

台鐵陪你 一起童樂



歡慶連假野  
餐好時光



廣告

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  
 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、許育銓、莊文軒



工會QRcode



# 路工

108年9、10月  
第84卷第5期

## 臺灣鐵路工會 & 臺灣鐵路管理局 簽訂團體協約

臺灣鐵路工會 Taiwan Railway Labor Union



108. 11. 18 簽約

- 臺灣鐵路管理局現況 (下)
- 臺灣鐵路工會第14屆第4次會員代表大會摘要
- 第11屆第5、6次局勞資會議節錄
- 土法鍊鋼學修推拉式自強號電車組靜式變流器
- 那些年的鐵道故事 - 桃林鐵路
- 歐洲火車站的省思
- 鐵路工會策略共識會

# 臺灣鐵路工會第14屆第4次會員代表大會



## JR總連交流訪問

編輯部

108年9月23~27日全日本鐵道勞 組合總連合會來臺，由委員長榎本一夫率領公共關係部長田村豐、國際部長山田知、JR東日本長谷理生與本會進行交流訪問，全程由文宣組吳組長長智陪同，參觀富岡基地、新馬站、花蓮機務段等，互相分享兩國的車輛維修保養過程，並安排與張局長政源座談。



拜會鐵路工會



與張局長座談



參觀富岡基地車輛維修保養



赴新馬站了解普悠瑪事故現場並默哀致意



拜會花蓮火車駕駛聯誼會



拜會花蓮分會



# 路工

108年9月10月  
84卷第5期



封面：編輯部

封面裡：臺灣鐵路工會第14屆第4次會員代表大會…編輯部

## 焦點議題

02.臺灣鐵路管理局現況（下）…研究組

## 勞動線上

08.臺灣鐵路工會第14屆第4次會員代表大會摘要…組訓組

10.第11屆第5、6次局勞資會議節錄…文宣組

## 揮灑天地

28.土法鍊鋼學修推拉式自強號電車組靜式變流器…肥豬

29.歐洲火車站的省思…大眼仔

30.那些年的鐵道故事 - 桃林鐵路…Emma

## 教育訓練

32.臺灣鐵路工會108年度各地區勞資會議勞方代表研習班紀實…組訓組

34.鐵路工會策略共識會…研究組

## 會務報導

37.臺灣鐵路工會108年8~9月資產負債表…會計組

39.臺灣鐵路工會108年9~10月活動紀要…組訓組

40.臺灣鐵路工會108年9~10月活分會會訊…組訓組

封底裡：JR總連交流訪問…編輯部

封底：廣告

## 徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月15日前截稿，本刊各園地內容包含工會活動、勞工問題、福利措施、鐵路旅遊、美食、營運服務、國內外新知、短篇小說、散文、詩歌、漫畫等，歡迎各界先進踴躍投稿，來稿請以電子檔傳送到本會電子信箱：[trlu0000@railway.gov.tw](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。

## 臺灣鐵路管理局現況 --臺灣鐵路工會立場與看法(下)-- 研究組

### 一、政府應重新檢討臺鐵寬、窄軌道規格、容量與線路安全的改善。

面對高鐵及國道客運業的競爭及行車安全考量，應思考臺鐵更換為國際標準軌的可能性，並參考日本JR之作為，其將全國大部份窄軌系統變更標準軌後，始開始正式進入私有化。提昇標準軌可同時迎合目前交通部之高速度鐵路南延至花東之需求。標準軌更換期間，可學習JR日本當初使用寬窄軌通用之車輪及轉向架。



軌間可變台車(上段:狹軌 下段:標準軌)



臺鐵各種維修設備老舊或高價購買卻不適用，應汰舊換新設備及車輛，更新軌道及電力系統標準，應由行政院責成國內如中鋼或相關企業，研發適合台灣軌道設及電力設備。另外不管是土建

或是維修設備，目前新建工程皆由「鐵道局」負責施工，但往往急於交差了事，未來應並以臺鐵現場實用為主，應杜絕建造及設計不符現場使用情況發生。臺鐵目前為窄軌系統，應以長期計劃逐步將臺鐵車輛及軌導標準，更換成國際標準軌，以符合世界主流，同時國際標準軌可大符提昇車輛安全及購料來源。

世界鐵路的鐵路寬度

軌道寬度	主要用途公司, 使用國家等
1,067毫米	日本: JR(常規線路), 東武, 西武, 小田急, 東急, 相鐵, 名鐵, 南海, 近鐵(部分)等 國外: 亞洲: 台灣(傳統線路), 印度尼西亞, 菲律賓 其他: 新西蘭, 澳大利亞(部分州), 非洲一些國家
1,435毫米	日本: JR(新幹線), 京急, 京成, 阪急, 京阪, 阪神, 近畿, 西鐵(Kaisuke線除外)等 國外: 亞洲: 台灣(新幹線), 中國, 韓國和 西方國家: 美國, 加拿大, 歐洲大多數國家 其他: 澳大利亞
否別	日本: 京王(不包括井之線), 東京(新宿線, 荒川線)等... 1,372毫米 近畿(部分)等... 762毫米
	越南, 泰國, 巴西 1,000毫米
	南非 1,065毫米
	俄羅斯 1,520毫米
	澳大利亞(部分)
	巴西(部分) 1,600毫米
	安南蘭
	西班牙, 葡萄牙 1,668毫米
	印度 1,676毫米

### 二、重視並提升臺鐵員工薪資福利、工作環境、勞動條件與人力不足問題。

#### (一)應提升臺鐵員工薪資結構改善工作環境

臺鐵員工普遍被社會大眾誤認為沒有服務熱忱，然而臺鐵員工常被民眾認為毫無服務熱忱，原因二個

1. 收入與勞動付出不成比例
2. 獎勵制度不足，沒有動力

長期以來，臺鐵人力短缺已是事



實，亦形成嚴重的人力缺口，往往就容易導致問題發生，行政院為管控員額，對於人員極為限制，故常形成一個人當三個人用，但卻領一人份薪水，當熱忱降低，勞動強度又強情況下，在人性心理下，自然就僅以達及格的工作表現為標準，另由於考成比例問題，主管評比考成只能以輪流方式打成績，對於認真工作的員工，會造成心理不平衡，消磨其工作熱情。

臺鐵基層現場環境，經常缺乏員工空間應有之設備，如便當加熱器、微波爐、冰箱…等設備，有單位囿於經費關係無法購置，往往都是由員工每人分攤費用購買，或是員工家中汰換的傢俱、設備，建議重新檢視工作場所的基本休息空間設備是哪些？統一訂定應有的設備項目，並辦理採購，使員工能在舒適的工作環境下，愉快的工作。

長期以來，臺鐵主管與基層的態度經常處於緊繃狀態，現場運工機電基層人員普遍認為主管官僚氣習，導致不做不錯，多做多錯心態，主管亦諸多將員工當賊管理，重現上個世紀的霍桑式管理模式，並未以人性觀點出發，招來員工消極抵抗，士氣低落。

自省臺鐵員工向心力及認同感不足，員工普遍組織認同感不足，向心力不足，除了述各項內外部問題外，主要就是薪資及收入問題，原因林林總總，只有兩點最真實：

### 1.薪水沒給到位

### 2.員工內心委屈了

因此薪資及福利問題是提振士氣最快有效的方法之一，臺鐵員工薪資結構，常態性薪水不高，員工往往倚賴加

班，或輪班方式，以不健康的方式，才能達到一定收入，然而因交通資位及薪資結構問題，往往牽扯法規層面問題眾多，雖然一時亦難以解決，但是透過行政院及交通部的支持，在上級機關其權責範圍內，支持調整「專業加給」項目，有效立即提升臺鐵員工薪資水準。

另因臺鐵適用未實施用人費率之待遇制度，全國目前僅臺鐵局適用交通資位制，然而鐵路人員雖稱為公務人員，但卻無公務員應有之結婚津貼及子女教育費等津貼補助，新進人員薪資更是低於一般行政機關，肇致人力外流(特考流失率平均為30%，高員級達62%)，故改善臺鐵員工待遇福利是留才的唯一途徑。

## (二)應提升臺鐵員工福利制度

也許因法令問題，交通資位制人員薪資結構一時無法改善，但可以在福利制度上改變，留住人才，最簡單的方法，就是創造一個幸福感的臺鐵職場，其實這部份歸責於高層決策主管的心態，有心或無心去做而已。

舉個最簡單的例，過去臺鐵歷史歲月上，曾經自營的福利幼兒園，員工父母上下班甚至是要輪班前，將孩子先帶往幼兒園照顧，可安心工作，下班後再前往帶回，這就是個幸福感，也能增加對臺鐵的認同感。

再舉一例，臺鐵本身經營鐵路事業，但諷刺地是，鐵路員工假日購買自強號或是平日以站位乘坐自強號，皆不被允許，是於法所不許的，甚至被移送法辦，令人感慨，然後這些是可以改變的，只要行政院及交通部同意，這些種種的限制是可以適度放寬，給鐵路員工

一個有尊嚴的福利制度。

### (三) 應務實地改善臺鐵員工勞動條件與人力不足問題

臺鐵列車乘務人員，執行乘務時，有時必須異地過夜輪班再行值乘，但礙於新勞基法的實施，輪班間隔中間必須有11小時之限制，例如台北段的乘務人員值乘列車至高雄後，必須外站休息待命11小時後才能再行值乘任務，這11小時雖美稱為休息時間，但事實上並無法自由支配，枯等呆坐於外站11小時後，再輪值乘務回到台北，往往身心俱疲，故交通部應協助臺鐵乘務人員以特案方式，縮短外站時間，儘快完成任務下班返家，還給員工真真實實的休息時間與生活。

臺鐵2017年載客量達2.3億人次，較1981年增加1億人次，但員工數現僅1萬3,040人，反較當時少了1萬人。去年臺鐵「每員工平均分擔業務量」達1981年的兩倍，員工實務經驗不足與過勞問題日趨嚴重，近三年被勞檢查獲43件違規案，雖然近年票務系統自動化、清潔外包等節省不少人力，但路線養護、車輛檢修以及乘務工作需要經驗累積及傳承，近年來老師傅大量退休加以新進人員離職率高，以致人力始終不足及中階主管人才空窗。今年雖已增補1907人，但勞動條件相較其他一般公務員惡劣，新進人力始終無法留任。

過往曾透過臺灣鐵路整理委員會、臺灣鐵路監理委員會，到臺灣省政府鐵路業務改進督導考核小組等組織，以「效率不彰、冗員過多」理由，使臺鐵成為改革的箭靶，政府長久以來用不斷人力縮編的方式「改革」臺鐵，為什麼

要縮減人力，簡言之就是要透過人力精簡來減少臺鐵持續的虧損累積。

臺鐵的員工人數自1980年代就開始不斷減少，1990年代開始大幅下滑，在1991到2006年的15年間，員工人數減少了40%左右，從數字上來看，臺鐵確實很成功地將人力大幅精簡。

但與三十年前相比，運工機電四大處的業務量並沒有下降，反而是持續提升，臺鐵的客貨運總量在1990年後開始不斷提高，尤其旅客的運量不斷成長，而在員工不斷縮減的情況下，業務量不斷攀升，目前臺鐵員工每人的業務負擔量，是1990年的1.6倍，更是1970年的2倍以上。2003年起，因臺鐵推動「捷運化」的政策，購入大量通勤電聯車，增加班次的密集度，造成路線養護時間不足、車輛運用頻繁，進而加速基礎設施之耗損，人力之不足更加劇此一慘況。

近三十年來，臺鐵在債務的壓力下，以不斷減少鐵路員工人數，做為回應外界對臺鐵經營改善的積極作為，看似每位員工產能提高，實則是增加基層勞工的負擔。

又近年員工重視休閒，雖已核定免強制休假，但請特休假人數逐年增加，現場基層替班備勤人力不足致員工請假不易，以乘務人員為例，現職及備勤人力嚴重不足，請休假需於3個月前排定，人力僅能勉強維持現有服務，更遑論應付政府捷運化增加班次及年節加開班車之政策。

以全臺鐵司機員一天24小時為例，司機出勤人數高達1220人，但全臺鐵預備人力僅14人，比例懸殊，甚至大部份



的機務段皆出現毫無預備人力可用情況，當遇重大事故或需要人力調配時，將出現無人可用，然後臺鐵又再啟動二線支援一線情況，二線人員往往為後勤人員不熟軌道路況，此次新馬事件出事之尤姓司機即為二線人員(請參考107年10月機務處乘務員二十四點報告單)。

以列車長為例，全臺鐵一天所需用之列車長人數為877人預備人力為76人，但是實際可用人數僅855人，全臺鐵短缺67人，於是臺鐵又再啟動二線支援一線情況，二線人員往往為後勤人員，許多乘務規定或是旅客應對並不熟稔，往往產生旅客與列車長糾紛，徒增臺鐵負面形象(請參考107年10月運務處乘務人力月報表)。

以車站人員為例，臺鐵自106年10月1日起實施部分甲種簡易站暫不派值班站長及車站夜間指定時段未派值班站長，此舉當列車夜間通過時，僅由列車上的乘務人員下車進行變更閉塞(列車行經該站時，列車長下車操作執行)，如發生意外，恐無協助人員，此種罔顧旅客生命安全的措施，台灣鐵路工會多次去文要求改善，臺鐵局亦無正面改善措施，直至近期臺鐵運務處才補派少部份人員回站，但仍杯水車薪，對軌道安全並無實際太大幫助(請參考運務處鐵運轉字第1060020462號文)。

為避免再有重大事故發生，除上述增加人力、調整員工薪資結構與福利、留住才方式外，育才(經驗傳承)也是改善臺鐵體質的重點，制定相關標準作業程序(SOP)，辦理訓練，落實標準作業程序及相關查核工作，「確認、確認、再確認」工作程序，以保障臺鐵員工及

