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

話: (02)23896115-6 E-mail:trlu0000@railway.gov.tw

trlu0100@gmail.com

刷:時代打字印刷公司 電 話: (03)9563337 E-mail:shyr.day100@gmail.com

江彩雲、陳耀南、王志國、江忠駥、陳宏明 徐明煌、林成瑋

吳長智 : 林佩怡

陳振芳、楊永蔚、陳明哲、徐邦堯、林志浩 李晁鳴、周敬浩、許育銓、莊文軒

工會QRcode



108年11、12月 第84卷第6期



○交通部臺灣鐵路管理局暨臺灣鐵路工會團體協約

○勞動事件法上路之分析

○暖冬,給新同學的臉之書

○108年勞資關係研討會紀實

○ 2019 ICLS曼谷論壇

○富士山的魅力

○復活之深澳支線



快訊

會址: 台北市 100 北平西路三號

台北車站六〇四四室

電話: (02) 2389-6116

(02) 2381-5226 轉 3072

108年11月18日星期一 傳真: (02) 2389-6134

敬請張貼

鐵路工會與臺鐵局簽訂團體協約

臺灣鐵路工會與臺鐵局團體協商歷經 31 年 300 次會議,終於在 張文正理事長領導及鐵路工會團協代表努力下完成議定,並於 2019.11.18 舉辦簽約儀式。

在交通部林佳龍部長及勞動部許銘春部長共同見證下,由鐵路工會張文正理事長及臺鐵局張政源局長代表簽約。

另外 20 人繳費的「鐵路產業工會」試圖扭曲此次團協簽定美意,引起臺鐵員工恐慌,例如:其直播中指出此團體協約簽定後, 三年內不能有爭議行為,是臺鐵公司化的前奏,這完全無知離譜, 其意思是不能行罷工或抗爭,然而依團體協約法第 31 條規定恰恰相反,必要時是可以終止團體協約。

本次團體協約訂定了員工最關心的輪班制、請休假等重點,簽署 團協可有效保障勞資權益,如運務員工最關心的四輪三班制的實

施,非經修訂團協條文無法實施,鐵路工會期望透過團體協約的簽定可以創造鐵路員工友善的職場,共創鐵路事業新願景。



JR連合交流訪問

編輯部

108年11月4~9日由張理事長文正率隊赴日本鐵道勞働組合連合會進行年度交流訪問行程, 隨團幹部有江常務理事金發、徐常務監事正璿、高雄機廠分會黃理事長財能、游組長東巡。

期間参訪JR東海組織、京都鐵道博物館、JR西日本職員研究中心、JR九州本社等進行意見交換,日方並安排搭乘特急成田エクスプレス號、新幹線のぞみ號、新幹線さくら號、特急ソニック號、特急ゆふいんの森號、新幹線つばめ號、特急A列車で行こう號等列車,此行交流受益良多。





















il uti i



封 面:編輯部封面裡:快訊對面焦點

mond mond mental meren di 14000)

02.交通部臺灣鐵路管理局暨臺灣鐵路工會團體協約…編輯部

勞動線上

09.勞動事件法上路之分析…研究組

11.第11屆第7、8次局勞資會議節錄…文宣組

謹賀新年

國際交流

29.2019 ICLS曼谷論壇…許競斾

揮灑天地

34.富士山的魅力…小迷糊

37.暖冬,給新同學的臉之書…林致賢

39.復活之深澳支線…飛魚

教育訓練

40.108年勞資關係研討會紀實…組訓組

揮灑天地

41.臺灣鐵路工會108年10~11月資產負債表…會計組

43.臺灣鐵路工會108年11~12月活動紀要…組訓組

44.臺灣鐵路工會108年11~12月分會會訊…組訓組

封底裡:JR連合交流訪問···編輯部

封底:廣告

徵)稿)啟)事

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

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



交通部臺灣鐵路管理局

路工

團體協約

團體協約簽約紀念



臺灣鐵路管理局&臺灣鐵路工會 局長:張政源 理影:張文正

立約人交通部臺灣鐵路管理局(以下簡 稱甲方)

臺灣鐵路工會 (以下簡稱乙方) 為保證雙方權益,協調雙方關係,發揮 工作效能,共同促進鐵路事業之發展, 特依據團體協約法訂定本協約,以資共 守。

第一章 總 則

第一條:適用對象

本協約之適用對象,在甲方為臺灣 鐵路管理局及其附屬事業單位代表行使 管理權之人員,在乙方為臺灣鐵路工會 會員之甲方從業人員。

第二條: 適用順序

甲方所訂之工作規則與本協約牴觸 者,應優先適用本協約。

第三條:協約對象

甲乙雙方應互相確認為團體協約之 唯一協商對象。

第四條:修訂之基準

本協約經一方之提議,並徵得他方 之同意後得修(增)訂之。

第五條:有效期間

本協約有效期間為期三年,在期滿





前三個月,應由甲、乙雙方以書面通知 互派代表會商續訂或另行簽訂新約。

第六條:工會會員制度

甲方進用員工由甲方依法令或其管 理規定辦理,所進用之員工凡具有工會 會員資格者,有關資料同意於員工報到 後一週內提供乙方。

甲方對於合於乙方會員資格而不加 入者或自行退脫,並經勸導無效者,經 乙方依法規決議,送請甲方按有關法令 規定處理。

第二章 工會活動

第七條:活動之協助

甲方承認乙方會員工會活動之自 由,對乙方選派之人員於工作時間內參 與下列各項活動,應予必要之協助並不 予減薪及其他不利之行為:

- 一、勞資間之團體交涉協商。
- 二、勞資間之溝通協調會議或對談。
- 三、政府機關主辦與乙方活動有關之觀 摩、訪問、訓練、會議。
- 四、乙方主辦之觀摩、訪問、訓練、會 議。
- 五、上級工會召集之觀摩、訪問、訓



練、會議。

六、甲方與乙方組成之職工福利委員 會、勞工教育推行委員會、勞工退 休準備金監督委員會、勞工安全衛 牛委員會等委員會所召集之會議協 商。

前項必要之協助係指公(差)假、 車證,其餘由乙方洽甲方決定。

第八條:代表大會

乙方會員代表大會期間為促進勞資 雙方和諧,甲方首長及各一級主管於應 激時,應列席會議,必要時作業務報告 與溝涌。

前項甲方對於出列席會議之人員應 給予車證、公(差)假,並提供乙方開 會場所及必要之設備。

第九條:工會會務幹部人員保障

乙方本會理事長全日辦理會務。

乙方得以各屆理事長任期期間,商 請甲方同意本會秘書長、秘書、監事會 召集人、組長、副組長或專員等職務, 計五人以全日公假方式辦理會務。甲方 倘因人力不足或業務需要等因素,需本 項全日公假人員返回原單位服務時,於 甲方函知乙方後,應於一個月內歸建。

乙方本會之理監事與分會理監事, 在甲方工作時間內,得於每月五十小時 之節圍內,請公假辦理會務,乙方分會 理事長,在甲方工作時間內,必要時得 以專案申請半日或全日辦理會務。

甲方對前項人員應依下列原則辦 理:

一、專任(全日公假)人員於專任期間由 乙方依照甲方人事管理規定辦理考 核,並於每年年終或專任(全日公 假)人員期滿歸建時,將相關考核 資料送其本職單位,作為年終考核 之依據。

- 二、解除乙方專任會務工作時立即歸 建,甲方應安排不低於原層次之職 務。
- 三、甲方人員經選任或專(兼)任在乙 方之職員或會務工作人員,其在甲 方原服務單位遇有相當職缺辦理升 補時,如上述人員具備升遷條件甲 方應以公平原則列名比評,辦理升 褼。

第十條:設施之提供

甲方應提供乙方適當之固定所,辦 公器具及有關通信、水電設備供乙方使

第十一條: 互為通知義務

乙方組織規程及有關規定於修正、 廢止、組織變更或理、監事異動情形應 於十日內通知甲方,甲方組織規程及有 關規定於制定、修正、廢止或首長及單 位主管異動等情形,應於十日內通知乙

第三章 人事管理

第十二條:人事原則

人事權之行使,基本上以使甲方業 務能順利推展為其必要性,惟應考慮乙 方會員之能力、性向、家居地點及其他 適當之條件,做公正妥當之處理,乙方 會員如有疑義,應按相關法令及規定申 訴程序進行。

第十三條:會員名冊

甲方應將員工異動名冊,每年二、 五、八、十一月提供乙方, 俾乙方服務 會員。

第十四條:留職停薪

乙方會員因特定事由,甲方應予留



職停薪之必要協助。

前項所稱特定事由留職停薪,公務 員兼具勞工身分者依「公務人員留職停 薪辦法」之規定辦理,純勞工依勞動基 準法及性別工作平等法相關規定辦理。

第十五條: 留職停薪者之復職

甲方於從業人員留職停薪事由消滅 後應即予復職。

第十六條:借調

甲方因業務需要,經徵得乙方會員 同意,得借調至其他機構服務,並予必 要之協助。

第十七條:表彰

甲方對於乙方會員有下列事蹟之一

者,應予表彰:

- 一、久仟勤勞者。
- 二、於職務上奉獻心力可為從業人員之 表率者。
- 三、於甲方業務上著有貢獻或提案優 異,對於甲方有重大利益者。
- 四、對於甲方災害之預防或災害之救助 具有特別功勞者。
- 五、對於國家或社會具有貢獻,增進甲 方名譽者。
- 六、促進勞資合作,著有貢獻者。
- 七、其他與本項各款相當之事由。

前項表彰之基準及表彰方法,除法 今另有規定外,由甲乙雙方協商另訂 之。

第十八條:退休、資遣、撫卹

乙方會員屬公務員兼具勞工身分 者,其退休、資遣與撫卹依公務人員退 休資遣撫卹法及相關法令規定辦理;屬 純勞工者,其退休、資遣依勞動基準 法、勞工退休金條例規定辦理,撫卹依 臺灣鐵路管理局工作規則辦理。

第十九條:契約之終止

甲方以勞動基準法第十一條所列之 情事預告終止乙方會員之勞動契約前, 應知會乙方。甲方與乙方會員在終止僱 用關係時,乙方會員應辦妥甲方規定之 離職交代手續,結清權利、義務。

甲方於乙方會員辦妥離職手續應一 次結清積欠工資及應得權利事項,並依 請求發給離職證明書。

第二十條:職業災害之補償

乙方會員遭遇職業災害而致死亡、 失能、傷害或疾病時,依勞動基準法規 定予以補償。但如同一事故,依勞工保 險條例或其他法令規定,已由甲方支付 費用補償者,得予以抵充之。

第二十一條:從業人員執行職務傷亡慰

乙方會員執行職務時,發生意外致 受傷、失能、死亡慰問金之發給,依公 務人員執行職務意外傷亡慰問金發給辦 法規定辦理。

乙方會員或遺族申請慰問金時,因 同一事由,依前項辦法、其他法令規定 發給或衍生之慰問金、與慰問金同性質 給付、各保險給付,應予抵充。慰問金 高於前揭各項合併的給付總額者,僅發 給其差額;低於或等於者,不再發給。

第四章 勤務

第二十二條:工作時間

甲方為鐵路運輸業,乙方會員各類 別工作班別之工作時間依勞資協商所訂 工作班制及勞動基準法第三十條相關規 定辦理。

乙方會員工作時間及休息時間依勞

動基準法相關規定辦理,並應交通事業 運輸服務之需要,得由甲方依勞動基準 法相關規定彈性調整之。

第二十三條:出勤

乙方會員應依甲方所定各項工作班 制準時出勤,其排班方式由雙方議定、 勒惰管理及應遵守紀律悉依工作規則及 相關法令規定辦理。

第二十四條:國定假日

為配合公務人員週休二日之實施, 乙方會員於中央主管機關核定應放假之 日,應依「公務人員週休二日實施辦 法」及其相關規定辦理。

甲方為應業務需要,得經乙方會員 同意於應放假日照常出勤,該假日出勤 之工資依勞動基準法規定加給或給予補 休。

第二十五條:請假、休假

乙方會員各項假別,依勞動基準法 及勞工請假規則之規定辦理,但工作規 則及其他法令有較優規定者,從其規 定。

乙方會員特別休假行使期間及年資 計算採曆年制。

第二十六條:選舉罷免投票日出勤

乙方會員因行使公職之選舉與罷免 權,其投票放假日工資應照給,如放假 日因營運需要必須到工者,應依規定加 倍發給該工作時間之工資,日應不妨礙 其投票。

前項加給工資輪勒輪休及乘務人員 每一工作班八小時以內加給一日工資, 超過八小時延時工資依勞動基準法規定 辦理。

第二十七條:育兒協助

甲方應依性別工作平等法規定提供

乙方育兒場所、設備及其他相關措施。

第二十八條:女性之保護

乙方女性會員因生理日致工作有困 難須請假者,甲方不得拒絕。

第二十九條:出勤工作日之預定及變更

乙方會員應依照甲方所排定之班表 出勤,如有工作時間變動時,應在一调 前公布之,但甲方臨時調整工作時間應 涌知乙方會員同意後實施。

第三十條:延長工作時間

甲方有使乙方會員在正常工作時間 以外工作之必要者,得將工作時間延長 之。

前項延長工作時間連同正常工作時 間,一日不得超過十二小時;延長之工 作時間,一個月不得超過四十六小時。

甲方因天災、事變或與行車安全有 直接影響之突發事件,必須乙方會員於 正常工作時間以外工作者,甲方得延長 正常工作時間,並於延長開始後二十四 小時內通知乙方。延長之工作時間,甲 方應於事後補給乙方會員以適當之休

因天災、事變或突發事件,甲方有 使乙方會員於休息日工作之必要者,其 工作時數不受每月延長工時上限四十六 小時之限制。

乙方會員因健康或其他正當理由, 不能接受正常工作時間以外工作者,甲 方不得強制其工作。

乙方會員於報到後,因天災、事變 或突發事件,延緩執行勤務,其延緩執 勤之時間視同工作時間。

第五章 待遇

第三十一條:工資類別

一、給與項目



本條所稱之給與,指乙方會員之薪 (工)資、加給、獎金、津貼、補助費、 慰問金及其他金錢性給與等。

二、給與保障

本協約簽訂生效時,甲方依權責機 關核定之各項給與及標準,甲方不得單 方片面調隆或取消。

三、爭議舉證歸屬

乙方會員完成甲方指定勞務並提出 給與申請後,甲方即應按權責機關核定 之給與項目、標準及對象,發給各項給 與,遇有爭議,應由甲方先負舉證責 任。

四、平均工資

各項給與列入乙方會員平均工資計 支內涵,公務員兼具勞工身分者,依公 務員法令辦理,純勞工身分者依勞動基 準法以及其相關法令辦理。

五、誠實履行

乙方會員提供勞務行使權利以及甲 方行使管理指揮權利,履行給與給付義 務,皆應依誠信原則行之。

第三十二條:薪點與調整

一、薪(工)資之晉級

甲方應依照年終考成(績)及各有 閣考核規定辦理。

二、薪(工)資之調整

乙方會員薪(工)資之調整應按下列 原則辦理。

- (一)乙方會員薪(工)資之調整,甲方應依 行政院相關規定辦理。
- (二)甲方於政府調整公務員薪(工)資時, 應向上級機關爭取純勞工工資之調 整幅度,並於公務員兼具勞工身分 者調整時同時調整。
- (三)各項獎金或其他給與事項之支給,

