



TAIWAN RAILWAY NEWSLETTER



台鐵 通訊

2026.MAY

NO.980

臺灣隊一級「棒」
凌晨四點半
墜落危害防止之淺論



目錄

CONTENTS

- ① 臺灣隊一級「棒」
- ② 凌晨四點半
- ③ 墜落危害防止之淺論
- ④ 鐵道上的守護與柔情
- ⑤ 115年清明節連續假期前疏運整備工作
- ⑥ 海陸雙郵輪的夢幻聯動
- ⑦ 進入臺鐵後，才懂父親的辛勞
- ⑧ 榮獲行政院「第25屆公共工程金質獎」
- ⑨ 傳承臺鐵榮耀時光 續寫百年鐵路新頁
- ⑩ 臺鐵鐵道魂
- ⑪ 探討臺鐵面臨風災前應對方案模式
- ⑫ 公務機密不私授
- ⑬ 生活法律小教室
- ⑭ 串起土地、人情與記憶

臺灣隊一級「棒」

WBC經典賽 臺鐵臺北車站大廳化身應援主場

圖 / 文 資產開發處 臺北營業分處



▲ 現場應援觀賽貴賓與應援民眾合影

2026世界棒球經典賽（WBC），臺灣隊在C組預賽中，以5比4的成績擊敗勁敵韓國隊，臺鐵臺北車站多功能展演大廳也化身應援主場，吸引大批民眾到場為臺灣隊加油。

臺鐵臺北車站因屬於交通樞紐中心，深獲參與民眾讚許，地理位置非常方便，且因車站內亦有許多商業店家與臺鐵便當販售店，讓民眾能便利享受美好「食」光，以輕鬆的心情應援觀賽。



▲ 應援啦啦隊



▲ 行政院長卓院長榮泰(中)與原民會副主委陳副主委義信(左)開心觀賽



▲ 行政院長卓院長榮泰(中)、交通部長陳部長世凱(左後)、原民會副主委陳副主委義信(中後)

此次活動係由本公司與中華電信攜手舉辦，自今年一月起，多次與中華電信端接洽籌備，很榮幸邀請到行政院長卓院長榮泰、交通部長陳部長世凱、運動部政務次長黃次長啟煌、原民會副主委陳副主委義信、臺鐵公司董事長鄭董事長光遠、臺鐵公司馮總經理輝昇、臺灣世界少棒聯盟理事長黃理事長英華等貴賓親臨現場，與現場民眾一同應援觀賽，場面相當熱鬧。

本公司於經典賽期間，也推出了期間限定(3月2日至3月15日)的「全壘打便當」，便當菜色嚴選一頭豬只能取下兩支的腱子骨製成「香滷豬棒腿」，象徵「球棒」寓意「臺灣打線強棒出擊」、扎實飽滿的「獅子頭」象徵「棒球」寓意「球球都進好球帶」，「滷豆包」象徵「棒球手套」寓意「長打都能接殺成功」，「紅燒紅蘿蔔」則象徵「全壘打」寓意「場場都能紅不讓」，另搭配有兩道季節時蔬，讓民眾邊吃邊為臺灣選手加油！



▲ 臺鐵公司期間限定的「全壘打便當」



▲ 臺鐵公司馮總經理輝昇(中)開心觀賽



▲ 臺鐵公司馮總經理輝昇(中)開心觀賽

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14



凌晨四點半

圖 / 文 林澈

轟！一聲低沉而熟悉的金屬聲，在凌晨四點半的車站裡輕輕地擴散，第一班車已悄悄地準備了。天色尚未亮透，藍色的天空仍帶著夜的餘溫，月台上很空曠很安靜，指示燈一盞一盞的亮起，提醒著一天的開始，Good morning。

清晨的車站，空氣仍帶著未散去的夜色。我站在剪票閘門旁，看著燈號一格一格的亮起，引導旅客依序通行。腳步聲在月台間迴盪著，夾雜著行李拖行的聲音喀拉喀拉的，構成一天最早的節奏，這些動作早已熟悉，卻從不流於機械，因為每一位旅客的目的地，都不盡相同。

有時是收受文件與行包，反覆確認內容與標示；有時是在服務台前，替旅客尋找遺失的物品，耐心比對時間與地點，只為找回那一份焦急中的安心。更多時候是面對票務的疑問，將複雜的規定拆解成簡單的說明，一遍又一遍，直到對方點頭，我常在心裡提醒自己，Service is not just a duty ; it is an attitude , 語氣與表情，往往比答案本身更重要。



凌晨的旅客不多話，卻各自帶著目的。有人趕著上班，有人拖著尚未清醒的步伐，還有人問起前往阿里山乘坐方式，口音略顯生疏。我慢慢說明路線與時間，確保他們聽懂每一個細節。對我而言，這些看似零碎的工作，其實串起了許多人的

一天。

當第一班列車離站，我才真正感覺到早晨已經開始。站在閘門前，我明白這份工作不耀眼，卻需要耐心與穩定。Every morning starts quietly but every detail matters.

這樣的清晨裡，我學會用細心迎接人群，也用責任感迎接一天的開始。

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14



墜落危害防止之淺論

圖 / 文 職業安全衛生室

壹、前言:

勞工保護係以生命安全保護為首要，然而根據職安署統計資料顯示，114年與113年重大職災件數仍以墜落事故居首(如圖一)，再就本公司資料而觀，114年發生職災件數亦為墜落為多(如圖二)，甚至造成1人死亡，損失日數6,000日，因此降低墜落事故之件數應為工安業務的重中之重。關於人員墜落又可分為同平面的「滑倒」與「跌倒」，以及不同平面的「墜落」，前者的危害風險為高頻率-低嚴重率；後者的危害風險為低頻率-高嚴重率，均為目前職業災害分類所稱「墜落」項目。

114年及113年重大職災死亡人數(依災害類型及行業別統計)

