



平交道上遇**危機**，緊急按鈕保**生機**！

If you encounter a dangerous situation on a level crossing press the emergency button.

使用時機

當愛車在平交道上拋錨、或因塞車無法動彈、或發現其他障礙時。

使用方法



趕快按下平交道旁紅色的「緊急按鈕」，並確認已啟動。



再將愛車推離平交道，或將障礙排除。

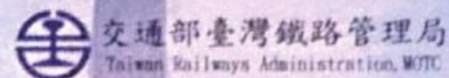
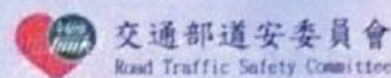


聽到警鈴響起時，請趕快離開平交道。

如何確認緊急按鈕已啟動？

1. 環繞按鈕紅色圓燈會持續閃爍。
2. 列車接近時：擴音器會以國、臺、客語發出「火車來了，請趕快離開平交道」的警告聲。

鐵路緊急聯絡電話 0800-800333



關心您

請傳閱

103年11、12月 第79卷第6期

路工

臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會與臺灣鐵路工會聯合舉辦103年勞資關係研討會

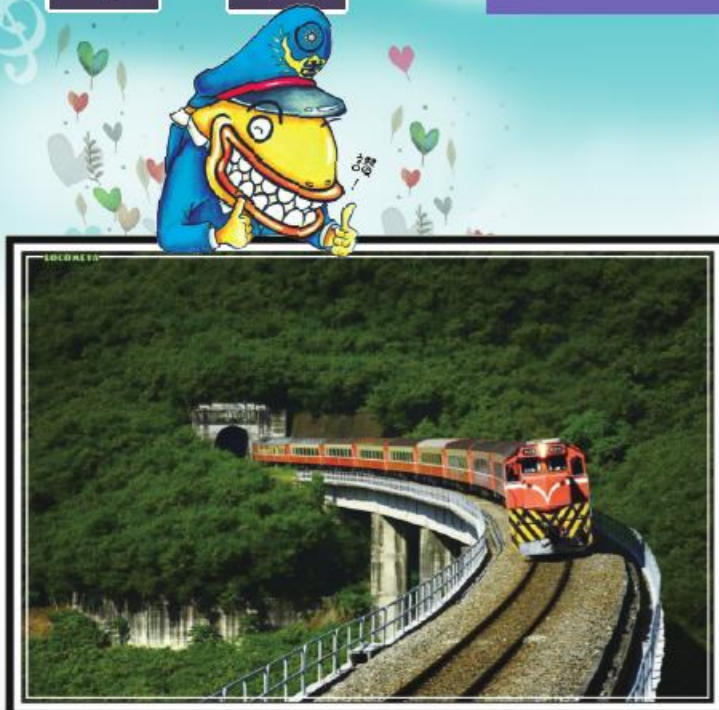
- 鐵道片花舞映象－鐵道攝影隨想
- 辦公室的臉之書的兩三事
- 大數據運用與台鐵
- 日本的蒸汽機車
- 文訪「支持警察組工會，保障警察權益」FB粉絲團管理群隊



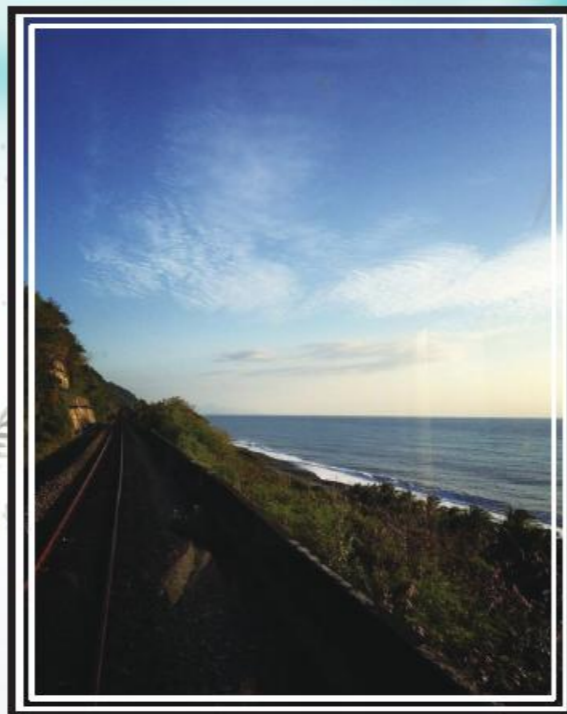
詩 駿 影 迴 南迴鐵道影像集錦

路工特約攝影 連馬世駿

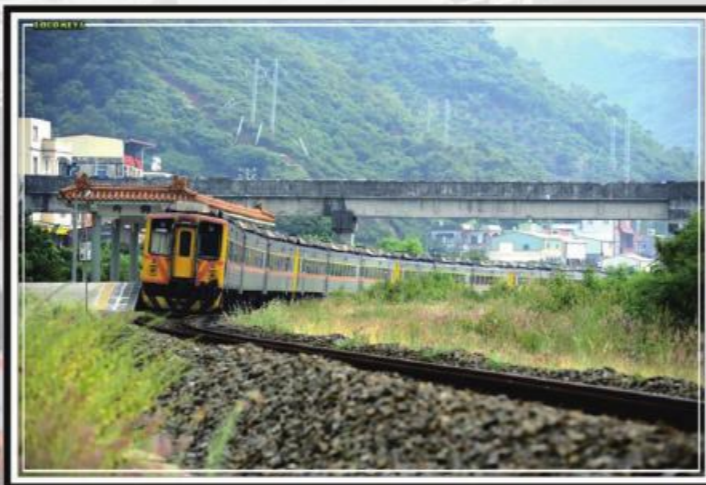
光影鐵道 好心情



話離情未已 煙水萬重山



穿過32座隧道，朝著另一個海岸線，前進



一鏡不到底 一眼不看完



別來無恙 尚能飯否？



等待交會互換的光亮



九	八	七	十	十一
日	日	日	日	日
1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
21	22	23	24	25
26	27	28	29	30
31				

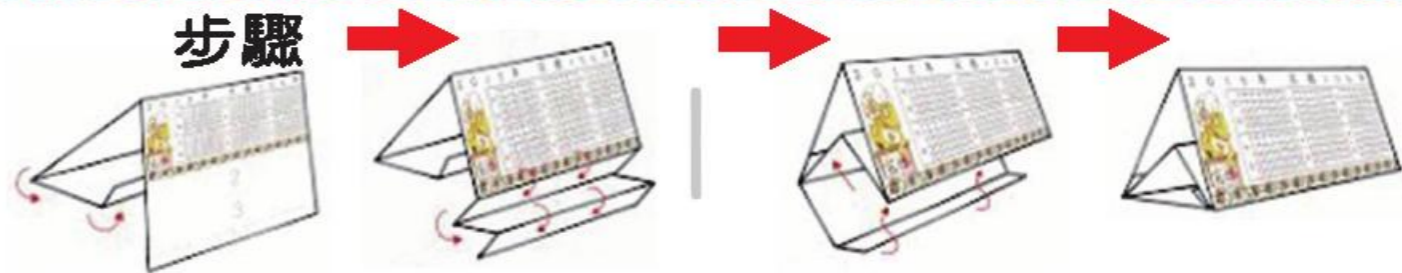


2015年 民國104年

一	二	三	四	五	六	日
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



步驟



黏貼處 2

行政院新聞局出版事業登記證局版北誌字第2203號
台灣省雜誌專業協會會員

經中華郵政認為第一類新聞紙
台灣郵政管理局執照台字第864號

目 錄

中華民國103年11、12月第79卷第6期

封面裡

迴影駁詩—南迴鐵道影像集錦-----連馬世駿

關注焦點

第9屆第32次勞資會議紀錄摘要-----福利組 2

2014 ICLS 菲律賓論壇-----福利組 9

臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會暨臺灣鐵路工會聯合舉辦103年
勞資關係研討會-----文宣組 13

職場紀實

鐵道片花舞映象—鐵道攝影隨想-----陳振芳 17

辦公室的臉之書的兩三事-----潘 末 20

我思我見

大數據運用與台鐵-----王 傑 23

日本的蒸汽機車-----作者/峰豐剛・翻譯/吳旭明 29

國營事業是否適合民營化-----蔡明儒 38

近日勞動新聞一覽

珍惜現有的工會庇蔭—文訪「支持警察組工會，保障警察權益」FB
粉絲團管理群隊-----文宣組 42

心得分享

公文管理學徒的隨想筆記-----古登臺 45

封底裡-105年黑皮日曆表

徵稿啟事

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

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

第9屆第32次勞資會議紀錄摘要

資料來源：G21030035940號局函

福利組

- 時間：103年10月31日上午9時30分
- 地點：台東站2樓會議室
- 主席：鹿代表潔身（兼資方召集人）
- 出席人員：

勞方代表：劉代表人杰（勞安室）、鍾代表雲章（七堵機務段）；蔡代表榮輝（高雄車班組）、林代表俊誠（花蓮電務段）、陳代表福全（臺北機廠）；吳代表俊義（宜蘭站）

資方代表：彭代表坤炎（運）、楊代表德安（機）、溫代表彩炎（工）、呂代表秋楠（電）、卓代表有章（人）

列席人員：吳惠芳、陳宗宏、羅素、畢庶美

臺東地區勞資會議資方代表：

許勝通（臺東工務段段長）、黃輝泰（臺東機務分段分段長）、黃鴻陽（花蓮電力段段長）、劉醇隆（臺東工務段副段長）、林德香（臺東站站長）、彭國勳（鹿野站站長）、黃方均（花蓮電務段臺東電務分駐所）

臺東地區勞資會議勞方代表：

呂金生（臺東工務段）、李家府（臺東機務分段）、賴文榮（臺東機務分段）、張立旺（鹿野站）、許清富（臺東電務分駐所）、沈德隆（臺東工務段）

臺灣鐵路工會：臺東分會常務理事張博翔、臺東工會監事傅文星、臺東工會理事羅源成、陳丘梅、陳婉仙、張耀隆。

臺東地區人事主管：葛光祖（臺東工務段人事管理員）

臺東地區秘書組：丁秀雯。

- **劉代表人杰報告：**誠如資方召集人鹿副局長所講的今天主要來聆聽台東地區跨業別不能解決的問題，並透過鹿副局長來處理，我擔任勞資會議勞方代表有7次，任期總共21年，僅有鹿副局長從來沒有缺席任何一次會

議，我也希望所有資方代表包括所幕僚群要支持副局長，很多業務裁示，不能上面動，底下不動，會議結果議而不決，決而不行，鹿副局長很多裁示都符合勞方代表的期待，但執行層面時，經常都沒有給副局長很多的支持。

- **臺東地區勞資會議資方代表兼召集人許勝通報告：**首先歡迎局勞資雙方代表來到臺東，我在這4年期間，臺東地區勞資會議非常和諧，任何事情大家都能充分的溝通。
- **臺東地區勞資會議勞方代表兼召集人呂金生報告：**今天我們理事、監事及勞方代表均一起來列席勞資會議，希望多安排一點時間由地區的勞資代表暢所欲言，謝謝各位。
- **鐵路工會臺東分會常務理事張博翔報告：**謝謝副局長帶領局裡這麼多一級長官到臺東地區來，我代表我們臺東地區致上最高的敬意，據我多次參加副局長主持的會議，主持會議的流程，簡潔有力，不囉嗦。最重要是效率之高讓我非常配合，但要和副局長報告，如果地區同仁提到許多地區無法解決的問題，請副局長能夠多多關切。
- 旅客一直反映，7月份改點後路局所印製免費贈送火車時刻表，字太小、黑白又不明顯，造成查看吃力，未來盼能設法改善。
★ **運務處：**本處將於下次印製時刻表時檢討改善。
- 「人車同行」於假日或下班時刻的電聯車部分，應避免賣給人車同行包車票，免得一般旅客與人、車同行團體於車上發生糾紛，兩方人員又不聽車長解釋，相關執行面請運務處指示車站或車長如何處理。
★ **運務處：**查本局為增加服務對象，開放自行車旅客可包用部分車廂乘車，並已載明於相關乘車規定中。惟為維持服務品質，車站可視實際情況同意是否受理。本處將責成所屬車站，安排人車同行包車時應避開尖峰時間，並應選擇離峰時段較長編組區間車或以包用全組車廂並附掛於正班區間車等方式處理。確認為包車車廂復各始發站應於車廂外張貼識別文字及包用起迄區間，以方便旅客識別，減少糾紛發生。
- 運務行車無線電話手機，壞的愈來愈多，修了沒多久又壞，請運務處能編預算，逐年補充新手機以利聯繫方便性，更利行車安全。

