

你!!!!後退!!!



-乖寶寶進行曲

驕工

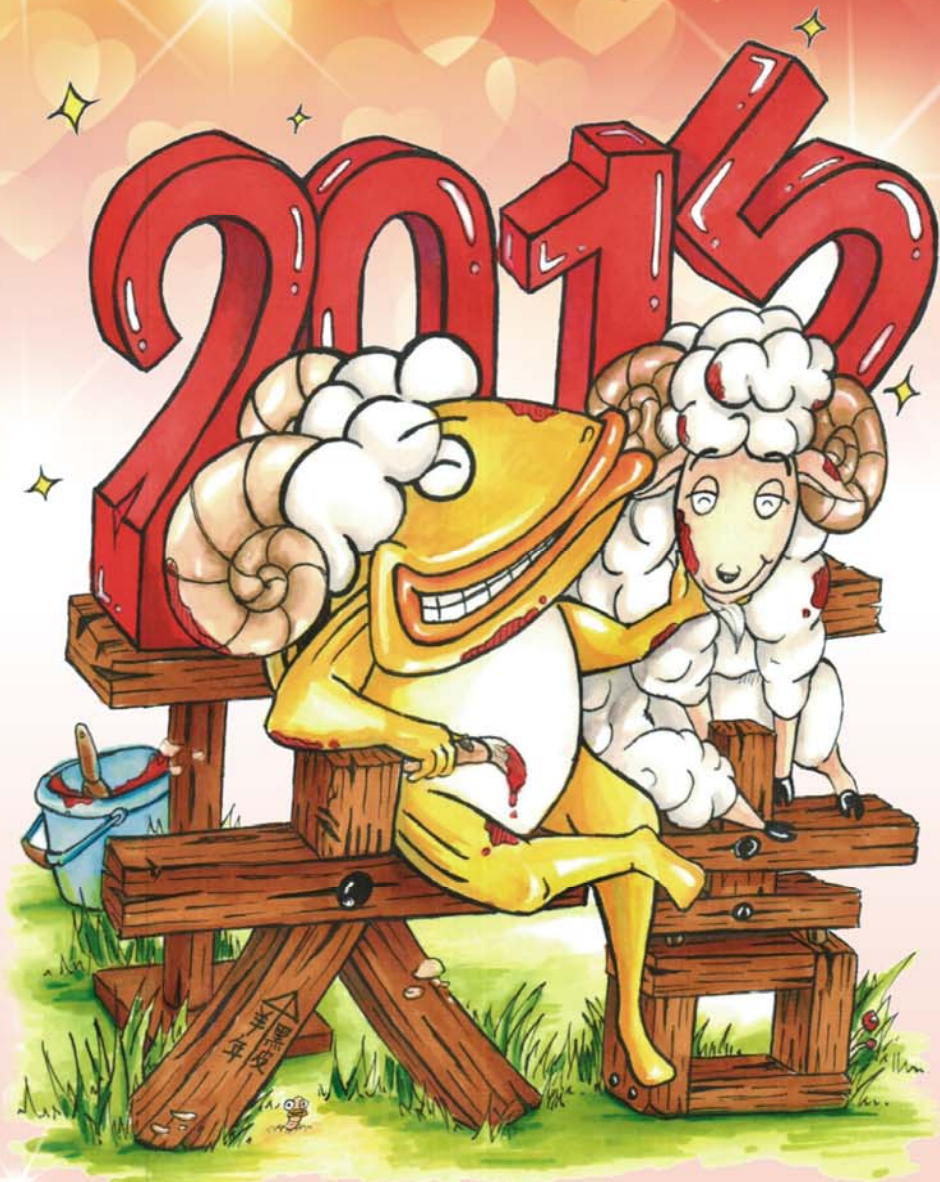
104年1、2月第80卷第1期

請傳閱



針對臺鐵局平交道安全系統設計、保養維修及駕駛人員人力嚴重不足，導致過勞問題，恐造成旅客乘車安全問題，謝理事長勝明接受媒體專訪

- 新年新願談工作
- 迎新同仁；請重視公平性、公平性及公平性
- BIM及GIS運用於鐵路養護管理之研究
- 偉大的台北機廠
- 坐不到—普悠瑪幻影一號
- 普悠瑪也能站著坐



台灣鐵路工會 謹祝 2015 年羊年行大運



近日勞動新聞一覽

文宣組

時間	地點	摘要
103 年 12 月 29 日	桃園市	新任桃園鄭市長文燦延攬鐵路工會潘主任秘書鴻麟擔任勞工局長
104 年 1 月 20 日	立法院	立法院院會三讀通過勞基法修正案，擴大積欠工資墊償基金墊償範圍，諸如雇主積欠工資遺費等勞工債權提升至第一順位，與銀行抵押權相等。
104 年 2 月 14 日	鐵路工會	為督促台鐵局徹底改善平交道安全，維護社會大眾及司機駕駛員安全，司機員展開「經過平交道自主減速至 60 公里」運轉模式。
104 年 2 月 17 日	勞動部	勞動部揭牌一年，未來將以強化教育、訓練、檢定與僱用連結為工作重點。



目 錄

中華民國104年1、2月第80卷第1期

封面裡	乖寶寶進行曲-----	黑皮漫畫
會務報告		
	103年1月份至12月份會員傷病/災害慰問、死亡奠儀金請領狀況一覽表--	福利組 2
	鐵路工會會員各項福利互助慰問補助簡介-----	福利組 3
關注焦點		
	「自主減速」快訊-----	文宣組 5
職場紀實		
	新年新願談工作-----	彭國勳 6
	流影話職-----	特約攝影 陳振芳 11
我思我見		
	迎新同仁；請重視公平性、公平性及公平性(因為重要所以要講3遍)--	濡沫 13
	BIM及GIS運用於鐵路養護管理之研究-----	劉立士 17
	偉大的台北機廠-----	老王 22
	坐不到一普悠瑪幻影一號-----	張吳明 24
	服裝儀容整不整-----	小二 27
	普悠瑪也能站著坐-----	人从众 28
國際動念譯文分享		
	英國交通部長蘇珊·克雷默介紹-----	林芳芳 30
	JR連合會松岡裕次會長2015年新春訪談-----	譯：游以翔 32
	JR總連會2015武井政治委員長發表新年度新春談話暨第37回定 期中央委員會推動進針簡述-----	譯：SAKURA 36
會員動態		文宣組 40
封底裡	近日勞動新聞一覽-----	文宣組

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、離前段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、侯宗甫、陳信國
總 編：曾重吉
編 輯：吳旭明、蕭國文
特約攝影：陳振芳、連馬世駿

103年1月份至12月份會員傷病/災害慰問、死亡奠儀金請領狀況一覽表 各種慰問金統計

福利組

事件 月份	因公 受傷 1,000	因公 傷殘 10,000	一般 傷殘 5,000	一般 傷病 600	災害 慰問	因公 訴訟 10,000	死亡 奠儀金 3,000	累計件數	備註
1月	3			39			1	43	
2月	5			32		1	1	39	
3月	2			39			4	45	
4月	10			44			3	57	
5月	4			47			3	54	
6月	2			39		1	1	43	
7月	4		2	43		1	5	55	
8月	5			30				35	
9月	6	1	1	37	1 (2,000)		1	47	
10月	2		1	46		1	2	52	
11月	3			23			2	28	
12月	8			59	1 (10,000)		4	72	
合計	54	1	4	478	2	4	27	570	
	54,000	10,000	20,000	286,800	12,000	40,000	81,000	503,800	

註：

1. 本表為避免申請者困擾，故不刊登受難者姓名，敬請見諒。
2. 本表支出皆經監事會審核，會員若有需要查詢申請人員，請依程序調閱。

鐵路工會會員各項福利互助慰問補助簡介

福利組

◎團體意外保險項目及內容：

103-105年度會員自費團體意外傷害保險專案，分別由兆豐產物保險公司及英國保誠人壽保險公司負責，保險內容如下：

◆兆豐—團體意外保險附加意外傷害醫療實支實付【健保給付項目不予理賠】

保險項目及內容	團體傷害保險(身故保險金或喪葬費用保險金、殘廢保險金、重大燒燙傷)				傷害醫療保險給付實支實付型
投保金額	計畫 A	計畫 B	計畫 C	計畫 D	4萬元
	100 萬	200 萬	300 萬	500 萬	
保險費用/月	23 元	46 元	69 元	115 元	14 元

◆保誠—團體意外保險附加意外傷害住院日額及疾病住院日額

保險項目	意外傷害保險死殘-含重大燒燙傷及殘廢程度給付	傷害住院日額	疾病住院日額
投保金額	100 萬	1500 元	1500 元
保險費用/月	27 元	30 元	113 元

◎會員互助慰問：

本會為發揚會員互助合作精神，濟助在職死亡之會員家屬，特訂定「臺灣鐵路工會會員互助慰問辦法」，本辦法之互助會員在職死亡時，於死亡發生之日起六個月內提出申請，由參加本辦法之互助會員薪資中扣繳每人新台幣伍拾元整，以達其互助之目的。

本辦法之互助會員退休、離職生效日即自動除名，且經申請退會之互助會員不得再行申請加入。

另外，為提供會員眷屬緊急使用，本會自96年6月份起，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得先行撥付20萬元整。

◎臺灣鐵路工會會員公傷、傷殘、患病住院、災害慰問金：

本會會員因公受傷、一般患病住院，因公傷殘、一般傷殘及各項災害可於事實發生之三個月內向本會申請慰問金發給。

本會慰問金發給標準及應檢附相關證明如下：

名稱	慰問金金額	檢附相關證明	備註
因公受傷	新台幣壹仟元	檢附公傷呈報表	經分會查明屬實
一般患病住院	新台幣陸佰元		經分會查明屬實
因公傷殘	新台幣壹萬元	檢附公傷呈報表 殘障證明或診斷證明	
一般傷殘	新台幣伍仟元	殘障證明診斷證明	
住屋全毀（倒）	新台幣壹萬元	檢附村（里）長或警察機關出具證明書	早期建造之房舍、土角厝、四合院或農舍等，因故無法提出房屋所有權狀者，應附繳土地所有權狀及房屋稅籍證明、使用執照、建築執照或繳納水費、電費等之相關證明文件。
住屋淹水二公尺以上	新台幣壹萬元		
住屋半毀（倒）	新台幣伍仟元		
住屋屋頂全毀	新台幣伍仟元		
住屋淹水一公尺以上	新台幣伍仟元		
住屋屋頂半毀	新台幣貳仟元		
住屋淹水五十公分以上	新台幣貳仟元		

◎臺灣鐵路工會會員死亡奠儀：

本會會員死亡發給遺屬奠儀新台幣參仟元整，應於事實發生三個月之內提出申請。

◎臺灣鐵路工會會員因公涉訟慰問金：

本會為慰問因公涉訟會員，特訂定「臺灣鐵路工會會員因公涉訟慰問金發給辦法」，會員因執行職務時為本會會員而於刑事訴訟程序中為犯罪嫌疑人或被告者，應於委任律師之日起六個月內，檢具律師委任狀、律師收據等相關文件向所屬分會提出申請，經本會審核通過後發給慰問金每人新台幣臺萬元整。

◎康樂活動：

每年度分上、下年度由各分會在有限的預算下辦理康樂活動，請會員踴躍參加。

◎會員子女獎學金：

每學年分為上、下兩學期，請符合申請資格同仁，於申請期限內備妥子女學業成績單，凡符合各分會訂定學業成績標準者即可申請。

★各項慰問金、獎學金申請之詳細辦法，請洽各分會或本會福利組。

「自主減速」快訊

中華民國104年3月6日 星期五

有關臺鐵局自行調查本(104)年1月16日板橋~樹林間俊英街平交道事故，並界定為電路修改作業技術人員不慎誤觸平交道控制電路所致，將責任推予基層員工，反而忽略鐵路運輸保安設備應有最大限制，失敗即安全之設計原則，本會無法認同。又臺鐵局目前雖已嚴禁於營運時段施作，但仍無法保證不會有其他惡意破壞，致事件重演之可能，本會基於保護會員值勤及旅客乘車與所有用路人之安全，鄭重聲明如下：

- 一、請臺鐵局於一週內邀請外界專家及學者，重建現場，並確認事實以釋眾疑。
- 二、臺鐵局應於二週內，以最高保護原則及零風險標準，改善平交道柵欄控制保安設備，或相關配套措施，以避免人為疏失或惡意破壞致類似情事再度發生。
- 三、臺鐵局未完成前二項作為，並達到職業安全衛生法相關法令規定「雇主應提供安全工作環境」前，本會要求擔任駕駛乘務工作之會員，即日起暫以減速至60公里/時通過平交道區段。春節疏運期間前未改善完竣，則應於平交道前一度停車，確認安全無虞後再繼續行駛。

