

EMU3000 新型城際列車抵臺 王部長視導卸船作業

圖文：機務處 魏大翔

首批 EMU3000 新型城際列車於 110 年 7 月 30 日上午抵臺，王部長親臨花蓮港 8 號碼頭視導列車卸船作業。王部長表示，EMU3000 未來將優先投入東部幹線疏運，載客量將比普悠瑪號及太魯閣號等傾斜式列車增加 4 成以上，且將針對東部幹線進行二十多處的截彎取直工程，讓東部幹線「車子好，路也好」，提供東部國人更安全且節能的搭乘體驗。



▲ EMU3000 新型城際列車抵臺達摩祈福儀式



▲ 杜微局長與交通部王國材部長、立法委員傅崐萁、劉權豪、陳歐珀、廖國棟、日本台灣交流協會首席副代表星野光明等人合影



▲ EMU3000 新型城際列車吊掛著地定位



▲交通部王國材部長致詞



▲杜微局長介紹 EMU3000 新型城際列車簡報

王部長在局長陪同下，親自到花蓮港迎接 EMU3000 列車抵臺，包括立法委員傅崐萁、劉權豪、陳歐珀、廖國棟、日本臺灣交流協會首席副代表星野光明等人，也都出席一起迎接列車。

王部長致詞時指出，交通部在去年 12 月完成了臺灣環島鐵路電氣化最後一哩路「南迴鐵路電氣化」全線通車，將環島路網緊密連結，緊接著臺鐵車輛購置計劃採購的新車也陸續投入營運，繼 EMU900 型區間車後，EMU3000 型城際列車也抵達。

臺鐵共計購買 50 列 EMU3000 列車，其中 3 列估計在年底完成測試上線，明年春節疏運前再投入 2 列營運，3 月及 6 月再分別投入 2 列及 4 列，共計 11 列優先投入東部幹線，可以提升花東地區 14% 運能，後續再逐步擴及環島路網，讓各地區旅客皆可搭乘。未來 2 年 50 列全數加入後，就可以汰換既有舊式的車款，並提升整體

城際列車運能達 40%，為國人提供更好的服務。

王部長並說明臺鐵不再購買傾斜式列車的原因，他說，過去由於受限東部的地形，東部幹線的曲率半徑不足，邊坡環境也不佳，因此購買傾斜式列車來克服，但交通部未來將進行二十多處的截彎取直工程，讓「車子好，路也好」真正給東部民眾一條舒適、安全的回家路。

本局指出，EMU3000 型城際列車採用 12 輛編組配置，538 個座位數，可以提供比傾斜式列車多 40% 的運能；新型車輛提升列車控制管理系統 (TCMS) 即時監控全車狀況及車廂溫度；最先進牽引整流器 (SiC 模組)，提昇能源使用效率及設備妥善率；緊急對講機可以直接與車長通話，三合一按鈕處理緊急突發狀況，整體車輛更安全更節能。

EMU3000 新型城際列車由本局及株式會社日立製作所共同協力合作，設計理念首重安全，



▲ EMU3000 新型城際列車船艙吊掛下船



▲立法委員傅崐其致詞

例如全面提升列車控制與管理系統 (TCMS) 功能；可透過 CCTV 及火災偵測器，監控車輛狀況；設置緊急對講機直接與車長通話。此外，駕駛台旁設置三合一緊急按鈕，以處理突發狀況，可同時鳴笛、緊急煞車及降弓，確保行車安全。其次，車身外觀以「靜謐的移動」作為設計概念，如在白紙上劃過一筆曼妙曲線，極簡卻能表現出流暢的造型。列車整體簡約的外型設計，流動的線條筆觸、寧靜的美感，呼應了現代臺灣具有的「靜謐」、「留白」和「溫柔」的印象，展現臺日友好及攜手共創嶄新未來的精神。雖然新車受到疫情影響而延後抵臺，本局仍積極不懈地推動車輛汰換計畫持續提供國人最便捷的運輸服務。

在首批抵臺的 EMU3000 新型城際列車於視

導結束後，試車小組會同立約商株式會社日立製作所及臺灣德國萊茵技術監護顧問股份有限公司第三方獨立認證與驗證 (IV & V) 公司等相關單位，密集進行各項交車測試，並嚴格把關每個測試過程中的細節，對於車輛的安全性做實質的檢測，待測試項目全數完成並取得 IV & V 認證，即可投入營運，為臺灣鐵路帶來更高品質的安全、更舒適的搭乘服務。

近年為順利推動購車案，兼顧程序透明及效率提升，先前特別建構「購車案廉政平臺」機制，邀集法務部廉政署、交通部政風處等機關共同協助參與，針對風險因子溝通研商解決，在共同努力下，EMU900 型通勤電聯車前於 4 月開始投入營運，如今 EMU3000 新型城際電聯車亦抵臺，該平臺確實發揮機制達成購車目標。



▲ EMU3000 新型城際列車車廂吊掛下船

臺鐵攜手工研院、高科大、北科大簽署合作意向書 加速推動國產化 提升技術自主能力

圖文：機務處 陳詩本

為深化國內官學研界之軌道產業技術交流與合作，達成互利之共同目標，並加速軌道產業國產化發展，本局於 110 年 7 月 28 日上午 10 時，由局長主持，與財團法人工業技術研究院、國立高雄科技大學、國立臺北科技大學共同簽署合作意向書。期望在合作意向書架構上，對於零配件及設備之開發、檢測、維修等服務以及軌道人才培訓、技術交流及移轉，都能更加迅速且順暢，以求國產化之突破及創新。

