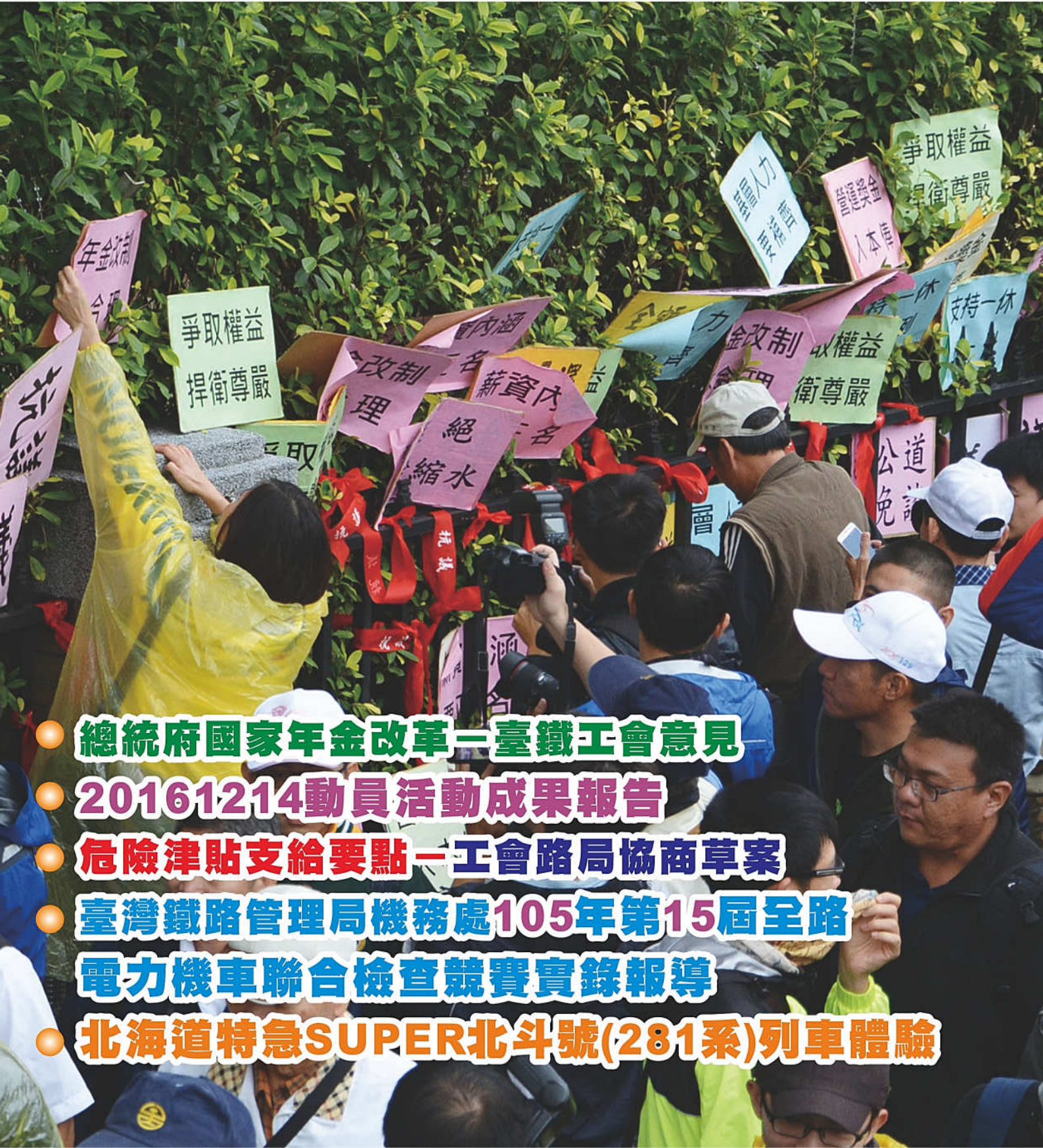


鳴工

105年11、12月

第81卷第6期



- 總統府國家年金改革—臺鐵工會意見
- 20161214動員活動成果報告
- 危險津貼支給要點—工會路局協商草案
- 臺灣鐵路管理局機務處105年第15屆全路電力機車聯合檢查競賽實錄報導
- 北海道特急SUPER北斗號(281系)列車體驗

1214大遊行動員紀錄





路工

105年11月12日
81卷第6期



封面：編輯部
封面裡：編輯部

勞動線上

- 02.新春賀歲
- 07.總統府國家年金改革委員會北區座談會議—臺鐵工會意見---理事長張文正
- 08.20161214動員活動成果報告---組訓組
- 12.危險津貼支給要點-工會路局協商草案---編輯部
- 14.12/23臺鐵工會與立委召開「臺鐵勞工權益研商」會議---編輯部
- 16.第10屆第19、20次勞資會議節錄---文宣組

職場紀實

- 24.臺鐵司機員的價值---虹村
- 25.到職率靠的是待遇，這種條件人力再怎麼補也不會夠---許揚豪
- 26.臺灣鐵路管理局機務處105年第15屆全路電力機車聯合檢查競賽實錄報導---企鵝
- 29.臺北機廠最美麗的風景是師傅---小狗仔

工會報導

- 32.臺灣鐵路工會各分會會務人員一覽表---編輯部
- 33.105年各類慰問金統計一覽表---福利組
- 34.工會105年11月資產負債表

揮灑天地

- 35.臺鐵1214行動之我思---王虎城
- 37.北海道特急SUPER北斗號(281系)列車體驗---小兔搬筆
- 40.台日友好集章趣---小迷糊
- 44.回顧歷史 放眼當今---小迷糊
- 46.鐵道員的心聲---鐵道員
- 47.年關將近，小心「詐」到你！---受害者
- 48.獨白---彭國勳

封底裡：編輯部
封底：廣告

徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月15日前截稿，本刊各園地內容包含工會活動、勞工問題、福利措施、鐵路旅遊、美食、營運服務、國內外新知、短篇小說、散文、詩歌、漫畫等，歡迎各界先進踴躍投稿，來稿請以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw、trlu0100@gmail.com，並請於稿件內留存姓名、筆名、地址、電話，以利聯繫；另稿件採用與否，概不退稿及通知，尚祈見諒！

注意：投稿不可一稿多投、不可曾以任何形式刊登於其他刊物或網路（不可重複投稿或發表）、不可侵害他人著作權（不可違反著作權）、不可抄襲或有任何抄襲的嫌疑等。

年|年|行|大|運|

【發發如意迎瑞歲 銀錢財源慶雞年】



2017

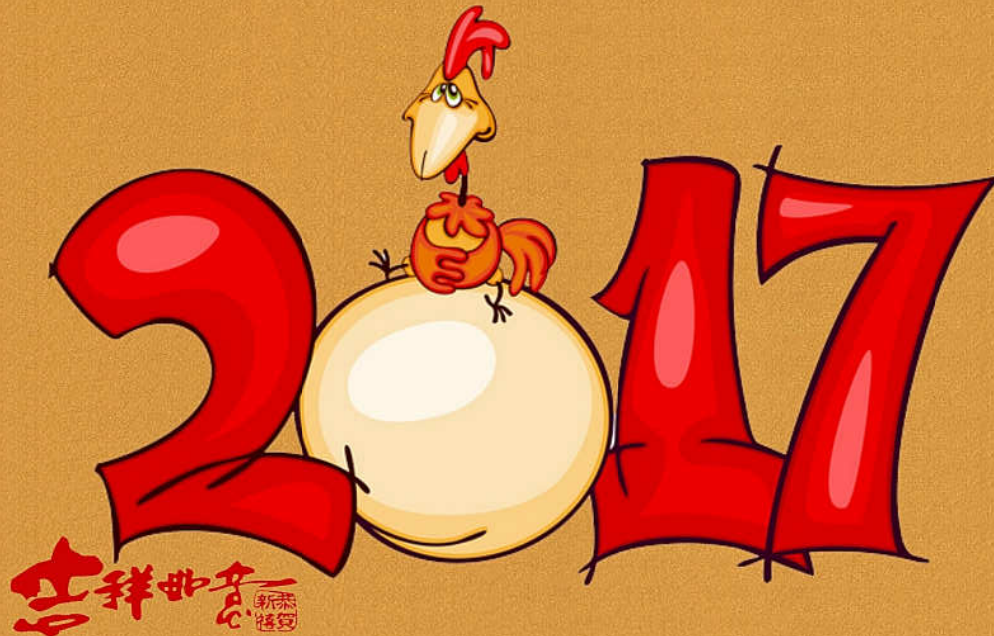
A GREETING FOR YOUR COMING YEAR

吉 年 好 運 勤 勞



展象銘仁輝翼惠寬武
 大宸滄獻進天淑學興
 柯吳邱林劉王劉劉劉
 事事事事事事事事
 理理理理理理理理理
 巡琴政穎華傑岳明哲
 東玉宏宗隆雍騏英佑
 游羅林蔡黃蘇陳白林
 事事事事事事事事
 理理理理理理理理理
 正杰泉榮隆發恩峰正
 文世清文瑞金國義來
 張陳陳賴吳江康龔傳
 長事事事事事事
 理理理理理理理理理
 事務務務務務務務
 常常常常常常常常

鞠躬





吉祥

冬榮肇福

安國威清

黃黃蘇蔡

事事事事
監監監監

榮鐘璿龍鶯

世炳正明玟

許王徐瞿劉

人事事事

召集監監

會務務務

監常常監監

鞠躬



章輝誠全義智義
 雲榮俊福俊長仁
 鍾蔡林陳吳吳尤
 人表表表表表表
 集代代代代代
 召資資資資資資
 資勞勞勞勞勞勞
 局局局局局局局

鞠躬





富文興府聰 添聖能家顯 黃王曾李陳 員員員員員 委委委委委 會會會會會 福福福福福 職職職職職 鞠躬

民鑑進仁宏 崑世賢志書 阮張邱陳李 人員員員員 集委委委委 召會會會會 會會會會會 福福福福福 職職職職職



華麟誠富楠昌富樑立 隆王志昇崑勇文國又 黃侯趙鄭余林謝黃王 人表表表表表表表 集代代代代代代代 召協協協協協協協 團團團團團團團 鞠躬

天天快樂 幸福安康

總統府國家年金改革委員會北區座談會議

臺鐵工會意見

理事長 張文正



- 一、臺鐵員工退休制度原依臺灣鐵路事業人員退休規則辦理（恩給制），退休基數依服務年資計算，並無上限，惟臺鐵待遇太低，雖有優厚退休基數，仍無法與一般公務人員退休評比。民國84年政府改革軍公教人員退撫規定，鐵路工會比較新制退撫辦法，實質所得遠優於臺鐵員工退休規則，積極爭取加入新制退撫基金，遂於88年1月1日起奉准加入，唯加入前鐵路退休規則與公務人員退休基數差額被要求立即結算，不能留待退休辦理，致員工損失金額數十萬。
- 二、承上所述之「恩給制」，當時在職人員無須按月提撥，全額由政府編列預算支付，惟當時政府並未有提列退撫金，反由臺鐵全額承擔，並規定具有88年加入新制退撫以前年資之同仁，爾後退休俸依上述恩給制之制度，是由臺鐵編列預算支付，非屬退撫基金所支付，此部分不可列入年金改革之對象。
- 三、臺鐵員工待遇非屬全國軍公教待遇支給對象，因此沒有公保優惠存款18%、沒有子女教育補助費、沒有結婚補助、喪葬補助等全國軍公教待遇支給表附中制定各項生活補助；如以從事公職工作35年生養2名子女比較，臺鐵員工與一般公務人員比較，足足短少2佰多萬，加上臺鐵員工晉升慢，如以同一官等來論，晉級至該資位頂點需時更鉅，未來若依退休前數年之本俸平均計列退休俸基準，對於臺鐵員工更是不公平（在職少、補助少、基準少、退俸少）。
- 四、臺鐵員工待遇菲薄，雖與一般公務員同歸屬於公部門職員，從事之工作卻歸類於運輸服務業，而同仁們甘忍受風吹雨打全年無休，維護鐵路，為國內鐵路大眾運輸服務堅守崗位。許多一線同仁身處在臨軌臨電下之惡劣工作環境，諸如感電、追撞及墜落等職業災害屢見不鮮，且每天必須付出實質勞力，維護車輛、站場以及路線，惟隨著歲月增長，影響身體健康，致早衰或握病在身，無法擔綱至屆退者眾，未來若強迫規定於六十五歲方能請領月退休俸，不符比例原則；臺鐵員工薪資待遇自始被認定非屬全國軍公教人員待遇支給對象，是故年金改革不應與一般公務人員同等折減所得替代率，應考量職業特殊性（臺鐵員工系僅存適用交通事業人員【鐵路】資位薪級待遇表支給），比照軍人由國防部辦理，臺鐵應交由交通部研議適度提高於一般公務人員所得替代率，而非一聲令下，同等腰斬。
- 五、鐵路工會不反對政府年金改革，改善財務負擔外也替臺鐵員工（工會會員）表達強烈不滿與冀求。期盼年金改革委員會重新審視臺鐵員工，公務生涯所受不平待遇，臨退休時竟仍不能免於同等程度之改革。而法外開恩，降低改革幅度。

