

繁華蛻變·再創新機高雄機廠遷建潮州基地啟用

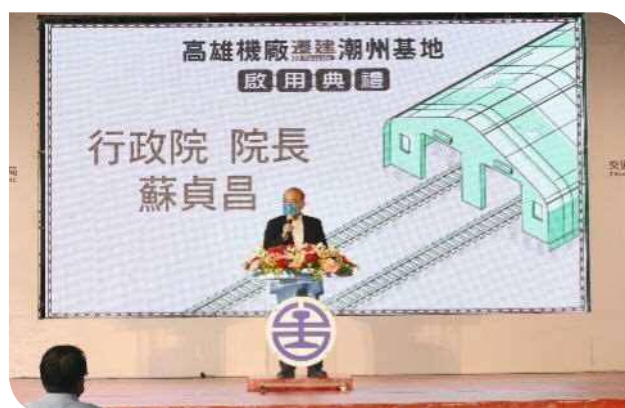
圖文：潮州機廠 陸進財

臺鐵局高雄機廠遷建屏東縣潮州車輛基地，111年6月18日舉辦啟用典禮，行政院蘇貞昌院長、交通部王國材部長、屏東縣潘孟安縣長均親自出席，給予臺鐵同仁支持肯定，並期勉臺鐵能提供民眾更安全可靠的運輸服務，同時促進地區發展，帶動繁榮。

為配合高雄市區鐵路地下化，臺鐵局102年奉行政院核定「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」，將高雄機廠、南區材料供應廠遷建至屏東縣潮州，基地面積約五十二公頃，總工程費一百三十四億八千餘萬元，於106年10月動工、110年12月完工。

基地連結104年已搬遷至潮州的高雄機務

段，串連1至4級各級維修，達到「廠段合一」資源共享最高之運用效益，有效提升檢修作業效率與品質。本計畫引進多項現代化新穎之設備，配置第一套地下頂升裝置，並導入MMIS車輛維



▲行政院院長蘇貞昌致詞



▲行政院蘇院長、交通部王部長、屏東縣潘縣長、臺鐵局杜局長與周春米立法委員等參與啟用典禮貴賓合影（蔡金蘭提供）



▲交通部部長王國材致詞



▲屏東縣縣長潘孟安致詞



▲機廠維修車輛停留線

修資訊管理系統，可促進檢修作業標準化、資訊化，提升檢修效率。另建廠工程致力環境保護，利用廠內滯洪池景觀精心規劃設計之鐵路車輛文化園區，為一兼具觀光休憩功能之觀光機廠。

蘇院長致詞表示：「這是臺鐵檢修能量最大、最具前瞻科技與環保節能、同時兼顧旅遊、觀光功能的鐵路車輛維修中心，和臺北機廠（位於桃園富岡）並列為環島鐵路南北兩大機廠，新機廠引進先進自動化設備不僅可大幅提升維修效能，且結合鐵道文化、觀光服務預期將可帶動屏東觀光產業發展以協助地方創生。臺鐵公司 113 年掛牌後，機廠員工的進用也可為地方創造更多的就業機會」。蘇院長也感謝全體臺鐵同仁支持公司化，未來共同努力重拾榮光，讓臺鐵人走路有風。

王部長致詞指出：「近年來軌道運輸配合都市發展不斷推陳出新，臺鐵局高雄機廠配合高雄鐵路地下化，搬遷至潮州車輛基地。感謝屏東縣政府在用地取得方面的大力協助，最終新機廠落腳於屏東第二大城的潮州。很榮幸跟各位鄉親報告，將來維修 900 型新電聯車、3000 型新城際列車的第二期工程也已經核定，即將在同一基地



▲臺鐵局局長杜微簡報

展開，位於潮州的車輛基地將會是臺灣規模最大的鐵路維修基地，以作為交通事業的標竿，以『最大修車廠、銀級綠建築、前瞻新科技、旅遊新經濟』的精神邁入嶄新的修車紀元。」

另臺鐵本著人才培育在地化目標，亦積極拓展與各區域高中技職學校合作，向下扎根以提早延攬適職性高之優秀鐵道人，並於 110 年 10 月與屏東高工產學合作締約，除增加在地青年學子根留家鄉服務意願，更能培育臺鐵所需鐵道基層專業人才，未來將會持續與各地區學校進行產學合作，深耕在地，培育鐵路車輛軌道維修人才。

臺鐵向前行 邁向更美好的未來

圖文：企劃處 林秋好

臺鐵歷經 107 年 1021 普悠瑪號及 110 年 0402 太魯閣號兩次重大行車事故，社會大眾迫切期待臺鐵能夠徹底改變提升安全，110 年 4 月 7 日蔡總統英文提出三大改革方向：「徹底解決組織文化（運工機電橫向整合、施工安全管理）、解決長期虧損財務及探討最適永續經營模式」；110 年 4 月 19 日行政院蘇院長貞昌指示臺鐵局以「安全」、「安定」及「轉型」為三大改革面向，臺鐵轉型改革勢在必行，並以安全為前提。

本局隨即戮力推動安全改革之各項工作，包括成立高階技術會報落實安全管理，辦理各項設施軟硬體改善、依據鐵路法及鐵路行車規則監督臺鐵行車運轉工作、積極推動安全管理系統

(SMS)，以及透過鐵道局檢查員確認安全管理落實情形，並配合第三方安全評鑑，確認安全管理的有效性，定期向交通部提報評鑑結果。

惟目前臺鐵組織體制尚沿襲行政機關，組織運作相對僵化，相關安全管理及改革工作事項尚未能完全徹底落實執行於基層單位，致有影響安全維護執行效能之虞；另臺鐵屬公用性之大眾軌道運輸業，具基礎設施沈沒成本龐大之特性，為確保行車安全，提供優質服務品質，需投入龐大經營成本，然因具公用性特質，負社會服務之任務，不以營利為目的，運價長期無法反映實際成本，致營運資金嚴重短缺，短期償債能力不足，利息負擔沉重，且臺鐵面臨各種行政法規之經營限制，營運自主空間有限，加以長期歷史債務包



▲蔡總統英文提出臺鐵三大改革方向

袱及累積虧損造成財務沉重負擔，經營困難。

自接連發生普悠瑪及太魯閣事故後，政府一直在思考如何為臺鐵改造，包括建置安全管理系統及強化臨軌工程工地管理措施等安全改革。而組織改革亦刻不容緩，這段時間，交通部與臺鐵局持續不斷思考如何從資產及歷史債務層面，為未來臺鐵公司創造更好的體質及經營環境，政府也已著手對臺鐵提供公共運輸的負擔，或不可歸責臺鐵經營責任等提供協助，並以召開諮詢會議方式與行政院，國家發展委員會，人事行政總處，人事主計總處及財政部等交換意見，為臺鐵公司擘劃未來最佳的經營立基。