附表2

115.1.15職安署製表

項次	災害類型	行業別(114年)			行業別(113年)		
		全產業	營造業	製造業	全產業	營造業	製造業
1	墜落	131	70	27	148	82	15
2	物體倒塌、崩塌	21	10	4	28	17	6
3	物體飛落	17	4	4	13	7	5
4	被撞	14	4	5	13	6	1
5	被夾、被捲	14	2	10	16	2	13
6	感電	12	5	3	18	9	4
7	其他	7	1	1	6	3	1
8	與有害物等之接觸	7	1	3	8	0	5
9	跌倒	6	2	0	11	7	0
10	爆炸	6	0	4	4	1	3
11	溺斃	4	2	0	6	1	1
12	與高溫、低溫之接觸	4	2	0	0	0	0
13	衝撞	4	0	1	1	0	0
14	其他交通事故	2	1	0	1	0	0
15	公路交通事故	1	1	0	0	0	0
16	物體破裂	1	0	1	1	0	1
17	火災	0	0	0	13	10	1
合計		251	105	63	287	145	56

本統計報告統計資料，是勞動檢查機構接獲職災通報後，派員至現場檢查並撰寫報告書之死亡職災案件。因有極少案件尚無法認定是否屬於工作引起之災害，需待地檢署解剖鑑定後才能判定，這類案件則未列入統計。



貳、原因分析

一、發生處所

高處墜落的傷害原因，主要是由於高處位能於墜落時受到重力加速度影響，撞擊地面或障礙物產生巨大的動能而造成傷害，其嚴重程度取決於墜落高度、體重、地面材質與撞擊姿勢，輕則造成擦挫傷或扭傷，重則導致多處骨折、內臟破裂、神經損傷，甚至危及生命。至於常發生墜落事故的處所，以自施工架墜落為多。由於本公司工作場所多為現場技術性工作，有關墜落事故的危害自然不可輕忽。

- (一)施工架：17%
- (二)屋頂：14%
- (三)物體或設備上：14%
- (四)開口旁：8%
- (五)樁、堆放物、頂樓樑、其他建築物結構等：5%

災害類型	1 墜 落、 滾落	2 被 夾、 被捲	3 跌 倒	4 物 體 飛 落	5 非 上 下 班 公 路 交 通 事 故	6 不 當 動 作	7 其 他	8 衝 撞	9 無 法 歸 類 者	10 被 切、 割、 擦傷
件數	11	8	6	4	4	3	4	2	2	1
人次	11	8	6	4	4	3	4	2	2	1
損失日數	6355	94	53	44	123	85	42	6	31	3

▲ 臺鐵公司114年職災類型及件數統計表

二、案例解析

(一)發生經過

114年8月14日臺南站因颱風過後造成月台屋頂有垃圾堆積，站方即請清潔承攬商派員進行清除，因作業人員於屋頂行走時，未有安全防護措施與設備(安全帶、安全帽、防墜網及安全通道等)，導致人員踏破屋頂石綿浪板墜落地面而送醫院救治。



(二)原因分析與防範對策

1.直接原因

高處位能。由於高處具有位能，依能量不滅定律於墜落時則轉變為動能，高度越高則能量越大，因此造成傷害也越大。

2.間接原因

(1)不安全環境：依職業安全衛生設施規則規定，高度在2公尺以上，且勞工有墜落危險之虞的場所，即為高處作業場所，此外本案例尚有屋頂有踏破風險、雨棚未設有安全通道踏板。

(2)不安全行為：作業人員未配戴安全防護具、對現場環境認知錯誤。進行高空作業前，應於屋架或天花板下方可能墜落之範圍裝設堅固格柵或安全網等防墜設施、屋頂作業應設置30公分以上安全通道，作業人員並應正確配戴安全帶及安全帽等防護具，此外並應指派專人指揮或監督。

3.主要原因

缺乏安全意識。誤認為安全處所而忽略危害發生源(屋頂作業、無防墜設備無安全防護具)。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
⊕



肆、結語

發生墜落災害事件大致可歸因於設備、環境處於不安全之情況、勞工不安全之行為而引起，以及前述情況之組合，因此要防止災害，應將設備或環境不安全之情況完全消除。然而依實際情況而言，要完全做到此種地步是相當困難的。因此，為防止作業中之災害，除應謀求設備或環境之安全對策外，勞工本身更應警惕個人之不安全行為，才能達到最佳的效果。

參、預防措施

一、消除或取代

墜落危害的預防措施，首要為消除或減少高處作業，此為最優先考量措施，若高處作業無避免，則應以安全工法、機械設備替代人工作業。

二、工程控制

進行高處作業應視現場環境設置護欄、護蓋、安全網、安全母索等防護設施的工程控制，以及標示、警告與人員管制等行政管理。

三、個人防護

進行高空作業時，個人應作好防護措施及配戴防護具、安全帶、安全帽等，減少傷害之程度。



鐵道上的守護與柔情

協力救助保育類大冠鷲紀實

圖 / 文 林震偉



▲ 大冠鷲卡在ATP感應盒上方對同仁面露驚嚇的表情



▲ 同仁使用千斤頂撐住下方機構，並準備用手套安撫大冠鷲

嘉義機務段長期肩負雲嘉南地區通勤車輛的檢修重任，在晝夜不息的檢修排程中，同仁不僅致力於維持車輛的最佳性能，更在冰冷的鋼鐵機件間，展現了溫暖的人文關懷與對生命的惻隱之心。民國115年2月5日晚間約莫20時45分，一場突如其來的意外邂逅，譜寫出一段鐵道人與大自然共生的溫馨插曲。

當晚，蘇檢查員與兩位修繕同仁正針對入庫之 3764B 次 EMU 500 型電車（編組 EMC 571）執行車下例行性日檢作業。在檢視到前端車下車架與 ATP 地上感應盒上方的狹小縫隙時，發現一個不尋常的暗影。經近距離探照確認，竟是一隻臺灣特有亞種的二級保育類動物「大冠鷲」受困其中。這隻猛禽疑似在飛行途中誤入軌道區，受列車行駛強大風壓牽引而捲入車底動彈不得，狹小的空間使其雙翼受阻，眼神中透出極度的驚恐。

面對此緊急狀況，現場同仁迅速展現高度的應變專業。蘇檢查員與兩位修繕人員首先展現大愛，在第一時間聯繫在地動保團體尋求專業指導並研擬可行的救助方案。由於大冠鷲受困位置緊鄰車下結構空間狹小，若貿然強行拉扯，恐造成其翅膀折斷或危及其性命。經現場多方研商，檢查與修繕小組決定先採取局部拆解擋板機構的方式，以擴大救援淨空空間。



