

路工

105年3、4月

第81卷第2期

專題 105年模範勞工
英雄榜



105年度基層幹部訓練紀實
JTSB運輸安全委員會簡介
日本青函隧道演習圓滿完成

105 五一勞動節暨模範勞工表揚大會感言



臺灣鐵路工會理事長

謝勝明

各位敬愛的模範勞工及全體會員，一年又過去了，而今年是臺灣政黨重新輪替的一年，在政治上即將面對各項政策變動的考驗，過去幾年的重大議題，都將重新來過，是否能進一步先從溝通中表達我們的問題，尋求滿意的結果，或者又是重新走上街頭，都是我們追求權益當中所將面對的。在政策上“年金”已被列入新執政者的項目中，很難能規避，但相信未來在年金論述的平台上，能有機會具體的表達我們所受的不公，但願能有良善的結果。

今年也將是百年臺鐵最困難的一年，人力嚴重不足，技術上的斷層，大量的離退，都將嚴重影響到台鐵最重要的價值“安全”。政府下錯藥，以為9,300億的車輛及設備等的添購就能改善臺鐵的困境，臺鐵車輛的更迭並非首要，我們欠缺的是純熟的人力，工會將持續的要求政府就人力問題，儘速解決。

再來談論面對的世代交替，97年後特考進來的同仁，已超過半數的人力，年輕世代想的跟上世代想法略有不同，需要磨合，更需要凝聚共識，不管事業體內工作上的想法，或者各級工會幹部的參與態度，都極需年青世代的意見表達共同參與，我們有責任將優良的各項傳統，經由世代的交替，共同再創台鐵的驕傲。

臺鐵在政府的政策中，一直定位不明，這也是我們一向擔心並持續主張反對“公司化”的主要堅持。我們將持續關注政府政策動向，也將持續的強化內部溝通、表達工會所關心的重大訊息，必要時我們將再度行使鐵路工會全體會員的共同團結權。

最後要向六十六位從一萬三千多名員工所選拔出來模範勞工，致上最大的敬意，更要感謝各工作領域口，日夜守護著臺鐵運輸安全的同仁，你們是百年臺鐵最大的基石，謝謝你們～

105 五一勞動節暨模範勞工表揚大會感言

局長

周永暉致詞

俞秋苓彙整
105.4.13



勞動部陳部長、交通部曾政務次長、臺鐵工會謝理事長、全國產業工會秘書長等各位貴賓，以及今年度模範勞工及貴賓眷和媒體朋友們，大家早：

◆ 從彩繪列車讓社會看到臺鐵的進步

今天是臺鐵105年度模範勞工的表揚大會，感謝各位長官的蒞臨與參與。最近許多媒體朋友或是親朋好友都在說：「從看到Hello Kitty列車，發現臺鐵的改變」。其實這件新太魯閣號彩繪列車要強調的是，臺鐵一個非常重要的核心目標「服務」，也就是剛剛司儀特別提到鐵路服務的重要性，然而「服務需要有熱誠，熱誠需要有士氣」，當我們的Hello Kitty首航列車在臺北火車站開出時，我看到本局最酷的徐副總工程司用羨慕眼神目送我們Hello Kitty列車，並傳了一個LINE說，因為我指派他去開會，害他沒辦法去搭乘Hello Kitty列車。我就發現這項創新作為對臺鐵同仁的士氣開始提升上來了，因為唯有士氣來支撐我們的熱誠，用熱誠作為我們服務的力量。

◆ 從國際合作讓臺鐵學習成長

我也利用今天這個機會跟大家分享，我們在這次的合作過程裡，看到國際公司在企業治理的特色。有什麼可以值得我們學習的地方呢？我們知道首航列車大家所關心座椅頭墊巾的事情，但Hello Kitty的頭巾它叫做「備品」，另外還有所謂的「贈品」和「商品」。一個國際的知名公司建立的品牌，它對備品、贈品、商品是有不同的程序和標準(SOP)。因此，要把贈品變成備品，或把備品變成商品，它是有非常嚴格的要求，而有不同作業管制流程，在我們覺得差不多，可是它確實是三個不同的東西。因此，我們在服務就必須瞭解客製化的服務，我們就必須關照到普羅大眾

中，體察不同的年齡層、不同的市場需求。另外，我們在合作中，看到鐵路和航空之間的鐵空聯運的概念，在國際間其實是很普遍，以及他們對安全的高度重視及要求。那麼在我們臺鐵局推動的過程裡面，我們都說安全是我們的核心價值，但是當我們看到國際航空公司對安全的要求的高標準，我們也應該思考如何在鐵路運輸事業裡，做出行車安全的高標準，這個不就是我們的核心價值中，對「安全」的追求嗎？

◆ 五大指標及核心基礎

今天的大會手冊特別提到「安全準確冠群倫」，其實就是勉勵大家，因為鐵路技術涉及到運、工、機、電，也對運輸本業及附屬事業，都有著非常多的技能知識在裡面，我們必須把臺鐵系統在相關運輸服務領域中，達到準確及安全的最高要求。因此，在安全核心的價值觀念下，我們各部門都要重視三個T，就是技術(Technology)、人才(Talent)養成，以及目標(Target)。就像我們的手一樣，有五個手指頭「安全」是最重要的，再來就是「服務」，他們是相輔相成的。另外就是這三個T，共形成5部分。所以我們必須要有明確的目標，因為沒有目標，就沒有辦法追求安全、服務。那麼我們必須要有人才的養成，也應該在量與值都能提升，同時鐵路技術是與時俱進，大家要一起努力。再加上手的掌心，來形容最重要的核心，就是「紀律」，大家一定要在各自的崗位堅守工作紀律。

◆ 模範勞工帶領守護臺鐵

感謝這次籌備會的籌備工作，在臺鐵工會協助下，所有的幹部可以跟我們路局全體一起，從將近一萬五千名員工中，精挑細選出我們今年度66位模範勞工代表。我發現這個分配很平均，有服務四十年以上的，也有服務三十年以上，有服務二十年以上的，還有服務十年以下的，這樣嚴謹遴選的結果是一個常態分配。我們期待這66位模範勞工是守護臺鐵的尖兵，我們一定要把我們的紀律及安全(包括勞安、廉政)深植在我們每個人的心裡，也可以說這樣才能心安理得。只有掌心能夠確定，五根手指頭才能靈活運用，所以我希望能夠運用這樣的核心價值理念跟我們66位模範勞工互勉。

各位同仁分佈在臺鐵1065公里的沿線，包括有226個車站，今年我們將還會再新增3個車站，同時南港車站也要升等為一等車站。我們的服務越來越擴大，而且今年在臺中段有將近21公里高架路段要切換，希望也能接續附屬事業能夠與時俱進，把最新的附屬事業的能量帶進臺鐵，讓臺鐵的經營更多元化。

今天利用這樣的機會，恭喜66位模範勞工，也非常感謝這麼多貴賓，部長、次長，還有非常多的局長，到現場為各位祝福，也非常感謝所有的寶眷，因為有你們的支持，我們的同仁才能在臺鐵的工作崗位上全力以赴，再次感謝各位，祝大家身體健康，萬事如意。



路工

105年3月4月
81卷第2期



封面：攝影---攝影---馬世駿

封裏：105 五一勞動節暨模範勞工表揚大會感言---理事長謝勝明

工會亮點

- 01. 五一勞動節暨模範勞工表揚大會-局長周永暉致詞---俞秋苓彙整
- 05. 105年模範勞工英雄榜---文宣組
- 10. 指顧話105年勞動節—模範勞工紀念活動感想---濡沫
- 12. 延伸閱讀—從台北機廠看柯P與婉君---彭國勳
- 15. 延伸閱讀—台鐵員訓中心的前世、今生、未來---羅文德
- 17. 臺灣鐵路工會105年度基層幹部訓練紀實---組訓組 / 文宣組

鐵道札記

- 24. 全國模範環境保護專責人員---葉益青/常振興
- 26. JTSC運輸安全委員會簡介---陳山風
- 32. 新進人員行政處處訓心得---陳心怡



連接世界

33. 日本鐵路新聞---藍昇順

藝界人生

34. 民間互助會之法律責任(四)---慎言

37. 春聯揮毫暨平交道交通安全宣導活動---張博翔

會務紀要

38. 台鐵工會第13屆第14次理事會摘要

41. 105.1-2月本會活動紀要---黃鈺媛

42. 工運傳承之重要---林雪瑛

44. 臺鐵局職工福利委員會105年度各項福利互助補助簡明表

封底裏：主編的話-林成璋

封底：攝影—高檢段洗車線—李德明老師

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，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！

105年模範勞工英雄榜

文宣組



材料處
張高順



行政處事務所
李逢皓



企劃處
張又仁



政風室
楊佳穎



主計室
林雅萍



貨運服務所
許國強



臺北餐廳
傅伊琳



高雄鐵路餐廳
張文誠



工養總隊二水分隊
林佳翰



臺中工務段
廖冠宇



臺中工務段
潘揖光



臺北工務段
陳志銘



宜蘭工務段
林進國



台東工務段
呂金生



花蓮工務段
吳昕明



高雄工務段
霍善屏



嘉義工務段
林永發



高雄電務段
劉學寬



后里號誌監工房
陳俊勳



臺北電力段
胡清錦



臺北電務段
林輝煌



臺南電力段
沈平茂



七堵機務段
劉拔超



七堵機務段
蕭上幸



宜蘭機務分段
蔡仁浩



花蓮機務段
徐穩有



花蓮機務段
劉霖助



花蓮機廠
郭建興



高雄機務段
張吉村



高雄機務段
劉昆峯



高雄機廠
李學聰



高雄機廠
孫志明



高雄檢車段
沈僑華



新竹機務段
楊誠一



嘉義機務段
鄭洪坤



彰化機務段
邱信謀



彰化機務段
陳奕嘉



臺北機務段
千家本



臺北機廠
陳谷業



臺北機廠
陳明和



臺北機廠
蔡承曄



臺北機廠
謝文添



臺北檢車段
林源鎮



機務處
蕭國文



中壢站
黃添岳



板橋站
葉秀美



桃園站
徐天助



高雄車班組
簡孟婷



臺北站
楊庭芳



臺中運務段
吳永欽



宜蘭站
林木炎



花蓮車班組
林秀香



蘇澳新站
林濟標



潭子站
唐文中



嘉義車班
徐陳朝琴



斗六站
張朝春



花蓮站
張維新



綜合調度所
梁家來



田中站
陳惠驊



屏東站
陳榮賢



樹林站
彭武鵬



臺東站
湯光雄



高雄站
黃同生



新竹站
陳銘煌

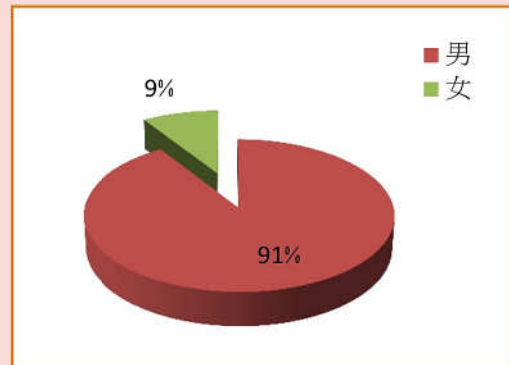


臺北車班組
葉金忠



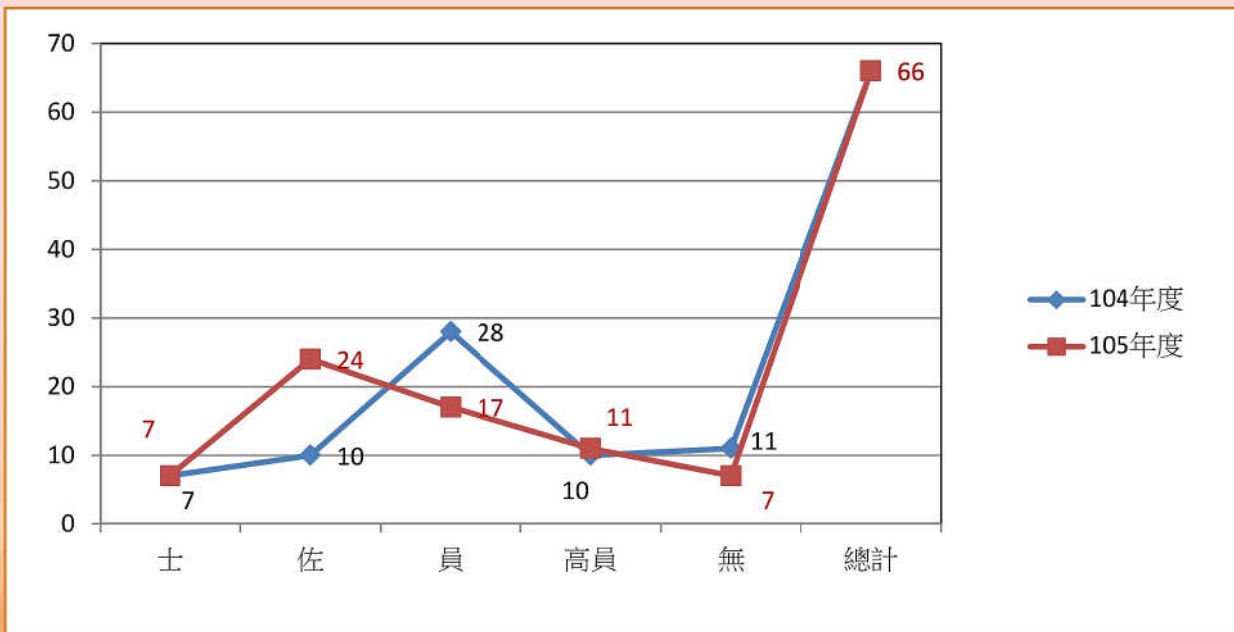
運務處
劉榮富

一、性別分析



二、104、105年度模範勞工資位人數比較表

年度	士	佐	員	高員	無	總計
104年度	7	10	28	10	11	66
105年度	7	24	17	11	7	66



指顧話105年勞動節一

日子過得真快，尤其對於中年以後的人，十年八年都好像是指顧間的事。可是對於年輕人，三年五載就可以是一生一世。——張愛玲

真的，真中老年了。如從進路局為「勞動節元年」起算，至今指顧間，我已過了25屆勞動節。而與以往五一勞動紀念日不同，今年很榮幸成為66位模範勞工成員之一。如果撇除僥倖抬舉因素外，自己若真有那麼一點滴可供「模範」之處，就是不管在工作、工運或同事相處間，面對不同議題總能替對方著想，以最近很夯術語，就是凡事有同理心。

