

路工

110年5、6月
第86卷第3期

臺鐵實聯制上線

發送簡訊超方便！

操作超簡單

掃描QRcode、點連結、發簡訊，
3步驟、5秒內即可完成實聯制！

簡訊不收費

簡訊相關費用完全由電信業者吸收，實聯制簡訊免費！

免擔心個資

簡訊僅傳送至電信業者，資料只供疫調使用、僅保留28天。

目前全臺車站已陸續啟用當中，請旅客多多配合實聯制搭車，我們共同守護臺灣、一起加油！

交通部臺灣鐵路管理局 TRA FUN臺鐵

廣告

臺灣鐵路110年五一勞動節暨模範勞工表揚大會



- 公司化18因應
- 別忘了～襯托出美麗紅花的綠葉們喔！
- 110年模範勞工澎湖之旅
- 2021年ICLS委員會會議紀實
- 臺灣鐵路工會·日本鐵道労働組合連合会視訊交流會議
- 鐵路節有感
- 我不是乖寶寶-Part6



遵守臺鐵防疫規範 我們一起度過疫情！

- ✦ 進入車站車廂皆須戴口罩
- ✦ 請配合遵守簡訊實聯制
- ✦ 購票及候車維持社交距離



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

臺灣鐵路110年模範勞工表揚大會



勞動部全國模範勞工表揚



全國總工會全國模範勞工表揚



110年模範勞工澎湖之旅





路工

110年5月6月
86卷第3期



封面：110年模範勞工團體照…編輯部

封面裡：臺灣鐵路110年模範勞工表揚大會…籌備會規劃組

焦點論壇

2.公司化18因應…研究組

模範勞工

12.臺灣鐵路110年模範勞工表揚大會…籌備會規劃組

14.別忘了～襯托出美麗紅花的綠葉們喔！…文/圖：小狗仔、全國第9名

16.110年模範勞工澎湖之旅…模範勞工

勞動線上

19.第11屆第25次局勞資會議節錄…文宣組

國際會議

28.2021年ICLS委員會會議紀實…研究組

30.臺灣鐵路工會・日本鐵道労働組合連合会視訊交流會議…研究組

揮灑天地

32.鐵路節有感…蘇仁浩

34.我不是乖寶寶 - Part6…彭國勳

會務報導

38.臺灣鐵路工會110年4~5月資產負債表…會計組

40.臺灣鐵路工會110年5~6月活動紀要暨分會會訊…組訓組

封底裡：110年模範勞工澎湖之旅…籌備會規劃組

封底：防疫宣導

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。

公司化18因應

研究組

有關臺鐵局「公司化」
資方各地說明會使用的簡報！
工會已擬好面對資方

18個「提問」與「破題檔」

提供給所有會員週知



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/



1. 只見「轉型」，未重視最迫切的**安全改革**。

2. 邁向民營的「**公司化**」，成為「**轉型**」的籌碼與條件

臺鐵 改革轉型永續經營 構想說明

110年5月12日 (1100版簡報2)





1. 全篇只畫財務改革大餅及配合的法制，忽略蔡總統針對台鐵改革的其他構面
2. 建議以工會安全白皮書及「針對改革所提三構面之意見」重啟組改進程

簡報大綱 CONTENTS	壹 為何要改革	04
	貳 財務改革分析	09
	參 轉型法制作業	16
	肆 改革後好處	20
	伍 結語	25

1. 行車安全、工地管理及相關安全防護設備改善與公司化相連性？
2. 對外需說明公司化與安全改革相關性，對內需弭平員工對國營公司隨時可民營化的疑慮

前言-努力改善，仍出現重大事故，怎麼辦？

1. 107年普悠瑪事故後，臺鐵局全體員工，依據行政院總體檢報告所列144項建議，積極改善設施、設備、法令規章、作業程序並建立SMS安全管理系統，以提供行車安全。而於108年、109年之重大行車事故也降至近10年最低，但110年4月2日發生重大事故，顯見行車安全的努力還有待持續加強，並擴及工地管理及相關安全防護設備的建置。
2. 然而臺灣鐵路已經歷134年，有許多歷史問題仍待一一釐清解決，才能讓臺灣鐵路脫胎換骨，永續經營。

1. **行車安全**應凌駕組織改革之上
2. 自主性不足下，「轉虧為盈」手段可能為**減少員工現有所得與福利**
3. 僅承諾不減少外勤員工薪資，**未提及長期補貼低薪的其他工資**



1. **解決定位不明**? (1)公司化後，仍肩負國營事業服務性，仍無法全然票價財務自主，定位仍不明(2)營運之外行政監理交付鐵道局，相關8,000名以上內勤及工電人員出路？(轉營運？轉至鐵道局？疊床架屋?)
2. **減少經營限制**? (1) 因國家政策，仍無法與高鐵或客運競爭。(2)政府未承諾因競爭造成的虧損。(3)配合交付227公頃可開發土地未含龐大文資用地(4)公司化後層級仍低，開發過程仍可能遭地方政府惡性阻撓(4)資產銳減，財務槓桿無法靈活運用
3. **設備不再老舊**? (1)公司化後設備仍沿用(2)折舊減免、運輸設備轉至他單位，並非公司化才能做，**公司化作為改善設備的籌碼**？不公司化；設備攤提改制免談？





1. **阻止虧損惡化?** (1) 開放與高鐵競爭、依法補貼偏鄉服務、基礎設備折舊減免並非公司化才能做，公司化作為改善經費短缺及組織虧損惡化的籌碼？充滿過多不定性因素的過急公司化，可能造成財務評估嚴重失真
2. **放寬用人限制?** (1) 新進低薪人員將造成原從業人員對立 (2) 無國家考試權威性，將讓未來現職人員升資缺乏保障 (3) 技術斷層與公司化無關 (4) 過於樂觀財務規劃，已設定不定性的「轉虧為盈」為先決條件，若未達成，勢必減低員工非薪資工資
3. **鬆綁法令限制?** (1) 國營公司絕大多數採購，仍需受採購法限制 (2) 附屬事業之資產活化，並非一定需公司化方能做，**公司化作為資產活化的籌碼?** 不公司化；資產活化免談？

壹 | 為何要改革--臺鐵經營挑戰課題

虧損惡化
 高制退撫金！債務利息！
 小站及偏遠地區虧損！
 法定優待費！基礎設施折舊！
 公籍、高維興建競爭！
 財務虧損與債務擴大
 無力投資，經費短缺。

用人限制
 受限職位制無國家考試！
 薪資、待遇及福利缺乏誘因！
 難留人才，人力老化，
 人力短缺，技術斷層。

法令限制
 行政組織缺乏彈性！
 受政府採購法限制！
 附屬事業受法規管制！
 難以彈性面對市場變化
 與未來挑戰

1. **法定政策補貼並非針對公司體制**
2. 新車等資產仍需折舊，另外爭取權益及補貼實不需以公司化為籌碼
3. 建議以工會「針對改革所提三構面之意見」重啟組改進程

壹 | 為何要改革--臺鐵經營挑戰課題

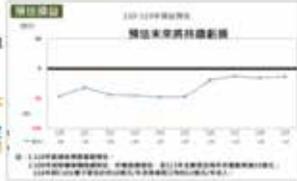
爭取「政策任務獲得補貼！」
 致力「彈性鬆綁績效起飛！」

政府已承諾-先補貼

每年補助製退撫金及衍生債務利息，及小站、服務性虧損虧損。

臺鐵將自強-返榮光

自強榮光的主題之一在於負擔龐大資產折舊費用。
 提出設備建設分攤，將使財務安定，轉虧為盈。進而爭取員工權益與福利改善設備安全。



比較基礎在於天真及樂觀財務規劃，且已設定無法驗證的「轉虧為盈」為先決條件。若未達成上述大餅，將使營利為目的的國營公司定位不明確、虧損幅度加大、董事會濫賣路產、薪資之外工資驟減、董事會制定不利基層員工法規、無法或不再投資新進設備

壹 | 為何要改革—轉型真的就會安全嗎？

	企業化	公司化
定位明確性	政府機構 原本質仍在	政策補貼 可望轉虧為盈
虧損改善度	1. 僅補貼 2. 無法改善財務	1. 有補貼 2. 資產瘦身→折舊低
經營鬆綁度	1. 需請驗法規 (需價費率鬆綁、附屬鬆綁) 2. 決策需經上級核定	董事會可決策 鬆綁快 可轉投資、設分公司、分支機構
用人鬆綁度	1. 薪資、福利及獎金需 修正法規 2. 選用人才需經國家考試	董事會可決策 鬆綁快 可彈性 晉陞、晉用、待遇、福利、獎金
法規鬆綁度	組織調整需修正法規	董事會有決策彈性
設備更新 速度	需政府補助更新	政府補助更新 盈餘投資設備

1. 公司化與安全性無關
2. 越彈性越可能在節省成本下，減少安全費用
3. 公司化與人才優秀、人員穩定連結性不高
4. 設備快速更新的先決條件為不切實際的「轉虧為盈」幻想假設

壹 | 為何要改革—轉型真的就會安全嗎？

安全性

1. 越彈性→越能激勵安全文化
2. 人才越優秀以及人員越穩定→越安全
3. 設備越能快速更新→越安全

安 全

公司化 > 企業化



- 1.過去財務改革不成功，因素非僅「不是公司制度」
- 2.未來公司化路局團隊相同，否定過去財務改革，等同否定未來團隊
- 3.公司化與人才優秀、人員穩定連結性不高
- 4.邁向民營的「公司化」，成為「財務改革轉型」的籌碼與條件？

貳 | 財務改革分析—現況(1/2)



貳 | 財務改革分析—現況(2/2)



- 1.引進專以資產調配為重點的國發會模式，外行領導內行爭議？
- 2.財務改革，「資產調配」「資產分贓(?)」非重點
- 3.折舊制度改革、依法補助、稅捐減免，不必等到公司化才能做，不宜以過急公司化作為籌碼與條件。

貳 | 財務改革分析—模式探討(財務假設)

項目	模式一(傳統公司化)	模式二(國發會併商模式)
債務	臺鐵公司自行承擔全部債務	
既有資產	原臺鐵局資產及新購車輛 9,106億元作價投資臺鐵公司	1. 持有非開發利益資產、新購車輛作價投資及保留其他資產(2,481億元)給臺鐵公司 2. 不具開發利益資產及舊車(6,625億元)歸還政府，政府就提供資產，收取租金
建設及更新	1. 基礎設施：交通部編列預算辦理 2. 車輛購置：交通部編列預算支應，作價投資臺鐵公司 3. 一般設備購置法採由臺鐵公司負擔	臺鐵公司負責基礎設施及車輛所有維護工作，由政府支付臺鐵公司基礎設施維護費用
補助	政府編列預算補貼政策性負擔資產折舊補助費制道備金及債務衍生利息	
稅捐	臺鐵公司稅捐負擔完全比照臺鐵局	

