



臺鐵公司

113年度

安全報告書



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

臺鐵公司

113年度

安全報告書



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

目錄

董事長的話	04
-------	----

總經理的話	06
-------	----

壹．安全基本方針	08
----------	----

一、安全基本方針	09
----------	----

二、安全憲章	10
--------	----

貳．安全管理體系	11
----------	----

一、安全管理組織體系	12
------------	----

二、安全管理系統（SMS）深化與規章制度化	12
-----------------------	----

三、安全績效與目標達成	14
-------------	----

參．安全確保	15
--------	----

一、安全投資	16
--------	----

二、強化基礎設施與設備維護	16
---------------	----

肆．事故與異常事件檢討分析	23
---------------	----

一、事故與異常事件統計	24
-------------	----

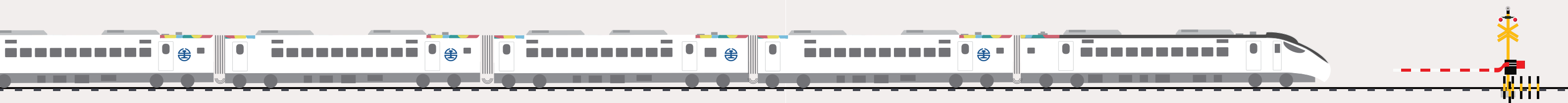
二、改善對策	27
--------	----

伍．導入智慧化與科技應用	28
--------------	----

一、智慧鐵道雲平臺與自動檢測	29
----------------	----

二、連續監測與智慧告警	29
-------------	----

陸．結語	31
------	----



時光荏苒，臺鐵公司自 113 年元旦正式轉型以來，已邁入第一個完整年度，這一年，我們不僅完成了組織改造的重大任務，更將「安全」視為公司經營的核心價值與最高指導原則，謹以這份 113 年度安全報告書，向各位展現臺鐵公司在追求運輸安全上的決心與努力。

回顧過去一年，臺鐵公司始終秉持對生命的尊重與社會的責任，將旅客與員工的安全置於首位，我們深知，鐵路運輸是國家經濟發展與民生不可或缺的動脈，承載著無數家庭的期盼與信賴。因此，確保每一趟旅程的平安順遂，是我們全體同仁責無旁貸的使命。

在 113 年度，我們持續深化安全管理系統（SMS）的推動與執行，並借鏡日本 JR 西日本公司在福知山線重大行車事故後推動的「五年一期的安全考動計畫」，研擬並啟動了「臺鐵公司五年安全提升方案」，這項方案從組織面、管理面、程序面、環境面、設備面及人員安全價值思維等六大面向，全面性地推動各項安全精進措施。

113 年 4 月 3 日的花蓮地震，對東部地區帶來嚴峻挑戰，面對天災，臺鐵公司全體動員，以最快的速度搶通路線，並積極展開災後復原重建工作，增設阻隔設施與告警系統，並與氣象署合作優化地震速報系統，以提升災害應變效率，這一切的努力，都只為了一個目標：提供民眾安全、可靠的鐵路運輸服務。

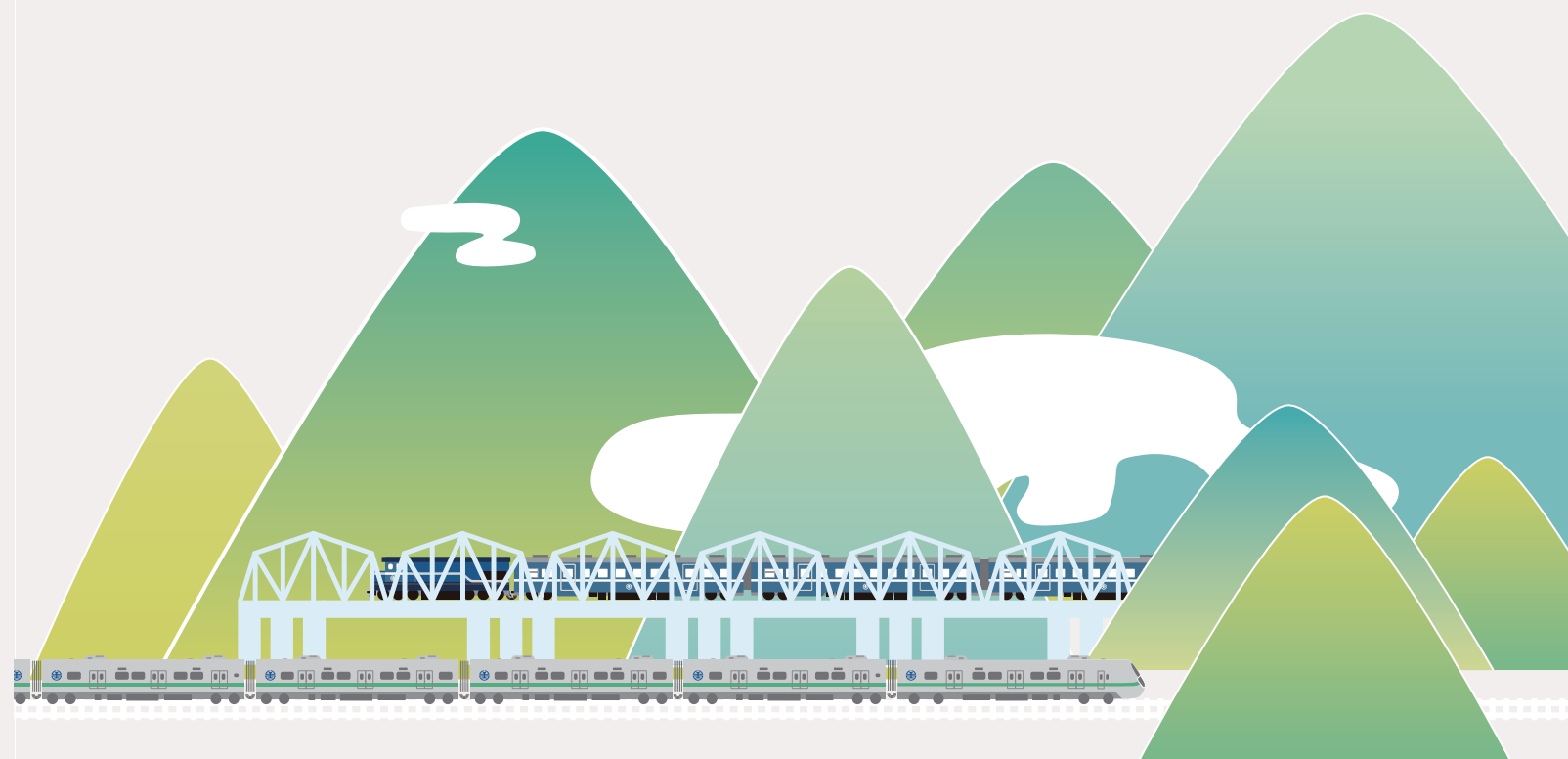
安全是永無止境的追求，也是臺鐵公司對社會永恆的承諾，我們將持續精進，不斷學習與改進，致力於達成「黃金十年」0 重大行車死傷事故的目標。感謝所有支持臺鐵公司的朋友，您的信任是我們前進的最大動力，我們將繼續以安全為核心，提供最優質的運輸服務。



