

交通部臺灣鐵路管理局 111 年 12 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	12月01日 19時08分	香山~竹南 站間	第 2033 次車行駛東正線於香山~竹南間 K121+400 處，1 名民眾侵入路線，司機員立即鳴笛示警並緊軔但仍撞及(受傷)，19:24 竹南路警到達現場，經路警蒐證完畢報檢察官同意後 19:50 放行，19:54 本次車現場開車。	1 名民眾闖越軌道侵入路線，被第 2033 次撞及(當場死亡)。	加強宣導民眾禁止入侵鐵路沿線淨空區域，並愛惜生命。
2	12月29日 20時05分	苑裡~通霄 站間	第 2554 次行駛至苑裡~通霄間 K163+900 前，一名民眾躺在路線旁，司機員立即鳴笛示警並緊急煞車但仍撞及(擦撞、左腳撕裂傷)，即通知相關單位，20:38 路警到達現場，20:55 經路警蒐證處理後，本次車放行現場開車。	1 名民眾闖越軌道侵入路線，被第 2554 次撞及(擦撞、左腳撕裂傷)。	加強宣導民眾禁止入侵鐵路沿線淨空區域，並愛惜生命。

行車異常事件 (共 56 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01日 03時20分	知本~康樂 站間	建農平交道之 21 芯光纖電纜遭老鼠啃食斷線，肇致知本~康樂站間自動閉塞號誌故障(佔用燈亮)，經將受損電纜中傳輸訊號之 6 芯完成熔接，08:47 號誌及平交道作用恢復正常，路線恢復正常行駛。	經查建農平交道之 21 芯光纖電纜遭老鼠啃食斷線，肇致號誌故障。	請電務處各電務段於保養時應注意箱體封固情形，並在保養卡上註記當月箱體是否封固，確保無齧齒類動物進入箱體破壞號誌線路之情事。
2	12月01日 07時05分	壽豐站	第 207 次車於壽豐站第 5 車山側北邊車門無法關閉，經隔離後封閉車門，本次車壽豐站晚 2 分開。	第 5 車(TEM1020)山側北邊車門門機氣缸連桿與門板固定鎖固連結處因鎖固螺帽鬆脫，導致氣缸無法推動門板帶動開閉，車門無法關閉。	一、請機務處各廠段確實辦理門機氣缸連桿與門板鎖固連結處橡皮墊圈、墊片及螺帽等處所之安裝檢查，避免因鎖固不良而產生車門無法關閉情形。 二、請機務處辦理門機拆卸檢修人員及檢查員教育訓練。
3	12月01日 00時10分	七堵站	莒光號編組於七堵站內由調車工引導列車從 P 線至 NP7 進行機車與客車摘解作業，因未注意山側電氣連接線有連掛，調車工將氣軔軟管摘解後，便呼叫司機員駛離，造成客車車廂山側北端的 UVW 線收納座損壞，	一、調車人員疏於確認電氣連接線連掛情形。 二、列車摘解作業現場燈光未臻完善。	一、請運務處加強站務人員調車作業教育訓練及考核，並依調車作業標準程序執行調車作業。 二、請運務處加強宣導於執行調車作業時，作業現場燈光不足，調車人員應使用頭戴燈光或手電筒輔助確認。
4	12月03日 15時10分	高雄站	第 1038 次車於高雄站因電車北邊海側 1 軸鬆軔不良，處理無效後，本次車高雄~彰化間停駛。	ED9081 MU 乙太網路受干擾，致北邊海側 1 軸鬆軔不良。	一、請機務處修訂緊急故障排除 SOP，針對 MU1 與 MU2 通訊故障復位須重置助理側後方 29V 紅色電源開關。 二、請樂鐵公司針對 MU 備援軟體升級及乙太網路線包覆隔離網持續改善。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
5	12月03日 15時42分	和仁~崇德 站間	第 230 次車於和仁~崇德站間因機車主風泵乾燥器處氣路銅管脫出致停留軔機作用，15：48 請求救援，經技術支援隔離車下壓縮機空氣考克後，MR 壓力恢復正常，16:32 本次車開車。	主風泵雙塔乾燥器輸出銅管接頭喇叭口未鎖固致襯套脫出導致 MR 總風缸空氣洩漏。	一、請機務處TEMU1000型車輛所屬廠段針對主風泵雙塔乾燥器輸出銅管接頭上下處研議以固定鐵件加強固著，抑制因低頻震動造成脫出。 二、請機務處研議鎖固標準，並修改鎖固操作步驟。 三、請機務處加強人員安裝鎖固的教育訓練。
