



「56度陳年高粱酒」  
2980元 (含底座)

藍皮解憂號



— 馬克杯 —  
250元



— 護頸枕 —  
450元



— 小書包 —  
220元



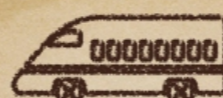
廣告  
 旗艦店 臺北車站1F 02-23830367  
 南港店 南港車站B2 02-26511417  
 松山店 松山車站B1 02-27474242  
 鳳山店 鳳山車站1F大廳 07-2358765  
 花蓮店 花蓮車站3F 03-8333971  
 臺東店 臺東車站1F大廳 089-235705

交通部臺灣鐵路管理局  
 Taiwan Railways Administration, MOTC.



# 路工

111年03、04月  
第87卷第2期



請改搭類火車

111年 2022  
 四月初一日 1 5月  
 星期日  
 勞動節

宜 不加班在家兼防疫  
 忌 國定假日加班

為什麼台鐵員工國定假日可以不加班



勞工身分



守法不加班



有跟老闆說



不是罷工

台鐵員工五一勞動節不加班的「訴求」



雙向對等協商



實質安全改革



法案健全完整

台鐵員工公務人員兼勞工身分

公務員兼勞工身分之認定標準  
 發文機關：內政部  
 發文字號：內政部 74.11.30. (74) 台內勞字第36681號函  
 發文日期：民國74年11月30日

一、公務員兼勞工身分者，其有關任（派）免、薪資、獎懲、退休、撫卹及保險（含職業災害）等事項疑義之解釋，由行政院人事行政局主理，至工作時間、休息、休假、安全衛生、福利、加班費等勞動條件之解釋，由內政部主理。

二、勞動基準法施行細則第五十條所稱任用、派用、聘用之人員如左：  
 (一) 依左列各種公務員人事法令選用或管理之人員：  
 1. 任用：公務人員任用法、分類職位公務人員任用法、交通事業人員任用條例、警察人員管理條例、技術人員任用條例、主計機構人員設置管理條例、審計人員任用條例、警備地區人員任用條例、戰地公務人員管理條例、臺灣省公營事業人員任用及待遇辦法。

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，均應休假。  
 第39條 第三十六條所定之例假、休息日、第三十七條所定之休假及第三十八條所定之特別休假，工資應由雇主照給。  
 雇主經徵得勞工同意於休假日工作者，工資應加倍發給。因季節性關係有趕工必要，經勞工或工會同意照常工作者，亦同。

安全絕對是我們回家唯一的路  
 守住我們的家園  
 【五一不加班、不出勤】

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

# 0323 「要安全、要安定」 陳抗



# 《蒸氣火車陶藝家--謝嘉亨》

謝武昌

謝嘉亨，1965年次，臺北人，西班牙馬德里市立陶瓷學院陶藝碩士，專長「閃光釉」，2005年榮獲行政院遴選為「臺灣工藝之家」、2015年更榮獲聯合國教科文組織「國際陶藝學會」提名為IAC會員。其作品獲獎無數，包括國家工藝競賽二等獎、西班牙國家陶瓷比賽第二名；其陶瓷蒸氣火車系列作品在國際間多次展出，深獲好評，堪為國際級陶藝家。

謝嘉亨是一位陶瓷蒸汽火車陶藝家，用陶土來鏈結鐵道文化與地方發展！曾於2020年受邀三場大型陶藝創作個展，包括臺北市中山堂85周年「陶藝火車環島趣」、國立臺灣工藝研究發展中心臺北館「經典世代」及國立彰化生活美學館「點土成金-臺灣半線鐵道情」。他以極致寫實風格及「閃光釉」技法，創造出曾在臺灣鐵道奔馳過的蒸氣火車陶藝模型，從車體、比例、顏色、轉向架、細部構件無一不從史料文獻細膩考究，個人風格強烈，是臺灣以

陶土創作蒸氣火車的第一人！也因其紮實的考究工夫，作品有「鐵道歷史立體化」之美稱！

目前已累積60部蒸氣火車大型陶藝創作，陣容龐大而且還在持續擴編中，主要是因為謝嘉亨本身就熱愛鐵道文化，同時也希望以火車集體記憶為基礎，喚醒對臺灣這塊土地的情感；所以在作品上除了可感受出質感與樂趣外，更可令人體會出文化內涵與歷史韻味，甚至還有一絲淡淡的鄉愁。

2022年富岡鐵道藝術節目前正由桃園市文化局籌劃中，謝嘉亨受邀展出，主題設定為「環島過灣」，地點就在富岡車站旁的文創倉庫，規劃有「環島旅行」、「大桃園鐵道脈動」與「走入富岡」三個展區，除了展示16部陶藝蒸氣火車模型外，並展出一件復古三翼機，將懸掛凌空飛起，象徵桃園是國門之都的重要地位。

6月9日富岡見!





# 路工

111年3月4月  
87卷第2期



封面：編輯部

封面裡：0323「要安全、要安定」陳抗...編輯部

## 焦點論壇

2.封面報導...編輯部

## 模範勞工

8.臺灣鐵路111年模範勞工表揚大會...籌備會規劃組

## 勞動線上

10.第11屆第33、34次局勞資會議節錄...文宣組

## 揮灑天地

22.運轉指導幹部響應5月1日不出勤能否作為考績乙等事由?...廣秋

25.養兵千日的救險吊車...風清雲淡

26.臺北機廠...飛魚

28.我不是乖寶寶-Part11...彭國勳

## 會務報導

37.臺灣鐵路工會111年2~3月資產負債表...會計組

39.臺灣鐵路工會111年3~4月活動紀要暨分會會訊...組訓組

封底裡：《蒸氣火車陶藝家--謝嘉亨》...謝武昌

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](mailto:trlu0000@railway.gov.tw)、[trlu0100@gmail.com](mailto: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。



# 1,500臺鐵員工衝立法院 抗議退回公司化草案



2022年3月23日

不滿臺鐵公司化要把臺鐵資產撥為償債基金，員工甚至指控那是炒地皮，工會衝立法院抗議要求退回草案，理事長陳世杰表示，原本只動員本會跟分會的代表以上幹部，不過出乎意料之外的，還有一些會員請假或休假，預計有1,500人左右參與抗議。

公司化條例在沒有經過完整的溝通程序就進入立法院審議，造成員工人心惶惶壓力會反應到工會來，也希望藉由這次陳情讓臺鐵、立委聽到基層聲音，整個改革的過程中，如何讓員工信任安心上班工作，才是踏出改革的第一步。

政府和工會尤其在12條部分差異很大，完全沒有經過溝通協調，就匆促送到立法院審議，這是工會最不滿的主因。工會希望臺鐵的債務全部讓政府承擔，因為這是過去2003年前院長游錫堃的承諾。

## 落實安全要改革 政府承諾是騙局 票價狂漲民生慘 台鐵土地變財團



臺灣鐵路工會 Taiwan Railway Labor Union



台鐵工會擬5/1依法休假 王國材：盼慎思 為加速推動台鐵公司化的改革，政府已提出3項承諾與2項保證包含歷史包袱造成的債務，政府承諾負擔；配合政策造成的虧損，政府承諾補貼；基礎建設與重大維修的經費，政府承諾負擔；台鐵公司化後員工的權益與福利，政府保證絕不受損；許多員工所關心的，公司化後員工要選擇公務員或為留任為公司員工，政府保證尊重員工選擇。

**執政黨92年的承諾跳票!! 如今的承諾您我還相信嗎?**



# 為公司化槓上交通部！ 臺鐵工會怒批王國材：成臺灣交通創子手



2022年3月24日

交通部規劃2024年完成臺鐵公司化，今（24）日立法院交通委員會辦理「臺灣鐵路管理局體制改革」公聽會，會中臺鐵企業工會代表一開頭就痛批交通部長王國材、臺鐵局長杜微「將成為臺灣交通運輸創子手」，且臺鐵迫於交通部限制無法適時調漲票價，交通部還要將債務丟給臺鐵，「情何以堪」。

臺鐵企業工會秘書吳長智表示，現在談臺鐵改革公司化跟未來行車安全要如何改革，實際上臺鐵目前行車制度完全失控，臺鐵局的公公婆婆太多，不管臺鐵局要做什麼都被控制，公司化的過程中指揮鏈完全失控，部長要負全部的責任。

至於歷史債務部分，吳長智指出，民國63年高速公路興建後，十大建設所

有的債務都由國家承擔，唯獨鐵路電氣化算在臺鐵身上，且27年來交通部要求臺鐵不准提升票價，現在歷史債務卻掛在臺鐵身上，要臺鐵情何以堪？交通部還聲稱透過補貼償還臺鐵債務，「那不叫補貼，那是叫還給臺鐵」。

吳長智表示，臺鐵公司化轉型改革，又要臺鐵基金承接歷史債務，交通部聲稱中華郵政、中華電信都是成功公司化的案例，但是這些單位都是金雞母，只有臺鐵持續虧損，還要靠補貼償還虧損，痛批「不覺得很好笑嗎？這些債務是屬於臺鐵的嗎？」。

最後，吳長智也直言，交通部忽視行政院92年承諾負擔臺鐵全額債務，王國材昨日卻說工會不懂他的心，「不是工會不懂你，是你不懂工會，92年函示都可以糊弄過去，誰能相信你？」。



台鐵企業工會秘書吳長智，圖：擷取自國會直播

## 王國材祝工會勞動節快樂

2022年4月7日

### 回應部長的一封信

首先，感謝部長對於臺鐵員工的溫情喊話！

就如部長所說，所有的交通運輸，都摻雜的甜蜜與苦澀，這是人們的生活記憶與方式！而事故帶來的悲傷與痛楚是大家心中永遠的痛，大家應該就所有的事實原因來檢討與防範，建立一個與安全有關的風險管理，而不是狹帶所有悲傷的因子對於全民情感勒索，利用傷痛來達成自己的任務與使命！

感謝這兩年，為了改善同仁的待遇，行政院與交通部也積極為臺鐵同仁爭取多項福利，但這都是因為臺鐵的薪資結構與福利對於相關公家單位與國營事業而言來說，是低於標準值的，為了慰勞同仁的辛勞，也是為臺鐵留才的落實與同意的！這絕對不是政府的施捨與成全，而是還給員工一個公道罷了！

