### 面對武漢肺炎

# 量體溫早早進站好放心

## 體溫超過37.5度以上者恕無法搭乘

提早到站量體溫,準時平安上車

爲保障安心搭乘環境,臺鐵局進站全面實施體溫量 測!人潮流量較大的站別,已設置紅外線測溫儀加 快速度。其他站別,也有友善服務人員協助量測。



量測體溫會花去一些時間,提早出門 就能讓旅途更爲從容放心喔!

疫情期間請體諒,勸導不聽者恕不提供運輸服務

減少攜帶熱食,也可讓量測更準確快速

Copyright © 交通部臺灣鐵路管理局

## 面對武漢肺炎

# 搭臺鐵個人防疫小撇步

# 戴口罩 | 勤洗手 | 車廂內少進食

自我防疫做得好,病菌來襲免煩惱

臺鐵局爲提供安全搭乘環境,已規劃:

- 採掌上型驗票機-感應式驗票。
- 所有車站內皆設有酒精消毒。
- 所有列車廁所配有水龍頭+洗手乳。
- 車上暫停灌裝茶水/紙杯/咖啡販售服務。

守護車上環境,搭乘時請減少拍打餵食喔!

發行人:張文正 發行者:臺灣鐵路工會

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

印 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 輯:林佩怡

陳振芳、楊永蔚、徐邦堯、林志浩、李晁鳴

周敬浩、許育銓、莊文軒





# 臺灣鐵路工會新版會員卡正式推出

- ●賀109年全國模範勞工全數當選
- ○被滲透的工運--論臺灣工會體系的社會主義傾向
- 譚德賽2.0版長期霸凌臺鐵人
- 第11屆第11、12次局勞資會議節錢

# 風涛雲淡特輯



限定的S200型柴電機 (93年攝於高雄港站)



鐵道迷普通車專列!(攝於97年)

E100型電力機車尚在役,停放段內一角!(攝於93年)



昔日之58次莒光號!(93年攝於雙溪)

# 各分會頒發108學年度第1學期子女獎學金















臺中分會









mote i



封 面:編輯部

mand mand annual services

封面裡:風清雲淡特輯

## 全國模勞

02.賀109年全國模範勞工全數當選…文宣組

## 焦點論壇

- 03.被滲透的工運--論臺灣工會體系的社會主義傾向…研究組
- 09.譚德賽2.0版長期霸凌臺鐵人…研究組

## 勞動線上

10.第11屆第11、12次局勞資會議節錄…文宣組

## 揮灑天地

- 29.泰瘋狂 … 飄飄
- 30.4月10日3198次區間車事故有感而發…風哥
- 31.驀然回首…彭國勳
- 32.維持身心健康乘務工作 以澳洲MTM Comeng事故為例···無名氏

## 會務報導

- 35.臺灣鐵路工會新式會員證…組訓組
- 36.臺灣鐵路工會109年2~3月資產負債表…會計組
- 38.臺灣鐵路工會109年3~4月活動紀要…組訓組
- 39.臺灣鐵路工會109年3~4月分會會訊…組訓組
- 40.各分會頒發108學年度第1學期子女獎學金…編輯部

封底裡:各分會頒發108學年度第1學期子女獎學金…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!

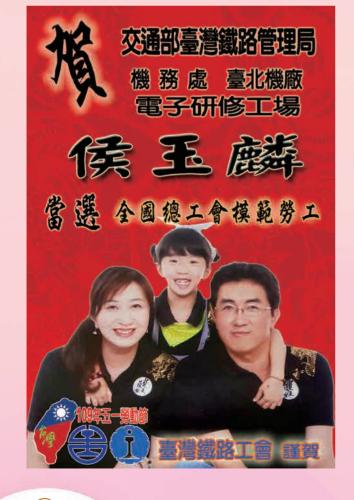
注意:投稿不可一稿多投、不可曾以任何形式刊登於其他刊物或網路(不可重複投稿或發表)、不可侵害他人著作權(不可違反著作權)、不可抄襲或有任何抄襲的嫌疑等。



109年 勞動部全國模範勞工 全國總工會全國模範勞工

全數當選









# 被滲透的工運--研究組 論臺灣工會體系的社會主義傾向

賣:緣起:

2019年12月31日, 立法院三讀涌過 以民進黨政府主導的《反滲透法》條 文。在全文共12條的法案內容中,明白 指出,若接受「境外敵對勢力」的任何 形式贊助,日從事選舉相關活動,最高 可處5年以下有期徒刑或併科罰金1000萬 元。

就2020年總統大選及立法委員選舉 開票情形來看,此法之公布,似乎沒有 影響選舉結果。不過這種說法,存在著 「倖存者偏差」謬誤且無法查證,因為 「若沒有通過反滲透法的選舉結果」永 遠不可能出現。

不管怎辯解,態度對中國不友善的 民進黨政府,選前急忙通過此法令,顯 然有著凝聚「反中」基本盤的意圖。也 就是這種刻板印象,有不少媒體乾脆將 法律條文中的防範境外敵對勢力或滲透 來源改為「中國」、「中國政府」或 「中共」。

例如:「為防範境外敵對勢力之滲透干 預,確保國家安全及社會安定」

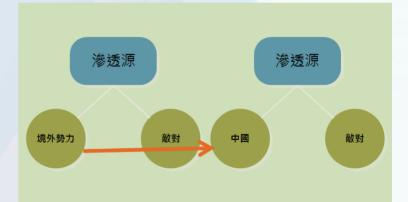
替代為:「為防範中國勢力之滲透干 預,確保國家安全及社會安定」。

又如:「任何人不得受滲透來源之指 示、委託或資助,捐贈政治獻金,或捐 贈經費供從事公民投票案之相關活動。 違反前項規定者,處五年以下有期徒 刑,得併科新臺幣一千萬元以下罰

金。」

替代為:「任何人不得受中國之指示、 委託或資助,捐贈政治獻金,或捐贈經 費供從事公民投票案之相關活動。違反 前項規定者,處五年以下有期徒刑,得 併科新臺幣一千萬元以下罰金。」

對於上述滲透法中的簡化,民進黨 政府或在野國民黨都不忙著澄清。原因 在於他們都認為這種簡化帶來的模糊空 間對個別政黨發展及國家運作無害。但 實情真是如此嗎?



