

# 新型城際列車及動力車限速備援系統 完成階段性成果

圖文：機務處 陳詩本

交通部王國材部長 110 年 11 月 1 日下午在本局杜微局長及馮輝昇副局長陪同下，前往臺北機務段進行業務視察，除了解「限速備援系統」執行情況，並實際參與「EMU3000 新城際列車」動態測試。本局正積極辦理 EMU3000 測試，年底將有三列新車投入營運，提升東部幹線運能。此外，並已完成第一批所有傾斜式列車 52 套限速備援系統安裝，王部長表示肯定，也要求如期如質完成。



▲交通部王國材部長操作 EMU3000 型無障礙廁所觸控開關



▲交通部王國材部長、杜微局長、馮輝昇副局長與測試限速備援系統司機員、司機助理合影



▲交通部王部長聽取限速備援系統功能說明



▲杜局長、馮副局長陪同交通部王部長試乘測試速備援系統功能



▲杜局長、馮副局長陪同交通部王部長視察 EMU3000 型列車

首先由馮輝昇副局長就「EMU3000 新城際列車」及「限速備援系統」之執行現況進行簡報，隨後前往車庫實際檢視 EMU3000 新城際列車的整備及限速備援系統安裝情形，最後從樹林登車實際參與列車動態測試，了解列車行駛狀況。

部長除感謝臺鐵同仁在試車期間的努力與付出，也要求臺鐵與第三方獨立驗證與認證單位 (IV&V)- 德國萊因公司要持續嚴格把關，確保新車各項功能均符合標準要求，臺鐵在取得 IV&V 核發安全營運證明後，應依排定期程於年底前正式投入營運，屆時將會成為臺灣鐵道上的嶄新風景。

部長在試乘過程，對於 EMU3000 新增三合一按鈕，在緊急狀況下，司機員可按下按鈕，讓列車同時緊急剎車、鳴笛及切斷動力的設計，提升列車安全防護表示肯定，這也是目前傾斜式列

車所沒有的功能，另車廂內裝置 CCTV 可透過列車監視系統 (TCMS) 即時監控，也可有效增加對旅客安全的保障，充分顯示 EMU3000 新車在安全設計功能方面的重視與提升。

此外，部長也肯定新城際列車榮獲 2021 Good Design Best 100 設計大獎，期待 EMU3000 投入營運後進一步提升臺鐵的安全與運能。

另部長指出限速備援系統已列為行政院總體檢改善項目，本局在中科院的協力研發與安裝下，目前已完成第一批所有傾斜式列車 52 套系統安裝，請本局配套加速完成法規修訂，並預計於今年年底前 IV&V 完成安全驗證與認證後正式啟用，提升行車安全保障。他更要求臺鐵要依照行政院指示，加速於 112 年 3 月底前完成全數 400 套系統安裝。

# 臺鐵轉型改革推動工作辦理情形

圖文：企劃處 楊莉靄

為使臺鐵徹底革新，蔡英文總統 110 年 4 月 7 日裁示改革三方向，包括安全管理和營運效率提升、解決財務虧損，以及找出最適永續經營模式，行政院蘇貞昌院長亦於同月 29 日聽取交通部「臺灣鐵路管理局改革方向」報告後表示「臺鐵改革勢在必行，政府不會讓臺鐵獨自承擔」，可見政府對於臺鐵改革的決心。

自 110 年 5 月 4 日將「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例草案」函報行政院後，旋即於全臺各地舉辦「臺鐵轉型改革溝通說明會」使同仁能夠瞭解初步規劃內容並回復相關提問、積極與臺灣鐵路工會溝通協商並針對轉型改革建議研擬可行方案，同時亦請交通部召開跨部會「臺鐵轉型改革諮詢會議」，以爭取臺鐵轉型改革利基：

## 一、臺鐵轉型改革溝通說明會

(一) 110 年 5 月 12 日、13 日及 14 日起辦理說明會，後續受疫情影響，於 6 月 25 日至 8 月

3 日期間採線上及現場同步方式舉辦會議，並於 8 月 4 日至同年 10 月 27 日期間，考量中央流行疫情指揮中心宣布調降疫情警戒標準至第二級，疫情和緩，接續會議改採全實體方式續辦，各層級（一層主管、處、廠、段、所級）共計辦理 68 場。

(二) 會議分為 2 個部分：

1. 說明部分：由杜微局長及馮輝昇副局長分別以影片方式說明轉型改革目的及未來願景，另以簡報方式說明初步規劃內容，其中包含「為何要改革」、「財務改革分析」、「轉型法制作業」及「改革後好處」等。
2. 溝通部分：由一級主管或代理人主持會議，人事室、主計室及企劃處派員與會，一一就現場同仁疑慮及反饋發言單問題回復、說明，並蒐集同仁相關建議；此外，為達雙向充分溝通之效，110 年 6 月 24 日於局內 EIP 網站公布會



▲ 110 年 8 月 13 日臺鐵轉型改革溝通說明會—高雄工務段場次

議相關資料，並提供「意見回饋專屬信箱」，歡迎同仁來信提供意見或提問，由企劃處彙整各業務單位意見後以 E-mail 回復，並同步公布回復內容於 EIP 網站供同仁閱覽。

Filename.ext	Filesize	Filetime	Hits
1.基本資料	folder	2021/7/14 下午 04:37:08	1123
2.Q&A	folder	2021/7/30 下午 04:02:58	3408
3.意見回饋專屬信箱	folder	2021/6/24 上午 10:05:06	165
4.Teams教學資料	folder	2021/6/28 下午 06:30:11	206
5.辦理進度(陸續更新)	folder	2021/10/1 下午 04:45:45	601

▲局內 EIP 網站「臺鐵轉型改革溝通專區」

(三)與會同仁發問踴躍，多對於員工權益保障(身分、轉調、薪資福利、退休、各項權益)、獎金發放(轉虧為盈前，年終工作獎金及考成/考核獎金之保障)、資產配置、債務及政策性補貼等議題提出問題，並建議既有權利不能減少、轉調要有保障及政策性補貼要能夠落實執行等；此外，臺灣鐵路工會亦派員表達訴