由甲乙雙方於必要時協商檢討調 整,並經報交通部轉行政院核定後 會施。

(四)各項獎金或其他給與事項之支給應 以實際從事之職務做為給付之依 據。

第三十三條:薪(工)資之支付

一、支付時間

乙方會員以月計支之薪(工)資, 甲方於每月五日一次發給,但契約工以 後付方式於次月十日一次發給。甲方依 勞動基準法第二十四條規定應發給之工 資,由甲方按月造冊經由乙方會員確認 無誤,應於次月底前發給之。

二、支付方式

乙方會員以月計支之薪(工)資, 由甲方存入指定金融機構中乙方會員開 立之帳戶代付或直接發給之。

第三十四條:薪(工)資之代扣款項

- 一、所得稅。
- 二、員工公勞健保暨眷屬健保保險費。
- 三、退撫基金。
- 四、工會會費。
- 五、職工福利金。
- 六、其他由甲方和乙方協議之事項。 前項第四款工會會費甲方應於二十 日內交與乙方。

第三十五條: 差旅費

從業人員赴任、報到以及出差,應 依行政院訂頒「國內出差旅費報支要 點」規定給予差旅費。

第六章 人力發展

第三十六條:人力發展的基本精神

甲方和乙方基於實踐全員參與經營 的理念,確認提高乙方會員之知能為其 必備之要件,甲方和乙方應相互徵詢,



同意在公平合理之原則下,依據有關訓練,進修法規及員工訓練要點,給予乙方會員適當之訓練發展進修及深造機會,努力培養人才,以求確實具備參與經營之能力。

第三十七條:人力發展之實踐方針

甲方和乙方確認下列各款為人力發 展的方針:

- 一、學習必要之知識、技能,以增進執 行職務的能力。
- 二、善用乙方會員的知能並積極開發其 潛能。
- 三、創造適當的組織環境,以促進能力 之發揮和學習意願。
- 四、培養良好的人際關係能力和健全的 體魄。

第三十八條:多項專長訓練計畫

甲方依據業務發展或變更需要時, 訂定年度訓練計畫,培養從業人員多項 專長訓練,就員工工作意願進行有計畫 的配合轉換,對於乙方會員給予必要之 訓練。

第三十九條:考用

- 一、甲方視業務用人需要,建議考選機關辦理有關考試,雙方鼓勵從業人員報考,甲方對考取人員儘量依其應考類科派任工作。
- 二、甲方於考試試務結束後,宜將各科 試題提供乙方作為協助乙方會員進 修之參考。

第七章 福利

第四十條: 職工福利

甲方應依據職工福利金條例按期提 撥福利金,由鐵路職工福利委員會統籌 規劃辦理職工福利事項。

前項有關福利金提撥應按交通部所

屬事業機構職工福利金提撥標準表規定 辦理。

第四十一條:勞工教育

甲方應依照勞工教育實施辦法規定,按期提撥勞工教育經費,依規定組織勞工教育推行委員會,辦理勞工教育事項。

第四十二條:文康活動

甲方應提撥體育活動費,由職工福 利委員會設置體育委員會,辦理體育、 康樂及自強活動事宜,乙方應有代表參 加。

第四十三條:保險

甲方應依法令規定為乙方會員投保 公務人員保險或勞工保險及全民健康保 險,甲方及乙方會員應依規定各分擔保 險費。

第八章 安全衛生

第四十四條:慰問

乙方會員因病住院或病故時,雙方 為示關懷,得視情節派員前往探視、慰 問或弔唁。

第四十五條:設施與管理

- 一、甲方之安全衛生設施與管理,應符 合職業安全衛生法及其附屬法規, 各管理單位應依法設置勞工安全衛 生人員。
- 二、乙方會員應依法接受作業上所必要 之健康檢查,遵守甲方訂定經乙方 同意之安全衛生工作守則。
- 三、甲方依健康檢查結果,適當分配乙 方會員工作,如發現因職業原因, 致不能適應原有工作者,除予醫療 外,並應變更其作業場所,更換其 工作,縮短其工作時間及為其他適 當措施,惟不得減少其原有工資或



損及乙方會員其他權益。

第四十六條:自動檢查

甲方各單位負責人應依規定訂定自 動檢查計畫實施自動檢查,並應將自動 檢查計畫及年終執行成果檢討報告承知 乙方。安全衛生所需經費甲方應寬籌編 列預笡辦理。

第四十七條:安全衛生訓練

為防止職業災害,保障乙方會員安 全與健康,甲方應施以從事工作及預防 災變所必要之安全衛生教育、訓練,未 經訓練之從業人員,甲方不得派用。

乙方會員對甲方實施安全衛生教 育、訓練,有接受之義務。

第四十八條:傷害事故處理

乙方會員擔任甲方工作發生傷害事 故時,甲方除應即通知乙方外,應迅速 派員處理有關事官,並將處理結果通知 乙方,乙方會員因執行工作發生傷害事 故,其鑑定與處理依「臺灣鐵路管理局 行車事故調查報告及救援須知」及「臺 灣鐵路管理局職業災害事故處理與鑑定 要點」辦理。

第九章 勞資會議

第四十九條:

甲、乙雙方為溝通雙方意見,並增 進共同了解,依勞資會議實施辦法,成 立各地區勞資會議定期開會相互溝通意 見,雙方應本和諧誠信原則,協商解 決。其所為之建議事項,非經甲乙雙方 同意,不得實施。

第五十條:

甲、乙雙方為謀求鐵路運輸之發展 應相互配合、通過步調一致,改進作業 條件與方法藉以提高營運效能及確保行 車安全為宗旨。

第五十一條:

乙方會員如有權益受損,或其他意 見時,應循正常行政系統向其主管申訴 或透過勞資會議請求合理解決,如發生 爭議時,雙方得按勞資爭議處理法或公 務人員保障法規定辦理。

第十章 附則

第五十二條:人事資料保密

乙方會員之個人資料之蒐集、處理 及利用,依個人資料保護法規定辦理。

第五十三條:甲方行政措施之檢討改進

本協約書約定事項,如因政府法令 變更時,甲方應主動報請修訂本團體協 約相關規定,以免乙方會員應得權益受 損;至於未約定事項,經一方提議邀約 另一方同意後修訂之。

第五十四條:涉訟之協助

乙方會員因公涉訟時,如為「公務 人員因公涉訟輔助辦法」所定人員,甲 方應依該辦法規定給予必要之涉訟輔 肋。

第五十五條:工作規則

工作規則之訂定或修正,除應配合 **團體協約暨勞動基準法規定辦理外,並** 應經甲、乙雙方協商同意之。

第五十六條:協約之締結

本協約經雙方同意後,分別推派代 表簽訂之,並於陳奉主管機關認可之翌 日起生效,修正時亦同。

第五十七條:協約雙方收執

本協約一式六份,除以四份分別陳 報各主管機關外,甲乙雙方各執乙份。

108年11月18日簽訂



勞動事件法上路之分析

研究組

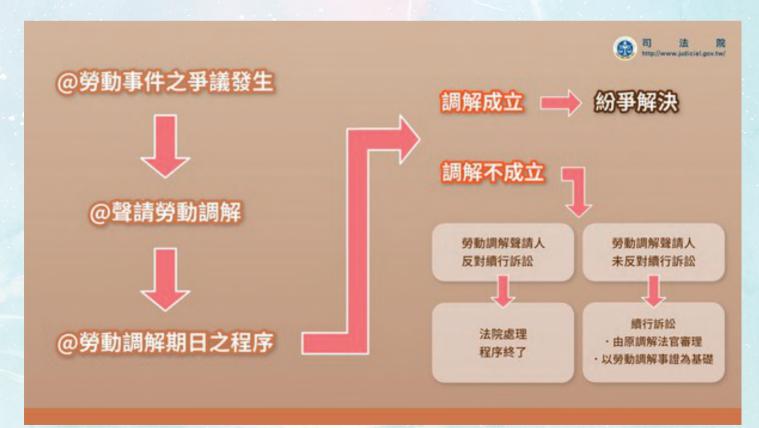
強化勞工對抗資方

「勞動事件法」其法律位階屬於民 事訴訟法中的特別法,主要就是針對勞 資爭議訴訟時所適用的法令。過去的勞 動事件與一般民事事件不同的地方在 於,往往勞工在勞資地位中,常處於弱 勢一方,加上勞工可能因龐大的訴訟費 用無力負擔或是難以拿出舉證資料,故 立法之目的之一在於消弭勞資雙方在訴 訟上的實力差距,降低勞工訴訟的門 橅。

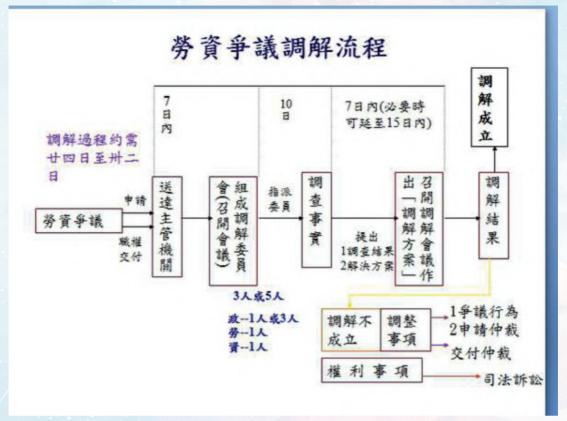
整體「勞動事件法」當中,舉證責 任的問題堪稱是此次法案最重要,也是 影響層面最廣泛的地方。根據第37條規 定,勞工從雇主領取的給付推定為工 資;第38條則規定,出勤紀錄內記載勞 工的出勤時間推定為工時,若雇主否 認,就必須負起舉證責任。

箝制工會調整事項之爭議行為

「勞動事件法」一實施,往後只要 是勞資爭議,包括訴訟與訴訟前的調解 階段,都與「勞動事件法」有關,向法 院提告勞動事件,於起訴前,應經法院 行勞動調解程序,爭議點在於其調解不 成立後,僅可逕行訴訟程序,對於工會 而言,將失去在勞資爭議處理法中,符 合罷工條件「勞資爭議,非經調解不成 立,不得為爭議行為」。亦即,工會對 於勞資爭議事項不適宜逕行勞動事件法 之程序辦理。







強化勞工後之弱化工會效應

繼立法之目的一強化勞工對抗資方,其背後潛藏瓦解工會保障勞工工作權之存在意義,微弱之個體因生存之必要而團體,成為力量,當個體被賦予更多優勢時,勢必降低對群體之依附,此時加以誤入勞動事件法之誘導性法令,嚴重將瓦解戰力強大之工會,進而依勞工個別需要,組成小型自救團體即可取代。

另外,執行勞動事件法之審理法院,程序上需遵循「法院辦理勞資爭議事件應行注意事項」第五項規定:調整事項之勞資爭議事件,法院無審判權限之規定。故依法的程序來看,法院並不審理勞資爭議之「調整事項」。

然而,「勞動事件法」第2條規定

本法所稱勞動事件,係指下列事件:

一、基於勞工法令、團體協約、工作規則、勞資會議決議、勞動契約、勞動習慣及其他勞動關係所生民事上權利義務之爭議。

此等擴大解釋了勞動事件衍生之權 利義務範圍,例如,在勞資會議決議, 要增加車站內的員工夜間津貼,但資方 後來未履行,在過去這是「調整事 項」,但未來就可能符合勞動事件所生 之民事上權利義務之「權利事項」,從 而限縮了工會罷工權力之行使,故未來 發動「勞動事件法」之訴,應先行評 估,以維工會最終極武器「罷工權」行 使之靈活度。



第11屆第7次勞資會議紀錄



時間: 108年8月21日 上午9時30分

地點:本局第2會議室 主席:卓代表有章

壹、報告事項:

本次會議由勞工安全衛生室李主任 永昌業務報告。雙方代表就本次業務報 告無提問問題。

彭代表國勳發言:

- 1.建請將快報分類,依工種別分類後再 傳簽,減少紙本用量。
- 2.現場人力無法落實sop,不應只懲處基 層同仁,應先追究主管責任。

勞工安全衛生室回覆:

- 1.依建議檢討辦理。
- 2. 職災發生後本室均依據本局職業災害 防範獎懲要點辦理,並非只檢討基層 同仁責任,對於主管責任亦會追究。 以臺北工務段107年12月10日發生工務 維修車駕駛員遭本身駕駛之工務維修 車撞死事故一案,臺北地檢署認為該 段對於殉職同仁已使其接受教育訓練 及告知相關作業sop,已對該段段長判 予不起訴處分,惟本室認為段長應負 管理督導之責,仍依據本局職業災害 防範獎懲要點對該段段長簽報申誡2次 懲處,以及副段長、養路主任申誡1次 徽處。

林代表大川發言:

職災預防與身心健康照顧是職安室 核心業務,但貴室卻著重於考核同仁及 事後檢討缺失,建議應積極檢視同仁勞 動條件及班表合理合法化,以防範未 然。

勞工安全衛生室回覆:

勞動條件有關勞基法部分,依本局 業務分工屬人事室業務,故同仁工時是 否違反勞基法及班表問題,建議由該室 檢視。

黃代表國榮發言:

貴室要求基層員工做自主檢查,檢 查項目應符合員工的專業性,不應要求 員工做非專業性的檢查,以免造成檢查 項目不確實,如工程汽車檢查表。

勞工安全衛生室回覆:

依建議函請各單位檢視檢查表內 容。

温代表維國發言:

- 1.各分支機構每季職安會議所提建議事 項或涉二段以上單位應協調事項有無 追蹤及協助。
- 2. 職醫臨場服務時間未必能配合同仁時 間,建請研議即時有效協助之方案。

勞工安全衛生室回覆:

1.經檢視各分支機構職安委員會議紀 錄,對於委員所提建議事項,各單位 均有列管追蹤,一般事涉二段時,該 段段長均先自行協調,如無法協調也 會請其主管處協調。如需本室協助 時,本室均會協助。例如宜蘭運務段 曾於其職安委員會紀錄請本室協助修 改雨衣配發規定,本室已協助簽局修 改雨衣配發規定,並函請各運務單位



依修正後規定配發雨衣。

2.依據勞動部頒勞工健康保護規則,職 醫臨場服務頻率是依據各單位勞工總 人數而定。若單純需要諮詢可請護理 師提供職醫之email帳號進行諮詢,若 臨場服務頻率需要增加,可由各單位 於採購時增加頻率。另需要協助之內 容如為身體病痛問題,則建議至醫院 專科門診。

吳代表長智發言:

- 1.就教貴室有關環境查核標準為何。
- 2.當隨乘機車路線查核時,查核人員發 現問題應立即糾正,而不是事後才發 函處理。
- 3.無紙化行之有年,但工安快報完全沒 有落實。

勞工安全衛牛室回覆:

- 1.環境查核是指勞工作業環境及使用之 機械或設備。查核標準為是符合「職 業安全衛生法」或「職業安全衛生設 施規則 , ……等規定, 保護同仁不於 職場發生死亡、受傷及職業病。
- 2.依建議修改查核作法,並於事後發函 通知相關主管分支機構。
- 3.因各地勞檢機構至各單位實施勞動檢 查時,一般均要求看紙本傳閱文件以 了解同仁是否落實簽名,此部分如無 紙化較難了解是否同仁均已看過工安 快報,目可能會被勞檢單位要求改善 開罰,因此建議仍維持紙本傳簽。本 室未來將快報依工種別分類後再傳 簽,減少紙本用量。

鍾代表雲章發言:

建請貴室就職災發生之各面向檢 討,並落實職災預防及教育訓練。

勞工安全衛生室回覆:

依建議辦理。

貳、10屆第44次局勞資會議建議事項追 蹤辦理情形

- 一、乘務人員(司機員、列車長)因業務需 要在新富站辦理交接班,因該地區 天候因素影響業務交接甚鉅,請 運、機兩處研議於南端出口處擇適 當地點建置候班室。
 - (一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.機務處回覆:

本案已發包執行,預定明(109)年 3月24日完工,建議解除列管。

2.工務處回覆:

本案已於108年8月16日開工,9月預 定進度0.62%,實際進度0.62%,預計於 109年3月底前完工。

3.決議:繼續追蹤。

參、10屆45次局勞資會議臨時動議追蹤 辦理情形:

一、建請研議於富岡基地之列車到開線 北端(即上下車端),設置簡易便道。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.機務處回覆:

本案已發包執行,預定明(109)年 3月24日完工,建議解除列管。

2.工務處回覆:

本案已於108年8月16日開工,9月預 定進度0.62%,實際進度0.62%,預計於 109年3月底前完工。

3.決議:繼續追蹤。

肆、10屆45次建議事項追蹤辦理情形

- 一、建請將各車站月臺之車序牌及電車 停車標改以燈箱式設置,比照夜間 雷燈模式辦理。
 - (一)11屆7次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

本案電車4/8車停車標,現規章規定 書夜均用藍底之長方形反光板並以白色 字書寫,至於車序牌及停車標改燈箱或 其他方式,將另擇期召集相關單位協 商。

2.決議:

- (1)因應未來新購通勤電聯車一列10 輛,原4輛編組列車將移至花東線使 用,爰請研議將停車標修正為「4車 停車標及電車停車標」二種,以符 未來實務運作,且應併同修 規 音。
- (2)附帶決議,為維護行車安全,請權 責單位落實號誌、標誌之清潔保 養,亦包括路線上之里程標。另有 關號誌機因日晒雨淋致黑底顏色淡 化影響燈光顯示效果,司機員有誤 判號誌之虞,危及行車安全,請巡

查後將有上述情形者儘快補漆。

伍、10屆47次臨時動議辦理情形:

-、新竹機務段(新富地區)有7處(11屆第 7次會議修正)調車號誌機設置不 當,易致司機員行車錯誤判斷,影 響行車安全,請儘速改善。

決議:

- 1.本案請營運安全處儘速激集相關單位 辦理會勘研議改善。
- 2.繼續追蹤。

(一)11屆7次會議主辦處室回覆:

1.電務處回覆:

本處臺北電務段業於108年10月4日 開標,因僅1家投標未達足夠家數流標, 預定於108年10月15日再次開標。

2.決議:

- (1)調車號誌機設置不當處所修正為7
- (2)繼續追蹤。
- 二、臺北車班搬遷案,有關設施、設備 應以實用經濟為原則,現行相關預 算偏高,請臺北工務段檢討改善。

決議:

- 1.請臺北工務段核實檢討後再函運務 處。
- 2.繼續追蹤。

(一)11屆7次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

臺北運務段已於108年9月23日召集 相關單位研商「樹林站現行停車場契約 屆期解約撥用作為員工停車場使用及土 地取得」會勘,樹林前、後站停車場 (停1、停4及停5)租約於111年8月18日 屆期,有需求者可依員工優惠價申請停 車位。另樹林站停3停車場因離車站遠, 業者營收不佳,和約於110年2月23日屆 期,本案請資產開發中心簽局,核示租 約屆滿時收回作為員工停車場使用之可 行性。

2.工務處回覆:

臺北工務段「樹林鎮前街168號房舍 整修工程」案已完成細部設計,108年 中旬上網公告,108年11月底開工,

109年底完工。

3. 資產開發中心回覆:

本案經考量使用需求及公平原則, 於樹林停3租約屆期後,新訂契約內容增 訂符合員工需求數量之優惠停車格數及 爭取較目前更優惠方案辦理。

4.決議:

- (1)請運務處及資產開發中心充份討論 及意見溝涌,本於照顧員工及工作 所需,研議簽局以無償提供使用為 原則,由運務處完成需求調查後函 資產開發中心,並副知工會。
- (2)繼續追蹤。

陸、10屆47次建議事項辦理情形:

- 一、運務乘務旅費計費仍以人工方式辦 理,不僅曠日費時,增加總務人員 工作壓力, 月易發生人為計算錯 誤,建議運務處轉請資訊中心協 助,可參考機務處以電腦自動計算 方式予以資訊化。
 - (一)11屆7次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

本處業於108年9月18日召開研商電 腦化作業系統建置功能會議,會議結論 略以: 得標廠商於109年3月份系統建置 完成後,考量該系統資料涉及相關費用 之特殊性,故須進行資料建置與驗證測 試, 日系統上線前尚須辦理教育訓練, 本案預計109年5月後上線。

2.決議:繼續追蹤。

柒、10屆48次彰化地區勞資建議事項辦 理情形:

- 、鐵路從業人員薪資待遇長期偏低, 致新進人員大量流失,無法久任, 影響疏運甚鉅,局長曾接受媒體專 訪時表示為提昇員工士氣並留住專 業鐵路從業人員,未來將提高員工 薪資1~2萬,惠請說明本案後續辦理 情形。
 - (一)11屆7次會議主辦處室回覆:
- 1.人事室回覆:同11屆第6次說明。
- 2.決議:
 - (1)請加以說明說帖及有關調整內容。
 - (2)繼續追蹤。



捌、11屆第1次建議事項辦理情形:

一、為行車安全需要,請電務處研議將 出發號誌與開車號誌連鎖。

(一)11屆7次會議主辦處室回覆:

1.電務處回覆:

本處各段已著手進行各站出發反應 標誌採購。

2.決議:

(1)請花蓮電務段邀集花蓮機務段及花 蓮站研議號誌聯鎖辦理之可行性。

(2)繼續追蹤。

玖、11屆第2次臨時動議辦理情形:

一、完成無階化改造莒光號車廂無設計 鐵梯供乘務人員上下,因其高戶列乘務人員於調車場上下險疑車 高,致乘務人員於調車場危險與車廂方式,除有危險與 外並造成乘務人員恐懼等設備,且因隨, 排帶執勤背包及無線電等設備,員因隨, 增跳車危險,加上女性乘務人員、對於個子較為嬌不」 年驟增,對於個子較為嬌不」 年驟增,其上下車更顯困難 議此照區間車車廂,請權責單位設 計改良上下鐵梯當踏板, 以維護人 員及行車安全。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.機務處回覆:無階化改造莒光號車廂 原已有踏階。

2.決議:

(1)本案擇於11屆第8次(108年11月26日)外地局勞資至潮州基地召開,併同會勘改造成果,請機務處妥為安排。

(2)繼續追蹤。

拾、11屆第4次建議事項辦理情形:

一、依本局第296次團協會議決議,因業務需要請營運安全處陳處長仕其專案報告本(108)年6月發生7533次貨物列車於三貂嶺車站至雙溪車站間發生動力異常事件調查案(本案後續列入建議事項追蹤)。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

本案因涉運、工、機之行車方式, 已由營運安全處主政,該處現正簽局辦 理中。

2.營運安全處回覆:

本處108年10月15日鐵安預字第1080036615號開會通知單,訂於108年10月21日邀集運務、工務、機務三處及綜合調度所召開「研議特略列車故障應變處理機制第3次會議」。

3.決議:

(1)運務、機務及營運安全三處會中共 識,由運務處(運轉科)主政,簽局奉 准後納入規章,並副知工會。

(2)繼續追蹤。

拾壹、11屆第4次臨時動議辦理情形:

一、第四代票務系統因對號車車廂冷氣 故障,列車長以掌電將該車廂全部 鎖位並註記冷氣故障後,系統即 動重新配位,旅客就不能持票退冷 氣費,然而部份旅客未能由 發註新座位號碼,至車站退入 費,車站需人工專案退費問題, 費,車」 講運務處針對這類問、內處理 , 車長掌電、車站售票窗口、 於客投訴。 等 , 並通告各車班、車站, 避免 端及旅客投訴。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

有關冷氣故障退費部分,採系統自動配位,確實產生旅客退費爭議,本處現正研簽改採系統不自動配位方式,奉准後,函請各段、站、車班組配合辦理。

2.決議:

- (1)俟發文後再予結案。
- (2)繼續追蹤。

拾貳、11屆第5次臨時動議辦理情形:

一、平交道障礙物偵測設備,已建置 18年之久,現場設備殘破不堪,且 無備品可更換,多數已失該設備功 能,嚴重影響行車安全,如何因應 周全。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.電務處回覆:

本局420處平交道計有65處障礙物自 動偵測運行情形:高雄地區筆秀路平交 道原有障礙物自動偵測因配合牛埔溪橋 改建工程調整,相關「平交道障礙物自 動偵測系統293處」於工程內配合安裝; 花蓮地區中華路及中山路平交道已於 10月3日更換自動障礙物偵測設備後皆正 常運作。

2.決議:

- (1)已依程序積極辦理。
- (2)結案。

拾參、11屆第5次建議事項辦理情形:

一、有關運務處乘務人員約束休息時間 報酬由現行每小時88元改由「每小 時基本工資」(目前每小時150元)方 式調整計算案(原列管案第104801 號)業於11屆第3次會議結案,經查 迄自本(8)月21日仍未完成行政程 序,請說明辦理進度。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1. 渾務處回覆:

本案業以108年9月26日鐵運綜字第 1080029688號函陳報交通部,建請准予 核發「乘務人員自主備勤津貼」。

2.決議:繼續追蹤。

二、官蘭地區勞資會議建議,觀音隧道 內廢氣及粉塵積聚影響視線,有危 行車安全之虞,建請短期改善措施 北迴線降低柴電機車使用率,長期 建議恢復南澳和平間第三軌,以供 柴電機車行駛(官蘭運務段108年8月 19日 宜 運 段 人 字 第 1080003762號 逐)。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1. 工務處回覆:

本案已於108年10月9日發函,請宜 蘭工務段研議於隧道內或適宜處增設排 煙抽風機改善廢氣及粉塵之可行性。

2.決議:

- (1)請工務處督促宜蘭工務段儘速辦理 評估,後續提勞資會議研商。
- (2)繼續追蹤。

拾肆、11屆第6次建議事項辦理情形:

一、工、電兩處未定期如時發放工程助

理(日支)薪資,嚴重影響渠等人員權 益, 應予改善。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.工務處回覆:

本處已於108年10月4日發函(108年 10月4日工管理字第1080015576號)各工 務段及工務養護總隊,請相關承辦人務 必於次月初優先辦理渠等薪資請發作 業。

2.電務處回覆:

查本處各段於收到本局出納匯款 後,均立即發放薪資至員工帳戶,並無 延遲情形。

- 3.決議:結案。
- 二、建請工務處轄屬各段加班費明細應 提供員工知悉,其所領內涵為何, 以為憑證。
 - (一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.工務處回覆:

本處已發函(108年10月4日工管理字 第1080015576號)各工務段及工務養護 總隊,請各段(隊)依當事人需求適時提供 相關表單,以為憑證。

2.決議:

- (1)有關嘉義工務段個案問題,請工務 處了解後並責成該段參辦。
- (2)結案。
- 三、路線三寶無極限,輕者雙方財務損 失,重者人員傷亡,相關駕駛技術 非能自行自保,而理賠金依現行法 規,多為兩方平分賠償的比例較 高,為保障同仁倘不幸發生事故需 後續相關處理,建請本局提高投保 汽車保險金額因應。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.行政處回覆:

經查本局108年預算編製應行注意事 項規定,交通及運輸設備保險費每年每 輛小客車為2.483元、小客貨兩用車為 2.915元,故囿於上述規定金額限制,本 處經管3輛公務車僅能依規投保汽車強制 責任險,保險項目為每一個人傷害醫療 最高20萬、殘廢最高200萬、死亡定額給 付200萬。



2.決議:

(1)依前揭預算編製應行注意事項規定 辦理,並請各處轉知轄屬各段視業務狀 況(如出車率高)及預算得調整情況下,依 權責辦理,研議投保保險金額以保障同 仁。

(2)結案。

四、臺灣地區地震頻繁,本局行控中心 又無法於第一時間通知路線上之行 駛列車,建議應比照平交道及測風 器,於鐵路橋樑加裝偵測器,以防 範未然。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1. 工務處回覆:

- (1)有關建議橋梁加裝偵測器一案,目前本局橋梁皆依據「1067公厘軌距軌道橋隧檢查養護規範」、「橋梁目視檢測評估手冊(鐵路橋部分)」、「鐵路橋梁檢查作業要點」等相關規範,落實辦理平時、定期及特別檢查,且每年交通部亦有查核督導橋檢辦理情形之機制,以確保橋樑安全。
- (2)針對地震後本局亦就位處震度5級以上之橋樑,辦理特別檢查,以加強 震後橋樑安全。

2.決議:

- (1)請加以說明現行標準為何,有關回報機制為何,於下次會議研議有無完備及改善空間。
- (2)繼續追蹤。
- 五、依據行政院臺鐵總體檢改善事項所 定,請各業別(運、工、機、電)儘速

遴選派任具有本業別專業能力的適 任人員推動訓練業務或覓可行替代 方案。

(一)11屆第7次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

本處教育訓練有行車運轉之訓練及 營運服務教育及新進人員訓練,現有專 業訓練班別之規劃、執行、考核亦由本 處教育訓練審查小組共同研議,且由各 科、所、專業人員及訓練承辦人、班主 任負責辦理相關開班教材…等行政作 業。

2.工務處回覆:

本處已通知本局員工訓練中心,本處遴派之適任人員名單。

3.機務處回覆:

本處已遴派吳正工程司元復協助推動訓練業務。

4.電務處回覆:

囿於本處人力不足,及刻辦理處內各項業務重大工程,爰無法派任人員至本局員訓中心推動訓練業務。

5.決議:

- (1)無法派員之單位,請與員訓中心研 議最適宜之配套措施,並於下次勞 資會議說明。
- (2)繼續追蹤。
- 拾伍、主席結論:下次會議至潮州基地 召開,邀請屏東地區、高雄機廠地 區勞資代表列席,併同會勘改造車 廂成果。





第11屆第2次臨時動議 "莒光號車廂踏階改善" 案 於潮州基地會勘(108年11月26日)



時間: 108年11月26日 上午9時30分

地點:潮州基地行政大樓1樓第1會議室 **主席**:徐副局長仁財、勞方召集人鍾代 表雲章

壹、確認上次會議紀錄:

-、有關「拾柒、 11屆第6次建議事項 二、建請工務處轄屬各段加班費明 細應提供員工知悉,其所領內涵為 何,以為憑證」一案,續行列管, 請工務處依案管事項持續辦理。

二、其餘確認涌過。

貳、提案討論:

第一案:請臺鐵局研議109年春節疏運計 畫,另提高春節出勤獎金發放 為1日2,000元以激勵同仁(提案 人:鐵路工會,列入本屆勞資 會議追蹤列管案件,案號 110801) •

- 、說明:

- (一)依路局109年春節連續假期疏運計 畫(草案)辦理。
- (二)另依勞動部明年基本工資調漲幅度 滴時調整。
- (三)次依路局與本會團體協約第32條第 2項第3款「各項獎金或其他給與事 項之支給,由甲乙雙方於必要時協 商檢討調整,並經報交通部轉行政 院核定後實施」。仍建請提高發放 春節出勤獎金1日2000元,以激勵 同仁。

二、決議:

(一)請人事室依程序辦理,必要時請工 會協助提供論述俾利陳報交通部轉 行政院核定。

(二)繼續追蹤。

第二案: 針對本(108)年11月8日車次 256太魯閣列車,行經花蓮和 平站時,突然發生集電弓 繞 電車線斷落事件,其列車司機 員立即採取緊軔(緊急剎車)處 置,並協助接駁旅客等相關事 宜,媒體報導讚譽有加,增進 路譽,提昇路員敬業形象,建 請路局應予記功表揚(提案 人:鐵路工會,列入本屆勞資 會議追蹤列管案件,案號 110802) •

- 、決議:

- (一)請機務處依程序辦理。
- (二)繼續追蹤。

參、歷次會議未結案追蹤辦理情形:

第102201案:工務工程維修車,其 駕駛,指揮員之兼辦工作費,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, 致無法申請兼辦 工作費,就教工務處、電務處其司機 員、指揮員該如何申請?

(一)11屆7次會議

工務處說明:本處業於本(108)年 9月16日召開「工務處108年9月份處務會 議」決議,各段、隊維修工程車司機需 專任不得以兼任為之。

電務處說明:

本處業於108年10月5日電力線字第 1080008246號函各段及鐵路工會:電力 工程維修車駕駛應以專任駕駛為原則, 不得兼任其他工作; 電務電搖車駕駛雖 以兼辦方式辦理駕駛工作,惟仍以不兼



辦其他工作為宜。

11屆7次議決:

- 1.請工務處依規定程序辦理並將專任人 員造冊,並擬訂管理規定(含升遷、員 工權益等)提於工時協商會議研商,經 勞資雙方確認議定後為依據。
- 2.電務處之電力維修車辦法如同工務專 辦駕駛內涵辦理,惟電務其工作有其 特殊並事涉實務,請電務處於工時協 商會議,由勞資雙方確定可行方案 後,提局勞資會議議決。
- 3.繼續追蹤。

(二)11屆8次會議

工務處說明:

本處刻正請轄屬各段、隊辦理造冊 及研擬訂定專任管理要點等事宜。

電務處說明:

本處於108年11月5日電力線字第 1080009243號函各段於108年11月30日 前予以造冊列管送處存查;另有關工程 維修車及電搖車駕駛相關管理要點,業 請各段研提,本處將擇期召開會議討 論。

11屆8次決議:繼續追蹤。

第103003案:建請路局將營運人員納入 申請職務宿舍資格。

說明:

- 一、原已申借宿職務宿舍之基層服務員 後轉僱為營運人員,其宿舍可續住 至自動交還為止。
- 二、基層服務員轉僱為營運人員時,應 延續其原有申借宿舍之資格,不應 身分轉換而喪失申借宿舍之資格。
 - (一)11屆7次會議行政處說明:

本處業於9月23日完成宿舍管理要點 草案研擬,為求案件順利推動,於9月 24日~10月4日與國產署及交通部交管小 組商討並將資料提供審視,依交管小組 意見將研擬資料報交通部參酌擬定。

11屆7次議決:繼續追蹤。

(二)11屆8次會議行政處說明:

本處業於108年11月5日鐵政事字第 1080036652號函,將本局員工宿舍管理 要點草案資料報交通部參酌擬定。

11屆8次議決:繼續追蹤。

第103101案:本局現任什工、工友該等 人,依其個人權益及意願欲轉 僱為營 運人員時,應予尊重會辦,並符合工 種簡併精神。

說明:查貴局105年辦理「工種簡併」 時,將全局各種契約工以營運人 員轉僱時,遺漏各處室之工友、 什工約計8人,有捐前揭人員權 益,建請立即辦理轉僱作業。

(一)11屆7、8次會議人事室說明: 依交通部意見持續辦理。。

11屆7、8次議決:繼續追蹤。

第103502案:請貴局依「勞工在事業場 所外工作時間指導原則」檢討修正同 仁為經常在外工作者,在外工作時間 之認定及記載相關規定。

說明:

- 一、依據勞動部106年11月30日勞動條三 字第1060132271號函修正勞工在事 業場所外工作時間指導原則辦理。
- 二、查貴局部份業別之工作性質係長期 於事業場所外為工作,其在外工作 時間之認定及記載,應依本指導原 則理。
 - (一)11屆7次會議運務處說明:

本處業於108年9月18日召開研商電 腦化作業系統建置功能會議,會議結論 略以:得標廠商於109年3月份系統建置 完成後,考量該系統資料涉及相關費用 之特殊性,故須進行資料建置與驗證測 試, 日系統上線前尚須辦理教育訓練, 本案預計109年5月後上線。

11屆7次議決:

- 1.請運務處研議自109年1月1日起依案由 辦理實施。
- 2.繼續追蹤。
 - (二)11屆8次會議運務處說明:

本處將召集各車班組開會討論簽到 相關事宜後,再簽局辦理。

11屆8次議決:

- 1.請運務處自109年1月1日起依「勞工在 事業場所外工 作時間指導導原則」落 實辦理。
- 2.繼續追蹤。

第103605案:建請貴局餐旅服務總所研

議將其自僱人員轉僱營運 人員,以符薪資結構合理

說明:

- 、查「營運人員人事管理要點」已實 施逾6個月,惟未併入餐旅服務總所 無資位自僱人員,依當時勞資雙方 協調應重新檢討該等人員薪資結

構,予以激勵同仁。

- 二、依路局106年7月17日鐵人一字第 1060021604號承復因受限餐旅服務 總所自訂之勞酬制度,無法將自僱 人員全數轉僱營運人員,但已刻正 研議調整行政業務人員薪級,如工 友,以衡平內外勤工作者之薪資。
- 三、復查本屆第30次局勞資會議,貴局 餐旅服務總所黃總經理說明同意辦 理行政業務之自僱人員,如工友, 可自由選擇轉僱為營運人員不致影 響業務運作。
- 四、另查餐旅服務總所之薪資結構,有 部份薪資未達法定基本工資,為符 薪資結構合理化及工種簡併之精 神,建請儘速研議,該等自僱人員 轉僱營運人員。
- 五、綜上,請貴局餐旅服務總所檢討及 評估旨揭建議,以激勵員工士氣。
 - (一)11屆7次會議附業營運中心說 明:

本中心將於108年10月18日上午召開 第2次自僱人員轉僱營運人員研討會議, 由勞資雙方一同研議合理方案,嗣後再 提供會議結論。

11屆7次議決:繼續追蹤。

(二)11屆8次會議附業營運中心說

本所於108年10月18日召開第2次自 僱人員轉僱營運人員會議,會中作成決 議有二,因攸關同仁權益,函請各單位 於本(108)年11月20日前研提意見,俟 意見整合後,擇本年12月上旬召開第3次 轉僱會議,俾利取得共識。

11屆8次議決:繼續追蹤。

第103901案:請貴局依「公務人員危險 及勞力職務認定評估項 目」檢討評估各業別相關 人員擔任工作符合貴局 「擔任危險及勞力等特殊 性質職務人員減低退休年

齡」之適用。

說明:

- 一、查交通部97年6月27日交人字第 0970036099號函銓敘部修正「交通 部臺灣鐵路管理局擔任危險及勞力 等特殊性質職務人員減低退休年齡 表」並獲同意。
- 二、又查該核定本所列人員為機務段之

機車長、司機員及機車助理等人員 得減低退休年齡,惟依「公務人員 危險及勞力職務認定評估項目」之 規定,並再重新檢視貴局部分業別 之夜間工作或外勤性質人員之主要 工作內容,其差勤制度、工作時間 及工作負荷程度有達該項目訂定之 標準,故應重新評估列為危勞職務 人力,以減低退休年齡,保障同仁 退休權益。

(一)11屆7次會議工務處說明:

本案經本局人事室於108年9月18日 轉知交通部(人事處)初審意見,因部分意 見內容補充需請各工務段調查,業於 108年10月1日發函,俟彙總後再送本局 人事室陳報交通部。

11屆7次會議決:繼續追蹤。

(二)11屆8次會議工務處說明:

本處業於108年10月31日送交本案相 關資料予本局人事室,經該室電洽銓敘 部確認後,嗣於11月8日通知本處,考量 本案擬訂於110年1月1日起生效,所報評 估資料中相關統計數據應隨之更新及修 正,爰本處已於11月13日通知各段更新 數據,俟各段回復並彙總後再送本局人 事室陳報交通部。

11屆8次會議決:

1.請人事室依程序陳報交通部。

2.繼續追蹤。

第104301案:臺南站文康中心屋頂年久 失修、破損不堪,因豪雨 影響臺南電務分駐所、沙 崙支線之車班辦公室、休 息室等單位辦公設施及電 腦設備,請速修繕。

說明:臺南站二樓文康中心屋頂破洞, 每逢下雨雨水直接流向一樓,因 臺南電務分駐所、沙崙支線之車 班辦公室、休息室及臺南工會位 於文康中心正下方,每逢下雨辦 公設備及電腦設備受損嚴重,亟 待改善,另檢附受損情形於會議 上供參。

(一)11屆7次會議工務處說明:

本案108年9月12日、26日流標,經 高雄工務段檢討預算後已於10月9日箋請 南區供應廠進行第3次公告(已進行邀 標)。

11屆7次議決:繼續追蹤。



(二)11屆8次會議工務處說明:

本案自108年9月12日公告起已流標 4次,目前預計108年11月19日第5次開標 (非備勤房舍工程)。

11屆8次議決:

1.因 應 年 度 預 算 執 行 , 請 查 明 流 標 原

2.繼續追蹤。

第104503案:電務處兼辦工程汽車司機 績效獎金不足,相關單位 應議合可行方案,為業務

所必須得以遵循。

(一)11屆7次會議電務處說明:

本處辦理超支併決算簽局作業,將 依據108年10月8日開會結論重新簽辦。

11屆7次議決:繼續追蹤。

(二)11屆8次會議電務處說明:已蒐集 資料簽局辦理中。

11屆8次議決:繼續追蹤。

第110401案: 運務處應詳列備勤宿舍改 善計畫、及進度起迄表 列,以利追 核實如期辦 理。

說明:為體恤輪班同仁工作辛勞,應予 舒適乾淨之休息環境,提升工作 品質,請依案由辦理。

(一)11屆7次會議運務處說明:各項 計畫辦理情形詳如工作環境改 善表。

11屆7次議決:

1.勞方代表建議非備勤宿舍部分予以刪 除。

2.繼續追蹤。

(二)11屆8次運務處說明:各項計畫 辦理情形詳如工作環境改善 表。本案局務會報工務單位也 有專案報告,本案建請解除列 管。

11屆8次議決:

1.請溫代表維國與運務處溝通資料修正 事宜。

2.繼續追蹤。

第110501案:本會會員擔任貴局之乘務 人員因工作特性及特殊原 因,業經運、機二處工時 協商合意渠等人員之輪班

間隔,自109年(含)1月1日 起常態適用8小時之休息時 間,惠請貴局依行政程序 辦理。

一、說明:詳第84-5期路工

(一)11屆7次會議:

機務處說明:本處已於9月20日將相關資

料送予人事室。

運務處說明:本處已於108年9月25日運

綜 考 字 第 1080012438號 函, 復知人事室, 本案但 書申請表格一案,本處無

意見。

人事室說明:本案經彙整運、機二處資

料, 並以上次勞資會議紀 錄為附件資料於108年10月 2日開始簽核,10月5日以 代辦部稿陳交通部目前本 案交通部路政司業於108年 10月18日轉勞動部(108年 10月 18日 交路 (一)字第 1088900334號函)

11屆7次決議:繼續追蹤。

(一)11屆8次會議人事室說明:

(1)本案業經勞動部函復已收悉,並將審 慎研議(108年10月28日勞動條三字第 1080131142號函)。

(2)為提前因應本案相關審查會議,本室 前於108年10月25日業函請運務處及 機務處應備妥相關資料並指定適當主 管與會說明。

11屆8次決議:繼續追蹤。

第110502案:有關貴局臺北電務段未經

各業別工時協商會議議 決,擅自片面變更該段電 務輪勤制之排班方式,請 立即停止該段不當勞動行 為,以免引發更嚴重勞資 爭議。

一、說明:

(一)該段之電務輪勤排班方式,已實施 20餘年,亦符合現行勞動部頒布之 勞動基準法相關規定。

(二)請該段依據貴局電務處106年度第 2次團體協約工時協商會議紀錄辦 理。

(三)請限期改善,否則本會將被迫發動 勞檢並進行不當勞動訴訟。

(一)11屆7次會議電務處說明:

本處業依前次會議紀錄已請臺北電 務段為避免受罰,在勞資雙方未同意雙 週變形工時前,要求各分駐所排班均需

符合勞動基準法1例1休之規定。

11屆7次決議:

1.本(108)年10月28日召開電務協商會 議,並請電務處邀請勞方召集人鍾代 表雲章列席。

2.繼續追蹤。

(二)11屆8次會議電務處說明:

依據臺北電務段108年11月13日回 復,目前該段大多數分駐所均已有一致 性輪勒班表,目符合一例一休、周工時不 超過40小時之規定,另本處亦將本議題 納入108年12月份工時協商會議討論。。 11屆8次決議:

1.請電務處發函責成臺北電務段依工時 協商會議紀錄辦理改善。

2.繼續追蹤。

第110503案:建請恢復二結及大溪道班 (宜蘭工務段)。

(一)11屆7次會議工務處說明:

宜蘭工務段108年10月7日擴大段務 會議檢討現有人力安排尚符需求,並經 詢問道班領班均無意見,爰決議維持現 狀。

11屆7次決議:

1.請工務處會後提供該次會議紀錄予鄭 代表昇富參酌。

2.結案。

伍、10屆第44次局勞資會議建議事項追 蹤辦理情形

-、乘務人員(司機員、列車長)因業務需 要在新富站辦理交接班,因該地區 天候因素影響業務交接甚鉅,請 運、機兩處研議於南端出口處擇適 當地點建置候班室。

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.機務處回覆:

本案執行進度至11月11日為 11.7% •

2.工務處回覆:

本案已於108年8月16日開工,10月 預定進度3.11%,實際進度3.11%,預計 於109年3月底前完工。

3.決議:

(1)本案請儘速辦理。

(2)繼續追蹤。

肆、10屆45次局勞資會議臨時動議追蹤 辦理情形:

一、建請研議於富岡基地之列車到開線 北端(即上下車端),設置簡易便道。

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.機務處回覆:

本案執行進度至11月11日為 11.7% •

2.工務處回覆:

本案已於108年8月16日開工,10月 預定進度3.11%,實際進度3.11%,預計 於109年3月底前完工。

3.決議:

(1)本案俟值班室完成後再行辦理。

(2)繼續追蹤。

伍、10屆45次建議事項追蹤辦理情形

-、建請將各車站月臺之車序牌及電車 停車標改以燈箱式設置,比照夜間 電燈模式辦理。

(一)11屆8次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

停車標改反光板或燈箱,已完成規 章修訂。另新購通勤電聯車一列10輛, 俟車輛到位前會配合現場會勘,並辦理 相關規章修訂。

2.決議:繼續追蹤。

陸、10屆47次臨時動議辦理情形:

一、新竹機務段(新富地區)有7處(11屆第 7次會議修正)調車號誌機設置不 當,易致司機員行車錯誤判斷,影 響行車安全,請儘速改善。

決議:

1.本案請營運安全處儘速邀集相關單位 辦理會勘研議改善。

2.繼續追蹤。

(一)11屆8次會議主辦處室回覆:

1.雷務處回覆:

預計11月中開工,108年12月11日至 12月15日完成移設。

2.決議:繼續追蹤。

二、臺北車班搬遷案,有關設施、設備 應以實用經濟為原則,現行相關預 算偏高,請臺北工務段檢討改善。

(一)11屆8次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

本處業於11月15日以便簽請臺北運 務段於11月22日前完成臺北車班組及樹 林站同仁停車位需求調查後再函資產開 發中心續處。

2.工務處回覆:

臺北工務段「樹林鎮前街168號房舍 整修工程」案,現已於108年11月12日決 標,預計109年底完工。



3.決議:繼續追蹤。

柒、10屆47次建議事項辦理情形:

- 、運務乘務旅費計費仍以人工方式辦 理,不僅曠日費時,增加總務人員 工作壓力,且易發生人為計算錯 誤,建議運務處轉請資訊中心協 助,可參考機務處以電腦自動計算 方式予以資訊化。

(一)11屆8次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

本處業於108年9月18日召開研商電 腦化作業系統建置功能會議,會議結論 略以: 得標廠商於109年3月份系統建置 完成後,考量該系統資料涉及相關費用 之特殊性,故須進行資料建置與驗證測 試, 日系統上線前尚須辦理教育訓練, 本案預計109年5月後上線。

2.決議:繼續追蹤。

捌、10屆48次彰化地區勞資建議事項辦 理情形:

-、鐵路從業人員薪資待遇長期偏低, 致新進人員大量流失,無法久任, 影響疏運甚鉅,局長曾接受媒體專 訪時表示為提昇員工士氣並留住專 業鐵路從業人員,未來將提高員工 薪資1~2萬,惠請說明本案後續辦 理情形。

(一)11屆8次會議主辦處室回覆:

1.人事室回覆:

(1)調整專業加給增支層次:

- a.專業加給增支層次為依職務給薪,可 改善現行待遇結構問題,將依照各職 務就「運輸政策、營運管理、營運安 全、營運績效」四大面向之相對貢獻 度(亦即工作責任承擔程度)進行區分 後,整體規劃。
- b.有關基層幹部所負職責高,以及高員 級人員待遇落差部分,本局委託之顧 問公司所提整體待遇評估報告初步規 劃由專業加給增支層次調整來執行, 亦將現行12層次依前開面向之職責程 度再細分。

(2)調整主管職務加給:

- a.為提高經驗豐富與優秀的臺鐵局員工 擔任主管職務之意願,顧問公司所提 整體待遇評估報告初步規劃適度拉大 主管職務與一般非主管職務之薪差。
- b.另現行因主管職務級距僅8層,使不同 職責強度之基層主管支領相同主管加 給,該報告建議將原8層次依管理職責

調整為10層次,並合理化基層、中階 及高層主管之薪差。

2.決議:繼續追蹤。

玖、11屆第1次建議事項辦理情形:

-、為行車安全需要,請電務處研議將 出發號誌與開車號誌連鎖。

(一)11屆8次會議主辦處室回覆:

1.雷務處回覆:

本處已請花蓮電務段於11月底前召 集機、運二段,辦理現場會勘,並於會 勘後,將會勘結果函送工會。

2.決議:繼續追蹤。

拾、11屆第2次臨時動議辦理情形:

一、完成無階化改造莒光號車廂無設計 鐵梯供乘務人員上下,因其高度過 高,致乘務人員於調車場上下列車 必須以跳車廂方式,除有危險疑慮 外並造成乘務人員恐懼,且因隨身 攜帶執勤背包及無線電等設備,益 增跳車危險,加上女性乘務人員近 年驟增,對於個子較為嬌小之女性 乘務人員,其上下車更顯困難,建 議比照區間車車廂,請權責單位設 計改良上下鐵梯當踏板,以維護人 員及行車安全。

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.機務處回覆:

已請高雄機廠與高雄檢車段協助安 排會勘事官。

2.決議: 108年11月26日業經會勘,本案 結案。

拾壹、11屆第4次建議事項辦理情形:

、依本局第296次團協會議決議,因業 務需要請營運安全處陳處長仕其專 案報告本(108)年6月發生7533次貨 物列車於三貂嶺車站至雙溪車站間 發生動力異常事件調查案(本案後續 列入建議事項追蹤)

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.**運務處回覆:**本處配合辦理。

2.決議:繼續追蹤。

拾貳、11屆第4次臨時動議辦理情形:

、第四代票務系統因對號車車廂冷氣 故障,列車長以掌電將該車廂全部 鎖位並註記冷氣故障後,系統即自 動重新配位,旅客就不能持票退冷 氣費,然而部份旅客未能由列車長 簽註新座位號碼,至車站退冷氣 費,系統判定已重新配位不予退 費,車站需人工專案退費,衍生爭

議,請運務處針對這類問題制定列 車長掌電、車站售票窗口、票務系 統間即時通報聯繫機制,及處理程 序,並通告各車班、車站,避免爭

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

端及旅客投訴。

有關冷氣故障退費部分,採系統自 動配位,確實產生旅客退費爭議,研議 後本處決議採系統不自動配位,由車站 統一辦理故障退費事宜,並函請各段、 站、車班組配合辦理。

2.決議:繼續追蹤。

拾參、11屆第5次建議事項辦理情形:

-、有關運務處乘務人員約束休息時間 報酬由現行每小時88元改由「每小 時基本工資」(目前每小時150元)方 式調整計算案(原列管案第104801 號)業於11屆第3次會議結案,經查 迄自本(8)月21日仍未完成行政程 序,請說明辦理進度。

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

- (1)奉交通部108年11月12日交人字第 1085013331號函示略以,本案與 機務處「列車駕駛自主備勤津貼實 施要點」性質相當,同屬於員工值 勒前之相關整備作業給與,請一併 檢討納入員工整體薪資規劃考量。
- (2)本局業以108年11月18日鐵運綜字 第1080040463號函請人事室,將本 案併於同一要點中,就適用對象、 條件、基準、上限等明確規範,再 依規定報部轉陳行政院核議。

2. 人事室回復:

- (1) 查交通部108年11月12日交人字第 1085013331號書函意見係請本局評 估分析本項給與支給之性質及其必 要性,並請就運務處乘務人員之整 體待遇結構(含支領之各項給與平 均數額)予以分析說明,俾強化支 給之妥適性及必要性,如經評估確 有發放自主備勤津貼之必要,請就 適用對象、類別、條件、發給基準 及上限等事項,予以檢討整併於同 一要點中,非僅與機務處之自主備 勤津貼整併。
- (2)為辦理員工整體待遇規劃調整案, 本局業以108年10月24日鐵人三字第 1080037334號書函請運務處就所屬

人員可支領之獎金、津貼或費用等 非固定性給與項目研提簡化整併方 案,並於108年11月20日前函復,目 前尚未收到運務處回復。

3.決議:繼續追蹤。

二、宜蘭地區勞資會議建議,觀音隧道 內廢氣及粉塵積聚影響視線,有危 行車安全之虞,建請短期改善措施 北迴線降低柴電機車使用率,長期 建議恢復南澳和平間第三軌,以供 柴電機車行駛(宜蘭運務段108年8月 19日 宜 運 段 人 字 第 1080003762號 泳() ∘

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.工務處回覆:

本案宜蘭工務段已於108年11月13日 召開「改善新觀音隧道內廢氣及粉塵設 置排風機空間現場會勘」。

2.決議:

- (1)工務處應朝長期方向考量,如何強 化排污設備著手辦理;機務處就現 有該如何降低污染源之可行性方案 提出說明,並落實辦理,以符相關 規定。
- (2)繼續追蹤。

拾肆、11屆第6次建議事項辦理情形:

- 、臺灣地區地震頻繁,本局行控中心 又無法於第一時間通知路線上之行 駛列車,建議應比照平交道及測風 器,於鐵路橋樑加裝偵測器,以防 範未然。

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.工務處回覆:

- (1)本局橋梁設計皆依「鐵路橋梁耐震 設計規範」、「鐵路橋梁設計規 範」辦理,強度標準高於其他橋 梁,且多已裝設防落橋設施(如防落 牆、剪力鋼箱、剪力鋼棒、緩衝阻 尼器等)確保地震發生時,橋梁不致 塌落。
- (2)實務上橋梁破壞前多有先兆可循, 無預警之瞬間破壞極為罕見,常理 上落實檢查便可預防意外發生,故 本局執行橋梁檢查皆依「鐵路橋梁 之檢測及補強規範」、「1067公厘 軌距軌道橋隧<u>檢查養護規範」</u>、 「橋梁目視檢測評估手冊(鐵路橋部 分)」、「鐵路橋梁檢查作業要



點」、「路線巡查安全作業程序」等規範所訂頻率及項目為標準,實檢查以維護橋梁安全。另發生度四級以上地震時,則依本局「地震動態」,則依本局「地震動力」,有關「地震動力」,與巡查時之處理規定」由轄管工務段即派員巡查標準作業程序」確認路線安全。

(3)地震震度達五級以上規模時,本處 依「鐵路橋梁檢查作業要點」執行 橋梁特別檢查,於14工作天內完成 特別檢查報告,並依其結果陳報修 繕。

2.決議:繼續追蹤。

二、建請工務處轄屬各段加班費明細應 提供員工知悉,其所領內涵為何, 以為憑證。

(一) 11屆第8次會議決議:

修正11屆第7次會議紀錄,本案續行列管,請工務處依案管事項持續辦理。

三、依據行政院臺鐵總體檢改善事項所 定,請各業別(運、工、機、電)儘速 遴選派任具有本業別專業能力的適 任人員推動訓練業務或覓可行替代 方案。

(一)11屆第8次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

本處業於108年11月6日便簽知會各科、所,徵求有意願人員至員訓中心支援推動訓練業務,迄今皆無人報名。另將再洽各段非核心人力是否有意願至員訓辦理訓練業務。

2.電務處回覆:

(1)員訓中心108年1月19日局簽有關該中心擬增設訓練輔導科,工務處及電務處各調撥副工程司1名乙節,本處目前副工程司人員,於各電務

(力)段部分均擔任副段長要職,處本部目前有2名員額,此2位副工程司:1位擔任專案工程處電務組組長、另1位擔任本處電訊科股長一職,均負有執行各項計畫之重要相關業務。

(2)目前本處正積極辦理「鐵路行車安全改善六年計畫」及「電務智慧化提升計畫」,建議俟計畫告一段落,再擇適當人員調派至員訓中心

3.決議:繼續追蹤。

拾伍、屏東地區建議事項:

一、枋野站替班人員未領取僻地加給, 其有工作事實之人員,應給予僻地 加給或給予適當之津貼、補貼。

決議:請於屏東地區勞資會議提案妥為 研議。

拾陸、高雄機廠建議事項:

一、因應新廠即將落成,有關員工用餐問題、餐廳如何使用,包括人員編制、工作方向等問題有待解決。

決議:

(一)請行政處於下次會議列席說明該餐 廳管理是否屬其業務,若非屬行政 處權責,請會知機務處研議參辦, 以維員工權益。

(二)繼續追蹤。

二、新廠即將完工,應規劃通勤車配合 員工通勤進、出廠時間,有關路線 設計、列車上下班停車位據點請有 關單位說明。

決議:

(一)建議機務處成立小組予以協助及通 盤規劃本案員工通勤問題。

(二)繼續追蹤。

拾柒、主席結論:

下次會議由勞方代表擔任主席,另 請運務處業務報告。





張文正 理事長

陳世杰 常務理事 陳清泉 常務理事 賴文榮 常務理事 吳瑞隆 常務理事 真義峰 常務理事 傳來正 常務理事 手務理事 鞠躬



一明威玟安國

鞠躬



 嘉義分會理事長 蘇經洲臺南分會理事長 尤仁義高雄分會理事長 霍善財高機分會理事長 黃財泉 异東分會理事長 吳定發臺東分會理事長 張博翔

鞠躬





田

В

口

S

SI

Z

福

職福會主任委員 黃添富 職福會召集人 阮崑民 職福會委員 李家府 職福會委員 陳顯聰 職福會委員 李書宏 張世鑑 職福會委員 職福會委員 曾能興 職福會委員 陳志仁

職福會委員 邱賢進

職福會委員 王聖文

鞠躬

團協召集人 黃隆華 團協代表 侯玉麟 團協代表 趙志誠 團協代表 余崑楠 團協代表 林勇昌 團協代表 謝文富 團協代表 張世宏 團協代表 霍善屏 團協代表 周寶惠





終歲如夏,椰影晃悠,象耳摶風, 金塔燦目。皇族玉照伴著鮮花隨處樹 立,嘟嘟車閃爍霓虹燈喧囂流竄,汽油 臭味混雜陣陣酸辣辛香,燈火闌珊處的 倩影雌雄莫辨…曼谷,泰國首府,逾 830萬人聚居的城市,人口約為第二大 城清邁的33倍,超過臺北、新北、基隆 市的總和。2019年的ICLS(國際勞工 團結中心)論壇在此舉行,稍稍揭露了 這個國家滿載渡假風情之下深受低薪、 財務問題所苦的一面,恰如曼谷街道上 空蓬亂如髮絲的電纜線纏繞糾結,梳齒 難施。

例行國情報告

論壇在各式腔調的歡欣問候中展 開。就臺灣部份,主持人挑選了3個主 題分享予在場其他13國:

- 1、人口議題:人口老化、生育率下降 以及政府提供生育補助作為因應。
- 2、前瞻計畫軌道部份的五大建設主 軸:高鐵與臺鐵連結成網、臺鐵升 級及改善東部服務、鐵路立體化或 通勤提速、都市興建捷運系統、中 南部發展觀光鐵路。
- 3、普悠瑪翻覆事故:整體著重於政 府、臺鐵以及鐵路工會的後續因 應,包含總體檢報告中臚列144件改 善事項、鐵路工會提出「臺灣鐵路 工會安全白皮書 | 以及各方致力於 重建「安全至上」文化等。至於事 發經過未有著墨,僅提到人為操作 不當並非肇事主因。

四大研討主題

一、維持服務,維繫社群

日本代表以北海道旅客鐵路公司 (JR北海道) 曾面臨的危機為例,討論 大眾運輸系統永續營運的議題。2016 年,JR北海道宣佈該公司預期將於 2020年破產,而因應措施可能是裁撤 10條赤字路線(佔該公司總營運路線的

一半) 改以公車作為大眾運輸工具,或 者實施「上下分離」策略(即臺灣所謂 「車路分離」)以改善財務狀況。JR北 海道工會旋即聲明反對隨意廢除線路, 並要求公司與政府部門修正相關鐵道運 輸及財務政策。



隨著廢除線路議題在群眾間發酵, 工會要求預期遭廢路線所經之處的行 政、立法部門採取實際行動, 並透過宣 傳品、記者會與社群媒體等方式形塑公 眾意見,同時亦與其他工會及民間組織 合作,將此議題擴散至全國。儘管這些 作為亦遭致批評聲浪,但終在兩年後取 得階段性成果——由內閣國土交通省匀 撥兩年400億日圓的預算為JR北海道紓 困,使其暫時免於破產危機。

然而由於該筆經費僅有兩年, 2021年後JR北海道仍將面臨經費短 缺,故儘管工會反對,該公司仍調漲票 價並改點以期降低虧損。於政府經費挹 注期間,如何在人口負成長的情況下仍 維持各地線路持續受民眾使用成為關注 焦點,JR北海道亦制定短、中、長程計 畫以期改善財務狀況,工會則與地方團 體一齊監督具體成果。

工會代表坦言, 廢除赤字路線對於 大眾運輸營運者而言是再自然不過的思 維,但除了有交通需求的地方民眾,工



會亦需為一萬四千名會員及其家庭的生 計著想。因此儘管其他日本鐵道公司不 一定能認同,目前當地社群所提供的支 援亦如杯水車薪,JR北海道工會仍以保 留所有線路為目標繼續拼搏。

在後續的交流中,紐西蘭代表提及 該國亦有部份路線營運不佳的問題,然 其政府致力於鐵道發展,乃至希望部份 廢線之處重新恢復鐵道運輸(而地方居 民不一定歡迎) 他強調,鐵路作為大眾 運輸的一大主幹,本不該以營利為目 的,甚至表示「我們可以自豪地說,紐 西蘭國鐵(KiwiRail)『無利可 圖』!」因此以紐西蘭視角而言,政府 挹注鐵路運輸乃是天經地義,鐵路營運 者亦僅需專注於提供服務,而非汲汲營 營於自身存亡。

二、組織工作場所的女性

於此議題主講的澳洲代表,在論壇 伊始時便積極於會場發送WIMDOI的貼 紙 - 圖像沿用自一張知名海報,原於二 戰期間用以鼓舞投入軍需製造業的美國 女性-其上台時也特別介紹: WIMDOI (Women In Male Dominated Occupations and Industries)成立於澳洲,係為身處男 性居多並佔據主導地位的職 / 產業中的 女性工作者所設的組織,目的在於倡議 積極平權措施,確保女性享有與男性同 僚平等的薪資待遇及各項工作條件,同 時鼓勵相關業種積極招募女性成員並提 昇女性在各該工會中的影響力。

紐、澳主講者均為女性,內容多在 分享其作為職場性別少數所遭遇的切身 經驗。其中女司機員「如廁」的難處引 起廣大迴響,來自國際交通運輸工人聯 盟(International Transport Workers' Federation,簡稱ITF)的挪威代表即 表示該國係在機車頭內設置洗手間以解 決司機員如廁需求,不過另名紐西蘭夥 伴則剖析道,用於行駛窄軌的機車受限 於空間,很難於其中設置洗手間,因此 必須另尋其他辦法。本會代表則分享了 2010年臺鐵司機員由男性壟斷的局面打 破後,女性司機員所面臨的課題以及臺 鐵在軟、硬體各方面為此所做的種種調 整, 勞資雙方齊心戮力之下使臺鐵朝落 實性別平權邁進了一大步。



當討論提昇至文化與制度層面,菲 律賓籍主席提及在該國,女性有孕後往 往只得離開職場(泰國亦如是),澳洲 代表深感詫異,包括本會在內的多國代 表亦藉機請紐、澳分享該公司(或該 國)的生育政策——諸如,澳洲人民享 有至少18週有薪育嬰假,紐西蘭則為 26週(經查目前為22週,2020年起延 長至26週,男女皆然),後者與臺灣現 况近似。整體而言,紐、澳兩國勞工由 懷孕、生產至撫養,所獲社會支援令其 他與會成員欣羨。

緬甸主講者所呈現的該國女性處 境,則與西方國家判若雲泥:過去的緬 甸女性侷限於家戶之內,直至該國民主 化有所進展後,女性就業才逐漸普及, 然薪資條件仍遠低於男性。在職場中組 織女力十分艱難,主因為女性害怕因此 失去工作、對於勞工權利及法令認識不 足且「長期屈居男性身後,不夠勇 敢,。目前該工會透過加強對於女性 (及年輕勞工)的教育訓練加強勞工自 覺,並將設法敦促有關單位修改勞動法 規以改變大環境。



綜上所述,無論國別,營造對女性 友善的工作場域,使其易處於就業市場 並協助其免受家務勞動所困,是提昇女 性參與組織的不二途徑。

三、組織年輕勞工的挑戰

此議題由臺灣與韓國主講。本會代 表報告的重點:

- 1、數據顯示,年輕一代對於工會的支 持或反對程度與其父執輩並無顯著 差異(但對於工會的了解可能較 少)國際間普遍影響年輕世代投入 工會的因素,在於較上一世代更不 穩定的工作機會及生活條件(例如 買房)。
- 2、年輕人進入勞動市場時,對於自身 勞動權益及工會的認識都不足;另 一方面,傳統工會組織及運作方式 限制了年輕人的工會參與。例如在 許多國家(尤其亞洲地區)因傳統 文化因素,年輕人意見不受重視、 被排除在決策群體之外(年輕女性 尤為雙重弱勢族群),而工會的負 面傳聞亦降低了年輕人參與意願。 更有甚者,部份國家的法令嚴重剝 奪勞工加入工會的機會,尤其針對 非正式勞工。
- 3、處理年齡代溝、提供長期且穩定、 可持續性的承諾對於招募年輕人而 言非常重要,特別在協助年輕人面 對就業市場的不穩定性上。
- 4、實施青年主流化:給予年輕人發聲 管道、對於年輕人的需要伸出援 手、培養年輕人的相關能力、賦予 青年成員更大的權利並撥用相當比 例預算、容納年輕人參與決策進而 制定符合其需求的方針、提供年輕 人資源以招募更多年輕人,最終養 成對於工會的認同感與忠誠度(可 透過制度加強對工會的依賴)。

報告最末,播放了本會2016年12月 14日爭取四大訴求動員紀錄影片,為會 議尾聲的臨時動議鋪墊(然亦遭泰國 「吐槽」影片中缺乏年輕人的身影)。

至於韓國方面的報告,部份觀點與 臺灣類似,但某些現象更趨於極端。例 如由於韓國社會階級分明、同儕競爭激 烈,致使年輕世代聚焦於滿足自身利益 與需求,以致缺乏時間參與工會,同時 因負面傳聞等因素對於工會抱持不信任 感, 甚至憂心工會背景將成為升遷的絆 腳石。有趣的是,韓方雖然認為年輕人 成長、學習歷程中缺乏工會知識的授予 是一重要因素,但對於進入職場後的工 會教育卻認為不宜過早實施,應俟新人 累積相當時日的職場體驗後再告知工會 的角色,更能收穫成效。

此一議題乃係各國普遍遭遇的挑 戰,因此討論相當熱烈。於交流中本會 補充目前具體作法為: 摒除由上而下的 單方面概念輸出方式,先讓年輕人批判 工會、提出年輕人對工會的看法及需 求,進而引導其思考改善途徑,並提供 稿費作為言語討論書面化的誘因(且採 分組方式使其互相競爭)。同時建立 IT設備、善用社群媒體讓關心自身權益 的年輕人透過數位方式獲取相關資訊, 增加對於工會及勞動環境的了解。



綜觀東亞各國的思維,或許切入點 與實行方式有所差異,然無不強調「教 育」的重要性,亦即必須讓年輕人認知 到,權益並非憑空而來,必須靠自己爭 取。然而這些觀點在紐、澳等西方國家 眼中卻顯得不切實際,紐西蘭代表甚至



直言「沒有年輕人不喜歡party」,先讓 年輕人覺得工會活動充滿樂趣,才能吸 引他們留在工會,並藉耳濡目染達成價 值共享、凝聚共識。由此處再次體現了 文化差異。

四、低成本的挑戰

此一議題中浮現了各國一頁頁的血 淚史。

首先上場的馬來西亞,在論壇最初 的國情概述中便提示了採買中國車輛對 該國鐵道運輸產生不良影響,於此報告 時更是詳述了中國製機車與編組於何日 進口、何日測試不通過、何日複試再失 敗,且中國方面提供的物料不足以致難 以自行維修(均必須透過外包)、又不 承認技術問題(遑論技術交換)使得部 份車輛無法投入營運,甚至造成有段時 間必須以每日1,000美元的代價向印度 和借機車頭以填補短缺。工會早於 2009年即公開呼籲政府勿再直接洽中國 承購車輛,應明定需求並以公開招標辦 理,然當時的政府罔若未聞,直至 2018年大選落敗失去政權,才讓工會看 到一絲轉機。因此期望各會員國協助向 其他國家宣揚勿再採購中國車輛,並沉 痛地表示不願任何會員國遭遇相同慘 況。

無獨有偶,紐西蘭的報告也以向中 國採購柴電機車為題。與馬來西亞不同 的是, 這些交易係由紐西蘭國鐵自行決 定,且此為首次有西方國家向中國遞出 其國造火車的訂單,中方深感驕傲,故 提供較佳的售後服務(例如在車輛驗出 石綿時派員赴紐國協助拆卸並重新組 裝)且最終完成必要資訊移轉,使得紐 西蘭國鐵得以自行完成維修工作。即便 歷經一番努力後,中國製車輛目前在紐 西蘭的運轉情形尚無大礙,這批本應成 為紐國最強力機車的車輛仍令人深感失 望, 紐西蘭國鐵再向中國採買的可能性 極低。末,紐西蘭代表指出除了價格 外,中國製造商能夠快速交貨亦是當初 作此決策的主因,畢竟其他較具口碑的 廠商早已接滿訂單, 交貨需經漫長等 待。

主辦國泰方則側重其國內的低薪問 題。與臺灣不同,泰國的最低薪資並非 僅由中央政府統一訂定,各省級政府亦 設有相關的委員會,最低薪資金額並依 職業別有所調整。然而無論執政者如何 更替,多數泰國勞工必須超時工作、甚 至透過地下管道借貸才能使一家人勉強 餬口,如此形成惡性循環。儘管設有社 福基金,但政府未由此獲利,一般民眾 也不易配得社福資源。該國的貧富差距 在全世界名列前茅,1%的富人掌握此 經濟體66.9%的資產 - 於2018年ICLS蒙 古論壇中泰方也報告了相似議題,當時 的數據是58%,可見此情況持續惡化-另外有10%的人口是「無產階級」。近 年來還面臨了自動化設備取代人力的挑 戰,使本即弱勢的泰國勞工處境益發堪 憂。對此,泰國代表認為勞工運動必須 透過組織政黨,才能獲得實質影響力。

後續交流中,本會代表分享2019年 長榮航空空服員罷工的訴求之一「設置 勞工董事制度」,理想上,這個角色深 知第一線人員身處的困境,在面對資方 人力緊縮、減少必要支出等降低成本政 策時更能為勞工發聲,兼顧保障勞工就 業環境安全又不增加工資成本,是值得 思考的方案。