安全是永無止境的追求，
也是臺鐵公司對社會永恆的承諾。

國營臺灣鐵路股份有限公司董事長

俞國威



這一年對臺鐵而言，是充滿挑戰卻也充滿希望的一年，自公司化轉型以來，我們以「安全」為企業發展的基石，全面推動五年安全提升方案、落實安全管理系統（SMS）及各項改革與創新措施，朝 117 年行車事件（故）數減半目標邁進。透過安全文化及意識的深植、安全體系的強化、系統設備妥善率的提升，以及智慧鐵道科技的導入，持續努力降低及管控安全風險，防止人為疏失。

臺鐵公司秉持「安全第一，零事故容忍」的理念，從人、車、路、環境等多個面向著手，不斷提升運輸安全品質，我們將持續借鏡國際先進經驗，引進最新科技，並強化員工教育訓練，培養更深層的安全文化；其次，全面推行 3 個「WHY」的做法，培養員工探究事件（故）原因，有效根本解決的作業習慣。

「完善組織安全體系」是我們持續努力的目標，在公司化後，董事會已明確負起整體安全管理責任，並設置了董事會層級的安全管理委員會，總經理層級亦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，我們在四區營運處增設安全科，強化基層安全管理，確保安全決策能迅速有效地落實到第一線。安全管理系統（SMS）的深化與規章制度化也持續進行，透過 P-D-C-A 循環模式，我們不斷檢討、改進，確保所有安全政策和規範能持續更新與落實。

面對臺鐵系統設備老舊、穩定性持續降低，我們持續加速推動汰舊換新計畫，113 年至 118 年期間將為新舊系統轉換的關鍵期，尤其是車輛及運轉保安裝置，我們已成立專案小組（PMO），定期召開檢討會議，以加速系統轉換工作，持續提升系統設備的妥善率。

科技應用是提升鐵路安全的重要手段，因此，在 113 年度，我們積極導入智慧化科技應用，推動建置「智慧鐵道資訊整合平臺」



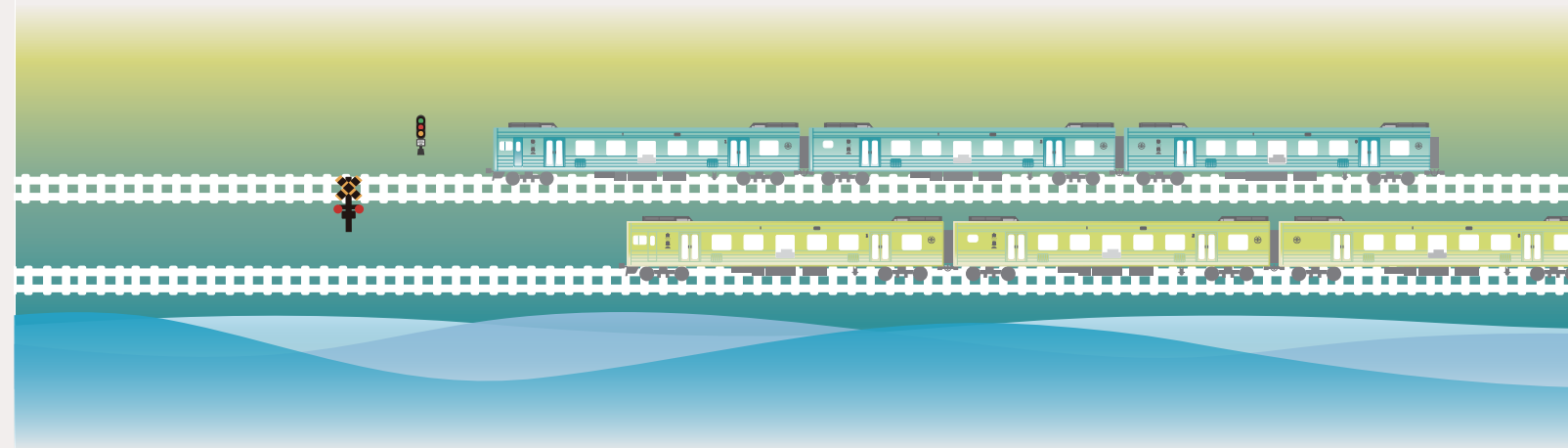
臺鐵公司將持續以「安全」為核心，邁向「黃金十年」的安全目標。

國營臺灣鐵路股份有限公司總經理

唐輝昇

（臺鐵雲平臺），預計於 116 年建置完成，有效整合安全管理、行車運轉、旅客服務、預防性維修、決策支援等多項模組，全面提升營運效率與行車安全，降低營運中斷風險。

面對未來極端氣候及系統升級的挑戰，臺鐵公司全體同仁將團結一致，建立「安全第一」的組織文化，持續落實推動安全改革工作，並以穩健的步伐邁向「黃金十年」0 重大行車死傷事故的安全目標，致力於提供民眾更安全、準確、便捷、舒適的鐵道運輸服務。





壹

安全基本方針

一、安全基本方針

臺鐵公司建構以顧客滿意為導向之優質公共運輸系統，落實公共運輸政策，建構鐵道生活環境，營運目標以安全、準確、服務、創新、榮譽、團結為核心目標，並追求滿足旅客期待。

配合臺鐵轉型改革公司化，首重營運安全並以長期達到零重大行車事故為目標。本公司借鏡日本 JR 西日本公司在福知山線重大行車事故後，推動「五年一期的安全考動計畫」及做法，研擬推動「臺鐵公司五年安全提升方案」，期望藉由中央與公司資源的整合，從組織面、管理面、程序面、環境面、設備面及人員安全價值思維深入等面向，整體推動執行安全提升方案，以有效降低安全風險，提升效能，確保安全。

為解決近年事故事件分析之原因，以「降低人員失誤率」、「提升設備妥善率」、「消除不安全的環境」、「完善組織安全體系」等四面向 23 個項目，期能夠有效運用經營資源，逐步穩固經濟基礎，汰換老舊設施並發展智慧、可靠的設備，提升臺鐵行車安全。

另為精進教育訓練，提升安全意

識，訂定各單位行車安全激勵計畫及目標值，符合國家安全計畫可接受安全指標，強化報告文化，員工自主通報，建立安全文化。

「安全」為臺鐵公司營運之核心理念，秉持對生命的尊重，將「安全」視為核心價值，為確保運輸安全，臺鐵公司建立安全管理系統，恪遵交通建設及營運安全管理法規，推動創新發展，落實職業安全衛生訓練，並強化風險管理研擬防範對策，定期滾動檢討修正，消弭行車事故，達成運輸安全目標。

