



路工

106年1、2月
第82卷第1期



台鐵局為激勵員工士氣 各項作為辦理進度



夜點費
—體恤夜間工作同仁辛勞



營運獎金併入專業加給
—薪資結構合理化



危險工作人員津貼
—提升從事危險工作同仁士氣



人員請增
—因應新增業務及勞動條件改變

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

路工編輯委員會
主任委員：張文正
委員：江彩雲、陳耀南、王志國、江忠誠、陳宏明、洪偉洲、徐明煌、林成璋
主編：吳長智
編輯：余慧珊
特約攝影：陳振芳、楊永蔚、陳明哲、徐邦堯、林志浩、李晁鳴



工會QRcode

**鐵路工會四大訴求
感謝**

**立法委員：陳其邁、蕭美琴
葉宜津、鍾孔炤 鼎力協助**

鐵路工會四大訴求協調會

3/22工會理事長率領幹部至立法院召開協調會，要求行政院官員就「四大訴求」給予明確回答。在陳其邁委員、蕭美琴委員、葉宜津委員、鍾孔炤委員的介入協調下，營運獎金併專業加給及危險津貼案，行政院須於4/25前通過核定並實施，追溯至105年12月起生效。



快訊
106年3月23日 星期三

鐵路工會 1214 訴求 勞資雙方達成協議

台灣鐵路工會所提 4 項訴求，主要包含「爭取專業獎金併專業、增補基層人力、發放危險津貼、年終獎金調整等案。經行政院已核撥撥款，之前行政院多次表達「原則同意」，但「僅屬備案」，經全日協調會獲得明確答覆：今日(03/22)由立委陳其邁、蕭美琴、葉宜津、鍾孔炤四位委員發起「台灣鐵路工會四大訴求」，由台灣鐵路工會理事長率領幹部至立法院與行政院官員會談，由行政院官員就四大訴求逐一給予明確答覆，並允諾於 4 月 10 日前提交行政院核定，並追溯至去年 12 月 1 日一併生效。1214 工會四大訴求達成以來，今年行政院終於答應明確實施日期，協商終於圓滿結束。

進行大規模抗爭行動，我們的心已累，我們要的只是合理安全的對待和環境，讓我們所有休息的權利，希望行政院遵守今日協議的結果。

陳其邁委員
蕭美琴委員
葉宜津委員
鍾孔炤委員

針對台灣鐵路工會訴求協調會

決議事項：
1. 營運獎金併專業加給案，由行政院撥款併案處理。
2. 危險津貼案，當勤人員再視危險程度分級，落實分級，與鐵路工會協商後，再議具體立法辦法。
3. 以上二案由立法院於 4 月 10 日前報行政院核定，並請行政院於 106 年 4 月 25 日前核定實施。

立法委員 陳其邁
蕭美琴

為會員全力爭取權益 互會進程報告



快訊
106年1月20日 星期五

工會堅持 取得回應 爭取權益 團結一致

01/19 星期四，由立委陳其邁、葉宜津、鍾孔炤共同召集，台灣鐵路工會與行政院人事行政總處雙方討論有關營運獎金併專業加給、危險津貼二案事宜，經委員們居中協調，以利統整其他各相關部會意見。目前交件作業時間，人事行政總處中表示支持台灣鐵路工會所提之訴求，但其仍需要一今日(01/20)交通部長賀陳旦特別親自向台灣鐵路工會說明二案進度，目前交通部已向行政院長表達全力支持，這是工會及全體會員堅持下所取得之重大進展。所期待訴求得到妥善解決。

快訊
106年2月2日 星期四

謝謝 感謝您!

2017 春節夾雜著一例一休、錯綜複雜的情緒，已悄悄過去，留下許多遺憾和裂痕，靜待大家的撫平和修補。

台灣鐵路工會(以下簡稱本會)從春節前即堅決反對產工以「依法休假」為名，挾春節國人最倚賴的大眾運輸，遂行其改革之訴求。萬幸，有賴全體會員及鐵路退休老兄弟，充分發揮鐵路人認堅韌的精神全力協助配合...

快訊
106年2月15日 星期三

車班組工時 團協拍板定案 其他工種協商 工會全力推動

台鐵局二月十四日舉行團體協約會議，勞資雙方此二議題同意備查；時四十分鐘，4 條規定計列，作成下列：依勞基法實施。16小時

快訊
106年1月26日 星期四

致各位會員們，這段時間大家都辛苦了！

揆觀 2003 年中秋節鐵路工會舉行會員大會，以「取得合法罷工權」為投票目標，並非以依法休假為目的，出席會員均以休班、調班、上班前、下班後陸續前往會場，完成投票程序，並未影響路局營運及學生旅客大眾搭乘之不便。

快訊
106年2月10日 星期五

車班組工時 協商成果非凡 各工種持續談判中

路局於 106 年 02 月 09 日召開車班組工時協商會議，經與會勞資雙方協商，為避免乘務人員休息班時數衍生爭議，勞資雙方同意每日平均工作時 40 分鐘計列，休息日出勤工作依勞基法加班費。為因應勞基法修正，路局與車班組代表達成下列共識：

- 一、經勞資雙方同意，車班組乘務工作班每日平均工作時間以 6 小時 0 分鐘為原則。
- 二、每週有一天休息日，休假日與例假日一致，非...

快訊
106年2月10日 星期五

就現實員工完成程序，車班組僅待運務完...

願老、中、青會且優質的班表，





路工

106年1月2月
82卷第1期



封面：編輯部
封面裡：編輯部

勞動線上

- 02. 106年模範勞工英雄榜---文宣組
- 09. 第10屆第21、22次勞資會議節錄---文宣組

職場紀實

- 17. 淺談臺北捷運公司與臺鐵局的跨年運輸機制---無名氏
- 21. 將心比心---卡巴

工會報導

- 22. 105年度勞資關係研討會成果報告---組訓組
- 25. 臺灣鐵路工會106年1月~2月活動紀要---組訓組
- 27. 工會105年12月、106年1月資產負債表

揮灑天地

- 29. 隔週休輪勤班制懶人包---福利組
- 33. 汗牛充棟的鐵道世界---朱我帆
- 37. 鐵道的隱藏守護者—道班與電務人員---小迷糊
- 39. 高雄輕軌初體驗---丹丹
- 42. 聽見聲音的美好---龔義峰
- 43. 淺談「公共事業倫理道德」---阿信

封底裡：編輯部
封底：編輯部

徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月15日前截稿，本刊各園地內容包含工會活動、勞工問題、福利措施、鐵路旅遊、美食、營運服務、國內外新知、短篇小說、散文、詩歌、漫畫等，歡迎各界先進踴躍投稿，來稿請以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw、trlu0100@gmail.com，並請於稿件內留存姓名、筆名、地址、電話，以利聯繫；另稿件採用與否，概不退稿及通知，尚祈見諒！

注意：投稿不可一稿多投、不可曾以任何形式刊登於其他刊物或網路（不可重複投稿或發表）、不可侵害他人著作權（不可違反著作權）、不可抄襲或有任何抄襲的嫌疑等。

路工

106年模範勞工英雄榜

文宣組

106年模範勞工英雄榜



勞動線上



臺北機廠
柴電機車工場
陳昭安



高雄檢車段
黃永昌



臺北機廠材料組
李海光



七堵機務段
蔡立祥



機務處
陳勝國



彰化機務段
楊慶順



花蓮機廠
賴榮成



高雄機務段
吳明宣



臺北機廠工機工場
龍盛鈺



新竹機務段
江新春



高雄機務段
楊俊喜



嘉義機務段
魏誠志



臺東機務分段
蔡文斌



工務養護總隊
洪文厚



臺中工務段
王銘賢



彰化機務段
張文翰



高雄機廠
高大昌



臺北機廠客車工場
林永國



高雄機廠
陳昆宏



宜蘭工務段
李宏明



臺北貨運服務所
魏新紘



車勤服務部高雄分部
謝志和



工務處
王建凱



臺北檢車段
葉益青



七堵機務段
張亮廣



花蓮機務段
徐名獻



臺北機務段
林政彥



嘉義工務段
邱宗富



鹿野道班
蘇嘉興



高雄工務段
林其慶



臺北工務段
呂文昌

106年模範勞工英雄榜

106年模範勞工英雄榜



勞動線上



花蓮工務段
沈劍平



漢本站
謝志偉



彰化電務段
李金波



汐止站
黃文龍



彰化電力段
楊正誼



臺北電務段
李仕弘



花蓮電務段
藍文雄



潮州站
侯文兆



綜合調度所
高識隆



苗栗站
陳楷方



高雄站
宋振平



埔心站
郭先水



臺東站
張怡萱



行政處事務科
王夷平



秘書室
黃琪智



臺中站
劉佳郁



樹林站
黃順明



枋寮站
謝發財



臺南站
尤昇茂



嘉義車班組
劉頃興



主計室
高芬芳



餐旅服務總所
李盈秀



中區供應廠
吳淑芬



臺北運務段
陳佳臻



新竹車班組
葉秀煊



花蓮電力段
洪傳宗



花蓮車班組
陳彥雄



彰化車班組
蔡宜宏



瑞芳站
許慧敏



人事室
陶瑞玲



運務處
黃琦璇



花蓮站
莊麗芳



遴選推薦「中華民國全國總工會 舉辦106年全國模範勞工」選拔



姓名：陳詹榮

服務單位：基隆車班組
資位職稱：佐級 車長
所屬分會：基隆分會

模範事蹟：

歷經調車工、轉轍工、看柵工、調車司事、號誌樓號誌操控員、服務台、車長等工作，對交付之各項任務，均能稱職盡責。

敬業樂群、無怨無悔精神與榮譽心，兢兢業業、戮力以赴，以求旅客服務等任務使命，均能不辱使命、順利完成。

對分會、職工福利會及勞教小組等所推行之各項業務，諸如獎（助）學金申請與發放、團體保險事宜、勞教、文康，乃至捐獻基金、抗爭、幹部選舉等活動，無不積極配合、發揮領頭羊、意見領袖功能，率先參與並廣為鼓勵、邀請其他同仁一同參加以壯大活動陣容聲勢，亦善盡勞資間溝通協調橋樑之角色，提供各項興革建言，是促進勞資和諧，讓各項勞工服務與員工權益保障等業務，均能順利推動的重要幕後功臣。



姓名：楊丕英

服務單位：七堵站
資位職稱：士級 站務佐理
所屬分會：基隆分會

模範事蹟：

曾任理貨工、雜工、會計、兼任福利社會計員等，現任單位總務工作，富有敬業精神，同事間工作和諧，表現優異。熱愛鐵路為己之終身事業，肯犧牲奉獻無怨無悔精神，足為員工楷模。

工作認真、負責盡職，熱心參與工會活動，曾任分會代表、分會理事、分會監事爭取鐵路福利與權利，不遺餘力。參與社會公益不落人後，如：社區守望相助隊、捐血活動等。



遴選推薦「勞動部106年全國模範勞工」選拔



姓名：莊進財

服務單位：宜蘭機務分段

資位職稱：高員級 運轉副主任

所屬分會：宜蘭分會

模範事蹟：

從臨時甲種普通工，努力不懈考取晉升士級、佐級、員級、高員級，且由基層機檢司爐工作，不斷精進自己，受訓及格擔任司機員工作、司機員培訓養成工作及目前的運轉副主任職務。

