

啟程
start

享食
enjoyment

永續
sustainability



鐵 路便當節

8th

2023
Formosa
Railroad
Bento
Festival

6.09 (五) - 12 (一)

臺北車站多功能展演廳1F

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、郭俞均、劉韋忻
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

路工

112年3、4月
第88卷第2期

交通部臺灣鐵路管理局112年模範勞工



2023.03.15 臺灣鐵路工會承辦

- 做大事的平凡人-郭約義理事長
- 從美國《鐵路勞動法》思考臺鐵勞運前景 (下)
- 美城故事-十分車站
- 嘟嘟！甜蜜蜜追火車
- 身在公門好「修」行
- 臺鐵教會我的事-老師傅的「厚道」
- 我不是乖寶寶-Part17

各分會迎接 112年模範勞工

編輯部



宜蘭分會



新竹分會



北一分會



臺中分會



彰化分會



高機、屏東分會



花蓮分會

各分會頒發 會員子女獎學金

編輯部



基隆分會頒發會員子女獎學金



新竹分會頒發會員子女獎學金



臺中分會頒發會員子女獎學金



彰化分會頒發會員子女獎學金



高雄分會頒發會員子女獎學金



高機分會頒發會員子女獎學金



屏東分會頒發會員子女獎學金



路工

112年03月04月
88卷第2期



封面：交通部臺灣鐵路管理局112年模範勞工…編輯部

封面裡：各分會迎接112年模範勞工…編輯部

工會臉譜

2.做大事的平凡人 - 郭約義理事長…俞秋苓

勞動線上

6.第11屆第45、46次局勞資會議節錄…文宣組

模範勞工

17.臺灣鐵路112年模範勞工表揚大會…籌備會規劃組

我思我見

20.從美國《鐵路勞動法》思考臺鐵勞運前景（下）…吳宗霖

揮灑天地

25.美城故事 - 十分車站…遛遛腳

26.嘟嘟！甜蜜蜜追火車…飛魚

28.身在公門好「修」行…百鍊生

30.臺鐵教會我的事 - 老師傅的「厚道」…懷思

31.我不是乖寶寶 - Part17…彭國勳

會務報導

36.臺灣鐵路工會112年2~3月資產負債表…會計組

38.臺灣鐵路工會112年3~4月活動紀要暨分會會訊…組訓組

40.臺灣鐵路工會各分會花絮…編輯部

封底裡：各分會頒發會員子女獎學金…編輯部

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、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。

郭約義理事長
做大事的平凡人



1936.03.03 ~ 2023.03.19



俞秋苓

哀悼！我們敬愛的臺鐵工運前輩郭約義理事長，已於112年3月19日凌晨在三軍總醫院辭世，享壽88歲。

郭理事長於民國44年，時年19歲即以宜蘭機務段機務練習生進入鐵路局工作，45年考上蒸汽火車司爐，46年至應召服海軍義務役3年，49年退役復職擔任宜蘭線貨物列車運轉，52年以司機員班第1名（優等生）畢業，任職宜蘭機務段司機員，58年轉柴電機車司機員，68年考上指導司機員調七堵機務段任行車運轉指導工作，74年借調鐵路工會主任秘書，77年當選第5屆鐵路工會理事長，78年兼任鐵聯會理事長，82年歸建於臺北機務段，於機務處行技科任職，並兼員訓中心機務班主任，迄90年屆齡退休，一生奉獻臺鐵，功績卓著，郭理事長是一位從鐵路基層認真服務做起，



並不斷精進其學經歷，可謂在行政與工會系統中都表現優異的鐵路從業人員。

郭前輩任鐵路工會理事長期間，倡導「民主」理念與風範，更積極爭取員工福祉，如春節獎（加）薪、適用勞基法補發延時加給…等，77年五一勞動節為積極爭取員工權益，義無反顧，發起臺鐵首次的司機員罷工行動，對我國勞權運動影響深遠，使鐵路員工重視應有權益與認知。





郭前輩86年參與執行CK101蒸汽機車復駛專案，並積極推動蒸汽火車復駛，除了協助蒸汽機車硬體的修復外，還加強駕駛技術的教育訓練，由於社會環保意識漸增，他親赴中部七縣市說明蒸汽機車燃煤情形，獲得社會大眾的認知與地方政府許可，蒸汽火車方得復駛於臺灣環島鐵路網，開創全國鐵路懷舊風潮與佳評不斷，大幅提升臺鐵正面形象。

郭前輩對鐵路文化具有高度的熱忱與使命感，任職期間積極籌備鐵路軟硬



體文物保存，如：成立「蒸汽火車工作室」、參與「苗栗鐵道文物館」籌建，為教育訓練，還編印「鐵路車輛圖鑑」1書，對臺灣鐵路各種車輛演進，圖文並茂，彙集完整，實為鐵路文獻資產重要紀錄，現均為臺灣鐵路重要文化資產，功不可沒。



郭前輩退休後仍貢獻心力於鐵道志業，獲中華民國鐵道文化協會聘為永久顧問、擔任臺鐵文化志工隊的總顧問，除了在鐵路局員訓中心講授「動力火車沿革」外，義務指導蒸汽機車的操作與維修，致力推動蒸汽火車動態保存，也至臺大等大專院校鐵道社團擔任講師與顧問，傳授鐵路相關知識，人稱臺鐵活字典、國寶老司機與火車達人，於105年榮獲交通部頒授「特殊貢獻獎」殊榮，臺鐵也表揚郭約義前輩終身成就獎是實至名歸。



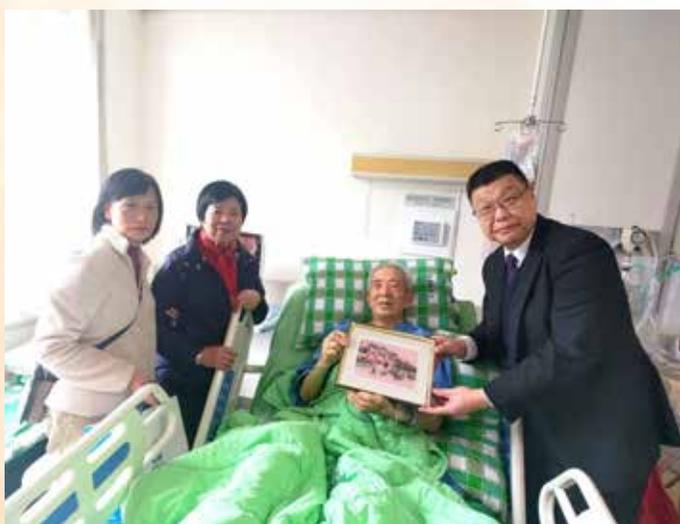
郭前輩教育出兩位少將兒子郭力升、郭力中，分別擔任陸軍步兵指揮官與軍情處長，一門兄弟都官拜少將，郭約義前輩更是以子為榮，「火車司機將

軍子」傳為美談。

郭前輩的一生，就如長子郭力升（陸軍備役少將）所言：「父親生於戰亂、成長於經濟起飛的年代，他畢生辛勤努力打拼的歷程，可以說是大時代故事的縮影，也是臺灣無數偉大父親的寫照，更是一位做大事的平凡人，我們永遠以他為榮，今後只能在夢中相逢，願來生再續前緣。請安息，我的父親--勇敢的臺鐵老司機。」

※郭約義理事長家屬感謝：

臺鐵局周永暉、鹿潔身前局長、杜微局長及中華民國鐵路工會全國聯合會張華宏理事長、臺灣鐵路工會張文正前理事長、陳世杰理事長及工會前幹部代表及中華民國鐵道文化協會俞秋苓會長，至郭理事長靈前追思致意。



11屆第45次勞資會議紀錄



時間：112年 2月16日上午 9 時30分

地點：本局第1會議室

主席：彭代表國勳

壹、歷次會議追蹤辦理情形。

第114401案：工務公務車、電務公務車現行保險項目及保額應符實務需求，應將乘客及駕駛人員一併納保並提高理賠額度。(第11屆第45次修改案由，增列「電務公務車」)