在典禮彩排、紀念活動及餐敘裡面，我也試著用這「不同角度」同理心來與模範同儕及工會辛苦同仁互動或

「偷聽」他人對話。結果我發現，在這場隆重勞動節紀念活動(桃園市勞工局潘局長致詞中特別強調及正名，五一勞動節應該屬「紀念」非「慶祝」)下，每位參與者都有著比往年更多不安情緒，若以小看大，事實上，這情緒也正反應著所有路局基層員工心思。

總得來看，今年勞動節會如果令人心緒波動，其原因總括來自兩大方面。首先是今年年初，多年從未有的勞基法的工時修正，再來就是破天荒的，將在不久將來，政府全面「綠色」執政的既定事實。就這兩大議題，再以模範勞工群組為例，年輕，資歷淺，他們在乎的是，勞基法工時修正後，是否有更多休假日、尤其「日夜休日夜例」輪班「七



很平均地，這次模範勞工來自各年紀層次，有優秀先進，也有熱誠新秀。

模範勞工紀念活動感想

灑沫

年級」同仁，更希望能將2.2小時每日休息時間制度化，甚者希望能自由選擇輪班方式。另一方面，年長，資歷深，他們在乎的是，喊打喊殺年金改革制度會不會讓他們成為殂上肉，會不會連吭聲都沒得吭，就八折五折三折減發未來退休金。

很有趣的，就我FB社群經驗，在這次模範勞工先進新秀互動中，曾嘗試「逆襲」著與資深者談「輪班」的改善工作方式，而與資淺者談「退休」（撫恤）年金改革。而結果就跟網路世界一般，只要不是涉及自己關切議題，「按讚」或留言熱誠就差很多。

也就是說，
資深者根本不了解，先進新同仁為何那麼討厭輪班制？
(一個月有36小時+4天加班錢賺，幹麻不賺？)
資淺者也根本不了解，老前輩為何那麼抗拒年金改革？
(難道要等到破產，大家都沒得領，才甘願？)

回到「同理心」，若套在此「勞基法工時修改與年金改革議題」，我們就不難理解這差異性。以文頭張愛玲名言為梗，我們終會恍然大悟，年輕同儕不喜歡輪班，是因為他們「珍惜著如一生一世的三年五載」，不想毫無生活品質



老少團結是路局勞工唯一出路。

地浪費在1小時172.33元的輪班制度，而有退休條件的熟男同仁們，則不想未來可能的「十年八年指顧間」，過著打折再打折的經濟窘迫退休生涯。

我想，正如理事長在頒獎典禮「壓軸」談話中所言，面對工作條件優劣改變的瞬息萬變，路局最需要的就是「團結」，而要真正實踐理事長的談話，爭取得到「話語權」，所有人真要針對兩層面同仁來同時進行改革改善行動。至於是不是算年少同仁間的「條件利益交換」，就見仁見智。反正，面對「少數」滿肚子「壞主意」的資方或政府天龍銓敘官員，靈活攻略或周全的論述或行動方針，萬萬是不能欠缺的。

從台北機廠談到柯P與「婉君」

彭國勳

近代史，八國聯軍蠶食鯨吞、巧取豪奪才將中國搞得四分五裂，柯P真「神」，藉著台北市長頭銜，何須蠶食鯨吞，一個指示就推翻了郝市府與台鐵達成的「台北機廠」開發協議，也打翻了台鐵的原本償債計畫，這在已是21世紀的今天，地方政府憑藉著「都市計畫」或是行政措施，就可對台鐵土地、資產上下其手的又一血淋淋例子，真是讓台鐵欲哭無淚、痛徹心扉啊！最近為了台北機廠是否全區保留，常在FB上與贊成全區保留之「婉君」筆戰，發覺出一張嘴真是容易多了。「婉君」常指責台鐵不會經營，殊不知台鐵從前省府時代起，歷經了不知道幾個三年又三年的「整理委員會」、「監理委員會」，搞了十幾年仍然沒有起色。筆者也從年輕小夥子進鐵路，到現在白髮蒼蒼，31年了，台鐵經營上很認真，但帳面卻虧損依舊，恨啊！憾啊！台北機廠是否全區保留見仁見智，反正「別人的孩子死不完」，如果主張與全區保留意見相左時，就會受到「婉君」的口誅筆伐，交通部長、鐵路局長都被無情的攻擊，也抹煞了台鐵同仁幾十年來的努力！看一下「婉君」的個人資料，可能是交通相關人員、鐵道迷、甚至是台鐵員工，但口氣之大與狂妄就讓人不敢領教。網路上夜郎自大、自以為是的人很多，除了恭請他們下來擔任鐵路局長，好讓台鐵起死回生外，似乎別無他法以杜其不負責任的悠悠之口。筆者曾在網路上回以：「寫得一篇好作文，就以為自己有

多行，請拿出工作上的成績證明自己多行吧！」以及有鐵道迷指責台鐵不擅經營，筆者則回以：「如果多開幾趟郵輪式列車、蒸汽火車懷舊之旅，或不定時賣個『成功-追分』等套票，就以為可讓台鐵起死回生，也未免太廉價了！」筆者個性雖然很衝，但基本修養還在，不會在網路上對這些以管窺天的井底之蛙做人身攻擊！也曾經與批評路局不擅經營的97年後新進同仁抬槓，新進同仁說：「路局應該想辦法賺錢，增加同仁福利，才可以留住人才！」說得多好，好像我們這些老鐵路都沒認真，路局才會淪落至此。路局當然想賺錢啊，筆者反問：「如果你兒子吵著要你買一支智慧型手機，你說：『爸爸沒錢...』，兒子說：『爸爸你不要只賺死薪水啊，你要想辦法多賺錢啊...！』如果月薪4萬，買一支手機就去掉三分之二你如何回答？」

依「文化資產保存法」規定，只要指定為古蹟，原管理者就要負維護、管理、甚至建設責任。如果是私人產業，就不要怪半夜會有一把「無名火」將指定古蹟燒了，或是指定古蹟一夜間被怪手夷為平地；以台鐵來說，負債情況已經很嚴重，除了要花幾十億修繕費，還要蓋博物館，每年還要負擔6億維護費，在人力已嚴重不足的情況下，如要「動態展示」，台鐵根本沒這個能力。路局原先希望透過土地開發來償還巨額債務（1274億），柯P此一突然扭轉之局面，已打亂了台鐵局原本的償債計

畫。前交通部長葉匡時也為台鐵局打抱不平，針對台北市政府和文化部指定台北機廠為國定古蹟，卻未詳細考慮古蹟的維護經費與台鐵的鉅額虧損，將責任推給鐵路局的做法表示不公平。在台北機廠的維護經費來源與責任歸屬不明，目前仍然處於部會協調階段下，身為台鐵大家長的周局長，也只能無奈的於FB上寫到：「台北機廠就像一個房子，要怎麼變才能更美好，大家都有意見，但不能發表完意見後，大家就各自回家睡覺，只剩下住在裡面的台鐵，自己面對這個老房子！」筆者是身處花、東邊陲的東部人，最能感受「弱勢人的困境」，每每颱風過後，東部人「希望得到一條安全、快速回家的路」，「環團」就一定出來說三道四，還有部分「婉君」們也主張要保留台灣最後一塊淨土，叫東部不要開發！他們都沒有將心比心，思考自己交通已四通八達，除了高鐵、台鐵、高速公路外，還有東西向快速道路，而我們只是要一條「安全、快速回家的道路」！就連103年花東鐵路電氣化通車，普悠瑪行駛也曾被「婉君」批評，可見「淺碟文化」下的臺灣，任何事都可大驚小怪，被拿來大作文章也不足為奇。

當紅的柯P一選上市長簡直被當成「神」，無人能掠其鋒，批評前朝所有工程，但時間能證明一切。屢屢自以為是的發表高見，諸如：「為什麼台北市政府員工要從很遠的外縣市通勤上班？」他不知道考試要分發嗎？為了抑制房價高漲，柯P也拋出：「第二戶禁止貸款」，結果一些狗腿名嘴就在談話性節目稱讚柯P是神，把11A的央行總裁

彭淮南都比下去了，這些沒有常識的傢伙，難道不知道第二戶如果禁止辦理貸款，年輕人或財力薄弱的人，在沒有賣掉小房子前，如何由小房子換成大房子，或是搬遷到外縣市？當然要先辦理第二戶貸款啊，總不能把第一戶房子賣了再去找房子吧？柯P最近還突發奇想，路邊違停想改以監視器開單，引起輿論嘩然，柯P還批評反對者：「頭殼裝屎」，以監視器開單，難道沒有違反「道路交通管理處罰條例」，與無限上綱、違憲之嫌嗎？不甘寂寞、未經討論，不成熟的想法拼命丟出來，涉世未深的年輕人、婉君、名嘴、狗腿媒體，卻依然盲目稱「神」。柯P屢屢失言、屢屢道歉，也屢屢向下屬噏：「我台大畢業的，難道我會不懂？」這就像當年諾貝爾獎得主李遠哲，除了在其專業領域外，「什麼都懂」，才會把教改搞成現在的狼狽樣。連哈佛大學畢業的馬總統也不遑多讓，連「鹿茸」是鹿耳朵裡的毛都跑出來！「專業的傲慢」，為何在高位者連「不專業的也傲慢」？悲哀啊！德國已明令禁止雇主不得在下班時間以Line交辦員工事情，柯P卻自豪他的局處首長沒人可以逃過他Line的毒手，搞得每個人神經緊繃；或是常以台大急救中心之工作時間要求市府同仁，殊不知醫院常是血汗對待護理人員的淵藪啊（醫療體系不受勞基法約束）！104年3月19日媒體報導：「針對台北市勞動局日前展開對媒體業，使用Line交待工作情形進行勞檢（討好媒體記者，避免記者遭媒體老闆當成119，隨CALL隨到），勞動部長陳文雄昨天說：『北市府應該先解決內部問題。』被認為是在

酸市長柯文哲也常用Line交付任務，對此柯文哲嘆了一口氣，指事情做不完，『辛苦大家了，我也承認』」。柯P為什麼只看到別人，都沒看到自己，食指指著別人時，沒發現竟有三指指著自己啊！「政治素人」造神的結果，講話不負責任、口無遮攔，道歉到連自己都不好意思。台北市信義分局長，因法輪功的人被打傷，被柯P嗆「拔官」，內湖分局長也因漂流木事件，在未查證前也被柯P怒嗆「拔官」。警大教授葉毓蘭常出來替警察講話，嘲諷式地建議柯P自己要訂一個「罵人SOP」，否則常脫口而出，事後只覺遺憾又不願向當事人道歉，還得意的說：「想升官的人很多」。首都市長似乎也忘了他只是台北市長，指責台鐵說：「美國會賣自由女神像以籌措財源嗎？」台鐵不是美國，也不等同中華民國，只是中華民國的一個辛苦經營、虧損累累的交通事業單位而已，柯P如此舉例真是不倫不類！

