

齊心協力勇於改革

臺鐵局提昇旅運服務品質並推動留才措施

圖文：企劃處、人事室 陳盈盈、林宜靜



▲部長視察教保服務中心與幼兒合影

為發揮臺鐵大量、安全、迅速及不塞車之運輸特性，本局各單位將現有人力、設備、機力、車輛等作最高效率之運用，籌措最大運能，以提供最佳服務，並配合中央流行疫情指揮中心律定及交通部指示，辦理防疫相關事宜，保障旅客健康並落實公共運輸責任，期使疫後疏運作業順利，讓每一位旅客均能平安洽公、返鄉及出遊，達成疏運任務。

另配合本局 113 年將改制為臺鐵公司，為保障臺鐵員工權益，行政院蘇貞昌院長前已提出

「三項承諾」與「二項保證」，保證「現職員工工作、薪資、福利，都不減損」及「公務員 / 公司從業人員身分，自由選擇」，本局在此基礎上更研提增加員工津貼及福利，希望留才之餘能吸引外界更多有志之士投身臺鐵貢獻已長，使營運安全更為精進，完成安全、安定、轉型的公司化目標。

為達成臺鐵公司化永續經營及保障員工的目標，本局與臺灣鐵路工會自 111 年 6 月 30 日起針對公司化子法及員工權益進行 11 次討論及

溝通，討論議題包括公司成立後轉調人員薪資待遇、福利、津貼及獎金項目、繼續任用人員人事管理辦法、繼續任用人員薪資及其休假補助權益、無資位留任人員權益保障等事項，員工既有權益均予入法保障。

為鼓勵大量具備專業鐵路營運技能的員工留任，針對固定月薪低於 3 萬元以下員工研擬薪資調整方案，經陳報交通部核定，於 111 年 8 月 1 日開始實施；並研擬留才職務津貼及提高火車駕駛安全獎金，以留住人才並提升安全，另爭取公司成立後持續辦理福利精進措施，包括結婚生育、子女教育及父母配偶子女喪葬補助等，未來俟職工福利金收入足以支應福利精進措施支出時，再由職工福利委員會接續辦理。為激勵員工士氣、增進員工福祉，提報臺鐵公司創立時職工福利金一次提撥 12 億元，開辦員工必要福利措施，未來員工三節禮金，經臺鐵公司職工福利委員會調度可望大幅提高。

為使同仁兼顧工作與家庭需求，本局積極設置職場教保服務中心，自 109 年起多次盤點全局各辦公處所、現有閒置空間或各車站旅服空間，陸續會勘 21 處場地，經多方協調、內外部溝通、



▲臺鐵「EMU3000 型騰雲座艙」旅客獨有嚴選點心、飲品的超值體驗

資源整合，諮詢工務單位工程規劃，多次排定會勘及內部工作會議以擇定適宜場址，評估設置可行性後，累計函報 15 場供作為設置預定地，經教育部國民及學前教育署核定於臺北車站及宜蘭設立教保中心。為增進員工福利及順利達成設置目標，成立專案管理辦公室 PMO，由馮副局長擔任召集人，自 110 年 12 月起每月召開例會，管控各設置點辦理進度、研議經費籌措方式、縮短工期及開班時間、協助與地方政府溝通及處理遭遇困難。在臺灣鐵路工會、職工福利委員會及本局各單位協力積極推動下，臺北車站及宜蘭職場互助教保服務中心已完成設置，並分別於 111 年 8 月 15 日、8 月 30 日正式提供教保服務，未



▲本局與工會共同召開公司化子法協商第 6 次會議（左 1 為杜微局長，右 1 為陳世杰理事長）



▲整修後職務宿舍

來期許於其他地點設置職場教保服務中心，照顧更多員工家庭，強化員工對本局的認同感，友善職場環境，讓員工安心生養、安心工作。

為照顧南居北工員工，已將員工宿舍列為臺鐵「公司持有 - 作價投資」，極力爭取公司化後維持職務宿舍續借住員工並持續擴充職務宿舍。另本局重視職務宿舍的品質，近幾年更積極整修空置房舍及倉庫變更為宿舍使用，以滿足同仁借用需求。參考南居北工請調資料，優先在北部、宜花東等地區辦理宿舍整修及增設工程陸續於 112~113 年間完工。

以往臺鐵所擔負的社會責任、政策任務未獲得政府合理補貼，自行籌措負擔維修費用，且 27 年票價未獲調整，係為營運虧損之主要原因。為使臺鐵財務安定，政府除於 111 年已編列補貼服務性路線與小站虧損、員工舊制退撫金及其衍生債務利息，且以後年度覈實編列，已讓臺鐵未



▲臺北車站職場互助教保服務中心揭幕典禮

來舊制退撫金之債務不再擴大外，目前政府刻正研議臺鐵局歷史債務歸零。另部分資產折舊也由政府負擔，以降低成本，使未來臺鐵公司全心投入運輸營運服務提升本業營收，並配合附業及資產開發活化之收入挹注，只要同仁共同努力，一定有機會轉虧為盈。

本局秉持「有愉快的員工，才有滿意的顧客」之理念，重視職場環境持續推動員工權益的保障，並在確保營運安全、提升經營效能下，全體員工共同努力為社會大眾提供最優質的公共運輸服務，建構安全及永續經營之優質環島鐵路運輸環境。

臺鐵肩負社會大眾運輸責任，將在社會民眾的期待、政府全力的支持及本局全體員工共同努力之下，以安全為首要，服務為信念，為社會大眾提供最優質的公共運輸服務，打造安全第一的鐵道公司。



▲臺北車站設置職場互助教保服務中心

智慧鐵道產業再升級 臺鐵局簽署第二屆產學合作意向書

圖文：員訓中心 劉淑芬

智慧鐵道產業人才學院第二屆合作意向書簽署儀式於 111 年 7 月 13 日在桃園捷運公司舉行，在交通部次長胡湘麟與桃園副市長李憲明的共同見證下，由北科大、元智、開南、北大、臺科大、文化等 6 所大學院校，及臺鐵局、北捷、桃捷、新北捷運 4 個運輸機構暨台灣車輛股份有限公司等計 11 個相關軌道單位共同完成簽約儀式，為鐵道產業人才培育及技術升級，攜手前進。

為配合國家人才培育及鐵道科技產業政策，在交通部指導下，以鏈結產、官、學、研各界資源方式，成立智慧鐵道產業人才學院，藉由平台

的運作，期能有效整合軌道專業知識的各項資源。在第一屆 7 個創始會員的努力下，以北部豐



▲智慧鐵道列車產學合作啟動儀式



▲展示產學合作意向書簽約儀式合影

第 2 屆 智慧鐵道產業人才學院 合作意向書簽署儀式



▲交通部次長胡湘麟與桃園副市長李憲明共同見證北科大、元智、開南、北大、臺科大、文化等 6 所大學院校與臺鐵局、北捷、桃捷、新北捷運簽署產學合作意向書合影

沛的工商業、資通訊、半導體等產業資源奠基，共同以培育鐵道工業 4.0 等產業人才為任務，建立穩固的基礎，目前鐵道前瞻技術、專業課程及產、學師資平台已持續交流及推動中；第二屆續有臺科大等 3 所學校及甫成立之新北捷運加入，相信未來鐵道學院成員間的合作將更為深化，一起為臺灣智慧鐵道產業發展與人才培育持續精進。

本次臺鐵局由馮副局長率員訓中心劉主任、機務處陳處長、電務處周處長等單位主管出席盛



▲馮副局長率員訓中心劉主任、機務處陳處長、電務處周處長等人合影

會，充分表達對於智慧鐵道產業人才培訓之重視與殷盼。馮副局長表示過去 3 年臺鐵透過產學研合作 MOU 的簽訂，展開多項技術自主創新研發專案與訓練、技術教學交流，使得臺鐵維修備品國產化比例由 108 年 38% 提升至 43%，系統資訊化、技術自主能量也持續提升。期望透過本次 MOU 的接續簽訂，持續加強智慧應用技術、國車國造、組件開發、教學等場域之交流與合作，協助人才從教育界無縫接軌至鐵道產業，為臺灣鐵道產業的資訊化、智慧化及國產化，共創知識經濟新價值，建立臺灣智慧鐵道產業的生態系，更加優化完善臺灣鐵道運輸服務發展。



