

局長的話 (110.01.17~110.04.27 代理局長)

各位親愛的同仁，大家好！

4月2日9時28分太魯閣列車在清水隧道北口發生的重大事故，帶給台鐵人內心最大的痛，看到我們的弟兄淳修及沛峰在此事故發生前緊急鳴笛並全力煞車，用盡生命來守護全車的乘客，其超然敬業的精神，讓台鐵人同感敬佩，我們將永遠記得淳修及沛峰這偉大的精神，除致上最高的敬意外，我們也將繼續秉持這份精神，致力為所有旅客提供最好的服務。



面對淳修及沛峰驟然離開台鐵這個大家庭，我與大家同感傷痛與不捨，但是在此，我要對所有第一時間赴事故現場不眠不休地投入傷患搶救、工程搶修以及協助安撫事故家屬、處理善後復原的同仁們，致上最深的謝意，您們辛苦了！我也要感謝路局所有同仁們，即使大家的心情如此沈痛，卻仍然強忍著悲痛盡力為國人做好疏運工作！

事故發生後，來自各方的檢視及外界的壓力，凸顯了許多長久以來累積的結構性問題，府院已表明將全力支持台鐵改革，我們深知未來組織改革工作不甚容易，但相信台鐵人團結共同扶持努力，我們一定能突破困境，展望未來。「一個人走得快，一群人走得遠」，此時此刻，路局同仁的心將更加緊密的連結在一起，讓我們共同努力，重拾社會大眾的信心與支持，再創百年台鐵的榮光！路局同仁是最棒的一群夥伴，未來改革的每一步都需要全體同仁一起努力，辛苦了，大家一起加油，攜手向前！

交通部次長 祁文中 謹上

109.4.13

「齊心協力，勇於改革」

百一年來臺鐵對臺灣運輸交通提供良好的服務，員工任勞任怨、盡心盡力，服務了億萬旅客，惟4月2日於清水隧道發生第408次列車重大事故，臺鐵未能善盡經營責任，造成令人悲痛的後果；隨後武塔站外包廠商工人又違規闖入軌道，這是全國民眾所不能接受的，值此關鍵時刻，臺鐵應該深切檢討，勇於推動改革，重建旅客及民眾的信心。

整個臺鐵的改革可分三個面向著手，第一就是安全，包括設備的安全，施工的安全，通行的安全，我們要全面盤查及檢視相關安全議題，就制度、用人及設備提出立即可行的解決方案，同時也要調整同仁自我設限的傳統心態，辦事要有權有責、勇於任事。臺鐵本身的行車安全和工地安全也必須立即建立改善機制、全面防止破口，同時亦應檢討場站監控及路線狀況，發現有異狀立即採取作為、通報與處置，防堵無視規定或契約的外包廠商，臺鐵更不能逃避責任，這是我們

責無旁貸的使命；第二就是安定，包括員工的安定，人力應充沛並注重運用效能，同時兼顧職能的教育訓練，使能在安全環境下發揮所長。而財物的安定亦至為重要，不可歸責於臺鐵的負擔請政府補貼，臺鐵本身則應推動雙核心發展，增加本業及副業的營收；第三就是轉型，組織調整要能在確保同仁權益前提下辦理，讓臺鐵同仁安心，共創未來的願景。政府有決心，願意全力一定要把臺鐵改革做好，也承諾不會把這個工作、責任、負擔讓臺鐵獨自承擔。

現在社會大眾首要期待是安全，我們就要展現執行安全的決心；臺鐵員工期待的是安定，我們就要打造永續經營的環境，對於過去政策性歷史包袱，尋求政府、各相關部會支持與協助，並透過和臺灣鐵路工會的勞資協商，儘速研議及規劃完整改革方案，共同凝聚臺鐵及各方力量，齊心協力，勇於改革，成就不一樣的臺鐵。

朱微 中華民國110年6月7日



臺鐵改革正式啟動

圖、文：臺鐵局

於民國 67 年高速公路通車後，受社經環境條件變遷因素，營運開始發生 2.57 億元虧損，自該年起，財務虧損持續增加。為改善財務、人事及未來經營型態，民國 84 年交通部與前省政府（臺鐵局原隸屬省政府）成立「部省專案小組」進行研究，交通部運輸研究所亦於民國 85 年進行「臺鐵組織、營運、財務及經營改善策略」研究，對於「建設與營運分離」政策釐清責任，以力求財務責任透明化，同時參採臺鐵企業工會針對「車」、「路」部門營運責任分工建議，並於民國 92 年提出「臺鐵公司化之基本構想(草案)」。

當時係改革轉型所踏出之第一步，其後為能妥納同仁意見，經與臺鐵企業工會組成「臺鐵工會臺鐵公司化協商小組」進行多次協商會議後，針對「原交通部臺灣鐵路管理局暨所屬機構現職人員自請退休資遣優惠辦法草案」、「交通部承接臺灣鐵路管理局改制臺灣鐵路股份有限公司員工退撫金辦法草案」、「交通部補貼臺灣鐵路股份有限公司服務性路線及不敷成本小站營運辦法草案」、「交通部辦理臺灣鐵路股份有限公司所使用之基礎設施建設、更新及維護辦法草案」、「交通部出資臺灣鐵路股份有限公司購置機車、車輛辦法草案」及「交通部補貼臺灣鐵路股份有限公司法定優待票價差額辦法草案」等議題一一研商。

其後雖礙於政經環境無法配合，使改革轉型只能拉長期間規劃至今，並持續積極就運輸本業與附屬事業兩方面改善正逐漸擴大之財務虧損，同時不斷研擬轉型計

畫、再生計畫、重生計畫等，然而過去每項計畫均僅能以臺鐵自行負責政策性支出及債務利息為前提辦理而無法推動，同時努力經營成果仍不及日積月累之龐大財務負擔，也使臺鐵營運效率及安全逐漸出現問題。

近期總統與蘇院長提出之指示可見政府對於臺鐵改革決心，交通部王國材部長亦於 110 年 5 月 5 日與臺鐵企業工會溝通後指示：「同仁或有因為對內容有所不清楚而有所擔心，工會所提出之建議請妥善溝通」，初步規劃於工會、全臺各段、廠級單位及局本部共計辦理至少 40 場次員工、工會協商溝通說明會，針對組織轉型理念及「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例草案」進行說明，以尋求最符合臺鐵永續發展模式。

目前為因應 110 年 5 月 15 日疫情持續嚴峻，為保護同仁安全，避免群聚，使溝通說明會不得不暫緩。然而「與員工溝通」之決心不因此停下，將以尊重工會、保障所有同仁應有之權利為目標，待疫情穩定後再繼續辦理溝通說明會，廣納同仁意見。



