

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 11 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	11 月 03 日 17 時 23 分	南靖~嘉義間	17:23 第 142 次行經南靖~嘉義間西正線(K304+900 處)，1 民眾侵入路線，司機員發現後緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞及(當場死亡)，17:53 路警到達現場，18:53 路警蒐證完畢，並報請檢察官同意後，第 3029 次現場開車。	民眾於南靖~嘉義間西正線(K304+900 處)侵入路線，遭第 142 次撞及(身亡)。	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	11 月 03 日 20 時 54 分	新豐站	20:54 第 1247 次進新豐站 4 股道時(K95+586 處)，司機員聽到撞擊聲即通報新豐站，經站員前往查看發現有一名旅客在 3、4 股道中間(僅輕微擦傷)，21:17 受傷旅客由救護車送醫，21:55 路警蒐證完畢後放行，21:58 第 1247 次現場開車。	旅客於新豐站 4 股道侵入路線，遭第 1247 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	11 月 10 日 06 時 32 分	埔心-楊梅間	06:32 埔心-楊梅間瑞塘里平交道(K74+631)告警啟動，遮斷桿作動過程中，1 騎士闖越平交道後滑(摔)倒於東正線路線上(平交道告警有作動)，1 位熱心民眾先按壓平交道告警按鈕後，再將傷者拉至西正線，另 1 民眾於移動車輛過程中，因 1107 次煞車不及致撞及該摩托車，07:40 路警蒐證完畢，08:01 移除現場摩托車殘骸，08:09 路線恢復正常行車行駛。	騎士闖越埔心-楊梅間瑞塘里平交道(K74+631)(平交道告警有作動)。	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
4	11月15日 10時29分	臺中站	10:29 第 109 次進臺中站 2 股道時，1 名旅客侵入路線，司機員發現後立即緊急剎停車並鳴笛示警惟仍撞及，即通報相關單位，10:32 路警到達現場，10:43 救護車抵達，11:04 受傷旅客由救護車送醫，11:05 報請檢察官同意放行，11:13 本次車晚 43 分開車。	旅客由臺中站 2 股道侵入路線，遭第 109 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。

行車異常事件（共 64 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	11月3日 06時22分	七堵站	06:22 七堵站 161B 號轉轆器反位故障，即通知號誌單位查修，經處理後於 09:25 號誌恢復正常，故障時間計 183 分。	螺絲鬆脫(未完全鎖緊)致轉轆器桿件位移。	於平時保養時加強檢查螺絲固定，並於工電聯檢時加強檢視。
2	11月3日 11時28分	七堵站	11:28 七堵站 157B 號轉轆器定位故障，即通知號誌單位查修，經處理後於 11:58 號誌恢復正常，故障時間計 30 分。	螺絲鬆脫(未完全鎖緊)致轉轆器桿件位移。	於平時保養加強檢查螺絲固定，並於工電聯檢時加強檢視。
3	11月3日 18時00分	山佳站	18:00 山佳站 15 號轉轆器故障，即通知號誌單位查修，18:25 先將轉轆器暫固定於反位使用，18:50 號誌人員到現場並請車站扳至定位時已恢復正常，後續量測電壓也都正常，19:22 號誌恢復正常，後續觀察幾班列車通過皆正常，故障時間計 82 分。	轉轆器動作桿老舊不良（動作桿螺紋過淺）。	於每月巡檢詳細檢查轉轆器桿件螺紋，若有不良應立即排定夜間更換。
4	11月3日 18時49分	樹林站	18:49 第 4046 次於樹林站因本務機車雨刷故障，司機員請求技術支援處理無效後，於樹林站與 4197 次互換編組後開車，計增延 38 分。	一、馬達電容器與電樞轉子線圈接觸磨損肇致短路，使 NFB 跳開。 二、受山佳號誌故障影響及安排等待晚到車次編組更換導致延誤。	一、辦理雨刷馬達功能特檢。 二、辦理採購 175ST，後續預計於 3B 以上檢修辦理全面更新。 三、新購料件未到前，於 3B 以上進廠檢修時，針對同批料件雨刷馬達增加拆卸並檢查內部有無電容器與轉子線圈接觸情形。
