

台 鐵 今 昔

江 錫 賢

壹、前 言

二十一世紀的第一年，西元二〇〇一年，台鐵渡過了一一四週年的歲月。

台鐵在超過百年的歲月裡，曾歷經創建的艱苦時光，也曾歷經輝煌的黃金時光；及民國六十七年台灣高速公路通車後，台鐵從此面臨了空前未有的衝擊與挑戰，交通運輸優勢不再，加上種種主客觀因素，導致今天的台鐵，往日雄風盡失，財務每下愈況，嚴重虧損累累，輿論一片撻伐，撫今思昔，令人不禁喟然。畢竟，台鐵對台灣交通運輸與經濟發展，曾扮演著非常重要的角色，台鐵與台灣，猶如裙與帶之相連，息息相關。

貳、台鐵的創建

談到台鐵，大家就會想到首任台灣巡撫劉銘傳。

清光緒十一年（西元一八八五年）台灣改建行省，劉銘傳被任命為台灣建省後首任巡撫，他是一位眼光遠大，才識兼備的政治家及經濟建設家，於清廷守舊勢力拆毀淞滬鐵路後，獨能洞悉鐵路對於國防政治經濟文化之重要，於是力排眾議，奏請清廷興建台灣鐵路¹。

劉銘傳在上清廷擬修鐵路創辦商務的奏摺裡，強調興建台灣鐵路之目的有四：（一）利於海防：使本島各港聯絡便利，軍隊調撥迅速；（二）便利建省：當時省垣擬設彰化，以距海較遠，衙署建築，須有鐵路，以利鳩工治材；（三）繁榮經濟：建設台灣，振興實業，首應發展交通，而省內運輸不便，至內地貨物不能運至港口，妨礙實大；（四）永久性建設：全省溪川繁多，不能通航，如關驛道，均須架設橋樑，為一勞永逸計，應建鐵路。其理由充足，見解精闢，卒獲清廷允准，惟築路經費，需自行籌措²。

當時台灣建省伊始，百事待舉，資金奇缺；劉銘傳乃派員赴南洋招募商股，幸集有成數，工程方得以推行。旋設鐵路工程總局於台北，聘請德國人黑爾溪為監督，英人馬德遜為總工程司，於光緒十三年（一八八七年）四月

· 江錫賢 國史館台灣文獻館組長

¹ 《臺灣省通志》卷四經濟志交通篇第二冊，（台灣省文獻委員會，民國五十八年六月），頁94。

² 同註一前揭書，頁95。

從台北大稻埕開始施工，中經獅球嶺至基隆，全長二十八點六公里，於光緒十七年（西元一八九一年）竣工。並於光緒十四年（西元一八八八年）開築自台北經桃園、中壢、大湖口以迄新竹之路線，全長七十八點一公里，於光緒十九年（西元一八九三年）竣工，兩段共長一百零六點七公里，為台灣有鐵路運輸之嚆矢。劉銘傳在台灣鐵路興築之際，不時親臨督工指揮，匠工奮激，台灣首條鐵路因而順利施設完成，劉氏之功偉矣³。

及後，劉銘傳調職，繼任的台灣巡撫邵友濂（光緒十七年十月二十四日至二十年九月十五日）⁴，眼光短視，鑑於鐵路建設工程艱鉅，籌款困難，乃奏請清廷停止興建，故該路線僅修築至新竹為止⁵。

光緒二十年（西元一八九四年）中日爆發甲午之戰，清廷敗績，台灣被迫割讓給日本。日人據台後，深感鐵路建設為開發台灣之急務，乃於光緒二十四年（日明治三十一年）開始籌款繼續興建新竹至高雄間的鐵路，歷經長達十年之修築，至光緒三十四年（日明治四十一年）始全部完成貫通基隆至高雄間之全台縱貫鐵路幹線，全長四百零五點八六公里。此外，日人並於同時完成台北至淡水支線二十一點一六公里及高雄至九曲堂支線十七點四二公里。後再民國六年（日大正六年）起，興築從基隆八堵至宜蘭蘇澳支線九十四點九六公里，至民國十三年（日大正十三年）竣工。其後日人又興建竹南至彰化間之海線九十一點二公里，花蓮港至玉里段八十七點二七公里、玉里至關山段四十一點四五公里，關山至台東段四十二點零一公里，在花東全線完成後，台灣鐵路系統創建，於焉初步完成⁶。

後來，在日人鳩工興築下，高雄至九曲堂的縱貫鐵路並陸續延伸到潮州、溪州，於民國十六年（日昭和二年）通車到枋寮，全長六十八點二公里。另原為台灣電力公司所有之自彰化縣二水至南投縣車埕之支線鐵路集集線（全長三十公里）及原為臺陽礦業所有的運煤專用鐵路平溪縣（全長十三公里

3 參酌宋增璋：《近代臺灣之建設》，（台灣省文獻委員會，民國七十一年六月），頁 203-204 及《重修台灣省通志》卷四經濟志交通篇第一冊，（台灣省文獻委員會，民國八十一年一月），頁 286。

4 《重修台灣省通志》卷八職官志文職表篇·武職表篇第一冊，（台灣省文獻委員會，民國八十二年六月），頁 9。

5 同註三前揭書《重修台灣省通志》，頁 286。

6 宋增璋：同註三前揭書，頁 204。

），分別於民國十六年（日昭和二年）、民國十八年（日昭和四年），由日本殖民政府收購改爲一般客貨運輸營運鐵路⁷，至此台灣鐵路幾乎遍及全台，極爲便捷。

日本殖民台灣五十年又一百五十六天，實施高壓統治政策，厲行皇民化運動，激起台民抗日四起，殘殺台民同胞無數，惟彼對台灣鐵路建設之功，乃一史實。

參、昔之台鐵

清代領台末期，劉銘傳興築基隆至新竹的鐵路，開啓台灣鐵路新紀元。基隆台北間之六站自光緒十七年十月起，台北新竹間之十站自光緒十九年十一月起全面營運。是時，台北基隆間之旅客一天平均約五百人，台北新竹間約四百人，全線之收入金一個月約兩萬元，其中旅客部分之收入金約一萬六千元，貨物部分之收入金約四千元。基隆港有船出入時，搭載之人尤爲多⁸。

日本據台後，完成了台灣鐵路系統建設，台鐵創始時期之營運，由於營運路線既短，行車次數亦少，以致早期收入不能相抵。民國前十三年（日明治三十二年）虧短七萬一千四百二十一元），民國前十二年虧短六萬三千八百八十八元，民國前十一年虧短十五萬六千七百七十二元。但到了民國前十年營業里程增至二百四十八點九公里，較民國前十三年增加一倍半，客貨運量增加率亦如是，故此年收支已能相抵，其後逐漸好轉，年年均有剩餘⁹。

