

行政院新聞局出版事業登記證局版北誌字第2203號  
台灣省雜誌專業協會會員

經中華郵政認為第一類新聞紙  
台灣郵政管理局執照台字第864號

# 目 錄

中華民國103年7、8月第79卷第4期

## 封面裡

黑皮Q漫專欄—為何薪水跟不上勞動力-----黑 皮

## 會務報告

您關心的升資考訊息整理-----文宣組、福利組 2

升資會員資料整理(至8月底為止，部分資料為預估)-----文宣組 4

「花東處」籌備溝通座談紀要(工會幹部發言摘要)-----文宣組 5

## 關注焦點

各分會第12屆起暨併為15分會-----組訓組 10

## 職場紀實

基層苦楚 藝竹難畫?-----呱 呱 11

變化—員訓「通學」有感-----潘 宋 13

## 心得分享

組織變革與公務員核心價值層-----林長申 17

每到夏天 我要去福隆-----劉福記 24

漫談寫作與工作分享-----彭國勳 29

曾盛瑛啓示錄-----遠名人 32

## 政令宣導

-----勞工委員會 36

## 會員動態

-----文宣組 40

## 封底故事

-----黑 皮

**徵稿啟事**

本刊每逢單月出刊，雙月30日前截稿。本刊各園地為公開型式，內容有關工會、勞工、鐵路相關活動報導、軼聞趣事、會員生活消費優惠及本會各項會務動態等，歡迎各界先進踴躍投稿，稿費從優，來稿惠請寄本會：臺北市北平西路3號6樓(6044室)臺灣鐵路工會路工月刊編輯部或以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw。敬請投稿文件為電子檔者，文章版面內容請使用：標楷體字型14大小、固定行距20點、離前段6點，並請投稿文件，務必留姓名、住址及聯絡電話，謝謝。另因本刊人手不足，稿件採用與否，概不退稿，尚祈見諒！

發行人：謝勝明 發行者：台灣鐵路工會 地 址：臺北市北平西路三號六樓 6044 室 電 話：(02)23896115-6 E-mail:trlu0000@railway.gov.tw 印 刷：時代打字印刷公司 電 話：(03)9563337 E-mail:shyr.day100@gmail.com	路工編輯委員會 主任委員：謝勝明 委 員：張立旺、朱昭璋、林大川、陳瑞峰、王春梅 總 編：潘鴻麟 編 輯：曾重言、吳旭明、蕭國文 特約攝影：吳 潔、陳淑芳、連馬世駿
---	---



# 會務報告

## 您关心的升資考訊息整理

文宣組 福利組

許多工會會員投入或關注的103年路局升資考考試將於11月8日-10日舉行，與往年最大不同，在考量運能，並希望考試期間影響社會大眾服務最小情況下，考試期程從往年兩階段分流成三階段。分別為11月8日(週六)辦理士晉佐考試，11月8日至9日舉辦員晉高員考試，最後佐晉員考試則至11月10日(週一)登場，至於地點，則仍分臺北、臺中、高雄、花蓮四考區舉行(詳細地點以准考證及考場資料為準)。而為了服務應考會員，工會將提供便當、礦泉水等服務，希望能讓考生專心參與考試。

雖然考生會員想必都早早準備，並對科目十分熟，但是為了爾後投入考試的會員，在此列出考試的各科目供參。

### 員級晉高員級

	11月8日(星期六)			11月9日(星期日)	
	第1節	第2節	第3節	第4節	第5節
業務類	國文	法學知識與英文	運輸學	採購法	企業管理
技術類	國文	法學知識與英文	運輸學	採購法	專業科目

### 佐級晉員級

	11月10日(星期一)			
	第1節	第2節	第3節	第4節
業務類	國文	法學知識與英文	運輸學概要	企業管理概要
技術類	國文	法學知識與英文	運輸學概要	專業科目

### 士級晉佐級

	11月8日(星期六)		
	第1節	第2節	第3節
業務類	國文	中華民國憲法大意	運輸學大意
技術類	國文	中華民國憲法大意	鐵路工程大意

※以上資訊僅供會員參考，正確資訊以考選部或考場公佈為準。

最後，對於考試科目，在此提供小小心得，因為公路升資可能「不再」舉行，所以以往考試內容「包含公路相關」題目的可能性大降，不過相對地，與「警察特考」「同用同份考卷」的通識題目，「純鐵路」題目可能性不高歐。(例如警正同時應考的場次，國文作文大概不會考「如何做好鐵路人」這類型題目)



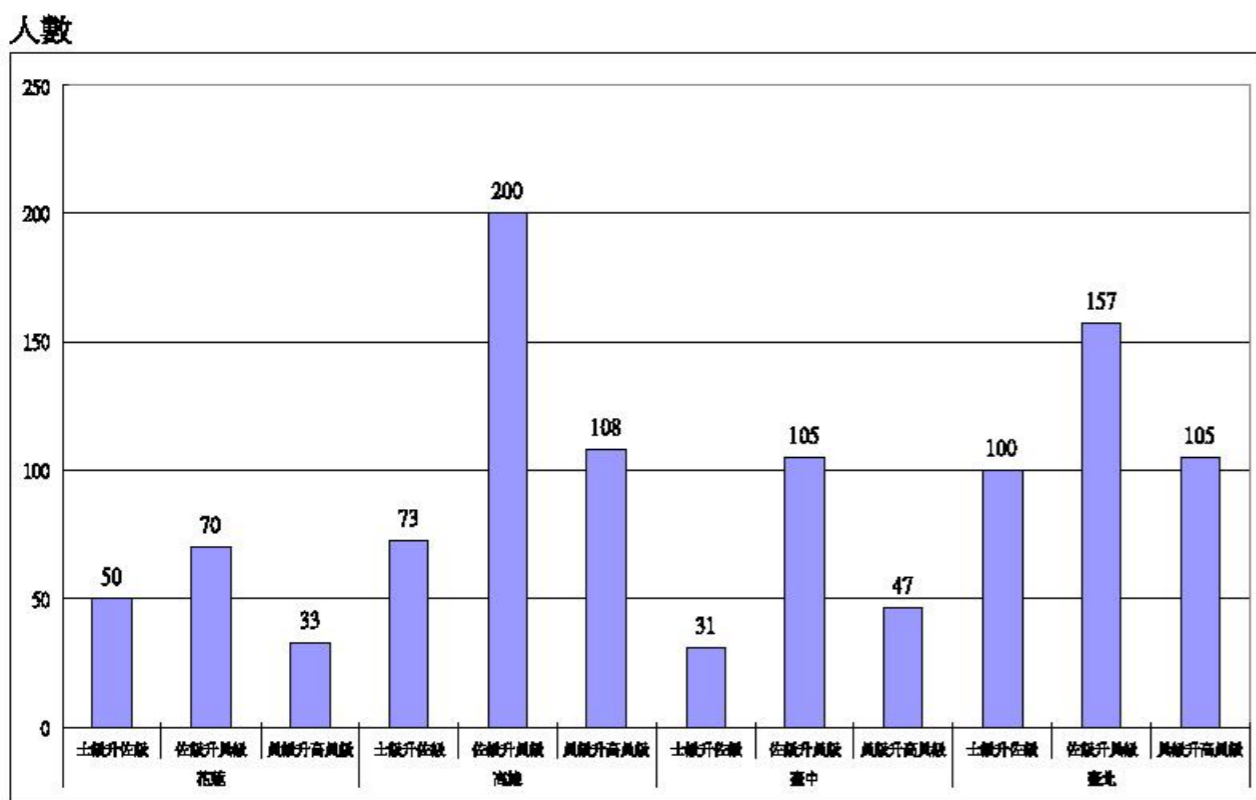
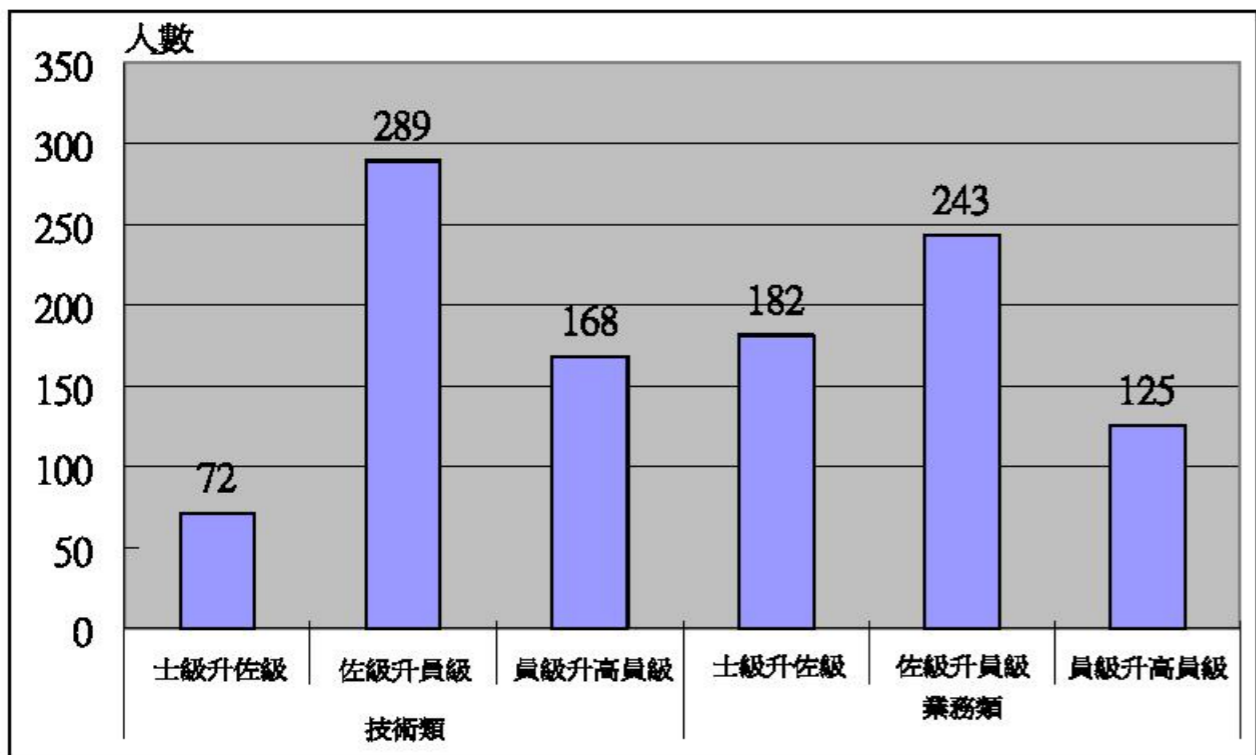
# 升資會員資料整理

(至8月底為止，部分資料為預估)

