

鳴日廚房餐車重磅登場

圖文：附業營運中心 林玫君

在過往，我們總是把火車當成了移動的載具、接駁景點的工具，但如今榮獲日本國際設計大獎「Good Design Award」的鳴日號觀光列車上線後，它再也不被視為交通的移動載具，雄獅旅行社賦予鳴日號高規格的旅遊行程及人員服務，將五星級酒店、商務頭等艙無微不至的服務細節，都帶進列車內，也透過這樣的理念，將服務再轉化為五感體驗，重新帶領車上的乘客，深刻感受台灣獨特秘境風光的美好！

鳴日號於 109 年 12 月 31 日跨夜開出後，頃獲得民眾好評，創造 110 年銷售額逾 1 億 4,600 萬元的佳績，今 (111) 年進階鳴日 2.0 的層級，推出鳴日廚房餐車，本局各單位跨部門的橫向協

力資源整合，並與雄獅旅遊及晶華國際酒店攜手合作。「鳴日廚房餐車」網羅晶華酒店一線主廚上車作料理並共創鳴日廚房餐車上獨有的米其林等級菜單，為旅客打造結合沿線地方特色食材的



▲雄獅旅遊總經理游國珍與本局附業協理王文謙中心共乘鳴日餐車



▲搭乘鳴日餐車吃美食賞東海岸美景



▲頂級無骨牛小排襯甘藍筊白筍餐點

精緻美食饗宴，搭配餐酒、美食，也同時欣賞美麗風景，將五感體驗一併升級。

本局為提供旅客更多元且優質的鐵道旅遊體驗，持續精進車廂設計和功能的增設，訴求提供高檔餐飲的「鳴日廚房餐車」便應運而生，為增加鳴日號車內烹煮及用餐空間，可說是「力求完美、幾近苛求」，多方參考國外觀光列車的外觀及內裝特色後，委由臺灣車輛股份有限公司改造，並經柏成設計公司依據原莒光號車廂有限的尺寸規格，透過設計巧思將空間作最大利用；歷經多次的車廂內設備、內裝材質及細部設計的反覆溝通及會議研討後，成功改造 2 輛用餐車廂及 1 輛備餐車廂作為「鳴日廚房餐車」的專用車輛。

「鳴日廚房」即是將整個廚房搬進車廂，但車上烹飪設備有許多的限制，如列車有車體結構安全、車輛配重考量，用電、用水量有一定的限制，亦不能使用明火，且烹飪設備在列車行駛中經過中性區間斷電恐故障。本局為了作出盡善盡美的成果，在多次討論和嘗試下，將用電用水量作最大值地擴充，並購置客製化的 UPS 系統處理中性區間斷電的問題，晶華餐飲團隊亦配合限制選擇及調整最合適的餐品上車，突破在火車上



▲晶華廚師製作美食餐點

同時供應 54 人份西式餐食的挑戰。

此次，與「鳴日廚房餐車」合作的晶華餐飲團隊，除了精選在地食材入饌，以及搭配五星侍餐管家服務外，餐盤挑選、擺盤設計也都是暗藏巧思，讓列車無論是餐桌或是窗外，都能成為旅客記憶中最美的一道風景。另外，「鳴日廚房餐車」於車輛試運轉前的環境及動線現勘及多次的靜態、動態測試，皆由晶華酒店的齊滕力副總經理親自帶領團隊二十多人上車演練、操作，並安排侍餐管家上「說菜解說」的教育課程等，在在體現晶華餐飲團隊對此次合作展現十足的誠意。

鳴日廚房餐車營運初期主打 1 至 2 日花東行程，1 日遊規劃花蓮往返行程，去程將於列車上品嚐由晶華廚藝團隊烹飪當令寶島美饌午餐，前菜「香蒸貢寮九孔佐香烤竹筍與松露白酒醬」嚴選貢寮九孔及新北鮮筍，配上新鮮黑松露熬製成的黑醬，與橄欖油、白酒、大蒜等調製而成的白醬，完美襯托出海洋的深層鮮味；當列車行經龜山島則會獻上「炙燒現流透抽襯蘭陽金柑與日蔥」，以炙燒過的現流 Q 彈透抽搭襯香烤花椰菜的焦香味，並佐以裹上香甜焦糖的宜蘭金棗、日蔥及櫻桃蘿蔔，最後淋上特調的芥菜油醋醬，讓



▲鳴日號餐車廚房內裝

旅客品味濃郁的蘭陽氣息，餐盤特別選用藍色手作陶盤，映襯出山與海的迷人氛圍。

「冬山名產櫻桃鴨清湯佐煙燻鴨胸與溫泉蔬菜」是以櫻桃鴨高湯綴以鮮嫩多汁的煙燻鴨胸及溫泉鄉特產時蔬，為金黃色的清澄湯品堆疊出繁花似錦的春意與多層次的口感；主菜「星廚現烤頂級無骨牛小排襯甘藍筊白筍與葛瑪蘭刺蔥醬汁」選用口感軟嫩的美國無骨牛小排，佐以宜蘭特產的筊白筍、迷你蘿蔔與香甜的高麗菜苗，最後淋上以宜蘭刺蔥製成的原民風味醬汁，呈現中西合併的好滋味；「花東紫心地瓜甘甜拉麵瀑布與香濃生乳捲」則是改良自晶華酒店最受好評的人氣甜點，以全臺獨一無二的「拉麵擠花機」將花蓮紫心地瓜泥壓製成細如麵條般的形狀，裝飾於生乳捲上，製成猶如法式蒙布朗的花蓮版療癒甜品。

回程則是將宜蘭各地特產，如鴨賞、三星蔥、金棗、牛舌餅等融入菜色中，打造出最具蘭陽風情的下午茶饗宴，包含宜蘭鴨賞布里歐、三星蔥烤胡椒餅、包心粉圓蛋塔、蘭陽金棗起司蛋糕、牛舌餅冰淇淋聖代佐洛神花醬，佐以花蓮瑞穗出產的蜜香紅茶，為這趟旅遊劃下完美的句



▲鳴日餐車內飲桌座椅

點。2日遊除品嚐西式佳餚之外，隔日特別提供日式料理，並於龜山島緩行路段安排輕鬆微醺時光增添出遊回憶。

本局前於111年2月21日行程審查後，其中「鳴日廚房餐車」的111年3-9月遊程，已審核通過21趟次(1日遊7趟次及2日遊14趟次)的花東行程，雄獅旅行社已分別於2月23日及3月15日分梯開賣，皆於15分鐘內銷售一空，並計有上千位的旅客候補。鳴日號未來將採觀光列車與鳴日廚房餐車兩種不同編組規劃遊程，期望「鳴日廚房列車」的推出，再為國內旅遊帶來前所未有的全新體驗，同時也為國境開放之際，作足接待國際觀光客的萬全準備，成為臺灣國際觀光的行銷利器。

安全與轉型同步 臺鐵改革攜手前行

圖文：企劃處 楊莉靄

行政院於 111 年 3 月 4 日將「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」草案函報立法院審議，為使本局各級主管了解改革推動情形，3 月 29 日擴大召開本局第 463 次局務會報，召集局內一級單位專員以上、各分支機構主管及一等站以上站長至局本部演藝廳參加會議；另地區主管部份，則由副段長率主任至地區管制中心，以視訊方式參加會議。

臺鐵改革工作首重安全，第一部分由營運安全處先就安全改革推動情形進行詳細報告，第二部分由企劃處針對「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」草案進行逐條講解，最後由本局杜微局長親自說明臺鐵改革目的、規劃及願景。

一、臺鐵安全改革推動情形

臺鐵歷經 107 年 10 月 21 日及 110 年 4 月 2 日兩次重大行車事故後，社會大眾對於安全議題極度重視，本局亦積極推動並執行各項安全改善作業，目前推動情形簡述如下：

(一) 安全改革執行辦理情形

檢視 110 年 6 月至 111 年 2 月之安全績效指標統計數據資料：

1. 重大行車事故 0 件，比前一年同期降低 100%。
2. 一般行車事故 34 件，比前一年同期減少 5 件，降低 12.82%。
3. 行車異常事件扣除天然災變 419(498-79) 件，比前一年同期 424(454-30) 減少 5 件，降低 1.18%。



