

集集線通車百週年活動集錦

圖文：二水站 李乾亨

111年1月14日二水站為了慶祝集集火車站一百年的生日及貓站長的就職典禮，站內已聚集多家媒體記者以及集集鎮陳紀衡鎮長、鎮民代表陳雅雯，本局臺中運務段蘇鎮霖段長及二水站李乾亨站長參加此次慶典，另有一百位鐵路迷於集集站前廣場排列慶祝一百週年圖形共襄盛舉，而本局二水車站也為了慶祝集集線百週年紀念，發售百週年套票一千套，每人限購五套，每套售價一百元，發售時間由早上9點30分至11時30分，民眾反應熱烈造成排隊搶購熱潮，不到1小時即被購買一空。

集集線於1922年1月14日建構完成，直至今今年2022年剛好滿一百年的車站，其中1999

年9月21日發生集集大地震造成車站崩塌，當時工務段遵循本局政策，原地重建重製，也剛好楊梅站重製新站房，將卸下的木材直接運送至集集站，以此材料於原地重建完成，路線並經過工



▲二水站李乾亨站長與鎮民代表陳雅雯小姐等同貓站長合影



▲集集鎮陳紀衡鎮長與本局台中運務段蘇鎮霖段長、二水站李乾亨站長等貴賓合影



▲集集車站龍蕉貓站長英姿



▲臺中運務段蘇鎮霖段長致詞



▲百位鐵路迷於集集站前廣場排成一百週年生日快樂圖形

務段不眠不休的搶修恢復，今日的集集站始能重拾往日輝煌的歲月。另外一個原因，是本局秉持著與集集鎮公所共同發展地方產業觀光文化，以及配合鐵路軌道運輸達成三贏的政策外，並配合特生中心特有生物種類以及石虎保育的觀念從中贏取觀光客的需求，且集集線正實行前瞻計畫，將各沿線車站拉皮改建，以營造車站整體觀光形象考量，此外交通部另有計畫由高鐵彰化站連接臺鐵田中站，提供便捷之轉乘接駁系統並串聯集

集線鐵道極具魅力的觀光廊帶，共同創造南北運輸產業與觀光文化的大結合。

中古西諺有云，「羅馬不是一天造成的」它是由先民的智慧及毅力共同完成的支線，也因為這樣才能夠創造今日集集站一百週年的浴火重生祭景，未來朝運輸服務品質提昇使高鐵與臺鐵路線間無縫轉乘，促成鐵道旅遊、觀光產業整合及文化保存、動物保育等特色，達成旅客、鐵路、地方產業、觀光四贏境界。



▲集集鎮陳紀衡鎮長、鎮民代表陳雅雯及貴賓與貓站長合影

超額進用原住民族 宜蘭工務段全國特優

圖文：宜蘭工務段 葉秀如

行政院原住民委員會「110年超額進用原住民族」表揚，宜蘭工務段在全國各級政府機關、公營事業機構等眾多單位中脫穎而出，榮獲特優獎，110年11月30日在台北喜來登大飯店受獎，原民會主任委員夷將·拔路兒 Icyang·Parod 親自頒獎，宜蘭工務段由段長連建智代表出席受獎，領受這項殊榮。

在頒獎典禮上，夷將 Icyang 主委有感歷年獎勵活動仍有少數超額進用績優單位未主動申請獎勵，今年首創主動與行政院人事行政總處合作，於人力資源管理系統 (ECPA) 依照各機關(構)按月填報「進用原住民人員報表」篩選出符合獎勵基準的單位並主動通知獎勵，取代以往的申請制，改變作業流程不再有受獎單位遺漏，以表達原民會感謝進用原住民族人數超過法定比率之各級政府機關(構)及廠商。

宜蘭工務段截至 109 年 12 月底止，全段約聘雇員工為 97 人，其中進用原住民族人數為 17 人，分別擔任養路工程或是事務管理等相关佐理工作，為工務段的管理維護工作盡心盡力，一起為建構安全、快捷、準確、舒適、



▲榮獲「非原住民族地區之義務機關(構)進用約僱五類原住民族」特優獎狀



▲110年超額進用原住民族表揚受獎單位合影

綠能的運輸環境貢獻心力。

而宜蘭工務段原住民族進用比率達 18% (獎勵原則為 5%)，超額進用績優，原民會肯定本段促進原住民族穩定就業有卓越貢獻，列為「非原住民族地區之義務機關(構)進用約僱五類原住民族」特優，公開頒獎表揚。

頒獎典禮中，夷將 Icyang 主委除表達感謝，並表示各義務機關(構)及廠商依法進用原住民族，是促成原住民族失業率下降重要助力之一，超額進用單位更顯難能可貴，對改善原住民族經濟地位及社會發展功不可沒。



▲110年超額進用原住民族表揚宜蘭工務段連建智段長代表受獎

交通部協助臺鐵轉型改革 召開跨部會諮詢會議

圖文：企劃處 楊莉靄

本局辦理臺鐵轉型改革推動作業，自110年5月4日「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例草案」（下稱條例草案）函報行政院，續於8月16日、8月20日、8月26日及9月24日邀請臺灣鐵路工會進行溝通、協商。

為能與臺灣鐵路工會取得共識，本局依據110年9月24日「臺鐵轉型改革協商會議—第1次會議」會議紀錄內容略以：「臺灣鐵路工會所提民國92年行政院原則同意事項，請臺鐵局評估在社經條件改變情形下，應如何落實或因應公司化研提具體可行之方案，以利後續與工會協商及爭取相關部會支持，並為公司化之財務規劃預先做準備。」辦理評估並研擬轉型改革方案。

「民國92年行政院原則同意事項」議題多

涉及跨部會事項，本局於110年10月29日函報請交通部召開跨部會諮詢會議研商討論，同時持續與臺灣鐵路工會溝通，交通部續於12月24日召開「臺鐵轉型改革諮詢會議」第2次會議，會議由王國材部長主持，邀請行政院、人事行政總處、主計總處、國家發展委員會、財政部與會，交通部則由胡湘麟政務次長、黃荷婷主任秘書、會計處、人事處、總務司及鐵道局等相關單位出席，本次會議亦邀請臺灣鐵路工會參與，共同就「民國92年行政院原則同意事項」逐條進行討論。

為使會議進行順利，於110年12月23日會議由本局杜微局長率馮輝昇副局長等至臺灣鐵路工會拜會，先就會議提案議題進行說明並交換



▲交通部王國材部長主持會議聽取與會各單位意見

意見。

會議進行中，王部長表示本次會議目的在於充分討論，由本局針對「債務」、「補貼」及「建設、維修及車輛購置費用」3項議題之研擬方案進行簡報說明，臺灣鐵路工會與會代表於會議中說明工會訴求及相關意見，跨部會與會單位代表亦說明針對臺鐵轉型改革方案之研商意見。

一、債務議題

- (一)訴求：臺鐵局債務、員工退撫金等歷史包袱，由政府全部承接。
- (二)已獲同意事項：行政院已同意自 111 年起每年補助撥補退休員工舊制退撫金(約 39.34 億元)、撥補退休員工舊制退撫金負債衍生利息(約 7.93 億元)。
- (三)尚待解決事項：臺鐵實際債務負擔主要為資產負債表「短期債務」項目，如何解決債務問題，仍待跨部會持續研商。

二、補貼議題

- (一)訴求：臺鐵局因配合政府政策要求，提供不符企業化經營原則之運輸服務，所造成之虧損，如老殘優待差額、小站及服務性路線之虧損等，由政府全額補貼。
- (二)已獲同意事項：行政院已同意自 111 年起每年補助服務性路線與小站虧損補貼(約 10.53 億元)。
- (三)尚待解決事項：本局票價自 84 年 9 月 16 日調整迄今已 26 年未調整，票價問題是否

