

通力合作 展現臺灣鐵路真精神

圖文：葉宇倩

為復興保存鐵道文化工作，一大群隸屬於國家鐵道博物館籌備處鐵道文史工作者，正在臺北市市民大道旁原臺北機廠的基地內，無比用心努力恢復往日鐵道榮光，藉由廠房整修、軌道重設、車輛復原、文史考證等等方式，陸續復原舊臺北機廠及臺鐵車輛原貌，準備未來國家鐵道博物館開幕時，能忠實呈現臺灣鐵路真精神。



▲鐵博館洪致文主任向本局杜微局長介紹 DC32751 號觀光號餐車



▲鐵博館洪致文主任與本局杜微局長、時任運務處張錦松處長、臺鐵文化志工隊俞秋苓隊長等人餐車上一起欣賞美食仿真模型



▲本局杜微局長聽取鐵博館人員 853 系寢台電車介紹



▲鐵博館洪致文主任向本局杜微局長導覽介紹寢台電車臥鋪



▲鐵博館洪致文主任向本局杜微局長介紹 WICKHAM38 工程貴賓車

本局杜微局長 110 年 6 月 23 日下午在運務處張錦松處長、臺鐵文化志工隊俞秋苓隊長及文資科翁惠平科長的陪同下，親赴鐵博館籌備處拜會，蒙洪致文主任及鄭銘彰簡任秘書接見並親自導覽，參觀了修復後的 DC32751 號觀光號餐車、R20 型 (R24) 柴電機車、WICKHAM 38 工程貴賓車、以及由日本來的 583 系寢台電車等多輛文化珍寶。局長也巡視了未來的主展場（組立工場）

等區域，對於鐵博館發揚文史的努力持高度讚許及肯定。

局長表示，未來臺鐵局將全力配合文化部，對臺灣鐵路歷史文化的保存發揚，盡最大心力。臺鐵局和鐵博館聯手，必然能發揮最大的力量，未來更可藉由鐵道主題特色觀光，和鐵博館共同開創無限未來，請大家拭目以待。



▲鐵博館洪致文主任向本局杜微局長導覽說明 R24 復舊機車頭過程



▲DC32751 觀光號餐車內裝

轉型改革溝通說明會紀實

圖、文：郭冠宏、邱億林

一、轉型說明會四大要點：

- (一) 改革與轉型溝通，凝聚共識：交通部與臺鐵局將持續與臺鐵員工溝通，落實安全、安定、轉型永續經營的改革方針。
- (二) 確保員工權利，未來改制較為彈性的經營體制，特過訂定相關字法，以求適才適所，快速增補優秀人才。
- (三) 資產與營運分立，永續經營：臺鐵局轉型模式經財務分析及法制評估，以朝持有車輛及具開發效益資產之模式，才能賦予臺鐵公司經營與用人彈性，預估臺鐵公司於116年可轉虧為盈，落實公司永續經營。
- (四) 建設與服務分責，提升安全：政府負責建設與重置更新，臺鐵公司專心於營運與開發，可有效提升行車安全、服務品質及效能。

二、整體規劃期程



三、公司設置條例：

臺鐵公司設置條例(草案)重點摘要(溝通修正中)	
1 組織	1.1 本公司組織由交通部核定之。 1.2 本公司組織由交通部核定之。
2 營運	2.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 2.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
3 資產	3.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 3.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
4 債務	4.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 4.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
5 身分	5.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 5.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
6 保障	6.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 6.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
7 建設	7.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 7.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
8 專業	8.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 8.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
9 補貼	9.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 9.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。
10 稅捐	10.1 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。 10.2 本公司應以提供安全、準時、舒適之鐵路運輸服務為宗旨。

四、如何辦理說明會

- 說明 DM -



五、如何辦理說明會

會議使用檔案，110年6月24日上傳至本局EIP網站「臺鐵轉型改革溝通專區」(隨時更新)提供同仁下載閱覽

六、辦理情形紀實

以上圖片來源：臺灣鐵路管理局

以上詳細內容請參閱局內EIP網站，轉型改革專區。

防汛準備 絕無鬆懈

圖文：運務處 葉宇倩

在都會區域內有諸多地下化路段，乾早期過後，這些地下隧道的防汛準備就變得十分重要，本局隧道供電、通風、照明、排抽水以及逃生通道，平時必須運作正常，並巡檢監控，辦理實地演習演練，泛汛時才能發揮功能，有效防護隧道內列車及車站的安全。

杜微局長於 110 年 6 月 8 日特別巡視綜合調度所，抽檢防汛準備工作是否落實，在吳榮欽所長陪同下，實地了解調度所內辦理防汛工作的情形。



▲吳榮欽所長說明指紋式改人臉辨識管制門鎖功能



▲局長檢視調度總所防疫設備



▲局長視察工務台軌道通道通風監控設備



▲局長視察工務台軌道通道防洪監控設備

先經過門禁管制進入調度所，所內為防疫已不用指紋式門鎖，改以人臉辨識管制，兼具實聯制登記的功能，進門旁放有非所內人員補登的紀錄簿和酒精噴劑，而調度員也須接受體溫測量及酒測後才能值勤，調度所不但管制門禁，還規劃分艙分流措施，入所出所動線分離，避免人員交叉接觸，此外在所內亦用塑膠簾有效區隔空間落

實分艙。

局長並到工務台視察同仁，了解利用電腦設備進行監控的情形，對同仁堅守崗位維護隧道安全表示肯定，局長特別指示防汛及隧道防洪應該定期辦理演習，結合鐵路警察、消防隊、防災中心、高鐵公司等共管單位，維持最佳的維安狀態。