- ★ **運務處**：本處將自 105 年度起逐年於「一般建築及設備」會計科目項下編列預算以增購行調電話。
- 建請路局研擬比照高鐵公司讓旅客所購買之車票，在完成契約後自行帶走，以節省回收及整理之人力應用。
 - ★ **運務處**：本案本處將先請各運務段提供相關意見後，邀集主計室及政風室等單位進行研討。
- 東線普悠瑪車勤人員男服務生規定戴頭巾，女服務員戴花圈，現已過宣傳期，請取消此一規定，以利員工心情。
 - ★ **餐旅服務總所說明**：查本所為配合花東電氣化普悠瑪列車開至台東站，奉示東線普悠瑪車勤人員服飾應有原住民風格，故經研議結果採男服務生戴頭巾、女服務員戴花圈之方式辦理，本案並無所稱「宣傳期」，有關勞方代表建議事項，主席裁示：請餐旅服務總所檢討後再回覆。
- 請加強各車站夜間轉轍器清潔保養時的照明，以利業務推動。
 - ★ **運務處說明**：有關夜間清洗轉轍器時所需增加之照明設備，本處前已函請各運務段儘速依本處所核撥之款項科目採購。
- 依據臺鐵員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項第 4 條：搶修員工於下班時間出勤搶修，凡適時趕到現場直接參與搶修工作，且具有績效者高員級（含高員級）以下人員核給 1,000 元獎金，現各處是否有落實該項規定？請查明後補發給。
 - ★ **機務處**：本處各機務段、檢車段員工，於下班時間出勤搶修並適時趕到現場直接參與搶修工作，具有績效者，依據「交通部台灣鐵路管理局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」均有落實規定，核給 1000 元獎金。
 - ★ **工務處**：經查本處各段遇有事故搶修之情事，均提醒各段應依旨揭規定核實辦理，並由各段填列相關表格經主管核章後，送本處核銷撥付。本年度截至目前計有嘉義、宜蘭、台東等工務段請報事故搶修工作獎金。
 - ★ **電務處**：電務處各段員工搶修，悉依據「交通部台灣鐵路管理局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」出勤搶修並適時趕到現場直接參與搶修工作，於下班時間具有績效者，經本處相關科審核無誤後，均依規定核給 1,000 元獎金。主席裁示：請機、工、電各處依據「交通部

台灣鐵路管理局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項」規定，由各段向同仁說明。

- 各型式動力車駕駛室車窗隔熱紙，建請應全面汰換更新，讓司機員於乘務工作中，免受長時間日照高溫難耐而影響行車。
 - ★ **機務處**：為應司機員於乘務工作中行車，新車皆已安裝窗簾，免受長時間日照高溫難耐而影響行車，至於舊車已要求各機務單位於各級檢修保養時，動力車駕駛室側窗隔熱紙如有破損、隔熱效果不良，應立即汰換更新。
- 宜蘭線瑞芳站 3 月台有一間倉庫，建請宜蘭運務段瑞芳站變更為乘務人員（列車長、司機員）候班室之可行性，讓該等人員於候班過程中，可以免受天候因素影響公務的執行。
 - ★ **運務處**：瑞芳站第 3 月台倉庫係作為存放移動式驗票機，因該等設備需存放於避免受潮之空間，且近年來該站觀光旅客激增，現有之站場空間已不敷使用，另交通部部長於本（103）年 5 月 5 日至平溪線及該站視察時亦指示，規劃改善瑞芳站站場候車空間擴充計畫，該計畫實施後亦將相對壓縮辦公空間，故該倉庫無法供作其他用途。
- 日前修正公布的本局出差及旅費報支注意事項，將參加訓練或講習報支費用的原膳雜費支 1/2，因改為雜費取消核請，原因為何？
 - ★ (一) 依行政院函訂定之「各機關派員參加訓練或講習報支費用規定」第 2 點略以「參加訓練或講習、、、、，訓練機構未提供必要之膳宿者，受訓人員之服務機關得衡酌實際情況，參照『國內出差旅費報支要點』之規定，核給往返之交通費、住宿費及按膳雜費之二分之一支給膳費。」
 - ★ (二) 另行政院函修正「國內出差旅費報支要點」其中二、「旅費分為交通費、住宿費及雜費」（依其修正對照表之說明：第一項考量社會觀感及提升行政效能，免除逐案探究係經提供一餐或二餐……爰刪除「膳費」）。另本室為配合行政院修訂「國內出差旅費報支要點」，函頒「交通部台灣鐵路管理局員工國內出差及旅費報支注意事項」
 - ★ (三) 綜上，依新修正之「國內出差旅費報支要點」已刪除膳費之支給，本局員工參加訓練或講習，除往返之交通費、住宿費外，不再核給「膳費」。主席裁示：下次會議請主計室派員說明。

- 103年9月26日鐵人三字第 1030030733 號函：「本局前採認臺北機廠技工養成所『臨時學工』年資有誤，請於本（103）年 10 月 15 日前將『榮譽乘車證』及『103 年榮譽乘車記帳憑證』收繳本局人事室第三科，並不予發給 104 年榮譽乘車記帳憑證」規定 1 案，請收回成命，以安員工情緒。

★ **人事室：**（一）依本局「從業人員因公乘車領用乘車證實施要點」第 13 點規定，從業人員到路服務滿 38 年、40 年或 42 年（依學歷高低不同），且未受重大違紀處分者，本局即得發給榮譽乘車證終身持用，至服務年資採認基準，係依前省府交通處 83 年 2 月 7 日交一字第 5996 號函示以「編制員額」內人員之年資為限。

★（二）本案係去（102）年 4 月間同時有陳錦坤等 7 人送件申請榮譽乘車證，其首筆經歷均為原臺北機廠技工養成所二十三期「臨時學工」（民國 60 年—63 年），因考量前僅「學工」屬編制職稱得予採計，「臨時學工」非屬編制職稱，依上開年資採認原則應不予採，爰依例擬退回所請，然據申請單位表示，早期考用制度每年不盡相同，技工養成所內有些派學工、有些派臨時學工，該期既經特考入所，雖派臨時學工，但應與學工無異，不採計 3 年年資對同仁權益影響甚大。爰基於申請單位表示 23 期同為特考及格有些派學工、有些派臨時學工，本室比照「學工」採計第二十三期「臨時學工」年資 3 年，並於同年 6 月初同意核發榮譽乘車證 7 枚。

★（三）惟嗣接獲曾於技工養成所學習之退休員工反映，第二十四期派臨時學工年資亦得否採計，本室發現事實恐非申請單位所述僅二十三期為「臨時學工」，爰於去（102）年 6 月底去電臺北機廠調閱技工養成所二十至二十九期簡章，惟該廠回應因遷廠後資料留在原址車庫，而車庫內雜亂且無人手幫忙尋找資料，本案遲至本（103）年 6 月間均未能查明真相，去年已核案件尚無理由收回，類似新申請案件須待事實釐清復再妥處。

★（四）因案逾一年遲未釐清，本室爰改以調閱本局 52 至 60 年間員額編制表、技工養成所畢業人員名冊、相關員工資料卡，並向考選部調卷 56—63 年交通事業人員各年士級考試簡章等資料綜合判斷，技工養成所學員須入所修業期滿成績及格取得畢業證書復，始具士級資位任用資格，查目前調查資料，自民國 55 年（第二十期）以來，學員均為「臨時學工」，受訓期間支生活費且無考成，與「學工」屬性不同。

★（五）綜上，經查證民國 60 年交通事業人員士級考試及格之「臨時學工」，尚需受訓 3 年始取得士級資位任用資格，且過去臨時學工申請案均未採計其年資，衡酌一旦放寬採認，追溯補發案件恐達 120 餘件，恐本局其他臨時人員亦將比附援引，爰簽局奉准由原申請單位收回車證，並經本局註銷後不再發給上開人員榮譽乘車記帳憑證，俾達日後控管之效。

- 局勞資會議建議事項：

★ 請路局檢討無需開行蚊子列車，以節省乘務人力，只增停有旅客上、下車車站就可解決，如南迴線（3501 次）高雄—臺東與新左營—臺東（333 次）2 趟車時間帶相近，但（3501 次）乘車人數實在很少。

★ 7 月 25 日改點原行駛莒光號改自強號行駛結果，停靠站及運轉時間照舊行駛，是何原因。

★ 七堵調車場 Z3 線原設照明設備已毀損無法使用，請相關單位維修或另設新照明器材，以利員工調車作業。

★ 運機二處各車班機班，嚴重人力不足，請速補足改善

◆ 目前各車站、機班因人力不足已有近 10 年之久，本應有之預備人力也因增加車次早已無預備人力來應對請假、加開班次之人力，且逢加開或請特別假，休假時均以借例假來應對，長久如此為之近幾年更加嚴重。

◆ 據工會查訪統計，目前班次與 7 年前相比增長 20%，而人力並無相對增加，故 8% 之預備人力來應對加班，請假搶修之人力早已不存在，而僅以借班為主要應對方式為之，違反勞基法例假，借而無還，請運機二處重新評估車班、機班人力停止以違法方式來應對班次增長情況。

- 鐵路工會臺東地區勞資會議列席人員建議事項：

★ 建議南迴線週五、六日開 712 次臺東 → 新左營、713 次新左營 → 臺東，希望能增停靠太麻里及大武站，在改點之前（313 次）都有停靠大武站、太麻里（313 次）（713 次）；建議：運務處改點時應考慮原有車次的停靠站。

★ 建請路局提高參與事故搶修人員之誤餐費。現行誤餐費僅編列 50 元，脫離市價太大，影響參與事故搶修人員士氣，應酌予提高。

- ★ 參與事故搶修之人員，路局應感其付出，該相關誤餐費實應加成加倍給予，以資鼓勵。
- ★ 南迴員工宿舍屋頂請增設防護樓梯說明：員工宿舍屋頂排水孔常塞住，每逢下雨，雨水便倒灌屋內，屋頂結構也遭積水破壞。建議：宿舍外牆可安裝防護爬梯，以利住戶清潔屋頂。
- ★ 將基層服務員技術工（業務工）改為基層服務員技術員（業務員）
 - ◆ 依據交通事業人員任用條例第5條之規定，交通事業人員資位之取得規定如下：（一）高員級以下，須經考試及格（二）副長級以上，須經升資甄審合格。前項第一款人員經敘定員級、佐級、士級最高薪級，最近3年年終考成2年列甲等，1年列乙等以上，並經晉升高員級、員級、佐級訓練合格，取得晉升高員級、員級、佐級資位任用資格。
 - ◆ 依基層服務員暫行管理要點第8條之規定，有關福利事宜，除本要點及其他法令規章另有規定外得比照鐵路資位人員辦理。三、基層服務員技術工從160薪點升至230薪點需要17年，再加上達230薪點滿3年，經訓練合格，其任職鐵路局已達20年以上，惟其職稱仍為技術工（業務工），但其資歷及能力都已達到純熟之階段，建議路局將訓練合格之基層服務員技術工（業務工）將其名稱改為技術員（業務員），既能提升員工士氣以茲鼓勵，又能將其專業技術傳承下去，創造路局與員工雙贏的局面。辦法：基層服務員技術工（業務工）達230薪點，並經訓練合格，將其名稱改為技術員。
- ★ 長期人力不足導致基層運務同仁，因主管段、班、站沒有替班人員可派代，而無法順利請休假，影響同仁工作士氣及生活規劃至鉅，不知運務處可有快速解決之道。
- ★ 臺東地區同仁提出，南居北工的遷調名額及調動的時程請能更加透明順暢。

- 下次會議開會日期訂於11月20日，輪由劉代表人杰擔任主席，並由企劃處做業務報告。
- 散會：12點55分。



2014 ICLS 菲律賓論壇



今(103)年ICLS(International Center for Labor Solidarity)國際勞工團結中心假10月19、20日於菲律賓首都馬尼拉舉辦國際論壇，由於鐵路工會下半年忙著分會改選，以及一年一度的本會代表大會等會務，所以本次只派了文宣組吳副組長旭明和福利組林專員佩怡二位會務人員參加。