公司化帶來安全與安定

圖、文：臺鐵局

為使臺鐵局能脫胎換骨、根本有效提升安全以達到永續經營的目標，蔡英文總統 110 年 4 月 7 日已裁示臺鐵改革的三方向，包括提升臺鐵的安全管理和營運效率、解決臺鐵的財務虧損，以及找出最適合臺鐵的永續經營模式，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」報告後亦表示「臺鐵改革勢在必行，政府不會讓臺鐵獨自承擔」。

臺鐵改革分為「安全」、「安定」及「轉型」三面向，包括臺鐵的行車、工地、運作的「安全」，以及人和財務的「安定」；「轉型」則是要在確保員工權益下辦理組織調整，讓臺鐵員工都能安心，也兼顧未來願景。「公司化」是一劑能夠使臺鐵重返光榮的強效藥，帶來「安全提升」及「員工及財務安定」之助益：

一、臺鐵公司化對於「安全提升」之助益

(一) 設備層面

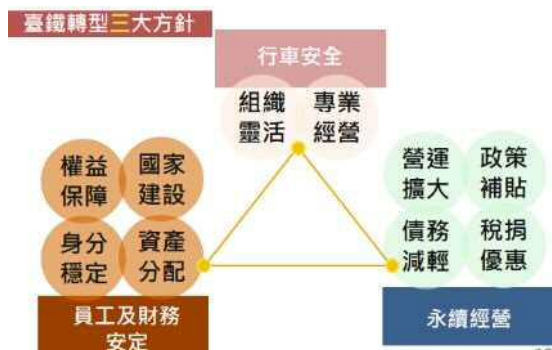
現況營運使用相關設備多老舊且維護不易，導致故障率高，另環島路線長易有外物侵入，影響行車安全及營運可靠度。

公司化將以「建設與營運分責」為主軸，營運使用相關建設工程由交通部負責辦理，逐步將設備汰舊換新，臺鐵則專責進行維修與營運安全改善(車輛由交通部出資，公司依營運所需辦理購置機車及車輛)，董事會則可將預算優先投入提升營運安全積極作為，設備能快速更新，以上規劃將可有效提升臺鐵軌道系統整體行車安全。

(二) 人力層面

現況人力受限資位制需經國家考試甄補耗時長，且薪資、待遇採年資制，缺乏激勵誘因，以致人力老化及技術斷層。

公司化將可依公司設置條例規定，於相關子法中規範公司從業人員管理要點、甄選進用要點、特殊技術及重要管理人員甄選計畫、薪給管理要點及核發經營績效獎金應行注意事項等，除有關薪給、退休、撫卹、資遣等事項之彈性將大幅提升。從業人才越優秀且工作穩定，越能為臺鐵營運管理運作注入活力；在獎金層面，董事會可視盈餘及績效以決策安全相關之激勵措施，有助於重塑臺鐵安全之組織文化。



(三) 組織層面

現況仍受限於組織調整缺乏彈性，為提升事故調查專業及效率，建立安全文化、強化相關軌道監理業務及落實災防規劃及動員機制，於 107 年 12 月 11 日成立「營運安全處」作為專責安全單位，惟該處仍屬任務編組單位，成員皆為派兼，與其他單位不易明確劃分權責。

公司化轉型後可透過公司設置條例規定，授權董事會辦理公司組織章則核定，適時因應外在環境與營運安全需求，更為靈活調整組織及各單位分工。

二、臺鐵公司化對於「員工及財務安定」之助益

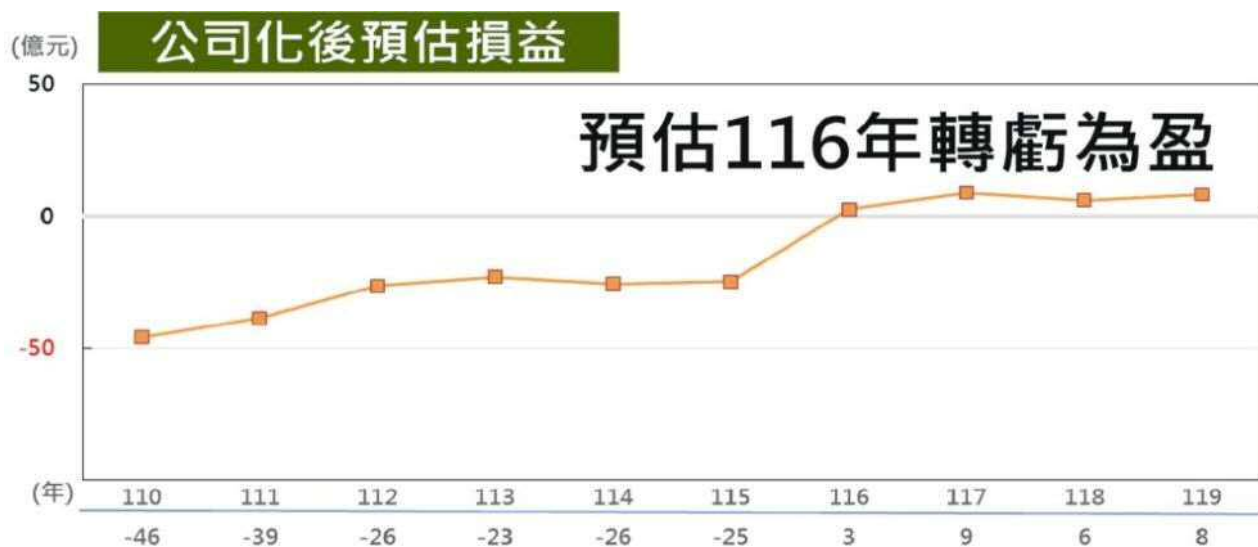
(一) 員工安定層面

公司化轉型之運作透過公司設置條例規定，勞工董事參與決策，席次占 1/5，可以參與臺鐵經營重大決策，為勞工發聲，具關鍵性影響力，相較於現行無管道參與臺鐵經營管理決策，已大幅提升勞工決策建議權為員工保障權益；另總經理須為專業人士，可有效降低內部員工對於公司運作經營方向之疑慮。

(二) 營運虧損層面

臺鐵票價 26 年未調整，收入無法負擔舊制退撫金、債務利息、偏遠路線與小站營運虧損、法定優待票差額，以致長期營運虧損，目前雖已完成信用評等，發行免保證商業本票，以多元融資管道降低利息費用，並成立「資產開發中心」及「附業營運中心」積極辦理附屬事業增益收益，刻正建立服務性路線及小站合理補貼機制。

