

國營臺灣鐵路股份有限公司 113 年 1 月份行車事故事件月報表

一般行車事故 (共 5 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	1 月 13 日 20 時 53 分	浮洲站	第 4211 次司機員發現一名旅客(男性)侵入路線，立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，21:13 路警到達現場蒐證，21:45 將該旅客送醫，21:59 本次車放行，22:09 浮洲站開車後恢復雙線通車。	一名旅客於第 4211 次準備進站時侵入路線，司機發現後立即鳴笛警示煞車仍撞及，已通知路警並叫救護車送醫。	透過媒體、海報宣導旅客勿侵入鐵路路線，以策安全。
2	1 月 20 日 05 時 48 分	內壢~中壢 站間	1 位民眾於內壢~中壢間東正線侵入路線，第 1109 次司機員立即緊軔但仍撞及，該民眾當場死亡。06:08 路警到達現場蒐證，07:10 放行本次車，07:15 內壢~中壢間恢復雙線行車。	1 位民眾於 1109 次行駛內壢~中壢間東正線 64K+692 時闖入路線，司機員立即緊軔但仍撞及。	加強宣導嚴禁民眾行走鐵路路線，及愛惜生命。
3	1 月 22 日 13 時 40 分	七堵調車 場	七堵機務段由南往北調往檢修庫北端放有停留車的 W2 股，調車推進疏未注意停車間距，撞及停留車，波及整備檢查之日籍技師(嘴唇邊微小撕裂傷)，不影響行車。	一、調車人員未依規定於列車擬進行方向前端，顯示調車號訊進行引導。 二、庫內 W2 股兩旁設有工作平台，影響摘接作業及調車視距。 三、庫內 W2 股道解除封鎖後，工作人員仍然在 W2 股下方作業，庫內工作，管制與橫向聯繫未依「七堵車輛檢修廠區現行承攬商檢修流程」辦理，造成人員處在需封鎖而未封鎖的危險環境。	一、請北區營運處督導現場人員調車時應在列車擬行進方向之前方，進行瞭望與顯示調車號訊引導。 二、請機務處加強宣導非封鎖時間，嚴禁承攬商進入庫內施工。 三、規定承攬人員於施作前須向檢查室、檢車室申請養護作業，落實維修安全制度。 四、請北區營運處宣導人員行調車作業時，車輛入庫前應一度停車，減速慢行入庫。 五、請機務處各機務段落實庫內管理，避免類似事件再發生，檢查室、調配室及承攬單位應保持暢通的雙向聯繫。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					<p>六、嗣後承攬商申請封鎖斷電時需經檢查室、調配室雙方核准後方得進入庫內作業，加強管控。</p> <p>七、依113/1/25工作介面協調會，機務段承諾爾後作業會確實依「七堵車輛檢修廠區現行承商檢修流程」，落實庫內工作管制與橫向聯繫。</p>
4	1月23日 17時40分	基隆站	第 1237 次司機員啟動開車後發現路線前方右軌外側有人影晃動，即緊軔但仍擦撞該侵入路線旅客。17:50 救護人員到達現場，17:58 將傷者送基隆長庚醫院；18:42 完成蒐證報檢察官放行。本次車現場開車。	第 1237 次基隆站開車後，司機員發現前方路線右軌外側軌枕上有人影晃動，即緊軔但仍擦撞。	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。
5	1月27日 23時14分	永康~臺南站間	永康~臺南間東正線，第 149 次列車撞及疑似侵入東線民眾，司機員下車查看發現機車固定軔管之鏈條斷裂，經簡易固定並通報相關單位，翌日 01:30 臺南路警通知臺南站本次車撞及民眾，經路警蒐證完畢報檢察官同意後，03:05 路警撤離現場。	1位民眾侵入路線於永康~臺南間東正線K353+900處，遭第149次車撞及。	加強宣導民眾愛惜生命，禁止進入鐵路沿線區域。

行車異常事件 (共 71 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	1月1日 07時55分	新營~林鳳 營站間	第 3005 次行經新營~林鳳營站間撞及不明物，經停車查看無異狀，即通知工務單位巡查路線。	第 3005 次，行經新營~林鳳營間 (K325+000 處)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。
2	1月1日 11時10分	大林站	大林站全站離線，通知號誌人員查修，12:40 經重開傳送即恢復正常。	經查為傳送 96(DT9600)當機肇致 CTC 顯示異常。	一、請電務處彰化電務段定期於夜間保養時，將傳輸模組設備關機後重新執行，降低偶發性暫態故障。 二、請電務處各電務段於養護時間帶外不定期抽檢量測。 三、請電務處各電務段落實設備保養(聯鎖裝置)。
