

路工

106年9、10月

第82卷第5期



臺灣鐵路工會第14屆第2次會員代表大會

- 虧損是臺鐵員工的原罪？
- 106年各地區鐵路升資考選服務
- 懇請建立本局會議室預約管理系統
- 消失的支線-新店線
- 論親子列車
- 論路局票價凍漲



臺灣鐵路工會第14屆第2次會員代表大會暨鐵路業務發展研討會





路工

106年9月10月
82卷第5期



封面：文宣組
封面裡：文宣組

勞動線上

- 02. 虧損是臺鐵員工的原罪？---鐵路工會理事長 張文正
- 05. 第10屆第30、31次勞資會議節錄---文宣組

工會報導

- 26. 106年各地區鐵路升資考選服務---編輯部
- 28. 臺灣鐵路工會106年9月~10月活動紀要---組訓組
- 29. 臺灣鐵路工會106年9月~10月分會會訊---組訓組
- 30. 臺灣鐵路工會106年8月~9月資產負債表---會計組

職場紀實

- 32. 懇請建立本局會議室預約管理系統---路員甲
- 33. 台鐵基層辛勞誰人知---晁小鳴
- 34. 臺鐵局花蓮地區員工文康活動---吳長智

鐵道風華

- 35. 消失的支線-新店線---艾瑪
- 37. 論親子列車---惡鐵路人

揮灑天地

- 38. 勞基修法大戲中，慘遭設計的鐵路工會一兼淺論本局團協草案---濡末
- 42. 論路局票價凍漲--- Mr. 大炮鐵人
- 43. 迷宮中的指引－告示牌標誌的設計與設置---邦哥
- 44. 生日有感---卡巴

封底裡：台鐵人氣彩繪列車---陳明哲
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。

虧損



是臺鐵員工的原罪？

鐵路工會理事長 朱文正

最近因為「票價調漲」、「龐大購車金額必要性」、「設備年久失修以致故障及出軌意外」等新聞，各項臺灣鐵路管理局帳面虧損消息又成為各媒體報導日常。面對此，臺鐵路局員工又如往例的被或朝或野拿來當檢討對象或擋箭牌。

面對這些檢討聲浪，我首先想到的是一句，常引為自省的個人座右銘。

企業最大的資產是人--松下幸之助

因為出身運務基層，更因從未斷開與第一線員工緊密聯繫，所以在個人將近40年鐵道工運生涯中，最能體會這句，日本經營之神松下幸之助的管理學名言。

不過很遺憾，對於全國運輸企業指標--臺灣鐵路管理局，很多在政者並不這麼認為。於是每當就政策說明、遠景規劃甚至意外罪愆歸責時，該是被當重要資產的「員工」無奈變成了虧損原由，變成不得不漲價主因、變成設備老化替罪羔羊…。

誰都沒錯，全部都是臺鐵員工的錯。

但真的是這樣嗎？

圖1：國家檔案局「台灣鐵路管理局加速退休及老弱病殘冗員處理與改進用人要點」文檔資料

 檔號：A315180000M/0069/606/027/1/001
 全宗名：交通部臺灣鐵路管理局
 案名：加強退休及老弱病殘冗員處理與改進用人要點
 案由：本局為貫徹執行退休政策，加速陳代謝，並兼顧業務需要，對於自請退休之案件處理，溝通觀念作法一致
 茲擬訂「台灣鐵路管理局加速退休及老弱病殘冗員處理與改進用人要點」一種作為各級人事作業單位處理自請退休案件之原則
 文件產生日期：年代不詳
 檔案產生者：台灣鐵路管理局
 主題：A_加強退休及老弱病殘冗員處理與改進用人要點
 媒體型式：數量：
 附註：K_315180000M
 檔案典藏機關：國家發展委員會檔案管理局
 數位化資訊：無

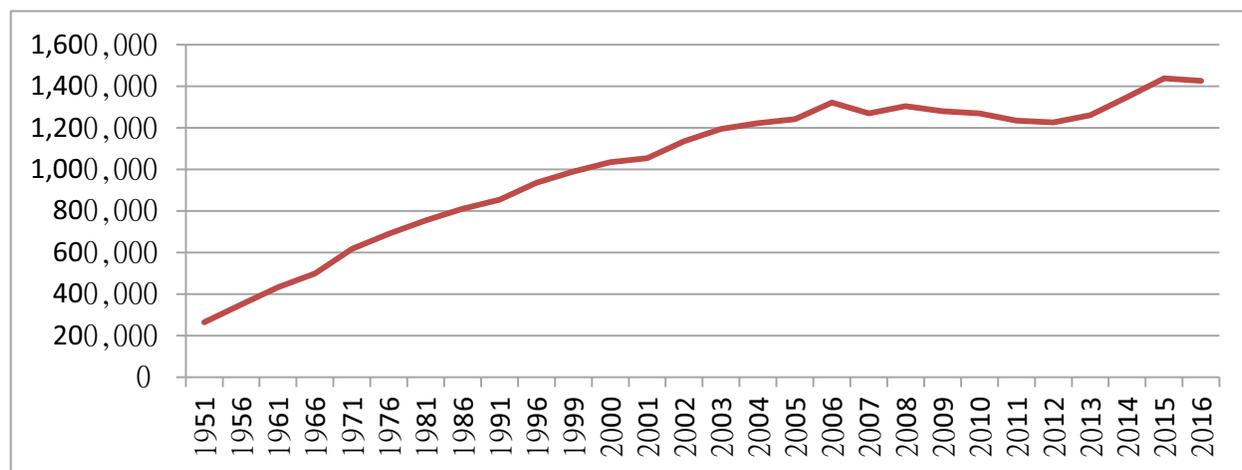


首先，最常被上層拿來充當虧損原因說嘴的「退休員工退撫支出」。以史為鑑，這退撫的虧損主因，既不能怪「每位從業人員需養1位退休員工」的現任員工，也不能怪已退路員。要怪，就該怪民國40年代至60年代末不負責任的「企業獨佔時期盈餘全數上繳，未提撥退休基金」及「退休採單行法規，未納入公務員體系」種種錯誤政策種下現今退撫支出不合理數額惡果。令人「懷古論今」的是，過了榮光獨佔，民國70年代初期，臺鐵面對日漸具威脅的高速公路私人運具及客運，當年行政高層首檢討的也是「人」，不過當年用的政策不是現今「變相鼓勵久任」的延退年金改革，而是訂下「台灣鐵路管理局加速退休及老弱病殘冗員處理與改進用人要點」，讓不合理的「更多」退撫退休金加速臺鐵虧損。

是的，不管哪個年代，面對虧損，高層眼中不但未體會「員工是資產」的真理，而是永遠想解決的是他們眼中的臺鐵「老弱病殘」，永遠想「嫁禍」的都是「冗員」。

再就冗員這件事來看。自從軌道運輸出現捷運及高鐵後，官員最喜歡比較的就是三種業別的用人數、薪資或人資差異。這種不平等比較謬思，尚不談現代資本家最引人詬病「把不正常當正常」的奴工概念，在比較上，也完全沒有考量傳統鐵路、路權及車輛設備的不同。

圖2：歷年(1951-2016)每員工分擔業務量成長(車輛(噸)公里)



從數據來看，以往年設計用來環島運輸軟硬體，同時兼具要應付長途環線、中長途城際或區間通勤的臺鐵現有運輸任務，臺鐵面臨的應對除了腳痛醫腳、頭痛醫頭的部分硬體更新外，最會的就是減少人力及增加業務。以民國40年為基期(1951)，至民國105年為止，不含貨運洗車、地下化被資遣臨時工等，正式路員至少減少34%，而每員工負擔業務成長4.38倍。

很簡單道理，就是每位路局從業人員比民國40年的前輩，多負擔了4.38倍業務。

是的，民國40年，每員工需要看守一個櫃台，民國105年要4.38台。

民國40年，每員工需要負責1公里路線巡查，民國105年要4.38公里。

民國40年，每員工需要負責1車班乘務，民國105年要4.38車班。

民國40年，每員工需要負責1支電線桿，民國105年要4.38支。

從這些數據來看，大家還認為臺鐵有冗員嗎？

難以否認，臺鐵人力資源部分還是面臨許多困境，從各項數據來看，絕絕對對是出於管理階層，例如：知識傳承的新方式、軟體未更新等，最重要的是，工會認為現在最大問題在：不管在朝在野，於面臨民粹下，都在未理解下，忽視路員的貢獻。更離譜的是，在毫無比較基礎下，一會兒要臺鐵員工跟長途高鐵看齊，一會兒要短途通勤功能，星期一到星期五，要路員扮演捷運或站務或乘務或司機或設備維護員，星期六到星期日及重要節日，又要好生應付長途旅客帶來人潮人龍。不僅人力調配困難，更讓員工成為擁有18觀音手的萬能運輸從業員。套句年輕人的網路術語，「搞得我好亂啊」。

最後要說的是，與其他企業不同，兼具公務員的路員除了身分權保障之外，相對也有著公務員的各項箝制。也因為相對離職率低，企業管理者都有著「不會出現大量缺人危機」的自信與顛預。很坦白地說，其他民營企業常常掛在嘴邊的「感謝員工」，在鐵路局根本是只有在忍無可忍抗陳時候，安撫用的假惺話語。

不信嗎？請捫心自問，

上次院長、部長或局長，真心地喊

「臺鐵員工，您辛苦了」是哪時候？



第10屆第30次勞資會議節錄

文宣組

會議時間：107年9月21日上午9時30分

會議地點：本局第2樓會議室

主 席：邱代表素芬

記 錄：丁鈺紋

出席人員：

勞方代表：鍾代表雲章（兼勞方召集人，七堵機務段）、吳代表俊義（宜蘭站）、林代表大川（苗栗分駐所）、蔡代表榮輝（高雄車班組）、陳代表福全（臺北機廠）、吳代表長智（花蓮機務段）、尤代表仁義（新營工務分駐所）

資方代表：何代表獻霖（兼資方召集人）、彭代表明光（運）、周代表祖德（工）、楊代表安心（機）、陳代表文（電）、卓代表有章（人）。

列席人員：

本局：黃士弦、陳榮彬、吳文益、沈彩雲、陶瑞玲、李建國、黃照仁、陳鴻文、吳政霖、林宜靜、陳振隆、陳世雄、李永生

鐵路工會：周寶惠。

局本部請假或缺席代表：

壹、報告事項：

- 一、現在出席會議勞資雙方代表，均達法定開會人數，請按議程開始開會。
- 二、爾後會議紀錄應於會議後7天內完成，於陳局核示前先e-mail勞方代表兼召集人鍾雲章確認。
- 三、本次會議由餐旅服務總所黃總經理士弦做業務報告。

蔡代表榮輝發言：

- 一、貴所車勤部服務員寄宿舍外段站沒

專人叫班，常造成服務員漏乘影響行車，請貴所設法改善。

答：車勤部因人力不足等因素，目前各寄宿舍均未設專人負責辦理叫班事宜。為避免車勤人員未及時到班致發生漏乘情事，偶發車勤服員之漏乘情事均屬個案事件，建請補足人力，俾以建置叫班職務。

- 二、餐廳員工請假(休假、病假、事假、喪假、婚假)勞酬給予各餐廳是否一致？

答：

單位	各類假別給予勞酬分配表				
	休假(含例假)	病假	事假	喪假	婚假
台北餐廳	每日 200 元	不分配	不分配	每日 200 元	每日 200 元
台中餐廳	1 例假給予 1 休假 14 天內給予勞酬，第 15 天之後不分配	半薪	不分配	給予	給予
高雄餐廳	1 例假給予 1 休假 14 天內給予勞酬，第 15 天之後不分配	半薪	不分配	給予	給予
車勤服務部	每日 100 元	不分配	不分配	每日 100 元	每日 100 元

三、車勤部服務員寄宿舍應以一人一間為原則，未達標準請設法改善，以免影響睡眠品質而有礙於員工身心健康。

答：各備勤宿舍，目前除高雄分部外，因囿於空間因素，尚難以排定一人一間。為維車勤人員之睡眠品質及身心健康暨考量同仁之個人隱私，未來備勤宿舍倘改建或修建，將規劃設計為單人房之隔間。

