

交通部臺灣鐵路管理局 會議紀錄

主辦單位：人事室

會議名稱：本局第10屆第5次勞資會議

時間：104年8月18日上午9時30分

地點：本局第2會議室

主席：張代表明煌（機）

記錄：畢庶美

上級指導員：

出席人員：

勞方代表：鍾代表雲章(七堵機務段)、林代表俊誠(花蓮電務段)、蔡代表榮輝(高雄車班組)、陳代表福全(臺北機廠組立工場)、吳代表俊義(宜蘭站)、吳代表長智(花蓮機務段)、尤代表仁義(嘉義工務段)。

資方代表：鹿代表潔身、彭代表明光(運)、張代表明煌(機)、李代表坤芳(工)、呂代表秋楠(電)、邱代表素芬(主)、卓代表有章(人)。

列席人員：陳三旗、吳惠芳、吳興仁、朱秀蓮、、周廷岳、侯美靜、彭建軒、林天祝、劉雙火、黃瑋琳、鄭皓維、郭家維、吳燕妮、林宜靜、朱曼菱、林佩怡。

局本部請假或缺席代表：

勞方代表：(無)。

資方代表：(無)。

報告事項：

壹、主席報告：

現在出席會議勞資雙方代表，已達法定開會人數，請按議程開始開會。

貳、秘書組報告：

本次會議輪由電務處業務報告。

電務處陳處長三旗業務報告：(略)

吳代表長智發言：

一、請問哪些單位可以拿到平交道錄影資料？

答：本局電務段可以提供錄影帶給鐵路警察派出所及行保會。如果局內的其他單位有需要，可依行政程序向本局行保會申請。

二、貴處各種專業訓練時間過短，建議延長。

答：本處考慮到現場人力吃緊，於員訓中心辦理之各種專業訓練，課程之安排重點放在有新的設備、新技術引進或針對故障比較頻繁的研討，以及新進人員的集中訓練。另要求並督導各段，依各段實質需求於段辦理各項專業訓練。

三、當號誌故障時，檢修人員到現場的SOP是如何？

答：分駐所接獲現場的車站或CTC總機告知號誌有故障時，值班人員於第一時間馬上就以分駐所的交通工具前往處理，或者通知就近人員支援處理。所以很多號誌故障在未影響行車前即處理完成。

四、請教北回線複線開關何時建置。

答：因北回線正在研議設第三軌，本處將與局內單位研議，是否併案辦理。

五、請教為何這麼多的中性區間，就只有武塔中性區間會造成ATP作用。

答：現有幾處中性區間(武塔、南港)偶有發生機車過中性區間會造成ATP作用，但這幾處中性區間地面並無設ATP感應子。會有此種情形發生，可能係這幾處中性區間為新型式(附VCB)，機車過中性區間時受VCB動作之突波干擾而造成機車之ATP作用甚至無法自動復位閉合。本處宜蘭電力段已研究以加裝線圈方式消除突波，並也請機務處針對特定車型檢討防範突波之干擾，共同解決此問題。

六、請教行調電話測試機制為何？

答：行調電話之測試係以涵蓋率計算，前本局要求涵蓋率為95%，現涵蓋率為98%，死角部分持續在加強改善中。

遇有接獲現場同仁反映接收訊號不良等問題時，即要求維修人員檢查測試，並定期於各地區巡察檢視。去年檢查測試主要為手機零件(天線)故障。已請各處編列預算(零件或手機)，由本處代購置更換。

七、建議高速電車線查修車，應加入軌道參數才能取得正確的數

據。

答：前工務處購置軌道檢查車時，本處曾建議將電車線需要之參數一起併入，惟工務考量採購預算、時機、規範之訂定等因素，未能納入。本處購置高速電車線查修車時，會考量、檢討是否將軌道部分之參數納入進去。

尤代表仁義發言：

計軸器可否取代軌道電路？何時能全面消除絕緣接頭？

答：目前號誌是軌道電路與計軸器並聯使用。當初俊英街平交道事件經過2次檢討會議，專家學者的看法，未來臺鐵確實要朝雙計軸方式處理。軌道斷軌不是靠軌道電路在偵測，工務處也很贊成將軌道電路拿掉，對工、電兩處的保養可以節省很多人力，所以說未來一定是朝向雙計軸，雙計軸全面建置以後，軌道電路就能拿掉。現在新建的路線都已經做雙計軸，未來6年行車改善計畫，亦規劃全面以雙計軸汰換軌道電路。