工作上偶爾也會碰到同仁慷慨激昂的批評台鐵，說得頭頭是道，彷彿民族救星出現，筆者就會回應：「不要只是在場邊當球評，說得一口好球，請跳下來參與，拿出好成績證明你有多行，否則舌燦蓮花、事後諸葛，會讓人瞧不起！」周遭也不乏此種案例，新官上任三把火，把新單位批評得一無是處，連帶也否定了新單位同仁之前的努力。笨啊！領導統御第一步就錯了，以後「獨木難撐大局」，心都沒帶到，踽踽獨行，如何成事啊？筆者也要反省，以前還沒參加「地區勞資會議」時，刻板印象也總覺得「地區勞資會議」吃吃喝喝沒做事，等到成為資方代表後，才發現

他們其實很認真，只是碰到要人沒人、要錢沒錢的台鐵，就很難有具體成果。勞資會議中常常碰到同仁批評他們的段長甚或處長，沒擔當、沒作為、不夠強硬，筆者都替他們緩頰，所有問題到上一個層級後，可能也是雙手一攤，「要人沒人、要錢沒錢」的情況，而且也許較「溫馴、服從」的才較可能爬到那個位子啊！像筆者大砲一支，常罵得某些單位狗血淋頭，不被討厭才怪，還想升官？所以常有人調侃說，筆者是「勞方派去資方臥底的」，無所謂啦，只要鐵路能改變，越變越好，鐵路有賺錢就好！有人說：「反正鐵路局預算都由政府挹注，沒差啊！」怎會沒差？待了一個單位，服務了31年，永遠沒賺錢，內心之鬱悶是無法為外人道的。而且如與旅客「衝突、爭辯」，旅客就常丟下：「你們的薪水都是我們繳的稅餒！」或是：「難怪你們會虧錢！」殊不知我們絕大部分的同仁已經用盡吃奶的力量，一個人當三個人用了，兢兢業業的我們要的只是工作尊嚴啊！

台灣不缺名嘴、婉君，卻常缺「有邏輯、會做事的人」，只要多看新聞、時事、八卦、口條好，長得還不差，就可以當名嘴。名嘴什麼都懂，誰是孩子的爹，小S眼角的傷如何造成，要如何反攻大陸他們都懂，佩服！婉君只要能敲鍵盤，能滑手機，沒有專業背景，可能還是一事無成的宅男，照樣可以「大放厥詞」，罵人罵得狗血淋頭，佩服！說話不必負責、只會出一張嘴的名嘴、婉君都可以治國，響噹噹、畫大餅的口號當然更可以治國！

台鐵員訓中心的前世、今生、未來

羅文德

前言：

一個號稱，將近有一百三十年悠久歷史的「台灣鐵路管理局」，其過去在台灣促進經濟發展和交通運輸，有著輝煌時期和巨大貢獻，然而就在這過去二十多之晚年，竟然是連年的三番兩次行車中斷，意外狀況之屢屢發生，尤以行的大眾乘客之怨聲載道和忿怒高漲的民意日益累積，徹底瓦解之美名而毀譽於今日。

如今「鐵路局」已是被社會各界民眾，定下了一個百年「顛頂、拖不動之老店」的罵名，甚而是該局自己新進之員工也無法戀棧久安於其職務，竟然有30%之高離職比率，可見本此老店之工作環境不佳，無有令外界向心之一塊響亮招牌，而可吸引求職者前仆後繼嚮往前來。舉凡人才流失，林林總總之因素所造成，故而不在此贅言。

但人為的因素才是關鍵之所在，特別是提高從事鐵道工作人員傳統歷史的價值感，讓有理想的年輕人願意加入歷史悠久、有榮耀感的「台灣鐵路管理局」，故而「台鐵員工訓練中心」不僅只是教育及訓練鐵道之專業知識及技能，另有學校的功能，還要扮演此重要之角色，來培養員工有人文歷史及中心思想，之【全人教育】，方可令新進員工多有一分優越之使命感，方能使之脫胎換骨扭轉大局！

員訓前世：

台灣自大清之劉銘傳時期（西元1887）著手肇建了鐵路，並修築完成一條運輸鐵路，從基隆-台北之（西元1891）。然而鐵路工程之規劃設計完全仰賴德國人，蒸氣火車駕駛也是聘請現成的英國人，來擔綱駕駛之任務。以當時的環境，台灣根本無法論及，訓練本地之鐵路從事工作人員，更何奢求創設鐵路人員之訓練機構。（西元1895年），日本人殖民治理台灣以後，高度重視台灣的鐵路建設，深刻體會訓練鐵道工作人員的重要性，故而（西元1902年）四月，在台灣總督府交通局的鐵道部創設了一個「運輸事務傳習所」，來訓練基層鐵道運輸工作人員，這也是台灣最早的鐵道員工訓練的原始機構，直到1945年二次世界「鐵道員從事員教習所」為止。

日人最重視的是，如何讓學員全部集中住宿在一起，而在一天二十四小時生活中，來培養學員之團隊合作，同甘共苦及患難之精神。其實【生活就是教育】，由此可見，團隊之每一個成員必有一番深刻之感受！尤以是各科班結訓之後，必有一趟台灣之鐵道旅行，重點就是讓學員們有見習鐵道工作人員，操作班車運轉之實況，和以乘客之身來體驗搭乘火車之心得報告。這對鐵道見習生而言，是一種榮譽感也是對於從事鐵道之員工，未來之「鐵道員」有的一種尊嚴！

員訓今生：

民國三十六年改名為「鐵路員工訓練所」，繼續沿用該名稱，直到民國七十年二月改稱為「鐵路員工訓練中心」，過去在這三十多年來，還是沿用日式之傳統教訓，全部集中學員二十四小時住宿之管理。只有鐵道專業教訓之課程，但又增多了〔反攻大陸〕之政治思想教育。最重要的是，還有公費來供應學員住宿及三餐膳食，及必要的早晚教室之課程。

然而好景不長，隨著高速公路南北通車之後，鐵路貨物運輸之功能完全被汽車公路索取代，又台灣高速鐵路通車以後，再度重傷了台鐵之南北客運運輸，導致台鐵連年虧損而之債台高築千億。上面中央政府交通部只會要求台鐵，務必要求人力經費只能節流而無法開源，導致全台灣只唯有一個的「鐵路員工訓練中心」，卻淪落成為一個短期性的補習班，除了上午八點至下午五點外，晚上只好關門熄燈，更不強要求學員住宿之生活管理，唯一有的理由，就是節省教職員之加班經費。

教育學家所云：「政府再怎麼如此沒有充裕經費，也不能省一毛錢在辦教育」。然而筆者、我實在是看不下去，這一個如此破爛陳舊之建築房舍和精神渙散的教育訓練機構。如此結果，怎麼會讓而後新進的鐵路員工，內心激起有一股強烈歸屬之榮譽感呢！

員訓未來：

2009年，前〔員訓中心〕主任、陳瑞良先生，力陳主張保留北投這一塊土地，作為〔員訓基地〕未來發展之用，而

獲得工會各級幹部鼎力支持，來說服前台鐵局長 范植谷 先生，保留延續使用之，並全盤來規劃〔員訓中心〕未來之軟硬體建設，而我盡一點綿薄之力，透過媒體之大肆報導，來影響台北市政府並令台鐵還款得地而使用之。這是一個最為圓滿的結果！

孰知2015年台鐵之高層，所公佈未來〔員訓中心〕2025年之建設藍圖，竟是以「軌道教育訓練中心」為名，來興建大樓蓋飯店以增加營收，我並不反對活化〔員訓中心〕在行有餘力下，對外開放之使用，但要以台鐵員工之最大利益來考量，這才是一種最為成熟之構想。最為諷刺的是，高層之長官老是拿著〔高鐵〕及〔台北捷運〕，之現代化軌道運輸管理為師，而忽視了自己台鐵之長。例如台鐵員工十之八九，竟然不知自己台鐵之悠久歷史、傳統員工之美德，密集環島鐵路之運輸網，而可伸入台灣寶島之每一個角落，規劃出另一種休閒旅行之鐵道運輸行業，並延續過去日本鐵道文化及鐵道員精神，多一分人情味來服務乘客，而更能深獲得本土及外國旅客支持及愛護。

結論：

有了向心團結榮辱與共的台鐵員工，才能激發起一股強烈的企圖心，大家同舟共濟來創造佳績，恢復過去傳統台鐵之美譽。最起碼的腳步，就是在北投趕快充實各項的軟硬體建設，有台鐵招牌的「軌道教育訓練中心」，訓練員工有鐵道專業之技能，培養有人文鐵道歷史觀的「全人教育」。

臺灣鐵路工會105年度基層幹部訓練紀實

組訓組(文)/文宣組(圖)



2016.04.26

本會假105年4月26-27日舉辦基層幹部訓練，主要調訓全省各分會40歲(含)以下幹部或會員，期望藉由訓練使工會會務經驗傳承外，培養年輕幹部，經此次訓練安排課程，讓各分會幹部瞭解工會組織、運作情形，期於未來能帶給分會更多建樹。

首先，第一堂課「工會組織與職掌」，由本會劉秘書長人杰介紹目前本會組織概況、本會各組工作職掌，以及本會與各分會之間的業務運作，如何能有效促使會務推行順利並且服務會員。

第二堂課「會議規範」，本會邀請中華民國全國職業總工會吳秘書長征陵授課，每位受訓的學員都可能會參與本會或地區性選舉成為幹部，所以藉此學習各種會議技巧，以期未來能在各式會議中強而有力地反映、表達訴求，爭取權益。



105年3、4月 176



再來第二天，本會邀請林律師堉君講述「勞動權益面面觀」，主題分為常見工資工時爭議及職業災害與職業安全，林律師有豐富的勞資爭議案例，所以課程生動有趣，也讓學員們感同身受，紛紛於下課後還不斷發問求解。

最後安排由謝理事長勝明、劉秘書長人杰、鍾秘書選勳與學員們聯合座談，有關各學員提案與本會說明彙整如下：

案由1：

可否改簡薦委或與交通資位並行嗎？

說明：

有關簡薦委與交通資位制並行，本會於本案開始討論時，原則上並不反對。但嗣後據人事室有關人員提及，路局即使改為簡薦委，亦可能無法與行政機關人員一樣享有子女教育、結婚等生活補助，而且工會能否繼續存在，亦難預料，如此與本會認知有極大落差，故本會目前持保留立場。

案由2：

薪資結構可以調高嗎？在外面夜班

薪資就加萬元，但在台鐵夜班薪資卻偏低，沒有誘因，可在佐級加個幾千等等的。

說明：

目前員工係依據未實施用人費率交通事業機構職員薪額及專業加給表給薪，核定權責在行政院，以現有政府狀態，以夜間工作為由提出加薪，實有困難。不過，本會之前曾委請某委員於立法院提出修正交通事業人員任用條例，提高初任人員任用薪點。然因該委員今年未能當選，以致功虧一潰。本會未來仍將繼續商請其他委員協助，以達增加員工薪資之目的。

案由3：

要求比照公路局員工身分雙軌化，可享有一般公務人員教育補助金，公務人員結婚補助金等福利。

說明：

有關簡薦委與交通資位制並行，本會於本案開始討論時，原則上並不反對。但嗣後據人事室有關人員提及，路局即使改為簡薦委，亦可能無法與行政機關人員一樣享有子女教育、結婚等生活補助，而且工會能否繼續存在，亦難



預料，如此與本會認知有極大落差，故本會目前持保留立場。

案由4：

因在職人員縮減，提議路局提人口與單位職場工作人員比例比，防止人力吃緊、勞逸不均。

說明：

有關人力不足部分，本會104年向行政院爭取增加預算員額111名，今年請增303名部分，本會商請徐志榮、陳雪生、陳超明3位立法委員於105年3月31日在立法院召開協調會，會中決議請行政院人事行政總處於5月底前連同營運人員薪給表案回復處理情形。至於運務車站等級與人員配置已係依據旅客及貨運業務之多寡區分，若仍有勞逸不均情事，已屬內部工作分配細節事宜，建請向所屬分會反映，就近瞭解並與當地主管溝通協調為宜。

案由5：

關於「員工眷屬証」製發。

A. 本分會會員反映，其子女依規定購買眷屬優惠票，於進入月台前驗票口，經運務車站(台北站)驗票員攔阻質詢

為何買眷屬優惠票？持票人表示其為在職員工子女，驗票員反問有何證明文件？持票人告知可以請其去查，驗票員回應其現在沒有電腦可查，現場持票人後方亦有人要排隊通關因本事受堵，讓持票人很不受尊重(因遭驗票員懷疑)。