四、運機二處乘務員寄宿舍被單床套現改二至三天更換清洗一次，請貴所一視同仁比照辦理。

答：車勤部寄宿舍被單床套更換，以目前人力配置及廠商更換送洗次數原則改為二個禮拜，並視實際情形機動性更換及清洗被單床套。

五、員工於櫃檯憑證購置鐵路便當，是否可享85折優惠，讓員工更喜歡鐵路便當更增加營收。

答：臺鐵便當售價20多年未調漲，但餐物料成本卻年年調漲，便當利潤有限，故不宜再調整員工優惠折扣。

六、餐旅服務總所是否評估過讓服務人員改為營運人員，以利留住人才。

答：

(一)本局在第1次召開「從業人員人事管理要點草案會議」(現改為營運人員人事管理要點)中，主席(原鹿副局長)於會中即明確指示：餐旅服務總所自僱人員因自行訂定一套薪給制度並已經實施多年，對業務運作甚為靈活，且銷售抽勞酬有實質激勵作用，不宜加入本要點。且同一個單位有人要轉為營運人員有人不轉僱，將來勞務酬給要如何分？爭議糾紛馬上會出現？單位主管要如何管理？

(二)另於總所辦公室辦理業務之自僱人員「工友」，並非支領各項勞務酬給，僅支領「基本薪給」、「專業加給」2項給與，因餐旅服務總所自僱人員尚未奉准可以改為營運人員，如果從自僱人員中單獨切割出來，同意「工友」可自由選擇轉僱為營運人員則不致影響業務運作。

鍾代表雲章發言：

一、七堵餐廳廢水皂化造成管線嚴重堵塞及廢水處理廠功能下降，貴所應擬定徹底改善方案。

答：

(一)車勤服務部七堵餐務室前已設置汙水



處理機，因年久效率不彰，即作定期抽除站區、汙油泥，一次費用為9萬餘元。調車場部分商用高壓水刀清潔管線，抽除汙泥，一次費用6萬9千元。

(二)現已編列預算260萬元標購新型油水分離機截油設備，107年若順利執行，必可整潔疏油汙水管線及水槽。

二、車勤乘務員制服因年度經費受法令限制，造成配置給員工數量有不到位現象(例如:大衣)，應如何因應？

答：經查目前車勤部倉庫尚有17件女冬大衣，將由該部儘速辦理清洗後發放予未領用之服務員(目前車勤人員104年以後新進約有18人未領，其中外勤16人可優先領用)。

三、餐旅服務總所乘務員制服配備及使用年限標準樣態為何?應將季節特性、氣候因素、人性化考量等因素列為未來訂製配發參考。

答：本所僱用人員制服均依「本所僱用人員服制貸與標準表」規定之分冬、夏季職稱、制服項目、數量及保管使用年限製作予同仁。並將於採購時，將季節特性、氣候因素、人性化考量等因素列為未來訂製配發參考。

四、女性車勤服務員連署陳情冬季改著長褲一案，請餐旅服務總所基於人性化考量為本，順應眾意為宜。

答：

(一)車勤女服務員是本局的形象表徵，亦常代表本局出席活動，歷年來車勤女服務員服裝皆是參考空服員的制服樣式規劃，目前主要航空空服員除了廉價航空外，仍以裙裝為主，少有褲裝設計，且可以與委外之隨身清潔人員(褲裝)有所區隔。

(二)另鑑於臺灣南、北溫差大，且101、103年冬季制服已有採購女長大衣，

因應保暖。

吳代表長智發言：

一、請貴所提供HACCP完整計畫書給工會？

答：食藥署預計新增公告「鐵路運輸業之餐飲食品業者」108年1月1日起實施危害分析重要管制點(HACCP)。本案推動執行計畫如下：

(一)員工教育訓練:今年指派9名人員上課受訓取得HACCP專業證照。

(二)標竿學習:至圓理想便當公司進行HACCP便當廚房之硬體設備及衛生管理觀摩學習。

(三)聘用6位食品技師:台北、七堵、台中、高雄等餐務單位之技師已陸續報到，為便當衛生安全管理進行把關。

(四)擴建七堵便當廚房取得HACCP認證:已請專業團隊針對擴建七堵備品庫及車銷庫為便當廚房進行評估報告，後續將進行設計、監造及施工之招標作業。

(五)臺北、臺中、高雄、花蓮、臺東等餐務單位已聘請HACCP專業團隊依現況進行衛生管理輔導改進,新的餐務廚房，將依HACCP標準來設置。

二、開發商品不及市場需求?例如「本局相關彩繪列車」應與首航當日同步推出。

答：

(一)查彩繪列車業務非屬本所職掌範疇，除彩繪圖像涉及本局商標授權之虞而轉知本所外，基於專業分工以及彩繪圖像保密原則，本所實難於專責單位規劃前期便得知彩繪列車訊息。

(二)復查彩繪列車圖像著作權非屬本局，參著作權法相關規定，本局非有權利兀自將彩繪圖像移轉商業用途；

再者，倘涉及商品開發，其授權金費用之高低影響成本及定價甚鉅，非有利可圖者，難有廠商願投入製作。

(三)另以準備期程面而論，彩繪圖像非可以公文往返期間評估商品開發期程，商品開發涉及招商、契約簽訂、利潤談判、通路議定等行政程序，至為實品前則須經歷開模、修模、上色、打樣、再調整等製程，然首航日期通常屬政策性決策，同步推出周邊商品之期程難以確實評估。

吳代表俊義發言：

一、服裝經費的採購計畫是否應檢討改進？

答：有關本所自僱人員制服採購方式，將參考運務處現行採購方式，將冬季、夏季預算合併一次購置到位，並研議採行最有利標方式，以提高布料品質。

林代表大川發言：

一、貴所服裝購置預算是否足夠？另冬季服裝宜調整，不應強迫女性員工於冬天只能穿裙子出勤。

答：

(一)車勤女服務員是本局的形象表徵，亦常代表本局出席活動，歷年來車勤女服務員服裝皆是參考空服員的制服樣式規劃，目前主要航空空服員除了廉價航空外，仍以裙裝為主，少有褲裝設計，且可以與委外之隨身清潔人員(褲裝)有所區隔。

(二)另鑑於臺灣南、北溫差大，且101、103年冬季制服已有採購女長大衣，因應保暖。

二、能否恢復備餐室發售便當之服務？

答：為了食品衛生品質安全，本所各餐

務室嚴禁非餐務人員進出，且之前有媒體趁虛混入，為免影響餐務製作衛生安全，仍維持於各便當販售台銷售立即結帳，俾利開立發票。

貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

參、討論提案：

第一案：

案由：建請路局恢復辦理臺鐵大樓員工食堂供應膳食，以服務員工用餐案。

說明：臺鐵大樓員工食堂從106年2月2日公告停止營運至今，造成員工用餐極大不便與困擾，並因物價高漲增加支出，請儘速恢復辦理。

決議：

- 一、由行政處提計畫於下次會議討論。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103001)

第二案：

案由：建請路局將曾任路局勞工身份之資位人員，於退休時依退休法採計年資不足上限(35年)部份，路局另計其曾任路局勞工年資，並核給一次勞工退休金(加班費計入內涵)，應一併核算發給。

說明：曾任路局勞工身份之資位人員，於退休時依退休法採計年資不足上限(35年)部份，路局另計其曾任路局勞工年資，並核給一次勞工退休金(加班費計入內涵)，惟受公文書保存年限限制或不可抗因素，而無從查證為憑，造成該等人員權益受損有失公允，相關單位應本其權責，將有此樣態之人員，做一全面性清查，造冊列管備查，於退休時一併核算發給。



決議：

- 一、請人事室再行文各單位清查，並限定各單位必須依期限回復。於彙整各單位資料後，提下次勞資會議備查。
- 二、併10屆26次局勞資會議建議事項，繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103002)

第三案：

案由：建請路局將營運人員納入申請職務宿舍資格。

說明：

- 一、原已申借宿職務宿舍之基層服務員後轉僱為營運人員，其宿舍可續住至自動交還為止。
- 二、基層服務員轉僱為營運人員時，應延續其原有申借宿舍之資格，不應身份轉換而喪失申借宿舍之資格。

決議：

- 一、請企劃處以書面提出說明，並於下次會議列席說明。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103003)

第四案：

案由：請貴局研議107年春節疏運計畫，另春節出勤獎金發放提高為1日2,000元以激勵同仁。

說明：依第25次局勞資會議決議，請人事室配合未來陳報春節疏運獎金前與工會協商，惠請貴局依決議辦理。

決議：

- 一、請人事室發文各單位研提相關資料(如概算)，彙整各單位資料後召開會議研議。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103004)

第五案：

案由：依基層服務員管理辦法進用之後又取得交通事業人員資位資格而轉任資位職務者，其原任服務之年資結算方式，建議由該等人員於退休前選擇之，以保障當事人權益，請貴局准予申請人辦理退休前結算。

說明：

- 一、依據本會第14屆第1次會員代表大會決議案暨高機分會第12屆第13次理事會、第3次、第4次會員代表大會決議案辦理。

- 二、本案經路局106年8月21日鐵人三字第1060026766號函復如下: 本案經本局研析基服員年資結清可行性，並就適法性、法律安定性、各類工種衡平及財務狀況等因素通盤研議，惟研析結果仍予維持現行規定為宜，說明如下:

(一)基於適法性:依內政部75年12月3日台(75)內勞字第454472 號及行政院人事行政局(現行政院人事行政總處)76年1月19日76局肆字第02243號函釋已有原事業單位勞工年資因轉任而身分改變，嗣後退休時其曾任勞工年資依勞動基準法發給勞工退休金之規定。本局考量前開函釋，已有於退休時併計勞工年資發給退休金之統一規定，爰於78年間起修訂刪除基服員年資結清規定，並報省府於80年核准。

(二)基於法律安定性:查本局曾於79年1月4日發函同意可於79年3月1日前選擇是否辦理結清或已結清年資之退職金繳回。嗣80年後因已無可結清之規定及依據，本局均按前開內政部函釋規定，否准基服員申請結算年資之請求，前項人員應於辦理退休時再予併計。

基於法律安定性，現行不宜同意於退休前選擇結清或增訂得辦理年資結清規定，以避免引起已退休人員要求援引辦理之情況。

(三)基於衡平性：本局純勞工身分者除基服員外，尚包含眾多工種，且陸續均有勞工轉任資位職務情形，若僅開放曾任基服員年資者得選擇提前結清，恐有失公平。

(四)考量財務負擔：現行本局純勞工轉任資位人員，其勞工年資尚未結算者約2,200人，勞工年資約11年，以每一基數2萬5,000元計算，估算所需經費約6億元，倘本局同意結清，對財務負擔影響甚鉅。

(五)綜上，本案復經考量前開各面向，實難同意曾任本局基服員轉任資位之人員，於其退休前即得以選擇基服員年資結清方式，並仍維持現行作法，即統一依內政部及行政院函規定辦理為宜。

三、為相關會員權益，仍請貴局謹慎評估結算之可行性。

決議：

- 一、請人事室補充說明，俾於下次會議結案。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103005)

第六案：

案由：前車勤部服務員符合餐旅服務總所修訂前勞工退休要點規定得自請退休，因路局行政疏忽致當事人未及於期限內申請。因不可歸責於當事人，為保障其權益，請貴局准予儘速辦理結算。

說明：

- 一、經查該員符合服務滿5年且年齡30歲以下得自請退休條件，逢差工晉升士級派補運務單位服務，

而餐旅服務總所車勤部造冊年資結算人員，獨將該員漏列，且未另通知該員。其而後得知即向車勤部承辦人員樓小姐申請結算，惟該承辦人告知以後在運務單位退休再一併結算故不予辦理。

二、後因年金改革，該員認為其年資無法併入退休年資計算，為維護應有權益，本(106)年再向總所申請，惟該所以請領退休金之權利經過5年不行使而消滅及車勤部以其未向其提出書面申請退休為由，無法核發離退給與。

三、該員因貴局行政作業疏忽未通知，後又因承辦人不作為致其權益嚴重受損，實不可歸責當事人，請貴局應予結算該員服務時期年資以為公允。

決議：

- 一、由餐旅服務總所、局人事室共同研議救濟方式。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103006)

第七案：

案由：重申貴局未補足人力前，勿違反勞資協商決議逕行改變三班制同仁勞動條件，有違一例一休精神肇致勞資雙方對立，不利業務推行。

說明：

- 一、查貴局與本會於勞資協商會議決議，於人力缺口未到位前，運務三班制新班表暫緩實施，並函請勞動部展延輔導期至9月在案；應俟人力到位後，自10月份開始實施新三班制班表，避免人力未增情況下卻強行以新班表方式排班，致同仁工作量未減反增。
- 二、惟貴局本(106)年7月12日鐵運轉字第1060020462號函各運務單



