

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 10 月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	10 月 03 日 19 時 38 分	後壁站	14:50 第 121 次行駛東主正線進後壁站時，1 旅客自第一月台侵入路線，司機員發現後緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞及(旅客死亡)，14:50 通報相關單位，16:00 路警蒐證完畢，16:04 報請檢察官同意後，本次車現場開車，16:52 路線恢復正常行駛。	1 旅客由後壁站第 1 月台侵入路線，遭第 121 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	10 月 16 日 05 時 26 分	百福站	11:19 第 218 次行經百福站中正線時，1 旅客自第二月台侵入路線(K8+580)，司機員發現後緊軔停車並鳴笛示警惟仍撞及(旅客死亡)，11:21 通報相關單位，11:38 路警及救護人員到達現場，13:00 路警蒐證完畢，並報請檢察官同意後，13:02 本次車現場開車，路線恢復正常行車。	1 旅客自百福站第二月台侵入路線，遭第 218 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。
3	10 月 17 日 05 時 42 分	竹東~橫山間	05:42 第 1802 次行經竹東~橫山間(K17+547 處)，發現路線旁(鄰近大同路平交道)有一團黑色物體，列車遂緊急緊軔停車(全列車已越過該團黑色物體，但並無碰撞到)，經乘務員下車查看確認是人，且該民眾已明顯死亡，05:42 通報有關單位，06:01 救護車到達，06:25 路警到達現場蒐證，07:30 報請檢察官同意後，本次車現場開車，07:48 路線恢復正常行車。	竹東~橫山間(K17+547 處)有 1 黑色物體侵入路線，遭第 1802 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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
4	10月26日 23時43分	香山站	23:43 第 3248 次準點進香山站 3 股道時，司機員發現 1 旅客侵入路線，司機員緊急停車並鳴笛示警惟仍撞及，23:45 通報相關單位，23:53 救護車到香山站，翌日 00:06 路警到達現場蒐證，00:37 將旅客救出(已死亡)，02:44 報請檢察官同意後放行，本次車現場開車。	1 旅客於香山站 3 股道侵入路線，遭第 3248 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。
5	10月30日 22時15分	桃園~鶯歌間	22:15 許，第 154 次行經桃園~鶯歌間(約 K56+180 處)時，1 民眾侵入路線(平躺於路線上)，司機員緊急緊急並鳴笛惟仍撞及(民眾當場死亡)，事發後即報有關單位 22:22 路警到達現場並蒐證，22:35 救護車到達現場，23:21 經路警蒐證報請檢察官後放行，本次車現場開車。	1 民眾於桃園~鶯歌間(約 K56+180 處)侵入路線，遭第 154 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。

行車異常事件（共 67 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	10月1日 08時12分	七堵站	6835 次於七堵站，第 3 至 7 車車廂外部顯示器無法正常顯示，查修無法修復，後續經列檢協助用紙張製作車序並張貼後，晚 18 分開車。	第 3 車 TCI 通訊 IC 燒損致車廂外部顯示器無法正常顯示。	一、加開莒光號專列時，可事前先列印車序及車次紙張並交由列檢備用，遇臨時突發性故障時立即張貼。 二、已召開PISC相關購置會議，花蓮機廠已啟動採購程序，同時亦有更新PISC主機之初步作業。
2	10月1日 09時02分	大湖-路竹間	第 371 次於大湖-路竹間，因車上 ATP 故障，重開後恢復正常，後續於新左營站、鳳山站皆發生同樣故障情形，本次車於潮州站更換編組晚 31 分開出。	ED3031 號 MMI 電源模組因改版後不良致 ATP 黑屏。	一、於各級保養辦理 ATP 螢幕功能檢測，若遇有作用不良元件者，屬保固範圍內請立約商立即更換。 二、要求立約商改修更新品裝車前，應提送自主測試報告，裝車後再現車測試 4 小時，以確認備品穩定性。
3	10月1日 09時38分	新左營站	第 6862 次新左營站 09:38 準點到，因接班司機員身體不適上廁所延誤接車，本次車新左營站晚 13 分開車。	司機員因身體不適上廁所，故延誤接車。	宣導如有身體不適或異常狀況時，應即時通報運轉值班室、值班站長及行車調度員。