110 年 4 月 29 日行政院承諾臺鐵針對無法獲利的服務性路線、偏鄉小站的營運，虧損未來都將由政府補貼，以及每年應支付員工舊制退休金及衍生債務利息等，未來也都將由政府負擔；另董事會透過公司設置條例規定授權投資、轉投資事項之審議，及以財產為擔保或借款之審議及土地及房屋之處分事項，可由董事會審議後報交通部核定，較現行辦法更有彈性，其處分、收益之收入，得由臺鐵循環運用，提升資產效益，並預計得於 116 年轉虧為盈。



最美區間車

EMU900 型通勤電聯車首航啟動

圖：秘書處 施萬隆 文：機務處 陳詩本

本局整體購車計畫的第一列「史上最美區間車」，110年4月1日在基隆車站舉行首航典禮，由蔡英文總統正式宣告投入營運車隊。EMU900 選擇在台灣歷史上最早的鐵路起點，也是縱貫線的第一站 -- 基隆首航，將為台灣鐵道史增添新的一頁。

總統提到，準備加入營運的 EMU900 型電聯車被稱作是「最美區間車」，不只內裝舒適、溫馨、美觀，車頭的車燈點亮以後，看上去就像是一張正在微笑的臉，「A Smiling Welcome」（笑臉迎人的姿態），相當受鐵道迷歡迎。



▲蔡英文總統、行政院蘇貞昌院長、時任交通部林佳龍部長與出席基隆 EMU900 首航貴賓合影



▲蔡英文總統致詞



▲行政院蘇貞昌院長致詞

新的區間車將使北台灣都會生活圈的通勤更加便利，既可以造福民眾，也有助於節能減碳。第一列 EMU900 型電聯車的首航，是台鐵「十年購車計畫」開始展現成果的第一步，接下來合計 520 輛、52 列 EMU900 型電聯車將會陸續加入營運；另外，台鐵採購的 EMU3000 型城際列車合計 600 輛、50 列也將要交車了。

行政院蘇貞昌院長致詞說，政府自 106 年以來，開始推動的「前瞻基礎建設計畫」，計畫的目的就在於打造未來 30 年國家發展所需要的基

礎建設，促進地方整體發展及區域平衡。因應時代的進步與生活型態的變遷，持續提供完善、高品質的服務。新的軌道，能夠帶來新的機會；新的通勤車站，也會創造出新的生活圈；全新列車則讓民眾生活更便利、更舒適，讓城市繁榮發展，這就是軌道建設的意義。

林佳龍（時任部長）致詞時表示，新車上路只是一個階段的開始。後續列車的維護與保養，必須定期檢查並且落實檢修作業，期許台鐵不斷精進、強化軌道和列車設備，以及人員訓練，提



▲林佳龍時任交通部部長致詞



▲次長祁文中（時任代理局長）致詞



▲蘇巧慧立委與祁文中次長(時任代理局長)、杜微局長(時任副局長)樹林首航搖鈴儀式



▲基隆市林右昌市長致詞



▲參與EMU 900型區間車首航工作團隊合影

升整體的妥善率、可靠度與安全標準，給予國人值得信賴與優質的乘車品質，成為民眾美好生活服務的連結者。

祁文中常務次長(時任交通部兼代理局長)說，提高乘車服務品質、滿足民眾需求，一直都是台鐵努力推動的目標。隨著旅運需求的不斷增加，這次採購的「EMU900」採用10輛編組配置，將以北部都會區為主要服務區域，相信對於增加尖峰時刻的通勤及通學運輸服務，都有極大助益。

EMU900去年(109)10月24日自花蓮港抵台後，歷經多項的測試與調整，原定於農曆年前加入營運的計畫，但因受到國際疫情蔓延，各國國境管制，導致技術人員無法來台，以及本局要求列車減速率應與現行區間車一致等因素，在本局嚴格把關下，於110年4月1日公開舉行首航典禮，首批二列車並隨後投入基隆至苗栗區間運輸旅客，獲得民眾好評。



A Smiling Welcome Electric Multiple Unit

EMU

9000



EMU900
典藏58高粱酒
1980元

(飲酒過量有害健康)



EMU900
造型毛巾
130元



EMU900
造型筆袋
249元



EMU900
質感隨身碟
32G / 64G
390 / 490元



EMU900
質感領帶夾
250元



EMU900
質感領帶
250元



交通部臺灣鐵路管理局
Taiwan Railways Administration, MOTC



門市名稱	門市位置	連絡電話	營業時間
臺鐵夢工場南港店	南港車站地下 2 樓	02-26511417	10:30-18:30
臺鐵夢工場松山店	松山車站地下 1 樓	02-27474242	10:30-18:30
臺鐵夢工場旗艦店	臺北車站 1 樓	02-23830367	10:00-20:00
臺鐵夢工場花蓮店	花蓮車站 3 樓	03-8333971	09:00-19:00
臺鐵夢工場臺東店	臺東車站 1 樓大廳	089-235705	10:00-19:00
臺鐵夢工場鳳山店	鳳山車站 1 樓大廳	02-26511417	09:00-19:30

新一代多功能自動售票機民眾體驗活動

圖文：運務處 陳榮彬

為 本局現有自動售票機已逾使用年限，須重新規劃符合科技時代機台，設計多功能自動售票機滿足旅客需求，新型自動售票機將現有按鍵式非對號列車自動售票機及專為發售對號列車之自動售票機整併合一，除可使用現金、信用卡外、新增導入行動支付（Apple pay、Google pay、Samsung pay 等）進行購票、取票，另為便利使用電子票證旅客增值，本機也能以現金進行 4 大電子票證增值功能，並具備國內軌道運輸



▲杜微局長（時任副局長）展示體驗車票



▲新一代自動售票機體驗記者會



▲杜微局長（時任副局長）與民眾體驗新購票機活動



▲民眾體驗操作自動售票機



▲新住民體驗操作自動售票機



▲新一代自動售票機

獨有的車票退票功能，提供不同需求旅客票務自動化服務。

多功能自動售票機分成「一般型」及「無障礙型」兩種形式，無障礙型除了降低操作介面高度之外並具備「零錢多枚投」功能，旅客可將不

同幣值零錢整把投入漏斗狀投幣口之後，即可自動數幣並找零。

為讓民眾及早體驗新型多功能自動售票機，本局特於 110 年 3 月 23 日至 3 月 29 日連續 7 天，分別於台北、台中、高雄、花蓮 4 個車站每天上午 11 時到晚上 19 時辦理民眾體驗活動，旅客可以先睹為快來進行實際模擬操作。