蔡代表榮輝發言：

一、颱風過後，沿線行調無線電話陷漏點增加不少，請貴處儘速把平交道、招呼站、簡易站檢測，讓其均能涵蓋到，以利行車安全。

答：這次颱風後搶修的部分先處理，另外復舊的部分，因為要買設備需要一點時間，但會加快腳步。感謝蔡代表的建議，尤其平交道、招呼站、簡易站等處會交代請三商公司、本局電訊中心列為優先處理。

二、列車密度高，不同車型列車行駛不同速度，電車線搖擺幅度又不一，且使用年限又長，造成電車線保養維修不易，請貴處應逐年淘汰換新，更利行車安全。

答：目前車種很多，電車線也需因應新的車型，原電車線是適應平滑性的列車運轉，現在車型改成傾斜式，當初電車線的設計運轉模式可能已經改變。且列車速度提升，列車前後集電弓之距離不一，其實我們也一直在探討，如何在設備上加強。本處已在六年安全提升計畫內規劃更新改善。

鍾代表雲章發言：

一、近來動力車集電弓損壞事件一再發生，尤其EMU800型更為嚴

重，機、電兩處針對此一事件之發生原因檢討為何？如何改善？

答：800型才剛投入，但是我們也發現為什麼最近動力車集電弓損壞事件都是800型，局主管會報本人也提出，局長也要求機、電兩處共同去了解是不是都是800型的問題，由於它剛交車不久，臺車這邊的組裝或者材質等問題，也請機務處共同來探討。

二、今年貴處47名請增員額，該等人員到職後貴處將如何配置？

答：這47名新進人員會先安排到花蓮電力段服務。

三、電力維修車司機員的權、責待遇問題建請重視。

答：電力維修車司機員均由維修人員輪流擔任，待遇部分會請各電力段先做一個探討，然後處再召集各電力段討論。

四、電車線檢查車與各車種因速度差異性不同，實際狀況亦不同，為降低且提早防範事故發生率，電車線監控是否有與動力車結合之可行性？

答：本處計畫購置的是高速電車線檢查車，另擬計畫購置檢查儀器，裝在各車型營運車輛上面，依各車型實際運轉情況下錄影檢測。如果能這樣大家雙管齊下，其實對整個電車線也好，對機務的集電弓也好，都非常有幫助，但這部分還需跟機務處協調。

五、有關現場維修人員工作安全，依現況如何因應改善？

答：最近去德國觀摩，有廠商的設備可提供偵測到火車是否接近？它會發出一個警報，警告工作人員趕快離開，順便可以回應給我們的司機員。這部分因為工務單位的人比較多，他們已在研議採購，如果使用情形反應良好，工、電兩處一起來買，這樣對減少瞭望員人力就有幫助，對員工也有保障。

六、各站手(電)扶梯不斷增設中，故障或維護保養需求大增，貴處針對此一議案之看法有何見解或腹案？

答：關於各站手(電)扶梯，現在局裡的政策，新建、更新的由工務在做。維修部分現北部的地區是由電務處制定規範、預算書、發包，發包以後之履約管理則由運務處來辦理。計價或其他情況亦由電務處處理。本處願意踏出第一步來探討，擬

先成立一個機電科，先做籌備的動作，然後向上級要人，慢慢擴充接辦範圍。

林代表俊誠發言：

一、電力維修車司機員的待遇，確實須好好考慮。

答：將先請各電力段先探討，然後再由本處召集各電力段研議後，專案簽報。

二、電訊人員的培訓及人力分配，請重視。

答：由於電訊屬較先進的科技，所以電訊人員的教育訓練，我們外聘講師教多，以提升電訊人員的素質及灌輸新的知識。將特別注意各段的人力分配，以解決電訊人員人力的嚴重不足。

