



請傳閱

104年9、10月第80卷第5期

路工



聲援船難家屬

Welcome ICLS Comrades to visit Goyang KTX Rolling stock Branch
Korean Railway Workers' Union 2015. 9. 7.



ICLS與會全員合影 攝影/大雄

- 國際勞工團結中心2015首爾論壇
- 臺灣鐵路工會在亞太地區之勞工運動參與及合作
- 2015臺灣工會青年冬令營
- 解決債務糾紛的好幫手(一)
- 簽訂團體協約勞動部大手筆獎賞

行政院新聞局出版事業登記證局版北誌字第2203號
台灣省雜誌專業協會會員

經中華郵政認為第一類新聞紙
台灣郵政管理局執照台字第864號

目 錄

中華民國104年7、8月第80卷第5期

封面照片

封面—特約攝影：大雄

封面焦點

- 國際勞工團結中心2015年首屆論壇.....大 雄 2
- 臺灣鐵路工會在亞太地區之勞工運動參與及合作.....大 雄 6

鐵道旅遊

- 日本宮城5日紀行.....艾瑪紗 11

世界接軌

- 2015台灣工會青年冬令營會.....王正皓 20
- 墨西哥火車歷史.....黃承言譯 22
- 雇主應每年檢視勞退舊制專戶餘額並補足差額.....編輯部 24

輕鬆小品

- 解決債務糾紛的好幫手(一).....慎 言 25
- 颶風天司機員流浪記.....馬傑克 27
- 簽訂團體協約勞動部大手筆獎賞.....鐵支路 28

會務報導

- 會務工作104-7-9.....編輯部 31
- 會務活動花絮—新竹分會.....林豐瑛 39
- 會務活動花絮—基隆分會.....周志成 40

封底廣告

編輯部—特約攝影

徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月30日前截稿。本刊各園地為公開型式，內容有關工會、勞工、鐵路相關活動報導、軼聞趣事、會員生活消費優惠及本會各項會務動態等，歡迎各界先進踴躍投稿，稿費從優，來稿惠請寄本會：臺北市北平西路3號6樓(6044室)臺灣鐵路工會路工月刊編輯部或以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw。敬請投稿文件為電子檔者，文章版面內容請使用：標楷體字型14大小、固定行距20點、離前線6點，並請投稿文件，務必留姓名、住址及聯絡電話，謝謝。另因本刊人手不足，稿件採用與否，概不退稿，尚祈見諒！

發行人：謝勝明 發行者：台灣鐵路工會 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 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：謝勝明 委 員：張立旺、朱昭璋、林大川、陳建峰、王春梅 ；張立方、侯宗南、陳價國 主 編：林成遠 總 輯：黃鈺鏗
---	--

國際勞工團結中心2015年首爾論壇

編輯部-特約報導-大雄

封面焦點

初-

進入長官的辦公室領取批好的公文赫然發現意外的「送一」-參加「ICLS 2015-首爾論壇」，傳聞中的ICLS全程都是英文或日文，……什麼！申請補助同意函還要在出發前一個月完成，精靈從此落入凡間了；伴手禮、行程文件、電子機票……，行李確認了好幾次，深怕公務用品沒帶上，這可不像在我們身處的寶島台灣，隨時可以請快遞送達，再加上是跟長官們同行，整個人一直處於高度緊張情緒中。到了6號出發日，雖然過程中有些許小插曲，但仍順利出航；入境時，巧遇紐西蘭友人與我們是一同在最後一批抵達韓國，而由地主國很熱心的安排了接送。

第一次來韓國的我可是睜大眼不停觀望著四週，地理環境似乎與台灣有很大的不同。到了下榻的首爾世宗飯店，跟主辦單位及地主國朋友打了招呼後，迅速的打點好行李，就該祭一下五臟廟了。飯店後方的街上，像極了我們夜市熱熱鬧鬧，經過這一日折騰，都已經過台灣時間晚上八點，我們只匆匆逛了200公尺，便迫不急待的選擇了我們的晚餐，自然也不能免俗的點了韓國五花肉泡菜鍋。跟我們的五花肉不太一樣，感覺上就只是豬肉，沒見著皮，沒見著油花，而泡菜的口味自然是當地的特色，不用調味

就很強烈了。這與平時吃的台式韓國泡菜可有些不同，可是道地的原鄉風味；只是一鍋裡全是紅艷艷的，所有食材都帶著大醬的風味，孤陋如我，似乎就體會不出自然的風味，再則所有食材都煮成紅色的，在下筷時，該選擇見山就是山，抑或是見山不是山？可倒真有些難為我了~



KTX-韓國高速列車機廠

這次的會議行程，扣除第一天報到及最後一天的回程，只有第二天算是比較輕鬆一點的行程-市區參觀。話雖如此，實際走訪後，心情卻錯雜著有感傷、高昂及敬佩。第二天行程首站來到了景福宮，這是古代韓國王室之居住處所，相信如有看過韓國大長今等古裝劇的朋友，對這般場景自然是不會陌生；但相較於中國古代皇帝的宮殿群，則似乎略有不同。第二站來到了首爾市廳廣場，並為2014年韓國世越號船難的罹難者上香。看著照片中正值青春年華的高中生，兩旁家長

忍者心中極大的痛苦向我們回禮，讓在場伙伴們的心也變得無比沉重；這裡逝去的不仅是年輕歲月，還有未來的美好夢想。



市區參觀的行程，是負有多重目的，在初步了解當地文化及社會情勢後，中午來到KTX-韓國高速列車機廠，在員工餐廳享用與該廠員工一般的自助餐點後，戴上安全帽出發囉。完完全全符合6S的機廠，非常非常的整潔；看見一區區排列整齊的零組件，在架上等著維修的車體，和像是對我們咧嘴微笑一般的車頭，以及巨大的烤漆房。沿途也發現好幾位女性同仁戴著工作手套，從事跟男性同仁一樣的黑手工作，在挑高20公尺以上的廠區內，心中感受到一股震撼。往休息區方向走，健身房內各項健身用品，網球場、桌球桌、自動發球機，以及自製的檢球網(這恐怕是要球友才能樂在其中了)，司機員休息室等；同時亦參觀了工會的辦公室，牆上貼著有著近年的歷史以及各處友會支持打氣的信函。最後聽取簡報完畢，在離開前於門口大合照，參訪人員眾多，合照的陣勢驚人，將廠區牆面完全遮住；合

照結束後個別留影時，原先遮擋的牆面，清楚的題字有「責任檢修」等大字，雖然是簡單明確的自我要求，但卻與整個廠區展現一致氣息。

當晚的歡迎會中，台灣代表團與2014年才加入ICLS，來自大漠的蒙古同桌；餐會採自助餐式，看著對面不論男、女盤子內堆疊了肉品，相較我面前的蔬食形成了強烈對比。大漠兒女喝起酒來更是豪邁，讓人不知該往那躲，幸而韓國的酒是透明無色的，我還是多喝水吧，但也是相同的誠意；話說那樣的豪氣，仿佛是金庸筆下的人物一般出現眼前，而女子也特意妝扮，也更添武俠意境，一時之間，有叫人不知身在何處之感。



與大漠兒女合影

重頭戲來了，連著兩天早上九點到下午五點的密集會議，首先聽取各國國情報告，再進入討論主題。第一天會議討論主題關於未來組織青年、女性及非正式勞工團體，第二天則是對未來做法提出建議。目前各國都面臨戰後嬰兒潮轉成為退休潮，由於這個轉換，不但對各國國內造成影響，甚至對全球整體經濟產業有著巨大的沖擊；在生育率不及退休潮的此時，還面臨技術、經驗無法順利傳承的危

封面焦點

機。另外，更多的統計數據顯示女性在勞動市場參與率日趨偏高，以我國為例，隨著女性的教育程度提升，已從過去的附屬角色，進而撐起職場的一片天，對勞動市場的參與度，呈現逐年增加的態勢；2012年即達全年平均勞動參與率之50.19%，在專業技職方面也不再是一面倒的單一性別。而全球化導致生產技術、生產方式變化加快，青年對工作所得不足、工作環境

不佳、工作保障不足等高風險因素，也造就在勞動市場彈性的發展趨勢下，非典型工作機會日益增加；依目前就業市場觀察，較多的工作機會落於服務業，即便青年願意從低薪做起，也未必會有工作機會。此種情形讓年輕人更容易淪入非典型工作者或長期失業漩渦，這已成為青年勞工無法避讓，更應正視的嚴重未來。



另記：下榻的飯店-首爾世宗飯店，由於經營者更迭，使勞方遭受諸多不平對待，會議中我們更以實際行動表達抗議，資方也由經理人出面接受我們的陳情書。

會中看見各國皆踴躍發言，身為台灣代表團之一員，我也硬著頭皮走上台用英文發表，強忍著緊張，透過麥克風的聲音很正常，但扶著講台的手卻是抖的，心裡暗想，前三排的聽眾應該看的很清楚才是。前輩們在我發言完畢後給予肯定，心情頓時大為放鬆，個人首次國際論壇的意見發表，終究是得了個開門紅。回到座位上，秘書長問：妳怎麼抖到相片都照得出來？看他一派輕鬆，真是吃水的不知挑水的苦呀～

終於會議結束了，進入下一個會議-執委會。我們是草創初期共同奮鬥的伙伴，也一直是執委會的成員；而蒙古加入後一直希望成為執委之一，本次議會因台灣鐵



ICLS與會全員合影



會議中各國發言言論

路工會秘書長異動，此時積極爭取續任執委的身份任務更顯重要，幸賴過去深耕努力，不但順利成為大會執委，且2016年執委會，亦將於台灣舉行；一顆心懸了這麼久，終於在這一時刻放下。

收拾好疲憊的身心，終於要通關回台北了，眼看著兩位大人順利過關而我卻被攔下，海關人員盯著螢幕嘴裏叨唸著我聽不懂的話語，我的腦海裏卻想不出漏了什麼？海關大人翻著我的背包一直問：PEN？找了半天找到鉛筆盒，是的，就是它-新款橡皮擦，原來從影像看來它像危險物品……，我家的長官應該快被我嚇瘋了才是。

從經濟面向來看，我們大多依賴

進出口，對全球經貿動向及勞動市場應有高度敏感才是，國際事物的推展、青年大使交流與經驗分享是當前重點議題。

不論任何一個工會在初期草創，都是很辛苦的，除了滿腔的熱血，還要有堅韌的毅力，彼此相互支持才能建立體制，維持工會同時是另一項更艱苦的路程，亦需要大伙團結才得以爭取更大福祉。

初次來到韓國、參加國際論壇、站在國外街頭跟外國的友人舉牌抗議、被海關攔檢；回到家裏，母親也很關心的問這次出國情形，想也沒想的神回了老媽：「媽，這是我第一次才踏出國門就想回國了。」

台灣鐵路工會在亞太地區之 勞工運動參與及合作

編輯部-特約報導-大雄

前言：

勞工運動係聯合所有經濟、社會上居於弱勢的勞動階級，藉由群聚形成力量、統一意志以爭取所有勞工大眾之權益。因此，團結成為勞工運動之核心價值，亦是所有力量之來源。團結一廠之勞工以改善一廠之勞動條件；團結一國之勞工以改變一國之勞動政策；團結世界之勞工以形成放諸四海皆準之普世價值。台灣鐵路工會本著這樣的理念，除在國內持續不懈地繼續勞工團結運動外，亦主動參與國際勞運合作活動，而國際勞工團結中心即為台灣鐵路工會參與創立並積極活動之國際組織。

