

「環島之星」 夢想號列車首航

圖：秘書處 施萬隆 文：附業營運中心 王文謙



▲環島之星夢想號看板

臺鐵「環島之星」不同於其他臺鐵觀光車隊，是唯一繞行全臺的觀光列車，以豐富好玩的車廂設施、寬敞舒適的席位空間及具有在地特色的餐飲服務，加上獨特的遊程規劃串連起臺灣各地旅遊景點，搭配最低兩人成行的銷售模式，具備說走就走的彈性特色，讓旅客從上車一路玩到下車，宛如移動式鐵道樂園。

此次臺鐵局與易遊網結合 2023 年迪士尼百年慶典盛事，打造「環島之星夢想號 - 迪士尼主題列車」，112 年 1 月 17 日新裝亮相記者會正式發表，同時呈現 4 大全新亮點特色，帶給旅客不同以往、耳目一新的絕佳體驗！

亮點 1. 搶先暖慶！結合 2023 年迪士尼百年慶典 首度採用金屬質感彩繪

2023 年喜迎迪士尼百年慶典，「環島之星」以迪士尼百年慶典為主題打造熱鬧歡愉的主題列車，搶先暖慶發表！列車外觀採用迪士尼百年慶典專屬的圖稿進行設計，首度以太空銀的金屬色



▲臺鐵局副局長朱來順首航活動致詞



▲易遊網董事長陳甫彥活動致詞

調為基底，搭配幻彩炫光的色彩背景，呈現具有光澤感的效果，營造滿滿未來感的特色風格；而每節車廂外觀所選用的角色則以彩色繪製，在太空銀和幻彩炫光背景的襯托下，更有畫龍點睛效果。

亮點 2. 全臺首列！集結 10 款迪士尼人氣角色打造特色主題車廂

此次「環島之星」一口氣納入 10 款迪士尼人氣角色打造特色主題車廂，穿梭於各個車廂，感受不同驚喜與歡樂！旅客可愜意欣賞風景與體驗手作 DIY 的活動，車廂以「米奇與好朋友」為車廂主題，透過露營、登山、野餐等等情境鋪陳，展現凹豆 (outdoor) 旅遊的探索精神。可盡情歡唱的卡拉 OK 車廂則以「史迪奇」為主題，並以

臺灣夜市老街為場景，不只可看到小籠包、珍珠奶茶、鳳梨酥等臺灣道地小吃元素，「史迪奇」在設計上更彷彿是臭豆腐攤位老闆以及騎著摩托車的旅人，展現超接地氣的可愛模樣。

吧檯車廂則以萌翻天的「奇奇蒂蒂」為主題，看萌翻天的「奇奇蒂蒂」愛吃栗子的逗趣貪吃形象，以及在車窗上活靈活現的有趣互動，為這節列車注入更多歡笑元素；還有超寬敞席位空間的商務車廂，共有 8 款主題，包含「米奇與好朋友」、「唐老鴨」、「迪士尼公主系列」、「冰雪奇緣」、「愛麗絲夢遊仙境」、「迪士尼經典系列」、「迪士尼反派系列」及「瑪麗貓」，各角色的鮮明特色展露無遺，讓每節車廂擁有迥異風格，每一次搭乘都可能碰撞出新的驚喜！

亮點 3. 尋找車廂隱藏米奇頭、專屬紀念幣必收藏

「環島之星」延續迪士尼樂園隱藏米奇頭 (hidden Mickey) 的設計巧思，共有 12 個米奇頭藏身在活動車廂、卡拉 OK 車廂以及吧檯車廂中，每節商務車廂還有隱藏彩蛋，旅客搭乘列車時可發揮尋寶精神，張大雙眼仔細尋找米奇的身影！此外，想要珍藏「環島之星夢想號」的專屬紀念，在順、逆行的「環島之星」車廂上將各設置一臺鑄幣機，共有 8 款迪士尼角色圖樣的紀念幣供旅



▲易遊網「環島之星」首航開幕表演



▲易遊網「環島之星」列車行駛前準備工作



▲卡拉 OK「史迪奇」主題車廂

客收藏 (每臺各 4 款)，想要全數通通搜集完，就搭「環島之星」玩遍全臺！。

亮點 4. 全新推出「體驗套票」790 元起就能搭一波

「環島之星」過往以 2 人成行免湊團的銷售模式，主打食宿行遊全包的豐富行，以及含交通、住宿的自由行與自駕遊，讓體驗鐵道旅行的門檻，不僅不受限於成團人數多寡，上百條行程選擇亦能滿足各年齡層的多樣化需求，備受眾多忠實客戶喜愛。除了原有的套裝行程外，此次更

推出全新「體驗套票」，首波規劃 15 個指定段點，每日限量席位，包含單程乘車券、列車點心、飲品無限暢飲等服務，每人最低只要 790 元起。

並於春節旅遊潮祭出歡慶開航快閃優惠，「環島之星夢想號」於 1 月 19 日起正式營運載客至 2 月 28 日，每日順、逆行兩車次自臺北站出發，全臺停靠 21 個站點，想要展開一場精采好玩的鐵道旅行，現可於協力廠商易遊網旅行社官網與 APP 預訂行程。



▲「米奇與好朋友」主題車廂設置鑄幣機



▲易遊網「環島之星」提供旅客餐飲服務

轉型改革 - 軌道專家經驗分享

圖文：企劃處 林秋妤

為學日益，值 21 世紀知識經濟之時代，臺鐵轉型改革除經由參訪「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」進行標竿學習外，並於 111 年 8 月 3 日由秘書處主辦邀請曾任職臺灣高鐵股份有限公司（前營運資深副總經理）之業界專家史明嘉，進行軌道經驗分享，會中由馮輝昇副局長主持，本局局本部科長以上及各段（廠）主管出席與會。

史副總經理擁有美國東北大學電機研究所碩士學位及 35 年以上軌道界經驗，包括臺北市政府捷運工程局、捷運公司及臺灣高鐵公司，軌道

系統發展經驗豐富，本次應邀前來對本局進行營運、安全以及維修上經驗分享，以會議簡報進行經驗交流，尤其是臺灣高鐵公司在過去 10 年以來，安全與技術的提升都持續的在發展，成果為國際社會及我國大眾所肯定，也是值得臺鐵轉型學習借鏡。

本次軌道經驗分享綜整如下：

一、安全植基於全員參與的文化

（一）鐵路公司安全管理的變革

營運初期安全管理系統 (SMS ; Safety Management System) 納入不同的部分，人員操作、設備及許多規章因素，仰賴外籍專家導入混



▲馮輝昇副局長主持、史副總經理（中間右側）以會議簡報進行經驗交流

合消防、飛安與鐵路安全實務經驗，屬依賴型的安全文化，由外籍專家主導，12項管理元素間的互動機制複雜、較為不易操作，滾動管理機制較薄弱。

財改期則引入國外鐵路安全管理模型及職安衛(臺灣職業安全衛生管理系統 TOSHMS)的觀念，將12項管理元素融入計畫、執行、查核、行動的循環(PDCA)概念與滾動管理機制，重新檢視設計階段，依照12個元素反推，興建期所訂之原設計RAMS¹的系統生命週期。安全文化逐漸由依賴型轉變至自主型。

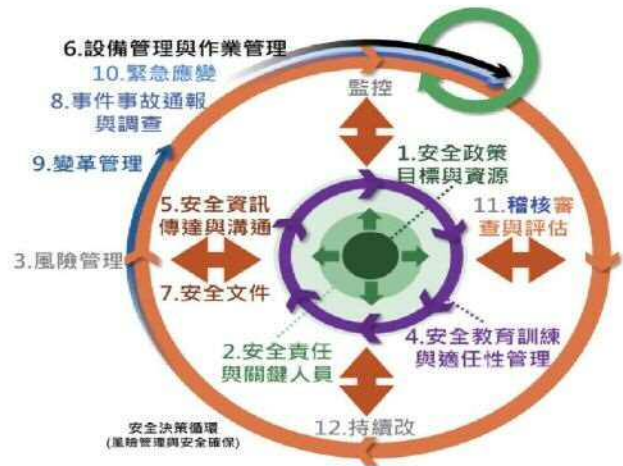
現階段安全管理系統SMS，歷經多年經驗後，增加國外安全相關經驗，調整12項管理元素與策略重點，加強變動管理，形塑成為滾動管理機制。安全文化由自主型轉變為互動型、互助型，以因應設備老化、停產及替代品的需求。另經由檢視反思事故樣態中有90%屬人員的疏失，需納入考量，故納入人因(HF; Human Factor)及職能(Competence)因素。

