

特等站站長帽

女性
カ
出
マ



特等價 550元

臺鐵小學堂

現有特等站：

- 臺北站 Taipei
- 臺中站 Taichung
- 高雄站 Kaohsiung
- 花蓮站 Hualien

造型一卡通

臺鐵夢工場

- 旗艦店 臺北車站1F 02-23830367
- 南港店 南港車站B2 02-26511417
- 松山店 松山車站B1 02-27474242
- 鳳山店 鳳山車站1F大廳 07-2358765
- 花蓮店 花蓮車站3F 03-8333971
- 臺東店 臺東車站1F大廳 089-235705



交通部臺灣鐵路管理局
Taiwan Railways Administration, MOTC.



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

夢工場

112年7、8月
第88卷第4期

夢幻列車之旅



- 夢想啟航·臺灣鐵路工會協辦小小病友火車關懷之旅
- 子法談判的心路歷程
- 臺灣鐵路工會第12屆各地區勞資會議勞方代表當選名冊
- 臺灣鐵路工會x日本鐵道労働組合連合会交流訪問團
- 臺灣鐵路工會vs.全日本鐵道労働組合總連合會交流訪問團

夢想啟航 臺灣鐵路工會協辦小小病友火車關懷之旅

編輯部

火車承載許多人的夢想，也搭載許多感人的故事，平時只能往來醫院跟家裡的小小病友，只能隔著電視螢幕去想像馳騁在軌道上的感覺，搭火車開心出遊是遙不可及的奢望，這群小小病友因為對火車的熱愛而在網路世界裡結識南方鐵道社，為了達成小小孩童的心願，鐵道社舉辦了這個深具意義的活動，讓小朋友可以實際享受火車窗外風景，參觀火車工廠，體驗模擬機開火車，並品嚐臺鐵便當。看著小小旅客們滿足、快樂的笑臉，這趟公益之旅更是深具意義。

公益之旅從一早臺北車站集合就有驚奇，因為臺鐵工會、延平分會理事長黃安冬、組訓組長黃文政、以及臺鐵局局長杜微都親自到場歡迎嘉賓，並致贈紀念品、飲料、臺鐵迴力小火車給小朋友，眾人在大合影後快樂啟程。局長表示，非常感謝社團法人臺灣神經母細胞病友關懷協會、臺灣鐵路工會、全國火車駕駛產業工會、臺鐵花蓮機務段、以及南方鐵道社團的參與付出，達成小朋友的心願，所有參與者都非常開心，未來臺鐵會持續善盡社會責任，攜手做公益，希望社會更和諧，國家更進步。



臺灣鐵路工會 各分會代表大會暨地區勞資勞方代表選舉

編輯部



彰化分會



嘉義分會



臺南分會



高雄分會



高機分會



屏東分會



花蓮分會



臺東分會



路工

112年07月08日
88卷第4期



封面：夢幻列車之旅...編輯部

封面裡：夢想啟航·臺灣鐵路工會協辦小小病友火車關懷之旅...編輯部

勞動線上

02.子法談判的心路歷程...協商小組

05.第12屆第3、4次局勞資會議節錄...文宣組

16.臺灣鐵路工會第12屆各地區勞資會議勞方代表、貨運服務總所勞資會議勞方代表、餐旅服務總所勞資會議勞方代表、花蓮機廠勞資會議勞方代表當選名冊...組訓組

國際交流

21.臺灣鐵路工會x日本鐵道労働組合連合会交流訪問團...林純瑜

23.臺灣鐵路工會vs.全日本鐵道労働組合總連合會交流訪問團...編輯部

揮灑天地

29.2023第8屆鐵路便當節「啟程·享食·永續」開啟疫後時代鐵道新旅程...林純瑜

32.我不是乖寶寶-Part19...彭國勳

會務報導

36.臺灣鐵路工會112年6~7月資產負債表...會計組

38.臺灣鐵路工會112年7~8月活動紀要暨分會會訊...組訓組

40.臺灣鐵路工會各分會代表大會暨地區勞資勞方代表選舉...編輯部

封底裡：臺灣鐵路工會各分會代表大會暨地區勞資勞方代表選舉...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。

子法談判的心路歷程

研究組長林佑哲

大家要知道，工會一直以來是反對公司化，全中華民國也只有臺鐵公司化法案是一天就三讀通過的，很誇張，我們無法抵擋政治的力量，但是我們能做的是為公司的未來和員工的未來去談判，爭取到最好或更好的福利和未來。

子法談的是法條，需要的是智慧和頭腦，拳頭是輔助，開的不是無用的會議，每一場都是硬仗，或許大家都覺得：我們可以用罷工和不加班來威脅政府。要明白子法有16條，你能威脅幾條威脅幾次？

只會這一招，用多了只會淪於黔驢技窮命喪虎口，到時候什麼都沒有，要使招也要等時機，務必求一擊斃命，威力發揮到最大才有意義，在時機來臨前員工不理智的吵鬧只會對子法談判增添絆腳之石，毫無助益。

臺鐵全體員工所求的不就是一份能養家活口穩定的工作，而公司有個穩定的未來。突然的公司化令大家都錯愕，對未來驚慌害怕，或許很多人會因為不確定的未來和前方佈滿荊棘而畏懼前行，但工會的子法談判小組不會。

雖然談判程艱辛但我們且戰且走不畏挑戰。

任何事情都有他好的一面，我們應該化危機為轉機，而公司化也是一個契機，不論公司化的背後有什麼目的，但他鬆綁了許多對臺鐵的限制，讓我們能更有彈性的營運和開發，但要完善這些鬆綁和員工的權益，子法的談判非常之重要。

補貼機制、土地資產、員工保障、臺鐵永續發展，每一條都很重要，不但要和政府鬥智還要鬥勇，除了要臺鐵的組織很了解外，也要對日後怎麼營運及方向要有想法和認知，論述能力要很強。

工會的子法談判小組有縝密的規劃，在每一場談判的攻防不落於下風，而其中所花費的心力非常人所能想像，或許大家覺得子法的談判內容大家都不知道而對工會有所意見，但要清楚一件事，要公司化的不是工會，是和政府站在一起的臺鐵局資方，所以子法談判的內容和進度，應該是跟資方要求公佈而不是跟工會要求，而政府反反覆覆的態



度更增加了子法談判的難度，一年多以來的協商談判，鬥智耍狠十八般武藝全部用上了，我們求的不是名留青史，而是求一段安定的未來，一個能溫飽三餐養家活口的穩定工作，改變應該是帶來契機的時刻，而不是前方佈滿荊棘卻要我們負傷前行，公家機關改變體制從而變成公司，公司是以經營為主軸，是要讓未來大展拳腳，發光發熱的，而對於組織成員來說應該是要越來越好的，所以在最初期才是重要的時候，一定要把組織體質建立好，才能讓未來好好發展，而不是千瘡百孔病入膏肓。

徒有美麗的空殼是沒有用的，員工

要的是安定、安穩的未來，「贏在起跑點」對臺鐵是非常重要的，這就是我們為什麼就算談判的過程很艱辛，程序很繁瑣我們也要不厭其煩的談下去，因為我們身在其中可以看的比較清楚，大家都羨慕的中華電信、郵局、中油、台電、華航，就是這樣子，大家不了解以為這些國營事業很好，但這些就是那些所謂專家、學者、政客所創造出來的假象，10年也需還看不出來問題在哪裡，但經過20年、30年之後一旦問題慢慢浮現，就很難收拾了，這也是為什麼我們要看的比較遠的原因，短視近利不是永續經營所需要的良藥，而是毒藥。



子法談判的心路歷程

秘書吳長智

從公司化定案後，政府、臺鐵局都嚮往學日本JR的案例，也許是日本的民族特性，讓身為外人的我們誤以為JR從國營轉民營是非常成功的，其實不然，有著鮮為人知的內幕，當初JR國營轉民營，也是執政者的介入，要削弱在野的勢力，進而採取的一連串手段，迫使國營轉民營，過程中日本政府的清償計畫，也並非是非常妥當與完美的，甚至到了現在，他們負債仍在，減少的幅度也沒預想中的那樣多，甚至有一段時間負債是增加的，這就是每次交流的重點，為什麼臺灣政府官員期待與學習的日本JR會如此的期待與鐵路工會交流，因為他們欣賞我們的魄力與頭腦，我們借鏡JR的目前困境，一一擊破，規劃長遠的永續經營，這就是為什麼子法談了那麼久，政府都拿我們沒輒，因為我們看的比較遠，而政府只想公司化，完全沒有周全的規劃，覬覦土地、財產才是謀劃的重點，但鐵路工會也不是省油的燈，我們背後的律師團與智囊團也辛苦的搜集資料、一一分析，建立攻防。

公司化的經營跟國營不同，必須先握有足夠的資產才能強健組織體制，規劃讓土地全留臺鐵和公務人員不用結清



年資等，就是將足夠的籌碼握在手上，未來員工的福利待遇才能不被剝奪，初期維持原有的保障，但未來我們還要更好。

我們都知道公司經營是以營利為目的，但臺鐵兼顧了社會責任與國家基礎建設的包袱，政府怎麼能過河拆橋呢？補貼當然要到位，怎麼能好人政府做，而卻要我們打不還手、罵不還口，被賣了還幫人數錢，這完全是沒有道理可言，所以對於補貼的金額與所要負擔的建置成本費用，我們絕不可能妥協。

也許是這樣寧死不屈的倔強，讓JR的工會，對臺鐵工會充滿崇拜的眼神，日本目前面對的問題非常嚴重，想透過彼此交流互相取經，與強大的政府抗衡。



12屆3第次勞資會議紀錄



時間：112年6月20日上午 9 時

地點：本局第5會議室

主席：鍾代表兼召集人雲章

壹、主席報告事項：本次會議由資產開發中心業務簡報。

林代表佑哲提問：

- 1.有關臺鐵局職福會擬於員工工作現場設置自動販賣機，提供三班輪值員工所需，包括現場、車站、月台等，請問能否設置，資產開發中心的看法與態度如何，請說明。
- 2.會辦單位，認為有圖利之嫌，依據為何，公司化後，本依據是否仍適用，請說明。