日據時期台鐵營運情形，根據台灣文獻學者張奮前所撰〈臺灣鐵路建設史略〉一文云：「民國前十三年（日明治三十二年）全年收入三四五、八三六元，至民國前一年（日明治四十四年）已達四、八〇二、九八六元，增至十三倍餘，至民國十四年（日大正十四年）營業收入達一六、三〇八、三二〇元，較創始之期增加四十六倍餘。在客運方面，民國前十三年全年旅客計三九五、三三八人，民國前一年三、九三七、四六八人，增加幾及十倍。民

7 《鐵路之旅》（THE RAILWAY TRIP），（台灣鐵路管理局，民國八十二年十月），頁11-12。

8 江慶林譯：《臺灣鐵路史》上卷，（台灣省文獻委員會，民國七十九年六月），頁33。

9 張奮前：〈台灣鐵路建設史略〉，《台灣文獻》十九卷三期，（民國五十七年九月），頁105。

國十四年一七、九〇五、〇九八人，較民國前十三年增加四十五倍，尤以民國十七年（日昭和三年）為最高，達三〇、六六八、二八九人。後受公路競爭，人數逐年減少，至民國二十年（日昭和六年）之一六、四五九、六三一人為最低，民國二十一年再行好轉，旅客平均乘車里程已有變化，長距離旅客趨勢較盛，而旅客人數與旅程公里數增加尤大。在貨運方面，民國前十三年鐵路貨運為六七、二六三噸，至民國前一年已達一、一八六、二〇三噸，增加約達十七倍。至民國十四年達四、三〇七、七一五噸，較民國前十三年增加六十四倍。惟民國元年至民國三年，因風水災造成之不景氣影響，運量較上年度減低，然後民國十四年之運量，仍有增加，至民國三十年（日昭和十六年）之八、九九七、〇六六噸達最高紀錄」¹⁰。

第二次世界大戰期間，因當時台灣仍是日本的殖民地，所以台灣常遭盟軍轟炸，台灣鐵路也被炸得柔腸寸斷，滿目瘡痍，毀損相當嚴重。台灣光復之初，台灣鐵路運輸已呈癱瘓狀態，全線鋼軌磨損長達一百五十公里，枕木腐朽過半，橋樑載重不足者計九百二十六孔，銹蝕彈穿者計四百八十六孔，站場設備及行車保安裝置，亦復殘缺不全，機車與客貨車輛毀損百分之四十八；而且日籍台鐵員工整批遣返，青黃不接，人才不齊，一切措施僅能勉強維持通車而已，當時被遣送回國之日籍台鐵員工曾揚言，台灣鐵路不出半年即將癱瘓，絕非誇大之詞，這是台鐵營運最為艱困的時期¹¹。

所幸，在台灣光復後，來台接收之鐵路工作人員，力排萬難，全力復建設備及路線，以恢復鐵路之正常營運¹²。民國三十八年十二月中央政府遷台後，推行三期經建計畫，台灣鐵路為配合經濟發展建設反攻基地之國策，力謀運輸設備與運輸服務之擴充改良，以期提高運輸能力，增進運輸效率。首將西線縱貫幹線鋼軌一律抽換為三十七公斤以上之重軌，橋樑載重一律提高為KS-15級，並將銹蝕嚴重之濁水溪與曾文溪橋先予重建，使大型機車貫通

¹⁰ 張奮前：同註九前揭書，頁105-106，括弧內之中國曆或日本曆對照，係著者所加。

¹¹ 引自宋增璋：同註三前揭書，頁204，同註三《重修台灣省通志》，頁288、陳德沛：〈臺灣鐵路之回顧與前瞻〉：《台灣文獻》四十七卷二期，（民國八十五年六月），頁55及盛清沂、王詩琅、高樹藩《台灣史》，（台灣省文獻委員會，民國八十二年六月），頁851等書。

¹² 陳德沛：同註11前揭書，頁55及〈台灣鐵路管理局走過一一一年〉，（台灣新生報八十七年六月八日），二十版。

全線，直達行駛；另為配合開發資源，繁榮地方之政策，增築新北投、內灣、林枋、神岡、東勢、瑞澳及中和等七支線，共長七十餘公里；增築各生產機構專用側線計五十七線，共長四十餘公里，鐵路運輸能力與效率因而普遍提高¹³。

民國六十一年五月，蔣經國擔任行政院院長之後，推行十大建設，六十七年五月，就任中華民國第六任總統之後，繼十大建設再推行十二項建設，台鐵在蔣經國主政期間，陸續規劃及完成的重大建設工程如次：

- (一) 興建北迴鐵路：民國六十二年十二月開工，六十九年二月完工通車。
- (二) 西部鐵路幹線電氣化：民國六十四年三月開工，六十八年六月完工通車。
- (三) 拓寬東線鐵路：民國六十七年七月開工，七十四年一月完工通車。
- (四) 興建南迴鐵路：民國六十九年七月開工，八十年十二月完工通車。
- (五) 擴建宜蘭縣雙軌：民國六十九年七月開工，七十五年一月完工通車。
- (六) 高屏鐵路電氣化：民國七十二年七月開工，七十九年六月完工通車。
- (七) 台北市鐵路地下化：民國七十二年七月開工，七十八年九月完工通車。
- (八) 五大鐵路重要橋樑（新店溪橋、大肚溪橋、下大安溪橋、下大甲溪橋及第二大料坎溪橋）重建：民國七十二年七月開工，七十九年十月完工通車。
- (九) 鋪設山線鐵路雙軌：民國七十三年七月開工，七十六年六月完工通車。
- (十) 新台北車站：民國七十四年七月開工，七十八年六月完工啓用。
- (十一) 鐵路沿線老舊橋樑重建：民國七十五年七月開工，八十年六月完工通車¹⁴。

此外，台鐵在這段期間內完成的重要鐵路改善措施有七堵調車廠興建、高雄機廠遷擴建、電訊及號誌設備新設或改善、鐵路平交道改建立體交叉設施、隧道通風改善、建立 ABS 自動號誌、電腦售票系統全路連線及機客車改善等等。其中以機客車改善對台鐵的營運績效影響最鉅¹⁵。