4	10月2日 14時41分	東里站	14:41 玉里變電站開關跳脫，手動投入失敗，造成瑞穗站電車線瞬跳，14:56 變電站自白線供電改紅線供電（互為備援），恢復供電。	因 87B 差動電驛偵測到不明饋線電流與進線電流不一致，導致 87B 差動電驛使 1660 跳脫，經查該類型電驛跳脫情形過去未曾發生，屬偶發個案。	一、查變電站定檢廠商於114年11月3日進行乙種斷電保養檢查，並同步進行該電驛功能檢查與測試，結果顯示電驛功能均屬正常。 二、持續追蹤該電驛運轉情形，並留意是否發生類似事件。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
5	10月3日 05時50分	花蓮站	第203次於花蓮站，因第4車SIV故障與停留軔機不鬆軔導致動力異常，經司機員將第4車停留軔機隔離及重新升降弓後，晚11分開車。	TEMB2054 列車監控系統(TCMS)終端單元PU卡傳輸訊號異常致4車SIV故障與停留軔機不鬆軔、全列車抑制傾斜。	一、辦理檢查員TEMU2000型故障碼881故障應急處理程序訓練。 二、函文各段及機班辦理教育訓練。
6	10月4日 16時28分	苑裡~通霄間	16:28起苑裡~通霄間K164+200處地上感應子故障，即通知號誌單位經號誌單位查修後於17:34恢復正常，故障時間計66分。	LDB板因老舊故障。	一、於每月巡檢時，加強檢視卡板是否有老舊不良之情形，必要時即進行預防性更換。 二、配合於「基礎設施重置第1期計畫-ATP臨時速限重置工程」編列部分新品更換。
7	10月5日 05時32分	成功站	05:32成功站東正線下行出發號誌故障，即通知號誌單位查修，經號誌單位緊急處置後，於08:11恢復正常，號誌故障時間計159分。	電路控制器(CC)」接點底座鏽蝕，造成內線電纜短路，使24V電壓異常。	每月利用夜間養護時間帶安排轉轍器徹底檢查轉轍器「電路控制器(CC)」接點底座是否仍有鏽蝕情形。
8	10月5日 12時22分	楊梅~富岡間	第5121次行經楊梅~富岡間，因車上ATP故障，經原地重開2次後無效，即令以限速60公里行駛，本次車於新竹站更換編組後晚26分開車。	ED3311號MMI電源模組不良致ATP黑屏。	一、各級保養ATP螢幕功能檢測，作用不良元件者，屬保固範圍內請立約商立即更換。 二、要求立約商改修更新品裝車前，應提送自主測試報告，裝車後再現車測試4小時，以確認備品穩定性。
9	10月5日 12時48分	新竹站	12:48起新竹站1股出發號誌地上感應子故障，即報有關單位；經號誌同仁查修後於15:15修復，號誌故障時間計147分。	充電機老舊不良造成24V電源異常造成。	一、將過於老舊之充電機送整修並檢測後進行更新汰換。 二、中、長期已規劃編列預算購買充電機新品將過於老舊之充電機汰舊換新。
10	10月5日 14時54分	新左營站	14:54起新左營站西正線204T顯示佔用，致上行出發號誌故障，即報有關單位；經號誌同仁查修處理後於16:14	鐵屑影響致204T軌道電路故障。	於每月站場保養時詳細檢視軌道電路絕緣附近是否有金屬或鐵屑，若有發現應立即清除。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			號誌恢復正常，故障時間計 80 分。		
11	10 月 5 日 15 時 40 分	潮州~西勢間	15:40 第 142 次通過潮州~西勢間(竹田站)中性區間時，本務機車無電源自動降弓，全車無電遂失去牽引力，即報有關單位，經司機員重新降升弓後恢復正常，晚 15 分通過西勢站。	E1022 電瓶開關暫態性異常，致列車無電瓶電源供應，行經中性區間降弓無動力。	一、宣導遇 PP 機車過中性區間集電弓降弓故障時，應重置電瓶電源並重新升弓啟動。 二、辦理 PP 機車全車隊電瓶開關功能特檢。
12	10 月 5 日 18 時 42 分	斗南~斗六間	18:42 第 3218 次行經斗南~斗六間田頭平交道(K269+917 處)時撞及不明物，即報有關單位，經司機員下車查看未發現異狀，增延 19 分開車，20:22 工務同仁至現場查看回報無異狀。	第 3218 次行經斗南~斗六間田頭平交道(K269+917 處)時撞及不明物。	加強檢視轄區內鐵路沿線柵欄狀態，遇有缺損立即補強。
13	10 月 6 日 08 時 10 分	平和站	08:10 第 4516 次於平和站因司機員停車位置不當(約 3 個車門超出月台末端)，經車長廣播告知旅客並與司機員共同確認無旅客上、下車危險之虞後，開啟全列車車門辦客，晚 3 分開車。	一、司機員於進站時過晚制軔，致駕駛車 2 個車門超出月台。 二、平和站月台長度 80 米，與列車長度幾乎一致，使得列車停靠時幾乎沒有容錯空間。 三、查該站進站前為下坡，且旅客人數暴增(光復救災)，車輛載重與平時不同(變化)影響列車減速率。	一、加強教育訓練、宣導針對轄區月台長度較短的站進站時應更早控速。 二、遇停車位置不當情形，應依循「行車特定事項」第 123 條及「動力車乘務員運轉標準作業程序」規定辦理退行。