旅客的安全。

#### (四)臺鐵應持續特考招募員工，並重建公平合理薪資永續留才

有關臺鐵總體檢委員提出建議，擬提高非國家特考營運人員進用比例，由20%增加到50%，以改善人力不足問題。

工會立場對此政策持反對態度，目前臺鐵局張局長政源雖承諾不討論公司化，現階段以改善安全為優先考量，以企業化為努力方向，但營運人員進用比例提高到50%，雖然說是增加多元化進用人員，但應考量到薪資制度及進用人力應公平且單一化，才足以應付專業鐵路工作環境及複雜萬國車種維修企業化，臺鐵目前人力不足是事實，但也不是人補足就算了事，當中的訓練與教育完成後，因為薪資制度與現有資位人員並不相等，故造成了營運人員的快速流失，所以，倘若為留住營運人員而提升薪資與交通資位人員相等，這又造成了對辛苦通過國家考試的交通資位人員不公平，因此鐵路工會在此建議，臺灣鐵路運輸是國家政策，是配合國家政策而存在，為維持其穩定性與可靠性，應持續以特考招募員工，並以重建公平合理薪資成為留住人才誘因，此舉才是維持臺鐵可以持續配合國家發展之道。

臺鐵近幾年特考提缺方式，為延攬高階人才，有跨級別的缺額，都以最高資位來提缺考試，導致臺鐵局新進人員離職率高及報到率低，以錄取高員級人員的比例最高，因其同時考取其他考試，不到臺鐵局報到，縱使至臺鐵局報到，高員級人員分發到局本部上班，因缺乏現場工作經驗，在處理公務上無法





2. 政策性負擔，應由政府編列公務預算支應，如為服務偏鄉地區小站支出、老人及身障優待等，政策性公共服務，應由內政部編列預算支應，而不應把政府本應有的社會福利支出外部化，轉移到臺鐵財務負擔上，也造成社會各界對臺鐵經營不善的錯誤認知。
3. 列車折舊不應計入臺鐵財報折舊中，拖累臺鐵實質營運收入，應以台北捷運模式為例，列車向政府低價租用，列車維修臺鐵負擔。
4. 土建資產折舊與維護部份，政府應以減免臺鐵相關帳面支出及協助商業開

發模式，藉以增加業外收入並減輕臺鐵財報折舊負擔，對因政策承擔支出，政府應給與公務預算挹注。

5. 政府應協助臺鐵土地資產開發，以不變賣土地資產原則，放寬現有的法令限制，在適法合理的環境下讓臺鐵財務回穩，建立良性循環，永續經營。

例如，臺鐵配合國家政府政策，長年承擔許多車站的虧損，例如臺鐵冬山站為了配合政府觀光政策，花了2億多元打造，但興建後車站運量不如預期，折舊虧損及維護只能由臺鐵吸收，實屬不公平，諸如此類情況，在臺鐵比比皆是。

✓ 組織定位不明，潛藏矛盾現象

肩負公共運輸服務性質及企業盈虧責任

✓ 票價費率受管制

因擔負公共運輸責任，費率結構係以0%報酬率為基準，及營運成本不含在職員工提列退撫金及基礎設施維護等重大負擔，導致長期無法反映真實成本

✓ 歷史財務包袱 (67至106年底止)

已退人員及在職人員88年以前服務年資之退撫金 (1,336億元)	為支應退撫金衍生之債務及利息 (572億元)
(173億元) 老人及身心障礙半價優待	(289億元) 入不敷出之服務性路線及小站

債務形成

✓ 政策性負擔 (67至106年底止)

✓ 地方爭取立體化建設

負擔建設經費 (已負擔187億元)	新增營運成本 (平均13億元/年)
----------------------	----------------------

✓ 硬體設備/設施改善尚未到位

各項基礎設施老舊，影響運輸品質的改善與服務創新，並大幅增加維修成本

## 臺灣鐵路工會第14屆 第4次會員代表大會摘要

組訓組

本會一年一度也是本屆最後一次的會員代表大會於10月15、16日兩天在臺鐵局第1會議室舉行，15日上午各代表由全省各地陸陸續續的抵達，為爭取各項會員權益及捍衛臺鐵的永續經營而努力。

上午9點30分首先召開預備會議，經與會代表公推江金發、張文正、陳世杰、黃隆華、鍾雲章、王炳鐘、吳瑞隆等7位為大會主席團主席。另外確認通過各提案審查小組召集人暨大會秘書處工作人員名單。

開幕典禮由勞動部勞動關係司司長王厚偉、鐵聯會理事長張華宏列席指導；另蒞臨貴賓有臺北市總工會理事長林國成、全國總工會秘書長溫國銘、全國金融業聯合總會秘書長韓仕賢、臺灣菸酒公司工會全國聯合會理事長趙銘圓、臺灣銀行企業工會理事長陳俊隆、高鐵工會理事長廖冠璋、臺北捷運工會理事長簡宗宏、全國總工會副秘書長馬潮等。

會中並對黃慧瑛小姐長期協助本會會員代表大會司儀工作頒發感謝狀。

普悠瑪事故至今已將近周年，因此我們借這代表大會用沉痛的心情為這些傷亡的人進行默哀1分。

接著是由副局長馮輝昇作臺鐵局業

務專題報告。

下午的第一次會議則分別由理事、監事會及職工福利委員會，就其相關業務作報告；隨後進行分組審查提案，共分會務事項組（6案）、人事制度組（3案）、工資待遇組（4案）、福利事項組（2案）、鐵路事項組（8案），於15日下午5時結束首日的議程。

第二天早上進行討論提案，就分組審查提案中擬「提大會討論」、「保留」等部份予以研討，經與會代表的熱烈討論及充份表達意見後均達成共識，依照各分組討論的建議辦理。下午則進行選舉出席中華民國鐵路工會第8屆會員代表大會代表56位。

最後在理事長張文正的閉幕致詞下落幕，也感謝所有代表不辭辛勞、工作人員緊守崗位，一一表示感謝，讓本次會議圓滿順利完成。





# 臺灣鐵路工會出席中華民國鐵路工會 全國聯合會第8屆會員代表大會代表當選名單

NO	姓名	性別	服務單位
1	游東巡	男	七堵機務段
2	陳世杰	男	彰化機務段
3	羅玉琴	女	材料處
4	許世榮	男	臺北站
5	吳瑞隆	男	臺中工務段
6	陳清泉	男	高雄電務段
7	龔義峰	男	高雄檢車段
8	張華宏	男	七堵機務段
9	王炳鐘	男	宜蘭機務分段
10	尤仁義	男	新營工務分駐所
11	侯玉麟	男	臺北機廠電子研修工場
12	彭思靜	女	餐旅服務總所
13	賴文榮	男	臺東機務分段
14	楊寶忠	男	臺北站行李房
15	白英明	男	彰化車班組
16	蘇威肇	男	七堵機務段
17	柯大展	男	嘉義車班
18	陳清河	男	臺北站
19	關河雄	男	七堵站
20	林勇昌	男	花蓮機務段
21	鄭昇富	男	田中工務分駐所
22	陳志仁	男	臺北機務段
23	趙志誠	男	臺中港站
24	邱賢進	男	綜合調度所
25	江忠誠	男	臺北機務段
26	謝文富	男	彰化機務段
27	阮崑民	男	高雄機務段
28	江彩雲	女	行政處

NO	姓名	性別	服務單位
29	黃添富	男	臺北運務段新竹站
30	賴紀華	男	臺北機廠工機工場
31	陳顯聰	男	嘉義機務段
32	劉學寬	男	高雄電務段臺南號誌分駐所
33	陳建霖	男	高雄機廠
34	王福義	男	左營機務務段
35	黃文政	男	臺北電力段
36	余崑楠	男	高雄車班組
37	鄭鴻源	男	臺北機廠組件工場
38	藍建凱	男	宜蘭電力段
39	鐘長安	男	高雄工務段
40	蘇經洲	男	嘉義員工餐廳
41	李書宏	男	臺北機廠電力機車工場
42	林淵源	男	高雄機務段
43	曹源森	男	花蓮工務段
44	郭玉國	男	松山站
45	洪慶禎	男	高雄工務段
46	楊文寶	男	臺北機廠柴電機車工場
47	邱滄銘	男	新竹機務段
48	藍李基	男	高雄檢車段
49	朱新匏	男	七堵機務段
50	徐志榮	男	新竹機務段
51	賀明燦	男	臺北機廠客車工場
52	葉志賢	男	彰化電務段新營號誌分駐所
53	陳永昌	男	臺南電力段
54	薛國清	男	彰化機務段
55	關藏村	男	臺北機廠電機工場
56	陳奕羽	男	彰化機務段

## 第11屆第5次勞資會議紀錄



**時間：**108年8月21日上午9時30分

**地點：**本局第5會議室

**主席：**劉代表裕庭

**勞方代表：**鍾代表雲章（兼勞方召集人）、黃代表國榮(花蓮電務段)、吳代表長智(花蓮機務段)、林代表大川（苗栗分駐所）、彭代表國勳(花蓮運務段臺東站)、溫代表維國(高雄運務段高雄車班組)、鄭代表昇富(嘉義工務段田中工務分駐所)

**資方代表：**徐代表仁財（兼資方召集人）、彭代表明光（運）、黃代表宗欣（工）、賴代表隨金(機)、卓代表有章（人）

### 壹、報告事項：

本次會議由人事室馬主任林源業務報告(略)。

勞資雙方代表就本次業務報告無提問問題。

### 貳、10屆第44次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、乘務人員(司機員、列車長)因業務需要在新富站辦理交接班，因該地區天候因素影響業務交接甚鉅，請運、機兩處研議於南端出口處擇適當地點建置候班室。

(一) 11屆第5次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本案已於7月23日決標，並於8月7日召開開工前協調會。

2.工務處回覆：

本案已於108年7月23日決標，預計

8月16日開工，109年3月底前完工。

1.決議：繼續追蹤。

### 參、10屆45次局勞資會議臨時動議追蹤辦理情形：

一、建請研議於富岡基地之列車到開線北端(即上下車端)，設置簡易便道。

(一)11屆第5次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本案已於7月23日決標，並於8月7日召開開工前協調會。

2.工務處回覆：

本案已於108年7月23日決標，預計8月16日開工，109年3月底前完工。

3.決議：繼續追蹤。

### 肆、10屆45次建議事項追蹤辦理情形

一、建請將各車站月臺之車序牌及電車停車標改以燈箱式設置，比照夜間電燈模式辦理。

(一)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

花蓮運務段將邀請工會（吳代表長智）及相關單位，擇期辦理會勘。

2.決議：繼續追蹤。

### 伍、10屆46次建議事項追蹤辦理情形

一、針對月臺照明影響司機員視線，請電務處研議以無人站為優先辦理改善，如下所列：景美站、武塔站、新馬站、中里站、四城站、頂埔站、外澳站、龜山站、大溪站、大里站、石城站、貢寮站、牡丹站、暖暖站、百福站、浮洲站、豐田



站、南平站、大富站、三民站、東竹站、海端站、瑞和站、山里站等24站。

(一)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

(1)本處配合工務各階段「全線轄區月臺提高工程」，近期預定發包施作崎頂站。

(2)第4次會議請吳代表長智提供擬改善處所地點資料部分，將於接獲資料後優先辦理改善。

(3)另四城站下行出發號誌移設一案，業於108年8月6日完成移設。

2.決議：

(1)請優先辦理羅東站。

(2)結案。

**陸、10屆47次臨時動議辦理情形：**

一、新竹機務段(新富地區)有10處調車號誌機設置不當，易致司機員行車錯誤判斷，影響行車安全，請儘速改善。

決議：

1.本案請營運安全處儘速邀集相關單位辦理會勘研議改善。

2.繼續追蹤。

(一)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

本處臺北電務段預算編列中，預定8月底前完成相關號誌機移設。

2.決議：繼續追蹤。

二、臺北車班搬遷案，有關設施、設備應以實用經濟為原則，現行相關預算偏高，請臺北工務段檢討改善。

決議：

1.請臺北工務段核實檢討後再函運務處。

2.繼續追蹤。

(一)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

已請臺北車班組先洽相關單位就車班附近是否有適宜土地後再現勘，另也洽臺北貨運服務所研商停車位需求及優惠。

2.工務處回覆：

臺北工務段「樹林鎮前街168號房舍

整修工程」案已完成細部設計，刻由運務處簽局籌措財源，預計108年9月中上網公告招標，108年11月底開工。

3.決議：

(1)請運務處於本(108)年9月儘速辦理會勘，及研議函請資產開發中心協調有關現行停車場契約屆期解約後歸還管理權事宜，俾利後續提供員工公務停車利用。

(2)繼續追蹤。

**柒、10屆47次建議事項辦理情形**

一、運務乘務旅費計費仍以人工方式辦理，不僅曠日費時，增加總務人員工作壓力，且易發生人為計算錯誤，建議運務處轉請資訊中心協助，可參考機務處以電腦自動計算方式予以資訊化。

(一)11屆1次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本處已於108年3月15日與資訊中心等單位召開會議研商討論，依據會議結論請該中心評估本案建置及上線操作時程。另據資訊中心108年3月29日回覆研議結論略以，倘若機務處WEBMA系統順利移轉並經該處同意於6月前上線，本案規劃招標作業預計1個月，建置及系統測試預計3個月，後續教育訓練事宜預計1個月，故本案預計於108年12月前正式上線。