求。上述建議皆作為後續調整轉型改革規劃方案之參考。

## 二、臺鐵局與臺灣鐵路工會溝通協商

(一)王部長國材與工會於 110 年 5 月 5 日、8 月 4 日及 9 月 7 日針對轉型改革議題面談溝通，本局亦於 8 月 16 日、8 月 20 日、8 月 26 日、9 月 24 日邀請工會進行溝通、協商，並由交通部主任秘書出席指導，並於 11 月中旬邀請工會續召開協商會議。

(二)110 年 9 月 24 日「臺鐵轉型改革協商會議—第 2 次會議」會議紀錄摘陳：

### 1. 工會意見

(1)「組織調整規劃」及「提升員工薪資福利待遇」等現行行政體制改革作業，應先予執行並積極推動。

(2)應以民國 92 年行政院原則同意函所述條件為會議協商基礎。

(3)應先提供該設置條例(草案)相關配套措施之內容。

### 2. 本局後續辦理方式

(1)建請交通部支持臺鐵局於公司化推動期間即可提報與公司化同步的組織調整方案。

(2)後續將依交通部指示，針對工會所提相關意見做進一步資料準備及詳細說明。



▲ 110 年 8 月 25 日臺鐵轉型改革溝通說明會—七堵機務段暨台北檢車段場次



▲ 110年8月26日臺鐵轉型改革溝通說明會—北區供應廠場次

### 三、交通部「臺灣轉型改革諮詢會議」

- (一) 臺鐵轉型改革非一蹴可及，涉及跨部會業務議題，交通部以「臺灣轉型改革諮詢會議」會議方式提供本局轉型改革協助，110年8月16日召開「臺灣轉型改革諮詢會議第一次會議」，邀集各部會就轉型改革涉及跨部會待解決課題共同研商，本局除依上述會議決議辦理條例草案修正外，同時亦邀請臺灣鐵路工會舉辦「臺灣轉型改革協商會議」。
- (二) 為能與臺灣鐵路工會持續協商後可取得共識，依據110年9月24日與工會第2次協商

- 會議結論，本局業於9月30日、10月15日、10月18日、10月19日、10月22日、10月26日及10月29日由杜微局長及馮輝昇副局長陸續召開會議討論，各業務單位辦理評估及研提配套方案，並由專業顧問團隊協助進行試算分析。
- (三) 經評估臺灣鐵路工會所提訴求，多涉及跨部會事項，為爭取本局轉型改革利基以利後續轉型改革業務推動，業於110年10月29日函報交通部續召開「臺灣轉型改革諮詢會議第二次會議」研商討論。



▲ 110年9月24日「臺灣轉型改革協商會議—第2次會議」

# 交通部臺灣鐵路管理局臺鐵轉型改革推動計畫

文：企劃處 陳盈盈 圖：鄭華廷、陳盈盈

依循蔡英文總統及行政院蘇貞昌院長提出改革方向作為政策指引，以「安全」、「安定」及「轉型」為三大面向推動臺鐵改革工作，本局於110年7月13日函提報「交通部臺灣鐵路管理局臺鐵轉型改革推動計畫」，請交通部指派「交通部臺灣鐵路管理局臺鐵轉型改革推動小組」相關成員名單。交通部於110年8月16日函復表示將以「諮詢會議」方式給予協助，請本局後續持續蒐集待解決課題，交通部將視需要邀集相關部會共同研商確認。

為配合交通部函示，以順利加速推動臺鐵轉型改革作業，於110年9月2日奉核修正為「交通部臺灣鐵路管理局臺鐵轉型改革推動計畫」，

並成立本局「臺鐵轉型改革推動小組」，統籌轉型改革作業，並就重要改制議題進行研商解決，以加速推動執行。

本局「臺鐵轉型改革推動小組」下設召集人及5個分組（組織法規分組、財務資產分組、工程維修分組、秘書行政分組及綜合規劃分組），後於110年10月4日奉核修正計畫及調整為6個分組，各分組任務及工作及說明如下：

## 一、組織人事分組

（一）任務：提升組織效率，確保員工權益。

（二）工作：臺鐵公司設置條例及相關法令規定訂定子法規（如公司章程、董事會組織規程



▲ 110年11月5日召開臺鐵轉型改革推動小組第1次小組會議

等)、公司成立後須訂定子法規(如組織架構、各單位權責劃分、人事及薪資福利制度等)、留任公司調查及人力移轉及其他事項等。

### 二、財務資產分組

- (一) 任務：健全財務結構，落實永續發展。
- (二) 工作：調查本局現有經管資產及土地資料屬性(財產清單)、建議資產處理分類方式(作價、國有、出租)與作價原則及範圍(營運所需及收益性)、臺鐵公司會計制度與財務規劃、公司化預算編列及其他事項等。

### 三、工程維修分組

- (一) 任務：確保設施安全，明確權責分工。
- (二) 工作：日常維修、保養工作職掌、權責分工及費用編列方式、鐵路新建工程、鐵路車輛採購及其他建設之權責劃分、車輛作價投資或租用條件、運轉、維修、訓練相關規章建立、軌道產業維修備品國產化相關工作之規劃、協調及執行作業及其他事項等。

### 四、秘書行政分組

- (一) 任務：提供庶務協助，順利完成轉型。
- (二) 工作：辦公室搬遷、公司化所需物品採購、費用核銷事項、成立公司須辦理事項(營利事

業登記、原事業解散登記、公司變更登記申請案、其他相關印信、章戳、文書、檔管等必要配合事項)、媒體聯繫暨公關相關業務及其他事項等。

### 五、行政法規分組

- (一) 任務：整合行政規章，健全公司制度。
- (二) 工作：整合各項業務推動相關行政規章、研考制度、資訊業務規劃及其他事項等。

### 六、綜合規劃分組

- (一) 任務：協調各分組落實推動辦理，彙整本推動小組相關資訊。
- (二) 工作：辦理本推動小組幕僚作業，並針對各分組提案議題，請召集人召開小組會議討論確定之執行內容。