新型自動售票機分三階段建置，第一階段預計今年 8 月以前於南港站、松山站、台北站、板橋站、桃園站、台中站、台南站、高雄站、宜蘭站、羅東站、花蓮站和台東站等 38 個車站建置 144 台新機；第二階段將於 111 年 3 月以前完成 144 台建置，同年 10 月以前再完成第三階段的 144 台建置，全線完成 432 台新型自動售票機更新作業。

南迴鐵路新建利嘉溪橋切換工程紀事

圖、部分文字：鐵道局東工處提供 圖、文：臺東工務段 楊良文、易人杰

南迴鐵路舊利嘉溪橋（知本至康樂間）為單軌橋，橋墩現況裸露嚴重，如持續以固床工法或其他工法補強，難顯長期耐久效果，考量長久性及未來花東雙軌將延長到知本，為避免重複投資，先於南迴鐵路電氣化計畫內之 C712B 金崙臺東段土建及一般機電工程項下新建利嘉溪橋為雙軌橋鋪設單軌，維持現有單線營運並預留未來雙軌使用。

舊利嘉溪橋於 1986 年 5 月竣工，為 22 跨、全長 407m 之鋼筋混凝土構造橋梁（21 跨 *19m+1 跨 *8m）。

本次新建利嘉溪橋為鋼筋混凝土構造雙軌橋梁（下承式），總長為 1,680m（K89+500~K91+180；含路堤及橋梁）：

◎橋梁部分：

橋梁總長為 1 跨 *17.35m+10 跨 * 40.5m



▲利嘉溪橋新建橋墩照片



▲利嘉溪橋原有（左側）新建（右側）橋墩照片（東工處提供）



▲利嘉溪橋鋪設新軌及電車線架設

(標準跨長)+1跨*25m，合計447.35m之鋼筋混凝土構造橋梁。

鋪設427.35m之無道碴軌道(彈性基鈔)
(K90+232.65~K90+660)。

◎路堤部分：

高雄端為732.65m長道碴軌道
(K89+500~K90+232.65)。

臺東端為520m長道碴軌道
(K90+660~K91+180)。

依據「鐵路運輸系統履勘作業要點」於110年2月24、25日辦理新建利嘉溪橋聯合檢查，切換前缺失改善已於3月12日函送交通部，3月24日交通部函復准予切換啟用。



▲夜間軌道切換現場

於高雄端K89+500~665(長165m)及臺東端K90+660~K91+015(長355m)進行路線切換，撥道、砸道夯實及電車線調整、號誌測試與機車試運轉等工作，經本局運、工、機、電及鐵道局等單位通力合作，於110年3月24跨25日完成切換工作並且順利營運通車。

目前台鐵沿線橋梁計1,599座，臺灣地形山勢陡峭逢颱風侵襲，屢屢造成河川水位上升及水流湍急沖刷橋梁橋墩危及行車安全；此次新建利嘉溪橋因河道關係減少橋墩墩數設計，加大跨距及堤頂高度採下承式大梁，每支梁重達200噸以上，具防護水流對橋墩沖刷功能。



▲新利嘉溪橋列車通過情形(東工處提供)

台鐵建物屋頂設置太陽光電已達 17.15 百萬瓦

圖文：資產開發中心 劉睿紘

為配合政府推動再生能源政策，本局積極於公有建物屋頂設置太陽光電發電設備已頗有成效，並為資產活化開創另一新契機。

落實再生能源政策，本局近年已於新建或增建或改建之車站建物屋頂設置太陽光電發電設備，如臺中都會區鐵路高架捷運化計畫沿線 10 車站、基隆站、屏東站、新城站... 等站，且為挹注營收，亦陸續推動公有建物屋頂設置太陽光電。



▲潮州車輛基地屋頂完工太陽光電板



▲花蓮工務段倉庫屋頂光電板



▲屏東站設置屋頂光電板



▲潮州車輛基地屋頂光電板



▲附業營運中心臺東工作站屋頂太陽光電板

自 106 年度陸續辦理經管建物屋頂設置太陽光電招標案件迄今，已招標設置完成的有南部地區—潮州車輛基地、東部地區—花蓮工務段倉庫、花蓮電務段倉庫、花蓮機廠檢修工場、附業營運中心台東工作站暨臺東站行李房聯合大樓及花蓮電力段大樓等建物屋頂，設置容量約 6.25MW；已完成招標並簽約設置中含東部地區—台東機務分段維修車庫、台東車站周邊建物與設置光電風雨棚架及南部地區—高雄機廠（潮州新廠）等建物屋頂，設置容量約 6.9MW；另北部地區—七堵調車場檢修車庫建物屋頂刻與廠商辦理簽約程序中，設置容量約 4MW，前述設置總容量約 17.15MW（百萬瓦）。

其中高雄機廠（潮州新廠）建物屋頂案於 110 年 1 月 25 日與廠商完成簽約。本局將推出花蓮機務段檢修車庫建物屋頂案，設置容量約

為 1.4MW。再生能源推動為國家重要政策之一，亦是使環境永續經營之手段，在確保安全之原則下，持續推動經管公有建物設置太陽光電發電設備之推動。



▲竹北站太陽能電板

臺鐵、中捷「共讚」軌道經濟 共站車站商場限時優惠

圖文：臺中營業所 江權祐

臺中捷運(以下簡稱中捷)於110年3月25日恢復試營運，本局為歡迎軌道經濟生力軍的加入，特別與車站商場合作，於本局新烏日站(捷運綠線高鐵臺中站)、大慶站、松竹站三個共站車站推出限時優惠活動，旅客只要用手機出示與中捷或臺鐵三個共站車站合照的任一照片，在本局前開3個車站貼有「TR 共讚」標誌的店家都可享有優惠。



▲松竹車站共構站區



▲大慶站溫點咖啡



▲大慶站萬益食品

共站或共構車站一向是城市生活與消費的重心，例如五鐵共站的臺北站 Breeze 商場、板橋站 Global Mall 商場及同時有 Global Mall 及 City Link 進駐的南港站帶給當地居民及往來旅客不同的消費體驗，在享受便利轉乘體驗同時，也滿足了生活需求。

臺中捷運綠線開通後，將有三個站與本局相連接，給乘客更便利的轉乘服務。本局與中捷為了宣導轉乘的便利性，合作推出「共讚優惠」活動，吸引不少知名店家參與，例如新烏日站 -Family Mart 商場的周氏蝦捲提供蝦餅「三包 300 元」（每日限量 100 包）、安維斯租車除平日租車全車款租一送一外再加贈精美小禮物，薔薇派和加點堂也都祭出買 5 送 1 的優惠，鐵道故事館更是難得祭出全館 9 折共襄盛舉，大慶站的溫點咖啡亦大手筆將咖啡、奶蓋全品項和鳳梨冰茶全部買一送一，松竹站的王媽媽肉骨茶則有打卡免費送肉骨茶清湯的活動，更多優惠訊息都可以到臺中捷運的官網查詢。