因為牽涉層面過多,為了聚焦及利 於討論,本文將單就「工會運動層 次」,以CWI(工人國際委員會)及IMT(國 際馬克思主義傾向)兩境外工運團體來切 入境外工會勢力對臺灣現階段工運的影 響,並以近幾年重要罷工事件,再深層 討討臺灣工會體系的社會主義現今傾向 及其優劣。

貳:CWI及臺灣支部(ISF)及IMT簡介:

(一) CWI工人國際委員會<sup>1</sup>:

工人國際委員會(英語: Committee for a Workers'



International),簡稱工國委 (CWI),是一個托洛茨基主義政黨和 組織的國際聯盟。它在各大洲超過36個 國家和地區擁有支部。它成立於1974年 4月21日。總部位於英國倫敦。協商組織 是世界大會,執行組織是國際執行委員 會,行政組織是國際書記處。







比較令人矚目的是該會於2016年 11月12日成立臺灣分支部,其名稱定為 「國際社會主義前進」(ISF)<sup>2</sup>,而其3次 參與主要活動歷史活動簡述如下: 2016年11月4日,該組織於成立前,加入 「2016工鬥連線」。並在立法院外反對 蔡英文政府推動一例一休及刪除勞工七 天國定假日的行列。

2017年2月24日,國道收費員自救 會與桃園市空服員職業工會聯合舉行 「反搭便車反打壓大遊行」,國際社會 主義前進聲援此遊行,國道收費員自救 會秘書郭冠均(桃園產業總工會顧問)接受 國際社會主義前進採訪時說,民進黨藉 由搭便車的手段來打擊工運,更懂得利 用輿論戰和一切資源來打擊工運。





2017年3月8日,國際社會主義前進 前往美國在臺協會抗議,聲援國際婦女 節全球女性罷工,批評美國總統唐納: 川普的性別歧視言論及其多項不利女性 的政策(禁止墮胎等),也關注亞洲的

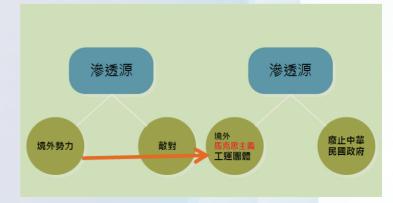
#### 軍事化。

# (二)IMT國際馬克思主義傾向<sup>3</sup>

國際馬克思主義傾向(英語: International Marxist Tendency,縮寫 為IMT) 是一個托洛茨基主義國際組織。 1992年由CWI分裂出來,被工人國際委 員會開除的泰德・格蘭特及其追隨者創 建了馬克思主義國際委員會。2006年, 該組織改用現名。該組織在世界上超過 30個國家開展活動。該組織成員通常會 加入所在國的主要左翼政黨。



雖然IMT於臺灣沒有正式分支部, 但設有《火花》平臺,根據該平臺自**沭** 其成立目的在「遭受中美帝國和藍綠資 產階級夾擊的臺灣勞工和世界華語圈的 有志之士們提供革命馬克思主義的解決 方案和理論參考。」而與前述ISF不同, 接受境外勢力IMT指導的臺灣火花,其 「廢止反民主的中華民國政府體制,由 臺灣勞工階級民主表決臺灣前途。」幾 乎踩到反滲透法標示的紅線。



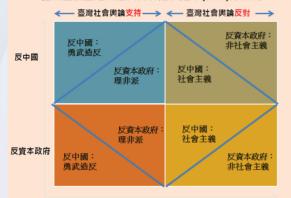
至於為何沒人會將ISF或IMT與中國



政府或中國共產黨連結,不可否認是他 們最近的某些工運行為並未與中國連 結。

例如支持香港反送中運動,他們就 成功把中國排除馬克思主義或社會主 義。這期間,雖然有著明顯痕跡的切 割,但不可否認成功獲得某些發展上的 立即利益。換句話說,支持西方資主主 義視為有正當性的香港反送中抗爭,早 現著「本質右派,行動方式左派」的錯 綜複雜態樣,至少在臺灣擁有高支持度 的反送中輿論,獲得一定的民意支持 度,更避免此類型工運團體遭民進黨政 府抹紅的機會。

社會主義工運團體支持香港反送中(反共)分類範疇



以「計會輿論分類範疇」圖表來分 析,不管是ISF、IMT工運團體,如何在 體質與中國共產黨「社會主義」或「馬 克思主義」思想相近情況下,能夠不遭 抹紅?關鍵不在強勢的「反中國(反一國 兩制-勇武造反)」或弱勢的「反資本政府 (反黑警-理非)」態勢,而是避免提及在臺 灣根深蒂固負面的「社會主義」,只要 被納入此範疇或貼上標籤,即使後來否 認,恐怕都會被社會輿論反對。

#### 參:工運活動與社會主義傾向

形式上,很少人會以「對抗政府」 同質性為據,將2019香港反送中與上沭 兩工運發展活動相提併論。除了聲量不 夠大外,也可能是兩工運;甚至不少其 他工會團體大幅發展的2016年份,與香 港反送中運動有著至少2年的差距。

如同上述,2016年臺灣是包含 ISF、IMT等工運團體活躍或萌芽的場 所,尤其是指標性的華航空服員罷丁事 件,都有其工運團體成員參與。



就其他觀點來看,這種以對抗資本 主義政府工運實戰,作為實踐社會主義 工運理想的濫觴並非初始於2016年。若 就參與個人影響的程度來評比,除了桃 園產業總工會創始人毛振飛之外,其他 著名人物就不得不提已故工運學者楊偉 中。平心而論,為了實踐馬克思主義思 想,當時進入「人二體系勢力仍殘於政 風」臺鐵局抗爭的楊員(及他負責召集招 募的4位專案雇員),著實讓當時臺灣鐵路 工會在反民營化過程獲得相當助益。

2003年9月11日超過15,000名會員 參與,在總統府府前凱達格蘭大道投下 7,812罷工同意票的最高票輝煌紀錄,至



今仍高懸於臺灣工運進化歷程。值得注 意的是,因為後來鐵路工會考量社會觀 感推遲罷工行動, 具計會主義理想的楊 員離職,之後並沒有放棄其理想,甚至 數年後接受左傾政黨不分區立委提名。 另一方面,多業別、會員九成五以上為 公務員身分的鐵路工會並沒有延續馬克 思、社會主義路線,甚至本來稍微左傾 或支持在野小黨(親民黨)作為,都在數次 理事長更迭後完全消失。