可比照現行臺北市政府對公車「票價差額補貼」機制由政府補貼票價差額處理，仍待跨部會持續研商。

三、建設、維修及車輛購置費用議題

- (一)訴求：為配合國家發展，有關鐵路基礎設施之建設、維修費用及機車、車輛購置費用，全部由政府負擔。
- (二)已獲同意事項：
 1. 本局依現況檢討鐵路基礎設施項目，交通部同意增列修訂條例草案中「鐵路基礎設施」內容為「路線、場站、電力、行車保安、電訊及檢修等有關鐵路經營之必要設施」。
 2. 為明訂客貨運輸所需購置車輛屬性，交通部同意增列修訂條例草案為「臺鐵公司為經營客貨運輸，所需購置之營業及維修車輛，由交通部編列預算支應」。
- (三)尚待解決事項：
 1. 有關「政府重大鐵路公共建設計畫具有自償性經費，其中可歸屬臺鐵公司部分由臺鐵公司負擔。」之條例草案刪除修訂討論事項，此為涉及政策決定議題，仍需由政策決定。
 2. 維修費用負擔涉及臺鐵資產配置規劃，仍待跨部會持續研商。

為能使各議題妥為討論以尋找解決方案，交通部後續將再次邀集跨部會相關單位召開「臺鐵轉型改革諮詢會議」，針對尚待解決事項進行討論，以協助本局推動轉型改革作業。



▲交通部王國材部長與臺灣鐵路工會代表會議中意見交流



▲臺灣鐵路工會代表於會議表達訴求

臺鐵轉型改革推動計畫 - 行政法規分組會議

文：企劃處 張名煊 圖：企劃處 張名煊、許維晴

本局 110 年 9 月 8 日由馮輝昇副局長率企劃處、主計室、秘書處及人事室參訪臺灣港務公司，參採該公司有關「各項業務推動相關行政規章」係設置「行政與法規制度規劃組」進行推動。爰奉指示成立「行政法規分組」（下稱本分組），並於 110 年 10 月 6 日以鐵企研字第 1100034491 號函修正本局「臺鐵轉型改革推動計畫」。該分組工作內容包含：整合各項業務推動相關行政規章、研考制度、資訊業務規劃、業



▲ 110 年 11 月 19 日行政法規分組第 2 次小組會議



▲ 110 年 10 月 13 日行政法規分組第 1 次小組會議

務相關行政規章等事項，截至 110 年 12 月 29 日已召開第 3 次分組會議。

目前初步盤點係以運轉規章(營運安全處)及本局 EIP 法令資訊系統(法規小組)為基礎。爰 110 年 10 月 4 日以鐵企研字第 1100034900 號函請局內各單位檢視並補充提供各業管之法令、行政規則，經初步彙整盤點本局法令共計 396 項(不含人事法規)，分類如下：

- (一) 行政院主計總處或交通部核定或通過計 20 項。
- (二) 臺鐵局報部核定或通過計 13 項。
- (三) 臺鐵局核定計 267 項。
- (四) 各處(室)核定計 96 項。

目前盤點「交通部臺灣鐵路管理局法令資訊系統一覽表(不包含人事法規)」，並請各單位提出建議修正內容，以利後續會議推動。

經企劃處重新彙整盤點本局法令共計 411 項(不含人事法規)，分類如下：

- (一) 行政院主計總處或交通部核定或通過計 21 項。
- (二) 臺鐵局報部核定或通過計 13 項。
- (三) 臺鐵局核定計 281 項。
- (四) 各處(室)核定計 96 項。

未來修訂或增訂法規，應先檢視分層負責明



▲ 110 年 12 月 29 日行政法規分組第 3 次小組會議

細表，並自我評估法規分類，例如：報交通部核定、報交通部備查、局一層核定，並先行釐清各業管行政法規報部核定或備查層級之依據，後續程序報部核定必要與否，本小組將洽相關處室於下次會議討論業管行政法規報部與否作為範例討論。

經重新彙整盤點本局法令共計 411 項(不含人事法規)，考量法令作業量龐大，請法規小組應先行盤點編列 112 年法制作業相關費用，以利 113 年 1 月將機關轉換成公司之後續法制作業及課程訓練相關需求。

111 年 1 月 12 日至臺北大眾捷運股份有限公司參訪，請法規小組派員出席與會並提供機關轉換成為公司之法制作業相關過程問題提供予企劃處彙整。

後續法規小組將持續收集各公司作業或法制部門等轉換方式參考資料，俾利臺鐵轉型改革工作推動。

交通部臺灣鐵路管理局法令資訊系統一覽表 (不含人事法規)			
本處110年10月4日鐵企研字第1100034900號函文予本局局內各單位檢視並補充提供各業管之法令、行政規則，重點如下： 一、行政院主計總處或交通部核定或通過計21項。(含法規規章4項、行車運轉規章附屬體系9項、各處業管8項) 二、臺鐵局報部核定或通過計13項。(含法規規章4項、行車運轉規章附屬體系8項、各處業管1項) 三、臺鐵局核定計281項。(含法規規章89項、行車運轉規章附屬體系15項、各處業管177項) 四、各處(室)核定計96項。(含行車運轉規章附屬體系93項、各處業管3項)			
序號	業管單位	法規名稱	備註
1	工務處	鐵路立體交叉及平交避防設備標準與費用分擔規則(上冊 8)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
2	工務處	鐵路修建維護規則(下冊 51)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
3	營運安全處	鐵路行車規則(上冊 2)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
4	營運安全處	交通部鐵路行車事故調查小組作業要點(下冊 26)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
1	工務處	臺灣鐵路管理局鐵路建設作業程序(下冊 52)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
2	工務處	臺灣鐵路管理局軌道標誌設置規定(下冊 55)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
3	工務處	臺灣鐵路管理局止衝停止車楔及安全與廢設備作業程序(下冊 57)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
4	營運安全處	交通部臺灣鐵路管理局行車實施要點(上冊 3)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
1	運務處	交通部臺灣鐵路管理局行車特定事項(上冊 4)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
2	運務處	交通部臺灣鐵路管理局調車處理須知(上冊 11)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
3	運務處	交通部臺灣鐵路管理局開蓋蓋蓋處理須知(上冊 19)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
4	運務處	交通部臺灣鐵路管理局客車車門自動開關裝置使用須知(上冊 24)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
5	運務處	交通部臺灣鐵路管理局特殊區間列車運轉處理須知(下冊 1)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
6	運務處	交通部臺灣鐵路管理局三義安南岡山線運轉處理須知(下冊 2)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
7	運務處	交通部臺灣鐵路管理局花蓮站0.762M 軌距專用線列車運轉須知(下冊 3)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
8	運務處	交通部臺灣鐵路管理局蘇澳新站、新豐站間及新豐站調車須知(下冊 4)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
9	運務處	中興一號特種支線調車須知(下冊 5)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
10	運務處	中興二號特種支線調車須知(下冊 6)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
11	運務處	交通部臺灣鐵路管理局烏日站內養護隊支線調車須知(下冊 7)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
12	運務處	交通部臺灣鐵路管理局材料處中區供養廠專用線調車須知(下冊 8)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
13	運務處	交通部臺灣鐵路管理局龍井石運養護隊須知(下冊 9)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
14	運務處	交通部臺灣鐵路管理局林內石運支線調車須知(下冊 10)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
15	運務處	交通部臺灣鐵路管理局臺中港支線調車須知(下冊 11)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
16	運務處	臺灣水泥公司專用線調車須知新豐(下冊 12)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
17	運務處	亞洲水泥公司儲煤場專用線調車須知-停止檢用(臺中港)(下冊13)	臺灣安成處 (備檢規章上下)
18	運務處	臺灣鐵路管理局公司專用線調車須知(下冊 14)	臺灣安成處 (備檢規章上下)

