

國營臺灣鐵路股份有限公司 115 年 2 月行車事故事件月報表

一般行車事故 (共 1 件)

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	2月26日 21時58分	富岡至楊 梅間	21:58 第154次(3000型自強號)行經富岡~楊梅間西正線(K79+084)統一公司平交道時,有1民眾侵入路線,司機員緊急緊軔並鳴笛惟仍撞及。因該民眾彈至東正線造成雙線不通,即報有關單位處理。22:09 受傷民眾由救護車送醫(到院後死亡),22:39 路警到達現場蒐證;23:08 起東正線恢復通車(單線雙向行車),23:17 路警蒐證完畢並報請檢察官同意後放行,23:27 現場開車,路線恢復正常行車。	1 民眾由統一公司平交道侵入路線,遭第154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 39 件）

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
1	2月1日 11時20分	六家至新竹	11:20 第 1723 次通報編組發生 B、C 故障無動力，經請求技術支援後以惰速運轉進北新竹站等待救援，令本次車北新竹~新竹間停駛。	EP548 主變壓器絕緣油絕緣不足，肇生 C、M 車牽引變流裝置 DC-Link1、2 接地故障、馬達自動隔離。	一、請新竹機務段檢查員至彰機學習 EMU500 非動改車馬達隔離之 TCU 電腦復位，以利就近技術支援。 二、辦理所屬 EMU500 非動改車主變壓器絕緣油檢測特檢。(2/11 檢測完成，2/16 濾油作業完成) 三、EMU500 型非動改車定期每 6 個月檢測主變壓器絕緣油 1 次，遇絕緣不良時即安排濾油作業。
2	2月2日 17時54分	屏東至九曲堂間	17:54 第 150 次於屏東~九曲堂間本務車車上 ATP 故障，經多次重啟無效後，改以備援系統限速 60km/hr 行駛。18:59 於新左營站加掛前位機車後續駛，至彰化站更換編組替駛，晚 51 分開車。	E1063 逆轉機 DS/33 接點中立位時有電源導致繼電器無法正常作動。	請機務處督導七堵機務段辦理總控制器接點測試特檢。
3	2月3日 09時59分	潮州站	09:59 起潮州站下行出發號誌故障，11:19 經號誌單位查修後恢復正常，故障時間計 78 分。	計時繼電器老化接觸不良。	短期：請電務處督導高雄電務段辦理特檢，清查使用過久之計時繼電器，並於年底前將使用達 3 年以上之繼電器辦理預防性更換。 中、長期：請電務處俟 MMIS 物料管理系統建置完成後，請高雄電務段將該設備納入追蹤。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
4	2月4日 07時21分	新竹貨場	07:21 第 7022 次於新竹貨場原訂開車時，因次位機車手軔機無法鬆軔，經技術支援及使用活動扳手與撬棒處理均無效。經機務人員摘解該次位機車後，08:13 晚 52 分開車；後續經現場測試確認係手軔機制動過度緊繃卡住，施予較大拉力後恢復正常。	因機車(R158)手軔機把手固定較緊，致乘務人員解除不易。	請機務處督導車輛保養段辦理 R150 型機車手軔機預防性功能特檢。
5	2月6日 16時28分	林內至二水間	16:28 第 134 次於林內~二水間車上 ATP 發生故障，經多次重啟無效後，自二水站起將 ATP 停用並限速 60km/h 行駛，後於彰化站更換編組，17:49 彰化站晚 48 分開車。	E530 TB3-6 號線脫落導致 BTM 不通電故障。	一、BTM 裝機後，熱機 4 小時 ATP 開機測試。 二、開立保固缺失單，請東芝提出改善對策。