一個新的系統或許有機會一步到位，以臺鐵來說，歷經幾次變革，以及目前內部狀況，應該是有機會一步到位的。

(二) 安全管理四大面向

管理要素眾多、各家殊途同歸，可歸納為「利害關係人」、「設備與環境」、「組織」及「規章」這四大部分，利害關係人一為員工、二為旅客、三為承包商、四為軌道沿線的第三者，並且加上政府的管理單位、監管單位，及媒體，皆可隸屬為利害關係人，都會影響到相關安全的政策；組織的部分，臺鐵目前也調整了安全的組織，功能性的或任務性的組織，設備和環境也是一樣有很多相關的因素。

1 歐盟標準 EN50126，主要規範整體鐵路系統的可靠度(Reliability)、妥善率(Availability)、維護度(Maintainability)、及安全(Safety)，簡稱RAMS。



▲安全管理系統(SMS)12項元素
資料來源：臺鐵未來發展願景與展望簡報

每一面向工作很可能都涵蓋數個單位，設備環境和營運、維修、訓練、採購、工程、設計都有關，尤其是工程很可能涵蓋數個單位；工程涉及分包商、下包商以及分包商請的工人，甚至臨時工，在這些環境裡面，那這些如果沒有SMS安全的觀念，很有可能會造成事故。

每一項工作需要有人，其中領導者的決策最重要，史副總經理在此分享領導者的決策最重要的例子：「捷運木柵線月台門的安裝」，當年臺北捷運工程局在木柵線剛發包後，面臨一個重大的決策，木柵線的合約月台門是屬於選項，如果要安裝月台門，除了增加經費預算，並將影響工期至少半年以上；除此之外，很多設計文件都要修改，當時從承辦人到副局長都是傾向不安裝月台門，但齊寶錚局長只批示兩個字「安裝」，推翻了所有人的意見，這個決策奠定了整個臺北捷運安裝月台門，所有月台門未安裝的都陸續安裝，而且新的捷運線全部都有月台門。當年木柵線是無人駕駛，如果出狀況撞到人，將是非常嚴重的事情，所以在有關安全的階段，一個主管的決策是多麼的重要，也對後面造成重大的影響。

(三) 植基於風險管理 - 鼓勵報告的文化

藉由「安全風險冰山」解說有關風險管理危害管理，最上面的就是「看到的」事故，也就是

所謂的冰山一角，但實際上事件已經發生了層出不窮，更不要提水面下看不到那些虛驚、危害、異狀跟很多未知的風險，皆是占了更大的部分。所以很重要的一點就是要鼓勵報告的文化，而且很多這些微小的異常，如果事先就能夠發掘以及「及時處理」虛驚、危害、異狀，甚至能夠可以去改善，最終都會相對的減少許多事故或事件的發生。



▲安全風險冰山管理法則

建立一個報告環境，需建置很多安全自主的通報系統，包括 email、電話、網路平台，怎麼樣方便同仁可以去作反應皆可設置。而提報虛驚、危害的部分，倘一年提報的虛驚數是 4、5 百件，真正成立需改善的虛驚可能是 100 件左右，而上百的虛驚或許可以減少 10 件的事件，最終或許可以減少 2 件的事故，所以鼓勵報告的文化，與安全息息相關需全員參與。

(四) 風險管理要滾動檢討精進 - 思患預防的文化

風險管理只要開始紀錄了，就能夠積沙成塔，累積經驗。如果全員參與，就可以很快的累積和擴充風險管理部分。而運輸系統安全風險評估 (ALARP)，就是最低可接受的範圍，風險最好就是落在最下面，也就是可接受的區域，當然上面是不可以接受的區域，所以我們一定要針對這

些危害思患預防，在危害紀錄簿來講，要方便標準化、持續累積。當然我們從整個設備的周期，從營運功能需求、細部設計、興建組裝、營運與維修到資產除役、汰換、拋棄，都可能有危害，所以需要隨時檢視、檢討危害減輕措施。當然連組織變動也會有危害，所以我們一定要有危害紀錄簿，要經常去維護、檢視以及增建。

(五) 設備安全仍需藉第三方客觀查證

設備安全仍然需要藉著第三方客觀的查證，從整個設備的周期，從新建、從營運的觀念到風險的分析、功能需求、細部設計，一直到系統的組裝，子系統的查驗、系統驗收、營運與維修，生命的周期，都要有第三方的檢驗，驗證和認證的重要性無庸置疑。

(六) 怎麼管理人的風險 - 重視與遵守規章的文化

除了建立暢通的安全溝通平台，以對職務的說明 (JB ; job description) 和安全的責任，確認各層級與職務的安全責任，並且需提供有效的職能的訓練跟督導機制。

(七) 規章的重要性

主要就是需建置人的作業標準化，以減少差異，所以在規章裡需清楚的說明如何作業，跟你相關及配合的人以及對象是誰，仍需保留服務業的彈性，因為規章不可能涵蓋到全部，一定會有



▲安全風險評估三角形

一個需可以檢視的部分。

(八) 事件調查與安全稽核 - 正向學習安全的文化

史副總經理出席臺鐵安全改革委員會議始表示：「小事不輕忽，要立即調查改善」，臺灣高鐵只要是延誤 5 分鐘以上的事件，安全單位皆需提出報告，首先會在營運晨會報告討論，接下來在每週由董事長總經理主持的經營管理會議提報，然後會分派給事件、事故的調查委員會，然後還要進到營運安全委員會，還要進公司的安全委員會，最後可能還要向董事會來報告，而同仁參加這些會議其實就是一個最好學習正向安全的文化一個部分。

二、營運及站務管理

(一) 站務管理

運輸業是服務業，禮儀很重要，從售票、開門，包括列車上的服勤員、列車長進出車廂，迎賓禮貌的提升，由被動化為主動，面帶微笑向旅客問候與服務，並提出 55:38:7 這三個數字觀念。55% 指的是制服，服裝是對企業形象以及旅客印象重要因素；再則 38% 代表的是儀容、手勢及應對，也就是專業度的展現，前面兩項都做到了，旅客對服務的印象即很深刻，最後的 7% 才是內容。微笑、迎賓、送客對服務業是非常重要的，最後還要把它融入成為習慣。應對上應主動關懷、如有情況需作處理，需對旅客進行安撫。

(二) 車務管理

智慧型節能駕駛：由於列車能夠紀錄每趟行車車次下來以後耗費的能源、能量是多少，同樣的車次、路段，不同的駕駛，耗費的能源、能量不同。於是找出使用最少的能源就能到達目的地的駕駛方法，從中分析，將經驗作成教案訓練傳承，讓每位司機都能明瞭，智慧型駕駛的操作方式；經過統計，採智慧型駕駛能夠節省能源達 6.7%。

精進遺失物處理模式：遺失物原本是採端點站領取，然後為了服務旅客的精進措施，只要確認遺失物是該名旅客的，即按旅客的要求送到旅客指定的端點站；後續並精進為人工智能和文字客服 (AICS)，旅客能夠上網查詢遺失物狀況並通知希望領取的站點，並用列車運送到該站點。

智慧型查驗票系統 (SMIS)：列車長、服勤員手機就可以結合票務系統，在每個站都會更新，透過系統能夠了解車廂內任何的旅客身分及上下車車站，只要針對身分異常或空位有人乘坐進行查票。

