



台鐵 通訊

2026.JAN

NO.978

鐵道迎神，信仰同行
一定要將手腳伸出窗外的蒸汽火車之旅
那些路上遇到的人



目錄

CONTENTS

- ① 鐵道迎神，信仰同行
- ② 一定要將手腳伸出窗外的蒸汽火車之旅
- ③ 那些路上遇到的人
- ④ 鐵道時光的交響詩
- ⑤ 從「家」出發・共築幸福職場
- ⑥ 當車站遇見藝術
- ⑦ 強化通訊安全，守護營運命脈
- ⑧ 永續經營第一步，打造職場零事故
- ⑨ 臺鐵公司目標管理機制與績效考評制度簡介
- ⑩ 承攬商職業安全衛生管理系統
- ⑪ 廉政法令宣導
- ⑫ 麥擱卡啊！行銷電話一直來怎麼辦？

鐵道迎神，信仰同行

萬華站見證艋舺青山王祭170週年的歷史時刻

圖 / 文 吳佳穎



▲ 萬華站2號出口舉行接駕儀式



▲ 大量旅客與信眾共襄盛舉迎接北港媽祖駕儀式

2025年11月29日，臺北萬華迎來一場兼具歷史意義與現代象徵的宗教文化盛事。適逢艋舺青山王祭170週年，青山宮邀請北港朝天宮媽祖搭乘臺鐵專列北上，於萬華站與青山王再會，象徵南北信仰交流的深厚情誼，也開啟了神緣專列的新篇章。

當日，萬華站不再只是旅客往返的交通節點，而成為信仰進城的重要門戶。北港媽祖專列抵達後，青山宮八家將於萬華站大廳列陣開路跳舞迎神，並於萬華站2號出口舉行隆重的接駕參拜祈福儀式，現場鑼鼓齊鳴、眾神明臨立，信徒與旅客齊聚迎神，現場氣氛莊嚴而熱烈。百年信仰透過鐵道走進城市，讓傳統宗教文化在現代交通場域中展現嶄新的生命力。

面對大量前來參與接駕的信徒與旅客，臺鐵北區營運處事前啟動大量人潮疏運計畫，並於活動當日成立北區營運處緊急應變中心，統籌活動月台疏運與現場人流管制。本公司馮總經理馮輝昇亦親臨北區營運處緊急應變中心，實地了解整體疏運規劃與執行狀況，並就人潮動線配置、列車運轉及現場應變措施提出具體指導，確保各項疏運作業周延到位。



▲ 北區營運處緊急應變中心



▲ 工作人員值勤疏運任務



▲ 工作人員祈福疏運安全圓滿



馮總經理督導月台人流管制動線 ▲



馮總經理一同與青山王繞境 ▲

在馮總經理臨場指點與北區營運處各單位密切協作下，現場經由工作人員即時引導旅客與信徒分流，並整合車站、列車及周邊動線管理，有效維持站、車秩序與旅運順暢，確保活動期間車站營運安全無虞。馮總經理隨後亦親自參與接駕媽祖儀式，展現本公司對傳統宗教文化的尊重與支持，同時彰顯公共運輸系統在大型宗教活動中，兼顧文化參與與專業疏運的核心角色，讓活動得以安全、莊嚴且圓滿完成。



▲ 臺北市市長迎接媽祖

另此次活動亦獲得地方政府的高度重視。臺北市市長蔣萬安親臨現場，參與接駕北港媽祖儀式，展現對傳統文化的尊重與支持。市長的到場，象徵公共部門與民間信仰之間的良性互動，讓文化傳承不只是民間自發，更成為城市治理的一部分。

北港媽祖搭乘臺鐵專列北上的安排，突破過往信仰活動的移動模式，讓鐵道成為連結地方文化的重要媒介。這不僅是交通服務的延伸，更是一種文化行動的實踐，顯示公共運輸系統能在日常營運之外，成為承載地方記憶與集體情感的交流重要平台。



▲ 馮總經理接待臺北市市長

透過此次青山王祭170週年的接駕活動，萬華站成功轉化為文化與信仰交會的舞台，也為臺鐵結合宗教慶典、城市活動提供具體示範。當鐵道不再只是移動的工具，而是能陪伴信仰同行、與地方共振，所延伸的將是更深層的城市連結與文化價值。這趟迎神列車，載著百年信仰，也載著城市持續前行的文化力量。

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

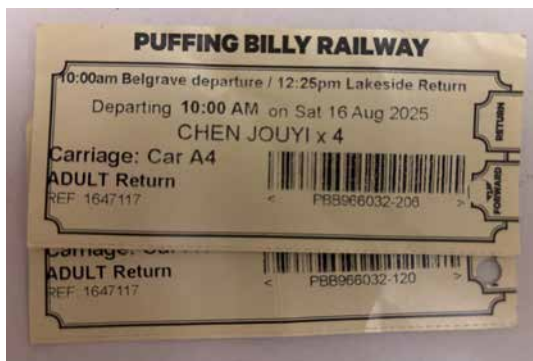
一定要將手腳伸出窗外的蒸汽火車之旅

圖 / 文 彭綉珠

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12



▲ 圖1 在湖畔站月台上的芬普比利火車歷史簡介



▲ 圖2 車票沒有指定座位只有指定車廂

114年八月中旬，時值澳洲的冬末春初，氣候寒涼，我與家人到澳洲墨爾本近郊的貝爾格雷 (Belgrave)，搭乘一條已有百年歷史的芬普比利蒸汽火車(Puffing Billy Railway)。

芬普比利蒸汽火車是澳洲維多利亞州最具代表性的蒸汽火車，位於墨爾本東郊的丹頓農山脈 (Dandenong Ranges)，沿途風景秀麗。於1900年啟用，原本為運輸山區居民、木材、農作物而建，1953年因土石流道路坍塌停用，後在當地義工的努力爭取下，於1962年修復部分路段並重新營運，轉型為著名的觀光景點，並吸引來自世界各地的遊客。現全線由普芬比利保護協會900多名義工們維護和營運，除聖誕節當日外，蒸汽火車每日皆有行駛(圖1)。

芬普比利蒸汽火車以其開放式車廂讓遊客能將手腳伸出窗外穿越森林，感受迎面而來的清風與森林氣息的獨特體驗而聞名，是世界保存最完好的蒸汽火車之一。因載客量有限，且非常受歡迎，必須要提早預訂才能順利搭乘。(圖2)