3	1月1日 16時59分	冬山~羅東 站間	第 5841 次車機車發生動力限制作用，16:59 臨停羅東站，經加掛前位機車後，18:21 羅東站開，20:00 到七堵站，經再加掛前位機車後，20:13 七堵站開車。	一、E410 1/2確認為ATCB之接線斷造成鼓風機停轉。 二、E403 1/2確認為CPCP盤之端子線斷造成送電A、B側送電跳開故障。	一、執行GE機車ATCB接線狀態特檢，並已於一個月內完成。 二、請機務處所屬富岡機廠，針對出廠之 GE 電力機車 CPCP 盤，作詳細連結線路，並請七堵段針對鳴日號 CPCP 盤優先辦理特檢。 三、請機務處各機務段針對各級保養加強鼓風機元件功能檢測，作用不良元件者即時更換。
4	1月1日 21時36分	宜蘭~二結 站間	第 4050 次車司機員聽到車下有異音後列車無動力，下車查看發現電車駕駛室前端 MR 軟管(含考克)斷落，即請求救援，23:33 本次車旅客 20 人於二結站轉乘後續 4244 次。	一、MR 軟管脫落，導致 MR 壓力無法建立。 二、因外力導致 MR 軟管脫落。	一、請機務處要求立約商改善及加強 EMU900 型車前考克防護措施。 二、請機務處各機務段針對各級保養加強各組件功能檢測，作用不良元件者應即時更換。 三、請機務處各機務段持續辦理在職訓練，加強檢修人員判斷力。 四、該案事故種類改列「外物入侵」

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					。
5	1月2日 16時49分	談文南站	談文南站上行進站不顯示，經號誌人員查修後於隔日 01:04 修復完成。	經查為 2L 之紅燈點燈變壓器不良導致號誌故障。	一、請電務處各電務段於每月現場保養時檢視電阻有無發紅發燙之情形，如有發現立即依此故障案例先行更換點燈變壓器，預防號誌故障。 二、請電務處彰化電務段將此故障案例納入障礙研討會中，提升同仁查修經驗。
6	1月2日 19時16分	新烏日~臺 中站間	第 2 次車新烏日~臺中站間機車車上 ATP 故障，限速 60km/hr 行駛至臺中站重開無效，19:56 臺中站開，21:08 臨停苗栗站加掛前位機車 E333 號，21:18 苗栗站開車。	因 MMI(3.53.8 版)故障，導致 ATP 之人機介面故障。	一、目前已採購部分第四代MMI，後續將持續請廠商提升優化第四代MMI妥善率，並視使用狀況再評估規劃全面購置更新。 二、請機務處各機務段於段內 ATP 備品裝機之前先熱機三小時。
7	1月3日 08時13分	知本~康樂 站間	第 3001 次於知本~康樂間撞到一隻大型鳥類，司機員下車查看發現本務前端 MR 管斷落，經司機員應急處理後續行，08:39 晚 25 分到康樂站，臺東站(終站)再行檢修。	第 3001 次於知本站撞及鳥隻，司機員下車察看本務(ED9091)前端 MR 管斷落。	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。
8	1月3日 09時43分	光復站、壽 豐~瑞穗站 間	花蓮縣政府南南西方 41.6 公里，發生芮氏規模 4.5 地震，光復 3 級，壽豐~瑞穗間按規定辦理，11:08 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南南西方 41.6 公里發生芮氏規模 4.5 地震。	存查。
9	1月3日 16時25分	福隆~大里 站間	第 7502 次車因機車發生動力異常(不出力)請求救援，經司機員應急處理後進入大里站；宜蘭站派單機(R168)前往救援，連掛後大里 17:52 開車。	電壓調整器(VR)異常。	請機務處督導所屬機廠針對 VR 或 AG 相關故障之臨修車於出廠時辦理： 一、VR測試3次(原測試1次)，測試

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					VR於各段位(每段位停留20~30秒)及突波時的穩壓狀況。 二、於廠內連掛負載一輛機車，做負載測試;必要時視運用安排貨物列車增加牽引噸數測試。 三、臨修車若為 VR 或 AG 相關故障，出廠檢查時多次反覆測試 VR 各段位及突波的穩壓狀況，另安排試車。
10	1月4日 14時15分	和平站	和平站 EP 盤南邊 RH 斷電燈亮，第4028次司機員發現下行出發號誌突變即停車並退行進站。經確認東正線下行出發，西線上行進站號誌燈光不顯示(EP 盘面號誌正常)，查為當時臺電無預警跳、復電，亦影響備用發電正常啟動所致。15:18 臺電正常供電並經重新設定後號誌恢復。	因臺電饋電線有異物入侵，影響市電穩定供電並使ATS偵測時無法順利切換發電機供電，肇致號誌故障。	後續養護時檢測發電機及ATS相關設備皆無異常。
11	1月4日 15時40分	大甲~臺中 港站間	第2621次撞擊不明物，經停車查看無異狀，現場停留15分(15:55)開車，18:12工務單位巡查路線回報無異狀。	第2621次行西正線經大甲~臺中港間(K181+800)撞擊不明物。	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。