¹³ 盛清沂、王詩琅、高樹藩：同註 11 前揭書，頁 851。

¹⁴ 各項鐵路重大建設工程引自《台灣省交通建設》，（台灣省政府交通處，民國七十九年一月），頁 32-87。

¹⁵ 同註 14 前揭書、頁同。

光復初期，台鐵接收日人移交之機車悉為蒸氣機車，旋於民國四十九年開始進行動力柴油化、採用柴電機車。民國六十八年西部幹線電氣化完成後，蒸汽機車開始大量淘汰並引用購進英、美之電力機車，此種機車速度快，牽引力大，噪音及污染小，成為西部幹線之主要行駛機車，七十二年四月，台鐵全部使用柴液機車，至此台鐵所有蒸汽機車走入歷史，鐵路營運邁向更新的里程。而客車方面，原來的木造車廂在民國四十七年開始逐步鋼體化，新造車廂則一律改為鋼體客車。五十年代後新造對號車均加裝空調及座臥兩用座椅。台鐵的客車名稱，除早期的「普通車」、「快車」、「對號車」、「對號特快車」外，最著名的有「觀光號」特快車。「觀光號」行駛了十七年（民國五十年六月十八日至六十七年四月二十五日），曾經風光一時，「觀光號」小姐與公路局的「金馬號」小姐，同享盛名，人人豔羨。後來，由於觀光號的票價比速度最快的「光華號」（民國五十五年起行駛，六十八年停駛）還貴，舒適豪華程度也比不上「莒光號」（民國五十九年二月起行駛迄今），故在民國六十七年四月二十五日正式走入歷史。前述的「光華號」行駛了十三年，而「莒光號」附掛對號的混合列車—「莒興號」，因旅客常常混水摸魚，買對號車票而從後溜到前面莒光車位，弊端連連，所以「莒興號」在民國七十年三月行駛，同年十二月就停駛了。接著由「復興號」、「通勤電車」及「自強號」取而代之，「復興號」在民國七十年三月開始行駛，有復興中華之意；「通勤電車」因應捷運而興，民國八十四年六月行駛迄今，是短程旅客的最愛；而「自強號」火車時速高達一二〇公里，速度快且又平穩舒適，從台北至高雄僅需四小時，隨著台灣經濟的繁榮及國民所得提高，成為長程旅客最愛搭的交通工具，那怕是站票、不打折，也是班班客滿（自強號以下客車，站票有折扣優待），為台鐵帶來極為可觀的收入，至今仍是台鐵金雞，假日往往一票難求¹⁶。

台鐵在民國六十七年十月南北高速公路全線通車前，營運狀況非常良好，是台鐵的黃金歲月，根據統計台鐵的營運收入相當可觀。在民國五十、六

16 引自魏志宏：《復興號過二十歲生日》，《台灣月刊》，二一二期（八十九年八月），頁42、蘇昭旭：《畫說台灣火車昔日情》，《台灣月刊》，二〇四期（民國八十八年十二月），頁81、《經濟發展的回顧與展望》建設篇—台灣光復五十年專輯，（台灣省政府新聞處，民國八十四年十月），頁323及同註14前揭書，頁36。

十年代，台鐵平均每日載客人數都在二、三十萬人以上，平均每日貨運噸數在三、四萬噸以上，較之民國三十、四十年代平均每日載客量一、二十萬人，平均每日載貨量僅一、二萬噸，超出甚多。如民國四十三年平均每日載客量十九萬一千七百四十人，平均每日載貨量二萬四千三百九十二噸；而民國六十三年平均每日載客量三十九萬八千四百七十四人，平均每日載貨量四萬五千五百七十三噸¹⁷。

南北高速公路完工通車，雖然帶給台鐵營運不小的衝擊，但在翌年，西部鐵路幹線電氣化也已完工通車，六十九年北迴鐵路、八十年南迴鐵路相繼完工通車，使台鐵客運恢復上升。加上鐵路客車比較寬敞舒適，又無高速公路及都市地區塞車之苦，促使一般長途旅客又顯著增加，台鐵平均每日載客量又高達四十幾萬人。以民國八十三年為例，全年載客量平均每日四十三萬九千二百六十人，載貨量平均每日五萬三千七百十四噸。至民國八十六年底統計，載客量平均每日四十五萬二千六百八十八人，載貨量平均每日四萬六千四百三十四噸¹⁸。民國八十七年底統計，載客量平均每日四十七萬零八百六十九人；載貨量平均每日四萬六千八百零五噸。民國八十八年底統計，載客量平均每日四十九萬九千一百二十五人；載貨量平均每日四萬五千六百五十一噸¹⁹。

肆、今之台鐵

昔之對稱爲今，昔之台鐵，可以民國六十七年南北高速公路全線通車前爲分界點，也可以民國八〇年代爲分界點。而今之台鐵，可以南北高速公路全線通車後爲分界點，也可以民國九十年代言之，固無定律，而各有所偏。本文姑以往近幾年及目前分界論之。

根據「鐵路年鑑」資料顯示，台鐵客運量方面，除民國七十九、八十兩個年度平均每日三十餘萬人外，八十一一起至八十八止連續八個年度平均每日

17 同註3《重修台灣省通志》前揭書，頁425-427。

18 同註16《經濟發展的回顧與展望》前揭書，頁324、《台灣省基本省政資料》，（台灣省政府新聞處，民國八十七年版），頁45及台灣鐵路管理局網路（[http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-6a\(2-6b\).html](http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-6a(2-6b).html)）內「鐵路年鑑」客運量、運貨量）。

19 《台灣省交通統計月報》，（台灣省政府交通處，民國八十八年五月），頁3及7及台灣鐵路管理局網路（[http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-6a\(2-6b\).html](http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-6a(2-6b).html)）內「鐵路年鑑」客運量，貨運量。

均在四十餘萬人以上（其詳如附表一）；而台鐵貨運量方面，七十九至八十八共十個年度中，平均每日均在四萬噸以上；其中，八十三、八十四兩個年度更在五萬噸以上（其詳如附表二）。另以八十七、八十八年兩個年度客貨收入比較、八十七年爲一百七十三億七千三百八十八萬元，八十八年爲一百七十七億五千六百九十一萬元，八十八年成長百分之二點二（其詳如附表三）²⁰。

台鐵近十年來之營運狀況，大抵言之，尙屬穩定成長；台鐵列車，推陳出新，照常行駛，服務旅客，而每逢假日，班班客滿，一票難求；惟何以台鐵仍虧損累累，財務每下愈況，自民國六十七年度至民國八十八年度台鐵累積虧損八百四十七億元²¹。又截至民國九十年度止，二十餘年來累計虧損高達九百八十三億一千三百萬元，監察院交通及採購委員會於民國九十年二月二十日通過監察委員謝慶輝的提案，針對台鐵二十餘年之鉅額虧損等諸多缺失，予以糾正，並經監察院九十年二月二十六日公告在案²²。

今之台鐵，虧損累累，監察院糾正，長官指責，局長下台，究其原因，有以下諸端：

（一）用人費用偏高

台鐵近十年來總費用之增加，主要受用人費用大幅上升影響，八十八年度用人費用達一百八十二億元，占營業收入百分之八十七，其中退撫金額由八十九年度二十四億元增至八十八年度之五十一億元，已占用人費之百分之二十八，然卻遲至八十八年度一月一日起始改適用公務人員退撫新制。

