


路工

105年1、2月

第81卷第1期

專題 全面體檢九千三百
億搶救老台鐵計畫

A photograph of a railway worker in a white short-sleeved shirt, blue tie, and dark trousers, wearing a cap and carrying a black suitcase. He is walking through a busy station with other people and signs in the background.

鐵路行車事故之過失認定
他山之石-韓國地鐵工會交流
我們心中的音樂



心中最美的地方



早晨的調車場裡，有許多列車在號誌機前如蛟龍盤踞蓄勢待發，時而亮燈鳴笛神氣不已。在一旁精神抖擻的列車長，拖著裝滿公務備品的行李箱，在與號誌樓確認過對講機的通聯無誤後，隨即從月台走進今天即將要執勤的車廂。歲月的淬煉，讓列車長散發著專業睿智的風采，在列車出發前，他專注的設定LED資訊顯示幕，接著啟動了空調系統，檢查所有車門的開關動作是否正常，必須經過這一連串的检查確認後，列車才能順利出發去載客。

列車長翻閱手中的行車日誌心裡邊嘀咕著：「這趟1193次南下的電聯車，晚上抵達終點站苗栗的停留時間，只有短短的18分鐘，隨即列車就要調頭北上，看來今天的晚餐，恐怕只能等到晚上九點下班之後再做打算。」列車長隨後統計了一下，發現一整天下來列車要停靠八十幾座的車站，每一站自己都要小心的開關車門，嚴密的執行列車監視，還需反覆不停的巡視每一節車廂。

接著在列車行駛的途中，遇到車上有行動不便旅客或是孕婦幼童搭乘的情形，列車長要特別細心關懷並與車站做好通報連繫；當旅客詢問沿線景點的轉乘問題，腦筋靈活要像維基百科般的條理清晰。倘若列車停靠的是有彎度的島式月台，列車長便要移動到整組列車的中央位置，才能同時注意前後兩端上下車的旅客。而當列車停靠在人員編制不足的小站時，列車長要依號誌機顯示去指揮司機員開車行駛。專業的細微末節處，竟然還包括廁所的馬桶不通或是冷氣空調的故障處理。

夜晚的月光，輕輕灑在整座調車場，使得蜘蛛網般的電車線上，鍍上一層柔美霧銀的光芒。當所有的旅客都平安的回到溫暖家鄉，疲憊的阿福號電車也默默的收班進場。晚上九點後，終於結束所有工作的列車長，還沒吃到一口晚餐，卻偶然回想起自己二十多年來生涯的過往，其中如浮萍般居無定所的歲月，就占去了大半的時光。每逢春節的連續假期，自己都在火車上圍爐吃冷的便當，辛苦不合理也沒想過要陳情抗議；被無理旅客抨擊投訴，早已認命接受不覺得心裡委屈。但是就是捨不得家中，因忙碌而無法共同生活的父母子女，列車長只有在親情迸發的片刻間，才允許自己的情緒變得激動不已。

列車長們都體認到目前消費者的意識高漲，異國背包客及鐵馬族讓服務變得複雜困難。途中不幸發生死傷事故，你要沉著勇敢的獨自面對，不會有上司同仁到場幫忙。用心驗票加收票款，可能換來旅客的怨聲咒罵，一生處在搖晃動盪的車廂中很難有鴻圖大展。但是…不論大海有多深、世界又有多寬廣，小小的車廂裡忙碌平凡，卻是每位列車長心中最美的地方。



路工

105年1月2月
81卷第1期



封面：攝影---歲月無情刻劃.熱誠始終展現---馬世駿

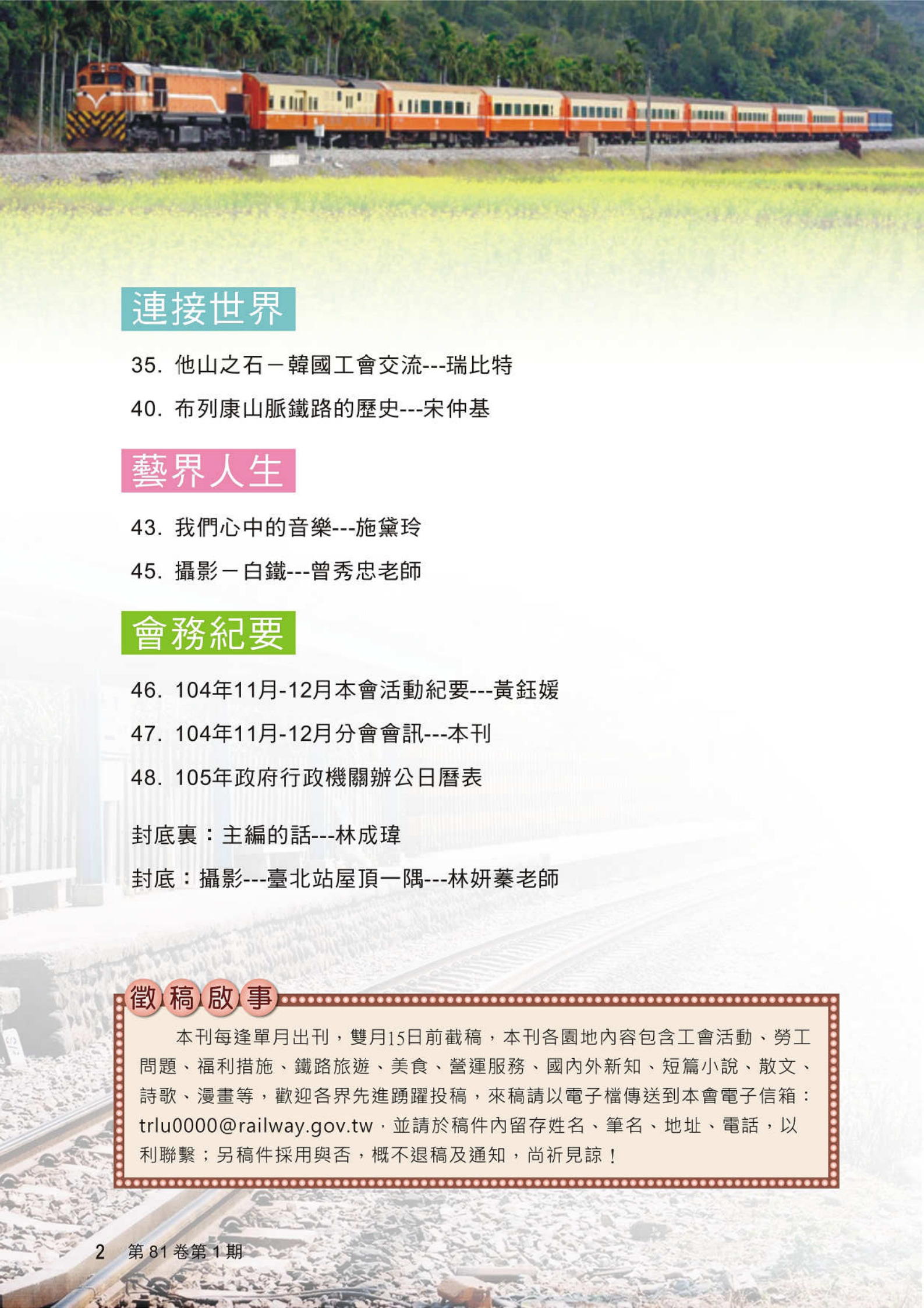
封裏：寫作---心中最美的地方---林松輝老師

工會亮點

- 03. 新年心語---本刊
- 04. 專題：全面體檢九千三百億搶救老台鐵計畫---本刊
- 10. 9,300億的補藥？毒藥？冷眼看「台鐵重建計畫」---儒末
- 12. 經營台鐵面臨的困境與需要突破的瓶頸---羅文德
- 14. 重建台鐵V.S.軟硬體---老王
- 17. 臺鐵重建計畫之我觀---鐵道生
- 20. 九千三百億搶救台鐵？---彭國勳

鐵道札記

- 28. 鐵路行車事故之過失認定---慎言(三)
- 32. 新進人員處訓心得---黃祥恩
- 33. 台鐵企業形象與集團結婚---阿JO
- 34. 鐵路局老司機郭約義 兒子雙雙升將軍---本刊



連接世界

- 35. 他山之石－韓國工會交流---瑞比特
- 40. 布列康山脈鐵路的歷史---宋仲基

藝界人生

- 43. 我們心中的音樂---施黛玲
- 45. 攝影－白鐵---曾秀忠老師

會務紀要

- 46. 104年11月-12月本會活動紀要---黃鈺媛
- 47. 104年11月-12月分會會訊---本刊
- 48. 105年政府行政機關辦公日曆表

封底裏：主編的話---林成璋

封底：攝影---臺北站屋頂一隅---林妍蓁老師

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，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！

新年心語

本刊

在本屆幹部不懼任何困難及秉持工會四大宗旨，積極設法加強凝聚新、舊會員團結力量堅定維護會員權益下，極力爭取之「交通部臺灣鐵路管理局營運人員人事管理要點」，交通部於104年12月核定，臺鐵局也於105年1月公布施實，其中與會員權益有關部分有：本局現職約聘(僱)人員、占預算員額之基服員、契約工、貨運服務總所技術員及司機技工，於要點核定之日起三個月內得選擇轉僱為營運人員，一經選定，並不得再變更。選擇不轉僱或未選擇者，依原規定繼續僱用至離(退)職時為止；營運人員差假比照鐵路資位人員之有關規定辦理；營運人員之考核分為年終與另予考核二種。這是所有各級幹部、代表共同積極努力團結一致，才能獲得如此亮麗成果。

俗諺云：「吃果子拜樹頭，受人點滴湧泉以報。」就去年人力請增111名案以及營業人員管理要點案給予本會全力協助的王立法委員廷升(花蓮地區)及楊立法委員麗環(桃園地區)，本會在此特別表達感謝之意，同時在楊立法委員麗環競選總部成立大會時，動員幹部及會員前往表達支持之意。

另外，有關重要案件辦理進度如，一、臺鐵工會所提富岡基地缺失事項43項，其中3項為部列管項目，27項為臺鐵局自行管制項目，13項為新增項目，周局長已分別於104年10月26、27日及11月10日至富岡基地實地瞭解缺失改善情形，另分別針對富岡基地D3變電站缺失、消防缺失及汙水處理缺失議題等3案，單獨專案管控以利管制追蹤改善進度；二、舊制基服員結算問題，有關該等人員年資結算，係屬全國性問題，楊麗環委員將請勞動部通盤處理，臺鐵局暫無應辦事項，俟勞動部通盤處理後，倘有應該配合事項，將積極依規定辦理；三、臺鐵局重新另覓新址建造該局新本部，臺鐵局本部未來新址選定，請再與員工加強溝通協調，臺鐵局已將「臺鐵·新總局企業大樓」海報張貼於西2門、東2門及第1會議室供本局員工參考，激發局內同仁討論及創新思維。為加強員工瞭解本局未來新址選定規劃，爰撰擬「臺鐵·新總局企業大樓」相關文稿，預計刊載於台鐵通訊期刊，俾利凝聚局內同仁力量共同齊心打造「台鐵·新總局企業大樓」云云。

未來，還有營運獎金併工資、退休撫恤法修正以及後續4年人力請增案等等，都與會員權益息息相關，需要委員與中央溝通協調之處甚多，請各級幹部及代表在地方上若有機會亦多與各委員相互聯繫，建立良好關係，以利協助爭取會員權益。



2016



新年快樂

Happy New Year

理事長 謝勝明
 常務理事 蘇威肇、陳根銘、黃金秋
 陳世杰、戴參雄、吳瑞隆
 何國忠、廖仁輝
 理事 羅玉琴、宋木星、黃國樑
 沈憶芬、游東巡、賴文榮
 陳清泉、徐慶昌、朱昭瑋
 陳志仁、陳騏岳、蔡清福
 黃隆華、劉淑惠、曾能興
 林大川、林佐祈、鄧聖文

局勞資代表 鍾雲章、蔡榮輝、林俊誠
 陳福全、吳俊義、吳長智
 尤仁義

勞安委員 陳慶章、周進財、劉日華
 闕河雄、鐘長安、張立方

事業管理委員會
 主任委員 謝勝明
 委員 張頌銘、鐘長安、曾文宏
 王春梅、鄭國全、盧澤涵

駐會常務監事 許世榮
 常務監事 林獻仁、王炳鐘
 監事 瞿明龍、徐正璿、陳福全
 劉玟鶯、劉興武、何挺飛

勞工退休準備金監督委員會委員
 委員 王春梅、陳志仁、鄭國全
 張頌銘、林佐祈、邱賢進
 黃安冬、劉淑惠、周進財
 江煥貴

團協代表 趙志誠、侯玉麟、李連和
 徐慶昌、鄭昇富、余崑楠
 林勇昌、謝文富、黃國樑



台灣鐵路工會全

基金保管委員會

主任委員 謝勝明
委員 戴參雄、黃金秋、陳根銘
陳世杰、吳瑞隆、蘇威肇
何國忠、廖仁輝

調解委員會

主任委員 許世榮
委員 林獻仁、王炳鐘、瞿明龍
劉興武、劉玟鶯、徐正璿
陳福全

編輯委員 張立旺、朱昭璋、林大川
陳建峰、王春梅、張立方
陳信國、侯宗甫

福利委員 陳永和、張世鑑、白英明
阮崑民、李政財、龔義峰
張新港、鄭鴻源、李連凱
韓國雄

各分會常務理事

宜蘭分會 劉淑惠
基隆分會 葉振民
延平分會 李岳忠
北一分會 陳清河
北機分會 賴紀華
新竹分會 劉健雄
台中分會 巫華臺
彰化分會 陳信國

嘉義分會 林寶元
台南分會 涂祈昌
高雄分會 阮平世
高機分會 黃財能
屏東分會 吳宸象
花蓮分會 江金發
台東分會 張博翔

會務人員

秘書長 張華宏
秘書 劉人杰
秘書 楊木成
秘書 鍾選勳
總務組副組長 周芳美
總務組專員 曾文宏
總務組專員 林美妘
福利組專員 丁峻亘
會計組代組長 陳麗萍
文宣組組長 王春梅
文宣組副組長 吳旭明
組訓組專員 林佩怡
組訓組專員 黃鈺媛

