

勞工

105年5、6月

第81卷第3期

焦點

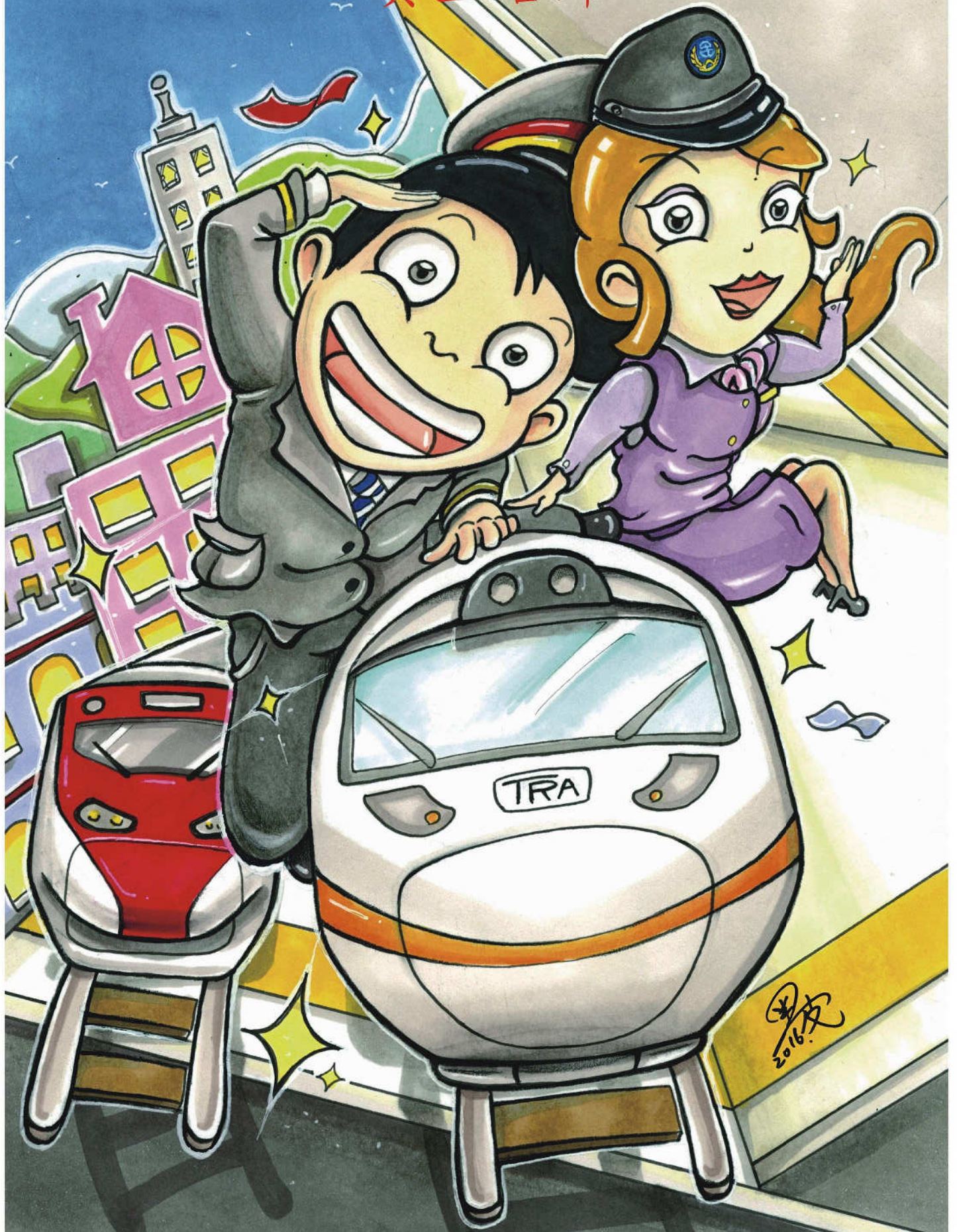
105年五一模範勞工活動
105「爭勞權、要保障」五一勞動節遊行
環島鐵道幹線一日生活圈
彰化機務段扇形車庫巡禮



105.6.23 參與年金改革訴求

「支持改革！反對亂改！還我尊嚴！捍衛權益！」

恭賀105年臺灣鐵路模範勞工
—實至名歸—





路工

105年5月6日
81卷第3期



封面：謝理事長參加年金改革反黑箱活動---攝影 / 吳旭明

封裏：漫畫－恭賀105年臺灣鐵路模範勞工－實至名歸---黑皮

勞動線上

- 02. 臺灣鐵路105年模範勞工輯錦---文宣組
- 06. 臺灣鐵路105年五一模範勞工日本四國參訪活動剪影---企鵝
- 09. 彰化分會會員當選彰化縣模範勞工表揚剪影---陳常務理事 信國
- 10. 花蓮分會－慶祝五一勞動節活動剪影---書記 賴榮源
- 11. 105年「爭勞權、要保障」五一勞動節遊行---文宣組

職場紀實

- 21. 交通事業人員任用條例薪級表減半之我見---王侯
- 22. 「見賢思齊」還是「東施效顰」---彭國勳
- 27. 拿莒光號車票搭普悠瑪號衍生爭議問題之我見---邱旻杰

鐵道札記

- 29. 模範勞工參訪心得－松山站鴻警---濡末
- 32. 環島鐵道幹線一日生活圈---黃民仁、陳鴻麟
- 34. 彰化機務段扇形車庫巡禮---晶晶

揮灑天地

- 39. 德國鐵路對撞事故－另一個觀點《世界工人論壇》社論的反思
---無名氏
 - 42. 臺鐵何需救？只須實現社會公平
再論政府9300億元投資臺鐵計畫---舞春秋
 - 44. 還是寫給「憶芬」---王春梅
- 封底裏：鐵聯會理事長交接---文宣組
封 底：漫畫－軍公教的悲歌---監督年金改革行動聯盟

徵稿啟事

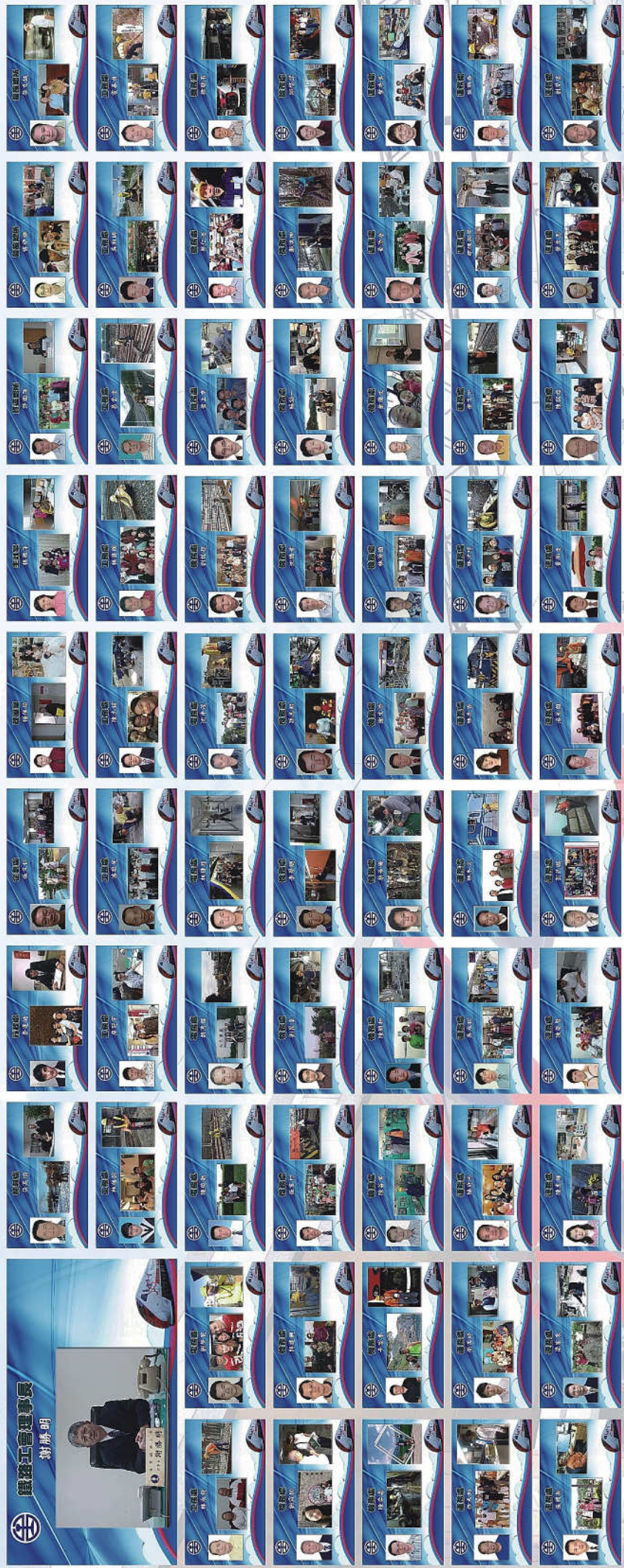
本刊每逢單月出刊，雙月15日前截稿，本刊各園地內容包含工會活動、勞工問題、福利措施、鐵路旅遊、美食、營運服務、國內外新知、短篇小說、散文、詩歌、漫畫等，歡迎各界先進踴躍投稿，來稿請以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw，並請於稿件內留存姓名、筆名、地址、電話，以利聯繫；另稿件採用與否，概不退稿及通知，尚祈見諒！

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。

臺灣鐵路105年模範勞工與臺鐵工會謝理事長勝明、路局周局長暨各級主管聯合座談會



105年臺灣鐵路模範勞工英雄榜



臺灣鐵路工會謹賀

★ 66位優秀同仁獲選為臺灣鐵路105年模範勞工 ★

賀

工務處呂金生同仁當選
臺灣鐵路105年模範勞工
同時榮獲勞動部全國模範勞工



照片來源：呂金生先生提供

呂金生偕同孫女與總統馬英九合影留念



機務處 陳谷業・運務處 楊庭芳 兩位當選
臺灣鐵路105年模範勞工

同時榮獲全國總工會模範勞工



臺灣鐵路105年五一模範勞工日本四國參訪活動剪影

企鵝

關於鐵路員工五一模範勞工活動表揚及出國參訪事宜，主辦單位為臨時任務組織是由路局及路局勞工教育推行委員會、職工福利會、貨運服務總所、餐旅服務總所與臺灣鐵路工會等單位，組成「臺灣鐵路105年五一勞動節活動暨模範勞工表揚大會籌備會」，由周局長永暉兼任主任委員、路局一級主管及臺鐵工會謝理事長勝明兼副主任委員，並所有工作幹部皆跨各單位兼任全體動員，才能將五一模範勞工活動辦得有聲有色，因為能當選模範勞工的同仁，皆是臺灣鐵路局的典範…喔。



第1天(4月18日)

主要參訪有：大阪關西空港、明石海峽大橋展望台、鳴門大橋 香川等地點。



第2天(4月19日)

主要參訪有：栗林公園、體驗製作讚岐烏龍麵、金刀比羅宮、道後溫泉等地點。



第3天(4月20日)

主要參訪有：道後溫泉、參觀松山車站、松山城(纜車+天守閣)、島波海道、倉敷美觀地區、岡山等地點。



第4天(4月21日)

主要參訪有：岡山後樂園、姬路城(上天守閣)、道頓堀等地點。



第5天(4月22日)

主要參訪有：大阪OUTLET、大阪關西空港等地點。



彰化分會 5 位會員當選 彰化縣模範勞工

陳常務理事 信國



彰化機務段
黃義雄



彰化機務段
林明敏



員林站
陳佳琪



彰化站
陳鈺廷



彰化機務段
胡仁雄



臺灣鐵路工會 敬賀

花蓮分會 — 活動剪影

慶祝五一勞動節

書記 賴榮源



花蓮分會為慶祝五一勞動節，按往年例舉辦壘球賽，參賽對象為分會各單位員工自行組隊參加，此項比賽已經連續舉辦十多年了，在江常務接任後至今已連續不停舉辦八年，每年參賽隊伍有六隊、甚至達到八隊報名參加，該項活動深受地區員工及主管之贊同並支持。雖然經費龐大，但江常務利用其社會資源，向各界募款，尤其是傅縣長大力協助支持，還有前立委退休員工謝深山也大力贊助經費，各主管也自動協助隊伍之訓練及經費支援，讓歷年比賽均能順利圓滿達成。