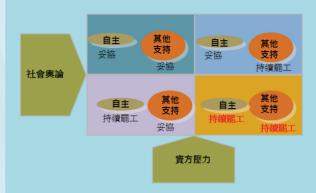
焦點回到2016年的華航空服員罷 工,在此次罷工中,能順利執行的關 鍵,不可否認的是全國最大工會勢力桃 **園產業總工會的協助。** 

比起前面介紹的人數較少的極左傾 工會, 桃產總的會員人數或社會一般的 政治傾向認知,都截然不同。不過關於 後者,從常年重要幹部蔣闊宇背景與曾 參與左翼聯盟歷程,知道桃產總之所以 會成長及茁壯,是有其一定的工運至上 左傾思想為根底。

提到桃產總;光轄屬工會就80個以 上,參與顧問協辦的全國各縣市工會不 計其數的這知名「工會聯合組織」,向 來就活躍於「國道員」「關廠工人」等 各罷工事件,到了華航空服員罷工事件 時,更是釋放出多次工運實戰累積的能 量。

過程中,克服勞方多頭猜疑「囚徒 困境」關鍵,在於讓桃產總核心人物林 佳瑋身兼華航職業工會發言人,而這種 顧問躍升「主導」的協辦模式,也讓桃 產總勢力轄下,在臺灣各級工會增加不

#### 罷工行動中,自主工會與其 他支持力量的囚徒困境



少附屬組織。另外也因創新的工會 「KNOW-HOW」傳承,不但事後成功攻 入不少知名、規模龐大產業工會、職業 工會甚至企業工會體系,更成為某八卦 雜誌口中,有錢有勢,連搞工運始祖民 進黨政府都害怕的天下第一工會。

與2003年楊偉中協助參與鐵路丁會 反民營化不同,現今參雜社會主義,並 同意共納更積極左傾工運團體的桃產 總,其實已具備準政黨的規模。以這種 角度來看,不管以左翼腦盟參與2018年 縣市議員、以時代力量參與2020年國會 立委選舉,即使陸續失敗,桃產總仍可 藉此吸收選舉經驗。至於桃產總內部的 社會主義傾向,在民主制度政黨選舉扮 演的氛圍,是否能複製境外IMT國際馬克 思主義傾向成功改造其他組織政黨還是 像2003年楊偉中加入鐵路工會,鐵路工 會體質毫無所撼,或許要更多對照與時 間來證實。

## 肆:滲透、借助其他勢力企業工會體系 分析

民國99年工會法修正後,大幅放寬 聯合組織的限制,毫無疑問促使了桃產 總協助其他;尤其產業工會及職業工會



的成長。而上述兩類型工會的大幅成長,長期擔任分攤勞工行政,不得不接受所有企業捐贈、不得不與企業資方工時、薪資等協商的企業工會,開始面對「閹雞工會」質疑及挑戰。不止此,更可能會被消滅或取代。「我們與企業工會不同,我們始終與勞工站在同一陣線來與資方抗爭」,也順理成章,成為桃產總常見的反各處企業工會宣傳口號。

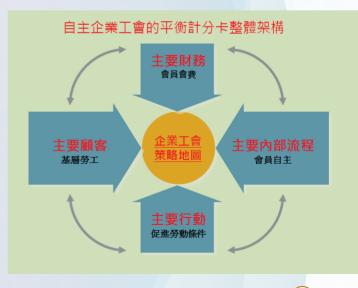
對於當事企業或管轄機關,默許或 鼓勵「相關產業工會或職業工會「自 主」「反企業工會」行動」的決策,常 在於企業工會對本身企業的「威脅 性」。若以平衡計分卡來分析,就是不 管財務、顧客、內部流程或行動方式, 都是不習與企業管理階層或資方協商的 自主風格強烈的企業工會,常是企業對 待業內另外產工或職業工會的高度與標 準。

換句話說,扶持較小規模的跨企業 職業工會、跨企業產業工會、企業內職 業工會及企業內產業工會的前提及主 因,在於制衡原本自主性較高的企業工 會。至於企業工會內,是否會因為企業 本身這種心態改變工會內的行動構面, 更需要各企業內企工主事者衡量得失, 便不同程度的調整。而就是基於此,不 少企業工會幹部認為工會法的制定其實 是資方故意分化勞工的「陰謀」。



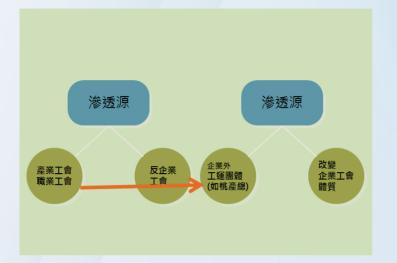
另外一方面,積極採取爭取會員占 比攻勢,並希望能奪取協商---二分之一 員工的桃產總協辦產業工會或職業工 會,是否會以較妥協或和善行動,來爭 取企業扶植?從近年桃產總顧問所及的 產工或職業工會活動來看,並無此跡 象。

在所謂「真正轉達勞工意見」「真 正站在資方抗爭對立面」優點或文宣事 項外,桃產總所屬及他縣市顧問所及的 工會, 在取得協商權, 甚至取代企業工 會後,事是否能從事爭取福利之外,諸 如「勞動條件、勞工安全衛生及會員福 利事項之促進。」、「勞工政策與法令 之制定及修正之推動」、「勞工教育之 舉辦」、「會員康樂事項之舉辦。企業 工會體制行政事項」,是企業評斷「反 對企業外工會勢力」與否的標準。若藉 上面反滲透法模板來簡化分析,就是若 境外勢力扶持產工或職業工會併吞企業 工會後,僅以抗爭為要務,不從事(或無 能力)企業體質所需勞工行政,那企業或 其主管機關就該主動產生其反制力量。 至於滲透法中的排除境外勢力及政府各





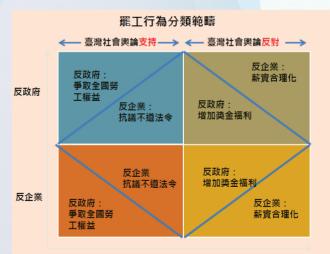
級選舉行為,是否適用於「**企業」境外** 勢力及企業工會選舉行為,或許能作為 當事者企業或相關企業工會詳酌思考。



