

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年 12 月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	12月5日 10時05分	花蓮站貨場	10:05 花蓮站甲調車班於花蓮站貨場進行第 7405 次調車作業時，發生人員職業災害(初判是墜落)，其他調車人員以行調電話呼叫顏員(傷亡者)未獲回應，經沿線尋找發現顏員趴在軌道山側，右手明顯受車輪輾壓過痕跡，隨即通報 119；於 10:17 許送花蓮慈濟醫院急救，院方於 11:00 許宣告不治，本案無影響行車。	本案由職安室列案調查，相關調車作業均符合規定(程序、人力)，唯有可能於車輛移動過程中，人員走動致墜落。	落實宣導車動人不動原則，攀附於尚在移動中的列車時，須俟車輛停穩後才可下車。
2	12月10日 15時52分	埔心-楊梅間	15:25 第 133 次行經埔心-楊梅間瑞塘里平交道(K74+631)時，有 1 民眾侵入路線，司機員發現後緊軔停車並鳴笛示警仍撞及，即通報相關單位，15:45 旅客由救護車送往醫院(到院後宣告死亡)，15:52 路警到達現場，現場經路警蒐證後於 16:14 放行，16:19 現場開車並恢復正常行車。	民眾違規入侵平交道。	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 61 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	12 月 1 日 16 時 35 分	屏東站	16:35 第 144 次行經屏東站北邊 OS 區間時，本務機車軔機作用並顯示限速備援系統故障，經復位後無異狀，行駛百公尺後軔機再次作用，即通報車站及控制員，復位後九曲堂站晚 14 分到，經檢查員技術支援重新降升弓後晚 34 分開車。	E509 限速備援系統 PG 轉速計故障致軔機作用。	一、實施限速備援系統故障發生時應急處理標準方式教學相關說明請參考運轉手冊 ch3.5。 二、開立缺失保固單，提供 LCMS 故障訊息請立約商分析，並研擬改善對策。
2	12 月 2 日 10 時 01 分	宜蘭-和平間	10:01 在宜蘭縣政府南南東方 34.4 公里發生芮氏規模 4.3 地震，宜蘭=和平間按 3 級規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，11:00 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 34.4 公里發生芮氏規模 4.3 地震。	存查。
3	12 月 2 日 12 時 19 分	樹林調車場	12:19 第 165A 次於樹調整備作業時，列檢已告知第 3 車 1 號空調機異常隔離中，惟仍可出車，12:45 列車長於迴送途中通報第 3 車車廂仍悶熱，迴送至南港折返作 165 次並行駛至樹林站更換編組後，晚 23 分開車。	一、TEP2003 1 號空調機冷凝風扇線圈層間短路導致過電流。 二、通報及換車流程過長。	一、辦理 TEMU2000 空調機絕緣值測量，不良即更換。 二、建議故障車更換機制，制定 SOP 規定。
4	12 月 2 日 15 時 00 分	屏東站	15:00 第 138 次於屏東站換端整備時，本務機車排氣不止(無法鬆軔)，經技術支援後恢復正常，晚 26 分開車。	E510 BPCP(軔力控制單元)及 ERCP(均衡風缸控制單元)故障導致無法鬆軔。	辦理 E500 型 BP 過充氣造成不鬆軔之故障處置方式。
5	12 月 4 日 05 時 40 分	斗南~大林間	05:40 起斗南~大林間第四閉塞號誌地上感應子故障及東正線下行進站號誌故障，07:25 進站號誌更換 LED 燈修復，07:57 地上感應子更換板件後恢復正常行車，號誌故障時間計	東正線下行進站 LED 黃燈老舊燒毀；斗南站南中途第 4 閉塞 LDB 卡板老舊燒毀。	積極汰換使用較久之設備，並於更換後確實紀錄並保存，作為未來 MMIS 基礎資料。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			137 分。		