又依據交通部統計處調查發現，台鐵八十七至八十九年平均旅客準點率爲百分之九十二點六，比貨車準點率的百分之九十九點八低了七個百分點，平均每一員工營業損益爲負三十九萬元，平均每一員工獲利能力爲負五十九萬元，造成負值的原因是台鐵用人費用占收入和支出比率過高。

（二）各項獎金浮濫

台鐵現有各項獎金計二十三項，其中報經行政院核准有案者，僅有營

²⁰ 以上三項統計數字，引自同註 19「鐵路年鑑」。

²¹ 台灣日報，民國八十九年十月二十九日，第十一版〈虧損累累，台鐵何去何從？〉

²² 聯合報，民國九十年二月二十一日，第六版《累計虧近千億，台鐵被糾正》及監察院公報第二三〇六期，頁 10：監察院公告，民國九十年二月十六日（九十）院台交字第九〇二五〇〇〇五八號。

運獎金，高壓電力危險工作津貼、工程獎金、趕工獎金、運量里程獎金、修車積點獎金、安全保養獎金等七項；其餘大部分獎金之核發，皆係自行依交通事業人員考成規則及交通部核定台灣鐵路管理局獎勵從業人員核發獎金要點所訂單行法規發放，獎金項目過於繁多，無視其營運不善及鉅額虧損，致使龐大用人費用支出雪上加霜，而台鐵均未適時積極改革。

（三）組織龐大，生產力偏低

台鐵組織龐大，層級過多，各地區事權分散，人力資源未能有效運用，且未能徹底檢討組織架構之運作及所需單位之績效，而採齊頭式之裁減方式，無法達到組織層級扁平化、事權集中、降低營運成本之效果。

另台鐵員工勞動生產力（營業收入／員工數）偏低，八十六年度為一〇七點六二萬元、八十七年為一一三點八六萬元、八十八年為一二一點八二萬元、八十八年下半年及八十九年為一八八點六九萬元，每人每年平均勞動生產力尚不足一三三萬元；單就台鐵近年員工勞動生產力觀之，或許逐年略有提昇，然與郵政總局、中華電信及台中、高雄、花蓮、基隆港務局等其他交通事業單位比較之，台鐵員工每人每年平均勞動生產力僅為前開交通事業單位之百分之二十七，較之員工勞動生產力最高之郵政總局（一千一百一十萬元），則僅為其百分之一一，人力資源顯未有效運用。

（四）土地房舍管理不當

台鐵現有之房舍及土地，係分由「產管籌備處」及「貨運服務總所」管理，經管土地共計六千二百五十二公頃，路線外用地高達一千四百五十公頃。至八十八年度產管籌備處部分：土地六千二百二十四餘公頃，公告現值五千四百二十七餘億元；被占用土地尚待處理者計一百七十四筆，面積達十五公頃；又台鐵宿舍遍佈全線各地，宿舍退休人員及遺眷配住有四千零四十戶、現職借住有二千零二十二戶，使用狀況歷經時日違規情形層出不窮，尤其退休人員准予續住之宿舍合計三千餘戶，本人及配偶死亡、子女成年喪失借住資格，乃占住不還，皆違反宿舍管理規定，被占用宿舍計一八一戶。貨運服務總所部分：土地二十八餘公頃，公告現值八十八餘億元；被占用土地尚待處理者計三十一筆，面積達一公頃餘。

台鐵長期以來任由權屬土地、房舍遭占建、占住而不予依法處理，松山油漆廠及台航公司兩宗購地案因所有權移轉程序不備，延宕四十年未能解

決，相關產管單位顯未恪盡財產善良管理之責²³。

（五）定位不清

目前台鐵現有二百一十六個車站中，有百分之九十三的收入來自於五十一個主要車站，其餘車站根本入不敷出；固此若要減少虧損，就必須設法增加經費補貼虧損²⁴，台鐵究為營利機構、抑為社福機構，定位有待釐清。

（六）運價久未調整

台鐵指出，依據民國七十六年立法院通過的「鐵路運價計算公式」規定，鐵路運價應每兩年檢討一次；但鐵路運價費自七十五年迄今十四年期，僅在七十五年、七十七年、七十九年、八十四年調整過票價，之後六年都不曾調整。

我國消費者物價指數從八十四年的九十七點零二漲至八十九年的一百零四點零七，增幅百分之七點零五。油料運輸成本也逐年調高，加上各項營運成本逐年增加，重大工程投資及設備折舊等成本也大幅增加，近五年間的成本就增加了百分之十四點三，若再不讓票價合理化，台鐵虧損會愈形擴大²⁵。

（七）政府政策因素

民國七十三年七月起政府實施勞動基準法（簡稱勞基法），八十七年一月起實施隔週週休二日制、九十年一月起實施公務人員週休二日制及勞工每二週八十四小時工時制度等等政府政策，台鐵為一公營事業機構，必須配合政府政策支付龐大的員工加班費用，使得用人成本與營收比例居高不下。

（八）天然災害因素

台灣四面環海，位在東亞花綵列島上，正當琉球弧與呂宋弧的會合點，地質上具有地槽與島弧雙重特性，加上台灣地處歐亞板塊與菲律賓板塊的衝撞區，因而造成台灣東部海岸山脈不斷隆起，也引起頻繁且大小不一的地震²⁶。且台灣受到海洋氣候及東北季風共伴效應影響，歷年多颱風、豪雨，

²³ 以上（一）至（四）項引自聯合報，民國九十年十月十四日第八版、同註²²，聯合報第六版及監察院公報第二三〇六期，頁10-15。

²⁴ 中央日報，民國九十年三月十九日，第八版，引台鐵管理階層云。

²⁵ 聯合報，民國九十年四月三十日，第六版。

²⁶ 楊正寬：《九二一集集大地震救災紀實》主任委員序，（台灣省文獻委員會，民國八十九年五月），頁9。

常釀成台鐵重大災害損失，搶修及復建經費龐大，影響鐵路營運及財政負擔至鉅。

九二一集集大地震，肇致鐵路路線、橋樑、隧道、電務、站廠辦公房舍、倉庫、員工宿舍等設備受損；其中以山線一號隧道、大甲溪橋、台中港一之四號碼頭線、集集支線及台中、集集車站站房等受損較為嚴重，復舊總經費高達新台幣三億九千五百八十七萬元²⁷。

至於歷年颱風，豪雨所造成的災害損失，亦至為驚人。單以民國八十九、九十年為例，碧利斯、象神、桃芝、納莉四次颱風，相繼肆虐，其中九月十七日納莉颱風來襲，造成台鐵台北車站，萬華車站嚴重淹水；台北車站水深一度深及兩公尺，萬華車站淹水更高達三公呎，是台灣鐵路百年歷史上損失最慘重的一次；納莉颱風除造成台鐵六億元的損失外，至少另需要六億元經費修復，納莉重創，影響台鐵營運至鉅²⁸。