20161214動員活動

成果報告

組訓組

全新第十四屆臺灣鐵路工會團隊正式成立，因員工長期忍受人力不足、薪資待遇的不公及危險工作環境等因素，依張理事長11月1日上任時宣示，於12月14日舉辦臺灣鐵路工會20161214動員活動，並於大會提出工會四大訴求，以展現本會團隊爭取員工權益之決心與作為。

計畫名稱	臺灣鐵路工會 20161214 動員活動
總領隊	張理事長文正
計畫目的	由本會與各分會共同舉行，使所有會員團結並統一發聲向執政黨及資方聽到鐵路工會全體會員心聲。
計畫訴求	<ul style="list-style-type: none"> 一、營運獎金入本俸、薪資內涵要正名！ 二、臨軌作業人人怕、津貼補償最公道！ 三、支持一休加一例、基層人力要補足！ 四、年金改制不合理、強行蠻橫多剝皮！

因日程緊迫，自11月10日起開始動員行動規劃。隔週一隨即召開行動會議將各項動員方案、經費、工作分配等一一確認後提案至二日後的理事會。動員活動於理事會通過後，工會各組室即刻投入活動規劃。

工作內容	負責組室	注意事項
行動會議	秘書室	彙整各組回報情形
說帖、文宣	文宣組、福利組、研究組	
動員資訊(LINE)	文宣組	
行動場地申請及遊行路線申請	組訓組	發動員訊息至各級幹部及會員，申請場地、路權
交通安排	總務組	
動員物資		

張理事長於11月28日起與組訓組游組長東巡和文宣組吳組長長智的陪同全台15個分會走透透幹部說明會，傳達行動理念。

11月28日	上午	北一分會	12月2日	上午	台中分會
	下午	延平分會		下午	彰化分會
11月29日	上午	基隆分會	12月5日	上午	嘉義分會
	下午	宜蘭分會		下午	台南分會
11月30日	上午	台東分會	12月6日	上午	高雄分會
	下午	花蓮分會			屏東分會
12月1日	上午	北機分會			高機分會
	下午	新竹分會			

於張理事長全台走透透的期間裡，文宣組、福利組也在這短短的幾日內連續發動了兩波的文宣，讓會員們能更清楚理解這次活動的內容。組訓組成員亦為了申請集會與路權於台北市政府與中正一分局間不停穿梭。正逢新政府各項政策的推行，遍地烽火，組訓組歷經2星期才把集會點與遊行路線確定規劃完成。

張理事長結束全台走透透的行程後，翌日馬不停蹄地至立法院參加協調會，讓政府部門了解臺鐵工會此次動員活動的目的與訴求。幾經討論後，直至動員前，尚無法得到政府部門正面的答覆，張理事長決定活動如期舉行。

12月14日當天，經張理事長親身於全台各分會說明行動訴求以及各分會理事長努力連署動員下，會員與眷屬及退休的先進人數超過三千人以上。

分會	人數	分會	人數	分會	人數
延平	400	花蓮	200	嘉義	200
北一	400	北機	300	台南	40
基隆	400	新竹	200	高雄	200
宜蘭	120	台中	200	屏東	40
台東	50	彰化	200	高機	120

由於會員們展現團結力量，讓蔡總統知道我們鐵路工會的訴求。並於當日由民進黨社運部轉達蔡總統已請交通部長妥善處理。遊行隊伍亦在吳常務理事瑞隆於13:30宣布遊行開始，但因蔡總統於稍早已表達支持臺鐵工會的訴求，故活動遊行路線臨時做了更動，由張理事長帶領下，將所有會員、眷屬與退休先進直接抵達立法院正門。抵達後，由交通委員會召委李昆澤委員帶頭上指揮車表達立場後，其他支持此次活動的立委，如蕭美琴委員、李鴻鈞委員等交通委員會委員一一地登上遊行指揮車表達贊同與關懷之意。

支持委員	李昆澤、鍾孔炤、蕭美琴、李鴻鈞、劉文雄、徐榛蔚等委員
------	----------------------------

爾後由交通部王國材政次代表接受臺鐵工會陳情書。承諾除第四點年金改革將轉行政院外，其他訴求都支持，並另開協調會討論細節，盡快報請行政院核定。以撫慰臺鐵員工低落士氣，年輕員工能長駐久任，更甚吸引年輕學子投身台鐵，貢獻所學。

一個成功活動的背後一定有著許多人默默的付出，讓我們來感謝這些默默在背後努力成就這個活動的人員。

總領隊	張理事長文正		
副領隊	宜蘭分會劉理事長淑惠	基隆分會葉理事長振民	
	延平分會李理事長岳忠	北一分會陳理事長清河	
	北機分會賴理事長紀華	新竹分會劉理事長健雄	
	台中分會巫理事長華臺	彰化分會陳理事長信國	
	嘉義分會林理事長寶元	台南分會尤理事長仁義	
	高雄分會阮理事長平世	高機分會黃理事長財能	
	屏東分會吳理事長宸象	台東分會張理事長博翔	
	花蓮分會江理事長金發		
總指揮	吳常務理事瑞隆		
糾察隊隊長	陳常務理事世杰	陳常務理事清泉	康常務理事國恩
交通糾察隊隊長	龔常務理事義峰	傅常務理事來正	賴常務理事文榮
糾察隊隊員	本會全體理監事及局勞資代表		
決策小組	本會常務理、監事		
督導	楊秘書木成	吳秘書興仁	莊秘書經文
活動組	游組長東巡 組員：陳麗萍、黃文政		
後勤組	羅組長玉琴 組員：周芳美、曾文宏、彭思靜、楊寶忠、陳爍安		
文宣組	吳組長長智 組員：林佩怡、林佑哲、劉宗漢		
新聞組	照相－吳長智、翁惠平、林佑哲		
集會時報到組	周寶惠、周芳美、林美妘		
物資發放	發放物資－曾文宏、彭思靜、楊寶忠、陳爍安 (負責發放背心、手舉牌、礦泉水、便當、雨衣等)		

第十四屆新團隊成立才短短的一個多月就接下了一個如此重要的活動，且讓活動如此成功。就有如張理事長說的：『我們是一個新的團隊，與過去不同的團隊，我們要把那些對工會失去信心的會員找回來。』相信只要當前所有幹部秉持著為全體會員謀福的精神，相信一定可以讓不少會員對工會重拾信心。

以下是在網路上看到值得分享的一段文字

『這世界有很多人在行善，但跟那些不好的事物比起來～我們依舊就是如此渺小！
我們能改變的是如此的微不足道！
我知道我們當然得保持信念，相信我們可以！
但您真的相信我們可以改變這個世界嗎？』

後 記

這沒有其他方法，這不算是個問題；
我常常告訴人們：你應該考慮的是「對」或「不對」
當你覺得這是正確的事情，就算你不能全部完成、只能完成一部分，但那也算是成就。
你應該繼續努力，而不應該總是去思考到底能不能夠在你有限的生命裡把這些實現，這不該是個問題！
我們本應該努力付出，想辦法去做出一些貢獻，就從現在開始。』

現在的工會，正努力改變。除了自身的改變，也想改變許多人之前對於工會的看法，雖然有些成見不是一朝一夕就可以改變，但我們相信，只要工會持續做對的事情，一定會有越來越多的人去看見、去發現，第十四屆的臺灣鐵路工會，是一個不一樣的工會，一個站在全體會員這邊的工會。



交通部臺灣鐵路管理局從事危

- 一、為激勵臺灣鐵路管理局(以下稱本局)員工在行車運轉路線及養護維修場站上實際從事危險工作，特訂定「交通部臺灣鐵路管理局從事危險工作人員津貼支給要點」(以下稱本要點)。
- 二、本要點支給對象：以本局員工從事工作確實存在危險因子易導致員工產生危害狀況者為發給對象。
- 三、辦理工作屬以下內容者，支給危險工作津貼：
 - (一) 在列車或車輛正常運轉之路線上，辦理：
 1. 調車工作。
 2. 轉轍器保養。
 3. 列車檢查工作。
 4. 看柵工。
 5. 軌道保修檢查養護或搶修工作。
 6. 電訊、電力、號誌設備查修養護工作
 - (二) 在活電下施行隔電子清洗工作。
 - (三) 斷電施工而鄰近活電設備，其範圍合於下列條件者：
 1. 距離60公分、電壓2仟伏特者。
 2. 距離70公分、電壓25仟伏特者。
 3. 距離80公分、電壓69仟伏特者。
 - (四) 高壓設備機房及變電站25仟伏高壓配電盤工作。
 - (五) 高桅桿燈具維修工作。
 - (六) 於隧道中從事軌道、電力、電訊及號誌之檢查維修工作。
 - (七) 執行下列工作人員：
 1. 於現場從事路線及相關設備檢查養護或搶修工作。
 2. 天然災害期間之搶修及巡查工作。
 3. 專辦高架橋鋼樑維修施工。
 - (八) 在電車線通電情形下從事現場車輛高壓電設備之檢修作業。
 - (九) 地下車床車輪鏟削作業。
 - (十) 使用頂昇梯、高空作業機具及鷹架(不限材質)，且工作高度(工作人員重心點與地面間之距離超過2公尺無護欄，或5公尺以上有護欄)之高空維修保養作業，例如照明、路燈、排煙風門、探測器、灑水作業、電聯車車頂排水孔、車廂頭尾兩端空間維修、車站空調送風機。
 - (十一) 符合局限空間/缺氧之危險作業項目(高壓清泥車水箱內清潔，廢水處理廠之廢水處理與儲槽內檢修、車站月台下方廊道檢修、機廠涵洞內檢修、坑車清洗儲水坑、豎坑內電纜更換)。粉塵、有機溶

險工作人員津貼支給要點(草案)

編輯部

請各位 12/14 一起上街頭，要求行政院及交通部通過

劑、有害氣體。

四、支給標準:

(一) 常態性工作依附表1按月核給。

(二) 非常態性工作依實際從事危險工作時數核給，準備及等待工作之時數應除外，未滿1小時之工作時間准許以1小時計算。每人報支危險工作津貼時數每日不得超過5小時，每月以不超過110小時為限，且每月最高不超過常態性危險工作每月支給標準3,000元為上限。但參與搶修及路線切換工作時，其請領津貼時數及金額不受前開限制。

