

轉型改革標竿學習—臺鐵轉型改革座談會

圖：企劃處 許繼中 文：企劃處 陳盈盈

本局依循蔡英文總統及行政院蘇貞昌院長提出臺鐵改革方向，以「安全」、「安定」及「轉型」為三大改革面向推動改革工作，首重安全，並在財務安定及員工安定原則下，積極推動臺鐵組織改造，以達永續經營目的。

為研擬臺鐵永續經營最適模式，本局刻正就轉型效益及推動作業等課題進行評估及規劃，臺灣港務股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司及中華郵政股份有限公司等機構，均歷經體制改革並轉型成功，是本局推動轉型改革過程不可或缺的標竿學習，所以本局於 110 年 10 月 15 日辦理「臺鐵轉型改革座談會」，邀請標竿學習機關（構）代表至本局分享經驗，也邀請臺灣鐵路

工會列席，本局各單位（含任務編組及直屬機構）派員參與討論。



▲本局各單位參與臺鐵轉型改革座談會



▲110年10月15日臺鐵轉型改革座談會

座談會與談人經驗分享內容摘要如下：

一、經營型態、組織業務分工

新北市政府財政局李泰興局長：公司化最大的好處就是用人有彈性，然後可以因業務性質分工，成立子公司或分公司，讓公司經營更具彈性，但這涉及交通部願不願意授權給公司，賦予公司經營彈性，有了經營彈性才可以達到剛剛提到的用人彈性。

中華郵政股份有限公司郵務處王婉如處長：組織重整的時候可以把重疊業務性單位整併，增加營運單位，促進多角化經營的面向，因為法規上面做了營運鬆綁，讓虧損業務可以不要求政府補貼，想辦法自己獨立開創更大營利空間。甚至於國營事業可以編列更多的業務宣導費，包括壽險、代售商品，雖然主管有業績壓力，但我們用獎勵的方式，用業務宣導鼓勵同仁去做業績的突破。



▲中華郵政股份有限公司郵務處王婉如處長分享經驗

桃園國際機場股份有限公司財務處黃繼賢副處長：國營事業監理密度主要體現在三個地方，第一個是主管機關派任董事會的成員、第二個是日常的行政指導，第三個最高階也最沒彈性的就是公司設置條例，如桃機公司設置條例規定報部核定的事項有 6 點，其他國營公司卻只有 2 點，這個差別以我來看，桃機公司設置條例在立法技

術上有瑕疵，多出來的部分已另有法規規定，其實不需要重複規定，而有部分大多可以有自主空間，不需要事事拉到設置條例層級來規範，日常的行政指導也可以處理，既然要公司化，監理密度應該放鬆，讓未來執行彈性放大。

桃園國際機場股份有限公司業務處蔡依玲科長：董事會的功能在機場公司設置條例就有列出董事會的職權，除了公司法明列需要董事會需要的決議事項之外，其他基本上都是依照公司設置條例的董事會職權來進行，建議臺鐵對於董事會職權列在設置條例的部分可以先跟交通部溝通。

二、人事薪資待遇

桃園國際機場股份有限公司人力資源處丁源宏處長：機場公司因疫情衝擊下，年旅客量掉到 100 萬，營收從去年開始虧損數十億，一直以為國營事業保障營收、薪水福利是穩定的，但在這兩年碰到虧損，遇到很多問題，需要開始檢視法規是否可以保障公司的員工，虧損期間同仁的業務不減反增，不能因為虧損就不發績效、考核獎金，像這樣的員工福利必須留下但書，就是所謂的政風導向因素。



▲桃園國際機場股份有限公司人力資源處丁源宏處長經驗分享

中華郵政股份有限公司人力資源處鄭至能處長：郵政公司當時基於財務上的考量，新制薪資是舊制大約 8 折左右，改制公司後每年人事單位須面對工會對於新制人員薪資、福利的抗爭，臺

鐵要思考一下，雖然是兩制人員，但薪給方面最好能追求一致，當時郵政公司有差別的就是薪資待遇，衍生蠻多工會抗爭同工不同酬，所以今年補發單位非主管人員待遇的部分，如果財務許可的話，為了留住好人才，提高員工的待遇，這應該大家追求的目標。

桃園國際機場股份有限公司物業開發處劉佳昫科長：我是從公務人員轉任從業人員，為什麼會有這樣的轉變，歸類成這兩點，第一個是薪資結構，從業人員的薪資結構好很多，公務人員的年終獎金加考績獎金只有 2.5 個月，從業人員的績效獎金有 4.4 個月，所以年薪就多了 3 成。因此，未來公司化轉型針對薪資結構要做比較好的調整。

第二個是看到這個組織是穩定的，因為相對上還是國營單位，先不論國營或民營哪個比較好，但至少以員工心態，國營還是相對穩定的組織，會吸引公務人員進行轉職。

薪資結構好相對後面徵聘進來的從業人員素質也比較好，有一些單位讓這些比較從業人員來帶領，也會讓公司有突破性改變，比如說有些人過去比較守舊、不喜歡做創新思考，透過這樣慢慢地換血的過程，組織會做一個比較好的底子改變。

三、財務試算規劃、資產劃分

新北市政府財政局李泰興局長：建議車輛由國家買，臺鐵跟國家租用就好，倘若車輛作價公司，要提折舊費用，且未來重置公司也買不起車輛，另外政府有軌道工業政策，還需要配合政策購置車輛。

票價應該要算清楚合理票價，但臺鐵也不能把沒效益的都灌在票價裡面，這樣不合理，如果以比較有效益計算的話，票價要多少，然後缺口讓政府差價補貼，但因為以前事業機構沒有提撥是繳納到省政府，還有歷經勞基法修法整個歷史環境背景影響，要讓債務全部讓政府承接，當然

不可能接受。

花蓮港務分公司王派峰總經理：整個財務規劃要先界定方向跟目標，例如港口內的防波堤基礎設施誰來負擔、養護維修公共設施誰來負擔，當初有成立航港局，營運面設定高度公權力歸政府機關，低度公權力歸營運單位，並且在相關法令訂定。

要先界定營運模式，資產分為營運絕對必要、可有可無、絕對不要（例如道路），另外還有三不管地帶資產無法劃分，這時候要思考設計多少租金，政府機關都是用公告地價乘以百分之 5，最後我們是設定 3%，但三不管地帶是以提撥利潤 1% 分享。

中華郵政股份有限公司郭純陽副總經理：有關於爭取多少保留盈餘公積，當初郵局爭取 20% 法定盈餘公積，臺鐵可以努力爭取更高比例的保留盈餘公積。作用法要怎麼配合公司化的營運自主，例如買股票要在鐵路法或是公司設置條例的條文訂定，才有辦法做這樣的利用、改善公司未來的財務。國營事業難免有政策性負擔，相對應該要有減稅、免稅條款，利用修法的時候去爭取。