1. 財務改革以過急公司化作為籌碼與條件，所有大餅均以樂觀天真「轉虧為盈」為先決條件
2. 「現職員工維持原有工作型態」與「專心營運維修(行政業務轉交鐵道局)」說法自相矛盾
3. 轉虧為盈未達成，員工現有非薪資工資不保



1. 行車安全應凌駕組織改革之上
2. 自主性不足下，「轉虧為盈」手段可能為減少員工現有所得與福利
3. 員工及財務安定重點僅剩路產的資產分配
4. 折舊制度改革、依法補助、稅捐減免，不必等到公司化才能做，不宜以過急公司化作為籌碼與條件。





1. 條例位階難抵「以營利為目的」的公司法，若補貼後仍無法轉虧為盈，難保民營化下場。
2. 「改制為維修營運為主」與「員工維持現有工作態樣」說法自相矛盾
3. 公司化後資產開發方式倉促且自相矛盾 (說僅剩有開發效益227 公頃土地、又說保持所有車站用地)

參 | 轉型法制作業一

國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例(1/3)

條文項目	條文	條文與他內容預計
1 組織	1. 政府獨資 2. 企業化經營	1. \$1: 設國營臺灣鐵路股份有限公司(以下簡稱臺鐵公司)。 2. \$2: 本企業化經營原則,以發展健全之國營鐵路事業,充實國家資本,促進經濟建設,便利人民生活為目的。 3. \$9: 政府獨資經營。
2 營運	擴大附屬經營方式及範圍	1. \$3: 經鐵路審計經驗,並得依鐵路法第二十一條辦理相關附屬事業,或投資、轉投資或經營鐵路相關之業務及其他經交通部核准或委託之業務。 2. \$4: 得視業務需要於國內、外設分公司或其他分支機構。
3 資產	1. 持有與開發效益資產 2. 不具開發效益資產歸還政府,減輕負擔	1. \$9: 臺鐵與經營之具有開發效益之國有財產,除依法不得私自處分外,由政府作價投資臺鐵公司,其他屬商業需要之不動產、動產及相關設施,由臺鐵公司承租並負責維護。 2. \$23: 都市計畫特別放寬規定。

1. 債務未全額補助(僅補貼利息)、身分保障難抵位階相同的「民營化條例」、所有不降工資承諾建立於不確定性甚高的「轉虧為盈」夢幻前提
2. 折舊減免、運輸設備轉至他單位，並非公司化才能做，公司化作為改善設備的籌碼？不公司化；設備攤提改制免談？

4 債務	1. \$16: 應轉帳未支付之員工剩餘獎金及已領未領之應領退休金所列生利息,由交通部逐年編列預算支應。 2. \$17: 應併列預算列支。
5 身分保障	1. \$14: 地用業務轉讓公司依原適用之交通事業人員任用條例或公務人員任用法律繼續任用,仍具公務人員身分等權益。 2. \$14: 轉帳業務未與交通事業人員任用條例所定實地或公務人員任用法律所定之實地、職等之件工編制職人員,仍依原適用之有關法令或契約規定,履行原應盡職義務法律為止。 3. \$14: 繼續任用人員及於轉帳實地人員在臺鐵公司成立之日起五年內,得選擇改設公司人事權之規定辦理。 4. \$15: 轉帳人員於臺鐵公司成立之日應向業務轉讓公司。
6 保障	1. \$12: 應轉帳職人員與交通事業人員或公務人員任用條例等,應於臺鐵公司成立前,由個人自願協商轉讓其他機關(構)或由國防部會,其餘人員均轉讓臺鐵公司,不得由該公司成立而予以罷免,轉讓人員,其服務年資、薪資、退休、資遣、撫卹及退休條件,應予維持。 2. \$12: 公開成立日起6個月內自願退休、資遣或轉帳者,最高加發七個月薪給之補助費(自願退休者按基本法及退休法規定辦理,轉帳者按基本法之一般規定辦理)。

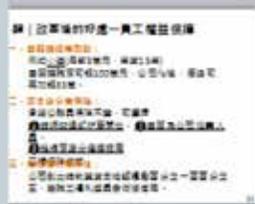
7 建設	1. \$20: 鐵路基礎設施之建設與更新,由交通部編列預算辦理,並由臺鐵公司視同商業承租並負責維護,其維護費用由該公司負擔。 2. \$20: 為經營商業用途,所需購置之車輛,由交通部編列預算支應,作價投資臺鐵公司。 3. \$20: 政府重大建設公共建設計畫具有公益性投資,其中可歸屬臺鐵公司部分由臺鐵公司負擔。
8 專業補貼	1. 工會代表: \$5: 臺鐵至少應有五分之一滿次由工會推選之代表擔任。 2. 專業人員: \$10: 應由專業人員應具交通運輸或相關專業經驗之專業人員。
9 補貼	\$19: 配合政府政策任務所應成之業務虧損,由政府負責補貼之。
10 稅捐	\$21: 臺鐵公司及投資經營之附屬事業,其土地及房屋稅捐應予免稅及員工優惠,免納地價稅及房屋稅,其餘土地及房屋之地價稅率為千分之十及房屋稅率為百分之三。

1. 重視安全改革的勞工董事僅佔少數席次，無決定權
2. 優先投入安全項目費用，不可設立「有盈餘」前提
3. 安全改革不必等到未來公司化的董事會，建議以工會安全白皮書及「針對改革所提三構面之意見」重啟組改進程

肆 | 改革後的好處—安全提升



比較基礎在於天真及樂觀財務規劃，且已設定無法驗證的「轉虧為盈」為先決條件。若未達成上述大餅，將財務惡化、員工轉業權益不保、薪資之外工資驟減、工作條件惡化、大幅調整工作型態





過急公司化規劃真相是：

1. 半個月內趕場舉辦40場說明會(因疫情才勉強取消)
2. 資產大幅減少，且建立在不確性極高的「轉虧為盈」
3. 自相矛盾的車路分離規劃和員工權益保障說明

伍 | 結語

- 一、**安全與安定永續**
後續交通部與臺鐵局將持續與臺鐵員工溝通，落實安全、安定、轉型永續經營的改革方針。
- 二、**資產與營運分立**
臺鐵局轉型模式經財務分析及法制評估，以朝持有車輛及具開發效益資產之模式，才能賦予臺鐵公司經營與用人彈性，預估臺鐵公司於116年可轉虧為盈，落實公司永續經營。
- 三、**建設與服務分責**
政府負責建設與重置更新，臺鐵公司專心於營運與開發，可有效提升行車安全、服務品質及效能。

25

總統 蔡英文：防疫優先！

防疫優先



針對五月的總統就職活動：

- ☑ 暫停籌辦工作，保持最大彈性因應疫情變化。
- ☑ 防疫優先，只要疫情仍有疑慮，520就職將不會舉辦大型群眾活動。
- ☑ 一切配合中央流行疫情指揮中心的專業意見辦理。



蘇院長：相信「防疫優先」才是媽祖的心意！



臺灣鐵路工會 Taiwan Railway Labor Union

改革重點在安全

臺灣鐵路110年模範勞工表揚大會

籌備會規劃組

110年五一勞動節暨模範勞工表揚大會活動，假3月18日於路局5樓演藝廳舉行，由祁代理局長文中及臺灣鐵路工會陳理事長世杰共同主持，今年是臺鐵134週年，在新冠肺炎嚴峻的疫情襲擊下，臺灣面臨了更多的挑戰，臺鐵除了要維持本業運輸外，還得兼顧縝密不漏的防疫措施，在這樣艱辛的環境下，大家一一克服！另外，農曆年後引爆的鳳梨危機，讓我們更感同身受，勞工挺農工不是一句口號，這是我們對於身在基層農民的一種支持，所以我們籌備會規劃組決定以最具體的行動站出來力挺！以「勞工挺農工，大ㄟ作伙走」為主題，揭開表揚大會序幕！

祁代理局長文中會中致詞，期許同仁共同努力體現臺鐵的核心價值「安全、準確、服務、創新、團結、榮譽」，持續推動臺鐵改革，提升行車安全。期透過交通部的指導下展現本局徹底改革的決心，嚴守紀律，加強教育訓練，落實SOP標準作業程序，整合各單位間的橫、縱向聯繫，達成行車安全防護網，提供一條安全回家的路。展望未來，新購EMU900型通勤電聯車即將投



入營運，未來將以創新服務嶄新的面貌，重拾國人對臺鐵的信心。

陳理事長世杰會中致詞，臺灣鐵路工會在過去一年裡努力打拼，沒有辜負會員們的期待，繳交出亮眼的成績單，為同仁們爭取到「生活津貼」，但並沒有因此而停滯！未來為了會員們的福利工會將持續打拼，將戮力於6大方向的成功，

第一、要求政府確定「臺鐵定位」與「合理補貼機制」，不能再讓員工背負「虧損」罵名，還給鐵路員工職場尊嚴；

第二、推動改善臺鐵薪資制度與現況，建立合理務實具誘因的薪資制度，在正常工時內，員工就應該得到合理的收入報酬，而非透過加班方式來彌補收入，還給臺鐵員工健康職場環境；

第三、政府應重視臺鐵第一線員工需求及工會意見，才是改變臺鐵的良藥，臺鐵「分區化」、「公司化」絕對不是改變體質萬靈丹。

第四、要求政府不能再把「臺鐵」當成小媳婦，鐵道發展與土地開發，必須尊重臺鐵專業與實務。相關機關想插手臺鐵發展或資產運用，須付出一定的





回饋，應一改過去對臺鐵土地予取予求態度，否則最終臺鐵將被淘空，員工將無以為繼；



第五、積極爭取員工、員眷平日及假日，優惠乘坐對號自強號的措施。

第六、改善臺灣鐵路工會目前制度，推動修改章程與工會各項辦法要點合理完備，建立實質有效「禁搭便車條款」，工會會員團結所爭取的各項制度，只有臺灣鐵路工會會員才能享有，並推動工會內部青年與共識組織，培養未來優秀工會骨幹。

臺灣鐵路工會將持續關注政府政策動向及臺鐵未來的方向，而目前當務之急是建立良好安全的工作環境視，最好風險管理與知能的要求，帶給員工及用



路人更安全的鐵路環境。

會中並邀請交通部黃主任秘書荷婷、勞動部王次長安邦、全國總工會陳理事長杰、鐵路警察局沈主任秘書炳信等貴賓參與盛會。今年度模範勞工計68名，由祁代理局長文中及上述貴賓分別頒發獎狀致意，藉由這個特殊的日子，向日夜守護臺鐵運輸安全的同仁們，說聲感謝！因為有您們在工作崗位上的堅守及在領域上的打拼與努力，才能有一條平安順暢的軌道運輸環境。

