

交通部臺灣鐵路管理局 111 年 9 月份行車事故事件月報表

一般行車事故 (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	09月22日 21時04分	臺南~永康 間	第 3266 次行駛西線至台南~永康間，發現一名民眾闖越軌道侵入路線，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(受傷送醫)，21:41 路警現場蒐證完畢報請檢察官同意後放行。	一名民眾闖越軌道侵入路線，被第 3266 次撞及(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。

行車異常事件 (共 39 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	09月01日 15時06分	富里~臺東 站間	臺東縣政府北方 44.9 公里，發生芮氏規模 3.6 地震，經第一班列車以 60K/H 慢行通過無異狀，15:54 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 3.6 地震，15:54 路線恢復正常行駛。	存查。
2	09月01日 17時07分	瑞芳站	第 177 次於瑞芳站發生 3~12 車車廂跳電，經車長及司機員處理後，部分車廂恢復正常，17:26 到達七堵站，經七堵列檢逐一檢查車下，發現第 3、4、6、7、8 車部分箱蓋固定螺絲斷損致箱蓋無法密合，造成 SIV 保護，經更換編組後，晚 39 分開車。	因鋼軌置於曲線路段路線旁，列車行經震動使鋼軌翻倒，又因為曲線路段，鋼軌受應力拉直鋼軌端部些微侵入路線遭列車下方電氣箱擦撞。	<p>一、請電務處工務段於路線巡查時，應加強檢視軌道兩側暫置物料是否穩固，並確認無侵入車輛界線之虞。</p> <p>二、請工務處工務段加強材料管理，置於路線旁之軌道材料（如：舊鋼軌、軌枕……等）應訂定回收規定妥善處理。</p> <p>三、請工務處工務段抽換後之舊鋼軌如受限於地形或需臨時擺放路線旁者，請於工作後儘速安排軌道材料整理工作，應運送至鄰近車站空曠處放置整齊，並標註新品、再用品或廢品。</p> <p>四、請工務處研議訂定抽換後之舊鋼軌回收處理之相關規定：</p> <p>(一)回收時間。</p> <p>(二)回收放置之妥適位置。</p> <p>(三)訂定離軌道中心相當之距離，以防侵入路線淨空。</p> <p>(四)避免放置於曲線段。</p>
3	09月02日 09時20分	七堵~汐止 站間	七堵站通報 5 號開關蜂鳴器響，經臺北電力段巡查發現七堵~汐止間東正線 K8+200 處因竹子受風勢影響垂落侵入路線，接觸電車線致短路情形，經移除	當天風雨過大，導致七堵-百福間東正線 8/9 桿旁邊坡竹子搖曳過大，部分垂落在電車線設備上，以致跳電。	<p>一、請工務處分駐所車巡時特別注意電車線旁邊坡及有樹叢之區域，觀察紀錄並追蹤該地點，並通報工務協助電車線旁危樹</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			後，10:12 恢復正常行車。		處理。 二、請工務處、電務處轄屬人員巡檢時，若有明顯影響電車線設備跳電之危樹，應優先安排處理。 三、請工務處研議此區域是否列入影響木列管。
4	09月02日 10時44分	海科館~瑞芳站間	第 4818 次車行駛於海科館~瑞芳站間，因雨致軌面濕滑致爬坡時動輪空轉(坡度最大 24.75%)，10:47 退行至八斗子~海科館站間後再開，本次車瑞芳站晚 19 分到。	一、DR 列車編組只有 1 個動軸，動能不足。 二、海科館~瑞芳間附近坡度千分之 20 以上之長上坡路段。 三、細雨軌面濕滑致黏著力下降，列車動輪空轉無法爬坡。	一、請機務處加強司機員教育訓練。 二、請機務處新車採購，建議採用多軸驅動車輛。 三、請機務處各機務段所屬司機員於列車易發生動輪空轉路段，應注意駕駛操作。