6	2月6日 16時45分	花蓮站	16:45 第 231 次於花蓮站始發時，第 8 車門機燈亮且無動力，經請求技術支援並隔離 DIRS 車門連鎖及重置第 8 車配電盤後恢復正常，17:07 晚 22 分開車。	TED1006 空氣管路進入油氣肇致#4 腳踏板氣缸緩衝洩氣孔堵塞。	一、每月執行太魯閣第三編組第 8 車廂腳踏板作動特檢。 二、請中鋼立約商在太魯閣第三編組第 8 車廂門機全面加裝濾杯，以免油氣影響氣缸作動。 三、請機務處發函各車班及各機務段，宣導太魯閣車長室及各出入台門旁箱蓋內均有張貼彩色版出入台門及腳踏板隔離步驟，以利隔離時操作順利減少誤點時分。
7	2月6日 18時55分	瑞芳站	18:55 瑞芳站執行列車監視時，發現第 7556 次後部守車尾燈電力耗弱微亮，經通知於猴硐站停車後，由瑞芳站車遞乘務員攜帶尾燈至猴硐站置掛，19:35 晚 35 分開車。	前日運用守車(3CK2014)電瓶開關未關閉致過放電低電壓、尾燈亮度不足。	請機務處宜蘭機務段發函各區轉知所屬車班，守車於運用終了時，確認各電源開關皆已關閉，以避免電瓶因過放電造成損壞。
8	2月7日	知本至太麻里間	06:42 第 3006 次於知本~太麻里間車上 ATP 顯示地上感應子故障，後續行	BTM 單體不良所致。	一、故障品送富岡機廠檢測並提供故障原因分析報告。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
	06時42分		駛中 ATP 發生多次故障情形，令本次車 ATP 停用並限速 60km/hr 行駛，沿途啟動站車呼喚應答機制；後續編組作第 1038 次於日南~苑裡間及苑裡~通霄間皆發生同樣故障，令停用 ATP 限速行駛，至竹南站更換編組後於 20:35 晚 47 分開車。		二、備品裝車前，於測試台測試 4 小時，以確保功能穩定性。
9	2月8日 07時21分	苑裡站	07:21 苑裡站通報發現第 2602 次集電弓疑似有塑膠帶纏繞，司機員於通霄站目測檢視確認南、北端集電弓皆有塑膠帶纏繞。08:33 電力人員將塑膠帶摘除，期間令該編組相關運用之 2602 次通霄~竹南及 2611 次竹南~通霄間停駛，狀況排除後原編組作 2611 次通霄站準點開車。	第 2602 次行經苑裡站，集電弓有塑膠帶纏繞。	請電務處督導各電力段若巡查時發現疑似外物入侵（如塑膠袋纏繞電車線或附屬設備），應立即進行處理，避免造成設備更大危害。
10	2月8日 22時29分	臺南至保安間	22:29 第 145 次行經臺南~保安間大同路 141 巷平交道(K359+197)撞及不明物，經乘務員下車查看發現係撞及一隻貓，現場停留 14 分後於 22:43 開車。	第 145 次行經臺南~保安間大同路 141 巷平交道(K359+197)撞及動物。	存查。
11	2月9日 16時23分	七堵站	16:23 第 139 次於七堵站開車時，因本務機車轉速計被關閉，致起步有頓挫感且速度無法提升。經檢查員隨車觀察並嘗試隔離轉向架無效後，於汐止站由七堵另迴送一編組替駛，更換編組後汐止站晚 67 分開車。	一、E1063 機車因前日辦理有火迴送時，操作 WS 1~4 隔離，導致隔日 E1043 動力偵測異常。 二、車輛有火迴送後未能辦理車況交接，致設備未復位。 三、車輛檢修完工檢查項目未能察覺設備箱內開關被隔離。	一、請機務處督導各機務段辦理檢修車完工後復位確認作業之教育訓練(確認考克、電氣箱、隔離開關等相關設備)。 二、製作WS隔離指示吊牌(E1000型)，供乘務、檢修人員隔離時使用。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
12	2月9日 18時29分	富岡站	18:29 第 1223 次到達富岡站時，值班站長通報第 4 車海側車下有燒焦味，行至新竹站(晚 12 分到)，經列檢查看為該車第 4 軸鬆軔不良且軸溫較高。令編組折返之 1262 次新竹~北湖間停駛。	ED9502 海測第 4 軸軸承不良致鬆軔不良。	一、日檢如發現 TCMS 顯示 BECU 滑走無保護作用則留車詳查。(已於 115 年 3 月 27 日發文發文字號: 新機檢查字第 1150001248 號)。 二、辦理 EMU900 型車輪軸箱特檢。
