

# 臺鐵鳴日號限定錶款

原價 2480元

## 員工優惠價 1984元



40mm 沉穩黑

37mm 沉穩黑

40mm 玫瑰金

37mm 玫瑰金

- 使用藍寶石水晶玻璃
- 採用316不鏽鋼金屬錶殼
- 採用日本MIYOTA石英機芯
- 快拆式錶帶設計，輕鬆更換造型
- 免充電設計，晶片模組電池正常使用約2年
- 生活防水

### 加贈錶帶款式



玫瑰金米蘭錶帶 (搭配玫瑰金錶殼)

黑色米蘭錶帶 (搭配黑色錶殼)

### 訂購單位

臺鐵夢工場 旗艦店02-4843  
南港店02-8204  
松山店02-8398  
花蓮店052-146  
臺東店053-411

臺鐵便當 新竹店02-6381  
臺中鐵路餐廳033-392  
高雄鐵路餐廳04-2373

好評熱賣至2021年07月31日

使用範圍



臺鐵



捷運



公車



超商



YouBike



門禁刷卡

(支援13.56MHz頻率)

發行人：陳世杰  
發行者：臺灣鐵路工會  
地址：臺北市北平西路三號六樓 6044 室  
電話：(02)23896115-6  
E-mail: trlu0000@railway.gov.tw  
trlu0100@gmail.com  
印刷：時代打字印刷公司  
電話：(03)9563337 E-mail: shyr.day100@gmail.com

路工編輯委員會  
主任委員：陳世杰  
委員：陳丘梅、何峻良、許壬璋、張竣傑、郭俞均、劉章忻、陳宥華、張秀嬌  
主編：吳長智  
編輯：林佩怡  
特約攝影：陳振芳、楊永蔚、徐邦堯、林志浩、李晁鳴、陳明哲、許育銓、莊文軒



工會QRcode

# 鳴日

110年3、4月

第86卷第2期

# 慫

## 工會堅持

# 改革重點在安全

# 改制公司是騙局



# 臺灣

鐵路工會 Taiwan Railway Labor Union

# 我們以您為傲

一場突如其來的橫禍，奪走了兩位菁英的生命，被迫必須最輝煌的生命時刻畫上了休止符！這是我們所不能接受的，也不願相信的事實。

您們英勇的行為，讓身為司機員的我們感到驕傲與不捨！從生還的旅客口中聽到在驚恐中，還能感受到您們盡力的想將傷害降低，克盡司機本份直到最後一刻，這讓我們多麼的動容與感動！將司機員的專業價值表現的如此的徹底，為了不再讓憾事發生，從悲痛中記取教訓！我們更堅定的捍衛行車安全的信念，一條安全回家的路不僅僅是對大眾的責任，也是我們對摯愛的親人們一種承諾。

**淳修、沛峰** 謝謝您們！任務解除了！



全國火車駕駛產業工會 理事長黃隆華悼念

## 分會會訊



延平分會頒發109年第一學期子女獎學金



屏東分會頒發109年第一學期子女獎學金



高機分會頒發109年第一學期子女獎學金



基隆分會頒發109年第一學期子女獎學金



臺中分會為新進會員說明工會福利業務及組織架構與運作



臺中分會陪同公共工程會、勞動部中區職安署做勞動及設備工安檢查



臺中分會頒發109年第一學期子女獎學金



臺東分會頒發109年第一學期子女獎學金



# 路工

110年3月4日  
86卷第2期



封面：編輯部  
封面裡：編輯部

## 0402事故

- 02.0402！慟！…黃馨儀
- 03.安全回家的路才是改革的第一步…吳長智
- 04.臺鐵安全改革勢在必行…潘千詩
- 06.日本JR友會來信慰問…編輯部
- 08.快訊…編輯部
- 10.蔡總統針對台鐵改革所提三構面－鐵路工會意見…研究組

## 焦點論壇

- 12.臺鐵局維修備品國產規劃…台灣車輛總經理許順榮

## 勞動線上

- 14.第11屆第23、24次局勞資會議節錄…文宣組

## 揮灑天地

- 29.寫在又2個工務同仁的犧牲之後…彭國勳
- 35.臺中新捷運…飛魚

## 會務報導

- 37.臺灣鐵路工會110年2～3月資產負債表…會計組
- 39.臺灣鐵路工會110年3～4月活動紀要…組訓組
- 40.臺灣鐵路工會110年3～4月分會會訊…組訓組

封底裡：分會會訊

封底：廣告

## 徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月15日前截稿，本刊各園地內容包含工會活動、勞工問題、福利措施、鐵路旅遊、美食、營運服務、國內外新知、短篇小說、散文、詩歌、漫畫等，歡迎各界先進踴躍投稿，來稿請以電子檔傳送到本會電子信箱：[trlu0000@railway.gov.tw](mailto:trlu0000@railway.gov.tw)、[trlu0100@gmail.com](mailto:trlu0100@gmail.com)，並請於稿件內留存姓名、筆名、地址、電話，以利聯繫；另稿件採用與否，概不退稿及通知，尚祈見諒！

注意：投稿不可一稿多投、不可曾以任何形式刊登於其他刊物或網路（不可重複投稿或發表）、不可侵害他人著作權（不可違反著作權）、不可抄襲或有任何抄襲的嫌疑等。



## 0402！慟！

黃馨儀

這條承載著旅客返鄉出遊的鐵路  
居然毀滅了好幾個幸福家庭  
司機與司機助理也殉職了...

心碎 心酸 心慟

每次下班都會吐一口長氣  
心中默默感謝老天 今天平安下莊了  
不只我平安 還有其他同仁跟旅客  
看似平凡簡單的工作  
每個崗位的同仁背負的壓力都不一樣  
但一樣的是追求「行車平安」  
是臺鐵人最重要的事  
但意外總是讓人措手不及  
殘忍的逼迫人們天人兩隔  
或許還沒愛夠 或許還有好多話沒說  
卻都只能消失在黑暗中  
謝謝各方辛苦救難的您們  
辛苦了...  
願死者安息 活著的人要堅強



# 安全回家的路才是改革的第一步

吳長智

司機員的職業生涯，每天睜開雙眼投入工作，都是一場賭注的開始，就算已打起十二萬分的注意，用盡專業的知識，也沒有人知道到底是意外先來還是目的地先到。

每每都要等有意外的發生才會讓人燃起危機意識，但為什麼總要在悲痛中才來檢討與究責呢？我們要的很簡單是事前的防範，而不是紙上談兵與事後諸葛。

乘務員係執行背負旅客生命安全第一線工作者，特別是對技能、知識、安全等要求極高的高倫理道德工作。

健全專業技能的養成，需要完善的制度與足夠的培訓時間，絕不是趕鴨子上架，應具備充分的養成制度與時間。

每位乘務員都需經一定程度訓練後才能擔任，然而對於其技能、知識與倫理道德之提升，應融入人才培育與人事運用之方法，有必要進一步進行檢討、改善。

高架化或地下化的建立，每次出事總會拿高鐵跟臺鐵比，但兩者的生存條件完全不同，臺鐵有那麼多的平交道，在路線上又沒設置圍籬，隨時都有異物入侵軌道的風險存在，兩者沒有對等的條件，卻一直拿來做比較，何嘗不是欲加之罪？



～沒有安全回家之路，  
我們都是風險下的倖存者～

## 臺鐵安全改革勢在必行

潘千詩

臺鐵猴硐走山段終於搶通！當初邊坡坍塌後，不少朝野立委質疑邊坡分級有問題，要求臺鐵局3個月內完成邊坡檢測分級檢討。根據政府電子採購網顯示，臺鐵光邊坡檢測就分4個標案、由4家廠商得標，像大雜燴般，專家直言，其他機關都先制定邊坡養護手冊再檢測，還開放民眾上網查詢。搶通耗時2個月，剩下1個月，臺鐵局是否能保證通車後全線邊坡安全穩定？

檢視事故邊坡目視檢測調查表，與臺鐵局2020年3月版「鐵路邊坡養護手冊」逐一比對發現包括：邊坡分級表格名稱不同、表格項目不同、邊坡地形條件內容不同、設施項目不同、坡面評估不同、落實防治措施不同、其他項目不同。土木技師研判，事故邊坡的調查與分級應為聯合大地自行設計的分級表，與財團法人臺灣營建研究院制定的「鐵路邊坡養護手冊」僅部分相關。

土木技師提出疑義，像：歷史災害寫無，但事故邊坡10年前就曾有歷史災害，當時是「臺英工程」做邊坡檢測；擋土設施鋼筋外露鏽蝕，混凝土牆面有多處裂縫，應列B級以上且立即翻修，但卻被歸類在C級，尚無立即危險，但擋土牆是最後一道防線，有鏽蝕、裂縫就類似骨骼有潛在弱面；且巡查人員應該是技師，但巡查單位卻為空白。



專家以高公局、臺北市政府的邊坡檢測為例，指一般「專業」流程都先制定邊坡養護手冊，再依手冊檢測邊坡，然後分級、建檔。反觀臺鐵，專案管理技術服務、執行邊坡分級、編定邊坡養護手冊3項標案同時在2017年1月執行，如此做法像邊煮菜邊制定食譜，難道不會讓邊坡分級制定與執行產生落差？

明年就是鐵道觀光旅遊年，交通部長林佳龍曾說2022年要驗收。雄獅去年10月標下鳴日號企圖打造國內的鐵道觀光，推出跨年賞元旦日出行程，商品剛上架就傳鐵路沿線邊坡坍塌，民眾只問，臺鐵的邊坡檢測能信嗎？



## 臺鐵邊坡標案 短短4個月傳2恐怖事故

臺鐵408次太魯閣號，4月初因工程車從邊坡滑落鐵軌，造成49人死亡。而該案設計、監造單位聯合大地工程顧問股份有限公司，與去年12月猴硐邊坡坍方事件正好是同家廠商。邊坡當初坍掉時，已有不少朝野立委質疑邊坡分級有問題，要求臺鐵局應於3個月內重新完成邊坡分級檢討，但檢討至今無下文，後又因工程問題，導致太魯閣事件。臺鐵改革勢在必行。

根據政府電子採購網顯示，臺鐵光邊坡檢測就分4個標案、由4家廠商得標，像大雜燴般。

檢視事故邊坡目視檢測調查表，與臺鐵局2020年3月版「鐵路邊坡養護手冊」逐一比對發現包括：邊坡分級表格名稱不同、表格項目不同、邊坡地形條件內容不同、設施項目不同、坡面評估不同、落實防治措施不同、其他項目不

同。土木技師研判，事故邊坡的調查與分級應為聯合大地自行設計的分級表，與財團法人臺灣營建研究院制定的「鐵路邊坡養護手冊」僅部分相關。

土木技師提出疑義，像：歷史災害寫無，但事故邊坡10年前就曾有歷史災害，當時是「臺英工程」做邊坡檢測；擋土設施鋼筋外露鏽蝕，混凝土牆面有多處裂縫，應列B級以上且立即翻修，但卻被歸類在C級，尚無立即危險，但擋土牆是最後一道防線，有鏽蝕、裂縫就類似骨骼有潛在弱面；且巡查人員應該是技師，但巡查單位卻為空白。

專家以高公局、臺北市政府的邊坡檢測為例，指一般「專業」流程都先制定邊坡養護手冊，再依手冊檢測邊坡，然後分級、建檔，還開放民眾上網查詢。反觀臺鐵，專案管理技術服務、執行邊坡分級、編定邊坡養護手冊3項標案同時在2017年1月執行，如此做法像邊煮菜邊制定食譜，難道不會讓邊坡分級制定與執行產生落差？

明年就是鐵道觀光旅遊年，行車安全問題不容忽視。但自2018年普悠瑪事故後，臺鐵幾乎月月傳工安意外，而鐵路行車安全改造六年計畫標案，從邊坡檢測到邊坡安全防護設施工程都出了大包，民眾只想問，臺鐵的工程品質能讓人信服嗎？

## 日本JR友會來信慰問

編輯部

日本JR鐵道工會，JR連合(Japan Railway Trade Unions Confederation)

來信臺灣鐵路工會(TRLU)對本次太魯閣事故，至上最深的哀悼與慰問之意，並表示任何需要的支援，他們將全力支持，包含鐵路安全制度的改善建議。

臺灣鐵路工會於2020年，在JR連合工會的協助下，去年完成了「臺灣鐵路工會安全白皮書」2020年版，針對台鐵局與政府就鐵路安全提供具體建議。



臺灣鐵路工會安全白皮書  
<https://ushopmanager.hiwinner.tw/hipershop/hiwin0141/store/F2/trlu-whitepaper-2020.pdf>