「臺鐵轉型改革推動小組」視議題需要依提案程序每季召開小組會議，且得依個案需要召開臨時小組會議，另外小組會議得邀請各相關領域之產官學界專家參與提供諮詢，並得邀請本局員工或工會代表參與。第1次小組會議於110年11月5日召開，後續擬訂出臺鐵轉型改革推動作業重要里程碑，各分組將依此積極推動完成臺鐵轉型改革推動工作。



▲臺鐵轉型改革推動小組組織圖

# 臺鐵產學合作攜手全省高中職技職學校 首站「公東高工」

圖文：人事室 林巧慧

10年10月1日臺鐵局與公東高工舉辦產學合作締約儀式，活動現場由公東高工黃淑英校長與本局副局長馮輝昇代表簽約，並有關心臺東地區地方建設的劉權豪、廖國棟、邱臣遠立法委員委派代表共同蒞臨見證，會中雙方共同承諾攜手推動產學合作，以培育在地軌道養護、車輛維修及電務號誌等鐵路基層專業人才。

公東高工創立於民國49年，創校之初曾禮聘歐洲各國優秀工業技術教師到校教學，除傳承「德制技職教育」及歐陸先進國家之技術外，更奠定學校紮實的技藝教學基礎，是臺東地區優質的技職學校。

因應未來東部地區運能急遽攀升，以及南迴鐵路電氣化全線通車，本局亟需培育東部各類鐵道技術專才，透過與公東高工進行產學合作，於110-112學年間提供工務、機務、電務等技術單位計27名實習名額，予公東高工機械科、建築科、電機科、資訊科學生參與實習機會，期待學生經由學



▲馮副局長與公東高工黃淑英校長、出席貴賓及同學合影



▲馮副局長與公東同學合影



▲馮副局長與公東高工校長黃淑英展示簽約書

校專業課程訓練洗禮及現場實習，建立鐵路基礎知識以投入服務，有效縮短日後工作之「學用落差」。

馮輝昇副局長表示，提升東部地區運能及提供國人更安全、優質的旅運服務為經營重點目標，並十分重視在地人才培養，未來公東高工學子可就近到臺東工務段、臺東機務段及花蓮電力段實習。本局除持續發展東部地區外，於 110 年將拓展與各區域高中職技職學校合作，首站並安排於東部地區優質學校「公東高工」，期許藉由產學合作，可鼓勵對鐵路運輸有興趣且有意願長期服務的青年學子能成為臺鐵人，攜手優質高中



▲馮副局長活動致詞

職學校共同培育更多新世代鐵路專業人才，並創造鐵路事業新願景。



▲馮副局長向公東同學介紹產學合作的好處

# 臺鐵與民雄農工首次合作 共同培育嘉義地區鐵道人才

圖文：人事室 林巧慧

10年10月22日於民雄農工舉辦產學合作締約儀式，活動現場由民雄農工鍾順水校長與本局馮輝昇副局長代表簽約，並有關心嘉義地區地方發展的立法委員陳明文、國教署、教育部嘉義縣聯絡處、嘉義縣教育處委派代表蒞臨見證，會中雙方共同承諾攜手推動產學合作，以培育在地車輛維修等鐵道基層專業人才。

民雄農工創立於民國25年，是歷史悠久的優質學校，其辦學特色以建構升學、就業、專題創新及輔導學生獲得技術士證照為課程核心，校



▲馮副局長致詞



▲馮副局長、民雄農工鍾順水校長與出席貴賓合影



▲馮副局長與民雄農工鍾順水校長 與民代相見歡



▲民雄農工鍾順水校長致詞

方並積極鼓勵學生於畢業前取得乙級證照，近3年電機科通過乙級檢定已達48人次。此外，校方為了讓學生更貼近職場工作需求，積極禮聘業師到校「協同教學」，讓學生有機會汲取業師專業經驗，提前瞭解職場工作環境及所需的專業技能，有利於銜接日後職場工作。

臺鐵路網遍及各鄉鎮，亟需培育在地鐵道技術專才，以滿足人才傳承的需求，110-112學年透過與民雄農工進行產學合作，將提供機務處6名實習名額予電機科學生，期待學生經由學校專業課程訓練洗禮及參與現場實習後，能建立鐵道基礎知識及實務操作能力。

本局馮輝昇副局長表示，本次臺鐵首次與民雄農工合作同培育嘉義地區的鐵道人才，除落實在地人才培育政策外，並提供更安全、優質的旅運服務。未來民雄農工學子畢業後不僅增加一條投入職場的管道，對於臺鐵延攬嘉義地區人才有極大助益，是臺鐵與校方的雙贏。而臺鐵將持續與各地區高中職技職學校合作，積極鼓勵對鐵道運輸富熱誠、有理想的青年學子加入臺鐵行列，相信將鐵道事業納入個人職涯發展的選項，會是一個最正確的決定。



▲馮副局長與民雄農工鍾順水校長互贈禮物



▲馮副局長與民雄農工鍾順水校長展示雙方締約書

# 臺鐵與屏東高工合作培育屏東地區鐵道人才

圖文：人事室 林巧慧

10年10月25日於屏東高工舉辦產學合作締約儀式，活動現場由屏東高工柯朝塗校長與臺鐵局馮輝昇副局長代表簽約，並有關心屏東地區地方發展的立法委員蘇震清、鍾佳濱、莊瑞雄、廖婉汝、周春米等5個立委委派代表，及方一祥議員、盧文瑞副議長辦公室主任共同蒞臨見證，會中雙方共同承諾攜手推動產學合作，以培育在地軌道養護及車輛維修等鐵道基層專業人才。