12	1月5日05 時36分	嘉義站	第3127次因於留置線C6尚未完成整備作業，05:20本次車開始出庫調車，轉線至西第一副正線(4股道)，05:39(表定05:36)本次車嘉義站開，後續170次及2138次受影響。	一、嘉義站因運轉整理及路線運用優先讓2134次出庫調車，致使第3127次出庫及開車延誤。 二、嘉義站配合高架作業施工，僅維持南拖上線進出庫，致路線容量不足。	請南區營運處針對夜間第2263次到站作隔日2124次編組，請嘉義站改停留於站內3股道，編組不用再入庫，避免後續列車編組因施工影響出庫，造成列車誤點。
13	1月5日 12時13分	和平~東澳 站間	宜蘭縣政府南南東方35.5公里發生芮氏規模3.5地震，南澳強震觀測系統顯示震度3級，和平~東澳間按規定辦理，12:46路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方35.5公里發生芮氏規模3.5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
14	1月5日 15時44分	花蓮站	第 4207 次車花蓮站準點開車時，電車出力不足且 TCU 顯示無主控，司機員即請求技術支援，經花蓮機務段處理後恢復正常，16:03 本次車花蓮站開。	TCU 暫態異常。	一、請機務處加強司機員故障排除教育訓練。 二、請機務處督導各廠、段於各級檢修時發現 TCU 主控功能有異常時立即排修。
15	1月6日 05時48分	桃園站	第 4006 次桃園站原定準點始發，因電車不鬆軔無法開車，經重新降、昇弓後恢復 06:13 開車。	EM9445 #9 車 LU VDIT#3 電子卡故障，以及未自動切換備援系統，導致軔機控制系統(BECU)無法解除暫停軔機，車輛無法出力。	請機務處針對該車輛(ED9442)鬆軔不良情形，施行以下策略： 一、本案車輛有出現多次故障均與通訊單元不良有關，請車輛保養段將本案列為段訓教材，以加強同仁學習故障排除能力技術上之精進作為。 二、針對本案開立保固單，由車輛所屬段會同立約商立案追蹤車輛使用狀況。 三、經立約商分析故障樣態，已辦理 TCMS 軔體進版，113年3月6日會同IV&V驗證完成後，再行辦理全車隊更新，確保備援機制及時作用。 四、將故障電子卡送回原廠檢測，分析故障原因並提出說明及改善對策。
16	1月6日 12時58分	四城站	第 4025 次通過時司機員發現出發號誌機無燈號顯示，即立刻緊急停車，惟仍越過出發號誌機外方，13:24 重新顯示平安號誌後再行開車(晚 26 分)。	經查為該綠燈不良，導致無顯示，影響行車。	一、電務處已於 113/2/20 開會檢討本案，並於同年 3/8 於現場測試聯鎖及 ATP 迴路。 二、請電務處督導臺北電務段列管並追蹤該批 LED 燈及造冊安裝位置，避免類此事件再次發生。 三、請電務處研議出發號誌改回燈

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					泡式之可行性，邀集相關單位辦理會勘確認。 四、請電務處研議於 5 月底前完成 3LHDCR 的點燈迴路改善。
17	1 月 9 日 15 時 53 分	嘉義站	第 134 次車因後連機車直流成份作用、VCB 不閉合，經復位無效後 15:58 開，17:01 彰化站到，經更換編組後，17:12 開車。	直流成份暫態故障(直流成分過高致 VCB 不閉合，降弓切開電瓶重新起動後恢復正常)。	一、請機務處各機務段遇直流成份作用依機車故障處理程序嘗試處理。 二、請機務處督導司機員遇到發生故障時，立即連絡所屬段檢查員協助處理，縮短事故處理時間。
18	1 月 10 日 4 時 50 分	民雄站	嘉義工務段解除封鎖時，第 1 斷電開關無法復電，值班站長赴現場人工搖轉通電後，05:11 恢復行車。09:45 嘉義電力完成修復。	民雄站內 1 號開關設備剎車電磁閥未能於復位至定位時產生制動作用。	請電務處臺南電力段針對轄區之開關加強檢修頻率，以降低類似事故發生。
19	1 月 10 日 06 時 43 分	九讚頭~合興站間	第 1846 次機車 DR1021 動輪因下雨軌面溼滑空轉致沿途行慢，07:41 內灣到站。	因雨路面濕滑致爬坡動輪空轉造成車輛延誤。	請機務處各機務段加強人員遇動輪空轉時之駕駛訓練。
20	1 月 10 日 17 時 55 分	樹林站	西正線上行進站號誌故障，經號誌人員查修，21:26 恢復正常。	經查為 2L 號誌機紅燈不良肇致號誌故障。	有關新型雙模組 LED 燈本處已發函請廠商於保固內更換，另請臺北電務段造冊列管該批 LED 燈佈放位置，追蹤相關故障情形予以更換。