▲營運安全處報告本局在安全改革執行之辦理情形

(二)110 年安全改革辦理情形

1. 安全管理體系

- (1) 安全管理委員會：行車安全事故案件檢討、改善措施之決策及執行。
- (2) 高階技術會報：每日由局長親自主持，副局長、總工程司及各地區協調中心主任參加，將事故檢討轉為故障預防。
- (3) 地區協調中心：有效溝通各項安全與工程事宜，縮短指揮鏈，增加督考效能。
- (4) 規章程序小組：審核行車運轉規章或程序，避免有相互牴觸或遺漏之現象。
- (5) 維修技術小組：針對設備安全及維修程序等技術性作業進行檢討。
- (6) 營運安全危害風險管理小組：針對行車安全危害進行登錄、彙整、統計分析及改善。

2. 以人車路三面向，擬定 6 策略：

- (1) 健全工地管理：包含徵選優良廠商並落實稽核、工地人員行車安全教育、健全緊急通報機制等。
- (2) 風險路段改善：防止外物入侵、平交道及邊坡防護等。
- (3) 強化軌道結構及號誌、電力設備：ATP 地上設備效能提升、智慧化巡軌及改善小半徑曲線路段等。
- (4) 提升車輛妥善率：加速引進新車替代舊車、建置車輛維修資訊管理系統及提升車輛維修技術等。
- (5) 確保行車運轉安全：成立橫向聯繫小組暨地區協調中心及高階技術會報、增加限速備援設備及訂定重賞重罰激勵機制等。
- (6) 推動臺鐵安全管理系統 (SMS)：

為提升 SMS 執行有效性，111 年起將陸續辦理多場安全管理教育訓練，規劃於北、中、南、宜、花(東)辦理種子教官教育訓練，分為 4 階段，共計 20 場次，參加成員為各段主管與廠段站長



▲本次局務會報之影片及相關資料，已於本局 EIP 網站轉型改革專區中更新，歡迎同仁下載檢視。

及主任及推動 SMS 關鍵人員，亦為落實基層與改變安全文化重要推手。針對現場作業員，本局將於 22 個地區各辦理 2 場，共計 44 場教育訓練，使現場工作員工皆能藉由訓練提升危害辨識認知能力，維護職業安全。

此外，為確保 SMS 有效於本局落實並執行，透過交通部委託擁有 JR 西日本評鑑經驗之專業機構辦理 SMS 第三方評鑑。考量每個國家鐵道機構之營運特性及規模不同，該專業機構之團隊已於 110 年與本局進行密切訪談，以了解臺鐵各項作業規定及分工情形，並於 111 年 4 月說明評鑑內涵及方式，5 月進行正式評鑑，團隊將親自至本局各單位作業現場，以抽樣方式進行，此部分須各單位主管在場協助，團隊將檢視現場工作狀況及流程是否符合標準作業程序。

(三)111 年執行計畫

依 110 年所訂 6 策略，持續檢討、修訂並辦理，以提升整體營運安全。

二、公司設置條例草案說明

本局受各種行政法規束縛，營運自主空間有限，導致運作日漸僵化，加以既存短期債務包袱及累積虧損，已使財務負擔沉重、經營困難。

為使臺鐵財務健全、提高經營效能及競爭力，以提供安全、可靠、舒適及便利之優質大眾鐵路運輸服務，本局參考國內外軌道運輸營運案

例及交通部所屬公司成立相關設置條例，同時考量臺鐵經營特性，擬具「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」草案，而行政院於 111 年 3 月 3 日宣布「3 承諾」及「2 保證」，亦已於條例草案中明訂，內容重點說明如下：

(一) 組織 (§ 1、2、9)：由交通部獨資經營，採企業化經營原則，以發展健全國營鐵路事業，便利人民生活為目的。

(二) 營運 (§ 3、4、8)：業務包含鐵路客貨運輸及鐵路法第 21 條相關附屬事業，亦可投資、轉投資或經營相關業務；視需要於國內、外設分公司或分支機構。

(三) 治理 (§ 5-7、11)：

1. 公司董事應有具鐵道、運輸、產業管理、法律或財經等相關專業背景之一定比例之專家；至少應有 1/5 席次，由工會推派之代表擔任。

2. 董事會職權包含組織章則核定、人事規章審議或核定等；監察人執行事項包含公司業務及財務狀況調查等。

3. 為確保公司企業化、專業化經營，總經理應具交通運輸或經營管理實務經驗之專業背景。

(四) 資產 (§ 9)：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，免除承擔大量折舊，有利增裕公司營收。

(五) 債務 (§ 10)：本項為行政院承諾 1，由交通部設立基金承接既有短期債務。

(六) 進用 (§ 12)：臺鐵公司副總經理以下之新進從業人員，其進用及管理依公司人事規章及契約辦理。

(七) 各項員工保障 (§ 13-17)：內容包含行政院之 2 項保證，包含現職員工工作、薪資、福利，都不減損，公務員 / 公司從業人員身分，自由選擇。此外，明訂公司成立之日起 6 個月內自願退休、資遣或離職者，最高加發 7 個月

薪給總額慰助金。

(八) 福利 (§ 18)：依職工福利金條例及相關規定，提撥福利金，辦理福利事業。

(九) 建設、購置及維修 (§ 19)：本項為行政院承諾 3，營業所需鐵路基礎設施之建設、重置，及營業與維修車輛之購置，由交通部編列預算支應；為維護鐵路基礎設施及車輛以確保鐵路行車安全，能延長資產耐用年限、提升服務能量及效率之維修所需費用，得由交通部編列預算支應。

(十) 稅捐 (§ 20)：公司經營所需土地及房屋，其地價稅及房屋稅採優惠稅率。

(十一) 補貼 (§ 21)：本項為行政院承諾 2，因配合政府政策任務所造成之營運虧損，由政府負責補貼。

(十二) 開發 (§ 22)：為辦理鐵路客貨運輸及附屬事業，涉及都市計畫變更部分，由交通部協調辦理迅行變更，並適度減輕公司開發義務負擔。

(十三) 實施 (§ 23)：條例施行日期，由行政院定之。

三、臺鐵改革目的、規劃及願景

局長鼓勵同仁深入了解公司設置條例草案中各項員工權益內容，有任何問題及疑慮歡迎提出。此外，臺鐵工會一直以來非常關切每一位員工權益，故在行政院函報立法院審議後，也提出工會版本之公司設置條例，也歡迎同仁參考。立法院目前有 2 種以上版本之公司設置條例草案供立法委員參考，相信公司設置條例完成立法作業的版本只會比現在的版本更好，不會更差。

(一) 如何永續經營？

臺鐵必須要脫胎換骨，局長比喻，若不改變，就有如溫水煮青蛙，一開始無感，但在社會來看，臺鐵營運體質早已積弱不振。

檢視目前安全改革情形，局內各單位同仁已

非常辛苦的努力改善，且逐漸展現成效，故有人提議「不一定要公司化也可以做安全改革」；然而，這就好比是給予病人吃飯、喝水，在其身體疼痛時，給予特效藥以達止痛效果，然而身體疼痛僅靠藥物止痛，其根本原因仍未獲得改善。

「公司化」方案就好比是良醫，有望將病人孱弱不堪的體質從根本上改善，否則溫水煮的青蛙，遲早有一天會被煮熟。臺鐵雖有龐大資產，然而 110 年底短期債務已高達 1,484 億元，臺鐵還能承擔多少債務呢？

局長表示，為了臺鐵永續經營著想，「公司化」是臺鐵人必須要去走的路，這條路讓非常多同仁害怕，脫胎換骨會不會有什麼變動呢？變動是一定有的，但一定會從好的方向去變動。

(二) 去除所有債務

對於債務問題，局長認同工會的意見，既有短期債務必須完全去除，不能讓公司承擔。

然而該如何債務去除？方法一為「政府直接編列預算支應」，然而經財政部及行政院主計總處評估，考量政府財政負擔能力，恐將面臨超出舉債上限之問題；另一個方法是「設立基金承接債務」，此為目前最適方案，臺鐵不用承接過去向銀行借款之債務負擔。