B. 為避免上述類似事件發生，建議由相關單位製發「員工眷屬証」，惠請協助。

說明：

A. 本案本會103年11月3日(103)鐵工總字第0587號函復嘉義分會，查現職人員持有之識別證係由路局各單位人事核審後發給持用，以供識別使用。本會實無核發員工眷屬識別證之權責。

B. 路局已於103年1月1日起施行「員眷優待購票憑證無紙化」，爰請會員購票、進出車站及搭乘時，請依「從業人員及眷屬優待購票憑證無紙化購票乘車須知」辦理。

案由6：

例假日(國定假日)出勤之問題，主秘回答要以班表是否是你的例假為主，



不是以日曆之(紅字)為準，那請問颱風天碰上六、日時，三班制人員為何都沒加薪？

說明：

從勞資協商實施三班制以來，有關週六加發一日工資意事即非以推定週六認定，而係依據每月週六日數來加發工資，另颱風係停班並非放假，故若當天因颱風未能出勤，則同週六未加班，將減發一日週六工資。反之，若出勤則加發一日週六工資。另除週六外，其餘六天逢颱風停班，均加發一日工資。

案由7：

周工時已改40小時，105年至今(105.4.27)為何沒下文？請問工會之態度如何？又工會進度為何？路局請勞動部解釋條文進度如何？

PS：如現行排班，日、夜、休、日、夜、例之排班如果是合法的，那乾脆排定日、夜、休、日、夜、休之排法即可，既可省延時請領又是合法的。

說明：

105年1月1日實施週工時40小時，路局向勞動部請釋1案，目前該部尚未回

復。本會對於員工出勤超過週工時40小時部分，已於勞資會議提出並請路局依據勞基法24條規定計給延長工資。

案由7：

營運獎金併入本俸之進度如何？

說明：

路局去年將本案陳報交通部轉陳行政院，但未獲核定。據詢主辦單位表示，目前仍就行政院函復疑義各節研議中。

案由8：

現場第一線人員大量不足，但大量用職代來代用，請問工會之看法如何？職代之名額是否有列入人員缺額特考提報之人數？

說明：

一、有關人力不足部分，本會104年向行政院爭取增加預算員額111名，今年請增303名部分，本會商請徐志榮、陳雪生、陳超明3位立法委員於105年3月31日在立法院召開協調會，會中決議請行政院人事行政總處於5月底前連同營運人員薪給表案回復處理情形。



二、職代人員係依據考試院核定各機關職務代理應行注意事項辦理。該注意事項第一點規定各機關職務代理，除法令另有規定外，以下列情形為限：

1. 出缺之職務，尚未派員或分發人員者。
2. 公差、公假、請假或休假。
3. 因案停職或休職。
4. 其他依規定奉准保留職缺者。

前項第一款出缺職務之代理期間，以一年為限。但情形特殊報經分發機關同意之邊遠地區難以羅致人員，得延長代理，並以一次為限。

按前述規定該職缺是屬正式員額，一旦被代理之人復職，該職務代理人即須離職。

案由9：

希望工會能夠運用現今的社群軟體，如FB等，成立一個公開的社團，將目前工會所實行的項目和各項活動以及未來將要實施或爭取的部分公佈給工會的會員知悉，除此之外，也能提供會員一個提出意見問題和討論的平台，如果每個會員都能夠加入，相信一定能夠凝

聚每個會員的共識。

從近來的各社會運動來看，社群軟體發揮了一個極大的群聚效應，諸如洪仲丘事件或是太陽花等，甚至台北市市長、總統選舉等，都運用社群軟體得到了極大功效，如工會可以運用這項利器，我們將會更加團結。

說明：

本會為企業工會組織，經查本會已有官方網站與路工月刊，故任何有關本會事務公告與辦理業務狀況，為求嚴謹與一致性，皆應以本會官方網站與月刊出版所刊載內容為準，其他社群網站屬個人行為不能代表本會立場，以防止錯誤資訊流出影響到會員權益與本會名譽。

案由10：

本分會現場工作同仁參與度不高，反而辦公室人員積極，往後若需動員恐成效不彰。

說明：

本會與會員間互動，有賴各分會作為溝通橋樑，爾後將責成各分會積極佈達訊息，深入關照會員，尤其現場輪班同仁，以期團結一心。



(網路申辦限定!!) 台鐵員工眷單門號案不限身分

(新申裝/攜碼適用)

指定公家機關員工眷專屬優惠



4G單辦門號優惠

單辦門號上網吃到飽月租只要**\$699**
再送myfone贈品電子禮券**\$2,000**

4G手機攜碼優惠

攜碼搭配手機上網吃到飽月租只要**\$998**
再享手機最高折價**\$6,000**

加碼
優惠

中華電信用戶攜碼申辦，享原中華網內通話費率

專案		4G單辦門號優惠	
實收月租費		\$249	\$699
合約期間		24個月	
上網優惠	總上網傳輸量 (內含+贈送)	每月3GB 前6個月 吃到飽不降速	合約期間內 吃到飽不降速
語音優惠	群內優惠 網內優惠 市話優惠	免費	
費率	網內費率	前3分免費 贈送10分 \$0.05	免費 贈送30分
中華電信指定網優惠費率		\$0.05	
WiFi上網優惠		台灣大哥大WiFi無線上網免費	
加碼再送	myfone贈品電子禮券	\$1,000	\$2,000

3G單門號專案

3G資費	\$200
實收月租費	\$50
月租可抵	\$200
合約期間	24個月
網內費率	\$0.08/秒
群內費率	\$0.03/秒
網外優惠	\$0.09/秒

台灣大哥大 3G 4G



全台實測 上網速度第一

4G/3G 單門號申辦說明：

請輸入台鐵交通部企業統編: 07524729

1. 限定網路申辦，優惠網址: <https://goo.gl/rbxFdU>
2. 適用企業員工、眷屬不限，限定新申辦/攜碼用戶/續約
3. 申辦如遇問題，請洽專線: 0809-000-809(此方案為限時,台灣大哥大保有變更取消之權利)
4. 專案經理-許祥麟0971-026275 或Email: derekhsu@taiwanmobile.com (歡迎索取網路申辦教學)



掃描QRcode申辦



(網路申辦限定!!)台鐵員工眷屬 4G吃到飽手機專案

(新申裝/攜碼適用)

指定公家機關員工眷專屬優惠

專案		4G手機攜碼優惠	
原4G資費		\$599	\$999
實收月租費		\$499	\$998
合約期間		30個月	
上網優惠	總上網傳輸量 (內含+贈送)	每月5GB 前12個月 吃到飽不降速	合約期間內 吃到飽不降速
語音優惠	群內優惠	免費	
	網內優惠	前5分免費	前10分免費
費率	市話優惠	贈送10分	贈送20分
	網內費率	\$0.05	
中華電信指定網優惠費率		\$0.05	
WiFi上網優惠		台灣大哥大WiFi無線上網免費	

4G手機案 精選手機



HTC Desire 728



Samsung Galaxy J7



HTC One A9-16G



iPhone 6s-64G

4G月租	\$499	\$998
攜碼優惠價	\$0	\$12,900
原門市新申裝專案價	—\$1,990—	—\$2,990—
	—\$5,990—	—\$18,900—

4G吃到飽申辦說明：

請輸入台鐵交通部企業統編: **07524729**

1. 限定網路申辦 · 優惠網址: <https://goo.gl/rbxFdU>
2. 適用企業員工、眷屬 · 限定新申辦/攜碼用戶/續約
3. 申辦如遇問題 · 請洽專線: 0809-000-809(此方案為限時,台灣大哥大保有變更取消之權利)
4. 專案經理-許祥麟0971-026275 或Email: derekhsu@taiwanmobile.com(歡迎索取網路申辦教學)





葉益青當選全國模範環境保護專責人員

葉益青/常振興

象徵企業最高環保榮譽獎項「第24屆中華民國企業環保獎」在歷經長達4個月初評、複評、決選等評選階段後，終於選出本年度獲獎企業，環保署於104年11月4日下午2時假台北國軍英雄館舉行頒獎典禮，環保署將頒發獎牌給今年獲獎的31家事業單位，同時頒發10位獲得104年模範環境保護專責人員，藉以表達最深敬意。

其實這個全國性獎項名稱，或許為大家所不熟悉，但可知這個獎項其實得來不易，在今年四月收到行政院環保署環境保護人員訓練所通知，有全國模範環境保護專責人員甄選的訊息；本段前

副段長林聖統獲知後指示本段污水處理廠同仁葉益青要全力參選。

經過了第一階段書面審查，很榮幸晉級第二階段實地審查，環訓所於8月24日專程派9位評審委員來到台北檢車段，先聆聽簡報後隨即帶領評審委員們審查本段的汙水處理廠及自動洗車機運作，過程中委員們頻頻詢問葉益青同仁許多工作上的問題，並且給予在環境保護上能夠更精進的建議；10月中旬，獲知葉益青同仁獲得104年模範環境保護專責人員獎，將安排總統府晉見吳副總統，全段非常高興，這可是台鐵百年來第一人呢。

吳敦義副總統今（4）日上午接見「第24屆中華民國企業環保獎獲獎事業暨104年模範環境保護專責人員」等一行，肯定獲獎者長期以來對環保工作投入的心力，並期勉渠等能繼續善盡企業社會責任，與政府共同為環境的永續發展而努力。副總統致詞時表示，環境是我們人類的共同資產，也是支撐人類發展的基礎，「地球只有一個」，因此無論是政府施政或企業經營，都應以追求「環境永續發展」為目標。

企業經營者要永續經營，除了需承擔對股東、顧客及員工的責任外，更要面對社會，並善盡企業的社會責任，在環境保護上勇於任事、貢獻傑出，堪為社會各界之表率，令人敬佩。

最後，副總統再度對獲獎者在環保工作上的傑出表現，表達肯定與感謝之



意，並期勉渠等能持續發揮影響力，帶動更多企業和社會大眾參與環境保護工作，建構臺灣成為美麗家園。筆者有幸參予此一盛會，深知此獎獲得不易，得獎者皆是全國知名的大企業，像是台積電、新興電子、奇美實業、旺宏電子等擁有充沛的資源；反觀台鐵，污水處理並不是最主要的業務，而葉益青同仁再艱鉅的環境裡依然堅守崗位，不懈不怠，榮獲此獎更是顯得難能可貴。

104年度獲獎的10名專責人員：

戴德森醫療財團法人嘉義基督教醫院蘇保源先生、台灣積體電路製造股份有限公司十五廠賀萌小姐、欣興電子股份有限公司蘆竹二廠溫一倉先生、欣興電子股份有限公司新豐一廠曾南彰先生、台灣積體電路製造股份有限公司三廠李耀東先生、旺宏電子股份有限公司晶園五廠蕭寓芯小姐、交通部臺灣鐵路管理局臺北檢車段葉益青先生、台灣美光記憶體股份有限公司蔡宗晃先生、奇美實業股份有限公司林文昌先生、台灣積體電路製造股份有限公司十四A廠林意雄先生(照片中左四為葉益青)





JTSB運輸安全委員會簡介

陳山風

我國目前未有獨立之鐵路事故調查機構，然他山之石可以攻錯，以下就日本在運輸事故調查機構沿革及現行之運輸安全委員會作概述簡介，雖說國情及淵源不同，但獨立鐵路事故調查機構之組織架構、調查流程、情資通報、勸告建議及國際合作方式等有可借鏡之處，可納為未來改進之參考方向。

日本運輸事故調查機構沿革

1974年以前，日本飛航事件均由國土交通省民用航空局適航組航空事故調查課負責，1971年7月，全日空一架客機與航空自衛隊空中相撞事故，造成客機上155名乘客及7名機組人員罹難後，促使日本國內成立獨立航空事故調查機構的聲音高漲，日本國會在1973年10月通過《航空事故調查委員會設置法》，於隔年1974年改組成立國土交通省航空事故調查委員會，設置目的在究明事故原因，俾於防止事故發生之獨立常設機關。

航空事故調查委員會最初只調查航空事故，鐵路事故仍與一般交通車輛事故相同，基本上由警方進行搜查工作，出現重大事故時，才成立臨時調查委員會。

1991年日本滋賀縣信樂高原鐵路發生列車相撞事故，3節車廂出軌，造成42人死亡、527人受傷，外界開始產生成立比照航空之鐵路獨立調查機關聲

浪，因此「運輸技術審議會鐵路部會」於1998年提出設立鐵路調查委員會之審議，於審議過程中，2000年發生東京地鐵日比谷線出軌後相撞事故，調查鐵路事故重要性愈發受到重視。

國土交通省審慎考量，因航空事故調查委員會已發展多年，具備豐富調查經驗，在組織定位及資源共享之共通性原則下，日本國會於2001年4月將《航空事故調查委員會設置法》修正為《航空・鐵路事故調查委員會設置法》，同年10月1日改組航空事故調查委員會，成立隸屬於國土交通省下之「航空・鐵路事故調查委員會」。設置法中對於委員會構成、職掌、委員資格任命程序、委員任期、酬勞及罷免等身份保障、獨立行使職權、委員保密、中立及利害衝突迴避義務等均有保持獨立公正不受行政干預之考量，惟委員職權行使雖受法律保障，但任期受限為三年且提名及資格設定受國土交通省極大之影響。

