



臺鐵公司

114年度

安全報告書



臺鐵公司
Taiwan Railway

臺鐵公司
114年度
安全報告書



臺鐵公司
Taiwan Railway

目錄

CONTENTS

“ 董事長的話 ”	04
“ 總經理的話 ”	05

壹・安全基本方針 06

一、安全核心理念	07
二、安全憲章	08

貳・安全管理體系 09

一、安全管理組織體系	10
二、安全管理系統（SMS）深化與規章制度化	10

參・安全確保 13

一、安全投資	14
二、強化基礎設施與設備維護	15

肆・安全績效與檢討 30

一、安全績效與目標達成	31
二、事故與異常事件統計	31
三、改善對策	33
四、社會關注重點安全改善事項	34

伍・安全投資計畫 36

一、智慧鐵道雲平臺與自動檢測	37
二、建置「第三代中央行車控制系統」	37
三、連續監測與智慧告警	37

陸・未來展望 41

一、115 年安全目標及重點工作	42
二、落實零重大行車事故	43

附錄：民眾常見問答（Q&A） 44





董事長的話

深化治理，奠定永續安全基石

臺鐵公司自轉型掛牌至今已屆滿兩週年。這兩年來，我們致力於建立企業化的安全治理架構，從董事會的決策監督到第一線的執行落實，逐步將「安全」內化為企業經營的最高指導原則。

回顧 114 年，是充滿挑戰與展現韌性的一年。面對極端氣候與頻繁地震的考驗，我們不僅在硬體上加速補強，更在制度上深化改革。董事會轄下的安全管理委員會，持續以嚴謹的標準審視各項安全指標與預算執行，確保每一分資源都精準投入在最關鍵的風險管控上。

「零重大行車事故」是我們對社會不變的承諾。展望未來，我們將持續借鏡國際鐵道安全經驗，推動數位轉型與智慧監測，讓臺鐵不僅是百年的鐵道記憶，更是國人心中現代、安全、可靠的運輸品牌。

國營臺灣鐵路股份有限公司董事長

鄭光遠



總經理的話

落實細節，打造具備溫度的安全文化

安全，不是口號，而是每一位臺鐵人每日工作的總和。在公司化屆滿兩年的此刻，我們看見了組織文化的質變——從被動合規走向主動預防。

114 年度，我們在「五年安全提升方案」的架構下，完成了多項關鍵里程碑：加速老舊客運及工程車輛的汰換，提升車輛妥善性；建置臺鐵雲平臺 SOPHIA 及新一代車輛維修資訊系統 (New MMIS) 的導入，讓我們能以數據預測風險，落實預防性維修；0403 震災後的快速復原與預警系統升級，則展現了系統回復韌性及工務團隊守護東部幹線的決心；以及駕駛室加裝影音安全輔助系統，增進行車安全信度。雖然在部分指標上仍有進步空間，但我們勇於面對缺失，並透過安全管理系統 (SMS) 的閉環機制，確保每一個問題都能獲得根本性的解決。

未來的路仍長，我們將持續以謙卑的態度傾聽旅客聲音，以專業的技術精進營運細節，每一趟平安準點的旅程，都是臺鐵全體同仁對這塊土地最深情的告白。

國營臺灣鐵路股份有限公司總經理

唐輝昇

壹

安全基本方針

一、安全核心理念

從「零事故」到「零風險」的追求

臺鐵公司建構以顧客滿意為導向之優質公共運輸系統，營運目標以「安全」為首，並追求準確、服務、創新、榮譽與團結。

配合臺鐵轉型改革公司化，我們將「營運安全」置於最優先順位，並以長期達到「零重大行車事故」為終極目標。本公司借鏡日本 JR 西日本公司在福知山線事故後的改革經驗，推動「五年安全提升方案」，期望藉由中央與公司資源的整合，從組織、管理、程序、環境、設備及人員思維六大面向深度革新。

為徹底解決近年事故肇因，我們制定四大行動方針：

1. 降低人員失誤率：落實標準作業程序，建立「不怪罪但究責」的公正文化。
2. 提升設備妥善率：加速新車汰換與維修智慧化。
3. 消除不安全環境：強化邊坡韌性與平交道防護。
4. 完善組織安全體系：由董事會直接督導，確保安全預算與執行力到位。

「安全」是臺鐵的 DNA，也是我們唯一的路。我們將持續恪遵法規，落實風險管理，並透過持續不斷的教育訓練與文化重塑，讓每一位臺鐵人都能成為安全的守門員。



二、安全憲章



國營臺灣鐵路股份有限公司
Taiwan Railway Corporation, Ltd.

安全憲章

我們不會忘記 2018 年 10 月 21 日第 6432 次和 2021 年 4 月 2 日第 408 次的列車出軌事故，基於維護寶貴生命所賦予的責任，及確保行車安全的使命與決心，制定本安全憲章，建構完善的安全管理系統（SMS），營造安全無虞的營運環境，各級主管與全體員工均負確保安全之責。

- 一、安全是公司營運最重要的使命，公司必須確實達成。
- 二、形塑安全文化，確保員工及承攬商獲得充分的安全資訊及訓練，使全員皆能了解及落實本身應盡之安全責任。
- 三、嚴格遵守規章、嚴謹工作紀律、充分聯繫溝通，確保營運安全。
- 四、重視人因管理，完善工作程序，防止人為疏失。
- 五、優化車路設備，落實安全維護，提升營運效能。
- 六、當有疑慮時，以旅客生命安全為最優先考量，採取最安全的行動。

董事長：  日期：2025 年 6 月 20 日

總經理：  日期：2025 年 6 月 16 日

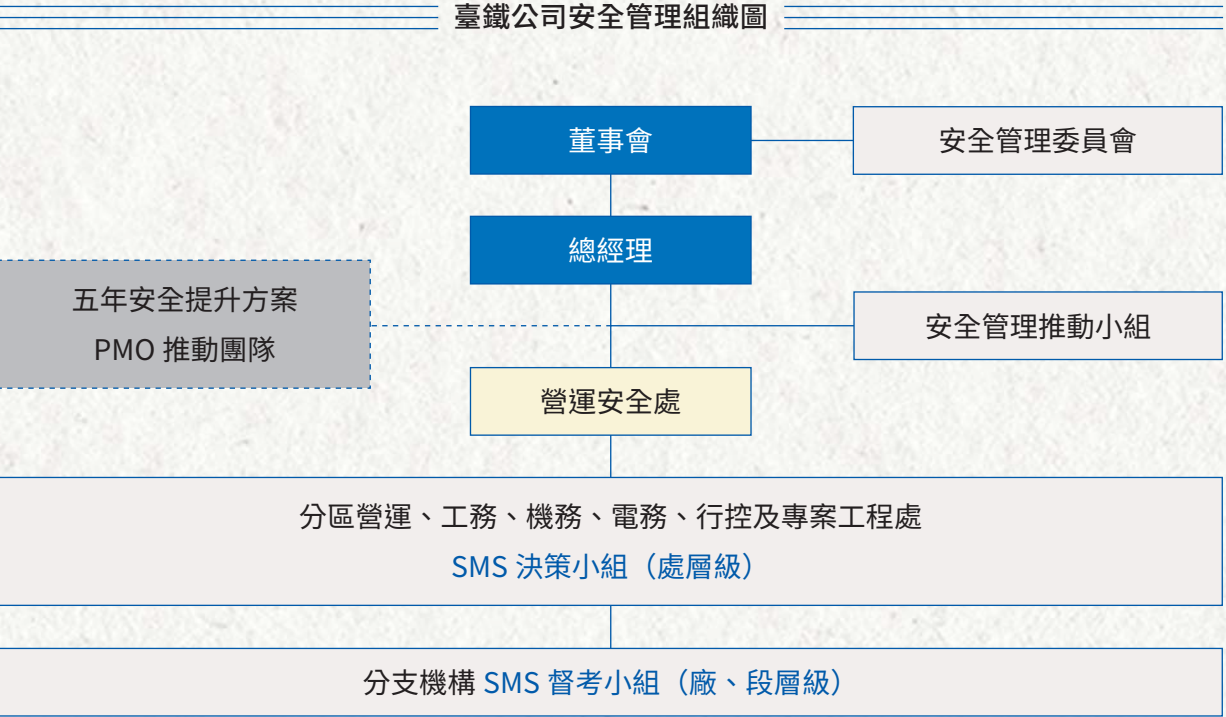


安全管理體系

一、安全管理組織體系

臺鐵公司化後，已確立董事會負整體安全管理責任，並設置董事會層級的安全管理委員會，負責審議安全政策、營運安全計畫，並監督安全管理系統 (SMS) 的推動與執行。

總經理層級設有安全管理推動小組，營運安全處則直隸總經理督導，專責公司整體營運安全業務。此外，在北、中、南、東四個分區營運處增設安全科，以強化基層安全管理並縮短指揮鏈，確保安全決策能迅速有效地落實到第一線。