2.決議：繼續追蹤。

(二)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本案預計於108年12月前正式上線。

2.決議：繼續追蹤。

**捌、10屆48次彰化地區勞資建議事項辦理情形：**

一、請行政處予以評估及編列相關預算以改善彰化餐廳之環境及硬體設施，提供同仁良好用餐環境，提升員工士氣。

(一)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.行政回覆：

(1)本案奉局准自本(108)年「一般建築及設備」局收回控管預算中調整683萬3,569元支應，預定109年3月

底前完工。

(2)本案委請臺中工務段及彰化電務段代辦採購情形如下：

A.土建：預定本(108)年8月16日前發包、9月中開工、109年2月底完工。

B.電氣照明：本(108)年7月29日發包，預定9月中開工，於土建工程完工後20個工作天內竣工(約109年3月底)。

2.工務處回覆：

彰化員工餐廳整修工程預算新臺幣595萬元，已於108年8月12日公告招標，預計8月27日開標。

3.決議：

(1)請依期程於109年3月完工。

(2)繼續追蹤。

二、鐵路從業人員薪資待遇長期偏低，致新進人員大量流失，無法久任，影響疏運甚鉅，局長曾接受媒體專訪時表示為提昇員工士氣並留住專業鐵路從業人員，未來將提高員工薪資1~2萬，惠請說明本案後續辦理情形。

(一)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：同11屆第4次說明。

2.決議：繼續追蹤。

**玖、11屆第1次建議事項辦理情形：**

一、為行車安全需要，請電務處研議將出發號誌與開車號誌連鎖。

(一)11屆5次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

本處臺北電務段業於108年8月6日完成移設。

2.決議：繼續追蹤。

**壹拾、11屆第2次臨時動議辦理情形：**

一、完成無階化改造莒光號車廂無設計鐵梯供乘務人員上下，因其高度過高，致乘務人員於調車場上下列車必須以跳車廂方式，除有危險疑慮外並造成乘務人員恐懼，且因隨身攜帶執勤背包及無線電等設備，益增跳車危險，加上女性乘務人員近年驟增，對於個子較為嬌小之女性乘務人員，其上下車更顯困難，建議比照區間車車廂，請權責單位設

計改良上下鐵梯當踏板，以維護人員及行車安全。

(一)決議：

1.請機務處擇期辦理會勘擬定改善計畫。

2.繼續追蹤。

(二)11屆第5次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

高雄機廠備料已購入完成，車輛刻正陸續安排進廠中。

2.決議：

(1)請檢具施作圖說資料據以結案。

(2)繼續追蹤。

**壹拾壹、11屆第4次建議事項辦理情形：**

一、依本局第296次團協會議決議，因業務需要請營運安全處陳處長仕其專案報告本(108)年6月發生7533次貨物列車於三貂嶺車站至雙溪車站間發生動力異常事件調查案(本案後續列入建議事項追蹤)。

報告：略。

(一)決議：

1.請營運安全處督促運務、機務二處，檢討修訂現行規章(本局貨物列車免掛守車注意事項)及局函(機務處87年8月24日機行機字第6407號函)之必要性，俾憑現場同仁適用上有所遵循。

2.有關雙溪站=三貂嶺站=猴硐站之區間倘發生列車動力異常或突發事件時之危機處理，請營運安全處擬訂預防策略，並於委員會會議召開時，就有關事件之審查、判斷事宜等，研商具體性之改善措施。

3.請儘速辦理，本案繼續追蹤。

(二)11屆第5次會議主辦處室回覆：

1.營運安全處回覆：

本處於(108)年8月12日邀集運務、機務、綜合調度所召開「研議特略列車故障應變處理機制」會議結論如下：

(1)特略車長列車退行應考量路線坡度及曲度以維安全，請工務處協助提供全線坡度及曲線資料，綜合調度所提供列車退行高風險路段，機務處提供退



行操控高風險地段作為修訂規章參據。

- (2)請運務處與機務處就特略列車有無掛守車，是否可合併運轉等條件，並考慮「機務處 87年8月24日機行機字第 6407號函」意見，檢討本局「貨物列車免掛守車注意事項」相關規定，先研議擬訂草案，於下次會議討論。

2.決議：

- (1)請營運安全處儘速辦理。
- (2)繼續追蹤。

**壹拾貳、11屆第4次臨時動議辦理情形：**

- 一、同仁反映運務處所屬臺中、高雄、花蓮等運務段之本(108)年6月份超時加班費未能及時於本(7)月25日入帳，影響同仁權益。

(一)決議：

- 1.請運務處儘速將辦理發放之進度周知同仁。
- 2.繼續追蹤。

(二)11屆第5次會議主辦處室回覆：

- 1.運務處回覆：  
108年6月份超時加班費已於108年8月2日發放。

2.決議：結案。

- 二、站間軌道絕緣夾膠故障，現場無料可更換，目前多處採用FRP材質，在站間高速行駛上，恐有安全的疑慮，請相關單位重視此問題。

(一)決議：

- 1.請工務處於下次會議說明辦理情形。
- 2.繼續追蹤。

(二)11屆第5次會議主辦處室回覆：

- 1.工務處回覆：  
(1)依 108年7月22日本處養路會議指示，已發函請工務養護總隊提供 25套「50kg-N鋼軌用夾膠絕緣接頭(6孔)」給花蓮工務段使用(附件 3，第37頁)，15套給宜蘭工務段使用。

- (2)又本處配合六年計畫之道岔抽換工程採購「50kg-N鋼軌用夾膠絕緣接頭(6孔)330ST」，預定本(108)年

9月陸續撥配各工務段領用。

2.決議：

- (1)請清查倘有FRP材質者，儘速更換以維護行車安全。
- (2)結案。

- 三、第四代票務系統因對號車車廂冷氣故障，列車長以掌電將該車廂全部鎖位並註記冷氣故障後，系統即自動重新配位，旅客就不能持票退冷氣費，然而部份旅客未能由列車長簽註新座位號碼，至車站退冷氣費，系統判定已重新配位不予退費，車站需人工專案退費，衍生爭議，請運務處針對這類問題制定列車長掌電、車站售票窗口、票務系統間即時通報聯繫機制，及處理程序，並通告各車班、車站，避免爭端及旅客投訴。

(一)決議：

- 1.請運務處調查各車班組使用情況，並利用車班工時協商會議之機制妥為研議，使相關修正及做法更為完善。
- 2.繼續追蹤。

(二)11屆第5次會議主辦處室回覆：

- 1.運務處回覆：  
本處現正收集各車班組使用情形，俟統整各意見後再研擬改善方案。

2.決議：繼續追蹤。

**壹拾參、臨時動議：**

- 一、平交道障礙物偵測設備，已建置 18年之久，現場設備殘破不堪，且無備品可更換，多數已失該設備功能，嚴重影響行車安全，如何因應周全。

決議：

- (一)請電務處研議辦理。
- (二)繼續追蹤。

**壹拾肆、建議事項**

- 一、為確保行車安全，請運務、工務、電務等單位於調整或異動相關行車設備，應先通報使用單位周知。
- 二、有關運務處乘務人員約束休息時間報酬由現行每小時88元改由「每小

時基本工資」(目前每小時150元)方式調整計算案(原列管案第104801號)業於11屆第3次會議結案，經查迄自本(8)月21日仍未完成行政程序，請說明辦理進度。

三、宜蘭地區勞資會議建議，觀音隧道內廢氣及粉塵積聚影響視線，有危行車安全之虞，建請短期改善措施北迴線降低柴電機車使用率，長期建議恢復南澳和平間第三軌，以供

柴電機車行駛(宜蘭運務段108年8月19日宜運段人字第1080003762號函)。

### 壹拾伍、主席結論：

外地勞資會議原訂下次召開，因故延至本(108)年11月，爰11屆第6次會議(108年9月)維持於本局召開，由勞方代表林代表大川擔任主席，另由員工訓練中心劉主任建良業務報告。

## 第11屆第6次勞資會議紀錄

**時間：**108年9月19日上午9時30分

**地點：**本局第2會議室

**主席：**林代表大川

### 壹、報告事項：

本次會議由員工訓練中心劉主任建良業務報告。

#### 彭代表國勳發言：

- 1.肯定訓練所微電影教學，可做為同仁線上學習；建議做車輛鬆軔不良後的排除教學影片，包括「各車種關斷塞門位置」如何隔離卻能維持氣軔貫通，及萬一處理無效後之拆解調車和嚴重燒軸後之正確降溫處置(不可以水降溫)影片。
- 2.未來分區訓練中心，師資如何規劃安排？是否充足？
- 3.頻繁的運輸班返段訓練，是否給付講師費？

#### 劉主任建良回覆：

- 1.機務處借調1人至本中心負責車種簡易故障應急處理影片編錄工作；惟本年度已安排完成普悠瑪20部微課程，有關會議所提部分較屬個案性質並受車輛配屬及場所限制，故建議內容已轉請機務處研參。
- 2.未來分區訓練中心主要係辦理各處在職定期回訓工作，有關回訓課程之研提、師資之安排均須依各處核心專業職能發展研定，故仍由主辦處室規劃掌理，本中心配合後續辦班作業。

- 3.有關運輸班返段訓練係為運務處轄屬分支機構(段級)訓練，相關訓練費用由主辦處室研議編列核給。

#### 林代表大川發言：

- 1.請貴所說明有關組織改革之期程、教育訓練教材規劃、教育方向。
- 2.就教貴所「員工訓練方案規劃」推動小組進行進度及各處協助辦理情形。

#### 劉主任建良回覆：

- 1.有關組織改革之期程、教育訓練教材規劃、教育方向說明如下：
  - (1)依據行政院臺鐵總體檢改善事項-要求本局「應強化員訓中心功能」，本中心組織架構調整已於108年2月14日局簽奉核，將改制為員工訓練所，並規劃於富岡基地、烏日養護總隊、潮州基地及花蓮機廠等地增設北、中、南、東4區訓練中心。目前已逐步成立分區(中區、南區、東區)訓練中心籌備處，俟本局組織修法通過即正式推動。
  - (2)未來本局各處室教育訓練教材規劃將由教務規劃科統籌辦理，並將與各處室充分研討制定教育方向。
- 2.«員工訓練方案規劃」推動小組進行進度及各處協助辦理情形說明如下：

目前僅機務處派員至本中心教務科協助機務相關課程規劃工作，另運、工、電各處尚未派員協助，本中心將積



極與各處室協調，以利業務推展。

**黃代表國榮發言：**

建議授課時間應妥為安排，應考量遠程通勤學員返家時間。

**劉主任建良回覆：**

本中心為便利遠程學員，課程之安排係以下午辦理報到為原則，並調整週五為彈性下課時間，以利學員及早搭車返家。未來各分區訓練中心亦將循此模式辦理。

**溫代表維國發言：**

肯定貴所新開運輸班-值班站長訓練及建置數位學習策進作為，因應現場突發狀況瞬息萬變，多為緊急應變處理，建議將案例納入教材，並規劃實際演練。

**劉主任建良回覆：**

本中心於1021事故後即函請各單位將事故案例納入課程教材，目前運務處運輸班-值班站長訓練班，即開設「行車事故意義及案例探討」課程，由營運安全處派員授課。

**吳代表長智發言：**

- 1.微電影是目前最實務的教學，相關資訊建議各處敬邀各地區取材。
- 2.講師證照係肯定講師的智慧財產，相關知識財產均由講師努力研究及投入，故建議對於智慧財產權應研議獎金制度予以激勵。

**劉主任建良回覆：**

- 1.本案建請各單位依本局「107年至111年度推動數位微課程實施計畫」推動辦理並於審查通過後送本中心，即配合辦理上傳系統平台事宜。
- 2.本案事涉獎金制度須由全局規劃研定後，本中心配合辦理。

**鄭代表昇富發言：**

工務軌道養護相關現場實務訓練不足，致技術傳承不足，影響現場作業，建議增加訓練相關課程。

**劉主任建良回覆：**

本案建請各單位「教育訓練審查小組」妥為規劃，於年度開班計畫提出需求，再由本中心統籌配合辦理後續辦班

事宜。

**鍾代表雲章發言：**

- 1.依據行政院臺鐵總體檢改善事項所定，請各業別(運、工、機、電)儘速遴選具有本業別專業能力的適任人員推動訓練業務或覓可行替代方案。
- 2.建議學員考核制度應從嚴，以提升學習素質。

**劉主任建良回覆：**

- 1.本案目前僅機務處指派具專業能力之適任人員至本中心推動訓練業務，建請運、工、電各處儘速遴派專責人員至本中心負責擬定年度訓練計畫、師資選訓等教育訓練規劃工作，俾強化本中心功能，提升訓練效益。
- 2.本中心為嚴謹把關訓練品質，已於108年1月修改員工訓練中心訓練要點第十七點，將中、長期班之淘汰率由3%提高為5%。

**貳、歷次會議未結案追蹤辦理情形：**

第102201案：工務工程維修車，其駕駛，指揮員之兼辦工作費，經勞資會議中通過，說明元月開始申請，然目前並無申請表格或填寫，致無法申請兼辦工作費，就教工務處、電務處其司機員、指揮員該如何申請？

(一) 11屆5次會議工務處說明：

本處108年7月30日工時協商會議，勞方表示不同意以申報加班方式處理，希望本局能秉持公平原則，比照運務處調動機駕駛支領工作費，以激勵同仁士氣。

11屆5次議決：

- 1.請於工時協商會議取得共識。
- 2.本案由工務處主政，電務處協助，彙整相關資料簽局報部。
- 3.有關得否重複請領差費及延時工資之規定請併查明。
- 4.為維護行車安全，研議工程維修車駕駛以「專辦」辦理。
- 5.繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議工務處說明：

- 1.業已於108年9月5日函報交通部於乘務工作時間核給「駕駛工作津貼」及「指揮員工作津貼」。
- 2.經查行政院人事行政總處(按：時為行政院人事行政局)96年11月19日局給字第09600643222號函示說明三(一)略以，各機關員工奉派出差期間，因業務需要，於正常上班時間以外延長工作者，如依規定程序經主管覈實指派，得依規定請領加班費。
- 3.本處將擇日開會研議將維修工程車之駕駛職務以專辦辦理。