依往例，於論壇的前一天，主辦國家會安排地區導覽，第一站先去拜訪了菲律賓交通工會加盟的巴士工會(Philtranco workers union)；

然後去了一間生產酒瓶的玻璃工廠(Arcya glass)聲援菲律賓工人，他們持續在工廠警戒線外抗議一年了！因為老闆裁員80個正式員工，而去僱用了非正式員工，嚴重剝奪勞動權益。

下午參觀了聖地牙哥古堡(Fort Santiago)和黎剎紀念公園(Rizal Park)。古堡是以前菲律賓皇城最具歷史的防禦工事之一，共花費15個年度來興建，原本是為了防衛、抵禦敵人與海上來的寇賊，但是西班牙人來

福利免

了之後，變成外來者的重陣；乃至於二次世界大戰，成為日軍的駐守之地，被美軍嚴重砲轟；而菲律賓國父黎剎當年也就義於此，故古堡內也設置了黎剎紀念館，參訪聖地牙哥古堡讓我們了解一個國家邁向獨立之路的艱辛，它是一個民族獨立的歷史見證。黎剎公園則是為了紀念菲律賓國父黎剎於1896年為爭取菲律賓脫離西班牙殖民統治時就義的事件，其遭處決後遺體被安葬於該公園內，目前該地是菲律賓舉行官方儀式的重要場地，也是馬尼拉居民休憩之地。

19日論壇一開始，由ICLS秘書長山田知先生就各國所提出之國情報告及現況做綜合說明，然後由各國接續主題報告，這次共有五個討論主題，介紹如下：



- 一、The challenges and struggles at the workplace. (在工作場所面臨的挑戰和鬥爭) — 由韓國、泰國、澳洲報告。
- 二、The situation of organizing workers in Myanmar. (緬甸的工人組織情況) — 由緬甸報告。
- 三、Organizing young and women workers. (組織年輕及女性工人) — 由韓國及大會討論報告。
- 四、Challenge at the workplace on safety issue. (工作場所之安全問題的挑戰) — 由日本、菲律賓、紐西蘭報告。
- 五、Build sustainable society, protect the environment. (建



立永續的社會和環境保護) — 由菲律賓、台灣報告。

在去年的泰國合艾論壇，我們一同聲援泰國工會前理事長、副理事長等13位工會幹部被解雇一事(稱【SRUT 13】)，而在今年我們聽到了好消息，這13位工會幹部已經復職並且撤除任何罪狀；未來，ICLS也會持續抗議韓國政府打壓勞動人權，堅決反對韓國鐵路私有化。

韓國在今年4月、5月及7月接連發生船難、地鐵追撞和火車對撞的死傷事故，我們一起嚴正譴責工安問題，紐西蘭工會甚至已經提倡「If the job's not safe, just say No!」之口號，如果工作環境不安全，工人們就該勇於說「不幹」。





另外，目前各國的年輕及女性工人都越來越多，所以各國工會都努力地在栽培年輕和女性後進，不過，以本會而言，組織新進人員是一大困難工作，因為台鐵為國營事業，員工多是經過國家考試及格具有公務人員身份，且現今的工作條件、福利待遇跟以前相比，改善太多了！所以年輕的一輩比較不能體會為什麼要與工會一同戰鬥。

在環境保護方面，自從2011年日本發生福島核災事故至今，其核電廠內所存放的核廢料到現在還無法清理，且造成周遭區域永久性的汙染，房屋、土地無法使用，百姓被迫遷



離。反觀台灣，我們除了有全球絕無僅有，建在首都圈內的核一、核二廠，核四廠的建造又存有諸多疑慮，加上日本核災的前車之鑑，如果今後在台灣人口最稠密的北部地區發生災害，將嚴重影響全台的經濟與生存空間，所以才有許多國人，甚至外國人士，堅決反對核四廠貿然運作。

為期二日的論壇，各國運輸部門工會的兄弟姐妹一同交流，著實獲益良多，且今年ICLS又多了蒙古鐵路工會加入為組織成員，期盼未來大家在世界各國繼續打拼、戰鬥，Fighting!

臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會暨臺灣鐵路工會 聯合舉辦103年勞資關係研討會

文宣組

本次研討會議，光是讓全省所有參加人員集中順利到金山青年動中心，起初就有些許難度，但綜觀從報到集合、上課講習、勞資方研討，一切都很圓滿進行完成，第一階段聘請對於勞工問題研究、勞工法、勞動法、勞資關係、工業倫理等有相當研究之東吳大學吳慎宜講師，授予「不當勞工行為實務」專題；第二階段聘請於勞民法概要、勞動與社會政策專題、勞動法、勞動與法律、勞動法專題研究等國內有權威之政治大學林良榮教授，授予「勞資爭議處理相關法令」專題；第三階段乃由路局大家長周永暉局長率領相關研討事務各一級單位到場進行充分熱絡研討。

以上三階段讓我們深深體會到資方與勞方的關係密切，亦是雇主與勞工之間隨時存在著合作及對立，而對立是為了使路局這個大家庭持續發展成長，員工工作安全、幸福，讓雙方認知到彼此有相同的目標、利益與觀念；至於合作是當然是指相互共同的目標與權益，並藉由相輔相成的理念，實現彼此最終的願景。





第一階段吳慎宜講師與第二階段林良榮教授上課研習剪影



資方說明



第三階段勞資研討現況剪影



勞方提問



鐵道片花舞映象

鐵道攝影隨想

路工特約攝影 / 陳振芳

■ 父子鐵道情

記憶中，鐵道迷總是給人一個刻板印象，不外乎是拿著一台相機，在車站月台中穿梭奔跑。就算是照片拍的不好，也是張裂著嘴一臉傻笑，一付十分滿足的樣子。

現在鐵道迷更進化了，不但裝備升級，而且也不再是孤軍奮鬥了：例如網路串集同好，不惜跋山涉水地遠眺千里。

照片中的父親，愛好鐵道成癡，兒子也承襲了父親的興趣；如影隨形。父親傳承給孩子的，不單只是攝影的技巧，而且灌輸正確的「鐵道安全」第一守則。當偶爾看見這對父子四目相視一笑，這一刻，我也笑了。

■ 道上的兄弟

鐵路早期以人工碴道時，工務同仁幾乎都是「結黨」出動的「道上弟兄」。但自從改機械化碴道及工程委外發包情況下，道班人力一直逐年在縮減，再加上開放女性同仁報考加入，但實際上很多女性同仁申請借調內勤，在無法實補情況下，以致於道班工的人力更加吃緊，導致在現場施工時，常有捉襟見肘的情形。

道班工作屬於高危險工作群，在危險的路線上工作，以不足的人力來施工，更讓工作的危險性更加添高。近年來道班的離職率偏高，除了主管單位要加強員工的工作安全宣導外，更應該適時補足現場「道上兄弟」不足的人力，以利路線維修養護的工作，提高列車運行的安全。



■ 居安思危

工欲善其事，必先利其器，這是眾所週知的道理，而鐵路列車運行的安全，在硬體的設備上，除了硬體的改善增購外，更要長期的維修與養護。

設備的養護維修本應該是常態的，而不只是喊口號，從昔至今路局為了提昇績效，每年都有一度的保安週檢查，但在現今人力不足的現況下，把站場上的人力，「以二線支援一線」概念分派到各處去，非但不能見到成效，反而多了許多危險因子。

一般在安全的路線上運轉，人眼所及能看到的一切，都應該是安全無異狀的，但在保安週期間，「電務」、「工務」、「站務」大批的人力，都湧現在全國各地的沿線路線旁，這些臨時支援的人員有時在過於認真

下，最怕是疏忽於自身的安全，無形中增加許多乘務員的壓力。

從以往到今日，總覺得保安週，一點都不「保安」，因為許多事故，總是會集中在這一段期間發生。看著，路線上滿滿菜鳥及生面孔，只能在這段期間，祝福大家都能工作愉快，人車平安。



■ 黑與白



身處「鐵道」服務業，在旅客至上的信條下，有時事情的對與錯，分明界定的非常清楚；卻只因為他們是旅客，服務的要求被無理及無限上綱下，做對的事反而卻是錯了，如果真

是這樣，所謂的「對與錯」、「黑與白」就會讓人無所適從了。

常常聽身邊一線同仁抱怨：明明遵照上層的規定指示辦理，卻被旅客胡亂投書指控一些不是，而當主管的，非但不出面說明挺員工，也不求證旅客的說詞，卻一味要員工跟旅客哈腰賠不是，讓當下的員工受盡了委屈。

這種現象，做主管的若是放任類似事件一再發生，爾今爾後，就不用SOP之類的文件，所有的「何謂錯？何謂對？何謂黑？何謂白？」乾脆都由旅客說了算。

■ 傳承

有人說開火車很簡單，又不用方向盤，只要靠著軌道導向加起油、電門，火車就能動了，但真的是那麼簡單嗎？曾經有現場維修同仁這麼揶揄司機同仁，直到後來他轉往這條路發展時，才發現以往的想法與現境落差竟是如此之大。

在路局的各單位裡，唯有火車司機員的養成時間及訓練最為嚴格，撇開早期「不擔任正式乘務」機車助理班不說，以現今的訓練養成方式，光司機員入所學術訓練至少須要四個半月以上，其中，舉凡運轉理論、簡單維修、報單填寫等等，都必須樣樣涉入。不止此，結訓完畢後的見習則須時一個月以上，之後，「單獨」(駕駛)審查後還必須實際擔任機車助理三個月以上，才能開始見習司機員的工作。屈指算算，這段期間能拿到最初始

的一張單一車型的火車證照，就得耗時八個月。當然，緊接著面對的還有各類車種的轉換。依據這樣期程來看，到實質能配合工作班的指派，前前後後加起來的時間，至少要二年以上。而就是這麼漫長與嚴格，於是在這訓練期間中，有些人會因為無法

適應這種作息不正常的生活及其他因素以至於無法勝任司機員的工作而致淘汰。

雖然現在已經有基礎學科的研習，但總體來說，台鐵司機員的養成仍倚重傳統方式，也就是以師徒制方式來傳承。這些被指派的師父，都是各單位的菁英佼佼者，能被這些師父帶領入門，不但可增進運轉實務的技能，並且能吸收到各種寶貴的乘務經驗。

其實這些帶新人師父可以選擇不帶徒弟；對他們而言，一個人還自在點，但為站在大眾服務業的立場又不忍心技術斷層，又加上心存著自己也是經由前輩們的指導傳承才過來的「將心比心」才勉為其難接下這困難任務。筆至於此，最終目的還是希望這些後進新人們應該要存著感恩的心態來學習。



辦公室的臉之書的兩三事

潘末

之一：暮別——一位科長之死。

因為沒有事情，那天傍晚六點半早早回家。就在刷下班卡前，碰到隔壁單位的張科長。

我招手示意。

她習慣地快走身過，點個頭；手揚起，幅度不大擺擺。

「掰掰」，看她嘴型，大概是這麼說。

然後，這是我見她的最後身影。當晚，她因急症去世；就在獨自加班的總局五樓的辦公室裡。

第一回碰到科長，是22年前剛進路局時。那時候總局辦公室房舍沒有所謂「租賃活用」這回事，每個人平均辦公空間比現在大一倍，因此三、四、五及第六樓層四角落幾乎都有擺張球桌的「桌球室」供員工休閒，每到中午吃完飯，許多員工利用公餘來充電及活動筋骨，而當時30出頭的張科長，是其中之一。



※第一回碰到科長，是在桌球球敘中

她持直拍，有想打局長盃的夢想。

因為「層級」不同；不管是球技還是承辦業務，加上後來幾位局長「德政」，球桌一桌桌地撤，與科長的球敘就幾乎完全沒有了。加上，她後來被高昇至北投員訓中心擔任科長，與她更沒有業務往來了。不過，因為她屬於衝衝衝的路局風雲人物，偶而還是會輾轉得到她的動態消息。例如，87年年底，獲知她以「乘客對鐵路客運服務品質滿意度調查之研究」順利取得交通大學碩士。

完成學業後，科長更一頭栽入台鐵轉型企劃與研析中，以最近幾年新興業務舉例，舉凡阿里山業務交路過程、新車購車前置企劃、財務整體規劃等重大局內企劃事務，科長幾乎無仗不與，然後總一貫地很認真，很負責。而就在傳出噩耗的當日，我順手用企業內網路查了查公文系統，身為中階主管的她，除了總綜覆核公務外，甚至還在承辦函稿。

