

愛海
店家

臺灣鐵路 Taiwan Railway X 臺灣海洋保育與漁業永續基金會

品嚐頂級規格國產小卷便當
支持台灣永續海鮮
保護海洋生態更健康

小卷 盛宴

頂級海饌

臺北鐵路餐廳



臺鐵小卷便當 150元

採用台灣永續海鮮標章「海洋之心生態標章」
漁業認證銀級的瑞芳鎖管棒受網友善船隊小卷。
撈捕自天然無汙染的彭佳嶼以北海域，
船上急速冷凍，鎖住鮮美甘甜的海洋滋味～



海洋之心生態標章3道環保把關

供應長大成熟的小卷，確保小卷資源永續
遠離沿岸小卷繁殖區，保護近岸海洋生態
每年依法休漁兩個月，落實永續漁業管理

歡迎會議活動團購。

20個臺鐵小卷便當以上的訂單，請於前一日中午12:00前來電預訂：
臺北鐵路餐廳(02) 2361-9309

啟程·享食·永續



台鐵便當 TR Bento



農業部漁業署



財團法人 臺灣海洋保育與漁業永續基金會

廣告

發行人：陳世杰
發行者：臺灣鐵路工會
地址：臺北市北平西路三號六樓 6044 室
電話：(02)23896115-6
E-mail: trlu0000@railway.gov.tw
trlu0100@gmail.com
印刷：時代打字印刷公司
電話：(03)9563337 E-mail: shyr.day100@gmail.com

路工編輯委員會
主任委員：陳世杰
委員：陳丘梅、何峻良、許壬璋、郭俞均、劉韋忻、陳宥華、張秀嬌
主編：吳長智
編輯：林佩怡
特約攝影：陳振芳、楊永蔚、徐邦堯、林志浩、李晁鳴、陳明哲、許育銓、莊文軒



工會QRcode

路工

112年9、10月
第88卷第5期



- 臺灣鐵路工會第15屆第4次會員代表大會紀實暨勞工董事、鐵聯會代表當選名冊
- 甲種職業安全衛生業務主管課程
- 臺灣鐵路工會局勞資會議及各地區勞資會議勞方代表研習班紀實
- AI與企業主的無人夢（上）：近期運輸業的AI應用實例觀察

臺灣鐵路工會第15屆第4次會員代表大會

編輯部



臺灣鐵路工會各分會花絮

編輯部



宜蘭分會召開第14屆第8次理事會



基隆分會頒發子女教育獎學金



基隆分會會議室開辦112年升資考複習班



台北捷運工會參訪富岡機廠並進行軌道業務交流



新竹分會頒發子女教育獎學金



臺中分會頒發子女教育獎學金



高雄分會頒發子女教育獎學金



花蓮分會參加花蓮縣政府112年縣長盃公務人員桌球錦標賽



路工

112年09月10日
88卷第5期



封面：臺灣鐵路工會第15屆第4次會員代表大會…編輯部

封面裡：臺灣鐵路工會第15屆第4次會員代表大會…編輯部

勞動線上

2.甲種職業安全衛生業務主管課程…職安委員

5.第12屆第5、6次局勞資會議節錄…文宣組

14.臺灣鐵路工會第15屆第4次會員代表大會紀實暨勞工董事、鐵聯會代表當選名冊…組訓組

教育訓練

17.臺灣鐵路工會局勞資會議及各地區勞資會議勞方代表研習班紀實…組訓組

揮灑天地

21.2023臺灣文博會in臺北…飄飄

24.「彰機樂腳」—歡樂跑步、跑出健康！…峰

25.AI與企業主的無人夢（上）：近期運輸業的AI應用實例觀察…吳宗霖

30.我不是乖寶寶 - Part20…彭國勳

會務報導

37.臺灣鐵路工會112年8~9月資產負債表…會計組

39.臺灣鐵路工會112年9~10月活動紀要暨分會會訊…組訓組

封底裡：臺灣鐵路工會各分會花絮…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、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。

甲種職業安全衛生業務主管課程

職安委員

本會職業安全衛生勞方委員陸續參訓「甲種職業安全衛生業務主管課程」，目前已全數完成結訓並取得證照，下列為4位委員的受訓心得。

職安委員楊佳穎

在進入路局前，對於職安這塊就有些微的涉獵，當初也有自費去參加管理員的課程，加入本會代表後也因為有上過相關的課程而被延攬至職安委員，非常感謝本會一直積極推動，使各委員能有良好的資源去參加各項的課程及考取證照，使我們在參與職安會議時，能更見微知著、釜底抽薪，除了職災後的改善措施，更重要的是在事故前的預防，都必須在會議中謹慎處理、討論。除此



之外，這些獲得的技能也能讓自己在平常的工作環境中，觀察其中的危害因子及是否符合相關法規，進而改善至更友善、安全的工作環境。

職安委員徐明煌

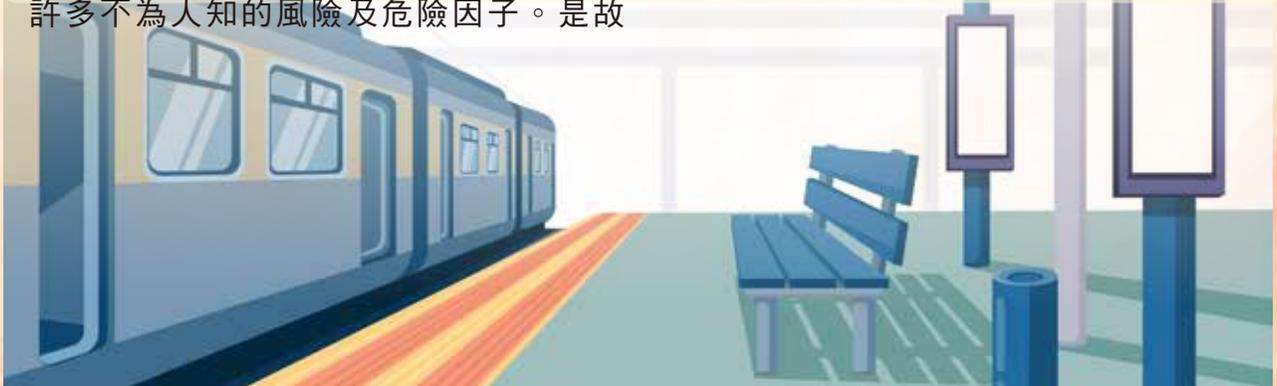
自民國80年到路以來，一直在基層服務的我，總是抱持著父輩的執著，對鐵路文化傳承為志業。一路走來，見聞過數不清的鐵路職業災害，而且出事的樣態百出！

進而思考，職業災害對於一個百年老店以及受災家庭的傷害有多深遠？

一個偶然的機會，接獲本會幹部通知，遴選本人為路局職安委員。原想好好的跟著前賢學習，奈何學習過程中發覺職業安全的領域範疇太廣泛了，尚有許多不為人知的風險及危險因子。是故



想提昇自我職業安全的基礎知識，遂報名參與受課，希望能為鐵路基層同仁的安全把關，督促線上長官不正確的觀念與決策，降低現場同仁的傷害與折損！





職安委員黃文政

職業安全衛生管理法前身於64年5月24日訂定發布（原名稱為勞工安全衛生組織管理及自動檢查辦法），期間歷經多次修正，最近一次係於109年9月24日修正發布。雖然，這個法令已經實施了將近50年，但真的有很多員工知道這個法令的存在嗎？

「臨軌工作」是路局現場技術人員工作的日常，「上臺、轉臺」更是電力技術人員夜間工作時更常聽到的一句話，意指要在高空3.5公尺至4.5公尺處工作。進到辦公室工作已經超過十年，但回憶最多的卻是在現場工作，「日間」大多數是去尋路線看電車線及設備的狀態或是燒連軌線，「夜間」不是例行性的保養就是工程，再來就是「日間」發現的緊急需處理的事件，因此電力技術人員比一般其他業別技術人員更多了一項「工作時經常需要跳上跳下」。

路局的工作有許多都是需要靠經驗傳承，故在工作上許多時候都是老師父帶領著新進同仁工作，老師父怎麼說新人怎麼跟著做。我記得十多年前在現場工作時根本不會聽到主任有罵人的情況，只要「領班」兇一點大家就乖乖的，尤其是在工作的時候只要不是有發覺到明顯的錯誤，是沒有人會跟領班頂嘴的，大多都是領班說了算。但是，也是因為這樣讓我印象最深刻的兩件事情就這樣發生：

- 1、在月台端維修車平臺已升至最高，過程中有剪線（接觸線）的需求，有個同仁隨即拿了剪線剪斷了接觸線，當下就因重心不穩從近5米的高度摔到鐵軌上。
- 2、兩組工作人員因為需更換接觸線，需要將轉彎處固定接觸線的零件放鬆使



接觸線脫離固定夾，但是因兩位領班尚未確定兩邊可鬆脫固定夾前，就有一邊先將固定夾鬆脫，導致接觸線彈出，當時站在彎道內側的同仁全被接觸線掃出，除了一位同仁反應及時，還緊抱著接觸線，其餘同仁亦被掃落到鐵軌上。

以上兩個例子都造成同仁受傷嚴重，休養好幾個月。

勞動部統計過職業災害高達85%來自「勞工的不安全行為」以上兩個例子也是屬於這部分。這些都不是不可預防的，但是，「滑倒」、「墜落」、「夾傷」、「骨折」等受傷情況在臺鐵局的工安快報裡總是不間斷的出現。與同事討論工作的問題時，我常常說一句話「我們在路局上班，安全最重要，工作可以不做，但是安全不能不顧」這句話，相信很多人同意，但是也有不少聽了就忘了，做事依舊。這也使得我更想要了解更多有關職安方面的事項，當自己能夠越清楚時，會發生的意外可能就會更少。也期待著未來的某一天因著自己學習過的職安訓練或是課程，能夠給身旁的同事建議提醒，彼此相互提醒學習，甚或減少或是避免工安意外，這應該才是讓大家有職安觀念的最終目的。

職安委員王志國

從我到工會中的職業安全衛生委員會後，從一個對於勞安半知半解的狀況到後來去上課考取證照後深深感受到員工在現場工作危害的重要性，而對於公安的處置方式才知道現實與理想之間的差異性。

甲種職業安全衛生任何事故中發生了會如何，不發生又會如何，討論這種事實對許多人來說意義重大，不管任何業別也是非常有意義的。

在上課程的第一天感受特別深刻，好多行業別的人都來參加而在詢問過程中，將近三分之一是因工作需要被指派來參與上課，此時聯想著這樣的公司工安會好嗎？而我卻是自願更想要多了解職業安全的相關的一切事務，因為在工作上遇到很多問題時根本都不會多想會不會以前就這樣做了應該沒問題，安全性是否合乎規定並非第一時間考量，但開始第一節課後我改觀了，上工前就應做好安全告知與工作前的安全確認，而並非在工作中才開始，也才認知職業安全有這麼多的章節“法規”“細則”“辦法”“標準”等等……以上之多，真的讓人一時間覺得，哇！原來我在自己工作中的方式原來是有危害的，或許危害並非會有立即性的危險但可能發生，此時也剛好認識了同班同學相互討論原來都一樣會有自己認為的先入為主觀念，還好上完課後馬上改變這樣的認知，任何的工作條件不能用自己認為的觀點就先判斷，應該好好思考從安全來看待。

後續課程每一位講師真的都非用心，為了不讓學員覺得課程枯燥乏味，過程中都會穿插實務來讓學員們容易理解，更容易記住職業安全衛生的規範與內容，如何將這些帶入工作的實務經驗以減少職業安全災害的發生，也可以將目前推行的勞安表單如何填寫與線上如何通報，用最簡易的方式來處理帶入，也經由一堂一堂課程學會如何對照法規與細則的連結查詢，更是與認識的同學互相工作分享討論彼此雙方工作場所的相關性與共通的職安衛生的標準，到了課程最後，老師也特別告知每一位學員，這只是最基本勞安的知識一定要繼