6	12 月 5 日 00 時 20 分	內壢-中壢站間	內壢-中壢站間西正線電力電桿編號 65/T7，鐵道局 12/4 跨 5 日裝設電車線三角架支撐棒(VT 管)侵入淨空，致多趟列車通過碰觸集電弓受損，電力段至現場進行三角架拆除，於 16:16 拆除完畢，恢復雙線行車。	因鐵道局「CJ02 標內壢段及中原段臨時軌第一階段工程」於 12 月 4 日跨 5 日夜間施工裝設之 65/T7 桿三角架支撐棒(VT 管) 侵入淨空，導致 12 月 5 日多次列車經過撞擊該 VT 管造成多次列車集電弓受損。	請鐵道局檢討改善電車線施工作業。
7	12 月 5 日 13 時 12 分	花蓮站	13:12 4534 次於花蓮站，因列車防護無線電故障即請求救援，經更換編組後，本次車花蓮站晚 16 分開車。	EM525 列車防護無線電電源供應器輸入電源線斷線。	一、辦理 ATP 人員端子壓接教育訓練。 二、全面辦理 EMU500 型列車防護無線電電源供應器外觀特檢。
8	12 月 6 日 09 時 40 分	富岡站	09:40 第 2134 次於富岡站，因動力車馬達過熱及集電弓異常致 VCB 切開不出力，令本次車富岡~基隆間停駛。	一、馬達車隔離剩 60%，因長時間處於高負載過熱無法到出力。 二、電車 915 集電弓受電車線設備異常撞擊導致集電弓損壞變形故障。	當馬達車隔離剩 60%時，勿長時間處於高負載會有馬達過熱而造成馬達限制出力，在第一次預告馬達過熱時應申請換編組。
9	12 月 6 日 10 時 30 分	林邊站	10:30 起林邊站南端 OS 區間占用燈亮，影響下行出發及上行進站號誌，經號誌單位更換料件及調整參數後恢復正常，號誌故障時間計 436 分。	臺電瞬斷，復電時突波攻擊，造成繼電室主機現場機板故障。	加強設備接地以提升抗突波能力。
10	12 月 6 日 12 時 54 分	內壢站	12:54 第 1188 次行經內壢~桃園間電車線無電，即以惰速運轉通過中性區間持續北上進桃園站，13:04 於桃園站再次發生自動降弓、VCB 切開，司機員通報桃園站後下車查看，發現電車第 6 車及第 3 車集電弓損毀，續依檢查員指示隔離故障集電弓後停駛，14:12 電力維修車到桃園站，14:15 進入現場搶修，20:58 內壢站	受 12 月 05 日中壢~內壢區間，電車線 VT 管侵入車輛界限，致 EP9102 及 EP9101 集電弓集電弓損壞。	電車線設備施工時保持在車輛淨空範圍內。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			內 1 群、內壢-中壢間西正線復電完成，22:02 搶修完成。		
11	12 月 7 日 11 時 40 分	三民站	11:40 第 4521 次通報行經三民站西正線北邊 11B 轉轍器時列車會彈跳，令即時起限速 25km/hr 慢行，並通知工務單位處理；12:53 工務回報該處路基有噴泥現象且尖軌接頭處沉落，於夜間施工封鎖緊急處理，8 日 03:00 處理完畢，慢行解除。	一、車站 原地質為沼澤地且所處位置地下水位高，股道極易噴泥，軌道常處於潮濕。 二、11B、13A 道岔所處坡度較陡，因受限三民站區地幅，兩套道岔為趾端相接，道岔間無緩衝區域，13A 後約 80m 為變坡點，11B、13A 處於變坡段，南下列車高速通過此兩套道岔開通方向對 FRP 絕緣接頭衝擊較大，故此兩套道岔尖軌踵端經常性沉陷。	一、持續辦理每日路線巡查。 二、抽換 11B 及 13A 直基本軌。 三、辦理道床底部鋪設防水材並換碴改善。
12	12 月 7 日 23 時 22 分	田中-二水站間	23:22 第 2263 次行經田中~二水站間十五庄路平交道(K245+028)東正線撞及不明物，經乘務員下車查看係一隻狗，現場停留 17 分開車，後續由工務單位處理。	第 2263 次行經田中~二水站間十五庄路平交道(K245+028)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。
