

廣告

Silent



Flow

\$490 造型隨身碟 (64G)	\$299 雷射隨身碟筆 (32G)	\$480 旅行茶杯組
\$139 造型領帶夾	EMU3000	\$399 簡約保溫瓶 (280ml)



網路商店



粉絲團

販售門市

旗艦店	臺北車站1樓	02-23830367	10:00-20:00
南港店	南港車站地下2樓	02-26511417	10:30-18:30
松山店	松山車站地下1樓	02-27474242	10:30-18:30
鳳山店	鳳山車站1樓大廳	02-26511417	09:00-19:30
花蓮店	花蓮車站3樓	03-8333971	09:00-19:00
臺東店	臺東車站1樓大廳	089-235705	10:00-19:00

發行人：陳世杰
 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：陳世杰
 委員：陳丘梅、何峻良、許壬璋、張竣傑、郭俞均、劉章忻、陳宥華、張秀嬌
 主編：吳長智
 編輯：林佩怡
 特約攝影：陳振芳、楊永蔚、徐邦堯、林志浩、李晁鳴、陳明哲、許育銓、莊文軒



工會QRcode

路工

110年7、8月
第86卷第4期

本會第15屆第5次理事會暨交通部王部長國材座談會



JR總連致贈慰問金

0402事故後，日本JR友會之一～全日本鐵道勞動組合總連合會（JR總連），即刻於4月6日來信慰問（刊登於第86卷第2期路工），信件中表示將對兩位罹難司機員之遺屬提供支援。

於後JR總連國際部長山田知先生，代表執行委員長山口浩治先生與本會聯繫並電匯慰問金，再由本會吳秘書長智代為轉交予家屬。

本會致贈退休會員紀念品



JR總連
全日本鐵道勞動組合總連合會

慰問金

臺灣鐵路工會 Taiwan Railway Labor Union

工會地址：100台北市北平西路3號六樓 6044室
電話：02-2381-5226 ext:3072
傳真：02-2389-6134
Email: trlu0100@gmail.com
網址: http://www.trlu.org.tw/





路工

110年7月8月
86卷第4期



封面：本會第15屆第5次理事會暨交通部王部長國材座談會…編輯部

封面裡：JR總連致贈慰問金…編輯部

焦點論壇

2.交通部急就章！鐵路局勿淪為公司化劊子手！…編輯部

6.臺鐵困境…研究組

11.公司化真的是臺鐵最好的路嗎？…廣秋

勞動線上

13.第11屆第26次局勞資會議節錄…文宣組

揮灑天地

24.火車頭旅館…Sky

26.疫情下自由的空氣…楊靜瑜

28.夜間道班工作日常…志浩

29.我不是乖寶寶 - Part7…彭國勳

會務報導

34.會員的健康我們來守護…編輯部

36.臺灣鐵路工會110年6~7月資產負債表…會計組

38.臺灣鐵路工會110年7~8月活動紀要暨分會會訊…組訓組

封底裡：本會致贈退休會員紀念品…文宣組

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。

交通部急就章！ 鐵路局勿淪為公司化劊子手！

編輯部

各位會員，您以為的「臺鐵轉型改革溝通說明會」，路局僅有「轉達、執行」之權限，亦即基本行政程序之執行，並無實際決策權，無法針對議題核心立即溝通說明，甚至拍板定案，如此無效益、效力之會議，絕無助於臺鐵轉型改革之程序進行，即無所謂之「溝通」存在！

臺灣鐵路工會堅決反對換湯不換藥的假公司化議題，請各位會員配合工會行動，站出來爭取自己的權益！



5月12日局本部



7月19日臺中貨運服務總所



7月27日臺北機務段



7月28日臺北電務段



7月29日資產開中心花蓮營業所



8月2日臺北工務段



8月4日彰化機務段



8月5日嘉義機務段



8月6日高雄運務段



8月6日臺北運務段



8月12日高雄電務段



8月12日高雄機務段



8月13日台南電力段



8月13日高雄工務段



8月13日高雄機廠



8月16日工務養護總隊



8月16日臺中工務段



8月17日花蓮電務段



8月17日臺東機務段



8月18日花蓮機務段



8月18日調度總所



8月19日嘉義工務段



8月20日花蓮運務段



8月20日資訊中心



8月20日彰化電力段



8月20日彰化電務段



8月23日花蓮工務段



8月23日新竹機務段及臺北機廠



8月25日七堵機務段



8月26日臺中運務段

臺鐵困境

研究組

引言

臺鐵3年內接連發生普悠瑪和太魯閣事故，共奪走67條人命、400多人受傷，改革臺鐵聲浪再起。只是，臺鐵問題重重，包括：車種繁雜多樣、零件長期短缺、人力不夠、技術斷層等一拖拉庫問題。

外界看臺鐵，不乏是車輛老舊故障不斷、誤點又不專業等負面印象；內部員工看臺鐵，也像活在煙霧彈下，霧裡看花，每次出包，解決問題的方案都像頭痛醫頭、腳痛醫腳，沒搔到癢處，也沒有對症下藥，那臺鐵局的問題癥結點到底是什麼？「公司化、國營化、民營化」真能徹底翻轉臺鐵？

知情人士表示，臺鐵局走下坡的起點，就在臺灣省政府凍省後，臺鐵這樣的濫觴的大概沒有人能將歷史故事的拼圖拼起來吧。

一切的故事得從90年代政治氛圍說起，其中以凍省為分水嶺。凍省前，鐵路局由省政府交通處管轄，自1998年凍省後移交中華民國交通部，臺鐵局被殖民的日子自此展開。

「殖民最好的手法就是讓你飢餓、又餓不死你，但你也不用好」，知情人士指出，臺鐵加薪速度慢，大家得過且過，就算幹到高層也是如此，加上凍省後有10年沒有增補新血，導致人才大斷層，因為薪資制度問題，讓人才不願意升去當長官，造就臺鐵的主管階層沒有遠見。

國際方面，90年代後期，中華民國的20多個邦交國中，僅沙烏地阿拉伯、

梵蒂岡、韓國及南非等4國屬於重要友邦，但卻時不時傳來斷交的聲音。1990年，國家編列預算自南非購買EMU400、1993年又自南韓購入EMU500，但是南韓跟南非相繼於1992年、1998年跟我方斷交。

知情人士表示，原本可以國車國造，打造國內鐵道產業，扶植產業發展，但政府拼命砸錢搞外交，最後犧牲臺鐵，每次購車後，該國原廠就倒閉，最後臺鐵車種亂七八糟，列車老舊要維修也找不到原廠，零件不僅難買、價格異常貴，錢花了還是斷交。

從國與國層級拉回部會層級，探討交通部內部氛圍。知情人士直指，交通圈有一群交通幫，交通幫代表一種集體意識形態；在政策規劃上完全偏向資本主義，從不過問他人死活，只管是否利於交通幫，決策短視近利。

以臺北鐵路地下化為例，從浮州往臺北車站與南港車站間共有6條軌道，國家耗資幾百億元將該區間地下化，原本臺鐵擁有軌道與4個月臺，原本計劃快速供大臺北旅客吞吐，事後，交通部將其中2軌讓給高鐵使用。

知情人士直指，依法私人企業使用國家資產，像華航降落桃園機場，降落費可是為數可觀，但高鐵每年僅付9000萬元租金給臺鐵，連打造地下化的隧道費用都沒給；畢竟扶植新產業才有利可圖，像臺鐵在淡水附近的軌道，也被交通幫無償移撥給臺北捷運使用。

臺鐵是百年老店，承日本統治時代以來，全臺因環島鐵路而擁有數量龐大



的土地資產，然而因為鐵路法限制的關係，土地資產並不能隨意開發挾注虧損，相反地，臺鐵的土地利益也讓臺鐵面臨內憂外患困境。除交通幫蠶食鯨吞臺鐵的資產外，交通部也並沒有替臺鐵永續發展著想，準備開綠燈讓想竊取臺鐵的土地的財團或組織能順利取得臺鐵的土地打造大型商業都更，在原本就已高房價的島內繼續無償炒樓炒房炒地皮，失去土地正義，貧富差距將更為擴大。

除此之外，行政院雖說要改革臺鐵，但並未真心想幫臺鐵解決問題。知情人士透露，臺鐵必須改革，但若沒有對症下藥，再多的改革及口號都是白忙一場，甚至成為財團覬覦的目標，除了國人心目中安全、準點、平價的傳統鐵路無法實現外，下一次重大的鐵路交通事故仍潛在隱憂，更別提臺鐵員工仍活在水深火熱中。