然而，在改革過程中，薪資福利等權益不會改變這一點，始終有聲音對此主張抱持懷疑態度，員工最關注的問題也在「薪資」、「福利」、「工作權益」以及是否會「民營化」等問題；對公司化後員工權益是否能保障、會不會裁員，也就是對公司化後員工權益的質疑，以及公司是不是能永續經營等。而這所衍生的臺鐵公司化後整體企業體質，歷史債務是不是能清零，土地及相關資產保留及配置，都是影響公司盈虧、未來公司獲利的癥結點，員工擔心公司化後無法獲利，後續「薪資變差」、「福利下降」、「工作不保」甚至面臨被裁員、失業的困境。

對於臺鐵轉型改革，目標就是在確保員工的權益下，讓臺鐵更安全及永續經營，改革一定是乘客、臺鐵員工、臺鐵三贏，員工福利、應有待遇都會確保不會受影響。

行政院於 111 年 3 月 3 日通過「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例（草案）」，是時，蘇院長貞昌所表達「三個承諾、兩個保證」皆已明定入法：

一、三大承諾

(一) 歷史債務由政府負擔：

短期債務由政府設立基金全部承擔(條例草



▲臺鐵公司化三個承諾、兩個保證，皆已明定入法

案第十條規定)；舊制退撫金由交通部逐年編列預算支應(條例草案第十七條規定)；遞延負債逐年對列遞延收入處理(非實質債務)；日常性應付貸款循一般支付程序處理。公司成立時債務負擔歸零。

(二) 配合政府之支出，由政府補貼：

政策性任務虧損補貼，由政府負責補貼(條例草案第二十一條規定)。111 年度政府已針對小站及服務性路線虧損編列 10.6 億元全額補貼臺鐵局。

(三) 基礎設施建設、大維修及車輛，由政府負擔：

建設及維修費用由交通部編列預算支應(條例草案第十九規定)。

二、二大保證：員工權益充分保障(草案第十三條至第十七條)

(一) 現職員工工作、薪資、福利都不減損。

(二) 可以自由選擇保留公務員身份，或改為公司從業人員身分。

臺鐵公司成立後不裁員，臺鐵同仁可選擇原公務人員資格、或成為公司從業人員；公司賺錢，員工(從業人員)可領到最高 4.4 個月的經營績效獎金，薪資、升遷都比公務員更優、更有彈性。臺鐵員工在整個改革的過程，薪資、福利等權益只有更好、不會變差，且保障選擇權，使臺鐵同仁安心、專心，營運安全、服務到位。

111 年 5 月 27 日立法院已三讀通過臺灣鐵

路股份有限公司設置條例。推動臺鐵公司化的目的，除了為臺鐵創造更好的未來，對應總統及行政院長期許安全，安定，安心的臺鐵，公司化轉型是一個改變的契機；更希望讓員工安心，臺鐵一定能夠脫胎換骨，提升安全與確保永續經營。

為期臺鐵公司之財務健全、營運順利、競爭能力、員工權益及永續發展，政府除於 111 年已編列補貼服務性路線與小站虧損、員工舊制退撫金及其衍生債務利息 57.8 億元，且以後年度覈實編列，已讓臺鐵未來舊制退撫金之債務不再擴大外；另移撥適足資產（台北機廠、E1E2、高雄港站），由交通部編製附屬單位預算成立自償性基金，以清償所承接既存之短期債務，日常性應付貸款循一般支付程序處理，歷史債務歸零，屆時將減輕臺鐵公司財務負擔。此外，部分資產折舊也由政府負擔，以降低成本，使未來臺鐵公司全心投入運輸營運服務提升本業營收，並配合附業及資產開發活化之收入挹注，透過資產活化創造的收益來逐年償還債務，將使臺鐵的財務營運更加健全，只要同仁共同努力，一定有機會轉虧為盈。

另為促進鐵路事業不動產開發，立法院同步於 111 年 5 月 27 日三讀通過修正鐵路法部分條文，增訂第 21 條之 1、第 47 條之 1，明定國營鐵路機構報經報准，可辦理國有不動產開發、處分或收益；以及為推動觀光鐵路，鐵路機構得依觀光服務內涵收取費用。透過前開鐵路法修法增訂及公司設置條例明定條文，鬆綁資產活化效益，提升附業多元化經營如鐵道觀光以及差別費率訂價，開創財源，增裕公司收益，加以為避免臺鐵公司因承擔政策任務所造成的營運虧損補貼，皆對有益於臺鐵公司未來營運發展。

有關安全面向，在系統面，為提升臺鐵安全管理系統之有效性，交通部已啟動委託第三方評鑑計畫，委託專業機構辦理臺鐵局安全管理系統

第三方評鑑工作，定期向交通部提報評鑑結果；在制度面，請鐵道局持續檢討修訂監理法規，並推動國家鐵道安全計畫；另在執行面，鐵道局引進檢查員制度，請增 42 名鐵道監理檢查員，加強平時、定期、臨時檢查工作，並參與事故調查與改進事項追蹤，透過鐵道檢查員強化監理功能及檢查深度。未來，臺鐵公司可彈性調整組織架構，設置條例第 5 條並已明定董事會下設置安全管理委員會，其組成由董事會另定，並提高安全相關專責部門層級。

本局及交通部依據總統及行政院長指示「安全、安定、轉型」的方針，在確保營運安全、員工權益充分保障以及財務永續經營的前題下，進行公司化組織的改革，藉由相關具體作為的推動執行，以開創臺鐵安全新文化，並將臺鐵公司打造成為一個提供優質服務的鐵道公司為目標，將安全第一的組織文化與作業習慣深化為臺鐵公司組織價值思維；並導入企業化精神，提高經營效能及競爭力，促進鐵路事業健全發展並永續經營。

未來臺鐵公司透過組織運作更有彈性及效率，社會責任所造成之虧損由政府合理負擔，基礎設施建設、大維修及車輛，由交通部編列預算支應，更能專注經營在本業及附業，提升收益挹注財務以達永續經營，從而安定員工工作，築基營運安全。臺鐵公司化，為臺鐵創造更美好的未來。



▲臺鐵向前行，邁向更美好的未來

臺鐵轉型改革 開創臺鐵公司化新時代

圖文：企劃處 林秋好

走過歷史的軌跡，臺鐵自 1887 年（清光緒 13 年），巡撫劉銘傳奏請興建臺灣鐵路以來，已有 135 年的歷史。歷經時代的演進，軌道主幹線與支線陸續鋪陳，並隨著 109 年 12 月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，已將環島路網緊密連結。過去百年，臺灣各都市沿著臺鐵車站、路廊繁榮發展，在臺灣社會經濟發展過程中，對臺灣在交通運輸及經濟脈動上實屬貢獻良多。



而臺鐵承載的不僅僅是旅客，更▲資產多元開發是國人對臺灣的記憶與過往的回憶，只是明珠蒙塵，隨著時空環境變遷，百年臺鐵光環不再，外在面臨社會結構改變、交通工具多元化激烈競爭，內在面臨財務困境以及組織定位不明；臺鐵局本質上係公營事業機構，但組織體制尚沿襲行政機關，營運模式受到行政法規層層束縛，營運自主空間有限，導致運作日漸僵化，難以發揮企業化經營之機動性及適應性，不但影響營運安全的操作效率，更無法因應外界環境變化與市場競爭，加以歷史債務包袱及累積虧損造成財務沉重負擔，已使經營陷入困境，亟須突破現有僵化的體制困境，臺鐵公司化是臺鐵轉型改革唯一的一條路。