▲ 同仁用手手套住大冠鷲頭部後進行機構拆解



▲ 成功營救出大冠鷲並放置於臨時紙箱上

在救援陷入困境之際，本人聯繫具備捕禽經驗的胡檢車員與閱歷豐富的賴檢查員協助救援。胡檢車員指出，穩定鳥禽情緒是救援關鍵，隨後機智地利用乾淨的皮手套作為臨時頭罩，小心翼翼地包覆住大冠鷲頭部。透過視覺遮蔽效果，有效降低了大冠鷲的掙扎頻率與恐懼感。

待大冠鷲情緒緩解後，檢修同仁趁勢加速機構拆解，以專業手法順利將這名「誤闖路權的嬌客」移出車底。經初步檢視，該大冠鷲雖神情疲憊、羽翼受損且嘴角微有血絲，但生命跡象尚穩。本人隨即準備乾淨大紙箱由胡檢車員妥善安置。雖然紙箱的物理重量輕盈，但手中托舉卻是一個命懸一線的生命分量。帶著期盼其能迅速救

助的心情，穩步將其移交給隨即趕抵段內的動保人員，帶回由專業的獸醫師進行醫療，待康復後能再行野放，重返臺灣的天空。

本次救援行動在嘉義機務段檢查、檢車及修繕三個單位，輪班同仁的默契配合下圓滿完成。看見同仁在精實的技術本位之外，對於臺灣自然生態的保護同樣不遺餘力。這場驚險的車下救援，不僅確保了行車安全，更讓鐵路職場充滿了守護生命的柔情，也守護了，對於每一個生命的敬重與關懷！

115年清明節連續假期前疏運整備工作

圖 / 文 營運安全處

重點抽查執行情形專報

因應115年清明節連續假期，預期返鄉掃墓及旅遊人潮明顯增加，為確保疏運期間行車安全與整體營運順暢，營運安全處依據「重大節日前連續假期行車保安工作查核作業程序」，提前規劃並落實各項整備作業，自假期前即啟動跨單位重點抽查機制，督導各單位確實完成疏運前整備。

整備作業自假期前四週起展開，由營運安全處通報相關單位提前啟動自主檢查，三週前完成第一階段檢視並留存紀錄，兩週前由各主管處進行複查與查核，一週前彙整成果送營運安全處審視，並於假期前派員赴現場實施重點抽查，逐項確認各項安全措施均已落實，確保連續假期疏運工作萬無一失。



▲ 營運安全處因應近期事故，增加嘉義機務段抽查行程

抽查重點與新增檢核項目

一、行動電源管理檢核（115年春節起新增）

針對站勤及列車人員使用之行動電源，抽查其容量標示、使用狀態與存放管理是否符合規定，並確認未有私接、老舊或膨脹等有潛在風險情形，避免於疏運期間造成安全疑慮。

二、緊急通報與應變聯繫機制（115年春節起新增）

依據重點抽查行程規劃內容，檢核各單位緊急通報流程是否清楚明確，包含值勤人員對緊急事件回報路徑之熟悉程度、通報紀錄填寫完整性，以及備援聯絡方式是否即時有效，以確保事故或異常狀況可即時掌握並迅速處置。

三、EP盤相關檢查（115年清明節起新增）

針對車站及相關機房EP盤，重點檢視盤面故障或異常訊號是否有遮蔽情形、標示是否清楚，並確認「行車設備異常通報紀錄表」之填寫、回報及追蹤改善流程均依規定辦理，避免因資訊顯示不完整影響現場判斷。

四、既有重點抽查項目

持續檢核行車人員酒精濃度測定、出發三道防護作業、列車門機與軋機裝置、ATP系統、通訊與供電設備、號誌及平交道設施、安全監控系統、臨軌工程管制、雨量及落石告警系統、緊急搶修機具及備品整備情形等，確保疏運期間各項設備維持穩定運作。



▲ 營運安全處至樹林調車場進行抽查

考量近期維修及行車相關事故案例，為進一步降低潛在風險，清明節連續假期前重點抽查行程，特別納入彰化機務段及嘉義機務段，加強動力車及維修作業之查核，重點確認：

- 一、 動力車與客車特檢紀錄完整性
- 二、 檢查流程及人員配置是否符合作業需求
- 三、 關鍵零組件檢修與異常回報機制執行情形

藉由提前介入與現地確認，強化機務端之安全控管，確保疏運關鍵車輛狀態良好。

整體而言，115年清明節連續假期前疏運整備工作，透過提前規劃、分階段檢核與現場重點抽查，並依實際營運需求滾動調整抽查項目與行程，持續提升風險預防與應變能力。本處將持續追蹤各單位改善情形，督促落實各項安全措施，確保連假期間旅客乘車安全與疏運服務品質。

海陸雙郵輪的夢幻聯動

當海上郵輪遇上鋼軌脈動，臺鐵與愛達女神號的兩輪追風練習曲

圖 / 文 葉宇倩



▲ 松山站環島一號線0公里標合影

這是一場結合了湛藍國境與鋼軌脈動的夢幻聯動。當基隆港的海風輕輕吹拂，今年初愛達郵輪旗下優雅的「愛達女神號」首航抵台，不僅帶來了 1,977 名熱愛冒險的德國旅客，更為臺灣觀光寫下了歷史性的新頁。這不只是一次郵輪靠岸，更是「海上郵輪」與「陸地霸主」跨界交鋒的震撼首秀。

過去，外籍郵輪旅客來到臺灣，往往受限於短暫的停泊時間，大多選擇傳統的套裝行程。旅客們坐上小巴士或計程車，在擁擠的車陣中穿梭，匆匆趕往臺北 101 打卡，或是到九份老街擠進狹窄的巷弄。這種「蜻蜓點水」式的半日遊，雖然看見了地標，卻難以觸及臺灣真正的靈魂。然而，隨著臺鐵公司化改革的浪潮，百年老字號展現了前所未有的市場嗅覺。我們不再甘於只擔任接駁角色，而是主動出擊，將火車與郵輪連結，開啟臺灣鐵道觀光的新扉頁。