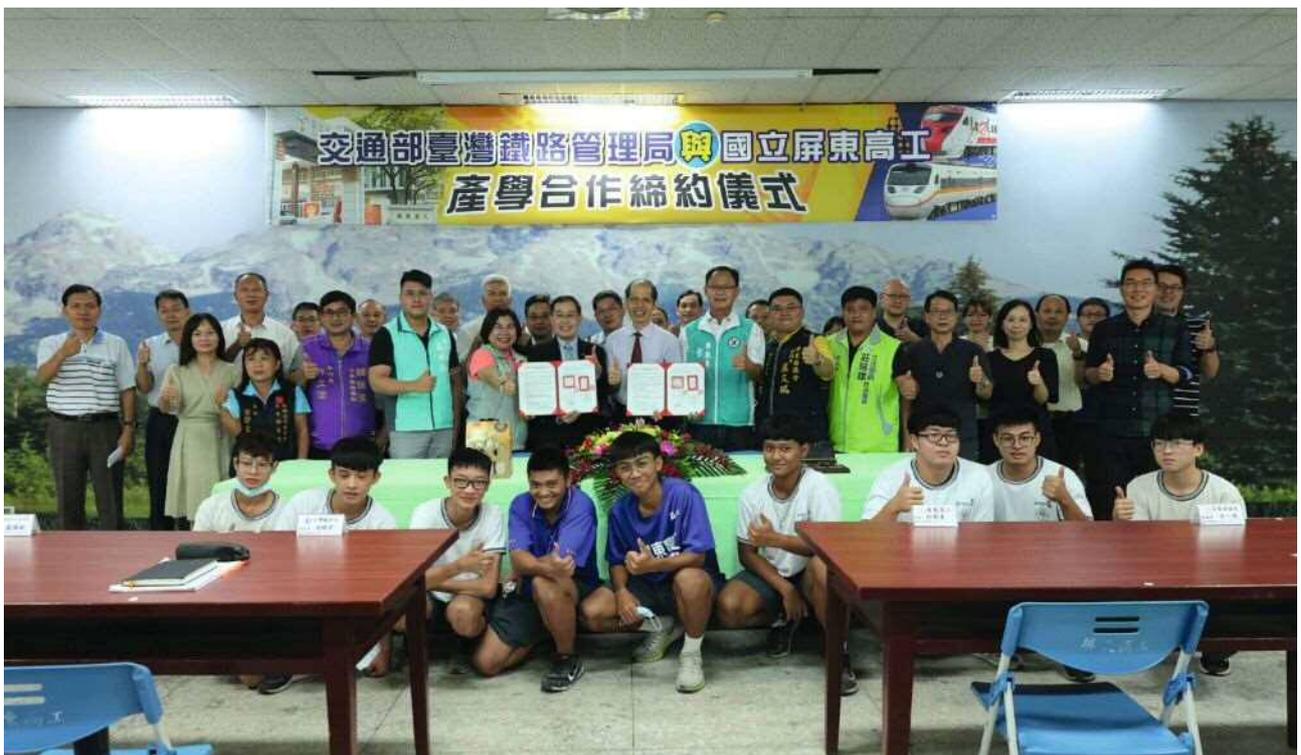
屏東高工創立於民國26年，創校80餘年來，為國家社會培育超過4萬名的專業技術人才、管理幹部、研究人員與企業(商號)負責人，畢業校友為行業翹楚，在國家的經濟建設中均有傑出

表現，是屏東地區歷史悠久、育才無數的優質學校。

臺鐵為全年無休運輸事業，其專業技術人才



▲國立屏東高級工業職業學校



▲馮副局長與屏東高工柯朝塗校長、學生及貴賓合影



▲馮副局長拜會屏東高工柯朝塗校長



▲馮副局長與屏東高工柯朝塗校長雙方展示締約書

養成時間長，為因應南迴鐵路電氣化完工啟用、藍皮解憂號觀光列車 110 年 10 月 23 日啟航，及高雄機廠遷建屏東縣潮州鎮，並打造唯一鐵道元素觀光機廠園區，因此臺鐵全力結合屏東高工學校資源共同推動產學合作，於 110-112 學年提供土木科及機械科 9 名學子至高雄工務段及高雄機廠實習，期許學生將在校所學專長結合實習場域專業裝配、維修技術，日後參與營運人員甄試(產學類科)及進用，以因應臺鐵業務推展所需之人才培育。

臺鐵本著人才培育在地化目標，積極拓展與各區域高中職技職學校合作，向下扎根以提早延攬適職性高之優秀鐵道人。因此，臺鐵本次除與屏東高工合作，並與公東高工、民雄農工、清華高中、花蓮高工及花蓮高農合作，未來透過與全省優秀高中職學校合作推動產學合作，除讓在地青年學子根留家鄉服務，更能培育臺鐵所需鐵道基層專業人才。



▲屏東高工柯朝塗校長致詞



▲馮副局長致詞

## 國家鐵道博物館籌備處委辦

# 「35SP32773 客車等 20 輛車輛維修」工作記事

圖：高雄機廠 施信賢 文：高雄機廠 李鴻玲

10 年 8 月 11 號，高雄已經連續下了兩三個星期的雨，連日來的大雨讓此案的最後一輛車—通勤客車 35TPK32862，遲遲未能完工。總算剩下最後一個工項即可完工，心裏是這麼想的。雖然後續還有驗收、結算、請款這些繁瑣的書面作業，但這些相對於修車壓力來說，這些書面工作已經不算什麼。本案全部 20 輛車，國家鐵道博物館籌備處共分 7 次載運，每次載運北上都是一路風風光光，漂漂亮亮，好多鐵道迷追隨拍攝，而這風光亮麗的背後都是眾人的汗水與心血，這是大家齊心合力共同完成，所有幕後功臣包含了國家鐵道博物館籌備處承辦人員，本局機務處長官、高雄機廠人員，及部分工項的外包人員。

「35SP32773 客貨車等 20 輛維修暨教育推廣計畫」，這是本廠與鐵道博物館儲備處空前的合作案，從 108 年鐵博選車辦理價購，至 108 年底與本局簽訂合作計畫協議書。國家鐵道博物館籌備處秉持著臺灣鐵道文物保存的使命，修復這



▲ 35SP32862 普通車除鏽完成鍍金整修中



▲ 35SP32865( 初代日本原裝莒光號 )( 本圖鐵博提供 )



▲ 35SP32773(原觀光號餐車)