鐵道運輸局負公共運輸骨幹之重要角色，其

龐大運輸能量聯繫著國家經濟發展，過去世界各國鐵道運輸系統均由國家建設並經營，惟行政體制之經營管理限制使營運效率相對低落且服務品質不佳。1990 年代起，德國、英國、法國、日本及韓國等國家均採用「公司」體制進行國鐵改革，透過企業化經營方式，有效提升組織運作效能、旅客服務品質及列車準點率；而檢視目前國外案例，全球仍維持公務機關之鐵路營運單位僅剩北韓、斯里蘭卡及古巴。

為使臺鐵發揮企業化經營之機動性及適應性，提高經營效能及競爭力，並促進鐵路事業健全發展，在確保臺鐵員工權益前提下，以調整組織體制方式，使「臺灣鐵路管理局」轉型為「國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公司）」，



▲提升旅運設施可靠度及安全

透過「公司」組織體制及現代化企業經營，將有助於落實行車安全管理、提升服務效能與準點率，持續提供國人安全、可靠、舒適及便利之優質大眾鐵路運輸服務，同時創造企業經營利潤。

行政院於111年3月4日函請立法院審議「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」（草案），全案經立法院審議後，111年5月27日立法院第10屆第5會期第14次院會三讀通過「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例草案」。111年6月22日總統府公報第7609號華總一義字第11100050731號令，總統令公布制定國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例。自此，臺鐵邁向公司化、開創新紀元。

一、公司化確保臺鐵得以永續經營

（一）組織架構更有彈性

臺鐵公司得視業務需要設分公司或其他分支機構。（條例第四條）

公司可依據業務需要提經董事會審查，適時彈性調整組織架構。（條例第六條）

（二）擁有高效潛力資產

由政府以作價投資、贈與、補助、出租、設定地上權及無償等方式提供公司營業所需資產，使公司取得高效潛力資產，有利增裕公司營收，不受土地法第十四條第一項、國有財產法第二十八條及第六十條之限制。（條例第九條）

（三）歷史債務全部歸零

既存短期債務，由交通部設立基金處理，成立時將原機構既有金融機構舉借短期債務歸零，並移入適足資產，以清償債務。（條例第十條）

（四）政府提供補助補貼

鐵路基礎設施之建設、重置，及營業與維修車輛之購置，以及鐵路基礎設施及車輛大修所需費用，由交通部編列預算支應，俾使公司因外部環境導致營運風險變化時，安全維護支出將不受影響。（條例第十九條）

由政府補貼公司因配合政府政策任務所造成之營運虧損，使公司得以企業經營同時能善盡社會服務責任。（條例第二十一條）

（五）加速資產多元開發

由交通部協助公司辦理都市計畫變更相關事宜，使公司得以加速土地、不動產開發作業。（條例第二十二條）

二、公司化提升安全、服務品質及轉虧為盈

借鏡日、韓國鐵公司化改革案例，依照日、韓國鐵公司化改革案例，韓國國鐵2005年國營公司化後，事件數大幅下降88%；另日本國鐵1987年民營公司化後，事件數亦大幅下降74%，顯示公司化改革對於安全提升發揮明顯的成效，探究其主要原因在於四個面向，一是提升安全管理部門隸屬最高管理層級；二是建立安全管理系統並導入第三方評鑑；三是實施分區制強化橫向整合；四是重視技術研發與員工訓練。

透過上述四個層面相關具體作為的推動執行，將安全第一的組織文化與作業習慣深化到每個員工的價值思維與每個工作環節，以確保安全能被有效具體落實。落實安全及提供優質服務，是給予國人的保證。

日、韓國鐵公司化後，列車準點率則同步提升，整體服務品質大幅提升；在財務改善方面，以JR九州為例，2006年開始由虧轉盈，附屬事

業收益更是超過總收益 50% 以上。另韓國鐵路於 2005 年公司化，其鐵道事故件數亦大幅減少，並於 2015 年後開始轉虧為盈，綜觀日韓鐵道改革成功經驗，未來臺鐵公司化對於安全提升、服務改善、財務健全，將有明確改革成效，其內容綜整如下：

(一) 設置專責部門，進用專業人才，提升運輸安全

未來臺鐵公司可彈性調整組織架構，在董事會下設立安全委員會，提高安全相關專責部門層級，並應訂定年度安全計畫；由總經理直轄督導營運安全處及職業安全衛生室，提升組織運作效能；設立品保室，以故障預防取代事故檢討，落實風險管理；設立行控處，統一調度指揮及應變事權；設立地區營業處，下設營運安全科及職業安全衛生室，強化基層營運安全及工安管理。授予地區營業處權責辦理區內行車運轉、客貨服務、設備維護改善及緊急應變，強化橫向整合、縮短指揮鏈及行政流程。

同時，充分發揮企業化經營彈性，臺鐵公司將成立技術群，聘請安全、資訊及技術專業人才，

建置安全系統設備、成立技術研發中心以及資訊中心提升為數位發展處，加速導入先進資通訊技術，並結合員工訓練中心，強化教育訓練、鐵路運輸安全維護之經營及管理能量，創造有效提升行車安全的契機。

(二) 組織彈性調整，設備優化升級，提升服務品質

未來臺鐵公司將透過組織改造、設備更新、人力調適及市場需求，強化整體旅運服務效能。

以旅客服務為導向，將營運資源做有效分配，提升旅運服務設施可靠度、列車準點率及運能，打造友善、優質旅運環境。

由公司自辦新進人員甄試，選才與能，進用適性人才，透過紮實新進員工訓練及考核機制，能夠有效提升第一線服務人員素質；建立適才適性的激勵制度，使員工受到正向鼓勵，進而全心投入服務旅客的工作。

隨著資通訊科技快速變化，社會經濟活動日新月異，未來臺鐵公司可視市場變化，更有彈性調整組織架構及功能，以因應外部環境變遷，並符合旅客需求。



▲附業多角化經營

(三) 法令鬆綁，加速資產活化，健全財務結構

檢視日、韓、香港等國外鐵道運輸營運機構經營成功案例，其相關附屬事業收入佔比均超過本業運輸服務收入，臺鐵高效潛力資產遍布全臺各地，未來將配合鐵路法修法及公司設置條例對發展觀光及土地開發的鬆綁，排除國產法、土地法之限制。同時，引進業界專業人才，妥善活化使用車站空間及閒置資產，借助大量人流交會節點之優勢，結合大眾運輸導向發展（TOD）理念，提高土地開發強度及公共設施配置效益，促成附近地區發展、活絡民生經濟活動並提升整體地方生活機能，在經濟活動支持臺鐵公司營運收益外，附業將以提升到 50% 為目標，讓公司財務轉虧為盈，達成與地方發展共生共榮。