臺灣身為全球首屈一指的「自行車王國」，擁有世界級的單車製造技術與友善的騎乘環境。針對這群重視低碳、喜愛戶外運動的德國旅客，臺鐵公司攜手基隆港務公司、鐵道觀光協會特別推出了「郵鐵觀光大聯盟」計畫。想像一下，旅客從愛達女神號下船後，不必在遊覽車前排隊，而是牽著心愛的鐵馬，漫步走進與港口近在咫尺的基隆火車站。迎接他們的，是臺鐵被譽為「最美區間車」的車型—EMU900，設計之初便融入了對單車族的細膩關懷，特別在首尾車廂設置了直立式自行車架。旅客們可以優雅地將愛車固定在架上，一邊透過寬敞的車窗欣賞流動的城市街景，一邊感受列車穩定加速的舒適感。這不僅是交通工具的轉變，更是一種生活態度的延伸。



▲基隆站徐天安站長解說兩鐵購票



▲愛達女神號與騎乘前準備



▲德籍郵輪貴賓體驗自行車維修椿

這次「踩線」行程的規劃更是別出心裁，由愛達女神號的專業團隊親自領軍，體驗從基隆搭乘臺鐵至松山站的無縫銜接。從環島1號線的0公里起點出發，這是一場串聯歷史與現代的追風之旅。當旅客沿著基隆河濱自行車道前行，首先映入眼簾的是林安泰古厝，那古樸的閩南建築在摩天大樓背景下，述說著臺北兩百年的滄桑歲月。隨後，巍峨紅柱的圓山大飯店矗立山頭，展現東方宮廷的建築美學。沿途經過肅穆的忠烈祠與充滿文化氣息的經國七海文化園區，最後抵達大龍峒的保安宮與孔廟。這條路線不僅展示了臺灣的建築之美，更讓外國旅人看見臺灣如何在繁華都市中，保留一片綠意盎然的親水空間。

臺鐵公司化的願景，遠不止於此。未來，我們將進一步推動「客製化雙郵輪行程」。這意味著火車不再只是固定時刻表上的數字，它可以為海上郵輪的旅客化身為專屬的「陸上郵輪」，根據郵輪客的需求規劃特定停靠站。或許是停靠在充滿日式懷舊風情的木造車站，讓旅客在月台上品嚐在地小農特產；或者是延伸至花東縱谷，讓單車騎士在稻香中馳騁。這種「海上郵輪+陸上郵輪」的雙重體驗，讓鐵軌成為深入臺灣心臟的動脈，引領國際旅客走進偏鄉、走進地道的台灣生活。

這場結合了港口、鐵道、單車與城市美學的實驗，正是臺灣提升國際競爭力的關鍵。我們用這份對低碳旅遊的堅持，告訴全世界：在臺灣，旅行可以很環保、很深度，而且很有風格。當愛達女神號再度啟航離港，航向那片廣闊的湛藍國境，旅客帶走的不再只是紀念品，而是那份牽著單車、搭著火車，在亞熱帶微風中自由穿梭的珍貴回憶。臺鐵公司將持續守護這份感動，為每一位遠道而來的貴賓，鋪設一條通往臺灣之美的鋼鐵紅地毯。

進入臺鐵後，才懂父親的辛勞

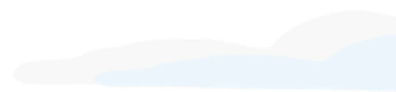
圖 / 文 郭佩華



進入臺鐵工作後，才意識到父親的不容易。

當年，父親服完兵役後，進入臺鐵嘉義工務段服務直至退休。高中時，我放學常先到父親的執勤單位，再一起回家。每次見到他，不是剛洗好澡，就是坐在辦公桌前休息，神情從容、游刃有餘。以當時狹隘的視角來看，絲毫不覺得他的工作辛苦。

年幼時，因母親工作忙碌，偶爾晚上跟著父親值勤。當晚我及姊妹待在休息室裡，裡面有太大的彈簧床、家裡沒有的第四台，還能吃平時被禁止的火雞肉飯便當與洋芋片。隔天睡飽起床，就有父親買好的熱騰騰早餐，看會兒電視，再回家吃午餐。對我們而言，那像是一場一天一夜的小小郊遊，充滿期待與快樂。直到長大後才明白，半夜巡視的風險與整夜待命的壓力，也難怪父親在我們面前總是一臉嚴肅、不苟言笑。



2023年的0403花蓮地震，加上接續而來的颱風(凱米、山陀兒)帶來災情，北迴線(和仁=崇德間)嚴重受損，東、西正線多次中斷，看著同仁全力搶修的身影，體現感受臺鐵搶修的辛勞，也想起父親每逢颱風天必定出勤的日子。

在家裡，每當氣象預報播出時，總有十分鐘必須保持安靜，不得有任何干擾，只為了讓父親專心觀看。他不僅聽氣象主播的分析，也會觀察衛星雲圖自行判斷，甚至連傍晚的彩霞都納入評估。晚霞越是絢麗迷幻，隔天越有可能迎來強大的氣流，便是俗稱的火燒雲。過去我以為那只是他的興趣，如今才明白，他會如此關注氣候變化，與工作息息相關。

夏秋之際，熱帶氣旋一旦形成，幾日內便能判斷是否影響臺灣。每當此時，父親總會先巡視家中門窗，為手電筒充電，確認家用發電機有足量柴油並能正常運作，最後穿上亮黃色兩件式雨衣，騎著野狼125揚長而去，不論白天黑夜。那時在家感受風雨的我，只覺有趣，甚至期待隔天因災情嚴重或道路中斷而放假。

如今我有幸進入臺鐵服務，成為體系中的一顆小小螺絲已兩年。每月閱讀事故快報，看到有人因踩階梯不慎墜落；也有人在轉向架下作業未戴安全帽而受傷。多數事故其實可以預防，所幸多未危及生命。直到去年年底，一名調車人員執勤單位附近遭貨物列車撞擊，距離之近，使我深刻感受到事故並非遙遠的新聞。那段時間，每次進入花蓮站執行公務時，都不禁思考：若每個人都依照SOP確實作業，許多職業災害或許能被避免，甚至能消除系統內潛在的嚴重風險。例如進入維修廠區時配戴安全帽、反光背心、安全鞋，經過路口時指差確認，看似簡單的動作，都能大幅降低事故發生的機率與嚴重程度，因為事故從來不是偶然。

父親從未向我們訴說工作的風險，但在這兩年的工作體會中，我逐漸明白，道班作為第一線，長年行走在烈日與風雨之中，進行軌道養護、巡查與搶修，甚至在夜間與假日仍堅守崗位。在那樣的環境裡，他一定見過風險，也看過事故，才會在關乎生命安全的每一個瞬間，選擇更加謹慎。過去我對父親工作的不以為然，其實源自自己的無知。

