

交通部臺灣鐵路管理局 111 年 10 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	10月01日 12時39分	萬華站	第 407 次通過萬華站內東正線時，發現 1 名旅客由第 2 月台 B 側第 1 車位置侵入路線，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(當場死亡)，即通知相關單位，13:05 救護車到達，14:14 經路警蒐證後放行，14:31 恢復雙線行車。	1 名旅客由第 2 月台 B 側第 1 車位置侵入路線，被第 407 次撞及(當場死亡)。	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06日 01時02分	太麻里~知 本站間	第 327 次行駛至太麻里~知本間，1 名民眾侵入路線，司機立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及，01:50 路警到現場，02:48 經路警蒐證後本次車放行。	1 名民眾侵入路線，被第 327 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	10月09日 07時41分	保安~臺南 站間	第 3708 次通報臺南站，保安~臺南間 K362 附近路線中有異物，10:12 第 3721 次回報是人大體(男性)，即令該處一度停車後 20km/hr 慢行通過，10:30 路警到現場，11:24 蒐證完畢路線恢復正常。	保安~臺南間 K362 附近路線中有異物，第 3721 次回報是人大體(男性)，11:24 蒐證完畢路線恢復正常。	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
4	10月11日 07時01分	臺南~保安 站間	第 3707 次行駛東正線至臺南~保安間榮譽路平交道，發現 1 位乘坐電動輪椅闖越平交道侵入路線民眾，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車，但仍撞及(當場死亡)，07:50 路警蒐證完畢報請檢察官同意本次車放行，08:51 路線恢復正常。	1 位乘坐電動輪椅闖越平交道侵入路線民眾，被第 3707 次撞及(當場死亡)。	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26日 17時11分	南靖~嘉義 站間	第 3218 次行駛西正線至南靖~嘉義間，發現一名民眾侵入路線，司機員	一名民眾侵入路線，被第 3218 次撞及(當場死亡)。	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

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(當場死亡),即通知相關單位, 18:15經路警現場蒐證後報請檢察官同意, 18:38 路線恢復正常。		

行車異常事件 (共 69 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02日 11時15分	高雄~新左 營站	第516次車司機員加速時發現機車電流錶僅約150A，車速只有70~80km/hr，司機員依指示嘗試繞組與馬達交叉隔離均無效，13:05於嘉義站加掛前位機車E233號後，本次車晚15分開。	車軸感測器模組故障，造成機車無法加速。	請機務處針對車軸感測模組研議採購新品，並辦理四級進廠汰換更新事宜，並於該模組出廠前辦理靜態及動態功能測試，測試正常再交段使用。
2	10月03日 08時09分	嘉義站	第371次於嘉義站因節制速度不當，致停車位置超過3節車廂，經同意退回停妥供旅客上下車後，本次車嘉義站晚5分開車。	一、司機員未依運轉計畫行車。 二、司機員休息時房間隔音效果不良致精神不濟無法專心運轉。 三、司機員未落實執行移動磁鐵游標、指認呼喚應答。	一、司機員依運轉計畫行車。 二、移動磁鐵游標、指認呼喚應答。 三、請機務處各機務段備勤房間應保持寧靜及房間隔音改善良好，或調整休息房間，避免人員干擾。
3	10月03日 12時49分	瑞源站	第4632次車於瑞源站，車長聞到編組有焦味，即通知瑞源站及司機員，司機員依指示移動列車至月台北端後查看車下，經查軸溫貼紙、人型簧、軔機等均未發現異常，為行車安全，令瑞源~臺東間停駛。	一、車長將剎車異味及車下煙塵誤認為疑似冒煙現象。 二、該車返段經查轉向架除齒輪箱下方有些許油泥，其餘組件均無異常，TCU內亦無高溫現象，為行車安全，返段後禁用安排3B進廠檢查，11月16日經詢機廠各工廠詳檢結果，該車轉向架各組件均正常，追蹤使用。	請運務處加強車長對列車各項設備作動之狀態瞭解。
4	10月03日 14時02分	岡山~橋頭 站	第3191次行經岡山~橋頭間中性區間時發生VCB不閉合，司機員於橋頭站降升弓及扳動APC均無效後，14:20新左營站晚7分到，司機員依檢查員指示重新降升弓及隔離APC仍無效，又因車門無法關閉，令本次車美術館~潮州站間停駛。	故障編組(EMU613)ET及EP車間4芯跳線外皮，V相電纜線接近斷線440V欠相，主變壓器油泵NFB跳開，致VCB不閉合，又因EMC及EP車電瓶無法充電，致車門無法關閉，全列車不出力。	一、請機務處各級保養時，檢視4芯跳線外觀，確認無破皮斷線現象，並確認SIV供電正常。 二、請機務處於定期進廠檢修時，拆下4芯跳線作電線電阻量測。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
5	10月04日 15時41分	暖暖~四腳亭站	號誌人員於四腳亭站繼電器室查修西線上行第1閉塞時，因測試過程發生不明原因故障，肇致暖暖~四腳亭間東線下行第1閉塞號誌故障，經查修於17:08修復。	值班人員於維修完逢甲路平交道遮斷桿後前往四腳亭現場號誌已自復，後續檢查數班列車後無發現號誌設備異常。	一、請電務處電務段加強檢測轄區近期故障自復之路段設備，避免重複性故障屢次發生。 二、請電務處加強所屬維修人員設備改善教育訓練。
