

正本

發文方式：郵寄

檔號：

保存年限：

交通部臺灣鐵路管理局 函



地址：10041臺北市中正區北平西路3號
承辦人：丁鈺紋
電話：(02)23815266-3272
傳真：(02)23884264
電子信箱：0011605@railway.gov.tw

受文者：臺灣鐵路工會

發文日期：中華民國106年7月20日

發文字號：鐵人二字第1060021954號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：貴會函為重申貴會為本局唯一具協商權之工會，貴會以外之團體皆無協商資格，所有勞資爭議協商應以貴會為唯一窗口一案，復如說明，請查照。

說明：

一、敬復貴會106年6月30日(106)鐵工研字第621號函。

二、本局為政府機構，與工會團體間協商會談均依勞動基準法、工會法、團體協約法及勞資會議實施辦法等相關規定為導，凡涉及全局共通性事項、勞動條件及勞資爭議等，皆依規定與貴會召開會議協商以促進勞資和諧，請諒察並為支持。

正本：臺灣鐵路工會

副本：本局人事室

局長鹿潔身

106年5、6月

第82卷第3期

路工



臺灣鐵路工會

70週年

民國36年 權益

↓
民國106年 福利

順行

- 認清明天的去向 不忘昨日的來處
- 真相大揭密 一事實只有一個
- 華航企業工會理事長拜訪本會
- 2017模範勞工日本交流參訪行
- 106年6月臺鐵「局長盃」桌球錦標賽熱鬧展開

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：余慧珊
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

第12屆第4次全國各分會會員代表大會

第12屆第4次全國各分會會員代表大會





路工

106年5月6日
82卷第3期



封面：編輯部
封面裡：文宣組

工會報導

- 2 認清明天的去向 不忘昨日的來處－鐵路工會70週年紀念有感---儒末
- 5 臺灣鐵路工會106年度基層幹部研習營成果報告---組訓組
- 9 106年5-6月活動紀要---組訓組
- 10 台灣鐵路工會106年5月~6月分會會訊---組訓組
- 11 真相大揭密-事實只有一個---文宣組
- 15 臺灣鐵路工會106年4-5月資產負債表---會計組

勞動線上

- 17 第10屆第27次勞資會議節錄---文宣組

職場紀實

- 23 華航企業工會理事長拜訪本會---編輯部
- 24 2017模範勞工日本交流參訪行---模範勞工
- 28 106年6月臺鐵『局長盃』桌球錦標賽熱鬧展開---蛋白豬
- 30 風雨無阻~道班的使命---林志浩
- 31 月光下的老火車---小迷糊

鐵道風華

- 32 JR東日本大宮鐵道博物館巡禮---朱我帆
- 38 日本九州鐵路觀光列車之旅(上)---張DEMO
- 40 消失的支線-東勢線---艾瑪

揮灑天地

- 42 2017臺灣國際熱氣球嘉年華---克卜勒
- 44 如何擁有人生第一棟房子---彭國勳
- 47 生命不可或缺之茶--- RT
- 48 夏之印象---晁小鳴

封底裡：文宣組
封底：編輯部

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。

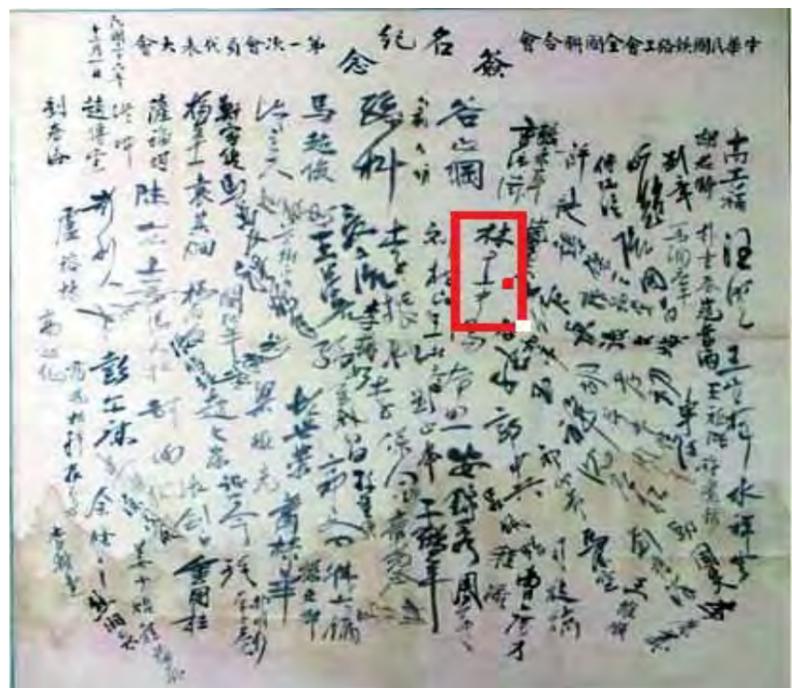
認清明天的去向，不忘昨日的來處—— 鐵路工會70週年紀念有感

儒末

日治時期結束，台灣邁入中華民國時期。民國34年11月1日原鐵道部改制成立「台灣鐵路管理委員會」，成為今台灣鐵路管理局前身。同時間，路局員工吳竹性、簡文發、林直中、李丙心、王亞心、鍾秋焚、田錦坤、鄭祥等先生，舉行發起人會議，開始籌備組織工會工作並著手起草鐵路工會章程，其章程明定工會的主張：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。

歷經將近2年籌備，民國36年8月14日「台灣省鐵路工會」正式於台北市成立，並召開第一次會員代表大會，同時選舉理、監事，成立第一屆理事會。經推選後，李丙心、林直中、王亞心、沈應松、黃聰明五人為常務理事，林直中為兼任「全國鐵路總工會全國聯合會代表」(同年12月1日至南京市開會)，惟「常務理事長」從缺。

成立之初，工會會址設於總局鄭州路大禮堂，後經協調後，38年3月於大禮堂對面土地新建三層樓房為常駐會址，同年，常務理事長改名為「理事長」，並由吳竹性先生當選首任理事長。(部分資料參考檔案局資訊網)



中華民國鐵路工會全國聯合會代表大會與會簽名
(36.12.1南京)
紅色為台鐵代表林直中



鐵路工會舊址，牆上依稀仍有鐵路工會字樣(取自GOOGLE地圖)

時光荏苒，自36年8月14日至今，鐵路工會已整整度過70年頭。若以工會「自主」為分界點，民國77年5月1日司機員於勞動節罷工是個關鍵；其工會自主前的社會氛圍及工會運作樣態，區分下列幾個進程：

民國36年-60年代中期

關鍵事件：因爭取員工福利，吳竹性理事長被拔除並遭判刑入獄、簡文發常務理事被投訴「放映不法影片」遭調查等。

工會型態：自主性漸次降低，強迫路員參加工會(小組)活動，幹部均由(國民)黨部推薦。

主要工作：全力配合路局政策，小組成員意見經篩選後，可行者，逕陳局行政機關強行實施。

備註：吳竹性後升任彰化機務段段長，後被定位於「叛亂犯」

民國60年代-民國75年

關鍵事件：1. 勞動基準法前身工廠法通過，大幅限制勞工工時，惟僅後勤工作適用。

2. 65年7月7日工會由「台灣省鐵路工會」改名為「台灣鐵路工會」成為全國性工會，而主管機關從省政府(內政廳)改為中央機關行政院內政部。



臺灣鐵路工會106年度基層幹部研習營

成果報告

組訓組

鐵路工會第14屆新團隊成立以來，歷經了1214四大訴求、勞動新制一例一休影響各業別工時及班表、國旅卡刷卡制度改以休假日數計算核發補助費方式的改變、危險津貼的訴求等種種重大議題，全體成員們孜孜矻矻的與臺鐵局，甚或行政院與交通部等上級單位溝通協商，在數十甚至於上百場的會議與無數

的公文往返後，終於在主要的訴求上得到了豐碩的成果。有鑑於會務推行受限許多近幾年加入新成員對工會的組成與運作模式一知半解，組訓組特別於4月、5月間舉辦3梯次之「基層幹部研習營」，希冀本次參訓學員了解工會組成、工會未來會務推展方向與勞動新制等相關事項。

計畫名稱		臺灣鐵路工會培育基層幹部研習營			
計畫目的	藉由培育研習營培養各分會熱心公益之年輕會員認識工會、瞭解工會組織及運作，使工會會務經驗傳承外，經此次研習安排課程，期於未來能帶給工會更多建樹進而參與工會。				
出席參訓人員	各分會派員參與				
實施期數及日期	期數	3	起訖日	4/24.25、5/11.12、5/16.17	
參加人數	預定人數	150名	實際人數	127名	
計畫效益	藉著此次研習營，讓年輕會員更能瞭解工會未來的步驟及方向並凝聚共識，並促使會務推行順利。				

由於此次研習營對象為工會近年的新成員，組訓組特別邀請前行政院勞動關係科副處長吳征陵、勞動部司長王司長厚誠與宜蘭分會局勞資勞方代表吳俊義，希望用淺顯易懂的課程去增加參訓學員們對工會的組成、工會會務推行、勞資會議規範，甚至是目前大家最關心的勞動新制等訊息能夠有基本的了解。

課程開始就由吳講師俊義說明工會的組成與運作，吳講師俊義利用本身多

年來參與工會的經驗，用許多本身的經歷做例子，讓學員們了解臺灣鐵路工會本會的組成和運作模式與各分會間的差異；簡單闡述了工會多年來的改變。也說明本會各會議的勞方代表與各委員會的功能，最重要的是告訴大家不管各分會、組室、委員會等，都是要對全體會員負責，並以謀取全體會員福利為宗旨，並不可恣意妄為，毫無顧忌。

工會型態：1. 不再強迫路員參加工會活動。黨控力道減弱，惟幹部仍由黨部推派。
2. 提議召開勞資會議、團體協約會議，提出與行政機關不同意見之建議，例如改為國營、比照公務員調薪幅度。
主要工作：利用各項會議提出改善員工福利方案，例如：員眷車票提高為莒光、民國70年提出薪資調整結構方案。

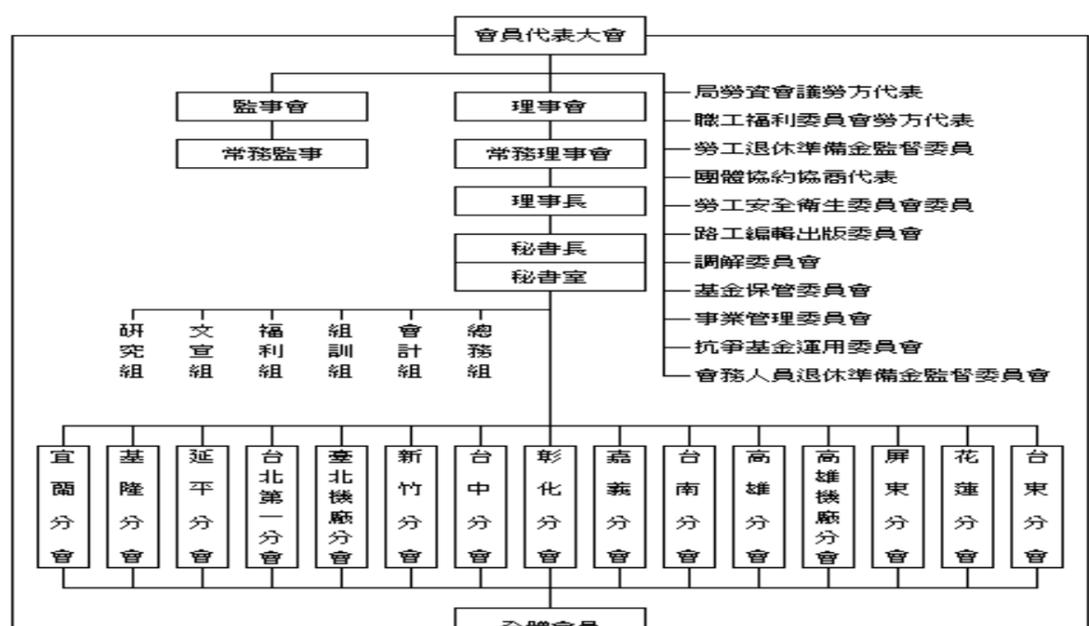
民國75年-民國77年

關鍵事件：司機員及站務員(76年8月台北站鐵路工會分會)爭取工時減免、77年5月1日司機員大罷工、78年元月起運務兩班制改為三班制。
工會型態：自主性增強、郭約義先生為非黨原規劃之理事長當選人選、林惠官先生為首位打敗黨提名人選之理事長。
主要工作：主要工作納入勞運業務，溝通管道從黨政協商改為團體協約會議及勞資會議