5	11月3日 20時25分	二水~林內間	2921 次行經二水~林內間惠民村平交道(K248+255)撞及異物(樹幹)，致跳線掛架損壞及跳線脫落，即報有關單位。經司機員檢查可續行，現場增延	公路車輛拖行 1 樹幹於平交道上脫落遭列車第 2921 次撞及。	透過媒體、海報與文宣加強宣導，車輛及行人行經平交道時，若發現有異物侵入軌道或發生緊急狀況，應立即按下平交道旁設置之紅色「緊急按

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			12 分開車。		鈕」(或撥打 1933 緊急通報專線)，提醒後續來車注意並盡速排除異常，以確保行車安全。
6	11 月 4 日 07 時 09 分	花蓮站	第 4513 次於花蓮站，因編組 EP537 號車電瓶電壓(85V)過低，經司機員請求救援後更換編組，計增延 24 分開車。	EP537 110V 充電器 SCR(矽控整流子)阻值異常。	一、辦理 EMU500 型 110V 充電器並聯時 SCR 組抗值(大於 22K Ω)特檢。 二、於 EMU500 型 4 級維保作業時更新 SCR。
7	11 月 4 日 12 時 20 分	漢本站	12:20 第 415 次行經漢本站時機車無動力，經司機員處理無效，令本次車漢本~樹林間停駛。	ED3111 號軔機控制單元電子卡因電子干擾導致暫時性的動作異常。	一、宣導相關人員(檢修、乘務)遇 EMU3000 型軔機異常故障應急處置 SOP。 二、督促立約商針對不良或疑似故障品電子卡辦理備品更換作業，並針對故障品限期提報調查改善報告。
8	11 月 5 日 12 時 48 分	七堵調車場	七堵站丙調車工作班辦理第 138 次編組調車作業，由 W9 股往北牽引後，再往南推進 W13 股聯掛機車時，因兩邊連結器未完全肘開及對準而錯咬，致擠壓後兩連結器偏移造成車輛設備損壞。	一、調車工資歷較淺，未能明確熟練連結器肘開狀態及確認連結位置。 二、調車員司於執行聯掛時未能協助注意連結器肘開狀態及確認位置是否置中，導致聯掛後錯咬。 三、調車班於值勤作業時，未明確界定同仁應「確認、再確認、再三確認」之執行項目，致現場人員未重複確認連結器肘開狀態即進行聯掛，造成作業異常。	一、透過勤前教育加強宣導，並運用影音教材強化同仁對作業重點項目之理解，以提升本質學能。 二、調車員司於開始值勤作業前，應明確指示調車工、轉轍工應辦理之作業項目及注意事項。 三、調車工於執行聯掛作業前，調車員司應再行第 2 次指認呼喚，確認連結器肘開狀態及連結位置正確無誤後，始得進行聯掛作業
9	11 月 6 日 21 時 15 分	大橋站	21:15 第 3777 次於大橋站 VCB 切開，經重新升降弓無效，令本次車大橋~	DCCT 電源供應 AVR 無 DC-24V 輸出，肇致 VCB 跳開	研議 EMU600 型停用較久車輛，評估是否辦理 4 級測試，如有異常再局部提

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			沙崙間停駛，故障編組由單機迴送嘉義。		升拆檢。
10	11月7日 11時30分	山里~鹿野間	11:30 第 653 次行經山里~鹿野間，機車前進位不出力，司機員請求技術支援無效即請求救援，11:45 退回山里站，令臺東站救援機車前往救援，於聯掛後晚 64 分開車。	E206 號機車前進繼電器 (FDR) 不動作，致前進位不出力。	一、新購繼電器於電子室測台送電測試 4h 以上，無異常後再裝車，裝車啟動測試正常後再安排庫內試車，確認皆無異常後再安排正式運用。 二、新購繼電器安裝位置序號管理，發生故障即詳實記載故障及使用情形，並送回富岡機廠及廠商檢測，並辦理新品的履約保固。
11	11月7日 18時42分	加祿站	18:42 第 3038 次於加祿站，本務電車 VCB 切開，經司機員重新降升弓兩次後恢復正常，出站後因 VCB 再次切開，經轉供後列車續行，枋寮站晚 27 分到。	電車線電壓突波，致 EM560 直流鏈路電壓偵測過低，保護裝置作用 VCB 切開。	辦理宣導司機員 EMU500 型故障應急處理程序。
12	11月8日 05時25分	潮州站	第 108 次於潮州站始發，司機員通報本務機車與第 12 車間 MR 管破裂，經隔離處理後，本次車潮州站晚 26 分開車。	本務機車 (E508) 與第 12 車 (PPM2522) 間客車 MR 管破裂。	一、處理隔離 MR 角塞門時間過久，將本案例作為教材，於機班教育訓練時宣導。 二、優先使用製造日期較新的軟管。