臺北地下化區間防汛及閘門啓閉操演

臺北工務段八堵分駐所及南港道班車 110 年 6 月 9 日凌晨 1 點，在南港站北端隧道入口辦理西正綫防洪閘門啓閉操演，杜微局長由時任工務處橋隧科王立德科長、臺北工務段丁副段長等人陪同赴現場巡視，局長看到大家熟練的操作，在 15 分鐘內就把沈重的閘門完成水密非常讚賞，在現場也特別感謝了工務同仁的辛勞及付出。

局長表示，臺鐵營運首重安全，現場各種施工養護不只是保障行車安全，同仁在施作時也要注意本身安全，要恪遵各項 SOP 及規定。並提到今天剛好是 6 月 9 日鐵路節，時值疫情期間，本局沒有舉辦特別慶祝活動，但看到工務同仁把握時機加強操演及養路，頂著漆黑的夜空，努力不懈，深覺臺鐵一定可以不斷進步提升，繼續引領臺灣軌道邁入下一個全新時代。



▲局長檢視防洪準備的砂包



▲局長勉勵現場工作人員

加強產學交流合作，提升臺鐵維修技術

圖文：電務處 周祖德

臺鐵車輛及行車系統設備老舊多樣繁雜難以維修，往往必須借重現場同仁維修技術與能量，始得將設備維持在良好狀態，此點對於維持行車安全至關重要，在軌道技術日新月異的當下，解決技術人力面臨斷層危機，提升維修技術為必然性關鍵目標。

杜微局長於 110 年 6 月 22 日下午與馮輝昇副局長，在機務處陳詩本、電務處周祖德處長等人陪同下，特別安排至國立高雄科技大學第一校區之鐵道技術中心參訪，承蒙中心主任張簡嘉壬老師親自接待，於參訪過程中詳細介紹各項實驗



▲張簡嘉壬主任介紹繼電連鎖系統配線



▲杜微局長、馮輝昇副局長、電務處周祖德處長、機務處陳詩本處長與鐵道技術中心張簡嘉壬主任合影



▲杜微局長、馮輝昇副局長與張簡嘉王主任討論新研發 ATP 卡版功能



▲張簡嘉王主任介紹實驗室之檢測項目



▲張簡嘉王主任介紹鋼軌裂縫快篩系統

場所、驗證設備等軟硬體設施，並針對目前與鐵道業界（臺鐵、捷運及高鐵領域）各項合作研發項目做了詳細介紹說明。

參訪後局長表示，特別感謝高科大及鐵道技術中心的協助，臺鐵先前委託修復車輛及號誌設備之電子卡版，使用成效相當良好，解決了零組件消失性商源的困擾，未來臺鐵局各單位將擴大針對 5G 發展運用、系統設備改善、維修備品技術自主與國產化、員工教育訓練、邊坡及軌道檢測等項目，希與鐵道技術中心加強交流與合作，以全面提升臺鐵之維修技術能量，確保行車安全。



▲杜微局長、馮輝昇副局長與鐵道技術中心張簡嘉王主任合影

防疫期間 資訊中心精進資安業務

圖文：資訊中心 彭顯富

本局資訊中心於防疫期間持續精進與優化各個資訊系統，確保票務網路連線品質，落實資安防護，提供民眾及局內從業人員優質與安全的資訊服務。

杜微局長於 110 年 6 月 17 日由劉傳彥主任及陳國華高級分析師陪同，巡視資訊中心，局長詳細詢問中心運管現況、第四代票務運系統運作、Netinsight 監控各站網路連通系統、Cacti 網路流量監控與系統維運團隊的工作情形，也實地



▲四代票務運系統運作



▲局長了解各列車售票狀況



▲杜微局長由劉傳彥主任陪同視察電腦教室



▲第四代票務系統自動售票機

察看了電腦教室及各辦公室的防疫情形。局長期勉資訊中心團隊務必做好各系統不中斷服務與強化資訊安全，並積極推動「臺鐵智慧鐵道 IoT 平台」的規劃與建置，以優化業務執行之效率與支援決策參考，達到全局前瞻智慧化管理的目標。

對於資訊中心維護資安及運作局內 76 個系統的努力，局長也表示高度肯定外，同時關心員工疫情期間工作多注意自己健康，減少外出與避免群聚。



▲資訊中心廠商駐點值班室



▲杜微局長由劉傳彥主任等人陪同視察局伺服器運作情形

南迴線北勢溪橋軌道切換紀實

圖：鐵道局南工處 文：編輯部

鐵道局南工處辦理潮州枋寮段北勢溪橋橋梁改建工程，於110年4月24日跨25日夜間軌道切換、更換新橋施工，期間鐵路部分列車停駛或截短行駛，或以公路接駁替代，計影響有22列次。

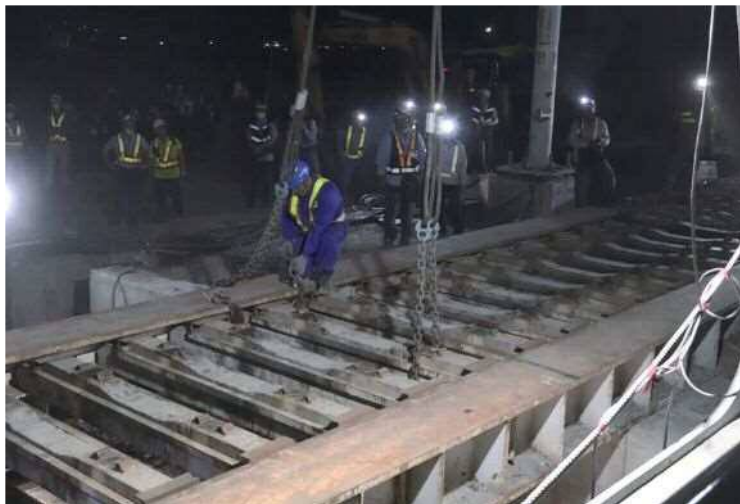
北勢溪橋位於枋寮站北端，原舊橋長度約50m(有3座橋墩、4跨鋼橋)，切換施工先由怪手在河床上打除部分舊墩柱。而新建鋼橋跨距為76公尺總重量(含軌道及相關設備)約2,100公噸，新鋼橋除提高梁底，增加通洪斷面外，更提升橋梁承載能力及耐久性，增加路線行車安全性。因受施工區域及枋寮站股道配置之線形限制，新橋改採用側推工法，首次運用於國內鐵路橋樑改建工程(設置引道和就地組立橋樑費用1.1億)。於營運軌道旁之北勢溪河床上，架設臨時鋼構便橋及暫撐座，鋼便橋做為運輸動線及材料堆置，再將鋼構件吊裝於暫撐座上組立完