位，擬調整花壇站等5甲種簡易站不派值班站長，另花蓮港站等12站於夜間指定時段不派值班站長，夜間辦理路線隔斷、封鎖及斷電等作業改指定管理規劃等，其調整影響不僅於運、機乘務及站務業務，更及於工、電夜間值勤施工單位，影響所及茲事體大。

三、貴局擬調整之花壇站等5甲種簡易站不派值班站長，及花蓮港站等12站於夜間指定時段不派值班站長之站區皆位處偏僻及山區所在、人煙稀少且有蛇類出沒，其場站條件比一般車站更為嚴苛危險。若於夜間遇號誌、設備故障或事故，而無熟悉場站之值班站長協助，僅由乘務人員須獨立完成變更閉塞、運轉、故障排除、照料旅客及即時應變…等事，乘務人員雖受過專業訓練，但無法同值班站長熟悉所在場站條件，如發生意外，恐無協助人員，乘務人員如此置身險境，更遑論保護旅客安全。該舉除嚴重改變同仁勞動條件外，甚或影響行車安全、罔顧旅客生命安全。

四、又夜間辦理路線隔斷、封鎖及斷電等作業改指定管理規劃，一旦調整，遇夜間施工意外，兩管理站相距甚遠，要及時協助恐緩不濟急，除有釀成更大工安意外之虞，連帶影響次日列車正常運轉。

決議：

- 一、請運務處研議各該等相關站之下列資料：
 - 1.設施設備的到位建置是否完成
 - 2.訂定完整行車安全事項執行規範
 - 3.釐清替班人員工作權，以符合平等及比例原則
 - 4.緊急情況應變計劃:如何應變及權

責規範

5.站車秩序控管。

二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103007)

第八案：

案由：請貴局行政處收回臺東機務段員工餐廳自行辦理。

決議：

- 一、與討論提案第一案併提計畫。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103001)

肆、歷次會議未結案追蹤辦理情形：(如附件1)

伍、10屆第19次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

營運人員進用辦法請詳述。

10屆第29次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定，前於106年6月28日鐵人一字第1060019908號函報交通部辦理，惟草案第3、4、5、6點交通部電話建議修正或刪除等，為期審慎本局將於106年8月9日再邀集各單位開會研商。

決議：繼續追蹤，報部前將草案送工會。

10屆第30次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定，業於106年8月9日邀集各單位開會研商，就會議決議事項請各單位為符業務需要，就甄選科目及方式再行檢視，本室已彙整各單位意見，惟仍有部分甄選方式，如技術類是否仍需口試？運務類體能測驗是否符合車輛調度工作需求等，函請相關單位再研議，目前正簽辦研議中。

決議：繼續追蹤。

陸、10屆第20次花蓮地區勞資會議 建議事項追蹤辦理情形：

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，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。

決議：本案依據106年7月28日團體協約第276次協商會議結論，由勞資雙方各提一版本，三個月後（106年10月5日前）提團體協約討論，繼續追蹤。

柒、10屆21次局勞資會議建議事項 辦理情形：

一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？

10屆第29、30次會議電務處回覆：

有關各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題，辦理進度如下：

- 106年7月5日決標。
- 106年7月19日三計畫書送審（第一版）送審。
- 106年7月20日召開安全衛生協議組織。
- 106年7月24日開工。（履約期限80工作天）
- 106年8月4日三計畫書送審（第二版）送審。
- 106年8月4日～31日至礁溪及頭城站安排施工事宜。

預計立約商訂料期間約四週，預估9月1日進場施工，竣工日106年11月14日。

決議：繼續追蹤

二、勞方代表於會中反映汐止站上行預告號誌機被看板遮蔽影響視線1節。

10屆第29、30次會議電務處回覆：

經本處會勘，因號誌機位置為有利

司機員視距最佳點，不宜移設（實為汐科站）；本處業於106年6月27日通知臺北電務段洽車站移設出口告示板位置，避免影響視線。

決議：

- (一)請會同運務處現場會勘，是否應移設出口告示板位置。
- (二)繼續追蹤。

三、勞方代表於會中反映冬山站下行預告號誌機視距遭遮蔽影響1案

10屆第29、30次會議電務處回覆：佐證資料詳如附件3

經臺北電務段調查，冬山車站高架化於96年12月26日完成啟用通車，迄今已十年，該處並無另行增設工程而造成遮蔽問題，經現場人員勘查，疑似遭電桿遮蔽，另請臺北電務段擇日召開現勘會議。

決議：繼續追蹤，併請改善百福站南端蔽塞號誌機。

捌、10屆26次局勞資會議建議事項 辦理情形：

曾任本局基層服務員者，於任該資位在職期間，遇國定假日及從事輪班工作時之加班費，在其退休時應核算發給，惟受公文書保存年限限制或不可抗因素，而無從查證為憑，造成該等人員權益受損有失公允，相關單位應本其權責，將有此樣態之人員，做一全面性清查，造冊列管備查，於退休時一併核算發給。

10屆第29、30次會議人事室回覆：

本室業於本(106)年7月13日以鐵人三字第1060022839號函請本局暨所屬單位配合重行確實清查並造冊列管，建請解除列管。

決議：繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103002)



玖、10屆27次局勞資會議建議事項

辦理情形：

一、平溪站乘務人員寄宿舍，請主管處儘速整建改善。

10屆第30次會議運務處回覆：

查平溪線十分站乘務人員（車長部分）備勤房舍修繕1案，已於106年8月16日完成。

10屆30次會議機務處回覆：

有關平溪線十分車站備勤房舍修繕1案，本處與運務處業於106年7月25日辦理聯合會勘，並於7月31日發函七堵機務段，委請該段就修繕工程先行估價招商。

決議：繼續追蹤

二、工務養護已不足目前路線容量之使用。以北迴線為例：工務處以目前養護方式，路線噴泥轉轍器等地方，無論任何機車經過均會搖晃及彈跳極為嚴重，建請工務處改變現狀應加強養護處理。

10屆第29、30次會議工務處回覆：

有關路線噴泥改善，本處各工務段每年均有辦理抽換道碴工程發包作業，以維持路線安全穩定。另北迴線噴泥嚴重係因礦石貨車漏料而肇生，本局何副局長於105年6月29日會勘時已要求機務單位於路備貨車及廠商貨車加裝防漏止檔橡膠條，另要求廠商新購之貨車需為密閉式貨車(廂)，以根本改善道床污染問題。

決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

三、宿舍修繕經費不足屢遭單位退件，建請企劃處實際詳查後編列該預算，以利員工有優質宿舍居住。

10屆第29、30次會議企劃處回覆：

本案待107年起即可辦理宿舍修繕。

決議：

(一)請企劃處將項目及預算提出表列說明。

(二)繼續追蹤。

拾、10屆28次局勞資會議建議事項

辦理情形：

一、因蘇花公路交通環境險峻不便，造成和平站各單位員工上下班執勤困擾，並為解決工作輪(值)工時超時問題，建請北迴線和平站增停435車次(上行)及562車次(下行)，以利員工交通及值勤需要。

10屆第29、30次會議綜合調度所回覆：

查106年9月6日年度改點，依旅運需求規劃停駛435次，該時段改以439次行駛並規劃其花蓮=台北間停靠站採半直達方式辦理，以提升運輸效益；另562次如增停和平站，將影響其後續花東線列車轉乘。

此外，本局年度改點已規劃完成並依團體票訂票時程公告旅客週知，恕難再配合調整；建請人事室採用彈性調整員工上、下班時間為權宜措施。

決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

二、臺東地區勞資會議列席人員建議事項：

第一案：

因環境新規定影響，本路路線雜草處理禁用殺蟲劑，致沿線戰場內雜草繁茂，用外包僱工砍除，緩不濟急，嚴重影響觀瞻，建請恢復昔日農藥除草方式，同時建議同仁噴灑時不應只配戴一般活性碳口罩，應配發N95口罩。

10屆第29次會議工務處回覆：

以往常因使用除草劑污染鄰近農田而衍生糾紛，或於部分縣市（臺北市、宜蘭縣）違反『除草劑管理自治條例』而遭開罰，為減少爭議，爰要求各工務段將非技術性工作（含除草工作）委外

辦理。

決議：

- 一、如有需求之單位提出申請，應立即發放。
- 二、繼續追蹤。

10屆第30次會議工務處回覆：

本處業於106年9月1日發函各段：為維護路容及減低同仁工作負擔，非技術性之除草工作請委外辦理，倘因故須由道班同仁以除草劑施做時，請自行採購N95口罩或防護型較優之口罩，以確保員工健康(工路線字第1060011086號)。並電洽東工段，該段回復：待統計需求數量後，即刻購買。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第二案：

車站站場雜草叢生，造成站場髒亂印象。

說明：車站人力有限，尤其小站，大站站場遼闊，也沒有專門人力砍草，影響環境衛生及觀瞻。

建議：車站砍草納入工務段外包內，避免影響旅客觀瞻及妨礙同仁調車安全。

10屆第29次會議工務處回覆：

本處勞務預算嚴重不足，站場環境清潔，請依權責由運務單位自行編列預算發包辦理，倘因臨時或緊急需要，請逕洽各工務段協商配合。

決議：

- 一、由花蓮段盡速處理委外事宜。
- 二、繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

查本處已於106年8月25日發文(運綜物字第1060009728號)，請運務段加強督導轉知轄屬車站派員除草或噴灑藥劑，必要時招商辦理。再查花蓮運務段於8月28日已轉知各車、組及段同仁辦理。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第三案：

花東線效能提升案實施，規劃一站一特色，部分車站(如鹿野車站)月台照明殊具特色，浪漫氛圍超優，然既不符公共空間明亮需求，亦對車站用電節能造成困擾，希望運務處發文明訂使用方法，予各單位遵循。

10屆第29次會議運務處回覆：

有關鹿野車站月台照明不符公共空間明亮需求，已請花蓮運務段審視評估，若有增設必要，於相關費用項下支應增設。

決議：

- 一、請儘速辦理，並發文鐵工局改善照明。
- 二、繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

查本處已於106年8月25日發文(運綜物字第1060009728號)，請運務段加強督導轉知轄屬車站派員除草或噴灑藥劑，必要時招商辦理。再查花蓮運務段於8月28日已轉知各車、組及段同仁辦理。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第四案：

人員不足，加上南居北工頻繁，造成人員銜接很大漏洞，再幾年老一輩退休後，真的是很難繼續執行電務分駐所任務(轄區範圍:東線到池上、南迴到金崙隧道)。

10屆第29次會議電務處回覆：

有關現場人員不足，難繼續執行電務分駐所任務一案，本處俟106年度鐵路特考新進同仁報到(約9-10月)並訓練期滿後，始辦理南居北工異動。

決議：請電務處補充人力配置表以妥為



說明，繼續追蹤。

10屆第30次會議電務處回覆：

人員不足，加上南居北工頻繁，造成人員銜接很大漏洞，難以執行電務分駐所任務一案，經查該分駐所人力配置尚足以運用（如附件2）。另本處106年8月17日處務會報已請各段對特考新進人員及工程助理加強基本維修技能訓練，以應工作需要，請查照。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第五案：

呼喚應答取消，造成現場人員危害加驟。

10屆第29次會議行保會回覆：

經查實施站車呼喚應答機制之目的，係為加強確認列車到站停車或通過，並提醒站方人員列車接近應執行監視，本案104年2月16日機務處以014局長電報取消本局「站車呼喚機制」，如局勞資會議提出恢復建議，建請先取得與會代表之共識，本會配合推行。

決議：（本次會議未討論，將於下次會議討論。）

10屆第30次會議行保會回覆：同10屆29次辦理情形。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第六案：

因臺東機務分段檢修股長期保養人力不足，及因人員南居北工，而導致修車品質下降，在地員工士氣低落（檢查員9名，在地7名，新進2名）。

說明：

1. 臺東機務分段檢修股，現有一種新進人員都不願意擔任檢查員，只想當師父的現象。
2. 在地檢查員因年紀已大及身體狀況無

法特別專注，而新任檢查員技術、經驗還不夠，使得車輛檢修品質下降。

10屆第29次會議機務處回覆：

每年特考分發新進人員若非居住於花東地區，常因路途遙遠、新進人員轉調限制等因素而放棄報到，本處除特考開缺外，目前亦積極請增營運人員，藉由用人在地化，期能改善花東人力流失問題。