（九）人為疏失因素

台鐵有一百一十四年的歷史，是一個典型的老舊機構，天災之外，人為所造成的意外或疏失、也造成台鐵龐大的損失。交通部長葉菊蘭曾批評台鐵員工老大心態，引起台鐵工會強烈反彈，認為葉部長一句「台鐵員工老大心態說」，導致台鐵形象跌至谷底²⁹。最後葉菊蘭經表明係針對極少數員工而言並道歉了事，但台鐵年年虧損，人為疏失因素，也是事實，台鐵近一年來所發生的重大疏失如下：

民國八十九年十月十七日，台鐵台北至松山站間，西正線之基隆起點二十五公里一三〇公尺處主吊線斷落，致樹林、南港間之西正線斷電，台鐵危機應變能力不足，相關處置措施失當，造成由台北站上行開出之第一一二、二五四六、二二三八次列車困於台北與松山站間西正線中而無法行駛，千餘名旅客受困隧道達兩小時之久³⁰。

民國八十九年十月二十三日，台鐵一列自強號在苗栗路段間機頭故障

27 《九二一集集地震台鐵受損、搶修及復建報告》，台鐵網路（http://www.tra.gov.tw/eayoo/ebyoo/a_921.html）

28 聯合報，民國九十年九月十九日，第二版。

29 聯合報、中國時報，民國八十九年十月三十一日。

30 《監察院公報》，第二三〇一期，民國九十年一月，頁1。

，列車無法動彈³¹。

民國九十年三月十二日，台鐵一部小型調車機頭聯掛五節滿載六十二噸鋼軌的平台車、在豐原車站調車時，疑因煞車失靈，一路失控往台中方向高速滑行，雖在台中車站緊急導引至安全側線軌道，但仍因下坡衝力太強，整列車衝撞民生路鐵路高架橋旁的軌道盡頭止衝檔後，調車機車及三節平台車飛出，鋼軌四散紛飛，壓傷路人及壓毀二十部車輛，並釀成三死四傷的不幸慘劇³²。

民國九十年三月十三日，台鐵第二一一一車次基隆往台北電聯車，因高壓電線掉落造成斷電，列車卡在基隆市八堵竹仔嶺隧道內動彈不得。百餘名乘客自行下車走到八堵車站，扶老攜幼橫越軌道時，又遇到進站列車，乘客虛驚一場，抱怨連連³³。

民國九十年七月，南下莒光號列車行經苗栗造橋南港溪橋上出軌翻覆，導致四十三名旅客輕重傷³⁴。

台鐵人爲疏失因素，影響營運及形象至鉅，也迭遭監察院糾正³⁵。近一年來由於台鐵意外事故連連，八十九年十一月四日意外一日三起，八十九年十月下旬意外一週五起³⁶，導致台鐵局長陳德沛下台，由交通部參事黃德治（前路政司司長）接任，其來有自。

（十）其他虧損原因

台鐵虧損原因很多，除上述外，機貨車老舊使得運能受限，運量無法大幅成長、支付退撫人員的龐大退撫金，人事費用驚人、固定資產龐大且折舊報廢多、台鐵不動產開發業務受限於法令以及鐵路運輸在時間、可及性與成本上都比公路運輸大，無法與公路客運業者競爭；而且，隨著科技的進步

³¹ 中國時報，民國八十九年十月二十四日，第九版。

³² 自由時報，民國九十年三月十三日，第一版。

³³ 自由時報，民國九十年三月十四日，第六版。

³⁴ 中央日報，民國九十年九月二十六日，第八版。

³⁵ 台鐵近一年來遭監察院糾正者有九十年一月十九日糾正台北至松山間主吊線斷落案，九十年一月二十日糾正台鐵辦理採購缺失案、九十年二月二十六日糾正台鐵嚴重虧損九八三點一三億元案、九十年九月二十五日糾正台中市拖板列車失控翻落及莒光號列車行經苗栗造橋南港溪上出軌翻覆案。

³⁶ 中華日報，民國八十九年十一月五日，第五版及中國時報，民國八十九年十月二十四日，第九版。

，台灣經濟的轉型，笨重、低廉的水泥、機械等大型貨物運輸逐漸減小，轉為精密、輕巧的高科技產品，鐵路貨運運輸必將逐漸減少等等³⁷。

今之台鐵，雖如上述虧損累累，弊端叢叢，但也有它不可歸責的一面，因為台鐵是台灣公共運輸不可或缺的公營事業機構，其角色自然與民營運輸業者不同。它由省營到精省後的國營，雖然遇到了空前未有的虧損與挑戰，但台鐵也一直在改善營運及提昇形象，期能浴火重生，再造輝煌業績。

（一）建立網路系統，提高台鐵營運績效

台鐵於民國七十九年六月完成電腦售票系統全線連線作業、八十六年一月完成網際網路英文版正式上線、八十六年四月完成網際網路火車時刻查詢系統正式上線並開放網際網路訂票服務、八十六年五月完成網路訂票英文版正式啓用、八十九年八月完成網路付款業務，旨在運用現代資訊科技設備，提高營運績效。

（二）加強鐵路便民措施，吸引更多旅客搭乘台鐵

民國八十六年五月訂頒「台灣鐵路管理局旅客列車晚點賠償作業暫行要點」，實施列車晚點賠償，期能有效控制行車時間，避免行車誤時現象、八十六年八月，實施敬老優待票之年齡由七十歲降為六十五歲、八十七年三月，實施推拉式自強號列車有座位乘客「座位證」措施、八十七年九月，委託各地郵局代售車票、八十八年十一月，推動簡化乘車票証發售優惠定期票並停止一般定期票與學生定期票及短程（八十公里以內）回數票之發售³⁸。

（三）加強軌道改善，確保行車安全

台鐵鑑於西部幹線軌道設備已使用多年，為確保行車安全及提高列車平穩度，進行更新改善計畫，鋪設六十公斤省力化軌道、抽換五十公斤長焊鋼軌、改善四十八處曲線及鋼樑橋改建 RC 樑橋等，預定民國九十五年完工。

另為消除行車安全死角，進行各項行車保安設備改善計畫；為改善平交道之交通安全，進行平交道防護設備改善計畫；為確保行車供電安全，進

³⁷ 台灣日報，民國八十九年十月二十九日，第十一版、中國時報，民國八十九年十二月五日，第九版及聯合報，民國九十年二月二十一日，第六版。

³⁸ 以上二段引自台鐵網路「鐵路年鑑」（<http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-1.html>）台鐵歷史。