續充實任何地方的職業安全衛生資訊，畢竟環境絕對不會一成不變，所以職業安全衛生就會跟著有新的變化，一定要與時俱進這樣才可以永保安全第一，也希望學員能夠繼續深研此課程相關的其他項目。

課程後續到考取證照前這段時間也從未間斷持續看職安衛生課本，唯有學習才能讓自己精進於是每天都會努力複習，最後一定會在線上模擬試題測試三次後才休息，終於到了考試當天，或許因為之前到員訓剛上完課程沒多久，考試的緊張感少了許多，80題的考試題目60分級格，自己本身設定目標90分，開始作答後感覺與自己設定標準應該落差不大，結果成績85分，未達自己設定有點不滿意但還是順利過關了，雖然已經考取證照但我還是會繼續保持學習，畢竟職業安全衛生還有許多我尚未了解的領域與不足的地方，更感謝帶領前行職安的師傅，因為有你的傳承與堅持，讓我們後輩能夠繼續跟著師傅腳步不走冤枉路，更讓每一位在路局上班員工都能夠在友善與安全衛生環境下好好的打照顧好自己的家庭。

職業安全衛生在職場中，若職業災害發生了，我們就不得不考慮它任何環節上的過程是否有疏失或者可事前預防的可能性，每個人都不得不面對這些問題。在面對這種問題時，我也是經過了深思後，檢視是否能夠將把危害降至最低或者為零（可能性極低）。畢竟少一件事故都是讓自己多保障一分，只有如此心態臺鐵才能安全永續。

安定保障在態度
全靠彼此互相顧
安全第一字永續
心堅持真如初
雲之心



12屆5第次勞資會議紀錄



時間：112年8月17日上午 9 時30分

地點：本局第2會議室

主席：吳代表長智

壹、主席報告事項：

一、本次會議由營運安全處業務簡報。

黃代表國榮提問：

請營運安全處緊急需要各單位提供相關資料時，應先尋求各單位主管處同意，再請相關主管通知現場同仁提供資料，而不是營運安全處直接打電話給現場單位，要求提供資料，因有些資料規定不得外流，現場同仁無法確認來電者身份，若無緊急需求，請按正常流程申請。

營運安全處回復：

依據「交通部臺灣鐵路管理局錄影錄音系統影音資料管理作業要點」十一（五）之規定：本局營運安全處為及時辦理行車安全調查及勞工安全衛生室辦理勞工安全案件，得先以口頭申請，事後補正程序，影音資料之管理單位應立即配合提供相關資料，不得妨礙調查。本處調查科去電現場各單位要求提供資料均為緊急需求，為利現場各單位確認來電索資身分，本處將與各單位開會協商確認方式；尚未協商確認方式前，各單位可回撥本處調查科鐵路電話02-4374確認索資身分。

馮代表輝昇提問：

（一）簡報內容，第四階層-SOP作業程序統計，機務處應不只6項，請機務處說明。

機務處回復：

（一）簡報內規章統計數字係營運安全處就規章數目及階層進行統計。

（二）營運安全處共將規章分為4個階層，分別為：

- 1.第一階層：法令及部頒規範。
- 2.第二階層：本局本於權限或職權制定，並依據法令提報交通部核准或備查後施行之規章，其名稱包含：要點、須知、規定、規範、表、手冊、程序等。
- 3.第三階層：本局本於權限或職權（含各處共同協調），核定、發布並施行之規章（要點、須知、規定、規範、表、手冊、程序等）或作業程序（作業程序、SOP及其相關書表）。
- 4.第四階層：各處基於其權責範圍，由處長核定、發布並施行之規章（要點等）；或作業程序（作業程序、SOP及其相關書表）。

（三）依據本局安全規章階層體系表，本處第4階規定為處長核定，共有6項：

- 1.規章2項：列車自動防護系統管理須知、機務動力車乘務學習人員教導訓練須知。
- 2.標準作業程序4項：動力車乘務員運轉標準作業程序、車輛防墜裝置拆裝標準作業程序、列車運轉中機車故障之處理-各車型故障處理手冊、各型機車出庫檢查標準作業程序。

(二) 簡報內容，基層反應意見及關鍵課題很重要，請營運安全處說明前3項最關鍵課題？

營運安全處回復：

本局為推動SMS有效性提升安全意識與安全認知，以北、中、南、東分區方式辦理基層人員教育訓練，內容關鍵課題：

- 1.安全意識與危害通報。
- 2.日常作業與SMS整合實務。
- 3.1021與0402事故省思。

(三) 簡報內容，營運安全處運輸事故調查報告(案)解除列管近2成，比率過低主要原因為何？

營運安全處回復：

運輸事故調查報告進入列管階段之分項執行計畫，運安會通常就本局首次函報之半年期執行情形要求再續提報一定期間改善執行成果等相關佐證資料，始評估解除列管，故各案件解除列管時間較為冗長。

(四) 簡報內容，員工自主(含虛驚事件)通報制度通報後採納及改善件數比率為何？

營運安全處回復：

目前收到通報案件70件中，有立案案件共有65件，採納比率約93%。通報紀錄並藉由行車事故審議會讓各處委員瞭解通報案件，如需各處改善案件則以便簽提供各處依權責辦理改善妥處。目前通報案件中對於行車安全急需改善僅有幾個個案。

(五) 簡報內容，鐵道局對於事故判別標準趨嚴，趨嚴是為了安全考量，惟單方面提高標準，將致112年本局行車事故件數明顯增加，營運安全處是否有與各單位討論過？

營運安全處回復：

本處前以112年7月21日鐵安預字第1120024998號函，函轉交通部鐵道局鐵路行車事故事件種類之認定原則予本局各單位，本局事故現已依監理機關之原則認定。

(六) 簡報內容「安全績效指標」與「國家安全績效指標」有2套制度由不同單位管制，是否會造成行政管理上的問題？

營運安全處回復：

「安全績效指標」係本局依據鐵路行車規則第60~62條內容所制定，目標值係以【近3年平均件數*0.9/近3年平均百萬列車公里】計算，主要為本局對外展示行車安全執行成果；「國家安全績效指標」係依據交通部函頒「國家鐵路安全計畫」，各指標內容係以鐵路行車規則第60~62條內容為基礎再做調整，目標值係以【近10年平均件數/近10年平均百萬列車公里】計算，主要用以交通部和鐵道局監督本局行車安全成果，該2套指標內容涵蓋基礎差異不大，皆可反映本局行車安全執行成果，於行政管理上未曾造成問題。

二、工務處招考營運專員：

工務處報告：

- (一) 依據本局勞資會議第12屆第3次會議決議：「對外招考營運專員應提勞資會議說明後再行辦理」。
- (二) 本處臺北工務段應業務需要，需具相當工作經驗之專業技術之土木工程人才挹注，本次招募人才需求條件為，需具規劃、統籌及協助辦理有關土木設計文件審查及工程、財務或勞務案辦理招標、評選及履約等能力。另查，因現有職稱為「營運員」者，並無具備相關能力得以勝任，故擬對外辦理公開甄試營運專員1名。
- (三) 本次甄選為業務推動所需，特此說明。

決議：同意備查。

貳、歷次會議追蹤辦理情形：

第120202案：路局儘速改善彰化站行車控制盤系統衝突部分，防止調車事故，提請討論。

第12屆第5次會議電務處說明：

- 一、本處彰化電務段業於112年7月17日向原系統商詢價，原系統商臺灣分公司刻正整理相關資料，預計於112年9月28日前完成報價。
- 二、有關112年7月10日會勘新增自辦部分，辦理情形如下：



- (一) 基1 (10股 (82R) 或番內)，建立開往南拖上線 (或陸橋下) 的調車號誌，行車室的EP盤調車號誌已顯示，但現場號誌有時會顯示險阻：因屬彰化站南邊屬繼電聯鎖+電子聯鎖系統，擬請系統廠商一併修改軟體，預計於112年9月28日前完成報價。
- (二) 彰化車站2股欲建立北拖上線的調車號誌，有時候會無法建立；須轉至CVDU操作建立後操作建立後再轉回EP盤：該段分駐所同仁已會同廠商查修，並更換電子卡片完成，將續追蹤後續狀況。
- (三) 北拖上線 (或油庫) 建立開往基2的調車號誌，列車編組未完全通過109B佔用燈即消滅：擬請系統廠商一併修改軟體，預計於112年9月28日前完成報價。
- (四) 北拖上線建立開往貨物線5~8股調車時，與4股進站、出發號誌；未互綁，無法同時打號誌：擬請系統廠商一併修改軟體，預計於112年9月28日前完成報價。

三、本處配合並積極辦理協助相關所需預算事宜。

第12屆第5次會議決議：

- 一、轉由彰化地區勞資會議列管追蹤。
- 二、結案。

第120401案：本會接獲舉報，貴局機務處SMS「危害辨識及持續改善」通報系統遭黑函濫用，並事涉對本會不實指控，請貴局本系統督辦人、主政單位及本案通報單位說明，並查明填報來源，提出後續精進措施。

第12屆第5次會議機務處說明：

- 一、本處SMS改善計畫：
 - (一) 擬訂「機務處SMS『危害辨識及持續改善』通報系統標準作業程序」，已於112年8月處簽陳核，確保本處SMS通報系統办理流程有所依循。
 - (二) 依單位區分 (機務處、七堵機務

段、臺北機務段等...共計14個) 將SMS通報系統QR-code拆分為14個，建立專屬通報單位之QR-code掃描，以利管控通報來源，預計112年8~9月請各單位替換SMS「危害辨識及持續改善」通報系統宣導海報並向同仁宣導。

- (三) 宣導並提醒同仁SMS通報系統之通報範圍 (行車安全、工作安全、勞工安全、包商施工作業、規章制度、SOP、司機員遇路線或號誌不良等..)，非與通報範圍相關之提案，本通報系統不予受理，建議通報人轉往本局適當之管道進行通報。

二、富岡機廠經查112年6月3日晚上20時44分左右並無同仁滯留辦公室情形。

三、富岡機廠訂於112年8月9日於廠務會報向所屬同仁宣導，運用正常管道反應問題。

第12屆第5次會議決議：

- 一、鼓勵同仁藉由適當管道反映意見及問題，以落實勞資溝通並適時解決問題。
- 二、機務處業於會上補充本案相關資料供參，爰予結案。

參、新增案件：

第一案：研議放寬本局2小時彈性辦公時間實施措施申請對象，為員工本人有懷孕、重大傷病或身心障礙及上班前、下班後，須親自接送或照顧為嬰兒 (即3足歲以下幼兒) 或具重大傷病或身心障礙且確有照顧之事實及必要者之家庭成員，並定義家庭成員。(提案人：臺灣鐵路管理局，列管案號120501)

說明：

- 一、依臺灣鐵路工會112年7月7日鐵工福字第1120000432號函建議放寬本局2小時彈性辦公時間實施措施申請對象如下：
 - (一) 員工本人有懷孕、重大傷病或身心障礙之情形。

(二) 於上班前、下班後，須親自接送或照顧符合下列各款情形之一之家庭成員者，得檢具相關證明文件提出申請，經機關同意後調整其上、下班時間，星期一至星期四之彈性時間及核心時間依前點所定星期五擴大彈性上下班措施規定辦理