二、安全管理系統 (SMS)
深化與規章制度化

本年全面強化行車安全治理，以持續優化安全管理系統 (SMS) 為核心，從制度建構、內外部查核、第三方驗證及人員能力培育等面向同步推動，

逐步將安全理念轉化為可執行、可追蹤及可驗證之管理機制。

(一) 制度與系統建構

推動規章體系標準化，滾動調整安全管理作為修訂實施《安全管理系統



文件名稱：安全管理系 (SMS) 執行手冊
文件編碼：TRC-D1-01-001
版次：1.2
公布日期：2025/10/01
實施日期：2025/10/01
權責單位：營運安全處

安全管理系統 (SMS) 執行手冊



安全管理資訊系統 (SMIS)

執行手冊》(1.2 版)，盤點規章程序共計 272 項。此外，114 年已完成滾動檢討 154 項規章之合理性與關聯性。同步建置安全管理資訊系統 (SMIS) 稽核模組強化數位化追蹤，「8×10」風險矩陣完成資料庫重整，完成危害項目由 285 項重整為 193 項及危害因子由

1,502 項重整為 478 項，實現風險項目之精確掌握與控制。

(二) 內部稽核與持續改善

在內部監督機制方面，年度辦理 418 場次基層安全管理系統 (SMS) 會議及 12 次規章程序小組會議滾動檢討。針對 113 年稽核發現事項 457 件改善完成率達 100%，構建完整之 PDCA 持續改善機制，確保所有安全改善措施落地執行。



安全管理系統 (SMS) 會議



第三方評鑑會議

(三) 第三方評鑑與外部驗證

配合辦理 114 年第三方評鑑，針對 112 年 31 項評鑑發現事項進行深度整併與追蹤，其中 15 項確認改善結案，餘整併及新增 9 項，合計 22 項發現事項。由營運安全處每 2 個月定期召開追蹤會議，逐案檢視改善進度並督導矯正措施執行情形，確保外部評鑑建議能精準轉化為具體的安全提升作為。

(四) 教育訓練與安全文化

在能力建構與安全文化深化方面，本公司持續強化教育訓練，辦理全員安全管理系統 (SMS) 基礎教育及安全憲章宣導，受訓 14,542 人次；並透過安全管理資訊系統 (SMIS) 實機演練、政策性訓練及分區稽核專業培訓，提升基層與管理階層對風險管理、事故分析及安全管理系統 (SMS) 實務運作之認知與能力，逐步將安全管理系統 (SMS) 內化為日常作業。



安全管理資訊系統 (SMIS) 實機演練



安全管理系統 (SMS) 基礎教育訓練



安全確保

一、安全投資

推動「五年安全提升方案」(113-117年)，以「降低人員的失誤率」、「提升設備的妥善率」、「消除不安全的環境」、「完善組織安全體系」為策略，據以落實安全工作，建立臺鐵安全文化，以確保行車運轉安全。

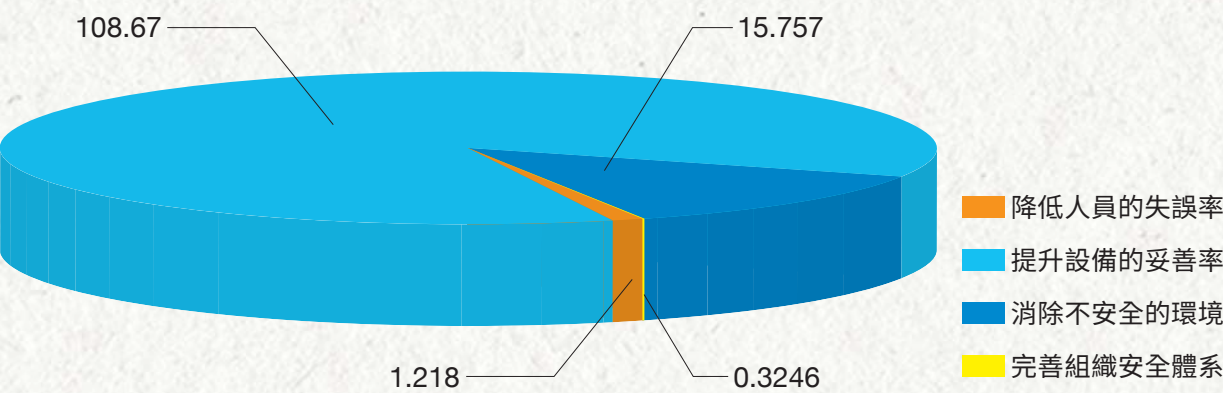
113 年至 117 年「五年安全提升方案」總經費投入約為新臺幣(以下同) 639.945 億元，113 年至 114 年已執行 230.497 億元，累計預算執行率達 36.02%。

114 年「五年安全提升方案」經費投入約為 125.9696 億元，已執行 113.755 億元，預算執行率達 90.30%。

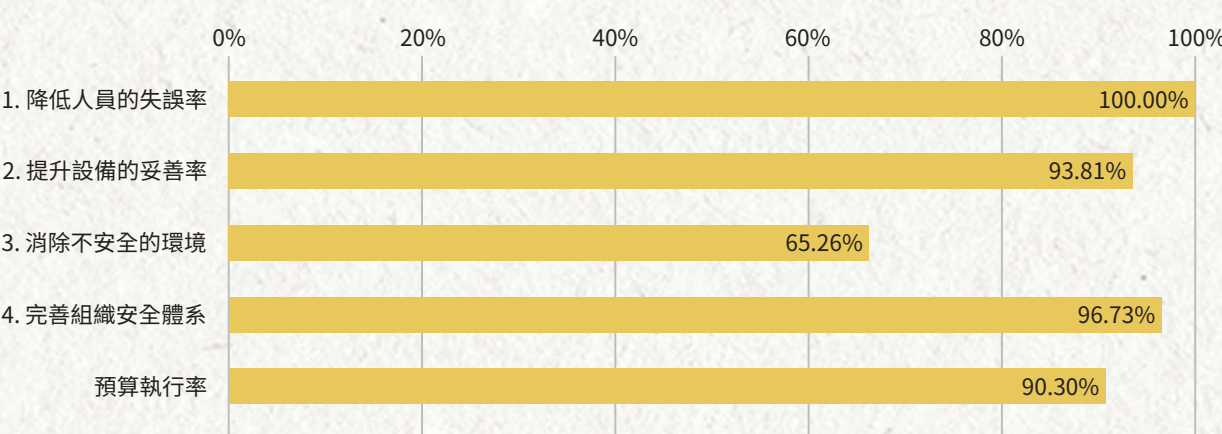
其中「消除不安全的環境」預算執行率未如預期，主因係受工程進度及行政程序影響，包括平交道緊急告警系統更新與整合工程因契約變更致進度受影響；入侵阻隔設施及告警系統工程因承包廠商倒閉需重新發包而延宕；遮斷機更新工程須俟驗收合格後始得辦理計價及核銷，致預算執行率偏低。

114 年「五年安全提升方案」預算執行情形

單位：億元			
項目	編列預算	預算執行數	預算執行率
1. 降低人員的失誤率	1.218	1.218	100.00%
2. 提升設備的妥善率	108.67	101.940	93.81%
3. 消除不安全的環境	15.757	10.283	65.26%
4. 完善組織安全體系	0.3246	0.314	96.73%
預算執行率	125.9696	113.755	90.30%



114 年「五年安全提升方案」預算執行率



二、強化基礎設施與設備維護

(一) 邊坡與外物入侵防護

臺鐵公司為強化邊坡外物入侵防護，已於高風險路段建置 26 處 AI 影像告警系統及 23 處阻隔式告警系統 (DWS)。AI 影像系統係以 CCTV 搭配影像分析與 AI 辨識機制，於建築界限範圍內即時監控落石、車輛等外

物，並於偵測異常時迅速通報工務監控臺及行控中心；阻隔式系統則以鋼纜或拉線構件作為偵測介面，當受外力觸動時即直接觸發告警，不受天候光影影響，具反應迅速且穩定度高之特性。兩類系統依風險情形分別布設並相互補強，以提升外物入侵偵測可



異物自動偵測系統 (含高桅桿、CCTV 聯接 AI 偵測系統)



路側圍籬網



路側圍籬傾斜儀

靠度與整體行車安全韌性。

針對外部人員、動物入侵部分，臺鐵公司截至 114 年底已完成 804,739 公尺路線圍籬設置，並預計於 119 年底前再完成 94,997 公尺，以強化外部人員及動物入侵之防護能力。

(二) 車輛汰換

臺鐵公司積極推動「整體購置及汰換車輛計畫」，新購 1,307 輛車輛，包括 EMU3000 型城際列車 600 輛（113 年 8 月全數交付）、EMU900 型區間車 520 輛（112 年 9 月全數交付）、E500 型電力機車 88 輛（截至 114 年底，交付 48 輛）、R200 型柴電機車 39 輛（截至 114 年底，交付 29 輛）、環保支線列車 60 輛（預計 115 年 6 月開始交車），預計 116 年全數交車完成。

臺鐵公司持續針對 E200～E400 型電力機車、E1000 型推拉式電力機車及舊型柴電機車等老舊車輛常發生故障之問題，成立專案管控小組，普查關

鍵零組件並加速汰換報廢，同時依照車輛實際情形，評估逾齡莒光號等無動力客車車況。至 114 年底，臺鐵公司已汰換 597 輛老舊車輛，並加速上述各型新車之採購及測試程序，完成世代交替，目前已完成 12 組推拉式自強號、5 組莒光號、12 組 EMU400 型及 19 編組貨車之機車更新，降低老舊車輛行駛故障風險，提供旅客更安全、舒適的乘車體驗。