21	1 月 11 日 05 時 33 分	嘉義站	102AB 轉轍器故障，號誌人員至現場測試正常，後續列車通過無異狀，06:54 回報恢復正常。	現場石碴過高影響轉轍器動程，肇致號誌故障。	本案轉轍器設備為鐵道局工程範圍施作設備，尚未移交本公司，擬發函請鐵道局加強檢視轉轍器周遭環境，避免類此故障再次發生。
22	1 月 11 日 17 時 42 分	大慶站	第 2021 次車司機員未留意大慶站須停車辦客致過站不停(ATP 防止過站不停功能有作用)，旅客向車長反映後才發現大慶站未停車辦客，17:47 新	一、路線見習司機員以司軔閘控速，惟因路塞產生錯誤認知，俟 ATP 釋放後立即拉電門致過站不停。 二、見習司機員未落實指認呼喚、移	請機務處宣導司機員行車時需心無旁騖、落實指認呼喚應答工作避免再造成類此風險事故發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			烏日站晚3分到達，車上原大慶站下車旅客經站方引導轉乘上行列車。	動磁鐵游標確認停車站。 三、因進站時車速緩慢，教導司機員誤認為已準備停車，該車 ATP 釋放後又啟動時未能即時提醒需停車。	
23	1月12日 04時56分	花蓮站	站內 105B 轉轍器北端電桿上方電車線一條迴流線斷落，電力設備於06:46處理完畢。	一、該車站鄰近海邊，海風帶來含鹽性之水氣，電車線設備易於侵蝕。 二、此事故鏽蝕點於夾件內不易察覺，再加上近日天氣氣溫驟冷造成張力變化過大，導致 78/25 桿上 RF 線損傷斷落。	請電務處督導各電務段加強巡視及檢修轄區內電車線設備頻率，以避免類似事故再度發生。
24	1月12日 05時54分	竹南~香山 站間	第272次通報西正線上行第二閉塞號誌故障，號誌人員查修於06:32處理後恢復。	經查為綠燈燈泡接觸不良肇致號誌故障。	請電務處督導臺北電務段於保養時，加強動態撥動纜線測試，避免類此故障再次發生。
25	1月12日 21時09分	斗六~林內 站間	西正線上行中途佔用燈亮，影響斗六站上出發號誌，號誌人員查修發現軌道電路的電纜被宵小剪斷(K257+819)，22:07經號誌同仁處理後恢復行車。	經查258ET、258WT、259WT軌道電路腳套電纜遭不肖人士竊剪，影響號誌。	一、請電務處各電務段於養護時加強檢視現場纜線防護之情形。 二、本案已於113年1月13日前往報案，警察機關已受理。
26	1月13日 00時42分	七堵~八堵 站間	第666次車機車E416號車上ATP故障，限速60km/hr行駛，02:24宜蘭站晚39分到，經加掛前位機車E411號後，02:42宜蘭站開車。	MMI的COMC故障導致通訊失敗。	一、目前已有採購部分第四代MMI，請機務處持續請廠商提升優化第四代MMI妥善率，並視使用狀況再評估規劃全面購置更新。 二、請機務處各機務段於ATP備品裝機之前先熱機三小時。
27	1月13日 20時58分	九曲堂-鳳 山站間	第3278次於九曲堂-鳳山站間西正線附近擬撞不明物，經乘務員下車查看未發現異狀，21:12現場開車，22:16工務單位巡查路線回報未發現異狀。	第3278次於九曲堂-鳳山站間西正線K13+300附近擬撞不明物。	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。



項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
28	1月14日 14時22分	中壢站	第1187次車因車上ATP故障，限速60km/hr 慢行至竹南後編組折返作1238次，到北湖站更換編組。	COMC故障。	一、立約商已下載AE、RU Log等相關資料交原廠分析，待修復後由立約商提出原因分析及改善對策。 二、開立保固單(編號:951-01-00023)，進行追蹤，目前EMU951停用並發文(發文字號:新機檢查字第1130000423號)告知樂鐵、機務處與相關單位，要求立約商須確實修復後才能正式安排運用，若超過催修期，將依契約條款罰則辦理。 三、車輛經立約商完成修復後，於1/30、1/31辦理試車，ATP測試結果正常，車輛即恢復運用，並觀察運用至2/29皆正常。
29	1月15日 16時43分	海科館~瑞芳站間	因細雨軌面濕滑致第4834次車爬坡動輪空轉，沿途行慢，17:13 本次車瑞芳站晚13分到。	因雨路面濕滑致爬坡動輪空轉造成車輛延誤。	請機務處督導乘務人員所屬段加強有關遇動輪空轉時之駕駛訓練。
30	1月16日 05時40分	社頭站	社頭站東正線下行出發地上感應子故障，通知號誌人員查修，於10:28恢復。	經查為2R出發第二組地上感應子之有線板斷線，確認為專案工程處辦理之臺鐵集集支線基礎設施改善計畫-集集線周邊二水等4站站場強度改善工程施作時不慎損壞，肇致號誌故障。	請電務處發函請專案工程處於相關工程施作時，要求廠商配合號誌人員辦理抽換前試挖，以避免類似事件再發生。
