

路工

106年11、12月

第82卷第6期

臺灣鐵路工會



行車平安 狗年行大運

- 人力不足10701調查報告
- 我是臺鐵人，但我拒絕為票價虧損背黑鍋
- 勞資關係研習營
- 會務人員講習
- 如果安全已不是首要考量，鐵路營運需要討論效率嗎？

JR 連合會交流訪問



JR連合於106年11月2日至7日來臺定期交流訪問，本次5人參訪團成員如下：

團長—事務局長 河村 滋喜先生

團員—組織政治部長 中山 耕介先生

JR東海聯盟中央本部組織部長 山本 康平先生

Jr東海聯盟新幹線地方本部連帶部長 清水 隆行先生

JR西勞組中央本部政策調查部長 宮野 勇馬先生。

應JR連合成員請求，一抵臺就由本會人員帶領體驗106年3月甫通車之桃園機場捷運，隨即至臺北車站拜訪本會，張理事長親自歡迎接待，概述目前同仁的勞動條件、工作環境、福利權益，並談及臺灣鐵路正面臨民營化問題，希望JR連合能提供日本鐵路民營化的相關意見讓本會做為參考；並且也希望雙方持續保持已建立25年的友好關係。

參訪團停留臺灣期間，本會亦安排參訪綜合調度所、故宮南院、潮州基地等，感謝高雄機務段陳段長清直親臨簡介說明，以及高雄分會阮理事長平世、高機分會黃理事長財能、屏東分會吳理事長宸象隨行接待。

接著轉往花蓮，參觀鯉魚潭、吉安慶修院、鐵道文化園區、太魯閣國家公園，以及拜訪花蓮分會等，感謝花蓮分會江理事長金發隨行接待。

此次環島行程，本會除運用前面提及的桃園機場捷運，還有臺灣高鐵、高雄輕軌運輸系統、臺北捷運、臺鐵普悠瑪自強號等來運輸接駁，讓參訪團成員體驗本國的各式交通工具，以達交流目的。

本會在此再次感謝各地協助參訪接待之幹部及同仁，讓參訪活動順利圓滿完成！

JR連合結成25年 政策課題と組織課題のさらなる前進を図り、これからも安全で信頼されるJRを築こう！

http://www.jr-rengo.jp



JR連合

JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

日本鉄道労働組合連合会

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10
TEL (INT) 03-3270-4590 (JRTU) 057-7848
FAX (INT) 03-3270-4429 (JR) 057-7849

facebook
twitter
JR連合

日本鉄道労働組合連合會定期交流訪問



第12次台湾鐵路工會友好訪問団
台湾鐵路工會との
友好・交流を深める

JR連合は、11月27日に、**台湾鐵路工會**の代表者らと、**友好・交流を深める**を目的に、**第12次台湾鐵路工會友好訪問団**を組織し、台湾各地で、**台湾鐵路工會**と交流を深めた。

台湾国鉄潮州車庫基地を視察するJR連合訪問団

台湾国鉄潮州車庫基地を視察するJR連合訪問団と台湾鉄道労働組合の代表者らとの交流は、国際交流活動のひとつとして、1993年に「日華鉄道労働者人物交流に関する協定」を締結して、友好関係を築き、相互交流協定に基づいて、実地交流が行われてきた。今年度は、随分と相互交流が行われてきた。

今次訪問では、**台湾鐵路工會**の代表者らと、**友好・交流を深める**を目的に、**第12次台湾鐵路工會友好訪問団**を組織し、台湾各地で、**台湾鐵路工會**と交流を深めた。

台湾国鉄潮州車庫基地を視察するJR連合訪問団と台湾鉄道労働組合の代表者らとの交流は、国際交流活動のひとつとして、1993年に「日華鉄道労働者人物交流に関する協定」を締結して、友好関係を築き、相互交流協定に基づいて、実地交流が行われてきた。今年度は、随分と相互交流が行われてきた。

今次訪問では、**台湾鐵路工會**の代表者らと、**友好・交流を深める**を目的に、**第12次台湾鐵路工會友好訪問団**を組織し、台湾各地で、**台湾鐵路工會**と交流を深めた。



*** 日本鉄道労働組合連合會(JR連合)和臺灣鐵路工會交流創始簡介：**

日本鉄道労働組合連合會(JR連合)和臺灣鐵路工會的交流是在1993年的國際聲援活動，簽訂「日華鉄道労働者人物交流に関する協定」，基於雙方交流協定的履行，每隔一年互訪。



路工

106年11月12月
82卷第6期



封面：文宣組
封面裡：JR連合年度交流訪問

關注焦點

- 03. 人力不足10701調查報告…濡末
- 12. 我是臺鐵人，但我拒絕為票價虧損背黑鍋…小迷糊
- 13. 凡走過必留下痕跡…火聯會

鐵路人生

- 14. 退休司機員的一封信…高雄機務段機車長施東松
- 17. 臺鐵人心裡的話…臺鐵志工俞姐

勞動線上

- 18. 第10屆第32、33次勞資會議…文宣組
- 31. 臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會、臺灣鐵路工會聯合舉辦106年勞資關係研習
討會記實+提案…組訓組

會務報導

- 35. 106/11-12月活動紀要
- 36. 106/11-12月分會會訊
- 37. 106/10-11月資產負債表
- 39. 臺灣鐵路工會106年會務人員研習訓練

揮灑天地

- 42. 如果安全已不是首要考量，鐵路營運還需要討論效率嗎？…文明

封底裡：JR總連年度交流訪問暨簽約儀式
封底：宣傳漫畫

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。



監察院 107 交調 0001 調查報告

(人力及鐵路工會活動相關報告節錄及註解) 濡末

壹、案由：

交通部臺灣鐵路管理局(以下簡稱路局)長期整體人力不足及人力斷層嚴重，迄今未獲具體解決，且臺灣鐵路產業工會(以下簡稱產工)近期屢上街頭抗議及員工春節怠工，究其經營管理有無違失等情案。

貳、調查意見：

路局為交通事業機構，屬勞力密集行業，綜理環島鐵路運輸，業務屬專業分工，組織按運務、工務、機務、電務四大業務功能別，分處運作（分處制），分支機構則依地區設置各運務段(含車站)、工務段、機務及檢車段、電務及電力段，以就地執行及督導地區業務（分區制）。

路局為因應96年高鐵通車，積極轉型為捷運化並增開班次，於運能提升下，路局預算員額卻自88年之18,750人減至105年之14,545人，減幅高達22.43%，人力缺口造成業務與人力嚴重失衡，並逐一浮現員工長期加班、招募困難、異動頻繁、人才斷層等問題。

105年12月14日，臺灣鐵路工會（下稱臺鐵工會）再次帶領會員重返街頭抗爭，提出四項訴求（營運獎金併專業加給、危險津貼、補齊基層人力、年金改革(非行政院事務)）。另外，新生代員工不滿長期超時加班，亦於105年9月成立產工，多次至交通部、行政院及總統府陳情，並於106年農曆年除夕1月27日到初三1月30日進行「集體拒絕加班並依法休假4天」之工會活動。



圖1 「發放危險津貼、薪資內涵正名及人力補充」是鐵路工會1051214遊行的主軸
(圖片取自鐵路工會網站)

案經調查後，臚列調查意見如下：

一、路局多年來因捷運化等新興業務，其業務量能持續穩定成長，人力自88年迄105年間卻減少4,205人（不含森林鐵路人力），減幅高達22.43%，路局歷次人力請增計畫更僅以應急為主，並未考量員工長期超時加班事實、調度不易、人力及技術斷層，及基礎軌道設施養護能量不足等問題，不僅不符勞動基準法保障勞工之精神，更嚴重危及鐵路行車安全，難辭其咎，允應儘速檢討改善。

(一) 工作規則（下稱路局工作規則）第37條規定：「本局為配合鐵路運輸特殊行業，並服務社會大眾生活便利需要，其工作時間：每週工規定作總時數為48小時……，並按工作性質區分為：(一)日班制 (二)三班制 (三)夜班制 (四)電務輪勤制 (五)乘務隨車制(包含車長及動力車司機員)等5種。」另按勞動基準法（下稱勞基法）第3條規定，路局屬鐵路運輸業，為勞基法所規範之行業，故該局員工除具公務人員身分外，也具有勞工身分。是以，路局綜理環島鐵路運輸，業務高度專業分工，為勞力密集產業，負有鐵路發展及確保鐵路行車安全之責，交通部亦有監督管理之責，相關規定甚明。

(二) 近10年來鐵路運輸業務量能逐步成長，然人力卻大幅減少，基層及技術員工斷層嚴重，不利於經驗傳承及組織發展

1. 路局10年來業務成長情形，在運務方面，車站由96年之219站增加至105年之228站，每日平均客運人數由46.5萬人次成長為63萬人次，運量成長35.48%。在工務方面，自101年至105年，平均年通過百萬噸數由109.46百萬噸成長為125.53百萬噸，成長14.7%。在機務方面，動力車行駛公里自89年至104年底，由7,162萬公里成長為9,308萬公里，成長30%。至於電務方面，電車線公里數自96年至105年由1,535公里成長為2,133公里，成長24%。是以臺鐵四大部門近10年業務量能呈現穩定成長的趨勢。

單位	指標	成長情形(概估)	成長幅度
運務處	日平均客運量	96年至今：由46.5萬人次成長為63萬人次	+35.48%
工務處	年通過百萬噸數	101年至今：由109.46百萬噸成長為125.53百萬噸	+14.7%
機務處	動力車行駛公里	89年至今：7,162萬公里成長為9,308萬公里	+30%
電務處	電車線公里數	96年至今：1,535公里成長為2,133公里	+24%

圖2：運工機電四大部分業務指標及成長情形

2. 路局因行政院擬推「臺鐵公司化」政策而停辦8年特考，直至97年起始恢復招考，因而人力分布至105年止，服務年資未滿10年之員工人數占47.93%，將近5成，而年資在10年以上未滿20年之員工人數相對較少，僅有20.55%，人力結構呈現M型化分布(年輕及資深成兩高峰)，不利組織長



期發展。另外，交通部於105年度路局書面員額評鑑結論報告中指出略以，路局預算員額，自88年之18,750人減至105年之14,545人（不含森林鐵路人力），減幅高達22.43%，員工平均年齡以分布於50至59歲居多，人力結構已呈現老化趨勢，且自97年至105年止，運、工、機、電四大業務單位退休人數高達4,665人，超過105年度總員工人數1/3（ $4,665/13,233=35.3\%$ ），退休者多為現場基層人員，造成人力及技術斷層，不容輕忽。

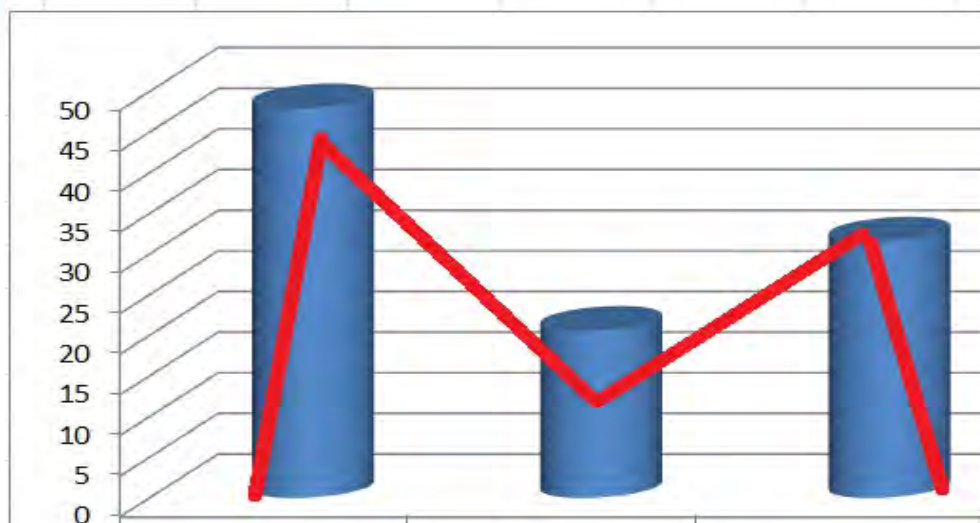


圖3：路局M字化的人力危機

(三) 路局未落實資訊化、自動化及簡化工作流程，致員工長期超時加班，調度不易，不符勞基法保障員工基本權益之精神

1. 路局為鐵路運輸事業，須全年24小時無休提供旅客運輸服務，惟其中僅班別為夜班制之工務處、部分機務廠段維修及電務處已實施公務員週休二日之外，餘因人力因素並未比照。
2. 再者，路局各請增人力計畫中敘明，為維持行車安全之最低人力，不得不超時加班或抽調部分服務人力，人力運用已捉襟見肘。是以，路局確實存在員工超時加班情事，惟該局未顧及員工身心健康權益，實有違勞基法保障員工基本權益之規定。

(四) 目前交通部已同意路局增補2,860人之計畫，應能疏解基層人力不足及員工過勞等問題，未來該局仍應在行車安全之前提下，落實人力精簡之相關措施

路局為因應花東線鐵路電氣化、高架車站設置等因素，陸續從組織面、業務面、人力面及財務面等面向做評估，並研提書面報告。路局始以現有預算員額為基準，重新檢討業務衰退、業務委外辦理及工作流程資訊化或簡化，節餘人力後所需人力，擬定未來各年度所需核心業務人力需求，惟於106年8月4日之前僅就人力面進行評估，說服性不足，應就組織、業務、人力及財務等面向進行全面考量。直至同年8月15日才完成函報行政院之人力補充核議。該大幅增額之規劃，對於疏解基層人力不足及員工過勞等問題，應有助益