- 1、六十五歲以上。
- 2、就讀國民小學之學童、學齡前之幼兒或嬰兒。
- 3、重大傷病。
- 4、身心障礙。

二、本局研議如下：

	工會建議	本局研議	理由
本人	懷孕	現行已可申請	
	重大傷病	參採放寬	
	身心障礙者	現行已可申請	
上班前、下班，須親自接送或照顧	六十五歲以上	1、本局現行適用對象為本人或配偶之二親等內特需照顧之直系血親尊親屬。 2、擬放寬家庭成員定義為配偶、本人或配偶之父母或祖父母、本人之子女、本人之兄弟姊妹等。	非僅以年齡作為申請之條件，以家庭成員具重大傷病或身心障礙均得申請，更符合需求性。
	就讀國民小學之學童、學齡前之幼兒或嬰兒	本局現行已開放照顧本人3足歲以下子女可申請，建議維持現行作法。	1、考量本局業務特性及核心工作時間業務推動，查本局員工子女就讀國小人數約有2,177人；就讀幼兒園人數約有1,965人（以112年度第1學期申請子女教育補助金人數），合計有4,142人。 2、現行國小及幼兒園入校時間（約為7時20分至8時），以本局各單位彈性辦公時間應尚能因應。 3、爰維持本局現行作法。
	重大傷病之家庭成員	現行已可申請	
	身心障礙之家庭成員	參採放寬	

三、本案經局簽提報勞資會議協商確認後，再函請各單位自修正之日起實施。

決議：

- 一、勞方代表意見以，上開研議未考量到接送小孩下課時間，建請增列就讀國小之學童、學齡前之幼兒為對象，開放員工彈性下班時間。
- 二、為瞭解同仁之需求，請人事室再調查相關數據予研議可行性，且為周延人事相關管理規定，就申請彈性上下班之同仁，併予研議避免加班之情形。
- 三、繼續追蹤。

第二案：貴局臺北機廠之不當勞動行為，違反勞資協商，請立即改善。（提案人：臺灣鐵路工會，列管案號120502）

說明：

- 一、本會臺北機廠分會指派會務人員赴醫院探視會員，由分會開立公差單申請公出，遭富岡機廠李育政副廠長駁回公出申請。
- 二、廠方此不當勞動行為之事實，違反本會與貴局簽訂之團體協約之條文，爰嚴正提出抗議。
- 三、請貴局各單位除應遵守相關勞動法令外，亦應恪遵雙方簽訂之團體協約行事，以維勞資和諧。

決議：

- 一、為維勞資和諧，請臺北機廠加強勞資溝通協調。
- 二、結案。



12屆第6次勞資會議紀錄



時間：112年9月19日上午 9 時30分

地點：臺東站2樓會議室

主席：馮副局長輝昇、鍾召集人雲章

壹、歷次會議追蹤辦理情形：

第112403案：建請路局對於員工於重要傳統民俗節日，清明節、端午節、中秋節等節日出勤者比照春節發給出勤獎金。

(一) 第12屆第5次會議人事室說明：

本案業於112年6月26日鐵人三字第1120021008號函報交通部轉行政院，爭取中秋節等民俗節日出勤獎金，日後辦理鐵路工會提案發文主管機關前，將先與鐵路工會溝通說明，函文並副知鐵路工會。

第12屆第5次會議決議：繼續追蹤。

(二) 第12屆第6次會議人事室說明：

本局刻正依交通部審查意見研擬回應說明中。

第12屆第6次會議決議：

一、請人事室加速辦理，有關辦理進度

並適時讓臺灣鐵路工會瞭解。

二、繼續追蹤。

第114302案：依101年10月1日鐵運轉字第1010030025號函議決：結論第二項運務處應依議決如期撥提4名副站長職缺予機務處，至今已逾10年未落實處理，應即依函示覈實辦理。

(一) 第12屆第5次會議機務處說明：

經本處於112年8月9日電洽新竹機務段張學正段長回以，前經馮副局長視訊後，該單位同仁尚無表示意見，爰本處配合勞資會議決議辦理。

第12屆第5次會議決議：

一、請機務處主政邀請馮副局長擔任主席，邀集相關單位於一個月內召開專案會議，並邀請臺灣鐵路工會出席。

二、繼續追蹤。

(二) 第12屆第6次會議機務處說明：

本處訂於112年9月13日請馮副局長擔任主席，將邀集相關單位及臺灣鐵路工會出席。

第12屆第6次會議決議：

一、請馮副局長擔任主席，邀請朱副局長，由機務處主政與運務處開會研商公司化後之工作歸屬或可行方案，於113年1月1日妥善解決。

二、繼續追蹤。

第120103案：搶修獎金核發應提高，以鼓勵辛苦搶修出勤人員。

(一) 第12屆第5次會議人事室說明：

為釐清搶修獎金發給之疑義及合理性，原訂於112年8月11日召集相關單位開會研商，因故延後至112年8月23日召開。

第12屆第5次會議決議：繼續追蹤。

(二) 第12屆第6次會議人事室說明：

本案業於112年8月23日與相關單位（運務處、工務處、機務處、電務處）開會研商釐清搶修獎金發給之疑義及合理性，刻正請相關單位（工務處、機務處、電務處）提供資料，以供本室研議可行方案，並召開專案會議進行討論。

第12屆第6次會議決議：

一、請人事室基於公平合理、激勵員工原則下，研議可行性方案，於下次勞資會議提出說明。

二、繼續追蹤。

第120106案：有關交通部鐵道局研議鐵路法新增對鐵路機構從業人員疏失罰則規定一案（業附於第12屆第1次勞資會議紀錄），請企劃處及營運安全處列席說明。

(一) 第12屆第5次會議企劃處說明：

本處112年8月1日電洽交通部鐵道局，本案目前仍在蒐集與彙整資料，並預計年底前邀集鐵路營運機構開會研議。

第12屆第5次會議決議：

一、請企劃處發文鐵道局（副知鐵路工會）儘速召開會議，並邀請臺灣鐵路工會出席。

二、繼續追蹤。

(二) 第12屆第6次會議企劃處說明：

一、本案112年4月14日交通部鐵道局函請本局表示意見。

二、本案112年4月26日本局局長與臺灣鐵路工會會商。

三、本案112年5月2日將臺灣鐵路工會與本局意見彙整後函復交通部鐵道局，並副知臺灣鐵路工會。

四、本處業於112年8月29日電洽交通部鐵道局，本案目前仍在蒐集與彙整資料，並預計年底前邀集鐵路營運機構開會研議。



五、本處業於112年8月30日鐵企研字第1120030662號函請交通部鐵道局召開研商會議時，一併邀請臺灣鐵路工會出席。

第12屆第6次會議決議：繼續追蹤。

第120301案：建請將兵役年資納入榮譽乘車證年資折抵計算。

(一) 第12屆第5次會議人事室說明：

- 一、本案業於112年8月8日向鐵路工會說明，經統計本局112年7月底在職員工(含無資位)具志願役年資共計836人；截至112年底如採計志願役役期(3年以上折抵1年服務年資)，其中得申請榮譽乘車證人數為3人。
- 二、「志願役」因屬個人選擇性行為，領有國家薪俸及退伍金，且與貢獻臺鐵局及敬業愛路精神無涉；又倘放寬採計志願役年資後，非臺鐵局之他機關公職年資或2年義務役之兵役年資等，恐有其他員工要求援引比照之疑慮。

第12屆第5次會議決議：

- 一、臺灣鐵路工會意見：凡服務3年志願役以上之人員得折抵1年服務年資，即議訂服役3年以上者均列入折抵對象。
- 二、請人事室參依上開意見研議可行性。
- 三、繼續追蹤。

(二) 第12屆第6次會議人事室說明：

業統計相關分析資料，刻正研議服役3年以上志願役折抵1年榮譽乘車證服務年資之可行性。

第12屆第6次會議決議：

- 一、請人事室就服志願役同仁是否有非志願服役、有無請領退伍金、及提敘等因素納入考量，以整體妥善周延評估年資折抵之可行性。
- 二、繼續追蹤。

第120501案：研議放寬本局2小時彈性辦公時間實施措施申請對象，為員工本人有懷孕、重大傷病或身心障礙及上班前、下班後，須親自接送或照顧為嬰兒(即3足歲以下幼兒)或具重大傷病或身心障礙且確有照顧之事實及必要者之家庭成員，並定義家庭成員。

第12屆第6次會議人事室說明：

- 一、本室以112年8月21日人二字第1120004292號書函調查局內同仁接送旨揭子女之需求，結果分陳如下：
 - (一) 問卷總填寫人數：142人。(含彈性班120人及非彈性班22人，因彈性辦公時間僅適用於彈性班人員，爰非彈性班人員不納入統計人數。)
 - (二) 子女身分：

- 1.學齡前幼兒：56人（46.6%）。
- 2.國小學童：47人（39.2%）。
- 3.兩者皆有：17人（14.2%）。

（三）確有接送需求而需申請2小時彈性辦公時間人數：114人（95%）；無須申請人數：6人（5%）。

（四）限制申請同仁非必要情形不得申請加班，於此情形仍會申請彈性工時人數：103人（85.8%）。

二、依上開調查結果，考量局內同仁人數為1,071人，現有子女為國小學童或學齡前幼兒之彈性班同仁計有144人，以上開調查之比例計算（95%）開放親自接送或照顧就讀國民小學之學童、學齡前幼兒之同仁可申請2小時彈性辦公時間申請人數約有137人（約占局內同仁12.8%），將使單位業務執行及人員勤惰管理面臨難處，又本局肩負交通運輸責任之業務特性及為利核心工作時間業務推動，爰仍不宜放寬。

第12屆第6次會議決議：

- 一、運務處、工務處、機務處、電務處等單位於會議上均充分表達支持開放親自接送或照顧就讀國民小學之學童、學齡前幼兒之同仁可申請2小時彈性辦公時間，爰本案朝以放寬規劃為原則。
- 二、請人事室研擬具體可行性方案，於下次勞資會議提出說明。
- 三、繼續追蹤。

貳、第11屆第46次建議事項

案由：電務處人員爭取無責任事故獎金案，請電務處說明進度。

（一）第12屆第5次會議營運安全處說明：

原訂112年8月4日召開會議，因故延期於112年8月14日召開。

第12屆第5次會議決議：

- 一、請電務處儘速提出計畫資料，內容包括預算需求、適用對象、額度等，並請主計室適時協助預算相關事宜，俾利簽局及後續作業。
- 二、繼續追蹤。

（二）第12屆第6次會議電務處說明：

本處刻正研議無責任事故獎勵相關計畫，俟與主計室商討預算事宜後，預計9月底前簽局辦理。

第12屆第6次會議決議：

- 一、請電務處加速辦理行政作業流程。
- 二、繼續追蹤。

參、新增案件：

案由：第19期參加車輛檢查班，結訓成績合格，並以現職（基層服務員）擔任檢車檢查助理之工作，無法俟職務出缺時派補檢車助理。（提案人：臺灣鐵路工會，列管案號120601）

決議：

- 一、請機務處及人事室以公平合理、依法行政原則下，研議可行性之處理方案，於下次勞資會議提出說明。



二、繼續追蹤。

肆、建議事項：

第一案：目前臺東地區（玉里-大武）值班站長人力嚴重不足，造成員工權益失宜，應即妥處。（提案人：臺灣鐵路工會臺東分會）

決議：

- 一、運務處所屬花蓮運務段會中表示，目前已就現有人員1位於112年9月10日核准降調列車長，另依程序提報1位副站長為替班站長，以解決當務之急。
- 二、受限員額限制、人力調派等因素，有關繼續任用人員之權益、從業人員訓練時間，如何達到安全之要求，請運務思考因應方案，作好長期之規劃。
- 三、繼續追蹤。

第二案：如遇颱風情事，但地區無風無雨，建請開行區間車並視風雨狀況行駛，以維同仁權益。（提案人：臺灣鐵路工會臺東分會）

決議：

- 一、請相關單位檢視並檢討有關列車逢天災行駛之SOP，又有關颱風行駛或停駛宜與地區災害應變中心確認溝通後併入決策考量。
- 二、為保障同仁權益，應主動關懷員工及考量因應天災需接送同仁上下班車次之調度，或其他是成本效益方