(三) 神秘客及顧客滿意度調查

內部禮儀測試透過神秘客的方式主導，而外部顧客滿意度每年都會進行，有很多的項目需要檢視，服務業需要兢兢業業對旅客進行服務。

(四) 客服管理

客服進線後，將「建議」、「抱怨」或「客訴」進行分類，並區隔可歸責及不可歸責（如天災），後續並依分類進行相關管理。

三、維修

(一) 維修管理提升的做法

手工具儀器納入維修管理資訊系統 (MMIS)：將每個廠、每個站、每個維修點全部做盤點跟清查，花了 3 年半的時間，將手工具和儀器全部納入 MMIS，現在即便連一個螺絲起子電腦裡面都有帳，這個就是一個管理的手法。

維修合約納入 MMIS：會計單位、採購單位，合約管理單位、維修單位，這 4 個單位可以在同樣的平台上面看到同樣的數字，整個合約的進行，包括請購、採購、驗收、請款、付款，整個步驟大家在電腦上看到的都是同樣的數字，同時避免了很多的弊端以及錯誤，後續新的合約，就納入 MMIS 管理。

降低存貨：成立一個採購的 MMIS 的平台，處理重複購料以及同料異號（同樣的材料，不同

的編碼)的問題。將所有材料全部照相,將它的規格以及長、寬、高通通列出並照相,以處理同料異號的情形。

(二) 維修成本降低的做法

包括成立轉轍器、電路板自修工廠,成立工具、儀器自校中心,自辦鋼軌瑕疵整修作業,成立維修審查委員會(CBM),車輛維修人力最佳化以及評估外包改自辦,自辦改外包等做法。

(三) 本土化及替代品的重要

透過產學合作進行軌道人才培育及訓練,系統升級。本土化及國產化,經由開發、測試、驗證本土產品,採購本土商品及培育本土化廠商。

(四) ESG 的作為

現在公司治理很重要的一環就是 ESG,尤其是在節能減碳,不斷的檢討契約容量,需不斷的精算以及警報機制,也就是快要超越契約容量時,需立即作為,對各單位用水用電皆有 KPI,並請各單位對明年的用水用電列出計畫,進行節能減碳以符合碳足跡標準。

列車 LED 燈的開發:原本每半年需作更換的列車照明燈,維修人員需頻繁更換,但因列車改採 LED 燈,整個使用壽年長至四到五年,節省維修人力及作業,同時節省電費。

太陽能板:機廠基地建置太陽能板開啓 ESG 的作為,原本是出租廠房屋頂給太陽能業者,再賣電給臺電,但是現在更為重要,講究 2030 年零碳排,任何一個大企業需要購買綠能、綠電,相對的這個合約就可以轉換成綠電的配額,也就是未來能和租出去的太陽能板的業者談的部分。

儲能設備:儲能設備是臺鐵未來在綠能產業能夠進行發展的項目。

四、化危機為轉機

(一) 木柵線的雷擊

臺北捷運木柵線營運初期歷經兩度火燒車及電聯車爆胎等重大事故,在 85 年的 6 月 14 日,

木柵線電機廠上高危燈上的避雷針,當時可能因為開關絕緣不完善,雷擊導致機廠七十幾片電路板故障,尤其是閉路電視監控系統(CCTV),當時木柵線才通車三個月,媒體隨即蜂擁而至,但短短幾個小時即搶修完畢,第二天仍準時發車,因危機處理得當,反而獲得不錯的風評。後續進行檢討及改善,史副總經理並著有「臺北捷運系統木柵機廠之接地系統雷擊特性及其影響評估」,並奠定捷運系統防雷擊的基礎。

(二) 馬特拉不拉,我們自己拉

臺北捷運木柵線機電商法商馬特拉在營運三個月後撤離,當時緊急協同國內廠商協助,歷經多番努力除了讓木柵線穩定上路,並讓國內廠商技術升級,也同時提升捷運工程局維修技術,「馬特拉不拉,我們自己拉」。

(三) 颱風夜的最後一班車

有一年颱風侵襲南部,行控中心向當時的歐晉德執行長報告,最後一班車會延誤一個多小時,請示要不要發這班車,他毅然決然決定要發,並表示這些旅客為什麼要趕著回去,這代表了幾百個家庭,一定要達成這個任務,並親自帶運務主管搭上那班車,結果雖然延誤了一個多小時,最後旅客不但不抱怨,反而還拍手致敬。

(四) 認知很重要,情商(EQ)可化解危機

認知很重要,史副總經理舉了 2 個例子,表達專業很重要,但 EQ 卻是可化解危機的重要性。

五、如何讓客戶感到驚艷

其中包含了許多同業間的亮點,一是 OCS 高速攝影機,一秒鐘可以有 1000 張的照片,可以把 OCS 看的很清楚,然後有狀況的地方,可以立刻派員去處理,OCS 可以維持在一個很好的狀況下。二是駕駛模擬器,列車駕駛模擬器是和中科院合作,未來也將建置工程車的模擬器。三是和中鋼合作的國車國造部分,將 5、6 種功能的車集合在 1、2 種,開創國車國造的契機。四



▲本局各處內科長級以上及各段(廠)主管踴躍與會

是和工研院合作的轉向架走行測試設備 (Bogie Running Tester, BRT)，它可以在廠區內就達到 300 公里讓轉向架在跑。另外，包括維修工程車路徑輔助系統 (ATP)、PLC 取代繼電器之創新以及自動噴漆等亮點。

最後，改變永遠不嫌晚，科技的進步永遠在我們前面，科技永遠可以滿足需求，如果不去改變，就是落後。而為達安全、準確、可靠的服務旅客，鐵道人的宿命就是風雨無阻、四季無休，重大節日疏運更是我們的使命，遇天災事變時並需在第一線或應變中心緊急應變，隨時保持良好

EQ、化危機為轉機，提供更好的旅客服務，讓旅客驚豔。

臺鐵花東線玉里 - 富里段 搶通恢復營運紀實

圖文：工務處 王兆賢

臺鐵花東線玉里～富里路段受 111 年 9 月 18 日地震影響導致路線中斷，經臺鐵局辦理緊急搶修，已提前完成交通部指示於春節前通車之任務。交通部王國材部長 111 年 12 月 27 日與路政司林福山司長及臺鐵局長杜微等人親赴現場視察，除肯定臺鐵局全體同仁與所有參與本次搶修工作人員的辛勞，也感謝所有旅客的體諒與配合，宣布臺鐵玉里至富里間路段 111 年 12 月 28 日正式通車恢復營運。



▲臺鐵新秀姑巒溪橋安裝鋼止震塊



▲臺鐵玉里至東里間鐵路修復作業



▲臺鐵新秀姑巒溪橋墩柱受損



▲臺鐵東里車站月台雨棚柱包覆補強作業



▲臺鐵樂樂溪橋受損墩柱

因臺鐵玉里～富里路段因強震造成新秀姑巒溪橋上部結構發生位移、東里車站月台及樂樂溪橋墩受損、多處軌道變形、號誌電力設備損壞，臺鐵局於第一時間與公路總局協調，出動類火車接駁花蓮往返臺東旅客，歷經第一階段搶修，花蓮往返鳳林及富里往返臺東路段於9月22日通車，鳳林往返玉里則於9月30日恢復行駛，尚剩玉里至富里段無法通行，則以公路接駁方式辦理旅客疏運。

局長杜微說明，此次強震造成臺鐵路線中斷，臺鐵局為了加速搶通執行多項新式工法，其中受損最嚴重的新秀姑巒溪橋，在安全與效率的考量下，採用國內軌道工程首次使用的「頂昇橫移」復位工法，大大縮短搶修復原的時間。樂樂溪橋則採用補強併同鋼板整體包覆橋墩方式，一次性進行加固，縮短工期。