行電力設備更新計畫，預定於民國九十一、九十二年完工³⁹。

（四）配合政府推展國民旅遊，辦理火車觀光旅遊及鐵路懷古活動。

台鐵自從民國八十九年發行古早味「千禧年紀念便當」，引起搶購熱潮後，近一年來也不定期發行懷舊仿古鐵路便當，讓國人重享記憶風味，從而愛惜台鐵、疼惜台鐵。另台鐵在民國八十七年六月修復完成 CK 一〇一號蒸汽機車復駛、八十八年六月修復完成騰雲號蒸汽機車復駛、同月興建完成苗栗鐵道文物館、八十九年六月興建完成花蓮鐵道文物館、九十年一月修復完成集集支線鐵路復駛，均吸引成千成萬旅客，增加台鐵營運收入。其中集集支線鐵道復駛，根據台鐵統計，二水、集集與水里三個車站從復駛至一月底，車票收入將近六十萬元，二月份的收入更高達四百一十多萬元，創下歷年單月最高紀錄⁴⁰。

民國九十年九月一日起，台鐵實施「公教人員使用環島週遊票旅遊優惠方案」，票價自強號七五折優惠，以配合政府推展國民旅遊，鼓勵公教人員利用週一至週五休假攜伴搭乘火車旅遊。民國九十年九月十五日起，台鐵發行各支線「一日週旅券」，旅客可在支線區間內各站自由上下車，不限乘車次數，以鼓勵民眾到集集、內湖、平溪等三支線搭火車觀光旅遊。另台鐵為因應旅遊市場需求，改變經營型態，推行以一般客車、速簡餐車、商務車及客廳車所組成之觀光列車，由台北開行至花蓮與知本觀光旅遊，邁向多元化列車經營⁴¹。

又自民國九十年十一月一日起，台鐵台北至枋寮鐵路觀光列車正式推出，由台鐵、屏東縣政府及旅遊業者合作經營，商務車廂彩繪成熟帶海洋風情，以招徠旅客搭乘⁴²。

（五）土地開放承租，開創台鐵錢途

行政院已核准台鐵所提非營業必須之土地可以優惠方式開放民間承租，收入歸鐵路局所有，預計台鐵十年可增加近一百五十億元租金收入。

39 台鐵網路 (<http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai22.html>)「台鐵之展望」。

40 同註 38，台鐵網路資料、台灣日報，民國八十九年六月十日，第十版及中央日報，民國九十年三月十三日，第十七版。

41 同註 39，台鐵網路資料。

42 雅虎奇摩網站，民國九十年十月二十日，<http://tw.news.yahoo.com/Leisure/mdex.html>。

此一措施，台鐵規劃採兩階段辦理，第一先辦理都市計畫變更，將鐵路用地變更爲車站專用區或適當用地，並於都市計畫內規範其土地使用項目及內容，增加建築容積率，使各車站得作多目標使用，其次則是在都市計畫變更完成法定程序後再辦理開發⁴³。

（六）兼辦大都會區捷運功能

台鐵業經採購四百輛通動電聯車，加強基隆至新竹、豐原至員林、台南至屏東等北、中、南三大都會區間的旅客疏運，期向捷運化系統邁進⁴⁴。

（七）辦理東部鐵路改善工程

台鐵爲增加路線容量，縮短行車時間，提高運輸效能，拓展東部觀光旅遊事業，特辦理東部鐵路改善工程，自基隆、八堵至台東、全長約三三七公里，包括宜蘭線、北迴線及花東線，工期爲民國八十年七月起至九十二年六月止，預計十二年完成⁴⁵。

（八）其他營運改善措施

民國八十六年九月，配合「煙害防治法」之實施，台鐵各次列車全面實施禁煙，改善行車安全及品質、八十六年十一月，取消軍人現購乘車優待折扣，增加台鐵營收、八十七年十一月，集集與內湖支線普通車功成身退，改以三十六輛柴油客車行駛、八十八年七月，板橋新站及萬華新站正式營運，同時萬華至板橋間鐵路全部移入地下行駛⁴⁶。

近一、二年來，台鐵發售吉祥車票（台南永康至保安、台中追分至成功），因有「永保安康」及「追婚成功」之意，旅客爲討吉祥，踴躍爭相購買搭車，爲台鐵帶來一筆不少的收入，也達到台鐵營運宣傳效果。

另台鐵爲開闢財源，積極利用現有資源，拓展多角化經營，如目前已將部分光纖網路轉投資於電信事業，以增加收益⁴⁷。又如鐵路車站廣設餐廳、商店（特賣店、便利商店、7 ELEVEN），辦理辦公室、會議室出租、站車平面廣告等等均是。

43 中國時報，民國八十九年十月二十九日，第九版。

44 台灣日報，民國八十九年十月二十九日，第十一版。

45 台鐵網路（<http://www.railway.gov.tw/taiwan/ta:2-7.html>）進行之重大工程。

46 同註 38，台鐵網路資料。

47 同註 39，台鐵網路資料。

伍、結語

台鐵的歷史，比台汽及其前身台灣省公路局更早；台鐵不同台汽，台汽已結束營運，改由原台汽員工自行籌組的國光客運繼續行駛，而台鐵目前仍擔負著台灣主要大眾運輸功能，不可一日或缺。

昔之台鐵，黃金時光已逝；今之台鐵，雖然虧損累累，面對嚴酷的挑戰，但不可能結束營運。台鐵的未來，何去何從？前經交通部與前台灣省政府交通處專案研究結果，未來可能先朝公營公司企業化經營，鐵路局屬於政府行政機關，負責路線基礎設施的新建、維修及鐵路監理等業務，營運公司則負責鐵路客貨運輸及多角化經營等業務，並預定民國九十三年六月完成公司化⁴⁸。

去年（民國八十九年、西元二〇〇〇年）六月九日，台鐵慶祝一百一十三歲生日，交通部長葉菊蘭表示：台鐵要轉型，需先從內部組織改造起，而台鐵所擁有的鐵道路線，在未來寬頻網路和固網計畫合作發展下，具有絕對優勢的條件，她希望台鐵員工和她一起「為台灣鐵路寫歷史」，讓台鐵不但是「舊時代的火車頭」，也可以是「新時代的火車頭」⁴⁹，誠哉斯言。

今之台鐵，已邁入二十一世紀，展望未來，荊棘雖多，但仍充滿希望與光明遠景，台鐵允宜好自為之，自求多福，為台灣交通運輸與經濟發展，再扮演重要的角色，同時力求世世代代，永續經營。

⁴⁸ 台灣日報，民國八十九年十月二十九日，第十一版。

⁴⁹ 中央日報，民國八十九年六月十日，第五版。

表一：

客運量

人 數		
年 別	全 年	平均每日
79	131,736,289	360,921
80	137,123,711	375,681
81	149,260,466	407,815
82	157,294,275	430,943
83	160,329,826	439,260
84	159,981,437	438,305
85	159,438,425	435,624
86	165,231,301	452,688
87	171,867,172	470,869
88	182,180,746	499,125