▲馮副局長率員訓中心劉主任、機務處陳處長、電務處周處長等單位主管出席與會

臺灣鐵路局安全管理系統 SMS 稽核人員、種子人員訓練紀要

圖文：營運安全處 吳慶芳

前言

安全管理系統 (SMS) 在運輸領域的發展最早來自於航空界，是國際民航組織 (International Civil Aviation Organization，簡稱 ICAO) 為提升飛航安全所推動的一種安全管理方式，已是近年國內外運輸業界普遍導入來提升安全水準之工具，已將 SMS 整合為「安全政策與目標」、「風險管理」、「安全保證」、「安全推廣」四大構面 (如圖 1) 與 SMS 十二要項說明 (如圖 2)。本局亦依循交通部運輸研究所參酌歐盟、美國、日本等先進國家作法與規劃時程，導入安全管理系統 (SMS) (如圖 3) 分三個階段執行，已完成「第一階段基礎建置、落差盤點」與「第二階段落差改善及執行計畫」，目前已進入「第三階段有效性提升」。透過制度化之 SMS 來落實安全政策、風險管理、安全保證及安全推廣，以有效避免鐵路事故發生。

惟臺鐵局組織龐大，除了運、工、機、電各擁行之有年的安全管理機制，全局一級單位機構單位 36 廠段、1 萬多名員工，無論縱向、橫向

均有龐大的組織體系，儘管 SMS 已推動逾 3 年，也已訂定 SMS 稽核辦法與所需工具與程序，但如何落實基層單位仍是大挑戰。

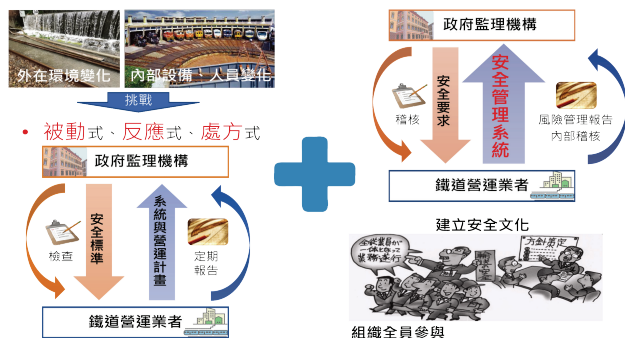
未來亦須面鐵道局監理單位檢查員制度，強化監理功能及檢查深度，與配合交通部透過 111 年 1 月啟動委託第三方單位 DNV 評鑑本局 SMS 以確認有效性，因此營運安全處為推動安全管理系統落實基層單位有效輔導 SMS 認知與精進作為，有系統辦理人員教育訓練。110 年 12 月執行委託專業服務管理採購案，引進專業服務團隊協助臺鐵 SMS 管理資訊化，輔導精進，有效推動 SMS 各項作業並落實至基層及風險導向式管理。

SMS 12 要項說明



▲_SMS 四大構面 (圖 1)

▲ SMS 十二要項說明 (圖 2)



▲ SMS 風險導向式管理 (圖 3)

SMS 稽核人員教育訓練

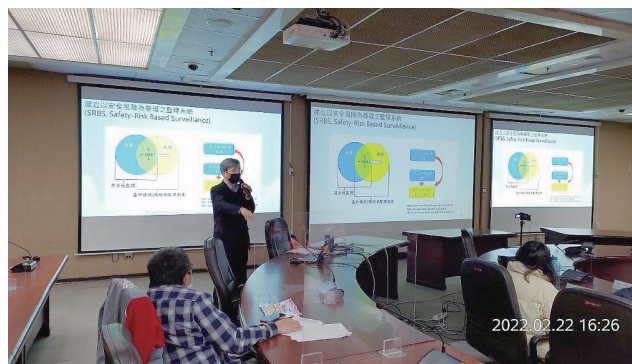
111 年 2 月 22 日本局於第一會議室邀請國內推動 SMS 資優生 - 交通部民航局，講師林副局長俊良、飛航標準組黃簡任技正洸洋及民航局飛航標準組朱科長衍達，以民航 SMS 安全管理系統為經驗，授課講習「安全管理系統 SMS 稽核人員」教育訓練，參訓人員為本局各運工機電 (副處長、科長、承辦人員) 及廠、段 (副主管以上與承辦人員)，並請本局總工程司賴興隆主持，希望藉由民航局推動實務經驗提升本局運、工、機、電推動 SMS 主管與承辦人員對於 SMS 認知與未來稽核順利推展。



▲ 111 年 2 月 22 日稽核人員訓練總工程司賴興隆主持



▲ 111 年 2 月 22 日稽核人員訓練現況



▲ 111 年 2 月 22 日稽核人員訓練民航局講師授課現況一



▲ 111 年 2 月 22 日稽核人員訓練民航局講師授課現況二

SMS 種子人員教育訓練

111 年 3 月 17 日於局第一會議室辦理第 1 階段 (北區)「安全管理系統 SMS 種子人員教育訓練」，參訓人員為局內各處主管與北區轄區廠段主任與推動 SMS 承辦人員共計 112 人，由委託安全管理系統專業團隊財團法人中興工程顧問社，林杜寰經理授課「鐵道安全管理系統概論」、「風險管理與事故事件調查、檢討應用」、「成效考核說明」及本局營運安全處林景山處長授課「案例解析 - 安全管理系統 (SMS) 的應用」等課程。

杜局長微亦百忙抽空蒞臨會場致詞，勉勵同仁本局推動 SMS 重要性，SMS 為鐵道運輸業如高鐵、捷運公司都正積極努力推動安全系統化管理制度，最主要透過風險管理機制辨識關鍵風險因子，防範於未然。本局推動 SMS 雖已逾 3 年，利用 80-20 法則管理機制，運、工、機、電透過風險管理推動小組也辨識 1688 項風險危害因子，但如何落實基層是目前最大挑戰，安全是目前臺

鐵改革業務核心，如何有效系統管理避免事故事件再發生有賴全局同仁參與。

111 年 3 月 31 日假彰化機務段大禮堂辦理第 2 場 (中區)「安全管理系統 SMS 種子人員教育訓練」4 小時訓練，參與訓練人員計 85 人，由運安處林處長親自主持，邀請中興工程顧問社林杜寰經理授課，參加成員皆為本局各段主管與廠段站長及主任與推動 SMS 關鍵人員，亦為本局落實基層與改變企業安全文化重要推手。過去運工機電分工很細，但橫向聯繫不足，希望能透過推動安全管理系統，統整各單位，加強橫向聯

繫，建立安全文化。

另 111 年 4 月 13 日、4 月 21 日、4 月 28 日高雄工務段 (南區)、宜蘭工務段 (宜蘭區) 及花蓮機廠 (花東區) 等大禮堂辦理「安全管理系統 SMS 種子人員教育訓練」，綜上截至目前 SMS 種子人員教育訓練，已辦理北、中、南、宜蘭、花東區等 5 場「第 1 階段安全管理系統 SMS 種子人員教育訓練」，參訓人員共計 434 人，後續將建立本局安全文化、公正文化與通報制度，以有效落實基層人員安全意識認知及提升本局安全管理機制。



▲ 111 年 4 月 31 日 SMS 第 1 階段種子人員 (中區)



▲ 111 年 4 月 17 日 SMS 第 1 階段種子人員 (北區)



▲ 111 年 4 月 13 日 SMS 第 1 階段種子人員 (南區)



▲ 111 年 4 月 21 日 SMS 第 1 階段種子人員 (宜蘭區)



▲ 111 年 4 月 13 日 SMS 第 1 階段種子人員 (南區)



▲ 111 年 4 月 28 日 SMS 第 1 階段種子人員 (花蓮區)