維修備品國產化推動小組由馮副局長擔任小組召集人，於去 (109) 年 7 月提出第一期 (109~112 年) 推動計畫，又於 110 年 3 月 18 日提出 110 年度行動計畫，其中推動執行三大主軸為：(一) 加速執行採購作業、(二) 提升維修備品國產化平台觸及、(三) 加強與學研界交流合作。而為了落實與學研界交流合作，採問題解決導向之作業方式，在不影響營運及檢修下，可由已簽訂合作意向書之單位提出申請，本局提供場域、設備或不再使用之零配件等，供該單位實驗、研究及開發用途。另在人才培訓方面，將互相加強人員訓練使軌道技術生根，以提高整體軌道資訊並降低技術落差。

北科大校長兼智慧鐵道學院召集人王錫福表示，為了加速新世代智慧鐵道系統發展，北科大前



▲杜微局長、馮輝昇副局長、機務陳詩本處長與北科大王錫福校長、高科大李嘉紘副校長、工研院機械所營運長兼任營運發展處林福明總監一起展示合作意向書



▲臺鐵攜手工研院、高科大、北科大雙方進行簽署簽署合作意向書



▲杜微局長致詞



▲工研院機械所營運長兼任營運發展處林福明總監致詞

(108)年已攜手本局等各單位，在交通部及教育部見證下成立「智慧鐵道產業人才培育學院」，共同投入智慧鐵道人才培育及技術發展，由北科大打造鏈結產官學研資源的大平台。智慧鐵道學院將更深化與本局的合作深度與廣度，從課程、技術、業務發展等三大面向，協助建構鐵道軟、硬體相關技術發展與人才培育的環境，提升鐵道產業檢測維修能量、推動智慧鐵道技術自主化，進而落實國車國造的政策。

工研院機械所營運長兼任營運發展處總監林福明表示，工研院全力配合政府前瞻基礎建設，推動軌道產業國產化，提高維修效率、降低對海外廠商的依賴，並已跨單位成立「軌道車輛推動小組」，結合機械、資通訊、材料、電子等產業科技能量，深化軌道技術研發及推動軌道產業國產自主化，目前已有豐富實績，例如：開發替代性零組件，提高我國軌道維修量能、降低檢修成本；並發展軌道量測及材料分析，提升我國軌道測試驗證能量；以及進行次系統整合、電路板及機廠維修設備等研發，希望能逐步從車輛系統、軌道系統到機廠設備促進國車國造。林福明進一步指出，工研院與本局展開緊密合作，對本局列

車型號眾多，透過工研院與本局能量對接，可藉由工研院跨領域的軌道技術，配合本局多年的寶貴運營及維修經驗，雙方將協力於設備、零組件及次系統開發方面共創國產化新局。

高科大李嘉紘副校長表示，軌道產業對於臺灣的經濟及生活扮演著關鍵角色，我國軌道人才培訓及技術深耕自主化相當重要，高科大鐵道技術中心自102年成立後已協助各類鐵道國產化設計及製造，又於106年獲教育部核定成立「前瞻鐵道機電技術人才培訓基地」，在教學環境、人員訓練、專業研究上，都能為國內軌道產業貢獻相當能量。今日與本局簽署合作意向書，透過雙方在技術開發、人才培育與實務資源進行產學合作締造雙贏，意義非凡。

本局積極落實推動執行並持續滾動檢討，俾利增進行車安全及提供國內軌道關聯產業發展契機。計畫逐步提升維修備品國產化比例，並使國產化項目逐漸由零組件發展至總成，再由總成進一步推動系統之國產化，以系統概念推展零組件國產化，建立國內軌道維修產業生態系，並期望在119(2030)年達到國產化過半之目標。

安全第一為要務 臺東機務段揭牌

圖文：運務處 葉宇倩

10年6月28日本局臺東機務段辦理揭牌成立儀式，由局長及立法委員劉權豪共同主持，限於防疫三級警戒關係，受邀揭牌典禮以主要主管及工會代表參加，儀式簡單隆重。回顧民國81年南迴鐵路開通時成立的臺東機務分段，專責維修DMU柴油客車、GM柴電機車，還有莒光號、復興號、藍皮普通客車車廂，近30年來在10任分段長及同仁的努力下，成績有目共睹、名列前茅。

去(109)年12月23日南迴鐵路電氣化完工啟用及未來新購城際列車加入營運，臺東機務分



▲立法委員劉權豪揭牌儀式致詞



▲立法委員劉權豪與杜微局長、機務處陳詩本處長、張志隆段長進行揭牌儀式



▲立法委員劉權豪與杜微局長、機務處陳詩本處長、台東機務段張志隆段長揭牌後合影



▲張志隆段長向局長介紹新段設施



▲張志隆段長陪同局長參觀機務值班台

段將更上層樓，轉型為維修電聯車基地，並在今日正式升等為臺東機務段，爾後將肩負臺東線、南迴線甚至南半環的車輛運轉及維修的責任。轉型後的臺東機務段將以 EMU3000 型城際電聯車

及 EMU500 型通勤電聯車為主力車隊，並加強乘務技能及維修能量，以提升車輛運轉及營運安全。

杜微局長致詞時特別感謝劉權豪委員對本局及臺東機務段的支持及協助；更期勉張志隆段長要以嚴明的領導，帶領臺東機務段往前邁進，不管是運轉或維修，臺東機務段都將是臺鐵東部地區的領頭羊，提供國人及東部地區民眾更安全、優質的旅運服務。



▲張志隆段長陪同局長參觀屋頂設置太陽光電板

屏東縣政府 110 年災害防救演習 - 臺鐵加祿場演練

圖文：高雄動員聯合辦事處 彭俊昌

110 年度高雄區大隊鐵安演習結合行政院災害防救辦公室及屏東縣政府於 5 月 14 日下午在加祿站辦理災害防救演習。加祿站是全臺唯一設有直升機起降坪之車站，在旅客救護接駁演練科目中，納入直升機起降後送傷病患處置，成為今年演習最大亮點，亦可驗證加祿站直升機起降坪之救援能量。