賀年



體幹部恭賀新年





全面體檢九千三百億搶救老台鐵計畫

最近在財訊 2015年486期大篇幅報導，有關行政院為搶救高齡128歲的老台鐵，行政院熱心送出10年5000億元的轉骨補藥，傳出最快明年啟動10年5000億元的「台鐵重建計畫」，要讓這輛高齡128歲的老火車全面轉骨；如再加上台鐵局資料中，近年已核定、合計約4300億元的基礎設施及車輛汰舊換新等計畫，這波搶救台鐵的銀彈甚至已逼近9300億元。

但鐵路工會理事長謝勝明透露「台鐵根本沒人！」、「最嚴重的是，火車司機已經陷入零備用人力困境，二線主管支援一線勤務更早已是常態，休假制度完全沒辦法落實，一年365天都不能休息請假，誰受得了！」謝勝明直言，現階段台鐵最急迫的問題不是錢或建設，而是人！

人力不足燃眉之急 工會叫苦：人比錢更重要

謝勝明表示，司機、車長這類火車行駛的必要人力，是一個蘿蔔一個坑，一個都不能少，光是培訓養成就要耗時約

台鐵5000億重建計畫內容

時間	10年，預計明年啟動
三大目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運輸本業：挑戰單日最高旅運人次100萬人，每日平均旅運人次75萬人、列車準點率提升至98%、車輛故障率降低60%、路軌穩定度提升30%、旅客滿意度提升至85分。 2. 附屬事業：營收占比由17%提升至30% 3. 發揮環島鐵路優勢，建構全國一日生活圈。
四大策略	<ol style="list-style-type: none"> 1. 優化基礎建設、提升可靠度與穩定度：建構安全穩定可靠的環島鐵路運輸系統。 2. 財務結構合理化、營造永續經營環境：政府出資辦理鐵路基礎建設並概括承受歷史債務，台鐵調整票價反映成本並發展附屬事業。 3. 營運策略布局、生活緊密連結：更新車隊、簡化車種、提升票務系統、強化餐飲與資產活化附屬事業、組織調整與人才培訓。 4. 國際交流與研究發展：提供業界投入研究、開發產品誘因，以國內市場為基礎，進一步跨向國際，創造國家經濟產值。

2年，是短期內台鐵人才斷層最大。台鐵局長周永暉說，近10年狀況更加嚴重，台鐵人力已從2.4萬人降到剩約1.3萬人。

由於同屬於公務人員，台鐵卻是交通職位制度，待遇因為長年虧損不能加薪或調薪，薪資水準比不上簡薦委制的公務員；就算是在國營企業中，台鐵佐級（年薪約70萬元）職等約與其他國營企業的工級（年薪約140萬元）相當，但待遇卻只有別人一半，加上需要輪

班、作息不正常、不在冷氣房上班、人力吃緊導致工作負擔大等因素，也讓新進人員離職率一直居高不下。

近年革新見成效 蚊子路線與車站拖累營運

雖然台鐵人力少了將近一半，但營運卻走出○七年高鐵通車的衝擊陰影，平均每日客運人次與每日平均營收從當年約46.5萬人次與3989萬元的谷底逆勢攀升。為了配合台鐵捷運化政策，已增建了12個新站，未來在台中、台南、高雄等地還有16個新站規畫興建中。

台鐵員工舉台南沙崙線為例，一天車班超過72班，每班平均乘客約50人，每人票價為25元，等同一趟收入250元，一天總收入9萬元，就約需20位司機來輪值維持營運。從效益上來說，本應減班，卻因為來自地方的壓力，即使人力吃緊也不能停駛，其他為了觀光而復駛的一些支線也都存在類似問題。

交通部支持人力增額

學者：改制度比砸錢重要

當八月底，行政院拋出「台鐵重建計畫」的同時，其實鐵路工會與基層員工正忙著籌畫是否要在藉由中秋節連假停工來抗議發聲，在台鐵人力問題解決前，更多的建設與業務成長恐怕不過是換來更多的壓榨罷了，不是補藥而像毒藥！

交通部長陳建宇在本刊專訪時回應「繼續放任台鐵風雨飄搖，自己良心也不安！」，交通部不只支持5年1318人的台鐵擴編計畫，全力爭取今明2年就先讓台鐵編制增額415人；同時，在台鐵重建計畫的四大主軸中的「營運策略布局，生活緊密連結」部分，也有規畫攬才、育才、留才等組織調整與人力培訓的專章，推動台鐵交通職位與簡薦委雙軌並行制，讓台鐵留得住人才。

但在交通部的台鐵10年重建計畫衝刺目標，卻僅能看到拚單日百萬運量、提高準點率、穩定度與滿意度，以及降低故障率等考核指標，人力問題仍只能算是「小配菜」。但台鐵經營帳上不賺錢又要求擴編，很難獲得國會民意的多數支持，即使交通部支持增額與改制，但最後到底能補多少人力，沒有人有把握。交大運輸研究所兼任副教授黃台生一聽到行政院搶救台鐵就說，「再砸5000億元也不見得能擺平問題，台鐵不是錢的問題，是制度要改！」。

搶救一條老台鐵要花蓋二條高鐵的錢！

計畫	金額（億元）
台鐵十年重建計畫	5000.00
花東、南迴鐵路電氣化計畫	533.23
桃園、台中、員林鐵路高架化計畫	739.72
台南、高雄鐵路地下化計畫	1292.29
屏東潮州捷運化計畫	245.65
花東鐵路服務效能提升計畫	60.81
行車安全改善六年計劃	275.22
整體購置及汰換車輛計畫	997.30
高雄機場遷建潮州及原有廠址開發計畫	139.00
總計	9283.22

附註：台灣高鐵建設成本4600億元
資料來源：交通部、台鐵局

各方覬覦肥美資產 台鐵賣地還債 難度高！

超過2000億元的負債，始終是讓台鐵難以翻身的最根本問題，也總給外界營運績效不彰、人員福利優渥才造成債台高築結果的刻板印象。但台鐵虧損多是背負公共政策導致，而且全是自行借貸支應，不像其他國營企業有政府編列預算協助償債，就連交大運輸研究所兼任副教授黃台生都幫台鐵喊冤說，「不能把帳全都算在台鐵頭上。」

近年台鐵根據償債計畫將虧損區分為可歸責與不可歸責兩部分後，可歸責營運虧損從2009年的31.25億元，2014年降到剩8億元以下。在不可歸責部分，這當中，以1999年以前、由台鐵自行舉債支應的舊制退撫金為最大宗，截至目前仍有1402億元的缺口；其次是因為台鐵長年以債養債產生的龐大利息支出，

總計549億元；第三是老人及身心障礙票等法定優待票差額，因為沒有政府補貼，累積至今，也有241億元之多；最後是民意要求無法裁撤的服務性路線及小站虧損，也有199億元，總計仍有2391億元之多。

交通部長陳建宇直言，切割債務還給政府幾乎是不可能，台鐵還是只能靠自己，目前台鐵擬定的償債計畫，是將包含台北機場在內的14塊土地處分或活化，總計超過1077億元的利益。但近期為了資產活化怒槓鐵道文化協會的鐵路工會理事長謝勝明說，在環保人士、藝文界的眼中，台鐵幾乎每塊土地都有百年歷史，根本全都是古蹟、歷史建築；想要活化使用，沒有地方政府協助是不可能。但財政困難的地方首長往往不只要回饋，甚至是要求無償撥用，卻債留台鐵，這正是台鐵活化資產還債的最大難題。

資料來源:財訊 2015年10月03日財訊 486期文／林洧楨
<http://www.storm.mg/article/67853>



9,300億的補藥？毒藥？

冷眼看「台鐵重建計畫」

濡末

So we beat on, boats against the current, borne back ceaselessly into the past.

於是，我們揚帆迂迴前進，逆水行舟；但浪潮滔滔不絕，又不停歇地將我們推向過去。

The Great Gatsby, 《大亨小傳》--法蘭西斯·史考特·費茲傑羅

10月，國內知名財經雜誌「財訊」刊登篇〈全面體檢9300億搶救老台鐵計畫〉專文，文章內容主要引述行政院宣稱擘畫的「台鐵重建計畫」。而該計畫即是從105年起10年內，除了已核定或正執行中的4,300億元「計劃型資本支出」外，行政院將另外投入5,000億新台幣於台鐵鐵道建設，目的在於「重建台鐵」。

照道理說，有人送錢到路局門口，全局上從局長下至走馬販卒無論誰都應該歡欣鼓舞，熱迎王師。想不到以局內員工訪談為主的這篇特稿中，將近有九成內文比例盡是悲觀的不看好論調。而就在「補藥成為致命毒藥？」的雜誌結論中，我不禁想到了知名美國小說《大亨小傳》最末結語；亦是大亨小傳作者墓誌銘的那句名言：

於是，我們揚帆迂迴前進，逆水行舟；但浪潮滔滔不絕，又不停歇地將我們推向過去。

要了解政府、路局高層與基層想法為何那麼大落差，其癥結點就是，「路局要的是人，政府給的卻僅是錢」。這種雞同鴨講的違和，起因則是軌道經濟的發展著眼點。就行政院或交通部而言，現今公路建設面臨「多蓋多塞車」窘境下，面對提振經濟觀點下，挑「聽話」的鐵路經濟—不管是鐵工局或鐵路局來塞爛頭寸，以提昇經濟成長率，是最便宜行事的作法。至於以下：

- ◎台南高雄鐵路地下化站區要增加多少員司？高雄運務段、高雄車站、潮州車站、高雄機務段、高雄檢車段、高雄機廠轄內員工通勤路線改變？
- ◎整體購置及汰換車輛計畫增加1,307輛

車要多少司機員？要多少人剪票？要多少人掃客車廁所清大便？

◎單日旅運100萬人次要多少人收賣票？要多少人掃站區廁所清大便？

諸如此類問題，高層雙手一攤，就不想管地要路局自己想辦法。問題是層級不高的路局，請增個員額就要一年；加上訓練個司機就要兩年的類似時不我予問題俯拾皆是，因此若按照這態勢發展，新建設提升的安全係數或營運優勢，很快就被人力缺乏帶來負面因素所無情淹沒。

再來，從文中最後的結語風向球來看，雜誌引用了學者的話，然後註解了所謂「輿論」對解決台鐵經營困境的看法；「翻譯」之後，大約是這樣：

◎台鐵不要錢，只要把設施、資產、政策性負債分割出來民營化啦。

◎台鐵不要錢，回到只管營運的正途，只負盈虧部份民營化拉。

從這觀點來看，基層員工如我，寧願「婉拒」實而不惠的5000億元給予，不然到時候灑大把錢沒有成效後，反倒給了「民營化派」好藉口，讓許久不曾提及的台鐵民營化起死回生的機會，到時，苦的可是幾千名現今或未來10年內可領月退的員工們。

最後，難免再度呼應報導中鐵路工會謝理事長「人力優先」立場，希望行政院或交通部上層能正視路局現有人力不足問題。也希望上面別再附加路局運輸本業外的其他「提升經濟」、「發展區域經濟」、「提升支線觀光」、「補捷運化不足」及「簡化政府組織」等等類似的額外任務。如真給5,000億大洋，該做的是改善員工輪班及福利制度以留住人才，去除債務負擔等根本，而非疊床架屋的多餘建設，讓台鐵更笨更重。若反其道地堅持「重硬輕軟」，只會讓這艘路局鐵船，即使揚帆，即使迂迴，仍悲情地原地打轉，甚至不如願地駛回過去更艱困的營運環境。



經營台鐵面臨的困境與 需要突破的瓶頸

羅文德

面臨一百多年歷史的「台灣鐵路管理局」，與其說它是一家國營鐵路的運輸單位，不如說它是公家機關的鐵路局，外界卻不知的是，只要它還存在的一天，卻已背負著千億龐大的債務與每年百億虧損的營運績效，其中包含眾多員工的退休金。這是「台灣鐵路管理局」所有員工的宿命，幾十年下來，多少專家學者的建言和社會輿論的壓力下，也無法來改變公家體制和有效率經營的方式，只好再繼續拖、推、拉一年又復一年，最後還是無解。





近日行政院決定出手拯救台鐵計畫，傳出最快明年啟動十年五千億的「台鐵重建計畫」要讓這輛一百二十八歲的老火車全面轉骨蛻變成大人；還要-----等。聽完這一則新聞以後，卻是令我啼笑皆非而哭笑不得，這就是行政院或總統府的那些高官整天坐在冷氣房的辦公室，拿筆塗鴉的亂開支票，姑且是真還是假？不得而知，但可確定的是，那些高官根本不了解鐵路局車輛路軌技術的困境，又也許是鐵路局長無膽識把鐵路運輸核心的困境，誠實以報給上級長官，卻令高官們搞得好像花大錢買新車、鋪雙軌、建大站，以及高架捷運化等等措施，就可一路到位而脫胎換骨。在此筆者不談行政院未來能夠給的大餅，但我必須要讓外界了解，目前台鐵所面臨的困境。

台鐵行駛的北迴線與西幹線(基隆到中壢)大概是全世界鐵路運輸最高的行車密度，且又是最複雜的，因為在軌道上既有客貨運輸又有快慢車行駛；又要兼具都會區的捷運系統又有中長程途的鐵路運輸，單是電車線和鐵軌磨損早就超過其所使用的年限，（比較日本JR所屬公司車輛及路軌使用），更不談需要更多人力的巡軌維護和例行零件的更換。但誰會在乎電車線頻繁耗損，務必要在適當時期的更換，和零件即時的補充，最後導致斷電意外狀況連連，招

受外界的批評和乘客的不滿。這又是人力不足和零件缺得匱乏的根本問題！

然而路局又每每報怨在新進員工訓練完畢以後，不能長期留住人才而離職，大量人力流失。這也是台鐵的無奈！只能從招考人力的技術層面下手，比如基層在外巡軌和電車線架設維修人員，需求的是耐熱寒體力負擔，故首要的是在體能上測試遠遠在筆試測驗之上，而學歷根本不須要考量的才是，只有高中職程度以下的人員，才能長居久安於此職。（建教高職班代訓鐵路新進員工，也是一種好的方法）。

再論及只會買車輛而沒有人力駕駛，導致有了車輛而沒有合格駕駛的司機員，那又是一則笑話，突顯那些高官淺見的無知，更不用說是，如何長期投資在儲訓的駕駛員身上的了。

其實上述提及的種種技術及人力層面問題，最後還是卡在（公家體制）有層層上司的指導和太多公婆（國會議員）的監督下，管理營運只能綁手綁腳受牽制於太多的法令限制，和說不得的苦衷。