第11屆45次會議工務處說明：

一、辦理情形：

(一) 本案已於112年2月1日下午3時30分及2月14日中午12時40分邀集相關處室主管及鐵路工會鄭代表昇富會議研討公務車輛投保第

三人責任險後續因應作為。

(二) 因投保第三人責任險之附加駕駛人及乘客保險之任意險與「公務車輛管理手冊」及「公務人員執行職務意外傷亡慰問金發放辦法」等核有規定「不得再為駕駛人或乘客投保其他任意險」。因既有法令明文律定，故無法據以辦理車輛強制險外之其他加保作業，另行政院、銓敘部業於104年7月28日正式書函回復交通部，就交通部擬修訂「車輛管理手冊第14點」，將公務車輛投保其他任意險「須排除駕駛人或乘客」之條文，明確函示因有與「公務人員執行職務意外傷亡慰問金發



給辦法」規定不符（有重複支領慰問金及保險給付之情形），故無得予衡酌之空間。

二、後續因應作為：

- （一）因公務車疲勞駕駛以致造成人員傷亡憾事，公務車輛投保第三人責任險增加投保保額及保險標的均無法防範交通意外事件再發生。疲勞駕駛為意外事件之要因，指派駕駛專責專職為避免疲勞駕駛之根本對策。
- （二）工務處已於112年1月10日發函：請各分支機構於辦理夜間工作需載送人員、機具前往工程施作地點應優先使用工程維修車。若必須使用公務車，則當日被指派之駕駛應專責專職並充分休息，不得兼任其他現場工作，以免產生疲勞駕駛情形（本處112年1月10日工路線字第1120000136號函）。
- （三）修訂工務處各工務段工作前危害告知總表之通用作業程序，於道班工作日記簿內之勤前教育宣導

事項，增列夜間工作指派專責專職駕駛納入勤前教育之宣導及危害告知事項，請擔任專責駕駛人員確實遵守本局安全衛生工作守則第58條汽車駕駛人應遵守之相關規定，以確保工作安全，並要求所屬嚴謹遵守工作規範。

- （四）對於現場同仁因公執行職務發生意外受傷時，單位應儘速啟動關懷機制並協助罹災同仁相關醫藥費後續核銷事宜。
- （五）請各工務單位提高公務車強制第三人責任險保額，以降低擔任專責駕駛人員之責任與壓力。
- （六）現今於道路上行駛之千萬名貴車輛種類繁多，為減少駕駛人壓力，請各工務單位就強制險附加第三人責任保險之傷害、財損及超額等保險內容提高保險保額。

第11屆45次會議決議：

- 一、依實務需求增列「電務公務車」，修正本案案由為：「工務公務車、電務公務車現行保險項目及保額應符合實務需求，應將乘客及駕駛人員

一併納保並提高理賠額度。」

二、本案分別轉由工務處、電務處工時協商會議研商及列管追蹤，並應就員工安全性與保障部分審慎斟酌保險內容。

三、結案。

貳、第11屆第41次建議事項

案由：請秘書處儘速完成花蓮地區員工宿舍修繕計畫。

第11屆45次會議主辦處室說明：

一、秘書處說明：

花蓮北材料倉庫1樓整修為職務宿舍一案，經工務處勘估整修經費約2500萬元，本處已分別於113年（1,000萬元）、114年（1,500萬元）之「一般建築及設備」項下編列預算支應。

二、資產開發中心說明：

原簽報預訂於112年3月8日請朱副局長主持「花蓮車站西站地區之各單位搬遷計畫時程研商確認會議」，惟朱副局長表示，本局尚未正式與花蓮縣政府協商都市計畫變更事宜，其協商與作業程序複雜，非短時間內可完成，宜俟協

商有較具體內容共識時，再行召開上述會議，爰核示：暫緩辦理。

三、工務處說明：

花蓮北材料倉庫1樓整修為職務宿舍期程、預算，如附件。

第11屆45次會議決議：

一、請秘書處儘速辦理宿舍修繕，納入112年度一般建築及設備預算辦理。

二、本案轉由花蓮地區勞資會議列管追蹤。

三、結案。

參、第11屆第43次建議事項

案由：臺灣鐵路工會嘉義分會現址因配合高架化需遷移至水上基地，依交通部鐵道局中部工程處111年12月9日鐵道中土字第1110006140號函示，提供50平方公尺面積，由嘉義分會辦理會務使用，但與目前現有會址基本必須運用空間面積相較落差甚大，請局內權責單位（工務處）函請鐵道局應再調整至少100平方公尺以為適用。



第11屆45次會議工務處說明：

後續本局嘉義工務段於112年2月3日召開「鐵路工會嘉義分會搬遷需求暨本局現有女性車班宿舍安全管理事宜現場會勘」，已與嘉義分會達成共識，於水上基地A1棟4樓調配約97平方公尺予嘉義分會使用。另有關嘉義車班女性宿舍安全疑慮部分，因未來高架化車站完成切換後，地面層將成為開放空間，經會勘釐清尚無安全疑慮，後續倘仍有問題，請高雄運務段提報運務處妥處。

第11屆45次會議決議：

- 一、依工務處說明續辦，本案轉由嘉義地區勞資會議列管追蹤。
- 二、結案。

肆、書面建議事項：

案由：請重新審視南居北工調動程序。

（提案人：臺灣鐵路工會）



11屆第46次勞資會議紀錄



時間：112年3月21日上午 9 時30分

地點：高雄工務段2樓會議室（新左營聯合辦公大樓）

主席：馮代表輝昇、鍾代表雲章

壹、歷次會議追蹤辦理情形

第112403案：建請路局對於員工於重要傳統民俗節日，清明節、端午節、中秋節等節日出勤者比照春節發給出勤獎金。

第11屆45次會議人事室說明：

一、本局前於111年6月24日函報交通部，交通部同年8月31日函轉行政院人事行政總處（以下簡稱人事總處）同年月18日書函相關機關（單位）意見請本局再酌，本局111年11月11日函復回應說明，交通部112年

2月6日再次書函轉人事總處函送相關機關（單位）意見。

二、查本局業多次申復本案意見，經洽人事總處明確表達不宜發放，該處仍表示其他機關歷年均未發放中秋節疏運出勤獎金，該獎金尚無發放前例等。經綜合評估發放可行性不高，又正值公司化轉型階段，交通部刻正盤點各項非固定給與之整併及法制化，俟公司化後視整體營運狀況爭取。

第11屆45次會議決議：

一、依勞方代表意見由人事室檢附本局團體協約第325次協商會議第32201案（國定假日出勤案）會議紀錄及本局112年1月31日鐵人二



字第1120002791號報部函文供參。

二、繼續追蹤。

第11屆46次會議人事室說明：

經考量行政院刻正審核本局春節疏運出勤獎金、危險津貼、夜點費等各項非固定性給與之整併及法制化，評估本案中秋節疏運出勤獎金獲核定之可行性不高，又正值公司化轉型階段，為避免浪費行政資源，建議現階段先行結案，俟公司化後視整體營運狀況爭取。

第11屆46次會議決議：

一、請人事室就本案妥善處理。

二、繼續追蹤。

第114301案：有關員工薪津扣繳0.5%提撥職工福利金，依交通部111年11月14日第14次推動會報會議決議，是否以員工全薪方式扣繳提撥職工福利金，請本局提下一次勞資協商會議討論確認。爰

就員工薪津扣繳0.5%提撥職工福利金是否以員工固定薪全薪方式扣繳提請討論

。

第11屆45次會議人事室說明：

一、查其他國營公司以全薪扣繳提撥職工福利金，再查事業機構僅有臺鐵路員工領有福利精進措施（生活津貼），而是否以全薪扣繳提撥職工福利金，將影響福利精進措施可否於臺鐵公司成立後繼續實施的重要參考依據。

二、本局於推動會報說明，於111年12月29日（第11屆第43次）及112年1月18日（第11屆第44次）勞資會議協商以全薪扣繳提撥職工福利金，勞方代表堅持仍以現行「本俸」0.5%提撥方式扣繳。