另外由於航空・鐵路事故調查委員會原由隸屬國土交通省之航空事故調查委員會擴增，充分利用既有資源，惟未考量國土交通省同時掌握交通安全調查機關及監理機關之問題，導致其實際上為部分獨立之調查機關。因組織定位造成調查過程發生無法完全獨立公正之狀

況。舉例來說，當事故涉及「業務過失致死罪」時，警察和檢察官在沒收證物和對相關人員進行調查時處於優勢，航空・鐵路事故調查委員會權限往往受到制約。因此，日本部分專家提議，為了更好地防止事故發生，應該改組為類似於美國國家運輸安全委員會（NTSB）的擁有強大權限之機構。

2007年12月，日本國土交通大臣和

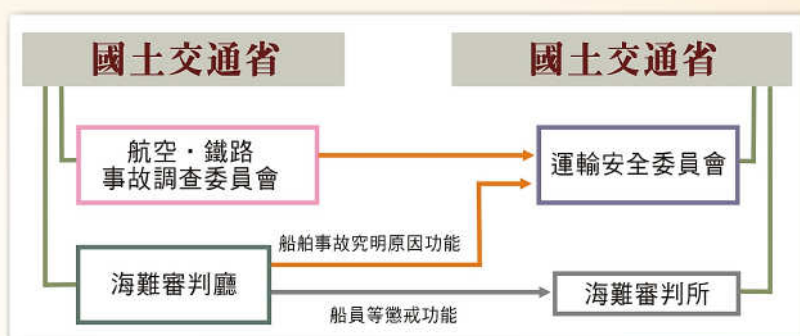
總務大臣就設置運輸安全委員會達成了協議。2008年4月，《運輸安全委員會設置法》獲得國會通過。同年10月，參考美國國家運輸安全委員會（NTSB）的制度，將航空・鐵路事故調查委員會與海難審判廳重組合併為運輸安全委員會，雖隸屬國土交通省轄下，但將該委員會從國土交通省獨立出來，加強運輸安全委員會之調查權力。

現行之運輸安全委員會總覽

運輸安全委員會（Japan Transport Safety Board, JTSB）係日本針對航空、鐵路及船舶事故等重大案件發生原因，以科學方式究明緣由、並以公平公正立場防止事故及重大危安虛驚事件的發生，並儘量減輕事故災害程度擴大的獨立機關。誠如先前沿革所述，係由國土交通省之航空・鐵路事故調查委員會及海難審判廳改組而成。

航空、鐵路及船舶運行需追求極高水準的安全性，為此，除了徹底究明原因，以便採取防止再度發生及減輕災害的對策，運輸安全委員會將事故調查結果彙總為報告書，除了向國土交通大臣報告外，同時也公諸於世。另外，如有必要，該會將向國土交通大臣及事故肇因關係人報告防災及減災對策及針對處置作為提出勸告建議，另外亦視需要向國土交通大臣及相關行政部門機關陳述專業見解。

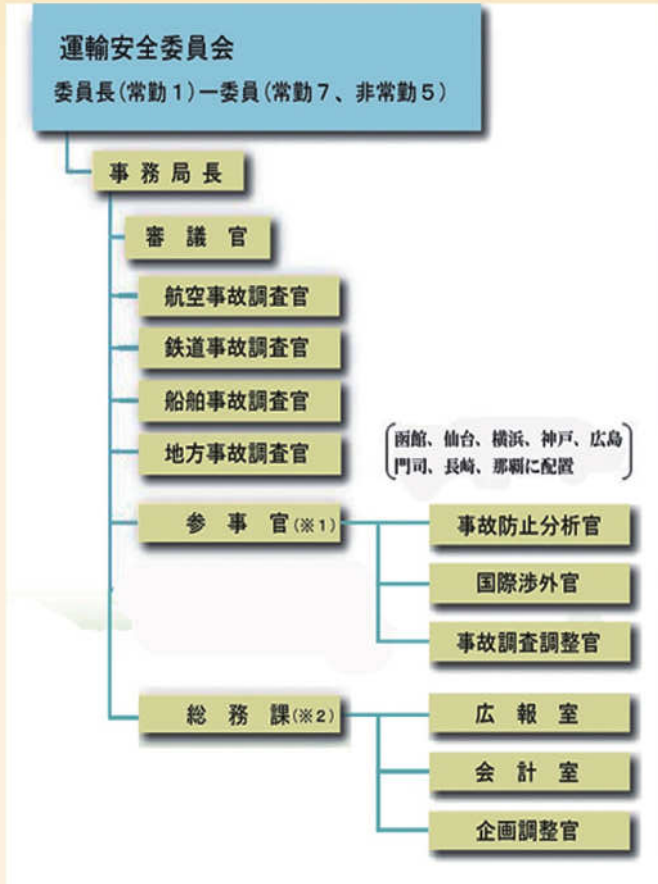
運輸安全委員會設有事務局、總務科、廣報科（宣傳科）及會計室，在地區還設有8處地方事務所。委員長和委



員共計12名。運輸安全委員會負責調查航空事故、鐵路事故和船舶事故以及重大危安虛驚事件的原因，根據調查結果要求有關人士採取必要措施，以便防止事故並減輕傷害。

運輸安全委員會12名委員中，專職7人，兼職5人。委員長和委員需獲得國會參眾兩院的同意，並由國土交通大臣任命，任期3年，可連任。基於中立立場，航空業、鐵路業、海運和港口業人士無法擔任委員長和委員。委員屬於特別職務的公務員，不受日本《國家公務員法》限制。

如果委員與涉及事故的人擁有密切關係，將無法調查該起事故，也無法出席相關會議。委員會可以從擁有豐富學識經驗的學者中聘用兼職的專門委員，並委託獨立行政法人和民間組織調查事故。



運輸安全委員會業務

- 一、調查航空、鐵路及船舶事故及重大危安虛驚事件發生原因，試圖釐清致災緣由。
- 二、根據事故調查結果，對相關機關及事故肇因關係人進行防止事故再度發生及減災之措施之勸告、建議及專業見解，俾利改善。
- 三、為了推動事故意外等調查、防止再度發生、受害減輕之運輸安全委員會對策，進行必要的調查及研究。

運輸安全委員會作用

- 一、強化陸海空各類事故發生原因之究明機能
 - * 透過分享人為因素及氣象等專門知識，使追究事故原因功能高度專業化。

* 船舶事故方面，與懲戒功能分開進行更加客觀科學之調查

二、充實事故調查體制

強化事務局之人員及體制及設置地方事務所，使事故等調查得更加迅速，亦加強事故調查之分析功能，並強化國際合作體制。

三、強化勸告建議功能

直接對事故肇因關係人提出勸告建議，倘無法直接傳達給當事人，亦將透過公布調查報告書等方式公諸於世。

四、提供受害者家屬資訊

充分考量事故受害者及其親屬或遺族心情，提供即時且妥適的事故相關情資。

鐵路事故調查流程

一、事故等之發生

運輸安全委員會之調查對象為列車衝撞事故、列車出軌事故（工作中的除雪車除外）、列車火車事故、其他事故（造成乘客、乘務員的死亡，5人以上死傷事故（限於出現死者）、鐵路從業人員操作失誤或車輛、鐵路設施之故障損壞或破壞導致產生死者之事故、由於未架設平交道遮斷裝置導致產生死者之事故、特例等）及重大危安虛驚事件（若持續發展極可能發生事故之狀況）。

二、事故等之通報：如流程圖

三、事故等之調查開始

- * 指定負責之主任調查官及調查官
- * 協調警方及相關機構等合作

四、事實調查等

* 由乘務員、乘客及事故目擊者之口

述及氣象情報等相關資訊著手。

- * 蒐集事故相關之證物並進行鐵路設施及列車車輛損傷狀況之調查
- * 試驗研究（分解、調查、實驗）及分析。

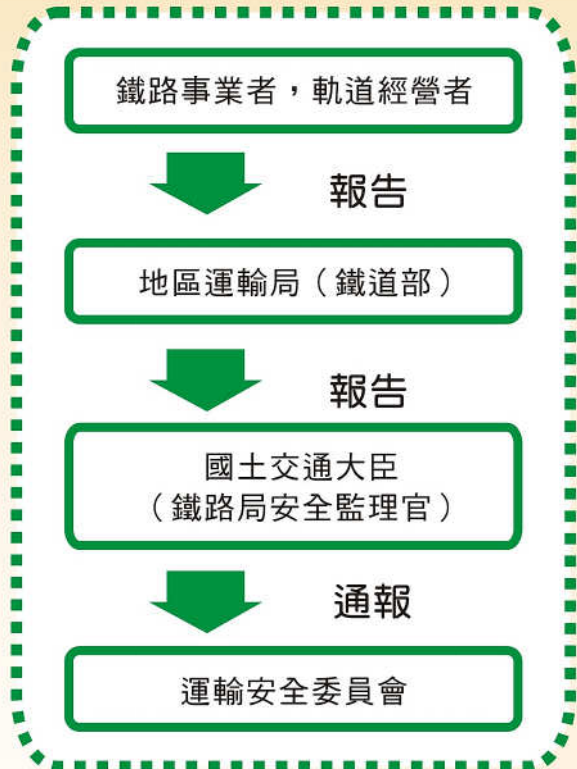
五、完成事故報告書

- * 委員會（部會會議※）審議※綜合部門會議・鐵路部門會議。
- * 如有必要，舉行聽證說明會（召集事故肇因關係人或專家學者等）。

六、聽取事故肇因關係人意見

七、委員會（部會會議）議決

- 八、向國土交通大臣提出報告書並公開之
如有必要，向國土交通大臣及事故肇因關係人提出勸告建議，並對相關行政部門陳述專業改進見解。



1... 發現事故及調查官之派遣



2... 事實調查、試驗研究及綜合解析



3... 委員會（部會）審議





情資傳遞方式

運輸安全委員會透過傳播適時又積極的情報（透過傳遞勸告建議和專業見解、事實情報的提供等方式），有助於提高運輸安全性。事故等調查結果在公布調查報告書同時，如有必要，委員會將對事故肇因關係人、相關行政機關首長，在防止事故或減輕受害程度採取必須之政策或因應措施，發布勸告建議或專業見解，促其接納改善，俾利致力安全性的提升，傳遞方式共四種如下：

一、對相關行政機關提供情資

在事故調查過程中，發現應周知並具緊急之高度不安全要素之情況，得及時提供情資給相關行政部門機關以便盡速因應。

二、勸告建議

勸告係事故等調查結束後，基於調查結果，運輸安全委員會對國土交通大臣或事故肇因關係人，為了防止事故產生或減輕受害程度，希望其應採取之政策或因應措施而提出。國土交通大臣亦必須通報委員會其基於勸告而採取哪些行動。並且對於事故肇因關係人，倘無正當理由而對委員會勸告置之不理毫無作為，則會被委員會公開相關資訊以做效尤。

三、專業見解

專業見解不限於事故等調查結束後，從調查中途階段和過去多數事故實際案例中，運輸安全委員會為了防止事故再發及減輕受害程度，會向國土交通大臣或相關行政機關首長提出可能之對策及因應作為等專業改進意見。

四、安全忠告

基於國際條約，安全忠告不限於事故調查結束後，而是運輸安全委員會為了提高國際相關組織（相關人員）的產業安全性，提出必須迅速採取措施之建議。

國際合作

一旦航空事故或危安虛驚事件發生，事故發生國、飛行器註冊國，航空公司隸屬國，設計和製造國，事故相關人員及傷亡者的國籍等相當多元，可能涵蓋複數國家，船舶事故或危安虛驚事件亦假設如此。為了究明事故發生原因，防止同類型意外再度發生，超過了國內調查研究的框架，相關國家間的通力合作已成為必不可少的。

此外，即使在鐵路領域，為了防止類似事件發生，需掌握國際脈動，保持與國際接軌，事故調查訊息實有各國調查組織彼此交換情資的必要。

國際合作包括參加事故預防之國際

組織、參加國際會議、與海外的事故調查機構合作及技術合作等四個努力方向。日本運輸安全委員會為國際民航組織（ICAO）及國際海事組織

（IMO）之會員，除了參加相關會議外，由於各國事故調查機構或組織對事故調查抱持共識，同時為了進一步加強調查機構間合作體制，舉辦了各式各樣事故預防、以運輸安全為目的之國際會議。運輸安全委員會亦贊同其宗旨，不但積極參與會議，且在會上發表該會之事故調查報告供參。