13	12 月 8 日 10 時 20 分	關山站	10:20 起關山站 12AB 轉轍器故障致下行出發及上行進站號誌無法建立，即通知號誌單位查修，經號誌單位處理後，10:52 號誌恢復正常，故障時間計 32 分。	轉轍器定位按鈕開關不良。	已全面清查關山站各轉轍器定位按鈕開關是否仍有不良之情形。
14	12 月 8 日 19 時 24 分	和仁~瑞穗間、東澳~和仁、瑞穗~	19:24 在花蓮縣政府南方 15.9 公里(位於花蓮縣近海)發生芮氏規模 5.7 地震，和仁~瑞穗間(含花蓮港線)按 4 級地震規定辦理，東澳~和仁、瑞穗~	花蓮縣政府南方 15.9 公里(位於花蓮縣近海)發生芮氏規模 5.7 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
		富里間	富里間按 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，22:05 路線恢復正常行駛。		
15	12 月 9 日 06 時 40 分	宜蘭站	第 4114 次原定 06:46 宜蘭站始發，06:40 因電車動力切開，無法修復即請求技術支援及救援，經技術支援改由後端轉供後恢復動力，晚 19 分開車。	EMC705 ATP 單體 DX（數位介面單元）暫態故障致動力切斷不出力。	段訓時增加現場車輛故障處理訓練，以期減少事故件數，同時宣導車輛啟動後先行測試有無動力，以利儘早辦理編組更換事宜。
16	12 月 09 日 16 時 30 分	東澳~和平間	16:30 在宜蘭縣政府南南東方 36.7 公里發生芮氏規模 3.4 地震，東澳~和平間按 4 級規定辦理，東澳~和平間按 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，01:14 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南南東方 36.7 公里發生芮氏規模 3.4 地震。	存查。
17	12 月 10 日 05 時 21 分	關山~瑞穗間	05:21 第 401 次司機員通報關山~瑞穗間濃霧影響視線，沿途行慢注意運轉，瑞穗站增延 12 分開車。	關山~瑞穗間濃霧影響視線行慢。	存查。
18	12 月 11 日 13 時 50 分	花蓮站	13:50 第 273 次於花蓮站停靠第一月台辦客時，車長發現 PISC 離線，即通報列檢查修，14:23 詢問列檢仍未修復，令本次車更換編組，花蓮站晚 36 分開車。	一、列檢事中應變更換編組機制未及時。 二、1 車 ES 主板電源卡及 4 車 ES2 主板邏輯卡燒損。	一、制定車輛故障更換編組標準程序（遇 3 分鐘內無法排除故障立即啟動更換編組機制）並辦理人員訓練。 二、辦理普悠瑪 PISC 功能狀態特檢。
19	12 月 11 日 23 時 19 分	斗南=岡山間	23:19 在高雄市政府北北東方 71.5 公里發生芮氏規模 4.7 地震，斗南=岡山間按 3 級規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，隔(12)日 00:04 路線恢復正常行駛。	高雄市政府北北東方 71.5 公里發生芮氏規模 4.7 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
20	12月12日 04時24分	嘉義-善化間	04:24 在台南市政府東北方 36.4 公里發生芮氏規模 4.0 地震，新營站震度為 3 級，嘉義=善化間按 3 級規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，05:36 路線恢復正常行駛。	台南市政府東北方 36.4 公里發生芮氏規模 4.0 地震。	存查。