另外，今年度由臺灣鐵路工會薦送勞動部及中華民國全國總工會之全國模範勞工候選人皆全數當選，分別是高雄機務段阮崑民、花蓮電務分駐所黃國榮及臺北機廠劉宗漢，再次恭喜獲得這份榮耀，實至名歸！



謝謝辛苦的路工攝影團隊

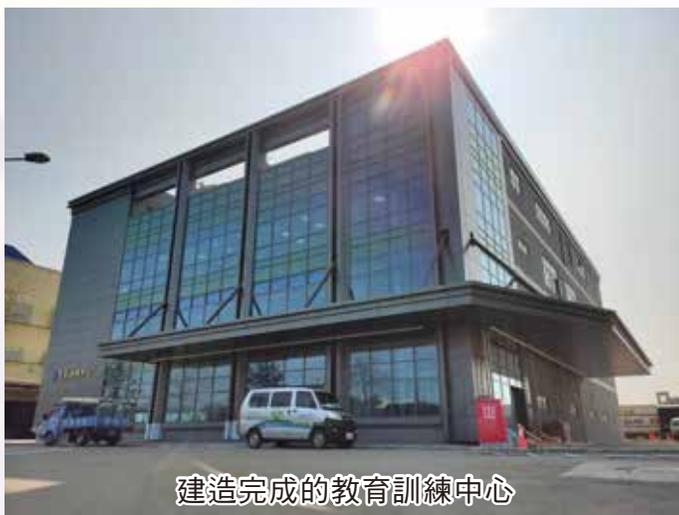
別忘了～襯托出美麗紅花的綠葉們喔!

為了鼓勵員工們的努力與辛勞，每年各單位都會選出當年度最具代表的模範勞工，除了給予新進人員效仿的榜樣外，也謝謝模範勞工們多年來為鐵路的付出喔！



105年7月7日教育訓練中心動土典禮

今年臺北機廠的模範勞工表揚大會也不同於以往，而是辦在110年2月26日剛啟用完成的員工教育訓練中心，場地比以往大了許多，雖然硬體設備都升級了，但這下也使承辦人員傷了腦筋，要如何提升軟體（佈置、燈光等）方面呢？



建造完成的教育訓練中心

為了呈現最佳的表揚典禮，承辦人員除了參考以往舉辦的案例，拍攝及製

文/圖：小狗仔、全國第9名
作模範勞工表揚影片外，更前往場內找尋厲害的攝影師傅，協助當日的拍攝花絮，至於場地佈置的工作人員，就依循舊例找歷年造型氣球佈置的高手們～所以臺北機廠之工作夥伴可說是多才多藝呢！作品的呈現幾乎都可以去外面接活動佈置的工作了～



今年度模範勞工表揚大會場地佈置花絮
認真製作造型氣球的工作人員們



107年度模範勞工表揚大會場地佈置一隅



109年度模範勞工表揚大會場地佈置一隅



本廠110年唯一
女性當選模範勞工



美麗的鮮花別針

有了美美的場地佈置，就是為了迎接當日的最佳模範勞工，工會幹部一早去拿事先訂好的美麗鮮花，一一的別在模範勞工身上，有了鮮花的加持顯得更加隆重。典禮一開始就先播放年度最佳模範勞工簡介，讓同仁好好認識每位模範勞工，並給予最大的讚賞與鼓勵，接下來就由廠長、副座、工會理事長輪流上台頒發獎狀、獎牌及禮品，最後再請當選本廠局模範勞工的劉宗漢(同時也當選全國總工會之全國模範勞工)上台

致詞，為今日的典禮畫下完美句點。等等！！行程還沒結束唷！當天還有一個專屬模範勞工的座談會，是邀集各單位主管來聽取勞工們之心聲，共同來創造良好的工作環境。

最後，可別忘記這一群在背後付出的工作人員唷！當日的歡樂氣氛、燈光展現以及可愛的場地佈置等，是他們才能成功呈現出一場隆重又愉悅的表揚大會。



局模範勞工劉宗漢股長上台致詞



模範勞工的座談會

110年模範勞工澎湖之旅

模範勞工

風和日麗的中午時分，帶著愉悅的心情來到了松山車站等候！即將與今年當選的模範同仁們一同出遊參訪，大家陸續抵達，互相問候道好、雀躍不已！待集合點名完畢我們就搭乘遊覽車接駁松山機場。聽取導遊解說注意事項同時，工作人員也順便發給每人一個資料袋，裡面竟然放了大會特別製作的防疫口罩，真的是有夠創意及大心！給100個讚！



飛機降落澎湖後已近傍晚，所以就先在市區觀光與古蹟巡禮，天后宮旁的中央街，是澎湖歷史最悠久的一條街，俗稱「街內」短短兩百公尺的閩式商店街，可看到四百多年歷史的四眼井、摸乳巷、施公祠等，許多在地傳統特產都由此發跡。懷舊的街巷中也不乏異國風情，巴洛克式的中藥行與日式老旅社，保留當年風華榮景，值得細細品味。晚餐品嚐碳烤海鮮BBQ之後，還前往觀音亭海域夜釣小管、品嚐小管麵線，結束今日的行程。

第二天，主要是搭船至澎湖離島的行程，南方四島國家公園為臺灣第9座國家公園及第2座海洋型國家公園，由澎湖南方的東吉嶼、西吉嶼、東嶼坪嶼、西嶼坪嶼合稱，目前只有東吉嶼可以登島，其它皆只能海上巡禮，未經過度開發的南方四島，無論是自然生態、地質景觀或人文史跡等資源，都維持著原始、低污染的天然樣貌，尤其附近海域覆蓋率極高的珊瑚礁更是汪洋中的珍貴資產。值得前來體驗豐富多樣的生態環境。

東吉嶼又名東吉島，為臺澎航道上的重要據點，自古即為臺澎海運貿易的轉運站，曾經繁華一時。另其戰略位置重要，日治時代為確保臺澎佔領權，分別在島上南北兩端興建軍營及燈塔，並派兵駐守，控制鄰近海域。

西吉嶼是四島唯一無人島，有個熱門「藍洞」天然景觀～透天海蝕洞，陽光透過藍洞灑落下來，海水清澈見底，搭配澎湖獨有玄武岩柱，超級壯觀美麗。





結束南方四島巡禮，我們前往七美鄉，2人一臺機車遊島，主要知名景點有雙心石滬、小臺灣、大獅龍埕風景區等特殊景觀。其中雙心石滬是澎湖目前保存最完整和最美麗的石滬，此為一種傳統陷阱魚法，已有700多年的悠久歷史，又稱『頂隙滬』，利用玄武岩及珊瑚礁在潮間帶築成的捕魚石牆，也是一種海中陷阱，利用海水漲潮時會淹覆石牆頂部並且帶來魚群，退潮時海水流走而魚群便會困在石牆內，原理就是潮水漲退及魚群迴游特性，特殊景觀的休閒漁業也為這美麗的島嶼，紀錄下永恆的浪漫傳說。



第三天，一樣是出海行程，我們前往大倉島體驗了一整天的水上活動，諸如浮潛、香蕉船、海戰車等等，緊張刺激，尖叫声笑声四起，各位參與同仁寶眷不分老少，玩得不亦乐乎！

第四天，於澎湖本島靜態的參觀活動，我們去了澎湖水族館、跨海大橋、通梁古榕、大菓葉柱狀玄武岩、二崁古聚落、摩西分海、南寮社區等。



跨海大橋連接白沙、西嶼兩島，橫跨波濤洶湧的吼門水道，全長2,494公尺，其特色就是純白半圓石拱門，搭配背面萬里無雲的藍天，為澎湖必遊打卡景點。通過跨海大橋鄰近不遠處，通梁古榕位在保安宮前，樹齡至今已經有三百多年，傳說三百多年前有艘貿易船在吼門水道遇難沉沒，僅剩一株樹苗漂至岸邊為村民所拾獲而栽種，樹枝不斷生



長後，氣根下垂於地，又著地生長而延展成一片茂盛濃密的樹林，成為納涼、避暑的好地方。

大約有三層樓高的大菓葉柱狀玄武岩，在日治時期為了開發交通，在大菓葉海邊挖土造港而意外讓這片沉睡千年的柱狀玄武岩露臉！海底下熔漿因為地形上升而急速冷卻收縮，形成五、六角形的特殊岩體，在海風侵蝕下，呈現現在的壯觀面貌，其一節一節紋理的柱狀好像人工堆疊積木一般，相當奇特，讓人不禁佩服大自然鬼斧神工之妙。

二崁聚落為一傳統聚落保存區，其中最著名的就是陳家古厝，以澎湖當地的咾咕石與玄武岩做為牆身，支撐屋頂結構，並有書畫彩繪、交趾陶、彩繪磁磚、泥塑的傳統建築裝飾，相當具有澎湖的傳統工藝之美。

下午來到奎壁山沿岸等待退潮，觀看有如聖經裡的神蹟故事 - 摩西分海，真的很有趣！只見退潮之際，慢慢在本島與對面「赤嶼」小島之間裸露出一條礫石踏浪步道。

最後一晚的晚餐，大會特別安排了一場慶生會，不管同仁或寶眷，當月份

壽星皆被安排上台接受大家的祝福！工會的陳世杰理事長也特別搭機過來給予大家勉勵，晚宴結束，理事長還特別贈送每人一份澎湖名產伴手禮。



第五天，早上收拾行李完畢，搭船至海洋牧場觀光、牡蠣吃到飽，然後就前往馬公機場準備賦歸，大家滿載而歸，卻也依依不捨、互道珍重，結束這美好的五天四夜行程了。

非常感謝五一大會的工作小組～也就是鐵路工會的成員、幹部們的精心規劃，旅程豐富多彩！旅途中也百般照顧呵護！真的辛苦了！讓我們在疫情期間還能來場「偽出國」之旅，並且在路職生涯中添上一抹難忘的回憶！





11屆第25次勞資會議紀錄



時間：110年4月22日上午9時30分

主席：卓代表有章

壹、歷次會議追蹤辦理情形：

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。

（一）11屆第25次會議人事室說明：

本案業以本局110年4月6日鐵人一字第1100005371號函報交通部。

11屆第25次會議決議：

一、本案請臺灣鐵路工會協助本局向交通部說明溝通後續事宜。

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。

（一）11屆第25次會議人事室說明：

本案已與列管案號「103101」併案處理，以本局110年4月6日鐵人一字第1100005371號函報交通部。

11屆第25次會議決議：

一、本案請臺灣鐵路工會協助本局向交

通部說明溝通後續事宜。

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。

（一）11屆第25次會議人事室說明：

一、本案業以本局110年3月19日鐵人一字第1100008138函報交通部，經該部110年4月1日書函復表示，

（一）本案修正規定雖可增加營運人員藉由甄試管道留任本局其他單位之意願，惟不利其原服務單位之人事穩定，可能衍生花東地區等偏遠單位長期人力不足之情形，且本局已訂有營運人員陞遷規定，渠等於本單位較高職稱出缺時得參加陞遷。