設立基金處理債務的方案，已納入公司設置條例草案中，然而基金不能只是空殼，這讓基金未來如何償債呢？目前規劃將適足之資產予基金，作為長期償債使用，目前盤點之適足資產為臺北機廠、高雄港站及 E1E2，這 3 塊土地價值約略可達成「適足」條件，同時也有自償能力，例如文化部每年繳付約 3 億元租用臺北機廠用地以作為開設博物館使用、高雄港站由高雄捷運環狀輕軌營運使用之年租金約 1 億元、E1E2 未來開發亦將有收益。

同仁可能會想，為何不由臺鐵公司收取這些收益？局長答道，考量未來多面相因素之不確定

性（假如未來文化部可能要求減免租金），收益未必能持續收取，使維護支出不符收益，此將不利臺鐵營運。前述 3 塊土地性質適合由基金持有理由，第一，其土地價值約略可達成「適足」條件，第二，雖拉長了償債時間，但仍有一定償債能力。

局長表示，不反對工會主張資產全留的觀點，但留下高效益資產才是使臺鐵在永續經營這條路上得以順利前進之重點；另針對短期債務衍生之利息，將由承接短期債務之基金單位來負責處理，而與臺鐵公司財務無關。

(三) 轉虧為盈

債務處理後，臺鐵公司該如何轉虧為盈呢？局長將此議題分為「政設性負擔政府補貼」及「公司治理提升效能」2 大方向說明。

局長分享，民國 74 年進入臺鐵局服務時，高速公路已通車多年，當時臺鐵局財務已是虧損狀況，至今仍沒有 1 年是賺錢的，年年都虧損，故臺鐵若要轉虧為盈，就必須痛定思痛。

臺鐵虧損受政策性因素影響甚鉅，為了使臺鐵得以轉虧為盈，政府將負擔公司營運所需新購車輛、新設車站、相關設施設備及智慧化系統等等，並且已納入公司設置條例草案中明訂；另有關未來將支付之員工舊制退撫金，政府將每年編列預算補貼公司。

以上事項由政府負擔後，臺鐵公司將有能力繼續衝刺。

在公司治理的部分，局長提醒，公司企業化管理精神與現在是不一樣的，本局組織受相關行政法規層層束縛，即使是交通部組織調整案，自 107 年行政院函報立法院後，至今仍審議中，本局組織調整亦如此；由此可見，臺鐵在現行體制下幾乎是不可能達成真正企業化實質作為，僅有公司治理才可以，若以營運安全處處長為例，現在處處長仍無法領取主管加給，但公司化後，組織

調整有了彈性，就可領取主管加給。

安全是臺鐵的第一要務，所有同仁已經很辛苦地執行安全維護作業，但受限於制度僵化，雖有改善，但仍不足；此外，營運效益亦如此，仍有很大的進步空間。未來公司治理將突破制度限制，臺鐵人共同努力，提升運作效能，可望在安全及營運層面有顯著成效。

(四) 確保員工權益

對同仁最重要的，莫過於自身權益的保障，局長建議同仁務必多多了解雙軌制，未來臺鐵公司成立後5年內，同仁可視公司營運情形，自由選擇公務員或公司從業人員身分，權益均確保且不會比現在差。

針對「如何選擇」，局長則強調選擇權在於每一位同仁手上，由於每個人的狀況不一樣，同仁可自由選擇對自己最有利的方

(五) 重振臺鐵榮光

局長表示，在臺鐵這麼久了，對臺鐵感情很深，以臺鐵為榮，但現在是該跳出臺鐵「局」，到外面去看一看看的時候，分享近日至立法院、監察院、審計單位及行政院與會，常碰到外界拿高鐵及捷運與臺鐵比較，而忽略臺鐵環島鐵路服務

包含短中長程旅次以及客貨運等經營特性，只要是軌道運輸，就拿來做比較。

局長說道，深知臺鐵局營運使命是多麼的偉大，這是工作的動力，但外界不明就裡地評論臺鐵安全做不好、準點率也不好，服務方面雖然還是臺鐵有人情味，但還是有很多地方被外界指責、負評還是比較多，而這些指責，同仁們已經忍受很久了。

現在有個良醫，可將臺鐵債務去除、使體質改善，保證以後營運所需的設備及相關支出均能夠編列預算支應，營運層面相關法規給予鬆綁，以助臺鐵未來得以自力自強；但現在如果拒絕這個醫治的機會，甚至影響原有的重要運輸任務，局長奉勸同仁深思，相信全體同仁不願意走到這一步，臺鐵安全改善、準點率提升及服務優化，這些都是身為臺鐵人的責任，責無旁貸。

在這一段期間，公司設置條例草案的部分，局長強調會以臺鐵立場努力爭取最佳的轉型條件，並廣聽各界意見，也建議同仁多多了解公司設置條例草案之內涵，未來由臺鐵人擔起責任，一同努力、攜手向前，臺鐵才能夠轉型成功，才是對未來最好的交待。



▲局長杜微親自說明臺鐵改革目的、規劃及願景。

標竿學習 臺灣港務股份有限公司參訪實錄

圖文：企劃處 楊莉靄

臺灣港務股份有限公司（以下簡稱港務公司）於 101 年 3 月 1 日成立，依據公司設置條例規定由政府 100% 持股，設總公司並統轄基隆、臺中、高雄及花蓮四個分公司。

港務公司改制後，以公司治理之企業化精神，專營港埠營業務，經營效能及彈性有明顯提升，除促進國際商港區域發展，亦帶動區域產業經濟繁榮。

本局依總統、院長及交通部對臺鐵改革「最適永續經營模式」及「轉型」的指示原則，積極推動改革業務，以「港務公司」及「航港局」政企分離改制案例為標竿學習對象之一，110 年 9

月 8 日由副局長馮輝昇率主計室、人事室、秘書室及企劃處之主管至港務公司基隆分公司參訪，談論轉型推動及公司治理，就人事、資產、員工溝通及公司經營等議題進行交流。

一、人事層面

（一）薪資待遇

1. 港務局時代原係採用人費率薪給制度；改制為港務公司後，留任並維持資位人員者，維持適用原有制度，並於政府調整薪給時配合調整。
2. 改制為公司後，依營運績效等參考指標進行考評，由董事會開會決定是否調薪（含留任與從業人員）。