本處之新進人員及現職人員，均依每年教育訓練計畫安排於員訓中心或各段辦理新進人員訓練、例行性在職訓練，強化員工專業技能。

決議：請機務處提供人車比以妥為說明，繼續追蹤。

10屆第30次會議機務處回覆：

各機務段檢修人力現況調查表及人力換算率詳如附件3。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第七案：

關於南迴線電力即將動工，將影響車次安排，是否能調整部分列車開行時間，方便員工上下班時間乘車？

說明：查現行374車次臺東~臺中17:00整點開車，為應員工出勤刷卡及員工上下班通勤安全，建議改為17:10發車，提供臺東地區員工安全回家交通工具。

10屆第29次會議綜合調度所回覆：

查南迴線多數路段為單線區間，列車受沿線交會、待避影響，爰此374次較無調整時刻之空間。

決議：請運務處先瞭解影響人數，在符合勞動基準法規定前提下，調整上下班時間，繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

查本處台東站同仁上下班時間不受影響，如其他單位同仁有此需求，建請

於符合勞動基準法規定自行調整上下班時間。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第八案：

臺東站受尼伯特颱風摧襲，諸多設備急待修繕，請路局儘速給予必要協助，以維護旅客服務品質及同仁上班環境安全

說明：臺東站急需修繕項目如下：

列車諮訊系統原已老舊加上颱風影響目前故障狀況更加嚴重，經常照成旅客誤上錯誤月台情況。

建議：列車諮詢系統需立即全面更新。

貨梯使用已經超過25年，颱風過後因貨梯機電設備皆遭水淹，雖經搶修，但因機電老舊故障率高。

10屆第29次會議運務處回覆：

臺東站已納入106年列車資訊顯示器標案(106LM0012A)-得標廠商【松穎科技股份有限公司】。

臺東站之貨梯鐵工局於車站改建工程並無納入，花蓮運務處已請六川電梯工業股份有限公司估價，1台2,320,000元、3台共計6,960,000元。

決議：請運務處將需求提工務處併入鐵路行車安全六年改善計劃，繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

依何副局長指示，本處現正簽請工務處納入六年計畫辦理臺東站貨梯更新，於106年9月14日送會工務處中。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第九案：

臺東站之貨物房、運轉室、原舊行車室及2F辦公室因年久失修，並受尼伯特颱風侵襲，現有窗戶鬆脫，屋頂漏

水、牆壁龜裂、壁癌情形皆非常嚴重。

10屆第29次會議運務處回覆：

臺東站之運轉室、原舊行車室及2樓辦公室，已請臺東站招商改善，目前估價中。

臺東站之貨物房，臺東工務段將於臺東站貨物線旁空地改建，臺東工務段承諾改建時將貨物房納入。

決議：繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

1貨物房受損嚴重所需費用高，建議納入台東工務段遷建工程中，一次性解決問題。經諮詢台東工務段段長改建期程，目前台東工務段遷建案已報路局核定進行中。

運轉室、行車室及2F辦公室燈具損壞、牆壁龜裂、壁癌及門窗部分，已請廠商估價完畢，現正依相關程序辦理修繕。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第十案：

臺東站監視器系統原架設已經十年，在數量與監視範圍明顯皆有不足之處，經尼伯特颱風摧殘幾近三分之二數量的監視器均損壞，或者無法連線。

10屆第29次會議運務處回覆：

臺東站監視器系統經查為華電聯網建置，至今約5年。已請臺東站如有監視設備故障情事，立即通知廠商報修以維護車站安全及秩序。

決議：

- 一、由花蓮段就轄區內之監視器系統通盤檢討，統一發包處理，並納入保固期，另有關臺東站應優先處理。
- 二、繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

106年8月30日經華電聯網公司派員前來會勘，建議俟鐵工局於106年底站體改建完成後，再行估價。



決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第十一案：

臺東站地下道通往各月台樓梯牆面，原施工裝設電扶梯工程時，因施工敲擊牆面，造成牆面龜裂嚴重，每逢下雨時節，月台軌面之積水均滲入電扶梯導坑，因滲水嚴重，抽水機及原排水設備無法消化，造成地下道經常淹水，且造成電扶梯機電設備故障。

10屆第29次會議運務處回覆：

地下道淹水的問題，已協調鐵工局東工處臺東工程段，在通往後站的地下道工程中加挖2個陰井，並裝置抽水馬達，即可改善淹水問題。

決議：繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

鐵工局預計於106年底配合地下道改建工程切解水溝引水至陰井。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第十二案：

臺東站清潔工作為外包，契約內容訂定每日勞務公司需派4名員工輪值。臺東站為臺東縣內最大車站，每日營收與旅客進出量均為路局內前十名，車站旅客活動面積廣大，月台計有三座，各辦公廳舍及代管乘務人員寄宿舍(24間房間)。以目前4名清潔人員配置實屬嚴重人力不足。

10屆第29次會議運務處回覆：

清潔外包案將於107年重新招標，因預算有限，臺東站預估配置8名清潔人力。另乘務人員寄宿舍(24間房間)將納入機務處107年場所及臥具清潔勞採購契約辦理。

決議：繼續追蹤。

10屆第30次會議運務處回覆：

車站已要求廠商加強清掃，及站內同仁協助簡單清掃，以維持車站站場環境清潔。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

第十三案：

臺東站旅客播音系統之擴大機因線路老舊，時常造成過熱當機，此次尼伯特颱風易造成部分線路受損，造成列車資訊播音時有時無，亦會影響旅客正確的乘車資訊。

10屆第29次會議運務處回覆：

臺東站旅客播音系統設備更新，已請臺東站招商估價中。

決議：繼續追蹤

10屆第30次會議運務處回覆：

經洽鐵工局，月台線路及喇叭已納入花東效能計畫。

另改建後站體廣大，擴大機效能不足部分，俟明(107)年4月車站改建完成後再另行評估車站所需。

決議：轉請臺東地區勞資會議討論列管，並副知鐵路工會。

拾壹、10屆29次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、建請行政處重視並協助臺東機務段員工餐廳供膳問題，並研議如何妥善解決。

10屆30次會議行政處回覆：

(一)臺東員工餐廳採購契約供餐年限自105至107年底，計3年，係考量該餐廳招商不易，故綁約3年。但廠商不堪虧損，擅自於本(106)年8月4日停止供膳，已函文請其5日內恢復供膳，仍未供膳，現已終止契約。

(二)據該餐廳兼任管理員黃美華(臺東機務分段事務員)回報，有為同仁代訂便當；附近有1家麵攤及1家便當店供餐。

(三)承包該餐廳之廠商不堪虧損，無法經營；如由本處自辦，因餐廳營運人員雇用名額已滿，無法自辦，又距離遙遠，難以派員支援，故正簽局研議經營方式，分述如下：

1. 採富岡基地自辦員工餐廳模式：由臺東機務分段自辦員工餐廳，自行任(雇)用管理員及供膳人員。
2. 採取潮州餐廳由當地單位高雄機務分段代管模式：請當地台東機務分段代管，因本處管理員及供膳人員不足，由該分段自行任(雇)用，惟加班費及餐廳修繕費用等由本處移撥支應。

決議：繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103001)

二、經勞資會議附帶(101302案)決議，因應車班人力問題導致借班情形再度發生，綜其原因人力有增加之必要性，經資方召集人同意協助並裁示，由運務處即刻發文增加運輸班召訓員額。

10屆30次會議運務處回覆：

本處106年9月18日辦理第42期運輸班，已調增27名員額。

決議：繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:101302)

三、新富站啟用在即，但西正線岸壁式月台之容納量於機場及新竹機務段員工上下班時，乘員量眾多，依其現況實有安全之虞，建請維持現行該廠區員工上下班模式為宜。

10屆30次會議機務處回覆：

因應新富車站啟用，考量員工通勤需求及業務需要，經專案研議及其鐵路分會獲致共識，本處簽局後調整臺北機廠上班時間為7:50-8:10、中午休息時間不變，下班時間為16:20-16:40。新竹機

務段則因搬遷富岡基地現正就上下班時間重新研討中。

決議：

- (一)請檢視應如何改善月台以維護安全再重新回復。
- (二)繼續追蹤。

四、重申鐵路工會是唯一協商對象。

10屆30次會議人事室回覆

有關鐵路工會是本局唯一協商對象，業於106年8月31日鐵人二字第1060028255號函復台灣鐵路工會，告以與工會團體間之協商均依勞動基準法、工會法、團體協約法及勞資會議實施辦法等相關規定辦理，凡涉及全局共通性事項、勞動條件及勞資爭議與貴會會員權益等事項，皆依規定與貴會召開會議協商以促進勞資和諧。建請予以結案。

決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

五、請運務處及機務處將乘務人員備勤宿舍管理機制及設備改善計畫，函復臺灣鐵路工會。

10屆30次會議運務處回覆

本處業於106年9月5日函送「乘務員備勤房舍清潔維護管理注意事項」，請各段落實辦理，並副知臺灣鐵路工會。

10屆30次會議機務處回覆

本處併同討論提案第三案函復工會(鐵機綜字第1060030921號函)。

決議：繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:102901一併討論)

拾參、主席結論：

- 一、下次會議由勞方代表蔡代表榮輝擔任主席，並由政風室做業務報告。
- 二、下次會議時間106年10月19日

拾肆、散會17時25分



第10屆第31次勞資會議節錄

時間：106年10月19日上午9時30分

地點：本局第2樓會議室

主席：蔡代表榮輝

記錄：丁鈺紋

出席人員：

勞方代表：鍾代表雲章(兼勞方召集人，七堵機務段)、吳代表俊義(宜蘭站)、林代表大川(苗栗分駐所)、陳代表福全(臺北機廠)、吳代表長智(花蓮機務段)、尤代表仁義(新營工務分駐所)

資方代表：何代表獻霖(兼資方召集人)、彭代表明光(運)、周代表祖德(工)、楊代表安心(機)、陳代表文(電)、邱代表素芬(主)、卓代表有章(人)

列席人員：

本局：邱滄霖、張郁蘭、周廷岳、陳榮彬、林宜靜、沈彩雲、王毓僑、李永生、廖清漢、古登臺

鐵路工會：周寶惠

壹、報告事項：

一、現在出席會議勞資雙方代表，均達法定開會人數，請按議程開始開會。

二、本次會議由政風室邱主任滄霖做業務報告。

吳代表長智發言：

針對同一案件屢次投書者，建請政風室應約談投書者。

答：

(一)針對同一案件如已適當處理並已明確答覆而仍一再陳情者，如無其他新增事由，本室均會依行政程序法及本局「處理人民陳情案件要點」等相關規定不予處理。

(二)一再投書者如屬本局同仁並具名陳情者，如有必要本室及所屬政風單位會當面訪談以釐清相關疑義並告知處理方式。

鍾代表雲章發言：

若有員工屢匿名投書，不實檢舉之投書者是否應負相關責任，又對於調查過後查無相關事證之清白員工，政風室是否該有相關澄清，以維員工名譽。

答：本局員工若屬具名檢舉，且一再不當檢舉而誣控濫告，應負相關行政責任並予以議處，本室受理檢舉及陳情事項均本於行政調查權責處理，調查主要係依據投書內容而定，調查後如未發現不法情事亦會澄清結案。

林代表大川發言：

一、是否有相關法制教育之規畫計畫，另建議加強採購人員之專業法治教育。

答：本局暨所屬各直屬分支機構員工人數計達1萬4千餘人，考量人數眾多

及宣導之普遍涵蓋性，對於本局員工之法制教育之規畫為：

- (一)文字(口頭)宣導：編撰廉政案例以廉政快報函發各單位；利用各段(廠)主管會議、晨報辦理廉政案例分析及相關法令宣導。
- (二)電子宣導：編撰之法令宣導海報、廉政案例、法律新知等資料以寄送電子郵件、登錄於本局網站供員工研閱。
- (三)講習訓練：本局及所屬機構政風單位辦理法制教育講習，邀請專家學、檢察官、律師擔任講座，或由政風人員講授；員工訓練中心之各項訓練(含採購班)均分別安排1-2小時之廉政、法紀教育課程。

以上三類宣導講習均含蓋本局採購需求單位及承辦採購相關人員。

二、現行本局機務處採購列車，皆在決標後才有相關試車計畫，相關規範是否妥適？

答：有關試車計畫係屬專業性及業務管理單位權責，本室係依據「機關主會計及有關單位會同監辦採購辦法」第四條實地監視或書面審核機關辦理驗收是否符合政府採購法規定之程序，且會同監辦不包括驗收方法等採購之實質或技術事項之審查。試車計畫涉及採購需求之實質內容，本室尊重採購招標文件及合約之規範。