式之因應措施。

三、繼續追蹤。

第三案：大武電力分駐所已成立兩年，大武宿舍仍尚未整修，致員工權益失宜，應儘速處理。（提案人：臺灣鐵路工會臺東分會）

決議：

- 一、請工務處協助儘速完成宿舍之整修事宜，並請電務處就目前個案研議配套措施協助因應處理。
- 二、繼續追蹤。

第四案：有關臺東不及乘車依現行規定，無法以太魯閣列車、普悠瑪列車及城際列車改乘，故旅客只能另簽少數列車如653車次臺東11時35分發車-臺北19時12分抵達及447車次臺東20時發車-臺北次日凌晨零時12分抵達，造成臺東第一線人員業務執行困擾。（提案人：臺灣鐵路工會臺東分會）

決議：

- 一、請運務處研議處理方案。
- 二、繼續追蹤。

臺灣鐵路工會

第15屆第4次會員代表大會紀實

組訓組

本會第15屆第4次會員代表大會於10月18 - 19日兩日召開，很榮幸可以邀請到勞動部政務次長王安邦、臺北市政府勞動局游竹萍副局長、各友好工會理事長、秘書長等貴賓蒞臨參與大會。

本次大會為公司化掛牌前的最後一次本會會員代表大會，所有會員代表關心的議題都在於局長針對公司化的專題報告及勞工董事的選舉。

往例的局長專題報告皆是針對臺鐵路過去、目前及未來遠景，此次專題報告工會特別要求局長針對公司化議題做專題的說明，因此局長也針對了以下幾點報告：

一、公司化進程

1. 公司化期程
2. 臺鐵公司董事會

二、組織架構

三、員工權益福利保障

1. 國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例
2. 權益保障要點
3. 團體協約

四、公司治理

1. 債務歸零政府承接
2. 高價資產臺鐵全留
3. 營運虧損政府補貼
4. 建設及維修政府承擔
5. 舊制退撫金政府負責

五、財務安定

針對票價是否調整，公司何時短期債務可歸零及何時臺鐵公司可以轉虧為盈

六、員工說明會規劃

112年10月23日起共8場員工說明會

七、嶄新臺鐵

1. 安全

- a. 落實安全管理
- b. 精進專業素養
- c. 提升車輛品質
- d. 強化基礎設施
- e. 達成三安目標

2. 安定

- a. 復活精進措施
- b. 政策虧損補貼
- c. 請增員額撥補
- d. 鐵路法規鬆綁
- e. 友善工作環境

3. 轉型

- a. 企業經營
- b. 貼心服務
- c. 多元開發
- d. 社會責任
- e. 臺鐵公司化七大項及十六小項做說明

當局長專題報告完畢後，各地代表也依照目前現場員工及代表本身的疑問向局長提出問題，對於各代表提出的問題局長也是一一回應，甚至要求路局人員將代表們提問的問題作成Q&A帶去員工說明會上向各地區的員工說明，還有也要求局長額外再加開幾場地區說明會，讓更多的員工清楚自己未來將要面對的新臺鐵是什麼樣的情境。

第一次會議於下午1時30分準時開始，理事會報告中將本會各組、局勞資代表團隊及團體協約代表團隊在這一年來的作為列出讓各位代表詳閱，也讓大家知道本會在這一年來到底付出了多少心力。

工會知道這些初步的成績跟共識不可能得到所有同仁的完全滿意，但不論是臺鐵公司化前、後，工會對於爭取同



仁權益及福利，絕對不會因此而滿足或停止，本會絕對會持續全力以赴，去摘豐碩甜美的果實，未來還請大家隨時督促，並不吝指教。

接著監事會就本年度業務稽查、勤惰管理及經費運用、收支審核等做出以下報告：

- 一、有關本會（分會）提案議決及送審之議案，皆按程序督導理事會視各組之業務，依章辦理並函復或持續追蹤。
- 二、自僱會務人員勤惰管理、差假類別，均依本會會務工作人員編制、進用管理辦法規定，依章處理，獎懲列入年終考核。
- 三、經費審核：理事會提報之各項經費收支明細傳票、資產負債表，均按月準時送交本會（監事會）審核，各種帳目登錄、會計科目核銷均詳實正確。
- 四、要求各分會理事長，對於各分會事業費必須在例行性之分會理事會議中做收支報告並詳細列帳，使財務透明化。

會議的最後也讓參與勞工董事選舉的候選人發表各自的參選理念及政見，使各代表能更了解哪些人更適合當臺鐵公司的勞工董事，為所有的臺鐵局員工發聲。

第二日的提案討論經全體代表同意後皆「決議：通過」辦理，本次會議提案如下：

會務事項組提案（共五案）：

- 第1案：本會113年度工作計劃及經費預算，由各組編列經彙總初審完竣，提請審核案。
- 第2案：本會111年度經費決算業已辦理完竣，提請審核案。

第3案：擬修正臺灣鐵路工會法規彙編集-臺灣鐵路工會選舉臺灣鐵路管理局勞資會議勞方代表選舉辦法第三條，提請審議。

第4案：修改本會名稱為「國營臺灣鐵路股份有限公司企業工會」，提請審議。

第5案：修正本會法規彙編集之「臺灣鐵路工會會員公傷、傷殘、患病住院、災害慰問金發給辦法」附表之因公受傷「慰問金金額」由1000元修改為2000元、一般患病住院慰問金額由800元修改為1000元；及「檢附相關證明」內容之「殘障證明」文字修改為「身心障礙證明」。

福利事項組（共三案）：

- 第1案：檢附路局與本會協商議訂之團體協約修正草案計62條。
- 第2案：建請路局退還「110年員工遺失識別證受罰差額」。
- 第3案：局辦理親子活動參加員眷費用平均每人花費以150元為上限，已逾10多年未檢討，現今物價飛漲實屬偏低，應提高至每人上限300元且提高各單位的分配預算為宜。

鐵路事項組（共二案）：

- 第1案：建請改善TPASS設備功能。
- 第2案：建請統一區間車電聯車系上下台門改為電動門。

臺灣鐵路工會第1屆勞工董事當選名冊（3名）



吳長智（花蓮機務段） 林佑哲（臺北機廠） 霍善屏（高雄工務段）

鐵聯會第9屆會員代表大會代表當選名冊（64名）

瞿明龍（板橋站）	賴文榮（臺東機務段）
劉玟鶯（新竹站）	蘇經洲（嘉義員工餐廳）
陳清泉（高雄電務段）	王炳鐘（宜蘭機務分段）
侯玉麟（臺北機廠）	邱賢進（綜合調度所）
游東巡（七堵機務段）	徐正璿（高雄機務段）
楊寶忠（臺北站）	黃安冬（臺北鐵路餐廳）
林勇昌（花蓮機務段檢修股）	尤仁義（嘉義工務段新營工務所）
柯大展（高雄運務段嘉義車班）	溫維國（新左營站）
童世哲（臺中工務段）	黃國榮（花蓮電務段花蓮電務分駐所）
許世榮（臺北站）	龔義峰（高雄機務段）
陳陸富（機務處）	蘇威肇（七堵機務段）
徐明煌（花蓮電力分駐所）	陳丘梅（臺東機務段）
陳顯聰（嘉義機務段）	黃文政（臺北電力段電力調配室）
李家府（臺東機務段檢修股）	沈劍平（花蓮工務段崇德道班）
陳騏岳（餐旅車勤服務部）	洪慶楨（高雄工務段）
陳志仁（臺北機務段）	李裕賢（機務處）
林淵源（高雄機務段）	陳建池（臺南電力段）
余崑楠（高雄車班組）	劉學寬（臺南號誌分駐所）
張志鴻（花蓮運務段臺東站）	藍建凱（宜蘭電力段）
江忠誠（臺北機務段）	蕭志伊（臺北機廠）
陳建霖（潮州機廠）	謝美恩（員林站）
白英明（彰化車班組）	葉志賢（彰化電務段新營號誌所）
賀明燦（臺北機廠）	陳家華（電訊中心）
曹源森（高雄工務段枋山道班）	楊龍欽（新營站）
廖國雄（嘉義機務段）	劉錦福（新竹工務分駐所）
鐘長安（高雄工務段）	呂偉誌（花蓮機廠）
楊朝欽（宜蘭機務分段）	華鴻隆（臺北運務段七堵站）
陳奕羽（彰化機務段）	劉展宏（潮州機廠）
陳鴻禎（彰化機務段）	陳俊男（臺中港站）
賴國樺（新烏日站）	高自修（臺北機廠）
陳柏智（臺北機廠）	王偉宗（企劃處）
陳光明（花蓮工務段司機班）	謝偉麟（臺中工務段銅鑼道班）



臺灣鐵路工會局勞資會議 及各地區勞資會議勞方代表研習班紀實

組訓組

各分會、貨運服務總所、餐旅服務總所及花蓮機廠之地區勞資代表已於今年7~8月選舉完成，本會亦於今年9月12至13日假劍潭活動中心辦理「臺灣鐵路工會局勞資會議勞方代表及各地區勞資會議勞方代表研習班」。臺鐵局即將於明年掛牌成立國營臺灣鐵路股份有限公司，許多員工心中難免忐忑以致內心也會產生許多疑問，這也導致此屆新任勞資代表肩上壓力增加，也勢必會面臨許多同仁提出的問題。本會考量到新任代表可能需要面對的處境，因此特地邀請勞動部勞動關係司司長王厚偉及勞動條件及就業平等司司長黃維琛分別就「當前勞動政策及發展」及「勞資爭議處理法規及實務」、本會研究組組長林佑哲針對「公司化進度說明」、祕書長張文正及組訓組組長黃文政針對「勞資會議實務」給所有的新任代表辦理勞資代表訓練。

當前勞動政策及發展重點節錄 - 王厚偉司長



- 一、職業災害的預防
- 二、勞動事件法實施回顧與展望
 1. 勞動事件調解效果顯著，確實加速勞動事件審理速度。
 2. 工時推定主義，有助於企業對於

- 員工不必要滯留公司予以改善。
3. 暫時狀態假處分，對於企業針對員工任意解雇或調動有發一定嚇阻效果。
4. 行政調解納入律師協助，有助於勞資雙方於行政調解階段將案件調解成立。

三、基本工資調升趨勢

1. 可能加速自動化及無人化趨勢，減少人力成本。
2. 對於其他非最低工資者是否一定有提高，對於企業為留才關鍵。

四、勞保年金改革的艱鉅挑戰

五、引進企業社會責任促成簽訂團體協約

六、缺工浪潮席捲全世界

七、勞動基金績效繼續強化

八、零工經濟下類勞工出現（非典型雇用關係勞務提供者大量出現 - 外送員）

九、AI人工智慧技術快速發展影響

1. 工作被替代。
2. 監事與監控可能性加大。
3. 人與人之間互動被機器自動化所影響。
4. 國家安全與社會安定有可能招致潛在風險。
5. 超級AI導致超越人類既有智慧及能力。
6. 資訊安全重要超越一切。

勞動條件及就業平等法規與實務重點節錄 - 黃維琛司長

一、工作時間之定義

1. 指勞工在雇主指揮監督下於雇主之設施內或雇主指定之場所提供勞務或受令等待提供勞務之時間。
2. 受令等待提供勞務之時間（待命

時間)，因受雇主拘束，亦屬工作時間

3. 不包括不受雇主支配拘束之休息時間



二、休息時間（單一出勤日內）

1. 勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘休息。休息時間因不受雇主支配，得不包括於正常工作時間內，可不給薪。
2. 如事實上雇主未予勞工休息（仍要求勞工於職場待命或提供勞務），仍屬工作時間，其逾法定正常工時工作者，雇主應依勞基法第24條規定給付延時工資。
3. 若齊一於中午固定時段休息，雖因實施彈性上下班，致上下午時段略有超過4小時始行休息，仍符規定。
4. 如因連續性或緊急性事務處理後，已超過原定下班時間，不必原地休息30分鐘，即可下班。