五、從事非常態性危險工作得報支危險工作津貼時，應於工作前先填妥工單(如附件)報請單位主管核定；如有偶發事件致未能事先報請核定时，得於工作後三天內呈報核定。各級主管人員對員工支給危險工作津貼應確實審核，不得浮濫或溢發。

六、非常態性危險工作津貼之支給標準為每小時四十元，符合規定工作人員按其當月實際累計工作時數核發。

七、本要點之經費來源，於各單位年度之用人費用及相關費用項下覈實支應。

附表

單位	常態性給與工作	每月支給標準
運務處	1. 編組站之 (1)轉轍工 (2)調車員司、調車工 (3)車號員司 (4)引導員 2. 看柵工	3,000
機務處	現場車輛檢查、檢修、整備工作 (工務員以下人員)	3,000
工務處	1. 路線日常養護工作(監工以下人員) 2. 看柵工作	3,000
電務處	路線電務日常養護、施工工作(工務員以下人員)	3,000



12/23 臺鐵工會與立委召開 「臺鐵勞工權益研商」會議

編輯部

1214大遊行當日，立法院李昆澤委員、鐘孔炤委員、蕭美琴委員等出面接下工會陳情書，並承諾將盡力協助臺鐵工會爭取員工權益。隨即於12月23日下午，於李昆澤委員辦公室舉行臺鐵勞工權益研商會議。與會人員有上述三位委員、交通部政次王國材、人事處副處長李玉惠；臺鐵方面由本局局長鹿潔身、工會理事長張文正及數位工會幹部代表出席。

是日會議歷時約兩個半小時，初步達成4點共識：

1. 營運獎金併入專業加給，須追溯至12/1生效，各單位須限期處理回覆。
2. 危險津貼乙案，交通部須於期限內送

至行政院。

3. 增加人力乙案，由台鐵局提出方案送至交通部，交通部文到1週內送人事總處。
4. 在台鐵人力未增加前，工會同意依現有班表實施，涉及勞基法加班總工時限制，及新法可能損及台鐵勞工權益部分，將於12/27與勞動部進行協商。

此次會議達成之共識，由李昆澤委員、蕭美琴委員、鹿潔身局長、張文正理事長共同簽署；而未簽署之委員與交通部官員於達成協議後因另有會議先行離開，由鐵路局長代表。



2016/12/23臺鐵勞工權益研商會議結論

1. 有關營運獎金併入專業加給乙案，臺鐵局應於12/27 前回覆交通部，交通部於文到1週內回覆人事行政總處，其回覆內容應包括與工會達成營運獎金併入專業加給追朔於12/1生效之共識。
2. 有關危險津貼乙案，交通部應儘速送至行政院，最遲於12 / 26 送出。
3. 有關人力增加乙案，臺鐵局應儘遠就勞動基準法新法上路後人力增加方案送至交通部，交通部於文到1週內送至人事行政總處。
4. 在臺鐵人力未增加前，工會同意依據現有班表實施，其涉及勞動基法準法加班總工時限制，以及新法上路後有可能損及臺鐵勞工暨有繼益部分，於下週二(105/12/27)與勞動部進行研商，就臺鐵特性進行說明，尋求解決方案。

李昆澤
高澤身 張文正
葉金





第10屆第19次勞資會議節錄

文宣組

壹、本次會議由勞安室陳主任仕其業務報告。

● 尤代表仁義發言：

據立法院第9屆第2會期交通委員會第3次會議紀錄提述，新竹號誌同仁的工安意外責任問題，路局報告內容：謝員未遵守作業流程沒有通報車站，因為謝員因公死亡，所以路局才不願苛責員工，現場人員不足，維修值班人員從3人減少為2人，導致死亡事故，就教勞安室的看法。

答：新竹號誌的工安事故，從發生的時間到現在為止，因死者為大，勞安室從來未講過「謝員沒有遵守作業的流程，是該員的疏失」，但事實上當天確實是有一些動作未按照規定來做，當天謝員等是2人工作，第1未到車站去做保修單的申請，另外第2是未派專責瞭望員，第一時間局勞安室是沒有講這些話，但工作守則真的要去遵守，這是因為工作守則是依以前慘痛經驗之案例所訂出來的，依據工作守則作業，安全才有保障，若因人力不足要爭取人力，勞安室也贊同。

● 吳代表俊義發言：

請勞安室積極辦理運、機、工、電聯合勞安講習訓練，就各業別間之執行界面如何達到最高勞工安全及落實工作守則做一全面檢討及訓練。

答：鐵路機構一直講行車安全最重要，但日本已經指向人員的安全才是最重要的，日本的瞭望員若沒有辦法確認大家都已全部在路線旁待避時，那瞭望員是可以擋下火車，讓火車停止，但日本火車還是那麼準點，表示很少有火車被擋下來的狀況。阻擋火車後，要寫報告，要做檢討，大家有安全概念，依規章作業，所以日本的鐵道職災才會很少。

另外保修單填與不填，當然是不填到現場比較快，問題是填保修單，有其用意，除可到車站瞭解列車的班表、有沒有臨時列車及要求指派瞭望員，當然若緊急無法到車站填保修單，也可以進入路線先用行調電話通報，但重點就是一一定要和車站確認列車班表，知道列車動態才會安全。至於工作守則的修訂，勞安室找了很多日本資料，也希望能參

考日本的作法，讓工作守則大家均願意遵循。教育訓練是很重要的，每年勞安室都有持續性的辦講習訓練，如風險管理、與勞檢機構的合辦及風險高的工務、機務、電務單位，勞安室也會主動到段辦理教育訓練，明年會繼續爭取經費，再擴大，廣泛的來辦教育訓練。

● **陳代表福全發言：**

建請勞安室稽查時不要只稽查同仁，也要對單位之設備缺失要求改善。

答：局勞安室到各工作場所稽查，除同仁之不安全行為外，也會特別注意有沒有不安全之設備和不安全之環境，例如台北機廠設備也曾未符安全標準列缺失，追蹤到改善符合規定為止。

● **鍾代表雲章發言：**

一、員工健康檢查成效因採購因素為員工所詬病，建請研議改善方案。

答：健檢經費寶貴，用最低標省下經費沒有完全運用，作法確實不是很好，但健檢不是局統一辦，局只辦局本部的，我們也看到有些單位用最有利標妥善運用經費，也有請得標醫療院所增加一些檢查項目，這都是很好的作法，勞安室也會提醒各單位，能夠學別人的好作法。至於檢查是該給公假或公出？要不要補休？因本局有日班、3班制，有到工作場所也有到院檢查，要統一訂標準很難，例如運務用自己休息時間去健檢者給予補休，這是有公文明確規定的，若在當班中都有給予充份時間去做健檢。

二、建請取消職災通報閱覽簽認。

答：工安快報是各單位之職災案例，希望大家能引以為鑑，傳閱簽名是一種作法，另外就是要讓段裏的勞安主任知道內容，轉成簡報方式提供給段長、廠長在教育訓練的場合去做宣導。兩種作法不可偏廢，希望能雙管齊下，讓同仁能記取教訓遠離職災。

三、反光背心應依各業別之實際所需予以規範配發，以免影響業務執行。

答：反光背心各業別不一樣，各有需求，目前局是由各處甚至處也有委託各段去買，只要符合法規規定，這樣的反光背心都能接受，但職業安全衛生設施規則第40條：有被撞之虞，就一定要穿反光背心，如果沒穿因而罹災，主管就有責任，所以希望員工能買到一件很合適的反光背心並依規定穿戴。

● **吳代表長智發言：**

建請勞安派員在外糾正時，應立即處理，非拍照後處理。

答：局勞安室隨乘機車或到廠、段稽查各同仁作業，其目的是希望能防止職業災害，保障同仁之安全及健康，其立意是良善的，拍攝作業缺失是為建檔及提供其他單位參考，希望相同缺失不要重複發生，若有作業缺失將立即糾正，事後亦請單位予以再教育，以加深同仁之正確觀念。

貳、10屆第13次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、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19次會議人事室回覆：
交通部 105年 10月 21日 函（如附件）未予同意。
- 10屆第19次會議決議：結案。

參、10屆第14次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 一、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。
 - 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19次會議決議：
請企劃處函文鐵路工會說明目前狀況及修訂員工宿舍管理須知時，請工會派員與會，本案結案。
- 二、有關各站內列車停車標之設定標準？曾在第4次業務建議中提出，至今未見改善！反因月台照明設備改善，以至更不明顯，幾乎看不見。
 - 10屆第16次會議決議：邀集相關單位至新城站評估，再做整體改善，繼續追蹤。
 - 10屆第18次會議運務處回覆：
另擇期由本處召集機、電等相關單位至新城站會勘。
 - 10屆第18次會議機務處回覆：
已去函運務處協助辦理有關各車站之列車停車位置指示標以反光標示

植設。

- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。
- 10屆第19次會議機務處回覆：
配合運務於新城試辦，視反應情形後研處。（花運段運字第1050003798號函）
- 10屆第19次會議決議：結案。

肆、10屆16次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 一、員工乘車證遺失，在從業人員因公乘車領用乘車證實施要點第31點內容，員工已經受到行政處分，而又要擔負不同金額的賠償一罪二罰對員工是不公平的，要求重新檢討修訂。
 - 10屆第18次會議人事室回覆：
105年9月21日呈報交通部。
 - 10屆第18次會議決議：
(一) 勞方提出要求，請人事室研議，維持以前工本費新臺幣 500元為限。
(二) 繼續追蹤。
 - 10屆第19次會議人事室回覆：
交通部臺灣鐵路管理局從業人員因公乘車領用乘車證實施要點業經 105年 10月 27日 交人字第 1055014034號函（如附件）修正同意備查。
第三十一、乘車證及記帳憑證如遇遺失，領證人應即呈報服務單位，傳真各車班、車站查扣，通知局人事室備查，並依照規定申請補發。
通勤乘車證酌收十日通勤往返金額之工本費，最低不得低於新臺

幣五百元，最高以二千元為限；定期公務乘車證、榮譽乘車證及記帳憑證酌收二千元工本費，另同一年度內遺失一次者予以警告、二次者申誡一次、三次者記過。

本局各種乘車證，員工應於換證時繳回，否則以遺失論並依上述規定酌收工本費。

- 10屆第19次會議決議：結案。

二、各車站室外電梯夏天如火爐，乘客都快悶死了，要求運務處調查後盡速改善。

- 10屆第17次會議決議：本案請通案處理，不要只針對少數車站，繼續追蹤。
- 10屆第18次會議運務處回覆：經查車站室外電梯大都由工務處建置，該處已表示於機廂上方均有安裝排風扇，如室外高溫因素致電梯車廂內溫度過高，本處已洽維保廠商評估加裝空調系統或將排風設備改為持續運轉可行性之研究，俟研究後再配合改善。
- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。
- 10屆第19次會議運務處回覆：有關車站室外電梯因戶外高溫因素致電梯車廂內溫度過高1節，已委請廠商於富岡站先行辦理改善，視該站改善成效，再推及有類此情事之車站辦理。
- 10屆第19次會議決議：結案。

伍、10屆第17次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

行車事故實施雙向考評。

說明：

- (一) 明確訂定各種行車責任事故罰則，且懲處不得違反比例原則。
- (二) 行保會應增列具裁決權之兩席委員予司機員代表。
 - 10屆第18次會議行保會回覆：
 - (一) 本會審議行車事故及獎懲係依據本局「行車保安委員會設置要點」辦理，各種獎懲均由審議小組委員合議，並無裁決情形，審議案件權責功過明確且獎懲未違反比例原則。相關獎懲經合議後，均送人事室「考成委員會」審議，方得發佈。
 - (二) 本案實無增列具裁決權之機班代表之需要。
 - 10屆第18次會議決議：勞方要求增列兩席勞方委員。
 - 10屆第19次會議決議：結案。