其實，早在 109 年底舉行之交通部軌道營運機構災害防救聯繫會報第 3 次會議，會議中提及行政院災害防救辦公室希望能與屏東縣政府共同辦理災害防救演習之意向。故 110 年 1 月初，屏東縣政府消防局便積極與本動員聯合辦事處展開一連串之會議、會勘，以期達成合作目標，共同驗證橫向聯繫能力。有鑑往年演練尚有精進改善之處，本年度因嚴重特殊傳染性肺炎疫情及事故處理等議題，依本局要求加強「衛生防疫」與「指揮權移轉」等項目。演習狀況假設為：5 月 14 日 311 次車上旅客違反防疫規定之處置及下午 13 時 32 分第 311 次自強號由枋寮站開出往臺東，於 13 時 45 分行駛至南迴線 K13+960 處，正準備進入枋山 1 號隧道時，司機員發現進路有大量崩落的土石堆掩沒



▲高雄區演練大隊集合



▲海豚直升機起降加祿站站前廣場支援救災演練



▲列車內搜救人員進行旅客疏散

鐵軌，當時列車距離隧道口僅約 295 公尺，車速高達 90Km/H，司機員雖立即緊急煞車但已來不及，撞及土石堆造成該列車 4 節車廂出軌，共有旅客 20 人受傷（3 名重傷、17 名輕傷），車體傾斜底盤嚴重磨損，軌道被土石堆掩沒約 20 公尺，電車線斷落約 25 公尺，電務計軸器 1 只受損。演習科目包括：防疫標準作業程序、通報作業、「建立三層封鎖線、接地作業、旅客救護接駁及大量傷病患處置」、高雄區現場事證蒐集小組進行調查及蒐集證物、「成立高雄區緊急應變小組，開設應變中心前進協調所」、臺鐵局前進指揮所及指揮權移轉、「提供旅客事故、轉乘資訊及發布新聞」、各單位搶修演練、善後處理及復原。

演練當日屏東縣潘孟安縣長、行政院災害防救辦公室吳武泰主任共同主持，精神抖擻校閱演習人員揭開序幕，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，不容許有些許疏忽或不慎。其中，特別在「旅客救護接駁及大量傷病患處置」演練科目中，情境假設有一名傷勢較嚴重且意識不清的旅客，須由救護車載往加祿車站停機坪，等候救援直升機載往高雄大型醫院救治。故特別商請內政部空中勤務總隊（簡稱空勤總隊、空勤）協助執行、支援空中救災、救難、救護任務。空中勤務總隊出動海豚直升機 AS-3651 支援演習，該機型是一種全能機種，最大航程 826 公里，可以吊掛人員物資，並執行離島緊急醫療救護。

每年鐵安演習之目的，在於結合動員與防災機制，統合本局與地方、國軍和民間能量，支援災害防救及應變制變。今年演練：空勤總隊救護直升機降落在加祿站站前廣場的停機坪待命，並順利將意識不清的旅客送往高雄榮民總醫院就醫治療。



▲消防隊配合災難傷患搶救演練



▲機務人員進行列車出軌搶修演練

高雄區大隊 110 年防汛整備及考核作業

圖文：高雄動員聯合辦事處 彭俊昌

根據統計資料，台灣地區年平均降雨量高達 2,500 公釐，但地勢高聳、河川坡陡流急，70% 的雨水都直接流入大海，被聯合國列為世界排名第 18 位缺水國家。然而，去年沒有颱風登陸，且雨量不足，使得台灣陷入 56 年來最嚴重的乾旱。原本期望春雨舒緩旱象，但受聖嬰現象等因素影響，今年春雨為有正式紀錄以來的最低值，各水庫蓄水量持續下探，導致台灣高溫少雨，缺水嚴重。

面對氣候變遷，引發各種極端天氣，如乾旱、暴雨、熱浪等，各種天災襲擊造成嚴重的生命與財產損失，以台灣地區最典型的例子為：八八風災（又稱莫拉克風災）。2009 年上半年，台灣地區雨水偏少，原本是個缺水危機，但莫拉克颱風帶來的不只是大量雨水，更是災難，其所挾帶破紀錄的降雨量造成多處淹水、山崩與土石流。

「抗旱與防汛」，儼然成為目前極端氣候變遷下的環境議題。汛期已至，各單位一手抗旱、一手防汛積極部署，防汛整備工作仍須落實，強化防汛設施、落實防災管理，共同防災。高雄動員聯合辦事處 110 年 4 月 22 日上午於斗南站辦理防汛整備及受考核作業。當日考核小組先至斗



▲進行簡報及 c 化資料審核



▲簡信立指揮官校閱演練大隊



▲高雄運務段徐竹平段長親自報告防汛簡報

六站檢視地震儀後，搭乘公務車出發至斗南站，在嘉義工務段廠商施工所 2 樓會議室進行簡報及 e 化資料審核。簡報內容簡明扼要，且詳實完整，除詳列車輛疏散計畫分析外，同時對於災害潛勢路段提出因應對策及改善，針對南迴線災害潛勢地區亦加強邊坡監控、告警。會議中，高雄運務段長親自簡報，各單位主、副主管均親自出席，體現對防汛業務的重視。