三、電梯、電扶梯的維護，很多是要有證照的，電務處如何因應此種要求。

答：將以外包維護為原則，未來的機電科或電務處只做管理及監督。

參、上次會議紀錄確認：確認通過。

肆、討論提案：

第一案 提案人：臺灣鐵路工會

案由：建請同意地區緊急應變中心人員比照局本部緊急應變中心人員報支午、晚餐費，以慰勞辛勞並期公平。

說明：

一、查局本部成立緊急應變中心時，值勤人員均可報支午、晚餐費，然同為緊急應變所需，於地區成立之緊急應變中心卻從來未曾報支，雖曾數次向上反映，但終究因無人重視而石沈大海，致地區緊急應變中心人員心有不平。

二、復查地區緊急應變中心人員從未報支午、晚餐費，係因負責成立緊急應變中心主管單位未下達可以報支及如何報支規定，故建請儘速依行政程序函示，以利旨揭中心人員據以辦理。

特種防護團說明：

(一)局本部應變中心報支便當費之源起，於局長巡視局本部應變中心時，輪值人員外出用餐恐無法立即應變處理，

便指示綜合調度所在本局「公共關係費」項下核銷（行政處）；後因「公共關係費」費用不足，經協調本團後，由本團「動員及災害防救費」科目支應。

- (二) 104、105年度若由本團支應各區緊急應變中心餐費，預算不足支應，建議各區運、工、機、電務單位自行協商輪流支應；106年度起由本團編列預算，俟預算通過後再行支應。

決議：一、特種防護團簽局，俟核准後據以辦理。
二、繼續追蹤。

第二案 提案人：臺灣鐵路工會

案由：建請路局函請健保主管機關釋示「有關現職人員參加鐵路特考錄取後參加訓練期間，除每月薪資部份扣繳保費外，訓練津貼復扣繳補充保費疑義」以釋眾疑。

說明：

- 一、查103年現職人員參加鐵路特考錄取訓練期間，本會前與銓敘部開會討論，同意以事假方式處理，請假前五日給薪；訓練津貼扣五日，以不重複領取為本。今該等人員薪資部份仍依原扣健保費扣繳，訓練津貼又扣繳補充保費，似與補充保費規定意旨不符。
- 二、本案曾於勞資會議詢問，路局回復依規辦理，惟員工就損及權益事項且對法令有疑義時，就路局自行解讀仍有疑慮，故建請路局向健保法令主管機關要求釋示，較有公信力且能說服員工。

人事室說明：

- (一) 經查103年度起公務人員考試錄取人員分配(發)係採未占缺實習訓練，嗣向銓敘部積極爭取，為維護本局現職資位人員復應103年鐵路特考錄取人員之權益，業經銓敘部103年12月8日部法二字第1033905788號書函同意，是類人員得於原服務單位以「事假登記方式」至分發單位進行未占缺實務訓練，有給薪事假部份不得重覆支給訓練津貼，合先敘明。該類人員既採「事假登記方式」

保留原職接續公務年資，而非以「辭職」至新單位接受考試分配實務訓練，爰公保、健保及相關退撫基金提繳仍同現職人員，係由「原服務單位」繼續辦理。

- (二) 又查全民健康保險法第31條規定略以，非屬投保單位給付之薪資所得，應向保險對象予以計收補充保費。經洽健保局略稱，若同仁公務人員身分一直在原服務單位，也在原服務單位持續繳交公保、健保及退撫費用，訓練單位(非屬投保單位)所發給的訓練津貼自然就產生補充保費，故本局係依規定於發放訓練津貼時扣取二代健保之補充保費。

決議：一、請人事室函健保主管機關釋示。
二、繼續追蹤。

第三案 提案人：臺灣鐵路工會

案由：上班時間接獲通知前往現場搶修，下班時間後仍繼續搶修者，屬下班時間出勤搶修，請搶修單位核實認定是否具有績效核給1,000元獎金，以慰辛勞並期公平。

說明：

- 一、查路局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項第四條「搶修員工於下班時間出勤搶修，凡適時趕到現場直接參與搶修工作且具有績效者，高員級(含高員級)以下人員核給1000元獎金。副長級以上人員依『交通事業鐵路人員獎懲標準表』予以敘獎獎勵。」本條規定主要目的在於鼓勵員工參與搶修，以利儘速恢復交通運輸。
- 二、復查員工於上班時間接獲通知前往現場搶修，下班時間後仍繼續搶修者，事實上是符合規定所指「搶修員工於下班時間出勤搶修…」然路局卻以上班接獲通知時間為由，忽略此一事實，而不發給1000元獎金，實與訂定該規定之目的不符且不合常理。蓋上班接獲搶修通知之員工若下班時間到即下班不繼續搶修，恐影響恢復交通運輸之時效，又員工下班離開後，再要求員工回來搶修，員工若不願意亦不能強迫之。再者即使願意回來搶修，

