

EMU 3000

FUTURE IS NOW

騰雲座艙限定台鐵便當

「日|常|卻|不|平|凡|的|升|級|版|」

台北鐵路餐廳



古早味排骨便當

晶瑩剔透Q彈的一等好米加上經典的國產厚切滷排骨，副菜有臺北餐廳秘製的茄汁鱈魚排，古早味客家鹹菜炒筍乾...等多樣菜色，肉多菜多美味多更多!



田園時蔬便當

以食味香甜的柴米飯為基調，主菜是秘製滷汁烹煮的古早味豬腿，豪邁的放入多種新鮮時蔬，五顏六色的配菜讓人食指大動，即使非素食者也會愛上!

臺中鐵路餐廳



豐味臺中

臺中傳統滷排骨配上臺灣東北角的花雕雞，精選國產豬排及獲得海洋之心生蠔標章的鱈魚，搭配鮮豔豐富的高蔬料理，一次滿足海陸大饗宴!



素餐知味

選用非基改豆包，滷的軟嫩的豆包包裹著滿滿醬汁，充滿糖醋口味酸甜口感，搭配上新鮮蔬食料理的炸香菇、烤南瓜等季節時蔬，好吃沒負擔!

花蓮鐵路餐廳



洄瀾經典排骨便當

嚴選經典美味排骨加上外酥內嫩的「香酥獅子雞」，配菜選用花蓮新城盛產的酸菜，製作出別具風味的「客家炒酸菜」，最後再搭配特製釀漬蘿蔔，大快朵頤後，用蘿蔔來解膩。



洄瀾精緻素食便當

柴米、蒸蛋、薑仁、香蓮子等養生主食，搭配素雞排片及香滑古地忌，特調滷汁烹煮而成的「香滑豆干」外，還有清蒸南瓜、地瓜、花生及兩道季節時蔬，最後配上特製的「洛神漬蘿蔔」解膩吧!

七堵鐵路餐廳



七堵經典排骨便當

嚴選經典排骨，搭配山藥排及基隆在地特色食材，使用魚皮為原料製成製作而成的吉古拉，另搭配兩種季節時蔬及玉子燻，選用三色藜麥取代部分白米，減少攝取過多的精緻澱粉，享福又享味。



七堵素食便當

主食選用由紅、白及黑色所組成的三色藜麥取代部分白米，加上水蒸黃金玉米，減少攝取過多的精緻澱粉，搭配香滑豆包、香菇、薑炒雙菇、炒水蓮等季節時蔬，繽紛的配菜，吃進滿滿的營養。

高雄鐵路餐廳



乘寄藜麥便當

採用素有「軟紅寶石」之稱的紅藜加上嚴選臺灣的帶骨里肌排肉先炸後滷，搭配台鐵便當不散的經典臺灣酸菜，希望搭乘EMU3000型列車的旅客都可以「承繼理想」，通往心中的美好旅程。



乘寄藜麥素食便當

主廚特調滷豆包，搭配鮮嫩的紫山藥排，加上健康清淡之蔬食，以「三低一高」低油、低糖、低鹽、高纖維之原則，養生又不增加身體負擔。

臺東鐵路餐廳



臺東經典排骨便當

採用CAS認證之國產豬肉，並以經典醬料浸漬，香滑薄脆衣油炸酥肉汁並以傳統滷汁慢滷，加上兩道東海岸半的鱈魚製成鮮甜的柴魚酥，搭配臺東特產洛神花蜜漬點綴，酸甜開胃又解膩。



臺東精緻素食便當

精選非基改改造大豆製成的豆包，並以紅麴與糯米釀造出香醇順口的紅糟滷製，搭配毛豆、花生、滷香菇、百寶三色及洛神蜜糖，以原態食物呈現的原形原味，突顯臺東原鄉的飲食文化。

圖示說明： 素食

職工

111年05、06月
第87卷第3期

臺鐵公司化 工會針對16條子法協商目標

鐵路安全為首要
台鐵資產不能少
權益福利兼顧好
人才技術會更好
軌道安全顧得好
平安回家是王道

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、陳有華、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



臺灣鐵路工會 Taiwan Railway Labor Union

針對16條子法協商目標

公司化在即，目前子法的審查與協商，必須秉持著下列目標前進：

一、鐵路安全為首要，臺鐵資產不能少：

改革從安全開始，這是最主要的目標也是最公司化的最大主因，「行」的權益，至始至終都環繞著「安全」，降低風險、減少事故發生…等等，透過所有硬體設備與軟體機制來改善過去的不安全性，建立提升安全的措施，但這些都需要「成本」與「資金」，所以臺鐵資產不能少，才能達到健全鐵路安全的機制。

二、權益福利兼顧好，人才技術會更好：

從前臺鐵的「低薪」與「工作的複雜性」，導致人才流動率高出一般政府機關與國營事業，造成的技術斷層，這種現象對於著重技術的臺鐵來說是非常可怕的，未來公司化之後「留才」、「養才」是重要的課題，如何留住人才、培養專才，是未來的一大考驗，建立優質的權益制度、提升良好且合理的員工福利，相信未來臺鐵的專業與人才的提升是指日可待，充滿競爭力與期待性！

三、軌道安全顧得好，平安回家是王道：

擁有完善的資產活用才能締造穩定的經營，才能有效的顧及鐵道的安全，進而培訓員工的專業程度，除了能顧及根基外更能學習新技術，才提升軌道安全性，只要「安全做得做好，平安回家沒煩惱」，以民眾「行的權益」為出發點，提供一條平安回家的「康莊大道」。

讓我們一同為了「安全」、「安定」、「永續經營」一同努力與把關，未來不在是空有想像的藍圖，而是可實現的夢想與目標。



富岡鐵道藝術節

《環臺過灣—謝嘉亨創作特展》

因疫情影響，展期延期至 7.26 – 8.21 舉辦，

開幕記者會 7.29 上午 10 時 50 分

富岡鐵道藝術節
EGGS FUGANG RAILWAY ART FESTIVAL

環臺過灣

謝嘉亨創作特展
Solo Exhibition of Hsieh Chia Heng

7.26(二) - 8.21(日)
周二至周日上午10時至下午6時
(除8/1外，周一休館)。

富岡故事館、伯公岡25糧倉 |
桃園市楊梅區成功路25號

指導單位 | 主辦單位 | 協辦單位 | 執行單位 | 活動官網 | 粉絲專頁

桃園市政府 | 桃園市政府文化局 | 楊梅區農會 | 新富客家 | 新富客家

路工

111年5月6月
87卷第3期



封面：編輯部

封面裡：針對16條子法協商目標...編輯部

職人體驗

2.次長火車駕駛的體驗...編輯部

勞動線上

5.第11屆第35、36次局勞資會議節錄...文宣組

國際會議

15.2022年ICLS線上論壇紀實...研究組

模範勞工

17.臺灣鐵路111年模範勞工金門參訪活動...臺鐵局五一籌備會規劃組

揮灑天地

21.屏東x復古...小馬

22.百年風華-大樹舊鐵橋...飛魚

24.北海岸熱血之旅...元寶

25.我不是乖寶寶-Part12...彭國勳

會務報導

32.臺灣鐵路工會111年會務人員講習...總務組

33.本會新修正慰問金發給辦法...福利組

34.臺灣鐵路工會111年4~5月資產負債表...會計組

36.臺灣鐵路工會111年5~6月活動紀要暨分會會訊...組訓組

38.分會會訊...編輯部

封底裡：《環臺過灣-謝嘉亨創作特展》延期公告...編輯部

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。

次長火車駕駛的體驗

編輯部



DAY1

14:52 樹林報到

填具相關表格、抄錄今日公告、覆誦當日各區間路段限速、登載當日應記事項、確認安全守則等整備工作。

15:22 巡視列車

檢查煞車輪距系統、燈光系統、電力系統、機械動力等系統

15:52 準備發車

18:36 抵達目的地

19:06 報退完成業務交接

20:00 夜宿員工宿舍

DAY2

04:36 花蓮報到

填具相關表格、抄錄今日公告、覆誦當日各區間路段限速、登載當日應記事項、確認安全守則等整備工作。

05:06 巡視列車

檢查煞車輪距系統、燈光系統、電力系統、機械動力等系統

05:56 準備發車

08:50 抵達目的地

09:20 報退完成業務交接

感謝臺鐵工會與火車駕駛員工會的邀請，讓我有機會實際了解火車駕駛員的工作型態，實際走了一遭，才知道這份工作的壓力與背後的辛苦。坦白說在上車之前，我一直以為鐵路這樣的運輸應該是高度電腦或自動化的駕駛模式，駕駛的過程應該算是相對輕鬆的，但有幾個原因讓我發現我的想像是完全錯誤的。