▲ 圖3 與家人手持車票在車站前合影



▲ 圖4 穿著傳統制服的站務人員



▲ 圖5 已有些歲月痕跡的機械式時鐘

帶著一顆好奇的心，前往一個不起眼的貝爾格雷古樸的百年車站(圖3)，看到百年的蒸汽火車，再加上穿著傳統制服的站務人員，讓我們彷彿有種穿越時空回到20世紀初芬普比利蒸汽火車光榮歲月的錯覺。月台上來自世界各地遊客的歡笑聲及蒸汽火車的汽鳴聲，讓原本應該是靜謐的郊區，變得熱鬧非凡，可見蒸汽火車受歡迎的程度，幾乎每節車廂都坐滿興奮的遊客(圖4)。在貝爾格雷車站前及月台上，各有一座外殼已有些歲月痕跡的機械式時鐘(圖5)。這種在現代鐵路設備早已除役，但古樸的車站依然保留下來，轉換成實際可用的報時器，提醒旅客下一班列車即將出發的時間，成為遊客注目及拍照的焦點。讓我感受到芬普比利鐵路不僅完整的保留文物，也賦予它更深的價值，身為鐵路從業人員，看到這樣的安排特別有感。它不是把歷史收進展示櫃，而是讓原本可能被淘汰的設備，繼續參與日常運轉。



▲ 圖6 與站務員揮手告別



▲ 圖7 可將雙腳自然垂掛在窗台的車廂

上午10時列車準時自貝爾格雷車站發車，在站務人員與遊客熱情的揮手告別下(圖6)，月台上的身影逐漸遠離，蒸汽機車低鳴啟動，那種聲音對我們來說並不陌生，卻在這偏僻的鄉間小站顯得格外從容。芬普比利鐵路採762毫米(mm)窄軌運行，與台灣糖業鐵路(糖鐵)五分車運行的軌距相同，全線長約24公里，沿丹德農山脈地形行駛，平均時速約16公里。以現代營運觀點來看，這樣的速度談不上效率，卻能讓沿線坡度、彎道與森林，都成為行車體驗的一部分，也讓遊客能細細品味沿途的自然景致與歷史足跡。我們搭乘的開放式車廂，原本是用於載運牛羊等牲畜，經過改裝後，成為今日旅客可將雙腳自然垂掛在車廂外的特色設計。從「載貨」到「載人」，功能轉變結構卻被妥善保存的延續方式，對鐵路人來說特別耐人尋味(圖7)。

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- ☺

列車行經上坡路段時，蒸汽一口一口吐出，節奏清楚而穩定。我下意識地留意坡度與曲線半徑，鐵道兩旁的淨空距離及沿途的號誌與標示，發現很多與臺鐵的支線有相似之處，也看出芬普比利保護協會對環境維護及發展鐵道觀光的用心。鐵道兩旁的居民、遊客及停在平交道上的駕駛人看到列車經過皆以愉悅的心情與我們揮手，我們當然也是以更熱情的方式與他們互動。每當經過彎道時，整列火車成為最美的風景(圖8)，大家都會忍不住拿起相機與蒸汽火車拍照，車廂內一片歡聲笑語。當蒸汽火車行進至著名的蒙布爾克溪橋時，遊客們雙腿懸掛在列車的邊緣，那種刺激的感受，讓大家驚叫連連(圖9)。



▲ 圖8 經過彎道時，整列火車成為最美的風景



▲ 圖9 蒸汽火車行進至著名的蒙布爾克溪橋

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12



▲ 圖10 風景秀麗的翡翠湖



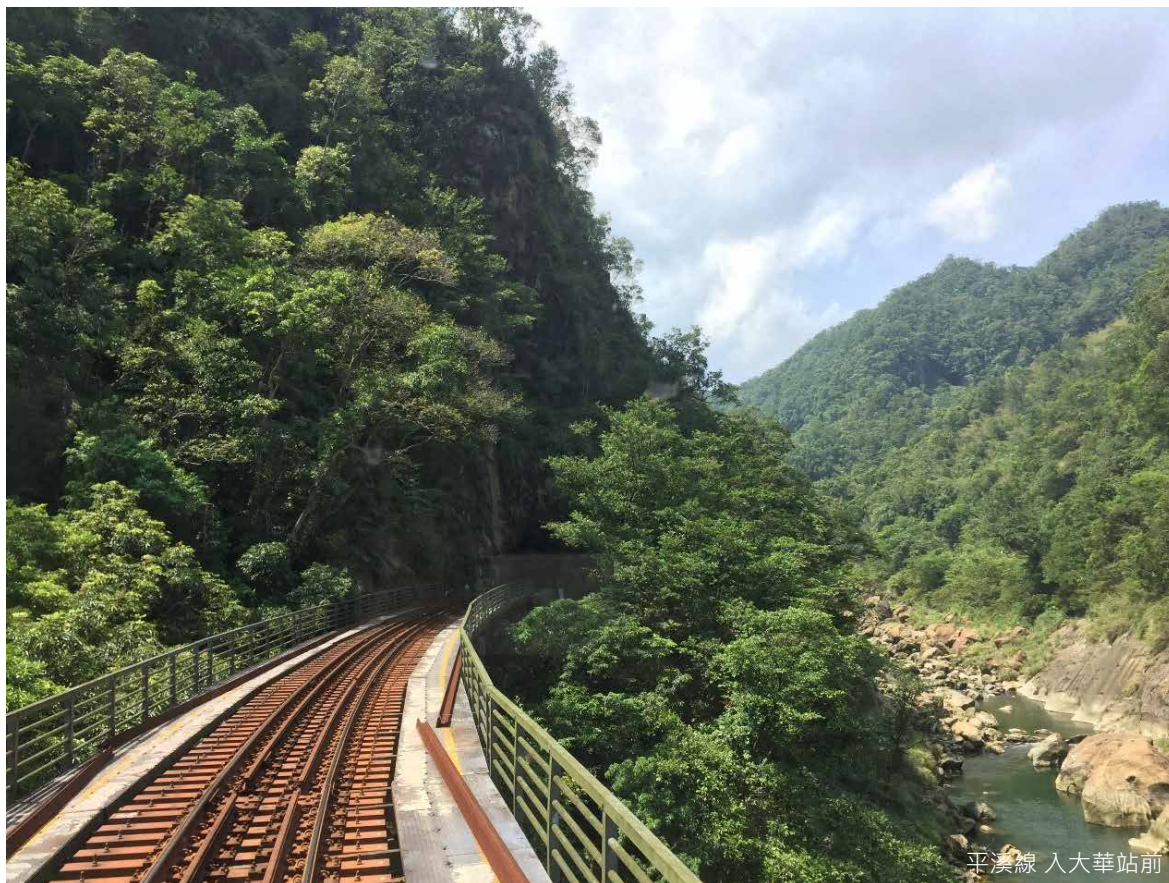
▲ 圖11 精美紀念品，值得珍藏



▲ 圖12 蒸汽火車在湖畔站準備出發

約一小時後，列車抵達我們此行的終點湖畔站 (Lakeside)。這個車站位於風景秀麗的翡翠湖旁(圖10)，有一間結合餐飲、紀念品(圖11)商店與鐵道文物展示的遊客服務中心。在這裡可用餐、購物及看展一次完成，對遊客而言相當友善；從營運角度來看，也能感受到這條鐵路在「照顧遊客體驗」上的用心。我們在湖畔站停留約一個半小時，沿湖散步、喝咖啡，沒有特別安排，卻讓人感到十分輕鬆與踏實(圖12)。