▲電車線拆除作業



▲電車線架設施作



▲舊北勢溪橋拆除吊運作業

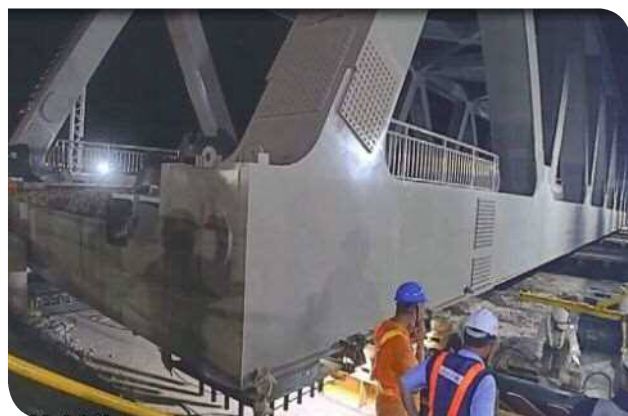


▲橋台結構物拆除作業

成。減少傳統工法須設置臨時軌改建方式(租地拆遷補償、土建及軌道、機機系統等費用3.6億元)，施工方式能縮減一半工期節省臨時軌設置經費。

切換當夜18時30分於枋寮-加祿站間路線先辦理斷電封閉，南工處施工團隊在18時40分完成動前教育講習後，電務施工電力維修車先進場拆除軌道電車線及臨時電桿號誌後、工務亦進場拆除舊軌道、鋼橋吊離、橋臺及橋墩敲除等設施。再將置於西線上新建組立桁架鋼橋側推安裝於東線定位安裝，24日夜間20時23分施工團隊開始利用油壓側推新橋至東線上，於25日凌晨

晨1時30分推移至東線組裝完成，經工務及電務進行軌道銜接鋪設、號誌設備復舊、電車線架設及試運轉等作業。最後於25日6時25分測試列車通過啟用。



▲新北勢溪橋側推施作



▲測試列車通過

部長視察臺北車站 防疫「簡訊實聯制」導入狀況

圖文：交通部

行政院唐鳳政務委員 110 年 5 月 19 日上午宣布開發「簡訊實聯制」，交通部導入高鐵、臺鐵、國道客運、捷運、公車、計程車等公共運輸。交通部王國材部長下午隨即視察臺北車站「簡訊實聯制」的建置進度，並親自操作測試。王部長指出，隨科技發展讓實聯制導入公共運輸變得比較容易，公共運輸 QR 實聯建置，高鐵已完成全部 12 個車站，臺鐵已完成臺北、臺中、高雄、花蓮四個特等站，20 日完成所有其它車站。其它國道客運、公路客運、捷運、市區公車在 5 月 23 日前建置好，計程車在 5 月 26 日前完成。

國內疫情升溫，全國進入第 3 級疫情警戒，交通部王國材部長於下午，在遵循中央流行疫情指揮中心規定，室內集會不得聚集 5 人的原則下簡化隨行人員，在臺鐵局長杜微、高鐵總經理鄭光遠的陪同下，前往臺北車站視察臺鐵、高鐵及車站商場各項防疫工作。

王部長陸續巡視二樓商場、臺鐵售票大廳及剪票口與月臺、以及高鐵售票區及剪票口與月臺等不同場所，確認臺北車站二樓商場是否依指揮中心指示，落實民眾體溫量測、配戴口罩、清潔消毒、



▲王國材部長巡視微風廣場店家



▲王國材部長巡視臺北站售票亭



▲王國材部長巡視臺鐵 QR-code 導入使用情形

餐廳內用實名制、鼓勵外帶與控制人流等措施，以及臺、高鐵是否落實執行出入口管制、民眾體溫量測、配戴口罩、清潔消毒、禁止民眾於付費區內飲食、臺鐵城際列車與高鐵列車不售站票等防疫措施，讓在疫情期間仍須堅守工作崗位及必須外出之民眾，能安心使用大眾運輸。

此外，王部長也特別關心「簡訊實聯制」導入雙鐵的進度，並且親自前往臺鐵與高鐵的入口閘門處，聽取辦理進度，也親自掃描 QR CODE 操作與測試。

王部長指出，搭乘雙鐵都會要求乘客必須落實實聯制，雖然目前並沒有罰則，但民眾的配合度都很高，雙鐵也會安排工作同仁，在閘門處指導民眾。在國道客運部分，包括市府、臺北、板



▲王國材部長巡視高鐵民眾購票情形

橋與南港轉運站，均將完成建置。

交通部指出，在此疫情嚴峻期間，請遵照指揮中心及地方政府規定，儘量減少不必要外出，如仍有外出搭乘大眾運輸需要，交通部已要求各大眾運輸運具落實防疫措施，務必使民眾安心搭乘。



▲王國材部長測試掃描微風廣場店家 QR-code 功能

因應疫情臺鐵局再加強防疫措施

圖文：營運安全處 黃國榮

本局配合中央流行疫情指揮中心及交通部指示，針對列車飲食限制、車站大廳等公共區域管理、對號列車不發售站票，及場站、列車消毒等面向再加強防疫措施。

即日起乘客在列車上(觀光列車除外)禁止飲食，若因生理需求須喝水、服藥、哺乳，應於食用完畢後儘速佩戴口罩。另因應禁止車上飲食措施，全面暫停各列車上(觀光列車除外)臺鐵便當、推車飲料、食品及普悠瑪列車上自動販賣機等各項販售服務，同時停辦乘客票訂或電話訂購便當服務。此外，亦同步撤除普悠瑪列車上椅背網袋內之「靚道」雜誌。