演練地點則移至斗南站南邊大湖口溪橋辦理，此次演練項目主要包含：

一、警報發布：中央氣象局發布海上颱風警報，並收到行車電報，局緊急應變小組二級開設。

二、一級開設：發布陸上颱風警報及豪雨特報，局緊急應變小組一級開設。

三、水位觀測：QPEPLUS 顯示，大湖口溪橋橋梁 1 小時累積雨量達 80 毫米紅色燈號行動值，嘉義工務段確認溪水上漲狀況。

四、申請慢行：大湖口溪橋水勢普通，無漂流木沖下水位上升距梁底淨空 30 公分。

五、申請封橋及列車停駛：大湖口溪橋水勢急湍，水位上升距梁底淨空 30 公分且有漂流木



▲大湖口溪橋上指揮官檢視河川狀況

沖 QPEPLUS 系統顯示山區雨量未歇。

六、解除封橋：陸上颱風警報、豪雨特報解除。

現場實作演練動作紮實，演練人員聲音宏亮步伐整齊，並結合局內 Team +Pro 視訊即時觀測橋梁水位，受到考評委員肯定。此外，高雄地下化車站災防相關事項也已納入考評，於 3 月 12、31 日分別辦理高雄鐵路地下隧道南北防洪閘門演練，以防範颱風或豪大雨時，雨水溢灌進入新左營～鳳山間地下隧道，以維護設備並確保行車安全。

旱災與水災常一線之隔，面對氣候異常，往往經歷嚴重乾旱後瞬間變成慘重水患，防汛整備工作不可鬆懈，居安思危才能有備無患。

確保行車安全，加強路線及運轉防護措施

圖文：工務處 陳宗宏

0402 第 408 次列車事故後，本局深刻檢討臨軌工程安全改革措施，並於 110 年 5 月 7 日發布「臨軌工程施工安全管理規定」，明訂工區門禁管制、工地安全管理及臨軌工程施工人員要求配帶行車調度無線電等多項措施，並全面於工程告示牌增加緊急通報專線 0800-800-333 及醒目地點張貼鄰近車站電話資訊，工區軌道遇有危安情形時工程人員可立即通知列車停車。另於 110 年 6 月 1 日完成沿線臨軌工程完成雇用保全人員，並於工區出入門設置監視器，全面管制工地進出



▲工程告示牌增加緊急通報專線 0800-800-333



▲臺東線鹿野邊坡防護



▲臺東線山里邊坡防護整治

人員、機具，對承商之違規行為建立防堵機制。

為確保施工安全，自 110 年 4 月 25 日起鐵路沿線 204 處臨軌工程全面停工檢視，並同步進行承商「行車安全講習」，相關施工安全管制規定及措施改善後，由工程會、職安署及鐵道局確認改善到位始能復工，截至 110 年 7 月 29 日獲同意復工計 202 處。另臨軌工程有異物入侵之虞者，北迴線 K51+170~500 山側邊坡、宜蘭線福隆石城邊坡、臺東線鹿野山里邊坡及縱貫線新豐南邊坡等 4 處工程地點，均於 110 年 5 月 21 日前完成鋼軌樁施作等安全阻隔設施以確保安全。

本局另將針對落石或土石流致災紀錄之風險邊坡設置告警系統 26 處，預計 110 年完成 11 處，111 年完成 15 處。前述落石告警系統未完成前，為確保東部鐵路行車安全，經交通部召開 7 次會議討論及多次實地訪查，針對曾有致災紀錄之風



▲臺東線山里邊坡防護整治

險邊坡 (3 地點) 及複合式風險地點 (3 地點) 規劃列車降速方案，並同步清理該 6 地點沿線周遭雜木，以增加司機員反應時間，已於 8 月 1 日實施。

降速措施期間將以現行列車排點餘裕由調度員做適當運轉整理維持準點率，不更動時刻表，惟配合本措施假日需停駛 2 列次，經評估調整後運能尚符需求，預計今 (110) 年底 EMU 3000 型新車開始上線啟用，運能即可恢復並提升，後續該 6 地點之告警系統逐一建置完成 (預計 111 年 7 月前全部完成)，即可解除降速。



▲臨軌施工區門禁管制



▲辦理承商「行車安全講習」

工地風險需掌控 落實專責瞭望員

圖：高雄工務段 鄭伊琇 文：運務處 葉宇倩

本局對於未來新工程辦理時，除要落實緊急聯絡通訊資料張貼設置，並需測試聯絡號碼能接通車站行車室人員外，更要落實專責瞭望員及施工人員於列車接近時向列車方向舉手示意，於列車通過後再恢復施工。任何新工程開工前一定要發文給車站，及通知相關單位參與協議會議。由工務段掌控每日工區施工項目、機具進場狀況，每位監工同仁都要評估工地風險。

110年7月17日陳仕其副局長視察高雄及臺南等地區之牛埔溪橋工程、大湖及路竹站月台提高工程、臺南工務分駐所軌溫自動監測及通報、分駐所電報管理作業，並針對相關工程指示：

(一) 工程告示牌之預定竣工日期，需依實



▲陳副局長對專責瞭望員交代工作任務



▲陳副局長指示路竹站月台施工確實做好瞭望工作

際展延後工期進行更新。(二) 高度超過 1.5M，需有扶手之上下設備。(三) 新設月臺工區要張貼緊急聯絡電話。(四) 灌漿時，要留意機具是否侵入電車線安全距離。(五) 要落實瞭望員並專責，於列車進站時提醒工作人員離開月臺邊，並舉手示意。(六) 月臺施工需設置警示標誌。(七) 建議辦理車站第五股道停用會議，可增加現場施工安全。




▲陳副局長與現場人員討論瞭望時緊急事件處理

當個快樂工作人


職業倦怠
OUT

四大妙招~讓你重拾工作熱忱



賦予工作獨特意義,創造自我價值
看見工作對他人的貢獻,從中獲得成就感。

放大工作的快樂和優點
換個心態思考,從工作中發掘樂趣。



保持運動習慣
運動有助減壓及增進睡眠,倦怠感OUT!

適度休假
安排一場紓壓小旅行,充電再出發!