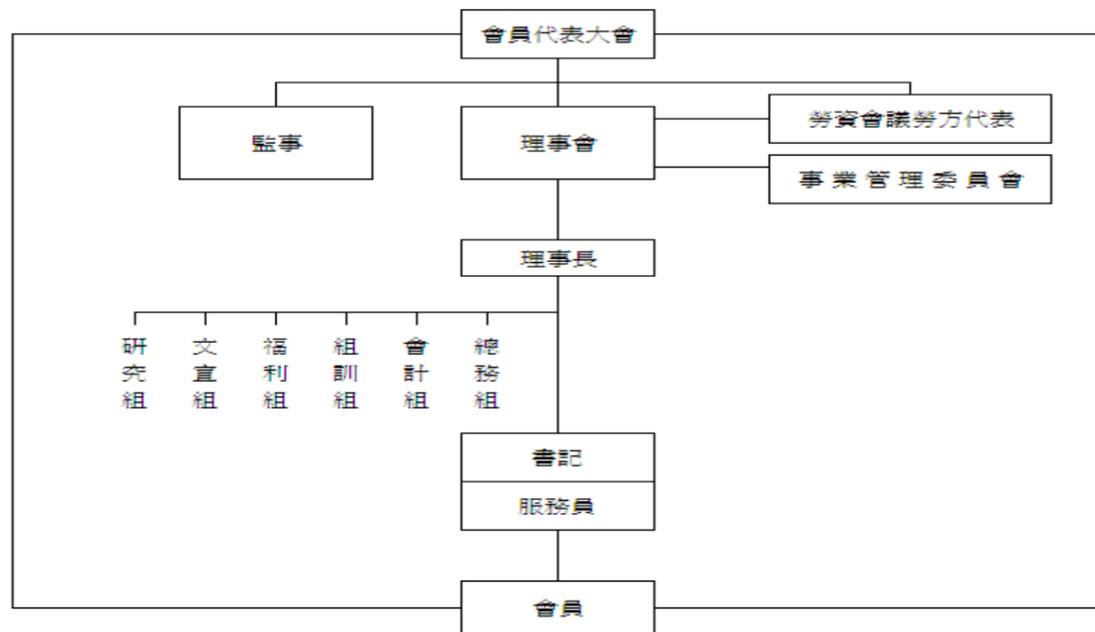
從這表格知道，尚不論勞動三法改變後的鐵路工會功能創新樣態，即使排除這因素，在歷經多次風波及因應社會風氣，工會名稱不但於65年從「台灣省鐵路工會」改名為「台灣鐵路工會」，業管工作也漸從專注「勞工行政」改變為與「勞運業務」為工會兩大任務。

特別會提及這鐵路工會「兩大任務」；是因為就個人觀察，協辦「勞工行政」這吃力不討好部分，常是近年工會運作上，常遭路員「無所事事」誤解所在。換句話說，或許工會成員較惜情較「守規矩」，多數工會心力仍關注於：70年前所訂定「保障員工自身合法權益、謀求員工福利、改善員工生活」工作，也將這些當初前輩訂下要旨視為最高「天條」始終銘記在心，所以萬事皆以此為優先。至於時下流行；部分左派勞運團體認為「替全球弱勢勞工發聲」、「針對工時問題向政府與資方抗陳」、「為全國勞工爭取曆制休假權」、「迎合新世代不喜加班，工作日之外全部放假，加班費全刪」、「爭取2倍到3倍的加班費費率」等等受媒體鎂光燈歡迎的「正事」，工會不僅不擅長也不願意貿然嘗試，因為生怕動輒影響近萬會員的安定生活。

最後，不可否認，邁入古稀之年的鐵路工會，確實仍有許多包袱與運作慣例遭誤解，例如：「編制過大，無法盡全部心力照顧單一業別」、「獎勵參與工會活動」、「南部熱情路員仍習以杯間溝通工會事務」及「萬事皆先與資方先行洽商」等等。這些常被不知情員工或「其他工運朋友」解讀成「不管分支機構會員死活」、「吃喝玩樂」或「被摸頭」惡名的工會日常，在「全體路員勞工行政」「保障整體員工自身合法權益」、「謀求整體員工福利、改善整體員工生活、提高整體員工知能」及「協助發展鐵路業務」高度及未來「對的走向」上，在短期內無法、也真的沒必要完全杜絕。而這方面，要期許「競爭對手」不放大不攻擊不「雞蛋挑骨頭」是緣木求魚，只能企盼鐵路工會能將其透明化，並適時提出說明。畢竟，說話不用負責、舉止不用合法的「工運在野黨」比起鐵路工會是好當太多了，而工會若事事只在乎別人看法，那就甚麼事情都不用幹了。



臺灣鐵路工會組織表



臺灣鐵路工會分會組織表

查期的到來，攸關所有會員的切身問題，相對其他課程，這是發問發言最踴躍的一堂課。「一日是指0-24小時或連續24小時?」、「連續工作為何?」、「參加受訓中途受傷是否為公傷?」、「請公假日為自己的例假日，是否需補

假?」...等等問題，還有不少勞基法新法上路後常見的問題與學員們本身的問題，王司長皆用簡單明瞭的例子解答每一個問題。雖然從王司長得到的解答不一定讓每個學員滿意，但有些一直困擾著我們的問題，也有了初步的答案。

勞基新法上路常見問題		
問題	答 案	
1	休息日、例假日一定是指星期六及星期日嗎?	不是。事業單位可依工作需要與勞工約定即可
2	勞動基準法第36條所謂之「一日」?	原則係指午前零時至午後12時之連續24小時。但因雇主經營方式並不一致，爰雇主如配合業務特性，實施「輪班制」之出勤方式，而各班輪替具有規律，雖非不得採取「連續24小時」為一日，但為顧及勞工之身心健康，雇主仍應盡量安排完整之一日使勞工獲得足夠休息。
3	適當之休息時間	(1) 勞工工作採晝夜輪班者，其工作班次每周更換一次。但經勞工同意者不在此限，惟更換班次時，應給予適當之休息時間。 (2) 「事業單位實施勞工值日(夜)應行注意事項」，規定值日(夜)應給予適當之休息，所謂「適當之休息」係指可使勞工獲得足以會復原有體力所需之時間而言，其時間之長短，應視實際情形由勞資雙方自行協商約定，如約定為相當於值日(夜)所耗費之時間自無不可。
以上節錄於王司長上課講義，若需完整資訊請聯絡組訓組 02-2720		

「臺鐵公司化」一直以來是立委、交通部長官們常關切及討論的議題。殊不知要馬兒好又要馬兒不吃草是不可能的，40年前臺鐵員工由人數巔峰的23,000多人下降至今的13,000多人，足足少了1萬多人；而運量、業務量卻不斷提升幾近過去3倍以上；路局薪資待遇又不比其他公務人員，造成了新進人員不斷流失，如若未能在薪資結構、各項福利條件改善及法規各方面完備下，實不可貿然改制。藉此，組訓組特別在晚餐後的休息時間安排了「日本國鐵民營化過程」的影片欣賞，讓參與學員們瞭解

日本國鐵在民營化經歷的種種事件，讓大家瞭解「臺鐵公司化」可能會碰到的狀況。從「冗員」到「虧損」只要有有心人借題發揮，許多的攻擊就出現。這是10多年前的一部歷史紀錄片，藉由影片中的紀錄，對照著我們臺鐵路員工的精簡、工作量的提升、「冗員」等名詞的出現，再再顯示著目前臺鐵路與日本國鐵民營化的過程前半部非常類似。因此希望觀賞者能有未雨綢繆、居安思危的心態，在將來若再次面對到「臺鐵公司化」時能有另一套面對的策略。

吳講師俊義具有豐富的工會歷練，在課堂上清楚的說明工會近年因應大環境的變化而調整腳步與時俱進，使學員們能更加瞭解工會與未來方向；鼓勵有服務熱誠的學員多參與工會事務亦教導

學員們參加工會的方式與途徑。期望有更多的新進同仁能熱心參與工會。

緊接著應該是大多數學員們最期待的課程「勞動法規」由勞動部王司長為學員們解說，面臨7月1日一例一休制檢



台灣鐵路工會106年5月~6月活動紀要

組訓組



翌日，另一重點課程「勞資會議規範」由前勞動部勞資關係處副處長吳征陵吳講師授課。「勞資會議」是為了協調勞資關係、促進勞資合作、並防範各類勞工問題於未然所制定的一種勞資諮商制度。其基本精神，在於鼓勵勞資間自願性的諮商與合作，藉以增進企業內勞資雙方的溝通，減少對立衝突，使雙方凝聚共識，進而匯集眾人的智慧與潛能，共同為執行決議而努力，提高企業內的工作效率。

勞資會議制度的設計，乃勞資雙方以同數代表，藉由定期舉辦會議，以報告及提案討論的方式，充分進行溝通後獲得多數代表同意，並做成決議後執行，故雙方可藉由勞資會議上良性的溝通，資方若有想要實施之新制度（如變形工時、請假規則…等），便可透過勞資會議進行告知勞方之義務，而勞方亦能透過勞資會議告知資方工作設計上之問題，進而創造出勞資雙贏的成果。

勞資會議與一般會議之差異：

	出席人數	決議	備註
勞資會議	勞資雙方代表"各"過半	有出席代表 3/4 以上同意	採共識決
一般會議	全體出席人數過半	有出席代表 1/2 以上同意	採多數決

勞基法於2002年12月25日修正時，賦予勞資會議於事業單位「未組織工會時」具有同意雇主延長勞工工作時間、實施變形工作時間制度的權限，勞資會議在法律上才有一定的功能。另外，若公司有工會時，這些事情是必須要由工會同意，在沒有工會的前提下，才是需要勞資會議同意，由此可知勞資會議的重要性。

個訴求需經歷多少公文往返、會議、時間及心力。誠如張理事長所言：「工會團隊成員願意出來就是為了一個信念-服務」，大家平時一句「辛苦了」、「謝謝」聽在工會團隊成員裡是多麼溫暖的一句話。

接著由本會各組業務報告及所負責的工作項目。最後一堂為工會未來展望及聯合座談，由張理事長文正親自與所有學員們講述對於工會的定位、目前工會努力爭取的訴求、工會面對路局與交通部等部會的態度等，讓學員們了解，許多事情是需要去力行；批評、責罵、抱怨非常容易，多少人又知道要爭取一

此次基層幹部研習營準備的課程皆是為新進同仁準備的基礎課程，各講師準備許多補充資料，美中不足唯授課時間有限，到了下課鈴聲響起後才發覺時間過得如此的快速。為此，工會為使會員們能對工會有更深的認識，組訓組將來會開設更多基層、中階或高階研習營，提供給有心、有熱誠的會員更了解工會及相關法令的課程，讓會員更有興趣參與工會活動，甚或出來服務。

日期	單位	行事曆
106.05.02	本會	第14屆第4次監事會議
106.05.04	本會	106年運務車班組工時協商第3次預備會議
106.05.11-12	本會	本會第二梯次培育基層幹部研習營(北捷訓練會館)
106.05.15	本會	職工福利委員會第30屆第3次委員會預備會議
106.05.15	本會	106年第1次工務工時協商預備會議
106.05.16-17	本會	本會第三梯次培育基層幹部研習營(北捷訓練會館)
106.05.16	本會	第10屆第26次局勞資預備會議
106.05.17	本會	局團體協約第274次協商預備會議
106.05.18	本會	本會5月份會務檢討會
106.05.22	本會	106年運務車班組工時協商第4次預備會議
106.05.22	本會	106年第2次勞工退休準備金監督委員會預備會議
106.05.23	本會	106年車站工時第2次協商預備會議
106.05.24	本會	團體協約機務日班工時協商預備會議
106.06.01	本會	106年運務車站工時第3次協商預備會議
106.06.05	本會	安徽省總工會來會參訪
106.06.06-10	本會	106年模範勞工出國訪問(日本)
106.06.12	本會	6月份第1次會務工作會報
106.06.15	本會	餐旅總所第10屆第11次勞資預備會議(花蓮)
106.06.19	本會	本會6月份第2次工作會報
106.06.20	本會	本會第14屆第4次理事會議
106.06.20	本會	第10屆第27次局勞資預備會議
106.06.21	本會	路局團協第275次協商預備會議
106.06.23	本會	貨運總所第11次勞資預備會議(台東)
106.06.28	本會	本會第14屆第6次常務監事會議(宜蘭)



106年模範勞工出國訪問團



北機106年基幹訓練



安徽省總工會來會參訪



第二梯次培育基層幹部研習營



台灣鐵路工會106年5月~6月分會會訊

組訓組

日期	單位	行 事 曆
106.05.09-11	北一	北一分會舉辦106年基層幹部訓練(苗栗西湖)
106.05.16	新竹	臨時理事會議
106.05.24-25	彰化	彰化分會舉辦106年基層幹部訓練(宜蘭)
106.06.02	北一	第17次理事會議
106.06.03	延平	第18次理事會議 (理事長李岳忠請辭，隨即辦理選舉由理事林明峻當選)
106.06.09	高機	第17次理事會議
106.06.13	新竹	第17次理事會議
106.06.13	台中	第17次理事會議
106.06.14-15	北機	台北機廠分會舉辦106年基層幹部訓練(新竹萬瑞)
106.06.19	北機	第17次理事會議
106.06.23	屏東	第17次理事會議
106.06.26	台東	第18次理事會議
106.06.27	嘉義	第17次理事會議
106.06.28	台南	第17次理事會議
106.06.29	基隆	第17次理事會議