現在的我，最想跟父親說：謝謝您數十年來，為臺鐵奉獻心力，堅守崗位、辛勤工作，默默在風雨之中為旅客安全把關，也為家人將平安帶回家。

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14



臺鐵公司榮獲行政院「第25屆公共工程金質獎」 公共工程品質優良獎優等

圖 / 文 張美華



▲ 臺鐵公司獲獎工程團隊於頒獎典禮受獎合影。

臺鐵公司秉持「安全」核心價值，啟動多項基礎設施改善計畫，由宜蘭工務段自辦設計監造、承隆能源科技承攬施工之「宜蘭工務段PC枕型道岔更新工程」，從全國4萬多件在建公共工程中脫穎而出，勇奪行政院「第25屆公共工程金質獎-公共工程品質優良獎優等」，展現臺鐵公司在軌道基礎建設上之卓越進步。

行政院「公共工程金質獎」為國內工程界最高榮譽，有相當嚴謹及專業的評審機制，獲獎工程以服務民眾為出發點，使成為工程界的標竿典範，同時，也帶動全國公共建設品質向上提升。臺鐵公司此次獲獎工程歷經交通部3次查核與公司7次督導（含稽核），均獲得行政院公共工程委員會查核委員高度評價及肯定，獲獎實至名歸。



▲ 鄭董事長光遠率相關主管與承攬廠商合影



▲ PC枕型道岔於雙溪站工區組裝



▲ 軌框搬運車執行PC枕佈放

獲獎工程歷時三年，範圍橫跨瑞芳至漢本間共19處場站，累計完成174套道岔更新。臺鐵團隊展現高度專業，挑戰複雜的場站介面並克服綿長的工區，汰換老舊木枕道岔，採用結構穩定、耐久性強、耐候性佳的PC枕型道岔，除增加使用壽年外，更大幅降低軌道變形風險與日常維修需求，以提高行車品質及提供優質的行旅服務。值得一提的是，施工過程中導入「軌框搬運車」機械化設備，以日間組裝、夜間施工模式，減少人力成本且縮短工期，降低施工期間對列車營運之影響。



▲ 行政院卓院長榮泰親臨典禮致詞及頒獎



▲ 本公司鄭董事長光遠、宜蘭工務段連段長建智及林組長國隆（自辦設計及監造）、承攬廠商楊協理盛喻，出席第25屆公共工程金質獎頒獎典禮



▲ 鄭董事長光遠、陳副總經理詩本、連段長建智與宜蘭工務段祝賀團合影於中油大樓國光廳前

宜蘭工務段肩負自辦設計及監造的責任，除落實軌道技術經驗傳承、節省公帑，施工單位排除萬難提早1年10個月如質完工，證明第一線技術單位也能成就高品質的設計與施工監造，為臺鐵公司奠下紮實的軌道安全基礎。

行政院公共工程委員會為感謝全國公建夥伴的努力與辛勞付出，於115年1月21日在臺北市中油大樓國光廳隆重舉行頒獎典禮，行政院卓院長榮泰親臨典禮頒獎，本公司鄭董事長光遠亦親自出席受獎，並將這份榮耀歸於全體員工的努力，期許臺鐵同仁兢兢業業，為全民提供更安全、準確的軌道運輸服務。

傳承臺鐵榮耀時光 續寫百年鐵路新頁

藉由主題式關懷分享活動，共創臺鐵人的幸福新氣象

圖 / 文 人力資源處

在百年的軌跡上，每一位臺鐵人就如同鐵道網絡中緊密扣合的齒輪，不僅守護旅客的安全，也守護著彼此的故事。



▲ 參與同仁體驗海風號觀光列車服務

臺鐵公司員工協助方案 (EAPs) 以關懷同仁、匯集情感為出發點，積極推動創意圖文徵選活動，期望透過書寫與分享，讓分布在不同地區、不同崗位的同仁，得以看見彼此的日常與付出，進而建立跨單位、跨世代的連結。

創意圖文徵選活動迄今已邁入第6年，歷年主題多為職場日常、服務溫度，如「刻在我心底的回憶」、「下一站·感動」及「意料之外的你」等，累積了無數篇屬於臺鐵的動人故事，使這份寄託於鐵路的情感得以延續與傳承。隨著公司發展與時代更迭，參與形式與表達方式從純文字投稿，逐漸轉向圖文並茂的創作，展現各世代對鐵道工作的多元詮釋，但不變的是，同仁對自身崗位的投入，以及對這份工作的認同與使命感。



▲ 透過導覽人員解說，同仁實地走入大甲街頭，認識在地歷史文化

114年度以「臺鐵拾光－拾光軌跡・世代傳遞」為主軸，於6月至8月份辦理創意圖文徵選活動，廣邀全體同仁化身「臺鐵代言人」踴躍投稿，拾起在臺鐵生活中的片段記憶，串聯跨越世代的軌跡，以凝聚同仁向心力，並傳遞臺鐵的核心價值與獨特魅力。圖文徵選活動投稿篇數總計181篇，每一篇作品都是同仁對鐵道的真切告白，有的描繪深夜孤燈下檢修人員的身影，有的則呈現車站同仁與旅客之間的溫暖互動，這些微小卻堅韌的力量，正是臺鐵精神的最佳體現。經過委員評選及同仁網路票選2階段程序，最終決選出優選獎1名及佳作獎20名。



▲「臺鐵拾光－拾光軌跡・世代傳遞」創意圖文徵選活動頒獎典禮

為結合員工協助方案關懷意旨及促進跨世代交流，臺鐵公司114年12月18日於海風號觀光列車辦理交流分享會暨專題講座，邀請前開活動作品獲獎同仁、各單位關懷員及創新創意提案人員，共同體驗公司觀光列車服務、沿線鐵道觀光與地方文化特色，並參與身心關懷講座等，透過多元互動，增進同仁對公司之認同感與榮譽感，深化並串起彼此間共同記憶，進而激發身為鐵路人之熱忱，積極展望臺鐵公司化的新氣象。



