

交通部臺灣鐵路管理局 111 年 3 月份行車事故事件月報表

一般行車事故 (共 2 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	03月04日 20時37分	善化站	騎士(雙載)由西向東闖越善化、新市站間中正路平交道侵入路線,第3267次車司機員發現,立即鳴笛示警並緊急煞車,但仍撞及(2人送醫),21:30本次車放行,21:37路線恢復雙向行車。	公路機車由西向東闖越新市站中正路平交道(K346+180),被行經之第3267次車撞及,肇致機車騎士及被載者2人受傷。	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。
2	03月27日 19時24分	中壢站	中壢站1名旅客由月台侵入路線,被行經之第1252次車司機員發現,立即鳴笛示警並緊急軔但仍撞及,傷者送中壢天晟醫院救治,20:27路警蒐證完畢報檢察官同意後放行,令本次車前程中壢~七堵間停駛。	1名旅客於中壢站由月台侵入軌道,被行經之第1252次車撞及受傷。	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。

行車異常事件 (共 52 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	03月01日 08時25分	南平~鳳林 站間	南平站~鳳林站間繼電室之電子聯鎖卡板故障，肇致南平站下行出發號誌及鳳林站上行出發號誌機故障，09:24 號誌修復，恢復正常行駛，號誌故障時間計 59 分鐘。	廠商於施工作業後，未立即將纜線孔徑封實，肇致齧齒類動物侵入繼電室啃咬電纜設備，肇致號誌故障。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導各電務段全面檢視轄管各繼電室或電器箱是否有封口不實情事，尤其是外包工程，如發現未確實者，應立即封固，並將本案例列入教育訓練材料，加強同仁危機意識。 二、請電務處督導花蓮電務段針對南平~萬榮轄區，全面檢視因工程有穿纜線之箱體及繼電器室封固情形。
2	03月01日 09時05分	九曲堂~屏 東站間	九曲堂~屏東站間東正線下行第 1 閉塞號誌 LED 綠燈故障，09:47 修復，恢復正常行駛，號誌故障時間計 42 分鐘。	第 1 閉塞號誌 LED 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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
3	03月01日 13時48分	羅東~蘇澳 站間	第 4178 次車於羅東站，因編組第 6 車車頂冷氣蓋鬆脫，無法處理，令本次車羅東~蘇澳站間停駛。	編組 EP583 號車頂空調機外蓋螺絲彈簧墊圈老舊，以致鎖固力降低，肇致防鬆脫失效，又因列車行駛震動，致使空調機螺絲陸續鬆動脫落，造成冷氣蓋鬆脫。	<p>一、請機務處各廠、段針對 EMU500、600 型車輛空調機機體（含備品）及機座螺絲（孔洞），施以特別檢查，並於螺絲鎖固位置劃上標記，並紀錄備查。（前項特檢於 3 月 31 日前業已完成）</p> <p>二、請機務處各廠、段於各車型施行 1 級（2A）檢修時，應確認空調機各螺絲鎖固情形，並於 2 級（3A）檢修依規定下機清潔檢測時，應更換螺絲彈簧墊圈，以防止類似事件發生。</p>
4	03月02日 12時01分	九曲堂站	第 3192 次車行駛至九曲堂站出發號誌機時，本務機車 ATP 系統故障，經處理後，晚 24 分鐘開車。	編組 ED838 號 ATP 系統無法正確接收感應子 ATP 訊號（傳輸中斷），肇致 ATP 作動，列車緊急緊軔。	<p>一、請機務處全面啟用 ATP 系統車上設備模擬台，且以熱機擬模各運轉條件，藉以篩檢出故障模組，並給予處理，以確保系統上線不故障。</p> <p>二、請機務處所屬全面清查 BTM，並對使用較久的 BTM 送廠維修更新。</p>
