

路工

105年9、10月

第81卷第5期



掌握工會最新訊息
了解路局最新動態
手機用Line掃描
資訊都明瞭



台灣鐵路工會
@gxd2261y

- **臺灣鐵路工會向行政院及交通部表達員工不滿及訴求**
- **臺灣鐵路工會 1214 行動四大訴求：**
 1. 營運獎金併本俸
 2. 請增基層人力
 3. 危險津貼補償
 4. 年金改革應重視交通資位人員特性

由交通部單獨辦理



張文正以「戰鬥」之姿回任，不會讓賀陳旦好過

撰文／張家豪

台鐵公司化？工會新任理事長把關

台鐵工會新任理事長張文正，以戰鬥之姿再任理事長，也恰巧碰上台鐵公司化討論再起。十三年前就曾力抗台鐵公司化的張文正，先要求資方同意營運獎金併本俸、撥付危險津貼，否則要罷工，並要交通部詳盡說明公司化的配套措施，才有談話可能。

台鐵工會上周選出新任理事長張文正，交通部長賀陳旦也在立委葉宜津力薦下，擬重啟評估讓台鐵公司化。巧合的是，張文正十三年前就曾力抗公司化，勢必不會讓賀陳旦好過。而台鐵未來的走向，也與張文正息息相關。

張文正現年六十一歲，台鐵調車員出身，年輕時就曾參與勞運組織「台灣勞工陣線」，在台鐵工會歷任主任秘書，以及一九九七至二〇〇三年兩任的工會理事長，這次則是重返舊職。

資深台鐵員工透露，張文正善謀略、

手腕高，此次是以「戰鬥」之姿回任，因為局內不滿前工會理事長謝勝明六年內「幾無建樹」，讓台鐵士氣低落，「是人的問題！」所以央請張再出馬。張文正私下也開玩笑說：「選上理事長是你們要請我吃飯。」

台鐵同仁之所以期待張文正，除了他在〇二年帶領員工臥軌，抗議台鐵將台北車站月台分給高鐵；還有〇三年工會不滿交通部訂出台鐵公司化期程，卻未詳盡說明並研擬配套，經數次協商破局，張率領台鐵員工在當年九月十一日中秋節集體休假，並在凱道舉行「罷工投票」，爭取五四・七%的會員同意罷工，拿下台灣史上首次合法罷工權，後來行政院退讓，抗爭才落幕。

而今公司化討論再起，也意謂著戰場已開好給張文正。不過，此次主客觀環境大不相同，台鐵員工分析，台鐵年輕同仁占員工三成，已多次爭取合理勞動條件；另

外，工作繁重、危險的電、工務人員，近年流失近一半至三分之二，葉宜津因此提出公司化提升員工待遇。再者，這十三年來，已有中華郵政、中華電信、桃機等公司化的先例，無論內外阻力都不比十三年前來得大。

但張文正旋即打出第一招：資方必須在明年元旦前，同意營運獎金併本俸、撥付危險津貼，「我才信交通部有推公司化的誠意！」否則將漸進擴大罷工規模，「到時只能請旅客諒解。」他強調，交通部要先詳盡說明公司化帶來的營運效益、如何安置員工，「才有可能坐下來談。」

「往後每年代表大會，我都會舉行不信任投票，不信任票過半，我就下台。」張文正誓言力拚佳績，這也意謂曾因台鐵工會失能而生的台鐵產業工會，可能失去舞台，「只有雙方能合作，才是對台鐵勞工最好的結果。」一位新生代台鐵員工忍不住力勸。●



張文正曾力抗台鐵公司化，保障員工權益，讓台鐵同仁有所期待。

我們的宗旨
保障會員權益
增進會員知能
改善會員生活
發展鐵路業務
臺灣鐵路工會



路工

105年9月10月
81卷第5期



封面：周敬浩
封面裡：新新聞張家豪

勞動線上

- 02. 1214大遊行-展現實力 團結一心 爭取權益 捍衛尊嚴
- 05. 臺灣鐵路工會會員宣傳系統建置企劃書---文宣組
- 07. 第10屆第17、18次勞資會議節錄---文宣組

職場報導

- 16. 寫在又一個電務同仁的犧牲之後---彭國勳
- 20. 解析臺鐵人力不足問題---舞春秋
- 24. 旅客至上---乘務員
- 25. 職場文化的感受---小迷糊
- 27. 「火車撞人」或「人找火車撞」---散財童子

工會報導

- 30. 工會105年9、10月資產負債表
- 32. 第14屆會員代表大會，當選名單---組訓組
- 34. 105年度會員代表大會代表研習班成果報告表---組訓組
- 36. 臺鐵/高鐵工會交流---編輯部

揮灑天地

- 37. 鐵路的發展與人民生活的關係---鐵道生
- 39. 「等價」交換---哈尼
- 40. 紐澤西州NJT列車衝撞霍博肯站終端月台事故介紹暨聯邦鐵路管理局發表聲明後的反思---銅鑼灣宅男
- 44. 聲援韓國抗議活動---編輯部

封底內頁---吳長智

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。

1214 大遊行



展現實力 團結一心
爭取權益 捍衛尊嚴

台灣鐵路工會1214 行動四大訴求

- 一、營運獎金併本俸
- 二、請增基層人力
- 三、增發危險津貼
- 四、年金改革單獨列由交通部處理

並期於105年12月31日前核定奉准實施，以提昇為臺鐵員工低落士氣，另期能吸引年輕學子投身台鐵，貢獻所學。

壹、前言

交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）員工長期忍受微薄薪資、危險工作環境，如今更受年金改革，不公道迫害。致資深員工提早退離，年輕員工無心長駐久任。人力缺乏循環並且造成工作環境益形惡劣。本會懇請體恤下情，協助向政府爭取。

貳、理由

(一) 營運獎金併本俸

臺鐵局員工依交通資位人員任用條例訂定資位職務薪級表待遇給與。既非屬全國軍公教人員待遇給與範圍，亦非用人待遇給與，起薪點比簡薦委制差5、6級約少6千元。民國70幾年台灣省政府體察臺鐵員工薪資微薄每月加給營運獎金，期能拉近與一般公務人員待遇水平，雖名為獎金，實則薪資內涵之一，卻獨立於本俸與專業加給之外，30多年來，政府待遇調整多次。臺鐵員工營運獎金紋風不動始終如一，本會呼籲行政院正視，將營運獎金併入本俸，正名為薪資之一部份，並調整營運獎金點數由1點1仟元增加為1點1仟5百元。本會期望政府儘速核定追溯自105年12月起實施。

(二) 請增基層人力

臺鐵因待遇菲薄，員工本就難以長駐久安，又面臨二次大戰嬰兒潮大量退休，現場基層人力短缺日益嚴重。而今，政府為照顧廣大勞工，修正勞動基準法，即將實施一休一例制。臺鐵員工亦喜亦憂，喜則進步之政府勞工政策，憂則基層人力短缺更增嚴峻。行政院及交通部應順應臺鐵局請增人力需求，核定補足基層短缺人力。

(三) 危險津貼補償

臺鐵肩負鐵路大眾運輸服務，全年無休，員工終日為維持列車正常運轉，在危險環境下臨軌及廠段現場維修作業，面臨火車撞擊、高壓感電、高空墜落等情形，輕則殘廢重則死亡，臺鐵本身受殘員工就超出依法僱用比例，何須外聘，道盡箇中辛酸。交通部、行政院應正視基層作業員工在危險工作環境下戮力從公，應比照其他國營事業增發危險津貼作為補償，辦法如（附件）。

(四) 年金改革應重視交通資位人員特性，由交通部單獨辦理

臺鐵員工退休制度原依臺鐵員工退休規則辦理。民國84年政府改革軍公教人員退撫規定，本會比較新制退撫辦法，遠優於臺鐵員工退休規則，積極爭取加入新制退撫基金，遂於88年1月1日起奉准加入，唯加入前鐵路退休規則與公務人員俸額差額被立即結算，不能留待退休辦理，致員工損失金額數十萬，為第一層剝皮。臺鐵員工待遇非屬全國軍公教待遇支給對象，因此沒有公保優惠存款18%、沒有子女教育補助費、沒有結婚補助、喪葬補助等全國軍公教待遇支給表附表中制定各項生活補助，是為第二層剝皮。如以從事公職工作35年生養2名子女比較，臺鐵員工與一般公務人員比較，足足短少2佰多萬。臺鐵員工之委屈與不滿，不言可喻。

年金改革勢在必行，臺鐵員工也無法獨外，為行政院、考試院、執政當局應體恤臺鐵員工待遇菲薄，卻甘忍受風吹雨打全年無休，維護鐵路，為國內鐵路大眾運輸服務堅守崗位。蔡總統競選之初，亦曾親臨富岡臺鐵焊軌隊現場，親自了解臺鐵員工工作的辛苦。年金改革不應與一般公務人員同等折減發放，應比照軍人由國防部辦理，臺鐵應交由主管部會交通部研議免於折減發給月退休俸。

臺灣鐵路工會 理事長

中華民國 105 年 11 月 22 日

附件

交通部臺灣鐵路管理局危險工作津貼支給要點－工會版本

- 一、本局員工工作具有下列情形得視為危險工作。
 1. 擔任鐵路沿線從事電務、號誌等設備維修保養工作。
 2. 擔任鐵路沿線及廠、段站從事軌道及轉轍器之查修保養工作。
 3. 在廠、場、段、站區從事機車、車輛檢修及零配件整檢及看柵、調車等工作。
 4. 行車乘務人員於活線下從事列車運轉整備工作。
- 二、為鼓勵員工勇於從事危險工作如期完成任務以利行車營運，凡從事前列各項危險工作得發給危險工作津貼。
- 三、前條所指工作時間應按員工當日在各工作地點實際從事危險工作之時數併計，準備及等待工作之時數應除外。未滿1小時之工作時間准作1小時計算，但每人報支危險工作津貼時數每日不得超過五小時，每月以不超過120小時為限，但搶修與路線切換及編組站調車工作時，請領津貼時數不受每日五小時所限。
- 四、各單位主管對於員工報支危險工作津貼應確實審核，不得浮濫。
- 五、第一條各項危險工作項目：於主、正、副正線從事危險工作者，危險工作津貼之支給標準為每小時五十元。於非正副主線危險工作者，危險工作津貼之支給標準為每小時三十元。
- 六、本要點自奉准之日實施。



臺灣鐵路工會

文宣組

會員宣傳系統建置企劃書



◆ 前言

強化鐵路工會會員宣傳系統，網站的特性是可以全年無休、24小時營運，且網站的宣傳效果可遍及全鐵路工會會員，甚至一般民眾對鐵路工會的觀感，從而達到政策性宣傳，扭轉大眾形象；網站或臉書(FB)以及手機APP的建置是相輔相成，網站網頁可以大篇幅傳達工會訴求，而手機APP則可以快速將工會訊息第一時間傳達至會員手上，並強化各級代表與會員之間的溝通管道，二者結合使工會訊息的傳遞正確性大幅提昇。

● 計劃概述

策略規劃，整體會員宣傳系統建置，概可分為近、中、遠期三階段及支援項目。

近期-網頁階段：旨以全新的網站面貌，呈現於會員面前，並建置使其感興趣的議題或功能，貼近會員使用習慣，並修改為其可供手機閱讀格式。

中期-手機軟體階段：利用目前人手一支智慧型手機的科技環境，以Line@或開發自有APP方式，達成工會與會員溝通管道。

遠期-電子商務階段：鐵路會員有一萬多名會員，一萬多名員工也就代表了一萬多戶家庭的日常所需，

規模經濟不容小覷。上述所得收入回饋員工或挹注工會經費。團購模式是一個新藍海。

支援項目：整體會員宣傳系統建置，由文案、美工、網管及編寫人員集合而成，並與工會組訓、宣傳、秘書緊密合作，方可達成。

● 網頁階段(近期)

前置作業：先期了解目前工會網站空間類型及軟硬體資訊。

空間所屬：託管租用或自有？

網域網址資訊：網址權所屬為何？機房為國內或國外？

語法/資料庫/伺服器支援：

PHP、mysql、asp、aspnet、Windows、Linux
功能配置分析：

以目前鐵路工會官方網站架構配置，甚為完整，所提供資料亦相對即時，但問題在於美工和色調配置，不親民且有距離感，且無法供手機格式閱讀，建議以"文青風"以及加入"資料搜尋"、"鐵路考試資料"、"健康保健"等項目吸引會員經常閱覽，並以其他語法進行重新編寫例如wordpress可供手機閱讀，未來待會員習慣後，再結合電子商務部分。

支援項目：

結合目前臉書(FB)，建議以粉絲專

頁方式成立，FB粉絲專頁，不需審核機制，主體以工會發貼文為主，訪客會員留言呈現在側邊不在主頁出現，可保視覺美觀。避免審核機制讓會員樂於經常上網瀏覽。

不管是鐵路工會官方網站，或是FB臉書粉絲專頁，本會各參謀幕僚單位每日至少規定一定數量的貼文，並定時透過手機APP進行推播，讓會員於上下班通勤時瀏覽，強化閱覽習慣及忠誠度。

● 手機軟體階段(中期)

功能與目的

即時APP（手機軟體）為主要推播工具與管道，平時當官方網頁或FB有所貼文時可以立即通知全台會員進入閱覽外，另外當會員需要協助時，也可透過手機APP即時反應本會，本會直接轉所屬分會進行關懷協助或回應，並可透過軟體即時發佈工會訊息、活動甚至動員，此一功能除可讓本會第一手掌握會員趨勢外，並可指揮各分會進行會員關懷，達到本會統一指揮功能。

支援項目

以目前市面上手機APP，最符合需求者為Line@企業版，但其缺點為會員ID帳號並不可掌握，僅可知目前加入之會員人數，其優點為幾乎鐵路工會會員皆裝載其Line軟體，在使用習慣上會員極易接受，唯有透過分會人工方式或網頁的宣傳，鼓勵會員加其為好友名單，或某些特定項目的推播，讓會員樂意或必須加入鐵路工會的Line@企業版帳號。待本會經費充裕時，再自行開發鐵路工會專屬手機APP。工會自行開發之APP可

達到會員動態全數掌握的目的。

● 電子商務階段(遠期)

行銷方案：鐵路會員有一萬多名會員，一萬多名員工也就代表了一萬多戶家庭的日常所需，規模經濟不容小覷。上述所得收入回饋員工或挹注工會經費。團購模式是一個新藍海。提供各項會員或非會員所需之商品，使會員可以透過網站進行訂購，所得之收入，按比例分配給所屬分會及本會，鼓勵各分會對其會員服務並增加各分會收入，同時亦建立起各分會將所得按比例上繳本會的習慣和制度，並為會員日常採購上帶來便利和折扣，降低鐵路會員日常實質支出，照顧鐵路會員。

支援項目：與各類型公司進行接觸，並洽談合作事宜及簽約，建立合作方式以及物流、金流、資訊流等模式。需有簽約法律、美工、物流、金流等人力緊密合作，方可達成。

◆ 後記

網路宣傳是個需要動腦及花錢的行動，不過有幸鐵路工會的宣傳只需要對一萬多名會員，並不是不特定大眾，所以需要行銷就不是那種鋪天蓋地式的廣告，所需要的是提供會員真正需要的東西，現今的會員開始年輕化，所接觸的圖像或文字亦需投其所好，所以建議成立專門的文宣資訊管理團隊有其必要，並對其有關美工或文案用精緻性的包裝達到工會傳達的目的，並以各種活動達到會員團結的概念。其他網路資源：如維基百科，或其他網路資源的即時資料編修，亦應同時更新。



第10屆第17次勞資會議節錄

文宣組

壹、本次會議由員訓中心蔣主任東安業務報告。

●蔡代表榮輝發言：

一、請訓練中心運務運輸班訓練課程，應加強列車上機、電系統(PIC、SIV變流器-----)現場實際實習時數，以利乘務員列車上故障排除。

答：將轉達蔡代表建議，請運務處增加運輸班未來實習的課程時數。

二、請訓練中心將結業(班、期)成績，儘早發函各段、站以利現場人力應用。

答：除要求各考科講師儘速批改成績外，員訓中心將儘速完成成績結算。嗣後並將改採先行函送學業成績及格者之成績予各段、站，俾及時配合各段、站之用人需要。成績不及格須補考者，則儘速辦理補考後，再另行函送補考成績。

三、訓練中心的訓練教育課程中，請加強團隊、工作態度、榮譽心、培養教育以利未來工作推行。

答：將請各處、室開班說明的主管，將開班意義、目的及未來工作態度、工作倫理、工作榮譽感這些項的意

義加進去，以利學員於結訓回到職場後能充分了解自我之職責。

●尤代表仁義發言：

問：員訓中心受訓學員眾多，就目前的衛浴設施，似乎不敷使用，請針對目前的盥洗室數量加以評估改善。

答：以前是大澡堂，現在已增設一人一間的浴室，但間數還是不太夠，目前已規劃增建中。

●吳代表長智發言：

問：員訓中心對於師資的考核每年應檢討1次！

答：對講師的評鑑，每班都有做問卷調查，並送請各相關處參考。為更有效客觀顯示評鑑結果，目前已經設計一套電腦軟體，學員可直接到電腦教室去做評鑑，8月底就可在線上作業。統計後將會把資料送回各主管處的教育審查小組，俾利了解課程的設計及講師的聘用是否符合學員的需求。

●鍾代表雲章發言：

一、各單位(運、機、工、電)於未來人力許可下，員工就其專業技能及知

識之提升，建請研議實施回訓可行性之評估。

答：未來在容訓率許可下，將請各單位增開專業課程回訓班。

二、各單位員工於受訓課程中，應將職場責任、倫理、工作概況及樣態納入，以利員工於結訓回到職場後能充分了解自我之職責。

答：回應內容同蔡代表榮輝。

三、教育訓練中，有現場師徒制之機制，除口述及教導外，員訓所本於權責，建議廣納各單位專業事項彙編成教導手冊，以資遵循。

答：(一)有關各單位專業事項彙編成教導手冊乙節，宜請各處就其專業研議彙編，如需印製，員訓在經費許可下，當可協助。

(二)員訓將與各處研議錄製專業課程數位教學，俾讓現場有所遵循。

貳、討論提案：

提案人：鐵路工會

案由：建請路局發給電務單位實際在路線現場實際擔任養護維修工作人員營運獎金0.5點，以符合公平正義支給精神。

說明：依據交通部臺灣鐵路管理局營運獎金支給要點第8點…路線養護工作者，營運獎金增發半點，請路局儘速按實發給。

辦法：提請路局修正「交通部臺灣鐵路管理局營運獎金支給要點」八、

增列：專辦現場電務(含電力)路線養護工作者，獎金增發半點。

參、建議事項：

一、行車事故實施雙向考評。

說明：

(一)明確訂定各種行車責任事故罰則，且懲處不得違反比例原則。

(二)行保會應增列具裁決權之兩席委員予司機員代表。

二、個人升遷應給予明朗化的制度，未與當事人簽訂是否符合程序？

案例說明：花蓮運務段和仁站長出缺時，就單單該段自行認定而派補，缺少與當事人確認！

三、颱風天冒著危險出勤上班，路局是否幫員工保意外險？鐵路路線不通，乘坐計程車交接班是否可申請計程車費？加班費又如何計算？

四、請運務處於各乘務人員寄宿舍浴室提供沐浴乳及衛生紙，以利乘務人員寄宿舍的方便性。

五、司機員班招考時報名人員的健檢費用，建請由路局主管處支付。因主管處指定健檢，為提高報考意願、增加司機員人力來源與提高素質。

六、請重新評估電聯車(500型)的車長室，在適當位置裝置一支電風扇，以免車長室溫度過熱，稍作休息都難耐的高溫悶熱。

肆、主席結論：

今天會議到此結束，下次會議訂於105年9月22日召開，輪由阿里山森林鐵路管理局做業務報告，陳代表瑞聰擔任主席。

第10屆第18次勞資會議節錄

壹、本次會議由阿里山森林鐵路管理處林處長治平業務報告。

●蔡代表榮輝發言：

一、森鐵處先天不足，後天失調，購足車輛與留住人才，建議優先提高居住環境，提高津貼或待遇。

答：環境改善部分我們會努力去做，車輛部分我們已購10輛，以後會再買一些新車，希望能提高效率，增加營收。

二、森鐵處值夜費，因雇主是台鐵，值夜費應比照臺鐵才公平，不就取消員工值夜。

答：值夜費因礙於林務局考量其他工作站人員之值夜規定，無法配合單獨調整森鐵人員之值夜費用，另值夜人員也僅負責接聽公務電話，無法兼顧園區週遭之安全工作，因此目前規劃將保全工作由假日值夜擴大到平日值夜予以取代。

●吳代表長智發言：

問：臺鐵局、林務局協助營運至105年12月31日將終止，若臺鐵繼續協助營運下，我們台鐵局應於制定新約時，應就近期發現問題制定新約內容，以利臺鐵局接管。

答：目前森鐵由台鐵協助營運到105年12月31日，將來是否繼續再續約代營運本處仍依各位代表及各方反應之問題重新檢討並於兩局協商訂約時提出，以落實原先以滾動式檢討

代營運之約定。至於將來全線通車是否仍由本局接管森鐵最主要仍以財務能否自主為考量以達損益平衡之原則。

●陳代表福全發言：

一、針對員工在阿里山工作發生流動率偏高，是否因為食、衣、住、行不便或福利不好致於員工出走。

答：阿里山上工作同仁之食衣住行，本處正積極逐步改善如下：

食：本處現擬將阿里山地區人員之三餐委外辦理團膳，希冀提供員工更營養豐富的均衡飲食。

衣：本處阿里山地區人員每人皆有發放一件禦寒夾克，且依據各組工作性質不同各有發放上衣和長褲各2件至4件。

住：本處已著手編列預算改善阿里山車站員工居住環境，希冀提升員工住宿品質。

行：因阿里山地區交通不便且地處偏遠，在協助營運之初即為員工爭取約5,150元的山僻加給。

其他：本處於協助營運之初即採購洗衣機及乾衣機等家電用品供員工使用。

而離職率偏高主要原因乃本處從業人員身份在先天本質上仍不比國家考試來的有吸引力，常為鐵路特考等就業考試的跳板，可以說是鐵路特考錄取人員的職前培訓單位。而地處偏遠交通不便，乃先天

地理環境因素，對有妻小或年邁長輩的員工來說亦是離職主因之一。

二、值夜費從協助至今一直無法解決，請說明。

答：森鐵值夜費若無法比照臺鐵模式處理，則朝向以保全替代方式辦理，一方面可兼顧園區安全，另一方面亦可節省人力，所需增加費用則由本處與嘉義林管處協商解決。

貳、10屆第13次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、機務處對於各單位的人力配置，是依據什麼方式作為依據？

- 10屆第14次會議決議：本案會中已說明人力配置計算方式，勞方代表建議機務處於5月31日召開機班工時會議時再一併詳細討論，並於下次會議說明，繼續追蹤。
- 10屆第16次會議決議：無資位人員缺額請盡速補齊，繼續追蹤。
- 10屆第17次會議機務處回覆：本處無資位人員預算係運用於勞安、身障及護理人員等特殊業務，目前無資位缺額共35名，除因應臨時業務需要，須保留部分員額備用外，其餘將由各廠段依業務需要提報營運人員甄試，並由本處統籌辦理，以補齊無資位缺額。
- 10屆第17次會議決議：繼續追蹤。
- 10屆第18次會議機務處回覆：目前105年鐵路特考新進人員分發後，各廠段身心障礙人數可能不足，將俟各廠段提報需進用之身心障礙人數提報營運人員甄試。

- 10屆第18次會議決議：結案。

二、森鐵處嘉義車庫值夜問題：值夜費250元。

- 10屆第14次會議森鐵處回覆：本案經林務局嘉義林區管理處105年4月12日嘉鐵字第1055161910號函復，鑒於經費由林務局林務發展及造林基金預算支應，為與該局嘉義林區管理處現場單位員工值日(夜)同工同酬一致性，請本處依現行規定辦理。
- 10屆第14次會議決議：請於嘉義林區管理處與阿里山森林鐵路管理處兩處，於召開2處聯席會議時，將此案做成議案，請處長於會中提出，並將討論結果送勞資會議秘書組。
- 10屆第17次會議決議：九月請阿里山森林鐵路管理處林代理處長治平做業務報告，繼續追蹤（因梅姬颱風影響延至10月13日做業務報告）。
- 10屆第18次會議決議：研議，是否朝加班費方式支給或朝向以保全替代方式辦理。繼續追蹤。

三、現在莒光號復興號的車輛都很少了，員工眷屬假日無車可搭，是否能開放員眷票換購自強號搭乘。

- 10屆第17次會議決議：會後請人事室主動了解、電話洽詢辦理進度，繼續追蹤。
- 10屆第18次會議人事室回覆：本（105）年8月20日電洽交通部承辦人：現正研辦中。

- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

參、10屆第13次屏東地區勞資會議 列席人員建議事項辦理情形：

國軍團體乙種記帳運照（代號3034）非對號車票（如區間車）目前在車站付現加價僅能加價至莒光號，因目前新兵人員分發各單位人數不多（5-20人），所以建請開放付現加價至自強號。

- 10屆第14次會議運務處回覆：本處預訂於105年9月底辦理議約，12月中旬前完成合約簽定，於明（106）年起即可加價至自強號。
- 10屆第17次會議決議：本案保留至12月，繼續追蹤。
- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

肆、10屆第14次局勞資會議建議 事項辦理情形：

一、各站運務同仁雨衣、雨鞋及安全皮鞋依規定應幾年配發一次，目前已經幾年未配發給現場同仁？檢送運務處最近5年核發資料。

- 10屆第16次會議決議：請運務處提供詳細發放資料，繼續追蹤。
- 10屆第17次會議運務處回覆：有關臺中、高雄運務段雨衣發放數量明顯短少1節，因該段係依車站及新進人員需求配發，並未全面性，致有此情形。本處已於105年6月28日函請各段確實依相關規定辦理採購及發放事宜，運務段現正

統計數量辦理採購中，俟完成採購即可全面配發。

- 10屆第17次會議決議：請詳列配發情形、時程，次會議再結案。
- 10屆第18次會議運務處回覆：有關臺中、高雄運務段雨衣配發數量明顯不足1節，本處已責成該段儘速配發。各段目前辦理情形如下：
 - (一)臺中運務段：於105年6月29日調查現場需求數量計257件，於8月12日完成採購，並自8月19日起陸續配發。
 - (二)高雄運務段：於105年8月1日調查現場需求數量計749件，因所需經費超過10萬元，現正依政府採購法規定擬訂採購規範辦理採購，預計於9月底將相關文件送材料處辦理招標事宜。
- 10屆第18次會議決議：
 - (一)三貂嶺站、十分站、雙溪站多久配發，何時發放。
 - (二)繼續追蹤。

二、營運人員是否為本局正式編制內員工，為何申請宿舍會被企劃處以資格不符為由退回？請說明。

- 企劃處回覆：本處於105年4月15日鐵企綜字第1050011621號函復東工段，依據本局員工宿舍管理須知第二點規定，因營運人員非屬本局正式編制內員工（含基層服務員），爰不符本局員工宿舍借用資格。
- 10屆第18次會議決議：
 - (一)局勞資會議要求儘速召開員工