在職期間工作積極、任勞任怨、犧牲奉獻、熱心服務，對長官交辦任務戮力達成，深獲嘉許與賞識，獲獎無數，表現優異。

積極參與各項工會活動，對爭取勞工權益之運動具有高度認同感，曾擔任工會小組長及分會代表，為人熱心公益、慷慨解囊，對於同仁之業務教導或生活問題均能主動關懷協助，實為表率。



第10屆第21次勞資會議節錄

文宣組

壹、討論提案：

第一案 提案單位：勞資會議秘書組

案由：職工福利委員臺北第一福利社主任係由運務處為輪值單位，任期自103年1月1日至105年12月31日，並由專員林英志擔任，建議106年1月1日由工務處專員李盈蒂接任，提請討論。

決議：同意備查。

第二案 提案單位：臺灣鐵路工會

案由：假日行包加班車6904次，建請比照6902次在新竹更換機班。

說明：假日行包加班車6904次，遇寒暑假機車託運量大增，致彰化-七堵間須行駛5-6小時以上，建請比照6902次在新竹更換機班。

決議：1. 請機務處下次會議提出說明。
2. 繼續追蹤。

貳、10屆第14次局勞資會議建議事項辦理情形：

● 列車在運轉中遇地震發生，應如何處理？有無SOP機制？

10屆第19次會議運務處回覆：

有關列車在運轉中遇地震發生之通報機制，本局「災害事故應變處理須知」已明訂地震發生時，設有地震警報器之站，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，依警報器顯示之地震級數規定速度注意運轉；調度員得知地震訊息後，應即發布行車命令通知地震所涵蓋區域各站，轉達運轉中及最初開行之列車乘務員依規定速度注意運轉，以爭取應變時效。每位調度員平均管理11至28個車站，轄區列車眾多，如由調度員直接通報列車乘務員，在時效上不僅緩不濟急，且執行亦有窒礙難行之處。

10屆第19次會議決議：

12月份局勞資會議請防護團及綜合調度所列席說明。

10屆第21次會議決議：結案。

參、10屆18次局勞資會議建議事項辦理情形：

● 性別工作平等法第23條僱用一百人以上，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。

10屆第21次會議人事室回覆：

業於105年11月28日鐵人三字第1050039286號書函轉知請各單位確實宣導。

10屆第21次會議決議：結案。



肆、建議事項：

- 一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？
- 二、依105年11月22日鐵工基分總字第037號函以該地區勞資會議決議，更換七堵員工餐廳管理員1案，行政處應本其權責，即刻辦理，以示尊重勞資會議之議決，免生爭議。
- 三、中壢站司機員宿舍，因見習司機

員同乘時造成房間不足，請運、機兩處盡速妥處。

- 四、女性車勤服務人員冬季制服改穿長褲案，應依103年7月2日餐業服字第1030003078號函辦理。

伍、主席結論：

下次輪由機務處做業務報告，並請邱代表素芬擔任主席。

- 三、機務處在採購車輛及目前使用的車輛，設計規劃時是否有給使用單位參與，提供他們的需求及想法，例如：乘務員休息室及播音室規劃（列車長及餐旅車勤）及無線電等設計。

答：採購新車在規劃階段都會先徵詢使用單位之需求，以符合實際，未來城際列車車長室會放在列車中段，至於車勤人員待班空間將會一併考量。

人事室核定以約僱三等進用，且約僱護理人員甄選簡章拾、待遇與福利：錄取以約僱三等(220薪點)僱用，每月約薪酬29,000元，業已明示。如逕予提高為約僱五等，恐有違考試公平性之虞。

- 三、本局護理人員於105年9月1日陸續轉僱為營運人員，依「本局營運人員人事管理要點」第4條規定，甄試進用之營運人員，按核派職稱之最低薪級起薪。

- 四、爰臺北機廠護理人員105年屆齡退休，新進人員依「本局營運人員人事管理要點」規定係以服務員薪點176點僱用；查目前花蓮機廠進用之護理人員係96年僱用，爾後花蓮機廠護理人員離、退後新僱護理人員，將依「本局營運人員人事管理要點」辦理甄選，其僱用敘薪等事宜將與其他單位一致。

決議：下次會議再做報告。

第10屆第22次勞資會議節錄

壹、本次會議由機務處賴處長興隆做業務報告。

陳代表福全發言：

- 一、儘速修正交通部臺灣鐵路臺北機廠組織架構與辦事細則，以符合現行臺北機廠(富岡基地)組織架構與各組、室、工場職掌。

答：機務處已將臺北機廠組織架構與辦事細則草案送本局人事室，經人事室審閱有部分須修正事項，目前已退由臺北機廠修正中，已請臺北機廠儘速完成修正再提送。

- 二、新竹機務段到富岡基地作業，員工供膳是否方便，有餐廳的設置嗎？

答：據了解專案工程處有規劃餐廳設置，至於營運方式目前有2個構想，其一是由行政處比照七堵、樹林模式辦理，另一個是朝委外辦理供膳方式來規劃，目前在協調中希望在搬遷前能定案。

吳代表長智發言：

- 一、從88年起PP車加入營運及EMU700、800型、太魯閣號普悠瑪號等新車加入本局車隊，但是機務人力從

90年5452人員至105年4531人員，車輛增加而人力反減，請問機務處如何辦理？

答：機務處對於整體人力運用朝下列方向來努力：

- (一)配合新購車輛投入營運並考量路線容量及整潔服務品質，積極辦理屆齡機客貨車輛淘汰作業，以平衡人力需求。
- (二)依據新車保養技術手冊，加速檢討修訂機車車輛檢修規章，以符合新車新穎零組件保養週期，相較於舊車可減少維修需用人力。
- (三)非技術勞力密集的工作委外辦理，並透過外包機制留住優良廠商；本局人力運用於核心技術及研發工作，但是乘務人力不會減少。

- 二、柴電機車及電力機車空調機已使用多年，近幾年來故障率偏高，機務處是否有考慮汰換機車或全面更新空調機。

答：對於柴電機車及電力機車空調機，均依使用年限逐年汰換，在未汰換前已要求各保養單位加強檢修。

貳、討論提案：

第一案 提案單位：臺灣鐵路工會

案由：有關本局機務處轄下各廠、段僱用專業護理師，其進用待遇支給不同乙案，請貴局本於權責研討是否恰當為宜。

說明：

- 一、護理師證書等同高考資格，係屬「師級」，依行政院暨所屬機關約僱人員僱用辦法第八條「師級」為【5等】起薪，合先敘明。
- 二、經查，花蓮機廠護理師僱用標準為【師級5等（營運員）薪點235點】；機務段護理師僱用標準為【3等（服務員）薪點184點】，且就業務方面，機廠人數約120人，以維修為主軸；機務段員工人數約400人，以司機員及立即性保養維修為主軸。機務段護理師工作量及考慮的健康議題均繁重甚於花蓮機廠護理師，惟薪資待遇卻不如花蓮機廠護理師，似有欠公允之嫌。

勞安室回覆：

- 一、查臺北機廠、花蓮機廠約30年前依工廠法設置醫護人員從事醫療工作，其敘薪等級為約僱5等因歷史背景久已，不復查考。
- 二、103年本局約僱護理人員進用，依

第二案 提案單位：臺灣鐵路工會

案由：建請路局提高春節出勤獎金，另端午節、中秋節亦比照辦理。

說明：

- 一、依據本會第14屆第1次會員代表大會提案第37、38案辦理。
- 二、春節、端午節及中秋節三大節日為本局輸運重大計劃，肩負社會大眾運輸的重要責任，逢年過節路局員工無一不是犧牲假期出勤，戮力達成民眾平安返鄉團圓。
- 三、再者因路局人力短絀下，出勤員工備極辛苦，建請體恤員工的付出，給予相對性的報酬以資鼓勵。

辦法：

- 一、建請路局春節出勤獎金由每日1,000元提高為2,000元。
- 二、另端午節及中秋節比照春節發放



勤獎金。

人事室回覆：

一、春節出勤獎金並非由本局核定發給，而係每年春節前經層報交通部轉行政院核復後方能發給。倘需提高發給金額，需先經交通部同意及送經行政院核復通過。

二、惟鑒於本局獎金發放名目眾多，行政院已要求本局在不增加獎金項目支給數額，不擴大支給對象原則下辦理獎金整併，爰春節出勤獎金已依行政院要求併入「交通部臺灣鐵路管理局從業人員績效獎勵支給要點(修正草案)」，於105年10月13日函陳交通部。

三、目前前開支給要點(修正草案)刻由交通部審查中，為免影響上開獎金整併進度，目前實難以爭取增加發給項目。另查行政院人事總處對本局接續陳報爭取發給夜點費、規劃營運獎金併入專業加給案、爭取發放危險津貼案已頗有意見，倘此時再提出額外申請，可能會影響營運獎金併入專業加給案、危險津貼等案之陳報結果，建議先暫緩推動。

決議：請人事室報交通部爭取，繼續追蹤。

第三案 提案單位：臺灣鐵路工會

案由：建請依交通部103年12月22日交人字第1035015523號函辦理同仁使用通勤乘車證，不宜另行限制120公里，不能核發乘車證之規定。

說明：

一、依據本會第14屆第1次會員代表大會議決辦理。

二、建請依交通部103年12月22日交人字第1035015523號函修正之「從業人員因公乘車領用乘車證實施要點」

辦理。

三、路局為大眾交通運輸服務業，休假日非固定於例假日，取消通勤乘車證平日及例假日區分，通勤距離逾120公里者，證面不再蓋印「限例假日適用」章戳，並未規定通勤距離逾120公里者，不能核發車證。

人事室回覆：

考量中央機關102年度起已全面刪除交通補助及員工上下班交通車相關措施，爰以確有通勤事實證明文件做為申請及核發通勤乘車證，以兼顧同仁通勤需要並免寬濫，符合要點第八點規定。

決議：同意後，行文各地區人事室，副知工會繼續追蹤。

第四案 提案單位：臺灣鐵路工會

案由：七堵場區員工餐廳屢屢發生不潔腐壞食材提供員工使用，嚴重損害會員健康，影響乘務上班品質，請儘速改善。

說明：

一、本案地區勞資協議改善無效，行政處亦派員訪視，至今未見改善之意願，員工以陳情聯署表達強烈不滿之意，為避免因食安引發集體中毒事件進而影響行車安全之虞，應即刻尊重該地區勞資會議之議決妥處，免生事端。

二、依據基隆地區勞資歷次會議紀錄辦理。

行政處回覆：

一、行政處事務科為瞭解本案，於本(106)年1月4日前往拜會基隆分會相關人員，會後即至員工餐廳諮詢用餐員工以及餐廳工作人員，確認之前確實發生過一次魚類餐食不新鮮，當時餐廳員工接獲同仁反映後即撤除並退還金額。