5	09月02日 12時32分	十分~望古站間	第 4818 次折返作第 4821 次時，發現 K7+700 處樹木已傾倒侵入路線，致路線不通即通報相關單位，15:58 經工務人員搶修完畢，路線恢復行駛。	研判因邊坡地質較破碎陡峭，受軒嵐諾颱風外圍環流強陣風及豪大雨影響，造成邊坡土石鬆軟，樹木不堪強風吹襲致傾倒。	一、請工務處宜蘭工務段全面盤點轄內列管影響木，並研議是否調整 (QPESUMS) 天候監控系統雨量監測值的預警、警戒及行動值，滾動式更新影響木管理清冊。 二、辦理查道時加強該路段檢視，若有類似情形即辦理預防性修剪樹木作業，於豪雨前加強檢視。 三、請工務處研議此區域是否列入影響木列管。
6	09月03日 07時19分	太原~潭子站間	第 2128 次行經太原~潭子間，司機員通報電車線主吊線上疑似有一件雨衣纏繞，後續經 170 次及 2603 次觀察回報該雨衣暫不影響行車，07:55 臺中~潭子恢復雙線行車，09:33 經電力人	受軒嵐諾颱風外圍環流強陣風影響。	請電務處各電力段加強巡查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			員排除後解除慢行。		
7	09月03日 14時27分	中洲~永康 站間	第554次於中洲站因機車動力接地，處理後開車，途中多次發生動力接地，16:02到嘉義站加掛前位機車及待避後，嘉義站晚58分開車。	第2馬達、第5馬達跳火且絕緣值過低導致動力接地。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請機務處針對司機員加強 GE 電力機車發生動力接地故障應急處理教育訓練。 二、請機務處機務段於各級檢修時落實馬達清掃工作，並持續加強清掃。 三、請機務處持續觀察分析類此案件，研議訂定預先清理吹塵之最佳時機。
8	09月04日 03時15分	十分~菁桐 站間	瑞芳分駐所人員巡查路線後回報十分~菁桐站間多處竹子倒塌侵入路線，經處理後，障礙排除完畢，05:20 路線恢復行駛。	受軒嵐諾颱風外圍環流強陣風及豪大雨影響，樹木不堪強風吹襲致傾倒。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請工務處宜蘭工務段全面盤點轄內列管影響木，並研議是否調整 (QPESUMS) 天候監控系統雨量監測值的預警、警戒及行動值，滾動式更新影響木管理清冊。 二、請工務處宜蘭工務段辦理查道時加強該路段檢視，若有類似情形即辦理預防性修剪樹木作業，於豪雨前加強檢視。 三、請工務處研議此區域是否列入影響木列管。
9	09月04日 09時31分	大華~十分 站間	第4814次行經大華~十分間，因颱風下大雨致水淹過軌面無法通行，即通報工務單位前往查看，該處積水及邊坡有土石滑落，列車暫時停駛，12:00經工務處理完成，路線恢復正常行駛。	受軒嵐諾颱風外圍環流強陣風及豪大雨驟降致雨水宣洩不及積水。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請工務處加強邊坡分級滾動式檢討機制，以為預防性措施。 二、請工務處宜蘭工務段針對該邊坡分級加固，並列入觀察，並加強該路段上邊坡排水，若有類似情形即辦理預防性疏通邊溝。 三、請工務處宜蘭工務段加大該路

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					段邊溝排水量，並定期清淤。
10	09月04日 16時50分	苗栗站	繼電器室 3RYFECR 繼電器損壞，肇致苗栗站下行進站號誌故障，經更換新品後，19：25 修復。	3RYFECR 繼電器之接點隔版鬆脫，造成接點不良使 3RYFECKR 落下，肇致號誌故障。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處各電務段盤點統計各分駐所各項繼電器備品，並測試繼電器接點接通情形是否良好，利用養護時間帶將測試不良之繼電器逐步汰換，汰換下的請帶回分駐所辦理重整。 二、值班人員至現場查修，應備妥各項備品，避免交通往返，影響搶修時效。