宿舍管理須知修訂會議，並請通知工會派員列席。

(二)繼續追蹤。

三、列車在運轉中遇地震發生，應如何處理？有無SOP機制？

- 10屆第15次會議決議：請運務處擬具地震SOP作業流程，以資遵循。
- 10屆第16次會議運務處回覆：有關列車在運轉中遇地震發生之SOP機制，已明訂於本局運轉規章「災害事故應變處理須知」及本處運轉科編製之「運務行車員工行車事故應變處理標準作業程序」。
- 10屆第17次會議運務處回覆：本局「災害事故應變處理須知」已明訂地震發生時，站長、調度員、司機員、工、機、電等相關單位應辦事項，如附件。另有關地震發生時由調度員通知司機員處理1節，在未完成修訂前，請調度員比照現行行車異常通報標準作業程序辦理。
- 10屆第17次會議決議：繼續追蹤。
- 10屆第18次會議運務處回覆：本局「災害事故應變處理須知」已明訂地震發生時，站長、調度員、司機員、工、機、電等相關單位應辦事項。另有關地震發生時由調度員通知司機員處理1節，在未完成修訂前，請調度員比照現行行車異常通報標準作業程序辦理。
- 10屆第18次會議決議：請綜合調度所儘速制定通報方式。

四、有關各站內列車停車標之設定標

準？曾在第4次業務建議中提出，至今未見改善！反因月台照明設備改善，以至更不明顯，幾乎看不見。

- 10屆第16次會議決議：邀集相關單位至新城站評估，再做整體改善，繼續追蹤。
- 10屆第18次會議運務處回覆：另擇期由本處召集機、電等相關單位至新城站會勘。
- 10屆第18次會議機務處回覆：已去函運務處協助辦理有關各車站之列車停車位置指示標以反光標示植設。
- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

伍、10屆第15次局勞資會議建議事項辦理情形：

本局勞安室105年5月25日鐵勞一字第1050015437號函，就有關「車站外、路線旁」不影響行車安全之養護、施工及檢查申辦保修單1節，亦已詳細說明：

- 一、工務、電務、電力等單位所辦理養護、施工、檢查等「車站外、路線旁」之工作，均為路線上工作，仍請依本局「安全衛生工作守則」第肆章專業性安全衛生工作守則相關規定，辦理保修申請及密切與值班站長聯繫。
- 二、「車站外、路線旁」不影響行車安全之養護、施工及檢查，如未申辦保修單，經查屬實，工作人員（同仁）比照未申辦保修單即進入站內施工：記過1次。依現行電務處各分駐所人力（含值班配置人數）勢

必問題重重無法完成，並造成各項緊急故障排解修復嚴重延滯情形，且依電務處「電氣號誌維修作業安全標準」各分駐所人力（含值班配置人數）更是無法達到需求及維修作業標準。

就上述：目前電務處所屬分駐所人力及值班配置人數不足致使員工被迫執行各項作業皆違反「安全衛生工作守則」及「電氣號誌維修作業安全標準」相關規定之問題，電務處如何解決？請電務處儘速辦理，並於下次會議提出解決方案。在問題尚未解決之前，工會對於員工各項養護作業及緊急故障排解修復所造成人員及行車安全問題，概由路局及電務處負完全責任，絕不允許讓基層單位及員工背負責任及懲處。

- 10屆第16次會議電務處回覆：
 - (一)本處函各段於施工線路上工作時，應先向車站申請保修；如為緊急狀況（含搶修或障礙查修作業），可於作業前先以行調電話通報車站後進行，並於作業結束後即返回車站補辦保修單，以確認行車安全及符合規定。
 - (二)電務單位人力長期不足，本處已依新增業務單位持續辦理請增員額中，並於103年、104年度，共提報需求員額133員，奉核定計75員，以紓緩人力不足問題。
 - (三)有關本局安全衛生工作守則，部分內容不合時宜，有檢討之必要性，本處將彙總各段資料報局勞安室召開會議修訂。
- 10屆第16次會議決議：請電務處研議可行方案，繼續追蹤。

- 10屆第17次會議電務處回覆：
 - (一)105年8月16日電務工時協商會議獲得共識，號誌值班人力研擬請增人力回復為3人，本處短期內先雇用臨時人員因應。
 - (二)現階段電務設備障礙查修，應指派2名人員（含）以上，其中1人擔任警戒瞭望，以確保人員安全。在號誌值班人力未回復為3人前，其號誌障礙查修所增延之時間，不應由號誌查修人員負責。
- 10屆第18次會議決議：結案。

陸、10屆16次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 一、員工乘車證遺失，在從業人員因公乘車領用乘車證實施要點第31點內容，員工已經受到行政處分，而又要擔負不同金額的賠償一罪二罰對員工是不公平的，要求重新檢討修訂。
 - 10屆第18次會議人事室回覆：105年9月21日呈報交通部。
 - 10屆第18次會議決議：
 - (一)勞方提出要求，請人事室研議，維持以前工本費新臺幣500元為限。
 - (二)繼續追蹤。
- 二、各車站室外電梯夏天如火爐，乘客都快悶死了，要求運務處調查後盡速改善。
 - 10屆第17次會議決議：本案請通案處理，不要只針對少數車站，繼續追蹤。
 - 10屆第18次會議運務處回覆：

經查車站室外電梯大都由工務處建置，該處已表示於機廂上方均有安裝排風扇，如室外高溫因素致電梯車廂內溫度過高，本處已洽維保承商評估加裝空調系統或將排風設備改為持續運轉可行性之研究，俟研究後再配合改善。

10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

柒、10屆第17次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、行車事故實施雙向考評。

●說明：

(一)明確訂定各種行車責任事故罰則，且懲處不得違反比例原則。

(二)行保會應增列具裁決權之兩席委員予司機員代表。

●10屆第18次會議行保會回覆：

(一)本會審議行車事故及獎懲係依據本局「行車保安委員會設置要點」辦理，各種獎懲均由審議小組委員合議，並無裁決情形，審議案件權責功過明確且獎懲未違反比例原則。相關獎懲經合議後，均送人事室「考成委員會」審議，方得發佈。

(二)本案實無增列具裁決權之機班代表之需要。

●10屆第18次會議決議：勞方要求增列兩席勞方委員。

二、個人升遷應給予明朗化的制度，未與當事人簽訂是否符合程序？

●案例說明：花蓮運務段和仁站長出

缺時，就單單該段自行認定而派補，缺少與當事人確認！

●10屆第18次會議運務處回覆：

(一)查本局員工辦理陞遷均依「本局及所屬各單位人員陞遷要點」等相關規定辦理，採公開、公平、公正方式擇優陞任或遷調歷練，相關規定均公告於本局局內網站供員工自由閱覽。

(二)復查辦理陞遷作業中，依規定符合陞遷資格者均填列確認書及放棄書，惟依銓敘部90年6月18日函示略以：具有陞遷資格人員，如填具放棄書尚無拘束機關之效力，機關仍得就適任人選中擇優陞任。依此，主管依陞遷職務職責程度及業務性質之考量下，並符合公務人員任用法第18條於原職等調任之規定，得於符合資格之適任人選中擇優陞任。

(三)和仁站站長異動案，目前已由花蓮運務段協調處理中。

●10屆第18次會議決議：結案。

三、颱風天冒著危險出勤上班，路局是否幫員工保意外險？鐵路路線不通，乘坐計程車交接班是否可申請計程車費？加班費又如何計算？

●10屆第18次會議人事室回覆：

(一)颱風天出勤上班，路局是否加保意外險？

本局員工颱風天出勤如因執行救災及災後復原重建等工作，依「公務人員因公傷殘死亡慰

問金發給辦法」第7條規定，可辦理投保額外保險，否則，依該規定不得再投保額外保險。

(二) 颱風天出勤上班，加班費計算？

有關本局輪勤人員於颱風停止辦公期間出勤加給工資，依本局96年10月4日鐵人三字第0960020153號函暨103年10月23日鐵人二字第1030035255號函規定，按出勤時數覈實發給，最高以加給1日工資；如受颱風影響致延後下班，依勞基法第24條定，延長工作時間按平日每小時工資額加倍發給。

(三) 乘坐計程車交接班是否可申請計程車費？

請依本局89年2月3日八十九鐵運計字第03085號函及102年10月31日機綜總字第1020013081號函規定。

- 10屆第18次會議決議：結案。

四、請運務處於各乘務人員寄宿舍浴室提供沐浴乳及衛生紙，以利乘務人員寄宿舍的方便性。

- 10屆第18次會議運務處回覆：本處於105年8月24日鐵運綜字第1050028278號函請各車班組即日起提供使用。

- 10屆第18次會議決議：結案。

五、司機員班招考時報名人員的健檢費用，建請由路局主管處支付。因主管處指定健檢，為提高報考意願、

增加司機員人力來源與提高素質。

- 10屆第18次會議機務處回覆：經查司機員班甄訓體檢費用因無依據而無法編列預算，另本處已調整作業流程，報名人員須經適性測驗通過後始通知健檢，避免健檢後卻有適性測驗未通過之情形。
- 10屆第18次會議決議：結案。

六、請重新評估電聯車（500型）的車長室，在適當位置裝置一支電風扇，以免車長室溫度過熱，稍作休息都難耐的高溫悶熱。

- 10屆第18次會議機務處回覆：
 - (一) 依據105年4月21日電聯車故障改善小組105年第1次會議決議，於EMU500型、EMU600型車長室全面增設10吋風扇。
 - (二) 本次改造內所需變壓器依車輛總數含備品共需約210顆，總價已逾小額採購金額，現已委託臺北機廠統一採購，將於近期內公告招標。其餘其他備料由各段自行採購。
 - (三) 待招標後，首套樣品裝車測試完成驗收即全面施作。

- 10屆第18次會議決議：結案。

捌、建議事項：

- 一、颱風加薪支給辦法應重新制定，建請按實際出勤者支給。
- 二、性別工作平等法第23條雇用一百人以上，雇主應提供下列設施或措施，托兒設施或適當之托兒措施是今年5月通過施行，請人事室去了解，且協助員工。



寫在又一個電務同仁的犧牲之後！

彭國勳

「105年8月10日22時46分新竹站1847次列車撞擊號誌搶修人員，臺鐵局說明如下...」，看了內心在淌血，真是錐心之痛！距103年「龍井事故」後，又一個同仁「戰死沙場」，鐵路局一個月用多少薪水讓我們的同仁願意「鞠躬盡瘁、死而後已」，千萬？百萬？不、不，區區3、5萬，「寶貴生命、敬業精神」，在主政者及相關應該負責的人心裡，竟是如此廉價，可惡！每當夜深人靜，是否睡得「心安」？而每次事故後，局、處、勞安是否真有心檢討事故成因，還是虛應故事草草卸責了事？記得在勞資會議裡談到，小道班為了因應人力不足，已採取非夜間搶修時，人力相互支援的「大班制」，以落實施工時可派人「瞭望」，確保現場搶修人員的安全。幾年來，每次勞資會議，電務同仁於會中苦苦哀求希望能增加搶修人力做為瞭望人員，遺憾「狗吠火車」，多年來火車依舊頭也不回，無情的揚長而去，好一個「好官我自為之」，可惡！在同仁相繼以血淚、生命泣訴著現場人力不足的當下，筆者要振筆疾書，不厭其煩的再談一些狗屁不通、會死人的「SOP」，而狗屁從何而來？「局勞安室」、「處」、及「段」也。因為承諾電務同仁，會寫一篇「工、電同仁血淚史」，所以延續上期「路工」筆者的「假如我是...」篇，仍然藉著角色扮演導入正題，以諷刺某些荒謬的規定或「SOP」。

「假如我是局勞安室主任」：我會努力洗刷筆者「所有的SOP都是在保護上面的人」的嚴厲指控。筆者曾與局勞安及運轉科人員聊到，當初「一律夜間保養轉轍器SOP」是誰定的？可能害怕筆者「打槍」，結果兩邊都推給對方，所以應該辦一個讓筆者參與的三方辯論，讓真相大白。避免讓人恥笑局勞安室與運轉科都是「只剩一張嘴」、「口惠而實不至」，做了還不敢承認的老男人，只在乎他們自己的烏紗帽，而不是真心誠意的在保護現場同仁。105年4月18日鐵勞一字第105001348號函：檢送本局「夜間養護、維修工作現場安全衛生查核辦理原則」。說明一：因應日間行車營運需要，路線、電力、電務及運務養（維）護，已將大部份工作調整至夜間辦理。本局勞安室將藉由不定期的查核，了解工務、電力、電務及運務等單位於現場辦理養護、維修作業時，是否依標準程序辦理，是否落實安全防護措施，以減少可能之工安意外發生機率。唉！真的要仰天長嘆啊！夜間隔斷、封鎖或保修，是在施工申請方、車站、行車調度員，或電力調配員多方配合下，「依章」辦理「隔斷或封鎖」的，已無正常列車行駛，只剩施工單位的工程車可進出封鎖區間，要出事不太容易。而且值班站長、行車調度員都是嚴格執行「沒有施工項目即不同意其施工」，所以不容易有差池，以及各運務段每月到站檢查、年中保安檢查、年終

保安週檢查等，上述查核措施應該都已足夠了。印象中會出事，就是二個以上之單位共同施工時，因為工程車未保持適當間距而發生碰撞、追撞（電氣化施工時的瑞穗站北方事故）；抑或是卸石碴操作不當而致貨車出軌（多年前的山里-鹿野間卸碴出軌導致路線中斷）、溜逸（多年前的潭子站工程車牽引不當致車輛溜逸）；還有筆者一再批評的夜間養護時間帶，「月施工執行計畫表」內並沒有車站的施工項目，卻硬要車站於夜間保養轉轍器，車站如果依附在工、電單位的施工項目申請，假如沒有做好安全隔離，夜間蹲在路線上保養轉轍器的車站同仁，更有可能陷入被工程車撞死（傷）的險境。局勞安室「柿子挑軟的吃」，盡做些沒什麼效益、「隔靴搔癢」的「冗事」，「蒙古大夫」沒有對症下藥，連真正的「危險因子」在哪裡都不知道，局勞安室「大張旗鼓、勞師動眾」的夜間查核，根本是搞錯了方向，可悲！筆者說過：同仁都是不忍心列車停擺及晚點，所以在人力不足的情況下冒險搶修，甚或明明「有礙行車」卻仍然於「保安裝置保修工作紀錄簿」簽署了「無礙行車」，就為了下去搶修而自負風險，所以局、處、勞安室就不要「得了便宜還賣乖」的指責未遵章辦理！

近日發現，電力段平時的日間保養，是最符合勞工安全要求的（他們的人力主要用在颱風過後或電車線斷落的搶修，所以平時除了固定巡檢、養護外，人力相對充足，不似電務單位有太多的日間搶修），行車室一定會留置1人觀看控制盤，通報現場人員列車動態，而現場除了工作人員外，還會再派人瞭望；加上工務日間步巡查道已經改

成夜間工程車查道，故也不太會有日間搶修或處理的狀態了，所以工務的風險已相對較小。就筆者觀察，在列車繼續運轉的情況下，電務「養護時間帶」以外的號誌搶修、ATP故障的檢測處理，才是現在全路風險最大的，尤其是17時日間同仁下班後，到「夜間養護時間帶」間，只剩「值班」同仁時才是高風險時間。因為有工、電同仁質疑車站刁難：「為什麼車站要工、電人員簽署『無礙行車』後才同意讓工、電人員進場施工？」筆者願意在此說明，因為「行車實施要點」第五十條：「施工負責人有封鎖站內路線或施行下列保修工作之必要時，應填具保安裝置保修工作申請書向值班站長申請，未置站長之站向調度員申請：一、保修路線或轉轍器。二、停用號誌機。三、解除聯鎖設備。四、調整閉塞裝置。五、停用自動警報裝置。六、其他與行車保安有關之保修工作。值班站長接到前項申請，於確認『對列車無礙運轉後』，應將工作情形填記於工作紀錄簿。未置值班站長之站，其工作紀錄簿，由調度員與施工負責人分別填記並復誦對照。.....第一項各款以外之工作，應事先與站長聯絡後，方得施工。」至於「夜間養護時間帶」施工則另有規範，除了可依副局長發的「封鎖電報」，或工、電之「月施工執行計畫表」內依施工日期、項目向調度員申請同意其施工外，也可依「路線隔斷及封鎖須知」第十四條第三項：「...因緊急不及報准時，應填寫『保安裝置保修工作申請書』提出申請，經有關值班站長（中央控制區間值班站長應即轉報調度員）同意後施行」一指『路線隔斷』，或第十九條：「因突發災變

緊急搶修需『封鎖路線』時，得由施工單位直接向行控室轄區調度台申請，並依行控室轄區調度台之行車命令辦理」。至於其它時間（指養護時間帶外）如果想施工，除了依「行車實施要點」第五十條，及站內側線可依「路線隔斷及封鎖須知」第十五條：「在站內側線施行路線隔斷工作時，除變更路線位置或『影響正線行車』者外，依須知第十四條第三項規定辦理」。因為何種情況下才可進場施工，都已在規章裡明確規範了，一切都照規章走，就沒有所謂：值班站長「故意刁難」的情況產生。因為電務的行車設施：計軸器壞了還有軌道電路，兩者都壞了還可「變更閉塞」行車；地上ATP壞了可通知司機員注意運行；中途閉塞燈泡壞了，可一度停車後，以每小時25公里越過其顯示處所注意運轉；進站號誌燈泡壞了可改依「代用手作平安號誌」使列車進站；出發號誌機之平安號誌（綠色燈）燈泡燒掉，可「降位顯示注意號誌」，讓列車開出或通過，而避免了「變更閉塞」.....。因為上述設施故障都有配套或代用方式，所以如果無法有五十條第二項『確認對列車無礙運轉』情形，任何人都不同意其施工，就是要避免「影響行車」或可能造成的「生命財產損失」。然而吊詭的是，因為上述都是電務單位所負責的設施，雖然不立即搶修，列車仍可運行，但是列車增延或備用系統也故障時，就會造成電務單位的「責任事故」，而為了避免自己單位的「責任事故」，因此在填寫「保安裝置保修工作紀錄簿」時，才會硬著頭皮冒險寫上「無礙行車」，否則如何進場？如果不會構成「責任事故」，就留待夜

間「養護時間帶」時再進場修復即可，卻因擔心成為單位的「責任事故」，才會產生如此天人交戰又矛盾的困擾。「養護時間帶」以外，如果是電車線墜落、路線挫曲、斷軌、列車出軌...等情況，已立即「影響行車」時，工、電申請「隔斷、封鎖或保修」，調度員一定二話不說答應，並且停止所有列車運轉，還會要求務必趕快進場，其差別就在此。

因為「生命可貴」，所以還是要不厭其煩的再說一下筆者作法：如果在「養護時間帶」外所有工、電單位（含車站保養轉轍器、緊急注油），填寫「保安裝置保修工作紀錄簿」，且簽註「無礙行車」後，筆者會提供一張當天「列車到開時刻表」給申請者，或請他以智慧型手機拍下「列車到開時刻表」之相關車次，並告知他是否有加班車、貨物列車（可能提早），和列車是否晚點？還要求他們在「列車空檔」才可以進場施作（每次進入前皆要詢問值班站長，並取得同意），列車接近前須撤離，這是基本認知，除非確實真的是「無礙行車」，則無須再請求同意。然後筆者一定順手拿起「標示磁鐵」，放於控制盤上之施工位置，於每次列車接近鈴響時，筆者也一定於確認盤面列車進路是否正確時，盡可能以行調電話提醒施工人員列車接近（但仍然告誡他們須派人自行瞭望，不可以完全依賴筆者呼叫，因為筆者可能會被其他瑣事牽絆分神而忽略）。

因為「生命可貴」，筆者也要不客氣的批評某些同仁的工作態度：某次電務同仁於站內保養設施，在正常列車進站前，他老兄提著水桶，還頭也不回的

逕自跨越主正線，經筆者於月台上吹哨提醒，他才「大夢初醒」似的跳開；另一次是上行○次鹿野站通過後，過了2分鐘，司機員呼叫：「鹿野站，誰在路線上工作？按喇叭也不會離開。」筆者：「沒人申請啊！是否停車？」司機：「停車後再開了。」筆者：「鹿野站呼叫現場，請問誰在現場？」沒有人回應，過了幾分鐘，2位年輕同仁怯生生的來到行車室：「站長，是我們在現場！」筆者怒氣未消：「你們在現場做什麼，幾個人？」電務同仁：「我們跟○○○三個人在現場，○○○在測量...」筆者：「○○○沒有交待你們要瞭望嗎？」「有交待」，筆者：「那你們在幹什麼？滑手機嗎？」電務同仁：「.....」筆者：「冬北季風時，車子由南往北開，不要以為在現場會聽到列車接近的聲音，○○○要你們瞭望，你們竟敢滑手機，不知道會死人嗎？」；還有一個必須建立的觀念：「所有會影響行車設備的維修或保養，都必須事先『告知』車站」，偶爾電務單位未經「告知」車站，就到站間維修平交道，以至於車站之「平交道反應鈴」鳴響，車站迅即電話通報電分所「平交道異常」，電分所才告知有人在站間保養平交道，因為不同情況會有不同的通報方式與通報對象，而防止事故大家都有責任，所以應該照章辦理，不可便宜行事，慎之！在8月10日新竹站死傷事故後，「8月12日15時00分，129次通過北湖站東正線時，發現電務人員侵入路線，該車緊急煞車未撞及，現場停車5分鐘...」，又是如此「毛骨悚然」的簡訊，局、處長看了會不會冷汗直流啊？

因為「生命可貴」，筆者建議，請

局勞安室回歸面對真正的「危險因子」，勇敢的明令：「即日起，在未派人瞭望時嚴格禁止搶修...」，才是杜絕意外死傷的「正本清源」之道。如此一來，所有工、電同仁一定為你們的有擔當而喝采，因為：「未派人瞭望時嚴格禁止搶修」的命令，將可成為工、電同仁真正的護身符，也可讓他們抵擋直接主管，人力不足仍然要他們冒險搶修的壓力！龍井道班班長也不會在枉死後，還要背負著未遵章辦理的罪名！所以應該「角色互換」，讓做錯誤決策者，或是不敢做正確決策者，冒險下去搶修，體會一下什麼叫「提著頭賣命」，而不是「關在象牙塔」裡丟「SOP」！耳聞這次出事的段，勞安資料還被拿來當「標竿」觀摩，就知道筆者為何如此痛恨這些「虛偽」的「SOP」或「自主檢查表」，抑或是風險自負的「保安裝置保修工作紀錄簿」了。

還記得在「文官學院」受訓時，老師談到二次大戰時，美國空軍降落傘的合格率为99.9%，這就意味著每一千個跳傘士兵會有一個因降落傘不合格而喪命。軍方於是要求廠商必須達到100%才行，廠商負責人說他們竭盡全力了，99.9%已是極限，除非出現奇蹟。軍方於是改變檢查制度，每次交貨前從降落傘中隨機挑出幾個，讓廠方檢測人員親自跳傘檢測，從此奇蹟出現了，降落傘的合格率就達到100%。依此道理，所有制定「SOP」的人，都必須親自下來實際驗證其制定之「SOP」是否可行？現場人力是否足以支撐其「華而不實的SOP」？有了「生命可貴」的深刻體認，才可避免「別人的孩子死不完」、「草菅人命」的「SOP」！

解析臺鐵人力不足問題

舞春秋

「臺鐵人力嚴重不足！」是工會最近訴求的主題，也是自華航空服員罷工事件之後，勞工各界正風起雲湧的議題。

以當今社會氛圍，民眾不會只接受「人力不足」這麼簡單的訴求，大家都會問「為什麼？」，以前不也是這樣過得好好的，怎麼人家華航一罷工成功，臺鐵人力不足也突然變的嚴重了？尤其是，前任閣揆及部長在大選前，才釋放將投資臺鐵幾千億元的烏龍消息，大堆數字糊塗帳都沒算清，民眾被搞得一頭霧水，屆時難保臺鐵又要背黑鍋。

我們有責任向全國民眾說明原由。

一、不只是「人力不足」問題

「人力不足」必然導致工時過長、人員過勞問題。所以，直接由司機員發動正常休假，造成臺鐵列車必須減班效應，應該只是凸顯問題癥結的手段而已。設若司機員補足了，列車班次就可以恢復了嗎？

列車拼命開，客貨運全收，路線容量超飽和，這樣的鐵路營運，安全嗎？車站廿四小時開燈服務旅客，臺鐵吃的消嗎？

造成「人力不足」的原因，除了進用不足，還有流失過速的問題，如果「入不敷出」，再怎麼補，還是「人力不足」。這就必須思考工作環境以及薪資待遇、員工福利等等問題，檢討為何留不住人了？

如果以為補充人力就可以解決問題，恐怕只是見樹不見林的單向思維，

過於簡化問題。以工務、電務部門而言，缺的不只是人，那麼簡單；而是政府把錢放錯位地方，導致長期軌道系統基礎建設失衡的結果。

二、國家長期資源分配失衡的結果

何以這麼說呢？因為國家預算政策，就是臺灣軌道工程建設計畫長期失衡的元兇。我們國家願意花大把的錢，做幾百億、甚至千億以上的計畫，交給臨時編組的新工單位執行；卻不願意補助少量的錢，給建制單位將既有的設施、設備的維修保養工作做好。

臺鐵就是最大的受害者。

新工單位對於蓋大車站、建大橋、新型態景觀橋等花大錢的事，比較有興趣，至於，改善軌道結構、減少維修保養人力等，並不太在意。許多車站交到臺鐵手上，站長馬上將電燈關掉一半，因為單靠票箱收入，繳不起電費；新型的景觀鋼構橋樑，讓臺鐵工程人員，視每年度的橋梁檢查為畏途，因為辦不來啊！

就臺鐵工務、電務部門而言，殷殷期盼的就是維修保養機械，負責新建工程的鐵改局，曾經有英明的長官洞悉臺鐵的真正需求，利用計畫經費附帶購買了電務維修車、工務砸道車，等到重大工程完工時一併交付給臺鐵使用；結果，這些已經使用多年的養路機械，成了送給臺鐵最好的嫁妝，幾個工務段、電務段搶破頭爭相迎娶，想來真有幾許蒼涼！

三、有人無機具可用，有機具無人可用

這真是個奇怪的現象，關係到我們國家是用怎麼樣的方式，分配資源（經費），各個政府部門用甚麼樣的態度使用（消化）預算。為什麼需要維修機具的臺鐵工務、電務買不到車？而不負責維修保養的新建工程單位，可以買到一大批維修車輛與機具？還是上面那一段話，「我們國家花大把的錢，做幾百億、甚至千億以上的計畫，交給臨時編組的新工單位執行；卻不願意補助少量的錢，給建制單位（例如：臺鐵）將既有的設施、設備的維修保養工作做好。」

在上一期「路工」，筆者已經做過分析說明。臺鐵工務及電務部門，曾經估算，臺鐵環島全線的所有設施結構物，一年的維修保養費用，約在20~30億元之間，政府只要每年給臺鐵這些錢，就夠用了。而這個數額，以今年（105年度）歲收而言，只佔汽車燃料使用費收入460億元的5%。