（二）請本局依前開總體檢建議事項，確實衡酌業務與人力需要，重行檢討本局營運人員職稱薪級表之妥適性，並通盤規劃降低營運人員離職率、缺額率及改善留才誘

因之對策，再併案研議營運人員採分區任用及限制調任之制度是否應予維持，及現有營運人員陞遷制度激勵效果是否不足。

二、爰本局參酌上開意見，並考量花東地區人力不足及經驗技術傳承之問題，建請仍予維持現行規定，並請各單位評估對外甄試儘量以服務佐理進用，營運員缺額由現職服務佐理內陞，以激勵工作士氣，本案建請解除列管。

11屆第25次會議決議：

一、本案請各單位對外甄試儘量以服務佐理進用，營運員缺額由現職服務佐理內陞。

二、請人事室持續評估修正營運人員人事管理要點之必要性。

三、繼續追蹤。

第112001案：請路局調整110年員工春節出勤獎金為1日2,000元予以激勵同仁。

（一）11屆第25次會議人事室說明：

檢附行政院、交通部公文，及本局函轉各單位之函文各1份。

11屆第25次會議決議：

本案既已函轉各單位辦理發放事宜，爰予結案。

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。

（一）11屆第25次會議主辦處室說明：

一、員工訓練中心說明：

本中心已於110年4月8日簽局，目前會辦人事室、運務處、政風室、主計

室、法規小組中。

二、人事室說明：

本案業於110年4月12日會畢在案，請員工訓練中心依前次會議決議，修正規定並奉核定後發布實施。

11屆第25次會議決議：

一、本案因涉同仁至員工訓練中心受訓返鄉問題，爰請員工訓練中心積極辦理，並向受訓學員妥為說明。

二、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。

（一）11屆第25次會議主辦處室說明：

一、主計室說明：

（1）本局「員工國內出差及旅費報支注意事項」係依「國內出差旅費報支要點」第15、16點規定訂定，爰本局員工因公奉派國內出差，其交通費報支仍應遵循「國內出差旅費報支要點」及行政院主計總處相關解釋辦理。

（2）依原行政院主計處97.7.16處忠字第0970003766號「主計長信箱」：中央政府各機關員工之出差，係依「國內出差旅費報支要點」第1點規定，由機關依執行公務需要核定派遣，並核實報支其所發生之必要費用。故既由機關派遣，自以機關所在地為出差起點之認定，除得以符合執行公務之意旨，亦為審核差旅費用之基準。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。

- (3) 因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，且「從業人員一次用公務乘車證」係為購買車票之憑證，仍應依前述解釋辦理。

二、人事室說明：本案事涉主計室權責，爰請該室研議。

11屆第25次會議決議：

一、主計室說明以，本局一次用公務乘車證之請領，因未涉及「國內出差旅費報支要點」及本局「員工國內出差及旅費報支注意事項」中有關交通費報支之規定，爰一次用公務乘車證開立之起迄站，得以工作地或居住地二擇一；惟差旅費仍應依上開規定以機關所在地報支。

二、請人事室依主計室上開說明，函知各單位。

三、本案經主計室於110年5月5日會後補充說明如次：

(一) 有關11屆第25次會議1100422決議)「主計室說明以，本局一次用公務乘車證之請領，因未涉及「國內出差旅費報支要點」及本局「員工國內出差及旅費報支注意事項」中有關交通費報支之規定，爰一次用公務乘車證開立之起迄站，得以工作地或居住地二擇一；惟差旅費仍應依上開規定以機關所在地報支」1節，似與主計室意見有間，先予敘明。

(二) 依「國內出差旅費報支要點」、

本局「員工國內出差及旅費報支注意事項」及原行政院主計處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。」有關國內出差旅費之報支應以「機關所在地」認定，另有關「從業人員一次用公務乘車證」之管理屬人事室權責，仍應由人事室依相關規定辦理。

四、繼續追蹤。

第112403案：建請路局對於員工於重要傳統民俗節日，例如：清明節、端午節、中秋節等節日出勤加班費，依休息日之加班費計支規定辦理。

(一) 11屆第25次會議主辦處室說明：

一、人事室說明：

(1) 查「紀念日及節日實施辦法」第4條規定略以，下列民俗節日，除春節放假三日外，其餘均放假一日：民族掃墓節、端午節及中秋節。

(2) 次查勞動基準法及相關函釋：

1. 勞動基準法第39條規定略以，雇主經徵得勞工同意於第37條定之休假日工作者，工資應加倍發給。

2. 前行政院勞工委員會(87)台勞動二字第039675號函略以，勞動基準法第三十九條規定勞工於休假日工作，工資應加倍發給。

所稱「加倍發給」，係指假日當日工資照給外，再加發一日工資。故勞工假日出勤工作於八小時內，應依前開規定辦理；超過八小時部分，應依同法第二十四條規定辦理。

3. 臺北市政府勞動局109年5月5日北市勞動字第1090118498號函釋略以，所稱「加倍發給」係指休假日出勤工作於8小時以內者，除原本約定照給之工資之外，再加發一日工資。至於當日出勤工作逾8小時之部分，係屬延長工作時間，應依同法第24條第1項所列標準計給延長工時工資。
4. 依上開法規及函釋規定，勞工於休假日出勤工作於8小時內，加發一日工資；當日出勤工作逾8小時之部分，係屬延長工作時間，應依勞動基準法第24條第1項所列標準計給延長工時工資。

二、主計室說明：

依勞動基準法第37條「內政部所定應放假之紀念日、節日、勞動節及其他中央主管機關指定應放假日」，本提案所述「重要傳統民俗節日」屬之，其出勤之加班費，已於同法第39條規定，應依該規定辦理。

11屆第25次會議決議：

- 一、請主計室及人事室參酌臺灣鐵路工會建議，重要傳統民俗節日出勤，比照春節出勤模式列入疏運計畫，

發給出勤獎金之方向研議辦理。

二、繼續追蹤。

第112404案：本（110）年5月1日勞動節適逢星期六（休息日），原擇訂於5月3日（星期一）補假，建議調整為4月30日（星期五）補假。

（一）11屆第25次會議人事室說明：

有關本局本（110）年5月1日勞動節調整為4月30日（星期五）補假案，業於110年3月30日鐵人二字第1100010018號函轉知各單位。

11屆第25次會議決議：本案既已函知各單位，爰予結案。

貳、11屆第15次建議事項

一、員工於同一事業單位內服務年資之事實，無論有無資位，其休假年資應予併計，乃是友善事業照顧員工之本意。

（一）11屆第25次會議人事室說明：

一、查與本案相關之本局臺北電務段技術助理休假年資併計訴訟案，經沈員踐行上訴程序，據臺灣新北地方法院110年3月30日109年度勞小上字第14號民事判決意旨，依銓敘部105年5月9日部法二字第1054104228號令，沈員前任助理工程員年資不得併計休假年資，且沈員之休假年資並非適用106年1月1日修正後施行之勞基法第38條第1項規定，自無適用同法第10條規定合併計算工作年資以計算特別休假日數之餘地，爰裁定上訴駁回並不得上訴。

二、本案經本室洽詢相關主管機關（勞



動部、公務人員保障暨培訓委員會)及參採臺灣新北地方法院相關判決意旨，本局同仁休假年資併計仍依下列規定辦理：

(1) 無資位人員：倘任職於本局之前後工作年資間隔未逾3個月，得依勞動基準法第10條規定併計休假年資。

(2) 資位人員：依銓敘部105年5月9日部法二字第1054104228號令規定辦理，爰本局基層服務員、營運人員、森鐵從業人員及其餘符合12大類人員之服務年資，得予併計。

三、綜上，本案建議解除列管。

11屆第25次會議決議：

本案既經臺灣新北地方法院裁定上訴駁回並不得上訴，爰予結案。

參、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。

(一) 11屆第25次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

本處補充改善時程如軌道標誌(百公尺標、公里標、限速標及接近標加站名)各段辦理情形一覽表。

二、電務處說明：

同11屆24次會議辦理情形(業於110年3月9日函各電務段加強落實清潔，並請各電務段於5月底前完成改善)。

11屆第25次會議決議：

一、8車、10車之停車標，請運務處研議

統一設置於10車位置，4車另覓適宜位置，設置停車標。

二、因油漆剝落致號誌機反光，使司機員辨識困難，影響行車安全，請電務處立即改善。

三、臺北萬華間第一閉塞號誌機不易辨識，請電務處研議架高。

四、繼續追蹤。

肆、11屆第21次建議事項

一、機務處儘速召開工作服會議，並於110年底完成制服發放工作。

(一) 11屆第25次會議人事室說明：

本室勞資會議秘書組業以110年3月31日鐵人二字第1100010390號函轉本案辦理情形予高雄機廠勞資會議列管。

11屆第25次會議決議：結案。

二、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。

(一) 11屆第25次會議機務處說明：

已訂於4月20日召開高雄機廠遷建潮州員工生活機能研討會議。

11屆第25次會議決議：

潮州員工生活機能研討會議訂於110年5月6日召開，請機務處邀集鐵路工會、運務處、電務處、資產開發中心、人事室及高雄機廠等相關單位共同會勘，並責成高雄機廠聯繫通知案內相關單位，務必配合是日會勘行程。

三、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。

(一) 11屆第25次會議資產開發中心說

明：

- 一、高雄機廠文康中心在未招商成功前由高雄機廠管理，俟招商成功後再移交本中心辦理。
- 二、高雄機廠文康中心業由本局專案工程處納入二期規劃設計，後續由專案工程處辦理，至於在二期工程尚未完工前，倘本中心已招商完成，將洽得標廠商協議提供高雄機廠員工生活機能使用之機制。
- 三、至於勞資會議中勞方代表建議「恢復高雄機廠文康中心使用」一節，將擇期向督導副局長報告。

11屆第25次會議決議：

- 一、資產開發中心表示，該中心將向局長簡報資產開發規畫案，俟局長裁示，決定後續開發方向。
- 二、臺灣鐵路工會建議，後續開發應兼顧員工權益及生活機能需求。
- 三、繼續追蹤。
- 四、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，建議如次：