6	10月04日 21時00分	員林站	第477次於東正線欲停靠員林站四股道，員林站由EP盤得知11A/B轉轍器反位故障(定位正常)，現場以手搖轉轍器至反位並以手作號誌代用器進站，並通知號誌人員，經查修系11A密著調整桿螺絲鬆脫，01:10修復。	一、活動臂固定架上的圓柱是採表面焊，且目視焊接品質不良，又兩者結合面僅是沿圓柱周邊焊接，焊接面積不足。 二、在前述焊接品質不良情況下，活動臂固定架的圓柱疑因列車通過道岔，遭輔助桿與連動桿發生相對上下振動而被剪斷落。	一、請工務處研議增大活動臂固定架上的圓柱與固定鈹的焊接面積。 二、請嘉義工務段於不改變道岔各部位原設計條件下，將道岔設備上的活動臂固定架全面更換；在未更換前，以增加巡檢頻率以為因應防範。
7	10月05日 09時15分	臺北~松山站間	因綠燈燈泡燒損，肇致臺北~松山間西線上行中途第二閉塞號誌故障，經查修於10:15修復。	西上第二閉塞綠燈燈泡燒損肇至降位顯示，使列車以慢速行駛。	一、請電務處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、請電務處電務段加強要求所屬人員辦理更換零件、接點及線對後，應於保養紀錄卡上註記相關更換資訊，以利後續人員查修。
8	10月05日 09時35分	鶯歌~新竹間站	第511次於樹林站因機車鼓風機故障無法開車，09:49經處理後恢復開車；09:59於鶯歌站又因全列車無冷氣及照明，即令本次車鶯歌~新竹改迴送，10:54到新竹站後加掛前位機車E408後辦客續行。	GPG盤1135電子卡元件IC1故障，導致電子卡控制電源不穩致鼓風機故障。	一、請機務處督導所屬廠、段於2級以上檢修，二A級以上保養加強該電子卡輸出電壓量測並紀錄，遇有電壓量測值異常(輸出誤差變大)時，即更換電子卡。 二、請機務處辦理電子卡序號登錄追蹤，故障率高之電子卡，汰

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					換不再使用。 三、請機務處針對故障率高之電子元件，全面做預防性更換。
9	10月05日 09時58分	竹北~新豐~ 湖口站	新豐站內繼電器室 5A 保險絲燒損，肇致竹北上行、新豐上、下行及湖口站下行出發號誌及複線運轉開關故障，經查修於 10:57 修復。	繼電器室內 B24/EP 之保險絲跳脫，肇致無電源輸出使號誌故障。	請電務處電務段於站場進行例行保養時，加強檢測 B24V 電源保險絲更換老舊之保險絲，造冊紀錄保險絲更換時間。
10	10月05日 11時08分	竹北~新豐 站間	第 7502 次行駛於竹北~新豐站間時機車集電弓自動降下，經復位後正常升弓續行。	後升弓電磁閥線圈故障，電池閥異常，造成集電弓作用異常。	一、請機務處各廠、段各級保養加強集電弓升降弓檢測。 二、請機務處彰化機務段所屬 GE 機車辦理升降弓電磁閥特檢。
11	10月05日 11時16分	基隆~七堵~ 南港站間	基隆~七堵~南港站間因不明原因電車線跳電，經電力調配室重新送電後，11:22 恢復正常供電。	疑似外物入侵造成瞬間短路，現場單位七堵分駐所及雙溪分駐所查看後無異狀。	請電務處針對外物入侵，應加強與工務處合作，修剪影響木。
12	10月05日 16時33分	瀧溪~大武 站間	電力調配室通報瀧溪~大武間電車線跳電後無法復電，同時第 378 次通報行駛經加津林明隧道時無電停於大竹隧道南口端內，17:15 救援單機 R157 前往救援，途中發現 K50+800 附近電車線掉落約 200 公尺，18:11 電力維修車到達現場搶修，18:36 先行將掉落電車線固定，瀧溪~大武間以柴電機車牽引行駛，翌日 01:37 封鎖搶修，05:09 搶修完成。	一、本事件前曾有不明之入侵(如野生動物)發生短路，另隧道口明隧道、新設邊坡保護工程及防坍架等易造成禽鳥、猴群聚集，疑因誤觸造成設備短路，進而肇致主吊線斷落事件。 二、本案發生地點係為防塌架，易受環境影響或外物入侵等因素，造成電車線斷落的事件。	一、請電務處增加維保期間電車線系統檢查及巡檢頻率，尤為短路故障好發區間，而高風險區段則須強化防護措施，以維電車線設備妥善率。 二、請電務處針對防塌架、隧道口外區域，易受外物入侵或不明原因等環境影響，建議電車線改做導電軌設計施作，增加電車線強度。
13	10月05日 17時37分	千甲~新莊 站間	新竹變電站發生跳電，第 1758 次車因跳電致 VCB 不閉合無法行車，17:50 請求救援，18:10 經處理後恢復行駛。	因故障電流發生使開關跳脫，疑似外物入侵造成短路，(接觸物掉落或未再觸碰，故障消失)後送電回復正常，現場單位新竹分駐所及苗栗分駐所現勘無異狀。	一、請電務處加強巡查，減少外物入侵發生。 二、請工務處加強預防性之影響木修剪，降低類似事故發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
14	10月07日 08時40分	四腳亭~瑞芳站間	第2次車行駛至四腳亭~瑞芳間機車連續發生動力限制後自動復位，08:44行駛至瑞芳~猴硐間 K10+850處又發生真空斷路器切開無法復位，即請求救援，令猴硐站內第7505次輔助機車擔任救援機車，經整備後救援機車作為本務機車續行花蓮。	車頂滲水導致GPG盤故障。	請機務處機務段於各級檢修時，若發現機車內部有滲水現象即排修詳檢，檢查車頂鈹件，巡檢機車車頂是否有銹蝕，進行焊接補漏作業。