有網友常說「鬼島」的公務員很好當，「呆鐵」的更是涼缺，這句話與科長不幸公殤消息互相比較，反而能道盡現下公務體系中，最被上層忽略的「勞逸不均」問題。希望張科長的去世，多少能喚醒主事者對此的漠視。

是的，員工是台鐵最重要資產，尤其是張科長這種砥柱，尤是當之無愧。如何從根底制度改進，避免類似事情發生，真是急著要辦的事情，至

於局旗覆棺，局務會報會前公開默哀等，相形之下顯得無濟於事了。

之二：談談台鐵人的升官夢

嚴格講起來，標題應該是「升資夢」，但為了吸引看倌，取巧地用了最近流行的「標題黨」；至於升官抑或是升資，但看每個人的自由心證。

因為公務業務需求，最近幫忙整理103年升資人數統計。雖然有少部份路局考生無法掌握，不過確定今年報考升資考的總人數遠比100年少，劇減比例超乎大家想像。會這樣，很大因素是有自願退休資格或接近的員工越來越多，只要沒有升官需求，這些人是比較沒有與年輕小夥子競爭的動力。

某師傅曾經與我閒聊，談起現任好幾位單位主管當年年輕考升資期間，偷偷或不擇手段讀書的模樣。這師傅開玩笑說，除非同齡同事都退休，不然這些糗事都會被拿來人後談笑。

Band of Brothers 影集中，李普從二等兵晉升到少尉後，不得不被調離E連，考慮的就是這種情境吧？不然，當廠、段、站長唸升資考考生同仁「哪有碰到考試就連請休一禮拜」、「怎可以沒事幹，晾在旁看書」時，難保會有人當場吐槽他：「當年你如果不是這樣唸書，怎能爬到現在這位置。怎麼，當了個高官換了位子，就換個腦袋了？」

之三：說說台鐵人的樂透夢

路局員工約萬人，按照比例來說，約全台成人的1,800分之一，再與樂透公佈的得獎人比較，「再怎衰運」，彩券頭獎337人中，怎不可能有路局員工存在。

※大家都想要樂透財神來報到



10幾年來，每次碰到「差幾年」就可領到年退休金的同仁臨時辦離職或退休，很湊巧的都是「幾千萬」以上；甚至「幾億元」獎項開出不久。尤其是幾年前高雄地區幾億元開出獎項後，有位老師傅派師傅娘匆忙辦退休離職手續，最讓辦公室同仁「津津樂道」。因為報間「公務員」、「客家人」、「高高瘦瘦」等得獎者描繪，簡直就是活生生的這位師傅側寫。

說到這，不免談到有些主管「不食人間煙火」，總告誡底下員工不要買「樂透」；因為多少算賭博。對此，我個人以為並沒有那麼嚴重，只要量力而為，不要在上班期間「熱烈」討論「號碼」，買合法；「有中發財，沒中做公益」的樂透彩券，不但沒有違法，多少還可以紓解工作壓力。至於中多少錢，可以辦離職或退休；不用來上班、上工，就看大家作夢做多大了。畢竟，在物價高漲且公務員福利漸漸縮水的今日，如果能中個幾個億，提早退休來遊山玩水，真的是不賴到極點啊。

大數據運用與台鐵



王 侯

一、用大數據運用的例子

東京地鐵（TOKYO METRO）鑒於無法因應經營上的困局，服務不力、誤點連連遭到指責，當局採取公布所有的營運資料，其中包括難堪的誤點資料，攤開來供所有民眾檢視，請民眾十一月中之前協助提出解決方案，首獎給一百萬日圓獎金。獎金不高，但民眾參與的熱情卻超乎預期。就實務面來看，每天搭乘的旅客對通勤的地鐵感受之深，絕對超過偶爾巡察的地鐵人員。（猶如當年台鐵有一位女主管在捷運通車的前幾年，對其同事說她2年以上沒搭過台鐵列車而自豪，筆者卻對其言嗤鼻汗顏！若台鐵一級主管都如她一般，如何經營管理台鐵？）因而旅客提出的解決之道，都是切中民眾需要的辦法。東京地鐵的經營改革已邁出新的第一步，足可為台鐵主事階層借鑑。

二、台鐵可以運用大數據的簡例

如果臺鐵的訂票系統主動為旅客預留座位，可以嗎？如果在不違反法令的前提下，台鐵可以使用擁有多數旅客訂位資料，以提升社會整體福利，服務效益將大大提升。

親愛的顧客您好，

您過去幾周，固定每星期五18:00搭乘自強143班次，從台北到高雄。如果您XX月XX日(星期五)一樣要搭這班車，我們為您預留了一個座位到YY月YY日23:59:59時止，請在到期前確認並取票，且能享有早鳥優惠。希望這能帶給您一個美麗周末的開始，並且期待您的搭乘。

美好生活的連結者 台鐵敬上



三、大數據理論簡介

長久以來，人類一直從資料中瞭解世界，過去難以蒐集全部資料，統計學因應而生，希望用少量樣本資料來代表全體的真實狀況。統計學家證實，要提高抽樣的準確度，最好的方式是隨機取樣，取樣數只要跨過某個門檻，在95%的情況下，誤差都不會超過3%。

然而巨量資料是計算大量的資料，藉此推斷機率。大數據的兩位作者，一位有深厚的學術訓練、一位有最新的產業消息與專訪的第一手資料，結合學術界的研究結晶與產業界的創新思維，寫出「大數據」這本書，獲獎無數。書中提到的許多大數據應用範例，其創意發想與作者的思辨解析都讓人佩服。

開行日期	比率	年列車公里	車種	機車	車型	機車公里比	機車公里	每機車公里薪資	維修薪資	能源費用/每機車公里	維修費用	維修
365	0.1362%	127,093	自強	TE1000型	TE1000	2	254,186	17.33	4,404,800	16.97	4,314,472	
365	0.1362%	75,555	自強	DMU	DR2800	6	453,330	5.47	2,481,546	12.00	5,441,107	
365	0.1362%	131,035	自強	DMU	DR2800	6	786,210	5.47	4,303,743	12.00	9,436,510	
365	0.1362%	53,980	自強	DMU	DR3000	6	323,760	4.62	1,494,698	12.00	3,885,939	
365	0.1362%	75,555	自強	PP電力機車	E1000	2	151,110	21.59	3,262,858	21.15	3,195,947	
362	0.1351%	46,505	自強	DMU	TE1000	2	93,010	17.33	1,611,774	16.97	1,578,722	
365	0.1362%	55,282	自強	PP電力機車	E1000	2	110,564	21.59	2,387,364	21.15	2,338,407	
362	0.1351%	55,480	普光	客甲B	R100	1	55,480	29.21	1,620,627	66.79	3,705,655	
359	0.1340%	200,690	普光	客甲B	R100	1	200,690	29.21	5,862,358	66.79	13,404,612	
365	0.1362%	91,572	自強	TE1000型	E100	6	549,438	5.23	2,871,403	12.00	6,594,647	
365	0.1362%	131,035	自強	DMU	DR2800	6	786,210	5.47	4,303,743	12.00	9,436,510	
365	0.1362%	75,555	自強	PP電力機車	E1000	2	151,110	21.59	3,262,858	21.15	3,195,947	
362	0.1351%	98,985	自強	DMU	DR3000	6	593,916	4.62	2,741,923	12.00	7,128,495	
365	0.1362%	106,215	自強	TE1000型	E100	6	637,290	5.23	3,330,523	12.00	7,649,093	
362	0.1351%	116,800	自強	DMU	DR3100	6	700,800	5.23	3,662,431	12.00	8,411,374	
362	0.1351%	61,320	自強	DMU	DR3000	6	367,920	4.62	1,698,570	12.00	4,415,971	
365	0.1362%	147,825	自強	PP電力機車	E1000	2	295,650	21.59	6,383,852	21.15	6,252,941	
160	0.0597%	53,764	自強	TE1000型	TE1000	2	107,528	17.33	1,863,357	16.97	1,825,146	
363	0.1355%	85,775	自強	PP電力機車	E1000	2	171,550	21.59	3,704,211	21.15	3,628,249	
363	0.1355%	51,072	自強	DMU	DR3000	6	306,432	4.62	1,414,700	12.00	3,677,960	
33	0.0199%	34,453	普光	客甲B	R200	1	34,453	29.82	1,027,427	29.21	1,006,357	
362	0.1351%	41,100	自強	DMU	DR2800	6	247,080	5.47	1,352,525	12.00	2,965,585	
362	0.1351%	75,555	自強	DMU	DR2800	6	453,330	5.47	2,481,546	12.00	5,441,107	
365	0.1362%	77,015	自強	PP電力機車	E1000	2	154,030	21.59	3,325,908	21.15	3,257,705	
180	0.0672%	23,598	自強	PP電力機車	E1000	2	47,196	21.59	1,019,084	21.15	998,186	
365	0.1362%	131,035	自強	DMU	DR3100	6	786,210	5.23	4,108,790	12.00	9,436,510	
365	0.1362%	99,280	自強	PP電力機車	E1000	2	198,560	21.59	4,287,427	21.15	4,199,506	

※巨量資料是指，資料量一定要達到相當規模才能做的事

巨量資料是指，資料量一定要達到相當規模才能做的事，例如得到新觀點、創造新價值，沒有一定規模就無法實現。大數據的兩位作者認為「巨量資料」目前還沒有明確的定義，雖然對於「巨量」資料一詞的來源及定義，曾有激烈的爭辯，但並未達成結論。

巨量資料使用全部的資料(樣本=母體)來取代隨機抽樣，是看出各個資訊片段之間的關係、加以分析理解、做出預測，「讓資料說話」。巨量資料的優勢，已改變我們理解及組織社會的方式。分析方式改變之一來自於，分析龐大資料的能力。電腦的發明，帶來數位測量和儲存設備，將數據資料數位化，讓資料的數學分析更為可行，可從中發現隱藏的價值。另一方面，運算速度越來越快的晶片，使人類擁有足夠的資料處理能力；越來越便宜的記憶體，提供足夠

的資料儲存能力；各種感應器、衛星、網路、手機、無所不在的訊息連結，形成簡易、可負擔的資料蒐集方式，使得資料化的效率大幅提升，也使得人類生活邁向全面的資料化，宣告「樣本=母體」的時代來臨，抽樣變成過往遺跡。

「資訊科技與數位化」固然重要，但更重要的是「使用資料」。如何量化與標準化、如何讓資料說話，都是它迷人的地方。例如：複式簿記，任何一位會計師，看其他人的帳簿，都可以理解無誤。又例如：日本東京「產業技術大學院大學」的越水(Koshimizu Shigeomi)教授，在汽車座椅上裝了360個感應器，人坐上座椅，感應器就能將感應到的臀部重量和坐姿，轉為資料形式，每個人的坐姿都會有一個獨一無二的數字代碼，透過這些資料，系統對座椅上的人的辨識率高達98%。「盡量把一切資料化」並非遙不可及的夢想。臉書使用者每天按讚或留言超過三十億次。推特在2012年，使用者每天上傳的訊息突破四億則。

有時候，我們對某些限制習以為常，以為別無他法，但其實只是囿於規模不足而已。例如，亞馬遜用上億筆的購書交易資料，能夠推薦個別讀者最想要的書；信用卡銀行用大批的正常交易值作為比較基礎，找出異常交易，及時阻止信用卡詐欺發生。

資料化代表的是人類理解事物的本質更為豐富，世界變成由資訊組成的場域。等到將整個世界都資料化之後，種種應用的潛力便再也沒有止境。現在就像是巨量資料時代在進行各種基礎建設的階段，資料化(量變)之後，會帶給社會根本上(質變)的改變。

巨量資料已經改變了理解和探索世界的方式。在小量資料的年代，我們先假設世界如何運作，再透過蒐集和分析資料來驗證。未來，則由豐富的資料代替假設，作為了解的起點。

我們從假說導向的世界，轉變成資料導向的世界之後，將再也不需要理論了。誠如2008年連線雜誌的總編輯安德森說的「理論之終結」。他說：「只要有足夠的資料，數據本身就會說話。…光是相關性，便已足夠」。