文宣組

會務報告

會務報告



# 「花東處」籌備溝通座談紀要

資料來源：局函G2-1030019348函

## (工會幹部發言摘要)

文宣組

有關路局周局長永暉特別於103年6月11日(星期三)召開成立「花東處」之緣由說明，並與工會幹部座談討論紀要，座談中局長是以「管轄方便」、「專工專管」及「統籌運用」為由，強調花東處成立的必要性。但皆避談該處定位、後續、適法性等，對於鐵路事業發展是否有實質的幫助，完全看不出來，故引發不少工會幹部(代表)於現場提出不同看法與意見。

為了讓會員了解工會持續關注這項組織改造進程，本刊特地以工會幹部(代表)談話為主軸列出相關問題，供會員參酌，並可就該案將自己意見提出，供工會參考彙整以凝聚共識，其整理會談摘要如下：

### 局長談話重點：

一、本局工務及電務轄管範圍並不一樣，要落實工電聯檢，就應該將工務段及電力段各段轄區一致化。

- 二、花東線面臨電氣化6月底通車後班次增加及花東觀光成長快速，如何因應花東地區營運特性，就需要像「專案工程處」一樣，有一個「專案營運處」(即花東營運處)來統籌
- 三、在機務方面，車輛運用及維修就很重要，而隨著臺北機廠遷建到富岡基地後，總機廠已經形成，如何將三個機廠有效整合，加強人才及技術交流是當務之急。簡單的講，臺北機廠升等臺鐵總機廠後，讓高雄及花蓮機廠發揮現有功能外，更讓技術得以傳承、讓材料管理更落實也可以統籌運用。

### 理監事及代表發言內容：

#### 一、花蓮分會常務理事江金發：

1. 為何只有在花東地區成立花東處，是否局長不認同花東地區各段和基層人員的功能，還是花東各段怠忽職守，因此才需要成立花東處？



2. 花東地位要升等，是否表示以前花東地區是小老弟，其他地區都是大哥？
3. 臺鐵營運是互相連結的，加掛是不得已的手段。局長希望成立花東處，是任務編組的臨時單位，是不是認為花東在功能及績效方面比不上中南部，本人反對成立花東處。

### 二、勞資會議代表吳俊義：

1. 花東只有單軌，加掛會發生事故是內部教育訓練的問題。如果局長覺得花蓮地區在重大災害或天然事故發生時，沒有合縱連橫能力，應該辦理聯合演練，並請專家評估，才是防止事故根本之道。
2. 花東要站、車分工，要發展當地文化特色，卻是從臺北找人到花蓮去做，這樣真的可以提升觀光旅遊的功能嗎？

### 三、陳理事長漢卿：

1. 局長要和大家溝通，希望大家知無不言，言無不盡，可以對臺鐵有幫助。
2. 以花東地區未來發展潛力，將來業務更加繁重，人力更顯不足，又要成立花東處，人力更是雪上加霜。
3. 現場最迫切的是人力不足及人力斷層問題，看不出有具體解決方案。
4. 關於總機廠1案，雖然行政權可處理組織調整，但是3個機廠有不同

的維修功能，不瞭解調整的目的是什麼。

5. 97年因應臺北機廠搬遷的維修趕工計畫，到現在很多車子已需再進廠大修，但是臺北機廠103年正式啟用，修車量未達預期，以致車子該修卻無法修，還在線上跑，有事故誰來扛？對現場員工和主管非常不公平。
6. 高雄機廠遷建不知要建多久，臺北機廠進駐2年還無法正常維修，員工在設備不足的情況下，又要修車又要扛責任，對員工不公平，應思考機廠功能如何恢復正常，才是當務之急。

### 四、新竹分會常務理事劉健雄：

1. 站在勞資和諧立場，局長應與工會多溝通。
2. 我了解局長才剛到任，希望交出亮麗的成績單，但是攘外必先安內，花東要升等，要先考慮人力不足和人力斷層問題，從根本做起。

### 五、常務理事邱顏成：

1. 本人在臺鐵辛苦35年，為擦亮臺鐵的招牌努力，我尊重局長對專業和技術的堅持，但是不希望局長把臺鐵當成人生的過客。
2. 成立花東處應該考量臺鐵真正要達到什麼目標，業務檢討過程應多溝通，而且橫向聯繫不一定要成立花

東處，目前局裡就可以做。成立花東處讓人有公司化的陰影，我們不容臺鐵被公司化毀掉。

### 六、劉代表人杰：

1. 工會會議局長都不參加，如何溝通？
2. 花東處等業務整合是行政權，工會理應協助，但是局長未與工會溝通協調，我們無法相信局長是願與臺鐵員工一起努力的。
3. 本次為何單獨挑花東考量，未整體考量，以致員工疑慮，而且若能加強橫向聯繫，是否有必要成立花東處？現在未見成效前又要再調整增加人力、又要調整職務宿舍，原因何在？
4. 小事無法解決，大事是不能推動的，事緩則圓，應該要獲得多方共識才推動。

### 七、常務理事黃金秋：

1. 成立花東處是公司化的前兆，接下來成立北、中、南、東處，接下來就是公司化了。
2. 現場人員又要派兼花東處，造成人力緊縮，只考慮前景，未考慮後果。
3. 現在試水溫成立花東處籌設小組，又要成立總機廠，明顯要公司化，局長應注重基層的需求。

### 八、勞資會議代表張太白：

現場人力不足，希望能夠馬上補足。

### 九、黃理事隆華：

1. 4月7日交接時，次長是否有「革命尚未成功，同志仍須努力」的指示？
2. 花東處可否保證增加營收、增加人力？
3. 花東處是任務編組，何時結束？

### 十、臺中分會常務理事巫華臺：

1. 不管局長在位多久，都要全力以赴為臺鐵努力。
2. 蘇花改通車後，會衝擊花東運能運量，局長如有任何構思，希望能和工會溝通，循序漸進。

### 十一、常務理事陳根銘：

1. 本人擔任司機員，服務基層30幾年，在基層看到主管都只會哭窮，不會給員工鼓勵，希望局長應多走訪基層。
2. 這幾年談人力不足，新竹機務段被落井下石，老師傅一個個被逼退，請單位主管尊重基層員工，車輛維修技術才有辦法傳承。
3. 人力不足以致員工周六要加班，臺北機廠又把維修工作撥到機務段，在人力和設備不足的情況下，才會事故連連。
4. 花東電氣化本來就應該事先規劃，為何不請增人力？



### 十二、宜蘭分會常務理事劉淑惠：

1. 成立花東處大家害怕有東工處的陰影，任務編組的東工處結束後，員工連資遣費都沒有。
2. 員工擔心工作權受影響，主要是因為信任度不夠和溝通不足，局裡不管什麼單位出問題，最後都是要由局長負責。
3. 宜蘭地區配合工電聯檢，員工無法就近上班。
4. 臺東電力段新成立，須借重其他段的員工培訓，造成無資位的培訓有資位的，因為他們不會考試，無法提高待遇，希望重視這個問題。
5. 成立花東處後，員工要聽運務處的，還是聽花東處的，員工會困惑，現在基層人心惶惶。

### 十三、團協代表陳國墩：

如果溝通不足、授權不夠，是沒有辦法運作的，局裡有什麼構想應該透過團體協商，於勞資雙方達成協議後再推動。

### 十四、北機分會常務理事賴紀華：

臺北機廠員額800名，新進人員超過一半，這些新人多是念文科的，技術養成較慢。太魯閣號已經需要維修，卻沒有維修的專業技術，維修的品質應視為第一要務，至於蒸氣火車維修、製作孔明椅等附業，是行有餘力才去處理。

### 十五、高雄機廠分會常務理事黃財能：

1. 臺北機廠的缺失應快解決，要能運作順暢，發揮應有的功能。未來高雄機廠土地徵收2-3年，建廠5年，才能維持整體修車能量及品質。
2. 臺鐵本來就有橫向聯繫的機制，只要加強就可以。

### 十六、臺東分會常務理事黃崇憲：

局長對於人力短缺有何期許？有何計畫？成立花東處又要由現場抽調員工，而且是任務編組單位，應提出具體目標。

### 十七、勞資會議代表吳俊義：

1. 任務編組是在現有組織無法運作時才需要的，目前應注重的是人、設備、技術傳承和斷層的問題。
2. 要強化救援、促進發展等功能，目前各處都有，只是效率問題。成立任務編組花東處，應以業務報告方式先提局勞資會議。
3. 臺鐵的問題出在平常單位主管訓練不足、現場員工不足和基層教育訓練不足。

### 十八、屏東分會常務理事林李傳：

1. 工會長久以來都和局長溝通，對臺鐵有利的工會一定全力處理，局長應該直接和基層員工溝通，才會有效果。

2. 成立花東處要增加32個人力，屏東卻是要靠鐵工局的臨時工，希望能夠爭取人力。

### 十九、勞資會議代表林俊誠：

1. 臺鐵SOP太多，溝通又不足，一直增設部門，應該評估增加了多少成本？增加了多少效益？為什麼要成立花東處，現有單位不能做嗎？
2. 文化企業不會無中生有，是要精心營造的。

### 二十、勞資會議代表蔡榮輝：

1. 目前臺鐵局面臨的問題是人力不足、經費不足、授權不足。
2. 二行溪橋切換，鐵工局的人有點心，臺鐵局什麼都沒有。

### 二十一、副理事長勝明：

花東處是否一定要7月1日成立，7月16日掛牌？

### 二十二、勞資會議代表吳俊義：

成立花東處不能解決所有問題，應該從長計議。工會持不配合的態度。

### 二十三、勞資會議代表林俊誠：

1. 列車速度提高，周邊設備未配合提升，很容易發生事故，96年土石流和101年埔心事故應引以為鑑。
2. 花東地區雖然會員數不是最多，但是如果硬要掛牌，一定會面臨最激烈的抗爭。

### 二十四、副理事長勝明：

1. 目前臺鐵面臨的人力和技術斷層問題，請局裡積極解決，不要造成勞資關係惡化。
2. 希望臺鐵同仁一起努力，共創雙贏。





## 各分會第12屆起整併為15分會

組訓組

分會別	常務姓名	監事	書記	分會電話	備註
宜蘭分會	劉淑惠	周明輝	李佩怡	027-302 03-9351277	
基隆分會	葉振民	羅永証	周志成	025-955 02-24566484	
延平分會	李岳忠	張秀嬌	林家標	02-3374 02-23896116	
北一分會	陳清河	李明勇	張梅之	02-2491 02-23719587	
北機分會	賴紀華	鄭鴻麟	李裕賢	026-813 02-27626374	
新竹分會	劉健雄	徐祐麟	林雪瑛	026-302 03-5242443	
台中分會	巫華臺	蔡秋月	陳莎莖	033-302 04-22248969	
彰化分會	陳信國	趙國基	陳國墩	032-302 04-7256404	
嘉義分會	林寶元	楊立民	陳永昌	034-302 05-2235512	
台南分會	涂祈昌	胡禎常	錢玲文	043-202 06-2257314	
高雄分會	阮平世	李雄	蔡榮輝	042-302 07-5888214	
高機分會	黃財能	阮文笙	白熊家禎	042-502 07-7234386	
屏東分會	吳宸象	鄭鴻盛	周景福	042-767 08-7531724	
花蓮分會	江金發	陳彩玲	賴榮源	052-429 03-8336537	
台東分會	張博翔	傅文星	張榮村	053-302	