然而，部長口口聲聲說：「在去年4月2日太魯閣號重大事故後，期待及要求臺鐵改革的聲浪從未停歇。」試問部長，如果沒發生重大事故，安全就不重要了嗎？「安全」對於臺鐵同仁來說，是一件很重要的事，這是我們的工作環境，我們比民眾還在乎，但我們的反應您聽到了嗎？當沒有輿論壓力時，您似乎充耳不聞，其實您輕視了臺鐵員工對於在事故發生的傷感與悲憤，那種與事故家屬的感同身受，是您無法體會的，尤其對於事故後投入救災與關懷的員工來說，無法幫助家屬抹去所有的傷痛的那種無力感您懂嗎？為符合社會大眾的殷殷期盼而需要改革，這我們都懂也同



意，但這不表示，交通部可以為所欲為，再沒有溝通的情況下，將不清不白的公司條例草案送審，身為臺鐵員工的我們當然知道目前的缺失與問題，但您卻沒有傾聽我們的聲音，而設立這些草案，除了讓員工陷於恐慌的環境中，也使全民行的安全備受威脅，難道這就是部長的德政，為達改革臺鐵任務，不惜犧牲員工與全民的利益！成為政院底下使命必達的交通部長。

臺鐵的債務其實我們員工不需要承擔與明瞭，但也不能將這些原罪加諸在員工身上，更不要企圖混淆社會大眾的刻板印象，這些債務有多少是政治利益的交換條件、又多少是身為政府單位定位下的固定成本…等，這些都不是員工應該負責與承擔的，在於正常收支平衡下實質的虧損有多少，想必政府比我們還明瞭，所以才不停的帶風向，將臺鐵員工塑造成「敗家子」、「賠錢貨」，也許百年老店可以扣上「行政組織體制的僵化」，但這也是因為組織體系龐大的問題所在，該檢討的絕非是基層員工，當組織有問題需調整的都是高階主管，臺鐵的體質越來越差，也是高階主管們需要負責與檢討的，而「業務的推



展欠缺自主彈性」，這是我們能解決的嗎？礙於法令的約束下，這些束縛一定存在，要解決這些束縛只要鬆綁法令即可，不需要大費周章的公司化，然而「必須找出方法解決債務問題」，我們也同意，但絕非是拿我們的資產打主意，最後資產沒了，債務依然存在，這叫員工們情何以堪！

也許部長認為，到處露臉舉辦幾場只能聽不能發言的見面會，就是聆聽同仁的心聲及意見，就是因為這樣的方式工會才不參與，形式上的溝通，毫無實質的意義存在，在部長的心理只要達成任務，任何事都不重要，這樣的心態工會怎麼可能同意，也許部長真的很有誠意，儘可能將大家關切的意見加到條例草案內，並承諾所有對員工好的福利條件，也同意白紙黑字寫進條例裡，但目前條例都在立法院，審議的內容也跟部長說所說的不同，這要我們如何相信，一邊打開天窗說亮話，一邊背地審查，員工們其實都很想相信部長，但實際上的態樣，告訴我們不能相信，這讓我們不得不用實際行動來表達不滿，我們也曾相信未來是美好，但沒有期待的未來可以是美好的嗎？

臺鐵安全改革不只是部長所說的是「現在進行式」，更是大家應該一直努力的「未來式」，在社會的期待及要求下，安全不管是現在或未來都很重要，所有的規劃與設立都必須是必要且可行的，絕非是天馬行空、不切實際的，也不是為了安插所謂的特定人士而成立的！這樣才能順應社會潮流，徹徹底底的從軟硬體上改善，達到營運安全目的，以符合國人期待以確保社會大眾行之安全。

對於「五一不加班活動」絕非是為了不便民而發起的，希望部長不要再把

臺鐵員工妖魔化，我們純粹只是用行動來表達對於交通部霸道的行為的不滿，為了重返臺鐵榮光而努力！我們不再被部長的道德綁架，「五一不加班」實質上絕非罷工也絕非癱瘓交通，只是行使勞工的權益提出「不加班」的訴求，絕非如部長所說臺鐵人不樂於付出，不然，我們不必選擇只在「五一」這一天，而是整個連續假期，國人的不便我們也在乎，臺鐵人志在服務的高尚情操一直都在，不是我們不懂部長，而是部長不懂我們！

最後，臺鐵員工想向部長說，我們的需求很簡單，「安全、安定、永續經營」！

辜負部長的期待深感抱歉，期許得到大家的諒解！

交通部長王國材表示  
工會依法可以五一勞動節不上班  
「祝勞動節快樂」



台鐵員工發起五一不加班  
王國材：準備好應變方案



# 五一勞動節停擺 籲民眾「取消行程」 臺鐵局長發道歉信

2022年4月24日

臺灣鐵路  
Taiwan Railway

網站導覽 登入 / 註冊 Language ㄚ

線上訂票 旅客服務 旅遊票券 鐵道旅遊 線上購物 會員服務 招商資訊 關於臺鐵 廉政平臺 臺鐵總體檢 0402事故專區

路線運行狀態 2022/01/03 16:30 集集線：路線障礙 詳細資訊

我們很抱歉，今年五月一日勞動節停駛全部的表定列車，未能提供應有的旅運服務，在此代表全局向旅客及社會大眾致上最誠摯的歉意。

如果旅客取消行程，可於一年內持未使用車票(含去回程車票)至各車站辦理全額退票，免收手續費。造成您的不便，再次深致歉忱。

臺鐵局局長 杜微

會員好康購 加贈點

列車時刻表 轉乘查詢

出發站 抵達站 日期 時段起迄 查詢出發時間 查詢抵達時間

出發站 抵達站 2022/04/25 00:00 到 23:59 查詢





# 臺灣鐵路工會 日本友會JR總連聲援信

**JR總連**

Japan Confederation of Railway Workers' Unions

3-2-13 Nishi Gotanda, Shinagawa-ku, TOKYO 141-0031 JAPAN

Tel: 81-3-3491-7191

Fax: 81-3-3491-7192

URL: <http://www.jr-souren.com>

Email: [yamada@jr-souren.com](mailto:yamada@jr-souren.com)



中華民國 總統 蔡 英文 様

我代表全日本鐵路工會總聯盟（JR總聯）的3萬名成員，要求撤回貴國欲推進的臺灣鐵路管理局公司化法案提交到立法院的決定，並接受與臺灣鐵路工會的協商。

我們接到報告說，作為臺灣接連發生的列車脫軌事故的解決方法，中華民國政府提出了將臺灣鐵路管理局公司化的法案，法案中沒有涉及到安全問題。

今天4月25日是17年前在日本西日本旅客鐵道（JR西日本）福知山線發生列車脫軌、翻車、奪走107人生命、造成多人受傷的事故的日期。我們JR總聯一直呼籲，與工會成員一起查明事故原因，JR西日本的盈利優先經營態度和對犯錯的司機進行懲罰性教育的企業體質是事故的幕後主使。日本國土交通省設置的事故調查委員會認定這些人的經營態度、企業體質是事故的幕後要因，也被記載在事故調查報告書上。

從我們的經驗來看，作為此次列車脫軌事故的解決方法，貴國政府提出臺灣鐵路公司化法案，將堵住事故原因查明之路，沒有適當的對策。因此，不得不擔心再次奪走鐵路使用者和在現場工作的鐵路工人的生命。

由於貴國政府此次提出的鐵路公司化法案中沒有對鐵路安全的看法，而且無視了鐵路工人的意見，因此，JR總聯支持臺灣鐵路工會提出的撤回法案的要求，並要求貴國政府承認臺灣鐵路工會的呼籲，並接受與臺灣鐵路工會的協商。

2022年4月25日

全日本鐵路工會總聯盟（JR總聯）

執行委員長 山口 浩治



中華民國 總統 蔡 英文 様

私は全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連）の組合員3万名を代表し、貴国が進めようとしている台湾鉄道管理局の企業化法案の立法院への提出を撤回し、台湾鐵路工會との交渉に応じることを要請します。

私たちは台湾鐵路工會より、台湾で相次いだ列車脱線事故の解決策として、中華民國政府が台湾鐵路管理局を企業化する法案を提出したこと、法案の中には安全に関する事柄が触れられていないとの報告を受けています。

奇しくも本日4月25日は、17年前に日本の西日本旅客鐵道（JR西日本）福知山線で列車が脱線、転覆し107名の命が奪われ、多数の負傷者を出してしまった事故が発生した日です。私たちJR総連は、組合員と共に事故の原因を究明し、JR西日本の営利優先の経営姿勢と、ミスをした運転士に対する懲罰的な教育をしてきた企業体質が事故の背後要因であることを訴えてきました。日本の国土交通省が設置した事故調査委員会は、これらの経営姿勢、企業体質が事故の背後要因であることを認め、事故調査報告書にも記載されました。

このような私たちの経験から、今回、列車脱線事故の解決策として貴国政府が台湾の鉄道企業化法案を提出したことは、事故の原因究明の道を閉ざし、適切な対策がなされず、再び鉄道利用者や現場で働く鉄道労働者の命を奪うことになりかねないと危惧せざるを得ません。

私たちJR総連は、今回貴国政府が提出した鉄道企業化法案に鉄道の安全についての視点がなく、現場の鉄道労働者の意見を無視したものであることから、法案提出の撤回を求める台湾鐵路工會の訴えを支持し、貴国政府に対し台湾鐵路工會の訴えを認め、台湾鐵路工會との交渉に応じることを要請します。

2022年4月25日

全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連）

執行委員長 山口 浩治

## 臺灣鐵路111年模範勞工表揚大會

籌備會規劃組

111年五一勞動節暨模範勞工表揚大會於3月16日上午辦理，由68位獲獎模範勞工頭綁「抗議」紅布條步入會場、揭開典禮的序幕。

由於交通部長王國材日前接受媒體採訪時指出，臺鐵現負債4,208億，待立法院三讀通過臺鐵公司條例草案，2024年進行公司化，初估2027年臺鐵債務可望由副業收益打平……。

鐵路工會理事長陳世杰表示，那只是一種論述，沒有實際精算，更質疑部長說公司化後，臺鐵未來會更好，但還沒公司化之前，臺鐵就可以更好，「為什麼不先做？」難道只要臺鐵這塊招牌還在，臺鐵就不能進行改革？公司化條例只圍繞在臺鐵資產，完全沒提及運輸安全，不符合臺鐵對安全改革的期待，顯示交通部只是想透過公司化對社會有個交代。故於典禮開始前號召各模範勞工在頭上綁上「抗議」布條進場，集體發出無聲的怒吼！為的是表達基層員工