二、另行政處事務科復於本(106)年1月

13日派員前往餐廳辦理員工用餐滿意度調查，改善期後，滿意度調查整體滿意度仍僅60%，故有關地區勞資會議提出更換餐廳管理員一事，行政處已妥慎研處中。又更換餐廳管理員，必須要有接替人選，行政處建議地區勞資會議推薦適合人選，行政處再依程序簽辦。

決議：請基隆地區勞資會議推薦適合人選，行政處再依程序簽辦，繼續追蹤。

第五案 提案單位：臺灣鐵路工會

案由：請路局106年春節連續假日夜間值勤不得請領夜點費違反規定，請即刻改善。

說明：

一、春節期間誤餐費之請領方式為輪值人員日班人員每人每日報支二餐，夜班人員每人每日報支一餐。惟某運務段發文規定夜班人員每人每日一餐，鑒於夜間值勤人員業已請領夜點費不得重複請領，顯有違反規定，損及同仁權益。

二、春節期間誤餐費按106年春節連續假期旅客疏運計畫辦理。

三、請貴局取消該相關未符規定電報，以維同仁權益。

決議：請運務處釐清，本案結案。

參、10屆第19次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

營運人員進用辦法請詳述。

10屆第22次會議人事室回覆：

有關營運人員甄試進用規定，本室刻正訂於106年1月18日(星期三)函請各單位召開會議研商，就本局營運人員人事管理要點第3點：「本局營運人員之進用須經公開甄選，其甄試方式、應考資格、應試科目、成績計算與錄取標

準，應經報交通部核准始得辦理…」爰擬邀集各單位開會協商。

10屆第22次會議決議：請人事室提供該等人員升遷、請調等相關資料錄案備查後同意結案。

肆、10屆第20次花蓮地區勞資會議建議事項追蹤辦理情形：

一、工務養路機具嚴重老舊無論是大、中型砸道車、工程維修車等或小型電動工具砸道鎬、鉅軌機、鑽孔機等，建請加速汰舊換新以提升養護效率並建立汰舊機制及備品制度。

10屆第21次會議工務處回覆：

(一)有關養路車輛部分，本處已於104年辦理2輛大型砸道車及5輛中型砸道車，並預定106年另採購2輛軌框搬運機及5輛鐵路工程維修車。

(二)至養路機具部分，考量經費有限，本處優先為各分駐所逐步汰換老舊養路機具，近年已陸續辦理相關購案，包含104年完成採購28台油壓起道機及15台鋼軌研磨機，105年完成採購18台鋸軌機、18台鋼軌鑽孔機、115台砸道機、36台螺栓擰緊機及36台油壓起道機。另106年度預計採購19台鋸軌機、24台鋼軌鑽孔機、48台手提砸道機(1機4台)及8台鋼軌研磨機。

10屆第21次會議決議：

(一)請工務處函復花蓮分會並副知鐵路工會。

(二)繼續追蹤。

10屆第22次會議工務處回覆：

本處業依會議決議以106年1月13日工路線字第1060000476號函將本案辦理情形回復花蓮分會並副知鐵路工會。

10屆第22次會議決議：結案。

二、花蓮機務段建請增設AED急救設備。



10屆第21次會議機務處回覆：

本處已於105年3月25日團體協約機務（日班）工時協商會議，討論有關各廠段設置AED之可能性，依當日勞安室勞安師與會討論說明，由勞動法規而言，目前職業安全衛生法並無強制工作場所需設置AED。另如設置需報備主管機關且工作場所人員70%須接受CPR急救訓練，且此機器費用昂貴尚需保管負責人及保養問題，保持隨時可用，故依會議討論結果，各廠段現階段暫不考慮設置AED。

花蓮機務段擬比照花蓮機廠以租用方式辦理，請花蓮機務段研擬設置計畫、管理方式及費用需求，函報本處簽核。

10屆第21次會議決議：

(一)請機務處函復花蓮分會並副知鐵路工會。

(二)繼續追蹤。

10屆第22次會議機務處回覆：

本處105年12月19日機綜字第1050013808號函復花蓮機務段。

10屆第22次會議決議：結案。

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

10屆第21次會議主計室回覆：

(一)依本局104年7月21日鐵人三字第1040024783號函說明一「...」另查行政院勞工委員會87年9月14日台（87）勞動二字第039675號函釋略以：勞基法第39條規定勞工於休假日工作，工資應加倍發給，所稱「加倍發給」，係指假日當日工資照給外，再加發1日工資，此乃因勞工於假日工作，即使未滿8小時，亦已「無法充分運用假日」之

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

(二)有關本局員工假日出勤搶修，均依前述規定辦理，8小時內（未滿8小時以8小時計）加發1日工資，超過8小時之延長工時工資，按其平均每小時工資加倍發給。

(三)經查本案緣因花蓮機務段請款報銷105年6月4日第651次東竹~富里列車出軌搶修延時工資1案，該案搶修時間為105年6月4日12：50~105年6月5日10：40，查105年6月4日係正常上班日（補105年6月10日端午節調整假），6月5日為週日，審核搶修加班費計算如下，尚符前述規定：

(1)105年6月4日：超過上班時間8小時以外之加班時數（17：00~24：00）×2倍時薪。

(2)105年6月5日：假日出勤加發1日工資（00：00~8：00）+超過8小時以外之時數（8：00~10：40）×2倍時薪。

10屆第21次會議決議：

(一)下次會議請主計室針對案由提出說明。

(二)繼續追蹤。

10屆第22次會議決議：

本案請資方鐘召集人召集人事、運務、工務、機務電務、主計等單位針對員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項開會研商。

伍、宜蘭地區勞資會議列席人員建議事項：

案由：電務障礙輪勤制，電務處擬片面更改且不符時宜，造成各基層單位（分駐所）反彈，要求未協商約定前請維持現況。

說明：電務障礙輪勤排班已實施多年，現在未經協商片面更改，引發基層員工反彈，理由如下：

(一)勞基法第三十條規定勞工工作不得超過法定工時，並未規定不得少於法定工時（有上限沒下限）。

(二)夜班隔天的值休與常日班的六日例假，其本質用意不同，不能等同類推（意即值休不能等於例假）。

(三)片面要求員工週一至週五補休，週六日補上班，就分所而言缺少人力（因週一至週五補休）；對員工來而言，週六日補上班，缺少一個難得的假日，雙方均未蒙利先受其害。

(四)目前號誌、電務都人力不足，現場員工、主任都承受加倍的壓力跟工作量，目前遇到障礙都能迅速排除，但現在排班問題卻引發基層員工反彈，屆時有突發狀況，要員工臨時出勤，會有反制或技術性怠工，到時無人搶修，影響更大，希望能將假日補班，授權給分所主任，依各所人力狀況進行調配是否補班。

決議：

(一)電務處於105年12月1日起立即恢復原有排班樣態。

(二)請電務處應立即召集勞資雙方代表啟

動工時協商機制。

(三)立即發文電務處所屬各段。

(四)繼續追蹤。

10屆第21次會議電務處回覆：

本處已於105年11月28日電綜核字第1050008665號函各段，可恢復原排班方式，惟已違反勞基法、公務員服務法及電務輪勤制等段者，仍需改正。本處並訂於105年12月7日召開團體協約工時協商會議協議。

10屆第21次會議決議：

(一)請電務處函復宜蘭分會並副知鐵路工會。

(二)繼續追蹤。

10屆第22次會議電務處回覆：

本處業依會議決議以105年12月20日電綜核字第1050009372號函將本案辦理情形回復宜蘭地區勞資會議秘書組。

10屆第22次會議決議：結案。

陸、10屆21次局勞資會議建議事項辦理情形：

一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？

運務處回覆：

月台上照明如影響列車駕駛視線時，可逕向車站反映，研議改善機務處回覆：本處擬發文調查各段，各站照明設置若有影響駕駛視線問題，可回報本處請車站改善。

電務處回覆：

電務處105年12月30日便簽臺北電務段針對礁溪及頭城車站月台照明，於106年元月中旬前邀集運工機等單位辦理現場夜間會勘，研商解決方案。

10屆第22次會議決議：繼續追蹤。

二、依105年11月22日鐵工基分總字第037號函以該地區勞資會議決議，更換七堵員工餐廳管理員1案，行政處應本其權責，即刻辦理，以示



淺談臺北捷運公司與臺鐵局的跨年運輸機制

無名氏



近來國內吹起一股跨年「瘋」潮，跨年活動成為各地縣市政府的施政焦點之一，活動中明星的演唱、煙火秀、摸彩活動，吸引了大批民眾前往參加，加上媒體與網路的宣傳效用，讓跨年晚會一年比一年精彩、一年比一年盛大。面對突然湧現的大量人潮，勢必仰賴各種大眾運輸工具協助疏運，但各運輸工具都有其負荷上限，究竟要如何因應使人潮有效疏散，都考驗著各運輸業者。本文從運務基層人員的角度，先介紹臺北捷運的跨年疏運機制，再對照我們路局的跨年疏運情形。先說結論：我們路局跟人家比僅僅是「懶X比雞腿」。

臺北市跨年晚會人潮因為101大樓的煙火施放，近年來已成為國際報導的項目，參加人潮總是位居全國之冠，臺北捷運肩負了疏運重責大任，運量也是年年屢創新高，雖然2016跨2017年的疏運旅次，因為逢連續假日，人潮較去年減少約38.7萬人次，但仍然高達264萬餘人次，這樣龐大的疏運量，必須仰賴運輸團隊的專業分工，還有更重要的是需要團隊共同合作，讓疏運活動順利圓滿。

臺北捷運公司在跨年疏運上，總是動員超過上千位的支援人力投入輸運任務，除了執行旅客引導外，還包括月臺警戒、電扶梯管制、車站開門服務、車站出入口管制、車票販售與維護秩序等相關工作。而我們偉大的路局，當然也貼心的啟動二線支援一線政策(支援臺北站，大概30人吧……)，然後只有支援晚

上11點(抱歉，你們的辛苦我肯定，我只想問半夜旅客擠不上加班車時，現場最需要支援時，路局長官已經在睡覺了?)。

臺北捷運公司人潮疏導管制作業介紹

臺北捷運公司特別針對像跨年人潮突然集中的問題，制定了「人潮疏導管制作業」其中包括列車運行計畫、車站人潮疏導管制計畫等，透過事先妥善安排列車，提供規模運量，並事先擬定瞬間人潮超過運量負荷時的管制措施，因應跨年的龐大人潮。有關臺北捷運公司的相關計畫說明如下：

1. 列車運行計畫

列車運行計畫最重要的就是列車班距決定，而要決定列車班距需要考量號誌系統、停靠站時間及列車數量各種因素。其公式如下：

$$\text{最小班距(sec)} = T1 + DW + T2$$

T1=後續列車進入車站前二閉塞至列車進站停車所需時間

T2=前班列車車站啟動至列車尾端離開月台軌道區所需時間

DW=列車停靠站時間

假設T1需要50秒，T2需要25秒，若決定實施2分鐘班距，則停靠時間(DW)=120-50-25=45秒，車站及列車司機員必須控制列車停靠時間維持在45秒內，否則只要有一點點延誤，就會造成列車因前方閉塞影響回堵，造成連鎖延誤的情形，影響整體列車運行作業。而