一、非封閉的軌道系統

沿路經過的平交道非常的多，有極少數的平交道有人員管控、有部分的平交道有紅外線感應、但更多的平交道或鐵路周邊其實總會有突發的事故。在這次的旅程中，我親身經歷了數次的警報作響，雖然結果都有驚無險地排除，但每次的警報作響駕駛員就要減速隨時應變，心理的壓力可想而知。每位駕駛員都多少有遇到撞擊事件，貓、狗、山羌、鳥、獸等多所難免，人員、土石等亦非少見…。

二、彎道極多

過去搭乘火車時，由於坐在客艙，其實不會感覺到鐵道的彎道之多超出想像。彎道多就會造成列車需要不斷的調整速度，中間高速與低速的差距高達七十至八十公里，而所有降速與加速的操作完全都要靠駕駛員徒



手控制。而複雜的是，由於駕駛員會駕駛不同的車種，不同車種的特性又會造成相同彎道的速度不同，例如傾斜式的列車（普悠瑪、太魯閣）在某路段可採90公里／時過彎，但同路段自強號可能只能用70公里／時過彎。然而臺鐵現在共有23種車型，可以想見駕駛的複雜度有多高。

三、區間施工頻繁

由於鐵道的建設較早，很多城市的風貌也會跟著改變，鐵道很容易與城鄉緊密結合，橋梁、河川、道路、設備設施只要鄰近軌道施工，行經該路段的列車就必須要減速，原本因為彎道極多就造成駕駛員須不斷調控速度，再加上施工的路段，使得駕駛的負擔就更加沉重。而有些工程是短期有些工程則是長期，駕駛員在報到的階段，就要歷經抄寫公告、覆誦、登載共計三次的紀錄，確保詳記該路段的列車行經速限。

四、指認呼喚

或許是為了安全性的考量，駕駛員在行經速限號誌、特殊燈號等被要求需要「指認呼喚」，我不是這方面的專家，但一路上你就看到駕駛員除了不斷地調整速度、注意每次行經平交道路口的狀況、注意進站的時間是否準點、他們還要不斷的指認呼喚，而少數有雙駕駛員的車種，另一名駕駛還需要跟著應答。我相信所有的設計都是為了確保行車的安全，但是不斷的指認呼喚是讓駕駛更專心還是分心？另外指認呼喚是現有動作必須停止後再繼續下一步，然而火車其實並沒有停止，是否仍適用這樣的方式或許也可以再深究…。

五、切換電力

因為電力傳輸的特性，全線的電力其實是分成非常多段，所以駕駛員必須頻繁的在行經電力段交接處，進行切電然後復電的動作，這也是駕駛員的工作。

如果不是親身經歷，很難想像火車駕駛員在兩個多小時的車程裡，是全程高度緊張的狀態，許多人會拿同是軌道運輸的高鐵或捷運來做比較，但其實完全不同。多數人都有駕駛汽車的經驗，不妨想像一下，我們開著兩小時的車在一般道路上，車速一下50公里／時，一下80公里／時，一下又120公里／時，然後行經路口時又隨時可能會有不明物衝出、經過號誌時要指認呼喚、每十分鐘還要把音響關掉再開…。重要的是我們一車最多只有五個人而火車則是數百人，這樣的想像應該有助於我們多少體會駕駛員的心理壓力了！

一班列車行駛約莫兩個半小時，含各樣的整備工作與安全作業，單趟的程序將近要花六個小時左右，一個火車駕駛員每個月大概有約莫1／3的時間需要外宿，而且因為各種班次的需求特性不同，火車駕駛員每次上下班的時間也並非固定，在生理時鐘的調節上也造成一定程度的影響。再加上如果你有多張證照，你會駕駛到性質不同的貨車、客車、觀光列車；也會駕駛到路程不同的區間車、慢車或快車，這些不同的車種在駕駛上所需注意的事項也完全不同。

每個職業都有它的獨特性，每份工作也都是辛苦的，不過火車駕駛員這個職業屬性，讓這群朋友的工作型

態不僅是時間非常不固定，心理上也承受比許多人更高強度的壓力，我想比他們更辛苦的應該是這些駕駛的家人吧。幾次的重大事故，讓社會大眾更加注意火車的行車安全，如果仔細想想，這些駕駛員其實會比多數的人更注重安全的規範，因為他們每天的工作內容與範圍就是在火車上，只要發生意外，駕駛員勢必首當其衝。關於行車安全，有許多專家學者提出很多的看法，我相信一切的設計還是要回歸到本質來看，了解與傾聽或許就是所有改變的開始。

每個為生活打拼的人，都值得被尊重。過去有機會接觸到許多行業的勞工朋友，可以看見每個工作的辛苦與艱難之處，大眾運輸的駕駛員乘載著公共服務的需求、消費者對便利性

的期待、社會對安全的要求，但他們也跟我們一樣努力的為生活打拼著、為家人努力著。曾經有六年的時間我近乎每周搭乘火車宜蘭 - 臺北往返，火車是我年輕時美好記憶的重要元素，有許多酸甜苦辣的記憶都隨著這次搭乘浮現，我相信臺鐵是許多人臺灣人的共同記憶，而這些記憶堆疊，是建基在這些火車駕駛員的辛苦付出。

再次感謝工會的夥伴們，讓我有機會認識大家。這是一個承載諸多期待的工作、這是一個高度專業的工作，這是一個需要家人體諒甚至犧牲的工作，這是一個值得驕傲且理應受到尊重的工作，謝謝你們 - 火車駕駛員。





11屆第35次勞資會議紀錄



時間：111年4月22日上午9時

地點：臺東站2樓會議室

主席：馮副局長輝昇、鍾召集人雲章

壹、花蓮地區勞資會議爭議案件討論（ 本案經與會代表同意依本局地區勞 資會議爭議處理機制納入本次議程 討論）

一、花蓮地區勞資會議資方代表李段長建勳列席本次會議說明，本案已於會後當面向花蓮地區勞資會議勞方代表曾代表能興致歉獲得諒解，並提出相關改進措施，本案經本次局勞資會議調解成立，結案。

二、請秘書組依本局地區勞資會議爭議處理機制訂定書面申請統一格式俾利各單位依需求填報。

貳、歷次會議追蹤辦理情形：

第113001案：現有所定自強活動內涵規定，無法適用全體員工，應即修訂相關規定，以符實務及同仁權益。

（一）11屆第35次會議人事室說明：

本室業於111年4月8日函知各單位放寬文康活動參加人數不受人數限制之規定，並提供各單位文康活動計畫表（範本）供同仁參考運用。

11屆第35次會議決議：

- 一、本案依人事室說明辦理。
- 二、結案。

第113203案：98年修訂迄今的「備勤房舍管理辦法須知」已不符

時宜，且權責不相符，應重新修訂。

(一) 11屆第35次會議運務處說明：

擬訂草案內容已於111年3月23日轉請各相關單位研提修正意見，刻正彙整各單位意見中，俟彙整完畢後即簽局核定。

11屆第35次會議決議：

- 一、請運務處持續辦理後續事宜。
- 二、結案。

參、11屆第26次建議事項

一、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。

(一) 11屆第35次會議工務處說明：

依本局第11屆第35次外地勞資會議行程表辦理現勘實測。

11屆第35次會議決議：

- 一、請營運安全處主政，召集相關單位處理南迴線限速標之設置問題，並提供相關會議紀錄或辦理情形予本案提案代表。
- 二、結案。

肆、11屆第30次建議事項

一、因EMU700型電聯車及太魯閣號駕駛室無對外車門及車廂外自動門鑰匙開關，造成乘務人員整備時，增加跌落、跌傷風險，請機務處研議改善。

(一) 11屆第35次會議機務處說明：

- 一、因EMU700型已有車外鑰匙開關可供使用，已無須改造及評估；太魯閣號改造方案已有雛型，刻正請廠商規劃施工細節，可於下次會議前提出說明。
- 二、另有關邀集運務處召開協調會議（請司機員幫忙開門或其他方案）一節，訂於111年4月18日由馮副局長召開會議後，依據會議決議辦理。

11屆第35次會議決議：

- 一、本案業經111年4月18日協調會議充分討論，並經提案代表確認。
- 二、結案。

伍、新增書面提案

列管案號：113501

案由：為改善員工行車安全，擬於七堵



調車場區道路裝設減速設施及修整坑洞。（提案人：交通部臺灣鐵路管理局）

一、說明：

（一）依本局基隆地區第11屆第16次勞資會議紀錄及七堵調車場區公用公共設施管理委員會111年第1次會議紀錄辦理。

（二）七堵調車場區帝君廟旁平交道因有坡度且前行後又須立即轉彎，已有數名同仁於此不慎摔車受傷，建請於平交道前裝設減速設施，以提醒同仁放慢行車速度，避免意外再發生。

（三）七堵調車場由七堵機務段、基隆車班組、車勤服務部及七堵站等多個單位共同使用，雖有成立場區公用公共設施管理委員會，惟僅具討論場區事務之功能，並無編列可供維護各項設備之經費，本案已先後於基隆地區第11屆第16次勞資會議及七堵調車場區公