對臺鐵公司化的不信任，訴求將鐵路工會版草案納入審議。

本次表揚大會邀請交通部政務次長胡湘麟、勞動部部長許銘春、鐵路警察局副局長蔡文峰等貴賓參與盛會，並由臺鐵局局長杜微、鐵路工會理事長陳世杰及上述貴賓分別頒發獎狀致意，感謝同仁們日夜守護臺鐵運輸安全。令人備感溫馨的是～今年度多位模範勞工亦在表揚大會中，大方地對台下的寶眷、家人們表達謝意，將榮耀歸屬於寶眷、家人們，並邀請他們至台上一同領取這份殊榮與喜悅！讓整個會場增添許多歡樂又感動的高潮！

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，分別是宜蘭機務分段李文賢、花蓮運務段徐邦堯及臺北車班組嚴國財，再次恭喜獲得這份榮耀，實至名歸！





## 11屆第33次勞資會議紀錄



**時間：**111年2月24日上午9時30分

**地點：**本局第1會議室

**主席：**李代表國華

**壹、主席報告事項：**本次會議由勞工安全衛生室林主任治平業務簡報。

**吳代表長智發言：**

勞工安全問題不容忽視且刻不容緩，有關本局「110年第4次職業安全衛生委員會議」紀錄，其中建議案「現場勞安人員員額配置及護理師案」、「南迴線鐵路隧道協助改善漏水漏電現象案」及其他應辦事項，請勞工安全衛生室費心督辦，務必於下次會議前積極處理完畢。

**勞工安全衛生室回復：**

有關吳代表所提，本室督請電務處及工務處積極處理。

**貳、11屆第32次建議事項**

一、地區勞資會議於本局的權責單位為何？

(一) 11屆第33次會議人事室說明：

一、本局地區勞資會議依勞資會議實施辦法規定召開，由各處所屬分支機

構段長擔任地區勞資會議資方代表，有關會議之籌備與進行由各地區依法辦理及運作，倘會議籌辦運行過程中有法規適用疑義或需其他行政協助，則由本室（局勞資會議秘書組）提供相關指導與協助。

二、有關各地區勞資會議既已依法辦理，是否仍受局本部之監督管理，或基於尊重地區勞資會議自治精神，宜由各地區勞資會議自主運作，經查相關法規函釋未有明定，經以電話詢問臺北市政府勞動局回復以「事業單位各分部（地區）依勞資會議實施法召開勞資會議，是否受總部（局本部）之監督管理，法無明定」。

三、次查花蓮縣政府111年2月7日府社勞字第1110010947號函復臺灣鐵路工會並副知本局說明略以，「勞資會議代表應本誠實信用原則，共同促進勞資會議之進行」，惟未說明有關地區勞資會議之管理權責單位為何，爰為臻明確，本室刻正研擬



詢問相關主管機關釋疑。

**11屆第33次會議決議：**

一、請人事室依相關規定研議訂定地區勞資會議遇有爭議時，本局相關處理機制。

二、結案。

**參、新增提案：**

提案一：運務處核發制服應一視同仁，而非有所區別。（提案人：臺灣鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：113301）

說明：

(一) 依據111年2月22日本會第15屆第7次理事會會議決議案辦理。

(二) 目前運務處核發同仁制服均依107年新修訂「交通部臺灣鐵路管理局運務處從業人員服制式樣配件數量及保管年限一覽表」辦理，將現場辦理總務等人員除外，不符合公平原則，且同仁若職務有所異動，造成異動後無制服可穿之窘境，而現場辦理活動如鐵安演習等，卻要求此部分同仁需自行穿著類似制服之衣著，同仁需再自行採購相關之衣著，造成同仁之不平，且制服代表著路局形象、凝聚同仁向心力進而對路局產生歸屬感，建請運務處應一視同仁，均應發給制服，不應有差別待遇。

結論：

(一) 請運務處妥為處理。

(二) 繼續追蹤。

**肆、新增建議事項：**

一、花蓮站區北材料倉庫職務宿舍電梯停用一案，經花蓮縣政府函示依法不得辦理停用，請貴局妥處。（提案人：臺灣鐵路工會）

說明：

1. 依花蓮工務段111年2月14日花工產字第1110000882號函辦理。

2. 為同仁使用權益，請秘書處(事務科)列席會議說明後續解決方案。

結論：

1. 請秘書處依花蓮縣政府函復妥處職務宿舍電梯相關事宜，並指定經費之會計科目俾利工務處辦理後續核銷。

2. 繼續追蹤。

二、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。（提案人：林代表大川）

說明：

1. 1298及1298B次收班時間較晚，壓縮工務及電務保修時間帶，雖可辦理單線封鎖斷電施工，仍有撞擊感電之危險因子存在，對同仁安全工作環境影響甚鉅。

2. 1298次載運客數量少，效率不佳且浪費乘務人員人力，建議取消該車次。

## 11屆第34次勞資會議紀錄



**時間：**111年3月22日上午10時

**地點：**本局第1會議室

**主席：**鍾代表雲章

### 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) 11屆第33次會議人事室說明：

本室業以便簽請各單位填列相關函報資料，俟彙整後辦理報部作業。

### 11屆第33次會議決議：

一、請各業務單位加速填列報部相關資料，並敘明鐵路別於其他運輸系統業者之特殊性及本局員工於民俗節日疏運之重要性，俾利爭取出勤獎金。

二、請人事室彙整陳報交通部並積極溝通以爭取出勤獎金。

三、繼續追蹤。

(二) 11屆第34次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

本處已於111年3月11日先行將疏運出勤獎金相關統計資料E-MAIL人事室，另「111年民俗節日（清明節、端午節、中秋節）疏運出勤獎金之軍公教員工給與項目訂修及檢討作業檢視表」資料已填妥，並於111年3月17日簽復人事室。

二、工務處說明：

本處資料刻正陳核中，於111年3月17日提供予本局人事室。

三、人事室說明：

本室刻正彙整各單位填列相關資料，並辦理報部作業。

### 11屆第34次會議決議：

一、請人事室儘速彙整各單位資料辦理報部作業。

二、繼續追蹤。

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34次會議人事室說明：

一、本案已於本(111)年3月9日文康委員會第1次會議討論決議，為因應現場輪班人力5人成團出遊不易，由各單位依活動性質、內容事先擬訂年度活動計畫申請表，辦理藝文及康樂相關活動，如藝文展覽、健行、登山、旅遊、其他聯誼等，再由同仁個別參與該計畫活動，活動辦理後同仁應檢具支出發票辦理核銷，放棄參與者，不得要求個別補助。

二、將另函通知各單位辦理。

**11屆第34次會議決議：**

一、請人事室儘速擬訂相關辦法，相關資料並提本會議確認。

二、本案俟函請各單位落實辦理後予以結案。

三、繼續追蹤。

第113201案：請路局研議興建員工宿舍，以照顧員工。

(一) 11屆第33次會議秘書處說明：

一、依據「宿舍管理手冊」第四點第二項規定，職務宿舍建置方式如下：

(一)優先調配經管之公有房舍，無適宜房舍可調配時，得申請撥用公有房舍建置之。

(二)無前款房舍可供建置而有租賃或興建職務宿舍必要者，應擬具建置計畫，敘明理由、所需職務宿舍種類、戶數、面積、經費、房地取得方式等，報行政院核定，循預算程序辦理。

二、本處業於111年2月10日秘事字第

1110000610號函請各工務段清查轄內用途廢止或閒置房舍，並請運務、工務、機務、電務、材料、資產開發中心及附業營運中心等單位，協助並督導所屬，確實清查經管可供利用之房舍，提供相關資料於111年3月4日前送工務段彙整，各工務段於111年3月25日前送本處彙辦。

**11屆第33次會議決議：**

一、請工務處積極協助清查轄內用途廢止或閒置房舍。

二、請秘書處彙整相關資料並持續規劃員工宿舍之事宜。

三、繼續追蹤。

(二) 11屆第34次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

(一)興建員工宿舍為本局秘書處權責。

(二)有關清查轄內用途廢止或閒置房舍一節，秘書處業以111年2月10日秘事字第1110000610號函限期各工務段清查用途廢止或閒置房舍。

二、秘書處說明：

(一)本處業於111年2月10日秘事字第1110000610號函請各單位及工務段清查轄內用途廢止或閒置房舍，並請工務段於同年3月25日前送本處彙辦。

(二)現除花蓮、嘉義及臺北工務段已提供彙整資料外，其他工務段仍在彙整中，俟各工務段回復後，評估可供利用閒置房舍規劃作為職務宿舍。

**11屆第34次會議決議：**

一、請秘書處於111年6月30日前盤點完成並提出具體執行計畫。

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) 11屆第34次會議運務處說明：

本處訂於111年3月18日召開「運務處危險津貼調整案」會議討論。

**11屆第34次會議決議：**

一、請運務處將相關資料提本會議報告。

二、繼續追蹤。

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34次會議運務處說明：

本處已於111年3月10日召開研議本局「備勤房舍管理辦法須知」條文內容會議討論。

**11屆第34次會議決議：**

一、請運務處將相關資料提本會議報告。

二、繼續追蹤。

第113301案：運務處核發制服應一視同仁，而非有所區別。

(一) 11屆第34次會議運務處說明：

本處已於111年3月11日鐵運綜字第1110008182號函復臺灣鐵路工會。

**11屆第34次會議決議：**

一、請運務處儘速將111年3月11日鐵運綜字第1110008182號通函所屬單位知悉。

二、結案。

**貳、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) 11屆第33次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

本處刻正依111年1月20日本局「規章程序小組」第1次會議紀錄結論三、辦理「指定區間辦理路線封鎖施工申請作業試辦計畫」簽局核准事宜，俟奉核後函知相關單位據以辦理。