15	10月07日 17時34分	新竹站	17:31 新竹站調車工以行車調度無線電話通知第2547次司機員往北邊開並等號誌，司機員開始緩慢移動編組向北，17:32 調車工再次通知編組至新竹貨站8股停車調頭調車 All Right，17:34 司機員持續向北，行經102B號轉轍器時順向擠出，18:00 新竹站建立進路計劃讓貨站第7101次貨物列車往南經102B號轉轍器(定位)至站內5股開出時，EP盤面定、反位燈號開始閃爍，即通知號誌人員查修，經查該處尖軌已變形致列車無法通過，原2547次改以2544次編組擔任，轉轍器經查修後，23:00修復。	一、定例調車時，號誌員未正確設定進路上相關調車號誌機顯示准調車號誌，亦未指認呼喚確認進路相關調車號誌機顯示條件，即通知司機員開始調車。 二、值班站長(號誌員)於新竹站5股至新竹貨站8股道實施定例調車未先確認進路開通，即以行車調度無線電話通告司機員起訖點及開始時間，有違定例調車不得分段控制進路之規定(特定事項第37條)。 三、司機員未與站方加強聯繫，未確認指認呼喚。 四、第204L調車號誌機未設置進路顯示器，又與206L距離很近，致號誌員及司機員不易判斷或誤判該號誌機之顯示條件。	一、新竹站已將206L准調號誌機操作起點按鈕更換為紅色按鈕，加強號誌員提醒辨識。 二、請運務處與號誌單位研議將該區間第204L與206L調車號誌機整併為同一軌道電路區間之可行性或於204L加設進路顯示器。 三、請運務處加強定例調車區域訓練與宣導，非定例調車區域應由車站引導。 四、請機務處加強宣導落實調車號訊最大限制，未看見號訊或未持續聽見調車號訊時應立即停車。 五、請運務處及機務處督導所屬落實指認呼喚確認，養成確認習慣。 六、請機務單位加強抽查無線電調車區間複誦及確認指認呼喚。
16	10月07日 17時42分	南澳-武塔站間	南澳站通報因豪雨致南澳平交道淹水，即令該地點慢行15km/hr，並通知南澳道班處理，19:23因雨勢趨緩恢復雙線行車，慢行30km/hr通過。	因東北季風引發豪大雨瞬間強降雨使區域排水系統宣洩不及。	一、請工務處宜蘭工務段於颱風及豪大雨期間派員至該處監視。 二、請工務處各工務段定期巡視平交道周邊排水設施有無阻塞情形，並辦理清淤工作。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
17	10月07日 19時11分	南州~潮州 站間	一名騎士由南州~潮州間旗官路平交道轉入路線向北並停於軌道上，保全立即前往按下緊急按鈕前障礙物偵測告警裝置已先啟動，第386次車司機員收到防護無線電訊號後，即緊急緊軔並鳴笛但仍撞及(無人受傷)，20:10路警蒐證完畢放行，20:54路線恢復正常行駛。	一名騎士由南州~潮州間旗官路平交道轉入路線向北並停於軌道上，被第386次撞及(無人受傷)。	一、請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。 二、請工務處加強保全人員再教育，遇有緊急狀況，於通報時即應按下緊急按鈕。 三、請電務處再行研議平交道自動告警裝置偵測範圍。
18	10月08日 04時50分	嶺腳~平溪 站間	依照劇烈天氣監測系統平溪線嶺腳~平溪站間警戒值雨量已達行動值，自本(8)日4703A次(04:50)起十分站~菁桐站間列車停駛，同時啟動公路接駁。	因東北季風引發豪大雨至警戒值雨量達行動值。	工務處業於111年9月26日調整下修平溪支線共計5個路段之QPSUMS行動值，遇豪雨即派員現場監視，必要時預警性降速行駛或封路停駛，提升安全防護。
19	10月08日 05時31分	新竹站	第2507次於新竹站因電車EMC554號發生暫停軔機故障，經更換編組後，新竹站晚24分開車。	研判為EM554譯碼盒快速接頭內腳位間銅線，致暫態輸出錯誤信號，造成無法解除暫停軔機，出力條件不足全列車不出力。	請機務處辦理EMU500型譯碼盒特檢，並於3級保養時加強檢查出力時暫停軔機解除正常。
20	10月08日 16時23分	花蓮站	花蓮站調丙工作班調車機由3股道進L線調車時，因調車工疏於注意轉轍器開通方向肇致擠壞109B號轉轍器，經搶修後，20:10修復。	一、調車司事由他站調至花蓮站僅3個月不熟悉站場環境，未確認號誌逕行顯示調車號訊。 二、行車室號誌員與調車司事聯繫不周，調車司事要求由3股進入F線，行車室未通知調車司事，本次車於L線前停車後，待181次調車後再續調車。	一、請運務處落實依經歷管制規定加強調車人員轉任調車員司的在職訓練，並落實加強同仁對站場環境及號誌布置之教育訓練。 二、請運務處加強宣導如有須分段調車時，號誌員務必提醒調車員司注意，落實聯繫、確認。 三、請運務處辦理花蓮站調車工作班督導考核。
21	10月09日 10時01分	樹林站	第1152次於南樹林站車上ATP故障重開無效，至樹林站再重開無效後停用，10:11樹林站降速60km/hr開車，本次車七堵~瑞芳、瑞芳~七堵第1177次各停駛。	ATP MMI之CF卡異常，至MMI螢幕黑屏，重啟無效，僅能以60km/hr行駛。	事故編組尚在車商保固範圍，ATP設備由廠商進行保養，ATP系統原廠已建議車商依照本局檢修基準(2A級以上保養更換MMI CF卡)施作保養。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
22	10月09日 13時50分	中壢站	第125次於桃園~中壢間，因後端機車第2轉向架設備冷卻鼓風機故障自動隔離馬達4個及第1轉向架輔助供電模組故障請求支援，經新竹機務段技術支援復位成功，14:38預防性加掛輔機後晚27分開車。	後連機車 E1038 因散熱鼓風機(ECB2)繞組三相不平衡過電流致輔助供電模組故障及馬達隔離。	一、請機務處各級檢修若發現 ECB (散熱鼓風機) 跳脫即排修詳檢。 二、請機務處於機車保養時，施作出力試驗確認各設備鼓風機及動力模組作用正常。
23	10月10日 14時28分	七堵站	第135次於七堵站因編組 E1055+1054 第6車空調機故障處理無效，經七堵機務段派 E1027+1020 編組替換，晚18分開車。	該車北端空調機之送風鼓風機於運轉時，發出異常聲響，係葉片損壞。	請機務處督導編組所屬廠段對使用年限已久空調機，予以優先汰換。
24	10月10日 20時00分	七堵站	轉轍器馬達內部因接點不良，肇致108A/B 號轉轍器故障，影響七堵站中、西線上行進站號誌，經號誌人員查修，22:23修復。	連日大雨造成轉轍器內部積水，使繼電器接點受潮不良，肇致號誌故障。	一、請電務處各電務段於連日大雨後，於保養時留意轉轍器內部是否有積水現象，盡早排除積水，以防電路短路及接點氧化甚至鏽蝕斷線。 二、請臺北電務段加強周邊環境清理，與工務協調改善排水。