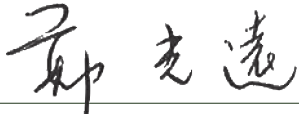
二、安全憲章

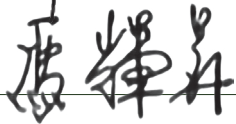


安全憲章

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

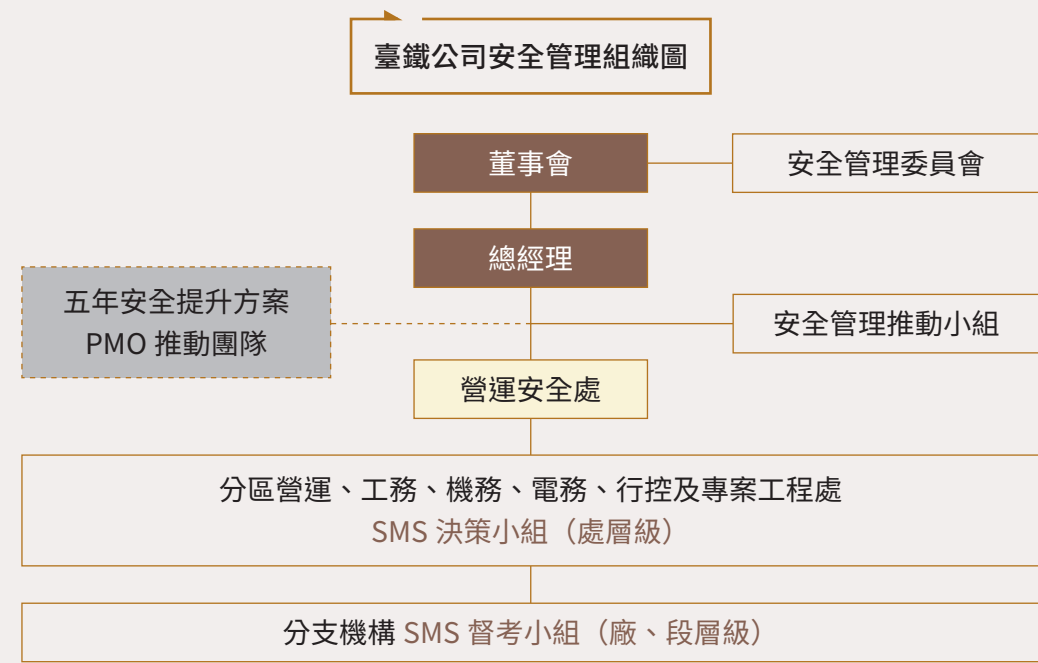
安全管理體系



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

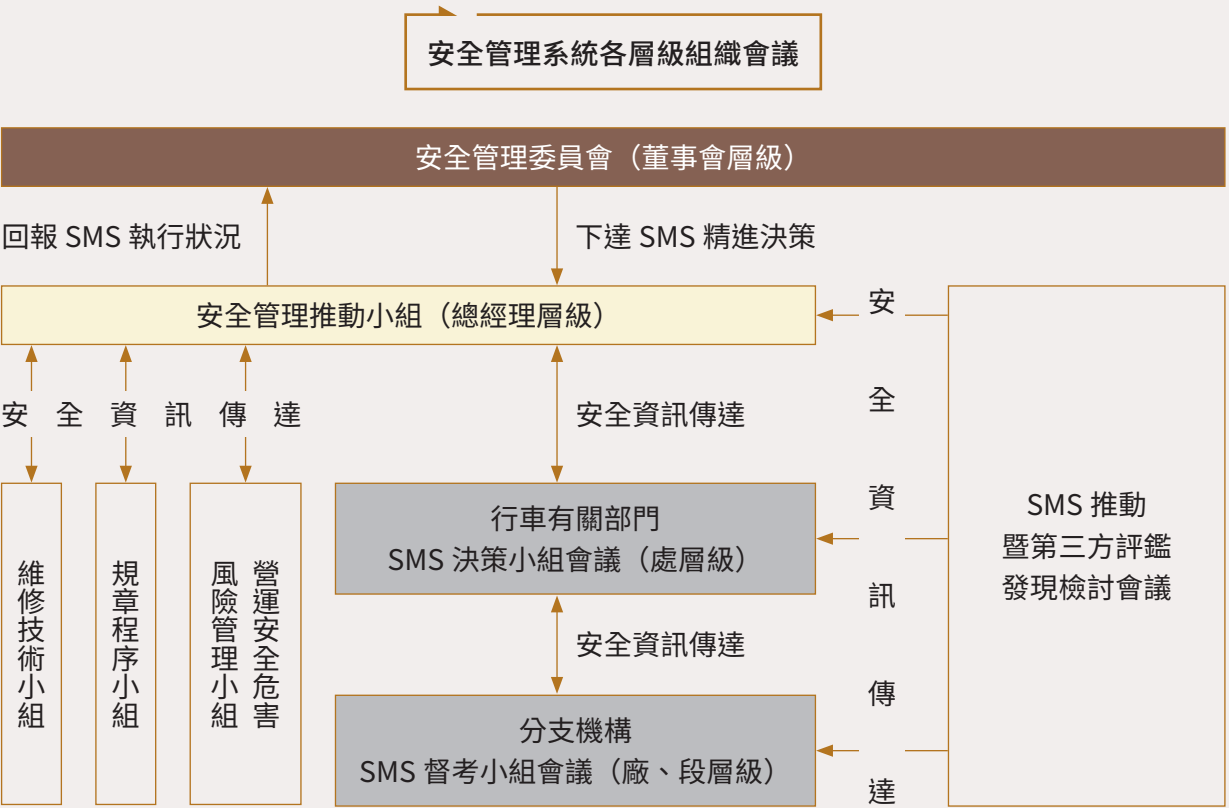
臺鐵公司持續推動 SMS，其運作採 P-D-C-A（規劃 - 執行 - 檢討 - 改善）循環模式。SMS 手冊已於 113 年 11 月 11 日經鐵道局同意備查並函頒實施。SMS 系統自 112 年底正式上線後，113 年度持續推廣應用於危害登錄、風險

評估、安全文件管理及稽核作業。

臺鐵公司已辨識出 285 項危害及 1,502 項危害因子，並逐漸採用 8×10 的風險矩陣進行精細化管理。營運安全處定期召開「營運安全危害風險管理小組」會議（113 年共召開 7 次工作會議），追蹤高風險項目的控制措施。

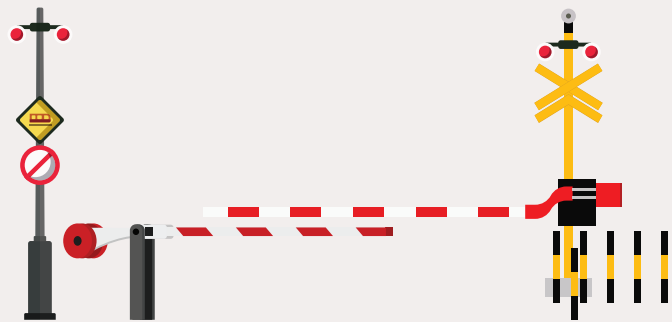
同時，成立「規章程序小組」每月定期滾動式檢討規章（113 年共召開 12 次會議），確保格式標準化、增修程序制度化，並修訂了《安全管理系統（SMS）變革管理作業須知》，共辦理