陸、10屆18次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 一、颱風加薪支給辦法應重新制定，建請按實際出勤者支給。
 - 10屆第19次會議人事室回覆：
 - (一) 本局同仁颱風出勤之加給工資規定，係依96年10月4日鐵人三字第0960020153號函「臺灣鐵路管理局輪勤人員於通報權責機關宣布颱風停止辦公期間依規定出勤核發加給工資規定」，暨103年9月29日研商

「本局人員於權責機關宣布天然災害停止上班期間出勤人員工時支給規定」會議紀錄辦理。

- (二) 配合「勞動基準法」之修訂，本局亦需檢視上開規定是否符合修訂後法令內容。俟「勞動基準法」修訂完成後，本局將即檢視相關規定，倘有不合法令內容處，將邀集相關單位會議討論修訂，俾使本局同仁颱風出勤核發加給工資之規定符合「勞動基準法」、「審計法」等相關法令規定。

- 10屆第19次會議決議：將上開函釋送彰化地區勞資會參酌，結案。

二、性別工作平等法第23條雇用一百人以上，雇主應提供下列設施或措施，托兒設施或適當之托兒措施是今年5月通過施行，請人事室去了解，且協助員工。

- 10屆第19次會議人事室回覆：
 - (一) 性別工作平等法第23條第1項第2款「僱用受僱者100人以上之雇主，應提供托兒設施或適當之托兒措施」，將該條第1項規定雇主應提供哺(集)乳室、托兒設施或適當之托兒措施之適用範圍，由原僱用受僱者250人以上，擴大至僱用受僱者100人以上。查行政院為落實公教員工福利，業於97年訂頒「行政院所屬各機關學校辦理員工子女托育服務實施方案」作為各機關辦理員工子女

托育服務之依據。本局為配合交通部加強推動前開方案及落實性別工作平等，每年均辦理協洽員工子女托育措施服務，以因應員工托育需求，105年本局協洽之特約托育機構家數業達23家。

- (二) 另為積極宣導公務e化平台所提供之全國軍公教員工優惠之子女托育服務，於105年5月12日函轉本局各單位持續推動機關托育服務，並請本局各單位至公務福利e化平台定期檢視，及檢視所洽談優惠商店之優惠對象及期限，並更新資訊內容。

- 10屆第19次會議決議：
 - 將105年本局協洽之特約托育機構23家及公務機關特約之托育機構資料轉知各分支機構，確實轉知同仁，本案結案。

柒、建議事項：

- 一、營運人員進用辦法請詳述。
- 二、員工通勤車證請領起迄地點是以戶籍所在地或居住地為請領依據。

捌、主席結論：

下次會議11月24日赴花蓮召開（列席單位：花蓮地區、花蓮機廠、宜蘭各地區勞資雙方代表、常務理事），業務報告順延，由鐘代表（兼資方召集人）清達擔任主席。

第10屆第20次勞資會議節錄

壹、討論提案：

第一案 提案人：鐵路工會

案由：運務處各編組及調車人員每年應發4雙工作鞋。

說明：一個月最基本20天以上都在現場調車及列車編組工作、跳上跳下，所穿工作鞋損率極高，調車人員一年只發2雙工作鞋，等於一雙工作鞋要穿6個月，現場工作人員反應激烈，工作鞋不夠穿，建請依規定各編組及調車人員每年應發4雙工作鞋。

決議：

一、依現行勞安室規定配發，指定編組站之調車人員，每年配發4雙工作鞋，惟請運務處與勞安室1個月內重新檢討勞安配備規定。

二、繼續追蹤。

第二案 提案人：鐵路工會

案由：建請本局就售票績效考核獎勵及車長補票獎金規定，已不符合現行實務，建請全面檢討。

說明：現行售票獎金依營業額議定敘獎。然今交通環境變遷，各類輸具競爭激烈，甚至售票方式多元化，故達標機會渺茫。又因售票環境惡劣，如車種增加，票種的變化，與旅客的應對，賠錢的陰影，在在影響著售票員的身心靈，故欲留現職者寥寥無幾。

決議：

一、請運務處通盤研擬檢討，已不合理現行相關規定，必要時召開檢討

會，請勞資雙方代表出席。

二、繼續追蹤。

貳、10屆第13次局勞資會議建議事項辦理情形：

● 森鐵處嘉義車庫值夜問題：值夜費250元。

10屆第20次會議森鐵處回覆：

依據105年11月16日兩處會議（森鐵處、林管處）決議：

(一) 目前已實施例假日保全業務至年底(105年12月31日)。

(二) 106年度起依預算金額實施全年度保全業務(駐點或系統保全)，全面取消員工值夜業務。

10屆第20次會議決議：結案。

參、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：

● 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20次會議決議：結案。

肆、10屆第14次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 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？檢送運務處最近5年核發資料。

10屆第19次會議決議：

請說明：三貂嶺站、十分站、雙溪站多久配發，何時發放？

10屆第20次會議運務處回覆：

- (一) 101年查無資料。
- (二) 103年針對調車較頻繁車站發放：
雙溪站：李瑞麒、林國棟、陳欣壕、朱奂榮、蔡永祥、嚴振忠、黃錫欽共7人。
- (三) 105年10月17日及11月2日針對現場調車員工先行配發，不足部分將於106年3月底前補足：
三貂嶺：吳昇得、簡阿松、李連和計3人。
十分站：胡維華、王士杰、林志遠計3人。
雙溪站：李政哲、葉晨光、吳仕峻、戴正吉、林俊佑、蘇建華計6人。

(四) 未配發部分補充說明：

因於小額採購範圍內購得數量不足全面發放，故於103年配發調車頻繁車站(含雙溪站)，105年11月2日針對外勤調車同仁發放完畢，其他部分預計於106年3月底前補足。

10屆第20次會議決議：

- (一) 請運務處一個月內，與勞安室共同檢討，現有配備規定，明年度起確實執行。
- (二) 結案。

伍、10屆18次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 性別工作平等法第23條雇用一百人以上，雇主應提供下列設施或措施，托兒設施或適當之托兒措施是今年5月通過施行，請人事室去了解，且協助員工。

10屆第19次會議決議：

將105年本局協洽之特約托育機構23家及公務機關特約之托育機構資料轉知各分支機構，確實轉知同仁，本案結案。

10屆第20次會議決議：繼續追蹤。

陸、10屆第19次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

- 員工通勤車證請領起迄地點是以戶籍所在地或居住地為請領依據。

10屆第20次會議人事室回覆：

依從業人員因公乘車領用乘車證實施要點第8點，從業人員為執行職務，因值勤地點位於鐵路沿線，需搭乘列車往返「居住地」者，准予發給通勤乘車證搭乘非對號列車，是以，凡提出居住地於鐵路沿線車站，有事實者，得以提出請領，服務單位審認符合後，即予以發給之。

10屆第20次會議決議：結案。

柒、花蓮地區勞資會議列席人員建議事項

- 一、工務養路機具嚴重老舊無論是大、中型砸道車、工程維修車等或小型電動工具砸道鎬、鉅軌機、鑽孔機等，建請加速汰舊換新以提升養護效率並建立汰舊機

制及備品制度。

二、花蓮機務段建請增設AED急救設備。

三、搶修時為連續工作時間，為何請款時只要跨午夜12:00(24:00)都被主計退件(如附件)，連續工作時間分開計算，且跨日都被扣除另日工作時間(非假日)，與實際出勤工時明顯不符。

捌、宜蘭地區勞資會議列席人員建議事項

案由：電務障礙輪勤制，電務處擬片面更改且不符時宜，造成各基層單位(分駐所)反彈，要求未協商約定前請維持現況。

說明：電務障礙輪勤排班已實施多年，現在未經協商片面更改，引發基層員工反彈，理由如下：

- 一、勞基法第三十條規定勞工工作不得超過法定工時，並未規定不得少於法定工時(有上限沒下限)。
- 二、夜班隔天的值休與常日班的六日例假，其本質用意不同，不能等同類推(意即值休不能等於例假)。
- 三、片面要求員工週一至週五補休，週六日補上班，就分所而言缺少人力(因週一至週五補休)；對員工來而言，週六日補上班，缺少一個難得的假日，雙方均未蒙利先受其害。
- 四、目前號誌、電務都人力不足，現場員工、主任都承

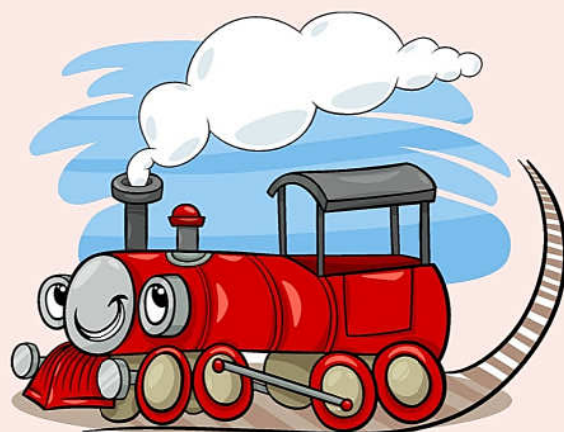
受加倍的壓力跟工作量，目前遇到障礙都能迅速排除，但現在排班問題卻引發基層員工反彈，屆時有突發狀況，要員工臨時出勤，會有反制或技術性怠工，到時無人搶修，影響更大，希望能將假日補班，授權給分所主任，依各所人力狀況進行調配是否補班。

決議：

- 一、電務處於105年12月1日起立即恢復原有排班樣態。
- 二、請電務處應立即召集勞資雙方代表啟動工時協商機制。
- 三、立即發文電務處所屬各段。
- 四、繼續追蹤。

玖、主席結論：

本次會議勞資雙方秉持著合理、和諧性的方向在研議，讓會議進行的非常圓滿，很感謝出、列席勞資雙方代表，下次會議於12月15日召開輪由運務處做業務報告，並請林代表俊誠擔任主席。





台鐵司機員的價值

虹村

台灣的經濟從光復以後，只能以「畢路藍縷」四個字來形容，但是我們的前輩先進們跟隨著政府的腳步，亦步亦趨的努力打拼，才有今天的繁華美麗的台灣。而我們這一輩，還是一樣～跟隨著政府與前輩的腳步～無役不與！前輩們告訴我們這一輩：鐵道的運輸，並沒有藍綠的分別！身為一個火車司機員只要把「平安」兩個字，永遠置放在心裡面就好。如此一來，機班兄弟們就能永遠留下好名聲！我們晚輩承接了前輩們的智慧與技術，更承襲了他們內圓外方的處世之道！因為我們這一輩機班弟兄跟前輩們一樣～有情又有義！

即使天空塌下擋住我們的去路也好，或是暴風雨向我們無情的襲擊也好，我們都跟前輩們一樣～

即使拼了命，也要將旅客及託運的貨物～平安送抵目的地！因為這是我們機班弟兄們共同的天命，永遠無法抗拒！

所以即使用金縷玉衣也無法與我們的職業天命互相作比較，因為大家都相信「台鐵司機員的價值」是永遠勝過璀璨耀眼的金玉珠寶！



台鐵司機員的價值

台島經濟吾參與
鐵道運輸無藍綠
司掌平安置心底
機班弟兄好聲譽
員內方外多情意
的確拼命破天雨
價豈金衣能比擬
值得永信勝璀璨

「到職率」靠的是待遇， 這種條件人力再怎麼補也不會夠



許揚豪

打開考選部網站，報名門檻為最低的「中華民國國民年滿十八歲」即可報考的國家考試，每年總是能吸引大批考生繳錢報名，錄取率高者才2~3%，低者更要千人斬、甚至萬人斬，唯有「鐵路特考機檢工程」類科錄取率從102年的6%、103年的13%，一路飆升到104年已高達25%，也就是4個中1個，此考試全部都是4選1的選擇題，令人有種「全用猜的就能上」的感覺。究竟「機檢工程」是在什麼樣陰曹地府工作，如此這般令天地鬼神都敬而遠之退避三舍呢？答案就是擔任「台鐵火車司機員」，司機員乘務時緊盯前方，無法隨意停車買便當尿尿，連閉上眼睛十秒鐘都是奢求，其工作型態與辛苦的一面隨便google一下族繁不及備載，但靠著週休一日(也就是每週加班一天)的加班費及微薄的乘務旅費，台鐵「收買」了許多為了生計、為了給妻子、幼兒、父母過更好生活的「中年大叔」，這些歐吉桑不是一人飽全家就飽，他們顏值零分，久佔用媒體版面實在傷眼，但是他們為的是小孩的奶粉尿布錢、補習費，把自己的青春歲月與肝指數、腎功能以極低的報酬率賤賣給台鐵，辛苦了大半輩子卻沒有半句怨言，卻被雇主剝皮榨血。