二、營運安全處說明：

111年1月20日本局「規章程序小組」第1次會議決議，擬由南迴線枋野-加祿間及大武-枋野間兩處辦理試辦計畫，該計畫由工務處辦理簽局核准事宜。

(二) 11屆第34次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

(一)「指定區間辦理路線封鎖施工申請作業試辦計畫」業於本處111年3月10日G21110007228號局簽奉核。

(二)業以111年3月14日鐵工路字第1110009044號函知相關單位據以辦理。

二、營運安全處說明：

本案工務處已發布試辦計畫，由工務處邀集各單位現勘試辦計畫，本案建





請解除列管。

**11屆第34次會議決議：**

一、本案因故改於111年4月21日至臺東地區(南迴線)辦理現勘實測，請運務處、機務處、工務處、電務處及營運安全處(請謝副處長曜宇出席)與會。

二、請工務處依「指定區間辦理路線封鎖施工申請作業試辦計畫」，規劃是日於大武至枋野間模擬實測之相關作業程序。

三、繼續追蹤。

**參、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) 11屆第33次會議工務處說明：

- 一、短期方案已於110年12月9日決標，正辦理開工前作業。
- 二、長期方案委託規劃設計勞務案之AA預算於111年1月13日核定，臺北工務段刻正辦理勞務招標文件(準用最有利標招標)簽陳及招標文件(含採購契約)製作，預定111年2月底前送材料處審查。

**11屆第33次會議決議：**

一、請工務處研議於長期方案之採購契約內容，詳細載明後續電梯保養維修權責事宜。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第34次會議工務處說明：

一、依據本局109年7月16日新富車站增設電梯需求及可行性研議會議紀錄

為辦理原則略以：

(一)機務處：因新富站為招呼站，同意由機務段就地緣之便管理電梯緊急呼救狀況處理事宜。

(二)運務處：後續增設之電梯再納入本處日常維保作業。

二、保固期間內之日常維修保養由保固廠商辦理，保固期過後由運務處納入日常維保作業，如遇緊急呼救狀況由機務段負責管理。

三、本案動支請示單經主計室刻正審查中。

**11屆第34次會議決議：**

一、本案請主計室協助辦理，另短期方案執行完畢後先予結案，有關長期方案轉地區勞資會議列管。

二、繼續追蹤。

二、有關各場站內路線及號誌容許有效長度，已久未修訂更新，請儘速辦理會勘更新。

(一) 11屆第33次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

路線有效長統計表業經運務單位(本局綜合調度所)提供審核意見，本處依據意見修正相關數據，修正版2版於111年2月17日函送運務處等相關單位。

二、營運安全處說明：

請工務處修正路線資料有誤之數據，彙整更新函運務處。

**11屆第33次會議決議：**

一、請運務處(含綜合調度所)及機務處依本局110年12月16日鐵工路字第1100044917號函及111年2月

17日鐵工路字第1110005411號函，確認各場站正線、副正線路線有效長調查表及修正數據後函復工務處。

## 二、繼續追蹤。

(二) 11屆第34次會議主辦處室說明：

### 一、運務處說明：

本處已於111年2月25日調查完成，並以同日運運設字第1110002374號函復工務處。

### 二、機務處說明：

本處刻正請各廠段核對中，俟蒐集廠段審核結果後，再行函復工務處。

### 三、工務處說明：

依據運務處111年2月25日運運設字第1110002374號函送「有效長數據差異調查表」，本處已於同年3月15日工路線字第1110003827號函請各工務段複查有效長資料，修正後於3月31日前函報本處彙整。

## 11屆第34次會議決議：

一、請運務處、機務處、工務處依權責妥為處理。

二、結案。

三、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34次會議工務處說明：

依據勞資會議紀錄決議，參與現勘作業。

## 11屆第34次會議決議：

一、本案因故改於111年4月21日至臺東地區(南迴線)辦理現勘實測，請

運務處、機務處、工務處、電務處及營運安全處(請謝副處長曜宇出席)與會。

## 二、繼續追蹤。

## 肆、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) 11屆第33次會議工務處說明：

目前各工務段道班人數平均為8~12人，編制人員尚可符合上級所要求的工安模式，惟針對某些人數不足8人的道班，業已函請轄管工務段檢討該道班辦理業務及人員編制是否合理，並採併班方式辦理。

(二) 11屆第34次會議工務處說明：

依據勞資會議紀錄決議辦理。

## 11屆第34次會議決議：

一、本案因故改於111年4月21日至臺東地區(南迴線)辦理現勘實測，請運務處、機務處、工務處、電務處及營運安全處(請謝副處長曜宇出席)與會。

## 二、繼續追蹤。

二、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34次會議機務處說明：



一、關於EMU700型：

車門下方已有鑰匙開關，乘務員可於開啟蓋鎖後使用，請運務單位廣加宣導。



駕駛室後方車門下為車外車門開關



平時以四角鑰匙鎖住



開蓋後無需車門鑰匙即可操作

二、關於TEMU1000型

(一)經現場會勘，可於EDC車駕駛室後方原車門內緊急考克下方低位處增設一只功能相同之隔離考克。乘務員於車外隔離考克隔離後，推開車門即可於車下直接操作此新設考克，無需上車。如此可減少上下車次數

，降低意外風險。

(二)將請臺北機廠於車輛進廠檢修時一併施工。先試作一門，會勘無意見後，再施工其他車門。

11屆第34次會議決議：

一、請機務處評估修改設備（或增設裝置）之成本與效益，提下次會議說明，並擇日邀集運務處召開協調會議，由馮副局長主持協調本案相關事宜。

二、繼續追蹤。

伍、11屆第31次建議事項

一、潮州基地含高雄機廠新增號誌設備轉轍器166臺、計軸器344顆、電源系統3套、進路表示器171臺、號誌機173只...，目前屏東電務分駐所增加1個人都沒有，潮州基地亦無分駐所或監工房，人員不足造成維修品質不佳，請上級重視高雄電務人力不足的問題。

(一) 11屆第33次會議電務處說明：

本局高雄電務段現有預算員額156名，現員138名，缺額18名，扣除營運人員1名缺額後，缺額17名。110年鐵路特考員級1名於111年2月10日報到分發屏東電務分駐所後，缺額為16名，本(111)年為應110年普考增額1名、111年身障特考四等1名及南居北工人員遷調陸續到位，茲就缺額16名，針對分駐所設備量調配人力。

11屆第33次會議決議：

一、為因應員額短缺需求，請電務處積極辦理營運人員甄試，招考服務佐

理以補充現有人力缺額。

二、請電務處研議依短期、中期及長期需求，提報人力改善措施，俾利後續追蹤調整人力配置。

三、繼續追蹤。

(二) 11屆第34次會議電務處說明：

一、本處業已規劃於111上半年辦理營運人員甄試，預計錄用名額50員。

二、檢附本處人力增補計畫報告。

**11屆第34次會議決議：**

一、本案轉電務處工時會議列管。

二、結案。

二、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) 11屆第33次會議營運安全處說明：

111年1月20日本局「規章程序小組」第1次會議決議，本須知乃規範局內單位，外包商可由工務單位另製表單，供外包廠商簽註，以釐清權責。

**11屆第33次會議決議：**

一、請工務處研議訂定臨軌工程之相關規定，交由營運安全處辦理規章修正事宜。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第34次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

(一)依據本局111年3月10日「電信業者申請於本局路線及隧道保修作業流程」研商會議議題一、討論事項結

論(略以)：請運安處、運務處1個月內研議修正方案。

(二)研議訂定臨軌工程之相關規定：橋隧科業於111年3月9日召開「臨軌工程施工安全防護措施要點」制定會議。

二、營運安全處說明：

本案於111年2月18日本局「規章程序小組」第2次會議決議，「保安裝置保修工作須知」中，惟月臺施工得由本局派施工負責人申請保安裝置保修後，交承包商辦理。其他局外單位之施工，不適用本須知。請工務處訂定臨軌工程之相關規定，俟規定訂定後，由營運安全處修正「保安裝置保修工作須知」內容，將月臺施工移出本須知，以區隔保修、施工作業，「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。

**11屆第34次會議決議：**

一、請工務處儘速擬訂相關規定，並請營運安全處積極協助工務處加速辦理。

二、繼續追蹤。

三、為配合臺中捷運營運，衍生臺鐵必需無償撥用提供土地，請說明其法源依據為何？

(一) 11屆第33次會議資產開發中心說明：

經本中心於111年2月8日電洽臺中市政府交通局承辦同仁表示，本案用地取得方式尚在研議中，惟研議用地取得



方式包含租用、都更回饋及有償持分撥用，並以分管協議劃分管理權責等3種方式，目前市府仍尚未定案。

**11屆第33次會議決議：**

**一、請資產開發中心持續追蹤臺中市政府交通局之核定進度。**

**二、繼續追蹤。**

(二) 11屆第34次會議資產開發中心說明：

有關臺中捷運B19站使用本局國光開發案之土地東南角一案，本局已於111年2月25日鐵企研字第1110005605號函請交通部鐵道局補充意見：「…二、綜上，該計畫之B19站部分站體規劃使用本局經管之土地(現為國光客運臨時站)，惟協商多時仍未取得共識，考量本局「國光客運臨時站都更開發案」後續土地開發之期程及相關權益，建請臺中市政府調整該站路線避開上開本局經管土地。」。

**11屆第34次會議決議：**

**一、資產開發中心會中表示本案絕無可能無償撥用，並會盡力維護本局權益。**

**二、結案。**

**陸、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) 11屆第33次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

本處已於111年2月10日函請各段確實督導所屬車站，於設立「列車停車標誌」時，型式、顏色、位置務必依運轉規章行車特定事項第158條規定辦理，以求一致性，共維行車安全。

二、工務處說明：

本處函知各工務段遵照辦理。

三、電務處說明：

本處將於111年2月23日召開處務會議中提報列管該案並持續追蹤，以確保行車安全為目標。

**11屆第33次會議決議：**

**一、請運務處規劃各車站電車停車標誌一設立位置，並訂定移設時程落實辦理。**

**二、請工務處及電務處確實執行路線標誌、號誌之清潔保養作業，並提出具體辦理成效。**

**三、繼續追蹤。**

(二) 11屆第34次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

本處已於111年3月3日運運設字第1110002612號函請各運務段整合停車標誌，預計111年3月29日前均可完成。

二、工務處說明：

(一)本處業於111年2月18日工路線字第1110002661號函請各工務段確實維護並避免油漆剝落及落實清潔保養作業，相關維護保養及清潔改善成果並於111年3月底報處備查。

(二)本處業以111年3月14日工路線字第1110004874號函，請各工務段研訂

作業計畫並於111年3月底報處彙整。

### 三、電務處說明：

本處業已通知各轄管單位務必確實維護相關設備，避免油漆剝落及設備落實清潔保養；檢附相關辦理情形成果圖片於會上播放。

### 11屆第34次會議決議：

- 一、請各單位確實於3月底前完成各項改善作業（停車標誌整合、號誌及標誌避免油漆剝落並落實清潔保養），於下次會議報告。
- 二、請機務處函知所屬段確實填寫設施不良統計表，彙整交由各權責單位立即改善。
- 三、繼續追蹤。