▲ 交通部臺灣鐵路管理局法令資訊系統一覽表

轉型改革 - 參訪北捷學習服務創新之面向

文：企劃處 林秋妤 圖：企劃處 林成璋、林秋妤

他山之石，可以攻錯。本局辦理臺鐵轉型改革推動作業，除了就法制、人事、財務、安全及溝通等不同面向進行相關作業，並逐步規劃參訪「中華郵政股份有限公司」及「臺灣港務股份有限公司」等機關轉型公司成功案例以及相類軌道業者「臺北捷運股份有限公司」，以進行標竿學習，在確保臺鐵員工權益(包含身分穩定、權益保障等)前提下進行轉型改革。

「北捷模式」一直是各界建議本局進行轉型改革作為參考學習之標的，為能更進一步瞭解北捷公司相關「組織型態」、車路分離及維修營運合一之「運作機制」及與臺北市政府捷運工程局之「資產配置」、工作「權責劃分」等情形，本局於 111 年 1 月 12 日由馮輝昇副局長率隊至北捷公司進行參訪交流；該公司則由高文祥副總經理與馮輝昇副局長共同主持以及北捷之企劃處、站務處、行車處、人力處等相關單位出席，以會議簡報介紹該公司以及議程討論方式進行交流。

北捷公司營業項目除「運輸本業」以外，亦採多角化經營方式，包含「委管事業」、「附屬事業」、「顧問諮詢業務」及「轉投資事業」等。而該公司附屬事業所經營的內容則包含了廣告、商品館、販賣店、停車場、地下街及移設連通等商業模式，其中廣告收入更占附屬事業收入達 50% 比率，而創新的「互動式廣告」則是運用科



▲本局馮輝昇副局長與北捷高文祥副總經理兼主任秘書共同主持會議

技與旅客進行互動，吸引群眾聚焦於廣告，同時並帶動更多的業者投放廣告的新興服務。

前面所提到的北捷公司附屬事業之廣告業務收入令人驚豔！舉凡廣告形態除電視 CF、網路廣告，一般多為傳統燈箱、壁貼式廣告。近年興起的數位看板 (Digital Signage) 則可透過不同的顯示屏打造成多媒體智慧大屏幕，經由 AR (擴增實境) 和 VR (虛擬實境) 的技術基礎，結合體感技術等科技，即能創造出不同的廣告效果，讓廣告更為有趣、更能吸引人。而北捷的「互動式廣告」則是有幾種創新態樣：

一、靜態廣告掃描 QR code 連網

經由 QRcode，旅客經過該則廣告，只要拿起手機掃描 QR code 就能連結到活動或商品購買頁面，可進行產品直接購買或舉辦相關抽獎活動，利用每天 200 萬人次的捷運人流，創造商機。



▲本局與北捷公司相關單位人員出席會議

二、電子看板螢幕客製化應用

客製化動態訊息、影音互動等功能，運用AR擴增實境技術，能將行經旅客投射在屏幕上，或是在車站上演商品實境秀，還能結合直播、體感互動、移動定位等技術，與旅客即時互動引導旅客到虛擬或實體商店購買。

創新力已是21世紀優質企業不可或缺的軟實力，北捷公司文化鼓勵創新，每年多達上千件創意提案；而單就創意而言，上千件創意只要有幾件具開發價值，最後並商品（服務）化，即有可能成為明星商品（服務），並為企業帶來攸關效益。

IOT時代的來臨引領相關數位創新服務，經由大數據資料統計計算、分析、預測及回饋等模型，可以應用在不同的領域及商業模式。北捷公司110年9月中旬啓用METRO LAB「沉

浸體驗展演空間」即是全臺首座5G、智慧物聯網(AIoT)，與科技廠合作的科技創新實驗案。近年來各式活動慶典所展示的影音牆、互動投影等前瞻設計顯示應用，帶動了不少的話題及觀光活動，而北捷公司則應是全臺第一個以開放式將數位展演空間固定在「交通場域」的應用，依該公司規劃其商業模式則可作為YouTuber影音直播、互動手遊競賽、動漫基地等相關科技展演場域。

北捷公司111年擬全面推出的METRO TIMES (Transit Information Management Expert System)「捷運人流資訊管理專家系統」則是透過大數據資料以即時瞭解每個車廂的擁擠程度，除了搭車民眾可以經由APP資訊，選擇搭乘的班次或車廂，並可讓管理者調整列車班次或適時管制來調節車站人流，另外還藉由數據推估隔天可以在哪裡增加列車班次以疏運人潮。

梳理上述北捷公司所提的創新案例，都是透過在現有科技基礎上所提出的應用。臺灣是科技大國，不論是資訊、通訊或感測(偵測)、面板等軟硬體，都有相關的廠商可提供服務，而創意經由實踐始成為真正的創新，經由創意加值並創造盈收。本局現適逢智慧鐵道的數位轉型契機，更可作為本局進行服務創新之借鏡。



▲靜態廣告掃描QR code 連網



▲北捷METRO LAB「沉浸體驗展演空間」

交通部長與臺鐵中部地區員工座談 - 員工聚焦公司化議題

圖文：交通部

交通部王國材部長 111 年 2 月 8 日視察臺鐵局彰化及臺中地區各單位，由路政司司長林福山、臺鐵局局長杜微及中區協調中心主任李永昌陪同，實地巡視車站營運，以及日常維修整備情形，並感謝臺鐵同仁在春節期間堅守工作崗位，圓滿順利完成本次疏運任務。

為深入瞭解臺鐵同仁工作心聲，並聆聽對臺鐵公司化的期待，王部長與臺鐵員工進行座談會，透過面對面方式互動與溝通，王部長開場即表示自 105 年到交通部服務以來，心繫

臺鐵改革，與臺鐵同仁站在同一陣線，持續為臺鐵創造更好的發展，協助員工爭取更好的福利津



▲王部長座談會中致詞



▲杜微局長座談會中致詞



▲王部長與臺鐵中部地區員工座談情形

貼，透過改變讓已經有 135 年歷史的臺鐵更好。

今日的座談會中，有同仁反映臺鐵改制成國營公司前，必須要先解決負債的問題；另也憂心公司化後福利津貼可能會受到影響。也有同仁指出臺鐵的基層工程人員流動率過高、缺乏標準作業流程、模組化施工等問題，希望交通部協助，以提出解決與改善方案。

王部長回應，據他的觀察及了解，以工作性質來看，電務的同仁流動率較高；若是工作地區，則是東部地區同仁請調的情況較頻繁，因此，帶給同仁感到榮耀的工作環境是一件很重要的事情，未來也要朝這個方式努力。

王部長也說，機場公司、郵政公司及港務公司的公司化歷程都是可以很好參考的前案，改變是為了更好，除了同仁的身份可獲得保障，薪資待遇也不會受影響，且透過公司的獲利盈餘，福利獎金也會增加，升遷管道更加順暢；未來臺鐵公司化後，運輸經營及站區活化開發更有效率。