## 基層苦楚 罄竹難書？

呱呱

因為沒有天賦異稟的能力，個人在以往職涯及這踏入軌道事業奮鬥的幾年內，都只能選擇沉默的付出。回首過往，用微薄薪資換來的日曬、雨淋的日子，大多活在晝伏夜出的顛倒日子。不過這都不打緊，不管在「路外」或者「路內」，始終最在意的做得再辛勞，仍是得承受上司過度要求、社會過度期許。在此「低薪卻高期待」氛圍下，上位者，不只高估現今勞動政策體制帶來所謂「勞安承

諾」，也無法予提供在雙軌間工作的人，安定人心的起碼能力。於是每每在踏出辦公室大門後的外勤那一刻起，彷彿將生命就交給了命運粗重的工活，直到「安全下莊」後，才像歷劫歸來的完成工作。

然而悶濕的現場，列車往來的噪音，陳年的鐵屑粉塵，還有身藏不露的高壓電磁波，日夜顛倒的作息帶回來的附加價值，就是處於惡劣工作環境下，換得了一身長年累積的慢性疾



病。是的，這就是鐵路基層現場技術人員(尤其是新進人員)的生活寫照。不過就三萬出頭的低廉薪資，以及不道地的公務人員身分。更說，沒有所謂人人稱羨的天龍公務員福利。更可悲的是，當初進路渴望的退休政策，也因近年政府治國無方，只為了弭平積怨已深的民怨，無差別向下刪減。不要說，早已失去了信賴保障公務員的初衷，更讓很多基層人員，猶不如二等公民地成為無能政府預支信用的典當品。在這沒福利削減退休待遇的光景下，誰還願意賤價兜售自己的錢程與未來；甚至生命。於是，老兵日漸凋零未見新血的青黃不接年代，隨著同等薪資的工作替代性高的背景，果真迅速到來。

再來，這些時日，鐵路事故層出不窮反應下，投入的人力早已不符合供需水準。日益繁重的運能以及長年

被忽視養護作業，宛如巨獸般的逆襲。更可怕的是，每每事故後檢討報告內容永遠停留在「螞蟻為何搬不動大象或恐龍」的荒謬結論。難道上位者都不知「一隻螞蟻終究只能搬一顆綠豆、一粒塵土」，除了自怨自艾恨眼前的小螞蟻群為何始終不見蹤影外，更重要的是要竭盡睿智聚集螞蟻群體的能力，共同渡過嚴冬或重新創造榮景！

鐵路工作兩年半，第一次充滿強烈離職的感覺。過去多年已預料到現行狀況可能會發生的重大問題，結果一而再再而三的被忽視。雖然很多「大」事故引起重大誤點，但相對的，資方也該慶幸未釀成人命大禍。倘若今日弄出了人命出了事，不管是這些不願去正面面對問題的高官們要扛責，還是全部推給最基層的部屬，都是我們不樂見的「罄竹難書」呀！

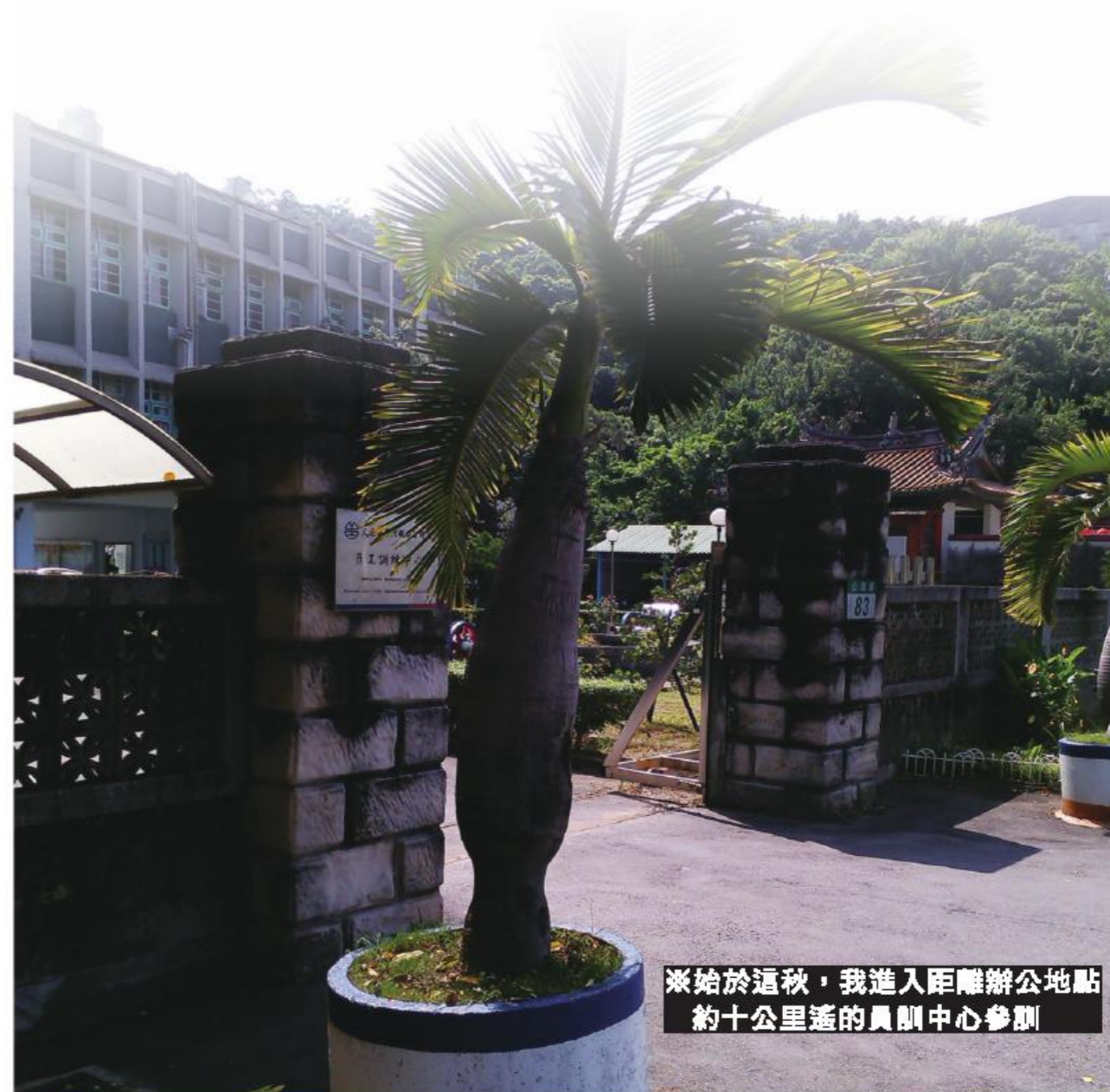
## 變化——員訓『通學』有感

漂末

魚肚白無法滲透燈光通明的捷運站體。與昨晨相同地；我利用鋼筋水泥建築與人潮標示所帶來明顯庇護，依循著快速習慣通學路線（那是條看不見的灰色線條），踱步跨入連結兩

地用的捷運車站。

路線進行流程中，匆過幾處南路北路交接路口、晃過好幾幢巷弄華麗騎樓、也不小心觸碰好幾只叮嚀作響的來客發聲器。



※始於這秋，我進入距離辦公地點約十公里遙的員訓中心參訓



「叮嚕，歡迎光臨」。

「叮嚕叮嚕，歡迎光臨」。

就還是熟悉的「叮叮嚕嚕，歡迎光臨」。

包含所有聲響，經過街景似乎熟悉似乎陌生。熟悉陌生對立並存，全然來自增修通勤路線的變化。這變化並非毫無原因。始於這秋，我進入距離辦公地點約十公里遙的員訓中心參訓。因為中心就設在捷運站旁（或者該說：「那捷運站設在中心旁」），於是十幾、廿年來的固定交通模式從「騎機車上班—騎機車回家」增修為「騎機車上班—搭捷運上課—搭捷運放學—騎機車回家」。

是。意外成為學生、意外成為通勤學生讓生活起了小變化。對已經習於安定的中年男子來說，這生命動線變化顯著處像卡夫卡的《變形記》中的人蟲寓言情節，細微處則像張愛玲筆下的「稍微眼生點的字自會蹦出來」。

大都會帶來冷漠，讓所有變形成為沉默變化。拆解城市主支架後的兩相比較，偶點綴城區孤單的老建築，以「古蹟」、「加強磚造」等不對稱學名；披掛都會特有偽善，苟延殘喘存活著。捨去時間；以貫穿空間的透視影像來兩相比擬對應，這城市本來

兩腳已變成毛茸茸觸腳（新北投車站附近的輕食餐飲）、兩手早進化為不成比例吮器（孤伶大樹橫攤於N39號或N40號公園），而腸肚背脊則架上數不清鞘翅（圓柱型或L字型水泥基樁）。

定睛。觸腳似乎沾上童蒙時米店、柑仔店所遺留米糕糖粉，吮器噙著少年時代騎乘「追風」型式機車所發出排氣管音律，鞘翅則拍著不知何時噴出的黑濛煤灰。

不知怎評斷好壞？城市變形前；鑲配米店、柑仔店的兩線道馬路之所以會如此令人懷念，或許僅是帶著煤球煙霧的童年記憶。與嗆人原始炭化物相同，十六歲飆車風潮比起現在或許沒那麼好、廿六歲交通阻塞或許沒有現在那麼好、卅六歲街聲鼎沸或許沒有現在那麼好，但那沒有動畫人物交通號誌（吃咬著舊式紅綠燈燈號）的舊往，總帶著令人揪心的單純感動。

過了四十年，不變的竟只剩下學生身分。

現在都一切好，於是舊往被多數人有形無形遺忘。遺忘方式很多，諸如刨挖、拆除、整建都是助長遺忘好方式。童年抬頭可見公車站牌就這樣消失、就學必須攜帶的學生票就這樣不復見，連車掌小姐固定乘坐的座