Jr連合 <http://www.jr-rengo.jp/>

譯文如下

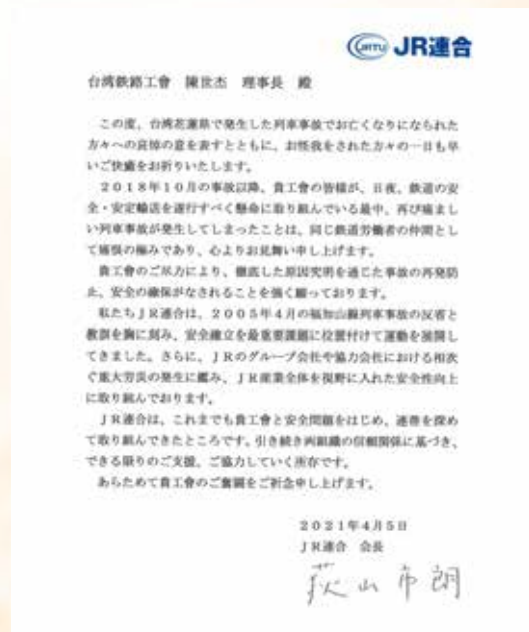
這次在台灣花蓮縣發生的太魯閣列車事故，JR連合再此至上最深的哀悼，希望傷者可以早日恢復。

自從2018年10月發生事故以來，貴工會日以繼夜的致力於鐵道安全的推動，對於又再次發生列車事故，作為長期友好又一樣是鐵路工會的我們，由衷的致上慰問。

我們JR連合在2005年4月發生福知山線列車事故後，深刻的反省並再次與各JR公司一起共同為安全的所有課題展開檢討，並致力於防止重大的勞安災害再次發生。

關於這次貴工會有關安全的相關問題，我們JR連合將會盡全力的協助及支援，以維我們長期的友誼。

2021年4月5日 JR連合會長 荻山市朗







**JR總連** Japan Confederation of Railway Workers' Unions

3-2-13 Nishi-Gotanda, Shinagawa-ku, TOKYO 141-0031 JAPAN  
Tel: 81-3-3491-7191 Fax: 81-3-3491-7192  
URL: http://www.jrsoaren.com Email: yamada@jrsoaren.com



台灣鐵路工會  
理事長 陳世杰 先生 鈞鑒

我謹在此代表JR總連的會員們，對於2021年4月2日在台灣發生之特快列車太魯閣號脫軌事故而罹難的貴工會會員之司機員及乘客們，致上由衷的哀悼之意，並對所負傷的人士們致上衷心的慰問之意。

日本報導了此次為特快列車撞上滑落軌道的工程車後脫軌，並也聞知罹難的貴工會會員為青年勞工，思及家屬的悲傷，真的非常令人揪心。現在我們能做的，就是對遺屬的支援，並經由貴工會的徹底查明原因後，致力於提高鐵路的安全性來預防事故的再度發生了。我們JR總連也在此表明將對貴工會所施行的措施予以最大的支援與協助。

目前貴工會正處於應對事故的處理，各位理事們也應是忙碌不堪，但我們堅信貴工會以陳理事長為首，在會員們的堅強團結意志下，必定可以克服這次的難關。

我們JR總連在此再次表明與貴工會的堅強團結合作！讓我們一起加油！

2021年4月6日

全日本鐵道勞働組合總連合會  
執行委員長 山口 浩



日本JR 鐵道工會，JR 總連  
(Japan Confederation of Railw  
Workers' Unions)來信臺灣鐵路工  
會(TRLU)對本次太魯閣事故致上  
最深的哀悼與慰問之意，並表示對  
於本會提高鐵路安全及預防事故再  
發生的努力，將給予全力支援與協  
助。

# 本會第一時間 啟動關懷慰問



陳理事長頒發慰問金致0402勇敢盡責  
李維綱列車長



陳理事長慰問袁淳修家屬



陳理事長慰問江沛峰家屬



## 快訊

會址：台北市100北平西路三號  
台北車站六〇四四室  
電話：(02) 2389-6116  
(02) 2381-0226 轉 3072  
傳真：(02) 2389-6134

敬請張貼

110年4月3日星期六

### 台鐵公司化議題再起 本會主張先全力投入太魯閣事故搶救行動 堅決反對換湯不換藥的假公司化議題 將採取行動以表反對態度

鐵路工會強調，百年老店鐵路局需要大量的軟、硬體設備投資與更新，才能提昇服務、脫胎換骨，並非「台鐵公司化」簡單改變為公司體制所能解決的。

相反地，公司化以營利為目的，更加緊縮軟、硬體投資及人力，使台鐵更加陷入經營困難，最後必須變賣土地維持經營，不禁令人聯想，這是不是財團最終的目的。

這次清水隧道太魯閣事故，同事殉職與旅客的傷亡，想必台鐵全體同仁都情緒低落，再復以公司化的議題，士氣更加不振，本會反對公司化打假球的立場不變，請會員們打起精神，安全是最唯一也是最重要的，請堅守您的崗位，共同恢復旅客對台鐵的信心，一起重振台鐵的榮景。

重申鐵路工會絕對支持交通部長林佳龍所提之合理台鐵改革，但絕對不是一句「台鐵公司化」就能解決的，請二位先知（台灣車輛公司蔡程輝董事長、交通部王國材次長）先解決台鐵現今所有困境，否則台鐵及全體員工又得背負因政府政策導致的虧損及罵名。



## 快訊

會址：台北市100北平西路三號  
台北車站六〇四四室  
電話：(02) 2389-6116  
(02) 2381-0226 轉 3072  
傳真：(02) 2389-6134

敬請張貼

110年4月7日星期三

# 臺鐵 全面改革

總統對台鐵宣誓改革，鐵路工會樂觀其成，臺灣鐵路工會接下來，將全面監督政府改革台鐵的決心，再次呼籲政府要深刻清楚，改革不是口號。

重申鐵路工會絕對支持合理台鐵改革政策，絕對不是一句「台鐵公司化」就能解決，請政府認真看待接下來的改革行動。



## 快訊

會址：台北市100北平西路三號  
台北車站六〇四四室  
電話：(02) 2389-6116  
(02) 2381-0226 轉 3072  
傳真：(02) 2389-6134

敬請張貼

110年4月9日星期五

# 台鐵改革

不用等以後，現在就可以開始  
先有競爭力，台鐵才会有動力  
**呼籲解除台北-高雄對開車次的限制**

### 同時解決花東一票難求困境

- 普悠瑪、太魯閣移撥至西部幹線，啟動台北-高雄直達列車班次，與高鐵競爭，雖無高鐵的速度，但不轉車市區是民眾台北-高雄，高性價比(CP值)的選擇。

TEMU2000型普悠瑪列車【每節車廂不帶一節8顆372座位可載372人】



台北-台中直達 1.5小時或更快 (375元)(早鳥票 225元)  
台北-高雄直達 3小時或更快 (843元)(早鳥票 505元)

- 東部幹線全面使用高運量車種E1000型PP式自強號配置，其高運量可一舉解決東部一票難求困境。

E1000型PP式自強號 每節52座位可載122人—列424座位



新製以高鐵一系車次即可(高鐵一系的2000車次)，為全台提供優質、快速運程運輸，今年六月新自強號E1000試台後，60輛編入營運，可全日提供與高鐵路車次。



## 快訊

會址：台北市100北平西路三號  
台北車站六〇四四室  
電話：(02) 2389-6116  
(02) 2381-0226 轉 3072  
傳真：(02) 2389-6134

敬請張貼

110年4月16日星期五

### 改革先從路線軌道安全做起 台鐵自身安全預算不足 但卻還在把注高鐵路 什麼神邏輯？ 台鐵虧損 25%以上來自台灣高鐵

台灣鐵路工會呼籲：為高性價比選擇，請停止票價削減，將資源投入路線軌道安全改善計劃，為國人打造一條安全、準點、便捷、票價親民的一線安全回家路。

政府欲將高鐵路併台鐵，無視台鐵虧損，台鐵連續高虧各支線，計算年預算以30年計算，每年預算設計營計3.73億，若每年預算支出達1.53億，加以台北車站交付高鐵路管理，每年損失3億元，合計共26億，這台鐵年度營運虧損26.42億元(25.44%)，非比高鐵路自己接收自己的「高路客」，接收請自便，別再吃台鐵小錢神邏輯，這些都是國家預算，納稅人辛苦錢。

- 佔用台北車站一、二月台及陸續與軌道(100億)，台鐵每年虧損3億，造成高路虧損。
- 接收高鐵路台北-沙崙線(47億)，台鐵每天多行駛70班次，不敷數目。
- 接收高鐵路竹塹-六家線(63億)，台鐵每天多行駛70班次，不敷數目。
- 接收高鐵路高鐵站-新屋管站(16億)，轉乘優化(4億)，台鐵每天停靠00班次以上。
- 接收高鐵路台中站-新高站，台鐵每天停靠60班次以上。
- 尚未計算114年才完工的台中轉程18.17億元之站體設備計畫。
- 政府刻意限制台鐵的「台北-高雄直達及分節車次」，不只限制了台鐵競爭力，也提高了國人來往台北-高雄的票價支出。

原本台鐵的台北車站設計四個月台，為因應大量人潮吞吐，現一、二月台及陸續與軌道高鐵路併用，造成剩餘的三、四月台，列車高密度停靠，形成軌道更趨狹窄，列車間過近接近，犧牲台鐵列車安全與準點，更與政府所提的「臺鐵現代化」人潮快速吞吐，背道而馳。

政府刻意限制台鐵的「台北-高雄直達及分節式」車次量，明明台鐵做得好，卻限制了台鐵這種運輸能力，也限制了國人來往「台北-高雄」的交通選擇，犧牲了南北、學生族、上班族、通勤族、定期通勤族等「親民票價需求」，不是每位國人能長期負擔高鐵路價，不是每位國人都是「商務客」，台鐵不計虧損，默默提供國人服務，但政府老死抱著台鐵繼續發展，造成現在台鐵又老、又窮、沒效率、常誤點的體質，現在又多了不安全的困境。

相較於便捷、自然隧道、自建月台、不噴霧(台鐵)，而台鐵高、高天上的光鮮亮麗，卻是建立在噴霧的基礎上，對台鐵不公平，靜觀高鐵路會走「留下二條鐵線子給台鐵，台鐵所有員工資產與資產與資產、台鐵小錢神邏輯在誰手起來了，我們要認真看待出來，鐵路工會在此呼籲所有台鐵員工，盡心接受社會的批評，好好檢視並修正我們自己，從現在開始改變。

我們支持真改革，守護台鐵發展，維護員工權益，但是我們無法接受任由高鐵路繼續啃食台鐵，大小眼官員們，說的就是你，交通部鐵道局，出來面對



# 風暴即將掀起

- 請總統與行政院層級正視，積極解決台鐵改革應該面臨的困境與作為，而不是漠視鐵路工會，恣意讓交通部與台鐵局獨斷獨行，突襲掛牌，亂帶風向，而將應該改革的重點扭曲，淪為政治遊戲的犧牲者！
- 台鐵的改革之路應該建立在安全的機制上，而不是分區中心的設立，讓肥貓更肥；讓國人永遠沒有一條安全回家的路；讓與員工處在一個在不安的工作環境下。
- 本會認為鐵路局與交通部已失去誠信，將展開一場反撲，呼籲會員們團結一致，不再為政治背書，不再讓所有的原罪加諸在員工身上，這樣的不公不義，我們不再忍氣吞聲，積極展開動員，為自己發聲以及為抗爭預做準備。
- 嚴正提醒交通部與台鐵局，你們的錯誤決定，你們應該自己負責，請回歸總統與院長的台鐵改革三大方向：改革組織文化、改善財務困境、朝向永續經營，才是正途，彼此建立誠信才能具備溝通的基礎。
- 有關台鐵改革之路，鐵路工會已擬好所有改革事項與具體作法，共計三十六項，請總統府與行政院正視，建議交通部與台鐵局別再毫無章法胡亂作為，將台鐵局改制為國營公司，換湯不換藥，回家的路一樣不安全，肥貓仍在、高薪照領，攸關國人的交通安全與生活需求不是一場遊戲，國人再也沒本錢輸贏！

**台鐵改革不是政治籌碼更不是一場遊戲！**



臺灣鐵路工會 Taiwan Railway  
Labor Union

工會地址 100 台北市北平西路 3 號六樓 6044 室  
電話 02-2381-5226 ext.3072  
傳真 02-2389-6134  
Email: trlu0100@gmail.com  
網址 <http://www.trlu.org.tw/>