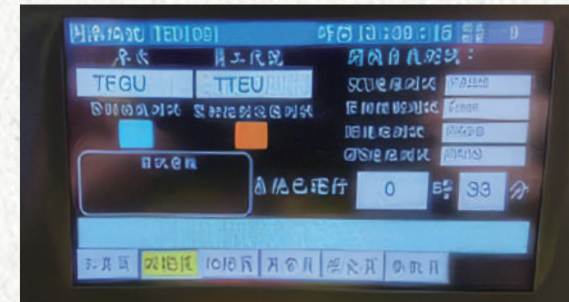
(三) 列車限速備援系統

本公司為降低駕駛控速風險，與國家中山科學研究院共同研究開發列車限速備援系統（Speed Restriction System，簡稱 SRS），計 7 車型共 398 套，列車行駛中如遇 ATP 系統失效，列車仍可在限速 60km/hr 下運轉。

本公司統計 114 年 1 月 1 日起至 12 月 22 日止，於正線運轉列車遇 ATP 系統故障隔離，啟用限速備援系統共計 41 列次，確保列車可維持在限速 60km/hr



列車限速備援系統主螢幕畫面



列車限速備援系統測試畫面

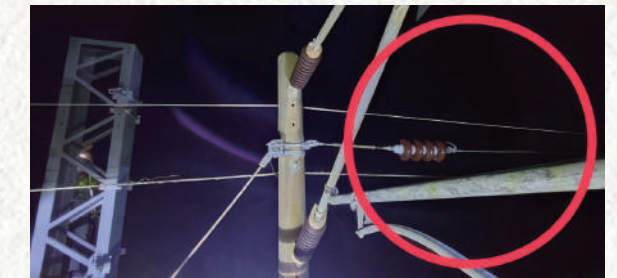
下運轉，降低駕駛控速風險，後續並依行車控制員指示辦理行車事宜，以維行車及乘客安全。

(四) 電車線與軌道結構優化

持續推動電車線工程，規劃辦理更新電車線系統線路組件，進行 95mm² 主吊線、懸臂組、支持鐵件、盤型礙子、開關等設備更換，提升架空線路電氣可靠度，並持續安裝彈簧式終端裝置，提升電車線系統穩定度，有效優化電車線設備的安全性，降低環境因素非預期故障風險。

在軌道方面，至 114 年底，已抽換 1,155 套木枕型道岔為 PC 枕型道岔，

並完成 51.5 公里鋼軌抽換。建置自動化軌道溫度監測系統，在軌溫達到 50°C、55°C、60°C 時自動警示，以利派員監測或巡查路線，DR2800 型軌道檢查車定期進行全線軌道檢查。



盤型礙子更新



彈簧式終端裝置



PC 枕型道岔更新工程（更新前）



PC 枕型道岔更新工程（更新後）



EMU3000 型城際列車



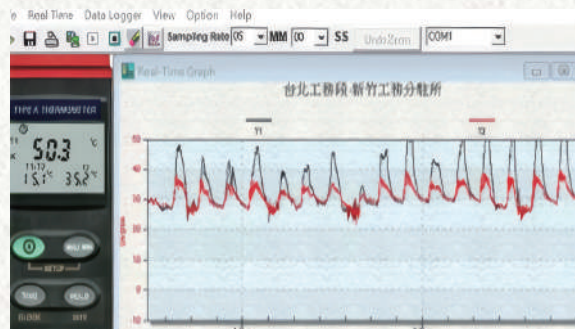
EMU900 型區間車



E500 型電力機車



R200 型柴電機車



軌道溫度監測系統



DR2800 型軌道檢查車

(五) 遮斷機更新工程

為提升平交道防護效能並降低公路端人車誤闖風險，依現地條件更新



遮斷機安裝



遮斷機現地平交道運作

1,424 套「平交道遮斷機」及「FRP 遮斷桿」等相關設備，於平交道公路端優先採用伸縮式遮斷桿設計，以有效減少遮斷桿與路面間隙，強化物理阻隔功能，降低平交道於正常運作狀態下公路人員及車輛侵入軌道區之可能性。114 年已完成 406 套遮斷機之安裝作業，逐步提升平交道整體安全防護水準。

(六) 0403 花蓮地震災後復原重建工作

因應 113 年 4 月 3 日花蓮地震及同年度多次颱風造成東部地區地質不穩與鐵路設施受損，臺鐵公司依實際災損狀況研提相關復原及補強作業，以確保行車安全並維持營運穩定。

北迴線沿線受 113 年 4 月 3 日地震及同年度多起颱風影響，部分區段呈現既有設施老舊、邊坡受侵蝕及災害徵兆明顯等情形，臺鐵公司遂依風險區段實際需求推動災後補強與系統性整備作業。北迴線 K36 至 K56 區段辦理隧道新建、邊坡加固、阻隔設施改善、站體結構補強及鋼桁橋更新等工程，以提升路線整體抗災能力及行車穩定性；另針對地形險峻及易受侵蝕之區域，涵蓋宜花東共 33 處邊坡及

2 處北迴線橋梁，持續實施護坡、防崩、排水及結構補強等整備工程，並同步強化橋梁基座與基礎設施耐災韌性，確保行車環境安全可靠。

113 年 7 月凱米颱風襲臺，小清水溪橋西正線被土石流沖斷，臺鐵公司緊急重建，直到 113 年 12 月底才恢復通車，但因之前重建的西正線較高，為安全起見，決定將東正線橋梁拉高，114 年 4 月啟動東小清水溪橋（和仁＝崇德間）改建工程，並於 5 月底完工。

為因應極端氣候下可能出現之水位暴增與土石溢流風險，本公司已於



東小清水溪橋（和仁＝崇德間）改建工程施作中



東小清水溪橋（和仁＝崇德間）改建工程竣工

和仁至崇德路段設置水位計及 CCTV 設備，並安排專人 24 小時監控，以掌握現地狀況並啟動應變措施；另於大清水溪橋段增設土石溢流橋面告警系統，並建置氣象與水文資訊共享平臺，配合劇烈天氣警示系統（QPlus），使工務單位及行控中心得以即時調整行車方式。為強化整體聯防能力，亦已結合林業及自然保育署、水利署河川局、公路局及地方政府等單位，整合監視設備與雨量資料，建立跨機關之資訊共享與預警協作機制。



水位計設置



CCTV 設備值班室監控畫面



光復隧道北口攝影機



光復隧道南口攝影機

114 年 9 月 23 日花蓮馬太鞍溪堰塞湖溢流事件發生後，本公司即於臺東線光復隧道口建置即時影像監視系統，透過全天候影像監控機制，即時掌握現場環境與水情變化，強化災害預警及應變能力，進一步提升相關安全設施之整體防護效能。

(七) 月臺提高與高雄站月臺門試辦工程

為使月臺能與列車車廂高度齊平使旅客便利乘車，臺鐵公司已陸續辦理月臺提高工程，114 年已累計完成基隆、臺中等 148 站，預計於 117 年底前完成 175 站月臺提高作業。



隆田站月臺提高完成



斗南站月臺提高完成



鶯歌站月臺提高完成



冬山站月臺提高完成



高雄站月臺門試辦



近年乘客掉落月臺事件時有發生，車站雖然已設有警示並進行廣播，惟意外案例仍未杜絕，宣導、警示尚無法完全防範意外發生，為提升鐵路旅客行走候車之安全性，擬施以軟、硬體設施同時進行改善，硬體設施以裝設月臺門辦理，並選在高雄車站試辦月臺門計畫，以減少落軌意外發生及營運延遲問題，預計於 115 年 5 月完成。

(八) 鐵路行車安全改善計畫之重要工程

宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程：原橋長分別為 127 公尺及 170 公尺，新橋總長約 1,396 公尺，橋梁底分別提高 2.25 及 2.57 ~ 1.72 公尺，跨河段改箱梁型式橋跨越雙溪河，新橋完成後一併消除 1 處曲線，改善 2 處小半徑曲線，提高優化鐵路路段，建構安全路

廊與防災環境，提升旅客服務乘車品質及增加宜花東地區觀光收益與貨物輸運需求。西正線軌道於 114 年 6 月 14 日跨 15 日，東正線軌道續於 114 年 11 月 1 日跨 2 日辦理，雙線皆已完成切換。



第一、二雙溪橋軌道切換後實景



第一、二雙溪橋改建工程——橋梁底



第三雙溪及新社橋改建工程——普悠瑪行經路段



第三雙溪及新社橋改建工程——由橋下往橋上拍攝

宜蘭線第三雙溪及新社橋改建工程：落實政府推動「易淹水地區治理計畫」並改善強化鐵路橋梁結構，以符合最新耐震規定，爰辦理「鐵路行車安全改善計畫——宜蘭線第三雙溪及新社橋改建工程」原橋長 80 公尺，新橋總長 485 公尺，橋梁底提高 2.63 公尺，跨河段設計跨徑改為 40 公尺 4 跨連續箱梁橋跨越雙溪河，新橋完成後一併改善小半徑曲線，提高優化鐵路路段，建構安全路廊與防災環境，提升旅客服務乘車品質及增加宜花東地區觀光收益與貨物輸運需求。114 年