13	2月9日 20時25分	湖口至新豐間	20:25 第 2263 次於湖口~新豐間車上 ATP 持續顯示地上感應子故障，於新豐站待 2244 次抵達後辦理互換編組，部分旅客改由 1241 次接駁，更換編組完成後 20:56 晚 33 分開車。	BTM 單體不良所致。	一、故障品送富岡機廠檢測並提供故障原因分析報告。 二、備品裝車前，於測試台測試 4 小時，以確保功能穩定性。
14	2月10日 06時07分	千甲站	06:07 第 1702 次於千甲站發生電車 VCB 反覆切開閉合，經司機員重新升降弓無效後請求救援，續經技術支援多次重新升降弓並重置 110V 斷流開關後恢復正常，取消救援並於 06:26 晚 19 分開車。	一、經電務調查當日新竹變電站供電電壓正常且無異常跳脫情形。 二、因直流成分作用致 EMU532 VCB 反覆切開閉合，車輛設備返段檢查正常	存查。
15	2月10日 13時38分	成功站	13:38 第 2173 次到達成功站時，因車身異常抖動且電門訊號異常，經重新降升弓及轉換牽引力模式均無效，13:52 請求救援。令第 2173 次成功~嘉義間及後續運用第 2234 次嘉義~新竹間停駛。	ED9131 車下 PGD 連接線固定束帶斷裂，致電門訊號異常。	一、遇故障碼 225 脈衝產生器故障，請依緊急應急處理程序進行隔離。 二、請確認隔離故障馬達車後仍有 1/2 編組動力。 三、依照 TCMS 顯示之故障產生車輛至該車進行 CCOS(牽引變流器隔離開關)隔離。 四、請機務處督導車輛保養段辦理 PGD 連接線固定檢查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
16	2月11日 05時33分	七堵站	05:33 第1121A次七堵站始發時，因後端電車車下排氣不止，經檢查員技術支援處理後於06:02自復恢復正常。因延誤運轉整理需要，令本次車及折返1121次七堵~基隆間停駛。	司軻閥暫態性故障，導致排氣司軻閥暫態性故障，導致排氣口一直排氣且BP過充氣。	一、辦理本段 EMU800 司軻閥換端充排氣特檢。 二、各級檢修軻機檢測，如有不良予以立即妥善處理。 三、持續追蹤此編組，追蹤至115.03.03，運用結果正常。
17	2月11日 10時44分	新豐站	10:44 新豐站通報一女性旅客由月台跳下侵入路線橫越3、4股道，控制員隨即取消進行號誌，10:49 站員將旅客拉上月台，路線恢復正常行車，後續交由路警帶回處理。	1 旅客由新豐站月台侵入路線。	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。
18	2月13日 19時07分	成功站	19:07 第2次行駛至成功站3股通過時，撞及月台運轉便道蓋板，臨停新烏日檢查發現最後一車廂受損。經調閱影像，係第4車通過時已擦及月台蓋板出火花，最後一車將其擊落至3-4股間，本次車新烏日晚8分開車。	經查成功進站前為曲線路段，觀光列車高速通過碰撞到月台通行蓋板外凸栓扣，間接造成蓋板位移而噴飛。	一、短期： 莒光號北上行經此處適宜降速，減少彎道後的擺動幅度。 二、長期： 更換月台蓋板型式或改為內縮栓扣(事故蓋板為外凸式栓扣)。
19	2月13日 21時32分	七堵站	21:00 七堵丁班調車機單機往南進行調車作業時，因調車人員疏未確認轉轍器開通正確方向(未扳轉於反位)，致背向擠入146號標誌式轉轍器。通報工務單位後於翌日修復，無影響行車。	一、調車同仁對作業風險敏感度下降未確實落實調車標準作業程序。 二、轉轍工未扳轉進路相關轉轍器，落實開通方向及軌尖靠密之確認後顯示轉轍號訊。 三、調車員司顯示調車號訊前，未再確認轉轍器是否開通正確方向。	一、站長及站務長即刻加強所有工作班勤前教育宣導。 二、轉轍工應落實本公司「調車作業標準作業程序規定」，依調車員司指示由遠而近扳轉進路相關轉轍器，落實開通方向及軌尖靠密之確認後顯示轉轍號訊。 三、調車員司應落實本公司「調車作業標準作業程序規定」，確認轉轍器開通方向正確後，始得顯示調車號訊移動。 四、督導車站主管人員持續加強現場調車督導，每週至少辦理2次