近年來，政府要求臺鐵局配合高鐵及社會需求加開列車，對於臺鐵局或交通部陳報因業務成長而造成人力不足，請求增加人力之事，仍以行政機關處理一般行政業務之角度對待，忽視運輸機構與行政機關不同特性，一再以各種理由拖延，置員工、乘車旅客及社會大眾用路人之安全於不顧，而臺鐵局為達成上級交辦任務，只能執行命令，一旦出事再由基層人員承擔，本會除在此再度表達抗議與不滿之立場外，亦強烈要求政府重視運輸安全，並積極協助臺鐵局解決目前困境，否則任令發生更大事故後，才來亡羊補牢，屆時為時已晚。



新年新願談工作

彭國勳

新的一年，不能免俗的要許下新的願望：「國泰民安！」哈哈...，感覺有點八股，但歷經塑化劑、黑心油事件後，覺得連「吃」個乾淨的食物都困難重重時，祈求「國泰民安」好像就很奢侈！臺鐵旅客可能也會許個：「希望火車準點！」或是出外遊子許個：「希望不要一票難求！」旅客對臺鐵的期望，應該也是困難重重才是。

以上所提票務需求窘境方面，就以筆者接觸的東幹線鐵路運輸，情況更是嚴重。雖然花東鐵路電氣化通車，對臺灣鐵路管理局是一個新的里程碑，但對於改善東線鐵路運輸能量效益，卻不如預期。以花東沿線三等站為例，因柴油自強號減班、大量「普悠瑪」呼嘯卻過門不入及星期一至星期四夜間臺東-臺北655次莒光號停駛，也算是一個新的「里程碑」。「普悠瑪」的不停靠及夜車的停駛，使得旅客可能過度集中於臺東、玉里、花蓮，就經常覺得車站「冷冷清清、悽悽慘慘戚戚！」，而好不容易將行駛了幾十年，比很多新進同仁還年長的「白鐵仔」淘汰（民國55年行駛至103年），換來的EMU500型卻「外強中乾」，也沒好到哪裡，經常改由DMU代打，要不就三天兩頭拋錨

於中途，造成列車晚點，頻率之高也讓同仁三天兩頭要低聲下氣的向旅客賠不是！

當然，對於基層員工而言，「賠罪」還好，若是「賠命」的勞安重大缺失可就嚴重了，以下來談談個人認為現下勞安問題最大的「轉轍器保養」工作。

講到轉轍器保養程序，難免提到去年發的「運設字第1030010487號函」，其內文摘要錄陳如下：「主旨：檢送再修訂『轉轍器清潔保養作業程序』……。說明：一、依據本局103年8月18日鐵勞一字第1030026531號函辦理。二、為確保勞工轉轍器保養作業安全，本局勞工安全衛生委員會103年第2次會議決議，為求本質安全，轉轍器之保養（含潤油保養），除緊急潤滑保養須即時辦理路線封鎖外，一律於夜間利用養護時間帶封鎖路線辦理，以確保作業人員安全。三、辦理轉轍器清潔保養作業，應依規定申請『路線封鎖』，並改就地辦理，相關夜間照明設備，並請儘速改善。」唉，甫收到這文，總覺得這文不但是「因噎廢食」，還甚至是「不食人間煙火」的不合理規定，有時候甚至還懷疑他們心中是否

有「運轉規章」啊？還是「官大學問大」，就是要「指鹿為馬」，硬要推一個「無法無天」的規定或SOP，讓人有「何不食肉糜」的感覺。最後，更只能用一個「蠢」字形容！

筆者想請問：「文中所提的規定，要依哪一個規定啊？高鐵的還是

捷運的？」

102年7、8月78卷第4期「路工」，內有筆者闡述隔斷、封鎖之申請時間、執行差異，其中有段…「翻開「運轉規章上冊」303頁：「交通部臺灣鐵路管理局路線隔斷及路線封鎖須知」

★第十八條、施工路線封鎖時，施工主辦單位需填寫「路線封鎖工作申請單」向主管處申請，主管處應詳加審核簽注意見後，依下列規定期限送運務處（綜合調度所）。（一）因施工需停駛或變更對號以上旅客列車時，應經簽局核准後，於施工三十日前送運務處（綜合調度所）。（二）非緊急搶修需要，申請路線封鎖與本須知第二十六條第（二）款之「月施工執行表」內之區間、時間重疊時，應經「月施工執行表」內施工單位同意，否則不得申請路線封鎖。（三）以上各款以外之路線封鎖，應於施工十日前送運務處（綜合調度所）。

★第十九條、「因突發災變緊急搶修需封鎖路線時」，得由施工單位直接向行控室轄區調度台申請，並依行控室轄區調度台之行車命令辦理。

★第十四條、在正線施行路線隔斷工作時，施工主辦單位應填寫「路線隔斷工作申請單」，於施工前七日送所屬主管處核准後辦理之。主管處接到施工單位之申請時，應即加以審核，並經運務處長（綜合調度所）同意會銜後以電報通知。但「因緊急不及報准時」，應填寫「保安裝置保修工作申請書」申請，經有關值班站長（中央控制區間值班站長應即轉報調度員）同意後施行。

★第十五條、在站內側線施行路線隔斷工作時，除變更路線位置或影響正線行車者外，依本須知第十四條第三項規定辦理（意即站內側線施行路線隔斷工作時，除變更路線位置或影響正線行車者外，無需事先申請，只需當天向值班站長提出申請即可）。

★第二十六條養護時間帶之施工，其行車事宜，應依下列規定辦理：（一）養護時間帶係經本局指定供工、電單位維修、保養路線、號誌、電車線、平交道及其他相關設施施工需要所訂定之時間帶。養護時間帶由綜合調度所依各區間分別訂定後再以行車命令公布。（二）施工主辦單位應依綜合調度所公布之養護時間帶，按月邀請轄區施工單位、綜合調度所派員召開施工計畫協調會議，並由主辦單位予以彙整後訂定「月施工執行表」，傳送施工區間有關站、電力調配室、行控室及綜合調度所，同日及同區間有二個以上施工單位施工時，雖其施工時段不同，施工主辦單位仍應於「月施工執行表」內，以同一項次表列。

不是筆者要騙稿費，把規章一字不漏的摘錄上來，而是苦口婆心的要告訴同仁甚至運轉科某些人，我們是有「規章」的單位，在規章沒修改前請照章行事吧！也請本局「勞工安全衛生委員會」或運轉科認真研讀規章吧！現在要依哪一個「規定」可以讓同仁夜間保養轉轍器？

除此，再來提到「封鎖」、「隔斷」等保養前置作業程序核心。照規定，「封鎖」有30天、10天前申請及「因突發災變緊急搶修需封鎖路線時，得由施工單位直接向行控室轄區調度台申請，並依行控室轄區調度台之行車命令辦理」等白紙黑字規定；另外，「隔斷」則有「7天前申請」及「因緊急不及報准時，應填寫「保安裝置保修工作申請書」申請，經有關值班站長（中央控制區間值班站長應即轉報調度員）同意後施行。又，「隔斷」有正線與側線之分：正線須依「月施工執行計畫表養護時間帶」，當日是否有排定施工項目，車站因未參與工、電單位之施工計畫協調會議，當然不會有車站之施工項目。如要依附在工、電單位之施工項目保養轉轍器，必須工、電單位之施工負責人同意。會有以上這麼嚴謹的規定，是考量到以下幾點。

- 一、車站欲保養轉轍器當日，工、電單位卻未必會到站施工。
- 二、本身已使用工程車，而不容許其他單位共同施工
- 三、如之前電氣化工程如火如荼進行

時，同一時間可能會有4-5個單位同時在封鎖區間內工作。

不管是上述幾點情境的哪點，此時的轉轍器保養更是危險萬分。萬一有事，被哪個單位工程車「撞」到的，都還不知道；至於側線則依第十五條，在站內側線施行路線隔斷工作時，除變更路線位置或影響正線行車者外，依本須知第十四條第三項規定辦理（意即站內側線施行路線隔斷工作時，除變更路線位置或影響正線行車者外，毋須事先申請，只需當天向值班站長提出申請即可）。綜上，完全沒有一個「規定」可讓同仁於夜間保養轉轍器，如要牽強解釋，引用「因緊急不及報准時，應填寫【保安裝置保修工作申請書】，經有關值班站長（中央控制區間值班站長應即轉報調度員）同意後施行」，若此例一開，正常「保養轉轍器」若可視為「因緊急不及報准時」，工、電單位以後也不用再訂「月施工執行表」了，都比照辦理即可。還有一個強度最弱的，以「保安裝置保修工作申請書」，填上「無礙行車」，經值班站長同意，即可讓同仁於夜間保養轉轍器，這豈不是又讓保養轉轍器之同仁風險自負，承擔最高之風險？

然而，不管是「運轉規章上冊」的「規章」、還是去年正式行文的所謂「規定」都是運轉科丟出來的，環環相扣，如今因某個事故「因噎廢食」，「見樹不見林」的「一律於夜間利用養護時間帶封鎖路線辦理」，

豈不是「以子之矛攻子之盾」自我矛盾嗎？規章素養如此低落，還「無法無天」，何以服人？所以這就像當初有人要求夜間一律辦「封鎖」，筆者要他們把「隔斷」、「保修工作紀錄簿」全部取消一樣，其申請時間、強度、內涵、適用時機完全不同，怎可無限上綱？臺鐵每一線區列車密度不同，每個站人員配置不同，沒有「因時、因地、因人制宜」，南迴線及支線列車密度不高（花東線多數站平日列車空檔起碼1小時），硬要改成夜間保養合理嗎？或是日班、A、B班站員如何於夜間保養？

之前「轉轍器保養SOP」規定要派人瞭望，車站沒人可派，筆者諷刺過，都派「宋七力」去，如今更離譜到一律改成夜間保養，這些人講話都從鼻孔出來嗎？還是住在天龍國，不懂規章，不知民間疾苦，不知現場狀況，完全是晉惠帝「何不食肉糜」的現代版，所以請不要「頭痛醫頭、腳痛醫腳」，完全是蒙古大夫的行徑！

103年11月17日，鐵勞一字第1030038472號函，說明二、爾來常發現部份車站員工違規於日間辦理轉轍器清潔保養作業（無路線封鎖亦未派員瞭望）。「要刮別人鬍子前，先把自己的鬍子刮乾淨」，亦即要丟出新的措施或規定前，請自己先把規章熟讀或弄清楚，否則會貽笑大方。也就是說，調度員根本也不知道要依什麼規定才可發佈命令，才可「成全」車站於夜間保養轉轍器？換句話說，

工、電人員為了夜間施工，可能前一天養精蓄銳就為了當晚之隔斷或封鎖，然而車站同仁卻是忙了一天或一晚後，於生理時鐘要休息了，而且可能已是其「排定作息時間」之「休息時間」，竟然還要其「違法」保養轉轍器！唉！仰天長嘆啊！若硬要其擠出時間保養轉轍器，致影響其正常休息，是否會衍生其他無法預期的事故產生？所以何時、何地、如何保養轉轍器，當然是各站站長最清楚了，硬性規定要統一夜間保養，又沒規章可依據，夫復何言啊！

論述完了「夜間保養轉轍器保養」荒謬不可行之候，再來想談談比較務實的作法。

以筆者服務的東幹線運轉區間而言，車站一般會於上、中、下旬指定1天檢查轉轍器，三班制同仁也會依輪班時間，於白天自行選擇「列車空檔」保養轉轍器；常日、A、B、S班，更是毫無選擇必須於白天列車空檔保養轉轍器。目前本站做法：同仁選擇列車空檔申請保養轉轍器，會先填寫「保修工作紀錄簿」向值班站長申請，值班站長會告知列車行駛狀況，是否晚點？是否有加班車？貨物列車是否提早？確認其安全裝備是否著裝確實？行調電話頻道是否正確？電池電量是否充足？還要求保養轉轍器之同仁，於列車接近時必須暫停工作且站立面向列車；值班站長還必須於控制盤面，同仁保養之轉轍器上標記，諸如放置紅色磁鐵標示，以提醒