下午1時30分列車回到貝爾格雷車站，月台上那座古董時鐘仍準確的提醒我們下一班往湖畔站的列車將於下午2時15分發車，也間接提醒下車的遊客想跟骨董蒸汽火車拍照的時間有限。在整個蒸汽火車的行程中，我幾乎都坐在窗台上，對日常都以火車為交通工具的我，能將手腳伸出窗外是一種全然不同的搭乘體驗。也許它不是一條講求效率的路線，但它提醒我們--鐵路，除了準點與日常的運轉外，還承載著陪伴與記憶。在沒有制度下的強制排班，卻看得出鐵路從業人員高度的專業與責任感。這讓我深刻感受到，這條鐵路之所以能長久運行，靠的不只是技術的保存，而是一群願意主動守護鐵道文化的創新思維與專業熱誠。



那些路上遇到的人

圖 / 文 楊靜瑜

在擔任列車長的期間，見到了職場上最美麗的風景。

路途中總有那麼一些人，素昧平生，仍對我投以善意，也總有那麼一些人，非親非故，卻大方地照顧到了我的溫飽。

他們是正在途中的旅人，品味著一期一會的窗外美景，也注意到我來回急切的腳步，不忘對我說聲：「辛苦了，謝謝你！」；他們是頗具資歷的司機員，披星戴月卻總是精神抖擻，永遠難忘那清晨五點開往平溪線的車上，車長室竟有一份熱騰騰的早餐，我本早已習慣七堵典型的冬天，還有那總是不停的綿綿細雨及鑽入髮膚的寒意，而這份溫暖不僅在那刻顯得格外特別，縱然是多年後的現在，每每憶起，那感動始終如夜裡的微光，安靜而優雅的照亮心深處的角落。

而說到司機員，在平溪線這樣悠閒的支線上，或許是充滿森林氣息的原因，又或許是高齡的柴油車的搖搖晃晃的特殊節奏，搖呀晃呀，滿山翁鬱撲面而來，伴隨著不絕於耳的潺潺流水聲，所有人的思慮在此刻都不得不慢下來，心也不知不覺寬敞了起來，包括司機與車長，雖則彼此隸屬不同、值乘班表不一，搭檔情懷始終帶著濃濃的復古人情味，

因為老車還得配上熟知車性的資深司機，而「師傅」不僅帶領列車前進，同時也是我這樣的菜鳥列車長眼裡的定心丸。

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

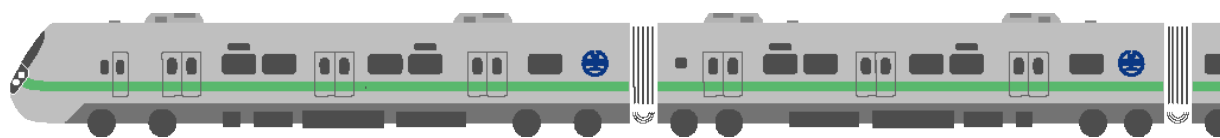


我們二人是這趟任務的命運共同體，也一起分享列車最前端的風景，譬如，夏夜裡的螢火蟲大軍，縹緲的螢光在黑暗中畫下亮麗的軌跡，頃刻間，彷彿置身於宮崎駿的奇幻世界裡；或者一起見證了無法解釋的奇異時刻，那是清晨的首發車，大華站仍籠罩在朦朧天光中，路旁卻呆站著三位穿著布衣長衫的人，表情木然。師傅與我彼此對看了一眼，可怕的是我必須在車子停妥後開啟車門，那在站等待的一分鐘時間之於我猶如一年，不敢胡亂張望卻必須落實指認呼喚，待車子駛離後驚魂甫定，怯生生的問師傅一句：「師傅剛剛……，你有看到嗎？」

師傅點了點頭，我們都看到了，但是，也只有我們看到。此後，我們對彼此似乎便有著難以言喻的患難情誼。

身為車長，途中的經歷有外人可想像的緊湊與刺激，同時也不乏難以筆墨的感動與惆悵，因為路再長，總有一個遠方的站靜候歸來的人，而負責守護乘客的我們，難免在日日的送往迎來中感到疲乏，有幸能遇見這些美好的人們，感受到其舉措的溫暖，縱然告別車長生涯已好幾年，深受啟發的我卻一直都以「成為這樣的人」自我勉勵，且讓良善美意恰如這長長的鐵軌，傳續無止盡、緩緩蔓延。





鐵道時光的交響詩

從藍皮解憂到新自強號的流動與傳承

圖 / 文 池勇臻

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12



鐵路不僅是運輸的動脈，更是時間的容器。在今日的台鐵路網上，我們聽見兩種截然不同的頻率交織：一種是沈穩、帶著柴油氣味與海風的慢板；另一種則是靜謐、流線且劃破空氣的快板。隨著台鐵公司化的推進，硬體設備迎來飛躍式更新，EMU900 與 EMU3000 徹底改變了通勤地景。

當我們凝視著新車廂從花蓮港上岸，那是台鐵展現蛻變決心的具象化；而回望那些被細心修復的老舊車頭，則是對歷史情感的致敬。新與舊、快與慢，這看似矛盾的兩端，實則共同譜寫出一首跨越世代的交響詩，支撐著台鐵走向未來。

如果說新自強號是為了「抵達」，那麼藍皮普快車就是為了「過程」。這款全臺唯一可開窗的懷舊列車，本應隨著電氣化走入歷史，卻在臺鐵獨特的文化視野下，轉化為「藍皮解憂號」，成為現代人心靈的避風港。

當列車行駛於南迴線，柴油機車頭的低吼與隧道內的風壓，透過敞開的窗戶灌入車廂，那是機械時代最原始的震撼；衝出黑暗後，映入眼簾的是多良段無邊際的湛藍與鹹濕海風。藍皮解憂號的成功，證明了臺鐵的價值在於「連結」——連結長輩的回憶與年輕世代的好奇。它將「老舊資產」活化為「黃金觀光資源」，展現了一種對抗過度加速社會的慢活態度，這正是臺鐵無可取代的軟實力。

鏡頭轉向北迴線，一列素雅純白、繫著極簡黑邊的列車滑過花東縱谷，那是臺鐵的新主力——EMU3000型城際列車。若藍皮是熱情的擁抱，EMU3000 則是優雅的靜默。「靜謐」是它給人的第一印象，車廂內良好的隔音與間接照明，營造出美術館般的氛圍。

EMU3000 的引進解決了東部幹線長久以來的運能痛點，12 輛長編組設計大幅提升座位數，有效緩解尖峰疏運壓力。更值得一提的是「騰雲座艙」的服務概念，從寬敞座椅到專屬餐飲，臺鐵試圖傳達：搭火車本身就是一種優質的旅遊享受。讓列車自然融入臺灣地景，無論是都會水泥叢林或翠綠縱谷，都顯得和諧而不突兀，象徵著臺鐵公共運輸美學的成熟與自信。