11	09月05日 08時01分	嶺腳~平溪 站間	第 4708 次車長通報，嶺腳~平溪站間南側邊坡有土石滑落，09:18 工務單位清理完畢，路線恢復正常行駛。	事故地點山側為軟岩岩磐地形，地勢陡峭(約 65 度)，植被覆層僅約 30cm，研判因受軒蘭諾颱風豪大雨影響，山坡之表土因含水量過飽和，土表層、岩層接觸面摩擦阻力降低致土石滑落。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請工務處宜蘭工務段豪雨期間加強檢視該區土石邊坡是否滑落，樹木枝葉是否鄰近路線，若影響行車應辦理緊急應變。 二、請工務處滾動式檢討 (QPESUMS) 天候監控系統雨量監測值之預警值、警戒值與行動值。 三、請工務處宜蘭工務段依該邊坡分級加強巡查，並列入觀察，針對該路段上邊坡排水，辦理預防性疏通邊溝。 四、請工務處研議納入 112 年邊坡防護工程。
12	09月05日 09時20分~ 09月07日 18時40分	花壇~員林 站間	因電力迴流接地不良干擾計軸系統，肇致花壇~員林站間東、西計軸受干擾，經號誌單位及高科大團隊查修及修復後，於 9 月 24 日恢復正常行駛。	<ul style="list-style-type: none"> 一、爰初步認定電力迴流接地不良干擾計軸系統，於故障地點做簡單的腳套線連接迴流軌接地作業，減少計軸受干擾次數。 二、干擾故障持續至9月23日，高科大團隊攜帶光耦合及信號重建模組到員林安裝，有效達到雜訊 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處清查雙計軸區間電力連軌線及接地是否確實接妥。 二、請電務處將現有共用電纜雙計軸區間改為各系單獨電纜，避免1、2系計軸走同一纜線。 三、請電務處將此故障案例納入每月號誌故障研討會，供同仁學

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				干擾隔離作用，後將計軸頭偵測車輪的信號分析後重建送回ACM讀取，日前員林計軸已能正常作用。	習特殊故障案例，增進號誌職能。
13	09月05日 18時58分	雙溪~三貂嶺站間	第242次司機員通報行駛過雙溪~三貂嶺間 K22+000 處，東正線海側有竹子侵入並觸碰到電車線，經工務單位斷電搶修，19:16 路線恢復正常行駛。	受軒嵐諾颱風外圍環流強陣風及豪大雨影響，致樹木不堪強風吹襲傾倒。	一、請工務處全面盤點列管影響木，並定期更新影響木管理清冊。 二、請工務處各工務段依影響木規定巡查，遇有達到修剪標準應依規定辦理。
14	09月08日 05時12分	景美站	第4117次車於景美站電車發生 VCB 不閉合、SIV1、SIV2 故障，經司機員轉供處理後又發生後連組主變壓器油流故障、VCB 不閉合，即通知相關單位並請求救援，後經司機員重新降弓後恢復正常並取消救援。	一、施工時值班站長與施工負責人聯繫未落實，北埔站值班站長未依規定辦理通電及解除封鎖及通電程序。 二、因北埔站本身夜間養護及斷電時間帶破碎，需分兩階段施工，且花蓮港線養護時段亦不同，需顧及每一施工區域解除封鎖時間及正線行車運轉區域。	一、請運務處督導各運務段加強值班站長斷電封鎖相關作業程序之教育訓練，並確實依章規定辦理。 二、北埔站已於盤面上張貼確認告示牌(確認機具是否撤離及施工許可證是否收回)。 三、請運務處督導所屬辦理行、調車工作應落實聯繫、再聯繫、再三聯繫及確認、再確認、再三確認。 四、請運務處列入教育訓練課程。