至於東里站為避免復駛後2次施工，影響行車及旅運，於列車停駛期間，臺鐵局加速重建候車雨棚、地下道、電梯等相關旅運設施，更完成月台提高工程，以減少日後臨軌施作。

王國材部長聽取簡報後表示，原估計新秀姑巒溪橋要6個月才能修護，但在臺鐵局及設計、



▲臺鐵樂樂溪橋墩柱鋼板包覆

營造工程團隊人員的努力下，逐一克服各項困難，提前在11月19日完成全部15個橋跨的復位工作。後續軌道、電力及電務、號誌設備在臺鐵臺東工務段、花蓮電力段、花蓮電務段的努力下，陸續接通復原，並連續9天以各型車輛做壓力測試，確保路線各項設備穩定。從9月18日至12月28日縮短工期至100天，非常肯定臺鐵同仁的付出與努力。

王部長並指示，臺鐵局恢復營運後仍應監測橋梁結構與路線的安全與穩定，並對這次受損的新秀姑巒溪橋與樂樂溪橋辦理後續的評估與中長期補強作業，更進一步確保行車安全。

成追線雙軌工程 最後一哩路達標

圖文：專案工程處 姜登凡

臺鐵為增加山海環線輸運便利性、提升服務品質，辦理成功追分雙軌化工程（前瞻計畫），總經費 15.41 億元，主要工項包括成功至追分站長 2.2 公里增設一線電化軌道、增設 8 組道岔、22 組道岔 PC 化、成功及追分站號誌改為電子聯鎖、優化成功及追分站旅運設施（包含無障礙設施）、增建砸道車庫及改善道班房等。

繼 109 年 1 月雙線通車後，目前最後一項、也是最後一哩路的「追分站旅運設施改善工程」即將完工，包括新設二座延長月台、226 公尺長



▲局長杜微視察成追線雙軌工程追分站月台旅運設施



▲局長杜微、專案工程處處長姜登凡、臺中工務段段長朱我帆、臺中運務段段長蘇鎮霖暨施工人員等合影



▲專案工程處處長姜登凡、臺中工務段段長朱我帆、臺中運務段段長蘇鎮霖陪同局長杜微視察工程現場

的全新雨棚、連通地下道、三座無障礙電梯等，提供更便利的旅運服務，行旅安全也可充分保障。相對的，二座島式月台及 4 股路線配置則可大幅增加山、海線列車調度的效能及靈活性。

111 年 12 月 20 日局長杜微在專案工程處處長姜登凡、臺中工務段段長朱我帆、臺中運務段段長蘇鎮霖等人的陪同下，巡視追分站工程進度，並慰勉工程及車站服務人員的辛勞。並指示追分站設施改善首重安全及品質，配合站體於 112 年元旦假期前啟用，嘉惠旅客民眾；啟用後相關停車位置的調整、進出站動線導引、月台地下道照明，拆除臨時月台都要特別注意安全。

局長表示，新設施啟用後，現在旅客跨越鐵軌便道進出月台的情景將成為歷史，懷舊的人不妨來追分走看一下百年站房，回味月台出入便道，打卡留念之餘，也可以在許願池發個願，順便帶一張很靈驗的「追分成功」名片式硬紙票回家珍藏。



▲追分站新設無障礙電梯



▲臺中工務段段長朱我帆向局長、專案工程處處長姜登凡、臺中運務段段長蘇鎮霖簡報工程進度

疫後新生活、防疫強化續給力 車站防疫消毒再升級

圖文：臺北運務段 梁育裕

新冠疫情延續迄今將屆 3 年，防疫期間臺鐵局始終採取高規格的清潔防疫作為嚴陣以待，目的即為使往返進出旅客安心。近期隨著防疫管制政策逐漸開放，即將恢復既往生活型態的同時，人潮流動與活動的實施亦將隨之與日俱增。

面對即將開展的疫後新生活，臺鐵局雖與民眾一樣抱著萬分的期待與欣喜，惟車站向來為民眾及旅客進出往返與活動密集的公共場所，因此期以投入更佳的作業方式，持續強化防疫消毒作為，讓車站場所能維持最佳的安全營運狀態。

為此臺鐵局特別於 111 年 12 月 9 日上午 10 點，於臺北車站大廳舉辦「開放疫後新生活、防疫強化續給力」說明會。特別將因應各項管制開放，人潮及活動恢復後，如何持續針對公共環境



▲運務處副處長古時彥致詞

強化防疫消毒以及如何有效管控防疫功效等作為向大眾說明，同時也希望藉此機會向民眾表達，值此迎向開放新生活同時，車站仍然會持續認真實施防疫工作，提供優質候車環境，讓往返旅客安心乘車！



▲車站大廳地板清潔作業



▲高壓蒸汽清潔消毒廁所設施

搭著火車追媽祖

圖文：臺中運務段 陳美君



▲白沙屯站列車停靠疏運進香旅客

一年一度的白沙屯媽祖盛事進香之旅圓滿落幕，今年進香人數更是突破 11 萬人，打破往年紀錄，白沙屯媽祖步行前往北港進香活動已有 200 多年歷史，沒有固定路線全依照媽祖旨意前進，是路程最遠、歷史最久的進香活動，更被列為國家重要民俗無形文化資產。搭火車追媽祖一直是白沙屯媽祖出巡期間的特色，平日通勤的早上就看到好幾群背包上插著小黃旗、手上戴著臂章的阿公、阿媽或是年輕人搭火車到距離媽祖最近的車站去追隨媽祖徒步進香。

9 天 8 夜的進香活動最高潮就在最後一天的回鑾日，白沙屯媽祖會沿路看戲，最後還會到白沙屯車站前看戲，而這也是白沙屯媽祖特有，且百年流傳下來的傳統，鑾轎中午先駐駕於車站

前，車站前人山人海的都是等著迎接媽祖回宮的大批信眾，聚集廣場上有與媽祖公仔拍照打卡的，也有在旁休息享用小吃或一起來湊熱鬧的各地旅客。

白沙屯車站一直以來在媽祖出巡時身負疏運重任，尤其是登轎和回鑾這兩天，平時看似鮮有人潮的車站在這兩日被擠得水洩不通。從月台、天橋、候車室一直延伸到車站前長長的人龍都是為了共襄年度盛事。

車站為了因應大批的人潮，事前規劃了加開疏運班次、加掛車廂，增停對號列車…等措施，有效紓解人潮疏運旅客，並於車站出口臨時加裝電子票證設備、開啟月台北邊臨時出口、加派車長現場補票，並啟動二線支援一線及半線志工引



▲白沙屯拱天宮媽祖粉紅超跑轎轎



▲苗栗縣白沙屯拱天宮媽祖廟

導進出站動線，以致車站不被大批湧入的人潮癱瘓。

局長及蘇段長也特地提前去車站視察疏運準備情形，除慰勉車站第一線人員外，並至拱天宮祈福，將「勇咖」徒步進香襪致贈白沙屯站站長，肯定車站平時敦親睦鄰並與地方合作，共同推展宗教文化所做的貢獻。當日視察車站一系列的圖片還被網友 KUSO 表情包，成了白沙屯話題的意外插曲。



▲白沙屯站站前迎駕媽祖回鑾盛況



▲白沙屯站月台擠滿媽祖繞境結束搭車人潮

宜蘭花蓮鐵道旅遊夯，春節踏春趣

圖文：資產開發中心 謝文宗

各位旅客您好，20 點 23 分開往宜蘭及花蓮的列車即將在第一月台開車，請各位旅客準備上車！你們準備好攜家帶眷來一場新春鐵道之旅了嗎？

搭乘火車一出宜蘭車站，碩大的長頸鹿，向你說聲美好的早晨，色彩繽紛的車站，預示你即將進入這奇妙的童話旅程。車站正對面迎來的丟丟噹森林，鋼構的叢林，彷彿進入漫威世界裡的變形金剛，裡面最吸睛的是公園裡高掛的列車，取材自幾米繪本作品《星空》，「飛天小火車」裡各種動物探出頭來，不曉得是動物看人還是人看動物，饒富童趣，彎彎曲曲的飛天鐵路，帶領旅人奔向廣場中的兔子，讓人忍不住和兔子一起