6 月 7 日跨 8 日辦理完成雙線軌道切換，11 月 4 日現場完工。

(九) 鐵安演習與防汛演練

臺鐵公司每年均分別於北區、中區、南區及東區大隊擇定適當處所舉辦「鐵安演習」；公司總隊於臺鐵大樓辦理大樓防災疏散演練。演練以各區大隊（北、中、南、東區營運處）之運、工、機、電務主管及站長、分駐所主管及新進人員為主，並邀請地方消防、醫療、警察及國軍等相關機關、團體、車站志工及商家參與演習，以達到區域聯防效果，並鼓勵女性同仁參與，促進性別平等。

114 年各區大隊及公司總隊，針對鐵路各類災害事故之應變及搶救（修）進行大規模綜合實員演練，計 5 場次，出動人員 1,094 人，包括外部支援單位 241 人，合計動員 1,335 人參演。參演車輛及大型機具共 27 輛，外部支援車輛 32 輛，合計動員 59 輛。期透過演練強化各區大隊在面臨各種災害時之避難、逃生疏散、傷患救護、搶救及復原能力。

防汛工作以「人安、車安、路安」為原則，自 3 月汛期開始，各區應變分組辦理防災宣導，依「防汛檢查紀錄



大量傷患搶救



爆裂物處置演練



機務搶修演練



防汛演練情形

表」逐項確實檢查整備；並依訂定之防汛演習計畫進行「防汛演練」。4 月各區應變分組組成「抽查小組」，對轄區內各單位進行防汛督考；公司本部則由營業、工、機、電等處及營運安全處組成「聯合督導小組」，至各應變分組進行防汛整備督導考核，合計共 307 人參加演練。目前已完成劇烈天氣監測系統之客製化，並推廣至各區應變分組使用。該系統針對重點路段、橋梁、工務段雨量警示地點等，提供每 10 分鐘更新 1 次之即時性雨量監測資訊，作為各監測點水位暨雨量預警、警戒及行動的參考依據，而予以

客製之防災決策輔助系統，其中重點路段及橋梁之預警值、警戒值及行動值，工務處每季均彙整轄屬各工務段提報資料，報請中央氣象署協助進行滾動式修正。

(十) 精進員工風險辨識、職能及安全教育訓練

114 年度員工訓練處持續深化安全訓練文化，秉持「錯誤止於訓練，安全始於現場」之核心目標，114 年度已辦理 20 班次安全訓練課程。為有效降低人員失誤率，積極推動訓練分區化與分層化策略，建構更完善的安全教育



員工訓練處環境



員工訓練處教室設備



術科教育訓練情形



安全教育訓練情形

訓練體系，確保每位同仁都能在最適切的环境中提升風險辨識能力與專業職能。

因應組織轉型需求，員工訓練處於114年度完成重大組織調整，處本部移設至新竹縣中國科技大學新竹校區，同時設立北區、中區、南區、東區訓練所，形成「一處四區」之訓練網絡。此分區化策略不僅縮短學員通勤距離，更能結合各區特性，達成各單位就安全訓練需求的訓練內容。

員工訓練處定位為訓練體系之中樞，職司各類行車人員職前訓練、新

進人員基礎訓練、專業職能訓練、內部講師培訓及整體訓練規劃，並負責各類訓練之督導與管理。透過系統化的規劃與管理，確保訓練品質之整體一致性。

分區訓練所以在地術科實務訓練為核心定位，充分結合轄區內運務、工務、機務、電務等實習資源。例如北區訓練所整合樹林調車場、七堵、鶯歌等實習場域及車輛設備，辦理各類行車人員職前訓練術科實習及在職訓練實作課程，讓學員能在真實場域中磨練技能，深化安全意識。

(十一) 平交道與調車安全宣導

針對平交道設有自動警報機及自動遮斷機，並增設紅外線、熱影像及雷射等障礙物自動偵測裝置共313處，以即時掌握平交道狀況。臺鐵公司也持續推動平交道緊急告警系統更新及系統整合，以確保民眾穿越平交道時的安全。此外，也透過各種宣導活動，提升國人對於平交道安全的了解與重視。

臺鐵公司為強化調車作業安全，持續辦理調車安全宣導及現場督導作業，透過教育訓練、案例分享及標準作業程序宣導，提升作業人員對調車風險之認知與應變能力；同時由各級主管及相關單位不定期進行現場查核

與督導，檢視作業流程、設備狀況及人員操作是否符合規定，並針對發現缺失即時改善與追蹤，以確保調車作業安全、降低事故發生風險，維護行車及人員安全。



平交道安全教育宣導情形



調車督導考核及教育訓練



月臺設置紅色警示燈提醒候車旅客注意列車進站

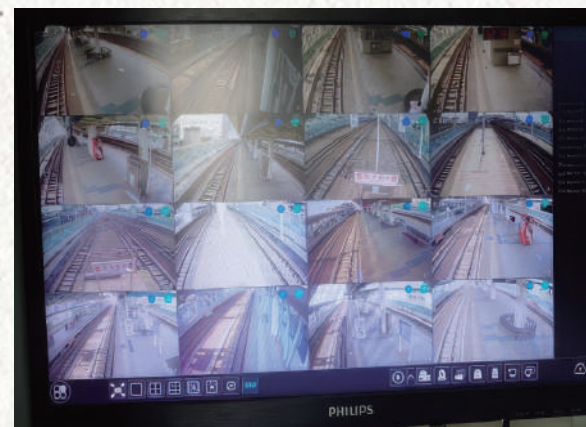


(十二) 月臺與車站安全

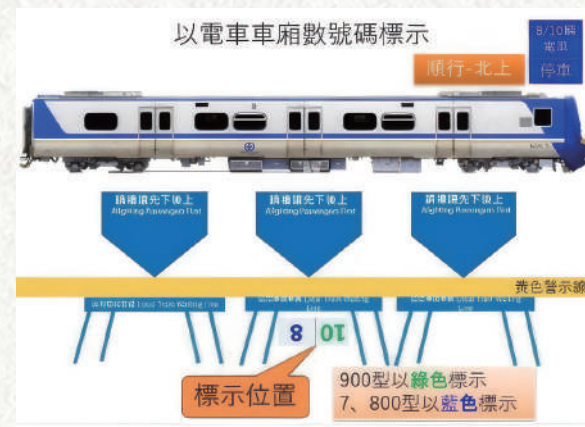
臺鐵公司已完成 130 站設置月臺警示燈，在列車接近車站時閃爍紅光警示旅客；並在各車站及月臺安裝攝影監控設備(含防犯攝影機)，透過 24 小時

不間斷的監控，提高安全監控能力，確認月臺死角處旅客動態，並防範犯罪行為，確保能迅速應對突發事件。

考量各站場環境及旅客動線，區間車停車標設置位置不一致性，對號列



車站及月臺設置攝影監控設備維護旅客乘車安全



區間車車序號碼牌標示

車車序牌與區間車車廂號碼不相同，為協助列車長辨認列車停車位置已停妥當，各車廂均依指定位置提供旅客正常上下車，本公司已試辦於月臺區間車各車廂「中間車門」之排隊候車線處，增設「區間車車序號碼牌標示」，以利列車長第一時間確認列車已正確停靠。

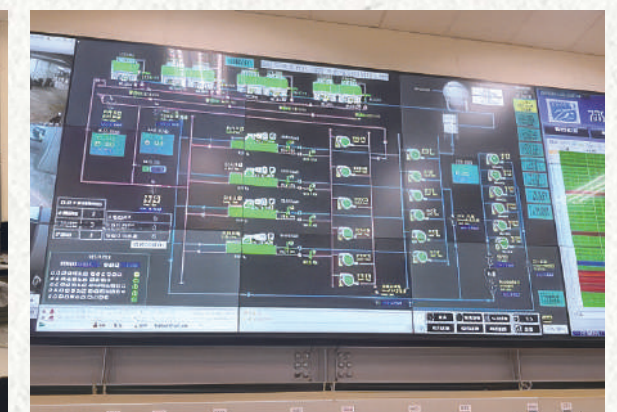
高雄站鐵路地下化設中央監控室，肩負起隧道段與通勤車站系統的整合監控與安全管理職責，中央監控系統分為 6 個子系統(火警警報、安全管理監視系統、環境管理、電力及照明、雜項、隧道等監視控制系統)，確保鐵路營運安全與效率，對全線關鍵基礎設施進行 24 小時不間斷的即時監測與控制。長隧道轄區北起新左營站，南至鳳山站(左營站、內惟站、美術館站、鼓山站、三塊厝站、高雄站、民族站、科工館站、正義站、鳳山站共