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
					以上抽查，確保第一線人員確實依調車標準作業 SOP 執行作業。
20	2 月 13 日 22 時 58 分	田中站	22:58 第 283 次於田中站通報列車緊急緊軔作用無法鬆軔，經技術支援無效，令本次車田中~斗六間停駛，由彰化另備編組迴送斗六續作隔日運用；經檢查員巡查係第 2 車車長閘被作動，復位後恢復正常，已通報路警處理後續。	ED3141 有旅客作動車長閘，致列車緊急緊軔，已通報路警處理後續。	請各區營運處督導所屬車班組，車長巡車時需確認配電盤開關是否有異常或開關被扳動。
21	2 月 14 日 07 時 04 分	加祿站	07:04 第 3310 次加祿站開車後發生電車 B 故障，重新升降弓後恢復正常，惟列車故障排除後因沿途交會延誤過甚，為運轉整理需要，令本次車及折返 3311 次高雄~新左營間停駛。	一、EMU562 號電聯車係受城際列車通過，造成電車線突波電壓影響，造成馬達自動隔離不出力，重新復位後正常；另車輛返段後檢視相關設備均正常，後續追蹤車號運用無異狀。 二、經調閱當日行控中心電力調配室 SCADA 監控系統紀錄，事故發生時段內獅變電站（負責供電加祿站區間）供電正常，電車線電壓變動情形皆在監控範圍值內，系統亦無任何異常警報發生。	一、調整 3310、3038 次運用，以 EMU800 型取代。（已分別於 115/3/3、115/1/20 調整運用） 二、提升電力部分，經查內獅變電站（109 年完工）與潮州變電站（104 年完工）因新建設備未達使用年限（20 年），故目前無相關提升計畫。
22	2 月 14 日 11 時 55 分	瑞芳至猴硐間	11:55 起瑞芳站 12AB 轉轍器故障無法扳轉，15:17 經號誌查修後恢復正常，惟 16:31 該轉轍器再次故障，經號誌人員以尖軌鎖錠器將轉轍器固定於定位後，18:30 起恢復正常行車。	轉轍器至繼電器室間之電纜線老舊不良。	一、已安排夜間養護時間將老舊電纜更新抽換。 二、將於 68EI 電子聯鎖工程中，全面佈放新電纜並連接新號誌設備。
23	2 月 15 日 07 時 06 分	加祿站	07:06 第 3310 次加祿站開車後，因同供電區間內多組列車用電造成突波電壓，導致電車發生 B 故障 VCB 切開，重新降升弓後恢復正常，惟沿途	EMU557 號電聯車該區間電車線電壓不穩(23.19KV)造成直流鏈路電壓偵測過低，馬達自動隔離不出力，重新復位後正常。	請機務處洽行控處調整 3310、3038 次運用，以 EMU800 型取代。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
			待避交會延誤過甚，為避免後續延誤，令 3310 次及折返 3311 次高雄~新左營間停駛。		
24	2 月 15 日 15 時 38 分	臺北站	15:38 臺北站通報第 2233 次開車時，第 5 車北端車門外疑似有瓦斯味，板橋站亦回報有異味，經迴送七堵查修後，確認係車頂有鳥類屍體所致。	第 5 車(EM9093)車頂有鳥類屍體。	存查。
25	2 月 16 日 10 時 50 分	東澳至和平間	10:50 在宜蘭縣政府南方 44.7 公里發生芮氏規模 3.8 地震，東澳~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，11:35 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南方 44.7 公里發生芮氏規模 3.8 地震。	存查。