5	03月03日 08時23分	南平~鳳林 間	南平站繼電器室 IO 卡板（電子連鎖用）故障，造成南平站上行進站號誌機及下行出發號誌機故障，號誌故障時間計 52 分。	廠商於施工作業後，未立即將纜線孔徑封實，肇致嚙齒類動物侵入繼電室啃咬電纜設備，肇致號誌故障。	<p>一、請電務處督導各電務段全面檢視轄管各繼電室或電器箱是否有封口不實情事，尤其是外包工程，如發現未確實者，應立即封固，並將本案例列入教育訓練材料，加強同仁危機意識。</p> <p>二、請電務處督導花蓮電務段針對南平~萬榮轄區，全面檢視因工程有穿纜線之箱體及繼電器室</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					封固情形。
6	03月03日 09時07分	新營~金崙 間	因臺電高雄興達電廠開關場事故，臺灣各地出現大停電現象，肇致 09:18 起新營~金崙間電車線無電及號誌故障，各地啟動辦理公路接駁，後續台電陸續復電，電車線部份 10:47 起新營~西勢、10:58 大武~金崙、11:01 西勢~佳冬、11:30 佳冬~大武電車線陸續恢復供電後，新營~金崙間電車線全面恢復供電，號誌故障部份經號誌單位查修後全部於 11:00 恢復正常，號誌故障時間計 100 分鐘。	因臺電瞬間斷電後，發電機電源準備投入時，臺電又馬上恢復電源，快速切換時使充電機異常，區間多處站場聯鎖故障。	請電務處督導所屬各電務段定期測試轄區內 ATS 切換功能，以確保號誌於臺電停電時還能正常作業，並將本項納入不定期督導項目。
7	03月03日 09時07分	富源~瑞穗~ 三民~玉里~ 東竹站間	因臺電高雄興達電廠開關場事故，台灣各地出現大停電現象，肇致 09:20 富源~瑞穗~三民~玉里~東竹站間各區間號誌故障，號誌故障部份經號誌單位查修後全部於 11:00 恢復正常，號誌故障時間計 100 分。	因臺電瞬間斷電後，發電機電源準備投入時，臺電又馬上恢復電源，快速切換時使充電機異常，區間多處站場聯鎖故障。	請電務處督導所屬各電務段定期測試轄區內 ATS 切換功能，以確保號誌於臺電停電時還能正常作業，並將本項納入不定期督導項目。
8	03月03日 19時52分	嘉義~南靖 站間	嘉義~南靖站間西正線 K298+068 處電車線主吊線垂落，即封鎖該區間，20:55 電力維修車進入現場搶修，23:13 搶修完成恢復雙線行車。	<ul style="list-style-type: none"> 一、新進吊車司機未辦理相關教育訓練或危害告知導致吊車司機操作位置不佳，造成視線盲點。 二、相關吊車手及監督人員呼喚應答無相當程度之默契。 三、路線旁施工，未依規定辦理斷電封鎖，導致影響行車。 四、施工前未詳細評估降險作為，同時相關防護措施及備案未辦理施作及準備。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、吊車司機辦理相關教育訓練，同時培養熟悉之吊車司機及監督人員。 二、對於高風險施工，應於夜間辦理斷電封鎖後施作。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
9	03月04日 12時18分	基隆站	第 2203 次車車長於基隆站，因身體不適，致未於指定時間報到，車站依四層防護，改由基隆站值班站長擔任 2203 次車車長工作，計基隆站晚 3 分鐘開車。	第 2203 次車長於基隆站，因身體不適，於原值乘第 2134 次車到達基隆站後，因身體不適，即搭乘其他列車至七堵就醫，肇致第 2203 次開車時無車長值乘。	請運務處督導各運務段落實「乘務人員四層防護機制」，於車班人員上班時，應確實注意其精神狀況，如發生異常時，應立即更換。
10	03月04日 17時28分	員林站	員林站東主正線下行出發號誌故障，18:55 於查修中自復恢復正常，號誌故障時間計 87 分鐘。	員林站內繼電器 ERDR 接點不良，肇致外線查核條件未動作。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導各電務段加強所屬號誌查修人員專業訓練，尤其是不明原因肇致號誌故障且自復者，更應加強檢測查明原因，及將本案例入教育訓練教材。 二、請各段於每月保養繼電器時，量測相關接點接觸導通情形，若阻抗較大，請立即更換並於保養卡上註記相關資訊且造冊紀錄，以利觀察材料生命週期。