## 蔡總統針對台鐵改革所提 三構面一鐵路工會意見

研究組

### 壹、革新組織文化

1. 確定台鐵局組織定位，鬆綁現有組織法律(營利導向? 社會福利導向? 競爭態樣與標的? 永續經營模式?)。
2. 推動鐵路法修法，放寬台鐵經營限制，多角化經營，爭取收入。
3. 台鐵組織革新應以務實態度，循序漸進為原則。
4. 分區管理，應善用現有組織架構，以專門委員或副總工程司督導分區單位，開始規劃培養跨領域之儲備主管以因應分區管理。
5. 改善員工晉升制度，打破職務與資位、業務類與技術類人員不可流動之限制。
6. 提高主管尊嚴與加給，鼓勵員工向上發展意願，檢視並合理化技術類及業務類主管加給，避免晉升後薪資減低之困境(股長、領班、監工、指導員、行控、副站長...)。
7. 提高並改善員工薪資結構，合理化各職務與工作種類專業加給，避免同工不同酬，並建立津貼鼓勵技術與特殊專長之人員與工作種類。
8. 建立健康輪班制度與薪資結構，全面考量輪班之生活與交通配套措施，建立合理輪班津貼機制，同時維持相同月薪收入，屏除依靠加班時薪維持收入之窘態。
9. 改善員工福利制度，增加組織認同感與付出。(提昇福利精進方案、員眷購票制度、員工乘車制度、員工健康

措施，協助強化職福會與工會委任業務)

10. 改善台鐵現有招標慣例，不再以最低標為原則，應以安全及品質為第一優先；擔任工程或採購人員，應給與合理津貼鼓勵勇於任事，並建立輪調機制避免流弊。
11. 全面檢討台鐵現有與潛在商業開發案，相關資產開發人員應給與適當金或津貼，鼓勵其所帶來之效益，並建立輪調機制避免流弊。
12. 全面檢討幕僚作業，尤以人事、主計及採購等業務單位，應以企業化為前題，避免因其為達成績效，而阻礙組織企業化之改革。
13. 建立合理之下評上、作業單位流程間之互評與合理考核，汰換不適任之單位主管及獎勵單位主管之機制。
14. 破除工種藩籬，培養跨領域人才，減少組織陋習之堆積並有效運用人力，建立並鼓勵技術、業務、行政間人才流動機制，全面改善工作環境，尤其現場作業員工，應提供健康與完善之生活機能與設備，並定期檢討。
15. 推動投資技術及業務自動化措施與設備，鼓勵員工提出創新方案並導入企業組織或研發機制，針對第一線技術、業務、行政人員，應提供充足之自動化與安全設備，以及一切工作所需要之裝備或服裝，並定



期檢討修正。

16. 建立合理人力配置評估與委外機制，以保有鐵路車輛核心技術與業務執行。
17. 檢討第一線旅客接觸之態樣，全面流程標準化與數位化，並投資第一線人員之服務設備，應充份考量人性、安全、智慧與自動化原則。
18. 建立第一線旅客接觸人員之形象、人力配置與訓練篩選機制，另應給與津貼鼓勵熱忱。

## 貳、改革財務困境

19. 政府全數提撥預算，設立特種基金，解決台鐵負債與舊制退休金支出，不得以台鐵現有土地作價充之。
  20. 政府應全力協助台鐵土地資產開發以改善財務，推動鐵路法修正，排除地方政府與文資法令之限縮；現有台鐵管理或所有之不動產，全數作為自主開發與收益利用，未來組織若有變動亦不得挪為他用，全數作價為台鐵資本額，並立法保護避免流入財團或私人。
  21. 臺北機廠、高雄機廠舊廠址及台鐵各歷建、古蹟，應回歸台鐵自主開發，排除文資法限制或由政府出資移築異地保存。
  22. 索討台鐵分割出之淡水支線土地成本，及台鐵接駁高鐵與相關支線路線養護、營運成本由高鐵出資。
  23. 台鐵相關資產，應由台鐵自主開發，推動相關各大車站與資產活化之商業項目，挹注台鐵財務。
  24. 台鐵車(輛)隊購置與折舊，及三級以上維修成本歸屬政府，台鐵出資承租使用與辦理一、二級保養。
  25. 台鐵場站、軌道、電力設施之養護，由台鐵自行維護，其餘興建工
- 程全數由政府出資並配合台鐵需求規劃設計與驗收。
  26. 高鐵應交還佔用台北車站之二月台及台北車站隧道與軌道，並照價補償台鐵損失。  
、朝向永續經營
  27. 定期檢討台鐵薪資、福利、工作環境、勞動條件與人力配置問題。
  28. 鬆綁城際遠程運輸，強化運速與運能，提升與高鐵之競爭力。
  29. 政府必要之政策負擔，應由政府撥付足夠財源，以利執行。
  30. 政府每年應投入法定預算挹注台鐵，全面改善軌道路線品質與安全，如截彎取直、平交道安全、邊坡防護、杜絕異物侵入、提升列車運行安全穩定與快捷舒適。
  31. 鬆綁台鐵票價費率管制，自主訂定合理票價並建立公式，需足以反應營運成本。
  32. 拒絕「專家」擾亂及「民代」關說，企業化導入期間，未進行組織改制前，嚴禁外行之鐵道局干預臺鐵各項業務（同為三級機關）。
  33. 配合推動軌道產業國產化，突破採購法之限制，建立長期協力廠商，致力開發國內零件物料與車輛(隊)。
  34. 尊重鐵路專業，杜絕官派空降人員擔任處長級以上主管職。
  35. 避免單位主管與下級各主管人員之派任裙帶關係，臺灣鐵路工會擁有各級主管（含單位主管）派任之建議及否決權。
  36. 上述所有建議，經協商議定後，納入團體協約以茲遵守，並另議定資方違反之補償機制。

## 臺鐵局維修備品國產規劃

台灣車輛 總經理 許順榮

### 一、緣起

於2019年上旬台灣車輛接受到訊息，由於臺鐵局車種繁多，且檢修物料採購不順，導致維修能量不足，當時檢修進度恐有追趕不上KPI之虞。故臺鐵局期望，為使KPI達標，排程順暢，擬尋找委外廠商協助。

盤點後，以2019年往後推算至2022年之檢修與運用重點車型，其中EMU700、EMU800、TEMU2000三種車型為主，且陸續進入6年與12年檢。

台灣車輛評估後，以EMU700、EMU800為首要目標，因為此兩種車型為台灣車輛所承製，在於設計、製造、保固...等有優於其他車種之豐富經驗與資源。

### 二、提供保養/保固服務

台灣車輛為軌道車輛專業製造廠，對於維修保養業務可以提供：

- 1.專業廠地與設備：車輛由支線可直接進入台灣車輛廠內，各式重型吊掛、頂昇、牽引設備、檢查坑、雨漏設備、電車線網、高架平台、專業測台、專用工具、治具...等，檢修工作所需相對完備。
- 2.專業人力資源：人員與協力商皆有EMU700、EMU800新造經驗，不論在設計、製造、測試、保固、維修...等皆經驗豐富。

3.完善的供應鏈：以車輛新造、備品銷售與開發的經驗，可提供檢修用料無虞。

4.原廠的技術支援：重要設備之檢修技術來源皆與原廠接軌，檢測也以原廠出廠檢驗之標準執行。

5.保固與售服：對於新造與檢修保養之車型，提供業主所需之保固，同時在於重點機務段(如新竹、嘉義)，皆設置售服單位，可供即時服務。

綜上述，專業車廠的檢修保養與保固，可大大提升車輛之可靠度，降低故障發生率，提高臺鐵局營運之效能與靈活性。計劃性的檢修物料供應，確保供料無虞與設備妥善率，實現預防性保養。

### 三、維修計劃準備

自2019年下旬，台灣車輛開始啟動EMU800型檢修計畫，成立專案小組進行準備，在2020年初開始與臺鐵局進行交流。以維修保養手冊、零件手冊、臺鐵局電聯車四級檢修規章為主，與台北機廠各單位討論檢修項目與物料，後派出種子技師至機廠實際見習檢修作業，持續滾動式檢討準備至今。而檢討後優化的相關資料與文件，台灣車輛無條件提供給臺鐵局使用，希望協助臺鐵局能更加完善檢修品質與效率。

在於台灣車輛內部，場地動線已經



規劃完善，人員準備與協力商合約已經備妥等待簽約，相關檢修用料也已經完成採購程序等待下訂，保養內容也以目前新版檢修規章與SOP內化為台灣車輛之作業基準。綜上述，完成度接近9成以上，可快速成為臺鐵局之即戰力。

#### 四、維修備品國產化的策略

藉由檢修車輛至台灣車輛廠內施作保養，開啟產學合作平台，提供國內軌道學術相關單位進行檢測研究探討、結合國內優良企業進行研製開發，將開發產品裝車後於台灣車輛廠內執行靜/動態測試，進而取代外洋料件。



#### 五、動機說明

軌道系統眾多維修備品長期仰賴外洋料件，為了更能縮短交期迅速交貨，降低購料成本並有效支持本土企業，唯將軌道維修備品國產化。

時代持續進步但諸多規範、法規尚未跟進，使得臺鐵同仁僅能依老舊規範

去執行作業，以致於舊制行政程序影響了現場人員的不便；如政府採購法中競標精神之最低標者得標，交貨品質參差不齊，導致臺鐵現場同仁為把持用車品質而拒絕使用低劣品並將其廠商列入黑名單，將需求項目再次開立請購需求，但是惡劣廠商以借牌、詐術投標等漏洞方式進行競標，重蹈覆轍；再次開立相同標案不僅曠日累時，額外增加了許多物料成本、人力成本以及諸多隱形成本。

台灣車輛僅是機廠檢修車能量的備援，無意影響臺鐵局同仁之工作權，冀望成為臺鐵局的夥伴，為提供臺鐵局各項完整保障與服務，並嚴格把關所有檢修事項，所以主動要求僅試修一列車，讓雙方藉此試修後充分評估，降低不明確風險。

#### 六、未來展望

台灣車輛在於臺鐵局電聯車維修保養業務的策略，以 EMU800型與 EMU700型為主，但最重要還是要配合臺鐵局之檢修保養時程，先通過各車型之試修，取得臺鐵局之認可後配合臺鐵局每年度之檢修與營運計畫制定開放性合約，目標補足臺鐵局之維修保養量能。

台灣車輛於備品國產化過程中，結合各專業領域製造商共同研擬開發，並嚴格替用料品質把關，取得各種試驗報告，才得以安全通過並讓臺鐵局放心，最終實現成為臺鐵局最可靠的優質衛星工廠。

# 11屆第23次勞資會議紀錄



**時間：**110年2月18日上午9時30分

**地點：**本局第1會議室

**主席：**邱代表素芬

**壹、主席報告事項：**本次會議由附業營運中心陳副總經理文川業務報告。

**吳代表長智發言：**

有關臺北餐廳移至七堵一案，就臺鐵大樓員工用餐的問題尚未取得共識，是否考量將原臺北餐廳移至本局大樓六樓續用，以解決局本部員工用餐問題。

**陳副總經理文川回覆：**

係依據109年7月1日張政源局長主持之「附業中心臺北鐵路餐廳便當廚房移設案」會議結論指示辦理。本案刻正進行「建置七堵餐務室符合HACCP廚房委託規劃設計及監造案」規劃辦理中，另本中心於109年7月27日已將6樓員工餐廳現址點交予資產開發中心，進行資產活化使用，吳代表的建議本中心將續予審慎評估。