巨量資料可能不會帶來「理論之終結」，但會從根本上改變我們看待世界的方



※應用大數據可透析未來維修動態

式。UPS從定期換零件，改採預測分析方式，監控測量每個零件，只在必要時更換，一年省下數百萬美元的費用。愛迪生聯合電力公司從106個人孔災害預測指標下手，慢慢去蕪存菁，最後剩下幾個最有效的，2004年沃爾瑪和以資料分析為專業的天睿公司合作，搜索其龐大的歷史交易記錄資料庫：顧客究竟買了什麼？另外還買了什麼？當時的天氣如何？以上的例子，都足以給我們台鐵維修和運務、餐旅等單位做模範學習，以追求最大的效益。

研究發現，用資料導向做決策的公司的生產力高出6%。而從近年可歸責台鐵的虧損數約當總收入的6%而言，已經可以解決虧損問題！

巨量資料的時代，挑戰的是我們的生活方式，以及與世界互動的方式。若將資料奉若神明，會使人擁有的是知識，而不是智慧。在巨量資料的世界裡，需要培養的仍然是最人性的特質：創造力、直覺、有知識的雄心壯志。人類的聰明才智，才是社會進步的泉源。

使用巨量資料必須明白，目前的工具不夠精確、只能夠蒐集和處理世界上小一部分的資訊、無法真正達到「樣本=母體」。由於不可能得到真正完美的資訊，預測也就必然可能出錯。這也代表，使用這項工具的時候，我們必須懷有更多的謙卑。

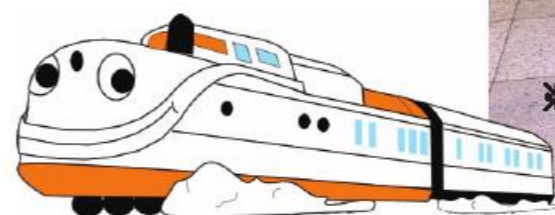
四、大數據時代的台鐵人應有的作為

身為台灣百年鐵路的經營者，台鐵擁有獨特的資產--台灣最龐大的修火車大隊與鐵路運輸專業、富含歷史和人潮的二百多個車站。此外，台鐵還是鐵路沿線土地的最大管理者。

(一) 資料持有者：台鐵至少擁有四項獨特的資料：旅運、火車維修、土地及建物租金、便當販售。這些資料至少可用於分析預測如下表。

台鐵巨量資料	分析預測應用舉例	創新價值
旅客人次(時間、地點)	台灣經濟活動的狀況	販售給投資基金公司
機車及其零件表現與維修資料	發展相關機械專利	和機械大廠合作, 改變商業模式
土地及建物租金資料	預估未來土地價格與租金成本	作為民眾買賣或租賃土地建物的參考
便當販售資料(時間、地點、價格、食材、口味)	分析台灣外食狀況與社會變遷	提供公共安全衛生的社會研究政策數據

(二) 車站通路：台鐵的車站是全台數一數二的人潮出入口，如果建立類似沃爾瑪的「零售鏈」系統，台鐵也可以成為某個產業的寄賣者。例如，台鐵可以不用自己做便當，只要將便當銷售的資料「即時」的提供給業者(口味、數量、價格、時間、地點、天氣、年齡、預估進出站旅客數...)，將庫存的問題直接丟給供應商處理，成為台灣最大的便當寄賣店。



※ 車站需要有個零售鏈系統，而不是每項商品單打獨鬥

(三) 創新思維：台鐵是社會公器，主要責任是提供交通運輸服務。交通運輸的難題之一是離峰和尖峰時段的需求量有極大的不同。台鐵應該思考如何利用旅客運載的歷史資料來做分析與預測，調度人力物力，減少離峰時間的空車率、增加尖峰時段的運能，更應作主動的計畫性運輸，例如：根據過去顧客的習慣，主動保留座位，安排運能，從根本上疏散尖峰爆量的人潮。

台鐵擁有的資料與資產，比任何單位都適合做主動式的計畫性運輸。台鐵，應該思考做好「捨我其誰」的事務，扮演好自己無可取代的角色。世界的變化，遠遠的超乎想像。1999年趨勢大師詹宏志在「E時代：數位世界的99則觀察」裡的預言，很多以舊經驗所做的合理推論，超過一半沒有發生，是以全新的、意料之外的方式取代。比爾蓋茲的「數位神經系統」是全球IT界的話題、戴爾還在PC市場呼風喚雨、谷歌根本沒有幾個人認識...而2014的今天，比爾蓋茲全心投入慈善活動、戴爾下市、谷歌躍上舞台成為目光焦點。巨量資料已如作者所預期的發展，改變我們工作、生活、理解與探索世界的方式，造成社會的根本變化！經由我們的努力，這位趨勢大師對公務員的評語會徹底改變。

(四) 善用大數據

1. 臺鐵過去數年以來，
 - (1) 結合在地特色及歷史文化，設計各種套裝行程，持續推動郵輪式列車。
 - (2) 配合各地節慶、活動，加強沿線輸運工作（例：配合平溪天燈節於平溪線加開列車、配合貢寮海洋音樂季於北迴線加開列車）。
 達成預期目標，成果如下：
 - (1) 開設50班次郵輪式列車，促進地方觀光。
 - (2) 透過加強輸運工作協助各地節慶、活動圓滿達成。
 - (3) 配合觀光局自行車節及東海岸旗魚季相關活動規劃郵輪式列車。

2. 未來？如何加強輸運尖峰時間帶旅運的舒適品質、離峰時間帶旅運的大量增長，增裕營收、俾轉虧為贏！

在此，筆者認為尖峰時間帶、旅客密集區需朝加大列車密度的方向改善，如汐止往返中壢的通勤列車，增加1~2列次等類似的考量；至於離峰時間帶的做法則是，不與高鐵比快、透過部分車廂改裝為透明車頂、豪華座椅或與電影院聯線放映院線電影，當然，服務收費天經地義！

五、結 語



不管是「開放數據」或是「大數據」(Big Data)，都證明效果可期。各方競相投入開放數據的行列，試圖把餅做大，開發效益，趨勢早已沛然莫之能禦。未來的展望絕對是，各界透過開放數據解決問題，開創商機；自己有限的腦袋無法解決的問題，交給開放數據讓好頭腦來幫忙思考。

過去各公務界主事者對民眾的建議常常不屑一顧，或斥為外行，遑論採取改革行動，阻力主要來自行政部門的惰性。從食安事件說明墨守成規、敷衍了事成為習慣，「少做少錯」才能自求多福，還有誰會嘗試創新？誰會勞神聽取外界意見？

「開放數據」已是全球風潮，各個國家無不解編資料，放進Open Data資料庫，讓能解讀的頭腦發揮所長。讓其他的好頭腦尋思其間奧妙，這不只是商機，更是許多困局解套的曙光。公開數據，可以避免故步自封，自欺欺人。最大的關鍵是我們一萬餘人的腦子，絕比不上近百萬旅客腦袋的思考周全；面對開放數據的大潮流去統計分析需求，引導我們的供給，沒有理由拒絕，「開放數據」這一全球最夯的風潮，不僅解決問題，還創造商機，各國都在積極布局把餅做大，台鐵人不可對此視而不見，更應加速行動。

日本的蒸汽機車



第1部 奔馳的SL列車

作者：峰雪剛(Mineyuki Tsuyoshi)
 *臺日鐵道交流促進協會/釧路臨港鐵道之會
 翻譯：吳旭明

日本和台灣一樣，從以前就非常仰賴鐵路，從整個國家的物流輸送、到民生生活等，都是藉由鐵路而更加的發達，特別的是僅僅在半世紀之前，仍然是以蒸汽火車作為鐵路的主角。然而隨著時代的進步，蒸氣火車也被新型的柴油、電力機車取代了，日本國有鐵路公司(現在的JR)的蒸汽火車大約是從1970年後開始漸漸消失。

最近隨著日本的經濟成長、國民的生活變得更加豐富，學生和年輕人等族群對於蒸汽火車的退休感到惋惜，因而藉由拍照和攝影來記錄蒸汽火車奔馳中的身影以及聲音等漸漸的流行起來。在日本各地也漸漸地發起一股潮流，為了能夠保存退役的蒸汽火車並且讓它繼續的行駛，日本國有鐵道將1979年報廢的C571(CT273同型)的機車修復，並把它作為「SL山口號」旅遊列車來行駛。SL山口號的再度行駛引起民眾極大的迴響，日本國有鐵道自從被分割成民營的JR公司之後，以再度行駛的SL列車作為各地觀光的焦點。地方私營鐵路也都有SL列車及行駛的路線，現在的SL列車正在全日本各地行駛。

本文全部有3篇，第1篇將透過在北海道・釧網幹線行駛的「SL冬季濕原號」旅遊來向各位介紹在日本各地活躍的SL列車。

日本は台湾と同様、古くから鉄道の担う役割が大きく、国の物流大動脈から、生活の足まで、鉄道は多種多様に発

達して来ました。とりわけ半世紀ほど前までは、蒸気機関車が鉄道の主役として長らく活躍して来ました。

やがて時代が進むにつれて機関車は柴油や電力を用いた新型に置き換わり、日本国有鉄道(現在のJR)の蒸気機

関車は1970年代に姿を消して行きました。

この頃には日本は経済成長を遂げ、国民の生活が豊かになってきており、学生や若い世代を中心に蒸気機関車の

引退を惜しみつつ、走る姿を写真や映画フィルムで撮影したり、走行音の録音、運転列車の記録等が流行して行き

ました。

そんな風潮の中で役目を終えた蒸気機関車を解体せず、保存運転させるための運動も各地で起こり、日本国有鉄

道は1979年に廃車になったC571(CT273同型)の機関車を動く事ができるように復活、観光列車「SLやまぐち号(山

口號)」として運転を始めました。

SL山口号は大変な人気を呼びながら運行を続け、日本国有鉄道がJR各社に分割民営化された後は、観光の目玉

として各地で復活したSL列車が登場しています。地方私鉄でもSLを所有・運行する鉄道もあり、今や日本各地でSL

列車が走るようになりました。

3部構成の第1部では日本各地で活躍するSL列車を紹介、その中でもJR北海道・釧網本線を走る「SL冬季濕原號」

の旅を通して日本のSL列車の世界を紹介します。



在日本最初開始進行保存駕駛SL的是靜岡縣的大井川鐵道(1976年開始保存駕駛)。目前有好幾台的SL列車，非常受到觀光客和鐵道迷的喜好。照片是泰國國鐵使用的C56型(現在已經回到過去日本國鐵時代的塗裝了)



對日本的蒸汽機車列車而言，最出名的就是「SL山口号」C571和C56180這2台機車了。

在日本活耀的主要的SL列車

日本各地有許多種SL列車，正以其獨特的魅力在日本各地奔馳著，這裡介紹的是其中的一部分。

JR北海道 釧網本線 釧路站～標茶站 C11 171號機 冬季(1月～3月)運

身為SL列車的 대표並且和台鐵的CK124為姊妹車，其最大的特色就是在冬季滿天大雪的北海道中奔馳，從車窗外可以看見北海道的風景及許多野生動物。車廂內有提供溫暖的煤氣爐，同時也有可以體會零度以下刺骨寒風的展望室。



SL
冬季濕原號

JR東日本磐越西線新瀉站～會津若松站 C57 170號機 春～秋(5月～11月)周末行駛

SL
磐越物產號



與CT273同型的C57是最有人氣的SL列車，由新瀉站出發，專門跑長途的列車。

秩父鐵道熊谷站～三峰口站 C58363號機 全年的週末行駛(檢查時停開)

秩父鐵道的SL旅遊列車以熊谷作為據點。距離東京很近，每當行駛日時，無論是車內、車站或鐵道沿線都非常熱鬧。沿線都是風景相當優美的地方，也可以在SL的旅行之後健行郊遊欣賞風景或乘船遊玩下游一帶，是很受歡迎的列車。

PALEO的由來是因為在沿線發現的海中生物的化石。



PALEO
EXPRESS

真岡鐵道 下館站~真岡站 C12 66號機或C11 325號機 全年的週末行駛(檢查時停開)

和台鐵CK124同型的C1266活躍的SL列車，與CK124不同的最大特徵是機車頭前面沒有除煙板的外觀是很有趣的。

SL
真岡號
JR西日本 山口線 新山口站~津和野站 C57 1機或 C56 160號機 春~秋(3月~11月)週末行駛
SL
山口號

代表日本的SL列車，從開始行駛到現在已經過了35年仍然是極受大眾歡迎的。和CT273同型的C57有個優雅的「貴婦人」外號。從1988年開始就擔任「懷舊客車」的專屬列車，每輛車呈現不同的時代，可以享受回味舊日本時代的風味氣息。並且在車輛的最後方設置有開放式的展望台。