計 10 個車站)。

此外，臺鐵公司為強化站員及第一線同仁面對外部不法侵害之防護與危安事件應變能力，已採取多項整體性措施。平時透過建立各車站警政聯絡群組，彙整車站、車班與鐵路警察及地方警察機關聯絡方式，使第一線同仁可即時通報並強化橫向聯防網絡；各主要車站均設有鐵路警察分駐(派出)所，並依旅運量、勤務需求及曾發生異常事件情形，滾動檢討人力配置，於重大節慶或特殊活動期間協調警力加強巡查維安。另於列車配置防身棍並辦理列車長防身訓練，旅客遇緊急狀況可透過緊急對講機或客服簡訊通報列車長即時處理；車站與月臺亦加強犯罪預防宣導、門禁管制及巡查機制，針對易發生衝突處所加裝連線警報器與監視設備，以發揮嚇阻及即時通報功能。另因應 1219 危安事



高雄站鐵路地下化中央監控室



高雄站鐵路地下化中央監控室監控畫面

件，114 年度規劃建置臺北車站聯合防災中心直通鐵路警察勤務指揮中心及公司行控處之專線，並將監控中心電話直通聯合防災中心，提升緊急通報效率；同時重新檢視臺北車站特定區緊急應變計畫，辦理高強度無差別攻擊危安演練、強化教育訓練及防身裝備整備，全面提升車站危安事件預防與應變能力。

(十三) 馬太鞍溪溢流期間疏運應變

114 年 9 月受強降雨影響，花蓮馬太鞍溪水位暴漲並發生溢流，造成鐵路路線一度中斷，旅客行程與通勤秩序受到衝擊。臺鐵公司於災後第一時間

啟動搶修作業，針對路線及電車線等行車設備進行全面巡查與修復，並於翌日上午恢復列車正常行駛，展現災後快速復原及維持運輸服務的營運韌性。

面對交通中斷與大量旅客滯留，臺鐵公司立即成立疏運應變小組，依災情採取滾動式調整運能策略，包括加開列車、延長列車行駛區間及增加停靠站等措施，並透過車站廣播、公告及人員說明，即時提供旅客列車異動資訊，降低不確定性與混亂情形，確保旅客能安全且順利完成行程。

此次事件中，大量來自各地協助災後復原的志工，被媒體稱為「鏟子超人」，集中搭乘列車前往光復地區。為因應人潮需求，臺鐵成立單一窗口協助救災團體專案申請列車，並實施全面開放站票、簡化進站流程、加強尖峰分流及安全防護等多項措施，成功疏運超過 50 萬人次鏟子超人往返災區，發揮鐵路運輸支援救災的重要功能。

為維持車站運作順暢，臺鐵公司除增設電子驗票設備及規劃進出站分流動線外，亦調派跨單位人力支援現場服務，協助旅客引導與弱勢族群照護。整體應變過程展現臺鐵與民間力量合作的成果，不僅確保救災行動順利推動，也累積寶貴災害應變經驗，持續精進未來防災與疏運機制。



公司本部支援人力現場就定位



花蓮工務段在光復隧道南口堆置太空包



大量人潮湧入車站之三層防護管控機制精進作為



光復站旅客疏通動線



參・安全確保



一、安全績效與目標達成

臺鐵公司針對營運安全設定多層次目標，包括符合國家安全績效指標及公司自訂指標。

114 年度國家安全績效指標達成情形

單位：件 / 百萬列車公里

層別	安全績效指標	安全績效指標目標值	安全績效指標實際值	達成情形
1	造成旅客死亡之重大行車事故發生率	≤ 0.000	0	符合
2	行車事故發生率	≤ 1.098	0.718	符合
	平交道事故發生率	≤ 0.368	0.144	符合
3	人為操作不當或設備故障之異常事件發生率	≤ 8.694	8.940	未符合

註 1：目標值為依據交通部 112 年 4 月 6 日交路字第 1125002528 號函所頒定「國家鐵路安全計畫」（第 2 版）。

註 2：造成旅客死亡之重大行車事故發生率、行車事故發生率、平交道事故發生率及人為操作不當或設備故障之異常事件發生率之計算方式為件數 / 列車行駛百萬公里（單位：件 / 百萬列車公里）。

二、事故與異常事件統計

114 年度臺鐵公司共計發生 42 件行車事故、行車異常發生率為 14.046。

（一）重大行車事故：114 年 2 件較 113 年 4 件減少 2 件。

（二）一般行車事故：114 年 40 件較 113 年 44 件減少 4 件，減少 9.09%。主要事故種類：死傷事故占 67.5%、平交道事故占 17.5%、出軌事故占 12.5%、衝撞事故占 2.5%。

（三）行車異常發生率：114 年 14.046

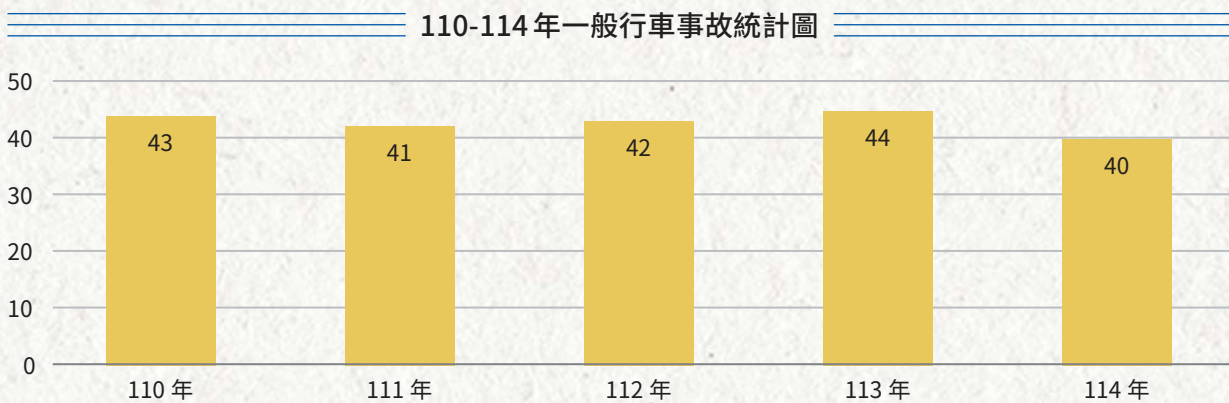
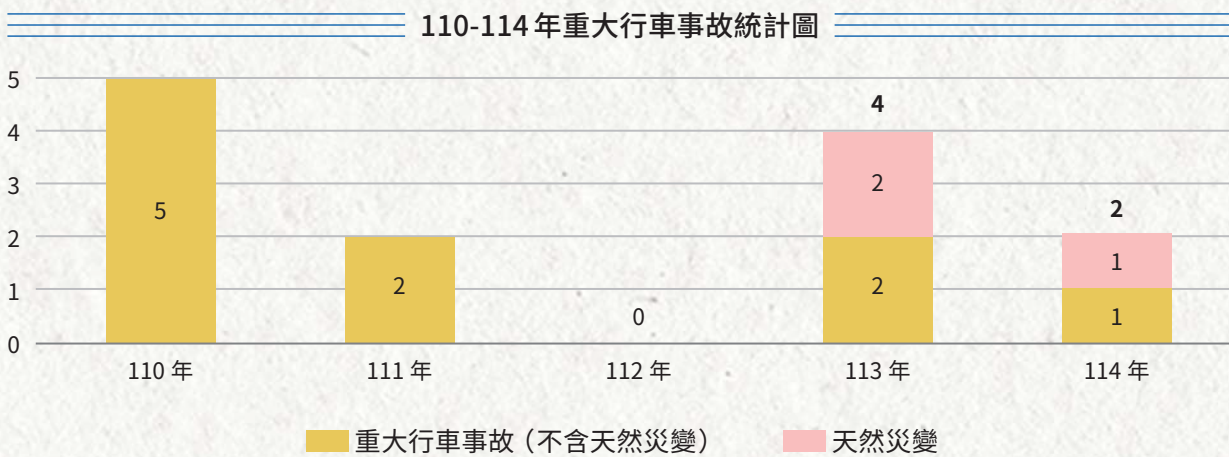
較 113 年 14.253 減少 0.207，減少 1.45%。主要種類：車輛故障占 28.54%，運轉保安裝置故障占 21.1%，其他事件占 17.93%，天然災變占 16.46%，外物入侵占 12.44%，以上事件占行車異常事件總數 96.46%。

（四）行車責任事故件數：114 年 42 件較 113 年 49 件減少 7 件。

肆

安全績效與檢討

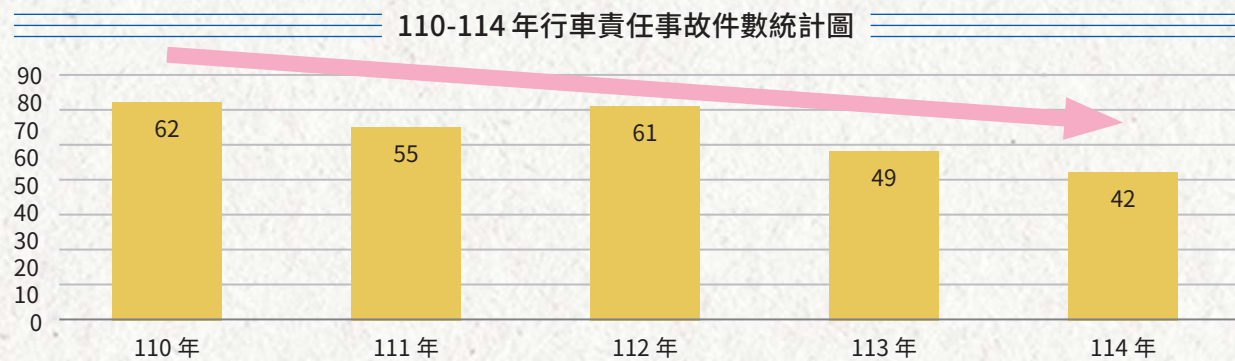
110年至114年行車事故（件）數					
事故種類	110年	111年	112年	113年	114年
重大行車事故	5	2	0	4	2
重大行車事故（不含天然災變）	5	2	0	2	1
一般行車事故	43	41	42	44	40