有關局本部員工用餐問題，實屬秘書處權責範圍，建議移請秘書處回覆。

**吳代表長智發言：**

因疫情影響附業便當商品銷售量大

減，是否有按照行政院頒佈之紓困措施，給予員工相關補貼措施。

**陳副總經理文川回覆：**

本中心去年因應新冠肺炎疫情有做月支薪資補貼措施，109年共補貼275人次，補貼金額140萬3,357元。

**貳、歷次會議追蹤辦理情形：**

第112101案：研議將員工傷病醫藥費(員工健康檢查)由每人每年編800元，調高為每人每年編1,200元以符實務需求。

(一) 11屆第23次會議勞工安全衛生室說明：

有關研議將員工傷病醫藥費(員工健康檢查)由每人每年編800元，調高為每人每年編1,200元案，本室業於110年2月2日簽局奉准。

**11屆第23次會議決議：**

本案既經勞工安全衛生室簽局同意員工健康檢查由每人每年編800元，調高為每人每年編1,200元，爰予結案。

**參、第11屆第17次建議事項**





一、花蓮車站後站區域，工務、電務、電力預計搬遷至吉安站，目前無規劃至倉庫及料場用地。

(一) 11屆第23次會議主辦處室說明：

**1、工務處說明：**

花蓮區工務單位之倉庫及料場目前已由花蓮工務段自覓地點搬遷到該段花蓮分駐所北邊。

**2、電務處說明：**

(1) 已規劃於今年內先搬遷至干城臨時置料場，目前正編列建置搬遷費用中。

(2) 吉安站南端永久置料場部分，已提列預算至111年起辦理，預計113年完成後搬遷。

**11屆第23次會議決議：**

一、本案將11屆23次主辦處室辦理情形轉知花蓮地區勞資會議，由該地區勞資會議繼續追蹤。

二、結案。

**肆、第11屆第18次建議事項**

一、普悠瑪號列車之「列車長室」空調設備風量不足，請機務處是否研議加裝風扇。

(一) 11屆第23次會議機務處說明：

1、臺北機務段於109年12月24日辦理會勘，普悠瑪TED2037車長室/服務員室加裝風扇，現場會勘安裝位置等均合適，經討論後研擬2方案供列車長選擇：

方案一：風扇加裝於冷氣出風口。

方案二：風扇加裝於座椅上方置物箱下側。

2、本車裝設完成後試用2個月，再提勞

資會議討論擇一方案安裝。

**11屆第23次會議決議：**

一、本案請機務處與吳代表長智聯繫會勘事宜，以確定安裝方案。

二、結案。

二、列車彎道及坡度ATP參數修改時請依規章規定辦理，案例如次：宜蘭線三貂嶺-猴硐間新設修改ATP參數未依相關參數設定，請電務處儘速修訂。

(一) 11屆第23次會議電務處說明：

本處業於110年1月6日鐵電號字第1100000242號函(三貂嶺-猴硐ATP限速數值研商會議紀錄)請臺北電務段儘速修正限速數值，預計110年2月20日修正完成。

**11屆第23次會議決議：**

本案電務處既已排定期程於110年2月底前修正完畢，爰予結案。

**伍、第11屆第20次建議事項**

一、本(109)年度12月23日改點計畫，建請規劃701及708車次增停加祿站以利員工通勤上下班。

(一) 11屆第23次會議運務處說明：

經查南迴線多數仍為單線區間，若701次及708次調整增停加祿站將影響屏東線、南迴線相關列車行點約計16列次，現階段因受限改點訂票相關作業期程，已不及納入今年度改點規劃，將研擬於明年度時刻微調整時納入調整規劃，安排適宜車次提供加祿站員工上、下班通勤班次。

**11屆第23次會議決議：**

一、本案運務處既已於改點計畫納入規劃，請機務處於車輛運用規劃積極配合。

二、結案。

二、有關北迴線景美站東西線出發預告機改善。

(一) 11屆第23次會議電務處說明：

本處花蓮電務段業請廠商估價中，後續辦理發包工程。

### 11屆第23次會議決議：

一、本案請電務處函轄下各段落實改善。

二、結案。

### 陸、第11屆第21次建議事項

一、建議路局員工購買鐵路便當折扣由9折改為8折，以照顧員工。

(一) 11屆第23次會議附業營運中心說明：

本中心販賣每個便當盈餘扣掉瓦斯、水費、電費、用人費等主要成本後，平均販售每個便當的盈餘不到1成5，若提供員工購買便當8折優惠，則不符成本效益，本中心圍營運績效之壓力（以盈餘目標為考核），經再次衡量仍維持9折較適宜。

### 11屆第23次會議決議：

一、請將11屆22次及23次附業營運中心說明事項轉知高雄分會。

二、結案。

二、有關109年12月7日因臺北車班搬遷致列車長開門爭議案記者會，會中出席成員涵蓋臺灣鐵路產業工會，本會再次抗議不得與不具協商資格之工會協商。

(一) 11屆第23次會議運務處說明：

本處謹遵本局107年2月6日鐵人二字第1070001377號函辦理。

### 11屆第23次會議決議：

一、請運務處提供是日開會通知及107年2月6日鐵人二字第1070001377號函予高雄分會。

二、結案。

三、運務車站調車兼嚮導之危險津貼列常態支給，惟嚮導兼調車以非常態支給，請運務處檢討危險津貼支領相關規定。

(一) 11屆第23次會議運務處說明：

本案於會後已向提案代表妥為說明，建請解除列管。

### 11屆第23次會議決議：

本案既已向提案代表妥為說明，爰予結案，並轉高雄分會知照。

四、近年來東竹-富里間牛隻侵入路線之撞擊事件頻傳，計有107年12月19日340車次1隻、108年6月22日448車次3隻、109年12月6日4540車次2隻及109年12月9日439車次1隻；建議路局函請花蓮縣政府仿效臺東縣政府，以強制飼養牛隻戴耳標，並於鐵路沿線200公尺內禁止飼養牛隻，以維護旅客生命財產安全。

(一) 11屆第23次會議營運安全處說明：

本案本處已於109年12月30日鐵安預字第1090046461號函請花蓮縣政府協助加強放牧管理，該府並於110年1月8日府農漁字第1090263778號函副知本局辦



理情形。

**11屆第23次會議決議：**

本案既經營運安全處函知花蓮縣政府，並獲該府副知本局辦理情形，爰予結案。

**柒、第11屆第21次建議事項**

一、近期鐵路用地大量承租予民營電信公司設置設備，惟電信公司之設備設置及維修均須本局電務人員陪同辦理，是類工作與電務人員負責鐵路行車業務及行車安全之職責未符，影響電務人力運用。

(一) 11屆第23次會議資產開發中心說明：

本中心業於110年1月8日召開協調會，主持人為本局高總工程司，會議結論略以：未來暫先採行本局人員與電信業者共同施工方式辦理。倘電信業者有查修需求時，將先向資產開發中心提出預計進場時間及區段，再由資產開發中心向工務及電務單位取得當月工電聯合檢查會議資料，確認可辦理共同施工之日期後回復電信業者。

**11屆第23次會議決議：**

一、本案倘電信業者有查修需求，向資產開發中心提出申請，請資產開發中心先向工務及電務單位取得養護時間帶施工計畫（月施工表），並按該計畫於前一週星期五前再行確認。

二、結案。

**捌、新增建議事項**

一、有關萬華車站地下停車場之使用，相較其他車站委外經營停車場皆具

員工優惠，實有不平。為維本會會員員工權益，建議先期提供數個車位（10個左右），供本會會員以優惠方案內容使用，後續視使用暨該站停車場管理情形之回饋，再行增減優惠車位。

**決議：**

(一) 請臺灣鐵路工會另函資產開發中心研議。

(二) 繼續追蹤。

二、有關樹林車站第三停車場原訂本(110)年1月31日點交，延至同年2月24日，請資產開發中心及臺北車班主任列席說明。

**決議：**

(一) 本案請臺北車班主任轉陳臺北運務段段長，協請臺北工務段就樹林第三停車場於點交是日先施作圍籬，以避免外車進入佔用。

(二) 繼續追蹤。

三、有關左營機務段備勤房舍請機務處加速處理。

四、依據臺北地區勞資會議案，臺北機務段修繕大樓屋齡逾20年，部分牆壁及廁所漏水，於地區勞資會議未取得解決方案，爰提至本會議請機務處協助調查處理。

## 11屆第24次勞資會議紀錄



**時間：**110年3月25日上午9時30分

**地點：**本局第1會議室

**主席：**黃代表國榮

**壹、主席報告事項：本次會議由專案工程處業務陳處長宗宏簡報。**

**林代表大川發言：**

鐵道文化園區全台設有多處，可否整合資源集中開發，以提升其效能？

**陳處長宗宏回復：**

本處為工程執行單位，因鐵道文化園區非本處業務範疇，爰有關整合資源集中開發請由資產開發中心統籌辦理。

**林代表大川發言：**

山腳排水工程是否為雙軌工程設計？

**陳處長宗宏回復：**

山腳排水橋改建工程高架化部分為單線軌道工程，既有股道可作為後續雙線使用。

**林代表大川發言：**

新竹機務段檢修庫股道及廠房延伸工程已於109年5月21日決標，且已於同年7月7日開工，可否追加新富站月台無障礙設施（電梯工程），以利基地同仁及新富站民眾搭車之便利性。

**陳處長宗宏回復：**

新竹機務段檢修庫股道及廠房延伸工程係「規劃設計及監造部分」決標，目前刻正辦理細設作業，工程標未施作。本案契約工程範圍並無包含新富車站，且係屬代辦性質，後續如需辦理須提供相關財源，合先敘明。

本案前由杜副局長微於109年9月28日邀集運務、工務及工會召開評估說明會議，依會議結論請工務處研議評估後辦理。後續俟方案議定並提供相關財源後本處即配合協助。

**溫代表維國發言：**

建議專案工程處所承辦的重大工程如與相關車站有所關聯，應協同相關段、站納入整體規劃。

**陳處長宗宏回復：**

本處辦理相關重大工程計畫均與使用單位協調需求以利納入整體規劃，如集集支線基礎設施改善計畫，規劃階段已洽運務處提供需求，配合後續設計將會積極溝通。



**吳代表長智發言：**

集集基礎設施改善:建請將二水機務分駐所周圍環境列入修繕計畫區。

**陳處長宗宏回復：**

已先洽機務處提供意見並確認需求，後續如有需求再請本處嘉義施工隊邀集相關單位辦理現勘，以利評估可行性。

**吳代表長智發言：**

針對EMU900型及城際3000型列車陸續即將來台，就各維修廠區，以「潮州高雄機廠」、「新竹機務段」為例，維修股道長度及活用功能應納入考量。

**陳處長宗宏回復：**

本處辦理「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」雖以高雄機廠既有客車維修能量為遷建計畫主軸，惟計畫初期即已考量未來新購電聯車EMU900型之進廠維修空間所需，故於A2棟規劃廠房長度300公尺\*5股道，作為客車維修空間（其中3股道維修+2股道整備）。另為因應EMU900型電聯車進場維修，於第3股設置10輛1編組之地下式頂升設備，供新電聯車進場全車不解聯之維修、檢視使用。且於第1股道預留12輛1編組之地下頂升設備機坑，可供二期計畫執行時另行購置可供城際3000型列車之進場維修空間，靈活運用。

**吳代表長智發言：**

電務智慧化電車線改善，就臺北地下段電車線新舊交接處，施工品質請加強監管。

**陳處長宗宏回復：**

本處臺北電力隊加強督導監造單位

（中興工程顧問）確實依監造計畫執行監造作業，並不定期進行現場施工查證與品質稽核作為，以確保整體施工品質。

**黃代表國榮發言：**

建請爾後重大工程，應委外專職監造，不應由現場員工監造，以維護現場維修保養的人力運用。

**陳處長宗宏回復：**

本處目前辦理高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫、集集支線基礎設施改善計畫等重大工程均委外辦理監造。

**貳、歷次會議追蹤辦理情形：**

第103101案：本局現任什工、工友該等人，依其個人權益及意願欲轉僱為營運人員時，應予尊重會辦，並符合工種簡併精神。

（一）11屆第23次會議人事室說明：

本案擬與附業營運中心自僱人員轉僱案併辦，俟該中心補充說明下列事項後（110年2月9日鐵人一字第1100004093號函），本室再依該中心函復內容研擬說帖。

- （1）附業營運中心自僱人員得選擇轉僱案是否包含技工？
- （2）附業營運中心自僱人員是否確實經公開甄選方式進用，具體甄選方式為何？
- （3）不選擇轉僱人員職務出缺時，是否不再以技工、工友職稱進用，出缺不補？

**11屆第23次會議決議：**

一、本案請附業營運中心儘速依人事室

意見提供資料，至轉僱以後如何兼顧薪資合理性及留住人才等事宜，續由人事室協助研議。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第24次會議人事室說明：

本案報部公文刻正依法規小組意見修正。

### 11屆第24次會議決議：

一、請人事室持續辦理本案陳交通部事宜。

二、繼續追蹤。

第103605案：建請貴局餐旅服務總所研議將其自僱人員轉僱營運人員，以符薪資結構合理化。

(一) 11屆第23次會議主辦處室說明：

一、附業營運中心說明：

本總所業於110年1月22日餐人考字第1100000075號函報局人事室。

二、人事室說明：

(1) 本案擬請附業營運中心再補充說明下列事項(110年2月9日鐵人一字第1100004093號函)：

- 1、附業營運中心自僱人員得選擇轉僱案是否包含技工？
- 2、附業營運中心自僱人員是否確實經公開甄選方式進用，具體甄選方式為何？
- 3、不選擇轉僱人員職務出缺時，是否不再以技工、工友職稱進用，出缺不補？

(2) 本案擬俟附業營運中心回復上開資料，俾利本室研擬說帖。

### 11屆第23次會議議：

一、本案請附業營運中心儘速依人事室意見提供資料，至轉僱以後如何兼顧及薪資合理性及留住人才等事宜，續由人事室協助研議。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第24次會議主辦處室說明：