更難過的是，目前台鐵路局營運路線的票價，還處在二十世紀共產社會主義國家中，人民習慣吃大鍋飯的便宜，總統、立法委員為了選舉，中央政府會支持（台灣鐵路管理局）健康又快樂的長大，而提高合理及應該有的票價嗎？

重建台鐵 V.S 甚麼樣的軟硬體

老王

台鐵長期遭國人詬病，計畫明年起以十年五千億元、每年五百億元的經費，「重建」台鐵。不過，台聯立委賴振昌認為，花這麼多錢都可以一條蓋高鐵了，賴委員還說「台鐵改善計畫過去已砸了四千三百億元，現在為了選舉，又釋放政策利多，等於變相政策買票。」

立法院交通委員會9月底才初審通過「台鐵整體購置及汰換車輛十年計畫，編列九九七·三億元汰換老舊車廂。行政院最近又以「擴大公共投資」為名，再加碼十年五千億元的「台鐵十年重建計畫」。我們認為，行政院10年5千億推動「重建」台鐵「福國利民」的政策。相較於前行政院長江宜樺去年在九合一選舉輔選時，開出三千多億元的選舉支票，毛內閣絕非大選前放利多。因為，台鐵未來十年不只要汰換老舊車廂，更應進行大改造以脫胎換骨。

十年重建計畫將從基礎設施建設、營運行車安全及服務品質、人力培育、財務結構合理化四方向著手。其中基礎建設將加速老舊電車線、號誌、機電系統的汰舊換新；而台鐵將透過人力的培育，讓更多新血加入。

立委批評，改善台鐵相關計畫沒有通盤檢討，總計提出的九千三百億元的砸錢作法，就很不負責，可以蓋兩條高鐵的錢，台鐵真的是「無底的錢坑」？(以上摘自2015-10-05／自由時報／第A03版) 10月5日自由時報第A03版焦點新聞報導：台鐵面臨轉型交叉口，到底十年五千億的轉型經費該不該花？逢甲大

學運管系副教授李克聰認為台鐵確實要改，改革除了砸錢，還必須做好成本效益評估，確認軟硬體更新順序，否則只是一味浪費。

另外，10月2日更生日報第18版報導，台鐵八年汰換車輛計畫東部運輸將優先。立委劉櫂豪提案通過未來購置車輛必須提高運能達到每組以十二節，同時考量月台落差及無障礙設施，以提供優質又舒適的鐵路運輸服務。劉立委同時指出，台鐵也將加購普悠瑪及太魯閣各兩組；目前正積極動工的南迴鐵路電氣化工程，預計民國111年完工，屆時全島鐵路動力一元化，加上新購置車輛加入營運，東部鐵路的運輸將會更快更舒適，且疏運能力更強。

李克聰也認為，除了花錢改善外，台鐵也應該同時考慮資產活化，台鐵目前有許多廠站可以思考多目標的用途。行政院可以思考將台鐵既有的土地做活化利用，給與台鐵更多利用的彈性，否則投入五千億下去，若無法創造成更多營收，也是枉然。

鐵道專家古庭維表示，與公路建設相比，政府長期以來漠視鐵道建設幾十年，提及台鐵的改善都是哪裡缺什麼就補什麼，缺乏整體、通盤的規劃，現在終於提到重建台鐵計畫，就算外界質疑太晚，但還是一定要做。現在台鐵的改造已經不單是土木建設等基礎軌道上的改善，還包括設備、車輛、系統等科技面的優化。

此外，台鐵現在越來越多技術都在

外包，相關人才培育等技術傳承也很迫切，若政府決定十年挹注五千億重建台鐵，就算一開始把這筆錢先投入在償還台鐵退休人員的退撫金上，也是止血，如此台鐵才有辦法將盈餘投入更多的建設，不會被債務追著跑。

10月11日自由時報第A14K版報導，剛啟用的台鐵桃園臨時站，列車與月台間隙比其他車站還要寬，間隙寬度從十公分到三十公分不等，啟用兩個多月來造成兩名旅客踩空的意外，分別受到驚嚇或輕傷。10月23日更生日報第2版要聞，花東線鐵路全面雙軌化可行性評估今年即將完成，立法委員王廷升日前在立法院對行政院施政總質詢時，反映沿線地方人士熱切希望在車站能設置電扶梯的意見，獲得行政院長毛治國的正面回應。

陳建宇部長說，台灣交通運輸網應以「高鐵走長程、台鐵朝都市化、捷運化，並以東部為主」的方向。台灣的公路建設逐漸達飽和，接下來就是要著手規劃軌道建設部分，帶動國內軌道活化。不少地方政府要求台鐵要電氣化、雙軌化，或者是高架、地下化等等，這些都是台鐵未來一定要走的路，加上台鐵本身訊號、機電、票務系統的改善等，都需要經費挹注才能精進。

台鐵局鹿副局長認為，台鐵有其歷史包袱，包括基礎設施老舊、人事成本壓力等。部分老舊電車線、號誌、機電系統都已用了十幾、廿年，甚至更有超過卅年的，橋樑、邊坡強化及防災應變系統也必須改善。十年重建計畫中最大經費支出還是在硬體部分，包括軌道設施等基礎建設。

國人必須瞭解的是，台鐵長度是高鐵的3倍，車站數更是16倍，車廂的購置費用也不會因為常規列車就比高速列車便宜，在實務上，穿著西裝改西裝必然需要注意安全施作，才不會影響到列車及旅客進出車站的安全，它的費用當然就更高。換言之，我們如果可以讓台鐵停止營運3或5年？重新打造新台鐵嗎？

台灣的人民心態也應該改，常年以來台鐵局與工會人員面對人民的需求，多認為基層人力極度不足。然而筆者日前赴德國旅遊發現，DB德鐵面對旅客的各級車站，除協助旅客的詢問處有微不足道的人力外，並無剪收票人員，倘若鐵路法可以大幅修正、加重無票乘車的罰則，則此一部份節約的人力移轉至調度或維修，應該增加準確性是無庸置疑的。其次，筆者在德國12天的行程中有



月台列車資訊顯示屏幕



法蘭克福站繁忙的出發班次表之1

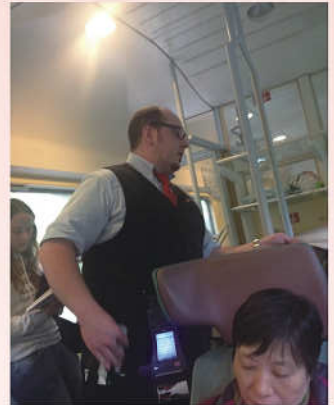


車站廁所自動收費機,使用者付費

4天乘坐火車時發現，各級列車查票人員的工作態度搭配完整先進的查票設備，也使無票乘車變成絕無可能。

另外，旅遊法蘭克福、科隆、呂德斯海姆、符來堡、海德堡、慕尼黑與柏林等各級車站途中，筆者發現DB德鐵客、貨運列車班次頻密度超過本局，DB德鐵車站均具有歷史、車型更是複雜、各車站月台高度與寬度更是差別巨大，(詳附圖)德國人民、旅客可有不滿的意見要求更新？DB德鐵當局有重大計畫改進改善嗎？政府因應人民、民意機關的要求，計畫逐年改善車站設施與車輛更新，當然必需編列應該的預算始能竟功。只是法蘭克福、慕尼黑與柏林等大站的商場與廣告確是規模宏偉、進出的客流與廣告看板又極先進，值得我們效法與學習。因此，DB德鐵的運營諸方面，筆者建議台鐵能在相應流程上，迎頭趕上先進的德鐵或日鐵。畢竟，人事費用居高不下終將拖累台鐵，尤其，人力配置與作業程序息息相關，今天不作、明天後悔。筆者建議在不增加模範勞工表揚費用上，改變表揚內涵，擇優區分局長獎、工會理事長獎、處長獎及段長獎。局長獎、工會理事長獎的得獎者組團赴德鐵或日鐵深度參訪，改變過往類似獎勵旅遊的作法，讓基層人員打開心門，從培養知識、增廣見識中，發揮改革的膽識。

總之，我們期望國人瞭解，我們必須走出去與世界接軌，跳脫出不真實的世界，絕不可從不真實的世界，來看台鐵的改造、重建。因此，筆者建議依據「國者人之積，人者心之器」的精神，讓傑出的台鐵基層員工代表與立法院交通委員會的委員深入先進的德鐵、日鐵，分別了解他們的勤務時間與工作內容、站場設施、車輛設備及資訊系統輔助查補票系統、各職務階層年薪與平均國民所得之比例…，期能客觀的比較、透由公開公平的討論，如何建立優質且廉價的台鐵服務系統及提高從業人員的工作價值，而不是漫天喊價、就地還錢的決定再造台鐵需要的經費預算。



查補票機具有讀刷卡功能



節能環保，乘客可開車門按鈕



列車與月台間隙較台鐵更大



同一車站月台不等高！未列入改善



最高級ICE列車階梯與月台的差距



小站仍保留原貌未改建之2

「臺鐵重建計畫」之我觀



鐵道生

行政院在今（104）年八月提出將要在十年之內注入五仟億元的「臺鐵重建計畫」，預計從基礎設施建設、營運行車安全及服務品質、人力培育、財務結構合理化等四大面向著手，要讓我們這輛128歲高齡的老火車頭徹底轉大人；再加上近年已經通過大約有四仟三百億元的鐵路基礎設施及車輛汰舊換新等計畫〈交通部105年度預算新增的購置車輛計畫，購置600輛城際客車、520輛區間客車以及相關設施，目前也正積極進行南迴鐵路電氣化工程，預計民國111年完工〉，政府欲投入搶救臺鐵的銀彈已然達到九仟億元，要由我們鐵路來扮演「火車頭」的角色，藉此帶動欲振乏力的台灣經濟。目前我們的臺鐵捷運化及雙軌化是在擴大供給面，而即將啟動的轉骨方案則是加入旅客需求和財務結構的調整，目標是要達成「2025年生活鐵道」。雖然我們有了這幾筆龐大資金的資助，但是根據鐵路工會謝理事長勝明表示：其實這些只能算是次要的問題，最大的問題在於我們鐵路組織大大地缺人！舉例來說，開火車的司機員早就已經陷入無備用人力可用的困境，二線主管支援一線勤務早已成常態，這樣一來休假制度完全沒辦法落實，一年365天都不能休息請假有誰能

受得了？謝理事長透露了臺鐵第一線人員的心聲，我們從火車行駛不可或缺的司機員及列車長來看就可明瞭，這類人力是一個蘿蔔一個坑，光是培訓養成就要耗時約二年時間，屬於人才斷層最大的缺，當下或許可從停班或停掉某些低投資報酬的路線，等我們人力補足再行復駛或加以評估。正因為如此，在八月時其實鐵路工會正忙著籌畫是否要在中秋節連假停工來抗議，提醒各界重視鐵路當前岌岌可危的人力問題。工會擔憂的是：在人力問題未解決之前，更多的建設與業務成長恐怕只是換來員工更多的疲憊罷了，所以這些建設不像補藥而是毒藥，不只讓員工愈吃愈累，背後也潛藏著更多危機！

早從民國六十七年中山高速公路通車，我們的營運狀況就開始受到衝擊，在歷經建教和人才培訓制度中斷二十年以及長達十年遇缺不補的人才禁令下，我們鐵路的員工數開始逐年下滑，近十年由於社會經濟的持續不景氣、還有政府財政吃緊以及一連串退休制度的重大變革，除了導致退休潮到來以外，也讓鐵路長期缺人的問題暴露出來，現職人力已從2.4萬人降到剩約1.3萬人。在民國九十七年雖然恢復了鐵路特考，但這也無法立即阻擋住人力的流失。雖然參加

特考的人數不少，但同屬於公務人員，我們卻是交通資位制，待遇因為長年虧損不能調薪，薪資水準比不上其他簡薦委制的；在國營企業中，我們佐級（年薪約七十萬元）職等約與其他國營企業的工級（年約一四〇萬元）相當，但待遇卻只有別人一半，加上需要輪班、作息不正常、工作環境不佳、福利不及它人等因素，讓錄取臺鐵且已接受培訓的新進人員，在接到薪資及福利都優於臺鐵的其它國營企業錄取通知後都會選擇離職，這也造成離職率居高不下。最近幾年由於勞退新制的上路與年金的改革制度推行，這又激起老員工的退休潮，讓我們陷於人事成本升高同時人力又不斷流失的困境。雖然目前我們人力少了將近一半，但營運狀況卻走出了民國九十六年高鐵通車的衝擊陰影，平均每日客人次與每日平均營收從當年約46.5萬人次與3989萬元的谷底攀升，以今年截至七月底的平均成績來看，已經拚出64萬人次與5200萬元的日均成績，無論從人流與金流來看，業務成長都超過三成。不僅如此，為了配合臺鐵捷運化的政策，我們也增建了十二個新站，未來在台中、台南、高雄等地還有十六個站陸續在規畫興建中，另外還有一些類似基隆站及潮州站等老車站的翻新、擴大經營的建設開發，甚至隨著近年觀光風潮、鐵道旅行的興起，原本停駛的蚊子路線與偏鄉車站也一個個接連復活。這些原本應該是讓人開心的營運成長與蛻變，反而變成了噩夢。從效益上來說，本應減班，卻因為來自地方的壓力，即

使人力吃緊也不能停駛，其他為了觀光而復駛的一些支線也都存在類似問題。此外，有許多小站，站務人員要身兼售票與剪票服務，旅客一多必定要放棄剪票服務，車站無異任人自由進出，這在無形中又產生了安全維護上的問題。