除了錢，當然還要有人，以及適合人工操作的器具。

就工務的道班作業實際情況而言，軌道結構經過這幾年的進化，結果是鋼軌從早期的37kg/m變成60kg/m，一根枕木從木枕的50kg/根，變成PC枕的180kg/根，以前的軌道路線養護作業需要大量的人力，後來PC枕化、重軌化、長軌化，大量的養護工作已經逐步由機械化作業取代人工，但也不是能100%的取代，而是留下局部的重點工作，仍必須仰賴道班的人工作業。

然而，累積下來的問題是，軌道上的工作，人力做不動啊！

鋸斷的鋼軌，稍微移動一下，要幾個人去扳？一根180kg的PC枕，兩個人

要搬動都很困難，一隻電動砸道鎬38.5kg，強力震動下，能拿多久？

記得有位分駐所主任告訴我，換枕木作業很難做，以前木枕，每個道班都搬得動，現在能夠單獨搬得動枕木的，全轄區只有一個人，全所拿他當寶貝，主管罵都不敢罵他！

問題是那麼重的PC枕抽換，本來就不是用人工去搬才對吧？

重點在此，我們沒有適於單人（或雙人）操作的小型養路機械！

工務處針對轄內軌道線路，訂有經常性的養護維修工作，請看看以下宣示的十大路線養護工作，有哪幾項是一個道班所能單獨完成的？

- 1、抽換鋼軌：鋼軌由於長期受到列車滾壓衝擊及氣候因素，造成接頭下沉、波狀磨耗、曲線外軌偏磨耗、鋼軌疲勞等現象，增加養路成本並對行車安全造成威脅，必須將鋼軌逐一抽換，使軌道維持良好狀態，確保行車安全。
- 2、抽換軌枕：路線上原使用之軌枕碎裂損壞等造成失去枕木原有固定軌距及承載荷重的功能，必須及時抽換，以確保行車安全。
- 3、抽換道岔：路線上使用之道岔經列車長期行駛、衝擊及氣候變化等因素影響，造成基本軌、導軌、尖軌、岔心及配件磨損必須及時抽換，以確保行車安全。
- 4、抽換伸縮接頭（EJ）：長焊鋼軌兩端使用EJ其功能為吸收長焊鋼軌熱漲冷縮之伸縮量，並給予車輛行經時無衝擊發生。當EJ磨耗達抽換程度或遭外力損壞時，必須及時抽換，以確保行車安全。
- 5、噴泥改善：道碴為支承並固定軌框

結構，舖在路基之上，軌底之下，乃用以分散列車載重，吸收軌框振動，緩和振動衝擊，固定軌枕。當道碴因細粒化導致排水不良，造成路線嚴重噴泥，則需抽換道碴以免失去道碴應有之功能。

- 6、機械（人工）砸道：軌道由於長期受到列車滾壓衝擊及氣候因素等影響，造成軌道不整，為了使軌道不整迅速整修，並節省勞力，且保有較持久砸道效果，應進行機械（人工）砸道作業，以確保行車安全。
- 7、抽換道碴：道碴的功能為防止枕木移動、將枕木傳來的荷重分散到下面的路基。其目的是固定軌道防止軌道挫曲、吸收行車造成的噪音及衝擊震動、增加軌道彈性及降低軌道不整程度，以增進旅客乘車舒適感。
- 8、平交道維修：平交道之功用主要係供鐵公路車輛行駛之通路，其路面良窳攸關行車平穩與安全性，故當發現平交道路面有破損或沉陷時，應即進行維修，以確保鐵公路行車安全。
- 9、號誌設備維修：號誌保安裝置係使鐵路運輸達到安全、迅速為目的，藉以防護並指引列車運轉而施設的裝置，為保持其正常功能，確保行車安全，號誌保養人員必須定期巡檢，如有不合規定者，應即修理。
- 10、環境景觀改善：提供國人舒適、優美的火車旅遊環境，提昇民眾「行」的服務品質及水準，美化及綠化鐵路兩旁為馳動園景的目標。

十大工作項目，幾乎都與行車安全有關，可問題是「做不動」啊！

所以，將臺鐵行車安全攸關項目，簡化為「人力不足」，並不足以反映問

題全貌；有了人，培訓與養成教育，才是重點。

畢竟，國內各高級工業學校、大專院校完全沒有鐵路工程學科，每次經由鐵路特考進來的人員，只是一群門外漢，一般正常的實習訓練約需1~2年，機務的修車、司機員則要更長的時間。

四、「編制員額」本身就有問題

「105.8.11新聞稿，有關1847次列車撞擊號誌搶修人員，臺鐵局說明如下：號誌值勤採兩人一組，搶修時兩人共同作業，相互警戒。經了解搶修時，謝員蹲下檢修，另一林員協助遞工具材料及警戒。事發時，謝員請求協助照明及遞材料，沒有多久即發生撞擊事故」，如此描述的场景，我們從不陌生，兩人一組、共同作業、相互警戒，問題還是「辦得到嗎？」當一個人專注於工作，另一個人當助手，負責遞工具，同時還能隨時警戒監看有沒有列車接近嗎？

以工務道班現場作業而言，往往路線前後各派出一人，擔任警戒，負責看守有無列車經過，並吹哨呼叫工作中同仁停止動作，這是最後一道安全防護措施，也是最可靠的傳統方式。曾幾何時，工務、電務兩處再也派不出人來擔任警戒了，轉而指望司機員利用無線對講機呼叫與應答，可是，引發司機員反彈，現在沿線到處施工，把呼叫警戒任務交給司機員，他們怎麼吃得消！

問題的根本還是出在「人員不足」，這並不是將當前所謂的「缺額」補足就能解決；而是編制已經不足。

臺鐵目前的編制員額，其實是經長期一連串縮編的結果，早期工務推動大班制，將道班合併成16人以上，轄區也

跟著擴大，理由是鋼軌、枕木重型化，道班人數太少做不動；可是，後來鋼軌、枕木不但更為重型化，且長軌化，道班人數卻從16人以上，逐漸降到現在不足12人。同樣情形也發生在電務部門，臺鐵為了滿足政府總量管制，逐年減少員額的要求，將工務、電務人員與分段、分駐所編制精簡大半，才成為今日模樣。所謂「補足員額」，其實，也僅僅補足早已被砍得殘破不堪的那個「編制員額」，而今最大的問題是：縱使按照現在的「編制員額」，臺鐵工電部門也已經是舉步維艱了！

五、事故責任背後的悲歌

再談一談「105.6.22的307次列車出軌事故」，工務處處分一堆相關人員，檢討結論已經定調，筆者無意翻案，但事後工務同仁傳出來，有些施工過程發生的小事件卻值得注意，更需我們深思。

就是當天夜工原本安排了一部砸道車，這是最後的施工步驟，可是，這輛老爺「砸道車」工作到一半，突然故障，領班監工馬上動員現場道班同仁，以人工砸道，沒做多久，封鎖時間將屆，即下令收工。

這又是一個既熟悉又無奈的場景，工務部門夜間施工經常發生，「養路機具故障問題」，早就習以為常，那批老爺砸道車，服役廿年以上了，臨時故障，也是它該有的正常表現，問題是：政府可以花上千億投資計劃性工程建設，但是，這些錢不能用來買維修養路車輛。

我們再查證一下扛起「307次列車出軌事故」責任的花蓮工務段，目前擁有三輛砸道車的資歷，一部大型砸道車MD08-32，使用車齡28年，兩部中型砸

道車，使用車齡21年，依賴這樣的配備，緊急拉出去夜間施工，有些狀況如何能苛責我們員工？按照SOP這輛車應該好好砸道，道班同仁協助以人工砸道平交道版前後，砸道車的鎬砸不到的地方，或加強不足之處。

如果再看看整個工務處的養路機械車輛狀況，更是令人心驚，大型及中型砸道車總共28輛，逾齡（逾原廠所定使用年限）5年以上的有22輛，其中的10輛逾齡10年以上，這樣的車，還能工作，已經不容易了；尤其是，砸道之後，最需要的穩定車，只有一輛，七個工務段要輪流用。

有一位曾經承攬臺鐵軌道工程的包商，自日本進口他們淘汰下來的砸道車，還自豪地對臺鐵主管說：「我的車比你們的新呢！」

六、緩急非所益

司機員不上班，列車馬上停駛，所以，「員額不足」急如星火，行政院也迅速回應要「補足員額」。但是，臺鐵工會似乎並不滿意，仍有後續行動；其實，臺鐵多數員工應該也不會滿意。

似乎我們沒有一次把問題說清楚，「臺鐵缺人也缺錢」。「缺人」因為我們的編制員額被砍掉大半，而且年年不足未補；「缺錢」因為臺鐵從來自負虧損，長期累積，而政府投資方向錯誤，更加重台鐵負擔。

我們「要人」，因為我們員工平均每人服務旅客數超越其他運輸系統；我們「要錢」，符合國家節能減碳政策、符合社會公平正義原則；因為全世界都拿來自公路、空氣污染等名目的稅收，補貼非燃油、燃煤的軌道交通、電動車輛等綠能產業。



旅客至上

文：乘務員
圖：邱家終

在大多數人的眼裡，認為台鐵的工作光鮮亮麗，是個口袋「麥克麥克」的公務員，但其實不然！當中的辛酸血淚真的只有體會過的人才能感受得到。

其實在筆者未進台鐵工作以前，對台鐵工作充滿幻想與美好，剛踏進時也裝滿了熱情與幹勁，時間真的是很好的見證者，慢慢地我的熱情、我的幹勁、我的幻想、我的美好，漸漸地一點一點流失與消磨，其中的原因不外乎，工作的制度、主管的態度，但最主要抹煞一切的旅客，是那些不明智的旅客。

「哎呦～！又慢分了，台鐵永遠不會準點的。」、「啊！為什麼準點丫，每天都慢今天幹嘛準點丫」、「列車長為什麼你們一個座位賣兩個人啊！不好意思先生你的車票是明天的喔！都是你們賣票的打錯，我明明要買今天的，不管你就是要幫我找位子。」、「小姐不好意思喔！您的狗狗必須裝在袋子裡，不能抱著喔！為什麼不能，我有買票耶！」，這些對話相信對於第一線乘務員或站務員甚至是副站長來說都不陌生

吧！對於旅客的「指教」只能欣然接受！若有一絲一毫的意見，就會收到如雪花般的投訴單，有寫不完的報告，所以不要怪台鐵人冷漠，我們的熱情是被您們給澆熄的呀！

我們常聽到：「最美的不是風景，是人。」對大多數的人來說是，但對於鐵路的從業人員來說可就不一定是肯定句，現在的旅客將「旅客永遠是對的、旅客至上！」視為聖經，要求的服務，無限上崗！要求我們一一買單，感覺台鐵人是超人，但我們只想好好的工作、我們也想對工作充滿熱情、但請給我們一個好的氛圍，讓我們好好工作。

旅客至上，應該建立在一個具有素質與禮貌的社會氛圍下，真正有素養的旅客，是不會動不動就對遵守規章的從業人員咆哮，是不會動不動就提出無理的要求，更不會動不動就逃票，在現有的社會裡，被自私自利的心態所充斥著，被自我感覺良好給蒙蔽著，我們需要的是一個「心」的世界，一個「心」的氛圍！



職場文化的感受

小迷糊

剛踏進職場時，我們總是充滿著希望和憧憬，幻想著一切的美好，但職場文化的根深蒂固，有些我們不能接受的文化卻一一瓦解與擊垮，咱們心中的美麗藍圖，然而我們開始思考這樣的一切是否合乎標準？是否公平合理？許多的問號開始產生，心中也油然而生了對職場的感受。

企業在建設與發展時形成了有形的物質文明與無形的精神文明，而這些的加總形成了我們所謂的職場文化，職場文化是組織成員共同遵守的價值標準，這包含著基本的信念與行為的規範，具體地來說，職場文化是全體成員共同接受的「價值觀念」、「行為準則」、「團隊意識」、「思維方式」、「工作風氣」、「心理預期」和「團體歸屬感」等等群體意識的總稱。但由於個體來自於不同的家庭、不同時代的背景與接受不同的教育程度，所以對於其價值觀的認知與組織文化的感受，有明顯落差。

筆者對於職場文化的感受：

一、職場文化的塑造 — 是文化塑造了我們，還是我們塑造了文化？

每個人的成長環境與生活背景都不一樣，塑造了不同的人格，而

在職場上的環境與人文正是職涯發展或事業的發展輪廓。

企業的文化中，大到包含視野、藍圖、價值觀，小到差旅費的制定、加班的規則，直接或間接地影響企業如何對待員工、以及呈現給客戶社會的觀感。

企業日常運作與做事情的角度，慢慢地塑造我們職涯的輪廓，也漸漸地影響我們在職涯上的價值觀與未來的事業基礎。

深入了解企業的文化與價值觀，判斷是否與自己互相契合，是最重要不過的事。

二、職場是孕育的搖籃-賞識人才，還是濫用人力？

追求一份適合的工作，除了基本的工作權益與經濟效益外，在這份工作上是否能追求強大的存在感與成就感，並且不斷地挑戰自己，培養成一位更為專業、視野更為寬廣的人才，也是挑選工作時需要了解的重點。

企業文化中應包含員工個人能力、視野的長期發展，這才是一個好的工作環境，故此才表示企業主需要的是「人才」，它便願意花時

間了解你的專長、了解擅長的領域，並指派或讓你挑選能將你的才能發揮最大效益的工作，你在這個崗位上所帶來的價值，便永遠不能被其他員工取代，適才適性的職涯，也讓你在工作上信心逐年增強，對企業忠誠度逐年提升，也讓企業在職場的選擇中，有著良好的聲譽與形象。

三、人格特質勝於學歷背景-個人特質重要還是學歷背景重要？

在團體環境中，學歷背景只是帳面上的光彩，但你的人格特質、價值觀是讓你存在於團體中的重要因素，簡單的來說，你如何凝聚團隊、分配任務、溝通協調，甚至面對巨大的困難都能一一解決，這會使你在團體中占有強大得份量，所以履歷表上亮麗的頭銜，並不是最

重要的條件，構築個人特質與專業能才是重要的工作。

四、紮穩腳步，虛心學習－工作態度應該穩扎穩打還是走馬看花？

進入一個新的環境，必須想像自己是一張白紙，在工作上重新定位並且重新學習，別把過去的輝煌與燦爛掛在嘴邊，永遠把自己當作裝不滿的水桶，隨時充實自己，紮穩腳步，虛心學習，為成為一個優秀又謙虛的人，做最充分的準備。

每個職場都是社會的縮版，我們努力的讓自己適應在這個環境中，並且奮力地向上游，就是為了爭取生活的條件，當我們試圖著改變環境改變社會而得不到其所，我們應該改變自己試圖讓成長，對職場產生認同感。



導正死傷事故用詞： 「火車撞人」或「人找火車撞」

散財童子

職場報導



「花蓮縣光復鄉發生火車撞死人意外，一輛由樹林發車往台東的440次自強號，昨深夜11時許，在大全村段撞死一名年約30歲的男子，由於死者身上沒有攜帶任何證件，身分還在調查。（20160728蘋果報導）」

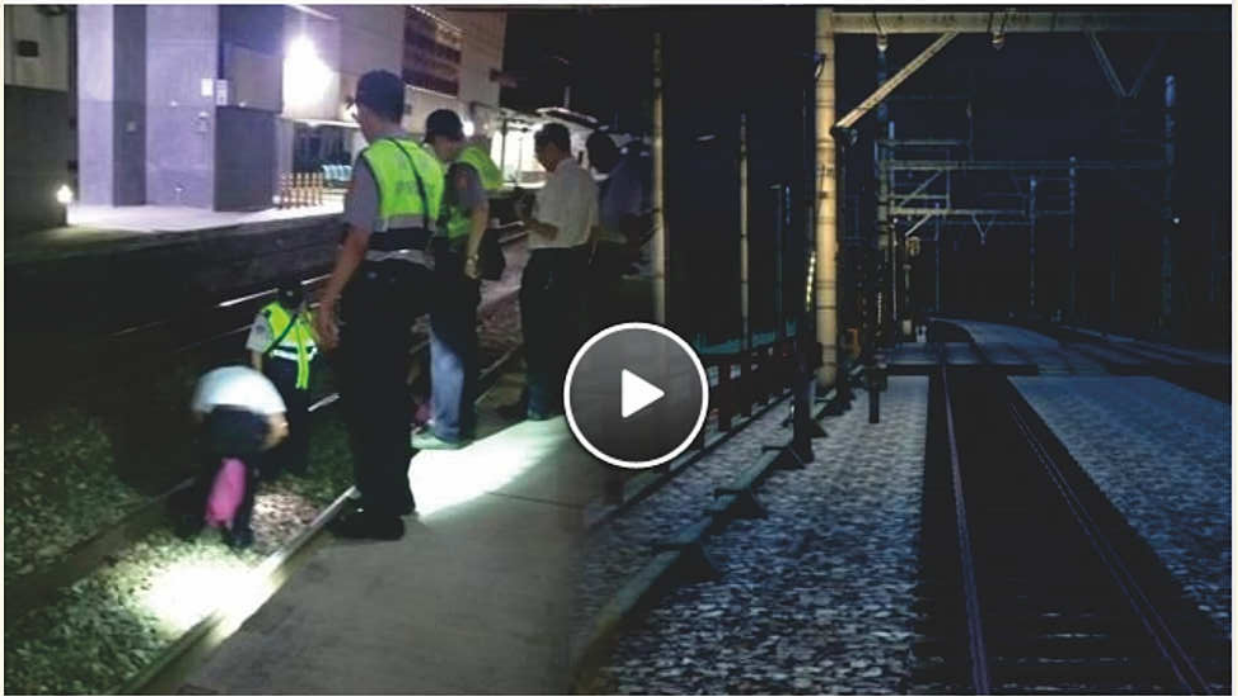
深夜巨響出門看 竟是火車撞死人



由樹林發車往台東的440次的自強號

「臺鐵148次由屏東潮州開出往基隆七堵的自強號，昨晚間19時10分於南靖=嘉義間西正線（299公里+500公尺處），一位民眾因跨越軌道遭撞死…這列148B次自強號（原潮州開往七堵，嘉義死傷事故的編組），昨晚22時36分於楊梅站西正線二月台（北邊）末端，又發生一旅客從月台跳下遭撞及死傷（20160710蘋果報導）」

恐怖列車！臺鐵自強號一晚撞死2人



主動與被動的誤解，不是單純字義相反，背後顯示人的認知與思維：事故的肇始者為火車，受害者為人！

每當發生死傷事故時，媒體標題總是寫著「火車撞人」一詞，人們也是習以為常的使用這一說詞，乍聽之下並無不妥，但事實上，火車是行駛在軌道上的，不同於公路車輛，無法依駕駛之主體意識改變行進的方向，亦即無法主動去「撞人」；另外，火車是擁有B型路權：與地面交通部分隔離，但有優先通行權，例如區域鐵路、輕軌運輸，怎可用主動的形容詞來汙衊。

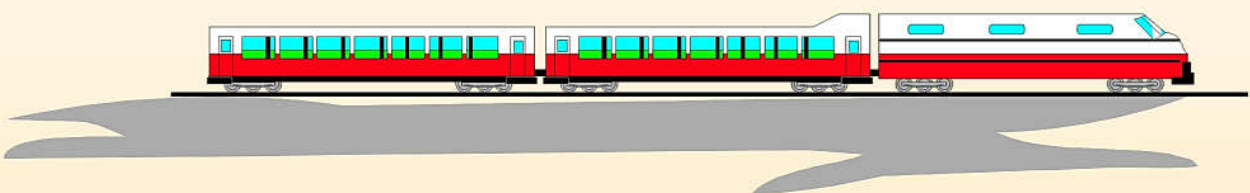
每每發生事故，任憑媒體報導下標，路局卻從不主動對外糾正用詞，如此不導正大眾的認知與思維，造成台鐵形象受創，打擊內部士氣，嚴重將影響檢調、法官的潛在主觀，進而判決。



列車行車事故，屢為鐵路警察或檢察官鑒定責任歸屬，尋找相關事證而造成列車延誤，而為了便於釐清事故發生後之責任歸屬，路局於104年啟動「鐵路行車安全改善六年計劃」，未來將於車頭裝設行車監視系統，以利能快速蒐證放行列車，此舉可保留證據以保護司機，立意良善；但對司機員來說，此舉是否會一舉一動被監控且錄音，開車將宛如在監獄受監控，是一種污辱，如此將進而引發勞資爭議。



杜絕行車事故應從根本做起，加強宣導並教育大眾正確之觀念，如通過平交道應維持道路淨空、勿跨越柵欄隨意橫越鐵軌，消彌諸如此類肇發死傷事故之因，另加強臺鐵公關行為，主動對媒體提出錯誤報導之修正外，並協商製播火車行駛之普通常識節目，潛移默化大眾之認知心理，長久下來必能顯見效果。



台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 105 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	250,395	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	14,655,167	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	271,985
暫付款	2,121	暫收款-團保代辦費	183,199
預付款	1,894,700	暫收款-綜險回饋	0
定期存款		暫收款-認同卡回饋	0
本會定期存款	15,450,919	暫收款-汽險回饋	0
團保履約保證金	2,000,000	暫收款-什項回饋	0
存出保證金	0	暫收款	322,865
固定資產		代收付-本會福利金	0
房屋及建築	643,435	代收付-活動費專款	113,468
累計折舊	(29,644)	代收付-本會活動費	58,081
什項設備	428,427	代收付-團保費	12,158,372
累計折舊	(115,149)	代收付-互助慰問金	451,574
會務發展基金專戶	12,588,793	抗爭基金	59,800
會址專戶	16,772,400	應付款	22,319
		存入保證金	3,000,000
		固定資產準備	927,069
		會務發展基金準備	12,588,793
		資產變賣(會址)	16,772,400
		歷年累計結存	15,408,787
		本年度餘額	2,341,352
合 計	64,680,064	合 計	64,680,064

台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 105 年 10 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	274,359	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	21,110,074	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	271,985
暫付款	(1,041)	暫收款-團保代辦費	179,399
預付款	1,058,300	暫收款-綜險回饋	0
定期存款		暫收款-認同卡回饋	0
本會定期存款	15,450,919	暫收款-汽險回饋	0
團保履約保證金	2,000,000	暫收款-什項回饋	0
存出保證金	0	暫收款	365,733
固定資產		代收付-本會福利金	0
房屋及建築	643,435	代收付-活動費專款	0
累計折舊	(36,092)	代收付-本會活動費	58,081
什項設備	429,927	代收付-團保費	15,830,644
累計折舊	(128,248)	代收付-互助慰問金	1,790,674
會務發展基金專戶	12,588,793	抗爭基金	72,500
會址專戶	16,772,400	應付款	22,319
		存入保證金	4,000,000
		固定資產準備	909,022
		會務發展基金準備	12,588,793
		資產變賣(會址)	16,772,400
		歷年累計結存	15,408,787
		本年度餘額	2,030,989
合 計	70,301,326	合 計	70,301,326

本會各分會於今〈105〉年8月22-25日辦理選舉 第14屆會員代表大會代表103名，當選名單如下：

組訓組

編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會	編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會
1	周正華	宜蘭車班組	代表	宜蘭	2	劉淑惠	雙溪電力分駐所	理事	宜蘭
3	吳俊義	宜蘭站	代表	宜蘭	4	林宏政	瑞芳站	理事	宜蘭
5	陳耀南	宜蘭工務段	代表	宜蘭	6	李長清	宜蘭工務段	代表	宜蘭
7	林芳柏	宜蘭機務分段	代表	宜蘭	8	王炳鐘	宜蘭機務分段	常務監事	宜蘭
9	張世鑑	七堵機務段	代表	基隆	10	蘇威肇	七堵機務分段	監事	基隆
11	游東巡	七堵機務段	理事	基隆	12	王志國	台北檢車段	代表	基隆
13	鍾雲章	七堵機務段	代表	基隆	14	闕河雄	七堵站	代表	基隆
15	黃勝祿	三坑站	代表	基隆	16	陳騏岳	車勤服務部	理事	基隆
17	康國恩	七堵站	常務理事	基隆	18	張文正	公關室	理事長	延平
19	邱賢進	綜合調度所	代表	延平	20	羅玉琴	材料處	理事	延平
21	江彩雲	行政處	代表	延平	22	莊經文	機務處	代表	延平
23	黃安冬	台北餐廳	監事	延平	24	林成璋	行政處	代表	延平
25	張坤慶	工務處	代表	延平	26	劉家惺	電訊中心	代表	延平
27	王天翼	台北站	理事	北一	28	許世榮	台北站	監事會召集人	北一
29	瞿明龍	板橋站	監事	北一	30	李明勇	樹林站	代表	北一
31	廖仁輝	台北車班組	代表	北一	32	朱明發	中壢站	代表	北一
33	陳志仁	台北機務段	代表	北一	34	江忠駢	台北機務段	代表	北一
35	傅來正	台北機務段	常務理事	北一	36	錢中平	台北工務段	代表	北一
37	蕭文億	台北工務段	代表	北一	38	林佑哲	台北機廠	理事	北機
39	陳福全	台北機廠	代表	北機	40	李書宏	台北機廠	代表	北機
41	傅玉霖	台北機廠	代表	北機	42	蘇雍傑	台北機廠	理事	北機
43	侯玉麟	台北機廠	代表	北機	44	周瑜秦	新竹車班組	代表	新竹
45	曾繁宇	竹東站	代表	新竹	46	黃添富	新竹站	代表	新竹
47	羅仁富	新竹機務段	代表	新竹	48	羅立偉	新竹機務段	代表	新竹