14	10 月 7 日 16 時 23 分	花蓮站	181 次於花蓮站原訂 16:23 開車，因編組機車不出力即請求救援，經技術支援關電瓶及重新升降弓無效，更換編組替駛，晚 15 分開車。	E1016 號 UC1E 電子卡不良致使通訊落失故障造成機車不出力。	將新購之電子卡熱機 4 小時再裝上，並記錄序號持續追蹤確認其穩定性。
15	10 月 7 日 17 時 25 分	富岡站	17:25 富岡站西正線進 3 股號誌故障，影響西正線上行進站號誌，經號誌單位查修處理後於 19:56 修復，號	LED 黃燈老舊燒毀。	預防性更換使用過久之 LED 燈。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			誌故障時間計 151 分。		
16	10 月 7 日 18 時 25 分	七堵站	149 次於七堵站，因駕駛室冷氣故障即請求救援，經列檢查修更換保險絲後恢復正常，晚 18 分開車。	E1016 號機車冷氣配電盤保險絲因突波電流造成燒損。	一、遇 PP 機車冷氣故障，可試更換保險絲備品。 二、全面更新冷氣配電盤保險絲。 三、冷氣開關箱放置保險絲備品並標示。
17	10 月 8 日 07 時 52 分	和平~鳳林間(含花蓮港線)、東澳~和平、鳳林~瑞穗間	07:52 花蓮縣政府西方 6.9 公里發生芮氏規模 5.0 地震，和仁及花蓮震度各為 4 級，和平~鳳林間(含花蓮港線)按 4 級地震規定辦理，東澳~和平、鳳林~瑞穗間按 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，10:59 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府西方 6.9 公里發生芮氏規模 5.0 地震。	存查。
18	10 月 9 日 07 時 47 分	新莊~竹中間	07:47 第 1708 次通報，行經新莊~竹中間西正線(K6+700 處)電車線主吊線上有一風箏纏繞，即報有關單位，09:02 經電力單位前往處理後，該區間恢復正常行車。	新莊至竹中間西正線(K6+700M)電車線主吊線上有一風箏纏繞。	落實車巡檢視，若發現疑似外物入侵電力設備應立即處理。
19	10 月 9 日 09 時 56 分	南靖~嘉義間	09:56 第 510 次通行經南靖~嘉義間西正線因限速備援系統故障，抵達嘉義站，經技術支援隔離備援系統後恢復出力，嘉義站晚 23 分開車。	E521 號第四軸備援轉速計電纜線受外物扯斷致限速備援系統故障。	遇有車輛疑似受外物入侵導致損壞時，即時通報工務單位辦理路線巡查。
20	10 月 10 日 06 時 05 分	苗栗~銅鑼間	06:05 起苗栗~銅鑼間東正線下行第 3 閉塞號誌及苗栗站東正線下行出發號誌故障，即通知號誌單位查修，經號誌單位查係處理後於 08:10 修復，號誌故障時間計 125 分。	第 3 閉塞 ENSR 繼電器接點老化不良導致後方 DR 無電壓。	每月利用夜間養護時間帶加強檢視繼電器接點老化現象。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
21	10月10日 10時05分	新竹站	第 2521 次新竹站原訂 10:05 開車，因主風泵洩漏致 MR 壓力無法建立，司機員立即通報相關單位，令本次車新竹~彰化間停駛改迴送彰化機務段檢修。	ET527 主風泵輸出歧管墊片破損，造成空氣洩漏大致 MR 壓力無法建立。	一、辦理 EMU500 型主風泵墊片全面更新特檢。 二、採用改良墊片(富廠開發之一片式墊片新品，安裝於 ET551 並測試完成)
22	10月10日 14時34分	池上站	第 6677 次池上站原訂 14:34 開車，司機員拉電門列車移動後立即緊軔作用，經查為司機員換端駕駛時未關閉被控車駕駛室 ATP 電源所致，將 ATP 電源關閉後，列車恢復正常，本次車晚 17 分開車。	一、司機員換端駕駛未關閉被控車 (EMC583) 駕駛室 ATP 電源，行駛 3 公尺後列車 ATP 作用而停車。 二、經查司機員將被控車駕駛室 ATP 電源關閉後，於 14:46(處理時間僅 7 分)即返回駕駛室回報列車恢復正常，後續因待避列車導致延誤時間至 10 分鐘以上。	一、落實換端標準作業程序教育訓練。 二、於辦理換端作業時，應再確認後端 ATP 貼紙。
23	10月12日 07時14分	萬華站	07:14 第 272 次萬華站準點到，因機車 VCB 不閉合，經司機員將電瓶跳脫重新升弓後機車恢復正常，本次車萬華站晚 17 分開車。	E1006 號 PCE1 模組 A244 電源供應卡異常致 VCB 切開無動力。	一、辦理案例宣導遇 PP 機車 VCB 不閉合，隔離 VCCS 及按復位無效時，可先嘗試重置 PCE1、2 電源，若恢復正常可節省重開 ATP 時間，若仍異常的話，再切開電瓶重新升弓復位啟動。 二、針對推拉式機車安裝同批之電子卡全面進行穩定性特檢。 三、更換新的電子卡於車上啟動 4 小時以上，並登錄序號追蹤使用，確認其穩定性。