此外，各車站大廳自即日起暫停或延期租借，並停止辦理各項活動；本局亦要求車站商場，落實「用餐實聯制」，並加強環境清潔消毒。公共用餐區之桌椅間距需保持社交距離，餐桌需設置阻隔板及張貼保持距離警語，各商店門口亦需標示排隊地標。並不定時派員至現場稽查，督導商場確實執行相關規定。



▲北車各商家提供 QR-code 實聯制系統



▲清潔公司進行北車大廳消毒清掃



▲旅客搭乘列車均需配戴口罩

自 110 年 5 月 15 日起，長途對號列車一律不發售站票。至於短途通勤旅客使用電子票證（平均搭乘里程為 26 公里）及定期票則維持現行使用規則，但嚴格禁止搭乘長途普悠瑪、太魯閣、觀光列車及團體列車等城際列車，本局將視疫情發展及中央流行疫情指揮中心、交通部指示加強人流管制。

在場站及列車消毒面，除每日至少 1 次對站體設施進行全面消毒工作外，各車站一般消毒（對旅客密集接觸區域及設備、廁所等進行擦拭）次數均予以加倍提升，且尖峰時段將派員常駐加強消毒。有關列車清潔消毒，每日至少清潔消毒 1 次，每月 4 次進行全面深化消毒車廂。如有疑似患者搭乘之列車將立即下線並全面消毒。

本局呼籲民眾防疫期間進入場站務必佩戴口罩，搭乘列車時並配合測量體溫、戴口罩及遵守飲食相關規定，以共同保障旅客健康並落實公共運輸責任。



▲臺鐵局內部分流分館設置



▲旅客進微風廣場二樓商家 QR-code 實聯制掃描

淺談車站防疫實聯制

圖文：嘉義站 蔡欣儒

因應近期新冠肺炎疫情逐漸嚴峻，本土確診病例數攀升，全國防疫等級提升為三級警戒，各類洽公機關及營業場所加強實聯制，採用手寫或手機掃碼兩者並行，臺鐵、高鐵及國道客運配合加入「簡訊實聯制」的行列，用以記錄民眾移動軌跡。

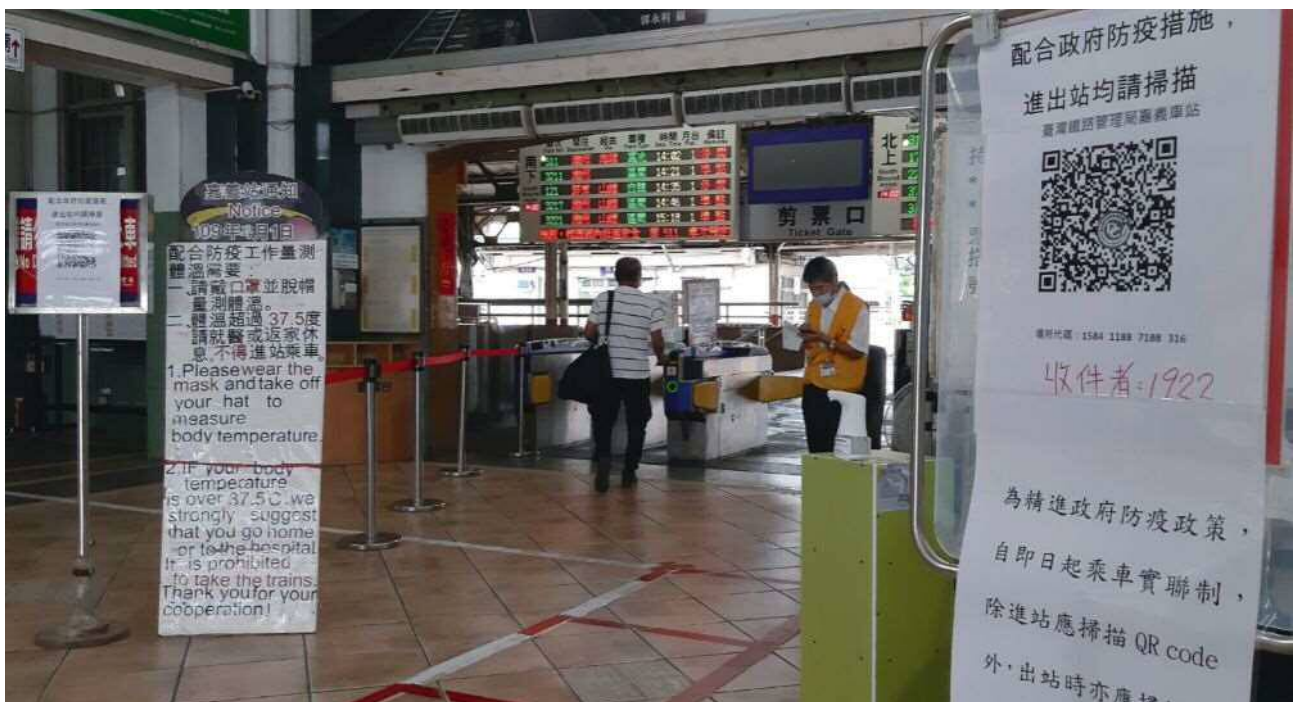
車站實聯制怎麼做

除了手寫紙本留下乘車資訊，可使用官方推行的簡訊實聯制，經由三種方式：

- 掃描各車站出入口的 QR Code，按下連結或分享（此部分會因各廠牌手機或掃碼 app 不同，操作略有差異），發送簡訊到 1922。
- 使用 LINE 疾管家官方頻道附加功能「實聯制掃碼」，掃描車站 QR Code，按下連結，發送簡訊到 1922。