值班站長列車接近時，必須呼喚應答以提醒保養轉轍器之同仁暫停工作。曾有同仁說：「因為手上都是油，列車接近時，站長你行調電話呼叫就好，我會離開」。筆者不同意，除非他是在筆者視線內，可以以動作做回應，否則一定要他確實以行調電話回應，避免值班站長臆測。除此，為了同仁生命安全大計，更教育值班站長及保養轉轍器同仁，其行調電話頻道可能跳走，或是電池突然沒電了，萬一呼叫沒有回應後，下一個動作就是要值班站長馬上呼叫司機員鳴笛提醒注意。至於主正線列車密度較高線區，當然就必須認真研究，考慮是否以「保養外包」方式委由民間「類清潔公司」（以前砸道亦曾外包），固定每月幾號按「月施工執行計畫表」到站保養，若平時及雨後急需「注油」時（時間較短），則以「因緊急不及報准時，應填寫【保安置修工作申請書】，經有關值班站長（中央控制區間值班站長應即轉報調度員）同意後施行」，以降低風險，否則如何解套？

最後，我要說的是為政者可能基於職責，必須做出決策或命令，但請做足功課，瞭解現場人力，否則就會丟出一些脫離現實的東西、政策甚或SOP。有時職位越高，離開基層越久，規章生疏或與現場脫節了，就不要裝懂。筆者在現場，經常辦理封鎖、隔斷、斷電，偶爾間隔時日稍微久一點，再填寫時，可能都還要思考

複習一下，這就是「首次、變化、久違」裡「久違」的窘境啊！筆者有鑑於食安風暴也試著擬一個「食安SOP」：購買前確認商品標示→「送驗」→等檢驗報告出來「確認安全」→下鍋。或許讀者看到會認為，這個SOP不是很白痴嗎？如果每回吃個東西都要等檢驗報告，不是早就餓死嗎。而這個無法落實的「食安SOP」，不就是等同於無法落實的「轉轍器保養SOP」嗎？換句話說，「明知（也可能不知）」不符規定，卻睜眼說瞎話丟個「轉轍器保養SOP」這不就等同吃個東西，都要有檢驗報告的無知嗎？所以請相關單位走出象牙塔，看看現場人力，他會發現我們都是派「分身--宋七力」去瞭望，要不然還有誰可派？他們不把現場當人看（當神？），那現場當然也不會把他們當人看！還有，請「依法行政」，不可「指鹿為馬」，否則碰到不合理的SOP或糾正是會被現場打槍的！



流影話職

● 缺口的迷思：

打從5年前的55優退專案開始，乘務員同儕的人力缺口一直持續擴大，而新進人員的遞補，長久以來總是緩不濟急，而上層又太仰賴二線支援一線的口號。另外，升等考試永遠只是一塊大餅，看的到吃不到，讓老員工士氣低迷無心戀棧。再加上，新進人員又普遍抗壓性不足，敬業度不夠，三年不到就想急著離開單位，無心在單位裡經營人際關係，這樣的運轉職場生態，怎麼會有向心力？

不可否認，退休方案年年在改，年年再砍，讓許多司機員只想提早出場。我估計在不久的3至5年內，機班

特約攝影 陳振芳

人力退休人數，可能會達現有3至4成人力。在機班人力緊湊情況下，我已忘記我有多久沒有請特休了。請假本是員工應有的權益，強制休假前提下的國民旅遊卡補助，對我或很多乘務員來說，都只是一個笑話，要請休假真是難、難、難；還是難。就只差沒跪下瞞頭了，唯一變通的辦法，就是在符合勞基法規定下，請同仁相互調班。

年關將近，大小節日即將接踵而來，而下個月備勤司機員的人力卻只有3人，這齣年關大戲要怎唱，看來只有低頭歎息的份了。





● 狼來了

兩個長得像嗎？一個是有馬桶的沖水鈕，一個是標示SOS的緊急求助按鈕，為什麼總是有人傻傻分不清楚？

每當碰到緊急鈴響，由列車服務人員前往處理時，十次緊急鈴響，幾乎十次是誤按的，有點良心的會說就是車子太晃了，讓他按錯了位置。但最多的旅客總是不承認自己是誤按，並往往歸咎於是設備標示的不夠清楚。

拜託，別再製造運轉乘務中的壓力了，若您是誤按，麻煩您再按一次復位，讓警鈴取消，讓乘務員更能專心工作。

● 方向

有時候
堅持一直往前走自己的路，也許是對的
但你回頭時，
你又會覺得這一切到底值不值得？
你雖得到了你想要的，相對的，
是否也失去了曾經屬於你的



● 準時行車

從這個星期開始，我開始用兩支錶來核對乘務工作時的運轉時間。

左邊金色的手錶，是25年前訂婚時，老婆送的禮物。時至今日，錶雖舊了，我還是天天戴著它。

右邊的手錶，是女兒上星期提前送給我的生日禮物；兩支錶、兩個人都是我生命中最重要的人。一個是一路風風雨雨，陪我走過人生最谷底的階

段，一個是讓我生活有重心，讓我有無比動力向前邁進之人。相信我，我會好好珍惜它們，篤行誠信、掌握時間；待人處事內要方，外要圓；生活中的一切將都越來越美好。





迎新同仁；

請重視 公平性、公平性及公平性

濡沫

本來猜想大概是路局比較乖，比較好欺負，所以考試院「公務人員考試訓練期間實施未占缺訓練」找了台鐵充當這項重大措施白老鼠。不過後來查了查資料才發現，根據102年審議通過「公務人員考試錄取人員訓練期間實施未占缺訓練之可行性分析報告」；台鐵之所以會於103年度納入第1階段不佔缺訓練的機關，是因為「用人機關與申辦考試機關」有隸屬關係，且是特別考試。至於高、普、初考的「普遍性」國家考試，及用人機關與申辦考試機關無隸屬關係的考試，依照官方「由法制研修及配套措施等，俟再行深入研議」說法，看來遙遙無期。

向來路局資方；尤其是人事單位，通常是以「完成國家政策」為首要目標。因此，路局高層完全按照時程，沒有任何反對聲浪及異聲的配合實施「不佔缺訓練」乃是意料中事。然而令人驚訝的，這項新措施實施前的配套措施，除了將受訓人員從原來公務人員保險因應改為商業保險外，其他有關權益的商討、研究及檢討幾乎完全匱乏有。倘若不是工會及多位

勞方代表積極陳情及協調外，今年新進人員的處境更令人擔憂。不過即使此，對於此議題實施上的建言，很多先進還是著眼於「現職員工參加特考訓練」的權益維護方面，至於「純」新進人員，很多小項目幾乎都沒考慮到，於是乎讓新進人員產生了；套句最流行的術語，就是「不公平、不公平，還是不公平」。

面對這現象，我們該如何應對呢？

1. 以同理心對待；「回憶20(30、40)年前的菜鳥生活」

因為時空背景不同，很多在職員工；尤其是服務二十年以上路工，對於新進員工的「工作態度」不以為然。相同的，我們也要換個立場來想，對方也是這麼認為。有時候，老員工碰到「教都教不會」，「講都講不聽」的新同事們，如果常回想當年甫進台鐵時的自己技術生疏模樣；當年怨「工多薪少」的心態，至少在教導過程中，自然而然流露出同理心模樣。更重要地，是告訴新進同仁們，「老鳥也曾面對你現在的那些不公平」。



※更重要地，是告訴新進同仁們，「老鳥也曾面對你現在的那些不公平」。

2. 比去年，沒差那麼多。「只要通過訓練期程，正式取得公務員身份，那就通通相同了。」

要了解，103年新進同仁對「差一年進來，怎麼差那麼多」的不公平怨懟，首先就必須了解路局「102年佔缺訓練員工」與「103年不佔缺訓練員工之間的權益比較」。為此，考試院列了張「公務人員考試錄取人員占缺或未占缺訓練期間及訓練期滿派代後相關權利義務比較表」，表如下圖：

權利義務	訓練期間	
	占缺人員/依據	未占缺人員/依據
1. 津貼(俸給)	由各職缺所在之用人機關(構)學校，依公務人員考試錄取人員訓練辦法(以下簡稱訓練辦法)第26條所定標準發給津貼。	比照訓練辦法第26條規定之標準，得由訓練機關(構)學校或申請舉辦考試機關，於訓練計畫訂定之。
2. 年終工作獎金	依各年度訂頒之軍公教人員年終工作獎金及慰問金發給注意事項支給。	
3. 請假	<p>一、受訓人員在基礎訓練期間，得請公假、事假、喪假、娩假、產前假、陪產假、流產假及病假。</p> <p>二、受訓人員在實務訓練期間之請假，比照公務人員請假規則辦理。事假、病假(含延長病假)、婚假、喪假、娩假、流產假應按實務訓練月數占全年比例計算，超過之日數應相對延長實務訓練期間。</p>	比照左列規定，並得視訓練實況及實際需要，由訓練機關(構)學校或申請舉辦考試機關，於訓練計畫訂定之。
4. 休假	無休假。	

5. 獎懲	訓練期間，得依受訓人員訓練表現辦理獎懲；獎勵分為嘉獎、記功、記大功；懲處分為申誡、記過、記大過。	比照左列規定，並得視訓練實況及實際需要，由訓練機關（構）學校或申請舉辦考試機關，於訓練計畫訂定之。
6. 公保	得參加。	一、不得參加 二、得由訓練機關逕向民營保險公司投保必要保險類別。
7. 撫卹	得比照用人機關（構）學校現職人員撫卹相關規定之標準支給遺族撫慰金。	比照訓練辦法第 27 條規定，得由訓練機關（構）學校或申請舉辦考試機關，於訓練計畫訂定。
8. 留職停薪	不生辦理留職停薪問題。	
9. 服務	依公務員服務法規定辦理。	
10. 行政中立	準用公務人員行政中立法規定。	
11. 保障	準用公務人員保障法規定。	依訴願法規定辦理。
12. 現職人員復應其他公務人員考試錄取須否辦理卸職	須辦理卸職。（年資中斷） 例外情形：如具所占職缺法定任用資格，經銓敘部銓敘審定，而與原任職年資銜接者，無須辦理卸職。	

上表雖然是官方版，不過因為是「通用」且「太過詳盡」，相信很多人有看沒有懂，為了更讓人容易理解，下面做了張簡表。

項目	102 年新進員工	103 年不佔缺訓練員工
薪津	有	有
營運獎金	有	無
薪津－加班費、差費	可依規定申請	無
國民旅遊卡旅遊補助	訓練後，連同訓練期間按比例申請	訓練及格後，按比例申請（不含訓練期間）
保險	公保	商業保險

用這張表來分析，就很明顯看出103年度新進員工與102年度「老同事」，晚一年考進路局差多少錢。但相信考進來的同仁們，應該早就有心理準備，我們要做的事情，是將這些訊息公開並在妥適場所再度告知。事實上算了算，也沒想像中的差距那麼多錢，實際上，只要訓練期間期滿，3000元左右月營運獎金恢復正常的發放，薪津上就沒有任何差異。

3. 可以告訴他的，就告訴他；好的、不好的都一樣。

有回跟新同仁聊天，才發現有些「同學」都已經領了兩、三次薪水了，連自己員工編號都不知道，可怕的是，新同事不知道的還不只這些很重要的員工代號，還有「不能蓋章」、「不能獨立作業」、「一個月領多少錢」、「有沒有機會領月退休

金」…等等等。俗話說，「恐懼來自未知」，許多同事面對「什麼都不知道」情況下，難免心生恐懼。

有些師傅為了怕「誤導」新同仁，常常保守地隱藏許多資訊，在專業上或許有其考量，不過福利及權益部分，應該有別於上述技術傳承上。頂多在講述事情時，碰到不確定時，加一句「據我所知」，然後請新同仁們自己注意或詢問，這樣的主動關心，絕對會讓同仁馬上感受到關心的暖流。

最後我要說的是，面對路局業務擴張，補進新血對於分攤基層員工工作量是最直接的好方法。即使退萬步想，不為別的，就為自己未來退休生涯著想，用好口氣、好心情留住新進人員，讓路局充裕人力來幫我們掙以後的月退休金，這不是很好嗎？





BIM及GIS運用於 鐵路養護管理之研究

劉立士

臺灣鐵路管理局(以下均簡稱路局)在人事精簡下,目前養護作業是由各監工及領班以自身經驗安排各項工作,往往缺少完整的資料佐以參考,因此人員安排總是捉襟見肘。鐵路養護是一件複雜且縝密的工作,初期的料件評估與規劃,經過工電申請、設計規劃、施作,直到事後評估等,需要投入大量的物力與人力,整個環環相扣,稍有延誤則牽動後續作業,甚可能影響行車。有鑒於現在的養護工作,在進行評估後,各監工或領班皆有自己的不同選擇方式,如果能夠透過資料庫找出評估因子,制定工作之準則,特別是在初期,需要資料的蒐集與投入的概估,加以分析判斷後再做決策,以避免徒勞無功,因此因應整體養路的變化,路局應有一套完整的系統資料庫,才能使作業有效降低人為失誤的風險,以增加路局的競爭力。