102/12002/1/0001/7	G21020016446	責會建議本局多儲備車長人員，以紓解各車班組乘務人力運用不足1案，請查照。	台灣鐵路工會	鐵工福字第291號
102/30101/1/0001/2	G21020030402	有關為因應司機員人力不足，機務處提出多項配套方案，有檢討空間，並應說明各配套方案辦理情形1案，復如說明，請查照。	臺灣鐵路工會	鐵工福字第570號
104/12002/1/0001/4	G21040033151	有關貴會函請就豐富站未來人力配置問題宜事先檢討並妥處1案，復請查照。	台灣鐵路工會	鐵工福字第587號
105/12002/1/0001/4	G21050030618	檢陳本局同仁訴求「人力補足、落實兩輪一例假、回歸勞基法、發放加班費」等事項之辦理情形一覽表，請鑒核。	交通部	交路（一）字第1058900191號
106/12002/1/0001/20	G21060018961	有關貴會建議本局運務處增加各運務段替班人力1案，本局已將運務處替班人力需求納入106年請增員額案積極辦理，復請查照。	臺灣鐵路工會	(106)鐵工福字第539號
106/12002/1/0001/24	G21060030337	再三重申貴局未補足人力前，依勞動基準法第10-1條規定非經員工及本會同意前，勿違反勞資協商決議逕行改變三班制同仁勞動條件，有違一例一休精神肇致勞資雙方對立，不利業務推行，請查照。	臺灣鐵路工會	(106)鐵工福字第818號
106/30101/1/0001/2	G21060010732	有關貴會建議本局增加花蓮機務段台東機務分段檢修人力1案，復如說明，請查照。	臺灣鐵路工會	(106)鐵工福字第312號

圖4：要求路局重視人力補充，一直是鐵路工會勞工行政重點之一

(五) 近年來發生多起列車出軌事件，凸顯基礎軌道設施養護能量不足，已嚴重影響鐵道行車安全，路局允應重視並謀求改善。

- 此外，路局為因應人力不足，調整工務人力配置，例如：輪勤號誌人員配置早期為3人1組，10多年前改為2人1組，原則上1人負責檢修，另1人警戒，惟實務上需要2人協力共同作業，或捉扶或傳遞材料或協助照明，此時即為警戒漏洞，容易發生事故。再者，花東線電氣化於103年6月28日起通車營運，電氣化及部分路段雙軌後，列車速度提高至130KM/H，惟傾斜式列車嚴重破壞軌道，列車高度行駛過彎時，對於軌道破壞力相對加大，養護檢修工作加重，且新式車種速度快、聲音小，所需預警的緩衝時間縮短，增加現場人員的危險性及工作壓力，造成人員流動性變大，維養技術隨之產生斷層。路局於105年12月17日提報「106年度請增員額需求說明表」即坦言，養護人力長期以來面臨人力不足之窘境，對於肩負環島鐵路行車安全之主要基礎設施-軌道養護工作，已形成莫大之隱憂。
- 又臺鐵工會及產工於本院座談會時指出略以，其中普悠瑪列車於花蓮三民站副線出軌事件之主要原因，在於鐵道養護人員不足，現有養護能量僅足以維修正線，事發之副線早已年久失修，且因裁減現場人員，臺北行控中心不知悉該副線已無法使用，仍指示司機行駛副線所致。姑且不論他案肇事原因為何，軌道設施之養護人力不足，實已嚴重危急鐵路行車安全，亦凸顯花東地區新進人員流動性高、無法落實人力在地化、技術人力養成等嚴重問題及現象，路局允應重視並謀求改善。

二、關於資位制之人事制度是否造成路局不易羅致、留住人才，如確有實證研究流失率嚴重及造成公務員待遇不公，交通部仍應正視路局困境，將人事制度變革之全般規劃送請考試院續予審酌。



(一) 路局係隸屬交通部之事業機構，所屬員工為公務員兼具勞工身分。公務人員身分部分，採資位職務分立制，資位受有保障，同類職務，可以調任。資位分列業務類及技術類。正式職員（資位人員）係依交通事業人員任用條例予以任用，須經國家考試及格，取得考試及格證書後，由路局核布任用，具公務人員身分。又臺鐵為運輸業，依勞基法第3條所規範之行業，臺鐵員工為具有勞工身分。依同法第84條之規定，公務員兼具勞工身分者，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，應適用公務員法令之規定。但其他所定勞動條件優於本法規定者，從其規定。而所謂公務員兼具勞工身分者，依勞基法施行細則第50條規定，係指依各項公務員人事法令任用、派用、聘用、遴用而於該法第3條所定各業從事工作獲致薪資之人員。爰路局正式職員經國家考試及格予以正式任用，依前開規定係屬公務員兼具勞工身分，有關任免、獎懲、福利、待遇等事項依公務人員及勞基法相關法令辦理，並未簽訂勞動契約。



：勞工身分



：公務員身分

放勞動節的時候	年金	18%優惠存款	示威抗議	貪汙被抓到	結婚假	退休金	國定假日
洩密	加班費	教育補助費	資遣	進修補助	撫卹	生育補助	眷屬喪葬補助
福利互助金	事病假	產假	眷屬喪假	特別休假	考成	年終	選罷法、公務員中立等法...

(二) 據路局表示，該局肩負政策任務，費率受高度管制。所屬人員雖係國家考試任用，但單獨適用未實施用人費率之待遇制度，無論新進人員或車長、司機員等正式人員均無結婚津貼及子女教育補助費，同屬國家考試高考、鐵路特考之新進人員如選擇臺鐵以資位制進用者，高員級薪資更低於其他一般行政機關，導致新進人員一有機會，就會選擇離開臺鐵。不僅造成臺鐵在職訓練資源的浪費，也造成人才外流的情形，產生專業與技術斷層問題。有鑑於此，該局於104年間規劃將其人事制度改採簡薦委制，經交通部於104年2月6日函送行政院核議，行政院人事行政總處於104年7月1日邀集相關機關開會研商後，函請考試院於104年10月22日提報院會討論，惟未獲得大部分考試委員支持。目前路局依行政院於106年5月18日函，研議構建長期穩健可行之待遇結構，預計於1年內提出評估報告函陳交通部及行政院。

(三) 按交通事業人員任用條例之制度創設與維持，有其鼓勵人員久任的時代背景及特殊需要。然時至今日，交通事業資位制因其薪級待遇結構與簡薦委制不同，人員轉任一般公務機關時，尚須受職務列等、薪點及年資提敘之限制。反之，行政機關人員已可透過二類及三類人員轉任辦法，轉任事業機構服務，並依公務人員提敘制度核敘薪（俸）級。依路局統計，97年至104年鐵路特考新進人員平均流失率約33%，高員級更高達56%，可見交通資位制與簡薦委制在薪資、獎金、退撫等雖各有優缺點，然因資位制初任人員之待遇、福利與一般行政機關差距較大，確有可能導致新進人員大量流失之虞，進而形成該局人力斷層。交通部及路局主張改採簡薦委制，提高員工待遇，以刺激人員流動及組織活化，突破現有難以羅致、留住優秀人才，非無理由。且同屬適用交通事業資位制之公路總局及交通部高速公路局（整併交通部臺灣區國道高速公路局及臺灣區國道新建工程局），業分別於105年11月16日修正公布「交通部公路總局組織條例」、106年6月14日完成立法程序並公布「交通部高速公路局組織法」，於法制面改採簡薦委制。因此，交通資位制是否造成路局不易羅致、留住人才，如確有實證研究流失率嚴重及造成公務員待遇不公，交通部仍應正視路局困境，將人事制度變革之全般規劃送請考試院續予審酌。

三、臺鐵工會105年四大訴求中有關營運獎金併入專業加給，及擴大危險加給發給對象等主張，均獲行政院支持並核定生效，有助於路局員工士氣之提振。

(一) 按全國軍公教員工待遇支給要點第7點規定：「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。」臺鐵工會於105年12月14日抗爭所提四大訴求，其中兩項為營運獎金併入專業加給，及爭取危險津貼。查營運獎金乃政府為改善路局員工待遇偏低問題，行政院依據「交通部臺灣鐵路管理局營運獎金支給要點」規定，於70年11月4日核定以每月固定數額給與方式，發給路局員工以補其待遇差額，其性質屬固定性給與。因應臺鐵工會之訴求，路局於105年11月30日函報交通部，研議將營運獎金併入專業加給，回歸以法定給與方式支給。行政院接獲交通部同年12月13日函報後核示處理原則：「有關營運獎金併入專業加給一節，於臺鐵營運體制、組織或任用制度變革前，為合理解決現階段新進人員流失等相關問題，原則支持就待遇結構及支給水準進行合理性調整。」最後，行政院於106年5月18日核定路局各類人員薪額及專業加給表，將營運獎金併入薪給中給薪，並自106年6月1日起生效。

(二) 在危險津貼部分，原本僅有電務處從事高壓電力危險工作者，依據「交通部臺灣鐵路管理局電務處電力危險工作津貼支給要點」規定，實際從事高壓電力危險工作者，得支給高壓電力危險津貼，支給標準為每小時40元，每月以不超過120小時(4,800元)為限。為回應臺鐵工會之訴求，並檢討其他從事鐵路沿線等具危險性環境下工作的人員未能支領危險津貼，不符公平原則，故路局研議訂定「交通部臺灣鐵路管理局從事危險工作人員津貼支



給要點」，並於105年12月9日函報交通部，復按行政院人事行政總處106年1月20日函轉行政院核示之處理原則：「有關擴大危險津貼適用範圍，原則支持，並請評估如有運輸型態之特殊性，而須考量工作危險性給與，可納入規劃覈實辦理。」路局修正原支給要點草案，改為以危險職務津貼表方式支給，並將危險工作分為常態性（依工作危險性質分為1級至3級）、非常態性危險津貼，續於106年4月6日函報交通部「臺灣鐵路管理局專業人員危險職務津貼表」（草案）。是以營運獎金併入薪給中敘薪、危險津貼均獲檢討，相關規定業經核定及生效在案。

(三) 綜上，交通部對於臺鐵工會105年四大訴求，營運獎金及危險加給均獲檢討並核定生效，有助於路局員工士氣之提振。惟路局現有獎金給與項目眾多，惟迄今僅營運獎金業已核定於106年6月1日起併入專業加給，其餘均無具體檢討作為，有待積極妥處。

四、路局處理產工106年春節依法休假活動，僅以公文反覆重申請假規則，拒絕回應亦未主動與工會溝通協調，未能事先防止罷工事件之發生，事後並造成員工之怨懟，影響員工向心力，相關處理作為有欠妥適；另對於已受懲處員工，不得再以其曠職紀錄為由，於考績、記過、扣薪等為不利之待遇，允宜切實注意辦理。

五、鐵路行車安全問題近年逐一浮現，不論是臺鐵工會及產工向本院反映事項，抑或是路局自行檢討事項，現有作為長期存在闕漏，不容置疑，路局允應積極檢討改善，以維持行車安全。

(一) 37年3月，當時熱心工會運動之員工籌備組織工會工作，主張為保障員工自身合法權益、謀求員工福利、改善員工生活、提高員工知能，並協助發展鐵路業務為宗旨，著手起草工會章程。依據工會法第7條規定，凡在路局所屬各機構服務之員工暨契約雇用人員，除代表該局行使人事管理權者外，均應加入臺鐵工會為會員(現有約13,000名會員)。此外，路局基層員工另於105年8月籌組產工，9月正式成立，目前約有2,400名會員，其中約9成為運務人員，主張工會運動不受任何政治力影響，希望透過團結臺鐵員工，改革路局三班制，創造更合理人性的輪班制度。先予敘明。

(二) 有鑑於臺鐵工會105年12月14日帶領會員3,000人重返街頭抗爭，提出人力補充、併營運獎金及發放危險津貼等訴求。以及產工106年農曆年除夕1月27日到初三1月30日「集體拒絕加班並依法休假4天」活動。本院於106年10月31日邀請兩工會代表召開座談會，傾聽臺鐵員工心聲，並瞭解目前業務問題及困境，經綜整及分析兩工會發言內容，臺鐵長年以來各項問題之源頭，在於沉重財務負擔及長期人力不足。茲摘述員工反映之各項意見如下：

1. 路局現行的售票系統、驗票系統並未與號誌系統勾稽連動，對於一定時間內進站之列車仍有旅客購票入站，除造成售票人員售票壓力，且因而須延後開車，導致車輛誤點以及人力浪費。(運務)
2. 臺鐵列車種類過多，列車準點的前提在於預留行車彈性，並簡化車種，

目前臺鐵班次過於密集，列車速度包括60、110、130公里/小時等，快慢車之行車速度不同，需等候及追越，且路線容量固定，除客運外尚有貨運。但路局囿於民意代表之壓力，壓縮行車時間表，要求司機員執行並不合理。(機務乘務)