15	09月10日 05時30分	臺東站	第302次於臺東站因機車 E1048 號 A、B 側均無法供電，05:48 先隔離再重新送電處理後恢復正常。	74 芯跳線母座之外框防水 O 型環墊圈密封不良，使其跳線因水氣或進水，肇致 C 型固定扣鏽蝕斷裂，接點點接觸不良。	請機務處針對 PP 客車跳線之防水墊圈已全面辦理特檢，另一併檢查接點及 C 型固定扣是否正常，發現不良時，立即清潔或更換。
16	09月13日 04時57分~ 09月13日 12時20分	嶺腳~平溪站間	第4703A次車行駛至嶺腳~平溪間撞及掉落大石頭(因受颱風豪雨影響)，致排障器受損有凹陷，07:40 經工務單位及檢查員至現場處理後，09:50	事故地點山側為破碎軟岩岩磐地形，地勢陡峭(約 75 度)，植被覆層僅約 30cm，研判因受梅花颱風豪大雨影響，山坡之表土因含水量過飽	一、請工務處將本次土石滑落地段納入邊坡小組監測列管。 二、工務處宜蘭工務段 邀請專家學者進行現地勘查及改善方案

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			現場搶修處理完成；12：20 第 4821 次車也撞及掉落大石頭，致本次車軋管、排障器受損，為維護行車安全，十分~菁桐間預警性至 13 日 24:00。	和，土表層、岩層接觸面摩擦阻力降低致土石滑落。	<p>研討，後續請依專家學者建議方案，將其納入112年度辦理轄內邊坡防護委託技術服務案內，並於決標後優先辦理規劃設計及防護工程改善。</p> <p>三、調整下修Qpesums行動值，遇豪雨即派員現場監視，達警戒值時列車停駛，避免發生行車事故(件)。</p> <p>四、該區間正安裝落石告警系統(於未完成系統前，現階段派員24小時持續加強邊坡落石監控)，9月22日已裝設軌道旁監視器，並以4G網路連線至十分站行車室提供該路段路線監視畫面。</p> <p>五、請機務處轉知各車次司機員於嶺腳站(下行)及平溪站(上行)開車前依站車呼喚應答機制辦理。</p> <p>六、請運務處十分站值班站長確認軌道旁監視器路線安全後開車，以確保行車安全。</p>
17	09 月 14 日 09 時 12 分	基隆站	第 117 次車於基隆站因機車軋機控制斷流器跳脫，即通報並請求技術支援，09:56 經更換編組後，晚 29 分開車。	經查為編組內第 11 車 PPT1127 (山側北端) 及第 12 車 PPP2503 (山側南端) 74 芯電氣跳線#33 號 (EP 軋機緊軋) 滲水短路，肇致機車(E1035 號)軋機控制斷流器跳脫。	<p>一、請機務處各機務段於1級以上檢修，施作74芯絕緣量測，遇絕緣低於標準值或不良(不低於1MΩ(毫歐姆))應立即檢修。</p> <p>二、請機務處各機務段於檢修車輛時若有拆解74芯，應同時檢視母座防水墊圈，遇有破損或變形，立即更換。</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
18	09月14日 15時19分	南州站	11號轉轍器動作阻力異常所致，肇致南州站11號轉轍器故障，經查修後恢復正常。	轉轍器動作桿件推動時阻力過大，車站轉轍工將滑板注油潤滑後，即可作動。	一、請電務處各電務段於保養及工電聯檢時，若發現有類此故障情形時，應立即排除，並做好與工務單位橫向聯繫，避免再次發生影響行車。 二、請工務處研議轉轍器滾輪保養頻率。
19	09月15日 07時55分	大里~福隆	宜蘭消防局通報大里~福隆間K38+000西線山側邊坡上方發生公路車輛滑落事故，為預防該車輛滑落侵入本局路線造成連鎖事故，即令大里~福隆間西線暫時封鎖，12:25許吊車現場實施吊掛作業，14:45現場處理完畢恢復雙線正常行車。	公路車輛滑落邊坡有侵入本局路線疑慮。	一、請工務處與公路單位研議於該區域公路段增加紐澤西護欄。 二、請工務處將該區域納入車輛入侵阻隔設施及告警系統建設計畫。