加拿大駐臺北貿易辦事處至本局拜會交流

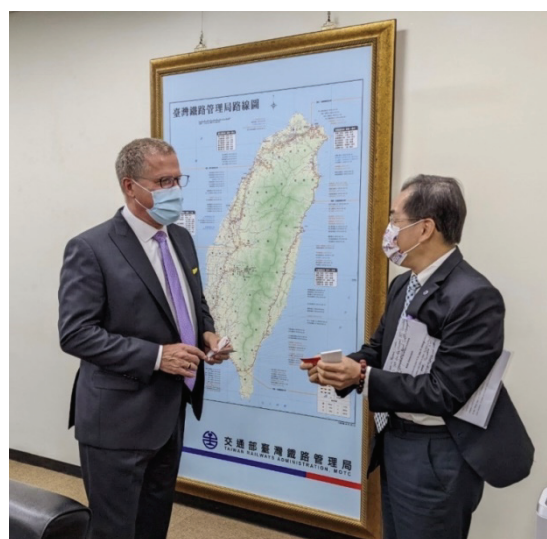
文：企劃處陳怡廷 圖：企劃處劉盈嫻

11 年 6 月 29 日加拿大駐臺北貿易辦事處 (Canadian Trade Office in Taipei) 貿易暨投資處敬處長獵人 (Ed Jager) 率貿易暨投資處康副處長德瑞 (Derry McDonell) 及加拿大辦事處人員至本局拜會，並由副局長馮輝昇代表本局接見相關人員。

加拿大駐臺北貿易辦事處為加拿大政府在臺灣設立之非官方機構，具有實質大使館功能，相當於加國駐臺大使館。本次來訪除進行禮貌性拜會外，並為瞭解本局資訊及通訊科技於鐵道產業之應用（臺鐵智慧化），盼透過高層官員拜會，促進臺加合作機會。

敬處長於 1999 年加入加拿大全球事務部服務，曾派駐印尼、祕魯、阿富汗、巴西及蒙古，為資深加拿大外交事務官員。他以長年派駐各國經驗，分享所觀察之加拿大與臺灣鐵道產業差異：加拿大擁有世界第二大國土面積，鐵路路線總長度近 5 萬公里，客運營業里程約 1 萬 2,000 公里，因幅員遼闊居住人口分散，鐵路客運利用率不高，2017 年搭乘人數僅約 500 萬人次，並為 G7 成員國之中唯一沒有高鐵之國家。臺灣國土面積雖小，卻擁有環島鐵路網及高速鐵路，故期望藉由本次來訪更進一步瞭解臺鐵。

敬處長欲瞭解臺鐵當前所面臨最大挑戰為何，馮副局長表示本局當前所面臨最大挑戰為營運安全課題。鐵路運輸對於安全性的要求極高，本局刻正辦理智慧鐵道平台建置工作，藉由建置



▲副局長馮輝昇與敬處長獵人 (Ed Jager) 相談甚歡

智慧平台將本局現有各式系統整合。有關平交道監測系統方面，加方表示可提供 AI 影像辨識等技術供本局參考。

敬處長印象最深刻之火車搭乘體驗，為之前派駐蒙古國時，自烏蘭巴托搭程火車至北京的過程。因蒙古國及中國鐵路軌距不同，行經兩國的列車需在邊境更換轉向架方可繼續行駛。整項更換轉向架及邊境檢查作業流程加起來，在邊境待了約 7 小時！故回程為節省時間，改搭乘飛機回蒙古國。

因敬處長自 110 年 9 月抵臺赴任後尚無機會搭乘本局列車，馮副局長特別邀請敬處長務必搭乘本局鳴日號觀光列車，享受優質臺灣觀光行程，必能獲得不同於以往之鐵道體驗！

人物訪談側寫 / 中區協調中心主任陳副總工程司宗宏 使命必達、樂在協調

圖：企劃處 許維晴、中區協調中心 文：企劃處 許維晴

本次訪談重點請陳主任談談一開始接中區協調中心主任的第一個想法，與執行過程中心裡所產生之困惑，以及最後做出怎樣的決策。

陳主任說道，自己其實就是長官奉派後使命必達，他在7月份開始接到這個任務，其實不太曉得協調中心真正的任務，因為畢竟他本身是從業務單位轉任副總工作，然而副總的職責，原則是襄助於總工程司的工作，所以任務相對清楚。而目前就他參考企劃處所提供之「本局橫向聯繫小組及協調中心運作要點」、「本局橫向聯繫小組及協調中心標準作業程序」及「本局協調中心110-111年績效考評實施計畫」等資料後，理解協調中心之核心工作，應該是針對跨單位進行橫向聯繫督導事項，這其實與原來副總被付予之任務非常相似。



▲陳主任宗宏與企劃處郭處長冠宏一同合影

自7月開始，陳主任一到達中區後便立即針對轄管各單位（包含工會）逐一拜訪，傾聽現場聲音，因為畢竟臺鐵是比較傾向中央集權的單位，很多的政策、決定都是從上到下，不容易深入瞭解地方思維及想法。但若以協調中心的角色，就比較有機會在地方上與大家坐下來聊一聊，有些難題就可以迎刃而解。

在他上任後召開第一次「中區協調中心聯繫會議」時，一開始討論大家都還是比較本位主義，但溝通到最後，其實根本不需要介入協調，答案就已經出來了，各單位不是不願意做事，只是需要有人能與他們溝通，明確講清楚就好。

舉一個例子來說，局長特別關心彰化車班組整建工程案，此案因涉及運務、工務及電務等3個單位之分工，需從中協調如何於整建期間同



▲陳主任召開中區協調中心聯繫會議



▲陳主任率員至新烏日站禮賓候車室裝修工程現勘

時維持營運，就如同執行基礎設施路線改善工程一樣，車班組還是需要地方可以休息，所以關鍵在於應先規劃一處臨時同仁房舍。而設置臨時房舍，運務為需求單位，委託工務單位代辦，又涉及車站結構及旅運設施，其中亦包含電力設備等，各單位業務環環相扣，最後協調結果有關用電需求部分，由運務單位邀集電務單位協助規劃估價，再評估此案可否由運務單位自行辦理，惟若估價金額過高，則再請工務單位評估併入整建主體工程辦理。

另外一個例子則是烏日站禮賓候車室裝修工程，這個案子涉及的單位就更為複雜，包括運務、工務、資開中心，以及外部的臺中市政府文化局、集思臺中會議中心與雄獅旅行社等外部單位。原先因移設公共藝術至集思臺中會議中心之承租空間，集思擔心時程過長會影響營運而有些疑慮，但經過協調中心至現場會勘及詳細說明後，初步協調已可同意配合施工，並將減租之配套方案，納入本案評估事項。至於公共藝術品之移設，需再請建築師評估後續有關天花板打開與支架工程吊設相關工序期程，及施工期間之動線規劃。

由上述兩個案件來看，雖然協調中心對業務單位並無實質指揮權，但所扮演的角色就像一個溝通平臺，陳主任表示是可以透過日常的會議整合各單位意見，循序漸進培養跨單位間之熟悉度與信任感，以建立地方互信、協同合作之工作模式，並縮短指揮鏈，加強橫向聯繫，且可因地制

宜，有效提升整體應變及決策效率，因為成就一件事情，本來就需要各單位傾力相互配合！

另陳主任同時也談到協調中心人力問題，如何使協調中心業務推動更有效率。畢竟是主管層級處理事情已不分兵科，解決問題雖然會從原來的歷練下去做處置。但對於協調中心幹事而言，他們大部分是從外面招聘進來，所以在推動過程中，最困難的地方就是無法掌握跨單位的工作屬性，如何介接處級技術單位，他們無法短時間找到可以協助工作的核心關鍵人物。協調中心雖然是過渡時期任務編組單位，但仍建議可請處級單位指派固定技術幕僚（聯繫窗口），協助中心相關業務推動。就以最近局長指示請協調中心督導酷暑期間防範鋼軌挫屈相關作為，查核是否依相關規定辦理軌道養護作業一案，還好有工務處同仁事前協助說明相關管制流程規定及如何檢視有關文件申請資料，中心幹事在赴現場進行檢查時，才能完整查核軌道工程施作程序是否符實，且能宣導務必遵守相關規定，避免軌道挫屈事件發生，以達到保障行車運轉安全之目標。