▲搭車旅客上下列車均需配戴口罩



▲車站 QR-code 實聯制進站掃描



▲車站手寫乘車登記表與防疫酒精

- 若是沒有照相功能的手機(非智慧型手機)，直接打開簡訊功能，收件人輸入 1922，訊息欄位輸入店家碼後發送簡訊。

實聯制實施有原則

實聯制的主要用意，是當有需要疫調時，可以馬上聯繫曾經出入該場所的人，然而各場所的特性不同，宜保留彈性：

- 告知蒐集場所名稱。
- 將相關重要事項公告於明顯處所，並藉由 QR Code 或網址連結提供詳細說明資訊。
- 採用紙本或電子蒐集，若使用電子方式須採取資訊安全防護措施。
- 蒐集資料符合最小侵害原則，如：只留下姓名、電話號碼。
- 蒐集乃為防疫目的，不能用來作為行銷名單或相關用途。
- 資料保存時間為 28 天，到期後應主動銷毀或刪除，並保留執行銷毀或刪除的軌跡紀錄。

旅客使用實聯制應注意事項

店家的 QR Code 遭更換：近期新聞報導，不肖人士更換假的 QR Code，使民眾誤掃傳送到高額付費的不明號碼，導致荷包大失血，對此警政署 165 反詐騙強調，在掃碼傳送簡訊時，須檢查手機顯示傳送的號碼是否為「1922」，才不會受騙上當。

個人資料外洩：有民眾表示朋友去看診留



▲旅客進站手機 QR-code 掃描

下實聯制資訊後，卻遭該診所人員私下搭訕，讓人心生恐懼，造成困擾，建議使用簡訊實聯制，簡訊紀錄只會存在個人手機，店家端不會收到個資，可避免個資外洩問題，除非有疫調或政府相關統計需求才會被使用。

實聯制與實名制有差別

曾有民眾好奇：「實聯制為何不直接掃描身分證條碼就好？」、「若在場所出入口放身分證識讀機最快，為何還要去下載 App？」，比較兩者差異，雖然皆在保存 28 日後，會自動銷毀個資，但實名制除了蒐集姓名外，會留下其他如身分證字號、生日、地址等敏感資料，而實聯制只留下電話，僅能夠實際聯絡到該對象，相對保障個人隱私。

目前搭乘大眾運輸皆需落實「簡訊實聯制」，惟尚採「自願制」而未有罰則，除非疫情愈發嚴峻，否則不會強制使用實聯制，另為了減少病毒傳染機率，雙鐵及客運等站場禁止飲食，自 5 月 15 日起，臺鐵城際列車禁售站票，座位安排維持防疫距離，保障旅客及站務、乘務人員的健康安全。

六堆客家彩繪列車首航

圖文：秘書處 施萬隆

為響應政府提倡體育，六堆運動會從 37 年首屆舉辦起，由六堆 12 鄉區聚落輪流舉辦，素有「大武山下的小奧運」之稱，除團結鄉勇抵禦外侮，凝聚聚落向心力外，亦負傳承發揚六堆先烈的忠義精神。

110 年適逢六堆 300 周年慶典，這是屏東百年難得盛事，客家委員會更結合六堆 12 鄉客庄展現在地人文故事，動員鄉民一起與高雄市政府及屏東縣政府擴大辦理六堆運動會。於慶典前有辦紀念大會、文物特展及音樂會、產業市集派對等系列活動暖場。3 月 27 至 28 日以舉行自行車巡禮、4 月 3 日則以六堆超級馬拉松異程接力賽等，時至 4 月 10 日至 11 日二天在美濃國中舉行盛大六堆運動會，集合各庄一起推動文化傳承、族群共榮群策群力完成百年大事。

客家委員會配合活動策劃利用高雄輕軌、臺鐵、高鐵彩繪車將有六堆特色景點文物元素呈現，以移動列車環台宣傳客家文化廣告，將地方活動炒熱為全國大事，讓全台民眾都能看到六堆美濃客家光榮文物特色，起心動念前去觀光帶動地方



▲石獅公彩繪意象



▲TEMU2000 普悠瑪客家彩繪列車



▲竹田車站彩繪意象

產業發展，感受客庄好客媚力，彩繪首發 3 月 31 日由樹調 - 北新竹沿路受到鐵道迷關注，相約去掠取難得的畫面。

普悠瑪彩繪列車如移動展示看板，將濃濃六堆文化特色、地景文物與客家元素內容，石獅公、彭城堂、步月樓與敬字亭、竹田車站、尖炮城、忠義亭、美濃東門樓、六堆抗日紀念碑、剪紙、紙傘、特產等六堆文化特色地景文物與客家元素，色彩層次豐富、一地一特色層次分明介紹推展在地觀光。



▲忠義亭彩繪意象



▲六堆抗日紀念碑彩繪意象



▲剪紙、紙傘彩繪意象

我在藍天白雲翱翔

圖文：臺東站 彭國勳

在擔任鹿野站長期間，參與臺東縣政府熱氣球季，從100年第一年舉辦「國際熱氣球嘉年華」開始，我總是很用心、很用力的參與，跟著縣府編織著鹿野高台熱氣球的飛行夢，第一年即繳出漂亮的成績單，來客數35萬人，第2年更是衝到85萬人大關！

人類總是嚮往著鳥類自由自在地飛翔，我何其有幸，103年11月獲邀參與「自由飛」體驗(當年「繫留」乃熱氣球靠著繩索，只離地數十公尺原地升空，3-5分鐘收費500元；「自由飛」乃熱氣球升空後，飛行高度約3-5百公尺，順著風向由甲地飛行至乙地，收費8,000元)。夜色昏暗天還未亮，獨自開車到永安「飛行學校」參與飛行前講習，因沒有明顯指標，竟然找不到叉路