31	1月16日 06時36分	雙溪~三貂嶺站間	因下小雨路面濕滑致第7503次車動輪空轉爬坡不上，雙溪站輔機依傳令法前往救援，06:53通過三貂嶺站，06:58到達猴硐站。	因細雨軌面濕滑致機車動輪空轉爬坡不上。	加強機班在職訓練有關遇動輪空轉時之運轉處理。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	1月16日 13時47分	美術館~高雄站間	美術館~高雄間東正線下行第一閉塞號誌故障，14:07 高雄站東正線下行進站預告號誌機故障，即通知號誌人員查修，於 15:46 恢復。	經查為(1R)T 計軸器因干擾導致雙系落下，肇致號誌故障。	經統計本處地點故障比例甚高，請高雄電務段召開故障研討會，並邀集廠商於 113 年 3 月 28 日於現場會勘，排除現場干擾問題。
33	1月16日 15時00分	社頭站	社頭站東正線下行出發地上感應子故障，即通知號誌人員查修，於 16:29 恢復。	經查為 2R 第一組地上感應子之端子接觸不良，肇致號誌故障。	本處已建置ATP維修診斷系統（MDC），用以判斷電壓、點燈電流數值紀錄等功能...，遇ATP故障時，請各段使用系統判定故障資訊，預防及更換。
34	1月16日 15時00分	潮州基地	因司機員制軔失宜致撞及 SK 線止衝擋，南端機車主排障器變形，不影響本線行車及基地調車作業。	向有止衝擋的路線調車時，司機員控速不當致機車衝撞。	請機務處確實宣導司機員調車時，應於止衝擋前50公尺處一度停車並以隨時能停車之速度運轉。
35	1月16日 21時26分	屏東~西勢站間	第 3251 次車於 K28+039 處撞及不明物，乘務人員下車查看未發現異狀，21:43 現場開車，22:54 經工務單位巡查路線回報無異狀。	第 3251 次行駛東正線於屏東~西勢間 K28+039 處撞及不明物。	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。
36	1月17日 09時43分	埔心-楊梅站間	1 位民眾自瑞塘平交道北邊路線旁繼電器箱附近侵入路線，第 1141 次司機員鳴笛並緊急停車，列車長下車查看回報未撞及，09:53 現場開車，09:55 後續第 115 次行經該處回報，該民眾仍駐足於繼電箱旁，經埔心站員現場查看後，10:13 回報平交道無異狀，民眾已不在現場，路線恢復正常行駛。	1 位民眾自瑞塘里平交道北邊路線旁侵入路線。	透過文宣、媒體海報宣導行人於平交道作用時切勿強行闖越，以策安全。
37	1月17日 10時03分	枋寮-佳冬站間	1 隻狗侵入路線遭撞及，第 306 次車停車查看，列車無受損，10:15 現場開車(增延 12 分)。	第 306 次車於枋寮-佳冬站間 K58+800 處撞擊動物。	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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
38	1月17日 12時25分	中壢-內壢 站間	第 1006 次電車因電壓過高 VCB 跳開，編組 SIV 自動轉供續駛，於內壢站停車，經重新升降弓後恢復正常，於 12：38 開車。	一、因偵測有電車線電壓過高，致電聯車保護裝置作用，VCB 跳開。 二、依樂鐵廠商提供資料，當下列車偵測之電車線電壓為 27120 V，另查當日該電力區間電壓皆正常，後續車輛運用皆正常。	一、請機務處車輛保養段持續觀察車輛運至 1 月底，確認車輛設備正常。 二、嗣後若有類似事件發生，擬先請行控處協助配合查詢當日相關車次及變電站紀錄之電壓值變化，並通知機務處協助下載當日供電區間鄰近車次(列車)電壓值，儘可能找出原因。
39	1月17日 18時07分	壽豐-瑞穗 站間	花蓮縣政府西南方 37.6 公里，發生芮氏規模 3.5 地震，光復站顯示 3 級，壽豐-瑞穗站間按規定辦理，19:04 路線恢復正常行駛。	是日 18:07 花蓮縣政府西南方 37.6 公里，發生芮氏規模 3.5 地震。	存查。
40	1月17日 21時34分	蘇澳新站	108 號轉轍器故障，通知號誌人員查修，於翌日 03:30 處理後恢復。	經查為 108 號轉轍器彈片接點不良肇致號誌故障。	於精密檢查時檢視相關接點接觸情形，避免類此故障再次發生。
41	1月18日 06時55分	龜山~頭城 站間	第 7523 次機車動輪空轉致 ATP 超速作用停車，至龜山站停車查看第 1 轉向架有咬死現象，隔離後開車沿途慢行觀察，後停靠大里站等待救援。經單機 E317 前往位聯掛後 09:20 開車。	基礎軋機裝置開瓦吊懸臂襯套磨耗，造成作動不良。	一、請機務處車輛所屬段針對 GE 機車進行特檢，有開瓦偏磨時即記錄追蹤，發現有無法鬆開現象，立即排修量測基礎軋機裝置開瓦吊懸臂襯套間隙。 二、請機務處車輛所屬段於日常檢修保養時，加強檢視軋機系統狀態。