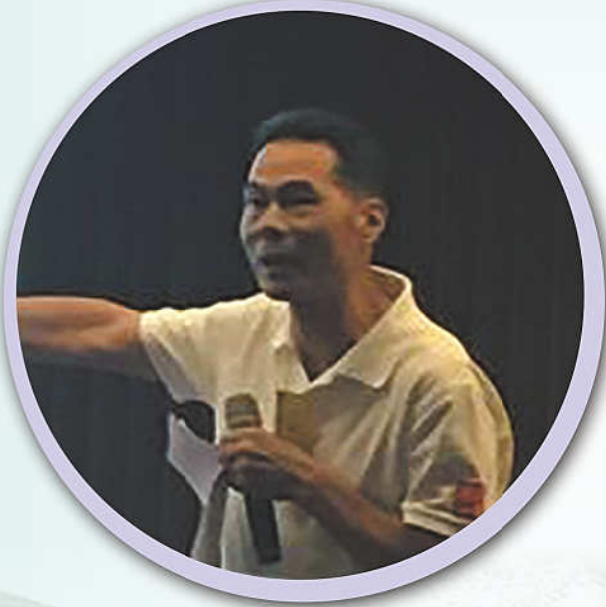
編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會	編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會
49	邱滄銘	新竹機務段	理事	新竹	50	鄭建明	台中站	代表	台中
51	孫甄鎰	大甲站	代表	台中	52	趙志誠	台中港站	代表	台中
53	吳瑞隆	台中工務段	常務理事	台中	54	巫煜光	南勢道班	代表	台中
55	李金波	後龍號誌分駐所	代表	台中	56	張耀璵	彰化車班組	代表	彰化
57	白英明	彰化車班組	理事	彰化	58	鄧閔毅	彰化車班組	代表	彰化
59	陳世杰	彰化機務段	常務理事	彰化	60	謝文富	彰化機務段	代表	彰化
61	陳宏明	彰化機務段	代表	彰化	62	黃國樑	彰化電務段	代表	彰化
63	鄭昇富	田中工務分駐所	代表	彰化	64	柯大展	嘉義車班組	理事	嘉義
65	王又立	嘉義站	代表	嘉義	66	劉興武	森鐵管理處	理事	嘉義
67	洪偉洲	森鐵修理工廠	代表	嘉義	68	蔡清福	嘉義工務段	監事	嘉義
69	陳慶章	嘉義機務段	代表	嘉義	70	林明祥	嘉義機務段	代表	嘉義
71	楊龍欽	新營站	代表	台南	72	劉學寬	臺南號誌分駐所	理事	台南
73	謝福晟	保安道班	代表	台南	74	蔡宗穎	高雄車班組	理事	高雄
75	溫維國	高雄車班組	代表	高雄	76	余崑楠	高雄車班組	代表	高雄
77	徐詩明	高雄站	代表	高雄	78	阮崑民	高雄機務段	代表	高雄
79	徐正璿	高雄機務段	常務監事	高雄	80	林淵源	高雄機務段	代表	高雄
81	洪慶禎	高雄工務段	代表	高雄	82	楊政盈	高雄工務段	代表	高雄
83	龔義峰	高雄檢車段	常務理事	高雄	84	陳清泉	高雄電務段	常務理事	高雄
85	王聖文	高雄機廠	代表	高機	86	顏尚民	高雄機廠	代表	高機
87	劉進輝	高雄機廠	理事	高機	88	陳水士	枋寮電務分駐所	代表	屏東
89	吳宸象	南州道班	理事	屏東	90	楊才明	富里站	代表	花蓮
91	江金發	花蓮站	常務理事	花蓮	92	曾能興	萬榮站	代表	花蓮
93	鄭吉男	和平道班	代表	花蓮	94	黃隆華	花蓮機務段	理事	花蓮
95	高志豪	花蓮機務段	代表	花蓮	96	林勇昌	花蓮機務段	代表	花蓮
97	林秀國	花蓮機廠	代表	花蓮	98	黃國榮	花蓮電務分駐所	監事	花蓮
99	徐明煌	花蓮電力分駐所	代表	花蓮	100	許清富	台東電務分駐所	代表	台東
101	劉董本恕	台東工務段	代表	台東	102	賴文榮	台東機務分段	常務理事	台東
103	李家府	台東機務分段	代表	台東					

105年度會員代表大會代表研習班 成果報告表

組訓組

本會於105年10月4-5日舉辦會員代表大會代表研習班，邀請前勞委會勞動關係處副處長吳征陵、勞動部主任秘書潘鴻麟、律師詹素芬及本會秘書楊木成授課，課程分別為團體協約法、工會法及工會法施行細則說明、勞基法實務、工會組織現況報告等，本次研習，學員出席率高達89%，且也熱衷學習提問，期盼各代表於任期內能替會員爭取更多福利。

計畫名稱	105年度臺灣鐵路工會工會教育					
計畫負責人	謝勝明					
辦理地點	臺東桂田酒店					
實施期數及日期	期數	1期	起訖日	105年10月4-5日		
參加人數	預定人數	128	實際人數	114	男	106
					女	8
計畫實施情形 (含效益、特色、 影響)	透過本次研習，協助新當選之本會第14屆代表，加深對勞動法令及各項勞工權利義務之認識，並瞭解自身的責任與角色，以及本會目前的會務狀況，未來對員工福利之保障將更有助益。					
綜合檢討與 改進建議	本次研習，有事先寄發問卷調查表請學員意見回饋，並提供各授課講師參考，加上各授課講師皆用心準備教材，故上課氣氛及互動良好，惟因辦理地點車程耗時，行程匆促有意猶未盡之感，未來辦理教育訓練將注意改進。					



2016.10.05

臺鐵 / 高鐵工會交流

編輯部

臺灣高速鐵路股份有限公司企業工會理事長黃昱凱說：「工會就像勞工之間的互助會，你有難我挺你，我有難你挺我，彼此之間相互支援，就像自由民主是一種信仰，但正因為自由民主不會平白從天上掉下來，勞資的平衡和福祉也是；所以才要團結一致，只有團結才有力量，雖然過程中總會有顛簸，也只能一一克服。」

高鐵工會迄今成立滿兩周年，雖然對於一個工會組織來說，尚屬萌芽階段，不過由於他們的團結一致，使得今(105)年1月9日發起的春節依法休假行動打了一場圓滿戰役，高鐵公司於7月21日起陸續返還同仁加班費。

所以，惟有勞工團結一致，才有力量與體制抗衡，大家一起加油！



鐵路的發展與人民生活的關係

鐵道生

鐵路的發展與人民的生活存在著密不可分的关系，這個道理放眼全世界都是如此。回顧過去，我國鐵路運輸事業肇始於清治時代，為清朝巡撫劉銘傳所籌建；後來歷經日本統治時代的積極擴展而達到全盛時期。除了國有鐵路外，因應臺灣各種天然資源開發及貨物運輸而延伸的支線更是深入各大小鄉鎮地區。在第二次世界大戰結束進入中華民國政府時代後，新政府推動了各項建設，包含縱貫鐵路電氣化以及北迴鐵路與南迴鐵路的連結，臺灣環島鐵路網正式完成。之後因為公路建設的逐步興盛、以及林業與礦業的沒落，有許多運量偏低的路線相繼被廢止，但在人口稠密的臺灣西部地區，鐵路運輸始終是重要的交通方式。它歷經許多大城市各種新型態的軌道系統陸續增建，像臺北捷運就賦予了早期的北淡線新的生命，而有些沒落的支線也改以觀光發展為主要核心，此外，隨著東部的聯外交通需求日漸增加，鐵路也已然成為東、西部間主要的交通工具。

從臺灣鐵道發展至今一百多年的歷史以來，每一階段鐵路的興建都有其特殊目的：早期縱貫鐵路是城際間客貨往來之主要運輸工具，所經之處自然帶動各地不同的經濟、社會與人文面貌的發展，所以鐵路車站週邊通常都是都市最早開始繁榮發展的區域，商業活動亦最為密集頻繁。然而，隨著經濟的快速發

展，都市人口集中後，自用機動車輛數量日益增加，有些橫越市區的平面鐵路及平交道會將城市一分為二，長期以來對一些都市造成空間上的分割，嚴重影響了鐵道沿線兩側的商業及都市的均衡發展，造成都市更新與土地開發的一大障礙。在今日道路交通負荷日益沉重的同時，平交道的存在常常容易造成交通堵塞，又加上國人對於遵守交通規則觀念之輕忽，歷年以來鐵路平交道因為遭人闖越發生的事故頻傳，鐵路因此成為大家眼中矗立在都市中心區的交通障礙。有鑑於上述發生的諸多問題，我們鐵路當局提出了鐵路立體化的概念，好比在臺中是將鐵路高架化，而臺北及高雄則是將鐵路地下化。因應各地方不同的差異，處理方法或許不同，然而殊途同歸，其目的都是要將都市的空間還給市民，除了能夠疏解日益嚴重的都市交通負荷外，也避免了鐵路對交通安全的潛在威脅，而另一方面，也可提高整體土地的利用價值，讓許多城市能有更加整體及全面的發展。

我們從最近的兩件新聞報導來看人民的生活跟我們鐵路發生衝突的實際案例：

一、今年9月3日一列編號421次自強號自台東發車北上，下午時分行經宜蘭頭城鎮大溪附近，撞倒一名跨越鐵軌的女童，經緊急封閉該路段南北雙向交通67分鐘後開放單線雙向通

行，約4300名旅客受影響。據警方調查，該女童父母離異，單親的媽媽在外地上班，女童平時由外婆照顧，祖孫倆經常一起到鐵軌另一側的農田拔菜，當日女童準備要與外婆到對面菜園時，正好遇到南北雙向有火車交會經過，女童疑似看到第一列火車經過後就衝過去，才會被另一列火車撞上。根據《鐵路法》第57條規定，行人未依規定跨越鐵軌可處1500元以上7500元以下罰鍰。張姓女童跨越鐵軌發生意外，監護人也要負起連帶責任。檢警於蒐集各項證據後，將視情況追究女童外婆相關法律責任。

二、台鐵近日將位於花蓮市中山路、北濱街及五權街設置圍籬進行「圈地」工程，導致五權街路段的停車空間不足，民眾勉強將車輛停放在白線上，造成民眾出入的危險和交通的不安全，因此引發各界關切與不小民怨，花蓮縣府建設處人員表示，該地台鐵管有的土地內有兩條「既成道路」，此道路從日據時代至今已通行超過七十年，依據民法規定，台鐵雖然有土地「所有權」，但民眾有既成道路的「通行權」，土地管有機關台鐵不能將既成道路封閉起來，剝奪公眾的「通行權」！既成巷道之認定應以供公眾通行為要件，並應有民法第787條規定之必要通行權及民法第851條、852條規定因時效而取得通行之地役權。地方人士質疑，台鐵是中央單位，應該是要造福人民，難道不能思考以服務方便人民為考

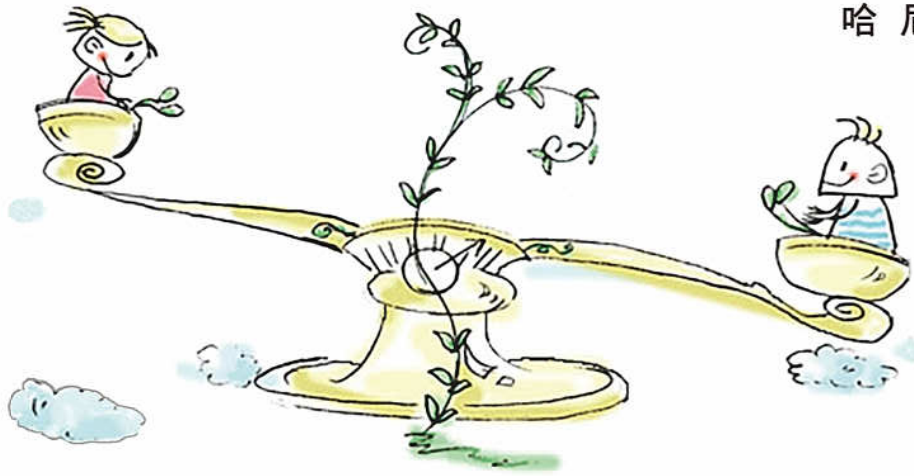
量，反以劃地為王、擺露出一副地主姿態，豈不擾民？

除此之外，有些鐵路沿線居民因為軌道離住家太近，於是向法院提起告訴，指稱鐵路設施造成了噪音汙染、空氣汙染、以及當地居民的居住品質受到不良影響，要求鐵路給予適當的賠償並限期提出改善措施，以確保附近住戶的生命財產和生活品質能獲得保障。還有一些常見的情形是民眾及民意代表等為了自身便利及福利，透過諸多管道要求我們火車時刻及停靠站做調整及增加，這樣一來對於我們的營運成本無形中就增加了，也就有所謂的蚊子列車、蚊子車站等倍受詬病的名稱出現，雖然我們絕對不希望當這種任人宰割的肥羊，但是在社會輿論壓力以及一切都是為了以提高旅客服務品質的宗旨之下，我們大部分的情形之下也是默默接受了。一直以來我們為了有效利用既有運輸資源來強化都會區通勤運輸及接駁功能，在西部幹線的都會區也仿效起短程運輸的捷運系統，在沿線增設捷運化通勤車站，與各都會區捷運系統互相配合，使整體交通達到均衡發展及聯結，除了有效紓解都會區的龐大通勤人口外，伴隨著更多的人潮與商家的進駐，連帶也帶動了車站周邊的經濟發展，為都市發展帶來更多元的面向。即便社會大眾的認知跟我們鐵路的營運理念未必一致，但是這需要透過持續的溝通協調以及方向不斷的修正才能達到平衡，相關議題在在都考驗著路局及交通部長官們的智慧，如何在兼顧群眾利益以及旅客疏運的營收利潤間達到雙贏，這也是我們未來努力的目標。

「等價」交換



哈尼



每個商品都有價格，但同種商品即使價格相同，對於需求度不同的人來說，它的「價值」就不同，簡單的說，對於行走於沙漠的人來說水對於他們來說其價值遠遠超過於處於物質不餘匱乏的都市人，因此實際上，商品的價格並不總與價值畫上等號，只有在供需平衡的條件下價格與價值才會一致，藉由市場價格調節影響供需，進而使等價交換表現出來。

在工作的環境中，勞務就是商品，然而員工提供勞務就是為了換取「等價」的薪資，但這種等價的感受，人人都不同，且個個對其有更高的期待，期待它「上漲」，更期望它猶如「斜直線」般一直向上延伸。

在這「現實」的社會環境中，同工不同酬的現象是存在的，所以我們必須合理的且清楚地去思考一下，要獲得高薪我們必須付出什麼？學識？技術？體力？也許有更多的答案。事實上，很多東西是必須等價互換才能獲得的，就以鐵路局來討論，年輕一輩同事們都是靠

考試獲取進入路局的門票，固然學歷或名校並不是決定薪資的條件與門檻，在這裡時間、健康、體力都是換取薪資的籌碼，資深的前輩們願意犧牲自己的時間去換取高薪來滿足家人的需求，但帶來的附加價值是身體健康亮起了紅燈，我們能說他們笨嗎？傻嗎？而年輕一輩的我們想要高薪卻捨不得犧牲，認為這樣的付出是不合理的，在資深前輩的眼中，我們是無知的？是吃不了苦的？但實際上，沒有任何一方是對的，也沒有任何一方錯，因為這是認知上的誤差，價值上的心理反差，每個時代，每個年齡層他們的認知與追求的都不同，尤其是受的教育越高，想要的東西就越多，思想就越複雜，所以對任何事的定義與標準也越高。

在這意識高漲的年代裡，大多數人認為的等值，就是合理的範圍，但卻不是最標準、最正確的，我們應該學會接受與承擔，這就如同，經濟學裡「一隻看不見的手」所做的市場調節亦是市場中的規範。

紐澤西州NJT列車衝撞霍博肯站終端月台事故介紹-暨聯邦鐵路管理局發表聲明後的反思

銅鑼灣宅男

2016年9月29日上午8時38分，紐澤西公共運輸公司(NJT)的一列通勤列車，在終點霍博肯站的第5股道（如圖1）衝撞月台候車區，造成月台上1名女性候車旅客死亡及110人輕重傷。該事故列車是紐澤西公共運輸公司(NJT)所營運的1614班次，上午07:23由紐約州斯普林瓦利站(Spring Valley)開往紐澤西州霍博肯站(Hoboken)，為一列通勤列車中途各站均有停靠。

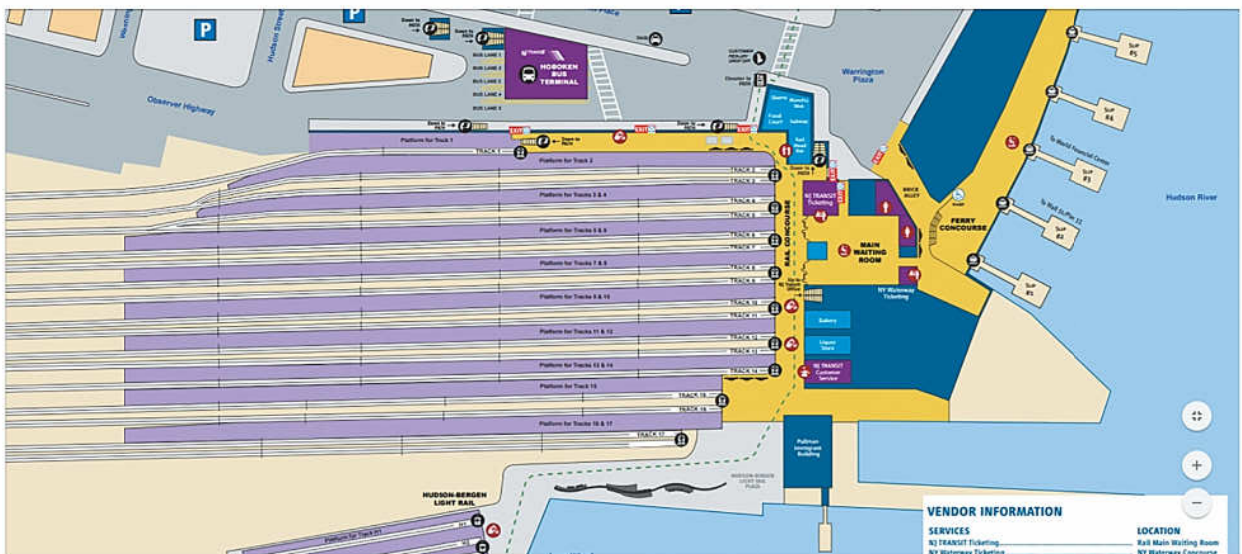


圖1 霍博肯站平面配置圖

本次事故列車編組是由四節彗星五型(Comet V)客車車廂(如圖2)組成，該車廂由阿爾斯通(Alstom)製造生產，在編組後方另掛有一台GP40PH-2B型柴電機車(如圖3)。



圖2 Comet V型客車



圖3 GP40PH-2B型柴電機車

紐澤西公共運輸公司所營運的列車上尚未裝設列車有效控制系統(PTC；Positive Train Control)，該系統是透過GPS衛星定位系統及無線資料傳輸，以連結列車與號誌、平交道等設備，提供司機員最有效率的運轉曲線，可有效減少人為操作的疏失，當司機員超速或冒進號誌時，會主動介入使列車停車(如圖4)。

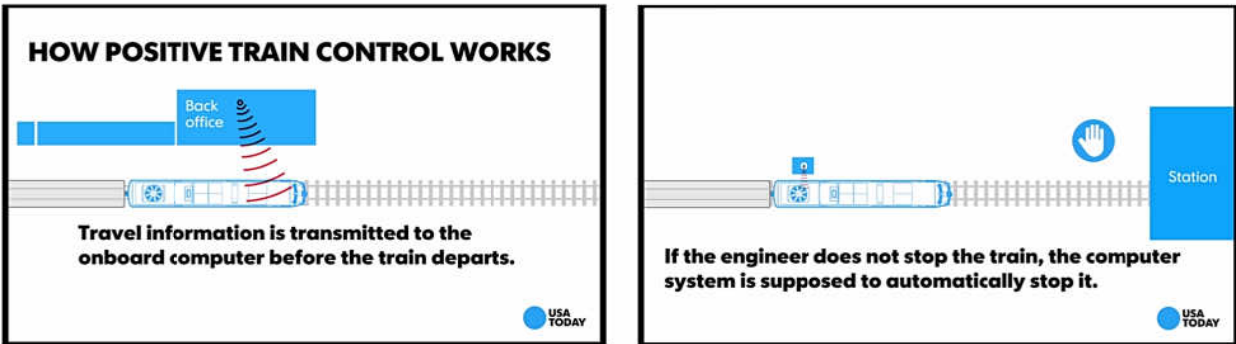


圖4 PTC系統的原理與自動介入

美國國會原本要求各業者應於2015年12月31日前全面加裝PTC，但這項作業實施的進度比預期慢，因為安裝經費過於龐大，加上各業者的反彈及壓力，安裝PTC系統的期限一再延後，如今已將期限延到2018年12月31日。

本次事故發生後，美國國家運輸安全委員會(NTSB)立即成立專案小組趕往現場蒐證，並持續發布相關調查進度，將其列表如下：

時間	調查進度
2016. 09. 29	霍博肯站發生列車衝撞事故，成立專案小組。
2016. 09. 30	於官網公開徵求目擊者。
2016. 10. 01	官網發佈現場蒐證事證。(事故原因仍待查)
2016. 10. 02	辦理第一次媒體說明。
2016. 10. 04	辦理第二次媒體說明。
2016. 10. 06	還原駕駛室影像紀錄及無線電通話內容。
2016. 10. 13	發佈初步調查報告。(事故原因仍待查)

由NTSB所發佈的初步調查報告DCA16MR011文件¹，說明了本次事故的相關調查記錄，經還原駕駛室的行車記錄器錄音發現，碰撞發生前約1分鐘，列車進站時駕駛員有鳴笛一聲，緊接著駕駛室內的警告音響起，並持續至撞擊發生。另外，根據車速紀錄顯示，在碰撞前約38秒時，電門突然由惰速(idle)提升到第4段位，車速由原本的8mph/hr(約12.8km/hr)，提升至21 mph/hr(約33.8km/hr)，在車輛加速期間，制軔管

資料來源

1. 資料來源：國家運輸安全委員會/調查/事故報告/初步報告：鐵路DCA16MR011/資料時間：2016.11.25

的壓力維持不變。該紀錄器最後紀錄到電門再由第4段位降至惰速，司機員並採取緊急制軔，該收電門且實施緊急制軔的時間點發生在碰撞前1秒內，最後列車撞擊上月台的速度仍為21 mph/hr(約33.8km/hr)。

專案小組亦安排事故列車司機員與列車長進行訪談，該司機員於1987年進入 NJT，並於2000年受訓成為合格司機員，事故發生當日06:46報到，該司機員表示在上班前有充分休息，他的個人手機關機並存放在個人背包內，列車出發前有進行氣軔試驗，車上告警裝置²均正常。司機員表示要進站時，有按照規定鳴笛並檢查車速，再看了一下手錶約有6分鐘的延誤，當他進入終端月台股道時查看車速為10mph/hr(約16km/hr)，接著他的記憶就從駕駛室內地板上醒來開始。

在列車長訪談方面，他當天早上06:30報到，跟這位司機員先前曾有共同乘務經驗，早上的交談過程中，未注意到司機員行為有任何異樣，在列車出發前的簡報及列車整備工作上均正常。列車長另表示，列車編組原本應有5節車廂，但是當天只有4節車廂，因此車廂內非常擁擠，他和旅客站在擁擠的車廂內，沒注意到車速異常情形。事故發生後，他協助疏散列車乘客，確保所有乘客均離開車廂。

而真正的事故原因本案NTSB專案小組仍持續辦理調查作業，該DCA 16MR011文件僅為初步調查情形，但根據媒體報導³，該司機員湯瑪斯(Thomas Gallagher)有未確診的嚴重睡眠呼吸中止症，很可能是造成本次事故的最大主因⁴。NTSB對此表示，司機員身心狀況都在事故調查範圍內，仍要進一步分析是否與本次列車衝撞事故有關。

資料來源

2. 該告警裝置(alerter)裝設在駕駛室，是為了維持司機員注意力的設備系統。如果在一定的時間內未偵測到司機員活動，該警報便會響起，藉由聽覺與視覺警報促使司機員回應，若警報響起一段時間司機員仍未手動復位該警報器，列車便會自動煞停。

3 資料來源：

• CNN News-

<http://edition.cnn.com/2016/11/17/us/njt-engineer-sleep-apnea/>

• New York Times-

<http://www.nytimes.com/2016/11/17/nyregion/engineer-in-hoboken-train-crash-had-undiagnosed-sleep-disorder-lawyer-says.html/>

• ABC News-

<http://abc7ny.com/news/engineer-in-hoboken-train-crash-had-undiagnosed-sleep-apnea/1610619/>

4. 成人睡眠呼吸中止症會造成白天嗜睡，注意力無法長時間集中，因而工作效率低弱，並且會在開車時打瞌睡而造成車禍意外，甚至死亡。

但美國聯邦鐵路管理局(FRA)在2016年11月16日在霍博肯事故調查報告尚未完全出爐前，罕見的針對本次事故發表第11162016號新聞稿⁵聲明：「FRA長期以來認為鐵路營運單位對於員工的疲勞應該要積極設法解決，另外在駕駛室內部應裝設有相關影像紀錄設備，FRA在近期將會發佈相關安全諮詢(Safety Advisory)，加速解決鐵路工人疲勞問題及車上影像紀錄的安裝。」不免令人聯想本次事故是與司機員的疲勞駕駛有關。

事故發生後紐澤西公共運輸公司(NJT)對於運轉作業修正了相關規範，未來列車進入霍博肯(Hoboken)及大西洋城(Atlantic City)兩個終端式車站前，列車速度將由原先規定的10mph/hr降至5 mph/hr外，列車長亦必須進入駕駛室，共同注意相關號誌及車速，新規範於當地時間10月8日上午00:01生效。此外，紐澤西公共運輸公司也在美國聯邦鐵路管理局11月16日發布以上新聞稿後提出聲明，該公司不再允許患有睡眠呼吸中止症的司機員上線乘務，直到他們的症狀已確實治療完畢⁶。



圖5 NJT列車衝撞霍博肯月台畫面

資料來源

5. 資料來源：聯邦鐵路管理局/通訊及政府事務/新聞稿/ 11162016 號/資料時間 2016.11.25

http://www.fra.dot.gov/eLib/details/L18434#p1_z5_gD_IPR/

6. 資料來源：

CBS New York-<http://newyork.cbslocal.com/2016/11/21/sleep-apnea-advisory/>

聲援韓國抗議活動

編輯部

韓國總統朴槿惠自上任以來一直試圖修改韓國勞動法，損害工會和工人的權利。包括允許沒有正當程序的啟動，降低高級員工的工資，並開放更多的外包工作。行政部門還策劃了對工會的鎮壓，包括警察突擊工會辦公室，並在工會活動中逮捕數百名工會會員，這包括逮捕KCTU(韓國工會聯合會)主席韓先生(Han Sang-gyun) 並判處五年監禁(目前正在監獄服刑)。

中華民國鐵路工會全國聯合會身為I.T.F.(International Transport Workers' Federation國際運輸勞工聯盟)的一員，本會身為ICLS(International Center for Labour Solidarity 國際勞工團結中心)的一員，共同聲援譴責韓國政府對勞動條件及勞工運動的蠻橫行為。



KCTU(韓國工會聯合會)主席韓先生(Han Sang-gyun)

照片資料來源：<http://us2.campaign-archive2.com/?u=f3995b46c18cb039818f29a32&id=9f7440d1ec>







優化勞工生活，全面實施友善政策!!