21	12月12日 16時14分	內壢~桃園間	16:14 桃園站通報，於內壢~桃園間國際路平交道(K59+865)有民眾在路線旁欲尋短，令該路段限速 25km/hr 慢行，並通報桃園路警所派人前往查看，16:40 路警回報狀況已排除，慢行解除。	有 1 民眾於內壢~桃園間國際路平交道(K59+865 處)侵入路線。	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。
22	12月13日 10時08分	善化-新市間	10:08 新市站站內 11AB 轉轍器南邊鋼軌斷裂情形，站內 1 股封鎖停用，現場經工務單位處理後，12:37 起站內 1 股恢復行駛以 20km/h 慢行，13:28 起恢復常速行駛，翌日 04:30 完成保養維護作業。	一、輪捶效應導致路基鬆軟，致道碴承载力降低。 二、焊接點位設置不佳。	一、定期辦理超音波探傷證照班及鋁熱劑焊接訓練班。 二、持續辦理超音波探傷檢測作業。
23	12月14日 20時35分	斗南站	20:35 斗南站 EP 盤顯示斷電低電壓燈亮，造成斗南站東正線下行進站號誌及出發號誌、西正線上行進站號誌、大林站西正線上行出發號誌不來，經號誌單位查修後，21:55 斗南站 CTC 號誌可正常建立，故障時間計 80 分。	發電機室的越區送電配線盤內，繼電器 SST2 接點老化不良致電磁開關 SMS 跳脫。	每月定期保養發電機時，務必量測輸出電壓並做成紀錄，若電壓異常應即時更換相關設備。
24	12月15日 08時42分	七堵~四腳亭間	08:42 七堵~八堵站間 157AB 轉轍器故障，影響七堵~四腳亭間東正線行車，10:56 經號誌單位查修調整後恢復正常行車。	研判列車經過長期震動致轉轍器動作桿螺絲些許鬆脫造成位移。	每月轉轍器定期保養時應落實轉轍器桿件螺絲是否鎖緊或桿件是否有位移現象。
25	12月15日 11時46分	竹南~香山間	11:46 第 1006 次司機員通報，竹南~香山間西正線上行第二閉塞號誌顯示險阻，即通報查修，12:55 經號誌	號誌機燈泡老舊燒毀。	紀錄並追蹤 LED 燈使用時間，後續將訂定該處設備生命週期並提前更換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			單位查修處理後恢復正常行車。		
26	12月15日 13時27分	彰化站	13:27 第 172 次彰化站準點到，因第 1 車及第 2 車間有漏氣聲，即通報查修，經列檢與司機員將 MR 隔離後恢復正常，晚 15 分開車。	異物(石渣)撞擊 MR 軟管洩漏。	一、短期：針對所屬編組全面特檢軟管情形並記錄。 二、長期：於各級檢修時，加強檢視外觀有無異狀或異物，如有發現異常時，立即查修或更換。
27	12月16日 00時30分	山佳=桃園站間	臺北工務段於 00:30~04:45 辦理山佳~桃園站間抽換鋼軌工程，桃園工務分駐所於尖山埔路平交道施工時，發現該平交道板下方結構物與管線雜亂不易施工，即採取慢挖施作致延誤完工時間，05:28 完成山佳~桃園區間送電作業，05:32 施工完成並恢復正常行車。	辦理抽換鋼軌工程時，將鋼軌及枕木移除時發現平交道內石碴下有不明 RC 結構體及不明纜線，故不敢冒然大幅度開挖，僅能小幅度清開石碴開挖，因此影響作業進程。	於夜間辦理作業時，應考量路段條件，以利縮短施工長度，如遭遇臨時狀況，能有充裕的應變時間，若可能涉及纜線挖損問題即需依「工程施工纜線防護標準作業程序」辦理。
28	12月16日 05時46分	鶯歌=山佳站	05:46 第 4138 次行駛於鶯歌=山佳站間，本務車 ATP 螢幕故障，經多次重啟無效後以限速 60km/hr 行駛，令本次車於猴硐站更換編組並待避 408 次後晚 41 分開車。	TP MMI 人機介面單體不良所致。	一、故障品送立約商檢測並提供故障原因分析報告，辦理改善。 二、備品裝車前，於測試台測試 4 小時，以確保功能穩定性。
29	12月17日 23時53分	永樂=蘇澳新站間	23:53 第 4043 次於永樂~蘇澳新站間約 K3+100 處撞及不明物，經乘務員下車查看發現撞及小動物，不影響行車，翌(18)日現場增延 13 分開車。	第 4043 次行經永樂~蘇澳新站間西正線(K3+100 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。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