一、附業營運中心說明：

本中心於110年1月22日餐人考字第1100000075號函報路局，業經路局110年2月9日鐵人一字第1100004093號函復「尚有部分疑義，請惠予補充說明」，嗣又於110年2月18日餐人考字第1100000188號函補充說明資料。

二、人事室說明：

本案報部公文刻正依法規小組意見修正。

### 11屆第24次會議決議：

一、請人事室持續辦理本案陳交通部事宜。

二、繼續追蹤。

第111801案：建議參照交通事業人員任用條例，修正「營運人員人事管理要點」規定，激勵同仁久任，傳承技術及專業知識不斷層。

(一) 11屆第23次會議人事室說明：

本案刻依交通部意見持續辦理，並請本局各單位調查營運人員離職原因及人數，以利後續分析。

### 11屆第23次會議決議：

一、請人事室提供營運人員陞遷資料(營運人員總人數、陞遷人數)，另有關本案蒐集之初步資料亦請提供與臺灣鐵路工會。



二、繼續追蹤。

(二) 11屆第24次會議人事室說明：本案業依交通部109年12月9日函復說明二考量歷次甄試錄取人員之公平性及一致性，並就法制面補充說明規定之必要性、合理性及適法性，業以本局110年3月19日鐵人一字第1100008138號函報交通部。

**11屆第24次會議決議：**

一、茲以營運員員額比率，不得高於營運人員總額百分之四十，為保障現有人員權益，鐵路工會建議如次：

- (一) 盡量以服務佐理晉用，俾將營運員員額缺空出，使渠等服務員及服務佐理得以陞遷。
- (二) 應落實公平公開之機制，並依程序辦理陞遷制度，以激勵同仁久任，傳承技術及專業知識不斷層。

二、本案繼續追蹤報部情形。

第112001案：請路局調整110年員工春節出勤獎金為1日2,000元予以激勵同仁。

- (一) 11屆第24次會議人事室說明：
  - 一、本局110年春節疏運出勤獎金經行政院110年3月5日院授人給字第1104000065號函核定春節期間(110年2月10日至同年月16日)實際執行疏運任務之出勤員工，每出勤1日發給1,500元，最高發給4日。
  - 二、本局業於同年月16日函轉各單位辦理發放作業。

**11屆第24次會議決議：**

一、請人事室提供前開行政院、交通部

核准公文，及本局函轉各單位辦理發故事宜之函，並附於下次勞資會議議程，俾辦理結案。

二、繼續追蹤。

第112102案：機廠技術助理實際擔任檢查員工作者，與機務段表列職務相當，個人無責任事故獎勵為何未被列入1案，應再檢討現行規定。

(一) 11屆第23次會議機務處說明：

本處業於109年12月30日G21090045297號局簽核准，並已便簽請秘書處排入局務會議議程，將於提報後報交通部備查。

**11屆第23次會議決議：繼續追蹤。**

(二) 11屆第24次會議機務處說明：

本案已照案通過，相關內容已轉知營運安全處，爾後相關人員得依規定申請各獎勵。

**11屆第24次會議決議：本案既已辦理完竣，爰予結案。**

**參、11屆第15次建議事項**

一、員工於同一事業單位內服務年資之事實，無論有無資位，其休假年資應予併計，乃是友善事業照顧員工之本意。

(一) 11屆第24次會議人事室說明：

有關旨揭建議案，經查該員業於109年10月踐行上訴程序，考量該案目前尚繫屬法院，建議暫時自行列管，俟上訴結果確定後再予提會報告。

**11屆第24次會議決議：繼續追蹤。**

## 肆、11屆第18次建議事項

一、號誌與標誌設立辨識系統應明確清楚，本局路線上號誌機使用期長，致辨識度下降，請電務處加強清潔保養，以利行車安全。

(一) 11屆第24次會議主辦處室說明：

### 一、工務處說明：

本處業於110年2月19日以工路線字第1100002855號函請各工務段辦理，並於3月12日前提報本處彙整，並請各工務段針對公里標及限速標全面清潔及扶正、百公尺標改為加長型及簡易站、招呼站之接近標加設站名，並於本處養路會議列管。

### 二、電務處說明：

本處業於110年3月9日電號養字第1100002093號函各電務段加強落實清潔，並請各電務段於5月底前改善完成，以利行車安全。

### 11屆第24次會議決議：

- 一、請工務處補充改善時程。
- 二、本案俟辦理成效據以辦理結案事宜。
- 三、繼續追蹤。

## 伍、11屆第21次建議事項

一、請機務處儘速召開工作服會議，並於110年底完成制服發放工作。

(一) 11屆第24次會議機務處說明：

一、本處辦理109年機務新進人員（110年實習期滿）工作服標案，目前進度已於110年2月底決標並簽約，預計於4月底前由各段提供名冊，廠商前往套量尺寸，並於90日內交清，檢驗合格驗收完成後配送至相

關單位。

二、全局制服採購案由企劃處辦理，標案名稱為「111-114年臺鐵局制服整合採購案」，本處工作服也納入此標案中，故有關其套量時程計畫，請企劃處提供。

### 11屆第24次會議決議：

一、本案轉高雄機廠勞資會議列管，並請勞資會議秘書組於下次議程提供轉該廠勞資會議之發文字號，俾辦理結案事宜。

二、繼續追蹤。

二、建議考量員工通勤問題，妥善安排接駁車次（例如上班係3117車次，下班係3118車次），並於陽光小站設置刷卡鐘。

(一) 11屆第23次會議機務處說明：

本案預定於110年2月底召開高雄機廠搬遷潮州基地員工生活機能第4次研商會議。

### 11屆第23次會議決議：

一、本案請機務處補充說明該廠員工因提早出勤爰須於陽光小站設置刷卡鐘之必要性，並於生活機能研商會議討論相關設備之設置及保養維護等細節。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第24次會議機務處說明：

高雄機廠遷建潮州員工生活機能第4次研討會議訂於3月11日開會研商。

### 11屆第24次會議決議：

一、本案請機務處邀集鐵路工會、運務處、人事室、資訊中心、資產開發中心及高雄機廠等相關單位共同會





勘，俾研議該廠人員上下班路線及刷卡鐘設置等相關事宜。

二、繼續追蹤。

三、潮州基地文康中心由高雄機廠參與相關設計規畫，並已完工，惟路局逕將該文康中心挪作資產開發中心招商使用，未顧及廠區員工需求。

(一) 11屆第23次會議資產開發中心說明：

本案經本中心劉副總睿紘向朱副局長報告，朱副局長表示其已與工會及潮州機廠廠長溝通協調，無需再開會。相關事項本中心劉副總睿紘擬於勞資會議時報告。

**11屆第23次會議決議：**

一、本案請資產開發中心再向立約廠商確認本局員工使用內容，俟於生活機能研商會議報告，由該會議確認。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第24次會議資產開發中心說明：

本案應係由本局專案工程處向二期工程立約廠商確認本局員工使用內容，該處將依工會之使用需求，納入二期規劃設計。至於在前述二期工程尚未完工前，倘本中心已招商完成，將洽得標廠商協議提供高雄機廠員工生活機能使用之機制。

**11屆第24次會議決議：**

一、請資產開發中心研議是否依原訂計畫恢復高雄機廠文康中心使用，並向督導副局長報告。

二、繼續追蹤。

四、有關遷廠後員工餐廳，經查相關設備已到位，請路局提供人力或經費支援，俾解決員工用餐問題。

(一) 11屆第24次會議機務處說明：

高雄機廠遷建潮州員工生活機能第4次研討會議訂於3月11日開會研商。

**11屆第24次會議決議：**

一、本案經潮州員工生活機能第4次研討會議決議，餐廳之設備部分業提撥至高雄機廠續行設置規劃，並由該廠總務單位積極辦理，爰有關供餐模式部分，由該廠勞資會議研議。

二、本案轉高雄機廠勞資會議列管討論。

三、結案。

五、路局之新聞稿、即時訊息（如旅客優惠方案）或政策發佈，如內容係與旅客服務相關者，應先完成內部溝通，必要時辦理相關教育訓練後再予發佈。

(一) 11屆第24次會議運務處說明：

有關新聞稿、政策訊息之發布係依核定層級簽准核可後再發布，時程上較易掌握，亦較充裕，惟如遇臨時性或緊急變更訊息時，恐壓縮處理時程，本處將儘速完成簽核，於合理時間內轉知現場單位。

**11屆第24次會議決議：本案既經運務處說明，爰予結案。**

六、針對本局臺北車班搬遷至樹林站引發之風波及社會觀感問題，建議如次：

(一) 11屆第23次會議機務處說明：

由於車輛改造需委外辦理，將產生

額外費用，及影響改造期間運能，建議轉請綜合調度所研議增加樹林站停留時間，以因應列車長開車前整備工作。

### 11屆第23次會議決議：

- 一、請運務處及機務處召開會議協商修改運轉規章。
- 二、繼續追蹤。

### (二) 11屆第24次會議運務處說明：

本處預訂3月底前邀集機務處及相關單位開會研商。

### 11屆第24次會議決議：

- 一、請運務處儘速依本次會議說明情形召開會議。
- 二、繼續追蹤。

### 陸、11屆第22次建議事項

- 一、請路局提供2,818人的使用狀況，包括分配於各處之輪班人員人數及分配於行政單位之人數。

### (一) 11屆第24次會議主辦處室說明：

#### 一、人事室說明：

本局為澈底解決人力不足問題及因應勞基法修正勞動條件，經運、機、工、電等單位覈實盤點所需人力，於106年陳報「員額請增計畫」，經行政院同意分3年三階段核給，其中107年1,907人、108年791人109年120人。其中各單位獲增員額情形如下：

- (1) 運務處：獲增1,110人，包括員額設算基準329人、四輪三班590人、一例一休132人及輪班間隔11小時59人。
- (2) 機務處：獲增843人，包括員額設算基準319人、四輪三班200人、一例一休204人及輪班間隔11小時120人。

(3) 工務處：獲增543，為員額設算基準543人。

(4) 電務處：獲增259人，包括員額設算基準127人、職安法令121人、業務消長11人。

(5) 專案控留：經簽局核准專案控留63人。

### 二、運務處說明：

本處核增人力為乘務及站務人員，乘務員人擔任車長工作、站務人員擔任車站行車運轉及客貨運業務。請增員額人力分配表如附表。

本表格所計車站包含調車場、簡易及招呼站 各段總計包含段替班、車班組為內勤人員					
單位	請增前	請增後	單位	請增前	請增後
臺北運務段 (含段替班)	1082	1349	臺中運務段	552	688
基隆站	31	40	竹南站	33	41
八堵站	14	16	苗栗站	29	42
七堵站	129	148	銅鑼站	6	8
汐止站	36	47	三義站	7	7
南港站	35	50	后里站	11	16
松山站	58	73	豐原站	29	35
臺北站	136	156	潭子站	13	18
萬華站	33	39	臺中站	75	99
板橋站	69	88	新烏日站	18	23
樹林站	91	117	成功站	9	11
山佳站	16	20	彰化站	87	109
鶯歌站	25	33	員林站	33	37
桃園站	62	70	社頭站	8	8
內壢站	19	22	田中站	20	22
中壢站	58	72	二水站	29	39
埔心站	18	24	後龍站	13	13
楊梅站	17	22	白沙屯站	9	10
富岡站	13	22	通霄站	8	8
湖口站	25	33	苑裡站	8	9
新豐站	14	22	大甲站	17	25
竹北站	15	21	臺中港站	13	16
新竹站	110	139	清水站	10	12
竹東站	25	39	沙鹿站	17	23
小計	1049	1313	龍井站	7	7
基隆車班	7	9	大肚站	7	9
臺北車班	6	6	追分站	7	7
新竹車班	9	9	小計	523	654
小計	22	24	彰化車班	9	9

單位	請增前	請增後	單位	請增前	請增後
高雄運務段	876	1058	花蓮運務段	479	703
林內站	9	11	和平站	20	22
斗六站	29	35	和仁站	19	21
斗南站	16	17	崇德站	4	7
大林站	11	11	新城站	22	29
民雄站	11	12	北埔站	16	22
嘉義站	83	88	花蓮站	109	157
新營站	33	42	花蓮港站	9	9
隆田站	17	17	吉安站	12	19
善化站	21	26	志學站	7	11
新市站	9	12	壽豐站	12	18
永康站	12	18	南平站	4	6
臺南站	75	91	鳳林站	9	17
保安站	9	10	萬榮站	4	7
中洲站	24	26	光復站	9	18
大湖站	10	11	富源站	4	7
路竹站	10	11	瑞穗站	10	15
岡山站	30	33	三民站	3	6
橋頭站	9	11	玉里站	21	36