資產開發中心回復：

- 1.如符合法令規定，資開中心支持設置，樂觀其成。
- 2.經洽詢本局法規小組及政風室意見摘整如下，是否符合法規，尚待研析確

認。

(1) 法規小組：

112年3月2日提供財政部賦稅署80年12月30日台財稅第801261930號函，僅在釋示「政府機關、公營事業或社會團體，依有關法令組設之員工消費合作社及職工福利社，原則上得免徵營業稅，惟如有對非社員或對外銷售貨物、勞務之行為，仍應依法課徵營業稅」，其事實基礎與釋示之疑義，得否適用尚有斟酌空間。

另「職工福利委員會組織準則」及「職工福利金條例」之主管機關均為勞動部，爰是否符合法令建請俟職福會洽勞動部具體釋示或提供更完整之補充資料後，再送本小組就法律層面提供意見。

(2) 政風室：

依據公職人員利益衝突迴避法（以下簡稱利衝法）第14條略以：「公職人

員或其關係人，不得與公職人員服務或受其監督之機關團體為補助、買賣、租賃、承攬或其他具有對價之交易行為。但有下列情形者，不在此限…」，目前職福會第31屆委員名單，其中本局部分單位主管係為前開法規適用對象，職福會似屬其關係人。除符合該條文但書情形外（如：依法令規定經由公平競爭方式，以公告程序辦理之標租），若本局對外經營之場域逕予出租予職福會對外商業使用，將其營利費用運用於機關內之公職人員，恐有違前開條文之疑慮，建請參酌。

3.有關本局公司化後是否仍適用上開規定一節，尚需洽詢本局法規小組及政風室意見辦理為宜。

法規小組回復：

有關職福會設置販賣機一案，法規小組於3月25日及5月8日之會辦意見，皆無所謂「圖利」之說，且本小組於兩次會簽中，皆維持兩點相同見解：第一，有關財政部函釋內容，本小組認為與本案態樣不同，是否得逕行適用，尚有斟酌空間；第二，「勞工福利委員會組織準則」及「職工福利金條例」，兩部法規皆屬勞動部所管轄，故有關本案之適法性，建議職福會洽勞動部提供完整之補充資料，俾符健全周延。

政風室回復：

1.依據利衝法第3條第1項第4款規定，受利衝法規範之公職人員，其所擔任董事或相類似職務之法人或非法人團體，該團體就會變成利衝法所規範之關係人，合先敘明。

2.檢視職福會第31屆委員名冊，其中黃振照處長、邱素芬副主任以及王傳馨副處長亦為利衝法規範之適用對象，因此依利衝法第3條第1項第4款，職福會成為利衝法所規定之公職人員的「關係人」。

3.依利衝法第14條第1項規定：「公職人員或其關係人，不得與公職人員服務或受其監督之機關團體為補助、買賣、租賃、承攬或其他具有對價之交易行為」。因此職福會除有利衝法第14條第1項但書之六種情形外，依法不得與該公職人員服務機關（臺鐵局）進行補助、買賣、租賃、承攬或其他具有對價之交易行為，否則有違利衝法並受其罰責拘束。

4.在上述情況下，補充利衝關係人（職福會）除非有利衝法第14條第1項但書之六種例外情形，方能與臺鐵局進行交易行為，其六種例外情形分述如下：

(1)依政府採購法以公告程序或同法第一百零五條辦理之採購。

(2)依法令規定經由公平競爭方式，以公



告程序辦理之採購、標售、標租或招標設定用益物權。

- (3)基於法定身分依法令規定申請之補助；或對公職人員之關係人依法令規定以公開公平方式辦理之補助，或禁止其補助反不利於公共利益且經補助法令主管機關核定同意之補助。
- (4)交易標的為公職人員服務或受其監督之機關團體所提供，並以公定價格交易。
- (5)公營事業機構執行國家建設、公共政策或為公益用途申請承租、承購、委託經營、改良利用國有非公用不動產。
- (6)一定金額以下之補助及交易。

因此，如依利衝法第1項第二款但書規定，以公告程序辦理採購，關係人即可前來投標，惟需注意仍應落實事前揭露與事後公開義務，亦即主動於申請或投標文件內據實表明其身分關係；於補助或交易行為成立後，亦應主動公開身分關係。

5.另有關販賣機擺放地點，宜參採資產開發中心與法規小組建議，以本局公務用場域，且非屬對外公開標租場域為主；並以本局員工及其眷屬作為服務對象為宜，與一般民眾作為服務對象有所區隔，以符合職福會設立宗旨。

吳代表長智提問：

有關土地建物上租約時，就相關租賃契約時應有相關優惠政策給於會員辦理。例如：中華電信向本局租約架設網站使用時，應給於該項目優惠專案辦理。

資產開發中心回復：

查本局與各電信業者之現行基地台場所租賃租約，尚無提供會員優惠之相關規定，惟本中心支持貴會為會員爭取福利之立場，將於未來與各電信業者訂立換約時，參照現行雙北三大車站商場經營業者回饋本局員工消費優惠之作法，向各電信業者協商爭取回饋會員之優惠條件（如優惠費率，且不得劣於一般企業用戶），並於契約中載明，俾以明確法律義務且提升會員福利。

另本中心針對未來促參商場經營案部分，將於招商公告時即明確訂有本局員工優惠條件，並於合約中明訂之；至出租場地供停車場業者經營部分，本中心將於各標的契約屆期再次公告標租前，視標的狀況進行評估，並於新契約條款內納入員工停車優惠規範。

貳、歷次會議追蹤辦理情形：

第120104案：對外招考營運專員應提勞資會議說明後再行辦理。（第12屆第2次勞資會議決議修正案由）

第12屆3次會議人事室說明：

業依第12屆第2次會議決議修正案由

第12屆3次會議決議：

一、通過修正案由：「對外招考營運專員應提勞資會議說明後再行辦理」。

二、結案。

第120105案：非經勞資協商議決禁止使用人力派遣及變相招募職務代理與短期僱用。

第12屆3次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

單位	職代						一般部分工時		
	特考	留職停薪	運輸班	合計			男	女	合計
				男	女	計			
臺北運務段	0	22	19	18	23	41	6	13	19
臺中運務段	0	13	13	8	18	26	6	21	27
高雄運務段	1	24	9	17	17	34	11	20	31
宜蘭運務段	0	6	0	3	3	6	2	2	4
花蓮運務段	12	3	0	6	9	15	0	0	0
合計	13	68	41	52	70	122	25	56	81

二、機務處說明：

本處無短期僱用人力，並清查職務代理人進用名冊如下

截至112.05.31職務代理人員名冊

單位	姓名	進用類別	職務代理期間	職務代理進用原因
臺北機廠	楊○洛	5等約僱人員	112.01.07~公務人員高等考試三級考試錄取分發人員到職前1日	公務人員高等考試三級考試錄取分發人員約僱職務代理人
臺北機廠	呂○倩	3等約僱人員	111.12.30~113.04.09	劉○玕業務助理育嬰留停
臺北機廠	許○媛	3等約僱人員	112.01.18~112.08.16	吳○嫻業務助理育嬰留停

三、工務處說明：

截至112年5月31日止之進用職務代理人之單位為花蓮工務段1名。

四、電務處說明：

檢送「電務處暨所屬各段（中心）職務代理人人數統計表」，進用職務代理人之單位為臺北電務段1名。

第12屆3次會議決議：

一、各處業提供進用清冊。

二、結案。

參、新增案件：

案由：建請將兵役年資納入榮譽乘車證年資折抵計算。（提案人：臺灣鐵路工會，列管案號120301）

說明：

- （一）原規定服義務役3年，可折抵1年，現如今大多數員工都免役，則相較依法服役者，似有不公。
- （二）建請無論義務役或是志願役皆可折抵榮譽乘車證年資。

決議：

一、請人事室說明、分析並統計近年榮譽乘車證放寬規定之後續榮譽乘車證核發情形。

二、繼續追蹤。



12屆第4次勞資會議紀錄



時間：112年7月19日上午 9 時30分

地點：本局第2會議室

主席：鄭代表國璽

壹、主席報告事項：

一、本次會議由附業營運中心業務簡報

吳代表長智提問：

由於鐵道商品必須跟著潮流而改變，不改變必被淘汰；今年鐵路便當節就是典型案例，無論本局或是日本業界，就臺灣名間業者〔彰化井福食堂〕每年研發創新不同的便當盒裝，更以獨創造型〔電鍋模式〕的安全帽呈現現場展示，期盼附業商品能跟進創新發展，以臺鐵近年的新車意象概念來延伸是我們附業更好的商品研發方向。

附業營運中心回復：

- （一）有關明星車隊造型便當盒之商品化高價便當規劃於鐵路便當節限時限量販售，營造稀缺性，以吸引購買人潮，亦同步帶動其他特色便當或經典排骨便當的銷售量，達營收及廣告效果極大化，增

益臺鐵便當品牌價值。

- （二）配合R200新車見面會活動於本（112）年7月10日推出，周邊商品及相關行銷活動，計有R200馬克杯、鑰匙圈，另刻正研發E500新車周邊商品，後續將配合局內相關活動推出行銷活動，以增裕本局營收。

二、臨時報告事項：

電務處報告：

- （一）依本局第12屆第3次勞資會議決議：「對外招考營運專員應提勞資會議說明後再行辦理」。
- （二）本處需具相關工作經驗之專業技術之電訊、電力、號誌系統人才挹注，本次招募人才需求，需具規劃、統籌及協助辦理有關機電更新設計文件審查及工程、財務或勞務案辦理招標、評選及履約等工作，因內陞無適合人選者，擬對外辦理公開甄試。
- （三）為求有效人力運用，促進業務推

動，本處因業務需要辦理營運專員甄試。

決議：同意備查。

貳、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。

(一) 第12屆3次會議人事室說明：

為函復行政院人事行政總處相關機關單位審核意見，蒐集相關資料、分析統計數據，並逐項填報「軍公教員工給與項目訂修及檢討作業檢視表」，業簽辦陳核中，奉核後陳報交通部轉行政院核定。

第12屆3次會議決議：

一、請人事室積極辦理，並儘速陳報交通部。

二、繼續追蹤。

(二) 第12屆4次會議人事室說明：

本案業於112年6月26日鐵人三字第1120021008號函報交通部轉行政院，爭取中秋節等民俗節日出勤獎金。

第12屆4次會議決議：

一、請人事室就本案妥善處理。

二、有關辦理鐵路工會提案發文主管機關前，應先與鐵路工會充分溝通說明後，函文並副知鐵路工會。

三、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。

(一) 第12屆3次會議主辦處室說明：

一、人事室說明：

有關運務處應依議決如期撥提4名副站長職缺予機務處一節，查本局業以103年1月14日鐵人一字第1030001429號函移撥運務處4名正式職員預算員額予機務處，機務處並於103年1月22日簽奉局准，將4名預算員額增列至新竹機務段工務員預算員額。