▲幾米廣場中吹奏喇叭的兔子

拿著吹奏喇叭高歌一曲。

從車站往左走就可至幾米公園，原為鐵路局舊宿舍區，經重新規劃，保留歷史建築風味與老樹綠蔭，置入知名繪本作家「幾米」繪本中著



▲幾米廣場飛天小火車



▲幾米廣場 smiling fish

名場景所製成的裝置作品，在此栩栩如生原貌重現，成為打卡拍照的著名場景，是全臺第一座幾米主題廣場。

幾米公園對面還有提供休憩及用餐的爾本購物廣場，為一座營業面積約 3,000 坪的社區型商場，有壽司郎、宜得利家居、大創、OWNDAYS 眼鏡、特力屋、星巴克、築間幸福鍋物、築間有之和牛、阿默蛋糕、冰雪冰品等國內外知名的餐飲、生活品牌，滿足你的蝦拚欲，以「食尚潮流、生活選物」，打造出別具特色的溪北「爾本生活圈」，在春節期間更有各種活動，期待大家攜家帶眷一起參與。



▲爾本購物廣場火車裝置

逛完兼具童趣與休憩氣息的宜蘭車站之後，再搭乘約一個小時路程的火車前往花蓮，沿途海景與隧道交織而成的景色，象徵花蓮車站屋頂上層層疊疊的波浪，即是山巒又像海浪意象，有如熱情的潮水和寬廣的胸襟，洄瀾人站在山與海的交界歡迎來自各地的遊客。



▲爾本購物廣場舞蹈表演



▲花蓮鐵道文化園區展示舊售票窗口



▲花蓮鐵道文化園區展示鐵道文物



▲花蓮鐵道文化園區 LDT103 蒸汽火車



▲「星空」繪本小男孩與小女孩等公車場景

車站一樓廣場有藝術作品 - 洄瀾鯨奇，再往西站三樓走廊盡頭還有洄瀾鯨奇 3D 立體彩繪，融合了花蓮在地多元人文文化、海洋生態及自然環境的樣貌。

車站一、三樓商圈 (洄瀾廣場) 有星巴克、頂呱呱、爭鮮、茶湯會等 15 家知名連鎖商店及伴手禮店，過年期間除消費折扣外，並推出各項優惠專案提供旅客選擇購買。

吃完東西買完伴手禮，假日走春不妨再到鐵道文化園區景點來觀賞，從花蓮車站東 (前) 站出發，左前方公車轉運站搭乘 301 次公車至東大門夜市站下車即達。

進入園區映入眼簾是充滿古樸式的日式建築配合寬廣的庭園，讓人彷彿進入日劇主角的錯覺。門口環抱的樹蔭，張開雙手歡迎著每位到訪的旅客進入這歷史宮殿。園區內展示臺鐵興建之艱辛，還有各種讓人懷舊的舊有車票系統、糖蜜車、鐵道模型、帽飾、零件和照片等，彷彿歷歷在目，鐵道迷不可錯過。

園區內設置咖啡廳及藝品店，可以靜靜地享受繁華都市裡片刻的寧靜。最後別忘了，蓋個園



▲花蓮鐵道文化園區模型

區內的印章到此一遊，為自己旅途帶來完美的戳記。

花蓮的鐵道文化園區不但能帶給你傳統的文化饗宴，也有現代展品的相互輝映，不管是鐵道迷還是非鐵道迷，絕對是您假日休閒踏青的最好選擇，重點是還不用門票喔！目前二館裝修中，一館仍有對外開放，歡迎大小朋友一起來。

走春 Chill 臺東，漫遊鐵花新聚落

圖文：資產開發中心 謝文宗

原來舊火車站也能這麼好逛！到臺東就要來朝聖的鐵道觀光景點 - 「鐵花新聚落」，這裡除了既有的鐵花村外，也將原臺東舊站區域改建為具南島語彙元素與符合地方氣候因子之魅力商店群、原住民文創產業聚落（TTstyle 原創館），舊火車站站體周遭與廣場經過改造，成為一揉合整體鐵道景觀與多元文化特色之「鐵花新聚落」。不妨趁著春節 10 天連假，來一趟臺東深度旅遊，感受鐵道文化 Chill 到不行的魅力吧！



▲ TTstyle 原創館遊客



▲ TTstyle 原創館



▲鐵花村舊鐵道徒步區



▲舊火車站站體周遭與廣場



▲鐵花村魅力商店群

景點一：鐵花村

「鐵花村」是由「臺灣好基金會」執行交通部觀光局「東區國際光點計畫」向臺鐵局承租貨倉、宿舍與其周邊土地於 2010 年 7 月改造成立，結合臺東音樂人和藝術家主要包括：「音樂聚落」、「鐵花小舖—臺東好店」、「假日慢市集」，參考 live house 經營模式，舉辦包含原住民創作歌手之搖滾音樂、爵士音樂在內各式音樂現場演出。每周五、六、日還有漫市集喔！

景點二：魅力商店群

呼應臺東慢活後山哲學，空間配置以數棟較小建築與現場的大樹呼應共生，魅力商店群分別為星巴克、趣臺東、Mr. Cow 烤大爺與青澤。趣臺東為往來行旅提供餐飲與文創商品展出空間、Mr.Cow 烤大爺為連鎖烤肉串專賣店，是親友聚餐好所在、青澤為伴手禮專賣店，除了主打商品琪瑪酥還有許多值得品嚐的在地特產。

景點三：TTstyle 原創館

TTstyle 原創館位於鐵花新聚落徒步區，整體結構以貨櫃、鋼筋打造而成，特色是屋頂有波浪造型，暱稱為「波浪屋」，吸引多家原住民手



▲鐵花村微光集市集

作原創商品店、特色餐飲、咖啡小店入駐，成為臺東新設文創聚落。

景點四：鐵道藝術村

鐵道藝術村前身為臺東舊火車站，是原臺東線終點亦為山海鐵馬道起點，後幾經整修，重現車站、月台、機關庫與貨運倉庫等鐵道風貌，並留有舊車廂於此地展示，候車室目前作為旅遊服務中心，提供臺東地區藝文及旅遊資訊，並銷售具在地特色之文創商品。