再接下來的報導裡，將帶您揭開這個不斷出包，外界難以了解的臺鐵面紗，來一探臺鐵要透過什麼方式改革，才能真正為臺鐵帶來煥然一新的面貌。

安全篇

追求百分百安全 乞丐臺鐵沒錢沒人養護鐵道

百年老店「臺鐵」不到3年，就因普悠瑪、太魯閣事故奪走67條人命。每次公布調查結果，肇因都指向基層疏失導致意外發生，不僅罹難者家屬難以信服，也難以說服社會大眾。因此，臺鐵公司化再度成為改革藥方，只是，過去20多年來，公司化都因鐵路工會頑強抵抗而失敗，難道鐵路工會反對改革嗎？

從2007年的大里事故，到2018年普悠瑪事故，再到2021年太魯閣事故，3起重大火車事故都發生在「東部」。

以地勢來看，從東北角往宜花東方向，路徑不只蜿蜒、轉彎幅度大、軌道依傍山坡地，列車時不時穿越隧道或橋樑，加上臺鐵最高時速原只有110KM，自2008年引進「傾斜式列車」提速至130KM後，如果軌道等基礎建設不穩固，又沒有常態性保養，加上颱風、暴雨、土石流、地震、落石等極端氣候襲擊，同時全臺又有幾百處多年未檢測的橋樑與隧道，要百分百確保行車安全根本是不可能的任務。

「因預算不足，臺鐵一直以來都是哪裡壞才補哪裡，沒有系統性、計畫性的保養。」一名臺鐵人說，軌道鋪設、抽換，電力設備、列車常態性保養等軟硬體設備都要花錢，每年度詳列預算書後會先被行政院砍，再去立法院砍，承平時期的時候有時砍到一毛不剩，或剩不到5成，而一旦遇到重大行車事故，當年度提報的維修經費就會全數通過。

「砸錢維護，選民看不到，把錢用在鐵路地下化或高架化，選民有感也看得到成效。」

臺鐵人說，「鐵路行車安全改善六年計劃」經費不到300億元，前瞻「軌道建設」預算逾4000多億元；太魯閣事故後，有學者呼籲，應停止傷害臺鐵的10項立體化工程，總計3516億元，移作臺鐵重建基金，但建議如耳邊風，立體化工程仍未停歇。

除旅客安全外，職安零死傷也是目標。以2020年2月海端站職安事故為例，據鐵道局調查，有5名道班巡視路

線時，見軌道地基下陷，道班認為應立即改善，「臨時」向車站及行控中心申請施工；行控中心雖有告知電力維修車海端站附近有施工，但沒說清楚總共有2處，而且2處施工點距離很近，以致維修車順利通過第一處後，在不遠處撞上臨時申請施工中的道班工人。

案發當時，外界研判，疑似因人力不足，道班應派5人卻只有3人，或行控中心及車站通報不確實等問題所致；加上交通部、臺鐵局事後不斷喊著要加強人員教育訓練、建立SOP，但工殤事故還是不斷發生。

鐵路工會說，每次檢討最後都指向人為疏失，但人非機器，交通部應「溯本追源」，承認「人會犯錯」的事實，導入「失效安全」及「主動安全」併行的概念，意即從制度面去設計防呆機制，將制度設計成，只要有任何一項操作不到位，整體運作立即失效，才能杜絕人為疏失的瓶頸問題。

工會質疑，改成「國營臺灣鐵路股份有限公司」就能解決立委砍預算的問題？鐵路工會直言，例行保養要砸重金，若沒錢，建請交通部允許臺鐵回歸從前班次間隔拉長、車速降低，但能百分百確保行車安全的營運環境；勞資雙方絕不能以「沒錢、沒人、一切依法處理」等官話，讓安全大打折扣，「誠實、信用」才是本質，「追求安全絕不妥協」。

工會直言，在政治引導下，所有專業都會變質，即便面臨成本與安全的抉擇，仍應在取得平衡時以「安全」為優先考量，呼籲政府別賭那1、2成的危險機率，否則乾脆關掉臺鐵大門別營運。

經營篇

路權被瓜分 臺鐵保衛名下5千公頃土地逾20年

小小的臺灣島，西部併存高鐵、臺鐵兩種鐵道系統，又有高速公路可走，讓臺鐵連年虧損。鐵路工會表示，配合交通部政策，導致萬國車種、維修零件短缺、長期沒錢沒人等問題，臺鐵退而求其次，想活化市值8千億的土地做資產開發、填補虧損卻不被採納，交通部反而拋出公司化的改革輿論，一旦公司化，土地這塊大肥肉，幾乎整盤被鐵道局端走，根本騙局一場。

隨著2007年初高鐵通車，西部往返北高只需105分鐘，不少北漂青年捨臺鐵改搭高鐵。高雄人Emma說，臺鐵車號很難懂，她哪會分平快、普快、莒光、PP自強號有何差異？Emma曾上網訂過一次票，複雜到直接放棄，改去售票口詢問怎麼買才快。

屏東人Daniel說，區間車通勤旅客多，而且刷卡就能進站，長途旅客高比例買不到完整坐票，加上臺鐵容易誤點、北高半直達車班次又少，因此北高仍選擇搭高鐵再轉臺鐵至林邊。

旅客面臨的問題，得從1998年精省說起，臺鐵從省府交通處移交中華民國交通部後，活像被「殖民」的次等公民。精省後，臺鐵十年沒再增補新血，導致人力斷層；薪資、福利差，讓員工得過且過，即便是人才也不願升遷，造就主管階層沒有遠見。

熟知交通圈的都知道「交通幫」。知情人士表示，交通幫代表一種集體意識形態，在政策規劃上完全偏向資本主義，決策只管是否利於交通幫，「短視



近利」。

一名技師狠批，交通幫是幫政治人物搞錢的一群大官，不懂工程、不懂安全，搞美學，長期霸佔交通部。

自90年代末期，交通部規劃扶植高鐵，專家學者倡議「臺鐵捷運化」作為市場區隔，限縮臺鐵長途班次，讓區間車提速、增班，以致現有的2條軌道，同時要跑高速車及慢速車，列車「閉塞」所以「誤點」；高密度的行駛車次，讓軌道、電力線、號誌等設備沒空檔保養，磨耗肯定高，影響行車安全。

在極不公平的競爭環境下，即便臺鐵票價超過25年沒調整，比捷運還便宜，但毛病一堆又沒得解，以致臺鐵每年虧損幾十億至百億元。

橫跨三個政權的百年老店臺鐵，鐵路老早環島一圈，因此擁有大批土地，據鐵路工會統計，臺鐵名下有5000多公頃土地、市價8465.6億元。

鐵路工會說，配合政策也非難事，活化資產，大站開發成像京站、CITYLINK等商圈，達到收支平衡、挹注虧損，合理吧？

可詭異的是，從交通部的《國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例》可知，公司化後，臺鐵僅能保留200多公頃的土地，至於車站、營運路線全部移交鐵道局，未來火車走的軌道都要用租的。工會痛批，連最後的根都要抽走！公司化「只有減分，沒有加分」，要臺鐵如何止虧為盈？

「國家從未考量過臺鐵到底要如何永續經營。」

鐵路工會問，難道學臺糖改做生技賣健康食品、臺鹽改做化妝品，用僅存

的地租給攤商當夜市、賣賣鐵路便當？未來1萬7000多名員工不用賣票、開火車了，最後受害的就是通勤族。

其實，臺鐵對沒有捷運的鄉鎮市區而言具有「舉足輕重」的地位，在地居民不論上學或上班，都靠火車通勤往返城與城間，其中又以花東最為依賴，「往花東可謂一票難求」，但東部幹線卻經常出事故，讓花東居民對臺鐵可說是又愛又恨。

尤其在普悠瑪事故後，行政院對臺鐵進行總體檢，鐵路工會當時就曾提議開發土地資產、放寬臺鐵的營運限制，不用公司化，2個月就會改善，但立刻被政委、交通部打槍，結果又拖到現在。

鐵路工會痛批，交通部很清楚臺鐵的問題，卻要工會別再提了，公司化其實是臺鐵「懷璧其罪」，看準臺鐵是窮乞丐，雖然擁有龐大不動產，但讓你懷裡的玉不能換錢吃飯，一輩子都是乞丐。工會誓言，將捍衛名下土地，否則連翻身的機會都沒了。存在也不遲。

轉型篇

打槍工會36項改革方案 交通部無視改善沈重債務？

臺鐵公司化喊了二十多年，即便政黨輪替，都無法搞定鐵路工會的反彈。鐵路工會說，去年就規劃36項建議，透過活化國有地解決債務問題，逐步達到收支平衡，調降票價回饋社會、自製車廂及維修保養，確保行車安全，明明有解方卻被交通部打槍，而交通部的公司