25	10月10日 20時17分	壽豐~瑞穗 站間	花蓮縣政府南南西方 43.6 公里，發生芮氏規模 5.3 地震，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，經工、電巡查路線無異狀後，23:07 恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.3 地震，23:07 恢復正常行駛。	存查。
26	10月11日 03時24分	花蓮~七堵 七堵~臺北 站間	花蓮縣政府東方 59.3 公里，發生芮氏規模 5.9 地震，經第 1 班列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，06:30 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.9 地震，06:30 路線恢復正常行駛。	存查。
27	10月11日 18時11分	基隆~彰化 站	第149次於基隆站開車後，值班站長通報後端機車車下冒煙，18:25 七堵站檢查員查看研判疑似後端機車電抗器異常，18:48 經隔離第2轉向架	車上 C 相變流器模組 2(CIM2)不良致車下牽引馬達 TM3、TM4 定子皆 C 相過電流造成燒損。	一、請機務處辦理馬達短路環外觀特檢，各級檢修依程序檢視。 二、請機務處於2A以上保養依檢修程序量測馬達及轉向架絕緣並

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			後晚 22 分開車，19:33 到達南港站後檢查員建議停駛，即令本次車次南港~樹林間停駛。		記錄。 三、請機務處於 2C 以上保養依程序檢視動力模組外觀。
28	10 月 13 日 06 時 30 分	新左營站	工務單位在新左營站進行舊枕木回收及機械砸道工程，04:30 工作完成封鎖解除，06:30 新左營站第 102AB 轉轍器故障，即通知號誌人員查修，係因 102B 轍查桿與道岔 PC 枕產生干涉，緊急處理無效後，即通知工務人員搶修，09:40 工務人員協助清出石碴並調整 PC 枕木，09:50 第 102B 轉轍器修復完成。	是日該處工務單位辦理機械砸道，102B 轍查桿旁 PC 枕雖未作機械砸道，受週邊砸道影響，該 PC 枕週邊石碴變動，致轍查桿與 PC 枕產生干涉現象。	一、請工務單位於完成砸道後，應再加強巡查轉轍器周遭石碴及 PC 枕，確保轉轍器作動正常。 二、請工務處各工務段於工電聯檢時加強檢查，如發現連動桿與 PC 枕過於接近，即配合調整。
29	10 月 15 日 11 時 24 分	嶺腳~平溪 站間	行控室工務台通報嶺腳~平溪間雨量監測已達行動值，11:30 第 4817 次到達十分站後，十分~菁桐間自 4818 次起停駛並啟動公路接駁機制。	嶺腳~平溪間雨量監測已達行動值，自 4818 次起停駛並啟動公路接駁機制。	存查。
30	10 月 15 日 12 時 12 分	三貂嶺~猴 硯站間	第 271 次通報三貂嶺~猴硯間西正線 K15+500 因豪雨水淹軌面，13:30 工務回報西正線可慢行 30km/hr 通過，14:00 起提速至 60km/hr 慢行，翌日 04:50 處理完畢(清理水溝)慢行解除。	三貂嶺~猴硯間西正線 K15+500 因豪雨水淹軌面，翌日 04:50 處理完畢(清理水溝)慢行解除。	存查。
31	10 月 15 日 16 時 18 分	沙崙站	第 3752 次於沙崙站開車時間已到，列車長以行調通知司機員開車(號誌未建立)，第 3752 次司機員開車啟動後，發現 ATP 作用並目視 13A/B 為反位即立即停車，經通知中洲站後退回沙崙站東正線，改就地控制重新建立號誌後晚 10 分開車。	一、車長未與司機員確認出發號誌機顯示進行號誌即顯示出發號訊。 二、司機員僅依列車長出發號訊開車，未指認呼喚出發號誌機顯示條件，臆測行車以致冒進號誌。 三、司機員於發生冒進號誌後 ATP 作用，未依章規定退行至出發號誌機主感應子外方，待出發	一、請運務處針對本案，加強車長教育訓練，於乙種簡易站使列車出發前，應落實依規章(行車特定事項第 160 條)與司機員確認出發號誌機條件，再依規定辦理列車出發。 二、請機務處督導司機員落實確認依號誌顯示行車。 三、請運務處加強車長落實出發號誌反應標誌燈指認呼喚，確認

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				號誌機顯示進行號誌後再依車長顯示出發號訊開車。	<p>出發號誌。</p> <p>四、請機務處加強司機員應熟悉 ATP MMI顯示行車。</p> <p>五、請機務處督導運指幹部透過隨乘督導考核司機員未指認呼喚應答者，立即予以糾正並請其確實執行，列入重點考核對象。</p> <p>六、請機務處所屬機班於在職訓練時，加強宣導司機員冒進出發號誌機，ATP作動後續的正確操作方式。</p> <p>七、請機務處針對甲、乙種簡易站，請司機員依規定於開車前應先確認出發號誌，再行聯繫車長，顯示出發號訊。</p> <p>八、請綜合調度所加強督導調度員對於AIS的功能，隨時監控掌握。</p> <p>九、針對支線開車時分，請綜合調度所於排點時研議預留同一車站出發及進站時間。</p>
32	10月16日 05時48分	濁水~龍泉 站間	第 2702A 次行駛至濁水~龍泉間(約 K3+000、24.6%)，因上坡空轉造成引擎過熱致動力不足，令濁水~集集間 2702A 次、2702 次停駛。	濁水~龍泉間附近坡度千分之 20 以上之長上坡路段，上坡易產生空轉。	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。