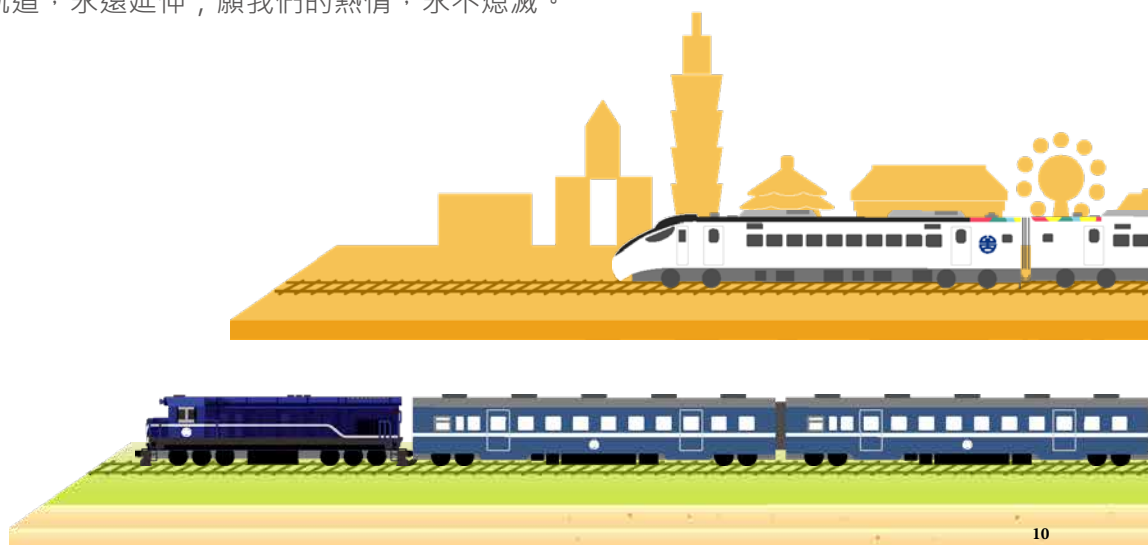
無論是復古的藍皮還是先進的 EMU3000，支撐系統運作的靈魂，永遠是幕後默默付出的「臺鐵人」。颱風夜裡，工務、電力與電務段同仁偕同頂著風雨巡視邊坡與搶修設備，車站同仁亦堅守崗位服務旅客；行控處內，調度員運籌帷幄，專注於列車調度與緊急應變處置；機務段檢修坑下，技師們滿手油污確認著每一顆螺絲。新車引進意味著駕駛與檢修人員需在短時間內適應全新系統，技術轉型的陣痛期，我們看見了臺鐵人傳承百年的韌性。

「安全，是臺鐵唯一回家的路。」這句話流淌在每一位員工血液裡，每一次平穩煞車、準點發車，背後都是無數環節的精密扣合；正是因為有道班兄弟深夜巡軌的敲擊聲，才有白天旅客安穩的旅程。我們在讚嘆車輛之美時，更應向這群守護者致敬。

除了流動的列車，車站也正蛻變為「城市的客廳」。如臺中車站新舊並存，縫合了都市紋理並保留文化記憶；又如大里、石城等小站，結合山海景觀成為觀光亮點。臺鐵正釋放空間潛力，讓車站成為展示地方創生的櫥窗。

回首百年歷史，臺鐵正處於公司化經營的關鍵轉折。「鐵道時光的交響詩」進入了更精彩的樂章：藍皮解憂號告訴我們「舊」能創造獨特價值；EMU3000 則證明「新」必須以人為本。我們期待未來的臺鐵，既有國際級的精準，又不失臺灣特有的人情味。當開車警示鈴響起，無論通勤或旅行，願每位乘客都能在軌道上找到屬於自己的安穩與期待。

願我們的軌道，永遠延伸；願我們的熱情，永不熄滅。



從「家」出發·共築幸福職場

臺鐵公司推動親子活動，凝聚家庭與職場的溫暖力量

圖 / 文 人力資源處

員工不只是臺鐵最重要資產，更是守護旅客安全的重要支柱。
每一次努力的背後，都有家人的支持與陪伴。



▲ 同仁及眷屬參訪臺北機務段檢修廠房，了解列車檢修作業流程

臺鐵深知，唯有讓家庭理解並感受到這份使命，員工才能安心投入工作。因此，我們透過親子活動，邀請同仁帶著家人一起走進職場，留下共同的回憶，讓「工作」不再只是冷冰冰的責任，而是能與家人分享的酸甜苦辣，把職場和家庭的距離拉得更近。



◀ 機務段同仁耐心陪伴員工子女操作模擬機，體驗駕駛樂趣，認識鐵道工作的專業。

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

一、讓孩子看見爸媽的工作世界

親子活動的初衷很單純，就是希望孩子能親眼看看爸媽每天工作的地方。當孩子走進鐵路場域，聽著同仁耐心解說，原本抽象的「上班」與「責任」便化為真實的場景，家人也因此更能理解員工的辛勞。

這樣的陪伴，不僅是家庭的美好回憶，更在職場與家庭之間築起一份連結與信任。當孩子看見爸媽的付出，當家人感受到彼此的辛勞，職場與家庭的距離就悄悄拉近，化為支持員工的力量。這股力量，讓大家在生活與工作之間找到更溫暖的平衡。



▲ 親子活動透過有獎徵答，加深親子對鐵道知識的認識與互動

二、寓教於樂，留下共同記憶

以114年度為例，本公司共舉辦34場親子活動，內容涵蓋檢修參訪、列車導覽、駕駛模擬與鐵道文化探索。活動以輕鬆互動為主，讓孩子在遊戲中學習鐵道知識，家長則能與同仁交流分享，暫時放下工作的角色，專心陪伴家人。歡笑與互動之間，悄悄搭起一座連結家庭與職場的橋樑。

全年共有1,806人次參與，顯示這已成為員工期待的溫馨福利。不僅促進家庭情感交流，更凝聚同仁向心力，營造出有溫度、有幸福感的企業文化。

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12



▲ 宜蘭工務段以闖關活動，讓同仁與家屬認識工務養

四、持續溫暖陪伴，凝聚向心力

親子活動不只是當下的歡笑，更是一份能留存在家庭記憶中的溫暖。公司將持續推動「親子活動」。多年後，當孩子已經長大，仍會記得某一年，和爸媽一起在臺鐵度過的特別體驗。這樣的回憶，將化為員工與家人心中最珍貴的支持力量，陪伴彼此一路向前。