今天司機員們要爭取的並不是「開車累了可以隨時靠邊停車趴著睡十分鐘」或是「每天朝八晚五保證可回家抱

妻兒」還是「過年放假不工作」，對於無法改變的工作形態以及大眾運輸的「天職」，司機員們一口吞下絕無怨言，但是現在的訴求，全都是僱主可以提供或改善的：1.足夠的預備人力，不要讓「假」看得到吃不到。2.在外段過夜能有足夠的休息時間。3.提高13年未變動過的乘務旅費。4.外站津貼。以上勞動條件簡單明瞭光明正大合情合理，可惜交通部把合理的待遇以及勞工主張自身權益視為「只顧自身利益」，只差沒說出貪得無厭了，在此想問一句交通部，您的子女在這樣的環境工作您忍心嗎？近年來雖然台鐵各類科都因人力不足年年招考，但是司機員這種起得比雞早，吃得比豬差，幹得比驢累，換算時薪比乞丐還不如的工作，根本留不住新人，以筆者的102年為例，放榜錄取150人，但實際報到僅102人，到司機員班結訓後剩下71人，最後路線學習審查合格、取得駕照的剩不到60人，這種如同鮭魚洄游的繁衍率，如果再不提升基層員工各方面待遇，無論是薪資待遇、設備、勞動條件…等，在資訊流通公開透明的今天，考生當然往其它C/P值高的類科衝，就算105年機檢工程錄開缺294人，錄取率超過30%的歷史新高，「被騙進來」的人只會越來越少，缺口也只會越補越大洞。

臺灣鐵路管理局機務處105年第15屆全路電力機車聯合檢查競賽

實錄報導

企鵝

甲組個人名次		
名次	甲員	乙員
第1名	高雄機務段 陳瓊謹	彰化機務段 蔡丁泉
第2名	彰化機務段 楊東霖	七堵機務段 張慶勳
第3名	七堵機務段 魏榮璋	高雄機務段 蔡志明
甲組團體名次		
第1名	彰化機務段	
第2名	高雄機務段	
第3名	七堵機務段	
乙組團體名次		
名次	單位	參賽人員
第1名	新竹機務段	甲員 莊富貴 乙員 鄭金鳳
第2名	嘉義機務段	甲員 王漢吉 乙員 何政欣
第3名	宜蘭機務分段	甲員 張國銘 乙員 吳豐儒

105年第十五屆全路電力機車檢查聯合競賽

日期	時間	組別	參賽單位	場次
12月6日 上午	08:30 ~ 12:00	甲	彰化機務段	第一場
	09:30 ~ 12:00	乙	新竹機務段	
12月6日 下午	13:30 ~ 17:00	甲	臺北機廠	第二場
	13:30 ~ 17:00	乙	臺北機務段	
12月7日 上午	08:30 ~ 12:00	甲	高雄機務段	第三場
	09:30 ~ 12:00	乙	嘉義機務段	
12月7日 下午	13:30 ~ 17:00		現場技術測驗 成績審核	第四場
	13:30 ~ 17:00	乙	宜蘭機務分段	
12月8日 上午	08:30 ~ 12:00	甲	七堵機務段	第五場
	09:30 ~ 12:00	乙	花蓮機務段	
12月8日 下午	13:30 ~ 17:00		現場技術測驗 成績審核	第六場
	13:30 ~ 17:00	乙	台東機務分段	
12月9日 上午	08:30 ~ 10:00	甲乙	筆試測試	
		甲乙	座談會	

機務處一年一度動力車輛聯合檢查競賽如火如荼的圓滿順利結束了，競賽時間共為期4日(105年12月6~9日)，本屆競賽車型為已逾35年以上車齡的GE電力機車，該車型主要為臺灣鐵路管理局因應當時十大建設完成的縱貫線電氣化使用，於1975年至1982年間，陸續從美國通用電氣公司（簡稱奇異或GE）引進服務，大都牽引莒光號列車及復興號列車。

除了後期1992年時再引進E200型5輛(車號為E236至E240號)，卻是美國GE公司停產前最後一批電力機車，其餘各電

力機車皆已在臺鐵軌道路線上使用超過30年，亦隨著車齡老化，相關零組配件，因美國原廠已不再生產電力機車，故零件來源縱然有經費採購，仍舊取之不易，故障率也因此而增加。雖臺鐵局已要採購新型電力機車，這批GE車型也將逐漸停用報廢。但在未購入之前，仍需該車種繼續營運服務，查臺鐵電力機車使用年限為20年即應當退役，然而新型機車在未引進前，GE電力機車還需使用幾年，為此不得不佩服機務單位車輛維修人員，絞盡腦汁、用心呵護著這批GE電力機車使其逾齡使用，還能發揮應

有的運輸功能。

所以本屆的電力機車檢查聯合競賽，除了原一般保養檢修甲組外，另增加列檢人員乙組競賽，使得比賽內容更為龐大，競賽也是一種訓練，姑且不論競賽名次，其主要目的只有二個字「傳承」，由此賽事進而推展全面學習與強化維修專業技能，以技藝熟練去減少車輛故障，讓機車皆能順利運轉，以達成指派運輸服務。

本次競賽參加單位有甲組4隊與乙組

6隊(詳如競賽時程表)，以上甲、乙組分別要經實際操作檢修術科(佔70%)及筆試學科(佔30%)比例加總後所得成績才能分辨名次。

最後本次競賽的辛勞肯定，要屬承辦單位機務處全盤的計畫與設計，另提供優質場地的彰化機務段與曾段長碧賢帶領幹部動員協助，還有七堵機務段、臺北檢車段、高雄機務段在用車緊迫時期提供車輛比賽，有大家一條心的努力，才有美麗圓滿的成果。



甲組彰化機務段參賽人員與裁判合影



甲組臺北機廠與裁判合影



甲組高雄機務段與裁判合影



甲組七堵機務段與裁判合影



乙組新竹機務段與裁判合影



乙組臺北機務段與裁判合影



乙組嘉義機務段與裁判合影



乙組宜蘭機務分段與裁判合影



乙組花蓮機務段與裁判合影



乙組台東機務分段與裁判合影

筆試考試剪影



座談會議剪影



臺北機廠最美麗的風景～是～～

♥師傅

圖：蛋白豬 文：小狗仔



在現場拍攝檢修保養流程時無意間發現，師傅在檢修過程中專注的神情，大家團結一致、同心協力，希望盡速完成檢修保養任務；在定格的相片中看到師傅們工作中所展現出職人精神，其實蠻感動的，所謂，認真的男人最帥，就是如此吧！

挑選出以下幾張相片跟大家做介紹。



♥轉向架工場轉向架班♥ ~團結就是力量~

拆除齒輪箱螺栓，其中一顆帶磁鐵油閥使用自動起子無法退出，在手動板手處加裝套筒延伸力臂，由許領班引領班員齊心協力，一位師傅將手動板手固定在螺栓處，許領班及另一位師傅兩人同時用力將卡死的帶磁油閥鬆開。

因為師傅們持續進行粗重工作，加上作業現場悶熱，師傅們汗如雨下，部分師傅將上衣脫去，僅穿著內衣，還是要提醒師傅，作業中服裝請穿戴整齊，並適時補充飲水，以填補工作中所流失的大量水分喔！



♥轉向架工場車輪班♥ ~力與美~

車輪班主要工作為將車輪從車軸退出、拆除大齒輪、車軸研磨重整、大齒輪及配件熱套、鏟削車輪內孔、鑽車輪注油孔、車輪擠壓至車軸、車輪踏面及內面鏟削等。

轉向架工場車輪班的相片是車輪壓入車軸後，師傅們用人力，徒手將放在轉盤上的輪軸組旋轉方向，並往右推至車輪踏面待鏟削區。

上列相片要表現的是師傅們在移動輪軸組的力與美，此動作費力同時也展現出師傅的敬業精神，在最後一張相片另一名師傅也加入推動輪軸組，將合作無間的精神發揮的淋漓盡致。

看似力與美的動作，其實對腰部何嘗不是負擔，每天要推動多少支輪軸組，辛苦工作的師傅們，請注意保護腰部喔!



♥迴轉機工場直流班♥ ~全神貫注 不容閃失~

大家蹲下來都在看什麼呢!迴轉機工場在進行GE馬達電樞套入軸心作業。

這項作業的前置工作需要將電樞加熱、軸心降溫，利用熱漲冷縮原理使電樞順利套入軸心，當電樞要套入軸心時，大家都蹲下來，彎著脖子觀察電樞

與軸心間間隙不要互相碰觸到。

電樞與軸心離開加熱、降溫的環境，必須在短時間內就完成套入作業，而且不容閃失，否則套入作業就會失敗。迴轉機工場的師傅集中精神、全神貫注、動作迅速，順利完成此項作業。



♥電聯車工場機械班♥ ~慢蹲出細活~

電聯車工場機械班在進行太魯閣號套車作業，車廂用地上式頂升設備頂高，師傅將轉向架推至定位，快推至定位時師傅還要徒手反向施力，使轉向架剎車，因為我們是火車維修廠，這種推動轉向架、車輪組及蹲在車下的作業在各工場都會發生，認真專注工作的同時，也請各工場師傅們注意腰部保養喔!

轉向架推至定位後，轉向架頂升機將轉向架抬高，此時師傅就要蹲在車下進行中心銷對心，一編組太魯閣號共16組轉向架，師傅們在車下【慢蹲出細活】，尤其是炎炎夏日長時間蹲著工作，汗如雨下。在此向師傅們說一聲~師傅您辛苦了。

本會訂於105年12月8、9日假金山青年活動中心辦理「105年會務人員研習訓練」，適逢屆次轉換第14屆，本會各組重新編制，加上各分會也有許多新任會務人員，所以此次研習訓練目的除了本會六組(福利、組訓、文宣、研究、總務、會計)業務報告及理事長綜合座談，也讓各會務人員彼此認識、意見交流；另外，也安排了106年起承辦本會會員自費團體意外險廠商—新光人壽及美商安達產險到場辦理保險業務說明，希望能帶給會員更優質的服務。