化版本很空泛，只看到用人較彈性，未見債務被解決、也沒討論行車安全。

鐵路工會參考16年前日本福知山線事故，研擬工會版安全白皮書，針對「革新組織文化」、「改革財務困境」、「朝向永續經營」三個構面，提出36項解方，以「追求安全絕不妥協」為宗旨，達成「安全、準點、舒適、平價」之營運主軸，並將臺鐵定位在「社會福利機構」架構下。

在解決臺鐵每年近百億的債務方面，鐵路工會參考日本JR的經營模式，規劃大車站「商業」開發，如同臺北車站的京站或雙子星開發案、萬華站的凱達飯店，臺鐵與商家分潤；小站「民生」開發，興建社會住宅、長照中心或幼兒園等機構。

工會直言，現在社會住宅因土地成本極高，租金動輒幾萬元不等，對受薪階級根本是「豪宅」；臺鐵的地成本低又可立即使用，假設在內壢站興建社會住宅，即可用4、5千元的價格租給年輕人，住戶平常就近搭火車到臺北上班，形成鐵道生活圈，一旦臺鐵收支平衡，長途票可望降價，區間車變銅板價或免費，基隆、桃園、新竹的通勤族每月可省好幾千元的交通費。

準點方面，工會說，疫情期間，臺鐵減班2、3成，誤點率大幅下降，可見降低線路負載，有助緩解誤點問題。鐵路工會主張，降低區間車密度、增加北高長途班次，捨複雜時刻表，改為「整點班表」，讓旅客想到12點、6點或每隔15分鐘，就知道有火車的既定印象。

至於行車安全，鐵路工會主張，回到從前「國車國造」模式，省去鉅額採購經費，避免負債越滾越大。一旦車輛、軌道等設備自行製造，可輕易達到新車廂又舒適的效果，表定時間一到就定期保養維修；這就好比國產車與進口車的差別，國產車不論是定價或保養維修都比進口車便宜方便。

臺鐵文化志工隊長俞秋苓說，北市東興路、基隆路附近的「臺北機廠」是日本人留下的維修工廠，國民政府初期是有造車技術的，「守車」還曾外銷泰國。

談及交通部的改革版本，鐵路工會直批，內容空泛也沒有解決債務問題，只看到「補貼」2字。

至於鐵道局負責建設，工會以「臺北機廠」為例，原址動線是列車滑進後廠區後直接維修，修好再順著軌道滑進營運路線，但鐵道局在富岡設計的動線卻把維修廠的出口堵住，以致列車全擠在廠內，沒有軌道可以遷出。工會質疑，此設計難道符合「專業」？

鐵路工會直指，從頭到尾未見行車安全列入討論，痛批公司化是「假議題」，目的是透過董事會「五鬼搬運」奪走臺鐵土地資產。

鐵路工會強調，員工靠臺鐵賴以為生，因此以「永續發展」前提來改革；先調整臺鐵體質，待體質好轉，臺鐵就有辦法自行生存、健康成長，根本不用靠「補貼」存活，屆時再討論臺鐵應以哪種「組織」存在也不遲。



公司化真的是臺鐵最好的路嗎？



廣秋

當家者們，乃至交通部或許都是鐵、公路專業，毫無疑問；但是卻未必懂得百年臺鐵的沉痾何在？從今年清明連假發生了太魯閣號因撞上工程車出軌之後，更顯得臺鐵公司化是主政者的一意孤行。其心可誅，其行可鄙！同床異夢的下場，也只能是同室操戈！

公司化與現行臺鐵在一些站場，乃至是土地開發上，如苗栗火車頭園區，所實施的營運-移轉（Operate-Transfer）案件，都是1980年代英、美等國「新右派」思維下的產物；然而作為政府瘦身的一種藥方，雖與民營化不同，但卻也容易成為當政者為規避某些缺失，隱瞞某些事情真相的手段之一。在當代，以人民、員工為本的今天，公民參與已是必然的趨勢，公司化、民營化這種思想，相較於現在，不能說是過時；卻也不能夠成為弊案的遮羞布，並以此拿來堵住反對公司化的悠悠之口。

不過，主政者似乎毫不在乎員工感受，美其名是與員工對談的「說明會」；然而只要一有反對聲浪，便試圖將雜音壓下，抱著「民可使知之，不可使由之」的心態含糊其辭，找理由搪塞過去。甚至在太魯閣事故後，仍容許如聯合大地工程顧問與中棧工程此等惡質廠商繼續承攬本局工程，這不光是對明

夏、秋之際，也是臺鐵危急存亡時刻，在3年前普悠瑪新馬站翻車的那時起，臺鐵改革呼聲即再次響起，時任局長鹿潔身在事故處理告一段落後，便將改革重擔交到了當時的政務次長張政源身上。對於這位30年前就已踏入百年老店的臺鐵人而言，他大刀闊斧地進行營運財務改革、安全管理改革，乃至是企業識別的建立，企圖一轉臺鐵頹勢；然而隨著張前局長屆齡退休，「臺鐵改革」這塊燙手山芋也隨之得有人接手，在局長懸缺達3個月之久後，原任副局長的杜微上任了。

然而，新任局長上任了，除了原先的營運財務及安全管理改革仍持續運作中外，臺鐵的喪鐘也開始響起。除了在局本部及各段辦理多場的轉型改革說明會外，更在前幾天前於天下雜誌專訪時提出「公司化是臺鐵最好的路」；但是公司化真的是臺鐵最好的路嗎？臺鐵的

眼人投出了混淆視聽的煙霧彈；更是視長期倚賴臺鐵的大眾性命為無物！一旦讓臺鐵公司化成為定局，豈不會有更多的缺失、更多的事實真相隨著公司化石沉大海？難道我們就必須眼睜睜看著臺鐵的百年沉痾，在服錯藥方的情況下，病情逐漸惡化？

今年5月，經濟日報報導，曾任行政院長的陳冲，統整其在金融業界的經驗三點，便認為公司化只是起手式，是手段，不是目的；是過程，不是解方。然而就筆者而言，公司化的念頭必須從根本上把它消滅，改變管理重心才是要點，一味地往公司化前進，就長期虧損的臺鐵而言，不是救命良方，反而會讓人誤以為政府試圖將臺鐵當作爛尾、盲腸一般割去，置之如棄子。筆者從最基本、簡單的角度也向主政者提出三點建議：

1.我們是交通部臺灣「鐵路」管理局，不是臺灣「便當」管理局的附屬鐵路部！請長官們重視運、工、機、電四大體系的「管理」，營運財務改革與安全管理改革持續推行的同時，請不要再把所謂的臺鐵便當跟觀光旅遊當作重點工作項目，我們的場站人力、路線維護、車輛檢修及最基本的行車安全才是最重要的，與其在便當菜色以及旅遊行程動心思；為什麼不在既有的，最基本的人員、車輛上再投入更多？

2.在場站及其周邊，乃至於路局在各縣市的土地開發上，請謹記「有土斯有財」，手上握有大筆土地的人是不會輕易將土地拱手讓人的，會揮霍的通常都是敗家子，路局雖然長期虧損，但還不到敗家的地步；不到最後關頭，不要輕易放棄自己手上的資產，只要手上留有底牌，永遠有轉虧為盈的機會！

3.社群平台百花齊放，路局亦有相關人員經營著的 Facebook，然而面對社會大眾，不要有「眼不見為淨」這種大膽的想法，那是酸民才會做的事，也不要只是死板的對外發布一些訊息，公共關係的推動原則，其中之一便是方略靈活，像日前身穿制服跳抖音的女列車長，活潑、可愛何嘗不是提升臺鐵形象的方法之一？再來也請長官們摒棄迂腐的溝通方式，不要再留有「民可使知之，不可使由之」這種觀念，人民也不是愚民，雙向、對等、誠信溝通才是上策！

在路局，不分勞方、資方，我們都是同一班列車上的人，作為火車頭的主政者們，不要認為自己的一意孤行能夠為自己帶來什麼好處，改革要的是彈性和創新，適度的鬆綁是可接受的；但不是規避課責，並想藉機塵封一些陳年爛帳。倘若這班列車因為錯誤的領航而走上歧路，出事的不只是我們而已。風雨飄搖，我們更當同舟共濟！



11屆第26次勞資會議紀錄



時間：110年7月22日上午09時30分

地點：本局第1會議室

主席：鄭代表昇富

壹、歷次會議追蹤辦理情形：

第103003案：建請路局將營運人員納入申請職務宿舍資格。

11屆第26次會議秘書處說明：

一、本局宿舍管理須知修正案，業於110年5月13日奉交通部同意修正，放寬本局營運人員得申請借用職務宿舍。

二、並於110年5月13日以鐵秘事字第1100017311號函通知本局一、二級單位；列管案建請結案。

11屆第26次會議決議：本案既已妥處，爰予結案。

第103101案：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。

11屆第26次會議主辦處室說明：

人事室說明：

一、交通部業於110年4月29日交人字第1100009383號書函請本局依交通部意見重行審酌：

(一) 本局現職什工、工友及餐旅服務總所自僱之技工、工友等擬轉僱人員初次進用之公開甄試測驗是否與現行營運人員甄試相當，兩者工作內容、職務性質及職責程度是否相當。另是類人員應不得逕留任原職單位，須經其他用人單位認定資格條件及專業知能符合業務需要及現行營運人員服務