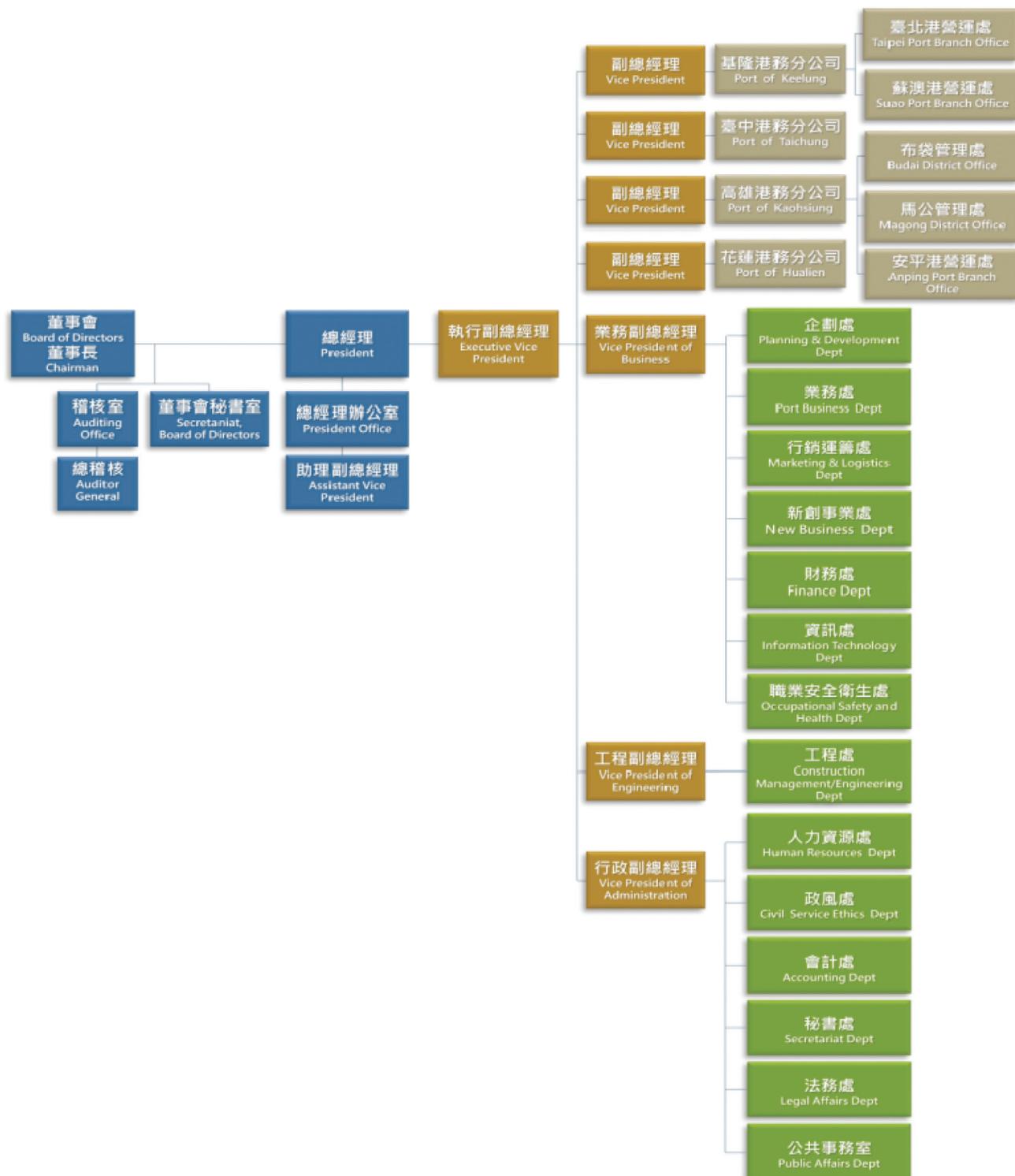
▲馮副局長率臺鐵同仁參訪基隆港務分公司

3. 港務公司成立日起五年內選擇留任公司且身分轉為從業人員者：

(1) 員工薪資待遇維持，而在公司有盈餘前提下，薪資將較港務局時代佳；此外，若與原港務局人員轉任航港局人員之薪資相比，留任港務公司之薪資亦較佳。

(2) 選擇轉為從業人員之留任員工，會考量自己已有勞保年資，在計算退休及勞保年金會較有利。

(二) 升遷：升資考試仍持續固定舉辦，且公司設有升遷制度，按員工職務辦理，升遷至考試及格相當之層級。



▲臺灣港務股份有限公司之組織架構，於總經理下設執行、業務、工程及行政副總經理，另有 4 位副總經理做為基隆、臺中、高雄及花蓮四個分公司之總經理。

- (三) 轉調：依港務公司條例第 12 條，具有公務人員任用資格者，得由交通部依其個人意願協助安置轉調其他機關(構)；當時公司成立後，部分人員選擇轉調至航港局。
- (四) 退休：港務公司成立之日起六個月內自願退休、資遣或離職者，最高加發七個月薪給之慰助金(包括適用勞動基準法及選擇依勞動基準法規定標準給付之一個月預告工資)，係由公司自行支應；而前述員工於退休、資遣或離職生效日起六個月內，再任有給公職者，應由再任機關(構)按比例收繳原加發之慰助金(不含一個月預告工資)，並繳回港務公司。
- (五) 從業人員：從業人員之薪資，係考量其衡平性來訂定；近年港務公司考量新進基層從業人員起薪偏低，故在薪資調幅上，從業人員薪資調幅比留任之資位人員高。

二、資產層面

- (一) 港務公司及航港局採「政企分離」模式，港區內土地屬依法不可私有者，則不可歸公司私有，而由航港局持有；港區外之宿舍或倉庫等用地，可認定為公司經營必須且與業務有關，在資產配置時，政府認同由公司持有使用，以增加營利。以港務公司轉型為例，原資產約 2,000 億元，轉型後瘦身為 650 億元資本額。
- (二) 依港務公司條例第 8 條「港務公司需用之不動產，得由政府作價投資，或由航港局以出租、有償、設定地上權方式，提供港務公司開發、興建、營運及使用收益。屬於公共設施及配合政府政策需要之動產及不動產，港務公司無償使用」，該條例所提之無償使用財產，係由港務公司替航港局代管，雙方簽訂契約；另港務公司會提撥 1% 營收，以挹注航港建設基金。

三、員工溝通層面

- (一) 公司化過程中，交通部及銓敘部派員會同港務局時代之公司化小組成員、專業顧問及工會成員至全臺各港務局辦理多場員工權益宣導說明會，過程順利；另一方面，地方首長係透過港務公司工會成員去協商。

- (二) 勞資雙方是一起成長，以促成公司化能夠順利推動。

四、公司經營層面

- (一) 港務公司辦理組織調整程序，僅需報董事會通過後即可實施，較行政單位更有彈性。以基隆分公司為例，原港務局時代係 8 組、5 室、6 附屬及 4 任務編組單位共 1,162 人，公司化後視業務推動需求調整，將組織「扁平化」，取消四級單位，單位數量減少為 13 處，但不會降低員工原有職務，薪給亦維持。

- (二) 公司化後，公司運作需要一陣子的磨合期，一開始的確會覺得人力不足，此同時促使各單位做工作事項檢討、重新分配業務；而各單位配置有所變化，也有再做增額，至今業務運作已無問題。

- (三) 建議臺鐵未來可考慮透過勞務委外方式處理部分工作，或透過資訊作業系統升級，使工作流程簡化、工作量減少，有助於減輕人力成本之負擔。

- (四) 港務公司配合政策任務，代管布袋及馬公港，透過企業化經營，已轉虧為盈。

從前述港務公司的經驗中可得知，港務公司的轉型改革之路並非一步到位，從公司成立前的公司設置條例研擬、員工權益保障與員工溝通等，至公司成立後營運初期所經歷的磨合期，都是經過一次又一次的修正與調整，才有今日的港務公司。有關港務公司所提供之經驗分享內容及建議，可作為本局後續推動轉型改革業務之重要參考，期能爭取對臺鐵、員工及社會都好的轉型條件。

鶯歌站增設電扶梯工程開工祈福動土典禮

圖文：臺北工務段 王立德

民國 92 年鶯歌火車站改建為跨站式站房並落成啟用，車站連通文化路與建國路兩側，便利民眾搭乘，每日進出旅客平均約有 1 萬 8 千餘人，且搭乘人次逐年攀升，對鶯歌居民至為重要。

惟車站通用設計服務設施及美學內涵，均應配合現今社會需求予以加強，經立法院蘇巧慧委員協助本局向交通部爭取本案工程經費，辦理「臺鐵車站美學與功能提升計畫 - 鶯歌車站增設電扶梯工程」於車站兩側與 1、2 月台等 4 處增



▲鶯歌車站增設電扶梯工程動土典禮



▲交通部部長王國材、立委蘇巧慧、本局局長杜微等人上香祈福儀式



▲鶯歌車站增設電扶梯工程示意圖

設電扶梯，以解決年長者及行動不便旅客轉乘便利性，並配合鶯歌陶瓷老街意象導入車站美學，同時改善車站候車空間，提升車站旅運品質。

此次投入經費新臺幣1億3,324萬元辦理「鶯歌站增設電扶梯工程」，工程內容包括車站兩側與1、2月台南端等4處增設電扶梯、大廳室內動線整合改善及月台部分雨棚更新、部分廣場地坪改善等項目，111年2月開工，工期300工作天，預定於112年5月完工。