交通部長陳建宇表示：「繼續放任臺鐵風雨飄搖，自己良心也不安！」這就是他推動重建計畫的主因，他明白解決人力不足問題，絕對是未來重建臺鐵的基本條件。交通部不只支持五年一三一八人的臺鐵擴編計畫，全力爭取今明兩年就先讓臺鐵編制增額四一五人；同時在臺鐵重建計畫的四大主軸中的「營運策略布局，生活緊密連結」部分，也有規畫攬才、育才、留才等組織調整與人力培訓的專章，希望能擴大徵才來源，推動臺鐵交通職位與簡薦委雙軌並行制，讓臺鐵留得住人才。雖然如此，在交通部的臺鐵十年重建計畫衝刺目標當中，我們卻僅能看到拚單日百萬運量、提高準點率、穩定度與滿意度，以及降低故障率等考核指標，不難看出整個計畫的重點仍在於鐵道雙軌化、市區高架與捷運化、支線觀光化、購置全新車隊、簡化車種、票務無縫整合機制、站體改造等工程建設以及服務優化等，人力問題仍只能算是「小配菜」。對此交通部有些官員也很無奈的表示，臺鐵經營效率還有改善空間，帳面上不賺錢又要求擴編，實在很難獲得國會民意的支持，所以不易成為改革計畫的主軸，即使交通部支持增額與改制，但最後到底能補多少人力沒有人敢打包票。交大



運輸研究所兼任副教授黃台生表示，「再砸五仟億也不見得能擺平問題，臺鐵不是錢的問題，是制度要改！」政府唯有正視臺鐵的歷史問題，參考國外經驗，讓我們的設施、資產、政策性負債等能夠分割出來，回到只管營運的正途，在這樣的基礎上做好定位，再依據實際需求給足人力並且建立適當新營運體制，才能真的挽救臺鐵的生存。超過二千億元的負債，始終是讓我們臺鐵難以翻身的根本問題，也總給外界營運績效不彰以及人員福利優渥才造成債台高築的刻板印象。但我們的虧損多是背負公共政策導致，而且這全是自行借貸支應，不像其他國營企業有政府編列預算協助償債，怎麼可以把帳全都算在臺鐵頭上。

根據局長指出，近年償債計畫將虧損區分為可歸責與不可歸責兩部分後，可歸責營運虧損從2009年的31.25億元，2014年降到剩8億元以下，預估今年大約虧損2億多元。至於不可歸責部分，這當中在1999年以前由鐵路自行舉債支應的舊制退撫金為最大宗，截至目前仍有1402億元的缺口；其次是因為我們鐵路長年以債養債產生的龐大利息支出，總計549億元；再來是老人及身心障礙票等法定優待票差額，因為沒有政府補

貼，累積至今也有241億元之多；最後則是民意要求無法裁撤的服務性路線及小站虧損也有199億元，這些總計加起來有2391億元之多。交通部長陳建宇直言，切割債務還給政府幾乎是不可能，臺鐵還是只能靠自己，目前我們擬定的償債計畫，是將包含臺北機場在內的14塊土地處分或活化，總計會有超過1077億元的利益，這對還債有很大幫助，但在環保人士以及藝文界的眼中，我們幾乎每筆土地都有超過百年的歷史，都屬於古蹟、歷史建築。就像高雄鐵道園區，即使是運用已拆除的舊宿舍土地與既有空地，同時不斷縮減開發量體，卻仍遇上強烈全區保留的抗爭，還有今年初臺北機廠也被文化部指定為國定古蹟「全區保留」，這讓文史團體大為振奮，也讓我們的土地保留運動遍地烽火，土地開發及資產活化更加困難，想要靠自己的力量來活化使用，沒有地方政府協助幾乎是不可能的，為此近期工會謝理事長才會多次怒槓鐵道文化協會。各地區財政困難的首長往往不只要回饋，甚至是要要求無償撥用來幫助地方發展，這種土地利益大家都想雨露均霑，卻搞到後來都只有債留臺鐵，這對臺鐵人來講是多麼的不公平，這也是臺鐵活化資產還債遇到的最大難題。



九千三百億搶救台鐵？

「天啊！投入經費足以蓋出兩條新高鐵！」這是媒體給104年8月底行政院決定出手拯救台鐵，傳出最快105年啟動十年五千億元的「台鐵重建計畫」，和台鐵資料中，近年已核定合計約四千三百億元的基礎設施及車輛汰換計畫，

總經費達九千三百億元所下聳動卻負面的標題。

乍看之下，九千三百億元，「好大的餅—確實畫得好大」，但細看內容恐怕會讓人「食之無味，難以下嚥」。

台鐵 5000 億重建計畫內容	
時 間	10 年，預計 105 年啟動。
三大目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運輸本業：挑戰單日最高旅運人次 100 萬人、每日平均旅運人次 75 萬人、列車準點率提升至 98%、車輛故障率降低至 60%、路軌穩定度提升 30%、旅客滿意度提升至 85%。 2. 附屬事業：營收占比由 17% 提升至 30%。 3. 發揮環島鐵路優勢，建構全國一日生活圈。
四大策略	<ol style="list-style-type: none"> 1. 優化基礎建設、提升可靠度與穩定度：建構安全穩定可靠的環島鐵路運輸系統。 2. 財務結構合理化營造永續經營環境：政府出資辦理鐵路基礎建設並概括承受歷史債務，台鐵調整票價反映成本並發展附屬事業。 3. 營運策略布局、生活緊密連結：更新車隊、簡化車種、提升票務系統、強化餐飲與資產活化附屬事業、組織調整與人才培訓。 4. 國際交流與研究發展：提供業界投入研究、開發產品誘因，以國內市場為基礎，進一步跨向國際，創造國家經濟產值。

5000億十年重建計畫和已核定4300億計畫：

計 畫	金額 (億元)
台鐵十年重建計畫	5000.00
花東、南迴鐵路電氣化計畫	533.23
桃園、台中、員林鐵路高架化計畫	739.72
台南、高雄鐵路地下化計畫	1292.29
屏東、潮州捷運化計畫	245.65
花、東鐵路服務效能提升計畫	60.81
行車安全改善六年計畫	275.22
整體購置及汰換車輛計畫	997.30
高雄機場遷建潮州及原有廠址開發計畫	139.00
總計	9283.22
資料來源：交通部、台鐵局	

如果用「飲鳩止渴」形容這塊十年計畫的大餅，或許有點過份，卻也道出9300億畫出來的大餅，台鐵可能還真難以消受。讓我們先來看台灣高鐵公司的固定資產折舊，台灣高鐵公司固定資產4600億，金額龐大，台灣高鐵公司於營運準備期間，其固定資產折舊採「直線法」，因部分資產之物質

耐用年限可達50年甚至100年，但台灣高鐵公司僅能於該公司特許營運期間（特許期35年，扣除興建期，所以只剩26.5年）內使用，所以折舊年限採資產耐用年限與特許營運期限較短的，另因合約規定特許期屆滿資產須無償移轉給交通部，故資產殘值將歸為零。依此計算，台灣高鐵公司每月折舊費用約16億元；然台灣高鐵通車後，以「直線法」提列折舊，並不適用該公司實際營運狀況，故向「金管會」申請，將該公司之資產折舊方法由「直線法」改採取為「運量百分比法」。「運量百分比法」係將折舊費用依據運量比例成長，營運初期較低，再隨運量增加而增加折舊費用，以避免營運前期損益低估，而後期損益高估的狀況產生。台灣高鐵是政府「好大喜功」、宣稱是全世界最大的BOT，也是澈底失敗的BOT，經「財務重整」後改變成公有民營性質，這才讓交通部回過頭來認真對待台鐵，放手讓台鐵開行北一高直達普悠瑪與發展附屬事業。

現任鐵路局周局長，是筆者進鐵路32年來所見最認真、最有想法、最親民的局長，文人性格卻不失做事應有的「霸氣（在周局長仍是鐵工局長，即將接任鐵路局長時，一次閒聊，筆者還擔心溫文儒雅的周局長，恐怕無法駕馭台鐵這龐大卻步履蹣跚的百年老火車，還提醒周局長要有范次長的霸氣—沒禮貌）」。周局長非常注重國際行銷，擅於與國外鐵路公司締結姊妹友好關係，以招徠國外觀光客；還與德國鐵路公司

簽署合作MOU，舉辦「台、德軌道運輸論壇」，以進行軌道及車輛技術交流合作；並計畫恢復停辦多年的技職學校「建教合作」，以吸引對鐵路有興趣的學生，進入台鐵以防技術斷層；開行環島元宵節彩繪燈車、「喔熊列車」，暑假開行玉里—台東「仲夏寶島號」蒸氣火車，並與旅遊、飯店業者異業結盟擴大行銷；舉辦「2015第一屆鐵路便當節—台、日便當大PK」行銷台鐵便當（104年全年銷售已超過900萬個）；取消去回九折折扣，全年將減少虧損5億元（雖然是杯水車薪卻不無小補）。周局長讓「百年老店」媒體曝光度大增，也讓基層同仁燃起「台鐵將不再是一灘死水」的希望。周局長國內外奔波、殫精竭慮、日夜操勞於台鐵本業外，更延攬台東縣政府參議（原觀旅處陳淑慧處長—「熱氣球之母」），到台鐵貨運服務總所擔任總經理，準備土地開發與發展平價旅館—非重金挖角，反而是台鐵薪水較原觀旅處長低，可見純粹是「肝膽相照」、「任重道遠」的到台鐵發揮她「從無到有」的開拓長才！周局長的新人、新政、新措施，掛一漏萬、不勝枚舉，總讓人目不暇給，期望在不久的將來，台鐵會出現「轉虧為盈」的一線曙光！

看完了台灣高鐵的經營困境，和現任周局長帶領台鐵勵精圖強試圖衝出重圍後，筆者無意歌功頌德，還是要再回過頭來看畫了大餅後的台鐵經營困境，就讓我們檢視「台鐵十年五千億重建計畫」：

一、「三大目標」：列車故障例降低60%、路軌穩定度提升30%、旅客滿意度提升至85分，以上幾項只要投入經費，應該都會有成效。但對列車準點率提升至98%，筆者就不看好，原因如下：1.縱貫線、北迴線雖然是「雙單線區間」，但列車密度過高，只要稍有事故，牽一髮動全身、環環相扣，就會造成成串列車的晚點。2.花東、南迴線為單線區間，一遇到事故，「白羊、黑羊誰先過橋」的問題就來了，更將造成列車惡性循環的晚點。3.在「月台無階化」完成前，所有輪椅旅客都必須要架設「渡板」才能上、下車，但是只要碰到電梯、地下道上下階梯處或柱子，就必須再移動列車才可架設渡板，如此一定會造成列車增延；如果同時間有兩組以上輪椅旅客需要服務，因人力不足，也必然造成列車晚點。4.「調度不當」也是晚點原因之一，偶爾還會碰到因為「調度不當」，司機員自認可以跑到下一站卻硬被砍下來，司機員就可能因嘔氣而車子故意越開越慢；或是調度員因為司機員列車慢了（其實常聽於簡易站時，司機員行調喊了好幾聲：「○○次車長出發號誌來了一準備開車」，卻不見車長回應，連筆者這第三者聽了都心急的想替車長回應：「○○次○○站請開車」，以避免列車晚點，卻是「皇帝不急，急死太監」），嘔氣硬是將列車抓下來「懲罰性」的待避或交會，準備讓司機員寫報告。5.還有排點的「餘裕時間」不要放在始發站附近，應該放在中段或後段，否則台東站一開車，第一

站值班站長就常在月台上「罰站」2-3分鐘（真是浪費），除非是因為編組運用於始發站折返容易晚點，而「策略性的藏點」於始發站附近。6.只要列車即將開出，「降低人情味」，剪票口、地下道旅客一律不等待—很難做到，就可避免之前自由時報所下的負面標題：「台鐵將列車晚點原因75%歸責於旅客（筆者還於FB上與自由時報記者有一番唇槍舌戰，批評隔行如隔山，請記者發言要謹慎）」，如果遇到客訴，上面還要有肩膀承擔下來。晚點除了內部因素外，還有很多非操之在我的外在因素：如鐵工局施工造成的工安事故，和每年多如牛毛的平交道及行人跨越軌道的死傷事故，就會讓一天的努力全部白費。台鐵無法做到如高鐵般完全的「A型路權」，高鐵所有事故皆來自內部，但台鐵路線上三天兩頭就來個外來的死傷事故，而一個事故等檢察官放行就至少影響80分鐘，所以就算神仙來也救不了台鐵的「準點率」。除非如逢甲大學運輸管理學系副教授李○○，曾於FB上回應的：「台鐵應考慮每站停車時間4-5分鐘，好讓旅客有充足的時間上車…K」，就知道運輸還真是一門「專業的學問」，如此排點，普悠瑪台北—台東跑4個小時，準點率就應該不難達成。至於挑戰當日最高旅運人次100萬人，平均旅運人次75萬人，如果不再增加人員，在目前已經是「一個人當兩人用」，休假都無法正常的情況下，則會讓鐵路局淪為像郵局一樣的「血汗企業」，而讓新進人員流動率更高，更是

留不住人才。

二、「四大策略」：筆者完全認同四大策略，但簡化車種卻是喊了幾十年、「只聞樓梯響，不見人下來」的政策，請盡快落實。台鐵票務系統要提升，甚至要放下身段回頭向台灣高鐵取經，因為智慧型手機已相當普及，不得不承認高鐵T-EX電子票證系統比我們先進、環保（無紙化）、貼心（會定時提醒線上付款）、軟體操作更簡單，也可以減少相當的售票人力。高鐵車上「無感服務」的史密斯查票系統（SMIS）也相當先進，列車長透過手機，就能看到座位清單的資料，花一分鐘環視車廂，就可以知道這個位子是否有人？或是坐錯位子，是否有買票？遺憾台鐵卻只學了半套—無法即時更新資料。應舉辦「售票人員座談會」，簡化複雜的換票程序，甚至舉辦年輕新進同仁座談會（年輕人是智慧型手機的大量使用者，才可以跳出上了年紀決策者的制式思維），集思廣益，避免閉門造車，而丟出一個不好用的售票系統；認真研究適合台鐵的進、出站閘門刷卡系統，如台北捷運般，由哪站進、出，凡走過必留下痕跡，完全逃不出電腦法眼（因捷運單一車種相對單純）。台鐵車種複雜，只做半套，如果台北站坐自強號到關山站，再轉區間車到鹿野站下車，刷卡系統就無法判讀。或是不同車種在小站會車時，剪票口閘門要設定何種車種？其所衍生出的投機、逃票、補票糾紛等亂象，也在在增加了人力上的負荷。