3. 礙於人力和預算都不足，許多既定施工項目都被刪減，路局將養護人力移到正線，忽視副線之養護。近年列車出軌事件頻繁，106年10月底止已發生10起出軌事故，且大都發生在正線上，安全性極度堪憂。(工務)
 4. 花東人力不足是很重要的問題，105年307車次和106年的431車次出軌，前者出軌地點在富源鄉，值班站長要顧及現場旅客的權益和狀態，還要顧及軌道上的狀況，所有安全責任都壓在現場人員的身上。且花東人力斷層相當嚴重，幾乎找不到3年以上的資深師傅。花東人力不足問題直接影響後面這麼多出軌事件，但是長官並未真正處理這些問題，花東人力從105年到106年是沒有增加的。(花東)
 5. 目前車站有裝設驗票閘門者僅69站，多有故障情形，且無法識別QR碼，驗票時必須改走人工閘口，無法提升車站效率，增加現場人力無謂的負擔。(運務)
 6. 考試錄取人員實務訓練方式由原來僅分專業研習及實務訓練二階段，改為基礎研習（局訓）、專業技能訓練（處訓）、實地操作訓練（段訓）三階段。惟實際上，運務人員未接受完整的實務訓練及專業技能訓練，工作時必須自行摸索，顯然與規定有所不同。(運務)
 7. 志工、替代役流動性高，經常得由正職人員一再重複其工作訓練及解說，增加其工作負擔。另外，車站提供英語服務之人員、因應國際化方面仍然嚴重不足。(運務)
 8. 票務系統，團體票是2個月前可訂票，一般民眾14天前可上網預定，現場含當天只有12天，買票時間均不同。遇到假日又可延後訂票。(運務)
- (三) 復查路局106年人力請增計畫，就現階段人力尚未補齊情況，檢討規劃配套措施包括：非核心業務委外、調整車站營運模式、運用輔助性人力、二線支援一線等4種方式。針對「非核心業務委外」部分，以工務面來講，該局採取將非技術核心業務委外辦理，其中包括：抽換鋼軌、PC枕、石碴等計畫性工程，惟查105年6月4日由富里道班執行富里-東竹站間鋼軌枕木抽換，即發生未善盡確實夯實道碴情事，此類工作能否委外辦理，或有再檢討必要。「調整車站營運模式」則依據運輸業務實況，進行各站晚間10點到清晨6點的人力運用評估，並視旅客量情形檢討增加「夜間無人車站」，朝「日間派人，夜間不派人」的服務方式規劃，覈實配置人力，確有其需要。但是「二線支援一線」，以站長之工作內容，主要係負責列車通行，又得兼顧旅客狀況、月台情況及異常訊號等事項，若再支援一線的工作，能否顧全工作，恐有質疑。至於「運用輔助性人力」部分，據產工於本院召開之座談會中反映，志工、替代役之流動性高，相較於現行臺鐵多元服務業務，能夠協助之事項仍然有限。



(四) 再者，為節省人力及提升行車安全等考量，相關自動化設備或機具極為重要。以工務而言，養路機具如軌道車輛等多數已逾齡，難以有效輔助路線養護作業，提升軌道維修能量及工作效率。另從運務面來看，現行使用之自動售票機並無中英文及多國語言售票功能，也無法辦理一般車票退票及電子票證增值服務，或受理各種鈔幣及信用卡交易，並未與時俱進更新。類此設備或機具老舊或不及汰換更新等情，均待積極改善。

(五) 綜上，所謂無風不起浪，事出必有因，營運策略及執行面乃環環相扣，鐵路行車安全問題近年逐一浮現，不論是臺鐵工會及產工向本院反映事項，抑或是路局自行檢討事項，現有作為長期存在闕漏，不容置疑，路局允應積極檢討改善，以維持行車安全。

六、路局自66年登載統計負擔法定優待票差額總金額起，截至106年6月底止，該局自行吸收負擔之法定優待票差額已達168億2,838萬元，且因鐵路票價自84年迄今22年未調整，更導致該局短期債務高達1,209億元，造成財務上沉重負擔，為合理反應營運及維護成本，確保行車安全及永續發展，交通部對於臺鐵票價政策及法定優待票差額之負擔，有妥慎研議的必要。

七、後續

(一) 調查意見函請行政院確實督促所屬檢討改進，並於2個月內見復。

(二) 調查意見函復鐵路工會及產工。

(三) 檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

臺鐵工會反映事項：

(1) 沉重財務負擔帶來輿論壓力及長期人力不足。

(2) 售票系統落後

(3) 列車種類過多，造成乘務人員工作強度增加。例如鐵路工會提出：司機員面對速限不同，執行已壓縮過後的行車時間表。

(4) 人力和預算都不足，例如鐵路工會提出工務人力不足，僅能應付正線，無法應付副線

(5) 花東人力不足。

(6) 新設系統不符現代化標準，反增現場人力無謂的負擔。

(7) 考試錄取人員訓練不足，例如產業工會提出運務人員未接受完整的實務訓練及專業技能訓練，工作時必須自行摸索，顯然與規定有所不同。

Ps：之所以會花不少時間撰貼這「整理文」，是真誠勉勵臺鐵鐵路工會會務人員，在這份監察院的調查文案中，把最近路局「人力補充」、「危險津貼」及「營運獎金併入案」的「最最主要功勞」還是歸於臺灣鐵路工會。因此，雖調查文案對產業工會怠工有所寬容，但整體上，在路局最近福利爭取上，還是對鐵路工會有高度肯定。建議應該正面看待此調查文，並積極監督路局完成後續作業。



小迷糊

我是臺鐵人但我拒絕為票價虧損背黑鍋

每每快到農曆年前，臺鐵虧損問題總會被立委、名嘴、媒體拿出來討論一番，質疑為什麼年年虧損還可以領年終獎金，臺鐵局雖然同為國營事業，但其卻與中油和臺電不同，領得是法定年終只有1.5個月，故將虧損之原罪歸責到臺鐵同仁身上實屬不當，臺鐵虧損三大主因：

(一) 肩負公共運輸責任

負擔法定優待票價之差額，根據本局主計業務報告中指出105年虧損金額，其中9.96億元是來自老人及身心障礙等法定優待票價差額，而其差額並未獲政府補助，這對臺鐵局的營運上，已造成財務上的沉重負擔，自67年度至105年度以來累積負擔更達261億，而且目前的社會趨向老年化，根據內政部統計處106年8月統計，我國65歲以上老年人口數達319萬人，佔總人口數13.55%，已接近高齡社會定義，國發會提出數據於107年邁已邁入高齡社會，並推估115年將成超高齡社會，屆時法定優待票價負擔將更沉重。臺鐵需肩負公共運輸責任除了法定優待票價之差額外，尚有無法裁撤之服務性路線及小站營運的虧損，105年度時達11.37億元，自67年度至105年度以來累積虧損達219億元。

(二) 沉重的退撫金

退撫制度是造成臺鐵嚴重虧損最大負擔，民國88年1月1日奉准加入退撫新制前，依臺灣鐵路事業人員退休規則暨交通人員撫卹規則，現仍支領月退撫金

者，尚有1萬3千餘人，當時未按月提撥退休準備金，另自102年度起採國際財務報導準則基準編製，舊制退休金成本一次認列後，105年度須負擔退休金、卹償金達7.52億元，自67年度至105年度以來承擔舊制退撫1293億元、舊制退撫金衍生之債務利息565億元，然支付舊制退撫金1,293億元，與短期債務1,180億元相近，故營運資金缺口主要係舉借現金支付退撫金；而每年支付退撫及債務衍生的利息之營運資金短缺每月約40~50億元，並隨債務本息而遞增，對臺鐵局財政上是一大沉重負擔。

(三) 法定票價調整不易

自民國84年以來，無法調漲票價，但伴隨著物價的上漲，營運成本持續增加，跟其他同為公共軌道運輸相比票價實數較低廉，以臺北-松山來看，臺鐵區間車票價15元，運行時間7分鐘，而捷運需要25元，運行時間也是臺鐵的兩倍，兩者落差極大，而這些落差也靠臺鐵自行吸收。故針對臺鐵票價凍漲實有解凍之必要。

自67年度至105年度以來，累積虧損達1110.50億元，已是不爭之事實，但其虧損原因多數不可歸責臺鐵，且近幾年臺鐵運量持續成長，積極朝多元發展，推動觀光列車、土地結合商業開發等，明顯成長，若再將其虧損之罪責加重在臺鐵同仁身上，抹煞一切努力，實屬嚴苛。



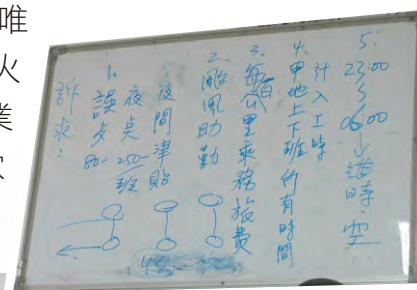
凡走過必留下痕跡

火聯會



2016年6月當中華航空空中服務員宣布自24日凌晨0時起開始發動罷工行動時，臺鐵火車駕駛聯誼會便開始思考同為國營交通事業的臺鐵，其實內部也有許多隱憂，面對華航空服員的問題點出了，臺鐵駕駛員對於現今時代變遷所延伸的工時問題，如何幫駕駛同仁在乘務工作上爭取到更公平、更適切的工作環境與福利，是臺鐵火車駕駛聯誼會最關心的事，故在同年(2016年)的7月12日於臺東召開火車駕駛員聯誼會全國總會「會長聯席會」，會議中提出各區會長與幹部們提出六項訴求討論，其內容包含了颱風出勤、乘務旅費計算、甲地與乙地上下班時間列入工時、夜間乘務夜點費、排班辦法修正等，火聯會一向認為別人的問題，同時也可能是自己本身未洞察的隱憂，只有深入討論與研究，才能為機班同仁爭取應得的福利，為大家營造一個優質的工作本體與環境，105年「火車駕駛員聯誼會全國總會」正式改名為「全國火車駕駛產業工會」，這個改變

除了想為臺鐵駕駛同仁爭取更多的福利，未來目標團結各軌道駕駛，為大家建立更健全的軌道駕駛工作環境，在火車駕駛產業工會的認知裡，工會是為了爭取更優越的工作環境與福利存在，任何可以幫助使大家朝目標前進的都必須去做，工會絕非單一的，而是互助共生的，勞勞相爭只會讓資方站上風，損害的只會是勞工而不會是資方，團結才是對抗資方的唯一方法，火車駕駛產業工會與大家共勉之。





退休司機員的一封信

高雄機務段機車長施東松

退休感言：

首先，先和大家分享一下為什麼我熱愛司機員這份工作呢？在此先恭賀所有的機班同仁，非常幸運的能成為司機員的一分子，雖然乘務工作導致我們日夜不分，起得早、睡得晚，可能連生活作息也和一般人有所不同，甚至健康風險比一般人來的高，但每個月的5及25日都有薪資可以入袋，這讓我們比起一般上班族多了一點小確幸，這點是其他單位所不能比的；雖然我們沒有周六及假日，也許犧牲了家人團聚的溫馨時刻，但不可否認的是，我們換來足以養家活口的來源，其實我們都懂天下沒有白吃的午餐，想有所得之時，必然有所失，然而這點必須看我們的心境如何的轉換罷了！所有的辛勞都是有代價的，這些加班津貼，對於我們家庭生計不無小補，有時甚至可以不需要靠雙薪來維持家庭，就可以維持生活基本需求，先生在外打拼時，太太可在家照顧小孩，使我們能安心並專注於乘務工作上，除了能寄情於開車這件差事上，行駛於冰冷的鐵軌上也能多份熱情，對於家庭也能無後顧之憂；雖然我們因此錯過了許多來自孩子或家人的精彩時刻，但身為司機員的我卻不曾後悔，畢竟一個人的辛苦卻能換來全家人的安穩，這樣的犧牲一切都是值得的。這樣優越待遇是現今不景氣社會中的甘霖，當我羨慕別人的家庭團聚的同時，相信也同時有人羨慕我的薪水，所以至今晉升高員後，在這將近34個年頭以來，我還是不輕易的轉換



跑道直到現今即將退休，在此希望大家都能堅守崗位，不要輕易的放棄這個職位。每個人都不是完人，也有犯錯的可能性，但既然想好好在這工作崗位上，就必須愛己所擇，進而全心投入並充實自我，才能好好勝任司機員的工作，享受高待遇，維持到最後。



但要如何要是一位司機員呢？

一、要有健康的身體及良好的精神：

健康的身體在於日常的保養與鍛鍊，在生理上，開車前必須有充足的睡眠與休息，才能得到充沛的體力，養成抖擻的精神，在心理上，必須抱有使命感，司機員的工作是維持準點，把車停到定位，防止列車衝動，提高舒適品質。我們每天開不同車種、不同車號的機車，車況、軔機、軔力都不一樣，我們要想以操作最少，節源經濟而不衝動的情況下，能維持準點的運轉規則來開車，過程是需要思考的，如有強烈的責任感，必全神貫注，絞盡腦汁，克服重難，不斷修正，才能達到理想的目標，愈是有狀況的車，更能激發潛能，提高續行的戰鬥力。鐵路運轉競賽項目，包括上下班報告、出入庫檢查、呼喚應答、軔機操作、節能操作、停車位置、列車衝動，如果能徹底執行運轉競賽的各項功能，必能顯現出做為一位司機員的精神所在。

二、要能熟悉規章及故障應急處理：

平常時應將資料整理成冊並攜帶，在職訓練上課時更應專心聽講，勤作筆記，以備不時之需，待命時與機班詢問問題所在，互相切磋討論研究，沒有人能及時處理故障，應是經驗的累積及收集資料的齊全，善用開車前的準備時間，利用假設故障來做模擬演練，且溫故而知新，才能根絕責任事故。

三、要確認號誌養成良好的開車習慣：

開車時應全程注視號誌顯示，以前ATS設備時，是以認清前方號誌與景物的位置為目標，主動來減速停車，現在的ATP設備，是依賴其警告聲及紅針的壓降，被動的來調整減速停車，完全抓不到以階段緊軔停車那種舒適的快感，以致於常以階段鬆軔來對準停車位置，因而造成列車的衝動。一旦ATP設備故障，就茫然不知所措，迷失了方向，甚至忘記了號誌的確認，更切記不要因與旁人交談，而忽視了號誌的顯示。