42	1月18日 17時32分	宜蘭站	16B 號轉轍器故障，17:45 號誌人員查修後恢復正常行車。	一、經查為 16B 轉轍器反位時，尖軌埋沒進基本軌內毛邊卡死，影響扳轉，肇致號誌故障。 二、經研判該轉轍器，因重車長期通過受車輪碰撞摩擦造成基本軌磨耗流潰卡住反位尖軌。	一、請工務處各工務段巡查時加強檢視調車頻繁之股道道岔如有類此情形儘速改善。 二、宜蘭工務段已針對調車頻繁之股道道岔進行特檢工作，(轄區均無異狀，另東澳站道岔基本軌

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					流潰情形，已於 1 月 31 日完成改善)。
43	1 月 18 日 19 時 28 分	羅東站	第 4227 次因電車 SIV 故障致第 5-8 車山側車門故障，經司機員轉供處理後恢復正常，19:44 羅東站開車。	SIV 暫態故障。	請機務處督導各機務段於日常檢修時，如查有 SIV 故障紀錄，立即安排詳檢，並視故障狀況，預防性更換電子卡。
44	1 月 18 日 23 時 40 分	大湖站	第 3294 次進站號誌機外方撞及一隻鹿，司機員下車查看，發現主排障器有鬆脫，現場處理後以 60km/hr 慢行續駛，翌日 00:11 臺南站晚 17 分到。	第 3294 次於大湖站西線上行進站號誌機外方附近撞及動物。	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。
45	1 月 19 日 09 時 16 分	嘉新號誌 站	第 7384 次因機車 BP 軟管無法充氣，經應急處理無效，派單機前往救援，11:05 經加掛前位機後開車，無影響其他列車。	活塞固著無法復位。	一、請機務處車輛所屬段辦理特檢，並於 2 月底前完成。 二、請機務處各機務段加強軔機檢測，更換功能不良組件。 三、請機務處各機務段更換閥類時，加強清掃管路，避免管異物入侵。
46	1 月 19 日 09 時 45 分	南靖站	南靖站北東、北西軌道佔用燈亮，影響全站進站及出發號誌，即通知號誌人員查修，於 10:10 修復。	經查為 B12 電源之保險絲燒毀，使北站場盤面占用，肇致轉轍器無法扳轉，影響行車。	請彰化電務段於每月保養時加強量測電壓、電流值，並追蹤該區間保險絲燒毀情形，避免再次發生。
47	1 月 19 日 22 時 25 分	大里站	大里站 3 股下行進站號誌無預警自動取消(12A/B 轉轍器不穩定)，23:40 號誌人員到達現場查修，翌日 03:49 修復。	經查為 12A 轉轍器動作桿及徹查桿之肘銷磨耗使間隙過大，肇致轉轍器無法順利扳轉及顯示，影響號誌。	請電務處督導各電務段於夜間保養及工、電聯檢時加強動態測試，觀察桿件跳動情形並予以更換，避免類此故障再次發生。
48	1 月 20 日 01 時 25 分	大里站	第 666 次機車 E406 出力不足，宜蘭 02:47 到站，前位加掛 E407 號後，03:01 開車。	經檢查確認為 TS2 線斷，造成 TS2 洩氣，導致 TS 不吸附繞組不閉合。	一、請機務處加強宣導車輛發生故障時，司機員應及時尋求技術支援以防止事故發生。 二、請機務處各機務段於二級以上保養時落實 TS 端子線路檢查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
49	1月20日 05時51分	潮州站	第 3303 次司機員整備時通報後編組電車 ED568 不出力，後經更換編組於 06:21 開出，至潮州站晚 22 分(06:31)開車。	司軔閥不良(接點 50a 無訊號(VLA 接點鬆脫)) 致無法出力。	一、請機務處各機務段日檢時做司軔閥各段位測試，有異常即排修詳檢。 二、請機務處各機務段於 3A 保養司軔閥內微動開關並量測，異常即更換。
50	1月20日 07時25分	苗栗~南勢 站間	第 2005 次電車 SIVK 故障致 SIV 工作異常，沿途行慢請求救援。銅鑼進站後，經隔離轉供後恢復正常，本次車 08:08 開車，	SIVK 作動部卡榫斷裂，無法正常作動，造成 SIV 無輸出。	一、有關SIVK聯動機構已請臺灣樂鐵擬定改善措施及專案報告。 二、樂鐵回覆:目前故障品連同112年12月28號9193 SIVK斷裂事故，樂鐵寄回原廠ABB，要求提供此故障品的調查分析報告。 三、請車輛所屬段於定期保養時辦理SIV轉供測試，如有異常即排修詳檢。 四、請機務處持續追蹤樂鐵公司之分析報告。
51	1月20日 19時30分	三義站	第 143 次車進站前，車上 ATP 顯示異常停車，經重開後恢復正常，又沿途於發生相同故障，重開後又正常，於 22:49 到達屏東站。	VDX(安全數位輸出入單元)受電磁波雜訊干擾。	一、立約商認為故障原因為電磁波雜訊干擾，但因車輛未發現任何異常，已要求故障單體送立約商分析確認原因，並限期提送報告，在尚未查明真正故障前該設備不得裝車使用。 二、請機務處車輛保養段針對故障單體序號登錄追蹤。