11屆6次決議：

- 1.工務處先行擬試辦期間，後續檢討評估定案。
- 2.電務處因電力及號誌作業之工作樣態不同，請妥為研議比照工務處辦理之可行性。
- 3.繼續追蹤。

第103003案：建請路局將營運人員納入申請職務宿舍資格。

說明：

- 一、原已申借宿職務宿舍之基層服務員後轉僱為營運人員，其宿舍可續住至自動交還為止。
- 二、基層服務員轉僱為營運人員時，應延續其原有申借宿舍之資格，不應身分轉換而喪失申借宿舍之資格。

(一) 11屆5次會議行政處說明：

截至本(108)年8月8日止，本局尚未收到財政部或國產署回復，暫無進度更新，辦理情形同第11屆第3次說明。

11屆5次議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議行政處說明：

- 1.本局員工宿舍管理須知修正草案，經多次討論修改內容後，本局於108年5月3日鐵企綜字第1080014216號函送交通部，交通部於108年5月7日交管字第1087000648號函送財政部。
- 2.交通部於108年8月27日交管字第1087001330號書函轉財政部108年8月22日台財產公字第10835009260號函轉財政部函說明，依據宿舍管理手冊

第28點第1項規定：『各機關之附屬機構及未實施用人費率事業機構之宿舍，除法規另有規定外，其管理方式由主管機關擬定，報行政院核定』。因本局屬「未實施用人費率之事業機構」，宿舍之管理方式應依宿舍管理手冊第28點第1項規定辦理。

- 3.原宿舍管理須知修正案，因增修本局非編制內人員(基服員、營運人員)申借宿舍之規定，爰依宿舍管理手冊第3點第2款第2目及第7點第5項規定，修正管理須知報部轉院備查，經財政部函復，本局宿舍之管理方式，應依前項規定辦。
- 4.為符宿舍管理手冊規定，將本局員工宿舍管理須知修正草案內容重新調整，擬以新訂定方式並改訂為「員工宿舍管理要點」，預計108年9月30前報部轉院核定。

11屆6次議決：繼續追蹤。

第103003案：本局現任什工、工友該等人，依其個人權益及意願欲轉僱為營運人員時，應予尊重會辦，並符合工種簡併精神。

說明：查貴局105年辦理「工種簡併」時，將全局各種契約工以營運人員轉僱時，遺漏各處室之工友、什工約計8人，有損前揭人員權益，建請立即辦理轉僱作業。

(一) 11屆5次會議人事室說明：刻正依交通部意見持續辦理。

11屆5次議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議人事室說明：依交通部意見持續辦理。

11屆6次議決：繼續追蹤。

第103502案：請貴局依「勞工在事業場所外工作時間指導原則」檢討修正同仁為經常在外工作者，在外工作時間之認定及記載相關規定。

說明：

一、依據勞動部106年11月30日勞動條三字第1060132271號函修正勞工在事



業場所外工作時間指導原則辦理。

二、查貴局部份業別之工作性質係長期於事業場所外為工作，其在外工作時間之認定及記載，應依本指導原則辦理。

(一) 11屆5次會議運務處說明：

本案經洽詢資訊中心表示，於108年7月9日第一次與廠商議價流標，再於8月8日第二次與廠商議價流標，現正準備辦理第三次議價作業。

11屆5次議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議運務處說明：

本案經洽詢資訊中心表示，業於108年8月29日第三次議價與廠商完成決標作業。另本處將邀集資訊中心、各車班組主管及總務人員，於108年9月18日開會研商電腦化作業系統建置功能會議。

11屆6次議決：繼續追蹤。

第103605案：建請貴局餐旅服務總所研議將其自僱人員轉僱營運人員，以符薪資結構合理化。

說明：

一、查「營運人員人事管理要點」已實施逾6個月，惟未併入餐旅服務總所無資位自僱人員，依當時勞資雙方協調應重新檢討該等人員薪資結構，予以激勵同仁。

二、依路局106年7月17日鐵人一字第1060021604號函復因受限餐旅服務總所自訂之勞酬制度，無法將自僱人員全數轉僱營運人員，但已刻正研議調整行政業務人員薪級，如工友，以衡平內外勤工作者之薪資。

三、復查本屆第30次局勞資會議，貴局餐旅服務總所黃總經理說明同意辦理行政業務之自僱人員，如工友，可自由選擇轉僱為營運人員不致影響業務運作。

四、另查餐旅服務總所之薪資結構，有部份薪資未達法定基本工資，為符薪資結構合理化及工種簡併之精神，建請儘速研議，該等自僱人員

轉僱營運人員。

五、綜上，請貴局餐旅服務總所檢討及評估旨揭建議，以激勵員工士氣。

(一) 11屆5次會議附業營運中心說明：

有關本所勞方代表轉僱訴求：本所業依108年6月5日研商會議決議，提供107年勞酬及薪資換算每人月平均工資資料，第一階段於本年8月2日 總所及餐廳人員轉僱營運人員對照版本（工會版）已送鐵路工會研議。：

11屆5次議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議附業營運中心說明：

車勤部應提供107年員工薪資資料，其中107年到、離職及留職停薪等異動人員資料經本所審查仍需補正，業請車勤部更正後報本所再審比對。

11屆6次議決：

1.請於餐旅勞資會議妥為溝通說明，擬轉任條件應依「本局營運人員人事管理要點」辦理，勞酬部分應予脫鉤，不宜列入轉任要件。

2.相關同意轉任資料調查並造冊。

3.繼續追蹤。

第103901案：請貴局依「公務人員危險及勞力職務認定評估項目」檢討評估各業別相關人員擔任工作符合貴局「擔任危險及勞力等特殊性質職務人員減低退休年齡」之適用。

說明：

一、查交通部97年6月27日交人字第0970036099號函銓敘部修正「交通部臺灣鐵路管理局擔任危險及勞力等特殊性質職務人員減低退休年齡表」並獲同意。

二、又查該核定本所列人員為機務段之機車長、司機員及機車助理等人員得減低退休年齡，惟依「公務人員危險及勞力職務認定評估項目」之規定，並再重新檢視貴局部分業別之夜間工作或外勤性質人員之主要

工作內容，其差勤制度、工作時間及工作負荷程度有達該項目訂定之標準，故應重新評估列為危勞職務人力，以減低退休年齡，保障同仁退休權益。

(一) 11屆5次會議工務處說明：

- 1.本處於108年7月30日工時協商會議決議，本案以民國110年1月1日為生效日期，由本處續為簽局核准後轉請本局人事室陳報交通部審查。
- 2.惟部分勞方代表嗣於8月2日對前揭決議提出異議，為審慎妥處，爰本處再次召集勞資代表訂於108年8月15日召開會議研商，俟取得共識後憑辦，以資周妥。

11屆5次會議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議工務處說明：

本案經簽局核准，已於108年9月9日轉送相關資料至本局人事室陳報交通報審查。

11屆6次會議人事室說明：

本案於108年9月10日業依交通部承辦人囑請本室先行將工務處「危勞職務年齡表」及「評估項目表」等資料提供其檢視，嗣後將配合依交通部意見補充說明後，依程序報部審查。

11屆6次會議決：繼續追蹤。

第104301案：臺南站文康中心屋頂年久失修、破損不堪，因豪雨影響臺南電務分駐所、沙崙支線之車班辦公室、休息室等單位辦公設施及電腦設備，請速修繕。

說明：臺南站二樓文康中心屋頂破洞，每逢下雨雨水直接流向一樓，因臺南電務分駐所、沙崙支線之車班辦公室、休息室及臺南工會位於文康中心正下方，每逢下雨辦公設備及電腦設備受損嚴重，亟待改善，另檢附受損情形於會議上供參。

(一) 11屆5次會議

運務處說明：同11屆第2次勞資會議紀錄說明。

工務處說明：本案預算已於108年8月6日經主計審查通過，預計於108年8月底前送南區供應廠發包。

11屆5次會議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議工務處說明：

本案已於108年8月30日公告招標，預計108年9月20日開標。

11屆6次會議決：繼續追蹤。

第104503案：電務處兼辦工程汽車司機績效獎金不足，相關單位應議合可行方案，為業務所必須得以遵循。

(一) 11屆5次會議電務處說明：

已彙整工務處資料，並於108年8月13日簽局陳核中。

11屆5次會議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議電務處說明：

本處辦理超支併決算簽局作業，主計室審核中。

11屆6次會議決：

- 1.請電務處與主計室妥為溝通。
- 2.繼續追蹤。

第110301案：附業營運中心車勤部同仁使用之發票機應由單位統一保管。

說明：

- 一、查貴局附業營運中心第10屆第22次勞資會議決議內容，有關發票機保管未有一致性規範，而部份車勤所或分所地區以安裝櫃子及鑰匙供同仁存放使用，至其遺失及損壞由同仁依價賠償，該規定甚不合理。
- 二、又車勤所及花蓮餐旅採用一人一機，高雄分部則再行溝通協議，上揭決議均說明該中心未明確規範一致性標準，而將保管責任由同仁承擔，主管單位有失應盡職責，不合理規定嚴重損及同仁權益，爰請研擬發票機及相關使用設備應由單位統一保管，有關遺失損壞相關權責應清楚訂定，不容模糊。

議決：

- 1.請附業營運中心釐清該物品為個人配



備或職務配備，據以研議後續管理規定。

2.繼續追蹤。

(一) 11屆5次會議附業營運中心說明：

- 一、行動掌機充電櫃預計於8月底（七堵、樹林、新左營、潮州及花蓮）安裝完成後，發函通知車勤服務所（含各分所）將行動掌機列入個人配備並搭配領用表使用。
- 二、餐旅服務總所108年8月20日餐業營字第1080002685號函知各分部並檢附服務人員領用列車銷售行動裝置登記表1份。

11屆5次議決：繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議附業營運中心說明：

- 一、有關本中心掌機櫃已於9月6日全部裝設完成（七堵、樹林、新左營、潮州、台東及花蓮）。
- 二、本中心各車勤單位將依108年8月20日餐業營字第1080002685號函示，統一將行動掌機改採個人配備。

11屆6次議決：結案。

第110302案：建請貴局於本部大樓東、西二側大門入口處或適當處設置刷卡鐘以便利同仁上、下班刷卡。

說明：

- 一、查貴局針對本案以108年1月29日鐵人二字第1080003712號函復以，有關安裝刷卡鐘必須鑽孔掛於牆面上，且須有電源與網路線，經評估局本部大樓東、西二側大門入口處均為大理石牆面石材硬度大，鑽孔困難恐易造成石材碎裂。爰工會之建議容請本局再行研議辦理。
- 二、承上，爰請貴局評估辦理，如大門入口處倘無法設置，請另評估適當處設置予以便利同仁。

議決：

- 1.請人事室主政，邀集相關單位擇期辦理現勘作業。

2.繼續追蹤。

(一) 11屆5次會議人事室說明：

一、本室業經函詢共用通道之鐵路警察局、臺灣高速鐵路股份有限公司、本局臺北站回復如下：

- 1.鐵路警察局：無研提意見。
- 2.臺灣高速鐵路股份有限公司：臺鐵大樓東側大門入口右側通道為該臺北站人員進出行政區域唯一動線，為免因本局同仁排隊刷卡影響進出，建請另覓設置處。
- 3.本局臺北站：臺鐵大樓西側大、小貴賓室，常有外賓及新聞媒體出入，為避免影響進出動線，建議刷卡鐘改設置其他地點。

二、本案擬再綜整相關意見，擇適當地點辦理。

11屆5次議決：

- 1.大樓西側建議設置於投標箱附近，東側部分需再擇適當位址。
- 2.請人事室洽行政處提供東側設置地點後再洽請電訊中心及資訊中心就技術可行性評估辦理。

3.繼續追蹤。

(二) 11屆6次會議人事室說明：

本室業以108年9月2日人二字第1080003641號書函請行政處提供東側適當地點設置刷卡鐘，經該處函復東側大門入口處刷卡鐘建議仍依本(108)年7月8日會勘擇定之位置設置。本室復以便簽請資訊中心儘速依擇定位置(東側為大門入口右側通道及左側樓梯口、西側為投標箱附近)設置刷卡鐘。

11屆6次議決：結案。

第110401案：運務處應詳列備勤宿舍改善計畫、及進度起迄表列，以利追核實如期辦理。

說明：為體恤輪班同仁工作辛勞，應予舒適乾淨之休息環境，提升工作品質，請依案由辦理。

議決：

- 1.依運務處檢附之期程表，依起迄時間排序逐條列管辦理進度。

## 2.繼續追蹤。

### (一) 11屆5次會議運務處說明：

本處將依工務處提供之備勤房舍工程辦理情形期程表，持續追蹤辦理進度。

### 11屆5次議決：

1.請運務處與工務處詳加確認期程表內容資料，倘有修正請重新檢附修正期程表俾利後續追蹤管考。

## 2.繼續追蹤。

### (二) 11屆6次會議運務處說明：各項計畫辦理情形詳如工作環境改善表。

### 11屆6次議決：

1.運務處會中說明業與工務處溝通，請其於每月15日前提供最新辦理進度俾憑管考。

## 2.繼續追蹤。

第110402案：建請貴局恢復發放每月薪資單明細。

### 說明：

一、查勞動基準法施行細則第 24-2 條規定，本法第三十八條第五項所定每年定期發給之書面通知，依下列規定辦理：

- (一) 雇主應於前條第二項第二款所定發給工資之期限前發給。
- (二) 書面通知，得以紙本、電子資料傳輸方式或其他勞工可隨時取得及得列印之資料為之。

二、路局員工大部份為現場工作，使用電腦不便，致薪資查詢不易，若發生扣款項目或金額錯誤未能即時反映更正而衍生事端，且又增加現場事務員工作量，故建請貴局恢復發放每月薪資單明細。