### 柒、11屆第33次建議事項

- 一、花蓮站區北材料倉庫職務宿舍電梯停用一案，經花蓮縣政府函示依法不得辦理停用，請貴局妥處。

#### （一）11屆第34次會議秘書處說明：

本案電梯維護費用，截至111年1月止，已由本處撥款花蓮工務段辦理。

### 11屆第34次會議決議：

- 一、有關本案宿舍管理協調事宜，請秘書處、工務處派員列席花蓮地區勞資會議，並請勞方代表黃代表國榮併予列席。
  - 二、有關電梯維護經費請秘書處及工務處協調處理。
  - 三、本案轉花蓮地區勞資會議列管。
  - 四、結案。
- 二、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）11屆第34次會議運務處說明：

經查1298次區間車旅客主要乘車區間為新竹-桃園間，可規劃截短行駛，惟考量編組運用，仍需行駛桃園=七堵1298次迴送列車（1298B次迴送至七堵，後作七堵=苗栗1107次）。

### 11屆第34次會議決議：

- 一、運務處表示預訂6月份改點時一併調整，俟公布改點時刻表後再予結案。
- 二、繼續追蹤。

### 捌、新增建議事項

**建議事項1：因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。（提案人：臺灣鐵路工會）**

#### 一、說明：

（一）依貨運服務總所第11屆勞資會議列管案追蹤辦理。

（二）近年來因本局各業務調動整併，除新增原屬附業營運中心之旅運販賣空間等移撥案件外，貴局於109年11月2日召開相關會議，將原屬工務段之直接承租業務(政府機關及公營事業承租、袋地通行等各類直接出租案件)契約屆期後移交營業所辦理，此會議紀錄已定案並實施，惟紀錄中並未提及有關業務移交後，各營業所增援人力配置問題，然業務量增加係為不爭之事實，如未能增加人



力或增加人力支援的狀況下，將致使原已負荷過重的業務趨至超載，直接影響同仁履約成效及整體業務推展，業務移轉卻未有新增人力所帶來的相對剝奪感亦將影響同仁身心健康。

(三)故為維持同仁履約管理成效並利於各營業所業務推展，請研議增加人力或自其它單位調派人力支援方式之可行性。

(四)擬請貨運服務總所(資產開發中心)、附業營運中心及工務處列席說明。

## 二、結論：

請資產開發中心召開主管協調會議，由馮副局長主持協調本案人力問題。

### 建議事項2：建請說明「公務人員危險及勞力職務認定評估項目」進程。(提案人：臺灣鐵路工會)

#### 一、說明：

(一)依工務處111年3月14日工管理字第1110004985號函辦理。

(二)查第11屆第15次局勞資會議列管案103901，轉工務工時協商會議追蹤至今已一年多，經工時會議追蹤結果，此案尚在人事室未再陳報，建請人事室說明。

## 二、結論：

#### (一)人事室說明：

1、本室前就本案函報交通部轉報銓敘部，銓敘部於109年10月6日函復交通部，該部嗣再函請本局就銓敘部審查意見再予研酌，本局於同年11月

11日函請局內各單位補充說明及檢附相關資料，經查僅工務處有此需求，該處經內部討論研商，並於110年6月15日函復本室，惟經檢視內容，有多處尚待釐清，爰本室於110年8月18日函請該處補充說明。

2、工務處再於110年12月1日函復本室，經本室檢視所報內容，仍有多項疑義未予敘明，又所報資料仍停留在109年數據，爰於111年1月18日函請工務處修正並更新資料至110年12月，該處嗣於111年3月14日函復本室，本室刻正簽陳中。

(二)工務處說明：有關各工務段路線養護職務人員增列為危勞職務案，本處業已就銓敘部109年10月6日請本處補充項目於110年6月15日提供說明函報本局人事室，並依該室審查意見，三度釐清及補充「本局所屬工務段路線養護職務人員擬填列為公務人員危勞職務一案說明表」且併同更新數據至110年12月31日，於111年3月14日函送本局人事室轉陳主管機關核備。

(三)請人事室儘速函報，本案轉工務處時會議列管。

(四)結案。

# 運轉指導幹部響應5月1日 不出勤能否作為考績乙等事由？

廣秋

## 5/1運指幹部願意出勤者名冊

填報日期：111/4/15D

日期 段別	5/1 (日)	
	日期	人數
宜蘭機務分段		1
七堵機務段		1
臺北機務段		3
新竹機務段		2
苗栗機務分駐所		
彰化機務段		2
二水機務分駐所		
嘉義機務段		5
高雄機務段		4
左營機務分段		3
南新竹機務分駐所		1
花蓮機務段		0
臺東機務段		2
總計		24

據傳臺鐵局有長官為迎合交通部的要求，揚言如有配合工會，參與「五一不加班」活動的運轉指導幹部，屆時本年考績會被列入乙等。當然除了為那些被長官「摸頭」成功的幹部感到惋惜外，筆者也要請長官別再執迷不悟，為了自己的仕途逢迎拍馬已足夠讓人作嘔！更不要漠視勞方訴求而視法律為無物！並一而再、再而三地踐踏員工以及臺灣人民對臺鐵的期待！

### 五一勞動節員工不出勤理所當然

勞動基準法（下稱勞基法）第37條第1項規定：「內政部所定應放假之紀念日、節日、勞動節及中央主管機關指

定應放假日，均應休假。」作為強制規定，對同時既有公務員身分，又具有勞工身分的臺鐵人而言，五一勞動節員工不上班可以說是於法有據。然而，運轉指導幹部卻被上級主管要求5月1日需出勤加班，試問長官有何正當理由要求運指幹部五一勞動節出勤？縱使勞基法第40條第1項有規定，「因天災、事變或突發事件，雇主認有繼續工作之必要時」，得停止勞工之假期；那難不成長官有那麼神通廣大？能夠預知勞動節當天，或者在勞動節之前有天災、事變還是什麼突發狀況會發生嗎？還是五一勞動節臺鐵員工休假對這些慣於阿諛奉承





王國材的上級長官們是事變？還是臨時起意？長官要明瞭一點，「五一不加班」自從3月31日就已經公告周知！只有忽視勞方還有社會大眾訴求的袞袞諸公才會將此當作是突發事件！

### 五一勞動節運指幹部不出勤能不能作為考績乙等的事由？

這邊先說明一下，雖然在「特別法優於普通法」原則下，臺鐵員工的考績應該依交通事業人員考成條例辦理；但是該條例第1條第2項也有言，「本條例未規定者，適用其他有關法律之規定」，換言之，如果有交通事業人員考成條例漏未規定到的部分，除了相關的細部規定有法規命令去細講外，也應該以有利於員工的立場思考，來適用公務人員考績法。

交通事業人員考成條例第4條第1項明定，年終考成是按「工作績效、品德操守及其他與業務有關之項目評分」；但你我應該都很清楚，條文終究是條文，實際上打考績依據的通常都是潛規則，不是配額多少給多少，就是誰跟主管好誰考績就好，背離了立法者當時的初衷，考成「應本綜覈名實、信賞必罰之旨」（公務人員第2條），除非有大功大過在眼前，不然要「準確客觀」基本上不太可能，公務人員考績法第2條的存在就跟沒有其實差不多。

那麼五一勞動節員工如果不出勤，能夠以此作為考績乙等的事由嗎？長官當然有權因為你不聽話、不懂得巴結給你考績打乙等；但要是因為這些幹部五一配合工會不加班，因而給予考績乙等，雖然從條文上看來並無違法，但還是有違行政法上「不當聯結禁止原則」之虞。

所謂行政法上「不當聯結禁止原

則」，係指行政機關行使公權力、從事行政活動，不得將不具事理上關聯的事項與其所欲採取的措施或決定相互結合，尤其行政機關對人民課以一定義務或負擔，或造成人民其他不利益時，採取的手段與所追求的目的之間，必須存有合理的聯結關係。從長官用年終考績乙等來要脅運轉指導幹部五一當天出勤一事來看，「五一勞動節不出勤」本來就是「合法休假」，而且對於車班、機班等本就是輪班制的同仁而言更是如此！如果今天是一個很常請、休假的，或者是沒病裝病，濫用事、病假等等，考績打差都是剛好而已；但是今天簽署「五一不加班」的員工並非都是這種人，甚至有的人可能忙到沒時間請、休假。為什麼運指幹部五一當日不出勤，考績就只能拿乙等？莫非「五一不加班」會影響工作績效？還是連署「五一不加班」就是品德操守不佳？還是只要違逆「聖意」，就得考績拿乙等？

### 如果因為連署了「五一不加班」考績被列乙等，請依法提起復審

由於早期受到「特別權力關係」理論的影響，公務員因與國家有服從性與隸屬性，被認為是公權力的一部分，所以當其權利被侵害或剝奪的時候，並無管道可進行司法救濟，如司法院大法官釋字第243號即認為，「非影響公務員身分關係之不利益處分」不得訴請救濟；然而「有權利即有救濟」，釋字第785號便表示，公務人員認其權利遭受違法侵害，或有主張權利之必要，自得按相關措施與爭議之性質，提起相應的救濟，「不因其公務人員身分而異其公法上爭議之訴訟救濟途徑之保障」。因此公務人員保障暨培訓委員會也於民國109年10月5日以公保字第

1091060302號函正本各機關人事，放寬了公務人員保障法所定復審及申訴、再申訴救濟範圍，將年終考績（成）考列甲等、乙等改認定為行政處分，應循復審程序提起救濟。

身為既有勞工身分，又有公務人員身分的臺鐵人而言，在因為同時兼具這兩種身分的我們其實很尷尬，該適用勞工法規，或者應該適用公務人員法規往往標準不一，容易陷入「雙標」困境；但是只要臺鐵「局」還沒變成臺鐵「公司」，受到資方的欺凌，本來就應該有人願意挺身而出！或許甲等、乙等對某些人而言只差在那半個月獎金，畢竟此刻如果還沒有人願意為了自己的權利出聲，以後可能就連發聲管道都沒有了！

編 號：  
發 文 日 期：

## 公務人員保障暨培訓委員會 函

地址：116205臺北市文山區試院路1之3號  
承辦人：郭先生  
電話：02-82367072  
傳真：02-82367079

受文者：審計部人事室

發文日期：中華民國109年10月5日  
發文字號：公保字第1091060302號  
類別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如說明三（1060302109\_A7TCH1.pdf）