24	10月12日 11時50分	三民站	11:50 第 6676 次於三民站，因第 4 車鬆軔不良，經技術支援後恢復正常，行駛至玉里站仍發生上述相同故障，本次車於玉里站更換編組後晚 68 分開車。	EM583 停留軔機鬆軔暫態異常，造成軔機不鬆軔致軔塊有高溫膠化沾黏在車輪上。	一、於本月段訓時列入 EMU500 型及全列車鬆軔不良之故障判斷及通報流程，並將測驗結果備查。 二、於 2A 以上保養時對停留軔機進行功能測試並觀察動作時間，對有動作時間太長者更換檢修。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
25	10月12日 23時12分	鳳林~南 澳間(含花 蓮港線)	23:12 在花蓮縣政府北北東方 13.8 公里，發生芮氏規模 4.5 地震，鳳林~南澳間(含花蓮港線)按 3 級地震規定辦理，經第 1 趟列車以 60km/hr 慢行運轉無異常，翌日 06:25 起路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府北北東方13.8公里，發生芮氏規模4.5地震。	存查。
26	10月13日 22時01分	三貂嶺~ 雙溪間	22:01 第 288 次行經三貂嶺~雙溪間東正線(K20+879 處)撞及不明物，即報有關單位，經乘務員下車查看未發現異狀，現場增延 19 分開車，22:42 工務同仁至現場查看回報係一隻山羌並移除。	第 288 次行經三貂嶺~雙溪間東正線(K20+879 處)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。
27	10月14日 10時06分	四城站	10:06 第 7508 次行經四城站，機車 LCMS 顯示 480V 輔助變流器故障，隨即引擎熄火失去動力，電腦自行重置後恢復正常，行經新馬站又發生同樣故障情形，於 10:40 到達蘇澳新站，令 7558 次單機擔任救援機車，經聯掛後蘇澳新站晚 35 分開車。	R210 牽引變流器(HVC1)之TCU驅動控制單元(PEC)故障，即未能辦理自動轉供，致車輛失去動力。	一、要求立約商針對車輛設備異常辦理更換檢修，並限期提報調查結果。 二、車輛檢修完成後，持續追蹤車輛運用 1 個月情形。 三、針對系統異常後，未能辦理備援轉供機制，要求立約商提報改善對策，並於保固缺失會議立案列管。
28	10月14日 14時37分	路竹站	14:37 起路竹站全站計軸故障，西南軌道位亦故障，影響全站進、出發號誌，經站員至現場插搖把後，14:50 軌道位恢復正常，經號誌人員前往現場查修處理後，於翌日 00:03 修復。	一、ACE 電源板老舊故障。 二、異物(鐵線材)導致兩 T 間短路。	於每月站場保養時詳細檢視軌道電路絕緣附近是否有金屬或鐵屑，若有發現應立即清除；另每月保養 RH 內時應觀察 ACE 架電源板是否有異常狀況或異常聲音。
29	10月16日 19時07分	永康站	19:07 起永康站東正線下行進站地上感應子故障，即通知號誌單位查修，經單位人員趕赴現場處理後恢復正	ATP 卡版(BDB)老舊故障。	配合於基礎設施重置計畫第 1 期計畫編列預算將超過使用年限之 ATP 卡板須進行更新，以確保行車設備穩定。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			常，故障時間計 166 分。		
30	10 月 17 日 11 時 35 分	七堵站	11:35 第 4722 次於七堵站，因第 3 車車頂冒煙，即報有關單位，經司機員隔離第 3 車動力引擎(P 引擎)，該車遂無冒煙情形，為行車安全即令本次車更換編組，晚 32 分開車。	DR1024 P 動力引擎之渦輪增壓機葉輪銅套磨耗、產生偏移，研判為潤滑不足過熱所致，肇使過多機油洩漏至排氣口，隨廢氣燃燒排出而產生濃煙。	一、各級檢修遇排煙異常或漏滴通報時，應予以檢修增壓器動作是否作用正常，並更換異常元件。 二、機廠於增壓機檢修完成後，對於各管道端口、油孔施以密封作業，避免異物入侵，造成堵塞過熱。 三、更換增壓備品時，應對進出油路端口，施以高壓空氣吹塵，確保油路通暢無異物。
31	10 月 18 日 10 時 04 分	和平~崇德間	10:04 在花蓮縣政府東北東方 56.9 公里(位於臺灣東部海域)發生芮氏規模 5.3 地震，和平~崇德間按 4 級地震規定辦理，台北~七堵間、礁溪~和平間按 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後，11:57 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府東北東方 56.9 公里發生芮氏規模 5.3 地震。	存查。