一、簡介國際勞工團結中心

國際勞工團結中心 (International Center of Labor Solidarity, 簡稱為 ICLS, 網址: www.icls.or.kr)，係一總部辦公室設立於韓國首爾，成員為亞太地區主要軌道及運輸事業工會之國際勞工組織。

1. 國際勞工團結中心之創建歷史

* 1997年12月，韓國大罷工時，東日本旅客鐵道勞?組合即JR東勞組

(JREU)聲援支持。

- * 2000年02月，日本及韓國之軌道運輸工會開始討論建立聯合組織。
- * 2002年06月，建立國際勞工團結中心之協議達成。
- * 2003年03月，國際勞工團結中心之總部辦公室在韓國首爾成立。
- * 2003年12月，決議在亞太區域建立勞工團結組織，並舉辦國際性的軌道及運輸事業工會論壇。
- * 2004年03月，日本及韓國之軌道運輸工會為建立國際勞工團結中心成立準備委員會；並於其後一一正式拜訪菲律賓、泰國、台灣、澳洲及紐西蘭。
- * 由澳洲、韓國、日本、紐西蘭、台灣、菲律賓、泰國等之軌道及運輸工會參加之國際軌道及運輸事業工會論壇於韓國首爾舉行。
- * 在巴西之阿列格雷港舉行之第五屆世界社會論壇上，正式成立國際勞工團結中心。
- * 緬甸及蒙古之軌道運輸工會陸續加入。

2. 國際勞工團結中心組織及成員

國際勞工團結中心現共有來自9個國家的20個工會成員：

(以下名稱及縮寫部分以英文表示)

國家	成員	縮寫
韓國	Korea Railway Workers Union	KRWU
	Seoul Subway Labor Union	SSLU
	Pusan Subway Labor Union	PSLU
	Seoul Metropolitan Rapid Transit Workers Union	SMRTWU
	Daegu Metropolitan Subway Workers Union	DMSWU
	Inchon Subway Labor Union	ISLU
	Wangju Metropolitan Rapid Transit Workers Union	GMRTWU
日本	East Japan Railway Workers Union	JREU
	West Japan Railway Workers Union	JRWU
	Hokkaido Passengers Railway Labor Union	JRHU
	Japan Freight Railway Workers' Union	JRFU
	Central Japan Railway Workers Union	JRCU
菲律賓	Philippine Railway Workers Union	BKM-PNR
	Solidarity of Filipino Workers	BMP
泰國	The stat Railway Workers' union of Thailand	SRUT
台灣	Taiwan Railway Labor Union	TRLU
澳洲	Australian Rail, Tram & Bus Industry Union	RTBU
紐西蘭	Rail and Maritime Transport Union	RMTU
緬甸	Seafarers' Union of Burma	SUB
蒙古	Mongolian Railway Workers' Trade Union	MRWTU

國際勞工團結中心內部最高機構為各成員組成之委員會 (Council Meeting)；執行機構為執行委員會 (Steering Committee Meeting)。理事長 (Chairperson) 及副理事長 (Vice Chair) 經選舉出代表國際勞工團結中心，日常事務由秘書處及秘書長 (General Secretary) 負責處理。定期每年舉辦國際性勞工議題論壇，同時召開委員會；並不定期召開執行委員會。

3. 國際勞工團結中心之信念與規則

國際勞工團結中心之信念

* 國際勞工團結中心係一提供互相交換經驗、討論未來策略、建立穩固

精神團結及幫助解決勞工和工會面臨困難之網絡。

- * 國際勞工團結中心反對大型跨國企業、政府及國際多邊組織強加之帝國主義式全球化；國際勞工團結中心致力於保護勞工權益且強烈反對新自由主義引起之競爭與階級劃分。
- * 國際勞工團結中心反對資本控制造成之競爭、壓迫及環境破壞；並反對資本控制及新自由主義全球化的另一面相 - 戰爭。國際勞工團結中心經由參加多樣的國際性社會運動、團結合作踐行此一理念。
- * 國際勞工團結中心尊重多元性。開

展國際勞工團結工作不限於政體、信仰、國籍、區域、政黨、及產業；但先由發展亞太區域之軌道運輸及大眾服務產業之勞工團結開始。

- * 國際勞工團結中心係以尊重各國、各組織之獨立自主性為基礎之發展團結及交換經驗之網絡。
- * 國際勞工團結中心係由接受其信念之工會成員所組成；但對非成員之地區、個人或組織開放其所有之活動，並歡迎參加以壯大團結及經驗交流。

國際勞工團結中心之規則

- * 國際勞工團結中心係由接受其信念之工會成員所組成。
- * 國際勞工團結中心設立國際委員會所組成以決定其之態度、角色及信念。國際委員會每年召開一次。
- * 國際勞工團結中心設立國際執委會以諮詢且決定其日常事務。
- * 組織成員得建立其國內或區域內之執委會。
- * 國際勞工團結中心設立秘書處(或總部)以執行國際委員會或國際執委會之決定；且幫助會員組織間之團結工作及資訊交流。秘書處設立於韓國首爾。
- * 國際勞工團結中心秘書處運作資訊網絡系統包括網站及郵件名單，以在其組織成員和其他單位間交換資訊及溝通。
- * 國際勞工團結中心組織一每年召開之國際性論壇；此論壇討論工會運動之策略及發展國際勞工團結。此論壇對任何人開放。

* 國際論壇、國際委員會、國際執委會及秘書處之資金來源，由各會員組織依其能力分擔。國內或區域內執委會之資金，由該國或區域內組織成員負擔。

4. 展望未來十年

國際勞工團結中心成立迄今已逾十年，特於今年(2015)於韓國首爾舉辦第十一屆國際性論壇暨第十一屆國際委員會。於會中由各成員發表其所在國報告外，並回顧過去十年國際勞工團結中心之作為及努力，並對第二次世界大戰結束七十年做出專題討論；最後由各成員同意且對此次會議做出正式聲明。不僅回顧了國際勞工團結中心過去的工作，亦對未來十年的方向，指明了道路。

此次論壇聲明：

"國際貿易之架構、組織、及規則已漸由全球公司利益所支配。新遊戲規則使富人獲得更多特權及權力關係；同時損傷了勞工階級和窮人。只有勞工團結能擋住全球公司的決定，並創造以人民權益優先之全球經濟系統的條件。"

關於重要議題之態度：

(1) 國際貿易協定

跨太平洋夥伴關係及東南亞國協等國際貿易協定，是增強了不平等的權力關係，且加劇了全球財富不平等。這些協定皆為關門協商黑箱作業，以保密條款限制了這些制定者所代表一般大眾，不能接觸此交易的相關信息。

跨太平洋夥伴關係是史上最難達成之協議。其破壞了國家主權並

限制了保護勞工標準、消費者權益、及網路自由的權利。其中，投資國爭議解決條款，將賦予跨國公司權利去追訴當地國政府，且限制當地政府施行法律去保護環境或公眾健康。

(2) 氣候變遷及永續發展

國際社會因應氣候變遷的失敗，持續威脅人類的生存。氣候變遷是真實的現象而非學術上的課題。

太平洋的島嶼國家正處於此危機的前線，氣候變遷已是現存的立即危機。新英格蘭大學的研究預測，保護南太平洋島國建築環境及基礎設施的花費將高達美金219億。吉里巴斯、馬紹爾群島及吐瓦魯等國95%的建築設施在距離海岸線500公尺以內，正面臨極大風險。

(3) 我們反對任何戰爭及恐怖主義

全球資本主義浪潮已使世界人民捲入戰爭。21世紀將如同20世紀，成為戰爭年代。我們在二此大戰結束後七十年，於此論壇討論和平。我們確信必能看清戰爭的本質並且以堅強的國際勞工團結停止戰爭。戰爭是國家對工人人權，在凝視下最大的冒犯。

(4) 工人權益

經濟成長的果實必須被公平的分配，促進增長的工人必因其的勞動獲得合理的回報。新自由主義正威脅我們的財產、群體和環境。工人間的團結是唯一對抗新自由主義進程及還權於民的希望。全球勞工運動因此負有獨特及沉重的責任。我們工會及勞工組織是對抗新自由

主義戰爭的先鋒，我們承諾在團結、為正義奮鬥、公平且維持全球秩序下一起努力。

(5) 國際勞工團結中心之未來發展

國際勞工團結中心建立迄今已逾十年，而當時籌備會議的宣言，仍適用於此刻：

"當世界財富集中於少數跨國公司、強國以暴力及武力主宰世界、工人與一般民眾處於苦難及恐懼，我們必須改變此一情勢及結構。為了改變，強力的國際勞工團結，是必須的。"

我們將繼續奮鬥建立堅固的運動，尋求不同於一般方式更增強的團結，並終結世界被全球化及新自由主義主宰的情況。



二、台灣鐵路工會在國際勞工團結中心之地位及活動

1. 台灣鐵路工會參加國際勞工團結中心之緣起

台灣鐵路工會在國際勞工團結中心創立之伊始，即受邀共同發起創立國際勞工團結中心，成為國際執委會之固定成員。除積極參與各項活動即輪流舉辦國際執委會外，並曾在2010年負責召開第六屆國際

勞工團結中心台北論壇，招待來自八個國家的百位與會者。

今年(2015)台灣鐵路工會亦派員赴韓國首爾參加第11屆國際論壇、第10屆國際委員會暨第20屆國際執委會。論壇中與各會員代表積極交往，交流勞運經驗及各國不同作法，以為將來台灣工運之借鏡；並發表所在國之政經報告，且上台對未來發展子題做出即席報告。在執委會中，由台灣鐵路工會現任秘書長，接任我會在國際勞工團結中心國際執委會中之執委代表。

2. 歷年勞動節活動前，台灣鐵路工會皆會配合國際勞工團結中心，共同擬定主題，在勞動節活動中主張宣揚。而各會員間之互助合作，更是國際勞工團結中心之主要信念之一。在各兄弟會員有困難需要幫助時，台灣鐵路工會亦會積極伸出援手，例如配合發出國際譴責，支援抗爭活動等。

面對各種世界災難及環境議題，國際勞工團結中心都投注相當關心。台灣鐵路工會在配合國際勞工團結中心發起之南海大海嘯、東日本大地震等之募款活動中，也都發揮了人溺己溺、人飢己飢之大愛人道精神。

三、勞工運動與世界同步和國際合作

社會運動之發揚，是由勞工運動所開始的。藉由賭上自己退無可退的工作權，逼迫經濟、政治、社會上地位更強勢的資本家做出退讓，從而改善勞工暨一般人民之生活生存條件。但現今社會發展迅速，社會運動已不限

於勞工運動；且串聯發展之方式也迥異於從前。發展勞工運動更應改弦易張，從不同的發展方向中，汲取更多的養分及作法。

“新公民運動”是台灣這幾年來非常流行的用語，也號召了幾起非常龐大的群眾抗議事件，從而影響社會、政治情勢，甚至對選舉結果造成了極大的變化。在新公民運動中，有以下幾點特徵：