33	10月16日 12時51分	山佳~樹林 站間	第 1177 次通報行經山佳~樹林間東正線(K44+500)路線晃動大，即令該路段以 30K/H 慢行，並通知工務單位巡查路線，經查看後，發現該處鋼軌接頭沉落，即令該處封鎖處理，15:49 路線修復完畢恢復雙線行車。	經通報該處路線搖晃，查因鋼軌產生裂痕處臨近連軌線焊點，研判因鋼軌母材受焊接熱影響劣化形成弱點。	<p>一、請工務處針對該處加強路線保養並針對焊接點加強砸道。</p> <p>二、工務處超音波探傷車已於 12 月中旬試車完成，後續排定上線辦理裂縫檢查作業。</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
34	10月16日 14時30分	十分~菁桐 站間 七堵~汐止 站間 大里~龜山 站間 雙溪~貢寮 站間 猴硐~瑞芳 站間	<p>一、14:30 十分~菁桐站間水淹軌面列車停駛，15:50 水淹軌面平溪線列車全面停駛(預計至 17 日 12:00 路線全面檢查後復駛)。</p> <p>二、14:50 七堵~汐止站間東正線水淹軌面，17:10 起八堵~七堵間東正線有落石現象即時起封鎖，工務單位持續現場監視。</p> <p>三、大里~龜山站間西正線水淹軌面，16:34 工務段通報 K43+0800 西正線有土石流侵入路線，22:15 清理後西正線 30 公里慢行、22:27 西正線限制 60 公里慢行、22:37 恢復雙線正常行駛。</p> <p>四、15:15 雙溪~貢寮站間西正線 K25+300~K29+500 因豪雨水淹軌面，18:38 雙線均因水淹封鎖，20:58 東正線恢復常速、西正線限制 60 公里慢行，21:20 雙線恢復正常行車。</p> <p>五、21:32 猴硐~瑞芳站間西正線 K12+200~300 水溝淤積、水淹軌面、改以 60K/H 慢行，於 17 日 04:50 清理完畢，慢行解除雙線恢復正常行駛。</p>	14:30 十分~菁桐站間水淹軌面列車停駛，於 17 日 04:50 清理完畢，慢行解除雙線恢復正常行駛。	存查。
35	10月17日 09時54分	南靖站	第 510 次車於南靖站通過時機車集電弓自動降弓，司機員復位無效後即請求救援，經查後端直流局部控制及後連機車控制 2 個無熔絲開關均跳開，研判無法修復，經加掛前位機車後，嘉義站晚 33 分開車。	行調 UPS 脫落碰觸繼電器(TUVR)短路致機車控制斷流開關跳脫，造成集電弓無法升弓。	<p>一、請電務處要求外包廠商半個月內全面辦理 GE 機車行調 UPS 安螺特檢，預防鬆脫、滑牙等不良現象。</p> <p>二、請電務處請外包廠商加強宣導「更換任何組件及行調設備保</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					<p>養，務必加強安螺檢查」，並增加維修紀錄表紀錄項目，紀錄安裝鎖固狀態。</p> <p>三、請機、電二處針對GE車內UPS設備，於協商後再要求廠商相關機型增加第二層防護，以防止同樣情形再發生。</p>
36	10月17日 10時38分	楊梅站	繼電器箱內接點因老舊斷損，影響顯示迴路並造成進路無法建立，肇致楊梅站第15號轉轍器定位故障，經重新接線後，11:35號誌恢復正常。	經查發現 Case 2 箱中電纜 02C 的 55 端子接點斷線，肇致號誌故障。	<p>一、請電務處各電務段於養護時間帶養護時，加強檢視接點及端子是否有銅綠或生鏽之情事，並清潔更換改善。</p> <p>二、請電務處詳查備用纜線是否足夠，以備替換。</p>
37	10月17日 12時25分	六塊厝站	第 3161 次車於六塊厝站節制速度不當致停車位置不當(超出 2 車廂)，車長開啟全車車門後於第 3 車作列車監視，僅 1 名旅客由第 3 車下車，無影響其他列車及旅客。	<p>一、司機員專注慢行、忽略車上播音停車提醒。</p> <p>二、司機員未落實指認呼喚應答、移動磁鐵游標。</p> <p>三、車長未依規定辦理列車監視及未落實列車停靠月台位置指認呼喚，即全開啟車門。</p>	<p>一、請機務處加強考核司機員落實執行呼喚應答、移動磁鐵游標，若有習慣不良者應立即指正。</p> <p>二、請機務處加強司機員對於ATP簡易站停車模式教育訓練。(分辨0與15區別)</p> <p>三、請運務處加強督導車長進站停靠月台時，確認停車位置，先單開車門後，再全開車門，落實自動車門指認呼喚。</p>
38	10月17日 17時27分	大肚溪南號誌~成功站間	第 2236 次司機員通報大肚溪南號誌~成功站間山西線電車線上有異物，即通知電力單位處理，18:22 現場電力人員以(絕緣)飛來物摘取器將長條塑膠帶取下後，路線恢復正常行駛。	西正線約 205K+300 處通報有長條形塑膠帶纏繞，獲報後值班人員赴現場清除。查為尼莎颱風外圍環流強風所致。	請電務處加強該區路段於風力較大時巡檢，以減少類似事故發生

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
39	10月17日 18時56分	富岡~竹北 站間	礙子遭高壓電擊穿(複合式隔電子材質劣化),肇致富岡~竹北站間電車線無電,經搶修後,22:00完成通電,恢復行車。	因富岡基地內D1+465公里, D1/27桿處之複合式隔電子材質疑似老化造成絕緣不良。	一、請電務處全面檢查富岡基地所有複合式隔電子,於10月24日將嚴重部分更換為陶瓷隔電子(派工單);預計明年初決標辦理購置礙子,供各段使用。 二、請電務處全面清查本局使用此複合式隔電子材質礙子數量,以採購陶瓷隔電子礙子,逐步汰換。 三、請電務處擬定礙子保養清潔頻率或週期。
40	10月18日 08時07分	豐原~苗栗 站間	第280次車於彰化站,接班司機員發現11車29V充電器故障、DC24V電池低電壓,行駛中發生動力間歇切斷,處理後研判無法修復,09:06請求救援,旅客於板橋站換乘由樹林特開之太魯閣編組,板橋站晚76分開車。	該車EM3072充電機之AC過電壓繼電器故障(代碼0161),肇致充電機無法對電瓶充電,電瓶低電壓(代碼0167)故障。	一、請立約商研議修改電線迴路於無法供電時,轉由其他充電機供電。 二、請立約商依所提修改方案,對EMU3000型編組進行迴路修改。