同時，親子活動也提升眷屬對臺鐵工作的認識，減輕因特殊工作型態可能帶來的家庭壓力。活動促進員工跨單位交流與相互支持，進一步凝聚向心力，共同守護行車安全。

未來，臺鐵公司將在既有基礎上持續深化友善職場環境，讓員工在專注工作、服務社會的同時，也能兼顧家庭生活。期盼打造一個有溫度、有支持力、值得長期投入的幸福職場。

三、搭起家庭與職場的橋樑

親子活動不只是「活動」，更是一座橋樑，連結家庭與職場。當家人看見員工的專業與付出，體會工作的辛勞，員工也能更安心投入服務。這份體會與支持，形成良性循環，讓職場不再只是工作的地方，而是能與家人共享的生活片段。

臺鐵相信，照顧員工不只是滿足工作的需求，更要關心生活與家庭。親子活動的價值，不在於形式的多寡，而在於讓員工與家人真切感受到公司對他們的用心。當家庭感受到這份溫暖，員工也能更安心地投入工作，而這股支持力量，正是凝聚向心力、打造幸福職場的關鍵。



▲ 臺中營業分處活動，前往苗栗火車頭園區體驗鐵道文化

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12



臺北車站U-3層收費區空間 ▲

當車站遇見藝術

一段正在發生的場域轉譯

圖 / 文 資產開發處

每天，車站都在發生大量的移動。腳步匆忙、視線前方、時間精準，這是我們熟悉的車站節奏。但如果在這樣高度功能導向的空間裡，出現一點「不急著走」的元素，會發生什麼事？

近年來，臺鐵在場站經營上的思考逐漸發生轉變。除了確保運輸效率與服務品質，也開始重新檢視車站作為公共空間的可能性，它是否只能被使用，還是能被感受？是否只是通道，也能成為生活的一部分？

與新北市美術館的合作，正是在這樣的思路下展開。這並非單純的空間租借或視覺佈置，而是一場關於「動線」與「經驗」的實驗。藝術不被刻意拉到舞台中央，而是自然地嵌入旅客原本就會經過的路徑中，安靜地存在，等待被看見。

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12



臺北車站U-3層電梯立面 ▲

對臺鐵而言，這次合作更像是一場低調但重要的場站活化實作。過去談到場站活化，往往聚焦在商業機能或空間再利用；而藝術的加入，提供了另一種視角，公共空間不一定要被填滿，也可以被策劃。當這樣的思維進入鐵道場域，車站開始產生層次。它依然高效運作，但同時也多了一點讓人願意抬頭、多看一眼的理由。

車站每天迎來送往，卻很少被記住。藝術的角色，或許正是在這樣的地方，留下些微卻清楚的痕跡。不需要長時間停留，只要在等車、轉身、或走過的瞬間，意識到「這裡不只是趕路的地方」，就已經產生了價值。

這樣的改變不張揚，也不急著證明什麼，但它讓車站慢慢脫離純粹的功能場域，朝向更貼近城市日常的公共空間前進。

與新北市美術館的合作，並不是一個完成式的答案，而是一段正在累積經驗的過程。未來形式或許會不同，但方向已經逐漸清楚「讓藝術與旅運在日常中自然交會，讓車站不只被使用，也被感受。」

在一次次來去之間，車站文化的新價值，正在發生。

強化通訊安全，守護營運命脈

無線電話系統聯合檢查小組的使命與行動

圖 / 文 營運安全處

在鐵路運輸的世界裡，通訊系統是列車安全運行的中樞神經。每一通指令、每一次調度，都必須透過穩定且安全的通訊網路傳遞，才能確保列車準點、安全抵達。為了維護這條「安全生命線」，臺鐵公司營運安全處每年定期組成「無線電話系統聯合檢查小組」，肩負起檢視、監督與改善的重責，確保行車調度無線電話系統的使用符合規範，並杜絕任何潛在風險。



▲宜蘭地區無線電話系統聯合檢查

114年度下半年檢查行程回顧

以114年度下半年為例，檢查小組於12月9日及10日分別前往宜蘭及新竹兩地，針對機務段、工務段、電務分駐所、車站及相關單位進行全面檢視。檢查內容涵蓋桌上型及手持式設備，並召開會議進行意見交流，確保問題能即時反映與改善。



▲新竹地區無線電話系統聯合檢查

檢查結果與改善建議

根據檢查報告，部分單位在設備登記及保管方面仍有不完整之處，個別設備標示牌不清或序號不明，甚至出現保管存放不佳的情況。檢查小組已提出具體改善建議，包括：

- 強化設備標示與序號管理，避免辨識困難。
- 完善登記簿建立與更新，確保設備異動有跡可循。
- 加強保管措施，避免設備遺失或損壞。
- 提升人員保密教育，杜絕通話中洩密風險。

安全管理的持續精進

無線電話系統是行車調度的核心工具，其安全性直接影響營運安全。檢查小組的工作，不僅是例行性的檢視，更是一項持續精進的過程。透過跨部門合作、定期檢查與即時改善，臺鐵公司展現了對安全管理的決心與行動力。

營運安全處呼籲各單位，務必落實檢查建議，並保持高度警覺，共同守護鐵路運輸的安全命脈。未來，我們將持續優化檢查機制，結合科技工具，提升檢查效率與準確度，確保無線電話系統在每一個環節都能發揮最大效能，為旅客安全保駕護航。

永續經營第一步，打造職場零事故

臺鐵員工訓練處職安衛教育訓練場所通過認證

圖 / 文 員工訓練處



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
本公司員工訓練處為滿足運、工、機、電各類術科實習需求，提升員工訓練完整性並解決目前實習設備不足之問題，已規劃在富岡基地內建置一個現代化、智慧化具完整實習訓練場所之鐵道訓練學院。在此同時，考量教學環境的重要性，在鐵道訓練學院預計119年完工啟用前，先外租中國科技大學新竹校區辦理本公司訓練業務(圖1)；為提升訓練學習效能，確保新進鐵路從業人員之專業技能可順利適應現場工作，強化整體人力素質與行車安全，於7月18日自樹林調車場處本部搬遷，全員進駐鄰近北湖車站的中國科大新竹校區。

有鑒於職業安全衛生訓練極為重要，不僅能保障同仁生命健康，減少職災的發生，更是企業永續發展的基石，員工訓練處在搬遷前即行規劃，由原認證之新北市樹林調車場第一教室移轉到新竹縣中國科大新竹校區，希望本公司職安衛的辦訓工作能夠無縫接軌；另考量容訓量，特別申請職安衛教室認證的數量由1間增加為2間。

回顧員工訓練處前於北投員訓中心時代，於110年至111年疫情嚴峻期間，為減少群聚感染壓力，以及112年因暫遷樹林調車場尚未及於申請職安專用教室認證，只能請各單位配合撥款以委外訓練方式，薦送同仁就地參加各項初訓及回訓教育訓練課程，以符法令規定；惟以「甲種職業安全衛生業務主管教育訓練」外訓費用為1人7千5百元及「急救人員安全衛生教育訓練」外訓費用為1人5千元計，實所費不貲。