吳代表俊義發言：

一、針對匿名投書浮濫1事，政風室的處理態度是否應先行過濾。

答：政風室受理檢舉或陳情事項均會先行過濾，如屬同一事由或無具體內容者均依相關規定簽結。

二、當鐵路工會辦聯誼活動，有地方單位(民意代表)致贈摸彩品，政風室的調查是否有逾越權限之疑慮？

答：經查係○○運務段政風室於中秋節期間製作「小叮嚀」文宣宣導「公務員廉政倫理規範」，檢視其內容主要係宣導同仁受邀參與飲宴應酬或受贈財物，雖無利害關係，如與身分顯不相宜或超過正常禮俗標準時仍應依該規範辦理，並非針對工會或其他人士致贈工會摸彩品乙情，容有誤會，本室亦會要求所屬政風同仁，爾後遇有工會之聯誼活動，若無職務利害關係，應依本局第10屆第13次勞資會議決議，工會為人民團體與公務機關有別，由工會自行審酌人民團體相關規定，政風室對工會予以尊重，不會介入相關會務。

陳代表福全：

若單位採購物品不符合業務單位需求，政風室是否有相關調查計畫。

答：本室職掌為「機關有關之貪瀆與不法事項之處理」、「對於具有貪瀆風險業務之清查」、「其他有關政風事項」，若該採購案件出現潛存違失風險，本室將啟動查察作為，經查有貪瀆不法或違失之虞，惟尚未構成刑事犯罪，本室先行採取預警作為，簽陳機關首長，阻卻違法或違失情事發生。



貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

參、討論提案：

第一案：

案由：

本局現任什工、工友該等人，依其個人權益及意願欲轉僱為營運人員時，應予尊重會辦，並符合工種簡併精神。

說明：

查貴局105年辦理「工種簡併」時，將全局各種契約工以營運人員轉僱時，遺漏各處室之工友、什工約計8人，有損前揭人員權益，建請立即辦理轉僱作業。

決議：

- 一、請人事室研議該等人員轉營運人員之可行性，並比較二者之權益之差別。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103101)

第二案：

案由：

請貴局餐旅服務總所依其僱用人員服制貸與標準表於明(107)年度試辦冬季著褲裝值勤。

說明：

- 一、查餐旅服務總所僱用人員服制貸與標準表冬季制服中配有大衣及長褲，然有同仁未領有前項制服，於冬季值乘時未有足夠保暖衣物致生病之虞，影響服務品質。
- 二、會員多次反應因近年冬季酷寒，建議將女裙改為長褲，總所多次以維持形象表徵拒絕，且表示有發放大衣因應。惟查其服制貸與標準表配有女裙或長褲擇一，應由同仁選擇而非資方單一方面決定。
- 三、餐旅服務總所於第30次勞資會議表

示均依該表之規定發放，惟經會員反應與事實未符。。

決議：

- 一、請餐旅服務總所研議明年冬天試辦冬季著長褲1案，並於下次勞資會議報告。
- 二、繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號:103102)

肆、歷次會議未結案追蹤辦理情形：(如附件1)

伍、10屆第19次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

營運人員進用辦法請詳述。

10屆第30次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定，業於106年8月9日邀集各單位開會研商，就會議決議事項請各單位為符業務需要，就甄選科目及方式再行檢視，本室已彙整各單位意見，惟仍有部分甄選方式，如技術類是否仍需口試？運務類體能測驗是否符合車輛調度工作需求等，函請相關單位再研議，目前正簽辦研議中。

決議：繼續追蹤。

10屆第31次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定(草案)，經彙整並修正，本局再於106年9月22日鐵人一字第1060030476號函報交通部辦理中。

決議：繼續追蹤。

陸、10屆第20次花蓮地區勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

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，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。

決議：本案依據106年7月28日團體協約第276次協商會議結論，由勞資雙方各提一版本，三個月後（106年10月5日前）提團體協約討論，繼續追蹤。

10屆第31次會議人事室回覆：

有關「員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」1案，已送至主計室會辦中，奉核後即送相關資料。

決議：結案。

柒、10屆21次局勞資會議建議事項

辦理情形：

一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？

10屆第29、30次會議電務處回覆：

有關各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題，辦理進度如下：

- 106年7月5日決標。
- 106年7月19日三計畫書送審（第一版）送審。
- 106年7月20日召開安全衛生協議組織。
- 106年7月24日開工。（履約期限80工作天）
- 106年8月4日三計畫書送審（第二版）送審。
- 106年8月4日～31日至礁溪及頭城站安排施工事宜。

預計立約商訂料期間約四週，預估9月1日進場施工，竣工日106年11月14日。

決議：繼續追蹤

10屆第31次會議電務處回覆：同10屆30次會議辦理情形。

決議：繼續追蹤

二、勞方代表於會中反映汐止站上行預告號誌機被看板遮蔽影響視線1節。

10屆第29、30次會議電務處回覆：

經本處會勘，因號誌機位置為有利司機員視距最佳點，不宜移設（實為汐科站）；本處業於106年6月27日通知臺北電務段洽車站移設出口告示板位置，避免影響視線。

決議：

(一)請會同運務處現場會勘，是否應移設出口告示板位置。

(二)繼續追蹤。

10屆第31次會議電務處回覆：

本處臺北電務段已排定於106年10月17日邀集運務、機務單位至汐止站、百福站，同日下午至冬山站現場勘查以研擬改善對策。

10屆第31次會議運務處回覆：

於106年10月13日前完成會勘後即依行政程序辦理移設事宜。

決議：繼續追蹤

三、勞方代表於會中反映冬山站下行預告號誌機視距遭遮蔽影響1案

10屆第29、30次會議電務處回覆：佐證資料詳如附件3

經臺北電務段調查，冬山車站高架化於96年12月26日完成啟用通車，迄今已十年，該處並無另行增設工程而造成遮蔽問題，經現場人員勘查，疑似遭電桿遮蔽，另請臺北電務段擇日召開現勘會議。

決議：繼續追蹤，併請改善百福站南端



閉塞號誌機。

10屆第31次會議電務處回覆：

本處臺北電務段已排定於106年10月17日邀集運務、機務單位至汐止站、百福站，同日下午至冬山站現場勘查以研擬改善對策。

決議：

- (一)一～三案整併為一案，於下次勞資會議前處理並改善完畢。
- (二)繼續追蹤。

捌、10屆27次局勞資會議建議事項

辦理情形：

- 一、平溪站乘務人員寄宿舍，請主管處儘速整建改善。

10屆第30次會議運務處回覆：

查平溪線十分站乘務人員（車長部分）備勤房舍修繕1案，已於106年8月16日完成。

10屆30次會議機務處回覆：

有關平溪線十分車站備勤房舍修繕1案，本處與運務處業於106年7月25日辦理聯合會勘，並於7月31日發函七堵機務段，委請該段就修繕工程先行估價招商。

決議：繼續追蹤

10屆第31次會議機務處回覆：

本處已簽准修繕所需費用並發函七堵機務段，請該段於一般建築及設備辦理動支及發包作業（執行號：85200675MC225），並請控管於本（106）年度內完成。

決議：結案

- 二、工務養護已不足目前路線容量之使用。以北迴線為例：工務處以目前養護方式，路線噴泥轉轍器等地方，無論任何機車經過均會搖晃及

彈跳極為嚴重，建請工務處改變現狀應加強養護處理。

10屆第29、30次會議工務處回覆：

有關路線噴泥改善，本處各工務段每年均有辦理抽換道碴工程發包作業，以維持路線安全穩定。另北迴線噴泥嚴重係因礦石貨車漏料而肇生，本局何副局長於105年6月29日會勘時已要求機務單位於路備貨車及廠商貨車加裝防漏止檔橡膠條，另要求廠商新購之貨車需為密閉式貨車(廂)，以根本改善道床污染問題。

決議：（本次會議未討論，將於下次會議討論。）

10屆第31次會議工務處回覆：

為因應目前車輛速度及行車密度增加之變化，本處整體而言已積極爭取經費(如六年計畫軌道部分30.272億辦理工程改善)、機具(106年預定購進砸道車7輛、104~106年預定購進軌道檢查車2輛)及人員(106年請增548人)增加維修能量，並要求增加維修時間帶，以強化整體之軌道安全。至個案部分，如檢查發現或司機員反映部分，均立即辦理整修及處理，以北迴線為例：北迴線噴泥嚴重係因礦石貨車漏料而肇生，本局何副局長於105年6月29日會勘時，已要求機務單位於路備貨車及廠商貨車加裝防漏止檔橡膠條，另要求廠商新購之貨車須為密閉式貨車(廂)，以根本改善道床汙染問題。不良處所短期及整修確保安全，長期以工程改善確保舒適平穩。

決議：（本次會議未討論，將於下次會議討論。）

- 四、宿舍修繕經費不足屢遭單位退件，建請企劃處實際詳查後編列該預

算，以利員工有優質宿舍居住。

10屆第29、30次會議企劃處回覆：

本案待107年起即可辦理宿舍修繕。
決議：

(一)請企劃處將項目及預算提出表列說明。

(二)繼續追蹤。

10屆第31次會議企劃處回覆：

一、針對宿舍修繕部分，近五年本局編列修繕經費項目如下：

103-107宿舍修繕經費預算表 單位：元

年度	項目	法定預算	超支經費	決算
103	宿舍修護費	1,000,000	0	1,000,000
	設備零件	50,000	0	50,000
104	宿舍修護費	800,000	407,610	1,207,610
	設備零件	80,000	0	80,000
105	宿舍修護費	800,000	605,014	1,405,014
	設備零件	60,000	64,390	124,390
106	宿舍修護費(至10月)	800,000	449,237	1,249,237
	設備零件(至10月)	100,000	36,452	126,452
107	宿舍修護費	1,300,000	--	--
	設備零件	250,000	--	--

二、為強化本局員工宿舍之品質，107年本局編列130萬宿舍修護費（法定預算）及25萬設備零件（法定預算）遠超過103年至106年編列之宿舍修護費及設備零件預算，倘宿舍修繕經費不足時，將以超支併決算辦理宿舍修繕經費核定，以利員工有優質宿舍居住。

決議：結案

玖、10屆28次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、因蘇花公路交通環境險峻不便，造成和平站各單位員工上下班執勤困擾，並為解決工作輪(值)工時超時問題，建請北迴線和平站增停435車次(上行)及562車次(下行)，以利員工交通及值勤需要。

10屆第29、30次會議綜合調度所回覆：

查106年9月6日年度改點，依旅運需求規劃停駛435次，該時段改以439次行駛並規劃其花蓮=台北間停靠站採半直達方式辦理，以提升運輸效益；另562次如增停和平站，將影響其後續花東線列車轉乘。

此外，本局年度改點已規劃完成並依團體票訂票時程公告旅客週知，恕難再配合調整；建請人事室採用彈性調整員工上、下班時間為權宜措施。

決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

10屆第31次會議綜合調度所回覆：同10屆30次會議辦理情形。

10屆第31次會議人事室回覆：

查100年6月26日「研復差勤電子表單線上簽核系統分區說明會」建議事項



會議勞資雙方協商決議，略以「三班制刷卡時間，各單位以06:30-08:30及17:30-19:30間排定刷卡交接班時間原則，惟為維護員工體力並落實見面交接班，得予增加員工休息時間」，請依此原則辦理。

決議：繼續追蹤

拾、10屆29次局勞資會議建議事項 辦理情形：

一、新富站啟用在即，但西正線岸壁式月台之容納量於機廠及新竹機務段員工上下班時，乘員量眾多，依其現況實有安全之虞，建請維持現行該廠區員工上下班模式為宜。

10屆30次會議機務處回覆：

因應新富車站啟用，考量員工通勤需求及業務需要，經專案研議及其鐵路分會獲致共識，本處簽局後調整臺北機廠上班時間為7:50-8:10、中午休息時間不變，下班時間為16:20-16:40。新竹機務段則因搬遷富岡基地現正就上下班時間重新研討中。

決議：

(一)請檢視應如何改善月台以維護安全再重新回覆。

(二)繼續追蹤。

10屆31次會議機務處回覆：

因應新富車站啟用，考量員工通勤需求及業務需要，經專案研議及其鐵路分會獲致共識，本處簽局後調整臺北機廠上班時間為7:50-8:10、中午休息時間不變，下班時間為16:20-16:40。新竹機務段則因搬遷富岡基地現正就上下班時間重新研討中。