41	10月18日 10時05分	新埔~通霄 站間	第109次通報新埔~通霄間東正線電車線(接觸線)卡塑膠袋,11:44經處理後恢復雙線行車。	東正線K160附近處通報有塑膠帶纏繞,獲報後值班人員赴現場清除。經查為路線旁民眾農耕遮蓋用塑膠罩。	一、請電務處加強路線旁民眾農耕設施應固定宣導,以減少類似事故發生。 二、請電務處研議比照影響木規定,將此路段列入加強巡查點巡查。
42	10月18日 11時38分	香山~竹南 站間	竹南站通報北邊東正線旁有竹子傾斜靠近電車線,12:13電力單位至現場處理,12:55處理完畢路線恢復行車。	一、123K+800竹南站北邊因東北季風風勢強勁,導致路線旁竹子根基不穩,樹林整片滑落。 二、竹南站內125/9處,W10股亦因東北季風風勢強勁,導致大型塑膠袋掛於電車線上。	一、請臺中工務段清除竹南~崎頂間123/31桿整片竹林,防止相關事件發生。 二、請電務處、工務處加強該區路段於風力較大時巡檢,以減少類似事故發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					三、請工務處依「影響行車安全樹木管理須知」遇季節交替或劇烈氣候變化時加強巡檢並定期更新列管清冊。
43	10月19日 09時40分	千甲站	第1715次於千甲站，因節制速度不當致停車位置不當，經退行停妥後，09:45開車。	一、司機員分心不專注，錯失進站停車制軔時機。 二、司機員未落實指認呼喚應答，移動磁鐵游標。 三、司機員未依規章，逕行移動車輛後，再通知車長開啟車門。	一、請機務處加強宣導司機員應專注於行車。 二、請機務處加強考核司機員落實執行呼喚應答、移動磁鐵游標，若有習慣不良者應立即指正。 三、請機務處要求機務段運指幹部每月針對乘務員以10分鐘進行運轉注意事項個別考核，教導行車運轉規定。 四、請機務處加強宣導司機員停車位置不當後應依規章與車長聯繫確認後，依車長指示移動列車。
44	10月19日 19時31分	頭城站	12B轉轆器動作阻力異常，肇致頭城站12A/B號轉轆器反位故障，經處理後於21:30恢復正常。	經查12B因阻力過大，轉轆器無法正常扳轉，肇致號誌故障。	一、請工電聯檢加強巡查滾輪式轉轆器，避免細砂造成阻力過大，以確保轉轆器正常運轉。 二、請工務處依原廠商保養手冊，訂定維保頻率及各單位應辦理之維修保養規範
45	10月19日 20時15分	七堵站	第157次車於七堵站司機員發現機車不出力，車輛顯示SC接觸器故障，即通知檢查員，經更換電子卡無效後，立即更換編組，七堵站晚19分開車。	PCE中的電子卡異常致使VCB無法閉合，車輛故障不出力。	一、請機務處各機務段日檢及保養依程序測試各電子卡功能。 二、請機務處將故障電子卡後送富岡機廠電子室協助檢測及重整。 三、請機務處規劃以EMU3000型逐步替代PP編組運用。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
46	10月20日 09時15分	海端站	原計畫之第 9045 次電力維修車至海端站 2 股停車交會第 4620 次後續行，但進站後司機員未依號誌停車、指揮員亦未提示前方號誌，致冒進擠壞第 11 號轉轍器，造成關山~池上間路線暫時中斷，10:12 號誌人員將第 11 號轉轍器固定開通第 1 股道，並解除關山~池上間封鎖路線，11:07 恢復號誌顯示及路線正常行車，翌日 01:35 修復。	人員應注意而未注意出發號誌機為險阻，導致冒進號誌，肇致海端站北邊 11 號轉轍器擠壞。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處加強維修工程車乘務人員行車安全教育，聘請機務單位擔任講師，列入年度專業教育訓練。 二、請電務處落實維修工程車駕駛人員及車上指揮員與車站的指認呼喚，隔日由值班人員檢視行車紀錄。 三、請電務處加強宣導維修工程車駕駛人員及指揮員應專注於列車運行動態情形。 四、請電務處各電力段於安排見習時，應加強日間見習時數，並安排較資深(證照3年以上)之司機或指揮員至少一人隨乘督導。 五、請電務處加強宣導維修工程車於無人站或甲種簡易站應一度停車再開。 六、請電務處將維修工程車運轉作業納入安全改革項目，持續檢討。 七、請電務處儘速研議訂定維修工程車駕駛及指揮員督考機制。
47	10月20日 09時57分	屏東~九曲堂站間	K21+000 繼電箱內 DC24V 充電機故障，肇致屏東~九曲堂間西正線上行中途第二閉塞號誌故障，經升壓強制全功率模式測試後於 11:01 恢復；11:18 又發生東正線下行中途第二閉塞、西正線上行中途第三閉塞號誌故障，經更換 DC24V 充電機後修復；	經查為 DC24V 之充電機故障，更換現場備品後，號誌恢復正常。	<ul style="list-style-type: none"> 一、請電務處各電務段利用養護時間帶檢測充電機及電池組電壓電流，防止充電機故障時電池組無法銜接肇致長時間號誌故障。 二、請電務處各搶修車上應備妥相關設備備品，避免需往返車程

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			14:20 號誌人員返回裝設另一套備用 DC24V 充電機時誤觸致西正線上行中途第三閉塞，經調整後於 15:20 修復。		影響搶修時效。 三、請運務處加強宣導車站 EP 盤如有斷燈警示時，應即通報電務單位查修。
48	10 月 20 日 19 時 49 分	樹林調車場	第 4244 次於樹調因電車主風泵控制接觸燒損，致 SIV 故障無法行駛，經更換編組，樹林站晚 26 分開。	主風泵控制接觸器(CMK)作用後固著過熱燒損，致 SIV1 及 SIV2 故障。	一、請機務處辦理 EMU500 型主風泵控制接觸器作用情形特檢。 二、請機務處於二級以上定期檢修，落實檢視接觸器作用檢查及有無過熱情形。 三、請機務處研議主風泵控制接觸器更換週期，按期程規劃購料更新。