佐理甄選標準始得轉僱，且渠等轉僱後所遺業務應由原職單位自行簡化，不得據以請增預算員額。

(二) 為合理運用有限人力，待盤點現有營運人員職缺並擬定轉僱計畫及相關人力運用配套措施後再議。

(三) 餐旅服務總所自僱人員之服務員不得轉僱為營運人員，有違工種簡併目標，請再通盤檢討。

二、業以110年5月10日鐵人一字第1100015032號書函轉交通部意見請餐旅服務總所再予評估。

三、本案與附業營運中心自僱人員轉僱案併辦，又該中心尚未函復本室。另以便簽轉交通部書函意見請現職什工、工友服務處室再予評估。

附業營運中心說明：

本案依本中心之勞資會議勞方代表意見，擬列入下(8)月於本中心勞資會議中討論，並列入會議紀錄後陳報。

11屆第26次會議決議：

一、請附業營運中心函轉交通部110年

4月29日交人字第1100009383號書函周知各該擬轉僱營運人員之同仁並綜整意見，於所屬勞資會議討論後再議，該會議並邀請勞方代表鍾召集人雲章列席。

二、繼續追蹤。

第103605案：建請貴局餐旅服務總所研議將其自僱人員轉僱營運人員，以符薪資結構合理化。

11屆第26次會議決議：

一、同列管案號103101決議。

二、繼續追蹤。

第111801案：建議參照交通事業人員任用條例，修正「營運人員人事管理要點」規定，激勵同仁久任，傳承技術及專業知識不斷層。

11屆第26次會議人事室說明：

考量花東地區人力不足與經驗技術傳承等因素，為維護法之安定性、原服務單位之人事穩定與傳承技術及專業知能不斷層，建請維持現行規範。本案建請解除列管。

11屆第26次會議決議：

一、修正第25次會議決議第一點如下：

「本案各單位對外甄試以服務佐理



進用，服務員缺額由現職服務佐理內陞」。

二、繼續追蹤。

第112401案：同仁奉派至員訓中心受訓，為兼顧其工作及家庭，建議路局放寬為每週發放一次往返之公務乘車證，以符合週休二日的定義。

11屆第26次會議員工訓練中心說明：

110年5月26日經局長請鐵路工會、人事室、主計室及員訓中心內部討論協商。有關主計室意見，本案涉及「各機關派員參加國內各項訓練或講習費用補助要點」三、受訓人員參加訓練或講習，服務機關得參照國內出差旅費報支要點規定，補助其於訓練或講習前後，由服務機關至訓練機構間之起、返程日交通費。本局為交通事業單位，基於業務特性自備有交通工具（火車），並依相關規定，不得報支交通費。

11屆第26次會議決議：

一、員訓中心訓練學員返鄉乘車證維持現行方式開立，至每週返鄉不足部分，學員得持員訓中心核發之學員證，併同員工識別證識別確為本局

員工，至車站劃位取得返鄉車票（每週限往、返各一次），請員訓中心以兩週內為目標制定方案。

二、請相關單位配合評估前項需求修改票務系統。

三、請員訓中心就相關費用認定、納入員工訓練成本考量等予以研議。

四、繼續追蹤

第112402案：建請放寬員工出差時，一次性車票起點為工作地與居住地，二擇一。

11屆第26次會議主辦處室說明：

人事室說明：

（一）現行本局員工出差依「本局員工國內出差及旅費報支注意事項」第5點（一）規定，「出差搭乘交通工具如有火車行駛之地點以搭乘火車為主，並以記局帳方式不得報支交通費規定」，惟員工出差請領之一次用公務乘車證是否非屬「國內出差旅費報支」之範疇，其開立起迄站是否不受「機關所在地」之限制，經主計室110年5月

27日函復略以，國內出差應以「機關所在地」作為起訖點之認定。

(二) 本案因事涉行政院主計總處主管之「國內出差旅費報支要點」及本局主計室權管之「本局員工國內出差及旅費報支注意事項」等規定，仍需依主計室前揭函釋辦理。

主計室說明：

本案重申依「國內出差旅費報支要點」、本局「員工出差及旅費報支注意事項」及行政院主計處97.7.16處忠字第0970003766號主計信箱「中央政府各機關員工之出差，…(略)…，至於出差人由住家至機關所在地之路程，因非屬執行公務部分，自不宜納入列報出差交通費範圍。」

11屆第26次會議決議：

一、經與會出席勞資雙方代表充分討論後決議，員工出差旅費報支，以機關所在地為出差起點；一次用公務乘車證之開立，得以工作地或居住地為起訖站。

二、繼續追蹤。

第112403案：建請路局對於員工於重要傳統民俗節日，清明節、端午節、中秋節等節日出勤者比照春節發給出勤獎金。(第11屆第26次勞資會議決議修正案由)

11屆第26次會議主辦處室說明：

一、主計室說明：

依「全國軍公教員工待遇支給要點」七、各機關學校有關員工待遇、福利、獎金或其他給與事項，應由行政院配合年度預算通案核定實施，非經專案報院核准，絕對不得於年度進行中自訂規定先行支給。爰本案重要傳統民俗節日出勤，擬比照春節出勤模式發給出勤獎金1節，請由權責單位依前述規定研議專案報院。

二、人事室說明：

查現行僅有春節連續假期疏運計畫明訂發給出勤獎金，該建議因涉及新增本局員工給與項目，依全國軍公教員工待遇支給要點第7點規定，各機關學校有關員工待遇、福利、獎金或其他給與事項，應由行政院配合年度預算通案核定



實施，非經專案報院核准，絕對不得於年度進行中自訂規定先行支給，爰本案請各單位評估納入疏運計畫並就支給目的、適用對象、支給條件、支給人數、預估增加經費等研提資料並填列軍公教員工給與項目訂修及檢討作業檢視表，提送本室彙辦。

11屆第26次會議決議：

- 一、修正本案案由為「建請路局對於員工於重要傳統民俗節日，清明節、端午節、中秋節等節日出勤者比照春節發給出勤獎金」。
- 二、資方召集人建議應了解相關運輸系統業者的做法，相關數據併予列入分析。
- 三、繼續追蹤。

第112501案：為求達到迅速反應，防止危害行車事故發生，本局緊急通報電話（0800800333），建請比照消防、警局、生命線等有關單位通報模式，設立專責監控中心，由專人受理，遇有緊急行車安全事項時，及時通報行控室值台調度員立即應變處理。

11屆第26次會議運務處說明：本處調整

增加4名員額予綜合調度所運用。

11屆第26次會議決議：

- 一、請運務處儘速辦理完成人員進用。
- 二、繼續追蹤。

貳、11屆第18次建議事項

- 一、號誌與標誌設立辨識系統應明確清楚，本局路線上號誌機使用期長，致辨識度下降，請電務處加強清潔保養，以利行車安全。

11屆第26次會議主辦處室說明：

- 一、運務處說明：
 - 有關停車標設置一案於11屆第25次建議事項5統一說明。
- 二、電務處說明：
 - （一）檢查後剝落處皆已噴上暗色消光漆，改善結果之彩色照片將以電子檔於會議時撥放。
 - （二）臺北-萬華間第一閉塞號誌機不易辨識部分，本處已於110年5月14日以便簽請臺北電務段召集相關單位研議。臺北電務段已請相關單位於7月5日進行現場會勘，以利行車安全。

11屆第26次會議決議：

- 一、有關運務處車站停車標設置一案併入第11屆第25次建議事項5進行討論。
- 二、請電務處依會勘紀錄責成所屬落實辦理。
- 三、請工務處依期程表責成所屬依期程落實辦理。
- 四、結案。

參、11屆第21次建議事項

- 一、建議考量員工通勤問題，妥善安排接駁車次（例如上班係3117車次，下班係3118車次），並於陽光小站設置刷卡鐘。

11屆第26次會議機務處說明：已於第5次會議決議裝設4台刷卡鐘。

11屆第26次會議決議：

- 一、刷卡鐘設置於南方月台計4台，相關作業請機務處依程序辦理。
 - 二、繼續追蹤。
- 二、潮州基地文康中心由高雄機廠參與相關設計規畫，並已完工，惟路局逕將該文康中心挪作資產開發中心招商使用，未顧及廠區員工需求。