二、機務處說明：

(1) 檢附本案過程簡表。

(2) 本處運轉副主任為滿員之狀態，無調派之空間。

(3) 本案建議依據勞方代表建議，由本處撥回運務處預算員額4名，由運務處自行辦理行控業務。

第12屆3次會議決議：

一、請機務處釐清辦理行控室業務之人員資格條件，及相關規章規定之依據。

二、請機務處主政，擇日至新竹機務段召開會議及現勘，並邀集相關單位與會。

三、繼續追蹤。

(二) 第12屆4次會議機務處說明：

一、依據本局運轉規章行車特定事項第三條之一，行控室控制員需具有本局員工訓練中心運輸班訓練合格之



機廠或機務段人員，始得指派充任之，運務處修訂。

二、惟依據本局所屬分支機構組織通則第2條及第5條中華民國103年1月22日總統華總一義字第10300008961號令修正公布，行車及客貨車車輛調度本屬於運務轄管、並非機務之業務，本局101年逕以會議記錄移轉業務之方式似有適法性之疑慮。

三、秉持依法行政之原則，本案建議回歸分支機構組織通則之職掌，由運務處依權責辦理，所移撥之預算員額部分由機務處撥回。

第12屆4次會議決議：

一、本案於會上充分溝通討論並瞭解同仁有關訴求，惟處理上之困難需俟公司化後方能解決。

二、本案再追蹤一個月，之後予以暫時擱置，於公司化後續再予研商。

第120103案：搶修獎金核發應提高，以鼓勵辛苦搶修出勤人員。

(一) 第12屆3次會議主辦處室說明：

一、人事室說明：

本室業請工務處、機務處、電務處就事故搶修獎金調整建議表提供相關資料，俟彙整各單位意見後，研擬具體方案，提會討論。

二、機務處說明：本處配合辦理。

三、工務處說明：本處配合辦理。

四、電務處說明：

本處業於112年6月12日收受人事室

便簽即進行統計調查，將於近日調查完成後簽復人事室續辦。

第12屆3次會議決議：

一、請人事室於下次勞資會議說明工務處、機務處、電務處等各處調整建議及評估可行性，俟具勞資共識後陳報交通部。

二、繼續追蹤。

(二) 第12屆4次會議人事室說明：

本室業於112年7月4日請工務處、機務處、電務處於7月10日前就歷次搶修獎金支給情形及待解決事項提供資料，本室刻正彙整分析中，俟分析及研提可行方案後，於下次會議說明。

第12屆4次會議決議：

一、人事室於1個月內召開專案會議，邀集相關單位研商。

二、繼續追蹤。

第120106案：有關交通部鐵道局研議鐵路法新增對鐵路機構從業人員疏失罰則規定一案（業附於第12屆第1次勞資會議紀錄），請企劃處及營運安全處列席說明。

(一) 第12屆3次會議企劃處說明：

一、本案112年4月14日交通部鐵道局函請本局表示意見。

二、本案112年4月26日本局局長與臺灣鐵路工會會商。

三、本案112年5月2日將臺灣鐵路工會與本局意見彙整後函復交通部鐵道局（文號：鐵企研1120012475號）

，並副知臺灣鐵路工會，意見如下

:

(1) 臺灣鐵路工會意見

1. 罪不應二罰。
2. 欠缺免責條款。
3. 必須與工會取得共識。
4. 鐵路機構從業人員範圍甚廣，建議釐清適用範圍。

(2) 本局意見

1. 不符比例原則。
2. 恐行政效率不彰。
3. 應納入獎勵條款。
4. 條文文字定義不明。

四、本案112年6月7日電洽交通部鐵道局承辦人，本案目前仍在蒐集資料與彙整，尚需時間研議。

第12屆3次會議決議：繼續追蹤。

(二) 第12屆4次會議企劃處說明：

- 一、本處於112年5月2日將工會寶貴意見函復提供給鐵道局，鐵道局表示後續將會把工會寶貴意見納入研議。本處112年7月3日電洽鐵道局，鐵道局表示目前仍在蒐集國內外軌道營運機構資料及研議。
- 二、為求慎重，本處更於開會前一日，7月18日上午9時再次電洽鐵道局確認進度，鐵道局表示目前仍在蒐集資料。本案從5月至7月多次電洽鐵道局關注進度，鐵道局均表示目前在蒐集資料及研議。因本案未訂有時程表，也未有顯著進度，爰本案建議解除列管，如後續案情更新，本處將於第一時間通知工會，共同維持局內同仁權益。

第12屆4次會議決議：繼續追蹤。

第120201案：修正「交通部臺灣路管理局從業人員服制貸與須知」，提請討論。

(一) 第12屆3次會議人事室說明：

業依會議決議簽辦修正「交通部臺灣路管理局從業人員服制貸與須知」事宜。

第12屆3次會議決議：繼續追蹤。

(二) 第12屆4次會議人事室說明：

業依112年5月31日本局第12屆第2次勞資會議決議，依據工會意見修正「交通部臺灣鐵路管理局從業人員服制貸與須知」，並以本局112年6月21日鐵人三字第1120021475號函頒修正規定在案。

第12屆4次會議決議：

- 一、爾後修正內容如與勞資會議決議有增加或限縮情形，請先與鐵路工會充分溝通說明。
- 二、結案。

第120202案：路局儘速改善彰化站行車控制盤系統衝突部分，防止調車事故，提請討論。

(一) 第12屆3次會議電務處說明：

一、本案經112年6月9日彰化電務段偕同廠商至現場測試，說明如下：

(1) 就工會提案說明(一)及(三)測試經過如下：

1. 當第二進站(含調車)號誌建立後，基一、一番及10股調車號誌開通南拖



上線，造成第二進站號誌突變（即取消號誌）

2.若送第2進站至10股，5-9股的調車號誌會被強制取消。

（2）測試回復：

上述徑路測試情形與現場電路及查核條件相同，但與現況需求不符。彰化站原規劃站場將往南移80公尺，後因故未移設（原因無從得知），站場號誌繼電聯鎖系統修更新為電子聯鎖時，時任決策業將此線形納入規劃設計之中，導致系統設計內容與現況不符之情形，進而造成（一）、（三）之問題。

（3）就工會提案說明（二）測試經過如下：

1至9股列車往南拖上線調車時，或基一、一番及10股列車正在移動往陸橋下調車時，軌道電路卻顯示異常。

（4）測試回復：

上述情形，雖列車移動至陸橋下調車，但仍為屬於該軌道電路區間，故EP盤面上軌道電路仍會顯示該區間佔用，當日已向車站人員說明。

二、本處將請彰化電務段派員說明本案最新進度。

第12屆3次會議決議：

一、請彰化電務段儘速辦理現勘，邀請相關單位出席，並邀請臺灣鐵路工會指派代表與會。

二、繼續追蹤。

（二）第12屆4次會議電務處說明：檢附112年7月10日彰化電務段會勘紀錄。

第12屆4次會議決議：

- 一、彰化電務段請系統廠商儘速報價。
- 二、攸關行車安全，自辦部分請儘速處理。
- 三、請電務處積極催辦並協助所需預算事宜。
- 四、繼續追蹤。

第120301案：建請將兵役年資納入榮譽乘車證年資折抵計算

（一）第12屆4次會議人事室說明：

一、本局於110年5月20日及111年8月10日修正乘車證管理要點規定，有關榮譽乘車證部分說明如下：

（1）110年5月20日：

- 1.採計臺鐵局所有無資位年資。
- 2.學歷採計由原「到局時」放寬為「請領時」（如到局時學歷為高中職，期間進修取得大學學歷，得請領之服務年資由42年放寬為38年）。

（2）111年8月10日：

- 1.增訂「交通部專業獎章」折減服務年資2年。
- 2.增訂「本局模範勞工」、「本局績優人員」折減服務年資1年。

二、經統計上開放寬榮譽證乘證請領資格條件後，每年平均核發張數由原83張，增加至123張，漲幅48%；近10年每年平均短收盈餘約新臺幣578萬。

三、依現行規定，榮譽乘車證僅採計於臺鐵局服務對路局具有貢獻之年資

；另於到局前已服「義務役」3年者，服務年資得酌減1年，係因其為國家兵役政策，仍國家強迫要求服役，屬例外情形。本案有關「志願役」開放折抵榮譽乘車證年資部分，因屬個人選擇性行為，與貢獻臺鐵路及敬業愛路精神無涉，且放寬採計後，恐有其他援引比照之疑慮，爰本案建議不宜開放。

第12屆4次會議決議：

- 一、請人事室統計截至112年年底本局員工如採計志願役役期後得申請榮譽乘車證人數，並另擇日向鐵路工會說明。
- 二、繼續追蹤。

參、第11屆第46次建議事項

案由一：調動機駕駛人員駕駛證照取得期程太久。

（一）第12屆3次會議主辦處室說明：

一、運務處：

本局運務處所需員額為98員（目前尚不足8員），已於6月9日提送鐵道局，預估於8月底取得駕照。

二、工務處：

經查本處無相關調動機駕駛人員，爰無相關資料可茲提供。

三、電務處：

第12屆3次會議決議：

一、請運務處提供調動機配置於各站之明細，及請綜合調度所洽鐵道局建議能否加速學科測驗，得以加快證照核發。

二、繼續追蹤。

（二）第12屆4次會議運務處說明：

- 一、檢附調動機配屬統計表。
- 二、學科訓練上課時間約為2週（共計62小時），術科訓練需實體操作運行45公里（期間約2個月）（需視實際情況而定），待學科、術科訓練完成後，檢送體格檢驗給鐵道局審核報名學科檢定，審核完成後，由鐵道局核定學科考試日期，辦理考試（流程及作業期間約1個月至兩個月，含補件時間，若不需補件可加快流程）。學科、術科檢定合格後，臺鐵路函文送資料等待發照，約需2週時間（1週為審查資料及公文陳核，另1週為通知廠商製作證照），如送件資料有需補件情形，則需等待臺鐵路補件完成才能再送陳核（如檢定作業程序）。