- * 強調主體性，主張由公民自覺發動，盡量掩去政黨色彩。
- * 議題跨階層，能引起不同群落之人民的普遍認同。
- * 善用新媒體，社群網站、即時通訊工具的大量應用，另闢蹊徑以更經濟、即時、即被認同的方式，召集大批群眾(尤其是年輕群體)，從而形成聲勢。

而勞工運動正可以從此獲得借鑒，除傳統工會體系之組織動員外，更可以拓展勞工議題已爭取更多階層之響應，使用新興的媒體及通訊工具爭取認同並發展聲勢，不拘泥於勞工議題而開拓更多關懷面向。

台灣鐵路工會秉持世界勞工一家之理念，參與國際勞工組織，汲取各國不同之勞運發展經驗，加入主導國際勞運議題。我們除積極加入國際勞工團結中心各項活動外，並成為其中間重要力量；另在其他世界性社會議題及勞運組織中，台灣鐵路工會亦隨時把握機會參與並加入其中，以期台灣之勞工運動發展，能與世界同步並加入各項國際合作。



今年9月因為參加在日本東北地區宮城縣舉辦之大型活動，由於機票航班價格及行程考量，雖然宮城縣仙台機場也有飛國際線，最後我還是選擇從東京羽田機場進出。宮城縣在東京東北方約300公里，相當於臺北至臺南之距離，因為日本交通移動費用相當昂貴，若要在最小預算內在5日當中來回兩地，交通上亟需精算，所幸日本政府為推廣觀光，在外國旅客之交通優惠票券上下了不少工夫。



羽田機場JR東日本旅遊服務中心

以我的情況來說，5天4夜行程選擇搭華航早去午回之臺北松山至東京羽田班機，第1天先住東京，第2天即搭乘東北新幹線前往仙台，最後一天上午再循同樣路線返回東京直接前往機場，行程中需要搭乘2次以上新幹線特急列車，因此我選擇使用JR東日本通票(JR EAST PASS)。

JR東日本通票是日本JR東日本公司

針對外國觀光客所發行之優惠票券，只有持短期簽證入境之外國旅客方可購買，而這票券可在發行或兌換日期14天內任意選擇5天，自由搭乘日本JR東日本在東京周遭及東北地區絕大部分營運路線，東北新幹線亦能隨意搭乘自由座，而指定席只要去預先劃位亦能免費搭乘。JR東日本通票成人票價日幣22,000元，以目前匯率換算成新臺幣將近6千元，但由於新幹線票價東京至仙台單程就3千多元了，而該票券又能自由搭乘東京都內JR所有路線及通往羽田機場之車軌電車，等於買了它我這5日在交通上幾乎不用再額外付費，非常划算。

JR東日本通票在購買上須出示護照，可選擇在日本境外向與JR合作之旅行社預約、自行線上預約或是到日本後親自去JR機場及東京各站旅遊服務中心購買。因為前往時間恰逢日本當地五連休，號稱「Silver Week」，東北新幹線列車又大多為全車指定席，不先預約恐怕屆時恐怕理想車次向隅，所以利用えきねっと(eki-net)網站於預定搭車日期一個月加前一週先預約新幹線車次，確定預約成功後，搭車當日再帶著當初預約車票時所用之信用卡，去指定JR車站綠色窗口或旅遊服務中心領取；如果與JR東日本通票併用，

則不需加收任何費用。因此我一下飛機完成羽田機場入境手續後，直接去羽田機場JR旅客服務中心購買JR東日本通票並領取之前在えきねっと(eki-net)網站預定之新幹線車票，服務人員非常親切，甚至羽田機場還常駐會說中文的人員幫忙翻譯。

領完JR東日本通票後，向服務人員說明即會在票證上蓋第1個日期戳章，如此一來，即可憑有蓋日期戳之JR東日本通票免費搭乘東京單軌電車。東京單軌電車顧名思義是屬於單軌列車形式，通往濱松町與羽田機場各航廈間，沿路可鳥瞰東京灣風景，因為海外遊客眾多，單軌電車在列車公告及廣播上皆有日、英、中及韓文標示，而在終點站濱松町可轉乘其他JR各線電車，相當便利。

由於這次居住飯店位於池袋，池袋車站在JR山手線上，因此在濱松町轉乘山手線最為方便，山手線係環繞東京都內之環狀線，沿線經過東京、上野、新宿、原宿及澀谷等大站，若要第一次遊覽東京的話，利用山手線即可前往大多數知名景點。雖說東京都內交通鐵路部分除了JR各線外，還包括東京地下鐵(Metro)及都營電車共計三大系統，但因為這次是利用JR東日本通票，可在指定日期中無限次搭乘JR電車，故在東京都內市區移動上特別皆



東京單軌電車



選擇JR山手線列車為工具。當日下午在池袋the b飯店check in放下行李後，就搭乘山手線至原宿站下車，JR原宿站在明治神宮旁，各國遊客絡繹不絕，車站對面之竹下通可說是逛街天堂，由於「Silver Week」關係，人潮更是擠得水洩不通，十分驚人；竹下通緊鄰表參道，世界知名品牌專賣店應有盡有外，巷弄間各色小店林立，光充滿異國風情之建築物本身就值得一看。在原宿完成「櫥窗血拚」，又搭乘山手線前往澀谷閒逛，澀谷車站是東京乘客量前五大之車站，除了知名忠犬八公像外，車站前之人與車流量均驚人的繁忙十字路口，亦常是日劇及廣告取景地點。

我在過足逛街欲望後，再利用山手線坐回池袋，池袋站東西口分別連接西武及東武兩大百貨公司，藥妝店、電器行及無印良品或Uniqlo大型連鎖店林立，逛街機能亦十分堅強，尤其臺灣遊客喜愛的一蘭及無敵家拉麵，在池袋都吃得到。一蘭拉麵由九州發跡，因為口味比起其他名店較為清淡，又可依個人喜好調整拉麵軟硬度、麵湯濃度及辣度等，較符合臺灣人的「氣口」。因此當天即使日本時間晚上10點前往一蘭拉麵池袋分店時仍大排長龍，且前方排隊人潮光聽口音就知是臺灣老鄉。



一蘭拉麵



JR池袋站綠色窗口



第2天因臨時行程變更，必須改為中午即搭乘新幹線前往仙台，由於原本預約的是傍晚車次，因此在Check out並在飯店寄放行李後，就前往JR池袋站「綠色窗口」重新劃票。各大JR車站「綠色窗口」往往是半開放透明空間，座落在各式售票機旁，會有專人幫忙處理旅客對車票的各種疑難雜症。雖然新幹線車票可透過售票機直接購買，但使用JR東日本通票購買的人，必須對站務員出示通票，所以不得不來「綠色窗口」排隊請人工協助。

在重新搞定車票後，因為距離搭車時間不到2小時，不宜乘車移動到其他區域，故選擇在池袋附近逛街，池袋地區誠如先前所提，逛街機能相當完備，特別選了SUNSHINE CITY大逛特逛，SUNSHINE CITY是複合型百貨公司，除了有各式品牌外，更結合旅

館、瞭望台及水族館等機能，故它雖離池袋車站要走將近10分，人潮依然不輸其他百貨。其中最喜歡的就是三麗鷗與迪士尼專屬商店及由集英社JUMP少年漫畫週刊各式人物所集結而成的JUMP WORLD主題樂園。三麗鷗與迪士尼動畫人物算是世界聞名，JUMP週刊乍聽之下十分陌生，但若提到七龍珠、灌籃高手、航海王、棋魂、火影忍者、網球王子、死神、烏龍派出所及黑子的籃球等眾多作品，或許不論任何年齡層的朋友都能對此如數家珍。因時間限制關係，無法買票進入JUMP WORLD主題樂園，但仍然在迪士尼等專賣店貢獻不少現金。

中午即帶著行李前往搭車，JR東日本通票選擇指定日期時，第一次進站時站務人員會蓋當日戳章，之後搭乘直接出示即可。這次是透過Jourdan網站查詢，Jourdan網站可查詢日本全國各地電車、巴士及飛機等轉乘資訊，亦有app可供下載，只要會打簡單日文漢字及手機能上網的話，則可以隨到隨查，是我個人使用過覺得最便利之轉乘app。像我就是透過它查詢池袋若要搭乘新幹線，先搭乘其他路線快車至埼玉縣大宮車站轉乘最為



SUNSHINE CITY內迪士尼專賣店

省時便利。雖然前往日本不下十次，但因時間、預算或只在都市圈內移動關係，這回是我第一次搭乘新幹線，所以特別興奮。轉乘之大宮車站連結各式商場，亦比我想像中熱鬧許多。特別預留轉乘時間20多分幾乎都拿去購物了，原本以為自己太早到會無聊到在月台發呆，根本是大錯特錯。

東北新幹線因列車關係，分為普通車廂、綠色車廂及特等車廂三等級，車票價格及車廂配置皆不同，特等車廂非所有列車皆有，而JR東日本通票可免費搭乘的只有普通車廂。值得一提的是因為終點不同關係，東北地區新幹線常常先在某個區間內共同連掛行駛，之後再分離車廂各奔東西，所以出現列車不同名稱而連掛在一起同時行駛現象，所以如果上錯車廂即使坐對車也不能抵達目的地，需特別留心，故新幹線月台地板上亦特別註明各式列車車廂排隊位置，好讓旅客不會發生坐錯車之憾事。

這次搭乘秋田新幹線「小町Komachi」至仙台，這班「小町Komachi」與「隼Hayabusa」連掛行駛，前者終點秋田車站、後者則為新青森車站，兩者在盛岡站之後分離，仙台是東北地區第一大城，仙台站亦位於盛岡站之前，所有前往東北之新幹線皆有停靠。因「Silver Week」關係，本班列車其實「隼Hayabusa」普通車廂已經客滿，而「小町Komachi」普通車廂在上午劃票時仍有座位，但實際乘車情況也是至少九成。「小



小町Komachi新幹線列車

町Komachi」車頭為紅色流線型，非常俐落漂亮，而內部座位採二-三形式，車上亦有乘務小姐推車販賣咖啡、零食及週邊。車上跑馬燈除播報沿路天氣外，亦會播報當日報紙要聞，而大宮到仙台乘車時間約1個半小時，小睡一下即抵達目的地。

到達仙台站後，隨即在站內找大型置物櫃置放行李，因為活動會場在郊外，必須在仙台站經JR東北本線轉車至利府站再搭接駁巴士，而在東北地區凡是JR路線列車，JR東日本通票一律免費，因此省了相當多費用。

而從活動會場返回仙台後，先拿著行李去飯店報到，在仙台住的飯店為全日本連鎖之飯店東橫Inn集團，東橫Inn亦受到許多遊客愛戴，原因是其座落地點往往在車站周圍，且房間價格固定不會受到週末或連假影響。而誠如上述所提，仙台是東北第一大城，最知名的美食就是烤牛舌，仙台車站亦連結商場，伴手禮可直接在車站補足，尤其車站3樓為牛舌名店及壽司名店一條街，知名老店一網打盡。

「Silver Week」威力及大型活動加乘之下，仙台車站人山人海，尤其晚餐時間，仙台車站3樓名店一條街各店每家都排隊人龍不短。

因為覺得來仙台就是要吃烤牛舌關係，就選擇了朋友推薦的「利久」牛舌老店，最後排了將近一小時才能入座，於是點了朋友推薦的烤牛舌與燉牛肉各一半之定食，定食附白飯、小菜、湯及點心，