考量之前辦理樹林調車場第一教室職安衛教室認證時，在表單審查、設備查驗及教室實地丈量等，通過程序繁瑣，員訓處恐教室若遲未通過認證而需請各單位薦送外訓之情事發生，於是未雨綢繆，除列入114年重要工作予以時程控管外，另在114年鐵路從業人員之招考資格上，特提報需具備職業安全管理甲級技術士證照之第8階1名，希望藉由專業人力之挹注，達事半功倍之效。

本公司向新竹縣政府申請職安衛教育訓練場所認證案，自114年5月19日第2梯次鐵路從業人員助理工程師報到後旋即啟動，歷經中科大新竹校區涵德樓408教室及502教室之場地規劃、設備檢點、溝通協調、申請文件填報及送件，於114年8月28日終獲該府同意核備，可以在申請通過的2間教室自辦相關職安衛及急救人員訓練課程(圖2~5)。

本案比KPI管控時間提早3個月完成，以114年規劃之「甲種職業安全衛生業務主管教育訓練」及「急救人員安全衛生教育訓練」兩類初訓辦班數共計9班450人次估算，總外訓費用需270萬元，較自辦費用49萬餘元，一年可節約公帑計220萬元，成效良好。

同時，本公司將持續透過職安衛相關訓練，讓同仁熟悉相關法規、制度及管理等多元面向，藉以建立並落實完整的安全標準作業程序及預防職業災害，型塑正向安全文化，提升風險管理意識，維護企業形象，俾達致員工、企業及社會三贏目標。



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

臺鐵公司目標管理機制與績效考評制度簡介

圖 / 文 劉庭妤

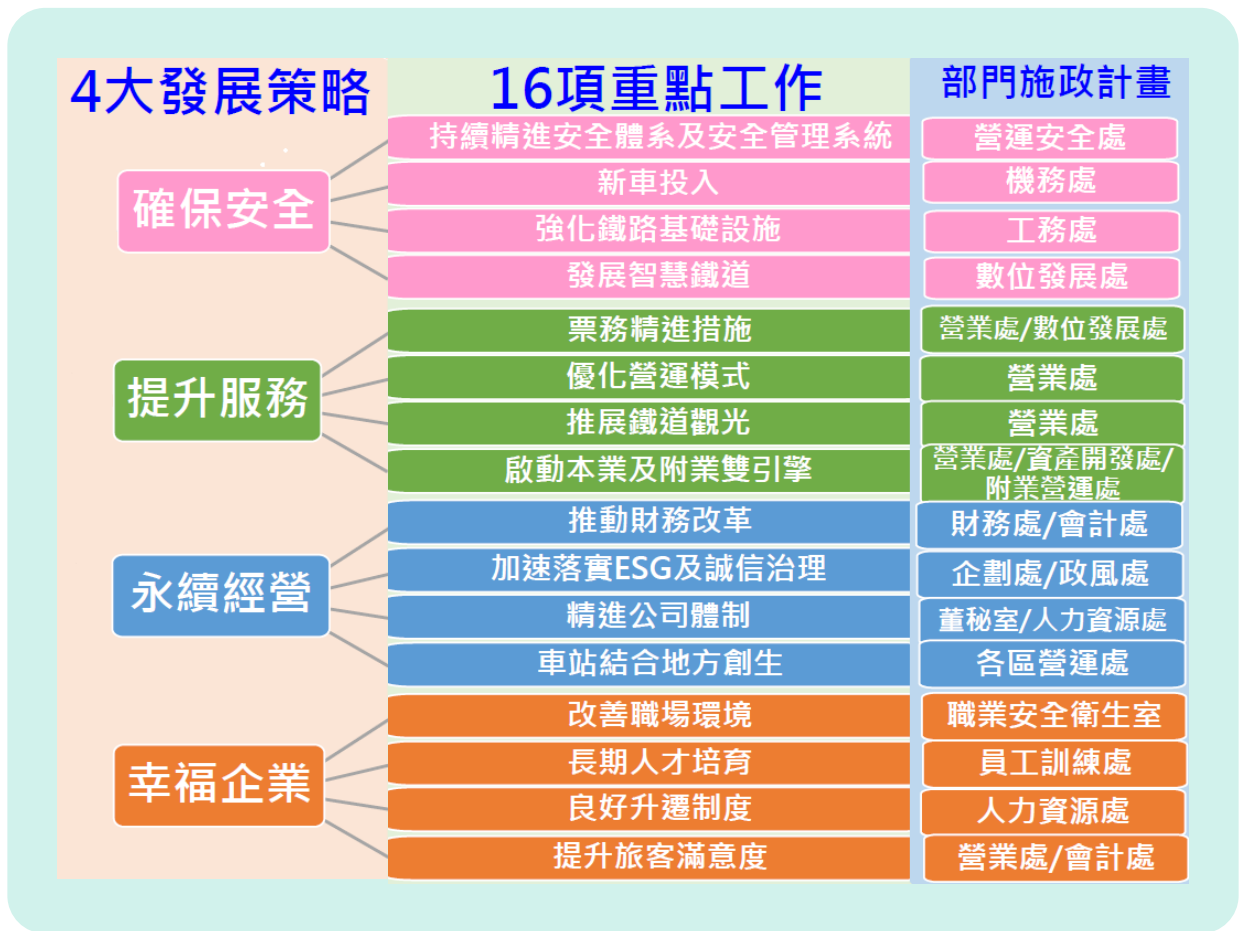


▲ 114年度績效考評成績審核小組會議

本公司績效考評制度係執行「年度營運計畫 - 目標管理機制」考核結果，亦是為達成公司訂定之黃金十年藍圖目標，遵循各年度營運業務計畫與每月重點工作計畫的執行盤點成果。以下就目標管理機制如何與本公司營運目標相結合之執行層面重點介紹：

本公司為達成黃金十年（2033年）「確保安全、提升服務、永續經營與幸福企業」4大發展策略，115年對應9大指標如：「確保安全」對應「造成旅客死亡之重大行車事故發生率目標值 0」；「提升服務」對應「準點率提高至97.7%以上、每日運送旅次日均量增加至 67.5 萬人次以上、附屬事業之收入占總收入超過25%」；「永續經營」對應「營運活動現金流量轉正，成本控管、完成溫室氣體盤查報告書，特等站及一等站減碳 3%、提升公司治理與企業誠信」；「幸福企業」對應「旅客滿意度84.3分以上；員工離職率每年3%以下」等。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12



4大發展策略並分配各部門設定16項重點工作，如：「確保安全」對應「持續精進安全體系及安全管理系統、新車投入、強化鐵路基礎設施與發展智慧鐵道」；「提升服務」對應「業務精進措施、優化營運模式、推展鐵道觀光、啟動本業及附業雙引擎」；「永續經營」對應「推動財務改革、加速落實ESG及誠信治理、精進公司體制、車站結合地方創生」；「幸福企業」對應「改善職場環境、長期人才培育、良好升遷制度、提升旅客滿意度」。