本局和中捷希望，本次活動增加與乘客的互動性，以與捷運或本局車站合照為優惠憑據，不過如果消費者提供乘車票券或電子票證，也都一律享有折扣，希望透過這次與商場的結合，讓軌道運輸不再只是移動的工具，更能成為市民生活記憶的載具。



▲松竹車站共構站區出口



▲新烏日共構站區

EMU900 試乘體驗 創新服務設備受到讚賞

圖文：機務處 陳詩本

EMU900 型空調通勤電聯車，自去年 109 年 10 月抵台至今，一直受到各界的關注，每天測試行駛時總能吸引大量民眾的目光。為了更貼近搭乘民眾的使用需求，在正式營運前，本局於 110 年 3 月 19 日在南港車站舉行試乘體驗活動，邀請相關團體上車搭乘，進行車上服務設備實用測試，並收集使用者意見作為參考，以進一步提升完善度，提供優質的搭乘感受與服務。

試乘體驗活動邀請到中華民國脊髓損傷者聯合會、自行車新文化基金會、中華慈雲慈善利生推廣協會、台灣



▲孕婦試乘體驗「好孕到」功能



▲新車試乘活動 108 人合影



▲馮輝昇副局長向參與試乘體驗活動民眾解說



▲車廂內無障礙設施

兒童少年希望協會、台灣溫柔生產推廣協會等，共 11 個團體，108 人參與，並由本局馮輝昇副局長及同仁隨車介紹解說。針對本列車創新服務設備的亮點特色：無障礙空間、自行車放置空間及「好孕到」座位區作為主要體驗項目。

試乘民眾在月台等車時，首次近距離看到最新型電聯車進站，立即感受到車頭迎面而來「微笑」形象的快樂與喜悅，在驚聲歡呼中爭相拍照。列車不僅擁有亮麗的外型，內裝更透過空間規劃及減法美學設計，全面提升多元友善服務。而相關設施也在本次試乘中首次曝光，例如特別加長的椅背，對於需要座位休息的人來說，能有效減少頸部的負擔；同時座椅首次使用類似馬卡龍配色的粉色系，希望讓許多人有溫暖、放鬆的舒適感。

另外，車廂內最新的燈光自動調節功能，可讓車內燈光亮度根據環境亮度自動調整，讓車廂內保持舒適不刺眼的緩和效果。

無障礙車廂位於第 6 車，設有多功能友善廁所，廁所內空間規劃與操作便利性受到試乘團體仔細的檢視，獲得滿意的好評，完善而貼心的設施讓上廁所不再是困擾。客室內走道不設置中央立柱的貼心設計，方便使用輪椅或嬰兒車的旅客移動及進出。新設置的輪椅服務區，採用集中式的空間規劃，可使列車長及車站服務人員即時提供完善的服務，讓身障人士「一起來搭車出遊」成為日常生活，享受在車上看風景、聊天的樂趣。等到全部車站月台無階化工程完成後，輪椅上下列車將會更方便。

單車運動的愛好者認為，直立式自行車架設計相較於水平放置式，更增加車內旅客的活動空間，方便愛車就近保管，也不需擔心妨礙其他旅客，最貼心的是自行車架適用大人、小孩的各種尺寸、型式的自行車，無論是一家人，還是同好車友都可以一起同乘，增添小團體出遊的樂趣與幸福感。



▲輪椅族上下列車服務



▲直立式自行車擺放車架

台鐵推出鳳梨米漢堡 簡單搭配 就是美味

圖文：臺北餐廳 蔡毓敏

台灣各界齊心暖心相挺鳳梨引來廣大迴響，為給予民眾另一種美味饗宴，本局台北鐵路餐廳研發團隊運用烹調技巧，融合各食材特性，推出兩款簡便又美味的米漢堡！

兩款米漢堡以清甜鳳梨作為內餡，別有一番滋味：「薑黃燒肉米堡」入目就是一片被薑黃韻染燦爛的金黃色，包住醃製軟嫩、鹹香撲鼻的燒肉，搭配甘甜解膩的鳳梨，鹹甜交織風味十足；「紅藜烘蛋米堡」以健康紅藜米飯裹住彩椒烘蛋和香椿豆包，再夾入一片鳳梨，彩椒芬芳、豆包鮮嫩入味，捲著清新果香，絲絲入扣、回味無窮。

兩款輕便的美味，自 110 年 13 月 26 日開賣起至 4 月 5 日止，上午 10:00 於台鐵便當台北車站 1 號店開始販售，每日限量各 30 份，每份售價 69 元。凡是購買米漢堡 1 個，即可以 30 元加價購 1 瓶鐵觀音（原價 35 元）。

此外，台北鐵路餐廳三月初已搶先推出加入鳳梨作為醃料滷製的排骨便當，包含 60 元及 80 元兩款，每日中午限量供應 2,500 個，透過天然酵素浸潤排肉肌理、軟化肉質纖維，讓顧客嚼得軟嫩、嚼出香甜，滿足了味蕾，一起力挺台灣鳳梨！



▲薑黃燒肉米堡



▲廚師以鳳梨入菜增進美味



▲紅藜烘蛋米堡

台鐵鳳梨便當好評再推一波 黃金梅花豬排特色便當開賣

圖文：七堵車勤部 關明宏

台鐵便當持續以實際行動支持農民，七堵餐務室運用台灣在地食材研發鳳梨新菜色，將鳳梨與梅花豬肉作完美結合！沒想到鳳梨除了當水果品嚐，入菜開胃又提鮮解膩！「黃金梅花豬排」特色便當採用上等國產梅花豬肉為主菜，先將梅花豬肉預炸上色定型，放入秘製醬汁醃製，切厚片放入烤箱，烤好後，鋪上鳳梨果泥及乳酪絲炙燒。配菜也加入烘烤鳳梨及蔬菜，另搭配玉子燒、雙色地瓜球、花菜及醬燒杏鮑菇，便當配色繽紛，鳳梨果香口感清新，以少油、少鹽調理，讓旅客在享受美味時，也能吃得清爽無負擔。