在訪談的最後，陳主任特別說明了，其實協調中心重點工作應該擺在整合溝通，而不是普遍性地去管理，組織定位非常明確，分區事務若直接由熟稔業務的分區進行整合、協調與管理，可簡化決策程序並快速在地落實，未來若協調中心推動經驗與員工溝通結果均已趨近成熟，在轉為分區營運管理處時，應更能有效整合運工機電之橫向聯繫功能。



▲陳主任率員辦理酷暑期間軌道施工現場查核

2022 富岡鐵道藝術節 蒸汽火車小王子 CK124 開行

圖文：機務處 陳詩本

由桃園市政府及本局協力辦理之「2022 桃園富岡鐵道藝術節」活動，於 111 年 7 月 28 日至 8 月 7 日在桃園富岡車站週邊舉辦，活動範圍除涵蓋富岡火車站及其周邊街區外，更延伸至臺鐵富岡機廠。

臺鐵富岡機廠是臺鐵局第一大機廠，舊稱臺北機廠，因配合高鐵延伸南港需要，於 102 年遷到富岡。為強化與在地連結，111 年 6 月 28 日已正式由「交通部臺灣鐵路管理局臺北機廠」改名為「交通部臺灣鐵路管理局富岡機廠」。



▲謝嘉亨環臺灣火車陶瓷展



▲局長杜微、桃園市長鄭文燦及地方民意代表舉行共同搖鈴啟動儀式



▲富岡基地土地公文化園區



▲富岡基地 R68 火車頭展示



▲蒸汽火車小王子 CK124 開行

活動開幕式當天臺鐵局特別加開「蒸汽火車小王子」的 CK124，CK124 為民國 31 年由日本車輛株式會社製造的蒸汽機車，是同車型中碩果僅存之蒸汽機車，在此次「2022 富岡鐵道藝術節」活動中，特別安排於 7 月 30 日由中壢車站行駛（途經中壢、埔心、楊梅）至富岡車站，讓社會大眾可再一次目睹 CK124 馳騁之風采。

除有 CK124 蒸汽機車助陣外，為推廣鐵道文化，臺鐵局主辦的「民眾團體參訪富岡機廠」，也採事先報名方式於 8 月 4 日開放參觀，該基地位於臺鐵富岡站以南約 1.5 公里處的縱貫線西

側，以 9 人座汽車搭乘方式進行遊廠，內容包含：富岡機廠行政大樓簡報、臺鐵機器人初相遇、搭車參觀富岡機廠、EMU100 型自強號（英國貴婦號）改裝的土地公文化園區、造景風車藝術地景、R68 機車頭參觀等，使富岡機廠跟鐵道文化融合一起。

「2022 桃園富岡鐵道藝術節」規劃有 6 場音樂表演活動、11 場主題活動及 27 件裝置藝術作品，適合闔家同遊。完整活動節目可參考富岡鐵道藝術節官方網站：<https://fugang-art.weebly.com/>。



▲倉庫外地景壁繪裝飾



▲埤塘白鷺鷥地景藝術

臺鐵火車站微改造 2.0 — 減法美學重現嘉義站

圖文：專案工程處 姜登凡

嘉義火車站微改造，考量古蹟建築與嘉義新車站未來高架化，老建築未來再活化利用前的過渡期間，以強化既有空間可行與優化服務設施，透過設計讓老建築特質重現並具備適度的當代氣度，讓建築外觀、指標系統、售票大廳、候車大廳以及第一月台，以微微清新的歷史建築面貌，再次將旅客與城市及火車間重新連結。

回顧嘉義車站的改造歷程，2021 年臺鐵繼新竹車站美學改造後再次攜手臺灣設計研究院針對嘉義火車站進行微改造計畫，依照空間系統、設施系統及服務優化三大面向來設計，美化老舊車站的現況。嘉義車站係屬日據時期現代主義折

衷式建築，在 1933 年曾被譽為全島第一摩登的鋼筋混凝土造火車站，是個精巧且具有獨特風格的古蹟建築，車站大廳有著挑高環樑與高窗透光的氣度，建築兩側翼中的候車大廳，透過空間的



▲局長杜微活動致詞



▲微改造嘉義車站外觀 (簡均翰提供)



▲蔡嘉豪建築師致詞



▲美學改造的售票大廳



▲候車大廳設置旅遊中心服務台

開口處，在城市與月台內火車之間，依著窗景巧妙的以空間安排旅客等待離別的心情轉換。但隨著使用時間的累積，留有許多因使用堆疊和未被編排的訊息，摻雜過多元素，略顯可惜地讓歷史車站的建築美感下降許多。

2021年在嘉義舉辦台灣設計展前，嘉義車站的微改造計畫已經默默地開始啟動了。在設計展前的第一階段改造，透過簡化及拆除整合，先將車站內外過往較為繁複的物件拆卸，指標系統有了局部的整理與更新，初步的讓古蹟建築回復古樸及美麗的質感與內涵。

接著在今年農曆新年前，第二階段候車大廳的改造局部完成，保留車站門窗、天花、牆面、地磚等，強化空間的向度並將現有服務性設施整合集中於候車大廳中央。爾後，以優化旅運服務與古蹟空間特質的面向，開始進行重要的大廳改造，主體設計透過環形的燈帶系統，以光線強化梳理後的大廳空間，讓上方挑空的氣度與天花、梁帶、高窗等建築元素及空間層次再次彰顯，燈帶並也成為指標系統，銜接城市、月台、候車的大廳，給予民眾更明確簡單且清晰的指引性，透

過優化與整體一致性的設計，改善燈帶下方的售票及車站服務等相關資訊系統。另自動售票與空調系統等車站設施，整合售票、服務櫃台，讓服務設施更加整體完善與便民，此外新增的環形系統考量過往老建築不斷四處增加管線的使用，增加機電的管道空間，便利日後站體的維修保養與機電增築的容量。



▲嘉義市副市長陳淑慧致詞

制霸蘭羽 !! 臺鐵宜蘭隊勇奪雙冠王

圖文：宜蘭工務段 葉秀如

宜蘭縣政府「111年宜蘭縣各機關員工羽球錦標賽」7月20、21日在縣立體育館熱鬧登場，35隊、340人參與盛事，宜蘭地區文康小組協請宜蘭工務段主辦宜蘭地區員工選手選拔，並組隊出賽，由宜蘭運務段及宜蘭工務段共同組成「臺鐵宜蘭隊」，參加男子團體乙組、女子團體組競技，比賽成績優異，創下罕見紀錄，在沒有任何一場敗績情況下，一路全勝，勇奪男女組的雙料冠軍，為本局爭光，贏得最高殊榮。

不過，勝利的背後是無數汗水的累積，觀諸這場賽事，正值7月大暑，為爭取榮譽，賽前訓練嚴格，羽球訓練場暑氣逼人，悶熱難耐，即使站著不動，汗水仍溼透全身，何況要整場跑，揮拍擊球對戰，可以想像艱辛，而訓練場上，唯一的清涼感是隨著空氣微風飄來的一絲清涼貼布味，是選手們集訓後，肌肉乳酸堆積，為求舒緩，貼著一塊塊的貼布，但選手仍不以為苦，一起為目標努力。



▲「臺鐵宜蘭隊」參加女子團體組奪冠



▲「臺鐵宜蘭隊」參加男子團體組奪冠

在賽場上迎接挑戰，領隊、教練與後勤管理支援也很重要，教練及隊長運籌帷幄，商討戰術與戰略，筆記上，密密麻麻，最後，因團隊合作，終能讓「臺鐵宜蘭隊」發揮最佳潛力，拿出最好的成績，脫穎而出，拿下男子乙組、女子組團體雙料冠軍，讓其他機關刮目相看，教練團感動的說：球隊成員大家能不分彼此，相信自己、相信夥伴，團結共進時，成功便會水到渠成，這次的比賽成果就是最好的驗證！