目前臺鐵局運作兼具政府機關及事業機構二種身分，並受現行法令束縛限制經營彈性，將透過公司化過程一一檢討突破。王部長強調改變是



▲實地巡視（左起：臺鐵局彰化電力段魏志達段長、王國材部長、臺鐵局杜微局長）

為了要更好，期盼能藉由改革的同時，一起提升同仁工作環境、待遇福利，將臺鐵百年老店的招牌再次打亮，讓每位員工都能以身為臺鐵的一份子為榮。

110 年度國家關鍵基礎設施臺北車站指定演習 -- 榮獲行政院評定績優單位獎

圖文：營運安全處 林天祝

依據 110 年度國家關鍵基礎設施防護指定演習綱要計畫，行政院為普及我國國家關鍵基礎設施防護演習經驗，110 年度國家關鍵基礎設施防護指定演習，遴選近年來未辦理全災害演習之五個單位辦理，其中包括交通部臺北車站。

臺北車站位於臺北市中正區，車站大樓主體建築物位於北平西路、承德路、市民大道與忠孝西路區間。北側為臺北轉運站、國光客運臺北車站，南側有新光三越商場，地下空間有站前地下街、臺北地下街、誠品地下街及中山地下街所環繞。

本次演習以臺北車站特定區為演習場域，審

視當前各類災害風險，由臺鐵、高鐵、臺北捷運、桃園捷運、站前地下街、臺北地下街、誠品地下街、中山地下街及微風廣場等相關單位實施任務編組與分工，藉由下達狀況執行各項災害應變，以強化聯合防災中心平時預防整備及災時動員搶



▲本局陳仕其副局長致詞



▲行政院國土安全辦公室黃俊泰主任主持演練會議



▲中央政府應變中心組桌上推演情形

救、後勤支援、應變決策及復原能力。並藉由開設交通部「交通設施重大人為危安事件或恐怖攻擊二級應變中心」之演習，驗證及加強各小組（即各部會）間之協調合作、統合處理緊急應變之能力及配合度。

本次演習受疫情影響，演習方式調整為桌上推演，於110年12月6至7日（共2日）辦理。推演編組區分指導組、狀況發布與程序引導組、觀察組、行政支援組、狀況推演組等。其中狀況推演組再區分為中央政府應變中心組、地方政府應變中心組及CI應變組（ICS）。藉由業務簡報、現地訪視、書面審查、桌上推演、集中小結、綜



▲地方政府應變中心組桌上推演情形

合講評等程序，讓參與演習之單位檢視業務狀況，並進一步熟悉自身所扮演的角色，經由桌上推演等階段，驗證臺北車站特定區各項作業流程及緊急應變程序。

演習藉由桌上推演模擬關鍵基礎設施核心功能失效，檢驗國家關鍵基礎設施防護能量，以及相關緊急應變程序、備援與替代機制之可行性與有效性。以天然災害、資通訊安全及人為災害等衝擊情境，檢驗通報機制、應變中心的目標作業及高階管理者的決策指揮能力。檢驗國家關鍵基



▲CI應變組桌上推演計劃參謀組規劃應變機制

礎設施與外部公、私部門支援單位之間的溝通協調、任務分工以及能量整合能力。

參演單位計有臺鐵局、高鐵公司、臺北捷運、桃園捷運、站前地下街、臺北地下街、中山地下街、K區地下街及微風臺北車站等臺北車站特定區9個單位，外部單位有交通部、法務部調查局、國防部憲兵指揮部、警政署、消防署、衛福部、鐵道局、內政部鐵路警察局、臺北市政府消防局、警察局、衛生局、交通局、市場處等單位，計183人參演。期透過演習強化在面臨各種災害時之通報、應變中心開設、人員避難、逃生疏散、傷患救護、搶救、復原能力及支援單位間之溝通協調能力。

演習順利結束，各單位針對可能威脅情境，強化危機處理的模擬推演，提升關鍵基礎設施防護韌性，另針對臺北轉運站及相鄰的百貨公司，尤其是地下街人潮疏散部分，將加強臺北車站整體安全防護計畫。

本次演習榮獲行政院評定績優單位獎(第2

名)，於111年1月5日在行政院政策會報，由行政院沈榮津副院長代表院長頒獎，本局由陳仕其副局長代表受獎。另本次演習交通部陳司長文瑞榮獲最佳指揮官獎，臺北大眾捷運股份有限公司林賢樑工程師榮獲最佳幕僚獎。



▲行政院國土安全政策會報行政院沈榮津副院長與受獎單位、人員合影



▲桌上推演集中小結情形

探討通勤簡易站空間配置 - 以臺中所轄五站為例

圖文：臺中站 李兆平

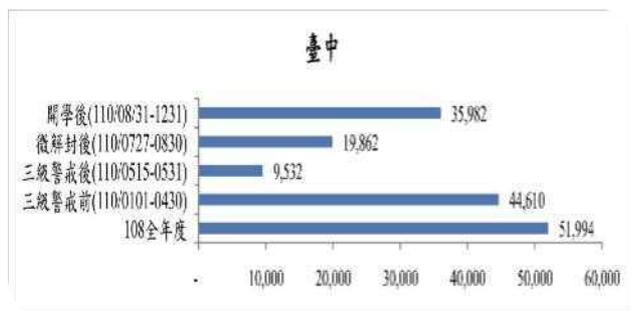
精武、松竹、五權三個通勤簡易站為臺中都會區鐵路高架計畫所設立，於民國 107 年 10 月 27 日開通營業，至今已滿 3 年。本文針對疫情前後上下車人數（運量）變化為探討基礎，以提供未來增設新通勤簡易站站務管理之參考。

三個新設立的通勤簡易站位置分別為：松竹站位於潭子及太原間，與臺中捷運設有連通道；精武位於太原臺中間；五權位於臺中大慶間，在 107 年 10 月以前，旅客分別經由潭子、太原、臺中、大慶等站搭乘本局列車，前述各站開通後，旅次量逐步上升。以臺中站為例自 108 年底爆發新冠肺炎 (COVID19) 起，國內雖有疫情但因防疫政策得宜，故 109 年度運量雖受疫情影響，但全年度僅減少約 15% 運量，尤其 110 年 1 至 4 月份，部分車站運量已回升至 108 年度之 90% 以上。

對於本局大多數車站而言，疫情前後各期的運量增減比例大致如圖一中的臺中站所示。以未受疫情影響的 108 年每日平均旅次（上下車人數總和）為比較基準，110 年 1 月至 4 月，每日平

均旅次減少約 15%。110 年 5 月 19 日發布三級警戒起，因受防疫政策管制措施影響，每日平均運量大幅度減少至 2 成左右（相較 108 年度，以下相同），110 年 7 月 27 日疫情稍微趨緩，防疫政策管制鬆綁，進入微解封時期，運量逐步恢復，至 8 月底學校開學前，每日平均旅次恢復至約 4 成水準。

臺中站所轄之松竹、精武、五權站等 3 站是因鐵路捷運化政策所設立之通勤簡易車站，僅停靠區間車，平均上下行列車一小時各 3 列次，與早期設置之通勤簡易站（大慶、太原站）值得做個比較，以探討通勤站空間規劃與設置。松竹、精武、五權站等 3 站開業時間相同，由 108 年度運量資料可見，開站初期五權站每日平均旅次為 3 站之中最高，合理推測其原因為該站原處於臺中市住宅區內且鄰近中興大學學區，旅運需求較其他 2 站高。此 3 站在 110 年疫情指揮中心宣布三級警戒 (110 年 5 月 19 日) 前的每日平均旅次顯著高於 108 年，顯見此三個新設立的車站運量呈現成長的趨勢，且尚未飽和，尤以松竹站成長幅度驚人。雖然其位處於臺中市新規劃的都市計畫區邊緣（鄰近潭子區），但 110 年三級警戒前之每日平均旅次約為 108 年度之 1.5 倍，推測其運量增長之快的原因為與臺中捷運通車啟用，並與中捷松竹站間設有連通道，屬於共構 / 共站概念，往來旅客轉乘便利所致。各通勤站的運量如