### 議決：

- 1.請各業別先行內部調查統計同仁之列印需求。
- 2.請資訊中心主政，邀集局內各單位開會研議，以同仁方便取得薪資條為前提，且符合資通安全管理法之相關規定辦理。

## 3.繼續追蹤。

### (一) 11屆5次會議

運務處說明：

經本處調查統計，有列印需求者約佔40%。

### 資訊中心說明：

本中心已於108年8月13日完成薪資明細單通知方式內部調查統計作業，並訂於108年8月20日(星期二)下午2點整邀集局內各單位開會研議。

人事薪工系統每月員工薪資明細單發放方式調查結果：

單位名稱	電子 人數	紙本 人數	總計 人數	電子 比例	紙本 比例
人事室	47	1	48	98%	2%
運務處	3,026	2,109	5,135	59%	41%
工務處	1,373	623	1,996	69%	31%
電務處	737	264	1,001	74%	26%
機務處	2,367	2,333	4,700	50%	50%
主計室	88	-	88	100%	0%
企劃處	120	-	120	100%	0%
行政處	97	32	129	75%	25%
材料處	135	9	144	94%	6%
財產營運中心	43	2	45	96%	4%
客服中心	23	-	23	100%	0%
政風室	39	-	39	100%	0%
員工訓練中心	20	-	20	100%	0%
秘書室	41	-	41	100%	0%
勞工安全衛生室	8	-	8	100%	0%
資產開發中心	178	1	179	99%	1%
	8,342	5,374	13,716	61%	39%

### 11屆5次議決：

1.請資訊中心確認運、工、機、電四處之現場單位需求，並造冊為憑，後續請各廠、段、站、隊等現場單位據以列印發放及落實辦理。

## 2.繼續追蹤。

### (二) 11屆6次會議資訊中心說明：

本中心已於108年8月27日企訊設字第1080003062號函請局內各單位(含任務編組)、本局各分支機構、直屬機構等，若員工薪津明細單須採本通知者，務必於每月5日前列印轉交。

### 11屆6次議決：

- 1.依本局資訊中心108年8月27日企訊設字第1080003062號函辦理。
- 2.結案。

第110501案：本會會員擔任貴局之乘務人員因工作特性及特殊原因，業經運、機二處工時協商合意渠等人員之輪班間隔，自109年(含)1月1日起常態適用8小時之休息時間，惠請貴局依行政程



序辦理。

一、說明：

- (一)依據勞動基準法第34條第2項規定略以：採輪班制者，更換班次時，至少應有連續11小時之休息時間。但因工作特性或特殊原因，經中央目的事業主管機關商請中央主管機關公告者，得變更休息時間不少於連續8小時。爰貴局乘務人員(包括機車助理、司機員、機車長、整備員、技術助理、助理工務員、列車長、車長及站務佐理)經程序公告前開規定但書適用期間至108年12月31日止。
- (二)茲乘務人員自109年度起輪班間隔將適用11小時休息時間之規定，該規定意旨原為使勞工權益更好，惟遭本會會員強烈反對，希常態適用8小時之輪班間隔，本訴求亦經提貴局工時協商會議溝通獲致勞、資雙方合意，爰有關需求意見如次：
  - 1.貴局乘務人員跨日班之排班方式係由勞資雙方議定，按相關規定辦理，予以配合列車開行密度需求，又考量行車安全、同仁身心狀態，乘務員異地過夜及縮短跨日工作班之夜間休息時間已為排班慣習及常態，茲以本會長期持續爭取及貴局的配合改善，備勤宿舍得以提供良好設施設備供乘務員一抵到達站即可馬上休息因應次日工作班，爰輪班間隔8小時休息時間經會員反映已為充足，業務執行無礙，行車安全無虞，同仁得提早返回單位再充實相關技能，及下班後之家庭生活安排及家庭照顧。
  - 2.輪班間隔8小時休息時間之跨日班制具排班彈性亦俾利同仁不用使用特休假，亦可保留完整休假為長假規劃使用，維持身心健康，爰會員合意現前揭排班作業，得兼顧行車安全、人力運用、專業技能精進及會員需求。
  - 3.倘為適法109年度實施輪班間隔11小時休息時間，未來可能面臨調整班制為早出晚歸一日班及超過11小時休息時

間之跨日班員工形同終日以工作地點為家，而致多數遠距離通勤者無法返家亦無法照顧家庭之困境，制度雖為合法卻不合理，而家庭為國家之本，貴局倘無法讓員工「安身」，又遑論「立命」，決策之執行應以創造企業、員工與社會多贏的局面，要讓員工戮力同心為臺鐵努力，基本的安頓平安應為前提，使其於生活與工作取得平衡，方才是貴局永續經營的良方，而這種良性循環，將會促使整個社會更加安定。

- (三)查近年特考增補人力後新進人員占貴局總人數比率已逾50%，南居北工的問題持續存在，高危險又勞力性高的行業皆是留才不易主因之一，招募進用已屬不易，而專業技術的養成非朝夕可成，倘因僅考量法規面而未考量及重視員工需求等面向，不僅無法留才，亦將面臨未來技術斷層更為嚴重，恐危及行車安全，影響企業永續經營。
- (四)茲因工作輪班之特殊性及上述等特殊原因，爰本會有放寬渠等人員自109年(含)度起之輪班間隔得常態適用8小時休息時間之需求，以維護行車安全、勞資和諧及貴局永續發展，惠請貴局依程序辦理。

11屆5次決議：

- 1.運務、機務兩處依程序簽局辦理，人事室配合協助。
- 2.繼續追蹤。

(一)11屆6次會議

運務處說明：

本案經簽奉局准，業以108年8月23日鐵運綜字第1080025993號函請人事室彙整機務處乘務人員意見辦理。目前依人事室意見，填報申請表及說帖後，再送請人事室續辦。

機務處說明：

本處刻正簽局陳核中。

人事室說明：

本室業於108年9月12日收到運務處申請適用第34條第2項但書資料，俟機務

處簽局完成移送本室後，再辦理後續報部事宜。

11屆6次決議：

1.鐵路工會說明：

(1)有關本會會員擔任路局乘務人員因工作特性擬自109年1月1日起輪班間隔11小時放寬為8小時案，業經以下會議協商：

A.108年第2次運務車班組工時、108年第2次機班工時協商會議

B.鐵路工會第14屆第2次理監事聯合會提案通過

C.團體協商地297次會議

D.本(勞資)會議提案。

(2)茲以上開會議協商，本會對放寬輪班間隔係有共識，且本案有利勞工調配運用休息時間及路局營運，爰建議路局依勞動基準法第34條第2項但書規定，向中央目的事業主管機關提出申請。

2.資方說明：

(1)運、機二處經工時協商會議，同意申請輪班間隔放寬案，並已簽奉局准送人事室彙整。

(2)會中並就運、機二處簽奉局准之申請附件(運綜考第1080011155號、機務處申請勞基法第34條「輪班間隔8小時」說帖)提請審議。

(3)後續整合運、機兩處意見，依據交通部108年7月31日交路字第10800223371號函示以代辦部稿備具相關資料送勞動部辦理。

3.結論：

(1)勞資雙方就上開運、機二處之申請附件達成共識，請機務處儘速補充申請表之機關評估意見資料，後續由人事室彙整。

(2)相關彙整資料函知運、機二處及鐵路工會後，並依據交通部函示以代辦部稿送勞動部辦理。

4.本案繼續追蹤。

第110502案：有關貴局臺北電務段未經各業別工時協商會議議決，擅自片面變更該段電

務輪勤制之排班方式，請立即停止該段不當勞動行為，以免引發更嚴重勞資爭議。

一、說明：

(一)該段之電務輪勤排班方式，已實施20餘年，亦符合現行勞動部頒布之勞動基準法相關規定。

(二)請該段依據貴局電務處106年度第2次團體協約工時協商會議紀錄辦理。

(三)請限期改善，否則本會將被迫發動勞檢並進行不當勞動訴訟。

11屆5次決議：

1.請電務處函臺北電務段依工時協商會議紀錄辦理改善。

2.繼續追蹤。

(一)11屆6次會議電務處說明：

本處業於108年8月22日電綜核字第1080006995號函臺北電務段，請該段依本處106年度第2次團體協約工時協商會議決議內容辦理，不宜任意更改(本函並副知鐵路工會)。

11屆6次決議：

1.為謀勞資和諧，請電務處了解所屬現場單位是否落實辦理。

2.繼續追蹤。

第110503案：建請恢復二結及大溪道班(宜蘭工務段)。

11屆5次決議：

1.請工務處責成宜蘭工務段以實務需求為原則考量，與道班同仁妥為溝通研議。

2.繼續追蹤。

(一)11屆6次會議工務處說明：

宜蘭工務段原定108年9月16日召開第一次擴大段務會議，擬於會中研討此案，礙於原定時間與處務會議衝突，順延至9月30日。

11屆6次決議：繼續追蹤。

**參、10屆第44次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形**

一、乘務人員(司機員、列車長)因業務需要在新富站辦理交接班，因該地區天候因素影響業務交接甚鉅，請



運、機兩處研議於南端出口處擇適當地點建置候班室。

(一)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本案已於8月16日開工，預計明(109)年3月24日完工。

2.工務處回覆：

本案已於108年8月16日開工，預計109年3月底前完工。

3.決議：

(1)候班室優先趕工，請工務處積極辦理。

(2)繼續追蹤。

**肆、10屆45次局勞資會議臨時動議追蹤辦理情形：**

一、建請研議於富岡基地之列車到開線北端(即上下車端)，設置簡易便道。

(一)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本案已於8月16日開工，預計明(109)年3月24日完工。

2.工務處回覆：

本案已於108年8月16日開工，預計109年3月底前完工。

3.決議：

(1)候班室優先趕工，請工務處積極辦理。

(2)繼續追蹤。

**伍、10屆45次建議事項追蹤辦理情形**

一、建請將各車站月臺之車序牌及電車停車標改以燈箱式設置，比照夜間電燈模式辦理。

(一)11屆6次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本處已完成規章修正，另將擇期辦理會勘。

2.決議：繼續追蹤。

**陸、10屆47次臨時動議辦理情形：**

一、新竹機務段(新富地區)有10處調車號誌機設置不當，易致司機員行車錯誤判斷，影響行車安全，請儘速改善。

決議：

1.本案請營運安全處儘速邀集相關單位辦理會勘研議改善。

2.繼續追蹤。

(一)11屆6次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

本案臺北電務段業已納入「臺北電務段轄區號誌設備及標誌改善工程」，並於8月28日送主計室審核，預計9月底發包。

2.決議：繼續追蹤。

二、臺北車班搬遷案，有關設施、設備應以實用經濟為原則，現行相關預算偏高，請臺北工務段檢討改善。

決議：

1.請臺北工務段核實檢討後再函運務處。

2.繼續追蹤。

(一)11屆6次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本處業於108年8月26日函資產開發中心於委外租約屆期後移還本局同仁使用，惟該中心於108年9月3日函復建議邀集相關單位研商現行停車場契約屆期解約撥用作為員工停車場及土地取得會議，本處遂於108年9月3日函請台北運務段擇期邀集相關單位召開會議研商。

2.工務處回覆：

臺北工務段「樹林鎮前街168號房舍整修工程」案已完成細部設計，AA預算8月26日送主計室審查，圖說8月23日送運務處簽核中，預計108年9月中上網公告，108年11月底開工，109年底完工。

3.決議：繼續追蹤。

**柒、10屆47次建議事項辦理情形**

一、運務乘務旅費計費仍以人工方式辦理，不僅曠日費時，增加總務人員工作壓力，且易發生人為計算錯誤，建議運務處轉請資訊中心協助，可參考機務處以電腦自動計算方式予以資訊化。

(一)11屆1次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本處已於108年3月15日與資訊中心等單位召開會議研商討論，依據會議結論請該中心評估本案建置及上線操作時程。另據資訊中心108年3月29日回覆研

議結論略以，倘若機務處WEBMA系統順利移轉並經該處同意於6月前上線，本案規劃招標作業預計1個月，建置及系統測試預計3個月，後續教育訓練事宜預計1個月，故本案預計於108年12月前正式上線。

2.決議：繼續追蹤。

(二)11屆6次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本案MA系統資訊中心已決標，本處將於108年9月18日邀集資訊中心、各車班組主管及總務人員研商電腦化作業系統建置功能會議。

2.決議：繼續追蹤。

## 捌、10屆48次彰化地區勞資建議事項辦理情形：

一、請行政處予以評估及編列相關預算以改善彰化餐廳之環境及硬體設施，提供同仁良好用餐環境，提升員工士氣。

(一)11屆6次會議主辦處室回覆：

1.行政回覆：

(1)本案奉局准自本(108)年「一般建築及設備」局收回控管預算中調整683萬3,569元支應，預定109年3月底前完工。

(2)本案委請臺中工務段及彰化電務段代辦採購情形如下：

A.土建：已於本(108)年9月6日決標、預定9月30日開工、109年2月底完工。

B.電氣照明：本(108)年8月13日決標，配合土建工程，預定9月30日開工，於土建工程完工後20個工作天內竣工(約109年3月底)。

2.工務處回覆：

彰化員工餐廳整修工程預算595萬，已於108年9月9日決標。

3.決議：

(1)本案移由彰化地區勞資會議繼續追蹤。

(2)結案。

二、鐵路從業人員薪資待遇長期偏低，致新進人員大量流失，無法久任，影響疏運甚鉅，局長曾接受媒體專

訪時表示為提昇員工士氣並留住專業鐵路從業人員，未來將提高員工薪資1~2萬，惠請說明本案後續辦理情形。

(一)11屆6次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：

(1)奉交通部指示，於「經營績效有所提升、財務上有負擔能力、組織業務整體調整、合理待遇結構評估」等前提下，初步規劃本局員工合理化待遇之執行方法如下：

A.齊平薪資、主管加給落差：經分析比較一般行政機關、其他交通部所屬事業及同類軌道營運機構各代表性層級中同性質人力之待遇結構，本局人員待遇普遍低於交通事業機構；另新進佐、員級員工的起薪係高於一般行政機關同級人員，然而高員級起薪及決策層級則略低於一般行政機關，將研議規劃調整專業加給及主管加給與一般行政機關齊平，並朝整體待遇比照交通運輸事業調整。