各單位依此制定相應部門施政計畫，並確立四年部門目標、重要課題與策略及重點工作計畫期程。單位主管與責任中心組長可藉由階段性、定期性檢核辦理成效（如：每月自評會議），有效率的檢視與複盤重點工作行動計畫與關鍵績效指標（Key Performance Indicator, 簡稱 KPI）目標的差距，以確保KPI如期完成並符合預期成果。

目標管理機制即為前述依據本公司長期（黃金十年）目標及9大指標，配合四大策略重點工作，完成規劃及擬訂年度目標，並據以擘劃年度營運業務計畫，制訂管制點以檢核各單位辦理成效，佐以滾動式檢討隔年目標值與進行業務計畫機動調整的管理機制。換言之，即為藉由「Top-Down」概念管理方式，從設定年度目標及業務計畫，到提出關鍵績效指標並落實重點工作計畫，並實行追蹤考核的一套有效管理工具。各部門所需落實之KPI與對應之重點工作計畫，就是績效考評成績審核小組會議「A類可量化型績效考核項目」，以下續就績效考評成績審核小組會議之評分標準重點介紹：

一、A類可量化型績效考核項目

「A類可量化型績效考核項目評分檢核表」是作為檢視「重點工作及KPI」各年、月目標值與實際行動計畫辦理里程碑的總體檢視表，亦是各單位日常最為熟悉與時常進行滾動修正、填寫的「重點工作及行動計畫」表格，藉由定期檢核以檢視績效考評年度各管制點之重點工作達成情形，並作為單位執行率重要依據。A類可量化型評分分數於績效考評成績審核小組會議總分佔比為55%，各單位於幕僚群責任中心定期召會之自行評估會議即可及時檢視自我達成進度。

A類可量化型				
項次	績效考核項目 (KPI)	實際達成數	績效考核指標-達成率%	得分
1	(請配合114年KPI及行動計畫，填列大項「KPI」項目即可，勿再填列次項「工作計畫」)			
2				
3				
4				
5				
...				
A類考評分數=各項目平均得分				
<small>1. 實際達成數：如目標非具體數量則以“-”表示，無須填寫數字。 2. 評分方式及說明：由各單位自行依每項達成率給分，100%以上得100分；91-99%得95分；81-90%得90分；71-80%得85分；61-70%得80分；60%以下得70分。</small>				

二、B類重要專案推動型工作計畫

分為「Environment, Social, Governance, ESG」、「數位轉型」、「不可量化」三項子分類。考量各單位部分工作計畫可能面臨無法客觀量化的問題，B類重要專案推動型工作計畫採取以「績效考評成績審核小組委員評核給分」方式辦理，並於績效考評成績審核小組會議評分總分佔比15%。

B類 重要專案推動型 權重(15%) 本類由評審委員評分後由企劃處於審核會議上填列		
項次	績效考核項目	得分
1	ESG	
2	數位轉型	
3	不可量化一般專案(如無，本項不列入)	
B類 考評分數(總分15分)=各項目平均得分×15%		

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
⊕

三、C類共同面向型

C類 共同面向型 權重(30%) 本類由各權管單位考評定分數後提送企劃處		
項次	績效考核項目	得分
1	公文辦理績效：權責單位為企劃處。權重(5%)	
2	開源節流目標值達成率：權責單位為會計處。權重(5%)	
3	創新創意及競賽活動：權責單位為人力資源處。權重(5%)	
4	職災風險控管：權責單位為職業安全衛生室。權重(5%)	
5	勞動檢查：權責單位為人力資源處。權重(5%)	
6	員工離職率：權責單位為人力資源處。權重(5%)	
C類 考評分數(總分30分)=各項目得分×各項權重之加總		

本項細分為6項評分子項目，於績效考評成績審核小組會議總分佔比為30%，並由各該權管單位依規定計算權重並加總：公文辦理績效5%（企劃處）、開源節流目標值達成率5%（會計處）、創新創意及激勵措施5%（人力資源處）、職災風險控管5%（職業安全衛生室）、勞動檢查5%（人力資源處）與員工離職率5%（人力資源處）。

除此之外，為避免各單位因配合政策進行計畫外工作，或是因不可抗力因素（天災、物價上漲等）影響績效表現，於營業年9月底前，各單位得向企劃處提出「政策影響因素認列」申請，由企劃處召會討論，確定是否排除評分，以維各單位權益。

年度績效考評成績審核小組會議得出之績效考評評分結果，作為各單位年終考評及績效獎金之參據。企劃處彙整簽辦總成績結算，並依6個責任中心與23個單位作依序排名，取前三名頒給個人獎與團體獎獎項，禮券則依營業年營運狀況由企劃處簽陳總經理核定。

人力資源處依據相關規定將績效考評結果，作為各單位年終考評甲等比例分配與分配從業人員單位績效獎金。獎點分配部分，責任中心考評總分第1名，所屬單位各獲得20個獎點獎勵；第2名，所屬單位各獲得16個獎點；第3名，所屬單位各獲得12個獎點，考評總分低於60分之單位，則不予敘獎。



▲ 113年度績效考評成績審核結果頒獎儀式

「113年績效考評成績審核小組會議」於113年12月2日辦理完畢，個人獎獲獎人依序為第一名陳總工程師詩本、第二名黃副總經理振照、第三名賴副總經理興隆；團體獎獲獎單位依序為第一名人力資源處、第二名供應處、第三名企劃處。「114年度績效考評成績審核小組會議」，則於114年11月13日辦理完竣，成績亦於同日公布，個人獎獲獎人第一名為賴副總經理興隆與陳副總經理宗宏並列、第三名為劉副總經理雙火及黃副總經理振照共榮；團體獎獲獎單位依序為第一名人力資源處、第二名會計處、第三名工務處。

綜上所述，年度績效考評成績審核結果對於各單位重要性已不言而喻，除了與年終考評比例、單位績效獎金密切相關，亦為本公司目標年目標、營業計畫擬定與凝聚團體共識之重要依據，更是肯定全公司各級主管們的酬勤督導與感謝基層同仁們的辛勞努力。本套制度迄今已邁入第3個年頭，期待目標管理機制與績效考評制度能繼續為臺鐵公司共創行政績效與營業佳績的重要利器。