尊重勞資會議之議決，免生爭議。
行政處回覆：

(一)本處業依基隆地區勞資會議歷次決議辦理該餐廳服務品質缺失改善，日後本處將視情形對用餐員工辦理服務品質意見調查，以維服務品質。

(二)另本處擬依局105年4月7日鐵人一字第1050009641號函，於本處事務科業務助理出缺，辦理對外徵才，遴選適當人選後，即請臺北檢車段技術助理蘇成堅歸建。

10屆第22次會議決議：改列正式提案，本案結案。

三、中壢站司機員寄宿舍，因見習司機員同乘時造成房間不足，請運、機兩處盡速妥處。

運務處回覆：

(一)中壢站備勤房舍將改建為4間套房，工程經費389萬2,282元，土建部分已於105年12月22日決標，電務部分備標中。

(二)備勤房舍改建未完成前，如有新進人員見習，可事先向車站報告，請車站幫忙代訂旅館。

機務處回覆：

105年10月改點後，臺北機務段逢週一至週四新增1031及1004車次，須於中壢住宿，原租用福隆假期飯店1房供乘務(司機)休息，今年備勤室整修未完成前仍有租用需求，已將預算撥至臺北機務段辦理招標事宜。

10屆第22次會議決議：依據運務處及機務處回覆，錄案備查同意結案。

四、女性車勤服務人員冬季制服改穿長褲案，應依103年7月2日餐業服字第1030003078號函辦理。

餐旅服務總所回覆：

「女性車勤服務員冬季制服改穿長褲案」，仍擬予維持裙裝，說明如下：

(一)車勤女服務員是本局的形象表徵，亦

常有出席活動金釵派遣，歷年來皆是參考空服員的制服樣式來規劃，目前主要航空空服員制服除了廉價航空外，少有褲裝設計，仍以裙裝為宜，且可以與委外之隨車清潔人員(褲裝)有所區隔。

(二)另鑑於台灣南、北溫差大，且103年度冬季制服已有採購女長大衣，因應保暖。

10屆第22次會議決議：本案已交由餐旅勞資會議討論研議中，錄案備查同意結案。

柒、建議事項：

一、工務工程維修車，其駕駛，指揮員之乘務旅費，經勞資會議中通過，說明元月開始申請，然目前並無申請表格或填寫，致無法申請乘務旅費，就教工務處、電務處其司機員、指揮員該如何申請？

二、司機員於休息日出勤，該日之工資發給已於元月6日經雙方協商完成定案，應即刻實施，並由105年12月23日公告實施日起計支。

三、針對春節疏運計畫之內事項，鐵路工會對資方未將勞方列入代表參與計畫會議，提出抗議。

(一)員工停止休、事假之緣由？

(二)春節假日出勤之加發工資如何認定？該日究竟是以放假日、休息日、例假日為依據？

(三)獎金以每天1000元發給、且最高4天，似不符比例原則及公平性。

捌、主席結論：

下次會議訂於2月15日召開，輪由工務處做業務報告，並請吳代表俊義擔任主席。



這在22時至隔日02時，維持列車2分鐘班距及列車停靠45秒內的時間控管，就是由捷運公司動員所有公司人力，來維持列車順利運行的成果。

而我們臺鐵局跨年夜晚月台上的輸運人力，只剩下可憐的值班站長跟嚮導，或許大家認為，我們又不是北捷旅運量也沒那麼多，幹嘛要派那麼多人，是阿！監視畫面會說話，這些月台上擠不上車的人，局裡面長官知道嗎？應該不知道，因為你們早就在睡覺了！應變中心知道嗎？應該不知道，因為大家都在滑手機聊是非！只要車子有開，不出行車事故就好了啦，人潮多關我屁事啊，反正是現場員工被罵，又不是我被罵，運務現場同仁有夠悲哀。

2.車站人潮疏導管制計畫

繼續回到臺北捷運的疏導計畫，在計算出列車班距後，另一方面須考慮每趟列車的載運人數，計算出每小時可輸運的運能，作為車站進出人潮管制的基準，進一步擬定車站人潮疏導管制計畫。而針對跨年活動的人潮有兩處重要管制點，第一為活動車站的進站人潮管制，必須確實掌握疏運能量及人潮狀況，若不加以管制將會造成站區擁擠，造成各項服務水準下降；其二為轉乘站的轉運人潮管制，當轉乘車站人潮擁擠時，將採調整轉乘路線列車班距，減緩轉乘人潮紓解壓力。

當人潮超過負荷時，捷運公司將啟動進站人潮三級管制，此管制措施說明如下：

- 第一層(月台梯口)：月台排隊旅客到達月台2/3寬度時實施
- 第二層(大廳閘門)：付費區大廳旅客回堵至距離閘門約1公尺處實施

第三層(大廳入口)：旅客回堵至大廳非付費區域及出口通道時實施

透過三層管制的手段，以樓梯、閘門、出入口為管制點，可以找到疏導瓶頸，並針對該瓶頸實施不同的管制手段。舉例來說，當月台層無法負荷下車旅客人潮量時，此時可採取列車過站不停的模式，藉以舒緩月台人潮。

回來看看我們路局的人潮管制與疏導，簡單一言以蔽之：完全沒有！拜託，整個車站剪票口就只有一個站員，旅客刷卡逼逼逼就進站了，哪裡還有什麼多餘人力來跟你做分層管制，我光處理爛閘門叮咚叮咚就處理不完了，一個人要怎麼進行人潮管制？誰來支援我們？路局長官呢？反正高層只要等到出事再來究責好了，鐵路局什麼都不會究責最會也最專業。

舉例來說，去年底某站發生因人潮擁擠發生的電扶梯受傷事件，有趣的是處、局好像事不關己一樣，只會怪車站沒做好人潮分流，長官卻不會怪自己，去查查看當晚車站的輸運量夠嗎？當天現場人力夠嗎？有派人支援車站嗎？車站反應那麼多年了，公文、電報只會存查存查再存查，反正都沒你們的事，出事再檢討現場就好，「官」喔，出一張嘴真好做。

臺鐵局跨年疏運作業介紹

路局以往並不主動在跨年夜晚加開列車疏運旅客，僅地方政府來文提出要求協助疏運時，才會開行該區域的加班列車，與臺北捷運跨年夜24小時疏運情形完全不同。在103年跨104年度，為因應越來越多地方政府舉辦跨年晚會，臺鐵局首次主動於01:00~04:00時段，開行跨年夜間加班列車^{註1}，班距約為每30分鐘一班車。

1.103年跨104年疏運情況

因為鮮少有跨年運輸的經驗，該年度的疏運情況可以說是一團混亂，將該年度計畫開行加班列車臺北站到開時刻表列如下：

車次	臺北時刻	終點	車種	開車增延	備註
5151	01:15	新竹	自強	18	旅客擁擠
1337	01:35	新竹	區間車	3	旅客擁擠
1345	02:00	新竹	區間車	4	旅客擁擠
1351	02:25	新竹	區間車	2	旅客擁擠
1357	02:35	新竹	區間車	1	旅客擁擠
5155	03:00	中壢	自強	0	-
5273	03:08	樹林	自強	0	-
5273	03:08	樹林	自強	0	-
1365	03:12	新竹	區間車	2	旅客擁擠

當天的跨年疏運首班車，臺北站增延了18分鐘始開出。因為缺乏相關經驗，在進行加班車計畫時，是以對號車可快速疏運長途旅客回家的思維，以自強號當作首班疏運加班車。然而卻造成了臺北站購買有座票的旅客與電子票證旅客在動線上的衝突，大批人群擠在月台爭先恐後上車，加上對號車車門較小，甚至造成有座票旅客反而無法上車的狀況^{註2}，首班自強號加班車，在臺北站停靠22分鐘，誤點18分鐘的情況下開出^{註3}，下一停靠站板橋則停靠4分鐘，板橋月台候車的旅客完全無法上車。

加上未評估預期旅客量，即使下班列車第1337次為載客量高的區間車，但仍無法應付大量人潮，且班距過大，下班車為25分鐘後，讓候車民眾再次爭先恐後想擠上列車，第二班車在臺北站停靠了8分鐘，最後增延3分鐘開車，而後方的萬華、板橋、樹林等站的旅客，也幾乎完全無法上車。此外也沒有預備乘務員及機動編組，在各車站運能不足以

疏運月台候車旅客，值班站長反映要求臨時開行加班車疏運時，調度所也無法第一時間反應，以提供加班車服務旅客，該年度的跨年疏運在民眾跟現場一片罵聲中黯然的結束。

2.104年以後跨年疏運情況

經歷104跨年的慘痛教訓，調度所改變了跨年疏運規劃模式，對照前年的列車安排運用有很大改變，其中班次加密、用區間車編組快速疏散人潮、減少對號列車的安排，然而在列車間距上仍有很大的縮短空間，在凌晨2點後的列車，仍然因為旅客較多的因素導致列車增延。

路局的跨年疏運計畫，從排點計畫開始，結束於加班車電報發布，就這樣。簡單來說就是有加班車開出去就對了，剩下就車站的事了，現場怎樣管你去死。只不過對於這種突然湧入的大量人潮，實在是需要完善的人潮疏導計畫，來維護疏運品質及旅客安全，很想請路局長官跨年時來車站走走，看一看月台旅客擠不上列車的情形，總是自以為開了這麼多班車已經很足夠了，然而實際卻是從凌晨2點開始，每趟下行列車都因為旅客因素而增延，而月台上就只剩一位值班站長，對照人家捷運公司全體動員協助疏運的情形，很想大聲譙：X！雞排！

跨年疏運關鍵重點

各種交通事業都要對這種瞬間人潮預備相關計畫與配套，避免運具被人潮癱瘓，反而造成運輸不經濟的現象。在交通越來越發達的情況下，未來跨年活動的人潮只會越來越多，從臺北捷運公司的跨年疏運機制可以發現，要掌握這

將心比心

卡巴



種龐大人潮疏運的重點很簡單，但路局好像都做不到：

1. 掌握本身運具運能

各事業必須確實了解本身運具、車站的最大負荷量，以及運具的最小班距間隔，否則開太多班次，將造成運能浪費；開過少班次，又反而會遭旅客詬病，究竟要如何拿捏？在未來旅次不斷增加的情況下，是不是要跟回頭檢視加班車旅運及運轉的情形，再次重新檢討設計出最有效益的運輸計畫。

2. 管制是必要的手段

運輸終究有其運能上限，在超過運量負荷時，需要有強勢的手段介入管制，否則載運量達到上限時，再繼續任由旅客進入，將會造成人潮路線的交錯打結，甚至會造成人員受傷事故，去年底某站電扶梯事件就是活生生的案例！

3. 需有預備人力及資源

跨年疏運是漫長且耗費體力，必須對當天的人員調配進行特殊安排，不可按照平常日的慣例安排，否則遇到緊急情況時，原有的資源將不足以負荷，造成變應速度慢，服務品質亦隨之下降，而路局若始終用二線支援一線僅支援下班時間的思維看待跨年疏運，未來還是會繼續發生旅客受傷、列車延誤的事件。