員工協助專線：0800-800-590

紓壓信箱：eapcenter.service@gmail.com

恭喜臺北機廠奪得

「110 年金路獎」臺鐵設備維護類第 2 名殊榮

圖：全國第 9 名 文：小狗仔

在某個風光明媚的早晨裡，突然接到一個消息「請於時間內製作金路獎簡報並報局審核。」當下的我內心有無限 OS，坐在我旁邊的同事還幸災樂禍的嘲笑我：「要加班囉~ 休假準備取消吧！」

害怕影響休假日的我，像個無頭蒼蠅抓不到任何方向，因為臺北機廠近幾年來從未入選金路獎複評，因此上網爬文參考往年相關資料。就在這時！發現一個天大的禮物，就是第一名有 30 萬元！30 萬！，身為小資族的我們立刻充滿精神，並開始規劃拿到 30 萬要做什麼事哈哈，但這白日夢 10 秒就被叫醒了，因為錢不是落入製作簡報的我們。離題了哈哈，金路獎評比重點分為以下三大項：



▲ CPR 認證考試



▲ 高空作業車定期保養作業



▲ 25kV 電車線下作業教育訓練



▲評選委員聽取主風泵維修說明



▲TEMU2000 型 DCU 電子卡測台開發成功

一、勞工安全

本廠在平時有各級主管人員走動式檢查與勞工作業環境監測外，勞安室也會不定期稽查，有問題就開立缺失改善單，積極改善廠內的不安全因子，也會定期舉辦特殊作業健檢、四癌篩檢、免費施打流感疫苗、捐血等活動。除此之外，起重機、堆高機操作人員、25kV 電車線下作業等法定教育訓練皆依計畫執行，每一項目都不容馬虎。因此，本廠於 109 年 10 月 30 日取得職安衛生管理系統 SGS 認證殊榮。

二、檢修狀況

在停留車輛方面，依規定於車輪放置阻輪器，軌道前後擺放「禁」止車輛進入告示牌，確實做好防動措施，列車進場房後，同仁也會將脫軌器立起，以策安全。而在檢修車輛方面，109 年度各型機車車輛定期檢修總計 433 輛（處定 433 輛）達成率 100.0%。

三、設備儀器維護

本廠儀器、設備等皆作用正常，且都有定期維護保養，讓同仁在操作上沒有安全疑慮，可安心使用。

除了上述評分重點外，職場友善廠方也是有一些小成果可以展現，例如教育訓練中心除了辦理活動或訓練課程外，廠方還購買運動設施（籃球、羽球相關設備）於每日午休及下班時間開放給員工運動休閒，使達到身心舒壓！另外也有設置體脂計測量自身健康、雜誌報紙閱讀區等等，當然未來還是有很大的進步空間仍須努力。

最後，更不得不提創新提案之部份，109 年薦送的「EMU700、EMU800、TEMU1000 及

TEMU2000 電聯車主風泵測試台研製」提案，獲甲等獎之殊榮。另外，TEMU2000 型 DCU 電子卡測台也開發成功，能迅速判斷門機控制電子卡之故障區域。

110 年 4 月 26 日當天由機務處李國華副處長帶隊，帶領著李智雄股長、白登萬股長、陳森淇股長、游佩靜、李彥輝、林家榮等 6 位同仁至臺北機廠評比，因本廠非常重視這次的評選，特別集結各單位主管一同參與會議，由工作組組長陳旭偉報告簡報內容，並邀請委員們赴現場看設備、車輛檢修狀況及環境等細節，瞭解臺北機廠這幾年所做的努力。

往年金路獎大多由機務段摘下，今年臺北機廠突然接獲入選複評階段的消息都嚇到不知所措，還好嘲笑我的同事都是我的好姊妹，一同協助完成此次任務。雖然與第一名無緣，但第二名也是不錯的拉～（因為聽說簡報被稱讚做得很好，足以讓我們開心一陣子），希望未來有機會可以拿到 30 萬元哈哈！



▲評選委員們赴現場巡視

落實紓困方案 臺鐵協助廠商共渡難關

圖文：花蓮營業所 謝文宗

新冠肺炎疫情進入三級警戒後，客運量巨幅下滑致本業虧損加重，為與附屬事業承租人共體時艱，降低承租人經營壓力，同意承租人緩繳 110 年 6 月至 8 月租金及定額權利金，延長至 110 年 9 月底前繳納外，也推出租金及定額權利金減收 50% 的紓困措施以協助承租人。

110 年 7 月 7 日下午朱來順副局長由資產開發中心花蓮營業所謝文宗經理陪同，至花蓮站 DCC 洄瀾商場實際走訪各個專櫃店家，親自



▲朱副局長與 DCC 洄瀾商場負責人廉雅鈺經理討論減租事宜



▲花蓮車站商店街喜樂紅豆餅



▲謝文宗經理說明對商家落實紓困方案



▲DCC 洄瀾商場負責人廉雅鈺廉經理陪同副局長巡視商家



▲朱副局長詢問商家營業狀況

瞭解商場經營者展拓公司，有無依照本局減租措施承諾書約定事項落實辦理給予其招商專櫃店家減租事宜。據 DCC 洄瀾商場負責人廉雅鈺經理表示，已依據承諾書約定事項核算各專櫃店家之減租金額，俟呈報至總公司核定後，即可馬上辦理減租事宜，除要求該公司儘快核發補助外，應

逐一通知各專櫃店家之減租金額，廉經理也當場應允立即辦理。

朱來順副局長也同時要求洄瀾商場負責人在營業時，必須做好防疫措施，及採取實聯制確實作好防疫管控工作。同時請花蓮服務所謝經理盡力協助廠商，以共度疫情難關。



▲花蓮車站前後站通道美食街景

高廠即將進駐潮州 擔綱新車廠修基地

圖：高雄機廠 謝進崑 文：機務處 蕭國文

為因應新車加入營運及南迴線電氣化工程落成，8月2日本局高雄機廠業已開始進行潮州廠修新基地試修作業，馮輝昇副局長8月3日特地至維修現場視察，指示務必掌握安全、創新及效率的原則，落實完成新廠進駐作業，提升檢修能量與品質，未來並將透過產學合作，持續導入自動化及智慧化設備，期以建設成為臺鐵標竿機廠為目標。高雄機廠預計將於110年底進駐潮州新基地，進駐初期仍以維修傳統客車與推拉式(PP)客車三級檢修為主。預計113年將擔綱新型客車EMU900型(通勤客車)及EMU3000型(城際列車)廠修業務。