此次活動參加隊伍有花蓮機務段隊、快樂隊(機班)、運務段、工務段、電務段、機廠等六隊參加。當天五月一日上午假花蓮市中原國小棒球場舉行，九時開幕由江常務主持，傅縣長、謝深山、徐榛蔚立委、謝理事長勝明、議員、葉理事長日洋、各地區民意代表、各單位主管等參加並致詞，儀式簡單隆重圓滿完成。接著進行比賽，至傍晚完成賽事後，舉行閉幕頒獎典禮，其比賽成績如下：冠軍:花蓮電務段，亞軍:花蓮機務段，季軍:花蓮工務段，優勝:工務、快樂、運務等隊，除頒贈獎杯外，並致送隊員紀念品乙份。



105年「爭勞權、要保障」五一勞動節遊行

文宣組



每年的五一勞動節遊行，台鐵工會一如往常由謝理事長勝明率領各幹部及會員共襄盛舉。

- 集合報到時間：5月1日（星期日）12:30【預定16:00結束】
- 遊行路線：民進黨中央黨部(北平東路)→林森南路→立法院(濟南路)→中山南路 凱道
- 我們的心聲及訴求：

1. 爭取工人紀念日，縮短工時有保障！	6. 補足人力不過勞，生命安全有保障！
2. 勞保年金不打折，全民退休有保障！	7. 終結血汗長照制，勞工老年有保障！
3. 禁止非典型僱用，勞工工作有保障！	8. 反對金融亂亂併，全民資產要捍衛！
4. 基本工資要調升，勞工生活有保障！	9. 爭取教育公共化！師生權益有保障！
5. 勞動三權要完整，組織工會有保障！	





臺灣勞工從2009年開始，已連續8年舉辦「五一大遊行」，結合了全國、地方性總工會、產業總工會、工運團體等組織共同發起。勞團強調，臺灣已歷經2次政黨輪替，不管事那個政黨執政，勞工若沒有堅強的組織力量，最後只能任資本家和親資本家政權任意宰割。





第10屆第14次 勞資會議節錄

10屆第13次勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、機務處對於各單位的人力配置，是依據什麼方式作為依據？

10屆第13次會議決議：下次會議請機務處行技科及綜核科列席說明。

10屆第14次會議決議：本案會中已說明人力配置計算方式，勞方代表建議機務處於5月31日召開機班工時會議時再一併詳細討論，並於下次會議說明，繼續追蹤。

二、森鐵處嘉義車庫值夜問題：值夜費250元。

10屆第14次會議森鐵處回覆：

本案經林務局嘉義林區管理處105年4月12日嘉鐵字第1055161910號函復，鑒於經費由林務局林務發展及造林基金預算支應，為與該局嘉義林區管理處現場單位員工值日(夜)同工同酬一致性，請本處依現行規定辦理。

10屆第14次會議決議：

請於嘉義林區管理處與阿里山森林鐵路管理處兩處，於召開2處聯席會議時，將此案做成議案，請處長於會中提出，並將討論結果送勞資會議秘書組。

三、現在莒光號復興號的車輛都很少了，員工眷屬假日無車可搭，是否能開放員眷票換購自強號搭乘。

10屆第14次會議人事室回覆：

有關「從業人員及眷屬優待乘車購票要點」修正案，於105年5月11日簽局核准，現正研擬報交通部。

四、請機務處重視機檢段檢修人力不足的問題，尤其是潮州基地基層員工向工會的反映，因人力不足造成技術培養的傳承斷層。整備線、到開線皆整備好了，但一到起程站開車前(司機、或車長)才發現有問題，這是非常不應該，請貴處重視。不能讓員工認為這是一種文化，那就沒救了。

10屆第13次會議機務處回覆：

- (一) 經查潮州車輛基地已有派駐列檢人員，其始發列車從基地出庫前皆已整備完成，而終到列車入庫後亦會檢修，另考量本處檢修人力運用不足，爰潮州站不再設置列檢人員。
- (二) 另查遷至潮州基地，104年度因車輛故障而晚點事故如下：
 - 1. 104年10月23日172次E1003號主風泵故障延誤27分鐘（換車）
 - 2. 104年11月01日3507次DR3071引擎無法啟動延誤24分鐘（換車）
 - 3. 前述2件故障事故，皆為機車及柴聯車，係屬機務段保養業務，並非高雄檢車段檢修保養不良或無列檢人員處理所致。
- (三) 針對列車故障事故業責請高雄機務段及檢車段加強機車車輛檢修工作，另列車長值乘運行列車發現故障情事，可於列車終到前提早通知高雄機、檢段，以俾及時處理。

10屆第13次會議決議：繼續追蹤。

五、春節期間各單位值勤人員誤餐餐盒如何安排？請各處督促基層單位主管用點心思去安排，事前溝通然後公告週知，免得每一年為了春節期間誤餐餐盒，就有員工不悅而到處投訴，本是美意，最後卻造成事業單位、工會的困擾。

運務處回覆：

車站值勤人員由各車站統籌供應餐盒，車班組部分則由各乘務人員自行於餐旅總所自營或外包之販賣店（站、點）購買餐盒。

工務處回覆：

- (一) 本處各工務段目前做法為以各分駐所或道班為單位，各自就近統一購買餐盒，日班人員(08:00~20:00)得請領2餐(160元)、夜班人員得請領1餐(80元)，均檢據覈實核銷。
- (二) 茲因局內對春節值勤人員餐盒安排並無統一規範，由各單位自行安排，難免同仁互相比較、徒生爭議，亦造成主計室審核上的困擾，建請訂定全局一致性之誤餐補助及核銷方式，俾消弭現場同仁意見。

電務處回覆：

春節期間本處輪勤人員誤餐費均由各段分駐所自行統一購買；每餐80元，輪值日班人員得請領2餐，夜班人員1餐，由各單位檢據核銷。

10屆第13次會議決議：

請餐旅服務總所總經理協助研議以7-11禮券解決春節疏運供餐問題。

10屆第14次會議餐旅服務總所回覆：

本所經洽統一超商公司研議結果如下：

- (一) 統一超商禮券視同現金，每張面額100元，可於所有7-11門市使用，禮券出售時，不會開立發票，因其視同現金，將於門市發生消費行為時，才會依消費金額開立統一發票。
- (二) 統一超商另有發行商品卡，每張面額有50元、100元、200元、500元、1,000元等，商品卡出售時即開立統一發票，但於非開立7-11發票之門市（異業合作）消費時，則無法使用商品卡購物，故商品卡在本所與7-11合作經營之各車站門市無法使用。
- (三) 綜上所述，本局各單位如向7-11購買禮券發送員工，因禮券出售時，不會開立發票，各單位將無法據以核銷；如向7-11購買商品卡，雖可憑發票核銷，但商品卡無法在本局各車站之7-11門市使用，仍無法解決員工供餐問題。故本案建議另研一致性之誤餐補助與核銷方式。

六、10屆第13次高雄地區勞資會議列席人員建議事項辦理情形：

(一) 大橋月台延長案，是否確定要做？如果要做可否有確定的日期、工期！

10屆第14次會議運務處回覆：

本案所需經費346,632元已於105年5月10日簽局奉准由局控預算調整支應，並委由高雄工務段辦理後續發包作業，預計105年11月完工。

10屆第14次會議決議：本案保留至11月，繼續追蹤。

(二) 潮州月台列檢人員應為必要之設置，否則折返列車（沒進基地的）發生問題時，由誰負責任。

10屆第13次會議機務處回覆：

1. 經查近期潮州車站並無因列車折返時客服設備故障而通報列檢處理之案件，且本局因車輛運用關係，列車在斗六站、苗栗站…等，皆需列車折返後繼續運行之車站，亦無設置列檢人員行之有年；倘需至潮州站折返列車若於行車時發生故障，本處在台南站與高雄站皆已設有列檢人員，如接獲故障通報會立即配合處理。

2. 因本處潮州車輛基地已有派駐列檢人員，其始發列車從基地出庫前皆已整備完成，而終到列車入庫後亦會檢修，惟考量目前檢修人力運用不足及其效益，爰潮州站不再設置列檢人員，請查照。

10屆第13次會議決議：請機務處會勘後補充說明。

10屆第14次會議機務處回覆：

1. 依據105年4月28日「潮州車站設置車班、機班及車上服務人員待班室、列

檢室會勘」會議紀錄，經評估本局樹林車站與樹林調車場到開（含迴送車輛）計有122列次，而潮州車站與潮州車輛基地到開（含迴送車輛）計有128列次，2地到開列次差距不多，樹林車站亦未設置列檢人員，其始發車則由樹林調車場列檢人員辦理車輛检查工作，並無不妥。

2. 若車輛在潮州站臨時發生故障，北上列車在高雄站及臺南站、南下列車在枋寮站有派駐列檢人員可協助故障排除，另考量目前檢修人力不足及其效益，潮州站不再設置列檢人員。

10屆第14次會議決議：請機務處補充折返列車列檢情形。

- (三) 森鐵業務目前由鐵路代管，但森鐵規章與鐵路規章有所不同，望能統一規章。

10屆第13次會議阿里山森林鐵路管理處說明：

本處從業人員係依行政院102年9月27日院授人組字第1020050094號函核定，本阿里山森林鐵路管理處設置要點及人員管理要點等。其相關森林鐵路規章，依阿里山高山鐵路特性及路線需求，訂定不同規章，且相關規章均報請交通部核備。本處現行依行政契約自102年5月1日起協助林務局阿里山森林鐵路，現仍協助營運中。

10屆第14次會議討論結果：

阿里山森林鐵路與臺鐵經營模式不一樣，本局目前係代管森鐵階段，均按森鐵規章訂定，俟本局正式接管森鐵後依業務需要再做檢討。

- (四) 緊急應變中心，希望段部長官能現場指示工作方向及現場如何因應、如何處理，而非只有向上反映現場狀況。

10屆第13次會議決議：針對敘獎部分說明。

10屆第14次會議高雄運務段人事室說明：

段本部人數4人嘉獎4次、斗六站人數1人嘉獎1次、嘉義站1人嘉獎1次、臺南站1人嘉獎1次、中洲站2人嘉獎2次、新左營站23人嘉獎23次、高雄站11人嘉獎11次（暫定）。

七、10屆第13次高雄機廠勞資會議列席人員建議事項辦理情形：

- (一) 監工員的津貼與領班差異問題？

10屆第13次會議人事室回覆：

查行政院核准本局技術領班、技術副領班工作津貼係因組織法規修正，精簡人力，致渠等人員職責程度加重，始同意有帶班事實者支給工作津貼，另查監工員因非上開工作津貼支給對象，依規定不得支給工作津貼。

10屆第13次會議決議：請機務處將辦理情形提出說明。

10屆第14次會議決議：繼續追蹤。

- (二) 本廠工作轉型，由貨車轉型客車維修，工作型態細密，需要更專業的工作技術，本廠領班名額，略顯不足。

10屆第13次會議機務處回覆：

經電詢高廠表示，該廠有些工班人數眾多，甚至達20多人，與其他二機廠相比領班人數確實較少。建請該廠再檢討各工班職掌及編制後再討論。

10屆第13次會議決議：請機務處將辦理情形提出說明。

10屆第14次會議機務處回覆：

1. 經高雄機廠開會討論及檢討各工場職掌及編制，第二工場所需領班增加名額為1員，第四工場所需增加名額為1員。
2. 查目前高雄機廠技術領班員額已滿(28名)，因此，經5月19日下午4時40分電詢臺北機廠陳廠長，將俟該廠內部領班派補後若有餘額再研議調整至高廠。

八、10屆第13次屏東地區勞資會議列席人員建議事項辦理情形：

- (一) 國軍團體乙種記帳運照（代號3034）非對號車票（如區間車）目前在車站付現加價僅能加價至莒光號，因目前新兵人員分發各單位人數不多（5-20人），所以建請開放付現加價至自強號。

10屆第14次會議運務處回覆：

本處預訂於105年9月底辦理議約，12月中旬前完成合約簽定，於明（106）年起即可加價至自強號。

10屆第14次會議決議：本案保留至12月，繼續追蹤。

- (二) 目前多數車站有發售磁卡定期票，但僅能發售有設閘門進出的車站，因定期票以天數為計算單位，且又能由人工剪收票口進出，所以建請開放發售到達站尚未有閘門進出之磁卡定期票，減少發售人工定期票不便，並提高電腦售票的功用。

10屆第13次會議決議：6月底票證整合，請運務處詳細說明。

10屆第14次會議運務處回覆：

本處刻正研議定期票電子票證化，因本局多卡通電子票證環島路網乘車服務將於本（105）年6月28日完成全線226站連通，未來完成定期票電子票證化後，旅客即可利用前述車站電子驗票設備刷卡乘車。