結合運動觀光 推展自行車旅遊 臺鐵兩鐵旅遊列車新上線

圖文：附業營運中心 陳韋茹

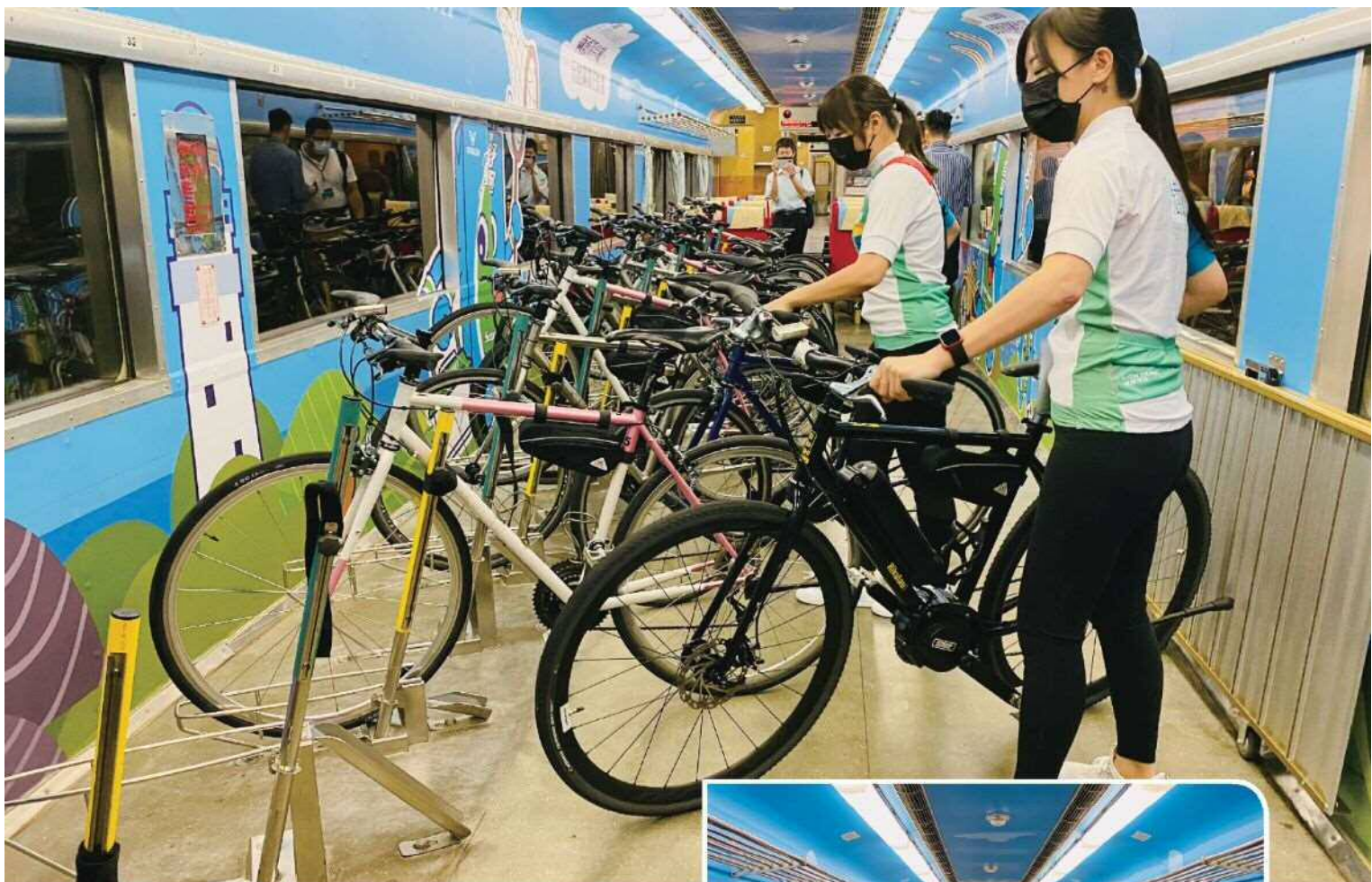
我在騎自行車的時候，很專注地只有自己，聽著自己的呼吸，眼前的景色隨著自己的速度播映著，這項運動旅遊，我自己親身體驗後，給了我全新不同於一般旅遊的感受，是可以同時享有眾人騎乘的樂趣及與自己來場安靜的對話，你可以與同行的旅伴愜意聊天，亦能只專注的只有自己，當我在騎乘東北角黃金山海線時，不禁讚歎臺灣的依山傍水，這樣的心情在自己揮汗奔馳，更能體會。騎乘自行車既是運動也是旅遊。



▲「兩鐵旅遊列車」提供美食隨車享用



▲兩鐵列車啟動首航儀式合影



▲「兩鐵旅遊列車」腳踏車停車架車廂

臺灣具備發展自行車旅遊的絕佳優勢，包含全臺自行車道建構完整、四季氣候宜人、擁有「自行車王國」的美譽，更加上臺灣鐵路亦是環島路網，因此將鐵道與鐵馬結合而生的「兩鐵旅遊列車」，運用火車縮短距離移動，安排適合自行車騎乘路段，兼顧了舒適安全性及環保旅遊概念。業者結合交通部觀光局 16 條多元自行車路線設計豐富行程，期待國境開放後，藉由兩鐵旅遊列車把臺灣之美推廣至國際，成外籍旅客遊臺選擇。

「兩鐵旅遊列車」運用莒光號 5 節「人車同行車廂」編組，每節車廂內有 16 個座位與 15 個車架，另附掛 1 節「客座車廂」有 52 座位，整列共 132 個座位，業者與贊助廠商合作進行車廂內部彩繪，增添活潑氣息；車站點皆設有自行車牽引道，方便旅客帶著自行車移動輕鬆出遊。



▲「兩鐵旅遊列車」腳踏車車廂座位區

雄獅旅遊推出「兩鐵旅遊列車」特色行程，花東 3 日及環島 7 日遊有「自行車團」、「休閒團」及「電輔車團」3 種團型，提供旅客多元選擇，旅客可依自身騎乘能力選擇。單車版旅客可攜帶自己的自行車，行程較多騎車路段，適合平日有在騎乘、愛好自行車運動的族群；休閒版旅客可由業者幫忙準備自行車，行程搭配多樣的地接行程，適合邊旅遊、邊體驗騎車的族群；電輔車版則適合各年齡層的旅客，輕鬆享受兩鐵旅遊的樂趣。

跟隨職人的腳步，探訪北廠風華歲月

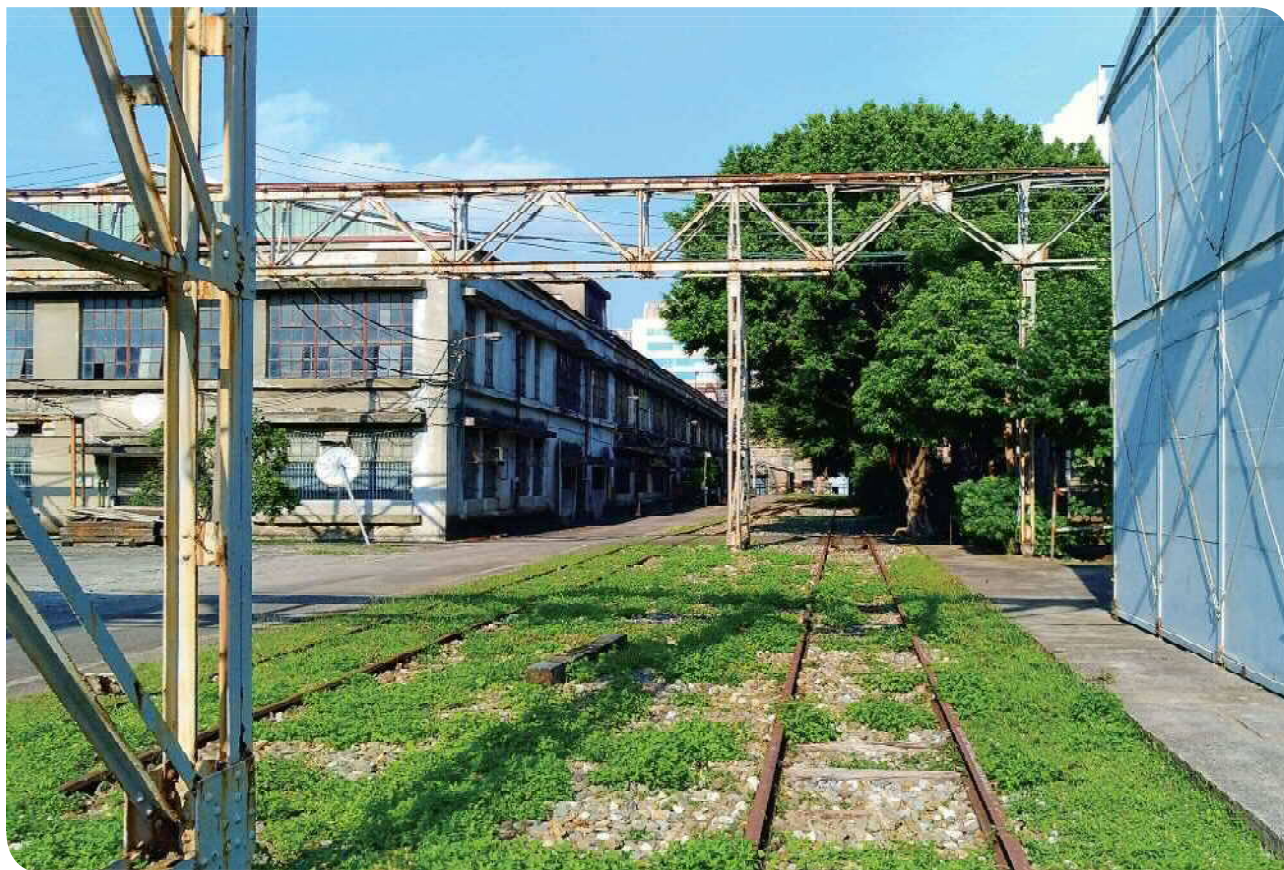
圖文：金崙車站 廖俊宇

在全國古蹟日那天，循著鐵博導覽員的指引，我走進這座宛如龐然大物般的鐵道博物館，也是本局臺北機廠的前身，盼了好久，終於有機會親自一窺北廠的神秘面紗，實在是感謝好友的協助，讓我有機會見證北廠的過去、現在與未來。