名店利久牛舌定食

非常豐盛，牛舌嫩滑有彈性，而燉牛肉湯汁十分下飯，連我這種不太愛吃飯的人都把白飯吃得一乾二淨，覺得為了美食果然排隊的辛苦是值得。

第3天及第4天因下午及晚上也都貢獻給大型活動，但上午仍是想稍微逛一下宮城知名觀光景點，因此第3天上午選擇仙台市內之瑞鳳殿和仙台城跡；第4天則遠征到日本三大景之松島，前往五大堂、圓通院及瑞巖寺。

瑞鳳殿和仙台城跡為仙台市內數一數二知名的景點，JR路線是往市區外發展，仙台市區地下鐵又無法直接到達，最方便的做法就是搭乘公車，而仙台政府為了吸引更多觀光客遊覽，特別推廣了觀光循環巴士「るーぶる仙台（Loople仙台）」。「Loople仙台」繞行仙台市內各大著名景點，如仙台城跡、瑞鳳殿、青葉通和大崎八幡宮等，平日20分一班，假日15分一班，巡迴一圈只需要1小時10分，可從仙台車站前西出口巴士總站15-3號城車站牌搭乘。一日乘車券可於仙台車站前的西出口巴士總站服務處以日幣600元購入，若個別支付車費，則每次



Loople仙台觀光循環巴士



Loople仙台觀光循環巴士手冊

乘車需花費日幣250元。一日乘車券顧名思義就是當日營運時間內可在「Loople仙台」單迴循環路線各站無限次上下車，而憑乘車券提供減免景點部分入場費等優惠，對於只在仙台市區遊覽之觀光客是最好的選擇。

於是第3天在飯店吃完早餐後，便至仙台站前巴士售票處買票，「Loople仙台」行駛時間為上午九點至下午四點，雖然提早八點五十分左右到達站牌，但前頭已排了20多人，不只外國觀光客，連日本遊客也相當眾多。「Loople仙台」巴士本身造型相當復古，站牌

也十分可愛。車內下車告示包括日、英及中文，而司機在行駛途中也會稍稍以日文介紹沿途風景。

首先在瑞鳳殿下車，站牌離瑞鳳殿還有段距離，須爬坡10分鐘才會抵達。瑞鳳殿為供奉仙台藩主、著名獨



瑞鳳殿外門

眼龍武將伊達政宗的靈廟。瑞鳳殿原建於西元1637年，於第二次世界大戰時燒毀。現在的建築重建於西元1979年，旁邊有展示陪葬品及原有建築殘骸等文物的資料館。建築主體色調為金色，內部木工雕刻精細，風格豪華瑰麗、金碧輝煌，以當時武將所鍾愛的桃山（16世紀末，豐臣秀吉統治時期盛行的豪華和大規模的文化潮流）樣式裝飾。瑞鳳殿本身雖然不大，但看得出建物之精緻，並可透過資料館了解其歷史，無怪乎遊客如織。



瑞鳳殿內殿

接著走回原來「Loope仙台」站牌，搭約8分鐘車程至仙台城跡，仙台城指仙台市青葉區青葉山一座城（平山城），雅稱為「青葉城」，據說當時拜訪該城的西班牙使節，曾大讚其為最堅固、最優秀之城。仙台城跡則為伊達政宗家族根據地之城堡遺址，天守台前豎立著伊達政宗全副武裝騎馬的銅像，從騎馬像處，可望盡仙台市街景，十分壯觀；因為是上午前往，天守台旁有古今對照之街景圖說明，亦可輕鬆對照仙台市廳等顯著建築物，據稱從城跡鳥瞰之夜景也非常絢麗，別有一番滋味。日本政府對歷史文物維護不遺餘力，目前已將其石牆與烽火台修復原狀，而仙台城見聞

館採用3D模型為遊客解說各個必見景點，可更清楚得知相關知識。回程因為尚有時間關係，亦坐著「Loope仙台」花40多分回到仙台車站，結束第3天景點遊覽行程。

第4天則選擇前往松島，離松島各

景點最近的車站為JR松島海岸站，從仙台搭JR仙石線（往石卷方向）需花費約40分鐘，利用JR東日本通票可免費搭乘。松島位於宮城縣的松島灣，灣內共約260多個大小島嶼，島嶼上有許多黑松與紅松，故稱為「松島」，並與京都的天橋立及廣島的嚴島（又稱宮島），合稱為日本三景；三景早在德川幕府建立初期便已聞名，此後逐漸成為日本景色象徵。而有關松島最有趣的典故就是俳句大師松尾芭蕉在遊記「?之道」中讚松島「扶桑（日本舊稱）第一絕景，可與洞庭、西湖媲美」，我好不容易來東北宮城縣一趟，當然要把松島排入行程。



五大堂看台之松島風光



JR仙石線在311東日本大地震時受到重創，直至今年5月才恢復全線行駛，因為假日快7點搭車，因此車上沒太多乘客，沿途不斷出現「加油！東北」等標語，反而看不太出原來災區慘況，可看出復原工作相當順利。而JR仙石線上下車須自己按開門鈕，以前都沒有坐過這種列車，覺得這裝置特別有趣。這次去松島主要衝著日本三景名氣而來，從松島多處知名景點中選擇了五大堂、圓通院及瑞嚴寺遊覽，三處皆在JR松島海岸站徒步10分內即可抵達。



五大堂

五大堂位於松島海岸邊，最早是西元807年上田村麻呂東征所建，後來慈覺大師將五大明王像（大聖不動明王、東方降三世、西方大威德、南方軍荼利及北方金剛夜叉）安置於此，故稱「五大堂」。現有建築物是伊達政宗於1604年改建。他召集紀州（現和歌山縣）工匠，集合桃山建築文化精髓重新建造，是日本東北現存建築當中最古老的桃山式建築，現為日本國家級重要文化財。通往五大堂之塗滿朱紅的結緣橋，走在上面完全可以看透底下水面，因此又稱為「透橋」，而橋的木板間距如此大，似乎也有象徵「慎行」意思在內，老實說

走在橋上拍照，很怕一個不慎手機就落海了，真的不戰戰兢兢不行。五大堂正前方有個小看台，可一覽松島灣之美景，容易在此觀景到流連忘返。

接著前往圓通院，據說是江戶時代由日本知名庭園設計大師「小堀遠州」的作品，至今已有350年歷史，並為伊達政宗嫡孫「伊達光宗」的靈廟，據說光宗文武雙全，但

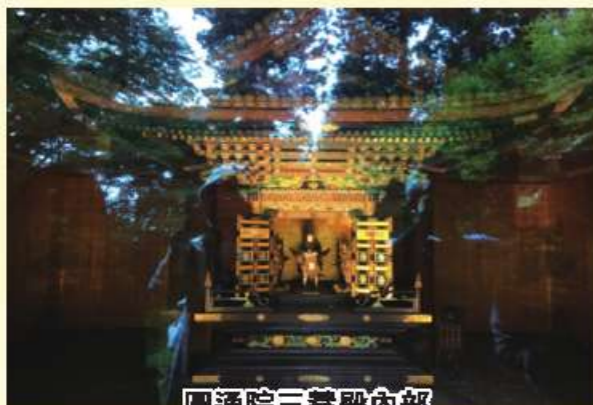
19歲便英年早逝，第二代藩主忠宗為悼念便建立了圓通院，將他安葬在三慧殿。圓通院除了枯山水庭園外還有玫瑰庭園，別名「玫瑰寺」；另外圓通院為著名觀賞紅葉景點，雖然9月下旬樹葉尚未變紅，但可想像紅葉時節會有多麼驚艷。從三慧殿門前隔著玻璃可看到神龕內供奉著騎著白馬的光宗，神龕上竟然看到鑲畫雕有西洋風格的圖騰，因為伊達政宗曾無視鎖國政策，派遣家臣遠渡重洋，故風格深受當時歐洲文化影響，像是撲克牌上使用之黑桃、紅心、方塊及梅花在神



圓通院三慧殿



五大堂結緣橋



圓通院三慧殿內部

龕皆可見，另神龕上之玫瑰畫為日本最古老的西洋玫瑰繪畫，這也是日本唯一有外來文化在裡頭的寺廟。講解人員非常熱情，如果略通日語的話，聽他說明會更明白由來。由於圓通院內有山、有林、有池、有花又有親切的人，一年四季來皆有不同美景可看，如果下次再去松島，圓通院是我絕對會再去的景點。

圓通院與瑞巖寺正門距離相當近，中間有間洗心庵，除了販賣伴手禮外，也有賣日式傳統點心糯米丸子及各式口味冰淇淋，雖然天氣微涼，但因為太陽很大且一路來也邊走邊拍照逛了一兩個小時，於是小憩片刻買了個豆腐口味冰淇淋嘗鮮，口感滑順不甜膩，比想像中好吃。

接著就到旁邊的瑞巖寺，瑞巖寺是一座臨濟宗妙心寺派寺院，全稱為松島青龍山瑞巖圓福禪寺。其前身是由慈覺大師圓仁於西元828年創建的延福寺，現在的建築是由仙台藩主伊達政宗蒐集桃山文化的精華，花費5年時間建造完成，並將其更名為瑞巖寺。建造時，伊達



瑞巖寺庫院內部



瑞巖寺寶華殿

政宗從日本國內招來130位名匠，建材取自奈良縣熊野山，由此可見奧州霸主威望。特別是扇門和格窗以及隔扇壁龕的豪華繪畫，且正殿附屬的唐風建築「御成門」、蔓藤花紋、花型肘木及雕刻甚美的庫院回廊都已被指定為國寶。目前瑞巖寺正在進行改建工程，約至2016年春天為止，大殿、中門及御成門都無法參觀，但特別開放了藏有國寶之庫院、大書院及寶華殿。

瑞巖寺門票相當先進可用機器購買，而國寶庫院須脫鞋參觀，並禁止使用閃光燈拍照，內部壁畫金碧輝煌，與之前參觀過之名古屋城內部有些類似，果然都是戰國桃山時代產物。而寶華殿距離庫院需再走10分鐘，為伊達政宗正室陽德院田村氏愛姬之靈廟，由其孫綱宗於西元1660年所建，並於西元2006年花費3年時間重建華麗原貌，非常美麗。而青龍殿典藏相關文物，從中可窺知瑞巖寺的沿革。觀覽完瑞巖寺後再循原路線，乘坐JR仙石線回到仙台市區。

從第3天及第4天的景點遊覽，明顯看出宮城縣著名觀光景點，不管是仙台市區還是松島海邊，皆與伊達政宗脫離不了關係，透過參觀這些景點也對伊達政宗家族生平更加熟悉。而第5天因為是下午羽田機場飛回松山的航

班，因此大概九點多就準備利用JR東日本通票搭新幹線回東京，這次坐的則是「準Hayabusa」列車，因此看到的是流線型的綠色車頭。而回到東京車站後，因為仍有一些時間，於是先去東京車站一番地下街閒逛。