110年至114年行車異常發生率					
單位：件 / 百萬列車公里					
年度	110年	111年	112年	113年	114年
行車異常發生率	12.241	11.187	13.402	14.253	14.046



110年至114年行車責任事故（件）數					
年度	110年	111年	112年	113年	114年
行車責任事故件數	62	55	61	49	42



三、改善對策

針對114年度安全績效指標未達成項目及事故、異常事件統計分析結果，本公司就「人為操作不當或設備故障之異常事件發生率」，及「遮斷桿撞損率」偏高等問題，綜整事故肇因與管理面向，研擬下列改善對策，以系統性方式降低風險並提升整體行車安全水準：

（一）強化人員操作管理與風險辨識能力

針對人為操作不當所致異常事件，持續精進行車人員教育訓練內容，導入事故案例回饋及情境式教學，強化第一線人員對高風險作業之風險辨識與標準作業程序遵循能力；同時透過安全管理系統（SMS）機制落實班前提醒與異常作業風險提示，降低人因失誤發生機率。

（二）提升設備可靠度與 預防性維護效能

針對設備故障所引發之異常事件，持續推動老舊設備汰換與系統升級，並結合新車輛維修資訊管理系統（MMIS）強化設備履歷管理與故障趨勢分析，落實預防性與預知性維護作業，以降低突發性故障對行車安全之影響。

（三）精進平交道安全防護與 宣導作為

針對遮斷桿撞損率偏高問題，持續辦理遮斷機與遮斷桿更新工程，優化設備耐用性與偵測功能，並加強平交道安全宣導，提升用路人遵守交通規則之安全意識，減少人為違規肇事風險。

（四）深化事故調查回饋與改善追蹤 機制

針對各類事故及異常事件，持續落實事故調查與根本原因分析，透過SMIS系統進行改善措施列管與追蹤驗證，確保矯正與預防措施有效落實，並研擬激勵措施，形成安全管理之正向循環。

（五）強化跨單位協調與管理督導

透過定期召開安全管理會議與跨單位協調平臺，強化運、工、機、電及行控等單位間之資訊共享與溝通協作，確保安全改善措施能於第一線即時落實，並提升整體安全治理效能。

四、社會關注重點安全改善 事項

（一）改善調車事故

1. 明確責任，避免互相推託

若發生事故，相關人員將承擔更明確且更嚴格的責任與處分，主管亦無法置身事外，需共同負起管理責任。同時，將建立每日檢討機制，針對前一日發生的事故進行分析，找出問題根源並即時改善；此外，每週由高層主管持續追蹤各單位的安全表現與改善進度，以確保各項措施確實落實並持續精進。

2. 補足人力，避免人手不足造成風險

每項調車作業均配置基本所需人力，如調車員、轉轍工等，以確保作業順利進行。為進一步強化現場運作效率，已著手補充人力，例如七堵調車場已完成增補12人，其他調車場亦

將陸續補齊。此外，相關單位亦可依實際需求自行辦理人員招募，以提升整體調度與作業能量。

3. 強化訓練，讓人員更有經驗

從事調車之員工須採分階段方式進行培訓，並在累積充分實務經驗後，方可晉任重要職位；於完成訓練後，仍需由資深人員帶領一段期間，始能獨立執行作業。此外，每2年須定期接受再訓練與考核，以確保其專業能力持續符合標準要求。

4. 提供獎勵，鼓勵安全表現

若長時間未發生事故，將提高個人無責任事故獎勵，以鼓勵安全作業的落實；同時，亦正積極規劃更為完善且具體的安全獎勵方案，以全面提升整體安全管理成效。

5. 加強考核與監督

每月由公司各處主管前往現場進行實地檢查，並於每季辦理整體性評估，以全面掌握作業執行情形；此外，平時亦透過監聽調度通訊，隨時確認各項作業是否依規定正確執行，以確保運作安全與品質。

（二）改善停車位置不當

為提升行車安全與駕駛作業準確性，已採取多項精進措施：

1. 透過在時刻表中以不同顏色區分各類車種，協助駕駛快速辨識並準確判斷停車位置，以降低判斷錯誤的風險。
2. 明確規範駕駛室內之播音提醒系統不得關閉，並定期進行抽查，確保駕駛能隨時接收必要提示。
3. 建立定期訓練與案例檢討機制，每2個月針對停車位置不當、過站不停等情形進行檢討與改善，使人員能從實際案例中持續精進，避免類似情形再度發生。
4. 針對駕駛行為出現異常者，將納入關懷名單，強化後續訓練與監督，以提前發現並防範潛在風險。
5. 導入「二段式停車」進站停車作業，於進站時分段減速與停車，以提升停車精準度，降低過停或未停到位的情況。

一、智慧鐵道雲平臺與自動檢測

113 年 9 月完成「智慧鐵道資訊整合平臺」（臺鐵雲平臺 SOPHIA）決標作業，透過整合各項資訊，發展安全管理、行車運轉環境、預防性服務、旅運服務及經營管理五大模組，提升營運效率、服務品質與行車安全，預計 116 年 10 月建置完成。

114 年 12 月底辦理臺鐵雲平臺先期成果展示，範圍為汐止至竹北，展示本案路線路網圖結合天氣及列車位置等行車運轉資訊軟體，透過地震告警

模擬情境展示操作流程，並結合故事事件管理進行歷史發生原因查詢，以利未來整體安全改善之依據。

二、建置「第三代中央行車控制系統」

臺鐵規劃建置「第三代中央行車控制系統」（CTC），已於 115 年 3 月 20 日開工，預計於 118 年 11 月底完工。本案在不中斷既有中央行車控制系統營運與調度的前提下推動建置，完成後可全面提升現有行車控制功能、整合各類告警系統，並提升整體行控效能與安全性。此外，第三代中央行車控制中心（OCC）將透過環島光纖骨幹網路與位於桃園富岡基地的異地備援中心連結，確保營運持續不中斷及提升整體系統韌性。



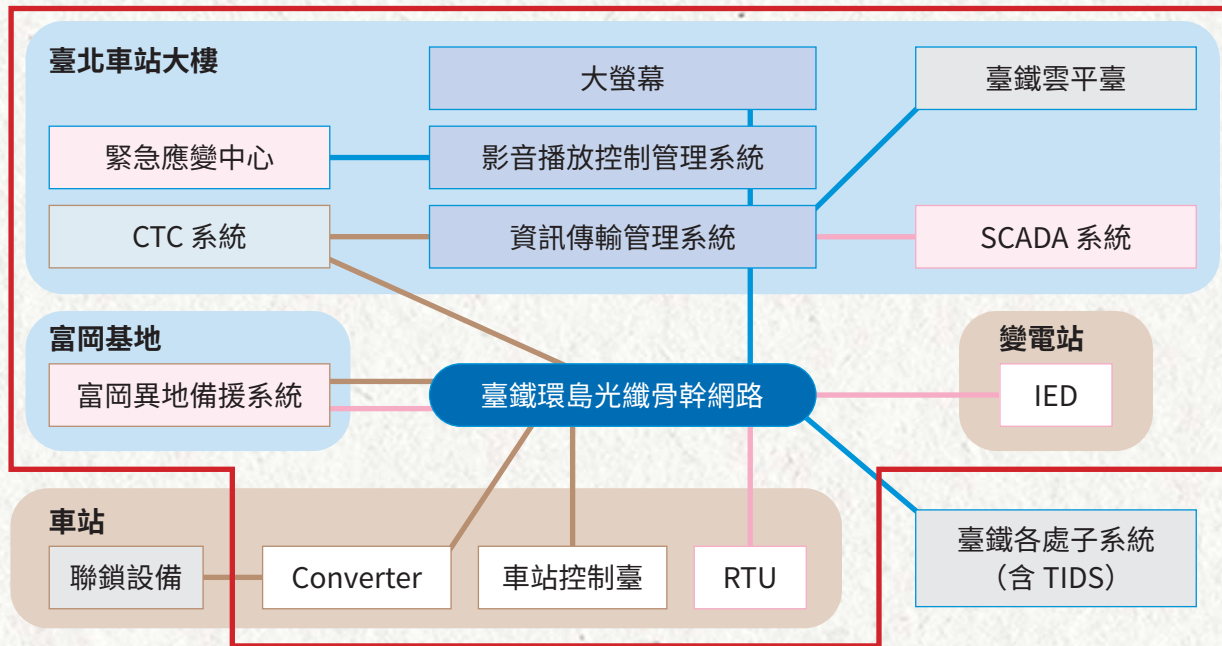
智慧鐵道願景圖



臺鐵雲平臺先期成果展示畫面



本次專案範圍為紅線框內部分



項次	系統設備內容
1	智慧化與數位化之中央行車控制系統（CTC）
2	電力遙控及資料擷取系統（SCADA），其範圍涵蓋完整之各變電站分相開關及各車站分群開關
3	緊急應變中心
4	異地備援中心
5	大螢幕電視牆
6	電力備援系統，不斷電系統，包括 OCC、異地備援中心、緊急應變中心新設核心系統、設備規範及與既設各項網路通訊、監控系統等顯示界面整合
7	號誌機房界面裝置、車站行車室 CTC 裝置、變電站、分群開關、電訊室介接及交換機等
8	影音傳輸播放管理系統
9	其他

