

總統視察花蓮東里車站地震災後搶修進度 讓民眾通勤更方便、快速回歸正常生活

圖文：編輯部



▲總統蔡英文視察災區致詞（總統府提供）

總統蔡英文111年9月21日下午視察花蓮「東里車站受損情形」，感謝臺鐵局、鐵道局、警消同仁、施工廠商共同投入，讓目前搶修進度超前原定期程。總統指出，政府會盡速執行後續修復計畫，讓民眾通勤可以更方便，並投入資源展開復原工作，讓民眾快速回歸正常生活。

總統抵達東里車站後，先聽取臺鐵局長杜微簡報「地震災害搶修進度」，並進行現地視導，

瞭解車站受損狀況。交通部長王國材、內政部長徐國勇、花蓮縣長徐榛蔚、立法委員傅崐萁等亦親臨陪同。

總統致詞時表示，這次地震發生以來，花蓮縣的整體災損確實比想像中嚴重，對於花蓮在這次地震所受到的損害，我們現在要傾全力讓花蓮民眾的生活可以趕快恢復正常。

總統說，她要感謝臺鐵局、鐵道局及警消同仁、施工廠商共同投入搶修，讓目前的搶修作業



▲花蓮縣長徐榛蔚向總統報告花蓮地震災損情形

進度已經超前原定期程。且部長王國材提到，鐵道從北段及南段的兩邊開始修復，希望到9月底時，可以把鐵道縮短到只剩下玉里-富里路段約18公里需要靠公路客運接駁，其餘鐵道都可以恢復運行。

針對受損嚴重的新秀姑巒溪橋，總統表示，這確實是個挑戰，她希望交通部能組成技術團隊，全力協助臺鐵局盡速完成橋梁結構的鑑定分析，並提出後續整修計畫。

對於花蓮縣長徐榛蔚及傅崐萁委員提到，希



▲東里車站月台雨棚拆除作業

望「類火車」的接駁能夠更頻繁，直達車也可以更多，讓民眾通勤可以更方便。總統表示，這部分9月20日行政院院長蘇貞昌來的時候已經下達指令，政府會盡力來做。

總統再次感謝臺鐵局與鐵道局日以繼夜投入搶修，她也請徐縣長能夠提供中央更清楚、更具體的需求，針對本次民宅、建築物，或其他層面的損害，做完整的整理。以瞭解在復原過程中還需要投入多少資源，用什麼樣的方式來展開復原工作，讓民眾能快速回歸正常生活。



▲局長杜微向總統簡報花東線搶修工程

臺鐵局積極辦理玉里 = 富里路線搶修工作

圖文：運務處 賴緯駿

受到918地震侵襲鐵路花東線受損最嚴重，其中玉里 = 富里路段是重災區，臺鐵局正積極進行搶修。區間內東里站、新秀姑巒溪橋以及樂樂溪橋受損嚴重，臺鐵局經委託專業工程顧問公司技師數度現場勘察，經評估橋梁主結構應未受破壞，因大梁重達800噸至1400噸，且左、右偏移不一，最大移位量超過1公尺，部份橋跨又位於河道內，搶修工作具有相當難度，故臺鐵局擬定二階段修復計畫，包括：



▲副總工程司陳仲俊陪同局長說明復原工程進度



▲副總工程司陳仲俊陪同局長視察東里站災後復原工作



▲副總工程司陳仲俊報告局長路線施工搶通說明



▲副總工程司陳仲俊陪同局長視察新秀姑巒溪橋



▲局長與專家技師及鐵道工程人員會談聽取意見

第一階段先恢復新秀姑巒溪橋行車功能，預計辦理 15 跨大梁頂昇橫移復位 / 支承、重新裝設止震裝置與電力桿基座，搶修完成後先以 60km/hr 速度慢行通車，並裝設監測儀器持續監測，以確保行車安全；此階段原預估需 6 個月工期，經努力調整趕工進度，將以農曆春節前搶通為首要目標。

第二階段則依據最新「鐵路橋梁耐震設計規範」作安全評估與補強，使橋梁符合要求，完成後即可恢復正常速度行車。

局長杜微 9 月 30 日在副總工程司陳仲俊、花蓮工務段段長李建勳、臺東工務段段長楊崑宗陪同下，親赴東里視察二橋損壞情形，並和專家技師及局內工程人員交換意見。局長非常感謝同仁一週來不眠不休的努力，已完成月台雨棚拆除、軌道石碴淨空、橋下整地準備及初步量測等作業，期勉大家更要群策群力達成搶修目標。局長也特別感謝行政院工程會、交通部、鐵道局、公路總局及河川局等單位這段時間的大力協助搶修工作。



▲臺東工務段長楊崑宗陪同局長視察新秀姑巒溪橋損壞情形



▲地震拆除後的東里站月台

交通部臺灣鐵路管理局 - 軌道經濟專題演講 TOD 概念與執行迷思 - 心得分享

文：企劃處 張名煊 圖：企劃處 張名煊、陳怡廷



▲ 111 年 8 月 11 日召開軌道經濟專題演講

本局 111 年 8 月 11 日為增進本局同仁專業職能，帶動臺灣軌道經濟發展，特邀英國利物浦大學教授陳嘉琳博士於本局第一會議室舉行「交通部臺灣鐵路管理局 - 軌道經濟」專題演講，現場有企劃處、資產開發中心、附業營運中心、綜合規劃處、工務處等單位同仁出席。

陳嘉琳博士畢業於國立成功大學建築學系學

士及碩士，曾經擔任臺北縣政府及臺南市政府公務員，因為接觸城鄉發展局城鄉設計課的業務而產生興趣，擅長研究運輸與地區轉換及綜合空間規劃與設計等領域，為了追求興趣及夢想出國留學，拿到英國倫敦大學學院巴特雷建築學院都市更新碩士及英國倫敦大學學院巴特雷建築學院都市及區域規劃博士。



▲英國利物浦大學教授陳嘉琳博士軌道經濟專題演講

擁有多重職業的陳嘉琳博士，曾經擔任西安交通利物浦大學都市規劃及設計系講師及交通運輸地理雜誌國際編委及區域研究協會獎勵委員會成員，目前擔任英國利物浦大學地理及規劃學系講師、國際地理聯盟交通地理委員會秘書及指導委員會成員、西敏寺大學交通規劃與管理學碩士外部考官及臺灣國立清華大學名譽研究員。

本次講座主題是分享「大眾運輸導向型發展 (Transit-oriented development, 簡稱 TOD)」如何有效率的利用及設計環境，使空間、廊道、綠地規劃成為社區型 TOD、城市型 TOD 及演變成多尺度 TOD，使居住與購物結合，並與工作場所連結成同一個區域，可以有效控制步行空間，提升生活品質。

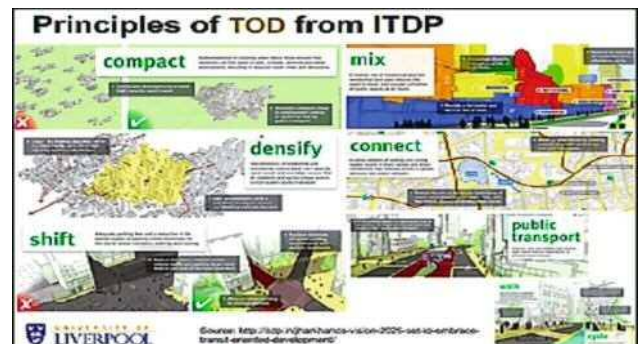
對於大眾運輸工具如何有效分配運具，如何產生時間競爭力的優勢，都是值得我們思考的議題，倘若搭乘大眾運輸工具需要二十分鐘，但私人運具卻需要四十分鐘，「時間競爭力」成為關鍵因素，如何抑制民眾對私人運具的依賴，我們要如何使擁有私人運具的民眾願意搭乘大眾運輸工具，使環境減少碳排放，我們需要共同創造友善的環境，使環境朝向永續發展模式。