52	1月21日 23時15分	宜蘭~二結 站間	第 554 次車機車動力接地，經重新降弓後恢復正常，行駛於羅東~蘇澳新聞機車再次動力接地，經處理後恢復正常，23:56 到蘇澳新站。	第 6 馬達跳火。	請機務處各機務段持續辦理馬達加強清掃檢修，紀錄追蹤馬達絕緣，持續發生跳火或絕緣值低於1MΩ優先安排更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
53	1月22日 06時26分	新左營站	第701次車機車排水閥洩漏不止，經加掛前位機車，07:11新左營站晚45分開車。	排水閥洩漏不止(返段測試正常)。	一、請機務處各機務段於日檢時針對排水閥功能測試，遇不良即刻檢修。 二、請機務處各機務段2A以上保養針對儲氣風缸排屑清掃。 三、請機務處各機務段2B以上保養自動排水閥拆換分解清掃整修。 四、請機務處各機務段遇排水閥故障依處理程序關閉。
54	1月23日 04時55分	南靖站	南靖站13號轉轍器故障及佔用燈亮，即通知號誌人員查修，於07:33修復。	經查是日夜間配合工務施工，拆卸相關計軸器導致計軸器落下，而軌道電路為鐵屑造成短路落下占用，影響行車。	請彰化電務段加強新進人員教育訓練(如計軸器拆裝調整及軌道電路保養清潔等作業流程)，以提升專業能力，於夜間施工時可以先行排除故障，避免影響行車。
55	1月23日 05時28分	七堵站	七堵站東正線下行第2出發號誌故障，查修後於07:58恢復，08:44又故障，09:26恢復，14:52又故障，14:55自行恢復。	經查為C1((23)T)之複式繼電器接點不良，肇致該區間占用影響行車。	請臺北電務段加強繼電器接點養護，如繼電器插拔、接點接觸量測、除塵等。
56	1月23日 06時44分	嘉義站	第2144次車因TCMS顯示6車BECU嚴重故障，司機員即通報相關單位，經列檢處理後，06:57嘉義站開車。	EP830 E 閥或 U5C 可變負荷閥內部閥件不良造成洩漏。	請機務處所屬保養廠、段於現車拆卸各閥類後，閥座及閥各管路空氣孔以盲塞或膠布封住，以防止異物或灰塵掉入管路內，造成異常。
57	1月23日 10時30分	七堵站	第121次司機員整備時通報第12車SIV故障處理無效，後續第123次編組E1055+1040先行入替開車。故障編組迴送七堵機務段檢修。	因該車SIV之K4接觸器組不良肇致車輛AC440V供電故障。	一、請機務處加強人員故障判斷及狀況回報，以利縮短故障處理時間及排除。 二、請機務處各機務段於三級以上檢修時，加強模組元件檢查，遇作動不良元件立即更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
58	1月23日 11時26分	關山站	第417次因第8車南端山側車門無法關閉，致無法收腳踏板上車，經隔離並貼封後11:41開車。	因該車門之防夾壓力開關異常，肇致車門無法關閉。	一、請機務處車輛所屬段張貼彩色版車門隔離步驟及加強車長太魯閣車種踏板隔離教育訓練。 二、請機務處將新版車門隔離步驟相關程序發函給各區營運處。 三、請機務處各機務段於車輛保養時加強車門防夾壓力開關檢測及靈敏度檢測調校，若有異常立即汰換。
59	1月23日 16時57分	頭城站	第7502次機車R175動力接地處理無效請求救援，機車R171前往救援，經前位連掛後18:11開車。	第二牽引馬達12點位主磁極F線絕緣層破損導致動力接地。	請機務處車輛所屬廠、段於馬達組裝前，檢查量測主磁極F線及軸承室間間距，納入工單檢測紀錄，避免組裝後相互干涉，造成線路絕緣層磨損。
60	1月24日 07時57分	後龍~大山 站間	K140+100處電車線三角架疑似脫落傾斜，通知電力人員前往查修，於10:38修復，路線恢復雙線正常行車。	一、廠商於111年4月14日更新後龍站139/45桿之懸臂組，作業人員疑似未扳開開口銷或扳開角度不足(原標準扳開角度為30度以上)，導致開口銷經列車長期震動後掉落，肇致圓頭銷脫落，懸臂組傾斜。 二、事故地點位於橫渡線，故列車通過次數少且車速慢，以致更換設備後1年多開口銷才因震動而掉落。	一、請電務處各電力段要求廠商應落實開口銷扳開角度之自主檢查，並請監造單位加強抽查。 二、經設備改善工程更新過之懸臂組，本段已於113年2月7日完成檢查。 三、有關工程之設備改善之監造計畫(修訂一版)已於111年6月8日進版修訂開口銷扳開標準，由原本30度更改為45度，以降低類似事故發生。
61	1月25日 04時35分	大肚站	臺中工務段施工完工解除封鎖後，C5、C6中途占用燈亮，經號誌人員查修，05:30恢復。	絕緣接頭品質不良造成絕緣效果不佳致號誌異常。	一、請彰化電務段協助檢測段內撥交接頭備品良率，並請立約商提升絕緣接頭出廠品質。 二、臺中工務段已於113年2月6日更換絕緣接頭。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