▲圖一，疫情前後各期臺中站每日平均旅次比較圖

圖二所示(按五權、精武、松竹、大慶、太原排序)。



▲圖二 臺中所轄通勤 5 站疫情前後各期每日平均旅次比較圖

雖然 5 站都是臺中高架計畫所新設的高架車站，但大慶、太原站於第一階段通車啟用，松竹、精武、五權站為第二階段啟用。以現況而言，雖然 3 個新設立的通勤站目前運量不如早期設立的



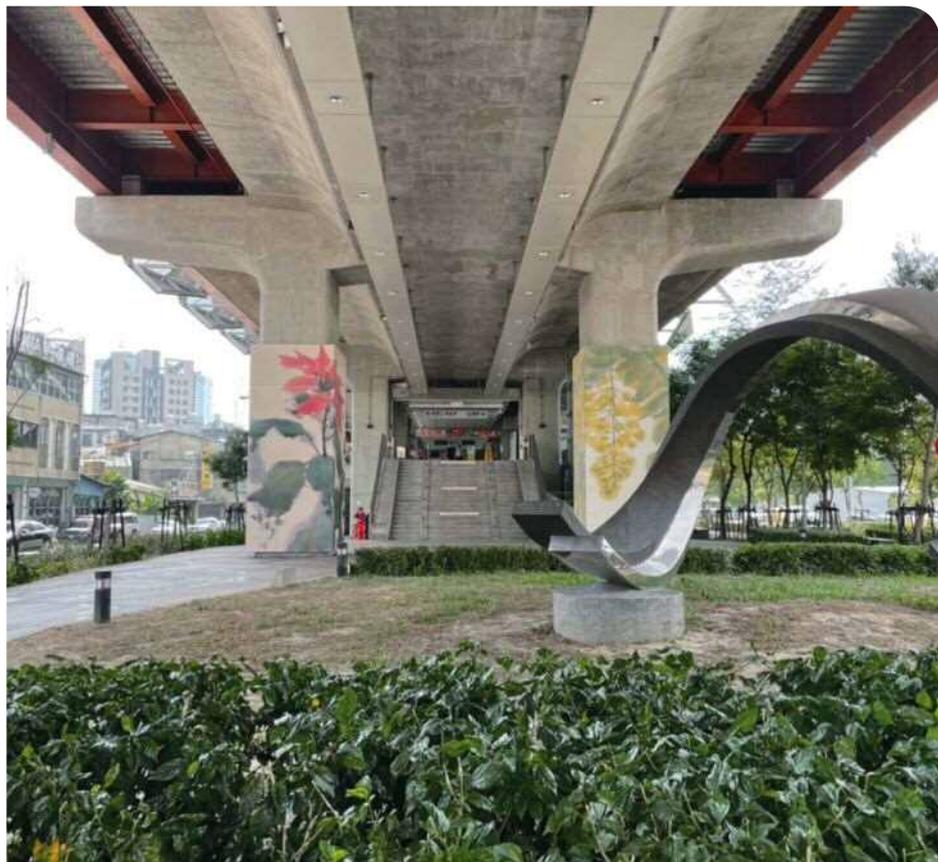
▲松竹站站體外觀



▲大慶站站內空間正面

大慶與太原站，但後續可期，尤其具有轉乘便利性之松竹站。其運量上可望趕上同為與捷運共構之大慶站，甚至超越中部通勤第一大站：太原站。因此，雖然整體規劃為通勤車站，但站場規劃除考慮車站等級外，更應考量車站運量之未來性。就站務空間而言，大慶、太原 2 站之車站等級雖為通勤簡易站，但其服務量已超越本局許多三等站。其站務設備與三等車站不相上下，如人工售票電腦、自動售票機、站務員處理器、票務設備、站場監視器設備、消防受信及滅火設備、電梯電扶梯等升降設備，其規模與數量並未因其車站等級而縮減，反而更多的情況下，其擁擠程度可想而知，如圖示為大慶站現有站場辦公區域。就站場規模與月台數而言，除了太原站因設有待避線，為兩座島式月台外，站體規模最大，其餘 4 站為 2 面案壁式月台且站體、站場大小規模約略一致。

本局未來增設車站時，尤其通勤簡易站，應



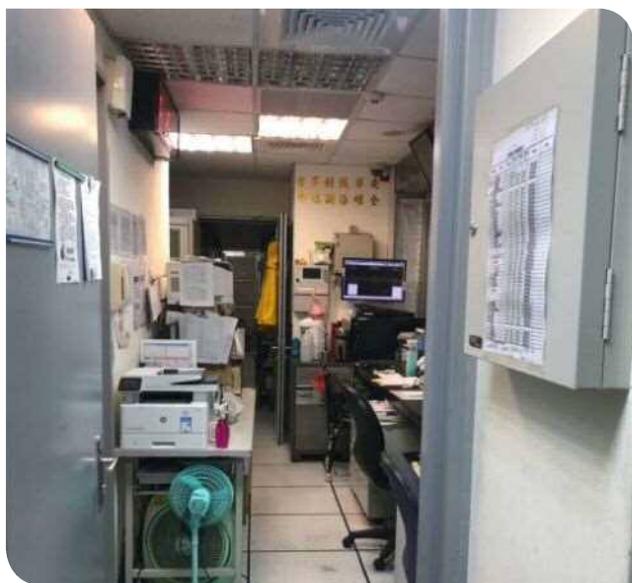
▲五權站外觀



▲太原站外觀



▲精武站外觀



▲大慶站站務空間 (包含設備)

考量其運量之未來性，並以配合相對應之設備提供擺放空間，再加上營運所用之業務空間，方得以長久營運而不須經常性調整空間或迫使同仁於促狹的空間內作業。其建議如下：

1. 設備存放空間：如播音主機、監視器主機、消防受信主機等。
2. 以運量考量的旅運需求空間：如自動閘門裝設空間、自動售票機裝設空間。
3. 站務服務空間：如中島式的服務台、站務員備勤空間。

其中第3點之中島式服務台就如同捷運站一般，設於自動閘門之出口方向與入口方向之中，面對非付費區域可以提供售票、電子票證業務、諮詢等服務；面對付費區可以提供旅客辦理補票、電子票證業務等服務。目前彰化車站以藉由站體改建工程時，於入口處設立中島式服務台，在電子票證服務上已有具體成果可供參考，期盼未來新設立通勤車站時，能以此為標準規劃設計車站出入口。

部長視察臺鐵機務段 要求加強舊車檢修汰換

圖文：交通部

針對臺鐵近期車輛發生故障情事，交通部部長王國材於 111 年 1 月 3 日邀集局長杜微及機務督導主管進行檢討，並於 4 日親自前往臺鐵局七堵機務段，聽取現場簡報及視察車輛維修作業，要求臺鐵局應持續加強精進舊車檢修作業，並加速車輛汰舊換新與車種簡化，確實嚴格把關新車品質，以根本有效解決車輛故障問題。

雖然近 3 年動力車行車異常事件件數 (108 年 314 件、109 年 278 件、110 年 254 件) 已有逐年降低之趨勢，110 年度相較 108 年度，已減少約 20%，惟仍有改善空間。

臺鐵局就近期所發生之車輛故障事件進行

分析，經臺鐵局檢討發現主要為老舊車輛及上線新車，老舊車輛部分主要係因車輛逾齡系統零件老化，致故障率較高；新車部分 (包括 EMU900 及 EMU3000)，主要為人員操作不熟練與原廠製造瑕疵、設定需調整等問題。