陳嘉琳博士提到，交通部與地方政府推動將基隆輕軌升級為捷運，依據現行的計畫內容，目前規劃的路線將與臺鐵現有的路線平行，甚至是重疊，這樣的路線，有專家質疑基隆捷運沒有時間及票價效益，以通勤族的角度，從基隆到台北，

可能搭乘臺鐵，不只時間比較快，且票價比較便宜，如果改搭捷運，時間不一定比較快，但票價反而變貴，這是很有趣的議題，值得大家思考。

另有關車站的部分，若是興建高架化，將影響都市景觀面貌，本次講座分享 TOD 可分為三階段戰略，第一階段是「戰略規劃」，例如：土地利用優化、交通運輸計畫及車站商業機會；第二階段是「車站規劃」，例如：交通網絡規劃、商業計畫、城市及車站設計、鐵路營運及結合工程；第三階段是「方案制定」，例如：商業設計、商業零售計畫、車站設計計畫、工程設計等。

有關 TOD 原則有七個項目，分別是：緊密、混合、密集化、連接、轉移、公共運輸、行走，這七大項目與我們生活息息相關，如何運用大眾運輸導向型發展 (TOD) 的概念，使都市發展隨大眾運輸沿線而開發，妥善規劃居住、娛樂、購物、辦公商業等區域，利用都市計畫讓城市翻新重生，透過大眾運輸讓交通便利、使沿線居民、臺鐵、地方政府皆可獲益，使我們生活環境提升便利性，並達到綠色運輸的目的，並有高效率的土地利用及有效抑制民眾減少使用私人運具，提升民眾搭乘大眾運輸工具的意願，將是未來重大課題。



▲來自 ITDP 的 TOD 原則

人物訪談側寫 / 南區協調中心主任 尊重專業、全力支援 / 柳副總工程司燦煌

圖文：企劃處 許維晴

柳主任談在臺鐵過去的30、40年的一些工作點滴，及想告訴同仁的一些什麼事情。另外提到年輕時進入臺鐵時的工作環境，與支持信念一路走到現在的緣由

說到為什麼進臺鐵，會考公家機關，其實是我丈母娘的意思，因為他們全家都是公務人員，所以希望我也走這一條路。我退伍後報考臺鐵，因為我們念理工的數學都很好，但臺鐵不考數學，卻考英文，而英文是我最弱的一環，記得當時是僅考4分進臺鐵，所以我說人生有很多機遇很奇妙。

一、尋求技術專精與提升

進臺鐵之後，我英文能力很差，但當時的臺鐵電氣化車輛運轉使用及維修手冊通通都是英文，適逢臺北機廠陳兆東廠長鼓勵年輕同仁進修，以公費補助於下班時間到臺大語言中心繼續研讀英文，經過一連串的苦讀訓練，這才奠定後續車輛採購過程能與外國技師溝通與交涉的能力。

我在臺鐵的40年裡，可以劃分為3個階段，第1個階段是「尋求技術專精」，第2個階段是「以技術服人」，而現在正處於第3個階段「學習與溝通協調」。第1階段在機廠學習與解決技術問題，同時持續累積車輛維修技術經驗，第2階段接任車輛科長，從此離開現場實務工作，走



▲柳主任赴現場協助彰化電務段排查故障（南區協調中心）

向制定技術書面規範與管理，在這個過程當中，我做了2件事，第1件事就是提供技術方面的專業支援，另一件事是給予非技術方面的後勤資源，也因此漸漸改變廠、段單位間的配合協調方式與工作氛圍。當主管將每件事，都當作自己要親自去執行時，也更能體會同仁的心境，這即所謂的「同理心」與「換位思考」，這種想法在我當了科長之後更能體會。

第3階段「學習與溝通協調」，我的個性屬於比較被動，但是做事卻是主動的。自調任副總工程司後，工作內容跨越原來的機務領域。

二、協調中心運作與執行

有些人會認為協調中心主任應該由技術職的主管擔任比較適合，但某種程度也就是所謂的八二法則，我覺得地區各業務單位已經可以自行處理好80%，其餘20%的部分才真的需要介入

協調，所以主任其實只需善於整合協調，也不見得技術職會比較適合。

在協調中心所處理的各項協調事項，通常都是一些各項業務之間的小事，不過很可能就與同仁權益息息相關。例如在潮州機廠，同仁上下班摩托車及腳踏車的出入口位置剛好是在一個陸橋底下，而出入口處在漏水，後來是經洽商高雄工段後，高工段即爽快的答應併同潮州車站漏水問題一併處理，這就是小事卻與同仁日常切身問題的協調，同仁要的不多，只是缺乏不同單位間彼此溝通的管道，而協調中心只是剛好是中間的黏著劑與潤滑劑，讓彼此的需求得到解決。另外比較特別的是轄區單位中階主管間意見相左的介面，例如潮州基地調車行車事故，原是單純的事件，但事後卻發現因時空環境變遷，運務段與機務段間早期的協議內容需一併檢討調整，於是我就安排與相關單位中階主管個別會談瞭解彼此的看法，終才有效消弭彼此間對於協議內容上的落差。

我認為當有一個地方發生出錯肇生事故，檢討後發現別的地方也有可能同樣的出錯機會，這就會是系統性的問題，所以我會將錯誤的狀況假設不同情境，相互比對判斷找出問題，俾預防潛在危險因子的產生。而若涉及職安或設備(施)安全，則更要制定一致性統一的規範標準，否則就會讓同仁處於不安全的環境下作業，就如潮州基地的發生調車事故之後，我重新調查發現各機務段車輛入庫的「停車再開」、「區分絕緣器」及「脫軌器」等的安裝位置不一致，這就是潛在危險因子，若不予一致性標準化，什麼時候會再發生調車位置的誤解而產生事故真的不知道，也蒙局橫向聯繫會報同意委由營運安全處檢討制訂設置標準。

自我接任南區協調中心主任一年多的時間，感謝局長的充分信任授權、各處的協助及區域內

廠、段、資開與副業等單位的高度配合，讓我可以盡情順利處理局內單位協調工作，及對外機關或地方政府間的談判協調工作，我目前仍兼督導電務處業務，以我對電務單位的瞭解，電務處是相對於其他處複雜的一個單位，現場基層技術人力斷層嚴重。其中一個原因是因為現在新進人員在讀大學時，似乎待在實驗室的機會不多。另是我們長期仰賴外包(非編制人員)，這些原因都造成了現場同仁的專業技術能力有待提升或不敢負擔責任。這我還要特別強調一件事情，主管的領導統御很重要，一定要勇於投資兩件事，第一是人才的培育，第二則是要提供完善的設備工具！

三、對同仁未來的期許

最後我要與新進同仁分享與共勉的是，在臺鐵現在這個改革轉型的環境裡，心態及開創性非常重要，若要迎向長期嶄新的未來，個人的主動性、開創能力及積極的工作態度，將是未來公司營運能否成功的重要關鍵，更是本身後續權益保障的後盾！



▲鉅細靡遺，安全第一！重大節前柳主任率相關資深主管視導檢車作業(南區協調中心)

牡丹車站電梯落成啟用 旅客乘車服務再提昇

圖文：宜蘭運務段 許民杰

為便利雙溪區牡丹地區年長及行動不便旅客搭乘火車，提昇旅運服務與促進地方發展，臺鐵局積極改善無障礙設施，並經賴品好立法委員協助爭取預算，納入「鐵路行車安全改善六年計畫」辦理牡丹站無障礙及相關設施改善工程，共興建3部電梯及進行原有地下道整建，除更方



▲立法委員賴品好致詞

便旅客進出月台乘車外，亦將原有狹窄的地下道進行牆面、地面更新，增加監視及照明設備，使站容煥然一新。電梯啟用後，有助於提升旅客乘車便利性及旅運安全，並整合附近觀光景點，成為更完善的交通樞紐。