為此,以下將以BIM與GIS使用於鐵路養護工作中,建構『鐵路養護資料庫』。將路線上所包含的場站、軌道、橋梁、隧道、號誌保安設備、標誌、電車線組等建立檔案。以利在養護工作前,分析同一地點養護工作之資料,了解大地的影響,進而做更適合的養護作業,減少一而再、再而三的養護。

另外,BIM與GIS運用於鐵路養護的內涵,包含鐵路養護分析、養路檢查管理、養護作業安全監控等系統管理項目;及軌道檢查、養護計畫、養護作業施作等系統執行項目;還有鐵路沿線設施、地理水利水文系統、軌道立體交叉建物等系統分析項目。而人員管理、工作分配等項目,雖與養護工作有關,但非此內文重點範圍。

為維護行車安全,路局工務處對行車路線的檢查有以下的方式:

- 1.每週一次派員步行巡查路線。
- 2.不定期乘車檢查。
- 3.每年辦理4次EM80軌道檢查車施行全線甲種軌道檢查。
- 4.每年2次由各工務段辦理的轄區乙種軌道檢查。
- 5.各工務段每個月1次的振動檢查(列車動搖測定器)。

然而再好的軌道檢查設備以及再頻繁的檢查次數,如果沒有依據各種檢查結果,作有計畫的維修,則軌道檢查也就流於形式,而失去其檢查之目的。檢查結果與計畫養路原則如下:

- 1.有立即影響行車安全者:如軌道幾何不整超過緊急整修標準值、軌道挫屈、鋼軌斷損、異物侵入軌道內有影響行車安全者等,應立即按規定程序通告車站或列車,並視路況

在該區間採取慢行或封鎖路線停止列車運轉。俟完成臨時搶修措施後，解除封鎖暫以列車慢行通過該區間方式，先行恢復列車運轉，並於夜間辦理封鎖路線，做完整的路線整修作業，而於完成修護後恢復正常運轉。

2. 短期無行車安全顧慮者：如噴泥地點路基或軌道沉陷，軌道幾何不整（軌距、高低、水平、方向、平面性等）超過平時養護標準值，但未達緊急整修標準值者、鋼軌磨耗接近規定限度者等，均應列管追蹤並觀察其軌道不整變化情形，適時整修。
3. 定期整修作業：為實施定期整修作業，工務段應擬訂下列工作計畫：
 - A. 年度作業計畫：包括該年的施行政策、工作方針、重要軌道材料等分配計畫，有關養路方面之各項工程，以及各種調查與檢查等基本事項之概略作業計畫。
 - B. 分月作業計畫：分月作業計畫則是依據年度作業計畫作更詳細的實施計畫。
 - C. 分週實施計畫：分週實施計畫係以分月作業計畫為基礎，將一星期之工作，分配給各作業人員，且指定作業負責人，以及規劃材料、機具及養路機械之使用。除非有特殊狀況，否則需按原實施計畫進行作業。

上述工作計畫的良好與否，直接影響路線的保養至鉅，故必須計劃週密。擬訂工作計劃需考慮的基本條件

如下：

- (1) 儘量作經濟有效而避免重複工作的計畫。
- (2) 儘量將該年的工作量均等分配。
- (3) 各項養護工作的特性。
- (4) 各項工作實施時程的順序。
- (5) 軌道材料進庫時程，材料損耗程及抽換周期。
- (6) 管轄路段的特殊狀況。
- (7) 作業人員之工作能力。
- (8) 養護週期。
- (9) 年度國定假日、天候、溫度等。

再來，在此簡介建築資訊模型 (Building Information Modeling)。該模型是指一個營建專案在整個生命週期內的所有幾何特性、功能要求與構建的性能等資訊整合到單一的模型中。

BIM主要的五個特性如下：

1. 可視化：

BIM可以將建築形態完整真實地展現出來，大大減少由工程人員的腦力想像所產生錯誤與偏差，不僅節省時間且可提高準確性。
2. 參數化：

BIM內建許多不同類型的參數提供使用，使用者也可依照專案需求定義新的參數，且會自動變更整個專案模型，提高了圖面表達的一致性。
3. 衝突檢查：

在實際設計中，往往由於各專業的溝通不足，導致施工過程中衝突不斷，產生大量的設計變更與重工。BIM可以實現的衝突檢測包括硬碰撞與軟碰撞，硬碰撞是指兩物體在空間中有所重疊而發生碰撞；軟碰撞則指兩物體在空間中雖未重疊，

但因維修需求或其他設計與施工上之考量，必須要保持一定之空間距離卻無法滿足而發生碰撞。

4. 分析模擬：

透過已建置的三維模型，BIM可以直觀地進行分析模擬，包括節能分析、環境模擬、疏散逃生模擬等。

5. 施工模擬：

BIM可以幫助工程人員在工程開始前進行施工模擬，大大減少施工現場的空間衝突，直觀地幫助工程人員改善空間配置，保證工程順利進行，減少不必要的二次運輸、場地內轉運等重工問題。

利用BIM系統可產生本研究所要物料需求資料，用來處理料品的訂購與排程的技術，主要是可達到以下目標：

1. 確保物料、零件及機具能符合養路需求。
2. 維持最低的存貨。
3. 規劃養護、購料等日程。

由於要達成以上目標，物料需求利用生產排程、物料清單、現有存貨紀錄及未交訂單等各種資料，經計算而得相依材料的需求狀況，同時提出各種新訂單以補充存貨的建議，並可即時修正已送出的訂單。如此，即可使養路計畫如期實施，養路工作順利進行並完成。

另外，配合上述模型運作的地理資訊系統 (Geographic Information System)則是一套處理地理資訊的電腦系統，可以有效的處理空間資料，可應用於資源管理、空間資訊處理和其他相關的領域。

空間資料為點、線、面所組成，GSI資料的來源有：數化的圖形資料、地籍資料、遙測影像資料、使用者一般資料、土地利用調查報表…等。將這些資料利用資料庫集中在一起，由資料庫的彙整及索引，更易於使用GIS的資料以進行地理資訊系統之各項分析應用。

GIS可被視為一套地圖資料管理系統，使用電腦管理數位化的資料，利用數位地圖儲存及表達地理資訊，電腦螢幕成為傳達地理資訊的媒介；資料庫的管理著重在資訊的分析、存取，整合資料庫中豐富的地理資料就可傳達豐富的地理資訊。地理資訊系統是一套整合型的系統，以電腦為輔助基礎，進行空資料的建立、存取、管理、分析及展示等，並可依特殊用途與其它資料相連結，而作更廣泛的應用。

早期地理資訊系統都集中在處理地理空間資訊及其屬性資料，只有簡單的圖形能力，但隨著電腦功能的加強及資料庫管理、圖形功能、空間分析等技術的進步及成熟，使得地理資訊系統的功能趨完善。因此，本研究利用GIS的資料，作為鐵路養護資料庫之分析。

事實上，在養護實務上，養護工作的資料有：路線巡查資料(徒步查道、機車查道)、甲種檢查資料、乙種檢查資料、振動檢查資料。因此，稱職的養護系統功能主要包含：系統功能模組、路線基本模組與養護作業模組。分述如下：

1. 系統功能模組包含：管理者資料維

護、路局基本資料維護等，內容如下：
 管理者資料維護：主要建立各管理者的帳號、使用密碼及權限設定。

路局基本資料維護：主要建立各立約商公司資料。

物料基本資料維護：主要建立各倉庫料件資料。

2. 路線基本模組包含：路線基本資料、路線資料維護等，內容如下：
 路線基本資料維護：主要建立路線上各種設備資料。

路線資料維護：主要建立路線管理資訊、養護時程管理。

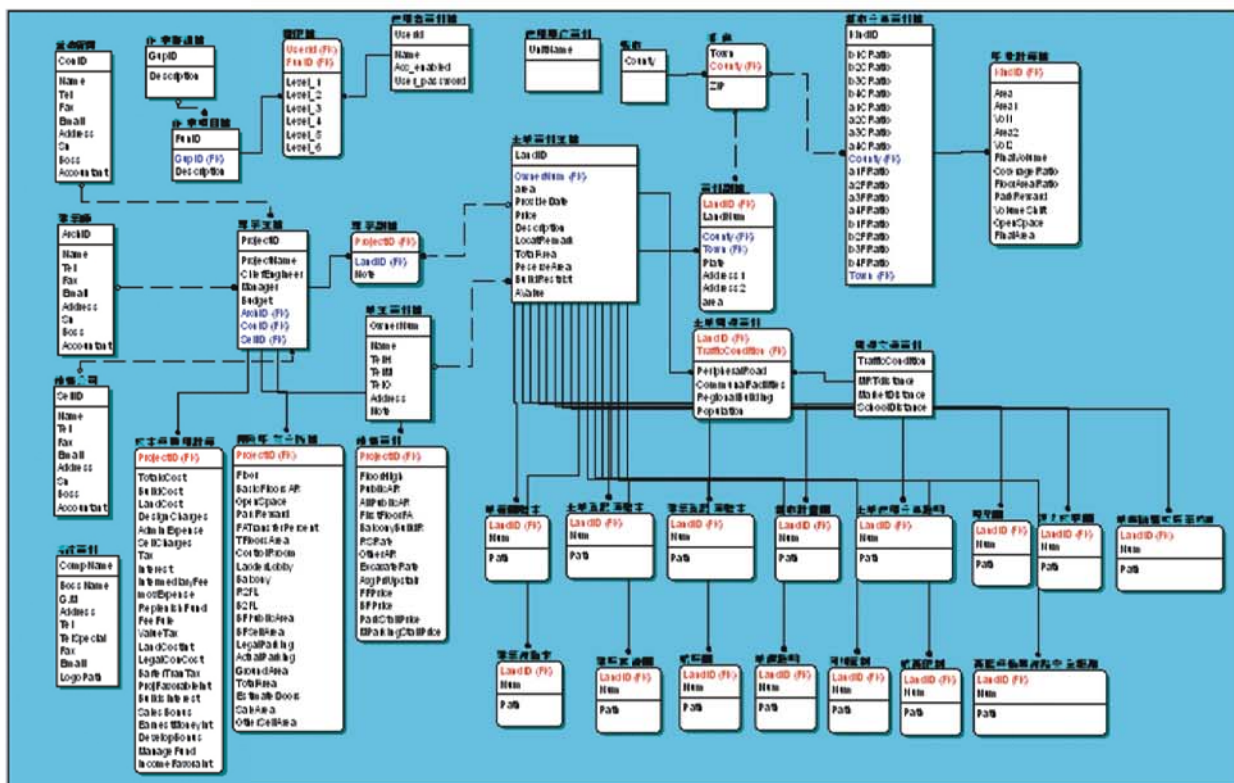
3. 養護作業模組包含：軌道不整資料、軌道養護資料、養護查詢分析等，內容如下：

軌道不整資料：主要建立各軌道不整資料。

軌道養護資料：主要建立養護工作資料等。

養護查詢分析：養護歷史資料查詢與統計。

圖1.資料庫關聯圖



在實際測試後產生之效益如下：

1. 將養護相關資料以雲端儲存、管理，資料不易流失，系統資料庫模組正規化，對於資料庫系統架構、相關資料屬性之設定、以及資料關聯性，增加養護管理能力，進一步

的直接把養護相關資訊、紀錄呈現在系統中。

2. 將所有資訊輸入系統中，方便日後排定養護順序，編製緊急維修或年度養護預算，並由統計分析，做出養護預警系統。

3. 由養護系統對照地理資訊系統GIS，找出經常養護路段所對映之大地資訊，以研究出最適養護之方式。也可由大地資訊，找出對軌道之威脅路段，可預先安排預防養護，降低風險。

最後，將上述各項實測作總結，也對現有路局系統做個建議。

1. 路局運用了不少電腦軟體與表單，改進以往傳統的作業方式。但缺乏整合與管理，歷史資料查詢費時，本研究將資料系統化、標準化儲存在資料庫中，可有效率的作養護管理，資訊並即時的更新。
2. 本系統可將軌道狀況提供管理者做養護維修決策，並利用此系統進行規劃工作，避免依賴現場負責人的主觀經驗來排定養護順序。
3. 由本系統的應用，可學習以往執行的案例，成為經驗及教學的累積，作為協助新的養護參考。並藉由系統的參數設定，可快速計算簡化系統資料的輸入，減少人為疏失。
4. 本研究利用自動檢查及損壞調查，蒐集軌道不整資料，由軌道檢查車EM80進行自動檢查，立即瞭解軌道不整狀況，而人工損壞調查則彌補自動檢查之不足，以人工經驗針對軌道、道碴及路基狀況做一判斷，做為軌道現況之依據。
5. 軌道檢查資料經常為養護單位實際施工、調查的結果，本研究使用原始存取格式登錄，將同屬性資料記錄於同一表單中，利於管理資料更新、維護，透過資料庫架構選取、