些擁有歷史意義及兼具時代背景故事的車輛，而身為鐵道運輸業龍頭的我們當然是責無旁貸，共襄盛舉，共同合作為達成使命而努力。

本案共選定的 20 輛客貨車，每一輛車皆有各自的歷史背景及時代意義，鐵道博物館也規劃了未來車輛於博物館內的運用及展示形式，所以每一輛車也是依未來的展示方式有計畫性的修復，從基本的鈹金修補、行走裝置整修、電氣設備整修，以至於車身內裝、座椅布顏色、車窗玻璃顏色、車體外觀塗裝圖形及色澤等等所有細節，鐵道博物館籌備處都相當考究，本廠也同時因應鐵博的要求，改變部分現行的修車作業方式並加強修復品質全力配合。

於合作協議書簽定，本廠接收到工作任務指派開始，便多次與鐵博逐車進行會勘，並召開會議，確認及協商每一輛車的工作項目，本廠竭盡所能的努力達成鐵博的要求，畢竟博物館展示車的工作項目，已和本廠原三級檢修的修車方式不盡相同，修車品質的要求也相對提高。109 年 9 月，經各車工作項目確定，維修經費重新估算，撥款方式擬定後，甲、乙兩方再次簽定變更協議書，這是本案的一大步，所有車輛工作項目已具雛形，完工車輛的形貌樣態已可想像。於是整個



▲ 35SP32773 莒光號車壁邊框焊接整修

修車的工作開始展開，本廠開始備料，部份工項外包作業積極進行，「開工!!」所有工作在除鏽後便開始如火如荼的推動，只因為博物館籌備處要求，109 年底須完成第一批 10 輛載運，眼看不可能的任務，雖然 9 月份起部分車輛鈹金已先行施作，但大部分的工項都擠壓在後面這兩個月，但我們還是努力達成了這個不可能的任務，我們都看到了高雄機廠的努力。

高雄機廠在本局交辦下完成任務，共同為鐵道文物保存盡了一份心力，當你曾經努力付出，經歷關關困難，一路克服前行，完成工作的同時心裡自然有一份屬於自己的光榮與認同感，往後若有機會至鐵道博物館參觀展示，看到這些曾經熟悉的車輛，我想曾經為本案付出心力的你我，都會有與他人不同的深切感受。

# 技術自主 持續創新 堅定扮演軌道安全幕後推手

圖文：工務養護總隊 王銘煒

**臺**鐵為確保軌道技術紮根，並落實軌道材料國產化政策，本局陳仕其副局長於日前在工務處王兆賢副處長等員陪同下，特別視察位於臺中市烏日區的工務處工務養護總隊，聽取道岔尖軌組製造流程報告，並視察同仁現場作業情形，會後並指示務必掌握安全、創新及效率的原則，落實提升製造能量與品質，藉由持續導入自動化及智慧化設備，以建設成為臺鐵標竿後勤製造廠為目標。



▲工務處烏日工務養護總隊大門



▲道岔工廠彎軌區



▲電阻火花焊軌機焊接作業



▲道岔工廠龍門加工中心區

工務養護總隊除辦理工務處所轄各段養路機械及軌道檢查車輛的維修保養與零配件更新外，亦負責生產道岔尖軌組備品，以即時供路線上道岔組件磨耗後抽換使用，確保軌框結構安全無虞，落實行車安全目標；同時更積極提升道岔核心技術，持續針對臺鐵路線上軌框養護需求，研製改良軌道材料，近年來所累積之研製成果，亦為本局節省大量採購經費；更深遠的意義上，則是將軌道技術根留臺鐵，不受國外廠商的技術箝制與約束。

另外，工務養護總隊亦不斷追求技術提昇，採用目前業界的先進加工製造技術，自 105 年

起正式導入 CNC 電腦數值控制加工中心機加入生產尖軌的行列，以因應日新月異的軌道材料變革，並順利完成 UIC60 道岔尖導軌組的開發及自製生產，近期亦將增置第 3 部 CNC 以規劃伸縮接頭及錳鋼岔心等多型態軌道材料的生產與製造，確實掌握軌道材料的加工製造技術。

陳副局長於視察結束後，特別感謝現場基層同仁與各級主管的努力與辛勞；更期勉未來能持續研發，完備臺鐵路線上軌道各型關鍵組件的自製技術，俾利充分供應現場各工務段的路線養護需要，堅定作為工務部門推動軌道安全的後勤支柱，提供臺鐵局更受旅客肯定的搭乘體驗。



▲道岔工廠鋸軌區



▲道岔工廠鋸軌區

## 臺北機廠蒸汽機車維修現況

圖文：臺北機務廠 李瑞欽

**鐵**道動態保存已蔚為時代潮流，為展現百年古典工藝傳承、與世界工業遺產接軌、結合環島觀光產業鏈，臺北機廠於 2013 年自松山舊廠遷移至富岡車輛基地初始，即保留蒸汽機車維修能量。近年在交通部監理單位要求下，為符合現代軌道運輸規範，以及比照常規列車標準，嚴格落實三級、四級保養，在相關料件商源消失、取得困難條件下，得經常複製或單一生產替換零件，礙難考量其經濟性，使得維持蒸汽機車之運轉率，相當不容易！

CK101 機車為臺鐵首輛修復的蒸汽機車，於 1998 年鐵路節再度復活於正線上，在歷經近 20 年



▲ CK101 蒸汽火車車架檢查維修



▲ CT273 蒸汽火車鍋爐過熱管維修清潔



▲ CK101 蒸汽火車的鍋爐維修



▲ DT668 蒸汽火車行走裝置保養

運轉後，關鍵部品磨耗、動力心臟「鍋爐」亦面臨使用年限，因而留置於臺北廠進行整體性的維修保養。其中新製鍋爐甫於今年單獨完成升溫、試壓程序，除了遵循國家鍋爐規章外，在「日本產業標準」（Japanese Industrial Standards, JIS）更迭多年後，市場上無法購得鐵道部時期特訂規格鍋爐配管，仍設法取得實屬不易；另為確保行車安全考量，因走行系統車輪、車軸磨耗修復獲料不易；軀機系統後續檢修繁複；注水系統、風泵、連桿襯套調校更新；職司驅動輪軸的主汽缸與導引汽缸尚待研磨調整間隙等綜合上述諸多因素，無法以常規預設完工期限。