以鐵路事業來說，國際事故調查組織或會議以下列二者為要：國際運輸安全協會及國際鐵路事故調查會議。

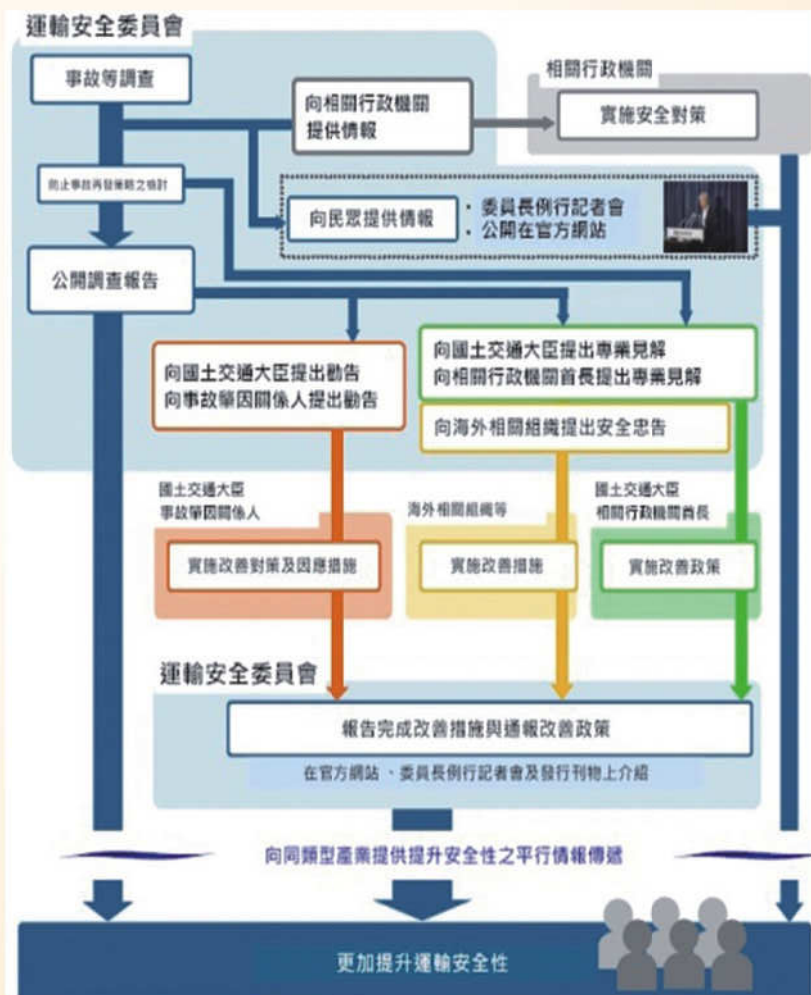
一、國際運輸安全協會

國際運輸安全協會(ITSIA: International Transportation Safety Association)，1993年由荷蘭、美國、加拿大及瑞典4國事故調查委員會所設立，自2009年12月為止，成為世界14個國家或地區為會員之運輸事故調查機關的國際組織，從有關當局獨立，複數的交通模式之事故調查為成為會員之條件。從某領域的事故調查中發現事實，於其他領域中也能獲得收穫之觀點，每年舉辦發表各成員的事故調查組織所進行

的航空、鐵路、船舶等意外調查經驗的委員長會議，了解事故原因和意外調查手法等，並以運輸全面安全性提高為目標。

二、國際鐵路事故調查會議

國際鐵路事故調查會議（IRAIC: International Rail Accident Investigation Conference）係以將鐵路事故調查相關見解國際分享為目的，由英國機械學會（IMechE）鐵路部門所舉辦，自2007年設立以來，每3年於倫敦召開1次。



參考資料

- 一、日本國土交通省運輸安全委員會網站：
- 二、行政院飛航安全委員會96年6月26日參訪日本航空鐵道事故調查委員會出國報告書
- 三、〈揭秘日本交通事故調查：專設航空鐵路事故調查委〉1文
<http://mnc.people.com.cn/BIG5/15729992.html>



陳心怡

新進人員行政處處訓心得

防護，為實現各機關單位安全管理所實施之自衛編組及防護團設備之充實，其內容包括對於危害、破壞、空襲、火災、竊盜、風災、地震及水災之安全維護事宜，而為強化本局動員暨災害防救工作，加強地方單位橫向聯繫，積極整合、儲備戰時總體戰力，以提升整體動員災防應變能力。以局長為團長，設置特種防護團，其組織依「全民防衛動員準備法」、「災害防救法」，本局動員作業小組以行政體系為主導，並結合災害防救、民防、消防編組、配合軍方作戰區及戰時運輸分區指揮體制，分為「局本部」動員作業小組、「區」(運務段)動員聯合辦事處及阿里山森林鐵路管理處2級制，行政處亦於每年辦理災防演習。

台灣位處歐亞板塊和菲律賓海板塊交界處，又四面臨海，受海風影響，且為颱風經過路線，因此地震頻仍、風速影響行車甚大，為此並訂有「交通部臺灣鐵路管理局災害事故應變處理須知」，其中，有關地震之規定如下：地

震震度達三級強度時，應立即將地震震度通告在站及兩端站間運轉之各次列車乘務員，以不超過每小時60公里之速度注意運轉；地震震度達四級時，除通報外，其最初通行之列車以不超過每小時30公里，次趟列車以不超過每小時60公里之速度注意運轉；當震度為五級強度以上時，應即停止列車運轉，並通告車長播音將地震狀況告知旅客，除對地震之應變規定，其他如風速亦有規定，種種規定皆為使災害發生時能在最短時間內應變，並在災害發生後迅速復原。

雖然在法規裡有規定各種情況之處置方式，但災防並非僅是一人或單一科之業務，而是須大家平時注意，配合各項演習、專注於宣導內容，才能在災害發生時，使法規發生最大效用，使財物損失、人員傷亡降至最低，如局內目前所實施之「二線支援一線」其時間點除重點疏運期，尚包含一般行車事故、重大災變事故，由此便可見一斑。簡言之，災防應計畫適切、準備周全、防患於未然、消弭於無形、妥善處理於事後。

日本鐵路新聞摘要—青函隧道本次演習圓滿完成

藍昇順

2016年3月26日即將正式營運的日本北海道新幹線，於2月16日於青函隧道（青森及函館間、全長約54公里）辦理第2次逃生避難演習，同月9日的第1次逃生避難演習中，假定連救援列車也因停電而動彈不得無法行駛要如何因應，這回則設定救援列車無任何問題，而直接從故障列車辦理受困旅客接駁。

第2次逃生避難演習腳本為新幹線列車因故障而緊急停車，而無法順利停到設有避難所的已裁撤之海底車站，而改由其他新幹線列車前往救援，並在兩車約90公分的間隔間搭設寬45公分的鋁製渡板，將飾演乘客的JR北海道公司員工共35人接駁過去。

JR北海道公司說明，本次為第1次在裁撤的海底車站以外的隧道內部辦理演習。青函隧道若出現異常，雖以不停在隧道內而停在裁撤的海底車站為原則，但在演習亦會假設在隧道內停車的情況，因此在水深140公尺的海底或更深100公尺的隧道最深處進行演習。而JR北海道公司前來視察的田畑正信常務指出，渡板於實際運行的新幹線列車上皆有搭載，使用渡板來接駁旅客是新幹線列車特有訓練，如果救援列車停車位置不夠精準的話，就無法安全逃生，而本次演習停車位置完美，圓滿達成任務。

另外於青森縣今別町的奧津輕今別車站於2月15日進行車站發生火災的消防避難演習，本次演習假定起火點為月台上的吸菸室，站務員依規定通報消防及警察等單位，並在站內廣播疏散乘客並進行滅火工作。

站長石澤透表示，晚上部分時間車站只有3名站務人員值勤，故為有效因應各種突發狀況，故將與相關單位保持密切聯繫，以維旅運安全。（青函隧道演習使用渡板接駁旅客）



受縱火事件影響，東海道新幹線監視攝影機開始於車廂全時錄影

東海道新幹線列車「NOZOMI希望號」於2015年6月發生縱火事件，受此事件影響，JR東海公司於2016年2月23日發表該公司新幹線列車車廂內監視攝影機將全時錄影，成為日本新幹線列車的創舉。

之前新幹線主力列車「N700型」已於車廂間出入口裝有監視攝影機，而本次改造於車廂內及車廂間連通道部分亦加裝之，使得1組列車的監視攝影機數量由60台增至105台。

雖於2月23日發表時僅1組列車完成新設備架設，但JR東海公司宣布將於2017年年底前完成新幹線編組九成列車之監視攝影機改造成全時錄影。另外JR西日本公司表示山陽新幹線行駛東海道地區列車近期內亦會設置，而JR東日本公司表示北陸新幹線與東北新幹線同樣也有裝設全時錄影監視攝影機的計畫。（JR東海公司架設全時錄影之監視攝影機）



新聞及圖片
來源：日本
朝日Asahi
新聞網站

法律小品（四）

民間互助會之法律責任



慎言

按法律上之「合會」，在民間俗稱「互助會」，是我國民間為了資金融通，自古以來流傳之一種小額信用貸款習慣。按「合會」原係因會員間基於資金需求或理財需要，為互相幫助之目的而生。由急需資金之會員提前競標得標，多付利息以取得大筆金額予以運用；而不急需資金之人則付扣標金之會款以賺取利息。如合會運作順暢，會員各蒙其利，不失為一良善俗成融資機制。惟該習慣，係在以農業社會為主之時期所產生，完全建立在會首與會員間之「信用」基礎上，幾乎無任何擔保。而農業社會是以緊密的鄰里關係維繫民間信用之遵守，如有人不守信用，經鄰里相傳，則必受排擠，而無法在該社會生存進而影響生計。故在視「信用」如「生命」之農業社會時期，會首與會員必多嚴守信用，除非會首或會員，於合會中遭遇不可預料之變故，否則，倒會情形並不多見。然在社會普遍工商化後，民眾紛紛離開視信用如生命之農業社會，而進入鄰里關係疏離以營利為主要目的之工、商業社會後，先前在農業社會維繫民間守信用之牽制已不存在，民間之信用度隨之式微，而以「信用」作為主要凝聚基礎之合會，其成立及運作即不再穩固，如再加上會首或會員居心不良，為冒標或虛設會員等等詐取會款之不法行為，終致現今合會倒會之情形，時有所聞。倒會情節輕者，造成親友失和及財產損失；情節重者，甚至釀成重大經濟詐害事件引致社會動盪不安。我國政府為了防止合會之弊端、介定會首與會員間之法律關係及處理倒會後之公平法律機制，特別於民國88年間，將該民間習慣加以明文法制化，在民法中增訂「合會」一節，規定合會合單之法定形式，以加強起會之徵信功能，另規範會首與會員間之法律關係及萬一倒會時之法律責任歸屬與處理方式。茲各同仁如仍有起合會或加入合會之必要，為了降低倒會風險以及能受法律充分保障，自當應依該規範辦理合會之成立、運作及善後之處理。

茲謹就民法有關「合會」之規定，概述如下：

一、合會契約之成立：

(一)會首資格：

1. 自然人：即不得為法人（例如：公司、基金、協會、工會…等）或非法人團體（例如：未登記人民團體、工程行、餐廳…等獨資或合夥行號）。
2. 不得為無行為能力人或限制行為能力人（例如：未滿 20歲受法院

監護宣告或輔助宣告之人)。

3. 不得為同一合會之會員。

(二)會員資格：

1. 自然人：同上

2. 不得為同一合會之會首。

3. 會員為無行為能力或限制行為能力者，不得參加其法定代理人為會首之合會。

4. 合會之會員需二人以上。

(三)應訂立如下之會單：

「會款：(即合會種類、基本數額)

起會日期：

標會日期：

標會方法：

出標金額(如有最高或最低限制，其限制)：

交付會款日期(標會後3日內，會員交付與會首)：

交付合會金日期(前項最後期限之翌日，會首交付與得標會員)：

標會場所(如變更由會首於先期通知)：

	姓 名	地 址	電 話	簽 名	簽名日期
會 首					
會 員					

(四)前項會單由會首保存原本並製作繕本，會首在繕本上簽名後交每一會員各執一份。

1. 以上會單可約集全部會員一同互約簽立，或由會首與會員個別約定簽立，均有效。

2. 會員已交付首期會款者，雖未依規定訂立會單，其合會契約視為已成立。

二、標會之方法：

(一)由會首主持，依會單之期日、方法及會首先期通知之場所開標。

(二)「合會金」指會首及會員應交付之全部會款。

(三)首期「合會金」不經投標，由會首取得，其餘各期由得標會員取得。

(四)每期標會每一會員僅得出標一次，以出標金額最高者為得標。最高金額相同者，以抽籤決定(但可另為約定其他決定方法)。

無人出標時，除另有約定，以抽籤定得標人。每一會份限得標一次。

三、會員繳納會款及會首交付「合會金」之時限及責任：

- (一)會員應於每期標會後3日內（即會單之交付會款期限）交付會款予會首。會首應於前項期限之翌日前（即會單之交付合會金期限），將代收會款及自己之會款交付予得標會員。
- (二)如會員逾期未交付會款予會首，會首應代為給付於得標會員。會首代為給付後，得請求該代給付會員附加利息償還。
- (三)會首收取之前揭會款，在未交付得標會員前，對其喪失、毀損，除非可歸責予得標會員，否則，仍應負支付於得標會員之責任。