延平第18次理事會議



北一106年基幹訓練

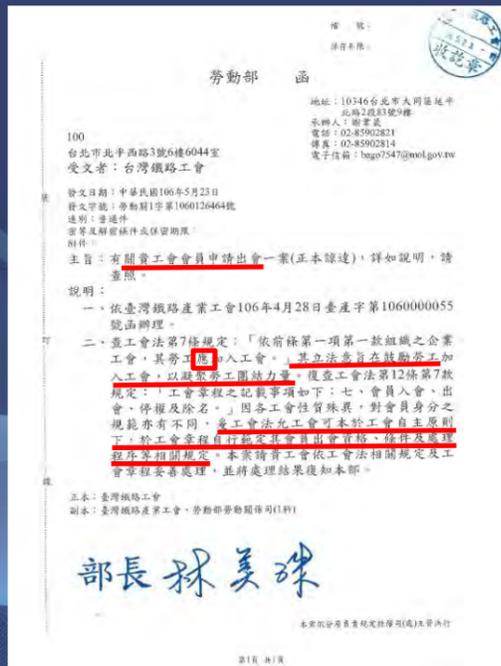


北機106年基幹訓練



新竹第17次理事會議

有關退會-勞動部說明



台灣鐵路工會-文宣組整理製作

有關退會-勞動部說明

小知識：正本諒達的本意是，這件事之前就已經知會過你了，你怎麼還跳針似的一直來問呢？麻煩請你配合此次公文的回復說明。

主旨：有關貴工會會員申請出會一案(正本諒達)，詳如說明，請查照。

說明：

- 一、依臺灣鐵路產業工會106年4月28日臺產字第1060000055號函辦理。
- 二、查工會法第7條規定：「依前條第一項第一款組織之企業工會，其勞工應加入工會。」其立法意旨旨在鼓勵勞工加入工會，以凝聚勞工團結力量。復查工會法第12條第7款規定：「工會章程之記載事項如下：七、會員入會、出會、停權及除名。」因各工會性質殊異，對會員身分之規範亦有不同，爰工會法允工會可本於工會自主原則下，於工會章程自行範定其會員出會資格、條件及處理程序等相關規定。本案請貴工會依工會法相關規定及工會章程妥善處理，並將處理結果復知本部。

正本：臺灣鐵路工會
副本：臺灣鐵路產業工會、勞動部勞動關係司(1科)

台灣鐵路工會-文宣組整理製作



再論產工自動扣款書文宣-1

【現階段成果】

人力 產工依法休假後，路局請增員額3,000人。

- 民國105年12月07日，台鐵局電務工時協商會議。
- 鐵路工會於路局第1會議室，首先提出「爭取請增人力」要求，會議記錄在案。
- 民國105年12月23日下午二點，於立法院召開「臺鐵勞工權益研商會議」，就人力問題迫使交通部同意增補人力。
- 更遑論隔周後的1214行動對台鐵局和交通部的壓力
- 所謂產工依法休假，是於民國106年春節期間才發動的。
- 何來「產工依法休假」，才使路局請增員額之說？

台灣鐵路工會-文宣組整理製作



再論產工自動扣款書文宣-3

夜點費 產工最先提出夜間津貼加給，才有每月1,200元的夜點費。

- 民國105年08月17日，台鐵局工務工時協商會議，工務處會議室召開，首次由鐵路工會正式提出爭取「夜點費」及危險津貼要求，1050824工管理字第1050011353號函記錄在案，
- 產工於民國105年8月13日成立，並遲至該年09月04日才於電子媒體上要求夜點費訴求
- 新聞如下：
<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/1815620>
- 殊不知，是鐵路工會率先提出，並不是產工自以為是最先提出「夜點費」訴求的工會。

台灣鐵路工會-文宣組整理製作



再論產工自動扣款書文宣-2

工時 路員權益及日夜休班表獲得社會重視，勞檢認定日夜休違法，只差一步，等產工過半取得協商資格！

- 民國105年12月07日，台鐵局電務工時協商會議。
- 鐵路工會，提出輪班制需修改訴求，鐵路工會於路局第1會議室，提出「輪班表需依勞資雙方共同協議」要求，會議記錄在案。
- 該年12/22行文台鐵局修正班表，同年12月23日下午二點，鐵路工會於立法院召開「臺鐵勞工權益研商會議」，就工時及班表問題要求台鐵局修正。並緊接著於同月27日，鐵路工會於立法院召開台鐵工時協調會，提出鐵路工會版工時表即獲勞動部重視，試問產工當時有沒有其自己班表？似乎連個影子都沒有。
- 再重複一次，更遑論隔2016年的1214行動對台鐵局和交通部的壓力，當時媒體即報導路局鐵路工會對班表修正的態度，何來「產工告狀勞檢」後才獲社會重視之說？
- 產工於2017-01-19，首次喊出將提勞動檢查
<http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20170119/1038565/>
- 產工於2017-02-17，才首度向桃園市政府勞動局提出對台鐵局桃園地區進行勞動檢查
- <http://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/1978205>

台灣



再論產工自動扣款書文宣-4

宿舍 新竹車班外班宿舍骯髒、有蟲，經產工反映後連夜施工改善。產工已於全台提出勞資爭議調解，全面促進車班宿舍改善。

- 民國104年12月17日，台鐵局第10屆第9次勞資會議提案：要求調查運、機二處之所屬乘務員宿舍使用情況及配置改善案；記錄在案。
- 民國105年02月16日，台鐵局第10屆第11次勞資會議，由運、機二處提出說明：立即編列預算修繕並說明改善進度，記錄在案。
- 鐵路工會的勞方代表，要照顧的是所有路局的乘務員，包含了車班與機班同仁，但產工似乎忘了機班同仁。

台灣鐵路工會-文宣組整理製作





再論產工自動扣款書文宣-5

各項津貼 若非產工成立，抗爭發揮影響力，就不會有危險津貼，營運獎金併專業加給、每月調升360元。

- 產工發揮了影響力？這點鐵路工會真的無法認同，試問誰在1214行動中大聲呼喊四大訴求？應該不是產工吧！
- 產工唯一比較大事件發動，大概就是在其所謂“春節依法休假”吧，但事實上卻是產工引領著這331位鐵路員工與其陪葬，斷送了自己鐵路生涯，
- 其鼓吹著這群被蒙蔽嚴重性的兄弟姐妹跳入火坑，鐵路工會曾大聲疾呼，試圖拉回這些兄弟姐妹，但產工所編織的話術，讓這331位鐵路員工以為不會有事，
- 事實證明這331位同仁，至今仍活在忐忑不安的日子裡。

台灣鐵路工會-文宣組整理製作



再論產工自動扣款書文宣-6

提高入會率、填寫「自動扣款書」產工下一步，需要你的支持！

- 不用多說直接給你看什麼叫產工的財務預算。
- 現在是2017年07月了，請問你看到產工有什麼大型活動了嗎？這二百多萬都花到那兒了？眾人皆不知，但種種跡象表示，產工仍然要你的錢，說為會員打仗，我不曉得，都7月了，這年都過大半了，仗在那裡？我要看到一場值得花二百多萬的仗。

【附件五】 106 年度經費收入、支出預算書

臺灣鐵路產業工會 106 年度經費收入、支出預算書	
年度經費歲入：	參佰玖拾捌萬玖仟肆佰貳拾捌 元整 (3,989,428)
年度經費歲出：	參佰玖拾捌萬玖仟肆佰貳拾捌 元整 (3,989,428)
單位：新台幣 (元)	
自 106 年 1 月 1 日至 106 年 12 月 31 日	
6 社會運動費	2,495,732

台灣鐵路工會-文宣組整理製作



台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 年 4 月 30 日

會計組

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	289,903	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	7,947,943	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	214,783
暫付款	(12,237)	暫收款-團保代辦費	151,709
預付款	1,840,957	暫收款	322,865
定期存款		代收付-勞保費	(8,301)
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	(9,151)
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	2,200,000
固定資產		代收付-本會活動費	59,396
房屋及建築	594,447	代收付-團保費	1,019,086
累計折舊	(25,767)	代收付-互助慰問金	1,780,474
什項設備	394,516	抗爭基金	94,525
累計折舊	(52,763)	應付款	22,754
會務發展基金專戶	12,693,005	存入保證金	4,420,000
會址專戶	16,965,689	固定資產準備	910,433
		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
		本年度結餘	871,388
合 計	58,225,112	合 計	58,225,112

台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 年 5 月 31 日

會計組

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	172,042	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	21,449,885	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	214,783
暫付款	(12,237)	暫收款-團保代辦費	151,709
預付款	1,878,157	暫收款	366,807
定期存款		代收付-勞保費	(265)
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	846
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	2,300,000
固定資產		代收付-本會活動費	59,396
房屋及建築	594,447	代收付-團保費	12,683,701
累計折舊	(32,201)	代收付-互助慰問金	3,051,574
什項設備	394,516	抗爭基金	94,525
累計折舊	(65,524)	應付款	22,754
會務發展基金專戶	12,693,005	存入保證金	4,420,000
會址專戶	16,965,689	固定資產準備	891,238
		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
		本年度結額	1,194,979
合 計	71,627,198	合 計	71,627,198



第 10 屆第 27 次勞資會議節錄

文宣組

勞方代表：鍾代表雲章（七堵機務段）、吳代表俊義（宜蘭站）、林代表俊誠（花蓮電務段）、蔡代表榮輝（高雄車班組）、陳代表福全（臺北機廠組立工場）、吳代表長智（花蓮機務段）。

資方代表：鐘代表清達（兼資方召集人）、彭代表明光（運）、楊代表安心（機）、周代表祖德（工）、邱代表素芬（主）、卓代表有章。

列席人員：

本 局：楊正德、劉立濬、周廷岳、陳榮彬、吳文益古登臺、鄭向鈺、黃靜薇、郭雨蓁、廖于瑩、李佳玲、林宜靜。

鐵路工會：周寶惠。

局本部請假或缺席代表：陳代表文晉。

勞方代表：尤代表仁義。

資方代表：陳代表文晉。

壹、報告事項

主席報告：

- 一、現在出席會議勞資雙方已達法定開會人數，請按議程開始開會。
- 二、本次會議由企劃處楊處長正德做業務報告。

鍾代表雲章發言：

- 一、未來臺鐵總局企業大樓預計何時啟用，其樣態及功能為何？
答：臺鐵總局企業大樓規劃案，原預計於108年啟用，惟目前尚在都市設計審議階段，107年送都市更新事業計畫核定，預計於111年~112年啟用。
- 二、貴處年度預算內宿舍修繕費用經費編列額度有多少？
答：本處106年編列宿舍修繕費用為80萬元，如有不足，透過調整一般建築及設備維護費用支應。
- 三、何謂彰化扇形車庫週邊地區整建營運移轉案？



答：本案為促參案，透過資產活化，採ROT方式營運，租期約為20年，期間由得標廠商負責營運及維護，租期屆滿所有權仍歸屬本局。

四、宿舍管理費用收支之損益比現況請說明？

答：收支明細表，如附件1。

蔡代表榮輝發言：

一、各縣市鐵路地下高架化後，所留下土地路局又如何處理？

答：本局經與各縣市政府溝通，考量各縣市政府財政拮据，採以互惠方式辦理，如高雄車站地下化後騰出土地，供高雄市政府作為綠園道使用，惟輕軌部分土地則以都市計劃回饋或有償撥用；另臺中或屏潮車站高架化路廊空間規畫多目標使用，部份作為停車場使用，部份作為商業空間，未來商業空間，將由貨運服務總所經營。

二、營運人員也是路局員工何以不能借住宿舍，盼能修改規定，讓其也可申請借住宿舍。

答：編制與非編制人員均為本局員工，在宿舍能夠容納的範圍內均希望能提供，惟依據行政院宿舍管理手冊規定，僅限編制內人員，本局於106年3月31日函報交通部擬比照基層服務員方式辦理，但未獲同意。本案將持續研議宿舍管理手冊適法性，俾為員工爭取權益。

三、建請貴處儘可能把路局資產能活化細水長流等增值處分，不只是短暫收益。

答：本局目前資產活化就土地開發採3種方式辦理：

(一)促參案：採用BOT精神，如松山站、南港站、萬華站等，由廠商負責興建及營運，特許年限期滿建物及土地歸還本局。

(二)設定地上權：即特許廠商使用權(如50年)，土地所有權仍屬本局，投資者除一次給付開發權利金外、每年還要給付營運權利金及地租。

(三)都市更新：因地制宜處分，可獲得容積獎勵，並保有土地所有權。

貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

參、討論提案：(無)。

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：

營運人員進用辦法請詳述。

10屆第27次會議人事室回覆：

有關本局營運人員甄選作業規定，於106年5月22日邀集各單位開會研商就交通部審查意見提出說明，經會議決議，請工務處及電務處及政風室提出書面說明，目前正簽辦中，待奉核後再函報交通部辦理。