B.非固定薪簡併與法制化：本局各項職務獎勵金名目眾多，為符行政院及交通部等上級機關要求，亦將通盤檢討，依職務難易程度合理調整，明確職務與薪酬關係，減少工酬不相當情事。

C.爭取基層幹部津貼：管理職被賦予較高責任，卻無相對應有薪資待遇，產生被迫升遷之不合理情形，將研議於不影響現有人員任用制度及法制之規範下，合理調整爭取基層幹部相關津貼，以有效激勵人員勇於任事。

(2)本案擬俟完成整體待遇評估報告後報部轉陳行政院核備。

2.決議：繼續追蹤。

## 玖、11屆第1次建議事項辦理情形：

一、為行車安全需要，請電務處研議將出發號誌與開車號誌連鎖。

(一)11屆6次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

本處各段已著手進行各站出發反應標誌採購。



2.決議：繼續追蹤。

**壹拾、第11屆第2次臨時動議辦理情形：**

一、完成無階化改造莒光號車廂無設計鐵梯供乘務人員上下，因其高度過高，致乘務人員於調車場上下列車必須以跳車廂方式，除有危險疑慮外並造成乘務人員恐懼，且因隨身攜帶執勤背包及無線電等設備，益增跳車危險，加上女性乘務人員近年驟增，對於個子較為嬌小之女性乘務人員，其上下車更顯困難，建議比照區間車車廂，請權責單位設計改良上下鐵梯當踏板，以維護人員及行車安全。

(一)決議：

1.請機務處擇期辦理會勘擬定改善計畫。

2.繼續追蹤。

(二)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

(1)目前已經完成5台：FPK11103、SPK21008、SPK21015、FPK1107、SPK21004，其餘車輛要配合時程進廠陸續改裝。

2.決議：

(1)請重新檢附目前已經完成5台：FPK11103、SPK21008、SPK21015、FPK1107、SPK21004其中之一之正確圖說資料。

(2)繼續追蹤。

**壹拾壹、11屆第4次建議事項辦理情形：**

一、依本局第296次團協會議決議，因業務需要請營運安全處陳處長仕其專案報告本(108)年6月發生7533次貨物列車於三貂嶺車站至雙溪車站間發生動力異常事件調查案(本案後續列入建議事項追蹤)。

報告：略。

(一)決議：

1.請營運安全處督促運務、機務二處，檢討修訂現行規章(本局貨物列車免掛守車注意事項)及局函(機務處87年8月

24日機行機字第6407號函)之必要性，俾憑現場同仁適用上有所遵循。

2.有關雙溪站=三貂嶺站=猴硐站之區間倘發生列車動力異常或突發事件時之危機處理，請營運安全處擬訂預防策略，並於委員會會議召開時，就有關事件之審查、判斷事宜等，研商具體性之改善措施。

3.請儘速辦理，本案繼續追蹤。

(二)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.營運安全處回覆：

108年9月10日召開「研議特略列車故障應變處理機制」第2次會議，會議結論如下：

(1)修訂本局特略貨物列車運轉須知草案(如下)。

(2)請運務處依草案簽局核准後修訂運轉規章之相關條文發布實施。

(3)建議機務處研議特略列車乘務員執勤時配發行車調度無線電話手機，以利必要時聯繫之用。

交通部臺灣鐵路管理局特略貨物列車運轉須知草案

一、特略貨物列車定義(以下稱特略列車)：係指本局貨物列車，僅派司機員與機車助理以上雙人乘務，不派車長值乘，以機車牽引運轉中間站不辦理調車作業並得免掛守車之貨物列車而言。

二、特略列車因故需於中間站調車時依行車命令由車站派員辦理(甲、乙種簡易站管理站派員辦理)。

三、特略列車編組完成，氣軔試驗及後部車輛空氣壓力錶之確認由檢車員辦理，未派檢車員之站由車站派員辦理。

四、有關貨票、輸送用具寄送單及其他資料由起運站先傳真至到達站再以適宜車次遞送。

五、車輛摘掛表由起運站派員授受校對並簽名以示負責；列車檢點及監視均由起運站負責辦理。

六、特略列車於站間發生行車事故處理：

(一)發生行車事故之列車防護應依運轉規章及行車實施要點第464條辦理。

(二)發生於站間因故無法續駛之情事時，應依下列方式辦理：

- 1、雙單線以上區間以救援方式辦理。
- 2、單線區間應先請求救援為原則，遇有其他情事需退行，應依下列規定辦理：

(1)坡度3.5 以下，CTC區間依調度員行車命令、自動區間依後方站值班站長同意後始得退行。

(2)退行時乘務人員須視天候、地勢、橋梁、隧道、路線曲線、退行距離…等條件辦理，確實無法退行應請求救援。

(3)如需退行時應由站方派員顯示號訊，遇有前目狀況無法派員時，應請求救援。

(4)退行運轉之速度不得超過每小時10公里。

(三)合併運轉規定：依實施要點第468條，特略列車如須合併運轉時規定如下：

- 1、如為特略列車於站間中途故障，後方有後續列車進入該區間，除規定不能緊密連掛之車輛外，得依實施要點第468條辦理合併運轉，有關列車防護、聯掛、調車等作業由故障車之機車助理辦理。
- 2、如為其他列車故障於站間中途，後方特略列車業已進入該區間，得依實施要點第468條辦理合併運轉，但如無法合併運轉時，該特略列車應依前款辦理。

七、特略列車之運轉除依運轉規章相關規定辦理外，應按本須知辦理。

八、本須知如有未盡事宜得隨時修訂之。

2.決議：

(1)俟運務處依程序簽局辦理完成再行結案。

(2)繼續追蹤。

**壹拾貳、11屆第4次臨時動議辦理情形：**

一、第四代票務系統因對號車車廂冷氣故障，列車長以掌電將該車廂全部鎖位並註記冷氣故障後，系統即自動重新配位，旅客就不能持票退冷氣費，然而部份旅客未能由列車長簽註新座位號碼，至車站退冷氣費，系統判定已重新配位不予退費，車站需人工專案退費，衍生爭議，請運務處針對這類問題制定列車長掌電、車站售票窗口、票務系統間即時通報聯繫機制，及處理程序，並通告各車班、車站，避免爭端及旅客投訴。

(一)決議：

1.請運務處調查各車班組使用情況，並利用車班工時協商會議之機制妥為研議，使相關修正及做法更為完善。

2.繼續追蹤。

(二)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本處現正收集各車班組使用情形，俟統整各意見後再研擬改善方案。

2.決議：

(1)勞方代表會後提供建議資料予運務處，請運務處妥為處理。

(2)繼續追蹤。

**壹拾參、11屆第5次臨時動議辦理情形：**

一、平交道障礙物偵測設備，已建置18年之久，現場設備殘破不堪，且無備品可更換，多數已失該設備功能，嚴重影響行車安全，如何因應周全。

(一)決議：

1.請電務處研議辦理。

2.繼續追蹤。

(二)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

(1)本處業請各電務段詳細檢測轄內各平交道障礙物偵測設備各項功能狀況，確保功能正常運作。

(2)如設備材料不足，除先行向鄰段調料支應外，應編列預算辦理備品採購。

2.決議：繼續追蹤。



## 壹拾肆、11屆第5次建議事項辦理情形：

一、為確保行車安全，請運務、工務、電務等單位於調整或異動相關行車設備，應先通報使用單位周知。

(一)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本處將配合工務、電務單位設備完成後所拍發電報配合使用及辦理。

2.工務處回覆：

如有調整或異動相關行車設備時，本處將於工電聯檢會議上通知運務、機務及電務等單位。

3.電務處回覆：

本處配合辦理，通知轄下所屬，於調整或異動相關行車設備，應先通報使用單位。

4.決議：結案。

二、有關運務處乘務人員約束休息時間報酬由現行每小時88元改由「每小時基本工資」(目前每小時150元)方式調整計算案(原列管案第104801號)業於11屆第3次會議結案，經查迄自本(8)月21日仍未完成行政程序，請說明辦理進度。

(一)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：

本室經簽准並於本(108)年8月15日鐵人三字第1080023218號書函請運務處逕依程序陳報交通部「臺灣鐵路管理局運務處乘務人員自主備勤津貼」，以完成法制化作業。

2.運務處回覆：

本案現正簽核陳局辦理中。

3.決議：繼續追蹤。

三、宜蘭地區勞資會議建議，觀音隧道內廢氣及粉塵積聚影響視線，有危行車安全之虞，建請短期改善措施北迴線降低柴電機車使用率，長期建議恢復南澳和平間第三軌，以供柴電機車行駛(宜蘭運務段108年8月19日宜運段人字第1080003762號函)。

(一)11屆第6次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本局將會在電力機車車況允許的前

提下，儘量配合將貨物列車本務機車變更為電力機車；另未來本局將採購新型機車，未來將研擬儘量以電力機車行駛，以減少觀音隧道的粉塵問題。

2.工務處回覆：

有關增設第三軌以改善觀音隧道內廢氣及粉塵積聚以免影響視線，因現地條件限制，其所增設第三軌之路線亦需採用隧道建設，無法有效改善隧道內廢氣及粉塵積聚影響，故為解決廢氣及粉塵影響，未來以電力機車行駛，較具改善成效。

3.決議：

(1)勞方代表建請工務處研議於觀音隧道內或適宜處增設排煙抽風機改善廢氣及粉塵之可行性。

(2)繼續追蹤。

## 壹拾伍、建議事項：

一、工、電兩處未定期如時發放工程助理(日支)薪資，嚴重影響渠等人員權益，應予改善。

二、建請工務處轄屬各段加班費明細應提供員工知悉，其所領內涵為何，以為憑證。

三、路線三寶無極限，輕者雙方財務損失，重者人員傷亡，相關駕駛技術非能自行自保，而理賠金依現行法規，多為兩方平分賠償的比例較高，為保障同仁倘不幸發生事故需後續相關處理，建請本局提高投保汽車保險金額因應。

四、臺灣地區地震頻繁，本局行控中心又無法於第一時間通知路線上之行駛列車，建議應比照平交道及測風器，於鐵路橋樑加裝偵測器，以防範未然。

五、依據行政院臺鐵總體檢改善事項所定，請各業別(運、工、機、電)儘速遴選派任具有本業別專業能力的適任人員推動訓練業務或覓可行替代方案。

## 壹拾陸、主席結論：

下次會議於本局召開，由資方代表邱代表素芬擔任主席，另由勞工安全衛生室李主任永昌業務報告。

# 土法煉鋼學修推拉式 自強號電車組靜式變流器

肥豬

「靜式變流器」之引進打破傳統客車供電方式之思維，因為資料有限所以這二十多年來，我們一直在不斷在「摸索、學習」中努力嘗試做好「靜式變流器」的維修，這一路走來「跌跌撞撞」還好終於挺過來了，也略有心得得以讓「靜式變流器」一直穩定運作，所以「土法鍊鋼學修自強號電車組靜式變流器」是這二十多年來修理「靜式變流器」心路歷程之最好寫照。

民國85年本局引進韓國現代公司製造之推拉式自強號電車組，該型客車為韓國現代公司參考法國高鐵而設計之車輛，在保養、維修等各方面較本土製造之車輛更為方便，其中車輛設備中與本局使用中車輛，最大不同在於在每輛車裝置「靜式變流器」；推拉式自強號電車組由前、後機車供應AC1 $\psi$ 1500V之電源，藉由每輛車均裝有「靜式變流器」轉換為3 $\psi$ 440V以取代往昔由電力機車之MA-SET或電源車直接供應3 $\psi$ 440V以提供車廂空調機運轉所需電源，其優點為可避免因電力機車之MA-SET或電源車故障時，造成全編組無法供電之缺失，改善莒、興號客車配電盤之雙頭開關容易鬆弛、燒損及勞、檢單位認為有操作安全上疑慮等缺失，因為採用單相交流1500V供電其電流約為3 $\psi$ 440V供電時之1/3，故可縮小客車間供電迴路電線線徑及因為電流少了1/3故減少車輛間通訊干擾問題、440V供電構成簡單化、降低莒、興號客車接線端子因電流過大常燒損等優點。

「靜式變流器」係由西班牙SEPSA公司製造，規格分：35KV(GTO型式)、38.5KV(IGBT型式)兩種，35KV(GTO型式)使用於PPC1400、PPT1000、PPH1300；38.5KV(IGBT型式)使用於臺灣車輛製造之PPT2000、PPD2500(每車裝備兩套)，其中PPD2500因當初為餐車考慮負荷問題，每車裝置兩套且有故障轉供功能，但因轉供功能構造複雜常造成不明原因故障，反觀PPT2000客車相同使用同一套38.5KV(IGBT型式)系統因無轉供問題，

除了「IGBT啟動模組」有若干瑕疵外(測試跳脫時間間隔過短會讓IGBT爆裂，問題有向代理廠商反映但無法解決)，使用上還算穩定，因此為了降低不明故障問題，關閉海側「靜式變流器」，只由山側「靜式變流器」供電，考慮由山側「靜式變流器」供電之理由為「充電器」安裝於山側，為方便維修及與PPC1400、PPT1000、PPH1300等車型，為考量供電線路之平均負荷，將PPT及PPH等車廂以逆位排序，讓靜式變流器均呈現安裝於山側，但PPD2500前、後空調機分屬山、海側「靜式變流器」供電，改山側「靜式變流器」供電後，只要將空調機配電盤內之「11SC11」與「11SC41」短接即可讓前、後空調機正常運轉，以上為「靜式變流器」使用現況。