臺灣鐵路工會各分會會務人員一覽表

分會	會務人員	通訊方式
宜蘭	理事長：劉淑惠 書記：李珮怡 工讀生：葉玉娟	地址：宜蘭市和睦路6巷23號 電話：027-302、(03)9351277 傳真：027-560
基隆	理事長：葉振民 書記：周志成 服務員：黃偉倫、陳咨盈	地址：基隆市七堵區崇禮街1-3號4樓(七堵站場區綜二大樓) 電話：025-337、(02)24566484 傳真：025-854
延平	理事長：李岳忠 書記：李均富 工讀生：廖美如	地址：台北市北平西路3號6樓6044室 電話：02-3374 傳真：02-3022
北一	理事長：陳清河 書記：張梅之 工讀生：蔡承諭 服務員：鍾金偉	地址：台北市北平西路3號6樓6081室 電話：02-2491、(02)23719587 傳真：02-3022
北機	理事長：賴紀華 書記：李裕賢 工讀生：張仁寶	地址：桃園縣楊梅市富豐里9鄰富全街1號 電話：026-813 傳真：026-827
新竹	理事長：劉健雄 書記：林雪琪	地址：新竹市東南街1巷13號 電話：026-302、(03)5242443 傳真：026-302
台中	理事長：巫華台 書記：陳莎莖	地址：台中市復興路4段115號 電話：033-302、(04)22248969 傳真：033-330
彰化	理事長：陳信國 書記：陳國墩 工讀生：劉思瑜	地址：彰化市彰美路1段16號 電話：032-302、(04)7256404 傳真：032-303
嘉義	理事長：劉寶元 書記：陳永昌 服務員：王燦敏	地址：嘉義市林森西路452巷9號 電話：034-302、(05)2235512 傳真：034-306
台南	理事長：尤仁義 書記：徐永榮 服務員：謝宗雄	地址：台南市北門路2段4號 電話：043-202、(06)2257314 傳真：043-201
高雄	理事長：阮平世 書記：蔡榮輝 工讀生：辛淑珍 服務員：霍善屏	地址：高雄市左營區站前路5號4樓 電話：042-302、(07)5888214 傳真：042-428 地址：屏東縣潮州鎮光復路616號2樓 電話：042-925、(08)7898542 傳真：042-926
高機	理事長：黃財能 書記：白熊家楨 服務員：陳建霖	地址：高雄市鳳山區武慶二路221號 電話：042-502、(07)7234386 傳真：042-502
屏東	理事長：吳宸象 書記：周景福 服務員：蘇裕翔	地址：屏東市光復路45號 電話：042-767、(08)7531724 傳真：042-767
花蓮	理事長：江金發 書記：賴榮源 工讀生：吳冠秋 服務員：馮寶榕	地址：花蓮市國聯一路100號2樓 電話：052-429、(03)8336537 傳真：052-430
台東	理事長：張博翔 書記：謝益良 服務員：李景中	地址：台東市岩灣路101巷598號2樓 電話：053-302 傳真：053-301

臺灣鐵路工會105年福利組 各種慰問金統計一覽表

	因公 受傷 1000	因公 傷殘 10000	一般 傷殘 5000	一般 傷病 600	災害 慰問	因公 訴訟 10000	死亡 奠儀金 3000	申請奠 儀金死 亡會員	申請互助慰問死 亡人員及日期
1月	4		1	45			2	賴澹樑 孫幸本	鄭約瑟 104.11.20 馮榮城 104.11.30 陳勝鏞 104.12.4 賴澹樑 104.12.14
2月	2			20			2	闕連傳 江文國	
3月	2			42			3	陳嘉欽 邵祥芳 陳訓祥	闕連傳 105.1.30
4月	5			53			2	林聰 陳文進	林國成 105.2.25 陳嘉欽 105.3.9
5月	3			46					林聰 105.3.30 陳訓祥 105.3.15
6月				38					陳文進 105.4.15
7月	3			44			1	陳少華	
8月				42	4/5000 3/2000				
9月	6		1	27			4	謝建弘 劉秀榮 鄭金藏 張春龍	陳少華 105.6.27
10月				13			1	謝金龍	謝建弘 105.8.10 鄭金藏 105.8.29 張春龍 105.7.10
11月	8			35	1/2000	9			劉秀榮 105.9.18 謝金龍 105.10.4
12月	1			15		1			
累計	34		2	420	8	10	15		
	34,000		10,000	252,000	28,000	100,000	45,000	合計	469,000

台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 105 年 11 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	208,909	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	18,480,903	暫收款-勞動部補助款	0
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	209,822
暫付款	1,583	暫收款-團保代辦費	0
預付款	1,038,300	暫收款-綜險回饋	0
定期存款		暫收款-認同卡回饋	0
本會定期存款	15,450,919	暫收款-汽險回饋	0
團保履約保證金	2,000,000	暫收款-什項回饋	0
存出保證金	0	暫收款	322,865
固定資產		代收付-本會福利金	0
房屋及建築	643,435	代收付-活動費專款	0
累計折舊	(42,540)	代收付-本會活動費	58,322
什項設備	429,927	代收付-團保費	12,003,189
累計折舊	(141,333)	代收付-互助慰問金	2,268,024
會務發展基金專戶	12,588,793	抗爭基金	83,600
會址專戶	16,772,400	應付款	22,319
		存入保證金	4,000,000
		固定資產準備	889,489
		會務發展基金準備	12,588,793
		資產變賣(會址)	16,772,400
		歷年累計結存	15,408,787
		本年度餘額	2,942,186
合計	67,569,796	合計	67,569,796

臺鐵1214行動之我思

王虎城

臺鐵企業工會沉寂也太久了。在沉寂的背後，隱藏著暴風雨的低氣壓。怎麼跑出了一個產業工會？前任謝理事長沒有察覺嗎？我和他原本就是老友，但距離好像很遙遠了。

新任理事長張文正從11月28日到12月6日，風塵僕僕全台舉辦1214說明會，筆者有幸參加12月2日台中、彰化兩場。張理事長要再凝聚臺鐵運、工、機、電的力量，把會員再度集合起來，工會的力量如千軍萬馬集中起來，展現團結的實力。1214一起來造勢，爭取營運獎金併入本俸的正名化、爭取危險津

貼的發放、爭取基層人力的補足、爭取交通資位年金改革的獨立化。

活動之前，筆者曾估算，此次活動目標最多只有危險津貼、補充人力可以獲得正面的回應，其他兩項，難矣。

營運獎金併入本俸正名化，鐵路工會早已爭取多年，只聞樓梯響，不見人下來。臺鐵員工多年來被恥笑，虧損近千億的單位，每個月還領營運獎金？臺鐵原舊有新俸，並無「營運獎金」的科目，是前人工運爭取而來的。當初工會前輩楊力生先生表示，「先求有，再正名」的戰略，沒想到，拖了幾十年。1214運動能讓當權者同意營運獎金正



名化，也算是轉型正義的一環。本屆鐵路企業工會在新任張理事長領導下，獲得偉大而具體的勝利，全體會員應予敬佩與肯定。當然後續，鍥而不捨的監督，也不能鬆懈。

活動結束後，工運最重要的目的，就是要有成果。產業工會對本活動發表四點聲明，筆者深深不以為然。

- 一、什麼是打假球？1214沒有成果嗎？當權者深知企業工會的團結實力，深知張理事長過往工運的成就，也認同企業工會的訴求，是合理，是師出有名的。
- 二、過去臺鐵現場輪班是沒有三班制的，只有二班制(當、休、當、休制)。筆者年輕時候，被派在新竹貨站調車場調車，新竹的寒風刺雨，在深夜微弱的燈光下，隨著溜放的車輛跳上跳下。南北貨場在同一軌道上，同時調車，不知產業工會的王理事長，有經歷乎？勞動條件的變更，須經勞資會議的協商與同意。在雙方沒有共識的情形下，暫時維持現狀，爭取時間，共同解決問題，這是理性可行的方法。另全體工會會員都可依正常管道檢驗工會的帳目，企業工會也會定期在路工月刊公佈。

三、產業工會不應反對退休員工或在職員工眷屬參加工會爭取權益的活動。產業工會難道要劃地自限，不要爭取社會民眾的認同與同情嗎？當民眾不同情或不支持工運，工運必將失敗。產業工會連自己退休的員工、眷屬都不要爭取認同，真令筆者匪夷所思。日本國營鐵路於1986年11月「為爭罷工權而罷工」令日本國民痛心疾首，當時工會強行罷工，日本政府堅決表態不屈服，日本民眾也不同情國鐵工會，因而國鐵立即被分割，而得到民營化的結果。

唯有團結的工會，才有實力，才能抵抗當權者的壓迫。要有團結的工會必須會員同心，必須放棄個人的成見和私利。分裂的工會，只是力量的分散，當權者將無所畏懼。臺鐵是個大家庭，含退休人員有好幾萬的小家庭，團結力量大，如此工運這條路才能永續的走下去，光榮地走下去，聽得到樓梯響，也看到人下來。



北海道特急SUPER北斗號 (281系)列車體驗

小兔搬筆

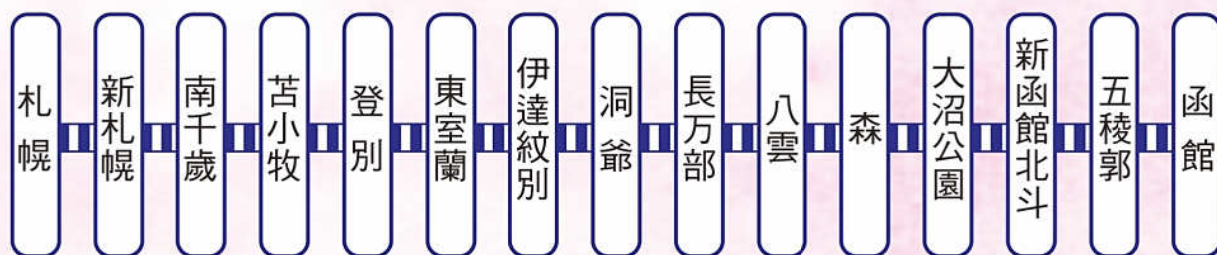
12月北海道之旅，安排了特急SUPER北斗號(281系)列車體驗，雖然只從大沼公園站搭乘到函館站，不過還是挺興奮的。

不得不說，適逢冬季雪景，沿途風光超級美麗，但是，欣賞美景之餘，鐵路人出遊總是不忘的職業病—研究他國的鐵路相關設備，第一個發現有趣的地方，特急SUPER北斗號駕駛室在車頂處，不知道這樣設計駕駛的視野是否會比較好？筆者認為應該還是免不了有許多視線死角，另外，洗手間寬敞、乾淨也是筆者很喜歡的，該路線的軌距和臺灣一樣是1,067mm，本來以為特急SUPER北斗號只是一般柴油列車，後來找了資料才知道它是JR北海道旅客鐵路

公司因應1991年所展開的高速化計劃，在1992年首次引進的振子式(鐘擺式&傾斜式)柴油動力車(氣動車)，1994年開始營運，列車編組7輛，約345個座位，因為每輛裝有N-DMF11HZA形(355ps/2100rpm)柴油引擎二顆，搭配液體變速機，再加上傾斜結構，營業最高速度原為130km/h(設計最高速度145km/h)，從2013年11月後降為120km/h，是非常快速的柴油列車，目前行駛函館站—札幌站之間。

北海道地區尚有許多特色列車及觀光列車，新幹線也在今(2016)年3月26日投入營運，東京—函館約只花費4.5小時即可抵達，希望未來有機會體驗疾風快感囉！

北海道特急SUPER北斗號(281系)列車營運路線：



大沼公園站



函館站



洗手间(1)



洗手间(2)



特急SUPER北斗號(281系)列車，
駕駛室在車頂處。



北海道733系通勤電車1000番台(B-1003編成)