▲「拾起我的心情緒」身心關懷講座

未來，臺鐵公司將持續推動多元的員工協助方案，讓每一位在漫長軌道上奮鬥的同仁都能感受到公司的溫暖與支持，共築共享一個有溫度的幸福職場。

臺鐵鐵道魂

在那一節節車廂裡，流淌著深厚的「日本血脈」

圖 / 文 王文昌



圖片由公共事務處提供

你知道嗎？臺鐵的火車其實充滿了深刻的「日本魂」。

回首十多年前，我與同事奉命前往台中港迎接嶄新的「普悠瑪號」，那是我第一次走進透著新車氣息的車廂，並與日本技術人員並肩共事。當時的機務處長官曾語重心長地勉勵：「臺鐵未來將引進更多日系車輛，大家要精進日文，與日本技師交流的機會只會多、不會少。」

時至今日，這番預言已然成真。從 EMU3000型新自強號到 E500型電力機車，臺鐵的主力車隊幾乎都流淌著日本鐵道的血脈。無論是在潮州機廠、七堵或台北機務段，在車輛保固期間，總能見到日本技師駐守基地的專注背影。他們的嚴謹體現在細節裡：檢查配電盤時，技師會手指著每個斷路器開關，並大聲唱名確認；每鎖好一個螺絲，都要再次指認才算完工。甚至連使用電工膠帶，都堅持拿尺精準量測後裁切，而非憑感覺隨手一撕。這般精益求精、一絲不苟的態度，委實令人肅然起敬。事實上，從早期的太魯閣號、DRC1000柴聯車，到技術轉移、臺日合製的「微笑號」EMU800型，日本的職人精神早已在臺鐵人的心理紮根。

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14





圖片由公共事務處提供

我不禁思考，既然臺日間的鐵道合作如此緊密，那麼日本火車維修中那份傳說中的「職人信念」，究竟是什麼？為了尋找答案，我特別研究了一段由「JR 西日本鐵道公司」與「日本岡山縣教育委員會」合作拍攝的影片（電車の車両整備士ってどんな仕事？岡山県出身の人に聞いてみた），主角是岡山縣的電車整備士—青木浩志。為了深入理解，我花了幾天時間將日文對話逐字推敲，整理出大意：青木先生的故事從家鄉的高校開始，因為班導師的一句話，讓他迷上火車這類大型機器的運作美學，從此走進維修機房。他的工作週而復始卻至關重要—從 9 天一次的短期檢查，到 90 天一次的長期檢查，每個齒輪與零件都承載著乘客的安全。



影片下載：
<https://www.youtube.com/watch?v=T6DEzIt6Qoo>

對他而言，專業技術固然重要，但更關鍵的是「面對困難的正向態度」與「團隊融洽的協作」。他說：「技術可以慢慢學，但對列車的熱忱才是靈魂。」每當看見自己細心呵護的列車在軌道上穩健運轉，或是月台上候車的小朋友露出興奮的表情，那份成就感便是他不斷前進的動力。從這段影片我發現，JR 西日本在招募新血時，看重的並非亮眼學歷。青木先生強調，技術能透過磨練提升，真正重要的是那份「職人魂」：一種不找出故障點，誓不罷休的韌性，以及能與團隊互信合作的特質。這與我原以為日本大企業只挑頂尖學霸的印象大不相同。

青木先生說：「熱情與堅持是職涯的關鍵。」他鼓勵後輩，在變幻莫測的工作環境中，要透過累積實力來贏得團隊信任，並始終保持正向、全力以赴。這份對專業的敬畏與熱愛，或許正是我們在追尋鐵道精神時，最該擷取的核心價值。

探討臺鐵面臨風災前應對方案模式

一以決策樹分析

圖 / 文 劉庭妤

美國哈佛大學Krasker, W. 教授曾以Winery 葡萄酒釀造廠案例，解釋如何透過數據分析輔佐決策作成的過程。假設讀者回到1976年9月，並成為Freemark Abbey 酒廠的股東威廉 (William)，此時在一場暴風雨即將來臨或是不來臨的不確定情況下，面臨一次腦力激盪：到底該讓葡萄酒廠員工提前採收葡萄呢？或是不採收葡萄為宜呢？已知首當其衝的暴風雨會對當期的葡萄採收不利，但是如果只是溫暖小雨，卻能在葡萄表面產生一種有用的黴(Botrytis Cinerea)，能使後續生產出來的葡萄酒更為甜美，而這種特殊的風味更深受飲酒老饕們的喜愛，進而提高葡萄酒的售貨價格。



▲ Freemark Abbey酒廠出產葡萄酒。

威廉的決策問題

從氣象報導中，威廉得知大風雨有 50% 的機率會侵襲納帕山谷。威廉認為若暴風雨來襲，會有 40% 的機率帶來有益葡萄酒的黴的產生。但是如果黴沒有產生，則雨水會降低糖的濃度，而產生較淡的酒。此種淡酒，每瓶只能賣 2 美元，大約比威廉馬上採收未完全成熟的葡萄所製成的酒少 0.85 美元。而對這種不合標準的淡酒，葡萄酒廠有時也會放棄裝瓶 (bottle) 出售，而以散裝批發 (wholesale) 方式賣出，或直接賣葡萄 (sell grapes)。這種批發或直接賣葡萄的方式雖然只有瓶裝方式一半的利潤，但比起以較低品質的淡酒裝瓶出售，至少保住酒廠的聲譽。

如果威廉決定在大雨前不採收葡萄，而最後暴風雨沒來，則威廉可以等到葡萄較成熟後再採收。葡萄成熟與否，端視糖含量而定，若天氣好的話，葡萄可達到 25% 的糖含量，並能以 3.5 美元的批發價賣出。若天氣不是很好，糖含量只達到 20%，所生產出來較「淡」的葡萄酒之售價約為 3 美元。威廉認為上述 25% 糖含量與 20% 糖含量的發生機率大約相同。除此之外，第三種可能是在等待葡萄成熟的過程中，若酸度低於 0.7% 時，不論糖份有多少都必須採收。如果發生這種情形，則價格只剩下 2.5 美元，威廉認為第三種情況發生的機率只有 20%。