#### 伍:總結

工會法修訂後,臺灣各縣市或各級 產業工會與職業工會及以資方對抗為主 軸的企業工會發展日漸蓬勃。原本傳統 以勞工行政、菁英主義、協商為優先的 各產業內企業工會也因曝光度及媒體輿論簡化因素,被形容或汙名化成「被摸頭工會」、「閹雞工會」等負面評價。對於執政政府而言,在習以與企業工會周旋及以往考量整體經濟損失因循談判習慣下,更在幾次罷工案中,常被社會輿論批評是臺無章法日弱勢。

若以行動本質來看,輕忽社會主義 本質及企業外勢力介入影響,是其政府 機關於罷工過程落於被動及下風的主因 之一。相對地,就工會、工運團體或協 助工會工運的企業外顧問,怎樣運用策 略,將其「反資本」「反企業」基底隱 藏,在完全以企業內勞工自主及促進整 體社會勞權意識提高為訴求,才是罷工 運動成功的前提。除此,形同境外勢力 參與的企業工會選舉或運作,在考量企 業反彈下的參與程度深淺拿捏,更是成 功併吞或取代企業工會的必要課題。



註1: CWI工人國際委員會https://www.socialistworld.net/

註2:ISF國際社會主義前進」(台灣) https://www.socialism.org.tw/

註3:IMT國際馬克思主義傾向https://www.marxist.com/

# 遭德賽2.0版長期頭凌臺鐵人 研究組

「鐵道局」政治立場與組織定位蠻 有趣的,除了可能有違「中央行政機關 組織基準法」及依法行政原則外,恐怕 更涉及與中國過於靠攏的偏頗立場,經 初步蒐證詳細資料,來談談這荒謬怪誕 之存在與作為。

總統蔡英文於106年03月,視察臺 灣車輛公司明確指示,臺灣應國車國造 並對軌道車輛未來產業發展寄予厚望, 然而反觀「鐵道局」推崇「中國」軌道 技術,甚至更建議應以陸料為規範之種 種偏頗荒謬論調,實在令人擔心其立場 是否有特定目的。

108年11月,鐵道局於豐原車站測 試安裝「中國大陸製milesight」人臉辨 識監視器系統全部仿效中國現行「和 諧」控制手法,還曾「立功」不小心抓 到一位涌緝犯,但這根本與現行民主臺 灣社會背道而馳。

遭新聞踢爆後, 鐵道局坦承該系統 確實是中國製,但未連結網路,沒有資 安疑慮,但試想這中國開發的人臉監控 系統,有沒有可能依華為的模式,即使 沒有實體的連線,利用機器裡的任何晶 片,偷來往旅客的手機訊號,就足夠傳 回母國了。

基於對臺灣鐵路熱愛與責任,堅定 支持總統蔡英文國車國造之政策,對 「鐵道局」無視臺灣軌道發展與國家安 全之態度表示值得質疑,臺灣國民對此



也應有一定的危機意識。

再來談為什麼鐵道局一直要透過修 法,直接或間接控制或主導臺鐵,也許 臺鐵人習慣了這類「突然冒出來,要管 臺鐵」的單位,例如每年都會出現的監 察院、立法院、交通委員會、審計 部…。不過,細數下來,真還沒碰過這 種自肥自攬權力,甚至鐵道局與臺鐵局 還是同等級的機關。

而鐵道局之所以這麼明目張膽擴 權,套句管理大師柯特的組織變革理論 中的「升高危機意識」項目,就是原本 其內部各部門的內鬥及想併掉對方廝殺 中,都各別想以增加影響力來因應「沒 權就會被對方幹掉」的組織危機。

臺鐵相當倒楣,未來可能被迫用大 陸貨,可能被迫改變營運方針的臺鐵局 或基層員工,卻在此鬥爭過程中,無故 被波及,成為這場內鬥下的最大受害

系統識別號	計畫名稱	報告名稱	計畫主辦機關	出國期間	前往地區	參訪機關
C10900055	地下通勤鐵道建設 施工技術	地下通勤鐵道建 設施工技術	交通部鐵道局	108/10/20 至 108/10/26	中國大陸	中國鐵建重工集團公司,中國鐵建重工潛盾工廠,中國鐵建重工道岔工廠
C10800125	鐵路系統機電工程 整合測試	考察鐵路系統機 電工程整合測試	交通部鐵道局	107/11/26 至 107/11/30	中國大陸	北京南站及天津車站 · 北京市軌道交通建設管理有限公司 · 中國鐵路通信信號股份有限公司 · 雷卡多北京辦公室 · 北京和利時系統工程有限公司
C10703439	智慧車站規劃設計 機電整合與節能之 工程參訪	智慧車站規劃設 計機電整合與節 能之工程參訪	交通部鐵道局	107/11/26 至 107/11/30	中國大陸	北京軌道交通建設管理有限公司·中國鐵路通信信號股份有限公司·北京和利時系統工程有限公司·雷卡多北京辦公室等
C10703438	鐵道機電系統規 劃、建設與養護考 察	赴大陸地區鐵道 機電系統規劃、 建設與養護考察	交通部鐵道局	107/10/16 至 107/10/18	中國大陸	中國鐵道科學研究院國家鐵道試驗中心



# 第11屆第11次勞資會議紀錄



時間: 109年2月20日 上午9時30分

地點:本局第2會議室

主席: 温代表維國

壹、主席報告事項:本次會議由工務處 陳處長仲俊業務報告。

#### 吳代表長智發言:

- 1. 鐵路沿線邊坡維護管理資訊系統應與 運務、機務及電務處整合相關意見彙 整辦理。
- 2.有關新型砸道車設計,請參考現場實 際操作人員的需求方向設計。

#### 陳處長仲俊回覆:

- 1. 邊坡預警及維護管理系統警告應變機 制因涉及行車運轉,本處已激集運 務、機務及電務處研商相關整合問 題,並於系統規劃階段持續研討。
- 2.於計畫新購之砸道車將會委外制定相 關規範,本處辦理審查時將請各工務 段一同參與審查,以符合現場需求。

#### 黃代表國榮發言:

1.近期現場員工劇增,但公務車的數量 確沒有提升,導致現場員工必須自己 想辦法到現場工作,請提出改善方 法。

2.養護設備之使用手冊及電路圖相關資 料應保管完善,俾利同仁操作及交接 辦理∘

#### 陳處長仲俊回覆:

- 1.本處公務車輛皆依工務段提報之需求 報上級機關核准採購,108年已採購 25輛機車,109年預計採購6輛機車、 4輛客貨兩用車,110年已提報86輛機 車及14輛客貨兩用車。
- 2.本處採購之養護機具皆有要求立約商 提供使用手冊、零配件等相關使用文 件,採每套檢附一份或配發之工務段 保存一份,以利後續操作或維修。