32	10 月 18 日 22 時 13 分	七堵站	七堵站調車班(丁班)於 NP8 股進行編組調車作業時，發現 2B 次第 7 車山側北端 32 芯跳線毀損即報有關單位，後續經查為人員摘接跳線後於歸位時未將其鎖固，致車子行駛時因震動後掉落拖行。	一、人員拆解完畢後，將電氣連結線復位時，未完全鎖固，以致脫落。 二、因電氣連結線老舊，上鎖固定時難免會有鬆脫可能性，部分電氣連結線可能僅憑人力手動上鎖，會有滑動可能性。 三、於 P8 及 NP8 股道分開作業，作業過程並不連貫。	一、召集引導班辦理訓練，針對各電氣連結線復位後上鎖固定方式、確認方式等確實作業。 二、對於電氣連結線上鎖固定後，得視情況使用工具加以鎖牢，降低鬆脫的可能性。 三、於擬定調車計畫時，應商討是否有需要分段拆解之必要性。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
33	10月19日 12時30分	日南站	第2523次12:30日南站準點到，因第1車山側中間車門故障，請求救援，經司機員將故障車門隔離後晚17分開車。	一、車長對車門與24V電源及充電器斷路器重置之故障應急處理延誤。 二、乘務員未落實3分鐘救援機制請車屬段提供技術支援，致未能及時處置。 三、EMC533充電卡異常有時不充電，導致車門故障、不出力。	一、重申辦理車長在職訓練時應針對EMU500型加強車門及29V充電器之故障應急處理及3分鐘救援機制，避免車門異常造成不出力故障。 二、辦理29V充電器更新改造前，先於1.5個月(1B)時辦理電瓶充電特檢，遇零件異常時即時檢修。
34	10月19日 12時41分	花蓮站	第6257次於花蓮站，因PISC到站自動播音異常即請求救援，經花蓮列檢查修及待避175、417後，晚17分開車。	一、E209 PISC自動播音設備通訊IC版不良所致。 二、第6257次因待避他線列車致延誤時間增加。	辦理PISC特檢。
35	10月19日 18時38分	彰化站	142次於彰化站，因本務機車馬達隔離4顆，經復位無效後請求救援，令本次車更換編組，晚52分開車。	機車(E1014)ATFL#3絕緣材料老化燒損接地。	於3A以上保養，增加辦理ATFL絕緣值特檢。
36	10月19日 18時54分	臺南-永康間	第3760次於臺南~永康間西正線因主風泵MR壓力無法建立，請求技術支援，經協助處理後恢復正常，現場增延19分開車。	ET544 CMG壓力開關故障導致主風泵MR壓力無法建立。	一、將「CMG調壓器故障簡易排除列為114年11月份機班教育訓練重點。 二、全面辦理EMU500型主風泵壓力開關(CMG)特檢。
37	10月20日 09時35分	楊梅站	09:35起楊梅站東正線下行進站及4股道出發號誌以及西正線上行出發號誌不顯示，惟CTC及EP盤可正常建立，接獲通報後，號誌人員趕往現場查修並復位後於11:50分號誌恢復正常，故障時間計135分。	繼電器室點燈電源開刀開關老舊不良斷開。	一、已請中壢號誌分駐所清查並將現有開刀開關之處更換為無熔絲開關。 二、已規劃將此故障案例列入115年各段教育訓練。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
38	10月20日 14時50分	瑞芳進站	14:50 第 4828 次瑞芳進站時，本務車因 P 引擎熄火失去動力，經司機員復位後本次車瑞芳站(8 股道)晚 7 分到，平溪線因受豪雨影響停駛，編組折返作 4825 次(瑞芳~八斗子)，15:13 行經瑞芳站北邊 OS 區間時本務車受柴油引擎斷路器再次接地之訊號影響動力抑制，經處理後 15:35 退回瑞芳站，令 4825 次及折返 4832 次瑞芳~八斗子間停駛。	DR1030 G引擎油門拉索無絕緣膜兼之包裹它的外線絕緣皮破損致負電接地。	一、請花廠於 4A 檢查時，全面更換油門拉索實施絕緣膜之包裹，並加上斯利康做防水措施，固定在引擎本體區域實施塑膠套包裹，預防接地故障。 二、辦理油門拉索特檢(閉斷閥絕緣值量測)。
39	10月20日 20時13分	中壢站	第 554 次於中壢站，因機車自動排水閥排氣不止，即請求救援，經高雄機務段技術處理後，評估可續行並取消救援，本次車中壢站增延 17 分開車。	E217 號機車風缸內有鐵屑造成濾網堵塞，排水閥排氣不止造成壓力無法建立。	一、宣導於日檢測試排水閥，發現排氣量減少或排氣不止應及時檢視清理濾網及總風鐵屑磁鐵吸附清潔。 二、於 2A 保養時拆檢自動排水閥及濾網，登記濾網堵塞情形並追蹤列管。
40	10月21日 07時25分	臺北站	07:25 臺北站(9 股)地上感應子故障，致行經該股道之各次列車 ATP 作用，經號誌人員更換料件並處理後，於 11:40 恢復正常，故障時間計 255 分。	LEU 箱內的 ESI (電阻)劣化造成感應子故障。	因特殊條件電阻劣化故障屬極少數故障案例，請電務處督導各電務段利用此故障案例辦理段內宣導及教育訓練，提升同仁故障判別能力外，並與車站加強橫向聯繫，防止類此故障事件延誤多班列車。