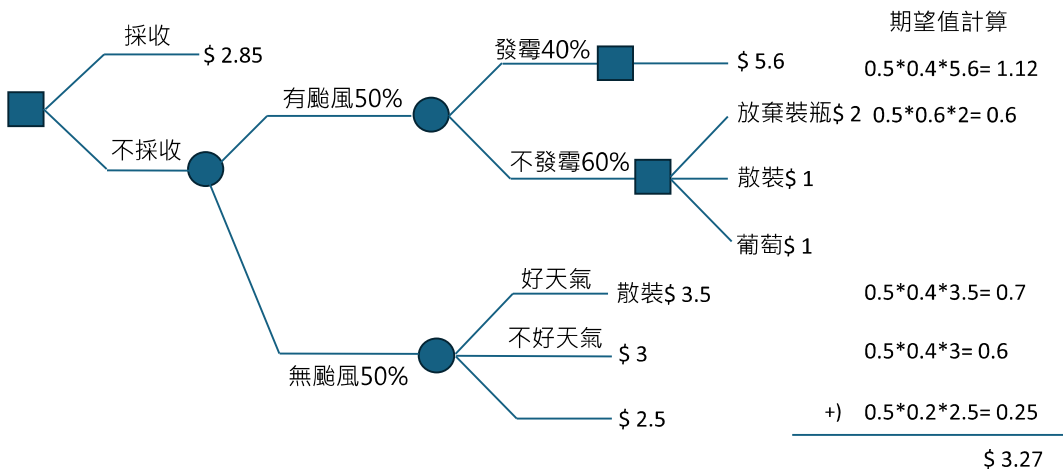
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



有黴產生的葡萄酒之批發價格每瓶可達到 5.6 美元，釀造過程所需的成本對每一款的葡萄酒都一樣，且相對批發價而言微不足道。

決策樹期望值計算

就以上的資訊畫出決策結構「決策樹」，機率事件以圓圈表示，決策事件以方框表示，並計算期望值(Expected Value, EV)。以本題為例，如果不考慮颱風即立即採收，則期望值為 2.85 美元；如果選擇不採收等待颱風動態，可以嘗試將各種狀況期望值累加起來：若颱風雨來（50%）並長黴（40%）可以賣得 5.6 美元，此時期望值為 1.12 美元（ $50\% \times 40\% \times \$5.6 = \$1.12$ ）；颱風雨來（50%）沒有長黴（60%），決定裝瓶可以賣得 2 美元，此時期望值為 0.6 美元（ $50\% \times 60\% \times \$2 = \$0.6$ ）；若颱風來襲無雨（50%）又好天氣（40%），葡萄酒可以賣得 3.5 美元，此時期望值為（ $50\% \times 40\% \times \$3.5 = \$0.7$ ），此時期望值為 0.7 美元，若颱風來襲無雨（50%）加上天氣不好（40%），葡萄酒可以賣得 3 美元，此時期望值為 0.6 美元（ $50\% \times 40\% \times \$3 = \$0.6$ ），若等待葡萄成熟過程中酸度低於 0.7% 都必須採收，價格只剩下 2.5 美元，此時期望值為 0.25 美元（ $50\% \times 20\% \times \$2.5 = \$0.25$ ）。將不採收所有的期望值全部累計起來為 3.27 美元（ $\$1.12 + \$0.6 + \$0.7 + \$0.6 + \$0.25 = \3.27 ），較立即採收的期望值 2.85 美元為高，所以身為聰明的酒廠股東讀者，透過決策樹計算，以先「不採收」葡萄的決策結果為佳。



▲ 決策樹期望值計算圖

臺鐵公司面臨風災前準備

回顧臺鐵公司2025年下半年曾受到丹娜絲、楊柳、鳳凰與樺加沙等颱風的災損影響，山坡坍方與泥石流淹沒路線都是造成北迴線與東線部分停駛的原因之一，如果在颱風侵襲之前，先以決策樹概念分析哪些路段可以預為防災準備，並將過往或已知的數據統計推算，相信可以成為防颱準備的有力分析工具。

舉例而言，在不確定颱風會不會侵襲東部的情況下，我們可先以過往解決方案經驗計算災損風險與災前預防成本，再累計算出總付出之期望值，並作解決方案之比較。已知颱風侵襲最容易造成鐵路沿線邊坡崩塌落石、土石流及鐵路軌道被颱風沖刷、道基掏空的結果，期望降低風災來臨造成的負面影響。根據中央氣象署與中央災害應變中心統計，2025年下半年颱風侵襲東部颱風機率為67%，實為不可不慎之。颱風可能帶來4種降雨雨量：超大豪雨（500毫米/24小時以上）、大豪雨（350毫米/24小時以上或200毫米/3小時以上）、豪雨（200毫米/24小時以上或100毫米/3小時以上），與大雨（80毫米/24小時以上或40毫米/1小時以上）。114年樺加沙颱風帶來超大豪雨（40%）、楊柳颱風帶來大豪雨（40%）與鳳凰颱風帶來豪雨（20%）。且樺加沙颱風曾經造成2億元災損，楊柳颱風造成2千萬元災損，鳳凰颱風造成6百萬元災損。假設臺鐵過往曾以3種可以實施的方案應對：第一種方案（預防成本最低為2百萬元）為同仁日常例行巡檢與豪雨後搶修路線；第二種方案（預防成本次之為3千萬元）為在颱風來襲之前補強高風險邊坡防護設備、改善易致災路線排水管線與超過雨量警戒線即停駛等策略；第三種方案（預防成本最高為8億元）則是邊坡全面加強防護與增設邊坡監視系統。此時可以計算在颱風侵襲前，3種應對方案可能的付出期望值：第一種方案（ $40\% \times 20 + 0.2 = 8.2$ 千萬元）；第二種方案（ $40\% \times 2 + 3 = 3.8$ 千萬元）；第三種方案（ $20\% \times 0.6 + 80 = 80.12$ 千萬元），可以得出：第二種方案「補強高風險邊坡防護設備、改善易致災路線排水管線與超過雨量警戒線即停駛」的策略預防成本期望值最低，為颱風來襲將近前、災前預備時間最短且較節省成本的理性作法。

臺鐵公司四大經營策略目標首要為「確保安全」，而安全亦為日常最平凡也最重要元素，任何災變來之前都求萬無一失，本公司可思考透過決策樹分析做為各種應對方案之前，一把有效的分析利器。