▲自強號馬達更換作業



▲王部長聽取 pp 自強號電抗器功能說明



▲pp 自強號馬達備品

有關老舊車輛故障部分，故障車型主要集中在舊型區間車、莒光號、復興號及推拉式 PP 自強號，其發生故障原因如「電氣系統老化」、「動力系統異常」與「軛機系統作用不良」等。

有關舊車故障短期改善措施，臺鐵局將以加強系統改造、縮短零件更換頻率及強化檢修作業為主。其中舊型區間車部分，將持續辦理動力系統更新，截至 110 年止已更新 36 編組，預計 111 年底更新完成 63 組列車；軛機系統將持續辦理改善；傳動系統則將縮短馬達軸承更換週期。而莒光號、復興號之舊型電力機車部分，將調整馬達作業材料、提升馬達線圈絕緣更換標準、新增感溫貼紙。另有關推拉式 PP 自強號部分，將調整縮短機電系統（包括電抗器及電子卡等）之關鍵零組件檢修及更換週期。

至於舊車故障中長期改善措施，王國材部長指示，臺鐵加速老舊車輛汰換作業及車種簡化工



▲王國材部長詢問 EMU900 及 EMU3000 新車運用情形

作。新型區間車及城際列車分別預定於 112 年及 113 年底完成交車，將陸續替換老舊電聯車、莒光號、復興號及推拉式 PP 自強號等電力機車。配合新車投入營運，現行 23 種車型，未來將逐步簡化車型並整併成區間車、城際列車及觀光列車等三種類型。

此外，有關 EMU900 及 EMU3000 等新購車輛部分，王國材部長要求臺鐵局應嚴格把關，務必確認新車在驗收前，所有缺失都已改善完畢。另尚在試運轉中之車輛，則應配合第三方獨立驗證單位之查驗，務必在試車階段就儘可能找出相關瑕疵，及時督促車商完成瑕疵改善，以確保新車未來長期營運的性能與品質。臺鐵局目前已初步建立車輛維修管理資訊系統 (MMIS)，未來逐步建置完善，將可進一步強化車輛檢修作業品質與效率。

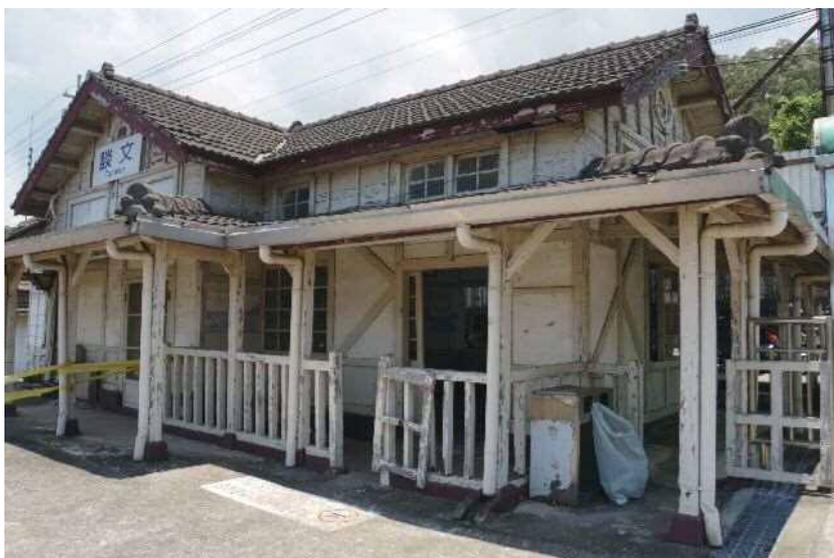


▲即將汰舊復興號車輛

參訪舊山線鐵道自行車

圖文：編輯部

苗栗縣政府 106 年承租交通部臺灣鐵路管理局舊山線土地、房舍及軌道，推動「魅力世遺·國際慢城」跨域亮點專案，以促參法招商「苗栗縣舊山線文化園區暨軌道活化再利用營運移轉 OT 案」，導入全國首創鐵道自行車，於 110 年總計 140 萬搭乘人次，並於 110 年獲財政部第 19 屆金擘獎肯定，囊括民間團隊獎 - 特優獎、政府團隊獎 - 優等獎、民間機構公益獎及政府機構創新獎共四項大獎。