用公共設施管理委員會111年第1次會議提出，雖皆獲與會單位支持，但因苦無經費而難以執行。

（四）綜上，本案擬提於局勞資會議討論，以解決七堵調車場無修繕經費問題。

二、結論：

本案請工務處以專案方式辦理，擇日邀集運務處、機務處、七堵調車場區公用公共設施管理委員會及北區協調中心辦理會勘事宜。

陸、新增建議事項：

本（111）年度6月底改點計畫，除701次（臨停1分鐘）及3514次有停加祿站外，建請規劃713次及19:05~19:30間適宜北上列車增停加祿站，以利員工上下班。〔提案人：臺灣鐵路工會（溫代表維國）〕

11 屆第 36 次勞資會議紀錄



時間：111年5月19日上午9時30分

地點：本局第1會議室

主席：劉代表裕庭

壹、歷次會議追蹤辦理情形：

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。

（一）第11屆第36次會議人事室說明：

本室已彙整各單位填列相關資料並辦理簽局作業，因辦理待遇函報作業須填列「軍公教員工給與項目訂修及檢討作業檢視表」，仍有相關欄位（如支給規定訂修前、後之影響）須補強資料完整性，刻正辦理中。

第11屆第36次會議決議：

- 一、請人事室持續積極辦理。
- 二、繼續追蹤。

第113201案：請路局研議興建員工宿舍，以照顧員工。

（一）第11屆第36次會議秘書處說明：

- 一、經清查並由工務段彙整各地區閒置房舍資料後，評估臺中工務段轄內（彰化市西興東路6號-原機務段備勤房舍）及宜蘭工務段轄內（礁溪鄉站前路22巷2號-四城站旁）二處閒置房舍為優先規劃標的。
- 二、彰化市西興東路6號閒置房舍，業於111年4月7日邀相關單位現場勘查，擬將2~3樓閒置備勤房舍辦理整修後作職務宿舍使用。
- 三、礁溪鄉站前路22巷2號閒置房舍，業於111年4月27日辦理現勘，擬將閒置空置規劃整修至少3間單房舍職務宿舍。

第11屆第36次會議決議：

- 一、請秘書處將專案執行計畫以書面表



列方式提於下次會議說明。

二、繼續追蹤。

第113202案：調車工工作危險程度高，
請予提高危險津貼。

(一) 第11屆第36次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

查「交通部臺灣鐵路管理局專業人員危險職務津貼支給表」，其支領對象為本局運工機電等單位從事危險性工作之員工，惟本次調整方案僅限本處調車人員，考量是否可調整或報部爭取提高危險津貼是否可行，本處已於111年5月10日函請人事室釋疑，俾利本案後續辦理或妥為向員工溝通。

二、人事室說明：

(一) 查「全國軍公教員工待遇支給要點」第七點規定略以，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。

(二) 本局前以108年6月20日鐵人三字第1080020996號函報修正本局專業人員危險職務津貼支給表，修正適用對象，包含運務處、工

務處、機務處、電務處、材料處、勞安室、專案工程處，並經交通部同年7月16日交人字第1085009059號函復審查意見略以，本局近年來已修正2次，未就危險職務釐定適用範圍通盤檢討，並囑請本局就歷年職災傷亡統計資料進行分析並提供各類職務危險程度評估標準等檢討，本室於同年8月1日函請各單位就交通部審查意見研提說明，現運務處擬爭取調車工危險津貼，請依交通部上開函指示檢討送本室彙辦，俾利向交通部說明本次調增合理性。

第11屆第36次會議決議：

一、請運務處積極與員工溝通說明，相關辦理情形於下次會議說明。

二、繼續追蹤。

第113501案：為改善員工行車安全，擬於七堵調車場區道路裝設減速設施及修整坑洞。

(一) 第11屆第36次會議工務處說明：

本處已請臺北工務段依會議結論，於5月18日前辦理會勘事宜。(工務處會中補充說明：本案因該地區尚在彙整相關資料，爰暫訂於5月26日辦理會勘。)

第11屆第36次會議決議：

- 一、請工務處按預定行程邀集相關單位、北區協調中心主任及七堵調車場區公用公共設施管理委員會全員積極辦理會勘，並邀請基隆分會理事長、勞方鍾召集人、資方馮召集人併予出席會勘行程。

二、繼續追蹤。

貳、第11屆第25次建議事項

- 一、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。

(一) 第11屆第36次會議工務處說明：

- 一、本案業於111年4月21、22日至臺東地區(南迴線)辦理現勘實測。
- 二、本處持續追蹤試辦計畫執行情形，依本局111年3月14日鐵工路字第1110009044號函，預計111年9月15日後擇日召開會議，研討成效。

第11屆第36次會議決議：

- 一、本案轉由工務處工時協商會議列管追蹤試辦情形及滾動檢討。
- 二、結案。

參、第11屆第26次建議事項

- 一、有關「新富站月臺樓梯增設無障礙

升降機」一案，請工務處及機務處說明。

(一) 第11屆第36次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

- (一) 短期方案說明：業於4月8日裝設1台升降機，4月15日完成第2台裝設。
- (二) 長期方案說明：業於4月18日上網公告，5月3日第1次招(開)標：流標。預定5月17日第2次開標。

二、主計室說明：

- (一) 短期方案「新富站月台樓梯增設無障礙升降機」工程案，業於110年10月25日審核完畢，並於同年12月9日決標。
- (二) 長期方案「新富站月台增設電梯工程(委託設計監造技術服務)」一案，業經臺北工務段於111年3月22日以電子郵件通知辦理動支事宜，本室並於同(22)日審核完畢。

第11屆第36次會議決議：

- 一、請工務處持續積極辦理。
- 二、繼續追蹤。

肆、第11屆第30次建議事項

- 一、工務、電務員工於現場工作時均須按規定指派列車監視聯絡員及瞭望



員，但編制員額不符現場單位使用，造成員工無法在安全的環境下工作，請檢視工務、電務單位編制是否能達成上級所要求的工安模式。

(一) 第11屆第35次會議工務處說明：

依本局第11屆第35次外地勞資會議行程表辦理現勘實測。

第11屆第35次會議決議：

一、請電務處儘速召開工時會議討論各段實際執行情形。

二、繼續追蹤。

(二) 第11屆第36次會議電務處說明：

本處預定111年6月10日召開電務處工時協商會議，討論各段(中心)實際辦理情形。

第11屆第36次會議決議：

一、本案轉電務處工時協商會議列管追蹤。

二、結案。

伍、第11屆第31次建議事項

一、保修申請均由鐵路員工擔任，而有時施工是由承包商施工，並無員工參與，而申請之員工要承擔施工之責任，建請加簽承包商之施工負責人，以利責任之歸屬。

(一) 第11屆第36次會議主辦處室說明

：

一、工務處說明：

本處業於111年4月26日以鐵工橋字第1110014592號函頒本局「臨軌工程施工安全防護措施要點」，自4月26日起生效；原110年12月21日發布之「臨軌工程施工安全管制規定」已整併至新要點，爰無存在之必要，自4月26日起一併停止適用。

二、營運安全處說明：

(一) 配合本局工務處111年4月26日鐵工橋字第1110014592號函頒「臨軌工程施工安全防護措施要點」，本處業以111年5月5日鐵安預字第1110016139號函各單位，有關月臺施工項目自「保安裝置保修工作須知」移除。

(二) 各單位辦理月臺施工時，應依「臨軌工程施工安全防護措施要點」辦理，以區隔保修工作及臨軌工程施工，其中「保安裝置保修工作須知」僅為本局同仁適用，局外單位、包商不適用本須知。