不但浪費時間，路局除核給1000元獎金外，尚須給付2倍工資，怎麼都不合算。

三、基於上述理由，請依旨揭建議辦理，以符訂定搶修獎勵規定意旨並符實際需求。

機務處說明：

- (一) 本局員工參與事故搶修請領各項給與均依據94年10月24日鐵人三字第0940021251號函「交通部臺灣鐵路管理局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」及勞基法規定辦理。
- (二) 搶修獎金，因本局對下班後搶修隊員無約束管制力，且員工下班在家後出勤意願極低，尤其是遇颱風豪雨或寒冬季節等，而本獎金是要鼓勵第一線員工於下班時間出勤搶修，俾以在最短的時間內恢復通車。並對於搶修工作有特殊功績者，亦另予以敘獎鼓勵。
- (三) 搶修獎金原簽係為獎勵員工於下班時間能配合出勤搶修者，考量搶修現場工作環境確實惡劣，加上新世代的思維變遷，出勤意願已日漸低落，本處建議出勤時間超過下班時間者同意給予搶修獎金，以鼓勵員工能出勤搶修。
- (四) 本案建請人事室彙整各處意見後再報交通部辦理

人事室說明：

- (一) 查本局「員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」第四點規定：「搶修員工於下班時間出勤搶修，凡適時趕到現場直接參與搶修工作且具有績效者，高員級（含高員級）以下人員核給1000元獎金。副長級以上人員依『交通事業鐵路人員獎懲標準表』核予獎勵。」，先予敘明。
- (二) 上開搶修獎金要點係針對本局「工作時間以外」（下班時間）第一線員工，核予新臺幣1,000元獎金，以鼓勵其出勤搶修意願，俾利以最短時間內恢復通車，並針對搶修工作有特殊功績者，另核予敘獎鼓勵辦理，惟針對案內上班時間接獲通知，下班時間能繼續出勤搶修者，並非獎勵支給對象。

非工作時間搶修核1000元獎金，工時如何計列？

- 決議：一、依案由通過。
二、結案。

第四案 提案人：臺灣鐵路工會

案由：有關員工參加路局購乘車票集點會員遭路局懲處顯有欠公平案。

說明：

- 一、查訂定購乘車票集點制度係路局促銷手段，招攬生意之舉，且規定中並未限制台鐵員工及親屬不得參加，若路局覺得員工參加本制度會員與所訂原意不符，應於規定中明確規範方屬正確作法。
- 二、復查約二年前康案既已現異狀，然當時主管單位繼續忽視而不及時修訂規定予以防止，繼續留下陷阱養案，陷員工於罪，更非妥適。再者，依照集點規定，如有異常違反規定使用者，即取消會員資格，若落實該規定，亦無今之爭議，故建請路局考量情、理、法及本案規定不週情形，採先修訂規定防止類似情事再度發生並就修訂前之事均予免議，以安員工工作情緒。

運務處說明：

依據104年7月29日主管會報局長指示：請運務處釐清原因，並訂定標準（重賞重罰），輕者至少小過乙支，重者送廉政署處置，員工若為服務性質幫他人訂票，年終累計達一定數量後可給予嘉獎鼓勵。

- 決議：一、請將相關辦法訂定更周延，並明確告知同仁。
二、繼續追蹤。

伍、歷次會議未結案辦理情形：（如附件）

陸、局勞資建議事項追蹤辦理情形：

- 一、工務監工員是個有名無實的職務，現在是助理工務員，監工大都是現場領班升遷而來，雖然是升遷其實所得薪資卻比領班還少，少領班加給，而責任加重，請工務處針對監工員的福利薪資加以研議。

工務處說明：

(一) 有關本案本處業奉局長於本年3月主持召開「工務主管擴大聯席會議」會議指示：「請工務處研議『有關養路監工加發相關加給部分，請工務處會同主計室依規定研議』-----」