11	03月05日 14時45分	員林站	員林站因 ERDR 繼電器接點不良(進路無法建立)，肇致員林站東主正線下行出發號誌機故障，16:00 修復正常，號誌故障時間計 75 分鐘。	員林站內繼電器 ERDR 接點不良，使外線查核條件未動作。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處督導各電務段加強所屬號誌查修人員專業訓練，尤其是不明原因肇致號誌故障且自復者，更應加強檢測查明原因，及將本案例入教育訓練教材。 二、請各段於每月保養繼電器時，量測相關接點接觸導通情形，若阻抗較大，請立即更換並於保養卡上註記相關資訊且造冊紀錄，以利觀察材料生命週期。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
12	03月05日 22時10分	民雄~嘉義 站間	鐵道局辦理民雄~嘉義站間東正線臨時軌切換工程，因其承商設於民雄站新繼電器室之嘉義站出發條件訊號未送達，造成民雄站西正線下行出發號誌機故障，於次日6日00:13修復，號誌故障時間計113分。	民雄站繼電器室之「SWURQBR 繼電器未與底座確實插緊，致「接點接觸不良」，肇致號誌故障。	一、請鐵道局全面清查確認鎖固後，將繼電器螺栓鎖固並畫線註記及每月定期辦理繼電器室巡檢，直至錄影監視設備設置完成，以確保設備無虞。 二、請電務處於鐵道局辦理號誌切換前，務必召開切換前會前會，確認有關號誌聯鎖條件及測試，並做成會議紀錄。
13	03月06日 14時00分	雙溪~三貂 嶺站間	第7527次車行駛至雙溪~三貂嶺站間，因細雨軌面濕滑致機車動輪空轉，14:18退回雙溪站，14:38本次車雙溪站再開，共延誤73分鐘。	細雨軌面濕滑，致黏著力下降，肇致列車動輪空轉無法爬坡。	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。
14	03月06日 16時40分	南靖站	第522次車於南靖，因本務機車發生電氣室冒煙，無法處理，即以惰速運轉進入嘉義站，於嘉義站加掛前位機車後，晚57分鐘開車	本務機車E207號第二馬達電樞接地及接地繼電器變壓器(GRT)燒損，致機車不出力。	一、請機務處將GE機車牽引馬達動力接地故障處理列入機班在職教育訓練教材，尤其是按復位按鈕部份，避免衍生GRT燒損。 二、請機務處各廠、段辦理GE機車1B級以上檢修時，施作牽引馬達整流子面清掃並以酒精擦拭，避免粉塵堆積，致絕緣值降低，另於2級以上檢修實施牽引馬達絕緣值檢測。
15	03月09日 05時33分	彰化機務段	第3137次車，於彰化機務段整備時，因本次車輔助風泵故障，致空氣壓力不足無法升弓，經處理後，本次車彰化站晚32分鐘開車。	一、因平交道架空電車線高度調至5,723mm，集電弓限高閥設定96mm頂升高度不足，致車輛集電弓限高閥作用，集電弓風缸空氣洩，肇致集電弓風缸壓力不足下降弓。	一、請機務處督導新竹機務段將所屬EMU800型限高閥間隙調整至上限值100mm。及嘉機務段將所屬EMU800型限高閥間隙調整至上限值105mm，追縱使用1個月後，再調回原規定值

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				二、將限高閥復位，量測距離為 96mm，屬正常規定值。	100mm。 二、請電務處督導所屬各電力段巡檢轄管平交道接觸線高度是否有超出 5,400 mm 情事，如有應儘速調整至 5,400 mm 以下，並通知機務處各機務段加強 EMU800 型日檢工作。
16	03月09日 20時22分	瑞穗~池上 站間	臺東縣政府北北東方 62.3 公里，發生芮氏規模 5.6 震，瑞穗~池上站間按地震 4 級規定辦理，經工、電派員巡查於 22:45 回報正常，路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.6 震。	存查。