開車要採取主動，無論是彎道或停車減速，不要受ATP控制指揮，受紅針壓迫而停車，首先要先了解ATP的習性，有那些地方紅針快速壓降，提前找出初減壓位置，慢慢緊軔而舒適停車，不要被動在緊要關頭大緊軔，造成列車衝動。所以開車停車要我們來主導，才能開得順心如意，每次開車試著找出適宜的施軔點，尋求最好的減速停車模式，過程腦力激盪，充滿刺激，抱著下次會停得更好的決心，必能提振士氣，堅持到最後。

乘務人員基本條件：

一、勵行指認呼喚應答：

如果開車精神不振，以呼喚應答來發洩，不失為提振士氣的根本辦法，呼喚應答分數的高低，不在於呼喚的時機不對，而在於呼喚的正確與精神，看到

號誌的限制，呼喚要短捷有力，看到號誌顯示G，呼喚要拖長音，A-----ll right，這樣才能顯現精神的所在，必要時，能與測驗者互動，才能勉強得以高分，現在年輕者，學習短暫，往往無法確認號誌所在，不敢輕易大聲呼喚而猶豫不決，所以呼喚聲調的肯定是關鍵。

二、對工作有認同的使命感：

如果你心不在鐵路，埋怨工作壓力與時間過長，你會覺得度日如年，精神不濟，不要因為車況的不良、號誌的故障、列車路塞、待避、交會的延誤而影響開車的情緒，應以使命感的驅使，找出問題的所在，遵守號誌規章行車，才是最好解決對策。

三、要抱著學習的態度充實自己：

每天戰戰兢兢，適應各種車況，試著與機車融合一體的感覺，只用階段緊韌，不要階段鬆韌的方法來停車，你會過得更充實更有成就感，如果你抱著漫不在乎，得過且過，有停就好的心情，以階段鬆韌的衝動來停車，你會開的枯燥乏味，無精打采而有厭倦感。

四、對鐵路要有強烈的責任心與榮譽感：

行車變數無常，處處危機重重，稍不留神，即落入陷阱，任人宰割。在乘務中身穿鐵路裝，配戴司機員名牌，就要顯現司機員的模樣，服裝整齊，精神煥發，以鐵路為榮，全神貫注於工作上，就能挽救外界不良因素所造成的危機。司機員的工作精神是要持久的，不容一時疏忽怠慢，今日乘務平安無事，達成任務，就可快樂回家，拋開一切煩惱，與家人共享天倫之樂，一旦出事，必須承擔責任事故，同樣在鐵路上過生活，有人選擇積極創造，燦爛過一生，有人卻選擇平坦度過，虛然過一生，有人會平安安然度過，有人卻為下次不知的未來，默默祈禱，只要我們本著服務的熱忱，抱著專心、用心、耐心與信心的精神，必能竭盡所能，完成交付任務，把旅客平安舒適的送往目的地，進取心所得的成就感，會使你在乘務的旅程中，過得快樂更有意義。

如今退休即將到來，更顯離情依依，開始懷念司機員生活的甘苦，更加珍惜這屈指可數與機班同仁相處的短暫時刻，承蒙長官的愛護，授與榮譽乘車證，余備感光榮，藉此抒發澎湃的心情而發表退休感言，希望對機班同仁們有所幫助。

今後如果有緣與你相遇，我願前來向你問候，祝福你一路平安，若有感到精疲力竭，我願前來遞上養生果茶，為你提神並解渴，若有故障困難到來，我願前來為你解惑分憂，助你準時抵達終點，因為同樣身為司機員，更能體會要成為一位司機員背後需要付出的辛勞，然而大家終究是為了生活、榮譽與責任努力打拼，你就如我的化身，我願與你為榮。

最後 祝 大家行車平安！



臺鐵人心裡的話

臺鐵志工～俞姐



鐵路人生

臺灣鐵路發展可追溯到1876年，自福建巡撫丁日昌向朝廷建言興建鐵路開始萌芽，但因財務困難而無發法成行，後由首任臺灣巡撫劉銘傳先生推動以發行鐵路股票方式籌募經費，於1887年6月9日打下第一根道釘，開啟了臺灣鐵路之門，接著日治時期縱貫、東部、山區等重要路線先後完成。

二次大戰臺灣鐵路飽受戰火洗禮，政府接收時滿目瘡痍，於是「臺灣鐵路維持不了3個月」的嗆聲觸動臺鐵員工心弦，大家上下同心協力修復，3個月過去了，鐵軌上的鐵輪越滾越快，不但維持而且年年成長，接著北迴鐵路、南迴鐵路、鐵路電氣化至今日捷運化、高架化等等，歷經數以萬計之鐵路員工克服重重困難胼手胝足，造就今天無所不在、與你我生活息息相關之環島鐵路，員工始終背負社會使命之重任埋頭苦幹。

然而隨著產業結構的變化，當高速鐵路、捷運系統要經過時，臺鐵要讓路而非競合，交通樞紐的老火車站則被汰舊換新或取代，其實臺灣鐵路不都是城市、鄉間人們上學、通勤、悲歡離合及成長的記憶嗎？臺灣經由農業社會邁進工業社會的途中，各地的農品、林木、礦產及日用品等不都賴於鐵路運輸嗎？聽嗚嗚笛聲與小姐委婉播報聲等等的特殊記憶，能忽視臺鐵的歷程嗎？

政府各種建設造就內陸交通路網進入競爭，臺鐵在大眾運輸市場面臨很嚴厲之衝擊及考驗，為因應環境快速變化及有效利用管有資產，有人認為臺鐵應規劃開發策略，以增裕營收，也有人認為本業都作不好還搞什麼多角化，不管怎樣，臺鐵開發土地就是動彈不得，為什麼？因受現行規範箝制，辦理土地開

發業務僅侷限於「促進民間參與公共建設法」（簡稱促參法）及「都市更新條例」等法規，你可知「促參法」先決條件需屬公共建設，而「都市更新條例」需歷經地方政府之都市計畫變更、回饋等冗長談判時程及角力，經管之資產若無法突破法令，轉型勢必窒礙難行，各車站雖地處精華周邊商圈林立，惟在競爭條件及立足點，與捷運系統及高速鐵路經由政府提供附屬事業、開發土地權益、經營利基等優勢相較下極為薄弱，為求法制化及有所本，臺鐵於95年積極推動「鐵路法」增修條文，卻在立法院努力近4年，每期院會排上議程，都期盼老天憐憫臺鐵，但結果是看盡立法諸公辱罵的樣子，最後是在交通部退回重議下自我了斷！

回過頭來再看，民國68年高速公路開通後，為提升服務路線規劃電氣化，臺鐵在「自負盈虧」的政策下，咬牙忍痛賣掉台北車站對面的一塊地，亦即是現新光三越（臺北地王），才得以籌足經費進行路線改善工程，另諸如淡水線、新店線、南勢角線、市民大道等土地原為臺鐵路線，為公共建設提供沒話講，但聯合開發後受益時沒臺鐵的份？臺鐵是需要突破舊格局及瓶頸，也要延續傳承前輩特有之臺鐵文化，更要重新型塑定位獲得再生契機，但看來只有在「自負盈虧」的框架下，自立自強度過任何難關。

身為鐵路退休員工深深感嘆，臺鐵員工一直是吞下苦楚默默耕耘，雖然設備、設施、經費等不如其他軌道新貴，但我們有熱忱及責任，為帶給大眾安全、舒適之旅運行程的心願始終如一，臺鐵員工永遠抬頭挺胸認真份內工作，但不容一再地汙辱。



第10屆第32次勞資會議紀錄

文宣組

時間：106年11月14日上午9時30分

地點：本局第5樓會議室

主席：鍾代表雲章

記錄：徐悠萍

出席人員

● 勞方代表：

吳代表俊義(宜蘭站)、林代表大川(苗栗分駐所)、陳代表福全(臺北機廠)、吳代表長智(花蓮機務段)、尤代表仁義(新營工務分駐所)

● 資方代表：

何代表獻霖(兼資方召集人)、彭代表明光(運)、周代表祖德(工)、楊代表安心(機)、陳代表文(電)、邱代表素芬(主)、卓代表有章(人)

列席人員：

曹棟鈞、彭成瑞、周廷岳、吳文益、林宜靜、郭惠葉、王毓僑、張秋美、廖清漢、古登臺、鄭騰清、黃禮武、周寶惠(鐵路工會)

壹、報告事項：

- 一、現在出席會議勞資雙方代表，均達法定開會人數，請按議程開始開會。
- 二、本次會議由主計室曹主任棟鈞做業務報告。

吳代表長智發言1：

本局所有單位預算員額均為不足，唯有貴室人員比預算員額增加1人，請詳加說明。

曹主任棟鈞回復：

1. 有關人員進用部分，本局人員進用管道主要為鐵路特考，但因錄取人員未報到及短期內離職比例相當高，致使預算員額始終未能補滿。
2. 本室預算員額93人(含資位人員78人、基服員及營運人員15人)，「現有員額82人(含資位人員71人、基服員及營運人員11人)」，另契約工12人不含在預算員額(含六年行保專案雇用3人，未占缺契約工9人係本室因辦理工程審核業務人力不足，專案簽局於本室工程管理費項下雇用，任務達成即可解雇)。

吳代表長智發言2：

有關工程懸記帳延至結清，貴室簡報裡表述，因人員離退因素清理困難，試問貴室業務代理如何應用。

曹主任棟鈞回復：

各種帳項之產生及結清，源起辦理單位為各工程經辦單位，其最了解經辦案件之詳細來龍去脈；本室前簡報內提及清理多項重大工程懸記帳1節，囿工程經辦單位未辦理各該帳項之結清，且該等案件金額重大，帳務複雜，懸記久遠，且涉及鐵工局，又因本局及鐵工局相關工程承辦人員大部分皆已離退，詢問案情困難，本室同仁僅能就帳務軌



跡，大量調閱傳票資料，抽絲剝繭，耗費多時，始能完成清理任務。本項應無關代理情事。

吳代表長智發言3：

建請貴室將所有員工請領費用的表格，應有一致性的表格提供在本局網頁裡，供業務單位下載。

曹主任棟鈞回復：

研議辦理。

吳代表長智發言4：

本局20年票價未調整，試問貴室有無針對20年來票價未調整虧損進行試算，以利對外釐清責任歸屬。

曹主任棟鈞回復：

歷次票價調整方案時，本室均配合當時情境假設試算調整的幅度，惟票價調整屬政經議題，且票價調整通常有配套方案，實難就未調整票價而計算其影響的虧損數。

蔡代表榮輝發言1：

請貴室於春節二線支援一線或現場人力不足連班之加班費給予核發時間勿拖延太久，以免員工抱怨。

曹主任棟鈞回復：

查106年春節疏運加班費之計算方式，運務處於106年3月24日始簽局核准；另提送之春節加班請領報銷清單，因部分人員之時數計算錯誤而退回修正，延宕時程；又因有部分單位主管上班時數連續2天以上，恐有違反勞基法相關規定，經移請運務處釐清、確認，致審核時間較長。

蔡代表榮輝發言2：

請貴室對於車班加班費撥款，儘可能一次撥至，減少基層人員工作量。

曹主任棟鈞回復：

有關加班費之請領，本室係依據各單位提送之請款報銷清單進行審核完竣後送請行政處出納科付款。

貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

參、討論提案：

第一案：

新三班制於本(106)年6月27日完成協商，訂於10月1日起實施，協商完成前之休息日出勤給付，請貴局依勞動基準法新制計算給付。

一、說明：

1. 囿於人力不足經查勞動基準法業於去(105)年修法完成，其中一例一休部份條文自105年12月23日施行，第24條新增勞工於休息日出勤給付規定。
2. 貴局為性質特殊之交通運輸服務業，為落實政府政策、社會責任及提供旅客多元完善服務，故部份業別有以輪勤制及日、夜、休三班制之輪班方式執勤。新法上路後，因應一例一休之制度，各業別重新啟動工時協商以改善及提升同仁勞動條件；未完成協商前，加班費支領仍依原協商方式辦理，其中運務乘務人員(如列車長、車長)因輪勤排班，原則週休1日，工時協商於本(106)年2月完成，訂於3月1日起休息日給付依新法辦理，協商未完成前之休息日給付仍依舊制給付，即逢當月每週週六出勤加發1日薪資，當月最多領5個週六加班費。
3. 另日夜休之三班制因班制較為特殊，應考慮層面及條件亦較為廣泛，直至本(106)年6月27日完成協商，並訂於10月1日起實施。未實

施新班制前，加班費給付仍以每月36小時計算，又逢當月每週週六出勤加發1日薪資，當月最多領5個週六加班費。故至本(106)年9月30日前休息日之給付未依新法規定計給。

二、決議：

1. 請確實依據鐵路工會所提意見研議，並依相關規定辦理。
2. 繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號：103201)