▲中華郵政股份有限公司郭純陽副總經理分享經驗

桃園國際機場股份有限公司財務處黃繼賢副處長：財產作價從不同的切入點會產生完全不一樣的結論，從稅務、會計帳損益來看，財產作價

會是一個固定的東西，從金流、金融法規來看，財產作價範圍大，如果土地進來的話有可能是正面的影響。

從資金籌措來看，以保險法來說，很多國營事業都是用公司債籌資，臺灣電力公司是最大的發行公司債公司，公司債的買方大部分是保險業，保險法規定對單一公司能夠購買的最大公司債上限，是那家公司發行公司債公司權益的百分之十，意思是說這間國營公司權益越大、當初被作價的財產越多，未來用公司債作資金籌措的空間就越大，當初桃機公司資本額很小，而企業籌資三種主要工具「銀行」、「票根」、「債」，就已經去掉「債」這一種，導致後續的資金籌措高度仰賴「銀行」。未來臺鐵公司化考慮資本額大小的時候，可以把金融保險法相關的因素考慮進來。

臺灣港務股份有限公司朱碧玉高級研究員：既然要成立公司，當然是不要有負債，負債一定是跟著資產走，資產作價給臺鐵公司的話，哪些負債就應該行政機關概括承受，哪些是應該公司承接，這樣切割之後才會讓臺鐵公司有一個最適資本額。

中華郵政股份有限公司會計處褚秀敏專門委員：郵政公司的財務沒有臺鐵的這麼困擾、沉痾這麼的重，這是因為儲匯跟壽險受到金管會的監督，所以無論有沒有公司化，財務還算健全，在郵政改制公司化財務面，帳務、稅務都有經過很多時間調整修正，相信臺鐵財務部門、會計部門一定會有許多辛苦的地方，如果有需要的話歡迎隨時來郵政公司討論，會毫無保留提供分享。

四、工會協商、員工溝通

新北市政府財政局李泰興局長：公司領導者要告訴員工公司未來的發展，有這樣的發展願景，才能有未來組織架構設計，接下來就跟員工溝通，第一個是位置圖、第二個是升官圖，位置圖就是未來公司化之後，員工的位置在哪裡，跟

員工說明位置原本在這裡，公司化還是會在這裡，才不會讓員工擔心原本在臺中被丟到高雄去，第二個升官圖，就是跟員工說明將來的生涯發展、未來發展在哪裡，沒有這兩張圖會讓員工擔心，改制後他們在哪裡。

臺中港務分公司盧展猷總經理：跟工會不是協商，工會是以參與方式，實質參與討論人事薪資制度、資產、財產、營運方式等，這樣才可以真正知道工會意見，並針對這些意見提出方案，最後整合階段工作小組內無法處理的爭議，才與工會協商，並透過更高階的方式，甚至到交通部進行協商。

中華郵政股份有限公司郵務處王婉如處長：跟工會溝通界定先了解員工的想法，蒐集員工意見，針對這些意見納入規劃研議，出去溝通的時候，基層同仁不想聽我們講企業經營理念這些，建議可以為員工設計他們關心的簡單 QA 或是手冊，還有密集溝通。

五、結語

本次的座談會給了臺鐵很多很好的建議，也給臺鐵很多啟發，後續將針對專家學者建議逐條討論，來修正轉型改革的策略方針及推動機制。

未來本局改革推動小組會持續帶著大家的期待跟祝福，完成轉型改革這個重要工作，目的還是讓臺鐵能夠脫胎換骨，能夠提供給大家既安全又可靠的運輸服務，又能夠符合永續經營的發展模式。

EMU3000 新城際列車 於 12 月 26 日舉辦首航儀式

圖：秘書處 施萬隆 文：臺鐵局

臺鐵 110 年 12 月 26 日於臺東車站舉辦 EMU3000 新城際列車首航典禮，並由行政院蘇貞昌院長正式宣佈該車隊開始投入營運。

蘇院長於致詞時表示，臺東是一個景色優美的地方，但受限於交通發展，不僅旅客往來不便，臺東鄉親要返鄉也很困難，而這個問題由來已久，無法一日解決，但自蔡英文總統上任後，政府用最大的誠意、努力和資源，希望大幅改善這項問題。現在，除了南迴鐵路、南迴公路與蘇花改等相關工程已完工，花東縱谷公路改善與拓寬工程亦刻正進行；此外，對於增加東部交通運量

至關重要的「花東鐵路雙軌電氣化」及「台 9 線蘇花公路安全提升計畫」也已由他核定。



▲行政院蘇貞昌院長首航典禮致詞



▲行政院蘇貞昌院長、交通部王國材部長、杜局長及馮副局長等貴賓於首航前合影



▲交通部王國材部長首航典禮致詞



▲杜局長首航典禮致詞

蘇院長強調，政府除了希望公路、軌道運能增加外，亦盼能再加強火車車廂及全列車等部分，而 EMU3000 型電聯車的加入將會提供相當大的助益，不僅有助於增加運量，亦能提高運輸品質，非常感謝日本公司日立製作所投入龐大資源，一起合作，並如期如質交車，為改善東部交通邁出重要的一大步。

蘇院長也感謝交通部王國材部長及臺鐵局杜微局長逐步推動各項業務，讓 EMU3000 型電聯車今日能順利通車上路，尤其蔡總統對此曾特別

交代，而立法委員劉權豪擔任立法院交通委員會召集人時，也一再要求爭取將該款電聯車優先投入東部鐵路幹線，讓鄉親能較易購得車票，快速返鄉。對此，蘇院長感謝立法院各位委員的支持，尤其該院交通委員會給予政府推動改善東部交通建設很大的動力。

交通部王國材部長致詞時強調，隨著 EMU3000 新城際列車的引進，整體運能將較傾斜式列車提高 40%，可有效改善東部交通一票難求的問題，此外，交通部將持續要求臺鐵局加速



▲杜局長陪同行政院蘇貞昌院長、交通部王國材部長、立委劉權豪等貴賓體驗 EMU3000 列車上服務



▲ EMU3000 首航儀式全體貴賓合影

推動安全改革及轉型改革工作，包括鐵道邊坡滑動、軌道異物入侵偵測以及降低車輛故障率等，都要一併檢討與改善，以達到鐵道整體安全提升之目標。且杜微局長於會場補充表示，透過車輛的汰舊換新，臺鐵局將逐步降低車輛故障率與行車事故。

今日舉辦首航典禮的 EMU3000 型列車為臺鐵最新型的城際列車，自 110 年 7 月 30 日於花蓮港抵臺後，在臺鐵局的努力下，已完成各項嚴格的測試與調整，並於 12 月 21 日取得第三方獨立驗證與認證單位 (IV&V) — 德國萊茵所頒發之