決議：請確保安全無虞、無障礙設施(電梯)開放使用後，俾於下次會議結

案。

二、重申鐵路工會是唯一協商對象。

10屆30次會議人事室回覆

有關鐵路工會是本局唯一協商對象，業於106年8月31日鐵人二字第1060028255號函復台灣鐵路工會，告以與工會團體間之協商均依勞動基準法、工會法、團體協約法及勞資會議實施辦法等相關規定辦理，凡涉及全局共通性事項、勞動條件及勞資爭議與貴會會員權益等事項，皆依規定與貴會召開會議協商以促進勞資和諧。建請予以結案。

決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

10屆31次會議人事室回覆:同10屆30次會議辦理情形。

決議：

(一)請運務處將相關公文轉知轄下臺北運務段車班組。

(二)繼續追蹤。

拾貳、建議事項

一、建請本局局長信箱應重建填寫格式，並應遵守相關格式限制方可填寫。

二、薪資單不以紙本發放，使現場員工無法瞭解薪資明細及被扣繳之項目，建議恢復薪資明細單，且依據勞動基準法規定，雇主應有義務提供薪資明細供員工存查。

拾參、主席結論：

下次會議由勞方代表彭代表明光擔任主席，並由主計室做業務報告。

拾肆、散會17時25分



106年各地區鐵路升資考選服務

編輯部

106年各地區鐵路升資考選服務，本次由「北區」臺北第一分會理事長陳清河、「中區」臺中分會理事長巫華台、「南區」高雄分會理事長阮平世、「東區」花蓮分會理事長江金發共同辦理！感謝四位理事長及會務人員！





工會報導



2017.11.4 09:18



臺灣鐵路工會 106年9月~10月活動紀要

組訓組

日期	單位	行 事 曆
106.09.04	本會	職工福利委員會第30屆第4次委員會預備會議
106.09.11	本會	運務車站三班工時協商會議(第6次)
106.09.12	本會	106年五一勞動節活動檢討會
106.09.13	本會	106年第3次勞工退休準備金監督委員會預備會議
106.09.19	本會	局團體協約第278次協商預備會議
106.10.16	本會	運務車站三班工時協商會議(第7次)
106.10.17	本會	工務工時協商預備會議
106.09.20	本會	路局第10屆第30次勞資預備會議
106.09.20	本會	團協機務工時協商預備會議
106.09.21	本會	第14屆第9次常務理事會議
106.09.21	本會	第14屆第8次常務監事會議
106.09.28	本會	本會餐旅工時協商會議
106.10.11	本會	本會第14屆第2次會員代表大會提案審查
106.10.12	本會	本會會務人員工作會報
106.10.12	本會	職工安全衛生委員預備會議(106年第3次)
106.10.18	本會	路局第10屆第31次勞資預備會議
106.10.24	本會	貨運總所勞資預備會議
106.10.25-26	本會	本會第14屆第2次會員代表大會
106.10.30	本會	局團體協約第279次協商預備會議



第14屆第2次會員代表大會



第4次代表大會提案分組審查



運務車站三班工時第6次預備會議



路局第10屆第31次勞資預備會議



臺灣鐵路工會 106年9月~10月分會會訊

組訓組

工會報導

日期	單位	行 事 曆
106.09.06-07	宜蘭、基隆	聯合舉辦 106 年基層幹部訓練
106.09.13	台東	第 12 屆第 3 次臨時理事會議(討論東部 6 個車站裁併案)
106.09.27	北機	第 12 屆第 18 次臨時理事會議(討論新富站啟用後待改善缺失)
106.09.30	宜蘭	106 年中秋節親子聯歡晚會
106.10.03	基隆	第 12 屆第 7 次臨時理事會議暨中秋節親子聯歡晚會
106.10.06	彰化	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.12	台南	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.12	花蓮	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.13	台中	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.13	延平	第 12 屆第 20 次理事會議
106.10.17	屏東	第 12 屆第 18 次理事會議
106.10.18	基隆	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.19	高雄	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.20	嘉義	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.20	台東	第 12 屆第 20 次理事會議
106.10.24	新竹	第 12 屆第 19 次理事會議
106.10.27	宜蘭	第 12 屆第 19 次理事會議



新竹分會第19次理事會議



基隆分會中秋節親子聯歡晚會



宜蘭分會中秋節親子聯歡晚會

台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 年 8 月 31 日

資 產		負 債	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	247,792	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	18,859,622	暫收款-勞動部補助款	120,000
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	250,044
暫付款	(12,237)	暫收款-團保代辦費	363,886
預付款	1,292,030	暫收款	328,979
定期存款		代收付-勞保費	15,807
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	20,840
團保履約保證金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	(37,323)
固定資產		代收付-本會活動費	59,585
房屋及建築	594,447	代收付-團保費	14,006,546
累計折舊	(51,503)	代收付-互助慰問金	1,714,774
什項設備	448,266	抗爭基金	94,525
累計折舊	(102,501)	應付款	22,754
會務發展基金專戶	12,693,005	存入保證金	3,000,000
會址專戶	16,965,689	固定資產準備	888,709
		會務發展基金準備	12,693,005
		資產變賣（會址）	16,965,689
		歷年累計結存	15,408,787
		上年度餘額	1,107,670
		本年度絀額	1,499,752
合 計	68,524,029	合 計	68,524,029



台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 年 9 月 30 日

資 產		負 債	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	284,898	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	20,208,106	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	250,044
暫付款	(13,160)	暫收款-團保代辦費	424,056
預付款	1,301,490	暫收款	328,979
定期存款		代收付-勞保費	16,072
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	20,840
團保履約保證金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	0
固定資產		代收付-本會活動費	60,189
房屋及建築	594,447	代收付-團保費	14,496,679
累計折舊	(57,937)	代收付-互助慰問金	2,253,774
什項設備	448,266	抗爭基金	97,725
累計折舊	(114,702)	應付款	22,754
會務發展基金專戶	12,693,005	存入保證金	3,000,000
會址專戶	16,965,689	固定資產準備	870,074
		會務發展基金準備	12,693,005
		資產變賣（會址）	16,965,689
		歷年累計結存	15,408,787
		上年度餘額	1,107,670
		本年度絀額	1,883,184
合 計	69,899,521	合 計	69,899,521

懇請建立本局會議室預約管理系統



路員甲

筆者常常看到本局員工至本單位翻閱會議室登記簿，因為找不到可用的開會場地。此肇因於資訊不透明；每次借用場地須電話詢問：「這間會議室不行，不然那間可不可以？」上網搜尋發現許多政府機關學校均已採用會議室預約管理系統，試論如果會議都朝無紙化方向前進了，會議室管理還停留在紙本登記的狀態，是否亟需改進？

為促進場地使用效益，以滿足各單位使用者需求，進而提昇服務水準，筆者建議儘速建立本局會議室預約管理系統。試列優點如下：

- 一、管理單位透過『會議室預約管理系統』，可掌握設備與場地被使用的時間、使用人，提昇資源的利用率，管理人也不須一直在座位上等接電話辦理登記，管理相對有效率。
- 二、承辦人員可經由系統頁面公開瀏覽近期全局可使用之場地資訊(如容納人數、樓層位置及硬體設備含麥克風、投影機等及管理單位人員聯絡方式)及可使用之時段，不須打電話或親洽各單位詢問，採用線上登記

方式只需帳號密碼自行登入繕打即可完成，步驟簡便迅速，如需取消或變更時段亦同，不受管理單位受理時間之限制。

- 三、資訊公開、透明、即時，使用e化管理亦較現行紙本方式環保，如後台具統計功能還可查詢追蹤各場地的利用率，亦可以總表方式列出本局每月舉行會議情形等。

筆者認為此系統至少應具備查詢、會議室導覽及線上預約/修改三大基本功能，使用介面應朝直覺而一目了然的呈現方式，便於員工使用。倘本提案獲施行，建議先採取標竿學習，了解其他政府機關辦理情形，以作為參考標的，並希望能邀集局內各單位人員參與討論大家的需求或想法等，系統設計完成後亦須修訂(正)本局會議室使用/管理要點。

政府資訊的公開化、作業流程的改造以及行政效能的提升都是公務員必須要思索精進的項目，設置會議室預約管理系統可視為一種服務措施，提供內部顧客(員工)便捷、快速與習慣使用的作業管道，希望本局能加緊腳步，提供同仁良善的辦公環境。



台鐵基層辛勞誰人知?

晁小鳴

基層技術人員，沒有天賦異稟的能力，踏入行的大半輩子，只能選擇沉默的付出。微薄的薪資，日曬、雨淋，更多人的一生，大多活在晝伏夜出的顛倒日子，仍得承受上司過度要求以及社會過度期許，高估了現今政策體制下，所能提供的能力極限。

在雙軌間工作的人，每每在踏出辦公室大門那一刻起，將生命就交給了命運。粗重的工活，即便安全下庄，卻活像歷劫歸來。然而，悶濕的現場，列車往來的噪音，陳年的鐵屑粉塵，還有深藏不露的高壓電磁波，日夜顛倒的作息，帶回來的唯一附加價值，就是處於惡劣工作環境下，換得了一身長年累積的慢性疾病。

是的，這是鐵路現場技術人員的生活寫照，不過就三萬初頭的低廉薪資，以及不如聞名的公務人員身分。人人稱羨的日常福利，通通沒有，人人渴望的

退休政策，也因近年政府治國無方，為弭平積怨已深的民怨，無差別向下刪減，早已失去了信賴保障。基層人員，殊不如二等公民，只不過是無能政府預支信用的典當品。老兵日漸凋零，未見新血的青黃不接年代，就因同等薪資的工作替代性高，誰還願意賤價兜售自己的錢程與未來，甚至生命。

這些時日，鐵路事故層出不窮，反應出時下投入的人力早已不符合供需水準。日益繁重的運能，以及長年被忽視養護作業，宛如巨獸般的逆襲。一隻螞蟻，終究只能搬一顆綠豆，一粒塵土，決策層級的高級螞蟻，永遠停留在檢討僅存螞蟻為何搬不動大象或恐龍，或自怨自艾恨眼前的小螞蟻群為何始終不見蹤影，而忘記自己也是這少數群體中的一份子。

竭盡睿智，聚集螞蟻群體的能力，共同渡過嚴冬或重新創造榮景。

臺鐵局花蓮地區員工文康活動

吳長智

臺鐵局組織裡各地區設有地區文康小組、勞資關係研習及員工職工福利委員會，這些單位舉辦活動資金來源，除了員工法定提撥的金額外，組織本身也編入預算支付，然其舉辦這些活動的目的，乃在於增進員工身心健康、鼓舞員工工作士氣與團結精神並增加知能。

是日參加年度文康活動，主辦者為臺鐵局花蓮機務段，協辦者為臺灣鐵路工會花蓮分會，此活動乃屬事業單位必

要性活動，因與員工福利有關故鐵路工會從旁協助，並非主辦者。

但每一場活動鐵路工會的幹部與人員都認真且辛苦的協助，有時更犧牲自己的休閒時間，乃因鐵路工會是員工最強大的保護傘，以員工福利為優先考量，在此感謝今天所有服務人員，謝謝您們！因為您的用心，才有今日活動的圓滿，感謝您們。





消失的支線——新店線

艾瑪

台灣鐵路創建至今已經超過百年，在台灣的經濟與地區發展的歷史過程中扮演著舉足輕重的角色，除了主要幹線構成的環島鐵路外，更有深入台灣內地的支線鐵路。鐵路的興建最主要的目的就是運輸，然而隨著近十幾年來公路客運的發展，許多支線接二連三的停駛，我們甚至都還來不及認識它，最後一班列車就已經緩緩地駛出了月台，悄悄地消失在時代的洪流當中…

新店支線，又稱為萬新鐵路，於日治時代中期由民間集資成立的台北鐵道株式會社興建，當時是為了便於銜接另外2條自木柵、石碇等地開採煤礦的台車線——深坑線（現景美與石碇區間）與十五分線（現景美與萬隆區間）而興建的鐵路支線，路線自縱貫線萬華站分支，向東南行經馬場町、螢橋(今廈門街)、古亭町(今古亭)、水源地、公館、十五分

