

交通部臺灣鐵路管理局 10 屆第 32 次勞資會議紀錄

時間：106 年 11 月 14 日上午 9 時 30 分

地點：本局第 5 樓會議室

主席：鍾代表雲章

記錄：徐悠萍

出席人員

勞方代表：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）、陳代表文晉（電）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

列席人員：曹棟鈞、彭成瑞、周廷岳、吳文益、林宜靜、郭惠葉、王毓僑、張秋美、廖清漢、古登臺、鄭騰清、黃禮武、周寶惠（鐵路工會）

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、本次會議由主計室曹主任棟鈞做業務報告。

吳代表長智發言 1：

本局所有單位預算員額均為不足，唯有貴室人員比預算員額

增加 1 人，請詳加說明。

曹主任棟鈞回復：

- (一) 有關人員進用部分，本局人員進用管道主要為鐵路特考，但因錄取人員未報到及短期內離職比例相當高，致使預算員額始終未能補滿。
- (二) 本室預算員額 93 人(含資位人員 78 人、基服員及營運人員 15 人)，「現有員額 82 人(含資位人員 71 人、基服員及營運人員 11 人)」，另契約工 12 人不合在預算員額(含六年行保專案雇用 3 人，未占缺契約工 9 人係本室因辦理工程審核業務人力不足，專案簽局於本室工程管理費項下雇用，任務達成即可解雇)。

吳代表長智發言 2：

有關工程懸記帳延至結清，貴室簡報裡表述，因人員離退因素清理困難，試問貴室業務代理如何應用。

曹主任棟鈞回復：

各種帳項之產生及結清，源起辦理單位為各工程經辦單位，其最了解經辦案件之詳細來龍去脈;本室前簡報內提及清理多項重大工程懸記帳 1 節，囿工程經辦單位未辦理各該帳項之結清，且該等案件金額重大，帳務複雜，懸記久遠，且涉及鐵工局，又因本局及鐵工局相關工程承辦人員大部分皆已離退，詢問案情困難，本室同仁僅能就帳務軌跡，大量調閱傳票資料，抽絲剝繭，耗費多時，始能完成清理任務。本項應無關代理情事。

吳代表長智發言 3：

建請貴室將所有員工請領費用的表格，應有一致性的表格提供在本局網頁裡，供業務單位下載。

曹主任棟鈞回復：

研議辦理

吳代表長智發言 4：

本局 20 年票價未調整，試問貴室有無針對 20 年來票價未調整虧損進行試算，以利對外釐清責任歸屬。

曹主任棟鈞回復：

歷次票價調整方案時，本室均配合當時情境假設試算調整的幅度，惟票價調整屬政經議題，且票價調整通常有配套方案，實難就未調整票價而計算其影響的虧損數。

蔡代表榮輝發言 1：

請貴室於春節二線支援一線或現場人力不足連班之加班費給予核發時間勿拖延太久，以免員工抱怨。

曹主任棟鈞回復：

查 106 年春節疏運加班費之計算方式，運務處於 106 年 3 月 24 日始簽局核准；另提送之春節加班請領報銷清單，因部分人員之時數計算錯誤而退回修正，延宕時程；又因有部分單位主管上班時數連續 2 天以上，恐有違反勞基法相關規定，經移請運務處釐清、確認，致審核時間較長。

蔡代表榮輝發言 2：

請貴室對於車班加班費撥款，儘可能一次撥至，減少基層人員工作量。

曹主任棟鈞回復：

有關加班費之請領，本室係依據各單位提送之請款報銷清單進行審核完竣後送請行政處出納科付款。

貳、 上次會議紀錄確認：確認通過。

參、 討論提案：

第一案：新三班制於本(106)年 6 月 27 日完成協商，訂於 10 月 1 日起實施，協商完成前之休息日出勤給付，請貴局依勞動基準法新制計算給付。

一、 說明：

- (一) 囿於人力不足經查勞動基準法業於去(105)年修法完成，其中一例一休部份條文自 105 年 12 月 23 日施行，第 24 條新增勞工於休息日出勤給付規定。
- (二) 貴局為性質特殊之交通運輸服務業，為落實政府政策、社會責任及提供旅客多元完善服務，故部份業別有以輪勤制及日、夜、休三班制之輪班方式執勤。新法上路後，因應一例一休之制度，各業別重新啟動工時協商以改善及提升同仁勞動條件；未完成協商前，加班費支領仍依原協商方式辦理，其中運務乘務人員(如列車長、車長)因輪勤排班，原則週休 1 日，工時協商於本(106)年 2 月完成，訂於 3 月 1 日起休息日給付依新法辦理，協商未完成前之休息日給付仍依舊制給付，即逢當月每週週