東京車站一番地下街含伴手禮、甜點、拉麵及卡通人物等許多區塊，其中每次必去就是卡通人物一條街了，包括Hello Kitty、拉拉熊、米飛兔及宮崎駿等諸多動畫，另還有NHK、富士、TBS、NTV及朝日電視台等專賣店，非常好逛好買，尤其電視台專賣店集結在此，不必特別繞去電視台當地即可買到相關週邊，對於日劇或日本綜藝節目迷來說十分便利。逛完地下街之後再搭山手線至濱松町轉東京單軌電車至羽田機場國際航廈，第5天行程完全利用JR東日本通票，不用再花額外交



準Hayabusa新幹線列車



東京車站一番地下街

通費用。

綜結這五天行程，雖然十分緊湊忙累，但該吃的、該玩的及該去的皆有達成目標，且使用JR東日本通票，讓我5天4夜行程可在最短時間內輕鬆來回東京及東北地區，如果是遠征到青森縣、岩手縣或秋田縣等更遠之東北地區，這通票也能發揮極大功效，以上是就自己9月之使用經驗介紹給各位，如有像我一樣在短時間內需來回兩地的話可作為參考！

JR東日本通票 (JREAST PASS) 小知識：

- * 專門為持有非日本護照的外籍旅客（日本逗留天數為90天以內之短期逗留者）準備的特惠通票。除了從成田機場或羽田機場到東京圈的機場專線和東京圈內的所有線路以外，還可無限次免費搭乘開往仙台、長野的新幹線和特快列車。
- * 5天機動通票（從發票日起14天內，任意選擇5天使用）
- * 購買時需出示護照。
- * 大人（12歲以上）22,000日圓、兒童（6歲~11歲）11,000日圓
- * 在免費地區內，均可無限次免費乘坐包括新幹線在內的特快列車、快速列車和普通列車。包括JR東日本線全線（含BRT）及東京單軌電車等。
- * 含成田機場、羽田機場在內，東京、品川、新宿、仙台等JR東日本所轄範圍內均設有兌換點。

參考：

1. JR東日本公司網站<http://www.jreast.co.jp/>
2. えきねっと (eki-net) 網站<https://www.eki-net.com/top/index.html>
3. Jourdan網站 <http://www.jourdan.co.jp/>
4. るーぷる仙台 (Loople仙台) 網站<https://www.kotsu.city.sendai.jp/bus/loople/>
5. 各大觀光景點資訊官網及wiki網頁資訊

2015台灣工會青年冬令營

王正皓

世界接軌

關於這次全產總舉辦的冬令營，我是第一次參加，從一開始接到消息，我就揣測好多次到底是怎麼樣的行程，是自由行呢？還是導遊帶隊跟團？旅遊中會有哪些景點？北京會不會超冷的？要帶多少件衣服？

當時間到1月25日時，懷著期待又緊張的心情坐上飛機，期待著第一次到北京會看到甚麼令人難忘的景色，又緊張北京零下的溫度會讓我冷到受不了，但當我們一下飛機時，大陸的代表就熱情的招待我們，幫我們把行李搬上車，到飯店之後，又為我們接下來的哈爾濱之行準備了羽絨大衣、雪靴、圍巾、營服，小小的心意在寒冷的天裡感覺格外溫暖。



海峽兩岸工會青年新春茶話會



在開會儀式中，是整個行程中與大陸工會的青年代表最近距離的交流，共桌吃飯，暢所欲言，並熱情的為我們介紹各道料理，北京必玩……等，雖然與台灣不一樣的口音及用語聽起來並不習慣，但這並不影響我們之間的對談。交流中我發現他們很多沒來過台灣，但都對台灣滿懷憧憬，甚至還有人把小筆記本拿出來一一做筆記呢。

我置身大陸時，深深的被震撼，古代皇帝祭祀時的天壇，拜占庭式建築的聖索非亞大教堂，現代式的秀水街市場，充滿藝術氣息的798文藝特區……等，這些毫不相干的文化大雜燴在一起，非但沒有奇怪，反而在這衝突中顯得自然。這種感受不是靠電視節目中的影像及旁白就能夠體會到的，而是要把腳踏在異域的土地上，用眼睛紀錄，用大腦慢慢回味，用心慢慢感受才能體會。

在這一次交流中，最讓我驚訝也最讓我感謝的就是每餐都招待最好的給我們，原本以為只是自費然後吃吃簡單的店面，但從第一天到最後一天早、中、晚餐都準備最好最高級的，



而且多到桌子都擺不下，怕我們餓到，烤鴨、烤全羊、老舍茶館、東北火鍋……等，這些道地的東西在台灣是吃不到的，即使是在減肥中的我也是把忍不住大快朵頤，胖十公斤我也願意。

從第一天到最後一天，我見識到了大陸人的熱情，即使到了最後要登機返國之前，都還目送我們離開，直到視線中再也看不到我們的背影，才放心的離開，真的是很感謝招待方無微不至的照顧。其實，不只是感謝招待方，我也要謝謝這次冬令營中台灣公會與大陸工會的每一個辛苦為我們付出的人，不管是主任、領隊、導遊、學生、司機，或著是即使沒有參加這次冬令營卻辛苦的為這次活動辛苦策畫的人，你們，真的辛苦了。

冬令營最大的收穫是認識了好多人，尤其是我們這一組的，酒中巾幗姐姐，見識多廣杰歌，才子森堡，零食洪岫，東海阿翔，正妹卜心……等，晚上不睡覺打撲克牌，天南地北



的亂聊，一起秀水街殺價，我想我們這一組一定是所有組之中感情最好的一組，喔！對了還有遊覽車坐在我前面的糖果美女和舒珮美女，兩位美女一定被我一路上從頭吵到尾，想睡覺都不行吧~

回到台灣後，這次的交流依然歷歷在目，我見識到台灣與大陸之間文化上的差異，唯有自己親身經歷，才能真正了解到大陸的風土民情；唯有敞開自己的心胸，才能開拓視野；唯有用心去接觸人事物，才能真正發現大陸的真善美。



世界接軌



墨西哥火車歷史

黃承言 譯

杜蘭哥(Durango,墨西哥中西部城市)在1880年由丹佛和里約格蘭德河鐵路(Denver & Rio Grande Railway,里約格蘭德河是美國和墨西哥的一條界河)所建立。鐵路在1881年8月5日到達杜蘭哥,在同一年的秋天建立了到夕佛頓(Silverton,位在美國)的鐵路支線。到1882年7月往夕佛頓的軌道已經完成了,而且火車也開始承載貨物和乘客們。

從一開始鐵路就被晉升為一條為乘客服務的觀光路線,雖然這條鐵路線最早被建立,是因為要搬運來自聖胡安山(San Juan Mountains,科羅拉多西南洛磯山脈一列)的礦物,包含了金和銀。這些珍貴的金屬估計超過3億,它們早已經在這條路線上被運送著。

到1885年夕佛頓的人口增加到1,100人,奧特米爾斯(Otto Mears)也完成到烏雷(Ouray)的收費道路,而且在夕佛頓外,附加的精細標準軌道在1887年時被遺留下來。在1893年有10家大型的礦區直接被迫關閉,因為那時銀的價錢從1.05美元/盎司下跌到0.63美元/盎司,在三年之後,美國女孩(Yankee Girl)和Guston礦區也都結束營業。1889年在杜蘭哥發生了火災,直接摧毀在杜蘭哥裡的商業城市區,和第一輛在1902年被火車送達的汽車。到了1906年梅薩維德(Mesa Verde)被認為是

一座國家公園,具有帶動觀光潮的潛力。

接著的20年鐵路遇到了更多的挑戰,像是山崩、土石流、下雪、戰爭和財政上的不穩定。當美國政府加入第一次世界大戰時,它取用了鐵路的營運方式,不久之後重新開始控制鐵路營運,而丹佛和里約格蘭德河鐵路由於財政上的困難,進行了重建。夕佛頓因為1918年西班牙爆發的流行性感冒,而遭受到毀滅性的影響,有百分之10的人們在這短短的六個星期內死亡。此外金王礦區(Gold King Mine)和夕佛頓鐵路也都關閉了,而向陽側礦區(Sunnyside Mine)停止營運將近10年。

隨著二次世界大戰的來臨,美國政府徵集窄軌的設備,這些設備使用在阿拉斯加(北美洲西北部),而在杜蘭哥的煉製所則是處理使用在戰爭上的鈾。煉製所由於冷戰的關係持續處理鈾而不是銀。到了1947年夕佛頓的支線面臨被放棄的危機。而意志堅定的職員介入這件事,然後幫忙促進觀光,讓這條支線存活下來。好萊塢察覺到杜蘭哥和鐵路,而接下來的十年有幾部電影被拍攝,陳列在火車上:到戰斧的票(Ticket to Tomahawk)、橫越廣大的密蘇里州(Across the Wide Missouri)、丹佛和里約格蘭德河(Denver & Rio Grande)、萬歲薩帕塔(Viva Zapata)和環

繞世界80天(Around the World in 80 Days)

在1960年後期杜蘭哥-夕佛頓被視為國家歷史地標,和國家歷史公共工程里程碑。在1969年丹佛和里約格蘭德河鐵路放棄杜蘭哥南部的軌道,分離支線和留下關於這支線未來的問題。好萊塢繼續為這地方和鐵路著迷,隨後拍攝Butch Cassidy 和 太陽舞小孩(the Sundance Kid)。隨著鐵路準備慶祝100歲生日,查理E.布拉德肖(Charles E. Bradshaw, Jr.)購買夕佛頓的支線,而且隨著重建工程的完工,退休了20年的火車引擎481號重新啟動。

在1980年這一整年杜蘭哥和夕佛頓窄軌鐵路(Durango and Silverton Narrow Gauge Railroad)持續建造以關公克為主的鐵路工業。引擎和客車廂開始加裝防寒裝置,為了在冬天也能使用,第3輛到夕佛頓的火車被增加到時刻表裡,來替代到瀑布峽谷(Cascade Canyon Wye)的第4輛火車。火車497和

火車480被修復,然後重新服務大眾,而火車497是唯一在鐵路線運行的K-37,還有建立創新的鐵路營隊(RailCamp),為了能在夏季使用。在1985年杜蘭哥和夕佛頓窄軌鐵路購買了夕佛頓火車站,讓它重新提供服務。到1986年有4輛火車運行到夕佛頓,第5輛火車則是運行在瀑布峽谷!