13	11月8日 16時49分	臺中港~竹南間	因後龍變電站跳電，致臺中港=竹南間電車線無電；經電力調配室處理，改由新竹變電站、彰化變電站轉供，17:04 起白沙屯=竹南、苑裡=臺中港站間電車線復電，17:16 起通霄=白沙屯站間電車線復電。	近期甲南變電站電纜異常無法供電，暫由後龍變電站轉供至甲南 N/S，因後龍變電站紅線 Line1 負載增大，電流提高，導致 610 延時跳脫。	目前已將後龍變電站改為 2 經常供電，以各自供單變電器使用，使 1 次側負載電流由 610、620 均分，以防止 610 因負載電流過大導致設備跳脫。
14	11月9日 12時20分	冬山~羅東間	12:20 第 4173 次通報，行經冬山~羅東間東正線 K84+700 處有民眾於路線旁，令該路段限速 25km/hr 慢行，	民眾於冬山~羅東間東正線 K84+700 處侵入路線，未撞及。	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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			12:25 第 218 次行經該路段時，該民眾起身侵入路線，司機員即緊軔停車通報，經冬山站派員將該民眾帶回車站轉請羅東路警處理；第 218 次現場晚 12 分開車。		
15	11 月 9 日 15 時 25 分	五堵貨站	第 7528 次於五堵貨站因本務機車軔機系統故障，即通報並請求救援，16:10 由七堵派救援機車前往救援；現場聯掛後 16:43(晚 83 分)開車。	R213 司軔閥總成控制線接頭鬆脫，致軔機系統異常不鬆軔。	針對 R200 型司軔閥總成控制線接頭全面辦理特檢。
16	11 月 10 日 13 時 00 分	斗南-新營間、田中-斗南、新營-岡山間	13:00 高雄市政府北北東方 72.1 公里，發生芮氏規模 5.3 地震，斗南=新營間按 4 級地震規定辦理，田中=斗南、新營=岡山間按 3 級規定辦理，經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後，15:35 路線恢復正常行駛。	高雄市政府北北東方 72.1 公里，發生芮氏規模 5.3 地震。	存查。
17	11 月 10 日 17 時 59 分	中洲站	17:59 第 3861 次行經中洲站，因停車位置不當(超出月台端末 1.5 個車廂)，經退回指定停車位置辦客後，增延 5 分開車。	未專注於行車工作，疏於確認列車停靠站，肇致中洲站超出月台 1.5 車。	一、ATP 壓 15km/hr 為停靠站限速，應優先注意停車動作。(每半年執行一次)，機班行車運轉工作應由近而遠辦理，利用「節點的先後次序」來進行之教育訓練。 二、確實落實本公司「列車停車位置確認及車門開關確認作業程序」，於確認停車位置正確無誤後，始得開啟全列車車門，並請加強教育訓練，避免類似情事再度發生。
18	11 月 11 日 06 時 25 分	新左營站	06:25 第 415 次司機員於庫內發現第 12 車停留軔機不鬆軔，經列檢協助處理後動力測試正常，編組進新左營站，司機員通報控制員並於 12 車試	一、車長誤扳下第 12 車停留軔機斷路器(PBN)，致 12 車駕駛室與車側停留軔機燈亮。 二、司機操作停留軔機解鎖拉桿未完	一、加強宣導，車長隔離相關開關後，應檢查有無其他開關落下，並通知司機。 二、司機員拉解鎖拉桿後，應依應急

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			隔離 BC1、BC2 後測試動力及鬆軔正常，行經高雄站時，車長通知第 12 車震動大且有刺耳聲響及異味，令本次車高雄~潮州間停駛，由潮州基地另派編組於潮州站替駛，本次車潮州站晚 50 分開。	全、致解鎖不完全，肇致鬆軔不良。	處理手冊操作確認停留軔機已解鎖。 三、檢查員要求司機員應回報 TCMS 故障訊息，使訊息更完整。
19	11 月 11 日 09 時 24 分	瑞芳~八斗子間	09:24 第 4911 次通報 K2+300~900 處因雨勢及路線旁排水溝疑似堵塞，致積水淹及軌面；即時起瑞芳~八斗子間路線暫時不通，經工務單位前往監控水情，10:21 回報雨勢稍退，4916 次八斗子站晚 35 分開車。	鳳凰颱風夾帶豪雨致雨水宣洩不及水淹軌面。	加強清淤以保持排水設施暢通。
20	11 月 11 日 16 時 29 分	瑞芳站	16:29 瑞芳站通報南端 12AB、14AB、16 號及 18 號轉轍器因豪雨淹水致 CTC 及人工皆無法控制，即時起瑞芳~猴硐間路線暫時不通，工務單位於現場持續監控水情，18:27 起四腳亭~瑞芳~猴硐間積水漸退，路線恢復雙線正常行車。	鳳凰颱風夾帶豪雨致雨水宣洩不及水淹軌面。	加強清淤以保持排水設施暢通。