友善職場 落實週休二日



落實週休二日 國定假日全國一致

- 限定正常工時40小時配置於1週內的5日。
- 提高休息日出勤加班費。
- 休息日出勤時數計入每月延長工時。



既有休假福利 不倒退

檢討
特休

讓初入職場的年輕人，及資淺的勞工，享有更多的特休假。

全面
勞檢

- 設置1955檢舉專線。
- 輔導中小企業遵守法令、專案檢查、強化違法案件複查機制。



縮減法定 正常工時

105年起，每週正常
工時縮減為40小時。



強化職場 工作平權

- 勞工到職當日參加勞就保，在育兒階段即有基本經濟保障。
- 放寬哺〈集〉乳時間，並視為工作時間。
- 保障受僱者於遭受職場性騷擾進行訴訟時的請假權益。



f 勞動部

LINE@

<http://www.mol.gov.tw>

廣告

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

路工編輯委員會
 主任委員：張文正
 委員：江彩雲、陳耀南、王志國、江忠誠、陳宏明
 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、連馬世駿、楊永蔚、陳明哲



工會QRcode

路工

105年9、10月

第81卷第5期



掌握工會最新訊息
了解路局最新動態
手機用Line掃描
資訊都明瞭



台灣鐵路工會
@gxd2261y

- **臺灣鐵路工會向行政院及交通部表達員工不滿及訴求**
- **臺灣鐵路工會 1214 行動四大訴求：**
 1. 營運獎金併本俸
 2. 請增基層人力
 3. 危險津貼補償
 4. 年金改革應重視交通資位人員特性

由交通部單獨辦理



張文正以「戰鬥」之姿回任，不會讓賀陳旦好過

撰文／張家豪

台鐵公司化？工會新任理事長把關

台鐵工會新任理事長張文正，以戰鬥之姿再任理事長，也恰巧碰上台鐵公司化討論再起。十三年前就曾力抗台鐵公司化的張文正，先要求資方同意營運獎金併本俸、撥付危險津貼，否則要罷工，並要交通部詳盡說明公司化的配套措施，才有談話可能。

台鐵工會上周選出新任理事長張文正，交通部長賀陳旦也在立委葉宜津力薦下，擬重啟評估讓台鐵公司化。巧合的是，張文正十三年前就曾力抗公司化，勢必不會讓賀陳旦好過。而台鐵未來的走向，也與張文正息息相關。

張文正現年六十一歲，台鐵調車員出身，年輕時就曾參與勞運組織「台灣勞工陣線」，在台鐵工會歷任主任秘書，以及一九九七至二〇〇三年兩任的工會理事長，這次則是重返舊職。

資深台鐵員工透露，張文正善謀略、

手腕高，此次是以「戰鬥」之姿回任，因為局內不滿前工會理事長謝勝明六年內「幾無建樹」，讓台鐵士氣低落，「是人的問題！」所以央請張再出馬。張文正私下也開玩笑說：「選上理事長是你們要請我吃飯。」

台鐵同仁之所以期待張文正，除了他在〇二年帶領員工臥軌，抗議台鐵將台北車站月台分給高鐵；還有〇三年工會不滿交通部訂出台鐵公司化期程，卻未詳盡說明並研擬配套，經數次協商破局，張率領台鐵員工在當年九月十一日中秋節集體休假，並在凱道舉行「罷工投票」，爭取五四・七%的會員同意罷工，拿下台灣史上首次合法罷工權，後來行政院退讓，抗爭才落幕。

而今公司化討論再起，也意謂著戰場已開好給張文正。不過，此次主客觀環境大不相同，台鐵員工分析，台鐵年輕同仁占員工三成，已多次爭取合理勞動條件；另

外，工作繁重、危險的電、工務人員，近年流失近一半至三分之二，葉宜津因此提出公司化提升員工待遇。再者，這十三年來，已有中華郵政、中華電信、桃機等公司化的先例，無論內外阻力都不比十三年前來得大。

但張文正旋即打出第一招：資方必須在明年元旦前，同意營運獎金併本俸、撥付危險津貼，「我才信交通部有推公司化的誠意！」否則將漸進擴大罷工規模，「到時只能請旅客諒解。」他強調，交通部要先詳盡說明公司化帶來的營運效益、如何安置員工，「才有可能坐下來談。」

「往後每年代表大會，我都會舉行不信任投票，不信任票過半，我就下台。」張文正誓言力拚佳績，這也意謂曾因台鐵工會失能而生的台鐵產業工會，可能失去舞台，「只有雙方能合作，才是對台鐵勞工最好的結果。」一位新生代台鐵員工忍不住力勸。●



張文正曾力抗台鐵公司化，保障員工權益，讓台鐵同仁有所期待。

我們的宗旨
保障會員權益
增進會員知能
改善會員生活
發展鐵路業務
臺灣鐵路工會



路工

105年9月10月
81卷第5期



封面：周敬浩
封面裡：新新聞張家豪

勞動線上

- 02. 1214大遊行-展現實力 團結一心 爭取權益 捍衛尊嚴
- 05. 臺灣鐵路工會會員宣傳系統建置企劃書---文宣組
- 07. 第10屆第17、18次勞資會議節錄---文宣組

職場報導

- 16. 寫在又一個電務同仁的犧牲之後---彭國勳
- 20. 解析臺鐵人力不足問題---舞春秋
- 24. 旅客至上---乘務員
- 25. 職場文化的感受---小迷糊
- 27. 「火車撞人」或「人找火車撞」---散財童子

工會報導

- 30. 工會105年9、10月資產負債表
- 32. 第14屆會員代表大會，當選名單---組訓組
- 34. 105年度會員代表大會代表研習班成果報告表---組訓組
- 36. 臺鐵/高鐵工會交流---編輯部

揮灑天地

- 37. 鐵路的發展與人民生活的關係---鐵道生
- 39. 「等價」交換---哈尼
- 40. 紐澤西州NJT列車衝撞霍博肯站終端月台事故介紹暨聯邦鐵路管理局發表聲明後的反思---銅鑼灣宅男
- 44. 聲援韓國抗議活動---編輯部

封底內頁---吳長智

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。

1214 大遊行



展現實力 團結一心
爭取權益 捍衛尊嚴

台灣鐵路工會1214 行動四大訴求

- 一、營運獎金併本俸
- 二、請增基層人力
- 三、增發危險津貼
- 四、年金改革單獨列由交通部處理

並期於105年12月31日前核定奉准實施，以提昇為臺鐵員工低落士氣，另期能吸引年輕學子投身台鐵，貢獻所學。

壹、前言

交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）員工長期忍受微薄薪資、危險工作環境，如今更受年金改革，不公道迫害。致資深員工提早退離，年輕員工無心長駐久任。人力缺乏循環並且造成工作環境益形惡劣。本會懇請體恤下情，協助向政府爭取。

貳、理由

(一) 營運獎金併本俸

臺鐵局員工依交通資位人員任用條例訂定資位職務薪級表待遇給與。既非屬全國軍公教人員待遇給與範圍，亦非用人待遇給與，起薪點比簡薦委制差5、6級約少6千元。民國70幾年台灣省政府體察臺鐵員工薪資微薄每月加給營運獎金，期能拉近與一般公務人員待遇水平，雖名為獎金，實則薪資內涵之一，卻獨立於本俸與專業加給之外，30多年來，政府待遇調整多次。臺鐵員工營運獎金紋風不動始終如一，本會呼籲行政院正視，將營運獎金併入本俸，正名為薪資之一部份，並調整營運獎金點數由1點1仟元增加為1點1仟5百元。本會期望政府儘速核定追溯自105年12月起實施。

(二) 請增基層人力

臺鐵因待遇菲薄，員工本就難以長駐久安，又面臨二次大戰嬰兒潮大量退休，現場基層人力短缺日益嚴重。而今，政府為照顧廣大勞工，修正勞動基準法，即將實施一休一例制。臺鐵員工亦喜亦憂，喜則進步之政府勞工政策，憂則基層人力短缺更增嚴峻。行政院及交通部應順應臺鐵局請增人力需求，核定補足基層短缺人力。

(三) 危險津貼補償

臺鐵肩負鐵路大眾運輸服務，全年無休，員工終日為維持列車正常運轉，在危險環境下臨軌及廠段現場維修作業，面臨火車撞擊、高壓感電、高空墜落等情形，輕則殘廢重則死亡，臺鐵本身受殘員工就超出依法僱用比例，何須外聘，道盡箇中辛酸。交通部、行政院應正視基層作業員工在危險工作環境下戮力從公，應比照其他國營事業增發危險津貼作為補償，辦法如（附件）。

(四) 年金改革應重視交通資位人員特性，由交通部單獨辦理

臺鐵員工退休制度原依臺鐵員工退休規則辦理。民國84年政府改革軍公教人員退撫規定，本會比較新制退撫辦法，遠優於臺鐵員工退休規則，積極爭取加入新制退撫基金，遂於88年1月1日起奉准加入，唯加入前鐵路退休規則與公務人員俸額差額被立即結算，不能留待退休辦理，致員工損失金額數十萬，為第一層剝皮。臺鐵員工待遇非屬全國軍公教待遇支給對象，因此沒有公保優惠存款18%、沒有子女教育補助費、沒有結婚補助、喪葬補助等全國軍公教待遇支給表附表中制定各項生活補助，是為第二層剝皮。如以從事公職工作35年生養2名子女比較，臺鐵員工與一般公務人員比較，足足短少2佰多萬。臺鐵員工之委屈與不滿，不言可喻。

年金改革勢在必行，臺鐵員工也無法獨外，為行政院、考試院、執政當局應體恤臺鐵員工待遇菲薄，卻甘忍受風吹雨打全年無休，維護鐵路，為國內鐵路大眾運輸服務堅守崗位。蔡總統競選之初，亦曾親臨富岡臺鐵焊軌隊現場，親自了解臺鐵員工工作的辛苦。年金改革不應與一般公務人員同等折減發放，應比照軍人由國防部辦理，臺鐵應交由主管部會交通部研議免於折減發給月退休俸。

臺灣鐵路工會 理事長

中華民國 105 年 11 月 22 日

附件

交通部臺灣鐵路管理局危險工作津貼支給要點－工會版本

- 一、本局員工工作具有下列情形得視為危險工作。
 1. 擔任鐵路沿線從事電務、號誌等設備維修保養工作。
 2. 擔任鐵路沿線及廠、段站從事軌道及轉轍器之查修保養工作。
 3. 在廠、場、段、站區從事機車、車輛檢修及零配件整檢及看柵、調車等工作。
 4. 行車乘務人員於活線下從事列車運轉整備工作。
- 二、為鼓勵員工勇於從事危險工作如期完成任務以利行車營運，凡從事前列各項危險工作得發給危險工作津貼。
- 三、前條所指工作時間應按員工當日在各工作地點實際從事危險工作之時數併計，準備及等待工作之時數應除外。未滿1小時之工作時間准作1小時計算，但每人報支危險工作津貼時數每日不得超過五小時，每月以不超過120小時為限，但搶修與路線切換及編組站調車工作時，請領津貼時數不受每日五小時所限。
- 四、各單位主管對於員工報支危險工作津貼應確實審核，不得浮濫。
- 五、第一條各項危險工作項目：於主、正、副正線從事危險工作者，危險工作津貼之支給標準為每小時五十元。於非正副主線危險工作者，危險工作津貼之支給標準為每小時三十元。
- 六、本要點自奉准之日實施。



臺灣鐵路工會

文宣組

會員宣傳系統建置企劃書



◆ 前言

強化鐵路工會會員宣傳系統，網站的特性是可以全年無休、24小時營運，且網站的宣傳效果可遍及全鐵路工會會員，甚至一般民眾對鐵路工會的觀感，從而達到政策性宣傳，扭轉大眾形象；網站或臉書(FB)以及手機APP的建置是相輔相成，網站網頁可以大篇幅傳達工會訴求，而手機APP則可以快速將工會訊息第一時間傳達至會員手上，並強化各級代表與會員之間的溝通管道，二者結合使工會訊息的傳遞正確性大幅提昇。

● 計劃概述

策略規劃，整體會員宣傳系統建置，概可分為近、中、遠期三階段及支援項目。

近期-網頁階段：旨以全新的網站面貌，呈現於會員面前，並建置使其感興趣的議題或功能，貼近會員使用習慣，並修改為其可供手機閱讀格式。

中期-手機軟體階段：利用目前人手一支智慧型手機的科技環境，以Line@或開發自有APP方式，達成工會與會員溝通管道。

遠期-電子商務階段：鐵路會員有一萬多名會員，一萬多名員工也就代表了一萬多戶家庭的日常所需，

規模經濟不容小覷。上述所得收入回饋員工或挹注工會經費。團購模式是一個新藍海。

支援項目：整體會員宣傳系統建置，由文案、美工、網管及編寫人員集合而成，並與工會組訓、宣傳、秘書緊密合作，方可達成。

● 網頁階段(近期)

前置作業：先期了解目前工會網站空間類型及軟硬體資訊。

空間所屬：託管租用或自有？

網域網址資訊：網址權所屬為何？機房為國內或國外？

語法/資料庫/伺服器支援：

PHP、mysql、asp、aspnet、Windows、Linux
功能配置分析：

以目前鐵路工會官方網站架構配置，甚為完整，所提供資料亦相對即時，但問題在於美工和色調配置，不親民且有距離感，且無法供手機格式閱讀，建議以"文青風"以及加入"資料搜尋"、"鐵路考試資料"、"健康保健"等項目吸引會員經常閱覽，並以其他語法進行重新編寫例如wordpress可供手機閱讀，未來待會員習慣後，再結合電子商務部分。

支援項目：

結合目前臉書(FB)，建議以粉絲專

頁方式成立，FB粉絲專頁，不需審核機制，主體以工會發貼文為主，訪客會員留言呈現在側邊不在主頁出現，可保視覺美觀。避免審核機制讓會員樂於經常上網瀏覽。

不管是鐵路工會官方網站，或是FB臉書粉絲專頁，本會各參謀幕僚單位每日至少規定一定數量的貼文，並定時透過手機APP進行推播，讓會員於上下班通勤時瀏覽，強化閱覽習慣及忠誠度。

● 手機軟體階段(中期)

功能與目的

即時APP（手機軟體）為主要推播工具與管道，平時當官方網頁或FB有所貼文時可以立即通知全台會員進入閱覽外，另外當會員需要協助時，也可透過手機APP即時反應本會，本會直接轉所屬分會進行關懷協助或回應，並可透過軟體即時發佈工會訊息、活動甚至動員，此一功能除可讓本會第一手掌握會員趨勢外，並可指揮各分會進行會員關懷，達到本會統一指揮功能。

支援項目

以目前市面上手機APP，最符合需求者為Line@企業版，但其缺點為會員ID帳號並不可掌握，僅可知目前加入之會員人數，其優點為幾乎鐵路工會會員皆裝載其Line軟體，在使用習慣上會員極易接受，唯有透過分會人工方式或網頁的宣傳，鼓勵會員加其為好友名單，或某些特定項目的推播，讓會員樂意或必須加入鐵路工會的Line@企業版帳號。待本會經費充裕時，再自行開發鐵路工會專屬手機APP。工會自行開發之APP可

達到會員動態全數掌握的目的。

● 電子商務階段(遠期)

行銷方案：鐵路會員有一萬多名會員，一萬多名員工也就代表了一萬多戶家庭的日常所需，規模經濟不容小覷。上述所得收入回饋員工或挹注工會經費。團購模式是一個新藍海。提供各項會員或非會員所需之商品，使會員可以透過網站進行訂購，所得之收入，按比例分配給所屬分會及本會，鼓勵各分會對其會員服務並增加各分會收入，同時亦建立起各分會將所得按比例上繳本會的習慣和制度，並為會員日常採購上帶來便利和折扣，降低鐵路會員日常實質支出，照顧鐵路會員。

支援項目：與各類型公司進行接觸，並洽談合作事宜及簽約，建立合作方式以及物流、金流、資訊流等模式。需有簽約法律、美工、物流、金流等人力緊密合作，方可達成。

◆ 後記

網路宣傳是個需要動腦及花錢的行動，不過有幸鐵路工會的宣傳只需要對一萬多名會員，並不是不特定大眾，所以需要行銷就不是那種鋪天蓋地式的廣告，所需要的是提供會員真正需要的東西，現今的會員開始年輕化，所接觸的圖像或文字亦需投其所好，所以建議成立專門的文宣資訊管理團隊有其必要，並對其有關美工或文案用精緻性的包裝達到工會傳達的目的，並以各種活動達到會員團結的概念。其他網路資源：如維基百科，或其他網路資源的即時資料編修，亦應同時更新。



第10屆第17次勞資會議節錄

文宣組

壹、本次會議由員訓中心蔣主任東安業務報告。

●蔡代表榮輝發言：

一、請訓練中心運務運輸班訓練課程，應加強列車上機、電系統(PIC、SIV變流器-----)現場實際實習時數，以利乘務員列車上故障排除。

答：將轉達蔡代表建議，請運務處增加運輸班未來實習的課程時數。

二、請訓練中心將結業(班、期)成績，儘早發函各段、站以利現場人力應用。

答：除要求各考科講師儘速批改成績外，員訓中心將儘速完成成績結算。嗣後並將改採先行函送學業成績及格者之成績予各段、站，俾及時配合各段、站之用人需要。成績不及格須補考者，則儘速辦理補考後，再另行函送補考成績。

三、訓練中心的訓練教育課程中，請加強團隊、工作態度、榮譽心、培養教育以利未來工作推行。

答：將請各處、室開班說明的主管，將開班意義、目的及未來工作態度、工作倫理、工作榮譽感這些項的意

義加進去，以利學員於結訓回到職場後能充分了解自我之職責。

●尤代表仁義發言：

問：員訓中心受訓學員眾多，就目前的衛浴設施，似乎不敷使用，請針對目前的盥洗室數量加以評估改善。

答：以前是大澡堂，現在已增設一人一間的浴室，但間數還是不太夠，目前已規劃增建中。

●吳代表長智發言：

問：員訓中心對於師資的考核每年應檢討1次！

答：對講師的評鑑，每班都有做問卷調查，並送請各相關處參考。為更有效客觀顯示評鑑結果，目前已經設計一套電腦軟體，學員可直接到電腦教室去做評鑑，8月底就可在線上作業。統計後將會把資料送回各主管處的教育審查小組，俾利了解課程的設計及講師的聘用是否符合學員的需求。

●鍾代表雲章發言：

一、各單位(運、機、工、電)於未來人力許可下，員工就其專業技能及知

識之提升，建請研議實施回訓可行性之評估。

答：未來在容訓率許可下，將請各單位增開專業課程回訓班。

二、各單位員工於受訓課程中，應將職場責任、倫理、工作概況及樣態納入，以利員工於結訓回到職場後能充分了解自我之職責。

答：回應內容同蔡代表榮輝。

三、教育訓練中，有現場師徒制之機制，除口述及教導外，員訓所本於權責，建議廣納各單位專業事項彙編成教導手冊，以資遵循。

答：(一)有關各單位專業事項彙編成教導手冊乙節，宜請各處就其專業研議彙編，如需印製，員訓在經費許可下，當可協助。

(二)員訓將與各處研議錄製專業課程數位教學，俾讓現場有所遵循。

貳、討論提案：

提案人：鐵路工會

案由：建請路局發給電務單位實際在路線現場實際擔任養護維修工作人員營運獎金0.5點，以符合公平正義支給精神。

說明：依據交通部臺灣鐵路管理局營運獎金支給要點第8點…路線養護工作者，營運獎金增發半點，請路局儘速按實發給。

辦法：提請路局修正「交通部臺灣鐵路管理局營運獎金支給要點」八、

增列：專辦現場電務(含電力)路線養護工作者，獎金增發半點。

參、建議事項：

一、行車事故實施雙向考評。

說明：

(一)明確訂定各種行車責任事故罰則，且懲處不得違反比例原則。

(二)行保會應增列具裁決權之兩席委員予司機員代表。

二、個人升遷應給予明朗化的制度，未與當事人簽訂是否符合程序？

案例說明：花蓮運務段和仁站長出缺時，就單單該段自行認定而派補，缺少與當事人確認！

三、颱風天冒著危險出勤上班，路局是否幫員工保意外險？鐵路路線不通，乘坐計程車交接班是否可申請計程車費？加班費又如何計算？

四、請運務處於各乘務人員寄宿舍浴室提供沐浴乳及衛生紙，以利乘務人員寄宿舍的方便性。

五、司機員班招考時報名人員的健檢費用，建請由路局主管處支付。因主管處指定健檢，為提高報考意願、增加司機員人力來源與提高素質。

六、請重新評估電聯車(500型)的車長室，在適當位置裝置一支電風扇，以免車長室溫度過熱，稍作休息都難耐的高溫悶熱。

肆、主席結論：

今天會議到此結束，下次會議訂於105年9月22日召開，輪由阿里山森林鐵路管理局做業務報告，陳代表瑞聰擔任主席。

第10屆第18次勞資會議節錄

壹、本次會議由阿里山森林鐵路管理處林處長治平業務報告。

●蔡代表榮輝發言：

一、森鐵處先天不足，後天失調，購足車輛與留住人才，建議優先提高居住環境，提高津貼或待遇。

答：環境改善部分我們會努力去做，車輛部分我們已購10輛，以後會再買一些新車，希望能提高效率，增加營收。

二、森鐵處值夜費，因雇主是台鐵，值夜費應比照臺鐵才公平，不就取消員工值夜。

答：值夜費因礙於林務局考量其他工作站人員之值夜規定，無法配合單獨調整森鐵人員之值夜費用，另值夜人員也僅負責接聽公務電話，無法兼顧園區週遭之安全工作，因此目前規劃將保全工作由假日值夜擴大到平日值夜予以取代。

●吳代表長智發言：

問：臺鐵局、林務局協助營運至105年12月31日將終止，若臺鐵繼續協助營運下，我們台鐵局應於制定新約時，應就近期發現問題制定新約內容，以利臺鐵局接管。

答：目前森鐵由台鐵協助營運到105年12月31日，將來是否繼續再續約代營運本處仍依各位代表及各方反應之問題重新檢討並於兩局協商訂約時提出，以落實原先以滾動式檢討

代營運之約定。至於將來全線通車是否仍由本局接管森鐵最主要仍以財務能否自主為考量以達損益平衡之原則。

●陳代表福全發言：

一、針對員工在阿里山工作發生流動率偏高，是否因為食、衣、住、行不便或福利不好致於員工出走。

答：阿里山上工作同仁之食衣住行，本處正積極逐步改善如下：

食：本處現擬將阿里山地區人員之三餐委外辦理團膳，希冀提供員工更營養豐富的均衡飲食。

衣：本處阿里山地區人員每人皆有發放一件禦寒夾克，且依據各組工作性質不同各有發放上衣和長褲各2件至4件。

住：本處已著手編列預算改善阿里山車站員工居住環境，希冀提升員工住宿品質。

行：因阿里山地區交通不便且地處偏遠，在協助營運之初即為員工爭取約5,150元的山僻加給。

其他：本處於協助營運之初即採購洗衣機及乾衣機等家電用品供員工使用。

而離職率偏高主要原因乃本處從業人員身份在先天本質上仍不比國家考試來的有吸引力，常為鐵路特考等就業考試的跳板，可以說是鐵路特考錄取人員的職前培訓單位。而地處偏遠交通不便，乃先天

地理環境因素，對有妻小或年邁長輩的員工來說亦是離職主因之一。

二、值夜費從協助至今一直無法解決，請說明。

答：森鐵值夜費若無法比照臺鐵模式處理，則朝向以保全替代方式辦理，一方面可兼顧園區安全，另一方面亦可節省人力，所需增加費用則由本處與嘉義林管處協商解決。

貳、10屆第13次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、機務處對於各單位的人力配置，是依據什麼方式作為依據？

- 10屆第14次會議決議：本案會中已說明人力配置計算方式，勞方代表建議機務處於5月31日召開機班工時會議時再一併詳細討論，並於下次會議說明，繼續追蹤。
- 10屆第16次會議決議：無資位人員缺額請盡速補齊，繼續追蹤。
- 10屆第17次會議機務處回覆：本處無資位人員預算係運用於勞安、身障及護理人員等特殊業務，目前無資位缺額共35名，除因應臨時業務需要，須保留部分員額備用外，其餘將由各廠段依業務需要提報營運人員甄試，並由本處統籌辦理，以補齊無資位缺額。
- 10屆第17次會議決議：繼續追蹤。
- 10屆第18次會議機務處回覆：目前105年鐵路特考新進人員分發後，各廠段身心障礙人數可能不足，將俟各廠段提報需進用之身心障礙人數提報營運人員甄試。

- 10屆第18次會議決議：結案。

二、森鐵處嘉義車庫值夜問題：值夜費250元。

- 10屆第14次會議森鐵處回覆：本案經林務局嘉義林區管理處105年4月12日嘉鐵字第1055161910號函復，鑒於經費由林務局林務發展及造林基金預算支應，為與該局嘉義林區管理處現場單位員工值日(夜)同工同酬一致性，請本處依現行規定辦理。
- 10屆第14次會議決議：請於嘉義林區管理處與阿里山森林鐵路管理處兩處，於召開2處聯席會議時，將此案做成議案，請處長於會中提出，並將討論結果送勞資會議秘書組。
- 10屆第17次會議決議：九月請阿里山森林鐵路管理處林代理處長治平做業務報告，繼續追蹤（因梅姬颱風影響延至10月13日做業務報告）。
- 10屆第18次會議決議：研議，是否朝加班費方式支給或朝向以保全替代方式辦理。繼續追蹤。

三、現在莒光號復興號的車輛都很少了，員工眷屬假日無車可搭，是否能開放員眷票換購自強號搭乘。

- 10屆第17次會議決議：會後請人事室主動了解、電話洽詢辦理進度，繼續追蹤。
- 10屆第18次會議人事室回覆：本（105）年8月20日電洽交通部承辦人：現正研辦中。

- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

參、10屆第13次屏東地區勞資會議 列席人員建議事項辦理情形：

國軍團體乙種記帳運照（代號3034）非對號車票（如區間車）目前在車站付現加價僅能加價至莒光號，因目前新兵人員分發各單位人數不多（5-20人），所以建請開放付現加價至自強號。

- 10屆第14次會議運務處回覆：本處預訂於105年9月底辦理議約，12月中旬前完成合約簽定，於明（106）年起即可加價至自強號。
- 10屆第17次會議決議：本案保留至12月，繼續追蹤。
- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

肆、10屆第14次局勞資會議建議 事項辦理情形：

一、各站運務同仁雨衣、雨鞋及安全皮鞋依規定應幾年配發一次，目前已經幾年未配發給現場同仁？檢送運務處最近5年核發資料。

- 10屆第16次會議決議：請運務處提供詳細發放資料，繼續追蹤。
- 10屆第17次會議運務處回覆：有關臺中、高雄運務段雨衣發放數量明顯短少1節，因該段係依車站及新進人員需求配發，並未全面性，致有此情形。本處已於105年6月28日函請各段確實依相關規定辦理採購及發放事宜，運務段現正

統計數量辦理採購中，俟完成採購即可全面配發。

- 10屆第17次會議決議：請詳列配發情形、時程，次會議再結案。
- 10屆第18次會議運務處回覆：有關臺中、高雄運務段雨衣配發數量明顯不足1節，本處已責成該段儘速配發。各段目前辦理情形如下：
 - (一)臺中運務段：於105年6月29日調查現場需求數量計257件，於8月12日完成採購，並自8月19日起陸續配發。
 - (二)高雄運務段：於105年8月1日調查現場需求數量計749件，因所需經費超過10萬元，現正依政府採購法規定擬訂採購規範辦理採購，預計於9月底將相關文件送材料處辦理招標事宜。
- 10屆第18次會議決議：
 - (一)三貂嶺站、十分站、雙溪站多久配發，何時發放。
 - (二)繼續追蹤。

二、營運人員是否為本局正式編制內員工，為何申請宿舍會被企劃處以資格不符為由退回？請說明。

- 企劃處回覆：本處於105年4月15日鐵企綜字第1050011621號函復東工段，依據本局員工宿舍管理須知第二點規定，因營運人員非屬本局正式編制內員工（含基層服務員），爰不符本局員工宿舍借用資格。
- 10屆第18次會議決議：
 - (一)局勞資會議要求儘速召開員工