今天的杜蘭哥和夕佛頓窄軌鐵路持續提供全年的火車服務,運行一輛具有歷史意義的火車,用來搬運本來就有的存貨給鐵路線。火車頭曾經用來拉今天的火車,保持百分之百的燒煤和以蒸汽運行。這些火車頭是1923年到1925年間的製品,而且它們都維持在最初的樣子。每個客車廂都有浴室設施,也能在冬天的時候使乘客暖和,讓乘客感到舒適。打開車身低矮的無蓋大貨車可以看到山的全景。杜蘭哥和夕佛頓被承認,也被美國遺產鐵路(American Heritage Railways)所經營。



圖文來源

<http://www.durangotrain.com/history#.VN7TVWcVG1u>

<http://translate.google.com.tw/translate?hl=>

[zh-TW&sl=en&u=http://www.durangotrain.com/history&prev=search](http://www.durangotrain.com/history&prev=search)

雇主應每年檢視勞退舊制 專戶餘額並補足差額

編輯部



《勞動基準法》之勞工退休準備金制度，課予雇主必須為適用勞退舊制或保留舊制年資之勞工，綜合考量勞工工作年資、薪資結構、最近5年勞工流動率、今後5年退休勞工人數等因素，在每月薪資總額2%~15%範圍內擬定提撥率，提撥勞工退休準備金至臺灣銀行設立之專戶，作為支付勞工退休時所需之退休金。

勞動部鑑於近年來事業單位因關廠歇業且勞工退休準備金提撥不足，致未支付勞工退休金，衍生勞資爭議，為保障勞工退休金權益，於104年2月4日修正施行《勞動基準法》第56條第2項，雇主除了應按月提撥準備金外，增訂應於每年年底檢視勞工退休準備金專戶餘額，是否足夠支付未來一年內成就退休條件之勞工所需退休金，並於次年3月底前補足差額，違反規定者，依法處以9萬元至45萬元罰鍰，並公布事業單位名稱、負責人姓名，以強化勞工退休金之保障。

勞動部表示，近年來積極督促地方政府查核並輔導事業單位依法開戶及按月提撥勞工退休準備金，截至

104年6月底止，事業單位開戶並持續提撥準備金的家數為13萬餘家，開戶率達99.86%。勞工退休準備金制度實施迄今已近30年，《勞動基準法》第56條第2項補足差額規定於105年3月上路前，事業單位若依規定按月提撥準備金，其專戶餘額大多已足夠支付未來一年所需退休金。至於專戶餘額仍不足之事業單位，應於明年3月底前儘速將差額補足。

為讓雇主及早因應修法後新規定，勞動部業已建置試算軟體，供雇主試算次一年度勞工退休準備金提撥所需金額。同時，督促地方政府提早函知轄內事業單位應於年底檢視符合退休人數、準備金餘額，並於次年補足差額。另外，為強化事業單位遵守法令規定，勞動部已與地方政府合作辦理說明會35場次，加強說明勞工退休準備金提撥規定。

勞動部強調，上開規定係為督促事業單位加強提撥準備金，以減少雇主不給付退休金之勞資爭議，保障勞工退休金權益。

（資料來源：勞動部）

解決債務糾紛的好幫手一

支付命令

法律小品（一）



慎言

俗話說：「欠債還錢，天經地義」、「君子愛財，取之有道」。當我們一般老百姓碰上了債權債務糾紛時，總往往不知該如何是好…或是也曾聽聞過詐騙集團利用法律的漏洞來製造民眾對法律常識的欠缺，淪為被討債的無辜受害者，今天我們要透過小實例來為您介紹我們可以如何運用「支付命令」來追討債務、又能如何避免因「支付命令」所產生的不實債權，去因應面對。

某甲和某乙為住在台北萬華區的鄰居，某日某乙因經營的娛樂事業急需資金調度，向某甲借款新臺幣伍佰萬元，但按雙方約定的還款日已過，某甲向某乙催討了好幾次，都沒有獲得回應，因此某甲便以此為理由向法院釋明提出證據，並向台灣台北地方法院遞寫一份「支付命令聲請狀」進行合法的催討動作。

那麼，你應該會感到好奇，為什麼某甲會選擇以「支付命令」的方式向某乙催討債務呢？而「支付命令」到底有什麼樣的特質，值得我們去瞭解？

「支付命令」係債務人對債權人

積欠一定數量之金錢（如新臺幣壹佰萬元）、可代替物（如特選咖啡豆壹佰公斤）或有價證券（如某股份有限公司股票10張）時，債權人得向專屬管轄法院遞寫一份「支付命令聲請狀」，具體釋明請求標的及數量、請求的原因事實、檢附相關證據（如借款憑據）並繳交裁判費新臺幣伍佰元，而支付命令之聲請如合乎上述法定要件及程序，法院將會依債權人之請求核發給支付命令裁定並督促債務人向債權人清償並賠償程序費用。

若債務人於支付命令送達後20日內提出異議而將使該支付命令失效，債權人亦可對債務人起訴或聲請調解，依民事訴訟程序尋求救濟；如債務人未提出異議，法院則會發給支付命令確定證明書，支付命令一旦確定，即具有執行力，債權人可據此另向法院聲請強制執行，查封並拍賣債務人之財產。

也就是說，依上面所舉某甲和某乙之間的欠債糾紛來說，某甲向專屬管轄法院提出「支付命令聲請狀」後，經法院受理，將會依法審酌是否符合法律規定的要件及程序、是否具

備充份證據，如果沒有特別需要債權人釐清的部分、相關證據也足夠，法院就會裁定核發支付命令，並會各寄送一份「支付命令裁定」送達至債權人及債務人的所在處所（即某甲和某乙家中）。

如某乙在收到該支付命令後20天內向法院聲明異議（某乙只要對支付命令不服，聲明異議無需任何理由就可向法院提出），則該支付命令將會因此失效。

換句話說，因為某乙對所收到的支付命令在法律規定的期限內合法提出異議，支付命令在某乙提出異議的同時就失效了，法院也將會依規定以某甲當初所遞寫支付命令聲請狀上的理由，視為起訴或聲請調解，法院這個時候就會命某甲補繳裁判費，再看看某甲和某乙這件案子的性質，開始進入調解或訴訟程序，接著法院也會主動訂立庭期各別通知某甲和某乙，此時雙方之間的爭議，就會透過民事訴訟法的程序由法院依法審理判決囉！

但是，如果某甲未依法院指示補繳費用而遭駁回，由於這個駁回裁定只是代表這次的聲請已經告一段落，將來某甲在日後還是覺得：「我必須要討回這筆債務！」時，當然還是可以再次向法院聲請支付命令或是另外透過民事訴訟的管道尋求幫助喔！

而若是某乙在收到這份支付命令，沒有在法定期間內聲明異議，法院則會在期限屆滿後，主動或依某甲的聲請發給支付命令確定證明書，這

個時候就代表著支付命令已經確定生效，具有執行力，某甲就可以拿著這一份支付命令裁定及確定證明書的正本另外向法院聲請強制執行，查封並拍賣某乙的財產。

另外，也要提醒大家的是，支付命令雖然在法律聲請程序上是屬於相當便捷的方式，但是支付命令還是必須在3個月內送達到某乙，讓某乙確實知道有這麼一回事，如果未能送達給某乙知情，那麼某甲所聲請的這一份支付命令就失效了，基本上就會白忙一場，因此如果我們是屬於追討債務的這一方，如果能盡早確定支付命令沒有送達債務人時，某甲也可以再向法院聲請「公示送達」尋求幫助。

其實，大家可能沒注意到是，現在支付命令的制度是在今年6月15日有經過部分修訂，因為從前的支付命令效力相當強大，基本上只要你去聲請，法院就會核發下來，很多不知道其中利害關係的人都會覺得：「哎呀！又是詐騙集團一貫的招數了…賣勾騙啊~（台）」結果，卻正中心人士的下懷，拿了經過法院認證的執行公文，一夕之間令許多家庭因此破碎、傾家蕩產。

因此，為了顧及無辜受害人的權益、讓債務人也能有為自己發聲，為事實作釐清的機會，在各界人士的奔走之下，催生了現在的新制，避免這樣原本立意良善又便捷、省費的制度遭到有心人士的濫用，以達法律實現公平正義的善意。

~~用最大的愛，做最小的事~~

颱風天 司機員流浪記

9月29日 21:28

黑傑克

颱風天司機員流浪記：颱風天出勤一直是司機員最深感害怕與無奈的，尤其在尚未宣布停駛之前的班次，必須正常運轉，此時司機員仍必須依照班次時間上班，不管上班途中是否已經風雨交加，都必須冒著風雨前往所屬機務段上班，到車站接車就必須先被風雨來個震撼教育，帶著濕透的身體上車，接著就必須開始運轉列車。

當列車開始接近暴風圈範圍時候，看著眼前飛來飛去的樹枝、屋瓦、招牌從車頭前掠過，實在是都捏把冷汗，深怕會不會有個異物突然砸進駕駛室，尤其遇到風雨特大時候，前方視線模糊，路線及號誌顯示都不清楚了，必須更集中精神去注意前方的路況，強風的吹襲讓上方的電車線擺動大，經常造成集電弓瞬間離線過大，造成列車動力跳脫，開起車來更是心驚膽顫的，深怕會不會就此掛在半路，好不容易捱到終點站，一趟驚心動魄的運轉終於結束。

但是最麻煩的才剛開始，到達終點站後若遇到宣布列車停駛，司機員就會被困在終點戰機務段待命，此時

若是已經風強雨急，連要吃個飯都是妄想，有時一困就是到隔天，颱風過後的路線經常都是柔腸寸斷且非常不穩定，司機員就在每個機務段睡了又醒，醒了又睡，或是吃泡麵、餅乾果腹，好不容易捱到列車恢復行駛，又要一路心驚膽顫的開著下一趟列車回程，運氣不好的還會走走停停，通常一次颱風過後，受困司機員到下班都已經超過24小時，更甚的還有30小時以上。

當颱風來襲時正常家庭都可以在家陪伴家人一起度過颱風天，但身為司機員的只能掛念全車旅客的安危，好不容易捱到下班，通常都已經是身心俱疲了，所以當以後你們遇到颱風天搭乘的列車，也許無法像正常時期運轉時順暢，但千萬都不要去責怪車站、車長、司機員，因為每個人都希望把旅客平安載到目的地，天候不佳時安全第一是每個司機員的唯一信念，所以當你們可以平安到達目的地時候，都是很多人在前方、後方用生命去保護得來的，不求旅客的感謝，但希望每個乘客不要再去責怪任何一個運輸人員，因為有的人可能已經是2、3天沒回家了

三、出席鐵路局貨運服務總所、餐旅服務總所及花蓮機廠等勞資會議勞方代表選舉，業於104年8月25~27日辦理完成，各業勞資會議勞方代表業已產生，本會將統一製作核發當選證書。

貨運服務總所、餐旅服務總所及花蓮機廠等勞資會議勞方代表選舉當選名單

單位	當選名單	候補明額
餐旅	張志良、陳任虔、黃安冬、姚景雄、陳騏岳、徐淑敏、楊瓊英	候補三名
貨所	李建勳、葉英青、蔡進財、蔡秋月、侯琬琦	候補二名
花機	黃暉閔、吳政輝、柳泊丞、呂長駿、李建輝、周碧霞、呂偉誌	

四、本會於104年8月22日於高雄港站針對「高雄港站都更計劃案」動員高屏地區分會及本會理、監事及會務人員，為捍衛臺鐵資產，維護員工權益。

五、本會訂於本（104）年10月14、15日兩天假路局第一會議室召開第13屆第4次會員代表大會暨鐵路業務發展研討會，並據辦理選舉本會出席中華民國鐵路工會全國聯合會第7屆會員代表大會代表56名。

六、本會互助慰問辦法請領明細表：

分會別	員工姓名	人數	扣薪月份	應扣金額
花蓮分會	郭順利	2	104年7月	100元
	余賢璋			
高機分會	趙明智	1	104年8月	100元
新竹分會	鄧民敦	1		
延平分會	陳佳琪	1	104年9月	200
高雄分會	楊明憲	1		
臺東分會	黃展揚	2		
	陳正福			