(一) 11屆第25次會議運務處說明：

本處原訂於110年4月12日召集相關單位研議，因主席臨時去行政院開會，本會議擇期4月底前召開。

11屆第25次會議決議：

- 一、請運務處依說明於110年4月29日召開會議。
- 二、繼續追蹤。

伍、11屆第22次建議事項

- 一、請路局提供2,818人的使用狀況，包括分配於各處之輪班人員人數及分

配於行政單位之人數。

(一) 11屆第25次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

(1) 有關新增人力分配至現場之工作內容1節，本處車站站務工作為辦理售票、剪收補票、旅客諮詢、行包、旅客嚮導..等客貨運工作及辦理調車、轉轍、號誌、車號、適任人員（協助副站長辦理行車工作）...等行車工作。

(2) 有關人力配置合理性及是否符合請增事由1節，本處核增人力事由為增加替班人力及改善排班方式（四輪三班制），惟該班制在未取得勞資共識前不實施，目前各運務段將核增人力運用至排定兩輪一例隔週休班制休息日放假之所需人力、新增車站人力需求及替班人力需求等事項，另因53期運輸班尚未開班，部分核增乘務人力由車站運用、代訓109年鐵特新進人員實務訓練及部分南居北工人員尚未完成遷調...等因素，致部分車站人力配置數過多情形，本處將不定期滾動式檢討，各段如有人力分配不均情形亦將適時調整人力運用。

二、機務處說明：

本處檢修員額各段分配原則，是按車種和配屬輛與檢修週期級別所需人力計算；司機員員額則依各段行車業務比重進行分配。

三、工務處說明：

(1) 依本局編制員額，配置於各工務



段、隊勞安人數為勞安主任8名、勞工安全衛生管理師8名、勞工安全衛生管理員8名，並另以服務員僱用護理人員7名，負責辦理職業災害防止、安全衛生檢查、勞工安全衛生教育訓練等勞工安全衛生業務。另於路線上工作，則由現場工作人員依本局安全衛生工作守則第三節第51項規定，指派兩端之瞭望員及列車監視聯絡員。

- (2) 本處（含段、隊）新增人力分配至現場之工作內容為辦理鐵路路線養護（砸道、換砸、抽換岔枕、抽換鋼樑、抽換道岔、搬運及整理軌道材料）、養路工程之規劃、夜間辦理鐵路路線養護、夜間搶修、查道、機具保養等工作及路線軌道相關土木工程、消防、給排水等業務。
- (3) 本處請增員額係以「每工務段正線軌道公里數」、「每工務段平均年通過百萬噸數」之因素計算需請增之路線養護配置人數，爰所核增員額之分配原則，亦依前開二因素進行核算配置，符合請增事由。

四、電務處說明：

- (1) 本處所屬電力、號誌、電訊現場設備維護作業應配置之符合勞安規定人數，分述如下：

1.電力維護：

電力設備路線巡查時應指派2人（1人巡視、1人警戒）；連軌線焊

補時，以工作班指派5人以上作業；其他路線設備保養及更新，以封鎖路線方式使用電車線維修車作業。

2.號誌維護：

號誌設備查修時應指派3人（1人警戒、2人保修）。

3.電訊維護：

電訊路線巡查時應指派2人（1人警戒、1人保修）。

- (2) 本處請增員額獲增259人，包括員額設算基準127人、符合職安法令121人、業務消長（電梯組）11人。其中，除電梯組專責辦理全線各站電扶梯及電梯設備更新及保養維護合約發包執行及工程抽檢外，其餘依據員額設算基準及符合職安法令核增之人力計248人，均配置於各電力、電務段，辦理電車線、變電站、號誌、通訊、照明等電務設備日常保養維護及更新工程之執行，並須配合電務輪勤之實施，於各分駐所參與值班，待命處理設備障礙及聯絡搶修等工作。人力配置均有依據請增事由合理分配至各段現場分駐所，並已補足各號誌分駐所人力，使號誌輪勤由2人值班增加為3人值班。

11屆第25次會議決議：本案經各處提供資料並說明，爰予結案。

陸、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。

(一) 11屆第25次會議機務處說明：

本處已於4月8日機行字第1100003554號函復左營機務分段。

11屆第25次會議決議：

- 一、本案請左營機務分段派員列席11屆26次勞資會議說明。
- 二、繼續追蹤。
- 三、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。

(一) 11屆第25次會議機務處說明：

已送材料處，預計4月9日第2次開標但廢標，招標內容臺北機務段修正中，預計4月底重新送交。

11屆第25次會議決議：

- 一、本案請機務處積極辦理。
- 二、繼續追蹤。

柒、11屆第24次建議事項

- 一、目前各站夜間未停車的站，幾乎不開月台照明燈，倘有值班站長於列車監視時，列車減光通過，將提升危險性。為行車安全，建議當列車通過時，得開啟月台燈光，使司機員瞭解月台或股道是否有人員侵入。

(一) 11屆第25次會議運務處說明：

本處已於110年4月12日函請各段轉知所屬車站配合辦理。

11屆第25次會議決議：

- 一、本案既經函知各車站配合辦理，爰予結案。
- 二、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。

(一) 11屆第25次會議主辦處室說明：

一、機務處說明：

花蓮機廠屋頂加裝太陽能板為資開中心設置，本案請資產開發中心辦理。

二、資產開發中心說明：

- (1) 因花蓮機廠檢修工場已20餘年，其鐵皮屋頂原裝設排風扇接縫處鏽蝕嚴重，不僅遇雨即漏水，且經評估排風扇已有數個故障且有掉落影響下方工場作業員工安全之虞，爰本局花蓮機廠於本中心花蓮營業所（本局臺南貨所）109年3月10日召開之花蓮機廠檢修工場屋頂設置太陽光電發電設備案協調會議，花蓮機廠【同意】由太陽光電業者拆除前揭排風扇並於屋頂重新鋪設浪板（包含排風扇拆除後之缺口），所有相關所需費用皆由業者負擔，並配合該廠需求，將拆除之排風扇搬運至指定堆置場所，由該廠妥善保管。

- (2) 此一方面可免除原屋頂鏽蝕嚴重排風扇恐有掉落造成工安之餘，一方面由太陽能業者自費1千餘萬元重新鋪設浪板（1.2公頃）後裝設太陽能板，免除直接日曬可降低室溫之好處，另一方面也可符合國家光電能源政策，更可增裕路收，可謂創造多贏。

- (3) 倘未推動太陽能案，花蓮機廠為



避免上述因屋頂嚴重鏽蝕引發之工安疑慮及下雨天漏水情況外，亦需編列預算改善，今以太陽能建置案一併克服。

(4) 檢附109年3月2日花蓮機廠便簽、同年4月4日花蓮機廠會議紀錄、同年月日花蓮機廠函、同年月10日本中心會議紀錄及改善前後照片供參。

(5) 本案請由本局花蓮機廠自行辦理旨揭廠房內之廢氣改善事宜。

11屆第25次會議決議：

一、請機務處責成花蓮機廠儘速提出需求，並擇日辦理會勘，研議解決廠內廢氣排放問題。

二、繼續追蹤。

捌、新增提案：

提案一：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。(提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112501)

結論：

一、請運務處協助督導綜合調度所依時效性、立即性、責任性並考量人員工作負荷研議。

二、繼續追蹤。

玖、新增建議事項：

一、桃園站空調系統故障，夏季將臨，請運務處儘速妥處(提案人：鍾代表雲章)。

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。(提案人：鍾代表雲章)。

三、潮州機廠調車規約請儘速擬訂(提案人：鍾代表雲章)。

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(提案人：鄭代表昇富)。

五、建請各車站之電聯車停車標，統一設置，以維護行車安全(提案人：林代表大川)。

說明：現行各車站電聯車停車標，有4車、8車、10車、12車分立，有4車、8車、10車分立，又有4車、8車、12車分立，致司機員停車困擾，影響行車安全。

六、車站列車資訊系統(TIDS)多處故障，請儘速處理(提案人：黃代表國榮)。

2021年ICLS 委員會 會議紀實

研究組

一年一度的ICSL ISC Meeting因應新冠肺炎持續肆虐全球，同樣比照去年度之視訊會議辦理，於2021年5月20日召開，而本次委員會除了臺灣0402太魯閣事故之討論外，各國疫情仍為各委員國針對之議題，本會簡扼紀錄重點如下：

泰國

自2020年起，因疫情影響，以觀光作為命脈的經濟嚴重受挫，2020年GDP萎縮幅度高達6.1%，已接近1998年亞洲金融風暴時期萎縮的7.6%，為20多年來最大幅度衰退，且2021年第一季GDP年減2.6%，仍大於市場預估的2%，顯示今年經濟前景無法樂觀。

緬甸

因國家政局持續動盪不安，通訊受制於軍政府，現階段委員在聯絡上有困難，且各委員國皆無其近期消息，本於ICLS會員間團結友誼，會中決議交由ICLS主席持續深入追蹤了解緬甸委員之動態。

紐西蘭

防疫政策和臺灣一樣，仰賴隔離、疫調等措施，去年疫情初期國內同樣發生物資搶購潮，甚至有民眾為了搶奪衛生紙，在賣場打架。不過現截至2021年5月下旬，已近3個月未出現本土病例，



人民生活已可如疫情爆發前般自由，唯獨無法出國旅遊。當然疫情控制得宜與國內人口密度及地理位置等因素有關，另政府果斷分級警戒，以及迅速且親民的防疫資訊都是讓紐西蘭防疫表現如此穩定的關鍵。

韓國

雖然政府有在推動些疫情上的防範政策，但經濟層面還是造成了很大的受挫，而針對2021年3月底起迄今，以每一週每日平均近600人確診，又是呈現一波大流行中，是2020年11月之後，第二次的大流行，此次更是激起民眾危機意識，而政府也加強了疫苗的接種，以抑制疫情持續擴大，確保經濟穩定。





臺灣

各國特別關切0402太魯閣事故發生後，臺鐵以及本會後續的發展，遂本會在會中針對0402太魯閣事故，簡要發表政府認為臺鐵一切問題，只有透過公司化，才能解決，所以現在正著手對臺鐵進行公司化，而本會對此嚴正否定政府一切以公司化為尊的價值觀外，針對政府採取的公司化策略亦連續著手各項議題之攻防中，並嚴正聲明應以安全作為改革首要之務，另外也針對最近疫情嚴峻，分享了臺灣政府針對此波疫情的防範作為。

澳洲

相對臺灣，邊境的隔離措施對機組人員非常嚴格，一般民眾是必須飯店隔離 14 天，機組人員則是下飛機需要檢測報告為陰性才能居家隔離，且隔離時長為 14 天，如此以確實做到邊境隔離。另一項有效政策是廣篩。政府一直大力推廣廣篩，提倡小病就要篩，除了廣設快篩點外，也有提供免下車快篩服務，並且全民免費篩檢（包含留學生及其他短期簽證持有者），最快 24 小時內就出結果。