41	10月21日 09時14分	中壢站	09:14 第 1154 次準點到中壢站，值班站長列車監視發現第 4 車車下疑似有冒煙現象，即報有關單位，經司機員察看該車第二轉向架軸溫貼紙變為黃色，經隔離車下 BC 考克後，測試無冒煙，續隔離第 4 車全部馬達，令本次車中壢~瑞芳間停駛。	當日天候不佳致輪軌系數降低。	一、請立約商提出故障原因分析改善報告，並於員工訓練時機教育檢查人員，後續遇到相似情況，可重置 BECU CB 斷流器開關使防滑功能恢復。 二、齒輪箱目前為通案性保固事項，如有發生齒輪箱油質異常混

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					濁，立即通知立約商更換齒輪箱及車輪軸。
42	10月21日 11時18分	台中港~ 清水間	11:18 清水站轉工務單位通報，台中港~清水間西正線(K187+650 處)竹子壓到電車線，即報有關單位，12:09 經電力單位處理完畢，台中港~清水間恢復正常行車。	竹子傾倒壓到電車線。	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。
43	10月21日 11時41分	南港站	11:41 第 4178 次於南港站，因 1 至 4 車 SIV 故障，經處理後恢復正常，於待避 420 次、1168 次後開車(增延 14 分)，行經瑞芳~猴硐間因 VCB 切開，令本次車於雙溪站與第 4171 次互換編組後晚 35 分開車。	一、EP513 在南港站中性區間偵測直 流成分致 VCB(真空斷路器)切開 衍生 SIV 無電源。 二、EP516 在行經瑞芳~猴硐間因偵 測電車線低電壓致 VCB(真空斷 路器)切開。	於運用中車輛遇有異常情形時，請依 循機車車輛異常影響程度分級處理 辦理。
44	10月21日 15時42分	新莊站	15:42 第 1745 次進新莊站時，因司機 員停車位置不當(前端車廂 1 個車門 超出月台末端)，經退回指定停車標 後，增延 10 分開車。	一、控速不當致未依停車位置停車。 二、經查當日天候不佳致輪軌系數降 低。 三、司機員未納入自然環境因素、輪 軌黏著係數，導致未能對準停車 位置。	辦理進站控速軔機操作教育訓練並強 化司機員路線熟悉度。
45	10月21日 16時12分	后里站	16:12 后里站值班站長執行第 282 次 列車監視時發現電車集電弓被塑膠 袋纏繞，即通知停車，經司機員降弓 及轉供處理後，16:30 現場開車。	第 282 次電車(TEP2030)集電弓被塑 膠袋纏繞。	加強轄區內電車線設備的巡視及檢 修，落實車巡檢視，若發現疑似外物 入侵應立即處理。
46	10月21日 17時52分	猴硐站	17:52 第 4197 次行經猴硐站時，值班 站長發現第 5、6 車車頂有閃光，同 時雙溪~四腳亭間東、西正線電車線 沒電，司機員依指示降弓後，電力調 配室於 18:08 恢復正常供電，令本次 車猴硐~樹林間停駛。	樹枝卡在第 6 車(EP518)集電弓造成 接地。	於日常查道及路線巡視時，如發現樹 木、竹子有影響行車安全之虞（危及 路線淨空），應依據「影響行車安全 樹木管理須知」儘速辦理修剪、砍伐 或移除等處置作業。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
47	10月21日 18時23分	雙溪~三 貂嶺間	第 653 次通報：雙溪=三貂嶺間西正線 K18 第 8 號電桿處電車線上有樹枝，19:19 第 431 次行經雙溪站北端 OS 區間東正線發現路樹傾倒侵入路線，停於現場，19:29 西正線電車線上竹子移除，經工、電單位移除路樹後 20:16 復電，20:29 第 431 次退回雙溪站，20:40 恢復行車。	豪大雨致樹木傾倒至路線。	持續辦理路線巡查並依「影響行車安全樹木管理須知」辦理相關處置，以預防樹木傾倒掉落至路線影響行車。
48	10月21日 21時50分	大溪~龜 山間	受大豪雨影響，21:50 起大溪~龜山間 K44+500~ K47+200 積水淹過軌面，22:00 積水稍退，東正線第一趟車(4240 次)慢行 20km/hr 通過，22:14 西正線第一趟車(4241 次)慢行 20km/hr 通過，22:14 起恢復雙線行車。	豪大雨驟降致雨水宣洩不及流入路線。	一、加強平時排水溝疏通。 二、通知地方區公所疏通上游水路。
49	10月21日 23時25分	景美~北 埔間	23:25 第 252 次行經景美~北埔間(K68+500)東正線撞及不明物，停車查看未發現異狀，現場停留 15 分開車，22 日 00:23 工務單位巡查路線正常無異狀。	第 252 次行經 景美~北埔間(K68+500)東正線撞及不明物。	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。