CT273 蒸汽機車屬鐵道部「昭和時期」專用旅客機，大動輪與高速運行為其特色，機件相對繁複更需投注專業技術及人力，近年為配合政府推行觀光旅遊政策，出車頻仍，利用疫情管制空檔期間進行擴大整修，今發現鍋爐出力端過熱管腐蝕嚴重，為徹底改善尚待國外特訂料件到貨後更換，方能出廠運用。

臺北機廠雖保留蒸汽機車專屬維修股道，但在既有線上營運車隊維修業務下，無法持續建立完整的維修人力及設備，是目前所遇課題。據悉，蒸汽機車巨擘英國的「鐵道遺產」（Heritage Railways），幾乎是在維多利亞時期的保存線上運行，而非主營運正線，即便有為數眾多的機車群，在維修上亦面臨技術傳承，料件供應的難題，

即是一例。以經營環境而言，蒸汽機車為臺鐵重要文化資產深受社會大眾矚目，維修保養作業也應紮實善盡公營事業責任，本局與所屬員工持續熱忱投注心力、永續經營此動態鐵道文化資產，以展現「黑頭仔」在臺鐵正線上的奔馳英姿！



▲ CK101 蒸汽火車車架檢查維修



▲ CK101 蒸汽火車鍋爐升溫、試壓程序

# 郵輪式列車全新升級亮相 南港站成為區域鐵道旅遊中心

圖文：南港站 蔡明隆

本局自 2011 年開始推出「郵輪式列車」的服務，以「會等人的火車」的獨特玩法，用火車載送旅客，免去舟車勞頓之苦，帶著大家探訪臺灣的特色站點和深度暢玩在地景點。隨著國內疫情趨緩，本局攜手旅遊業者，於 110 年 9 月 3 日在南港站舉辦「郵輪式列車全新升級 2.0 版首航記者會」，不僅將列車重新彩繪，還安排吉祥物「餐旅熊」到場歡送旅客，希望在後疫情時代，提供鐵道觀光旅遊服務，讓旅客了解鐵道周邊文化。

首航記者會上杜微局長表示：10 年前開辦郵輪式列車時，他是運務處營運督導，郵輪式列車誕生是個里程



▲鐵魯的造形彩繪車廂



▲南港站「郵輪式列車全新升級 2.0 版首航記者會」局長、高嘉瑜立委、鄭天財立委、邱臣遠立委等貴賓合影



▲鐵魯、漢娜部同出遊



▲餐旅熊彩繪郵輪式列車停靠山佳車站



▲台北運務段梁育裕段長與南港車站孟憲正站長等人合影

碑，變成車等人，用鐵道載送旅客，車上也提供很好的鐵道旅遊服務。這次推出郵輪式列車2.0，有許多亮點，包含客製化行程，還有推出六種不同的餐旅便當；此外，車票也很有紀念價值，有四款珍藏版。希望未來鐵道旅遊觀光，可以走在前面，跟國內旅遊業者通力合作，把臺灣好山好水好文化串聯起來，在國內就可以享受到一級旅遊品質跟服務。

此次首航記者會在南港站舉辦，除了因為南港站是北部地區唯一擁有第三月台的地下化車站外，更是考量到南港站不但是三鐵共構交通轉運樞紐，還擁有國道客運轉程服務，更是台北市東區新門戶，未來潛力無窮。目前除了雄獅旅遊經營的鳴日號以南港站為北部營運中心外，易遊網經營之郵輪式列車亦將南港站做為重要據點。近期內本局也會以航空公司旅客貴賓室的概念，在南港站設置禮賓候車室，提供旅客更好的服務品

質。

透過改變營運思維，日後南港站將成為北部區域鐵道旅遊中心，從過去的單純交通運輸服務，變身成全臺唯一擁有兩座百貨商場進駐之複合式車站，現今更轉化成為鐵道觀光旅遊重鎮，提供高品質的行旅服務，讓民眾的鐵道旅遊更有感。



▲首航記者會局長致詞

# 臺鐵郵輪式列車全新首航 行程公開四大新亮點輕鬆玩

圖文：附業營運中心 董育任

**臺**鐵郵輪式列車自 2011 年開始，以「會等人的火車」的獨特玩法，探訪臺灣特色站點，深度暢玩在地景點，每年服務超過 6 千人次，廣受旅客喜愛。而臺鐵郵輪式列車 110-114 年度的營運經營權，再次由老搭檔易遊網旅行社取得，並邁入合作的第 10 年里程碑。臺鐵與易遊網此次特別攜手合作，老產品，新包裝，打造郵輪式列車全新升級 2.0 版，將列車重新彩繪帶給旅客不同以往、耳目一新的絕佳體驗！

## 亮點 1. 換新裝！臺鐵餐旅熊主題彩繪登場

這次以臺鐵吉祥物「餐旅熊」—鐵魯、漢娜醬暢遊臺灣各特色車站為設計理念，除了傳達郵輪式列車最與眾不同的玩法，同時更象徵推廣鐵道旅遊的熱忱與堅持，期望透過代表臺鐵意象的全新彩繪，吸引旅客鐵道旅遊。



▲「石城 - 大里」慢行導覽遠眺龜山島 (易遊網提供)



▲臺鐵吉祥物「餐旅熊」搭火車玩臺灣彩繪列車

圖片來源 (左起)：易遊網提供 許傑 Journey.tw (攝)



▲臺鐵各餐廳特色便當（蕭瑞騰拍攝）

此次共有 6 節車廂進行彩繪，特別精選全臺別具特色的火車站為彩繪主題：包含以穀倉意象打造的美學車站「池上車站」、首座廢站後重生的新潮車站「林榮新光車站」、極具藝術設計感的改建車站「新城車站」、散發濃厚日式風情的木造車站「竹田車站」、臺灣少數新舊站並存的百年車站「山佳車站」、世界 6 大賞貓景點的質樸車站「猴硐車站」，搭配在地旅遊風情與餐旅熊相伴玩樂的情境，除展現郵輪式列車全新朝氣外，也讓喜愛鐵道旅遊的遊客一同造訪！