▲立法委員賴品好、局長杜微與出席貴賓合影



▲牡丹車站電梯啟用揭幕儀式



▲牡丹車站外觀

臺鐵加強汐止地區隔音牆噪音改善工程 舉行開工祈福動土典禮

圖文：臺北工務段 王立德

臺鐵局於 2006 年啓用汐止～七堵鐵路高架化，並於 2013 年增設汐止～南港間第三軌高架工程，隨著區域人口增加，沿線社區高樓林立，臺鐵局亦加速推動隔音牆及噪音改善工程。

目前汐止高架軌道，繼已完工汐科站北邊縱貫線 K14+030~K14+130 東正線新設高 8M 總長 100M 半罩式隔音牆，及東正線、中正線、西正線各新設 350M 近軌隔音牆後，此次臺鐵局再投入新臺幣 7,023 萬元經費，辦理「K10+860~K13+483 隔音牆噪音改善工程」，工程內容包括 K10+860~K11+008(初韻、合謙美境社區)、K11+900~K12+200(站前畫隄、全民居易、東方山河社區)、K13+180~K13+310(秀峰高中)、K13+373~K13+483(汐止國中)共 4



▲交通部王國材部長致詞

處隔音牆，111 年 9 月開工，預定於 112 年 11 月完工。前項工程完工後將有效降低列車噪音，維護鐵路沿線住戶環境安寧及生活品質，以提供民眾更安全、可靠、舒適及便捷的旅運服務。



▲交通部部長王國材、本局局長杜微、主秘陳裕謀、工務處長王兆賢與立委賴品好、沈發惠、市議員張錦豪等人於隔音牆噪音改善工程典禮合影



▲開工動土上香祈福儀式

臺鐵更新電務智慧化環島光纖傳輸網路系統

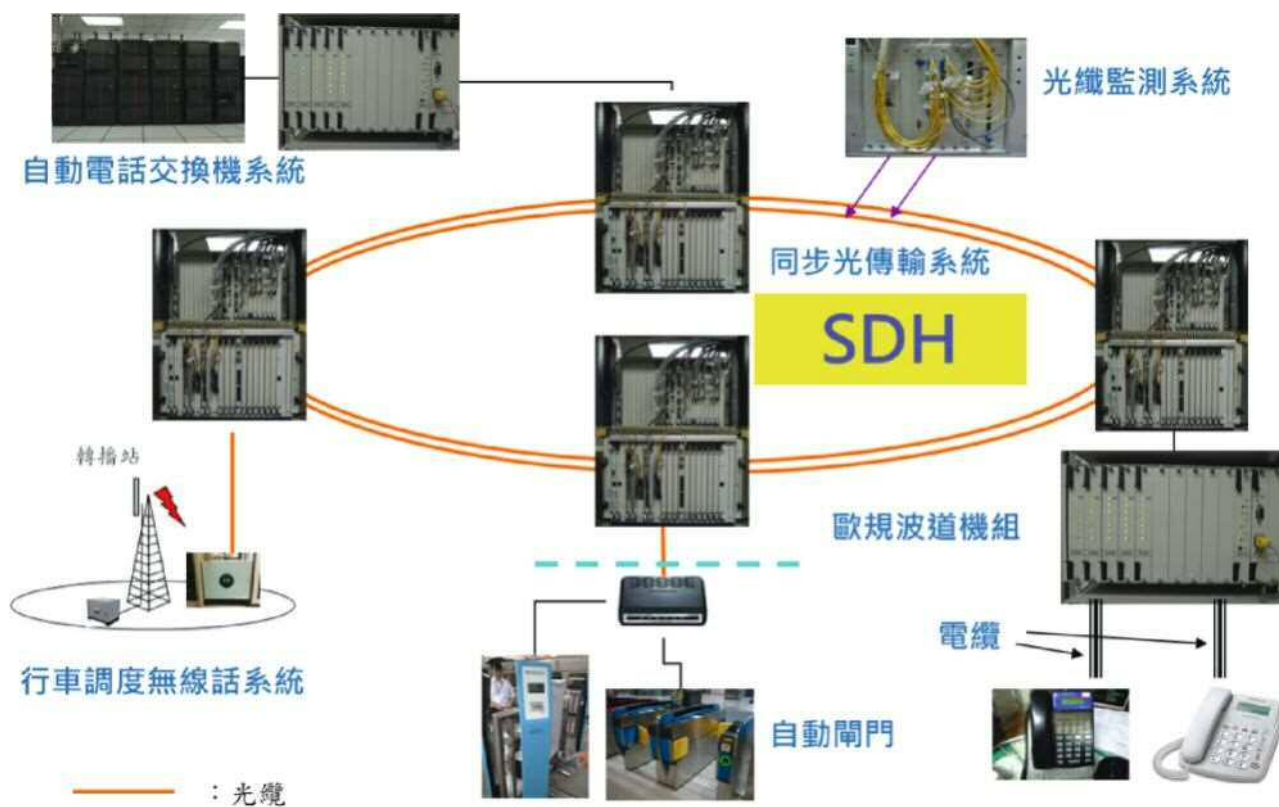
圖文：電務處 周祖德

臺鐵既設環島光纖傳輸系統 SDH (Synchronous Digital Hierarchy) 傳輸資料速率頻寬僅 2.5G，自 92 年建置至今近 20 年，設備老舊逾齡、頻寬不足已不符各項通訊傳輸需求。

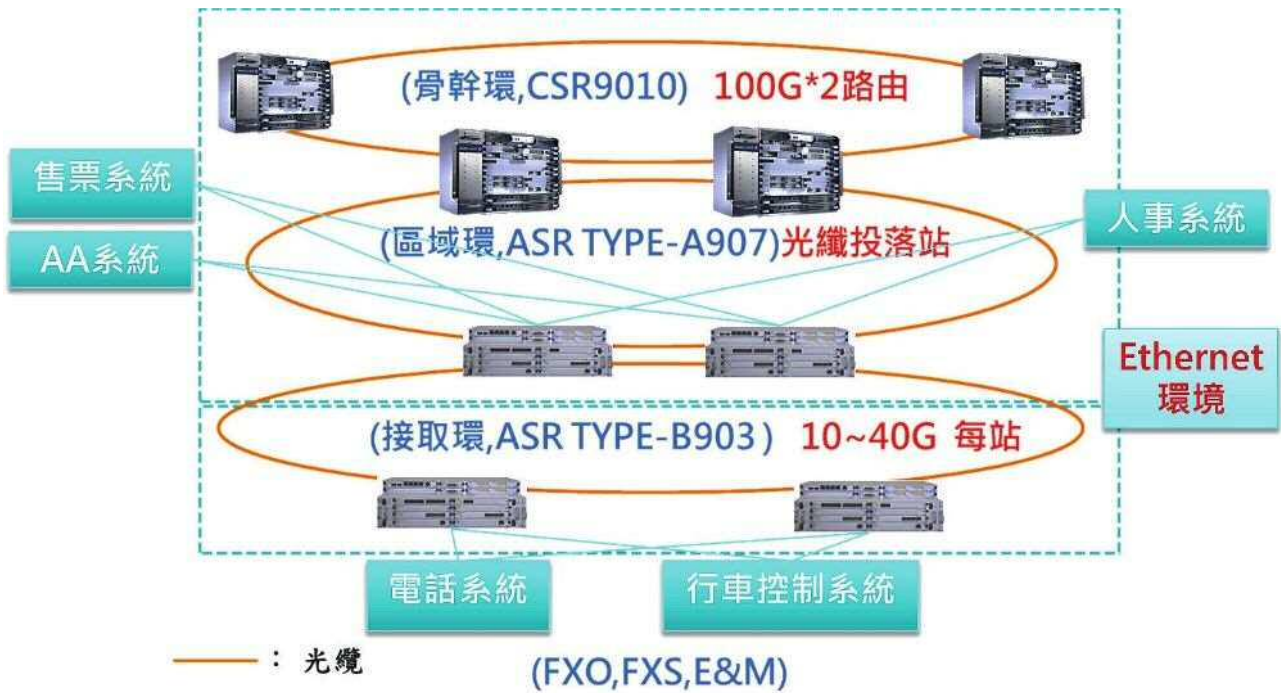
目前更新建置中之環島光纖傳輸網路系統為具備 100G 傳輸速率頻寬之新一代 IP-MPLS 多協定標籤式網路傳輸通訊系統，以因應未來臺鐵各單位各種子系統介面網路 IP 化介接，可滿足未