安全營運證明。

此外，該新城際列車在外觀及內裝的設計上，首次以臺鐵局、美學設計委員會以及民眾參與等 3 方合作模式，採用極簡與沈穩風格，不僅獲得 Good Design 設計委員會青睞，更一舉奪下 2021 年世界百大 (Best 100) 設計的殊榮。

EMU3000 新城際列車已於 110 年底完成 7 列共 84 輛之交車目標，並計劃於 12 月 29 日前至少完成 3 編組之測試工作，營運初期將以服務宜、花、東民眾為主，以有效疏解花東地區一票難求之情形。



▲ 立委傅崐其與局長等貴賓花蓮站舉行首航搖鈴儀式



▲ 立委陳歐珀與局長等貴賓宜蘭站首航”讚”

交通部「110 年度公共工程金質獎初評」 之優良工程獎成果頒獎

圖：秘書處 施萬隆、專案工程處 李正進 文：企劃處 陳浩秋

行政院公共工程委員會辦理「公共工程金質獎」，藉由全國優良工程之評審，公開表揚優異之工程主辦機關、廠商及個人，以提升公共工程施工品質，營造優質之生活環境。交通部為期勉各工程之辛勞及獎勵品質良好之工程，針對提報公共工程金質獎初評之優良工程案件辦理評選，並以交通部優良工程給予獎勵，並於交通部「重大工程督導會報」中頒獎。



▲交通部張垂龍技監頒獎前致詞



▲交通部張垂龍技監、本局柳燦煌副總工程司與各單位受獎代表合影



▲柳燦煌副總工程司頒獎前致詞



▲宜蘭施工隊代表連建智隊長領獎(優等)

交通部「110年度公共工程金質獎初評」之優良工程獎考核成果，本局共榮獲一優等、二佳作等佳績，惟因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)，頒獎典禮於110年11月24日假臺北車站1樓貴賓室舉辦，由交通部重大工程督導會報張垂龍技監代表部長至臺鐵局辦理頒獎，本局由柳燦煌副總工程司率專案工程處及電務處同仁代表領獎，得獎單位及工程名稱如附表。

交通部張垂龍技監致詞表示，除勉勵得獎單位同仁之辛勞外，期許本局能夠在各項工程的施作品質管理、安全維護及環境保育上持續精進，並期待新的一年能夠比110年獲得更好的成績。柳燦煌副總工程司代表本局回應，本局施工單位務必落實施工進度、品質管理、工地安全衛生管制等，以確保工程施工成果，為本局再創佳績。

獎項	主辦機關	工程名稱	設計單位	監造單位	施工單位
優等	交通部臺灣鐵路管理局專案工程處宜蘭施工隊	鐵路行車安全改善六年計畫－宜蘭線第三雙溪橋及新社橋改建工程	中興工程顧問股份有限公司	中興工程顧問股份有限公司	旭盛營造有限公司
佳作	交通部臺灣鐵路管理局電務處彰化電務段	臺鐵電務智慧化提升計畫(96芯光纜第二環佈放工程)	交通部臺灣鐵路管理局電務處彰化電務段	1. 黎明工程顧問股份有限公司 2. 交通部臺灣鐵路管理局電務處臺北電務段 3. 交通部臺灣鐵路管理局電務處高雄電務段	騰隆工業工程股份有限公司
佳作	交通部臺灣鐵路管理局專案工程處高雄機務施工隊	高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫－CL131標檢修設備工程	臺灣世曦工程顧問股份有限公司	臺灣世曦工程顧問股份有限公司	大同股份有限公司



▲彰化電務段代表蔡禮俊段長領獎(佳作)



▲高雄機務施工隊代表謝進崑隊長領獎(佳作)

臺日軌道技術合作向前邁進

(第三屆) 臺鐵局與日本鐵道總研 (RTRI) 網路技術交流研討會

圖文：企劃處 許維晴

日本軌道系統技術極為先進，而日本鐵道總研亦為日本從事鐵路技術研究的重點專業機構。臺日雙方在各項技術領域定期分享專業研究成果與知識，未來將有助於雙方在車輛研發與製造、軌道保養維護、電力供電、號誌系統、行車安全及其他軌道技術等層面更密切合作。

隨著全球暖化帶來與日俱增的氣候變遷與極端氣候事件，近年益趨頻繁，各國皆積極採取相對應的具體行動，以提升自然災害預防與應變措施方面的能力。因此本次研討會以「應用創新科技加強天然災害防範」為主題，分別聚焦於「邊坡預警技術」、「鋼軌斷裂檢測」及「路線施工

人員安全防護」等關鍵議題，進行 3 場次的專題研討。

百年老店的臺鐵肩負臺灣環島（軌道）運輸之重責大任，秉持「安全、準確、服務、創新、團結、榮譽」等六大核心價值，為臺鐵員工奉為圭臬的工作使命。臺鐵現正積極進行設備與安全管理系統之革新，並擴大安全偵測系統之建置與升級，期待透過新系統及各項專業技術之精進，為旅客提供更安全及優質的運輸服務。

本次研討會將有助於臺鐵局與國際接軌，拓展國際視野及增進國際間技術交流合作，深具意義。臺鐵局近年來除了與國內相關軌道技術及營



▲杜局長代表於開幕式致詞

運機構進行技術合作與交流之外，更積極推展國際軌道技術研究及人才培育工作，並引進國外新技術及工法以帶動創新研發，精進國內軌道技術水準。就技術層面而言，與軌道先進國家進行雙邊交流，不僅有助於與國際接軌，亦可見賢思齊，啟發更多創新的思維。

這是一場議題多元且內容精彩豐富的交流饗宴，本次參與研討之日本鐵道總研團隊及與會來賓同感收穫豐碩。「他山之石，可以攻錯」，研

討會上各方所提出之寶貴觀點與建議，將可作為促進臺灣鐵路發展之重要參據。本次研討會以實體與視訊同步的方式圓滿成功落幕，藉由珍貴的交流機會，期能提供未來軌道事業經營改革更多的啟發，並期許未來臺日之間在各領域都有更緊密的交流合作，也期盼疫情早日獲得控制，在下一屆的研討會能夠面對面互動討論，並有機會能夠安排實地參訪研習。



▲進行議題二鋼軌斷裂檢測專題研討(國立高雄科技大學張簡嘉王教授主講)

臺鐵產學合作 攜手與沙鹿、羅東高工 合作培育鐵道人才

圖文：人事室 林巧慧

10年11月10日臺鐵與沙鹿高工舉辦產學合作締約儀式活動，由副局長馮輝昇與沙鹿高工校長黃尚煜代表交換合約，邀請關心臺灣中部地區地方發展的立法委員楊瓊璿、立法委員莊競程委派代表，及台中市議會張清照議長、顏莉敏副議長、王立任議員、楊典忠議員、陳廷秀議員親自或委請代表，教育局王淑懿主任秘書、教育局李昭嫻督學、沙鹿區廖財崇區長共同蒞臨見證；22日臺鐵與羅東高工舉辦產學合作締約儀式活動，由羅東高工廖俊仁校長與本局馮輝昇副局長代表締約，並邀請關心宜蘭地區發展的陳歐珀立法委員，及陳鴻禧議