- (三) 建議提升道班工因看守行車事故大體之獎金3600元案。

說明：發生人身事故時，現場照護大體由道班弟兄擔任，建議提升看守大體獎金至3600元。

10屆第14次會議工務處回覆：

本處業於105年5月18日簽局奉核准調整道班工因看守行車事故大體之慰問金為每名3,000元，並於5月19以鐵工管字第1050013075號函知各工務段隊。

(四) 屏東新站封閉月台上方三個景觀透氣孔案。

說明：屏東新站因景觀設計，月台上方開三孔使旅客下雨時容易淋濕，建請路局儘速找出款項將其封閉，避免造成路局形象受損。

10屆第14次會議工務處回覆：

查本局最近一次(第34次)三鐵聯席會議業於本(105)年4月14日召開，會中並無屏東新站相關提案，將請本處業管單位研議於下次三鐵聯席會議(預計7月份召開)中提案。

10屆第14次會議決議：本案保留至7月，繼續追蹤。

九、10屆第14次局勞資會議建議事項辦理情形：

(一) 建請餐旅調查各地區對目前乘務員備勤宿舍及各工作班配置數是否足夠使用？並依兩性平等法之實施備勤寄宿舍。

餐旅服務總所車勤部回覆：

本部刻正規劃整修台東備勤宿舍之相關設施，俾以改善同仁住宿環境；另工作班別之排定均依勞基法相關規定辦理。

(二) 各站運務同仁雨衣、雨鞋及安全皮鞋依規定應幾年配發一次，目前已經幾年未配發給現場同仁？

運務處回覆：

1. 經查雨鞋非屬本局規定之一般性安全配備，惟車站如有特別需求考量，可經由運務段報處核處。

2. 復查雨衣及安全皮鞋，依規定雨衣2年配發1套（件），安全皮鞋3年配發1雙，並由各分支機構（運務段）自行辦理採購。

10屆第14次會議決議：下次會議，檢送運務處最近5年核發資料。

(三) 工務處自4月實施道班大班制（檢查班、維修班）其維修班休息處員工床鋪短缺至今尚未添購，致員工下班時無處可休憩。

(四) 自實施大班制之後，雖短短一個月然諸多問題一一浮現，建請工務處至各段召開檢討會。

工務處併案（三、四項）回覆：

本處自3月1日起推行大班制，依處務會議指示，將於7月份就各段推行情形召開檢討會議，並請各工務段於檢討會議前，先召開段內座談會，彙整現場意見後，提出檢討。

10屆第14次會議決議：本案保留至7月，繼續追蹤。

(五) 請運務處研議適度增加各段替班站長人力。以因應副站長請假各段人力調

配，避免長期以來副站長請假要事先預約排隊之不人道情形。

運務處回覆：

查各段替班站長已滿額運用，為解決副站長替班人力不足，本處將請各段儘速補足副站長缺額12名，以利副站長請假之人力調配。

- (六) 電聯車500型，現於線上行駛編組，馬達故障率偏高，每一電聯車組至少有2個以上馬達故障，更離譜者為，二電車組有8-10個馬達故障，增加司機員工作壓力，及降低旅客乘車舒適度，無法提高本局行車品質。

機務處回覆：

1. 本處已積極新購500型電聯車馬達，目前馬達已陸續到料及整備，各廠、段目前積極安排更換中。
2. 新購72組馬達其中42組已使用、30組於5、6月逐批交貨，交貨後由臺北機廠裝配小齒輪即可交段使用；另採購30組馬達轉子已於本(105)年2月交貨，需裝車測試180日，預計9月驗收後使用。

- (七) 營運人員是否為本局正式編制內員工，為何申請宿舍會被企劃處以資格不符為由退回？請說明。

人事室回覆：

轉僱或新僱之營運人員亦非屬正式編制內員工。

企劃處回覆：

本處於105年4月15日鐵企綜字第1050011621號函復東工段，依據本局員工宿舍管理須知第二點規定，因營運人員非屬本局正式編制內員工（含基層服務員），爰不符本局員工宿舍借用資格。

10屆第14次會議決議：繼續追蹤。

- (八) 有關電務處105.4.8鐵電綜字第1050006147號函，其兼辦工程汽車司機績效考核獎金報支自105年1月1日起依原定金額三成報支1案，提請說明。

1. 已執行完成之業務為控管預算，而以三成獎金先予報支，是否合宜？
2. 不足缺額部份，何時補足，請明述並告知所屬單位員工？
3. 預算若有不足之虞，應另覓其補足預算或其他方式速予補救，而非以比例核發，以免員工怨聲載道影響工作士氣。
4. 為應預算不足，擬片面修改「兼辦工程汽車司機績效考核注意事項」內容，且未經協商，工會強烈抗議。
5. 「兼辦工程汽車司機績效考核注意事項」其第二項：對於考核獎勵對象，以直接兼辦工程汽車司機人員(即到達現場仍應從事工程施工及保養工作)為限，依往例在其他獎金科目不足皆以工程管理費項下覆實勻支，依工程管理費支用要點並無違背，何以105年主計單位卻不核允，請電務處速與主計室研討，共商解決。

電務處回覆：

1. 本局兼辦工程汽車司機績效獎金(以下簡稱獎金)係於94年2月6日函報交通部同意並經行政院核定，經費每年161萬元；復經協調工務處80萬元，電務處81萬元。
2. 本獎金自院核定實施後，本處每年實際需求數均超過80~150萬元不等，統計98年到104年報支金額一覽表。
3. 經交通部94.11.2交人字第0940012606號函示：本案原報院經費為161萬元，本次預估經費227萬元，請依原報請行政院同意之經費範圍內擬訂獎勵辦法，不宜再增加預算。
4. 交通部不同意增加預算，本處即簽局就其超過部分，由各段工程管理費項下核銷，惟主計室(原會計室)於96年2月14日以鐵會二字第0960004020號函說明三：首揭獎金之發給請發放單位確實依行政院核定經費額度嚴格控管支用。經多次協調，最後仍勉予同意於工程管理費項下核銷。
5. 104年度部分，彙整各段實際需求數為226.8萬元，較原核定81萬元超過145.8萬元，本處援例於105年2月初再簽局擬由管理費報支，主計室意見：請依95年2月6日交通部核定本獎金注意要點，在核定預算額度內控管支用。因考量104年度費用係已發生事實，經處長與主計室協調結果：由本處綜簽自105年起擬訂管控作為，則104年部分同意於各段工程管理費項下核銷。

本控管措施如下：

- (1) 配合本局個別獎金檢討及整併案，將本獎金併入個人工作點累計獎金，目前本案報交通部審核中。
 - (2) 在上項未奉准前，以81萬元為控管目標，自105年起先行調降報支金額比例為3成，即由原每累計400公里報支1,000元，調降為每累計400公里報支300元，各段自行管控。
6. 為讓各段了解本獎金案過程及控管措施，本處於105/02/26便箋各段，並請各段研提意見，計有台南電力段等6個段無意見，另有高雄電務段等4個段建請本處再爭取或採逐年調降方式，以免影響員工兼辦駕駛意願。
 7. 本案於105/03/31簽准，本處於105/04/08函各段遵照辦理。

10屆第14次會議決議：

- (1) 請電務處敘明事項1-5項。
- (2) 速與主計室再研商，於下次會議報告。

交通事業人員任用條例薪級表減半之我見

王侯

南韓總統朴槿惠2015年8月6日發表全國演說，提出「薪資高峰系統」，要企業把資深員工逐年減薪，省下的錢用以增雇青年，有近半韓國企業都表示願意採用這套薪資高峰系統。

朴槿惠的談話中談及勞動、公部門、教育和金融等四大改革目標，為了因應南韓經濟成長趨緩、青年失業人數創下15年新高，勞動市場的改革列為首要。在談話中朴槿惠強調，南韓經濟需要「動大手術」，才能擺脫連續4年經濟成長率低於4%的低迷困境。她也指出，6月間，南韓15-29歲年輕人失業率為10.2%，嬰兒潮世代的子女將在3-4年後畢業，失業狀況會更加嚴重。

為化解劣勢，朴槿惠提出「薪資高峰系統」，讓達一定年資的員工，逐年減薪，並保障其做到退休年齡。用資深人員減薪省下來的錢，雇用年輕人。現行南韓的薪資制度注重年資，老員工的配合度提升。南韓政府對於配合的中小企業補助每一位年輕人新台幣27萬元，大企業則是減半。

根據南韓勞動部統計，截至2015年上半年，已有47%的大企業願意採用薪資高峰系，多數企業讓員工從56歲起逐步減薪，減幅為前一年的10%，期限5年。朴槿惠表示，全職與高薪的員工都必須為新一代「讓步」，並指出這是為「國家前途作出重要決定的時刻」，而朴槿惠也說，國營事業將於年底實施，作為表率。

有人說，台灣就是小型的日本，日本這2、30年以來的政經發展，就是台灣

的鏡子。都是東北亞的3個國家，曾經是世界經濟4小龍之首的台灣，如今國民所得已遠遠落後於韓國，韓國能，我國為何不能？台灣的經濟成長率低迷，要保1都很困難。15-29歲年輕人失業率相對於南韓的10.2%應該不遑多讓，我們這嬰兒潮世代的子女最遲的將在近3-4年後畢業，由於國際化的世界貿易、工業化的生產，廉價生產品早已遠大於需求的供給過剩，他們的失業狀況只會嚴重。

交通事業人員任用條例的薪級在創立之初，因著知識不普及的年代、且為了鼓勵久任以維繫事業的安定性，致每一資位薪級長達21級，維繫安定的同時卻造成了不思進取的惰性！20年前管理界就看到的十倍速已然來臨，如今為鼓舞在職人員的士氣、也為了間接達到世代合作，我們實在應該學習韓國的做法，將每一資位薪級減縮一半，而為了配合職務層級，可以比照一般公務員的任用法，漸進擴增資位別到9個，以使人力能配合職務需求在基層與管理局之間快速流動，達到人盡其才的境界。

台鐵工會常有基層人力不足的呼聲反映，外界及政府高層又始終認為人事費用偏高，我們自己則認為運輸市場的供需失衡及長久以來票價未能調整反映成本的結果導致虧損！若能減少各資位薪級數而減支薪給，應該可以增僱一些人。至於是否實施「薪資高峰系統」，筆者雖然樂意配合，然終係國家政策，需由國發會、行政院人事行政總處、主計處等決策單位通盤研究後施行。

「見賢思齊」還是「東施效顰」？



彭國勳

在導入正題前，先來看一個「關門大吉」的陳年往事，因為它可能是東線三等站日後的宿命與筆者的心情寫照，身為三等站長，卻憂心於車站「前途堪慮」，這絕不是一個好現象。大約是幾十年前，台東第一家港式飲茶餐廳開張，開幕初期總是高朋滿座；但好景不常，隨著新鮮感過去，來客數減少，經營者為了將本求利，節省成本，減少菜色，餐廳就陷入每況愈下的惡性循環，最終導致「關門大吉」！

近日高鐵為了因應104年12月新增3個站，觀其排點模式，雖然高鐵為單一車種，排點當然相對單純，但對其用

心於「跳蛙式停靠」排點，以縮短增加3個站所增延的行駛時間，筆者無意「長他人志氣、滅自己威風」，就覺得其用心與甘拜下風！曾經分析高鐵北-高直達車行車時間1.5小時（4站），半直達車行車時間2小時（8站）；再新增3站後，每站停列車行車時間2小時18分（11站）。台鐵普悠瑪台北-高雄直達3.5小時，雖然較高鐵每站停列車慢1小時12分，票價卻幾乎是它的1/2，競爭利基馬上突顯出來（以年輕人打工時薪，一小時120元計，就差了半天工資）。

以下就來看看高鐵之排點7種模式：

營運模式	台北	板橋	桃	新竹	苗栗	台中	彰化	雲林	嘉義	台南	行車時間(分)	班次(周/班)
直達A	○	○				○					96	252
直達B	○	○				○			○	○	108	74
跳蛙A	○	○				○	○	○	○	○	120	25
跳蛙B	○	○	○	○		○			○	○	120	299
站站停A	○	○	○	○	○	○					66	76
站站停B						○	○	○	○	○	72	14
站站停C	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	138	224