而宜蘭工務段近年來積極推動相關促進員工身心健康的活動，鼓勵員工多從事正當休閒體育活動，透過此次參與地方機關的競賽，提供員工可以彼此聯繫情誼、互相切磋球技的機會及網絡，更進一步可以凝聚員工向心力，活絡整體組織氣氛，提升臺鐵的軟實力。

鋼軌超音波檢測證照制度 提升焊道瑕疵檢出率

圖文：工務處 王兆賢

臺鐵為強化鋼軌焊道超音波檢測品質，日前已委由財團法人工業技術研究院（以下簡稱工研院）制定鋼軌焊道超音波檢測作業標準、建立人員訓練考照管理制度及辦理超音波檢測訓練，以期提升鋼軌焊道內部瑕疵檢測率，確保鋼軌焊接品質。

工研院依據國際標準規範 ISO 9712，協同財團法人非破壞檢測協會 (NDT) 一同規劃超音波訓練專班，包含初級超音波檢測員訓練專班、設備品質管理訓練及超音波審核員訓練專班。課程規劃除提供檢測人員具備儀器設備管理的相關知識外，針對超音波檢測作業的檢測前規塊校正、設備操作及結果判讀，以標準化程序規範其檢測作業。

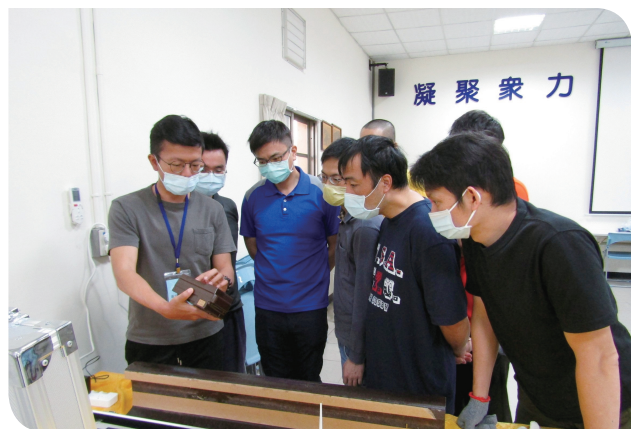
本次初級檢測員訓練共分兩梯次，每梯次學員為 35 人，共約 70 人，其中對於通過資格檢定人員，頒發檢定合格證照。此外，針對上述通過資格檢定人員，再遴選 30 人培訓成為具備審



▲鋼軌超音波檢測作業

核及訓練，臺鐵內部超音波檢測人員資格之審核員，使其成為執行內部教育訓練之訓練講師，未來臺鐵可自行辦理初級超音波檢測人員在職訓練及建立內部換證機制，檢測人員需經過訓練並具備合格證照方可執行超音波檢測工作。

透過在職訓練，從人員能力、方法流程與制度管理多面向改善鋼軌超音波檢測的精準度，期望早期檢出鋼軌瑕疵並予抽換，以提升軌道營運安全。



▲鋼軌超音波探傷機功能介紹



▲鋼軌超音波檢測課程教授

嘉義鐵路高架化計畫之臨時軌工程軌道切換

圖文：嘉義工務段 許展彰

本計畫自行政院 95 年核定可行性研究起，95 年至 101 年期間陸續完成綜合規劃、環評、土地開發與財務規劃等各項必要的前置作業，106 年 9 月獲行政院核定綜合規劃並納入前瞻基礎建設。施作期程為 106 年 9 月至 115 年 9 月，計畫範圍北起牛稠溪北側鐵路里程 K291+737 處，向南經嘉北站 (K294+070)、嘉義站 (K296+494) 及北回歸線站 (K300+495) 後銜接至嘉義 (水上) 車輛基地，工程路線全長約 10.9 公里，其中高架段約 7.9 公里、高架車站 2 處 (嘉北及嘉義站)、平面車站 1 處 (北回歸線站)、新建車輛基地 (水上)，總經費為新臺幣 238.98 億元。

計畫預期效益：(1) 消除鐵路沿線兩側地區發展阻隔，提升土地整體利用，均衡都市發展，(2) 改善平交道所造成之交通瓶頸，消弭 5 處平交道，提升鐵路交通安全，(3) 消弭鐵路



▲嘉義計畫第三工區第 1 次臨時軌切換

兩側雜亂之景象，提升鐵路沿線居民之環境生活品質，(4) 優化鐵路沿線市容景觀，提升土地利用價值貫通鐵路沿線平交道隔閡。

嘉義市鐵路高架化軌道工程分為臨時軌工程與永久軌工程兩部分：第一部份 (臨時軌工程) 又分為 C601、C602 及 C603 等 3 標案，其中 C601 標 (嘉義站北側臨時軌土建工程) 與 C602 標 (博愛陸橋局部改建及跨中央排水臨時軌鋼橋工程) 已完成，C603 (嘉義計畫臨時軌軌



▲嘉義計畫臨時軌切換路段示意圖



▲軌道切換路基移動作業



▲嘉義計畫第二工區第 2 次臨時軌切換

道及電車線工程) 截至 111 年 5 月 3 日累計進度為 81.28%。第二部份 (永久軌工程): 為 C611 標 (嘉義計畫鐵路高架橋及橋下平面道路工程) 截至 111 年 5 月 3 日累計進度為 15.38%。

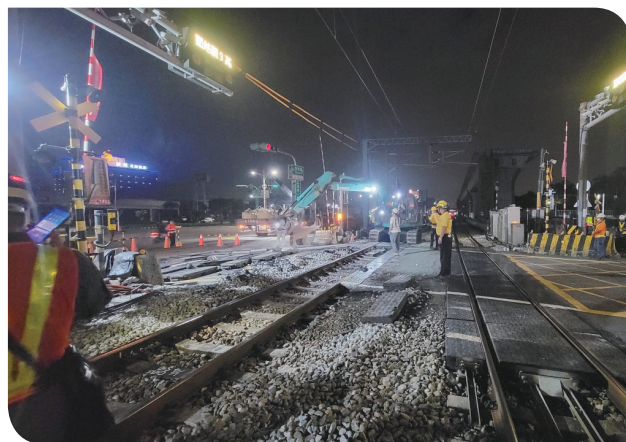
本局嘉義工務段 109 年全力協助鐵道局辦理嘉義市區鐵路高架化臨時軌切換工程，以加速建設、縮短工期、並確保工區安全，111 年 3 月「臨時軌」切換工程開始啟動，全線高架段的臨時軌長 5.1 公里，由北至南分 4 個臨時軌工區、1 個站區臨時軌 (圖 1)，第 1 工區「牛稠溪橋 K292+390 至宏仁女中平交道 K293+300」、第 2 工區「博愛陸橋 K294+620 至嘉義車站 K296+090」、第 3 工區「垂楊陸橋 K296+740 至興業西路地下道 K298+100」及第 4 工區於「世賢路南段 K298+600 至鴿溪路平交道 K299+960」；依設計先切東正線後切西正線，期間考量施工延誤衝擊特別擇定週六跨週日辦理各次切換作業。後續各階段期程：西正線設計 4 次

切換，暫訂 7 月至 9 月辦理、預定 10 月臨時軌撥切作業全數完成、116 年切換至高架段永久軌。

綜觀所有切換作業流程，係利用夜間列車封鎖行駛的時間 (約 6~7 小時不等，經重大審議會決定)，辦理 25KV 高壓電斷電後，進入軌道撥切區辦理軌道、電車線及號誌系統等各項撥切調整作業，最後，經由電力機車試運轉確保啓用時的行車安全。切換作業常因地形 (高低差)、切換路線長度、撥軌動程、封鎖時間等不同而有難易，自 3 月切換迄今已完成臨時軌東正線 6 次切換，期間以第二、三工區切換最為複雜，因為除前述切換流程作業外，尚有道岔移除、鋪設軌框等工項得在審定時間內完成，而且一般撥切長度大約是 100~150 公尺，然第三工區第 2 次切換長度足足有 534 公尺 (微調 150 公尺 + 撥軌 384 公尺)，是以，前後各經歷 2 次切換始完成。