資料來源：Harvard Business Review (9-181-027) Krasker, W.教授原著。

公務機密不私授

別讓「人情」成為職涯的絆腳石

圖 / 文 政風處

案例背景：一次「幫忙」引發的機密外洩

在機關內，同仁間的情誼是推動業務的動力，但當這份情誼跨越了「公務機密」的底線時，美意往往會演變成違規處分。



案例

技術員阿強在某維修單位服務多年，專業能力深受肯定。某日，他在單位的好友老張私下前來請託，希望能看看另一位同仁的「內部系統操作紀錄」與「執行數據分析圖」。

阿強心想兩人交情深厚，且只是「舉手之勞」，便在未獲正式授權且非因公務需求的情況下，私自登入系統下載、解碼並分析了相關紀錄，隨後將這些資料提供給老張個人使用。

廉潔與誠信驗證清白

經機關內部稽核與調查，此行為存在以下嚴重違失：

1.越權存取公務資訊：阿強雖具備系統操作權限，但該權限僅限於執行法定職務。其受私人請託而調閱資料，已構成「不當查詢」。

2.洩漏公務機密：內部系統之各項運作日誌、數據圖表及分析紀錄，均屬職務上應保密之公務機密。阿強私自將資料提供予非權責人員，已觸犯保密規範。

3.無權索取與私用：老張雖自辯係出於「好奇心」，但其在未獲授權下私下索取機密資訊，意圖規避正常的資訊管控流程，同樣須負擔行政責任。



【廉政宣導小語】

1. 權限不私授：公私分明，恪守職務授權

系統存取權限是基於公務需求的「信任」，而非個人交情可挪用的「資源」。面對私下請託，應謹守「非因公務不查詢、未獲授權不下載」的紅線，切莫將職務便利視為人情籌碼，損及職業尊嚴。

2. 機密不外洩：公務機密，嚴禁私自下載

內部紀錄、數據及日誌均屬應保密的「公務機密」，涉及機關安全與同仁隱私。不論動機是出於助人或好奇，私自外洩即觸犯資安準則。請同仁切莫輕忽行政風險，保密是專業不容妥協的底線。

3. 拒絕不遲疑：遵循程序，才是真情義

系統操作必留下痕跡（Log），人情不應凌駕於法治之上。面對不合規的要求，應專業回覆：「請依程序申請調閱」。這不僅是維護制度公正，更是保護自己與好友的最優解。



不吵不鬧——沉默以對



車長執勤時遇到持用失效票

又拒絕補票的旅客

除了依規定終止契約外

有沒有其他處理方式跟依據呢？

有的



請車長們明確告知
依據社會秩序維護法規定

如不配合補票或補價

將請鐵路警察開罰

罰則是

處三日以下拘留或新臺幣一萬二千元以下

社會秩序維護法第69條第2款

有左列各款行為之一者，處三日以下拘留或新臺幣一萬二千元以下罰鍰：

二、無票或不依定價擅自搭乘公共交通工具或進入遊樂場所，不聽勸阻或不照章補票或補價者。





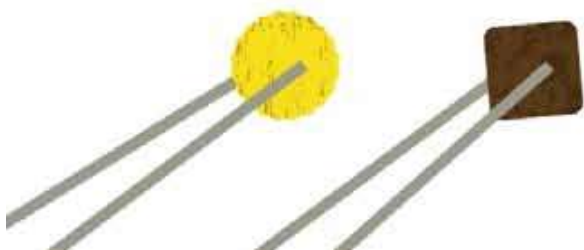
串起土地、人情與記憶！ 《出發！Bento All Right！》嚐見臺灣幸福風景

《出發！Bento All Right！》台鐵便當體驗店 2026年6月30日於高雄鳳山車站登場，以充滿趣味與色彩的外觀設計，邀請民眾從一份便當出發，展開屬於臺灣鐵道文化的味覺旅程。

自1908年縱貫鐵道全線通車以來，鐵路不只改變移動方式，也孕育出臺灣獨有的鐵路餐旅文化，而陪伴無數旅人長大的台鐵便當，更承載一世代的溫暖味道。本次展覽將透過視覺設計與體驗互動，呈現台鐵便當與地方風土、城市發展及旅途記憶間深刻而溫暖的連結，感受跨越百年的鐵路餐旅文化魅力，重新體會鐵道旅行中熟悉而珍貴的臺灣味。



▲《台鐵便當，出發！Bento All Right！》台鐵便當體驗店，透過三大展區與五感沉浸設計，帶領民眾從視覺、故事與味覺感受臺灣鐵道文化的溫度與魅力。



以「百味風景」為設計核心，透過精簡富層次的色彩、形狀與排列，將台鐵便當經典菜色拆解成「食物圖鑑」，重新詮釋便當文化跨越地域、世代與族群的包容性與差異美學。

跳脫傳統展覽形式，規劃揉合五感沉浸的三大體驗區域：
〈看見風景 Bento All Start!〉勾勒台鐵便當的誕生與演變，透過互動車票、重現推車體驗、全臺六大餐務室介紹與鐵道便當牆，親身走進鐵路風味的歷史軌跡；〈擁抱溫度 Bento All Warm!〉聚焦便當背後的職人精神，透過六位幕後推手的真實故事，感受廚房裡的分工節奏、人情溫度與味道堅持；最後在〈嚐見幸福 Bento All Go!〉中，透過積木便當創作互動與沉浸式影像空間，親手打造屬於自己的台鐵便當記憶，並延伸收藏限定周邊，將旅程中的幸福帶回日常。



鳳山車站台鐵便當體驗店

開館時間：每日11:00-17:00

體驗店地址：高雄鳳山火車站大樓一樓

開幕資訊：6/30(二)開幕記者會暨尋味之旅開展

開幕市集：7/4(六)-7/5(日)、7/18(六)-7/19(日)

相關資訊請上網搜尋



鳳山車站台鐵便當體驗店



出發! Bento All Right!



台鐵鳳山
車站一樓

台鐵
便當
TR Bento





發行人：鄭光遠

總編輯：馮輝昇

副總編輯：黃振照

執行編輯：李逢皓、黃琪智

編輯委員：彭賢富、彭綉珠、蔡豐任、張雅惠、
吳沂珍、郭思潔、汪文恩、江琇鳳

美術編輯：常文洪、劉與佳、周嘉芸

發行機關：國營臺灣鐵路股份有限公司

地址：臺北市北平西路3號

電話：(02) 22389-9450

創刊：民國45年10月1日

台鐵通訊

版權所有 請勿翻印

本刊為雙月刊，逢單月出刊

本刊持續邀稿中，歡迎踴躍投稿

稿件請寄：0755732@railway.gov.tw



台鐵通訊

2026 5月號 第980期