彙整所需資料，利於統計分析之判斷。

6. 由GIS的資訊，建構出可能危險路段，提早作出因應對策，避免石碴流失或土石流入路線等，以防可能之事故。
7. 發展財務規劃、採購發包管理系統模組等一套完整的系統。利用資源共享，雲端的養護資料可直接由採購人員、倉管人員等取用，同一份資料可有多方用途，不會有人為抄錄的錯誤。
8. 目前路局軌道管理停留於「損壞才維修」階段，即只達「安全管理」層級，而對未來可能出現的損壞，無法預先避免。本研究建議依據軌道管理層級，來決定不同的檢查頻率及養護方法，希望減少重複維修次數。並依使用者層級的不同，可以對『鐵路養護資料庫』進行通盤整合的瞭解，使軌道管理工作更有效率。
9. 根據軌道單位長度內所超過門檻值之不整次數，做為安全管控之標準，應用綜合性指標做為安排人工損壞調查之依據，二者相輔相成，更可提供軌道管理者排定養護先後順序。
10. 林邊淹水、南迴土石流等事件，都和地理資訊有關，建議利用GIS作為判斷軌道可能損壞趨勢，建立預測模式，並將軌道調查工作加入標準化，提供執行之規範，加強調查專業人員之訓練，防止主觀判斷差異，確保調查資料之一致性。



偉大的台北機廠

老王

在民國102年以前台北機廠是台鐵座落在台北最大的車輛維修與改裝工場，101年底陸續遷往楊梅富岡新廠。舊址是使用已超過七十五年歷史、座落在東興街、市民大道五段的台北蛋黃地段，廠區內大澡堂最早被指定為市定古蹟的建物、其他許多陳設也都是全台僅存。依據北市文化局對外表示的資料顯示，舊的台北機廠建築內部採挑高、大跨距鋼構、預鑄式屋頂、大面積開窗等工廠建築特色，日治時期具代表性的工廠建築型態。

在北市政府認定後，現行舊台北機廠內有四處市定古蹟，包含組立工場、鍛冶工場、原動室、澡堂，及總辦公室、柴電工場、客車工場等三處歷史建築，台鐵主管官員說這七座建築在未來開發後，仍會保留下來；另東露天吊車台、移車台及主要鐵軌等具備鐵路元素的陳設，也會納入整體地景保存。對於這些古蹟，實踐大學建築系副教授李清志說，台北機廠彰顯的工業與產業遺跡極具保存價值，尤其鐵道紋理在台北市年輕一代都不

知道以前有火車開到淡水，台北機廠是最後保存的機會了。

李副教授又說，台北機廠不是台鐵獨有，而是全民共享的無價資產，當所有國際城市都在拚命留住歷史傳統，台北卻留不住，文化一旦剷除，就再也回不去了。李清志更說，國外許多博物館寧可不收錢，吸引國外旅客參觀，但想盡辦法募款、開發紀念商品、設餐廳或咖啡廳、出租場地辦婚禮，多角化經營來賺錢，只要展陳夠豐富，自能創造收益。

至於另一位鐵道專家古庭維則認為，新任台北市長柯文哲喊出五年內要超越新加坡，「超越決不是靠拆古蹟蓋大樓能達成的。」蓋一棟大樓，子孫不會感激；但留住一座博物館，會被永久追憶，城市會因博物館而偉大(引自2015-01-10／聯合報／第A4／要聞版)。

一位近年竄起的政治人物在當選新職前主張台北機廠「全區保留，整體規劃」。最近面對媒體打比方說：「美國再窮也不會賣自由女神、法國再窮也不會賣艾菲爾鐵塔。」台鐵也應用此觀念看待台北機廠，把古蹟當作全民共有財產。但是他也指出，台北機廠案如要跟中央溝通，將組成專案小組解決問題。(引自2015-01-10／自由時報／第A11版／生活新聞)

我們不明白一個台北機廠的博物館可以創造多少商機？能募到多少款？開發範圍狹隘的紀念商品、設餐廳或咖啡廳、出租場地辦婚禮，多角

化經營能賺多少錢？如果能以科學方法得到世界各大博物館為例，或者以故宮為例，概估「台北機廠博物館」年收益可以挹助台鐵收入、不足之處由全民買單，應該也是好方法。

是的，既然台北機廠不是台鐵獨有，台鐵的虧損也應該不是台鐵的問題，更不會是台鐵基層員工的問題。台北市要用「台北機廠全區規劃」讓自己成為超越新加坡，那台北市民或市府單位就不能軟土深掘，將問題拋給台鐵。畢竟古蹟是全民所共有，北市府若真關心北廠未來，那麼對最重要的權益關係人台鐵，就不能光喊話而不對話。台鐵負債一千多億，幾乎窮到只剩下古蹟，活化資產成了營運王道，這也是北廠部分開發的癥結所在。古蹟之外的廠區，全民若都認同有必要全區保留，而非少數人的意見，那就由台北市民用公費買下，既留住「自由女神」，也解決窮漢燃眉之急。基於此，本人建議北市府能援引文資法精神，給予台鐵容積轉移甚至以地易地的方式，滿足台鐵財務需求，又能保全北廠史蹟，再由中央出資，讓北廠轉型為國家級鐵道博物館。應是可以考慮的方向。

總而言之，古蹟保護從來都不是窮人玩的遊戲，台鐵的財務負擔終究也要全民埋單。北廠的未來端視政府、市民及台鐵能否拿出智慧，創造三贏。



坐不到

普悠瑪本來是提升我們鐵路營運的利器，但是有個陳年的老毛病卻把它的效能給拖垮了，那就是網路訂不到車票的問題。這個問題持續衝擊著我們，讓我們原本視為強心針的方法，也無法有明顯的起色。很多民眾在問，為什麼鐵路局常常宣導要旅客多多利用官網訂票，但是網站永遠是這麼的難開？演唱會的票已經夠難買了，我們火車票甚至還難買數倍，每次打開網頁購票就久久沒有反應，等到連線進去卻往往顯示車票已售罄的訊息。官方說法都說是因為網路流量瞬間爆量，導致伺服器無法負荷，台鐵已經往上調高網路流量的上限，請大家要耐心等候。但事實上這不是耐心等候就能夠解決的問題，因為即便如此去做，最後的結果也是買不到票，或是僅存深夜冷門時段的幾張票而已。然而，真正有訂到票且取到票

的民眾上車後會發現，普悠瑪的載客量並非都滿載，而是大約只有八至九成，那麼剩下的位子怎麼沒人訂呢？所謂供需供需，有需要就供應，理論上來說應該是差不到哪裡去了，但是實際上是票到哪裡去了？顯而易見的是有訂到票的或多訂票的，到最後臨陣脫逃而退票！這個動作對他們來說或許是沒有什麼，但無形中對我們路局的營運卻增加了許多無形的成本。就好像慢性疾病一樣，不會馬上要了你的命，但是拖著讓你的體質也好不起來，感覺像是依附在人體的寄生蟲，一口一口吸著你的血，數量不多但是會讓你臉色蒼白。

以前火車黃牛訂到票加價賣是非法的（當然現在也是），因此現在有訂到票的黃牛就原價賣，搖身一變就像代買、代購、代排的小單幫，只是他們不從票價的價差去獲利，而是以



普悠瑪幻影一號

張吳明

外在價值來提高他們的評價，讓他們本身經營的事業業績能夠長紅。代買返鄉連假車票的這種行為變成他們附加的服務，我們鐵路局等於是變相幫他們抬轎罷了。如果今天廣播說元旦連續假期的車票又被秒殺了，有誰知道實際上真正賣出的有效票又佔了幾成呢？這聽在我們鐵路人的心裡其實很不是滋味！當初引進新型車種除了是要汰換舊型車種外，也是為了要提高運輸效率及降低運輸成本，以減少旅客的往返時間並提高載客率。如今普悠瑪上路已經有一陣子了，每到連假時間為什麼依舊會被民眾罵到狗血淋頭，被有心人士拿來利用，這就好像含淚拿石頭砸自己的腳一樣，明明知道會痛，但是又像鬼打牆一樣會一次又一次的循環，明明知道問題出在哪，但是改善方案又每一次都搔不到癢處。

其實這種情形在制度和遊戲規則上有很大的問題：買賣期貨都要收足保證金，信用交易也要提供擔保品，來避免顧客因為個人因素而發生違約交割的行為而造成市場震盪。為什麼對於網路訂票或是未來的APP模式訂票，都用同樣的思維來思考遊戲規則，來避免我們的美意遭到民眾誤解，而又額外的付出許多社會成本，每次人人竊竊私語討論的都是訂票缺票的問題，最讓人詬病的也是訂票的問題。新聞報導指出對於鐵路的火車票價差分流無感，是變相懲罰花蓮人？為了解決花東普悠瑪號一票難求的現象，取消了新自強號列車（普悠瑪、太魯閣）來回九折的優惠，希望拉開與一般自強號的價差，達到旅客分流效果。目前政策上路已滿數月，分流成效備受質疑，受訪的旅客抱怨：「火車票還是一樣難買啊！台鐵

指出，實際沒有優惠的期間，距今只有不到兩週，因此還看不出利用率的影響變化，需經過一段時間後，才可觀察是否有達到分流效果。但是我個人是這樣認為，只要能夠買到票節省時間，省去舟車勞頓之苦，其實多付出一點代價，我是覺得沒差，畢竟連假訂票這檔事不是像吃三餐一樣天天有，偶而才那麼一次，但只是偶而的這一次就足夠民眾吃盡苦頭了。」

因此，身為鐵路的一份子，以下的建議或許不是最好的，但是應該能夠稍解燃眉之急。

1. 分區段賣票：很多人抱怨，從台東的發車的普悠瑪是坐不回台北的，因為花蓮到台北的普悠瑪老早都被訂光了，從台東上車的旅客被迫下車，因為他們普悠瑪的車票只能訂台東到花蓮這一段，到了花蓮就得改訂自強號，與其那麼辛苦倒不如直接在台東就訂到台北的自強號，因此時間依舊沒有節省到，反觀台東到花蓮的普悠瑪空位率高得嚇人，因此應該要統計乘客分佈，提高保留台北直達台東的普悠瑪車票比例，但是仍舊要訂定上限，畢竟就目前而言花蓮的旅客比率遠高於台東，在這過渡期可以分時檢討，慢慢調整座位保留比例。
2. 到期日前1天收足100%的手續費（車票錢），每提前一天降5%：很多人就是衝著退票不需要負擔太多的退票費用，因此瘋狂的使用各種方式訂票，務必先求訂到票，再

來考慮多餘的票要如何處理，因此衍生出許多訂票的小外掛程式，一秒連點個幾百下自然不在話下，如果能夠大幅度的提高退票手續費，加上其他的配套措施，想必能夠有效降低網路的擁塞率。

3. 同一個網路IP在訂票時間限制上傳資料間隔：為了杜絕使用外掛程式訂票，在同一個IP應該限制確認時間，因為用外掛訂票的速度絕對是手動的千倍至萬倍，若能限制每次訂票時間的間隔，也能夠達到降低網路爆量的問題，這也可列為配套措施的參考。
4. 單次最高訂票數量降低：降低每人每次訂票的數量，提高訂票機會成功率。
5. 檢視購票身份：把訂票時間分散和集中的身份做區隔，常常訂票的給予像高鐵早鳥票的優惠，提高搭乘效率。
6. 提前2個月售票：給予較長的考慮期，但需要配合提高退票手續費，因為只要花錢，民眾就會再三考慮，而不是不負責任的胡亂訂購。

以上是身為台鐵人的我能夠想到的一些解決方案，但是仍要配合相關數據的結論，以及實際執行面的可行性討論，才能夠訂定兩全其美的遊戲規則，如果能夠更深入的發掘問題的產生源，相信新自強號（太魯閣及普悠瑪）將會更平易近人，也不會再像幻影一般迅速消失在我們眼前了。

A stylized illustration of a man in a black suit and tie, standing with one hand on his hip. To his right is a white box containing a white shirt and a blue tie. The background features colorful circles and splatters.

服裝儀容

整不整?