三、公司化時程安排

妥善規劃並依據時程完成公司化相關作業，目標在 111 年底前完成各項子法訂定，接續於 112 年辦理公司相關行政法規訂定、公司設立籌備及基金設置等事宜，努力達成 113 年 1 月完成公司設立之目標。

透過公司化組織的改革，藉由相關具體作為的推動執行，以開創臺鐵安全新文化，並將臺鐵公司打造成為一個提供優質服務的鐵道公司為目標；在運輸本業部分，以往由臺鐵負擔之社會責任，造成之營運虧損，未來公司化後由政府負責補貼，讓公司本業經營可兼顧社會責任與營運績效；在附業部分，臺鐵公司擁有所需資產，配合鐵路法修法及公司設置條例對發展觀光及土地開發的鬆綁，透過位於經濟活動成熟都會區之車站空間及閒置資產妥善活化使用，增加附業收入，改善挹注公司財務結構。

改革後之臺鐵公司仍將扮演著帶動臺灣區域城市空間發展的重要運輸骨幹角色，讓所有臺鐵人與社會大眾共同努力，透過公司組織體制及現代化企業經營，提升服務效能與準點率，持續提供國人安全、可靠、舒適及便利之優質大眾鐵路運輸服務，重返臺鐵榮光。



▲臺鐵公司化、開創新時代

臺鐵 135 平安又幸福 111 年鐵路節慶祝大會 交通部王國材部長親臨頒獎

圖文：行政處 張英平

111年6月9日臺鐵大樓演藝廳舉辦「111年鐵路節(臺鐵135週年)慶祝大會」，交通部部長王國材親自蒞臨，並頒發「臺鐵之友」、「優良志工」及「服務資深人員」等獎項予受獎人員。王部長除了向提供國人全年無休服務的臺鐵人致敬；更感謝同仁於工作崗位上日以繼夜地維持鐵路運轉，期許百年老店邁向下一個百年新境界。

王部長表示，立法院已於5月27日三讀通過「鐵路法修正條文」及「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」，這是臺鐵跨時代的關鍵時刻，臺鐵局改制為臺鐵公司後，可提高經營自主性，及強化營運安全功能。同時，政府將設立基金清償臺鐵長期背負的歷史債務，並承諾補貼配合交通政策的服務性虧損；鬆綁國有財產法、都市計畫法，使臺鐵的資產能有效益開發，確保永續經營。

王部長也再次保證，臺鐵公司化後的員工工作、薪資、福利都不減損，同仁可以自由選擇公務員或公司從業人員身分。

局長杜微指出，臺鐵安全改革一直是臺鐵局的首要工作，且加速進行中，包括加強落實臨軌作業安全、設置異物落石告警系統、辦理車輛入侵阻隔設施及告警系統建設計畫、機務車輛裝設限速備援系統、建置安全管理系統SMS，進行軌道及電務等基礎設施改善，以增加軌道維修養護量能等；另外，今年也將接受第三方評鑑，落實安全改革的成效。

杜局長也說，儘管面對嚴重的疫情，臺鐵同仁依然堅守崗位，維持一定的服務水準，除了安全改革之外，提升列車準點率及各項服務，都是臺鐵局會持續努力的目標。

受疫情影響，今年全臺各車站舉辦的鐵路節



▲交通部部長王國材頒發文化志工張崑村獎盃



▲杜微局長活動致詞



▲交通部部長王國材活動中致詞



▲交通部部長王國材頒發全國移民團體聯合會獎盃



▲臺鐵 135 平安又幸福 111 年鐵路節慶祝大會

系列活動多以靜態方式辦理，同時 6 月 2 日起於各車站商場舉辦憑搭乘臺鐵車票票根，於特定店家消費，即可享有優惠（活動詳情請上各車站商場官網查詢）；全家便利商店 APP 特別整合臺鐵車站四大商場業者，成立點數互惠平台，歡迎民眾踴躍參與。

臺北車站夢工場配合臺鐵 135 週年，也特別推出限量 135 份福袋（內容有以 EMU3000 為設計主題的便當、保溫瓶等週邊商品），市價 1,557 元以 1,350 元優惠價銷售，數量有限，歡迎至現場選購。另臺鐵政風室舉辦之「鐵路節廉政宣導活動」，特別設計網路遊戲有獎徵答活動，獎項包含 iPad Air、Switch 主機加健身環、臺鐵路特

色福袋等共 135 份好禮，凡闖關完成並填寫問卷，即享有抽獎機會，內容豐富精彩，詳情請至活動連結 <https://tra135.railway.gov.tw/>，亦可至本局官網或 fun 臺鐵粉絲專頁查詢。

今年鐵路節慶祝大會對臺鐵人深具意義，臺灣鐵路是公共運輸重要的一環，包括提升安全、作業準確及強化服務都必須與時俱進，臺鐵人責無旁貸，目前積極推動公司化，正是轉型改革最關鍵有效方式，有賴全體同仁支持，而慶祝大會的獲獎人員就是臺鐵全局的縮影，轉型工作雖千頭萬緒，但只要全體同仁團結一心，齊心協力，不畏困難，就能成功改革，邁向永續發展，並為社會大眾提供最佳的旅運服務。



▲交通部部長王國材頒發文化志工區端明獎牌



▲杜微局長頒發臺中運務段段長蘇鎮霖 111 年績優人員獎盃

臺鐵 EMU3000 型新城際列車 再獲國際設計大獎肯定

圖文：機務處 陳詩本

臺鐵局 EMU3000 型新城際列車繼 110 年獲得日本 Good Design 之「最佳世界百大 (Best 100)」殊榮後，今年再獲德國 iF 設計大獎肯定。

iF 設計獎係由德國 iF International Forum Design GmbH 國際論壇設計公司舉辦，是歷史最悠久、最舉足輕重的設計賽事，素有設計界奧斯卡獎的稱號。



▲「移動風景」的鳴日號車頭造形



▲ EMU3000 型新城際列車車頭造形



▲「笑臉迎人 (ASmiling Welcome)」的 EMU900 型區間車

根據 iF 主辦單位統計，今年 (2022) 共有 1 萬 1 千件來自世界各地優秀的作品角逐 iF 設計獎，競爭相當激烈。iF 官網同時指出，臺鐵 EMU3000 型城際列車係由營運者 (臺鐵局)、美學專家 (臺鐵美學小組) 與製造商 (日立) 等 3 方合作，共同創造出一款適合現代台灣特質的特快列車，該車外觀內斂，內裝柔和洗鍊，雖沒有華麗或奇異的元素，卻極富有質感。

一路走過「移動風景」的鳴日號、「笑臉迎人 (ASmiling Welcome)」的 EMU900 型區間車，



▲ EMU3000 型新城際列車騰雲座艙

再到屢獲國際大獎肯定的「靜謐移動」EMU3000 型新城際列車，臺鐵在「美學復興」灌溉下的 3 朵小花，正美麗綻放，未來臺鐵不僅要用最美、最舒適的列車服務旅客，更要用最安全、可靠的運輸服務讓所有旅客安心與放心。