來各項高速率、高可靠度及高擴充性之通訊傳輸需求。

環島光纖傳輸網路系統建置全系統智慧網管中心及副網管中心(備援)，監控全臺環島鐵路 193 個車站之 2 個骨幹環 (100G)、15 個區域環 (40G*11 個 + 20G*4 個)，所有核心路由器 (CSR)、區域路由器 (ASR) 及各站之 E1 閘道器 (E1 Gate Way) 之設備狀態，系統告警時自動顯示告警地點、機房、設備或模組故障，告警訊號連結臺鐵



▲ SDH 光纖傳輸通訊系統架構圖

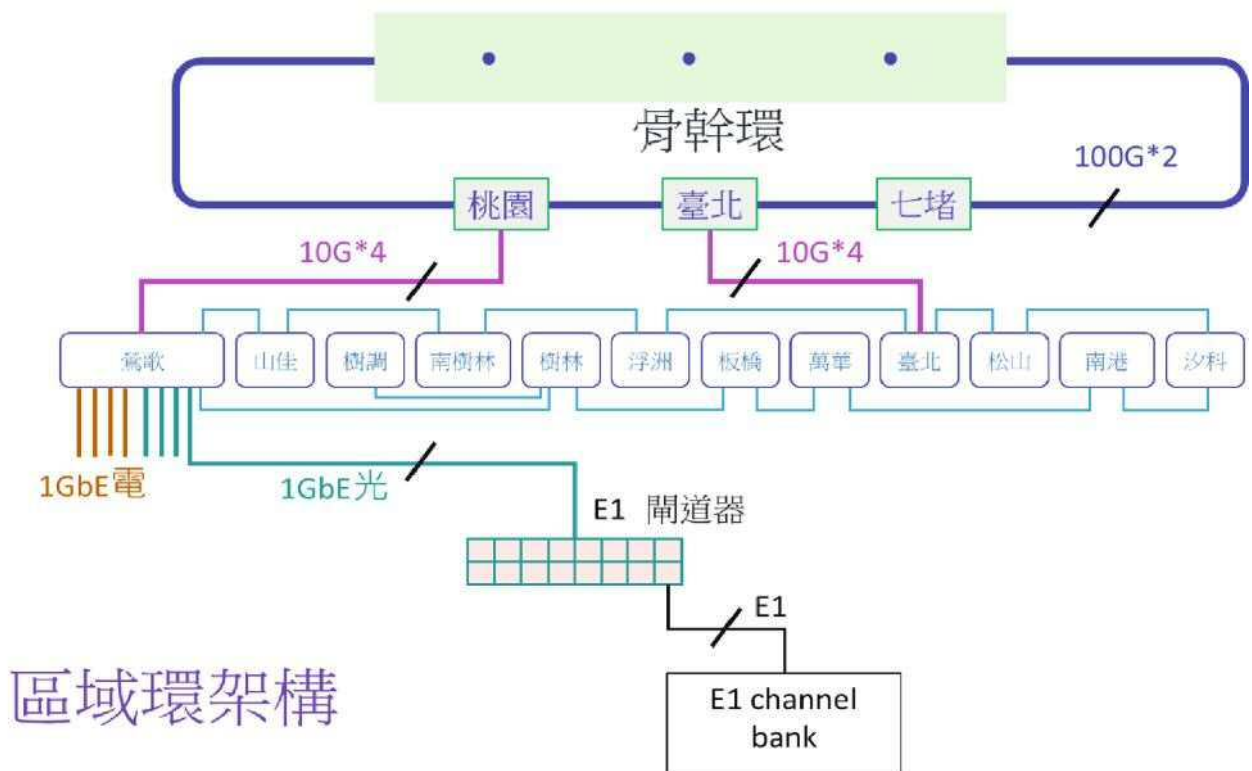


▲ IP-MPLS 光纖傳輸網路通訊系統架構圖

局 Team pro 簡訊系統，系統管理智慧化主動將告警訊息通報相關主管及現場值班人員手機，有利於障礙發生時轄區管理單位人員及主管即時進行查修復舊與掌握訊息，且系統能自動切換至備援回路，具有 50ms 內切換保護機制，使全系統

傳輸功能維持正常。

結語：系統更新作業自 110 年 5 月 11 日展開，目前進度已達 77.96%，預計今 111 年 11 月 21 日全部完工。



▲ 臺鐵區域環蛙跳方式結構及雙路由保護架構

臺鐵局「臺北市南港區玉成段二小段 732 地號土地」都更招商入圍交通部「111 年廉正透明獎」

圖：政風室 哈繼銘 文：政風室劉純雯、施友淳

交通部 8 月 17 日至臺鐵局辦理「111 年廉正透明獎實地訪視複審會議」，由實務界及學界組成之專家學者共同檢視本局辦理南港玉成段都市更新招商案件是否符合廉正內控機制，展現政府對廉能治理的要求。

本次審查會議辦理地點於松山車站 CITYLINK 3 樓潤泰多功能會議室，松山車站 BOT 案亦為本局資產開發中心辦理之案件，曾榮獲金擘獎之殊榮，擇定此地辦理「臺北市南港區玉成段二小段 732 地號土地」都市更新招商開發案廉正透明審查會議，實有承先啟後之重大意義。



▲交通部黃主任秘書荷婷致詞

「廉正透明獎」為交通部創建的評獎制度，目的是鼓勵所屬單位推動資訊及行政透明。本次實地訪視由交通部主任秘書黃荷婷領隊，針對廉



▲評審委員及與會人員合照



▲本局主任秘書陳裕謀致詞

政透明業務之「強化興利預防價值」、「提升公開透明程度」、「加強便民行銷成效」等三大構面進行檢視，透過申請書的檢閱、佐證資料的審查、實際成果的訪視，瞭解廉政業務辦理情形。

本局主任秘書陳裕謀表示，資產開發中心的業務是辦理不動產標租及招商、車站興建開發及招商開發等擴展各面向經營，挹注臺鐵交通業務，成為帶動臺灣經濟發展的火車頭。資產開發中心總經理鄭珮綺亦表示，為推動廉能措施，透過妥善規劃招商文件、積極提昇公眾參與及公開透明招商等具體作為，兼具興利與防弊成效。以本案標的為例，該址臨近南港車站之三鐵共構區

域，深具交通運輸優勢，符合科技產業發展需求，完成實施後能引進高科技知識人流，加速臺北東區門戶計畫區域發展，帶動周邊產業及經濟發展，該項招商過程歷經多次地區及招商說明會，力求資訊公開透明。

評審委員們對於本局政風與業務單位齊心推動各項廉能作為，降低廉政及營運風險表示肯定。邱委員裕鈞表示因為都市計畫過程是非常複雜的，尤其是在權利變換中，如何維護臺鐵的權益、不扼殺投資者意願，且拿捏掌控得很好，也透過資訊充分推廣、讓大家對於相關資料與過程都瞭解。另林委員榮政表示，本案事前透過政風室列席廠商拜訪，適時政令宣導及於招商說明會辦理廉政宣導，對整體營造廉潔招商環境，是值得肯定的地方。最後評審委員期許未來開始營運後，可協調實施者考量回饋地方之措施，維持強化臺鐵局與民眾間友好的鄰里關係。