第12屆4次會議決議：

- 一、業依案由說明辦理。
- 二、結案。

案由二：電務處人員爭取無責任事故獎金案，請電務處說明進度。

（一）第12屆3次會議營運安全處說明：

原訂112年6月8日召開會議因故取消，將改期召開。

第12屆3次會議決議：

- 一、請營運安全處儘速召開會議。
- 二、繼續追蹤。

項次	單位	本局工作證照駕駛人員數量	商管鐵路證照駕駛人員數量(交通部核發)	正在受訓尚未取得人數數量
1	電力	158	129	151
2	號誌	3	6	17



(二) 第12屆4次會議營運安全處說明：

業於112年7月6日由本局馮副局長召開會議研商（本局112年7月14日鐵安預字第1120024162號函），決議事項如下：

一、經與會單位討論，請依下列事項辦理：

(1) 為行政作業需要，請電務處於112年8月4日前提供資料：

- 1.分析說明，電務人員以前未納入無責任事故獎勵原因以及現在提案納入無責任事故獎勵理由。
- 2.請就營運安全處簡報提出之4項獎勵條件，提出分析說明。
- 3.若經分析確有需要，可參考工務獎勵規定，請提出相關規定草案。

(2) 請人事室與交通部人事處溝通，以不影響本局非固定給予薪津法制化推動作業為前提，確認本案推行之可能做法。

(3) 請營運安全處於112年7月19日勞資會議說明本案辦理情形。

二、下次會議訂於112年8月4日召開，將就上揭事項辦理結果進行討論；仍請營運安全處主辦。

第12屆4次會議決議：

- 一、下次會議訂於112年8月4日召開，將就上揭事項辦理結果進行討論。
- 二、繼續追蹤。

肆、新增案件：

案由：本會接獲舉報，貴局機務處SMS「危害辨識及持續改善」通

報系統遭黑函濫用，並事涉對本會不實指控，請貴局本系統督辦人、主政單位及本案通報單位說明，並查明填報來源，提出後續精進措施。（提案人：臺灣鐵路工會，列管案號120401）

說明：

- 一、貴局SMS「危害辨識及持續改善」通報系統，為何成為臺鐵黑函濫用管道，有何後續改善作為。
- 二、請查明本案以何種方式填報，是否於富岡機廠週六，晚上8：44使用公務電腦填寫，請提出相關督導責任及後續改善作為。
- 三、本案列管追蹤查明真相，是否為填報單位所屬為之，因事涉對本會不實指控，必要時應報請政風及檢調單位查明，黑函濫用風氣不可長。

決議：

- 一、請機務處提出系統改善計畫，以落實本系統建立本意。
- 二、請富岡機廠查察112年6月3日晚上8時44分公務電腦使用狀況。
- 三、鼓勵同仁運用正常管道反應問題、解決問題，惟應以適當溝通管道進行，請富岡機廠檢討有無管理溝通上的問題。
- 四、繼續追蹤。

臺灣鐵路工會

第12屆各地區勞資會議勞方代表當選名冊

組訓組

地區勞資代表 所屬分會	姓名	性別	服務單位	職稱
宜蘭分會	盧弘祥	男	宜蘭運務段	事務員
	宋英實	男	宜蘭車班組	車長
	余侃儒	男	四腳亭道班	技術領班
	蕭惠民	男	蘇澳道班	服務佐理
	游銘凱	男	宜蘭機務分段	司機員
	楊朝欽	男	宜蘭機務分段	服務佐理
	陳則言	男	宜蘭號誌分駐所	營運員
基隆分會	華鴻隆	男	七堵站	技術領班
	黃勝祿	男	基隆站	站務佐理
	簡敏淳	男	七堵機務段	助理工務員
	沈俊廷	男	七堵機務段	司機員
	黃建元	男	臺北電力段 七堵號誌分駐所	服務員
	謝志崇	男	臺北工務段 八堵工務分駐所	技術領班
	吳世杰	男	七堵機務段	技術工
臺北第一分會	李明勇	男	樹林站	站務佐理
	張志維	男	桃園站	服務員
	許智凱	男	臺北工務段	技術助理
	張靖昇	男	臺北電務段	技術領班
	張伸維	男	臺北機務段	司機員
	劉仁傑	男	富岡站	服務員
	江忠馘	男	臺北機務段	助理工務員



地區勞資代表 所屬分會	姓名	性別	服務單位	職稱
臺北機廠 分會	張佑全	男	迴轉機工場	技術助理
	吳臺英	女	工作組	技術助理
	許水銓	男	電機工場	技術領班
	楊見偉	男	電聯車工場	技術助理
	黃渙軒	男	轉向架工場	技術助理
	林國淳	男	工機工場	技術助理
	莊祿城	男	柴電機車工場	技術領班
新竹分會	林坤佑	男	新竹機務段	技術助理
	謝紹慶	男	新竹機務段	司機員
	王仲翊	男	新竹機務段	司機員
	劉錦福	男	新竹工務分駐所	技術領班
	顧海行	男	新竹站	站務佐理
	蕭雅琪	女	新竹車班組	車長
	謝智琳	男	新竹電力分駐所	助理工務員
臺中分會	羅貴全	男	南勢道班	領班
	黃烽傑	男	臺中港站	營運員
	林良育	男	臺中工務段	服務佐理
	董素美	女	竹南站	站務佐理
	許琇琪	男	臺中站	服務佐理
	陳仕委	男	大甲號誌分駐所	服務員
	梁興偉	男	竹南道班	班長
彰化分會	李圖傑	男	彰化電力段	技術助理
	鄭吉成	男	彰化工務分駐所 南彰化道班	技術領班
	蕭協佶	男	彰化機務段	技術助理
	陳鴻禎	男	彰化機務段	工務員
	翁熙明	男	彰化機務段	司機員
	張英瑞	男	彰化機務段	司機員
	謝宗翰	男	彰化站	站務佐理

地區勞資代表 所屬分會	姓名	性別	服務單位	職稱
嘉義分會	朱聖隆	男	嘉義機務段	事務員
	賴明得	男	嘉義機務段	工務員
	呂宏斌	男	嘉義機務段	司機員
	林冠亨	男	嘉義工務段	助理工務員
	趙偉宏	男	嘉義工務段	技術助理
	林芮宇	女	嘉義車班組	列車長
	黃敬堯	男	嘉義站	站務員
臺南分會	陳浣柔	女	隆田站	站務佐理
	林依甄	女	臺南電力段	技術助理
	李雅玲	女	隆田站	站務佐理
	陳佳伶	女	新營站	站務佐理
	王建勝	男	保安道班	技術助理
	葉志賢	男	新營號誌分駐所	基層服務員
	郭家棟	男	新營道班	技術副領班
高雄分會	湯文榮	男	鳳山站	站務佐理
	邱福松	男	高雄電務段	助理工務員
	周欣鋁	女	鳳山站	站務佐理
	葉家君	女	高雄運務段	站務佐理
	鄭琪善	男	高雄工務段	技術助理
	林尚仁	男	左營機務分段	機車長
	鄭玉楓	女	新左營站	業務員
高雄機廠 分會	章朝忠	男	潮州機廠	技術領班
	莊詠如	男	潮州機廠	技術助理
	王清民	男	潮州機廠	技術領班
	王冠正	男	潮州機廠	服務員
	劉展宏	男	潮州機廠	技術助理
	方漢修	男	潮州機廠	技術助理
	崔祖皓	男	潮州機廠	技術助理



地區勞資代表 所屬分會	姓名	性別	服務單位	職稱
屏東分會	朱昭璋	男	高雄機務段	工務員
	陳遠波	男	潮州道班	技術助理
	林莉媗	女	屏東站	營運員
	黎俊浩	男	高雄機務段	司機員
	謝詠浩	男	潮州站	站務佐理
	余崑楠	男	高雄車班組	列車長
	賴立釗	男	高雄機務段	助理工務員
花蓮分會	黃竝積	男	花蓮電力分駐所	營運員
	張建秦	男	花蓮電務分駐所	技術領班
	胡肇威	男	花蓮機務段	司機員
	董長隆	男	花蓮機務段	技術助理
	林育弘	男	花蓮工務段	技術助理
	鍾志鴻	男	花蓮車班組	車長
	陳幸怡	女	新城站	副站長
臺東分會	許怡賢	女	花蓮運務段	替班副站長
	張志雄	男	臺東工務段	技術助理
	許扶州	男	花蓮運務段	站務佐理
	沈月禾	女	臺東站	營運人員
	陳晏瑩	女	花蓮電力段	助理工務員
	藍翊中	男	臺東機務段	司機員
	田文豪	男	臺東機務段	服務佐理



臺灣鐵路工會第12屆貨運服務總所勞資會議勞方代表當選名冊

所屬分會	姓名	性別	服務單位	職稱
臺中分會	許競旆	女	臺中貨運服務所	事務員
高雄分會	王奕崴	男	高雄貨運服務所	業務助理
宜蘭分會	林婷鴻	女	臺南貨運服務所 宜蘭服務站	業務助理
延平分會	蔡孟帆	女	臺北貨運服務所	事務員
花蓮分會	黃品淵	男	臺南貨運服務所	課員
延平分會	陳鈺蕾	女	貨運服務總所業務課	課員
臺中分會	黃彥強	男	臺中貨運服務所 龍井貨運服務站	技術助理

臺灣鐵路工會第12屆餐旅服務總所勞資會議勞方代表當選名冊

所屬分會	姓名	性別	服務單位	職稱
延平分會	黃安冬	男	臺北餐廳	管理員
屏東分會	陳昭佑	男	車勤服務所高雄分部	服務員
屏東分會	張志良	男	車勤服務所高雄分部	服務員
花蓮分會	黃志成	男	車勤服務所花蓮分部	服務員
基隆分會	徐淑敏	女	車勤服務部	服務員
基隆分會	闕杏樺	女	車勤服務部	服務員
延平分會	楊瓊英	女	餐旅服務總所	工友

臺灣鐵路工會第12屆花蓮機廠勞資會議勞方代表當選名冊

所屬分會	姓名	性別	服務單位	職稱
花蓮分會	黃暉閔	男	花蓮機廠	工務員
	黃凱祥	男	花蓮機廠	助理工務員
	劉恩孝	男	花蓮機廠	服務員
	胡萍瑩	女	花蓮機廠	技術助理
	曾柏翔	男	花蓮機廠	技術助理
	康銘光	男	花蓮機廠	技術助理
	鄭舜文	男	花蓮機廠	技術助理