※ 自96年6月份起本會依照第11屆第3次理事會議之決議，分會申請經本會審核通過後先行撥付20萬元正。

七、本會104年5月-8月份會員傷病/災害/因公涉訟慰問金、死亡奠儀金：

月份	因公受傷	因公涉訟	一般傷殘	因公傷殘	一般傷病	死亡奠儀金	合計
	1,000元/人	10,000元/人	5,000元/人	10,000元/人	600元/人	3,000元/人	
5月份	5				33	2	30,800
6月份	2		1		60	3	52,000
7月份	7		1	1	52	1	56,200
8月份	3				41	2	33,600
金額	17,000		10,000	10,000	111,600	24,000	172,600

八、有關工種簡併1案：

有關路局擬參照行政院核定阿里山森林鐵路管理處人員管理要點之現職約聘(僱)人員轉僱從業人員模式辦理，經理事長召集相關人員討論，本會立場大致歸納如下：

1. 路局宜儘速提出簡併工種之草案，以利本會討論。
2. 有關正式與臨時職、工員額比率必須明確訂於草案內，以釋公司化疑慮。

之後於103年11月13日拜會交通部葉部長時，本會亦將本案列為重點予以建議，部長親自下達請路局人事主任就路局各工種情況擇期向其專案報告。路局103年12月8日下午召開會議研商，本會由理事長、秘書長、福利組長出席，最後因時間以及路局與本會有部分意見分歧，另擇期研商。路局再於104年2月4日召開會議，惟仍無法達成共識，本會乃擬訂建議修正條文對照表，於104年2月13日拜會交通部時面交陳部長，請部長督促臺鐵局按本會建議版本修正，再據以進用目前出缺之臨時工，職人員。嗣後局長親自來本會溝通，雙方達成共識，路局於104年5月14日鐵人一字第1040014469號函報交通部，本會於5月19日電請部長儘速核定，又6月4日拜會人事總長時，總長亦允諾協助，以利台鐵局解決人力不足困境。同時本會亦尋求楊麗環立法委員協助，委員隨即於104年8月18日立委研環字第104081801號函交通部，該部與路局於104年8月28日召開會議討論後，路局已於104年9月1日鐵人一字第1040030544號函報交通部，本案將繼續追蹤後續情形。

九、營運獎金併工資案：

營運獎金併工資及其他獎金簡併案，路局仍依本會意見於103年3月27日鐵人三字第1030009307號函，再次陳報交通部，然該部對此仍有意見。路局已請各單位重新檢討，並於9月12日前送人事室彙處，嗣後據悉路局已陳報有關待遇調整1案至交通部，103年11月13日拜會葉部長時，本會亦將員工待遇較公務人員及一般國營事業員工差之事予以說明，葉部長基本態度亦傾向支持，且應與其他單位衡平。然當本會取得資料時，交通部已將本案陳報行政院人事行政總處，惟該總處104年3月17日總處給字第1040027813號函復略以「請依相關機關意見再予審酌」，本會已請路局暫時擱置。嗣後本會經由王廷升委員安排於104年4月28日與行政院人事行政總處溝通，惟結果並不如預期順利，本會再藉5月5日面見毛院長時，當面陳請協助。6月4日下午再度偕同王委員拜會人事行政總處總處長請其協助，本案將繼續積極努力並追蹤後續情形。

十、有關請增人力案：

本會於103年11月13日拜會交通部葉部長時，部長表示有關路局103年員額評鑑請增人力案，其已於當日批核送人事行政總處。嗣後該處要求路局補充說明，路局於104年2月5日函報交通部，目前確定104年可以請增預算員額

111名，另外5年請增1,318名人力1案，本會與王廷升委員於4月28日與行政院人事行政總處溝通，又路局亦於104年8月31日鐵人一字第1040030264號函報交通部請增1,207人(含105年急需人力303人)，本會仍將繼續積極努力爭取並追蹤後續情形。

十一、臺北機廠列為古蹟案：

104年4月7日拜會陳委員學聖並請其安排與文化部長會面溝通，嗣後文化部於104年5月5日召開國定古蹟「臺北機廠」後續活化再利用第二次協調會議，會中主要討論古蹟土地容積移轉，惟路局則建議採「有償撥用」方式處理，本會已將路局意見轉文化部承辦單位參考，本案將繼續追蹤後續情形。

十二、104年8月18日局勞資會議正式提案案件如下：

1. 建請同意地區緊急應變中心人員比照局本部緊急應變中心人員報支午、晚餐費，以慰勞辛勞並期公平案：查局本部成立緊急應變中心時，值勤人員均可報支午、晚餐費，然同為緊急應變所需，於地區成立之緊急應變中心卻從來未曾報支，雖曾數次向上反映，但終究因無人重視而石沈大海，致地區緊急應變中心人員心有不甘。復查地區緊急應變中心人員從未報支午、晚餐費，係因負責成立緊急應變中心主管單位未下達可以報支及如何報支規定，故建請儘速依行政程序函示，以利旨揭中心人員據以辦理，本案繼續追蹤辦理情形。
2. 建請路局函請健保主管機關釋示「有關現職人員參加鐵路特考錄取後參加訓練期間，除每月薪資部份扣繳保費外，訓練津貼復扣繳補充保費疑義」以釋眾疑案：查103年現職人員參加鐵路特考錄取訓練期間，本會前與銓敘部開會討論，同意以事假方式處理，請假前五日給薪；訓練津貼扣五日，以不重複領取為本。今該等人員薪資部份仍依原扣健保費扣繳，訓練津貼又扣繳補充保費，似與補充保費規定意旨不符。本案曾於勞資會議詢問，路局回復依規定辦理，惟員工就損及權益事項且對法令有疑義時，就路局自行解讀仍有疑慮，故建請路局向健保法令主管機關要求釋示，較有公信力且能說服員工，本案繼續追蹤辦理情形。
3. 建請路局從寬核給上班時間接獲通知前往現場搶修，下班時間後仍繼續搶修者1000元獎金，以慰辛勞並期公平案：查路局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項第四條「搶修員工於下班時間出勤搶修，凡適時趕到現場直接參與搶修工作且具有績效者，高員級(含高員級)以下人員核給1000元獎金。副長級以上人員依『交通事業鐵路人員獎懲標準表』予以敘獎獎勵。」本條規定主要目的在於鼓勵員工參與搶修，以利儘速恢復交通運輸。復查員工於上班時間接獲通知前往現場搶修，下班

時間後仍繼續搶修者，事實上是符合規定所指「搶修員工於下班時間出勤搶修…」然路局卻以上班接獲通知時間為由，忽略此一事實，而不發給1000元獎金，實與訂定該規定之目的不符且不合常理。蓋上班接獲搶修通知之員工若下班時間到即下班不繼續搶修，恐影響恢復交通運輸之時效，又員工下班離開後，再要求員工回來搶修，員工若不願意亦不能強迫之。再者即使願意回來搶修，不但浪費時間，路局除核給1000元獎金外，尚須給付2倍工資，怎麼都不合算。基於上述理由，請依旨揭建議辦理，以符訂定搶修獎勵規定意旨並符實際需求，本案繼續追蹤辦理情形。

4. 有關員工參加路局購乘車票集點會員遭路局懲處顯有欠公平案：查訂購乘車票集點制度係路局促銷手段，招攬生意之舉，且規定中並未限制台鐵員工及親屬不得參加，若路局覺得員工參加本制度會員與所訂原意不符，應於規定中明確規範方屬正確作法。復查約二年前康案既已現異狀，然當時主管單位繼續忽視而不及時修訂規定予以防止，繼續留下陷阱養案，陷員工於罪，更非妥適。再者，依照集點規定，如有異常違反規定使用者，即取消會員資格，若落實該規定，亦無今之爭議，故建請路局考量情、理、法及本案規定不週情形，採先修訂規定防止類似情事再度發生並就修訂前之事均予免議，以安員工工作情緒，本案繼續追蹤辦理情形。

十三、有關請路局同意前依基層服務員管理辦法進用之人員於取得交通事業人員資位資格而轉任資位職務者，其原任服務之年資結算方式，得由該等人員於退休前選擇之，以保障當事人權益案：

1. 查銓敘部於99年12月13日以部退三字第0993277424號函釋「曾任各機關(構)、學校公營事業及軍事單位純勞工身分之工等(級、員)、評價職位或其他與技工、工友性質相當等職務、已依相關法令規定領取退離給與者，於再任或轉任公務人員並於100年1月1日以後依公務人員退休法重行退休、資遣時，其已領退離給與之年資，無須受該法第17條第2項所定退休年資最高採計35年上限之限制。」至於未領退離給與者之年資，依行政院人事行政局100年2月8日局給字第0990070337號函說明，卻仍須受退休年資最高採計35年之限制，造成現有臺灣鐵路管理局前依基層服務員管理辦法進用員工僅因轉任有資位時，部分選擇辦理退職，領取退職金，可不受35年上限限制；部分依「於資位職務退休時，按不同身份階段分別計算退休金之方式辦理。」須受35年上限限制之不公平情況，合先敘明。
2. 復查臺鐵局79年1月4日七九鐵人三字第三二四〇八號函規定，無資位人

員取得資位職務後，其無資位年資，可自行選擇依基服員管理辦法退職，或於嗣後資位職務退休時，按不同身分階段分別計算退休金，並未預料目前因法令變更，會有前項不公情況，但當時基層服務員管理辦法第十六條規定係「應結算辦理退職」，而臺鐵局未依規定辦理結算，或為員工權益著想，但卻限員工必須於79年3月1日前選擇，就員工非至退休前才能確認何種方式有利情況下，此一期限顯不合理。

3. 本會認為臺鐵局應同意案由訴求理由歸納如下：

- (1) 臺鐵局若當時依規定就該等人員辦理結算，即使100年修訂公務人員退休法亦不致造成今日不公情事。
- (2) 有關臺鐵局限員工於79年3月1日前選擇，然該期限既非法律強制規定，該局應考量既屬退休前才能確認何種種方式有利之事，修正原不合理期限規定，讓員工於退休前自由選擇有利方式，方符有利當事人原則。

4. 本案訴求及資料已送交高機分會並由黃常務理事親自拜訪林國正委員協助處理，本案將繼續追蹤後續情形。

十四、電務輪動制2小時休息疑義案，業經臺北高等行政法院裁定。

十五、第13屆第11次理事會交辦有關會員請假問題案：本會已於104年6月22日發出快訊略以：「請會員將請假不准相關資料送本會彙整後，交付勞資會議據以要求路局妥處。」目前僅有瑞芳站1人提出，勞資會議亦請運務處派人前往宜蘭運務段說明，本案結案。

十六、有關前已結算無資位年資是否併計榮譽乘車證服務年資疑義案：經與路局人事室溝通後，該室已簽局准併計，本案結案。

十七、西日本旅客鐵道勞7組合中央本部（JR西勞組），於104年5月22日由團長前田稔率團（23員）來台交流懇親。

十八、JR日本鐵道勞7組合連合會於104年7月19日~23日由JR連合會會長松岡裕次率團（5員）來台交流訪問，本會授例請路局發給貴賓乘車證各乙枚，以增進國際友誼。