11屆第26次會議資產開發中心說明：有關潮州案，資開中心已於6月底

向局長報告本案招商規劃案之進度，並表示本案地理位置非位於都會區周邊，且各種條件因素，未來營運獲利之挑戰性很高，目前訪商結果，未盡樂觀，局長表示理解。局長表示本案為前長官之政策，仍請資開持續推動，倘正式招商遭遇困難，再通盤檢討。

11屆第26次會議決議：

- 一、請資產開發中心提出書面說明相關配套措施，使員工生活機能完善。
- 二、臺灣鐵路工會建議，資產開發中心未來於規劃開發業務時，應一併顧及員工權益。
- 三、繼續追蹤。

三、針對本局臺北車班搬遷至樹林站引發之風波及社會觀感問題，建議如下：

11屆第26次會議運務處說明：

本處已於110年4月29日召開會議，會議結論：

- 一、恢復車長值乘因應措施方案，本處3個月後再提出討論，原方案繼續維持。
- 二、綜合調度所規劃早晚樹林-樹調間，



安排通勤電車，解決車長零晨、深夜不易叫到計程車的問題。

11屆第26次會議決議：

- 一、請運務處持續辦理。
- 二、繼續追蹤。

肆、11屆第23次建議事項

- 一、有關左營機務段備勤房舍請機務處加速處理。

11屆第26次會議決議：

- 一、請左營機務分段與高雄運務段妥為溝通尋求共識，透過地區勞資會議進行協商。
- 二、下次地區勞資會議邀請勞方代表鍾召集人雲章列席。
- 三、繼續追蹤。

- 二、依據臺北地區勞資會議案，臺北機務段修繕大樓屋齡逾20年，部分牆壁及廁所漏水，於地區勞資會議未取得解決方案，爰提至本會議請機務處協助調查處理。

11屆第26次會議機務處說明：第4次公開招標，已於7月7日決標。

11屆第26次會議決議：本案業於110年7月7日決標，爰予結案。

伍、11屆第24次建議事項

- 一、近期花蓮機廠廠房屋頂加裝太陽能板，原本屋頂排風設備無法繼續使用，廠房只要有車輛運轉測試，廠內廢氣即無法排出，嚴重影響員工健康，建議儘速改善。

11屆第26次會議機務處說明：

花蓮機廠現正測試適當方案，視成效再研擬解決方案。

11屆第26次會議決議：

- 一、本案已於110年7月6日決標，預定於同年8月16日開工，並訂於同年11月25日完工。
- 二、結案。

陸、11屆第25次建議事項

- 一、桃園站空調系統故障，夏季將臨，請運務處儘速妥處。

11屆第26次會議運務處說明：

- 一、本案曾於109年5月辦理部分空調設備改善，所需經費計新臺幣172萬6,620元整（含稅），惟進行至預算動支程序時，才知相關財產入帳程序尚未完成，故本案空調設備無法以資本支出方式辦理，雖本處經

常費項下有數額可供支應，惟本案係屬工程採購，仍須以D類動支即資本支出（取執行號）方式辦理。

- 二、局已核列111年資本支出1千萬元辦理桃園站空調設備改善工程，現階段桃園站已擇定適宜處所裝設分離式冷氣機，待電務單位至現場評估電壓可負荷量後即請廠商報價，另川堂區（剪收票口）會再安排會勘討論設置箱型冷氣機之可行性。

11屆第26次會議決議：

- 一、短期：請運務處依實務所需，做好配套措施因應。
 - 二、長期：請電務處就桃園站空調系統進行整體專業評估，規劃妥善的長久方案。
 - 三、繼續追蹤。
- 二、應現行無紙化政策，本局自97年後未再編印電話簿發放，致現場單位使用不便，建請路局編列預算印製，配發現場實際需求單位。

11屆第26次會議電務處說明：

本處近期將簽局，電話簿電子檔由電務處每年統一調查更新，將更新後之

電子檔統一存放局EIP，並將電子檔函請各處交付各現場無電腦單位，依照實際需求數量自行印製核銷，各辦公場所電腦者仍按之前局簽局長指示不印製紙本，自行下載電子檔使用，以利節能環保亦可避免浪費公帑。

11屆第26次會議決議：

- 一、請電務處研議將本局電話簿以使用上更加簡便、更新速度更即時的軟體或其他電子化形式呈現，未來逐步朝向數位化邁進。
 - 二、數位化過渡期間因應實務需求，本年度印製紙本，爾後年度不再印製，惟為避免各單位自行編印導致電話簿裝訂規格參差不齊，本次仍請各單位統計需求數量，由電務處統一彙辦印製。
 - 三、繼續追蹤。
- 三、潮州機廠調車規約請儘速擬訂。

11屆第26次會議機務處說明：

目前由高雄機廠針對規約內通勤車條文研商中，完成後由高廠主辦地區簽核流程。

11屆第26次會議決議：



一、請機務處提供會勘相關資料。

二、繼續追蹤。

四、各業別申請夜間路線斷電封鎖，依規約所訂，必須填寫共同施工申請書，經共同施工單位會簽完畢，並由主申請單位及施工總負責人確認無誤後，得由申請站傳真至申請區間各站為憑，以符效率及往返人員安全。

11屆第26次會議工務處說明：

一、經本處洽詢運務處答復略以……經共同施工單位會簽完畢，並由主申請單位及施工總負責人確認無誤後，即由值班（副）站長聯絡調度員並取得其同意核發行車命令，並以行調無線電通知申請區間各站值班站長路線封鎖斷電相關事宜。

二、全案依據109年10月21日修正「交通部臺灣鐵路管理局路線隔斷及路線封鎖須知」辦理。

11屆第26次會議決議：

一、勞方召集人建議，本局路線封鎖斷電相關規定應將實際作業情形納入考量，評估安全且有效率的方式。

二、請營運安全處就前項建議提出相關說明。

三、資方召集人建議，請工務處同步於南區協調中心提案討論。

四、繼續追蹤。

五、建請各車站之電聯車停車標，統一設置，以維護行車安全。

11屆第26次會議運務處說明：

一、本處因應EMU900型通勤電車投入營運前，均邀集運、工、機、電單位辦理10輛電車停車位置現場會勘，並以10輛編組完全進月台為原則，設立電車停車標。

二、有8輛及10輛電車停車標分開設立之情況，本處已於110年5月11日邀集車站、機務及電務單位，針對有停車標分開設立之站進行現場會勘，北湖站及內壢站經會勘後決議8/10輛整併，另楊梅站南邊待月台缺口施工完成後8/10輛整併。

三、惟崎頂站（東線上行閉塞號誌機、西線下行閉塞號誌機）及香山站（第四股道南邊第二組感應子）必須配合電務處將現場號誌設備移設完

成後，始能將8/10輛停車標整併，另浮洲站因站場環境特殊，故臺北運務段於110年4月16日邀集機務、電務及工務單位現場會勘，暫且維持原會勘之決議。

四、4輛電車停車標部分，以現有位置不變為原則單獨設立，未來4輛編組運用如有取消之規劃，車站即辦理移除4輛電車停車標之作業。

11屆第26次會議決議：

一、請運務處設置車站停車標時依規章規定辦理。

二、除崎頂站必須配合電務處將現場號誌設備移設始能辦理外，其餘5站（浮洲站、內壢站、楊梅站、北湖站、香山站）請運務處於8月初移設完畢。

三、繼續追蹤。

六、車站列車資訊系統（TIDS）多處故障，請儘速處理。

11屆第26次會議運務處說明：

查110年度TIDS維修預算本處已於1月25日撥付予各段（臺北運務段100萬、臺中及花蓮運務段50萬、高雄運務段

60萬、宜蘭運務段40萬），各段轄屬車站如有設備故障事宜，可洽商估價後函文段部同意修繕並檢據核銷；另TIDS設備如因無法維修需汰舊換新，更新經費由本處控管，110年度迄今各段函文共計12件，均已完成經費核撥。考量現車站列車資訊系統多數老舊，本處刻正規畫辦理設備全線更新案並預計110至115年進行分批汰換。

11屆第26次會議決議：本案已持續辦理，爰予結案。

柒、新增提案

提案一：建請貴局提高各業別同仁進行搶修之誤餐費及簡化申請程序。（提案人：臺灣鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112601）

說明：搶修因必須於最短時間恢復運轉通車，同仁全力以赴，相當耗費精神、體力，建請提高搶修誤餐費由現每餐80元提升每餐120元；搶修時機多發生在夜間且地點偏離市區，採購食物不易取得發票（收據），建



議搶修誤餐費申請方式能比照
夜點費，以造冊簽名具領，代
替檢據核銷。

結 論：

- 一、請主計室研議辦理。
- 二、繼續追蹤。

提案二：貴局因天災、事變或突發事件
有使勞工在正常時間以外工作
之必要，應於延長開始後24小
時內通知本會。（提案人：臺
灣鐵路工會，列入本局勞資會
議追蹤列管案件，案號：
112602）