三、經交通部推動會報112年1月3日第26次會議及同年月31日第32次會議決議：「請持續與工會溝通」，又為爭取福利精進措施於臺鐵公司成立後繼續實施，爰建議以全薪扣繳

0.5%提撥職工福利金。

四、檢附推動會報會議紀錄。

第11屆45次會議決議：

一、資方代表說明，依交通部臺鐵公司化推動會報，有關本案討論意見，倘無以全薪扣繳0.5%提撥職工福利金，恐將影響未來臺鐵公司福利精進措施繼續實施及臺鐵公司創立時職工福利金提撥新臺幣12億元之審核作業。

二、勞方代表意見：

(一) 維持11屆43次會議表達立場，堅持仍以現行方式為扣繳依據，即維持以「本俸」扣繳，倘為保障及提升員工各項福利，建議以另編預算辦理。

(二) 如本局比照其他國營事業，改由單一薪俸制度則同意研議。

三、繼續追蹤。

第11屆46次會議人事室說明：

為不影響未來臺鐵公司爭取福利精進措施繼續實施及臺鐵公司創立時職工福利金提撥新臺幣12億元之審核作業，再次建議以全薪扣繳0.5%提撥職工福利

金。

第11屆46次會議決議：

一、勞方代表仍維持11屆43次會議表達立場，堅持以現行方式為扣繳依據，即維持以「本俸」扣繳，倘為保障及提升員工各項福利，建議以另編預算辦理。如本局比照其他國營事業，改由單一薪俸制度則同意研議。

二、繼續追蹤。

第114302案：依101年10月1日鐵運轉字第1010030025號函議決：結論第二項運務處應依議決如期撥提4名副站長職缺予機務處，至今已逾10年未落實處理，應即依函示覈實辦理。

第11屆45次會議機務處說明：

本案於112年2月9日下午1點40分於馮副局長室研商，因當時本局組織條例修正未通過，故運務處僅減列正式職員員額4名至機務處運用（無編制員額），本案將俟公司化後再行研議辦理。



第11屆45次會議決議：

- 一、人事室檢附109年1月15日及110年7月14日報交通部函文及交通部110年7月30日函復公文，請機務處補充說明資料併同前開函文提供臺灣鐵路工會俾利於112年2月24日新竹地區勞資會議研商。
- 二、繼續追蹤。

第11屆46次會議機務處說明：

已向臺灣鐵路工會提供相關資料。

第11屆46次會議決議：

- 一、請機務處妥善處理，並於下次會議說明。
- 二、繼續追蹤。

貳、第11屆第44次建議事項

案由：有關運務處將各站列車停車牌改善案，該案事涉行車安全並與營運安全處及機務處乘務員值勤相關，請運務處不得便宜行事方式處理，該案請運務處務必重啟協商後再議。

第11屆45次會議運務處說明：

本案已依機務處建議辦理清查及調

整，如該處仍有意見再予滾動式檢討。

第11屆45次會議決議：

- 一、請運務處、機務處併予考量旅客使用需求及司機員靠站停車位置整合相關意見。
- 二、討論事項倘涉跨處協力處理問題，主辦單位應提陳至局層級。
- 三、繼續追蹤。

第11屆46次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

更動車序牌排列方式一案，因部分車站未依指定日期統一更換，造成司機員無所適從，本處已於112年2月21日請各段督導所屬車站全面暫停更換，待與機務處辦理會勘檢討後再指定更換期程。

二、機務處說明：

- (一) 有關部分車站未依規定建置停車標及車序牌，本處已於111年7月29日機行字第1110010698號函及112年2月6日機行字第1120001264號函文，請運務處協助清查並改善各站與運轉規章

不符之停車標，若有存在之必要時請將該停車標納入運轉規章規範，各站車序牌間距也請設置一致（約距離20m）。

（二）為避免列車停於ATP地上感應子，已召開2次會議研討，並函文（112年3月3日機行字第1120002801號）請運務處及機務（分）段協助清查各車站停車標誌位置，避開設置於ATP地上感應子附近，以及調查車站內各車序牌間距明顯不符合相距20m之車站。

第11屆46次會議決議：

- 一、請運務處及機務處儘速溝通研擬處理機制。
- 二、繼續追蹤。

參、第11屆第45次建議事項

案由：請重新審視南居北工調動程序。

第11屆46次會議人事室說明：

經112年3月2日電洽臺灣鐵路工會秘書吳長智表示，本案係因運務處及機務處同仁反應，職稱變更應以新職稱保

留原申請日期列冊排序，相關說明如下：

一、查本局所屬各單位人員遷調要點第10點規定略以，所有遷調以同職稱有缺可資調整者為限，當事人不得指定職稱請調，爰本局歷年辦理南居北工遷調作業，如有職稱異動者均應註銷原登記，再以新職稱重新登記，並依登記日期及積點分數順序列冊登記。

二、經詢運務處及機務處均表示，如職稱異動應註銷原登記再以新職稱及新登記日期排序較為妥適，對已列冊在案之同仁亦較公平。

第11屆46次會議決議：

- 一、請人事室評估因職務不同之資格問題，重新檢視修訂規章之必要性，於下次會議提出說明。
- 二、繼續追蹤。

肆、新增案件：

一、新增提案：

案由：建請於南樹林站跨臺北機務段（樹調地區）場區建天橋，以利場



區內員工上下班及路局單位業務洽公之需要。(列管案號114601案，提案人：臺灣鐵路工會)

決議：

(一)原提案人為「臺北地區勞資會議轉臺灣鐵路工會北一分會」，修正提案人為「臺灣鐵路工會」。

(二)請工務處於一個月內完成可行性評估，並請運務、機務、電務等單位協助，提供相關評估資料及數據供工務處做為參數依據，並就本案積極辦理。

(三)為利討論本案，下次勞資會議擇於臺北機務段召開，請相關單位主管與會。

二、建議事項：共計4案。

第一案：地區勞資會議資方代表出席率過低，請積極改善。(提案人：臺灣鐵路工會)

決議：

(一)請局勞資會議秘書組函請地區勞資會議秘書組轉知地區勞資代表應落實出席。

(二)請地區勞資會議秘書組於每季盤點勞資雙方出席率並回報局勞資會議秘書組，以提供局勞資召集人瞭解及掌控辦理情形，並視情況列入考評。

(三)繼續追蹤。

第二案：建請檢體封條確認，以按捺指紋或簽名擇一，應由員工決定之。(提案人：臺灣鐵路工會臺南分會)

決議：

(一)依採驗尿液實施辦法第13條第1項規定，尿液檢體由應受尿液採驗人按捺左大拇指指紋封緘，故仍需依現行法規辦理，未來倘法規有修正，再依法規修正檢討。

(二)結案。

第三案：調動機駕駛人員駕駛證照取得期程太久。(提案人：臺灣鐵路工會臺南分會)

決議：

(一)影響單位包括運務、機務、工務、電務等單位，由馮副局長協助溝通，請總工程司督導，本局適時向交

通部鐵道局反映。

(二) 繼續追蹤。

第四案：電務處人員爭取無責任事故獎金案，請電務處說明進度。（提案人：臺灣鐵路工會高雄分會）

決議：

(一) 請人事室查察無責任事故獎金為何未納入電務處，並依電務處112年3月15日電綜字第1120002327號函來文內容資料進行研析，又勞方代表（湯文榮）於會上提到有關臨軌作業應予納入，請併予評估；另亦請電務就業務面分析，並於下次會議報告。

(二) 繼續追蹤。

三、書面建議事項：共計3案。

第一案：請工務處、電務處兩處彙整提供全路線路淨空及建築界限數據，以利運務、機務單位於裝載擴大貨物時之依據。（提案人：臺灣鐵路工會）

第二案：為了促進勞資雙方關係更加順暢，第12屆起臺鐵局勞資會議資方代表由單位主管出席與會。（提案人：臺灣鐵路工會）

第三案：建請第12屆增列資方代表2席（資開、附業）。（提案人：臺灣鐵路工會）





臺灣鐵路112年模範勞工表揚大會

籌備會規劃組

112年五一勞動節暨模範勞工表揚大會活動，假3月15日於路局5樓演藝廳舉行，本年度共有68位模範勞工獲獎，其中女性佔了24位，是歷年來最多的一次，除了內勤工作，其中也有現場檢修員、工務員、技術領班等，代表越來越多女性員工在職場上嶄露頭角。