17	03月10日 11時30分	南港~汐止 站間	南港~汐止站間西正線上行第 2 閉塞號誌機綠燈保險絲接觸不良，造成號誌故障，12:07 修復，號誌故障時間計 37 分。	南港~汐止站間西線上行第 2 閉塞號誌綠燈 LED FUSE 不良。	請電務處督導各電務段於設備保養時，加強量測各分路負載電流，如遇有異常應立即查修，並對老舊設備預先進行更換，以維持設備妥善率，及於更換零件、纜線後於保養卡上註記相關資訊，並造冊記錄電纜生命週期。
18	03月11日 04時59分	潮州站	第 108 次車於潮州基地，因控制車列車無線防護系統故障，經更換編組後，晚 68 分鐘開車。	第 108 次車於潮州基地辦理出庫整備「列車無線防護測試」時，因處於訊號死角，致無法辦理「列車無線防護測試」，擬於潮州站再辦理測試，因已超出「列車無線防護測試」範圍，故無法完成本次車「列車無線防護測試」。	一、請機務處將本案列入機班在職教育訓練教材，於編組出庫整備時，遇「列車無線防護測試」訊號異常時，應試著移動位置再辦理測試，如系統確實故障，應立即更換編組行駛。 二、請電務處儘速洽「行車調度無線電話」維護廠商（三商）偵測是否仍有訊號死角，並督導改善。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
19	03月11日 08時39分	臺南站	臺南站因 104T 及 106T 之雙計軸當機，造成臺南站東主正線下行出發號誌機故障，09:09 將計軸重置後恢復正常，號誌故障時間計 30 分。	係因 106T、104BT 雙計軸故障落下造成軌道區間佔用，使出發號誌無法建立。	請電務處督導所屬各電務段全面清查所轄雙計軸區間，舊軌道電路之連軌線是否確實接妥並接地，避免接地不良，於列車行經時之震動，產生突波干擾，肇致計軸器故障。
20	03月11日 12時45分	永樂~東澳 站間	第 642 次車於永樂~東澳站間 K9+500 處，發生客車用電故障且機車駕駛室有焦味，無法處理，令本次車前程東澳~花蓮站間停駛。	本務機車 E404 號 MA 控制卡箱內電源供應 1135、1136 卡故障，肇致客車用電故障。	請機務處各廠、段於 2 級以上檢修時施作電子卡輸出訊號檢測，確保電子卡功能正常，並於 2B 級以上檢修，辦理客車用電力負荷試驗，確保發電機組之功能及穩定性，另於 3 級以上檢修，預防性汰換故障頻率較高之零件，以提升電子卡之穩定性。
21	03月11日 18時18分	苑裡站	第 554 次車於苑裡站，因第三車踏面擦傷，肇致列車行駛中第 3 車車底有異音，於七堵經列檢確認該車踏面擦傷已超過限度無法續行，經更換車廂處理後，七堵站晚 43 分鐘開車。	因編組 FPK10432 號韌力過大，造成車輛踏面擦傷。	請機務處督導所屬各廠、段於各型車輛各級檢修時，對於韌機系統應依規定值調整，以杜絕類似事故再發生。
22	03月11日 21時35分	新豐~竹北 站間	因新豐~竹北站間 24V 充電機不充電，造成該新豐站東線下行出發號誌機、西線上行進站號誌機故障，22:10 修復，號誌故障時間計 35 分。	新豐~竹北站間號誌用 24V 充電機不良，肇致輸出電流約 4.8A、電壓 14V，肇致號誌機無法正常顯示號誌。	一、請電務處督導各電務段於設備保養時，加強充電機電流及電壓檢測，如遇檢測數值異常者，應立即查修。 二、請電務處督導所屬各電務段針對號誌用電池全面辦理特檢，遇有異常者，應立即更換，以確保號誌機正常運作。 三、電務處辦理智慧化提升案中 (SRCIMS) 已於 4/12 開處級特定資格會議，預備開局特定資格。預計於進行電子聯鎖更新時，

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					將電源納入監控系統，以提早預防電源不穩或電源設備故障前即予以查修或更換。
23	03月13日 07時05分	楊梅~富岡 站間	第 1 次車於楊梅~富岡站間，因本務機車發生動力限制故障，經處理後續駛，共計延誤 25 分鐘。	本務機車 E414 號第二馬達跳火。	請機務處各廠、段辦理 GE 機車 1B 級以上檢修時，施作牽引馬達整流子面清掃並以酒精擦拭，避免粉塵堆積，致絕緣值降低，及於 2 級以上檢修實施牽引馬達絕緣值檢測。