83 件變革管理作業，其中 66 件已完成結案。這確保了所有安全政策和規範能持續更新與落實，直接影響到日常營運的安全性，讓民眾的旅程更有保障。



三、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。



113 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	0.813	符合
	平交道事故發生率	≤ 0.368	0.188	符合
3	人為操作不當或設備故障之異常事件發生率	≤ 8.694	9.856	未符合
4	虛驚事件發生率	≤ 3.484	3.001	符合
	號誌及控制系統異常率	≤ 8.448	8.231	符合
	遮斷桿撞損率	≤ 3.635	1.959	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）。

未達標項目之說明

人為操作不當或設備故障之異常事件發生次數最多者為車輛故障，其次為運轉保安裝置故障。其中，車輛故障主要以 E200 ～ 400 型電力機車、E1000 型推拉式機車及 R 型柴電機車等老舊車型較常故障。這些老舊車型因已達最低使用年限，部分零組件停產，僅能以整修方式維持運轉，導致系統穩定性不佳。

改進措施

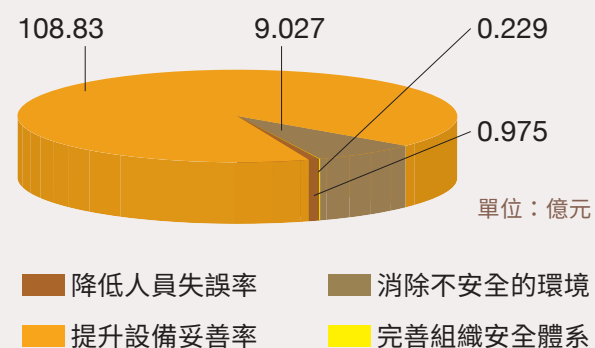
針對列車運轉及運轉保安裝置異常事件，已要求電務部門訂定各項零組件壽年並預防性更換材料，積極辦理新車購置及汰換計畫，並配合新購車輛投入營運，逐年持續加速汰換老舊車輛。



一、安全投資

推動「五年安全提升方案」(113～117 年)，以「降低人員失誤率」、「提升設備妥善率」、「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。

「五年安全提升方案」113 年經費投入約為新臺幣(以下同)119.061 億元，其中「降低人員失誤率」為 0.975 億元、「提升設備妥善率」為 108.83 億元、「消除不安全的環境」為 9.027 億元、「完善組織安全體系」為 0.229 億元。



二、強化基礎設施與設備維護

一 邊坡與外物入侵防護

為防止落石及異物入侵軌道，已設置 26 處落石告警系統，並規劃新增

38 處實體阻隔設施及 15 處告警系統 (DWS)。因應 0403 花蓮地震，北迴線和平至崇德區段新增 8 處實體阻隔設施及告警系統，預計 114 年 11 月完成。這些系統應用 AI 辨識技術，提升異物入侵偵測能力。

臺鐵公司亦將逐步增設警示用告警標及實體圍籬設施，113 年完成圍籬建置 20 公里，目前已完成圍籬建置 560 公里，以加強異物入侵防護。這些措施直接保護列車行駛安全，避免外部因素對乘客造成危害。



落石告警系統架構



圍籬建置

二 建置「鐵道訓練學院」

為深化駕駛與運輸安全相關人員的專業訓練，規劃於 115 年在楊梅富岡車輛基地內新建鐵道訓練學院，預計 118 年底興建完成。其中更將設置「安全教育館」，作為內部安全培訓的重要據點，預計 117 年底興建完成。

為了讓到園區受訓的員工，能夠真實地目擊並感受列車事故後的損壞情況與震撼，進而強化員工對事故的深刻印象。臺鐵 408 次列車事故的受損列車車體將永久展示於該安全教育館內。

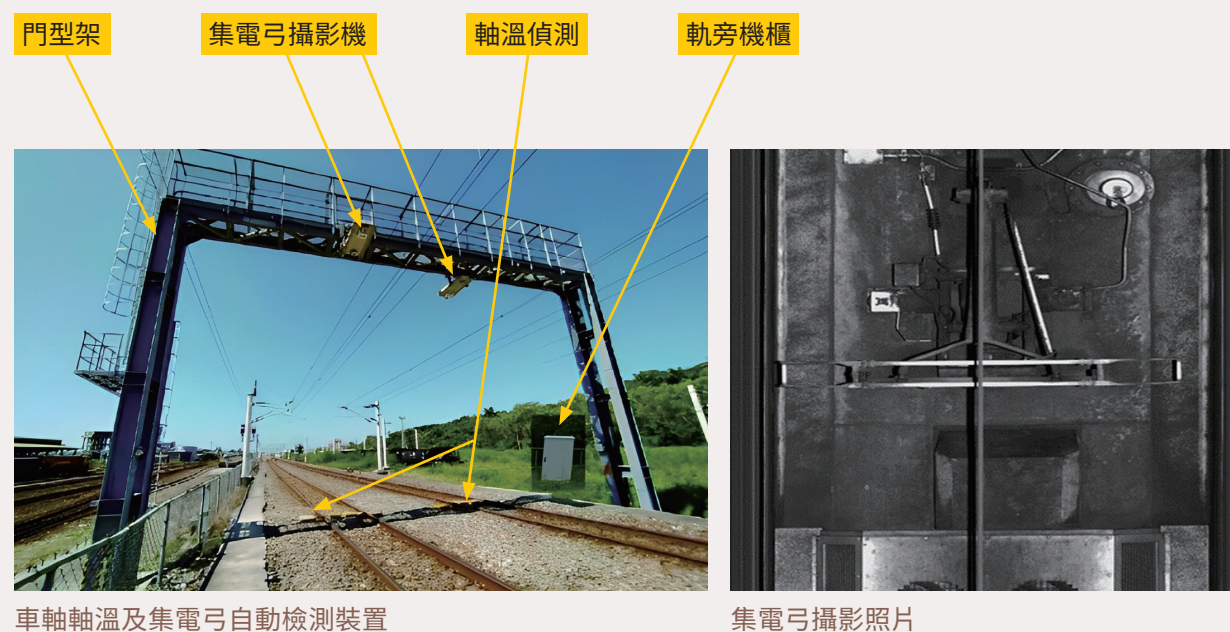
此外，館內也針對列車駕駛、調度人員、工務單位等關鍵崗位，設計模擬課程與案例分析，深化員工安全意識之餘，也將進而提高臺鐵內部對風險評估與危機應變能力。

「安全教育館」未來將作為員工安全訓練教材，透過了解多起臺鐵事故案例成因與後果，強化員工的安全責任感，確保每位鐵道人員都能夠從事故中汲取教訓，落實安全至上的核心價值。



三 智慧化車軸軸溫及集電弓自動檢測裝置

為檢測運行中列車之軸溫與集電弓情形，108 年 10 月規劃環島路線建置「智慧化車軸軸溫及集電弓自動檢測裝置」，每 150 ～ 200 公里建置檢測設備，109 年 12 月 30 日起開始施作，113 年完成裝設車軸軸溫偵測系統暨集電弓攝影機整體建置（13 套）。