第11屆第36次會議決議：

一、本案依工務處及營運安全處函頒之相關規定辦理。

二、結案。

陸、第11屆第32次建議事項

一、請運務、工務、電務單位確實維護號誌、標誌的辨識功能，路線道旁號誌、標誌避免油漆剝落及設備落實清潔保養；各車站停車標之型、色及設立位置務必一致，確保行車安全。

(一) 第11屆第35次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

本案有關月台停車標設置，除因月台長度不足車站及斗南、林邊、枋寮、台南等4站因廠商施工延期外，均已完成，該4站預訂於4月20日起陸續完成。

二、機務處說明：

本處刻正發函統計中，彙整後再交本局權責單位改善。

三、工務處說明：

本處已請各段積極辦理並於111年4月15日前提報執行情形。

四、電務處說明：

本處已通知各段(中心)確實維護相關設備，檢附相關保養計畫。

第11屆第35次會議決議：

一、請各相關單位加速辦理。

二、繼續追蹤。

(二) 第11屆第36次會議主辦處室說明

一、運務處說明：

斗南站預訂於111年5月底前完成，其餘車站均已完成。

二、工務處說明：

(一) 業請各工務段積極辦理。

(二) 本案截至111年4月15日各段提報執行成果如下：

(三) 檢附各工務段軌道標誌清潔保養作業計畫彙整表，並持續辦理。

單位	公文號	摘要
工務處	111.2.18工路線字第1110002661號	改善成果
北工段	北工養字第1110002053號	37處
中工段	中工養字第1110001410號	32處
嘉工段	嘉工養字第1110001461號	53處
高工段	高工養字第1110001527號	72處
宜工段	宜工養字第1110001854號	39處
花工段	花工養字第1110001819號	47處
東工段	東工養字第1110001074號	35處

三、機務處說明：

本處每月均彙整各機務段轄區路線不良統計表，並函送相關權管單位協處，檢附本處111年3月份統計表供參。

四、電務處說明：

本處持續督促轄下各段確依設備保養計畫書如期辦理，檢附相關辦理情形



成果照片(改善結果之彩色照片將以電子檔於會議時撥放)。

第11屆第36次會議決議：

- 一、請運務、工務、機務、電務各處建立行車設施定期保修計畫並落實辦理。
- 二、請營運安全處建立行車設施不良案件之追蹤管考機制，確保各項案件被提出後能妥適處理。
- 三、繼續追蹤。

柒、第11屆第33次建議事項

- 一、基於工作及行車安全考量，建請路局取消運行效率不佳之1298及1298B車次。

(一) 第11屆第36次會議運務處說明：
 預訂6月份改點時一併調整，111年6月29日改點案業於111年5月2日公布。

第11屆第36次會議決議：繼續追蹤。

捌、第11屆第34次建議事項

- 一、因資產開發中心新增業務增加導致業務量不堪負荷，請研議增加人力或尋求人力支援，以利業務推展。

(一) 第11屆第36次會議主辦處室說明：

- 一、資產開發中心說明：
 - (一) 本案業於111年4月18日由馮副局長主持召開「研討各工務段直接承租業務移撥本中心人力移撥會

議」竣事，會中決議：

- 1.工務處、工務段與資開中心、營業所雙方均於會議中充分表達意見，因工務段移撥至資開中心之業務量比例低(約3%)，且工務段另增加包括全線圍籬鑑界、危樹處理、倉庫補照等其他業務，致工務段業務量未減反增，爰不宜由工務段移撥人力予資開中心。
- 2.請工務段確實依照109年11月12日「研議不動產出租管理權責劃分等事宜」會議紀錄之協調結果落實辦理應配合協助事項，避免增加資開中心之工作量。
- 3.資開中心擔負本局加速資產開發增加收益之重要工作，其員額配置須符合業務增長，請資開中心與人事室研商，配合本局轉型改革作業納入人力配置規劃考量。
- 4.資開中心短期人力不足情形，請與人事室研商轉型改革前妥適因應措施，包括將人力聚焦具創效高之業務等。

(二) 貨運服務總所第11屆第15次勞資會議決議：

- 1.為紓解本中心各單位面臨公司化改革轉型短期人力不足之窘況，各單

位如有資位人員出缺並提報考試職缺(高普考、初等考、鐵路特考等)，經評估如認為有需要，則請依程序報中心本部(人事室)，簽局同意進用職務代理人。

2.請資開中心人事室繼續爭取人力之外，並將人力配置規劃納入臺鐵路轉型改革作業項目，解除列管。

二、人事室說明：

資產開發中心111年4月18日「研討各工務段直接承租業務移撥資產開發中心人力移撥」會議紀錄業以同年月20日鐵產人字第1110013979號函送本室，有關該中心人力不足問題，本局以同年月27日鐵人一字第1110014882號函請該中心說明人力調整情形、工作流程檢討、業務委託辦理評估、請增人力職稱配置規劃及員額設算基準後再行研議。

第11屆第36次會議決議：

一、依貨運服務總所第11屆第15次勞資會議紀錄決議辦理。

二、結案。

玖、第11屆第35次建議事項

一、本(111)年度6月底改點計畫，除701次(臨停1分鐘)及3514次有停加祿站外，建請規劃713次及19:05~19:30間適宜北上列車增停加祿站，以利員工上下班。

(一)第11屆第36次會議運務處說明：

111年6月29日改點案已規劃713次莒光號(新左營→臺東)停靠加祿站交會列車(18:33到，18:37開，不辦客)，並規劃微調3522次區間車(臺東→枋寮)，加祿站開車時間由18:40調整為18:57，且改為每日行駛。另可於枋寮站(19:04到)轉乘3084次區間快車(枋寮→新左營，19:10開)繼續北上。

第11屆第36次會議決議：

一、建請運務處評估調整3522次及3084次時刻。

二、繼續追蹤。

拾、新增建議事項：

六月份改點DR3100型「柴油客車」不宜行駛西部幹線，柴油引擎特色在高速直達運轉，柴油車起步慢，速度上又只能以時速110km行駛，所有的數據顯示略有失於西部幹線的競爭力；其次每輛車500公升的油量僅可行駛約1000公里，若有其他因素將無法滿足調度需求；再者柴油客車須派機務員隨乘，目前僅花蓮及臺東有維修訓練，人力環島乘務時間上也有很大的問題？〔提案人：臺灣鐵路工會(吳代表長智)〕



2022年ICLS線上論壇紀實

研究組

2022年仍然壟罩在COVID - 19的陰影下，一年一度的ICLS Meeting大會因應新冠肺炎持續肆虐全球，尚未明朗化之狀況下，今年已是從2020年以來，連續第三年辦理視訊會議。於2022年5月11日召開，本次論壇除了以各國疫情作為議題外，我們臺灣鐵路管理局的公司化議題也備受討論，本會簡扼紀錄重點如下：

泰國

一直以旅遊觀光視為國家重要收入來源的泰國，因經歷過每日確診人數高峰階段，現國家政策已將疫情警戒降級，當地民眾甚至呼籲政府能開放娛樂產業；另外國家當局也對COVID - 19的態度將逐漸從大流行病轉為地方性流行病。

菲律賓

自2月開放邊境以來，造訪的外籍旅客已突破30萬人次，隨著疫情逐漸緩和，持續推動旅遊業復甦。菲律賓觀光部並指出，4月外籍旅客已大幅成長，國際航線預計最快將於明年恢復疫情前運量，菲律賓的旅遊經濟可說是「已穩步走上復甦之路」。

臺灣

這次最受大家關注的非臺灣莫屬，



因前些陣子公司化議題，請求各個盟友國家聲援，大家這次格外關心關於5月1日不加班後，這件事情的走向，在會議中我們也向各國表達感謝，對於這次大家盡其所能提供最大的幫助，而本會也再次嚴正聲明公司化條例中，應以安全作為改革重要之務，另外，也分享了最近臺灣在這波來勢洶洶疫情下的相關作為。

馬來西亞

自5月起，政府已宣布擴大鬆綁防疫措施，包括取消社交距離措施；民眾在戶外可選擇不戴口罩，當地夜店也不再禁止營業，將獲准重新營業，甚至完整接種的旅客出發到馬來西亞後，亦不再需要接受檢測。

韓國

曾經寫下單日確診人數高達62萬人的誇張數字，遠比印度單日40萬人確診還要高，也寫下了全球單日確診數最高



的紀錄，儘管現在每天依然以10萬人的確診數在提升，加上之前還規定特定營業場所深夜12點後不能營業的規定，但韓國衛生當局也已經強調，已經走入了與病毒共存的生活模式：餐廳、電影院、百貨公司等都能正常開業，現在，韓國還打開國門歡迎大家去觀光。

印尼

在該國人口最多的爪哇島，幾乎所有居民都具有COVID - 19抗體，另政府也免除對外國遊客的隔離措施，以及解除過去2年開齋節假期禁止人們返回老家過節的禁令。

紐西蘭

雖然國內確診數每日還是高居不下，但早在半年前，國民就已視新冠肺炎為日常，接受新冠肺炎是種「地方性的流感」，並持續擴大疫苗接種率以保護脆弱的人群，在疫苗的普及下，病情都能逐漸控制，因為紐西蘭和西方國家同樣走向和病毒共存的態度，這也就是為什麼紐西蘭能成為國際上防疫典範的國家之主因。

日本

目前日本國內疫情才剛從每日確診高峰階段中緩和下來，但對於疫情及確診數仍不敢輕視，許多企業還是維持遠距離辦公，鐵道業之經濟層面因新冠肺炎之重創下，度過了長時間蕭條的時期，因乘客大幅銳減，多班列車未開出，公司甚至要求司機員協助清掃工作環境。現今，日本國民已漸漸恢復與病毒共存的日常生活，甚至於五月初的黃金周還迎來了報復性旅遊的生態。