延人公里		
年 別	全 年	平均每日
79	8,312,178,346	22,773,091
80	8,611,316,493	23,592,648
81	9,348,789,194	25,543,140
82	9,542,117,875	26,142,789
83	9,505,487,914	26,042,433
84	9,488,727,888	25,996,515
85	8,968,500,343	24,504,099
86	9,253,844,572	25,352,999
87	9,784,134,494	26,805,848
88	9,977,769,346	27,336,354

資料來源：[臺鐵首頁][鐵路年鑑]，台灣鐵路管理局網路(<http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-6a.html>)

表二：

貨運量

噸 數		
年 別	全 年	平均每日
79	16,401,990	44,937
80	16,417,066	44,978
81	17,786,798	48,598
82	19,779,162	54,189
83	19,605,477	53,714
84	19,210,147	52,631
85	16,480,600	45,029
86	16,948,511	46,434
87	17,083,897	46,805
88	16,662,735	45,651

延噸公里		
年 別	全 年	平均每日
79	1,792,891,709	4,912,032
80	1,903,945,084	5,216,288
81	2,062,656,570	5,635,674
82	1,964,389,572	5,381,889
83	1,947,146,099	5,334,647
84	1,844,689,630	5,053,944
85	1,540,200,227	4,208,197
86	1,466,932,191	4,018,992
87	1,366,491,570	3,743,813
88	1,278,985,408	3,504,070

資料來源：[臺鐵首頁][鐵路年鑑]，台灣鐵路管理局網路(<http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-6b.html>)

表三：

營運概況

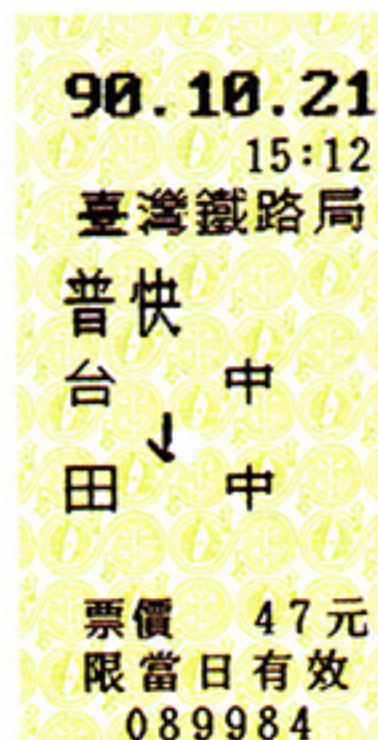
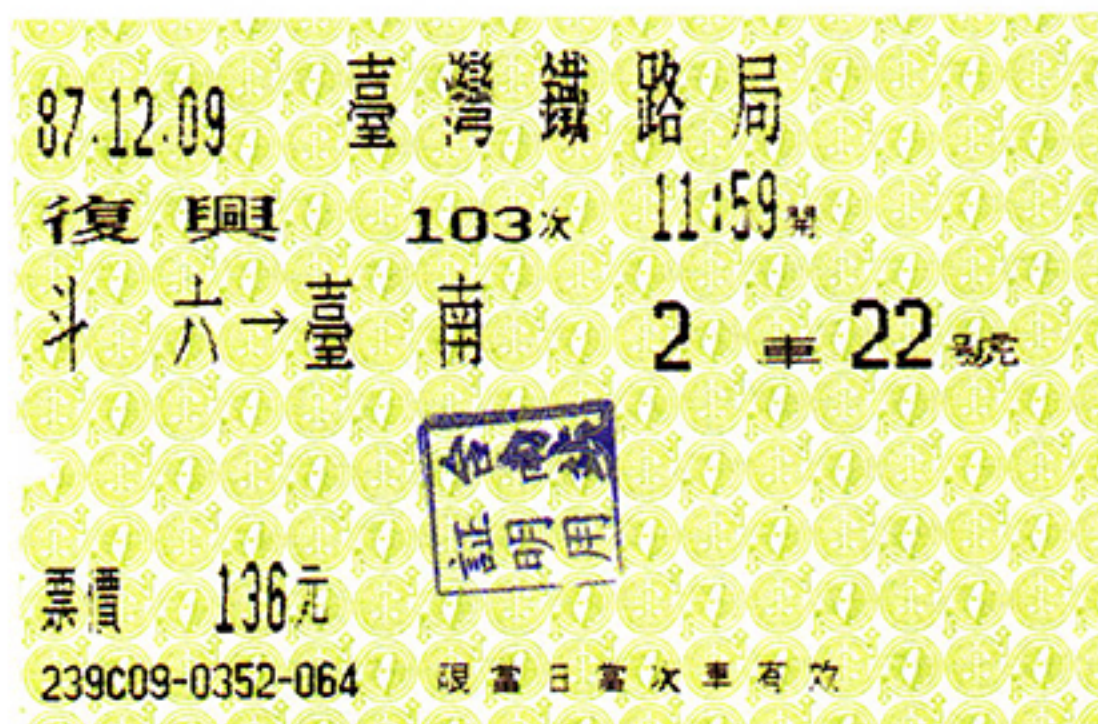
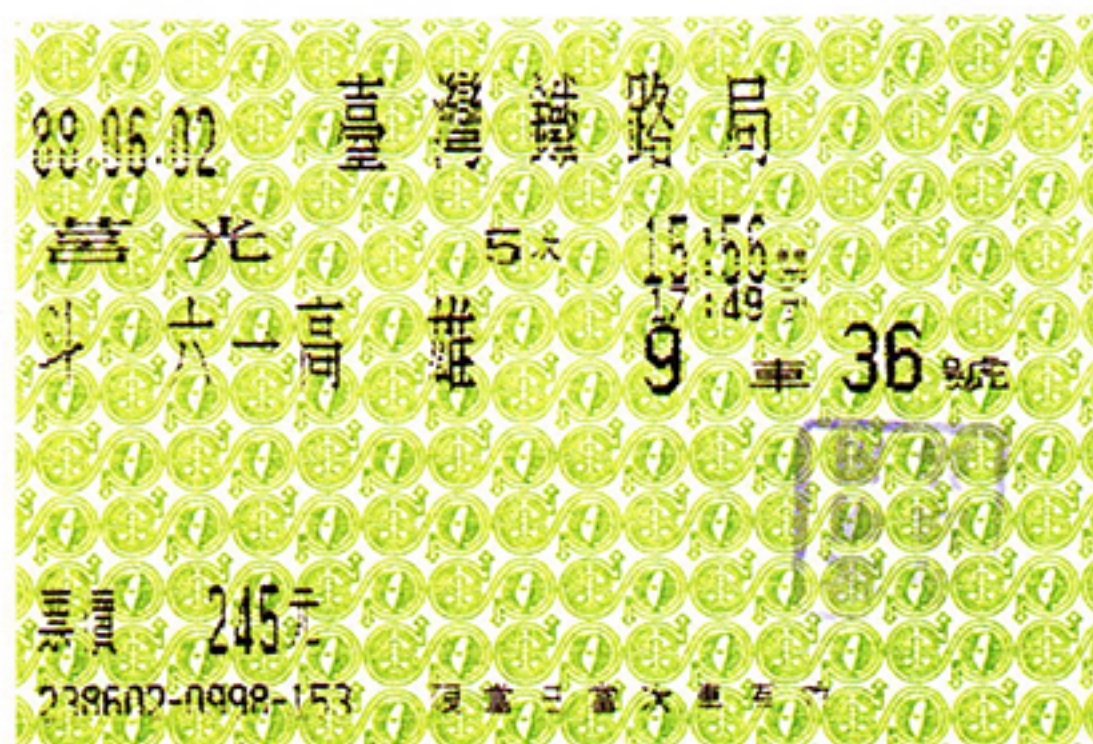
臺灣鐵路八十八年營運概況如下