二十年來因為相關檢修資料有限，我們一直以「摸索、實驗、追蹤」的「土法鍊鋼」方式來學習修理靜式變流器及電瓶充電器，近年為因為靜式變流器故障件數增加，其最主要之原因為電子元件老化未更換所致，因為每個電子元件都有其應更換年限，廠商將其各個組件模組化，最大的目的就是「大修時」應將各個模組以模組化之檢修思維來做檢修以降低故障，雖近年來「GTO」料件來源取得較困難，致供料不順但是仍然有相容性產品可用，只是受到一些驗收方式的爭議問題困擾，一直不受重視要等到故障又一再發生時上級才來關照，這也是基層維修人員的無奈；再不然就是改造將現有「GTO」模組改造為「IGBT」模組，因為本地製造之模組其安裝時氣密性較差，將舊有模組改造成本也較低；看看近年來引進之新車供電方式均以靜式變流器轉換供電這是一個趨勢，反其道改回MA-SET供電方式，將造成日後維修成本提高(因為別人已不用了，只有你在用只好為你特別量身製造)及日後又產生一堆呆料、廢料和一堆的這邊燒損、那邊故障與事故(因為這是改造車的宿命)，等到事故了再來怪基層，真的是無奈呀！



# 歐洲火車站的省思

## 無設閘門口 - 考驗自律也是考驗智慧

現今社會，使用者付費的觀念是件極為理所當然的事，舉例來說：乘坐鐵路系統交通工具，首先必須買票再將票券插入閘門口後，便可進入月臺乘車，然而，這看似再普通不過的動作，在西歐國家卻有不同作為。

由於西歐國家鐵路系統發展的早，早期因班次不多、不密集，查驗票容易，因此多半沒有設置閘票口設備，至今仍有許多西歐國家依然延續著，包括德國、瑞士、法國…等國家，多數國家採取自助刷卡制，相信民眾會誠實買票。

初次踏上歐洲國家鐵路車站，一定會被眼前諾大又寬廣的場景給震懾住，一整排看似數不清的月臺、寥寥無幾的鐵路員工又加上找不到閘門口…等，勢必會不知該如何是好！

## 使用者付費 - 連洗手間也不例外

對於生長在臺灣國家的我們，早已習慣了比比皆然的免費洗手間，舉凡公共場所之車站、百貨公司、公園…等，近年來連隨處可見的便利商店也提供洗手間供顧客使用了。在亞洲，日本、韓國…等國家，要在公共場所找一間免費的洗手間也不是件難事。

然而，凡是在西歐國家走踏過的旅人們都知道，免費的洗手間是幾乎不存在的，可說是極為罕見；如您欲使用設立於公共商場上之洗手間，身上必須攜帶有銅板，否則是看不到卻使用不到啊！因為部分洗手間外之機器只接受硬幣。既然付了入場費，清潔度可是有一

## 大眼仔

定的水準。雖然，使用洗手間累積下來，是筆不小的開銷，但為了自己的健康著想，生理需求還是得解決！

免費洗手間也不是不存在，當您乘坐列車時，記得盡力使用列車上之洗手間，如此一來，可為您的荷包省下一筆開銷。另外，藏匿於部分百貨公司角落處，試著去碰碰運氣，或許也能找到驚喜～

\* 大部分洗手間之費用為0.5至1歐元，有些甚至還可以用來做消費折抵。



(德國DB地鐵自動打票機，記得多留意一下，記得將車票過機器，否則上車驗票時，視為無票乘車喔！)



(西歐諸多車站大廳與月臺為同一層樓，無剪票口作隔閡)

## 那些年的鐵道故事 — 桃林鐵路

桃林鐵路專用車  
陳振芳提供



Emma

臺灣鐵路創建至今已經超過百年，在臺灣的經濟與地區發展的歷史過程中扮演著舉足輕重的角色，除了主要幹線構成的環島鐵路外，更有深入臺灣內地的支線鐵路。鐵路的興建最主要的目的就是運輸，然而隨著近十幾年來公路客運的發展，許多支線接二連三的停駛，我們甚至都還來不及認識它，最後一班列車就已經緩緩地駛出了月臺，悄悄地消失在時代的洪流當中…。



臺灣於1960年代工業起飛，用電需求增加，臺灣電力公司遂於林口計畫興建兩部裝置容量各300MW的燃煤／燃油雙燃料汽輪發電機組，是當時臺電系統中單機容量最大的發電機組。一號機組商轉後，為方便從臺中港載煤北上，臺電特別出資，委託臺鐵興建長18.4公里，連接桃園車站和林口電廠的鐵道「林口支線」，專供臺電運煤使用，並於1968年正式通車營運。由於沿線工廠林立，為增加支線效益，在行駛路線上接續了許多工廠側線，包含臺灣水泥桃

園廠、中油公司桃園煉油總廠、糧食局桃園碾米廠、臺鹽製鹽廠等，協助兼辦這些公司的物資運送業務。在完工初期，由於沿線居民稀少，因此僅設置五福貨運站及終點前的下寮（後改為林口）二座車站，而且沒有提供客運的服務。

由於林口支線行經桃園精華區邊緣，於2004年10月8日，桃園縣政府以培養客源實現未來捷運化的構想下，與臺灣鐵路局溝通並著手將該路線客運化，林口支線自2005年10月28日起以「桃林鐵路」的名義展開營運，由縣政府出資增設了桃園、桃園高中、寶山、南祥及長興等5座只有月臺的簡易車站，並以合作方式向臺鐵租用了兩節DR2700型柴油客車，以每天早、晚一班車方式，提供民眾免費搭乘。雖然支線客運化後頗受居民好評，但由於既定的煤運載量需求，且礙於全線僅單線通車，無法再額外增加班次，使得原本計畫於2006年底路線延伸並加設的海山、





海湖兩座車站，延宕至2009年8月10日才正式納入營運。

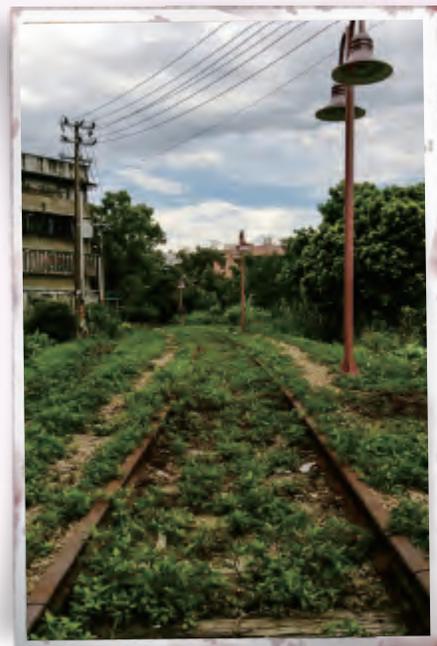
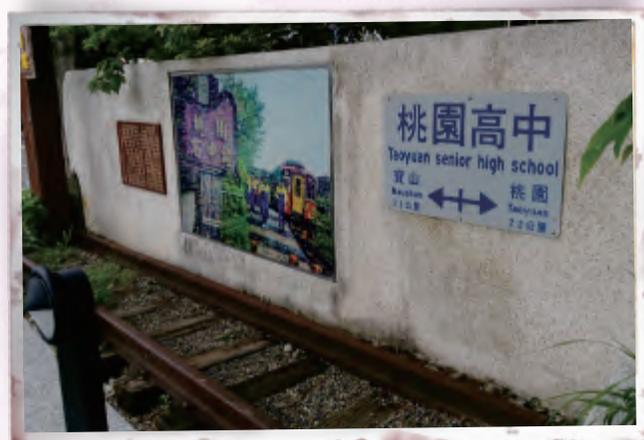
後來因臺北港築港擴充變更為綜合性商港及臺61甲線通車與桃園市公路運輸健全發展，進口煤可以直接從臺中港經海路到臺北港，再由貨車載運至電廠，由於公路運輸成本遠較鐵路低廉，使得運煤班次逐漸萎縮，另外臺鐵考量電廠旁的運煤碼頭將在民國105年完工啟用，屆時貨輪將直接開入碼頭卸煤，不再需要該段鐵路運輸，且加上地方政府規劃開發沿線路廊，及配合縱貫線桃園 - 中壢段鐵路高架化工程，於2012年12月28日停駛客運列車，貨運列車則於同年12月31日停駛。



期間，林口支線因距離桃園國際機場極近，沿線線型與機場捷運預定路線相比較為良好，也沒有路線爬升坡度過大的疑慮，且全國各地乘客均可經由臺鐵路線抵達桃園國際機場，但由於當時臺鐵營運上突發事故與列車經常性誤點的情形過於頻繁，亦未能有效改善，且沿線區間擴充困難，林口支線升級方案最終未獲採納。

林口支線於2012年走入歷史後，荒

廢了近6個年頭，桃園市政府為改善鐵道閒置帶來的環境問題，規劃全長10.3公里的路廊活化計畫，將原本混亂的空間更有效的運用，變成具有質感及美感的休閒綠帶，工程分成優先段、都心段、中油段、路軌並行段、後續段，主要規劃為自行車道及人行休閒步道，並儘量保留軌道意象，連結周邊綠地，串起桃園都會區不同風貌之廊帶，其中第一、二標案山鶯路至成功路約1.3公里長的休閒景觀廊道，於107年10月底完工啟用，沿途植栽綠意盎然，搭配鐵道懷舊風格，提供桃園市民一個樂活且優美的環境空間。



## 臺灣鐵路工會108年度 各地區勞資會議勞方代表研習班紀實

組訓組

本會於108年10月2日至3日假圓山劍潭青年活動中心辦理「108年度各地區勞資會議勞方代表研習班」，希望藉由此次研習加強各地區勞資會議代表知能，瞭解自己的角色及面對資方代表如何應對及提昇爭取權益之實力。

為期二天的研習，第一天第一堂課特聘請明鏡法律事務所律師蔡麗秋講授「淺論勞資會議」，蔡律師曾在勞動局服務，深知講授勞資會議課程枯燥無味，故以淺談方式，讓在座代表更能瞭解；並說明早於民國73年勞基法立法之初，即有勞資會議之相關規定。惟當初施行成效不彰，迄至91年，勞基法修正賦予勞資會議於事業單位內無工會時，擁有延長勞工工作時間等多項同意權後，勞資會議始為企業所重視。現今，勞資會議業已轉型成為具備部分團體協商功能之法定勞資協議制度。近年來，勞資會議更陸續出現於法院判決中，均再再顯現勞資會議之重要性，已不可同日而語。

蔡律師並舉例多項法院判決實例，從判決見解可知，司法實務見解不僅止於承認勞資會議之效力，甚者可謂十分重視勞資會議。故而，勞資會議儼然發展成為勞資關係架構下一重要之新興議題，勞資雙方皆應認真思考如何在勞資會議制度下，增進或確保勞資雙方之利益。尤其是勞方應特別注意，「勞動條件」是否曾於勞資會議上進行「公告」、「討論」、「決議」；若有，則應適時反應，以免造成權益受損，而無

從救濟之窘境。

第二堂課則請勞動部勞資關係司工會科科長許根魁講授「工會實務及運作」，許科長說明100年工會法修正主軸：一、「勞工團結保護」二、「工會會務自主化」三、「工會運作民主化」。並講解：我國工會組織現況、現行工會法之問題、工會法修法進度及建議方案等。

第三堂課則商請勞動部勞資關係司司長王厚偉講授「勞動事件法」內容摘要如下：勞動部預告「勞資爭議法律及生活費用扶助辦法」修正草案，以配合《勞動事件法》即將施行，將勞動調解程序及工會集體訴訟納入勞工訴訟扶助範圍，避免勞工因訴訟費用而怯於訴訟，導致自身權益受損，有效落實扶助勞工訴訟之宗旨。

王司長表示，《勞動事件法》已於去（107）年11月9日經立法院三讀通過，施行日期已由司法院定於109年1月1日施行，該法為強化當事人自主及紛爭統一解決的功能，新增「勞動調解程序」，並加強工會在集體訴訟中扮演的角色；勞動部為因應該法上路，並持續落實扶助勞工訴訟之宗旨，著手本次修正，以完善訴訟扶助機制，主要重點如下：

一、勞動調解係為強化當事人自主解決爭議功能，並有法官及勞動調解委員參與程序，迅速妥適處理勞資爭議，為協助勞工在調解階段爭取應有權益，將提供律師代理酬金、聲請費及必



要生活費等法律扶助。

二、《勞動事件法》中，工會能依該法第40條或受勞工依《民事訴訟法》第44條之1向法院聲請勞動調解或起訴，為有效協助工會及其會員爭取權益，將提供律師代理酬金、聲請費及裁判費等法律扶助。

例如，日後勞工想透過新增的勞動調解程序處理爭議，又需要律師等法律扶助資源，目前勞動部尚無法源依據，待本次修正通過後，在勞動調解階段即可向本部申請法律扶助，透過相關資源的投入，將有助於勞工爭取應有權益。

第二天第一堂課請本屆局勞資會議勞方代表召集人鍾雲章講授「勞資會議實務」，首先鍾召集人很有心的將第10屆及第11屆局勞資會議辦理情形整理成冊送給每一地區勞資代表召集人乙份，請他們帶回去參考。另解說何謂勞資會議、會議之成員、會議期程、會議召集、會議規範、會議程序、會議如何進行等等，並對於議程中之提案交付以及臨時動議之處理，很完整的指導，並強調提案如因權責所致無法由地區個別議決事項時，應由各分會之代表大會或理事會轉交本會代表大會代表或理事、常務理事或由各分會理事長於本會理事會召開時提出，休會期間，則可請本會