「北高直達車砍104班，票價降1成」，這是媒體給高鐵下的大標題。104年12月1日起，高鐵北-高直達車，將從每周365班，減為252班，從每小時2班北高直達車，因為第2班載客率低於6成，亦將改為尖峰時間每小時2班直達車，離峰只剩1班；「台北直達嘉、南省10分鐘」，為了方便嘉義、台南旅客，高鐵推出每周74班直達車停靠嘉

義、台南（直達B項）；左營、台南、嘉義北上旅客，可選搭6時24分由左營發車的「跳蛙B」列車，比舊班表提早22分到桃園，提前6分鐘到台北。

高鐵為了因應新增3站所衍生出來的7種行駛模式，將「跳蛙式停靠」發揮到淋漓盡致，讓人感歎我們台鐵這「百年老店」，在排點這一塊，還真輸給高鐵這後起之秀。反觀台鐵103年花

東線電氣化通車前，台東-台北本來只有2班直達自強號（DMU台東-台北只停台東、玉里、花蓮、松山、台北、板橋、樹林7站），103年花東電氣化通車後，因普悠瑪行駛而爆增至每天6班直達車（普悠瑪台東-台北的「直達車」為了維持行車時間在3.5小時內，亦採取只停台東、玉里、花蓮、松山、台北、板橋、樹林7站相同行駛模式），中間砍掉了2班DMU自強號，1班莒光號，卻沒有任何配套（應該說配套不足，只加開2班轉乘接駁區間車）。導致直達車停靠站以外，各站班次減少、座位減少（普悠瑪8輛不賣站票，DMU自強號12輛可賣站票）、班距拉長，結果一片哀鴻遍野，抗議聲此起彼落、排山倒海而來，而後才有103年11月18日的小改點，將1-2班普悠瑪改停傳統13站，以平息民怨。對於普悠瑪增停較小車站，有些人不以為然，筆者說：「如果我可以容忍改點後，鹿野站從早上407次（06：39）開車後，間隔10小時15分，要到下午435次（16：54分）才有車可上台北，卻不吭聲，我就不配當鹿野站長！」其實筆者也可以消極的「默不吭聲」，因為不停靠的「通過列車」，筆者只要1個人站在行車室前「列車監視」，瀟灑的亮相2分鐘即可，何必因抗議搞得「劍拔弩張」，而普悠瑪增停後，一班車卻要全站動員、神經繃緊地於列車到站前、後約25分鐘忙碌服務，是不？然而「要停、不停？管他的.....！」絕不是筆者的工作態度。

筆者早年在台東站擔任副站長期間，亦常見不合理排點而提出建議，比如當年台北-台東行車時間較長，DMU自

強號行車時間常是排5小時40分，莒光號台北-台東常是排7小時30分，台北往台東幾十年來都是早上密集發車：1051次（台北約6點30分開）、1053次（台北約7點開）、51次（台北約8點開）、40次（台北約9點開）、42次（台北約10點開），中午過後1055次（台北約13點20分開）、57次（台北約13點30分開），然後間隔3個半小時，1057次（台北約17點開）、65次（台北約23點開）。依連續假日收、放假概念，下午的班次都較受旅客青睞，偏偏早上排了一堆車子，中午57次後卻隔了三個半小時才有1057次可南下台東，這個點如果是稍具常識的鐵路人，一看就知道不合理。筆者一直希望能改變上述不合理的排點模式，諸如建議將1055次挪到約15時左右開車（避免1055與57次只差10分鐘的密集發車，卻留下1055次與1057次間3.5小時的列車空檔），好讓下午旅客可選擇13：30開的57次莒光號，或15：00開的1055次自強號，或17：00開的1057次自強號，但得到的答覆永遠都是：「編組運用不足，待編組運用充足時會改善.....」。所以筆者每次都嘲諷，排點完全是「供給導向-也就是編組運用導向」，而非「消費者導向-即旅客真正的需求導向」。往後幾十年東線排點都是相同模式，而且大都是只將某些班次時間往前或往後挪一下（微調），並沒有真正切合旅客需求的改變，這樣也能叫「改點」，無言！

還有一次，前局長黃德治到台東與地方主管座談，前幾位「歌功頌德」後，輪到筆者上陣，針對先前小改點，將莒光號台北-台東行駛時間由7個多小

時，大幅延長到8個多小時（有的班次台北-台東就爆增50分鐘），以求列車「準點」，筆者毫不客氣的抨擊：「在上位的只求準點率好看，卻不擔心客源流失，如此玩法，不用等到高鐵通車，我們自己就玩完了！」只見黃前局長、洪前處長臉色一陣青、一陣綠...。諷刺的是過了幾天，於花蓮車班組開完「年終業務檢討會」，與洪前處長同搭51次莒光號回台東，於某站會車時，洪前處長說：「這裡為什麼停那麼久？」筆者順勢說：「處長，這就是我們的高級列車，花蓮到台東155公里跑4小時，平均時速不到40公里...」，洪前處長只得露出尷尬的苦笑，可見筆者的「壞-執著」，不是始自今日！

104年10月改點，情況更是惡化，綜合調度所在草案出來前，要各站對可能停駛列車表達意見，筆者即對607次莒光號停駛提出意見：「607次是台東-關山間所有通勤族及部分學生上課的車次，若停駛應以區間車補足；607次也是鹿野站旅客鹿野-台北自強號連續假日無座時，退而求其次的選擇，607次若停駛，連續假日要增停適當車次以補足鹿野站短少之座位（這已是電氣化通車時砍了兩班台東-台北DMU自強號及一班莒光號後，再砍的第四班車）。」結果改點定案出來，607次被砍掉了也完全沒有配套，筆者特別交代所有同仁，在配套沒有出來前，旅客詢問改點細節，一律回答還不確定（因為通勤旅客要瞭解是否停駛以決定該不該再買「定期票」），所幸周局長於FB詢問筆者此次改點看法後，幾經爭取，才又加開一班台東-關山間區間車，解決了台東-關山

間每天數十人的通勤、及沿線各站搭區間車至關山站轉乘411次普悠瑪的問題。同時間與綜合調度所溝通反映，鹿野站應該增停某班次，或不應該砍掉某班次，及某班次不應該改為不停靠鹿野站，排點人員就推給營業科給的「上車人數」。舉個例：104年改點，原來南迴線323次本站停車辦客，莫名其妙的就改不停，筆者不死心，去電綜合調度所、營業科承辦人員，詢問323次本站改不停的原因，營業科承辦人說：「因為上車人數2人」，筆者：「怎麼可以單純的以上車人數做依據？鹿野站很少有人這麼晚了要到花蓮，應該以下車人數做依據啊，好比拿台北開下來的436次自強號為例，到鹿野站已是22：46分，這麼晚了也很少有旅客要下台東，要看的數據是台北下來的下車旅客，所以323次也要看高、屏過來的下車人數啊！」營業科承辦人說：「323次6人下車」，真是「擲地有聲」的答覆，筆者：「有包含下車補票的嗎？」營業科承辦人：「包含！」外行人一聽會覺得營業科引用數據合理啊，但內行人一看就知道引用的數據大有問題。試問323次高雄-鹿野，鹿野小站能分配幾個座位？筆者特別檢視104年10月8日連續假日第一天323次到鹿野站收回乘車票，其內容如下：林邊及枋寮到鹿野站有座位旅客各1人、高雄到鹿野無座位旅客2人、高屏區他站代售台東到鹿野有座位旅客6人（意即旅客是從高雄...等各站坐到台東站，再繼續往鹿野站，因小站配座較少關係，故在起程站就將台東-鹿野後段車票也買好）、323次車長補票2人、旅客到站補票14人

（都是從高、屏坐過來下車補票的）、台車站自售機買票到鹿野6人，上述人數加起來32人，還不包含旅客蓋「證明章」攜出的乘車票，或持定期票出站的旅客，就約略以45人計，筆者仍是要喊：「冤枉啊大人！」如果以一個無法呈現事實、「見樹不見林」的數據，判鹿野站死刑，筆者當然無法接受。試想323次高雄18：15開，如果323次鹿野站改不停後，317次高雄16：24開，所有在高、屏求學的學生，可能都還沒下課，旅客、學生坐323次到台車站（21：00）或關山站（21：29）下車，因為沒有轉乘區間車可搭，所以面臨完全無車可轉回鹿野、瑞源的窘境，這也是都會區班次密集與非都會區的差別。筆者最後還是費了一番唇舌，據理力爭，才總算讓綜合調度所、營業科回心轉意，323次「恢復停靠鹿野站」。

看了高鐵排點，筆者更要挑戰營業科：「普悠瑪台北-台東直達車只能停4-5站」的指示，這在103年電氣化通車，筆者「路工」投稿時已批評過，104年10月改點更讓情況惡化，為了減少「蚊子列車」，再砍上、下行各一班莒光號，卻對較小車站依然沒有配套，原本台北站從早上10：14分開642次莒光號，直到晚上17：10才開行有停靠鹿野站的原436次自強號，改點後被密集發車的普悠瑪、太魯閣、PP硬是擠到晚上18：40才開車，間隔時間拉長至8小時26分（見報載瑞穗站亦面臨相同情況，路局後來因為遭到外面抗議，才又以「總統大選及春節」運輸需要，又發電報讓瑞穗站增停了某些車次，窘！），導致原來22：46到鹿野站的436次（原436車次

名已改440次），居然變成0：20分才到鹿野站，旅客下了車連計程車司機都不願從被窩裡出來載客！這在沒有其它交通工具的鄉下地方，台北下來沒有普悠瑪可坐，被迫坐了行駛時間5小時40分的柴油自強號後，到達目的地已是深夜，卻沒有計程車可坐，豈不是「雪上加霜」？鄉下地方，年輕人普遍外流，如果沒有年輕人同住的老人家下了車，就只能無助的走路回家，將心比心，看了心裡就是一陣酸楚，只能感嘆：真是無助又沉默的「三等國民」，這也是「從台北看天下的天龍國人」無法理解的！其實旅客不是不想選台北18：00開的436次、18：20開的438次、19：00開的442次或20：10開的448次普悠瑪或太魯閣，因為這些車次坐到玉里、關山或台車站下車，一樣沒有區間車可轉乘回到鹿野或瑞源，如果被迫坐計程車，關山到鹿野300元，台東到鹿野500元，這對省吃儉用的鄉下人真是情何以堪！我們「無縫運輸」不是喊得震天價響嗎？高鐵（我們的敵人）「無縫接軌」做得可能還可以（因為筆者沒有認真研究其時刻表），但台鐵面對自己的旅客卻是如此對待，難道不覺得羞愧嗎？大刀闊斧地砍車次不需能耐，而是能把配套做好，或是採聰明的「跳蛙式停靠」，才可以減少民怨，減少小站困擾。

因為花蓮-台北（北迴線）的班次夠多夠密集了，103年11月微調後每日增停鹿野站的425次和假日增停的431次普悠瑪，能不能選擇不要停靠羅東、宜蘭站？東線南區各站北上「城際運輸」長途旅客，亦比照高鐵採取「直達B」停靠模式，羅東、宜蘭不停，可以減少座

位資源及選擇性已相對少的小站，座位再被瓜分，否則真是「屋漏偏逢連夜雨」啊！台東-台北也可再縮短至少8分鐘的行車時間（4小時08分縮短為4小時）。如此請求，並非「無病呻吟」，因為台東-台北的425、431次一停靠羅東、宜蘭站，座位就被旅行社陸客團搶票切割掉，以致經常鹿野-花蓮有座位，宜蘭-台北有座位，就是花蓮-宜蘭沒座位（見「路工」103年3、4月第79卷第2期「從遠見雜誌2013年，鼎泰豐最佳餐廳服務業談起-第21頁剖析」），小站普悠瑪停靠班次一天就那麼一班車，中段座位再被切割掉，望著前、後兩段座位，旅客、售票員心中的無奈可想而知！因為轉乘車次並沒有做好，旅客過度集中大站，兩極化的結果造成大小站「勞逸不均」，大站繁忙異常，小站門可羅雀，而擠壓的排點模式（如436次到鹿野站已0：21）也讓小站基本人力無法減少，電氣化後三等站的處境就像前面所述的「港式飲茶餐廳」，陷入「每況愈下」的惡性循環（見103年9、10月第79卷第五期「路工」-花東線電氣化通車改點之我見）。筆者並非無的放矢，筆者想問：「路局對各三等站的「定位」到底如何？」要讓三等站慢慢虛級化、淘汰嗎？諷刺的卻是都會區捷運式車站卻如「雨後春筍」般拼命增加（目前已新增了12個新站，後續還有16在個在規畫興建中），捷運式車站增加後到底可以增加多少原本非本路旅客，還是只是分散原本就在某站上車的旅客？「直達普悠瑪」將旅客集中到幾個大站（轉乘、銜接卻未做好），卻分散了一般旅客到「都會區捷運式車站」，人力