日本代表則詳述了該國作為亞洲第 一個人口負成長的國家,雇主早已開始 啟用自動化設備或外籍勞工取代本國人 力,例如部份鐵道支線已然引進自動駕 駛系統。然而當系統故障或發生非預期 狀況時意外仍難以避免,2019年6月間 某支線即曾發生墜河事故。總之,在安 全第一的原則及維護會員工作權的前提 下,必須讓雇主明白有些人力終究是無 法取代。

澳洲代表的一句話恰可作為此議題 的總結: " You get what you pay for." 意即一分錢一分貨,更涌俗的說 法是「只出得起香蕉,就只請得到猴 子」。

臨時動議

- 一、本會請求各國工會夥伴發送郵件至 行政院、勞動部或交通部,表達對 於本會爭取生活津貼、提高員工薪 俸及保障工作權益的支持。
- 二、論壇期間適逢韓國鐵路工會發動罷 工, 韓方請求各夥伴聲援其訴求: 總統文在寅應兌現競選政見,即非 正式勞工轉正,以及合併高速鐵路 營運商。
- 三、主辦國泰方請求聲援其工會反對泰 國國家鐵路局(State Railway of Thailand,簡稱SRT)報復性開除 13位丁會領導人的行動。這些領導 人係為鐵路運輸安全而戰,他們過 去曾遭開除後再復職。SRT的舉動 已被國家反貪腐委員會明確指為違 法。
- 四、經過前述的議題研討,泰方再新增 一項動議,即請ICLS制定機車採購 最低標準、勿純粹以價格為考量, 並去函泰國政府表達反對進口中國 製車輛。

以上動議均無異議通過。

結語

本次研討內容均緊扣「勞工與工會 的未來展望」此一主題,即在降低成本 的趨勢下維持營運並藉由吸納女性與青

年勞工以維繫、甚至增強工會力量。會 中普遍受到議論的薪資水平下降、勞動 力臨時化及性別、年齡差異等問題在過 去的論壇亦曾作為研討對象,而出席論 **壇的女性及青年勞工數量逐步增加,可** 說是論壇的實質成果。如今全球化及新 自由主義方興未艾,過度強調自由市場 機制有損害勞工權益之虞;同時各國也 面臨擴張主義、極端主義甚至戰亂的威 **叠**,確保勞動條件受到足夠保障刻不容 緩。勞工的跨國同盟因此更突顯其價 值,除了藉由經驗交流相互攻錯,更重 要的是壯大組織聲勢與影響力。本次論 壇共有93名各國工會夥伴投入,本會從 中獲取許多寶貴經驗與見解,同時提昇 臺灣的國際參與及能見度,期許未來能 在這個平台上持續發聲,為更健全的就 業與生活環境齊力奮鬥。





多元

富士山的魅力

小洣糊

說起「富士山」,我想應該很少有 人沒聽過吧!它是日本的聖山,所有的 日本人都對它很景仰,就連日圓一千面 額的紙鈔都能看見它的蹤影,不過想親 自見見這美麗的倩影,必須要靠運氣, 常常因為雲層籠罩而看不見,或許因為 如此的神祕才讓人更無法抵抗它的魅 力。

富士山下週邊有五大湖,分別是山中湖、河口湖、西湖、精進湖和本栖湖。這是以前富士山,火山爆發噴出的岩漿蔓延到該地區,阻塞河流形而成了這些湖泊。五湖中位於最東面的山中湖是五湖中最大的一個,但其中最多景點且最多人觀光的是位於五湖中心的河口湖,因其出入便利而成為觀賞富士山周圍美景的最佳地點。

從108年3月16起每天開2班「富士回游號」,從新宿直達河口湖只需1個小時55分,列車使用新型E353系列車,乘坐舒適度佳,讓遊客們不需再到大月站轉富士急行線到達河口湖,當然到達河口湖的方式並不是只有富士回游可以選擇,也可以選擇高速巴士直達,畢竟富士回游的票價比較高,但對於喜歡乘坐軌道運輸又不喜歡塞車的遊客們是一大福音。

那天我們搭乘新宿站8:30開的富士回游1號,開啟了我們尋找富士山之旅,不到2個小時的時間我們抵達目的地「河口湖」,一下車我們就發現我們身後,頭頂上覆蓋著靄靄白雪的富士山正在向我們微笑,歡迎我們的到來,藍天、白雲下的富士山,有這一種說不出



的魅力,當下不自禁的拿起相機按下快門,快門下的富士山當然無法跟映入眼簾的富士山相比,不過這也是留下對富士山的珍貴回憶,富士山的魅力真的必須親自體驗,它有種讓人說不出的感動。

來到河口湖,有很多人會選擇周遊 巴士當代步的工具,這裡也有很多的套 票可以選擇,不過最推薦的選擇自行車 為代步工具,想停就停、想走就走,沒 有時間限制,河口湖車站前面就能租借 到了,大家如果要借自行車記得借電動 的,因為河口湖的地形,有些地方是有 坡度的騎起來比較費力,如果是電動自 行車的話省力很多喔!借完自行車後以 車站為起點可以先到達遊覽船,可以將 車子停在旁邊的停車去搭遊覽船,環湖 一周需要20分鐘的時間,如果富士山露 臉的話,可以更近的窺看它喔!從不同 角度欣賞富士山是來河口湖的最大樂 趣。搭完船之後再往前騎,可以來到搭 纜車上天上山公園的乘車處,也可以停 下車子去搭搭纜車到天上山公園享受一 覽全景的富士山,山上有著名的心型 「天井鐘」,下山後可以沿著湖邊騎,

揮灑天地 第二天除了看日出外還有一個重要 的行程,今天我們稍微離開河口湖一

享受自由沒拘束的快感,好好的享受旅 程所帶來的快樂,一路向前可以到達音 樂盒之森美術館、久保田一竹美術館、 自然生活館、大石公園等景點,回程時 可以從河口湖大橋欣賞宏偉的黃昏美景 色。我們去的時間大約4點20分左右太 陽就下山了,夕陽西下為富士山帶來了 一點紅潤感,也染紅了白雲,依靠湖邊 的欄杆眺望遠處、看著湖面,每一幕都 美得不像話,好像身在畫中。

結束第一天的遊湖之旅,回到下榻 的飯店,飯店服務人員引導我們將自行 車停妥上鎖後,給我們房間的鑰匙,到 達房間後,當然就是去享受溫泉,這裡 的浴池有著大片的落地玻璃,一邊泡湯 一邊欣賞湖景遠望富士山,這種愜意的 生活讓我覺得好不實際,騎車的疲累全 部一掃而空。



來河口湖之前一直擔心天氣,因 為天氣不好的話,來這裡想看日出的富 士山這個願望就不能達成,還好老天爺 有聽到我內心的哭喊,2天都給我一個 很好的天氣,翌日讓我實現看到旭日東 昇、朝霞退散時,富士山微微露臉,頭 上還聚集了雲朵的時刻,這種畫面稱為 「笠雲」,好像白許矮矮的富士山頭上 戴了斗笠的樣子。這樣的記憶如此珍 貴,為這趟旅程添加了不少風采。

下,要到下吉田站附近的淺間公園去 看,鲜紅的忠靈塔伴著富十山的美景, 這經典的畫面是網路上超紅的景點,不 過這個景點最美的時刻是春天櫻花盛開 的時候,當櫻花、富士山、忠靈塔三者 同框, 這樣如詩如畫的唯美畫面, 今不 少人讚嘆與驚艷。



來到淺間神計有兩種方法,可以電 車前往或者是騎自行車前往,我也是意 外在網路上發現有部落客從河口湖騎到 下吉田站才發現,其實兩地距離不遠, 從河口湖車站到新倉山淺間公園只有 4.5公里,所以決定騎單車前往,剛開 始都很好騎,沿著縣道137一直騎就可 以越來越接近目的地時才發現這裡是鄉 間小路, google map指引我們的路線越 來越奇怪,還有從別人家穿過去的,於 是我們決定關掉導航靠自己,終於找到 停車場,必須把自行車放在山下,爬山 上去,想拍忠靈塔沒有那麼簡單喔!必 須爬398層的階梯才能到達頂端看到忠 靈塔的真面目, 建議大家如果要來可以 選擇櫻花季的時候來,因為階梯兩旁種 滿了櫻花樹,一邊賞花一邊爬比較不覺 得累。爬一段路時會來到平台左邊是淺





間神社,右邊是餐車停放處,有賣一些 小吃,爬累了或餓了,都可以坐下來點 些食物休息一下,這裡有椅子也有餐 桌。繼續往上就可以到達目的地了,果 然看到很多人潮時就到目的地到了,一 大早人潮就很多,真的不能小看忠靈塔 與富士山的魅力。拍完照要下山當然也 要再爬398層階梯,真的爬完腿的快廢 了。下山後還有個任務就是要到下吉田 車站前那條商店街就在縣道139上,這 條商店街連接下吉田站與月江寺站,所 以如果搭電車來找這條街道的人也可以 從月江寺站出來,這條街道之所以火 紅,是因為在熱鬧車來人往的道路上, 竟然可以清清楚楚地看到富士山,而且 又近,這樣的畫面很難得,所以默默地 成為樂門景點之一,我想當地人一定覺 得很不可思議,在這裡拍照必須快、 狠、準,因為車子來往很快又多。在下





山前往商店街會先經穿越平交道來到下吉車站,我發現車站前有很明確地之標指引遊客們順利到達淺間公園,所以搭電車來也很可以,唯一的壞處就是吉田站必須搭站暫停的電車才能到達,但每小時只有1~2班車,必須留意時間,才不會錯過列車。達就與富士山同框的任務後就要回到河口湖的飯店了,如果你也是像我用自行車的方式來這裡記得3點半左右就要準備離開回程囉!不然接下來4點半前太陽就下山了,會天黑看不到路,滿危險的。

這次的尋找富士山之旅,在富士山 與好天氣的幫助下,順利完成了,旅程 的回憶是珍貴的記憶,建議大家如果可 以的話,來河口湖看富士山別忘了住一 晚,放下腳步,你會看見不一樣的旅遊 風景,有著深刻的體會。



暖冬,給新同學的臉之

林致腎

之一。

今年最後一個十三號星期五,監察 院罕見的分別同一天就兩不同事項對同 一機關發出兩篇糾正文,這個機關很榮 幸的就是路局。

奇妙的是,糾正本文提及有幾項錯 誤,根本是小學生都應該知道不能犯 的。例如,數學和勞作作業要分別作, 分別交給不同老師打分數,又例如:發 生意外要記得馬上打電話通知119。

更可怕的是,我隱約覺得這些國小 等級錯誤,在路局以前或現在的新聞反 應稿或各式各樣罰寫、悔過書...,連被 提及到都沒,然後,有的人甚至搞不清 錯在哪,繼續像教不乖的小朋友,繼續

這糾正文對於新進; 尤其嚮往新 任、轉任內勤的同學來說有甚麼警示 呢?我想除了真誠盼望別碰到這種小學 生主管外,最重要是要記得碰到事情 時,留下提醒過他們別犯錯的「證 據」。

之二。

在路局委野村顧問公司的「待遇自 我檢討」裡面,「外勤員工「誤」把加 班費視為應該的,應領的,神聖的,不 可褻瀆的「另類薪資」」,是臺鐵推動 待遇改革的阻力之一。這現象,也被野 村詮釋為路局員工過勞及局內特辛苦特 辛苦特辛苦幕僚行政或基層內勤主管人 **員薪資過低待遇甚差的主因之一。**

講真的,若我解讀沒錯,我認為這 說法有點反果為因。之所以路局或勞資 協商30年來「一直疊」外勤人員加班時 「加班薪資」,是真的若按「行政人 員」津貼改善速度,路局又苦又累又臭 又危險的外勤工作根本沒人要做。以這 次行政院主導的僻地津貼改善方案山僻 第一級為例,經過2年規劃1年試辦(宜 蘭)後,推出的方案是「多一歲年紀」 多61.8元,最高可以多領309塊。試 想,若不給夜班或三班制加班費,只多

給大家309塊,繼續留 在偏鄉車站的輪勤輪班 制,有幾個同仁願意?

之三。

聽聞有人以「即將退休的老人利用 資方(企業)工會在他們退休前擺你們一 道」批評11月18日「團體協約訂立」這 件事情時,心裡五味雜陳,感覺上路局 因世代間對立造成的不信任感與「衝突 指數」,比臺灣社會平均值高。若稍微 危言聳聽一點,現在路局態樣就如同香 港現今反送中風潮前的持續好久雨傘低 壓,下醞釀著,只是不知哪時候爆發。

因為無專業協商及工運運作能力, 本身並無法參與團體協約訂定或「反團 體協約」的實際運作。 但冷眼旁觀中, 遺憾發現兩勞運世代尖銳對立下,讓團 約這件本來在31年前;甚至更久該做的 「好事情」被模糊了焦點。在新進人員 一坨反協商情緒中,我實在很不討喜的 說,「若不是年輕世代的出現及鞭策, 資方或政府會同意這久而未決的團協 嗎?」年輕的你們若完全否定了這份團 協,是否否定了自己?