26	2 月 16 日 16 時 37 分	內壢站	16:37 起因東正線下行出發號誌綠燈燒損，致內壢站東正線下行出發號誌不來，19:32 經號誌單位更換料件後恢復正常行車。	前一日更換之 LED 綠燈為不良品，經重新更換後，號誌已恢復正常運作。	一、請電務處督導臺北電務段更換 LED 號誌燈後，務必再詳細檢測相關電壓、電流。 二、1000PC LED 號誌燈採購案已於 115 年 3 月 16 日交貨至中區供應中心，俟抽樣送驗及驗收合格後，將儘速配發各段，請電務處督導各電務段將使用年限過久(3 年以上)之 LED 燈預防性更換。
27	2 月 17 日 08 時 58 分	海科館至瑞芳間	08:58 第 4814 次海科館~瑞芳間因雨軌面濕滑致動輪空轉，造成引擎過熱出力不足，令退回海科館等候降溫再開，4811 次編組於瑞芳改作 4814 次開至平溪線。	第 4814 次行經海科館~瑞芳間，因雨軌面濕滑致動輪空轉造成引擎(DR1027)過熱出力不足。	請機務處督導各機務段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。
28	2 月 18 日 18 時 20 分	崇德至和仁間	18:20 第 5467 次於崇德~和仁間西正線撞及不明物(K48+600)，經乘務員下車查看係撞及狗隻，將其移至路線	第 5467 次於崇德~和仁間西正線撞及動物。	請工務處各工務段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
			外並檢視車體無損後，18:33 開車。		
29	2 月 21 日 06 時 05 分	七堵站	06:05 第 4706 次七堵站原定開車迴送八堵時，關門指示燈不亮且不出力，經檢查確認係中間車前端轉換開關(COS)未置於中立位，復位後恢復正常，06:28 七堵站晚 23 分開車。	一、因車輛運用需要，該編組於前日進行車輛單元重置，原置於編組前端車輛(DR1028)於重置後為中間車。檢查員未將車輛(DR1028)轉換開關置於為正確位置，致隔日 4706 次不出力。 二、車輛編組重置無相關檢查流程，司機員標準作業程序僅規範司機員出庫檢查應檢視列車頭、尾端 COS 位置。	請機務處督導各機務段於車輛編組單元重置時，檢查員應檢視編組重置後 COS 是否皆於正確位置。司機員出庫檢查流程亦增加所有車廂 COS 應於正常位。
30	2 月 21 日 15 時 33 分	彰化站	15:33 彰化站通報西正線上行第一進站號誌故障，經查係黃燈(LED)燒損，經號誌單位更換黃燈後 16:25 恢復正常。	LED 黃燈老舊燒毀。	一、請彰化電務段於每月定期保養時，務必詳細檢測相關電壓、電流並詳實紀錄於保養卡。 二、1000PC LED 號誌燈採購案已於 115 年 3 月 16 日交貨至中區供應中心，俟抽樣送驗及驗收合格後，將儘速配發各段，並請各段將使用年限過久(3 年以上)之 LED 燈預防性更換。
31	2 月 23 日 09 時 24 分	蘇澳新站	09:24 第 7402 次於蘇澳新站通報發現第 410 次通過時第 3 車集電弓卡有鳥屍，令該次車於南澳站臨停，經隔離第 3 車集電弓改以其他集電弓續行，09:57 南澳站晚 28 分開車，至臺東站由列檢將鳥屍移除後狀況解除。	集電弓下支架卡鳥屍。	存查。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
32	2月24日 12時37分	宜蘭至和平間、宜蘭至富岡間	12:37 宜蘭縣政府東南東方 16.9 公里發生芮氏規模 5.6 地震，宜蘭~和平間按 4 級、宜蘭~富岡間按 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，15:45 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府東南東方 16.9 公里發生芮氏規模 5.6 地震。	存查。