24	03月14日 14時51分	福隆站	第 175 次車於福隆站，因本務機車發生不出力情事，經處理後，晚 18 分鐘開車。	一、司機員對於突發故障處理不熟悉。 二、因電車線暫態性電壓過高，造成機車保護裝置作動 VCB 切開。	請機務處將本案例列入司機員在職訓練教材，以縮短車輛故障延誤時間。
25	03月14日 17時38分	花蓮站	第 4227 次車於花蓮站，因編組第 2 車車頂冷氣蓋板有異常情況，駛至漢本站，發現該冷氣蓋板掀起情況，即令本次車前程漢本~宜蘭站間停駛。	因編組 EP542 號空調機外蓋螺絲彈簧墊圈老舊，鎖固力降低致防鬆脫失效，後因列車行駛空調機震動終致螺絲陸續鬆動脫落，肇致冷氣蓋鬆脫。	一、請機務處督導各廠、段於各型機車車輛施行1級(2A)檢修時，應確認空調機各螺絲鎖固情形；2級(3A)檢修依規定下機清潔檢測時，應更換螺絲彈簧墊圈，以防止類似事件發生。 二、請機務處督導各機務段針對 EMU500型車輛空調機機體(含備品)及機座螺絲(孔洞)，施以特別檢查，且需在螺絲鎖固位置劃上標記，並紀錄備查；前項特檢於3月31日前業已完成。 三、請機務處加強督考車輛外包廠商車輛檢修及抽檢工作，以維車輛維修品質。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
26	03月14日 19時30分	臺中~社頭、沙鹿~彰化及成功~追分站間	南投縣政府南南西方 4.3 公里，發生芮氏規模 4.0 地震，臺中~社頭、沙鹿~彰化及成功~追分站間按 3 級地震規定辦理，20:07 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
27	03月15日 10時41分	合興站	第 1812 次車於合興站，因機車引擎故障，經處理後，晚 26 分鐘開車。	編組 DR1012 號閉斷閥端子接線處老化鬆動致有時通電不良，閉斷閥不作用造成 P 引擎停機。	請務處全面檢查 DR1000 型柴油客車之 P 引擎閉斷閥端子接線，發現老化、鬆動等不良現象時，予以換新重新壓接，並於 2 級以上檢修時加強閉斷閥功能作用檢視，遇不良時即時檢修，及於整修閉斷閥線路時，確實整線壓接端子。
28	03月16日 08時34分	屏東~林邊間	臺東縣政府西南方 60.3 公里發生芮氏規模 4.7 地震，潮州基地震度 4 級，加祿及枋野站震度 3 級，令屏東~林邊間按 4 級地震規定辦理、林邊~中央號誌站按 3 級地震規定辦理，經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀，10:39 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.7 地震。	存查。
29	03月17日 05時31分	橋頭~岡山站間	第 3118 次車行駛至橋頭~岡山站間筆秀路平交道時，因該平交道電車線高度為 5.6 米（電車線高度太高），造成本次車編組集電弓限高閥作用，肇致編組集電弓自動降下無法升弓，無法處理，令本次車前程岡山~嘉義間停駛。	因平交道架空電車線高度調至 5,600 mm，集電弓限高閥設定 96mm 頂升高度不足，致車輛集電弓限高閥作用，集電弓風缸空氣洩，肇致集電弓風缸壓力不足下降弓。將限高閥復位，量測距離為 96mm，屬正常規定值。	一、請機務處督導新竹機務段將所屬 EMU800 型限高閥間隙調整至上限值 100 mm。及嘉機務段將所屬 EMU800 型限高閥間隙調整至上限值 105mm，追蹤使用 1 個月後，再調回原規定值 100mm。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					二、請電務處督導所屬各電力段巡檢轄管平交道接觸線高度是否有超出 5,400 mm 情事，如有應儘速調整至 5,400 mm 以下，並通知機務處各機務段加強 EMU800 型日檢工作。
30	03月17日 14時25分	富里站	第 6077 次車於富里站，因本務機車輔助電路接地，無法處理，由台東機務段派救援機車前往富里站擔任救援，本次車晚 85 分鐘開車。	本務機車 E405 號輔助變壓器(AT)接地，致輔助電路接地。	請機務處各廠、段辦理 GE 機車 2 級以上檢修時，施作輔助設備絕緣檢測及輔助變壓器(AT)清掃作業，並於 4B 級檢修，將輔助變壓器(AT)拆下辦理完整清掃作業及檢測。