▲熱氣球預備加熱充氣

進去，心急如焚，心想如果錯失了自由飛，恐怕遺憾終生，還好最後找到且順利完成講習。後搭接駁車到母校「瑞源國中」操場，1顆球連教練6人，在完成了展球、充氣、加熱的步驟後，大夥懷著期待又忐忑的心情升空，升空過程加熱器



▲各地前來朝聖熱氣球的觀光客



▲熱氣球充氣後升空



▲熱氣球飛行瓦斯加熱充氣

不時發出咻咻地燃燒聲，我們也隨著它的嘶吼，逐漸爬升到 300 公尺的高空，此後不再加熱隨風往南飄移，從高空鳥瞰映入眼簾的田野、道路是從小就熟悉住著爸媽的老家，內心的悸動無法以言語形容！之後偶而加熱，好讓熱氣球維持一定高度繼續向南飄移中，球體下方有村民抬頭仰望向我們熱情的揮手，我們亦報以熱情的揮手招呼，約莫過了 30 分鐘，我們飛到了幾公里外的預定降落場地 - 收割後的稻田，緩緩降落過程，地面工作人員已跟著我們跑，以便抓著我們避免著地後球體飛行拉扯而翻覆，終於喝了一小杯慶功香檳，領了證書，結束了這段驚奇之旅。

104 年邀請卡再來，改搭「飛行船」，感謝縣府把工作夥伴放在心裡，因為已坐過熱氣球了，本想放棄，但站前排班計程車司機朋友卻勸進，「外面搭乘 1 次要 12,000 元，站長你怎麼可以放棄？」所以禁不起慫恿，為了 30 分鐘可以賺 12,000 元，就再次上陣享受著千載難逢的飛行船。飛行船藉著燃燒瓦斯啟動動力風扇，可控制飛行方向，搭乘人數含教練最多三人，但飛上天空後馬上就知道兩者的差異在哪裡？熱氣球雖然無法控制方向，但靜靜的飛，享受著半空中鳥



▲熱氣球與飛船升空

瞰世界的靜謐；而飛行船雖然可控方向，卻因瓦斯味而稍微暈船而無法盡情享受同樣的景致，繞行高台熱氣球飛行場地一圈，享受著滿場觀眾的熱情揮手後，最後回到龍田起降場。

110 年熱氣球暫定 7 月 3 日至 8 月 8 日在鹿野高台舉辦，希望這篇文章、照片分享可以讓讀者蠢蠢欲動，在此無法出國的情況下，享受一下類出國的乘風破浪，就像現在還掛在鹿野站一月台雨棚下，當初配合活動吊掛於雨棚下的幾顆熱氣球，我手做的木板雕刻：「想嗎？請來鹿野飛！」



▲熱氣球降落於收割後的稻田

歸來站，那些事

圖文：屏東站 許庚辛

說故事前，先說說歸來站的所在吧，所在的歸來位在屏東市的東南角，約略的範圍大致是和生路以西，鐵路以東之間，行政上由湖西、湖南及歸心三個里組成，是個以農牧業為主的聚落，產有青蔥、稻米等許多農作，更有全台灣品質最棒的牛蒡，歸來雖然位在屏東市的範圍，但一直以來都保持著農村特有的風情，是屏東平原上典型的農業聚落，以村子的媽祖廟慈天宮為中心，車站在村郊西南一側，處歸心里內。

回到車站本身，歸來站是屏東站下轄的三個招呼站之一，不同於屏東線上多數車站在日本時代即設站，直到戰後 1956 年才設立的歸來站，是屏東線鐵路在屏東縣境內最晚設置的車站。早年設立時歸來站是為簡易站，派有站員售票，但在 1971 年後即改為招呼站迄今。



▲歸來花海眺北大武山



▲歸來鐵道高架下青蔥田



▲歸來媽祖廟慈天宮



▲興建東正線高架歸來車站



▲興建的高架與地面歸來車站

在高架化完工之前，地面時代的歸來站，只有一個月台位在山側，上有一座簡單的候車亭，旁邊並有一座加水塔的殘跡，雖然車站位在歸來的主要幹道歸仁路旁，但其實得繞到旁邊的小巷蜿蜒而入，小巷子並可以直通月臺南端，當時的安全觀念不若今日，村民總是直接將機車騎上月台候車，一直到很後期才加裝柵欄，地面時代的月台，也歷經了幾次往北端的延長改建，並也加高了幾次，不過歸來站一直到2013年高架化前，所停靠的車輛都無法與月台契合無階，月台數次的加高改建，所帶來最大的改變，大概就是候車椅越變越矮。也因為地面時代所有的車站設施及指標都在山側，海側唯二的指標，是在一旁的電線杆以及一間抽水機房的門上，藍底白字大大的寫著歸來二字，現在已經不多見的臺鐵流字體。

2010年開始，屏東潮州間鐵路高架化工程開始，因為是採用半半施工，地面歸來站並沒有馬上廢止，而是在海側圍起圍籬，開始施工，直到2013年6月24日，最後一班南下區間車3543次開出地面歸來站，隔天，即切換到海側

西正線新建的高架化路線，地面歸來站的設施，也在後來陸續拆除，作為興建東正線的腹地，走入歷史，儘管僅西正線一側有月台，但歸來站也正式進入高架化時代。待到2015年8月23日東正線完工，高架化的歸來站站體全部完工，成為目前所見的樣子。