主旨：本會依司法院釋字第785號解釋意旨，調整公務人員保障法所定復審及申訴、再申訴救濟範圍，自即日起實施，請查照轉知。

說明：

- 一、依本會民國109年9月22日109年第12次委員會議決議事項辦理。
- 二、按司法院釋字第785號解釋意旨略以，公務人員保障法（以下簡稱保障法）第77條第1項、第78條及第84條規定，並不排除公務人員認其權利受違法侵害或有主張其權利之必要時，原即得按相關措施之性質，依法提起相應之行政訴訟，請求救濟。本會依其意旨，通盤檢討保障法所定復審及申訴、再申訴救濟範圍。
- 三、保障法第25條所稱「行政處分」，過去受歷次司法院解釋影響，尚以有「改變公務人員之身分或對公務員權利或法律上利益有重大影響之人事行政行為，或基於公務人員身分所產生之公法上財產請求權遭受侵害者」為限。茲因上開標準所依司法院釋字第298號、第312號、第323號及第

電文多  
文多  
文多

第 1 頁，共 2 頁

338號等解釋，均係因當時相關法制不完備、時空背景有其特殊性而為，惟行政訴訟法於89年7月1日修正施行，訴訟類型已多元化，以及行政程序法於90年1月1日制定施行，上開見解已無維持之必要。是參照司法院釋字第785號解釋意旨，以現行法制有關「行政處分」之判斷，並未以權利侵害之嚴重與否為要件，保障法第25條所稱之「行政處分」，應與行政程序法第92條規定「指行政機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為」為相同之認定。據上，諸如依公務人員考績法規所為之獎懲、考績評定各等次、職職核定等（詳如人事行政行為一覽表），均有法律或法律授權訂定之規範，且經機關就構成要件予以判斷後，作成人事行政行為，已觸及公務人員服公職權等法律地位，對外直接發生法律效果，核屬行政處分，應循復審程序提起救濟。本會歷來所認應依申訴、再申訴程序提起救濟之相關函釋，與上開一覽表不合部分，自即日起不再援用。

四、茲為保障公務人員之救濟權益，請各機關（構）作成人事行政行為時，應依行政程序法第92條規定判斷該行為之定性，如屬行政處分者，於製發相關文書（例如：獎懲令、考績通知書、職職核定函）時，應注意救濟指示內容；倘已受理公務人員就改認為行政處分之事件提起救濟時，勿再依申訴程序處理，請通知渠等改提復審，並依保障法第44條規定辦理。

正本：中央及地方各主管機關人事機構  
副本：銓敘部（含附件）、行政院人事行政總處（含附件）

第 3 頁，共 3 頁

機關行政行為類別		審結			
陸、考績問題	四、年終（若干）考績（成）	(一) 考列甲等/乙等一級發考績（成）通知書 / 檢附官職評定表核通知書	改認行政處分		
		(二) 考列丙等/丁等一級發考績（成）通知書 / 檢附官職評定表連發良好通知書/丁等申罰令	行政處分		
		(三) 核發考績（成）獎金			
		(四) 核發年終工作獎金一級發/不發獎金			
		(五) 核發審定			
	五、專案考績（成）	(一) 一次記二大功一級發獎勵令/專案考績（成）通知書	改認行政處分		
		(二) 一次記二大過一級發免職令/專案考績（成）通知書	行政處分		
柒、特選保險	六、懲戒	(一) 核定職務當然停止 (二) 核定先行停職	行政處分		
	七、因考績/懲戒規定復職	補發停職期間未發之本俸（年功俸）	行政處分		
	一、按月核發俸給	核發俸給	行政處分		
		二、核定兼職費	(一) 同意/不同意支給兼職費 (二) 向兼職人員追繳兼職費超過標準部分	行政處分	
			三、核定補助、先買、養算、子女教育補助	(一) 核定補助 (二) 追繳補助	行政處分
		四、核定加班與費用		(一) 核定加班 (二) 核定加班費	管理措施 行政處分
				五、因公傷病補助及慰問金	(一) 核定醫療補助 (二) 核定慰問金
捌、退休撫卹	一、公務人員退休	(一) 審核不予受理退休情形一核定自願退休 (二) 審核不予受理退休情形一核定命令退休 (三) 核計及核給退休制實制前、後年資；併計年資 (四) 核定不得辦理優惠存款要件（請檢公保委給付） (五) 審定退休 (六) 停發/追繳退休金	行政處分		
		二、公務人員撫卹	(一) 核定撫卹 (二) 核定延長撫卹	行政處分	

第 3 頁，共 4 頁



# 養兵千日的救險吊車

風清雲淡

神仙打鼓會出錯，電視主播會吃螺絲，而我們平常喝水不小心也會噎到，所以就算是再精密的機器也會故障。

因為長時間的高負荷運轉又或是人為的不當操作，或是車輛的養護不到位，日而久之火車也是會生病的。

早期重大列車事故，救險吊車出動，費時費力又耗資源，有時搶修列車到了事故現場，受到地形、地物限制，又完全派不上用場。不像現時今日，只

要租用民間大型吊車，反而更快速、更有效率。

以前出動救險吊車，又是找機班、找車班，還要找機車編組救援列車。而檢修單位主管還要四處拜託休假的技工來支援。好說話的，二話不說拍拍胸脯，馬上抵達現場；而不好說話的，總有百般理由來推拖。

所以在職場當主管的，應該適時的和下屬培養好關係。



## 臺北機廠

飛魚

在臺北市也能看到古蹟喔！而且還是位於現在最繁華的信義區～「臺北機廠鐵道博物館園區」原來建製於日治時期的1935年，至今已有87年歷史之久，在當時是臺鐵重要的車輛基地，主要為各式火車進行相關保養以及維修，有時進行車廂改造及裝修，因此有「火車醫院」之別名。

臺北機廠裡還有一處最為名聲遠播的澡堂，起源為讓員工在辛苦的勞動工作後，能到此泡澡，洗去一身的疲勞。

這除了是直轄市定古蹟外，多部國外電影也曾到此取景，甚至連日本人也特別指定要到此一窺究竟。

廠區內部因尚有諸多修復工程仍在進行中，目前僅提供線上預約參觀，透過專人導覽的方式帶您來趟神秘的廠區之旅，走訪過程中，可以看見一列被精心復刻出的餐車，當中的餐具、菜單等擺設，都是格外考究才的呈現出來的，除了有臺鐵車輛外，廠區內亦能看見來自日本現在已退役的寢台列車喔！





# 我不是乖寶寶 - Part11

彭國勳

我不是乖寶寶！多年前刻意坐南迴鐵路到新左營站，轉高鐵到新竹站，就為了體驗敵方 - 高鐵的軟硬體，所謂「不入虎穴，焉得虎子」。在高鐵規劃期，光聽到高鐵將與臺鐵共構幾個站，就知道我們臺鐵未來前途堪慮！當年分析臺北站共構後，商務旅客首選高鐵，如果沒搭到高鐵，就算10分鐘後臺鐵發車，票價便宜一半，旅客也不易對臺鐵青睞，旅客就算改搭1小時後的高鐵也比臺鐵先到左營站，但政府的運輸政策卻必須如此，互相銜接，方便轉乘，百年老店柑仔店 - 臺鐵，旁邊開了一家窗明几淨的7-11~高鐵，我們是真的有點難跟它們競爭，所以政府的補貼機制就要進來，否則「人為刀俎，我為魚肉」，襯托了高鐵卻苦了臺鐵~交通部的政策一向如此！心想：我們如果沒辦法競爭快的，就玩慢的，玩氛圍...，以突破重圍！繼搭完高鐵後，第2天刻意從臺北搭太魯閣號到花蓮，就為了體驗

我們自己最新最高級，和感受一下傾斜式列車如何運作？進到車廂，感覺跟高鐵很有得拚，信心大增，坐定座位一陣子，發覺到座椅設計為了顯示高質感，座椅全部改成人造皮革，但座墊缺少下凹斜度，不符人體工學，又為了加大座椅前方放置個人行李的空間，取消了前方的腳踏墊，以至於身體沒有了支撐，旅客坐著行進間身體就會一直往前滑！多年後已全部改成絨布座椅，可見當初應該負責內裝把關的，連基本功都沒做好。111年1月18日局勞資坐上了期待已久的3000型411次城際列車，進到車廂發覺符合簡約風格，坐定後發現椅背斜度很小氣，往後靠一點都沒有放鬆的感覺，腰部還要用力支撐自己的身體，還有竟然沒有杯架，心中疑問油然而生，飲料要放哪裡？打開小餐檯，發現有個放飲料杯小凹槽，上面卻還殘留著少許的黏稠飲料水漬，莫非設計者希望旅客都要把飲料放置此處？筆者不喜歡坐靠



窗位置，因為每次進出都要請示靠道旅客，然後再不好意思地跨過對方膝蓋前方…，以後3000型新自強號，是否還要請對方收起餐檯，才可以上廁所？還是設計者希望旅客把飲料放在窗檯邊小得不能再小的小邊桌？臺東站開車後13分鐘，車子才過鹿野站，列車長就播音：「請清潔人員到6車，有旅客飲料打翻了！」爾後還播音提醒旅客「飲料不要放窗檯小邊桌上，要放好！」要放哪裡才是放好？後來發現旅客就把飲料杯放在小得不能再小的小邊桌，心想旅客怎麼會對我們的車子這麼有信心啊？日後跟臺東站楊站長聊起3000型乘坐初體驗，他說每趟列車都會聽到列車長播音要清潔人員打掃傾倒的飲料，他還發現為什麼有男性旅客趴到座位下，看似尋找什麼？原來是手機USB插槽竟隱藏在坐椅下方！我的老天鵝啊！為什麼強調使用方便性的東西要藏在讓人找不到的地方？還要讓男人彎腰低頭扮演被誤解的「偷窺狂？」還有車班同仁反映每節