#### 貳、歷次會議未結案追蹤辦理情形:

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屆第11次會議電務處說明:

本案已於109/2/10上午邀集相關單 位研討,經會議研商後作成結論,各單 位請領兼辦工程汽車司機獎勵金,請覈



實考核,並分別於其他獎金、工程管理 **費**及自辦工費項下報支。

#### 11屆第11次會議決議:

一、請工務、電務2處覈實發給獎金,並 分別於其他獎金、工程管理費及自辦 工費項下支應。

#### 二、結案。

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 起常熊適用8小時之休息時 間,惠請貴局依行政程序 辦理。

#### (一)11屆第11次會議人事室說明:

本案業經勞動部公告(109年1月17日 勞動條3字第1090130044號函),本室於 109年2月14日鐵人二字第1090004357號 函請工會回覆同意函後,將依程序函請 臺北市政府勞動局備查,以符勞動基準 法第34條規定,俾完備法定程序。

11屆第11次會議決議:結案。

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)11屆第11次會議電務處說明:

本案臺北電務段訂於109年2月17日 於段內召開會議協商排班事宜。

#### 11屆第11次會議決議:

一、依工時協商決議辦理,後續倘有檢 討需要再召開會議研商。

#### 二、結案。

第110802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。

(一)11屆第11次會議機務處說明:同 11屆第10次說明。

#### 11屆第11次會議決議:

- 一、機務處修正辦理進度: 查109年第 4次行車事故審議委員會已審議通 渦。
- 二、本案請機務處依權責辦理。
- 三、結案。

#### 參、10屆44次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11次會議主辦處室說明:

1、機務處說明:目前候班室大門係採數 字鎖管制,人員離去即要求要確實上 鎖,密碼則公告於運轉值班室予乘務



人員週知。亦即目前採使用者自主管 理。至清潔則擬納入清潔合約辦理。

2、工務處說明:新富車站月臺建置候班 室已完工並(於108年12月19日)點交新 竹機務段使用。

11屆第11次會議決議:結案。

#### 肆、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。

(一)11屆第11次會議電務處說明:

「臺北電務段轄區號誌設備及標誌 改善工程」已於109年1月17日進場施 作,因疏運計畫關係,預計2月底完成。 11屆第11次會議決議:

- 一、電務處會中更新辦理進度:本案業 於2月14日完工。
- 二、結案。
- 伍、11屆第4次建議事項追蹤辦理情 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 列入勞資會議建議事項追蹤)。

#### (一)11屆第11次會議運務處說明:

有關特略列車行車事宜,依據營運 安全處於108年9月10日召開之「研議特 略列車故障應變處理機制」第2次會議結 論,訂定「交通部臺灣鐵路管理局特略 貨物列車運轉須知」辦理,目前營運安 全處已在會章處理。

11屆第11次會議決議:結案。

#### 陸、臨時動議:

一、本局危險津貼支給表經各單位檢討 後於108年6月20日報部修正,經交 通部審查意見提及支給表近2年即修 正2次,已修正擴大滴用對象。本次 本局仍以制定之初所報相同理由(作 業不及納入各單位意見)為由提案, 認為本次修正係各單位間援引比 照,爰請本局合理釐清危險職務適 用範圍,並說明本次修正調整之合 理性(提案單位:人事室)

#### (一)說明:

- 1.本案係依工會於第10屆第41次(107年 8月22日)勞資會議提案,危險職務津貼 實施已逾一年,各業別實施成效應重 新彙整陳報核備定案,議決請各單位 **覈**實涌盤檢討支給對象。
- 2.經本室會請各單位就交通部審查意見 研提說明皆未能涌盤檢討釐定危險職 務適用範圍,亦無法就交通部審查意 見提出合理說明及參據,以向交通部 說明本次調增合理性。爰本室提案有 關危險津貼修正適用對象一案,請各 處確實依交通部審查意見通盤檢討後 再報。

#### (二)決議:

- 1.本案既經各單位檢討,所報內容未獲 交通部同意,爰依現行危險津 貼支給 表續行。
- 2.本案結案。





時間: 109年3月26日 上午9時30分

地點:本局第2會議室 主席: 彭代表明光

壹、主席報告事項:本次會議由電務處 周處長祖德業務報告。

#### 黃代表國榮發言:

- 1.電子聯鎖區間,已有多數型號卡板備 料不足,請問遇到號誌故障無卡板更 換該如何處理。
- 2.電務現場員工短缺,每年號誌班受訓 人數是否可以減少(因大部分員工都 已重複受訓)。
- 3.電務各段目前執行工程眾多,現場監 工無車輛可使用,是否可在工程裡面 租用汽車,供現場監工使用。

#### 周處長祖德回覆:

- 1.本處刻正洽詢高雄科技大學張簡教授 協助設備修復之可行性。
- 2.本處各單位目前有大量增補新進人員 月因資深員工退休產生技術斷層,及 員工流動率高等問題。為避免技術無 法接軌,在經驗傳承部分,本處號誌 相關課程有基礎班與進階班,新進人

員務必接受訓練,並設有回訓機制, 使現場員工能夠維持號誌系統正常運 作,以確保行車安全,並提高維修能 力以縮短障礙查修時間,故號誌班受 訓人數仍應維持,不官減少。

3.已請各段日後視各工程案特性於編列 預算時,研議對外和用現場工程汽 車。

#### 吳代表長智發言:

- 1.號誌與標誌歷久未清潔粉刷,請務必 還原原設立時的觀景。
- 2.新設立平交道告警設備不應只針對機 車發射信號接收,行車安全是所有相 關單位共同維護的。
- 3.北迴線電車線絕緣設備長期受隧道環 境及列車行駛等因素造成污染,請電 務處加強清潔保養維修。
- 4. 貴處工程車於路線上行駛時,工程車 頭燈未設有減光設備,影響對向列 重, 請研議是否於工程重增設路線上 使用之專用頭燈。

#### 周處長 相德回覆:

1.已責請各段儘速改善辦理。



- 2.有關平交道障礙物自動偵測工程,已 便簽請各段針對已完成施作處所儘早 辦理穩定度測試,以達成今年啟用 100處之目標,有關代表所提意見,將 予以評估其可行性。
- 3.本 處業於109年3月30日電力線字第 1090002720號函請宜蘭及花蓮電力段 加強隧道內礙子清洗及保養維修
- 4.本處業於109年3月30日便簽各段,要求工作車於路線上行駛時,於交會列車時應切換近燈,以避免影響對向列車駕駛員視線。