21	11 月 11 日 11 時 05 分	光復~萬榮間	11:05 消防單位通報 1933，光復~萬榮間(公路忠一路附近)有泥流淹及本公司路線，工務單位至現場監控水情，回報光復~萬榮間(K38+900)光復隧道北口上方有淹水，經水利署完成導流工程，淹水情形解除，路線恢復正常行駛。	鳳凰颱風夾帶豪雨致公路泥水雨流入鐵路路線。	加強清淤以保持排水設施暢通。
22	11 月 12 日 06 時 20 分	竹南=清水間	06:20 起竹南=清水間電車線連續跳電，經查係 2504 次區間車、EMU529) 集電弓礙子因颱風影響致髒污跳火 VCB 頻繁切開，導致電車線連續跳	受鳳凰颱風強烈風勢影響，致 EP529 車頂高壓礙子遭塵土污染導致跳火。	於異常氣候期間，請機務處各機務段針對車輛、行車設備異常加強應變。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			電，令本次車竹南-北湖間停駛。		
23	11月12日 12時29分	桃園站	12:29 第 114 次於桃園站開車時，本務機車車上 ATP 故障，經重啟兩次後無效，現場晚 14 分開車，令本次車桃園-鳳鳴間限速 60 km/hr 行駛，續於鳳鳴站再次重啟 ATP 後恢復正常，晚 18 分開車。	E1029 號受到區域性訊號干擾導致 ATP 故障。	受訊號干擾異常致原地重啟失敗時，依規定可限速 60KM/hr 行駛避開干擾地點後，如再失敗，再確認天線設備附近有無金屬或其他干擾物。
24	11月12日 22時02分	大肚溪南號誌站~彰化站間	22:02 第 181 次行經大肚溪南號誌站~彰化站間泰和路平交道(K212+634)東正線撞及不明物，乘務員下車查看未發現異物，惟本務機車前端 MR 管破損，現場停留 15 分開車；經調閱平交道監視器紀錄，係狗群通過平交道致列車撞及。	第181次行經大肚溪南號誌站~彰化站間泰和路平交道(K212+634)東正線撞及動物。	加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。
25	11月13日 07時29分	永康站	07:29 第 3709 次於永康站，因本務機車故障，司機員請求技術支援無效後，令本次車及第 3708 次永康~沙崙、沙崙~善化間停駛。	ET544 CMTR 故障導致 MR 壓力過低。	全面辦理 EMU500 型 CMTR(主風泵延時繼電器)特檢。
26	11月13日 09時22分	宜蘭~南澳間及蘇新~蘇澳間	09:22 在宜蘭縣政府西方 10.6 公里，發生芮氏規模 4.5 地震，宜蘭~南澳間及蘇新~蘇澳間按 3 級規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/h 慢行通過無異狀，10:25 起路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府西方10.6公里，發生芮氏規模4.5地震。	存查。
27	11月15日 07時47分	二水~濁水站間	07:47 第 2904 次於二水-濁水站間因機車故障即請求救援，經彰化機務段技術支援後取消救援並行駛至二水站，令本次車二水-彰化間停駛。	DR1005(後連車)調壓器柱塞偶發性固著，造成風泵不復壓、MR 壓力不足致編組不出力。	一、將本案例納入檢修人員在職訓練課程及 114 年 12 月份機班段訓教材宣導周知。 二、辦理 DR1000 型調壓器功能特檢。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
28	11月16日 10時39分	鶯歌站	10:39 第 117 次通過鶯歌站，東正線下行出發號誌突變(綠燈變紅燈)，經號誌單位至現場處理後恢復正常，號誌故障時間計 169 分。	一、鐵屑致軌道電路短路落下，因監視計軸、軌道電路故障監測未接上，查係鐵道局於施工後未裝回，致盤面軌道計軸故障時未顯示。 二、計軸器先前已發生故障(受近日夜間各單位施工工程車頻繁往返行駛影響，致設備運作異常當機)。	一、通知鐵道局於施工完畢後，應落實收工檢查與測試。 二、計軸器區間於夜間有工程車行駛施工後應於解除封鎖後確認設備是否良好。
29	11月16日 10時43分	永樂~蘇新站間	10:43 第 411 次行經永樂~蘇新站間中性區間時，系統顯示鬆弛不良，司機員求停靠蘇新站檢查，經技術支援無效後，令本次車蘇新~樹調間停駛。	本務車(ED3111)軋機控制單元電子卡因電氣干擾致鬆弛不良。	一、針對檢修、乘務人員宣導 EMU3000 型遇軋機異常故障應急處置 SOP。 二、督促立約商針對不良或疑似故障品電子卡辦理備品更換作業，並針對故障品限期提報調查改善報告。 三、短期內遇有同型異常車輛，先行與他車更換 EBCU(基板及機架)，並追蹤使用情形。