JR九州 肥薩線 熊本站~人吉站 58654號機 春~秋(3月~11月)週末行駛

沿著九州熊本縣的溪流行駛的SL列車。編號58654的機車是在1922年製造的，目前是日本年齡最大的SL列車。

日本最高級的專用客運列車「九州七星」號，其特色是擁有由水戶岡銳治先生親手製作美麗的車窗。雖然僅僅3節車廂編組，不僅能體驗美麗的車窗同時也能快樂的享受乘車的樂趣。

SL
人吉

日本有許多的SL列車。其中與台鐵有著深厚關係的JR北海道「SL冬季濕原號」是台灣最關切的。在冬季的北海道以釧路為起點強有力地奔馳的列車，可以充分地體驗雪地風光及釧路濕地平原的魅力。「無論如何都想乘坐一次的列車」，藉由冬季濕原號的旅行來感受快樂的日本SL列車世界。

日本には多くのSL列車があります。その中でも台鐵とも関係が深いJR北海道の「SL冬季濕原號」は台湾の皆様も関心が高いと思います。釧路を起点に冬の北海道を力強く走る列車は、雪の漂亮な釧路濕原の魅力を感じることが可能です。「是非乗ってみたい列車」、SL冬季濕原號の旅を通して日本のSL列車の世界をお楽しみ下さい。

SL冬季濕原號的誕生

北海道東部的釧路是一個有悠久歷史的港口都市，在台灣的基隆和金瓜石進行採礦事業的木村久太郎先生，為了開採釧路的海底煤礦而進行開發，使得釧路變成一個非常有名的煤礦產地。SL冬季濕原號原本是作為運送煤礦的列車，車號C11 171列車本來是陳列在標茶街公園裡展示中，後來在JR北海道苗穗工廠裡經過整修後從2000年開始進行營運。

北海道東部の釧路は古くからの港街。基隆や金瓜石で礦山事業を行っていた木村久太郎により釧路の海底煤礦が本格的に開發され、煤礦産地として有名になりました。SL冬季濕原號は煤礦の地をゆく煤礦の列車として、標茶町の公園に展示中だったC11171をJR北海道苗穗工廠で修理、2000年に運行を開始しました。



釧路車站 第三月台

上午11點，釧路車站第三月台。SL冬季濕原號從這裡開始出發，如果SL列車從機務段開出到站後，許多的乘客和搶著觀看列車風采的觀光客都會聚集圍繞在周邊。

在機車頭可以看到為了作出發準備的添加煤碳等動作，許多人會搶著和機車頭合影留念。也有為了SL而趕搭早上7點從札幌出發的「超級大空號」(相當於台鐵的新自強號)，即使不在釧路的飯店裡住宿而在當天晚上趕回札

搭乘客車、釧路站開車!

參觀過SL的外觀後開始搭乘，全車採對號座，由5節車廂編組(也有4節編組的時候)而成的座位是採用和普悠瑪號相同的四人對坐附有餐桌的座椅。編組的中央是販售紀念品與點心的販售部，最後面則是由貨物列車的守車改造而成的展望台。



車內的暖爐使用的正是釧路所出產的煤碳，車輛的出入口都張貼著和台鐵的CK124締結姊妹車的廣告。

上午11點20分列車伴隨著汽笛聲出發了。



備受寵愛的SL列車

離開釧路車站不久後會經過釧路川鐵橋，為了等待在零度以下的低溫行駛的SL列車因為氣溫、風向和積雪量等因素造成列車排煙的景象變化，每年冬天都有許多的鐵道迷為了拍攝SL列車而來到釧路，這樣一來就可以理解SL受歡迎的程度。

在釧路的市民們只要看見SL列車就會揮手熱情打招呼，因此可以看到許多人和我們揮手打招呼。



穿過釧路溼地

離開釧路之後SL終於進入穿過釧路濕原的路線。釧路溼原是日本政府設立的國家公園，在沿線上有許多地方不能建設道路，只有搭乘鐵路才能觀賞沿途的風景。壯觀的雪地、零度以下冰封的湖泊、遠方覆蓋著靄靄白雪的山，這些簡直像是電影中的壯闊、美麗的畫面只有這裡才能欣賞到。

吃的樂趣也是滿分!

談到旅遊中最讓人開心的事，我想除了可以欣賞美麗的風景之外，同樣重要的就是可以品嚐到美味可口的美食了。在SL冬季濕原號列車上販賣的商品琳瑯滿目，從便當到輕食以及地方特產等，讓遊客們也能用吃的

方式感受釧路的魅力。而且列車上陳列販賣的商品每年都會推陳出新加以變化，讓再度搭乘的遊客們能感受到新鮮不同的變化樂趣，因此也有許多的遊客每年都以冬季濕原號列車上的食品為目標。

1. 以毬藻出名的阿寒湖(編著:位於北海道東部的阿寒湖,湖中有一種綠藻會結成圓球狀,超可愛的)地區的牧場牛奶製作的冰淇淋,冬天吃冰淇淋你可能感覺非常不可思議,但是在北海道卻有在開著暖氣的房屋中吃冰淇淋的習慣。讓我們以成為北海道人的心情來品嚐冰淇淋吧!
2. 在列車以及釧路車站上販賣的釧路名產柳葉魚和北海道的烏賊製作的魚乾,遊客可以使用在列車上的火爐直接烤來吃,就因為這樣的香味飄到車外,常常會吸引白尾鷲和狐狸等野生動物被香味吸引而來到列車旁邊。
3. 釧路車站上所販賣的「鱈場蟹便當」是採用釧路附近所出產的魚類和蟹類烹調而成的超美味便當。一邊欣賞濕原風景一邊享受海的味道是一種超級幸福快樂的時光。



冬季濕原號限定的布丁,極受歡迎通常在列車出發後就馬上銷售一空,布丁的空瓶在洗乾淨後可以帶回家帶作紀念。

製作旅行的回憶

車長在列車上巡視的時候會免費發送一人一張「乘車證」可以留做旅遊紀念,此外在車內還有紀念章和提供車掌制服(小孩)以及車長帽(大人也可以使用)的攝影框可供遊客拍照留念。

乘坐本列車的時候不要只是坐著欣賞窗外的風景,您可以起身到列車內各個地方搜尋探險一番,蓋個紀念戳章或是戴上車長的帽子拍照或是其他各種活動,將能更加快樂的度過旅遊的時光。



能遇見野生動物的列車

從塘路車站出發的冬季濕原號列車,將會在這裡遇見最有趣的畫面,那就是「搜尋野生動物」。遊客來到北海道的話最想要拍攝的莫過於北國的野生動物,因此都準備好相機來尋找鳥類和動物。

首先從塘路車站出發不久,就會在軌道沿線上發現野生的蝦夷鹿,起先數量很少很難讓人發現,不過漸漸地變得越來越容易可以找到它們了,而在大樹上也會有白尾鷲和老鷹在休息。

使用相機搜尋著野生動物,那種感覺就好像自己已經是一位專業的動物攝影師一般。

在下一個茅沼車站可以發現著名



的丹頂鶴飛過來,現在已經變成招呼站的茅沼車站,在過去有站務人員常駐的時代,站長都會灑下飼料餵食丹頂鶴,而現在都是由附近的旅館老闆來繼續餵食牠們。

帶著與這些丹頂鶴相遇的良好緣分繼續進行我們的旅程吧!

列車到達終點。旅程尚未結束

從釧路車站出發後經過1小時20分,列車抵達終點站-標茶站,在標茶車站有配合SL列車營運的JR北海道觀光巴士「Twinkle」,搭乘此觀光巴士能到達摩周湖和硫黃山等風景點觀光,也提供到川湯溫泉、知床等地的飯店來回接送。

此外,如果在標茶車站搭乘一小時後出發前往釧路站的SL列車,在釧路車站接著就可以趕上前往札幌的特快列車「超級大空」號,在晚上就可以抵達札幌。

SL的旅程雖然結束了,但是也聯繫著接下來各種各樣的行程。本次介紹的SL旅行,下次無論如何請都要來釧路體驗一番。



SL冬季濕原號最有趣的是從標茶站往釧路車站



如果是自助旅行的話,建議搭乘從標茶站往釧路車站的回程,因為從標茶站出發的列車乘客比較少、車上的販賣部比較不會擁擠混亂。

此外,因為回程時機車頭改由列車後面拖行,從展望室往前看機車頭就在眼前,汽笛發出的聲響及列車行駛時發出的聲音,加上不時飛來的熱氣、溫水以及煤炭飛到眼前,都能讓人感受這是一台「活的蒸汽火車」,如此的令人感動在日本也只有這部SL列車而已。

國營事業是否適合民營化

蔡明儻

國營事業民營化是近幾十年來台灣社會最常見的議題，國營事業究竟為什麼要民營化？很多人說是經營效率低落。但是經營效率低落與由政府或企業經營真的有直接關聯嗎？又民營化的理論依據是什麼？民營化是自由經濟學派所倡議的，但是民營化的英文是Privitization，叫「私有化」。民營化的民是指民眾，但是這過程是將本質為全民所有的國家的事業轉手財團經營，與字面之義本相違。

一、公營事業私有化的理論依據與迷思

國營事業之所以會有民營化的浪潮是在1970-1990年代，自由經濟學派的盛行，新自由主義在20世紀後期成為全球經濟風潮並非是經濟邏輯上的必然，同時也不是自發性的共識。在1980年代初，新右派勢力明顯的抬頭。英國公營事業的私有化具有強大的象徵意義與示範作用。

在這過程中，即使英國的保守黨的政治意識形態的確是偏向經濟放任主義，然而大規模私有化仍脫離不了政治利益之考量。而且大多數支持私有化的論述很少討論到政策執行後的社會後果。產權的轉移真的能促成大眾資本主義嗎？如果效率達成和成本之降低是剝削勞動者和消費者權益之成果，那麼產權轉移只是加速資本家的財富累積，私有化所達成的就不是資源的有效利用和資源的重分配。

假設政客們是真心要造福人民的、然而卻無法取得足夠的經濟資

訊，由於他們在進行決策的過程中無法得知充分的經濟資訊，這些政策往往就會造成和一般公共選擇理論所假設的理性私利行為下相等的悲慘後果。以某一政治決策，最後會引致違背公眾意向的結果。舉例，許多利益集團和政治分贓推動的政策，都會造成與民主政治理念相反的結果。而各種政客，都有可能為一己私利而支持這些政策。首先這些政策可以在心理上帶來滿足感，讓他們覺得自己掌握權力、而且具有重要性。這些政策也可以為他們帶來游說、賄賂等大筆所得收入。這些政策可能是政客替自己選區或家鄉爭取的利益，藉此爭取地方選票或競選募款。將這些理論與觀點套用到國營事業的私有化上，過去關於財政問題的討論常忽略政治因素的干擾，行政官僚、民意代表、利益團體利用擴張公營事業或增加預算的方式，尋求各自的政治利益。在不重視經營效率之下，政府部門或是公營事業往往需要用多一倍的成本完成原訂的工作，導致國家長期財政收支不平衡。

基本上，公營事業私有化的迷思是建立在所有權、競爭與效率，三者的虛假關係上。所有權的擁有未必能提升企業的效率，國營事業民營化後績效未提升的例子，國內外所在多有，效率要提升是企業化與否的關係，是要建立一套有效管理的制度，而非在於所有權的轉移，國營事業因為法規的關係，或負擔政策性任務，

而導致效率不好，這些都是可以透過體制內的改革來解決的，與所有權的轉移沒有太大關係。

此外，競爭與效率的關係，產業內競爭的形態與產業內部結構或是外部的環境因素都有關，提升效率增加競爭力與否並不是唯一的因素，也就是說要提升競爭力的原因有可能是其他非經濟因素，包括規模、管理方式等等。效率不是唯一原因。而這也往往成為公共選擇理論的盲點。公共選擇理論最大的盲點就是相信私人企業的利益競爭行為會成為公眾利益。同理，私人企業的競爭力提高未必就等於效率的提升，而可能是透過其他非經濟因素的改變，像是投資非本業的產業擴大經營規模、或是裁員來降低成本，而不是透過效率的提升來增加競爭力。因此，這些行為根本不可能促使公眾利益的提升，所以競爭與效率之間的關係是虛假的，想要藉由提升效率來改善競爭力而將國營事業私有化，也是迷思。