33	2月24日 20時21分	斗南站	20:21 第 139 次通過斗南站時，後連機車因 BCN 故障致限速備援系統作用緊急緊軔且無法鬆軔。令本次車斗南~潮州間停駛；經司機員將後連機車無火降弓後改以單機牽引退回斗南站後恢復正常行車。	E529 RIM 內部導線斷路，致 BCN 跳脫無法復位持續緊軔。	請機務處督促立約商辦理同型車輛 RIM 系統特檢。
34	2月25日 00時29分	大湖站	00:29 維修工程車聯掛鐵擔車往南行經大湖站西主正線，於 00:32 越過險阻號誌機後接近南邊 16 號轉轍器，因未一度停車確認轉轍器開通方向錯誤致發生擠岔。經通報號誌人員到場維修，03:35 轉轍器修復完畢，無影響行車。	一、指揮員疏於未注意、聯繫不當，且未確認道岔開通方向。 二、司機員行經道岔前未一度停車。 三、司機員及指揮員未依《維修工程車行車運轉標準作業程序》規定，於行經第 16 號轉轍器前「一度停車」，亦未共同確認轉轍器之開通方向（應為定位）。	一、請工務處督導高雄工務段試辦雙指揮員制度，確保轉轍器開通方向正確。 二、請工務處督導高雄工務段於事故後辦理教育訓練，宣導維修工程車行經道岔前一度停車規定。 三、請工務處各工務段嚴格要求指揮員及司機員遵守《維修工程車行車運轉標準作業程序》第五點「進出封鎖區間及轉轍器扳轉規定」中有關「經過轉轍器時，應先一度停車，與指揮員相互確認轉轍器開通方向，並落實轉轍器指認呼喚」之作業程序。 四、持續依「工務處行車調度無線電系統使用管理須知考核及抽查辦法」辦理考核。

項次	發生時間	發生地點	事故(件)概況	原因	改善對策
35	2月26日 14時58分	潮州站	14:58 潮州站通報第 136 次海側有 air 洩漏，經列檢確認係第 7 車海側北端水平閘接頭洩漏，經保壓測試及檢查空氣彈簧正常，確認不影響行車後，15:10 晚 13 分開車。	TEMU2038 之 TEMA2075 車切換閘前蓋處空氣洩漏。	請機務處督導臺北機務段辦理 TEMU2000 型切換閘以泡沫水檢測本體是否漏氣特檢(已於 115 年 4 月 21 日特檢完成)。
36	2月27日 15時17分	大湖站	15:17 起大湖站西正線上行進站號誌故障，查係轉轍器定位尖軌靠密不良，經號誌單位調整動作桿後 16:19 恢復正常。	6號轉轍器動作桿螺絲因震動致鬆脫。	請電務處督導高雄電務段每月定期保養時務必加強巡檢轉轍器桿件螺絲是否鬆動及尖軌是否靠密，並利用工、電聯合會檢時再次檢查確認。
37	2月27日 22時38分	新竹站	22:38 新竹站東正線下行第二進站號誌無法建立，令改用手作號誌行車，經查係繼電器室控制聯鎖裝置之聯鎖充電機(N2SH)跳脫，予以重置復位後恢復正常，23:09 號誌可正常建立。	因聯鎖充電機(N2SH)遇瞬間大電流導致跳脫，僅用蓄電池電量以致電量用盡。	一、號誌繼電器室(RH)若發生電源異常狀況(例如低電壓)，皆已有回拉監測點於行車室 EP 盤面，以利行車室人員協助監看。 二、請電務處函文四區處轉知各站，若行車室 EP 盤上出現電源異常訊號，應立即反映。
38	2月28日 15時00分	海科館至 瑞芳間	15:00 第 4828 次海科館~瑞芳間因雨軌面濕滑致動輪空轉，沿途行慢，瑞芳站晚 14 分到。	因雨軌面濕滑致動輪空轉(最大坡度 22.3 ‰)	請機務處督導各機務段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。
39	2月28日 23時49分	屏東站	23:49 在宜蘭縣政府南方 38.4 公里發生芮氏規模 4.4 地震，宜蘭~和平間(含蘇澳新~蘇澳間)按 4 級、和平~崇德間按 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，於翌日 02:19 路線恢復正常行駛。	宜蘭縣政府南方 38.4 公里(位於宜蘭縣近海)發生芮氏規模 4.4 地震。	存查。