6	12月03日 19時29分	新竹站	第 1768 次車於新竹站因機車高壓軟管洩漏，更換編組後，19：49 本次車開車。	ET604 無油式空壓機高壓撓性金屬管破裂致洩漏，MR 壓力無法建立，安全考量更換編組。	一、請機務處各廠段針對新、舊軟管應分開管理，避免誤取。 二、請機務處於電聯車故障改善小組會議中研議統一軟管材質、長度相關規範。
7	12月04日 14時46分	花蓮~新竹	第 177 次車於花蓮站開出時後連機車第 2 轉向架隔離，經加掛輔機後開車，18:02 本次車臺北站晚 16 分到，本務機車第 1 個轉向架隔離，司機員復位無效，臺北~新竹間沿途增延，19:46 本次車新竹站晚 36 分到，經掛加輔機後，19:51 開。	一、本務 E1036: BCOS1 手動隔離開關定位不良致第一轉向架隔離。 二、後聯 E1035:A 相整流模組 (AIM2) 不良致第二轉向架隔離。	一、請機務處各廠段於檢修時發現有轉向架隔離故障，即排修詳檢，以防止事故發生。 二、請機務處加強宣導針對PP編組有發生馬達隔離之編組，避免與有發生馬達隔離者做成同一編組，以防止出力問題。
8	12月05日 05時59分	瑞穗~富源 站間	第 401 次車行駛至瑞穗~富源站間約 K62+000，因機車直流成份過高通報請求救援，行駛至瑞穗~富源間過中性區間約 K61+000 又發生相同故障，再經重新升降弓處理後恢復正常。	TEMU1005 車 TCU 卡箱內部接點接觸不良，致直流成份偵測作用，致 VCB 切開。	一、請機務處車輛所屬廠段於車輛三級以上進廠檢修時，針對 TCU 電子卡箱各接觸點進行量測及卡箱清掃整理。 二、請機務處傾斜式故障改善小組會議研討TCU電子卡箱之電子卡外觀及接點清潔保養時程，以防止電子卡接觸不良而衍生故障情事發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					<p>三、請機務處研議電子設備訂定使用年限。</p> <p>四、請機務處研議電子元件清塵標準。</p>
9	12月05日 13時17分	瑞芳~海科館間	第 4821 次車行經瑞芳~海科館間有土石流侵入路線，致無法續行，經工務單位查看通報，因土石崩落甚大，需搶修至深夜，故深澳線停駛。	因受連續豪雨影響(24 小時 200mm)，致山坡之表土及岩層因含水量過飽和，造成土石崩塌。	<p>一、請工務處檢討重點監控路段雨量達標值，若達預警值將持續監控本路段，達警戒值後派員至現場監視，以預防災害發生。</p> <p>二、請工務處將本次事故路段，列為重點加強巡查邊坡，定期觀察坡面是否異狀及致災潛勢產生。</p> <p>三、請工務處在上邊坡土石滑落造成裸露部份，依照專家學者現勘建議編列工程改善，以免日後大雨持續沖刷造成災害持續擴大。</p>
10	12月06日 09時26分	貢寮站	貢寮站通報12AB轉轍器無法定位故障，10:41 經號誌人員查修處理後恢復正常。	經查修人員量測定位接點時發現有積碳之情事肇致號誌故障，隨即清除後，恢復正常。	<p>一、請電務處各電務段於養護時間帶保養轉轍器時，加強巡視內部接點有無積碳，並立即清除預防類此故障再次發生。</p> <p>二、請電務處各電務段於保養卡上加註「接點清潔」選項，於檢查完畢後註記完成。</p>
11	12月06日 17時29分	大湖站	第 3028 次車行駛至大湖站時，因過站未停(全列車超出月台)，本次車緊急緊軔停車後，依行車命令退回大湖站，17:37 本次車大湖站開車。	<p>一、未確實執行指認呼喚、確認時刻表與移動磁鐵游標。</p> <p>二、司機員值乘期間誤刪除 ATP 內停靠站。</p> <p>三、因刪除大湖站，ATP 失去該站</p>	<p>一、請機務處加強宣導嚴禁司機員刪除ATP停靠資料</p> <p>二、請機務處加強宣導乘務時應心無旁騖，落實執行指認呼喚應答、移動磁鐵游標。</p>

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
				停車警告予降速監控功能。	三、請機務處研議MMI顯示優化，予以改善。