▲ EMU3000 型新城際列車一般座艙



▲ EMU900 型區間車內裝

交通部臺灣鐵路管理局富岡機廠正名揭牌

圖文：機務處 林盈琪

配合公司化轉型，結合在地特色朝向永續發展，富岡機廠於6月28日舉行揭牌儀式，由馮輝昇副局長親自主持，將「交通部臺灣鐵路管理局臺北機廠」改為「交通部臺灣鐵路管理局富岡機廠」。

回顧原位於臺北市松山的臺北機廠，因高鐵延伸南港的路線規劃配合遷移，於民國102年搬遷至桃園市楊梅區富岡車輛基地現址啟用迄今，負責蒸汽機車、柴電機車、電力機車、電聯車之



▲副局長馮輝昇、機務處處長陳詩本富岡機廠參與揭牌同仁合影

檢修車輛約1,400輛，也積極參與桃園地區鐵道藝術活動，展現投入推廣鐵道文化及敦親睦鄰的精神，為富岡注入更多人氣與活力。

此次正名，除象徵邁向新的里程碑，未來富岡機廠順應鐵道發展趨勢並持續強化在地連結，提升競爭力，成為臺灣鐵道車輛維修的產業標竿重鎮。



▲臺北機廠正名為富岡機廠



▲副局長馮輝昇富岡機廠正名儀式致詞勉勵同仁



▲機務處處長陳詩本富岡機廠正名儀式致詞

交通部臺灣鐵路管理局潮州機廠正名揭牌

圖文：潮州機廠 李玉麟

臺灣鐵路管理局潮州機廠於6月30日舉行揭牌儀式，配合公司化轉型，結合在地特色朝向永續發展，將原機關名稱「交通部臺灣鐵路管理局潮州高雄機廠」改為「交通部臺灣鐵路管理局潮州機廠」，今日揭牌儀式由杜微局長親自主持。

為配合政府高雄市區鐵路地下化，臺鐵路局102年奉行政院核定「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」，將高雄機廠遷建至屏東縣潮州，基地面積約五十二公頃，總工程費一百三十四億八千餘萬元，於106年10月動工、110年12月完工，並於111年6月18日舉辦正式啟用典禮，由行政院蘇貞昌院長、交通部王國材部長、屏東縣潘孟安縣長親自出席，給予臺鐵同仁支持肯定，並期勉臺鐵能提供民眾更安全可靠的運輸服務，同時促進地區發展，帶動繁榮，院長更在典禮會場致詞時指出，高雄機廠應該正



▲局長杜微、副局長馮輝昇、南區協調中心主任柳燦煌、機務處處長陳詩本與同仁合影

名為潮州機廠。

此次正名後，除象徵邁向新的里程碑，也順應時代的趨勢並強化在地連結，提升競爭力，未來潮州的車輛基地將成為臺灣規模最大的鐵路維修基地，並以『最大修車廠、銀級綠建築、前瞻新科技、旅遊新經濟』的精神邁入嶄新的修車紀元。



▲高雄機廠更名潮州機廠



▲潮州機廠正名揭牌局長致詞勉勵同仁

提升臨軌工作安全防護 新增電子輔助瞭望員

圖文：宜蘭工務段 羅金祥

為進一步提升臨軌工程安全，臺鐵局業已開始使用電子輔助瞭望員，在列車接近工地時提前通知施工人員，進行必要的因應以確保安全。臺鐵局和高雄科技大學合作測試的這款電子輔助瞭望員，採用雷達波探測及傳送系統，性能較紅外線系統更佳，不易受天候影響，且探測器安裝容易，警報器體積小，可程式控制聲光警報，另每一現場工作人員也都可配置振動接受器，能同時受訊及早反應，使這個系統非常適合臺鐵複雜而多樣的臨軌工地環境。完成測試後臺鐵計劃推展至每個工務段，並持續開發移動式的電子瞭望員。

局長並在工務處王兆賢處長、宜蘭工務段連建智段長陪同下，親赴福隆邊坡地錨改善工地(K32 + 234)，視察電子輔助瞭望員測試情形，雖然當天大雨傾盆，然實地測試數趟經過列車，系統都能準確發報無誤。



▲偵測列車接近工地時提早通知施工人員

局長對於系統的性能表示滿意，也肯定現場主管同仁的辛勞，在臺鐵公司化之前，所有安全改革的工作都會積極先行。提供旅客最安全及舒適的輸運服務，是臺鐵全體員工的責任。



▲工務處王兆賢處長向局長說明電子瞭望設備功能



▲局長聽取工務處王兆賢處長宜蘭福隆石城邊坡改善工程說明

確保安全！臺鐵局辦理軌道工程安全查核

圖文：運務處 賴緯駿

為確保軌道路線養護工程的品質與安全，臺鐵局於 111 年 6 月 16 日辦理東部地區軌道工程安全查核，由局長杜微親自主持，副總工程司陳宗宏、東區協調中心主任賈家和、工務處處長王兆賢宜蘭、花蓮、臺東工務段與各分駐所主管全程與會。同時邀集鐵道局總工程司呂新喜、東工處副處長夏恆仁、運安處處長林景山、綜合調度所等單位列席指導。

首先赴臺東線南平＝萬榮間（K31+900 至 K32+200）的區間進行查看，隨後再到鳳林站值班站長室，針對工程電報派發、傳達、施工申請 / 解除、二局協調聯繫、工項、工法、完工檢查、



▲ EMU3000 行經台東線南平＝萬榮間路線



▲ 台東線南平＝萬榮間列車搖晃事件施工檢討



▲ 局長杜微視察台東線南平＝萬榮間（K31+900 至 K32+200）的區間進行查看

應變程序、通報及作業等，進行詳細了解。中午則進行施工安全檢討會議，要求未來路線施工能依 SOP 正確執行，確保工程品質及營運安全。

局長表示，6 月 11 日在台東線南平＝萬榮間列車搖晃事件，運安會已立案調查，交通部亦啟動行政調查；臺鐵局將全力配合調查釐清真因，且在此之前要完成內部檢討，使各項工程作業正確無誤，設施設備都要維持在最安全的狀態下。

此次事件臺鐵局相關同仁均依章辦理行車，並及時應變，局長也特別表達期勉之意。



▲ 東工處副處長夏恆仁向杜微局長說明東部地區軌道工程改善情形

臺鐵局 X 屏東縣政府 聯名「鐵」「石」新嚐便當開賣

圖文：附業營運中心 陳依玲 高雄鐵路餐廳 董阿成

適逢龍膽石斑魚產季，臺鐵局持續以實際行動追求「吃在地，食當季」的減碳足跡理念，首次與屏東縣政府攜手合作，創新嘗試將奢華的龍膽石斑魚變身為台鐵便當的主菜，採用屏東地方頂級海味食材設計「鐵石新嚐」台鐵特色便當，讓高級料理既定印象的龍膽石斑魚融入民眾日常飲食習慣，希望藉此推廣臺灣優質的龍膽石斑魚。