這次模範勞工表揚大會應該是以「交通部臺灣鐵路管理局」名義辦理的最後一次，臺鐵局即將面對臺鐵公司化的組織變革，杜微局長表示，今年是臺鐵很重要一年，在轉型過程中，無論是臺鐵運輸安全，還有旅客服務等轉化過程，最重要還是要靠臺鐵全體員工齊心協力向前邁進。從去年開始，臺鐵行車運轉安全有幅度不小進步，今年包括元旦連假疏運、春節疏運、228疏運...等，都有提出進步成績單，臺鐵今年各項城際和區間疏運運能，相較去年提升25%，是運能最充裕的時段，臺鐵也將陸續用新車汰換舊車，明年公司化開始，把運



能再提昇增加4成，行車運轉安全改革包括一般行車事件、故障或運轉也減少，連假準點率都達到95%以上，未來將繼續努力，提升臺鐵疏運效能。

交通部王國材部長表示，臺鐵是組織最龐大、複雜的單位，無法與其他運具比較，未來會透過車種簡化，大量使用EMU3000型新自強號和EMU900型區間車，以及推動智慧化改革等，減少靠人力巡軌、維修、營運，透過智慧化減





輕員工負擔。他也說，在安全上有SMS「安全管理系統」、智慧化加入，成為改革中重要元素。另外，過去環島鐵路有很土地、場站開發在行政單位受到限制，透過法規鬆綁，公司就能來全力開發，提升資產價值挹注收入，透過正向循環讓經營更上一層樓。

今年度由臺灣鐵路工會薦送勞動部及中華民國全國總工會之全國模範勞工候選人皆全數當選，分別是高雄機務段徐正璿、機務處陳陸富及嘉義機務段陳慶章，表揚大會邀請交通部部長王國材



、勞動部部長許銘春、臺鐵局局長杜微及鐵路工會理事長陳世杰頒發獎狀致意，並有許多寶眷、家人、同事們上台一同領取這份殊榮與喜悅！再次恭喜68位模範勞工獲得這份榮耀。





高雄機務段徐正璿接受勞動部全國模範勞工表揚



機務處陳陸富及嘉義機務段陳慶章接受中華民國全國總工會模範勞工表揚

從美國《鐵路勞動法》思考臺鐵勞運前景（下）

吳宗霖

改革的第一哩路

拜拜登在簽署法案時表示：「這（決定）對我來說很艱難，但這是當下最正確的做法。挽救就業機會，保障數百萬勞工家庭免受損害，並在假期期間保持供應鏈穩定。」並補充說這項法案避免了一場「經濟災難」。

的確，就美國的整體情勢來看，強力阻止罷工以避免進一步的供應鏈災難似乎是顧全大局的唯一選項，畢竟供應鏈崩潰的經濟後果也會反噬到鐵路勞工身上，但這位在2020年競選時曾在工會成員面前自稱是「工會喬」（Union Joe），也曾以支持鐵道業自居的「美鐵喬」（Amtrak Joe），更曾經自詡為「最親近勞工的總統」的拜登總統，還是大大傷了鐵路勞工們的心，畢竟他大可指示委員會直接協調鐵路公司提供勞

工們最在乎的帶薪休假與班表重整。

雖然罷工最終不成立，但鐵路工會的訴求確實受到了關注，輿論普遍支持鐵路勞工，對於賺進暴利的鐵路公司感到厭惡，也對拜登政府的相關措施感到不解，針對《鐵路勞動法》以及「精確調度計畫」（PSR）的檢討也越來越高漲，人們開始注意這些習以為常卻似乎又很生疏的行業。整體來說，工會這次的行動雖然沒有爭取到最終想要的出勤制度改革，但卻也成功的讓全美民眾意識到鐵路改革的必要性。



支持鐵路工會的民眾在白宮外抗議拜登政府簽署不利於鐵路勞工的法案。
圖/The Washington Post



或許是民意的風向吹進了白宮，拜登在法案簽署儀式上發表談話時也發誓要繼續爭取鐵路工會要求的帶薪病假：

「在我看來，在獲得帶薪病假方面，我們還有很多工作要做，不僅是為了鐵路工人，也是為了美國的每位工人。這是我的初衷，我正在努力。」

工會和鐵路公司之間的下一輪談判將於2025年開始。談判也可能通過申訴和仲裁在勞資會議之外的場合進行，而這是總統緊急委員會給出的建議。全國承運人會議（NCCC）發出聲明：「我們期待利用之前的協議作為跳板，與我們的工會進一步合作，以加強鐵路職業安全，提供環保和高效率的貨運，並加強我們作為美國經濟支柱的地位…我們已經聽到並認識到對帶薪休假福利的深刻擔憂，並將在未來的談判中與鐵路工會領導人合作，評估這些條款的架構。」

儘管政府和鐵路公司頻頻喊話正在

研議增加帶薪病假以及相關制度，但大部分的鐵路勞工仍對未來抱持悲觀的態度，認為這不過是鐵路公司在新一年公佈營收前的公關話術罷了。四大貨運鐵路公司之一的聯合太平洋公司（Union Pacific）於2023年1月24日發布了2022年度的財報，該公司再度創下淨收入70億美元的歷史紀錄，同時間聯合太平洋公司又花了約68億美元回購公司股票，對比因為9月協議增加的14%薪資調漲而少量增加的5億美元人事支出，鐵路公司顯然還是吝惜於把利潤分享在改善人力結構方面。

被剝奪罷工權利的美國鐵路勞工，今後在談判桌上的議價能力似乎只能仰賴政府將工會的訴求寫進協議書之中了，而工會的選票也只會記得誰是站在



拜登於2021競選造勢期間拜訪底特律的工廠與勞工。圖/IPF

他們同一邊的人，也許在下一個大選年來臨之前，「工會喬」真的能夠幫工會「喬」出一個結果：

「我知道大家聽我講很多遍了，我要當美國史上最挺工會的總統，最挺工會的政府。」

臺鐵勞運如何可能

如何揮舞這把雙面刃

幸運的是，我國並沒有像美國一樣制訂專門規範鐵路勞資行為的鐵路勞動法，因此原則上也沒有在法令上被沒收罷工權利的顧慮。然而這並不代表我國沒有法律規範罷工行為，無論是不是鐵路業勞工，發動罷工前都必須符合勞資爭議處理法第53條、第54條第1項至第3項等要件：罷工由工會發動、必須是勞動條件調整相關事項、以及經過事前調解或工會投票過半等程序，且罷工行為仍需受到法院評價，罷工行為仍有可能被認定為非爭議行為而不合法，或是侵權行為必須賠償相關損害。

因此更準確的來說，我國鐵路業勞工相較於美國的優勢在於沒有法令明確授予行政機關以及立法機關介入罷工行為的依據，因此很難出現由國會或是民意機關直接立法宣告罷工違法的情況出現，然而這並不代表我局鐵路勞資雙方在協商失敗後走向罷工時不會受到來自行政權或是政治過程的力量介入，甚至可能因為我局員工曖昧不明的法律定位而遭受更多的政治與行政程序的干擾與阻隔。



2003年9月11日，臺鐵工會中秋節罷工投票，是臺灣史上第一個依據《工會法》法定程序完成的罷工決議。

由於美國鐵路以貨運為主，掌握供應鏈命脈，因此產業地位崇高。臺灣鐵路主要以客運為主，承擔軌道貨運任務



的僅有臺鐵一家（雖然逐步衰退中），雖然不像美國鐵路一樣喊水能結凍，但基本上也是大到不能倒的重要產業，因此臺鐵也有同樣因為產業特殊性而蒙受尷尬的處境。政治上，政府有不能讓火車停下的政策壓力，這因此讓臺鐵員工的訴求容易搏得版面而比一般勞工更具有談判機會，但另一方面政府對於臺鐵勞運的控制程度也會比其他行業相對來的深，不會輕易的讓罷工在臺鐵的軌道上發生，所以即便沒有像美國鐵路勞動法的箝制，但是因為火車不能停下的產業特性，臺鐵勞運若要走向罷工一途也勢必會遭受到重重的阻隔和壓力，並非在法律上沒有限制罷工權利即能任意發動。