(今萬隆)、景尾(今景美)，跨過景美溪後逐漸南轉，再經大坪林、七張犁等站後，抵達終點站新店。新店支線沿途行經的水源地，為台北帝國大學（今國立台灣大學）所在地，在過去公路運輸尚不發達的年代，新店支線也為台北帝國大學學生提供了不一樣的通勤選擇；另外在假日也有不少遊客搭乘列車前往離終點站新店站不遠處的碧潭風景區，或再轉搭台車前往鄰近的烏來山區，為新店支線帶來了運輸煤礦以外的附加價值，就這樣煤礦與客運的火車交錯運行，架構起這條鐵路的生存命脈。

於1949年(民國38年)，二次世界大戰結束後，國民政府接收臺灣，新店支線也由台灣鐵路管理局收購經營，結束長久以來的民營身份，成為國營的鐵路支線。從1950年代起，北宜公路、新烏公路和新店中和公路陸陸續續修建完成，





並開行公路局客運路線，使得新店支線的載客量逐年下滑，加上芳川煤礦因八七水災受損嚴重，停止開採，連帶著十五分線也不再運行，這對已經營收赤字的新店支線來講，無疑更是雪上加霜，在客運、貨運方面逐年走下坡的情況下，台鐵最終於1965年(民國54年)，宣布結束新店支線的營運。新店支線在廢止後，原有的車站和鐵軌皆全數拆除，殘餘的路基則改建為公路使用，其中，萬華至公館間路段修建為今天的汀州路；公館至新店間路段則配合既有道路拓寬成四線道，也就是今天的羅斯福路五、六段和北新路(台九線)，事過境遷，於1998年完工通車的台北捷運新店線，正是沿台九線地下而行，在萬隆站到新店站之間的路線，大致與新店支線相同，只是站點的位置就不盡相同。

新店支線由於結束營運的時間較早，而且當時民眾對於史蹟的保存較為薄弱，所以拆除的極為徹底，遺跡如今幾乎已不可尋，彷彿就這樣無聲無息的遁入了歷史的黑洞裡，消失得無影無蹤。或許當年在拆除支線上的車站時，並不像拆除淡水車站那樣風光地舉辦紀念活動，時至今日，它也不像淡水支線時常被提起，但它在鐵路歷史上的貢獻依然值得我們細細咀嚼回味。





論親子列車

號稱百年企業的台鐵，對於求新求變的方式也是一板一眼，讓人看不出有什麼顯著的進步及變化，以最近最火熱的親子列車為例，推出這種型態的列車真的適合本局嗎，抑或只是一種噱頭？

有些讀者對於親子列車可能還一知半解。讓筆者娓娓道來，所謂親子列車為改造本局現有的20輛PP自強號，在每輛列車設置一個親子車廂，車廂內部規劃有親子廁所、哺乳室、12席（4排2連座及4張單人座）附桌親子座、娃娃車停放區及親子互動空間區，後續營運後，經檢討將再改造其餘車輛，預計2019年上半年將全部完成。實際車廂內部如下圖：



圖片取自自由時報網路新聞 <http://www.jtn.com.tw/>

眼尖的讀者是否有發現，整體空間並不是很寬裕，另外也沒有很充足的安全防護，例如窗框上以及桌腳沒有設置防撞條跟地板上沒鋪設足夠的軟地墊，

從硬體設備而言，一旦使用者在列車上發生意外，後續的責任歸屬及賠償問題是一大隱憂，本來立意良善的親子列車，反而變成打擊本局形象的工具。

從使用者角度而言，親子列車屬於小眾市場，顧客群鎖定有親子同樂的需求，試問在列車車廂資源有限的情況下，還要規劃出此一車廂專門服務此顧客群，對於車廂使用效率是不是過於浪費。更何況東部幹線票源本來就吃緊，本列車行駛時間還是每週日，對於訂不到票的民眾豈不是讓他們的机会變得更小。

從營運的角度而言，親子列車無法提供過多的區別性，且也無法提供相當的座位數量來達成規模經濟，加上票價部分也沒辦法有多大的彈性空間，如此一來對於本局整體營收也毫無助益。

綜上而言，本局能夠推陳出新，對於死板板的營運模式的路局來講算是一大創舉，但筆者認為既然有心要推出特殊列車車廂，為何不參考日本的觀光列車，如日本九州地區，觀光列車數量及特色都為數眾多，像是廣為人知的由布院之森，整體列車經過精細的設計及規劃，除了吸引日本國內民眾搭乘以外，也發揚國際，成為全世界知名的觀光列車，枉費本局近年來跟一堆日本車站締結姊妹站，至少也要從對方身上學習到一些優點。而不是自己埋頭苦幹，閉門造車推出這種親子列車，不僅無法揚名國際，連國人需求都無法滿足，筆者建議本局實在應該多參酌國外的做法，畢竟車廂改造也是一筆經費，在營運虧損的情況下，弄出這種很難獲利的營運方案，對於本局豈不是雪上加霜，且只是徒增第一線人員的工作量而已。

勞基修法大戲中，慘遭設計的 鐵路工會—兼淺論本局團協草案

濡末

近日行政院提出勞動基準法修正條文提案。提案中，將制度「彈性」化的程序與執行人選定上，在不經充分討論下，「偷作弊」地把全國數百家企業工會拉來墊背。也就是政府把「企業工會或勞資會議同意」，作為當初「休息日薪費」、「班間休息時間」、「休息日納入延長工時」及「休假日數核算」等倉促粗糙制法法令無法貫徹的解藥。此做法，不僅讓企業工會成為他類型工會或勞運團體的攻訐對象；更在這些幾近人身攻擊內文中，出現「出賣勞工」、「只聽企業主指示的閹雞工會」等情緒性字眼。倘若這些「挨譙」企業工會真的完全支持修法也就罷了，若事實並非如此，真也讓向來不只光陳情抗爭，還需負責勞工行政的全國眾多企業工會—包含鐵路工會，在這次輿論攻防上，顯然吃了難以計算的大悶虧。

勞資合作本來就是個大學問，甚麼方式是正確的？甚麼方式比較有效率？從古至今討論就滿山滿野。比方著名納許理論中，有個很重要應用結語就是：「工會與企業主的勞資不可能完全合作；因為一個龐大社會裡的不同立場成員，極不可能全部都是合作的，非合作的情況通常比合作更普遍」。這理論或結語套入企業工會與資方的這次勞資修法互動中，當然也是如此。所以他類型工會或政府機關，這次沆瀣一氣單純宣傳：「所有企業工會都會與企業百分百合作」的論調，若不是別有用心，就是頭腦簡單及有點蠢。

收文資訊

公文文號	G21060036365	收文日期	106/11/01
來文機關	臺灣鐵路工會		
公文類別	函	公文性質	一般案件
本別	副本	次性質	
來文日期	106/11/01	來文字號	(106)鐵工福字第960號
速別	普通件	密等	
附件	0	附件說明	
主旨	有關貴部函詢勞動基準法一例一休研修意見一案，本會堅決反對研修，法令不宜朝令夕改，請查照。		

老實說，像這種叫囂；來自「複數工會」帶來的互相惡性競爭與各自取暖叫陣，說起來是免不了的「良意立法」之惡。但，將這些無意義叫陣導向成為良性競爭或各取所需，實在是從事勞運路員的基本功。除此，以路局現狀言，若白目點不怕得罪兩工會地講些老實話，就是：現在兩工會最缺乏的是「認清對方存在事實」。比方：鐵路工會：不准產業工會陪同臥具勞檢，是沒認清事實(充當勞方當事人之依法成立勞運團體)，產業工會：可在勞檢後，代替鐵路工會與鐵路局簽訂視同



小團協的「調解」，也是沒認清事實。(非產工的多數會員，算不算團協當事人啊？非產工會會員的借宿運務宿舍車長；甚至司機(這些宿舍可由機務部門挪資修繕)；以後要適用這份團協還是不要適用？)

59/002/22/0001/4	G20590019983	為第二期團體協約業經省社會處通知「認可」。	台灣鐵路貨物搬運股份有限公司	搬業字第2619號	附
62/070/3/0001/1	G20620010104	本公司締訂第三期團體協約請派員指導	台灣鐵路貨物搬運股份有限公司等	搬業字第0899號	附
64/600/35/0001/1	G20640025879	貴局工務處鋼梁廠與台灣省鐵路工會所締結團體協約案	臺灣省政府交通處人事室	未具文號	✓
64/600/35/0001/2	G20640028936	貴局鋼梁廠與鐵路工會間團體協約請就省社會處函意見提供	臺灣省政府交通處人事室	未具文號	✓
64/600/35/0001/3	G20640032733	貴局工務處鋼梁廠與鐵路工會簽訂團體協約案	臺灣省政府交通處	交人字第46668號	✓
65/600/4/0001/1	G20650000917	檢送本公司與搬聯會締訂第三期團體協約壹份	台灣鐵路貨物搬運股份有限公司	搬業字第4664號	✓
68/606/24/0001/1	G20680020125	貴處高雄機廠與鐵路工會簽訂團體協約草案			✓
69/600/33/0001/1	G20690010802	貴局鋼梁廠與台灣鐵路工會所締結團體協約一份	臺灣省政府交通處	交人字第20065號	✓
69/600/33/0001/2	G20690012974	貴廠與台灣鐵路工會續訂團體協約奉內政部核復應予修正該協約第三條、第九條及第十四條一案			✓
69/600/33/0001/3	G20690012219	台北機廠與台灣鐵路工會簽訂之團體協約	臺北市府社會局	北市社二字第16269號	✓

說到團協，就不得不提最近人事室「再送」，交通部「再退」的路局與臺灣鐵路工會間的團體協約。因為工會源於謹慎(或說守舊?)態度，向來都沒將這民國50年代陸續陳送上級機關的大小團協或正式條文草案的協調過程及條約內容告知會員，導致許多人真還誤以為每個月開，已經開兩百多次「團協開假的」。在此，就鐵路工會既得協約「部分內容」(104年版)攤開陽光下，讓閱聽會員來評斷，幾十年來，由鐵路工會主導的這些勞動條件真的算「出賣會員」嗎？

臺灣鐵路管理局

協商團體協約條文草案一覽表

臺灣鐵路工會

原	條	文
第一章 總則		
第一條：	適用對象	本協約之適用對象，在甲方為台灣鐵路管理局及其附屬事業單位代表行使管理權之人員，在乙方為台灣鐵路工會會員之甲方從業人員。
第二條：	適用順序	甲方所訂之工作規則與本協約牴觸者，應優先適用本協約。
第三條：	協約對象	甲乙雙方應互相確認為團體協約之惟一協商對象。
第四條：	修訂之基準	本協約經一方之提議，並徵得他方之同意後得修（增）訂之。
第五條：	有效期間	本協約有效期間為期3年，在期滿前3個月，應由甲、乙雙方以書面通知互派代表會商續訂或另行簽訂新約。
第六條：	工會會員制度	甲方進用員工由甲方依法令或其管理規定辦理，所進用之員工凡具有工會會員資

格者，有關資料同意於員工報到後一週內提供乙方。

甲方對於合於乙方會員資格而不加入者或自行退脫，並經勸導無效者，經乙方依法規決議，送請甲方按有關法令規定處理。

第四章 勤務（暫列第26—30條）

第廿六條：工作時間(保留)

甲方為鐵路運輸特殊行業，為配合公務人員週休二日之實施，每週正常工作時間定為40小時，乙方會員每週應有二日之休息作為例假日及週六，該例假及週六休息時間由甲方排定。

乙方會員在甲方工作之正常工作時間，每日不得超過八小時，每週不得超過四十四小時為原則。正常工作時間內每工作四小時後至少應有半小時以上之休息時間，休息時間不計入工作時間。

前項工作時間及休息時間為應交通事業運輸服務之需要，得由甲方依勞動基準法相關規定彈性調整之。

第廿七條：出勤(保留)

乙方會員在甲方工作，應依甲方所定各項工作班制準時出勤，其排班方式、勤惰管理及應遵守紀律悉依工作規則規定辦理。

第廿八條：國定假日(保留)

為配合公務人員週休二日之實施，乙方會員於中央主管機關核定應放假之日，應依「公務人員週休二日實施辦法」及其相關規定辦理。

甲方為應業務需要，得經乙方會員同意於應放假日照常出勤，該假日出勤之工資依勞動基準法規定加給或給予補休。

前項應出勤人員若無正當理由而無故不出勤，致造成甲方業務之妨害者，屬公務員兼具勞工身分者按公務員服務法論處，屬純勞工按勞基法第12條規定辦理。

第廿九條：請假(通過)