30	11月17日 11時36分	七堵站	11:36 第 7501 次於七堵站進行調車作業時，本務機車車上 ATP 故障，經重開 ATP 兩次無效後即更換機車，計增延晚 143 分開車。	R225 感應子傳輸模組(BTM)傳輸故障致 ATP 故障。	開立保固缺失單並請立約商單體裝機前在測台送電測試 4h 以上，無異常後再裝車。安排試車正常後再正式運用。
31	11月18日 05時07分	二結站	05:07 第 4107 次於二結站，因電車(ET505)SIV1、2 過電流故障，經重新降弓後恢復正常，行駛至宜蘭、四城站皆發生同樣故障情形，令本次車四城~樹調間停駛，	EMU505 編組之 ET505 車主空氣壓縮機內部線圈對外殼接地故障。	針對 EMU500 型編組辦理主空氣壓縮機馬達絕緣特檢(預計 1 月底前完成)。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	11月18日 11時01分	龍港站	11:01 後龍站通報，龍港站南端電車線(西正線)彩帶纏繞，經電力單位處理後，路線恢復正常行車。	龍港站南端電車線有彩帶纏繞。	落實車巡檢視，若發現電車線疑似有外物入侵應立即處理。
33	11月20日 02時09分	玉里站	02:09 電力維修車於玉里站內 7 股轉線時不慎擠壞第 25 號轉轍器，經工務單位處理後於翌日 01:00 修復。	一、指揮員、司機員未依「維修工程車行車運轉標準作業程序」規定，經過轉轍器時，一度停車確認開通方向。 二、站方通知准調後，司機與指揮員仍應注意運轉保持警戒。	一、指揮員於出入庫及封鎖區間扳轉轉轍器後，以行調向司機員做指認呼喚確認轉轍器開通方向，司機員確認、再三確認後始得動作。 二、司機員通過轉轍器時應一度停車確認開通方向是否正確。 三、指揮員扳轉完轉轍器後，須待在轉轍器旁，確認電力維修車安全通過轉轍器後，才可至下一個轉轍器進行動作。
34	11月20日 07時14分	中央~古莊間	07:14 第 3001 次通報，中央-古莊間東正線 K28+092-108 處有爆炸聲響，致電車線無電，10:55 經電力單位搶修完成後恢復送電，11:12 路線恢復正常行車。	研判 IRF 線因隧道內長年潮濕使 28D-012(28K+092) IRF 夾線處鏽蝕斷裂，垂落於導電軌上使其短路無法送電。	一、IRF 夾線處目前先用導電膏固定，玻璃纖維尚辦理採購中，待 115 年 7 月採購完成將利用玻璃纖維包覆夾線處預防水氣滲入。 二、已使用束帶加固南迴線隧道之 IRF，避免斷線時垂落。 三、預計於第二期重置計畫將 IRF 修改設計至隧道壁上，預防漏水鏽蝕 IRF。
35	11月21日 03時43分	花壇~新營間	03:43 在雲林縣政府東南方 17.0 公里發生芮氏規模 4.3 地震，花壇~新營間(含集集線)按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，06:03 起路線恢復正常行駛。	雲林縣政府東南方 17.0 公里發生芮氏規模 4.3 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
36	11月21日 06時49分	吉安~志學間	06:49 第 602 次行經吉安~志學間 K7+0 上坡處(14.8‰)，機車動輪空轉行慢(車速從 36km/hr 降至 17km/hr)，晚 7 分行駛至光復站，經加掛輔機後晚 35 分開車。	軌道潮濕，長上坡出力動輪易空轉無法提速，行控員考量後續爬坡不易，採預防措施加掛救援機車造成慢分。	持續加強乘務人員在遇到車輛動輪空轉時的駕駛模式與故障應急處理訓練。
37	11月21日 17時46分	北埔~景美站間	17:46 第 4227 次車行經北埔~景美站間(K70+500)，沿線草屑沾黏軌面致滑走持續作用，隨即緊急緊軔仍越過景美站出發號誌機，經退回景美站月台辦客後，晚 11 分開車。	雜草碎屑附著於軌面遭車輪反覆輾壓致車輪摩擦係數降低。	辦理每日路線巡查，如有發現類此情形即派員清除。
38	11月21日 18時45分	加祿站	18:46 第 3038 次行經加祿~枋寮間電車 B 故障(自動隔離 2 顆馬達)，經重新降升弓後恢復正常，抵達枋寮站時再次發生同樣情形，重新降升弓後恢復正常，經待避 3331 次及 324 次後，本次車枋寮站晚 38 分開車。	電車線電壓突波，致 EP562 直流鏈路電壓偵測過低，保護裝置作用馬達隔離。	協調將該區間運用車輛由 EMU800 型替代原 EMU500 型運用。