第二案：

行車事故權責認定事實有失公允。

一、說明：

(一)苗栗電力分駐所轄區：

1. 事故說明：玻璃纖維絕緣棒壓接端脫落。
2. 原因探究：
 - (1)該設備(材料)脫落處屬材料本體，(即原始材料元件)，脫落非安裝或施工時附件處脫落。
 - (2)該設備(材料)屬桿間絕緣設備，於保養、檢查過程中，均以外觀檢視，對本次脫落處屬材料內部脫離無法於外觀檢視查出。
 - (3)電車線保養調整亦即調整兩端附件尾夾體及螺旋套銅，對該材料不會有任何的調整與更動。
 - (4)上述原因探究後，該設備即無法於現行規定保養中察覺，建議修改檢查方式或其他防範措施。
 - (5)本次事故即非人員施工或保養不當，則懲處實屬冤枉，有失公理。
- (二)北力段49平方主吊線金屬編結器

脫落：

1. 事故說明：49平方主吊線銜接處金屬編結器脫離。
2. 原因探究：
 - (1)該主吊線已使用十多年，就線體已屆材料壽齡，雖目前全局已全力將該設備更換為95平方主吊線，但似乎未及防範。
 - (2)本次脫離處為86年建置，105年1月31日事故搶修時所銜接之材料，因該區段為列車運轉密度高電車線設備負載流大，主吊線受電流影響造成溫度變化熱脹冷縮劇烈而材質已劣化變硬，故造成本次事故。
 - (3)路局主吊線乃加張力1頓之有張力導線，於平時檢視亦為目視有無脫離現象，無法判斷是否會造成脫離斷線。
 - (4)該事故金屬編結器就外觀檢視均已依O.C.S.(電車線規範)壓接並未有施工疏失。
 - (5)該設備即已依規範施工，又於平常保養中無法察覺，則該等的施工材料與工法實有檢討必要。
 - (6)本次事故，即非人員施工疏失或保養不力，則懲處員工實屬不妥。若未做適當處置，爾後搶修作業時間勢必加長，我員工恐懼搶修而不敢出勤，甚不敢施作高技術、高危險性工作，而造成更大的損失。

二、決議：

- (一)請行保會參考勞方所提意見，重新審查及釐清事故原因，並建議及改善防護措施。



(二)繼續追蹤。(列入10屆勞資會議追蹤議案，案號：103202)

肆、歷次會議未結案追蹤辦理情形：

(如附件1)

伍、10屆第19次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、營運人員進用辦法請詳述。

10屆第31次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定(草案)，經彙整並修正，本局再於106年9月22日鐵人一字第1060030476號函報交通部辦理中。

決議：繼續追蹤。

10屆第32次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定，業經交通部於106年10月20日交人字第1065013626號函核定，本局同年月26日鐵人一字第1060034962號函轉各單位查照。

決議：繼續追蹤。

陸、10屆21次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？

10屆第29、30、31次會議電務處回覆：

有關各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題，辦理進度如下

(一) 106年7月5日決標。

(二) 106年7月19日三計畫書送審(第一版)送審。

(三) 106年7月20日召開安全衛生協議組織。

(四) 106年7月24日開工。(履約期限80工作天)

(五) 106年8月4日三計畫書送審(第二

版)送審。

(六) 106年8月4日~31日至礁溪及頭城站安排施工事宜。

(七) 預計立約商訂料期間約四週，預估9月1日進場施工，竣工日106年11月14日。

決議：繼續追蹤

10屆第32次會議電務處回覆：

頭城站部分已於106年11月3日施工完成；礁溪站預定於106年11月10日施工完成，本案預定於106年11月14日竣工。

決議：有關頭城、礁溪2站號誌，請運務處、機務處及工會辦理會勘

二、勞方代表於會中反映汐止站上行預告號誌機被看板遮蔽影響視線1節。

10屆第31次會議電務處回覆：

本處臺北電務段已排定於106年10月17日邀集運務、機務單位至汐止站、百福站，同日下午至冬山站現場勘查以研擬改善對策。

10屆第31次會議運務處回覆：

於106年10月13日前完成會勘後即依行政程序辦理移設事宜。

決議：繼續追蹤

10屆第32次會議運務處回覆：

廠商已安排於106年11月12日完成移設。

10屆第32次會議電務處回覆：

冬山站號誌預告機已於11月8日改為LED燈；百福站因七堵~八堵橫渡線工程需求，預定於106年12月底前改善完成，汐止站由汐止車站負責改善，預定於106年12月底前改善完成。

決議：繼續追蹤

三、勞方代表於會中反映冬山站下行預告號誌機視距遭遮蔽影響1案

10屆第31次會議電務處回覆：

本處臺北電務段已排定於106年10月

17日邀集運務、機務單位至汐止站、百福站，同日下午至冬山站現場勘查以研擬改善對策。

決議：

1. 一～三案整併為一案，於下次勞資會議前處理並改善完畢。
2. 繼續追蹤。

10屆第32次會議電務處回覆：

冬山站號誌預告機已於11月8日改為LED燈；百福站因七堵~八堵橫渡線工程需求，預定於106年12月底前改善完成，汐止站由汐止車站負責改善，預定於106年12月底前改善完成。

決議：請電務處辦理冬山站及百福站會勘，於下次會議提出改善報告，繼續追蹤。

柒、10屆27次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、工務養護已不足目前路線容量之使用。以北迴線為例：工務處以目前養護方式，路線噴泥轉轍器等地方，無論任何機車經過均會搖晃及彈跳極為嚴重，建請工務處改變現狀應加強養護處理。

10屆第31次會議工務處回覆：

為因應目前車輛速度及行車密度增加之變化，本處整體而言已積極爭取經費（如六年計畫軌道部分30.272億辦理工程改善）、機具（106年預定購進砸道車7輛、104~106年預定購進軌道檢查車2輛）及人員（106年請增548人）增加維修能量，並要求增加維修時間帶，以強化整體之軌道安全。至個案部分，如檢查發現或司機員反映部分，均立即辦理整修及處理，以北迴線為例：北迴線噴泥嚴重係因礦石貨車漏料而肇生，本局何副局長於105年6月29日會勘時，已要求機務單位於路備貨車及廠商貨車加

裝防漏止檔橡膠條，另要求廠商新購之貨車須為密閉式貨車（廂），以根本改善道床汙染問題。不良處所短期及整修確保安全，長期以工程改善確保舒適平穩。

決議：（本次會議未討論，將於下次會議討論。）

10屆第32次會議工務處回覆：

為因應目前車輛速度及行車密度增加之變化，本處整體而言已積極爭取經費（如六年計畫軌道部分30.272億辦理工程改善）及人員（106年請增548人）增加維修能量，並要求增加維修時間帶，以強化整體之軌道安全。至於個案部分，如檢查發現或司機員反映部分，均立即辦理整修及處理，以北迴線為例：北迴線噴泥嚴重係因礦石貨車漏料而肇生，本局何副局長於105年6月29日會勘時已要求機務單位於路備貨車及廠商貨車加裝防漏止檔橡膠條，另要求廠商新購之貨車需為密閉式貨車（廂），以根本改善道床汙染問題。不良處所短期即整修確保安全，長期以工程改善確保舒適平穩。

決議：請持續改善

捌、10屆28次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、因蘇花公路交通環境險峻不便，造成和平站各單位員工上下班執勤困擾，並為解決工作輪（值）工時超時問題，建請北迴線和平站增停435車次（上行）及562車次（下行），以利員工交通及值勤需要。

10屆第30、31次會議綜合調度所回覆：

（一）查106年9月6日年度改點，依旅運需求規劃停駛435次，該時段改以439次行駛並規劃其花蓮=台北間停靠站採半直達方式辦理，以提升運輸效益；另562次如增停和平站，將影響其後



續花東線列車轉乘。

(二)此外，本局年度改點已規劃完成並依團體票訂票時程公告旅客週知，恕難再配合調整；建請人事室採用彈性調整員工上、下班時間為權宜措施。

10屆第31次會議人事室回覆：

查100年6月26日「研復差勤電子表單線上簽核系統分區說明會」建議事項會議勞資雙方協商決議，略以「三班制刷卡時間，各單位以06：30-08：30及17：30-19：30間排定刷卡交接班時間原則，惟為維護員工體力並落實見面交接班，得予增加員工休息時間」，請依此原則辦理。

決議：繼續追蹤

10屆第32次會議人事室回覆：

同10屆31次會議辦理情形。

決議：結案

玖、10屆29次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、新富站啟用在即，但西正線岸壁式月台之容納量於機場及新竹機務段員工上下班時，乘員量眾多，依其現況實有安全之虞，建請維持現行該廠區員工上下班模式為宜。

10屆31次會議機務處回覆：

(一)臺北機廠於106年7月28日與鐵路工會臺北機廠分會協商新富車站啟用後調整員工彈性通勤時段及刷卡鐘設置會議，經勞資雙方獲得共識後，依會議決議辦理(詳附件1)，後發函本處始簽局辦理調整上下班時間(北廠人字第106003329號函)為上班時間7:50-8:10、中午休息時間不變，下班時間16:20-16:40(M01060008508號簽)。

(二)該廠自9月6日起調整上下班時間，至今尚未接獲同仁反應更改時間需求，該廠亦至月台會勘人流、車流等安全

狀況；另除新富車站外，尚有北湖、富岡車站可分流上下班人潮。

決議：請確保安全無虞、無障礙設施(電梯)開放使用後，俾於下次會議結案。

10屆32次會議專案工程處回覆：

本站已於106年9月6日啟用，且交通部於105年3月14日同意設站等級為招呼站，因不派駐站務人員，有安全疑慮考量，故無設計無障礙電梯。

決議：請運務處研議無障礙設施處理方式，繼續追蹤。

二、重申鐵路工會是唯一協商對象。

10屆30、31次會議人事室回覆

有關鐵路工會是本局唯一協商對象，業於106年8月31日鐵人二字第1060028255號函復臺灣鐵路工會，告以與工會團體間之協商均依勞動基準法、工會法、團體協約法及勞資會議實施辦法等相關規定辦理，凡涉及全局共通性事項、勞動條件及勞資爭議與貴會會員權益等事項，皆依規定與貴會召開會議協商以促進勞資和諧。建請予以結案。

決議：

(一)請運務處將相關公文轉知轄下臺北運務段車班組。

(二)繼續追蹤。

10屆32次會議運務處回覆：

本處已於106年10月24日運綜考字第1060012095號函轉知各段、站、車班組。

決議：結案

拾、10屆第32次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、建請本局局長信箱應重建填寫格式，並應遵守相關格式限制方可填寫。

10屆32次會議資訊中心回覆：

有關本局局長信箱重建格式問題，本中心係負責局長信箱系統維運並確保服務可用，提供民眾填寫之格式非屬本中心權責，建請由業務權責單位提出變更的表格需求後，本中心配合辦理。

決議：請相關單位釐清表格必填欄位，並限制確實填寫後才可以送出信件，繼續追蹤。

二、薪資單不以紙本發放，使現場員工無法瞭解薪資明細及被扣繳之項目，建議恢復薪資明細單，且依據勞動基準法規定，雇主應有義務提供薪資明細供員工存查。

10屆32次會議資訊中心回覆：

(一)資訊中心於新版人事薪工系統建置時，相關報表列印即朝著行政院推廣「節能減紙政策」設計，提供電子檔案供各單位自行應用。

(二)薪津單電子檔於106年10月使用新系統發薪後，每位同仁可上系統查詢自己的薪資明細，更於106年11月起將個人薪資單寄至員工個人電子郵

件信箱，上開作業已符合勞動基準法規定，雇主應有義務提供薪資明細供員工存查。

(三)因舊的人事薪工系統薪資單採套版，故當時全局均為資訊中心代為列印，但該項工作，並非資訊中心業務範疇。而新版人事薪工系統薪資單並未套版，只要有印表機皆可列印，且於新系統內提供足夠的功能供各單位人事及總務人員幫忙無法查詢薪資單之員工列印個人薪資單，故若需要紙本薪資單之員工請找各自所屬單位人事及總務人員協助列印。

決議：請業管單位發文各單位，於員工要求列印個人薪資表需求時，確實協助，繼續追蹤。

拾壹、主席結論：

下次會議由勞方代表彭代表明光擔任主席，並由行政室做業務報告。

拾貳、散會17時05分

第 10 屆第 33 次勞資會議紀錄

時間：106年12月21日上午9時30分

地點：本局第2樓會議室

主席：彭代表明光

記錄：丁鈺紋

出席人員：

- 勞方代表：吳代表俊義(宜蘭站)、林代表大川(苗栗分駐所)、陳代表福全(臺北機廠)、吳代表長智(花蓮機務段)、尤代表仁義(新營工務分駐所)
- 資方代表：何代表獻霖(兼資方召集人)、彭代表明光(運)、周代表祖德(工)、楊代表安心(機)、邱代表素芬

(主)、卓代表有章(人)

- 列席人員：黃振照、吳文益、周賢杰、林宜靜、侯美靜、張秋美、廖清漢、林達忠、蕭文龍、陳心怡、周寶惠(鐵路工會)

壹、報告事項：

- 一、現在出席會議勞資雙方代表，均達法定開會人數，請按議程開始開會。
- 二、本次會議請行政處黃處長振照業務報告。



吳代表長智發言1：

請行政處於會後將簡報資料提供工會。

黃處長振照回復：

簡報資料已請勞資會議秘書組協助轉送工會。

吳代表長智發言2：

有關各餐廳人員隸屬行政處，但打考成時卻是占用機務處名額，由機務處來處理是否公允。

黃處長振照回復：

查本處各員工餐廳，除潮州車輛基地及臺東員工餐廳係經簽局准由機務處代管及占該處考成名額外，其餘均由本處辦理(占本處名額)，本案如機務處有異議，將再與該處協商後，簽局調整。