員、羅東鎮公所吳秋齡鎮長、冬山鄉公所林峻輔鄉長、宜蘭縣政府教育處王泓翔處長親自或委派代表蒞臨，見證以培育在地車輛維修、電務號誌及軌道養護等鐵道基層專業人才。



▲馮副局長與羅東高工廖俊仁校長簽署產學合作締約書



▲羅東高工舉辦產學合作締約儀式出席貴賓合影



▲馮副局長與沙鹿高工黃尚煜校長簽署產學合作締約書



▲馮副局長活動致詞

中部地區是臺灣鐵路的重要交通樞紐，臺鐵購買 50 列 EMU3000 新型城際列車於 110 年 7 月底抵臺，未來 2 年全數加入後，將提升整體城際列車運能達 40%，臺鐵亟需培育在地鐵道技術專才，以滿足人才傳承的需求，110-112 學年透過與沙鹿高工進行產學合作，將提供機務處 3 名實習名額予汽車科及電務處 6 名實習名額予電子科及資訊科學生。另羅東高工透過學校專業軌道課程訓練，輔以 9 名建築科學生於 110-112 學年間至宜蘭工務段實習，現地體驗學習相關實務知識，期待學生經由學校專業課程訓練及參與現場實習洗禮後，並通過營運人員（產學類科）考試

錄取，可無縫接軌投入現場工作，無異為臺鐵與校方創造雙贏。

臺鐵亟需培育在地鐵道技術專才，以滿足人才傳承的需求，經現地體驗學習相關實務知識結合，深入瞭解現場實際操作情況，以減少未來工作理論與實務落差，學子進入臺鐵服務後，仍有機會繼續在國內外進修，提升專業技能與知識。至 110 年度，臺鐵業與清華高中、沙鹿高工、民雄農工、屏東高工、羅東高工、花蓮高工、花蓮高農及公東高工等 8 所高中職技職學校合作，持續推動在地基層技術人才培育，以共同提升整體軌道運輸服務環境。



▲馮副局長與沙鹿高工黃尚煜校長產學合作締約儀式出席貴賓、同學合影

強化橫向聯繫落實行車異常通報 應變標準作業程序

圖文：調度總所 王海權

為確保行車運轉安全，強化通報內容查證及確認機制，並修訂行車異常通報應變標準作業程序，函頒各場、站等行車相關單位及行控室，如遇有路線、電力設備異常或外物入侵有危及行車安全之虞，立即優先通報行控室調度員，俾第一時間掌握相關異常通報資訊，提升行車異常事件緊急應變處置效能。

針對行車異常通報內容部份，增訂行車異常通報確認單，由現場車站值班站長與行控室調度員，利用覆誦及傳真通報確認單，並研擬數位化機制，以強化通報內容之正確性，俾利後續執行相關之應變處置作為。同時強化相關工、電單位橫向聯繫，就現場路線、設備等異常情形之影響狀況，即時回報行控室，以隨時掌握現場狀況並適時調整相關運轉應變措施。



▲行控室強化工、電單位橫向聯繫訓練

該項標準作業程序業已納入本局綜合調度所行控室年度專題教育訓練內容，強化行控室調度員熟稔度，並於每月所內 SMS 執行督考小組會議辦理稽核作業，以確保行控室調度員均依相關標準作業程序辦理通報及應變作業。



▲SMS 執行督考小組會議稽核作業



▲事故通報至障礙台行控室調度員

臺鐵局 1933 緊急通報電話啟用宣導會

圖文：營運安全處 林景山

臺鐵為維行車安全 110 年 11 月 29 日正式啟用 1933 緊急通報電話說明如下：

在接獲多件民眾陳情及立法委員關切本局緊急通報電話 0800-800-333 太長、緊急時刻不易記起，建議改為 19XY 服務專碼。

民眾反映及委員關切，經本局研議認為有簡化通報電話長度實際的必要，經向國家通訊傳播委員會 (NCC) 申請，獲得核配 1933 號碼為緊急通報電話，再經國內 8 家電信事業完成建置及設定，經本局測試後完成開通作業。

1933 開通後提供民眾簡便易記的通報電話，



▲ 1933 緊急通報電話啟用儀式



▲ 立法委員陳以信與杜局長及各處處長一起呼口號



▲ 局長及各處處長與出席貴賓全體合影

比原來的緊急通報電話 0800-800-333 號碼短，容易記憶，大大減少通報的障礙，提升通報效率，期能在緊急情況時及時通報，俾採取措施防範事故，維護鐵路行車安全。本專線電話設於本局綜合調度所，24 小時由專人接聽，不會漏接。在此須提醒 1933 僅限於有危及鐵路行車安全時緊急撥打通報，一般旅客服務項目請旅客撥打本局客服專線電話，勿撥打 1933 緊急連絡電話，以免影響通報及列車行車。



▲ 局長典禮中致詞

第 75 屆行車保安週作業查核

圖文：運務處 葉宇倩

臺鐵局110年11月2日起開始為期7天的「行車保安及站車秩序檢查週」，全局針對各單位行車運轉實做、設施設備保養、各項施工/ 保修/ 封鎖斷電紀錄、教育訓練及內外部安全宣導等執行成效進行詳查，藉以考核各單位日常行車保安業務的落實度，激勵同仁維護行車安全和工作安全的熱忱。

杜局長在吳榮欽所長及李西武副所長陪同下巡視綜合調度所各項行保工作辦理情形，包括調度台、旅諮台、工務台、電力調配室等部門，對



▲局長考查調度總所列車調度員監控情形



▲局長考查火災警報功能測試

於調度同仁的專注用心表示肯定。局長隨後轉往臺北站運轉室，在何彬豪主任陪同下抽檢各項保修施工紀錄，同時模擬東正線 11AB 轉轍器故障時，臺北車站的應變處理，局長詳細考核值班人員的集合時間、安全配備、攜帶備品、以及勤教聯繫，也和受測人員交換意見。局長表示，要從安全面向看待保安週，落實 SOP，養成遵章確認的習慣，就能保障行車及自身的安全。



▲局長考查列車進出站號誌控制情形



▲局長檢查各項工作安全 SOP 標準手冊

機電設施改造見成效，EMU500 整裝再出發

圖文：機務處 陳詩本

EMU500 型電聯車為臺鐵第一款採用交流馬達之通勤電聯車，服務範圍遍及全臺，是臺鐵通勤電聯車車隊中重要的一員。惟該車隊自民國 84 年正式啟用迄今，已服役逾 26 年，相關機電系統日漸老化，車輛之可靠度有待提升。為強化旅客服務，於 107 年開始辦理 EMU500 型電聯車機電系統更新案，預計將老舊的主變壓器、動力系統、輔助供電系統以及 79 芯車間控制跳線等，全部更新。