結論

會議最後希望在逐漸緩和的疫情下，能在不久後的未來，與大家再次聚在一起共同舉辦每年的盛事 - ICLS論壇，另外，各個國家也表示針對臺灣現面臨的公司化議題，如果政府仍是用強硬及蠻橫的態度進行下，本會應以保障全體會員的權益作為優先考量。



臺灣鐵路111年模範勞工 金門參訪活動

臺鐵局五一籌備會規劃組

111年度五一籌備會為模範勞工們規劃國內「金門4天3夜」參訪活動，唯在新冠肺炎的疫情影響下，參加人數約為往年的三分之二而已，但是承辦組還是秉持一貫的用心安排，希望讓各位模範勞工在辛勞之餘舒展身心，並擁有一段美好的回憶！

金門曾經扮演近五十年的戰地角色，島上以歷史文化資產、戰役紀念為主，並兼具自然資源。本次走訪金門五鄉鎮－金城鎮、金湖鎮、金沙鎮、金寧鄉、烈嶼鄉，沿途充滿戰地軍事風情，並有許多閩南式建築、洋樓及歷史古蹟，下列簡略介紹幾個比較特色的在地景點。

莒光樓：

民國41年為表彰金門歷次戰役英勇官兵之事蹟，並揭示「毋忘在莒」訓示所建，其典雅的中西式古城建築，垂簷碧瓦、莊嚴雄偉，是金門的精神堡壘，也是珍藏金門歷史文物及觀光資源的展示館。外圍的休憩區還有紅色「金門」造型公共電話亭，吸引遊客駐足拍照。



陳景蘭洋樓：

金門規模最大的一棟洋樓，是金門華僑回鄉興建「番仔樓」代表作，淨白色的外觀、精緻的雕花與對稱拱門，猶如西洋建築的工法，曾被國軍防砲部隊駐紮，也曾作過軍醫院、金門中學校舍及官兵休假中心使用，現在轉為遊客來到金門必訪的景點。



八達樓子：

為一座仿城堡式的建築，樓頂上塑有7位分據四方成備戰姿態，手握手榴彈或機關槍的英勇戰士雕像，這是為了紀念1933年抗日戰爭中，駐守在長城古北口死守隘口，殺敵數百人之後壯烈犧牲，成功完成任務的7位勇士而建。



翟山坑道：

八二三砲戰期間，動員無數人力、耗費五年時間，才辛苦鑿出這條能夠容納42艘水道小艇進出、迴轉的極大的工程，專供游擊戰艇停泊使用的地下碼頭，又被譽為「地下金門」傑作之一。

瓊林窯燒紅磚牆：

由金門在地藝術家吳鼎信先生籌畫，與瓊林民眾協力打造出高三公尺，寬十八公尺的紅磚窯蓋成的木棉花樹牆！其紅磚採用古法窯燒方是鑄成，現成為熱門打卡景點！

建功嶼：

位於金城南門的浯江溪口，潮退時除可以看見潮間帶豐富的生物外，還能沿著石板道登上建功嶼，因此又被稱作

金門版的摩西分海。島上豎立的鄭成功石像與廈門鼓浪嶼上另一尊鄭成功石像對望，石板道兩側高大的「牡蠣人」裝置藝術，都是熱門的拍照景色！



另外，還參觀了獅山砲陣地、古寧頭戰史館、八二三戰史館、地雷主題館、金門水試所「鸞」復育中心、軍中特約茶室、金門酒廠…等，還有搭船遊覽金門藍色公路，遠眺廈門黃金海岸。比較可惜的是，金門必去景點之一『擎天廳』（由軍人在巨大的花崗石裡，開鑿出可以容納千人的大禮堂）因疫情暫停開放，故未能參觀這個軍人在金門建設的鬼斧神工之作。





本次籌備會安排住宿五星級金湖大飯店，也規劃了金門特色餐點～海鮮痛風餐、芋頭餐、全牛宴、水果無菜單創意料理；參訪的第二天下午，臺灣鐵路工會陳世杰理事長並貼心商請金門星巴克外送咖啡予各位參訪人員；第三天在金湖大飯店宴會廳的晚餐席間安排了一場慶生會，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！馮輝昇副局長及工會陳世杰理事長也特別搭機過來給予大家勉勵，晚宴結束，副局長還特別贈送每人一份金門名產伴手禮。

本年度五一勞動節暨模範勞工表揚相關活動圓滿順利舉辦完畢，再次恭喜各位得獎的同仁！







屏東X復古

小馬

屏東車站於日本時代（西元1913）年原名為阿緞，因縱貫線延伸至阿緞，因此而得名。尚未進行高架化之前，屏東線鐵路是行駛在地面上的，經過捷運化工程後，屏東縣鐵路到潮州已全面高架化，屏東車站是屏潮鐵路高架化的第一站，也是興建規模上最龐大的一站，屏東車站以灰色的色調建構為主，站體上層也加入了環保元素，使用了大量的太陽能板，讓太陽之都發揮最大效用。



屏東車站前有間建於日治時代（西元1935年）至今已有80餘年的歷史 - 前大和咖啡館，這可是當時屏東車站前唯一的一間旅社，以前作為旅社，現經過整修過後，保留了建築原有的結構及樣貌，一樓裝修為咖啡館營業，二、三樓規劃成旅社，為老建築注入新靈魂。

離車站不遠處，另外也有間老宅，是日式建築商樓改建的咖啡館 - 順順堂，位於60多年歷史的屏東中央市場



旁，格外醒目的三角窗位置及富有懷舊風格的日式建築，很難不去注意到它，踏進店內，便可看見磨石子地板、旋轉樓梯、家具等擺設物件都充滿了復古的味道，另外，連洗手間也極具懷舊風，看到那彩色石子浴缸，瞬間回到民國六、七十年代，像是回到老家般充滿溫馨感。

屏東車站周圍有許多特色經典景點可利用步行和公共自行車皆可到達，放慢您的腳步，來趟屏東復古之旅吧！！



百年風華 -

大樹舊鐵橋

飛魚

「高屏舊鐵橋」原名為下淡水溪鐵橋，為國定古蹟，由日本飯田豐二工程師所監造，全長1526m，於1913年完工，曾是亞洲最長的鐵橋，橫跨在高屏溪上，連結者高屏兩地的鐵路運輸。

踏上天空步道，除了可飽覽周圍的自然風光景色、回味歷史外，亦能從與以往格外不同的視角來觀賞火車，幸運時，還能欣賞及捕捉到列車交會的畫面呢！

鐵橋旁也是濕地公園，面積共114.5公頃，園區共有13個埤塘以及多樣態的生物組成，是個寓教於樂的好去處。

走過百年時光的舊鐵橋，雖早已功成身退，但在臺灣民生及經濟發展上層寫下重要的一頁，它的文化、建築及歷史上的意義值得永續保存，堪稱是「時代的變遷」。



由九曲堂後站出發，步行15 - 20分皆可抵達大樹舊鐵橋（設置有公共腳踏車可租借），途中空氣裡飄散著一陣陣的水果香，便可看見一畝畝的鳳梨田映入眼簾，正值夏季時，還可清晰的看見碩大又甜美的鳳梨，那正是鼎鼎大名「大樹鳳梨」的產地！

為了不讓這具有百年風華的古蹟失去色彩，高雄市府特地以「不損害到任何原始構建為原則」，作為活化修復，特別打造天空步道提供民眾、單車行走，及建置了遊客可休憩的觀景平臺。





北海岸熱血之旅

元寶

在疫情爆發至今，人們都過著壓抑的日子，害怕出門、與人交流，生活越過越單調無趣，往往導致人們生活壓力逐漸變大，所以在疫情逐漸趨緩之下，暑假季節到來，代表要迎接夏天的來臨，決定來一趟北海岸之旅。

跟著姐姐弟弟，我們選擇平日，滿心期待地搭上新的自強號，這跟兒時的回憶不同，以前的自強號還會哭囉哭囉的聲響，看著窗外回想起疫情之前的點點滴滴，小時候爺爺奶奶會帶著我跟姐姐一起搭著藍色的復興號去福隆海水浴場玩水。

晃著晃著我們三人抵達頭城火車站，下車後來到烏石港衝浪聖地，坐在岸邊看著遠方的龜山島、看著藍天白雲、看著海浪拍打岸邊，覺得心情都放鬆了起來。接著我們抱著充滿熱血的心去租衝浪板準備享受衝浪的快感，但剛開始我們不斷被無情的海浪無限次地打翻到海裡，我們都沒有放棄，最終我們居然都成功乘著浪滑了起來，就算短短幾秒鐘也是足以掛齒的事情。