位，都不知哪個紀年悄悄地撤掉。

失去站牌、失去學生票、失去車掌座位的秋夜，在回憶構成生命象限上黯然無光。

不止周遭街景，跨進明亮的捷運站體之前，即使日晨，也顯得暗許多。比起特地營造的光明轉輸平台，路街巷弄配置距離不一，忘記熄滅路燈所散發亮度，無奈地被比成昏暗。變化數量與質量最高點，在於腳踏相同步伐、進出相同號碼閘門、登上相同運速手扶梯及靜靜聆聽相同音調「請站穩踏階」警告語的過站習慣。

這變化是好？是壞？這變化怎去嚼著？怎去聽著？怎去看著？

當整齊明亮捷運營運路線圖取代公車鐵製站牌、當捷運塑膠貨幣取代卡式公車月票、當躲在兩側ED的隱形司機取代前門車掌小姐，一切真只變好？還是只變壞？

不論變化屬性，正使用捷運車廂通學的我，至少沿襲昨晨（或者該說：「昨秋晨」）的習慣，蹣跚固攀著既定進程。車廂很擠、乘客很多，從好幾十雙眼睛發出漠然看來，我並未變成蟲。站著；慶幸維持基本人形狀態，用手抓著綁在桿子自然垂下白色吊環，享受著安穩立足恩賜。

與我共車；倘使我沒看走眼，應該是沒有人（或者該說：「還沒有

人」）已經變成蟲。這篇定來自眼界確認，也來自窸窣耳語。即使行駛中發生聲響不小，但是許多本應成為秘密的其他旅客輕脆耳語，卻仍飄散在鋼鐵車體構成的密閉空間。

「嗯，我在北投站，我快到辦公室了」

「冰箱有蛋糕，你們可以先吃」

「公文就在左邊抽屜，鑰匙藏在桌上花瓶旁」

「我愛妳，愛到土裡了」

無意窺探，我將思緒轉換成弱感游絲，竄升於車廂其他部位。神往流覽後得知：黑暗在車廂鐵皮外、亮光在鐵皮內。車號EP801銘牌標示在靠近車廂末尾的左邊牆板、最接近自己的滅火器則在門邊深藍色座位右邊。倏忽間，穿鑿主導和被主導結界，順貼著隔壁再隔壁車廂內TP101乘務員心念，終體會疾駛頓停時的電門激發變化能量。靜動位能俐落地影響所有座位乘客，某程度上，運轉乘務員、我與我之外的EP801乘客此時俱凝結成一生命共同體。倘使用數學式換算，可略代為「 $\Sigma$ （車廂、tr000000、tr000001、未變化成甲蟲的乘客）」。這公式持續不久，歷程約為地圖公告上的幾指節、時刻公告上



的幾班次。不及眺望黑暗外景色，車廂終於駛入代表結束節點的另一堅固站體。

恩，我還在阿K啊。

恩，我不用剪票阿。

橋隧延伸黑暗並沒能力黏附著車廂，於是映入眼簾的終點捷運站月台，乍然出現光亮。

捷運設施標準化帶來制式興味，結束與開始並沒有太多變化。踏著相同步伐、走出相同號碼閘門、利用相同運速手扶梯及聽著相同起伏音調的「請站穩踏階」警告錄音。環顧四周，心中油然產生：「若相同，不是回到起點？」擔憂。為免除原地打轉

產生憂慮，眼界開始勤於搜尋不同站名、不同票價、不同廁所位置置換。

搜集到「已到站」喜訊，我踏出類拱門捷運站門。比起剛才入站時的輕晨淺晨，此時的日，顯然重了點、深了點。辨別根據來自天際幕簾顏色，來自咕嚕咕嚕入夜鏈鎖聲音。仔細聽，肚白化的四周雜音可能來自攤販叫賣聲，也可能來自路旁車輛運轉聲。

出捷運站後變化當然不止叫賣運轉聲音，還有來自沒有捷運站體、沒有伴隨旅客、沒有車廂、沒有把手、沒有藍色博愛座的孤單。只是通學旅程必須伸展，於是我順著或白或黑或藍或無色的標誌，繼續走著。



兩手早進化為不成比例吮器，如孤伶大樹橫攤於N39號或N40號公園

## 組織變革與 公務員核心價值層

林長申

### 組織變革的定義

組織變革是組織進步必經的過程。組織遇到困難或是需要被賦予新生命時，組織變革就為必要之手段，一般變革會以高階領導人開始進行，但事實上組織中的任何一位成員皆可以開創變革或貢獻成功。而當進行變革時會引起反抗，這是人們為了保護自身利益和確保地位的正常反應。如何進行成功的變革，讓組織邁向成長之路，考驗著眾人的智慧。其簡明定義如下：為了因應組織外部環境的變化，組織變革是組織為追求永續生存及積極發展，對於不合時宜的組織結構及工作關係…等，或是想提升組織內部的績效，所進行的過程或活動。

### 挑戰變革，創新變革

越是徬徨的時代，越需要堅定不惑的掌舵。人口結構改變，高齡化、單身化、少子化、新移民增加，因應挑戰，刻不容緩。未來的路，像火車離站，需要正確的方向。M型社會，資源顧此失彼，組織改造，新角色、

新承擔、新責任，該如何發揮功能並順利運作？

### 變革步驟

最早的過程理論是勒溫（Lewin, 1951）的力量領域發展模式（Force-Field Model）將過程分為「解凍、變革、再結凍」三步驟，其中三項步驟皆是關鍵，缺一不可：

- 一、解凍：了解施行改革的必要。
- 二、變革：尋找新方法與策略解決問題。
- 三、再結凍：確立新方法並執行。

改變態度或角色：不一定兩者都要具備，基本兩者會衝突，最佳方式為採取兩者互相支援。態度取向方法（Attitude-Centered Approach）涉及態度的改變和具說服力的價值觀、訓練課程、建立團隊活動、文化變革課程，期望可以造成行為改變，對組織有利之效果；角色取向方法（Role-Centered Approach）則涉及工作角色變革，包括重新規劃工作流程、職責、獎勵系統。





※力量領域發展模式 (Force-Field Model)

### 組織變革遭遇抗拒的原因

一般抗拒變革遭遇抗拒的原因有以下幾點：

- 一、缺乏信任：對於提案人的不信任或是缺乏明顯的威脅，若不謹慎處理將導致組織內部的猜疑和抗拒。
- 二、相信變革是不需要的：組織內部認為缺乏變革需要，或過去成功的模式讓他們不想改變。
- 三、相信變革不會成功：即使已發現問題所在，但認為新方案或新模式可行性低。
- 四、經濟威脅：涉及組織成員的工作穩定、薪資、福利。
- 五、相關高成本：從事變革需要付出些成本，例如：程序改變、多付出心力、資源運用。在過渡時期表現比較差，這是由於新方法、程序尚在適應、轉換、學習，故成本和利益較難計算。
- 六、害怕個人失敗：變革使一些過時的專家必須學習新事物，缺乏自

信和過去的習慣使然而成。若是提供一些幫助的管道將有助於使其接受變革。

- 七、失去階級和力量：新策略通常不會找已享有高權力者，由於以往的舊勢力人員會被減少或是失勢，故抗拒之。
- 八、價值和理想的威脅：當變革內容和組織內部、組織成員價值觀不相同時，將會引起激烈情緒與反抗。
- 九、拒絕干涉：有些組織成員不想被控制。

另外一種理論描述組織中的人們如何反應加諸其在身上的變革，其說明發生重大變化時的四個反應：否認、生氣、悲傷、適應。每個步驟的時間間隔不一，有些人會停滯其中。

### 員工態度調查的5大迷思和建議

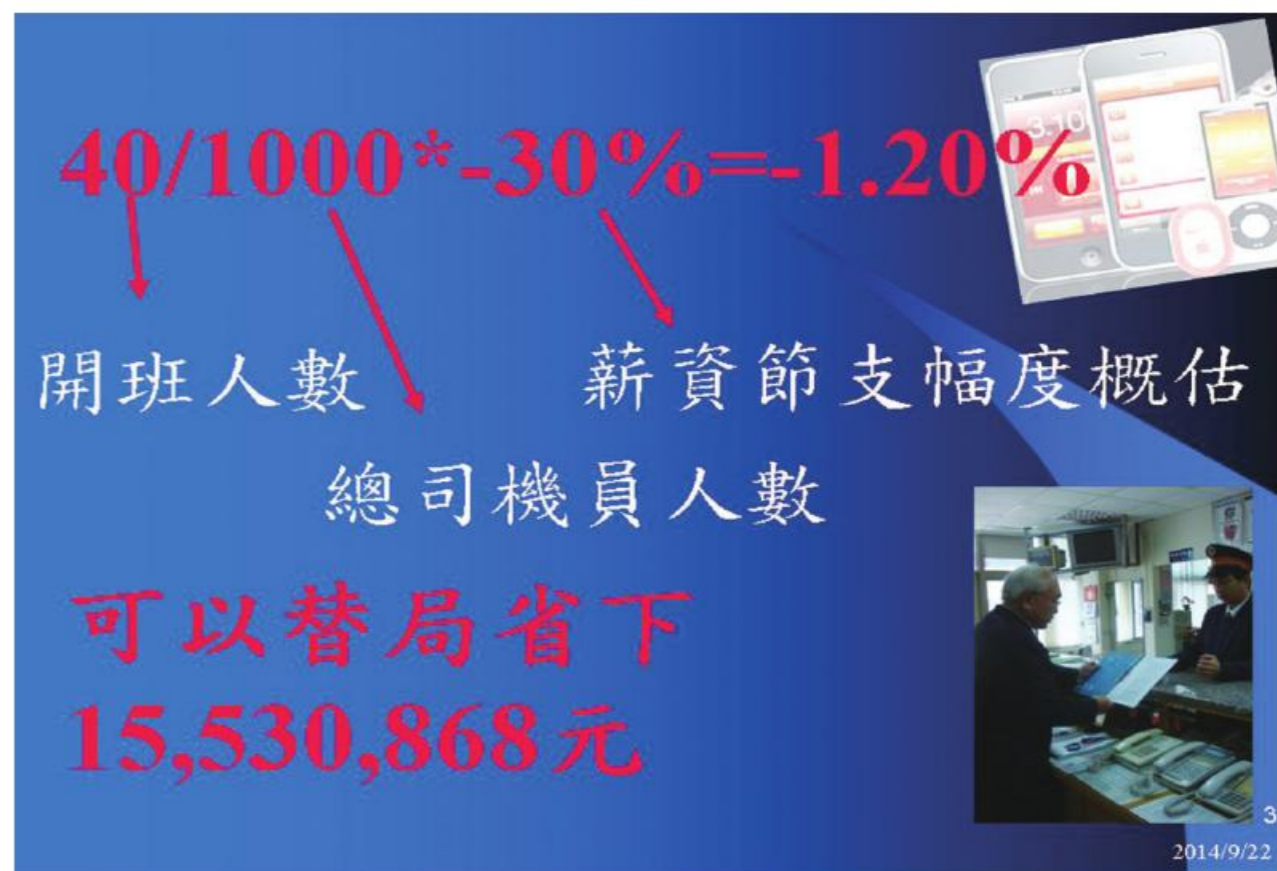
透過員工態度調查去發現組織的癥結問題，可讓組織變革的推動順暢同時協助留住人才。員工態度調查是