截止目前為止，已先後完成 34 組 EMU500 型列車的機電系統更新，經陸續投入營運後，所



▲轉向架與車架拆解安裝作業



▲局長視察改造後 2,622KVA 主變壓器



▲局長聽取 EMU500 改造進度簡報

有編組皆運作正常，大幅改善以往因系統零組件老舊所引起的故障，目前車輛故障率已由 109 年每百萬公里 7.55 件，降低至 110 年每百萬公里 6.07 件。

全案預計可於 111 年底前完成 63 組車輛改造，屆時將可再大幅提升 EMU500 之可靠度與妥善率，讓臺鐵史上第一款採用交流馬達的電聯車，跨越世代，繼續再為全體國人提供安全、準時的通勤服務。



▲EMU500 型轉向架整修

臺鐵平交道安全再提昇

新一代自動障礙物偵測系統 110 年底全部啟用

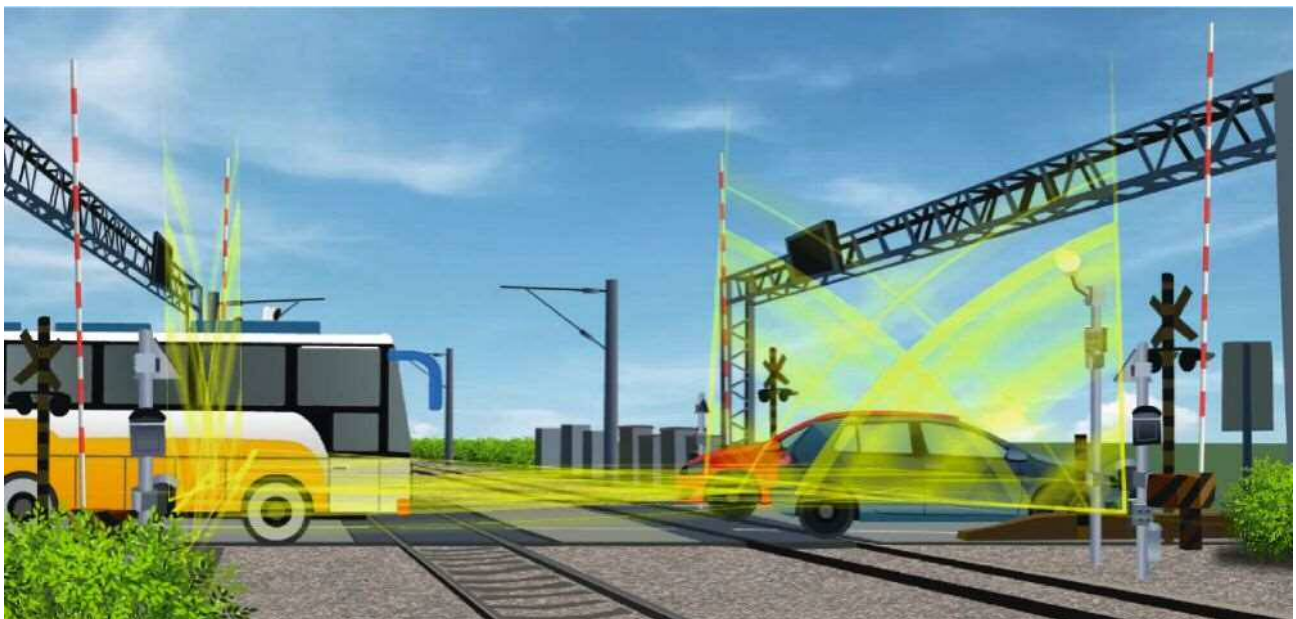
圖文：電務處 周祖德

近年臺鐵推動平交道防護設備提升，導入科技應用智慧化設備內容涵括安全設備、資料儲存、預防性數據分析、自我學習建立大數據資料庫，將平交道資訊融合智慧化。為維持人車安全通行，自 107 年起於正線上尚未有紅外線自動偵測系統之其他 260 處平交道，安裝新一代隱形全時警衛「平交道障礙物自動偵測系統」。該工程已於 109 年底第一批啟用 103 處，現第二批已全數安裝完成進行測試中，於 110 年底全部啟用。

自 109 年底第一批 103 處設備啟用以來，平交道事故發生件數已自民國 109 年 17 件下降至 110 年 7 件，已見初步成效。新設偵測系統與現行紅外線雷射光點對點不同，改採熱感應與雷達偵測，偵測高度範圍也從原本的 75 公分至 150 公分，擴大到 30 公分至 300 公分，一旦於平交道偵測到障礙物，將透過防護無線電反饋給司機員即時反應，以降低事故發生率。