四 車輛汰換與檢修

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、EMU900 型區間車 520 輛、E500 型電力機車 88 輛、R200 型柴電機車 39 輛、環保支線列車 60 輛，已陸續交車投入營運，預計 116 年全數交車完成。

至 113 年底，臺鐵公司已汰換 489 輛

老舊車輛，針對 E200 ～ 400 型電力機車、E1000 型推拉式機車及 R 型柴電機車等老舊車型較常故障的問題，臺鐵公司成立專案管控小組，普查關鍵零組件並加速汰換報廢，規劃建構功能性車隊，並強化關鍵零組件供應鏈管理，以降低故障風險和維修瓶頸，以提供民眾更安全、更舒適的乘車體驗。



五 電車線與軌道結構優化

已完成 95mm² 主吊線更換、61 套無滑翼型分相裝置、802 套無滑翼型分群裝置的更新，並持續更新彈簧式終端裝置 1,200 套，大幅提升電車線設備的穩定性及可靠度，減少故障風險。

在軌道方面，至 113 年底，已抽換 983 套木枕型道岔為 PC 枕型道岔，並完成 51.5 公里鋼軌抽換。

導入軌道溫度監測系統，在軌溫達到 50℃、55℃、60℃時自動警示，並派員監測或巡查路線，巡檢人員配備專用 APP，可即時登錄軌道異常並列案管理，同時利用 DR2800 型軌道檢查儀定期進行全線軌道檢查，這些關乎列車行駛穩定性，為乘客的旅途安全提供堅實保障。



六 遮斷機更新工程

1,424 套「平交道遮斷機」、「FRP 遮斷桿」等設備配合現地需求更新，在平交道公路端採用伸縮式遮斷桿減少

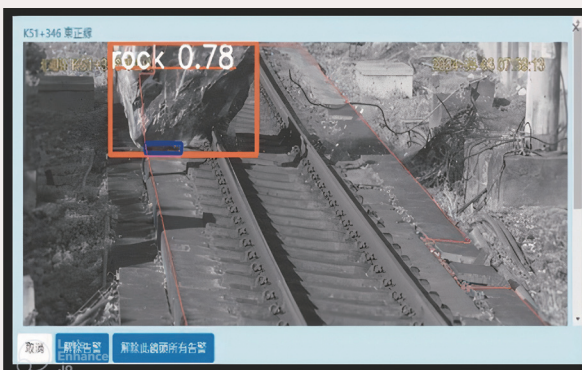


間隙存在，於平交道正常作用下降低公路人、車侵入可能性，113 年已完成 396 套遮斷機安裝。

七 0403 花蓮地震災後復原重建工作

因 113 年 4 月 3 日花蓮地震，造成花蓮嚴重災害，本公司依據行政院通過之「0403 地震災後復原重建方案」，積極辦理公路、鐵路搶通及後續災後復原重建工作。

1. 增設 8 處阻隔設施及告警系統：8 處阻隔設施及告警設備，於 113 年 10



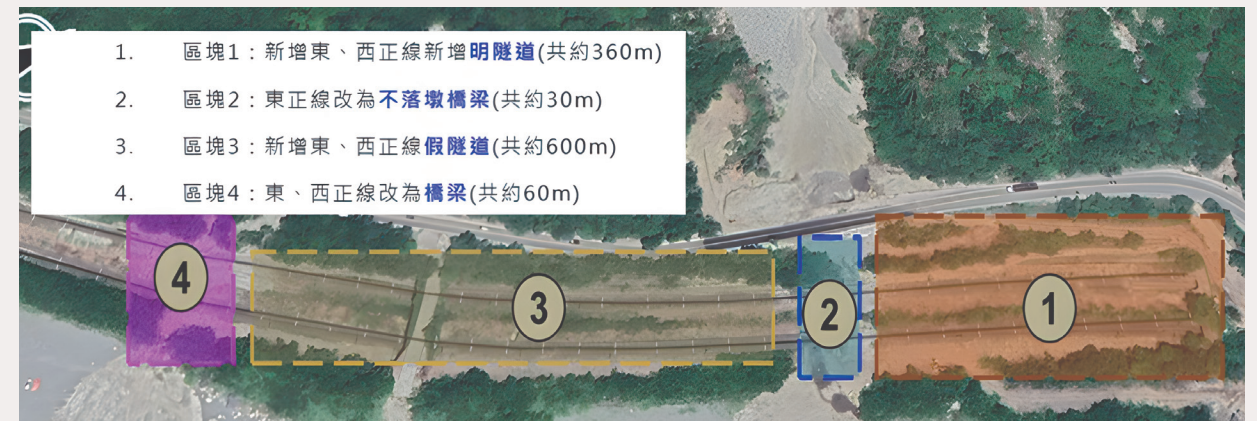
AI 落石告警系統

月 7 日開工，113 年已完成 6 處；8 處告警系統，持續辦理中，本案預計 114 年 11 月底完成。另大清水溪橋水位計已於 113 年 7 月 15 日完成架設及測試、CCTV 已於 113 年 8 月 6 日全數完成安裝。

2. 設置大清水溪橋土石流溢流告警系統：已於 113 年 7 月 22 日完成設置。



小清水溪橋東正線搶通



北迴線 K56 路段改善評估

3. 野溪整治：已完成全面盤查宜花東地區鐵路路線經過野溪、河川之鐵路橋，針對 41(+1) 處具有土石溢流橋面風險的潛勢溪流，研擬改善作為，短期可由維護管理單位逕行立即處理，中長期將加設監視系統持續觀察，另針對盤查後屬應儘速清疏及整治的 11 處地點，已於 113 年 8 月 6 日全數加設監視系統，113 年 8 月 30 日全數清淤完成。

4. 提報「臺鐵宜花東路段鐵路設施安全改善計畫」，總經費 63.57 億元，計畫期程核定後 5 年完成；針對深澳線、平溪線、宜蘭線、北迴線、臺東線及南迴線等路段，辦理整體性安全改善，以提升東部鐵路營運安全，降低地震及極端氣候所致災害風險。

八 月臺提高工程

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，113 年已累計完成基隆、臺中等 132 站，預計於 117 年底前完成 175 站月臺提高作業。



九 平交道安全

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 280 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。



平交道—全系統實際安裝態樣

十 月臺與車站安全

臺鐵公司已完成 100 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。

月臺邊緣設置有黃色警示線和凸點警告磚，提醒旅客小心月臺間隙，候車時勿超越黃線；高雄站也規劃試辦月臺門工程，為防止乘客從月臺墜落，還會縮小月臺與列車間隙。這些措施直接提升旅客在車站和月臺區域的安全。