▲潮州高雄機廠出入大門



▲ EMU900 型(通勤客車)



▲多功能活動中心



▲機廠車輛維修股道



▲謝進崑廠長向馮副局長報告廠區設施

去(109)年12月23日南迴鐵路電氣化完工啟用及新購城際列車於今年陸續加入營運，高雄機廠廠修業務將更上層樓，除維持原有客車維修能量外，也轉型為廠修新型電聯車的先進基地。本基地第一期土建及設備工程聯合檢查已完成，試修作業將就維修實務上，積極於現有規劃流程上調整，並藉此確認年底進駐基地流程。

馮輝昇副局長於視察結束後，特別感謝現場基層員工與各級主管的努力與辛勞；更期勉未來能結合工研院、高科大等學研單位技術能量協力合作，讓新廠修基地的技術能量與品質持續創新提升，不管是傳統客車或電聯車，高雄機廠都將是臺鐵三、四級廠修的支柱，提供旅客安全、優質的旅運服務。



▲馮副局長視察高雄機廠勉勵同仁辛苦



▲高雄機廠綜合工廠外觀

打造後疫情時代觀光新景點 「花蓮臺鐵禮賓室」

圖文：花蓮工務段 李建勳

為深化臺灣鐵道旅遊魅力，臺鐵除全臺獨有「鳴日號」觀光列車外，更要在全臺主要車站打造臺鐵禮賓室。臺鐵第一座專屬禮賓室位於花蓮車站後站，兩層樓空間，設計概念是結合在地人文特色，並就地取材，使用舊站體原本的石材用於地板、牆面、裝飾。

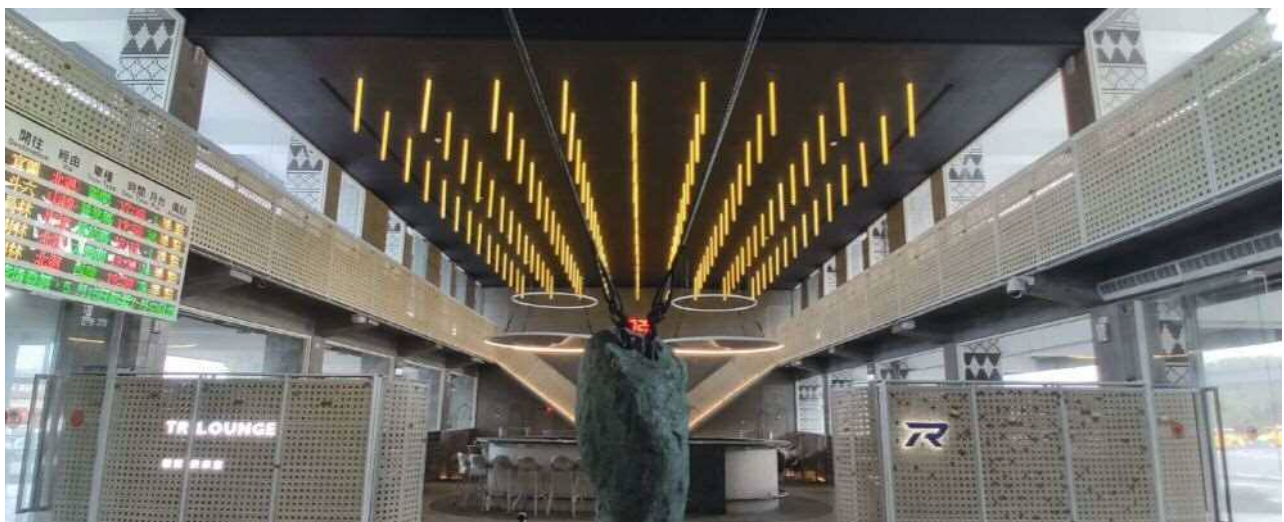
1樓空間在中間設置橢圓形吧檯，兩側則設置灰色沙發座位，未來提供特色餐點、飲品，同時提供充電插座、WiFi；走到禮賓室盡頭，灰色牆面上有代表臺灣鐵路的偽裝飾，兩側樓梯連接2樓前後戶外觀景台，在室內也設有階梯式觀景台讓旅客可以俯瞰整個禮賓室。禮賓室目前完成98%，預計完工後會交由雄獅旅遊負責營運。

為利日後營運無縫接軌，朱來順副局長於110年7月8日召集雄獅旅遊、附業營運中心、東區協調中心、工務處等單位，針對禮賓室營運



▲朱副局長檢視伸縮折疊門簾

前尚須進行優化工程項目進行勘查、分工及研議解決方案，以便111年1月1日（5個1）能如期如質完成，並成為花蓮地區及臺鐵的觀光重心。



▲禮賓室全景與外部的裝飾藝術

二局共榮創新局 維護安全靠合作

圖文：運務處 葉宇倩

杜微局長於110年7月5日巡視臺南站古蹟整修、地下化工程，並在高雄運務段徐竹平段長陪同下，順道前往鐵道局中部工程處第C214標（南臺南路段地下化工程）及第C212標（臺南車站地下化工程）工區，由中工處江富志處長親自接待簡報，局長對於工地進行灌漿作業，施工過程細節觀看甚為詳盡，也垂詢了鐵道局各項臨軌施工的安全防護，看到工程人員隨身攜帶無線電，並且把臺南站行車室緊急通報電話號碼貼在安全頭盔上，就證明了安全觀念的落實。

