

新車投入確保安全，臺鐵局嚴正聲明

新聞稿

發文單位：交通部臺灣鐵路管理局

發文日期：111 年 1 月 23 日發

聯絡人：機務處 副處長 鄭國璽

聯絡電話：(02)23815226 分機 2303

臺鐵局車輛運用均依規章規定經過各級保養及出庫檢查，新車更需經測試合格(經第三方驗證單位)，確認安全無虞後，方能上線使用，絕無受到外力干預而違規或強行使用的情形。

臺鐵局司機員依據「行車人員技能體格檢查規則」第 8 條第 3 點規定，必須通過規定的訓練時數，在學科部分不得低於 478 小時，術科部分則依所欲取得之駕照，實施不低於 11 個月 2 萬公里之學習時間及里程，並通過交通部辦理之學科及術科測驗後，方可取得「電車」駕駛證照，可駕駛車輛包括 EMU500、600、700、800、900、1000、2000 及 3000 等電聯車。

為使司機員熟悉 EMU3000 操作，臺鐵局已辦理相關訓練如下：

1. 110 年 8 月 11~13 日及 110 年 10 月 5~7 日舉辦兩梯次，合計 30 名種子教官訓練
2. 110 年 11 月 9 日迄今，EMU3000 營運相關各機務段（台北、花蓮及台東）計有 345 位司機員完成段內訓練，其中 283 人已單獨駕駛過，可獨立駕駛之比例達 82%（283/345）。尚無 EMU3000 單獨駕駛經驗之司機員，則加派試車小組成員或種子教官辦理乘務督導，加強其信心。至於報導中提到 1 月 9 日當天司機員等不到指導員，最後只能自己開車一節，經查該司機員當天係第 4 次值乘 EMU3000，因誤以為 EMU3000 型與傾斜列車一樣需要雙人乘務，所以才在車上等待，並非不熟悉 EMU3000 而不開車。後續在春節疏運期間，不論正班車或加班車，臺鐵局都不會指派只有一次 EMU3000 單獨駕駛經驗的司機員，意即不會有開一次就硬上的情形發生，請大家放心。至於報載所述第 5 編組故障多一節，查該編組係到港交車後，在迴送機務段過程時，因當日下雨軌道濕滑，發生車輪踏面擦傷必須重新鏟銷車輪，因此較晚投入試車。

依據本案契約規範 5.4.2(7).D 規定「試運轉平

均每天應 200 公里以上」之要求，為提升本次 EMU3000 第 5 及第 6 編組之試車效率，本局要求每日執行上、下午各一趟次達 200 公里之試運轉(即每天試運轉公里數達 400 公里以上)測試，旨在提升試運轉效率，並未簡化或壓縮試運轉里程及項目，因此第 5 及第 6 編組在試運轉項目及公里數上絕無減少(仍達 6,000 公里以上，符合契約規定，詳如下表)，同時每趟試運轉車上均有第三方獨立驗證單位在場見證，若試運轉中發現不符合契約規定，即扣除成功天數，以確保測試完整有效，及上線列車安全。另第 5 及第 6 編組完成試車後，將作為春節疏運之預備編組，並非報載所稱急著投入當加班車使用。

車輛編號	試運轉公里數	累計成功天數	備註
第 1 編組	12,000 公里(200x 60 天)	60 天	樣車 每日執行 1 趟 200 公里以上之試運轉
第 2 編組	6,000 公里(200x 30 天)	30 天	量產車 每日執行 1 趟 200 公里以上之試運轉
第 3 編組	6,000 公里(200x 30 天)	30 天	量產車 200 公里以上之試運轉
第 4 編組	6,000 公里(200x 30 天)	30 天	量產車 200 公里以上之試運轉

第 5 編組 (預備編組)	6,000 公里(200x 2 趟 x15 天)	15 天	量產車 上、下午各執行 1 趟 200 公里 以上之試運轉
第 6 編組 (預備編組)	6,000 公里(200x 2 趟 x15 天)	15 天	量產車 上、下午各執行 1 趟 200 公里 以上之試運轉

台鐵局為西部城鎮內通勤、城鄉運輸與東部城際運輸最重要的公共運具，每日約疏運 60 萬人，開行班次約 900 列次，其中區間車約佔 83%，城際列車約佔 17%，EMU3000 型比現有普悠瑪或太魯閣號列車，每列次座位數約增加 40%；EMU900 型區間車則以 10 輛為一編組，主要替駛原 8 輛編組之區間車和莒光號，新車到齊後總運能可大幅增加約 36%，屆時即可減少班次數。

由於臺鐵不像高鐵(城際)和捷運(通勤)只負責單一的疏運形態，故路線容量運用也會比前二者複雜且繁重，臺鐵的改善對策短期以加大編組提升運能為手段，長期則進行路線改善(例如花東雙軌工程)，同時引進新車汰換舊車來達到車種簡化的目標。

為滿足連續假日返鄉與出遊旅客增加的需求，開行加班車為主要方式，但在列車排點上確有難度，為

維持列車準點行駛，目前一般行點均會保留 5%-7%餘裕，以降低司機員趕點壓力，未來新車投入即可再調整班表，增加更多餘裕。以新車運轉時分而言，EMU3000 型北花間平均時速約為 91 公里，相較於普悠瑪或太魯閣平均時速約為 98 公里，已可減輕司機員的負擔。

台鐵局司機員工作班時數仍有嚴格規定，扣除整備時間，每班實際駕駛時間均小於 6 小時 40 分，以維持司機員的專注力，並兼顧身體負荷。

臺鐵局目前正積極推動安全改革，並加速前述各項措施，提供國人安全、舒適、升級的行旅服務。