菲律賓

累積的確診病例數已超過一百萬例，位居東南亞第二，醫療系統近乎崩潰，而政府為求適度恢復經濟活動，早在4月11日總統府即宣布，從12日起至4月30日放寬限制，改以實行「修正後的社區隔離規定」，民眾可出門用餐及採買必需品，大型購物中心及餐廳也能

重新開張營業，但在宣布後，亦有國內官員持反對意見，建議不要放寬防疫限制，避免造成醫療系統近乎崩潰，惟建議未被採納。而近期開始陸續針對醫護人員、長者和擁有相關合併症的人民接種疫苗。



日本

政府開始執行鎖國後，暫停外國人入境申請，但嚴格的邊境防疫，還是沒能立即阻擋新案例的增加，目前確診數持續攀升。防疫是由傳統官僚指揮，由首相聽取專家學者意見後再做出決定，所以容易造成防疫決策延宕，而東奧預計今年7月23日開幕，但主辦城市東京及日本多處地區疫情仍未趨緩，國內要求停辦東奧的聲浪也變大。

總結

會議最後針對本屆委員的名單做成決議，本會依慣例仍為委員國，另每年一度的ICLS論壇，也因疫情影響，將縮小規模，以視訊會議辦理，後續則交由執行秘書山田先生擇定日期後，再行通知所有會員國與會。

臺灣鐵路工會 · 日本鐵道労働組合 連合会視訊交流會議

研究組

因全球新冠肺炎疫情肆虐，本會與日本JR連合的年度交流訪問行程也停辦了2次，但是臺日友誼不因此轉淡，拜現今科技進步之賜，雙方於110年6月25日上午10時召開視訊交流會議。

本會出席人員：陳理事長世杰、張理事長文正、吳秘書長智、研究組林組長佑哲及林專員純瑜(並擔任臺日雙方翻譯)；JR連合出席人員：會長荻山市朗、事務局長政所大介、企画部長宮野勇馬、労働政策部長鎗光俊勝、産業政策部長森安祐貴、組織政治部長相良夏樹、特別執行委員中山耕介。



會議摘要如下：

一、臺灣鐵路工會：

- (一)感謝日本鐵道労働組合連合会對於今年4月2日發生的太魯閣事故，在事故發生後的第一時間內來信慰問。
- (二)因為事故的發生，交通部發起臺鐵公司化政策，將對臺灣鐵路管理局做出重大的改革，身為本會的立場為捍衛會員的權利，堅決反對公司化，主張安全才是最重要的，並致力於研議各種對策，希望能藉由貴會的經驗，給予我們相關的協助。
- (三)因為嚴峻的疫情，造成我們工會

不止疏於與貴會聯繫，亦無法如以往的正常交流，感到非常想念，希望疫情能早日結束，盡快恢復彼此工會間的交流。

- (四)本會非常感謝日本政府贈送疫苗給臺灣，希望我們臺日友誼能繼續保持友好，互相加油打氣。

二、日本鐵道労働組合連合会：

- (一)日本國內也因為新冠肺炎造成經濟上嚴重的衝擊，但是作為工會幹部的我們，致力於保障會員們的基本權利以及福利，並優先將安全守則作為第一順序。
- (二)對於臺灣在四月發生的太魯閣事故，我們也感到非常的痛心，另外，我們工會之前也發生過JR福知山線出軌事故，事發後，我們也致力於研擬安全防護上的措施，以防止事故的再次發生。
- (三)今年7月底日本即將迎來奧林匹克運動會，希望在那到來之前，我們日本國內接種疫苗的普及率能提升，藉此穩定新冠肺炎的疫情，以利日後交流能更順利。
- (四)有關友好締結之事宜，待疫情穩定後，再更進一步討論簽約內容及交流訪問細節。希望疫情能盡快結束，恢復我們彼此工會間的交流訪問，致我們友誼長存。





JR聯合針對110年6月25日的視訊會議發了一篇文章，內容談述我們和他們JR聯合自從1993年締結，長達28年的友好以來我們都致力於為會員們的權利及福利努力。JR聯合會長也針對4月2日發生的太魯閣事件致上慰問，雙方工會也一致認為安全為首要優先項目。此次也非常感謝陳理事長表達對日本提供疫苗的感謝。另外，因應疫情致彼此的國門尚未開啟，雙方間的締結書更新及交流活動，未來將使用線上方式與我們聯繫。

	J R 連 合 NEWS	JRに集う すべての仲間の JR連合への 総結集を!!	2021 年度 No. 7
		2021年7月5日	日本鉄道労働組合連合会

安全を最優先に取り組みを進め、相互交流を今後も継続

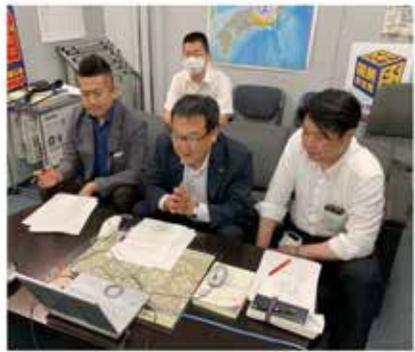
台湾鐵路工会との テレビ会議を実施

JR聯合は結成以降、世界の労働者との連帯行動を重視し、様々な国際連帯活動に積極的に取り組んでいる。

台湾鉄道の労働組合である台湾鐵路工会とは、1993年に協定を締結して以降28年間、相互交流を重ねながら信頼関係を築いてきた。今回新体制が発足したのを機に、オンラインにて改めて相互の連帯を確認した。



台湾鐵路工会を巡っては、本年の4月2日にタロコ号の列車脱線事故が発生しており、JR聯合荻山会長は犠牲者に改めて弔意を示した。引き続き、安全を最優先に取り組みを進めていくことを相互に確認した。



また、陳理事長より、日本から新型コロナワクチンの提供を受けたことについて、厚い謝辞が述べられた。

来年は、相互交流協定の更新時期を迎える。国境をまたいでの交流が制限される中、協定の更新に向け、引き続きオンラインの活用を含めた連帯を深めていくことを確認した。

鐵路節有感

蘇仁浩

全臺鐵總局清朝時代的路線僅有約100公里。日治時代的臺灣總督府交通局鐵道部完成東、西兩岸的鐵路幹線，分別採用762mm與1,067mm之軌距。第二次世界大戰結束後接收臺灣鐵道部改制為鐵路管理委員會，歸於臺灣省行政長官公署交通處管轄。1948年3月1日臺灣省政府正式宣布將鐵路管理委員會改制為「臺灣鐵路管理局」，歸於臺灣省政府交通處管轄，1998年臺灣省政府功能業務與組織調整實施後，臺鐵局改為直隸中華民國交通部管轄。

1970年之後鐵路電氣化自負成本與人事退撫制度等累積的龐大債務，加上臺灣交通運輸方式改變等因素影響，臺鐵局於1990年營運狀況已嚴重虧損，累積負債至將近新臺幣千億元。2000年

後，政府方面便著手規劃臺鐵局的公司化與民營化，切確計畫惟進度緩慢未能提出。

臺鐵局進行改造為區域鐵路「捷運化」計畫，除此之外，臺鐵局購傾斜式列車行駛東部幹線，加強其在東臺灣地區的運輸能力。目前所經營的臺灣鐵路總路線長度為1,100公里以上，其路線主要幹線大部分路段皆已經鐵路電氣化，於1991年完成東西部鐵路幹線的環島串聯。目前臺鐵的主力路線為西部幹線（特別是其中的縱貫線），每年總搭乘人數達約2.3億人次。

臺鐵局本部最初設置於靠近臺北府城北門的原日治時代鐵道部廳舍（現國立臺灣博物館鐵道部園區），1990年遷入新落成的（第四代）臺北車站大樓之





內；為活化資產，目前預定2021年遷往南港調車場原址都市更新區。而有鑑於臺鐵局的公法人身分，長期限制其經營上的彈性，2000年代以來，輿論要求臺鐵局公司化或民營化的呼聲不斷。



民國85年間臺鐵還屬於省府三級事業機構（當時省政府交通處下轄四港（基港、中港、高港、花港）二路（鐵路、公路）及一臺汽公司；當時二路跟臺汽的薪資福利算是最低的。（退休員工是以本俸的65%~90%（服務40年）來計支的，高員到頂630課長月退休金領不到3萬。

88年元月經臺鐵工會（抗爭）與資方（陳德沛局長）的共同努力下，臺鐵終於加入了中央退撫方案退休人員（與軍公教相同）；即8801以後退休人員是以退休那年本俸的二倍乘以年資計算：目前高員630年改後現領5.4~6.3萬多、但臺鐵目前還屬於唯一交通資位制（長級、副長、高員、員、佐級）而科、段、所長等跨副長級可到4級750（比行政院、交通部科長薦任九等年功俸7「710」還高二級，月退俸每月

差了3、4000千（而臺鐵長級800月退俸是臺灣文官最高等—政務次長、警政署長月退休金）；公路總局因已改為簡、薦委也只有三位可拿到800（局長13職等、二位副局長12職等可到800、主秘一級主管只到11職等790，月退休金每月也差3、4000元）而這長級、副長職缺，一代換一代臺鐵現職員工是都有機會的。

臺鐵工會92年間發動大罷工免於公司化、民營化（政府89年起就不給臺鐵招考員工目的就是逼臺鐵94年啟動公司化（郵政總局94年、電信總局88年都公司化了）。

這幾年臺鐵工會又把最困難的這一塊（新進員工福利，待遇補齊幾乎比照公教人員）再我們來看是難難難！但還是通過了（經濟部各事業單位也沒有、公路局爭取到簡薦委也後悔了！）

所以概述臺鐵工會這25年來二次變革恰巧是（張文正理事長）任期內，民國88年臺鐵加入中央退撫方案嘉惠了現今近20年來退休員工；又爭取到請增人力2,818人、營運獎金併專業加給、危險津貼、夜點費、調高春節出勤疏運獎金、員工准乘「非對號」列車、員工福利精進措施—幾乎與軍公教公務人員的福利，真的不容易啊！

~臺鐵人應該感恩
、更加的珍惜~

我不是乖寶寶 - Part6 彭國勳

4月2日早上約莫09:40分，服務臺同仁回報：有旅客通報，他們的子女在北迴線太魯閣列車出軌了，受困在車子裡…！第一時間既驚訝更覺得不可思議，為什麼我們沒有接獲任何訊息？會不會是假訊息？所以馬上請值班站長跟調度員查證，得到的答案竟然是：「行車異常而已！」同時亦電話直接詢問運務張處長、彭副處長是否知情？亦未接獲通知；筆者不放心再請值班站長跟北迴就近站查詢，才得知408次出軌，現場照片亦陸續流出，證實了駭人聽聞的太魯閣出軌事故。