30	12月18日 05時10分	新營=善化站間	05:10 第 3117 次通報，新營=善化站間濃霧影響視線行慢；今後壁=善化站間各次列車注意運轉，07:40 起濃霧散去恢復正常行車。	新營~善化站間濃霧影響視線行慢。	存查。
31	12月18日 19時32分	和仁=崇德間	19:32 在花蓮縣政府東北方 18.3 公里發生芮氏規模 5.1 地震，和仁~崇德間按 4 級規定辦理，宜蘭~和仁及崇德~鳳林間按 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，21:17 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府東北方 18.3 公里發生芮氏規模 5.1 地震	存查。
32	12月18日 23時25分	加祿站	高雄工務段於加祿站辦理南迴線 K23+500 邊坡加固工程，工程維修車計畫自 12 股道轉至 11 股道放平車往南轉線時，因指揮員未確認轉轍器開通方向，誤將 88 號轉轍器扳轉為定位，至編組推進時背向擠入 88 號道岔，經下車察看並通報枋山區工務監工，工務單位於翌日 02:40 修復。	一、指揮員對於站場熟悉度不足，且未依規落實確認調車路徑及道岔開通方向確認。 二、未依規於行經轉轍器前一度停車，並與指揮員相互確認轉轍器開通方向。	一、重申工程維修車調車作業，行經轉轍器前須一度停車，確實完成轉轍器開通方向及行車路徑確認。 二、加強宣導「調車作業標準作業程序」、「維修工程車行車運轉標準作業程序」及「行車實施要點」，落實確認、確認、再確認之良好工作觀念。 三、持續辦理依「行車調度無線電系統使用須知」辦理考核。
33	12月19日 10時21分	楊梅~富岡間	10:21 第 1168 次及 10:40 第 131 次司機員通報楊梅~富岡間東正線 K78+200~K81+200 處有一民眾於路線旁徘徊，即報有關單位，令該路段限速 25km/hr 慢行，並通報中壢路警所派員前往查看，11:21 路警回報將該	1 民眾於楊梅~富岡間東正線 (K78+200~K81+200 處) 侵入路線。	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
			民眾帶回路警所，解除慢行。		
34	12月20日 05時32分	羅東~冬山間	05:32 冬山站西正線上行出發及東正線下行進站地上感應子故障，即通知號誌單位查修，07:20 經號誌單位查修後恢復正常，故障時間計 108 分。	B24V 防爆保險絲及 LD 板老舊燒毀。	一、將使用年限過久之 B 24V 保險絲做預防性更換。 二、已於(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 ATP 設備更新。(上述工程已於 115 年 3 月 6 日決標，預計 116 年年底前完成 ATP 設備更新)。
35	12月22日 13時25分	龍井-大肚間	13:25 第 2534 次車通報龍井-大肚間山側(K200+700)附近之停車場有煙，13:41 起龍井-大肚間封鎖斷電，龍井車站派員至現場監視，13:55 消防隊到達現場並開始滅火，14:36 撲滅火勢並完成送電，路線恢復正常行駛。	龍井-大肚間山側(K200+700)路線旁報廢車留置場火災。	不定期派員赴調車場查看車輛停放情形。
36	12月22日 15時34分	嘉義站	15:34 第 123 次嘉義站準點到，機車起步拉電門時無法開車，重新降升弓無效，隔離機車第一轉向架馬達後列車動力恢復正常，剩第 11 車無照明及冷氣，車長請旅客至其他車廂乘坐，15:52 嘉義站晚 16 分開車。	E1039 LVMD1 (直流串電壓偵測裝置)異常導致拉電門起步時會衝動(電流值0~500A跳動)。	針對 LVMD 原 4B 提升至 3A 更換。