▲鶯歌車站增設電扶梯工程示意圖

工程完工後預期站體融入在地特色及美感，展現臺鐵車站應有門面、改善出入車站旅客動線，提升旅客乘車安全及服務品質，以期結合周邊景觀改善創造在地觀光價值，帶動地方建設及繁榮，迎接新行旅生活。



▲交通部部長王國材、立委蘇巧慧、本局局長杜微及貴賓合影



▲部長王國材、立委蘇巧慧、局長及地方里長等合影

推動轉型改革凝聚機務團隊維修共識目標

圖文：機務處 林盈琪

機務處於 111 年 3 月 3-4 日及 3 月 10-11 日分兩梯次在臺東召集各機務段運、指幹部，針對新城際列車 EMU3000 型就車輛構造、新增設備及故障處理等，請車輛所屬段臺東機務段段長張志隆深入說明及討論，提升運、指幹部對新城際列車的瞭解。

各段運、指幹部平日辦理司機員派班、教育訓練及考核，是司機員安全運轉及故障處理的後盾。上課過程中所有學員與講師張段長熱烈討論並解答所有學員於車輛運轉以來遭遇的



▲馮副局長講授「臺鐵轉型突破與團隊期許」課程



▲機務各段運轉、指導幹部人員合影



▲馮副局長講授「臺鐵轉型突破與團隊期許」課程

問題。本次訓練提升運、指幹部本職學能，期待返段後在段訓時教導各段司機員，確保上線列車行車平安及故障排除，提供更優質的服務。

此外，為凝聚機務團隊目標共識，共同努力推動轉型改革，並安排副局長馮輝昇講授「臺鐵轉型突破與團隊期許」課程，落實營運安全改革工作是政府給國人的承諾，百年臺鐵面對諸多挑戰與困境，必須透過組織轉型改革減輕歷史包袱，強化經營效能，以提供更為安全可靠優質的運輸服務，未來永續經營的願景目標亟需要臺鐵

人共同協力，與民同行，連結共好，再創臺鐵榮光。

隨後馮副局長與機務處處長陳詩本前往臺東機務段主持「EMU3000型檢修作業及缺失改善」檢討會議，聽取現場第一線檢修同仁意見，並與立約商共同商討現行車輛有關尚待精進改善事項，訂定具體改善方案與期程規劃，期勉機務同仁與立約商技術團隊共同協力完成改善工作，更加增進車輛妥善穩定性及安全可靠。



▲馮副局長講授「臺鐵轉型突破與團隊期許」課程



▲臺東機務段段長張志隆講解車輛維修及檢討

臺鐵 X 信濃鐵道聯名 「信州味噌雞腿幕之內便當」開賣

圖文：附業營運中心 陳文川

想念日本味了嗎？讓您的舌尖來場饗宴吧！
臺鐵與日本長野縣信濃鐵道為促進臺日交流及慶祝自 107 年 3 月 26 日簽訂友好鐵路協定、雙方同名車站田中站締結姊妹車站至今屆滿 4 週年，由臺中鐵路餐廳推出期間限定臺日聯名「信州味噌雞腿幕之內便當」，每日限量供應，只要購買聯名便當即贈送象徵臺日友好深刻內涵之限量徽章 1 個及精美明信片 1 張，讓您在臺灣也可以品嚐到日本味喔！



▲臺日鐵道友好締結 4 周年徽章



▲臺鐵局 X 信濃鐵道聯名「信州味噌雞腿幕之內便當」臺中站開賣。



▲臺日聯名「信州味噌雞腿幕之內便當」

由臺鐵與日本長野縣信濃鐵道攜手合作精心策劃推出聯名「饗味便當」活動，採用信濃鐵道旗下五星六文 ROKUMON 列車餐點為開發靈感，並以日本象徵菜色豐富的「幕之內便當」命名。由臺中鐵路餐廳特別精心研發「信州味噌雞腿幕之內便當」，烹飪方式復刻日本當地家常菜餚「炊飯」，特別採用臺灣在地特色食材香菇為基底。主菜以日本最具當地特色也是臺灣人最熟悉的味道 - 「信州味噌」作為雞腿主菜的烹飪精髓，再添加富有臺灣風味的鴨肉，呈現出雙主菜的擺盤，象徵臺日交融。配菜則選用日本意象的玉子燒及黑豆，搭配嚴選臺灣在地食材的地瓜、玉米筍等時蔬，臺鐵局與日本長野縣信濃鐵道首次開發代表濃濃日本意象的「信州味噌雞腿幕之內便當」，多種類的副食組合而成，呈現豪華的視覺感，可傳遞送禮人的滿滿誠意，自行享用或



▲鐵魯與漢娜展示徽章及明信片

送禮都非常合適，於3月18日至3月27日在「臺鐵臺中火車站」的台鐵便當店販售，首日自10:30起開賣，期間限定300份，每日限量30份，每人限購買1份，售價249元，千萬不要錯過。這款充滿頂級奢華日本風的臺日聯名「饗味便當」，讓你感覺置身於日本信濃鐵道五星六文 ROKUMON 列車內「饗受」豪華感美味便當。



▲日本信濃鐵道製作田中站明信片



▲信州味噌雞腿幕之內便當展示

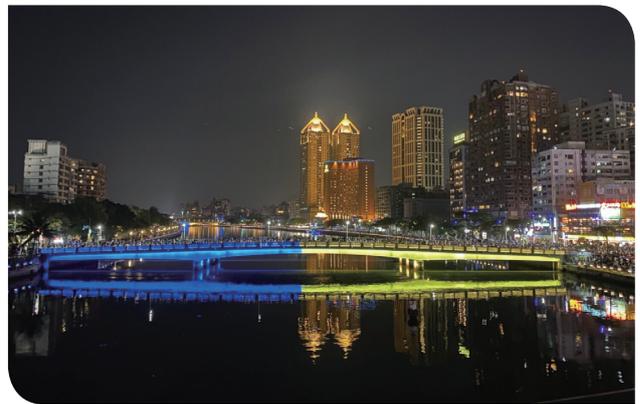
2022 臺灣燈會在高雄

圖文：高雄動員聯合辦事處 彭俊昌

今年「2022 臺灣燈會在高雄」分別以衛武營都會公園做為衛武營區、亞洲新灣區為愛河灣區兩地；衛武營區活動期間為 111 年 2 月 15 日至 111 年 2 月 28 日，愛河灣區活動期間為 110 年 12 月至 111 年 3 月，兩大燈區更提早至 2 月 1 日農曆春節期間試營運開跑。

「2022 臺灣燈會在高雄」是繼 2002 年後，睽違逾 20 年再度於高雄市舉辦，兩大燈區均位於市區熱門景點，主辦單位依以往臺灣燈會的觀賞人流推估吸引人數，最高人流為熱門假日單日 38 萬人次參訪，因此相關交通疏導計畫必須要比以往歷屆燈會更加謹慎面對，超前部署。

本局為確保疏運工作順暢，以因應大量人潮之疏運、分流控管等，於春節前召開「高雄動員聯合辦事處 2022 臺灣燈會旅客疏運協調會議」，經縝密規劃、妥適部署後：自 111 年 2 月 1 日



▲愛河灣燈區主燈遠景



▲愛河灣燈區船舶燈景



▲聚光台灣虎星高照無人機展演



▲美術館站與高雄捷運輕軌



▲衛武營燈區主燈 - 「鳳彩飛舞」

2022 臺灣燈會試營運起至 2 月 28 日閉幕為止，於美術館站及正義站成立臺鐵營運管制中心。同時再依實際旅客疏運情形，滾動式檢討支援車站人力分配、後勤支援人力（內勤支援人員、營運管制中心人員、及現場作人員等。）。

由於 2022 臺灣燈會分別於衛武營國家藝術中心、亞洲新灣區展出，兩燈區分別鄰近正義站、美術館站，交通規劃以接駁車及輕軌疏運旅客往來燈區及本局車站；本局亦配合評估加密班次，以及延後末班車之可行性。高雄站、鳳山站等兩大管理站，針對支援人員製作簡要之教戰守則，俾利各支援單位同仁事先熟悉工作內容。高雄運務段協助美術館站、正義站車站出入口增設移動式電子票證驗票機，方便引導及疏散旅客進出站搭車。