最後，
只想簡單說，
長官加油好嗎？
不要什麼都推給車站了！



農曆初四，春節的尾聲，接近下班時間時，業務室門口來了位口音非常重的中國籍旅客。他先問：「請問我站在那個地下道，是不是比較容易等到人？」當我滿臉疑問之際時，他接著又說：「是這樣的，我在等一個人，那是我女兒，但我們在台東就失散了，沒有任何可以聯絡工具，唯一一通電話是女兒在台東服務台借電話撥手機，只說可能會搭1個小時後的車到花蓮，之後便音訊全無。她不知道我在哪兒等，所以我必須在這讓她看到。」很明顯的，面對一位茫然的父親，對於自家女兒在人生地不熟的地方失聯，所有的焦慮都寫在臉上。

線索太少，能做的也只是根據未經證實的線索，找出可能搭乘的班次，各別拜託相關車次的列車長幫忙廣播協尋。這需要相當長的時間，也請這位爸爸先在辦公室稍坐，等候回報。面對這種情形，即便是一分鐘，也如同度日如年，口中不斷著叨著：怎麼還沒有消息呀…

你懂的，公共運輸上，再多苦口婆心的廣播，幾乎沒人會聽，有的時候旅客在發生問題時，才開始質疑沒有廣播。理論上是最有效率的工具，實際上成效卻不彰。過了40分鐘，心急的爸爸一見列車進站，就跑到地下道出口看著每位即將出站的旅客，唯一的願望，只希望其中一個人，就是他的孩子；而我則在辦公室持續聯絡幫忙協尋的列車長。結果，依然下落不明。聽聞這樣的結果，原本還能坐著的爸爸，再也坐不

住，不斷地發牢騷：人怎麼會不見？不斷的反問：17點、18點還有什麼車會來花蓮？

又再一次向台東服務台詢問，得到的回應是：當時借完電話後，請女兒先去買票，再回來服務台，他會代為通報。只是，這一別，就再也沒回來了。我們開始擔心，會不會搭往南迴方向，往高雄去了？便向路警所尋求協助，盼藉由調閱監視器影像，來判斷上車的時間及方向。這一折騰，又是40多分鐘，同時，預期可能搭乘的第一班列車也進站了。人群之中，依然沒有這女兒的蹤影。自己則在服務台拼命的廣播，也遲遲未見其身影。

人潮散去之際，看到老先生又一次失望的表情，自己都覺得無奈幫不上什麼忙，直到預期可能搭乘的第二班列車即將抵達之際，得到列車長的回應：已經找到人了，並已交代她至前站與爸爸會合。聽到找到女兒下落的爸爸，瞬間紅了眼眶，原本一直碎唸的他，頓時之間，也找不到言語來表達自己的心情，要不是外人在的話，相信他應該會淚崩吧。「走吧!!我們去地下道出口等她」凝重的氛圍，被我這句話給打破。漫長的煎熬，也在父親呼喊女兒名字的那一刻落幕。

服務性質的工作環境，充斥少數旅客不理性的訴求及謾罵言詞，但還有大多數的旅客，仍是值得全心相待。很多人，永遠記得少數的負面情緒，卻忘了大多數的良善。

1. 2014年要來了！元旦跨年台鐵加開60列車。資料來源：
<http://www.ettoday.net/news/20131202/303009.htm>(資料時間2016.06.05)
2. 跨年疏運列車擠爆 台鐵人員：沒票統統下車。資料來源：
<https://www.youtube.com/watch?v=CwExeftmn8>(資料時間2016.06.06)
3. 資料來源：臺北運務段臺北站104年元月1日列車到開時刻登記表。- 3 -

105年度勞資關係研討會

成果報告

組訓組

勞動基準法自民國73年起實施，經多次修正後逐步擴大適用範圍，到目前各行各業幾乎均已包含適用。勞基法為規範雇主與勞工的勞資關係，包括工資、工時、休息、休假、退休等。因此管理幹部與工會幹部乃至各單位工時代表等都必須掌握法規內容，據此訂定有效、可行的管理規章與工作規範，以建立和諧雙贏的勞資關係。

計畫名稱	臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會、臺灣鐵路工會聯合舉辦105年勞資關係研討會
召集人	鹿局長潔身 張理事長文正
副召集人	朱主秘來順 楊秘書木成 吳秘書興仁 莊秘書經文
業務報告	臺鐵局副局長及各處室等一級相關主管
辦理地點	苗栗騰龍山莊
計畫目的	健全並強化臺灣鐵路工會與臺鐵局雙方溝通協調，加深人際間之熟悉度，進而讓本會所推動之各項議題均能更順利進行，也藉由工餘之勞動法令認知，加強勞工權益保障。
出席參訓人員	鐵路工會理事長、會員代表、理事、監事、各分會理事長、局勞資、團體協約會議勞方代表、職工福利委員會勞方福利委員等
參加人數	121人
計畫效益	透過本次研討會，協助第十四屆代表加強新勞動法令與勞工各項權利義務之認識，亦藉臺鐵局各處室簡報讓各代表清楚了解各單位分工，對於近日勞動法令修訂內容，透過課程進行加強了解，進而於適當時機加以運用。

首日，位於全台各地的參訓人員經主辦單位的統一安排後，於當日15:00準時開始研討會課程。課程開始即由臺鐵局各處室等一級相關主管報告各處室的相關業務進度與成果，各地代表也於各處室主管報告完成後開始提問相關問題，各處室主管也對其所屬業務問題提出解釋消除疑慮。鹿局長潔身亦於16:40到場與鐵路工會張理事長文正一同於會議上接受所有參訓人員提問。適逢勞基法修法要落實周休二日，因此不少代表也提出有關上班制度的疑問，若問題可當場回答則請各處室一級主管當場回答解決，若否則帶回提案處理。

張理事長文正亦在會議上告知所有參訓學員；不會答應臺鐵局片面為因應落實周休二日擅自更改勞動契約，一切的更動都需要經過各工種工時協商後，於團體協約會議上簽訂才成立，希望各工種的學員代表不用擔心，工會一定會保障所有會員的權益。

第二日外聘講師與課程

課程	講師
不當勞動行為實務	前行政院勞工委員會勞資處秘書處主任 中華民國全國職業總工會秘書長 講師 吳征陵
勞資關係之協調與維持	全國金融業工會聯合會秘書長 講師 韓仕賢
勞動基準法	苗栗縣政府勞工及青年發展處勞資關係科 李 科長 明芳 古 聘用檢查員 文良

適逢一休一例、加班費新制於12/23日實行，因此課程上幾乎都在討論有關一休一例後勞方在工作上的權益。

吳講師征陵於課程上講解勞資爭議處理法。講授勞資爭議分為勞資權利事項與調整事項兩類。

權利事項勞資爭議	調整事項勞資爭議
指勞資雙方當事人基於法令、團體協約、勞動契約之規定所為權利義務之爭議。 例如有關薪資、資遣費、退休金、恢復工作權、請求給付職業災害補償等。	勞資雙方當事人對於勞動條件主張繼續維持或變更之爭議。 例如工時調整、工作環境提升、加薪、增加休假日數等。

分清權利或調整事項後步驟為調解→仲裁→強制執行之裁定。吳講師也舉最近復興航空勞資爭議的事件提出說法，要參訓學員了解這是屬於權利或是調整事項，分清後再討論申請調解與仲裁的方式。只要先分清需要調解或是仲裁的事項，吳講師有說大多數有仲裁的事件勞方贏的案件的數量居多，希望我們將來如果遇到事件時能夠清楚的了解事件本質，這樣對於事件接下來的發展亦有正面的幫助。

韓講師接著對於勞資關係做了更詳細的說明。台灣大多的勞資實力相差懸殊，就有如一個翹翹板，當勞工遇上孔武有力的資方時，很多時候最後都是向著資方嚴重傾斜，勞方被迫困在另一端孤立無援、進退失據，故幾十年來勞工不斷上街力抗惡化的工作環境。下表為集體勞資關係觀察表

勞動部統計數據 2016年9月底			
工會組織率：全國 33.2%		企業、產業勞工 7.3%	職業勞工 43.3%
工會數： 5212家	企業工會： 919家	產業工會： 196家	職業工會： 4121家



會員數： 3,344,190 人	企業工會： 547,245 人	產業工會： 79,107 人	職業工會： 2,717,658 人
召開勞資會議：63,808 家	公營：681 家	民營：63127 家	
團體協約締約： 682 分	企業工會： 147 分	產業工會： 642 分	職業工會： 193 分
團體協約法第二條(團體協約之定義) 本法所稱之團體協約，指雇主或有法人資格之雇主團體，與依工會法成立之工會，已約定勞動關係及相關事項為目的所簽訂之書面契約。			

由此表格可以看出有工會的企業還是不多只有1/3勞工有工會，因此接下來有兩點需要繼續觀察。

1. 工會依法為代表勞方與資方協商簽訂團體協約的唯一當事人，要進行有效的、非流於形式的團體協商，首要工作是強化工會組織實力、提升工會入會率，同時具備處理重大集體勞資爭議及抗爭動員實力，以提升工會協商代表進行團體協商的素質及能力。
2. 因為資方往往憑藉其協商位階的優勢，強勢面對工會，如果工會在爭議行為的實力不足，以及協商談判的能力有限，則實難與資方協商較佳的團體協約。

最後李科長明芳講解勞基法，課程上都在講解勞基法修法後的說明。如落實週休二日及國定假日全國統一、工時安排總量管制、休息日加班費提高與檢討特休制度。但李科長與古檢查員說明的都是上正常班的人員，唯路局的上班規則都是經各工種工時協商後再經團體協約會議後訂定，因此只能讓參訓學員們了解勞動基準法修法後的條文內容與加班費計算方式。路局輪班人員的疑問在現場也無法得到完整解答，實為遺憾。由此可知這次修法實行的倉促，連縣市政府的人員都無法清楚解釋其他特殊事業單位面臨到勞基法新制的困擾。

所有課程上完後工會還安排了一例一休的分組討論，依照各工種分配討論。運務分有站務及車務、機務分有機班及檢修、工務、電務、餐旅貨所局本部共七組討論，其成員為各工種代表亦包含各工種工時協商代表，針對前一次工時會議上的問題再加上勞基法修正後一例一休的情況，討論各工種之後的排班或輪班方式，期待在下一次的各工種工時會議上能夠與資方代表能夠有共識，進而把新制班表提至團體協約會議上簽訂，讓同仁們上班有所依循。

後記：

此次研討會時逢勞動新制即將上路，亦有數月前華航空服員罷工、近期與航解散等種種勞工議題，更凸顯這次研討會的重要性。授課講師也了解近期路局即將碰到的問題，皆用心準備授課教材，於課程內容結束後讓各學員以自身遇到的問題發問，講師也盡其所知的回答所有問題，故上課氣氛及互動良好。最終的各業別研討會，也讓各學員們藉吸收到的最新訊息於業別研討會上提出使用，使此次的勞資研討會盡最大的功用。