在歸來站北邊，屏東線鐵路現在從台一線省道上穿越而過，早年尚未高架化時，公路是以地下道的形式穿越鐵路下方，那是筆者第一次看到火車的地方，而歸來也因為是外婆家的所在，自小回外婆家除了奔跑在田間玩耍，最大的樂趣，便是騎著腳踏車，到歸來站看火車，從最早最早的印度仔普快，再到冷氣平快車，然後是復興號區間，最後是高架化後的電聯車，車站與路線拔地而起，風貌早已大大的不同。進到鐵路之後，儘管最常去的車站，想當然爾是服務的屏東站，但還是會再放假的午後，到歸來站看看火車，因為在這裡總是能找到我與火車最純粹的那份情感。

鐵安演習的難題與思考

圖文：宜蘭動員聯合辦事處 劉仲書

炎熱酷暑中，宜蘭區於110年5月12日辦理鐵安演習，而就在前一天第3次預演後，宜蘭縣消防局來訊詢問，是否12日正式演習打算延後？他沒明說，但我們皆了然於心，當天正是宜蘭疫情爆發群聚感染之日，舉辦大型集會必須謹慎評估。後來，仍決定依中央防疫層級選擇辦理，也令這兩天演習心情更加戰戰兢兢。

本局鐵安演習計畫中，這兩年特別關注「衛生防疫」演練，在虛構的情節中模擬應變作為；但在宜蘭區今年的演習現場，這場活動正是真正的「防疫大作戰」，所有來賓與參演人員，皆必須落實簽名、測量體溫、配戴口罩、酒精消毒等程序，確保演習環境安全無虞；實員演練會場



▲列車火災滅火演練



▲宜蘭區謝清田大隊長校閱演練大隊



▲旅客接駁人員疏散演練



▲傳染病防疫消毒演練



▲傷患送醫救護

太陽直射，造成多次體溫誤判，所幸複測後皆量測正常，無人發燒不適。

宜蘭區選在蘇澳地區辦理演練，這次情境設定與地點選擇，主要考慮模擬最近「0402 太魯閣衝撞工程車」事故，車輛入侵路線、大量輕重傷旅客；我們選定平交道，但一般平交道事故不會這麼嚴重，所以才設定一節車廂翻覆掉落溪床，也藉以實現高低落差地形的引導與吊掛搶救演練。

在今年宜蘭區的防汛考核，我們也一樣模擬真實發生的「猴硐＝瑞芳」間邊坡坍塌事件的應變作為；如此選擇「真實事例」作為演練、演習的情境，是宜蘭區召集人謝清田以及運工機電眾主管的共識，除了讓團隊再次熟悉事件過程、考慮如何做得更好，也藉由對真實發生的重大事故的戒慎敬畏，在演習、演練中能反思自己的職責。

事實上，不僅我們對真實重大事故特別關注，宜蘭縣政府衛生局在接獲本區邀約參演時，也主動提出在規模上是否比照太魯閣事故，讓各

地方的衛生單位一同加入練兵；所以這次橫跨溪南、溪北，就有四個衛生所參與演練，外加一家救護車公司與一家醫院。

109 年第 3 次的「交通部軌道營運機構災害防救聯繫會報」，特別指示本局於 110 年鐵安演習應將「整體災害救援展開指揮體系」（ICS）納入演習規劃；我也在今年 1 月參加行政院災防辦主辦為期兩天的「ICS 實境訓練」，但坦白說不得要領，其技術難以掌握。故在這次鐵安演習的設計上，ICS 只做到形式外觀，用概念分組直接對應到既有的指揮系統。然而，習慣且熟知的既有應變體系，在實務上是否應該強制轉型為 ICS？這應該需要更專業的評估與後續系統學習。

某種程度上，我不認為鐵安演習在真實事故上能發揮重要功能。面對事故處理真正的關鍵，其一在於預防，尤其是從事故中分析檢討，直接在第一線基層中找出改善對策；其二在於第一線應變，重大事故的關鍵處置，是第一線面對事故



▲電車線搶修演練



▲軌鐵切換搶修演練



▲列車旅客疏散

的基層人員於第一時間「該做」與「怎麼做」，像鐵安演習這種專注著墨於主管指揮統御，已經是二、三線之後的事，雖然重要，但不是最重要。

運工機電主管的應變能力，以及長久以來的搶修默契，其實都已經相當熟稔，最多是實務上面對「理想形式」與「效率」之間的取捨，許多應變 SOP 環節不符實際會遭遇到的難題，那麼遭遇到這些外在限制後，事故指揮體系該如何抉擇與判斷，或許才是真正該考驗（演練）的重點；而就像鐵安演習計畫中所期待的，要讓更多新進人員與女性能參與，那麼我們或許就該關注，這些人的演習角色與參與方式，是否有達到該有的期待。

宜蘭區鐵安演習的新人，主要分佈在扮演五大班，以及兩個相當關鍵的角色：司機員與列車長。在高司作業裡面，司機員是宜蘭機務分段 107 年進入路局的王星喻，而列車長則由宜蘭車班 108 年進入路局的施宥宏擔任；這兩個角色都

很吃重，演習參與度自然不必多說。

特別的是「五大班」，依照法令實施民、消防編組的三大班、五大班，其實在站組現場很難切合實際需求，故也普遍欠缺完整的各編組訓練；在本區每年辦理民防團隊講座時，雖然會特別請消防單位介紹編組任務，但受限於參與人員較少及本局外網影像服務的限制，實難以普及推廣。

不過，這次演習在宜蘭運務段視察簡子淵的帶領下，特別針對五大班人員進行應變指導，透過每次預演機會，告訴五大班人員遭遇到緊急狀況時該有的處置原則，發揮了一定的教育訓練效果。

隨著重大事故頻繁發生，以及越來越高層級、單位對本局訓練與演練的重視，如何透過鐵安演習做到能做的，而不流於理想形式、更重視真實事故遭遇的困境，並注入更多行政籌備能量來規劃演習，或許是未來須逐步調整的方向。