車廂設置的服務鈴，經常上演著「狼來了」的戲碼，旅客按下服務鈴，車長室跟司機員都可同時收到訊號，如果不接，調度員還會打來詢問為什麼不接？因為司機員怕漏接重要訊息，可否改為免持話機或是以燈號識別讓司機員決定接或不接？列車上的服務鈴就單純由列車長接就好，否則一而再再而三不必要干擾，會不會因為手持話機而讓司機員分心誤事了，這在公路上是可以被開紅單的危險駕駛行為，不是嗎？還有搭過遊覽車的人都知道，手機充電座可能就設置在顯而易見的扶手上，還真搞不懂我們的設計者在想什麼？其實在萬眾期待的3000型出廠前，筆者幾次扮演著想開創新局的人，臺東縣政府每年舉辦熱氣球季、鐵人三項、衝浪季，每年選手衝浪板的來來去去就是車站的困擾，短板210公分以下，長板270公分以上，每每在剪票口爭執著能不能上車？如果非常不情願的被迫轉而改為行李託運後，就再客訴衝浪板因託運受損而要求路局

賠償！而往往最難處理的就是外國選手，比賽結束趕著回國，語言的隔閡，認知的不同，就是剪票跟服務臺同仁的一大考驗！所以筆者在新車進來前與臺東縣政府交觀處長、路局相關單位，多方溝通、努力就為了在600輛城際列車上能有類似兩鐵列車，可以有放置衝浪板的空間，已退休的機務處宋處長第一時間慨然承諾，但後來聽說運務處搬出了一堆現有規章反對，筆者還不死心的找○副局長溝通，期待能有轉圜的空間！我們不要墨守成規的人，我們要的是可開創新局的人，既可解決現場同仁執行上的困境，還可以讓臺東縣政府觀光發展如虎添翼，讓喜好衝浪的人，可隨時帶著衝浪板說走就走，也可以彌補兩鐵列車熱度下降的空間以增裕路收！筆者當初也提可仿效「愛心票」陪同模式，旅客買1張全票外加買1張類兩鐵車票後（票價多少可談，全票或四分之三...），再由同仁陪同提醒上車，就可避免上月臺高舉衝浪板感電的風險，我們寧可賣2張票陪同上車獲得好評，也

不要跟旅客一路爭執，而讓旅客悻悻然罵著鐵路離開，以上的努力最後都功敗垂成，筆者還是認了我們玩不贏高鐵的快，連玩不一樣的服務，開拓客源我們也玩不起？

南迴鐵路電氣化後期，鐵道局為了讓士林電機夜間架設電車線趕工，啟動了夜間列車停駛公路替運方案，當初要車站提報替運人力，筆者一口氣要了5人，士林電機人事主任到站詢問替運人力運用？筆者帶著他走一圈，沿路抽問同仁替運上車地點，是否要購票？都得到正確的答案（因為早已做完教育訓練），所以筆者說：「我們從月臺上到出口、服務臺、售票口，協助替運的人力就不只5人！」因為他們有求於車站，所以接受了筆者獅子大開口的人力需求；第一階段替運後期，鐵道局電力隊徐隊長再詢問筆者：「替運可否再延長？」筆者說：「南迴鐵路通車這個大帽子扣下去，沒有人敢反對夜間替運再延長！」並給予士林電機人事主任必要的意見和替運出車原則，筆者成為啟動





替運他們臺東方的窗口，同時組一個LINE的替運群組，作為替運期間橫向聯繫工作群組，往往士林電機人事主任有疑問時，筆者給予答案再補上一句：「放心，有事我負責！」因此臺東站第2階段替運再要了5個人；南迴鐵路於109年12月23日通車後，康樂站值班站長多次詢問筆者月臺上保全人力為什麼沒有撤離？筆者說：「他不是電氣化施工營造商的瞭望人力嗎？是不是他們的契約尚未結束？」直到111年1月段人事室科員詢問筆者康樂站保全性別？筆者反問為什麼問這個問題？她mail相關文件給筆者，筆者才恍然大悟，原來瀧溪、康樂站每天AB班各2位的保全是由工務處出錢，111年還繼續以559萬延續著110年聘請10人的燒錢政策，繼續委請先鋒保全調派人力作為：南迴電氣化完工月臺已提升至115公分，而列車尚未全面完成無階化時，AB班各派2人於瀧溪、康樂站月臺協助旅客上下車…；整個政策最弔詭的是保全人力的派遣，

康樂站（甲種簡易站）值班站長不知道是誰派的，而管理站（臺東站）也不知道是誰派的？我們都一直以為是營造商電氣化施工的瞭望人力，所以他們竟然不受我們指揮調度的浪費了1年，燒別人的錢不覺得痛，燒自己的「民脂民膏」就覺得痛啊！111年3月南迴線復興號即將退場，6月改點後折疊門列車將全面退場，所以筆者於1月19日局勞資私下請問工務處古副處長：「康樂站每天大概只有20人上下車（實際上111年1月康樂站的平均上車人數5.36人，下車人數6.35人），卻每年花223萬元的4人保全費用，康樂站的保全人力可否由管理站（臺東站）妥為調派運用，以免人力虛靡了？」古副處長說：「可以啊，只要你們處裡沒意見就好！」筆者會後興沖沖的找綜核科○科長溝通，他還執著在月臺是否已完工？筆者告知初驗、正驗都已完成，111年2月22日還要複驗，筆者努力說服了半天，得到的答案竟然還是：「照契約走！」筆者說這

個案子用人的車站從頭到尾都不知道有這4個保全人力，更離譜的是為什麼沒有人告知用人單位有4個人力應受車站監督（段與會者也未轉達訊息給車站），綜核科從承辦的科員一路蓋章下來，前後蓋了5個章，都沒有人提出質疑？臺東站從2月1日起人力相當吃緊（1位到車班、1位考上調查官、2位營運員考上特考，卻沒補半個人），每天少了1位售票S1，及行李房少了1位行包裝卸，連總務室同仁都出來2線支援1線了，康樂、瀧溪站還各放了4位比職代還貴的閒置人力（年薪56萬），筆者希望春節前可將康樂站AB班各1位保全人力調整回臺東站作為地下道旅客嚮導，每天可服務1萬人，綜核科承辦科員第一時間接受筆者的講法，筆者之前還跟○科長說：如果你們怕承擔責任，筆者願意發函給你，然後你們可以「勉予同意」臺東站調整人力，作為萬一有事時的卸責之詞…，沒想到最後運務處1月28日還是發函：「爰請貴段依原規劃辦

理」，你就知道什麼是「冥頑不靈！」

109年12月23日電氣化通車迄今，金崙、大武、太麻里、知本站月臺都已提高至115公分，列車到開也沒有派人上月臺，也未曾傳出旅客上下車受傷事件，「錯誤的政策比貪汙更可怕」，筆者不知道每年燒這麼多錢，所為何來？我不是乖寶寶！「有事我負責！」是筆者擔任站長以來最喜歡說的一句話，所以在鹿野站電氣化改建過程才能贏得營造商的信任，才可以得到他們的完全配合，也才得以奉范前局長之令辦個「全局施工車站交通維持及安全標竿參訪」，及周前局長指定作為電氣化通車典禮臺東~鹿野的端點站；如今筆者都願意跳下去「有事我負責！」如果不是車站缺人，筆者才不會三番兩次的費盡唇舌，竟然還無法獲得他們的同意，請問111年6月改點後到12月31日契約終止，「錢沒用在刀口上」的政策仍然會「依原規劃辦理」嗎？

我不是乖寶寶！111年2月18日下



午，企業工會拒絕摸頭式的溝通後，王部長自吹自擂公司化說明會於臺東站2樓會議室召開，筆者事先準備了兩位前交通部長賀陳旦、陳建宇、立院交通委員會召委邱臣遠、臺鐵前工務處陳鴻麟及筆者的「我不是乖寶寶 - part7」書面資料放在桌上。說明會開始老「王」賣瓜自賣自誇公司化有多好，筆者第一個發難，摘錄如下：自願參加的請舉手？被指派參加的請舉手？現場一片靜默，筆者開罵「孛」，值此生死存亡關頭連這個都不敢表達，如何面對臺鐵即將被公司化的交通部？公司化是先射箭，局裡再配合畫靶，116年可以轉虧為盈的話，省府時代的「三年整理委員會」「三年監理委員會」早就轉虧為盈了！部長舉的3個例子說公司化沒人後悔，請部長Google一下郵政、港務，桃機公司去年因為疫情，明年要再增資，而郵局「怨聲載道」，桌面上有兩個前部長賀陳旦、陳建宇，有人說他們是馬後炮，筆者還是感謝他們的肺腑之

言。所以筆者不希望10年後才看到我們的前交通部王部長，談10年前的公司化如何如何？在位時沒有替鐵路講話，「不在其位不謀其政」離開時才說應該怎樣？部長說的三個公司都是在獨佔的情況下，你鬆綁他也賺錢，你凍漲他還是領4.4個月；還有我們臺鐵的定位是什麼？國營事業的公用事業還是營利事業？如果是國營事業補貼就要進來，部長計畫每年補貼臺鐵59億，鄭文燦大方多了，在桃園市議會說每年要補貼100億；如果是營利事業票價就要調整，郵資27年沒有調整，106年8月明信片2.5元調到5元，一般函件5元調到8元、印刷品3元調到6元，郵資106年調整後他們當年的盈餘就增加30億，還有部長要把債務如何清零提出來，臺鐵就算一年補貼100億，筆者會交代孫子40年後看4,000億債務清零了嗎？如果部長承諾債務清零，再承諾111年、112年票價各調10%，如果113年轉虧為盈，我們就會相信部長的承諾，

114年1月就算要我們跪下來，也會拜託部長讓我們公司化！還有高鐵特許年限提高到70年，臺鐵都比照辦理，另外草案22條公司有盈餘要優先清償，公司如果賺了5毛錢都要優先清償，4,000億要清償幾百年啊（部長馬上說已拿掉了，隨後部長祕書拿著草案來跟筆者說明）？92年凱達格蘭大道那一戰，我們曾經罷工投票過半，要不然2022年縣市長大選，2024總統大選，鐵路工會一定會讓你看到我們「成事不足，敗事一定有餘！」說明會結束臨走前部長過來握手（死亡之握？），筆者再補上一刀：「部長，有人說您是幹話王！」部長問：「誰是幹話王？」筆者拿出手機FB上郵政工會的畫面：「他們在說您！」

我不是乖寶寶！說明會期間，杜局長2次欲打斷筆者的發言，所有人一定替筆者激烈言論捏把冷汗，前途完蛋了？其實筆者也思考過，「宰相肚裡可撐船」，筆者真心為臺鐵，「覆巢之下