組織診斷的工具之一，主要目的在於藉由員工的反應與意見，發現組織現在及潛在的管理問題，進而改善問題點，以提升員工的承諾度與敬業度。根據研究顯示，一個同時具有高度員工承諾與敬業的組織，會為企業帶來財務的成長。因此，定期進行員工態度調查是企業必做的功課。員工態度調查是一個有目標和方向的系統化問卷調查方法，問卷內容要完整且全面，例如涵蓋薪資福利、發展培訓、績效管理、高階主管的領導、直屬主

管的管理、策略及制度溝通、團隊合作、工作環境、工作內容、創新等不同主題。由於企業對員工態度調查經常存在一些錯誤的認知與迷思，導致公司不知如何善用這項組織診斷的工具，或只淪為例行公事。

以下列出常有的5大迷思：

迷思1：員工態度調查只是呈現一堆數字，不知道該如何分析，該從何處著手改善，所以，員工態度調查沒什麼用處。



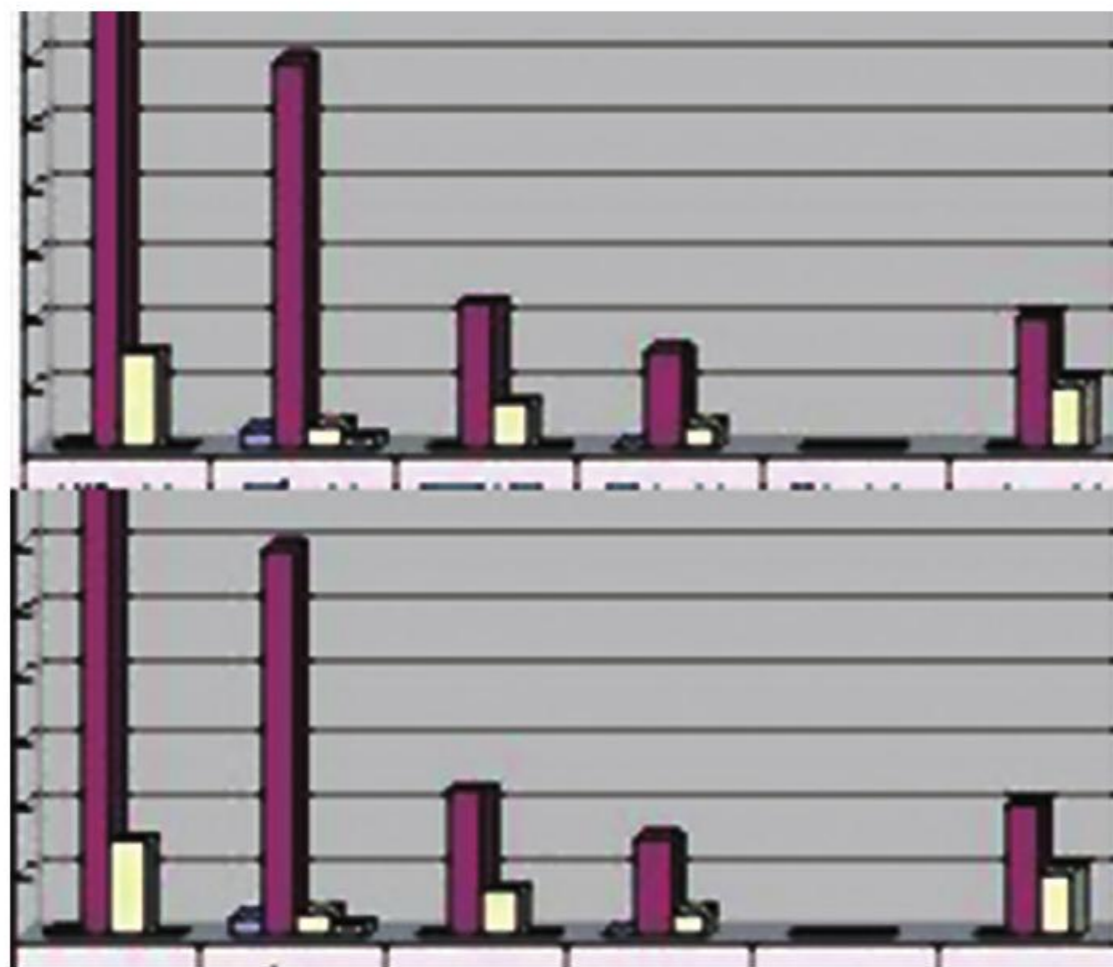
※員工態度調查只是呈現一堆數字？



迷思2：調查結果總是呈現很多問題，又沒辦法全部改善，調查後若沒有改善行動，反而會引起員工不滿，乾脆不要進行調查。針對調查結果發現的問題點，企業首先要做的是列出改善計畫的優先順序，將有限的資源做更有效的分配。如此可讓最關鍵處的成效更快展現，員工也會因此感受到企業的誠意，後續的改善會推動得更順遂。

迷思3：每次進行員工態度調查，薪資福利的調查結果總是最低，公司不太可能在這方面滿足員工，因

此，希望不要問薪資福利相關的問題，因為即使問了也無法改善。薪資福利向來是員工最關心的議題之一，根據經驗，很少企業的員工會對薪資福利感到滿意，薪資福利這一面向的計分，相較其他部分往往偏低。不過這未必代表這家公司在此方面做得不好，畢竟工作者都渴望得到更好的報酬。這時，企業若有足夠資訊跟市場的平均水準作比較，結果會較客觀公正。有些企業會發現，相較於市場，他們其實是高於平均的，也可以將此資料做為和員工溝通的依據。

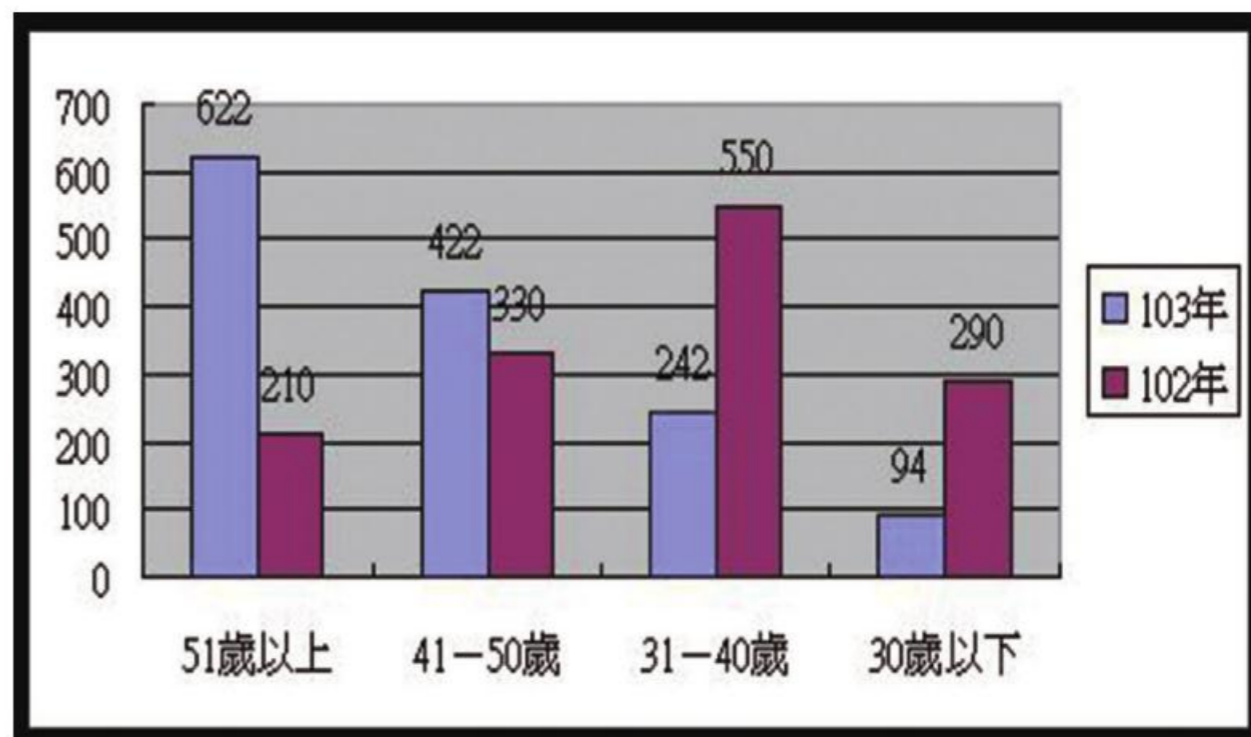


※員工態度調查可以讓企業及早發現問題，及早治療改善，避免問題惡化

迷思4：公司在成長階段或是公司運作正常時，感覺不到什麼大問題，不需要進行員工態度調查，只須在發生問題或需要組織變革時，再做調查即可。其實，公司處在不同的階段會有不同的議題。發生問題或組織變革時，公司的確可以透過員工態度調查去發現癥結問題，讓組織變革的推動更為順暢。但員工態度調查就是組織的健康檢查，需要定期檢查，生病時多半為時已晚，想要補救必須耗費更多資源。因此，員工態度調查可以讓企業及早發現問題，及早治療改善，可避免問題惡化，降低公司的管

理損失。即便是一家體質健康的公司，也可以因為員工態度調查，更清楚該強化哪些面向，才能夠吸引和留住更多優秀人才，提升企業競爭力。

迷思5：通常員工態度調查都需要公司全員參加，這是一件大工程，成本太高也很麻煩，是否可以用抽樣的方式比較容易進行，也省事。採取抽樣方法雖然較省時，相對的誤差值也較大，資料的代表性可能會引起爭議。因此，要求全員參加，就是希望廣泛收集每位員工的意見，讓結果更公正不偏頗。



※改革過程要求全員參加，就是希望廣泛收集每位員工的意見，讓結果更公正不偏頗。



### 員工對組織工作滿意度

學者認為人們對於他所經驗或知覺的事物，常常會用喜歡與否或喜歡程度大小，加以評估。因此，一般對於工作滿足的定義，即為：「一工作者對於其工作所具有之感覺或情感性反應」。影響到員工工作滿意的因素及衡量方式廣泛、繁多且眾說紛紜。還有學者認為影響工作滿意的因素取決於：(1)環境因素，如失業率、國家間的差異、職業類別、組織氣候、領導型態、工作特性等；(2)個人屬性因素，如員工的年齡、任期、薪資、性別、種族、教育程度等人口統計變項及人格特質等。