臺灣地區陸上公共運具客運人數結構

文：主計室 吳慧婷、鄭景升

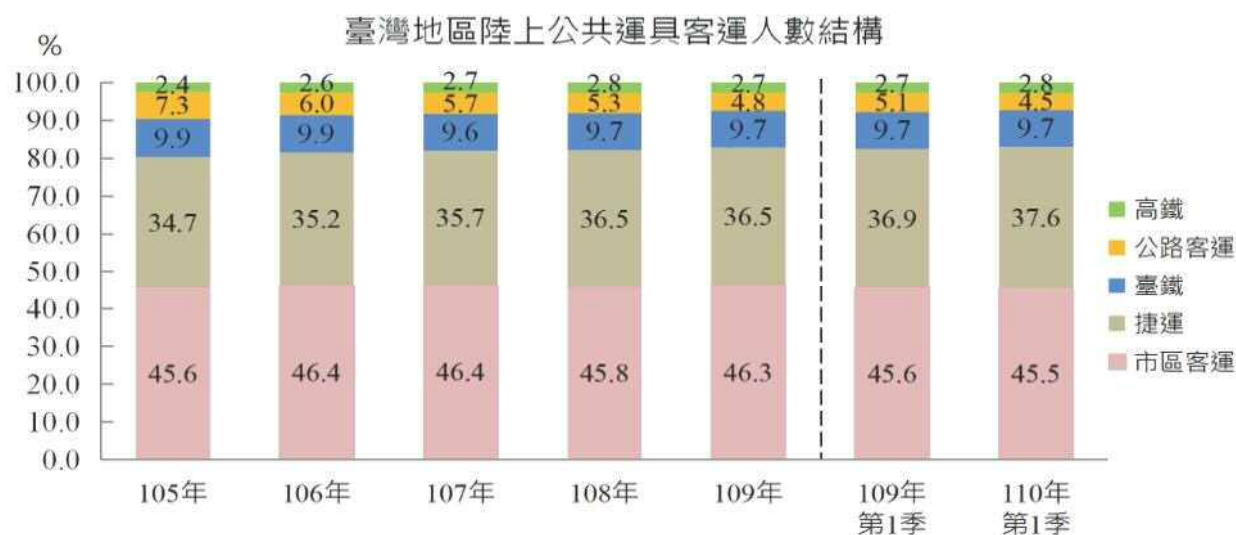
本(110)年第1季臺鐵每日平均客運人數55.2萬人次(約當108年同期8成5)，較上年同期增1.1%，係因上年同期受COVID-19疫情較嚴重所致；就臺灣地區各陸上公共運具觀察，除公路客運因疫情、停駛減班及移撥市區客運等影響，較上年同期下滑1成，其餘各運具皆為正成長，以高鐵增5.1%最多，其次為捷運增3.4%。109年公共運具客運人數受疫情衝擊衰退13.8%，以公路客運減幅21.6%最大。近5年各陸上公共運具占比變動不大，以市區客運占4成6居首，其次為捷運係因捷運新增路線陸續投入營運，占比升至3成7，再次為臺鐵維持占1成，公路客運逐年降至5%，高鐵僅占3%。

臺灣地區陸上公共運具客運人數概況

單位：萬人次；%：百分點

年別	總計		臺鐵		高鐵		捷運		市區客運		公路客運	
	每日平均	占比	每日平均	占比	每日平均	占比	每日平均	占比	每日平均	占比	每日平均	占比
105年	632.6	100.0	62.9	9.9	15.5	2.4	219.4	34.7	288.8	45.6	46.0	7.3
106年	645.0	100.0	63.8	9.9	16.6	2.6	226.8	35.2	299.0	46.4	38.9	6.0
107年	658.0	100.0	63.4	9.6	17.5	2.7	234.7	35.7	305.1	46.4	37.2	5.7
108年	668.5	100.0	64.7	9.7	18.5	2.8	243.7	36.5	306.2	45.8	35.4	5.3
109年	575.9	100.0	55.6	9.7	15.6	2.7	210.0	36.5	266.9	46.3	27.8	4.8
109年第1季	560.7	100.0	54.6	9.7	15.1	2.7	206.8	36.9	255.6	45.6	28.6	5.1
110年第1季	569.1	100.0	55.2	9.7	15.9	2.8	213.8	37.6	258.7	45.5	25.6	4.5
109年較108年增減	-13.8	-	-14.1	-0.0	-15.3	-0.0	-13.8	0.0	-12.8	0.5	-21.6	-0.5
110年第1季較上年同期增減	1.5	-	1.1	-0.0	5.1	0.1	3.4	0.7	1.2	-0.1	-10.6	-0.6

資料來源：臺鐵統計月報、交通統計查詢網。



局長經歷

姓名：杜微 (Tu Wei)

生日：1960 年 3 月 11 日

學歷：

國立成功大學交通管理科學系

國立臺灣大學政治學系研究所碩士

簡歷：

1986 年 05 月	交通部臺灣鐵路管理局	到職
2000 年 01 月	交通部臺灣鐵路管理局臺北站	站長
2002 年 04 月	交通部臺灣鐵路管理局運務處	課長
2004 年 07 月	交通部臺灣鐵路管理局運務處	科長
2007 年 11 月	交通部臺灣鐵路管理局臺北運務段	段長
2009 年 12 月	交通部臺灣鐵路管理局運務處	副處長
2012 年 04 月	交通部臺灣鐵路管理局運務處	處長
2015 年 05 月	交通部臺灣鐵路管理局	專門委員
2018 年 01 月	交通部臺灣鐵路管理局	副局長



陳仕其副局長經歷

學歷：

國立成功大學土木工程研究所碩士

國立成功大學土木工程學系學士

主要經歷：

副局長

副總工程司兼任營運安全處處長

勞工安全衛生室主任

工務處處長

副總工程司兼任專案工程處處長

工務處副處長、科長

臺中工務段段長

嘉義工務段段長

其他：

82 年專門職業技術人員高等考試土木技師類科及格

100 年交通部模範公務人員