編制並無法因普悠瑪的旅客集中而精減，反而因為捷運式車站的增加而需要再增加基本人力，營收與人事成本間實質效益如何？值得探討、深思！

還有每次改點草案與定案差異都相當大，而且都是定案後越改越糟，才會造成現場激烈反彈。能否在「草案」出來後，不要只是「形式上」的徵詢各站意見，應該認真對待各站提案，而後多一個「初步定案」，容許各站對「初步定案」再討論，最後確定才真正「定案」；現在「定案」還可以討論、修改就不應該叫「定案」。改點應該集思廣益、充分溝通，如此才不會讓排點人員，在已「定案」且改點實施迫在眉睫之時，還因各站或地方抗議，而被迫趕著修改，其壓力可想而知！且各站發放之冊本式時刻表，對事後再「微調」之部分時刻，車站同仁應該不會認真的去一一修改，請慎思！

「江山易改，本性難移」，「當一天和尚，撞一天鐘」！本性使然，就是無法消極「沉默是金」的矇起雙眼，責任感的驅使，「雖千萬人吾往矣」！筆者雖然已到屁股一拍可以走人（退休）的年紀，期盼台鐵「老驥伏櫪，志在千里，烈士暮年，壯心不已」！這也是筆者坐在電腦前，絞盡腦汁，認真堆砌批判文字的心情寫照！而相較於年輕的高鐵，台鐵更應該自我期許，「用心」的排出具有說服力，讓多數人滿意的點。真心期望有朝一日，因為台鐵排點已「無可挑剔」，讓筆者不再「狗吠火車」，而是「黔驢技窮」寫不出批判的東西來，只能寫些「風花雪月、愛恨情仇」的文章，期盼著！



拿莒光號車票搭普悠瑪號 衍生爭議問題之我見

邱晏杰

這是朋友的實際經歷，卻值得我們思考。一旅客拿已經劃位的莒光號車票，上了普悠瑪號，該旅客陳述(1)因是主動找列車長補票，卻被加收50%的票價不合理。(2)退掉莒光號車票若被加收退票手續費，則是違反「一事不兩罰」的精神。

首先，我們用一個很簡單的概念思考，您或許就知道答案了：「請問，這裡面是幾個法律行為？」，或者說「他做了幾件事？」是一個？還是兩個？

若是做了兩件事，所以，何來違反「一事不兩罰」？請注意，我們常常把「同一個人負擔了兩個懲罰」，就認定是「一事兩罰」。事實上，「人」是主體，「事」是客體，必須釐清事情是否是同伴「事」，才有所謂的「一事不兩罰」。在這個案子，這名乘客做了兩件事，一個是購買了莒光號的票，一個是強行上車進入普悠瑪號，而不是粗略的認為他只是想從甲地到乙地這「一件事」而言。

第一個法律行為是訂立「莒光號運送契約」。以下將台鐵局簡稱為甲方，乘客簡稱為乙方，討論雙方於契約內的權利義務。

甲方方面，提供莒光號於約定之時間地點辦理載客，並於成功劃位後提供舒適座位供乙方乘坐，此為甲方負擔的

「義務」；向乙方收取票價或變更手續費等，則為甲方享有的「權利」。

乙方方面，依約定之車種時間地點搭乘列車，滿足運輸目的，為乙方享有之「權利」；然給付甲方票價或車票變更之手續費等，為乘客負擔的「義務」。

購票完成後，也就是契約成立後，雙方均有義務，不能僅看乙方是消費者，就僅只著眼於所享有的權利，卻忘了乙方該盡義務。若乙方買了票，也取得座位（契約成立），結果自行決定不上車（不履約），並自認為「未乘車」就可以退回原始票款，漠視甲方為此契約已經付出之成本，此乃乙方之盲點。套句網路常用的字句：「他只想到自己」！

第二的法律行為是「未經允許搭乘普悠瑪號」的「不當得利」。不當得利成立要件有三：(1)一方受有損害，(2)一方受有利益，(3)受有利益無法律上之原因（例如無訂立契約關係）（民法第179條參照）。

一般旅客乘車購票，表示已經取得甲方承諾而成立運送契約。然該名乘客針對普悠瑪號完全沒有購票，漠視月台與列車之廣播仍強行上車，以取得自身的運送目的之利益，甲方因此付出有形運輸成本與無形之服務品質下降，雙方

並無契約之法律上原因。故符合「不當得利」三要件。不當得利既已構成，主動找列車長補票並非補正措施，因運送契約之成立始於「承諾運送」。甲方業已採取多種措施，如列車廣播，月台廣播，文字提示，以提醒不允許未經購票乘車，亦即已表示不允諾，今乙方強行上車違反規定，主動補票並非是阻卻加罰的正當理由！

以上若仍無法理解，不妨從規章的「立法用意」探索如下：

(1) 退票手續費規定之用意？

退票手續費即是為了「活化座位之使用」，使已經購票之乙方(民眾)於打算變更行程時，能儘早向甲方(台鐵)辦理，否則越接近乘車日則乙方越需承擔越高的手續費。此制度之建立，得以讓乙方(也就是其他打算購票的民眾)得以早日確定自身的乘車行程與確認是否取得座位，此即活化座位使用之良善措施。然本案之乘客，非僅於列車開行前沒有辦理退票，更讓列車以其座位運輸整段行程完畢，本局「已完成」運送契約，以及已履約完成。既然履約已經完畢，何來旅客自身未搭乘而可以退票？更遑論討論到此莒光號的退票手續費要不要收取！！

(2) 無票強行搭乘普悠瑪號加收五成規定之用意？

此即為甲方為提升服務品質之目的，僅售出「座位」，而不願售出「站立位」，或僅於特定期日、於特定車廂開放自由座與站立位，此即為規定違規者需加收之意旨。更簡單的說，可以把

普悠瑪號想成是包車，台鐵想成是旅行社的領隊。旅行社在規劃行程前，一定會確認旅行團成員都有位置可以坐，然後才去包火車。結果有一天，某個完全不是旅行團的成員跑上來這個包車，然後臨時說他願意掏錢也來坐，這不是一件很奇怪的事情嗎？我包車耶，你這個阿里不達的跑上來做什麼？

以上，針對規定訂立的意旨，可知兩者之立法目的不同。因此，該名乘客違反了兩種不同的事情，何來「一事兩罰」之理？就如同騎機車闖紅燈，結果撞死綠燈的行人，機車騎士可以主張說：「要是警察在他闖紅燈時攔下來，他就不會撞死人了」，這是同一件事情嗎？

本文無意挑戰既有的規定，僅是希冀藉由此案體的討論，懇請台鐵局於訂立旅客相關之規定時，能本於法理、本於規章訂立之精神，建立起符合法理精神，如此方能建立具有系統性且統一性之旅客處理標準，而非僅害怕旅客爭端而恣意規定，形同「會吵的孩子有糖吃」的錯誤形象，並且得讓第一線人員能明確執行，在有系統的法理與規章執行，建立起公信。同時，減少易生爭議客訴之案件交由第一線人員自行裁量，或僅以公文下達，卻不編修至規章內，致使新進人員無法得知亂如牛毛的往年公文命令(甚至者無法判別是否有「後令蓋前令」的狀況)，同時，訂立於規章內除了內部有依循之參考外，亦有助於讓外部民眾了解本局之各項規定，具有公示效果，而無需短視於具體個案客訴者之回覆是否滿意，而忽視了長久未來大格局的其他沈默旅客之權益！



模範勞工參訪心得－松山站鴻瞥

很榮幸地，今年當選任職單位百年來首位路局模範勞工，也相當欣喜地參加了鐵路工會精心籌劃的「大阪-四國之旅」。

不可否認，舉辦「免費公假旅遊」來犒賞辛勤努力工作基層同仁，並激發其餘同僚建立目標努力工作，是每年舉辦短期-五天四夜參訪計畫的真切目的。不過，旅途中搭配的參訪鐵道事業單位、他國(日本JR)工會交流及拉車走行間看見的站車影像，也常成為旅程收穫。對於我來說，可能是20年沒出國，也是第一次到訪日本，總覺得一切都很新鮮，所以隨手紀錄蠻多業務相關的參訪雜記，在此，僅將其中第三天參訪四國松山站的瑣事心得分享給路工讀者。

雖然接待台鐵模範勞工的松山駅須知內利站長很客氣地



說松山駅是「鄉下地方小站」但就規模來說，松山駅可說四國地區的準都會型大車站，以每年上下車250萬旅客來看，實在跟台南市善化車站差不多(誰敢說善化站是鄉下小站?)。就初始印象裡，松山駅這幾年在企業經營驅動下，不但致力藉由主幹線予讚線，以「特急列車」增加與關西大阪聯繫，也於交錯的大手町支線，開行著名的四國少爺列車來增加觀光價值。

在短暫致詞中，站長也簡略介紹現有松山駅即將拆除，三年後將以立體新建車站呈現的新興計畫，而這計劃涵蓋了鐵路車輛維修基地遷移、連續立體交叉化改建工程、站體擴充、市坪車站-北伊宇車站間路線高架化、月台區改建成島式月台1.7公里複線化工程及站區擴充等工程。其中，考量整體愛媛縣財政，

單純主要以「消除平交道」及避免50萬人口「松山市」分割為二的「高架為主」務實自主態度，讓我不由豎起大拇指地佩服及欽羨。

務實層面也在於松山駅の軟體設備，考量電子憑證硬體投資龐大、行車驗證不便等因素，與予讚線宇多津駅以南車站相同地，改建前夕的松山駅並無法使用關西通用；類似台灣悠遊卡的ICOCA卡，更別說關東通用的「西瓜卡」，但還是可以利用自動售票系統來購買經岡山(瀨戶大橋線)來往大阪的特急列車或藉由伊予鐵道-大手町線通勤前往同名的松山市中心。

在須知站長貼心安排中，分兩批參訪的路局員工免費進站地在站內參觀，就我個人10分鐘的「試乘」經驗中，印象最深刻是特急列車日式簡潔的另番風



味。另外，比較好玩地，「職業病」發作的好幾位同行機務及電務第一線維修基層同仁，更透過旅行社特聘的口譯專家，不厭其煩問起日方「看起來比較粗勇」的特急列車「集電弓」某些細節。參訪中，若有什麼小遺憾，就是在時間緊湊安排下，只能站內定點參觀列車，無法實際搭乘大名鼎鼎的少爺古董叮噠電車閒逛松山市區。

總地來說，松山 的參訪不只有著「教學相長」的功用，也讓來訪模範勞工們更加了解日方的運作實務。或許有人說，好不容易獲得的休閒勞工旅遊還緊張兮兮地「融入」工作實在不恰當，但以另外角度來說，也讓這旅程增添獨有鐵道特色。如同陪同導遊所說，這破天荒鐵道旅遊元素，讓他增廣見聞，而身為日本通的這位導遊口譯哥都這麼說了，看來實在不假。



環島鐵道幹線一日生活圈

——以鐵道做為環島交通主幹線，

政府部門宣稱要用9300億元投資台鐵，這個計劃本身經費誇大、對象錯誤、項目混亂、範疇不明、本末倒置、邏輯不通，把過去花的錢，不分青紅皂白，一缸子全抓進來湊成4300億大數字，又把未來要花的錢，一籃子全包裹成5000億，然後，胡亂貼上台鐵標籤，就匆匆拿出來上街去賣，害得台鐵被網友連K好幾天。「甚麼？要花9300億救台鐵？這錢都可以蓋兩條高鐵了！」這是網路上最普遍的反應。

逝者已矣，過去已經花掉的4300億，到底是誰家拿去用？誰家蒙受好處最多？排名前十位，恐怕都還輪不到台鐵，這筆糊塗帳總得有人算清楚，姑且置之不論。但是，用於未來的5000億，這紅包實在太大包了，台鐵萬萬收不得！

台鐵不能要這五千億，但是如果拿來投資國家重大經濟建設，能夠實現環島一日生活圈之夢，說不定全民都願意支持。現在社會氛圍，要開闢一條新的交通幹線阻力非常大，看看蘇花高、北宜直鐵衍生的爭議便知；想要做點事，

比躺著挨罵難太多了！實現環島一日生活圈之夢，就現有台鐵路線提升效能，可能是阻力最小的方案。

台灣西部各城市，在高鐵完成之後，已經全部涵蓋在一日生活圈範圍內，然而，我們若將國家建設目標放大放遠，能否將全台灣都納入一日生活圈呢？如此，不也是同時解決花東地區的對外交通問題，更令人期待的是，全台各地不論何處，皆可一天內輕鬆來回跑上一趟。