記得多年前「中華高鐵」與「台灣

高鐵」競標時，財務規劃較務實的「中華高鐵」劉泰英曾說：「給我300億，我就可以改善台鐵的經營困境」，筆者相信他確實可以辦到：更新售票系統，車站廣設如高鐵T-EX電子票證觸控售票系統，甚至「委外售票」以減少用人；簡化車種，剩下自強號與區間車，設置自動閘門，做到如捷運般，坐車時幾乎都看不到工作人員，只需在出口處設服務台解決疑難雜症即可，如此應該可以減少大量的用人與至少80%的客訴。試想應該不會有旅客客訴台北捷運自動售票機、閘門服務不好，因為如果不會操作，旅客會觀察、學習他人如何操作，這裡完全沒有工作人員服務態度的客訴問題。如果真有問題，他們還會反過來自省應該是「自己笨」，為什麼別人操作都沒問題？所以這應該也是台鐵未來努力的方向才是。

台鐵雖然在大家長周局長主政下，銳意革新於各項業務，但細看9300億裡，有多少錢是花在刀口上，真的解決台鐵人才斷層、人力不足、人力嚴重流失等「燃眉之急」的問題上？所有的土建工程、高架化、地下化、捷運式車站、增建後站（筆者早年擔任過瑞穗站長，了解其上下車人數並未多到需要增設後站以分流，卻在地方壓力下同意增設後站）等，都將無助於台鐵增加營收，反而因新增捷運式車站、後站等，會使得台鐵資產折舊費用提高，就如台灣高鐵雖然費盡吃奶的力量，營收仍然被高額的折舊給稀釋掉。而為了配合交通部的「台鐵捷運化政策」，目前已新

增了12個新站，後續還有16個在規劃興建中，如果以28個捷運式車站，每站配置基本人力3人，共84人，不含以後退撫費用，每人薪資平均以4.5萬元計算，每月薪資就多378萬元，全年就多4536萬元，這在已經虧損累累的台鐵，無疑將是雪上加霜，「人、財兩失」啊！何況捷運式車站，列車進站時恐無多餘人力可做「列車監視」，加上旅客一到台鐵規矩就變差，站立月台邊講手機，沿著月台邊緣行進，甚至探頭張望列車進站了嗎（這在捷運都不會發生）？所以才會發生旅客在百福站探頭，被太魯閣號撞擊彈飛死亡事件。在人力配置如此陽春的捷運式「簡易站」，如果再碰到「輪椅旅客服務」，恐怕就會重蹈100年「林鳳營站輪椅事件」，被媒體大肆抨擊，一人服務站的無奈與壓力，還真不足為外人道。其實三等站也經常會上演「一人服務事件」，三等站夜間可能只剩2人（值班站長跟售票員），甚至只有一人上班，如果有輪椅旅客需要服務，就是值班站長推著「渡板」，跑到輪椅旅客下車處協助下車，待輪椅旅客下完車就直接以行調電話呼叫列車長關門，門關上後也直接呼叫司機員：「出發號訊燈故障，○○站請開車」，這是「善意的謊言」，否則等值班站長回到開關處再顯示「出發號訊燈」，一班車保證晚5分鐘。以上都是讓台鐵增加成本與風險，卻無助營收，反而會相對的讓同仁產生壓力與風險，也容易讓新進同仁萌生「另謀高就」的念頭！

因為筆者對行車規章熟稔，早年在

太麻里站擔任替班站長時，就跟職司行車考核的運轉科考核股謝股長（筆者本科老師，已退休）「自首」，直接告訴他筆者因為需要在月台上執行「列車監視」，所以只好讓不具備資格的同仁違章辦理「出發號誌顯示（當時還未改成中央控制行車制—CTC）」，老師說：「怎麼可以？」筆者說：「要不然怎麼辦？」老師說：「你可以請站員幫你列車監視啊！」筆者說：「喔，那我就必須幫他賣票、剪、收票，然後於行車室顯示完『出發號誌』後再跑到二月台上顯示『出發號訊—規定應由值班站長親自顯示』。」老師無言以對...，窘了！還有在花東鐵路電氣化施工期間，本站三股道停用，所有的交會列車就在一、二月台辦理，為了不讓列車增延，筆者仍然在「勤前教育」後，指示不具備資格的同仁顯示一股道列車的「出發號訊」，否則值班站長來回奔跑於地下道，保證每班車至少晚3分鐘，所以筆者還是冒著明知會被運轉科糾正的風險，為了列車準點而「違章」，余豈樂見哉，實不得已也！早年東線鐵路在電氣路牌閉塞式時，列車進站都必須派人看守迎面轉轍器，但在勞基法實施，全面改為三班制，每班人力減少後，就改成「正線上轉轍器加鎖，可不須派人看守」；這也突顯了業務一再增加，人力精減而必須與時俱進的修改規章，否則人力「捉襟見肘」、規章「窒礙難行」，觀念如又「食古不化」，現場「被迫違章」是必然結果！

曾經於勞資會議批評過，因為人力

不足：「所有的SOP都不是在保護現場同仁的」，這是一個非常嚴厲卻不是危言聳聽的指控：

一、訂一個無法落實執行的「車門關閉SOP：值班站長須確認車門全關才可以開車」，卻又訂一個自我矛盾的「車門關閉通報表一未關時通報列車長協助關門」，如果哪天旅客墜車死亡上法院，檢察官就以「值班站長未確認車門全關怎可開車而究責」，所以筆者就曾經於行車教育訓練時直接「嗆」老師：「哪天就聯絡相鄰幾站，認真的落實執行『車門關閉SOP』，保證車子開到池上站就讓你晚10分鐘……！」

二、訂一個無法落實執行的「轉轍器保養SOP」，規定保養時須派人瞭望，大、小站沒人可派都派「宋七力」去。至於夜間保養轉轍器，在沒有封鎖、隔斷、施工項目的情況下，車站就自求多福想辦法上去，連規章都不用配合修改，運轉科豈不是「只許州官放火，不許百姓點燈」的「橫材入灶」？

三、工、電單位的晝間搶修，如無人力可瞭望，基於責任感，為了不讓列車停擺或晚點，冒險搶修更是險象環生，如龍井事故發生後，道班班長卻還要背負未落實SOP的責難，「鞠躬盡瘁、死而後已」的拿自己生命去換，上面卻沒事，合理嗎？真正有事的應該是坐視人力不足，卻沒有積極處理的局、處、工會吧？工會不要只是冷眼旁觀事不關己的說：「沒有人可瞭望就不要做啊！」小兵、小蟹沒幾個人敢啊！請不要讓工會淪為電視廣告詞說的：「只剩

一張嘴的男人啊！」

運轉科可能因為發生一次事故，就訂個SOP，而且在已有SOP的情況下，還「畫蛇添足、疊床架屋」硬要再加個愚蠢的SOP，諸如：調車已有「調車指示證」了，還要再搞個「調車勤前教育SOP」；保養轉轍器已填寫「保安裝置保修工作申請書」了，卻還要再搞個「保養轉轍器勤前教育SOP」；發生行車事故後，沒有對症下藥，就再搞個「行車事故考核表」。屢屢批評，馬耳東風，卻依然故我，讓值班站長浪費時間在「虛偽」的表演工作上，「上行下效」的結果可想而知，上位者怎麼會「自欺欺人」，相信多填一個表格就可以確保平安無事（可以確保上面沒事，下面未遵守雙重SOP有事），這還真印證了「好官我自為之」！上述種種，也都是路局浪費人力、雪上加霜，讓人厭煩的不當措施！

柯林頓曾經以：「笨蛋，問題在經濟！」這句口號，打敗了波灣戰爭後聲勢如日中天的老布希，也中斷了他的連任之路；筆者也要跟畫了9300億大餅的交通部說：「笨蛋，問題在人力！」一位已經退休的台東工務段人事葛主任，退休前曾經語重心長的希望筆者能以「一個道班工之死」為題，寫一篇關於道班其他同仁皆「南居北工」，每次休連假時，遇到車站通報需緊急處理事情時，都只能由他出面處理，長期下來累積的壓力致使他走上「絕路」的悲劇，更突顯了特考制度的不合理。「南居北工」使得某些單位永遠在訓練新人，承

擔發生事故的風險（之前筆者「路工」裡「淺談花蓮運務段困境」已敘明），新進人員3年6個月陸續調走後，就再循環一次，永遠都無法放下心中沉重的大石頭。因為特考未能錄取符合在地休假時「及時支援、搶修」的人力需求，「一個道班工之死」的悲劇很難保證歷史不會重演。而可以「因地制宜、量身訂做」符合各地用人需求的「基服員考試」，卻一直「卡」在工會未能舉辦，值得相關單位認真思考謀求解決之道，這才是負責任的表現。

「笨蛋，問題在人力！」台鐵人力從當年的2.4萬人，降到約剩1.3萬人，又因勞基法實施，在「共體時艱」未增加用人的情況下改實施三班制（意即由兩班制改成三班制後，每班工作人員將減少1/3，也代表著每人工作負擔將增加1/3），而上車人數也從每日45萬人飆升到每日65萬人（這意味著每人工作負擔又再增加1/3），所以經常能看車站剪、收票口，一位剪收票同仁要負責2-3個剪、收票口，讓旅客「自由心證」進出站，甚至是放任旅客自由進出站，這對已虧損累累的台鐵而言，無疑是「雪上加霜」，還讓逃票得逞的旅客心裡嘀咕：「管理鬆散，難怪虧錢」！

「錯誤的政策比貪污更可怕」，為了興建高鐵、高捷而過於樂觀的「高估」每日運量，以致「萬劫（捷）不復」；為了競選支票而蓋了一堆的蚊子「機場」、「停車場」、「焚化爐」；為了全民運動，而在學校大量興建游泳池，殊不知後續運作需要的水、電費，

及配置救生員才是學校真正「夢魘」的開始。因為資產的大量增加，讓折舊稀釋了台鐵的經營績效，而爆量開行的車次只為了滿足高鐵「無縫運輸」（如沙崙支線一是否應該跟高鐵或交通部收取轉乘補貼，以減少台鐵政策負擔的費用及背負虧損的罪名，降低台鐵同仁「啞巴吃黃蓮，有苦難言」的無奈），人力卻相對減少，致使服務品質下降、旅客滿意度降低，更造成本局管理鬆散、績效不彰的錯誤印象。所以經常看到路局在對外要求增加用人時，外面卻反過來指責台鐵「管理不善、績效不彰」，殊不知沒有充足的人力、長時間無法正常休假、同仁沒有向心力、留不住人才，才是「管理不善、績效不彰」惡性循環的真正原因與罪魁禍首啊！

台鐵是台灣內陸運輸的「領頭羊」，感謝高鐵這個「難兄難弟」，讓交通部願意正視台鐵的問題，也請交通部清楚定位台鐵是「營利事業」還是「公用事業」？而不是砸了大錢拼命的擴建、增建、加開班車，卻讓台鐵人力運用更顯「捉襟見肘」，且無視於台鐵已屢屢遭勞檢所開單糾正，更讓台鐵同仁「怨聲載道、離心離德」而留不住人才！請交通部務必透過院、會橫向溝通，努力解決台鐵合理的人力擴編問題，不要讓台鐵一昧的「狗吠火車」，孤軍奮鬥的要求人力增補，卻永遠得不到善意的回應。請交通部不要口惠而實不至，「又要馬兒跑，又要馬兒不吃草」，唯有實際解決台鐵人力需求，才是真正的「搶救」台鐵啊！

台灣大哥大 4G+ 飆速雙網

限時優惠

指定企業員工員眷 新申裝/攜碼專屬4G優惠

單辦門號 月租費6折起



4G上網吃到飽 最低月租\$699
再送myfone贈品電子禮券\$2,000
優惠高達\$14,000

4G 資費		\$399	\$599	\$799	\$999	\$1199	\$1399
實收月租費		\$249	\$399	\$499	\$599	\$699	\$799
合約期間		24個月					
上網優惠	總上網傳輸量	前6個月不降速				合約期間內不降速	
		3GB	5GB	9GB	20GB		
語音優惠	群內優惠	免費					
	網內優惠	前3分免費	前5分免費	前10分免費		免費	
	網外優惠	贈送20分	贈送30分	贈送40分	贈送50分	贈送60分	贈送80分
加碼再送	myfone贈品電子禮券	\$1,000		\$1,500		\$2,000	

線上服務

專人服務

立即
申辦



掃描QRcode申辦

台灣大哥大-企業專案經理-許祥麟
行動:0971-026275
Email: derekhsu@taiwanmobile.com
(通信辦理:請先mail索取表單,表單正本回寄地址台北市大安區敦化南路一段111號許祥麟收)

本專案僅限線上申請或業務專員受理

方法2

網站申辦請登入

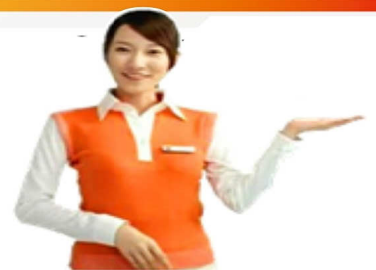
<https://goo.gl/mBtLPq>

請輸入台鐵交通部代碼: GOV00041

3G 方案 孝親/親子專案 (輕鬆無負擔)

月租	可抵通話費	網外	網內	合約
50	200元	0.09元/秒	0.08元/秒	24個月

本方案僅提供新申裝/攜碼,如需申辦請直接聯繫專案經理





鐵路行車事故之過失認定

慎言

鐵路行車人員包括駕駛人員、行控人員、乘務人員、站務人員、維修人員等，能使火車在鐵道上安全駕駛並不容易，除要通過重重國家任用考試外，且於進鐵路局後，尚需受相當嚴格之專業訓練，再經體格檢查及技能檢定，以及駕駛人員另經適性檢查均合格後，才能執行火車行車相關職務。然有了精湛的行車技能，真就可以使火車在鐵道上安全無虞的奔馳嗎？相信幾乎所有的行車人員都會說“不”。

按在鐵道上所可能產生之行車技術問題大都可預期，而可以SOP程序或儀器警示等，在未發生前或將發生之際，先予排除或解決。然「軌道」上所出現之行車意外狀況，除行車技術相關之狀況外，尚有頗多如天候、環境、外車、路人或旅客…等非相關行車技術所造成之車行意外狀況，其發生無法預料，其態樣層出不窮，且不定時、不定點如影隨形。而這些狀況之發生，輕者造成行車延誤，重者恐致行車人員或乘客傷亡，並致車輛損害等財產之損失。而鐵路行車人員因發生與其職務有關之行車事故，縱使能保住性命，卻可能因此需面對行政懲戒、刑事刑罰、民事損害賠償等法律責任之追究。