不管走到世界哪個角落，火車都有不能停的壓力，這讓鐵路勞工比一般勞工還難走到罷工這最極端的一步，但卻也比一般勞工多了日常的話語權和密集談判的機會，端看如何運用。

構建一個倡議型工會的未來

如果當一個時常揮舞罷工大旗的工會並不受政府信任，也不受社會支持的話，那麼此時反而會不利於工會成為談判桌前的協商者角色，筆者認為這是鐵路同仁首先應該要有的共識，應該將注意力放在日常的勞資協商完成度，而比較不是寄希望於發動罷工一次性解決。

相對之下，鐵路工會的任務角色勢必也要和一般行業的勞團或工會有所不同，方能發揮更大的影響力。此次美國鐵路聯合罷工，當地工會的運作方式也有很多值得參考的地方，例如12個工會主要是屬於產業工會、地區性工會或是職業工會的性質，像是以站務員、售票員為主的SMART-TD；代表駕駛員與檢修工程師的BLET；以調度員為主要成員的ATDA；代表號誌、電訊部門的工程師以及維修人員的BRS等等，這些工會或著以職業專長為類別，或著以地區

部門為類別，平時主要業務就在於經營會員、協助會員進行勞資協商以及普及勞教等等，不限於同公司或是同樣職位的成員，也因此讓工會的會員數量成長迅速，而在12個工會之外還另外有「鐵路工人聯合會」（Railroad Workers United, RWU），RWU於2008年正式成立，組織目的在於團結各工會和全體鐵路工人的行動，包括加拿大和墨西哥的鐵路工會都在它的服務範圍內，RWU的存在相當特殊，是一個「服務工會的工會」，專門從事鐵道業的立法遊說、政策倡議，社會宣傳等，最重要的就是協調聯絡各地的鐵路工會，平時各地工會可以自由從事會員服務，RWU則給予各工會需要的一切協助，當重大勞動事件發生時，RWU就會負責將全美洲的鐵路工會串連起來共同支援某工會，成為一股龐大的力量，RWU儼然有美洲鐵路工會「共主」的地位。



鐵路工人聯合會
（Railroad Workers United, RWU）的會徽。

目前臺灣軌道業有日漸興盛且數量漸增的趨勢，可以預測相關工會也會相繼成立發展，因此筆者認為參考美國鐵路工會的運作方式應該能夠為臺灣鐵路工運帶來相當的助益，我們都不應該只將眼光放在工會成為罷工的發動者，而更可以期許工會提昇成為讓臺灣鐵路發展更好的倡議者，美國鐵路工會在更廣闊的架構之下各司其職，有著蓬勃的發展，其中有相當細緻的運作方式，但礙於版面限制，或許再另以專文闡述。



美城故事 - 十分車站

遛遛腳

在臺鐵六條的支線當中，最富有歷史、人文、風景的支線，非平溪線莫屬了！沿途設有瑞芳、侯硐、三貂嶺、大華、十分、望古、嶺腳、平溪及菁桐車站，最初是為了運輸沿線礦坑開採而來的煤礦所興建路線，漸漸才兼辦起客運。

十分車站是平溪線沿線中的中站，也是最大的車站，煤運礦是造就該車站興起及沒落的關鍵，屬於唯一的列車交會站，現為丙種簡易站；最特別的是，因為無天橋及地下道，所以旅客穿越1月台、站房及前往2月台時，必須要穿越鐵軌。

十分，以前稱作「十分寮」，原本只是平溪鄉的一個小村落，卻因坐擁一座有著號稱台版的尼加拉瀑布「十分瀑布」，而名聞遐邇，磅礴壯闊又源源不絕的水流，在金澄色陽光的照耀下，加上裊裊水氣升起，彷彿來到人間仙境般的清新脫俗感。平溪鄉有著「瀑布之鄉」的美譽，十分瀑布也是平溪鄉最大的瀑布，橋下還有擺放著當年的運送煤礦車可以一探究竟呢！

十分老街被稱作平溪線上最為熱鬧的老街一點也不為過，老街店家倚著平溪線鐵軌的兩側林立，有許多小



吃攤販以及天燈店家，除了可以感受到當地人的日常外，同時也是唯一可在鐵軌上放天燈的區域，許多遠從國際而來的觀光遊客們，都千里迢迢慕名而來。

車站不遠處就有座「靜安吊橋」，起初建造是為了要運送煤礦，後來因停止採煤礦之後，就改建為行人專用的交通要道。

趕快把握機會來趟鐵道漫步之旅及施放乘載著祝福與寄託的天燈吧！！！！



嘟嘟！甜蜜蜜追火車

飛魚

冬季限定的虎尾製糖小火車開工啦！每到冬季，總能在虎尾街頭聞到一股淡淡的蔗糖香，那是因為每年十二月到隔年三月是虎尾糖業最繁忙的時刻，目前全國唯一，只剩下虎尾糖廠仍以五分車載運甘蔗，載著整車的甘蔗的小火車駛進市區，進到糖廠，這是多少人曾經的甜蜜蜜回憶啊！

先有虎尾糖廠，才有虎尾鎮，而虎尾更有「糖都」之稱，目前虎尾糖廠是唯二仍在製糖的糖廠之一，是一座興建於1907年的砂糖製造工廠，虎尾糖廠前身為日糖興業株式會社所屬虎尾第一、第二製糖所，轄有兩所製糖工場、一所酒精工場、農務部門，因酒精產量居全臺之冠，是當時東洋的第一大糖廠。虎尾糖廠會成立無水酒精工廠原因之一，是因為在1936年設立虎尾空軍基地，因



應戰爭而興建，二次大戰期間，虎尾糖廠所生產的無水酒精，可以提供給虎尾飛行基地的飛機當燃料。虎尾糖廠酒精槽現在已是縣定古蹟，兩座酒精槽目前僅存放在虎尾糖廠內，酒精槽外觀為紅色磚造建築，中間類似小型的羅馬競技場，底部牆面則放置當時的釀造機器。

日治時代，日本人在雲林闢建了許多建設，當時從斗南車站分歧出一條「虎尾線」，並設立了一座虎尾火車站，主要功能是運送虎尾糖廠的貨物用途。由於當時交通真的不方便，專門用來運甘蔗的五分車除了運送甘蔗、也兼辦客運，沿海線的居民只要花個幾毛錢，就能搭乘露天的糖鐵五分車前去虎尾，並在虎尾火車站轉乘「火車」去斗南火車站，成為銜接南來北往的臺鐵縱貫線。

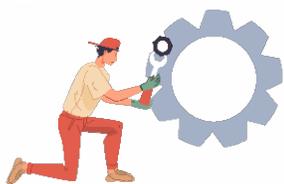




虎尾市區也存有許多日治時代至今的歷史建築，經過一番整建後，現已成為造訪虎尾必遊覽的景點，像是位於虎尾糖廠旁的虎尾鐵橋、同心公園、虎尾驛以及市中心的虎尾布袋戲、虎尾合同廳舍、雲林故事館…等，只需一天便可徹底走透虎尾重要特色景點，再搭配上諸多美味的銅板美食、小吃，暨眼睛飽