貨運服務總所勞資預備會議

臺灣鐵路工會 106年1月~2月活動紀要

組訓組



餐旅工時協商預備會議

- ◎106年1月12日召開本會常務理事會議
- ◎106年1月18日召開本會遴選勞部全國模範勞工代表會議
- ◎106年2月8日召開本會臨時常務理事暨分會理事長聯席會議
- ◎106年2月14日召開局勞資預備會議
- ◎106年2月15日召開機班工時預備會議
- ◎106年2月15日召開餐旅服務總所勞資預備會議
- ◎106年2月22日召開貨運服務總所勞資預備會議
- ◎106年2月22日召開餐旅工時協商預備會議
- ◎106年2月23日召開勞退準備金預備會議



台灣鐵路工會106年1月~2月分會會訊

組訓組

- ◎106年1月5日 本會 105年第4次職業安全衛生委員會會議
- ◎106年1月6日 本會 機班平均工時協商專案會議
- ◎106年1月6日 宜蘭分會 第12屆第14次理事會議
- ◎106年1月13日 高雄機廠分會 第12屆第14次理事會議
- ◎106年1月17日 本會 團體協約電務工時協商會議
- ◎106年1月18日 台東分會 第12屆第16次理事會議
- ◎106年1月19日 本會 第10屆第22次局勞資會議
- ◎106年1月19日 屏東分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年1月24日 本會 團體協約第270次協商會議
- ◎106年2月3日 基隆分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月3日 嘉義分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月7日 本會 職工福利委員會第30屆第2次委員會會議
- ◎106年2月7日 宜蘭分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月8日 台北第一分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月9日 本會 運務處106年車班組工時協商第1次會議
- ◎106年2月10日 新竹分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月14日 本會 團體協約第271次協商會議
- ◎106年2月14日 彰化分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月15日 本會 第10屆第23次局勞資會議
- ◎106年2月16日 本會 餐旅服務總所第10屆第9次勞資會議
- ◎106年2月16日 本會 機班工時條款協商會議
- ◎106年2月16日 台中分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月16日 台北機廠分會 第12屆第16次臨時理事會議
- ◎106年2月18日 台南分會 第12屆第15次理事會議
- ◎106年2月23日 本會 貨運服務總所第10屆第9次勞資會議
- ◎106年2月23日 本會 106年第1次勞工退休準備金監督委員會會議
- ◎106年2月23日 本會 餐旅服務總所工時協商會議



延平分會理事會



新竹分會理事會

台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 105 年 12 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	656,971	暫收款-勞教會補助款	(452,004)
銀行存款	11,743,798	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	209,822
暫付款	3,104	暫收款-團保代辦費	0
預付款	200,000	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	0
累計折舊	(48,988)	代收付-本會活動費	58,814
什項設備	429,927	代收付-團保費	8,277,930
累計折舊	(152,678)	代收付-互助慰問金	939,974
會務發展基金專戶	12,588,793	抗爭基金	84,900
會址專戶	16,772,400	應付款	234,534
		存入保證金	4,000,000
		固定資產準備	871,696
		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	1,107,670
合 計	60,426,181	合 計	60,426,181

台灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 年 1 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科 目	金 額	科 目	金 額
庫存現金	567,087	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	10,967,115	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	209,822
暫付款	4,901	暫收款-團保代辦費	368,528
預付款	265,705	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	594,447	代收付-活動費專款	0
累計折舊	(6,465)	代收付-本會活動費	58,814
什項設備	394,516	代收付-團保費	8,469,051
累計折舊	(13,306)	代收付-互助慰問金	941,374
會務發展基金專戶	12,588,793	抗爭基金	90,075
會址專戶	1,870,529	應付款	234,534
		存入保證金	4,000,000
		固定資產準備	969,192
		會務發展基金準備	12,588,793
		資產變賣(會址)	1,870,529
		歷年累計結存	15,408,787
		本年度餘額	1,107,670
		本年度絀額	(1,817,293)
合 計	44,822,741	合 計	44,822,741

隔週休輪勤輪班制懶人包 福利組

揮 擺 天 地

勞動基準法及相關法規修改後，對本會會員勞動條件之影響，概分為「七日內一例假禁止例外允許」及「一例一休」兩部分，其中又以一例一休新制對三班制輪勤排班影響最大。若不修改排班方式，除未依法「指定休息日」外，每週總延長工時上限將違反勞基法。

特此，本會業於106年2月8日「第14屆第1次臨時常務理事及分會理事長聯席會議暨鐵路業務發展研討會」通過決議，建議運務三班輪勤制擬以「每週例、隔週休」為原則，即依勞基法新制，每週於例假日後(或前)安排一日休息日，惟其中至多擇兩日實施加班(預擬班表方案已透過臺灣鐵路工會line供會員參考。)

特此，提供班表制定懶人包，用以方便會員了解該表制定之緣由與精神。

隔周休輪勤輪班制懶人包

現行班制：

隔周休輪勤輪班制懶人包

週週例 隔週休

隔周休輪勤輪班制懶人包

班制原型指引來自勞動部及站務新進人員意見

◎ 工時制度及工作彈性化措施手冊

二、2週彈性工時(第30條第2項)

將2週內2日之正常工作時數，分配於其他工作日。其分配於其他工作日之時數，每日不得超過2小時。但每週工作總時數不得超過48小時。

彈性調整前

	一	二	三	四	五	六	日
第1週	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	休息日	例假
第2週	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	休息日	例假

(分配於其他工作日之工作時數)

彈性調整後

	一	二	三	四	五	六	日
第1週	工作日 10hr	工作日 10hr	工作日 10hr	工作日 10hr	休息日	休息日	例假
第2週	工作日 10hr	工作日 10hr	工作日 10hr	工作日 10hr	休息日	休息日	例假

每日正常工時調整為10小時，一週工作4日，週休3日，2週正常工時總數為80小時。

勞動部：「工時制度及工作彈性化措施手冊」

105年7月14日北市勞動字第10513222101號函
認定本局三班制符合勞基法第30條第2項彈性工時



隔周休輪勤輪班制懶人包

班制原型指引來自勞動部

第1週	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	休息日	例假
第2週	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	工作日 8hr	休息日	例假
欲分配於其他工作日之工作時數							
彈性調整後							
第1週	11hr	10hr	10hr	10hr	10hr	休息日	11hr 例假
第2週	11hr	10hr	10hr	10hr	10hr	休息日	休息日 例假

- 因應運輸特性：
1. 日夜班輪勤
 2. 休息日隔周休
 3. 以13日循環達到跳班效果
 4. 平日與假日人力均化
 5. 每工作日加班1hr

隔周休輪勤輪班制懶人包

為什麼我們仍堅持日夜班連接為可擇班制之一？

至今仍有50%外勤路員採遠距通勤或有班後加班費需求，若採其他班制，「改制痛苦指數」遠高於其他路員。

日班	隔24hr	夜班
日班	隔12hr	日班
AB班	上班8hr	X加班費
三班	加班46hr	O加班費

隔周休輪勤輪班制懶人包

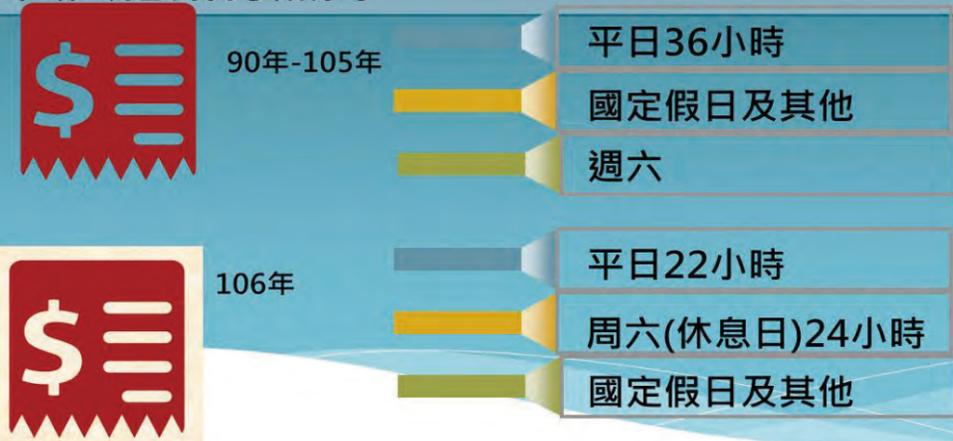
隔周休班制原型

日期	1	2	3	4	5	6	7	8
星期	一	二	三	四	五	六	日	一
班別	日	夜	休	日	夜	例	休息或(日班)	夜



隔周休輪勤輪班制懶人包

比照舊制36小時，46小時為「定值」與其他給付無關



隔周休輪勤輪班制懶人包

為什麼46hr? 因應月表報銷慣例，避免違反勞基法，以最高延時核算...

1. 一個月最高3日不上班的休息日，每工作班休息時間1hr
2. 避免大小月，均以平常日22休息日24hr為標準，計支延時46hr/月



平常日：(時薪 X 1 $\frac{1}{3}$) X 22

2休息日：(時薪 X 1 $\frac{1}{3}$ X 2 + 時薪 X 1 $\frac{2}{3}$ X 6 + 時薪 X 2 $\frac{2}{3}$ X 4) X 2

總時數46 = 22(平常日) + 24(休息日)