12	12月07日 20時03分	壽豐~瑞穗 站間	花蓮縣政府西南方 49.8 公里，發生芮氏規模 3.5 地震，經工、電巡查路線、電力設備無異狀，21:33 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 3.5 地震，21:33 路線恢復正常行駛。	存查。
13	11月08日 00時54分	玉里、關 山、豐田~ 瑞穗站間	在花蓮縣政府南方 21.6 公里，發生芮氏規模 5.6 地震，經工、電巡查路線、電力設備無異狀，06：30 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.6 地震，發生芮氏規模 5.6 地震，	存查。
14	12月08日 06時26分	濁水~集集 站間	第 2703 次行駛至濁水~集集間 11K+800 時，第 1 車爬坡無力停車，即令本次及後續編組運用第 2704 次濁水~集集間停駛。	因 TR6(180 秒延時繼電器)暫態性故障，致 G 引擎提速器未作動、440V 不供電。	一、請機務處針對 DR1000 型柴油客車辦理 G 引擎提速及 440V 供電作用特檢，如發現異常情形即時檢修。 二、請機務處車輛所屬廠段於辦理 2 級以上檢修時，施行 G 引擎提速、440V 供電作用檢查，遇不良時應即時檢修，防範因散熱風扇不作用造成 P 引擎過熱。
15	12月08日 15時02分	雙溪~七堵 站間	第 273 次於雙溪站值班站長執行列車監視時發現第 3 車集電弓纏繞塑膠袋，即通報相關單位，15:08 於三貂嶺站臨時停車處理，15:42 於七堵站經電力人員以異物摘取器取下後，集電弓恢復正常使用，15:52 本次車開車。	經查是日蘇澳地區 14~16 時最大陣風 11m/s(為 6 級強風，) 張傘困難，大樹枝搖動，電線被吹的呼呼作響，造成外來物侵入行車路線，影響行車安全。	請工、電單位加強該區路段於風力較大時巡檢，若發現路線旁民眾設施容易飛散，應立即宣導強化固定，以減少類似事故發生。
16	12月10日 00時05分	南澳站	邏輯部 1 系之 VIN 卡片故障，肇致南澳站號誌盤面故障，經號誌人員查修，04：30 修復。	後續查修人員利用夜間封鎖配合亞力人員查修後發現為邏輯部 1 系之 VIN 卡片故障，更換後號誌恢復正常。	一、請電務處將此故障案例納入每月號誌故障研討會中，供同仁學習特殊故障案例，以增進號誌職能。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					二、相關電子聯鎖卡片，電務處已編列工程進行整修，以維備品充足。
17	12月10日 04時14分	富里~臺東 站間	臺東縣政府北方 42.6 公里，發生芮氏規模 4.0 地震，經工、電巡查路線、電力設備無異狀，06:05 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.0 地震，06:05 路線恢復正常行駛。	存查。
18	12月10日 08時01分	楊梅站	迴路 31 端子座鏽蝕，肇致楊梅站 14 號轉轍器無法定反位，即通報號誌單位查修，09:00 更換端子座後，轉轍器及號誌恢復正常。	經查 CASE 3 之轉轍器顯示迴路 31 端子座鏽蝕肇致號誌故障，更換後恢復正常。	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。
19	12月11日 05時30分	平溪線	當日平溪線雨量已超過行動值，即執行平溪線預警性封鎖，第 4706 次起停駛，旅客由公路接駁。	平溪線雨量超過行動值，第 4706 次起停駛。	存查。
20	12月11日 14時54分	東澳站	東澳站內幸福水泥廠第 7556 次由幸福水泥支線進入 9 股摘解 6 輛重車，摘解後司機員欲經南拖上線至 8 股推動空車編組回廠區，因未確認 28 號轉轍器開通方向致調動機擠壞轉轍器，15:10 工務及電務人員到達現場搶修，18:45 修復完畢。	一、幸福水泥廠調動機司機員未注意號誌，未確認 28 號轉轍器開通方向，致擠壞轉轍器。 二、東澳站與幸福水泥廠調車，未要求幸福水泥廠須經站方同意，聯繫不周，未確認號誌，司機即移動調動機。	一、對廠商私有調動機在車站內調車，臺鐵局應訂定(調車人員)駕駛員管理機制。 二、請運務處加強宣導廠商私有調動機在站內調車應派員引導，始得開始調車。 三、請工、電單位將損失費用提供給運務處，請運務處依約求償。