本款便當由臺鐵局高雄餐廳陳佳雯營養師精



▲鐵石新嚐龍膽石斑魚便當



▲屏東縣縣長潘孟安、臺鐵局副局長朱來順等人展示鐵石新嚐龍膽石斑魚便當



▲鐵石新嚐龍膽石斑魚便當



▲屏東縣縣長潘孟安、臺鐵局副局長朱來順與首購便當旅客合影



▲屏東縣縣長潘孟安、臺鐵局副局長朱來順等人屏東站鐵石新嚐龍膽石斑魚便當開賣記者會

心設計，精選本身富含膠原蛋白、肉質緊實彈牙的龍膽石斑魚排肉作為「鐵石新嚐」便當主菜；由高雄鐵路餐廳主廚高超的烹飪手藝，將魚排裹薄粉直接下鍋油炸，每一口都能吃到魚肉的彈牙與鮮甜。配菜的部分，選用結合屏東在地特色食材，將恆春的鹹鴨蛋及車城的洋蔥等特產製成金沙炒洋蔥，調味恰到好處，米飯加入屏東有穀類紅寶石之稱的紅藜，營養價值高。搭配台鐵便當招牌滷蛋、雪裡紅、酸菜作為本次便當靈魂配角，既保持台鐵便當經典風味又有新嘗試的創製。

「鐵石新嚐」便當於 111 年 6 月 27 日 10 時 30 分於屏東、新左營車站販賣店及高雄車站東六門販賣店首賣，便當新上市期間特別推出嚐鮮八折優惠價，每份 120 元（原價 150 元），每日午餐限量供應 40 份（屏東車站 15 份、高雄車站 15 份、新左營車站 10 份），每人限購 2 個，售完為止。新舊共融的屏東風味便當是不能錯過的期間限定好滋味，讓我們開啟鐵道味蕾之旅，輕奢恣意新嚐屏東頂級海味。



▲鐵石新嚐龍膽石斑魚便當屏東站上架販賣



▲屏東縣縣長潘孟安鐵石新嚐龍膽石斑魚便當開賣記者會致詞

臺鐵加入愛海行列！推出海洋之心鯖魚便當

圖文：附業營運中心 陳依伶

百年老字號臺鐵便當加入愛海行列！因應全球氣候變遷加劇，臺鐵局搭上市場趨勢，加入「ESG 企業永續發展 (Environment Social Government)」行列，針對「2050 年淨零碳排放目標」展開實際行動，為地球環保善盡一份心力。

臺鐵局臺中鐵路餐廳亦響應臺灣永續海鮮運動「減碳、食在地、愛海洋」，正式推出獲「海洋之心生態標章」認證、美味永續兼具的臺灣鯖魚便當，率先成為全國陸海空交通運輸產業第一位供應永續海鮮餐食的「愛海店家」，臺中鐵路餐廳舉辦「鯖食養生」便當集點送鯖

魚風好禮推廣活動，每日限量供應，只要購買「鯖魚便當」就有機會得到海漁基金會提供的精美好禮。



▲「鯖食養生」便當



▲「鯖食養生」便當記者會



▲文藝鯖魚環保購物袋

「鯖魚便當」的主菜選用油脂肥嫩，肉質綿密鮮美烤鯖魚外，也獲得臺灣海洋保育與漁業永續基金會推動「海洋之心生態標章」，魚肚帶有細微小斑點的花腹鯖，是臺灣近海漁撈量最大的魚種！另佐以帶有阿婆懷舊味的香辣爽口又飽滿清甜蘿蔔乾、充滿金黃色澤又芳香四溢古早味滷蛋、醬香味濃好吃不死鹹的台式滷豆干及當季鮮脆時蔬，臺中鐵路餐廳邀請大家一起來品嚐既富有永續環保又充滿傳統記憶味道的「鯖魚便當」！

「海洋之心生態標章」是由農委會漁業署與臺灣海洋保育與漁業永續基金會（簡稱海漁基金會）共同推動的國內第一個永續海鮮標章，臺中鐵路餐廳的鯖魚便當採用榮獲海洋之心生態標章漁業認證金級的「南方澳鯖魚扒網友善船隊」在東海彭佳嶼海域所撈捕的花腹鯖，並於今年3月通過海洋之心的「產銷監管鏈認證」，包含查證



▲大翅鯨保冷袋

便當食材的「漁獲溯源及水產品保存衛生安全」等方面，此機制都為了讓消費者安心食用。

每日午餐時段限定販售100個「鯖魚便當」，售價80元，並搭配推出「鯖食養生」集點送鯖魚風好禮推廣活動，凡前往臺鐵新竹、臺中、高鐵新烏日、彰化車站等4處的台鐵便當店購買鯖魚便當，就有機會集點後至臺中車站台鐵便當店兌換相關精美好禮喔！數量有限，兌完為止。



▲花腹鯖與白腹鯖造型 USB 隨身碟



▲「鯖食養生」便當開賣展示

萬華疫情後重生

圖文：萬華站 蔡義寬

淡 淡的3月天～杜鵑花開的美好季節，在殊勝的因緣際會下我欣然接下了首都西南隅火車站—萬華站長一職。

萬華古稱「艋舺」，源自於莽葛或文甲，為平埔凱達格蘭族語「獨木舟」的意思。萬華至今仍保有古色古香、十分典雅的寺廟如：龍山寺、青山宮、清水巖祖師廟，還有傳統的剝皮寮歷史街區及著名的觀光夜市... 等等。

110年3月22日，透過簡單隆重的佈達儀式也在與會嘉賓的祝福聲中，我雙手承接下了站長印信並承擔起萬華車站所有新的一切挑戰。斯時；腦海中浮現的雖是一片空白，心中卻湧上著

一股說不出來的感動，因為年近花甲的我，還能在退休前夕一肩挑起新任務，創造生命價值，讓自己擁有使命及能有另一種職場經驗的機會，真的是很難得也很感恩。然而，進入這看似陌生內



▲萬華站站長蔡義寬佈達儀式



▲現今的萬華車站與 BOT 大樓



▲同仁全副武裝透過紅外線顯像儀測量進站旅客的體溫



▲總務同仁臺、日締約周年承擔佈置場會任務



▲疫情下的剝皮寮已不復見絡繹不絕的觀光客

心卻又感到熟悉的一個地方，很幸運的讓我與多位曾經一起共同為臺鐵奮鬥過的老同事相遇，有了他們的支持後，不論是在溝通上或是與新同事的個性了解上，就已減少了許多磨合的時間，因此讓整個車站業務能無縫接軌如常順利運作。