▲平交道周邊防護設備



▲平交道障礙物自動偵測雷達偵測示意

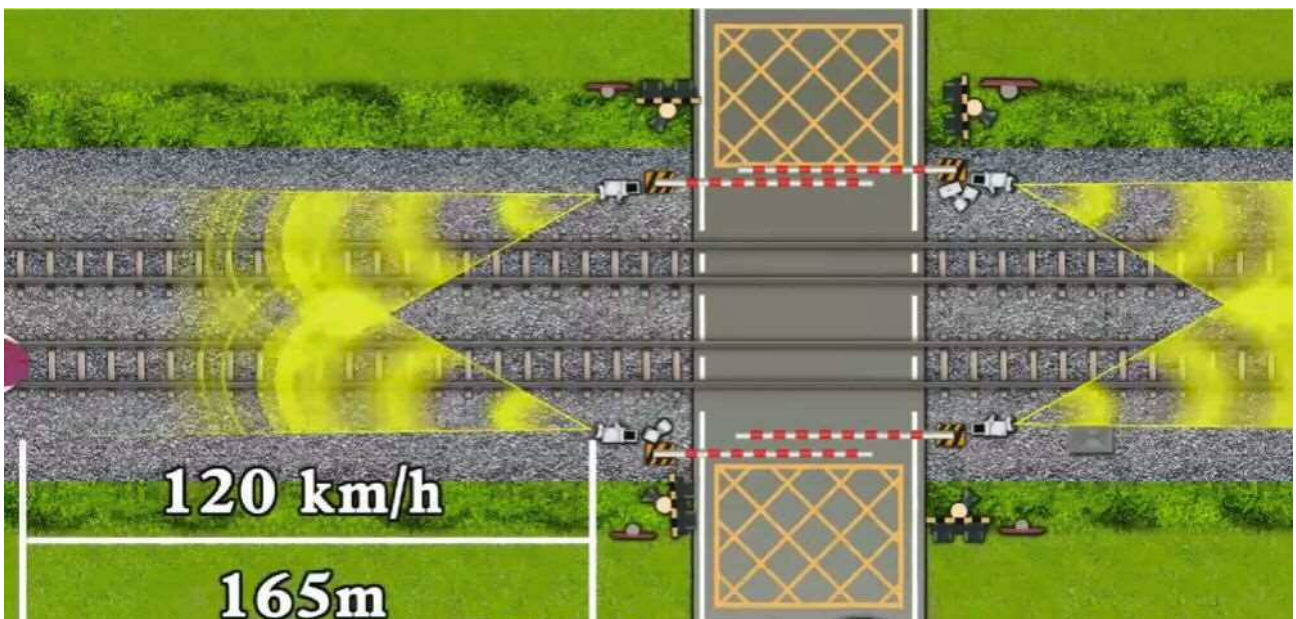


▲平交道障礙物自動偵測系統雷達偵測立柱及熱影像攝影機

臺鐵對於平交道安全之改善持續精進，除設置平交道障礙物自動偵測系統之外，未來也規劃於 111 年底完成環島平交道遠端監視傳輸光纖化工程；113 年底完成 1,424 套平交道防護設備工程遮斷機，同時在 397 處平交道加裝 CCTV 和 CMT 監視系統；並於 114 年底將 56 處支線平交道電子化。



▲平交道防護各式設備



▲平交道障礙物自動偵測雷達偵測示意

員工訓練中心積極培訓司機員工作

圖文：員工訓練中心 劉淑芬

為配合本局司機員之人力運用需求暨擴增員工訓練中心參訓容量，自 109 年起員訓中心即協同機務處於樹林調車場機務大樓增闢司機員專用培訓教室，採專人專地辦班方式，迄今已辦理 2 期計 83 人參訓，加計 109 年於北投員訓中心辦理之 2 期，預計 2 年間完成 4 期 180 人司機員訓練事宜。

110 年 5 月 17 日因受疫情警戒影響，遵 CDC 指示，停止辦理實體課程訓練，同年 9 月 6 日司機員班在完成臺北市勞動局申請報備手續後，優先復課；並悉遵勞動部勞動力發展署所規範的「職業訓練因應 covid-19 防疫管理指引」規定，除符合教室及寢室容留人數限制外，全部授課講師及工作人員均完成接種疫苗第一劑滿 14 天，相關防疫措施亦每日填報查驗表留存備查。

目前員訓中心囿於住宿人數之限制，無法大量增班；另有鑒於疫情反覆，為防患未然，俾達「停課不停學」目標，雖員訓中心已針對內部講師辦理完成 3 期「遠距教學 - 線上帶領」訓練課



▲連結器拆解維修實務介紹

程，請各單位儘量研議以視訊教學代用，惟衡酌司機員訓練特性，仍以實體訓練為宜。

司機員駕照檢定考由交通部鐵道局統一辦理，迄至 110 年 12 月已累計完成 93 人報名，學科檢定完成 93 人。本局代辦之術科檢定完成之 93 人中 1 人術科不合格，已有 67 人取得駕照，其餘 25 人正洽鐵道局辦理發照作業中。

綜上，本局司機員人數目前可應付列車之運行需要，未來新完成駕照檢定之司機員加入，遂漸增補人力解決改善司機員勞動條件，並能接續填補逐年退休之人力。



▲車下動力設備維修實務講解



▲學員們認真學習電力專業課程

吃得飽、吃得好，健康成長學習好

偏鄉學校中央廚房計畫

讓偏鄉和都會區學童吃得一樣好

- ✓ 提高食材補助費用
- ✓ 新擴建中央廚房
- ✓ 推動食材聯合採購
- ✓ 強化午餐人力與透明智慧化運輸管理

行政院
Executive Yuan

政策廣告

歡迎轉貼

CC BY-NC

資料來源：教育部



送上減稅紅包

經濟成長果實與您共享！

109年度每人基本生活費調高，稅可以再少繳一點



調高額度

7,000元

從17萬5,000元調高到18萬2,000元
為歷年來最大調幅



預估受益數

205萬戶



何時適用

110年報稅即適用



行政院

政策廣告

歡迎轉貼

CC BY-NC

資料來源：財政部



行政院蘇院長視察 彰化鐵路立體化規劃及扇形車庫紀實

圖：彰化機務段 邱家增、周芳儀 文：彰化機務段 王顯丕

彰化建縣即將 300 年，國家發展委員會 (110) 年 10 月 18 日通過「彰化市鐵路高架化可行性評估案」，帶給彰化縣期待 20 多年的一個大禮。

行政院長蘇貞昌 10 月 20 日 14 點 45 分實地到彰化視察，在彰化火車站前廣場聽取鐵道局伍勝園局長「彰化鐵路立體化計畫」及本局杜局長「彰化縣定古蹟彰化扇形車庫簡介」簡報後，上台宣布行政院全力支持彰化鐵路高架化，後續將由交通部啟動綜合規畫及環評等相關作業，並希望縣府盡速辦理土地徵收等相關規劃，加速完成鐵路高架化。

簡報後實地視察時，蘇院長由行政院羅秉成政委兼發言人、行政院中部聯合服務中心蔡培慧執行長、彰化縣王惠美縣長、立法委員陳素月、



▲局長簡報扇形車庫說明



▲行政院蘇貞昌院長與本局局長、機務處陳詩本處長、臺中運務段蘇鎮霖段長及臺鐵同仁合影



▲行政院蘇貞昌院長與政院團隊合影



▲行政院蘇貞昌院長致詞



▲行政院蘇貞昌院長與地方代表、彰化縣府團隊合影

立法委員黃秀芳及交通部胡湘麟次長、鐵道局伍勝園局長、本局杜微局長等人員，透過沿途導覽解說實地瞭解彰化在臺灣鐵路歷史上獨特的鐵道文化及人文風情。視察路徑從跨站天橋步行，先由彰化縣政府工務處林漢斌處長解說鐵路高架化土地開發規劃。進入後站友善人行綠廊觀光步道至戶羽機關車園區，由彰化市林世賢市長解說。最後進入彰化扇形車庫視察，扇形車庫構造、歷史演變及車輛介紹等由彰化機務段王顯丕段長導覽解說。

彰化扇形車庫啟用於民國 11 年，是臺灣鐵路碩果僅存完整的一座扇形車庫，目前仍現役營運中，早期為蒸汽機車維修保養用。車庫及軌道從空中鳥瞰，狀似一面展開的扇子，稱之為『扇

形車庫』。車庫前有一座可 360 度旋轉的轉盤，為機車進出車庫或轉向使用。屋面採弧形平面前低後高之頂板設計，前後屋面披水間設置橫帶採光玻璃窗，使庫內得以自然採光。每一股道屋頂上設有 2 支排煙窗，使蒸汽機車煤煙得以空氣自然對流方式排出庫房。