37	12月23日 09時22分	松山站	09:22 第 6803 次於松山站機車故障無動力、無電，技術支援無效後即請求救援，10:58 經聯掛救援機車後，晚 94 分開車。	機車(E404) 852 卡暫態故障。	一、於 E404 更換 852 卡後，再追蹤使用情形 3 個月。 二、加速辦理新購 E500 電力機車汰換舊型機車頭運用。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
38	12月23日 16時26分	竹南站	16:26 第 123 次自竹南起沿途多次發生車上 ATP 異常及感應模組故障，經重啓後正常，令本次車於嘉義站加掛前位機車晚 63 分開車。	E1037 BTM 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。
39	12月23日 14時48分	太原站	14:48 太原站東正線下行出發號誌故障，即報號誌單位查修，經號誌單位處理後，15:02 號誌恢復正常，故障時間計 14 分。	經查該列車輪軸剛好壓在計軸頭之位置，且當列車煞停（或剛要啟動時），因受反作用力影響，輪軸多少都會有再前後滾動之情形，造成計算輪軸錯亂而當機。	存查。
40	12月23日 15時02分	林內~二水間	15:02 第 3188 次司機員通報林內~二水間東正線(K254+450)有 1 民眾在路線旁徘徊，即報有關單位，令該路段限速 25km/hr 慢行，並通報鐵路警察勤務指揮中心及路警前往處理，15:46 路警將民眾帶離，慢行解除。	1 民眾於林內~二水間東正線(K254+450處)侵入路線。	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。
41	12月23日 15時46分	新城=鳳林間	15:46 在花蓮縣政府南方 23.2 公里，發生芮氏規模 4.8 地震，新城~鳳林間按 3 級地震規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，17:12 路線恢復正常行駛。	花蓮縣政府南方 23.2 公里發生芮氏規模 4.8 地震。	存查。
42	12月24日 08時15分	北湖站	08:15 第 4103 次於北湖站換端入庫時，電車控制端逆轉機故障不出力並停留於一股道，經檢查員將逆轉機安螺鎖固後恢復正常，晚 36 分開車。	逆轉機錠鈕固定安螺鬆弛無法操控所致(車輛控制單元)。	一、針對同批把手安裝情形，辦理逆轉機把手特檢，確認安裝確實並鎖固。 二、辦理安裝逆轉機把手教育訓練。
43	12月24日 17時47分	瑞源~玉里、臺南~高雄、中央號誌站	17:47 臺東縣政府北方 10.1 公里發生芮氏規模 6.1 地震，瑞源~玉里、臺南~高雄、中央號誌站~太麻里間依 4 級規定，3 級地震區間經第一趟列車	臺東縣政府北方 10.1 公里(位於臺東縣卑南鄉)發生芮氏規模 6.1 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
		~太麻里間	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，23:14 路線恢復正常行駛。		
44	12 月 24 日 20 時 41 分	大肚溪南號誌站~彰化間	20:41 第 177 次通報，大肚溪南號誌站~彰化間東正線(約 K215+100)電車線垂落，21:48 起該區間封鎖斷電搶修，06:50 東正線搶修完成及通電，07:00 恢復雙線行車。	經查該點接觸線對頭編結器於 99 年壓接，因長期使用(約 15 年)產生金屬疲勞，致其強度劣化。	一、全路所有電車線對頭編結器及金屬編結器之接點進行外觀特檢。 二、清查並建立高風險設備清單，針對已使用 15 年以上編結器接點進行註記並排程更換。