臺灣鐵路工會x日本鐵道労働組合連合会 交流訪問團

臺日共同攜手・展望鐵路未來

林純瑜

臺灣鐵路工會與日本鐵道労働組合連合会（以下簡稱JR連合），經過多年的交流訪問，發展出誠摯的友好關係，因應新冠肺炎疫情影響，睽違3年，於2023年恢復交流訪問並再次簽訂交流訪問協議。雙方工會至今已長達有30的友好情誼，透過交流訪問，藉以增進鐵路會員間的了解及共同謀求動條件的提升，並推動兩國人民的友好關係。

交流會議中，介紹了臺灣鐵路工會近年來為會員們爭取的福利及保障權力；因應明年臺灣鐵路管理局即將公司化，也藉此請教JR連合諸多公司化會面臨的課題，以利我們臺灣鐵路工會預先準備及規劃未來，並藉由他們的經驗，作為我們的借鏡。另外，也向他們請教有關JR連合共濟組合相關營運項目，讓未來臺灣鐵路工會及財團法人臺灣鐵路管理局職工福利委員會能有更美好的未來。

同樣身為鐵道背景的我們，即將來一場環臺的鐵道之旅，由臺北車站出發，一路向南行，首站來到彰化扇形車庫，全臺曾經擁有6座扇形車庫，但因時代變遷，而獨剩這座仍保持有在運作，平時除了有在維修車輛作業外，還



兼有觀光用途，當天由彰化分會、彰化機務段段長及副段長共同接待並為JR連合進行彰化扇庫解說。

位於社頭有座堪稱是民間鐵道文物館的福井食堂，完全不用憑藉任何廣告推播，其聲名便可響徹日本，每年吸引多少日本鐵道遊客慕名前來參觀，店內是以火車車廂作為設計，2樓為館長私人鐵道文物收藏，其中收藏品不只有國內鐵道外，甚至連日本鐵道文物也有，只要是初次到訪，必定會嘖嘖稱奇，館藏簡直比博物館還要豐富呢！





火車始祖非蒸汽火車莫屬啦！於特別節日時，臺鐵局必定開行蒸氣火車，每每開行總會吸引眾多鐵道迷爭相目睹，很幸運藉由這次的交流活動，能細看駕駛室，原來蒸汽火車的動力真的是燃燒煤礦作為前進的動力，因為駕駛座後方設置有高溫的鍋爐，司機員及工作人員們必須忍受高溫在那環境下工作，真的是特別的辛苦；不管是在臺灣還是日本，蒸汽火車相較於其他車種，是格外特別的存在，因其保養、人才及技術培養等極為不易，蒸汽火車的地位在鐵道業界中，已是無可撼動珍貴般的存在。



透過每年一次的交流訪問，除了可以鞏固雙方工會間的友誼，也可以透過互相切磋交流，更加了解彼此之間的業務運作模式，工會不分國籍，皆以保障會員權益，增進會員知能，謀求會員福利，改善會員生活，並協助發展鐵路業務為宗旨，讓我們臺日工會共同攜手，一起建立及展望鐵路的美好未來。





臺灣鐵路工會vs.全日本鐵道 勞働組合總連合會交流訪問團

編輯部

本會7月24-28日由理事長陳世杰率隊赴日本東京，與全日本鐵道勞働組合總連合會(JR總連)交流訪問暨簽約儀式，隨行幹部還有本會監事會召集人許世榮、常務理事周寶惠、臺南分會理事長尤仁義、秘書吳長智，期間進行民營化意見交換、參觀大宮鐵道博物館等。



總結國鐵的分割與民營化

全日本鐵道勞動組合總連合會
(JR總連)

2023 · 7 · 25

1 · 國鐵的設立與虧損的原因

國鐵（日本國有鐵道）過去作為國營事業由政府經營，但第二次世界大戰戰後（1945年8月日本戰敗）受到通貨膨脹衝擊，加上成為戰後歸國者（日文稱「引揚者」¹）的就業接受單位，因此淪為300億日元赤字經營的狀態。

政府鑑於財政極度惡化，於1949年6月1日從鐵道省分離出國營事業的國鐵，設立了獨立核算制的公營企業（特殊法人）。

但是，由於國鐵是政府100%出資的公營事業，有關運費和預算、新路線建設、人事等在經營基礎上的重要決定，不容獨自判斷，必須全部通過國會的承認。

其結果是，國鐵在設立之初即被迫不得不成為受到強烈政治干預的公營事業。

在此之後，國鐵也因為歸國者增加等原因，職員人數最多暴增到62萬人之多，並且在職員的薪水、退休金與養老金之外，政治家無視盈虧在自己的出身地建設虧損的在地支線，持續存在結構性的問題。

此外，國家政策建設新幹線需要巨額的建設費用，這些都累積成為國鐵的債務，隨著1964年東海道新幹線開業的同時，國鐵再度陷入虧損狀態。

最後國鐵的債務累計高達37兆日元，每1天的虧損額也達到47億日元之多，國鐵的赤字問題招致國家財政可能崩潰的事態。

2 · 戰敗後日本佔領政策的轉變與國鐵職員約10萬人的解雇

1945年戰敗後的日本由於GHQ（聯合國盟軍總司令部）的民主化政策，勞工運動盛行，嚴重的通貨膨脹與不穩定的生活，引發了大規模的示威遊行和罷工。

在勞動爭議頻仍的社會情勢之中，GHQ總司令官麥克阿瑟於1948年7月禁止所有國家公務員行使團體協商權與爭議權。

翌年1949年6月，國鐵以國家公營企業（特殊法人）形態設立，在麥克阿瑟決定之下，設立的同時即被禁止了團體協商權與爭議權。在此狀態下起步的國鐵，為了重建而實行9萬5,000名的裁員。因此而發生了國鐵三大疑案事件（下山事件、三鷹事件、松川事件），即所謂的1949年陰謀事件。

事件是，國鐵下山總裁7月4日宣布第一次裁員將解雇3萬700名員工。翌日7月5日發生了下山事件，遭火車壓死的下山總裁屍體被發現。

在此之後，7月12日宣布第二次裁員將解雇6萬3,000名員工，7月15日東京三鷹站車站內發生了列車脫軌，即三鷹事件。之後，8月17日在福島的松川站附近鐵軌的連接鐵板被拆除，導致發生了列車脫軌翻覆的松川事件，反對裁員的運動被迫受挫。

政府與大眾媒體將此接連的事件宣傳為「國鐵工會為反對裁員而犯下的罪行」，進行了輿論誘導。其結果是，國



鐵的勞工運動被剝奪了團體協商權與罷工權，並且在被貼上「國鐵工會惡人論」的標籤下，無法做出任何反抗，大幅裁員幾乎按照計畫得以實施。

這種對於勞工運動的壓迫，源於1949年在中國內戰中中國共產黨軍隊取得決定性的勝利之故，另外英美政權與共產政權在朝鮮半島也以北緯38度線為界處於對峙的情況。也就是說，GHQ被迫需要將日本作為「反共堡壘」以轉換佔領政策。很顯然地，這埋下了1950年韓戰爆發的伏筆。

3. 制定法律重建國鐵與政府斷然實施改革

1980年代當時國家面臨財政危機，國債餘額超過100兆日元，解除累計高達37兆日元的國鐵債務，是國家迫切的課題。因此，「國鐵改革」成為行政改革的重中之重。

行政改革的第二次臨時行政調查會於1982年7月30日正式決定「國鐵於5年以內應予以分割與民營化」的基本報告，政府根據此報告於1983年6月成立了「國鐵再建監理委員會」，著手進行改革。

國鐵再建監理委員會1985年表示「現行制度框架內的改進，已無法重建國鐵事業，唯有迅速斷然實行分割及民營化措施之路」，因而在1987年4月1日「報告」將國鐵拆分為全國6社，並將貨物部門分離獨立，合計為7社，轉移為新經營形態。政府在內閣會議決定這個「報告」，亦即決定了國鐵的分割與民營化。

然而，當時國鐵內部「反對改革」意見強硬高漲，而在國鐵高層則呈現維持現狀派與改革派對立的狀態。

有鑑於此，政府更換了反對國鐵改

革的高木國鐵總裁，改派了仁杉國鐵總裁。然而，連新任的仁杉國鐵總裁也對分割與民營化表示消極的態度。

因此，政府於1986年6月更迭了仁杉國鐵總裁以下反對分割與民營化的8名國鐵高管，派任杉浦為繼任國鐵總裁。

其結果是，國鐵經營階層中推進分割與民營化的勢力獲得勝利，國鐵以改革派為核心邁向改革之路。

4. 對國鐵分割與民營化的攻擊，在野黨的立場、大眾輿論以及冗員問題

對於國鐵分割與民營化的動向，政府利用大眾媒體展開反國鐵宣傳運動（國鐵職員不做事。暗領、空領津貼）。其結果是，形塑了「國鐵職員都是壞人」的印象，造成大眾輿論約80%以上強力支持政府的結果。

此外，政黨（在野黨）方面，右派的公明黨、民社黨贊成分割與民營化方案，左派的社會黨雖然反對分割、但容許民營化，相對於此，共產黨則反對分割與民營化。如上所述，應該站在領導工會立場的在野黨內部出現了意見分歧。

另外，在國鐵分割與民營化的前一年、即1986年7月6日實施的第38屆眾議院議員大選中，執政黨自民黨在選舉公約中承諾國鐵等公社的民營化，獲得壓倒性勝利，包括社會黨在內的在野黨慘敗，分割與民營化幾已成為既定事實。

進而，國鐵民營化後的新公司編制為18萬3千人，1986年4月當時的職員人數約27萬7千人之中，有9萬4千人被視為「冗員」，國鐵職員再次面臨被解雇的命運。

處置冗員的結果，約9萬人之中約

有7萬人答應了自願辭職，在轉職公務員、特殊法人、私營企業或其他鐵道公司等再就業時得到斡旋。

另外，新公司錄用了約20萬人，未被新公司聘用而實際被解雇（國鐵清算事業團斡旋再就業）的則約有7千人。

5. 國鐵改革的主要目的與總評（即日本勞動組合總評議會，左派全國工會中心）、社會黨、工會的破壞攻擊

對於國鐵改革的目的，我們分析如下。政府實施國鐵分割與民營化的目的，是在國家財政崩潰的狀態中解除累計的巨額債務。所以拆分國鐵進行民營化企圖達到改善經營的目標。

然而，即使將累積的債務加諸國民負擔來進行處理，但卻置國鐵經營形態於不顧，其虧損的體質未能獲得改善。

因此，新公司為了解決其虧損問題，有必要提高與私營企業不相上下的生產力。為此，將公司一分為七以便管理，而提高與私營企業不相上下的生產力，必須徹底地讓勞動者工作。也因此，徹底做好勞務管理極為重要，必須有相應的工會對策。