橋梓站	17	19	東里站	4	7
新左營站	50	71	東竹站	4	6
高雄站	99	129	富里站	8	14
鳳山站	31	48	池上站	9	15
九曲堂站	15	17	關山站	10	13
屏東站	42	48	瑞源站	3	10
西勢站	7	8	鹿野站	8	11
潮州站	72	89	山里站	4	5
南州站	8	9	臺東站	70	87
林邊站	7	7	康樂站	2	3
枋寮站	17	20	知本站	9	12
加祿站	7	8	太麻里站	7	9
枋野站	6	7	金崙站	4	8
小計	861	1043	瀧溪站	3	3
高雄車班	9	9	大武站	8	10
嘉義車班	6	6	小計	471	691
小計	15	15	花蓮車班	8	12

單位	請增前	請增後
宜蘭運務段	313	382
瑞芳站	42	56
宜蘭站	44	54
羅東站	28	33
蘇澳新站	28	33
四腳亭站	6	7
三貂嶺站	6	7
二結站	6	7
永樂站	6	7
雙溪站	18	21
頭城站	20	26
礁溪站	12	15
蘇澳站	13	16
東澳站	14	19
南澳站	13	16
猴硐站	10	12
福隆站	9	11
冬山站	11	12
漢本站	9	11
小計	303	370
宜蘭車班	10	12

三、機務處說明：

機務處分配員額資料：

一、檢修人員：

車別/單位	分配員額		工作內容
	107年	108年	
七堵機務段	35	9	
臺北機務段	61	0	
新竹機務段	58	10	
彰化機務段	0	45	
嘉義機務段	6	44	
高雄機務段	0	9	
花蓮機務段	85	49	
臺北檢車段	2	30	
高雄檢車段	0	8	
臺北機廠	16	5	
高雄機廠	13	0	
花蓮機廠	7	0	

一、辦理有關運轉、技術、車輛檢修、設備維護、客車清潔整潔、檢修等事項，須配合業務需要擔任輪軌、輪班等工作。  
二、機務處三班制與當日班皆為檢修人員，依業務需要隨時調整工作。  
三、依法選用職業安全衛生管理師(員)、護理師、身心障礙人員。

二、乘務人員(司機員)：

車別/單位	分配員額			工作內容
	107年	108年	109年	
七堵機務段	60	14	28	
臺北機務段	35	8	11	
新竹機務段	50	16	23	
彰化機務段	0	0	13	
嘉義機務段	0	2	9	
高雄機務段	0	0	24	
花蓮機務段	55	25	12	

一、辦理動力車、客貨車之維修、事故檢修、設備維護、物料管理、加油加砂、運轉整備、號誌工作、工場內外清潔等現場工作。  
二、配合司機員班級進修、並經過性能測驗合格後參加培訓，擔任動力車乘務員工作。  
三、現場工作不分性別，須依業務需要擔任輪軌、輪班等工作。

四、工務處說明：

(1) 工務處核增員額計543名(資位263、營運280)，核增員額分配如附表。

工務處核增員額分配表

分類/單位	資位人員			營運人員			合計		
	技術	行政	小計	技術	行政	小計	技術	行政	小計
工務處	~	~	~	9	~	9	9	~	9
北工段	71	~	71	29	4	33	100	4	104
中工段	65	~	65	21	2	23	86	2	88
嘉工段	92	~	92	18	8	26	110	8	118
高工段	5	~	5	28	3	31	33	3	36
宜工段	12	~	12	48	5	53	60	5	65
花工段	6	~	6	50	3	53	56	3	59
東工段	12	~	12	48	4	52	60	4	64
小計	263	0	263	251	29	280	514	29	543

(2) 本處(含段、隊)之技術人力除配合辦理路線軌道養護相關業務，亦需辦理路線軌道相關土木工程、消防、給排水等業務；另依法定達一定人數必須配置勞安護理、身障、原民人員，辦理職業災害防止、安全衛生檢查、勞工安全衛生教育訓練等勞工安全衛生相關行政業務。

五、電務處說明：本處107-109年電務處核增員額分配表如附表。

107-109年電務處核增員額分配表

單 位	107年分配員額			合 計
	電務輪動 及維修人力	行政人力 (身心障礙類)	電務組	
臺北電力段	7	1		8
彰化電力段	9	1		10
臺南電力段	24	1		25
宜蘭電力段	10	2		12
花蓮電力段	27	1		28
臺北電務段	42	1	1	44
花蓮電務段	27	1		28
彰化電務段	44	1		45
高雄電務段	47	1		48
電訊中心		1	10	11
合 計	237	11	11	259

**11屆第24次會議決議：**

- 一、請工務處及電務處提供符合勞安規定之人數。
- 二、請各處再補充說明新增人力分配至現場之工作內容，並說明人力配置之合理性，以檢視是否符合請增事由。
- 三、繼續追蹤。

**柒、11屆第23次建議事項**

- 一、有關萬華車站地下停車場之使用，相較其他車站委外經營停車場皆具員工優惠，實有不平。為維本會會員員工權益，建議先期提供數個車位（10個左右），供本會會員以優惠方案內容使用，後續視使用暨該站停車場管理情形之回饋，再行增減優惠車位。
  - (一) 11屆第24次會議資產開發中心說明：
 

有關萬華車站地下停車場之使用，

為維本局員工權益，本案已於110年2月25日經本局局簽批示核准，並於110年3月5日函請臺北市停車工程管理處先行保留10個車位予本局員工工作優惠方案使用。

**11屆第24次會議決議：**

- 萬華車站地下停車場110年4月1日起可供員工優惠停車，爰予結案。
- 二、有關樹林車站第三停車場原訂本（110）年1月31日點交，延至同年2月24日，請資產開發中心及臺北車班主任列席說明。

(一) 11屆第24次會議主辦處室說明：

一、資產開發中心說明：

有關樹林第三停車場辦理點交事宜，該停車場已於110年2月24日由本中心臺北營業所點還臺北工務段，由臺北工務段施作圍籬；同日臺北工務段將停車場點交予臺北運務段，由臺北運務段進行後續維護管理。

二、運務處說明：

有關本局樹林第三停車場點交後門禁管理等事宜，臺北運務段已於110年2月24日召開會議，會中決議請工務段協助使用水泥紐澤西護欄阻隔出入口禁止車輛通行。

**11屆第24次會議決議：結案。**

- 三、有關左營機務段備勤房舍請機務處加速處理。

(一) 11屆第24次會議機務處說明：

本處目前短期以承租旅館方式因應，備勤房舍增建工程部分則須俟由左營機務分段運轉股提出需求，俾利辦理。



**11屆第24次會議決議：**

- 一、請左營機務分段儘速提出承租需求，並請機務處將該段之來函及處理情形提供至下次勞資會議，俾辦理結案。
- 二、繼續追蹤。
- 四、依據臺北地區勞資會議案，臺北機務段修繕大樓屋齡逾20年，部分牆壁及廁所漏水，於地區勞資會議未取得解決方案，爰提至本會議請機務處協助調查處理。

**(一) 11屆第24次會議機務處說明：**

本案請臺北機務段評估所需費用後送本處籌供。

**11屆第24次會議決議：**

- 一、請機務處發函責成臺北機務段儘速提出改善需求。
- 二、繼續追蹤。

**捌、新增提案：**

提案一：同仁奉派至員訓中心受訓，為兼顧其工作及其家庭，建議路局放寬為每週發放一次往返之公務乘車證，以符合週休二日的定義。（提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112401）

**結論：**

- 一、請員工訓練中心簽局修改「員訓中心學員專用一次用公務乘車證申請暨使用相關規定」。
- 二、繼續追蹤。

提案二：建請放寬員工出差時，一次性車票起點為工作地與居住地，二擇一。（提案單位：鐵路工

會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112402）

**說明：**

- 一、依據第15屆第1次本會會員代表大會暨第15屆第3次理事會議議決案辦理。
- 二、近日收到局人事來文，說明員工出差時，一次性乘車票卷只能由工作地點開到出差地。
- 三、由於路局存在許多員工都是通勤上班，居住地與工作地經常距離很遠，若只以工作地為起點，那員工就無法從居住地出發，造成員工相當的不便。

**結論：**

- 一、本案因事涉「國內出差旅費報支要點」及「本局員工國內出差及旅費報支注意事項」等規定，請主計室說明執行之可行性。
- 二、繼續追蹤。

提案三：建請路局對於員工於重要傳統民俗節日，例如：清明節、端午節、中秋節等節日出勤加班費，依休息日之加班費計支規定辦理。（提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112403）

**說明：**

- 一、依據第15屆第1次本會會員代表大會暨第15屆第3次理事會議議決案辦理。
- 二、臺鐵員工身負鐵路運輸之重任，因此常於例假日出勤，牲與親人團

聚的時間。故建請路局體恤員工之辛勞，對於重要傳統民俗節日出勤之員工，以休息日加班費計算給與，以茲鼓勵。

## 結論：

- 一、請人事室與主計室研議本案之可行性，於下次會議提會報告。
- 二、繼續追蹤。

提案四：本（110）年5月1日勞動節適逢星期六（休息日），原擇訂於5月3日（星期一）補假，建議調整為4月30日（星期五）補假。（提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112404）

## 說明：

- 一、查本局110年五一勞動節補假日期前依行政院勞工委員會82年12月21日（82）台勞動二字第79323號函釋規定，勞動節適逢勞工之例假者，翌日應補假1日。又查勞動節與勞工的例假日或休息日撞期者，係有94年（星期日）、99年（星期六）、100年（星期日）及105年（星期日）等，其補假日期均擇訂於星期一補假。
- 二、復查勞動基準法施行細則第23條之1規定，勞基法第37條所定休假（勞動節）遇例假及休息日者，應予補假。前項補假期日，由勞雇雙方協商排定之。
- 三、有關本局五一勞動節補假日期，近日接獲同仁建議調整至4月30日，

經衡酌國內各公司行號情形，多訂於4月30日補假，考量一致性及同仁請假需求，且為俾利會員安排連假期間之家庭活動，建議調整為4月30日（星期五）補假，並經勞資會議協商後，請人事室函各單位知照。

## 結論：

- 一、本案經勞資雙方決議，將本（110）年5月1日勞動節調整為4月30日（星期五）補假。
- 二、請人事室儘速依決議簽局，並將調整補假日期函知各單位。
- 三、繼續追蹤。

## 玖、新增建議事項

- （一）目前各站夜間未停車的站，幾乎不開月台照明燈，倘有值班站長於列車監視時，列車減光通過，將提升危險性。為行車安全，建議當列車通過時，得開啟月台燈光，使司機員瞭解月台或股道是否有人員侵入。
- （二）近期花蓮機廠廠房屋頂加裝太陽能板，原本屋頂排風設備無法繼續使用，廠房只要有車輛運轉測試，廠內廢氣即無法排出，嚴重影響員工健康，建議儘速改善。



# 寫在又2個工務同仁的犧牲之後

彭國勳

在102年7、8月78卷第4期路工一篇從「封鎖、隔斷、保安裝置保修工作紀錄簿」談規章，希望對規章認知錯誤卻「自以為是」的人有警醒的作用；在105年9、10月81卷第5期路工又寫了一篇「寫在又一個電務同仁的犧牲之後！」聽說後來各個電務分駐所招聘了不少瞭望人員。108年10月24日局勞資會議局勞安室專案報告，筆者針對向來的認知：最瞧不起運安處和不食人間煙火的局勞安室提問，對路線保修瞭望人力不足時，課以主管責任，以保障低階道班長之責任，局勞安以「鐵勞一字第1080041450號函答覆如下：

- 一、依據本局108年度第11屆第7次勞資會議記錄辦理。
- 二、請各單位督導及要求同仁於路線上工作時，以安全第一為考量，應遵照標準作業程序及安全衛生工作守則規定，確實指派人員執行瞭望工作，以防範同仁發生被撞職災。
- 三、邇來局勞安室於路線稽查時，仍發現有同仁或承攬商於路經上工作時輕忽瞭望工作重要性，瞭望員站立位置不當或未指派瞭望員。請各單位勿以人力不足之原因而未指派瞭望員，如後續稽查時再發現路線作業未指派瞭望員，主管將一併究責。相較於筆者的耳提面命，大聲疾呼，人們總是健忘的，總是不見棺材不掉淚，總是聽別人的故事時不痛不癢，認為不會發生在自己身上，殊不知「自以為是」才是最糟糕的！「路工」投稿已38篇，近