宿舍管理須知修訂會議，並請通知工會派員列席。

(二)繼續追蹤。

三、列車在運轉中遇地震發生，應如何處理？有無SOP機制？

- 10屆第15次會議決議：請運務處擬具地震SOP作業流程，以資遵循。
- 10屆第16次會議運務處回覆：有關列車在運轉中遇地震發生之SOP機制，已明訂於本局運轉規章「災害事故應變處理須知」及本處運轉科編製之「運務行車員工行車事故應變處理標準作業程序」。
- 10屆第17次會議運務處回覆：本局「災害事故應變處理須知」已明訂地震發生時，站長、調度員、司機員、工、機、電等相關單位應辦事項，如附件。另有關地震發生時由調度員通知司機員處理1節，在未完成修訂前，請調度員比照現行行車異常通報標準作業程序辦理。
- 10屆第17次會議決議：繼續追蹤。
- 10屆第18次會議運務處回覆：本局「災害事故應變處理須知」已明訂地震發生時，站長、調度員、司機員、工、機、電等相關單位應辦事項。另有關地震發生時由調度員通知司機員處理1節，在未完成修訂前，請調度員比照現行行車異常通報標準作業程序辦理。
- 10屆第18次會議決議：請綜合調度所儘速制定通報方式。

四、有關各站內列車停車標之設定標

準？曾在第4次業務建議中提出，至今未見改善！反因月台照明設備改善，以至更不明顯，幾乎看不見。

- 10屆第16次會議決議：邀集相關單位至新城站評估，再做整體改善，繼續追蹤。
- 10屆第18次會議運務處回覆：另擇期由本處召集機、電等相關單位至新城站會勘。
- 10屆第18次會議機務處回覆：已去函運務處協助辦理有關各車站之列車停車位置指示標以反光標示植設。
- 10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

伍、10屆第15次局勞資會議建議事項辦理情形：

本局勞安室105年5月25日鐵勞一字第1050015437號函，就有關「車站外、路線旁」不影響行車安全之養護、施工及檢查申辦保修單1節，亦已詳細說明：

- 一、工務、電務、電力等單位所辦理養護、施工、檢查等「車站外、路線旁」之工作，均為路線上工作，仍請依本局「安全衛生工作守則」第肆章專業性安全衛生工作守則相關規定，辦理保修申請及密切與值班站長聯繫。
- 二、「車站外、路線旁」不影響行車安全之養護、施工及檢查，如未申辦保修單，經查屬實，工作人員（同仁）比照未申辦保修單即進入站內施工：記過1次。依現行電務處各分駐所人力（含值班配置人數）勢

必問題重重無法完成，並造成各項緊急故障排解修復嚴重延滯情形，且依電務處「電氣號誌維修作業安全標準」各分駐所人力（含值班配置人數）更是無法達到需求及維修作業標準。

就上述：目前電務處所屬分駐所人力及值班配置人數不足致使員工被迫執行各項作業皆違反「安全衛生工作守則」及「電氣號誌維修作業安全標準」相關規定之問題，電務處如何解決？請電務處儘速辦理，並於下次會議提出解決方案。在問題尚未解決之前，工會對於員工各項養護作業及緊急故障排解修復所造成人員及行車安全問題，概由路局及電務處負完全責任，絕不允許讓基層單位及員工背負責任及懲處。

- 10屆第16次會議電務處回覆：
 - (一)本處函各段於施工線路上工作時，應先向車站申請保修；如為緊急狀況（含搶修或障礙查修作業），可於作業前先以行調電話通報車站後進行，並於作業結束後即返回車站補辦保修單，以確認行車安全及符合規定。
 - (二)電務單位人力長期不足，本處已依新增業務單位持續辦理請增員額中，並於103年、104年度，共提報需求員額133員，奉核定計75員，以紓緩人力不足問題。
 - (三)有關本局安全衛生工作守則，部分內容不合時宜，有檢討之必要性，本處將彙總各段資料報局勞安室召開會議修訂。
- 10屆第16次會議決議：請電務處研議可行方案，繼續追蹤。

- 10屆第17次會議電務處回覆：
 - (一)105年8月16日電務工時協商會議獲得共識，號誌值班人力研擬請增人力回復為3人，本處短期內先雇用臨時人員因應。
 - (二)現階段電務設備障礙查修，應指派2名人員（含）以上，其中1人擔任警戒瞭望，以確保人員安全。在號誌值班人力未回復為3人前，其號誌障礙查修所增延之時間，不應由號誌查修人員負責。
- 10屆第18次會議決議：結案。

陸、10屆16次局勞資會議建議事項辦理情形：

- 一、員工乘車證遺失，在從業人員因公乘車領用乘車證實施要點第31點內容，員工已經受到行政處分，而又要擔負不同金額的賠償一罪二罰對員工是不公平的，要求重新檢討修訂。
 - 10屆第18次會議人事室回覆：105年9月21日呈報交通部。
 - 10屆第18次會議決議：
 - (一)勞方提出要求，請人事室研議，維持以前工本費新臺幣500元為限。
 - (二)繼續追蹤。
- 二、各車站室外電梯夏天如火爐，乘客都快悶死了，要求運務處調查後盡速改善。
 - 10屆第17次會議決議：本案請通案處理，不要只針對少數車站，繼續追蹤。
 - 10屆第18次會議運務處回覆：

經查車站室外電梯大都由工務處建置，該處已表示於機廂上方均有安裝排風扇，如室外高溫因素致電梯車廂內溫度過高，本處已洽維保承商評估加裝空調系統或將排風設備改為持續運轉可行性之研究，俟研究後再配合改善。

10屆第18次會議決議：繼續追蹤。

柒、10屆第17次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、行車事故實施雙向考評。

●說明：

(一)明確訂定各種行車責任事故罰則，且懲處不得違反比例原則。

(二)行保會應增列具裁決權之兩席委員予司機員代表。

●10屆第18次會議行保會回覆：

(一)本會審議行車事故及獎懲係依據本局「行車保安委員會設置要點」辦理，各種獎懲均由審議小組委員合議，並無裁決情形，審議案件權責功過明確且獎懲未違反比例原則。相關獎懲經合議後，均送人事室「考成委員會」審議，方得發佈。

(二)本案實無增列具裁決權之機班代表之需要。

●10屆第18次會議決議：勞方要求增列兩席勞方委員。

二、個人升遷應給予明朗化的制度，未與當事人簽訂是否符合程序？

●案例說明：花蓮運務段和仁站長出

缺時，就單單該段自行認定而派補，缺少與當事人確認！

●10屆第18次會議運務處回覆：

(一)查本局員工辦理陞遷均依「本局及所屬各單位人員陞遷要點」等相關規定辦理，採公開、公平、公正方式擇優陞任或遷調歷練，相關規定均公告於本局局內網站供員工自由閱覽。

(二)復查辦理陞遷作業中，依規定符合陞遷資格者均填列確認書及放棄書，惟依銓敘部90年6月18日函示略以：具有陞遷資格人員，如填具放棄書尚無拘束機關之效力，機關仍得就適任人選中擇優陞任。依此，主管依陞遷職務職責程度及業務性質之考量下，並符合公務人員任用法第18條於原職等調任之規定，得於符合資格之適任人選中擇優陞任。

(三)和仁站站長異動案，目前已由花蓮運務段協調處理中。

●10屆第18次會議決議：結案。

三、颱風天冒著危險出勤上班，路局是否幫員工保意外險？鐵路路線不通，乘坐計程車交接班是否可申請計程車費？加班費又如何計算？

●10屆第18次會議人事室回覆：

(一)颱風天出勤上班，路局是否加保意外險？

本局員工颱風天出勤如因執行救災及災後復原重建等工作，依「公務人員因公傷殘死亡慰

問金發給辦法」第7條規定，可辦理投保額外保險，否則，依該規定不得再投保額外保險。

(二)颱風天出勤上班，加班費計算？

有關本局輪勤人員於颱風停止辦公期間出勤加給工資，依本局96年10月4日鐵人三字第0960020153號函暨103年10月23日鐵人二字第1030035255號函規定，按出勤時數覈實發給，最高以加給1日工資；如受颱風影響致延後下班，依勞基法第24條定，延長工作時間按平日每小時工資額加倍發給。

(三)乘坐計程車交接班是否可申請計程車費？

請依本局89年2月3日八十九鐵運計字第03085號函及102年10月31日機綜總字第1020013081號函規定。

- 10屆第18次會議決議：結案。

四、請運務處於各乘務人員寄宿舍浴室提供沐浴乳及衛生紙，以利乘務人員寄宿舍的方便性。

- 10屆第18次會議運務處回覆：本處於105年8月24日鐵運綜字第1050028278號函請各車班組即日起提供使用。

- 10屆第18次會議決議：結案。

五、司機員班招考時報名人員的健檢費用，建請由路局主管處支付。因主管處指定健檢，為提高報考意願、

增加司機員人力來源與提高素質。

- 10屆第18次會議機務處回覆：經查司機員班甄訓體檢費用因無依據而無法編列預算，另本處已調整作業流程，報名人員須經適性測驗通過後始通知健檢，避免健檢後卻有適性測驗未通過之情形。
- 10屆第18次會議決議：結案。

六、請重新評估電聯車（500型）的車長室，在適當位置裝置一支電風扇，以免車長室溫度過熱，稍作休息都難耐的高溫悶熱。

- 10屆第18次會議機務處回覆：
 - (一)依據105年4月21日電聯車故障改善小組105年第1次會議決議，於EMU500型、EMU600型車長室全面增設10吋風扇。
 - (二)本次改造內所需變壓器依車輛總數含備品共需約210顆，總價已逾小額採購金額，現已委託臺北機廠統一採購，將於近期內公告招標。其餘其他備料由各段自行採購。
 - (三)待招標後，首套樣品裝車測試完成驗收即全面施作。

- 10屆第18次會議決議：結案。

捌、建議事項：

- 一、颱風加薪支給辦法應重新制定，建請按實際出勤者支給。
- 二、性別工作平等法第23條雇用一百人以上，雇主應提供下列設施或措施，托兒設施或適當之托兒措施是今年5月通過施行，請人事室去了解，且協助員工。



寫在又一個電務同仁的犧牲之後！

彭國勳

「105年8月10日22時46分新竹站1847次列車撞擊號誌搶修人員，臺鐵局說明如下...」，看了內心在淌血，真是錐心之痛！距103年「龍井事故」後，又一個同仁「戰死沙場」，鐵路局一個月用多少薪水讓我們的同仁願意「鞠躬盡瘁、死而後已」，千萬？百萬？不、不，區區3、5萬，「寶貴生命、敬業精神」，在主政者及相關應該負責的人心裡，竟是如此廉價，可惡！每當夜深人靜，是否睡得「心安」？而每次事故後，局、處、勞安是否真有心檢討事故成因，還是虛應故事草草卸責了事？記得在勞資會議裡談到，小道班為了因應人力不足，已採取非夜間搶修時，人力相互支援的「大班制」，以落實施工時可派人「瞭望」，確保現場搶修人員的安全。幾年來，每次勞資會議，電務同仁於會中苦苦哀求希望能增加搶修人力做為瞭望人員，遺憾「狗吠火車」，多年來火車依舊頭也不回，無情的揚長而去，好一個「好官我自為之」，可惡！在同仁相繼以血淚、生命泣訴著現場人力不足的當下，筆者要振筆疾書，不厭其煩的再談一些狗屁不通、會死人的「SOP」，而狗屁從何而來？「局勞安室」、「處」、及「段」也。因為承諾電務同仁，會寫一篇「工、電同仁血淚史」，所以延續上期「路工」筆者的「假如我是...」篇，仍然藉著角色扮演導入正題，以諷刺某些荒謬的規定或「SOP」。

「假如我是局勞安室主任」：我會努力洗刷筆者「所有的SOP都是在保護上面的人」的嚴厲指控。筆者曾與局勞安及運轉科人員聊到，當初「一律夜間保養轉轍器SOP」是誰定的？可能害怕筆者「打槍」，結果兩邊都推給對方，所以應該辦一個讓筆者參與的三方辯論，讓真相大白。避免讓人恥笑局勞安室與運轉科都是「只剩一張嘴」、「口惠而實不至」，做了還不敢承認的老男人，只在乎他們自己的烏紗帽，而不是真心誠意的在保護現場同仁。105年4月18日鐵勞一字第105001348號函：檢送本局「夜間養護、維修工作現場安全衛生查核辦理原則」。說明一：因應日間行車營運需要，路線、電力、電務及運務養（維）護，已將大部份工作調整至夜間辦理。本局勞安室將藉由不定期的查核，了解工務、電力、電務及運務等單位於現場辦理養護、維修作業時，是否依標準程序辦理，是否落實安全防護措施，以減少可能之工安意外發生機率。唉！真的要仰天長嘆啊！夜間隔斷、封鎖或保修，是在施工申請方、車站、行車調度員，或電力調配員多方配合下，「依章」辦理「隔斷或封鎖」的，已無正常列車行駛，只剩施工單位的工程車可進出封鎖區間，要出事不太容易。而且值班站長、行車調度員都是嚴格執行「沒有施工項目即不同意其施工」，所以不容易有差池，以及各運務段每月到站檢查、年中保安檢查、年終

保安週檢查等，上述查核措施應該都已足夠了。印象中會出事，就是二個以上之單位共同施工時，因為工程車未保持適當間距而發生碰撞、追撞（電氣化施工時的瑞穗站北方事故）；抑或是卸石碴操作不當而致貨車出軌（多年前的山里-鹿野間卸碴出軌導致路線中斷）、溜逸（多年前的潭子站工程車牽引不當致車輛溜逸）；還有筆者一再批評的夜間養護時間帶，「月施工執行計畫表」內並沒有車站的施工項目，卻硬要車站於夜間保養轉轍器，車站如果依附在工、電單位的施工項目申請，假如沒有做好安全隔離，夜間蹲在路線上保養轉轍器的車站同仁，更有可能陷入被工程車撞死（傷）的險境。局勞安室「柿子挑軟的吃」，盡做些沒什麼效益、「隔靴搔癢」的「冗事」，「蒙古大夫」沒有對症下藥，連真正的「危險因子」在哪裡都不知道，局勞安室「大張旗鼓、勞師動眾」的夜間查核，根本是搞錯了方向，可悲！筆者說過：同仁都是不忍心列車停擺及晚點，所以在人力不足的情況下冒險搶修，甚或明明「有礙行車」卻仍然於「保安裝置保修工作紀錄簿」簽署了「無礙行車」，就為了下去搶修而自負風險，所以局、處、勞安室就不要「得了便宜還賣乖」的指責未遵章辦理！

近日發現，電力段平時的日間保養，是最符合勞工安全要求的（他們的人力主要用在颱風過後或電車線斷落的搶修，所以平時除了固定巡檢、養護外，人力相對充足，不似電務單位有太多的日間搶修），行車室一定會留置1人觀看控制盤，通報現場人員列車動態，而現場除了工作人員外，還會再派人瞭望；加上工務日間步巡查道已經改

成夜間工程車查道，故也不太會有日間搶修或處理的狀態了，所以工務的風險已相對較小。就筆者觀察，在列車繼續運轉的情況下，電務「養護時間帶」以外的號誌搶修、ATP故障的檢測處理，才是現在全路風險最大的，尤其是17時日間同仁下班後，到「夜間養護時間帶」間，只剩「值班」同仁時才是高風險時間。因為有工、電同仁質疑車站刁難：「為什麼車站要工、電人員簽署『無礙行車』後才同意讓工、電人員進場施工？」筆者願意在此說明，因為「行車實施要點」第五十條：「施工負責人有封鎖站內路線或施行下列保修工作之必要時，應填具保安裝置保修工作申請書向值班站長申請，未置站長之站向調度員申請：一、保修路線或轉轍器。二、停用號誌機。三、解除聯鎖設備。四、調整閉塞裝置。五、停用自動警報裝置。六、其他與行車保安有關之保修工作。值班站長接到前項申請，於確認『對列車無礙運轉後』，應將工作情形填記於工作紀錄簿。未置值班站長之站，其工作紀錄簿，由調度員與施工負責人分別填記並復誦對照。.....第一項各款以外之工作，應事先與站長聯絡後，方得施工。」至於「夜間養護時間帶」施工則另有規範，除了可依副局長發的「封鎖電報」，或工、電之「月施工執行計畫表」內依施工日期、項目向調度員申請同意其施工外，也可依「路線隔斷及封鎖須知」第十四條第三項：「...因緊急不及報准時，應填寫『保安裝置保修工作申請書』提出申請，經有關值班站長（中央控制區間值班站長應即轉報調度員）同意後施行」一指『路線隔斷』，或第十九條：「因突發災變

緊急搶修需『封鎖路線』時，得由施工單位直接向行控室轄區調度台申請，並依行控室轄區調度台之行車命令辦理」。至於其它時間（指養護時間帶外）如果想施工，除了依「行車實施要點」第五十條，及站內側線可依「路線隔斷及封鎖須知」第十五條：「在站內側線施行路線隔斷工作時，除變更路線位置或『影響正線行車』者外，依須知第十四條第三項規定辦理」。因為何種情況下才可進場施工，都已在規章裡明確規範了，一切都照規章走，就沒有所謂：值班站長「故意刁難」的情況產生。因為電務的行車設施：計軸器壞了還有軌道電路，兩者都壞了還可「變更閉塞」行車；地上ATP壞了可通知司機員注意運行；中途閉塞燈泡壞了，可一度停車後，以每小時25公里越過其顯示處所注意運轉；進站號誌燈泡壞了可改依「代用手作平安號誌」使列車進站；出發號誌機之平安號誌（綠色燈）燈泡燒掉，可「降位顯示注意號誌」，讓列車開出或通過，而避免了「變更閉塞」.....。因為上述設施故障都有配套或代用方式，所以如果無法有五十條第二項『確認對列車無礙運轉』情形，任何人都不會同意其施工，就是要避免「影響行車」或可能造成的「生命財產損失」。然而吊詭的是，因為上述都是電務單位所負責的設施，雖然不立即搶修，列車仍可運行，但是列車增延或備用系統也故障時，就會造成電務單位的「責任事故」，而為了避免自己單位的「責任事故」，因此在填寫「保安裝置保修工作紀錄簿」時，才會硬著頭皮冒險寫上「無礙行車」，否則如何進場？如果不會構成「責任事故」，就留待夜

間「養護時間帶」時再進場修復即可，卻因擔心成為單位的「責任事故」，才會產生如此天人交戰又矛盾的困擾。「養護時間帶」以外，如果是電車線墜落、路線挫曲、斷軌、列車出軌...等情況，已立即「影響行車」時，工、電申請「隔斷、封鎖或保修」，調度員一定二話不說答應，並且停止所有列車運轉，還會要求務必趕快進場，其差別就在此。

因為「生命可貴」，所以還是要不厭其煩的再說一下筆者作法：如果在「養護時間帶」外所有工、電單位（含車站保養轉轍器、緊急注油），填寫「保安裝置保修工作紀錄簿」，且簽註「無礙行車」後，筆者會提供一張當天「列車到開時刻表」給申請者，或請他以智慧型手機拍下「列車到開時刻表」之相關車次，並告知他是否有加班車、貨物列車（可能提早），和列車是否晚點？還要求他們在「列車空檔」才可以進場施作（每次進入前皆要詢問值班站長，並取得同意），列車接近前須撤離，這是基本認知，除非確實真的是「無礙行車」，則無須再請求同意。然後筆者一定順手拿起「標示磁鐵」，放於控制盤上之施工位置，於每次列車接近鈴響時，筆者也一定於確認盤面列車進路是否正確時，盡可能以行調電話提醒施工人員列車接近（但仍然告誡他們須派人自行瞭望，不可以完全依賴筆者呼叫，因為筆者可能會被其他瑣事牽絆分神而忽略）。

因為「生命可貴」，筆者也要不客氣的批評某些同仁的工作態度：某次電務同仁於站內保養設施，在正常列車進站前，他老兄提著水桶，還頭也不回的

逕自跨越主正線，經筆者於月台上吹哨提醒，他才「大夢初醒」似的跳開；另一次是上行○次鹿野站通過後，過了2分鐘，司機員呼叫：「鹿野站，誰在路線上工作？按喇叭也不會離開。」筆者：「沒人申請啊！是否停車？」司機：「停車後再開了。」筆者：「鹿野站呼叫現場，請問誰在現場？」沒有人回應，過了幾分鐘，2位年輕同仁怯生生的來到行車室：「站長，是我們在現場！」筆者怒氣未消：「你們在現場做什麼，幾個人？」電務同仁：「我們跟○○○三個人在現場，○○○在測量...」筆者：「○○○沒有交待你們要瞭望嗎？」「有交待」，筆者：「那你們在幹什麼？滑手機嗎？」電務同仁：「.....」筆者：「冬北季風時，車子由南往北開，不要以為在現場會聽到列車接近的聲音，○○○要你們瞭望，你們竟敢滑手機，不知道會死人嗎？」；還有一個必須建立的觀念：「所有會影響行車設備的維修或保養，都必須事先『告知』車站」，偶爾電務單位未經「告知」車站，就到站間維修平交道，以至於車站之「平交道反應鈴」鳴響，車站迅即電話通報電分所「平交道異常」，電分所才告知有人在站間保養平交道，因為不同情況會有不同的通報方式與通報對象，而防止事故大家都有責任，所以應該照章辦理，不可便宜行事，慎之！在8月10日新竹站死傷事故後，「8月12日15時00分，129次通過北湖站東正線時，發現電務人員侵入路線，該車緊急煞車未撞及，現場停車5分鐘...」，又是如此「毛骨悚然」的簡訊，局、處長看了會不會冷汗直流啊？

因為「生命可貴」，筆者建議，請

局勞安室回歸面對真正的「危險因子」，勇敢的明令：「即日起，在未派人瞭望時嚴格禁止搶修...」，才是杜絕意外死傷的「正本清源」之道。如此一來，所有工、電同仁一定為你們的有擔當而喝采，因為：「未派人瞭望時嚴格禁止搶修」的命令，將可成為工、電同仁真正的護身符，也可讓他們抵擋直接主管，人力不足仍然要他們冒險搶修的壓力！龍井道班班長也不會在枉死後，還要背負著未遵章辦理的罪名！所以應該「角色互換」，讓做錯誤決策者，或是不敢做正確決策者，冒險下去搶修，體會一下什麼叫「提著頭賣命」，而不是「關在象牙塔」裡丟「SOP」！耳聞這次出事的段，勞安資料還被拿來當「標竿」觀摩，就知道筆者為何如此痛恨這些「虛偽」的「SOP」或「自主檢查表」，抑或是風險自負的「保安裝置保修工作紀錄簿」了。

還記得在「文官學院」受訓時，老師談到二次大戰時，美國空軍降落傘的合格率为99.9%，這就意味著每一千個跳傘士兵會有一個因降落傘不合格而喪命。軍方於是要求廠商必須達到100%才行，廠商負責人說他們竭盡全力了，99.9%已是極限，除非出現奇蹟。軍方於是改變檢查制度，每次交貨前從降落傘中隨機挑出幾個，讓廠方檢測人員親自跳傘檢測，從此奇蹟出現了，降落傘的合格率就達到100%。依此道理，所有制定「SOP」的人，都必須親自下來實際驗證其制定之「SOP」是否可行？現場人力是否足以支撐其「華而不實的SOP」？有了「生命可貴」的深刻體認，才可避免「別人的孩子死不完」、「草菅人命」的「SOP」！

解析臺鐵人力不足問題

舞春秋

「臺鐵人力嚴重不足！」是工會最近訴求的主題，也是自華航空服員罷工事件之後，勞工各界正風起雲湧的議題。

以當今社會氛圍，民眾不會只接受「人力不足」這麼簡單的訴求，大家都會問「為什麼？」，以前不也是這樣過得好好的，怎麼人家華航一罷工成功，臺鐵人力不足也突然變的嚴重了？尤其是，前任閣揆及部長在大選前，才釋放將投資臺鐵幾千億元的烏龍消息，大堆數字糊塗帳都沒算清，民眾被搞得一頭霧水，屆時難保臺鐵又要背黑鍋。

我們有責任向全國民眾說明原由。

一、不只是「人力不足」問題

「人力不足」必然導致工時過長、人員過勞問題。所以，直接由司機員發動正常休假，造成臺鐵列車必須減班效應，應該只是凸顯問題癥結的手段而已。設若司機員補足了，列車班次就可以恢復了嗎？

列車拼命開，客貨運全收，路線容量超飽和，這樣的鐵路營運，安全嗎？車站廿四小時開燈服務旅客，臺鐵吃的消嗎？

造成「人力不足」的原因，除了進用不足，還有流失過速的問題，如果「入不敷出」，再怎麼補，還是「人力不足」。這就必須思考工作環境以及薪資待遇、員工福利等等問題，檢討為何留不住人了？

如果以為補充人力就可以解決問題，恐怕只是見樹不見林的單向思維，

過於簡化問題。以工務、電務部門而言，缺的不只是人，那麼簡單；而是政府把錢放錯位地方，導致長期軌道系統基礎建設失衡的結果。

二、國家長期資源分配失衡的結果

何以這麼說呢？因為國家預算政策，就是臺灣軌道工程建設計畫長期失衡的元兇。我們國家願意花大把的錢，做幾百億、甚至千億以上的計畫，交給臨時編組的新工單位執行；卻不願意補助少量的錢，給建制單位將既有的設施、設備的維修保養工作做好。

臺鐵就是最大的受害者。

新工單位對於蓋大車站、建大橋、新型態景觀橋等花大錢的事，比較有興趣，至於，改善軌道結構、減少維修保養人力等，並不太在意。許多車站交到臺鐵手上，站長馬上將電燈關掉一半，因為單靠票箱收入，繳不起電費；新型的景觀鋼構橋樑，讓臺鐵工程人員，視每年度的橋梁檢查為畏途，因為辦不來啊！

就臺鐵工務、電務部門而言，殷殷期盼的就是維修保養機械，負責新建工程的鐵改局，曾經有英明的長官洞悉臺鐵的真正需求，利用計畫經費附帶購買了電務維修車、工務砸道車，等到重大工程完工時一併交付給臺鐵使用；結果，這些已經使用多年的養路機械，成了送給臺鐵最好的嫁妝，幾個工務段、電務段搶破頭爭相迎娶，想來真有幾許蒼涼！

三、有人無機具可用，有機具無人可用

這真是個奇怪的現象，關係到我們國家是用怎麼樣的方式，分配資源（經費），各個政府部門用甚麼樣的態度使用（消化）預算。為什麼需要維修機具的臺鐵工務、電務買不到車？而不負責維修保養的新建工程單位，可以買到一大批維修車輛與機具？還是上面那一段話，「我們國家花大把的錢，做幾百億、甚至千億以上的計畫，交給臨時編組的新工單位執行；卻不願意補助少量的錢，給建制單位（例如：臺鐵）將既有的設施、設備的維修保養工作做好。」

在上一期「路工」，筆者已經做過分析說明。臺鐵工務及電務部門，曾經估算，臺鐵環島全線的所有設施結構物，一年的維修保養費用，約在20~30億元之間，政府只要每年給臺鐵這些錢，就夠用了。而這個數額，以今年（105年度）歲收而言，只佔汽車燃料使用費收入460億元的5%。