我們在對於國鐵分割與民營化的攻擊上，在上述的解除虧損問題之外，分析了工會對策的存在。

後來中曾根前首相斷然實行國鐵改革，表示國鐵分割與民營化的真正目的在於「解除虧損問題，並企圖破壞社會黨、總評與國勞（國鐵勞動組合）、動勞（國鐵動力車勞動組合）的組織」。由此也可以明顯看出，國鐵改革的目的是解除虧損問題以及瓦解在野黨，並且同時還有破壞工會的目的。

回到現在來看，社會黨與總評已被

瓦解。另一方面，勞動組合（即工會）方面，國勞等雖已衰退，但我們JR總連如今仍作為工會，確立了保護勞動者利益的組織。另外，JR總連是1987年2月2日由脫離鐵勞（即鐵道勞動組合，勞資協調路線）、動勞（乘務員系統左派）、全施勞（全國鐵道施設勞動組合，設施系統）、國勞（國鐵最大工會組織）等工會成員結集組織的，成立之初包括JR集團合計100個企業工會、共有16萬5千名會員。

1992年，政府對JR各公司施加無理的政治干預，當JR總連表示抗議罷工的意思時，走勞資協調路線的鐵勞系統即脫離JR總連，與脫離國勞的鐵產總連（日本鐵道勞動組合總連合）合併後成立了勞資協調路線的JR連合（約6萬人），JR勞工運動至今仍處於兩極分化狀態。

6. 分道揚鑣的工會對應

對於國鐵分割與民營化，各工會的對應也出現分歧。走勞資協調路線的鐵勞一開始就容許民營化。動勞、全施勞當初雖反對民營化，但由於國鐵分割與民營化已決定，動勞當時的松崎明委員長在「保護工會成員雇用」的方針之下，轉而贊成民營化。

國勞則是贊成、反對民營化的兩派意見對立，1986年10月9日於修善寺召開臨時大會，經過激烈討論之後的表決結果，反對分割與民營化占了大多數。

其結果是，贊成民營化的主流派脫離了國勞而組成了鐵產總連。國勞藉修善寺大會的機會，開始了新執行部門意識形態下的國鐵分割與民營化反對鬥爭運動。



但對苦於不穩定雇用的工會成員來說，絲毫沒有展望的反對運動不得支持。工會運動忽視成員的雇用與生活不穩定等這些工會原點，從內部開始瓦解，約有 20 萬人以上的工會成員脫離了國勞，國勞因此淪為少數派的弱勢工會。

我們 JR 總連當初反對國鐵改革。但是鑑於①大眾輿論約 80% 以上支持國鐵改革。②由於在野黨也分裂為三派：贊成分割與民營化；反對分割、贊成民營化；反對分割與民營化，所以無法聯手發動反對鬥爭。③工會方面也出現贊成與反對的分歧意見，至於國勞則在組織內部無法統一意見，反對鬥爭無法實現。④在此情況下，國鐵再建監理委員會決定了分割與民營化的「報告」。⑤政府在內閣會議通過了該「報告」，決定了國鐵的分割與民營化在法律上的合法化。我們被迫必須做出痛苦的抉擇。

JR 總連作為工會的任務就是保護工會成員的雇用與利益。所以，為了維護鐵路、鐵道復興、工會成員的工作與生活、以及職場，我們不惜選擇荊棘之路，與工會成員並肩作戰至今。

7 · 國鐵改革的明暗與當前狀況

如今國鐵分割與民營化已經過了 36 年。對於國鐵改革，一般評價其建立了有效率、有責任的經營體制，全體看來提高了安全性、服務以及舒適性。

另外，在經營方面也有 JR 本州 3 社與 JR 九州完全實現了民營化等，出現了達成當初國鐵改革目的的公司。但另一方面，無法實現當初完全民營化目的的，則有 JR 北海道公司、JR 四國公司、JR 貨物公司，其評價也一分為二。

隨著人口減少和自家用車等其他交通手段的發達，在地支線中的赤字路線運輸人數大幅降低，有些路線難以發揮鐵路的特徵。

現在日本政府對於適合地方實際狀況的公共交通存在方式，由 JR 與地方政府等為中心進行討論，探討如何維持永續的公共交通。但是，我們無論如何都必須保護鐵路這種對環境友善的公共交通。

另外，全國一社制的 JR 貨物公司的物流網路作為支撐日本經濟的路線，也必須加以保護。在此意義上，可以說我們正在迎來第二次國鐵改革的轉捩點。

而另一方面，面對引發戰爭的世界局勢，能源短缺與惡性通貨膨脹加速之外，DX、MASS 等社會系統的變革也刻不容緩。尤其日本面臨著少子老齡化與地方財政惡化的社會結構性缺陷，如何加以克服也是我們今後的課題。

8 · 工會的任務及其教訓與總結

在國營鐵道民營化的議題上各國工會展開的戰鬥，過去堅持反對到底的鬥爭獲得了評價。但是，工會必須分析資本、權力的攻擊，肩負保護勞動者、工會成員的任務。為此，在維持並防衛工會作為戰鬥的組織上，需要相應的戰略與戰術。

而很遺憾地，現在回顧起來，沒有聯手展開具體的鬥爭，「只是一味反對」的總評和社會黨已經不復存在。在工會方面，堅持反對到底的工會也淪為少數派至今。

如中曾根前首相後來所說的，在解除虧損的目的背後，如果破壞「鬥爭的在野黨與工會」是政府目的的話，那麼從總評和社會黨消滅、工會衰退淪為少

數派來看，政府的目的或許已經達成。

但是，如以上所述，我們 JR 總連再次分析如下。國鐵改革的目的是在國家財政崩潰的狀態中，通過解除累計的巨額債務，推進國鐵的經營形態走向民營，將其改造成與私營企業生產力不相上下的組織形態。為了實現和私營企業不相上下的生產力，為了徹底讓勞動者工作，所以拆分國鐵以便更加容易進行管理。同時為了提高生產力，分裂勞動者與破壞組織，並打破勞資關係與勞資慣例。

如政府的意圖所致，大多數國民支持國鐵的分割與民營化。而且，在野黨和工會也分離，無法聯手進行有效的反對鬥爭。之後，國鐵的分割與民營化在法律上合法化而得以執行。

如此冷靜分析當時的局勢與彼我的勢力消長，放眼組織的未來發展，為了保護勞動者的利益，JR 總連站在「反抗與人道主義」基礎上與工會成員並肩作戰一路走來。

同時通過與工會成員共同肩負戰鬥任務，在組織上強化工會成員，維護了工會成員的雇用和工作條件以及鐵路的未來。使其得以實現的是眾多的工會成員，來自工會成員痛苦的抉擇、血汗淚交織的活動、以及不惜冒著生命危險的鬥爭，這些自不待言。

不管是公營或私營，經營者通過對工會組織的破壞攻擊與員工教育，無時不以削弱組織為目的。同時正因為資本主義社會之故，通常都把成本放在第一位，傾向於重視利潤、忽視安全。

也因此，工會作為抗衡資本和權力的勢力，有發揮監督功能、組織勞動者、強化工會成員的必要，必須持續戰鬥。

尤其當組織越官僚化、越僵化時，這種傾向越發強烈。因此，工會必須經常監視並監督公司是否陷入這種傾向。這是工會在安全領域上的任務。

然而，工會進行這些活動並非易事。事實上，在脫離 JR 總連後維持勞資協調路線的 JR 連合職場，在公司單方面的命令和服從職場的統治之下，公司甚至對工會針對安全所提出的意見充耳不聞。

而其結果是，JR 西日本在 1991 年發生了 JR 西日本列車接軌到信樂高原鐵道的迎面相撞事故，造成了 42 人死亡。然而在此以後事故體質並未獲得改善，2005 年 4 月 25 日在 JR 福知山線發生了列車脫線翻車事故，造成包括司機乘客 107 名死亡、562 名受傷，成為 JR 設立以來的一大慘劇。如果問作為資本、權力的抗衡勢力，發揮監督功能的工會是否存在，那麼這些事實就否定了工會的存在。

鑒於此，我們向來關注安全問題，保護工會組織。唯有經過實踐的鬥爭，才足以成為洞察勞動者未來鬥爭的教訓。

以上說明了日本對於國鐵分割與民營化鬥爭的教訓並進行了總結。我們身為鐵路勞動者，當前正處於地球氣候變暖的時代，因此更需要復興鐵路運輸。JR 總連將緊密結合世界的鐵路、交通運輸勞動者，為了維護鐵路的未來，在此我們聲明並提議今後攜手繼續戰鬥下去。

¹歸國者（「引揚者」），在此指二戰後從外地回歸日本的國民，有別於復員軍人。



鐵路便當節⁸th

2023 Formosa Railroad Bento Festival

林純瑜

「啟程·享食·永續」開啟疫後時代鐵道新旅程

第8屆鐵路便當節於6月9日至12日臺北車站大廳盛大登場，今年以「啟程、享食、永續」為主軸，期盼民眾能透過疫後時代的鐵道慢旅，感受到知性與感性兼具的全新悸動。特別於6月5日舉辦展前記者會，搶先公布本屆展覽的精彩亮點，並逐一開箱本次各參展業者琳瑯滿目的鐵路便當、甜點及超夯周邊限定商品、由雄獅旗下餐飲品牌gonna營運的禮賓候車室、主題形象區展示雄獅經營的「鳴日廚房」及易遊網打造夢幻迪士尼主題列車。

臺鐵便當店於4天的展覽期間，精選臺鐵的6家鐵路餐廳推出13款特色便當，包含：滿載「A5本部牛」的「EMU3000型特仕車造型陶瓷便當盒（含保溫提袋）」及盛裝「懷舊經典排骨菜飯」的「臺灣鐵路管理局絕版復刻懷舊鋼盒排骨便當（含臺鐵工字軌便當提袋及餐具組）」，透過創意料理手法結合各地區的在地食材，研發出新穎的便當風味。此外，臺鐵便當今年再次研發多款式的便當（包含臺北的蒜香小卷便當、七堵的荷葉糯米雞x東北角小卷雙拼便當、臺中的梅雞魚捲便當、到臺