燈會試營運啟動初期，正值南部疫情升溫嚴峻期間，相關車站進站管制防疫人員落實實聯制及確認旅客體溫正常，始可進站。隨時加強播音，瞭解列車到站情形以答覆旅客詢問，增派人員支援驗票開門協助工作。並機動安排人力支援月臺嚮導、列車監視工作，列車進站後加強播音

引導下車旅客出站，於旅客動線加強設置嚮導指標（如出站引導、轉乘方向引導），以快速疏散人潮。此外，燈會期間因開行數班加班夜車，及加強夜間安全防護及站區巡邏，協調鐵路警察局高雄分局高雄分駐所配合剪票口取締防止旅客攜帶危險物品上車，協助旅客上、下車及關妥車門，並派員於站區之月台、各剪票口站崗或走動巡邏，以維站車秩序。

為期 28 天的 2022 臺灣燈會於 2 月 28 日晚間在衛武營展區數萬名民眾倒數聲中圓滿閉幕。本局同仁盡全力合作發揮團隊合作精神，彈性支援，圓滿完成臺灣燈會疏運工作。2023 年臺灣燈會將移師臺北市舉辦，期望中央與本局再次攜手合作，為民眾提供熟悉、有人情味之公共運輸，是本局之職責。

0402 臺鐵 408 次列車事故感恩追思會

圖文：秘書處 施萬隆

11年4月2日臺鐵局408次事故發生滿周年，全線各級列車上午9時28分45秒鳴笛30秒向罹難者致敬，當日408車次在行經過清水隧道北口時，也特別一度停車鳴笛向在事故現場憑弔的家屬們致意。

為追思悼念罹難旅客與本局乘務人員，當日晚上7時至9時在臺北車站南側廣場，舉辦「0402 臺鐵 408 次列車事故祈合鳴愛永流感恩追思會」，除向罹難者表達追思與懷念，也讓家屬藉追思會感謝社會各界給予的協助。

當晚共有20戶97位的家屬到場參加追思會，行政院蘇院長由發言人羅秉成陪同全程參與，交通部由部長王國材、次長胡湘麟、部主

秘黃荷婷及參事謝明鴻等人出席，臺鐵局由局長杜微率同副局長、總工、主秘及一級主管等人出席，此外出席的立法委員有洪孟楷、陳椒華、邱顯智、劉權豪夫人等人。

行政院長蘇貞昌到達會場前接受媒體訪問，他也再度向罹難者家屬表達歉意，他說2月10



▲市大附小合唱團表演



▲部長向受難家屬表達歉意



▲家屬致贈禮物感謝事故中協助的各單位

日與家屬見面，聽取需求後盡全力協助，已經有些突破，希望能夠從各方面來把傷痛減輕，能夠記取教訓向前走，另外臺鐵局要以安全為首要工作進行改革，政府會努力協助，對於過去臺鐵承擔的歷史債務政府會承受；對於臺鐵員工也保證不會因為改革的關係，減損任何薪資、福利。隨後由交通部王部長陪同進入會場——向家屬致意，他紅著眼說：「發生這麼嚴重的事，臺鐵與交通部真的對不起所有的家屬」。

會中罹難者家屬代表陳先生首先上台致詞表示，不期望在這場事故中小蝦米推倒癱瘓已久的大鯨魚，但希望能喚醒政府對臺鐵改革重視，強調受難家屬應受邀為監督者推動改革向前走。殉職的司機助理江員的胞兄也上台致詞，他說：「弟弟你放心飛吧！爸爸媽媽我會照顧，我們之前約好要一起完成的夢想，雖然你不在了，我會獨立



▲行政院院長蘇貞昌、交通部部長王國材、臺鐵局長杜微等人一起參加追思會

完成。」。

追思會邀請市大附小合唱團演唱數星星及快樂天堂作為開場，接著其中一位罹難者輔仁大學音樂系的同學們也上台演唱他們曾經共同創作的歌曲，還邀請歐開合唱團和沙畫家莊明達的沙畫影片搭配演出，還原太魯閣號列車穿梭在鐵道中的場景，祈願亡者得以安息，也撫慰家屬的心靈並轉化為前進的力量。

追思會上並由家屬邀請事故當時協助搶救的機關、單位、醫院、公益團體及個人等到場接受家屬的感謝及致贈禮物。

最後由龍潭愛樂管弦樂團演奏送別、天空之城、童話、化作千風、臺灣心跳聲等曲，壓軸則由國內首席小號演奏家葉樹涵教授以「"Il Silenzio" 安息號」畫下句點，追思會在家屬及來賓分別手持白色桔梗花獻花致意聲中圓滿落幕。



▲龍潭愛樂管弦樂團搭配「Il Silenzio」安息號吹奏表演

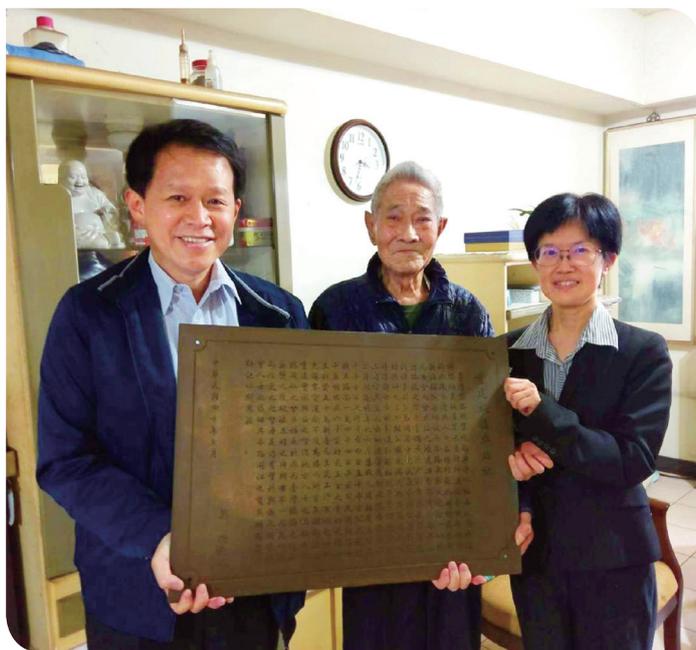
「重建板橋車站記」銅牌回家 幕後插曲

圖文：專門委員 胡雅芳

在多年追尋局徽起源的過程裡，不時發現諸多珍貴的紀錄，去年也在訪談耆老的機會中，有幸與專門委員黃士弦前往探訪前板橋站長簡清期前輩（經歷介紹如圖 1），意外聊到他所搶救的關於板橋站重建銅牌，承前輩熱情出示珍藏，還同意我們帶回臺鐵典藏。

簡清期前輩經歷豐富，在非常年輕的十五、六歲就進入鐵道部時期的水裡坑驛擔任驛手，從

南到北服務過超過十個大小車站，在板橋站的站長職務退休，服務臺鐵長達 49 年 9 個月，許多同仁



▲ 110 年 3 月 8 日收回銅牌當日留影照片由左到右：專委黃士弦、簡清期前輩、作者

經歷：

- 34年3月1日鐵道部台北辦事處水裡坑驛驛手
- 38年2月24日外車埕站站務司事
- 41年9月12日高雄港站站務司事
- 42年1月10日華山車班車長
- 43年3月17日台北車班列車長
- 45年1月16日景美站副站長
- 45年7月24日鶯歌站副站長
- 47年5月27日板橋站副站長
- 68年4月1日士林站站長
- 70年1月15日台北站運轉主任
- 72年9月1日台北站總務主任
- 75年12月26日板橋站站長
- 83年12月16日退休



同仁暱稱~
站長伯

簡清期前輩簡介

民國19年生
台灣南投縣人

服務臺鐵49年9個月

▲圖 1 簡清期前輩經歷介紹 (出自作者所製 456 次局務會報簡報內容)

暱稱他站長伯。

尤其前輩收集編撰、自費印刷的臺北站及板橋站站誌，成為這二個車站最珍貴的史料來源之一，記錄這二個車站的滄海桑田風華繁茂，也是歷代同仁津津樂道如數家珍的情感連繫所在。