49	10 月 21 日 05 時 00 分	嶺腳~平溪站間	第 4703A 次行駛至嶺腳~平溪間，因下雨路線濕滑致動力車空轉；另第 4704 次因十分站交會第 4703 次，亦於上述地點發生爬坡空轉，07:01 進菁桐站後作第 4705 次，本次車菁桐站晚 65 分開車。	嶺腳~平溪間坡度千分之 20 以上之長上坡路段，因下雨軌面濕滑致車輛動輪空轉。	請電務處各電務段於桿件調整完畢後，應在螺栓接縫處油漆畫線註記，以利觀察是否位移，並及時調整。
50	10 月 21 日 15 時 00 分	七堵站	157B 號轉轍器鎖錠桿位移，肇致七堵站 157AB 號轉轍器故障，經調整後於 15:45 修復。	157B 鎖錠桿位移，肇致號誌故障。	請電務處各電務段於桿件調整完畢後，應在螺栓接縫處油漆畫線註記，以利觀察是否位移，並及時調整。
51	10 月 21 日 20 時 55 分	萬華站	第 554 次於萬華站因機車不升弓無法開車請求救援，由到達板橋站迴送 1N 次本務機車前往救援，本次車萬華站晚 87 分開車。	BOSR 繼電器第 4、5 接點固著致使 PTR (降弓繼電器) 作用，導致無法升弓。	請機務處持續辦理繼電器採購，逐步汰換重要(啟動、出力)繼電器。
52	10 月 23 日 10 時 23 分	瑞芳~猴硐站間	民眾撥打 1933 通報瑞芳~猴硐站間逢甲路平交道，有一輛自小客車侵入平交道東正線(熄火無法發動)，10:30 路警到場協助處理，10:48 自小客車移出路線外後恢復行車。	有一輛自小客車侵入平交道東正線(熄火無法發動)，10:48 自小客車移出路線外後恢復行車。	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
53	10月23日 16時08分	瑞芳~猴硐 站間	第 192 次車行駛至瑞芳~猴硐站間 K12+200 處(上坡坡度 13.5‰)，因雨軌面濕滑，列車動輪空轉無法爬坡，造成變速機過熱，該車動力引擎保護裝置啟動致無法出力，司機員請求救援，16:56 連掛後將本次車拉進猴硐站，17:44 經摘解救援機車後，本次車猴硐站晚 96 分開車。	瑞芳~猴硐站間坡度千分之 13 以上之長上坡路段又因下雨軌面濕滑致車輛動輪空轉。	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，加強駕駛操作教育訓練。
54	10月24日 06時25分	松山~臺北 站間	第 2S 次車行駛於松山~臺北站間時司機員發現 MR 壓力不足，電門無法出力，經查係機車風泵油洩漏，由樹調派機車擔任救援作 2C 次，經連掛編組後，本次車晚 69 分開車。	全流式機油濾清器 O 環變形導致密封不良，引起機油洩漏。	一、辦理新進人員全流式機油濾清器 O 環安裝教育訓練。 二、2B 以上保養更換機油濾芯及 O 環時，依檢修程序啟動熱機 1 小時以上後，檢視機油有無異常洩漏。 三、2B 以上保養，完工後先行安排基地調車，狀況穩定後再行運用。 四、2B 檢修更換機油濾芯時，檢視殼體外觀，有破損現象時立即汰換。
55	10月26日 05時30分	南港站	24V 電池故障，肇致南港站西線上行第二出發號誌故障，經查修於 07:05 修復。	經查為 24V 電池組其中一組故障，使充電機無法提供正常電流至負載端，肇致號誌故障。	一、請電務處各電務段於養護時間帶保養電池組時，確實依規定量測各電池之數據及充放電測試，預防號誌故障。 二、請電務處於檢修表內增列充放電作業項目。 三、電務處刻正辦理新電池採購作業，預計 111 年 12 月底辦理驗收。
56	10月26日 11時39分	湖口站	第 1178 次於湖口站，因機車發生不出力故障，即請求救援，經司機員改牽引力模式後恢復正常，本次車晚 16 分開車。	因 BECU 暫態性故障，致機車發生不出力故障	一、請機務處定期辦理在職教育訓練，增加應急處理熟稔度。 二、請機務處於辦理 3B 進廠保養時，施行 BECU 相關檢測。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
57	10月26日 15時43分	竹北站	第 8791 次於竹北站因機車發生出力不足故障致無法行駛，即請求救援，第 8791 次經司機員重新升降弓後恢復正常，16:15 開車，17:37 到達苑裡站又發生相同故障，於 17:47 請求救援，令彰化指派救援機車將該編組拖至大肚站。	TEP1003 之 DCCT 偵測裝置異常，過中性區間持續發生直流成份作用，致 SK 隔離切斷動力故障。	請機務處於保養完工檢查時，測試 DCCT 直流成份偵測確認正常。
58	10月26日 17時17分	和仁站	第 181 次於和仁站，因機車馬達隔離 4 顆(出力不足)，經處理無效後，於蘇新站重新升降弓後開車，經加掛前位機車後，晚 32 分開車，於七堵經更換編組後，本次車晚 49 分開車。	SC故障導致VCB不閉合不出力。	一、請機務處各機務段2A以上保養依程序測試各接觸器閉合動作功能 二、請機務處研議全面更換SC接觸器電磁閥線圈。
59	10月26日 18時21分	壽豐~志學 站間	第 4543 次行駛至壽豐~志學間發生電車無動力(SIV 過電流)，經司機員處理無效並請求救援，經連掛後晚 69 分到達志學站。	因 ET579 空調機排氣扇馬達線圈燒損與車體接地後，漏電斷路器未即時跳脫隔離故障空調機，致使 SIV1 跳脫，後 SIV2 轉供全編組負載，SIV2 亦跳脫，全編組失去動力。	一、請機務處車輛所屬廠段，對電車空調機漏電斷路器功能，如感應不良，即予以更換。 二、請機務處車輛所屬廠段，對使用年限已久空調機，予以優先汰換。
60	10月27日 06時24分	七堵站	第 1131A 次於七堵站整備時發現第 2 車 EP738 號配電盤燒損無法開車，即令 1131A 及後續運用第 1131 次七堵~基隆間停駛。	經查為神通資訊辦理應用 5G 傳輸之列車防護監視管理系統計畫，裝設於配電盤上神通盒內鋰電池燒損所致(車輛沒有故障，為求安全暫時停開)。	一、請機務處配合交通部政策，移除目前UPS系統電池，捨棄UPS功能，改為直接使用臺鐵車上電源。 二、請機務處追蹤車載設備(尤其AI服務)，當無UPS系統保護下，即時異常偵測服務運作情形，作為下階段列車車載設備設計優化參考，確保可行性。