承攬商職業安全衛生管理系統

守護每一位共同作業夥伴安全

圖 / 文 職業安全衛生室

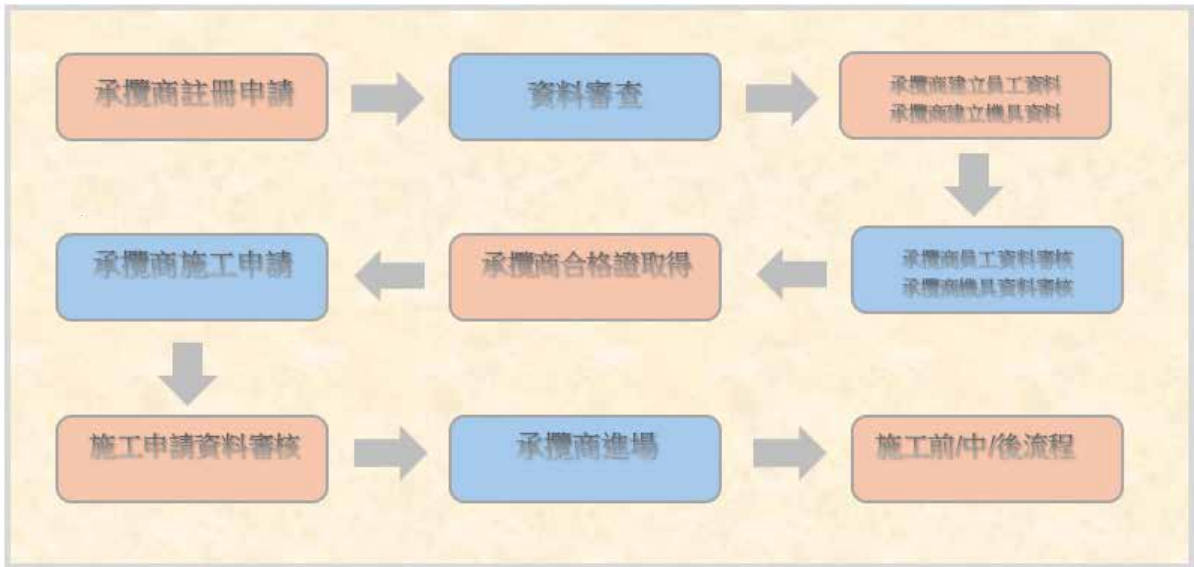
在我們的工作環境中，除了公司同仁外，還有許多承攬商夥伴與我們並肩作業。大家每天進出同一個場域、共同完成任務，而「安全」正是彼此最重要的共同語言。



經由系統管理，讓每一次作業都更安心

隨著作業型態日益多元，承攬作業的管理也越來越複雜。過去以紙本或人工方式進行管理，不僅容易增加行政負擔，也可能因資訊不即時而產生風險。為了讓管理更有效率，也讓現場更安心，本公司即將正式推動「承攬商職業安全衛生管理系統」，以科技輔助

管理，透過資訊化方式整合承攬商管理流程，強化作業前審查、作業中管控及作業後追蹤，全面提升作業安全，不僅可降低人為疏漏風險，提升管理效率，進而提升整體管控品質。



▲ 承攬商職業安全衛生管理系統流程規劃

以制度與科技，守護每一位工作夥伴的安全

透過這套系統，在承攬商進場前，就能先確認人員資格、教育訓練及相關安全資料是否齊備，讓「準備好再進場」成為日常；作業進行中，管理單位可以清楚掌握承攬人員與作業內容，減少資訊落差；作業結束後，所有紀錄也都能妥善保存，作為後續檢討的依據。系統的導入，不只是讓流程更方便，而是希望把「安全先想好」變成大家的共同習慣。當資訊更清楚、管理更到位，現場的風險就能提早被看見、被解決，承攬商夥伴也能更安心地完成工作。

職業安全衛生是大家一起的事

未來，公司將持續優化承攬商管理方式，結合制度與科技，攜手承攬夥伴與同仁，共同打造一個安全、放心、彼此照顧的工作環境，讓每一天的工作，都能平安開始、安心結束。



▲ 透過系統施工動態看板，隨時觀看數據(示意圖)

廉政法令宣導

防「水」不防「貪」：老李的塗料煉金術

圖 / 文 政風處

案例事實

設下「獨家」陷阱

事情發生在某宿舍整建工程。負責這個案子的李姓助理公務員，在寫標案規格書時明知政府採購不能指定特定廠牌，卻偷偷把某一家廠商獨賣的「矽晶防水塗料」多達 16 項的詳細規格和檢驗方式，直接「複製貼上」到公家的標案裡。這等於設了一個隱形路障：“全臺台灣除了這一家店，沒有任何人的產品能符合標準”。



假扮救世主

不知情的洪姓營造商得標後，惡夢就開始了。他拿著規格書到處問，發現市面上根本買不到這種材料，工程眼看就要卡關違約。這時候，李姓公務員出場了。他看準廠商已經急得像熱鍋上的螞蟻，便假裝好意「指點迷津」，引薦那間特定的塗料廠商給洪老闆，甚至还幫忙殺價。洪老闆當下可能還覺得遇到了貴人，殊不知自己已經掉進了圈套。



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- ☰

露出真面目：15萬的過路費

就在廠商以為問題解決時，李姓公務員看準廠商為了省錢且急著完工的心理，終於亮出底牌。他利用自己身為監造人員，手握「審核材料」和「驗收」的生殺大權，暗示洪老闆：如果不想在驗收時被刁難，就要懂點規矩，向廠商開口索賄 15 萬元。洪老闆為了讓工程順利通過、早點拿到工程款，只好乖乖付了錢。



結局

收了錢之後，李姓公務員果然在後續的驗收過程中一路「開綠燈」，沒再找麻煩，讓廠商順利領錢。但這種拿公權力換私利的行為終究包不住火，全案最終遭到廉政署查辦，檢察官也認定這就是標準的「職務上行為收受賄賂」，將兩人提起公訴。

簡單來說，這就是一場「先用規格綁死你，再用權力勒索你」的貪污戲碼。





生活法律小教室
LAW IN EVERYDAY LIFE

麥 攔 卡 啊 ！

行銷電話一直來怎麼辦？



公共事務處法務科
CARES ABOUT YOU

Q & A



日常生活中
經常有各式行銷電話
接起來滔滔不絕
不接則會重複來電
有沒有一勞永逸的方法呢？

有的



只要把電話接起來
明確告知不同意電話作為行銷用
這樣就OK了！
因為依個人資料保護法
只要當事人拒絕接受電話行銷
對方就不能繼續利用！

▶▶▶ 個人資料保護法第20條第2項
非公務機關依前項規定利用個人資料行銷者，
當事人表示拒絕接受行銷時，應即停止利用其
個人資料行銷。

▶▶▶ 罰則第48條第1項第4款
主管機關令其限期改正，屆期未改正者，按次
處新臺幣二萬元以上二十萬元以下罰鍰。





發行人：鄭光遠

總編輯：馮輝昇

副總編輯：黃振照

執行編輯：李逢皓、黃琪智

編輯委員：彭賢富、彭綉珠、蔡豐任、
張雅惠、吳沂珍

美術編輯：常文洪、劉與佳、蔡欣瑜

發行機關：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：(02) 22389-9450

創刊：民國45年10月1日

台鐵通訊

版權所有 請勿翻印

本刊為雙月刊，逢單月出刊

本刊持續邀稿中，歡迎踴躍投稿

稿件請寄：0755732@railway.gov.tw



台鐵通訊

2026 1月號 第978期