覽又滿足味蕾。下次冬季來到虎尾時，記得用力深吸一口，看看空氣中是否瀰漫著一股清甜的香味，那一定是虎尾五分車運蔗糖啦！





身在公門好「修」行

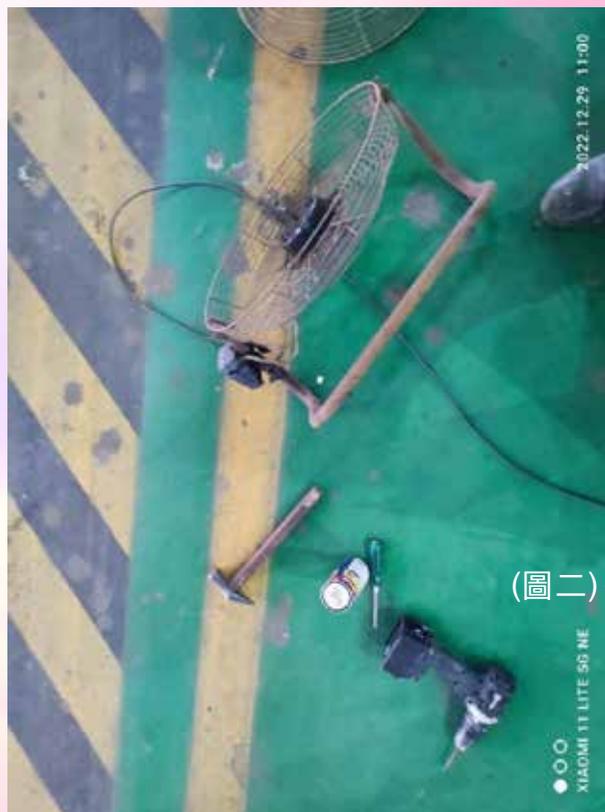
百鍊生

工廠裏，不同單位的同事大哥，獲知要被調到遠方工作，他留下一隻工業電扇讓我使用！依稀記得，夏天車廂內的溫度甚高，工作時往往全身是汗，當時單位中，並沒提供這種配備，所以自己小心翼翼地收好它！



(圖一)

好景不常的是，那隻電扇，接手後沒過多久，竟然風量開始變小，還會發出巨大噪音，像是「啦...啦...」的聲響！不只是同事們，就連一同工作的領班，聽到這種噪音，也不由得皺起眉



(圖二)



(圖三)

頭！同聲告知筆者希望能停止使用！

看著那隻老舊的電扇，心裏滿懷著對大哥的感激，另一方面卻又對著領班和同事們，有著說不出口的歉意，想了又想，這樣下去，真的不是辦法?!後來，在不知經過多少日子裏苦思解決之



道，轉念之間突然想通一件事：「自己不就是一個修火車的工人嗎？火車這麼巨大都可以修好，難道還怕修理不好電扇不成？！最差的情形，就是沒修好它，和原本故障的情形相同罷了！」

後來，買完50元的零件，借了拆解工具，更換扇葉的後軸承(圖一)，整隻電扇就活過來，不僅風量變大，運轉時也悄然無聲！為了讓工作時能「賞心悅目」，於是再次拆解它，進行彩繪工作(圖二、圖三)，差點就變成美國隊長的盾牌！(圖四)



(圖四)

有一天和送電扇的同事大哥，不期而遇，他說：「整個工廠，沒有人像你這樣勤勞的，大家都只會把故障品丟棄，然後再去向上級申購新品！哪裏還有這種自掏腰包，花錢維修公司電器的事？！」我回答：「如果買新品至少要1300元，那麼我低廉的維修花費，應該可以替納稅人省一些錢。」就這樣，大哥和我不約而同地會心微笑著！

身在公門好修行，做好維修工作之餘，進而再替公司和國家，節省開支，就算不被提拔為模範勞工，又何樂不為呢？



臺鐵教會我的事 - 老師傅的「厚道」

懷思

記得，剛考上臺鐵機檢人員時，心裡還想著將來會不會像區公所的辦公人員，輕鬆優雅地打打字，蓋幾個印章，然後每月等著領錢？一想到這裡，就開始滿懷期待！

後來，完成新生訓練，來到現場之後，映入眼簾的，卻是髒污油膩的地板，和剛工作完滿身是汗的老同事，這才驚覺自己猶如大夢醒來，接下來的日子裡，只好硬著頭皮面對現實。然而，「現實」總是殘酷的，幾個同梯受不了這樣的環境和待遇，準備「出走的」就繼續苦讀，後來留下來的，還真的不多！

經過主任的安排，當時我和一位即將屆退的老師傅，一起維修莒光號座椅，因為車齡老舊（民國60多年，唐榮鐵工廠製作）很多零件都接近不堪用的情況，這款車廂座椅問題很多，我和老師傅常工作到中午，接近午休時才得以進入休息室！

在這段維修期間，常有旅客遺失物品在座椅上，一直不明白：「明明是老師傅發現遺失物，為何他不親自交給主任，每次都要我去繳交？」一直以為老人家膝蓋不好，不方便走樓梯，於是傻傻地照吩咐去做。沒料到那年考成計算，自己竟以拾獲13隻手機為由，被上級記一隻「嘉獎」，當時同梯全都乙等，只有我因有敘獎事蹟而獲得甲等！這才發現：原來，老師傅的肚量，完全不是我能想像。因為這個緣故，在他退休後的歲月裡，我也成為常去拜訪他的客人之一！

近年來，自己也成了新進同事口中的老師傅，常常在思考一個問題：「究竟自己該做一個怎麼樣的老師傅？！」我想：除了基本的工作經驗傳授之外，期許自己還會是一個「厚道」的老師傅，把這樣的臺鐵精神，一代傳過一代……





我不是乖寶寶 - Part17

彭國勳

我不是乖寶寶！猶記得樂透彩剛發行時，全民瘋樂透，洛陽紙貴，連印刷都來不及，也出現不少社會亂象，祖先託夢、廟裡求籤、踩狗屎、空中鳥屎誤擊...不一而足都可以逼出明牌，最好笑的是傳說有人廟裡發誓：「只要讓他中了，就請布袋戲廟口連演3天酬神！」結果只中樂透最小獎200元，這下窘了，許願沒有說要中什麼獎，神明前焚香禱告又不可以毀諾怎麼辦？最後只好買了2尊布袋戲偶，自己在廟口比劃比劃3天，以了結自己輕率的承諾！

局勞資這3個月在處理一件陳年舊案，當年富岡機廠行控室需要行控人員，經運機2處開會協商後，運務處承諾移撥4位副站長缺給機務處，10年過去了依然無法如願，會議中矛頭指向運務處未能落實會議裁示，但人事室說明因組織編制問題...，運務處亦說明副站長員額不足亦無法移撥4位副站長職缺，但已移撥4位員級職缺給機務處了（筆者亦說明一例一休後，運務處副站長以9加1模式替班，一個人要替3個站值班站長的公休，每3個站就要增加一位替班站長，更是雪上加霜...）；同樣的案例亦發

生在6年前的臺東站，當年○前副局長在歷次會議裡，強勢主導要將臺東機務分段控制盤放在臺東站行車室，當年運務處憂慮如肇生事故恐權責不分，但在會議主席高壓獨斷下只得被迫接受了...；筆者剛到任效能提升改建中的臺東站，因機務分段股道新增不少，加上進出機務段股道也增加R線和洗車的Q線，筆者亦極力反對貿然全丟給本站，號控恐分身乏術容易出事，筆者透過張前段長希望與○副局長溝通，張前段長轉述：「○副局長說要有新觀念！」筆者同意有新觀念，要不要車站只負責營運（賣票），運轉事宜全交給機務分段啊？可能筆者「惡名在外」，○副明知筆者106/04/25工時協商，卻故意挑筆者不在時到站協調，所幸筆者事先告知當時林站長應對事宜...；106/05/09協調會於臺東站召開，臺東站：「因本站號控僅1人，平日工作量已達飽和，若遇連續假日加開班次及臨時突發狀況，將難以兼顧，且目前機務區1~12股由車站使用、13~18股由臺東機務分段使用，建議1~12股畫入車站控制盤面，13~18股移回臺