61	10月27日 13時35分	礁溪站	第 4178 次車行駛至礁溪站南端 OS 區間時無動力，MR 壓力剩 2 公斤，即請求救援，14:28 經隔離車長室 3 合 1 考克後壓力建立，恢復動力，本次車礁溪站晚 80 分開車。	ET517 主風泵控制器 (CMK) 因突波造成接觸器電子板燒損，致線圈通電卻無法閉合，主風泵馬達不動作無法建立壓力。	請機務處研議 EMU500、600 型主風泵控制接觸器(CMK) 電子板加裝突波吸收器。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
62	10月27日 23時21分	台南站	第 149 次於台南站因後連機車馬達隔離，經復位成功後，晚 11 分開車，23:41 行駛至保安站時又發生後連機車馬達隔離，再處理復位後，又發生前位機車無法出力，即請求救援，第 149 次再經司機員處理後恢復正常，本次車晚 42 分開車。	<ul style="list-style-type: none"> 一、本務車E1019 DIDIP1(直流成份偵測卡)故障致VCB切開，無法出力。 二、後聯車E1005主變壓器繞組異常致供電模組燒損、馬達隔離。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請機務處編組所屬廠段日檢及保養依程序測試各動力系統功能，若發現故障，即排修詳檢。 二、請機務處編組所屬廠段日檢及保養發現主變壓器異常相關故障，即排修詳檢。
63	10月29日 11時35分	白沙屯~新埔站間	第 511 次通報白沙屯~新埔間電車線纏繞塑膠袋，司機員緊急降弓滑行通過，12:58 處理後恢復行車。	<ul style="list-style-type: none"> 一、白沙屯~新埔間(約 K153+165 附近)電車線纏繞塑膠袋。 二、因海線地區秋冬季節風勢強勁，導致大型塑膠袋掛於電車線上。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請彰化電力段辦理，對於路線旁民眾農耕設施遇風力較大時，應強化固定加強宣導，以減少類似事故發生。 二、請彰化電力段於秋冬季節風力較大時，加強巡檢該區路段。
64	10月29日 12時21分	南澳~東澳站間	第 7437 次通報西線上行第一閉塞附近鋼軌有異音，經人員到現場檢查後發現南澳~東澳 K13+000 附近鋼軌斷裂，13:23 令西線上行 12K+900~K13+000 慢行 20 公里，15:20 西正線封鎖搶修，17:04 經更換鋼軌後解除封鎖恢復行車。	<ul style="list-style-type: none"> 一、斷裂鋼軌經送金屬工業研究發展中心檢測結果顯示鋼軌斷裂起始位置位於軌足受腐蝕減薄形成凹坑處，由斷裂處金相與 SEM 觀察顯示軌足斷裂起始位置表面有氧化層與熔化組織，顯示於鋼軌處附近常有電流通過，於軌足局部位置產生電流腐蝕破壞，造成軌足處嚴重減薄形成凹坑，造成鋼軌承受負荷大幅度降低，後續經列車行駛，於軌足底部產生裂痕後，裂痕沿著軌腹與軌頭成長，最後造成鋼軌斷裂。 二、斷軌處(南澳隧道)環境較為潮濕加上號誌軌電流通過加速電流腐蝕破壞。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請工務處各工務段加強路線巡查，如發現鋼軌底部有減薄情形即紀錄並列為優先抽換處所。 二、請宜蘭工務段全面檢查轄區內隧道路段號誌軌道電路迴流鋼軌，如有電蝕情形，將優先辦理抽換。 三、請工務處週期性抽換有鏽蝕之虞路段之鋼軌。 四、請工務處儘速辦理超音波探傷車採購。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
65	10月29日 13時05分	隆田~善化 站間	隆田~善化間光文陸橋水泥塊剝落，撞擊橫渡線主吊線致融斷，造成11A/B間橫渡電車線垂落，第8792次行經該處時，扯斷11AB間垂落橫渡電車線，第115次行經善化南邊O.S區間因下垂電車線使E1039號車集電弓被扯下，隨即派電力維修車前往現場搶修，21:00東正線電車線搶修完成。	因善化站北邊光文路橋底部(K338+500)水泥塊掉落，撞擊11A/B橫渡線上方電車線，致電車線斷落，垂落於東、西兩正線上。	一、請電務處加強巡檢跨越鐵路陸橋下方電車線，並注意上方跨越陸橋之結構狀況，避免造成電車線設備的損害。 二、請工務處各段針對公路跨越鐵路上方構造物，洽各級橋管單位，辦理共同會勘，避免鐵路上方有外物入侵之風險。 三、請機務、電力單位統計損失及復舊費用，提報運安處。
66	10月31日 10時40分	三貂嶺~嶺 腳站間	劇烈天氣監測平溪線三貂嶺~嶺腳站間雨量警戒達行動值，即令自第4816次起停駛，並啟動公路接駁。	平溪線三貂嶺~嶺腳站間雨量警戒達行動值，即令自第4816次起停駛，並啟動公路接駁。	存查。
67	10月31日 12時35分	永康~台南 站間	第3181次通報永康~台南間東正線電車線吊掛線垂落，13:37令該路段封鎖斷電進行搶修，14:26搶修完畢，14:28恢復雙線正常行車。	354/5桿處，經查該吊掛線的接觸線夾體已無法夾緊接觸線，疑因材質不良鬆脫而垂落。	一、請電務段加強電車線設備巡檢，以期發現設備因材質不良而損壞，以致影響列車營運。 二、請電務處電力科研議訂定障礙的判斷標準依據，提供各段加強判斷的教育訓練。
68	10月31日 16時48分	富里~太麻 里間	臺東縣政府北北東方18.6公里發生芮氏規模5.0地震，20:43富里~太麻里間經工、電單位巡查完畢後回報無異狀，恢復正常行駛。	發生芮氏規模5.0地震，20:43恢復正常行駛。	存查。
69	10月31日 21時25分	瑞源站	第4671次於瑞源站因電車EP556鬆軔不良無法開車，22:13排除故障後開車，22:33到關山站後又因鬆軔不良請求救援，即令臺東機務段派編組前往替換，本次車關山站晚114分開車。	合成閘瓦因材質問題，經緊軔產生熱量造成閘瓦熔融並堆積黏着踏面導致不鬆軔現象。	請各機務段於各級檢修，發現車輪及閘瓦等設備異常或不良，應立即維修或更換。