局長表示臺鐵局和鐵道局會充分合作，彼此相互協調支援，使工程效率及行車安全能夠相輔相成，相得益彰。局長隨後又赴衛福部台南醫院，視察臺鐵局同仁施打疫苗的情形，對於醫院醫護人員的辛勞，局長也深致感謝與敬意。



▲局長聽取鐵道局中工處江富志處長214標工地工程簡報



▲局長聽取台南車站古蹟維修簡報



▲台南後站局長聽取鐵道局中工處212標簡報



▲局長視察214標灌漿作業

戀戀鐵道往日風華

圖文：俞秋苓

臺灣鐵路的建設與清代臺灣巡撫劉銘傳先生，有著十分密切的關係，沒有劉銘傳的力爭，臺灣的鐵路史必將改寫，首先1880年（清光緒6年）劉銘傳先生擔任直隸提督時上奏「籌造鐵路以圖自強摺」，建議在中國南北路修築鐵路，此舉雖因群臣和民意大力反對而未成功，卻使他成為清末倡導建造鐵路大臣之一。1887年（光緒13年）劉銘傳接任福建臺灣巡撫，又上「擬修鐵路創辦商務摺」，規劃臺灣自基隆至臺南之間，修造鐵路約600公里，同年獲得批准。於是以記名提督劉朝幹為總辦，募股集資，創設機器局，以製鐵材、枕木供應築路之需。並在臺北創設鐵路總局，成為鐵路管理監督機構先聲。惟後劉銘傳因病去職，接任之巡撫邵友濂畏事苟

安，遂於1893年（光緒19年）停止興建，全長只有基隆通抵至新竹，計約100公里。

日治初期，基隆至新竹之鐵路先被修築為軍用鐵路，由臺灣鐵路線區司令部管理，隨後改隸臨時臺灣鐵路隊，隸總督府陸軍管轄；至臺灣施



▲希臘風格 M 字形「科林斯」柱型建築



▲仿都鐸式半木構造建築



▲屋頂木製桁架樑柱



▲大廳「科林斯」柱型建築及主梯



▲鐵道部仿都鐸式建築外觀

行民政後，鐵路事務轉歸總督府民政局通訊部鐵道股掌理，管理期間雖曾有將鐵路事業撥交民間辦理之建議，有意者於日本東京成立「臺灣鐵道株式會社」，但時逢經濟蕭條，資金籌措困難而作罷。

1898年(明治31年)，建設臺灣縱貫鐵道案議定，1899年(明治32年)日本公佈公債法，成立臨時臺灣鐵路舖設部，並在年底變更官制，改由總督府鐵道部綜理臺灣鐵路修築與管理等事宜。同年日本政府開始發行公債，積極推動臺灣興築南北縱貫鐵路，以10年為期編列2880萬日圓工程費興築南北縱貫線鐵路，工程期間雖因日俄戰爭而有所耽擱，惟濁水溪段、三義豐原段之艱鉅工程，延至1908年(明治41年)完成，至始南北縱貫全線通車。

因南北縱貫鐵路的暢通，促進了臺灣經濟的繁榮，也使鐵道部的業務量急速擴增，鐵道部原有的房舍不敷使用，於是選擇臺北北門外河溝頭街轉角地建造新廳舍，規劃為臺灣總督府交通局鐵道部新廈，為一座沿街的二層磚木造混合建築，屬於仿都鐸式半木構造建築。一樓以磚砌外牆為主，中央入口係弧面圓拱門洞，旁為洗石子圓柱漏窗；二樓以木作為主，退凹成中央露臺與

兩翼廊道，整體看，有磚的雄渾，也有木的細緻。整棟建築於1919年(大正8年)落成，由鐵道部隸屬之改良課設計，比起同時期的建築顯得較簡樸。日治時期許多重大的公共建築，均為其工事單位的集體創作，設計者的名份並未被過度頌揚。改良課的設計範圍很廣，縱貫線很多火車站出自他們的手筆。

1945年(民國34年)臺灣光復後，省交通處接管鐵路及產業等，並將臺灣總督府交通局鐵路部房舍等責由臺灣鐵路局繼續使用，除室內隔間因需求略變更外，大致保存原有風貌，成為今日北門外僅存之日治時期歐式風格的官署建築。

目前鐵道部為三級古蹟，其址歷經清末劉銘傳主政時期機器局，建造機械及修理火車。日治初年改為鐵道部用地，於1919年建置鐵道部，1945年設為臺灣鐵路管理局等三個年代，它的創建風格頗為特殊，由於當年多向英國學習鐵路技術，所以採用英國的19世紀維多利亞風格，形式上承襲北歐木造建築趣味。如二樓的屋頂及牆體樑露出木樑柱，並施以雕飾，展現設計者的巧思。於今看來，這座建築與臺灣的鐵道交通史息息相關，其風格特殊，實具有多方面的歷史意義。(參考：內政部台閩地區古蹟資訊網、臺北建築)

懷念，移動的美好

圖文：光復站 廖俊宇

火車，對於我來說，不只是提供交通運輸的工具，在某種程度上來說，更是乘載著我生命中每個重要階段的朋友！

還記得很小的時候，媽媽喜歡帶我去搭火車，從西勢車站出發，搭著由柴電機車牽引的復興號列車，一路往枋寮前進，在旅途的過程中，欣賞著屏東線獨有的旅途風景，映入眼簾的首先是充滿南洋氣息的檳榔田園，接著到崁頂＝南州間可以看到寬廣的平原上種植著各類瓜果，當你看到窗外出現蓮霧樹時便知道林邊已經到了，隨著列車繼續往南，一池池的養殖魚塭是佳冬＝東海間獨有的特色，接著再過不久，便抵達當日的終點枋寮站。