無完卵」，如果真的因為肺腑之言而前途無亮，筆者也認了，如果完整的論述可以要到更好的公司化條件，難道不是臺鐵之福嗎？說明會後不少人見到筆者會豎起大拇指，當然也會見到某些幹部「吳三桂」似的嫌惡表情，唉！Who cares？猶記得105年底某天，張前段長打電話到鹿野站：「沒想到鄭主任這麼早就退休了…！」停頓了一下，支支吾吾的說：「南區看不到可以接他的位子的人，彭站長你願意接下這個重擔嗎？」因為筆者原計畫106年退休（軍職2年，鐵路33年），氣氛凝重、時間彷彿整個停了下來，過了好久筆者說：「段長，我願意承擔！」因為責任感讓筆者開啟了生涯規劃外的「意外之旅」，張前段長是筆者跟過最謙謙君子的段長，在他任內花運段98人差勤懲處筆者威脅范前局長取消，及因副站長調動，筆者依「勞工調動5原則」鬧到保訓會，他依然可以放下身段拜託筆者承擔責任，「士為知己者死」，筆者肝腦



塗地也在所不惜！筆者職場上沒有一個位子是去「要」來的，當年派替班站長時，前林○可段長到站還說：「抱歉，沒有徵求你的同意！」往後拒絕了幾次到大站的規畫，因為懂勞基法、排班，且因產工崛起，擔心年輕同仁要推四輪三八制，所以在周前局長時即毛遂自薦要求參與工時協商，及鹿前局長第一次於花蓮車班召開說明會，即答應筆者車班乘務工時比照司機員，及同意甲種簡易站值班站長中午得關窗停止售票以符勞基法，隨後還多次透過某人徵詢筆者意見及要筆者發揮「意見領袖」的影響力而參與工時協商，甚至希望筆者北上「京城」，及張文正前理事長秘書長懸缺時的意願徵詢，筆者都不為所動；筆者歷經產工、企工的幾年來的工時協商，讓勞資雙方取得排班上的最大共識，所以從3班制演進到隔周休3班制，再到減少一個休息日出勤以換取絕不接受的四輪三八制（筆者的主張），開會時亦多次主張：「資方要認真開會推四

輪三八制，勞方要用力反對四輪三八制，才可以各自交代（資方向交通部：勞方向現場同仁）」，筆者的策略運用應該都不負勞資雙方所託！（早年現場同仁說：「筆者是勞方派去資方臥底的！」）；局勞資任內：1、專案退票授權現場主管依規定裁量，如有差池不得究責。2、取消車班差勤刷卡。3、經大家努力取得識別證准乘各級列車。4、一次性公務乘車證得以機關所在地或居住地，由單位主管採權宜方式開立。5、專案遷調2人後一定要釋放南居北工1人以維公平性。6、各單位（尤其小站）每年文康活動放寬到得1人出遊（原規定5人，3月9日筆者親自與會說明，文康委員會已通過）。7、備勤房舍管理辦法第9條修正：無車班所在由當地車站負責叫班，回歸權責單位依乘務人員報到須知辦理（3月10日筆者親自與會，獲與會者一致通過）。凡此種種族繁不及備載，所有勞資會議取得的成果，都不是自己從天上掉下的，都是

團隊的努力激烈攻防後才有的成果……。局勞資的兄弟們，您們之前的詢問：如果筆者離開，局勞資沒有筆者怎麼辦？江山代有才人出，筆者的答案：參選局勞資的競選口號：「反四輪三八捨我其誰？反公司化捨我其誰？」筆者勇往直前的個性，魚與熊掌不可兼得時，不會換了位子換了腦袋，吾願意拋頭顱灑熱血「求仁得仁」！公司化當頭，路局的上位者都被迫扮演政策執行的黑手、魁儡，側面聽說杜局長遞了2次退休報告，「天將降大任於斯人也，必先苦其心志…」，杜局長也在為自己的歷史定位努力中，辛苦了！同樣的大鳴大放的筆者也努力扮演著，局勞資競選口號的堅定角色，4月2日已完成5月1日不加班全站簽署，筆者不相信全路簽署1萬人時，交通部敢不坐下來協商？還是他們真的相信臺鐵賺錢可以領40個月的年終獎金？他們真的太低估我們同仁的智商了！

我不是乖寶寶！3月4日局人事室吳主任邀請筆者到局人事室，2個半小時跟幾十位同仁分享3班制沿革及我們可能面臨的勞基法問題，和如何排班及達成准假率100%；4月8日局勞安室「調車作業訪視檢討會」，邀請筆者到局裡分享如何防止行調車事故（連續5年10期團體無責任零事故）？真金不怕火，「行不改名，坐不改姓」的筆者，如果肚子裡沒有墨水，不會有人青睞！這2個月來「山窮水盡疑無路，柳暗花明又一村」，所幸「是非不分」的年代，「德不孤必有鄰」，峰迴路轉，感謝所有仗義執言的人！唉，「燕雀安知鴻鵠之志！」筆者亦深刻體悟到，也一直告誡年輕同仁：「叔叔有練過，叔叔的大鳴大放，年輕人不要學！」才可避免在往後職場上可能的非死即傷，殊不知「嫌貨才是買貨人」，我不是乖寶寶，願與大家共勉！



# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 111 年 2 月 28 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	327,873	暫收款	84,921
銀行存款	21,913,621	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	217,365
預付款	1,555,900	代收付-勞保費	25,161
定期存款		健保費	32,298
本會定期存款	15,450,919	活動費專款	2,760,000
團保履約保證金	2,000,000	本會活動費	227,969
固定資產		團保費	12,542,360
房屋及建築	453,072	互助慰問金	504,000
累計折舊	(15,020)	抗爭基金	23,118
什項設備	510,374	應付款	346,089
累計折舊	(38,423)	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	910,003
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	17,232,292
		上年度餘額	2,138,842
		本年度細額	2,058,858
合計	74,017,274	合計	74,017,274

# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 111 年 3 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	385,229	暫收款	25,000
銀行存款	20,420,106	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	349,854
預付款	1,705,900	代收付-勞保費	24,494
定期存款		健保費	30,967
本會定期存款	15,450,919	活動費專款	2,505,000
團保履約保證金	2,000,000	本會活動費	103,426
固定資產		團保費	12,024,857
房屋及建築	453,072	互助慰問金	542,900
累計折舊	(22,511)	抗爭基金	23,118
什項設備	510,374	應付款	268,378
累計折舊	(58,019)	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	882,916
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
		本年度細額	1,689,867
合計	72,704,028	合計	72,704,028





# 臺灣鐵路工會111年3月~4月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
111.03.02	本會	陳理事長參加第461次局務會報
111.03.07	本會	召開111年第1次運務車站工時預備會
111.03.08	本會	召開111年第2次機務日班工時預備會
111.03.10	本會	召開111年第2次電務工時預備會
111.03.14	本會	員訓中心110年鐵路特考第2梯次「鐵路工會業務簡介」秘書吳長智及專員蔡靜如授課
111.03.15	本會	召開第15屆第12次常務理事會議
111.03.15	本會	召開第15屆第10次常務監事會議
111.03.15	本會	陳理事長參加第462次局務會報
111.03.16	本會	辦理111年度臺灣鐵路管理局五一模範勞工表揚大會
111.03.17	本會	召開路局111年第1次勞工退休準備金監督委員會會議
111.03.21	本會	召開第11屆第34次局勞資預備會
111.03.22	本會	召開附業營運中心第11屆第15次勞資預備會議
111.03.23	本會	動員至立法院遞交陳情臺鐵公司化草案-鐵路工會版本
111.03.23	本會	召開本會第15屆第1次擴大臨時聯合會員代表大會
111.03.23	本會	召開職工福利委員會預備會
111.03.24	本會	召開本會第15屆第1次臨時常務理、監事會議
111.03.29	本會	員訓中心110年鐵路特考第2梯次「鐵路工會業務簡介」秘書吳長智、專員蔡靜如及助理專員廖美如授課
111.03.29	本會	召開機班工時預備會
111.03.30	本會	召開團體協約會議第316次預備會
111.04.11-14	本會	辦理111五一模範勞工參訪活動(金門)
111.04.15	本會	召開第15屆第13次常務理事會議
111.04.19	本會	召開第15屆第1次臨時聯合理事會議
111.04.20	本會	召開第15屆第2次事業管理委員會
111.04.21	本會	召開貨運服務所勞資預備會
111.04.22	本會	員訓中心110年鐵路特考第4梯次「鐵路工會業務簡介」副組長黃文政、專員蔡靜如及助理專員廖美如授課
111.04.25	本會	召開團體協約會議第317次預備會
111.04.26	本會	召開第15屆第11次常務監事會議



理事長率領工會幹部拜訪  
立法委員林俊憲



至立法院遞交陳情臺鐵公司化  
草案-鐵路工會版本



召開本會第15屆第一次  
擴大臨時聯合會員代表大會

## 臺灣鐵路工會111年3月~4月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
111.03.04	臺東分會	召開第13屆第21次理事會議
111.03.11	屏東分會	召開第13屆第21次理事會議
111.03.11	延平分會	召開第13屆第8次臨時理事會
111.03.14	新竹分會	召開第13屆第7次臨時理事會
111.03.14	宜蘭分會	召開第13屆第19次事業管理委員會議
111.03.14	宜蘭分會	召開第13屆第20次理事會議
111.03.15	北一分會	召開第13屆第12次臨時理事會議
111.03.29-30	臺中分會	辦理111年度幹部(小組長)訓練
111.03.30	基隆分會	召開第13屆第21次理事會議
111.03.31	屏東分會	召開第11屆第16次勞資預備會
111.04.08	彰化分會	召開第13屆事業管理委員會議
111.04.08	各分會	15分會召開臨時理事會議
111.04.12	高機分會	召開第13屆第22次理事會議
111.04.12	高機分會	召開第11屆第16次地區勞資預備會議
111.04.13	北一分會	召開第11屆第14次勞資會議
111.04.13	臺北機廠	召開第13屆第21次理事會議
111.04.15	花蓮分會	召開第13屆第21次理事會議
111.04.15	臺北機廠	召開第12屆第16次地區勞資預備會議
111.04.20	彰化分會	召開第11屆第16次勞資會議
111.04.21-22	北一分會	北一分會辦理優秀員工表揚參訪
111.04.22	臺東分會	召開第13屆第22次理事會議
111.04.26	延平分會	召開第13屆第21次理事會議



各分會幹部至立法院遊行  
「抗議不清楚的公司化」強調要安全、要安定



延平分會、北一分會  
聯合召開臨時理事會



新竹分會遞交五一勞動節  
不加班聲明連署書予本會