12萬字，筆者都自嘲是「騙稿費的」，想想63000元的可觀稿費，沒有三兩三如何上梁山？但不要劃錯重點了，不要只看到63000元，而是要看後面更深層的一面，「臺鐵怎麼了？」

近期都以「我不是乖寶寶」系列為題投稿，針砭時事，多所建言，分享工作經驗，因為「叔叔有練過」，而且是真的有練過，舉凡「金路獎」、「旅客服務競賽」、「施工車站周邊交通維持及安全標竿參訪」……，沒有兩下子是沒辦法在江湖「走騙」的！言歸正傳，已連續4年替臺東工務段道班同仁上「施工瞭望」課程，每次都不厭其煩講崇德、龍井及301次鹿野北虛驚案例，看著聚精會神的同仁，少有滑手機、打瞌睡的，及課後同仁的反饋「講得真好」，還沾沾自喜於自己的口沫橫飛、經驗分享可以「撥亂反正」，讓工務同仁有正確的工作觀念！但2月23日海端站死傷事故卻如晴天霹靂打在筆者頭上，是否筆者的案例不夠血腥，還是說的不夠淺顯，還是有人當時很不屑的跟周公對話去了？筆者最擔心的是最後一點，因為每次發生事故後家屬都說：「他已經當班長幾十年了，他會不知道？」抱歉事實證明：「他都不知道！」（崇德、龍井、池上如出一轍）」每次上課的第一句話：「所有的SOP都不是在保護現場同仁，都是在保護上面的烏紗帽的！」聽起來聳動，卻一點不假，撇開相對安全的夜間「隔斷、封鎖」，在列車正常運轉下，依「行車實施要點

50條」，於「確認對列車運轉無礙」的日間「保修」，相對是風險較高的。「安全衛生工作守則」第三節第五十一條、路線上、橋隧內作業：（二）在路線上定點工作時，應在工作地點兩端各為800-1000公尺處，但影響聲音傳播之路段，得酌予縮短，惟不得少於500公尺處，設立穩固之工作鳴笛標，及在兩端適當地點指派瞭望員，應隨工作進度移動；另指派列車監視聯絡員，於車站運轉室監視列車運轉情形，以確實有效掌握列車之動態，提早連絡通知現場作業負責人待避列車。如果照此規定，一個日間保修至少就去掉4個人（工作地兩端2人、兩端站監看盤面2人）一個小道班還有誰可以下場工作？筆者說：請分駐所主任、監工甚或段長下去啊！但實務上這種人力支援都是不可能發生的事，所以緊跟著就是如何自保？筆者都舉淺顯切身的案例：

案例1：

**施工負責人：**站長我們今天要在站內（或站外）做○○工作？

**站長：**會影響行車嗎？（不會才可同意日間保修；會就晚上辦隔斷、封鎖）需要多久時間？

**施工負責人：**不影響行車，大約30分鐘。

**站長：**那○○次車開走到○○次車到達的40分鐘列車空隔可以嗎？

**施工負責人：**可以。

**站長：**○○次車開走（或通過）後5分鐘開始施工，到○○次車到達前5分鐘要撤離喔！

～偶而課堂上還會請同仁起立模擬案例1的對話，以確保短暫保修的安全。

～

案例2：

**施工負責人：**站長我們今天要在站內（或站外）做○○工作？

**站長：**會影響行車嗎？需要多久時間？

**施工負責人：**從0900到1600，不影響行車。

**站長：**那要利用列車空隔施工，今天沒有加班車或貨物列車（可能提早或延後？）。

**施工負責人：**可以。

～請值班站長影印1張當日列車到開時刻表給施工負責人，或由施工負責人主動詢問是否有加班車、貨物列車，或列車晚點情況；還是奉勸列車密度較高線區，以晚上辦理隔斷、封鎖為宜。～

案例3：

**施工負責人：**站長我們今天要在站內（或站外）做○○工作？

**站長：**會影響行車嗎？

**施工負責人：**會。

**站長：**如果緊急時（如斷軌）可辦緊急隔斷，要不然只能晚上來辦隔斷、封鎖喔！

**這次上課在每年的講義前面再加幾句警語：**

- 一、所有的SOP都不是在保護現場的工作同仁…，人力不足如何落實？
- 二、不要相信你腦袋裡的列車時刻表…，加班車、貨物列車，電報接收？
- 三、不要過度相信你的瞭望員…，工安三護：自護-自我保護（個人）、互護-相互保護-（同事）、監護-監督保護（部屬）～。
- 四、行車實施要點50條…列車空隔…龍井…。





五、不要相信你的認知模式…，崇德事故-世事多變。

六、乳酪效應…（8人虛驚）重點：報喜不報憂？

七、聽別人的故事，崇德、龍井…，自己的弟兄寫故事才知道真的會痛？

**所以就每句再來引伸解釋：**

一、所有的SOP都不是在保護現場的工作同仁…：已如本文的第2段日間保修所述，瞭望基本人力已占4人要如何施工？如果人力不足的短時間保修就回到案例1，利用列車空隔上去，每次請示值班站長後進出保修，基本上就可確保安全了。

二、不要相信你腦袋裡的列車時刻表…：海端站事故就是沒有加班車概念，縱使關山站已列印當日列車到開時刻登記表，且已在時刻表上紅筆加註加班車車次且註記現時刻行駛了…。

三、不要過度相信你的瞭望員…：105年9、10月81卷第5期路工寫了一篇「寫在又一個電務同仁的犧牲之後！」鹿野北301次虛驚事件，2個不盡責的瞭望人員也枉然，所以筆者上課都說：「下次換不盡責瞭望人員下去工作，換我們來幫他瞭望，讓他體會一下什麼叫不負責任？」

四、行車實施要點50條…列車空隔…：龍井道班事故被正常列車撞擊，竟然連「列車空隔」的基本概念都沒有。筆者每次上課總是說：「鐵路局一個月給你3、5萬，不要替他賣命，縱使30萬也不要賣命，因為你只要做到案例1基本的列車空隔保修何須賣命？」

五、不要相信你的認知模式…，崇德事故-世事多變：雙單線區間單雙日封鎖東或西正線，它只是原則，如有特殊狀況發生，如當日本來要封鎖西正線，卻因東正線某站號誌故障，變更閉塞恐將造成列車延誤，調度員基於行車需要，就有可能發布命令，取消西正線封鎖，所有列車改走西正線…，所以已被告警了還頭也不抬自信滿滿的說：「今天不走這一條！」唉！這又違反了列車接近一律停下手上的工作，面向列車揮手致意的規定，他們都不知道會死人啊？

六、乳酪效應…（8人虛驚）重點：報喜不報憂？海端事故發生後，側面得知去年更傳出駭人聽聞的○○道班8人虛驚事件，竟然差點全班被正班列車一舉殲滅…，「前事不忘後事之師」，可惜卻沒有從中學到教訓，這是最大的遺憾！

七、聽別人的故事，崇德、龍井…：每年上課不厭其煩的講同樣的案例及成因，和如何避免事故再發生，卻可能讓某些人覺得老生長談，講屁話，不會發生在他們身上，而只顧著與周公對話，卻沒想到昨天還一起工作的同仁第二天卻已天人永隔，才知道會痛！

此次事故發生，筆者陪著2位值班副站長（關山、池上站）提點「行車實施要點50條」的意涵，到路警所、地檢署做筆錄，事先溝通問訊時不要落井下石，造成其他單位的2次傷害。但關起門來還是要嚴厲譴責我們的人，為什麼虛驚事件發生後冷處理，還劃錯重點：某某人多認真？卻不是針對發生原因深

刻檢討，及海端站事故發生後還一直往電報發送日期或另一個肇因（電力駕駛）方向去「咬」…！2月23日後，筆者桌上的行調電話瞬間熱鬧起來，已開始聽到施工單位的車站盤面監視人員通知站間施工同仁：「○○站列車開出」，不見棺材不掉淚的事後做法，為時未晚，仍值得大大鼓勵。

3月9日南區勞檢所到臺東區各單位大肆勞檢，大量開單，本站躺著也中了好幾槍；3月9日下午3點陪同南區勞檢所浩浩蕩蕩5人上調車場，調車過程錄影問訊1：調車中未派「監視人員」？筆者：我們有調車員、調甲、調乙，調車員就是指揮人員，調車前要勤前教育，所有的調車動態由其指揮！勞檢：他如何確保機車停車後不會移動？筆者：機車是依其調車號訊顯示進退或停車，你看他是確定機車已停車後才會進去摘解列車。問訊2：調車為什麼要攀掛在貨車上？筆者：如果拖上或推進幾百公尺時，他必須攀掛在貨車車側，甚至「溜放調車」時偶而還要手動操作軋機，以協助貨車停車。勞檢：如果不上車會怎樣？筆者：如果不上車則拖上幾百公尺時，調車人員要徒步走在石碴上，甚至跨越數個股道，其實更危險。勞檢：人不會掉下來嗎？筆者：原則上抓牢就不會！勞檢：那南州為什麼掉下來？筆者：我們的規定是客車要上車廂內站立於通道上、電力機車要進入駕駛室或柴電機車要上到通道前端上蹲下，雙手握緊扶手；看完調車現場回到2月台行車室前，問訊3：為什麼這麼多人跨越軌道？筆者：指著宿舍區、列檢室、運轉室，他們都是要到月台的工作人員，你看每個人跨越軌道都穿安全背

心確確實實做了指差確認（因為事前已先電話預告了，深怕白目的同仁又被當場開單）！看完現場回到辦公室前，看了消防抽水馬達間，牆上一個幾十年的無熔絲開關，開了1張罰單（未安裝在電源箱體內及電線裸露）；辦公室跨越20公分寬水溝到消防抽水馬達間的通道以板模鋪設，因承諾即時改善而未開單；路過電器室，裡面內3支鋁長梯，勞檢詢問是誰的？筆者：2支長的是電氣化改建工程營造商遺留的，你看上面都是油漆！勞檢：馬上給我丟掉，等一下檢討會下來，如果還在，再開1張！筆者當場請同仁移除，感謝不殺之恩！再到發電機室，指著沿著牆壁上2樓的鐵梯，勞檢詢問作用？筆者：萬一停電，鐵捲門開不了，要由此上2樓操作上面的電氣設施！勞檢：你說的齁？心想他又要開1張無安全護籠，還好他沒開；勞檢指著牆上3座已長蜘蛛的排風扇：如果它的高度高於3公尺，我不管你，低於3公尺，風扇後面無護網，再開1張！---以上設備施缺失部分，筆者承諾馬上改善，獲勞檢同意，第3天就把改善後照片傳給勞檢技正，希望能獲得「減刑」機會！最後上2樓會議室開檢討會，勞檢提出諸多問題及檢查項目，車站一一回應……！過程中筆者翻開我們的「安全衛生工作守則」，指著內頁說從72年報內政部准於備查，到歷年多次修訂後報臺北市政府勞工局勞動檢查處備查，你們都沒有意見啊？勞檢：你們一本這麼厚，我們怎麼看，你是要跟我們對幹嗎？筆者：沒有啦，如果不合時宜，則需要路局高層跟勞動部滾動檢討啊！勞檢私下抱怨著南州、潮州、嘉義變電站再加上海端站死亡事



故，讓他們疲於奔命顏面無光，希望能互相體諒他們……！以上檢討會後一共開了4張，詢問單位人數，本想裝「小人數少罰單金額會不同，工電都是1張罰3萬元」，最後依高運段潮州為例（1張6萬元），準備吞下24萬元罰單！

過幾天傳來局勞安室林科長報告：沈技正表示安全衛生守則的位階較低，與職業安全衛生設施規則有牴觸時，以規則為主，規則第40條：「雇主僱用勞工於軌道上或接近軌道之場所從事作業時，若通行於軌道上之車輛有觸撞勞工之虞時，應配置監視人員或警告裝置等措施。」（第40條依我們現在調車作業的調車員司，就是監視人員），及第143條：「雇主對行駛於軌道之載人車輛，應有防止人員於乘坐或站立時摔落之防護設施」。（第143條於工作守則無敘及）這二條為明確的規定，應當要遵守，不可拿守則來說不違法，沈技正說當時「我們的同仁」呈現的態度就是不認為哪裡有錯？「我們的同仁」就是筆者在下，進鐵路幾十年第1次被可以開單的勞檢挑戰現有調車方式有問題（筆者排班歷經一例一休、休息間隔11小時，無數次勞檢都全身而退，專員還說：所有公家單位，筆者最懂勞基法！）當然要試著說明，並強調筆者到臺東站4年，都沒有發生調車事故…！但看到局勞安室林科長回應：「第40條依我們現在調車作業的調車員司，就是監視人員！」更不會被勞檢接受，因為當下已告知調車員是調車指揮員（監視員），列車進、退完全由其指揮，何況列車沒有停止前不會有人進入軌道…！自己關起門來問：「監視員他有專職嗎？」