乙方會員在甲方工作，年度內各項假別，屬公務員兼具勞工身分者依公務人員請假規則辦理，屬純勞作者依勞工請假規則辦理，但工作規則有較優規定者從其規定。

第三十條：休假(通過)

乙方會員在甲方繼續工作滿一定時間，甲方應依公務人員請假規則、勞動基準法有關規定給予特別休假。乙方會員在公傷假期間，其應享有之特別休假權益仍應予維持。

前項已享有之特別休假（強制休假除外），若於年度結束或契約終止，有應休而確因業務需要未能休假者，應發給其不休假加班費。

第卅八條：變更工作時間(保留)

甲方因天災、事變或與行車安全有直接影響之突發事件，必須乙方會員於正常工作時間以外工作者，甲方得變更正常工作時間，並於延長開始後24小時內通知乙方。變更之工作時間，如超過正常工作時數，甲方除應發給延時工資外，並應於工作日結束工作後立即補給乙方會員適當之休息。惟補給休息之時間，如恰與乙方會員之例假或休假日重疊，則不另行安排補休。

乙方會員因健康或其他正當理由，不能接受正常工作時間以外工作者，甲方不得強制其工作。

勞工於報到後、出勤前，因天災、事變或突發事件，延緩執行勤務，其延緩執勤之時間視同工作時間。

第卅九條：特別休假等之變更(通過)

因天災、事變或突發事件，非停止乙方會員之例、休假或特別休假，無以減輕或除去甲方之損害時，除應按勞基法規定加倍核給工資外，並於工作結束後給



予補假休息。

前項出勤時間未逾八小時以八小時計算休息時間。

待遇(保留)

第四十條：對於工資概念的共同體認

第四十一條：工資類別

一、經常性給與(待修)

(一)公務員兼具勞工身分者之薪資

1. 交通事業資位人員，公務人員任用法任用人員及依雇員管理規則雇用之人員包括薪額（本俸）專業加給、主管職務加給三項，另支給營運獎金、地域加給及高壓電危險津貼。

2. 約聘人員：包括薪點折合率計算之酬金及營運獎金。

(二)純勞工身份者之工資

1. 基層服務員：包括薪點折合率計算之月支數額及營運獎金。

2. 約雇人員：包括薪點折合率之酬金及營運獎金。

3. 什工、工友：包括工資、工作補助費及營運獎金。

4. 契約工：包括日支工資及營運獎金。

5. 輔導轉業人員：包括薪額、專業加給及營運獎金。

6. 貨運服務總所雇用人員工資：

(1)約雇技術員、技工、司機：包括薪工資、工作補助費、工作績效獎金。

(2)理貨工：包括日支工資、營運獎金。

(3)自備卡車裝卸工：包括出勤津貼、按噸計酬裝卸工資。

7. 餐旅服務總所雇用人員工資：

(1)車勤部僱用人員：包括基本薪給、勞務酬給、加發勞務酬給、伙食費、售貨獎金、技術津貼、帶班津貼等項。

(2)各餐廳、販賣台人員：包括基本薪給、勞務酬給、加發勞務酬給、技術津貼、帶班津貼。

(3)汽車司機、技工、工友：包括工資、工作補助費（專業加給）、營運獎金等項給與。

(三)本局員工例假日之前一日工作超過四小時者，所支領之半日工資及延時工資應併入工資計算內涵。

(四)服務在東台及偏僻地區者：依政府規定支給「東台加給」、「山僻加給」及「離島加給」。

二、非經常性給與

(一)年終工作獎金：依照行政院訂頒之支給標準及規定辦理。

(二)考成獎金或獎薪：依照政府有關法令規定辦理。

(三)差旅費、乘務旅費：依照政府有關規定辦理。

(四)擔任機車駕駛工作者，支動力車駕駛安全獎金，擔任在高壓活電下工作者支給高壓電危險工作津貼及其他經甲方報准屬於危險工作者支給危險工作津貼。

(五)車勤部僱用人員所支領之自強號津貼，無缺點津貼、播音津貼等項。

第七十一條：協約之締結

本協約經雙方同意後，分別推派代表簽訂之，並於呈奉主管機關認可之翌日起生效，修正時亦同。

第七十二條：協約雙方收執

本協約一式六份，除以四份分別陳報各主管機關外，甲乙雙方各執乙份。

論路局票價凍漲



睽違多年的火車票漲價議題，最近又火熱了起來，在這萬物皆漲的年代，國人只要一聽到「漲價」兩字，瞬間耳朵豎了起來，不管什麼理由，反正逢漲必反，政治人物也樂得順水推舟，來個順從民意，趁機跳出來為全民擋下這波漲價潮，為自己賺得好名聲，順便刷一下政壇上的存在感，畢竟在台灣有機會上新聞搏版面，對自己未來政壇之路不無助益，但不漲價就是好嗎？

台鐵票價已將近20年未漲價，這對一個運輸事業而言，是一件很弔詭的事情，筆者認為還可以列為台灣不可思議事件之一。

在這凍漲20年期間，台鐵所有的路線設備、列車、場站、人力資源等維持運輸條件的要素，隨著時間的推移，各項設備的自然舊化，導致所需要的維護成本只會隨著時間越來越增加，但相對的收入票價卻維持不變，在這種不對等的情況持續下，難不成設備會越用越新，越用越好？當然不會。

近幾年來，台鐵電車線斷落，或是號誌故障等硬體事件層出不窮，種種跡象很明顯的指出台鐵的設備真的舊了，這個號稱百年企業的設備真的快要變骨董了，但在台灣，只要台鐵出事故，政治人物一致的口徑就是出包了要改善，改善好了再來談漲價，這種神邏輯竟然可以拿來搪塞大眾的悠悠之口，原來設備老舊造成出包已經算是台鐵的原罪，如果等到哪一天，台鐵設備真的可以自動變好，那台鐵真的可以舉報諾貝爾獎了，畢竟是全世界最神奇的運輸事業，設備會自動翻新，完全不用資本挹注。

回到本次探討的話題，即是票價不漲這個舉動值得我們思考的點是什麼，如果繼續維持這種低票價的營運模式，到底會有什麼後果，其實這答案也不難，就是事故發生的更頻繁，更甚的是導致嚴重的後果，即是大眾的生命安全，鐵路雖然號稱安全性極高的運輸工具，但此安全性要建立在所有設備及人力都完善的前提下，而不是像今日台鐵一般，使用年代久遠的運輸設備，沒有足夠資金完善維護的設備，車站人力明顯不足，每日上下行列車不斷運行。事故發生如同家常便飯一般，三天兩頭小事故，偶爾幾個月來個大事件，像是電車線斷掉停駛，在現今這種營運情況下，偉大的政府竟然可以視而不見，一味地阻止台鐵漲價，凡事都有一體兩面，漲價是必要之惡，但相對的足夠的收入也是運輸業能夠新陳代謝的最大原因。

以上所述，並非什麼艱澀的難題，也不是一年半載無法解決，漲價是一定要漲，在合理的範圍內，台鐵肩負起社會大眾行的權利，但至少損益兩平，在目前這種虧損遠大於收入的情況下，台鐵設備及服務只會更加退步，而無法更加進步，這個淺顯的道理大家都知道，但只要提到漲價兩字，瞬間智商都不見了，嘴裡只會嚷嚷著拒絕。

為了讓明日台鐵更加進步，大家真的有必要好好思考漲價這個議題，畢竟運輸業並非曇花一現的事業，而是一國之本，如何好好營運下去，值得大家深思，而不只是一味的拘泥在逢漲必反的迷思當中。

迷宮中的指引---

邦哥

告示牌標誌的設計與設置

臺北車站，是北臺灣首要的公共運輸樞紐，也是全臺灣運量最大的鐵路車站，每日使用約50萬人次以上，是全臺各車站總運量第一名，除了臺鐵、臺灣高鐵、臺北捷運的地下化鐵路車站，今年2月又再納入桃園機場捷運，另外在周邊還有臺北轉運站、國光客運臺北車站等公共汽車站點，帶來了更多的轉乘旅客。

車站大廳東、西、南、北各有三個出入口，地下1樓北側與中山地下街、臺北地下街、京站時尚廣場、機場捷運站、臺北轉運站等連通；南側則與誠品站前店、站前地下街連通；另外各出入口又再連接至附近商城、賣場、美食街，如此龐雜的站體結構，讓車站成了一座開放式的巨大迷宮。

隨著運輸系統逐步的擴張，旅客動線亦隨之複雜化，為了使旅客在車站內能夠順利地進站、出站、轉乘等從事各項活動，車站標示系統的規劃設計就變得重要了許多。對於許多從中南部北上的遊客或是從國外來的旅客，不論是尋找親朋好友，或是尋找下一個運輸系統的閘口，往往遇到的第一個難題，就是要從這座迷宮裡的指標提示，一步步前往目的地，然而這些指標，有些不清

楚，有些走到一半就中斷了，有些甚至仍維持「純手工製作」，著實讓人無言以對。

臺北車站，是大部分旅客對臺北這座城市的第一印象，所以裡面的每一個小細節，往往會連帶影響著旅客的觀感。在這龐雜的空間設施裡，「指標」就扮演著這樣重要的小角色，它所承載的資訊以及整體裝置的表現，除了讓旅客找到正確的方向，快速地抵達目的地，在發生緊急狀況時，更要能適時地發揮作用，引導旅客通往安全的逃生路線，保護旅客生命安全。

「指標」最基本的特性就是可視性，即旅客可以在一段距離之外，就能輕易地發現指標的存在，且同時可以閱讀與辨認，如果還要旅客跑到指標的位置才能看清楚，那便失去了指標的意義。另外，在每個岔路口都要能有明確接續的指標，引導旅客前進，在這其中也包含了指標字型、大小的統一，使得整體的規劃是整齊、相容，而不雜亂，希望臺北車站裡的指標，也能往這些方向去改善，從使用者的角度去考量設計，兼具美觀與人性，給每位經過這裡來到臺北的旅客一個美好的第一印象。





生日有感

卡巴

第一次掛上列車長這職稱過生日
因此在生日這晚我必須上班值勤外班過夜
全台響下起莫名的雨 除了車班大亂外
自己則在花蓮站穿越軌道跳上貨物列車的守車時
路線的積水 淹過了腳踝 使鞋子灌滿了水
堪稱十分狼狽的生日
鐵路生活就是這樣子
做六休一的生活 不見得事事皆大歡喜
穿雜在工作與休息間的樂趣 還是得自己去發掘
就算沒辦法如期在晚上「吃蠟燭 吹蛋糕」
自己卻接連吃了好幾天豐盛的早餐及下午茶
也說得上幸福囉^^

最後
跟大家分享我的生日蛋糕
沒吃到的人 就失禮啦



台鐵人氣彩繪列車

圖 / 文：陳明哲



2016年由台灣鐵路局、長榮航空、日本三麗鷗公司三方共同合作推出Hello kitty彩繪列車，是目前台鐵彩繪列車人氣第一名！不管到哪個車站，永遠是旅客的目光焦點。



2017年慶祝台灣鐵路130週年紀念，所設計的普悠瑪號130th彩繪列車，由於色彩繽紛，被網友讚譽為一列會移動的彩虹。



2014年慶祝花東鐵路電氣化通車，台灣鐵路局特別與國際級的設計大師蕭青陽聯手打造，以東部風俗民情為主題的普悠瑪號彩繪列車。因為圖案色彩艷麗，被網友封為「最美麗的彩繪列車」。



2017年慶祝台灣鐵路與日本JR四國鐵道簽定結盟紀念，特別以台鐵EMU800型電車與JR四國8000型電車交換列車塗裝方式來展現友好關係。



2016年台灣鐵路局慶祝與日本京急電鐵結盟紀念，以交換列車塗裝方式將EMU700型電車變身為京急電鐵的紅色列車，獲得鐵道迷的廣大迴響。



台灣鐵路與日本東武鐵道慶祝締結紀念，將推拉式自強號列車化身為東武鐵道日光詣SPACIA黃金列車。因為塗裝顏色亮眼，也引起鐵道界不小的轟動。

保命三步驟

Life-saving three steps



如果受困於遮斷桿內，且列車已接近時
請撞出遮斷桿脫離危險區域！



平交道安全



臺鐵官網



交通部道安委員會
Road Traffic Safety Committee, MOTC



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

關心您 廣告

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、楊永蔚、陳明哲、徐邦堯、林志浩
李晁鳴、周敬浩



工會QRcode