肆

事故與異常事件 檢討分析

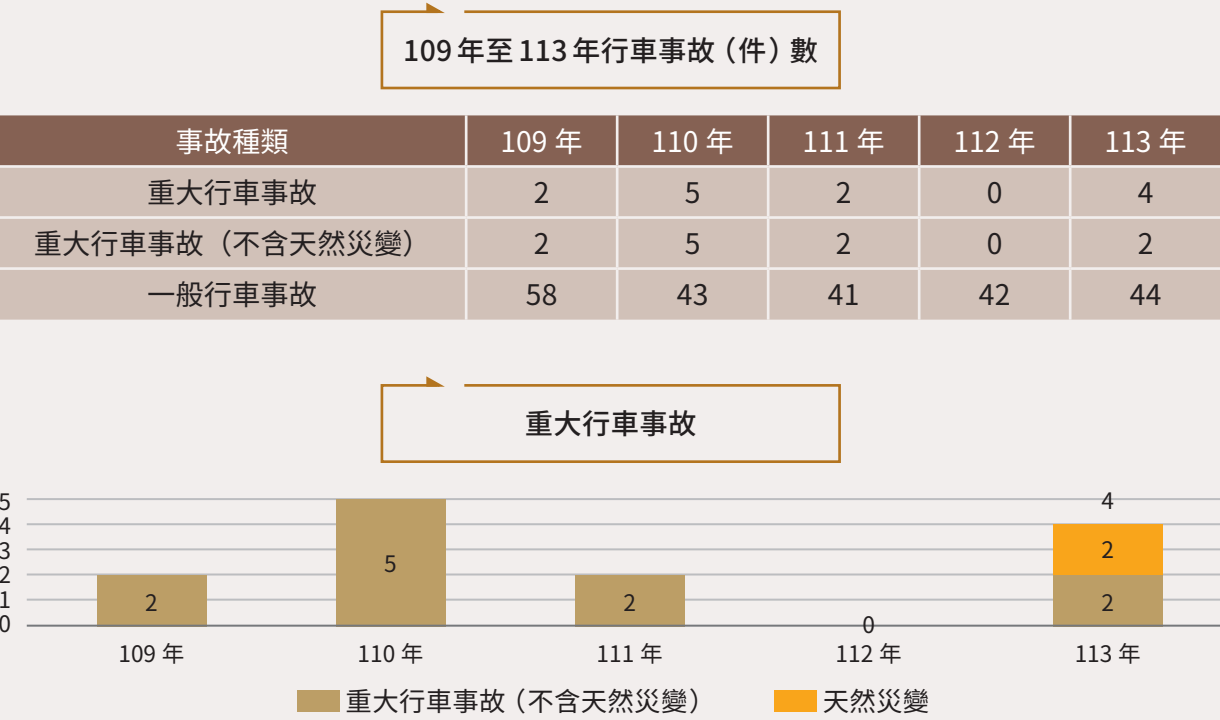
一、事故與異常事件統計

113 年度臺鐵公司共計發生 48 件行車事故、行車異常發生率為 14.253，涉及傷亡事故人數為 38 件。

- (一) 重大行車事故：113 年 4 件較 112 年 0 件增加 4 件。
- (二) 一般行車事故：113 年 44 件較 112 年 42 件增加 2 件，增加 4.76%。主要事故種類：死傷事故占 65.91%、平交道事故占 20.45%、出軌事故占 9.09%、衝撞事故占 4.55%。
- (三) 行車異常發生率：113 年 14.253 較 112 年 13.402 增加 0.851，增

加 6.35%。主要種類：車輛故障占 28.79%、運轉保安裝置故障占 18.8%、其他事件占 13.86%、天然災變占 26.53%、外物入侵占 8.7%，以上事件占行車異常發生率 96.67%。

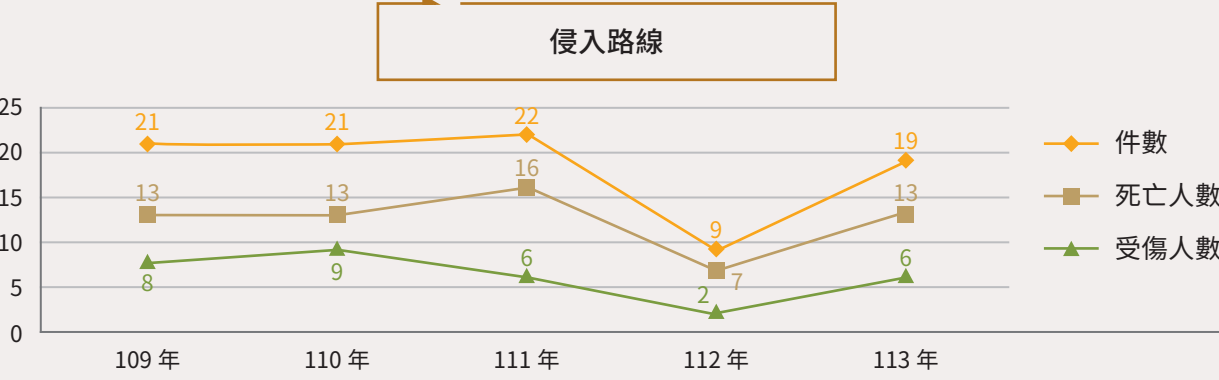
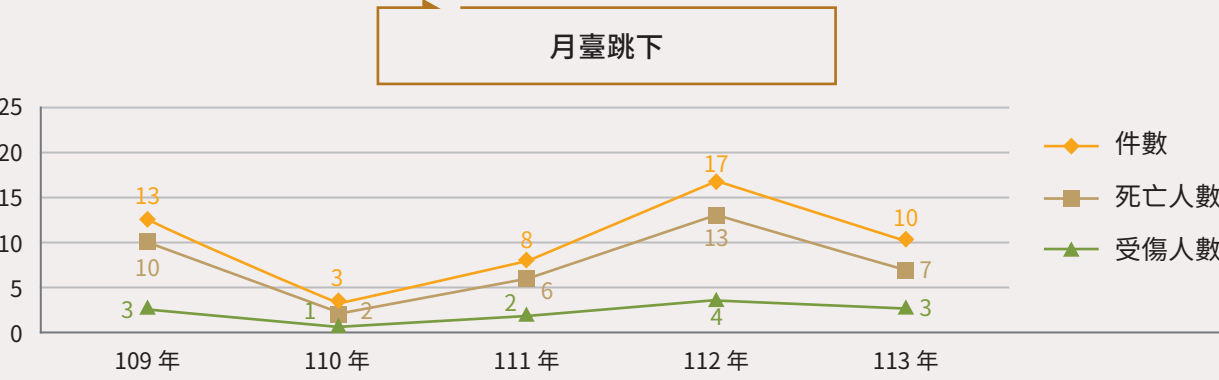
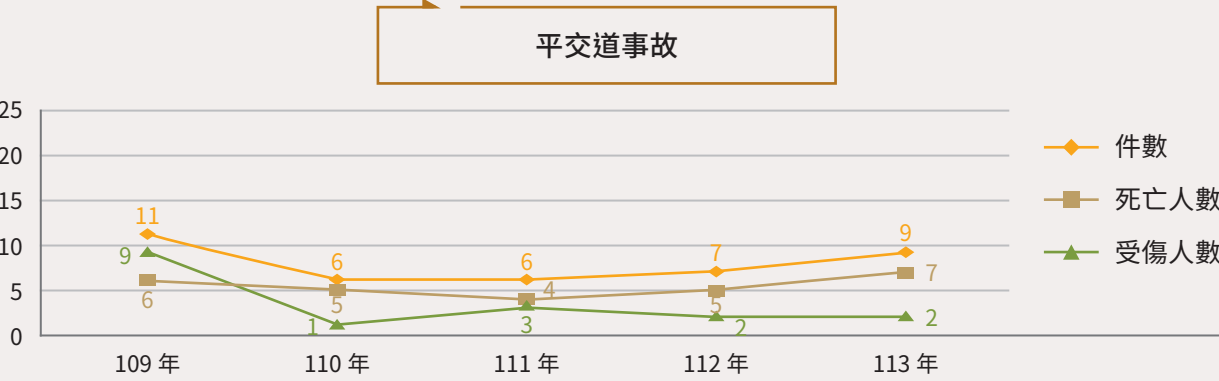
- (四) 行車責任事故件數：113 年 49 件較 112 年 61 件減少 12 件。
- (五) 傷亡事故件數：113 年涉及傷亡事故人數為 38 件 (27 死 11 傷)，主要因侵入平交道路線淨空 9 件較 112 年 11 件減少 2 件、月臺跳下 10 件較 112 年 17 件減少 7 件、侵入鐵路路線 19 件較 112 年 9 件增加 10 件。