三、輪班換班時之休息間隔

1. 採輪班制者，應每週更換一次班次，勞工同意者不在此限。
2. 更換班次時，至少應有連續11小時之休息。
3. 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，惟仍不得少於連續8小時。

**Ps：109年1月17日 勞動條3字第1090130044號
交通部臺灣鐵路管理局**

機車助理、司機員、機車長、整備員、技術助理等14類乘務人員，於勞雇雙方協商調整班次期間，得縮短輪班間隔。

4. 依法變更休息時間者，應經工會同意，如事業單位無工會者，應經勞資會議同意。
5. 雇主僱用勞工30人以上，應報當地主管機關備查。

四、現行工時制度說明

1. 勞工正常工作時間，每日不得超過8小時，每週不得超過40小時。
2. 勞工每7日中應有2日之休息，其中1日為例假，1日為休息日。例假及休息日的實施期日，可以由勞雇雙方在不違反現行規定下，依事業單位營運特性及勞工需求自行約定，不一定要排在星期六、日。



五、延長工時

1. 每日工作時間超過8小時或每週工作總時數超過40小時之部分。
2. 實施2週彈性、8週彈性或4週彈性變更工作時間者，係指超過變更後工作時間之部分。
3. 勞工於休息日工作之時間。

六、加班換補休

要件：限於平日一般加班及休息日加班適用

補休方式、期限：依勞工延長工作時間或休息日工作事實發生時間先後順序補休



（加班時數：補休時數=1：1），但以特別休假所約定年度之末日為最終補休期限。

未補休完之時數：未補休完時數應折算工資。

給付標準：依原加班時段應給付之加班費標準折回工資。



七、例假、休息日、國定假日

- 1.例假（七休一）、休息日安排，以每7日為一週期，依歷計算。
- 2.除彈性工時之情況外，每1週期內應有例假、休息日各1日。
- 3.並未限制僅能安排於星期六、日。
- 4.雇主除依勞基法36條第4項、第5項規定調整者外，不得使勞工連續工作逾6日。
- 5.例假、休息日不得拆分為2個半日實施。
- 6.國定假日：雇主要求當日出勤，勞工同意，工資加倍發給。勞工可選擇補休（放棄工資），補休標準等勞雇雙方自行協商。

八、工資定義

- 1.勞工因工作而獲得之報酬。
- 2.包括工資、薪金及按計時、計日、計月、計件以現金或實物等方式給付之獎金、津貼及其他任何名義之經常性給與均屬之。

九、平均工資

- 1.指計算事由發生之當日前6個月

內所得工資總額除以該期間之總日數所得之金額。

- 2.所得工資總額：指計算事由發生當日前6個月內因工作獲得之報酬總額（即未扣除勞、健保之勞工自負額前）。

十、平日每小時工資額

指勞工在每日正常工作時間內每小時所得的報酬。延長工作時間之工資及休息日、假日工作加給的工資均不計入。

十一、特別休假之結算、給付

要件：因年度終結或契約終止，未休的特別休假日數，雇主應發給工資。

發放標準：按勞工未休的特別休假日數，乘以其1日工資計發1日工資；以最近一個月正常工時所得工資除以30之金額為1日之工資。

十二、性別平等工作法修法重點

- 1.自112年8月18日起性別工作平等法更名為「性別平等工作法」。
- 2.建立公權力介入的外部申訴管道由→地方主管機關進行調查。
 - a.最高負責人是性騷擾行為人→經認定有性騷擾處罰鍰1 - 100萬。
 - b.雇主沒有處理或不服雇主調查/懲戒結果→地方主管機關得令雇主採取必要處置。
- 3.強化雇主防治意識及責任
 - a.被害人提出申訴：
 - 1.採行避免申訴人受性騷擾情形再



- 度發生之措施。
- II.對申訴人提供或轉介諮詢、醫療或心理諮商、社會福利資源及其他必要之服務。
- III.對性騷擾事件進行調查。
- IV.對行為人為適當之懲戒或處理。
- b.雇主知悉（如：傳聞、聽說），不論是否有申訴人都要進行處理：
 - I.就相關事實進行必要之釐清。
 - II.依被害人意願，協助其提起申訴。
 - III.適度調整工作內容或工作場所。
 - IV.依被害人意願，提供或轉介諮詢、醫療或心理諮商處理、社會福利資源及其他必要之服務。

勞資會議實務重點節錄－秘書長張文正及組訓組組長黃文政



勞方在勞資會議前應有的準備：

- 一、清楚為何要召開勞資會議
 - 1.雇主的法定義務，應依勞基法38條規定及勞資會議實施辦法規定舉辦。
 - 2.目的：協調勞資關係，促進勞資合作，提高工作效率。
 - 3.性質：為勞工溝通的平台，是勞資合作，互蒙其利的機制。
- 二、清楚勞資會議的地位與性質
 - 勞資會議重在溝通，與團體協約會議重在談判不同。

- 1.為了創造勞資雙方最大的共同利益
- 2.為了發掘問題，解決問題
- 3.為了尋求共識
- 4.彼此說清楚講明白，避免誤解

三、勞資會議運作及談判技巧

針對勞資會議的成會與流會（變成談話會）、會議的進行模式、勞資會議上提案的決議與執行、主席的任務、主席的發言、主席的表決權、出席人、列席人、代表人、提案及提案的撤回與動議之附議等…。

以上皆為針對新任勞資會議勞方代表講授課程之重點，只因這屆的勞資代表有為數不少的新任代表，講師們都準備路局員工常有的疑問為上課主軸，在每節課的討論時間都有非常多的代表提出自己的疑問或是工作上會遇到的問題，講師們也一一地位學員們解答，讓許多學員得到滿意的答覆，也讓許多第一次擔任勞資代表的學員對於勞資會議的運作方式有個比較清楚的了解。

勞資會議是一個勞資雙方去發掘問題解決問題，創造勞資雙方最大的共同利益的會議，既然是勞資雙方去發掘問題解決問題，因此就需要更多有心的同仁一起參與多加討論。上面的課程節錄都是第12屆勞資會議勞方代表研習營的重點，有意者參加勞資會議者可以從上文的基礎入手，多充實基本功，讓自己也可以成為勞資會議的一員，替同仁也替自己發聲。





2023臺灣文博會in臺北

飄飄

時隔多年，2023臺灣文博會重返臺北啦！本屆多達5個展區，「舊空總」、「國家鐵道博物館」、「松山文創園區」、「華山文創園區」以及「花博爭豔館」，分佈寬廣，史上規模最大的一次，創下展館最多、參展人數最多、範圍最大的文博新紀錄。希望能藉由深入並且全面性的從臺灣自然環境、歷史文化、城鄉發展及樸實生活的各種軌跡脈絡出發，並呈現出「臺灣野生原力」的創造主軸。

在眾多展區當中，最與我們有緊密且切身相關的絕對是「國家鐵道博物館」，儘管國家鐵道博物館現行仍在整建中，但這次仍然選定在其正式開幕前，以「暖身展」的方式，向民眾呈現部分區域，要將最原始的鐵路樣貌，並以「鐵博新生」為概念，向民眾展現，鐵博館首次開放「總辦公室」、「澡堂」、「鍛冶工廠」及「客車工廠」等四大重點展區，並將歷經多時修復完成的DR2303號藍皮柴油客車推出試乘體驗，從動、靜態展出的鐵道文化中，深入了解臺灣當時社會經濟發展的脈絡，並再次喚起民眾對鐵道的共同深度記憶。



為慶祝此活動，臺鐵局與鐵博館聯名合作推出藍皮柴油客車造型的鐵博特色便當，外盒以藍皮柴油客車造型的紙盒呈現，並於車窗處特別開透明窗口，



以露出主打菜色，橫跨時空融合藍皮柴油客車乘車時的記憶，以及鐵路便當的特有風味，讓民眾可透過乘坐藍皮柴油客車及大啖鐵路便當，一次帶來視覺及味蕾的雙重享受。每天一開賣，便立即完售，其美味的程度，讓許多老饕可是瞬間搶購一空，現場販售便當的販賣台造型，也都是藍皮柴油客車造型喔！

在文博會展覽期間，以動能的藍皮柴油客車乘車體驗最為熱門及搶手了！每天以間隔30分鐘開出一班車，供民眾乘坐於復古的車廂體驗及還原最原汁原味民國70年代臺鐵舊時光，讓大家即使在臺北市的地面路段，也能搭火車，活動期間，只要有搭乘藍皮文博號的乘客，皆能索取到一張試乘體驗套卡，搭乘完畢後，將復古的車票放進透明袋





內，作為搭乘之紀念，也可作為收藏之文物。透過列車上的電風扇、座椅…等細節處，皆能看出修復者的用心，將最寫實的樣貌呈現出來給民眾回味。

自1935年落成的總辦公室，也是臺北機廠的行政中樞，本次開放廠長室、副廠長室及會議室，為了還原過去的原貌，總辦公室還展演了特展空間，推出「流動的往事 - 最框內外的藍皮記憶」特展，當中除了以承載臺灣城鄉風貌記憶的藍皮柴油客車為主角外，更復刻了大型汽油車車頭外觀模型，以利讓大家了解藍皮柴油客車的歷史和修復過程，其中還展示了當年所批核的公文封、操作手冊、電話…等，連日曆也是別有玄機的呢！



從日治時代變流傳下來的澡堂，可是全區擁有最早古蹟身份的，在此推出「氤氳時代 - 員工澡堂常設展」，當中詮釋1930年代的建築風格以及工業設計流行。員工澡堂建於西元1935年，當時稱作「更衣所浴場」，浴室內設有兩座圓形浴池，以及3座較小的長方形水槽。浴池的熱水是利用原動式鍋爐產生

的蒸氣，經由蒸汽管路送到浴池加熱而成。澡堂更衣室中央設置洗手台，提供員工洗滌衣物，裡投除了展示當時年代的相關備品，牆壁上也可發現標示著許多非常有復古年代的標語呢！



原本是負責製作車輛零組件的鍛冶工廠，除了推出展覽外，也將當年的文物、機械、物件等成果展示出來，並結合聲光效果，將蒸氣錘、加熱爐等設備融入定時展演，塑造打鐵過程的沸騰氛圍，未來可作為以工業基礎科普教學場域，供民眾寓教於樂。

展覽期間，於客車工場展出共9輛典藏客、貨車，並且開放部分車輛供民眾上車進入參觀，像是EMU1000型電聯車、EMU400型電聯車、DC32750型觀光號餐車PBK32950型電源行李車…等，呈現典藏車輛的修復典範及量能，其中觀光號餐車也是重現當年榮光，特意復刻出一樣的碗盤、調味料，就連擺盤位置也特別考究，當年可是要達官貴族才能有資格進入餐廳吃飯，站在那車廂中彷彿就能感受到當年車上的榮景，





「彰機樂腳」 歡樂跑步、跑出健康！



峰

彰化機務段裡有一群樂愛跑步的人，創立了「彰機樂腳」，帶著歡笑與快樂，一同跑出健康與活力，隊名的原由就要從發起人開始敘述，當時發起人約了彰機幾位平日喜歡慢跑的司機員參加國道4號豐原 - 潭子段通車前的路跑活動，在報名過程中本要取名〔彰機肉腳隊〕，但幾位中有玩三項鐵人的強悍者，取名肉腳似乎有辱他們的實力，之後改成「彰機樂腳」。