東機務分段由機務分段全權操作控管，待車輛整備完成可出庫再連繫本站號控即可，以免互相牽制而影響調車效率。若控制盤面畫分移回臺東機務分段後，站、段各自獨立操控，可避免連續假日或日後南迴鐵路電氣化、東線雙軌化完成，班次大量增加時，造成調車延誤或彼此干擾...」；以上應該是協商過程運務可以完整陳述意見的一次，○副在筆者壓力下還說：當時開會都沒有人有意見啊！他明知運轉科、花蓮段運務曾主任根本是被壓著只能說：副局長英明外！他們哪敢忤逆偉大的副局長意旨啊？筆者現場出身，雖然剛到任臺東站，還是先了解站場環境跟作業方式後才出手談判，最終各退一步，他要到他們的結果（機務分段控制盤放在臺東站行車室），我們要到我們的東西（移撥3位人力給臺東站，1~18股轉轍器保養納入107年清潔外包（亦跳票無法執行）和如號誌故障由機務分段派人插搖把）；會後筆者跟鬆了一口氣的○副提到：你們很笨餒，你們把工作丟給臺東站，以為你們賺到了，卻不知道就像你們買了2台新的BMW，卻把大門遙控器交給臺東站，每天早上高高興興準備出門上班都要喊：老彭：「我A車要出門幫我開一下門！」老

彭心情好馬上回應：「好啊！」如果2單位間稍有摩擦，或因事故歸責搞到不愉快時怎麼辦？老彭：「我B車要出門幫我開一下門！」老彭：「好喔，但我便秘蹲廁所，你要等我10分鐘喔！」而且同仁跟我說：13~18股道交給車站控制的好處是，以前車站完全不知道機務段內股道運用，他們騙你段內已無股道，要把編組暫放車站時，車站很難拒絕，現在車站已能完全掌控機務段內股道沒有不好啊！把自己股道控制權交給別人，還把口袋掏給別人看（亦即13~18股道是否有停留車，少了自己股道運用的彈性），當時某人還跟筆者說：「彭主任拜託一下，以後調車時請以機務段內優先喔！」筆者：「調車以不妨礙列車進站出發為原則！」所以要尊重號控操作的優先順序喔！彭副處長過2天跟筆者說：「○副局長私下找他詢問：能不能讓控制盤面移回機務段？」筆者說：不可以！爾後某天因其它事情會勘，與彭副處長上月臺接○副局長，小聊一下，○副說：他在局裡蓋章蓋到怕！筆者：為什麼？○副：因為我規章都不懂啊！筆者說：你不懂可以打電話問我啊！我們從對方避免與筆者直接溝通到最後敞開心胸說出心裡話，這不容易，但至少○副承認：



聞道有先後、術業有專攻，人非聖賢，孰能無過？要不然馬前總統：「鹿茸是耳朵裡的毛！」千古笑話還是會重演...！同樣的再看臺北車班遷到樹林站後的亂象，樹林調車場列車編組整備要誰做？編組進出場跨越正線列車誰值乘？月台上列車長跪下開啟車門鬧上社會版熟令致之？「錯誤的政策比貪汙更可怕！」當年自曝其短昏庸的決策者是誰？某天有同仁說：「我覺得我們局長根本不了解鐵路...！」錯愕的筆者回他：「但是他們都覺得他們最懂鐵路啊！」「三日不讀書便覺面目可憎」，有人卻可以一輩子不讀規章卻幹到局長（副局長），臺鐵怎麼會強？106年10月運務三班制開始實施隔周休班表前，各段為了籌措替班人力，不得不將一些三等站或甲種簡易站降等為「乙種簡易站」，但控制盤卻仍然留在原車站，在CTC正常控制下列車運行不會有問題，但號誌故障時鄰站無法代為操作盤面，就要被迫改成「指令式」行車，白天的行車問題解決了，晚上的「隔斷、封鎖」怎麼辦？當年運轉○科長詢問應如何處理？筆者說：就以電氣化施工時跳過降等站「跨2站封鎖模式」辦理即可，但因人員裁撤站未派值班站長，無法操作控制盤改就地，並將「封

鎖鑰匙」轉向封鎖位置，所以站間平交道會因工程車佔用作動而鳴響，會影響附近住戶而被抗議，遮斷桿長時間的放下也會影響車流...，值班站長要在相鄰2站控制盤掛上「○○線路線封鎖施行中」牌以茲辨識提醒；而後106年12月8日運轉科就丟出副局長22號緊急電報，但冗長的規定裡卻沒有對使用工程車夜間平交道作動提出解決辦法，只規定「施工單位夜間要派人看守平交道」，哎呀！施工佔用康樂-知本間5個平交道鳴響、人車如何解決？工電派100個人也沒用啊；而當年調度所一些人與值班站長因為有疑慮，仍然不同意工電施工，工電卻要無人可派的管理站派人去操作盤面，所以爭吵磨合了好久，最後筆者跟調度所及副站長溝通：「副局長電就是命令不得違背，施工風險完全由施工負責人承擔，你們只要施工負責人依月施工執行計畫表提出，你們再依副局長令同意即可，出事不會要你們負責！」才解除了他們的疑慮。當年運務工時協商，針對此次應變筆者是受「伯樂」之邀的重要論述者，很懂規章，有現場實務經驗，所以也提供了務實有用的想法，暫時降等車站加裝監視器、設定保全系統...，有人主張轉轍器搖把統一放在行車室，筆者卻主張要

放在進站轉轍器附近，讓乘務人員方便取用，降等站鑰匙放在管理站...；所以筆者告知工電夜間封鎖單位：申請施工養護如需進入降等車站操作測試相關設備時，得依電報規定向管理站辦理登記取用鎖匙，將控制盤面改就地控制，順勢將封鎖鑰匙轉向封鎖站間就可以避免平交道作動了！筆者熟讀規章加上實務經驗，還願意替工電辦盤面操作教育訓練，幫路局解決了所有問題，所以肚子裡面有沒有墨水很重要，沒有墨水卻輕率的承諾或下決策者就是草包一個！行車實施要點第二百零九條：指令式係延長線號誌站之進站、出發號誌機或無人號誌站之出發號誌機或經指定之處所因號誌設備不能使用由調度員用總機電話、調度電話或普通電話以指令書指令列車運轉之行車方式。另見行車特定事項第一六九條，中央控制區間其他注意事項：池上站下行或關山站上行出發號誌機故障不能使用時，池上-海端-關山站間需合併為一個閉塞區間，改為嚮導通信式行車。當年電報並未對「第一班車變更為指令式行駛至對方站後，遇上述狀況兩端站需合併為一閉塞區間」有所著墨，仍然全部實施指令式行車，這跟平交道只派人看守...都是處置上便宜行事未盡周延的地

方！

我不是乖寶寶！故事講完回到局勞資議題，十年前某人輕率的承諾要移撥4位副站長職缺給機務處，10年後的今天機務處卻在追4名控制盤操作人員的「副站長主管加給」不見了？經激烈討論後，11屆45次會議主席彭國勳說：要不要請隔壁的杜局長到會議室報告，還是他要學國安局長陳○通在立法院答覆林○堅論文是否抄襲時鬼打牆說：「陳局長不回答陳教授的問題！」「杜局長不回答杜處長的問題！」筆者說當年如果以「乙種簡易站模式」將富岡機廠控制盤放在鄰站，如後來臺東站模式，給管理站3位運轉員（運轉員需在值班站長指揮監督下工作）就可以解決控制盤代為操作問題，不此之圖，卻繞了一大圈，由機務派人受訓，無法取得副站長資格，卻每天違章操作只可由副站長或運轉員才可操作的控制盤，所以哪天斯巴克的清潔人員幫臺東站值班站長開車，就不要大驚小怪了！前幾期投稿已說過：無風無雨要成立應變中心、短時間路線中斷要花7萬元送給客運業者、南迴無階化寧可燒1千多萬元給保全業者，人力虛糜也不願意給臺東站，想起「寧與外人，不予家奴」，Google一下此話典故，晚清時期流



