40 分	蘇新~冬山間	06:40 第 7521 次貨列行經蘇新~冬山間西正線，機車自動熄火無法啟動。07:15 司機員於冬山站處理無效後請求救援，08:02 由宜蘭派救援機車至冬山站，08:29 經聯掛並待避後晚 85 分開車。	R207 引擎 CAN 通訊線接頭壓接處脫落致引擎與 LCMS 的通訊異常。	一、請機務處辦理 R200 型引擎 CAN 通訊線特檢。 二、請機務處開立保固缺失單要求立約商改善。
37	3 月 20 日 09 時 08 分	瑞芳站	09:08 起瑞芳站 14AB 轉轍器故障無法反位，即報號誌單位查修，10:58 經更換修復後恢復正常，故障時間計 110 分。	離合器及馬達老舊損壞。	請臺北電務段清查使用過久之轉轍器離合器，並先預防性更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
38	3月20日 10時18分	壽豐=富里間	10:18 在花蓮縣政府南南西方 53.3 公里發生芮氏規模 4.6 地震。壽豐~富里間按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/h 慢行通過無異狀，11:13 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南南西方53.3公里發生芮氏規模4.6地震。	存查。
39	3月20日 19時05分	彰化站	19:05 彰化站通報第 288 次全列車內外顯示器及播音系統故障。經彰化列檢多次系統重啟(網路交換機故障)，除北端第 8 車仍故障外，其餘車廂恢復正常，19:21 晚 11 分開車。	一、TEP2033 第 3 車網路交換機 ES2 主機板不穩，致 PISC 網路封包傳遞暫態異常，並產生顯示錯誤，重置後正常。	一、製作普悠瑪 PISC 離線時之應急處理影片，並函發各機務段，供列檢人員作為故障應急處理依據。 二、請機務處研議辦理該車型旅客資訊系統更新，以提升設備穩定性。
40	3月20日 21時32分	和仁~花蓮(含花蓮港線)~鳳林間	21:32 花蓮縣政府南方發生規模 5.1 及 4.6 地震，崇德、花蓮站各 3 級。和仁~花蓮(含花蓮港線)~鳳林間按 3 級規定辦理，經第 1 趟列車慢行通過無異狀，22:56 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南方 18.9 公里發生芮氏規模 5.1 地震及花蓮縣政府南方 15.9 公里發生芮氏規模 4.6 地震。	存查。
41	3月21日 08時56分	七堵站	08:56 第 117A 次七堵站始發，因控制車司軔閥運轉位 BP 不充氣無法鬆軔即通報。令 117A 次及 117 次七堵~基隆間停駛，由七堵另備編組作 117 次運用。	EMU3332 DMVTR 無人警告延時繼電器異常，導致緊急緊急作用。	一、開立缺失保固單及提供 DMVTR 故障訊息請立約商分析，並要求限期研擬改善對策。 二、函文各單位於車輛正線運轉司軔閥置於運轉位不充氣時，其應急處置。
42	3月23日 19時05分	大華~十分間	05:33 第 4704 次通報大華~十分間有路樹傾倒侵入路線致路線不通。令 4704 次十分~菁桐間停駛，並於大華站折返作 4703 次，經工務單位移除	樹木根部腐朽又經豪雨侵襲傾倒侵入路線。	持續落實路線巡查，並依「影響行車安全樹木管理須知」列管並辦理相關處置(修剪、砍伐、移除等)。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			路樹後 06:33 恢復正常行車。		
43	3 月 24 日 00 時 30 分	九讚頭站	00:30 竹東站通報因九讚頭站箱內線發熱融化短路，致下行軌道電路佔用燈亮。令第一班車以指令式行車，經查修更換配線及轉轍器備料後，17:00 恢復正常。	R 箱內線電線槽疑似因豪大雨導致發熱溶化而絕緣短路。	請電務處督導臺北電務段於豪大雨後加強各站零組件保養或更新汰換作業。