(二) 宥於本處編制職稱內已無「監工」一職，為研議合於本局規定之作法，本處要求各工務段提供相關資訊，例如與本處「監工」有關之人事組織修編文件、歷年主管機關函等相關資料，於104年7月23日以便箋彙送本局人事室三科，協請該室提供可行性之專業意見及作法，俾利本處作為簽局參據，惟迄今尚未收到該室提供書面意見。

(三) 本案本處將持續追蹤辦理，積極妥處。

決議：針對工務處104年7月23日便箋送本局人事室三科，有關有關養路監工加發相關加給部分，請人事室三科提供可行性之專業意見及作法。

二、各站內列車停車標設定標準如何？（各型車及車序牌規格及設定位置）

運務處說明：

列車停車位置指示標之設置標準依本局行車特定事項第158條之規定：設有列車停車位置指示標之站，停車列車應對準指示標停車。

前項列車停車位置指示標，其設置規定如下，設置站由運務處長指定之。

(一) 旅客列車停車位置指示標：

1、EMU通勤電車停車位置指示標：其晝、夜間均用藍底之長方形反光板以白色書寫「○輛車電車停」並於「○輛電車」與「停車」字樣間加紅色橫條區隔。

2、一般旅客列車停車位置指示標：其晝、夜間均用白底之正方形反光板以黑色書寫「客」字。

(二) 貨物列車停車位置指示標：其晝、夜間均用白底之正方形反光板以黑色書寫「貨」字。

另車序牌之規格及設定位置，係依車站站場出入口設置、月台動線及旅客乘車需求所設置，由車站規劃尚無設置之

標準。

三、南港—汐科站間西正線15公里500公尺(中性區間後)，地上感應子拍發電報告知故障(12426、12370)已久，建請儘速改善，以利行車。

電務處說明：

(一) 經本處臺北電務段查看相關圖面及該區間現場並無ATP設備，並於104年7月30日會同ATP廠商搭乘510次莒光號(GE216)機車勘查，無相關問題。

(二) 此現象擬同其他電車線中性區間(VCB型，如武塔)，部分電車過中性區間後無法自動復位或受開關突波干擾所致。本處當持續會同機務處共同改善。

四、彰化地區勞資會議080903號提案，因二水站第二月台現有長度250公尺，停靠P-P自強號時因月台長度不夠，需延長50公尺以利旅客上下車及行車安全。該地區勞資會議從100年立案至今年多未施作。請路局主政督促運、工二處協調預算經費施作，以利行車安全。

運務處說明：

經查二水站第二月台停靠PP自強號列車12輛編組，客車車廂均於月台長度內，旅客上下列車無虞。惟機車停車位置超出月台端，編組折返運用時，不便司機員換端駕駛上下機車，目前已無PP自強號列車編組折返運用之情形。另月台延長工程，建請工務處主政。

工務處說明：

經本局嘉義工務段於104年4月7日召開「二水站第2月台向南延伸至P-P停車標1案」現場會勘，其結論1.「274車次已由斗六到開，司機不用於二水站換班到開，目前並無月台延長到PP停車的需要，且目前並無經費，如日後有延長需要再提案辦理」，合先敘明。

五、支線工作班及乘務人員管理，應是由就近的車班來管理，也讓該地區員工(乘務員)能於就近車班服務，這是管理者責任，如平溪線-乘務工作班及乘務人員由基隆車班負責值乘管理。沙崙支線-乘務工作班及人員管理由距離較遠的高雄車班來負

責值乘管理，本末倒置。應連人帶班移置嘉義車班，以利管理及人力應用，讓員工不用舟車勞累之苦。

運務處說明：

- (一) 經查目前沙崙線採定點值乘，高雄車班組有60人登記輪值，值乘順序依抽籤方式排定，第一組已開始值乘，目前並無負面反應，採取此方式值乘可節省約3名乘務人力運用，又可減少員工通勤往返時間，於公於私兩相宜。
- (二) 高雄運務段將再行研議高雄車班組遷移至潮州基地後，員工通勤距離較遠，倘若大部分員工同意以連人帶車次之方式遷移至嘉義車班組，且兩車班組均同意辦理，可再檢討調整，目前仍以維持現階段運作方式為宜。