理事長交議局勞資提建議案或提案辦理。

第二天第二堂課由張理事長文正對於鐵路工會未來暨展望作一說明。並針對臺鐵長期「缺人、缺錢」，員工必須「重勞力付出」及「社會服務責任」，但「薪資」與「福利」卻遠遠落後其他公家單位，臺鐵留不住人才，人力不足轉趨嚴重，影響列車維修與安全，即將形成不可逆的危機，因此本會向交通部提供了多項建議，期以加速先行實施「生活津貼」政策。

另提醒也各位幹部，局勞資會議上通過的案子，請勿在地區勞資會議上再度提出，避免弱化局勞資會議的重要性。

本次研習參與人數計155名，實際報到人數為130名，出席率達84%。



## 臺灣鐵路工會2019期 研究組

### 「鐵路工會策略共識會」

#### 計劃目的：

為強化研究組對策略擬定能力與認知並宣導工會之宗旨，計畫定期性舉辦，期收成員能快速於短期內了解狀況，借由腦力激盪過程為工會策略提供新方向與執行方式，並達到注入新血之成效。

透過每次舉辦之「鐵路工會策略共識會」，從中加強灌輸鐵路工會之意義、理念，並使其對工會產生忠誠度及共識度，並知悉工會運作組織，借以形成維護會員權益之功能。

**壹、對象及人數：**「鐵路工會策略共識會」20人（北機分會推薦現有工會幹部身份者優先）、北機分會工作人員2人、本會幹部4人

**貳、研討場所：**富岡基地

**參、會議以分組簡報進行，由本會評選特優與優等各一組，分別給與稿費，議題由前次會議議決。**

**肆、共分四組，每組五人，該組簡報後，需接受學員提問2問題，回答與提問列入評選。**

**伍、研討日期：**每月一次，至2019年度前，將舉辦六場次

**陸、「鐵路工會策略共識會」每一年度為一期別，年度結束後重新更換學員，本會依當年度全體表現進行評比，並以實際表現決定是否繼續成為下期學員，並重新招收新學員。**

本年度為初次辦理，為利於「鐵路工會策略共識會」之運作，須考量會員集結與管理之便利性，故以全員常日班之北機分會為辦理標的，並依本次辦理結果再行調整，次年度計畫與規模。

#### 臺灣鐵路工會2019期第1次策略共識會紀錄

日期：108年10月25日上午9時30分

#### 壹、各組議題報告

(一) 你認知的鐵路工會印象為何？你所

期待的鐵路工會為何？

1.第四組：

(1)印象：工會是勞方與資方對話的窗口，每當勞方有意見想要表達，或是提出改善生活環境，提升生活品質的方法時，都是向工會反映，然而決定權最終還是掌握在資方手上，資方只要打打官腔再研議或一句話沒錢，事情處理就會往後繼續拖延，效率不佳的帽子就被扣在工會頭上。

(2)期待：期許工會能把被提案拒絕的原因事由，以簡易書面或照片傳給提案人，畢竟有圖有真相，言語口耳相傳隨然方便，但容易誤傳，也不自覺幫資方背黑鍋。

2.第三組：

(1)印象：

a.工會存在感低，像空氣一樣。

b.應酬文化，透過喝酒吃飯交際，且支出費用不透明。

c.下意不能上達，與現場無直接溝通管道。

(2)期待：工會原意是指基於共同利益而自發組織的社會團體，這些組織和聯合會最常見的共同目標是「保持或改善僱傭待遇」。這可能包含工資談判、勞動制度、申訴流程、僱傭標準、解僱或晉升、福利、安全保障和政策。

3.第二組：

(1)印象：a.工會資訊不夠透明化(相關活動、推動議題、資訊等一般會員較不清楚)。

b.只為特定對向服務(司機員、現場工作人員、特定年齡族群)。

c.議題往往未審查就提出，導致有時問題不屬實或不合理。

d.應酬文化。

(2)期待：a.不同分會需團結(各自利益



不同，常導致優秀提案胎死腹中)。

- b.提案資訊需完整(提案緣由、需達成的訴求、事後聯絡人、相法規)。
- c.能為全體員工福利謀利，而非特定族群。
- d.持之以恆推動優良政策，如1081025共識會。

4.第一組：

(1)印象：a.感覺工會虛無飄渺，沒有存在感，除非親自至工會辦理。

b.許多消息無法深入傳遞至現場，現場沒有專門反應的管道。

c.需要多多向同仁大家宣傳工會，例如舉辦現場說明會。

d.過度的應酬文化，無法白紙黑字真正執行，又或者造成決策出爾反爾(檯面下的共識)。

(2)期待：a.工會的存在要勇敢替員工爭取福利。檢核符合現行國家法令及優於現行法令。例如不許休息時間運動之公告與衛福部所提唱的《健康職場》相斥及危害部分員工之權益，此項公告需要再行檢討之。

b.工會需要有內而外建立向心力，核心基層工會人員需要基礎勞動法律之知識，才能立即反饋給管理階層及維護勞動權益，此創勞資之雙贏。

(二)鐵路相關工會有那些？這些工會現況與差異為何？

1.第四組：

(1)鐵路相關工會：

a.臺灣鐵路工會：1947年成立，為臺灣鐵路局由勞方所組成工會，運、工、機、電及非主管內勤。2008年臺灣鐵路工會理事長改選，2013年因不滿年金改革案造成員工退休金縮水，若此案通過則罷工，後因年金改革案

未通過並未實施罷工。

b.火車司機聯誼會：1987年中華民國總統宣布解嚴之後，臺鐵路局內專責列車駕駛的臺鐵路乘務員開始逐漸提高自發自主性，組成火車司機聯誼會。1988年發動司機員罷工，此罷工是最大罷工也是臺灣工運的里程碑。2015年因人力吃緊排班大增，司機員醞釀罷工最後工會和臺鐵路局協商而達成共識。2018年6月9日，鐵路工會公開對外反對臺鐵路公司化。

c.臺灣鐵路產業工會：2016年8月13號，由臺灣鐵路局員工依工會法第6條第2項成立。此產業工會會員以運務員工為主，也有少許工、機、電員工。

(2)這些工會現況與差異：

臺灣鐵路工會是臺灣路局的工會。

臺灣鐵路產業工會是員工或是相關產業的人所組成。

2.第三組：

(1)鐵路相關工會：a.中華民國鐵路工會全國聯合會。

b.臺灣鐵路工會。

c.火車駕駛員聯誼會。

c.臺灣鐵路產業工會。

(2)這些工會現況與差異：

a.中華民國鐵路工會全國聯合會：由中華民國臺灣國內所有鐵路軌道事業所組成的聯合工會。

b.臺灣鐵路工會：為臺灣鐵路管理局由勞方所組成的工會。勞方包含該局列車長、機車司機員、車站站務員、工機電務檢修員及非主管之內勤員司約13,100人。臺灣鐵路工會於1947年成立。

c.火車駕駛員聯誼會：臺灣鐵路管理局編制中的司機員所組成的聯誼團體，主要訴求為1988年3月至4月勞工身分薪資認定與延時工資發放議

題上。1988年5月1日凌晨，聯誼會獲得所有司機員支持，臺鐵東線與西線所有班次之司機員皆以「休假」為由進行罷工，為第一次以休假怠工進行實質罷工的模式。

d.臺灣鐵路產業工會：由臺灣鐵路管理局員工依《工會法》第6條第2項成立之工會，2016年8月13日由臺鐵運務處員工發起成立，主要訴求為改善臺灣鐵路產業基層勞工的勞動條件，並以關注勞動環境、宣導勞動條件及徹底從國營事業做起翻轉臺灣勞動環境。其先期成員以臺鐵運務人員為主。

### 3.第二組：

產業工會常利用媒體，原以為是希望，但好像對員工也沒有助益，近年企業工會的改變，對企業工會又有了期待。

### 4.第一組：

- (1) 鐵路相關工會：
- a. 中華民國鐵路工會全國聯合會
  - b. 臺灣鐵路工會。
  - c. 火車駕駛員聯誼會。
  - c. 臺灣鐵路產業工會。

### (2) 這些工會現況與差異：

a. 同:此四工會皆為行使勞動三權之組織，維護勞工之權益。

b. 異:臺灣鐵路工會:由大部分鐵路現職人員所以組織，涵蓋運、工、機、電。

火車駕駛員聯誼會:由火車駕駛員組織。

臺灣鐵路產業工會:由部分運務段人員組織。

### 貳、討論下回議題：

如何暢通與會員溝通管道、宣傳工會資訊、落實工會理念的方法？





# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 108 年 8 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	292,000	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	18,424,494	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	236,566
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	129,435
預付款	1,329,700	暫收款	35,150
定期存款		代收付-勞保費	22,812
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	27,330
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	(25,000)
固定資產		代收付-本會活動費	69,909
房屋及建築	658,737	代收付-團保費	16,694,199
累計折舊	(63,361)	代收付-互助慰問金	525,100
什項設備	648,526	抗爭基金	23,118
累計折舊	(138,138)	應付款	102,202
會務發展基金專戶	13,397,807	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,339,434	固定資產準備	1,105,764
		會務發展基金準備	13,397,807
		資產變賣(會址)	17,339,434
		歷年累計結存	18,433,658
		上年度餘額	1,598,417
		本年度絀額	(2,249,048)
合計	69,478,618	合計	69,478,618

# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 108 年 9 月 30 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	322,763	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	19,199,778	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	236,566
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	392,525
預付款	1,568,300	暫收款	35,150
定期存款		代收付-勞保費	22,487
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	27,145
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	69,909
房屋及建築	658,737	代收付-團保費	15,014,835
累計折舊	(71,229)	代收付-互助慰問金	991,400
什項設備	648,526	抗爭基金	23,118
累計折舊	(155,582)	應付款	102,202
會務發展基金專戶	13,397,807	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,339,434	固定資產準備	1,080,452
		會務發展基金準備	13,397,807
		資產變賣(會址)	17,339,434
		歷年累計結存	18,433,658
		上年度餘額	1,598,417
		本年度絀額	(278,917)
合計	70,497,953	合計	70,497,953



# 臺灣鐵路工會108年9月~10月活動紀要

日期	單位	行事曆
9月3日	本會	職工福利委員會第30屆第12次臨時委員預備會議
9月4日	本會	運務108年度車班組工時協商第4次車站工時協商預備會議
9月4日	本會	電務工時協商預備會議
9月10日	本會	本會第14屆第13次監事會議
9月10日	本會	工務處108年第3次工時協商預備會議
9月16日	本會	運務處108年車班組第3次車站工時協商預備會議
9月18日	本會	局第11屆第6次勞資預備會議
9月23日	本會	局團體協約第299次協商預備會議
9月23-27日	本會	日本JR總連合會來訪
10月2日	本會	108年度各地區勞資會議勞方代表研習班-劍潭青年活動中心
10月3日	本會	108年度各地區勞資會議勞方代表研習班-劍潭青年活動中心
10月3日	本會	員訓中心「108年號誌維修技術基礎班」講授「工會業務簡介」
10月7日	本會	本會10月份會務工作會報
10月7日	本會	108年第5次車站工時協商預備會議
10月15日	本會	本會第14屆第4次會員代表大會
10月16日	本會	本會第14屆第4次會員代表大會
10月16日	本會	貨運總所第11屆第1次勞資預備會議
10月23日	本會	局第11屆第7次勞資預備會議
10月25日	本會	臺鐵工會第1次策略共識會-臺北機廠1樓訓練室
10月28日	本會	本會108年10月份第2次工作會報
10月28日	本會	員訓中心108年第1梯次營運人員甄試錄取人員基礎研習講授「工會業務簡介」
10月29日	本會	局團體協約第300次協商預備會議
10月29日	本會	第14屆第27次常務理事會議
10月29日	本會	第14屆第22次常務監事會議
10月29日	本會	臺灣鐵路109年五一勞動節暨表揚籌備會
10月31日	本會	員訓中心第45期司機員班(前期)講座講授「工會業務簡介」



營運人員研習班講授工會業務簡介



109年五一勞動節暨表揚籌備會



第45期司機員班講授工會業務簡介

## 臺灣鐵路工會108年9月~10月分會會訊

日期	單位	行事曆
9月6日	宜蘭分會	召開第13屆第3次臨時理事會議
9月6日	宜蘭分會	108年中秋節親子聯歡晚會
9月12日	基隆分會	108年中秋聯歡會
9月25日	嘉義分會	召開第13屆第4次臨時理事會議
9月27日	延平分會	召開第13屆第3次臨時理事會議
10月7日	屏東分會	召開第13屆第6次臨時理事會議
10月7-9日	花蓮分會	召開第13屆第7次理事會議-基隆
10月5日	高機分會	召開第13屆第8次理事會議
10月8日	北機分會	召開第13屆第7次理事會議
10月8日	基隆分會	召開第13屆第2次臨時理事會議
10月18日	新竹分會	召開第13屆第7次理事會議
10月18日	臺中分會	召開第13屆第7次理事會議
10月18日	彰化分會	召開第13屆第8次理事會議
10月18日	高雄分會	召開第13屆第7次理事會議
10月23日	北一分會	召開第13屆第7次理事會議
10月24日	宜蘭分會	召開第13屆第7次理事會議
10月28日	嘉義分會	召開第13屆第7次理事會議
10月30-31日	延平分會	延平、花蓮分會聯合理事會議-花蓮
10月30-31日	基隆分會	基隆、高機分會聯合理事會議-高機
10月30-31日	高機分會	高機、基隆分會聯合理事會議-高機
10月30-31日~11/1日	臺南分會	召開第13屆第7次理事會議-花蓮



基隆分會108年中秋節聯歡會



宜蘭分會108年中秋節親子聯歡晚會