以本次成功招商開發案例作為始點，未來本局將持續優化內部控制環境，提升機關透明廉潔形象及維護信譽，期許經由公司化蛻變重生，成為國營事業廉能典範，展現國家競爭力。



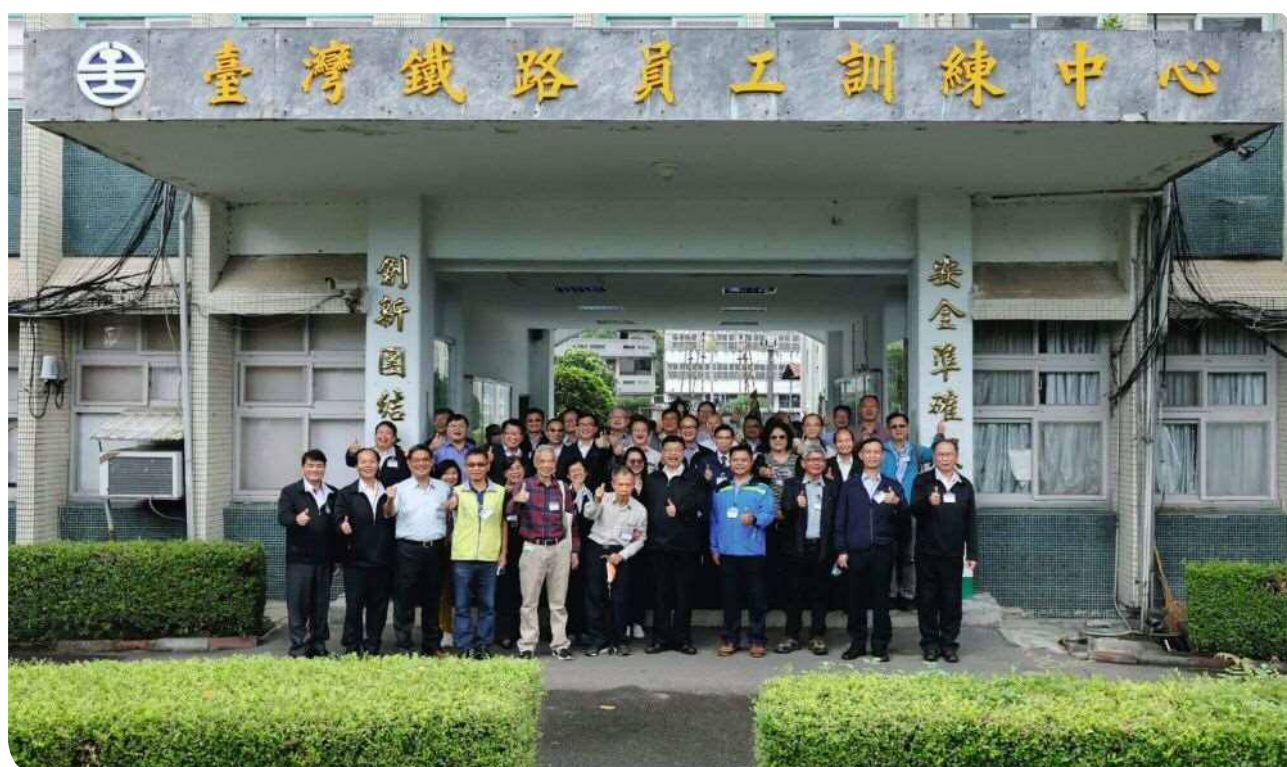
▲陳主任秘書帶領本局同仁呼喊口號：「臺鐵資產開發行 廉潔透明創雙贏」

完美結訓、華麗轉身！第 475 次局務會報在「北投員訓中心」

圖文：秘書處 賴緯駿

11 年 10 月 13 日是臺鐵局員工訓練中心在北投校區運作的最後一天。臺鐵局當日特別於該校區辦理第 475 次局務會報，集合全局一級主管赴會，除研討局務議程外，也讓大家留下最美好的回憶。會議中針對臺鐵木造車站修復再利用、公司化進程、及推動員工教育訓練進行廣泛充分討論。對員工訓練必須強化未來各級訓練業務的推動，與會主管也都提供了寶貴意見。員工訓練中心主任劉建良說明：因應公司化，員工訓

練中心已預為規劃未來 4 個分區員訓所之運作模式及期程，並於本年底完成細設規劃。另新生訓練採集中上課模式、講師部分可彈性採線上或實體授課，俾提升新生學習力及凝聚力。有關各處班主任，均已完成任務指派，中心並按月召開會議。另 111 年度內部講師評鑑，已遴聘 2 名外部專家學者分別辦理評鑑作業，評鑑成果總計 22 名合格，6 名不合格，合格率为 78.6%。各類行車人員訓練標準化教材部分，已完成 99 冊，將



▲局長與參加第 475 次局務會報一級主管合影



▲北投員訓中心餐廳舉行第 475 次局務會報

置放本局教育訓練管理系統 TMS 平台，統一管理運用，供同仁下載使用。局長裁示請各單位配合公司化及員工訓練中心推動計劃，務必達成目標。

會後全體主管進行校區巡禮及大合照，特別邀請臺灣鐵路工會代表，以及退休的前員工訓練中心主任（局內尊稱校長，包括黃民仁、陳瑞良、蔣東安，及現任專門委員林竣曜）回校參加，校區內特有的大廚房、溫泉浴場、圖書館、音樂教室等都勾起大家無比回憶。隨後進行簡單的午餐



▲員訓中心溫泉浴場（男湯區）

會（員工訓練中心馳名的 10 人桌、5 菜 1 湯 1 水果），為北投校區的輝煌歲月劃下完美句點。



▲局長、副局長、總工與歷任北投員訓中心校長餐敘



▲局長聽取各處業務推動檢討報告

臺鐵海線通車百週年慶祝活動

圖文：臺中運務段 陳美君

臺灣西部海濱縱貫鐵路於 1922 年完工通車，起迄站為竹南站與彰化站，皆屬臺中運務段轄管車站，因路線位置較為靠近臺灣西部的海岸，部分海線鐵道更可欣賞美麗的海景。為了能與臺中線（山線）做為區別，這條近海的鐵道稱之為「海線」。一直到現在，海線鐵路仍是居民生活與交通的重要建設，而海線鐵路沿途美麗的景緻，更是臺灣重要的資源。而海線通車百週年盛事，由「蒸汽火車國王」之稱的 DT668 蒸汽火車為活動揭開序幕。

2022 年 10 月 11 日上午 9 時由彰化站啟航



▲ DT668 行駛海線移動美景

行駛於景色綺麗的海線，回顧鐵道的黃金歲月，沿途停靠追分站、清水站、大甲站、日南站、通



▲立法院副院長蔡其昌、臺中市副市長令狐榮達、市議員楊典忠及臺中運務段段長蘇鎮霖等人合影



▲通霄車站購買紀念票人龍



▲白沙屯媽祖轎班勇士扛轎上月台



▲立法院副院長蔡其昌、臺中市副市長令狐榮達、觀光局長韓育琪、委員代表、市議員李文傑等人與臺鐵局主任秘書陳裕謀、臺中運務段段長蘇鎮霖出席大甲車站活動合影

霄站、白沙屯站、苑裡站，帶領大家感受海線鐵道的歷史風華和生活記憶。蒸汽火車所到之處，吸引眾多民眾爭相目睹，可見海線通車百週年魅力無窮且相當具有歷史意義。蒸汽火車沿線停靠的車站與當地市府攜手舉辦相關活動，一同為海線通車百週年喝采。

臺中運務段特地安排當日上午9點30分於大甲及通霄車站同時發行專屬本次慶典的紀念套票。前一日就有鐵道迷先來卡位，開賣前長長的人龍都是為了搶購紀念車票特地來排隊的，甚至還出動鐵路警察維持現場秩序，不到中午，2,000套的百週年紀念套票搶購一空，再次展現海線百週年的非凡意義。