還記得第一次參加的活動時，實際上判斷原本是可能得獎的，但由於發起人的一連串的「普隆共行為」導致與獲獎的機會擦身而過，錯失獎項。

當時為了活動聯絡方便而設立Line的群組，事後因為發起人捨不得刪除，漸漸的該群組就變成了原成員間相互分享相關跑步的資訊！一開始群組中的成員，也沒有積極的招兵買馬！（從年初到此次活動也只加了三人而已），但都是依司機員為主，之後增加了少部分的運務同仁！



這次我們參加2023太平鳥榕頭馬拉松，原本發起人是想要約長榮航空馬拉松的，但訊息傳達到群組裡，群組裡的成員興趣缺缺！直至找到此次活動後，有意願的成員變多了！才會促成參與此次馬拉松！

全國火車駕駛產業工會羅秘書是中途才由群組裡的成員拉進來的，因羅秘書平常就有騎車的習慣，當然非常有意願參加這次的活動！平常就有常參與跑半馬的習慣，加上這次他的努力拿下男子組的第十名！也讓我們與有榮焉！



本團成員因工作關係，無法像其他路跑團體會一起約練，平時都是自己練習自己的！到了有活動才會相聚在一起！加上每個人的實力本就不同，跑法、配速都很不一樣，有的人跑4:30速的，也有跑7:30速的！一同練習反而造成壓力，就與本團的宗旨有所違背！

運動的意義，除了給予身體活動的機會，讓平常只待在駕駛艙的我們活動筋骨，也有助於司機員情感與向心力。

因為喜歡就要持續下去，喜歡跑步才能跑得更長遠，「歡樂跑步，跑出健康！」這是我們團隊的宗旨，喜歡我們的團隊，可以隨時加入，讓更多有志一同的同好，一起歡樂跑步！期待這個團隊不只是司機員，更期盼擴展所有愛好者一起運動一起跑出健康。





Ai與企業主的無人夢（上）： 近期運輸業的AI應用實例觀察

吳宗霖

自動車大鬧舊金山

2023年9月27日，國際卡車司機兄弟會（International Brotherhood of Teamsters, IBT）敦促美國汽車安全監管機構駁回通用汽車（General Motors）替子公司”Cruise”申請豁免的請願書，該請願書要求免除其自動車部門Cruise所生產的新型自動車款”Origin”的車輛安全標準。

通用汽車於2021年2月提交的請願書，內容要求免除Origin的六項聯邦機動車輛安全標準（FMVSS），特別是針對在美國製造和銷售的車輛所需的零件。本來所有車輛都應該配備前窗雨刷和使人類駕駛員可以清楚地看到道路，此外還必須配有變速箱排檔桿，以操作停車、倒車和特定行駛動力。由於Origin的設計並不考慮由人類來駕駛，所以如果請願書通過，方向盤、踏板和以上這些熟悉的裝置都不會存在。2023年9月初，Cruise執行長凱爾（Kyle Vogt）表示，該公司即將獲得

美國國家公路交通安全管理局（NHTSA）的批准，這將使Cruise能夠開始大規模生產Origins並開始將其投放到公共道路上。

抵制Cruise和自動駕駛車輛一向是IBT的招牌政策，工會主席歐布萊恩（Sean O’ Brien）表示，「Cruise向NHTSA所提出的要求，對其他駕駛人、行人和中產階級勞工來說都是相當危險的…允許這家公司擴大其車隊，讓所謂更『先進』的無人駕駛汽車上路，對每個人來說無疑是一場災難。」

事實上，Cruise的Origin自動車還真的造成了一場大災難。

根據路透社報導，儘管面臨舊金山交通機構、警消單位與大批市民的反對，加州公用事業委員會（California Public Utilities Commission）在8月10日還是以3票贊成、1票反對通過決議，立即生效，允許谷歌母公司Alphabet旗下的Waymo、通用汽車旗下的Cruise無人駕駛計程車可以在舊金

山全境推出服務。而唯一投下反對票的委員認為應該延後投票決議的日期，因為確實有證據顯示自動駕駛車輛阻礙了舊金山的緊急救援車輛，這一點讓他相當擔憂。

結果在決議生效的隔天，舊金山的北灘（North Beach）附近，Cruise的無人駕駛計程車就發生集體故障事件，讓附近民眾感到非常困擾，至少有四台Cruise的無人駕駛計程車突然停止運作並停在路上且一直閃燈，癱瘓了舊金山主要道路的交通，長達半小時之久。隨後業者馬上發文道歉，並聲稱是當地舉辦的音樂藝術節（Outside Lands Music Festival）人潮太多而影響了網路，以至於Cruise的車輛連線產生延遲才會出現問題，不過這樣的解釋依舊引發批評聲浪。

過沒幾天，又馬上發生Cruise無人計程車阻礙救護車的意外。根據《紐約時報》（The New York Times）報導，舊金山一名行人於2023年8月14日晚間11點左右在市場南（SoMa）街區發生車禍，雖然舊金山消防局第一時間就出動了救護車以及緊急救護人員，但

Cruise的2輛無人駕駛計程車卻擋住了救護車的通道，導致救護車無法開離現場，舊金山警消曾試圖挪動該無人駕駛車輛，但最後卻沒能成功，而傷患最終抵達醫院時搶救無效身亡。

8月17日還有一輛Cruise在十字路口撞上一輛消防車，導致計程車上的乘客受傷。現在當局已經展開調查，同時業者也被下令，必須先將營運的車輛減半，等待進一步通知，當初公用事業委員會投下反對票的委員立刻變得像先知一樣。最新消息是，美國西岸時間10月2日晚上9點半，一女性過馬路時被一輛普通汽車撞飛，拋到一輛Cruise無人計程車前，又被自動車輾過，電腦自動駕駛立刻停車，女性就卡在車下，傷重送醫，尚在救治。

IBT對此發表聲明：「鑒於申請人的安全記錄所顯示出的基本問題，以及一直無法解釋Origin不斷發生故障與錯誤的產生原因，目前我們認為通用汽車及其子公司不該在聯邦法律和法規上取得FMVSS的安全標準豁免。」

Origin自駕車的例子顯示，在運輸業中始終有著以自動化達成無人化的



「理想」，然而無人化在運輸業中的落實幾乎就等於無人駕駛或是無人操控，但是這個方針實際執行起來就是在複雜交通系統環境中的水土不服，並不是把某種運具無人化就可以達成自動化的，而這甚至還沒有到達AI智慧的完整應用，光是單純的自動化布局就已經在現實環境中證明了它的可靠度離及格標準還很遠。

軌道業的無人嘗試

「無人」一直是運輸業者的美夢，在軌道運輸上也不意外，目前，軌道運輸中最為普遍的無人或是說是自動化服務，應該是售票服務方面的應用，車站據點的自動售票機或是超商的KIOSK機台、官方APP的訂票功能、搭配交通卡或是塑膠貨幣與自動閘門的應用也是常見的無人服務機制，然而儘管這些自動化配備的設置已經很廣泛，但是只能將人力縮減而無法完全作到無人的目標，即便是自動化作到極致的日本，也必須在自售機附近預留人工窗口，進出站的改札口也一樣要有站員亭來處理機器問題，或是機器無法處理的問題，對於大多數旅客來說，有人的服務還是比無人

服務更能帶來安心感。

軌道業的另一個無人夢實踐，體現在「無人駕駛」上。不過這比較常見於都市捷運、小規模路面電車等系統，傳統鐵路和高速鐵路仍是無法達到完全無人的狀況，機器比較像是輔助駕駛員而不是取代駕駛員的角色。臺中捷運的例子解釋了為什麼，在2023年5月10日發生建設公司工地塔吊吊臂墜落事故之後，本來是屬於中央控制自動駕駛的臺中捷運，恢復了隨車人員對於控制系統的部份駕駛權限，顯示自動化雖然可以解決封閉交通系統內的駕駛問題，但是對於外在複雜環境帶來的不確定因素仍然必須要靠人的介入與判斷，自動化有能夠專注解決的事情，就會有它忽略的地方，而產生了新的空白之處需要人的補齊，而這就是所謂的「互補效應」。

經濟學上的AML假說認為勞動市場的本質其實不是「職位」的排列，而是把工作拆解成「任務」來理解，當某個任務有人（或機器）處理之後，會將原任務的人力流動至衍伸的任務需求上，而不是純然的取代關係，當駕駛員變成自動駕駛後，駕駛的單一任務或許被機

器佔有，但是整個列車運行的工作仍然存在，這些任務會向週邊的任務處理者流動，可能變成行控人員或是隨車人員把溢出的任務吸收，整個行業實際上仍然有許多需要處理的任務需要被填補。

在這個前提下，機器取代的是任務而非職業，且會優先從不具內隱知識（tacit knowledge）的任務開始取代。經濟學家對於科技進步對工作影響的觀點從重視教育程度的技能偏向，轉向為任務偏向，不應用人類本位的技能純熟度（即所需教育水準）看待任務難易，而應改用例行性程度檢視任務是否容易被自動化，在開放環境複雜因素眾多的傳統鐵路之下，比較容易被取代的，可能是白領而不是藍領。

JR西日本與AI科技新創公司「alt（オルツ）」在今年5月份宣布兩家公司共同開發的「鐵道指令業務助理AI（鐵道指令業務アシスト AI）」，宣稱在經過資深調度員的排點與行車計畫訓練之後，AI解決方案成功地產生了「等於或優於調度員計劃的結果」。

但如果用上述的觀點來看待這件事，其實仔細思考後會發現，用過去的

經驗來訓練AI，能不能等於足夠應付未來情境的腳本，而誰來訓練AI，不也是一個需要人的任務嗎？退一萬步來看，即便AI取代了調度員，誰來從話語中判斷現場實況呢？誰來判斷各種方案的旅客反應呢？溢出的任務只會流向軌道現場的人員，並隨之產生新興的任務而需要人的填補，這些並不會在AI的資料庫中被考慮到。

雖然JR西日本在新聞稿中非常樂觀的發布AI調度員的構想，但沒有實際應用的時程，只表示希望透過利用AI的「支援與輔助」來減輕調度員的負擔，同時減少因經驗與能力差異而導致的行車計劃的變化，提高運轉整理的品質。談取代之過早

GQ雜誌的科普專欄最近拍了一支影片，邀請了19位不同專業領域的人士，分別親自使用ChatGPT以及週邊生成式圖片或影片的服務來對照他們的日常工作內容，測試A.I.是否能複製甚至勝任他們的工作，結果發現，「軟體工程師」的工作似乎是最可能被AI取代的一行，因為AI本身就是由程式語言構成的，自然最熟悉的也就是程式語言了，



另一個可能被取代的職業是「網紅」，因為網紅的工作內容就是產出圖片和短淺的敘述句，在AI的成果中甚至連表情符號都能適時加入；至於像醫生、律師、心裡諮商師等認為，雖然AI能夠整理出基本的處方、訟狀、或是諮商問題架構，但是完全達不到專業水準，也無法對實際情形做出精準的回應，其他比較依靠文本的職業例如編劇、站立喜劇演員、以及音樂編曲師，認為AI在腳本或是編曲的樂譜上有一定的水準，但是產出的成果偏向無聊，沒有情緒起伏精彩之處，所以短期內不會取代他們的工作，而至於有大量肢體參與的馬戲團表演者、健身教練、廚師則認為，儘管AI可以設計出一份看起來很精彩的食譜、節目表、或是健身菜單，但是AI無法示範什麼是完美的後空翻、什麼是正確的伏地挺身、更別說烹調出所謂的醍醐味，這支影片最後一個職業的反應更是妙，非常值得從事操作性工作與現場工作的人參考，值得一看。（影片連結：tinyurl.com/yteknrrf）