說 明：重申權責單位應確實依勞動基
準法第32條第4項辦理。

結 論：

- 一、請人事室函知各單位重申應依勞動
基準法第32條第4項規定落實辦理。
- 二、繼續追蹤。

捌、新增建議事項

一、有關「新富站月台樓梯增設無障礙
升降機」一案，請工務處及機務處
說明。（提案人：臺灣鐵路工會）

說 明：檢附工務處110年7月6日工橋隧
字第1100011566號函及機務處

110年7月8日機工字第
1100010300號函。

結 論：

- 1、請工務處持續與工會充分溝通。
- 2、繼續追蹤。
- 二、臺東站宿舍區環境污水排放應立即
改善。（提案人：鍾代表雲章）
- 三、有關各場站內路線及號誌容許有效
長度，已久未修訂更新，請儘速辦
理會勘更新。（提案人：吳代表長
智）
- 四、車站月臺照明似依「有無遮雨棚」
區分為不同單位管理，建請釐清權
責單位。（提案人：吳代表長智）
- 五、傾斜式與傳統式的列車限速區別應
與規章相符，請清查南迴線目前限
速標準。（提案人：吳代表長智）

火車頭旅館

Sky



火車也有自己專屬的家喔！你知道嗎？每天在鐵軌上來來回回奔馳的列車，除了會在全臺機廠入庫去做檢修外，還有一座具有歷史悠久的百年車庫，那就是「彰化扇形車庫」，位於彰化縣，也是縣定古蹟，扇形車庫是臺灣鐵道文化保存相當完善的珍貴寶物，因為軌道由車庫向外展開，猶如一面扇子，因此被稱為扇形車庫。

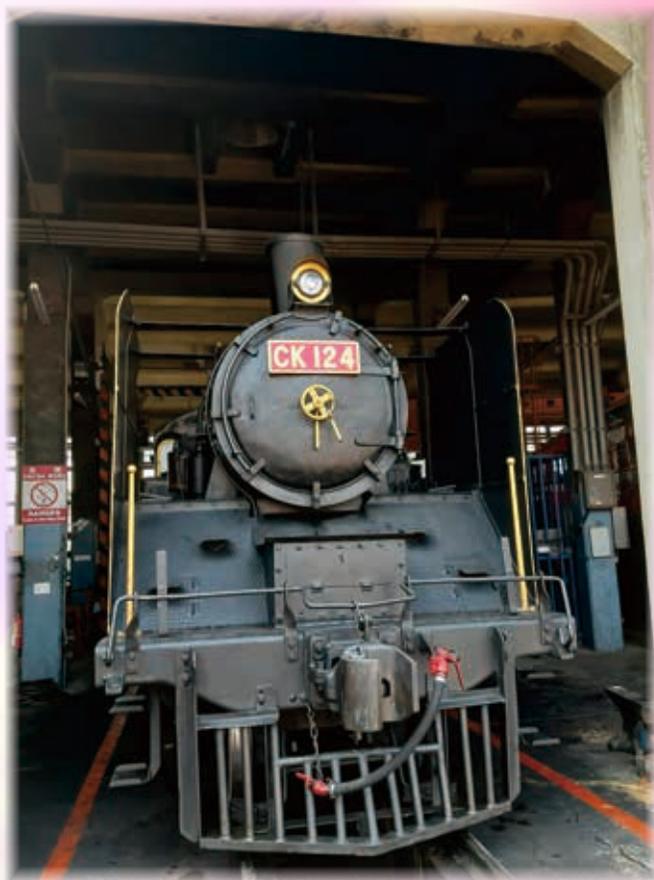
彰化扇形車庫建於西元1922年，屬於日治時期留下的產物之一，已經有百年歷史，庫房建物以調車轉盤為中心，朝車庫方向以99度分散成12股道放射之形狀，形成1座半圓弧狀的車庫，目前為全臺灣唯一保存的扇形車庫。





扇形車庫現今仍有在維修車輛的作業持續進行中，位於現場幸運的話，還能見到火車頭調度的轉盤秀，這對全臺曾經擁有6座扇形車庫但因時代變遷，而獨剩這座仍保持唯有在運作的車庫來說，堪稱是活歷史。

目前車庫也兼作觀光用途，僅需登記方可免費入內參觀，參訪時，有機會現場目睹車頭入庫及近距離觀賞扇形車庫實際運作方式，每到假日搖身一變成為彰化市熱門景點，身為鐵道迷的你，絕不能錯過全臺這碩果僅存又具有寓教於樂的好場所。



疫情下自由的空氣

楊靜瑜

自2020年起，COVID-19疫情壟罩全球，無數人的生活於轉眼之間驟變，而臺灣在優秀的防疫措施及全民的高度團結下，疫情平穩的日子無異於以往，因此，儘管無法踏出國門享受遠行的自由，在島內悠遊探索，儼然已是平行於世界的幸福風景，使人稱羨的另類奇蹟。

然而，臺灣終究迎來挑戰，三級警戒的對抗病毒大作戰，人們自律的在家避疫，素日熙來攘往的車站瞬間空蕩蕩，從前一票難求的熱門班次，頃刻湧現退票潮，望著空無一人的站與車，「距離」的意義突然變得既鮮明又立體，當出門不再日常、當旅行只能遙想，無從預期何時能回到從前的光景讓自由遙不可及，但自由也好近，在可及



葡萄牙街景

範圍之內的每一樁，都是貼身的小確幸。

每每思念遠遊的滋味，我便翻閱手機的相簿，用回憶止旅行的渴，西班牙疾行的高速鐵路，窗外的細雨朦朧了本該暖和的六月，葡萄牙路面電車緩緩的爬在繽紛街道上，每位旅人的眼簾剪輯著一幕幕慢活的蒙太奇，在最熟悉的日本，踩著自行車徜徉在瀨戶內海的粼粼波光，再往國境之南，火車奔馳在阿蘇的無邊緣意裡。

關於旅行，我們嚮往的其實是他人的日常，僅僅為了這片刻的沉醉，我們一次又一次的不遠千里，只求身歷其境。



葡萄牙波多車站



疫情的衝擊讓我們重新詮釋距離，因距離無所不在，當我們重新審視自由，方驚覺，自由亦非理所當然。而無論物理距離的遠近，每次的前進都是為了靠近，都是為了觸碰或誘發心底的化學反應，期待世界的疫情盡速平穩落幕，當我們再次踏上旅程，必然能更知足且珍惜的吞吐自由的氣息。



里斯本路面電車



阿蘇草原

夜間道班工作日常

志浩

夜間工作時不得不小心啊！

穿著雨衣冒著風雨進深山工作，軌道旁許多珍奇爬行類動物現蹤，到達現場後只瞧一堆人圍在一起看鐵軌，在大伙的頭燈照射下！

哇…原來是小青啊！真的非常漂亮的青竹絲還赤尾的咧！

優雅不怕生悠活的爬行但千萬不可被咬到，

一個不留神萬一咬到從枋野回枋寮要40分鐘左右車程，

小青的毒可能已散布全身了！

繼前天晚上碰到小青後昨晚上又有新發現一樣毒性很強的龜殼花，所以下雨天或雨天過後都會叮嚀同仁，盡量穿雨鞋就是這原因！

雨天路線旁總是會有許多珍奇爬行類動物現蹤，

龜龜的保護色比較好，夜間行走軌道旁時小心龜龜就在你腳邊！

所以穿雨鞋是保護自己啊！





我不是乖寶寶 - Part 7

彭國勳

年輕時談公司化，跟這個時候已是可退之人談公司化，心境是完全不同的，但責任感卻更重，不明就裡的人會問為什麼？年輕時公司化的危機感是因切身關係但可能使不上力，當時甚至不敢（不願意）參加高員級考試，避免公司化後被優先資遣了！現在談公司化已不會對即可退休的筆者造成影響，反而可能因隨時可退而「撈」到好處——鼓勵提早退休而給予最多7個月的獎勵，但不是乖寶寶的筆者絕對不會壁上觀，必要時一定身先士卒赴湯蹈火在所不辭！

我不是乖寶寶，就讓我們關注一下幾個當年民營化、公司化的案例：當年「臺汽」是被無能的政府賣掉的，當年一些人選擇轉調鐵路局，轉調學校，可能還有的轉調縣市政府，如今少子化後，學校都已自身難保了，有意轉調的要何去何從？當年中華電信公司化時，特考年資25年以上的可以保留領月退資格，年資未滿25年的一律買斷發結算金或入股中華電信；中華郵政公司化是保留所有特考身分公務人員到退休，但退休金要由每年盈餘，由董事會固定提