民國 49 年臺灣鐵路動力車柴油電氣化引進柴電機車，民國 59 年因應該機車進駐需做維修保養，乃將 1-7 股道闢建中間檢查台，適合該車維修保養用。民國 67 年西部幹線鐵路電氣化通車引進電力機車，又將 1、2 股道改造並加蓋第二層檢查台，提供給電力機車維修保養用。民國 89 年 10 月 25 日經彰化縣政府指定為「縣定」古蹟。

蘇院長指出，回想當年從屏東到臺北讀書途經彰化，彰化火車站的調度車輛如同扇形車庫前方火車頭調度轉車盤般重要。希望鐵路高架加速進行，讓彰化脫胎換骨、城市縫合，進步更快。

解說後與院長進行大合照，最後由行政院團隊與院合照。合照後由 CK124 蒸汽機車出庫展示轉盤秀，鳴笛聲促使院長說好久沒聽到這種聲音，真棒。轉盤秀結束後，院長結束本次視察行程。



▲扇形車庫蒸汽火車轉盤調頭作業

第4屆「政府服務獎」參獎歷程紀實

圖文：彰化站 王河傑

10年10月13日上午，彰化站團隊在國家發展委員會簡報，像是一場漫長的旅程，透過這個儀式，行禮如儀完成後才能宣告結束。步出會議室，等候許久的顏文忠主任秘書、陳裕謀處長、楊明煌稽查堆滿笑臉，一句：「你們辛苦了」，此刻才讓個人壓力稍解，得空細想一路參獎歷程。

自109年決定由臺中運務段彰化站代表本局，參獎第4屆「政府服務獎」社會關懷服務類組，時任段部業務股主任的筆者開始參與討論；時任彰化站長目前已升任臺中站李兆平站長，主導擘劃彰化站110年度參獎主軸，並同步完成車站整新改建工程及初版參獎申請書。未料因疫情影響，評獎過程延宕，一路自交通部層級到行政

院國發會層級評選，而中途站長也更換了一位。李站長升任臺中站後，由筆者接任彰化站站長，以及繼續參獎的任務。

服務獎，講服務，彰化站聚焦協助特殊族群的努力，包含國立和美實驗學校行動不便的學生



▲王河傑站長代表領取行政院蘇貞昌院長頒發政府服務獎座



▲彰化站參獎團體同仁



▲彰化站同仁展現合作默契



▲彰化站的櫻花盛開美景



▲彰化站志工協助輪椅旅客

以及新住民、移工們的乘車服務，我們將多年來的努力以及近年具體的服務成果，重新思考、彙整，系統化地完成參獎申請書，像是述說故事一般，誠摯且熱切地想讓更多人知道臺鐵局精進服務的努力及彰化站的認真投入。

關於參獎主軸的確立，因承襲多年來跨單位之協助，如機務單位車廂改造，運務處綜合調度所、綜核科、營業科與段部長官、承辦人員們的支持；以及彰化站持續改善站場環境的努力，這些因素巧妙地在 110 年度有階段性的成果可以完整對外表述。

地緣關係，彰化站致力服務和美實校學生乘車，一開始無障礙乘車環境未臻成熟，透過常年努力逐步完善各項配套措施；以及彰化站位於山海線交會點，面對新住民及移工人數倍增，普遍

有乘車困難的情況，也甚早感受並試圖提出解決方案。

參獎團隊以李兆平站長為首，由站務主任、總務、具美工與攝影專長的車站同仁及段部人員組成，均為一時之選，在有限資源下，腦力激盪，各司其職，協力把彰化站累積許久的故事完整述說。

參獎過程中，團隊獲得許多建議與指導，如交通部長官、路局企劃處、主計室吳科長等；也特別感謝南港站孟憲正站長傾囊相授，讓我們可以更精確掌握準備的方向。

得獎是一份老天爺給的禮物，感謝委員肯定，更感謝歷年努力付出的各單位人員。彰化站獲獎，兼有天時、地利、人和，常年努力精進服務的過程一棒交一棒，適巧在這一棒有參獎機會讓更多人認同路局的努力。

鐵路百年，守護陪伴百年，一如這樣的精神，不太炫目，但一直都在，一直踏實溫暖地前行。細思筆者不算長的路局職涯，曾相處接觸過的路局前輩們，不言語而是以一生的時光與一身的勤奮詮釋著，身為鐵路人的成就感，不外求，日日踏實做好份內工作，自然暖暖內含光，及榮辱由人，俯仰無愧的氣度。



▲彰化站入夜後站體出現美麗景色

嘉義鐵道輕旅行阿里山森林鐵路車庫園區

圖文：企劃處 許繼中

嘉義是茶鄉、美食城市與文化之都，更是臺灣鐵道旅行一個重鎮，阿里山森林鐵路車庫園區座落於嘉義市區，從嘉義車站出發，騎乘單車約莫 5-10 分鐘就能抵達。

阿里山森林鐵路車庫園區可近距離觀看許多退役的蒸汽火車與柴油機車，甚至可以親手觸摸火車經過漫長歲月刻劃的機身，是熱愛鐵道文化的旅人們絕不能錯過的魅力景點。



漫步園區中，更能看見不少 ▲阿里山森林鐵路車庫園區退役的老火車

親子攜手同來，新世代的鐵道旅行不僅是輕旅行，同時也是一場跨世代的親子旅行，透過不同的世代的視角來看臺灣鐵道歷史，和老火車來場最美好的相遇！

阿里山森林鐵路車庫園區內不可錯過的亮點：



▲抵達嘉義站，開啟輕旅行的腳步囉

一、近距離欣賞復古蒸汽老火車頭

一探蒸氣老火車面貌是阿里山森林鐵路車庫園區一大亮點，瞧瞧就近在眼前的蒸汽火車頭，讓到訪的旅人，無論是大朋友還是小朋友都眼睛為之一亮。豐厚的歷史與文化充滿在整個園區，對於喜愛鐵道文化的旅人來說，這裡簡直就是一座寶庫！



▲近距離欣賞復古蒸汽老火車頭



▲進入車廂看一下吧

二、進入車廂參觀

除了可以近距離欣賞退役機車頭，還能走入車廂深入探究火車內部結構。想像自己是個火車駕駛或是個要赴阿里山的乘客，讓想像力在旅程中無限漫遊！

三、欣賞廢棄火車零件創意運用



▲回收再利用的火車車輪化身為旅人歇息休憩座椅

偌大的園區，走累了就休息一下吧！園區內的休息座椅是以不復使用的火車車輪，結合創意打造的休息座位，看起來是不是格外特別又吸睛，也富含趣味呀。

四、懷舊文物欣賞 - 調度轉車盤

除了機車頭與車廂展示，居然還可以看到火車調度時使用，也就是讓「火車調頭」的轉車盤，



▲電氣化後少見的調度轉車盤



▲輕鬆和旅伴一起攜手漫步鐵軌

真的是太酷了！因為電氣化通車後而逐漸減少使用的調車盤，藉由火車園區文物保留可以讓無數的人不會遺忘轉車盤的功用，未來也能繼續保留許多人這個記憶中「火車調頭」的場景。