結束衝浪後，由於天氣炎熱，且肚子已經餓到不行，我們決定先去頭城火車站附近吃古早味八寶冰好讓自己消暑一下，在回程的路上順道在頭城火車站前買了蔥油餅，心滿意足地踏上回臺北的自強號。



我不是乖寶寶 - Part12

彭國勳

我不是乖寶寶！早年理髮廳的招牌要加「純理髮」，教會的招牌要加「真約蘇教會」，好像不特別強調純、真2字，難以讓人信服，不過它們確實有其歷史背景，因為早年理髮廳很多是做「黑」的，不特別標示「純理髮」怕男人「誤入歧途」……；至於路邊賣蜂蜜小販的「不純砍頭」，筆者心想：他如果真的100%純，筆者還真願意把頭剃下來給老闆！我不是乖寶寶！沒有用「壞」，表示筆者其實不壞，只是在某些人眼裡「不乖」而已，但在絕大多數人眼裡卻是認真又用心的，否則不會每到一個單位，單位成績就亮眼，每期路工的「我不是乖寶寶！」也成了很多人必讀的文章，筆者嘔心瀝血、挖心掏肺之作，如果言之無物必然索然無味乏人問津！

從6432次普悠瑪事故，408次太魯閣事故以來，諷刺的是負責督導鐵路的都升官了，留下路局上上下下猶如過街老鼠，人人喊打喊殺，政府再借刀殺人，藉著憤怒的家屬要求臺鐵安全改

革，順勢轉推「公司化」，4月28日中時新聞網說：「王國材最沒有資格說要改革臺鐵！」5月1日王部長視察臺東站「類火車」疏運，企業工會臺東分會張理事長博翔質問部長：「在您督導鐵路的6年裡都沒有把臺鐵的安全改革做好，您怎麼說服社會大眾公司化後臺鐵的安全就會做好？」就像他自己也絕不相信113年臺鐵公司化掛牌後，債務沒清零，票價沒調整，116年就可以轉虧為盈一樣，睜眼說瞎話；更荒謬的是當年號稱是全世界最大的BOT的臺灣高鐵，高估運量，過度樂觀場站周邊土地開發，舉債過高，35年折舊攤提過重，還要連帶保證由政府施壓銀行降息，高鐵公司活不下去最後卻改成半「國營鐵路」，然而幾十年來慘澹經營的臺鐵，卻是反其道而行的要國營改公司，一切的一切都只是為了兩次重大事故後，政府口口聲聲承諾的「安全改革」，和某人「總統夢」的私心作祟；110年9月26日人事總處公告，110年度公教員工待遇經行政院核定不調整，但同年行政

院蘇院長10月就馬上改口將調薪4%；行政院111年4月7日又宣布，已退休公教人員或遺族月退撫金將自7月1日起同步調高2%預計受惠人數多達53萬多人，這是黑道砍你三刀（大砍年金）後給你一塊OK蹦（口香糖）的概念，說穿了就是繼川普、拜登高齡當選總統後給的某種鼓舞，所以管他神明面前的山盟海誓，就是要衝衝衝…！

我不是乖寶寶！很早以前曾聽某人說，某些言論稍微激進一點，段裡就會有人關切，要他謹言慎行…。回想民國100年7、8月的76卷第4期路工投稿，筆者平地一聲雷的驚天之作：「長官，我們和您想的不一樣！」其實原來標題是「局長，我們和您想的不一樣！」路工編輯怕太針對性，及怕筆者壓力大，還擅改筆名為「阿田」，筆者也告誡年輕人，如果沒有超強能力與工作表現支撐自己的言論，就容易淪為「臺鐵便當局」，只要負責加油添醋煽動就好，酸言酸語沒有說服力。筆者在某個產業工會崛起時，2次受他們之邀在臺北站二樓微風用餐，徵詢筆者對工運的看法並給他們建議，筆者就告誡他們，年輕人

要把自身的工作做好才会有說服力，可惜後來發現不少人走偏了，「意見很多，但工作卻做不好」，這就會毀了自己辛苦建立的招牌，及他們後來的困境當時都不幸而言中！最近聽說杜局長用「自走砲」形容筆者，「自走砲」是褒是貶如何定義？幾任前局長（范、周、鹿）懂得借力使力，端看對方心態，但心胸不夠開闊的就馬上現出原形，其實筆者是一個有自我思考，絕不同流合汙的獨立人格，敢衝撞，但也始終相信勞資雙方絕非零和遊戲的敵對關係，堅信我們都在同一條船上，應該是可以互相激勵互相幫忙共同抵禦外侮的人！筆者歷年路工投稿多次論述，路局高層遇到上層或縣市政府覬覦路局土地或不合理的壓力時，工會就要跳出來扮演「黑衣人」的角色，撥亂反正，局勞資裡亦多次要資開中心遇到縣市政府索討臺鐵土地時，不可輕易屈服，要搬出企業工會作為後盾，別讓他們予取予求了！所以了解筆者的人一定知道筆者一直扮演黑臉真心為臺鐵，也才可以獲得歷任局長的賞識，筆者不是刺蝟，筆者是驍勇善戰的鬥士，禮賢下士必得善意回報，反



之則可能自傷800！這幾個月來想當然耳筆者升站長的「報派」聲不斷，筆者心知肚明，也多次呼籲資方不可對工會幹部獵巫或汙名化。筆者當憲兵時，營裡的看守所，每次押解移監新人犯，為了防止暴動，「以夷制夷」就是最好的策略，讓監所裡資深的老大管理新進人犯，剛報到點名每個新人犯都乖乖的「一個口令一個動作」，這就是管理的竅門；馬總統擔任臺北市長時任用鄭○棋，柯P任用賴○伶擔任勞動局長，及產工剛崛起時筆者的建議，就讓對三班輪班最多意見的來參與工時協商，其實都如出一轍。某人是否還記得106年1月31日春節704次出軌，7個編組被關在機務段內，段長、站長休息，住花運段南區剛到任的筆者，及時救援處理的漂漂亮亮，幾乎沒有造成列車晚點嗎？某人是否還記得106年6月8日500型車輛溜逸站外，迅速拖回站內，沒有造成後續事故，筆者處理的乾乾淨淨嗎？某人是否還記得普悠瑪事故後第3天一大早，打電話到家裡拜託筆者上班要協助○○普悠瑪事故後續處理，卻連一句關心筆者6432次出軌後傷勢的問候都沒有？筆者

還是帶傷連上了11天的班，要不然6432次事故的後勤支援要如何運作？某人是否還記得某次南迴路線中斷，一大早5點多打電話給筆者，只因為徹夜聯絡○○電話未接，拜託筆者協助處理枋寮 - 大武間的公路接駁，筆者休班卻依然在床上靠著手機，把7臺鼎東客運接駁大客車及車站緊急支援人力及時帶到大武站，順利完成接駁任務？某人是否知道筆者到任近6年，臺東站團體無責任已連續12期平安無事？某人是否以為平安會自己從天而降？還是就是知道會平安無事，所以就盡量放你們○家班的人過來蜻蜓點水，看一下這幾年花運段南區吳主任、鄭主任，年紀輕輕的就急流勇退，就一直扮演工具人、為人作嫁的下場，請捫心自問：上位者對得起花運段的幹部人力培訓嗎？筆者剛到任不久，一次同事婚宴，同仁轉述剛退休鄭主任就打聽筆者什麼時候要退休？筆者現在總算恍然大悟，這種只為人扛轎「沒有明天」的日子，為什麼要努力？之前○人說：他想把某人推到處裡升官，讓○○回段裡，讓筆者順勢上來！筆者並未見獵心喜，筆者說：沒有人要

你推薦的人啦，因為他……！對照賴副段長的突然退休，除惺惺相惜外，因多年的交情，筆者還唸他枉費了路局對他的栽培，沒有任重道遠完成最後一哩路，可見筆者前面的說法所言不假；某人為了合理化，畫蛇添足說：筆者缺少到段擔任主任的歷練？喔，鄭站長萬金、張站長子雄、高站長銘光有嗎？企業工會張文正祕書長轉述素昧平生○處長說的：「歷任段長給筆者的評價很差，反而是現任段長最沒意見！」○○聽了馬上回應：「假訊息！」並說年初在花蓮餐會，看到同桌張前段長苦口婆心地訴說105年拜託筆者接下臺東站務主任的經過，應該用心培養南區的接班人力…，某人鐵青著臉不發一語；及前運務段曾主任在旁邊幫腔說：「鐵路局要講規章，沒有幾個講得贏筆者！」否則花運段多年來的幾件行車事故簡報，為什麼還要拜託筆者修飾，或詢問筆者應如何詢答（連外段單位也會尋求筆者給意見）？所以筆者從舊臺東站迄今，沒有一件事務是被究責的，不是狡辯，是規章實務融會貫通後的知法守法，讓人知難而退無法究責。范、周、鹿前局