然而，儘管AI目前尚無法取代人類工作，但是與新的技術共存一直是人類

的命運，該怎麼面對未來AI的職場滲透，或許好萊塢兩大工會的行動可以作為一個參考，因篇幅有限，留待下期繼續介紹。

參考資料

- Union urges US regulators to deny GM's self-driving Cruise a safety exemption | Reuters
- Teamsters urge NHTSA to deny Cruise Origin exemption | TechCrunch
- JR西日本、AIでベテラン指令員の運転整理を再現、「鉄道指令業務アシストAI」オルツと共同開発 - INTERNET Watch (impress.co.jp)
- <https://www.gq.com.tw/video/watch/ke-pu-chang-zhi-shi-gq-taiwan-2023-03-22>

我不是乖寶寶 - Part20

彭國勳

因為歌手李玟的猝逝，新聞帶出大陸「中國好聲音」選秀黑幕，再爆出刀郎新專輯「山歌寥哉」發行（寥哉就是清代著名小說家蒲松齡文言短篇小說集「聊齋誌異」的諧音），其中一首新歌「羅刹海市」上線一周，點播率竟達80億次，可笑的是一堆人被對號入座！

2004年元月，刀郎發行首張專輯「2002年的第一場雪」，在毫無行銷的情況下，紅遍大江南北，最終以270萬張的銷量，榮登華語樂壇的榜首。爆紅的刀郎動了娛樂界資本大老的奶酪，他們不允許一個草根破壞制定的遊戲規則，並遭到著名音樂人那英、汪峰、楊坤及高曉松的奚落與抨擊，他因此淡出觀眾的視線，沉寂多年。這一首借古諷今、批判性極強的歌，歌中的馬驥正是書中的主人翁，蒲松齡跟刀郎分別藉著小說、歌曲創作，對現實做犀利批判。馬驥為商人之子，才貌兼備，14歲入府學，由於長相俊俏，經常用頭巾遮臉，後因父親身體不佳，被迫放棄仕途，繼承家業。有一次，馬驥與人到海外經商

遇難，被颶風刮走，飄了幾天幾夜，來到一處異地，馬驥進入村莊後，發現村民對他的態度很奇怪，醜陋的人看到他就跑，就像看到妖魔鬼怪般，只有五官端正的人才敢靠近他。後來才得知這裡叫大羅刹國，他進了都城後，所見所聞均顛覆既有認知，被稱為「貌美」的宰相卻長得腦滿肥腸、鼻孔朝天…，其他官員個個披頭散髮、面目猙獰，相反的，職位愈低的官員長相愈端正。此時，他才明白羅刹國是「以醜為美」「顛倒黑白」的國度。馬驥被視為怪物，整天鬱鬱寡歡，好在才華被執戟郎看上，推薦給皇帝。豈知，當皇帝和大臣見到馬驥後，都覺得他太醜了，根本不足以擔大任。最後，他選擇隨波逐流，用木炭塗黑臉、披頭散髮出門。未料，這副模樣卻大受歡迎，大家都讚美他長的英俊，還獲得皇帝的重用。在「羅刹國」好人不得志，壞人飛黃騰達；長相越是人，就越活在社會的底層，完全是個顛倒過來的世界；「羅刹海市」紅在哪裏？冷嘲熱諷映射當代大



陸與臺灣「三更的草雞打鳴當司晨，半扇門楣上裱真情…」：蒲松齡在其「羅剎海市」小說裏提到十六個字：「花面逢迎，世情如鬼，嗜痂之癖，舉世一轍」，述說有真才實學的人得不到重用，反而是一些無學之人青雲直上（有人會說鐵路局也是如此）；早在103年7-8月79卷第4期路工「漫談寫作與工作分享」，筆者對刀郎「披著羊皮的狼！」歌詞意境，一個大男人描繪感情如此細膩、絲絲入扣、嘔心瀝血，讓人有想纏綿悱惻又無計可施、深愛著又無可奈何的錐心之痛！聽著，聽著也替他悲、替他痛、替他苦，彷彿置身其中，所以常常不厭其煩，一遍又一遍的聽，一次又一次的陶醉，一回又一回的跟著痛！如今這首「羅剎海市」更是顛覆了很多人的想像，罵人可不帶髒字，被罵又不能對號入座，但明眼人卻都知道他在影射誰？職場上見到一些還沒到新單位，就吹噓將如何如何帶領新單位的故事，幾年下來驗證他只是在吹牛；同樣的笑話也在交通部發生，管臺鐵的一票人，臺鐵出事反而高升，而臺鐵高位者更不遑多讓，恬不知恥，被公司化反而

期望高升，他們不知道將帥無能累死三軍，敗軍之將豈可言勇？他們其實才是罪魁禍首，竟敢吹噓公司化後可起死回生？恐怕連自己睡覺半夜都會做惡夢吧？

我不是乖寶寶！「路遙知馬力，日久識人心！」瞧不起一些人，事故連連，「三更的草雞打鳴當司晨」照樣升官，因為狐群狗黨很重要；瞧不起一些人，懶散無能照樣升官，因為上下臭味相投「一丘河」沒什麼好大驚小怪；瞧不起一些人，裡應外合賣臺有功，「哪來鞋拔作如意」還想爭公司化首任董事長？早在100年7-8月76卷第4期路工，100年9-10月76卷第5期路工：「局長，我們和你想的不一樣！」兩篇近一萬兩千字的連載，天地一聲雷，改變了臺鐵幾十年來敢怒不敢言的氛圍，當時強勢領導的范局長調適了好久才「敢」見筆者，初次見面就要求鹿野站辦「全局標竿參訪」；創意無限，懂得行銷，第一屆鐵路便當節及乘車預定便當的發想者，每次改點都詢問筆者的意見，接受筆者24小時營業時間修改的建議（改為末班車開車後10分鐘，解決了小站硬要

等到零晨12點才可結帳的困擾），離開臺鐵最後一天402次到站，回程臨上417次月台上致贈筆者頗具紀念意義的筆一支，感謝筆者路工上如椽之筆、擲地有聲多次對臺鐵的鞭策～宰相肚裡可撐船，已高升觀光署長；鹿局長於產工崛起花蓮車班說明會，筆者特地打了一張A4的勞資相處之道會場分發，筆者說：路局要安撫所有同仁，就要擺脫「會吵的孩子有糖吃」的印象，所有機務的訴求，車長比照辦理（所以車長工時降至6小時40分）；一人服務的甲種簡易站，中午比照郵局關門休息一小時，以符勞基法，與會者點頭如搗蒜，也獲得鹿局長第一時間的承諾，筆者還期許他不要成為「第二唬爛仙（前善於變色的臺鐵路局長）」，會後鹿局長湊上前來希望初次見面的筆者發揮意見領袖的影響力，筆者要他與筆者保持適當距離，不要毀了筆者路工裡針砭時事大砲的形象，所以日後多次工時協商才可以維持公正論述；其實筆者於周局長時就毛遂自薦參與於工時協商，也取得勞、資雙方的認同，當年筆者於產工參與工時協商時，就不客氣地批評運務處，午休30分鐘都

做不到了，還妄想以「優於勞基法」說詞，想提高午休為1小時，以節省加班費，並舉麥當勞為例，中午忙完後讓員工休息2小時（不計薪）接著忙晚餐時段，美其名優於勞基法卻是不折不扣的剝削，所幸路局沒有蠻幹，否則必定炸鍋！

我不是乖寶寶！因為海葵颱風讓筆者想起103年1-2月79卷第1期路工：「為什麼見不到那道光？」第2段：為什麼用這個廣告詞做標題？因為鐵路某些表現，常讓人見不到一絲希望或進步的曙光…。話說102年7月13日蘇力颱風來襲，早上冒著風雨開車上班，約莫9點多綜合調度所口頭告知，順行自花蓮216次（12：42開）、逆行自臺東231次（13：10）開始復駛，於是便將訊息傳達售票同仁，並告知所有電話詢問旅客。殊不知於近231次臺東站開車前30分鐘，臺東站竟傳來231次不開了，「因為機務說沒編組…」哇！真是晴天霹靂！候車室裡盡是歸心似箭的旅客，抑或是電話確認後趕到車站的旅客，這下如何出去跟旅客宣佈？不死心，拿起調度電話，應是領班或是誰在電話那頭傳來：「11點多



確認都還有編組啊！」再詢問臺東站值班站長，告知：「機務計畫231次不開，233次（14：50）才要開，並且掛15輛。」這下火了，整個早上都是口頭通知，且一再確認，與調度所再溝通，為什麼寧可讓自己開出的第1張支票跳票，卻把所有編組掛在233次（15輛），為什麼不會231次掛9輛（少3輛），233次掛6輛（少3輛）？好讓2班車都可如期開出？後經綜合調度所溝通後，才又決定231次恢復行駛，這一折騰下來，231次臺東站開出第1班車，就晚了47分（原可準點），看到這種情形，該不該嘆氣？豈只嘆氣，還真想飆髒話：「幹！」鐵路又不是第1次碰到颱風，我們也不是第1次成立局應變中心？我們不是有很多SOP嗎？為什麼碰到颱風，會應變的如此不上道？而在又決定231次恢復行駛當下，請臺東站長聯絡客座股，將231次、233次售罄座位鎖住，以便交給2班車列車長運用（因編組各少1組），後來詢問231次列車長，是否有調撥座位供運用，回答：「客座股要車站自行處理」，聽了又是額頭上冒3條線，客座股限縮SMT管理站的權限後，誰還能鎖座位？

如此說法好像他昨天才進鐵路。從231次開不開，到應鎖住售罄座位，每個環節都荒腔走板，不是嗎？颱風天，民眾沒有逼你第1班車幾點開，既然自己把訊息丟出來，票也都賣了，旅客都到車站了，還自己拆自己的檯，這種企業不會讓人尊敬的。唉！遇天災，旅客都能諒解，何不將編組運用做好後，再對外發佈訊息，遇上颱風，「首次嗎？」「不是」；「變化嗎？」「是的」；「久違嗎？」「每年發生」，因此真正面對旅客的一線基層同仁，對上面如此笨拙行徑，除了痛心還是痛心…往往局、處上對下說三道四，疾言厲色，而我們的不滿該如何傾吐啊？我們有投訴專線嗎？不幸的是112年9月4日更荒唐的海葵颱風再演一次，劇情卻有過之而無不及。9月3日23點路局206電：「9月4日東部幹線正常行駛…」，事先發布駛停訊息無可厚非，但颱風過後的軌道巡檢認真做了嗎？臺東站5點開401次的旅客都上車了，還妄想後開405次的旅客要合併401次，最後耗了1個多小時，被耍得團團轉的幾百位旅客還被請下車，不是401次剪票前就要完成所有的檢查嗎？更

離譜的是9月4日10點路局210電：「東部幹線花蓮 - 臺東上行421次（臺東13：07），下行422次（花蓮13：06）起，各級列車陸續恢復行駛…。」筆者調派同仁支援服務台，給予滿滿候車室歸心似箭旅客不確定的答案（421次開行除外…），服務台同仁還擔心早上蠢事重演，猶豫著要不要播音？筆者告知：「當然要播音，10點發的電報表示已再次確認可以開車才敢拍發電報！」言猶在耳，臺鐵簡訊：421次13：36於關山 - 海端間，因集電弓打到樹枝，列車停於站間無法行駛；423次13：36到鹿野站2股正線，電車線3角架掉落打到第7車集電弓，致集電弓跑出電車線外，目前瑞源 - 山里間路線不通…；接連2班列車都出事，馬上重重的打臉筆者的說法！同仁說旅客暴怒要見主管，同仁回他：菊長在臺北啊！看著一整天的亂象，筆者4日下午忍不住把行調轉池上群組，16：10分421次脫困進池上站續行開出，16：12分打電話花電董段長詢問423次鹿野站情況？董段長告知車站不同意載客的423次調車轉3股，好讓他們搶修2股道電車線（而董段長也給筆者承諾，只要給