由於工作滿意所涉及變項之眾多與關係之複雜且眾說不一，至今仍無一個完整的模式，但發現影響工作滿意之因素多僅僅是某項個別因素而已。員工的配合及發揮員工的潛能，是企業改變成功關鍵前題。唯有瞭解員工的心理層面，深入溝通、回應員工，並讓員工瞭解外在環境的變化，培養其危機意識，進而改變本身行為，接受外在競爭挑戰，企業才能提昇其競爭能力。

### 公務員應自我期許，當一個好公務員 提昇政府的形象

在過去五十年來台灣經濟成長過程中，國營事業扮演著極為重要的角

色，對國家整體發展具有不可磨滅的貢獻與影響，再加上國營事業負有一些政策性任務，及長期以來對財政之貢獻，國營事業確實有其存在之時代意義。然而，隨著經濟自由化、全球化的國際趨勢，致使現存國營事業不但須檢討其存廢、裁併、改組、釋股、民營等未來發展方向，尚須面對民營事業競爭、國家財政拮据，急需財源的雙重壓力，對國營事業而言，實在是一項嚴峻的挑戰。

國營事業經營績效不彰，一向為人所詬病，尤其是部分國營事業連年經營虧損，造成政府財政負擔，更是眾人詬病之癥結所在，但由於部分國營事業負有政策任務，致使其績效評估難有客觀之標準，組織變革乃已成不可抗力之過程，新觀念的導入是全世界的潮流。

公務員是人民的公僕，理應勇於任事，但社會對公務員卻常有「多做多錯，少做少錯，不做不錯」的制式認知，其因值得深思。老子主張「無為」，卻又說：「圖難於其易，為大於其細。天下難事，必作於易；天下大事，必作於細。是以聖人終不為大，故能成其大。」處理難事要從輕易處入手，宏觀目標要由微觀構設去實現。天下難事，必然開始於簡易；天下大事，必然建基於細微。因此，聖人始終都不自以為必須獨攬大權，

所以能成就大事。現在的「公務員」，在古代通稱「官吏」；一旦成為「官吏」，必須盡心盡力為百姓服務，不能作威作福，玩法刁難，更不可貪瀆。昔宋太宗節取五代後蜀國主孟昶所作〈官箴〉之語，親寫「爾俸爾祿，民脂民膏；下民易虐，上天難欺」十六字，頒布全國，立石刻字，告戒所有官吏要時時警惕。這就是「戒石銘」。

一位名家的文章裏這麼寫道：「為什麼十年前路上的大石頭到現在還是大石頭？原因無他，每個路過的人不認為這是他的事，也不相信自己能移動它。」這真是一針見血地指出了我們大部分人的自私與怯懦。近來流行一句話：「魔鬼就藏在細節中。」意謂忽略工作細節，可能導致嚴重挫敗。身為公務人員應處事精微，臨事敬慎。身為基層公務人員，面對重複、瑣碎的工作，難免因缺乏成就感而倦怠。古人云：「積學以儲寶，酌理以富才。」意在強調累積學識與

明辨事理的重要，而這也是一個公務人員應有的自我要求。

公務人員的核心價值是：廉正、專業、效能、關懷。公務人員應廉潔、公正，具有高尚人格。清廉自持，潔身自好，不收受不當利益，並主動利益迴避；誠信公平執行公務。以兼顧各方利益之均衡，營造全民良善之生存發展環境。並以謙虛的態度，終身學習，積極完成職務所需之知識技能，熟悉主管法令及相關政策措施，以提供全民第一流的公共服務。運用有效方法，簡化行政程序；研修相關法令、措施應符合成本效益要求；發揮執行力，以提高行政效率與工作績效，達成政策目標。時時以民眾福祉為念，親切提供服務；對人民之需要及所遭遇之困難與問題，能以同理心設身處地著想，並提供必要之協助與照護，以增進其利益。公務員應自我期許，當一個好公務員，才能提昇政府的形象。



公務員應自我期許，當一個好公務員提昇政府的形象。圖為模範勞工授獎典禮留影，吳旭明提供。



## 每到夏天 我要去福隆

劉福記

### 到舊草嶺感受體驗舊鐵道時光

舊草嶺隧道自行車道位於台灣北部的「東北角暨宜蘭海岸國家風景區」，擁有青山綠水、灣岬奇岩及百年古道等國際魅力的獨特自然資源，更規劃有完整自行車道路網，其中以福隆濱海度假小鎮為中心，北至鹽寮，南至石城，全長十餘公里之山海景觀自行車道最具特色。

「舊草嶺隧道」經年餘改建工程，以自行車道的嶄新面貌推出，串聯石城至龍門露營區自行車道，勾畫出一條行經東北角美麗山海間的綠色自行車長廊。「舊草嶺隧道自行車道」是北台灣第一條以鐵路隧道改建

而成的自行車道，早期宜蘭與台北之間交通因地形險峻，往來行旅苦不堪言，日據時代進行鐵路鋪設，以穿越草嶺山脈之草嶺隧道最為艱困危險，隧道於一九二四年二月貫通，後因單線通車不敷使用，於一九八六年另建雙軌之新草嶺隧道，舊隧道遂封閉閒置二十餘年。近年來因減碳節能運動引發自行車熱潮，觀光局東北角國家風景區管理處與台灣鐵路管理局合作，將「舊草嶺隧道」再生利用轉化為自行車道，隧道內循鐵道博物館概念設計，車道地坪採仿軌道形式施工，照明則選用復古風味的油燈燈罩，並利用避車洞營造火車行駛音效

及裝置廢棄鐵道文物。隧道南北洞口外周邊腹地另規劃休憩平台，手搖式台車及舊火車頭展示，並利用廢棄營舍及碉堡，整修為公廁及服務站，讓遊客除了享受騎乘自行車的健康活力外，更能體驗一趟鐵道懷舊之旅。

「舊草嶺隧道」就是台灣民謠中〈丟丟銅仔〉：「火車行到伊都，阿末伊都丟，唉唷磅空內。磅空的水伊都，丟丟銅仔伊都，阿末伊都，丟仔伊都滴落來…」，這首民謠的起源與這座草嶺隧道有關，〈丟丟銅仔〉歌曲裡提到的火車山洞，興建於日治大

正十年，歷時三年完工，隧道總長二千一百六十七公尺，是當時台灣最長的隧道，工程艱鉅浩大且對北宜交通開發史佔有重要地位。施工期間，擔任草嶺隧道工程現場總監的吉次茂七郎不幸因積勞成疾而病逝。草嶺隧道完工時，日本人在隧道北口附近立碑紀念這位殉職的工程師。隧道南、北兩端出口均以磚牆築成圓拱狀，洞口高五公尺，上方以石塊壓頂，形式雄偉，福隆端立有「制天險」，石城端立有「國雲飛處」兩道門額，雖歷經歲月風霜，燻黑石額仍然看得出當年蒼勁筆跡，「制天險」門額，表示地形之險惡；「白雲飛處」門額，表示日本國力已飛抵蘭地。甚具歷史意義，是宜蘭縣與台北縣共同指定的「縣定古蹟」。

### 沒吃到福隆便當，別說你來過福隆

想到福隆吃便當的朋友，你們一定很想吃到最道地的創始老店。但是當你去到福隆車站附近，每一家招牌都說自己是創始老店，你該去哪一家呢？真的排最多人的那家就是了嗎？臺灣幾大便當產地，東有池上，南有奮起湖，而東北角最著名的就是福隆便當了。其實福隆便當最早的服務物件是在福隆從事休閒海釣的釣客，後來才漸漸變成在火車上販售。現在福





隆街上新增不少賣便當的後起之秀，每一家便當店都各有各的特色。一度要通過競標來決定哪家可以進入月臺叫賣。較知名的店家品牌有鄉野、發記、宜隆、福新等。到底哪家才是福隆便當的始祖卻已無從考證了。來到福隆不妨下車挑一份自己喜歡的便當，順便也欣賞一下北臺灣最美的海岸線吧。

### 觀察海洋音樂祭 週末湧28萬人

一年一度的貢寮海洋音樂祭又開始了，今年沒有颱風攪局，豔陽高照，天氣好得不得了，又有大牌歌手助陣，真是熱鬧非凡。去年人潮統計五十三萬人次，與今年八十八萬人次無法相比，主要還是颱風影響民眾心理因素。原訂於7月9日啟動的「2014新北市貢寮國際海洋音樂祭」，由於受到浣熊颱風的影響，延後至7月10日於福隆海水浴場登場。今年是貢寮海祭第15年，主題訂為「come together」，從10日至14日期間，將進行連續五天的馬拉松式音樂盛典。海祭首日「吼high Asia」，就由今年以「我是海雅谷慕」榮獲金曲獎「最佳國語專輯」的張震嶽擔任壓軸演出，並集結了亞洲區各地搖滾精英，包含新加坡的ah5ive、香港的9AM樂團、日本的D=OUT、大陸的九

寶樂隊、馬來西亞的Manhand以及台灣的滅火器等獨立樂團，唱出亞洲搖滾靈魂。台下觀眾紛紛高舉雙手，跟隨節奏搖擺歡呼。

貢寮海洋音樂祭進入第3天，也就是週末時，湧入的人潮估計有28萬人，貢寮音樂祭5天88萬人次，突破歷年參與人數。五天的活動，主舞台與小舞台共有95團參與演出，並且與YouTube及Yahoo!兩大影音平台合作進行Full HD高畫質全程現場直播，前4天就有超過百萬人收看。而海祭期間相關關鍵字Google搜尋量超過120萬，海祭官方網站瀏覽量超過143.6萬。主辦單位官方粉絲團「新北旅客」推出的海洋音樂祭互動遊戲，募集了超過千句網友海祭宣言，瀏覽人次超過50萬。

### 觀察海洋音樂祭之張起

貢寮國際海洋音樂祭，簡稱海洋音樂祭，是每年夏季於台灣新北市貢寮區境內的福隆海水浴場舉辦的一個音樂節活動，起始於2000年。海洋音樂祭最早是由台北縣政府（今新北市政府）與獨立的地下音樂製作公司——角頭音樂所合作發起，主要的活動催生人物是角頭音樂的老闆張四十三和當時台北縣政府新聞室主任廖志堅，旨在效法伍茲塔克音樂節

（Woodstock Festival）創造一個屬於華語環境的音樂盛會。參與海洋音樂祭表演的除了許多知名搖滾樂團與歌手外，也有不少地下音樂表演單位，因此從活動首次舉辦以來就被視為台灣的年度搖滾盛事。海洋音樂祭是以福隆海水浴場內外兩個沙灘上所搭建的表演場地作為舞台，以接力的方式由許多不同的表演單位輪流上台，由於聽眾進場完全免費，音樂祭的活動經費主要是來