吳代表長智發言3：

請行政處重新建立管理制度。

黃處長振照回復：

1. 本局各單位之員工餐廳管理制度，係依104年修訂之「員工餐廳管理須知」辦理，主要如下：
 - (1)各單位依需要設置員工餐廳，奉准外包者，從其合約條款。
 - (2)可由當地單位推派管理員。
 - (3)規定員工健康檢查、餐廳人員應辦事務及出勤紀律。
 - (4)以經濟、衛生方式供餐，收支平衡不得虧損。
 - (5)規定供餐時間、供應對象、價格及支付方式。
 - (6)規定遇天災或不可抗力發生損失之處理。
2. 依本局員工餐廳管理須知第1點規定，各單位依需要可設置。
3. 員工餐廳並自訂管理規定，除本處開辦餐廳外，阿里山森林鐵路、員工訓

練中心及富岡基地亦各自開辦餐廳。

4. 本處各員工餐廳管理制度，係依局「員工餐廳管理須知」，自訂管理注意事項據以辦理，目前業務正常運作，管理制度尚無窒礙。
5. 為滿足供膳、強化管理措施，目前正研議如下：

提升設備、精進服務評鑑及獎勵制度，以提升品質及管理，並對績優餐廳人員予以敘獎。

吳代表長智發言4：

本局大樓老鼠多的誇張，幾乎所有辦公處所都面臨危機，貴處如何處理？

黃處長振照回復：

1. 本局臺鐵大樓因2樓為微風美食街，致衍生鼠害為患，清潔廠商應每月至少2次於大樓內視鼠害情形，施放黏鼠板及其他防堵措施(如設置門檔、補天花板破洞等)，防堵老鼠進入辦公室內。
2. 為加強滅鼠效果，於106年2月22日在大樓內視老鼠行走蹤跡，施放滅鼠藥餌。但為減少辦公室內鼠害，建請同仁勿將食物置於辦公室桌面與抽屜內，如有廚餘及食物殘餘請丟棄於茶水間之廚餘桶內，共同維護環境整潔。
3. 為避免後續鼠害問題擴大，清潔公司將持續於每半年施作定期病媒(蚊蠅滿、蟲鼠、蟑螂、塵蟎)防治及消毒工作。最近一次施作日為106年11月18日。

陳代表福全發言1：

新竹機務段將遷入富岡基地，用膳不便，請行政處儘速規劃處理。

鍾代表雲章發言1：

臺北機廠由機務處督導，如果新竹機務段遷入，權責應屬行政處或機務

處，兩處應召開會議協調員工用餐。

黃處長振照回復：

陳代表福全「新竹機務段將遷入富岡基地，用膳不便，請行政處儘速規劃處理」之提議及鍾代表雲章提議「新竹機務段遷入富岡基地，員工用餐權責歸屬」一節：

1. 依機務處G21040010266號局簽，待新竹機務段餐廳啟用時，本處俟有名額，將優先提供1名管理人員配置該餐廳，並由機務處（新竹機務段）管理；另由機務處檢討現有約僱人員缺額支援廚務工作。
2. 前為提供臺東員工餐廳辦理供膳，除將1名業務助理缺額與政風室換缺後提供1名服務佐理外，並向局申請解除控管業務助理1名後，該缺與機務處交換為服務佐理，合計提供2名服務佐理，已盡全力積極配合，目前實已無業務助理缺額提供。
3. 富岡基地之員工餐廳係由臺北機廠自辦，且新竹機務段餐廳也尚未成立，經向機務處說明，該處表示已積極請增富岡基地之員工餐廳供膳人員員額，以因應新竹機務段用膳需求。

鍾代表雲章發言2：

貴處簡報除了顯示用餐人數外，建議應提供成本攤提狀況。

黃處長振照回復：

本處統計修正（如附件1）。

貳、上次會議紀錄確認：

- 一、確認通過。
- 二、10屆32次勞資會議吳代表長智發言4「本局20年票價未調整，試問貴室(主計室)有無針對20年來票價未調整虧損進行試算，以利對外釐

清責任歸屬」一節，請主計室再補充說明虧損原因。

參、討論提案：

第一案：貴局運務處違反勞資協商追繳乘務員休息日出勤加班費。

一、說明：

- (一)依排班辦法議定乘務人員出勤時數以週工時為定數。
- (二)承先又為勞資雙方就業務執行順遂之合意，勞方同意工時之分配現況有據，自無該處106年10月20日鐵運綜字第1060031830號函說明第四點所指溢領之情事。

二、決議：請確實依據勞方代表之意見重新研議再簽局。

第二案：建請電務處將閒置於七堵號誌分駐所之平交道遮斷器出借給七堵調車場管理委員會，供場區公務通道使用。

一、說明：

- (一)其安裝、保修由七堵機務段指派專人管理。
- (二)相關專案技術請電務分駐所協助支援、訓練轉移。
- (三)公務通道通行控制管理由專人以手動方式管控辦理。

二、決議：請電務處依說明辦理後，俾於下次會議辦理結案。

肆、歷次會議未結案追蹤辦理情形：（如附件2）

伍、10屆第19次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、營運人員進用辦法請詳述。

- (一)10屆第32次會議主辦處室回覆：



1. 人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定，業經交通部於106年10月20日交人字第1065013626號函核定，本局同年月26日鐵人一字第1060034962號函轉各單位查照。

2. 決議：繼續追蹤。

(二)10屆第33次會議主辦處室回覆：

1. 人事室回覆：

各單位為應業務急需，已陸續依本局營運人員甄選作業規定辦理身障人員、護理師、勞工安全管理師、電扶梯及餐廳廚工等各項營運人員招考等事宜。

2. 決議：繼續追蹤。

陸、10屆21次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？

(一)10屆第32次會議主辦處室回覆：

1. 電務處回覆：

頭城站部分已於106年11月3日施工完成；礁溪站預定於106年11月10日施工完成，本案預定於106年11月14日竣工。

2. 決議：

有關頭城、礁溪2站號誌，請運務處、機務處及工會辦理會勘。

(二)10屆第33次會議主辦處室回覆：

1. 電務處回覆：

本處臺北電務段辦理「106年礁溪及頭城站LED燈組改善工程」已於106年7月5日決標(由協昌水電工程有限公司得標)，並於同年11月9日竣工，11月22日初驗，12月1日驗收，其

餘車站因環境各異，建議先視礁溪及頭城站改善工程成效，再俟各站需要辦理現場會勘確認；另本處已請臺北電務段近期邀集運、機及工會代表辦理現場會勘。

2. 決議：繼續追蹤。

二、勞方代表於會中反映汐止站上行預告號誌機被看板遮蔽影響視線1節。

(一)10屆第32次會議主辦處室回覆：

1. 電務處回覆：

冬山站號誌預告機已於11月8日改為LED燈；百福站因七堵~八堵橫渡線工程需求，預定於106年12月底前改善完成，汐止站由汐止車站負責改善，預定於106年12月底前改善完成。

2. 運務處回覆：

廠商已安排於106年11月12日完成移設。

3. 決議：繼續追蹤。

(二)10屆第33次會議主辦處室回覆：

1. 電務處回覆：

百福站因七堵~八堵橫渡線工程需求，預定106年12月底改善完成，汐止站由汐止車站負責改善，預定106年12月底改善完成。

2. 決議：繼續追蹤。

三、勞方代表於會中反映冬山站下行預告號誌機視距遭遮蔽影響1案

(一)10屆第32次會議主辦處室回覆：

1. 電務處回覆：

冬山站號誌預告機已於11月8日改為LED燈；百福站因七堵~八堵橫渡線工程需求，預定於106年12月底前改善完成，汐止站由汐止車站負責改善，預定於106年12月底前改善完成。

2. 決議：

請電務處辦理冬山站及百福站會勘，於下次會議提出改善報告，繼續追蹤。

(二)10屆第33次會議主辦處室回覆：

1. 電務處回覆：

冬山站及百福站預計106年12月19日辦理會勘。

2. 決議：繼續追蹤。

柒、10屆27次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、工務養護已不足目前路線容量之使用。以北迴線為例：工務處以目前養護方式，路線噴泥轉轍器等地方，無論任何機車經過均會搖晃及彈跳極為嚴重，建請工務處改變現狀應加強養護處理。

(一)10屆第32次會議主辦處室回覆：

1. 工務處回覆：

為因應目前車輛速度及行車密度增加之變化，本處整體而言已積極爭取經費(如六年計畫軌道部分30.272億辦理工程改善)及人員(106年請增548人)增加維修能量，並要求增加維修時間帶，以強化整體之軌道安全。至於個案部分，如檢查發現或司機員反映部分，均立即辦理整修及處理，以北迴線為例：北迴線噴泥嚴重係因礦石貨車漏料而肇生，本局何副局長於105年6月29日會勘時已要求機務單位於路備貨車及廠商貨車加裝防漏止檔橡膠條，另要求廠商新購之貨車需為密閉式貨車(廂)，以根本改善道床污染問題。不良處所短期即整修確保安全，長期以工程改善確保舒適平穩。

2. 決議：請持續改善。

(二)10屆第33次會議主辦處室回覆：

1. 工務處回覆：

為提升整體軌道養護維修能量，本處辦理方式如下：

(1)持續爭取經費抽換道岔，汰換木枕型道岔改為PC枕型道岔，強化軌道提升行車穩定度。

(2)持續汰換工程維修機械，提升軌道養護品質。

(3)持續編列預算辦理噴泥換碴改善工程，另在道岔路段，本處研議試辦以機械抽換石碴(真空吸碴)，提升作業效率，改善路線品質。

(4)請增員額548人。

2. 決議：繼續追蹤。

捌、10屆29次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、新富站啟用在即，但西正線岸壁式月台之容納量於機場及新竹機務段員工上下班時，乘員量眾多，依其現況實有安全之虞，建請維持現行該廠區員工上下班模式為宜。

(一)10屆第32次會議主辦處室回覆：

1. 專案工程處回覆：

本站已於106年9月6日啟用，且交通部於105年3月14日同意設站等級為招呼站，因不派駐站務人員，有安全疑慮考量，故無設計無障礙電梯。

2. 決議：請運務處研議無障礙設施處理方式，繼續追蹤。

(二)10屆第33次會議主辦處室回覆：

1. 運務處回覆：

因受限月台過於狹小，恐難增建無障礙坡道。

2. 決議：以專列處理後結案。



玖、10屆第31次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、建請本局局長信箱應重建填寫格式，並應遵守相關格式限制方可填寫。

(一)10屆第32次會議主辦處室回覆：

1. 資訊中心回覆：

有關本局局長信箱重建格式問題，本中心係負責局長信箱系統維運並確保服務可用，提供民眾填寫之格式非屬本中心權責，建請由業務權責單位提出變更的表格需求後，本中心配合辦理。

2. 決議：

請相關單位釐清表格必填欄位，並限制確實填寫後才可以送出信件，繼續追蹤。

(二)10屆第33次會議主辦處室回覆：

1. 資訊中心回覆：

「查本局局長信箱係依『行政院及所屬各機關處理人民陳情案件要點』受理旅客之陳情案件」，本中心非業管權責單位，爰無法決定所需必填表格欄位，且截至12月13日止，本中心尚未收到相關單位提送之必填欄位表格變更申請。此外，針對秘書室回覆意見「旅客諮詢案件(人民陳情案件)，其案由為網站之系統功能者，一律由資訊中心主政並回覆。」係指受理來自旅諮陳情時，其旅諮詢問內容事涉網站之系統功能者，才由本中心回覆，並非指本中心為局長信箱之業管權責單位。

2. 決議：

本案權責單位為秘書室而非資訊中心，請權責單位妥適處理。

二、薪資單不以紙本發放，使現場員工無法瞭解薪資明細及被扣繳之項

目，建議恢復薪資明細單，且依據勞動基準法規定，雇主應有義務提供薪資明細供員工存查。

(一)10屆第32次會議主辦處室回覆：

1. 資訊中心回覆：

(1)資訊中心於新版人事薪工系統建置時，相關報表列印即朝著行政院推廣「節能減紙政策」設計，提供電子檔案供各單位自行應用。

(2)薪津單電子檔於106年10月使用新系統發薪後，每位同仁可上系統查詢自己的薪資明細，更於106年11月起將個人薪資單寄至員工個人電子郵件信箱，上開作業已符合勞動基準法規定，雇主應有義務提供薪資明細供員工存查。

(3)因舊的人事薪工系統薪資單採套版，故當時全局均為資訊中心代為列印，但該項工作，並非資訊中心業務範疇。而新版人事薪工系統薪資單並未套版，只要有印表機皆可列印，且於新系統內提供足夠的功能供各單位人事及總務人員幫忙無法查詢薪資單之員工列印個人薪資單，故若需要紙本薪資單之員工請找各自所屬單位人事及總務人員協助列印。

2. 決議：

請業管單位發文各單位，於員工要求列印個人薪資表需求時，確實協助，繼續追蹤。

(二)10屆33次會議主辦處室回覆：

1. 資訊中心回覆：

資訊中心已於新版人事薪工系統(WebLA)上線前，行文(如附件)通知本局各單位使用系統提供之「PB0560個人薪水查詢作

業」查詢個人薪津，並視需要自行列印薪津明細單。各單位若有現場人員無法使用電腦查詢，請人事或總務人員至「PB0570單位薪水查詢作業」協助列印薪津明細單，供員工檢視。(發文日期106年9月7日，資設字第1060000454號)

2. 決議：繼續追蹤。

壹拾、10屆第32次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、請工務處加強路線上「閉塞號誌機」前雜草去除，以利號誌機顯示。例如：龜山~大里間東正線下行第一閉塞樹木遮蔽視距不足。貢寮~雙溪間西正線上行第一、第二閉塞樹木遮蔽視距不足。」