31	03月17日 17時29分	基隆站	第 1247 次車於基隆站，因本次車編組空氣壓力無法建立，無法處理，於基隆站先改由第 1249 次車編組替駛，本次車晚 15 分鐘開車。	因編組 ED806 號司軔閥中繼活塞的大模板不良，造成均勻風缸氣室的氣壓大於 BP 氣室氣壓，兩氣室壓力不平衡，中繼活塞頂部往上衝撞到供氣閥閥頭，造成過充氣現象。	請機務處督導各廠、段追蹤 EMU800 型司軔閥中繼活塞大模板之情況，及研議訂定更換周期。
32	03月18日 20時50分	善化站	善化站因第 12B 轉轍器馬達換向器不良，造成第 12A/B 轉轍器定位故障，肇致該站東主正線下行出發號誌機故障，22:28 恢復正常行車，號誌故障時間計 98 分。	善化站第 12B 轉轍器馬達內部換向器不良。	請電務處各電務段於每月進行轉轍器保養時，加強檢測換向器功能，遇有異常者，應立即維修或更換，以保持轉轍器設備妥善率。
33	03月20日 09時42分	新埔站	因新埔站東主正線下行出發號誌機 LED 綠燈異常，10:05 修復，號誌故障時間 23 分鐘。	新埔站東主正線下行出發號誌機綠燈燒損，致 ATP 接收到之號誌條件為無燈訊號。	一、請電務處督導所屬各電務段全面檢測轄管 ATP 燈號板設計偵測功率應為 >3.25W，如發現未符合標準者，應立即改善，並請高雄科技大學張簡教授協助提高 ATP 燈號板功率，以杜絕類似事故再發生。 二、彰化電務段於 111 年 3 月 21 日辦理上述工程號誌燈故障分析

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					與改善說明會議，並請廠商分析故障原因。
34	03月21日 09時46分	岡山~保安 站間	因岡山站第4股道383-12C電車線門型架上，因鳥正築巢且陰雨致短路，肇致岡山~保安站間電車線跳電，11:14清除鳥巢恢復正常行車。	鳥類築巢於門型架及陰雨，肇致電車線短路、跳脫，且再送電仍跳電、無法送電。	請電務處督導各電力段全面巡查轄管電力設備是否有鳥築巢情事，尤其是鳥類繁殖季節及經常築巢地點，更應加強巡查，如發現有常築巢情事時，應立即清除，並請研議於門型架裝設阻礙物，以阻止鳥類於門型架築巢。
35	03月21日 09時59分	上員~榮華 站間	因上員~榮華站間K11+800處路樹倒塌，致路線不通，11:06移除路樹路線，恢復正常行車。	因連日豪雨致樹木隨土石滑落，肇致路線不通。	一、請各工務段辦理查道時對路軌地段高大樹木進行加強巡查，如不影響設備及行車安全，在人員安全無疑下，則進行砍伐相關作業予以防範。 二、請各工務段務必詳實調查造冊列管（如道旁路樹、竹叢之高度、倒塌後有侵入電車線、路線之虞者均屬之），並積極剪修改善。
36	03月22日 17時41分	鶯歌站	第1227次車於鶯歌站，因本次車VCB不閉合故障，經處理後續駛，駛至桃園站編組EP607號山側中間車門亦發生故障，經處理後，晚33分開車。	編組EP607 DCCT(直流成份比流器)使用年久老化，發生暫態性故障，致VCB不閉合。	一、請機務處訂定DCCT使用年限，定期更換(新竹機務段已於111/3/24申請採購DCCT)。 二、請機務處督導所屬各廠、段辦理SIV轉供把手止擋螺絲特檢，並於2級以上保養施行SIV轉供測試時，同時檢查轉供把手確定穩固。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
37	03月23日 01時41分	富里~瑞穗 間	花蓮縣政府南方 62.6 公里發生芮氏規模 6.6 地震，玉里站震度 5 級，蘇新、南澳、和平、花蓮、壽豐、光復、池上、關山、臺東震度 4 級，令富里~瑞穗間按 5 級地震規定辦理、全線其餘區間(除竹南~苗栗 2 級)按 4 級地震規定辦理，經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀，06:04 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 6.6 地震。	存查。