待訊息確認後筆者於09:54在花運段、臺東區聯繫群組、臺東站PO出軌訊息，並且依當年處理普悠瑪出軌事故之經驗，直接發布「當日受影響列車一律全額退費」，及「如有家屬欲前往花蓮探視傷者、處理後事者請先購票，日後再以『專案退票』處理」，並在花運段群組呼籲即時停止不必要之訊息發布，以作為第一時間現場事故處理及車站同仁售票與否之依據（既已發生驚天動地之事，不要再PO防疫照片上來洗版，仍然有不管俗事之站照PO不誤，筆者第二天要拍電報遏止，可見這些人多麼不用心…！）當天亦在花運段群組多次呼籲：「花蓮地區應變小組要將相關訊息直接發布在花運段LINE群組，以便全段知悉！」惟多次呼籲，仍然狗吠火車，應變中心「以不變應萬變」，只出現現場搶修傷患、罹難者轉送醫院、殯儀館的雜亂訊息，整日沒有業務或其他相關處理應變措施之訊息。直到下午3點左右鐵路電話傳來：「我們站長說今天受影響列車全額退票！」筆者：「妳們站長是誰？」「林站長…」，筆者頓時火冒三丈，一再呼籲應變中心要在群組發布訊息，卻置之不理，然後以電話個別通知各站要花多少時間？而同仁以鐵路電話回撥想詢問訊息，電話又無人接聽，你就知道出了大事，海水退潮，一目了然誰沒有穿褲子？傍晚臺東縣長、臺東市長一行人到站，詢問相關訊息，筆者說：「我沒有看到應變中心發布的任何訊息，所以資

訊很有限！」縣長說：「你們不是處理普悠瑪事故很有經驗了嗎？」這下尷尬了，18:50反而由縣長邀筆者加入「臺東縣太魯閣事故應變群組」（筆者馬上再邀花運段賴副段長、臺東站楊站長、鐵路工會臺東分會博翔理事長進群組），縣府處理普悠瑪事故經驗豐富，各局處第一時間已馬上進入狀況，讓筆者羞愧的無以復加！19:10陪同縣、市長到車站南側之「大客車乘車處」接19:22第一班到達的接駁車，發放晚餐、慰問品，縣長並接受媒體採訪；筆者詢問社會處長：第二部接駁車幾點到站，多少人？第三、四部車呢？社會處長有各司機員的聯絡電話，筆者卻好像局外人詢問著她們處理著我們的事故，就知道我們是多麼的不堪，多麼的差勁！筆者當天亦儼然成了花運段群組的「應變中心」，提供同仁對票務處理原則，但第一時間卻無任何訊息可提供給縣政府，在交代同仁協助縣府發放晚上10點40到站受傷坐輪椅旅客慰問品後（筆者也是間接獲得社會處轉知之訊息），晚上9點多拖著疲憊的身軀回家，洗完澡連夜看著縣府群組裡運作到02:22回報「○○兩位罹難者已入冰櫃」才休息，看了心中百感交集，對於鐵路的種種表現，還是只有一個「爛」字可形容！

4月3日臺東地區緊急應變小組09:00成立，「每日08:00至20:00進駐臺東市立殯儀館『臺鐵關懷服務中心』」運、工、機、電各單位人力即時進駐，「臺東區408次Line聯繫小組」亦即時成立（由「臺東地區聯繫小組」直接改名，再邀相關人員加入），照著當年普悠瑪事故的模式運作，舉凡派車接送、罹難家屬住宿、車票處理、行李迴送事宜、關懷進度查詢、慰問金發放、單據整理…等，都PO在群組裡，群組後面各有分工人員在後端接續處理（除了派車接送外，臺東站扮演著最重的角色）；而「臺東地區緊急應變小組」總站長楊站長，自4月3日09:00入駐市殯起，全日無休的都在市殯、醫院、家屬、車站間穿梭，饒縣長多次詢問：「為什麼每



天都看到你，你們『上面』都沒派人下來嗎？」好笑的是反映後，「上面」依然指派「下面」的東機張分段長、臺東站楊站長駐在臺東處理相關事宜…！二人都是在市殯每天可見到的「在地人」，毫無誠意的舉措，可以想見饒縣長臉上會有幾條線？曾經批評運安會插手管路局的事務調查，礙於人力不足，授權路局運安處協助蒐證，每個單位都依樣畫葫蘆，筆者一夕間就突然升官了：「臺東地區蒐證小組召集人」，幾經抗議後改成「第一代理人」，升遷要同意書，分派工作不用同意書？「別人的孩子死不完」的概念，筆者可以再授權嗎？這個50步跟100步的笑話，在市殯肅穆氛圍下，可能完全笑不出來；在事故發生的第二天（4/3），初步關懷名單出來，花蓮段關懷無遠弗屆，居然關懷到臺北、新北市去了，筆者馬上不客氣的批評：這個名單大有問題，重蹈普悠瑪事故時覆轍，由花蓮段業務室安排關懷員，排來排去就是花蓮段的人，這要提升到路局層次，運、工、機、電人力都要進來才可以；還有筆者批評疊床架屋尸位素餐的運安處和人力少得可憐的運轉科執掌哪裡去了？行車事故發生後，怎麼還不見半個人影？要再搞不負責任的授權嗎？相較於普悠瑪事故臺鐵責任明確，此次事故責任原因未明，路局都還沒派人下來跟關懷員上課，關懷員可以去談普悠瑪事故罹難者的1570萬元嗎？可以去談8萬元慰問金嗎？再過2天更扯的是交通部、局人事室、綜核科、甚至連總統府都打電話抽問關懷員關懷進度？這更讓被強迫要關懷的年輕同仁，因為還沒上過課，且非社工出身，連如何開口都還沒有「Q&A」，更不敢冒然承諾，惶惶不可終日，壓力之大可想而知！所以「不是乖寶寶」的筆者只好繼續扮演烏鴉，呼籲「上面咖差不多雷」，「查勤」不要太過分，既然那麼閒，為何不分些名單去關懷？否則叫路局拿出「工作職掌」，請問哪一條是關懷員的？普悠瑪事故善後，所有關懷員的付出，時間、油錢、電話費…，心想處理到快結束了，事後總應該給個不痛不癢的獎勵吧？沒想到一波未平一波又起，再來個更大的太魯閣事故，請占著茅坑不拉屎

的單位快出來面對，如果無法給予金錢上實質的獎勵，也可以以「補休」幾天方式補償同仁，要不然至少也要給個幾張「乖寶寶貼紙 - 嘉獎」，作為獎勵，雖然它依然廉價到無關痛癢！

回到饒縣長說的：「你們不是處理普悠瑪事故很有經驗了嗎？」是啊，僅止於「鐵路局臺東分局」很有經驗，我們諷刺著每次事故發生時第一時間的孤立無援，我們瞬間成了獨立面對的「鐵路局臺東分局」；及長官面對壓力下，每每第一時間的慷慨承諾，過不了多久就被自己推翻，而讓關懷員第一時間依指示給的承諾面臨跳票的窘境；此次太魯閣聯合公祭已箭在弦上，縣府催促再三，路局卻遲遲沒有下文，楊站長亦只得依普悠瑪模式讓縣市政府好做事，否則縣府矛頭會指向路局高層的；回到饒縣長說的：「你們不是處理普悠瑪事故很有經驗了嗎？」是啊，當年的「朱主秘 - 朱副局長」周旋在董家、罹難者、傷者間，接受所有的情緒、責難，條件答應或不答應，要不要從寬，要不要被突破澎湖復興航空1490萬元的天價（陸空每種運具理賠不一樣），每天都是天人交戰，每每看著眉頭深鎖的「朱主秘 - 朱副局長」，還好心臟夠強，否則早就得憂鬱症了（對照我們新任的交通部王部長事故後交接典禮的開懷大笑，想每天哼唱「囚鳥」，更顯得格外諷刺…）；及當年第一時間楊站長幫家屬線上代買機票，事後主計質疑為何刷卡不是付現？筆者也不知道線上買機票是否有「付現」的欄位可勾選？及某些已經給付的款項，再請關懷員去「追」回來，這就是磨合後的經驗，模式，為什麼這次處理的人不會移樽就教，詢問一下普悠瑪一路跌跌撞撞的過程，才不會重蹈整天開會，卻沒有任何進展，或仍然一路跌跌撞撞，沒有任何指示，毫無效率可言，甚至某些人一些不當發言還上了媒體，「怕熱就不要進廚房」啊！

海端站事故殷鑑不遠，鐵路局不是只有爛，還會更爛，「鐵路行車安全提升6年改善計畫」還沒改善到卻先死了49人，電視上髮夾彎的車輛起步打滑怵目驚心的畫面，它不是施工前會勘的危險因子嗎？電視新聞還說：施工便道已存在20年…，今年車輛已滑落2次，不

知道這是要「提油救火」還是要說明司空見慣，有什麼好大驚小怪的？難怪包商李義祥工程車滑落第一時間，不是打電話通知兩端站，而是想自力救濟先拉上來好「媽路」，就為了避免區區幾萬元的罰金，腦袋簡單到應該抓去槍斃，筆者甚至懷疑他是否知道0800-800333這支電話？更不可思議的是電視畫面上李的事後態度，一副事不關己的態度，及事發後幾天新聞畫面上髮夾彎已釘上滿滿的鋼軌樁，如果第一時間會勘後於髮夾彎處要求打個幾支鋼軌樁，或許這個事故就不會發生了，真是佩服「他們」完全沒有風險觀念，神經怎麼可以這麼大條？想想當年花東鐵路電氣化，因筆者的強力督導，拆除雨棚包商的小弟半夜砸了車站熄菸桶，筆者依然不畏權勢的要他們出來面對，但給予必要的協助，他知道要做到萬無一失，後來每每見面，一臉橫肉的包商都向筆者行舉手禮，所以鹿野站還因此奉前范次長指示辦了「施工車站交通維持及安全標竿參訪」（他是被筆者「路工」罵到躲著不敢見筆者，某次突襲到站，驚訝於筆者的工地管理，後來了解後每次到站都拉著筆者的前局長），及工期已大大延誤的臺東站，因筆者的斜槓人生，自己蓋了2棟豪宅，做事會勘很有效率，觀念清楚，營造廠商在筆者到任後如魚得水，施工進度進展神速，鐵工局臺東工程段、營造廠「江副總」於完工後的再三感謝筆者的執行力，就知道筆者不是只會罵人！