溯及臺灣鐵路管理局 37 年成立時，板橋車站依然只是簡單木造建築，在 40 年擴充設備重建 (增建) 車站，也就是這塊銅牌所產生的年代，到 88 年 7 月 21 日萬板專案完工通車，開始營運的新板橋車站崛起，2 個多月後位於現在捷運府中站的舊板橋車站功成身退

開始拆除 (詳圖 2)，這時已退休多年的前輩

重建板橋車站記

臺灣鐵路縱貫線都七十八站而板橋車站特隘陋是地產茶米運轉所匯而臺北縣移治於此後市廛與人口並增行旅共轉輸益盛對茲站驛既苦迴旋而本路承戰火之餘一切須為安全而努力站之擴建力有未遑然每於籌謀路政之際未嘗偶或忘之因有感於經營建設恆多於艱難困苦中完成爰本斯旨籌款庀材於卅九年冬闢公園東隅為擴建站場之地修澤蘭女士規劃設計鄒祖焜于寶珊陳茂源三君督其工而由明進營造廠承建有當年十月以迄明年之六月落成凡建站屋三百五十五平方公尺增月台四百五十平方公尺混泥土路面一萬四千四百平方公尺用鋼筋四十五噸水泥石六千袋磚瓦五金之屬稱之總計工料費五十萬新臺元至是工作倉貯之所咸充備客貨運輸不復為暘雨所苦矣顧斯站之重建實承輿論之督促地方人士之協助與本路同仁之努力始底於成而臺灣鐵路光復於兵燹之後破壞工程之待興者不一而足繼此而作更大之努力是仍有望於輿論之指導社會人士之協助與本路同仁之貢其所能爰作斯記以期來茲

中華民國四十年七月

莫衡謹記

「重建板橋車站記」銅牌內文

臺灣鐵路縱貫線都七十八站，而板橋車站特隘陋，是地產茶米運轉所匯，而臺北縣移治於此後，市廛與人口並增，行旅共轉輸益盛，對茲站驛既苦迴旋，而本路承戰火之餘，一切須為安全而努力，站之擴建力有未遑，然每於籌謀路政之際，未嘗偶或忘之，因有感於經營建設，恆多於艱難困苦中完成，爰本斯旨，籌款庀材於卅九年冬，闢公園東隅為擴建站場之地，修澤蘭女士規劃設計，鄒祖焜、于寶珊、陳茂源三君督其工，而由明進營造廠承建，自當年十二月以迄明年之六月落成，凡建站屋三百五十平方公尺，增月台四百五十平方公尺，施混泥土路面一萬四千四百平方公尺，用鋼筋四十五噸、水泥六千袋、磚瓦五金之屬稱之，總計工料費五十萬新臺元，至是工作倉貯之所咸充備，客貨運輸不復為暘雨所苦矣，顧斯站之重建實承輿論之督促，地方人士之協助與本路同仁之努力始底於成，而臺灣鐵路光復於兵燹之後，破壞工程之待興者不一而足，繼此而作更大之努力，是仍有望於輿論之指導，社會人士之協助與本路同仁之貢其所能，爰作斯記以期來茲

中華民國四十年七月

莫衡謹記

依然前往關心，儼然是最後緬懷目送，卻幸運的搶救了這塊銅牌。

「重建板橋車站記」銅牌，記載了因人口增加、設備不足、貨運量增多，因應運輸需求重建的點點滴滴，板橋車站的發展雖然僅是本局眾多車站之一，但是銅牌記錄著當年的車站數僅僅 78 個，而今本局已經有 241 個車站，服務更深更廣，業務更多元，是時代的縮影，見證了歷史的變遷，還有歷代臺鐵人奮鬥的軌跡。

簡清期前輩服務臺鐵將近 50 年，退而不休心心念念都在臺鐵，要感謝的不只是嘉惠文化資產典藏，更是傳達後輩對於前輩始終關懷和守護臺鐵這個大家庭的敬意～永遠的站長伯～簡清期前輩～有您真好！

中華民國八十八年七月號

台鐵通訊 第三版

地鐵萬板專案完工 七月二十一日通車

萬華板橋新站同時開始營運
十三處平交道連袂從此消失

(本刊訊) 施工八年的萬華至板橋鐵路地下化工程於本月二十一日正式通車。萬華新站、板橋新站、樹林調車場及間道鐵路工程等項目，工程經費新台幣五百二十五億元，自民國八十年七月起動工，預計於民國八十八年七月起動工，預計於民國八十八年七月起動工。

搶救銅牌

新站啟用 88.7.21

舊站拆除 88.10.05

中華民國八十八年十一月號

台鐵通訊 第三版

板橋舊站功成身退 十月五日開始拆除

(本刊訊) 萬板專案板橋新站於七月二十一日啟用後，原板橋站自十月五日起由交通部地鐵處進行拆除，而走

以貨運為主，民國十一年擴建為木造站房，民國四十年改建為磚造站房，板橋車站為許多板橋人上下班進出之車站，旅客人潮主要是以台北、松山等地上班、上學的短途通勤乘客居多，每日進出人數多達六萬人次，其亦帶動前、後站之商圈發展。舊板橋車站拆除後，原鐵道部分下方將施作高鐵路道(南隧道)，上方為三十萬板橋幹道，另原前站則將興建捷運板橋線府中站。

▲圖 2 臺鐵通訊相關報導 (出自作者所製 456 次局務會報簡報內容)

「復興號」功成身退 臺鐵簡化車種正式啓動

圖文：運務處 陳榮彬

配合 EMU3000 新車投入營運，臺鐵 3 月 29 日進行時刻微調，第 605 次列車 (花蓮 06:05 開、樹林 09:56 到) 成為末班「復興號」，正式除役退出班表。

臺鐵 3 月 28 日上午 9 時在臺北站及花蓮站發行復興號末班車紀念套票，每套 150 元，內含花蓮至新城復興特快名片式車票 1 張，車票背面劃有末班車座位號碼，花蓮站並由林德香站長為購買紀念套票的旅客現場簽名留念，民眾一早就在臺北及花蓮站排隊，瞬間秒殺，買到的幸運乘客都說要珍惜這歷史的文物。臺鐵也為末班「復興號」設計了專屬的車頭牌，供大眾拍照留念，

紀念最後運行。

臺鐵自民國 70 年 3 月 1 日推出冷氣對號的「復興號」快車，初期曾附掛在莒光號列車上成



▲局長親筆簽名的復興號紀念套票



▲局長杜微率運務處、機務處同仁與復興號末班車乘務人員合影



▲局長致贈親筆簽名紀念套票給乘務人員

為莒興號，車廂數量充裕後，混合編組才被取消，復興號外觀則一直維持現行的白色與藍色塗裝。

3月29日9時30分局長杜微率運務處處長劉雙火、臺北站站長胡詠芝等人至臺北站月台歡送605次，並致贈局長親筆簽名的紀念套票給乘務人員以資紀念，共同見證「復興號」除役歷史性的一刻，也象徵臺鐵正式啟動簡化車種的運作。局長表示，臺鐵未來將朝簡化車種方向推進，全局只有城際列車、區間列車及觀光車隊，以提升車輛維修、票務、及對不同需求旅客的服務。



▲高雄運務段段長徐竹平於枋寮站相送再見儀式

配合新車投入，臺鐵在公司化前就要達成既定的車種簡化階段性目標，今年內陸續汰除折疊門莒光號、舊式DMU柴聯自強號等車款。



▲搭乘末班復興號列車乘客拍照留念



▲花蓮站站長林德香為購買紀念套票旅客簽名留念

《蒸氣火車陶藝家 -- 謝嘉亨》

圖文：材料處 謝武昌

謝嘉亨，1965 年次，臺北人，西班牙馬德里市立陶瓷學院陶藝碩士，專長「閃光釉」，2005 年榮獲行政院遴選為「臺灣工藝之家」、2015 年更榮獲聯合國教科文組織「國際陶藝學會」提名為 IAC 會員。其作品獲獎無數，包括國家工藝競賽二等獎、西班牙國家陶瓷比賽第二名；其陶瓷蒸汽火車系列作品在國際間多次展出，深獲好評，堪為國際級陶藝家。