三、連續監測與智慧告警

（一）車輛維修資訊管理系統

本公司因應「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-116年)」引進五

種新車型，並實現車輛資產的永續經營與維護作業現代化，建置創新完整新一代車輛維修資訊管理系統（Maintenance Management Information System，新 MMIS），以全公司車輛檢



新 MMIS 系統特色



數位化維修管理效益（統計 114 年 1-12 月）

修管理為目標，打造一個數據化、智慧化及安全維修管理平臺，透過數據分析提升維修精準度、延長資產（車輛）使用壽命、降低非必要維修及資源耗用，邁向高效、環保且安全之營運模式。

數位化維修管理透過整合工單管理、故障通報、車組（輛）營運狀態管控及維修用料管理等功能，建構完整且系統化的維修管理機制。藉由工作計畫與安全計畫管理、工單建置、車輛預防保養計畫擬定，以及模組化維修與組件資料的建立，有效降低車輛故障率；同時，系統化記錄故障通報生命週期並透過流程控管，將案件結

案或轉為工單進行維修，累積完整歷程與統計資料，作為降低故障發生之改善決策依據。此外，透過車組（輛）營運燈號即時管控車輛狀態，確保故障車輛不上線，並整合各單位倉庫之維修用料、工具及庫存管理，支援工單維修與保養所需之用料調撥，監控庫存使用情形，達成維修資源與庫存運用之最適化。

（二）強震監測設備更新：測報能力提升

為強化地震監測能力、提升列車運行與旅客安全，本公司已於 114 年完成強震儀 50 套更新作業及增設 2 套地震測報站（共 52 套），逐步建構更可靠、即時的地震預警體系。

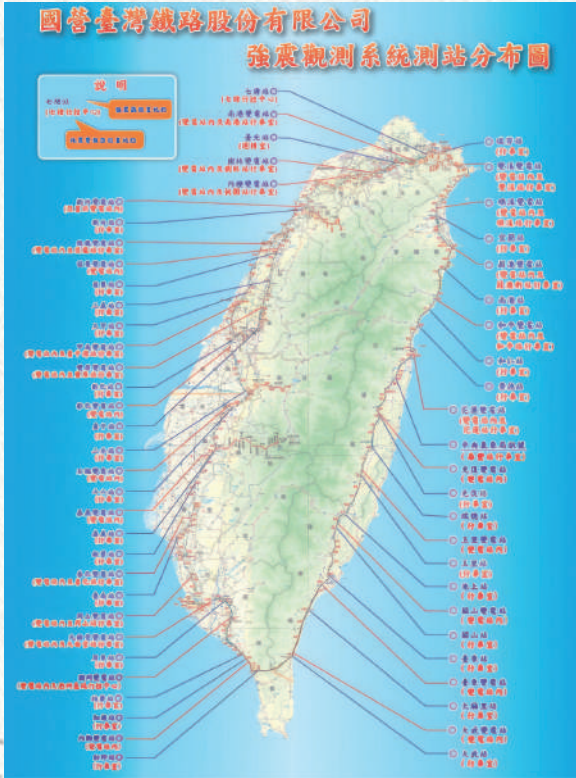
全面提升既有強震儀偵測效能，強化地震測報的精確度與穩定性。透過增加不斷電系統配置可降低設備在地震期間因斷電而無法運作的風險，確保監測不中斷；同時傳輸方式改為數位 IP 化架構，提升地震資訊傳遞速度，且有利後續擴充應用。透過此次設備更新，可大幅強化鐵路沿線的地震監測能量，提升整體防災與營運安全。

為因應 113 年 0403 大地震後的災後重建需求，本公司於和仁站及崇德

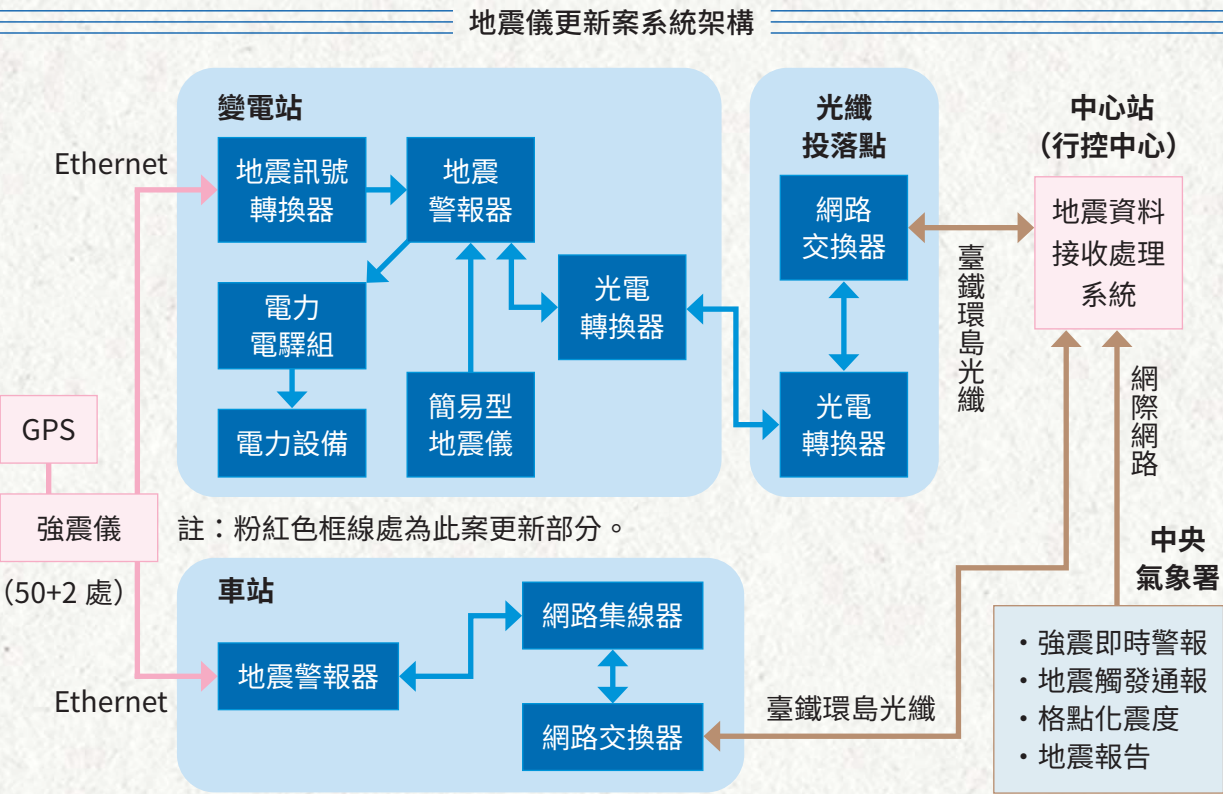
站增設強震觀測站，並於 114 年 8 月完成建置並正式上線運作。新設測報站的投入運作，能夠精準偵測現地地震，縮小災害應變巡查範圍，有效降低人員巡查所需時間，提高緊急應變效率，並且補強北迴線關鍵路段的地震監測能力，強化整體防災韌性。



pALERT F340TR 地震儀：臺鐵特規型號



強震觀測系統測站分布圖



陸

未來展望

一、115 年安全目標及
重點工作

(一) 115 年目標及 114 年實際值

年度目標 (件數)	114 年 目標	114 年 實際值	115 年 目標
重大行車事故	0	2	0
一般行車事故	30	40	26
行車異常事件	752	820	586
總事故件數	782	862	612
降低比率	預期目標為行車事故及異常事件件數每年降低 20%，因 114 年未達標，經檢討修正 115 年目標為較 114 年實際值降低 29%。		

(二) 115 年重點工作

1. 人員訓練面向：降低人員的失誤率

- (1) 因應人力結構與傳承挑戰：系統性檢視人力配置與專業能力需求，強化新進人員訓練及專業養成，建立標準化作業程序與知識傳承機制，降低技術斷層風險。
- (2) 深化安全文化：由「被動遵守規定」轉為「主動落實安全」，將安全意識融入每日作業流程，形塑一致且可被實踐的安全行為標準。
- (3) 降低人員操作風險：強化規章熟悉度與實務操作訓練，改善調