然火車發生行車事故，是否鐵路行車人員均應負法律責任呢？事實上未必，此乃因火車在鐵道上行駛時，除在

可見之「鐵軌」上行駛外，尚在一條看不見的「法軌」上行駛著。而行車人員之法律責任是以在「法軌」上行駛情形為定，並非以「鐵軌」上之行駛狀況而斷，故如行車人員戒慎恐懼依循「法軌」而行，則不但可避免火車事故之發生，而且縱使萬一仍發生不幸事故時，則因行車人員之行車係依循「法軌」而可不必負法律責任。那麼鐵路行車之「法軌」為何？行車人員如何維持在「法軌」上行駛？以及行車人員脫「法軌」而行可能觸犯之刑事犯罪定等等，攸關鐵路行車人員之法律責任，實不可不知。茲謹分述如下：

- 一、依鐵路法第56-4條第1項規定：「鐵路機構應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業及作業安全技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。…」。前者規定，係使火車在「鐵軌」上安全行駛之行車技術相關規定；而後者有關行車人員應遵守之「鐵路法令」，即為前述之「法軌」所在。
- 二、按「鐵路法令」規定繁多，與鐵路行車人員之行車安全較相關之主要「鐵路法令」規定，大致如下：
 1. 鐵路法：

主要規範鐵路機構對於鐵路營運之建築、管理、監督、運送、安全等營運規定，為「鐵路

法令」之母法。依該母法授權由交通主管機關即交通部訂立頗多「規則」及「辦法」等行政命令供鐵路機構及從業人員遵循。

2. 鐵路修建養護規則：

本規則依鐵路法第56條之規定。對於鐵路修建、鐵路路線之養護等所作規範，與鐵路造及養護人員執行職務較有關聯。

3. 鐵路行車規則：

本規則係依鐵路法第40條第2項及第56條第2項規定制定。為對於鐵路路線及設備、車輛及裝戴限制、號誌、號訊及標誌、運轉、閉塞所規範，與行車人員執行職務較有關聯。

4. 鐵路機車車輛檢修規則：

本規則依鐵路法第74條規定制定。為對於鐵路機車及車輛檢修之規定。

5. 鐵路局所制定「運轉規章」及「作業安全」等規定。

三、鐵路行車人員如何維持在「法軌」上行駛而避免負刑事責任？謹分述如下：

(一)按刑法上之犯罪，分故意犯及過失犯：

依刑法第12條規定：「行為非出於故意或過失者，不罰。過失行為之處罰，以有特別規定者為限。」

依該規定，非故意或過失

之行為係不會構成犯罪，而縱使「過失」行為，也以法律有特別規定者，才會成立犯罪。

(二)刑法上之故意係指：「行為人對於犯罪構成要件明知並有意使其發生。」「對於犯罪構成要件，預見其發生，其發生並不違背其本意。」

(三)刑法上之「過失犯」有兩種：

1. 刑法第15條第1項規定：「行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者」即指行為人主觀上並無發生犯罪結果之意思，但依事件情節中，有些事項行為人負有應予注意之義務，而該些應注意之事項，行為人有能力注意，但沒有去注意，以致發生犯罪之結果。例如：車行中有減速號誌指示減速，任何駕駛經過該處都可看見該號誌。但駕駛未注意到有減速號誌存在，而未減速行駛，致發生犯罪結果。

2. 刑法第15條第2項規定「行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者」；即行為人主觀上並無使犯罪結果發生之意思，行為人已預料到如其為一定行為，有可能發生犯罪結果，但自認為不會發生，而仍為該行為，致發生犯罪結

果。例如：車行中有減速號誌，駕駛也看見減速號誌之減速指示，但自認為不會發生危險，而仍超速限行駛，以致發生犯罪結果。

(四) 依刑法第15條規定：「對於犯罪結果之發生，法律上有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者同。因自己行為致有發生犯罪結果之危險者，負防止其發生之義務。」即在刑法上之犯罪行為，不論「故意」或「過失」行為，對構成犯罪要件之行為，積極「作為」，固會成立犯罪。如對於犯罪結果之發生有防止之義務，而懈怠「不作為」，亦可能成立犯罪。

(五) 綜上法律規定，故意犯罪之行為，其主觀上係有意要使犯罪結果發生而為犯罪構成要件之行為，然鐵路局員工大多經國家考試及格而任用，並經前述專業訓練及技能檢定而擔任工作，全體員工非常珍惜工作，故意為犯罪行為者，並不多見，故本文暫不述。

至於刑法有關鐵路行車人員職務上可能觸犯之「過失犯」法條，大致如下：

第173條第2項「失火燒燬現在人所在火車、電車

罪。」、第183條第2項「過失傾覆或破壞現有人所在之火車、電車罪。」、第184條「因過失損壞軌道或以他法致生火車、電車往來危險罪。」、第276條第2項「從事業務之人，因業務上之過失致人於死罪。」、第284條第2項「從事業務之人，因業務上之過失傷害罪」等。

(六) 以上之過失犯罪，依前揭刑法第15條規定，均有一共同之構成要件，即行車人員對於某事項負有應該注意的義務，在案發當時行車人員有能力且可以去注意，但疏忽或懈怠未去注意，以致發生犯罪結果。據此，鐵路行車人員之「注意義務」為何，是判定行車人員是否觸犯刑法過失犯罪，以及行車人員避免觸犯刑事責任之關鍵。有關行車人員相關之「注意義務」大致如下：

1. 鐵路相關法令及局方規定之注意義務：

(1) 前述鐵路法及交通部依鐵路法規定而制定之鐵路修建養護、鐵路行車、鐵路機車車輛檢修等規則。

(2) 其他局方對該前揭法令之進一步規定，如「運轉規章」及「作業安全」等執行職務應注意之規定。

(3) 各項鐵路行車技術相關之

成規或習慣。

2. 先行為之注意義務：

如前述刑法第15條第2項規定：「因自己行為致有發生犯罪結果之危險者，負防止其發生之義務。」例如：「行車人員將易燃油劑帶上火車，然易燃油劑內含有揮發易燃有機溶劑，靠近火苗熱源有極易引燃之危險，此時，帶該易燃油劑上車人員，即負有防止發生危險之義務。

3. 綜上，鐵路行車人員如受局方指派擔任前揭各項相關職務，即負有注意遵循前揭法令等規定及防止先行為危險發生之義務。如有違反該規定或未為防止發生危險之情形，致生法定過失犯罪之結果時，將被認定違反注意義務，而有負刑事過失之可能。

故行車人員應詳研鐵路法及交通部依鐵路法規定制定之行政命令、局方規定、鐵路行車技術成規或習慣及注意先行行為可能產生之危險等，遵循該些規定及防止危險之發生而執行職務，即可

避免承擔過失之法律責任。

(七) 按「過失」之行為，主要係因違反「注意義務」而成立，然「注意義務」何在？常因一般人之不在意或不知而忽略。但刑法第16條規定：「除有正當理由而無法避免者外，不得因不知法律而免除刑事責任。但按其情節，得減輕其刑。」，亦即法律對於一般人應該認知之法令規定，如未予認知，亦視為一種違反注意義務之情況看待，而仍規定負刑事責任。所以鐵路行車人員對於行車「注意義務」之認知，非常重要，不能不去認知。

四、綜上，鐵路行車人員在鐵道上駕駛火車時，是行駛在二道「軌道」上，一條為「鐵軌」，一條為「法軌」。「鐵軌」上因不可預料之天候、環境、人為情況太多，行車技術再熟稔仍不免發生事故。然行車人員遵循「法軌」行駛，已盡所應盡之注意義務，則縱使仍不能避免事故之發生，行車人員係可因此不必負任何法律責任。所以熟習「法軌」，確實注意並遵循辦理，不但可避免事故發生，且可成為行車人員之法律護身符，是不可不知，亦不可不慎。



用最大的愛 做最小的事

本局行政處新進人員處訓心得

黃祥恩



「危機不可預測，但並非不可預期。聰明的組織都知道危機早晚會降臨，他們只是不知道什麼時候會來而已。」因此，為有效因應危機的發生，應強化緊急應變通報工作，並明訂各種災害事故之通報規定，以利各級人員得以作為依循行事。

對於台灣鐵路管理局而言，危機災害事故可分為行車事故、天然災害、危安事件、勞安（工安）事故，以及其他異常狀況或虛驚事件。確認災害的分類以後，便是依據「各類災害規模及通報層級一覽表」辦理。而綜合調度所行車組值班台接到通報後，應迅速依規定以電話、簡訊、傳真、網路通報相關人員。待相關主管（站長）知悉事故後，應迅速應變處置。

在針對通報之方式細分下去，又可

分為電話通報、簡訊通報、傳真通報、網路通報等四種方法，須由現場人員因應情況的不同而採取不同方式通報之。首先應先進行初報－通報單位應於第一時間（3分鐘內）完成。接著隨時因應狀況變化進行後續通報。其內容應包含人、事、時、地、物及通報人單位、姓名。通報對象涵蓋鄰近相關車站或單位。

不論是運、工、機、電務處任一單位，均應督導所屬單位確實依規定辦理通報程序。若有缺失，應由業管單位簽報獎懲。最後由行車保安會、勞安室、政風室、特種防護團依權責檢核各單位通報工作是否落實辦理。若能確實地依照規定程序進行審慎的通報、處理與善後，各單位盡責地協力合作，就能順利地將危機災害壓縮在最小限度的傷害內，亦能加快復原、盡早恢復正常狀況。



台鐵企業形象與 集團結婚



作者 阿JO

今年12月5日是台鐵在台北車站大廳舉辦集團結婚的日子，恰好我路過台北車站，知道有同事新婚夫婦參加了這一場儀式，於是特別繞過來觀禮，到場時已經進入最後的流程 - 團體合照。

22對新人雙雙對對在舞台前方等候上台，舞台兩側的親友區坐無虛席，但四周駐足圍觀的旅客則是稀稀落落，人氣遠低於車站大廳另一頭的湯瑪士小火車。伴隨著司儀客套的串場話語，舞台上有一兩位工作人員正在擺放合照時會用到的階梯木箱及長官座椅等道具。道具就定位後，司儀開始依序請每對新人上台。

接著問題就出現了，二十組新人雖然已經分成四排站在階梯木箱上，即使前後排會有約25公分的高差，但還是發生前排新人的身高太高擋住後排，後排新人太矮根本無法被攝影機拍到等等的問題，只見工作人員忙得焦頭爛額地在喬新人的位置，之前早已排拗的長官座椅被移動了好幾次，最後發現舞台空間不夠深，索性把長官座椅直接移到舞台

下方。過了十幾分鐘後，總算是搞定團體合照的站位，場地邊緣的工作人員早已不耐煩地把紅龍柱收起來，然後攝影師快速地拍了三張照片就禮成解散，所有人如釋重負。

台鐵把最後的團體合照辦理得冗長又顯得無充足事前準備，對於駐足圍觀的民眾而言，應該感到一點也不意外，身旁的友人說台鐵給民眾的印象就是這個樣子，事情有做就好；對於台鐵工作人員而言，可能會覺得進入第四屆的集團結婚，辦成這種程度已經很不錯了。這種自我感覺良好是很危險的。

台鐵在所謂的台灣首都中央車站內的挑高大廳內，公開辦理大型活動，我覺得很棒，值得讚許，因為這是一個表現台鐵企業形象的良機，辦得好，可以讓民眾對台鐵有煥然一新的感受；可惜這次最後團體合照在現場喬了十幾分鐘的拍照位置，凸顯了事前功課沒做好、做事情的標準不夠高等問題，看來台鐵企業形象要洗心革面還得下次再來。

鐵路局老司機郭約義 兒子雙雙升將軍

本刊



郭力升（右）、郭力中（左）兄弟檔。）


國軍105年度上半將官晉任典禮，今天上午在三軍軍官俱樂部舉行，共有6位新科中將與24位新科少將。這次的新任少將中，有兩位的哥哥，已經是現任少將。軍情局處長郭力中少將，哥哥郭力升少將是陸軍步兵訓練指揮官。郭力升今天也和父親郭約義到場，恭賀弟弟晉升

將軍，兩位兄弟檔將軍的父親郭約義是資深火車司機，「火車司機將軍子」傳為美談。

郭約義是鐵路局退休的火車司機，也曾擔任鐵路工會主任秘書、理事長，更是擁有十六年駕駛蒸氣機車頭的經驗。近年鐵路局修復蒸汽火車頭重新上路，都會請他去指導。他表示自己從小就會和兒子講述抗戰等歷史故事，很高興兒子們都能有愛國與報國心，如今兩人都晉升將軍，讓他覺得很光榮。對於兩個兒子的成就，郭約義一再表示，感謝國家栽培。

資料來源：2015-12-29聯合報 記者/攝影 程嘉文





韓國朋友問，最近在臺灣是否有參與甚麼大型抗議活動？我們只能很羞愧地回答“NO”，雖然各國所遇到的問題都大致一樣，不過捫心自問，國外的各業別工會團體的確比較會關心國家、甚至國際性的議題，而不僅僅只關注、爭取各自業別的問題。

他山之石 韓國訪問交流

特約作者：瑞比特

今(104)年10月底至11月初，規劃了韓國賞楓、賞銀杏自由行，沒想到，韓國也受到地球暖化影響，天氣尚屬炎熱，所以首爾市區看不到漂亮的紅色與金黃色，僅鄰近郊區的山上才有一點顏色點綴於綠樹中，雖然有些遺憾，不過，此次行程特地安排兩天與韓國地鐵工會的朋友交流，故也有許多趣味的初體驗。

★抗議活動

10月30日晚上我們跟著韓國地鐵工會的朋友至地鐵市廳站外體驗當地的抗議活動，民眾主要抗議總統朴槿惠政府上任之後，職場工作條件依然惡劣、非正規職聘任氾濫，以及政府與資方彈壓勞方，並且監控工會組織等現象依舊；還有南韓教育部宣布從西元2017年開始，政府將收回民間自編歷史教科書的權力，並規定國高中需使用國編版歷史教科書……等問題。

我們此次參與的抗議場次比較溫和，大家一起手握蠟燭、呼口號、唱戰鬥歌曲，然後再一同遊行至清溪廣場，不過，韓國朋友說，針對這些議題，他們已經持續抗議多次了，11月中旬，又會接續有一場更大、更激烈的活動，這算是為11月中旬的活動暖場。