除了錢，當然還要有人，以及適合人工操作的器具。

就工務的道班作業實際情況而言，軌道結構經過這幾年的進化，結果是鋼軌從早期的37kg/m變成60kg/m，一根枕木從木枕的50kg/根，變成PC枕的180kg/根，以前的軌道路線養護作業需要大量的人力，後來PC枕化、重軌化、長軌化，大量的養護工作已經逐步由機械化作業取代人工，但也不是能100%的取代，而是留下局部的重點工作，仍必須仰賴道班的人工作業。

然而，累積下來的問題是，軌道上的工作，人力做不動啊！

鋸斷的鋼軌，稍微移動一下，要幾個人去扳？一根180kg的PC枕，兩個人

要搬動都很困難，一隻電動砸道鎬38.5kg，強力震動下，能拿多久？

記得有位分駐所主任告訴我，換枕木作業很難做，以前木枕，每個道班都搬得動，現在能夠單獨搬得動枕木的，全轄區只有一個人，全所拿他當寶貝，主管罵都不敢罵他！

問題是那麼重的PC枕抽換，本來就不是用人工去搬才對吧？

重點在此，我們沒有適於單人（或雙人）操作的小型養路機械！

工務處針對轄內軌道線路，訂有經常性的養護維修工作，請看看以下宣示的十大路線養護工作，有哪幾項是一個道班所能單獨完成的？

- 1、抽換鋼軌：鋼軌由於長期受到列車滾壓衝擊及氣候因素，造成接頭下沈、波狀磨耗、曲線外軌偏磨耗、鋼軌疲勞等現象，增加養路成本並對行車安全造成威脅，必須將鋼軌逐一抽換，使軌道維持良好狀態，確保行車安全。
- 2、抽換軌枕：路線上原使用之軌枕碎裂損壞等造成失去枕木原有固定軌距及承載荷重的功能，必須及時抽換，以確保行車安全。
- 3、抽換道岔：路線上使用之道岔經列車長期行駛、衝擊及氣候變化等因素影響，造成基本軌、導軌、尖軌、岔心及配件磨損必須及時抽換，以確保行車安全。
- 4、抽換伸縮接頭（EJ）：長焊鋼軌兩端使用EJ其功能為吸收長焊鋼軌熱漲冷縮之伸縮量，並給予車輛行經時無衝擊發生。當EJ磨耗達抽換程度或遭外力損壞時，必須及時抽換，以確保行車安全。
- 5、噴泥改善：道碴為支承並固定軌框

結構，舖在路基之上，軌底之下，乃用以分散列車載重，吸收軌框振動，緩和振動衝擊，固定軌枕。當道碴因細粒化導致排水不良，造成路線嚴重噴泥，則需抽換道碴以免失去道碴應有之功能。

- 6、機械（人工）砸道：軌道由於長期受到列車滾壓衝擊及氣候因素等影響，造成軌道不整，為了使軌道不整迅速整修，並節省勞力，且保有較持久砸道效果，應進行機械（人工）砸道作業，以確保行車安全。
- 7、抽換道碴：道碴的功能為防止枕木移動、將枕木傳來的荷重分散到下面的路基。其目的是固定軌道防止軌道挫曲、吸收行車造成的噪音及衝擊震動、增加軌道彈性及降低軌道不整程度，以增進旅客乘車舒適感。
- 8、平交道維修：平交道之功用主要係供鐵公路車輛行駛之通路，其路面良窳攸關行車平穩與安全性，故當發現平交道路面有破損或沉陷時，應即進行維修，以確保鐵公路行車安全。
- 9、號誌設備維修：號誌保安裝置係使鐵路運輸達到安全、迅速為目的，藉以防護並指引列車運轉而設施的裝置，為保持其正常功能，確保行車安全，號誌保養人員必須定期巡檢，如有不合規定者，應即修理。
- 10、環境景觀改善：提供國人舒適、優美的火車旅遊環境，提昇民眾「行」的服務品質及水準，美化及綠化鐵路兩旁為馳動園景的目標。

十大工作項目，幾乎都與行車安全有關，可問題是「做不動」啊！

所以，將臺鐵行車安全攸關項目，簡化為「人力不足」，並不足以反映問

題全貌；有了人，培訓與養成教育，才是重點。

畢竟，國內各高級工業學校、大專院校完全沒有鐵路工程學科，每次經由鐵路特考進來的人員，只是一群門外漢，一般正常的實習訓練約需1~2年，機務的修車、司機員則要更長的時間。

四、「編制員額」本身就有問題

「105.8.11新聞稿，有關1847次列車撞擊號誌搶修人員，臺鐵局說明如下：號誌值勤採兩人一組，搶修時兩人共同作業，相互警戒。經了解搶修時，謝員蹲下檢修，另一林員協助遞工具材料及警戒。事發時，謝員請求協助照明及遞材料，沒有多久即發生撞擊事故」，如此描述的場景，我們從不陌生，兩人一組、共同作業、相互警戒，問題還是「辦得到嗎？」當一個人專注於工作，另一個人當助手，負責遞工具，同時還能隨時警戒監看有沒有列車接近嗎？

以工務道班現場作業而言，往往路線前後各派出一人，擔任警戒，負責看守有無列車經過，並吹哨呼叫工作中同仁停止動作，這是最後一道安全防護措施，也是最可靠的傳統方式。曾幾何時，工務、電務兩處再也派不出人來擔任警戒了，轉而指望司機員利用無線對講機呼叫與應答，可是，引發司機員反彈，現在沿線到處施工，把呼叫警戒任務交給司機員，他們怎麼吃得消！

問題的根本還是出在「人員不足」，這並不是將當前所謂的「缺額」補足就能解決；而是編制已經不足。

臺鐵目前的編制員額，其實是經長期一連串縮編的結果，早期工務推動大班制，將道班合併成16人以上，轄區也

跟著擴大，理由是鋼軌、枕木重型化，道班人數太少做不動；可是，後來鋼軌、枕木不但更為重型化，且長軌化，道班人數卻從16人以上，逐漸降到現在不足12人。同樣情形也發生在電務部門，臺鐵為了滿足政府總量管制，逐年減少員額的要求，將工務、電務人員與分段、分駐所編制精簡大半，才成為今日模樣。所謂「補足員額」，其實，也僅僅補足早已被砍得殘破不堪的那個「編制員額」，而今最大的問題是：縱使按照現在的「編制員額」，臺鐵工電部門也已經是舉步維艱了！

五、事故責任背後的悲歌

再談一談「105.6.22的307次列車出軌事故」，工務處處分一堆相關人員，檢討結論已經定調，筆者無意翻案，但事後工務同仁傳出來，有些施工過程發生的小事件卻值得注意，更需我們深思。

就是當天夜工原本安排了一部砸道車，這是最後的施工步驟，可是，這輛老爺「砸道車」工作到一半，突然故障，領班監工馬上動員現場道班同仁，以人工砸道，沒做多久，封鎖時間將屆，即下令收工。

這又是一個既熟悉又無奈的場景，工務部門夜間施工經常發生，「養路機具故障問題」，早就習以為常，那批老爺砸道車，服役廿年以上了，臨時故障，也是它該有的正常表現，問題是：政府可以花上千億投資計劃性工程建設，但是，這些錢不能用來買維修養路車輛。

我們再查證一下扛起「307次列車出軌事故」責任的花蓮工務段，目前擁有三輛砸道車的資歷，一部大型砸道車MD08-32，使用車齡28年，兩部中型砸

道車，使用車齡21年，依賴這樣的配備，緊急拉出去夜間施工，有些狀況如何能苛責我們員工？按照SOP這輛車應該好好砸道，道班同仁協助以人工砸道平交道版前後，砸道車的鎬砸不到的地方，或加強不足之處。

如果再看看整個工務處的養路機械車輛狀況，更是令人心驚，大型及中型砸道車總共28輛，逾齡（逾原廠所定使用年限）5年以上的有22輛，其中的10輛逾齡10年以上，這樣的車，還能工作，已經不容易了；尤其是，砸道之後，最需要的穩定車，只有一輛，七個工務段要輪流用。

有一位曾經承攬臺鐵軌道工程的包商，自日本進口他們淘汰下來的砸道車，還自豪地對臺鐵主管說：「我的車比你們的新呢！」

六、緩急非所益

司機員不上班，列車馬上停駛，所以，「員額不足」急如星火，行政院也迅速回應要「補足員額」。但是，臺鐵工會似乎並不滿意，仍有後續行動；其實，臺鐵多數員工應該也不會滿意。

似乎我們沒有一次把問題說清楚，「臺鐵缺人也缺錢」。「缺人」因為我們的編制員額被砍掉大半，而且年年不足未補；「缺錢」因為臺鐵從來自負虧損，長期累積，而政府投資方向錯誤，更加重台鐵負擔。

我們「要人」，因為我們員工平均每人服務旅客數超越其他運輸系統；我們「要錢」，符合國家節能減碳政策、符合社會公平正義原則；因為全世界都拿來自公路、空氣污染等名目的稅收，補貼非燃油、燃煤的軌道交通、電動車輛等綠能產業。



旅客至上

文：乘務員
圖：邱家終

在大多數人的眼裡，認為台鐵的工作光鮮亮麗，是個口袋「麥克麥克」的公務員，但其實不然！當中的辛酸血淚真的只有體會過的人才能感受得到。

其實在筆者未進台鐵工作以前，對台鐵工作充滿幻想與美好，剛踏進時也裝滿了熱情與幹勁，時間真的是很好的見證者，慢慢地我的熱情、我的幹勁、我的幻想、我的美好，漸漸地一點一點流失與消磨，其中的原因不外乎，工作的制度、主管的態度，但最主要抹煞一切的旅客，是那些不明智的旅客。

「哎呦～！又慢分了，台鐵永遠不會準點的。」、「啊！為什麼準點丫，每天都慢今天幹嘛準點丫」、「列車長為什麼你們一個座位賣兩個人啊！不好意思先生你的車票是明天的喔！都是你們賣票的打錯，我明明要買今天的，不管你就是要幫我找位子。」、「小姐不好意思喔！您的狗狗必須裝在袋子裡，不能抱著喔！為什麼不能，我有買票耶！」，這些對話相信對於第一線乘務員或站務員甚至是副站長來說都不陌生

吧！對於旅客的「指教」只能欣然接受！若有一絲一毫的意見，就會收到如雪花般的投訴單，有寫不完的報告，所以不要怪台鐵人冷漠，我們的熱情是被您們給澆熄的呀！

我們常聽到：「最美的不是風景，是人。」對大多數的人來說是，但對於鐵路的從業人員來說可就不一定是肯定句，現在的旅客將「旅客永遠是對的、旅客至上！」視為聖經，要求的服務，無限上崗！要求我們一一買單，感覺台鐵人是超人，但我們只想好好的工作、我們也想對工作充滿熱情、但請給我們一個好的氛圍，讓我們好好工作。

旅客至上，應該建立在一個具有素質與禮貌的社會氛圍下，真正有素養的旅客，是不會動不動就對遵守規章的從業人員咆哮，是不會動不動就提出無理的要求，更不會動不動就逃票，在現有的社會裡，被自私自利的心態所充斥著，被自我感覺良好給蒙蔽著，我們需要的是一個「心」的世界，一個「心」的氛圍！



職場文化的感受

小迷糊

剛踏進職場時，我們總是充滿著希望和憧憬，幻想著一切的美好，但職場文化的根深蒂固，有些我們不能接受的文化卻一一瓦解與擊垮，咱們心中的美麗藍圖，然而我們開始思考這樣的一切是否合乎標準？是否公平合理？許多的問號開始產生，心中也油然而生了對職場的感受。

企業在建設與發展時形成了有形的物質文明與無形的精神文明，而這些的加總形成了我們所謂的職場文化，職場文化是組織成員共同遵守的價值標準，這包含著基本的信念與行為的規範，具體地來說，職場文化是全體成員共同接受的「價值觀念」、「行為準則」、「團隊意識」、「思維方式」、「工作風氣」、「心理預期」和「團體歸屬感」等等群體意識的總稱。但由於個體來自於不同的家庭、不同時代的背景與接受不同的教育程度，所以對於其價值觀的認知與組織文化的感受，有明顯落差。

筆者對於職場文化的感受：

一、職場文化的塑造 — 是文化塑造了我們，還是我們塑造了文化？

每個人的成長環境與生活背景都不一樣，塑造了不同的人格，而

在職場上的環境與人文正是職涯發展或事業的發展輪廓。

企業的文化中，大到包含視野、藍圖、價值觀，小到差旅費的制定、加班的規則，直接或間接地影響企業如何對待員工、以及呈現給客戶社會的觀感。

企業日常運作與做事情的角度，慢慢地塑造我們職涯的輪廓，也漸漸地影響我們在職涯上的價值觀與未來的事業基礎。

深入了解企業的文化與價值觀，判斷是否與自己互相契合，是最重要不過的事。

二、職場是孕育的搖籃-賞識人才，還是濫用人力？

追求一份適合的工作，除了基本的工作權益與經濟效益外，在這份工作上是否能追求強大的存在感與成就感，並且不斷地挑戰自己，培養成一位更為專業、視野更為寬廣的人才，也是挑選工作時需要了解的重點。

企業文化中應包含員工個人能力、視野的長期發展，這才是一個好的工作環境，故此才表示企業主需要的是「人才」，它便願意花時

間了解你的專長、了解擅長的領域，並指派或讓你挑選能將你的才能發揮最大效益的工作，你在這個崗位上所帶來的價值，便永遠不能被其他員工取代，適才適性的職涯，也讓你在工作上信心逐年增強，對企業忠誠度逐年提升，也讓企業在職場的選擇中，有著良好的聲譽與形象。

三、人格特質勝於學歷背景-個人特質重要還是學歷背景重要？

在團體環境中，學歷背景只是帳面上的光彩，但你的人格特質、價值觀是讓你存在於團體中的重要因素，簡單的來說，你如何凝聚團隊、分配任務、溝通協調，甚至面對巨大的困難都能一一解決，這會使你在團體中占有強大得份量，所以履歷表上亮麗的頭銜，並不是最

重要的條件，構築個人特質與專業能才是重要的工作。

四、紮穩腳步，虛心學習－工作態度應該穩扎穩打還是走馬看花？

進入一個新的環境，必須想像自己是一張白紙，在工作上重新定位並且重新學習，別把過去的輝煌與燦爛掛在嘴邊，永遠把自己當作裝不滿的水桶，隨時充實自己，紮穩腳步，虛心學習，為成為一個優秀又謙虛的人，做最充分的準備。

每個職場都是社會的縮版，我們努力的讓自己適應在這個環境中，並且奮力地向上游，就是為了爭取生活的條件，當我們試圖著改變環境改變社會而得不到其所，我們應該改變自己試圖讓成長，對職場產生認同感。



導正死傷事故用詞： 「火車撞人」或「人找火車撞」

散財童子

職場報導



「花蓮縣光復鄉發生火車撞死人意外，一輛由樹林發車往台東的440次自強號，昨深夜11時許，在大全村段撞死一名年約30歲的男子，由於死者身上沒有攜帶任何證件，身分還在調查。（20160728蘋果報導）」

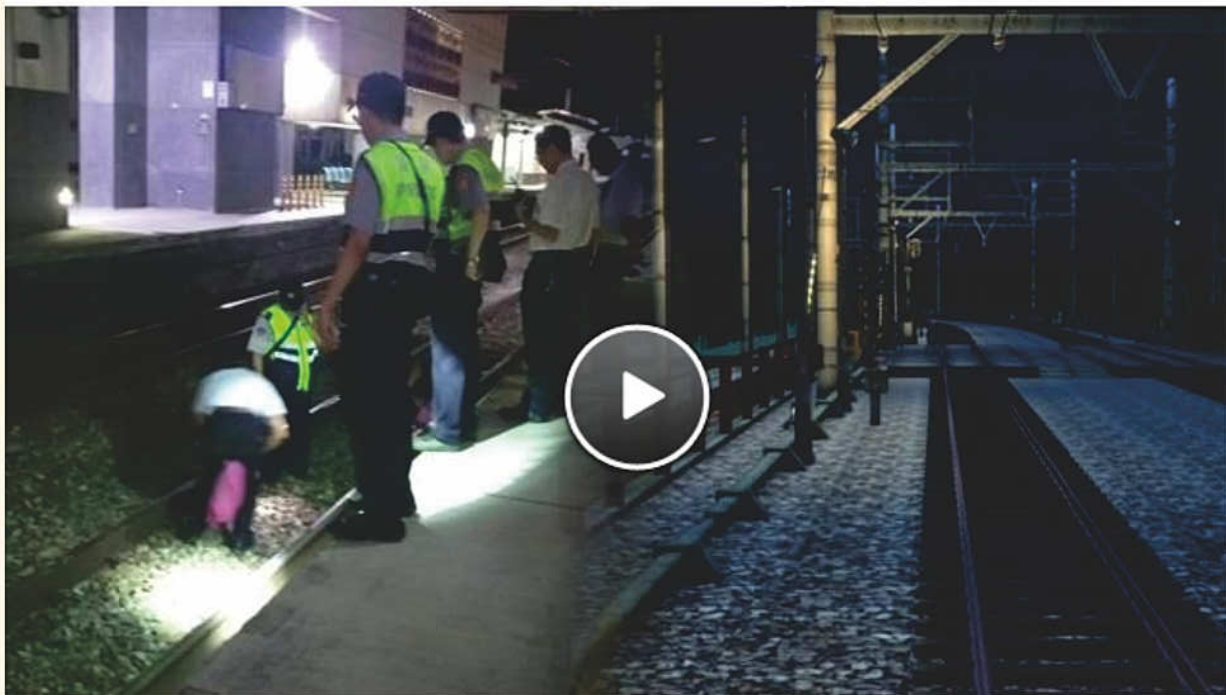
深夜巨響出門看 竟是火車撞死人



由樹林發車往台東的440次的自強號

「臺鐵148次由屏東潮州開出往基隆七堵的自強號，昨晚間19時10分於南靖=嘉義間西正線（299公里+500公尺處），一位民眾因跨越軌道遭撞死…這列148B次自強號（原潮州開往七堵，嘉義死傷事故的編組），昨晚22時36分於楊梅站西正線二月台（北邊）末端，又發生一旅客從月台跳下遭撞及死傷（20160710蘋果報導）」

恐怖列車！臺鐵自強號一晚撞死2人



主動與被動的誤解，不是單純字義相反，背後顯示人的認知與思維：事故的肇始者為火車，受害者為人！

每當發生死傷事故時，媒體標題總是寫著「火車撞人」一詞，人們也是習以為常的使用這一說詞，乍聽之下並無不妥，但事實上，火車是行駛在軌道上的，不同於公路車輛，無法依駕駛之主體意識改變行進的方向，亦即無法主動去「撞人」；另外，火車是擁有B型路權：與地面交通部分隔離，但有優先通行權，例如區域鐵路、輕軌運輸，怎可用主動的形容詞來汙衊。

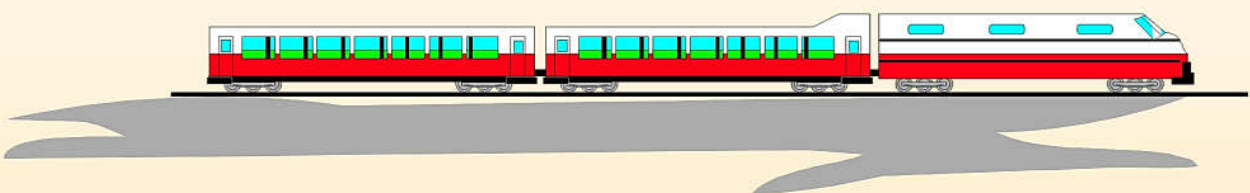
每每發生事故，任憑媒體報導下標，路局卻從不主動對外糾正用詞，如此不導正大眾的認知與思維，造成台鐵形象受創，打擊內部士氣，嚴重將影響檢調、法官的潛在主觀，進而判決。



列車行車事故，屢為鐵路警察或檢察官鑒定責任歸屬，尋找相關事證而造成列車延誤，而為了便於釐清事故發生後之責任歸屬，路局於104年啟動「鐵路行車安全改善六年計劃」，未來將於車頭裝設行車監視系統，以利能快速蒐證放行列車，此舉可保留證據以保護司機，立意良善；但對司機員來說，此舉是否會一舉一動被監控且錄音，開車將宛如在監獄受監控，是一種污辱，如此將進而引發勞資爭議。



杜絕行車事故應從根本做起，加強宣導並教育大眾正確之觀念，如通過平交道應維持道路淨空、勿跨越柵欄隨意橫越鐵軌，消彌諸如此類肇發死傷事故之因，另加強臺鐵公關行為，主動對媒體提出錯誤報導之修正外，並協商製播火車行駛之普通常識節目，潛移默化大眾之認知心理，長久下來必能顯見效果。



台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 105 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	250,395	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	14,655,167	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	271,985
暫付款	2,121	暫收款-團保代辦費	183,199
預付款	1,894,700	暫收款-綜險回饋	0
定期存款		暫收款-認同卡回饋	0
本會定期存款	15,450,919	暫收款-汽險回饋	0
團保履約保證金	2,000,000	暫收款-什項回饋	0
存出保證金	0	暫收款	322,865
固定資產		代收付-本會福利金	0
房屋及建築	643,435	代收付-活動費專款	113,468
累計折舊	(29,644)	代收付-本會活動費	58,081
什項設備	428,427	代收付-團保費	12,158,372
累計折舊	(115,149)	代收付-互助慰問金	451,574
會務發展基金專戶	12,588,793	抗爭基金	59,800
會址專戶	16,772,400	應付款	22,319
		存入保證金	3,000,000
		固定資產準備	927,069
		會務發展基金準備	12,588,793
		資產變賣(會址)	16,772,400
		歷年累計結存	15,408,787
		本年度餘額	2,341,352
合 計	64,680,064	合 計	64,680,064

台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 105 年 10 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	274,359	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	21,110,074	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	271,985
暫付款	(1,041)	暫收款-團保代辦費	179,399
預付款	1,058,300	暫收款-綜險回饋	0
定期存款		暫收款-認同卡回饋	0
本會定期存款	15,450,919	暫收款-汽險回饋	0
團保履約保證金	2,000,000	暫收款-什項回饋	0
存出保證金	0	暫收款	365,733
固定資產		代收付-本會福利金	0
房屋及建築	643,435	代收付-活動費專款	0
累計折舊	(36,092)	代收付-本會活動費	58,081
什項設備	429,927	代收付-團保費	15,830,644
累計折舊	(128,248)	代收付-互助慰問金	1,790,674
會務發展基金專戶	12,588,793	抗爭基金	72,500
會址專戶	16,772,400	應付款	22,319
		存入保證金	4,000,000
		固定資產準備	909,022
		會務發展基金準備	12,588,793
		資產變賣(會址)	16,772,400
		歷年累計結存	15,408,787
		本年度餘額	2,030,989
合 計	70,301,326	合 計	70,301,326

本會各分會於今〈105〉年8月22-25日辦理選舉 第14屆會員代表大會代表103名，當選名單如下：

組訓組

編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會	編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會
1	周正華	宜蘭車班組	代表	宜蘭	2	劉淑惠	雙溪電力分駐所	理事	宜蘭
3	吳俊義	宜蘭站	代表	宜蘭	4	林宏政	瑞芳站	理事	宜蘭
5	陳耀南	宜蘭工務段	代表	宜蘭	6	李長清	宜蘭工務段	代表	宜蘭
7	林芳柏	宜蘭機務分段	代表	宜蘭	8	王炳鐘	宜蘭機務分段	常務監事	宜蘭
9	張世鑑	七堵機務段	代表	基隆	10	蘇威肇	七堵機務分段	監事	基隆
11	游東巡	七堵機務段	理事	基隆	12	王志國	台北檢車段	代表	基隆
13	鍾雲章	七堵機務段	代表	基隆	14	闕河雄	七堵站	代表	基隆
15	黃勝祿	三坑站	代表	基隆	16	陳騏岳	車勤服務部	理事	基隆
17	康國恩	七堵站	常務理事	基隆	18	張文正	公關室	理事長	延平
19	邱賢進	綜合調度所	代表	延平	20	羅玉琴	材料處	理事	延平
21	江彩雲	行政處	代表	延平	22	莊經文	機務處	代表	延平
23	黃安冬	台北餐廳	監事	延平	24	林成璋	行政處	代表	延平
25	張坤慶	工務處	代表	延平	26	劉家惺	電訊中心	代表	延平
27	王天翼	台北站	理事	北一	28	許世榮	台北站	監事會召集人	北一
29	瞿明龍	板橋站	監事	北一	30	李明勇	樹林站	代表	北一
31	廖仁輝	台北車班組	代表	北一	32	朱明發	中壢站	代表	北一
33	陳志仁	台北機務段	代表	北一	34	江忠駢	台北機務段	代表	北一
35	傅來正	台北機務段	常務理事	北一	36	錢中平	台北工務段	代表	北一
37	蕭文億	台北工務段	代表	北一	38	林佑哲	台北機廠	理事	北機
39	陳福全	台北機廠	代表	北機	40	李書宏	台北機廠	代表	北機
41	傅玉霖	台北機廠	代表	北機	42	蘇雍傑	台北機廠	理事	北機
43	侯玉麟	台北機廠	代表	北機	44	周瑜秦	新竹車班組	代表	新竹
45	曾繁宇	竹東站	代表	新竹	46	黃添富	新竹站	代表	新竹
47	羅仁富	新竹機務段	代表	新竹	48	羅立偉	新竹機務段	代表	新竹