這個構想（理想、夢想）可不可行呢？初步估算如下：

1. 環島快鐵＝西部縱貫高鐵＋北宜快鐵＋花東線雙軌電化提速＋南北迴線雙軌電化提速＋屏潮新線。
2. 高鐵跑300km/hr，台鐵路線提升效能、部分截彎取直，成為準高鐵的環島快鐵（日本稱為迷你高鐵），跑160km/hr。
3. 路線總長初估約760km。即現有的台灣高鐵營運路線339公里，加上台鐵花東線155公里，南迴線98公里，屏潮新線65公里，北迴線79公里，北宜



達成全島一日生活圈目標之可行性

黃民仁、陳鴻麟

新鐵線53公里，合計約450公里，未來部分小半徑曲線路段需改良，截彎取直，建設總路線長初估約420公里，若以160km/hr 評估，三個小時可以跑完全程。

4. 依上述估算，台鐵提速+高鐵，環島一圈全程的行旅交通時間五個小時以內，應可達成。

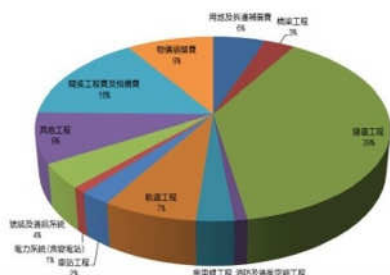
目前北宜快鐵新線（原來叫「北宜直鐵」，但現在規劃中的最優路線須繞路避開翡翠水庫水源保護區，已經不是直線鐵路）若定案執行，初估經費為505.8億元。

屏潮線捷運化、高雄機場遷建潮州、花東、南迴線電氣化、效能提升計畫等正在進行，總經費近千億元，這些經費也早已算進那缸子4300億元內了，若能進一步將目標放遠，以環島一日生活圈為最終目標，提升路線及車站效能，捷運化車站必須是四股軌道、雙島式或一島兩岸式月台，而不是延續以前只有兩股道的捷運化車站，縱使修正原計畫再增加一些經費，能夠讓環島一日生活圈的鐵路幹線建設計畫，一次到位，也是值得；何況相對於那個五千億大紅包，這些錢只能算是零頭。

■ 北宜新線工程505.8億元

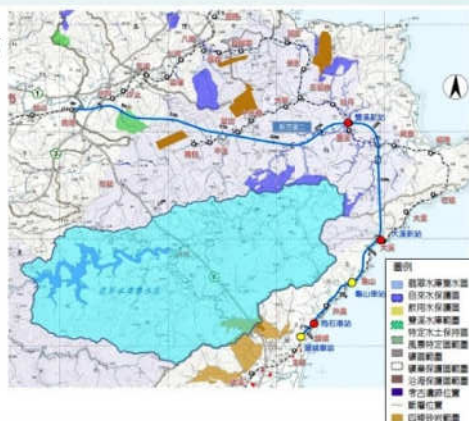
- 用地及拆遷補償費28.4億元
- 橋梁工程16.6億元
- 隧道工程194.5億元
- 消防及通風空調工程5.2億元
- 電車線工程14.9億元
- 軌道工程37.3億元
- 車站工程12.2億元
- 電力系統(含變電站)5.3億元
- 號誌及通訊系統21.8億元
- 其他工程44.7億元

- 間接工程費及預備費78.2億元
- 物價調整費46.7億元



■ 北宜新線規劃路廊

- 避開翡翠水庫集水區；雙溪設站轉乘，可提昇東北角發展
- 大溪頭城間改善車站提昇運能
 - 龜山及頭城站改善為2月台4股道
 - 增設烏石港站採2月台4股道配置



彰化機務段扇形車庫巡禮

晶晶



今日的天氣陰時多雲偶有雷陣雨，雖然沒有太陽公公，但我們還是決定往今日的目的地方前進。彰化扇形車庫位於彰化火車站北方，隸屬於彰化機務段，建於1922年（大正11年）。庫房建物以調車轉盤為中心，呈十二股道放射狀，形成一座半圓弧狀車庫。屬於台灣日治時期遺留下來的產物之一。目前這個台灣唯一保存的扇形車庫，是彰化縣的市定古蹟。



車子由北往南一路行駛，路程並不複雜，下交流道後，走中華西路，接著上中華陸橋（中華路），一下橋左轉中正路直行（會經過彰化火車站-在左側），繼續往前走三民路，左轉民生地下道，一出地下道之後就左後轉彎，即可以到達。

在路邊不妨礙人車的狀況下，停好車，就來去探險啦！

在入口警衛室登記後，即可免費入內參觀。因車庫仍服役使用，保留維修功能。參訪時有機會現場目睹車頭入庫維修或離庫出勤，近距離體驗扇形車庫實際運作方式。所以參觀時要注意以下事項，廠區內有2萬5千伏特之高壓電設備，並且鄰近西部幹線，故嚴禁使用空拍機與自拍棒拍攝，以確保安全。嚴禁穿著拖鞋進入參觀，以避免跌倒。



這座車庫也保存了CK101、CK124及DT668這三輛蒸汽機車，與一輛蒸汽大吊車，還有電力機車E101、柴電機車R50及貨車移動機DL1001等。目前蒸汽大吊車、E101、R50、DL1001，已移至彰化機務段內的其它車庫保存，而無法於扇形車庫中見到。

跟著指示牌往內走，先是看到沒在車庫中的車輛~



接著即可看到車庫建築物以調車轉盤為中心，朝車庫方向以99度分散，總共有12股道。由於蒸汽機車只能往前行駛，不像電力或柴油車頭，在前後都有駕駛艙可供雙向行駛，故蒸汽機車需要在轉車台上迴轉才能將車頭轉回前方。

* 車庫中停放車頭~



R154



Ck124



Ck124



R55



R69



Dt668



S318



R158



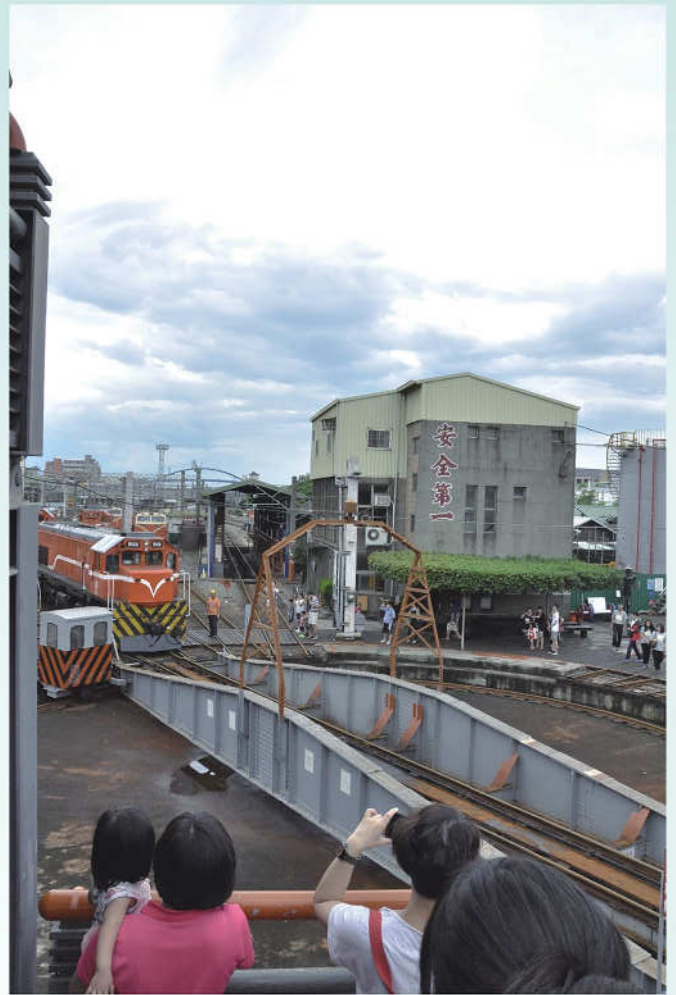
R28



R38

原本台灣另有五座扇形車庫（台北、新竹、嘉義、高雄、高雄港），因台鐵計劃興建中部電聯車維修基地，須拆除最後僅存的這座車庫，在地方人士與鐵道迷極力爭取保存後，獲得保留，電聯車維修基地則遷至彰化車站南方。

* 使用轉車盤~
第一次是R159~



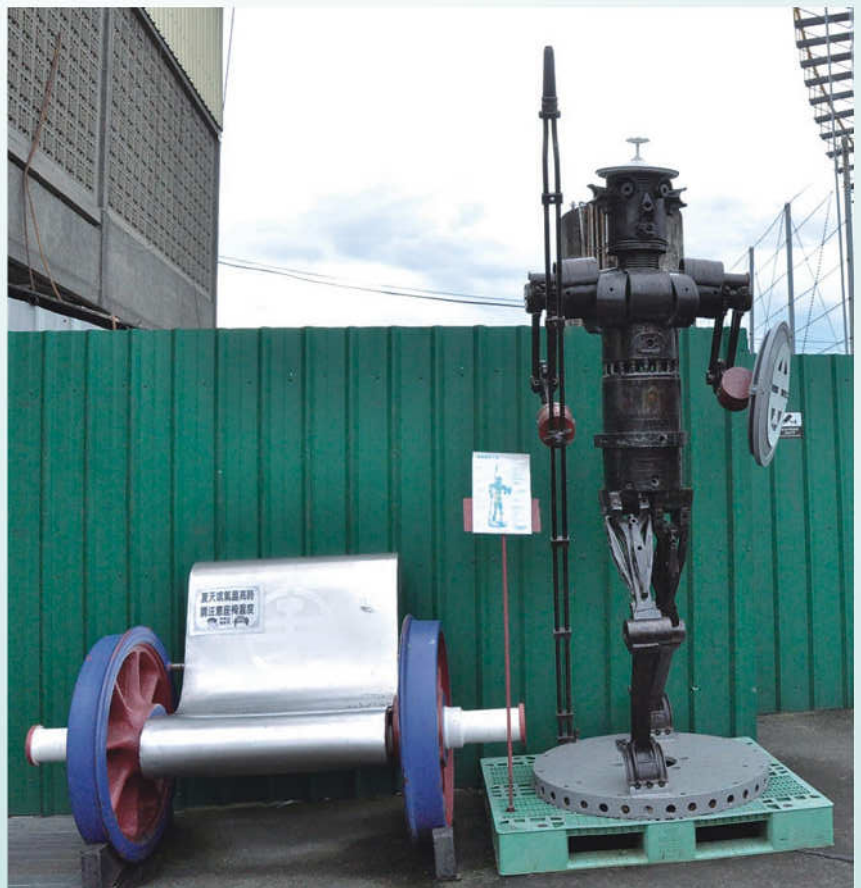
第二次是R153~



除庫房文物主體與隨機動態展示之外，廠區內立有兩座機器人雕塑，是由台鐵柴電機車引擎之廢棄零件再造而成。亦有建構觀景台，樹下涼椅數排等，假日常吸引各地遊客，是彰化熱門景點喔！

* 火車小知識~

- 1、R字母開頭編號的機車頭，主要是用於幹線鐵道上，台鐵共有六種R字頭形式的編碼，差異在於購買的時間及使用的引擎不一樣，R20型數量最多。
- 2、CK101、CK124、DT668是國寶級的蒸汽火車。



德國鐵路對撞事故—另一個觀點

《世界工人論壇》社論的反思

Germany train crash: Several killed near Bavarian town of Bad Aibling

- BBC NEWS (February 2016 9)

在德國巴伐利亞州的巴特艾布靈鎮附近發生火車對撞事件，有數人罹難

-英國廣播公司新聞(2016.02.09)

事故摘要

編號79506次列車，預計06:37由羅森海姆(Rosenheim)往西開往霍爾茨基興(Holzkirchen)，與另一列由慕尼黑(Munich)開往羅森海姆的編號79505次東行列車，於06:48許在單線鐵路路線中途，發生了對撞事故，造成11人罹難、24人重傷、61人輕傷的重大行車事故，其中不幸罹難的包括了兩列車司機員。

第79506次車準時抵達科爾貝爾莫爾(Kolbermoor)，表定在此停靠5分鐘等候東行的79505次辦理交會。只不過79505次延誤了6分鐘，並且已進入了巴特艾布靈與科爾貝爾莫爾之間的單線路段，而79506次於06:45準點由科爾貝爾莫爾開車，進入了此單線路段，06:48兩列車在一個彎道上高速相撞，傷亡慘重，震驚了整個德國。