38	03月23日 05時38分	七堵站	第 1A 次車於七堵站，因本務機車軋機系統故障，無法處理，於七堵站加掛前位機車後續駛，晚 65 分鐘開車。	本務機車 E407 號自閘本體與均衡風缸切斷閘座接觸面有些微蛀孔，致司軋閘作用狀態不穩定。	請機務處 GE 機車所屬廠、段於 2 級以上檢修，實施軋機試驗，及於 2B 級以上檢修時，施作司軋閘拆解並檢視內部組件接觸面，若有蛀孔或刮痕者，應立即更換不良元件。
39	03月23日 09時54分	花蓮站	第 561 次車於花蓮站，因編組旅客資訊系統主機故障，經處理後，晚 20 分鐘開車。	編組 FPK11405(PISC)主機通訊電路板之 IC 損壞，致部分車輛 DI 無法正確顯示車次。	請機務處各廠、段於施行一級以上檢修辦理檢視旅資設備，如發現異常時，應立即查修或更換。
40	03月23日 12時20分	龜山~頭城 站間	第 6244 次車於至龜山~頭城站間，因本務機車直流成分 ICDP2 過高，經處理後續駛，共計延誤 22 分鐘。	本務機車 E223 號第四牽引馬達跳火，肇致動力接地。	一、請機務處將 GE 機車動力接地故障處理，列入機班在職訓練教材。 二、請機務處各廠、段辦理 GE 機車 1B 級以上檢修時，施作牽引馬達整流子面清掃並以酒精擦拭，避免粉塵堆積，肇致絕緣值降低，及於 2 級以上檢修實施牽引馬達絕緣值檢測，並於 2B 級以上檢修，施作直流成分偵測作用值檢測。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
41	03月23日 17時18分	瑞穗~富里 間	臺東縣政府北北東方 66.7 公里，發生芮氏規模 4.4 地震，玉里站強震觀測系統顯示 3 級，瑞穗~富里間按 3 級地震規定辦理，18:17 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.4 地震。	存查。
42	03月24日 04時45分	壽豐~瑞穗 間	花蓮縣政府南南西方 61.1 公里，發生芮氏規模 4.8 級地震，壽豐~瑞穗間按 3 級地震規定辦理，06:07 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.8 級地震。	存查。
43	03月24日 05時38分	崇德~富里 站間	花蓮縣政府南南西方 63.3 公里，發生芮氏規模 5.3 地震，花蓮、光復、玉里各 3 級，崇德~富里站間按 3 級地震規定辦理，09:28 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.3 地震。	存查。
44	03月24日 11時43分	七堵站	第 9988 次車(工程維修車)於七堵站，該進站第 2 出發號誌機為顯示險阻，該車發現險阻，剎車不及已越過該號誌機，經通報七堵站後後續行。	<ul style="list-style-type: none"> 一、工務養護總隊之指揮員及軌道檢查車司機員對於路線及號誌設備不熟悉。 二、臺北工務段未落實電報傳遞機制，指派指揮員隨乘。 三、軌道檢查車進入臺北工務段轄區，發現臺北工務段應指派指揮員而未員隨車值乘，仍繼續行駛。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請工務處督導所屬各段、隊落實指揮員轄區制，於工程車維修需越區運行時，非有該轄區指揮員隨乘，不得越區運行。 二、請工務處針對指揮員工作班指派，研議可行方案（並副知營運安全處備查），以杜絕類似事故再發生。 三、請工、電二處研議多輛工程車維修連掛行駛時（尤其動力控制車不在前位），列車運行速度及相關事宜。
45	03月24日 20時27分	銅鑼站	第 147 次車於銅鑼站，因本務機車電瓶接觸器無法閉合，肇致機車無法出力，加掛補機後續駛，共計延誤 68 分鐘開車。	本務機車 E1031 號 BVR 繼電器線圈斷路，造成電瓶接觸器無法閉合。	請機務處針對 GE 機車所屬廠、段辦理 2 級以上檢修時，施作電瓶電壓繼電器(BVR)作動檢查，並於 3 級以上檢修，施作電瓶電壓繼電器(BVR)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					各接點檢測，及汰換不良元件，並研議繼電器更新週期。