小二

去年(2014)年底，突然一波波冷氣團來襲，為免身體受寒而引發感冒，大家無不搬出發熱衣、夾克、大衣等等禦寒衣物，坐辦公室的同仁當然是百無禁忌，五顏六色穿上身，只要得體就不會有任何後遺症，但換到第一線同仁身上就大不同了，長官指示只能穿深色外套，因此，就可以看到運務同仁黑的、深藍的、長的大衣、短的夾克紛紛出籠，但近日卻又聽聞有某車班車長被糾正服裝儀容不整的消息，同樣是深色外套為什麼不行？是款式不夠新穎嗎？

說到服裝儀容不整，倒要從第一線員工服裝說起，運務單位在102年時耗資三千萬發放全新的鐵路裝，當時路局宣稱新布料採超細纖維材質，透氣性佳，除了依年限發放制服外，另一個目的是打造台鐵新形象，但制服發放不久就傳出制服品質有問題，量身訂作尺寸與實際成品有落差的狀況，但這還算好的，領到不合身的衣

服還能拿去修改，但新進人員的制服發放時程就更是遙遙無期，因此放眼運務單位第一線同仁尤其是車長的服制，實際衣著還真是大不同，在這積非成是的环境中，不管是不是統一發放的制服，好像只要衣著合身，顏色不突兀，都能符合規定，管他是什麼形式。

而前些日子，運務單位長官好像“進蛻”類發現冬天到了，天氣寒冷，運務同仁在月台上工作或列車監視飽受寒風吹襲之苦，於是發出禦寒大衣的尺寸統計表，但美中不足的是完全是paper work，讓員工自己去想像你要的衣服尺寸，沒有實物可供試穿，可以想像到時領到時，又會有同仁領到太大或太小的服制，但是……冬至已經過了很久了，什麼時候領的到衣服又是另一個問題了，我想……夏天到的時候應該可以領到了吧！

普悠瑪也能站著坐？！

人从众



由於花東地區好山好水，逢年過節總是吸引來自四面八方的遊客前來朝聖，但這樣的觀客人潮反倒是排擠了花東居民行的便利，原本車次不多的東線列車，在民意代表的要求下，不斷加開，但這樣的增班竟然無法滿足旅運需求，到底問題出在哪裡？

實際觀察平日東線輸運狀況，在離峰時間包含普悠瑪列車最多也僅載運三分之二的旅客，但由於旅客在假日時對於運輸的需求較為集中，以致

於造成假日一票難求的狀況，再加上現有自強號，包含DMU、PP、太魯閣號、普悠瑪號，尤以太魯閣及普悠瑪的停站數較少，因此民眾在車種選擇上，會以這二種車型作為優先考量，但實際比一比，這幾種車款的承載能力，反而是PP自強號具有較佳的負載力，只可惜車種較為老舊，多少會有些故障狀況出現，因此旅客觀感較差。

就前些日子吵的沸沸揚揚的普悠

車種	DMU 自強號	PP 自強號	太魯閣號	普悠瑪號
載運人數	平日 3 組, 9 車, 408 人 假日 4 組, 12 車, 544 人	12 車 576 人	8 車 376 人	8 車 372 人
站票	可	可	目前尚無	目前尚無

瑪是否開放站票這個議題來說，筆者第一個疑問是路局決策者到底有沒有真正去瞭解花東一票難求的問題在哪裡？開放站票真的就能解決供需問題？還是只是一味的迎合民意代表的政見，這樣草率決策的結果，只會造成乘務人員工作上的困擾及旅客乘車安全上的顧慮，完全無法解決現有問題，相反的，只會讓我們不斷見識到官員的短視。

不論是交通部官員或路局決策首長，目前搭乘普悠瑪號都是坐在預定的位子上好好享受安排好的旅程，但他們有沒有注意過或實際去觀察列車上乘務人員在列車走行動作，車長執行驗票工作，除了必須知道目前列車所在位置，好好站穩自己的腳步，不能隨列車擺動外，還要拿好每位旅客的車票及自己的驗票章，最重要的是不能暈車；再說到餐旅同仁，除了維持自己的平衡外，還要照顧好販售商品的推車，尤其宜蘭線，光是自己走

好就很辛苦了，還要平穩的推車賣便當、咖啡，想像未來當走道上站滿旅客時，光是借過借過，就要耗費許多時間，而且小小的走道，旅客不知可以躲到那裡去？

另外，還有一個最大的問題也就是長久令人詬病的台鐵售票系統，旅客經常反映怎麼都買不到票，結果一上車都是空位，這時旅客就會有滿腔怒氣指向車長，再加上太魯閣、普悠瑪等車種必須依規定補加收票價，旅客就更是火冒三丈；若依據報載實施開放站票政策，假設開放第7.8車，持無座票旅客上車後，往前面車廂找到空位坐下後，因為目前是空位，亦沒有理由要求旅客不能使用，因此，為免造成車長執乘工作上的困擾，運務單位是否應該先將現有設備上的問題先解決了再來施行，不要僅為了實現長官的承諾，讓基層同仁必須提心吊膽的工作。



英國交通部長蘇珊·克雷默介紹

林芳芳



最近媒體火紅的新聞之一就是「英國交通部長(蘇珊·克雷默)贈送臺北市長柯文哲懷錶事件」，就台灣新生報報導，臺鐵局長周永暉展示去年前往英國參加台英軌道論壇時，英國交通部長所致贈的懷錶；周永暉表示，懷錶是一個技術傳承，以前列車長開車前都要跟司機員對錶，對鐵路人來說象徵準時、守信、友情永固的意義。

然而英國交通部長蘇珊·克雷默何許人也？蘇珊·克雷默是英國的倫敦里士滿(Richmond)公園的女爵士，她在1950年出生於霍爾本(Holborn)，在聖保羅(St Paul)女子學校受教育，也在牛津的聖西爾達(St Hilda)大學就讀PPE。蘇珊是Beilby學者，在1971年時任復活節學期牛津大學聯盟主席。她在1981年從美國的伊利諾州(Illinois)的大學拿到企業管理碩士(MBA)。她的老公約翰·克萊默在2006年過世，他們在一起生活34年，她有2個小孩和3個外孫，而她現在居住在倫敦西南部的巴內斯(Barnes)。

蘇珊在1973年到1993年居住在美國的伊利諾州的首都春田(Springfield)和伊利諾州的芝加哥，1982年她在美國的伊利諾州銀行上班，而且是世界上最大的商業貸方。她在芝加哥的花旗集團擔任副總裁的職位，與很多大型公司和跨國公司合作。回到英國之後，蘇珊和她老公建立了一些合夥關係，包含未來水國際組織(Future Water International)，這組織在以農業為主的國家匈牙利裡，有一個廢水處理計畫，另外基礎建設資本夥伴(Infrastructure Capital Partners)建議在中歐和東歐籌措資金用在公共建設上。

蘇珊在1993年加入了英國的自由民

主黨，她也和當地的一些活動有所關聯，包含反對希斯洛(Heathrow)機場的擴張。1997年時她在德威(Dulwich)和西諾伍德(West Norwood)的議會席位上是自由民主黨的候選人，而在1999年時是在歐洲議會。在2000年的倫敦市長選舉裡，蘇珊是自由民主黨的候選人。在2005年時她在他的選區里士滿公園當選了國會議員，在2010年離開了這個位子。當她在下議院的期間裡，剛好輪到蘇珊為財政部特別委員會的一員，先是自由民主黨的國際發展的發言人，然後是貿易和工業還有交通運輸的發言人，像是在蘭開斯特公爵領地(Duchy of Lancaster)，最後是在希斯洛機場。蘇珊和跟里士滿有關的一些慈善團體的贊助者還有繼續保時聯絡，包括蘇茜Lamplugh信託、出發家庭(Home Start)、三翼信託(Three Wings Trust)和環境信託(Environment Trust)。

蘇珊在2011進入上議院，然後她把焦點放在財政和商業議題上，包含她之前就對發展社區銀行的架構感到有興趣。蘇珊在2013年10月任命為英國交通部長。在交通部門裡，蘇珊監督一筆大的投資在低排放運輸交通工具上。她也監督在火車站的改善計畫的完整性，包含殘疾通道設施的擴張。在2015年1月蘇珊被任命為黨的運輸代言人在自由民主黨大選內閣裡。

關於鐵路的政策，英國交通部長蘇珊分享經驗指出，英法海底隧道歷經兩次財務結構重整，在財務的經費籌措上，要讓民間企業參與，「英國政府將民間視為夥伴，共同分擔風險」，像是英國高鐵二(HIGHSPEED2, HS2)，在英國就連反對黨也給予支持。

高鐵二 (High Speed 2) : 開創一個新的高速鐵路網

議題：英國的鐵路越來越繁忙，在過去的15年來長途的鐵路旅行大約是兩倍的成長，而預測在未來的25年，英國的人口會增加一千萬人左右。良好的大眾運輸除了可以讓英國的經濟更強大，還可以讓英國的生活更便利。壅塞的交通網絡會使觀光受到影響，經濟成長也會因此受到阻礙。英國計畫在2021年前投資超過70萬億英鎊在交通運輸上，高速2就是其中的一部分，英國大概會投資16百萬英鎊在這部分裡。

行動：英國計畫高鐵二可以讓英國鐵路有更好的功能，使它能連接順利，縮短旅程的時間。高速2將連接英國10大城市中的8個城市，它將會讓更多的乘客和貨運人員使用鐵路而不是公路。

新的鐵路將增加生產力，它將會增加到尤斯頓(Euston)火車上的位子，大概是之前的三倍多，而且在西海岸主線每小時會增加兩倍的火車。這將會使它在現有的鐵路線上有更多的位子提供給通勤者，和提供更多的火車用來運貨，這代表有較少的車和貨車在英國的馬路上穿梭，這部彈可以解決交通壅塞，也可以減少二氧化碳的排放。這新的鐵路將會幫助經濟的成長，因為高速二會產生很多工作，也會使北部和南部之間的經濟再次平衡。

英國將會在第二階段建構高鐵工程。第一階段是連接倫敦尤斯頓到新的火車站在伯明罕市寇松街(Birmingham Curzon Street)上，也包括在倫敦西部的老橡樹公共用地(Old Oak Common)火車站，和另一個在伯明罕市機場的附近。而第二階段是將路線分為兩條支線，其中一條支線是經由克魯(Crewe)和曼徹斯特機場到曼徹斯特皮卡迪利大道(Manchester Piccadilly)，而另一條支線則是經由英格蘭的中東地方(East Midlands)和雪菲爾德Meadowhall 購物中心(Sheffield Meadowhall) 到利茲(Leeds)。

高鐵二將會和現存的國家鐵路網結合，而高鐵二的火車也將會和現存的鐵路線共處的，而在這條新網絡下的城市和城鎮都從高鐵二的服務裡得到利益，這些城市和城鎮包含利物浦、格拉斯哥(Glasgow)、愛丁堡、紐卡斯爾(Newcastle)、約克(York)、普雷斯頓(Preston)、沃靈頓、蘭開斯特(Lancaster)、卡萊爾(Carlisle)，達勒姆(Durham)和達林頓(Darlington)。

沿著鐵路線的建造預期從2017年開始到2025年完工，2026年第一個火車服務將會在倫敦和伯明罕市執行。英國意識到有關高鐵二期規模的計畫將會對當地的環境和社區帶來影響，而英國有義務降低這些影響，以正當的方式處理它。

參考文獻：

復活節學期是指英國和愛爾蘭一些大學的夏季學期，通常從每年四月至六月，等同於牛津大學的聖三一學期，屬於復活節後的八個星期在五月或六月。(摘自：維基百科)

註：英國一些大學開學日和放假日都不一樣，以耶誕節和復活節劃分秋、春、夏三個學期，每個學期從11周、10週到8周不等，各有不同的稱呼，大致上在每年的九月底或十月初開學，以秋季學期為時最長，到六月中開始放暑假。(摘自：英國BBC英倫網)

圖文來源：

http://www.libdems.org.uk/susan_kramer

[http://translate.google.com.tw/translate?hl=zh-](http://translate.google.com.tw/translate?hl=zh-TW&sl=en&u=http://www.libdems.org.uk/susan_kramer&prev=search)

[TW&sl=en&u=http://www.libdems.org.uk/susan_kramer&prev=search](http://www.libdems.org.uk/susan_kramer&prev=search)

<https://www.gov.uk/government/policies/developing-a-new-high-speed-rail-network>

[http://translate.google.com.tw/translate?hl=zh-](http://translate.google.com.tw/translate?hl=zh-TW&sl=en&u=https://www.gov.uk/government/people/baroness-kramer&prev=search)