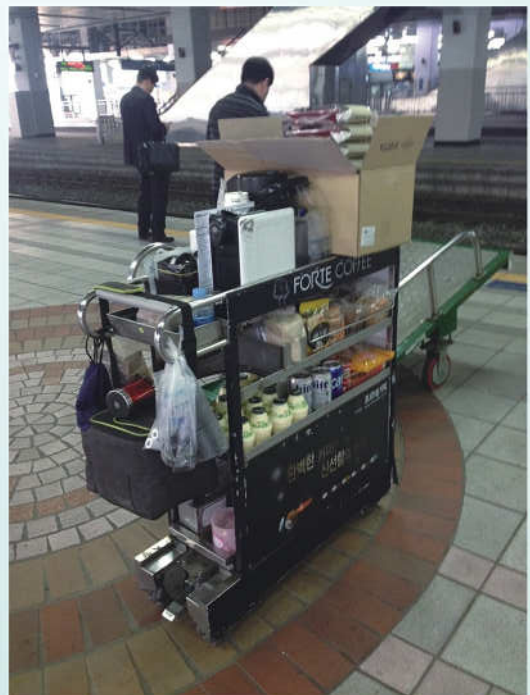
後來，韓國朋友反問，最近在臺灣是否有參與甚麼大型抗議活動？我們只能很羞愧地回答“NO”，雖然各國所遇到的問題都大致一樣，不過咱心自問，國外的各業別工會團體的確比較會關心國家、甚至國際性的議題，而不僅僅只關注、爭取各自業別的問題，這點無庸置疑，是值得身為工會會務人員的我看齊的。





★ 參訪地鐵站辦公室

抗議活動解散後，有幸再由韓國朋友帶領之下參觀地鐵站辦公室，一進門最讓人驚豔的就是，韓國的監視設備太清晰了！不知道是否因為這樣，所以旅行那幾天有觀察到各車站月台都沒有人員或保全在巡守，另外，也談到韓國車站人員的排班方式是“日休夜休”，似乎比我們人性多了！



★ 參訪ICLS(International Center for Labor Solidarity)國際勞工團結中心)韓國辦公室

雖然參加過幾次ICLS國際論壇，不過拜訪ICLS辦公室倒是第一次，感謝委員朴先生還親自接待。

在辦公室裡，翻閱了許多舊照片，看到前人為捍衛權益挺身而進，甚至還因此被解雇，我想這是我們後生晚輩應該感謝與珍惜的，因為有前輩們的努力，我們才有現今的工作條件，或許因為時代變遷，難免還是有些美中不足，就像現在也常常聽到會員對職場、工會的不滿有所抱怨，在這些怨聲載道背後我總想問，那我們自己又為了自身權益努力付出了什麼？

最後，讓我好生羨慕的是，韓國朋友說他明年將被派往日本交流半年，並且學習日語，先前參加論壇時就發現日本、韓國的朋友們，幾乎都會彼此的語言，一問之下，才發現日韓交流已行之有年，反觀我們，沒有這樣的培訓機會，所以語言與研究能力不足，於是在參與重大議題討論上往往消極被動，難以提出自己的主張，這點應再多加磨練。



★ 江村鐵路自行車

韓國鐵路自行車始於慶尚北道聞慶市，到現在已有超過10年的歷史，受到該國樂活風潮與電視節目的推廣，不僅受到韓國民眾的喜愛，也是許多外國觀光客到韓國玩的必排行程。

江村鐵路自行車路線，是因為京春線的開通，連接首爾與春川的無窮花號停止服務，結束了長達70多年的歷史，遂利用京春線遺留的鐵路開始營運鐵路自行車，並成為具有優美景觀的特色旅遊活動。

該路線共有三站，金裕貞站周邊配合文學的主題，設計成書本的主題公園；江村站有壁畫塗鴉；京江站則是維持舊車站的復古風格，充滿懷舊情調。

我們此行體驗的是鄰近南怡島、春川等景點，地鐵金裕貞站旁的自行車線路，因為交通便利性吸引為數眾多的外國觀光客。一開始的路線是整段的下坡，不用施力也會不停的往前衝，頗有坐上雲霄飛車的感覺，中途經過穿越道路的區段，還有工作人員指揮快～速～通～過，逗得原本優閒慢速前進的我們哈哈大笑，一路上隧道內還有音樂、燈光、乾冰等不同的驚奇，不過最重要的，當然就是要欣賞身邊美麗的山水風光了。

我覺得韓國將原有的鐵路改為流行的運動休閒設施，不但活化了地區觀光，也保留了本來可能被拆除的鐵軌，成就一舉數得的功效，雖然臺鐵也有規劃一些舊鐵道藝術村，但是個人覺得，結合遊樂設施比較吸引我去探訪。這次旅行真的是受益良多，希望下次有機會，改去日本JR友會交流囉！



布列康山脈鐵路的歷史

宋仲基 譯



背景歷史

布列康山脈鐵路 Brecon Mountain Railway：位於威爾斯南部國布雷康比康國家公園內的登山列車，山腳下的潘特Pants仍保留著復古的蒸汽火車維修工場，由此搭乘蒸汽火車登上Pontsticill，一覽威爾斯的純淨原始的山麓與深邃溪谷美景，行經路線：從潘特Pant—彭特史提希 Pontsticill，全程來回約65分鐘。

布列康山脈鐵路(Brecon Mountain Railway)的構想是在距今40年以前，起源是藉由一個調查工作，開始尋找一個適合的地點去建造它，和運作一個蒸氣鐵路，是使用來自世界各地的火車。

調查發現梅瑟蒂德菲爾¹ 似乎座落在很理想的地理位子，它座落在布列康比肯斯國家公園(Brecon Beacons National Park)，擁有漂亮的山、湖和森林景色。其中在某一個時間點，梅瑟蒂德菲爾成為世界上最大的鐵礦製造城鎮，很多早



期的鐵路用的鐵軌都是從梅瑟蒂德工廠(Merthyr Mills)載運出來的，在1804年梅瑟蒂德目擊了世界上第一台蒸汽火車的試驗，是由理查德特里維西克建造的。

布列康和梅瑟蒂德鐵路：

布列康山脈鐵路有一部分的鐵路線是來自被遺棄的布列康和梅瑟蒂德鐵路，它是在1859年被建造的，最終在1964年關閉。這條鐵路遍及布列康比肯斯，然後利用陡峭的坡度到Torpantau的頂峰，海拔高度大概是1313英尺。

選擇施工的地點是在潘特(Pant)和Torpantau中間的五英里，雖然在施工的過程中很快就出現困難，但廢品回收者不僅移除軌道還有橋的縱樑。鐵軌是由碎石鋪成的，而這些碎石已經被拿來作為道路建築的材料，唯一留下的剩餘物是信號箱的外殼和在Pontsticill的派出所，而派出所已經成為羊群休息的地方。原本在潘特的火車站是無法被利用的，所以購買鄰近的土地作為另一條到新車站的路線和蒸汽火車維修工場的地點，而剩下來的路基已經分別賣給12個不同的土地所有人。

鐵路建築

在1978年的後6年，所有計畫都被同意，還有輕軌² 訂單也已經獲得，工程已經開始運作了。在1979年軌道建在

潘特和Pontsticill之間，在1980年完工。在Pontsticill的派出所被更新重建，而老舊的等候室變成一個小工廠和一間儲藏室，還有7座橋有的經過維修，有的直接被取代，鐵路在1980年6月開放給乘客搭乘，利用了一個客車廂。

在1982和1996年有一個大型的車站/工廠被建立，隨後被擴大，這提供了很多設施給乘客們，包含馬桶、咖啡廳、售票處，還建立了大規模的工廠和維修火車、客車廂和無蓋貨車。

鐵路從Pontsticill的1.5英里擴張到DolyGaer，它在1995年開業。最近鐵路被擴張到Torpantau，而對乘客的服務在2014年開始進行。

在1980年隨著乘客的數量一直增加，主要的工作是建立額外的客車廂和讓蒸汽火車恢復得跟以前一樣強而有力，可以載運越來越多的乘客。當只有一台蒸汽火車行駛在陡峭的坡度上，是為了要到達Torpantau，則需要第二台蒸汽火車支撐著它。在手頭上關於火車的工作，預期會在2015年完成。

潘特(Pant)修車廠

蒸汽火車維修工坊建造的位子是以前布列康和梅瑟蒂德鐵路的支線到道萊斯(Dowlais)和低於80英尺的老舊L&NWR隧道，它在1958年歇業，沿著蒸汽火車維修工坊的後面，可以看到它的3個通風井。在路的對面是現在沒在運行的Morlais採石場，它提供了石灰石在鐵的研究裡，也是藉由鐵路運送。事實上那裡到處都是鐵路，這些鐵路被建造是因為要協助一些由鐵礦工作所產生的密集活動。

所有在鐵路上的營運和維修都是由當地的工作人員完成的，除了提供路線服務和維修之外，完成火車的重建則是使用一些機器設備，而這些機器設備距今已經超過100年，但至今還能執行任務。例如：旋轉的車床和水壓機是在1890年代建立的，而且都是來自紹森德碼頭電車軌道(Southend Pier Tramway)。新的鍋爐被建造，甚至全部的火車都是從車頭開始組裝，而且所有在使用中的客車廂和無蓋貨車都是在這裡產生的。

參考文獻：

維基百科：1. 梅瑟蒂德菲爾 (Merthyr Tydfil) 是英國威爾斯南部的一個城市，同時也是一個郡級行政區的名稱，面積共111平方公里，人口為58,800人，17.7%的人使用威爾斯語。在工業革命期間崛起，一度成為威爾斯最大的城市，境內擁有許多工業遺產。2. 輕軌是指鐵路建成以更低成本和更低的標準比典型的“重軌”。This usually means the railway uses lighter weight track, and is more steeply graded and tightly curved to avoid civil engineering costs.這通常意味著鐵路採用重量更輕的曲目，更陡分級，並緊緊地彎曲，以避免土建成本。

圖文來源：

<http://www.breconmountainrailway.co.uk/history-of-brecon-railway>
<http://translate.google.com.tw/>



【雲五學苑】 2016 年文會（一）

濯足滄浪一談《儒林外史》

濁酒三杯沉醉去，水流花謝知何處。

嶽崎磊落的人勘破世事，見功名富貴無憑據，費盡心情，總把流光誤。也知百代興亡朝復暮。不如把衣冠蟬蛻，濯足滄浪。

一部情書、奇謀書、人性書，析解世態的光明與黑暗，且看吳敬梓《儒林外史》。

日期	主題
1月20日（三）	《儒林外史》的奇謀騙術
2月17日（三）	《儒林外史》的精彩人物
3月23日（三）	《儒林外史》的美食佳餚
4月20日（三）	《儒林外史》的科舉趣聞
5月18日（三）	《儒林外史》的幽默嬉鬧
6月22日（三）	《儒林外史》的作者才情

- 主講：林明昌
佛光大學中文系世界華文文學研究中心主任
- 地點：雲五學苑
台北市106大安區新生南路三段19巷8號2樓
- 時間：18:00—20:00
- 請來信報名：3cello@gmail.com，或請於現場報名。
- 單堂50元。

雲五圖書館基金會 主辦
佛光大學世界華文文學研究中心 合辦

我們心中的音樂還在嗎？

施黛玲

音樂家不會退休～直到他心中沒有音樂才會停止

今年美國好萊塢有部新電影，由勞勃狄尼洛擔任演出的「高年級實習生（The Intern）」，其中70歲的「實習生」勞勃狄尼洛在求職自我介紹時說：「音樂家不會退休，直到他心中沒有音樂才會停止。」

退休～它不是代表閒閒沒事做，而是代表著隨時把握與社會脈動、結合機會，肯定自我、再創老年價值實際行動的開始。

以前也是鐵路工會常務理事的葉日洋前企劃處長，他秉持這個理念，在民國97年自台鐵局退休後，馬上投入社會服務行列，擔任5~6屆「社團法人花蓮縣鐵路退休人員協會」理事長一職，迄今已有6年之久。目前該會擁有會員將近640人，這群花東地區的台鐵退休員工，他們秉著退而不休、樂活人生的生活哲學；年輕的照顧年老的，有活動力的服務沒有活動力，透過這股愛的團結力量，讓鐵路退休人員協會在各地開花結果。

為了有效率服務社會，他們特別成立志工服務隊，目前志工人數已達112人，平均年齡68歲。服務層面擴及在花蓮所屬各機關、各大醫院約有50人、服務台鐵各站有62人。志工的服務內容包含：各機關服務台、文化局各展館擔任導覽或是觀光大使；在新城車站到萬榮車站間各站，擔任旅客服務、環境清潔、花樹修剪。在機動服務方面：參與

鐵道文化館志工培訓、導覽以及參與鐵路節及台鐵局各項臨時機動性活動。

自99年以來，志工服務的時數已高達13萬7557小時，若以勞基法基本工資時薪115元計算，他們為社會服務的產值已高達1581萬元。為維繫會員間的彼此情感，他們在每年元宵節前，依程序舉辦年度會員大會，同時辦理志工表揚大會暨春節聯歡會。每次席開60桌，僅限會員及其配偶參加。各界送來的摸彩品約200多份，未摸得獎品的會員，也都致贈白米一包。

每年舉辦2次一日遊活動，限會員及其配偶參加。上半年採完全免費，每次出遊約8~9輛遊覽車。下半年是酌收費用，每次出遊約4~6輛遊覽車。依年度計畫，排定國內外自費旅遊行程，每年約2~5次。在會所設有卡拉OK設備，提供會員、親友聚餐歡唱。為發揮會員間的互助精神，他們在會員亡故時，會致贈奠儀2200元，並且派幹部會員參加公祭。若是會員父母、配偶亡故，協會則致贈奠儀1200元，並派幹部會員參加公祭。當會員住院時，則致贈慰問金1000元。並在春節期間，探訪臥床會員，致贈慰問金1000元。在九九重陽節，只要是90歲以上會員，理事長、服務、總務、會計組長，他們會親到會員府上，親送敬老金1000元。