柒、局勞資會議建議事項：

- 一、富岡基地消防設備至今還是發生不定時灑水或播音，建請儘速改善。
- 二、富岡基地96項歸屬責任內容看起來好像鐵路局要負所有的責任，設計公司和顧問都沒錯鐵路局都在簽不平等條約，建請檢討合約。
- 三、車站建置的客用電(手扶)梯，故障頻傳造成不便，客訴不斷，運務處如何因應？對此案件如何杜絕？請說明。
- 四、運務處各段，現場所約僱的職代人力，他們可從事現場調車工作嗎？請運務處深思這些人的工作安全。
- 五、特考及格擔任調車人員，3年期限一到，到運輸班受訓人員不少，未來可能又會造成調車人力短缺，請運務處重視事實的問題。
- 六、遇颱風來襲，應變中心成立後，現場道班人員，就進駐道班待命執勤一班12小時輪替，又遇週六20：00～08：00跨日或週日執勤，請教人事室該怎麼請領加班費？
- 七、颱風於週六登陸放假的認定，請明定。
- 八、女性乘務員備勤住宿，是否有依安全性規定建置？
- 九、基服員任機車助理一職時，其職稱是否更具體給予？
- 十、在第3次勞資會議機務業務報告中，機車配屬人力維修如何配置？請補充說明。

捌、下次會議開會日期訂於本（104）年9月17日，輪由材料處做業務報告，並請林代表俊誠擔任主席。

玖、主席結論：今天會議到此結束，謝謝各位。

拾、散會：17點整。

臺灣鐵路管理局第9、10屆勞資會議追蹤議案處理情形(附件)

案號	案由	說明	執行情形	決議
93401	宜蘭運務段宜蘭車班組違反勞基法第36及第40條規定，經103年10月27日協商要求即刻改善，停止違法借班，經查今仍未停止。	<p>104.6.16 10屆3次會議工會意見： 一、105年1月建議達到869人：編制員額790人乘以10%(預備人力如公傷、病假、懷孕、留職停薪等)所以總人數應869人。 二、各車班人力及預備人力請運務處重新檢討人力配置。</p>	<p>104.6.16 10屆3次會議運務處說明：運務處各運務段乘務人力配置(含編制及預算員額)、實際人力及缺額(無法實際乘務人數，預估退休人數)、儲備人力狀況，詳如附件。預估至35期運輸班結訓(105年1月)可補足不足人力。</p>	10屆3次：繼續追蹤。
		<p>104.7.23 10屆4次會議工會意見：預備人力必須有時程補足及調整。</p>	<p>104.7.23 10屆4次會議運務處說明：有關勞方代表建議編制員額790人乘以10%達869人一案，本處已積極辦理請增員額中，又各運務段乘務人力配置(含編制及預算員額)、實際人力及缺額(無法實際乘務人數，預估退休人數)、儲備人力狀況，詳如附表。預估至今年12月上旬35期運輸班結訓可補足不足人力。</p>	10屆4次：繼續追蹤。 10屆5次：繼續追蹤。

第三案

提案人：

案由：建請路局從寬核給上班時間接獲通知前往現場搶修，下班時間後仍繼續搶修者 1000 元獎金，以慰辛勞並期公平。

說明：

- 一、查路局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項第四條「搶修員工於下班時間出勤搶修，凡適時趕到現場直接參與搶修工作且具有績效者，高員級(含高員級)以下人員核給 1000 元獎金。副長級以上人員依『交通事業鐵路人員獎懲標準表』予以敘獎獎勵。」本條規定主要目的在於鼓勵員工參與搶修，以利儘速恢復交通運輸。
- 二、復查員工於上班時間接獲通知前往現場搶修，下班時間後仍繼續搶修者，事實上是符合規定所指「搶修員工於下班時間出勤搶修…」然路局卻以上班接獲通知時間為由，忽略此一事實，而不發給 1000 元獎金，實與訂定該規定之目的不符且不合常理。蓋上班接獲搶修通知之員工若下班時間到即下班不繼續搶修，恐影響恢復交通運輸之時效，又員工下班離開後，再要求員工回來搶修，員工若不願意亦不能強迫之。再者即使願意回來搶修，不但浪費時間，路局除核給 1000 元獎金外，尚須給付 2 倍工資，怎麼都不合算。
- 三、基於上述理由，請依旨揭建議辦理，以符訂定搶修獎勵規定意旨並符合實際需求。

秘書鍾選勳

1500

李元 08/10

3

李元 08/10
08/10
08/13