20	09月15日 09時06分	大林站	大林站通報有一男性旅客自月台跳進路線又爬上月台，站方通知路警到現場處理亦無法制伏，該男子又自月台跳進路線跑給警察追，路警請求支援，10:35將該男子上銬帶離現場，路線恢復正常行駛。	一男性旅客自月台跳進路線又爬上月台，10:35路警將該男子上銬帶離現場。	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。
21	09月17日 21時41分	全臺各站間	臺東縣政府北方35.8公里，發生芮氏規模6.4地震；22:45關山站通報，工務單位巡查關山~瑞源間時，發現第11號、第13號電桿之電車線懸臂因地震掉落，即請電力單位前往搶修，各區間經工、電單位派員巡查路線及電車線設備(除K127+000外)皆無異狀，04:12路線恢復正常行駛，05:10(K127+000處)經電力單位搶修完畢後，路線恢復通行。	發生芮氏規模6.4地震，04:12路線恢復正常行駛。	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	09月18日 06時05分 (因同一事件延伸 111年09月18日 14時44分為主震)	玉里~臺東 站間	臺東縣政府北方 39.2 公里發生芮氏規模 4.3 地震，關山站強震觀測系統顯示 4 級；09:11 東縣政府北方 36.4 公里發生芮氏規模 3.5 地震，經工、電單位派員巡查，10:30 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.3 地震，10:30 路線恢復正常行駛。	存查。
22	09月18日 14時44分	全臺各站	臺東縣政府北方 42.7 公里發生芮氏規模 6.8 地震，經查東里站內月台水泥雨棚坍塌、第 420 次 6 節車輛傾倒，富源~瑞穗間 K60+900 處軌道挫屈，東里~東竹間 K96+200 處電力維修車 CMB-53 號三軸出軌，玉里~瑞源間電車線故障，萬榮站北邊萬里溪橋第 11 橋墩止震塊破損。	發生芮氏規模 6.8 地震，玉里~瑞源間電車線故障，萬榮站北邊萬里溪橋第 11 橋墩止震塊破損。	一、受影響部分路段(花蓮~台東)暫時停駛，改公路接駁。 二、請工務及電務單位辦理路線搶修。
23	09月19日 10時07分	花蓮~崇德 站間	花蓮縣政府南南西方 69 公里，發生芮氏規模 5.9 地震，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，10:50 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.9 地震，10:50 路線恢復正常行駛。	存查。
24	09月20日 18時39分	彰化站	第 142 次於彰化晚 2 分因後部機車不出力，19:16 經列檢處理後恢復正常並取消加掛，19:21 晚 44 分開車。	本務機車 E1028_PCE1 / INTT 卡不良，出力訊號無法輸出至後連機，致無法連控出力。	請機務處各機務段定期進廠保養汰換老舊電子卡元件。
25	09月20日 20時59分	南澳站	南澳站因位處台電供電末端電壓偏低，號誌人員轉以發電機轉供，20:00 發電機故障，系統轉以備用電池供電，21:31 經號誌人員切換正常供電修復。	ATS(電源自動切換裝置)偵測市電測電壓過低轉換使發電機動作，後因發電機老舊且長時間發電，水泵浦破損使其無法散熱停機，電池接續供電至沒電後，肇致號誌無法顯示。	一、南澳站發電機故障應立即報修，本案業於9月20日夜間承租大型發電機緊急應變代替現有故障發電機。 二、有關市電不穩定過低，請電務處發函台電公司改善。 三、請電務處研議發電機零配件更換年限及保養方式之改善措施

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					。