(一)10屆33次會議主辦處空回覆：

1. 工務處回覆：

有關洽請本處加強路線上「閉塞號誌機」前雜草去除，以利號誌機顯示一案，經派員查看情形如下：

(1)經本處宜蘭工務段派員現場勘查大里~龜山間東正線下行第一閉塞號誌機目前尚未發現有樹木遮避視距之情形。



(2)經本處宜蘭工務段派員現場勘查貢寮~雙溪間西正線上行第一、第二閉塞號誌機目前尚未發現有樹木遮避視距之情形。



(3)為利現場查察作業，建請提供相片以利本處進行排除作業。

2. 決議：

(1)請持續派員加強去除雜草。

(2)請運務處、工務處、電務處等單位之百公尺標保持乾淨。

壹拾壹、建議事項：

一、運務處103年升資高員及格人員至今未予派補任用，又106年升資考試即將榜示，各該及格人員之權益如何妥處之。

二、行車安全是本局共同目標，行車速度提升但未見相關設備隨著提升，號誌及標誌設備是否能跟隨著速度提高，以使行車安全跟隨提升。例如：閉塞號誌機的設備應加裝接近標，所有沿線標示與行車安全設備作定期保養，以共同維護行車安全。

三、為月台上更加明確顯示電4電8的停車位，建請月台邊緣加漆反光漆，電4或電8停車位置上漆上長50公分、寬30公分反光漆，以利司機員對準控速停車。

壹拾貳、主席結論：

下次會議由勞方代表吳代表長智擔任主席，並由員訓中心業務報告。

壹拾參、散會：17時05分



臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會、臺灣鐵路工會 聯合舉辦106年勞資關係研討會記實

組訓組



本會為健全並強化本會與路局雙方溝通協調，深化與路局相關單位人際間之熟悉度，進而讓本會所推動之各項議題更能順利進行，也藉此增進幹部對勞動法令的認知，加強對勞工權益之保障。特與臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會於106年11月21日至23日假苗栗兆品聯合舉辦為期三天的「106年勞資關係研討會」請本會各代表以上幹部及臺鐵局各處室主管共計162人參加。

本次研討會第一天課程由組訓組游東巡組長先做開班說明，將三天的課程作初步介紹，再依運、工、機、電、綜合等各業別分組討論各所屬業別待解決的問題，由本會彙整作成簡報。

第二天課程中邀請二位外聘講師，一位是桃園市勞動局勞資關係科科長馮飛耀講授「勞資關係之協調與維持」，其專業授課內容讓在場幹部感到獲益良多。另一位則是請曾在本會任職而現任旭婷法律事務所，目前也擔任本會法律顧問的林堉君律師講授「勞基法未來修法方向」，課程中與學員互動教學熱絡，也讓課程更容易吸收學習。

當天下午則因時間關係僅請運務、機務、工務、電務等處作業務報告，另請主計室、人事室、餐旅總所、貨運總所、專案工程處、阿里山森林鐵路管理處等單位主管列席；本會並將第一天各業別討論的問題以簡報投影方式呈現，



何副局長獻霖



黃代表隆華



馮講座飛耀



林講座堯君

與臺鐵局各一級主管直接雙向溝通交換意見，會後本會亦將意見彙整送臺鐵局人事室處理。

第三天為讓幹部瞭解苗栗當地附近鄉土文化，特安排參觀崎頂火車站及附近崎頂子母隧道（崎頂1、2號子母隧道，建於西元1928年日據時代，長度為130.78公尺及67.48公尺，是全國唯一兩座相連的雙軌鐵路隧道。洞門設計別緻，採洋灰水泥磚構成，隧道內上半部紅磚砌成，下半為水泥磚砌，整體造型堅固美觀，至今仍保存完整，可以回望

臺鐵發展的歷史遺跡；二次世界大戰中，美軍想要癱瘓日軍交通動脈，時時攔截追擊日軍的軍事運輸火車，在子母隧道磚牆上留下清晰可見的纍纍彈痕...(以上摘取網路文字)，並就近造訪竹南啤酒廠，在此特別感謝竹南啤酒廠工會吳福貞理事長熱情招待及詳細導覽，讓與會參觀的幹部品嚐到新鮮的啤酒及淡淡酒香的香腸並瞭解啤酒製作流程，最後在用完午餐後各自賦歸，結束本次研討會活動。



彭副處長明光



賴處長興隆



黃副處長宗欣



余處長維杰





●106年勞資關係研討會建議事項

運務、站務

1. 提案人：邱賢進
案 由：替班人力應優先補足。
2. 提案人：王又立
案 由：車班、機班休息日的追補已在進行中，而運、機務三班的休息日追補計算方式？應追補金額請盡速認定，追補期限？
3. 提案人：賴金鋒
案 由：「非常態性」危險津貼改採分級制。
4. 提案人：黃勝祿
案 由：退休榮譽乘車證可改為35年核發。
5. 提案人：陳清河
案 由：有關普悠瑪、太魯閣末班車開放站票，西部幹線(海線285次)是否比照辦理開放站票，讓海線地區旅客能搭乘，以免無車可坐，不能回家。
6. 提案人：黃財能
案 由：建請3085次區間快車於潮州至枋寮改為區間車行駛，讓居住於潮州-枋寮間之員工及旅客不因列車排點關係等待超過一個小時。

運務、車務

1. 提案人：討論小組
案 由：12月即將上路的PP親子車廂預定放於12車，由於常有大型娃娃車上下車，車長監看不易，建請改放於車長室前後。
2. 提案人：討論小組
案 由：請路局再次明確函示相關單位，為保障旅客安全，辦理旅客的列車，絕不可關閉DIRS。
3. 提案人：討論小組
案 由：新改造的500型車門玻璃較厚，透光度較差，夜間使用時如月台光線不足，乘務員實無法確認停車位置，請要求車站應增加夜間開燈之密

度，避免乘務員誤判踩空跌落路線。

4. 提案人：討論小組
案 由：列車於有列檢之車站始發，車廂編組應為妥善無故障，可是常有車門故障或廁所故障(貼封條)，詢問始發站檢車人員，卻完全不曉得狀況，故請列車於列檢之車站始發前，如有異常，檢車單位應於乘務前通知車班或單趟值班車長。
5. 提案人：討論小組
案 由：自104年起有公告，列車上遇有需要臨時清潔工作可通知公告站，請外包公司處理。可是仍常見有車站拿支掃把請乘務人員自行清潔或要求乘務員自行連絡，請再次通告相關站落實。
6. 提案人：討論小組
案 由：有關高捷卡於豐原站進站後，車上查驗常無進站紀錄，前已於車班會議上有提案，仍未見改善。
7. 提案人：討論小組
案 由：有關700型、800行編組駕駛門外常有旅客佇立或堆放物品，影響乘務員逃生動線。前於地區勞安委員會建請劃設地貼，最後機務處函復只於門上張貼貼紙，而無劃設範圍，其效用使否再請評估。
8. 提案人：討論小組
案 由：之前運務處有發文乘務人員夜間休息要6小時，可是彰化車班在潮州休息的2往返列車，休息時間分別為5小時38分與5小時50分，明顯與公文抵觸且潮州車站為縱貫線之終點及始發站，車次較多，應沒必要讓乘務人員休息不足再乘務。另女性乘務

員人數越來越多，需要多點時間整理儀容。請運務處合理分配車次，不然派便乘先去潮州，除浪費人力亦影響備勤宿舍的使用。

機務、機班

1. 提案人：王炳鐘
案 由：建請路局重新編印製運轉工作之運轉規章給於乘務人員。
2. 提案人：羅仁富
案 由：支線路線改善(噴泥)。

機班、檢修

1. 提案人：江忠駢
案 由：在國定星期日現場車多、員工少及任務繁重時，勞方為了現場工作任務順利達成，而犧牲了假日出勤一天，卻強迫只補休一天，明顯違反勞基法及踐踏員工權利，傷害員工的團體榮譽心。
2. 提案人：邱滄銘
案 由：三班制替班人員工時計算未明確且三班制人力不足，如段方實行48小時休息日，合理嗎？
3. 提案人：江忠駢
案 由：為何機班不適合人員可選擇回現場工作，現場人員有意願想擔任機車駕駛員，為何不考慮舉辦現場人員報考機班，現場人員有維修能力，更能安全駕駛機車。
4. 提案人：黃財能
案 由：建議現場人員體檢由現行三年一次改為二年一次。
5. 提案人：陳福全、林佑哲、侯玉麟、李書宏、蘇雍傑、傅玉霖
案 由：臺北機廠富岡基地目前面臨寒冷的冬天，於104年與105年的工作服治裝費皆無保留，影響員工健康甚鉅，去年勞

教會已反應，至今未獲解決。請機務處於本次勞教會做出承諾。

6. 提案人：林明祥
案 由：只要符合考上員級資格考或訓練合格人員一律要派補助理工務員職稱，考上高員級資格考或是訓練合格人員一律要派補工務員職稱。請機務處統籌運用職稱派補，以免考上有資格人員要等很久或好幾年，不符合考試原則。且缺額機務處都開那麼多人，實際能補缺額至額滿嗎？
7. 提案人：邱滄銘
案 由：建議行政處富岡基地，新竹機務段員工食堂派員支援名額。

工務

1. 提案人：吳瑞隆、鄭昇富
案 由：路局提出工務單位夜班人員每週工時是否須符合公務人員每周總工時40小時之規定。

電務

1. 提案人：黃國榮
案 由：行車事故權責認定事實有失公允。

餐旅、貨所、局本部

1. 提案人：黃安冬、陳騏岳
案 由：有關交通部已責成臺鐵局將餐旅及貨所兩單位優先納入公司化，並已交付相關單位研議在案，已造成員工人心惶惶，建請路局提出說明及因應方案。

阿里山森林鐵路

1. 提案人：劉興武
案 由：積極確保森鐵員工權益。
2. 提案人：洪偉洲
案 由：應替阿里山森鐵員工確認主雇關係。



臺灣鐵路工會106年11月~12月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
106. 11. 02~07	本會	JR 日本鐵道勞働組合連合會交流訪問團來訪
106. 11. 04~06	本會	鐵路升資考試考場服務
106. 11. 07	本會	106 年第 4 次勞工退休準備金監督委員會預備會議
106. 11. 08	本會	運務車站三班工時協商會議(第 8 次)
106. 11. 13	本會	機務日班工時協商預備會議
106. 11. 13	本會	路局第 10 屆第 32 次勞資預備會議
106. 11. 14	本會	本會策略應變小組 11 月第 2 次小組會議
106. 11. 15	本會	第 14 屆第 11 次常務理事會議
106. 11. 21~23	本會	106 年勞資關係研討會
106. 11. 27	本會	運務 106 年車班組工時協商第 5 次預備會議
106. 11. 28-12. 01	本會	JR 全日本總連合會交流訪問團來訪暨簽訂交流訪問協定
106. 11. 29	本會	局團體協約第 280 次協商預備會議
106. 11. 29	本會	職福會第 30 屆第 5 次委員會預備會議
106. 12. 04	本會	107 年五一勞動節暨模範勞工表揚籌備會
106. 12. 06	本會	第 14 屆第 6 次理事會議
106. 12. 06	本會	第 14 屆第 6 次監事會議
106. 12. 07	本會	貨運總所第 10 屆第 14 次勞資預備會議
106. 12. 12~13	本會	106 年會務人員研討會
106. 12. 18	本會	團體協約電務工時協商預備會議
106. 12. 18	本會	機班工時協商預備會議
106. 12. 20	本會	路局第 10 屆第 33 次勞資預備會議
106. 12. 20	本會	第 14 屆第 12 次常務理事會議
106. 12. 26	本會	12 月份會務人員工作會報
106. 12. 26	本會	局團體協約第 281 次協商預備會議
106. 12. 27	本會	召開分會遷移會議(潮州基地會議室)
106. 12. 27	本會	職福會第 30 屆第 4 次臨時委員會預備會議
106. 12. 28	本會	本會第 14 屆第 10 次常務監事會議



鐵路升資考試試場服務



機班工時協商預備會議



106年勞資關係研習會



局團體協約第280次協商預備會議

臺灣鐵路工會106年11月~12月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
106.11.07~09	新竹分會	秋季第一梯次員眷「臺東~旗津3日遊」
106.11.10	臺中分會	巫理事長攜帶飲料慰勞夜間工作辛苦之工務弟兄
106.11.15~16	北一分會	第12屆第20次理事會議
106.11.15~17	宜蘭、臺南、嘉義等分會	聯合理事會議
106.11.15~17	北一分會	辦理會員花蓮一日遊自強活動
106.11.29	臺中分會	巫理事長至臺中運務段對新進(準)會員教育訓練
106.11.29~12.01	新竹分會	秋季第二梯次員眷「奧萬大~清境農場3日遊」
106.12.05	彰化分會	第12屆第20次理事會議
106.12.06	基隆分會	第12屆第20次理事會議
106.12.07	高雄機廠分會	第12屆第20次理事會議
106.12.06-08	北機分會	第12屆第20次理事會議
106.12.11	臺南分會	第12屆第20次理事會議
106.12.20	宜蘭分會	第12屆第20次理事會議
106.12.20	新竹分會	第12屆第20次理事會議
106.12.20	嘉義分會	第12屆第20次理事會議
106.12.20	臺東分會	第12屆第21次理事會議
106.12.20~22	臺中分會	第12屆第20次理事會議
106.12.21	高雄分會	第12屆第20次理事會議
106.12.27	嘉義分會	召開臨時理事會會勘嘉義林森西路502巷車輛通行管制柵欄設置情形
106.12.29	延平分會	第12屆第21次理事會議