#### 亮點 2. 限定款！全新 6 款列車限定鐵路便當

在火車上大啖色香味俱全鐵路便當，向來就是乘客搭火車最值得期待的美食饗宴！為提供旅客最特別獨到之體驗，本局臺北、七堵、花蓮、臺東、高雄、臺中 6 大鐵路餐廳，分別推出一款只在郵輪式列車上才能品嚐到的限定口味，包括：麻油雞腿排便當、鐵魯便當、野菜風味雞排便當、臺東豪華雞腿便當、雄讚の便當及豐富便當。

首航乘客，所享用的是七堵鐵路餐廳首度發表的「鐵魯便當」，以養生黑米飯搭配特製梅花燒肉，搭配滷蛋、香滷花生及季節時蔬等 7 樣美味配菜，豐盛菜色保證讓旅客大快朵頤。

#### 亮點 3. 必收藏！4 款專屬乘車券首度推出



▲花蓮赤科山欣賞季節限定金針花（易遊網提供）



▲古色古香的百年山佳車站

郵輪式列車首度推出 4 款專屬乘車券，採以車廂彩繪同一主題設計，即臺鐵吉祥物「餐旅熊」一鐵魯、漢娜醬搭火車環島意象，別具收藏意義！

#### 亮點 4. 新玩法！行程輕鬆選更貼近旅客喜好

郵輪式列車行程為全包式服務，食、宿、遊、行均精選規劃，遊客只要出發日一到可輕鬆出門環島旅遊，是其最大特色，也向來深受不少忠實客戶喜愛。新的郵輪式列車的玩法，首度加入「輕鬆選」模式，提供在地 2 至 3 條景點路線供旅客視自己喜好擇一參加，盼能更貼近每位旅客的需求。而在住宿方面，以往安排 4 至 5 星級的地標飯店為主，這次新增許多新穎飯店和設計旅店可自由搭配，藉由更多彈性選擇，滿足不同客群需求，行程體驗得以更加精彩。

## 後疫情時代 - 鳴日再現

圖文：附業營運中心 林玫君

**臺**鐵最美的鳴日號觀光列車，隨著 COVID-19 疫情警戒於 8 月降為二級後，重磅回歸、開啟最 Chill 的鐵道旅行。

從 5 月中旬 COVID-19 大爆發後，鳴日號觀光列車的團體旅遊，也因為配合中央流行疫情指揮中心政策並考量國內疫情嚴峻及旅客的健康安全，共同防堵疫情擴散，即申請暫停運行。疫情三級警戒的控管一直持續到 7 月底，在全臺人民共同防疫的努力下，獲得了有效的控制，原先停擺的旅行業，隨著 8 月初疫情管制降至二級警戒後，讓消沉已久的國旅市場，注入了一道曙光。

立約商（雄獅旅行社）在 8 月初疫情甫降級時，即向本局申請於 8 月 11 至 13 日及 8 月 19 至 21 日恢復運行鳴日號觀光列車之宜花東 3 日



▲鳴日號列車南港啟航



▲行駛中的鳴日號列車



▲列車進行全面清潔消毒作業



▲列車服務工作人員全程配戴口罩



▲鳴日號列車隨車服務人員

行程，雖二級警戒限制交通載具搭乘率僅能7成，但立約商基於尊重旅客的安全，自動降載至5成的搭載率，並在鳴日號觀光列車的前、中、後遊程作了萬全的防疫準備，為鐵道旅遊恢復國旅市場熱度。

從9月18日至12月7日共14個趟次銷售已達8成，且近7成的趟次為企業包團為主。現在，後疫情時代雖已開放組團，但自由散客大多選訂10-11月份下訂單，因此秋季(9-12月)也會推出全新企劃，像是「餐桌計畫」、「秋季美食」、「原民文化」、「音樂列車」四大特色主題，並精心打造各種專場活動。

最美觀光列車鳴日號在中秋連假及國慶連假，分別啟動最chill的旅程，9月18日出發的【鐵道鳴日】宜花4日遊程，為歡慶中秋佳節，前進宜蘭傳藝園區欣賞臺灣傳統戲曲、童玩，搭配廟埕戲台上的精彩大戲表演，搭配歌仔戲服變裝體驗，讓旅客擁有獨一無二的旅遊回憶。

10月9日出發的【鐵道鳴日】國慶4日遊程，則包場歐式古堡風酒吧，品飲在地葡萄酒再搭配精緻小食，另前往噶瑪蘭酒廠體驗採用中央山脈與雪山山脈的清澈水源孕育出口感醇厚的威

士忌，來場輕鬆微醺的國慶假期。雙十節當天，還會走訪台灣原始的太巴塢部落，來場原民餐桌風格的國慶午宴。

重新復駛的鳴日號，車上相關的服務人員已完成疫苗接種，隨著疫情降回二級警戒，旅遊微解封，雖然載客量減半，但軟硬體服務不減，除了融合鳴日號香氛於車廂內噴灑消毒，兼顧防疫與美學之外，隨著不同季節換新裝的車服人員「鳴日管家」也首度亮出秋季新裝，這些鳴日號觀光列車所帶來的一切美好，就等著您一起上車來一窺奢華的鐵路之旅了。



▲鳴日號行駛過橋的美景

## 再會與重逢～高雄舊站之遷移

圖文：高雄站 上官慧珠

**興**建於 1937 年的第三代高雄車站，於 1941 年落成啟用，因外觀猶如皇帝帽，又被稱為帝冠式建築。為配合高雄鐵路地下化工程，2002 年 8 月 16 日展開為期 17 天的第一次挪移工程。擁有 80 年歷史的高雄帝冠車站因鐵路地下化歷史地位被保留，創下全台文物最大遷移紀錄，並改為「高雄願景館」作為紀錄歷史的場域，也為臺灣文化資產保存開啟新的視野。

高雄過往是一個移民的城市，車站承載著重逢與別離，19 年前高雄車站要遷移時，當年辦桌二人組和李炳輝的《再會啦！車站》，唱出對於高雄驛的感念與不捨，其中一句歌詞「再會是暫時，重逢才是咱的永遠」，高雄歷經鐵路地下化長達 19 年的歲月，19 年中，故事屬於每個高