首賣當日買 1 個「黃金梅花豬排」特色便當，送主廚手作限定天然鳳梨果乾 1 片，品嚐酸甜好滋味，台鐵便當和你一起力挺台灣鳳梨喔！

開賣時間與數量：110 年 3 月 22 日（星期一）11:00 起於台鐵台北車站 1 樓之 台鐵夢工場獨賣，季節限定「黃金梅花豬排」特色便當 1 個 100 元，每日中午限量供應 50 個，賣完為止欲購從速喔～



▲黃金梅花豬排特色便當



▲黃金梅花豬排特色便當展示



▲天然鳳梨果乾

內勤人員支援旅客服務感言

圖：秘書處 施萬隆 文：電務處 葉瓊瑄

「本局內勤同仁於連續假期支援旅客疏運，在車站內展開機動服務任務……」，如果你在路局大樓裡上班，連續假期前的上班日下午，你一定聽過這段廣播，也許你也參與過好幾次這樣的支援服務，但對部分同仁而言，這項服務可是第一次，究竟這項支援是要做些什麼事啊！

連續假期前一天的下午三點，陸續有人在一樓大廳西側的值班站長室前集合，簽到、領背心、拿資料，站務主任曾給大家來個勤前教育。

為了因應連續假期返鄉旅客的人潮，我真佩服當時想出這個點子的人，請這些內勤的同仁來支援旅客的服務，平常我們都享受車站給予的服務，這一天，我們要化身車站的服務人員，為旅客服務。

車站你熟悉嗎？每天都經過啊！那請問你知道車站有幾個地下街嗎？你知道台鐵有幾個出口嗎？我和朋友約在台鐵便當本舖 5 號店，你知道在哪裡嗎？我的同學在照片上的這個地方等我，你知道要怎麼過去和她會合嗎？外國旅客拿著他要去的飯店名片，你能帶他過去嗎？

我從板橋過調台北，轉眼已有 10 年的時間了，參與「支援旅客服務」的任務有好多次，從剛開始滿車站都是團體的大陸觀光客，到自由行的大陸觀光客，他們濃濃的鄉音，不仔細聽還真是有點難理解；港澳客人也許操著廣東話，但至少能參雜些普通話，再不然，中文字也能通；還有後來很



▲支援月台引導旅客搭乘列車



▲支援協助防疫引導旅客



▲支援月台服務搭車旅客諮詢

多的韓國客人、日本客人，只能用簡單的英文瞎理解，非得等到他們說出關鍵字：凱撒 (CAESAR PARK)、天成 (Cosomo)、M6 等，你才終於明白，但，該如何向他表明這些地方怎麼去呢？唯一一招——就是帶他去，看著他走到目的地為止，於是這一天 4 個小時內，你可能要走上三五趟。

車站內的商場是買伴手禮的好地方，要回家過節，少不了來車站買個禮物帶回家，你知道「王師父」在哪兒嗎？哪裡有「快車肉乾」呢？話說平常在車站走跳，不只要辨明方向，還要熟知各大品牌伴手禮的所在位置，一樓南側？北邊？地下街的南邊？真是令人頭昏腦脹，尤其櫃位時常更新，上次服務還在的櫃位，這次卻找不著了，還要怎麼跟旅客說明呢？

不只在客廳層的服務備受挑戰，在地下月台上更令人感到緊張萬分，像我不是以搭火車為通勤方式，更要時時盯著月台上的跑馬燈資訊，不停回想勤前教育時站務主任給的諄諄教誨，有的旅客不常搭火車，南下北上月台經常搞不清楚；年輕人猛滑手機、耳朵上又掛著耳機，經常車子來了又走了還渾然不覺；有人拿著早上 5 點半的車票，傍晚來車站問為什麼沒有下午 5 點半的車子，狀況真是無奇不有，你不得不佩服在車站、月台上我們的服務同仁，平常要解決這些事，要具備及付出的耐心是你我無法想像的！

如果你在大廳曾和朋友約見面，建議的最佳地點是郵局，因為大廳裡的郵局只有一間，目標



▲指引旅客前往之地點

算是明顯。可千萬不要約小七或是全家，因為不僅 4 個角落都有全家、地下街裡也有，小七亦然，即使是麥當勞、星巴克，2 樓或是地下街也有店，就很難找到人。如果是剪票出口，也有東、西側各一個出口，甚至還有和捷運交界處的 B3 出口，那實在和全家便利商店一樣，讓人抓不著頭緒。

大家都說台北車站就像個大迷宮，尤其做為「地下工作人員」，就更難以向旅客說明，此時，不妨走上地面，到車站外面看一下，喔！原來京站只要從西南出口出去過天橋就可以到；國光客運也不過在東邊出口旁而已；新光三越就在車站對面，走斑馬線也可以到哦！真的是，近在咫尺啊！如果真的迷失了方向，就大膽放心問問商家服務人員，瞬間就可以為大家解決問題，千萬不要害羞喔！

其實更希望每個人都有機會參與這類的旅客疏運支援任務，每次都會有小驚喜與難忘的經驗，是你我在辦公室裡不同的體會！

再會與感謝 中博橋功成身退

圖文：高雄站上宮慧珠

高雄市連接南北交通大動脈～中博高架橋功成身退，110年2月27日～3月7日動員鐵道局南工處工程團隊、市政府各局處團隊、警察及義交、地方基層幹部等數千人共同努力，希望以9天的忍耐，換取百年的發展。第一階段拆除南北引道任務終於如期順利完成，取代中博高架橋的站西路也於3月8日開通，高雄站旅客改由西側進出。後續第二階段繼續拆除中博主橋，屆時將帶給高雄車站及高雄市區新的面貌。

回顧30年一直在改變的高雄車站，故事持續上演。中博地下道於76年10月10日通車，南高雄與北高雄不再遙遙相對。從中山路駛入中博地下道，即可通過高雄火車站到達後驛博愛路，是貫通高雄南北的重要幹道。91年配合高雄捷運R11車站及現今的市區鐵路地下化施工，鐵道局興建中博臨時高架橋取代地下道，完成中博地下道的歷史任務。