2023鐵路便當節參展業者大合照開幕記者會

東鬼頭刀便當等），滿足饕客旅人的味蕾。

本屆鐵路便當節亦有來自日本及斯里蘭卡的13家國際業者共襄盛舉，推出多款特色精美便當，包含：東日本旅客鐵路株式會社-E956 ALFA-X次世代新幹線便當、西武鐵道-味噌和牛餡餅便當、近江鐵道-近江牛咖哩便當、伊豆箱根鐵道-和牛香菇壽喜燒便當、東武鐵道-SL大樹日光和風滿載便當、近鐵電車-近鐵奈良便當、信濃鐵道-觀光列車六文特製燒肉便當、淡路屋-章魚飯、一畑電車-結緣蕎麥天婦羅、銚子電鐵-ヘルシー3色弁当、京濱急行電鐵



展前記者會



杜局長親售便當

株式會社-燒賣便當（臺灣限定版）、肥薩橙-九州風味炸豬排便當，不用出國就能在臺灣品嚐到來自國際的美味。

除了有國際業者的參與，國內參展業者也為本次盛宴推出各式各樣的特色餐點，包含：福井食堂-烤飛魚便當、烤食煮盒-minibox火車飯盒、環球購物中心-鄰家小廚x樂天桃猿聯名宮保雞丁便當、微風廣場-烤無骨雞腿排飯、紅心滿赤心雞蛋糕-列車造型雞蛋糕、兩喜布丁蛋糕-焦糖布丁。

開幕式以本次參展業者的便當走秀為開場，展示各家特色便當與商品，以及有超萌的鐵道吉祥物活力四射舞蹈表演，最後再以搖鈴啟動開賣儀式，象徵



淡路屋英文採訪



南方鐵道宣傳

鐵路列車啟航，為此屆鐵路便當節揭開序幕，帶領大家航向嶄新的美好旅程。

為使民眾能深入了解臺灣鐵路深厚的文化底蘊，本屆於展場內特別設置「食旅光景x鐵道漫遊」專區，除了展示歷年臺鐵便當手繪鐵道風景便當紙盒及懷舊復古臺鐵圓鋁盒及各系列不鏽鋼紀念便當盒，還特別設計了一系列鐵道主題概念互動體驗區，復刻花蓮與南港造型的禮賓候車室的餐食饗宴、趣味性十足的飛鏢體驗、機智好玩的電流急急棒與超級拼拼樂等闖關小遊戲，更有豐富精緻的滿額禮讓民眾帶回家，參加展覽的民眾不只能大啖味蕾，也能寓教於樂。



台鐵便當銷售一空



鐵路便當節已是傳播鐵道文化與擴大國際交流的重要平台，藉由「2023第8鐵路便當節」體驗「啟程、享食、永續」展區的各種趣味與獨特的互動體驗，享受美味便當、鐵道文創、鐵道旅遊共融的夏日鐵道慶典！



院長與國內參展業者合照



院長為鐵路便當節搖鈴開幕



禮賓候車室



便當拼拼樂



鐵路便當節打卡區



福井食堂



食旅光景



我不是乖寶寶 - Part19

彭國勳

我不是乖寶寶！本想沿續前一篇所言我不是乖寶寶-Part18續列篇改名為：「我是小綿羊！」期待傳說中的「新人新氣象」，但獅子座燒成灰仍然不改顏色，所以左思右想還是行不改名坐不改姓，筆者仍愛恨分明，對不屑者仍然嗤之以鼻，改名換姓後讓筆者變溫柔婉約，不要殺氣騰騰，妄想就此作罷！

6 / 14日Yahoo新聞裡「太報」報導：臺鐵近年來力推「公司化」盼能改革沈痾...，這讓筆者想起107年10月21日6432次普悠瑪翻車事故，筆者身為受傷旅客跟路局同仁雙重身分，當時的花蓮運務段長無先生，第3天一大早才打電話，只拜託：「主任你上班要幫忙○站長...」，卻連一句關心筆者傷勢的問候都沒有，筆者還拖著連打哈欠都會痛和震到5天無法上廁所的身體，連上11天的班，就為了把第一時間家屬往返車站、殯儀館公務車派遣及往返羅東探視傷患一次性公務票（沒人敢開）...所有後勤都做好，否則整個車站支援工作如何運作？當年何副局長某晚私下詢問筆者臺東普悠瑪後續處理情況？筆者不客氣的說：臺東站因為無先生幾天來的不聞不問被放生，已被迫升格為「鐵路局臺東分局」，只讓臺東站楊站長去跟東工、東機、花電力等段協調如何指派人員坐鎮臺東市立殯儀館，試問下對上如何協

調？應該是何副開口後，其後無先生才姍姍來遲到站開個協調會；其實無先生的懶與官架子應該人盡皆知，否則○副段長怎會放棄高升段長的最後一哩路而掛冠求去？當年有人批評無先生一升上副段長眼睛就改長在額頭上，與還擔任站長時還會打招呼判若兩人？更可悲的是偶爾月底難得到站環境衛生檢查，某站長熱心泡茶奉上，卻完全不屑一顧...，這與某正直的人事主任所言相去不遠：「因為我們都不是投其所好，可以跟他端起酒杯你兄我弟的人！」哈哈，不屑不屑還是不屑！還有任內最後一個月，他有藉著環境衛生檢查，畢業旅行走一遍他的轄區，順便慰勞同仁話個家常做個漂亮的Ending，還是一樣躲在冷氣房懶得出門？如果是這樣就不要怪同仁給他的負面評價，好像也沒看到局務會報的頒獎表揚，這可能是杜局長近期來唯一做對的一件事？看新聞資料他的長官依然對他：「讚譽有加！」當然，要不然要承認他偏聽或自己識人不明？筆者89年底接陳主秘初任瑞穗站長，為了不通勤3個月即調回山里站（官位於我如浮雲），才3個月有人成了沒有權勢利害關係的莫逆之交，而現已退休的黃○發副座卻連續12年中秋節寄2箱鶴岡文旦給筆者，筆者電話請其不要破費了，卻得到：「站長，不是每個人都有蛤！」讓



筆者感動莫名；當年普悠瑪事故後某副局長到站就一副嘻笑輕挑的樣子，他看到的應該不是重大事故後全路的氣氛低迷，而可能是「吾可取而代之」升遷的重大機會來了吧？「士為知己者死！」這些臭味相投的一丘之貉怎麼值得我們替他們賣命？唉！這讓筆者想起八八風災時馬總統到太麻里視察災情，悲傷的家屬看著流失的殘破家園，抱怨政府救災來得慢，哪知道馬總統一句：「我不是來了嗎？」讓人聽出他的不耐，也讓他的視察災情秀前功盡棄！去年11/11是太魯閣案的宣判日，是法院在半年前也就是7月所訂的日子，臺鐵也很清楚這件事。那天宣判，被判定最重罪的是臺鐵員工，但臺鐵在臺北車站歡樂的舉辦便當節活動。唉！筆者想這豈不是「商女不知亡國恨，隔江猶唱後庭花」的現代版？其實老闆王○材也不遑多讓，太魯閣事故死亡49人，林部長辭職時，身負督導之責的王○材，一樣藏不住喜悅之情：「哇出運啦，『大丈夫當如是也』！」說他每天要唱「囚鳥」！真是上下一脈相承，什麼樣的人玩什麼樣的鳥？獅子座的筆者常勸人：獅子不須理會流浪狗的吠叫！至於趙傳歌詞：我是一隻小小鳥...之流，就更不需浪費唇舌了！如果把136年的臺鐵搞到公司化，枉費了企業工會凱達格蘭當年911的努力，敗軍之將豈可言勇？如果有人沒有切腹自殺還想當首任董事長、總經理，因為價值觀錯亂了，不是他去看身心科，就是我們一萬六千人要去看身心

科，至於是否唾面自乾到交通部領：「賣臺有功」的次長獎，筆者沒意見，就像秦檜要如何，在歷史留名是個人的選擇，尊重！104/3、4月/80卷第2期路工，筆者一篇：我昨夜做了夢！昨晚看某新聞媒體又做了個夢，夢裡夢囈，喃喃自語：局長好棒棒啊！局長好棒棒啊！

我不是乖寶寶！之前嘉義車班同仁憂心公司化後併入中區營運處，會影響他們原來段內調動相對容易的權利，幾十人連署後3月15日找上即將卸任局勞資的筆者，經筆者準備「提案」前，聯繫溝通後，感謝局人事室吳主任、人事室一科張科長，更感謝企業工會張秘書長第一時間居間協調，5天後的3月20日就得到不併入中區營運處的答案，連帶的金崙、龍溪、大武站也不併入高運段，說到這裡要稱讚一下花運段人事室許主任，針對之前規畫可能併入高運段，已先做「公司化前調站意願調查」，該調查讓三站外南居北工的同儕興致高昂想調入這三站，但這三站卻沒有同儕願意調整到其他站，因為看得到吃不到，所以聊備一格的調查，有調查等於沒調查？這樣一來強調公司化後分區經營的成效又自打耳光，機、工、電不分區，卻只有運務分了區，所以FB上有人說：6432普悠瑪事故機務出了事，太魯閣事故工務出了事，海端死傷事故電力、工務出了事，卻只有沒出事的運務被公司化分區營運？聽起來也頗有道理，但整件事就是不講道理的：「票價28年不調

整·虧損怪臺鐵？」；最近交通部放出公司化後票價可能調整·這個連鬼影都還沒看到的調整方案·但TPASS都會區吃到飽方案要不要先說又虧了多少錢？小站立桿有幾支？一等站閘門有幾座？人力又有多少可以設單獨使用閘門？不要跟我說你沒看到臺北站列車到站大排長龍的等待過卡、解卡？還是衍生的逃票問題多如牛毛？我們都會懷疑局內高層是陰間來的·看不到凡間有口難言的同仁·如果連向交通部表達一下：執行有困難都不敢（至少政策要補貼）·就不要指望我們對你會尊敬·保證你只會聽到蔡依林唱的：我呸！「國之將亡必有妖孽」·路局將垮必有蠢材？應該也沒有人會懷疑！