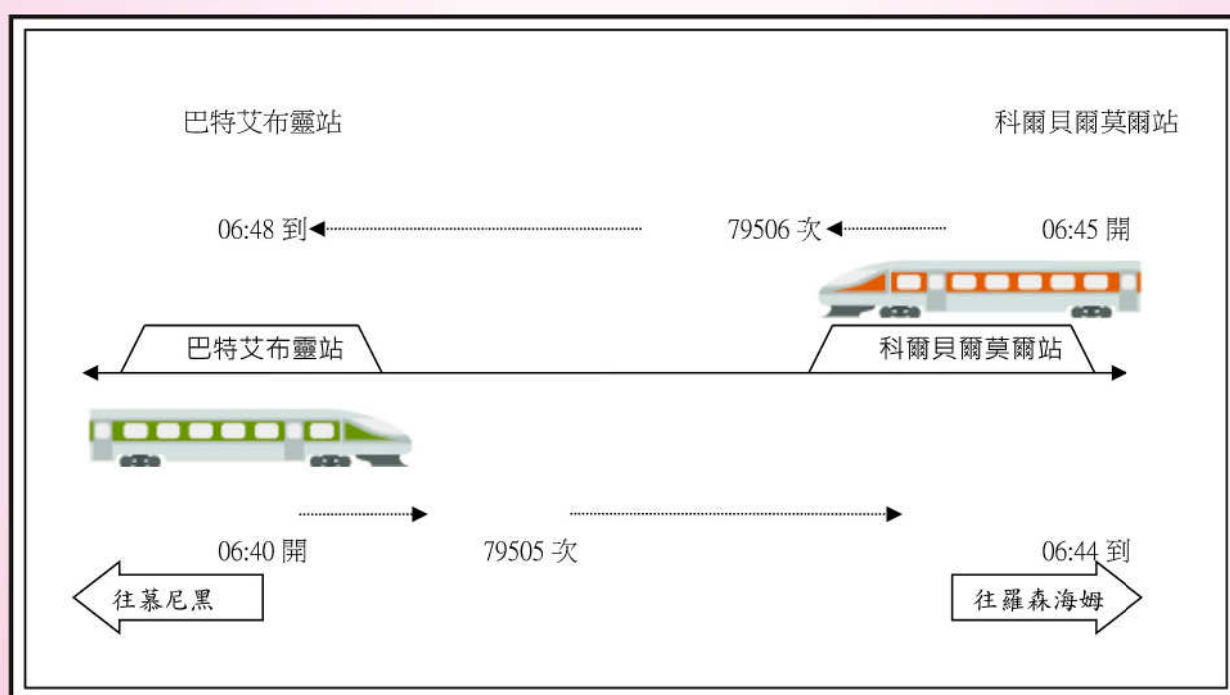


圖1：原表定運行時刻（改繪自BBC NEWS，<http://www.bbc.com/news/world-europe-35539089>）

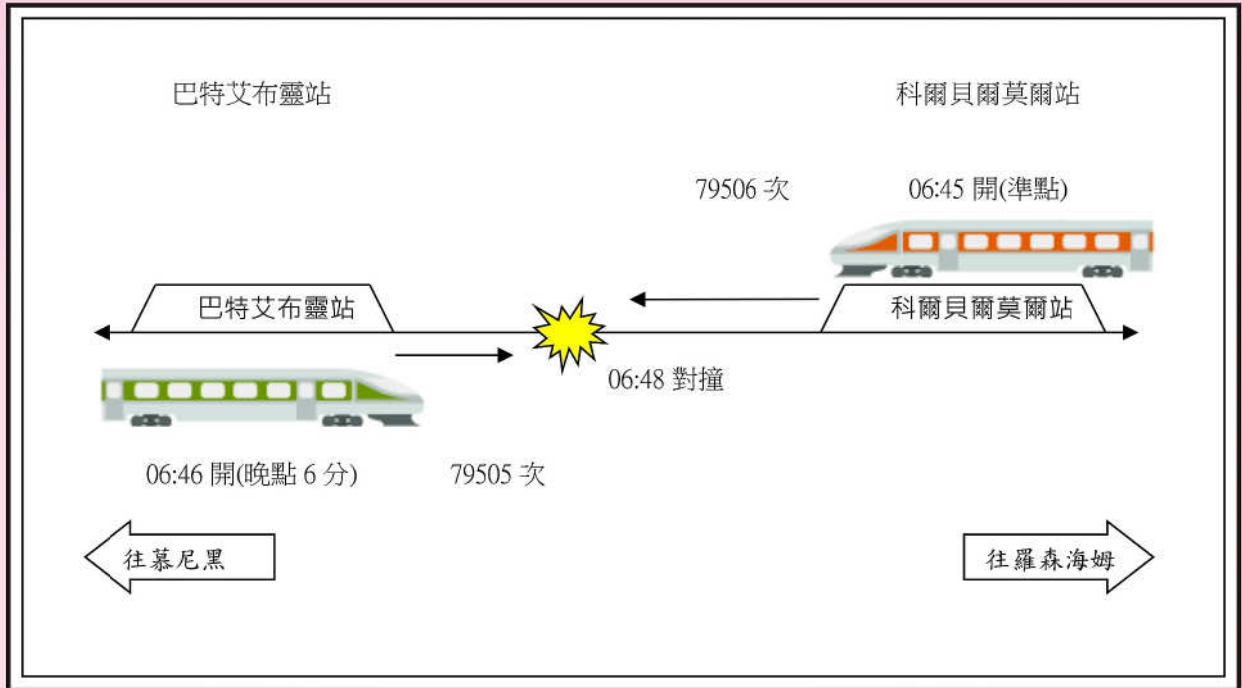


圖2：當日實際運時刻（改繪自BBC NEWS，<http://www.bbc.com/news/world-europe-35539089>）

德國這次的鐵路事故，不禁讓我們鐵路從業人員疑惑，沒有相關的運轉保安設備嗎？答案是有的，德國鐵路配有 Punktuelle Zugbeeinflussung 系統（簡稱 PZB），此系統原先設計用來強制停止闖越紅燈的列車，類似ATS系統（列車自動停車系統）。而目前PZB系統已更新至PZB90，此版本可透過無線頻率的發射與接收，計算出減速曲線，提前限制列車的速度的，確保列車可於險阻號誌機前方停車，不至於闖越號誌的防護區域，相似於臺鐵局ATP系統，本次事故經調查，PZB系統當時沒有故障，因此全案朝人為疏失面進行調查。

又PZB防護系統在特定條件下，是可以允許列車進入紅燈防護區域，司機員必須按下車上的「Indusi Befehl (40)」按鈕並且持續按住，這時PZB系統會忽略地上系統發射的無線頻率，讓列車可以越過紅燈行駛，但使用這種模式的列車

速度被限制在40km/hr以下¹。根據報導，兩列車當時對撞的速度接近100km/hr，因此可暫時排除司機員擅自使用「Indusi Befehl」模式開車。

另一方面，為何號誌系統無法在單線區間發揮防護作用，是否車站的號誌系統異常尚待調查，有文章指出當時科爾貝爾莫爾的79506次出發號誌顯示為綠燈，伯特艾布靈站的79505次出發號誌顯示為紅燈，但其旁邊的補助信號卻顯示可進行²，因人為的疏忽造成79505次進入該區間，使PZB的防護效果失效。當調度員發現兩列火車同向行駛時，曾試圖緊急呼叫乘務員注意，但因為緊張，緊急呼叫發報至錯誤的區間，以至於79505次與79506次的司機員未接收到此訊息，當調度員發現發報區間錯誤後，再次發出正確的緊急呼叫訊息，但已為時已晚，兩列車於06:48發生對撞事故。

當外界都還在討論這次的事故究竟是如何發生的，世界工人論壇2/18的一篇社論《What's Transdev's role in German rail crash?》³提供了另一種觀點論述本次事故發生的背後因素，值得大家參考與省思。

「在三十年前，德國、法國、瑞士等地的人們，可以依列車的到開時間來的校正自己的手錶，經過這麼多年，更多的列車防護設備推陳出新，卻發生兩列火車同時在單線軌道上同向運轉？」

「紐約時報常常在歌功頌德市場經濟，但從2/9的報導中，歐洲鐵路的私有化政策，已經成為鐵路網中的一個不安全因子。即使歐盟正投入數十億歐元來投資與提升鐵路的現代化，但仍有許多國家逐漸放棄國營鐵路制度，轉由民營化制度。」

「但民營化的結果，卻往往讓鐵路整體系統越來越不穩定，因為新、舊技術往往在同一時間拼湊起來，而且司機更經常變成單人乘務，承擔了更大的安全責任。」

從這篇社論我們可以反思，近年臺鐵路局不斷的精簡人力，每位現場員工都承受越來越大的工作壓力，機班多改為單人乘務；號誌分駐所的管轄範圍廣，人力卻無法充足；工務道班的人力也是不斷縮減；運務車站的值班站長，更如便利商店員工，十八般武藝樣樣精通。從97年特考至104年，年年招考卻依舊年

年人力不足，到底問題出在哪裡？上層想去了解或想去解決嗎？還是要依舊打爛仗，繼續視而不見？人力資源是臺鐵路局最重要的資產，如果沒有現場基層人力，要如何運行列車？如果現場人力不足，要如何維護行車安全？每年的營收與搭乘人數不斷的增加，卻沒有增加相對的人力，就如同本篇社論說的，現場人員都「承擔了更大的安全責任」，安全責任是每個鐵路員工的重要使命，但應該是路局全體上下共同承擔，而不是每每都要現場人員共體時艱！

風險往往是從小地方累積出來的，行車人員必須懂得自我管理，不想做可以滾，而不是只會性騷擾做些無恥牽拖的事；更應該好好加強本質學能，並熟讀規章以表現出專業性，在危機發生時得以遵章行事發揮價值。而高層開離現場太久，是不是忘了以前輪班值夜的辛苦？是不是忘了跑車日夜顛倒的辛勞？你們所應該做的，就是確實重視人力問題，而不是一再無視！你們晚上睡覺時對的起現場賣命辛苦執勤的同仁嗎？像德國這麼嚴謹的民族，卻發生了這麼重大的鐵路事故，在除了反省檢討事故的肇因之外，從社論中讓我們從另一個角度來探討事故發生的另一面成因，臺鐵路局是不是該視為借鏡虛心檢討？讓我們避免發生這樣的重大事故？這是值得所有管理階層好好的思考與反省的議題！

1 資料來源：<http://www.sh1.org/eisenbahn/rindusi3.htm>；

https://de.wikipedia.org/wiki/Punkt%3%B6rmige_Zugbeeinflussung

2 資料來源：<http://www.welt.de/print/wams/vermishtes/article152209257/Der-menschliche-Faktor.html>

3 資料來源：<http://www.workers.org/articles/2016/02/18/whats-transdevs-role-in-german-rail-crash/>

臺鐵何需救？只須實現社會公平！ 再論政府 9300 億元投資臺鐵計畫

舞春秋

話說政府部門宣稱要用9300億元投資臺鐵，救臺鐵，這個讓臺鐵無法承擔之重金，臺鐵不敢領情，社會也未必認同，交通大學黃臺生教授就說，再給臺鐵五千億，也沒有用，「再砸五千億也不見得能擺平問題，臺鐵不是錢的問題，是制度要改」。我們要說「不只制度要改，國家總預算的編製，都不符社會公平，也跟不上世界潮流了」。

從中央政府總預算編列方式，可以解釋為什麼政府要說「投資」臺鐵，而不是補助呢？因為政府用在公路建設的錢是來自歲入稅收，花掉不用還；但是，用來建設鐵路的錢叫做投資，這個錢是要還的，臺鐵沒錢，沒關係，先舉債掛帳，以後再還。更糟糕的是，如果這些投資對臺鐵的營運沒有任何幫助，甚至，將帶來副作用後遺症呢？然而，臺鐵又是政府中的成員，對於配合政府推行公共建設，及地方政府要求，無法拒絕。時至今日，臺鐵背負大筆債務，竟成為臺鐵人的原罪，情何以堪？