▲嘉義計畫第三工區第 2 次臨時軌切換 - 移除 102A 道岔



▲嘉義計畫第一工區臨時軌切換 - 宏仁女中平交道路線配合撥移

111 年高雄區大隊鐵安 「動員、災防、反恐」演習

圖文：高雄動員聯合辦事處 彭俊昌

本局每年各區重頭戲為「鐵安『動員、災防、反恐』演習」，鐵安演習旨在藉由迅速緊急動員之人力、機具、救災物資，進行完善之緊急應變小組運作，提供完善之救災處置作為，以建立平時維護行車安全、防災救護、反恐、自衛自救功能及落實全民防衛動員準備。高雄區大隊鐵安演習配合雲林縣政府 111 年民安 8 號演習，以近期地緣政治因素所引起的戰爭災害為鑑，達到本局與地方政府雙方精進應變措施與救災能力，高雄區大隊已於 4 月 21 日派出 8 人及 1 車，參與雲林縣政府 111 年民安 8 號實兵演習，5 月 26 日上午在斗南站辦理災害防救演習。

有鑑往年演練尚有精進改善之處，今年度特別加強「衛生防疫」與「指揮權移轉」項目、另「通報作業及緊急應變小組成立」、「前進指揮所開設與受災家屬關懷服務單一窗口設置」、



▲高雄區鐵安演練各隊

「現場蒐證及易流失證據保全」、「車長、服務員及司機員列車疏散逃生實作演練」等亦為重點項目。故演習狀況假設為：

狀況一：

5 月 26 日上午 11 時 46 分第 (507) 次莒光號由林內車站準點開出，有一男性旅客違反防疫規定，並拿出尖銳的工具，作勢欲攻擊列車長。

狀況二：



▲疫情間歹徒意圖攻擊列車長之演練



▲救護班進行人員搶救之演練



▲出軌搶修作業之演練

共軍無預警於 2025 年 5 月 26 日向本島隨機投彈，其中 1 枚砲彈落在雲林縣斗六往斗南台一丁線省道上，波及緊鄰省道的臺鐵局石林平交道 (K269+330)，造成路基損壞，軌道彎曲變形，第 (507) 次莒光號行經該處時發生出軌事故，第 2 節車廂起火冒出濃煙，旅客重傷 1 名、中傷 1 名、輕傷 15 名、OHCA 1 名。演習科目包括：衛生防疫及防暴力、通報作業及緊急應變小組成立、「車長、服務員、司機員 (雙本務) 及清潔員列車疏散逃生實作」、「建立三層封鎖線、接地作業及大量傷患處置」、「現場蒐證及易流失證據保全」、「開設臺鐵局前進指揮所、應變中心前進協調所及指揮權移轉與設置受災家屬關懷服務單一窗口」、「提供旅客事故、轉乘資訊及發佈新聞」、「各單位搶修、善後處理及復原」、「部隊、器材校閱」，各單位動作熟練，精神抖擻，演習過程順利圓滿。

當日演練由本動員聯合辦事處上級指導官及督導執行官柳副總工程司燦煌主持，參演人員依照演習科目，動作井然有序，步驟確實正確並且緊密配合。其中，在演習第四項：建立三層封鎖線、接地作業及大量傷患處置。更演練雲林縣府消防人員到達現場後，經消防員勘查列車災情狀況，發現出軌列車車門變形，無法順利進入車內進行救援作業，消防員使用圓盤切割器等破壞器具將車門車窗破壞製造開口，陸續將乘客分別由車門等開口，救助至車廂外部安全區域，進行檢



▲工務路線砸道施作之演練

傷分類及後送。

衛生局接獲 119 勤務指揮中心通報災害現場受傷人數約 18 位需緊急醫療救護，立即成立「重大事故緊急應變小組」，啟動緊急醫療網機制，並動員衛生局人員及衛生所民防醫護中隊等相關單位前往現場救護，依緊急傷病患危險程度實施檢傷分類及給予必要之急救處置、後送管制等現場醫療處置。救護人員依檢傷分類結果將傷患引導、搬運至各分區【紅區 (重傷)：1 名、黃區 (中傷)：1 名、綠區 (輕傷)：15 名、黑區 (OHCA)：1 名】。為安撫 OHCA 者家屬，慈濟基金會動員師兄姐到黑區表達關懷慰問之意。考量現場仍有後續砲火風險，鐵路警察局臺中分局偵查隊於現場對 OHCA 者蒐證拍照後，即由雲林縣民政處協調民間殯葬業者將 OHCA 者載送至鄰近殯儀館進行後續相驗事宜。

演練結合本局運務、工務、機務、電務、電力等單位，更與雲林地區外部支援單位，包含：雲林縣政府、雲林縣警察局、雲林縣消防局、雲林縣衛生局、雲林縣政府民政處、慈濟雲林聯絡處、敦瀚股份有限公司等單位參與演練，充分展現雲林地區各單位相互間溝通協調及動員能力。事故應變演練中工務、機務、電務及電力等單位相關後續處置皆相當完備，動作逼真、演練確實，予以肯定。演練相當到位，讓從業人員對於是類災害的相關 SOP 作業流程能有更深入了解並有所依循。

「幸福蒲燒鯛魚」便當 歡迎「回嘉」品嚐「原始」家鄉味

圖文：附業營運中心 陳依伶

本局為慶祝嘉義車站減法美學微改造完工啟用，特別推出「幸福蒲燒鯛魚」期間限定便當，7月29日「嘉義車站減法美學成果發表」記者會在嘉義車站臺鐵便當店開賣及8月5日開展之「2022 臺灣文博會在高雄」(呼應嘉義館展出之設計導入成果展現)，在高雄流行音樂中心海豚04館的「臺鐵便當行動餐車」販售至8月14日止。每日限量販售，每份售價100元。

臺鐵局高雄鐵路餐廳營養師陳佳雯以「歡迎『回嘉』品嚐『原始』家鄉味」為便當設計主題，



▲幸福蒲燒鯛魚便當



▲嘉義車站幸福蒲燒鯛魚便當發表活動

嘉義車站 減法美學 成果發表會



▲幸福蒲燒鯛魚便當展示

特別選用雲嘉南地區盛產的「臺灣鯛」為主菜，日本人認為魚肉最為上乘者稱為「鯛」，「臺灣鯛」在日本又稱為「泉鯛」，「臺灣鯛」代表高品質之魚，適合作為喜慶場合的菜餚或遊子歸來的家宴，亦可傳達慶祝嘉義車站減法美學成果之意。以「輕食」料理保留食物的「原始」味道，呼應嘉義站減法美學「簡化到原始古蹟美麗的狀態」的改造理念。配菜也大量使用嘉義盛產之當地特色食材，歡迎「回嘉」品嚐滿載的嘉義「家鄉味」。

便當主菜臺灣鯛是臺灣養殖漁產品的優良代表，尤其以雲嘉南地區為主要產區；臺灣鯛脂肪含量低，是優質的蛋白質來源，營養價值高且無細刺，適合全家大小食用，希望藉由在地食材的融入，增添南來北往的旅客旅遊的味蕾記憶。配菜特選嘉義盛產之當地特色食材，包含盛夏必吃的爽口糖漬蓮藕、阿里山特色的筍片、龍鬚菜，



▲環保大保冷袋

以及色彩繽紛的甜椒、最後再搭配酸酸甜甜紫蘇梅，獨特的紫蘇清香味，散發著山林的醉人熟韻，為此款便當的美味體驗畫下完美的句點。歡迎大家搭火車遊嘉義，感受嘉義車站微改造帶來的全新美感體驗，同時品嚐「幸福蒲燒鯛魚」便當滿載的嘉義在地風土食材好滋味。

枋寮打卡新地標藍皮夢幻基地—— 「藍皮意象館」開幕

圖文：附業營運中心 董育任

自 110 年 10 月 23 日行政院蘇貞昌院長視察藍皮解憂號觀光列車之首航後，直至今 111 年 6 月底已經吸引逾 3 萬 3 千人次搭乘，不但是鐵道觀光明星商品，也是國旅市場最熱門旅遊產品，更是屏東縣最具代表旅遊路線，旅遊人潮的湧入亦活絡枋寮鄉經濟發展。