車站前也與臺中市政府聯合舉辦「臺鐵海線百年慶祝活動」，安排了懷舊氛圍的表演及特色市集。立法院副院長蔡其昌、臺中市副市長令狐榮達，臺中市觀旅局長韓育琪、臺鐵局長杜微、主秘陳裕謀、臺中運務段段長蘇鎮霖及地區民代等一同出席與蒸汽火車國王合影留念。

參加活動的長官與貴賓為蒸汽火車鳴笛啟動，迴盪於月台的汽笛聲喚醒民眾對於百餘年鐵

道文化的感動情懷。立法院副院長蔡其昌、臺中市副市長令狐榮達、臺鐵局長杜微也戴上站長帽子手拿傳統火車搖鈴共同慶賀海線百週年盛事即將啟航。

隨後蒸汽火車停靠海線車站五寶之一的木造站房-日南站，車站特別於百週年活動舉辦封存已久的名片式車票特賣會，這種保有手感溫度的舊式車票更具收藏價值與回憶，吸引大批收藏者前往朝聖購買。

臺中市政府文化局同時安排專業老師進行海線古蹟巡禮導覽及街頭藝人表演，讓民眾深入瞭解車站故事及鐵道文學，共同推廣海線鐵路歷史文化。

蒸汽火車載著歷史的回憶前往通霄站，100年前海線鐵路通車典禮也是在通霄站舉辦，如今蒸汽火車在九天民俗技藝團響徹雲霄的鼓聲下駛進通霄站成為吸睛焦點，復刻當年DT668國王蒸汽火車的慶祝通車活動。白沙屯拱天宮媽祖也前來共襄盛舉，當天媽祖的粉紅超跑就停留在車站旁供民眾參拜祈福，吸引鐵道迷、媽祖粉絲爭相目睹。



▲苗栗縣長徐耀昌、文化觀光局長林彥甫偕同6縣市的副縣長、參議及局長等代表、臺鐵局副局長朱來順、文化部主秘陳登欽、立委陳超明、羅致政、白沙屯拱天宮管委會主委洪文華及通苑地區各級民代出席通霄車站活動合影

苗栗縣政府在車站及周邊策畫鐵道百年系列活動，苗栗縣長徐耀昌率同文化觀光局長林彥甫偕同另6縣市的副縣長、參議及局長等代表、臺鐵局副局長朱來順、文化部主秘陳登欽、立委陳超明、羅致政、白沙屯拱天宮管委會主委洪文華及通苑地區各級民代一同出席盛會。由郭芝苑音樂會作為開場表演，接著「串連中臺灣·鐵定最好玩」7縣市聯合行銷活動，並於海濱路封街舉辦特色市集園遊會，為海線鐵道串起文化、藝術、音樂、空間、景觀、傳統活動等具有海味的在地元素。

白沙屯媽祖在轎班勇士扛轎下走上月台，這是媽祖首次搭乘蒸汽火車祈福巡禮，從通霄到白沙屯站，在民眾簇擁下擠進專屬車廂，蒸汽火車三鳴汽笛同慶百週年。

在震天鼓聲歡慶下一同見證海線通車百週年的感動時刻，緩緩駛出月台前往白沙屯站，全台唯一媽祖守護的車站，媽祖文化協會於車站前方搭起布袋戲營造廟會熱鬧氣氛恭迎媽祖，白沙屯媽祖從蒸汽火車的專屬車廂離開後，眾多信徒護送著媽祖的粉紅超跑一起回宮。



▲立法院副院長蔡其昌、臺中市副市長令狐榮達與臺鐵局局長杜微、主秘陳裕謀等人大甲站搖鈴啟航

蒸汽火車聲頂著陣陣白煙「嘟、嘟、嘟」在鐵軌上馳騁，吸引眾多民眾爭相合影留念，車廂內的貴賓與沿路在鐵軌旁搶先捕捉珍貴鏡頭的民眾一樣雀躍。第一次搭乘蒸汽火車的小朋友們，睜大眼睛望著窗外難掩興奮的心情，車廂內每位半線工作室導覽人員用心的介紹海岸線風光及車站的故事，讓車上的貴賓不只有視覺上的享受，更能沉浸在專業的導覽中見證百年歷史縮影，藉由這次的百年慶典活動作為承先啟後的象徵，一起與海線邁入下一個百年盛事，共同感受海線的歲月軌跡、記錄車站的美好歷史。

臺北車站地標 經典再現 鳴笛啟程 TRA LDK58、LDR2201 3 月台與您見面

圖文：臺北車站 胡詠芝

臺北車站東二門前廣場所展示之 LDK58 蒸汽機車頭及 LDR2201 柴油客車及觀景臺，已於中秋節前夕整修完成，並於本年 9 月 8 日舉辦「LDK58 經典再現 鳴笛啟程」揭牌儀式活動，當日活動邀請本局臺北車站職場互助教保中心及鄰近車站的德星幼兒園共 80 位師生及家長參加，伴隨著 LDK58 的鳴笛聲，將老火車的昔日風華，重現在現場的大朋友、小朋友面前。

LDK58 是 1923 年日本車輛製造，運用於花東線軌之蒸汽機車，總重量 21.6 噸，牽引



▲站前 LDK58 蒸汽機車展示



▲臺北車站教保中心的幼童老師、家長大合照



▲ LDK58 蒸汽機車整修完成揭幕儀式



▲ 臺北車站教保中心師生聽取 LDK58 蒸汽機車導覽解說



▲ 臺北車站站長胡詠芝啟用致詞

5030Kg，使用中央緩衝連環聯結器，具有四動力軸及車側水箱裝置，為早期活躍於花東線的主力蒸汽機車。

LDR2201 柴油客車則是在民國 44 年，東部逐漸開發，東線機車運用，捉襟見肘，難以為繼。花管處為發展交通運輸營運之需，特別委請臺北機廠，仿照日本國鐵湘南車型打造車身，運回花蓮機廠裝配 200 馬力固敏式柴油引擎，民國 46 年 1 月 25 日完成第一輛 LDR2201，同年 4 月又陸續製造完成 LDR2202、2203、2204 共 4 輛柴油客車運輸旅客，惟當時民眾休閒旅遊風氣並不普及，主要以學生搭乘火車通學為主，故被稱為「學生仔車」，又因車身塗裝為下黃上白，當地人也以「黃皮仔車」稱呼。LDR2201 柴油客車，車身長 14.1 公尺、寬 2.68 公尺、高 3.09 公尺，車身皮重 17.9 噸，載重 4 噸，有 50 個座位，行駛於 0.762 公尺軌距，最高時速可達 70 公里。

民國 71 年 6 月花東線拓寬後停駛，連同 LDK58 蒸汽機車，LDH101 柴液機車及

LTPB1813 黃皮拖車，運往澎湖馬公贈予澎湖縣立文化中心展示，供遊客觀賞緬懷。

臺鐵為保存鐵道文化資產，於民國 88 年 10 月 21 日將 LDK58 蒸汽機車及 LDR2201 柴油客車從澎湖運回台灣，23 日運抵臺北機廠，民國 88 年 11 月 24 日正式開工修復。在退休前輩及現職員工努力之下，化腐朽為神奇終於修復完成。並於民國 89 年 6 月 8 日在臺北機廠舉行竣工典禮，次日鐵路節於臺北火車站東二門以嶄新的風貌亮相，隨後再運回臺北機廠內作靜態展示。

今後隨著整修工程完成，LDK58 蒸汽機車及 LDR2201 柴油客車以嶄新經典之樣貌，迎接臺北車站每一位旅客。每天早上 8 點到下午 6 點每個整點準時鳴笛，隨著鳴笛聲響，也象徵著我們每個人以新姿態展開人生旅程。相信接下來東二門的 3 $\frac{1}{2}$ 月台一定會吸引更多的大小朋友駐足拍照或打卡，甚至是約定見面的定點，期待每一位朋友找機會來 3 $\frac{1}{2}$ 月台見證經典。