50	10月22日 11時45分	彰化站	11:45 第 3148 次行經彰化站上行第一進站~第二進站間，站員聽到爆炸聲且電車線蜂鳴器響起，即請 3148 次停車，司機員下車查看集電弓及電車線回報無異狀，12:00 現場停留 15 分開車，12:16 電力單位現場查看發現 K215 第 46 號電桿處地面有燒焦的鋁箔包裝袋。	鋁箔包裝袋纏繞電車線。	落實車巡檢視，若發現疑似外物入侵應立即處理，避免造成更大危險

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
51	10月22日 14時43分	瑞穗站	14:43 第 4534 次於瑞穗站，司機員準備開車時發現列車不出力，經確認後發現 MR 壓力不足即通報相關單位並請求技術支援，依檢查員指示隔離車長閥壓力錶考克(MR 錶管)後，MR 壓力恢復正常，本次車瑞穗站晚 24 分開車。	EP575車長閥壓力錶塑膠接頭斷裂致 MR大量漏氣。	一、辦理各車廂車長閥旁 MR、BP 壓力表管路接頭老化狀況特檢，經判定可能影響安全者，優先向機廠請料更換，其餘進廠時同步辦理更換。 二、於 3B 進廠時將接頭更換為銅接頭。
52	10月22日 19時50分	樹林~浮洲間	19:50 樹林站轉號誌單位通報，樹林~浮洲間西正線(K38+400 處)鋼軌有裂縫(約 0.5 公分)，即時起該路段限速 25km/h 慢行，工務單位至現場處理後，22:05 回報正確位置在 K38+440 處，暫以魚尾鉗固定，可提速至 60km/hr 行駛，並於夜間進行抽換鋼軌作業，翌日 03:32 處理完畢，恢復正常行車。	受列車長時間行駛，鋼軌承受反覆壓力後，而於軌面產生微小裂痕且未即時磨軌整修，後以疲勞破壞成長，裂痕從軌頭沿著軌腹與軌底成長，最後造成鋼軌快速斷裂。	一、該路段預計 116 年 6 月底前將既有 50 公斤鋼軌軌道抽換為 60 公斤鋼軌軌道。 二、此路段將提升鋼軌抽換更新頻率。 三、持續辦理超音波探傷檢測作業，以及早發現缺陷並處置。
53	10月23日 14時35分	花壇~斗南間(含集集線)	14:35 許，南投縣政府東南東方 8.9 公里，發生芮氏規模 4.3 地震，花壇~斗南間(含集集線)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後，16:35 路線恢復正常行駛。	南投縣政府東南東方 8.9 公里，發生芮氏規模 4.3 地震。	存查。
54	10月23日 20時28分	花壇~斗南間(含集集線)、臺中~彰化(山線)、沙鹿~花壇(海線)、成追線間	20:28 許，南投縣政府東南東方 9.2 公里，發生芮氏規模 4.8 地震，花壇~斗南間(含集集線)按 4 級地震規定辦理，臺中~彰化(山線)、沙鹿~花壇(海線)、成追線間按 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，23:04 路線恢復正常行駛。	南投縣政府東南東方 9.2 公里，發生芮氏規模 4.8 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
55	10月24日 05時30分	大里~福隆間	05:30 起大里~福隆間西正線上行第二閉塞地上感應子故障(壓速25km/hr)，接獲通報後號誌人員趕赴現場，經處理後恢復正常，故障時間計210分。	440V/110V 變壓器老舊故障。	每月巡檢時務必確實量測變壓器輸出電壓並詳實紀錄於保養卡。
56	10月24日 07時35分	萬華站	07:35 萬華站通報第4107次第3、4車間海測電氣連結線冒火花，即令本次車萬華~樹調間停駛。	第4107次 EMC518、EP518 車間1503A號高壓電氣連結跳線內部斷損，阻抗增大，積熱熔損。	一、針對 EMU500 型非動改編組高壓連接纜線辦理外觀檢查與熱顯像儀檢視拍照特檢工作。(已於114年11月3日完成) 二、擬於電聯車故障改善小組針對 EMU500 型非動改車高壓連接纜線研議汰換壽齡。
57	10月24日 10時47分	新營站	10:47 新營值班站長通報第3158次後端集電弓纏繞塑膠袋，遂於後壁站司機員將後弓降下改由前弓轉供後開車，行駛至嘉義站更換編組後，晚21分開車。	第3158次(EP835)集電弓有一塑膠袋纏繞。	存查。
58	10月24日 17時33分	樹林調車場	17:33 第4234次於樹林調車場原定準點開車，因本務車 TCU 無主控無法出力，經更換編組後樹調晚32分開車。	ED9062車司軔閥BP壓力暫態性偏差致壓力偵測不足4.8Bar。	各級檢修除目視確認指針壓力錶值外，另操作 TCMS 之 BECU 細項介面檢視數位數值，BP 壓力如有異常立即調整校正。