自新北市政府。

貢寮海洋音樂祭自2000年舉辦至今已堂堂邁入第15屆，年年都培育出許多優秀的歌手和獨立樂團，用音樂的聲音來訴說自己的語言，為夢想盡情發聲。本活動每年皆於7月中旬舉辦為期五天的活動，目的是想於暑假期間，提供熱血青少年一個好去處，同時也為整個夏季新北市北部濱海線的旅遊揭開序幕。是每年夏天最熱門的音樂海洋盛事。



#### 活動時間

2014/07/09~13舉辦為期五天，因颱風延至7/10~7/14

#### 活動地點

福隆海水浴場 新北市貢寮區福隆里興隆街40號

#### 連絡電話

886-229603456#4166 觀光旅遊局

#### 主辦單位

新北市政府

#### 活動網址

<http://www.2014hohaiyan.tw/>

#### 火車交通資訊

臺鐵北迴線【福隆站】下車，出站後步行約5分鐘即可抵達。除正常停靠班次外，尚有加開、加停列車可供選擇。



## 淨灘活動 大家一起來

新北市觀旅局指出，今年海祭一般垃圾量較往年有顯著的減少，前4天人均垃圾量為0.033公斤，相較於101年0.06公斤及102年0.058公斤，每人所產生一般垃圾量減少將近一半。在資源回收量方面，活動登場4天來資收量已累計達21噸，較102年5天累計12噸有大幅的增加。環保局指出，海祭期間除了環保局多管齊下維護環境清潔外，更重要的還有參與民眾們公民素養的提升，主動落實資源回收，並且在散場後主動撿拾週圍垃圾。

新北市觀光旅遊局表示，海祭的活動精神是獨立音樂創作，希望大家能來到現場玩得開心又安全，因此市府相關局處及民間團隊，默默在活動背後努力辛苦付出，用心提供大家安心安全的環境，也相約大家每年都要再來聽搖滾、玩音樂，一起享受音樂、海洋帶來的感動。希望大家在沙灘留下回憶，把美麗的海岸線留給下一個使用者，讓大家在沙灘上盡情享受一年一度的音樂盛會。



因「憶芬」的關係，因緣際會投身路工投稿行列，也重現了年輕時喜歡提筆，寫寫文章抒發情感的興趣。因為之前幾乎都是談工作，太枯燥了，如今偶爾談些工作外的事、好的文章、詩詞，或是分享一下不一樣的「歌曲」，讓文章調性柔軟一點，也讓旁人明白鐵漢也有柔情的一面，要不然當年怎麼「騙」到老婆啊！曾在FB上看人寫到：「你一定要承認，你曾經藉著歌曲敘述著內心深處的話...」，想想也是啊，要不然不同時期情歌為什麼總會勾起某些人的「往日情懷」？當兵臨退伍時，一段刻骨銘心卻沒結果的「初戀」，讓筆者對鄧妙華的「牽引」，每每聽（唱）著心都會糾結在一起！如今仔細聆聽某些情歌，融入其意境，應該也是一種

心靈洗滌、煎熬和「享受」！最近喜歡上大陸歌手「刀郎」的歌，低沉、磁性、傷感，歌詞饒富意境，聽了總會於我心有戚戚焉，如「2002年的第一場雪」、「情人」、「無可奈何」...等，其中一首：「披著羊皮的狼」，更是感觸良多，藉著敘述一隻狼對羔羊的感情，佩服其歌詞寫得像一篇短篇情愛小說，卻可以全篇以7分半鐘歌曲的方式呈現，真是愛死他的文采與歌曲創作的功力！相較於周杰倫與方文山的詞曲功力，其曲風不同，也有著截然不同的意境。

「我小心翼翼的接近，怕妳在夢中驚醒，我只是想輕輕的吻吻妳，妳別擔心，我知道想要和妳在一起並不容易，我們來自不同的天和地，妳總是感覺和我一起，是漫無邊際陰冷的



恐懼。我真的好愛妳，我願意改變自己，我願意為妳流浪在戈壁，只求妳不要拒絕，不要離別，不要給我風雪。我真的好愛妳，我願意改變自己，我願意為妳背負一身羊皮，只求妳讓我靠近，讓我愛妳相偎相依，我確定我就是那一隻披著羊皮的狼，而妳是我的獵物，是我嘴裡的羔羊，我拋卻同伴獨自流浪，就是不願別人把妳分享。我確定這一輩子都會在妳身旁，帶著火熱的心隨妳到任何地方，妳讓我癡讓我狂，愛妳的嘍叫還在山谷裡迴蕩。也許我這一生中都无法走進妳的生命，我卻又為妳守候一生的勇氣，一直到沙漠日落，大海乾涸，始終為愛執著，也許我這一生都无法改變妳的決定，我卻又為妳祝福一生的友情，只要妳能夠堅信我的真心，至此不渝，我確定妳就是那我心中如花的羔羊，妳是我的天使是我的夢想，我摟妳在懷裡裝進我的身體，讓妳我的血液交融在一起。妳確定看到我為妳披上那溫柔的羊皮，是一個男人無法表露脆弱的感情，我有多愛妳就有多少柔情，我相信這柔情定能感動天地。我確定妳就是那我心中如花的羔羊，妳是我的天使是我的夢想，我摟妳在懷裡裝進我的身體，讓妳我的血液交融在一起，妳確定看到我為妳披上那溫柔的羊皮，是一個男人要

改變命運的決定，我有多珍惜，珍惜這份真情，我相信這真情在天地裡，是最高榮譽。」

「窈窕淑女君子好逑」，尤其當淑女已長得亭亭玉立時，以野狼與羔羊隱喻年齡或身份上差異，野狼吹皺一池春水，讓原本平靜無波的心湖起了漣漪，而羔羊卻可能顫抖著身軀，面對著隨時會把牠吞噬的野狼，內心煎熬，何去何從？而野狼看在眼裡，亦痛在心裡，何去何從？一個大男人描繪感情如此細膩、絲絲入扣、嘔心瀝血，讓人有想纏綿悱惻又無計可施、深愛著又無可奈何的錐心之痛！聽著，聽著也替他悲、替他痛，替他苦，仿佛置身其中，所以常常不厭其煩，一遍又一遍的聽，一次又一次的陶醉，一回又一回的跟著痛…！也常戲謔的和牡羊座的內人說：「我是披著羊皮的獅子（筆者獅子座）」，以刻劃出中年夫妻相處的種種點點滴滴、酸甜苦辣！常享受著被當成「天」般的愛和侍候著，常覺空氣稀薄得快喘不過氣來，卻也常痛苦在「落入凡間」後的柴米油鹽、七情六慾、愛恨嗔癡裡，唉！這才是真實的生活，否則必定平淡無奇，如何寫實呈現「山窮水盡疑無路，柳暗花明又一村」，峰迴路轉的真實情愛故事啊！而「還君明珠雙淚垂，恨不相逢

未嫁時」，是否也是另一種情愛世界裡「相見恨晚」的痛啊？年輕時未能體會其意境，如今有了感情歷練後，光用想像的就教人痛徹心扉啊！古時候的騷人墨客是否都經歷過了，才可以寫得一首好詩、好詞？現代的詞曲作者，是否也相同，還是要故意頹廢、沮喪後，才可以寫出如此大膽、放肆的意境，而且更不遑多讓！筆者卻是經歷過，身歷其境過，感觸才會如此深啊！

寫作已是筆者工作與生活中不可或缺的一部分了，也享受著浸淫在鍵盤裡娓娓道來細膩情感，和期盼文字能如行雲流水般一洩千里；雖然常自嘲「缺錢」才投稿「路工」，其實死忠的閱讀「粉絲」都知道沒有人比我「愛」鐵路啦！無欲則剛的個性，自負而不趨炎附勢，而針針見血的事務、政策批判，也讓不少「粉絲」引頸企盼路工早日出刊，感謝他們不嫌棄，「裹腳布」經常又臭又長；雖然「路工」出刊未必「洛陽紙貴」，但筆者終究並非無病呻吟，無的放矢抑或潑婦罵街，總能把大家心中的「難言之隱、之痛」，暢快地說出來啊！所以偶爾會碰到非常「崇拜」筆者的同仁，哈哈！別崇拜，不會歌功頌德，老「扮烏鴉」，是要付出代價的！試想有幾人，有雅量容忍你在他

背後跟前，一直「罵」他啊！范前局長展現的卻是另一種格局與典範，於范前局長升任次長多次巡視車站效能提升工程時，總會親民的拉著筆者耳提面命，對照筆者之前的無情批判，真讓筆者汗顏於其心胸偉大！

路局某些措施或作為，雖不至於「倒行逆施」，卻可能相去不遠…，抑或睜眼說瞎話，「橫柴入灶，窒礙難行」。凡走過必留下痕跡，事實也證明，路局還不至於顛覆、恐龍到沒有回應，筆者盡言責，路局做某些修正，大家都點滴在心！「風蕭蕭兮易水寒，新娘一去兮不復還」，這是筆者數十年前，清晨6點迎娶內人，臨出她家大門送她的1句話（因為並沒有真的得到岳父母的祝福，告訴內人夫妻吵架不能回去哭訴…）；「風蕭蕭兮易水寒，壯士一去兮不復還」，這是數十年後，筆者送給自己的警語，無怨無悔…！







# 普悠瑪 啓示錄

逸名人

台灣鐵路不斷的演化，對號快車由原來的自強號進步到太魯閣號，然後再加入新自強號（普悠瑪）列車，行車速度成為火車領先世代的指標。台北到花東的行車時間由6個小時一舉縮短為3.5小時，普悠瑪的通車為我們帶來了方便，也確立了花東鐵路電氣化的里程碑，全島鐵路電氣化只有一步之遙。不僅如此，普悠瑪的通車讓花東地區的鐵路交通向前邁進了一個新的紀元，整體影響絕對是利大於

弊，但是當普悠瑪成為台鐵花東線的主力車種時，它帶給了我們什麼樣的影響？筆者個人覺得其中尚有些為人詬病的問題沒有解決：

## 1. 鐵路電氣化的進度

從十大建設開始，鐵路電氣化就一直在課本上被提到。最先由西部鐵路開始執行，因為西部多平原、易建設，所以能夠提早完成；爾後鐵路電氣化的路段延伸到北部，連帶使得電

路地下化，在西部鐵路電氣化後的15年，北部也一舉完成。東部多山少平原，沿途盡是巖山峻嶺，連帶使得工程進度落後，預算不斷的追加，直到今年才可謂完成了鐵路電氣化，為縮短台北花東的時間打下了良好的基礎。