39	11月22日 19時10分	九曲堂站	19:10 九曲堂站通報站內 5 股上行進站地上感應子故障，即通知號誌單位查修，經號誌人員查修並更換料件後恢復正常，故障時間計 127 分。	ATP 地上感應子驅動(BD)板老化故障。	於「113-116 年基礎設施重置第 1 期計畫」-ATP 臨時速限重置工程編列預算，將老舊卡版更新。(上述工程已於 115 年 3 月 6 日決標)
40	11月24日 18時30分	花蓮站	18:30 第 235 次於花蓮站，因本務機車不鬆軔(BC 壓力無法降至 0)，即報相關單位，經司機員重新升降弓並重開 ATP 後恢復正常，晚 16 分開車。	ED3411 號因司機誤按 TCMS 重置按鈕，造成機車動力異常。	發文各段於司機員段訓時宣導，如誤按 TCMS 重置按鈕，應在按升弓復位按鈕才能出力。
41	11月24日 19時21分	斗南~新營間	19:21 在嘉義縣政府東北東方 12.9 公里發生芮氏規模 3.1 地震，斗南~新營間按 3 級規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，19:58 起路線恢復正常行駛。	嘉義縣政府東北東方 12.9 公里發生芮氏規模 3.1 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
42	11月24日 21時01分	永樂站	21:01 第 7556 次到永樂站(南 OS 區間)3 股欲轉入東正線時機車無動力，司機員請求技術支援處理無效，令本次車改以次位機車出力，經調車後晚 52 分開車。	R209 低壓電氣櫃濾心堵塞導致空壓機斷路器積熱跳脫。	一、R209 低壓電氣櫃濾心清潔。 二、辦理 R200 型電氣櫃濾心清潔特檢。
43	11月24日 23時04分	礁溪站	23:04 第 554 次於礁溪站時，本務機車氣軔指示燈亮，經司機員重新升降弓再復位後恢復正常，晚 20 分開車。	E205 號司機操作自閥過程中造成 A1(充氣切斷引導閥)作用，氣軔指示燈亮無法出力，復位後正常。	辦理相關應急處理程序訓練，納入次月段訓測驗備查；並利用駕駛督導時，檢驗機班對 GE 機車 A1 故障處理方法及流程，降低故障處理時程。
44	11月25日 09時46分	北湖~富岡間	09:46 第 7502 次於北湖~富岡間西正線，機車無牽引動力，經技術支援無效後請求救援，富岡基地派單機至現場連掛後續駛。	E331 前進方向繼電器(FDR)線圈電路無法建立致車輛不出力。	一、新購繼電器於電子室測台送電測試 4h 以上，無異常後再裝車，裝車啟動測試正常後再安排庫內試車，確認皆無異常後再安排正式運用。 二、新購繼電器安裝位置序號管理，發生故障即詳實記載故障及使用情形，並送回富岡機廠及廠商檢測，並辦理新品的履約保固。
45	11月25日 10時08分	二水站	10:08 起二水站東正線下行出發號誌故障，號誌單位抵達即已自復；10:55 再次發生相同故障，12:41 經查修後恢復。	閉塞號誌控制器第 7、8 接點老化不良。	加強檢查及預防性更換使號誌能正常運作。
46	11月25日 10時30分	蘇澳新站	10:30 起蘇澳新站 5 股副正線轉 4 股側線之 128 號轉轍器故障，14:25 經號誌單位查修後恢復。	轉轍器 CC 接點繼電器老舊故障。	一、每月巡檢時應加強檢視腳套盒基座是否有生鏽之現象。另針對同時期或同批材料安裝之設備（接點繼電器），予以特檢並將過於老舊之繼電器整修或更換。 二、將於 68EI 電子聯鎖工程中，全面

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					更新轉轍器設備。
47	11月25日 13時18分	古莊號誌站	13:18 第 727 次於古莊號誌站發生機車鼓風機故障，司機員處理無效後請求救援，經處理後恢復正常，現場晚 54 分開車。	E215號延時模組(TDM2)不良，致使ATD太早動作，造成鼓風機交流電壓無觸發造成鼓風機不運轉。	辦理E200型TDM2功能檢查(於1月底完成)。
48	11月25日 17時16分	臺中站	17:16 第 135 次於臺中站(東主正線)進站時，1 旅客自月台第 5 車位置侵入路線，司機員發現後立即緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞及，即通報相關單位，17:22 路警到達現場，17:25 救護人員抵達，17:48 旅客(明顯外傷、意識清楚)由救護車送醫，現場經路警蒐證後於 18:10 放行，現場晚 50 分開車。	旅客由台中站月台侵入路線，遭第 135 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。