109年至113年行車事故死傷人數比較

年度	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年
事故件數	49	32	36	33	38
死	29	71 (22)	26	25	27
傷	32	320 (12)	11	8	11
死傷合計	61	391 (34)	37	33	38

註：（）內數值為扣除 0402 清水隧道事故後死傷人數。



二、改善對策

(一) 積極辦理新車購置及汰換計畫，包括 EMU3000 型城際客車、EMU900 型通勤電聯車、E500 型電力機車及 R200 型柴電機車等，並強化關鍵零組件供應鏈管理及規劃逐年淘汰老舊車輛，以降低故障風險與維修瓶頸。

(二) 透過硬體及安全文化宣導，降低旅客及事故發生，提升國人對於鐵路交通安全的了解與重視。

(三) 其他事件主因係人員操作失誤所致，針對人員的教育訓練做一完整的員工訓練組織、架構、訓練場所及職能教育精進。

(四) 外物入侵、天然災變部分，針對危險彎道、外物易入侵圍籬建置、入侵阻隔設施及告警、邊坡巡檢系統等不安全環境提出改善方案。



伍

導入智慧化與科技應用

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）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 9 月建置完成。

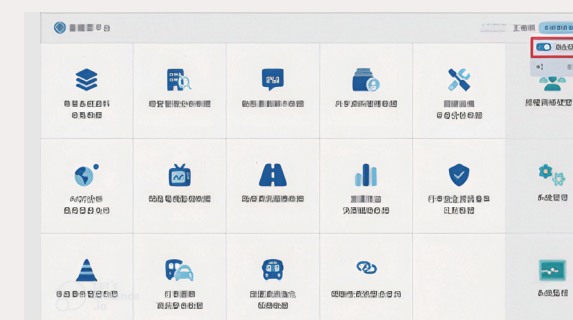
臺鐵公司已導入智慧化車軸軸溫及集電弓自動檢測裝置，有效偵測到集電弓變形案例，防止事故發生。

這些科技應用能夠即時監控設備狀況，大幅提升預防性維護能力，減少因設備異常造成的風險。

象署合作，優化地震速報系統，能即時查知地震告警訊息，提升地震時之應變效率，以及提供客製化劇烈天氣監測及預警系統（QPSUM PLUS），強化災害預警。

完成 ATP 地上設備效能提升計畫，安裝 290 處優化及監測裝置（車站出發號誌機增設地上感應點及建置遠端監控維修診斷系統），增加行車安全度，ATP 隔離開關遠端監視系統利用既有行調無線電話偵測 ATP 系統開關狀態，提升監測能力，並要求控制員即時掌握 ATP 系統開關狀態並確認設備是否正常。

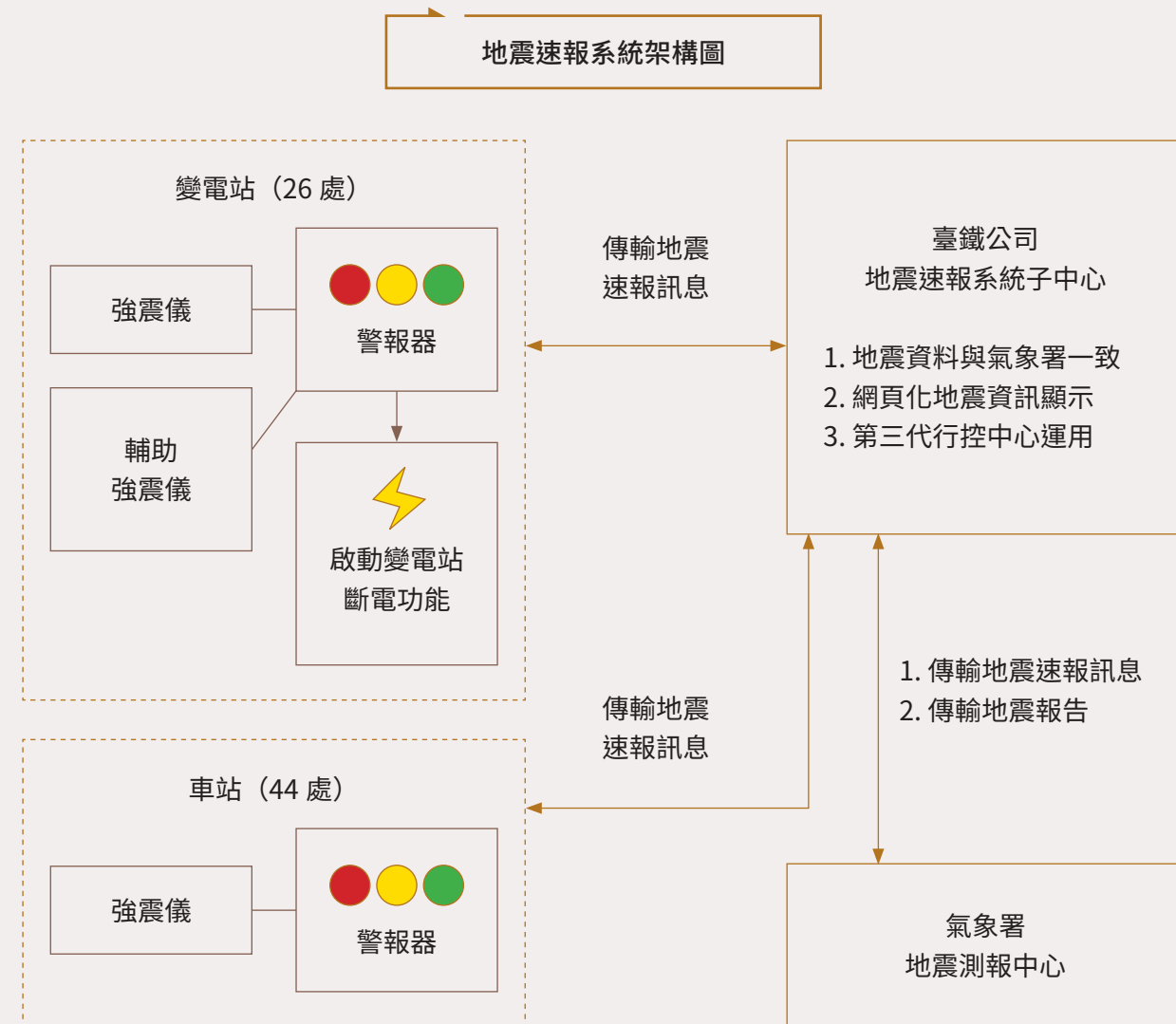
此外，臺鐵公司也應用衛星航照、AI 比對等技術，建置邊坡巡檢精進系統，提早發現潛在風險。同時，全面執行車輛維修管理系統（MMIS），車輛履歷建立系統化管理，即時掌握車輛可用率、可靠度，確保行車安全。