62	1月25日 04時58分	玉里站	夜間施工結束解除封鎖送電時發現玉里~東竹間電車線無電，經電力同仁查修，05:37 改由關山變電站轉供後恢復送電。	玉里變電站中性區間(N/S) F3 開關銅帶劣化造成接地短路。	一、檢查玉里中性區間(N/S)F1、F2、F4開關銅帶，確認皆正常。 二、日後保養發現開關銅帶有劣化時即更換銅帶，以防事故發生。
63	1月25日 11時46分	潮州站	727 次之調車機於第 5 股道北邊 OS 區間引擎熄火後無法啟動，影響上行出發號誌，經派單機救援後，12:24 障礙排除，路線恢復正常行駛。	發電機充電功能不良，致電瓶電壓過低。	一、請機務處各機務段日檢時加強檢視發電機充電功能及電瓶電壓，如異常即排修詳檢。 二、請機務處各機務段2A以上保養加強檢測發電機充電功能及電瓶電壓值，如不良即檢修並更換。
64	1月25日 13時54分	斗六~林內 站間	第 122 次車於西正線 K259+100 處因機車與客車間 MR 管及 BP 管有破損致無法行駛，15:51 救援機車(R117)自林內站開出，16:28 將故障編組推回斗六站第 4 股道後恢復雙線行車。	因不明原因(已請路警協助調查)造成 BP 軟管破損，肇致列車無法行駛。	一、請機務處車輛所屬段針對所屬車輛軟管進行全面特檢，檢查項目包含表面有無異常及裝配情形。 二、請機務處宣導段內及列檢同仁，若於工作場合發現異常人事物，須儘快回報。
65	1月26日 12時15分	樹林調車 場	第 228 次車司機員做車輛出庫檢查完發現全列車馬達均不作用，檢查員到達現場處理無效後即更換編組，13:03 本次車樹林調車場晚 29 分開車。	生物入侵繼電器。	一、請機務處持續要求清潔包商加強車廂清掃，投食蟑螂藥及放置蟑螂屋誘捕蟑螂。 二、請機務處車輛所屬廠、段研議尋找有防蟑功能規格的電磁開關。
66	1月26日 13時31分	竹南站	車長錯看時間致延誤返回，2531 次待交會 2532 次後，13:43 竹南站開車。	車長至行車室報到後利用編組折返作第 2531 次前(表定 13:31 開)出站購買餐盒，因車長錯看時間致延誤返回。	一、請各區營運處加強防止漏乘相關教育訓練，並宣導乘務人員應於開車時間前 20 分鐘與出發站做「行車調度無線電話」測試。 二、乘務人員如有外出需求時可留下聯絡電話，以利車班組、到達站通知聯繫。



項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
67	1月28日 13時10分	西勢站	第554次機車動力接地作用須臨停復位，經處理後恢復晚29分(13:36)開車。	第5馬達電樞接地。	請機務處車輛所屬段持續辦理加強馬達清掃檢修，紀錄並追蹤馬達絕緣值，如持續發生跳火或絕緣值過低(低於1MΩ)，即優先安排更換。
68	1月29日 02時11分	壽豐-瑞穗站間、瑞穗-富里及花壇~斗南站間	花蓮縣政府西南方50.7公里，發生芮氏規模5.2地震，光復強震觀測系統顯示4級，玉里及二水顯示3級，壽豐-瑞穗站間、瑞穗-富里及花壇~斗南站間按規定辦理，06:03路線恢復正常行駛。	是日02:11花蓮縣政府西南方50.7公里，發生芮氏規模5.2地震。	存查。
69	1月29日 10時18分	枋寮站	第371次因1~6車車門無法控制，為了行車安全，全部旅客由第161次接駁，枋寮站11:23(晚7分)開車，增延7分。第371次枋寮~臺東間停駛。	因第2車EM3111關門按鈕固定環脫落，肇致按鈕內縮、線路與外殼發生短路，使1-6車門機5KM訊號及門機控制NFB跳脫，車門無法連控。	請機務處車輛保養段辦理EMU3000型編組車門開關檢查及功能特檢，以防相同事件再度發生。
70	1月30日 15時15分	樹林調車場	第236次車車上ATP故障，無編組可替換，原搭乘本次車之沿途各站旅客改乘後續第434次，15:53第434次樹林站始發。故障編組經對調後，16:39本次車樹林站晚73分開。	SP、BC充氣慢，超過回饋時間。	一、請機務處車輛保養段辦理DR3100型柴聯車U6C閥特檢。 二、請機務處車輛保養廠於定期保養時如有充氣時間異常者，即針對U6C閥濾網排修詳檢。 三、請機務處車輛保養廠加強U6C閥相關空氣管路及濾網清掃。
71	1月30日 17時05分	林邊~南州站間	林邊~南州間K50+100處，第3032次車司機員發現一名民眾坐在路線旁即通報南州站轉報行控處，該處限速30km/hr慢行，經工務人員前往查看，17:56回報已將該民眾帶離現場，慢行解除恢復正常行駛。	於林邊~南州間K50+100處，一名民眾坐在路線旁，第3032次司機員發現後即通報南州站轉報行控處	加強宣導民眾禁止進入鐵路沿線淨空區域，以策安全。