活動一開始，在北廠小禮堂播映著北廠的歷史沿革與前世今生，藉由老師傅們的口述歷史，讓我們得以了解過去北廠的地理位置與創廠緣



▲小禮堂的文化特展活動



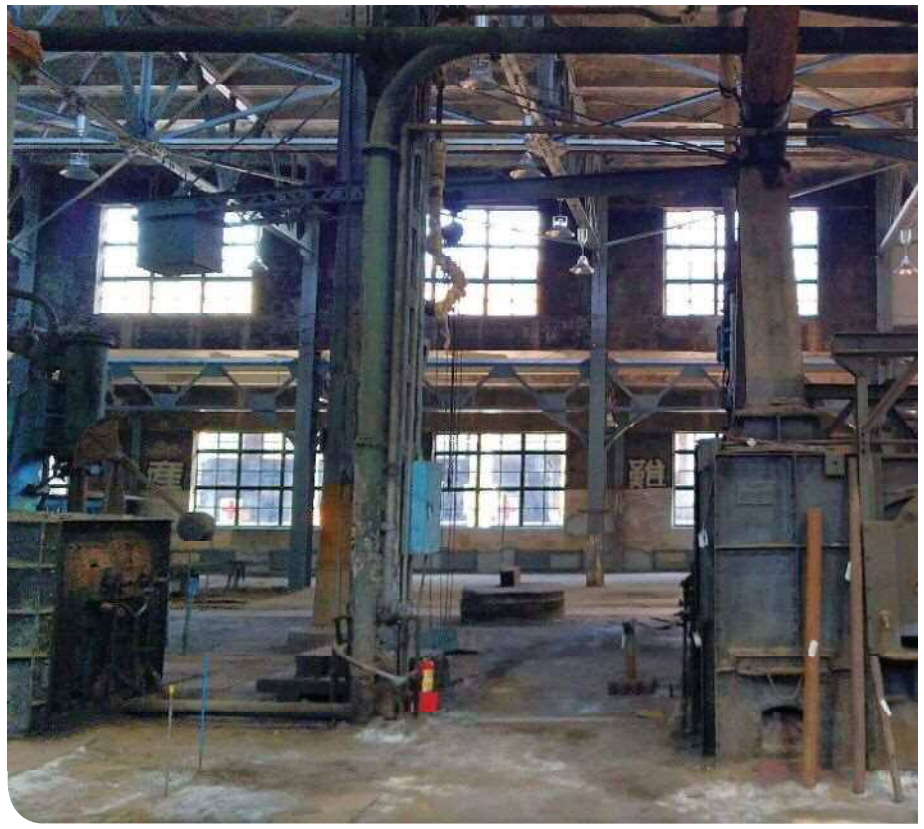
▲廠內的舊有鐵道設施



▲原動室的電氣設備



▲曾是員工工作目標標語口號



▲鍛冶工場內的機器設備

由，在那個環境不好的年代裡，鐵路員工刻苦耐勞擔負起列車檢修的使命，大家團隊合作，一起把每一列火車都仔細的查修好，確保行車安全，甚至還可能遭遇空襲，要隨時做好避難的心理準備。

感謝鐵博同仁的用心，趁著這次特別開放的活動，讓大家得以看看剛整修完成首次開放的原動室、鍛冶工場與大禮堂，許許多多的細節裡都深藏著鐵路文化的原汁原味，也藉由導覽老師的介紹，讓我們可以稍微感受一下過去那個繁忙的

年代裡，老師傅們勤奮打拚的身影，真是令我相當敬佩與動容。

永遠記得在小禮堂看影片的時候，正襟危坐的聽著師傅們講述北廠過去的點點滴滴，心裡的感受其實很複雜，也絲毫不敢鬆懈；因為師傅們的話語裡，彷彿字字句句在提醒著我們，未來的臺鐵就交給我們繼續努力了，要承擔起前輩們的使命，用自己的力量來守護行車安全，讓那段鐵路的風華歲月得以有機會再次重現！



▲廠內通道小角落



▲剛整修完成的大禮堂

人生若只如初見 - 北投員訓最後回顧與告別

圖文：綜合調度所 吳宗霖



▲臺鐵局舊北投員訓中心

在 11 年 10 月 28 日，在臺北市北投區公館路 83 號的一隅，臺灣鐵路管理局各處室的資深主管、承辦人以及外聘專家等各部門權威，正頂著盛秋豔陽的殘溫，一步一步踏過每一塊地面與樓層，一筆一筆的清點著各項鐵路設備與資產。

這裡是北投員訓中心，是每位臺鐵人職涯起點的第一印象，是自民國 60 年啟用逾 50 年以來每一代臺鐵人共同的記憶場景。

本次會勘係由本局綜合規劃處召集各部門，辦理員訓中心暨實習訓練場設備保存及活用會勘，筆者承蒙主持人柳副總工程司燦煌先生邀

請，很榮幸得以參加本次員訓中心資產與文物勘查的行程，從旁紀錄整個勘查過程。聽著各界專精前輩對於員訓每一方土地以及每一項設備如數家珍的述說歷史，頗感收穫良多，也深覺鐵路事業仍具有非常多文化與歷史價值的「軟實力」可以好好發揮與傳承；除了口述歷史的部份，筆者也有幸為員訓中心留下幾張最後的影像，希望能跟各位同仁分享一起話當年。

或許是大師之作：宿舍區的建築史謎題

走進中心大門後，映入眼簾的是熟悉的教室區與寢室區，這塊口字型的區域基本上是員訓擴建後學員的主要生活區域。



▲修澤蘭作品—中山女中禮堂-(國家文化資產網)

而餐廳與寢室這棟大樓，外觀上一直有著強烈修澤蘭風格（備註），雖然修澤蘭建築師與臺鐵有非常深的淵源，但一直以來卻缺乏直接的資料可供證明員訓中心的設計就是來自於修建築師之手筆。如果臺鐵同仁知道自己在員訓期間就寢用餐的這棟現代主義初期風格的建築是來自名家之手，會不會更覺得有受到文化氣息的薰陶呢？如果我們能找到員訓建築的確是修澤蘭的手筆，是不是就有機會以古蹟維護的角度留下它呢？。世界唯二的寶藏

教室的書可以帶走、餐廳的廚具食材可以搬走、交誼廳的育樂器材也可以載走，可是員訓有一項珍貴的資產卻是無論如何都無法攜走的，那就是溫泉。

北投的溫泉主要分為白磺泉與青磺泉兩種，靠近硫磺谷地段的泉源為白磺泉，引出地熱後，將清水（地下水）導入混合井內混合加溫而形成之人工溫泉，也是北投地區溫泉業者主要的泉源；而青磺泉泉源則非常稀少，約在地熱谷一帶，為一完全天然硫氣孔噴發之自然湧泉，泉質屬酸性硫酸鹽氯化物泉（綠礬泉類），pH 值約 1~2 為強酸性，泉色無味、透明中帶綠，對建物及金屬之腐蝕性強，因泉質特殊，常為國內外教學研究之