44	3 月 20 日 19 時 05 分	彰化站	05:44 第 2116 次原定彰化站準點始發，因車上 ATP 故障(螢幕顯示啟動中)，重開 4 次無效。令 2116 次及 2101 次彰化~臺中間停駛，由彰化另備編組作 2101 次特開。	EMC521 SDU1 單體故障致 ATP 故障(螢幕顯示啟動中)	一、所有單體備品須經過測台燒機 4 小時以上測試，確保可靠性再裝車。 二、請機務處研擬 SDU 單體壽齡，並於後續依年限辦理更新。
45	3 月 24 日 09 時 37 分	成功站	09:37 成功站通報列車監視時發現第 105 次後連機車有冒煙情形(原因俟入庫後詳查。)09:42 到彰化站經列檢將後連機車第一轉向架 BC 考克隔離，10:00 晚 16 分開車，列檢隨乘回報無異狀。	研判車輛走型系統因受煞車摩擦制軔，產生煙霧導致人員誤判車下冒煙，並依程序通報。	請機務處督導各機務段行車人員發現運轉中車輛有異常情形時，請依規定通報。
46	3 月 24 日 16 時 30 分	斗南站	16:30 第 7202 次貨列於斗南站調車時本務機車故障(逆轉機)無法後退。發布行車命令以封鎖方式將機車開往斗六站後啟動後連機，再開回斗南站連掛編組，18:09 晚 144 分開車。	R160 RER 後退繼電器故障(接點固著)致逆轉機無法後退。	請機務處督導彰化機務段辦理 R150 柴電機車 RER 繼電器辦理特檢。
47	3 月 26 日 04 時 58 分	山里=鹿野間	04:58 起山里~鹿野間軌道電路落下(計軸當機及軌道腳套頭脫落)，影響山里站上行出發號誌無法建立。05:30 號誌人員到達現場查修，經重置計軸及腳套頭處理後，於 05:47 恢復正常，故障時間計 49 分。	計軸疑因 K144+800~K145+500 附近夜間工作干擾及軌道電路腳套頭老化斷裂脫落。	請電務處督導花蓮電務段加強巡檢該區間軌道電路(將老舊腳套頭更新)及計軸設備(數值量測)。
48	3 月 27 日	山佳站	09:13 第 8201 次行經山佳站 2 股道，	一、司機員於樹林調車場及樹林站發	一、請機務處將 900 型集電弓異常應

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	09時13分		09:14 樹調、樹林及山佳站電車線無電，且山佳站 2 股道南邊電車線垂落，樹林~鶯歌站間雙線不通。	生 VCB 告警時未依規定下車巡查集電弓狀態。 二、隨車檢查員於樹林調車場及樹林站發生 VCB 告警時依應急處理規定檢查，惟未下車巡查集電弓狀態。 三、查 900 型第一代集電弓導肩與碳刷鎖固部分材質易腐朽。	變機制訂定更詳細處置 SOP，發布實施並辦理教育訓練。 二、訂於 4 月 30 日前完成第一代汰換，未更換前全部拆解檢視並更新。
49	3 月 28 日 10 時 58 分	瑞芳站	10:58 第 422 次自強號通報第 10 車旅客攜帶之行動電源自燃。現場即時由旅客協同撲熄後，車長疏散旅客至其他車廂排煙，路警上車蒐證後於 11:27 開車，並安排花蓮站更換編組。	旅客行動電源自燃。	透過海報宣導行動電源安全注意事項，請乘客留意充電設備是否發熱、膨脹、冒煙等情形，若出現異常，須立即停用充電。