3月22日裁罰通知書寄到車站，檢查結果違反規定事項：

- 一、職業安全衛生設施規則第040條暨職業安全衛生法第006條第1項：僱用勞工於軌道上或接近軌道之場所從事作業時，若通行於軌道上之車輛有觸撞勞工之虞時，應配置監視人員或警告裝置等措施。---改善期限：即日改善。
- 二、職業安全衛生設施規則第083條暨職業安全衛生法第006條第1項：雇主對於扇風機之葉片，有危害勞工之虞者，應設護網或護圍等設備。---改善期限：即日改善。
- 三、職業安全衛生設施規則第143條第1項第05款暨職業安全衛生法第006條第1項：雇主對行駛於軌道之載人車輛，應有防止人員於乘坐或站立時摔落之防護設施。---改善期限：即日改善。
- 四、職業安全衛生設施規則第241條暨職業安全衛生法第006條第1項：雇主對於電氣機具之帶電部分，如勞工於作業中或通行時，有因接觸（含經由導電體而接觸者）或接近致發生感電之虞者，應設防止感電之護圍或絕緣被覆。---改善期限：即日改善//另2項不再贅述。

（一）本次檢查計6項違規定事項，已當場解說，敬請改善，與其具有相同危害之設施，應一併予以改善，重點違法事實提示如下：

- 1、勞工於軌道上或接近軌道之場所（貨物分類線）從事車廂聯掛作業時，未配置監視人員或警告裝置等措施。

- 2、扇風機之葉片（電力機房及消防機房內，共有三座抽風扇），皆未設護網或護圍等設備。
- 3、對於行駛於軌道之載人車輛，人員站立於車輛側邊踏階，未有防止人員於乘坐或站立時摔落之防護設施。
- 4、消防機房內之消防馬達開關，未設有防止感電之護圍或絕緣被覆。
- 5、自主檢查表未落實檢核。
- 6、工作場所化學品安全資料表未定期更新。

洋洋灑灑幾千字，一共裁罰9萬元，比筆者投稿的投報率高得不成比率！言歸正傳，如果虛驚後有當頭棒喝的積極處理，「再教育」就不會有人付出代價！另一個更頭痛的問題來了，以後要如何調車？如果沒有積極處理，每次到站就可開單！因為筆者懷疑我們的溝通論述能力，多次與運務處彭副處長溝通，希望可以改變職安署的認知，以下是筆者淺見：

1. 調車：是在一定區域內，動力車由調車員指揮，依號誌或號訊前進後退或停車，在列車沒有停止前，人員不會進入路線內，且時速都在45K/H內，所以無需監視人員。這與職業安全衛生設施規則第040條暨職業安全衛生法第006條第1項之定義完全不同，該條文應該是針對工電單位施工，動力車由第3方駕駛，時速最高130K/H，完全不可控的情況下，當然需要瞭望員、監視員。
2. 引導：是動力車在1人指揮下，在單純的一定路線下（直接連掛或轉線後連掛），依號誌或號訊前進後退或停車，在列車沒有停止前，人員不會進入路線內，且時速都在45K/H內，更無需監視人員。
3. 禁止攀掛：當天亦強調「安全比效率重要」，不鼓勵同仁跳車，但如果不攀掛貨車，你看其實拖上幾百公尺時，人員跟在後面行走在不平整的道碴上，跨越數個軌道其實更危險！---勞檢拿南州站反問筆者，筆者只能說：首次、變化、久違，其實是小站調車時的風險，這一定要承認！

每次下課前筆者總是說：如果下課後電視新聞播報：「臺東站○○站務主任跨越軌道被火車撞死！」就請放鞭炮，因為他自己光說不練，未落實「指差確認」，死有餘辜！3月24日筆者採購班調度所拍發行車電報的同學，電話詢問有沒有認識的律師？問明用意？筆者告訴他：「放心，檢察官心裡自有一把尺，不會把你抓起來！」夜深人靜筆者想問：「我們工電主管心裡的那把尺呢？」



## 臺中新捷運

飛魚

原訂109年11月試營運的臺中新捷運，因為聯結器軸心斷裂的問題而宣布暫停，歷經了數月的修復後，終於在110年4月迎來通車典禮，為期一個月的試營運期，只要憑電子票證皆可免費搭乘，來趟捷運一日遊吧！

歷經10年的動工工程，終於開創了中部的第一條捷運，臺中市第一條捷運路線「臺中捷運烏日文心北屯線」，來一探究竟其特色吧！實際走放後，會發現全數車站皆有共同特色處，便是綠建築之標準，以自然採光及通風為主軸設計，臺中捷運綠線堪稱為節能減碳的綠美建築。

### 車廂設計

臺中捷運屬於中運量的鋼軌鋼輪系統車輛。每列車皆由2節車廂組成，車廂間設有通道可供通行，營運速度每小時平均32公里，最高速度可達每小時75公里。車廂內部也呼應車站的簡易清新設計，搭配了舒爽的綠色座椅及粉紅色博愛座，為車廂帶來一股溫暖的活力。

### 臺鐵共構站

綠線全線共有18個車站，其中分別有3個車站與臺鐵共構（新烏日站、大慶及松竹站），轉乘上很方便。如果你是鐵道迷，在松竹站月台上可以同時看到臺中捷運列車與臺鐵列車交會之情景，其廁所也是具有博物館風，趁著試營運期間，前往中部來趟臺中捷運之旅吧！







# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 年 2 月 28 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	339,843	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	12,811,026	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	213,123
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	536,089
預付款	1,346,800	暫收款	231,156
定期存款		代收付-勞保費	23,548
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	28,707
團保履約保證金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	2,380,000
固定資產		代收付-本會活動費	11,672
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	5,889,086
累計折舊	(15,040)	代收付-互助慰問金	1,633,050
什項設備	592,270	抗爭基金	23,118
累計折舊	(37,562)	應付款	206,817
會務發展基金專戶	13,763,329	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	1,082,790
		會務發展基金準備	13,763,329
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	16,548,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	(33,335)
合計	64,518,143	合計	64,518,143

# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 年 3 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	432,842	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	21,544,983	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	213,123
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	227,846
預付款	1,545,400	暫收款	181,888
定期存款		代收付-勞保費	22,369
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	32,523
團保履約保證金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	2,085,000
固定資產		代收付-本會活動費	12,278
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	12,576,307
累計折舊	(22,541)	代收付-互助慰問金	1,046,300
什項設備	592,270	抗爭基金	23,118
累計折舊	(56,631)	應付款	206,817
會務發展基金專戶	13,763,329	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	1,056,220
		會務發展基金準備	13,763,329
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	16,548,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	3,541,018
合計	73,517,129	合計	73,517,129





# 臺灣鐵路工會110年3月~4月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
110.03.02	本會	餐旅第11屆第9次勞資預備會議
110.03.02	本會	機務日班工時預備會
110.03.03	本會	110年第一次勞工退休準備金監督委員會議
110.03.08	本會	職安署召開台東工務段重大職災檢討會議-常務理事龔義峰出席
110.03.08	本會	局性騷擾調查會議-組長林佑哲出席
110.03.09	本會	110年第2次運務車站工時預備會
110.03.10	本會	臺鐵0223海端站死傷事故專案調查第一次會議-秘書吳長智、組長林佑哲出席
110.03.10	本會	員訓中心第53期運輸班-乘務人員訓練「鐵路工會業務簡介」-專員黃文政講授
110.03.10	本會	機班工時預備會
110.03.11	本會	高雄機廠遷建潮州員工生活機能第4次研討會議-鍾召集人雲章出席
110.03.15	本會	臺鐵性騷擾調查會-組長林佑哲出席
110.03.15	本會	臺鐵0223海端站第2次專案調查會-秘書吳長智、組長林佑哲出席
110.03.17	本會	本會第15屆第5次常務理事會議、常務監事會議
110.03.18	本會	110年五一勞動節模範勞工表揚
110.03.23	本會	臺鐵0223海端站第3次專案調查會-秘書吳長智、組長林佑哲出席
110.03.24	本會	第11屆第24次局勞資預備會
110.03.30	本會	職福會第31屆第2次委員會預備會議
110.03.30	本會	團協309次預備會議
110.03.30	本會	臺鐵0223海端站第4次專案調查會-秘書吳長智、組長林佑哲出席
110.04.06	本會	臺鐵0223海端站第5次專案調查會-組長林佑哲出席
110.04.06	本會	本會第15屆第1次鐵路工會章程修改專案會議
110.04.09	本會	員訓中心第48期司機員班講授「鐵路工會業務簡介」-秘書吳長智講授
110.04.13	本會	交通部鐵路行車事故事件調查小組第34次會議-組長林佑哲出席
110.04.13-17	本會	110年五一模範勞工澎湖參訪活動
110.04.14	本會	110年度第1次職業安全衛生委員預備會議
110.04.20	本會	第15屆第1次事業管理委員會
110.04.20	本會	高雄機廠遷建潮州員工生活機能研討會議-秘書吳長智、鍾召集人雲章出席
110.04.21	本會	本會第15屆第1次常務理、監事聯席會議
110.04.21	本會	貨運服務所、餐旅服務所第11屆第10次勞資預備會議
110.04.21	本會	第11屆第25次局勞資預備會議
110.04.22	本會	員訓中心110年號誌維修技術基礎班講授「鐵路工會業務簡介」-專員黃文政講授
110.04.26	本會	本會邀請第一產物保險、信律保經研討110年團保事宜



本會頒發本屆會務顧問聘書  
立院助理(左至右)楊勝臺、江堡寬、周錫衍、蘇群超



110年模範勞工表揚報到



高雄機廠遷建潮州員工  
生活機能研討會議

# 臺灣鐵路工會110年3月~4月分會會訊

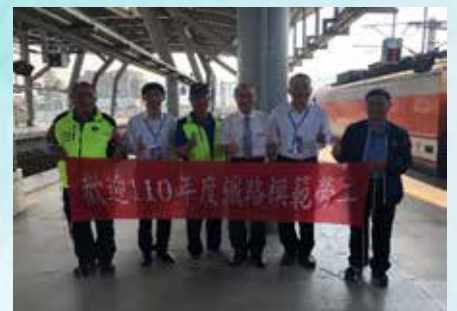
日期	單位	行 事 曆
110.03.03	臺中分會	陪勞動部職安署中區勞檢至苗工所並慰勞夜間工作會員
110.03.15	嘉義分會	嘉義分會第13屆第5次臨時理事會議-研議會員子女獎學金申請
110.03.16	新竹分會	模勞歡送餐會
110.03.17	宜蘭分會	第13屆第7次臨時理事會議表揚110年模範勞工
110.03.17	北一分會	第13屆第11次臨時理事會議暨辦理模範勞工表揚活動
110.03.23	臺中分會	深夜至後龍大山站北邊慰勞抽換道岔的辛苦會員
110.03.26	臺南分會	第13屆第4次臨時理事會議
110.03.26	屏東分會	屏東地區勞資預備會議
110.04.01	延平分會	第13屆第16次理事會議
110.04.06	北一分會	北一地區勞資預備會議
110.04.08	彰化分會	第13屆第17次理事會議暨地區勞資預備會議
110.04.09	北機分會	第13屆第16次理事會議
110.04.12	臺東分會	第13屆第17次理事會議
110.04.14	高雄分會	第13屆第16次理事會議暨地區勞資預備會議
110.04.15	臺中分會	第13屆第16次理事會議暨與屏東分會會務交流
110.04.15	屏東分會	第13屆第16次理事會議暨與臺中分會會務交流
110.04.19	新竹分會	第13屆第16次理事會議
110.04.19	新竹分會	第11屆第9次地區勞資預備會議
110.04.20	北一分會	第13屆第16次理事會議並會勘樹調地區小月台通道及機務段車庫前步道
110.04.22-23	北一分會	辦理優秀員工表揚暨教育訓練(草嶺)
110.04.22-23	高機分會	第13屆第17次理事會議、地區勞資預備會議
110.04.22	嘉義分會	第13屆第16次理事會議
110.04.23	花蓮分會	第13屆第16次理事會議
110.04.26	臺中分會	陪同公共工程會、勞動部中區職安署至苗栗工務所、銅鑼站做工安檢查
110.04.27	宜蘭分會	第13屆第15次理事會議
110.04.29	臺南分會	第13屆第16次理事會議



臺中分會慰勞抽換道岔的辛苦會員



北一分會會勘樹調地區小月台通道及機務段車庫前步道



各分會歡送110年度模範勞工