26	09月20日 13時29分	蘇澳新站	第7508次行駛至蘇澳新站進站號誌機外，司機員通報機車電氣室冒煙，經檢查後通報係電氣室內電容器燒損，14:38經更換機車並待避其他旅客列車後，15:18本次車蘇新站開車。	因並聯動力接觸器激磁線圈(動作電壓74~76V)之抑制突波電容器，因異常突波電壓而燒損，造成冒煙事故。	一、請機務處機車所屬廠段針對R150型抑制突波電容器由機廠採購，並由廠、段全面同時更新。 二、請機務處訂定R150型抑制突波電容器壽年，並修改檢修規章依據訂定檢修週期更換元件。
27	09月22日 16時12分	頭城站	第7535次貨物列車行駛礁溪~頭城間東線上行，因頭城站東線方向閘柄未自動轉向下行方向，16:12造成第432次通過頭城站時下行出發號誌無法建立，即通知號誌人員查修，16:32號誌人員前往途中時，第432次行駛至礁溪站後號誌恢復正常。	查修人員在查修途中號誌恢復正常，後續切換回CTC持續觀察，至今已無故障。	請電務處各電務段於養護時間帶養護時，應注意背部接點是否有銅綠或生鏽之情事，並清潔改善。
28	09月23日 14時53分	瑞源~鹿野 站間	第4626次行駛於瑞源~鹿野站間K135+500處，發現海側路線旁野草燃燒即通報鹿野站轉知綜合調度所，因火勢變大，消防隊評估非斷電無法完全滅火，15:10依第108號命令瑞源~鹿野站間封鎖斷電，16:06路線恢復正常行駛。	瑞源~鹿野站間K135+500處海側路線旁野草燃燒，通報消防隊，16:06路線恢復正常行駛。	存查。
29	09月23日 16時36分	嘉義站	第2183次編組後續運用第2244次於嘉義站，司機員接車至北端駕駛室(ED818)開車時鬆軔、拉電門後BC壓力不降，16:39經隔離暫停軔機、緊急開關扳至牽引力出力、扳轉TCU、軔機控制1扳下及緊急緊軔數次均無效後，請求技術支援；TCMS陸續顯示第7車、第8車BECU切開	一、ED818司軔閥過充氣造成BECU暫態性故障，致全列車不鬆軔。 二、因HCR繼電器老舊，查HCR 1接點不良造成TCU無主控。	一、請機務處更換ED818司軔閥及HCR1。 二、請機務處針對EMU800型HCR1/2/3/4繼電器全面更換，以確保HCR作用正常。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			及 BECU 嚴重故障，16:53 經重新降 升弓後故障排除，本次車嘉義站晚 30 分開車。		
30	09 月 24 日 09 時 01 分	嘉義~南靖 站間	第 3157 次報行經嘉義~南靖站間東 正線 K298+500 時，車輛晃動較大， 該路段即限速 30K/H 慢行並通知工 務單位前往處理，第 377 次限速通過 回報仍有搖晃，09:50 工務段到達現 場後發現為軌道方向不整，11:13 搶 修後，12:12 恢復正常行駛。	事故發生地點位於嘉義高架工程第 三、四工區之中間路段，第三、四 工區臨東線分別於 111 年 3 月 5 日 及 5 月 28 日切換後，鐵道局尚未施 作應力解除工作，研判有輕微應力 集中現象，導致方向不整之情形。	請工務處函請鐵道局依規定辦理， 於長焊鋼軌各工區施工或切換後， 應於兩週內做應力解除工作。
31	09 月 24 日 16 時 05 分	造橋站	第 2213 次行經臺中線 K127+700 中 性區間時，因機車 VCB 跳開，16:28 請求救援，17:54 故障編組拉回竹南 站，竹南~苗栗站間恢復雙線行車， 本次車停駛。	EP819 車身內部 20 號線接地，過中 性區間時，ED 車 110V 主控制器 (MCN)切開，造成 EP820+819 VCB 跳開。	請機務處辦理 800 型 EP 車 20 號線 絕緣電阻特檢，防止相同事故再次 發生。