4月初，人人歡喜迎接連假的同時，不幸發生408次意外事故，身為台鐵人及一站之長，在面臨重大事故的同時，除了祈願生者心安、亡者靈安外，也祈求當時的傷害能夠降到最低。事後本站也在關懷小組的責任分配制架構下，承擔了多位傷者及罹難者家屬的慰問、撫卹及賠償…等問題。這是我下站後所面臨的第一個功課，在忙碌之餘，自己也在意外發生後努力盡上一份棉薄之力。然而，在一次又一次的每個關卡及每個環節的處理，雖然有林姓、許姓、郭姓三位總務同仁勇於承擔任務及陪伴，但知己知彼默契十足的我們終究抵擋不了內心的同理與同情，最後也把持不住而隨著悲傷氛圍跟著煎熬與掙扎著。

在萬華的幸福人生、風光歲月，本該無限美好，沒想到很快就變了調。在5月無情的新冠肺炎疫情肆虐下，萬華區無辜的被蒙上了陰影成了

重創災區。頓時，車站內外如同空城一般，門可羅雀。防疫措施來得急迫，在採買防護衣、面罩、酒精、消毒水等等整個流程中，非僅護己，更得守護同仁及旅客的安全與健康。加上防疫過程中有同仁發燒需居家隔離及全站同仁參與快篩還有全面消毒等等，每日均不敢掉以輕心的過著，就深怕一個不小心及疏忽就成了防疫破口；所以無時無刻都戰戰兢兢謹慎面對及實施各種防疫措施。

面對一波未平一波又起的考驗，我和團隊心平氣和對待，凡事難行能行、難忍能忍、難為能為、難捨能捨，因此關關難過關關過。感謝命運及生命中所成就我的任何一位貴人，在接受歲月的洗禮也讓我人生又再次得以蛻變。最後，除了感恩之外，也期許自己已經歷了一番寒徹骨、事過境遷，在這場困境中不僅展現了我與同仁們自強不息的堅韌個性，也印證了萬華不平凡的生命力。艋舺是臺北歷史文化的一個精神象徵，也是值得大家親身體驗來一趟知性之旅的地方，在此誠摯邀請也竭誠歡迎您全家總動員共同來見證萬華歷史風華及享受文化之美。

細說花蓮港線

圖文：屏東站 許庚辛

猶記得十餘年前大學指考放榜，一不小心就把自己從屏東丟到花蓮，在研究學校東華大學美崙校區，也就是花師附近的地圖時，驚訝地發現學校旁邊，有一條單線路線，從不遠處的北迴線延伸而來，細查之後才知道，原來就是花蓮港線。

儘管經過了花蓮市的美崙地區，但除非是特殊的專列活動外，現在花蓮港線並不辦理客運，是一條專供貨運使用的路線。雖然目前只是一條單純的貨運支線鐵路，但翻開花蓮港線的歷史，其實也算是花蓮鐵路交通演變的縮影，它也曾經辦過客運，是許多老一輩花中、花工學生通學的記憶，在北迴線剛通車、台東線鐵路拓寬工程準備完工的時候，甚至曾經繞

著花蓮市，沿著海岸形成過一個環狀的路網，當然時間也不算長，隨著東拓工程完工，也就消失了，不過廢止的路段，沿線其實還是有留下路廊，大抵變成了現在的海濱自行車道，通往花蓮舊站方向的米崙溪橋也還留著，成了知名的景點「曙光橋」。



▲花蓮港線的水泥專列



▲ EMU3000 型卸船碼頭



▲貨物列車機車交會運轉

在筆者初到花蓮的 2010 年，那時花蓮港線還沒有電氣化，從花蓮站分歧而出，通往花蓮港線的三角線也還沒有拆除，而嘉新號誌站當然也還沒個影。還記得大學一年級，在花師勵志樓的教室上課時，總是喜歡坐在靠近操場一側，因為望向窗外，在操場的彼端就是花蓮港線經過，在偶爾枯燥乏味的課堂上，看看天空，或是數著火車就是很大的樂趣了，畢竟對於一個喜歡看火車的人來說，這條路線上來來回回的，都是其他地方相對少見的貨物列車，總是讓人格外地興奮。也曾經在沒有課的空堂時，順著路線旁的北興路、港口路一路走到花蓮港站看火車。

那時候在這條路線上運行的，主要是台灣水泥以及亞洲水泥的貨物列車，列車編組上遠遠就能看出明顯的差異，台泥的列車，總是使用 R180 型的柴電機車頭重聯運轉，拉著長長的石灰石斗車，而亞洲水泥的列車，則是使用 R150 型牽引著水泥車，因為花蓮港線的終點花蓮港站沒有轉車台，所以離開港區的亞泥列車，就必須推進運



▲花蓮港線嘉新號誌站

轉。隨著貨物量而多寡，眾所周知貨物列車的時刻表，通常都是僅供參考，有時候大半天都不見有列車通過，有時候卻會在一兩個小時裡，來來回回個三、五趟，從大清早到深夜都有機會遇到。而到了 2011 年隔了一個暑假，回到學校之後，發現路線居然電氣化了，可見得花蓮港線在臺鐵貨運業務上的重要性，而最大的改變，當然就是亞洲水泥的列車，改用電力機車牽引，而這期間，也因為蘇花改的大量廢土，多了載運廢土的貨列。

近年新購置的列車到港後，因為基隆站的站場已經無法提供此類列車下卸，相關業務便轉往臺中港線及花蓮港線，花蓮港線也因此除了原本的貨運業務，多了一個新的任務，又從花蓮港站往碼頭延伸了一條側線，用以讓新車卸船，本路最新的一批 EMU3000 型列車，即是從花蓮港下卸抵臺。這幾年，偶有活動專列會行駛進入花蓮港線，做為觀光用途，它確實甚有潛力，也期待它會有更好的發展！



▲電氣化後花蓮港站貨車停留與到開線



▲電氣化前的花蓮港站

環島電氣化後南環線的起始

圖文：臺中站 李兆平

109年12月20日，環島鐵路電氣化的最後一哩 - 南迴鐵路電氣化完工啟用，象徵鐵路動力一元化的時代正式來臨，本局的車輛運用更有效率，運轉效率提升、行車時間縮短。繼北迴線電氣化完成，北環線運輸形式成型及量能提升，帶動花蓮地區觀光產業成長，南迴線電氣化的完工啟用，臺東地區觀光產業隨著運輸量能增加而成長可期，南環線運輸形式正式成型。在尚未完成環島電氣化路網之前，除了環島觀光列車1次與2次外，臺鐵已多年耕耘南環線旅次，每日已有數列次往復於中部與臺東地區間柴聯自強號列車，如371、372、373、374次等。但受限動力形式不同，環島列車到新左營或臺東時，必須更換柴油動力之車頭牽引，而柴聯自強號則受車輛運用限制僅能往復於臺中臺東間。