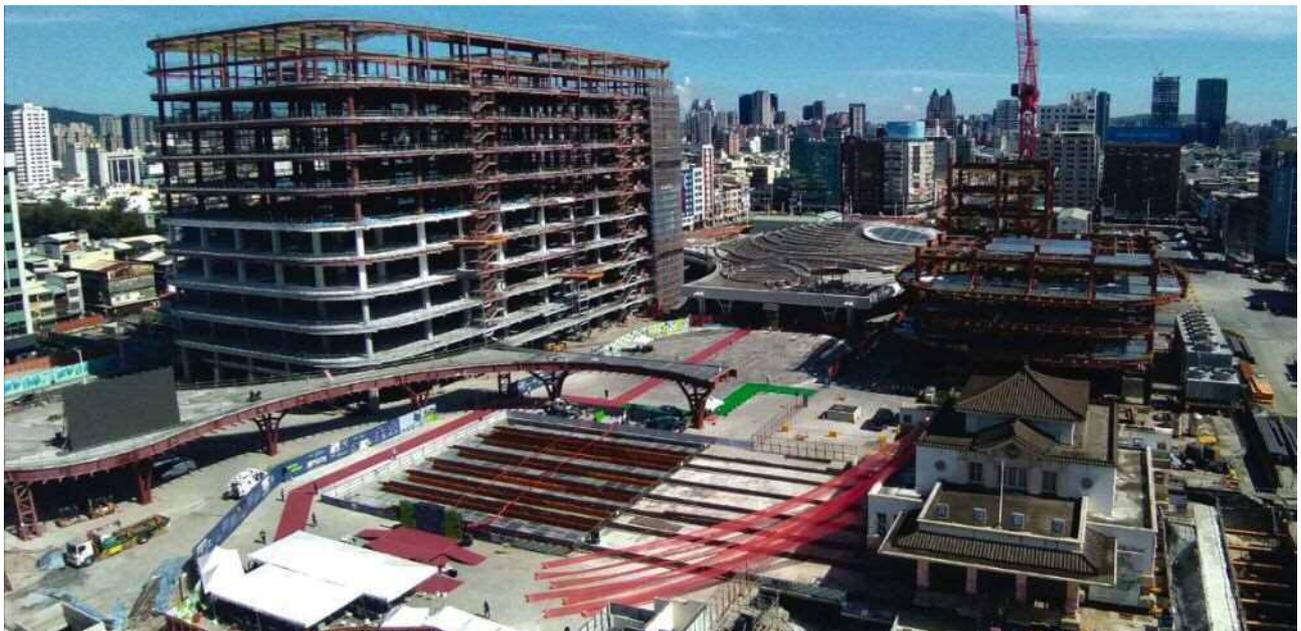
雄人，一段對車站的懷念。

車站定錨，代表新的時代起始，隨著鐵路地下化工程逐漸完工，帝冠車站將移回中軸線。有別於 19 年前請日本人做總掘工法，這次台灣人自己來，採用頂升工法，於 110 年 5 月 21 日完成將重達 2500 公噸的高雄驛分兩階段先抬升至

帝冠式  
高雄車站 80th



▲帝冠式高雄站紀念戳章



▲高雄車站未來商業結合大樓



▲帝冠式建築舊高雄車站架高



▲架高移動錘重水平量測



▲遷移帝冠式建築舊高雄車站

175公分、再達394公分，7月28日完成北移4.8公尺，8月22日起再往西邊挪移57.86公尺，並於9月26日回到中軸線上定位，化身為新火車站永久出入口。

「沒有火車站的城市，就像失去記憶的城市。」記載了無數高雄人記憶的老車站，將重新歸位，也見證了高雄的城市變遷。高雄鐵路地下

化後，增加八個中央公園的綠地面積，綠地串成一條項鍊，而高雄車站就是這串項鍊中間最美麗的寶石，成為城市迎賓客廳。這棟深具歷史意義的帝冠式建築，扮演新火車站將重回高雄門戶的角色，結合周邊捷運站、商業大樓、鐵路地下化綠園道，高雄驛將再一次與全世界連接美好的生活記憶。



▲舞者牽引帝冠車站回娘家表演

# 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110年10月底止，請領總人次共6,535人，申領總金額達175,119,727元；自110年度起截至10月底，請領總人次共3,268人，申領金額達89,504,834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：110年起截至10月底

項目	標準	人數		總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	238		9,533,746
生育獎助金	二個月薪額	44		976,648
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550元	291		45,252,240
	子女：92,730元	3		
子女教育助學金	學年度(年度/學期)	109/2	110/1	33,742,200
	國小及國中：500元	3	0	
	高職：3,200元	6	11	
	高中：3,800元	107	107	
	五專前三年：7,700元	1	4	
	五專後二年及二專：10,000元	45	44	
	大學及獨立學院：13,600元	1,171	1193	
總計		3,268		89,504,834



# 鐵路特考錄取人數概況

文：主計室 吳慧婷、何字卿

**鐵**路特考為臺鐵攬才、招募新人主要管道，為緩解臺鐵人力缺口及落實性別工作平等法，自 97 年起恢復鐵路特考及全面取消性別資格限制，其中以 107 年錄取 1,840 人最多，係該年獲行政院原則同意員額請增計畫；近 10 年女性錄取比率皆逾一成五，以 102 年女性錄取比率 25.4% 最高，係因多數女性報考之運輸營業類科錄取人數較多，而近 2 年女性錄取比率約為兩成。

近 10 年鐵路特考錄取人數及女性錄取比率



109 年各類科錄取人數，以機械工程 140 人最多，電力工程 131 人次之，再次為運輸營業 127 人。女性集中於事務管理及運輸營業類科，其女性錄取比率各為 72.7% 及 55.1%；其餘類科如機械工程、電力工程、電子工程、機檢工程及養路工程等，由於工作屬性仍以技術及勞力密集為主致男性居多，女性錄取比率僅為一成以下。

109 年鐵路特考各類科錄取人數情形



附註：其他含會計、建築工程、土木工程、材料管理等類科。