他大約3 - 40分鐘，或許就可以修復2股道三角架，或是停用2股道以1、3股辦理行車），筆者心想值班站長可能誤解規章，直接打電話給鹿野站值班站長，告知「行車實施要點」第十二條：混合列車應將貨車掛於客車之前部。「行車特定事項」第三十六條之一：混合列車及旅客列車聯掛時，應於編組前兩公尺處一度停車後，再行聯掛（避免激撞）。其用意在避免旅客受傷甚或非自動門轉線墜車（早年花東線嘉豐、賓朗站會車都要進入之字形待避線，等交會列車通過再退回主正線開車），現在已是自動門，關上門調車轉線，落實一度停車就可安全無虞，值班站長接受筆者的建議後，同意調車轉線，可惜423次轉3股升弓確認檢修後的第7車集電弓還是無法續行；此時現場訊息混亂，有要開行3000型前往接駁的（詢問臺東站值班卻無開行3000型接駁的計畫）？有要等脫褲子放屁接駁客運的？有急著要迴送423次故障編組卻耽誤搶修電車線的？筆者忍不住再撥電話給鹿野站：「不要輕重緩急不分，先把2股電車線三角架修復盡快通車再說吧！」約莫17：30筆者告



知臺東站值班站長，預計18時可恢復通車；當晚225電：「因鹿野站電車線不通，已於18：25搶修完畢」，423次就這樣從13：30起，毫無效率的虛耗到18：25；筆者下午「插手介入」期間還聽到無能的局應變中心試著以行調連絡鹿野站（鬼月筆者觀落陰臺鐵最高層就在應變中心，「人何寥落鬼何多？」），殊不知鹿野站值班站長跟2位站員早已經被500位旅客憤怒的口水溺斃了，還聽說有一位女檢察官拉著值班站長斥責一整個下午；臨下班鹿野站長再電話求助，423次約500位旅客抱怨肚子餓了，筆者說：一時間我也找不到500個便當，就請聯絡「以不變應萬變的應變中心」好了！當晚「臺鐵便當管理局」馬上有人爆料：「是麻糬電力段在還沒把關山 - 臺東間的電力設備巡檢完畢，急於送電造成，天剛亮關山變電站就因送電，好給上級「膠帶」。拿正班列車試車兼巡查來使用，兩種工作班濃縮在一班車，時間空間管理好棒棒！」證明這個打臉的爆料社群真有存在的必要啊！請問喪級是哪位啊？他想要什麼「膠帶」？想要「婊功」好棒棒？卻證明臺鐵還真不

是普通的爛！同一天南迴線恢復通車「不急不徐」，卻平安度過，而北迴線401次「婊功」吃緊弄破碗，失敗後經過8個小時，已進一步排除路障的421、423次卻還相繼出事（通車前行調電話都還聽到道班同仁回報監工：已通電了無法再進場修剪路樹…，感覺就像姦夫淫婦被捉姦在床卻急於抓著褲頭落荒而逃…），8個小時前的401次如果真的開出去，恐怕3個局長下台也不夠，民眾會說：臺鐵被公司化剛好而已！海水退潮，一堆沒穿褲子的人竟然都露餡跑出來了，同仁肚子裡一定「兩把火」？筆者文筆不如刀朗，沒能影射，聽說高層要究責，有人為了自清私下給筆者訊息，臺鐵高層妄想隻手遮天表演完震怒秀後請先自宮吧！最高層的「高度關切」，竟讓現場主管連說：「路線有問題都不敢？」半夜的逐站巡檢回報確實OK，才會同意第一班車開出的機制哪裡去了？筆者說過不再擔任主力兼救援投手，讓喜歡玩的人自己去玩，所以不在「臺東地區應變小組」的值班行列，「臺東地區緊急應變小組」召集人哪裡去了？還是上級「膠帶」讓他們也跟著

高層「陽痿」了？將帥無能累死三軍，莫此為甚，「羅剎海市」裡「馬戶不知道自己是一驢，又鳥不知道自己是雞」，沒關係颱風不常來，平常還是可以讓妳們看起來衣冠楚楚，「勾欄從來扮高雅，自古公公好威名哪…」，至於有沒有蛋蛋已不重要，反正好官我自為之，公司化後一定都會改變的，還有再忍耐2年，等芒刺在背的筆者退休了，一切都會變好，因為沒有人敢再罵你們？

我不是乖寶寶！106年1月31日春節疏運倒數第2天，調車機於12：13進行704次編組出庫調車，調車行進中於295B轉轍器前，機車次位PBK全軸出軌，295B轉轍器破裂（調車進出整個M線咽喉斷了），剛到任的筆者在家接到電話，做第一個指示：「以751次到站編組改站掃折返做704次」，放下碗筷趕到車站後續處理，751次晚7分到站，站掃後作704次晚24分開；再以晚4分到站的422次普悠瑪編組站掃折返作431次晚4分開。當日7個編組被困在機務段內，筆者以「後開編組救先開列車」模式處理，其餘列車全部準點開車；第2天春節疏運最後一天，因為進出段M線無法使

用，指示愁容滿面的同仁，利用早上空檔清空貨物線，將下午要開的編組，以機迴一股拖出段內編組，從南邊拖上線轉貨物線停留，換取下午尖峰時段耗時的轉線調車，幾乎滿分的應變，全天只有1班車機外晚9分，讓整天忐忑不安的張前段長、何副局長鬆了一口氣；而後106年6月8日11時5分，500型車輛向南溜逸站外，於11：34拖回溜逸車輛，11：40恢復路線…，明快處置給同仁的啟示：500型溜逸已擠破南邊2個轉轍器後「鎖定」，停用7、8股道（只接受東線列車到開），避免人力扳轉錯誤再衍生出軌事故，以上在在都證明叔叔有練過，但笑公公學不來！

我不是乖寶寶！企業管理「彼得原理」有絕對的道理，「羅剎國向東兩萬六千里，過七衝越焦海三吋的黃泥地，只為那有一條『一丘河』，河水流過苟苟營」，「豈有畫堂登豬狗，哪來鞋拔作如意？」什麼人玩什麼鳥，海水退潮、黔驢技窮，但佝僂的身軀雖然西裝革履也一定撐不起Armani！

～～以上言論，不代表本會立場～～



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 112 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	411,649	暫收款	50,357
銀行存款	22,740,808	暫收款-稅金保留款	178,947
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	0
預付款	1,083,900	勞動部補助款	100,000
定期存款		代收付-勞保費	24,728
本會定期存款	15,450,919	健保費	34,011
團保履約保證金	2,000,000	活動費專款	168,021
固定資產		本會活動費	377,473
房屋及建築	535,302	團保費	9,040,811
累計折舊	(71,502)	互助慰問金	2,448,000
什項設備	386,739	抗爭基金	21,462
累計折舊	(111,781)	應付款	86,598
會務發展基金專戶	14,171,875	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,875,606	固定資產準備	738,758
		會務發展基金準備	14,171,875
		資產變賣(會址)	17,875,606
		歷年累計結存	19,319,253
		上年度餘額	1,858,106
		本年度餘額	6,118,009
合計	74,612,015	合計	74,612,015

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 112 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	448,687	暫收款	50,357
銀行存款	24,473,446	暫收款-稅金保留款	178,947
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	444,325
預付款	1,160,700	代收付-勞保費	24,066
定期存款		健保費	33,583
本會定期存款	15,450,919	活動費專款	13,443
團保履約保證金	2,000,000	本會活動費	377,473
固定資產		團保費	9,232,354
房屋及建築	535,302	互助慰問金	3,217,150
累計折舊	(80,434)	抗爭基金	21,462
什項設備	406,739	應付款	86,598
累計折舊	(127,022)	存入保證金	2,000,000
會務發展基金專戶	14,171,875	固定資產準備	734,585
會址專戶	17,875,606	會務發展基金準備	14,171,875
		資產變賣(會址)	17,875,606
		歷年累計結存	19,319,253
		上年度餘額	1,858,106
		本年度餘額	6,815,135
合計	76,454,318	合計	76,454,318



臺灣鐵路工會 112年9月~10月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
112.09.06	本會	召開團體協約會議第333次預備會議
112.09.07	本會	勞動部辦理「AI、數位轉型及人機協作之趨勢發展對勞動市場影響與因應」本會遴派組訓組長黃文政出席
112.09.07	本會	召開機班工時協商預備會議
112.09.11	本會	召開運務車站工時協商預備會議
112.09.12-13	本會	辦理局勞資及各地區勞資會議勞方代表研習班
112.09.13	本會	召開第15屆第24次常務理事會議
112.09.13	本會	召開第15屆第22次常務監事會議
112.09.14	本會	員訓中心辦理第58期運輸班(乘務人員)「工會業務簡介」本會遴派秘書吳長智及專員蔡靜如授課
112.09.15	本會	召開第1屆勞工董事資格審查委員會
112.09.18	本會	召開局勞資第12屆第6次預備會議
112.09.20	本會	勞動部辦理當前重要勞動議題專題講座「人工智慧於僱傭關係之展望與挑戰」本會遴派組訓組長黃文政出席
112.09.22	本會	召開112年第3次勞工退休準備金監督委員會會議
112.09.26	本會	陳理事長參加第495次局務會報
112.09.27	本會	國營臺灣鐵路股份有限公司第一屆董事會籌備會第一次會議(交通部會議室)
112.09.28	本會	員訓中心辦理第53期司機員班「工會業務簡介」，本會遴派秘書吳長智、專員蔡靜如及助理專員廖美如授課
112.10.03	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
112.10.11	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
112.10.12	本會	召開第15屆第25次常務理事會議
112.10.13	本會	召開團體協約會議第334次預備會議
112.10.13	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
112.10.16	本會	召開餐旅服務總所第12屆第1次勞資預備會議
112.10.17	本會	陳理事長參加第496次局務會報
112.10.18-19	本會	召開第15屆第4次會員代表大會暨鐵路業務發展研討會
112.10.19	本會	召開局勞資第12屆第7次預備會議
112.10.24	本會	員訓中心辦理112年特考班第一梯次「鐵路工會業務簡介」本會遴派組長黃文政及助理專員廖美如授課
112.10.24	本會	召開第15屆第23次常務監事會
112.10.26	本會	召開貨運服務總所第12屆第1次勞資預備會議
112.10.27	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議



召開第1屆勞工董事資格
審查委員會



召開臺鐵公司化
子法協商會議



員訓中心辦理112年特考班課程
「鐵路工會業務簡介」
組訓組長黃文政授課

臺灣鐵路工會112年9月~10月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
112.09.04	高雄機廠分會	召開第14屆第3次臨時理事會議
112.09.07	臺南分會	召開第14屆第6次臨時理事會議
112.09.14	宜蘭延平/臺北機廠分會	聯合辦理第14屆小組長訓練
112.09.18	高雄/高雄機廠分會	聯合辦理第14屆小組長訓練
112.09.23	花蓮/臺東分會	聯合辦理第14屆小組長訓練
112.09.28	基隆分會	召開第14屆第4次臨時理事會議
112.10.03	臺南分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.03	嘉義分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.03	高雄機廠分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.04	彰化分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.04	高雄分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.04	宜蘭分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.04	新竹分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.11	臺北第一分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.12	臺中分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.13	延平分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.13	基隆分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.16	臺北機廠分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.20	臺東分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.26	屏東分會	召開第14屆第8次理事會議
112.10.29	花蓮分會	召開第14屆第8次理事會議



宜蘭分會、延平分會及臺北機廠分會聯合辦理第14屆小組長訓練



高雄分會及高雄機廠分會聯合辦理第14屆小組長訓練



花蓮分會及臺東分會聯合辦理第14屆小組長訓練