長們，你們因汗巖而變成識人不明，毀了您們的一世英明，但絕不影響您們在筆者心目中局長的格局。5月24日開了1小時50分的車到瑞穗，到張前段長媽媽的靈堂上香，聊到臺東站長人事，張前段長說：「外面傳說他在擋我的人事派令？」豈有此理，發現千里馬的伯樂竟然還要揹負阻擋千里馬奔馳的黑鍋，這是什麼邏輯？筆者在路局幾十年來的表現，不會因某人的私心汗巖而變得不堪，但是笑你們連不給位子都要造謠，拉前幾任段長下來「背書」，降低了自己的格調！歷史上岳飛的12道金牌絕非空穴來風，21世紀的今天雖沒有12道金牌，但應該也相去不遠了。公司化說明會：「公司化後升遷管道會更暢通！」目前鐵路局在公務人員體制內都可以如此骯髒齷齪，歹戲拖棚，對局勞資代表如此對待、打壓，「彼得原理」那票人說的話如果可信，「米田共」應該都可以吃了？

我不是乖寶寶！張前段長每次說：「把最壞的人交給彭國勳，他都可以處理！」這是他從舊臺東站一路觀察下來的心得，事實證明所言不假，其實還應



該加上「把最壞的局處長官交給彭國勳，他都可以處理！」應該也不為過，套句盛竹如的名言：「讓我們繼續看下去！」所以對照汗巖筆者，筆者選擇正面對幹，某處長在某段的群組說：一、「Dear all公司化由上可知4月21日就會出委員會進入院會，所以臺鐵公司化已經是不變的事實。近日我到各地去瞭解業務，有許多同仁很關心我們「福利精進方案」未來公司化後會不會持續？局內很多規劃長官都說會繼續，至少到113年底（試辦五年），但個人以所認知法律常識認為有疑慮，因為這是行政簽核，當初行政院批准的對象是交通部臺灣鐵路管理局的員工，以編列預算方式支應。在公司化後，當初批准的主體已經不存在，董事會可以不認帳。因此在此譙政府、譙交通部等不如我們自己發揮各自力量共同爭取我們未來應有的福利（不要再靠工會了），遊說認識的立法院交通委員在下週逐條審查時幫我們列入條例中。爰此建議各位同仁，前揭生活津貼放入院版第13條第8款中，這樣未來國營公司必須每年編列預算支應。」二、4月21日再PO：「Dear all臺

鐵公司化條例今天已經送出立法院交委會，有少部分條文保留朝野協商大部分已經通過，公司化能改變的已經不多了，建議主管轉知同仁，請他們5月1日安心來上班領加班費比較實際，謝謝。」筆者針對第一則回應：藉著分析，聽起來有道理，但這句（不要再靠工會了）就是包藏禍心，執政黨立院已發出甲級動員令了，立委諸公會因為你個人遊說而改變心意違背黨意嗎？跟女性同仁開玩笑：除非陪睡吧？工會是打團體戰，個人遊說強出頭就會被資方或是想當公司化後高官獵巫，否則筆者這陣子怎麼會印堂發黑，所以根本是黃鼠狼給雞拜年，分化工會的伎倆；前些時日有人善意的傳臺鐵虧損的原因給筆者（3/23立院抗議時傅崐其短暫演說有提及），筆者說社會大眾不會有興趣了解長篇大論，所以要用幾個簡單扼要的口號訴求，企業工會開宗明義：「不反對公司化！」就是要告訴社會大眾我們沒有抗拒公司化，只是實質內容要訂的周延，才可以贏得同仁的信任！FB上某退休的前處長說：「工會抗爭歹戲拖棚，直接表明反對公司化就好！」如果

是這樣，師出無名怎麼取得社會大眾跟媒體的支持？所以再回應第二則：如果4月21日立院1讀過了就回來上班，那下次都不用談判了，只要政府硬幹，勞方就必然屈服！司馬昭之心昭然若揭，連一個「假裝」都不會，以上2則歡迎對號入座，有人說是：「豬隊友！」沒想到有人用詞更惡毒：「…生」，就知道社會自有公評。「Dear all」讓筆者想到筆者FB上要求加好友的「女性？」，同意讓「她」加好友後就馬上傳私訊：「很少用FB，要求筆者加她的Line！」當筆者是3歲小孩，當筆者是豬哥公會的，傳個幾張裸照來騙或許比較快，Dear ○你說是不是？不說話還諱莫如深，一開口就整個黔驢技窮原形畢露了！

我不是乖寶寶！局長應該還記得行保會任內一次到站，聊到「ATP故障值班站長應『主動』通報司機員」，筆者主張：「恢復站車呼喚，值班站長回應司機員接近站車呼喚即可，以防止冒進或過站不停！」就像「備勤房舍管理辦法裡的『當地所在站負責叫班』，會讓

冒進或漏乘者有脫罪之詞，連當時在場機務出身的范○源都同意筆者的說法，您矢口否認說您很堅持的，請翻開規章：「令沿途各站啟動站、車呼喚機制，『主動』與該次車進行站、車呼喚應答。」規章跟簡訊還是日復一日打著您的臉，不是嗎？某次南迴土石流，您可能沒有詢問現場工務段長的意見，指示馬上辦理公路接駁，現場可能也沒有人給您正確訊息，還是剛愎自用？以致7臺接駁車開到大武前（從連絡好客運業者，開到大武站，至少就要接近2小時），路線已恢復，卻平白浪費了7萬元；過沒多久歷史再度重演，這回現場主管學聰明了，「虛應故事」回報您已聯絡接駁，實際上卻完全未連絡客運業者，過沒多久您又趕快來電說：「取消接駁！」這回「不服從命令的下屬」卻幫鐵路省了7萬元；某次颱風路徑沿著高雄外海經澎湖北上，臺東無風無雨，臨下班前您依然未詢問現場風雨狀況，硬裁示要臺東成立緊急應變中心，結果無風少雨到天亮；筆者藉著您春節到站視察，「攔路陳情」康樂站保全問題，



及幾次勞資會後陳述，您依然不為所動繼續著每年燒五百多萬人力虛糜的政策，筆者可以說「將帥無能累死三軍嗎？」

我不是乖寶寶！4月22日局勞資於臺東會後，下午楊站長拉著筆者談了2小時，轉述局長說：○○你到臺東站幾年，難道無法帶幾個人5月1日出勤嗎？你不怕王國材不高興嗎？筆者覺得這是一石二鳥的威脅，筆者還勸楊站長：筆者沒有上來沒關係，但為了不讓某處長「不讓楊站長回去花蓮」威脅成真，筆者還是召開站務會議後，替楊站長解套，指派職代、部分工時穿便服，筆者與少數同仁亦著便服出勤，上班不打卡，筆者還自掏腰包2000元（一來一往當日損失近5000元）買便當、飲料感謝他們的私下協助，及遠道支援的人力，以形塑臺東站只有楊站長1人上班！所謂「一將功成萬骨枯」，成就了楊站長，我們的努力不求回報，但私下溝通，知道我們用心的「兄弟」半夜會不會良心不安？！筆者仍然抬頭挺胸俯仰無愧天地，上期已說過：「筆者願意求仁得仁！」筆者常鼓勵同仁：「如果

是牛刀就要多承擔責任，因為水果刀要裝牛刀也裝不來！」5月1日後路局要給出勤的司機員記大功，筆者期期以為不可，因為5月1日到站的司機員，筆者還當面替他緩頰：「所有的工作都是任務指派！」否則他們會被同仁獵巫 - 叛徒！因為車站同仁相信筆者絕不會出賣他們，筆者也以同樣的理由，替5月1日本站私下出勤的同仁緩頰。如果記大功後就成了官方認證的「叛徒」，只是沒想到5月1日後，筆者也成了官方認證的「阻擋公司化的叛徒」，有人說：「不要臉的最大！」筆者會說：「無欲則剛，不要命的更大！」111年2月18日臺東站公司化說明會後路局已不見宰相（或許還編織著次長夢），不見有事相求時的「兄弟」，只見：傀儡，只見一丘之貉，魚死網破，「我本將心向明月，奈何明月照溝渠」，路有逐臭之夫，路局領導威信已蕩然無存，路局只能歌功頌德，講真話犯了大忌，但不講真話就會繼續爛下去，在公司化的進程上，不忘初心，吾仍然願意拋頭顱灑熱血，壯烈成仁！

臺灣鐵路工會111年會務人員講習

總務組

本會於111年6月7、8日辦理111年會務人員講習，除會務報告及會務檢討外，主要針對第14屆分會會員代表大會代表選舉案做統一說明，並召開第15屆第14次常務理事會議暨綜合討論。