並非替鐵路工會或資方講話,因為 整體路局人員平均年齡偏高,勞資兩方 或許很多事情無法「僅」考量到年輕世 代是事實,但新同學或年輕世代在「凡 事」「汙名化」資方或企工時,有時候 要有邏輯點的畫定一些象限來就事論 事,別因為情緒掩蓋了自己的理性和智 慧。就如同常見的路局跟捷運薪水差 異,總不能因為年代不同的差異,就睜 眼說捷運的薪資福利遠高路局的瞎話。 至於「讓勞動條件更有保障的團體協約 訂定,對員工『一點』用處都沒有」的 說法,個人認為也嚴重失之公允。

之四。

年末。以全國在同一企業待25年以 上服務年資的統計數據來做比較,路局 25.23%比民營企業的2.76%,明顯高到



「不成比例」。

這數據顯示結果,透露其中之一現象:

首度投入職場或以前在民營企業待 過的新同學,要有路局「老師傅」比例 超高心理準備。大家面對的可能是「經 驗豐富值得學習」的好氣象或「蠻多同 事倚老賣老」的烏雲密布。

至於「服務年資」為什麼會這麼 高?除了路局有著「安定」的國營企業 特性外,其實說白了,就是到了待到某 年紀「除了這,不知去哪裡,也沒辦法 去哪裡」的滄桑與悲哀。

關於這,近幾年工時制度改進及研 究待遇調整過程中,行政院人事總處、 交通部、路局人事,或有意或無意,把 這滄桑與悲哀或詮釋或翻譯成榮光、福 利及各式各樣正面話語詞句。尤其某上 級政府機關,還每每拿來成阻止待遇調 整的說嘴與藉口。

唉,再說一個沒輸贏的,若不是怕 有人愛做不做隨便跳槽,也怕很多專業 無法一時養成,你們這些政府高官,搞 不好就隨便找個臨時工或工讀生來開 車、來賣票、來修車、來修電線軌道, 哪還會繼續用比照公務員委簡任待遇來 請我們這些:你們眼中的CP值超低的 「老賊」及「薪水小偷」

之五。

12月1日,500名郵政從業人員前往 交通部抗議「同工不同酬」。雖然「同 情」郵政公司非資位臨時工員爭取與資 位人員相同權益,但以現行基層「資 位」勞工立場,還是希望在路局人力運 用現況還沒造成這種「分裂」慘況前, 別重導覆轍。

因為個性,就貼些媒體沒注意到的 細節及以「路局」角度分析一下郵政職 階跟路局營運兩者差異。

- 1.郵政是用人費率,路局是非用人費 率,郵政產工訴求是鬆綁用人費率, 基本上,民進黨、行政院或交通部別 聽成改適用路局的非用人費率。也提 醒郵政同志,別中了招。
- 2.根據108年2月的郵政人事資源資料,

- 郵局職階人數是12.673人,其實已經 是24,169總人員一半以上,而路局營 運人員2,500(估列今年已進且資方偷 偷佔缺的)還沒有臺鐵總人數15,000的
- 3.基本上,郵政企業工會上,職階總人 數已經是一半以上,根據個人無聊及 長期觀察,郵政企業工會利用「選 舉」制度讓職階人員無法參與的策略 已經大致失效,以上半年資料,企業 工會的277件提案,超過一半是提升 職階人員待遇福利。若比擬反送中, 基本上,我認為在爭取津貼上,郵政 產工可能是勇武派,企工則是「泛民 派」。而比較曖昧、可惜、比較現實 的現況上,是臺灣跟香港一樣,都比 較重視政治體制的異動,對於趕盡殺 絕左派勞運、美式資本氾濫,歐式全 球化荼毒...則是漠不關心。
- 4.以「會員人數」資助企業工會代為辦 理勞工行政的預算編列,在華航、長 榮甚或中華郵政是經過股東會同意, 在路局是行政院院會同意,基本上, 郵政每人約多路局500塊補助金。
- 5.粗步盤點津貼加給,路局津貼「營 運」及「在職」兩套標準「陋習」並 不像郵政這麼普遍,但結構上的薪資 給予,就還是一樣。因為這咚咚簡直 是無解,所以老話,還是奉勸路局、 各級工會,釜底抽薪,就別再走「引 低薪營運人員解決人力」死胡同。
- 6.老實說,現在外面景氣真的不太好。 路局營運人員少少優點之一就是「不 會被開除」,這一點就贏大部份民營 企業。另外,即使當事人想辭,家人 帶來「 好不容易考上幹嘛要辭職」壓 力也夠大的。而後者這種現象,其實 也存在很多想離開臺鐵職場的現場低 薪資位人員。不過很真誠希望資方能 夠有良心一點;若利用不敢辭職不能 辭職人性的弱點來吃定新進營運甚或 特考新進員工,實在不怎道德。



飛魚

依山傍海

擁有基隆中正區與新北瑞芳交界的 地理位置,搭乘八斗子深澳線鐵路支線 火車欣賞兼具山海貌之風景,車站月台 上直接設有界標,亦是首座跨縣市的車 站。



最美的濱海支線

深澳線當海景

全台離海邊最近距離的無屋頂車站,不用下車即可在車上欣賞到北海岸之風光,月台即是觀景台,視野幅員廣闊,可將眼前一大遍無邊境的海景收入眼裡,一波波的海浪打在礁石上激起的連漪浪花,為靜態的美景配樂上動聽的自然音樂。



站在月台上即可一覽無遺美麗之海景

北台灣多良

南有多良-北有八斗子,八斗子站 還有號稱北台灣多良站的美名,兩地都 擁有得天獨厚的自然海景及周圍豐富的 景點,深澳鐵道自行車的復駛,帶來當 地另一線商機,踩著鐵道自行車,邊欣 賞那忘憂系的療癒海景,放鬆身心靈。 搭乘至深澳線終點站-海科館站,還可 一覽寓教於樂的國立海洋科技博物館。



漣漪的海浪不斷打在礁石上





臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會

臺灣緯將下會聯合舉辦108年勞資關係研討會紀實

組訓組

本會為健全並強化本會與路局雙方 溝通協調,深化與路局相關單位人際間 之熟悉度,進而讓本會所推動之各項議 題更能順利進行, 也藉此增進幹部對勞 動法令的認知,加強對勞工權益之保 障。特與臺灣鐵路管理局勞工教育推行 委員會於108年12月10日至12日假關西 馬武督會議中心聯合舉辦為期三天的 「108年勞資關係研討會」請本會各代 表以上幹部及臺鐵局各處室主管共計 161人參加。

研討會第一天課程首先由臺鐵局勞 教會主任委員朱來順及本會秘書長劉健 雄、組訓組游東巡組長先做開班說明, 將三天的課程作初步介紹,再依運、 工、機、電、綜合等各業別分組討論各 所屬業別遇到的問題提出改善意見,由 臺鐵局勞教會工作人員彙整交有關單位 研議。

第二天課程特邀請二位外聘講師, 一位是現任勞動部綜合規劃司司長王厚 誠講授「新型態勞動關係的新思維」, 講師首先放映一段影片,告訴我們目前 科技日新月異,網路世界創新的情形, 已超出我們的想像,以及現在熱門的平 台模式:社會溝通平台、數位市場、居 間平台、眾包工作平台。另外當「需求 者」在「APP平台」上提出消費的需 求,只坐在家中點選手機上的應用程 式,就可以在短時間內找到司機、清潔 工等「勞務提供者」,完成勞動力提供 與報酬之間的交易。對勞動市場的影 響:創造一新行業、新產品、新服務; 改變一數位化、智能科技、新型態管 理;取代一自動化、機器人化;轉移一 數位平台、群眾外包、共享經濟。

對勞動關係的影響,因平台經濟模 式中,沒有勞動契約、工資標準、工時 規定或固定工作場所,勞務提供者很難 行使集體勞動權,且還必須負擔自己的 社會保障、工作安全與衛生等。

未來要面對的新課題:一、人力資 源及勞動技能發展,工作被替代,工作 技能如何調整。二、勞動關係認定,傳 統雇主角色模糊或消失,雇主責任不明 確。三、勞動權益保障,工作型態(如 時間、場域等) 改變,原有勞動權益及 勞資關係保障不足。

新科技發展所帶來的衝擊,深深影 響勞動市場及勞雇關係,因此大家都需 有危機意識,時時充實自己的能力。

其授課內容活潑生動與在場幹部互 動熱絡。

另一位則是請明鏡法律事務所律師 蔡麗秋講授「勞動事件法說明」,講師 用舉例方式告訴幹部勞動事件法之適用 節圍,如遇勞動契約所生民事上權利義 務之爭議的案件,於勞動事件法施行 後,勞動案件將會由專業的勞動法官以 勞動專庭審理之。

而勞工可以偕同工會選派之人,到 場為「輔佐人」;工會選派之人得在法 庭上發言,以協助勞工開庭。

講師簡易的說明整個流程及可能遇 到的問題,讓在場幹部解瞭到「勞動事 件法工上路後,在勞動調解階段即可向 勞動部申請法律扶助,透過相關資源的 投入,將有助於勞工爭取應有權益。

常天下午則因時間關係僅請渾務、 機務、工務、電務、人事室等處室作業 務報告,另請主計室、人事室、附業營 運中心、資產開發中心、專案工程處等 單位主管列席。

另外臺鐵局張局長很貼心的安排一 堂業務簡報,報告臺鐵局目前營運現 况;改善成果一確保行車安、提升服務 品質、改善工作環境、更新車路設施、 推動企業經營、改造臺鐵文化。發展願 景一爭取待遇合理化、推動組織改造、 法修鬆綁、強化員工訓練功能、雙核心 事業營運目標、發展軌道經濟、強化附 業開發、打造鐵道觀光車隊。

最後張局長也期許全體同仁團結一 心,持續為臺鐵努力,並請工會繼續給 予最大的支持。

第三天為讓幹部瞭解關西、中壢當 地附近鄉土文化,特安排參觀金勇休閒 農場,聽取蕃茄的種類及生長的環境, 並讓幹部親自享受採蕃茄的樂趣,最後 在用完午餐後各自賦歸,結束本次研討 會活動。



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 108 年 10 月 31 日

資	產	負債及基金餘額	į
科目	金額	科目	金額
庫存現金	428,454	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	20,133,446	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	236,566
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	359,907
預付款	1,659,452	暫收款	35,150
定期存款		代收付-勞保費	22,896
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	26,790
團保履約保証金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	0
固定資產		代收付-本會活動費	4,175
房屋及建築	658,737	代收付-團保費	16,775,233
累計折舊	(79,097)	代收付-互助慰問金	(9,100)
什項設備	677,526	抗爭基金	23,118
累計折舊	(173,484)	應付款	102,202
會務發展基金專戶	13,397,807	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,339,434	固定資產準備	1,083,682
		會務發展基金準備	13,397,807
		資產變賣(會址)	17,339,434
		歷年累計結存	18,433,658
		上年度餘額	1,598,417
		本年度餘額	189,994
合計	71,631,694	合計	71,631,694



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 108 年 11 月 30 日

·····································	產	負債及基金餘額	į
科目	金額	科目	金額
庫存現金	325,877	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	23,431,775	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	236,566
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	625,335
預付款	763,277	暫收款	35,150
定期存款		代收付-勞保費	22,415
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	25,725
團保履約保証金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	0
固定資產		代收付-本會活動費	4,175
房屋及建築	658,737	代收付-團保費	18,125,493
累計折舊	(86,965)	代收付-互助慰問金	482,800
什項設備	697,526	抗爭基金	23,118
累計折舊	(191,114)	應付款	43,319
會務發展基金專戶	13,397,807	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,339,434	固定資產準備	1,078,184
		會務發展基金準備	13,397,807
		資產變賣(會址)	17,339,434
		歷年累計結存	17,683,658
		上年度餘額	1,598,417
		本年度餘額	192,412
合計	73,925,773	合計	73,925,773

臺灣鐵路工會108年11月~12月活動紀要

曰 期	單位	行 事 曆
11月4-9日	本會	張理事長率幹部赴日本鐵道勞動組合連合會交流訪問
11月4日	本會	電務工時預備會議
11月6日	本會	路局108年第4次勞工退休準備金監督委員會預備會議
11月6日	本會	員訓中心「108年第2梯次營運人員基礎研習講座」講授「工會業務簡介」
11月6-7日	本會	機班工時條聯席會議-彰化機務段會議室
11月12日	本會	本會派幹部出席2019年ICLS泰國論壇籌備會
11月13日	本會	附業營運中心第11屆勞資臨時預備會議
11月13日	本會	108年第6次車站工時協商預備會議
11月14日	本會	108年第3次職業安全衛生委員預備會議
11月14日	本會	員訓中心「108年鐵路特考第1次正額錄取人員講座」講授「工會業務簡介」
11月18日	本會	本會第14屆第3次理監事聯席會議
11月18日	本會	本會與臺鐵局簽訂團體協約簽約儀式
11月19日	本會	110年會員自費團體意外險底標暨開標會議
11月19-24日	本會	遴派幹部出席國際勞工2019曼谷論壇
11月20日	本會	團體協約第301次協商預備會議
11月20日	本會	職福會第30屆第13次委員預備會議
11月21日	本會	本會訂定109年模範勞工出國參訪招標底價會議
11月25日	本會	局第11屆第8次勞資預備會議-潮州基地
11月27日	本會	第14屆第14次監事會議-羅東站會議室
11月29日	本會	臺鐵工會第2次策略共識會-臺北機廠
12月3日	本會	108年車班組工時協商第4次預備會議
12月3日	本會	109年五一模範勞工出國參訪開標
12月4日	本會	員訓中心「108年鐵路特考第2次正額錄取人員講座」講授「工會業務簡介」
12月5日	本會	遴選109年勞動部全國模範勞工會議
12月5日	本會	貨運總所第11屆第2次勞資預備會議-花蓮
12月10-12日	本會	108年勞資關係研討會-馬武督會議中心
12月16日	本會	機務日班工時協商預備會議
12月16日	本會	局第11屆第9次勞資預備會議
12月17日	本會	職福會第30屆第13次臨時委員預備會議
12月19日	本會	派員出席勞動部勞動基準諮詢會第24次會議
12月25日	本會	團體協約第302次協商預備會議
12月26日	本會	本會第14屆第28次常務理事會議-花蓮分會會議室
12月26日	本會	第14屆第23次常務監事會議-花蓮分會會議室
12月30日	本會	員訓中心「108年鐵路特考第3次正額錄取人員講座」講授「工會業務簡介」



張理事長率幹部赴日本鐵道勞動組合連合會交流訪問



本會與臺鐵局簽訂團體協約簽約儀式



108年勞資關係研討會



臺灣鐵路工會108年11月~12月分會會訊

曰 期	單位	行 事 曆
11月7日	屏東分會	召開第13屆第7次理事會議
11月9-10日	臺中分會	桃園小烏、角板山一日遊-2梯次
11月13-15日	北一分會	龍騰斷橋自強活動-3梯次
11月14日	臺中分會	新進會員教育訓練
11月14日	基隆分會	召開第13屆第3次臨時理事會議
12月 6日	北機分會	召開第13屆第8次理事會議
12月7-9日	花蓮分會	召開第13屆第7次理事會議
12月13日	宜蘭分會	召開第13屆第8次理事會議-基隆
12月13日	臺中分會	新進會員教育訓練-第1梯次
12月16日	臺中分會	新進會員教育訓練-第2梯次
12月16日	新竹分會	召開第13屆第8次理事會議
12月18日	嘉義分會	召開第13屆第8次理事會議
12月18日	彰化、臺東分會	彰化、臺東分會聯合理事會議
12月18-20日	臺中分會	召開第13屆第8次理事會議-屏東
12月19日	臺東分會	第13屆第9次理事會議
12月19日	臺南分會	召開第13屆第8次理事會議
12月20日	花蓮分會	召開第13屆第8次理事會議
12月23日	延平分會	召開第13屆第8次理事會議
12月24日	基隆分會	召開第13屆第9次理事會議暨彰化分會聯合理會議
12月26日	北一分會	召開第13屆第8次理事會議
12月26日	高機分會	高機分會與高雄分會聯合理事會議-杉林溪主題會館



臺中分會新進會員教育訓練



北一會龍騰斷橋自強活動



臺中分會桃園小烏、角板山一日遊