21	12月11日 14時54分	林鳳營~隆 田站間	第 3211 次通報林鳳營~隆田間西線 K328+200 處路線旁有民眾燃燒稻草，即通知路警、消防隊、工務單位前往處理，16:40 火勢撲滅，解除封鎖斷電後路線恢復正常行駛。	林鳳營~隆田間西線 K328+200 處有民眾燃燒稻草，16:40 路線恢復正常行駛。	存查。
22	12月11日 19時20分	三民站	第 4550 次於三民站司機員啟動電車 EM539 號電門時 VCB 跳開，經處理	EM539 變流器鼓風機作用異常，抑制 DC-link1 造成馬達限制出力致	一、請機務處辦理 EMU500 型不出力故障應急處理程序教育訓練。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			無效後請求救援，令本次車三民~玉里間停駛。	VCB 切開。	二、請機務處車輛所屬廠段辦理變流器鼓風機相關繼電器檢測。
23	12月13日 10時05分	龜山站	C3R 之 10 芯及 11 芯電纜電壓降偏低，肇致龜山站 13A/B 轉轍器故障，即通報號誌人員，經查修後於 15:30 修復。	經查發現 C3R 之 10 芯及 11 芯電纜電壓降偏低，以 C2R 之 49 芯及 50 芯電纜替換 10 芯及 11 芯後，恢復正常。	一、請電務處各電務段清查轄區各部電纜使用率是否達80%以上(含不良跳線之電纜)，並排定時程立即抽換改善。 二、請電務處將此故障案例納入每月號誌故障研討會中，供同仁學習特殊故障案例，以增進號誌職能。
24	12月14日 09時00分	七堵站	第 6803 次因運用編組調度至特洗線(CP5)臨停，因 w 線滿線，遲至 08:00 調車機才接獲編組可調移通知，09:08 到站停靠月臺後列車長報車數、噸數及開車前巡檢，本次車晚 15 分開車。	因前一日 w 線滿線，無法預先放編組在 w 線。	一、請運務單位先與機務段溝通，若有再遇到尖峰時間需用到 w 線之狀況，請機務段預留線路。 二、請運務處與機務處協調，針對調車作業煩忙、停駐不足車站(調車場)，研議特殊性之列次站接可行性。
25	12月14日 17時10分	民雄站	第 3029 次於民雄站前無動力停車，經現場隔離處理後續行，經編組替換後 17:53 開車。	EP578 駕駛台門機指示燈燒損，連鎖電路故障，致全列車不出力，經隔離該連鎖功能後出力正常，安全考量於嘉義站更換正常編組續駛。	請機務處各廠段於各級檢修保養時，加強門機連鎖功能檢查。
26	12月14日 19時48分	玉里站	第 445 次車行駛至玉里站北端 OS 區間，機車無法出力，司機員處理無效後，20:00 列車退回玉里站，本次車玉里~花蓮間停駛。	HCR3 電磁接觸器接點不良，致無主控故障致列車無法出力。	請電務處全面辦理普悠瑪號相關繼電器檢測及研議 HCR3 電磁接觸器更換使用年限。
27	12月14日 22時32分	玉里~壽豐 站間	花蓮縣政府南南西方 54.4 公里，發生芮氏規模 4.6 地震，經工、電巡查路線、電力設備無異狀，23:35 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 4.6 地震，23:35 路線恢復正常行駛。	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
28	12月15日 12時03分	富里~台東、宜蘭~大里、瑞芳~七堵、基隆~竹南、竹南~彰化(海)、竹南~台中(山)、二水~民雄、台南~高雄、蘇新~花蓮~玉里、蘇新~宜蘭、台中~新營間	在花蓮縣政府東南方 29.1 公里，發生芮氏規模 6.2 地震，另外第 4633 次通報，行經池上~富里間路基疑似下陷，即通知工務單位前往查看，經查係該路段有兩處接頭沉落，為維行車安全，仍維持 30K/H 慢行並派員監視，待夜間封鎖後再進行整修，其餘於 15:15 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 6.2 地震，15:15 路線恢復正常行駛。	存查。