藝術輕軌，淡海輕軌綠山線

圖文：企劃處 洪韶志

位 在新北市，有歷史文化古城之稱的淡水，於 107 年開行北臺灣第一條輕軌捷運系統 - 淡海輕軌，有別於國內其他捷運車站各別設置不同主題的公共藝術，淡海輕軌綠山線由享譽國內外的臺灣藝術家幾米，為全線 11 座車站量身打造國內首創的藝術輕軌，搭配《閉上眼睛一下下》繪本，由繪本主角小女孩帶著遊客展開一段充滿幻想的輕軌旅程。

淡海輕軌綠山線 11 座車站都有藝術家幾米淘盡心思設計的立體特色雕塑作品或是藝術玻璃，故事的主角小女孩，從首站紅樹林站帽子樹下許願開始，引領著旅客展開旅程，沿線各站的大動物系列以不同姿態出現，認真地在月台上溫柔的邀請，讓候車的旅客可以倚靠歇息或是給上一個大擁抱，讓車站內的銅雕不再是冰冷的作品，拉近了與遊客之間的距離。整條



▲淡海輕軌紅樹林站月台，帽子樹下祈禱的小女孩



▲淡海輕軌幾米彩繪列車



▲淡海輕軌濱海沙崙站月台公共藝術雕塑



▲淡海輕軌車廂內公共藝術雕塑

公共藝術輕軌，不僅充滿奇幻和想像，更融入淡水在地的自然風情，包含遠眺觀音山、梯田、暮色等等元素，遊客搭著輕軌經過每一座車站，欣賞著月台上幾米公共藝術作品，就像是身歷其境地讀完繪本中的故事，帶領遊客深入探索淡水的魅力。走一趟淡海輕軌綠山線，欣賞月台上佇立的銅雕藝術作品、多彩玻璃及特色候車椅，細細體會繪本貼近人心的故事，為平凡的輕軌旅程增添許多趣味性，淡海輕軌營運單位新北捷運公司也別具巧思配合公共藝術主題，在列車上披上了主題彩繪，車廂內座位上更安置了主題小女孩的立體雕塑，將繪本故事拉近了與搭乘輕軌乘客的距離；車站的資訊看板、指標和站名立牌也以點綴的方式把繪本的主題人物和動物帶入了車站中，展現其經營上的用心，適合同仁、民眾攜家帶眷一同前往搭乘欣賞。

除了綠山線 11 座車站（V01-V11 站），淡海輕軌目前營運路線還包含通往漁人碼頭的藍海線（V26-V28 站），兩條路線營運里程總長為 9.55

公里，營運車站共有 14 座，採簡易無人車站形式，搭配開放式的無閘門設計，搭乘的旅客需主動購票或刷卡（電子票證、行動支付和電子支付皆可使用），新北捷運公司更不定期推出特色主題一日票，方便遊客站站體驗搭乘。不妨找個風和日麗的好天氣來一趟藝術、文化的深度之旅，體驗充滿奇幻的幾米創作，細細品嚐公共藝術的魅力。



▲月台上路線指示立牌，搭配無違和的微笑小女孩



▲淡海輕軌淡金北新站月台，公共藝術座椅



▲月台上無閘門開放式的設計，進出站靠乘客自律刷卡

推動臺鐵美學復興與創生

圖文：專案工程處 陳周輿

成立美學設計小組，推動臺鐵美學復興

2018年10月21日普悠瑪事故後，臺鐵員工士氣跌落谷底。為了提振士氣2019年2月21日臺鐵推出8千萬改造完成之觀光列車，期待獲得社會大眾之肯定，沒想到改造的環島之星，竟是臺鐵美學被批評最多的一刻，不僅未如預期受到社會大眾肯定，反而引起來自各界及新聞媒體的負評，包括：臺鐵醜到全國都有感、臺鐵美學正常發揮…等。

痛定思痛之後，臺鐵找到當時在媒體罵得最兇的專家學者，邀請及徵求他們的同意，同時開創政府機關先例，與臺鐵內部主管同仁，組成美學設計諮詢審議小組。這群專家學者涵蓋建築設計、創意設計、都市美學、景觀設計、策展、時尚設計、科技藝術、觀光旅遊、品牌行銷、故事行銷、鐵道文化、大眾傳播等不同專業領域，讓美學小組成為臺鐵推動美學復興的智庫。

過了兩年的時間，美學小組朝向第二代前進，臺鐵也相繼找來三位新成員，都是在業界赫赫有名的專家學者，有文化大學景觀所長暨系主任郭瓊瑩、前奧美集團大中華區副董事長莊淑芬，以及榮獲法國國際海報沙龍展設計大獎的台藝大創意產業設計研究所教授陳俊良，讓美學小組的執行方向也越來越多元化。



▲美學設計小組成立會議（簡均翰提供）



▲臺鐵美學小組成員

從破窗效應到小花理論

歷經百年的臺鐵，系統設備老舊，加上中間 8 年停止進用員工的空窗期，造成技術斷層，如同破窗效應，部分問題未能及時修補，逐漸造成整體的頹敗失序。臺鐵往日榮耀不再，同仁士氣低落之際，希望能透過美學小組在美學設計的導入，為臺鐵重新提振士氣與找回過去榮譽感的驅動力。藉由小花理論，先找到小花，讓內部同仁及大眾看見，升起信心，再擴及整個系統環境。

對於工程、機械出身的臺鐵人而言，安全是首要考量，美學則相對是另一門學問。因此，與其談美學談得口沫橫飛，不如真正做出一件成果，也是為了展現臺鐵的決心與改變，並透過成果來讓大眾親眼見證。

第一代成果中，有鳴日號、EMU900 型通勤電聯車以及 EMU3000 型城際電聯車三個重要車輛的成果，三輛車都具有各自不同的任務以及特色，來對應旅客們不同的需求，同時加入了美

學，讓車體內外更加簡潔美觀，讓旅客在搭乘上在視覺跟體感上都能重獲舒適。

鳴日號觀光列車

以秋天的風為主題，強調人、車、環境一體的移動之美，臺鐵、製造商 - 臺車、設計師三個團隊人員及美學小組的指導，歷經無數夜晚挑燈夜戰，建立彼此信任、尊重，透過協力合作利用舊型莒光號改造完成，鳴日號也因此獲得 2020 日本 Good Design Award 設計大獎肯定。為提供舒適的用餐空間、完善的烹飪空間及重現早期臺鐵餐車服務的風華，本局接續著手打造「鳴日廚房」，增設鳴日號備餐車及用餐車，由附業營運中心主導餐車的營運設備確認，機務處結合設計及施工廠商規劃製作，以營運需求、設計及施工三方共同協力討論召開多次會議，並藉由美學委員參與提供意見，推出移動的五星美食饗宴，獲得社會各界高度肯定與好評，也是目前國內唯一以高端服務定位之鐵道觀光列車。



▲鳴日號內裝設計（黃煌榮 提供）



▲鳴日號內裝設計（黃煌榮 提供）



▲鳴日號觀光列車（林佳燕 提供）

EMU900 型通勤電聯車

以「微笑、幸福」為理念，以 Smiling Welcome 作為發想，現代感十足的車頭造型，搭配綠色腰帶勾勒微笑線型，展現與民眾同行親切幸福的意念。由臺鐵、韓商 ROTEM、法國 MBD 工業設計團隊共同協力合作並導入減法美學設計完成，也被稱為最美區間電聯車。



▲ EMU900 型通勤電聯車停靠月台 (陳彥儒 提供)



▲ EMU900 型通勤電聯車 (陳彥儒 提供)