四、會首及會員移轉權利及義務之限制：

- (一)會首非經會員全體之同意，不得將其權利及義務移轉於他人。
- (二)會員非經會首及會員全體之同意不得退會，亦不得轉讓其會份於他人。

五、合會不能繼續進行之處理：

- (一)合會因會首破產、逃匿或其他事由致不能繼行時，會首及已得標會員應給付之各期會款，應於每屆標會期日平均交付於未得標之會員。但另有約定，依其約定。
- (二)會首就已得標會員依前項規定應給付之各期會款，負連帶給付責任。即未得標會員可請求已得標會員或會首給付該已得標會員各期會款。
- (三)前項已得標會員或會首依前項規定應平均交付於未得標會員之會款，遲延給付之數額已達兩期之總額時，該未得標會員得請求已得標會員或會首給付全部會款。
- (四)第（一）項情形，得由未得標之會員共同推選一人或數人處理相關事宜。

六、綜上，「合會」係以會首與會員之「信用」為起會及維持合會存續之基礎，故負責任之會首，在起會時，除應依法律規定辦理外，並應為會員嚴格篩選入會會員，務必作好入會會員均為信用良好且非人頭會員之把關。如此，不但可避免合會中途倒會之危險，且可免承擔會首因會員倒會所應負擔之沉重連帶責任。至於會員加會時，亦應先確認會首既往之信用無瑕，會首起會之形式及會首、會員資格等均合法，另對於與會之其他會員，亦應確認均認識而非人頭且無信用不良紀錄後，才可加入。如此，方能保障合會得順利運作，俾圓滿達成得標者得適時領取合會金運用，未標得者賺取利息之合會互助目的。

附記：有關會首及會員之債務處理，可卓參路工104年9、10月第80卷第5期第25頁解決債務糾紛好幫手(一)。

 用最大的愛 做最小的事 

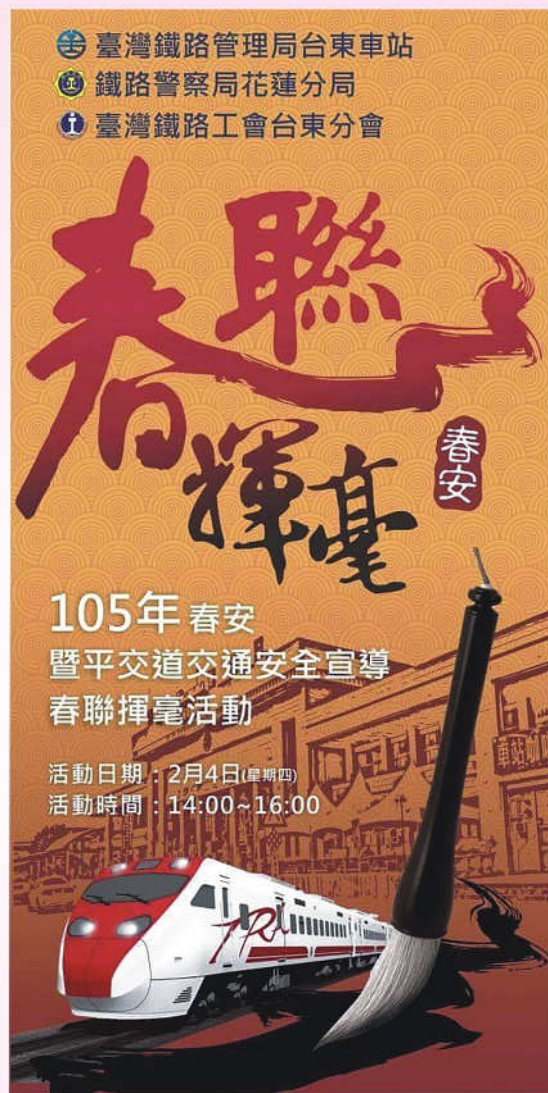
台東分會春聯揮毫暨平交道交通安全宣導活動

張博翔

鐵路工會台東分會為祝福每位會員及旅客都有一個平安愉快的新春假期，特別在2月4日下午與鐵路警察局花蓮分局台東派出所，台東火車站等共同舉辦「春聯揮毫暨平交道交通安全宣導」活動，期盼同仁與旅客在春節假期間都能遵守交通秩序，最重要的鐵路平交道安全更不能疏忽，以免在假期中發生重大的事故。

活動在4日下午2點於台東站前展開，邀請台東書畫名家羅適中，謝貴文，吳秋娥等三位一同揮毫書寫春聯贈予同仁與往返遊客，吸引許多縣民及旅客與鐵路同仁前來共襄盛舉。現場鐵路警察局更安排鐵路交通安全有獎徵答，通關民眾即可獲得限量精美宣導品，在主持人女警親切幽默的提問下，更讓活動添加了熱情活力。

鐵路工會台東分會表示，「平安」是回家過節唯一的路，此次特別結合相關單位於春節前夕舉辦活動，除了贈送應景春聯，讓往來遊客在車站感受春節驚喜外，最主要的目的，是希望在春節交通繁忙期間，能讓民眾更加重視車站內外的安全與秩序，以免因一時疏忽而在溫馨假期中造成無法挽回的悲劇，同時也藉由名家之筆，祝福每一位同仁與遊客都能有一個平安快樂的假期。



臺灣鐵路管理局台東車站
鐵路警察局花蓮分局
臺灣鐵路工會台東分會

春聯揮毫

春安

105年春安
暨平交道交通安全宣導
春聯揮毫活動

活動日期：2月4日(星期四)
活動時間：14:00~16:00

The poster features a large, stylized calligraphic title '春聯揮毫' (Spring Couplets Calligraphy) in red and black ink. Below it, the text '105年春安暨平交道交通安全宣導春聯揮毫活動' (105th Spring Safety and Level Crossing Traffic Safety Campaign Spring Couplets Calligraphy Activity) is displayed. The event details '活動日期：2月4日(星期四)' and '活動時間：14:00~16:00' are provided. The background shows a red and white high-speed train and a calligraphy brush.



台灣鐵路工會第13屆第14次理事會摘要

- ★ 為感謝楊麗環委員就富岡基地缺失、營運人員人事管理要點等案之鼎力協助，本會於105年1月3日楊委員競選總部成立大會時，動員幹部及會員前往表達支持之意。
- ★ ICLS訂於本（105）年3月24日至26日（3天2夜）假本會舉辦「ICLS ISC Meeting」（ICLS委員會議），相關籌備事宜配合辦理中。
- ★ 本會互助慰問辦法請領明細表

分會別	員工姓名	人數	扣薪月份	應扣金額
台東分會	鄭約瑟	1	105年1月	50元
屏東分會	馮榮城	1	105年1月	50元
北一分會	陳勝鑛	1	105年1月	50元
台中分會	賴濬樑	1	105年1月	50元

- 自96年6月份起本會依照第11屆第3次理事會議之決議，分會申請經本會審核通過後先行撥付20萬元正。
- ★ 本會104年12月至105年1月份會員傷病/災害/因公涉訟慰問金、死亡奠儀金：

月份	因公受傷	因公涉訟	一般傷殘	一般傷病	死亡奠儀金	合計
	1,000元/人	10,000元/人	5000元/人	600元/人	3,000元/人	
12月份	5			53	1	
1月份	4		1	45	2	
金額	9,000		5,000	58,800	9,000	81,800

- ★ 營運人員人事管理要點(工種簡併)；
關營運人員薪給表及營運獎金級點表修正亦於104年12月21日陳報行政院，本會請楊立環委員積極督促儘速核定。但可能係1月16日楊委員未能當選本屆立法委員之故，行政院函復交通部仍提出甚多意見，要求交通部說明解釋，另有關要點內升遷考核規定，路局已積極研訂中，本案將繼續追蹤後續情形。
- ★ 有關請增人力案：
5年請增1,318名人力1案，其中105年請增員額已有部分進展。但因楊立環委員未能繼續當選之故，原有承諾可能生變，本案仍將繼續設法尋其他途徑協助努力爭取並追蹤後續情形。
- ★ 有關請路局同意前依基層服務員管理辦法進用之人員於取得交通事業人員資位資格而轉任資位職務者，其原任服務之年資結算方式，得由該等人員於退休前選擇之，以保障當事人權益案，本案歷經王進士、林國正、王廷升及楊立環委員居中

協調，路局、交通部仍不同意。而委員亦認為本案屬全國通案性問題，楊委員允諾未來將協助與勞動部溝通。但因楊委員未能繼續當選之故，故本案將繼續設法尋其他途徑協助努力爭取並追蹤後續情形。

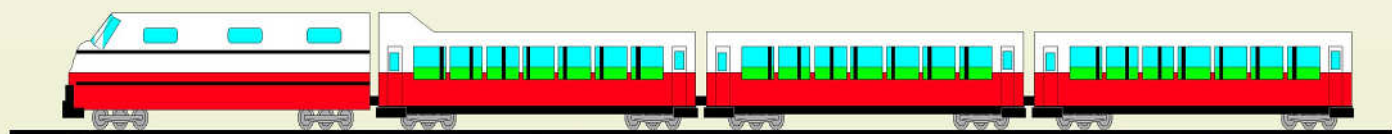
- ★ 建議修訂交通事業人員任用條例新進人員起薪級數案：已請楊立法委員麗環提案並完成連署，但因楊委員未能繼續當選之故，本案將繼續設法尋其他途徑協助努力爭取並追蹤後續情形。
- ★ 有關為隨車機務人員值乘元旦、重大節日行駛之5728次臨時加班車，到達新左營站時間為凌晨01：45分，員工既無列車可搭乘回住所，主管單位又遲不設法於該地區安排場所供該等人員休息案：路局105年1月20日鐵機行字第1050000753號函復略以：已請左營機務分段協助於該等隨車機務人員值乘至新左營站時，妥適安排及積極協調空餘備勤房舍或床位，以供隨車乘務人員休息使用，本案結案。
- ★ 有關檢討特定行車人員個人無責任事故獎勵規定案：工務處於104年12月25日工路線字第1040017282號函行車保安委員會，請邀集相關單位通盤檢討。嗣後路局105年1月27日鐵行字第1050001118號函復略以：個人無責任事故獎勵措施旨在激勵行車員工工作情緒，提高行車工作效率，防止行車事故，確保行車安全，針對實際擔任行車安全工作之特定行車人員訂定點數給予獎勵，性質上不屬於待遇與福利，建議已納為參考，本案將俟機再行爭取。
- ★ 本會總務組專員彭思靜，因另有生涯規劃請辭，自104年12月1日起免兼總務組專員一職。
- ★ 建請路局研議新建跨站式三等站站場清潔工作，予以外包或增加人力案，旨案路局函復略以：本局依據預算編列額度，目前全路225車站中，已有118站清潔業務委外由專業廠商維護，為有效全面改善車站迎客面，將持續爭取預算，逐步將尚未委外清潔之三等站納入委外維護，俾以提供旅客優質乘車環境。
- ★ 105年臺灣鐵路五一勞動節暨模範勞工表揚籌備會收到路局各單位報來的模勞名冊共66名，由本會組初審小組於1月18日自運務單位(22人)選出3名，機務單位(22人)選出3名，其餘各單位(22人)選出4名，合計10名已於1月19日由本會常務理事、常務監事及理事長遴選出1名推勞動部遴選，2名參加全國總工會模範勞工表揚。援例辦理選出1名人選參加本年度「勞動部全國模範勞工代表遴選」資料如下：企(產)業勞工組：工務處 呂金生 先生。援例辦理選出人選2名參加本年度「中華民國全國總工會舉辦105年全國模範勞工選拔」，資料如下：運務處 楊庭芳 先生。機務處 陳谷業 先生。
- ★ 105年模範勞工出國參訪採購案業依程序簽陳路局裁示後，委由材料處上網公開招標並於2月2日決標，由運通世界旅行社有限公司得標(29,280元)，地點：日本-四國，預定105年4月18日至22日(五天四夜)出國參訪。

★105年1、2月份路工月刊『第81卷第1期』，已於2月3日順利出刊。

★本會於104年12月份核發104年6-7月份團保代辦費。

●本會104年11月份收入總計2,076,106元，支出總計3,717,879元，11月份絀額1,641,773元。截至104年11月30日止，總收入21,408,219元、總支出22,619,198元，累計絀額1,210,979元。