隔周休輪勤輪班制懶人包

人力需求上，12人(4班)僅需再補充一人，為備勤餘裕提高至9人(3班)支援1班。

A	B	C	D	E	F	G	H	I	M
1		2		3		支援1			
日	夜	休	日	夜	例	日	夜	休	
夜	休	日	夜	例	日	夜	休	日	
休	日	夜	例	日	夜	休	日	夜	
日	夜	例	日	夜	休	日	夜	休息	
夜	例	日	夜	休	日	夜	休息	例	日
例	日	夜	休	日	夜	休息	例	日	夜
日	夜	休	日	夜	例	日	夜	休	3
夜	休	日	夜	例	日	夜	休	日	3
休	日	夜	例	日	夜	休息	例	日	2
日	夜	休	日	夜	例	日	夜	休	2
夜	休	日	夜	例	日	夜	休	日	1
休	日	夜	例	日	夜	休	日	夜	1
例	日	夜	休	日	夜	例	日	夜	
~~~~~	~~~~~	~~~~~	~~~~~	~~~~~	~~~~~	~~~~~	~~~~~	~~~~~	~~~~~
日	夜	休	日	夜	例	日	夜	休	例
225	225	224	225	225	224	225	225	224	



# 汗牛充棟的鐵道世界—日本東京書泉書店

圖／文：朱我帆

獨自一人漫步東京街頭，閒來無事翻閱了一下手邊的城市簡介，在景點介紹欄中突然讓我眼睛為之一亮，赫然發現「書店街」一詞，再按圖索驥，果然在東京、新宿間密密麻麻的地鐵路線圖中，找到「神保町」站，便迫不及待鎖定目標，無論半藏門線、都營新宿線或是三田線，都可輕易敲開「神保町書店街」的大門。

出站後轉了個彎，便置身於棋盤式的街道中，或許是因為書店書香的薰陶，讓這區域格外寧靜優雅。才走幾步，可見各式林立、或大或小的書店，新書、二手書都有。但令人訝異的是，每家店都有自己的賣點與風格，有的致力於亞洲歷史，有的專賣古典文學，當然人文、政治、藝術、心靈、旅遊等書籍更不在話下，雖然日文一竅不通，但仍可以感得到那些書籍的內

涵；偶有穿插些來自臺灣出版社的書籍，自然更是親切無比了！

走馬看花間，位於街角七層樓的建築佇立，醒目的漢字招牌「書泉」二字高懸，明亮的店面與寬敞舒適的空間，讓人趨之若鶩而想一探究竟。「書泉」書店在東京有多家分店，但就最大的這家號稱「旗艦店」，從地下室到七樓，上至天文下至地理，新書、武術、文藝、小說、雜誌、漫畫、電腦、電玩、音樂、古典、歷史、宗教、哲學、健康、料理、繪本、軍事、動物、植物、昆蟲、登山、地圖、手塚治虫、藤子不二雄…等，各類主題應有盡有。但是最令人嚮往的，則是位於六樓的鐵道主題館，各式各樣的鐵道話題書及相關週邊商品，彷彿讓人置身於鐵道世界。

通往書店六樓，無論樓梯間或電梯內外，有關鐵路橋梁、隧道、車站，以及新幹線列車及蒸汽機車的特寫照片，



又親切的女性鐵道員



除了臺灣的雜誌，也有日本作家對臺灣獨特的見解 106年1、2月 33

## 隔周休輪勤輪班制問答集

Q：為何要重新定義或新擬三班制排班方式？急迫性？

ANS: (1)105年12月6日通過勞基法36條修正，兩周內需指定2休息日、2例假日，舊制難以符合新制勞基法

(2)休息日(週六)需計延時46小時內，超時溢領者均算違法

(3)4月起將進入新制輔導期，將進入勞檢高峯期，7月起違法將遭加成及連續罰等

## 隔周休輪勤輪班制問答集

### 勞基法新法上路 勞動檢查怎麼做？

宣導期	輔導期	檢查期
<ul style="list-style-type: none"> <li>1 勞動部網頁設專區，提供試算系統及常見問答集等</li> <li>2 各縣市政府辦理勞動基準法令說明會預計100場次</li> <li>3 依勞雇團體、各產業需求辦理宣導說明</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>製作自主檢核表，由各縣市政府派員親赴15,000家事業單位協助檢視是否符合新修法令規定並輔導改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 依行業、規模逐步實施</li> <li>2 違法情況較多事業單位</li> <li>3 社會輿論關注的特定對象</li> </ul>

交通部臺灣鐵路管理局  
Taiwan Railways Administration, MOTC  
安全、準確、服務、創新

## 臺灣鐵路工會函

機關地址：台北市北平西路3號  
傳 真：(02)23896134  
鐵路傳真：(02)23896134  
電 話：(02)23896134

為什麼要盡快？  
因為運務處以工會此函為由，不詳列現行三班制標準106年4月起新制宣導期過，路局將面臨輔導或裁罰

受文者：交通部臺灣鐵路管理局

發文日期：中華民國 105 年 12 月 23 日  
發文字號：(105)鐵工福字第 711 號  
速別：普通件  
密等及解密條件：  
附件：

主旨：針對貴局因勞基法修正改變三班制輪值輪勤班表案，請儘速依法進行勞資協商，在基層人力補足以符一例一休原則前及所提新班表未經與本會協商，並完成法定程序前，勉予同意按現有輪勤方式排定，並依法在週六值勤者加計延長工時工資，且不得降低原有延長工時實質所得，請查照。

若有疑問請洽本會trlu0100@gmail.com或 trlu0000@railway.gov.tw



喜感藝人中川家礼二先生「笑的鐵道」系列作品，闡述服務至上理念

已讓人感受獨特的日本鐵路文化；每張照片就是一個主題、一段歷史、一縷情懷。迫不及待再走進書店瞧瞧，整齊、明亮、寬敞是第一印象，動線最顯眼的莫過於新上架的主題書籍與雜誌，舉凡新路線、新車型、新政策等熱門話題，或是通勤族群搭車時能舒緩身心靈的散文與小說，都是這區主要的賣點。

位在書店轉角一隅，陳列了一排鐵道主題DVD，一旁電視則播放著高畫質影片，無論JR、新幹線、私鐵或地鐵，各式車輛為一系列之主題，只要有心儀的車種，就不難找到它的芳蹤，以及它行駛加速時的英姿。此外，另一系列DVD則是以路線為主題，介紹開山闢地的史跡，還可見那列車優美的身形搭配獨特的塗裝，蜿蜒行駛穿山越嶺，亦或奔馳於田野，都是拉攏道迷心扉的獨家配方。

接著緊鄰DVD主題區為親子系列，

由各式生動活潑的書籍封面，包括湯瑪士小火車、繪本、新幹線圖鑑、電車大集合、鐵道常識等。此區書籍最大特色是圖文並茂，用最簡單的描述，生動的插圖及解說，尤其對車輛構造、列車型號、運行路線圖、電力傳輸、列車安全防护之閉塞區間等，讓小小鐵道迷很容易就能汲取的基本常識，以擴展更多的鐵道族群。

旅行，則是另一極夯的主題區，新書不斷推陳出新，此區又分為日本國內及海外旅行二主題。仔細端詳架上的陳列，日本境內最知名的莫過於秋天的紅葉，無論京都或關東，楓紅往往迅速點燃了人們的熱情，吸引世界各地遊客前往朝聖，這類旅遊秘笈最是普及。其次，與秋天楓紅形成強烈對比的則是冬季雪白，滑雪活動也令人趨之若鶩，揭露滑雪勝地和裝備，甚至由上往下俯衝快狠準的訣竅，相關書籍也所在多有。

在享受速度快感，筋骨痠痛之餘，冬天泡湯也是另一大特色，提到日本溫泉不知凡幾，許多溫泉鄉小而美，也各有其獨特的風貌，屋外空氣清新，屋內暖湯熱身，不愧為旅途中的一大享受。

當然，日本國內旅行的魅力絕不僅止於此，春天的櫻花，也是喚醒冬眠過後的人們，走出戶外感受大地清新的主攻路線，可見四季的分明與獨特的景致擦亮了日本旅遊的招牌。其他主要大城如東京、大阪，或是港灣之星橫濱；甚至如日本精神象徵富士山，以及登錄世界文化遺產的箱根登山鐵道等，都是熱門首選路線。其他還有不少特色小鎮的介紹，因此在日本只要跟著鐵路去旅行，非常輕而易舉。

海外旅行部分的書籍也很豐富，囊括了世界高鐵、鐵道與豪華列車之旅等，在這專櫃讓您彷彿置身全世界。而介紹臺灣的書籍在這區位置非常顯眼，除了日本作家對臺灣獨特見解的遊記外，環島鐵路路線、各型列車、各大城

市介紹、美食、風景等圖文並茂的叢書，內容非常豐富，其深度較臺灣旅遊書籍有過之而無不及，尤以臺鐵最新主力普悠瑪號為封面的報導，最引人矚目。另外，臺灣版的「鐵道情報」以及臺鐵列車時刻表，也都在此搶鮮上市。

值得一提的是，近年迅速崛起，不斷拓展的大陸高鐵，相關新的出版品如時刻表、地圖冊以及觀光旅遊等新訊，也受到相當的重視。

最令人訝異的是，「時刻表」在臺灣不過是薄薄一本口袋書，但在日本綿密的路線網，環環相扣而各有各獨特的論述，已然成為一門學問，進而變成行家收藏品，也因此攻佔了讀者的心；琳瑯滿目的時刻手冊，滿鋪在架上，甚為壯觀。尤其「JR時刻表」與「東京時刻表」為最大宗，每月印刷成冊，厚厚的書內排列成整齊易懂的列車運行時間，尤其都會區或是熱門路線，其路線容量和密度，猶如心臟和血管，可迅速四通八達地將旅客送到目的地，只要一



書泉六樓的書香世界，鐵路文創商品也是重要一環。

「表」在手，橫掃日本是沒有問題的！除了新版本外，也有所謂復刻版時刻表，從鐵道黃金時代到二次世界大戰後，都有許多收錄的範圍。

其他還有以地域別區分的專櫃，如知名的山手線、中央線、總武線、京葉線、東海道線或是京成電鐵、小田急線等，或是京都、阪神的電車，也有以車窗外美景路線為主題的書籍。另外，還有以廢棄線、車站、站場及鐵道遺產為主題的專區，其中最經典的莫過於古蹟東京車站的保留與新站的開發。此外，廢棄路線的橋梁、車站，也創造了許多懷舊的主題，再搭配歷史性的照片，便成為一冊冊活生生的書籍。

當然，談到復古懷舊，還有一攻佔版面的主題，便是蒸汽機關車，這些曾在日本國鐵時代風光一時的老古董，在冰天雪地中噴發出濃密白煙，羅織成一幅雪白的場景，可謂為本區最具代表性的封面書。其他還有論及各型蒸汽機關車的貢獻，或是回憶錄、寫真集等的作品，都一一記錄了歷史。

鐵道世界中，包羅萬象的專業叢書，當然也是技術提升的重要指標，從鐵道用語辭典、車輛一覽、交通年鑑，到運、工、機、電等專業的書籍，涵蓋理論與實務，內容深入淺出，不知凡幾。至於鐵道事故、事件，也多有深入介紹；事故方面主要以歷次鐵路脫軌等車輛原因造成的意外災害為最主，按其理論實務與現場條件，予以檢討與分析；事件則包含了人的因素所造成的歷史性紀錄。

話說至此，令我印象最深刻的，莫過於喜感藝人中川家礼二先生「笑的鐵道」系列作品，有書籍也有DVD，雖然有著語言與文字的隔閡，但從封面人物

穿梭於路線間，展現鐵道員工親切的微笑，便可感受到日式高規格顧客至上的服務態度。另外，「女性鐵道員」在日本已佔舉足輕重的地位，比例也不在少數，從司機員、站務員、列車長、檢修、土建…等一線工作人員，不乏這些柔性的身影，服裝儀容整齊、親切笑容，搭配專業的工具與技能，無疑地為日本鐵道增添了幾份美感。