49	11月25日 17時28分	樹林~板橋間	17:28 第 282 次(普悠瑪)行經樹林~板橋間西正線時，上行第一閉塞地上感應子異常(壓速 25km/hr)，18:13 經號誌單位修復後恢復正常行車。	樹林~板橋間西正線上行第一閉塞號誌綠燈，因 LED 燈具老化燒毀，致發生故障。	汰換使用較久之 LED 燈，並於更換後確實紀錄並保存，作為未來 MMIS 基礎資料。
50	11月26日 01時45分	基隆站	01:45 基隆市警通知七堵路警一毒犯駕駛自小客車拒檢逃逸自文安里平交道(K0+926)侵入路線往基隆方向行駛，02:15 路警沿線查找發現自小客車爆胎卡在東正線上(距基隆站月台約 100 公尺)，現場未查獲駕駛，02:44 七堵路警通報基隆站，經聯繫拖吊業者，表示無法進入路線處理，改由工務單位自七堵派怪手前往，04:51 將肇事車輛移至路線旁，惟因東正線南端 OS 區間護軌、扣件受損致軌道占用燈亮，影響基隆站第 1、2	自小客車毒犯駕駛拒檢逃逸，自文安里平交道(K0+926)侵入路線。	已請七堵路警辦理後續事宜。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			股道，07:03 工務單位搶修完畢，09:09 號誌單位修復計軸 1 系，恢復雙線行車。		
51	11 月 26 日 04 時 07 分	南港~汐止間	04:07 臺北工務段南港道班於南港~汐止間辦理人工砍樹作業時，因路樹掉落至中正線影響電車線，需延長封鎖斷電時間，經電力維修車至現場處理，04:50 路樹移除，路線恢復正常行車。	辦理南港~汐止間人工伐樹未於施工前評估現場環境，致掉落影響電車線。	落實勤前教育及危害告知並於施工前評估現場環境。
52	11 月 26 日 05 時 27 分	池上~海端間	05:27 第 401 次行經池上~海端間 K116+800 附近撞及不明物，經乘務員下車查看未發現異狀，現場增延 11 分開車，後續列車行經該路段以 25km/hr 慢行，06:42 工務單位巡查路線正常無異狀，路線恢復正常行車。	第 401 次行經池上~海端間 (K116+800)附近撞及不明物。	加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。
53	11 月 26 日 06 時 52 分	栗林站	06:52 第 2122 次栗林站準點到，第 4 車一名學生攜帶之行動電源冒煙，經撲熄後開車，路警於豐原站上車蒐證，蒐證完畢後本次車豐原站晚 22 分開車。	旅客攜帶之行動電源冒煙。	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。
54	11 月 26 日 13 時 00 分	富岡站	13:00 第 1192 次於富岡站待避時，有旅客通報第 8 車集電弓卡異物，經司機員確認係塑膠袋纏繞集電舟並通報控制員，至內壢站，司機員依命令降弓隔離並待避列車後晚 33 分開車。	塑膠袋纏繞第 8 車(EP931 3)集電舟。	遇有外物入侵導致運轉中車輛設備異常時，應依規定辦理通報。
55	11 月 26 日 18 時 48 分	加祿站	18:48 第 3038 次行經加祿站 OS 區間時電車(EMU557)發生 B 故障，經故障排除無效後，改以後部編組出力，於枋寮站經重新降升弓後恢復正常，增	電車線電壓突波致 EMC557 直流鏈路電壓偵測過低，保護裝置作用馬達隔離。	一、辦理司機員遇 EMU500 型故障應急處理程序。 二、請機務處協調將該區間運用車輛由 EMU800 型替代原 EMU500 型運

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			延 26 分開車。		用。
56	11 月 26 日 23 時 12 分	東澳~和平間	23:12 在花蓮縣政府東北方 34.1 公里發生芮氏規模 4.8 地震，東澳=和平間按 4 級地震規定辦理，宜蘭=東澳、和平=新城間按 3 級規定辦理，3 級地震區間經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，4 級地震區間經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後，01:14 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府東北方 34.1 公里發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