本會新修正「臺灣鐵路工會會員公傷、傷殘、患病住院、災害慰問金發給辦法」、「臺灣鐵路工會會員因公涉訟慰問金發給辦法」，自111年5月10日生效。

臺灣鐵路工會會員公傷、傷殘、患病住院、災害慰問金發給辦法

修正條文	原條文
<p>第三條：慰問金得由分會備用金項下墊付，分會負責填具查報，檢附相關證明及領受書一式二份（第一聯分會存查、第二聯送本會會計組作為付款憑證），附請款單於事實發生之三個月內送本會核銷歸墊。如已逾事實發生日三個月，請分會於領受書後檢附報告書。</p> <p>同一年度同一事由申請次數上限 6 次。</p>	<p>第三條：慰問金得由分會備用金項下墊付，分會負責填具查報，檢附相關證明及領受書一式二份（第一聯分會存查、第二聯送本會會計組作為付款憑證），附請款單於事實發生之三個月內送本會核銷歸墊。</p>

臺灣鐵路工會會員因公涉訟慰問金發給辦法

修正條文	原條文
<p>第二條：<u>本會會員稱因公涉訟者，謂執行職務涉訟之事。倘涉貪污治罪條例為犯罪嫌疑人或被告者，暫不得視為因公涉訟，俟司法調查判決結果確定無罪後，再行申請。</u></p> <p><u>因杯葛、干擾、阻礙等各項不利工會活動之涉訟，不予補助。</u></p>	<p>第二條：稱因公涉訟者，謂因執行職務時為本會會員而於刑事訴訟序中為犯罪嫌人或被告者。</p>

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 111 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	467,333	暫收款	25,000
銀行存款	25,339,084	暫收款-稅金保留款	193,540
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	482,366
預付款	1,705,700	代收付-勞保費	26,616
定期存款		健保費	34,337
本會定期存款	15,450,919	活動費專款	2,059,800
團保履約保證金	2,000,000	本會活動費	103,426
固定資產		團保費	16,608,892
房屋及建築	453,072	互助慰問金	997,950
累計折舊	(30,002)	抗爭基金	23,118
什項設備	510,374	應付款	268,378
累計折舊	(77,615)	存入保證金	3,000,000
會務發展基金專戶	13,990,786	固定資產準備	855,829
會址專戶	17,729,672	會務發展基金準備	13,990,786
		資產變賣(會址)	17,729,672
		歷年累計結存	17,180,411
		上年度餘額	2,138,842
		本年度餘額	1,958,860
合計	77,677,823	合計	77,677,823



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 111 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	359,720	暫收款	25,000
銀行存款	23,817,743	暫收款-稅金保留款	193,540
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	207,762
預付款	304,000	代收付-勞保費	26,554
定期存款		健保費	34,673
本會定期存款	15,450,919	活動費專款	490,776
團保履約保證金	2,000,000	本會活動費	183,549
固定資產		團保費	15,220,644
房屋及建築	453,072	互助慰問金	1,559,900
累計折舊	(37,493)	抗爭基金	23,118
什項設備	530,374	應付款	268,378
累計折舊	(97,548)	存入保證金	3,000,000
會務發展基金專戶	13,990,786	固定資產準備	848,405
會址專戶	17,729,672	會務發展基金準備	13,990,786
		資產變賣(會址)	17,729,672
		歷年累計結存	17,180,411
		上年度餘額	2,138,842
		本年度餘額	1,517,735
合計	74,639,745	合計	74,639,745

臺灣鐵路工會111年5月~6月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
111.05.05	本會	臺鐵轉型改革協商會議-第3次會議
111.05.09	本會	召開5月份會務工作會報
111.05.10	本會	陳理事長率領幹部拜會立法委員傅崐萁
111.05.10	本會	召開第15屆第8次理事會議
111.05.10	本會	召開第15屆第8次監事會議
111.05.11	本會	召開職福會第31屆第7次委員預備會議
111.05.11	本會	召開ICLS視訊會議
111.05.17	本會	陳理事長參加第465次局務會報
111.05.18	本會	召開第11屆第36次局勞資預備會議
111.05.25	本會	召開第318次團體協約會議預備會議
111.05.25	本會	召開本會第15屆第2次擴大臨時常務理事會議
111.05.31	本會	陳理事長參加第466次局務會報(視訊會議)
111.06.01	本會	召開「111年五一勞動節活動暨模範勞工表揚大會」檢討會
111.06.02	本會	召開職場不法侵害調查小組會議(福利組組長鍾雲章出席)
111.06.07	本會	召開第15屆第14次常務理事會議
111.06.07	本會	召開第15屆第12次常務監事會議
111.06.07-08	本會	辦理111年度會務人員講習
111.06.08	本會	召開工務工時預備會議
111.06.13	本會	召開運務車站工時預備會議
111.06.14	本會	陳理事長參加第467次局務會報(視訊會議)
111.06.15	本會	召開附業營運中心勞資預備會議
111.06.15	本會	召開第11屆第37次局勞資預備會議
111.06.15	本會	員訓中心「第55期運輸班-乘務人員訓練」講授鐵路工會業務簡介(視訊上課)副組長黃文政及助理專員廖美如授課
111.06.15	本會	召開運務車班工時預備會議
111.06.21	本會	召開電務工時預備會
111.06.22	本會	召開第319次團體協約會議預備會議
111.06.23	本會	召開機班工時預備會議



臺鐵轉型改革協商會議
第3次會議



召開本會第15屆第2次
擴大臨時常務理事會議



理事長帶領幹部拜訪
立法委員傅崐萁



臺灣鐵路工會111年5月~6月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
111.05.03	高機分會	召開第13屆第9次臨時理事會議
111.05.04	宜蘭分會	召開第13屆第21次理事會議
111.05.04	宜蘭分會	召開第13屆第20次事業管理委員會議
111.05.04	彰化分會	召開第13屆第11次臨時理事會議
111.05.04	屏東分會	召開第11屆第17次勞資預備會議
111.05.05	臺南分會	召開第13屆第21次理事會議
111.05.05	屏東分會	召開第13屆第22次理事會議
111.05.06	新竹分會	召開第13屆第22次理事會議
111.05.06	基隆分會	召開第13屆第22次理事會議
111.05.16	嘉義分會	召開第13屆第8次臨時理事會議
111.05.26	新竹分會	召開第11屆第14次勞資預備會議
111.06.02	臺中分會	召開第9屆第21次事業管理委員會議
111.06.02	臺中分會	召開第13屆第22次理事會議
111.06.10	臺東分會	召開第13屆第23次理事會議
111.06.10	臺東分會	召開第11屆第15次地區勞資會議
111.06.10	彰化分會	召開第13屆第23次理事會
111.06.10	彰化分會	召開第13屆事業管理委員會議
111.06.10	彰化分會	召開第11屆第17次勞資預備會
111.06.17	北機、臺南、高雄、高機分會	召開第13屆第22次理事會議
111.06.17	高雄、高機分會	召開第11屆第17次地區勞資預備會議
111.06.20	嘉義分會	召開第13屆第22次理事會議
111.06.23	北一分會	召開第13屆第23次理事會議、第11屆第16次勞資預備會議、第13屆第19次事業管理委員會議
111.06.24	花蓮分會	召開第13屆第22次理事會議
111.06.29	延平分會	召開第13屆第22次理事會議



花蓮分會理事長江金發向會員說明臺鐵公司化



臺北機廠分會召開第13屆第22次理事會議



高雄分會召開第13屆第22次理事會議

分會會訊



基隆分會-致贈退休會員紀念品



基隆分會-七堵機務段新進人員講習



延平分會-致贈退休會員紀念品



北一分會-召開第13屆第23次理事會



北機分會-召開第13屆第21次臨時理事會



北機分會-致贈退休會員紀念品



新竹分會-致贈退休會員紀念品



臺中分會-召開第13屆第22次理事會議暨歡送鄒偉鈞理事榮退



分會會訊



臺中分會-慰勞龍井站北三腳橋
整建工程夜間施工會員



臺中分會-臺中工務段新進人員
講授工會組織架構與運作



臺中分會-致贈退休會員紀念品



彰化分會-召開第13屆第23次理事會



嘉義分會-召開第13屆第22次理事會



臺南分會-中華郵政工會
臺南分會沈理事長來訪交流



臺南分會-致贈退休會員紀念品



臺南分會-召開第13屆第22次理事會

分會會訊



臺南分會-自強活動 小琉球之旅



高雄分會-致贈退休會員紀念品



高機分會-召開第13屆第23次理事會



高機分會-致贈會員住院慰問金



屏東分會-召開第13屆第22次理事會



屏東分會-致贈退休會員紀念品



花蓮分會-召開第13屆第22次理事會