59	10月27日 16時35分	崇德~和仁間	16:35 第181次行經崇德~和仁間因本務機車感應器傳輸模組 BTM 故障並發生緊急緊急，依命令重啟 ATP 無效後，以限速60km/hr 行駛至和仁站，於站內再次重啟仍無效，令本次車和仁~七堵間停駛。	E1029 號受到區域性訊號干擾導致 ATP 故障。	受訊號干擾異常致重啟失敗時，依規定限速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。
60	10月28日 09時00分	七堵站	第6845次於七堵站，因本務機車充氣過慢及車上行調於月台通話時故障，導致司機員延遲完成機車整備，	因莒光號專列共計13輛，使連掛E416機車充氣時間增加，造成延誤。	長編組客車於庫內整備時，應先以外部氣源客車充氣，縮減機車連掛後充氣時間。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			09:05 到達七堵站第四月台，09:26 氣軔試驗完畢七堵站晚 26 分開車。		
61	10 月 28 日 11 時 29 分	富岡基地	11:29 富岡基地第 11 群跳電，經調配室隔離第 11 群電力再重新送電後僅剩北湖~富岡基地間西正線無電，13:13 新豐站又發生跳電隨即恢復正常，14:05 經電力單位查修後恢復正常，14:25 富岡基地全區恢復正常供電。	複合式隔電子材質老化造成絕緣不良擊穿。	自今年 11 月 18 日起開始全面更換為陶瓷式礙子，並預計於 115 年底前完成。
62	10 月 28 日 11 時 35 分	潭子~太原站	11:35 第 193 次行經潭子~太原站間，因旅客使用 7 車廁所時自動門操作不當，車長為復位廁所自動門，誤扳到緊急緊軔電磁閥及火災/煙霧偵測開關，造成列車緊急緊軔(7、8 車大量排氣)，車長立即復位火災/煙霧偵測開關並連絡司機員，司機員降升弓無效後，車長再次確認配電盤開關狀態，發現緊急緊軔電磁閥未復位，復位後司機員再次降升弓列車恢復正常，11:52 現場停留 17 分後開車。	人員疏失誤扳轉緊急緊軔電磁閥。	針對本起事件辦理檢討改善，並於 1 個月內完成轄內各車班組乘務人員教育訓練。
63	10 月 28 日 19 時 25 分	崇德站	19:25 崇德站轉電務單位通報，崇德~新城間西正線(K60+300 處)鋼軌有裂縫(約 0.7 公分)，即時起該路段限速 25km/h 慢行，工務單位至現場處理，22:09 搶修完畢，慢行解除，恢復正常行車。	一、受列車長時間行駛，鋼軌承受反覆壓應力後金屬疲勞。 二、氣溫驟降鋼軌冷縮拉力增加致拉斷。	持續辦理超音波探傷檢測作業，以及早發現缺陷並處置。
64	10 月 29 日 05 時 23 分	彰化站	05:23 第 501 次於彰化站，機車發生 A1 作用及 DC 殘留壓力，經查為司機員復位程序不熟悉所致，請求技術支援，經檢查員協助處理後恢復正常，	E217 號機車因 BC 殘留壓力造成司機員誤判鬆軔不良(通報手軔機有異音)，為確認行車安全，經列檢及檢查員確認車下已鬆軔及手軔機正常	發文各段將 GE 機車軔機處理程序納入段訓教材辦理司機員在職訓練。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			彰化站晚 18 分開車。	後，將單閥按壓快鬆軔位後恢復正常，致延誤。	
65	10 月 29 日 05 時 44 分	永康~新市間	05:44 起永康~新市間西正線上行中途第 2 閉塞號誌故障，即通知號誌單位查修，經更換 LED 綠燈，於 07:25 修復，故障時間計 101 分。	LED綠燈老舊燒毀。(查該LED燈大約於111年安裝，使用已逾3年)	紀錄 LED 燈安裝或前一次更換日期，使用逾 2 年之 LED 燈可先預防性更換。
66	10 月 29 日 23 時 24 分	鶯歌~山佳間	23:24 第 1288 次行經鶯歌~山佳間因本務車車上 ATP 故障，經重開 ATP 兩次無效後即停用，行駛至板橋站重開後恢復正常，至南港站後又發生同樣故障情形，令本次車南港~基隆間沿途限速 60km/hr 行駛，基隆站晚 38 分到。	ED9472 ATP MMI黑屏肇致ATP故障。	一、開立保固缺失單，故障單體請立約商攜回檢查故障後說明原因，並於 EMU900 保固會議列管改善。 二、備品裝車前，於測試台測試 4 小時，以確保功能穩定性。
67	10 月 30 日 05 時 14 分	千甲~新莊間	05:14 許，第 1802 次行經千甲~新莊間西正線(約 K5 處)撞及不明物，即報有關單位。乘務員下車查看未發現異狀，現場停留 15 分鐘後開車，抵達竹東站，司機員通報本務車動力(P)引擎熄火(疑似撞到異物所致)，令本次車與第 1801 次於竹東站互換編組，由後部機車出力續行。	第 8020 次行經千甲~新莊間西正線(約 K5 處)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。