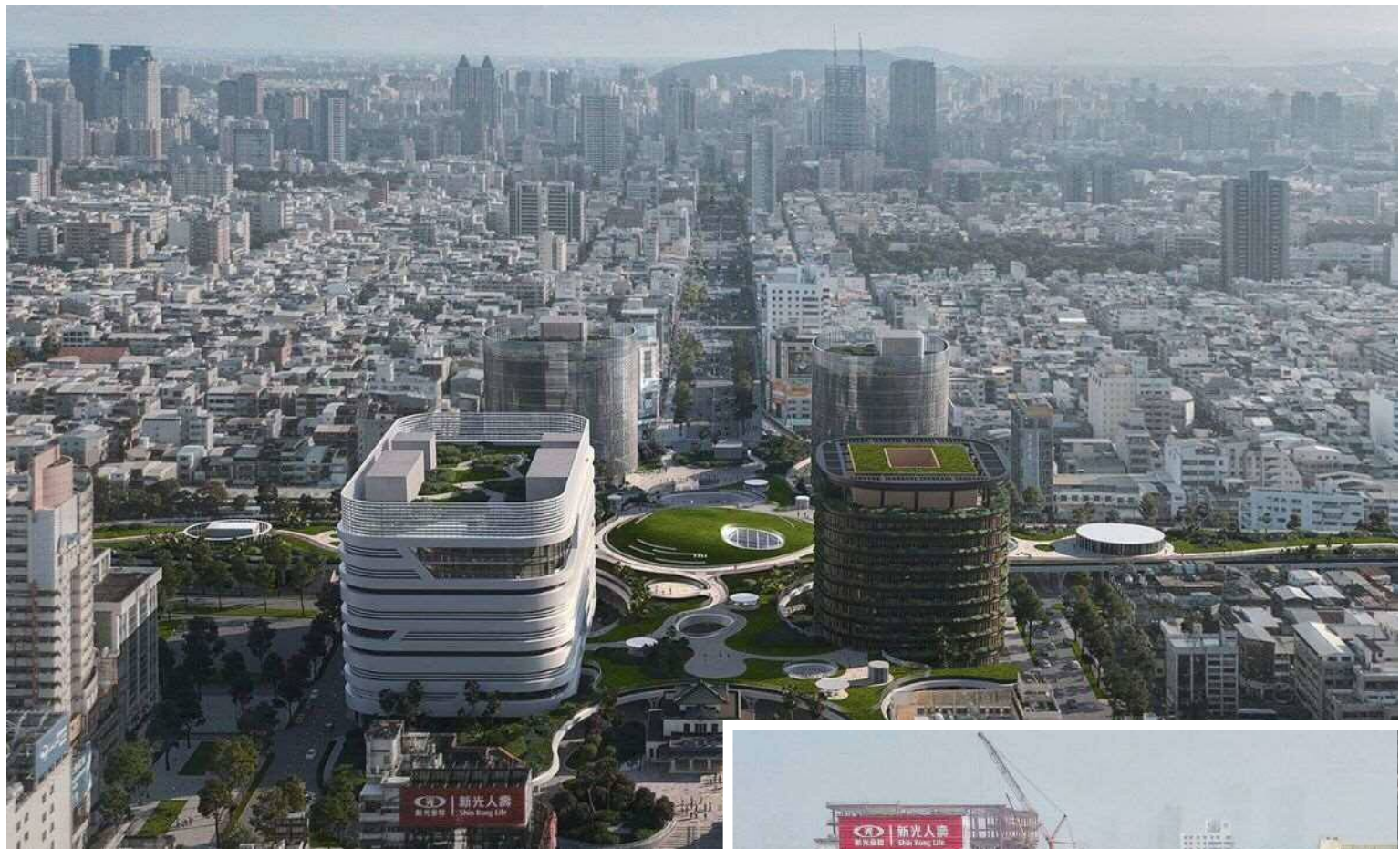
92年5月5日中博臨時高架橋啟用通車，取代中博地下道，暫時扮演起連結高雄市區南北兩



▲辛苦的工作團隊



▲準備拆除前中博高架橋



▲高雄車站特定區完成模擬圖

端的重要。高雄中博高架橋堪稱是最長壽的臨時「歪曲大橋」，橋體大部分使用鋼構，屬於臨時橋性質，其目的性在於組裝及拆除的速度可以快上許多。

中博高架橋於110年2月27日凌晨正式開拆，結束18年交通替代任務，告別歷史舞台，不少高雄人特地趕到現場、趁拆除前拍照留念。至此，川流不息的中山博愛路暫時中斷了9天，與之交織的建國、九如路，越臨近車站，只剩寥寥無幾的車輛，施工人員忙進忙出的日夜交替施工。儘管施工造成揚塵及噪音，大多民眾都很包容與諒解，期許著新的城市天際線，能為高雄車站找回繁榮。

新的高雄站是大規模高雄都會區地下鐵路項目的最高成就，歷經多次討論後確定以環抱高雄車站東、西兩側的平面道路來成為市區交通的新動脈。3月8日通車啟用的站西路暫時採雙向6車道，南北兩端彎道採藍、紅雙色醒目設計並佐以超高摩擦係數的鋪面，確保行車安全同時也舒緩南北向交通。等111年9月站東路完工通車後，屆時站西路、站東路將分別為南向、北向分流行



▲拆除中博高架橋引道

車，配合號誌管控，讓高雄車站周邊交通更順暢。

作為城市轉型的關鍵，高雄車站的設計旨在增加寶貴的公共綠地，並活化當地社區。高雄車站的天花板遠遠超出車站的入口，成為城市的公共舞台。大型曲線形天棚以一種有力的姿態伸向城市，充當綠色的連接器，統一了不同的交通方式，並代表了高雄對可持續城市的未來願景。未來高雄車站的自行車道沿東西向延伸，多層景觀將大量公共空間引入市中心，將成為城市交通轉運樞紐中心。

為旅客點一盞溫暖且明亮的燈

圖文：光復站 廖俊宇

我從小就喜歡火車，更喜歡看著火車奔馳的英姿，那些平凡且常見的身影，都是我心中最美的畫面。依稀記得小時候，爸爸媽媽帶著我到屏東縣的西勢車站，復古的水泥站房、水藍色的塑膠候車椅、懸掛在牆上的票價表與防空避難圖，剪票口的鐵欄杆是我的最愛，因為總是可以趴在欄杆上看著火車呼嘯而過，如果搭車時能到月台近身看火車，對小時候的我來說更是極度奢華的享受！

就是這一股感動深深地影響著我，更是伴隨著我日後長大報考鐵路特考很重要的原動力，在看火車的時候也順便觀察著車站的站員，心想著如果有一天可以和他們穿一樣的制服、做一樣的工作那有多好，很慶幸長大之後果真實現了兒時的夢，有機會到摯愛的臺鐵局服務。