決議：

一、營運人員甄選作業規定草案提供勞資會議參酌。

二、本案繼續追蹤。

陸、10屆第20次花蓮地區勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

搶修時為連續工作時間，為何請款時只要跨午夜12：00（24：00）都被主計退件，連續工作時間分開計算，且跨日都被扣除另日工作時間（非假日），與實際出勤工時明顯不符。

10屆第27次會議主計室回覆：

一、本案「搶修加班費」之計算方式，係依勞動基準法(以下簡稱勞基法)第39條、第40條、交通部94.10.6交人字第0940011396號函核定本局「員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」及本局104年7月21日鐵人三字第1040024783號函辦理。

二、依本局「員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」第三點：(詳附件3)

第(一)項：「…，正常工作時間以外繼續工作之必要者，其延時工資之給與依其參與搶修延長之工作時間，按其平均每小時工資額加倍發給，如搶修作業延續至第二日以上者…，至該日非為其正常工作日時依第(二)項規定給與。」

第(二)項：「搶修員工於例假日、休假日(含輪班人員之休班日)及補假日出勤參與搶修工作者，其實際工作時間應依勞基法第四十條、…：工資加倍發給(含工作時間未達8小時者)，至超過8小時之延長工作時間按其平均每小時工資額加倍發給。」

三、

(一)勞基法第40條規定：「因天災、事變或突發事件，…。但停止假期之工資，應加倍發給……。」

(二)行政院勞工委員會87年9月14日台(87)勞動二字第039675號函釋略以：勞基法第39條規定勞工於休假日工作，工資應加倍發給，所稱「加倍發給」，係指假日當日工資照給外，再加發1日工資，……。」

(三)本局104年7月21日鐵人三字第1040024783號函說明二「……，本局員工凡遇例假日、休假日及特別休假日出勤參與搶修，其工資部分，應依照勞基法及本局「員工參與搶修請領各項給予暨獎勵規定事項」第三、(二)點規定辦理，即當日工作時間在8小時以內者，加發1日工資，超過8小時之延長工時工資，按其平均每小時工資加倍發給。」(詳附件4)

四、有關「花蓮機務段請款報銷105年6月4日第651次東竹~富里列車出軌搶修延時工資案」，搶修工作為正常工作日(105年6月4日)延續至例假日(105年6月5日)，其「搶修加班費」核發均依前述相關規定辦理(詳附件5)如下：

(一)105年6月4日：正常工作時間為正常以外延時工資之給與，按其平均每小時工資加倍發給。

(二)105年6月5日：例假日工作時間在8小時部分，加發1日工資；超過8小時之延長工時工資，按其平均每小時工資加倍發給。

決議：請主計室及人事室妥適處理，繼續追蹤。



柒、10屆21次局勞資會議建議事項辦理情形：

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27次會議電務處回覆：

本處已請臺北電務段就礁溪及頭城2站儘速編列預算，預定今年9月底前更新完成。其餘車站於明（107）年底全部改善完成。

決議：請電務處依進度妥適處理，繼續追蹤。

捌、10屆第22次局勞資會議建議事項辦理情形：

工務工程維修車，其駕駛，指揮員之乘務旅費，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，致無法申請乘務旅費，就教工務處、電務處其司機員、指揮員該如何申請？

10屆第27次會議工務處回覆：

本案本處於106年4月19日函報交通部以比照「本局動力車乘務員乘務旅費支給標準」計算方式核給工、電務處維修工程車駕駛及指揮員「兼辦工作費」方式辦理，迄未收到大部函復，嗣經本處於5月16日及6月5日電洽交通部承辦人員，該員表示本案尚在路政司會請部內相關單位研議中。

決議：乘務旅費尚在修正中，繼續追蹤。

玖、10屆23次局勞資會議建議事項辦理情形：

春節期間幹部待命工作時間如何計算及國定假日出勤支給如何辦法？又例如20:00至次日08:00如何界定？

10屆第27次會議機務處回覆：

本處簽局後已發函各機務段(如附件6)。

決議：結案。

拾、10屆25次局勞資會議建議事項辦理情形：

約、聘雇等別的從業人員，還未依LA人事薪工系統作業，造成業務不便及困擾，請盡速改善。

10屆第26次會議資訊處回覆：

若於人事行政總處WebHR有鍵入符合WebHR規範下的人事資料，都可回推至LA。

決議：

一、系統預計於106年9月份正式上線。

二、結案。

拾壹、10屆26次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、臺鐵大樓員工食堂已久未辦理員工膳食了！本局大樓員工幾乎來自外地，目前六樓無餐食供應，員工用餐僅能到大樓外用餐，目前物價飛漲相等於變相減薪！敬請迅速恢復辦理。

10屆第27次會議行政處回覆：

臺鐵大樓六樓餐廳暨廚房，目前已完成設備及環境改善，刻正簽局辦理委託經營相關程序中。

決議：請行政處與職工福利會做雙向溝通，繼續追蹤。

二、曾任本局基層服務員者，於任該資位在職期間，遇國定假日及從事輪班工作時之加班費，在其退休時應核算發給，惟受公文書保存年限限制或不可抗因素，而無從查證為憑，造成該等人員權益受損有失公允，相關單位應本其權責，將有此樣態之人員，做一全面性清查，造冊列管備查，於退休時一併核算發給。

10屆第27次會議人事室回覆：

曾任本局勞工身分之資位人員，於依退休法採計年資不足上限（35年）部分，本局另採計其曾任本局勞工年資，並核給一次勞工退休金（加班費計入內涵），惟因會計法規定保存年限關係，加班費憑證及資料依規定銷毀，致影響部分人員權益，有關建議本局針對是類人員做全面性清查，造冊列管，以便退休時一併核算發給1節，經查本室曾依101年第9屆第2次勞資會議決議，局函各單位清查後報主計室備查，現依建議本室擬配合再次函請各單位重行確實清查並造冊列管。

決議：發函各單位儘速重新清查並造冊列管，繼續追蹤。

拾貳、10屆27次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、建請路局行文各單位於6月份加班費請領時，應將營運獎金併入專業加給（+360元），內涵計支領加班費，以維會員權益。

人事室說明：

俟交通部核定本局各類人員增支層次、職務薪適用對象表，本局於函轉各單位時，將特別說明加班費計支內涵包括增支層次專業加給、各職務層次職務薪(即原本各職務營運獎金+360元)。

決議：發函各單位以補發加班費方式辦理，結案。

二、危險職務津貼，電力工作人員應列與電務人員支給常態性第一級危險職務津貼(3,000元)，以符支給精神。

說明：

(一)查行政院78年即核定電力工作屬高危險程度予以危險津貼，訂定「臺灣鐵路管理局電務處高壓電力危險工作津貼支給要點」（附件7）。本次爭取之危險津貼支給標準係依此為參考依據，擴大適用對象予以擬定，故電力工作之危險性不言可諭。本次危險職務津貼核定後，則一體適用，電力人員不再單獨申請。

(二)惟依本(106)年危險職務津貼支給表（附件8），電力工作人員列為常態性第二級，支給上限為1,800元，而電務處電務號誌養護工作人員列為第一級，支給上限為3,000元。

(三)因電力同仁之工作危險等級同第一級電務號誌養護工作人員，依商業

保險之職業等級分類亦為同級，工作均於現場活線下作業，遇搶修及緊急事件須即時到場，危險程度同第一級人員，均從事高危險工作，故應比照常態性第一級適用對象，支給上限3,000元。

人事室說明：

- (一)本局於研提危險津貼適用範圍案時，曾函請鐵路工會表示意見。工會於106年4月12日建議將電力同仁列入第一級，惟配合交通部需依陳其邁委員要求期限於106年4月10日前函報行政院，本局4月6日函報交通部時未及納入工會建議。
- (二)工會於106年4月25日函送本局工會版危險津貼方案，本局已於同年月27日函轉交通部，並由交通部轉陳行政院。
- (三)行政院核定結果並未將電力同仁改列第一級。鑒於行政院已核定定案，本局需依核定本辦理，無法自行更改各級常態性危險津貼適用對象。
- (四)本案建議先辦一年，本局將續函報交通部辦理情形檢討，並依檢討結果建議將電力同仁改列第一級及轉陳行政院修訂。

決議：請電務處依行政程序辦理，繼續追蹤。

- 三、運務車站輪班制，在勞資雙方協商未完成前，不得擅自片面徑行依路局版本實施，破壞勞資雙方誠信原則。

決議：在人力尚未撥補前，三班制人員輪班方式將依勞資協商決議並依程序簽局同意後，再行實施新班表。

拾參、建議事項：

- 一、平溪站乘務人員寄宿舍，請主管處儘速整建改善。重申在站停車列車，頭燈應全部關閉，避免影響對向進站列車司機員。
- 二、現機務工作服由機務處處理，員工何時能拿到工作服？另防寒衣的部分待遇服裝無法保留，請問機務處要如何處理，請說明。又臺北機廠在富岡基地的多功能綜合活動中心已動工了，為何未見施作，請說明進度。
- 三、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。
- 四、宿舍修繕經費不足屢遭單位退件，建請企劃處實際詳查後編列該預算，以利員工有優質宿舍居住。

拾肆、主席結論：

下次會議赴臺東地區召開，由資方鐘召集人清達擔任主席，業務報告順延。

拾伍、散會：下午16時整。



華航企業工會理事長來訪

編輯部

火車駕駛員聯誼會於捍衛自身權益行動中～與時任機師工會楊光海理事長結下情緣！這並非只是一面之緣，因為工會間的互相交流與反饋是非常的重要，也惟有如此，彼此所屬的工會才能有所成長，工會的成長絕對是會員的福利，勞勞相爭或自我封閉的工會，並不能為會員帶來願景與希望，這也不是我們所樂見的！

現今楊理事長已當選華航企業工會理事長，專程來拜會臺灣鐵路工會，我們希望透過交流能為會員們帶來更多的福祉～大家共勉之！



2017 模範勞工 日本交流參訪行

模範勞工

這次的旅行中，有很多的第一次，第一次跟這麼多的同伴們一起出遊，第一次與日本同業者一起用餐，第一次搭火車還有日本人接待，第一次可以進到日本鐵道公司的車站內部……等等，新鮮感與興奮感加乘的結果，使得這趟旅程添加了更多色彩，回憶滿滿。

從出發前查了一下日本天氣預報，旅程中有3天降雨機率高百分之70，內心的小劇場就出現了下雨的場景，也不斷地在腦海浮現著，擔心和緊張的心情多過於興奮與雀躍，因為雨將會是完美旅程中，最令人厭惡的不速之客，不過最後這不速之客卻沒有露面，心中的大石也放下了，而且在出發的航行期間，我從飛機上看到的那美美的富士山，有種莫名的興奮感，為這趟旅行增加了許多的驚喜。

這趟旅程中，最美麗的回憶是鎌倉之旅，這裡有具歷史足跡、文化洗禮的鶴岡八幡宮，有壯觀且莊嚴的鎌倉大佛，更有美麗的海岸線與鐵道相會的景點，江之電是一條極唯美的鐵道，它與我們的平溪支線締結姊妹鐵道，我們看完大佛後從江之電長谷站搭乘電車到鎌倉高校前站，去會出現在動漫裡的場

景，就只是個平交道罷了，為什麼魅力可以從日本紅到台灣，還紅了十幾年，讓許多遊客願意花錢買機票來這走一遭，搭車前我們由江之電鐵道公司的人員派人來接待我們，讓我們一組一組的上電車還陪著我們搭車，這種被尊重的感覺非常的好，這種體驗是一般自由行、一般旅行團無法感受到的，對於鐵道有著不一樣熱情的我們，感受特別的深刻，在電車上看著窗外，沿路的海景映入眼簾每一幕都令人著迷，到了「鎌倉高校前站」我們下車了，迎接我們的是一片大海，隨著海風吹拂掀起一波一波的漣漪，在太陽的照耀下，閃閃發光，要不是我們的時間有限，一定在那等待夕陽的出現，那畫面肯定更唯美，這是唯一美中不足的地方，「噹噹噹……」平交道落下了，大夥們跑到平交道前就定位，就為了重現那動漫中晴子與櫻木在平交道前交會的畫面，當列車緩緩向前駛來，四面八方不斷的發出「喀擦！喀擦！」相機的聲響，為了留住這一幕大家不斷地按下快門。結束了這一站後，我們再度搭電車來到江之島站，江之島站有人為我們解說江之電的歷史，這趟旅程真的收穫滿滿，好不快



樂喔！我想這會是難忘的回憶之一！因為第二天的晚上我們與日本JR鐵道連合會的幹部們有餐會，所以必須早早離開江之島，不然江之島的沿海風景是值得我們駐足一日的。

離開江之島後晚上我們來到河口湖溫泉飯店，這是一家新型的度假飯店，雖然沒有古早日本時期溫泉飯店的感覺，但多了一份精緻感，我們將在這裡連住兩個晚上，好好體驗一下日式溫泉。晚上的餐會還有慶生會，為這次出團的團員中壽星慶生，雖然我不是6月的壽星，但我能感受到鐵路工會的用心，台鐵本來就是個大家庭，本來就應該大家和樂融融的，這樣的氣氛真溫馨，畫面真的好感動，JR連合會會長逐一贈送每位壽星禮物，讓我都想成為其中的壽星了。