傳一句話：「寧贈友邦，不予家奴」，世人以為出自慈禧太后，其實不然，乃出自一名清朝大臣「剛毅」的名言，剛毅文化程度不高，卻編輯過一本「居官鏡」，「居官以忠、敬、誠、直、勤、慎、廉、明8字為主；居官辦事全憑公心，一人所見以為是未必即是，一人所見以為非未必即非，當求公是公非」，乍看剛毅是一位清廉正直的官員吧？光緒25年，剛毅奉旨往江南搜刮民財數百萬兩，也大肆中飽私囊...；其實剛毅是個不學無術的人，連漢字都不怎麼熟悉，又高傲自大，胸無點墨又自以為是，乃清代宰相笑柄之最！對照筆者73年進鐵路至今，歷經無數的局長，能力強弱一看就知道，心胸狹隘一碰就知道，最近臺鐵TRA官網杜局長一作秀，迷因、炎上跟隨而至，在臺鐵公司化前，我們是不是也出了一個「歷代局長笑柄之最」？同仁轉述：4月4日他依然形色匆匆到臺車站行控室露出一陽指拍照，原來臺鐵發生兩次重大事故後只要拍拍「網霉照」即可，難怪臺鐵官網會引來仿效模仿的迷因嘲諷現象，強烈建議各大編組站改派金城武、林志玲當站長，至少賞心悅目啊！

我不是乖寶寶！最近某人問筆者：為

什麼當到站務主任還如此？意即還對路局時事嚴厲批判，沒有為了升官有所收斂或巴結奉承之意！70年3月30日雷根總統遇刺，當年服憲兵役的筆者看到新聞頗為震撼，反問自己：如果是筆者會撲倒趴下護衛警衛對象嗎？「一日憲兵、終生憲兵！」當年21歲的筆者一秒後的答案：「會！」筆者不以貌取人，不以人廢言，不以官位決定態度，而是以對工作是否認真決定對他的尊敬與否？「以身教者從，以言教者訟！」請以德服人，請以理服人，所以對上嗤之以鼻的一堆，但筆者不會在臺鐵官網上跟著落井下石！某些電視上唬爛的名嘴，家庭或身體健康出狀況時，底下就會有人留言要他們：「多留點口德，多積點陰德！」所以也提醒路局擺爛為非作歹的人：抬頭望著天，蒼天饒過誰？數十年過去，頭髮已斑白，硬頸的客家人依然如當年行不改名坐不改姓，毫不思索回答：「獅子座的筆者，寧願餓死也不願在鼠輩跨下跪舔，吾仍然願意赴湯蹈火在所不惜，『一日臺鐵人、終生臺鐵人』，會做個有骨氣而不是遺臭萬年的臺鐵人！

~~以上言論，不代表本會立場~~

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 112 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	434, 140	暫收款	64, 517
銀行存款	10, 983, 413	暫收款-稅金保留款	169, 803
分會及本會週轉金	138, 500	團保廣告費	0
預付款	1, 309, 200	勞動部補助款	0
定期存款		代收付-勞保費	24, 390
本會定期存款	15, 450, 919	健保費	32, 965
團保履約保證金	2, 000, 000	活動費專款	2, 760, 000
固定資產		本會活動費	522, 717
房屋及建築	535, 302	團保費	5, 696, 473
累計折舊	(17, 910)	互助慰問金	125, 850
什項設備	315, 463	抗爭基金	21, 462
累計折舊	(27, 572)	應付款	86, 598
會務發展基金專戶	14, 169, 223	存入保證金	2, 000, 000
會址專戶	17, 875, 606	固定資產準備	805, 283
		會務發展基金準備	14, 169, 223
		資產變賣(會址)	17, 875, 606
		歷年累計結存	19, 319, 253
		上年度餘額	1, 858, 106
		本年度餘額	(2, 365, 962)
合計	63, 166, 284	合計	63, 166, 284



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 112 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	462,769	暫收款	25,000
銀行存款	19,231,601	暫收款-稅金保留款	169,803
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	669,573
預付款	1,609,200	勞動部補助款	0
定期存款		代收付-勞保費	23,182
本會定期存款	15,450,919	健保費	32,965
團保履約保證金	2,000,000	活動費專款	3,169,100
固定資產		本會活動費	521,717
房屋及建築	535,302	團保費	8,885,164
累計折舊	(26,842)	互助慰問金	6,150
什項設備	315,463	抗爭基金	21,462
累計折舊	(41,289)	應付款	86,598
會務發展基金專戶	14,169,223	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,875,606	固定資產準備	782,634
		會務發展基金準備	14,169,223
		資產變賣(會址)	17,875,606
		歷年累計結存	19,319,253
		上年度餘額	1,858,106
		本年度餘額	2,104,916
合計	71,720,452	合計	71,720,452

臺灣鐵路工會 112年3月~4月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
112.03.02-03	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
112.03.08	本會	陳理事長參加第483次局務會報
112.03.09	本會	召開工務工時協商預備會議
112.03.13	本會	召開3月份會務工作會報
112.03.13	本會	召開勞工退休準備金監督委員會會議
112.03.14	本會	召開第15屆第20次常務理事會議
112.03.15	本會	舉辦112年度五一表揚大會活動
112.03.15	本會	召開機班工時協商預備會議
112.03.20	本會	召開運務車站工時協商預備會議
112.03.20	本會	召開局勞資第11屆第46次預備會議
112.03.24	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
112.03.25	本會	陳理事長參加第484次局務會報
112.03.27	本會	召開團體協約會議第327次預備會議
112.03.28	本會	召開第15屆第3次事業管理委員會會議
112.03.28	本會	全國總工會辦理「112年勞動基金改革論壇」線上直播本會遴派組訓組組長黃文政出席
112.03.29	本會	召開第15屆第3次擴大臨時理事會議
112.03.30	本會	召開第15屆第18次常務監事會議
112.04.07	本會	召開第15屆第21次擴大常務理事會議
112.04.11	本會	召開職工福利委員會第31屆第9次委員預備會議
112.04.13	本會	召開貨運服務總所第11屆第20次勞資預備會議
112.04.14	本會	陳理事長參加第485次局務會報
112.04.20	本會	召開餐旅服務總所第11屆第21次勞資預備會議
112.04.20	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
112.04.25	本會	召開團體協約會議第328次預備會議
112.04.25	本會	召開職業安全委員會預備會議
112.04.26	本會	召開局勞資第12屆第1次預備會議



召開本會第15屆第11次
理事會議



召開本會第15屆第3次
擴大臨時理事會議



召開本會第15屆第21次
常務理事會議



臺灣鐵路工會112年3月~4月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
112.03.08	延平分會	召開第14屆第3次臨時理事會議
112.03.13	宜蘭分會	召開第14屆第2次臨時理事會議
112.03.14	臺北第一分會	召開第14屆第3次臨時理事會議
112.03.21	屏東分會	召開第11屆第22次地區勞資預備會議
112.04.07	臺中分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.10	基隆分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.10	高雄分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.10	高雄分會	召開第11屆第23次地區勞資預備會議
112.04.10	嘉義分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.11	彰化分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.11	彰化分會	召開第14屆第3次事業管理委員會會議
112.04.11	彰化分會	召開第11屆第22次地區勞資預備會議
112.04.11	宜蘭分會	召開第14屆第4次事業管理委員會會議
112.04.11	宜蘭分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.12	延平分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.13	臺北第一分會	召開第14屆第4次事業管理委員會會議
112.04.13	臺北第一分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.13	臺北第一分會	召開第11屆第21次地區勞資預備會議
112.04.14	臺北機廠分會	召開第12屆第22次地區勞資預備會議
112.04.17	新竹分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.17	新竹分會	召開第14屆第4次事業管理委員會會議
112.04.19	臺北機廠分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.20	高雄機廠分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.20	高雄機廠分會	召開第11屆第22次地區勞資預備會議
112.04.20-21	臺北第一分會	辦理優秀員工表揚參訪
112.04.21	花蓮分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.24	臺東分會	召開第14屆第5次理事會議
112.04.25	屏東分會	召開第14屆第5次理事會議



宜蘭分會表揚臺灣鐵路
112年模範勞工



延平分會表揚臺灣鐵路
112年模範勞工



臺南分會表揚臺灣鐵路
112年模範勞工模範勞工

臺灣鐵路工會各分會花絮

編輯部



延平分會頒發退休會員紀念品



延平分會陪同局勞安室
對臺鐵大樓做環境監測 (CO2)



北一分會補選第6選區代表



北一分會優秀員工表揚活動



臺中分會協助會員家屬辦理互助慰問金



高機分會會員住院慰問



花蓮分會辦理五一壘球賽



臺東分會協助辦理臺東地區文康活動