除此之外，為了促進會員的身心健康發展，他們辦理各類活動，其目標都

是環繞在追求會員「健康、快樂」。自99年以來，他們每年均舉辦各項健康講座10~15場。講座內容：

- 一、邀請花蓮各大醫院醫生、家醫科醫生演講，講題有：泌尿系統常見問題、糖尿病自我照顧、認識帕金森症及如何預防老人癡呆、輕鬆掌握需要的健檢、心臟病防治…等。
- 二、邀請學者專家演講，講題有：幸福人生的真諦、幸福人生、人生幸福在六老、養生之道、太極門健康好處、婦幼被害防制、好習慣永保青春…等。
- 三、知性活動：創意精油手工皂製作、皮革包飾製作、香精油製作…。
- 四、舉辦各項競賽：歌唱大賽、棋類比賽…等。

由於協會會員中將近500人，都曾在762窄軌花東線服務，對762過往歲月，有太多實際經歷及回憶，在原花管處舊址現為鐵道文化園區，目前由文化局經營該展館，由於會員都是鐵路文物活字典，文化局相當依賴該會的資源，經由該會協助策劃辦理事項如下：

- 一、鐵道志工培訓：每年對鐵道志工實施導覽培訓，指派本會志工定時服勤，協助推廣鐵道文化。
- 二、鐵道文物展示館：皓景科技股份有限公司承製鐵道文物展示館時，該會協助他們在鐵道文物內容諮詢，透過鐵道文物展覽方式，將文物資訊正確傳達給民眾知道，同時推廣獨有的窄軌鐵道歷史。
- 三、LDT103蒸汽火車回娘家：協助文化局讓LDT103蒸汽火車頭及貨車，順

利進駐鐵道文化園區。活動當天，該會會員共有150位參與，理事長並對與會長官、貴賓、鄉親，做導覽解說，現場活動相當溫馨、熱鬧。

- 四、協助光華號文史調查：光華號除役前，特別接受花蓮市公所邀約，進行光華號文史調查，在各會員的齊心努力下，為過去光華號的身影，留下美好的情感及紀錄。

我們在服務台鐵局老東家方面，也是全員配合以二線支援一線的精神，全力協助台鐵局活動的進行。像是：

- 一、每年鐵路節活動，除葉理事長親赴總局指導活動外，在花蓮區活動部分，本會會員都會到場協助。
- 二、102年國家防災日交通關鍵基礎建設強震演習，在台中區舉行時，總局特邀葉理事長擔任活動諮詢總顧問一職。
- 三、本會理事長特別舉辦「活動策畫、主持人實務研習班」已開班二次，授課28節課，學員逾130餘人。

時代的快速改變，讓我們應對65歲退休的觀念提出挑戰，退休後應持續參與社會，因為失去社會互動及人際交流，整體活動量下降，退休後沒工作就什麼都沒了，這是件非常可怕的事。我們不能決定生命的長度，但是我們可以決定生命的寬度。有一天我們都可能自職場上退休，當我們從社會隱退，是每天閒散度日？還是持續增廣自己生命的寬度？「退休，最忌諱把自己變成一張白紙。」65歲不算老，就像電影中「高年級實習生（The Intern）」所言，不要讓人生變白紙~讓我們心中的音樂永不結束。





台灣鐵路工會104年11月~12月活動紀要

黃鈺媛

- ◎104年11月3日召開工作會報
- ◎104年11月5日召開五一模範勞工檢討會
- ◎104年11月9日召開工務工時預備會
- ◎104年11月10日召開工務工時正式會
- ◎104年11月12日召開本會常務理事會
- ◎104年11月12日召開路工編輯委員會
- ◎104年11月17-18日舉辦地區勞資訓練
- ◎104年11月18日召開局勞資預備會
- ◎104年11月19日召開局勞資正式會
- ◎104年11月19日召開勞退預備會
- ◎104年11月20日召開勞退正式會
- ◎104年11月24-25日舉辦會務人員訓練
- ◎104年11月25日召開團協預備會
- ◎104年11月26日召開團協正式會
- ◎104年12月3日召開職福會預備會
- ◎104年12月4日召開職福會正式會
- ◎104年12月8日召開五一模範勞工籌備會
- ◎104年12月9日召開本會常務理事會
- ◎104年12月10日召開貨所勞資預備會
- ◎104年12月10日召開貨所勞資正式會
- ◎104年12月14日召開餐所勞資預備會
- ◎104年12月15日召開餐所勞資正式會
- ◎104年12月16日召開局勞資預備會
- ◎104年12月17日召開局勞資正式會
- ◎104年12月17日召開機務日班工時預備會
- ◎104年12月18日召開機務日班工時正式會
- ◎104年12月21日召開團協預備會
- ◎104年12月22日召開團協正式會
- ◎104年12月22日召開本會理事會
- ◎104年12月23日召開職安預備會
- ◎104年12月24日召開職安正式會



臺灣鐵路工會104年11月-12月分會會訊

新竹分會

- * 104年10月27日會員鄧民敦在職死亡互助慰問金已於轉交其家屬。
- * 104年11月6日召開分會第12屆第1次臨時理事會(104年核發會員外套票選過程)。
- * 104年12月10日召開分會第12屆第8次事業管理委員會。
- * 104年12月10日召開分會第12屆第8次理事會議。

基隆分會

- * 104年10月23日召開分會第12屆第7次理事會。
- * 改善七堵員工餐廳冷氣空調設施，改善員工用餐品質1案；執行情形：行政處現已辦理冷氣空調設施發包中，在冷氣空調未裝設完成前，經葉常務理事協調，暫調借七堵機務段修繕股大型電扇使用，以改善餐廳用餐的品質。
- * 七堵場區上班接駁車協調會議。

北一分會

- * 104年11月05-07日文康自強活動辦理『彰化鹿港老街、扇形車庫一日旅遊』分三梯次已完成，共有員工及眷屬約260人參加，感謝各理事協助辦理，希望以後分會所有活動也能共同參與，為分會會員擴大服務。
- * 104年12月10日召開分會第12屆第8次理事會。
- * 中壢停車場明年度停車換證，自104年12月16日起至12月31日，請週知各會員依相關規定，辦理停車證換證。因之前發生鐵門疑似遭人為破壞必須修理，公告每人收費100元(含識別貼紙)，以備門鎖與照明故障修理之費用。

台南分會

- 104年12月15日召開分會第9屆第8次理事會。



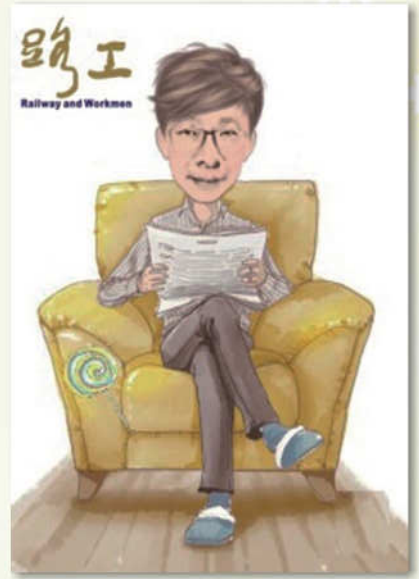
中華民國105年政府行政機關辦公日曆表

一月							二月							三月									
日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六			
					1	2							6							5			
					廿二	廿三			廿三	廿四	廿五	立春	廿七	廿八			廿三	廿四	廿五	廿六	驚蟄		
3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	6	7	8	9	10	11	12			
廿四	廿五	廿六	小寒	廿八	廿九	三十	廿九	正月大	初二	初三	初四	初五	初六	廿八	廿九	三十	二月小	初二	初三	初四			
10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	13	14	15	16	17	18	19			
十二月小	初二	初三	初四	初五	初六	初七	初七	初八	初九	初十	十一	雨水	十三	初五	初六	初七	初八	初九	初十	十一			
17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	20	21	22	23	24	25	26			
初八	初九	初十	大寒	十二	十三	十四	十四	十五	十六	十七	十八	十九	二十	春分	十三	十四	十五	十六	十七	十八			
24	25	26	27	28	29	30	28	29	27	28	29	30	31	27	28	29	30	31					
十五	十六	十七	十八	十九	二十	廿一	廿一	廿二	十九	二十	廿一	廿二	廿三	十九	二十	廿一	廿二	廿三					
31						廿二																	
四月							五月							六月									
日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六			
					1	2							7							4			
					廿四	廿五	廿五	廿六	廿七	廿八	立夏	三十	四月小					廿六	廿七	廿八	廿九		
3	4	5	6	7	8	9	8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11			
廿六	兒童節 清明	廿八	廿九	三月大	初二	初三	初二	初三	初四	初五	初六	初七	初八	五月小	初二	初三	初四	初五 端午節	初六	初七			
10	11	12	13	14	15	16	15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18			
初四	初五	初六	初七	初八	初九	初十	初九	初十	十一	十二	十三	小滿	十五	初八	初九	初十	十一	十二	十三	十四			
17	18	19	20	21	22	23	22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25			
十一	十二	穀雨	十四	十五	十六	十七	十六	十七	十八	十九	二十	廿一	廿二	十五	十六	夏至	十八	十九	二十	廿一			
24	25	26	27	28	29	30	29	30	31	26	27	28	29	30	26	27	28	29	30				
十八	十九	二十	廿一	廿二	廿三	廿四	廿三	廿四	廿五	廿二	廿三	廿四	廿五	廿六	廿二	廿三	廿四	廿五	廿六				
七月							八月							九月									
日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六			
					1	2							6							3			
					廿七	廿八			廿九	三十	七月小	初二	初三	初四							八月大	初二	初三
3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	4	5	6	7	8	9	10			
廿九	六月大	初二	初三	小暑	初五	初六	立秋	初六	初七	初八	初九	初十	十一	初四	初五	初六	白露	初八	初九	初十			
10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15 中秋節	16	17			
初七	初八	初九	初十	十一	十二	十三	十二	十三	十四	十五	十六	十七	十八	十一	十二	十三	十四	十五	十六	十七			
17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	18	19	20	21	22	23	24			
十四	十五	十六	十七	十八	大暑	二十	十九	二十	處暑	廿二	廿三	廿四	廿五	十八	十九	二十	廿一	秋分	廿三	廿四			
24	25	26	27	28	29	30	28	29	30	31	25	26	27	28	29	30							
廿一	廿二	廿三	廿四	廿五	廿六	廿七	廿六	廿七	廿八	廿九	廿五	廿六	廿七	廿八	廿九	三十							
31						廿八																	
十月							十一月							十二月									
日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六	日	一	二	三	四	五	六			
						1							5							3			
						九月大				初二	初三	初四	初五	初六							初三	初四	初五
2	3	4	5	6	7	8	6	7	8	9	10	11	12	4	5	6	7	8	9	10			
初二	初三	初四	初五	初六	初七	寒露	初七	立冬	初九	初十	十一	十二	十三	初六	初七	初八	大雪	初十	十一	十二			
9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19	11	12	13	14	15	16	17			
初九	初十	十一	十二	十三	十四	十五	十四	十五	十六	十七	十八	十九	二十	十三	十四	十五	十六	十七	十八	十九			
16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26	18	19	20	21	22	23	24			
十六	十七	十八	十九	二十	廿一	廿二	廿一	廿二	小雪	廿四	廿五	廿六	廿七	二十	廿一	廿二	冬至	廿四	廿五	廿六			
23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30	25	26	27	28	29	30	31						
霜降	廿四	廿五	廿六	廿七	廿八	廿九	廿八	廿九	十一月大	初二	廿七	廿八	廿九	三十	十二月	初二	初三						
30	31													廿七	廿八	廿九	三十	十二月	初二	初三			
三十	十月小																						

上班日 放假日

主編的話

去年10月臨危授命擔任《路工月刊》主編的工作，在缺刊4期（路工是1年6期的雙月刊，當時只發行到第80卷第2期）的情況下，扮演救火隊的角色，首要任務就是讓發刊速度能夠追上已延宕的期程，所幸在眾多雪中送炭友情義相挺下，以每18天出1期的進度，終於在去年12月12日順利發行最後第80卷第6期路工，不致讓歷史悠久的路工發生開天窗的情形。首先，我要特別感謝張立旺、朱昭璋、林大川、陳建峰、王春梅、張立方、侯宗甫、陳信國等編輯委員的大力協助。另外是受我請託邀稿以及踴躍投稿的文章、攝影發表人。最後，月刊的編務工作都靠鈺媛她盡心地完成沉重的業務，非常辛苦及感恩。



在完成去年的工作後，馬上要面臨的就是今年路工的月刊發行，在思考今年路工該用何種面貌與讀者見面而苦思不得其解，剛好看到民國60、70年代的路工，順手翻了幾頁，不禁從心底佩服前人對於文字的考究與量產，相對於現今用貼圖、短句表達意思的方式，霎那間令人有「暮鼓晨鐘驚醒世間名利客，經聲佛號喚回苦海夢迷人」的頓悟，立刻提筆寫下105年路工出刊主軸及版本樣式：

一、整體形像：復古（結合60與現代）、簡潔、舒適、多元。

二、主軸：以職人為本之「職人百景」，突顯鐵路人鐵支精神，擁有一技之長，持續鑽研專精，對工作永遠充滿熱情，歲月只為他留下典範。

◆封面：職人工作景象寫真及散文小品。

◆工會亮點：本會重要活動報導、勞工問題、福利措施等。

◆鐵道札記：與鐵路旅遊相關遊記、美食、營運服務等。

◆連接世界：國內外、勞工、鐵路、新聞、新知、技能、歷史等。

◆藝界人生：短篇小說、散文、詩歌、異想天開、漫畫等。

◆會務紀要：本會及分會務相關活動等。

◆封底：以勞動環境為景呼應「職人百景」。

三、發刊期間：雙月刊；單月發行（雙月的15號為截稿日）。

從發想到提案，從提案到發刊，歷經諸多貴人的大力幫忙，才有今日各位看見的路工，當然我們相信這不是最好的路工，因為我們認為路工還有很長的路要走，但是更重要的是，路工絕對需要您的參與批評，才能讓我們有成長的空間，未來才能做的更好，更重要的是您的來稿，絕對是路工的生命泉源，謹代表路工月刊，期待您的加入。



發行人：謝勝明
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
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：謝勝明
委 員：張立旺、朱昭璋、林大川、陳建峰、王春梅
張立方、侯宗甫、陳信國
主 編：林成璋
編 輯：黃鈺媛
特約攝影：陳振芳、連馬世駿



工會QRcode