## 2. 花東地區一日生活圈的實現

當搭乘火車的時間只要3小時半時，所謂的一日生活圈已然成型。之

前由西部到花東等地花費的時間過長，往往都要等到逢年過節或是清明連假時才會買車票返鄉，而且搭車處處都是考驗。普通車老舊而且幾乎每站都停靠，一趟坐下來10個小時跑不掉，而速度快的自強號買票要碰運氣，往往不是遇到網路塞車就是連搶都搶不到票，只能坐非熱門時段的車種，每趟回花東都是一次折磨，透過普悠瑪的運行，剛好實現了一日生活圈的夢。



### 3.老舊電車的汰換

隨著普悠瑪號投入花東地區營運，及EMU500型通勤電聯車代替光華號做為花蓮—台東的區間車，7月16日改點後旅客要從台北到花東間各車站可透過轉乘方式，比搭乘DMU柴聯自強號省下30至100分鐘的時間，區間車也由EMU500型負責行駛，從改點前每日15列增加為21列。老舊電車除役，汰換的車讓旅客選擇變多，有更多轉乘方式可節省搭車時間，而可開窗戶、吹風扇、曾是台灣最快的光華號火車，則退居花東線擔任觀光列車，風光了半個世紀，也隨著花東鐵路的電氣化走入了歷史。

### 4.陸客衝擊

受到開放大陸遊客來台的衝擊，這個政策就像雙面刃，大部份車票都與旅行社配合，提供給來台觀光的大陸觀光客使用，但這樣卻大大擠壓到原有居民的權益。許多居民認為花東鐵路電氣化已經完成，交通的黑暗期已過，但沒想到這只是個假象，想要正常的往返還是一種奢求，火車票依舊難買，我們有沒有意識到這個問題的嚴重性？原有的美意大打折扣，變相的也會引起民怨。

### 5.班次雖略有增加，但仍嫌不夠

花東線電氣化通車，不少民眾想搭乘3個半小時抵達台北的普悠瑪號直達車，卻傳出車票賣光光，民眾批「問題還是沒有解決」、「車子再新也坐不到」，希望加開列車滿足台東人的需求，但是回應總是說有通盤的考量，認為目前的班次的座位已經足夠，這樣根本沒有站在民眾的角度去看這個嶄新的火車紀元。

### 6.有許多車票壟斷在黃牛身上

在普悠瑪尚未交車營運時，花東的車票是一票難求，尤其是過年過節更是一種折磨。從臨櫃購買到後來的網路訂票，便利性雖然大幅提升，但買不到票還是買不到票，尤其是當網路訂票的時間一到就會網路大當機，每每瞬間網路流量衝高，有訂到票的有許多是駭客寫木馬程式，在訂票時間不斷的發送訂購訊息，最後票都被訂走了，然後一般民眾想買還是買不到，雖然最近黃牛票的罰金有提高，但成效及喝阻作用仍有待觀察。

### 7.關於停靠站的規劃，許多鄉鎮都想要分一杯羹

普悠瑪在花東地區正式通車，採用蛙式跳躍的停站方式，但是因為列

車速度快、東部的觀光景點又多，之前交通沒那麼便捷時苦無觀光客上門光顧，現在大環境和過去已不可同日而語，電氣化的完成和普悠瑪的上路，各地不但展開雙臂熱情迎接遊客，檯面下更是各方角力，居民陳情、民意代表施壓，觀光這塊旅遊大餅誰都不想缺席，停站地點倍受考驗，各界都張大眼睛在看。

### 8.火車誤點頻繁，大小意外事故不斷

鐵路運輸不如捷運般準時、後壁站列車險發生對撞、雙溪至三貂嶺電車線斷落、車齡老舊、電子控制系統不穩定，在新舊列車交替的同時有許多課題也都浮現上來。人潮較多的大站是否也能比照捷運一樣加派人手，來指揮乘客上下車；安全機制提升，以科學化的方式強化聯檢機制，並全面汰換老舊設備，這些都是現階段可以努力的方向。

### 備註

「白鐵仔」光華號列車，民國55年開始行駛西部縱貫線，沒有冷氣只有電風扇，當時創下高雄—台北4小時45分最快行車紀錄，相當風光，光華號小姐就像現在空姐一樣讓人羨慕，等級就像現在自強號列車。「白鐵仔」光華號列車這幾年僅行駛花東間，除了早晚各1列車接送上班族和學生外，其他時間就載客觀光，學校和機關團體可申請當作郵輪式觀光列車，欣賞花東幹線和南迴線美景。隨著花東鐵路電氣化的完成，「白鐵仔」也正式走入了歷史。

花東鐵路電氣化，臺北到花東的行車時間大幅縮減，交通部表示電氣化可為東部創造近二十四億元的經濟收益，同時也可降低沿線空氣汙染與二氧化碳排放量達百分之十七，每年減碳量相當於二十八座大安森林公園。這不僅和環保相呼應，同時這對於擔心花東會因為開發而被破壞所產生的疑慮，也大大的降低。國內航空票價今年1月起調整，當時考量花東鐵路系統尚未全面電氣化，為了避免增加花東居民對外交通負擔，由政府給予花東居民航空票價差額補助；花東鐵路電氣化7月16日正式通車後，取消了花東居民航空票價差額補助，這勢必會造成反彈。在這之後還有許多問題，而且要發生了才知道關鍵在哪？這需要時間來解決，同時也考驗著相關部門的智慧！



# 安全是打拼的第一步 防止感電災害最重要



## 莫讓今日的疏忽 成為明日的遺憾



行政院勞工委員會關心您  
辦公地址：台北市大同區103延平北路二段83號9樓  
網址：www.cla.gov.tw  
電子信箱：cla@mail.cla.gov.tw

(資料來源：勞工委員會)

# 臺灣鐵道之旅

鐵道文化資產、美食、景點、鐵馬、溫泉

### 臺鐵旅遊優惠票券資訊

#### TR-PASS (General) 一般版

一般版3日券 (全臺/臺灣/台人適用) | 一般版5日券 (全臺/臺灣/台人適用)

- 使用限制：
1. 全臺各線均可搭乘，除平溪線、集集線外，其餘各線均可搭乘。
  2. 全臺各線、各次車等，皆可自由搭乘，無須指定車次。
  3. 全臺各線、各次車等，皆可自由搭乘，無須指定車次。
  4. 全臺各線、各次車等，皆可自由搭乘，無須指定車次。

#### TR-PASS (Student) 學生版

學生版5日券 (全臺/臺灣/台人適用) | 學生版7日券 (全臺/臺灣/台人適用) | 學生版10日券 (全臺/臺灣/台人適用)

- 使用限制：
1. 全臺各線均可搭乘，除平溪線、集集線外，其餘各線均可搭乘。
  2. 全臺各線、各次車等，皆可自由搭乘，無須指定車次。
  3. 全臺各線、各次車等，皆可自由搭乘，無須指定車次。
  4. 全臺各線、各次車等，皆可自由搭乘，無須指定車次。

#### 平溪線 內灣線 集集線

瑞芳-菁芳 | 新竹-內灣六交 | 二水-車埕

- 使用限制：
1. 本票券僅限於指定之平溪線、內灣線、集集線。
  2. 不可同時搭乘上述指定線路之其他各次車。
  3. 不可同時搭乘其他各線路。

#### 東北角一日券

瑞芳-橫濱間及平溪線 (瑞芳-菁芳)

- 使用限制：
1. 本票券僅限於指定之平溪線、內灣線、集集線。
  2. 不可同時搭乘上述指定線路之其他各次車。
  3. 不可同時搭乘其他各線路。

#### 縱貫線南段 (台北-高雄)

台北-基隆 | 基隆-台北 | 基隆-台北 | 基隆-台北

- 使用限制：
1. 本票券僅限於指定之縱貫線南段。
  2. 不可同時搭乘其他各線路。

#### 阿里山森林鐵路

嘉義-阿里山 | 嘉義-阿里山 | 嘉義-阿里山

- 使用限制：
1. 本票券僅限於指定之阿里山森林鐵路。
  2. 不可同時搭乘其他各線路。

#### 屏東線 (高雄-枋寮)

高雄-枋寮 | 高雄-枋寮 | 高雄-枋寮

- 使用限制：
1. 本票券僅限於指定之屏東線。
  2. 不可同時搭乘其他各線路。

#### 南迴線 (台東-臺東)

台東-臺東 | 台東-臺東 | 台東-臺東

- 使用限制：
1. 本票券僅限於指定之南迴線。
  2. 不可同時搭乘其他各線路。



#### 花東悠遊券

花蓮-台東 | 台東-花蓮 | 花蓮-台東 | 台東-花蓮

使用限制：

1. 本票券僅限於指定之花東地區。
2. 不可同時搭乘其他各線路。

- 特色車站 (Featured Station)
- 自行車道 (Bikeway)
- 美食/景點 (Cuisine/Attractions)
- 高鐵轉乘站 (HSR Transit Station)
- 捷運轉乘站 (MRT Transit Station)
- 鐵道文化資產 (Railway Cultural Heritage)
- 轉乘台灣好巴士 (Tourist Shuttle Bus)

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





# 機械災害預防

做好機械安全防護，追求零災害事故



### 機械作業災害發生原因：

- 無適當安全防護
- 無適當警告標示
- 未依規定程序操作機械
- 工作場所及環境空間等不良因素

### 防止對策：

- 防護設施
- 安全衛生工作守則
- 安全作業標準
- 教育訓練



## 工業區安全伙伴



行政院勞工委員會



中華民國工業區廠商聯合總會

# 廉政園地

### ☛ 案例宣導—偽造文書

本局○○車班組站務佐理劉○○於 100 年4月間偽刻「車班副主任」之職名章，自 100 年8 月至 101 年8月止，連續於核銷請款單、發票收據、薪資及乘務旅費請領單等單據，蓋用偽刻之職名章及代為決行，案經本局移送偵辦，後經臺灣基隆地方法院於 102 年4月 30 日判決劉○○處有期徒刑肆月，緩刑貳年。

### 策進作為：

- 廣續加強同仁法治教育宣導。
- 落實單位主管考核監督工作。

### ☺ 廉政小叮嚀

本局同仁應依法行政，勿圖一時之便，誤蹈法網。



# 會員動態

文宣組

姓名	原任職務		新任職務		生效日期
	原屬工會	職稱	新屬工會	職稱	
吳定發	臺東	工務員	延平	工務員	103.7.3
吳曉君	臺北分會	車長	延平	科員	103.7.15
許東城					
董武揚	臺南分會	幫工程司 兼分駐所主任	新竹分會	副工程司 兼副段長	103.7.15
黃錫喜	臺北機廠分會	正工程司 兼組長	新竹分會	正工程司 兼副段長	103.7.16
王立德			延平分會	幫工程司	103.7.21
林宏隆	嘉義	事務員	延平分會		