五、沿著軌道漫步園區欣賞自然

擁有廣大腹地的阿里山森林鐵路車庫園相當適合親子活動，讓孩子可以肆意跑跳，盡情放電，不管是大手牽小手散步在鐵軌上，或是恣意欣賞園區的自然景物，抑或是靜靜坐著休息，觀看光線在老火車上流動的模樣，無處不是好風景呀。

六、木造站房提供旅客休息喝咖啡

園區內還有一棟特色的木造站房可供旅客們來歇息，旁邊有個咖啡車，不妨點杯咖啡，搭配眼前景致風光，細細品嚐。

最後別忘了要拿起相機，和老火車一起入鏡，為歷久彌新的風貌留下值得的旅行紀念，鐵道輕旅行提案，就來嘉義吧！



▲格外迷人的木造站房提供旅客們休息

淡海輕軌標竿學習

圖文：宜蘭運務段 劉仲書

宜蘭運務段於110年11月4日辦理標竿學習活動，到新北捷運公司的「淡海輕軌」進行觀摩。我們一早在臺北車站東一門集合，隨後搭臺北捷運淡水紅線至「紅樹林站」，那是銜接淡海輕軌的轉駁站，兩公司站體已經連接打通，可直接在車站內轉乘，非常方便。

到了紅樹林站後，由淡海輕軌的經理為我們進行導覽介紹，淡海輕軌其行經路線有著「清法



▲淡海輕軌臨站的號誌與路線

戰爭」的歷史故事，故這成為該路線的一個故事素材，並作為相當重要的行銷策略，連經理本人也能像個歷史老師介紹一番。

在淡海輕軌的視覺設計上，也結合繪本作家幾米的作品，大量的裝飾與銅製裝置藝術在各站點，包含站名牌也都融入其元素；在起點的紅樹林站，也設有一間幾米主題的星巴克咖啡廳，在整體造景上相當用心。

淡海輕軌是高壓電車線供電、較臺鐵寬的標準軌、非全自動（有駕駛員），並為C型路權與公路交會，甚至還要等待公路的紅綠燈來通行；行駛中，總能看到門外有其他汽機車緊貼併行、互相超車，此景難得一見，相當有趣。

特別的是，每逢到站車居然都沒開門，詢問經理，才知道原來是下車乘客必須手動自己去按開門按鈕，門才會開啟；這麼做的用意，一方面是因為可以省電，另一方面也能維持適當的車廂溫度，不會因為頻繁、大量的開關，而在冬天、



▲車站都有幾米裝置藝術



▲淡海輕軌列車為 C 型路權上方高壓電線供電



▲淡海輕軌的列車門旅客上下車自行按開門才會開啟

夏天時，影響乘客搭乘的舒適度。我也注意到，進站時淡海輕軌並沒有「月台閘門」，也無設置剪收票人員；旅客的紙本票或電子載具，只要自己在車站的「電子立柱」上，進行掃描感應扣款來驗證即可；乍看上去，要是不去感應，任何人都都能上下車與進出站，但這豈不是鼓勵逃票嗎？

隨車的服務人員告訴我，他們淡海輕軌就是「做佛心的」，信任大家會購票、刷卡上下車，只有偶爾會請車長在車上驗票。他說，淡海輕軌的票價很便宜，所以沒有特別建置出入口閘門或剪收票人員，這樣可以壓低營運成本，是經濟上十分合理的配置。

搭著淡海輕軌，我們一行人到達其中一線的終點站「漁人碼頭」，在這裡歇息一會兒。我詢問站員，他說淡海輕軌也有定期辦理「演練、演習」，像是火災、地震與行車事故等，尤其 C 型路權與外部車輛碰撞的風險非常高，這尤其重要。

他分享應變實例，在淡海輕軌遭遇地震時，為確保行車路線安全，他們會「直接發動接駁機制」讓全數旅客下車，並針對路線軌道全線進行檢查，安全無虞後才再恢復營運。相較之下，臺鐵是確認路線中斷才會發動接駁，或許是路線條件差異令雙方嚴謹度有所不同。

面對防疫工作，他們也特別跟研究機構購買一種奈米塗料，可以比較長時間附著於任何物體上，保持其殺菌、消毒效果。服務人員說，比起酒精一次性消毒、揮發後就沒了，如此細菌、病毒仍會再次接觸，造成表面殘留，相比之下，這種奈米塗料只要每隔一段時間補塗，整體人力、物力運用上便利許多，但該塗料價格高昂也是一個缺點。

隨後我們在漁人碼頭用餐，原本回程想搭船到淡水，但正逢遊艇停業無法搭乘，故還是以淡海輕軌搭回紅樹林站；這次標竿學習整個歷程相當愜意，淡海輕軌帶給人的鬆散步調，值得大家前往。



▲漁人碼頭風景



▲漁人碼頭站的站場設計元素適合打卡拍照

政風室 110 年度「法治教育宣導」

圖文：政風室 許琇媛

為使本局同仁能依相關規定落實辦理工程督導及稽核，並引導同仁執行職務過程均能廉潔自持及依法行政，本局花蓮工務段政風室偕同花蓮運務段政風室，於 110 年 9 月 24 日在花蓮工務段舉辦「法治教育宣導」，邀請臺灣高等法院花蓮分院政風室唐文斌主任擔任講師，講解有關公務員廉政倫理規範、工程倫理等相關法律核心價值，會後由交通部政風處游國鎮處長主持，並由本局政風室陳保倫主任、顏志豪科長及花蓮工務段李建勳段長共同擔任與談人，與同仁進行交流及溝通，並針對提問做出詳實的答覆。交通部政風處游國鎮處長表示，相當理解現場工作人員工作不分晝夜、很辛苦，因此希望同仁日後遇到廉政倫理等事件時，能夠妥慎處理，讓同仁未來執行職務時能有所遵循，在公職生涯都能平安順利。

另本局政風室於 110 年 10 月 26 日，邀請臺灣新北地方檢察署聶眾襄閱主任檢察官擔任講座，講解有關公務員之法令規定，並佐以相關時



▲政風室顏志豪科長致贈聶眾講師宣導品

事案例及溫馨叮嚀作為指引，期提升同仁之法律規範，深刻認知公務員應有作為，發揮勇於任事之精神，講習內容深受與會同仁好評，日後政風室將會持續推動廉政工作，將廉潔核心價值傳達於同仁及社會大眾心中。



▲花蓮工務段政風室「法治教育宣導」



▲本局政風室「法治教育宣導」