來到的第三天，為了不辜負這美好的環境與新鮮的空氣特地起了大早，吸收芬多精，但最大的原因想望一望、看一看，那日本聖山「富士山」，不過今天的早上是陰天，天氣沒有很好，雲層很厚，富士山就像嬌羞的少女蒙著面紗，不肯露臉。今天的第一站，我們來到了忍野八海，所謂八海就是有八個池塘，這些池塘裡的水都來自於富士山高的積雪與雨水，經過富士山長年累月過濾後累積在地底下的泉水，也因為如此這兒的水質特別的清澈剔透，忍野八海景區內有以草鋪蓋屋頂的古代水車小屋，原本身後是以富士山為景，但因天氣不佳雲層太厚，遮住了聖山，讓原本美景如畫的景色少了那一丁點美感，徒

增了那失落感。還好到了下午要返回飯店的時候，那美麗的少女揭開了面紗露露臉了，雖然隔著遊覽車的車窗，但絲毫阻擋不了這聖山的魅力，大家在車上都尖叫了，「看~是富士山耶！」「好美喔！」「好漂亮呀！」，大家興奮的心情真的無法用文字一一敘述的，唯有身在其中才能感受那種的氛圍，就在富士山的陪伴下，大夥們帶著愉悅的心情回飯店享受美味的晚餐。

經過昨天一睹富士山的風采，今天當然特早起，想在離開河口湖之前再看一看那令人著迷的聖山，這家飯店的早餐可以選擇在4樓或5樓用餐，但唯一的差別是，5樓的玻璃帷幕可以讓你看到美美的富士山，但容納數有限，所以大夥們早起就是為了到5樓用餐，希望嘴裡吃著早餐，眼裡也能享受美景，果不其然聖山真的沒讓大家失望，今天的天氣很好，清清楚楚地看見富士山，旁邊還飄來幾朵小雲，好像仙境般，美不勝收，有富士山的陪伴今天的早餐特別的美味。享用完早餐就要到我們期待的磁浮列車見學館去參觀了，磁浮列車見學館





也位於山梨縣，從飯店出發只需要40分鐘的車程就可以到了，我們是館方接待的一組參觀人員，因先前旅行社已有跟館方聯繫，所以他們安排了一個會中文的解說員來接待我們，讓我們更清楚明白磁浮列車見學館的設施。這次能造訪世界矚目的高速鐵路，感到相當的開心，在這可以參觀到時速500km「磁浮列車」，這裡也是日本唯一能參觀的地方，體驗世界屈指可數的先端科技也是造訪日本的魅力之一。世界矚目的次世代高速鐵路「山梨縣立磁浮列車見學中心」，館內施設分別由「Maglev Exhibition Hall館」和「Yamanashi Pavilion館」構成，我們在「Maglev Exhibition Hall館」參觀時身後突然傳來一聲「咻」，原來是磁浮列車在試運轉，大家趕快跑到觀賞區等待就是為了捕捉磁浮列車試運轉的畫面，這列車的試運轉大約每隔10分鐘就

會出現，等待後終於一睹磁浮列車的雄姿了，真的像一陣風般的呼嘯而過，大家興奮的歡呼，對於身為鐵路人的我們見證這一刻內心的澎湃真的久久難以平復，在館內還可以通過模型和展示物等了解到超電導磁浮列車和磁浮式中央新幹線的概要。體驗區也非常棒，除了可以試乘迷你磁浮列車，模擬搭乘磁浮列車的感外，還有磁浮劇院，可以體感時速500km走行的列車的映像和振動帶來的震撼。種種體驗都令人歡喜雀躍不已。

結束磁浮列車的參觀後，我們來到的西武鐵道的本川越站，西武鐵道本川越車站與台鐵局有合作集章活動，我們帶著活動的小冊子來到車站蓋章，這次的參觀活動本川越車站也有派人接待我們引導我們完成活動，本川越車站的站長相當的和善，帶我們進入了車站的內部參觀了一下，其實日本的車站控制盤

也跟我台灣的差不多嘛！不過第一次在異鄉看到控制盤也有點小興奮。簡單介紹一下，本川越車站是西武鐵道的新宿線，從新宿站到本川越搭特急列車只需要45分鐘就能抵達，現在除了跟台鐵局有合作活動外也跟台灣知名插畫家馬來模有合作活動，車廂也使用馬來模的插畫，真的超可愛的，在純樸的本川越，有著濃濃的台灣味。結束車站的參訪後，我們來到川越老街附近的冰川神社，神社的入口有好多紫色的風車，當風一吹風車就會轉動好美喔，欣賞完莊嚴的神社後我們就到老街上逛逛，街上充斥著具特色日式菓子店和日式小物的店家，在街頭也不時可以看到拿著紫色霜淇淋的遊客在路上走著，因為這裡的特產為紫薯，看著大家手裡的紫色霜淇淋，立馬買了一支來嘗鮮，味道挺特別的，接下來我們來到了打卡的聖地「鐘

樓」，此座鐘樓歷史悠久，已被列為重要文化財，總高15.9公尺，每天會在6:00、12:00、15:00、18:00各響一次，其實這是我第二次來到川越了，上次來的時候鐘樓正在整修，但這次終於有機會看到廬山真面目了。結束了川越之旅，我們踏上了歸途，準備回飯店，這也代表我們的旅程正在倒數計時中，明天就要搭機回台了。

今天是第五天了，等等就要搭飛機回家了，這四天的記憶深深烙印在我的腦海裡，這些的美好我會好好收藏，謝謝大夥們一路的陪伴與同行，因為大家互相配合讓這趟旅行更為有趣與順利，最後奉上一句：有您們真好！也非常感謝鐵路工會承辦組的細心與用心，讓我們開開心心的出遊，平平安安的回家，謝謝您們。





106年6月臺鐵局長盃 桌球錦標賽熱鬧展開

圖：小狗仔 文：蛋白豬

一年一度的臺鐵『局長盃』比賽又來嘍！今年是桌球錦標賽，從小到大都還沒參加過任何桌球比賽，所以感覺特別新鮮，這次有機會參加立馬報名去湊熱鬧。因為機廠女生少的可憐，很多都身兼媽媽、妻子，下班要趕回家顧小孩與老公，所以光是找能去的女生隊友就找了老半天，好不容易湊到5位人數；機廠裡的男生球員則相反，甄選非常競爭激烈，從一堆人當中選出8位厲害的男子隊員參賽。

日子很快地就到了6月21日、22日在基隆市立體育館舉辦的臺鐵『局長盃』桌球錦標賽活動。比賽當天臺北機廠由領隊陳廠長武昌、管理賴理事長紀華、男子隊教練林組長俊淵、女子隊教練陳主任鴻章率領我們參與這一年一度的體育盛會。

沒多久就開始一場接著一場的桌球比賽，各隊選手無不卯足全力參賽，光是跟一個單位打就要決戰好幾場，打完後每位選手臉上都充滿倦容。各單位選手實力堅強，這次臺北機廠文康小組無緣晉級前八強，不過能參與到這次臺鐵局所舉辦的體育盛會還是覺得很開心！



一到現場馬上就發現很多隊伍早已在熱身練習了，看到他們認真的在打桌球，心情就跟著緊張了起來。



最後，來公布得獎單位吧~~~男子組冠軍彰化文康小組隊、亞軍高雄機廠文康小組隊、季軍花蓮文康小組隊、殿軍七堵文康小組隊；女子組冠軍局本部紅隊、亞軍局本部白隊、季軍台中文康小組隊。特別感謝主辦單位本局文康委員會及承辦單位基隆地區文康小組舉辦這次的競賽活動，讓鐵路同仁發揮團隊合作精神，促進同仁情誼，凝聚向心力，以此精神共同努力發展鐵路事業。



開幕典禮各單位參賽隊伍一字排開，隊服非常鮮豔亮眼。



風雨無阻 ～道班的使命

林志浩

梅雨季

在雨勢允許施工範圍下

穿著雨衣

依舊把軌道養護工作完成

回到道班後

雨衣脫下衣服早已濕漉漉的

不知道是汗水還是雨水

這就是道班的工作



月光下的老火車

小迷糊

月光伴著破爛的老火車！夜深了！其實「它」也累了！它經過數十年的奔馳！歲月在它身上留下了痕跡！冬「冷」夏「熱」該動的不動！整個車頭破爛坑坑洞洞更不用說到噪音！它已越跑越吃力了！跑起來喘吁吁！連跟它一起奮鬥的司機員們都不知道換了好幾代了！破爛不堪的它們還是不能功成身退！

隨著時代的變遷！人們的需求提升！其實這些老舊車子應該早汰舊換新！這除了提升服務品質外！也增強了旅客的安全和保障乘務人員安全！



JR東日本大宮鐵道博物館巡禮

文／圖：朱我帆

鐵道為日本交通主軸，肩負大東京區運輸命脈的JR東日本公司，為成立20周年紀念，特於埼玉市大城區設立了一座鐵道博物館，三大理念為「鐵道」、「歷史」、「教育」，LOGO以三車輪與一傳動軸象徵其涵義，舉凡有關鐵路的歷史、時代的進步、設備的更新、車輛的演進、資料的保存、知識的開發、實體的操作等，都完整的保留下來，加以條列式整理，或互動式學習，不但老少咸宜且令人回味無窮。

鐵道博物館位於東京站西北方，無論搭乘新幹線或JR都可在大宮站下車，轉乘埼玉新都市交通電車，僅一站之隔，即可抵達鐵道博物館（大成站）。如果安步當車，也只要1.2公里的路程，尤其順著人行道，可見牆上掛有許多照片，展示JR東日本系列列車英姿，同時作為目的地之指引。

下車後首先映入眼簾的是仿新幹線列車流線造型的天花板，讓人為之驚艷；往博物館通廊，兩側展示了大宮站開業130年紀念，以及早年蒸汽火車的輪軸，還有TR212型台車（1973年製）與D51型蒸汽機關車（1940年製）。

值得一提的是D51型蒸汽機關車，早在1930年代末期，日本景氣復甦，

貨運量遽增，這款蒸汽機車應運而生，作為牽引貨物列車；1936-45全盛時期，總共製造了1115輛。總之，藉由D51的靜態展示，讓世人瞭解鐵路運輸與發展帶動了一個國家的經濟成長；而我們臺鐵盛名的DT668蒸汽機車亦與其有密不可分的歷史淵源，也曾在臺灣寫下風光的歷史。

除了這些珍貴的遺產外，通廊設計倒是一絕，目光朝上可見紅、藍色斜線的天花板裝飾，為新幹線列車時刻運行圖；往下看地板，在中央導盲磚兩側，可是列車時刻表，不但是一塊塊人行道磚拼湊出來，而且鉅細靡遺，色彩調合自然，即使歷經眾人足跡，火車時間亦不見模糊與汙染，實在佩服其品質、用心與創意。

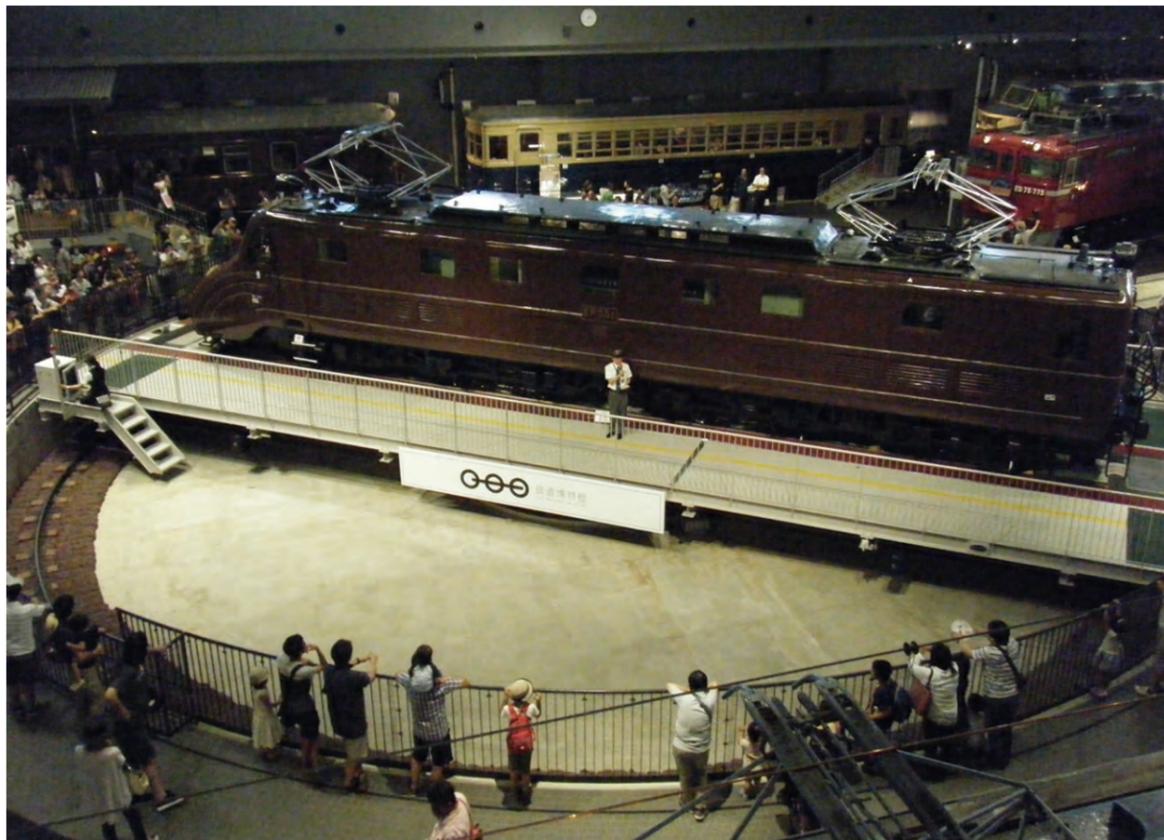


鐵博館通廊天花板為列車時刻運行圖，地板為火車時刻表

穿過通廊來到博物館，開放時間為10:00~18:00，每周二休館，全票1000、學生票500、3歲以上孩童票200日圓。入口大廳挑高三樓層，進館後可見各樓層簡介，以及各項表演活動或體驗之時間表。