歷經海端站事故、408次太魯閣重大事故，和緊接著不長眼的武塔站外包商工人被撞事故，一次次血淋淋的離譜死傷事故，此時此刻，臺鐵又淪為過街老鼠，人人喊打，人人喊「公司化」，管他知不知道什麼是公司化？只要拋出公司化就代表改革，殊不知日本國鐵分割後的公司化，跟英國鐵路公司化後為了樽節開銷後的事連連（2021年5月20日報載，英國首相強生：因為私營列車公司效率低下，所以要回復到國營），都各有其歷史背景，或更早省府時代的「臺鐵3年整理委員會」、「臺鐵3年監理委員會」，新三年舊三年縫縫補補又三年，就知道歷史沉痾豈是三年之艾可以解決？當媒體沸沸揚揚的討

論著公司化之際，25年未調整的票價調整議題一拋出，政院馬上喊卡，就知道公司化是喊「假」的，「經營自主」我們有過嗎？打壓臺鐵，扶植高鐵就為了當年好大喜功的「全世界最大的BOT」，深怕它倒了，負連帶保證的政府又沒能力買回，所以就調整帳面上的虧損數字，試想你可以跟房東租房子3年半，但請房東讓你住7年嗎？中華民國政府可以，中華民國政府可以，中華民國政府可以，講3遍，因為它真的可以，他將高鐵經營特許年限35年延長到70年，以減少每年折舊攤提，以求帳面上好看，而當年殷琪「騙婚」承諾的1057億回饋金是否兌現？政府零出資到最後政府跳下來施壓銀行降息，就知道政府也在「騙婚」，欺騙社會大眾！筆者105年1、2月第81卷第1期路工「九千三百億搶救臺鐵」內已多所論述，請先將臺鐵定位清楚，是公用事業？服務業？營利事業？又要馬兒好又要馬兒不吃草？漫無止境的配合高鐵，沙崙線接駁車拼命開，你就知道綁手綁腳的「甘仔店」要如何跟現代化的「7-11」競爭？猶記得當年的行政院蕭萬長院長在立法院答詢：「如果臺鐵經營不善，會叫它關門！」筆者：就請關門，就請關門，就請關門！

歷經了早年中華電信、中華郵政的公司化和更慘的臺汽民營化（當年高速公路野雞遊覽車氾濫，政府公權力不彰，無法取締，就要當年公路局拿錢收購野雞遊覽車，而業者賣掉舊車後買新車仍然重操舊業，無能的政府無法取締，反而駝鳥式的要他們再組一個「統聯客運」跟後來的「臺汽」對幹，這跟臺鐵、高鐵有點異曲同工，所以「臺汽」是被無能的政府賣掉的。當年傳出劉泰英準備投資臺鐵300億，「臺鐵車路分離」亦喊的震天價響…，有點年紀的同仁應該記憶猶新，而此刻年輕同仁到底有沒有危機意識？還是只會喊「血汗班表」、「人力不足」、「訴請離婚卻又不要不要…」，「四輪三班毫無招架之力，卻只會抹黑指控企工放水…」，不學無術毫無論述能力卻老是喜歡上鏡頭刷存在感，經常神來一筆的「臨門一腳」發言，每每治絲益棼，踢出的球卻反彈回自己的球門，「小孩子玩大



車」，拜託別玩了，請充實自己的學能再來吧，不要重蹈中華電信工會如雨後春筍般蓬勃發展，卻被個個擊破的下場！我不是乖寶寶，筆者向來認真，看了同仁的工作表現，其實不反對公司化，因為考試進鐵路，很多人自以為自己多了不起，資位越高可能學習態度越差，筆者都把員級當未來的儲備幹部訓練，車站所有的工作都會安排學習，學長往往就會抱怨他們學習態度不積極，自認為以後要跑車的，筆者會找他飆罵：「你乾脆說你以後要幹站長、主任，只要出一張嘴，會玩滑鼠就好，你肚子裡面沒有東西，沒有人會服你的，就像我們上面很多豬頭一樣！」現況反而是越低階的營運人員工作最積極，配合度最高，吃大鍋飯的年代已過去了，就不要怪有人想公司化！筆者常說：「私人公司如果每年精簡5%的人，誰敢是那最混的5%？」但我們在混的同仁何止5%，「德不配位」的主管也所在多是，鐵路怎麼會強？

因觀念上都是穿同一條褲子的，所以筆者剛到臺東站組個「○○地區聯繫群組」，因三民站枕木腐朽普悠瑪出軌，所以年輕同仁問筆者站內枕木腐朽可不可以反映？筆者說：可以啊，我會轉傳群組由他們自行處理！但此舉就結下樑子了，不可以在群組裡反映問題，這已失去組群組同心協力解決地區問題的用意了，所以應該改名為「○○地區吃喝玩樂聯繫群組」；延續前面話題，我不是乖寶寶，所以筆者亦不反對分區制，分區制後可避免門戶之見，單位間的惡鬥，一個各懷鬼胎的單位怎麼戰鬥？同樣的，我不是乖寶寶，筆者不反對「真的公司化」：請交通部真的放手讓我們一搏，25年未調整的票價准一次調到位，北、高長途客運票價採遞遠遞減制（高鐵一通車，筆者就主張）；北、東票價採離尖峰有座及無座差別訂價、都會區通勤票價適度提高，就像中華電信手機業務，越是老客戶越沒有促銷方案，因為「吃定你了」的概念；我才不管你捷運式通勤站的政策，建設、人力、排點負擔，補貼要算清楚，筆者105年1、2月第81卷第1期路工「九千三百億搶救臺鐵」內已有論述，它只是畫大餅飲鳩止渴的毒藥；關閉業務清淡小

站、招呼站，沙崙線等高鐵接駁列車班班補貼，不補貼不出車，讓政府背後撐腰的高鐵跌回原形（政壇明日之星的桃園市長鄭文燦4月30日在市議會備詢，市議員林志強問及：「若到中央後將如何改善臺鐵？」鄭文燦：「減債是臺鐵發展重要目標，未來臺鐵整體改革方案，必須以安全、效率為首要前提；最重要的是偏遠地區交通補貼，這部分約需每年100億元，應該由政府編列預算吸收」倒是針針見血）；裁撤虧損的貨運業務，管你反攻大陸要不要軍運？裁減高員級、員級人力，大量進用營運人員，以節省人事成本，管你社會是否動盪不安？如前所述中華電信、中華郵政的國營企業公司化後，大量進用的廉價人力，政府就是整個大環境低薪最不負責任的始作俑者；交通部在外部再三逼問壓力下，將原來只敢提的「臺鐵改革」，幾天後又被迫拋出將臺鐵改為「國營式公司化」，交通部不要不敢「放手」，只想「插手－春露、美學……」玩假的！至於我們的新任杜局長，上面一堆「下棋者」，我們依然沒有期待，但不要成為范次長終結臺汽第二就好！我們不會擺爛變成燙手山芋，而是要努力成為內陸運輸上安全而不可忽視的角色！往後改革過程，會有我們的身影，當年凱達格蘭大道罷工投票過半的影像重回腦海裡，扮演關鍵時刻的臨門一腳，雖千萬人吾往矣，一直是筆者自我期許的角色！

報載5月4日交通部已將「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例草案」送出相關單位，坊間盛傳，原來李義祥是交通部派來的，搞出一個這麼大的事故，好讓猴急的交通部順水推舟搞公司化，並在短短一個月內草案就可送出，還有部長交接時他們竟然都還可以開懷大笑？連一向理性的筆者都不得不懷疑如此荒唐的「陰謀論」是不是真的？我不是乖寶寶，我們等著號角響起，我們等著號角響起，我們等著號角響起！抑或套句當年行政院蕭萬長院長在立法院答詢：「臺鐵經營不善，會叫它關門！」筆者：就請關門，就請關門，就請關門！

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 年 4 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	440,527	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	17,272,490	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	0
預付款	1,735,000	暫收款	357,588
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	1,544,200
固定資產		代收付-本會活動費	15,240
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	8,866,378
累計折舊	(30,042)	代收付-互助慰問金	507,750
什項設備	592,270	抗爭基金	23,118
累計折舊	(75,700)	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	1,029,650
		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	16,548,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	4,296,987
合計	69,415,351	合計	69,415,351



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 年 5 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	373,377	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	16,185,411	暫收款-勞動部補助款	111,765
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	244,126
預付款	1,444,450	暫收款	201,218
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	15,240
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	8,569,682
累計折舊	(37,543)	代收付-互助慰問金	513,650
什項設備	592,270	抗爭基金	23,118
累計折舊	(94,769)	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	1,003,080
		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	4,111,548
合計	67,944,002	合計	67,944,002

臺灣鐵路工會110年5月~6月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
110.05.04	本會	職福會第31屆第2次臨時委員預備會議
110.05.05	本會	交通部與臺灣鐵路工會協調會
110.05.05	本會	團保委員會議
110.05.06	本會	本會遴派秘書吳長智、勞資召集人鍾雲章出席潮州高雄機廠生活機能會議
110.05.11	本會	本會組長以上幹部工作會報
110.05.12-13	本會	110年幹部研習營-礁溪中冠飯店
110.05.13	本會	第15屆第4次理事會議
110.05.20	本會	ICLS 委員會視訊會議
110.05.24	本會	職福會第31屆第3次臨時委員預備會議
110.06.07	本會	第15屆第6次常務理事會議(視訊會議)
110.06.16	本會	職福會第31屆第3次委員預備會議(視訊會議)
110.06.22	本會	本會自僱會務人員考成委員選舉開票
110.06.23	本會	秘書吳長智出席臺鐵局有關防疫疫苗作業規畫事宜
110.06.25	本會	本會與日本鐵道勞動組合連合會視訊交流會議
110.06.29	本會	本會111年度預算及工作計劃第1次初編審查會議
110.06.29	本會	召開臺灣鐵路110年五一勞動節暨模範勞工表揚檢討會(視訊會議)



110年幹部研習營



第15屆第4次理事會議



交通部與臺灣鐵路工會協調會

臺灣鐵路工會110年5月~6月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
110.05.10	新竹分會	第13屆第4次臨時理事會議
110.05.18	臺中分會	巫理事長陪同中區職安署覆檢臺中工務段缺失改進項目
110.05.19深夜	臺中分會	巫理事長慰勞夜間施作鋼軌工務會員
110.05.24	臺中分會	巫理事長陪同勞動部中區職安署在日南站工程複檢
110.05.26	臺中分會	巫理事長陪同勞動部中區職安署在大肚站工程複檢
110.05.31	嘉義分會	慰問5月19日遭旅客攻擊會員並致送慰問金
110.06.01	臺中分會	巫理事長至苗栗公館致送會員家屬互助慰問金



臺中分會慰勞夜間施作鋼軌工務會員



嘉義分會慰問5月19日
遭旅客攻擊會員



臺中分會陪同中區職安署
在日南站工程複檢