謝嘉亨是一位陶瓷蒸汽火車陶藝家，用陶土來鏈結鐵道文化與地方發展！曾於 2020 年受邀三場大型陶藝創作個展，包括臺北市中山堂 85 周年「陶藝火車環島趣」、國立臺灣工藝研究發展中心臺北館「經典世代」及國立彰化生活美學館「點土成金 - 臺灣半線鐵道情」。他以極致寫實風格及「閃光釉」技法，創造出曾在臺灣鐵道



▲ 2020 年富岡鐵道藝術節宣傳海報

奔馳過的蒸氣火車陶藝模型，從車體、比例、顏色、轉向架、細部構件無一不從史料文獻細膩考究，個人風格強烈，是臺灣以陶土創作蒸氣火車的第一人！也因其紮實的考究工夫，作品有「鐵道歷史立體化」之美稱！

目前已累積 60 部蒸氣火車大型陶藝創作，陣容龐大而且還在持續擴編中，主要是因為謝嘉亨本身就熱愛鐵道文化，同時也希望以火車集體記憶為基礎，喚醒對臺灣這塊土地的情感；所以在作品上除了可感受出質感與樂趣外，更可令人體會出文化內涵與歷史韻味，甚至還有一絲淡淡的鄉愁。

2022 年富岡鐵道藝術節目前正由桃園市文化局籌劃中，謝嘉亨受邀展出，主題設定為「環臺過灣」，地點就在富岡車站旁的文創倉庫，規劃有「環島旅行」、「大桃園鐵道脈動」與「走入富岡」三個展區，除了展示 16 部陶藝蒸氣火車模型外，並展出一件復古三翼機，將懸掛凌空飛起，象徵桃園是國門之都的重要地位。

6 月 9 日富岡見！



▲ 2020 年中山堂 85 周年，陶藝火車環島趣—謝嘉亨創作特展作品。
(謝嘉亨提供)



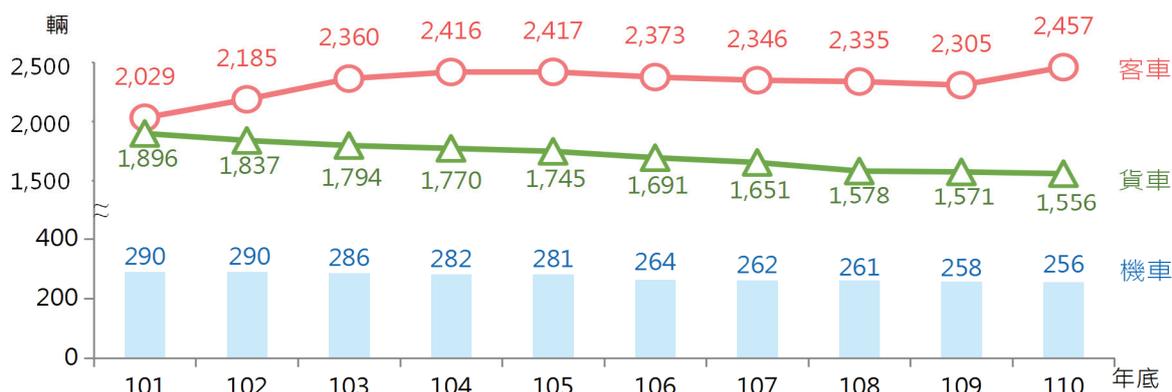
▲ 蒸氣火車陶藝家 - 謝嘉亨 (謝嘉亨提供)

臺鐵車輛及車齡概況

文：主計室 吳慧婷、洪靜茹

近10年臺鐵車輛總數均逾4,100輛，其中以客車逾2千輛為最多。就客車觀察，110年除報廢60輛外，因應「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」新購通勤電聯車EMU900型140輛及城際電聯車EMU3000型72輛陸續投入營運，致110年底為2,457輛，較上年底大增152輛(+6.6%)，為近10年新高；另貨車與機車因無新購，加上老舊報廢，致車輛數皆逐年遞減，110年底分別為1,556輛與256輛，較上年底各減15輛及2輛。

近10年臺鐵車輛數概況



註：機車包括6輛台泥自備柴電機車。

按車種別平均車齡觀察，110年底臺鐵機車中以柴電機車及電力機車最為老舊，其平均車齡均逾40年，各為48.0年及41.7年，推拉式電力機車為24.0年，柴液機車則為18.0年；客車中以一般客車平均車齡46.1年為最高，其次為柴油客車31.3年，再次為推拉式客車23.4年，電聯車最低為13.8年；貨車平均車齡為43.1年，且各類貨車均超過最低使用年限，老舊情形嚴重。

110年底臺鐵車輛平均車齡概況



註：一般客車係為莒光號、復興號及普通車之無動力客車車輛。

財產申報抽籤致贈『虎氣廉年，防疫開運福袋』 落實陽光法案公開透明 祈福疫情回歸平穩

圖：政風室 梁惠儀、許琇媛、陳秉沛、劉純雯 文：政風室 梁惠儀

本局政風室 111 年 2 月 15 日辦理 110 年度財產申報實質審核公開抽籤程序，由副局長朱來順主持，政風室主任陳保倫擔任監察人。本次列入抽籤之申報人計有 107 人，依 10% 比例抽出 11 人，並依 2% 比例再抽出其中 1 人進行前後年度比對。由副局長依序從放置 107 顆籤球之箱桶中，抽取 11 顆中籤籤球，各與會主管及政風人員均共同見證抽籤作業，藉由公開公正抽籤程序，落實陽光法案公開透明立法意旨。



▲副局長主持 110 年度財產申報實質審核公開抽籤程序，政風室主任陳保倫擔任監察人。



▲ 110 年度財產申報實質審核公開抽籤程序現場氣氛緊張又熱鬧。

為減緩中籤人實質審核之緊張氣氛，政風室特別準備由同仁親自設計可愛活潑之『虎氣廉年，防疫開運福袋』致贈中籤人，以提升抽籤過程趣味性與熱鬧氣氛，並感謝義務人一整年對陽光法案工作之配合與協助，福袋中包含酒精、酒精筆、紙肥皂及口罩等防疫小物，除了給中籤人帶來福氣，亦為全民祈福，希望疫情早日平穩，民眾均能回復正常生活。



▲致贈『虎氣廉年，防疫開運福袋』給現場中籤之長官並合影，未出席者另行送達。



▲政風室同仁設計可愛活潑之『虎氣廉年，防疫開運福袋』。

此外，為避免本局義務人發生公職人員財產申報逾期或不實；及違反利益衝突迴避法而遭裁罰之情事，亦於會中向現場義務人加強宣導相關規定，提醒義務人雖本局 110 年度財產申報網路授權比例已達 100%，有效提高申報之便利性及大幅降低申報錯報漏報情形，惟授權後仍有可能發生錯誤，申報人仍應向金融機構查詢及確認，以避免發生疏漏。

本局政風室除積極協助各申報義務人完成財產申報作業外，另為避免同仁因執行職務涉及利益衝突情事未迴避遭致裁罰，特彙編「公職人員利益衝突迴避法指引手冊」，以淺顯案例介紹法

規，除對內加強宣導，並置於本局官網「廉政專區」，提供外界下載運用，希望透過資源公開分享，有效發揚透明廉潔精神，達到全民反貪，共同塑造清廉政府之成效。



▲政風室彙編之「公職人員利益衝突迴避法指引手冊」，並置於本局官網「廉政專區」供外界運用，希望透過資源公開分享，有效發揚透明廉潔精神。

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4月底止，請領總人次共8,197人，申領總金額達223,342,421元，有關各項目申領情形如下表：

臺鐵局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4月底

項目	標準	人數	總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	594	23,958,236
生育獎助金	二個月薪額	117	1,976,898
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550元	728	113,717,890
	子女：92,730元	13	
子女教育助學金	國小及國中：500元	8	83,689,397
	高職：3,200元	37	
	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		8,197	223,342,421