素材。聞名世界的「北投石」就是青磺泉冷卻後的結晶，百年難得一見，每年吸引不少遊客專程朝聖。而員訓中心的泉源就是屬於這稀少的青磺泉。

青磺泉有多珍貴呢？如果說全球僅臺灣北投與日本玉川 2 處擁有，這樣講或許就可以了解青磺泉的珍稀價值了。臺灣與日本獨有的青磺泉，其特殊性是在於這兩處的青磺泉具有「鐳」這種微量元素，溫泉愛好者一般認為，微量的鐳放射性溶於北投青磺泉中，對於關節不適或是筋骨痠痛特別有功效，酸鹼值雖然屬於強酸性，但是身體若無重大傷口，基本上對於皮膚完全無害。根據自來水公司統計，北投青磺泉每天只有約 1600 噸的供應量，從地熱谷冒出後，沒有與其他泉水混合，隨即接管使用，泉質非常純淨。北投地區有供應完全純淨的青磺泉的地點，除了中央北路一段 12 號，由公共澡堂轉型的「北投青磺名湯」之外，就是我們的員訓中心澡堂了。能夠在員訓澡堂裡用啞哩岸岩及奇岩石搭建的岩石浴池，享受著這世界唯二的珍貴溫泉，其實是非常奢侈的機會呢！

路的彼端：初代員訓遺跡

臺鐵員訓中心實際上分為兩部分，以民族街 20 巷隔開，事實上這條巷子的地權是屬於臺鐵的，但因為既成道路公用理由，所以提供臺北市政府作為公用道路通行。從員訓中心操場穿越這條巷子之後，就是後半部份的團結樓、務實樓與實習場。在這個空間有許多鐵道設施可以供訓練使用，印象最深的便是有平交道、號誌機、坡度表、行車標誌等實物供學員認識，1988 年淡水線停駛後，CK124 蒸汽火車頭也曾一度存放於此，實習場中的棚架就是為此所搭建。

而務實樓實際上是初代的員訓中心辦公樓，後來將教室與辦公大樓往現在的區域擴建後，

團結樓就另轉它用，一樓作為設備倉庫以及展示間之外，二樓則是提供鐵路警察局（前樹林分局）辦公，三樓則一度做為出題闡場與宿舍，最後一次辦理業務為 101 年阿里山森林鐵路管理處招考約僱人員而作為試務闡場。至於團結樓則是一度從教室轉而變成行政人員宿舍，後因建築結構問題安全考量故而封存不再使用。有關實習場各項設備以及團結樓、務實樓留存的文件資料，都將由各單位分配攜回保存，未來將會繼續在富岡機場、樹林調車場以及潮州基地等單位繼續展示或運用，務求所有路產都能在未來的時光發揮最大的效用。

再見！北投員訓

經過多日聯合會勘結束之後，員訓中心的搬移工作也進入了尾聲，大部分的資產、設備與物品、都已經進入了打包與運送的階段，除了運、工、機、電、等部門皆有各自認領登記的設備與器材之外，所有屬於員訓中心的藏書、圖資、文件、倉存物品甚至家具等，皆有本局文資料一一造冊清點，所有遺留下來的都不輕易丟棄，所有存在的都視為資產，未來在清點完成後將會審慎評估各項文物的質性，規劃與博物館合作展出或在各單位延續生命，務求屬於臺鐵的歷史都能夠被看見，都能夠展現其應有的價值。

在所有事物都有其歸屬之後，北投員訓往後



▲北投員訓中心 - 實習工廠

僅留下記憶中的建築物 and 地景，我想，這次是真的要跟北投員訓說再見了。「迷失的人迷失了，相逢的人會再相逢」，由衷期盼北投員訓中心能夠在不久的將來脫胎換骨，用嶄新的面貌重回臺鐵同仁的懷抱，也期待搬遷進化後的鐵道學院，在北中南東各區繼續大放異彩，重新匯聚來自各地的臺鐵同仁，結晶出新的記憶。

參考資料

- 重回修澤蘭的花園新城 | 臺灣建築報導雜誌社 (ta-mag.net)
- 《現代性的魅惑：修澤蘭與她的時代》臺灣第一女建築師 | 欣傳媒 (xinmedia.com)
- 從修澤蘭建築師 看臺灣戰後現代主義的建築發展軌跡 | 欣傳媒 (xinmedia.com)
- 臺灣第一位女建築師——修澤蘭 — 臺灣女人 (nmth.gov.tw)
- 臺鐵北投員訓中心 50 年歷史謝幕 將搬至富岡基地 | 生活新聞 | 生活 | 聯合新聞網 (udn.com)
- 臺北自來水事業處 - 常見問答 - 白磺溫泉、磺溫泉如何分辨? (gov.taipei)



▲修澤蘭作品—1980 年代所見交通銀行高雄分行外觀 (資料來源：呂奇)



▲北投員訓中心 - 溫泉澡堂

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112年2月底止，請領總人次共10,037人，申領總金額達297,527,687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112年2月底

項目	標準	人數	總計金額 (元)
結婚禮金	二個月薪額	796	32,598,330
生育獎助金	二個月薪額	147	2,496,618
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550元	1,047	163,204,800
	子女：92,730元	15	
子女教育助學金	國小及國中：500元	8	99,227,939
	高職：3,200元	48	
	高中：3,800元	630	
	五專前三年：7,700元	20	
	五專後二年及二專：10,000元	284	
	大學及獨立學院：13,600元	7,042	
總計		10,037	297,527,687



臺灣軌道運具營運概況

文：主計室 吳慧婷、何字卿

111年臺灣軌道路網(包含臺鐵、高鐵、臺北捷運、新北捷運、桃園捷運、臺中捷運及高雄捷運等7種運具)每日平均客運人數243.3萬人次，以臺北捷運160.9萬人次(占66.1%)居冠，其次臺鐵46.6萬人次(占19.2%)；隨本土疫情趨緩，旅客持續回流，整體軌道運量較上年成長12.0%，其中臺中捷運有回饋專案，客運量持續成長，致較上年驟增53.3%，其餘軌道運具客運量復甦力道尚未恢復至疫情前水準；109及110年受COVID-19疫情衝擊，除臺北捷運外，各軌道運具客運人數均明顯較疫情前(108年)衰退逾3成。近5年各軌道運具客運量結構穩定，臺北捷運約占6成7居首、臺鐵約2成，其餘不及1成。

近5年臺灣軌道運具每日平均客運人數概況

單位：萬人次；%；百分點

年別	總計		臺鐵		高鐵		臺北捷運		新北捷運		桃園捷運		臺中捷運		高雄捷運	
	實數	占比	實數	占比	實數	占比	實數	占比	實數	占比	實數	占比	實數	占比	實數	占比
107年	315.6	100.0	63.4	20.1	17.5	5.6	209.7	66.4			6.4	2.0			18.7	5.9
108年	326.9	100.0	64.7	19.8	18.5	5.6	216.3	66.2	0.9	0.3	7.7	2.3			18.8	5.8
109年	281.2	100.0	55.6	19.8	15.6	5.6	190.1	67.6	1.0	0.3	5.1	1.8			13.9	4.9
110年	217.4	100.0	42.4	19.5	11.9	5.5	145.5	66.9	1.0	0.5	3.8	1.7	1.7	0.8	11.1	5.1
111年	243.3	100.0	46.6	19.2	14.8	6.1	160.9	66.1	1.1	0.4	4.7	1.9	2.6	1.1	12.6	5.2
111年較上年增減	12.0	-	9.9	-0.4	24.6	0.6	10.6	-0.8	9.1	-0.0	25.0	0.2	53.3	0.3	14.0	0.1

就各軌道運具客運收入觀察，近5年皆以高鐵居冠，係因輸運客群以中長程為主。111年客運量復甦推升客運收入，高鐵客運收入達356.4億元最高，臺北捷運133.3億元次之，臺鐵128.0億元居第三，較上年分別增22.5%、9.7%及14.5%；其餘軌道運具除高雄捷運達10.1億元，其他均不及10億元。

近5年臺灣軌道運具客運收入情形



附註：1. 除高鐵客收係依高鐵財務報告書外，其餘資料皆來自交通部統計查詢網。
2. 新北捷運係指淡海輕軌，自108年2月1日起營運；臺中捷運自110年4月25日起營運。