29	12月16日 09時45分	竹北站	第 7502 次到達竹北站側線，擬將前 4 車牽引至 6 股摘放，因 6 股未通電，本務機車於推進過程帶電進入 6 股造成跳火並肇致 VCB 跳開，10:02 司機員降升弓後 VCB 無法閉合即請求救援，經車站將 6 股送電後恢復正常，10:18 取消救援。	<ul style="list-style-type: none"> 一、值班站長未確認股道是否通電，即讓電力機車進入未帶電股道。 二、摘放編組進入 6 股道為值班站長初次辦理，未確認通電狀況即辦理調車。 三、調車指示證填寫不確實，致車長指揮電力機車進入 6 股。 	<ul style="list-style-type: none"> 一、請運務處加強教育訓練值班站長辦理調車作業，應有計劃性辦理調車。 二、請運務處加強值班站長站場環境之熟悉，尤其是電車線配置圖。 三、請運務處加強宣導調車人員遵守規章，依章辦理調車作業。 四、請運務處針對各站未帶電之股道、區域，於EP盤面增加文字提醒。 五、請運務處加強值班站長調車指示證正確填寫之教育訓練。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
30	12月16日 10時13分	苗栗~銅鑼 站間	第 113 次車行駛苗栗~銅鑼站間因後連機車 E1002 號異常致無法出力，又因雨爬坡不上，令輔機 E323 號前往擔任救援機車，11:45 現場連掛後開車。	PCE1/ESBA 電子卡故障造成 080(短路接觸器故障)，VCB 跳開，無法出力。	一、請機務處車輛所屬廠段檢修依程序啟動車輛測試電子卡功能，遇不良即排修詳檢。 二、請機務處車輛所屬廠段登記故障電子卡序號，針對故障頻率高之卡片辦理停用汰換，以提升電子卡穩定性。
31	12月16日 13時04分	基隆站	第 2213 次車於基隆站司機員拉電門後 SIV 有自動跳開情形，經司機員至電氣室將 APCN 隔離後，測試動力未再發生前述狀況，13:50 七堵站開車。	EP889 之 APC 磁簧開關固著，致 SIV 跳脫。	請機務處採購無固著風險因子之電子式 APC，逐步汰換磁簧式 APC。
32	12月16日 20時10分	二結站	11A 轉轍器動作桿彎曲變形，肇致二結站 11AB 號轉轍器故障(無法定位)，即通知號誌人員查修，經處理後，於 21:25 修復。	經查為 11A 轉轍器動作桿卡異物彎曲變形，導致尖軌無法靠密肇致號誌故障，更換後恢復正常。	請電務處各段於保養及工電聯檢時，若發現有類此故障情形時，應立即利用夜間養護時間帶將其改善，避免再次發生影響行車。
33	12月17日 08時03分	臺中站	第 377 次於臺中站因駕駛室無法開車(不出力)，於彰化站更換編組後，晚 50 分開車。	司軔閥內部空氣迴路異常致 BP 充氣壓力不足不出力。	請機務處要求立約商對投入營運車輛司軔閥進行全面檢查，針對此故障提出具體永久改善方案，以防止事故再次發生。
34	12月17日 11時34分	壽豐站	第 415 次駕駛室雨刷馬達故障，經列檢及日立駐段人員修復無效後，另派編組替駛，12:17 花蓮站開車。	雨刷馬達故障，經檢視馬達接點，焊錫不良。	一、請機務處要求立約商將故障品送回製造商詳查馬達故障原因。 二、請機務處要求立約商針對協力廠商加強製程品管及焊接技巧訓練。
35	12月17日 18時47分	七堵站	迴路接點異常，肇致七堵站 111AB 轉轍器無法定反位，即通報號誌單位查修，經檢查清潔後，19:32 轉轍器及號誌恢復正常。	經查發現內部定反位顯示迴路接點發現有異常，清潔後恢復正常。	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積碳之情事，並清潔更換改善。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