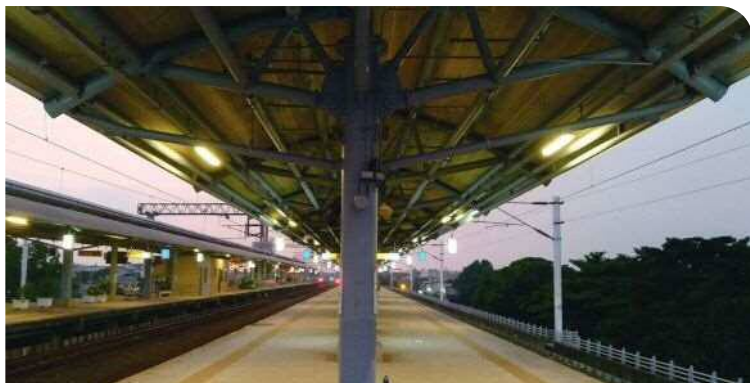
在因緣際會之下最近看了大愛劇場的一部劇 - 《車站人生》，裡頭的片尾曲有一段是這麼唱的：「願意分享的人，送人笑容滿身的香，因為分出去的感動，會一直歡喜很多人」，聽著聽著也反思自己，這不就是我們自身工作的寫照嗎？運務人員是旅客在旅程中最常接觸到的鐵路員工，而車票則是乘車的重要憑證，但我想不僅如此，每一張車票更應該是開啟旅客通往美好旅程的入場券，而從業人員扮演的角色就是散播正面能量，讓車站得以匯聚溫暖。舉凡協助愛心旅客、引導乘車或者相關諮詢服務，都可以是散播美好的方式，一句關心、一抹微笑都可以為旅客的旅程帶來感動，而在關心旅客的當下，其實也是在豐盛自己的心靈，希望藉由這樣雙向的交流來連結共好。



▲充滿陽光與綠意的光復車站



▲改建後高架化的西勢車站



▲夜間的西勢站為旅人點亮一盞盞明燈

車站人生是我最美好的旅程，每日到車站服務，見到形形色色的旅人們，每一個旅客背後都有著一則故事。永遠記得前輩曾經和我分享的心得，「服務旅客時，要站在旅客的角度思考。如果今天換作是我會是怎樣的感受？」，鐵路工作對我來說最深刻的心得就是，這份工作是藉由我們對旅客的服務，而在過程中感受旅客對我們精神上的反饋，進而正向循環來激勵自己；當然偶爾難免還是會有失落的時候，但每當這時候就要回到最初的初心去思考，思考著自己當初選擇鐵



▲大進國小參訪光復站活動進行平交道安全宣導
路工作的初衷是什麼？

客運、貨運及行車運轉是身為運務的我們最重要的幾項工作，而規章則是規範這一切的精神，其實仔細來看，運務領域也是一門充滿著專業的工作，展望未來，希望自己可以在自身的專業上多多著墨，依循著前輩的指導，好好的為旅客提供可靠且溫暖的服務，更希望自己可以當個提燈照路的人，讓車站及旅程可以多點溫馨，我們一起來努力！



▲夢想的起點 - 員工訓練中心

台鐵路線養護

文：主計室 吳慧婷、洪瑋聯

台鐵為維護軌道路線品質，戮力朝重軌化、PC 枕木及 PC 枕型道岔進行汰換，以提升軌道安全及旅運服務品質。109 年底鋼軌總長度 4,919.2 公里，109 年全線抽換長度 152.9 公里，抽換率 3.1%；枕木總數 406.1 萬根，抽換 10.8 萬根，抽換率 2.7%；道岔 3,689 套，抽換 321 套，抽換率 8.7%；道碴 450.0 萬立方公尺，補充長度 92.2 公里。與 108 年比較，鋼軌抽換長度增加 76.8 公里、枕木抽換根數增加 10.3 萬根、道岔抽換套數增加 320 套及道碴補充長度增加 3.5 公里，主要係因應高雄鐵路地下化及成追線雙軌化新建工程。

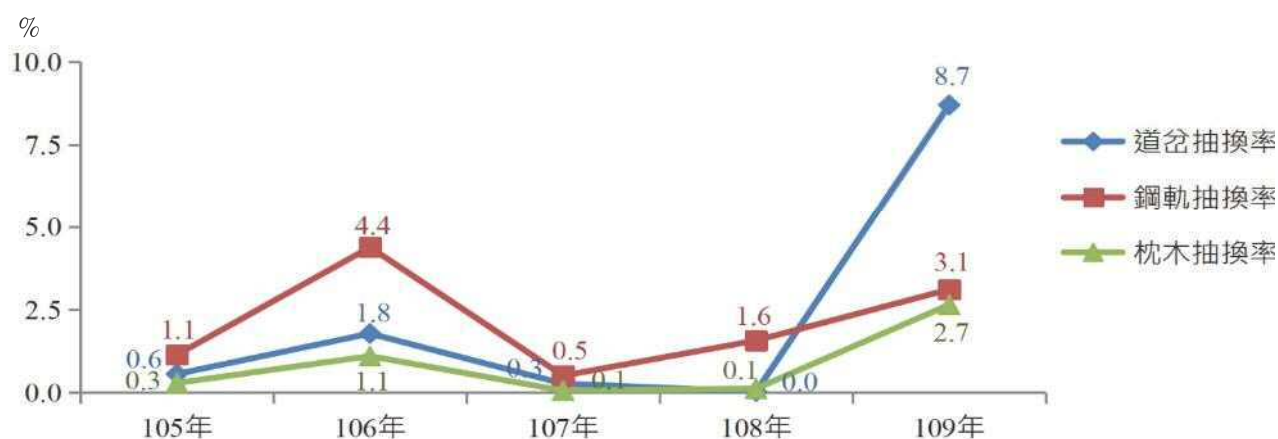
近年臺鐵路線養護概況

年 別	鋼 軌		枕 木		道 岔		道 碴	
	年底 總長度 (公里)	抽換 長度 (公里)	年底 總根數 (萬根)	抽換 根數 (萬根)	年底 總套數 (套)	抽換 套數 (套)	年底 總數 (萬立方公尺)	補充 長度 (公里)
105 年	4,961.7	56.4	402.1	1.2	3,727	21	430.2	173.1
106 年	4,958.8	217.1	402.4	4.4	3,715	66	432.3	122.1
107 年	4,924.4	24.9	402.4	0.2	3,666	10	432.8	175.0
108 年	4,856.1	76.0	400.4	0.5	3,601	1	432.5	88.7
109 年	4,919.2	152.9	406.1	10.8	3,689	321	450.0	92.2
109 年較上年 增減數	63.1	76.8	5.7	10.3	88	320	17.5	3.5

說明：1.本表由本局主計室整理，資料來源為本局工務處。

2.道碴補充長度以公里計算。

近年臺鐵鋼軌、枕木及道岔抽換率



附註：抽換率= 當年抽換數÷ 當年年底數× 100%。

0402太魯閣事件悼念

為亡者致哀

為傷者祈禱