45	12 月 25 日 03 時 41 分	富里~太麻里間	03:41 在臺東縣政府北北西方 17.4 公里(位於臺東縣延平鄉)發生芮氏規模 4.6 地震，富里~太麻里間按 4 級地震規定辦理，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，06:58 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府北北西方 17.4 公里(位於臺東縣延平鄉)發生芮氏規模 4.6 地震。	存查。
46	12 月 25 日 18 時 55 分	關山站	18:55 第 449 次於關山站機車車上 ATP 故障，現場重開無效，限速 60km/hr 行駛至池上站，再重開亦無效，待避 445 次後晚 22 分開車。	DR3104 速度和距離單元 1(SDU1) 令系統反覆重啟(本體故障)，出現 MVB 通訊異常致系統故障。	一、同型車 4A 以上檢修時，增加 ATP 於庫內熱機測試逾 4 小時以上。 二、針對模組辦理序號登記，如有重複故障者汰換。
47	12 月 26 日 05 時 03 分	北埔站	05:03 北埔站電車線跳電，4117 次停於北埔站內，05:07 經電力調配室隔離花蓮港電車線送電後，恢復本線供電，經重新降升弓後於晚 13 分開車，經電力單位巡查係花蓮港線嘉新~花蓮港站間 K7+939~987 處電車線主吊線斷落，09:43 搶修完成。	該批次對頭編結器材質瑕疵。	一、全路所有電車線對頭編結器及金屬編結器之接點進行外觀特檢。 二、清查並建立高風險設備清單，針對已使用 15 年以上編結器接點進行註記並排程更換。
48	12 月 26 日 10 時 25 分	知本站	10:25 第 402 次司機員換端巡檢列車時發現第 3 車集電弓碳刷疑似有缺角，10:45 編組折返作 417 次，知本站準點開。	乘務人員依規定於換端巡檢時發現有集電弓碳刷缺角，通報檢修單位後，預防性辦理集電弓隔離。	當檢修單位接獲有集電弓異常情形後，經確認有處置需要時，依應急處置預防性辦理集電弓隔離。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
49	12月26日 13時29分	桃園站	13:29 起桃園站東正線下行進站、西正線上行出發號誌故障，經號誌人員處理後，15:04 號誌恢復正常。	分電盤TIMER計時器老舊故障。	全面清查轄區內是否仍有使用年限過久之 Timer 並進行汰換。
50	12月27日 07時44分	新竹~香山及六家線	07:44 新竹~香山及六家線電車線跳電，竹中站通報 5 號開關附近有爆炸聲，08:39 電力維修車到達現場，經查看係 5 號開關附近的門型架上鳥巢樹枝垂落造成短路，09:31 開始摘除鳥巢，09:50 鳥巢摘除完畢，10:00 通電完成，路線恢復正常行駛。	鳥巢上樹枝垂落造成短路。	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。
51	12月27日 23時05分	礁溪=蘇澳新間	23:05 在宜蘭縣政府東方 32.3 公里(位於臺灣東部海域)，發生芮氏規模 7.0 地震，礁溪=蘇澳新間依 5 級強規定辦理，鳳林=蘇澳新、礁溪=七堵=竹南、香山=通霄、香山=三義、花壇=岡山間依 4 級規定辦理，台東=鳳林、三義=花壇、通霄=花壇間依 3 級規定辦理，06:11 經工、電單位巡查路線及電車線設備無異狀後路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府東方 32.3 公里(位於臺灣東部海域)發生芮氏規模 7.0 地震。	存查。
52	12月28日 05時45分	太麻里=瑞源間	05:45 在臺東縣政府西南西方 9.5 公里(位於臺東縣臺東市)發生芮氏規模 3.2 地震，太麻里=瑞源間按 3 級地震規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，07:04 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府西南西方 9.5 公里(位於臺東縣臺東市)發生芮氏規模 3.2 地震。	存查。