36	12月18日 08時50分	彰化站	繼電器室 ATP 及計軸電源 UPS 設備故障，肇致彰化~花壇間東線下行第 1 出發、西線第 1 進站地上 ATP 及南端東、西正線計軸故障，經查修後，13:12 修復。	查修人員檢查電源時發現繼電器室 ATP 及計軸電源 UPS 設備故障，使後端計軸及 ATP 用電源供應器 (AC110 轉 DC24V) 共 8 組燒損，肇致號誌故障。	一、請電務處各電務段以此次故障為案例，利用養護時間帶進行 UPS 裝置檢測，以防止類此故障再次發生。 二、請電務處針對號誌的 UPS 設備研議更換年限。
37	12月18日 15時49分	苗栗~銅鑼 站間	第 129 次車行駛至苗栗~銅鑼間苗南隧道因機車出力不足爬坡不上(坡度約 19‰)，經司機員復位無效，加掛輔機開車，16:51 到達三義站。	SK1 電容燒損造成 T1(GTO)、SD1(二極體)擊穿，出現 GTO 模組故障(故障碼 030)導致第二轉向架自動隔離。	一、請富岡機廠針對 SK1 電容加強檢測，亦請各級檢修加強外觀檢視。 二、SK1 電容故障率低，暫列個案觀察，若再故障則研議全面汰換。
38	12月19日 03時52分	通霄站	臺中工務段挖土機承包商操作挖土機配合卸道碴工作，挖土機為閃避兩股道速限標，不慎誤觸電桿三腳架造成損壞，06:12 電力維修車到達現場進行搶修，06:55 搶修完畢解除封鎖，路線恢復正常。	承包商配合卸碴工程，引導員位於北側，挖土機挖斗向南迴轉時，未有人員引導。	一、請工務處加強引導員之教育訓練，於引導挖土機施作時，引導員應加強注意路線上設備，並提醒挖土機駕駛，以防碰觸毀損。 二、請工務處要求承包商加強挖土機駕駛員之教育訓練，並提醒相關施工危害因子，於上線施工作業時注意。
39	12月19日 10時17分	池上站	13AB 轉轍器就地控制箱扳轉定位按鈕開關故障，肇至現場使用準調車時，馬達無法扳轉，經改手動扳轉並以手作號誌引導列車，並反覆扳轉測試後，11:33 恢復正常行車。	經查為 13AB 轉轍器就地控制箱扳轉定位按鈕開關故障，肇致現場使用準調車時，馬達無法扳轉。	一、請電務處各電務段於養護時間帶養護時，加強檢視現場準調車按鈕接線盒接點及端子是否有銅綠或斷線之情事，並清潔更換改善。 二、請電務處各電務段於工電聯檢時，使用準調車開關，應將開關箱(盒)打開檢視其內部情形，避免類此故障再次發生。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
40	12月20日 13時57分	白沙屯站	第2531次於白沙屯站因電車發生無動力故障，經處理無效後，白沙屯~彰化間停駛。	因該車空調機排氣扇馬達導線破皮又因雨水筆致與車體接地，另漏電斷路器未即時跳脫隔離故障空調機，致使SIV跳脫全編組失去動力。	<p>一、請機務處各廠段於3A級以上保養時，檢查空調機相關導線固定狀況，避免與車體或其餘車身鐵件碰觸，或使用包覆避免破皮。</p> <p>二、請機務處車輛所屬廠段對電車空調機漏電斷路器功能，施以特別檢查，測試時如有未能即時跳脫，應予以更換為敏感度較佳之斷路器。</p>
41	12月21日 16時52分	宜蘭站	離合器故障導致轉轆器扭力不足，筆致宜蘭站18AB轉轆器故障(無法定位)，即通知號誌單位查修，經查修後，19:18轉轆器及號誌恢復正常。	經查為離合器故障導致轉轆器扭力不足。	<p>一、請電務處各電務段於養護時間帶加強量測轉轆器滑動電流數值，如不符標準應立即調整更換。</p> <p>二、請電務處各電務段統計轄區瑞典典型轉轆器備品，將已達年限(10年)之轉轆器編列工程先行汰換整理，避免因電子聯鎖統包工程延宕，影響行車。</p> <p>三、請電務處研議訂定離合器使用更換年限。</p>
42	12月22日 04時30分	北湖~新豐站間	臺北工務段湖口道班預計作業時間00:20~04:30因配合富岡基地新竹機務段日常檢修，實際封鎖施工開始時間01:31，又因04:00於噴泥地點人工砸道時，發現有掉落之連軌線，即通報新竹號誌前來處理後，04:45完成施工，05:10撤離機具後解除封鎖。	是日因等待富岡基地末班車進廠後，方可斷電，故延遲1小時11分封鎖斷電進場施工。	請工務處加強宣導，若封鎖斷電延遲，應評估施工內容，研議減少施工內容，若預估無法依規定解除路線封鎖，應提早告知，以利車站即時應變。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