50	3 月 28 日 15 時 56 分	龜山~礁溪站間	15:56 礁溪變電站跳電(經查為臺電電驛跳脫無法供電)，致龜山~礁溪站間電車線無電。北邊因雙溪變電站與礁溪變電站間大里中性區間 K1、K2 開關故障，改由南邊蘇澳變電站強制供電，16:08 恢復正常供電雙線行車，修復後恢復原供電模式。	一、礁溪變電站Line2 GIS避雷器故障，致台電端跳脫，造成龜山~礁溪區間無法正常供電。 二、大里中性區間充電機組再次故障致雙溪變電站無法轉供至礁溪變電站。 三、礁溪變電站GIS設備使用年限已久，相關零組件老化，且原廠部分設備零件已停產，無適用備品可供更換，增加設備維護及故障修復困難度。 四、中性區間開關設備組使用壽齡已超過26年。	一、礁溪變電站改由Line1供電。 二、與台電公司共同協商拆除避雷器並檢測供電系統，並將Line2GIS避雷器隔離於供電系統外。 三、因故障避雷器位於GIS設備內部，須開蓋始能辦理檢測確認；惟開蓋後SF6氣體絕緣系統已無法恢復原運轉狀態，爰後續配合本公司智慧化工程辦理GIS設備全面更新。 四、宜蘭電力段已與台電公司建立聯繫窗口及通報協調機制，以提升供電異常事件應變及處置效率。 五、本公司智慧化工程（變電站GIS更新工程）已完成決標簽約，預定於117年辦理礁溪變電站Line1及Line2 GIS設備更新，以提升供

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					電設備可靠度。 六、有關大里中性區間K1、K2充電機已預定於116年重置工程中更新。
51	3月29日 11時12分	潮州=枋野間、枋野=大武間	11:12 屏東縣政府南南東方 29.3 公里發生芮氏規模 4.7 地震。潮州=枋野間按 4 級，枋野=大武間按 3 級地震規定辦理，經工、電單位巡查設備及第一趟列車慢行通過無異狀後，14:44 路線恢復正常行駛。	屏東縣政府南南東方 29.3 公里發生芮氏規模 4.7 地震。	存查。
52	3月30日 04時57分	七堵站	04:57 第 2005 次七堵站始發，因編組南邊第 1 車故障(車下有異味)。司機員整備發現後即請求技術支援，經技術支援無效後更換編組，05:11 七堵站開車(晚 14 分)。	ED9141 110V 電瓶漏液導致燒損。	一、辦理全車隊電瓶外觀、液面高度特檢。 二、新增於 2 級以上檢修時，辦理 110V 電瓶氣密量測。
53	3月30日 04時19分	苗栗站	04:19 第 272 次司機員於苗栗站整備時發現本務機車無法升弓。經加掛前位機車後晚 44 分開車，09:09 七堵站晚 76 分到(沿途增延)，更換編組後晚 79 分開車。	E1048 號電瓶電壓異常造成不升弓故障。	一、請高雄機務段全面特檢PP機車電瓶液位，發現異常即拆檢電瓶單元，詳檢外殼確認是否有洩漏或龜裂現象。
54	3月30日 12時53分	石城=大里間	12:53 北部濱海公路車禍致車輛(自小客)越過護欄滑落，停於石城=大里間西正線路線旁。令福隆=大里間改東正線單線雙向行車，14:17 解除封鎖限速通過，16:34 處理完畢解除慢行，恢復正常行駛。	12:53 北部濱海公路車禍致車輛(自小客)越過護欄滑落，停於石城=公路車禍致自小客車越過護欄由邊坡滑落卡在護欄與電桿間未侵入軌道。	後續由公路局及本公司修復護欄。
55	3月31日 11時26分	新烏日站	11:26 新烏日站通報外包清潔公司回收場發生火災。配合滅火令臺中~成功站間東正線封鎖斷電，12:17 火勢滅熄後恢復行車；後續因管線垂落 1 股道暫停使用，經夜間封鎖施工後	本公司外包清潔公司回收場火災。	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			翌日 04:11 恢復使用。		
56	3 月 31 日 19 時 15 分	斗六站	19:15 第 2264 次區間車斗六站準點到，因第 8 車 29V 跳開致車門故障無法復位。旅客換乘後續第 2272 次，故障編組經隔離 DIRS 後開車迴送彰化查修，令本次車斗六~彰化間停駛。	BC2BL2(蓄電池低電壓繼電器)故障所致。	一、日檢如發現 TCMS 有充電器電壓不足或充電器故障記錄，即留車詳檢或更換故障元件。 二、執行 EMU700 型 29V 充電器內 BC2BL2 繼電器特檢。