[TW&sl=en&u=https://www.gov.uk/government/people/baroness-kramer&prev=search](http://translate.google.com.tw/translate?hl=zh-TW&sl=en&u=https://www.gov.uk/government/people/baroness-kramer&prev=search)

JR 聯合會松岡裕次會長 2015 年新春訪談

譯：游以翔

JR 聯合會作為 JR 的責任產業別工會，主導並解決政策制度及組織問題，以建立安全且受社會信賴之 JR！2015 春鬥、全國地方選舉、政策課題及民主化鬥爭，為了達成目標集結，JR 聯合會的全力以赴。

日本漢字能力檢定協會每年發表反映當年度社經狀況之漢字，2014 年發表為「稅」字，2014 年 4 月日本提高消費稅之後有了降低稅率之爭議，11 月時安倍晉三首相為了 2015 年 10 月能再度提高消費稅而解散國會眾議院重新選舉，稅對於 2014 年日本乃大話題。

2015 年北陸新幹線將於金澤開業，對 JR 來說會是許多好消息的一年，新春之際訪問 JR 聯合會之松岡裕次會長，對於 2015 年 JR 聯合會致力的諸課題有深入的討論。

回顧 2014 年

首先請松岡會長說明對於 JR 聯合會 2014 年是怎樣的一年，而 2014 年新春訪談即提到重視「對新生代的傳承」，其在 2015 年之進展。整體說來，2014 年間，JR 雖然發生勞災，未能達成「零死亡事故及重大勞災」的目標。但反面來說，政策方面來說已致力提出每年交通重點政策，中長期政策方案（PT）其中之一亦完成了對行政機關之報告，組織內外方面皆有十足進展。對於新生代傳承部分，松岡會長提及，去年青年女性委員定期



總會上完成議長及事務長的交接，新一任議長及事務長若能繼承並活用卸任之兩位的豐富經驗，相信更有發展，也意味著組織朝著世代傳承之路更加邁進。另外實際上，女性成員參與 JR 聯合會運動方面仍有許多進步空間，所以如何擴大「新生代」及「女性成員」參與仍持續為當下須努力之重要課題。

另請松岡會長就現下的社經情勢分析，他認為 2 年前開始的「安倍經濟學」目前仍在推動階段，要下失敗的結論仍言之過早。但從 2014 年底的狀況來看，日幣匯率走貶，大膽的金融寬鬆、機動性的財政政策等難保持一定水準；另一方面，日本 GDP 將近六成來自內需，則有下降的趨勢，因為日幣走貶影響進口物價上漲導致日本國內內需不振，實際工資連續 17 個月呈現負成長，或許也算是「安倍經濟學」的負面影響。同時這也意味著 2015 年的春鬥，只要在公司有盈餘情況下，JR 各單組及集團 87 單組將同心

協力，強調公平分配以謀求勞工之最大利益。

安全—若要防範重大勞災， 協力廠商為關鍵

目前JR集團仍會發生勞工災害，日本整體也有頻繁發生之傾向，針對「所有JR關係企業勞工死亡事故及重大勞災零件」目標，松岡會長強調去年及前年死亡事故及重大勞災相繼發生，包含交通事故在內，多數發生在集團關係企業及協力廠商的員工身上，所以此為防範之關鍵。目前雖已有針對JR各社及集團關係企業的安全對策及教育訓練，但在協力廠商方面相關宣導則較為薄弱，這為不安之危險因子。松岡會長認為若能將JR本體、集團關係企業及協力廠商三位一體，共同進步，應能減少事故發生。因此含JR關係單組及集團內各單組在內，所有勞工組織之建言及監督極為重要。JR連合會與各單組目前著手就安全議題進行對協力廠商的訪問活動，力求彼此緊密聯繫。

訪問中提及對JR集團所有從業人員無法忘記的福知山線脫軌事故，2015年已邁向事故發生之第10年，松岡會長強調對於犧牲107人的慘痛教訓，這事故絕對不能被人遺忘。目前很多是福知山線事故發生後才進公司的新進人員，如何讓他們也謹記此一教訓，避免再度發生也成重要課題。另外對於遺族及被害人的應對、事故現場的保存問題等善後階段如何處理，也應由公司來主導訂定。

有關安全問題，前年北海道發生了貨物列車脫軌等事故，因此JR北海道工會（簡稱JR北勞組）展開了

「JR北海道再生計畫」，目前JR北勞組主張「再生計畫」已經過1年，2015年目標當然以推動該再生計畫為優先，盼能與資方公司好好商談，但從去年11月舉辦之檢討會議對工會會員之問卷來看，成效可能不彰。JR北勞組對資方之訴求，是盼穩固身為鐵路基礎產業之基礎，首先要確保鐵路從業人員安全、回復使用者民眾信賴之發展策略，對內外皆傳達「JR北海道已改頭換面」的社會觀感，這其實也是勞資雙方應共同努力之目標。

政策—以「政策集團」之身分 參與決策建議

不受地域限制，而以「交通」整體概念來看，提及JR連合會主張產業政策今後發展方向，松岡會長認為短期目標在於針對每年度的「交通重點政策」，遊說並向國會議員及相關行政機關提出組織訴求。中長期目標則透過3個方案工作團隊（PT），透過審議會制度，與國會議員及相關學者專家進行討論以求政策推行。2014年這3個方案團隊中之「三島貨物經營穩定PT」已完成最終答辯報告，在10月舉行之第11回政策審議研討會中已獲得共識。倘政策提案不得到國會及機關支持便是空談，今年盼能成為「有言實行」之一年，會持續朝此目標努力。另外其他兩項之「貨物鐵路運輸模式移轉PT」及「活化鐵路特性PT」亦進入審議會討論階段。

前年日本已成立交通政策基本法，去年亦已訂定交通政策基本計畫。雖然因為眾議院解散而尚未達到國會決議通過階段，但已揭槩在高齡

少子化時代國家交通政策的目標數值，即使尚未通過頒布，但基本計畫已大致底定。今後交通政策方向將往各地方政府訂定地區性基本計畫的階段前進，政策審議研討會上提出之形成「公共交通團隊」主張，將與地方政府交換意見，成立整合鐵路、公車及計程車在內之交通體系，並與地方共生，此為未來努力之方向。得到地區各單組的協助，JR聯合會在身為「政策集團」將扮演重要的推動角色。

在勞工政策上，「中期勞工政策展望」之實現為當務課題，松岡會長指出，去年調整的「中期勞工政策展望」已明示未來5年新的數值目標，如「工資為勞工最重要之勞動條件」，這展望亦已說明了JR集團之從業者的目標工資，除此之外，亦已提及工作條件、工作時間及福利待遇等內容。為滿足集團勞工會含在內各單組之需求，雖然各單組環境情況不一，但仍希望能達成同樣目標，JR聯合會亦會盡最大努力支援。

政治—為使政策順利推動，努力增加「應援團」數量

松岡會長強調為了實現政策理念，政治活動是無法避免的。去年底民主黨眾議院席次只當選了73席，從這次選舉慘敗的結果來看，民主黨相當不受到日本國民信任，當初眾議院解散時被形容成因大義而解散，但結果卻成就二戰後史上最低的投票率，執政之自民及公民黨兩黨聯盟更得到眾議院三分之二之席次，顯示在野黨尤其民主黨力量不足，因無法獲得國民的信賴，而使其選擇維持自公兩黨

聯盟之政權，民主黨想改朝換代之路就現實來說還有很多要努力之空間。但在這種嚴峻的情況下，理解JR聯合會之政策主張的「國會議員懇談會」及「21世紀鐵路政策議員論壇」所屬的議員大部分皆有當選，相信那些當選議員將持續支持JR聯合會活動。

松岡會長認為無論如何必須想辦法讓支持JR聯合會之政策主張的「應援團」之議員人數更為增加，方能使JR聯合會的政策主張能更順利推動，這也是應努力之目標。2015年4月將舉行全國地方選舉，組織內許多議員屆期已滿將面臨改選，他指出這次選舉必須以組織內議員全體當選之目標，JR聯合會及關連單組也會朝此方向努力。2014年10月之政策審議研討會上亦有提到，接下來是以「振興地方」為關鍵發展重心，先前之以東京首都圈集中發展之現象為人詬病已久，JR實際上亦存在多地方路線，若能活用相信能帶動振興地方發展。地方議員為地方與JR間的溝通渠道，為了能對地方發展有所貢獻，當然以全體當選為目標，也希望JR聯合會之會員也能給予支持。

組織—勞工組織統合從基層紮根持續努力

提到JR聯合會「10萬人組織」發展之具體策略，松岡會長強調以JR勞動界的一元化為終極目標，首先以JR聯合會「10萬人組織」為當前目標而努力著，截至目前已擁有以JR為代表之8萬1千名會員，且仍持續成長中。但實際上，「10萬人組織」並非人數達標即可，持續紮根落實到最基層才是關鍵。從2014年定期大會之

橫，JR各集團關係企業已成立2個勞工組織並已加盟JR連合會。今後會更加強化子企業內的勞工組織統合。松岡會長認為雖然這條路仍十分漫長，需要耗費許多時間精力，但也是不可不為的任務，若能一步一腳印，相信最後仍會收穫甜美結果。

有關民主化鬥爭之現狀與課題，松岡會長強調這雖已宣示並已推動16年，但完成這項任務絕非一朝一夕即能達成。去年很遺憾地JR東日本勞工聯盟發生分裂，另外新成立了東部聯盟；因而在東日本地區，著手成立民主化共鬥會議，重新建立起新架構，成為未來要努力之方向。新的東部聯盟已闡述自身運動理念，JR連合會也會繼續支援，也希望受到支援之單組也能追隨連合會的腳步前進。民主化鬥爭絕對是JR連合會最重要之課題之一，未來也將朝著1產業1產別之方向持續努力下去。

春鬥—更加支援集團勞工組織

松岡會長提到2015年春季生活鬥爭大環境，出口製造業受到日幣走貶影響得利良多，因此企業加薪可能性大增，但對於內需型產業，原物料成本價格因幣值影響，JR產業雖是受到內需支持的產業，但期中決算卻有不錯的成績，從公司盈餘將盡可能以公

平分配為觀點之原則，2015年春季生活鬥爭將以實際工資向上調整的目標發展。但就大環境來說，勞工的實際薪資已連續17個月下降，新聞業已報導一般企業之內部保留資金已成為史上最高，這說明了內需型企業仍面臨之嚴峻環境。

因此本次春鬥策略方向，松岡會長強調去年全國勞工連合會之中央委員會已公開發表了「定期加薪+2%」之提高工資為宗旨之爭鬥方針，JR連合會為全國連合會的一份子，也將據此作為訴求。希望JR各單組能以被公平分配盈餘，提高每月工資為中心改善各勞動條件為目標而努力。另外，改善高年齡者之工作待遇也將納入本次春鬥考量。集團勞工組織基本上以統一行動為原則，但也應各單組不同要求而努力，目前深刻體認到以都市部為中心人力資源不足問題，如何培育人才也是本次考量之重點，JR連合會對此也會盡自己最大力量支援各單組。

最後，松岡會長總結了2015年目標，包括了2015年春季生活鬥爭、全國地方選舉、實現政策主張及民主化鬥爭之前進等，雖然須達成的課題不少，但仍希望連合會會員能夠支援組織一起團結努力。

職員	顧問	會計監查員	特別執行委員	事務局長	執行委員	副會長	會長
福原美穗	小澤由枝	戶田真宏	坪井義範	角田修作	本田雅明	福森敬和	西沢弘
菅野一位	久保田勉	(交運勞協)	慶島讓治	(青年女性委員會)	岡本金樹	(アールフ労働連絡会)	火野宮敦
荻山市朗	鎌田茂	吉田祥司	前田庸之	尾形泰二郎	上村良成	井口昌宏	山崎俊実
許斐元文	中濱元	前田稔	松尾啓史	田原孝藏	松岡裕次		

JR總連會2015武井政治委員長發表新年度新春談話 暨第37回定期中央委員會推動方針簡述



譯：SAKURA

JR總連會於1月9日於目黑雅敘園召開2015年新春大會，武井政治委員長發表新年度新春談話。

武井委員長在新春談話中強調在2014年戰後最低投票率的眾議院選舉大勝後安倍政權變得更加穩固，但JR總連會以維持「和平日本」為己任，將阻止其建立「可戰爭國家」。另外福島第一核電廠事故發生近四年，至今仍有12萬人仍過著避難生活，JR總連會無法允許無視人民安全的重啟核電，故2015年也會大力推動反核電運動。另外簽署TPP（跨太平洋戰略經濟伙伴關係協定）不只僅涉及農林業，對金融、醫療及保險等產業影響亦極廣，JR總連會反對日本參加TPP交涉，並會儘可能阻止。