53	12月28日 08時29分	富岡站	08:29 富岡站 15 號轉轍器故障，影響東正線下行進站號誌，即報號誌單位查修，09:43 人員查修後恢復正常，故障時間計 72 分。	C2 繼電器箱顯示電源端子老舊劣化不良。	每月定期保養時加強檢測端子狀態，如有異常或不良情形應即時更換，以達預防性維修防範故障發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
54	12月28日 10時59分	台南站	10:59 第 103 次到台南站時，因司機員停車位置不當(10至12車未停進月台)，車長即全開車門，經確認 3 個車廂無旅客上下車後即關車門並引導列車停至定位後重開車門辦客，晚 6 分開車。	E500 型 ATP 停靠站速限參數尚不符合實際運轉狀況，於部分站場速度提早限制致司機員遭 ATP SB 作用。	要求 ATP 設備廠商修正 E500 型車輛參數，目前已完成參數修正，陸續將新參數更新至所有編組。
55	12月28日 12時28分	知本~太麻里間	12:28 知本~太麻里間中途閉塞號誌故障(無顯示)即報號誌單位查修，14:13 經號誌人員查修後恢復正常，故障時間計 105 分。	RH 變流器老舊故障。	變流器故障零件已於元旦前更換完成。
56	12月29日 04時23分	瑞源~太麻里間	04:23 在臺東縣政府西方 9.1 公里發生芮氏規模 3.5 地震，瑞源~太麻里間按 4 級地震規定辦理，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，06:22 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府西方 9.1 公里發生芮氏規模 3.5 地震。	存查。
57	12月29日 07時45分	瑞源~太麻里間	07:45 在臺東縣政府西方 8.9 公里發生芮氏規模 3.5 地震，瑞源~太麻里間按 3 級地震規定辦理，經第一趟列車以 60km/hr 慢行通過無異狀，07:36 路線恢復正常行駛。	臺東縣政府西方 8.9 公里發生芮氏規模 3.5 地震。	存查。
58	12月30日 00時35分	民雄~嘉義~南靖間	鐵道局中工分局於民雄~嘉義~南靖間進行嘉義高架工程施工，原計畫施工時間為 00:35~04:10，因施工廠商(根基營造)怪手故障於嘉義~南靖間西正線(約 K300+385 處)遂通報行控，08:35 將怪手移開路線外，08:47 搶修完成解除封鎖及送電後恢復雙線正常行車。	一、挖掘機高壓油管爆破，鎖死履帶，致使挖掘機無法離場。 二、未備妥維修備品及安排維修人員。 三、廠商未律定夜間搶修協力廠商及未律定夜間搶修作業機制	一、廠商已簽訂鄰近機具(挖掘機)搶修廠商開口合約。 二、加強人員緊急應變能力，並將聯繫資料供給現場工程人員。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
59	12月30日 07時22分	基隆站	07:22 基隆站內斷電燈亮起，站內一股(東副正線)下行出發號誌無法建立，09:06 經號誌單位查修後恢復正常行車。	LED號誌燈及保險絲老舊燒毀。	已採購 1,000 顆 LED 燈及已辦理發包作業辦理 ATP 卡版汰舊更新，後續請各段執行有關電務設施之生命週期採取預防性更換措施。
60	12月30日 12時33分	基隆站	12:33 基隆站內斷電燈亮起，上行進站號誌及下行出發號誌皆無法建立，13:55 經號誌單位查修後恢復正常行車。	一股出發號誌紅燈保險絲燒損、西正線上行進站黃燈保險絲燒損。	已採購1000顆LED燈及已辦理發包作業辦理 ATP 卡版汰舊更新，後續將請各段執行有關電務設施之生命週期採取預防性更換措施。
61	12月31日 21時17分	五堵站	第 4235 次抵達五堵站辦客後，車長欲關車門時於車廂內不慎跌倒，致右腳脫臼無法站立，開車後車長即通報汐止站，請汐止站通知救護車，21:33 救護車到汐止站將車長送醫，本次車汐止站晚 29 分開車。	車長不慎跌倒致右腳脫臼無法站立。	已於 115 年 1 月份 SMS 會議向轄屬同仁宣導留意雨天執勤時個人安全，單位主管亦依職安規定慰問訪視受傷同仁康復情形。