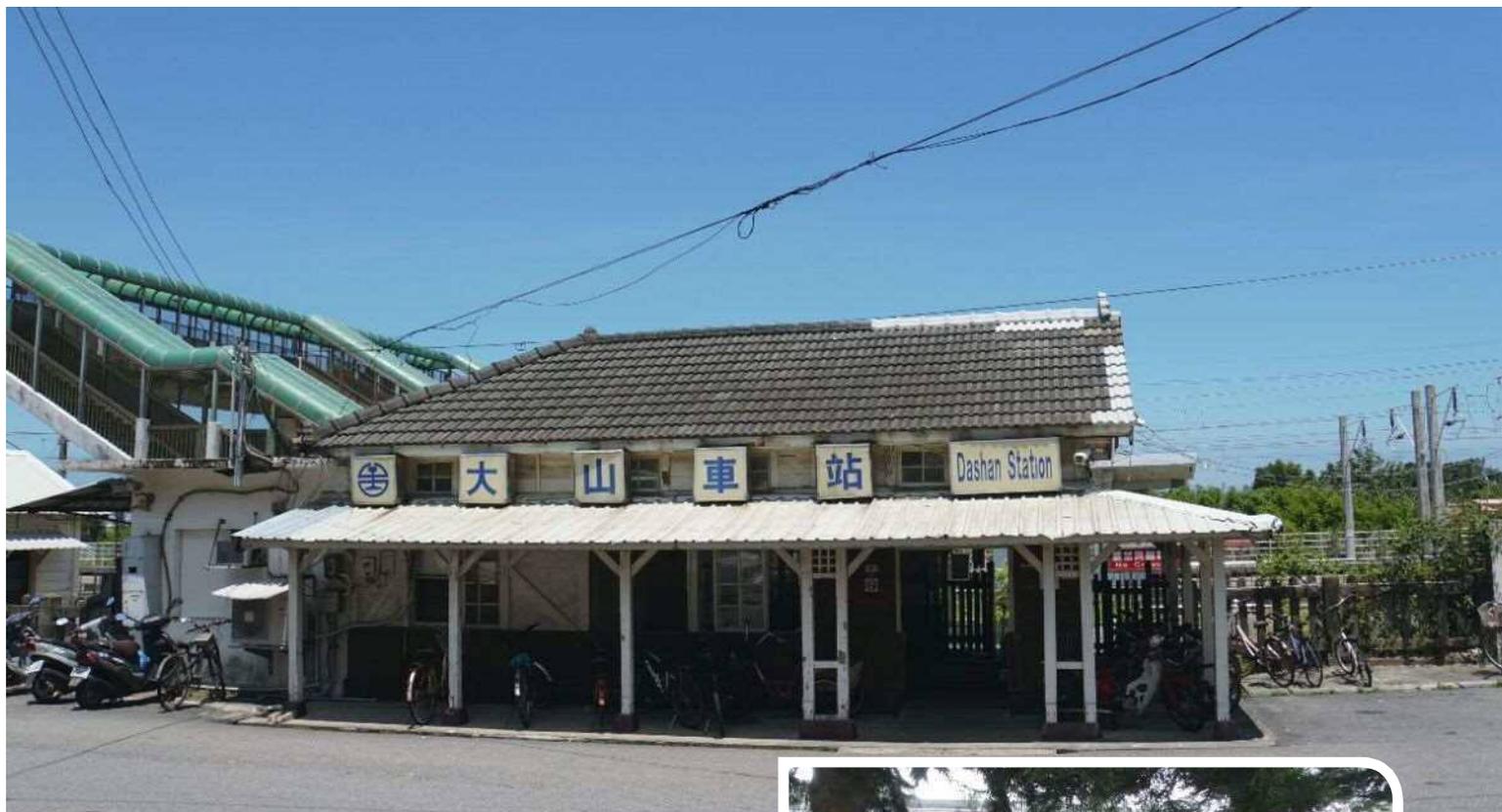


▲談文木造車站外觀



▲魚藤坪南斷橋

苗栗縣政府指出，舊山線在 1908 年通車，在鐵道工程技術上必須克服種種天險，全線 15.9 公里打鑿八座隧道、三座橋梁、四座車站，無一不兼具工藝美學之價值，當時旅人們，對火車過山洞的連續隧道群，魚藤坪鐵橋、內社川鐵橋等已成珍貴的共同記憶。現階段鐵道自行車充當安全載具，搭配專業導覽解說，讓民眾深度體驗舊山線之美，歡迎安排



▲大山木造車站外觀

闔家共遊鐵道自行車，亦可安排苗栗 1 日或 2 日鐵道小旅行。並溫馨提醒縱貫鐵路中的海線五寶共三座木造車站在苗栗縣境內，也推薦安排談文、大山、新埔三個木造車站的時光倒流之旅。

民間機構祺峰公司表示，舊山線為臺灣縱貫鐵路中最珍貴的鐵路工藝，鐵道自行車目前就勝興車站、站長宿舍 (B 路線)、內社川橋 (C 路線) 及魚藤坪南斷橋 (A、C 路線) 委請專業導覽老師進行導覽，讓民眾近距離慢遊美麗舊山線，頗受遊客好評，感念臺鐵提供土地、軌道、設施、場站，進而催生全臺最美鐵道自行車。故推出感恩回饋活動：自即日起至 111 年 4 月 7 日止，民眾於搭乘鐵道自行車之當日或前日持有臺鐵苗栗縣



▲舊山線勝興車站

境內各站之實體出站車票，並以現金補位鐵道自行車成功者，由民間機構優惠票價 50 元。推薦別錯過本次優惠。



▲舊山線鐵道自行車起點



▲舊山線鐵道自行車

2021 宜蘭運務段標竿學習淡海輕軌

圖文：宜蘭運務段 林燈宜、林慶諭

宜蘭運務段在110年11月4日辦理「標竿學習—新北捷運公司（淡海輕軌）」教育訓練，以同是鐵道系統的交通運輸機構—新北捷運公司辦理實地觀摩，希望能在觀摩其運作方式的當中，讓同仁擴大專業知識的廣度，透過縱向與橫向的聯繫，能激發不同思維，來提高同仁工作效率。

新北捷運是繼臺北捷運、高雄捷運、桃園捷運後，全臺第4座大眾捷運系統。目前已通車路線有淡海輕軌綠山線、藍海線，也是本次教育訓練參訪的路線。新北捷運核心路線主要由過去臺北市政府捷運工程局及交通部高速鐵路工程局規劃，新北市政府捷運工程局自行主導興建，再由

該市政府獨資成立的新北捷運公司營運。新北捷運通車之際，新北市政府為了避免捷運公司短時間大量聘僱員工及節省成本，曾委由高雄捷運公



▲行動支付系統說明



▲觀摩淡海輕軌宜蘭運務段全體合影



▲站內設置地方特產自動販售機



▲站內微型圖書館



▲站場設施導覽說明

司代為載客營運、維修、養護淡海輕軌3年，但現在已由新北捷運公司自行營運。

不同於臺鐵的「車路一體」營運管理模式，新北捷運是採「車路分離」的模式，市政府擁有捷運系統的財產所有權，財產是以「出租」的方式供捷運公司使用，捷運公司單純只是取得軟硬體的特許經營權，而不需負擔折舊攤提、利息等龐大成本支出。市政府為了確保捷運硬體汰舊換新的財源，會成立相關的基金及管理委員會，來為未來捷運系統的折舊費用預作準備，而此基金的來源就是捷運公司所付的「租金」。這個模式的優點就是能降低營運者（捷運公司）的財務負擔，使其能專心致力在本業及營運服務品質績效的提升，畢竟即便放眼國際，也少有能單靠運輸本業獲利的鐵路系統。國內採同樣模式的還有臺北捷運、桃園捷運、臺中捷運。

新北捷運公司與淡水區農會合作，在車站旁設立智慧販賣機販售農特產，讓乘客路過，就能輕鬆選購採買新鮮蔬果。也與新北市立圖書館合作，在車站旁設立全臺首座「貨櫃屋形式」的

微型圖書館有2,000本藏書，透明玻璃打造，純白色調，乾淨風格吸引不少網美打卡。此外公司還導入了行動支付系統，乘客可以使用信用卡，包含手機綁定行動支付搭乘淡海輕軌。除了行動支付，新北捷運也祭出「當月持電子票證搭乘淡海輕軌累積滿200元回饋50元」的常客計畫，讓乘客逐漸養成搭乘習慣。也除了可以讓民眾輕鬆使用智慧便利的行動支付，同時有起到了運量培養及增加的作用，可以說是非常靈活的行銷方式。

回過頭看，經營鐵路系統，我們除了提供給旅客安全、便捷、舒適的搭車環境，還必須不斷提升系統營運的服務品質、硬體持續更新、創新的行銷，及活化利用原有的資產、開發周邊景點。雖然臺鐵已是古董級的百年老店，但就像長輩有時候也需要向晚輩請教如何使用電腦一般，當我們看到才剛成立3年的公司也能有如此亮眼的表現，其創新與優點部分，值得我們應該吸取其中的成功經驗及案例，才能轉化為改善臺鐵自身成長脫胎換骨的能量。

媽祖守護的車站 - 白沙屯站

圖文：臺中運務段 陳美君

白沙屯位於苗栗縣通霄鎮，原地名為白沙墩，是指因當地沙石被沿海東北季風吹致堆積如山丘。白沙屯站為路局西部海岸線車站之一，鄰近香火鼎盛的拱天宮每年媽祖繞境慶典，站前廣場總是炮聲隆隆、鑼鼓喧天，大批信眾不畏路途遙遠湧進車站為親眼一睹白



▲ 110年10月5日白沙屯站整修落成啟用典禮

沙屯媽祖，只為祈求媽祖聖澤能庇佑風調雨順、國泰民安。

一直以來火車即為信眾進香參拜之重要交通工具之一，其中旅客又以長者居多。沒有電梯前，



▲ 白沙屯站站前設置媽祖公仔等



▲天橋內媽祖的轎班戰甲作為意象



▲四座電梯外觀以媽祖的轎班戰甲作為意象

月台與站房之間僅靠站內人行天橋及月台的升降機連接通行，對於老年人及行動不便的旅客較不安全與費時。

因應旅客需求及方便信眾利用鐵道往返白沙屯拱天宮進香，車站於 109 年 5 月底啟用了四座新建的無障礙電梯，以提供友善乘車環境。

站內的四座電梯外觀以媽祖的轎班戰甲作為意象以及萬人扛轎的畫面彩繪，就像是肩負著運送的責任與安全。

為了讓白沙屯站與當地民俗特色結合，還以媽祖作為意象元素融入站體設計，打造成全台唯一媽祖守護的車站改善老舊車站的外觀。

車站大門入口以媽祖鳳冠垂簾作為主造型，車站上方被媽祖鳳冠罩住，就像是在保佑旅客出入平安，並於車站門口旁設置媽祖、千里眼、順風耳神像戴上臺鐵帽子的 Q 版公仔，出入車站的旅客都忍不住拿起手機拍照駐足留念。