自108年與日立(HITACHI)簽約，採購新一代城際列車-EMU3000型共600輛，自2021年交付第一列車後，於2021年底正式投入北環線營運。隨著日立持續交付EMU3000型列車，今年3月29日微幅改點時，增開每日臺中到臺東經南迴線一往復列次(377次及378次)行駛，並將EMU3000型首次投入於南迴線中運用，一別以往使用柴油動力列車。在環島電氣化路網完成後，逐步展露動力一元化的優勢，將西部幹線列車起迄站經南迴線向臺東延伸，如110、127次普悠瑪自強號。今日EMU3000型首度投入南迴線運用，開啟南環線運輸型態的另一篇章。EMU3000型自強號除座位席次提高至538席外，另搭配舒適、優質服務的商務車廂，並以更快的運轉速度，藉由動力一元化所提升的行車效率，必然可提升中部與臺東地區往來的效率與



▲騰雲車廂停靠月台位置



▲騰雲座艙壓克力板型示的燈箱



▲張貼騰雲座艙指定購票窗口



▲EMU3000 型停靠月台待客上車

能量，加上更乾淨的動力形式，可大幅降低對沿途環境的汙染。

377 次每日 08:03 由臺中站發車，經南迴線往台東，表訂 4 小時 27 分到達；378 次每日 15:53 由臺東站發車，經南迴線往臺中，表訂 4 小時 25 分到達，沿途停靠站與到開時刻請參閱下表。

377 次臺中 →→ 臺東												
車站	臺中	彰化	員林	田中	斗六	嘉義	新營	臺南	高雄	屏東	潮州	臺東
抵達時間		08:17	08:29	08:39	08:54	09:14	09:29	09:55	10:28	10:43	10:55	12:30
開車時間	08:03	08:19	08:31	08:40	08:56	09:16	09:31	09:57	10:30	10:45	10:57	--
378 次臺中 ←← 臺東												
車站	臺東	潮州	屏東	高雄	臺南	新營	嘉義	斗六	田中	員林	彰化	臺中
抵達時間		17:19	17:31	17:48	18:22	18:47	19:04	19:26	→	19:49	20:01	20:18
出發時間	15:53	17:21	17:32	17:52	18:25	18:49	19:07	19:28	→	19:51	20:03	--

自本局宣布自 3 月 29 日增開 377 次與 378 次後，本站規劃 EMU3000 型自強號由三月臺始發與終到，並配合騰雲座艙指標示識別圖樣，調整月臺指標及設置專用售票窗口，如圖所示。趁本次指標示的調整，將本站原有使用壓克力板型示的燈箱，調整為鋁板與反光材質的指標示，以符合風吹雨淋與日曬的現場環境，避免塑膠材質的壓克力板老舊

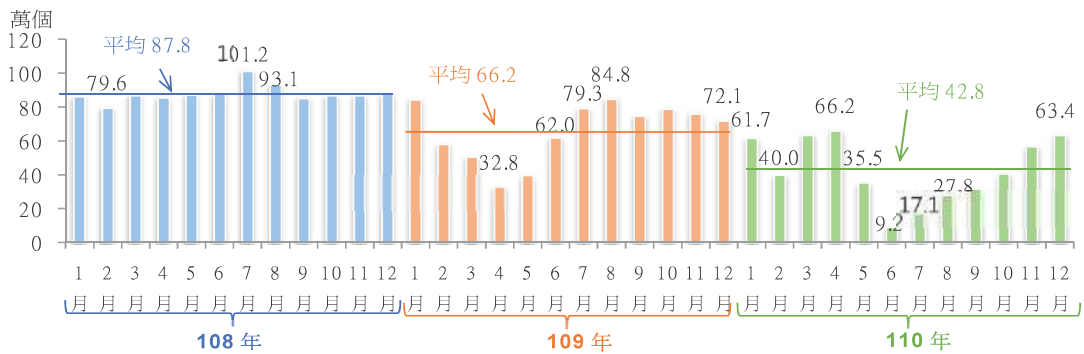
風化。本站亦配合現場燈架形式，將地貼改為環型帶狀的指標，以避免地貼遭經常性踩踏而容易破損的缺點。期待伴隨 EMU3000 型自強號陸續量產投入營運，除取代原有老舊對號列車外，能為新的南北環線經營模式帶來新的機會與風貌，創造另一個營運的高峰。

疫情前後臺鐵便當銷量之消長

文：主計室 吳慧婷、洪靜茹

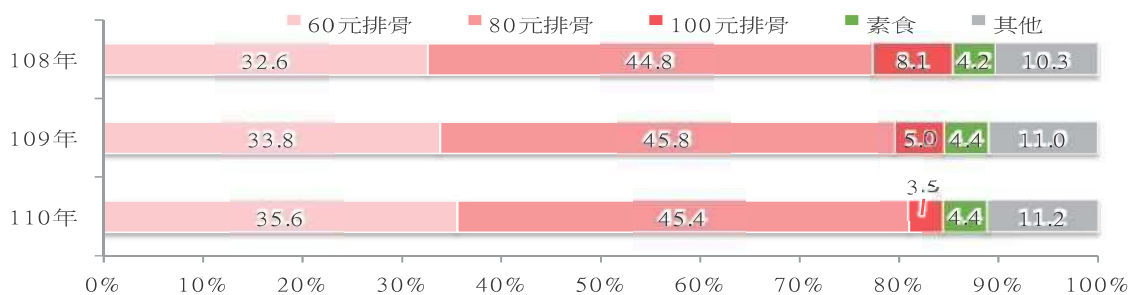
近3年臺鐵便當銷售量以108年1,054.0萬個為最高，平均每月為87.8萬個，自109年起因COVID-19疫情因素，109年下滑至793.9萬個，平均每月66.2萬個，110年更跌至513.2萬個，平均每月42.8萬個，相較於疫情發生前(108年)銳減5成1。依各月觀察，疫情前(108年)7、8月為暑假旅遊旺季，便當銷售量可高達101.2萬個及93.1萬個。110年5-7月因疫情提升至三級警戒，致6月便當銷量為近3年最低之9.2萬個，9月起民眾於各車站可飲食及11月恢復車上飲食措施，便當銷量逐漸回升至12月之63.4萬個，惟仍低於109年下半年各月。

近3年各月臺鐵便當銷售量



依便當種類銷售占比觀察，近3年皆以80元排骨銷售量排名第一，約占4成5；60元排骨銷售量排名第二，約占33%-36%；100元排骨便當占比則不及1成，且逐年遞減，至110年僅占3.5%；其他品項(如雞腿、期間限定品項或各鐵路餐廳販售之特色便當等)約占1成，至110年增為11.2%，素食便當僅占4%。另不同價位之排骨便當合計約占總銷售量8成5，顯見排骨便當已為臺鐵的招牌便當。

近3年臺鐵便當種類別銷量結構情形



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6月底止，請領總人次共8,269人，申領總金額達230,486,349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6月底

項目	標準	人數	總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	627	25,352,430
生育獎助金	二個月薪額	118	2,128,722
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550元	763	119,312,600
	子女：92,730元	15	
子女教育助學金	國小及國中：500元	8	83,692,597
	高職：3,200元	38	
	高中：3,800元	527	
	五專前三年：7,700元	15	
	五專後二年及二專：10,000元	237	
	大學及獨立學院：13,600元	5,921	
總計		8,269	230,486,349