撥。中華電信、中華郵政都還是賺錢單位，有錢可以提撥，我們傳統鐵路勞力密集、政策小站、政策負擔一堆，要如何有盈餘？附業發展賣文創商品？賣便當？97年剛恢復特考時，有一年輕同仁他認為鐵路很笨，不會經營，年輕同仁：鐵路一年不是賣很多便當嗎？筆者：是啊，就算一年賣一千萬個便當，每個以80元計算，不去算設備、自己的賣場、人力，也才8億元，相較於鉅額虧損也只是杯水車薪，丟到水裡連起漣漪都不會。看看號稱民營化有成的日本JR北海道各線的盈虧情形，北海道越來越多路線被廢除或砍短，連繁華的札幌都市圈都落得如此田地，郊區路線當然更是回天乏術。北海道新幹線太少人坐，部分座位都改作存放快遞貨物用，以求生機，儘管如此，鐵路公司仍然日虧2.3億日圓，年虧841億5900萬日圓，這已經是連續7年赤字，數字實在慘不忍睹，也代表基本上每開一班車就會虧錢；筆者不是長他人志氣，滅自己威風，妄自菲薄，臺鐵是傳統鐵路，處境不會好到哪裡去，被交通部逼著設了不少通勤站，變相的捷運式密集設站，多

為無多大經濟效能的車站，增加運轉上排點的困難，卻增加了大量折舊攤提的壓力，所以上位者不要自我催眠臺鐵一定會賺錢？他只是虛假的海市蜃樓而已；每個鐵路、捷運系統，當初為了興建都會高估運量、自償率，以達成興建的目的，筆者常形容為「騙婚」，婚前山盟海誓，婚後回歸到柴米油鹽，個個如假包換，所以高鐵虧損連連，連號稱每日運量220萬的北捷本業也是虧損（都靠租金、廣告看板收入而勉強打平），至於高捷就更不用說了，虧損嚴重，淨值將歸零。臺中捷運、桃園機場捷運應該也如出一轍，注定命運多舛！

很多年前在鹿野站擔任站長時，在月臺上跟一位郵局無資位年輕候車女孩子聊她們的待遇，她說：「我們上面說，等到他們資位人員都退休後，我們的待遇就會提高了！」筆者：「妳怎麼會相信他們的說法？」感嘆年輕人的單純，郵局不願意提高待遇，再二分法員工，「同工不同酬」造成有資位無資位對立。因為關心臺鐵公司化議題，所以詢問了郵局擔任經理的同學，關於公司化後的現況，她說：「絕對不可由公司

提撥退休金！」筆者：「為什麼？」同學：「當年有資位與無資位比率4比1，現在已經是各佔50%，再過幾年會變成1比4，董事會可能已完全沒有資位人員，資位人員如何獲得保障？」是啊，如果他們上面的「同工不同酬」的分化洗腦起了作用，董事會可能就把他們犧牲掉了，這是他們現在的危機感……；不要跟我說15席董事裡有3席勞工董事，他們可能早已淪為橡皮圖章，就算仍然舉著貞節牌坊，投票時雙手雙腳舉起來，也恐怕孤臣無力可回天？這也是筆者看到臺鐵公司化說帖裡的：鼓勵提早退休而最多給予7個月獎勵一樣的分化伎倆，不是嗎？早年林務局為了支應員工薪水，拼命砍伐森林，結果應該造林的單位，卻變成了破壞林相的最大罪魁禍首，因為造林的速度永遠比不上砍伐的速度，政府才在民國78年7月1日起，將林務局由事業機構及事業預算改制為公務機構及公務預算，才終結了林務局幾十年來飲鴆止渴的荒唐作為；再談另一個機關健保局，當年保費調漲，可以併入健保局的績效裡，所以每年都領4.5個月的年終獎金，輿論一



片撻伐：「調漲保費圖利自己！」政府最後竟然是將健保局改成公務機關，而不是針對績效管理不彰著手；回顧一下日本福知山線電車出軌造成107人死亡、562人受傷事故，這又是另一種公司化的「禍果」，日本人做事一板一眼，做事講求效力，誤點趕盡殺絕，上司威脅解職、學長語言霸凌，班次過度密集，沒有「餘裕時分」以吸收誤點時分，調查報告指出，駕駛高見隆二郎當天因為害怕公司誤點一分鐘以上就要處分的規定，將車速推到極限試圖追回誤點時分，才會在過彎前來不及剎車，這無疑也是另一種公司化的管理出了問題；最近英國首相強生宣布，計畫成立「大不列顛鐵路」的新單位，以結束25年來的民營鐵路分裂政策，民營公司慘澹經營，班次越來越稀少，將本求利票價卻越調越高，各軌道間銜接不良，服務品質卻越來越低下，以此觀之，民營化不是萬靈丹，否則怎會走回頭路？延續著上面「我不是乖寶寶 - 6」公司化的話題，臺鐵公司化後，喊了幾十年的夜間列車全部停駛，冷門路線減班，除非補貼機制進來，否則全部停駛！政

府向來以公用事業來要求臺鐵，社會大眾、立委諸公卻用營利事業來要求臺鐵的經營績效，這時候就讓政府和社會大眾知道我們是營利事業還是公用事業？

「以古為鏡可以知興替」，林務局、健保局改制事件殷鑑不遠，所以臺鐵要有一定的投資報酬率，「經營自主」，票價調漲不受立法院、交通部的掣肘，票價一次漲足以照顧員工，以保障同仁的權益，民營化的劇本要如何演繹，就讓我們繼續看下去！

所以都是管理和如何定位，不在是否公司化？我不是乖寶寶，無欲則剛，臉很黑，筆者向來主張具名投稿，言論可受公評，不搞黑函，不搞網路上「臺鐵便當局」酸民那一套，從第一篇路工投稿「長官，我們和您想的不一樣！」起，因火力全開，針針見血，路工編輯擔心筆者壓力太大擅改筆名為「阿田」，當年「阿田」就成了針砭時事，痛斥荒謬之事的代名詞，也讓真正的「阿田」飽受無妄之災，雖然言者諄諄，聽者藐藐，所幸並不完全是「狗吠火車」，也多多少少收到警醒、修正的效果，更吸引不少定期收看的閱讀粉

絲！也因多次與局、處長級的「交手」，後來大都成為「好朋友」，因為筆者不會吹捧，他們反而可以聽到真正的肺腑之言，畢竟良藥苦口！就略舉一二：曾被筆者嚴厲批評為無能CEO、威脅下臺的○前局長，後來每每到站都拉著筆者耳提面命，還跟張前段長說：要筆者去教○○站如何掃廁所？要筆者去規劃○○站的站前停車，以解決站前停車亂象，及局務會報宣布不再執行專門抓同仁違章乘車的「神秘客」任務。

「全路旅客服務競賽第二名」，於局務會報表揚時，只大肆稱讚屈居第2名的鹿野站，以平反連個鬼影都沒見到，卻落後第1名12分的秘書室評比分數。和看完筆者路工投稿分析後而取消了「南迴線列車本位制」之試辦，筆者還回敬一篇「從南迴線列車本位制停止試辦，請給局長按個讚！」而最經典的是之前長時間被筆者批評而一直躲著筆者，第一次突襲到鹿野站，卻「驚為天人」，詢問筆者是如何管理的？還馬上令綜核科要筆者辦「全局施工車站周邊交通維持及安全標竿參訪」；另一位認真、親民而無話不談的○前局長，因為筆者於

「路工」罵了當年花東鐵路電氣化後，對花東行駛普悠瑪指指點點、說三道四的前交通部○部長，所以每每改點皆會詢問筆者對改點的意見，連離開鐵路最後一天，還專程搭乘402次太魯閣南下臺東最後巡禮，於車上談鐵路與他未來新職（觀光局長）將來可能面臨的困境，禮賢下士，尊重不一樣的聲音，值得尊敬；還有一位不同類型的○局長，有一回工時協商後，運務處張處長告知：○局長要你上臺北？筆者：處長如何回答？張處長：就照你的說法，玉里以北沒意願！筆者連問到哪個單位都沒問，結果某次餐會，○局長說：要你上臺北，宿舍都找好了，你還拒絕…！其實裡面還不少不足為外人道的密辛，就讓他深埋記憶裡吧；還有更絕的，因為業務意見相左而多次交手，等到熟識後，交心的談話：我在局裡蓋章蓋到怕！筆者：蛤…，為什麼？○○因為我規章都不熟！頓時三隻烏鴉在筆者眼前飛了過去；其實很多時候在溝通時，在高位者他們為了顯示專業、強勢、處事明快有效率，高高在上的他們都不太願意聽同仁的建議，剛愎自用，這可能才