六出勤加發 1 日薪資，當月最多領 5 個週六加班費。

(三) 另日夜休之三班制因班制較為特殊，應考慮層面及條件亦較為廣泛，直至本(106)年 6 月 27 日完成協商，並訂於 10 月 1 日起實施。未實施新班制前，加班費給付仍以每月 36 小時計算，又逢當月每週週六出勤加發 1 日薪資，當月最多領 5 個週六加班費。故至本(106)年 9 月 30 日前休息日之給付未依新法規定計給。

二、決議：

(一) 請確實依據鐵路工會所提意見研議，並依相關規定辦理。

(二) 繼續追蹤。(列入 10 屆勞資會議追蹤議案，案號：103201)

第二案：行車事故權責認定事實有失公允。

一、說明：

(一) 苗栗電力分駐所轄區：

1.事故說明：玻璃纖維絕緣棒壓接端脫落。

2.原因探究：

(1)該設備(材料)脫落處屬材料本體，(即原始材料元件)，脫落非安裝或施工時附件處脫落。

(2)該設備(材料)屬桿間絕緣設備，於保養、檢查過程中，均以外觀檢視，對本次脫落處屬材料內部脫離無法於外觀檢視查出。

(3) 電車線保養調整亦即調整兩端附件尾夾體及螺旋套銅，對該材料不會有任何的調整與更動。

(4) 上述原因探究後，該設備即無法於現行規定保養中察覺，建請修改檢查方式或其他防範措施。

(5) 本次事故即非人員施工或保養不當，則懲處實屬冤枉，有失公理。

(二) 北力段 49 平方主吊線金屬編結器脫落:

1. 事故說明：49 平方主吊線銜接處金屬編結器脫離。

2. 原因探究：

(1) 該主吊線已使用十多年，就線體已屆材料壽齡，雖目前全局已全力將該設備更換為 95 平方主吊線，但似乎未及防範。

(2) 本次脫離處為 86 年建置，105 年 1 月 31 日事故搶修時所銜接之材料，因該區段為列車運轉密度高電車線設備負載流大，主吊線受電流影響造成溫度變化熱脹冷縮劇烈而材質已劣化變硬，故造成本次事故。

(3) 路局主吊線乃加張力 1 頓之有張力導線，於平時檢視亦為目視有無脫離現象，無法判斷是否會造成脫離斷線。

(4) 該事故金屬編結器就外觀檢視均已依 O.C.S. (電車線規範) 壓接並未有施工疏失。

(5) 該設備即已依規範施工，又於平常保養中無法察覺，則該等的施工材料與工法實有檢討必要。

(6) 本次事故，即非人員施工疏失或保養不力，則懲處員工實屬不妥。若未做適當處置，爾後搶修作業時間勢必加

長，我員工恐懼搶修而不敢出勤，甚不敢施作高技術、高危險性工作，而造成更大的損失。

二、決議：

(一) 請行保會參考勞方所提意見，重新審查及釐清事故原因，並建議及改善防護措施。

(二) 繼續追蹤。(列入 10 屆勞資會議追蹤議案，案號：103202)

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：

一、營運人員進用辦法請詳述。

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。

10 屆第 32 次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定，業經交通部於 106 年 10 月 20 日交人字第 1065013626 號函核定，本局同年月 26 日鐵人一字第 1060034962 號函轉各單位查照。

決議：繼續追蹤。

陸、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、30，31 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

- (一) 106 年 7 月 5 日決標。
- (二) 106 年 7 月 19 日三計畫書送審（第一版）送審。
- (三) 106 年 7 月 20 日召開安全衛生協議組織。
- (四) 106 年 7 月 24 日開工。（履約期限 80 工作天）
- (五) 106 年 8 月 4 日三計畫書送審（第二版）送審。
- (六) 106 年 8 月 4 日～31 日至礁溪及頭城站安排施工事宜。
- (七) 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 32 次會議電務處回覆：

頭城站部分已於 106 年 11 月 3 日施工完成；礁溪站預定於 106 年 11 月 10 日施工完成，本案預定於 106 年 11 月 14 日竣工。

**決議：有關頭城、礁溪 2 站號誌，請運務處、機務處及工會
辦理會勘**

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 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