沈浸在書泉六樓的書香世界，除了生動的話題書籍外，文創商品也是重要一環。各式各樣的文具用品，如滑鼠、滑鼠墊、鉛筆、直尺、釘書機、貼紙、書籤、檔案夾等，皆能搭配最新的話題車輛，開發出色彩鮮豔且又Q版的商品，造型精美設計精巧；甚而有以山手線、三田線、千代田線、副都心線、東西線等各站為主的鑰匙圈，也有按各型列車比例打造而成的模型，供鐵道迷們搜集收藏，其十足之創意，置身其中使人心領神會。

在日本這大眾運輸發達的國度，又尤以鐵道為日常生活中不可或缺的一部分，而逐步形成一種特有的文化，無論食衣住行，似乎都少不了它。這趟書泉書店巡禮，不難感受到這股既豐富又廣泛的文化。與臺灣不同的是，這裡集結了最新的鐵道新知與世界關注的焦點，鐵道專業領域的傳授更是獨門絕活，生動活潑又帶點感性的話題增添了人性的完美，四季變換的美景有如走不盡的旅程；這一切，讓火車迷們不再只是享受速度或是遠望它從眼前奔馳而去的快感，搭車也不再只是搭車。相信來一趟「書泉」，必能為鐵道迷們指點迷津，無論資歷深淺，在這汗牛充棟的書香世界裡，必定能有所啟發，只要有心，文字並不會是臺日鐵道迷的隔閡。

# 鐵道的隱藏守護者

## 道班與電務人員



文：小迷糊 圖：翁惠平

兩條平行的軌道，是一種幸福的啟程點，乘載著遊子回家的渴望，開啟旅人夢想的始點，達成上班族的通勤任務，而這些旅途上的安全都必須是仰賴著我們的「鐵道隱藏守護者」，來幫我們把關。

道班同仁頂著豔陽彎著腰行沿著鐵軌一步一步的慢慢走著，即使下雨或颶風也不例外，每一吋每一哩都是靠雙腳一步一腳印而來，時而看看路基是否下陷，時而拿著工具檢查著軌道是否有磨損、移位，道渣是否足夠、土石是否鬆動，就像醫生為病人把脈般，仔仔細細為鐵路沿線做健檢，有時更要趴在地上

聽聽列車通過時聲音判斷鐵軌是不是有問題，因此必須時常注意是否有列車進站，近年來因為臺鐵的人力短缺，無法派足一組人，少了專門瞭望的人力，而導致道班同仁危險指數上升，風險密度增加，在這樣佈滿危險工作環境下，但因為使命，他們必須揮汗打拼；因為責任他們必須默默付出。

在25000伏特的高電壓下工作，實在不是簡單的差事，更何況在電氣化後的鐵路世界裡，電車線是何等的重要，所以維護電車線和其他通電設備，確保列車能順利進行對於電務同仁而言，是無比重要的工作。



當地震過後或颱風過境後，道班與電務同仁，都要第一時間出來巡道確保列車可以行駛在安全的軌道上。道班與電務的工作，除了一般的日間例行工作外，大多的工作時間是在深夜，當夜深人靜大多數的人都已經進入了夢鄉，這時他們戴安全帽，身著反光背心，有的拿著無線電，有的拿著鐵鎚，有的拿著雲梯，摸黑開始工作，有時要移動鋼軌切換路線，有時要抽換鋼軌上的枕木，有時必須更換電車線與吊掛線等等工作，在鐵道上工作每個環節都不能大意，每個細節都不能馬虎，因為一點小失誤都可能製造一生難以抹滅的憾事，對自己和他人造成重大危害，那為什麼同仁們必須選擇在深夜工作呢？因為他們別無選擇，因為有些工作必須斷電封鎖後才能進行，也唯有在夜深人靜時，列車密度低才能進行斷電封鎖，為了在預定的時刻裡完成任務，他們一分一秒不敢浪費，因為若沒在預定的時間內完成工作可能會影響一大早必須開行的列車，儘管在路線上必須打起12萬分精神，即便在工作上必須戰戰兢兢，他們

也永不喊苦，為鐵道安全把關，這當中的甘苦談是用文字也無法道盡的。

還記得震驚社會的崇德事件嗎？自家人撞上自家人的悲劇，已成為歷史足跡的過往，再去追究責任的歸屬，已無任何的意義，過往存在的意義是使人為之借鏡，不要重蹈覆轍，並為其檢討與評估風險，進而改善與精進工作的環境與設備，這也是為什麼必須爭取危險津貼的原因與理由，因為危險工作人人怕，津貼補償最公道。

每次談論起鐵道路線，大家總是想起列車長與司機，但鐵道安全就像一個網絡，彼此密不可分，缺一不可，在背後有著一群為大家默默守護路線與通電設備的同仁們，讓在前線的列車長與司機員能順利完成鐵道使命，讓眾多旅客可以平安回家，讓我們在此謝謝這一群鐵道的隱藏守護者——道班與電務人員，有您們真好！



# 高雄輕軌初體驗

圖、文：丹丹

高雄輕軌自2015年10月開通試營運，時隔一年多，終於有機會親身搭上這「全台第一條」的輕軌。首次搭乘感覺非常新鮮，而有些小細節跟我們習慣的臺北捷運不太相同，也希望在此提供一些訊息給有機會前往搭乘的人作參考。

筆者於2月中旬前往搭乘，目前開通的路段是C1籬仔內站至C8高雄展覽館站(如路線圖中的綠色區段)，目前仍在試營運階段，搭乘是不需收費的喔！惟高捷公司為了宣導未來的收費方式及便於數據統計，持有一卡通的乘客可於候車月台上或是車廂內刷卡一次即可(現階段採刷卡不扣款)。特別提醒：悠遊卡在輕軌

系統是不能使用的。沒有一卡通的乘客就必須在月台上的售票機購買單程票，感應後上車。因各站皆為開放式且沒有固定的站務人員收票，收費方式將採「榮譽制」，就如同誠實商店一般，由乘客自發性地刷卡感應付費，但是高捷公司仍會不定時派出查核人員於列車上對乘客查票，一旦抓到逃票旅客將會進行罰款。

輕軌每日營運時間為7:00-22:08，列車班距約10至15分鐘。每站皆會停靠，但特別的是當列車到站停妥後必須自己按「開門按鈕」上車喔，站著傻等門是不會開的，下車亦同。





高雄檢車段 龔義峰

在本段員工高心彤小姐女兒四歲時，常會有感冒引起反覆發燒之情形，因而頻繁進出診所及各大醫院看診，因療程長於一般同年小朋友之平均值，且幼兒園老師曾反應，小朋友在課堂上較為安靜有時甚至無反應，但若以較大音量呼喚則會有反應，某日她又因病至聖功醫院耳鼻喉科看診，經醫師仔細問診並考量媽媽年幼時亦因發燒導致聽力受損，經審慎評估後，建議安排小朋友至聽力檢查室進一步確認聽力情形，最終評估聽力損失50分貝(一般人聽力為20分貝，數值越高，代表損失越多)，已達需配戴助聽器之標準。

本段黃段長輝泰得知心彤夫妻短時間內要籌措助聽器的費用不易，而心彤女兒年紀正值學習的黃金時期，聽得到才能完全理解學習內容，因此配戴助聽器一事刻不容緩，於是本段黃段長輝泰迅速發起「聽見聲音的美好」的樂捐活動，希望能集眾人之力，協助購買助聽

器，本段同仁獲知消息後紛紛響應樂捐活動，不到一個月的時間就募到15萬600元之善款，並全數交由心彤作為女兒配置助聽器之費用。

心彤表示女兒在完成配戴助聽器後，幼兒園老師說確實大大改善在課堂上的表現，與同學之間也有更良好的互動，表現也更活潑有朝氣，並會勇敢表達自己的想法與感受。本段同仁得知後感到十分欣慰，也十分高興自己如此小小的舉動對同仁的女兒有莫大的助益。

藉著段內「聽見聲音的美好」樂捐活動，除了同仁的女兒獲得必要之協助外，由於「助人為快樂之本」各參與同仁也獲得心靈上的滿足，此外它還凝聚本段全體同仁之向心力，使同仁間相處更加融洽，工作氛圍也越加和諧，所以這場活動不僅使同仁的女兒聽見聲音的美好，更讓全體同仁體悟到互助之美好。

## 淺談「公共事業倫理道德」

阿信

何謂「事業倫理」？也有人稱之「企業倫理」，就是企業經營本身的倫理，舉凡由人所組成的集合體在進行經營活動時，其本質上始終都存在著倫理問題。故就公部門來說，也有其存在的「倫理與道德」，我們稱之為「公共事業倫理」。就讓我們來談談公共事業組織在社會體系中所扮演的倫理角色與道德規範，一個有道德的組織應當重視人性，不與社會發生衝突與摩擦，並積極採取對社會有益的行為，就臺鐵而言，扮演好運輸的角色就是其一，「公共事業倫理」的拘束性，雖非如同法律般的具強制力，但仍然存在拘束力。

倫理是追求道德規範的準則，就「公共事業倫理」而論，其著重於公益性、服務性，分述如下：

### 一、公共事業組織具有強勁的公益性：

公共事業組織所追求的是社會利益、社會公平，並承擔社會責任。然而利益有大小之分，當私人之利與公眾之益必須有所抉擇時，究竟應選擇私人之利抑或選擇眾人之益呢？私人之利固然重要，但相較之下顯然公益理當大於私利，因其公眾之益更具有倫理性質。公共事業乃追求公共需要之滿足，並使社會大眾能共享之，這正是倫理行為的標

的。這就是為什麼當眾人放假時，公共運輸人員必須待命的原因，在這部分臺鐵的前輩們扮演得相當稱職，這就是職業的倫理道德使然而使其自我受拘束。對於公共事業管理當然不同於企業管理，企業管理的最終目標乃在於追求自身的利潤最大化，其管理客體主要是經濟資源，因此更強調提高效率，解決資源有效配置以及決策、計劃、組織、控制等環節的銜接，注重過程管理。然公共事業管理所面臨的往往是社會問題，因而在解決問題時就不能僅僅著重於效率，更要履行公共責任，倡導公共道德，增進社會公共利益並能公平地進行分配。對於春節疏運要職就是履行公共責任，使其每位旅客都能享有行的權益。

### 二、公共事業組織具有強大的主體性：

公共事業組織絕大部分都具備專業技術性與少數獨佔性，其從業者一般來說具有志願精神，如同經過鐵路特考合格進入臺鐵局，然而因自主性選擇故應對其工作有高強度的認同感，因此成員們應有自我約束的倫理意識與道德自覺。

### 三、公共事業組織工作規程中含有倫理價值：

公共事業組織的行業規範、工作規程中含有倫理價值，甚至公共事業管理的職務責任規定本身就是道德規則。身為公共事業的鐵路局就是扮演好運輸角色，在其連續假期與一般日子裡確保行車平安與順利，就是合乎規範的職業行為、人員們各依班表出勤職務堅守崗位之行為，就是道德行為。是故，行政管理主要依據的是法律和行政法規，因有“剛性”；然而公共事業管理雖然也要依據一定的法律和行政法規，但主要是對法律和行政法規的執行，兩者相較下公共事業管理更應具有柔性。公共事業管理者在執行法律和行政法規過程中，遇到的情況十分複雜，不可能事事都寄望於法律和行政法規的明文規定。實際上，法律和行政法規也不可能對社會生活的方方面面問題都給出明確回答，它只能為人們的行為規範提供一個總體框架和邊界條件，而且，這種條件常常並

不都是非常精確和十分嚴格確定的。所以這就是為何長久以來在假期間老鐵路人都對於堅守崗位有所共識。

### 四、公共事業組織涉及公眾利益：

公共事業組織涉及公眾利益，對於公眾的利益訴求不一，做好公共事業需要協調利益群體關係，取得公眾的理解、支持與參與，而公眾參與的前提與動力來源是它的合理性與正當性。得到公眾理解支持的公共事業，一定是給予公眾利益滿足，並實現不同群體間的利益公平，從而也是具有倫理道德正當性的事業。

### 結論：

「公共事業倫理」是公共事業組織的行事理據與根本態度，透過倫理規範的調整控制和社會輿論的反饋作用，達到公共組織應有的責任與公權力，進而達成公眾之利益與公平。