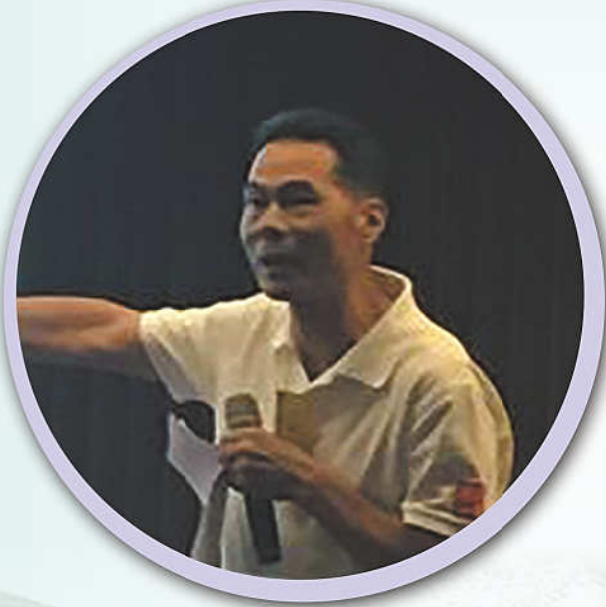
編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會	編號	姓名	單位	本會職稱	所屬分會
49	邱滄銘	新竹機務段	理事	新竹	50	鄭建明	台中站	代表	台中
51	孫甄鎰	大甲站	代表	台中	52	趙志誠	台中港站	代表	台中
53	吳瑞隆	台中工務段	常務理事	台中	54	巫煜光	南勢道班	代表	台中
55	李金波	後龍號誌分駐所	代表	台中	56	張耀璵	彰化車班組	代表	彰化
57	白英明	彰化車班組	理事	彰化	58	鄧閔毅	彰化車班組	代表	彰化
59	陳世杰	彰化機務段	常務理事	彰化	60	謝文富	彰化機務段	代表	彰化
61	陳宏明	彰化機務段	代表	彰化	62	黃國樑	彰化電務段	代表	彰化
63	鄭昇富	田中工務分駐所	代表	彰化	64	柯大展	嘉義車班組	理事	嘉義
65	王又立	嘉義站	代表	嘉義	66	劉興武	森鐵管理處	理事	嘉義
67	洪偉洲	森鐵修理工廠	代表	嘉義	68	蔡清福	嘉義工務段	監事	嘉義
69	陳慶章	嘉義機務段	代表	嘉義	70	林明祥	嘉義機務段	代表	嘉義
71	楊龍欽	新營站	代表	台南	72	劉學寬	臺南號誌分駐所	理事	台南
73	謝福晟	保安道班	代表	台南	74	蔡宗穎	高雄車班組	理事	高雄
75	溫維國	高雄車班組	代表	高雄	76	余崑楠	高雄車班組	代表	高雄
77	徐詩明	高雄站	代表	高雄	78	阮崑民	高雄機務段	代表	高雄
79	徐正璿	高雄機務段	常務監事	高雄	80	林淵源	高雄機務段	代表	高雄
81	洪慶禎	高雄工務段	代表	高雄	82	楊政盈	高雄工務段	代表	高雄
83	龔義峰	高雄檢車段	常務理事	高雄	84	陳清泉	高雄電務段	常務理事	高雄
85	王聖文	高雄機廠	代表	高機	86	顏尚民	高雄機廠	代表	高機
87	劉進輝	高雄機廠	理事	高機	88	陳水士	枋寮電務分駐所	代表	屏東
89	吳宸象	南州道班	理事	屏東	90	楊才明	富里站	代表	花蓮
91	江金發	花蓮站	常務理事	花蓮	92	曾能興	萬榮站	代表	花蓮
93	鄭吉男	和平道班	代表	花蓮	94	黃隆華	花蓮機務段	理事	花蓮
95	高志豪	花蓮機務段	代表	花蓮	96	林勇昌	花蓮機務段	代表	花蓮
97	林秀國	花蓮機廠	代表	花蓮	98	黃國榮	花蓮電務分駐所	監事	花蓮
99	徐明煌	花蓮電力分駐所	代表	花蓮	100	許清富	台東電務分駐所	代表	台東
101	劉董本恕	台東工務段	代表	台東	102	賴文榮	台東機務分段	常務理事	台東
103	李家府	台東機務分段	代表	台東					

105年度會員代表大會代表研習班 成果報告表

組訓組

本會於105年10月4-5日舉辦會員代表大會代表研習班，邀請前勞委會勞動關係處副處長吳征陵、勞動部主任秘書潘鴻麟、律師詹素芬及本會秘書楊木成授課，課程分別為團體協約法、工會法及工會法施行細則說明、勞基法實務、工會組織現況報告等，本次研習，學員出席率高達89%，且也熱衷學習提問，期盼各代表於任期內能替會員爭取更多福利。

計畫名稱	105年度臺灣鐵路工會工會教育					
計畫負責人	謝勝明					
辦理地點	臺東桂田酒店					
實施期數及日期	期數	1期	起訖日	105年10月4-5日		
參加人數	預定人數	128	實際人數	114	男	106
					女	8
計畫實施情形 (含效益、特色、 影響)	透過本次研習，協助新當選之本會第14屆代表，加深對勞動法令及各項勞工權利義務之認識，並瞭解自身的責任與角色，以及本會目前的會務狀況，未來對員工福利之保障將更有助益。					
綜合檢討與 改進建議	本次研習，有事先寄發問卷調查表請學員意見回饋，並提供各授課講師參考，加上各授課講師皆用心準備教材，故上課氣氛及互動良好，惟因辦理地點車程耗時，行程匆促有意猶未盡之感，未來辦理教育訓練將注意改進。					



2016.10.05

臺鐵 / 高鐵工會交流

編輯部

臺灣高速鐵路股份有限公司企業工會理事長黃昱凱說：「工會就像勞工之間的互助會，你有難我挺你，我有難你挺我，彼此之間相互支援，就像自由民主是一種信仰，但正因為自由民主不會平白從天上掉下來，勞資的平衡和福祉也是；所以才要團結一致，只有團結才有力量，雖然過程中總會有顛簸，也只能一一克服。」

高鐵工會迄今成立滿兩周年，雖然對於一個工會組織來說，尚屬萌芽階段，不過由於他們的團結一致，使得今(105)年1月9日發起的春節依法休假行動打了一場圓滿戰役，高鐵公司於7月21日起陸續返還同仁加班費。

所以，惟有勞工團結一致，才有力量與體制抗衡，大家一起加油！



鐵路的發展與人民生活的關係

鐵道生

鐵路的發展與人民的生活存在著密不可分的关系，這個道理放眼全世界都是如此。回顧過去，我國鐵路運輸事業肇始於清治時代，為清朝巡撫劉銘傳所籌建；後來歷經日本統治時代的積極擴展而達到全盛時期。除了國有鐵路外，因應臺灣各種天然資源開發及貨物運輸而延伸的支線更是深入各大小鄉鎮地區。在第二次世界大戰結束進入中華民國政府時代後，新政府推動了各項建設，包含縱貫鐵路電氣化以及北迴鐵路與南迴鐵路的連結，臺灣環島鐵路網正式完成。之後因為公路建設的逐步興盛、以及林業與礦業的沒落，有許多運量偏低的路線相繼被廢止，但在人口稠密的臺灣西部地區，鐵路運輸始終是重要的交通方式。它歷經許多大城市各種新型態的軌道系統陸續增建，像臺北捷運就賦予了早期的北淡線新的生命，而有些沒落的支線也改以觀光發展為主要核心，此外，隨著東部的聯外交通需求日漸增加，鐵路也已然成為東、西部間主要的交通工具。

從臺灣鐵道發展至今一百多年的歷史以來，每一階段鐵路的興建都有其特殊目的：早期縱貫鐵路是城際間客貨往來之主要運輸工具，所經之處自然帶動各地不同的經濟、社會與人文面貌的發展，所以鐵路車站週邊通常都是都市最早開始繁榮發展的區域，商業活動亦最為密集頻繁。然而，隨著經濟的快速發

展，都市人口集中後，自用機動車輛數量日益增加，有些橫越市區的平面鐵路及平交道會將城市一分為二，長期以來對一些都市造成空間上的分割，嚴重影響了鐵道沿線兩側的商業及都市的均衡發展，造成都市更新與土地開發的一大障礙。在今日道路交通負荷日益沉重的同時，平交道的存在常常容易造成交通堵塞，又加上國人對於遵守交通規則觀念之輕忽，歷年以來鐵路平交道因為遭人闖越發生的事故頻傳，鐵路因此成為大家眼中矗立在都市中心區的交通障礙。有鑑於上述發生的諸多問題，我們鐵路當局提出了鐵路立體化的概念，好比在臺中是將鐵路高架化，而臺北及高雄則是將鐵路地下化。因應各地方不同的差異，處理方法或許不同，然而殊途同歸，其目的都是要將都市的空間還給市民，除了能夠疏解日益嚴重的都市交通負荷外，也避免了鐵路對交通安全的潛在威脅，而另一方面，也可提高整體土地的利用價值，讓許多城市能有更加整體及全面的發展。

我們從最近的兩件新聞報導來看人民的生活跟我們鐵路發生衝突的實際案例：

一、今年9月3日一列編號421次自強號自台東發車北上，下午時分行經宜蘭頭城鎮大溪附近，撞倒一名跨越鐵軌的女童，經緊急封閉該路段南北雙向交通67分鐘後開放單線雙向通

行，約4300名旅客受影響。據警方調查，該女童父母離異，單親的媽媽在外地上班，女童平時由外婆照顧，祖孫倆經常一起到鐵軌另一側的農田拔菜，當日女童準備要與外婆到對面菜園時，正好遇到南北雙向有火車交會經過，女童疑似看到第一列火車經過後就衝過去，才會被另一列火車撞上。根據《鐵路法》第57條規定，行人未依規定跨越鐵軌可處1500元以上7500元以下罰鍰。張姓女童跨越鐵軌發生意外，監護人也要負起連帶責任。檢警於蒐集各項證據後，將視情況追究女童外婆相關法律責任。

二、台鐵近日將位於花蓮市中山路、北濱街及五權街設置圍籬進行「圈地」工程，導致五權街路段的停車空間不足，民眾勉強將車輛停放在白線上，造成民眾出入的危險和交通的不安全，因此引發各界關切與不小民怨，花蓮縣府建設處人員表示，該地台鐵管有的土地內有兩條「既成道路」，此道路從日據時代至今已通行超過七十年，依據民法規定，台鐵雖然有土地「所有權」，但民眾有既成道路的「通行權」，土地管有機關台鐵不能將既成道路封閉起來，剝奪公眾的「通行權」！既成巷道之認定應以供公眾通行為要件，並應有民法第787條規定之必要通行權及民法第851條、852條規定因時效而取得通行之地役權。地方人士質疑，台鐵是中央單位，應該是要造福人民，難道不能思考以服務方便人民為考

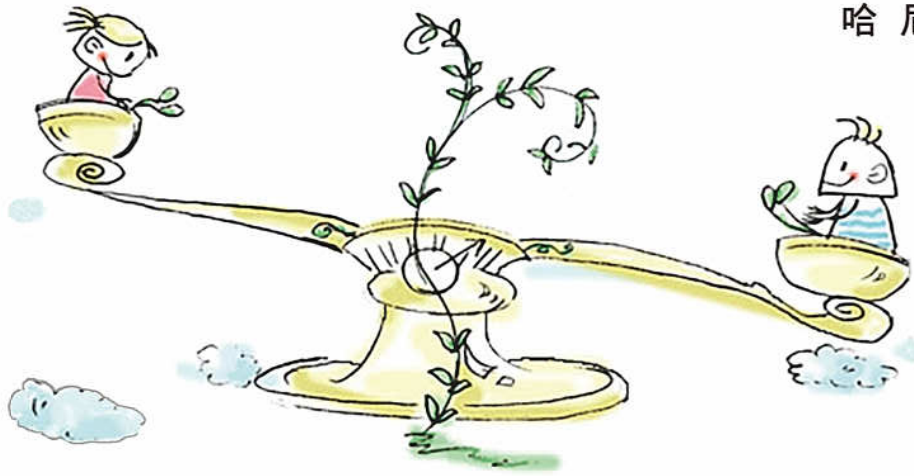
量，反以劃地為王、擺露出一副地主姿態，豈不擾民？

除此之外，有些鐵路沿線居民因為軌道離住家太近，於是向法院提起告訴，指稱鐵路設施造成了噪音汙染、空氣汙染、以及當地居民的居住品質受到不良影響，要求鐵路給予適當的賠償並限期提出改善措施，以確保附近住戶的生命財產和生活品質能獲得保障。還有一些常見的情形是民眾及民意代表等為了自身便利及福利，透過諸多管道要求我們火車時刻及停靠站做調整及增加，這樣一來對於我們的營運成本無形中就增加了，也就有所謂的蚊子列車、蚊子車站等倍受詬病的名稱出現，雖然我們絕對不希望當這種任人宰割的肥羊，但是在社會輿論壓力以及一切都是為了以提高旅客服務品質的宗旨之下，我們大部分的情形之下也是默默接受了。一直以來我們為了有效利用既有運輸資源來強化都會區通勤運輸及接駁功能，在西部幹線的都會區也仿效起短程運輸的捷運系統，在沿線增設捷運化通勤車站，與各都會區捷運系統互相配合，使整體交通達到均衡發展及聯結，除了有效紓解都會區的龐大通勤人口外，伴隨著更多的人潮與商家的進駐，連帶也帶動了車站周邊的經濟發展，為都市發展帶來更多元的面向。即便社會大眾的認知跟我們鐵路的營運理念未必一致，但是這需要透過持續的溝通協調以及方向不斷的修正才能達到平衡，相關議題在在都考驗著路局及交通部長官們的智慧，如何在兼顧群眾利益以及旅客疏運的營收利潤間達到雙贏，這也是我們未來努力的目標。

「等價」交換



哈尼



每個商品都有價格，但同種商品即使價格相同，對於需求度不同的人來說，它的「價值」就不同，簡單的說，對於行走於沙漠的人來說水對於他們來說其價值遠遠超過於處於物質不餘匱乏的都市人，因此實際上，商品的價格並不總與價值畫上等號，只有在供需平衡的條件下價格與價值才會一致，藉由市場價格調節影響供需，進而使等價交換表現出來。

在工作的環境中，勞務就是商品，然而員工提供勞務就是為了換取「等價」的薪資，但這種等價的感受，人人都不同，且個個對其有更高的期待，期待它「上漲」，更期望它猶如「斜直線」般一直向上延伸。

在這「現實」的社會環境中，同工不同酬的現象是存在的，所以我們必須合理的且清楚地去思考一下，要獲得高薪我們必須付出什麼？學識？技術？體力？也許有更多的答案。事實上，很多東西是必須等價互換才能獲得的，就以鐵路局來討論，年輕一輩同事們都是靠

考試獲取進入路局的門票，固然學歷或名校並不是決定薪資的條件與門檻，在這裡時間、健康、體力都是換取薪資的籌碼，資深的前輩們願意犧牲自己的時間去換取高薪來滿足家人的需求，但帶來的附加價值是身體健康亮起了紅燈，我們能說他們笨嗎？傻嗎？而年輕一輩的我們想要高薪卻捨不得犧牲，認為這樣的付出是不合理的，在資深前輩的眼中，我們是無知的？是吃不了苦的？但實際上，沒有任何一方是對的，也沒有任何一方錯，因為這是認知上的誤差，價值上的心理反差，每個時代，每個年齡層他們的認知與追求的都不同，尤其是受的教育越高，想要的東西就越多，思想就越複雜，所以對任何事的定義與標準也越高。

在這意識高漲的年代裡，大多數人認為的等值，就是合理的範圍，但卻不是最標準、最正確的，我們應該學會接受與承擔，這就如同，經濟學裡「一隻看不見的手」所做的市場調節亦是市場中的規範。

紐澤西州NJT列車衝撞霍博肯站終端月台事故介紹-暨聯邦鐵路管理局發表聲明後的反思

銅鑼灣宅男

2016年9月29日上午8時38分，紐澤西公共運輸公司(NTJ)的一列通勤列車，在終點霍博肯站的第5股道（如圖1）衝撞月台候車區，造成月台上1名女性候車旅客死亡及110人輕重傷。該事故列車是紐澤西公共運輸公司(NTJ)所營運的1614班次，上午07:23由紐約州斯普林瓦利站(Spring Valley)開往紐澤西州霍博肯站(Hoboken)，為一列通勤列車中途各站均有停靠。

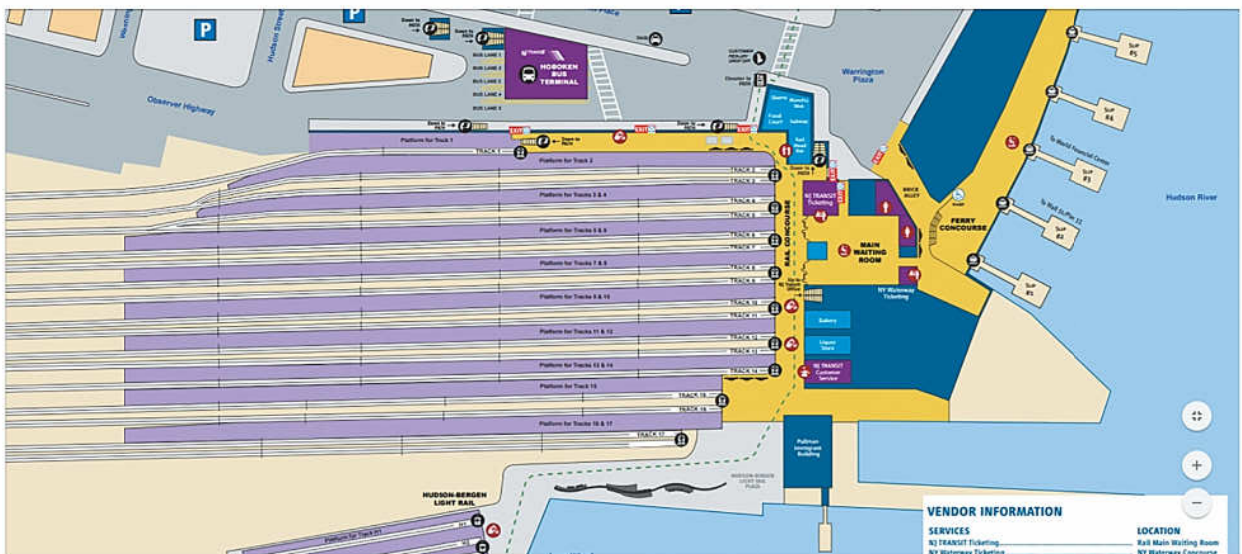


圖1 霍博肯站平面配置圖

本次事故列車編組是由四節彗星五型(Comet V)客車車廂(如圖2)組成，該車廂由阿爾斯通(Alstom)製造生產，在編組後方另掛有一台GP40PH-2B型柴電機車(如圖3)。



圖2 Comet V型客車



圖3 GP40PH-2B型柴電機車

紐澤西公共運輸公司所營運的列車上尚未裝設列車有效控制系統(PTC；Positive Train Control)，該系統是透過GPS衛星定位系統及無線資料傳輸，以連結列車與號誌、平交道等設備，提供司機員最有效率的運轉曲線，可有效減少人為操作的疏失，當司機員超速或冒進號誌時，會主動介入使列車停車(如圖4)。

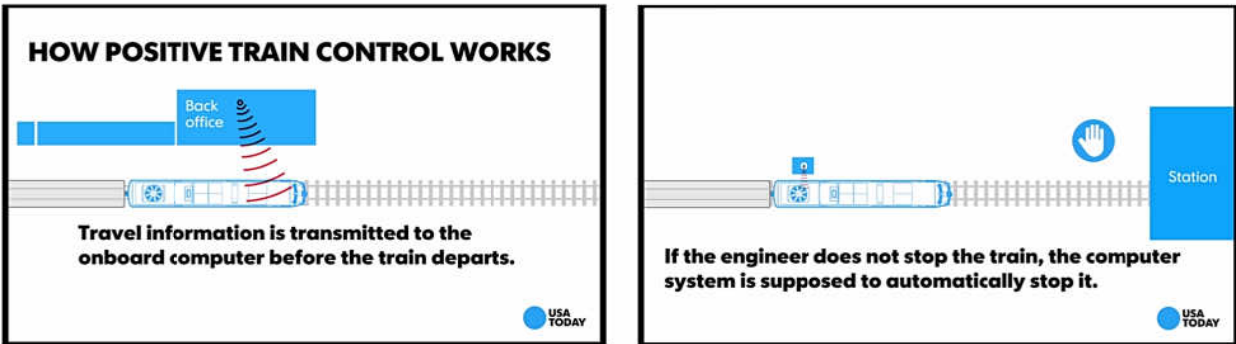


圖4 PTC系統的原理與自動介入

美國國會原本要求各業者應於2015年12月31日前全面加裝PTC，但這項作業實施的進度比預期慢，因為安裝經費過於龐大，加上各業者的反彈及壓力，安裝PTC系統的期限一再延後，如今已將期限延到2018年12月31日。

本次事故發生後，美國國家運輸安全委員會(NTSB)立即成立專案小組趕往現場蒐證，並持續發布相關調查進度，將其列表如下：

時間	調查進度
2016. 09. 29	霍博肯站發生列車衝撞事故，成立專案小組。
2016. 09. 30	於官網公開徵求目擊者。
2016. 10. 01	官網發佈現場蒐證事證。(事故原因仍待查)
2016. 10. 02	辦理第一次媒體說明。
2016. 10. 04	辦理第二次媒體說明。
2016. 10. 06	還原駕駛室影像紀錄及無線電通話內容。
2016. 10. 13	發佈初步調查報告。(事故原因仍待查)

由NTSB所發佈的初步調查報告DCA16MR011文件¹，說明了本次事故的相關調查記錄，經還原駕駛室的行車記錄器錄音發現，碰撞發生前約1分鐘，列車進站時駕駛員有鳴笛一聲，緊接著駕駛室內的警告音響起，並持續至撞擊發生。另外，根據車速紀錄顯示，在碰撞前約38秒時，電門突然由惰速(idle)提升到第4段位，車速由原本的8mph/hr(約12.8km/hr)，提升至21 mph/hr(約33.8km/hr)，在車輛加速期間，制軔管

資料來源

1. 資料來源：國家運輸安全委員會/調查/事故報告/初步報告：鐵路DCA16MR011/資料時間：2016.11.25

的壓力維持不變。該紀錄器最後紀錄到電門再由第4段位降至惰速，司機員並採取緊急制軔，該收電門且實施緊急制軔的時間點發生在碰撞前1秒內，最後列車撞擊上月台的速度仍為21 mph/hr(約33.8km/hr)。

專案小組亦安排事故列車司機員與列車長進行訪談，該司機員於1987年進入 NJT，並於2000年受訓成為合格司機員，事故發生當日06:46報到，該司機員表示在上班前有充分休息，他的個人手機關機並存放在個人背包內，列車出發前有進行氣軔試驗，車上告警裝置²均正常。司機員表示要進站時，有按照規定鳴笛並檢查車速，再看了一下手錶約有6分鐘的延誤，當他進入終端月台股道時查看車速為10mph/hr(約16km/hr)，接著他的記憶就從駕駛室內地板上醒來開始。

在列車長訪談方面，他當天早上06:30報到，跟這位司機員先前曾有共同乘務經驗，早上的交談過程中，未注意到司機員行為有任何異樣，在列車出發前的簡報及列車整備工作上均正常。列車長另表示，列車編組原本應有5節車廂，但是當天只有4節車廂，因此車廂內非常擁擠，他和旅客站在擁擠的車廂內，沒注意到車速異常情形。事故發生後，他協助疏散列車乘客，確保所有乘客均離開車廂。

而真正的事故原因本案NTSB專案小組仍持續辦理調查作業，該DCA 16MR011文件僅為初步調查情形，但根據媒體報導³，該司機員湯瑪斯(Thomas Gallagher)有未確診的嚴重睡眠呼吸中止症，很可能是造成本次事故的最大主因⁴。NTSB對此表示，司機員身心狀況都在事故調查範圍內，仍要進一步分析是否與本次列車衝撞事故有關。

資料來源

2. 該告警裝置(alerter)裝設在駕駛室，是為了維持司機員注意力的設備系統。如果在一定的時間內未偵測到司機員活動，該警報便會響起，藉由聽覺與視覺警報促使司機員回應，若警報響起一段時間司機員仍未手動復位該警報器，列車便會自動煞停。

3 資料來源：

• CNN News-

<http://edition.cnn.com/2016/11/17/us/njt-engineer-sleep-apnea/>

• New York Times-

<http://www.nytimes.com/2016/11/17/nyregion/engineer-in-hoboken-train-crash-had-undiagnosed-sleep-disorder-lawyer-says.html/>

• ABC News-

<http://abc7ny.com/news/engineer-in-hoboken-train-crash-had-undiagnosed-sleep-apnea/1610619/>

4. 成人睡眠呼吸中止症會造成白天嗜睡，注意力無法長時間集中，因而工作效率低弱，並且會在開車時打瞌睡而造成車禍意外，甚至死亡。

但美國聯邦鐵路管理局(FRA)在2016年11月16日在霍博肯事故調查報告尚未完全出爐前，罕見的針對本次事故發表第11162016號新聞稿⁵聲明：「FRA長期以來認為鐵路營運單位對於員工的疲勞應該要積極設法解決，另外在駕駛室內部應裝設有相關影像紀錄設備，FRA在近期將會發佈相關安全諮詢(Safety Advisory)，加速解決鐵路工人疲勞問題及車上影像紀錄的安裝。」不免令人聯想本次事故是與司機員的疲勞駕駛有關。

事故發生後紐澤西公共運輸公司(NJT)對於運轉作業修正了相關規範，未來列車進入霍博肯(Hoboken)及大西洋城(Atlantic City)兩個終端式車站前，列車速度將由原先規定的10mph/hr降至5 mph/hr外，列車長亦必須進入駕駛室，共同注意相關號誌及車速，新規範於當地時間10月8日上午00:01生效。此外，紐澤西公共運輸公司也在美國聯邦鐵路管理局11月16日發布以上新聞稿後提出聲明，該公司不再允許患有睡眠呼吸中止症的司機員上線乘務，直到他們的症狀已確實治療完畢⁶。



圖5 NJT列車衝撞霍博肯月台畫面

資料來源

5. 資料來源：聯邦鐵路管理局/通訊及政府事務/新聞稿/ 11162016 號/資料時間 2016.11.25

http://www.fra.dot.gov/eLib/details/L18434#p1_z5_gD_IPR/

6. 資料來源：

CBS New York-<http://newyork.cbslocal.com/2016/11/21/sleep-apnea-advisory/>

聲援韓國抗議活動

編輯部

韓國總統朴槿惠自上任以來一直試圖修改韓國勞動法，損害工會和工人的權利。包括允許沒有正當程序的啟動，降低高級員工的工資，並開放更多的外包工作。行政部門還策劃了對工會的鎮壓，包括警察突擊工會辦公室，並在工會活動中逮捕數百名工會會員，這包括逮捕KCTU(韓國工會聯合會)主席韓先生(Han Sang-gyun) 並判處五年監禁(目前正在監獄服刑)。

中華民國鐵路工會全國聯合會身為I.T.F.(International Transport Workers' Federation國際運輸勞工聯盟)的一員，本會身為ICLS(International Center for Labour Solidarity 國際勞工團結中心)的一員，共同聲援譴責韓國政府對勞動條件及勞工運動的蠻橫行為。



KCTU(韓國工會聯合會)主席韓先生(Han Sang-gyun)

照片資料來源：<http://us2.campaign-archive2.com/?u=f3995b46c18cb039818f29a32&id=9f7440d1ec>







優化勞工生活，全面實施友善政策!!

友善職場 落實週休二日



落實週休二日 國定假日全國一致

- 限定正常工時40小時配置於1週內的5日。
- 提高休息日出勤加班費。
- 休息日出勤時數計入每月延長工時。



既有休假福利 不倒退

檢討
特休

讓初入職場的年輕人，及資淺的勞工，享有更多的特休假。

全面
勞檢

- 設置1955檢舉專線。
- 輔導中小企業遵守法令、專案檢查、強化違法案件複查機制。



縮減法定 正常工時

105年起，每週正常
工時縮減為40小時。



強化職場 工作平權

- 勞工到職當日參加勞就保，在育兒階段即有基本經濟保障。
- 放寬哺〈集〉乳時間，並視為工作時間。
- 保障受僱者於遭受職場性騷擾進行訴訟時的請假權益。



f 勞動部

LINE@

<http://www.mol.gov.tw>

廣告

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

路工編輯委員會
 主任委員：張文正
 委員：江彩雲、陳耀南、王志國、江忠誠、陳宏明
 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、連馬世駿、楊永蔚、陳明哲



工會QRcode