57	11 月 27 日 15 時 56 分	金崙站	15:56 第 708 次金崙站準點到，因機車 VCB 不閉合，司機員請求技術支援及救援，經降弓、切電瓶再復位及重新升弓後恢復正常，取消救援，本次車金崙站晚 37 分開車。	E217 號 CUVT(電車線低電壓繼電器)、CUVTA(電車線低電壓輔助繼電器)接點閉合異常(暫態故障)造成 VCB 會自動切開。	一、針對 CUVTA 建立應急處理 SOP，辦理故障案例宣導，以縮短處理時間。 二、針對同批料件要求立約商改善，同批料件新品裝上前，辦理靜態 4 小時測試，裝車後動態試車，再投入運用。
58	11 月 27 日 18 時 55 分	瑞芳~四腳亭間	18:55 瑞芳-四腳亭間東正線 66ET 軌道佔用(時好時壞)，通知號誌單位查修，經查係 K7+070 處鋼軌有裂縫(約 1 公分)，通報行控處，即時起該處限速 25km/hr 慢行，經工務單位以魚尾板固定後 20:16 慢行解除，恢復常速行駛。	一、鋼軌長期受列車輪錘作用致金屬疲勞。 二、氣溫驟降鋼軌冷縮拉力增大致斷裂。	一、持續辦理徒步巡查就焊接處加強檢視。 二、加強軌道砸道養護作業。 三、持續辦理超音波探傷作業，並視情況辦理抽換作業。
59	11 月 27 日 20 時 57 分	南澳站	20:57 南澳站南澳平交道(K19+282)於作動時，一小貨車停在海側入口柵欄網狀線範圍內，看柵房站員發現即啟動緊急按鈕，第 241 次察覺後停在進站號誌機外方，小貨車經站員數次吹哨示警並指示倒車後退至柵欄範圍外，待列車慢行通過平交道後柵欄	一小貨車停在南澳平交道柵欄網狀線範圍內(未撞及)。	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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			升起，21:05 小貨車駛離現場，恢復正常行車。		
60	11月28日 07時43分	新城站	第207次於新城站發生鬆軔不良，行經崇德~和仁間又發生同樣情形，08:03 進和仁站副正線臨停，請求技術支援及應急處理後恢復正常，本次車和仁站增延晚16分開車。	ED3201自動軔機轉換電磁閥(PEMV)無法轉換段位。	辦理 EMU3000 型自動軔機模式切換功能特檢。
61	11月28日 07時58分	苗栗站	07:58 第1次行經苗栗站內撞及異物，經停車查看發現撞到站內便道突出物，即報有關單，查機車排障器稍凹陷不影響行車，晚13分開車，08:49 工務單位回報已將該處平交道板全部拆除。	第1次行經苗栗站撞及站內便道突出平交道板。	一、站內鋪設之橡膠式便道如需使用應加強管理，若有變形、凸出有影響行車之虞應儘速通知工務單位處理。 二、應管制便道不得為工程機械通過使用。
62	11月29日 02時38分	和平~鳳林間	02:38 在花蓮縣政府北北東方16.3公里發生芮氏規模4.2地震，和平~鳳林間按3級規定辦理，經第1趟列車以60km/hr 慢行通過無異狀，05:38 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府北北東方16.3公里發生芮氏規模4.2地震。	存查。
63	11月29日 20時09分	竹東~橫山間	20:09 第1839次(區間車)通報行經竹東~橫山間距離大同路平交道(K17+547)約200公尺前有一民眾躺在路線上旁，即通報相關單位，列車停於平交道外方，車長下車察看，發現該民眾已離開現場，本次車晚8分抵達竹東站。	第1839次通報行經竹東至橫山間距離大同路平交道(K17+547)約200公尺前有一民眾躺在路線上旁(未撞及)。	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。
64	11月29日 23時16分	內壢~中壢間	23:16 第4235次(區間車)行經內壢~中壢間內壢南方平交道(K63+767)，因公路小客車停車車頭太靠近平交道遮斷桿內側致平交道告警作用，即通報相關單位，經小客車後退至平交	因公路小客車停車車頭太靠近南方平交道(K63+767)遮斷桿內側致平交道告警作用。	透過媒體、海報及文宣加強宣導，公路車輛行經平交道遇警報作動時，應確實停於規定之安全距離(或停止線)外，保持平交道淨空，以避免觸發障礙物自動偵測告警系統影響行

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			道外方後，本次車現場增延 7 分開車。		車。