「智慧鐵道資訊整合平臺」（臺鐵雲平臺）

二、連續監測與智慧告警

臺鐵公司全線共設置 46 處風速測器，強風侵襲時可依標準操作程序降低列車速度或停止列車開出。另與氣



陸 結語

工單流程管控提升修車效率

系統自動產生工單，指派檢修單位，追蹤檢修日期與進度

掌握車輛可用率、可靠度

及早發現異常，檢討矯正

總輛數	2435	可用數	2181	可用率	89.6%
-----	------	-----	------	-----	-------

即時庫存資訊確保檢修不缺料

掌握即時庫存，達到庫存使用最適化，避免車輛缺料待修

料號	品名	單位	庫存數量	最低庫存	備註
0000000001	引擎	台	10	5	
0000000002	水箱	個	20	10	

邊坡巡檢精進系統

劇烈天氣監測及預警系統 (QPSUM PLUS)

車輛履歷建立系統化管理

車輛全生命週期 (啟用、檢修、停用、報廢) 納入系統化管理

故障車不上線，確保行車安全

可用車輛燈號顯示，管制故障車編組運用

車輛維修管理系統 (MMIS)

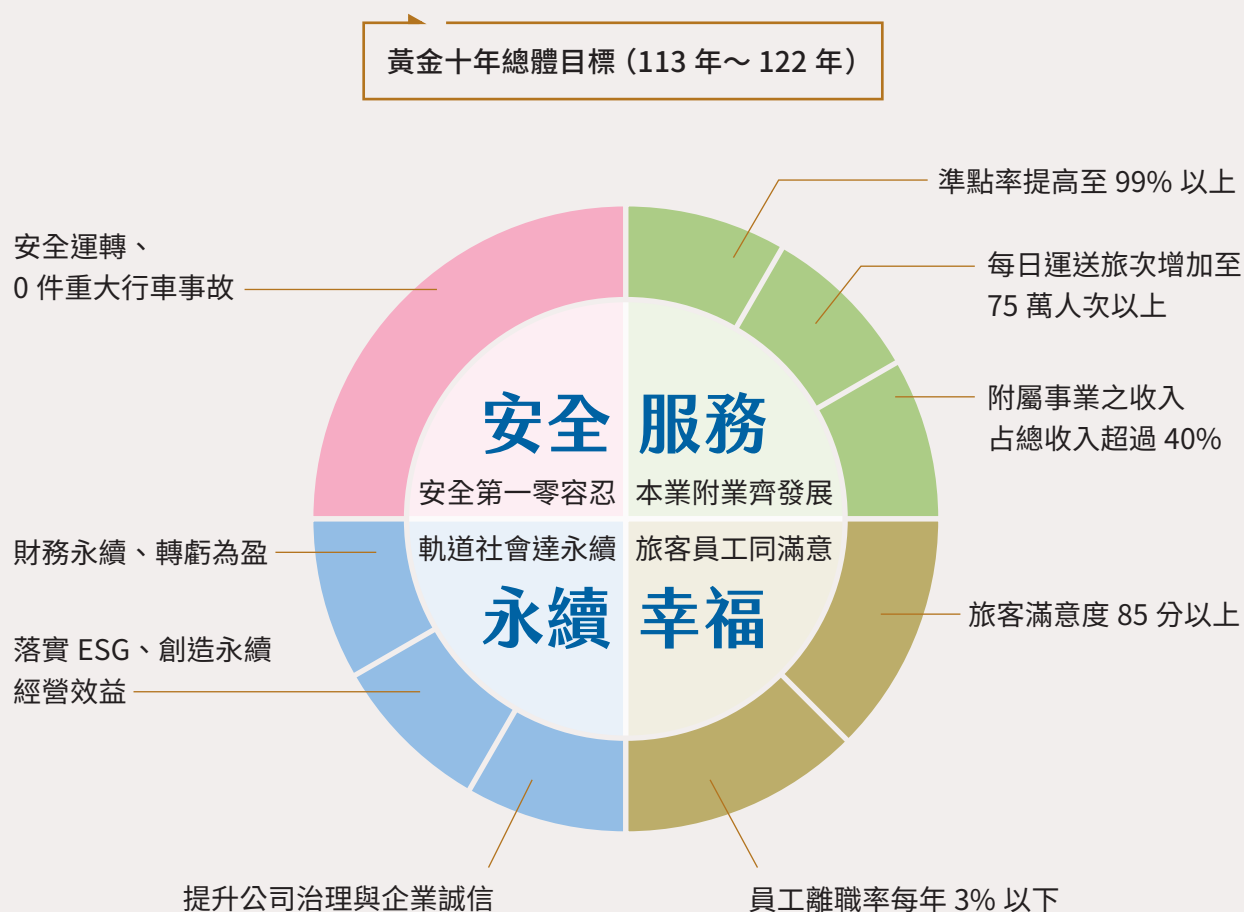
劇烈天氣監測及預警系統 (QPSUM PLUS)

113 年臺鐵公司元年，臺鐵完成公司化轉型成為國營臺灣鐵路股份有限公司，迄今已滿一年，臺鐵面對艱難的轉型改革挑戰，所幸臺鐵與社會大眾一起互相勉勵共同努力度過。

本公司肩負國家環島鐵路運輸責任，仍將致力落實安全政策，確保行車安全，持續參考其他先進鐵路系統的做法，從調整組織編制、更新設備系統、建立安全體系、發展智慧鐵道等多面向再求精進，期降低風險、提

升效能，以達到持續努力追求人安、車安、路安、平交道安全，達成臺鐵營運之理念「安全」、「準確」、「服務」、「創新」之目標。

新的一年在安全改革、服務提升、永續經營、幸福企業等方面，仍充滿著各項挑戰，臺鐵公司仍將持續精進鐵路安全，為廣大民眾提供安心的旅程，並確保達成「黃金十年」安全運轉、0 重大行車死傷事故的目標，提供更為安全可靠的鐵道運輸服務。



臺鐵公司 113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 ——

114 年 9 月



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