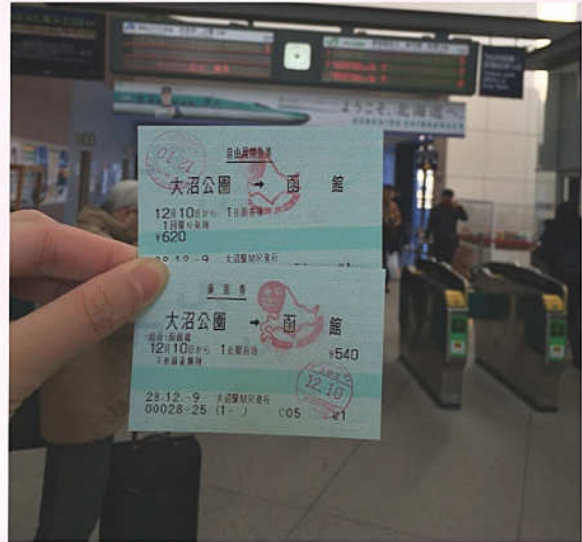
車內LED顯示



函館站自動售票機

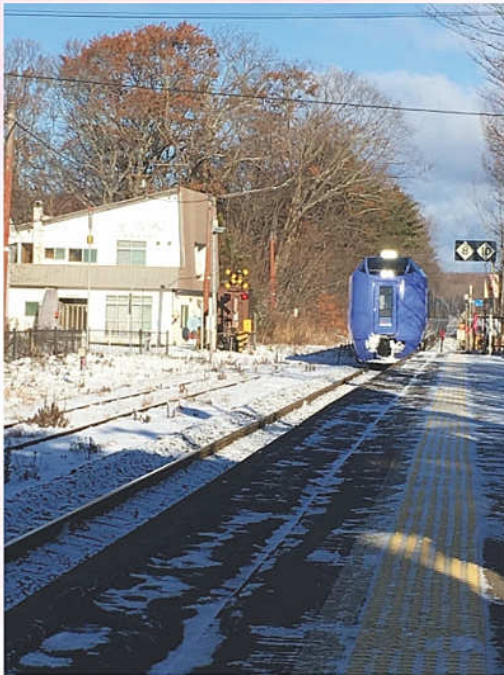


◀ 函館站自動驗票閘道



自由席車票

沿途明媚風光



揮灑天地

台日友好集章趣-日本篇

小迷糊

本來就想來一趟東京自由行，體驗一下自由行的樂趣，剛好看到，自家舉辦的「橫跨台日！鐵路紀念章拉力賽」，所以打算用這活動開啟我人生中的第一趟日本自由行，這活動有發一本精美的手冊，雖然紙有點薄，但裡面的插畫還挺可愛的，本子中台灣和日本各有5個集章地點，遊戲規則是拿著手冊到指定車站蓋章，完成其中5個車站(台灣2個+日本3個或台灣3個+日本2個)就可以獲得紀念品，當然紀念品不是我最主要的行動力，只想藉由集章來完成我的日本東京自由行，體驗日本電車之旅的樂趣。

配合集章地點，開始研究交通路網、搜尋景點與美食，再下載日本交通用的app就可以開始規劃日本東京自由行囉！活動中日本的五個地點，分別是羽田機場、三浦海岸站、東京站、西武秩父站、本川越站，分別隸屬3個鐵路公司，以下再一一介紹。

第一站：羽田機場(京濱急行電鐵)

台北飛東京有兩種飛法，桃園機場=成田機場、松山=羽田機場，當然選擇松山機場飛囉，第一時間就能簡單收集到一個印章囉！而且距離市區比較近，從機場到市區除了利木津巴士外，尚有單軌電車及京濱急行電鐵可選擇，但為了蓋章方便當然選擇京濱急行電鐵。

京急電鐵，全名京濱急行電鐵，簡稱京急電鐵或京急，在1998年開通羽田機場線後，大幅提升了羽田機場的交通便利性。不論是從橫濱、品川、銀座、淺草，都能快速直達羽田機場。搭京急電鐵只需要11分鐘就能從羽田機場抵達品川站，轉乘最方便的山手線，輕輕鬆鬆到達市區喔！當我到達品川站時，映入眼簾的是深水藍色的車廂，車皮上小小的白色台鐵標誌，原來是京急的台日友好彩繪列車，如此熟悉的身影在異鄉是何比的親切啊！穿梭在紅色京急電鐵中是格外的醒目呀！





為了順利完成之後行程，我選擇住在交通發達的新宿，新宿站不論是要接西武鐵道(本川越、西武秩父)或是JR山手線(東京站)抑或是京急電鐵(三浦海岸)都非常的方便，其實住宿的考量不外乎交通方便，新宿周邊非常的熱鬧，到東京來玩的朋友們，新宿是個不錯的選擇。

第二站：三浦海岸站(京急電鐵)

三浦海岸站係屬京急電鐵，從品川搭車搭約1小時左右，三浦半島是鮮為人知的賞櫻地點，要不是為了完成集章的功課，我大概也不會想到來這裡，每年的2月下旬到3月上旬，三浦海岸車站到小松池公園這一段路，更是河津

櫻盛開的場所，不過筆者去的時間是四月初，河津櫻已開始掉落了，河津櫻比起吉野櫻偏白偏淡的顏色更為深，是個熱情粉紅色，滿地像鋪了粉紅色的地毯，陽光的照射下，閃閃發光，美麗無比，漫步在其中，輕風吹撫櫻花樹，如雪般飄落的櫻花，更顯浪漫。蔚藍的天空下起粉紅色的雪這畫面是如此地唯美如此地令人陶醉，不知不覺來到了天橋上，看到天橋下列車經過，與軌道旁的櫻花譜成一幅美麗的圖畫，不知不覺多按幾下快門，三浦海岸站雖然不是個熱門的景點，但來到這裡有種放鬆的感覺，在這裡可以將壓力拋諸腦後，在這裡可以停下腳步，望一望藍天，欣賞大自然的美，是個值得來一趟的地方。





第三站與第四站：西武秩父站、本川越站(西武鐵道)

西武秩父站與本川越站都隸屬西武鐵道公司，西武秩父站是西武秩父線的終點，起點是池袋；而本川越是西武新宿線的終點，起點是新宿，兩者的交會站是所澤，筆者住宿地點在新宿，但為了行程順暢度與玩樂值最大，選擇先到池袋搭特急到西武秩父站，將一天一分為二，早上到秩父，下午到本川越體會一下古日本時代的感覺。

其實秩父跟本川越比較起來，秩父遊客比較稀少，現在就跟著筆者來趟，不為人知的深度之旅，秩父是東京的近郊，這裡最有名的美食是蕎麥麵，西武秩父車站，是個木造車站，一踏出車站，讓人有種田園風光的感覺，心中莫名油然而生了祥和感，因為筆者的時間只有半天，所以沒有安排很多的行程，只打算到離車站較近羊山公園瞧瞧，車站的右手邊就是觀光情報所，這裡可以



租借腳踏車，分為一般腳踏車跟電動腳踏車，因為考慮到要騎上羊山公園需要爬坡，所以借了電動腳踏車，第一次騎電動腳踏車覺得新鮮又有趣，一路上的風景真的非常純樸跟車水馬龍的大都市比起來真的幽靜又祥和，一下子我就愛上了這裡，不一會兒就到了山上，入園前有一大片空地，種滿了櫻花，這樣的美景，真的美麗到不行，好多日本人，攤開野餐墊席地而坐在这野餐呢！四月是櫻花的季節，此時的日本真到哪都充

斥著粉紅小花，此刻的粉紅國度，是筆者覺得最美的日本。再來準備入園了，進入羊山公園第一個看見的不是芝櫻，而是被飼養在柵欄內的綿羊，真如其名啊！芝櫻其實叫草坪櫻花，跟一般我們看到櫻花樹的櫻花不一樣它如其名是長在地上的，在廣闊無比的山地上，紫色、粉紅色、白色、淡紫色、深紅色，五顏六色的芝櫻在眼前綻放，好不漂亮，好像踏入仙境般，好不真實呀！雖然此刻並不是芝櫻的滿開期，但美麗的畫面真的在腦海裡揮之不去，羊山公園內的芝櫻區只占羊山公園的一小部分，但這一小部分卻也是相當遼闊，真心推薦一生一定要看一次芝櫻啊！

本川越是一條古色古香的老街，在網上搜尋後意外發現了一種新玩法，住在大台北的我們對Ubike肯定不陌生，但在日本租借Ubike肯定是頭一遭，所以當下就打算利用本川越的Ubike來遊街，在台灣先在官網先用信用卡註冊預約，會給一組密碼到email，然後只要到現場機器輸入密碼即可使用，詳細研究使用方法後，發現這個Ubike很便宜，前40分鐘，收200日圓，之後每超過30分鐘收200日圓，但若在40分鐘內還車可再續借每次續借都不超過40分鐘的話，一整天只收200日圓喔！是不是超便宜的。隨車都附上使用說明書和腳踏車還車地點，每個景點都離不遠真的可以控制在40分鐘內，筆者先在本川越車站租車，就開始本川越之旅，經過本川越車站後，我們來到藏造一番街，此刻印入眼簾的是整排的大片黑色瓦片屋簷，搭配木造建築與拉門設計，古色風味十足。來到這彷彿跨過了時光之扉，來到江戶時代的日本，本川越又名小江戶。這條老街

上矗立著具特色日式菓子店和日式小物的店家，在街頭也不時可以看到拿著紫色霜淇淋的遊客在路上走著，因為這裡的特產為紫薯，看著大家手裡的紫色霜淇淋，立馬買了一支來嘗鮮，味道挺特別的，接下來我們來到了打卡的聖地「鐘樓」，此座鐘樓裡史悠久，已被列為重要文化財，總高15.9公尺，每天會在6:00、12:00、15:00、18:00各響一次，但筆者來的時候鐘樓正在整修，是美中不足之處。接下來進入菓子屋橫丁，就像是地圖尋寶似的，時時就會出現令人驚嘆的小驚喜，也許是具有特色的日本小店，也許是掛滿高空的鯉魚旗幟，也許是許多美味的日式小吃，每每都讓人駐足許久，流連忘返，讚嘆連連，與其說這是一條商店街，不如說更像是台灣的柑仔店，價格親民、人情味濃厚，但又更多了一份歷史文化氛圍在內，不僅小朋友們喜愛，就連大朋友們看了也興奮不已，好不熱鬧。

第五站：東京

東京車站被譽為東京的「表玄關」，具有首都中央車站的地位，站區相當大，最令一般人印象深刻的最早使用的丸之內側站舍，是由明治時代建築家辰野金吾設計的仿西式磚造建築，獲日本政府登錄為重要文化財。東京車站也是關東車站百選入選站之一。

東京車站是重要交通樞紐，也是美食集散地，車站內的一番街竟能尋獲不少美食。

此次的日本友好集章趣，真的是一趟不一樣的日本新體驗，不過筆者覺得日本三家鐵道公司若可以結盟推出旅遊套票一定會使旅遊更加完美。

回顧歷史 放眼當今

小迷糊



今台灣鐵路工會仍為台灣工運的指標工會，2016「1214」動員行動，讓人不禁想起了92年那場光榮之戰，當時是台鐵營運116年來第一次大規模的罷工，推動罷工的起因乃經過多次會議與資方幾輪談判破裂後，經由1萬4000名員工達九成五的支持，而起身抗爭。身為台鐵的一員，背負著公共運輸與服務社會的巨石，雖為勞工但身兼公務人員的身分，讓我們處於灰色地帶，受公務人員法令束縛，但我們卻沒有一般公務人員應有的福利，我們沒有優惠存款的

18趴！我們沒有一般公務人員的子女教育補助金！難道身為交通事業的一員就必需矮人一截，就必需有苦難言嗎？92年最主要的抗爭動力，來自於民營化議題的發酵，如今民營化議題再現，公司化乃以企業經營為目的！企業經營不外乎以『盈利』為最大考量，但站在社會福利與社會資源的角度來看，台鐵局背負著公眾福利，各種出發的角度應以社會利益為中心，就以票價而論在通膨的時代裡，為何票價20年不漲，因為社會包袱而受法律約束，這也是財政上虧



損的原因之一，再者必須顧及所有偏鄉人民行之權利在無盈收的情形下仍需營運，又受採購法的束縛成本高的支付下，無法盈餘，簡言之台鐵局問題並不是單單公司就能解決的問題，冒冒然的推行公司化不僅不是解決問題的所在而是將社會資源問題缺位化，再論公共建設與機構公有比例應存在，而不是全數私有化的。我們將不再沉默，不再漠視，起身抗爭，為自身權益盡一份心力。