十九、本會自104年7月1日起聘雇林美妘擔任福利組專員、黃鈺媛擔任組訓組專員，以利會務進行。

二十、代管103年度中華電信股份有限公司設於本局各車站之公用電話場地使用費，已請分會統計代管支數彙報本會，以利計算代管電話場地使用租金。

廿一、屏東分會因屏潮鐵路高架及屏北高架施工，將辦公室遷移至新站二樓繼續服務屏東地區會員。

廿二、新竹分會第12屆第2次理事會決議案：有關建請路局於車班始發站或終點站，應加強車廂內之清潔整理1案，旨案經路局函復略：函請臺北運務段、

臺中運務段、高雄運務段、宜蘭運務段、花蓮運務段轉知轄屬車站督導站掃清潔廠商，加強終點站與折返站列車車廂清潔檢視與維護整理，以維路譽。

廿三、新竹分會第12屆第1次會員代表大會決議案：建議路局研議將富岡基地內宿舍開放供鄰近路局各單位之南居北工員工使用1案，旨案經路局函復略：臺北機廠(富岡基地)現有備勤房舍79間計158床位，惟該房舍係供本廠同仁加班時申請之備勤房舍，性質非屬員工宿舍，且目前已移撥15間計30床位，供本局員工訓練中心使用，另為配合滿足修車趕工作業，現行申請借住同仁眾多，現有床位亦無法滿足本廠現有需求，建請另謀他案。企劃處另函復略：..宿舍為備勤房舍，不宜提供其他單位員工使用。

廿四、基隆分會第12屆第1次會員代表大會決議案：建議路局研議將原基隆車班七堵分班行車人員寄宿舍改為北部地區員工單身宿舍1案，旨案經路局函復略：（1）旨案路局函請運務處評估將旨揭宿舍改為職務宿舍之可行性送企劃處。（2）旨案經路局運務處函復企劃處略：...經查該宿舍需暫時保留，以應列車班次與女性乘務員增加時運用。企劃處函轉復本會。

廿五、本會第13屆第3次會員代表大會決議案：建請路局貨運服務總所所轄單位提供良善之交通工具予員工外出洽公、查核、勘驗使用1案，旨案路局函復略：該總所所轄各單位因業務需求，已於各年度編列一般建築及設備預算採購機車供員工外出洽公、查核、勘驗使用，且已採購完成供員工外出辦理業務使用中。

廿六、高雄分會第12屆第1次會員代表大會決議案：建議路局經營標租之停車場針對本局員工停放能有優惠機制，旨案經路局函復：104年7月7日鐵貨業字第1040022825號函復：（一）本局現行委外經營之法定停車場業者已有本局員工停車優惠機制，且今（104）年4月已函請各服務所於未來新訂之租賃契約，員工停車優惠條款以5折為原則。（二）非屬法定停車場部分因現行契約尚無相關規範，仍循市場行情訂定停車費率，需待相關法令修訂完備後得據以研擬其優惠機制。

廿七、高雄分會第12屆第1次會員代表大會決議案：建議路局當颱風警報發布時，在發布列車停駛時，應就颱風影響區域所有列車均應停駛，以維護所有旅客及乘務員之安全1案，旨案經路局104年7月6日鐵防護字第1040022826號函復：（一）本局已與中央氣象局簽訂氣象測報合作協議，自103年至107年止共計5年，委請氣象局於颱風期間派員協助進行水情監控與預測，並強化本局「劇烈天氣監測系統」，針對鐵路重點監控路段及橋樑，進行雨量監控，以防範豪大雨致災。（二）依據本局災害緊急應變小組作業要點規定，已增加「情資蒐集及預判作業」與「災情監控作業」，由「防災情資

組」掌握水利署水情、氣象局雨量、水保局土石流等相關預警資訊，提出颱風路徑，做為應變中心指揮官決策「列車疏散、停開駛」之參考。(三)有關「本局發布列車停駛時，應就颱風影響區域所有列車均應停駛」一節，目前尚無相關法規依據，但維護所有旅客及乘務人員安全一直是本局首要工作，將納入未來修訂颱風相關法規參考。

廿八、新竹分會第12屆第4次理事會議決議案：關於新800型電聯車第1車及第8車廁所常遭誤觸反鎖，建請路局研議改善，以免徒增車長勤務1案，旨案路局104年6月10日鐵機車字第1040019191號函復：EMU800電聯車第1、8車設有輪椅乘車區，故該節車廂之廁所專為輪椅使用者設計，當輪椅進入廁所按下關門按鈕後無法轉身關上機械鎖扣，又有部分民眾反映進廁所按關門按鈕後忘記鎖上機械鎖扣，致外面旅客按開門按鈕後開門，嚴重影響旅客隱私，是以，為解決前述問題，本車型增加電鎖功能，設計時亦考量內部按關門後離開所衍生之問題，故將內部開、關門按鈕設置於門對面，離出口較遠處，若有旅客蓄意於內部按關門鈕後出去，則需打開門機上方檢查蓋，左方有排氣閥打開後，即可將門推開，其電鎖功能是以身障旅客為優先考量，確有其必要性，有關徒增車長勤務，尚祈諒察。

廿九、本會函台鐵局請其說明有關臺北機廠遷建設計畫—富岡基地設備缺失事項改善，原應於104年6月底完成，惟遲至今日，尚有25項仍未改善完成1案，臺鐵局已於104年8月函復辦理情形：查其辦理情形大多為已納入工程施作、發包、設計、改善中等共22項（預定8-11月完成），其餘因牽涉變更原設計、契約等，須另行研議辦理計有3項，已函轉臺北機廠分會知悉。

三十、104年3、4月第80卷第2期「路工月刊」，已完成發刊。

卅一、本會於6月份撥付104年3月份代收付會員林育民(七堵機務段)互助慰問金；7月份撥付104年5月份代收付會員谷祖威(高雄機務段)、盧漢良(高雄站)、林得郎(臺中貨運服務所)等3位互助慰問金；8月份撥付104年6月份代收付會員陳湯課(新左營站)互助慰問金。

卅二、本會於104年7月份核發104年1-3月份團保代辦費。

卅三、本會104年5月份收入總計1,987,824元，支出總計1,644,942元，5月份餘額342,882元；104年6月份收入總計1,963,582元，支出總計2,246,585元，6月份細額283,003元；104年7月份收入總計2,013,324元，支出總計3,621,195元，7月份細額1,607,871元；截至104年7月31日止，總收入13,604,367元、總支出14,197,828元，累計細額593,461元。

卅四、基隆分會自104年8月1日起聘任張家強擔任服務員。

卅五、為辦理會務需要調專王春梅擔任文宣組組長職務。

卅六、補選本會常務理事，理事廖仁輝高票當選

台灣鐵路工會新竹分會會務活動花絮

林雪瑛



台灣鐵路工會新竹分會「員眷北海岸+金山一日遊」(法鼓山) 104.9.2



台灣鐵路工會新竹分會員眷「竹東河濱公園健行」 104.9.10

台灣鐵路工會基隆分會會務活動花絮

周志成

會務報導



臺灣鐵路工會基隆分會104年中秋節聯歡會花絮



臺灣鐵路工會基隆分會104年中秋節聯歡會花絮

臺灣鐵路工會在亞太地區之勞工運動



會場中本會會旗



女性與會人員合影

編輯部-特約攝影/大雄

行政院宣布「消費提振措施」 「政府補助、企業加碼、全民共享」

104年10月30日

一、節能省水

措施	具體做法	
	補助項目	金額
1、補助購置節能產品	高能效冷氣機、電冰箱	2,000元
	強制排氣式熱水器	2,000元
	自然排氣式熱水器	1,000元
	高能效瓦斯爐	1,000元
	節能電視機(含30吋以上顯示器)	2,000元
2、補助購置省水產品	省水馬桶	2,000元
	省水暨節能型洗衣機	2,000元
3、補助購置小型農機具	新品小型農機具(中耕管理機、農地搬運車、動力噴霧機等14種)	每臺補助上限為3,000元至40,000元不等 按售價補助不超過1/3為限

二、數位生活

措施	具體做法	
	補助項目	金額
4、補助固網寬頻升級	申請提升寬頻上網服務速率至12M/3M(含)以上之用戶	
	<ul style="list-style-type: none"> 一般用戶：每滿1個月補助200元，最多補助3個月 偏遠地區、低收入用戶：每滿1個月補助300元，最多補助3個月 	
5、補助2G升速4G	2G門號用戶升級4G	每滿1個月補助電信資費200元，最多補助3個月
6、補助2G換購4G手機	2G門號用戶升級4G並購置4G手機	<ul style="list-style-type: none"> 補助上限2,000元 未達2,000元，以購機金額為實際補助金額

三、網購促銷

措施	具體做法
7、網路聯合行銷活動(愛Shopping)	<ul style="list-style-type: none"> 聯合臺灣網路購物平台業者攜手合作推廣臺灣商品，針對12月歡慶聖誕進行節慶行銷，12/1-12/25由參與業者推出臺灣網路購物節特惠活動回饋消費者，創造商機 規劃於12月4日(五)辦理1場臺灣網路購物節記者會，以「暖心Fun送愛Shopping」為活動主題以FUN送愛心捐發票，邀請業者於記者會現場擺攤，吸引更多消費者的注意，打響網路聯合行銷活動

四、國民旅遊

措施	具體做法	
	補助項目	金額
8、補助國人住宿遊園精采行	國內旅遊住宿優惠	<ul style="list-style-type: none"> 於「臺灣旅遊網」推出「限期旅遊住宿」折價電子序號 可折抵住宿1間房價之30%，最高折抵1,000元
	主題樂園優惠	<ul style="list-style-type: none"> 於「全臺主題樂園網」下載優惠券 2人同行，1人憑優惠券免費入園 補助業者每張門票50%以下，最高350元
	大眾交通運輸優惠	<ul style="list-style-type: none"> 公路客運：十大精采旅遊路線，隨行孩童或長者免費 高崙假期：親子同遊，礁溪泡湯自由行二日專案 臺灣TR-PASS：購買3日、5日優惠票券，於使用期限內，得不限區間及次數數位 原需4人同行，放寬至3人亦可使用

各項措施聯絡電話

八大措施	主辦部會	聯絡電話
1、補助購置節能產品	經濟部(能源局)	02-5599-2727
2、補助購置省水產品	經濟部(水利署)	02-8941-5083
3、補助購置小型農機具	農委會(農糧署)	049-2341056
4、補助固網寬頻升級	通傳會	0800-080123
5、補助2G升速4G	通傳會	0800-080090
6、補助2G換購4G手機	經濟部(工業局)	02-27541255轉2211
7、網路聯合行銷活動(愛Shopping)	經濟部(商業司)	6607-6164
8、補助國人住宿遊園精采行	交通部(觀光局)	02-23491500轉8223

本會聯絡人：許小姐 02-23165319；楊先生 02-23165373

實施期程

補助期間 (以實際購買日或住宿日為準)	實施期程
<ul style="list-style-type: none"> 補助購置節能產品 補助購置省水產品 補助購置小型農機具 補助固網寬頻升級 補助2G升速4G 補助2G換購4G手機 	104年11月7日至105年2月29日
<ul style="list-style-type: none"> 網路聯合行銷活動(愛Shopping) 	104年12月1日至12月25日
<ul style="list-style-type: none"> 補助國人住宿遊園精采行 	104年11月20日至105年2月29日

資料來源：<http://www.ey.gov.tw/>