單位：萬

運別	項 目	實 績		比 較
		八十八年	八十七年	(%)
客運	人 數	18,218	17,187	+6.00
	延人公里	997,777	978,413	+1.98
	收 入	1,620,143	1,571,277	+3.11
貨運	噸 數	1,666	1,708	-2.47
	延噸公里	127,899	136,649	-6.40
	收 入	155,548	166,111	-6.36
客貨收入合計		1,775,691	1,737,388	+2.20

資料來源：[臺鐵首頁][鐵路年鑑]，台灣鐵路管理局網路(<http://www.railway.gov.tw/taiwan/tai2-5.html>)

現行台鐵營運車票五種及自強號火車獨設之座位證





自強號火車機車頭及進站情形



自強號火車尖峰時間旅客客滿，站票很多，一票難求



自强号火车车厢一景



自强号火车离峰时间仍座无虚席



莒光號火車機車頭及進站情形



通勤電車機車頭及進站情形



莒光號火車車廂一景



通勤電車車廂一景



復興號火車車廂一景



普通快車（普快）車廂一景（搭乘旅客甚少）



鐵路地下化一景



鐵路地下化二景



台灣鐵路電氣化一景



台鐵貨車機車頭及載送貨物情形（圖示車廂皮重19.40公噸，載重35公噸）



台北車站一景，圖為車站四週設施工程中



台北車站售票大廳，旅客排隊購票



鐵路車站多角化經營，圖為台北火車站附設7-ELEVEN



鐵路車站多角化經營，圖為台中火車站附設餐廳、便利商店



日據時期興建的台中火車站（西元1917年，大正6年）



日據時期興建的高雄火車站（西元1941年，昭和16年）



台鐵集集支線終點站車埕車站



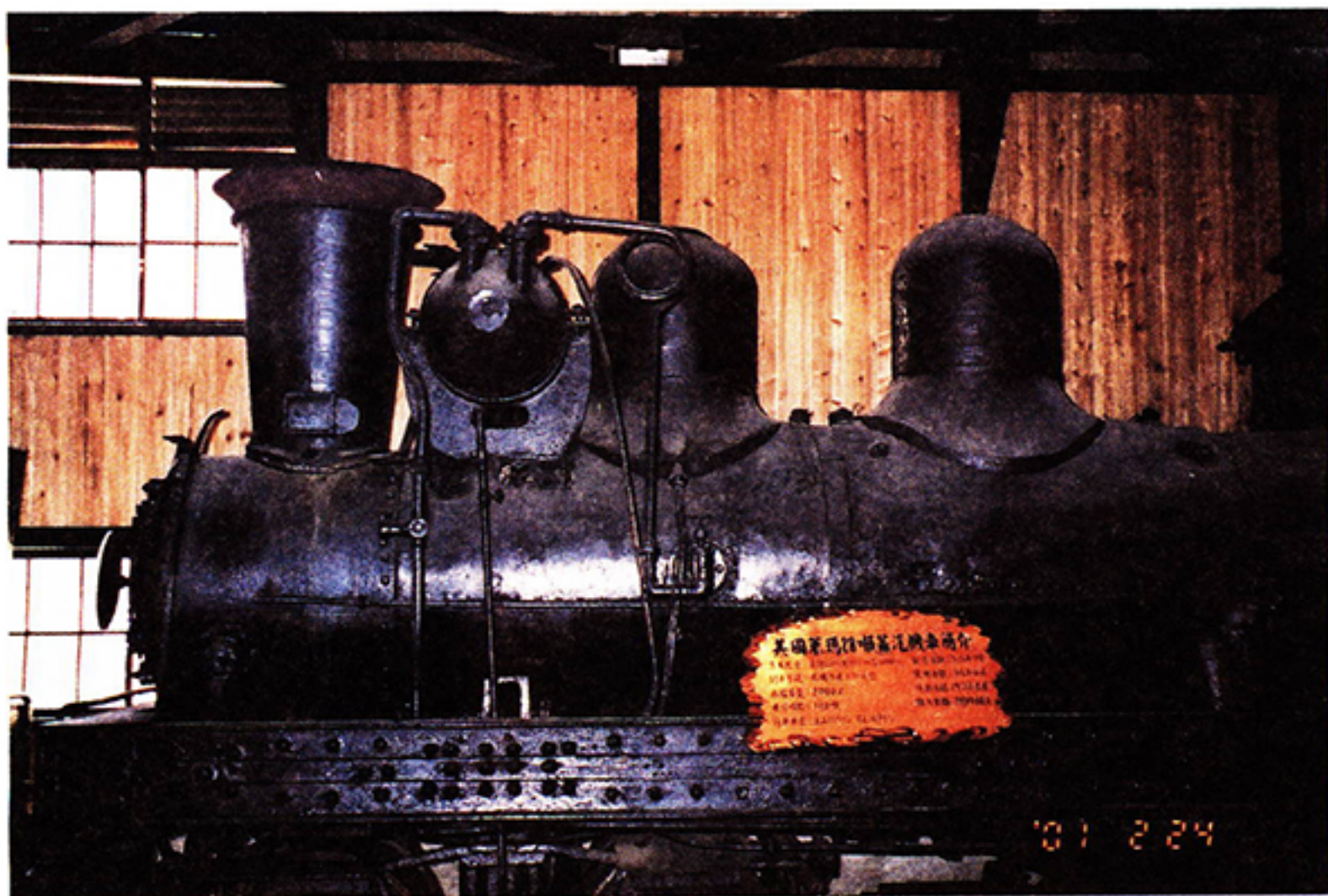
台鐵集集支線車埕站假日搭車來遊旅客極多



台鐵集集支線火車車頭



台鐵集集支線火車車廂部份彩繪情形



台灣早期火車均為蒸汽機車，圖為美國萊瑪28噸蒸汽機車頭，
1915年製造，1916年使用，1976年停駛



圖為存放嘉義縣竹崎公園內之台灣早期蒸
汽火車機車頭，供人參觀懷古