枋寮車站是藍皮解憂號觀光列車的首發站，為讓到訪旅客在未搭乘之前能感受藍皮解憂號解憂魅力，雄獅旅行社特別於枋寮車站旁 F3 藝術特區（屏東縣枋寮鄉儲運路 15 號），向臺鐵局承租 79 坪空間，斥資 2 千 1 百多萬元，歷時半年打造藍皮夢幻基地——「藍皮意象



▲藍皮意象館內裝休閒設施

館」。於 111 年 7 月 23 日盛大舉辦開幕活動，由雄獅旅行社王文傑董事長、屏東縣潘孟安縣長與臺鐵局朱來順副局長共同主持開幕儀式。



▲臺東縣縣長潘孟安、雄獅旅遊董事長王文傑、臺鐵局副局長朱來順一同出席「藍皮意象館」開幕啟用活動



▲藍皮意象館內展售商品

旅客一出枋寮車站往左步行約 1 分鐘，即可看見一棟灰綠色屋頂，前方矗立「藍皮意象館」之站間里程碑，外牆上閃爍著藍皮火車頭外觀之造型 LED 燈。入內先來到櫃台，專業服務人員正微笑迎接著前來搭乘藍皮解憂號觀光列車的遊客，為他們辦理相關報到手續，並提供旅遊諮詢與行李寄託等多元服務。完成報到的旅客，可來到候車區，在藍皮車廂造型室內座位上或吧台區，購買啜飲解憂冷萃茶（高山烏龍茶）或水果風味泡泡飲、品嚐解憂小餅乾，悠閒享受怡然氛圍，等待旅程的到來。或者直接購買藍皮解憂號・藍海 / 列車 T-shirt，立即換穿，到後院區的 Q 版解憂月台，喝一罐藍啤 Blue Beer 時光啤酒，先體驗搭乘藍皮解憂儀式感。或者選購當地農特產品，例如：青澤一鬼頭刀天婦羅、瑪琪蘇、燒蝦



▲藍皮意象館外觀

餅或是小雨果一麟麟豆…等，作為餽贈親友伴手禮或旅程結束回到家後慢慢享用與回味。

報到櫃台另一區為展覽區，整體以純白色系搭配可轉動展示牆，小巧的策展空間，未來將多元運用。

暑假期間還沒有想到要至何處解憂嗎？趕緊安排一趟慢活的解憂之旅，搭乘藍皮解憂號觀光列車，體驗全臺唯一可開窗式的列車，感受山風、海風交替之微風徐徐吹來，觀賞南國的陽光灑在波光粼粼之大海上。在搭乘藍皮解憂號觀光列車前，請先到藍皮的夢幻基地－「藍皮意象館」進行報到手續，並感受充滿懷舊氣息的老宅建築；再來幾張網美、網帥的打卡紀念照放在自己社群網站上，保證羨煞眾親友。



▲藍啤 Blue Beer 時光啤酒

韓國車站的啟發

圖文：花蓮站 林孟賢

新冠疫情持續延燒，以往車站每年有不少同仁出國旅行，帶回新的國外消息，現在大家出不了國門，正好利用這個機會回顧旅遊足跡，翻出疫情前去韓國的照片，回味一番。

由於在車站工作，我出國旅行時特別喜歡觀察國外車站的規劃方式。他山之石，可以攻錯，平常在車站會很本位的以為該如何如何，當自己成為了旅客，尤其是語言不通的環境，車站規劃對旅客是否夠簡明，感受更為明顯。

2018 年我先後去了首爾跟釜山，以下就介紹搭乘韓國鐵路之所見。

出發前，我先在韓國鐵路的網站上訂票，訂好票後，竟然可以直接將車票印出來，不用去特定窗口兌換實體票，這讓我很訝異！韓國難道沒有偽造車票的疑慮嗎？能自己印車票對外國旅客是很方便，不過我當時仍半信半疑，在臺鐵很難想像旅客自行印車票會衍生多少問題。

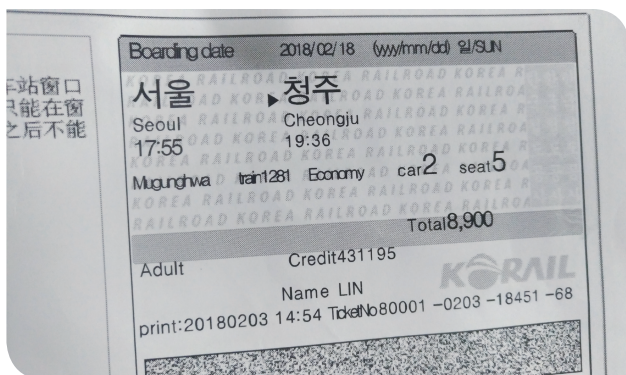
我們深夜抵達清州機場，再從清州機場站搭乘無窮花號前往首爾站，車上除了一個穿便服的



▲最新型的 KTX 列車

工作人員外，並沒人驗票，而到達首爾後，嶄新偌大的車站令人印象深刻，讓我再次訝異的是，真的跟旅遊資訊說的一樣，韓國鐵路進出站不用驗票，網路資料說，韓國跟德國一樣採歐式制度，不設剪票人員，如果逃票被查到處罰很重。這種制度的好處，是讓進出站更順暢，但韓國鐵路的逃票問題，以及旅客如果攜帶違禁物品（例如：氣球），該如何防止？這也值得反思。

走在首爾站的月台，我注意到他們採用 Y 字形的鋼架，這種設計可以讓月台空間變很大，而且對台鐵車站來說，更可以避免愛心旅客下車時



▲列印出首爾跟釜山車票



▲釜山車站進出站口



▲首爾站月台 Y 或 T 字形樑柱



▲協助愛心旅客上下車用渡板

的「撞柱」問題。有時火車車門的位置，剛好與月台柱子相對，愛心旅客下車時會受到限制，如果車站月台改用 Y 或 T 字形柱（許多老式車站也有），就能減少這個問題。

但臺鐵對愛心旅客的細心，在車門與月台高度間做得更好。韓國即便是最新型的 KTX 列車，車廂與月台高度對愛心旅客仍不友善，臺鐵持續改善月台與車門的高度，愛心旅客下車時可用渡板連接，但韓國鐵路甚至得用到這種大型機具才行。這方面，鐵真的比較用心。不過好還要更好，希望之後除了改善愛心旅客的「撞柱」外，也可學習高鐵的作法，讓愛心旅客集中在固定一節車廂，如此既方便愛心旅客搭乘，也可以讓車站嚮

導不用兩邊奔波（如普悠瑪愛心車廂分散在 1 車 8 車）。

有了第一次首爾行的經驗，第二次去到釜山，讓我有更充裕的時間做觀察。釜山車站跟首爾站一樣，廣設自動售票機，旅客使用度還算高，不過跟臺鐵一樣，民眾似乎更喜歡到人工窗口排隊購票，或許人工服務讓人比較放心？或是機台介面有可以改進的地方？

我嘗試操作自動售票機，介面相當簡明，有購票、退票等功能，選好要去的地點後，再選擇要搭的車次即可。我認為值得肯定的是，韓國鐵路的車種跟票種相對簡單，令人一目了然。臺鐵車種跟票種較複雜，不時有旅客問普悠瑪號、太魯閣號差別在哪，服務台也常碰到旅客因車種票種複雜所衍生的疑難雜症，造成不必要的客訴，這點可作為台鐵參考。