對於安倍政權2015年將重新提出派遣勞工法，武井委員長認為不能允許讓勞工低薪的勞動條件相關規定合法化，將針對此發動抗爭。另配合全國各勞動團體，2015年春鬥目標已由全國勞工連合會定調為「訴求定期加薪+2%」，JR總連會亦配合辦理。

Jr總連會以「究明事故責任原因」為基礎，以「安全第一的組織氣候」為目標，除與關係單組及田城郁議員合作外，有關如何具體實現交通政策部分，亦會與全日本交通運輸產業勞動組合協議會（交運勞協）共同努力。

武井委員長說明「JR浦和電車區冤罪事件」雖然最終法律判決結果不盡如人意，但只要JR總連會全體成員團結一心，也將能對抗「破壞組織和諧」的外在壓力，該事件會成為最好的反面教育。同時重申JR總連會亦將全力支持田城郁議員，與田城議員緊密合作，今後亦將朝著實現安全的理想工作環境，貫徹人權、和平及民主主義，以自己力量實踐公平公正社會。

JR總連會接著於2月6日召開第37回定期中央委員會，對於安倍政權的繼續執政，發表確立2015年春鬥勝利與守護和平、人權及民主主義等方針，並於會上宣示了以下口號：

- 一、2015春鬥勝利！反對亂修勞工保護法規！反對非正規雇用！反對簽署TPP！與連合及交運勞協的夥伴合作為上調基本工資奮鬥！
- 二、反對修憲！實現非核社會！創造善待生命與環境之和平社會！
- 三、不允許社會弊病，與美世志會的夥伴一起創造沒有冤罪的社會！
- 四、不允許營運效率優先的經營模式，全組合會成員一起參與確保安全的活動吧！
- 五、強化「應援田城郁議員計畫」，目標第18屆全國地方選舉的推薦候選人全數當選！

2015推動方針

2015春季生活鬥爭

JR總連會於2014年6月第30屆定期大會上，便以反對新自由主義全球化，決定在勞工合作的基礎上，2015JR春鬥由全加盟單組展開統一行動，提出「共同上調基本工資」訴求，積極推動加薪外，亦爭取改善各項勞動條件；具體作法包含非正式員工在內，維持及改善所有夥伴的雇用、薪資及勞動條件，並以下列四項為基礎，與反壓迫、安全、反核電及和平等各項課題結合，建構2015JR春鬥。

一、提高薪資與改善薪資等人事制度。

2015JR春鬥守護以定期加薪為基礎的薪資制度，為確保實際薪資及改善生活品質為目標，要求上調基本工資：除了確保定期加薪制度不變外，更訴求共同定期加薪+2%（6,000日圓以上）。各單組若薪資制度不完善，也將藉此健全化。JR總連會反對將薪資制度改以員工間競爭優劣為基準，同時也將致力改善一次退休金及其他津貼等措施。

二、確保JR集團勞工及非正式員工的雇用、待遇改善與組織化。

從各單組及勞連加盟組合為基礎，推動JR集團內外的非正式勞工組織化。以JR集團所有勞工的雇用及生活改善為目標，包括了確保約聘員工的雇用與正式化，以實現「無論何人時薪1,000日圓」等平等待遇為目標。為改善非正式員工惡劣工作情況以及根本改善勞動條件，亦加強與非正式勞動中心等相關團體合作。

三、改善上班時間外與假日工作發給加班費比率與致力縮短工時。

從實現工作與生活的平衡（Work-Life Balance）觀點來看，須努力消滅不給付加班費的加班現象，包括工作時間管理的合理化與遵守36項協定、縮短工時、改善年休與假日工作情況，使資方發給加班費的比率上升。

首先以消滅違反36項協定行為、遵守法令及團體協約為目標，實施職場實際狀態總體檢，以下數值更為未來努力方向：

1. 使規定全年工時超過2,000小時的組合消失。
2. 有薪年休第一年即可有15日以上。
3. 以完全取得有薪年休為目標，力求使平均每人取得日數未滿10日的組合及取得日數未滿5日的組合成員消失。
4. 使上班時間外工作等發給加班費比率僅與法定比率相同水準的組合消失。
5. 將所有組成員的上班時間外工作時數（包含假日出勤在內）以抑制在1個月45小時以下為終極目標，最少也要滅絕以與過勞死密切相關的1個月100小時以上或2個月160小時以上之超時工作現象。

2015JR春鬥將持續活用厚生勞動省「勞動時間等設定改善方針」，並持續推動修正勞基法及育兒介護休業法。

四、反對政府強化對勞工團體的限制與遵守勞動基本權。

改善高齡勞工雇用部分，推動建立65歲退休制希望者的再雇用制度，並改

善55歲以上勞工工作條件；並持續矯正男女間待遇落差。JR總連會彙整各單組訴求，強化統一行動，鞏固區域內中小及地方團體及交通運輸關係產業及連合會各組織聯繫。以各地區勞協、勞連及各單組之學習會為起點，吸引更多人員加入，同時也加強對各單組的支援及合作。

反壓迫、組織強化與擴大及社會合作活動

致力守護和平、人權及民主主義

- 一、二戰後70年，基於日本現況和平憲法已遭威脅，JR總連會以得獨自召開「和平集會（暫名）」為目標，且「反對修憲學習會」亦將持續進行。
- 二、反對安倍政權提出的修憲政策將使日本成為「可戰爭國家」，積極參與「反戰1000人委員會」等運動，同時鞏固與相關團體於中央及地方間的合作。
- 三、舉辦5連協於沖繩的和平研習活動。
- 四、與「9條連」（憲法第9條一往世界及未來連絡會）及「反戰女性JR連絡會」合作，積極支援「9條連20周年紀念會（暫名）」。

反核運動

- 一、福島第一核電廠事故已過4年，不允許政府重新啟動九州川內等核電廠，反核電活動並與「廢核子武器、為了和平社會奮鬥」活動合併行動。
- 二、以「再見核電廠1000萬人活動」等為中心積極參加各項反核活動，致力實現非核社會目標。
- 三、推動制定「反核電廠基本法」。

安全確立與實現政策制度訴求

- 一、糾正以營利優先、運行第一的經營模式，基於國鐵改革精神，以安全考量來創造健全的鐵道。同時從勞工安全、健康及理想工作觀點，強化對資方效率傾向政策的把關機能。
- 二、爭取東日本大地震的災區鐵路復舊工作早日完成，建構抗災力強之鐵道。
- 三、確立以交通政策基本法的成立為基礎的綜合交通政策，維持及活化區域公共交通與地方支線並確保鐵路網的擴展。
- 四、以鞏固JR北海道及JR貨物會社及繼承會社經營基礎為目標，強化與加盟組合的合作政策及制度訴求。
- 五、要求保證運輸安全委員會的中立性及透明性，強化其查明原因等機能；以回復JR北海道勞組信賴及安全再確立為目標，建立「追究事故責任原因」為中心之安全體制。
- 六、JR總連會負起使整備新幹線建設計畫無法變成「第二國鐵」及其財源確保的監督責任，更以與之並行在來線及接續JR運行區之存續與穩定營運為努力目標。
- 七、JR東海推動磁浮中央新幹線建設計畫，如顯著破壞環境，將主張儘速中止該中央新幹線之興建。

反對勞動各法惡改

- 一、堅決反對將造成「因終生派遣而導致低薪資」的不安定雇用與惡劣工作待遇的派遣勞工法修正案。
- 二、「過勞死0位比加班費0元更重

要」，堅決反對日本引進「勞動時間限制適用免除制度」－該項制度改革不以工時而以績效成果來評價，將導致因過勞而產生之精神疾病、過勞自殺及過勞死等對勞工健康及安全有害發生機率上升。

- 三、堅決反對即使法律判決無效解雇（不當解雇），仍可「支付一定金額即可解僱勞工」之「解雇金錢制度」。
- 四、致力對福利、醫療及年金制度的改善及強化環境政策。

政治活動

- 一、支援田城郁參議院議員的國會活動，密切合作在政治上以體現JR總連會運動訴求。
- 二、透過JR總連會推薦議員懇談會等活動，進行解決關注政策課題的請願行動。
- 三、與各單組合作，強化「應援田城郁議員計畫」。
- 四、盡組織全力，目標使第18屆全國地方選舉推薦候選人全數當選。
- 五、適時召開「政治負責人會議」。

訴訟活動

- 一、不忘JR浦和電車區冤罪事件，與美世志會合作，致力共同守護和平、人權及民主主義活動。
- 二、加強訴訟當事人與各單組及律師團的合作，保持組織可能被迫害的警戒心而預先做好準備。

國際交流活動

- 一、積極參與國際勞工交流中心（ICLS）活動。
- 二、擔負國際運輸勞工連合會（ITF）行動。

- 三、為了對抗外在對JR總連會的壓制，將繼續向ILO（國際勞工組織）等跨國組織運作尋求支持。
- 四、持續推動與海外勞工團體等組織交流、支援與合作。
- 五、找尋在反核電、反壓迫及安全問題等課題與JR總連會有相同主張的海外勞工組織作為新的合作夥伴。

廣告宣傳工作

- 一、每月發行「JR總連」期刊，另亦也將因應課題及活動需求，適時發行「JR總連通信」及「國際新聞」。
- 二、充實JR總連會網站內容。
- 三、舉辦憲法與和平、核電問題、政治政策及勞工保護法規等課題的學習會。
- 四、召開JR總連會宣傳委員會，並與各單組的廣告宣傳人員密切合作，必要時也會召開相關會議。

總務、財政及共濟互助活動

- 一、審慎對待預算執行，以保障JR總連會的運作順暢。
- 二、與各單組及加盟組合合作，促進成員加入總合共濟等鐵路共濟互助會。
- 三、與加盟組合事務局合作營運司機員共濟會。
- 四、推動「鐵道family公司」為成員加入各項保險、相關保險商品及定期購買的仲介。
- 五、與全勞濟（全國勞動者共濟生活協同組合連合會）及勞動金庫合作，充實共濟活動。

（以上摘錄自JR總連會2015年1月14日第1139號及2015年2月3日第1141號JR總連通信）

會員動態

資料來源：人事室 / 整理：文宣組

(103.10.15)

姓名	原任職務		新任職務		生效日期
	原屬工會	職稱	新屬工會	職稱	
劉文成	臺中	副站長	北一	調度員	103.10.21
陳毓文	-	科員(公路局)	延平	科員	103.10.23
高尚璋	延平	專員	北機	專員	103.10.29
鄒新福	延平	調度員	臺中	站長【白沙屯】	103.10.29
張盛國	北一	機車長	延平	工務員	103.11.24
蔡同謹	嘉義	幫工程司	台中	勞工安全衛生室主任	103.11.27
許國忠	北一	副工程司兼副段長	延平	副工程司	103.11.27
陳浩秋	宜蘭	副工程司兼分駐所主任	北一	副工程司兼副段長	103.11.27
李瑞欽	臺東	副工程司兼運轉主任	-	副工程司兼分段長	103.12.3
林天祝	行政處	稽查	行政處	專員	103.12.4
林孟春	延平	副工程司	北機	副工程司兼組長	103.12.11
鄭宗柏	七堵	幫工程司兼檢查主任	延平	幫工程司	103.12.11
陳俊安	延平	幫工程司	七堵	幫工程司兼檢查主任	103.12.11
趙瑞明	延平	幫工程司	臺東	幫工程司兼運轉主任	103.12.11
徐錫寬	延平	工務員	彰化	工務員	103.12.11
蔡毓敏	高雄	服務站主任	延平	專員	103.12.16
陳逸欣	北一	事務員	延平	科員	103.12.26
石學智	北一	專員	臺南	主任	103.12.26
林曉君	北機	事務員	延平	科員	103.12.30
張全豐	花蓮	工務員	臺東段	工務員	103.12.31
鄭旭晉	高雄機務段	工務員兼材料主任	高雄機務段	幫工程司兼材料主任	104.1.1
殷建民	高雄機務段	工務員兼指導主任	高雄機務段	幫工程司兼指導主任	104.1.1
溫治永	花蓮	事務員	臺南	主任	104.1.5
林仁傑	花蓮	工務員	臺東	工務員	104.1.7
黃宗賢	宜蘭	幫工程司兼檢修主任	北一	幫工程司	104.1.16
陳志吉	臺東	工務員	高雄	工務員	104.1.15
張奕睿	新竹	事務員	延平	科員	104.2.6

※本表僅供參考，實際以會籍異動聯繫為準