車、停車、過站等高風險作業行為，提升作業紀律與風險警覺。

2. 設備妥善面向：提升設備的妥善率

- (1) 加速老舊車輛汰換：新購 E500 型新電力機車 88 輛全面汰換老舊 PP 機車及 GE 機車，截至 114 年 12 月已交車 48 輛，預計 115 年 9 月全數交車完畢。
- (2) 加速運轉保安裝置汰換：實施定期維修制度，明確訂定各項設備使用年限，針對逾齡設備加速辦理汰換；並依運轉保安裝置故障統計分析結果，優先針對主要故障設備（如轉轍器、LED 燈及 ATP 系統）進行更新。相關逾齡設備已於 114 年 8 月 7 日完成全面盤點，並規劃於 114 年至 117 年間加速完成汰換更新作業。

3. 環境安全面向：消除不安全的環境

- (1) 強化天然災變預防機制：持續導入各類偵測設備，提升天然災害預警系統之功能與應變效能。
- (2) 強化外物入侵防範機制：擴大防護措施之覆蓋範圍，提升偵測準確度，並加強安全宣導與執法力度。

4. 組織調整面向：完善組織安全體系

- (1) 持續優化安全管理系統（SMS）：持續推動安全管理系統（SMS），建立臺鐵安全文化，以確保行車運轉安全。
- (2) 完善組織編制：完成各區營運處第二階段組織調整，加強各單位業務之橫向整合與協力作業，縮短指揮鏈及落實責任中心。

二、落實零重大行車事故

回首 114 年，是臺鐵公司深化改革的一年，也是公司轉型屆滿兩週年的關鍵時刻。數據顯示我們的故事率正在下降，但只要事故數字不是「零」，我們的努力就不能停止。

臺鐵公司在持續推動公司化改革與「五年安全提升方案」的過程中，整體行車事故與異常事件件數呈現下降趨勢，重大行車事故亦較前一年度減少，顯示各項安全投資與管理措施已逐步發揮成效。然而，部分安全績效指標仍未完全達成，顯示在設備穩定度、人員操作風險及外在交通環境影響等方面，仍有精進空間，亟需持續檢討與改善。

展望未來，臺鐵公司將以「安全為

核心價值」為最高原則，持續深化安全管理系統（SMS）運作，強化風險導向管理與數據分析應用，並結合智慧鐵道、雲平臺與自動化監測技術，提升安全管理之即時性與精準度。同時，將持續推動基礎設施與關鍵設備汰換更新，強化防災韌性，以因應極端氣候與天然災害所帶來之挑戰。

在人員面向，將持續精進分區化、分層化教育訓練體系，培養同仁主動通報、風險預防與團隊合作之安全文化，落實「錯誤止於訓練、安全始於現場」的理念；在外部協作方面，亦將持續強化與中央、地方政府及相關單位之聯防機制，共同提升鐵路運輸安全。

未來臺鐵公司將秉持持續改善之精神，滾動檢討安全政策與執行成效，穩健推動各項安全提升措施，朝向「零重大行車事故」的長期目標邁進，提供旅客安全、可靠且值得信賴的鐵路運輸服務。

我們承諾，將以更謙卑的態度傾聽社會聲音，以更專業的作為落實安全管理，朝向「零重大行車事故」的願景大步邁進，讓臺鐵成為國人最信賴、最安心的選擇。



附錄

民眾常見問答

一、安全目標與資源投入

Q1 臺鐵 115 年（2026 年）的安全挑戰與目標是什麼？

- A1**
1. 零重大行車事故：這是最核心的長遠願景。
 2. 大幅降低事故數：115 年的目標是將總事故（含異常）件數控制在 612 件以內。
 3. 挑戰性降幅：由於 114 年未達標，115 年設定了比 114 年實際值再降低 29% 的積極目標。

Q2 五年安全提升方案（113-117 年）的錢都花在哪裡？

- A2**
1. 總預算規模：高達新臺幣 639.945 億元。
 2. 四大投資面向：經費主要分配於「降低人員的失誤率」、「提升設備的妥善率」、「消除不安全的環境」及「完善組織安全體系」。
 3. 114 年執行重點：在「提升設備的妥善率」上投入最多，預算執行數達 101.94 億元。

二、智慧偵測與邊坡安全

Q3 臺鐵如何用 AI 科技防止石頭掉進軌道？

- A3**
1. 雙重偵測系統：在高風險路段建置了 26 處 AI 影像告警（搭配 CCTV 辨識）及 23 處阻隔式告警（受力即觸發）。
 2. 全天候防護：阻隔式系統不受天候光影影響，反應迅速且穩定；AI 則補強即時動態監控。



Q4 除了監測，還有哪些實體設施防止外物入侵？

- A4**
1. 路線圍籬：截至 114 年底已完成約 80.5 萬公尺，並計畫在 119 年前再追加約 9.5 萬公尺。
 2. 落石防護工程：針對地形險峻路段，進行隧道新建、邊坡加固、護坡及防崩等系統性補強。

三、火車汰換與備援系統

Q5 臺鐵的新火車買齊了嗎？目前的汰換進度為何？

- A5**
1. 主線主力車型：EMU3000 (600 輛)與 EMU900(520 輛)已全數交付完畢。
 2. 電力機車更新：新購的 E500 型電力機車 (共 88 輛) 截至 114 年底已交車 48 輛，預計 115 年 9 月全數到位。
 3. 其餘車輛：R200 柴電機車已交付 29 輛；環保支線列車則預計 115 年 6 月起交車。

Q6 如果列車的安全防護系統 (ATP) 突然壞了，火車會失控嗎？

- A6**
1. 限速備援系統 (SRS)：臺鐵與中科院研發此系統，當 ATP 故障隔離時，會自動限速在 60km/hr 以下運轉。
 2. 實戰紀錄：114 年共計有 41 列次成功啟用此系統，確保列車能安全慢行並降低風險。

四、平交道與車站安全

Q7 平交道的遮斷桿常被撞，臺鐵有什麼改進措施？

- A7**
1. 硬體升級：更新了 1,424 套遮斷機，並優先採用伸縮式遮斷桿，減少路面間隙以強化阻隔。
 2. 主動偵測：全臺 313 處平交道已增設紅外線、熱影像及雷射等障礙物自動偵測裝置。

Q8 月臺提高工程進度如何？我的車站變方便了嗎？

- A8**
1. 齊平目標：為了讓月臺與車廂齊平，114 年已累計完成基隆、臺中等 148 站。
 2. 未來規劃：預計在 117 年底前完成全臺共 175 站的提高作業。

Q9 高雄站試辦的「月臺門」什麼時候會完工？

- A9**
1. 試辦目的：為了減少旅客掉落軌道的意外及營運延遲。
 2. 完工時間：高雄站月臺門試辦計畫預計於 115 年 5 月完工。



五、數位轉型與維修革新

Q10 什麼是智慧鐵道雲平臺「SOPHIA」？

- A10**
1. 五大模組：整合安全管理、行車運轉、預放性服務、旅運服務及經營管理。
 2. 先期展示：114 年底已在「汐止至竹北」段展示成果，可結合天氣、地震速報模擬及列車即時位置。
 3. 正式完工：預計於 116 年 10 月全面建置完成。

Q11 新一代維修系統 (New MMIS) 對火車妥善率有什麼幫助？

- A11**
1. 故障率下降：數據化管理讓 114 年車輛故障率降低了 33%。
 2. 效率提升：庫存周轉率提升 76%，確保修車不缺料，車輛可用率也隨之提升。

Q12 第三代中央行車控制系統 (CTC) 跟以前有什麼不同？

- A12**
1. 智慧化與韌性：預計 118 年完工，將具備更高精確度的調度能力。
 2. 異地備援：位於臺北車站的控制中心會與桃園富岡異地備援中心連結，即使北部發生天災，行控功能也不中斷。

六、災害應變與事故檢討

Q13 臺鐵如何應對極端地震與天災？

- A13**
1. 地震儀升級：114 年更新了 50 套強震儀並增設測報站，偵測到強震會立即觸發告警，利於行控中心即時調整行車。
 2. 災後復原：針對 0403 地震及凱米颱風，重建了小清水溪橋（西正線於 113 年底通車，東正線於 114 年 5 月底完工）。

Q14 針對社會關注的「調車事故」與「停車位置不當」，臺鐵怎麼改？

- A14**
1. 人員獎懲：發生事故將嚴格究責，但也會提高無責任事故獎勵。
 2. 二段式停車：導入進站分段減速作業，減少過站不停或停車位置不準的情形。
 3. 人力補充：七堵等調車場已開始增補人力，避免疲勞作業造成失誤。

Q15 從統計數字看，臺鐵真的變安全了嗎？

- A15**
1. 重大事故減半：重大行車事故由 113 年的 4 件減少到 114 年的 2 件。
 2. 行車責任事故穩定下降：行車責任事故件數從 110 年的 62 件，逐步下降到 114 年的 42 件。
 3. 持續檢討：雖然數據下降，但 114 年「行車異常發生率」仍微高於 112 年，將是 115 年的改善重點。

臺鐵公司 114年度安全報告書

發行所

國營臺灣鐵路股份有限公司

地 址

臺北市北平西路3號

電 話

886-2-2381-5226

網 址

www.railway.gov.tw/tra-tip-web/tip

發行日

115年7月



國營臺灣鐵路股份有限公司
Taiwan Railway Corporation, Ltd.