EMU3000 型城際電聯車

以「打造一列享譽世界的特快列車」為目標，同時以「Silent Flow- 靜謐的移動」為概念，如在白紙上劃過一筆曼妙曲線，極簡卻能表現出流暢、寧靜的簡約美感，呼應了現代臺灣所具有的靜謐、留白和溫柔的印象。改變傳統設計模式，轉變為日立公司、臺鐵及美學小組共同協力合作模式，並透過策展方式與民眾對話交流，並獲得 2021 日本 Good Design Award 世界百大 (World Best) 的高度肯定，隔年 2022 年榮獲德國 IF 設計大獎肯定，並在 2021 年 12 月 26 日首航車廂



▲ EMU3000 型城際電聯車 (陳彥儒 提供)



▲ EMU3000 型城際電聯車獲日本 Good Design Award 設計大獎 (陳彥儒 提供)

後段舉辦美學沙龍活動，與美學設計界裡的各個委員、先進們交流，同時讓大眾看見臺鐵在美學上的不一樣。第二代為正在進行式，然而也是有不少已經完成的成果，以臺鐵便當品牌整合、新竹及嘉義車站減法美學為例，這些成果展現讓臺鐵朝向更加多元的發展，除了車輛美學，車站、企業形象、媒體行銷及產品開發的美學也同樣重要。



▲ 局長杜微、副局長馮輝昇與美學委員合影 (簡均翰 提供)

台鐵便當品牌整合

蒐集臺鐵文獻與彙整國內外品牌發展趨勢，並參考光華號列車的造型與經典印象，將民眾最熟悉的百年識別「工字軌」，化為便當本舖品牌發展的記憶軌跡，連結每一個世代內心「移動中的風味記憶」，使用不鏽鋼材質波浪外觀，融入車站建築意象，勾勒出經典永續之品牌形象，改善服務流程與提升旅客購買便利性，同時更新模組效益策略，導入CI識別系統「台鐵便當 TR Bento」，讓整體店面達成「雙開店面，分散排隊人龍」、「人體工學，員工使用便利」、「清新店面，增加購買慾望」三個目標。



▲嘉義車站便當本舖（臺灣設計研究院提供）

新竹車站減法美學

新竹車站被列為國定古蹟，車站美化遵循文資法相關規定對古蹟主體進行改善，運用空間減法減去繁雜線條，以光帶來明亮，延伸寬闊視野，彰顯車站美感，重現歷史風華，也讓車站內部更加寬廣舒適。



▲嘉義車站候車大廳（臺灣設計研究院提供）

嘉義車站減法美學

嘉義車站配合 110 年 12 月 23 日至 111 年 1 月 2 日的「臺灣設計展」，攜手臺灣設計研究院針對嘉義火車站進行微改造計畫，透過減法美學將場地、指標、燈光、管線、賣場合便當本舖及月台候車區進行整合，考量古蹟建築與嘉義站未來高架化，老建築未來再利用前的過渡期間，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，提升了旅運功能、企業形象，且襯托出古蹟原始風貌，燃起社會大眾對臺鐵美學復興的火花與期待。

美學設計重視細節，強調安全

少數人對於臺鐵推動美學設計存有偏見，認為美學設計僅重視外觀而不重視安全、功能，事實上，臺鐵在推動美學設計過程中，更強調以人為本，重視安全要求與實用功能，藉由設計細節的反覆測試檢討，確保最終設計結果，不僅符合安全規格要求以及使用者實際需求，更具備整體視覺、觸覺的美感。透過美學設計之導入也讓同仁更重視細節以及跨部門間的協力合作，並將重視細節的精神逐步帶入現有檢修作業中。最終是要內化到每個員工心中，深植在每個同仁的價值思維裡。

從美學復興邁向創生

因疫情影響，讓國內鐵道旅遊受惠，交通工具開始變成旅遊的樂趣重點，遊客不會介意多花點時間才抵達目的地，配合鐵道旅遊的發展趨勢，慢速、特色列車、支線列車、鐵道文化將成為臺鐵無可取代的利基。

不僅是觀光車隊鳴日號、鳴日廚房、藍皮解憂號、EMU3000 特仕車等特色列車的發表、未來還有山嵐、海風號、電力、柴電機車頭、支線列車，臺鐵已逐漸向社會大眾展現，百年老店也能創新突破，「經典」是經得起時間考驗，無論什麼時候提出來都是經典，這才是未來，不要過



▲嘉義車站 (本埠 | 蔡嘉豪建築師事務所 提供)

於追求創新設計，反而遺失成就經典機會。目前第二代也逐漸延伸並朝向美學復興多元發展，在車站減法美學上，就車站標語、環境、相關設備等進行現勘，提出改善建議，並進一步結合移動風景、移動美食與移動服務，帶給所有旅客與同仁一趟深度體驗與感動之旅，帶動鐵道觀光旅遊的加值發展。

臺鐵推動美學復興為何能成功獲得社會大眾普遍的肯定，原因有很多，包括美學小組的成立、協力合作模式的建立、採購作業的突破、會議型態的改變等等，最重要的因素就如 IBA 公司



▲嘉義車站候車大廳 (本埠 | 蔡嘉豪建築師事務所 提供)

董事長 Karl Ganser 說過的一句話：「We must change people with people」，推動過程花費較多的時間與所有參與者進行溝通協調，取得認同與支持，當所有人共識方向逐漸形成一致時，將更能加速達成目標與發揮整體效益。

最後，最重要的是推動過程中必須掌握及維持 TRA 三要素：信任 Trust、尊重 Respect 及合作協力 Associate，日後美學小組也會以三要素為核心，持續把臺鐵與美學結合，讓臺鐵這一百年大樹持續茁壯。



▲ EMU3000 型城際電聯車

臺鐵商務車廂營運初探

文：主計室 吳慧婷、顧仲航

臺鐵為提升服務品質，引進新款自強號 EMU3000 型城際列車，於 110 年 12 月 29 日始加入營運，其中一節設為商務車廂，備有 USB 插槽及 110V 充電插座，並提供免費 Wi-Fi 等服務，定名為「騰雲座艙」。營運初期每天開行 6 列次，平均每日每商務車廂搭乘旅次及客座利用率各在 33 人次及 70% 以上，111 年 3 月 29 日改點後增至 14 列次，惟受 COVID-19 本土疫情升溫影響，4 月旅次及客座利用率均下滑至 27 人次及 65%，5 月更減至 19 人次及 50%，而隨疫情趨緩，於 6 月 29 日改點且每天增為 24 列次，其旅次及客座利用率逐月回升至 8 月 34 人次及 73%。

臺鐵商務車廂營運概況



就車次別觀察，除順行 256 次、228 次及逆行 203 次、385 次之商務車廂客座利用率較低外，其餘車次均逾 60%，相較臺鐵整體客座利用率約 45% 為高。其中最低三位為 256 次 (11%)、203 次 (13%) 及 385 次 (40%)，均因開行時段不佳致利用率甚低；228 次 (58%) 則是因停靠站過多，致旅客偏好選擇時段相近且停站較少之 426 次；另順行 408 次、324 次、426 次及逆行 421 次、415 次之商務車廂客座利用率逾 80% 均因開行時段較符合一般民眾生活作息時間。



註：資料時間為 110 年 12 月至 111 年 8 月。

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10月底止，請領總人次共9,759人，申領總金額達273,944,948元，有關各項目申領情形如下表：

臺鐵路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10月底

項目	標準	人數	總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	701	28,202,650
生育獎助金	二個月薪額	142	2,313,706
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550元	926	144,504,250
	子女：92,730元	15	
子女教育助學金	國小及國中：500元	8	98,924,342
	高職：3,200元	48	
	高中：3,800元	627	
	五專前三年：7,700元	21	
	五專後二年及二專：10,000元	285	
	大學及獨立學院：13,600元	6,986	
總計		9,759	273,944,948