2016年12月14日，這天空飄起細雨，我們佇立在雨中，雨水也不能澆熄我們的決心，對於我們這些到路局不滿5年的後菜鳥來說，抗爭行動的輝煌歷史與熱血，都來自「聽說」聽著前輩們的轉述，但身為鐵路人就應該團結，所以筆者起身參與這次的行動。

在動員的過程中，出現了很多不認識的老前輩，前輩們說「我們退休了！你們要加油。」也許很多人認為找退休人員來撐場面的，但這就是老鐵路人可愛的一面，一生奉獻給鐵路，就算已經

退休了也是身為鐵路的一份子，鐵路人有難，兩肋插刀也在所不辭，這就是人情味，這也是筆者愛上鐵路的原因。因為「愛」，所以有所期待，我們熱愛我們的工作，所以我們期望有更好的工作條件；因為「愛」，所以有所作為，我們熱衷我們的工作，所以我們抒發情緒，期待得到公平的對待。起身抗爭不是為了鬥爭，也不是為了分裂，更不是為了展現，純粹為了達到公平正義，拿回屬於鐵路人的尊嚴。

抗爭是溝通的一種手段，更是表達意見最直接的方式。但並不是所有的抗爭都是激進的，是暴力的，只要能達成目的，就是一場成功之戰，此次動員行動在筆者眼中就是場和諧的成功之戰，實際上我們的訴求被接受了，得到了實質上的允諾，但我們不該自喜，應該更積極的監督政府，完成他們的承諾，我們需要的不是一張空頭的支票，而是一張能兌現的即期支票。

動員行動，不僅是一場權益的抗爭，它同時是一個團結的表現，在此行動，讓我了解很多權益和福利不從天而降，必須靠很多人一起努力才有機會實踐的，因為今日的安穩來自昨日前人的血汗，而我們今日的覺醒擁抱明日的幸福。吶喊是抒發情緒的表現，汗水是抗爭必要的產物，我們不怕辛苦，我們不畏強權，只因歷經苦難後那甜美的果實，大家一同為鐵路生涯寫下完美的一頁，因為有您，我們可望看斑斕的彩虹，因為有您，我們期盼看到明亮的曙光。



鐵道員的心聲

鐵道員

身為鐵道員，這就是我的榮耀與驕傲

身為公務員責任包袱太重，凡事不能以『私益』為行事理據，但行事又著重於『公益』未免過於矯情，要知道當你進入考場時，你的責任就背在身上了。

「從進入考場的那一刻起，就必須有認知年節是沒辦法回家團圓的，但堅守崗位，讓更多旅客可以平平安安回家，是我們的天職，看到車站前迎接家人時的擁抱與笑容，那充滿幸福的氛圍，不免讓我們的內心充滿感傷，我們也想回家過節，但就因為責任感，我們必須成全旅客，這也是鐵道員最引以為傲的成就，台鐵人最感到驕傲的一刻。」

堅持每個連續假期 圓滿達成使命

執著與堅持，才能達成工作的使命，記得「鐵道員」這部電影裡，主角認真地過著每一天，時時刻刻、分分秒秒都堅守崗位，就算遭逢變故也沒改變他的執著與堅持，也因如此才能成就那些特別的日子。

鐵道員不是鐵人 請善待

工作環境的苛刻在公務體系裡並非是個人的恣意妄為，是時空背景與政治因素的使然，故我們要爭的是合理的工作條件、要取的是妥當的薪資報酬，然而這條路並非一朝一夕可以達成，也絕非單靠一個人就可以成就的，大家要的是一個最適切的工作條件最恰當的合理報酬，取得社會正義而非鬥垮資方，資方與勞工就猶如家與成員，沒有了家我們又何來安穩，但我們應求得的是合理的對待。相信人人都希望自己工作職場上，待遇是優越的，但因為雙重身分的束縛，讓我們得不到善待，我們默默無語不代表我們接受這不合理的對待，只因我們體認我們的角色。

成為鐵道運輸大老「台鐵」的一員，要體認我們與其他運輸業者不同，了解我們應盡的責任與義務，最後我們只期盼政府與資方給予我們一個合理且適切的工作條件。



年關將近， 小心「詐」到你！

受害者

數位生活便利了我們的世界，也暗藏著許多的危機，居心不良的歹徒早已盯上你(妳)。

「我換手機了，沒你號碼，你號碼多少？」「新手機的 LINE 無法正常使用，需要好友輔助驗證，用你手機幫我接收一下簡訊。」詐騙集團這些招數想必大家都不陌生，但未遇過的人可能會上當，故筆者在此提醒大家，Line 四位數簡訊認證碼千萬別給人！這如同提款密碼般重要。一旦告知簡訊認證碼，詐騙集團就能利用手機號碼，註冊一個新的帳號，接著原本的 LINE 帳號就再也無法使用了！筆者有切身之痛啊！

再來，詐騙集團會將新申請的帳號設定成被害人的圖片、姓名，企圖瓦解他人戒心，並假冒成被害人與親友搭話，嘗試騙取金錢或再次盜取親友的帳號。

《重要提醒》：若碰到有人透過 Line 詢問簡訊認證碼，不要回覆該訊息，立刻打電話跟朋友確認，為提昇保護密度建議將LINE程式設定部分關閉「自動投稿變更後的個人圖片」，防止遭人冒用圖片；設定ID提升帳號安全性，綁定電話號碼、電子郵件帳號，不時變更密碼，提升安全性。取消「允許自其他裝置登入」、「與Facebook同步」、「自動加入好友」、「允許被加入好友」勾選，避免密碼遭盜取或遭假冒帳號。

倘若LINE帳號不小心被詐騙集團盜用了，第一時間應該到鄰近警察局報警包括鐵路警察局亦可，人民保母們都有

處理流程可幫忙搶回帳號，倘若不方便報警，其實只要掌握以下幾個原則就能火速進行搶救帳號大作戰：

1.迅速取消「允許自其他裝置登入」並變更密碼，搶回帳號的機率非常高，而非將LINE程式移除重灌。

操作方法：第一步就是選取LINE「其他」→「設定」→「我的帳號」後把「允許自其他裝置登入」的打勾取消，這樣就等於在和歹徒的時間賽跑中，贏得了第一回合勝利。

2.簡單設定「換機密碼」、「密碼鎖」和「綁定臉書」，都有助於避免自己的LINE被盜用！立刻設定「換機密碼」，可讓帳號多了一道密碼鎖，讓歹徒更難把帳號給搶回去！

3.如果錯過了搶救的黃金時刻，被盜過了好久才發現，密碼已遭歹徒變更就比較棘手，因此另一招就是事先設定「綁定臉書」，在一開始設定登入的時候，就選擇可以自臉書登入，那麼就算手機登不進去，還是可以從臉書登入後變更密碼，一樣可以成功搶回帳號。

4.在官網填寫問題反應表，並趕緊一一通知所有的朋友，不要被剛剛的訊息騙了！

最後，如果有任何疑問歡迎撥打165反詐騙諮詢專線查詢，倘若不小心被盜取了金錢記得留下轉帳單據報警。

希望大家都能提高警覺，別淪為歹徒的肥羊！

獨白

彭國勳

浮生若夢，為歡幾何？曾幾何時，我的心已悄悄爬過禮教的那道藩籬，想要一窺妳內心深處；曾幾何時，我的心已邪惡的想要一親芳澤，吻遍妳全身上下。人生的路，南來北往、天寬地廣；人生的路，男男女女、老老少少，有的磨肩接踵、有的擦身而過、有的平靜無波、有的卻激起雄雄烈火！唉...！是否因吹皺一池春水，使得原本平靜無波的心湖起了陣陣漣漪？是否因我見猶憐，而燃起了摟進懷裡的溫柔情懷、英雄氣慨？

想像可以肆無忌憚，想像可以天馬行空，想像可以超越雙黃線，但最終還是要回到地面，回到自己的車道，回到現實生活裡！有人「不在乎天長地久，只在乎曾經擁有」，然而在我遭遇波瀾時，卻曾無可救藥的想與妳「天長地久」！想起「天天天藍」：「教我不想她也難.....」；想起「天天天藍」：「妳的眼睛為什麼出汗？」想起「天天天藍」：「情是深、意是濃、離是苦、想是空！」

到如今，我心依然澎湃，我心依然泣血，誰能知曉？聽著刀郎「無可奈

何」的悲鳴，無語問蒼天，我卻已經無能為力！我心依然澎湃，我心依然泣血，誰能知曉？幾經煎熬，我仍無力掙脫道德藩籬、禮教的束縛，如脫韁野馬奔向遠在天邊的妳！

在感情世界裡「男人不該讓女人流淚」；在現實生活裡，我卻是一隻「披著羊皮的狼」。多少個夜深人靜，思念深深，夢裡纏綿！多少個午夜夢迴，深深思念，輾轉無法入眠！妳的怨恨只能寫在臉上、妳的無助只能寫在顫抖的聲音、妳的哀愁只能寫在淚珠裡！而我的思念卻似窗外雨聲，滴滴答答，滴滴答答，猶如心裡淌血般聲聲呼喚：「我愛妳！我愛妳！我愛妳！」

偶然發現一篇短文，標題：「有一種愛，叫不聯絡」，看了於我心有戚戚焉！「不聯絡，不代表不思念，有時正因為想念所以才不聯繫；不聯絡不代表不思念，只是各有各的生活，各有各難以道出的無奈，害怕給對方徒增煩惱，因為講不清，所以懶得說，所以距離≠分離、沒聯繫≠忘記、沒通電話≠冷落、沒見面≠不關心，我卻仍然被那簡單的三個字所感動：『我想妳』！

台灣鐵路工會 & 台灣鐵路管理局勞工教育推行委員會 聯合辦理105年勞資關係研討會



請別放棄您的權益

恭喜您!擁有了這份專屬台鐵工會會員及眷屬的團險保障規劃。想進一步了解本專案，請洽新光人壽諮詢窗口：

台鐵分會名稱	新光服務人員	單位	聯絡電話
宜蘭	李淑芳 魏怡真	宜和收	(03)9322978
基隆	石凱云 許哲璋	新北通	(02)77072610
延平	賴麗卿 蔡承璵	仰賢收	(02)25172698
北一	李慧君 劉桂楹	仰賢收	(02)25176698
北機(富岡)	萬其松 陳映辰	新竹(團)	(03)5349111
新竹	萬其松 陳映辰	新竹(團)	(03)5349111
台中	張蕎津 徐千梅	群耀通	(04)23103610
彰化	林嘉恒 范依婷	台中(團)	(04)22204994
嘉義	林瑋晉 陳信翰	嘉順通	(05)2711395
台南	蔡麗琴 李華燕	逢甲通	(06)2253677
高雄	戴美玲 黃梅櫻	雄南通	(07)2388599
高機	盧速華 辛淑惠	高鳳通	(07)2386766
屏東	張孟嘗 韓宏騰	高雄(團)	(07)2351711
花蓮	邱詠晴 黃淑蓉	花市收	(03)8323505
台東	鄭杉妹 詹德程	東昌收	(089)343301
總會	許芳慈 賴怡如	開發課 仰賢收	(02)25176698

發行人：張文正
 發行者：臺灣鐵路工會
 地址：臺北市北平西路三號六樓 6044 室
 電話：(02)23896115-6
 E-mail:trlu0000@railway.gov.tw
 trlu0100@gmail.com
 印刷：時代打字印刷公司
 電話：(03)9563337 E-mail:shyr.day100@gmail.com

路工編輯委員會
 主任委員：張文正
 委員：江彩雲、陳耀南、王志國、江忠誠、陳宏明
 洪偉洲、徐明煌、林成璋
 主編：吳長智
 編輯：余慧珊
 特約攝影：陳振芳、連馬世駿、楊永蔚、陳明哲、徐邦堯



工會QRcode