46	03月26日 14時18分	桃園站	第 561 次車於桃園站，因編組部分車門無法開啟及車廂內照明熄滅，無法處理，編組迴送至新竹列檢處理後恢復正常，即恢復辦客。	本務機車 E214 直流成分偵測異常，造成客車供電跳脫。	一、請機務處將本案列入機班教育訓練教育，並將「GE 機車動力限制及客車供電異常處理」列入教育訓練科目。 二、請機務處各廠、段於 GE 車 2 級以上檢修，實施直流成分偵測(ICDP)作用檢視，並於 2B 級以上檢修施作 ICDP 作用值檢測。
47	03月27日 18時45分	汐止~南港 站間	汐止~南港站間因鐵屑短路及計軸當機，造成號誌故障，19:30 修復，共計延誤 45 分鐘。	汐止~南港間 B1((6L)T)、B2 軌道有鐵屑在夾膠間及 14AT/(6L)T 計軸呈現當機狀態，肇致盤面佔用燈亮。	一、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。 二、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廢除成雙計軸。
48	03月28日 17時00分	玉里~臺東 站間	花蓮縣政府南南西方 102.3 公里，發生芮氏規模 4.6 地震，關山站強震觀測系統顯示 3 級，玉里~臺東站間按 3 級地震規定辦理，17:43 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.6 地震。	存查。
49	03月28日 22時23分	彰化站	第 2284 次車於彰化站，因編組 EMC701 號雨刷馬達故障，無法處理，於彰化站另編 替駛，本次車晚	編組 EMC701 因司機側雨刷馬達燒損卡死，導致透過傳動線連結之助理側雨刷機構亦卡死無法作用。	編組 EMC701 因司機側雨刷馬達燒損卡死，導致透過傳動線連結之助理側雨刷機構亦卡死無法作用。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			36 分鐘開車。		
50	03月30日 05時20分	苗栗站	第 1128 次車於苗栗站，因司機員腹痛無法繼續值乘，後另指派司機員值乘，本次車晚 25 分鐘開車。	第 1128 次車司機員氣胸(肺泡破裂)，緊急送醫。	<p>一、請機務處督導各機務段加強宣導，嚴禁司機員抱病出勤上班乘務，及要求運轉值班人員對於司機員出勤上班報到時，應主動觀察司機員其身心狀態，若發覺有異時，應立即詢問並立即指派其他機班替駛。</p> <p>二、請機務處加強宣導司機員做好自我健康管理，如發生身體不適，應立即主動通報運轉室值班人員，以利緊急應變。</p>
51	03月30日 22時21分	壽豐~瑞穗間	花蓮縣政府南南西方 31.8 公里，發生芮氏規模 3.9 地震，光復 3 級，壽豐~瑞穗間按 3 級地震規定辦理，23:18 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 3.9 地震。	存查。
52	03月31日 23時22分	大橋站	第 3288 次車司機員，誤以為該次車台南站~嘉義間為迴送列車，故於台南站重新設定 ATP 輸入列車資訊為 3288B 次車，肇致 ATP 系統無法啟動大橋站停車機制，致超過月台停車，經換端駕駛退回辦客，共計延誤 69 分鐘。	第 3288 次車司機員未確認該列車終點站為永康站，提前於臺南站將 ATP 列車資訊改為第 3288B 次車（起始站永康站），肇致 ATP 系統無法啟動大橋站停車機制。	<p>一、請機務處各機務段運、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。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。</p> <p>二、請機務處研議改點後工作班內容有變更者於乘務員工作報單上註記，並於機班上班報到後當面提醒。</p>