32	09 月 24 日 19 時 31 分	基隆站	第 128 次編組後續運用第 128B 次於 基隆站，司機員轉頭至南端駕駛室 E1048 號開車時故障顯示雙本務，司 機員處理無效後，請求技術支援，經 七堵機務段檢查員指導隔離後連機 車後，本次車基隆站晚 34 分開車。	後連機車 E1064 之 EL1 電子卡 異常。	一、請機務處於各級檢修辦理電子 卡燈號檢查，遇不良者立即更 換。 二、請機務處於各級檢修辦理逆轉 把手切換測試，遇有故障顯示 雙本務，立即排修詳檢。
33	09 月 25 日 19 時 58 分	臺北站	七堵機務段軸溫檢測發出告警訊 號，確認為 1 次機車第 5 軸海側軸溫 過高，本次車於臺北站，司機員通報 機車第 5 軸冒煙無法行駛，由第 7035 次單機救援，預定於 26 日夜間再出 動搶修車拖回樹調。	一、保養打油過多造成運轉時軸承 內部壓力過高致使前油封脫落 油脂洩漏。 二、軸端蓋止檔片重複使用，致使 螺絲止擋功能衰退。	一、請機務處採購可以計量之加油 脂設備。 二、請機務處全面辦理 GE 機車軸 箱特檢，加強軸端蓋、鎖固螺 絲、止擋片等檢查，遇有磨耗 現象時立即更換並檢視軸端蓋 螺孔內部螺牙及鎖固螺絲螺牙 是否正常，並於安裝完成後， 檢視其功能是否正常。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
34	09月26日 04時39分	玉里~關山 站間	臺東縣政府北方 43.0 公里，發生芮氏規模 3.6 地震，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，06：15 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 3.6 地震，06：15 路線恢復正常行駛。	存查。
35	09月27日 17時21分	玉里~臺東 站間	臺東縣政府北方 41.7 公里發生芮氏規模 3.4 地震，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，18:12 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 3.4 地震，18:12 路線恢復正常行駛。	存查。
36	09月29日 11時10分	三貂嶺站	16A 轉轍器反位夾石，肇致三貂嶺站 16A/B 轉轍器故障，經號誌人員查修後，12:17 修復，號誌故障共計 67 分。	16A 轉轍器 PC 枕有小石頭卡住影響扳轉，肇致號誌故障。	請電務處電務段於保養及工電聯檢時，若發現有類此故障情形時，應立即排除，並做好橫向聯繫，請工務單位辦理整碴處理，避免再次發生影響行車。
37	09月30日 14時04分	富里~臺東 站間	臺東縣政府北方 42.7 公里，發生芮氏規模 3.9 地震，16:51 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 3.9 地震，16:51 路線恢復正常行駛。	存查。
38	09月30日 23時05分	後壁站	第 3297 次到達後壁站，列車長於第 1 車開車門時發現列車停在電車 4 輛的位置(後端未超出月臺)，因溝通有誤，司機員誤認為開車，列車開出後列車長緊急喊停車，司機員緊急停車後前 3 車超出月臺，未越過出發號誌機，列車退回月臺內重新辦客，本次車晚 10 分開車。	一、司機員疏於注意正確停車位置，致誤停於 4 車停車標，全車有進入月台。 二、司機員與車長溝通上之落差。	一、請機務處加強宣導： (一) 司機員辦理乘務時，應落實指認呼喚應答及確認停車標位置。 (二) 出庫時應確認編組輛數並將車輛輛數牌放置於駕駛台。 二、請運務處： (一) 研議車長於司機員停車位置不當之溝通標準用語，並加強教育訓練。 (二) 重申車長對停車位置不當引導，應依規章辦理。 三、請運務處與機務處研議將後壁站 4、8 車停車標合併，放置於適當

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					停車位置。