海風吹來…車站邊慵懶的貓咪打著哈欠，這是午後海線小站特有的悠閒感，三座 Q 版神像就在月台邊歡迎旅客，車站裡外都有媽祖藝術的點綴，營造當地的民俗特色。

歡迎有空到媽祖守護的車站 - 白沙屯站走走。



▲月台上媽祖、千里眼、順風耳神像戴上臺鐵帽子的 Q 版公仔

海景第一排 - 宜蘭線各站停車

圖文：花蓮運務段 廖俊宇

搭火車，不僅是為了到達目的地，有時候更是一场移動式的心靈饗宴，看著窗外的景色、隨著火車一站越過一站，心情也有如音符一般，時而跳上、時而跳下，而移動中的美好與感動，有時候甚至大於到達目的地時的喜悅，往往教人如此難忘與著迷。

還記得去年夏天，和朋友從羅東車站搭上往北的區間車，這次的旅行沒有既定的終點，主要的目的是希望能夠飽覽太平洋與龜山島的美麗，火車出了頭城站之後就慢慢地往大海靠近，首先迎接我們的是烏石港與外澳的沙灘，看著許多衝浪好手馳騁在浪頭上追求屬於自己的新紀錄。列車緩緩駛進龜山站內，趁著待避列車的空檔，我走下車站在月台，感受著來自太平洋的風與和煦的陽光，看著有歷史況味的月台雨棚，深深記錄



▲大溪漁港內道路指示牌

著此刻內心的感動，開車時間一到，便繼續往北前進，到今天旅行的最北端 - 石城，一座位處宜蘭最北端的招呼站。

過了天橋走出車站，漫步在車來車往的臺九線，不一會兒往下走進小路，首先迎接我們的是石城漁港，漁港內停了幾艘小船與膠筏，居民們

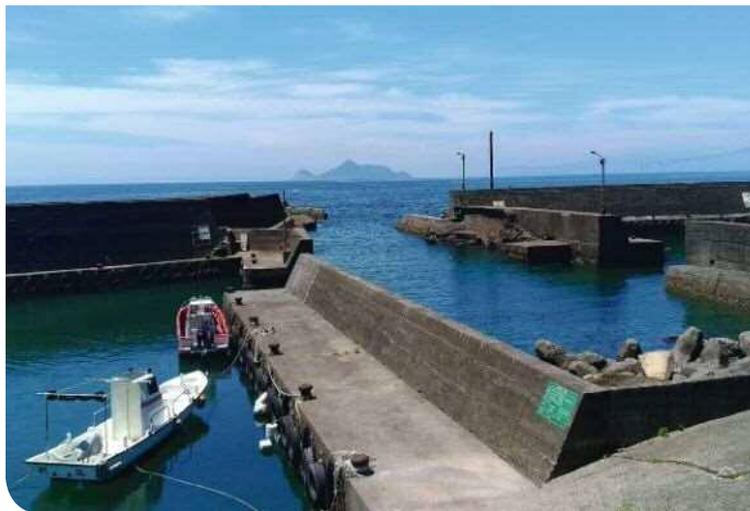
悠閒的在港邊綁著魚網，那個瞬間，時間彷彿停止一般，每個人都盡情地生活在自己的世界裡，和自己的內心對話，再往前走，觀景台看出去的海景讓我至今難忘，蔚藍的大海與礁岩上拍打的浪花，視線的盡頭是每個宜蘭人心靈永遠的故鄉 - 龜山島，雖然大學時就到訪宜蘭多次，但龜山島都不像這次



▲眼前美麗的龜山島



▲大溪站旁的平交道



▲石城漁港與龜山島

在漁港看得如此近、如此清楚。

在港邊走走逛逛之後，我們便步行回石城站，繼續往下一站 - 大溪前進，大溪站緊鄰著大海，應該算是鄰站中距離大海最近的車站了，沿著馬路往大溪漁港，一路上風光明媚，左邊的山很綠、右邊的海很藍，經過平交道看到一輛通過的莒光號列車，一切就是如此剛好，也如此美好，不久便到了大溪漁港，既然到了漁港，品嚐海味也是理所當然的，簡單的點了一些炸物、鮮魚粥，來自大海的恩賜，鮮美的讓我難以忘懷。

餐後隨意的在附近來個簡單的「漁港散策」，看到許多停留於港內的漁船，漁民們在港邊就這樣隨意擺起攤來，無疑是距離產地最近的直銷中心，每一攤的漁獲都「青」到不行，讓我想全部打包帶回家。

就這樣，我們又悠悠晃晃的走回大溪站，距離下一班往羅東的火車還有約一小時的時間，既然沒辦法立刻搭車，那就在車站內午休小憩一下

吧，我靠在車站內的長椅上小睡，吹著陣陣海風，在涼涼鹹鹹的環境下入眠，偶爾還聽得到通過列車呼嘯而過的聲音。

車子接近之前，我忍不住多望幾眼大溪的美麗，帶著滿足又溫馨的心情上車，伴著窗外美麗的海景回到羅東車站，互相道別之後，今天的美好旅途就此畫下逗點，相約未來的某一天，一定要再回來感受大海的美麗與療癒！



▲車站月台往外看的美麗大海



▲充滿歷史況味的龜山車站月台 (1)



▲充滿歷史況味的龜山車站月台 (2)

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 2 月底止，請領總人次共 6,800 人，申領總金額達 197,287,766 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 2 月底

項目	標準	人數	總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	549	21,972,966
生育獎助金	二個月薪額	111	1,855,867
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550 元	671	104,723,080
	子女：92,730 元	11	
子女教育助學金	國小及國中：500 元	8	68,735,853
	高職：3,200 元	32	
	高中：3,800 元	422	
	五專前三年：7,700 元	11	
	五專後二年及二專：10,000 元	194	
	大學及獨立學院：13,600 元	4,791	
總計		6,800	197,287,766



臺鐵旅客持電子票證乘車概況

文：主計室 吳慧婷、李雨軒

近10年臺鐵旅客持電子票證搭乘火車比率由100年27.3%逐年上升至109年68.3%，於105年首次超過5成，係因105年6月完成電子票證環島路網建置，以及持電子票證乘車享有優惠。109年受COVID-19疫情影響，110年5月陸續爆發社區感染及警戒升溫至第三級，政府實施居家上班上課措施，使110年1-10月每日平均持電子票證人數27.2萬人次，較上年同期(37.2萬人次)大減27.1%，且減幅略大於整體，致持電子票證比率67.7%，較上年同期(68.2%)略減0.4個百分點。

近10年臺鐵旅客持電子票證搭乘火車概況



註：持電子票證比率 = 持電子票證人數 / 客運人數 * 100%。

110年1-10月每日平均持電子票證人數以臺北運務段15.2萬人次最多，其次高雄運務段5.9萬人次，前2名合占整體電子票證人數7成8；持電子票證比率亦以臺北運務段76.8%最高，主因北部地區使用電子票證之短程通勤學旅客較多，其次依序為臺中運務段66.2%、高雄運務段61.2%及宜蘭運務段57.4%，而花蓮運務段僅9.1%，係因花東地區以觀光旅遊為主，客群為購買有座票之中長程旅客較多，致持電子票證比率較低。

110年1-10月各運務段別旅客持電子票證搭乘火車概況