43	12月22日 05時10分	瑞穗站	花蓮工務段瑞穗道班於三民~瑞穗間辦理實施道碴更換作業，因附輪工作平台車第一軸車軸咬死出軌，致包商施工怪手油壓管接頭斷裂故障無法駛離現場，經搶修後怪手駛離現場，07:42解除封鎖並測試相關轉轍器均正常，路線恢復正常行駛。	工作平台車東側前輪鎖死後，工程車後方推進，致使平台車偏移，平台車震動肇致平台車上怪手油管接頭斷裂，無法駛離平台車，佔用路線。	一、請工務處加強檢視養路工作使用車台，針對顯著老舊、保養不易之車台，列管汰換或翻修。 二、請工務處研議訂定工作平台車檢修標準。 三、請工務處檢視102年7月23日修正之「交通部臺灣鐵路管理局平車及現搖車使用須知」是否符合現行使用，另請工務處將相關平台車納入使用須知，以利管理。
44	12月22日 12時36分	太麻里、大武、臺東~中央號誌站間	臺東縣政府南南西方 28.8 公里，發生芮氏規模 5.2 地震，經工、電單位巡查路線及電力設備，15:47 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.2 地震，15:47 路線恢復正常行駛。	存查。
45	12月23日 18時59分	漢本站	第 4206 次於漢本站，值班站長執行列車監視發現第 3 車山側北邊第二軸鬆軔不良冒煙，經司機員隔離處理並檢查軸溫貼紙均正常後，19:17 開車。	空氣管路內異物(油脂、鐵鏽等)進入 EP507 軔機控制單元閥體管路，造成故障致該車山側北邊第二軸鬆軔不良。	一、請機務處各廠段於各級檢修保養時加強軔機功能測試。 二、請機務處各廠段於三級以上保養拆下閥體清潔時，如閥體內殘留異物，針對主風泵過濾功能檢查。
46	12月24日 05時17分	大武~臺東、富里~臺東站間	臺東縣政府北方 41.0 公里，發生芮氏規模 5.2 地震，經工、電單位巡查路線及電力設備，07:27 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 5.2 地震，07:27 路線恢復正常行駛。	存查。
47	12月24日 11時14分	板橋站	SEHDPR 接點積碳，肇致板橋站 4、5 股下行出發號誌無法顯示綠燈，經更換後，號誌恢復正常。	人員量測進路相關繼電器接點，判斷 SEHDPR 接點不良、積碳，肇致號誌故障。	請電務處各電務段盤點統計各分駐所各項繼電器備品，並測試繼電器接點接通情形是否良好，利用養護時間帶將測試不良之繼電器逐步汰換。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
48	12月24日 12時08分	北湖站	17號轉轍器 1LLS 與 15A/B 轉轍器 3RLSP 繼電器接點不良，肇致北湖站 17 及 15 A/B 轉轍器故障，16:08 經人員修復後恢復正常，故障時間計 240 分。	經查為 17 號轉轍器相關電路 1LLSR 繼電器接點 217.218 未過電，以及 15A/B 轉轍器之 3RLSPR 繼電器接點 213.214 未過電，肇致出發號誌無法建立。	請電務處各電務段盤點統計各分駐所各項繼電器備品，並測試繼電器接點接通情形是否良好，利用養護時間帶將測試不良之繼電器逐步汰換。
49	12月24日 15時08分	臺北~松山 站間	第 432 次因受前方第 1 閉塞區間第 118 次 ATP 異常停車原地重開致路塞停車，因停於中性區間而隨之自動降弓致無動力，待第 118 次恢復重新升弓後續行，本次車松山站晚 23 分到站。	一、第 2 閉塞險阻，停車時未注意車輛與中性區間距離，後端編組(TEP1006)停於中性區間，偵測電車線無電壓致 VCB 切開。 二、降速行駛，車速低於 30 km/h 通過中性區間時，司機員未操作 APCS 手動切開按鈕。	請機務處加強機班停車時集電弓應避免停於中性區間，防止列車偵測電車線無電壓，使 SIV 切開，車速低於 30km/h，應操作 APCS 手動切開按鈕之在職教育訓練。