10 屆第 32 次會議運務處回覆：

廠商已安排於 106 年 11 月 12 日完成移設。

10 屆第 32 次會議電務處回覆：

冬山站號誌預告機已於 11 月 8 日改為 LED 燈；百福站因七堵~八堵橫渡線工程需求，預定於 106 年 12 月底前改善完成，汐止站由汐止車站負責改善，預定於 106 年 12 月底前改善完成。

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 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。

10 屆第 32 次會議電務處回覆：

冬山站號誌預告機已於 11 月 8 日改為 LED 燈；百福站因七堵~八堵橫渡線工程需求，預定於 106 年 12 月底前改善完成，汐止站由汐止車站負責改善，預定於 106 年 12 月底前改善完成。

決議：請電務處辦理冬山站及百福站會勘，於下次會議提出改善報告，繼續追蹤。

柒、 10 屆 27 次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 一、 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 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。）

10 屆第 32 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)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。至於個案部分，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需為密閉式貨車(廂)，以根本改善道床汙染問題。不良處所短期即整修確保安全，長期以工程改善確保舒適平穩。

決議:請持續改善

捌、 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 30、31 次會議綜合調度所回覆：

(一) 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。

(二) 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。

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

10 屆第 32 次會議人事室回覆：同 10 屆 31 次會議辦理情形。

決議：結案

玖、 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 31 次會議機務處回覆：

(一) 臺北機廠於 106 年 7 月 28 日與鐵路工會臺北機廠分會

協商新富車站啟用後調整員工彈性通勤時段及刷卡鐘設置會議，經勞資雙方獲得共識後，依會議決議辦理(詳附件 1)，後發函本處始簽局辦理調整上下班時間(北廠人字第 106003329 號函)為上班時間 7:50-8:10、中午休息時間不變，下班時間 16:20-16:40(M01060008508 號簽)。

- (二) 該廠自 9 月 6 日起調整上下班時間，至今尚未接獲同仁反應更改時間需求，該廠亦至月台會勘人流、車流等安全狀況；另除新富車站外，尚有北湖、富岡車站可分流上下班人潮。

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。

10 屆 32 次會議專案工程處回覆：

本站已於 106 年 9 月 6 日啟用，且交通部於 105 年 3 月 14 日同意設站等級為招呼站，因不派駐站務人員，有安全疑慮考量，故無設計無障礙電梯。

決議：請運務處研議無障礙設施處理方式，繼續追蹤。

- 二、重申鐵路工會是唯一協商對象。

10 屆 30、31 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：

- (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。

10 屆 32 次會議運務處回覆：

本處已於 106 年 10 月 24 日運綜考字第 1060012095 號函轉知各段、站、車班組。

決議：結案

壹拾、10 屆第 32 次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

- 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。

10 屆 32 次會議資訊中心回覆：

有關本局局長信箱重建格式問題，本中心係負責局長信箱系統維運並確保服務可用，提供民眾填寫之格式非屬本中心權責，建請由業務權責單位提出變更的表格需求後，本中心配合辦理。

決議：請相關單位釐清表格必填欄位，並限制確實填寫後才可以送出信件，繼續追蹤。

- 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。

10 屆 32 次會議資訊中心回覆：

- (一) 資訊中心於新版人事薪工系統建置時，相關報表列印即朝著行政院推廣「節能減紙政策」設計，提供電子檔案供各單位自行應用。
- (二) 薪津單電子檔於 106 年 10 月使用新系統發薪後，每位同仁可上系統查詢自己的薪資明細，更於 106 年 11 月起將個人薪資單寄至員工個人電子郵件信箱，上開作業已符合勞動基準法規定，雇主應有義務提供薪資明細供員工存查。
- (三) 因舊的人事薪工系統薪資單採套版，故當時全局均為資訊中心代為列印，但該項工作，並非資訊中心業務範疇。而新版人事薪工系統薪資單並未套版，只要有印表機皆可列印，且於新系統內提供足夠的功能供各單位人事及總務人員幫忙無法查詢薪資單之員工列印個人薪資單，故若需要紙本薪資單之員工請找各自所屬單位人事及總務人員協助列印。

決議：請業管單位發文各單位，於員工要求列印個人薪資表需求時，確實協助，繼續追蹤。

壹拾、 主席結論：

下次會議由勞方代表彭代表明光擔任主席，並由行政室做業務報告。

壹拾壹、 散會 17 時 05 分