臺灣鐵路工會 105年度行程計畫表		
月份	工作項目	備註
1	召開第 13 屆第 26 次常務理事會議	
1	與日本 JR 聯合互訪交流簽約	
2	召開第 13 屆第 14 次理事會議	
3	召開第 13 屆第 27 次常務理事會議	
3	辦理分會會員子女獎學金	
4	105 年五一模範勞工表揚大會	105/4/12~13
4	辦理團體保險招標	
4	召開第 13 屆第 28 次常務理事會議	
4	基層幹部訓練	
4	ICLS 委員會議	
5	各分會核報會員數(基準日:4月30日)。	
5	召開第 13 屆第 15 次理事會議	
6	召開第 13 屆第 29 次常務理事會議	
6	選舉票務中心勞方代表	
7	召開第 12 屆第 3 次分會會員代表大會	105/07/11~29
7	召開第 13 屆第 30 次常務理事會議	
8	選舉本會第 14 屆會員代表大會代表	
8	召開第 13 屆第 16 次理事會議	
9	本會代表訓練	
9	召開第 13 屆第 31 次常務理事會議	
9	辦理分會會員子女獎學金	
10	召開本會第 14 屆第 1 次會員代表大會	105/10/19~20
11	召開第 14 屆第 1 次理事會議	105/11/1
11	召開第 14 屆第 1 次常務理事會議	105/11/1
11	勞教研習	
12	召開第 14 屆第 2 次常務理事會議	
12	召開第 14 屆第 2 次理事會議	
12	辦理會務人員講習	



台灣鐵路工會1月~2月佈告欄(活動紀要)

黃鈺媛

- * 105年1月1日元旦
- * 105年1月8日台南分會第12屆第5次臨時理事會
- * 105年1月11日召開常務監事會
- * 105年1月11日召開團協預備會
- * 105年1月12日召開團協正式會
- * 105年1月12日召開局勞資預備會
- * 105年1月13日召開局勞資正式會
- * 105年1月16日選舉投票日
- * 105年1月18日鐵路聯合議定105年1-6月工作計畫
- * 105年1月19日召開第13屆第26次常務理事會
- * 105年1月25日召開運務工時預備會
- * 105年1月26日召開運務工時正式會
- * 105年1月27日召開電務工時預備會
- * 105年1月28日召開電務工時正式會
- * 105年1月30日補2月12日上班
- * 105年1月30日召開106~108年度會員自費團體意外保險第1次審核保險規範會議
- * 105年1月31日日本鐵道勞務組合連合會來台
- * 105年2月1日日本鐵道勞務組合連合會簽約
- * 105年2月2日日本鐵道勞務組合連合會離台
- * 105年2月2日五一模範勞工開標
- * 105年2月2日新竹分會召開第12屆第9次理事會暨事業管理委員會
- * 105年2月6日台南大地震
- * 105年2月6日~2月14日春假
- * 105年2月15日召開局勞資預備會
- * 105年2月16日召開局勞資正式會
- * 105年2月16日召開第13屆第3次臨時常務理事會
- * 105年2月18日召開第13屆第14次理、監事會
- * 105年2月18日鐵聯會春酒
- * 105年2月18日召開機務工時預備會
- * 105年2月19日召開機務工時正式會
- * 105年2月22日召開團協預備會
- * 105年2月22日召開餐所勞資預備會
- * 105年2月23日召開團協正式會
- * 105年2月23日召開餐所勞資正式會
- * 105年2月24日召開貨所勞資預備會
- * 105年2月25日召開貨所勞資正式會
- * 105年2月25日台南分會第12屆第9次理事會
- * 105年2月28日和平紀念日
- * 105年2月29日和平紀念日補假



工運傳承之重要

林雪瑛



新竹分會劉健雄常務及林雪瑛書記

路工林主編拋出一個很嚴肅的邀稿主題：分會對新進會員想說的話，想做的事以及希望等等。這個題目憑良心說還真是身為會務人員的心聲，但也是個挺惱人的問題，因為不知從何說起。

民國96年為慶賀台灣鐵路工會60歲生日，本人曾寫了一篇慶賀感言，文中猶記得寫過一段自認能感動人心，激勵

人性的片語：在安靜平順的太平日子裡，往往很容易失去創造力，只有在艱苦坎坷的環境下才能磨練砥礪出奮鬥求生的意志，所謂「生於憂患，死於安樂」正是這句話的最佳寫照。

2003年9月11日台灣鐵路工會在凱達格蘭大道創造了歷史，在歷史上寫下輝煌一頁，同時也擦亮了台鐵工會這塊

招牌。歷史證明許多攸關勞工切身權益福祉問題，光靠國會遊說、動員陳情是不夠的，必須在適當時機採取非常手段方能逼出政府與工會協商，否則是無法阻擋及改變政府法案之進行。過去我們在911中學習團結、抵抗、成長，但有得有失，我們必須從過去中的失敗學習反省，從成功中體認團結的真諦，唯有如此才能去迎戰下一波的挑戰。

近年來台鐵員工面臨薪火相傳、青黃不接時期，一群4、5年級生正處於不上不下的尷尬階段（年齡、年資），但由於政府的退休改革制度搖擺不定、動盪不安，相繼被迫紛紛選擇急流湧退的方式揚長而去。雖然台鐵每年招考一批新進人員仍無法補足缺口，現職員工在大量人力不足下1人被當成3人用，長期過勞以致工作士氣極度低落。新進員工於報到之後發現工作條件與理想落差太大，人在台鐵心早已飛出台鐵門，真是令人憂心也感嘆台鐵留不住人。

「工會」顧名思義係由全體會員所組成的團體，其開宗明義的任務就如其宗旨所示：保障會員權益，增進會員知能，改善會員生活以及發展鐵路業務。目前新進會員普遍是7.8年級生，是e世代青年，想法看法與4.5年級生很不相同，工會在互動上不能再以舊思維去面對，步伐必須跟隨時代脈動作適度調整。

尤其是新進會員普遍不了解工會，不認同工會，很多人從未接觸過工會，不知道工會是在做什麼？甚至對工會幹部抱持著負面的看法，還有不知自己已

加入工會的大有人在。因此工會目前迫切須先從基層勞工教育往下紮根做起，方能逐漸凝聚團結力量。

教育是一件莊嚴的工程，雖然時代已大不同往昔，新一代講求的是快、狠、準，但在基本架構上仍須防止脫序演出，傳承教育必須以正統為根基搭配科技化思維並進方為上上策。首先須培植一群精英講師（由本會籌劃）以種子方式至基層辦理各項「基層教育訓練」、「認識工會課程」等等（由分會協辦），讓新進會員透過各種宣導、訓練課程認識工會、了解工會，進而樂意參與工會。對於新進會員我有很高的期待，但也怕受傷害。

因為新進會員一般對工會態度均相當冷默，不聞不問不參與是他們的三不，但錯不在新進會員身上，是在工會本身宣導不夠所致。因為不認識不熟悉所以也就不親近，這是正常的邏輯，這扇封閉的大門必須由工會的每位幹部來開啟。

台鐵工會是近7旬的老店，但老店可以活化、年輕化。昔日的風采是由許多熱忱、義氣的工運前輩攜手打拼出來的，其中之辛酸苦辣如今回首真是不可言喻。傳承是目前工會刻不容緩之事，老的陸續面臨退場，年輕人卻來不及接棒，斷層現象日趨嚴重。未來的路卻還很長，在此呼籲年輕一輩敞開心胸打開大門勇於站出來，為了也是爭取自身權益與福祉，一起獻上心力朝理想邁進，再創工運新局面，工會的大門是永遠為你們開著！

財團法人臺灣鐵路管理局職工福利委員會105年度各項福利互助補助簡明表

105.01.01起

項 目	補 助 標 準 簡 要 說 明	附 註																												
一、集團結婚	每人致贈 1 萬元等值禮金，於 7 月初報名，20 對以上於 12 月在臺北車站 1 樓多功能展演廳辦理(以實際公告日為主)。	1. 職工福利委員會每人每月繳納互助金情形： (1) 按月扣繳薪收福利金 0.5%。 (2) 按月繳納互助金 20 元。																												
二、結婚	2,000 元(夫妻同服務本局者均可申領)。																													
三、生育	2,000 元(如夫妻同服務本局者以一方提出申領為限，但生育 1 胎 1 人以上每增 1 人加贈 2,000 元)。																													
四、職工子女教育獎學金(互助金)	職工子女每人每學期大專 1,000 元，高中 800 元，國中 600 元，國小 500 元幼教保育費 400 元。	職工扣繳 0.5% 薪收福利金比較表																												
五、子女留學貸款	50,000 元(分 3 年 36 期免息攤還)。																													
六、員工及眷屬重病醫療免息貸款	不分國內外最高貸款額 50,000 元。(分 3 年 36 期免息攤還)																													
七、殘廢互助致贈金	全殘：3 萬元。 半殘：2 萬元。 部分殘：1 萬元。																													
八、公傷慰問金	公傷慰問金 1,200 元。																													
九、災害慰問金	1.房屋全毀(倒)：1 萬元。 2.房屋半毀(倒)或水淹 1 公尺以上：5,000 元。 3.房屋水淹 50 公分以上：2,000 元。																													
十、各項災害損失貸款	1.房屋全倒或全毀 100,000 元。 2.半倒或半毀或水災淹 1 公尺以上 50,000 元(分 3 年 36 期免息攤還)。																													
十一、退休(職)、資遣	1.退休自 13,200 元~24,700 元。 2.退職自 416 元~12,480 元。																													
十二、撫卹、喪葬	1.死亡慰問金：15,000 元。 2.因公當場殉職特卹金 20 萬元。																													
十三、其他福利	1.春節禮品代金每人 2,000 元。 2.端午節禮品代金每人 500 元。 3.中秋節禮品代金每人 500 元。 4.團體意外險 105 年由美商安達產物保險承辦。每人每年保費 698 元。意外保障 150 萬(含 1~11 級殘廢給付及重大燒燙傷保險金)。意外住院日額 2,000 元，最高 120 日。意外醫療(實支實付型，即自付額)最高 5 萬元。																													
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>級職</th> <th>最高薪級</th> <th>月扣</th> <th>年扣</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>長級</td> <td>800</td> <td>281</td> <td>3372</td> </tr> <tr> <td>副長級</td> <td>750</td> <td>257</td> <td>3084</td> </tr> <tr> <td>高員級</td> <td>630</td> <td>222</td> <td>2664</td> </tr> <tr> <td>員級</td> <td>490</td> <td>181</td> <td>2172</td> </tr> <tr> <td>佐級</td> <td>430</td> <td>160</td> <td>1920</td> </tr> <tr> <td>士級</td> <td>320</td> <td>124</td> <td>1488</td> </tr> </tbody> </table> <p>(依據 105 年薪資表提列)</p>	級職	最高薪級	月扣	年扣	長級	800	281	3372	副長級	750	257	3084	高員級	630	222	2664	員級	490	181	2172	佐級	430	160	1920	士級	320	124	1488
級職	最高薪級	月扣	年扣																											
長級	800	281	3372																											
副長級	750	257	3084																											
高員級	630	222	2664																											
員級	490	181	2172																											
佐級	430	160	1920																											
士級	320	124	1488																											

主編的話

林成璋

當拿印刷廠送來熱騰騰的本年度第一期路工時，還一直不能相信這是真的，看到改版後的路工得以「問世」，就好像一個母親懷胎10月後，看到親愛的寶貝出生時，心理無限喜悅與幸福(期間歷經7次往返編排修改，在此感謝時代印刷的耐心配合)；如果能與讀者有共鳴與互動的火花，那絕對是編輯路工最大的幸福。

曾經有前輩說過，如果你想害一個朋友，那麼勸他去辦刊物。雖然這是一句玩笑話，卻也可以想見辦一本刊物的難度，衷心敬佩前人的努力與付出，但也要抱怨一下害我來接辦路工的前工會秘書長張華宏先生，雖然斯人已遠，但該還的還是要還。

今年的路工在第一期發刊後，整體主軸及版本樣式已不會有變化，剩下的工作就是邀稿、彙整、編輯、送印等，雖然是繁瑣的過程，我們仍然會致力於刊物充實，在內容上兼容並蓄，並以如何達到辦刊物的最高理想：「讀者都是作者，作者都是主人」為追求的目標。

除了路工改版外，另一件比較重要的工作是辦理早年發行的路工月刊復刻版，(所謂的復刻版Remake是指將曾經生產或發行過，但已經絕版的商品或著作重新生產或發行)。回朔路工月刊於民國36年創刊，在後年即將邁向70個年頭，在路工發行期間記載的不僅是工會沿革，更是鐵路的歷史，所謂「人生百歲，七十者稀」，放眼有多少刊物能不中斷發行近68個年頭，所以路工月刊絕對是工會「文化財」無庸置疑。





發行人：謝勝明
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
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、陳建峰、王春梅
張立方、侯宗甫、陳信國
主編：林成璋
編輯：黃鈺媛
特約攝影：陳振芳、連馬世駿



工會QRcode