博物館一樓為狹長型區域，除服務台外，設置室內的歷史區、圖書室以及戶外的公園區、鐵博廣場等。歷史區為一樓最主要展場，按不同時期、主題及

地區，詳細介紹日本自明治初期至今，鐵道系統的變遷與發展。這區最醒目的，莫過於以EF55柴電機車（目前由C57蒸汽機車）擔綱的轉車臺迴轉及鳴笛解說了，每當表演開始，周邊總是匯集遊客目光，配合解說，轉車臺開始360度緩慢旋轉，此時鳴笛聲、掌聲、歡呼聲不斷，老骨董們的歷史價值展露無疑。



歷史區最具特色之轉車台迴轉及鳴笛秀

轉車臺週邊陳列琳瑯滿目的車輛，猶如一部日本鐵路史，主要區分為興起時期、鐵路網發展、特快及通勤車進化、電氣化車輛、全國特快車路網、新幹線的崛起等六個代表性世代，以及貨運、皇室專用車兩個特殊功能性的車輛。各時期代表性車輛列舉如下：

1. 興起時期（1871-80年）：1號、善光號、奔慶號、開拓號蒸汽機車。

2. 鐵路網發展期（1904-33年）：HANIFU1型電車、NADE 6110型電車、9850型蒸汽機車、ED40型電力機車、ED17型電力機車。

3. 特快及通勤車進化期（1920-40年）：C51、C57型蒸汽機車、EF55型電力機車、MAITE 39型及OHA 31型客車、KUMOHA 40型電車。

4. 電氣化車輛期（1956-65年）：EF58型

- 電力機車、NAHANEFU 22型寢車、KUMOHA 101型、KUHA 181型電車。
- 5. 全國特快車路網期（1956-65年）：KUHA 481型、MOHA 484型、KUMOHA 455型電車、ED75型電力機車。
- 6. 新幹線的崛起（1964-82年）：21型（0系列新幹線）、222型新幹線。
- 7. 貨運列車（1966-68年）：EF66型電力機車、REMUFU 10000型冷藏貨車、KOKI 50000型集裝箱貨車。
- 8. 皇室專用車（1876-1924年）：1、2、7、9、10、12型皇室專用車。

除了上述靜態車輛展示外，比較有趣的還包括登山「之」字型路線「以退為進」，以克服陡坡的運轉模型；只要按下按鈕，模型車便前進、後退、再前進，而逐步上升穿梭於山間，目前登錄世界遺產的箱根登山鐵道最具代表性。另一為「可動橋模型」，同樣地按鈕一按，跨河段鋼構鐵路橋便上升，待船隻通過後再下降恢復原狀，供列車通行。

此外，日本鐵路開創初期使用的硬卡式車票，也被完整保留下來。早年單線區間使用的路牌交接，在此也有完整的影片記錄。東京博多間長途旅行的寢台列車，上中下層臥鋪，將車廂空間發揮極致，旅客拉上窗簾就可一夜好眠。還有為克服千分之66.7陡坡的ED40型齒軌列車，都是很有趣的展示。



圖東京博多間寢台列車，上中下層臥鋪，將車廂空間發揮極致

入口處左側為頗受歡迎的模擬駕駛區，鐵道迷們為一圓夢想，不惜大排長龍；本區設置五種車型之模擬駕駛，包括需預約、收費制的D51型蒸汽機關車，免費的京?東北線209系、高崎線211系、山手線205系，以及新幹線200系電車。坐上駕駛座，螢幕便出各路線現場實景，操作者再按現場號誌及速限，將列車開到終點。

更進階的課程則安排在二樓展示廳旁的「駕駛員體驗教室」，採付費、預約制，每次20人。每人有一模擬JR高崎線233系電車駕駛室，有專人講解，螢幕出現仿真現場實景，行駛間需按規定進行指差呼喚，並按速限行駛，還需考驗列車進站停靠月臺準確度之技巧。

一樓公園區另有預約、收費制的Q版微型車，亦可供模擬駕駛，其運轉於公園內鋪設的小型鐵道，每車可三人搭乘，但駕駛限小學生以上，路線長度300公尺，仍需按號誌等運轉條件操作，每次運行約6分鐘。此微型車車型包括E233、E235、E259、E531、E657、East i及EF510電氣機關車等。另一側的鐵博廣場，則設置許多列車造型的遊樂設施，有E5系新幹線溜滑梯、搖搖馬、攀爬架，及餐車等。

博物館二樓有三主題：入館區、收藏區、體驗區。入館區主打長25、寬8公尺的超大型立體鐵道模型，路線長度總計1400公尺，並打造JR東日本主力車種計1200輛，所有車輛以1:80之比例（新幹線為1:87）呈現，搭配日本山水美景，以及仿真之橋樑、隧道、變電站、各式大樓、車站建築、月台等，甚至連公路接駁也模仿得唯妙唯俏，此區每隔一小時運轉解說一次，所有光鮮亮麗的車輛同時在軌道蜿蜒運行，穿梭於都會



一樓公園區另有Q版微型車供模擬駕駛

山林間，實現了現實世界不可能的夢想，讓鐵道迷大開眼界。

沿著模型區出口長廊，牆面展示日本鐵道歷史年表，自1860年以來，每十年為一單元，說明了各時期具代表性的人物、建設、車輛、路線、票券等，一直到現在，新幹線已成為最風雲的車種，百年多來歷史之豐富，足以讓人流連忘返。

二樓另一側為收藏區，包含圖書館、收藏品展示廳，以及具主題性的特別展示廳。此區收藏品屬靜態展示，並以「退役」材料設備為主，工務方面有各式鋼軌、枕木、扣件、坡度及曲線標等；電力則以集電弓、電車線為主；運務方面陳列有號誌運轉盤、列車座椅、列車資訊牌等。特別展示廳則依當時主題設計，如JR東日本電車展，介紹東京都內主要路線，包含淺綠色系山手線、橘色系中央線、紅色系京葉線、深綠色系埼京線等歷史以及車輛的演進。此外，各路線到站音樂的播放選擇，則令人陶醉在優美的旋律中，亦有助於愛心旅客上下車。

館內最吸引孩童目光的，莫過於教育區了，透過與模型或模擬裝置的互

動，鐵路基本概念即可深植人心。教育區分佈於一至三樓，一樓為工作坊，其中站內與車輛工場工作坊屬於比較靜態的展示。設計工作坊以電腦3D繪圖方式，可自己設計車輛造型與外觀塗裝，很受親子歡迎；另一為微型列車運轉指令室，體會調度員重責大任，親手掌控列車調度，此二工作坊皆採預約制。



設計工作坊以電腦3D繪圖方式設計車輛造型與外觀塗裝

位於二樓的原理構造展示區，設計了許多寓教於樂而有關軌道知識的遊戲。首先可見藍、紅、綠、黃四組相同重量的實驗車，藍車裝設鐵軌鐵輪，紅車為木軌木輪，綠車有輪子但無軌道，黃色車則無輪子亦無軌道，四種不同接



觸面的組合以茲比對，讓小朋友逐一推動車輛，可見藍車鐵軌鐵輪的一組推得最輕鬆，木質輪軌紅車其次，最吃力的則是未設輪軌的全接觸面的黃車，只見每個孩子推得汗流浹背，甚是有趣。

車輪踏面與曲線路線關係，也設計了深入淺出的遊戲，一組大坡度曲線軌道，搭配三種顏色海綿輪軸，橘色為車輪踏面水平，綠色為踏面向內傾斜，黃色則向外傾斜，以茲比對。孩子們將不同顏色輪軸從軌道起點高處放下，輪軸自由滾動而下，於曲線處橘色、綠色都出軌了，唯有黃色向內傾斜的踏面，可順著下坡的彎曲軌道抵達終點，這也讓孩子們瞭解了輪軌間最基本的關係。

另一極具創意的試驗，則是車輪輪緣與道岔的關係。兩組軌道模型並列，右軌起點設一道岔可轉左軌，左軌中間設一組雙剪型道岔可互轉左右軌，二套道岔共有三組手動轉向設定。另有三組比對用車輛，1號車輪緣在車輪外側、2號車輪緣在內側、3號車單側車輪內外各設輪緣、另一側則不設；此時配合道岔手動轉向設定，可先行選定行進路線。

其次，再分別將這三組車輛由起點推向終點，輪緣在兩車輪外側的1號車，通過道岔時，因無法藉由直基本軌處之曲尖軌轉向，因此在起點處就因兩外軌軌距擴大而出軌了。再來看看單側雙輪緣的3號車，則需視雙輪緣位置與道岔開通方向而定，如設定道岔左開，3號車可順利進入道岔；但同樣情形，如雙輪緣在車輛左側，又設定右開的道岔，雖然內輪緣可順直尖軌而行，但外輪緣終將爬上曲基本軌而致車輛出

軌。因此，1、3號車輪緣與道岔的關係，實際上是貌合而神離的。

歷經反覆測試，輪緣為何需設置在車輪內側的答案就呼之欲出了！唯有2號車，可通過設定的道岔開通方向，經尖軌、導軌、岔心，順利由起點到達終點。但是，在運轉實務上，為何仍常見到車輛通過道岔的事故呢？讓我們再回到試驗現場，首先，在道岔起或終點處，如果尖軌未貼密基本軌，車輛通過時將因兩外軌軌距擴大，導致輪緣無所依靠而出軌；亦或是尖軌開通方向錯誤，亦將導致輪緣將道岔擠壞，如此設計精密的聯動系統將無法承受，進而影響號誌的運作，甚而導致車輛出軌，影響行車安全至鉅，不可不慎。

軌道方面靜態展示包括了傳統石碴軌道與版式軌道的斷面圖說明，以及介紹長焊鋼軌兩端提供熱脹冷縮功能的伸縮接頭（EJ）。另道岔作動的原理，亦利用透明蓋包覆轉動馬達，啟動鈕一按，鐵道迷們即可見識到電動馬達轉動的過程。



輪緣於內側之2號車，可通過正確的道岔開通方向，順利由起點到達終點

此外，為列車行進安全的「閉塞區間」，也以遊戲傳達概念，一輛綠色列車行駛於軌道，該區間設置左右二處號誌機，亦即將路線區分為左中右三段；先將列車移至左側，預定向右行進，此時二號誌機均顯示綠燈可通行，今將列車由右行駛，當抵達左側號誌機，號誌即由綠轉為紅燈，亦即後方列車不得進入；隨後列車由中央段繼續向右行進，當抵達右側號誌機時，號誌亦由綠轉紅燈，直到列車離開中央段進入右區段，左側號誌機即由紅轉黃燈，表示後方列車可限速前進。此即為閉塞區間之基本概念。

博物館三樓亦為原理構造展示區，以機務車輛及電力方面之概念為主；此區最大的特色在於車輛複雜的結構中，透過精緻的模型與互動式按鈕，車輛運行的基本原理即可心領神會，而無需大量的文字解釋，此化繁為簡的教育方式，頗能深植人心。這些原理包括了：

- 一、電車集電弓的升與降。
- 二、蒸汽機車燃燒煤炭轉化為動力的方式，包括汽缸、主連桿、單動輪三者間巧妙的連動關係。
- 三、蒸汽機車汽缸的線性運動，利用主連桿帶動三動輪，而成為列車行進的動力。
- 四、鐵路電氣化設備，將高壓電由變電站經電車線，再經由電力機車轉換為動力之過程，並說明直流與交流電的關係。
- 五、利用模型及構造圖解，說明電力機車與電車之不同，與柴電機車發電原理及動力來源。
- 六、介紹列車制軔系統，只要扳轉制軔把手，多個轉動中的車輪便可同時緊軔(煞車)。
- 七、制軔系統之制軔塊展示，並介紹空氣