是最大的問題所在，他們忘了「術業有專攻」、「三人行必有我師焉」，所以別以為「官大學問大」，Google一下可以見到前經濟部○部長被詐騙老梗騙了120萬，新聞爆發後他說：「他都有查證過！」前中華電信○董事長被詐騙167萬元案，歹徒佯稱他電話費沒繳，見面交錢還要講「通關密語」；現任NCC○副主委更是離譜到雙手捧358萬現金，親手送給詐騙集團「監管」；我們的前交通部○部長也不遑多讓，「德國海水1100億元一人公司採礦詐騙案」；這些人我們要怎麼在他們的「英明領導」下生活？

我不是乖寶寶，有人用「豬隊友」形容團隊裡幫倒忙的人，回到路局，「錯誤的政策比貪汙更可怕」，我們期望有「神隊友」，否則我們要怎麼在不英明的領導下生活？職場生涯一路走來，讓筆者佩服的人不多，「德不配位、尸位素餐」的倒是不少，「內行看門道，外行看熱鬧」，是否表演，是不是花拳繡腿？一目了然，成績更會說明一切，而職場上某些人的昏庸、無能已到讓人不屑、作嘔的地步，所以就請拿

出政績證明自己是英明的！諸如開放識別證准乘各級列車，已是筆者在多年前的「面對『Bumbler』的鐵路 - 無言」～102年3、4月78卷第2期，及近期的「我不是乖寶寶 - 4」裡已多次論述，它也是筆者在參與地區勞資到局勞資會議後念茲在茲的一貫主張，某次局勞資會議後與局人事室吳主任觀念溝通，和局人事室三科林科長宜靜多次私下討論如何與交通部論述攻防，及企業工會的多方努力，加上新上任杜局長之前完全認同的臨門一腳，總算大有斬獲，歷史一定會記上我們一筆，在此一定要給杜局長按100個讚！也請杜局長在未來公司化的過程裡，務必乘勝追擊，一定要維護臺鐵的利益，照顧同仁的權益，「人生自古誰無死，留取丹心照汗青！」可以拍桌憤而離席，請挺直腰桿、鏗鏘有力地勇往直前，不要為了官位而唾面自乾，企業工會必然站在堅決反對公司化的立場，「黑白臉分進合擊」，逆勢前進，與無能的政府折衝，我們就願意站在您的後面跟隨您的領導，要不然必定眾叛親離！

會員的健康 我們來守護

編輯部

全球COVID-19疫情肆虐，臺灣鐵路工會基於保障會員權益，考量維持臺鐵局正常營運能量，不斷疾走，向政府爭取配發足額COVID-19疫苗，供尚未接種之同仁完成施打，避免成為防疫破口，俾利鐵路運輸任務執行。

第一線同仁於7月份起分批施打莫德納疫苗，臺灣鐵路工會各分會理事長及幹部也自主輪流至各區接種站關懷會員、協助維護動線順暢！





臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 年 6 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	429,117	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	21,325,306	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	213,123
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	94,413
預付款	1,185,600	暫收款	251,418
定期存款		代收付-勞保費	27,085
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	35,093
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	1,087,900
固定資產		代收付-本會活動費	269,667
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	11,316,908
累計折舊	(45,044)	代收付-互助慰問金	2,077,800
什項設備	652,389	抗爭基金	23,118
累計折舊	(114,706)	應付款	206,817
會務發展基金專戶	13,763,329	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	1,035,761
		會務發展基金準備	13,763,329
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	15,848,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	4,682,043
合計	72,913,468	合計	72,913,468



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 年 7 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	391,867	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	18,886,165	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	213,123
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	262,618
預付款	368,706	暫收款	25,518
定期存款		代收付-勞保費	26,960
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	35,447
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	245,667
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	11,295,501
累計折舊	(52,545)	代收付-互助慰問金	514,450
什項設備	652,389	抗爭基金	23,118
累計折舊	(134,635)	應付款	206,817
會務發展基金專戶	13,763,329	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	1,008,331
		會務發展基金準備	13,763,329
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	15,848,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	5,142,881
合計	69,592,753	合計	69,592,753

臺灣鐵路工會110年7月~8月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
110.07.13	本會	陳理事長參加臺鐵局第446次局務會議(視訊會議)
110.07.14	本會	組長林佑哲出席臺鐵局機務段連棟員工宿舍(含歷史建築)活化再利用案開標預備會議
110.07.15	本會	本會召開第15屆第7次常務理事會議(視訊會議)
110.07.20	本會	秘書吳長智出席太魯閣事故殉職助理司機員江沛峰喪葬協調會議
110.07.21	本會	第11屆第26次局勞資預備會議
110.07.27	本會	陳理事長參加臺鐵局第447次局務會議
110.07.29	本會	本會第15屆第4次監事會議
110.07.29	本會	秘書吳長智、勞資召集人鍾雲章赴高雄機廠會勘
110.08.03	本會	本會8月份會務人員工作會報
110.08.04	本會	本會第15屆第5次理事會議
110.08.04	本會	機班工時預備會議
110.08.05	本會	組長林佑哲出席臺鐵局職場不法侵害調查小組會議
110.08.05	本會	電務工時預備會議
110.08.10	本會	陳理事長參加臺鐵局第448次局務會議
110.08.10	本會	運務車站工時預備會議
110.08.10	本會	職工福利委員臨時預備會議
110.08.13	本會	秘書吳長智協助太魯閣事故殉職司機員袁淳修家屬喪葬費簽訂-臺北運務段
110.08.16	本會	附業營運中心勞資預備會議
110.08.17	本會	理事長、秘書長及林佑哲組長赴民進黨部召開協調會
110.08.17	本會	秘書吳長智協助太魯閣事故殉職助理司機員江沛峰家屬喪葬費簽訂-樹林
110.08.18	本會	第11屆第27次局勞資預備會議-臺東
110.08.18	本會	秘書吳長智協助太魯閣事故殉職司機員袁淳修家屬喪葬費簽訂-豐原
110.08.20	本會	本會暨交通部、臺鐵局針對臺鐵轉型改革溝通座談會
110.08.24	本會	運務車班工時預備會議
110.08.25	本會	110年第2次勞工退休準備金監督委員會會議
110.08.25	本會	本會團保委員會會議
110.08.25	本會	陳理事長參加臺鐵局第449次局務會議
110.08.26	本會	資產開發中心勞資預備會議-屏東
110.08.26	本會	本會第15屆第6次常務監事會議



太魯閣事故殉職司機員
袁淳修家屬喪葬費簽訂



太魯閣事故殉職助理司機員
江沛峰家屬喪葬費簽訂



本會全省自僱會務人員會務檢討
(視訊會議)



臺灣鐵路工會110年7月~8月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
110.07.01	臺中分會	臺中分會陪同中區職安署至成功站南勞檢
110.07.01	臺中分會	臺中分會陪同福利委員勘查頭家厝站中區幼保所設立場地
110.07.01	彰化分會	陪同勞檢人員至二水電務分駐所勞檢
110.07.08	臺中分會	臺中分會陪同勞動部中區職安所至豐富站做工程覆檢
110.07.22	基隆分會	第13屆第17次理事會議
110.07.22	花蓮分會	第13屆第17次理事會議
110.07.28	基隆分會	慰問因公受傷會員並致贈慰問金
110.07.30	屏東分會	第13屆第17次理事會議
110.07.30	高機分會	慰問會員遺孀並致送互助慰問金
110.08.06	高雄分會	第13屆第17次理事會議
110.08.06	北一分會	第13屆第17次理事會議
110.08.06	嘉義分會	第13屆第17次理事會議
110.08.06	延平分會	第13屆第17次理事會議
110.08.10	宜蘭分會	第13屆第16次理事會議
110.08.11	屏東分會	屏東地區第11屆第13次勞資預備會議
110.08.12	屏東分會	第13屆第18次理事會議
110.08.13	新竹分會	第13屆第17次理事會議
110.08.13	臺南分會	第13屆第17次理事會議
110.08.13	高機分會	第13屆第18次理事會議
110.08.13	高機分會	高雄機廠勞資預備會議
110.08.13	北機分會	第13屆第17次理事會議
110.08.16	北一分會	北一地區第11屆第10次勞資預備會議
110.08.17	臺中分會	第13屆第17次理事會議
110.08.19	臺東分會	第13屆第18次理事會議
110.08.20	花蓮分會	第13屆第17次理事會議
110.08.25	基隆分會	第13屆第17次理事會議
110.08.25	新竹分會	新竹地區第11屆第10次勞資預備會議
110.08.31	北一分會	第13屆第18次理事會議



臺中巫理事長陪同職安所至豐富站做工程覆檢



臺中巫理事長陪同福利委員勘查中區幼保所設立場地



高機黃理事長慰問會員遺孀並致贈互助慰問金

本會致贈退休會員紀念品



北一分會



北一分會



北機分會



北機分會



延平分會



花蓮分會



高雄分會



高機分會