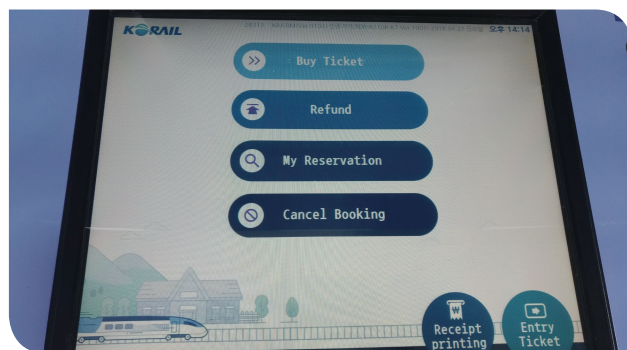
疫情延燒多年，對韓國的旅遊記憶也慢慢淡忘，希望疫情早日結束，生活復歸往昔，也期許在這大疫之年，台鐵可以好好沉澱思考，做好變革。



▲人工窗口排隊購票



▲民眾自動售票機排隊購票



▲韓國鐵路網站上退票功能

振興鐵道觀光 臺鐵續推兩鐵旅遊

圖文：運務處 賴緯駿

10年7月15日交通部推出觀光振興方案、及臺鐵局同步推出鐵道旅遊4大優惠措施均獲得好評之際，臺鐵局規劃加碼推出鐵道觀光新亮點，包括鐵馬上火車兩鐵旅行（臺鐵＋鐵馬），迎接疫情趨緩後振興時期的到來。全新兩鐵旅行特別搭配觀光局／公路總局新近完成的16條自行車多元騎乘路線，以專用車廂人車同行的方式，載運愛好者及自行車至各地悠遊。

臺鐵局局長杜微日前分赴各地了解兩鐵旅行籌備情形，包括兩鐵專用車廂整備、上下車動線、



▲牡丹自行車多元騎乘路線起點

自行車路線轉乘等規劃，局長對臺鐵附業營運中心、機務及運務同仁的用心表示肯定，同時也指示專用車廂在9月上線前，要迴送潮州機廠進行專業外部塗裝，另外內裝整理也要再加強。

此外臺北車站與機場捷運交界長廊上的「臺灣自行車騎乘歡迎看板」也已啓用，迎接國外遊客來台享受自行車環臺觀光之旅。局長對觀光局大力協助提供版權也深致感謝。



▲局長視察七堵機務段兩鐵車廂內部設施



▲視察兩鐵莒光車廂外觀塗裝

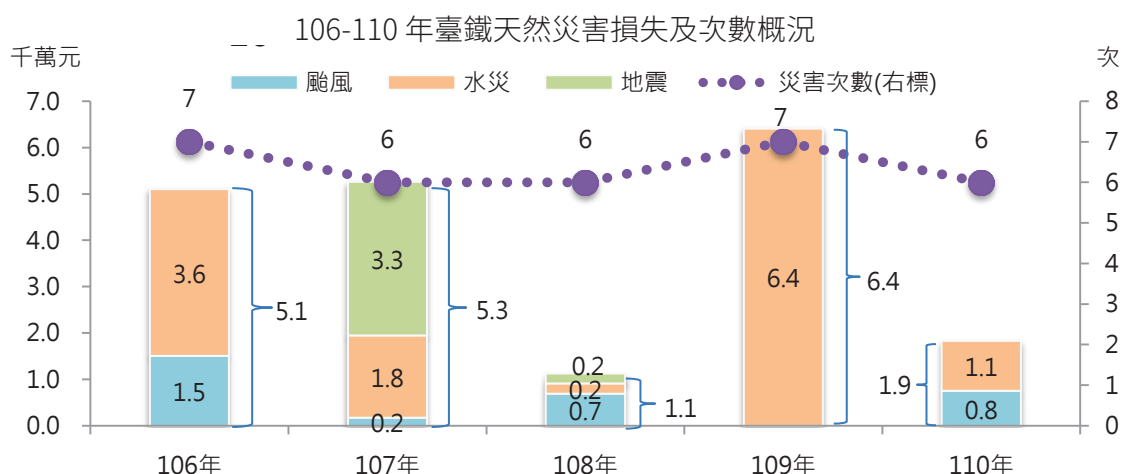


▲莒光兩鐵自行車車廂腳踏車架內裝

臺鐵天然災害損失情形

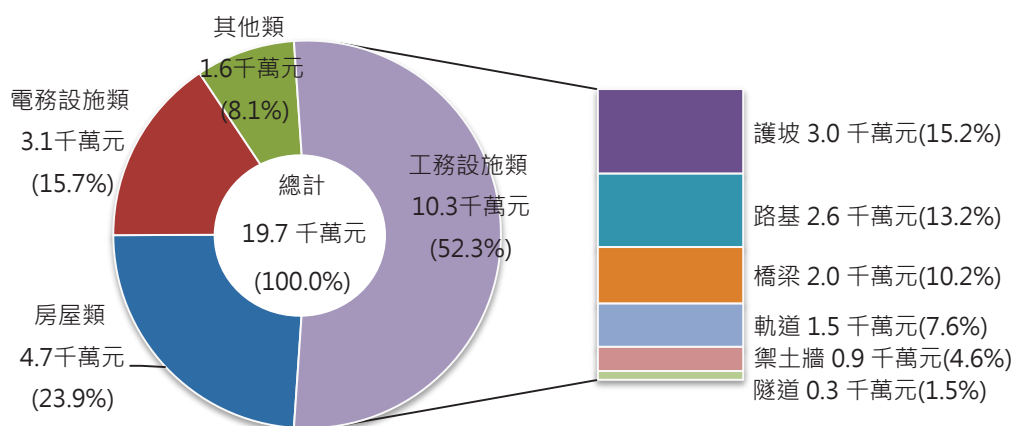
文：主計室 吳慧婷、陳俊男

就 近 5 年 (106-110 年) 天然災害損失情形觀察，每年災害發生次數為 6 至 7 次，災害所造成的損失金額在 1,100 萬元至 6,400 萬元不等，其中以 109 年臺鐵損失金額 6,400 萬元為最多，主要係 1204 豪雨造成瑞芳 - 猴硐間邊坡滑動，雖一度搶通，但因豪雨不斷使得後續發生更大規模的邊坡滑動，直到隔年 2 月 3 日才完成全段雙向通車，影響甚鉅；其次 107 年損失金額 5,300 萬元，係因 0206 花蓮地震造成多處橋樑及房屋損壞所致。



就 近 5 年 各 類 設 施 損 失 金 額 來 看，臺 鐵 共 計 總 損 失 1 億 9,700 萬 元，其 中 以 工 務 設 施 類 1 億 3,000 萬 元 為 最 多，占 比 5 成 2，房 屋 類 4,700 萬 元 次 之 (占 23.9%)，再 次 為 電 務 設 施 類 3,100 萬 元 (占 15.7%)；進 一 步 觀 察 工 務 設 施 各 項 損 失 中，以 護 坡 損 失 3,000 萬 元 為 最 多，其 次 為 路 基 損 失 2,600 萬 元，兩 者 合 計 大 於 房 屋 類 損 失，而 橋 梁 和 軌 道 亦 分 別 損 失 2,000 萬 元 及 1,500 萬 元。

106-110 年臺鐵各類設施損失金額



臺灣鐵路管理局福利精進措施辦理情形

文：人事室 林宜靜

109 年的 2 月 15 日對本局而言是值得慶祝的好日子，因為本局殷盼著能照顧全體同仁的福利精進措施終於上路了，這得來不易的果實可細分為四個項目，分別為結婚禮金、生育獎助金、喪葬慰助金，以及子女教育助學金。自本局福利精進措施核定後，截至 111 年 8 月底止，請領總人次共 8,662 人，申領總金額達 247,430,273 元，有關各項目申領情形如下表：

臺鐵局福利精進措施申領情形表

調查期間：自福利精進措施核定日起截至 111 年 8 月底

項目	標準	人數	總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	790	27,050,350
生育獎助金	二個月薪額	249	2,136,096
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550 元	861	134,551,230
	子女：92,730 元	16	
子女教育助學金	國小及國中：500 元	8	83,692,597
	高職：3,200 元	38	
	高中：3,800 元	527	
	五專前三年：7,700 元	15	
	五專後二年及二專：10,000 元	237	
	大學及獨立學院：13,600 元	5,921	
總計		8,662	247,430,273