制軔與電氣制軔。

八、以圖說及影片介紹「動力集中方式」與「動力分散方式」列車。

最後，不妨到頂樓觀景台透透氣，開闊360度的視野，讓遊客可環顧四周，享受遠眺的快感，最特殊的一景，當屬俯望鐵博公園的Q版微型車緩慢繞圈時，左側不時有新幹線列車呼嘯而過，右側則有在來線電車奔馳而行，「三鐵」同時在眼前交會而過，讓鐵道迷感受差異極大的速度感，這不得不讚嘆博物館位置規劃的用心！

除了知性與感性，民生問題也可在館內一併解決，日本食堂和弁屋亦進駐博物館各樓層，備有明亮的空間和舒適的用餐環境，標榜的是國鐵時代的鐵路便當，讓人懷念色香味俱全的古早味。此外，在博物館一、二樓設有商品店，還有各式琳瑯滿目的鐵道文創商品，或是火車造型的糖果餅乾，以及悠關鐵路旅遊或專業的書籍，以吸引流連忘返的車迷們。

大宮鐵道博物館專為鐵道迷打造了一座特有的空間，保存了多元的知識與文化，其以活潑互動的模式，擺脫傳統博物館給人靜態且枯燥的印象。除了日本國內學校團體、家庭參訪外，來自臺灣、大陸甚至世界各國的大小鐵道迷也不在少數。

咱們百年老店臺鐵，一路走來也累積了豐富的歷史與文物，如最具代表性之彰化扇形車庫和苗栗鐵道文化園區；另近年新左營站之「鐵道檔案文物室」，展示品包括鐵路電話、硬式車票、臺鐵便當、時刻表…等，甚至不乏私人收藏的珍品。如能讓旅客在享受速度感之時，又能讓大家體會這一路走來的歷程，承先啟後之寓意更是深遠，大宮鐵道博物館是很好的典範。

日本九州鐵路觀光列車之旅(上)

張 DEMO

暑假的腳步已逐漸逼近，各位親愛的臺鐵同仁是否已規劃好要到何處遊憩，消除平日的工作壓力，如果心中尚無定案，不妨可以考慮規劃來到日本北九州體會一趟觀光列車之旅，沿途的風光及特色小吃美食保證讓您心曠神怡，流連忘返。

近年來，本局致力於跟日本各地區鐵道締結觀光交流協議，究竟日本鐵道有什麼魅力，能夠讓世界各地的觀光客趨之若鶩，爭相到日本各地區鐵道從事旅遊活動呢？筆者認為最大的原因即是鐵道觀光文化的多樣性，大家都知道日本鐵道之複雜世界聞名，一個小小的區域能夠同時容納新幹線，地下鐵，傳統鐵路，地面電車等不同型態的鐵路運輸，而且卻又不會產生衝突及服務重疊，這一切都要歸功於日本政府及相關鐵道單位的用心規劃，除了發揮鐵路運輸的基本功能及載運服務外，更藉由創造多樣的鐵道觀光文化，形成日本各地區的鐵道不同的特色及風貌，皆能讓遊客細細品嚐回味無窮。

筆者將分為上中下三篇文章，為各位鐵路同仁介紹日本九州的觀光車風貌，希望藉由這幾篇文章讓各位能夠體驗到日本九州的觀光列車特色及美妙之處。

前言：

日本北九州的地理位置為日本南端，於我國出發時，大部分國人皆選擇福岡機場作為抵達地點，於機場至福岡

市區的有多樣的交通方式，但九州最有特色的鐵路列車，便是於九州各地運行的觀光列車系列，JR九州將這些觀光列車稱為D&S列車，D就是Design(設計)，S就是Story(故事)，意思即是D&S列車為經過設計的外型及內裝、皆有各自的故事性列車。經由這些觀光列車，展現九州各地特色。並且各有獨特販售特色商品與行駛路線讓世界各地觀光客深深著迷。

JR九州最有特色的9輛「D&S列車」分別為「由布院之森(ゆふいの森)」、「隼人之風(はやとの風)」、「海幸山幸」號、「伊三郎・新平(いさぶろう・しんぺい)」、「九州橫斷特急(九州橫斷特急)」、「SL人吉」、「阿蘇男孩(あそぼーい!)」、「坐A列車去吧(A列車で行こう)」、「指宿的玉手箱(指宿のたまて箱)」。以下便為各位簡單介紹這9輛「D&S列車」的特色及風貌。

由布院之森(ゆふいの森)：

首先登場的是最多人所熟稔或是耳聞的由布院之森(ゆふいの森)，因為該列車起訖站之一為博多車站，正好是九州的門戶車站，且停靠站之一便是該列車名稱的由布院站，所以該列車是九州廣為人知的觀光列車，該列車所行駛路線為博多-別府之間，列車特色及服務為自由使用的沙龍區，可供3~4人使用附

有桌子的包廂坐席，且列車設計為高層式(列車座椅比普通的列車位置要高)，非常適合眺望窗外美景，在久留米至日田沿途可欣賞耳納群山，而行駛至天瀨後右手邊(博多至由布院方向)有「慈恩瀑布」可供欣賞。

多數旅客選擇在由布院站下車，因為當地為日本著名的溫泉觀光地區，如果旅程時間允許，建議安排於當地住宿一晚並且泡湯好好放鬆一下身心，體驗當地各式美食，且可至金鱗湖一遊，該地區湖光山色美不勝收，鬱鬱山林，風光明媚，從湖底湧出溫泉與清澈的泉水於陽光照射下波光粼粼。湖中所豎立的鳥居根據明治時代的神佛分離法令，從佛山寺移到此處，頗具特色。



特快列車「由布院之森」

圖片來源：

<https://www.jrkyushu.co.jp>

(九州旅客鐵道株式會社官方網站)

隼人之風(はやとの風)：

列車的特色為漆黑的車身令人印象深刻，且車廂內充分利用木材溫馨感作為主要的車廂內裝，整輛列車從裡到外充滿了懷舊而又新鮮的氛圍。該列車獨有的懷舊設計氣息，讓人感受到過去的美好時光。該列車行駛路線為吉松站和鹿兒島中央站的特快列車，所經之處沿途風光明媚，充滿南國的熱情氣息，值得一提的是該列車所行經景點有仍保留著明治時代氣息的嘉例川車站及古老的大隅橫川站車站，嘉例川車站於1903年開始營運，為日本最古老車站之一，懷舊氣息濃郁，現在是著名的旅遊景點。而大隅橫川站車站月臺的柱子上仍留有太平洋戰爭時期機槍掃射子彈貫穿的痕跡。歷經戰爭歲月，仍保留當初營運時的歷史原貌，值得讓人深思體會過往的歷史時光。

而該列車為了讓旅客能在鹿兒島與重富區間眺望漂浮於錦江灣之上的櫻島，該列車上還設計了展望空間。



隼人之風(はやとの風)

圖片來源：

<https://www.jrkyushu.co.jp>

(九州旅客鐵道株式會社官方網站)

(未完待續)

消失的支線一 東勢線



台灣鐵路創建至今已經超過百年，在台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，更有深入台灣內地的支線鐵路。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台，悄悄地消失在時代的洪流當中…

艾瑪



東勢支線，興建於民國47年，是台灣山線鐵道的支線之一。當時是為了運送大雪山林場的林木資源、修建水壩工程的材料以及地方的農產品而興建的鐵路支線，路線自豐原站分歧後，向東行經朴子口、石岡、梅子等站後，進至東勢終點站，沿途除了大甲溪的河岸風光，還有田野、綠蔭、橋樑、隧道，其中在朴子口到石岡區間還有一段火車行駛在瀑布上方的奇觀，也讓東勢支線有著台灣最美麗的支線之稱。

隨著科技的進步，大雪山林業公司引進大量機械，不論是鏈鋸伐木造材、高曳集材、聯車運材、批量製材等，皆採用機械化的方式操作，由於砍伐的速度過快，使得原先規畫可開採70至80年的森林資源，在短短的20年就已經枯竭，由於運輸量與人口的逐年衰退，及面對著公路運輸日漸發達的衝擊，東勢線自此走向沒落，最後在民國80年8月31日開出最後一班列車後，這條支線正式的走入歷史。

東勢線自從鐵路營運中退役後，拆除了部分路段的鐵軌，其餘任其荒廢，消失在世人眼前，直到民國89年，各地方為了推展觀光產業帶動地方的繁榮，再次將這條已廢棄多年的鐵道重新改建為自行車專用道路「東豐自行車綠廊」，賦予了它新的生命，提供民眾一個新的旅遊景點，除了感受踩踏單車的樂趣外，亦得以重溫這條舊支線沿途宜人的美好風光與客家熱情的風土人情。

每條鐵路都有它的名字，它不僅是交通工具，更與地方人文與社會發展有著深厚的關係，或許隨著時間的物換星移，昔日的風華不再，最後在「存」與「廢」面臨著抉擇，不一定留存就是累贅，也不一定廢除就會進步，或許就像東勢線一樣，轉個彎它將擁有另一個不一樣的新生命，再次為地方帶來新的未來、新的方向。





2017 臺灣國際熱氣球嘉年華

克卜勒

「臺灣國際熱氣球嘉年華」自2010年在臺東開辦後，已邁入第七個年頭，累積超過上百萬人次前來共襄盛舉。今年的嘉年華從6月30日開始舉行，為期長達一多月至8月6日結束，色彩繽紛的熱氣球將在鹿野高台升空，不僅為臺東的天空增添了美麗的景色，也成了專屬臺東的夏天回憶。

今年主打Lucky 7的概念，除了臺灣本土的臺東球、彩虹球、全聯福利熊球外，更特別從11個國家邀請了30多顆的造型球來臺展出，其中包含了英國的尤達大師球、比利時的黑武士球、美國的顛倒男孩球、日本的愛心球還有許許多多可愛動物造型的熱氣球，與熱氣球迷們來場熱鬧的熱氣球派對，另外，因應今年是雞年，主辦單位再度邀請荷蘭的公雞造型球，希望能為每位球迷朋友們創造好時「雞」。



揮灑天地

熱氣球是透過加溫球體內部的空氣，產生向上的浮力，讓熱氣球升空飛行。而一天當中就屬清晨及傍晚時，氣流通常較為穩定平靜，也是熱氣球較佳的飛行時間，這也正是鹿野高台每天兩場的舉辦時間，民眾除了與熱氣球合影外，還可以報名參加定點飛行，就是以繩子固定熱氣球在定點位置升降，讓民眾體驗搭乘熱氣球飛行的高空冒險，也從不同的角度欣賞花東縱谷美景。

除了眾多造型的熱氣球外，今年還規劃了六場不同主題及不同地點的光雕音樂會讓球迷朋友們欣賞。十五日晚間，再次在池上知名景點大坡池舉行，這場光雕音樂會，安排了六顆造型球與球迷朋友見面，透過熱氣球燃燒的火焰，配合著音樂與表演，共同譜出這盛夏最獨一無二的美麗樂章。後續光雕音樂會還有三場，分別為二十二日太麻里曙光光雕音樂會、二十九日知本光雕音樂會及八月六日鹿野高台閉幕光雕音樂會，喜歡熱氣球的朋友們千萬別錯過了。

在這裏，熱氣球能帶給你的不止回憶更有許多的樂趣及感動！





如何擁有人生第一棟房子

彭國勳

因為97年後，年輕新進同仁相當多，想想自己也年輕過，也經歷過寄人籬下租房子的日子，只是繳了13個月房租就讓筆者受不了，決心克服萬難買了人生第一棟房子，雖然很辛苦，但一切都值得。因此興起敲鍵盤將如何操作過程紀錄下來，以便讓新進同仁參考借鏡，雖然時空環境不盡相同，但操作手法應該相去不遠。說真的，如果要談工作分享，可能要一天一夜；談過往愛戀，可能要兩天兩夜；談如何擁有人生第一棟房子，可能要三天三夜。以下便是幾段買房、蓋房、買保險的過程。

一、人生的第一棟房子：筆者73年士級進鐵路，74年結婚，75年買房子，看似順遂，其實過程辛苦不足為外人道。剛結婚時，見村裡一個送報紙朋友，短時間蓋新房、買新車，引起筆者極大興趣，帶著妻子到她家上課：「如何理財？」學到「強迫儲蓄」致手頭沒錢好花的觀念；學到「零存整付」的儲蓄概念；學到「以會養會」的操作技巧。自己消化後，落實執行，再加上靈活的理財操作，進鐵路2年便擁有人生第一棟房子。人生第一筆貸款是25萬元的「消費性貸款」（7年期本息攤還，84期，每月約繳3500元），原本貸下來是要去買市郊便宜的房子，開價28萬（心中盤算殺到25萬），當年每月薪水含加班費約16000元，計畫先從便宜、郊區的房子入手，因為當時每月付房租3000元，只要將租金拿來繳貸款（約3500元）住到南迴鐵路通車（81年通車，必然利多，房價會提高），若原價賣出，也賺幾年房租，事後證明分析正