50	12月25日 06時37分	臺南站	106 號轉轍器定位鎖錠桿件位移，使 106NKR 繼電器落下，控制室 EP 盤面 106 號轉轍器定位顯示異常，肇致臺南站下行出發、上行進站號誌故障，10:08 經人員修復後恢復正常。	經查發現為 106 號轉轍器定位鎖錠桿件位移，使 106NKR 繼電器落下，控制室 EP 盤面 106 號轉轍器定位顯示異常，肇致號誌故障。	一、請電務處各電務段於保養及工電聯檢時，若發現有類此故障情形時，應立即利用夜間養護時間帶將其改善，避免再次發生影響行車。 二、請電務處運用風險管理概念，研議風險評估及相對應改善對策，如檢修方式、頻率及生命週期。
51	12月25日 08時56分	新竹站	第 1716 次於新竹站 MR 管破裂，經應急處理後，退回新竹站，本次車新竹~六家間停駛。	一、EMC605 與 EP605 車間 MR 軟管破裂，致 MR 壓力無法建立，全列車不出力。 二、經查目前 EMU500、600 型車間空氣軟管皆使用機廠自購料(同採購規範非同廠牌)，與局購料規範材質不同，較易因晃動破損。	一、請機務處針對現車之空氣軟管，因應現有備品不足全面更換，針對使用較久(超過一年半)之空氣軟管換新，並於新規範機廠自購料或局購料到料後陸續全面汰換。 二、請機務處修正機廠自購料規範，以局購料相同為原則。 三、請機務處針對後續軟管採購，

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					先以局購料採購，並積極尋找廠商製作新規範機廠自購料，以維持供料穩定。
52	12月25日 10時26分	宜蘭~南澳 站間	在宜蘭縣政府南南東方 18.8 公里，發生芮氏規模 3.2 地震，11:02 路線恢復正常行駛。	發生芮氏規模 3.2 地震，11:02 路線恢復正常行駛。	存查。
53	12月27日 06時17分	楠梓站	楠梓站 11AB 號轉轍器反位故障，肇致出發號誌無法顯示，經人員查修後，07:47 完成修復。	經查為轉轍器內部反位轍查桿老舊損壞無法調整肇致號誌故障。	一、請電務處各電務段全面檢視轄區相關瑞典型轉轍器內部鎖定桿，如有磨耗問題立即排定時間利用夜間養護時間帶改善。 二、請電務處針對推力不足之轉轍器馬達購買新品替換，以符合工務換置之滾輪式道岔。
54	12月28日 06時14分	蘇澳新站	第 4117 次車於蘇澳新站第 3 車發生車門無法開關，經隔離後開車，本次車到達終點站後折返，車長通報第 5 車及第 6 車車門無法開關，經隔離處理後準點開車。	EMU539 之 SIVKR1 繼電器激磁線圈斷線，SIV1 無法正常輸出供電，致 ET539 及 EM539 車門無法開關。	請機務處於電聯車故障改善小組會議請各 EMU500 型車輛所屬段提出近年 SIVKR1 故障資料，並研議 3B 級以上進廠保養時，更換該型繼電器。
55	12月28日 13時10分	潮州~西勢 站間	第 554 次行駛至潮州~西勢間中性區間時，因機車 MMI 不良(當機)，會發生重新開機現象，致車上 ATP 作用會緊急緊軔，重開後恢復正常，後續於九曲堂~後庄及三塊厝~鼓山間又發生相同情形，經加掛前位機車後，14:25 開車。	列車過中性區間，因前端 MMI 內部 MVB 板故障，導致 MMI 螢幕自動重開機，致使機車緊急緊軔作用。	一、請機務處針對ATP設備裝機前，先於ATP模擬台上進行耐用度(燒機)測試，以提升備品穩定度。 二、請機務處將ATP-MMI逐步更新硬體以提升穩定性。
56	12月29日 05時00分	臺東站	第 401 次於臺東站因原編組車限速備援系統故障無法開車，由臺東機務段派機車替駛，07:42 旅客到花蓮站再換乘 401B 次，本車次晚 65 分開。	因 RU-CF 卡老舊，啟動速度較慢，致限速備援系統未偵測到 RU，致使限速備援系統連線測試顯示異常故障訊息。	請機務處將 RU 原商規 CF 卡更換為工規 CF 卡，以提升 RU 穩定度。