為什麼同屬交通部門的鐵路與公路建設會分列在中央政府總預算裏頭的兩本帳呢？因為臺灣鐵路管理局被歸類在交通事業部門，以營業為主，須考慮盈

虧，凡事用到錢，都叫投資，都得列出回收期程，做效益評估；而公路系統的建設及每年的維修保養，都是屬於公共建設，只怕有錢沒花完，從不考慮花太多錢以後得還債。

以今年（105年度）歲收而言，政府光是燃料稅，根據105年度中央政府總預算案，歲入來源：第3款107項2目1節，估計本年度汽車燃料使用費估計收入460億元。又根據「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」（『公路法廿七條』）分配國道公路建設管理基金78億元，直轄市政府154.6億元，中央政府（交通部）227.4億元。再看看這些錢的用途，依規定：除提撥經徵費外，其餘備作公路養護、修建及安全管理之用。亦即新建、修建、養護維修等等工程項目都可以用，這是一筆穩定的經費來源，也才能夠確保所有橋梁、隧道、邊坡保護、排水設施等結構物，都有足夠的維修經費，而這也是維持路線行車安全的必要支出。請問臺鐵的路線設施維持費用，掛在哪裡？

政府不是每年投資臺鐵很多錢嗎？再說一次，那都是叫做「投資」，投資的錢是計畫性的，政府有計畫交付，臺鐵才有錢，但是計畫性的支出是要有嚴格管控，不能用來做維修保養工程。這也是臺鐵工程司們，經常徘徊於餓死與撐死兩絕境的主要原因，因為大家搶著做的計畫（最簡單的原因是好做、容易執行），臺鐵沒份；大家都不想做、或來不及做的計畫，臺鐵加減拿！

臺鐵工務及電務部門，曾經算過，臺鐵環島全線的所有設施結構物，一年的維修保養費用，約在20~30億元之間，其實，政府只要每年給臺鐵這些錢，就夠用了。

臺鐵憑甚麼向政府要求這些錢，合不合理？我們只要問政府節能減碳政策是玩真的嗎？就交通運具能源效率、就空氣汙染、環保衝擊、就土地利用效率、就大眾運輸能量、甚至於就民心向背調查，我們都有把握鐵路優於公路，所以，以公路補貼鐵路就是實現社會公平，全世界都趨向加速立法，早在1988年之前，瑞典等多數國家就已經手通過法案，以公路系統的稅收（主要來自汽車）補助鐵路建設，他們所揭櫫的就是：實現社會公平。否則，政府又憑甚麼徵收汽車牌照稅之外加徵燃料稅？不就是因為汽車燃燒汽油造成空氣汙染，增加社會成本。結果徵來的稅又用在公路建設，蓋更多的公路讓汽車來跑，製造出更多的空氣汙染，這種政策說得通嗎？全世界只有臺灣，從汽車燃料徵來的稅，被限定只能用在公路建設。

至於，投資軌道交通建設幾千億，對臺灣整體交通運輸效能改善是好事，但基本上與臺鐵無關。反倒是與各地方縣市政府的市區交通改善、站區及沿線市地開發利用、都市更新等息息相關，甚至可提升至國家重大經濟建設計劃層次；臺鐵本屬政府團隊之一員，當然，有義務配合執行，不過，臺鐵絕非這些投資的獲益者，這件事必須講清楚。

所謂9300億元投資臺鐵，這條新聞是天大的誤會，非但不是補藥，根本是一劑毒藥，只會害死臺鐵。聯合新聞製造廠煞有介事地附登了兩張表，一張列出過去投資4300億，一張列出未來將投

資的5000億。

檢視過去的那4300億，幾全是鐵改局的鐵路立體化及捷運化工程，這些計畫執行廿年下來，臺鐵得到什麼？

車站變大，但站場股道變少（台北車站讓出一半股道給高鐵後，減成兩月台四股道，全世界首都車站有哪個是這麼小格局的？其他高架及地下新站全都一樣，股道數銳減），未來許多大站也相繼改建成高架站或地下站，恐怕臺鐵連列車停靠過夜的軌道都不夠用了，搞到最後，將影響列車調度。

捷運站增設一堆，卻為省錢求速成，都只做兩個岸壁式月台，而股道竟然沒有擴增，慢速通勤電車一停靠，後面高速列車馬上塞車，所以，臺鐵配合執行捷運化政策，結果得到甚麼？

從旅客統計資料來看，總體的旅客量並未大幅增加，倒是短程的通勤旅客有所成長，這樣更慘！因為臺鐵長期以來的票價結構，都是以長程旅客收入平衡短程旅客，捷運化計畫顯然也是臺鐵配合執行國家交通政策的結果，短程旅客增加排擠長程旅客收入，對臺鐵而言，是補藥還是毒藥呢？

就連立體化後的新生土地，臺鐵也沒有處分權力。實在想不出台鐵在這些計畫中得到什麼好處？這樣算是投資臺鐵嗎？國家投資公共建設，促進經濟，全民共享，天經地義，但是，不能好處全拿走後，把花錢成本帳全算到臺鐵頭上來！

臺鐵的債，原來就不是臺鐵的債，與這一代臺鐵人更無關係，臺鐵只是負責背這包袱！臺鐵，真的不需要政府來救，只要落實喊了震天響的「非核家園」、「節能減碳」政策，實現社會公平的預算分配原則，臺鐵就能轉虧為贏了。



還是寫給「憶芬」

王春梅



又要吃藥了，自七月八日的202次因車輛LED螢幕和播音器故障，連續幾番的逐車致歉，通知後，喉嚨發炎腫痛，又因淋雨引發扁桃發炎，以致連日間歇性高燒41度，吊點滴針頭使手掌都黑青了，唉，這些天吃吞的藥比吃的飯還多，希望所有好友大家都健健康康。

這是當年芬書寫最後的一則訊息。因為責任與態度致使她體力透支，在工作崗位無奈地昏迷，至今仍未甦醒過來。認識她的朋友，幾乎每個人都稱許她褒多於貶。再怎麼勞累，臉上總是笑著臉，不會因疲憊而推脫工作。在颱風之前身體明明已不舒服，卻因台鐵人力不足吃緊，她亦不想因病請假，造成同仁的負擔，堅持繼續值勤。就這樣的生病加上過度操勞，犧牲了自己她倒下了。

一千多個日子過去了，「沉睡的憶芬」仍然沉睡，焦慮的家人依然焦慮，奔波盼望的我還是心慮交瘁，期待深情一吻能讓她甦醒的白馬王子仍舊沒有出現，望穿秋水的我，忍不住要抱怨童話故事是騙人的，就像男人「用情至深」的甜言蜜語是多麼的經不起考驗！

100年台鐵「模範勞工」、「全國模範勞工」，讓「高處不勝寒」的她，於發燒卻無法請假的颱風夜仍然堅守崗位，終究是單薄的肉身之軀，怎奈風雨、高燒的摧殘，她倒了下來，她倒了

下來！我可以說你笨嗎？我可以說妳執著嗎？有道是：「留得青山在，不怕沒柴燒！」妳卻急於燃燒自己，「春蠶到死絲方盡，蠟炬成灰淚始乾」，就為了證明妳是「模範勞工」，這是何等自私又不智的想法啊！

年邁的爸媽、依然陪侍在側的子女，與想方設法卻已無計可施的我，忍不住抱怨「徐福求仙丹」根本是騙人的，也讓我對21世紀的醫學抱持著失望的態度，為什麼讓妳一睡不起？為什麼讓妳一睡不起？

因為路局的規定，妳將被迫退休，妳不是還有很多事沒有完成嗎？妳不是還有雄心大志要去闖嗎？妳不是仍然懷抱著遠大的理想嗎？求妳、求妳、求妳醒來吧！「退休」對妳來說會不會太早？家人與我的掛念，妳懂嗎？我的「怨恨」妳懂嗎？如果妳不是「模範勞工」還能讓妳繼續生龍活虎！如果妳不是「模範勞工」還能讓妳繼續於普悠瑪上馳騁南北！

「憶芬」醒來吧！貪睡的白雪公主醒來吧！別再相信白雪公主的神話了！所有關心妳的家人、朋友都衷心期盼著妳的甦醒，白馬王子他只是童話故事裡的虛構人物，別再讓甜言蜜語給誘惑了，「憶芬」醒來吧！「憶芬」醒來吧！「憶芬」醒來吧！

賀

中華民國鐵路工會全國聯合會理事長就職典禮



左為新任張理事長華宏，右為卸任陳理事長漢卿

鐵聯會理事長交接
恭賀陳理事長漢卿，
圓滿完成階段任務。
恭禧張理事長華宏，
承先啟後，繼往開來。



臺灣鐵路工會敬賀

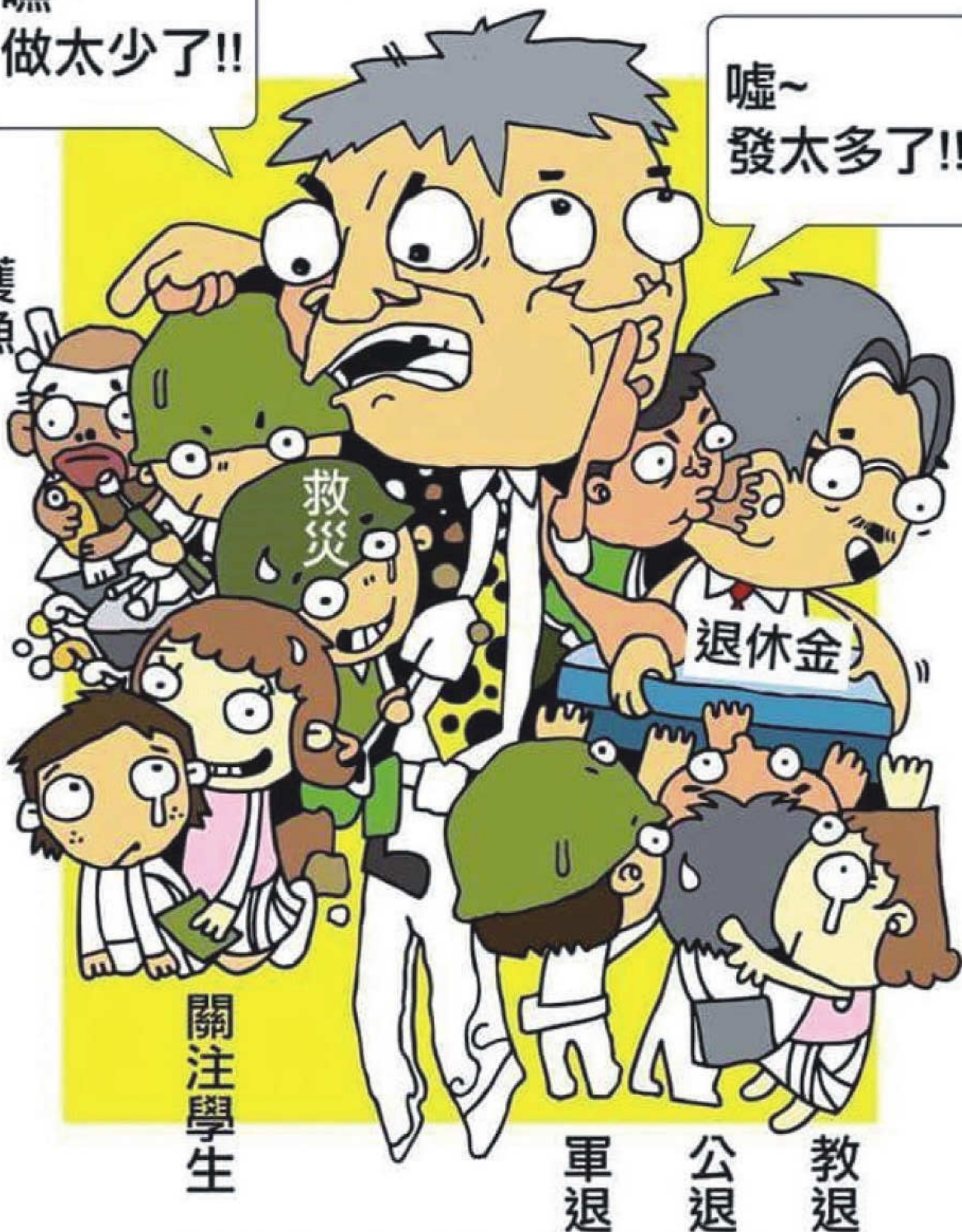
軍公教的悲歌

國家的干城，退撫的矛頭

嘿~
做太少了!!

噓~
發太多了!!

護漁



關注學生

軍退 公退 教退

圖片來源：網路"監督年金改革行動聯盟"

發行人：謝勝明
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
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：劉人杰
主編：曾重吉
編輯：黃鈺媛
特約攝影：陳振芳、連馬世駿



工會QRcode