確，後來有人賣了198萬（投報率800%）。夫妻倆興沖沖的騎著50CC摩托車，路途遙遠，到現場一看，屋況極差，真的買不下去。房子不買了，手頭上卻多了25萬元怎麼辦？硬著頭皮只好再看貴一點的市區透天厝，2樓透天開價76萬元，和同事一道議價，告訴賣方，72萬若同意兩間一起成交，要不調頭就走！賣方同意了，錢從哪裡來？將結婚介紹指賣了，湊出28萬自備款，待房子過戶後，再以房子辦理房貸（抵押性貸款45萬，20年期，每月本息平均攤還約3800元），算一算貸款加起來70萬（當年還沒有貸款支出不得超出收入3/1上限限制），兩項貸款加起來每月負擔7300元（租房子每月付出3000元，繳一輩子房子還是別人的。今多繳4300元，熬個7年，還完消費性貸款，等長女上小學，真正要花錢時，肩膀上的負擔就剩3800元房貸而已）。房子買了，晉身有殼族，頓時感覺人生踏實多了。下一個目標士級跳員級，兩年後特考一過，晉級差額就足夠繳3500元信貸，這下只剩3800元20年期貸款。當然其間過程並不是一帆風順，碰到手頭拮据、捉襟見肘時，再借個10萬元的消費性貸款，以應付每月透支（如每月透支3000元，一年共計36000元，10萬元便可應付3年）。寅吃卯糧的日子其實很苦，每分錢都錙銖必較，那陣子最關心央行利率調整，最開心的是每年晉級可多近千元。

二、人生的第二、三棟房子（套房）：人的慾望、野心是無止境的，手頭稍微寬鬆，聽朋友談到新行政中心附近，套房一間大約90萬元，買房念頭又

起。某天下了班，於晚餐時向老婆提到買套房置產，告訴她：「年資越久，薪水越高；年紀越長，子女出社會，開銷會越小，存款會越多，我們必須分散風險，不可以把雞蛋全部放在同一個藍子裡。現在（民國85年）100萬放銀行，一年約4萬5千元利息；當房東，每月收租6000元，一年7萬2千元，投報率高於定存。」老婆大人同意後，筆者在2星期內一口氣買了2間套房，模式如同買房一樣，只是進化到有會子可標。一看上房子，標會，湊30萬當自備款，過戶後，不足部分，以套房辦房貸，60萬（20年期，本息平均攤還，每月約4千多元；辦20年乃以時間換空間【意即把還款期限拉長，以稀釋每月還款金額，但不是越長越好，通常借100萬，20年期還本息就要200萬；30年期還本息就要300萬】）。每月收租後，轉手繳給銀行，當過路財神還剩1千多，如此簡簡單單就晉身「房東」。本想一口氣投資5間套房，只是更大的野心又來了，因一心想換更大的房子，怕資金排擠，所以套房夢就此打住。

三、自己買農地蓋農舍：88年有了換大房子念頭，訂報紙，每天在房地產廣告上搜尋，只要大地坪便打電話去問地點。期間（89年）立法院正在修訂「農發條例」，研議開放自然人可持有農地，但考慮0.25公頃以下限建農舍（時機大好，增加了向地主議價空間，因為地主擔心以後0.25公頃以下限建農舍，小面積農地會賣不到好價錢）。當時到處看地，地主以為筆者有錢，其實不然，筆者只是拿原有透天厝向原貸款銀行重新「設定」（房地產增值後，可增加貸款金額160萬，若要動用，一星期內即可撥款。）後來看上離臺東新站5分鐘車程的一塊225坪農地，地主開價每坪1.5萬（附近建地當年每坪4萬元），心想若能殺到每坪1萬，二話不說，馬上買。沒想到值得信任的仲介，

他竟幫筆者殺到每坪8400元，總價190萬元，毫不猶豫買了。標個會拿到30萬，請銀行撥款160萬，湊足190萬元，完成人生自力蓋屋第一步。買農地，學問較多，技術層面較複雜，但卻可以買到市區內大面積土地。筆者當年觀察立法院修訂農發條例過程，先以家父「自耕農」、且「無自有農舍」身份買地，以家父為「起造人」，申請建照，90年1月農發條例通過，待房屋新建完成取得使用執照，同年再以「贈與」方式贈與筆者（兒子），因為每年有100萬父親贈予子女免稅額度，所以筆者只負擔了3萬多的「過戶契稅」，也免了「贈予稅」（因房屋是以課稅現值【有一定計算公式】，非以市價計算）。人生大夢越玩越大，槓桿操作當然也越吃力，手頭上因為沒有那麼多現金，所以興起了預售屋分期付款概念，蓋到哪錢付到哪，於是跑去找建商，告知：「筆者只有一塊地，現金不足，是否可以依預售屋付款模式請他們蓋房子」建商：「可以啊！」筆者：「資金如何籌湊？」建商：「可以代找金主」，筆者聽到這裡就打道回府，新的念頭產生，與其由他找金主，利率較高，倒不如由自己籌措資金，利率較低。便回頭找爸、媽、兄弟、乾媽...等，請他們信任筆者，將存在銀行定存暫借筆者運用（約需800萬），利息由筆者負擔；再向保險公司以保單「質借」（筆者保險買很多，質借可借到近3百萬）；甚至為了向保險公司借錢，還硬著頭皮買了兒子的終生壽險（算強迫儲蓄，這個部分可借95萬元）；加上原有房子可賣340萬元（需扣除已借出買土地的160萬元）。由自己請建築師畫圖，將自己構想完全融入，斜頂、加造型煙囪（隱藏水塔）、洗石外觀。自己請土木包商興建房屋，工程進行到哪，付款就到哪（類似預售屋）。資金動用順序，由自有資金先動用，其次動用利

率最低的，再來動用較高利率，最後才動到友人資金（利率最高）。等房子蓋好，房貸下來，還款順序倒過來，利率最高的先還，最低的最後還，接下來就乖乖的付20年的房貸。筆者運氣不錯，房子一完成，利率也從年息6.5%，一直降到2.7%。

四、原來的構想是請建商蓋房子，同事提議：「為什麼不自己蓋房子？而且比較便宜...」，哇，大哉問，大問題！冷靜思考兩天，決定跨出人生另一大步：「自力蓋屋」。對門外漢來說，蓋房子談何容易，於是開始做功課，報紙翻開都是搜尋建築相關知識，到處請教有營造背景或經驗的同事，要如何開始？如何議價？綁鐵要注意什麼？水泥強度怎麼分辨？保護層要多厚？灌漿要注意什麼？灌漿後幾天可拆模？什麼是筏式基礎？什麼是聯合基礎？因為原始構想還想於頂樓設一蓄水池兼泳池（採兩套給水：地下水供應泳池、馬桶、魚池、澆花；自來水供飲用。）也特別搜尋雙層模板防水概念。只是到了建築師那裡，一句話：「彭先生，你地那麼寬，為什麼一定要把泳池放在頂樓，增加房屋結構及負擔？」念頭才打消。於是邊做邊學，邊學邊記筆記，歷經9個月終於把自己的房子完成-「自力蓋屋」未必省錢，因為沒有固定的工班，議價空間小，自己的房子不計成本。蓋房子後來還成為筆者本業外第2專長（其實更有成就感），更於100年時，利用休班時間幫岳母完成總價1600萬-不含地價（從設計、找分包商、議價、簽約、裝潢設計、施作監工，全一手包辦。），電梯、無障礙設施、電動防盜（盜）窗、動線合理、開關順手，自評接近100分的豪宅，至於報酬就不說了。

五、如何買個好保險：之前媒體討論退撫金問題，沸沸揚揚的好不熱鬧，也衝擊著你、我的退休金到底會減少多少？早在民國80幾年，保險公司就曾推

出類似老人年金的規劃，不用看，就知道想領的多，當然就要繳的多。筆者反其道而行，以年幼的兒子、女兒為被保險人，加上夫妻2人，分成3個群組。夫妻2人買的儲蓄型保險金額並不高（主要著重在附加之醫療險與筆者之意外險），每3年會領回一筆保額10%的年金；重點在兒子、女兒部分，金額就買的比較高，如此3年一個循環，每年都會有年金給付。如第1年保費繳10萬，第2年繳20萬，第3年繳30萬，第4年起每年年金給付再拿來繳保費，如此實質上只有第3年繳30萬最高，第4年起每年大概只繳20萬上下。之所以兒子、女兒部分買的多，道理如下：年紀輕（10、14歲），倘若都買20年期，繳費期滿時，子女30歲左右，筆者50歲，開始每年領年金（其實第4年起就開始領年金，只是高峰在筆者50歲開始，平均每年25萬），設定繳費期滿後筆者餘命25年，筆者75歲身故，到時子女約50歲，再把原本就是子女年金改由他們自己領，設定子女餘命也25年，75歲身故，身故給付就由尚未出生的孫子女領取。所以買子女保險，領年金時間可拉長至50年以上，如此就成了三代保險概念。如果買成人保險可能只領25年，買子女保險，繳差不多一樣的錢，投報率幾乎高一倍，何況年紀越輕保費越便宜。就舉繳費15年期防癌險為例，兒童100萬年繳1200元左右，15年共繳18000元；成年就跳到年繳8000元，15年共繳12萬元；何況兒童保障年限可拉長至60年，成人之保障年限可能就只有30幾年（依投保年齡）。投報率也高下立判不是嗎？

這篇稿子早於103年完成，因為之前筆者投稿密集、稿擠，所以暫時擱置未寄出，因去年職務異動，接下台東站站務主任，業務較繁忙，未再投稿，閒暇整理後，還是決心送出沉睡多年的稿子，好讓汲汲營營於努力尋求一屋半瓦的年輕同仁參考、借鏡，應該也是功德一件！

生命不可或缺之茶



RT

揮灑天地

談到「茶」，大家直覺印象是甚麼呢？早餐店的奶茶？手搖飲料店的各式茶飲？便利商店的瓶裝綠茶？還是貴婦下午茶？

筆者也曾經是追求特殊、新奇飲料的愛好者，每每看到廣告介紹新款茶品上市，就會忍不住買來嘗鮮；也喜歡召集三五好友，到處品嚐蛋糕甜點、喝下午茶，不過，隨著年紀漸長、體質改變，有好一陣子突然連一點點咖啡因都碰不得，身體「找碴」，心不甘情不願地只好告別「找茶」。

直到這幾年，某次接受朋友泡茶招待，看著他特茶的過程深深著迷不已，原來，曾經一直在追尋茶飲，卻也如此不了解茶飲，著實讓筆者大開眼界，也因此栽進尋茶之路，然後也發現，自己並不是對咖啡因產生排斥，而是奶精、香料、糖漿等化學成份產生的不適，喝對好的茶品，其實是有益身心健康的。

不過，畢竟筆者不是醫學專家，所以在此就不多加論述茶葉所含茶多酚、兒茶素……等帶給身體的好處，在此，與大家分享如何在辦公室隨時隨地泡好茶。

◎熱沖茶：

1、一個茶包和一個馬克杯即可沖出好茶，相信很多人有個迷思，茶包就是不好的茶，其實茶包的發明只是為了便利沖泡，茶好不好，在於來源、製作過程。不過，雖然只是簡單的沖泡方式，溫杯和加蓋的動作也別省略，沖茶

水溫要夠，風味才能萃取出來，加蓋除了可以保溫也防止香味飄散，並請注意，茶包建議沖泡一次即可，通常回沖就品嚐不出滋味了。

2、準備一只和常用的馬克杯容量相當的瓷壺(瓷壺較不會吸附茶的味道，通用性高)，一樣記得事先溫壺、溫杯，一般是取茶葉和水1克：50CC比例，不過，筆者通常都是以茶葉鋪平茶壺底部來當基準，沖泡後再依個人喜好於下次做調整，多次練習，熟悉茶壺和茶葉的特性，方能泡出好茶。

◎奶茶：

依上述沖泡比正常濃度多一倍的茶湯，再依個人喜好加入鮮奶、糖。

◎冷泡茶：

炎炎夏日來臨，相信許多人耐不住喝熱飲，此時也可採取冷泡法，取茶葉和水1克：100CC比例，先置室溫1~2小時，再置冷藏8小時，然後過濾茶湯，避免茶葉繼續變化產生混濁變質物，清澈茶湯約可冷藏保存2~3天。可以於晚上準備好，隔天就可裝進水壺帶到辦公室品嚐了。

茶的學問很多，從茶樹、製茶工藝、沖泡技巧……等都能研究，但是，筆者認為，講究太多有時候反而拘泥了其中樂趣，不一定要挑名貴茶葉，也不一定要擺設鋪張茶席，就放輕鬆、靜下心，選支自己喜歡的茶品，隨時隨地都能喝茶養性。

夏之印象

晁小鳴

2017仲夏寶島

眺望眼前的玉里大平原

搭上收割期的末班車

雖金黃稻穗已不再

眼前的景緻 反而更像油畫布的畫作般

譜出整齊的色塊

奔馳在原野中的蒸汽火車與彩繪列車

平靜 多了點動感

熾夏 又多了點快意