也許就是那樣的悸動，讓年紀小小的我，便對於搭火車這件事充滿了開心的回憶，後來在成長的各個階段，無論是大學時期高雄到屏東的搭車通勤，或者服兵役放假回家，甚或是現在在外地服務的休假返鄉，火車都參與了其中，也伴隨著我漸漸長大成人。



▲日南車站的牛眼窗



▲日式建築日南站



▲竹南站待發的信濃列車



▲懷念的海線列車漫遊



▲復古的藍皮普快車

那種移動的美好在我心中不曾逝去，而每次搭火車對我來說也都有不同的感受，以下就曾經幾次不錯的搭車體驗向大家分享：

(一) 108 年的 8 月，我到枋寮搭乘嚮往已久的藍皮普快車。一路上，把窗戶打開，吹拂著涼爽的风，俯瞰著美麗的大海，在中央隧道的旅程中，窗外的景色由明亮轉暗，耳邊聽著柴電機車轟隆轟隆的牽引聲，鼻子聞著隧道內濃郁的柴油味；回程也是搭乘相同編組的藍皮普快，開到枋山時，正好接近傍晚時分，海面上紅通通的陽光映照著臺灣海峽，餘暉透過車窗灑落進車內，能夠坐在火車上看著遠方的夕陽西下，對我來說是非常新鮮的奢華享受。



▲在藍色列車上觀賞枋山夕照餘暉

(二) 108 年 11 月，我再次啟程，這次的目的地是海線各站的一日漫遊，還記得當日搭乘自強號在竹南站換車，望見月台旁，信濃彩繪列車已就位歡迎著來訪的旅人，對長期在南部生活的我來說，海線是陌生且神祕的。還記得當天的天氣很好，晴空萬里，區間車上熙熙攘攘的人們，陪伴著我往未知的旅途前進，在這趟旅途中使我收穫最大的莫過於中途下車的日南車站，這座擁有悠久歷史的木造車站是海線五寶的其中之一，屋頂某一角的牛眼窗彷彿在訴說著它的年齡；另外接近龍港 = 白沙屯間也是令我難忘的一段，路旁的風車微微的轉動著，好像是向旅人招手一般，希望大家有機會到此一遊。

帶著從小到大所累積的感動，希望自己可以把這份感動化為具體的行動，用專業與溫暖的服務來對待每一位到車站的旅客們，由衷的希望大家踏進車站、搭上火車都是快樂的，而我們也會扮演著分享快樂的角色，繼續陪伴著大家的每一趟旅程！

台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110年8月底止，請領總人次共5,051人，申領總金額達146,740,789元；自110年度起截至8月底，請領總人次共1,784人，申領金額達61,125,896元，有關各項目申領情形如下表：

台鐵局福利精進措施申領情形表

調查期間：110年起截至8月底

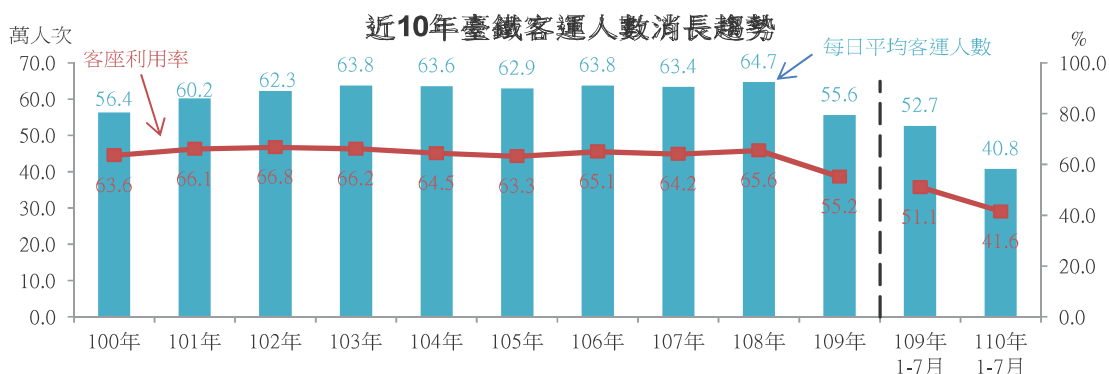
項目	標準	人數	總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	183	7,436,356
生育獎助金	二個月薪額	32	595,860
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550元	233	36,288,340
	子女：92,730元	3	
子女教育助學金	學年度(年度/學期)	109/2	16,805,340
	國小及國中：500元	3	
	高職：3,200元	6	
	高中：3,800元	107	
	五專前三年：7,700元	1	
	五專後二年及二專：10,000元	45	
	大學及獨立學院：13,600元	1,171	
總計		1,784	61,125,896



疫情下臺鐵客運量之消長

圖文：主計室 吳慧婷、顧仲航

1 01-108年臺鐵每年日均客運人數皆超過60萬人次，客座利用率約維持65.0%。109年因COVID-19疫情肆虐降至55.6萬人次，110年係5月爆發社區感染及警戒升溫，1-7月每日平均客運人數及客座利用率分別減為40.8萬人次及41.6%，皆創近10年新低，較上年同期分別減少11.9萬人次(-22.6%)及9.6個百分點。



隨109年1-4月新增55例本土確診案例，每日平均整體客運人數由109年1月62.8萬人次逐月下滑至4月42.8萬人次，5月後未新增本土確診案例轉而逐步回升至12月60.1萬人次；110年5-6月受全國疫情警戒提升至第三級影響，雪崩式下降至32.7萬人次及11.6萬人次，7月因疫情減緩及警戒降級回升至16.4萬人次，仍僅為疫情前(108年7月)的2成6。各運程趨勢與整體相似，惟109年下半年因疫情趨緩而補償性出遊明顯增加，致長程旅客8-11月運量與上年同期相當。

近3年各月整體及各運程每日平均客運人數