我不是乖寶寶！上期提到3000型3車筆者上廁所發生的蠢事·7月29日與家人搭411次坐3車·親自觀察廁所使用狀況·看了聊表安慰？因為筆者不是最蠢的·一個年邁的媽媽進去廁所再退出來回到座位尋求他兒子的協助·一個阿嬤退出來回到座位尋求小孫女的幫忙·他們都花了一點時間研究後才關上門·如果尿意急迫時·恐怕管它三七二十一就直接上演穿幫秀好了·設備改不了·門邊貼個說明貼紙也可以吧？想起早年在鹿野站擔任站長時·旅客站在柴油客車駕駛室小門外·死命地想打開駕駛室的門·開不了還要瞪你一下·意思是：什麼爛車子·門都打不開？你還要趨前解釋：它是駕駛室啦！幾車外的就只能用比的·示意他往其他車廂門移動·最後

在地區勞資會議反映後·花蓮機務段馬上於駕駛室門外貼上「駕駛室禁止進入」·才不再發生上述問題。筆者曾與北迴線某站長聊到海端站機車故障·他說：某站長說要用傳令法開行救援列車！筆者說：你沒有糾正他？他竟然回說：對於不懂規章的·懶得跟他爭辯！這個層次筆者就弱了點·有時候運輸班開班·遇人數不足·段會強迫抓人·礙於人力運用車站還不要不要的！但109年運轉員班招生·臺東站報了名·時任運務正主任卻說：臺東車站已有幾張證照了·報名全部被退回！筆者說車站年輕運轉員南居北工回去了·運轉員人力已不足·而這些人早年拿到證照·有的已經不從事運轉員工作了（仍從事行車工作）·怎麼可以算進去？溝通無效後·一百個不願意的被迫繳回4張證照·所幸同仁溝通後以車站業務為重願意繳回·要不然他們要我拿出證照繳回的規定·筆者還拿不出來·至於~不按章法的豬拿得出來嗎~則不得而知？請問：路局曾想AED受訓人數·或SMS參訓人數達到多少比率為目標·要不要也把受訓證照也繳回·還是他自己先把甲級證照也繳回？筆者當時還蠢到跟三季人爭辯·只差沒有提到局勞資會議以求平反？唉！夏蟲豈可語冰？豬怎麼會懂一年有幾季啊？Google一下豬仔出生後7個月體重達到110公斤就可出售...！

我不是乖寶寶！筆者治軍甚嚴·向來主張服務要「同理心」·所以在鹿野站時曾獲得神秘客測試全路第一名·在



臺東站新進同仁報到第一天的「危害告知」已經跟同仁說過：「到其他單位不想看到的晚娘臉孔、不耐語氣就不准在臺東站給旅客看到！」多年前某件客訴：旅客抱怨末班車深夜到站欲至路局委外經營停車場取車，因無零錢而至出口處找同仁換零錢，同仁未予協助，而要她到幾百公尺遠的超商換零錢...，筆者詢問同仁：如果是你的家人你會如何處理？如果是年輕美眉你會如何處理？今天一件客訴，因颱風天綠島、蘭嶼航班停駛，旅客拿著誤點證明在服務台幾乎要出拳打人，因為「不及乘車」我們只能簽證改搭末班車，回到臺北如何回桃園？而到售票口時用力丟了信用卡一百個不願意的重新購買車票！筆者曾與前營業科王○謙科長努力試著改變綠島、蘭嶼第4代售票系統退票辦法，可線上退票，甚至開放綠島、蘭嶼超商特准退臺鐵實體票證（可能上百張退票），目的不在扣2成手續費，而在座位可收回改售（收全額票價）不致虛糜，更重要的是不要讓當時可無座上車的旅客抱怨：明明車上座位一堆卻不賣票？見我不是乖寶寶-Part15第2段不及乘車的困擾已說得夠清楚，當年勇於任事可以溝通的處長、幾位科長都已不在其位，此情此景遠在京城的人恐怕無法體會，但可以保證：只要是牠的家人，牠們的態度一定截然不同！時窮節乃見，板蕩識忠臣？「青山有幸埋忠骨，白鐵無辜鑄佞臣」，筆者是戳破國王新衣的忠臣還是

佞臣？把編組站帶著7年不出事，帶出十項全能的站員，才有接近100%准假率，有光榮感，值得同仁信賴，所以評價就由同仁決定！然而上層所作所為印證了筆者應該是奸臣？公司化上層只會迎合交通部，私心作祟管他是不是「阿斗」，只在乎拉幫結派，就由臺鐵便當局去認證吧！從：我不是乖寶寶-Part17開始，文章後被迫加註：以上言論不代表本會立場！當然，筆者只是個人投稿而非「社論」，但洛陽紙貴證明言之有物、言論可受公評，套句某科長的生日留言：「您的敢言也是臺鐵進步的動力！我喜歡！」再套句某生日留言：「我已閱讀過您的好文分享-我不是乖寶寶，感恩謝謝您的正能量、精進意見，期待臺鐵成為更好更優質的幸福企業！」或幾年來很多主管的說法：路工到手第一篇一定先看：我不是乖寶寶！之前范局長被筆者批評的體無完膚，躲著筆者好久，張前段長約好見面竟還爽約，但第一次見面就要筆者辦：全局標竿參訪！所以上位者若要躲在象牙塔裡自我催眠它只是個人言論，那就請繼續自瀆吧！

~~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 6 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	602,511	暫收款	25,000
銀行存款	30,906,886	暫收款-稅金保留款	174,375
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	0
預付款	1,513,100	勞動部補助款	0
定期存款		代收付-勞保費	24,896
本會定期存款	15,450,919	健保費	33,440
團保履約保證金	2,000,000	活動費專款	986,587
固定資產		本會活動費	480,928
房屋及建築	535,302	團保費	18,007,570
累計折舊	(53,638)	互助慰問金	3,101,750
什項設備	336,739	抗爭基金	21,462
累計折舊	(82,802)	應付款	86,598
會務發展基金專戶	14,171,875	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,875,606	固定資產準備	735,601
		會務發展基金準備	14,171,875
		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	4,491,951
合計	83,394,998	合計	83,394,998



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 112 年 7 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	522,433	暫收款	25,000
銀行存款	22,041,133	暫收款-稅金保留款	174,375
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	0
預付款	642,300	勞動部補助款	0
定期存款		代收付-勞保費	24,728
本會定期存款	15,450,919	健保費	33,155
團保履約保證金	2,000,000	活動費專款	168,021
固定資產		本會活動費	244,108
房屋及建築	535,302	團保費	9,064,340
累計折舊	(62,570)	互助慰問金	2,181,750
什項設備	336,739	抗爭基金	21,462
累計折舊	(96,873)	應付款	86,598
會務發展基金專戶	14,171,875	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,875,606	固定資產準備	712,598
		會務發展基金準備	14,171,875
		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	5,594,389
合計	73,555,364	合計	73,555,364

臺灣鐵路工會 112年7月~8月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
112.07.05	本會	員訓中心辦理112年號誌維修技術基礎班課程「工會業務簡介」本會遴派秘書吳長智、專員蔡靜如授課
112.07.10	本會	彰化站行車控制盤系統衝突部分現場會勘本會秘書吳長智、彰化代表陳宥華出席
112.07.12	本會	陳理事長參加第491次局務會報
112.07.12	本會	「宜蘭工務轄內月臺提高工程(冬山站)」施工階段風險評估審查秘書吳長智出席
112.07.18	本會	召開局勞資第12屆第4次預備會議
112.07.20	本會	召開職業安全委員會預備會議
112.07.21	本會	員訓中心司機員班課程「轉計畫概論、工作紀律」秘書吳長智授課
112.07.25	本會	召開運務車站工時協商預備會議
112.07.25	本會	辦理第12屆貨運服務總所、餐旅服務總所勞資會議勞方代表號次抽籤
112.07.31	本會	召開第15屆第21次常務監事會議
112.07.31	本會	召開團體協約會議第332次預備會議
112.08.01	本會	召開工務工時協商預備會議
112.08.04	本會	勞動部辦理當前重要勞動議題專題講座「淨零排放與公正轉型」本會遴派組訓組組長黃文政出席
112.08.04	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
112.08.08	本會	陳理事長參加第492次局務會報
112.08.08-10	本會	選舉貨運服務總所、餐旅服務總所第12屆地區性勞資代表
112.08.09	本會	召開電務工時協商預備會議
112.08.14	本會	召開餐旅服務總所第11屆第23次勞資預備會議
112.08.16	本會	召開局勞資第12屆第5次預備會議
112.08.21	本會	召開8月份會務工作會報
112.08.22	本會	召開第15屆第13次理事會議
112.08.22	本會	召開第15屆第13次常務監事會
112.08.23	本會	召開機務日班工時協商預備會議
112.08.29	本會	召開貨運服務總所第11屆第22次勞資預備會議
112.08.29	本會	陳理事長參加493局務會報
112.08.30	本會	臺北市勞動局與勞動部合作辦理「112年度推動勞資會議機制實施計畫-勞資會議勞方代表培訓及相關議題活動」組訓組組長黃文政出席



召開本會第15屆第13次理事會議



召開臺鐵公司化子法協商會議



富岡機廠司機員座椅會勘
秘書吳長智出席



臺灣鐵路工會112年7月~8月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
112.07.03-21	各分會	召開第2次會員代表大會暨選舉第12屆地區性勞資代表
112.07.07	臺北第一分會	召開第14屆第4次臨時理事會議
112.07.10	臺南分會	召開第14屆第5次臨時理事會議
112.07.12	宜蘭分會	召開第14屆第3次臨時理事會議
112.07.30	延平分會	召開第14屆第4次臨時理事會議
112.08.01	新竹分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.02	嘉義分會	辦理第14屆小組長訓練
112.08.07	高雄分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.07	臺北第一分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.08-10	各分會	辦理貨運服務總所、餐旅服務總所及花蓮機廠第12屆地區性勞資會議勞方代表選舉
112.08.08	臺南分會	辦理第14屆小組長訓練
112.08.09	彰化分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.10	臺中分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.11	高雄機廠	召開第14屆第7次理事會議
112.08.14	嘉義分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.14	臺北機廠分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.14	臺南分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.15	宜蘭分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.15	基隆分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.17	屏東分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.18	花蓮分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.29	臺東分會	召開第14屆第7次理事會議
112.08.29	延平分會	召開第14屆第7次理事會議



嘉義分會辦理第14屆
小組長訓練



臺南分會辦理第14屆
小組長訓練



基隆分會游理事長頒發遞補
理事當選證書

臺灣鐵路工會 各分會代表大會暨地區勞資勞方代表選舉

編輯部



宜蘭分會



宜蘭分會



基隆分會



延平分會



北一分會



北機分會



新竹分會



臺中分會