新竹106年秋季員眷「臺東-旗津」3日遊



巫理事長攜帶飲料慰勞夜間工作辛苦之工務弟兄



臺中運務段新進(準)會員教育訓練



北一會員花蓮一日遊自強活動



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 年 10 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	285,774	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	17,196,022	暫收款-勞動部補助款	0
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	250,044
暫付款	(13,154)	暫收款-團保代辦費	646,192
預付款	1,630,595	暫收款	489,060
定期存款		代收付-勞保費	16,072
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	19,994
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	0
固定資產		代收付-本會活動費	60,189
房屋及建築	594,447	代收付-團保費	13,590,960
累計折舊	(64,371)	代收付-互助慰問金	2,322,924
什項設備	448,266	抗爭基金	97,725
累計折舊	(126,903)	應付款	22,754
會務發展基金專戶	12,693,005	存入保證金	2,000,000
會址專戶	16,965,689	固定資產準備	851,439
		會務發展基金準備	12,693,005
		資產變賣(會址)	16,965,689
		歷年累計結存	15,408,787
		上年度餘額	1,107,670
		本年度紿額	656,285
合 計	67,198,789	合 計	67,198,789

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 年 11 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	202,352	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	16,123,386	暫收款-勞動部補助款	146,088
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	250,044
暫付款	(13,154)	暫收款-團保代辦費	0
預付款	2,699,000	暫收款	316,527
定期存款		代收付-勞保費	16,072
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	19,994
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	0
固定資產		代收付-本會活動費	61,627
房屋及建築	594,447	代收付-團保費	13,181,588
累計折舊	(70,805)	代收付-互助慰問金	1,392,274
什項設備	448,266	抗爭基金	97,725
累計折舊	(139,104)	應付款	22,754
會務發展基金專戶	12,693,005	存入保證金	2,000,000
會址專戶	16,965,689	固定資產準備	832,804
		會務發展基金準備	12,693,005
		資產變賣(會址)	16,965,689
		歷年累計結存	16,516,457
		本年度總額	2,579,853
合 計	67,092,501	合 計	67,092,501



臺灣鐵路工會106年會務人員研習訓練

會務報導

總務組

本會訂於106年12月12、13日假苗栗兆品酒店辦理「106年會務人員研習訓練」，此次研習訓練目的除了本會六組(福利、組訓、文宣、研究、總務、會計)業務報告及理事長綜合座談，因適逢屆次轉換一周年，本會各組與各分會間歷經了一年的業務磨合，也一同齊心爭取會員權益，故特此做了年度總回顧及檢討，並擬定了107年度重點工作計畫，透過各會務人員彼此意見交流，期盼能帶給會員更優質的服務。





臺灣鐵路工會各分會會務人員一覽表

分會	會務人員	通訊方式
宜蘭	理事長：劉淑惠 秘書：李珮怡 服務員：葉玉娟	地址：宜蘭市和睦路6巷23號 電話：027-302、(03)9351277 傳真：027-560
基隆	理事長：葉振民 秘書：周志成 服務員：吳元賓	地址：基隆市七堵區崇禮街1-3號4樓(七堵站場區綜二大樓) 電話：025-337、(02)24566484 傳真：025-854
延平	理事長：林明峻 秘書：李均富 服務員：李裕賢 廖美如	地址：臺北市北平西路3號6樓6055室 電話：02-3374 傳真：02-3022
北一	理事長：陳清河 秘書：張梅之 服務員：鍾金偉 蔡承諭	地址：臺北市北平西路3號6樓6081室 電話：02-2491、(02)23719587 傳真：02-3022
北機	理事長：賴紀華 秘書：張仁寶 服務員：岳千雅	地址：桃園縣楊梅市富豐里9鄰富全街1號 電話：026-813 傳真：026-827



新竹	理事長：劉健雄 秘書：林雪瑛	地址：新竹市東南街1巷13號 電話：026-302、(03)5242443 傳真：026-302
臺中	理事長：巫華臺 秘書：陳莎莖	地址：臺中市復興路4段115號 電話：033-302、(04)22248969 傳真：033-330
彰化	理事長：陳信國 秘書：陳國墩 服務員：劉思瑜	地址：彰化市彰美路1段16號 電話：032-302、(04)7256404 傳真：032-303
嘉義	理事長：蘇經洲 秘書：陳永昌 服務員：王燦敏	地址：嘉義市林森西路452巷9號 電話：034-302、(05)2235512 傳真：034-306
臺南	理事長：尤仁義 秘書：徐永綦 服務員：謝宗雄	地址：臺南市北門路2段4號 電話：043-202、(06)2257314 傳真：043-201
高雄	理事長：霍善屏 秘書：湯文榮 服務員：辛淑珍	地址：高雄市左營區站前路5號4樓 電話：042-302、(07)5888214 傳真：042-428 地址：屏東縣潮州鎮光復路616號2樓 電話：042-925、(08)7898542 傳真：042-926
高機	理事長：黃財能 秘書：白熊家禎 服務員：陳建霖	地址：高雄市鳳山區武慶二路221號 電話：042-502、(07)7234386 傳真：042-502
屏東	理事長：吳宸象 秘書：李坤城 服務員：蘇裕翔	地址：屏東市光復路45號 電話：042-767、(08)7531724 傳真：042-767
花蓮	理事長：江金發 秘書：賴榮源 服務員：馮寶榕 吳冠秋	地址：花蓮市國聯一路100號2樓 電話：052-429、(03)8336537 傳真：052-430
臺東	理事長：張博翔 秘書：謝益良 服務員：陳朝欽	地址：臺東市岩灣路101巷598號2樓 電話：053-302 傳真：053-301

如果安全已不是首要考量，

鐵路營運還需要討論效率嗎？

文明

臺鐵訂定的營運目標「安全、準確、服務、創新」及更早之前「安全、準點、舒適、服務」的企業精神口號，要達成此目標，當然要工務、機務、電務、運務各單位，共同努力才能完成。稱「工、機、電、運」各單位，是有其形成鐵路要素的先後順序。鐵路要建成，需要先有路線(工)，再有車輛(機)，使用電力車輛就需要電車線供電(電)，當這些建設都完成後，再興建車站辦客營運(運)。「安全、準點、舒適、服務」的精神口號，也是有依輕重緩急的順序安排的，安全→首重工務單位對路線的保養及機務單位對車輛的保養，準點→首重工、機、電各單位的努力，舒適→首重工、機單位的努力，服務→首重運務單位對旅客的服務，以上是狹義的說明。廣義的說「安全、準點、舒適、服務」當然要工務、機務、電務、運務各單位通力努力才能達成。

11月段訓，指導主任對司機員說明鐵路運轉上重大的變革，經運轉科通過，臺鐵部分車站將改為無人值班車站，並依訂定之日期開始實施。

【說明原由】

因應政府一例一休政策，路局輪班人員由三班制，將調整為日夜休日夜休例七七日一輪(類似的排班)，因此車站人力暫時無法因應此制度的缺口，將部分車站改為無人值班車站，改制站的人員可做為例假日的人力補充。此變革看似運務處的明智之舉，可將部分車站無人化又可以增加預備人員。孰不知，缺人是一時的急迫，補足人員即可解決。車站的變革是一去無回的制度，相關的運轉安全保障也將一去無回。

12月段訓，指導主任再次說明，新設無人值班車站相關閉塞變更方式的新規定，首次允許向新設無人值班車站可施行指令式，並由司機員向調度員回報列車到達後，解除指令式閉塞。

【說明原由】

在此之前規章規定，只有無人號誌站或乙種簡易站向鄰近站開行時可施行指令式，並在列車到達鄰近站後，合併兩站間為一閉塞區間，後續列車依變更通信式或嚮導通信式運轉列車。此次，新設無人值班車站相關閉塞變更方式訂定，雖然與會機務處人員提出不同意見，但在運轉科及運務處人員以提高行車效率要求下，還是被通過了。



以下，用表格來說明相關規定變更後對列車運轉安全性的差異及影響

變更閉塞程序	原規章規定 (無人號誌站 或乙種簡易站)	新設無人值班車站規定 (貢寮、大里、四城、南平、三民、 東竹、山里、、、、)	安全差異
(1) 填發指令書	前方站值班站長 確認列車到達後 (確認列車後端標 誌)向調度員通報	前方為無人值班車站，無法協助調 度員確認列車到達，調度員只能依 控制盤上的軌道佔用燈，判斷是否 有無車輛停留	值班站長是調度員的眼睛，無人值班 車站變更指令式，就是調度員矇著眼 開出指令書，這樣的指令書不一定安 全
(2) 依指令書運轉列車	司機員抄寫指令 書後，依指令式運 轉列車至前方 站，關閉 ATP 系統 依原定速度行駛	司機員拿著不一定安全的指令書， 載著旅客往前衝	指令書是調度員彙整值班站長提供 的資料，確認路線完全安全後，向司 機員發出運轉安全保證的憑證。當路 線不一定安全，調度員的指令書是旅 客跟司機員催命符
(3) 到達前方站	列車到達後，司機 員將指令書交還 值班站長，值班站 長與調度員確認 內容無誤後作廢	列車到站後，司機員與調度員以行 調電話確認，將指令書作廢	司機員與調度員以行調電話確認列 車到站，只是一種假確認，難道真的 是〈頭過身就過〉，鐵路有一種事故 叫做出軌、傾覆
(4) 次一列車運轉方式	合併無人號誌站 或乙種簡易站與 二端站為一閉塞 區間，後續列車依 變更通信式或嚮 導通信式運轉列 車	調度員繼續填發指令書運轉列車	變更通信式或嚮導通信式運轉列 車，二端站值班站長可以確認列車完 整到達，安全可靠 指令式，調度員矇著眼繼續填發指令 書
效率與安全	號誌故障時變更 通信式或嚮導通 信式，以行車安全 為重	調度員依運轉的需要，指令書可指 定行駛路線，如果在雙單線區間加 上下行不同行駛方向，一個站間調 度員有四種指令書可運用，是乎可 以很靈活運用，效率滿分	通信式指定行駛左側路線，運用上沒 效率，但相對也是保障避免列車對撞 一個站間調度員有四種指令書，是 可以靈活運用？還是更容易出錯？

運務單位所謂的提高效率，就是要把旅客趕緊載出車站，不要讓旅客滯留站內，試問你們…是要把旅客安全的送回家…還是，要把旅客推上不安全的列車？在此新規定上，調度員冒著牢獄之災的危險，以無法完全確認列車狀態下，矇著眼開出指令書，司機員冒著生命危險拿著不一定安全的指令書，載著旅客往前衝，我想，誰都背不起發生行車事故的責任。對於，變更此規章規定的人，更要負完全責任。

懇請臺鐵長官要把鐵路經營好，要優先重視工務、機務、電務單位，臺鐵精神口號中「安全、準點、舒適」，有90%是這些單位在努力負責承擔，近年來日益嚴重的種種事故，也都是因為沒把鐵路的「根」顧好。運務長官擔心的人力缺口，可研議，是否將最不需要具備鐵路專業的售票人員給於外包，挪出的人員轉到車站運轉上的需要安排，這樣才是經營鐵路的正途，以上，還請有為的長官慎思。

全日本鐵道労働組合總連合會定期交流訪問 暨交流訪問協定簽約儀式

編輯部

本會與JR總連於民國77年間簽訂交流訪問協定，106年11月28至12月1日輪由JR總連來臺定期交流訪問，本次由106年新選上任執行委員長榎本一夫先生領隊，率領參訪團成員如下：

書記長 柳 明則先生

政策部長 八幡 直文先生

國際部長 山田 知先生

JR東勞組法對部長（法律對策部長）上原 潤一先生。

本會安排參觀臺中站，由葉站長仁和進行新車站環境介紹及簡報說明，臺中分會巫理事長華臺暨全體理、監事亦隨行接待。

而後還體驗高雄輕軌運輸系統，參訪潮州基地、員工餐廳、行控中心，感謝高雄機務段陳段長清直、高雄火車駕駛聯誼會徐會長正璿、福利委員會阮召集人崑民，以及高雄分會阮理事長平世、高機分會黃理事長財能、屏東分會吳理事長宸象隨行接待。

今年適逢兩會交流訪問協定合約到期，故雙方協議特此安排簽約儀式，延續兩會長久友誼。本會也向參訪團談到臺灣鐵路正面臨民營化問題，委員長與相關幹部也義不容辭答應，回國後將準備相關資料提供參考。另外，彼此意見分享中，也知道臺、日一樣都在面對工作環境安全、同仁勞動條件、年輕人才留不住等問題，大家互相交流請益達此行目的。

最後，本會再次感謝各地協助參訪接待之幹部及同仁，讓參訪活動順利圓滿完成！



交流訪問協定



臺中站葉站長及臺中分會巫理事長



高雄火聯會徐會長



高雄機務段



潮州行控中心



高雄機務段陳段長清直暨幹部



預訂幸福 的味道



車票·便當一次搞訂!
bentobox.railway.gov.tw



網路訂票成功，可預訂便當。
乘車時，服務人員會將便當送至您的座位！

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

發行人：張文正
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：張文正
委員：江彩雲、陳耀南、王志國、江忠誠、陳宏明
洪偉洲、徐明煌、林成璋
主編：吳長智
編輯：林佩怡
特約攝影：陳振芳、楊永蔚、陳明哲、徐邦堯、林志浩
李晁鳴、周敬浩



工會QRcode