就經濟學的角度來看，有些人認為公營事業是政治的產物，主事者不追求利潤，在缺乏追求利潤的動機下當然缺乏競爭力，導致效率低落與資源的浪費。然而公營事業對於經濟有許多正面的功能。首先，公營事業在促進資本成形、調控經濟與挹注國庫收入，像是在經濟起飛的時期，國營事業扮演了提供私人企業無法投資的產業角色，或是大型重工業工廠的角色。像是中鋼、中油、台電、台機這些公司。而這些國家資本也帶動了中下游產業與中小企業的蓬勃發展。這是公營事業的第一個功能。再來，則是為國庫帶來了可觀的財政收入。所有權與經營效率的這層虛假關係，卻成為

私有化最有力的藉口，而忽略掉了這些國家資本在經濟面上正面的功能。

二、民營化的影響

在民營化前與民營化的過程中，就針對經濟面與政治面來做考慮與分析很少會想到民營化之後的後果，然而民營化之後會受影響的反而不是做決策的那些人，而是整個社會、勞工的權益。所以民營化之後對社會會造成那些影響，也大多是所有權、競爭與效率的盲點所在。

首先，可以先從決策過程談起，像是私有化的決策過程是相當不透明的都集中在少數所謂的高層手上，而所謂的高層往往是政商的利益關係，甚至連在執行私有化過程中的公營事業管理階層都很少能參與到。你說這個過程要如何將競爭與效率提升？因此，更反映出所有權的轉移只是一個幌子。

再來，則是民營化的過程完全漠視勞工的聲音與工會的反彈，民營化對於勞工權益的影響是最大的。尤其是在台灣，勞工缺乏組織工會和尊重集體聲音的傳統，也使得對於勞工三權的制度性保護也不足，因此私有化對於台灣勞工也產生很大的衝擊。民營化政策施行之前公營事業的工會往往僅就事業內部做抗爭，但是私有化的衝擊使得公營事業開始聯合其他的工會，出現所謂工會的聯合組織，像是體制外的全國產業總工會。而工會的抗爭也開始往事業主管部會之外來做抗爭，像是立法院。這也是私有化對於台灣工會造成的一個衝擊。因為許多公營事業的員工，因為私有化失去了既有利益，像是獎金或薪資福利的縮水，甚至被裁員，導致工作權的

喪失，促使勞工與工會的生態產生改變。

此外，許多財團收購國有事業後並未繼續本業經營，而是轉投資其他行業，甚至是藉由集團內的銀行來做原本公營事業中資金的運作。資本家也不會再理會原先所做的承諾與官僚理想的情況。這也是所有權、競爭與效率中最大的盲點。資本家照自己邏輯與意思去調動公營事業的資產，以支援集團其他企業的形式。這就無關於所有權轉移與否以及經營效率的關係了。像是，威京集團收購了中工與中石化之後，利用這兩家公司的資產來操作金融性投資的事業，使得這兩家公營事業不再經營本業就是最好的例子。

最後一個就是對於民眾以及較弱勢族群與偏遠地區的影響。公營事業有部分的經營是為了善盡國家責任來照顧人民或帶動產業發展。然而，私有化之後許多財團當然為了自身的利益與績效會犧牲掉消費者與民眾的權益。因為它這不必像國家有這個責任去照顧偏遠的地區或弱勢的族群。這也是私有化之後的衝擊。

三、台汽客運民營化的實例探討

台汽客運也就是現今國光客運的前身。也是政府民營化政策下的公營事業之一。台汽公司成立於民國六十九年八月十五日，奉行政院核定接替台灣省公路局運輸業後開始經營，由於當時可算是獨占長途客運市場，因此台汽的營運狀況還算不錯，全盛時期的營運路線高達五百多條，民眾南來北往，除了搭火車、坐飛機，最經濟實惠的莫過於搭乘路線選擇最多的台汽客運。

從早期的金馬號、金龍號，到後來的中興號、國光號，台汽客運在不少民眾的生活中占了一席之地，但是在公營體制的缺乏彈性及經營效率、人事負擔沉重等因素下，營運不善的台汽難逃虧損命運。

台汽民營化的背景與過程由於同時兼負偏遠地區的運輸任務，加上人事負擔沉重等因素下，台汽自1988年開始即年年虧損；而長途公路客運開放予民營客運業者經營後，台汽的經營路線在民營化前僅剩196條，員工由一萬多人精簡為三千餘人。2001年1月3日，行政院核定交通部擬具的《台灣汽車客運公司民營化方案執行計畫》，定下在2001年6月30日前必須完成台汽民營化的目標。

然而，以競爭與效率的迷思來看，民營化不能透過提高競爭力來提高效率。因為在客運業這個產業中，地區客運的經營與地方派系有關，而且很容易成為政治酬庸的工具。而且，台灣當時大量進口自小客車，自小客車持有比率逐漸攀升，使得客運業受到嚴重衝擊。這是非經濟因素中最大的原因。至於，中、長途客運，表面上是台汽客運的寡佔市場，實際上卻是完全競爭的自由市場。之所以會有這個表象，是因為客運業是整體產業利潤都很低的產業。而且，長年以來，台灣客運業一直存在許多惡性競爭的問題，然而這些非經濟因素國家卻沒有在管理和懲治非法行為上有所作為。像是公車不能隨意的過客就停，必須停靠站牌才能載客，然而私人客運司機的薪水是依靠載客率，所以常會發生任意更改行車路線或違規的情形。台汽客運當然競爭不過這種惡性競爭。因此，就競爭與效率之間

的迷思是存在的。

公路客運的使用卻最能反映出社會階級與城鄉差距的影響。利用大眾運輸交通工具的大多是老人與學生，屬於在政經、地位中較弱的一群。因此，以效率至上的觀點來看，台汽客運被私有化的過程中，被犧牲掉的是許多較偏遠地區民眾和其他弱勢民眾的權益。1996年時，台汽擁有432條路線，支援許多偏遠地區的交通運輸，在2001年民營化前被裁到剩下196條，現在的國光客運更只剩下96條。只因為是「賠錢」的路線，這些地區民眾的權益和需求就被無情地放棄。

至於對勞工影響的部分，由1090名台汽員工每人出資30萬元成立的國光公司，則接手經營台汽公司96條營運路線，包括43條省道路線、53條國道路線，除了買進原台汽車輛四百多輛，又新購進三百多輛新車，並租下23處場站，15處保修場。同時，國光客運也優先雇用三百多名未出資的台汽駕駛員。台汽民營化目前雖順利上路，然而對年齡在45歲到50歲之間的台汽老員工而言，不僅滿50歲退休領月退優惠「終身俸」的希望落空，還可能面臨中年失業的困境。

民營化之後，仍在職的勞工要面對的就是勞動條件將會不斷下降的問題，而所謂勞動條件的下降，根本的問題就來自於薪資結構的改變。民營化政策推行，最重要的工作就是要維護員工的勞動條件。對勞工來講，離職勞工會面對到轉業的難題，現職員工會遇到勞動條件降低的問題，因為效率至上使得私人企業會藉由降低勞動條件來壓低成本，賺取更高的利潤。

四、臺鐵是否適合民營化

私有化的理論依據主要有兩個，一個是公共選擇理論，另一個是所有權理論。公共選擇理論所強調的就是除了極少數情形外國家不應該經營事業。所有權理論則是強調財產權的歸屬和經營效果之間的關係，相信追求最大利潤的刺激會促使財產擁有者積極提高競爭力與效率獲取更高利潤。然而，在所有權、競爭與效率的關係，要提升競爭力提升效率不是唯一因素，而是要建立一套有效的管理制度。而所有權與效率間的問題，有很多是非經濟因素的影響，所有權的擁有與否未必能提升經營效率。

就經濟面來講，民營化前政府常會以所有權的轉移來提升效率為藉口，而忽視掉了許多公營事業帶來正面的經濟功能。然而私人企業競爭利益的行為未必會成為公眾之利益，私有化反而成為了累積政黨利益最佳的掩護。就社會面而言，私有化決策過程不透明，甚至連公營事業的管理階層都無法參與。而這也造成對勞工與工會聲音的漠視，使得工作權受到傷害。此外也有許多集團接收公營事業後未在本業上做經營，這更是所有私有化理論上的盲點。而私人企業為了利益不會像國家一樣有善盡照顧偏遠地區與弱勢族群的責任與義務。所以臺鐵對穩定台灣經濟有很重大的功能，政府應該正視，不能以效率至上的藉口來進行民營化，也沒有民營化之必要。

五、參考資料

林廉凱，國營事業民營化對社會之影響—以台汽客運為例，反思中油是否民營化，石油勞工，民103，
<http://www.tpwu.org.tw/periodical.htm>。

近日勞動新聞一覽

文宣組

時間	地點	摘要
11.6	勞動部	勞動部宣布：美髮師、廣企人員，券商外勤等 14 職類勞工，明年元旦起將不適用「責任制」，須遵守勞基法加班工時及休假等規範
11.9	新北、台北市	103 年度勞工團體秋鬥大遊行，於新北市政府廣場、西門捷運站六號出口廣場舉行，遊行主題為「要求開放警消人員組工會、爭權益」
11.18	德國	德國鐵路公司 (DB) 今天與德國火車司機工會 (GDL) 展開談判，希望能針對工會要求調薪和減少工時的要求，避免耶誕新年期間的罷工。司機工會只有 2000 多位成員，不過一旦司機罷工火車停駛，全公司超過兩萬人均無法上工。司機工會理事長希望另外 1 萬 7000 多成員的列車服務員工也會支持他們的行動；不過，列車服務員工希望比照司機調薪。 火車司機工會要求鐵路公司 (DB) 調薪 5%，並且將每週工時從 39 小時減少到 37 小時。
11.21	立法院	立法院院會三讀修正通過「性別工作平等法」部分條文，增訂雇主應給勞工 5 天有薪產檢假，陪产假則從現行 3 天增為 5 天
11.27	勞動部	勞動部與華隆自救會達成「勞工債權全數領回、分兩階段處理」共識，爭議 10 年多的「華隆抗爭案」可望解決。

珍惜現有的工會庇蔭—

文訪「支持警察組工會，保障警察權益」 FB 粉絲團管理群隊

文宣組

因為整理 11 月 9 日秋鬥的勞運新聞，連結上了「支持警察組工會，保障警察權益同仁」的臉書 (Facebook; FB) 版面管理員，經過詢問後，很榮幸地，該社群管理員接受了本刊的訪問，以下是問答改寫

Q：請問貴社群的對應實體組織是？是「警察工會」或籌備組織嗎？

警察目前還沒有屬於自己的工會，我們乃是推動其修法與組織的【警察工會推動會】。

Q：對未來警察工會的想法？

這個問題，經過內部團隊內部討論過後，有以下回應。對於將來警察工會的想法是，未來警察工會的運作與發展，我們認為該以將來作為其成員的警察會員們的意見為主，這是屬於警察的工會，警察就是這工會的主體，其集合意志即為其工會意志。

Q：警察工會推動會的緣由？為什麼要有工會？

我們一開始的成員大多是社運人，在經歷過諸多社會運動後，意識到站在第一線盾牌拒馬後的警察朋友們也應該要有個能夠為自己爭取基本權益的工會，故而挺身出來推動。

爾後我們陸續得到了來自公務人員圈、勞動圈與其他 NGO 夥伴們的幫助與鼓勵，也在過程中持續得到了不少警察與警眷朋友的認同，陸續加入了不少的警察與警眷成員。

Q：警察工會的進程？以那工會作為學習模範？

第一，就修法的部分，我們目前已將開放警消組工會的倡議送至立法院，也已經在國會上個會期結束前順利讓法案前進至立法院委員會審議，一方面也在積極宣導推動警消得組工會的必要性，雖然很清楚修法並不是容易的事情，但我們都有決心向「教師工會」學習並以該工會為學習模範，希望能像教師工會排除萬難來成立。

第二，在組織的部分，我們正在積極籌建一個類似【消防員工作權益促進協會】的協會，那將會是個類似「準工會」性質的協會，除了在法律上尚不具備工會擁有的勞動三權之集體協商權（或稱團體

交涉權)與爭議權外,一切行政盡可能比照一般工會的運作方式,待修法一旦完成,旋即得翻身成為正式工會。

Q:本(鐵路)工會歷經工會法修正及成員結構改變後,正面臨幹部年齡老化,年輕會員不願參與工會及部分會員質疑工會功能的危機,請問您的看法是?對於這些,有沒有什麼建議或意見?

工會作為爭取整體權益的聚合存在,加入幹部或積極參與仍應當是以個體自由意志作為出發點,我們相信人有期望自己與整體更加被善待的趨向,而參加工會自然是使其達成期待的最好方式,尤其工會能在發生職場意外時,產生庇護效果。所以即使也許會有少許幹部成員理念不盡相同或其他因素加入後又離去,但見到沒有工會的警察同仁,經歷過這麼多職場困境的例子,我們仍相信,貴單位同仁工或大部分的警察應都能理解工會的重要與必要。

Q:謝謝您的訪問,最後,想再請問您們對未來的工作期盼?

走過5/1勞動節、走過警政署反對與法案倡議、走過6/15警察節、901消防員大遊行、秋鬥、九合一大選的參與,一路上我們跌跌撞撞表現也許還得更加強,但這份推動改革決心,我們比誰都堅定。

我們堅信,警察工會是真正可以解決警察困境與警民衝突的最佳方式,我們會持續努力。

謝謝你的專訪,希望我們以後能與貴工會一起努力;因為貴工會一直是很多社運或工會的指標,如果這篇專訪能刊出,希望能將成果給我們知道。

地方的警察們需要工會

這些警察都在執勤
沒時間約會...

倒數11天
11/9秋鬥
12:00@板橋車站
外廣場集合

他們需要立即快速的
修改工會法第四條

支持警察組工會 捍衛警察工作權

■片來源:
「支持警察組工會,保障警察權益」FB社群

心得分享

公文管理學徒的隨想筆記

古登臺

1. 文康活動SOP

有同仁第1次主辦文康活動,有關於申請文康活動的步驟不甚瞭解,因此特將相關經驗做成「SOP工作流程」,請各位參考。(隨著時空和環境變遷,步驟是會更改的,實際仍請讀者先問問相關單位,是否合用?)

一、先論文康活動的目的:

其目的是促進同事情誼和舒緩工作壓力,如果休假參加,勢必影響業務推動,而且留守的同仁工作加重,未獲邀的同仁,感覺被排擠,產生諸多後遺症。如果在放假日和下班後全股或全科同仁一同參與,就可避免以上之後遺症了。



二、再說明個人研擬的「SOP工作流程」:

(一)申請:

1、填寫「文康活動計劃表」(附參加人員名單),陳單位主管核准。(依

主計之要求會單位主管兼辦人事)
2、辦理旅行平安保險:被保險人名冊註明參加人員的姓名、出生日期和身分證字號。

(二)出遊:比如有車資、門票、保險、餐飲或其他支出,必須取得單據,發票打上本局統一編號07524729。手開之發票和收據,抬頭要寫「交通部臺灣鐵路管理局」。(總務單位)

(三)報銷:

1、計劃表內有支出的金額,須檢付單據正本,比如5人出遊,每人補助400元,合計最高補助2,000元,若餐飲一項即已達2,000元,餐飲單據須檢附正本,計劃表內之其他支出,則檢附影本即可(註明與正本相符,並加蓋職名章)。

2、單據正本要蓋上「三級章」,其中承辦人不能同時為驗收人或其驗收代理人。

3、填寫「各項支出請款通知單」1式2張:覆核主管(科長)核准後,一張連同計劃表、名單和各種單據給出納科,另一張請出納科簽名後自存。(以下為填寫內容範例)

受款人	行政處古登臺
摘要	古登臺等5人103年文康活動費
會計科目	體育活動費
金額	2,000(嚴實填寫,超過預算時,只能填寫預算金額。)

2. 公文管理亦須注意「流程」和「簡化」

- (一)「SOP工作流程」和「工作簡化」在民間企業雖是屬於企業管理的範圍，但公務機關，公文管理上仍須特別注重前述流程。
- 1、文書流程管理作業規範前言即已說明，公文是政府機關推動公務、溝通意見的重要工具，與行政效能極密切相關。
 - 2、文書流程管理作業規範總則篇即已說明，各機關應針對文書流程，適時運用工作分析與簡化，達到處理迅速確實、提高行政效率及公文品質之要求。

總結：

- (一)凡涉及公文處理的各機關、單位及人員，及流程和作業方法，皆是公文管理之範圍，亦即從公文收發、核稿甚至批示都在做「公文管理」。如果以此角度來看，所有對公文「流程」和「簡化」的努力，都屬於企業診斷的一環。
- (二)很多人以為公文管理只是抄抄寫寫，如果從「抄抄寫寫」的層次來看，確是如此，但如果深入研究，由不同的角度來看，就能發現其精髓，當我們看別人的業務時，是不是只看到「抄抄寫寫」的層次？這光景，正如名言：「你看到的、所理解的，就代表你的層次。」

3. 建立由基層人員做起的共同思考模式

本局103年新進人員即將報到，他們將會認識本局的思考模式，而本

局要灌輸新進人員的思考模式又是什麼？



※入門新人該有什麼思考模式？

補習班名言：擁有公職，一生幸福。親友同儕共有的觀念是：「公務員只要正常上下班，不會做事照樣能領月退」。相信很多新進人員的思考模式即是如此，只想把工作流程做完，早早下班看電視。

思考模式決定行為模式，因此，公務員很容易陷入工作流程的侷限。而這種侷限造成同仁無法激發潛力，並且無法與高層的思考相聯結，因此，有必要尋找出本局同仁共有的思考模式。

筆者從監印工作中，發現公文管理未來的發展是：「尋找出本局同仁共有的思考模式」，而筆者更認為「將專業技術延伸至戰略運用」的思考模式(以下簡稱「專業延伸至戰略思考模式」)，則是本局公文管理相關部門要建構的最新概念。當然我不

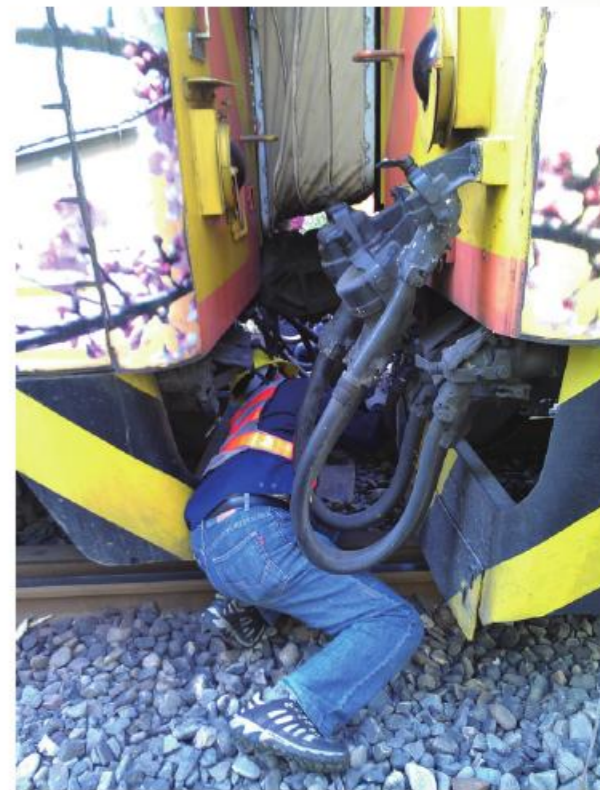
是決策者，而體制外永遠比體制內有機會，於是將這篇心得投稿於「路工」，如果有更多同仁理解和接受，就能發揮新一代公文管理的功用。再深層探討，這種思考模式，不僅能激發公文核辦同仁發揮潛力，最重要的是能與高層的思考模式聯結，將高層所規劃事項投入其中，進而發揮改變台鐵「不做不錯」深層文化的可能性。

這種改變，當然是從下而上方能徹底實施。不可否認，就「點」的業務上，天天在碰、時時處理的承辦基層，常是最精熟。但很可惜的，目前很多主管和同仁的思考模式，並未體認出基層人員是職掌業務的「博士」，不知且未能鼓勵基層人員做上下游和跨部門的整合，進行微型的企業診斷，更未能建立基層人員進行企業診斷能改變公務員DNA的思考模式，同時更忽略微型的企業診斷、將專業技術做延伸和戰略運用，所形成的巨大競爭優勢。

因為基層人員最精熟專業技術，是職掌業務的「博士」，因此能構成上述之完整幕僚作業，於擬定方案時，其實即已主導政策之方向與發展。如果基層人員就專業知識及基於職掌勇於提案，說服主管、處長；甚至局長實現提案，產生出「戰略級」的影響力。如果真如此；即使沒有任何獎勵，都會鼓勵基層人員繼續此種追求對於政策影響力的企圖心。塑造出「員工主導發揮影響力的企業文化」，達到改變公務員DNA的戰略目標。

本局曾有各種創新，但只是曇花一現，並未能形成共有的思考模式，

因此，究其原因，就是缺乏這種以「從下而上」的思考模式。



※基層人員最精熟專業技術，是職掌業務的「博士」

當然，專業延伸至戰略思考，並不單單僅適用於公文管理。以下是幾項釋例：

(一)人事：

人力資源開發部門透過重新設計人事制度和創新提案，鼓勵勇於任事和開發創新的同仁，不僅幫助台鐵改變，更進而達到改變公務員DNA的戰略目的。

(二)物品採購：

目前透過採購技術，已將性騷擾防治、政風防治、綠色採購和勞工安全等，納入採購契約規範，更排除韓國及大陸之不對等採購國家和區域參與本國採購，這是採購技術戰略運用的思考模式。

(三)車輛採購：

大陸高鐵利用戰略買家，以市場換取技術的方式，從德、日和加拿大等高鐵先進國家，取得高鐵核心技術，建立起世界最大規模的高鐵網路，這是採購技術戰略運用的成功典範。雖然國內軌道運輸市場不大，更應該整合起來統一運用市場換取技術的戰略，建立和提升國內的軌道工業。

(四)美好生活連結者

將基礎交通延伸普羅民生，是「美好生活的連結」戰略思考。交通部這種思考是要讓民眾體會，如果沒有交通建設，生活將不再美好，也就是利用交通建設的技術，讓民眾產生生活上的依賴。但是，當交通部提出這項戰略思考時，我們是否能與交通部的戰略思考模式做出連結？筆者認為當同仁進入「專業延伸至戰略思考模式」後，將能與高層的思考模式做出連結，並實質上參與了高層的規劃且投入其中。也就是說，台鐵的戰略目標不僅是「美好生活的連結」，更應該思考成為「經濟發展的綜合平台」，成為國家和民眾在生活上和經濟發展上的依賴。

進一步來看，台鐵的核心技術部門(運、工、機、電)和餐旅部門若以此做出連結，就是「轉型為城際和捷運化運輸，並發展觀光國際化，帶動支線文化觀光產業，進而帶動國內軌道工業」。這種結合「旅運」、「火車工業」、「觀光商業」、「文化產業」以及「就業人口」之綜合產值，讓高層看見台鐵存在的價值。

(五)土地開發

根據平面媒體報導，台北機廠通過變更，本局取得56%的土地，最早估算開發收益500億元，但減少開發量體後，收益會再減，未來是否設定地上權開發或採BOT，還要再評估。就高層戰略角度，未來台鐵將會是採用何種獲利模式？然而基層來看，就跟平常運轉事務相同；如果鋪設鐵軌、架設電車線、蓋設月台、買入車輛，全由本局自行籌款，本局之負債早就破兆了，以此為論，「不花一毛錢的開發收益」，就是土地開發的最佳處理原則。

(六)亞太電信

台鐵以資產作價換取亞太電信399,477,000股權，現在亞太電信成為鴻海集團11屏3網2雲戰略構想的關鍵戰略產業，當初本局並未付出人力和投入設備，所得之固定收益，如能成立類似勞保基金進行財務操作，替台鐵增闢另一財源，將台鐵從運輸業的票房獲利模式，跨入股權獲利模式，而股權獲利模式只須幾個人進行管理即可，與投入上萬人、上兆資金和設備，且日後須維修攤提折舊的票房獲利模式相比，是具有極大「戰略優勢」。

以上，就是「員工主導發揮影響力的企業文化」的幾點構想，希望供同仁參考。也希望藉此傳達給新進同仁，希望甫進公務門的新同仁不要因為改變職場環境，而對工作敬業方式有所改變。更盼望時時抱著「台鐵因我而變好」的想法，不僅用來激勵自己，而進而來改變週遭台鐵人的DNA。