#### 貳、確認上次會議紀錄:

一、機務處補充第10次業務報告有關吳代表長智提問之內容:

提問3.乘務員平均工時尚未取得勞動部的認同,請機務處務必妥處。

#### 機務處回覆:

- 1.已積極研擬平均工時之外之排班制度,將連同重大駕駛人員配置變動時,提出可行方案供局調度及人事參考。
- 2.除上述排班長程規劃外,因平均工時制度對司機員及本局達到雙贏政策, 雖陳勞動部申訴遭駁,中近程內仍希各段遇勞檢案例時,與地方相關單位持續溝通。
- 3.在未來整體遠景方面,本處將配合交 通部福利提升及獎金津貼合併案盤點 其工時,期在不損及整體員工權益 下,修改上述制度至合乎勞動部勞檢 標準。

提問4.乘務員於車站交接處,尚有很多月

臺無設置雨棚,請機務處考量乘 務員身心健康及安全問題,提出 改善解決。

#### 機務處回覆:

本處已函請各段調查並提供資料, 俾利移請相關單位辦理後續事宜(109年 3月16日機行字第1090003520號函)。 提問6.列車密度越來越高,有關乘務員生 理需求,建議於月臺設計相關設備

因應,例如廁所及飲水設施。

#### 機務處回覆:

本處已函請各段調查並提供資料, 俾利移請相關單位辦理後續事宜(109年 3月16日機行字第1090003520號函)。

#### 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屆第11、12次會議工務處說 明:

本處已於109年2月13日工時協商逐條討論後通過「維修工程車駕駛人員專任管理注意事項」,並於109年3月12日工路線字第1090003944號函各段、隊辦理。

11屆第11、12次會議決議: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。

(一)11屆第11、12次會議秘書處說 明:

因涉本局「宿舍管理要點」之訂 定,經交通部於108年12月24日報請行政 院核定後,經行政院秘書長於109年1月 6日院臺交字第1080042707號函,請財 政部依「宿舍管理手冊」及行政院權所 屬機關代擬代判院稿之規定核處後,尚 未收到回復。

11屆第11、12次會議決議: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。

(一)11屆第11、12次會議人事室說 明:刻正依交通部意見持續辦 理。

11屆第11、12次會議決議:繼續追蹤。 第13502案:請貴局依「勞工在事業場 所外工作時間指導原則工 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。

#### (一)11屆第11次會議運務處說明:

本案經重新研議配套方案後,經本 處再簽局於109年1月22日奉示退回,不 同意辦理。另本處已激請勞資會議勞方 代表及重班工時勞方召集人,將一併於 109年2月19日至副局長室再溝通協商。 11屆第11次會議決議:

1、請運務處研議自本(109)年3月1日起 以紙本或電子差勤擇一管理方式試 辦。

#### 2、繼續追蹤。

#### (二)11屆第12次會議運務處說明:

- 1、本處依11屆第11次勞資會議決議,於 109年2月21日承文涌知各重班組, 白 109年3月1日起試辦以全面電子刷卡 作為乘務人員差勤管理方式。
- 2、另依臺灣鐵路工會109年3月3日鐵工 福字第145號函,建請本案於MA系統 建置完成之前,恢復原有勤惰管理方 式: 本處為維繫勞資關係和諧, 已承 文通知各車班組,自109年3月5日起 恢復原有勤惰管理方式辦理。

#### 11屆第12次會議決議:

1、 運 務 處 109年 2月 21日 運 綜 考 字 第 1090002229號承之說明內容與本會 議決議未符,請電報修正周知。

#### 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 化。

- (一)11屆第11次會議附業營運中心說 明:
- 一、109年2月10日本中心第11屆第3次勞 資會議提案討論,決議如下:
- 1、尊重技工工友職稱人員得以選擇轉僱 營運人員(服務佐理)。
- 2、領有勞酬職稱人員轉僱適法性不足、 不符營業效益及業務績效,且影響員



工權益,且經各單位及代表達成共識,凡領有勞酬職稱人員不選擇轉僱營運人員。

- 3、本次會議決議提送局勞資會議辦理後 續事官,以利結案。
- 二、是以,本案業經108年6月5日、10月 18日暨12月2日與各單位選派代表召 開3次轉僱研討會議,會中共同研討 達成共識,且本中心為求慎重,限 期函請各單位就上述研討會議決議 提供相關意見,均表示無意見。再 經109年2月10日勞資會議研討決議 如上,本案已顧及薪資合理、員工 權益、業務推展及勞資和諧等,且 經勞資雙方最終共識。
- 11屆第11次會議決議:繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會附業營運中心說 明:

已彙整資料於109年3月16日附人考字第1090000787號函,移送局人事室研議辦理後續事宜。

- 11屆第12次會議決議:
- 1、請人事室協助附業營運中心依交通部意見及相關規定研辦。
- 2、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。

#### (一)11屆第11次會議

#### 一、人事室說明:

查本案於108年12月4日函報交通部,嗣後交通部於109年1月13日函復本局應就相關單位審查意見研處,並通盤檢討其他單位有無列為危勞職務需求,以節省行政成本。本室於同年月20日業函請工務處依交通部審查意見,另函請各主管處室就所轄職務通盤檢討有無增列危勞職務之需,擬俟工務處及各主管處室回復檢討結果後賡續辦理。

#### 二、工務處說明:

- 1、本案經本局人事室以109年1月20日鐵 人三字第1090001717號函轉請本處 依交通部相關單位審查意見再予研 酌。包含從事相同道班工作無資位之 營運人員、基服員是否亦須依勞基法 規定報請勞動部配合降齡退休等意 見。
- 2、本案須由各工務段配合向所屬營運人員、基服員召開說明會及進行問卷調查,其餘各點審查意見刻正辦理意見補充後,再陳報交通部轉銓敘部審核。

#### 11屆第11次會議決議:

- 1、請各業別依交通部函示儘速復人事室 彙整,俾利後續報部事宜。
- 2、繼續追蹤。
  - (二)11屆第12次會議
- 一、運務處說明:

本處無增列為「公務人員危勞職務 認定標準」之需求,已於109年2月7日函



復人事室。

#### 二、工務處說明:

本案已函請本局各工務段對所屬營 運人員、基服員召開說明會並進行問卷 調查,調查結果預計於109年3月20日前 回報本處,其餘各點審查意見刻正辦理 意見補充完成後報交通部轉銓敘部審 核。

#### 三、電務處說明:

- 1、本案經本處109年2月13日電綜核字第 1090001168號函請所屬各段(中心)重 新針對現場單位助理工務員以下人員 (含無資位營運人員)調查基層維修工 作人員有無增列為「公務人員危勞職 務認定標準」適用對象需求,經回收 調查問卷統計結果,同意納入者約 64%,不同意納入者約36%,因未達 絕對多數門檻(80%),爰本處評估結 果,本案無增列需求。
- 2、本 處 已 於 109年 2月 25日 電 綜 核 字 1090000943號函回復局人事室,本 **處無增列為危勞職務需求。**

#### 四、人事室說明:

本案業於109年1月20日函請工務處 依交通部相關單位審查意見研處及補充 說明,另依交誦部承囑請各主管處室誦 盤檢討有無列為危勞職務需求,以節省 行政成本。案經彙整各主管處室通盤檢 討結果,均回復無增列需求,爰擬俟工 務處檢討並補充說明後賡續辦理。

11屆第12次會議決議:繼續追蹤。

第110801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。

#### (一)11屆第11次會議人事室說明:

本室業以108年12月13日鐵人三字第 1080042030號 函請交通部准予發放 109年春節疏運出勤獎金,發放標準調整 為每出勤一日發給2,000元,最高發給 4日,並經交通部108年12月23日交人字 第1080037962號函陳行政院核定。

11屆第11次會議決議:繼續追蹤

- (二)11屆第12次會議人事室說明:
- 一、本案經交通部109年2月19日函請本 局依行政院人事行政總處綜整相關 機關(單位)意見再酌,前開意見摘陳 如下:
- 1、行政院甫於107年9月28日同意本局 107年春節疏運出勤獎金數額調增 案,未及2年再度建議調增獎金額 度,其妥適性?
- 2、本次建議獎金數額自1.500元增加至 2,000元,調增幅度高達33%,與勞 動部公告109年基本工資數額調整幅 度3.03%,及消費者物價指數漲幅 0.56%比較,調幅差距甚鉅,是否引 致外界質疑?
- 3、臺鐵局109年春節連續假期疏運旅客 運量,相較108年同時期運能並未提 升,卻調增員工出勤獎金之合理性?
- 二、經本室研酌後,提請討論是否依上 開意見回復具體理由後以每一出勤 日 2,000元 再 報 , 或 以 107年 及 108年核定之每一出勤日1,500元重 新涿報。



#### 11屆第12次會議決議:

1、工會同意本(109)年度以1,600元陳 報,後續並逐年檢討調整。

#### 2、繼續追蹤。

第11902案:建請儘速召開工、電、機聯 席會議。

#### (一)11屆第11次會議

#### 一、工務處說明:

本案經查主要係臺電公司擬更換供 應富岡地區供電之高壓變電站變壓器, 因更换時間需3-5天,直接影響本局於富 岡基地內相關單位(含新竹機務段)無法辦 理正常維護保養工作,爰尚無本處協助 事項。

#### 二、機務處說明:

經2月6日會議研商,朝向於原新竹 機務段和用發電機方向規畫中,後續於 2月14日前將評估結果彙報。

#### 三、電務處說明:

本案係因新竹機務段4235次車班每 日行駛至終點站北湖站後(已23:34),尚 須進入富岡基地實施列檢, 致新竹變電 站至富岡站區間無法全線斷電,造成 工、電單位夜間設備維修保養斷電封鎖 時間帶緊迫(僅約2小時),建請研議改 善。本處已於2月11日請臺北電力段洽機 務單位研議可行措施。

#### 11屆第11次會議決議:

一、短期:請工務、電務2處責成所屬於 召開「工、電聯合養護施工計畫有 關斷電封鎖協調事宜」會議邀請機 務處參加,併以研商4235次不影響 夜間施工之方案; 必要時召開臨時 會協調因應。

- 二、長期:請電務處及機務處分別責成 臺北電力段及新竹機務段研議改善 措施。
- 三、繼續追蹤。
- (二)11屆第12會議

#### 一、工務處說明:

斷電封鎖協調會議係由工務、電 力、電務3段輪流召開,本月召開會議單 位為電力段(會議時程3月17日),4月 召開單位為電務段(會議時間尚未排 定),已青成臺北工務段涌知電力及電 務段於本月或次月召開會議時務必激請 機務處派員出席,以利研商4235次不影 響夜間施工之方案

#### 二、機務處說明:

本處依因應富岡基地配合臺電歲修 停電協調會議決議配合辦理。

三、電務處說明:同第11屆第11次說 明。

#### 11屆第12會議決議:

- 一、請各單位落實會議協商機制。
- 二、繼續追蹤。

#### 肆、10屆45次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11次會議

#### 1、機務處說明:

A1-A11股之間共10條混擬十式便道 及橡膠平交道版已完成,將繼續施作橡 膠各股道之間及平交道版間之瀝青鋪 面。

#### 2、工務處說明:



本案已於108年8月16日開工,截至 109年1月預定淮度45.5%,實際淮度 45.5%,預計於109年3月底前完工。

#### 11屆第11次會議決議:

- 1、本案完工後交權管單位,後續如需維 護事宜另辦會勘作業。
- 2、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議
- 1、機務處說明:
- (1)到開線及留置線群A區便道已完 成,目前辦理工區整理。
- (2)3月5日辦理工程竣工前實作數量追 加減變更會勘。

#### 2、工務處說明:

截至109年2月預定進度93.33%,實 際進度93.33%,預計於109年3月底前完 T °

11屆第12次會議決議:結案。

#### 伍、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 電燈模式辦理。

#### (一)11屆第11次會議運務處說明:

新購涌勒電腦車一列10輛,俟車輛 到位前會配合現場會勘,及辦理相關規 章修訂。另於109年2月11日函段轉知各 車站,車序牌燈箱燈光視天候昏暗狀況 常開啟動,俾維護旅客及乘務人員行車 安全。

#### 11屆第11次會議決議:

1、停車標部分請於一個月完成辦理改 善,有關實地會勘激請吳代表長智列 席;車序牌部分則俟新車進來續予研

議。

#### 2、繼續追蹤。

#### (二)11屆第12次會議運務處說明:

預訂於109年3月20日辦理志學、景 美站停車標及車序牌會勘,後續將依會 勘決議事項辦理。

11屆第12次會議決議:繼續追蹤。

## 陸、10屆48次彰化地區建議事項辦理情 形:

一、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屆第11次會議人事室回覆:

#### 1、調整專業加給增支層次:

- (1) 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
- (2) 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:

(1)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。

- (2) 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。
- 11屆第11次會議決議:繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議人事室說明:同
- 11屆第11次辦理情形。
- 11屆第12次會議決議:
- 1、後續相關事項請人事室續予工會商 議。
- 2、結案。
- 柒、11屆第1次建議事項追蹤辦理情 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屆第11次會議電務處說明: 業於109年2月6日請花蓮電務段擇一 滴當車站試辦。
- 11屆第11次會議決議:
- 1、選擇試辦車站建請考量距離及相關因 素。
- 2、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議電務處說明:
- 1、本案於109年2月24日完成裝設,並於 109年3月5日召集相關單位會勘,確 認先行試辦半年,再檢討裝設效益。
- 2、開車燈與出發號誌機連鎖後,請運務 人員務必依規章辦理並注意開車燈開 閟是否閟閉, 避免旅客尚未上重時, 司機員員觀看號誌開通就行駛。

- 11屆第12次會議決議:
- 1、請運務處邀集機務、工務及電務等單 位擇期召開會議研議後續相關事宜。
- 2、繼續追蹤。
- 捌、11屆第5次建議事項追蹤辦理情
- 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11次會議
- 1、人事室說明:

本室於2月4日與運務處承辦人溝通 討論相關表件修正事官,將持續堂握辦 理淮度。

#### 2、運務處說明:

本處於109年2月4日與人事室溝通討 論後,擬重新依交通部審查意見逐項檢 討回應修正並將「軍公教員工給與項目 訂修及檢討作業檢視表」再作修正及檢 計。

- 11屆第11次會議決議:
- 1、運務處會中說明將於工時協商會議研 商本案相關細節。
- 2、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議
- 1、運務處說明:
- (1)依據人事室提供交通部108年11月 12日審查「軍公教員工給與項目訂 修及檢討作業檢視表」意見為:查

勞基法已於105年12月23日大幅修 正,自主備勤時間不計入工時計算 之規定,是否符合勞基法所定「加 班工時上限」之規定?且本項給與 性質是否屬於「超時工作報酬」? 應洽詢相關權責機關釐清說明。

- (2)本處於109年3月2日行文主管機關 臺北市政府勞動局,建請該局就自 主備勤時間不計入工時計算,是否 符合法令規定一節,予以函釋及說 明。
- (3)依據臺北市政府勞動局於109年3月 4日函復說明略以,有關本局乘務 人員「自主備勤管理時間」如係勞 工於僱主指定場所受令等待提供勞 務時間,即屬工作時間。
- (4)本處將再擇期召開工時協商會議, 研議因應方案。

#### 2、人事室說明:

運務處於109年3月13日函知本室, 經洽臺北市政府勞動局,自主備勤時間 係屬工作時間,該處將召開車班組工時 協商會議重新協商,本案將依其協商結 論辦理後續事宜。

11屆第12次會議決議:

- 1、請運務處研議可行性方案辦理。
- 2、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。

#### (一)11屆第11次會議

#### 1、工務處說明:

本案由宜蘭工務段依108年11月13日 現場會勘結論,編列預算辦理可行性評 估。刻正針對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辦理預 算編列,預計於109年2月10日完成概算 編列報本處籌措財源。

#### 2、機務室說明:

該區間因機車數量及機班人力不足 無法加掛輔機,本處將於本年度貨物列 車改點時研擬變更機車運用之可能性。 11屆第11次會議決議:

- 1、請工務處於本(109)年6月底前完成可 行性評估方案。
- 2、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議

#### 1、工務處說明:

初步評估現有環境條件若以開鑿方 式改善其經費龐大(委請技師初估工程經 費至少需3億餘元),工期長(估5至8年), 改善效益不彰,因此本處將於3月底前洽 機務處研議替代方案。

#### 2、宜蘭地區勞資轉請人事室說明:

宜蘭地區第11屆第3次勞資會議決 議,已由宜蘭工務段辦理排風機可行性 評估,及消防安全措施與搶救初步規 劃,並以109年2月21日官運段人字第 1090000732號來函建請於局勞資會議先 行結案,並由該地區自行列管。

11屆第12次會議決議:

- 1、同意由地區勞資會議自行列管。
- 2、結案。



## 玖、11屆第6次建議事項追蹤辦理情 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 節未然。

#### (一)11屆第11次會議

#### 1、渾務處說明:

本局地震災害應變係依據「災害事 故應變處理須知」、「災害事故通報作 業要點」辦理通報及行車應變措施,權 責單位係為運安處,本處將依該處擬定 之通報機制配合辦理。

#### 2、工務處說明:

本處為維行車安全,已進行沿線邊 坡穩固、橋梁結構補強、沿線圍牆圍籬 設置等改善工程,如遇自然災害發生 時,皆依現行機制回報與執行特別檢 查;惟案由建立即時通報機制,使司機 得即時於列車行調接受應變,屬遠端監 控及通訊傳輸專門系統規劃與建置範 疇,本處尚無該項專業。

#### 3、機務處說明:

本處將持續可加強行調電話更新及 檢查送修,以配合即時通報機制。

#### 4、雷務處說明:

本處業於沿線各站設有光纖通訊引 接點,若有傳輸訊號需求,可就近於車 站電訊房提供訊號傳送接口。

#### 5、營運安全處說明:

本處將重新檢視本局「災害事故應

變處理須知」,並請運、工、機、電務 處提供修正意見, 俾利發生地震時相關 應變措施能再精進。

#### 11屆第11次會議決議:

- 1、請營運安全處檢討修正「災害事故應 變處理須知」,朝即時性、正確性及 有效性等考量,導入智慧鐵道技術, 使司機員得即時收到訊息予以緊急應 變,確保旅運安全。
- 2、請儘速辦理,繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議營運安全處說 明:

有關將地震即時訊息透過設備自動 傳送至列車司機員一案,本處將持續彙 整各單位意見中。目前運務處綜合調度 所建置本局地震系統優化案,該案係與 中央氣象局合作,有助提升本局行車安 全,包括震度5級採電車線自行斷電。至 於設備自動傳送地震訊息至列車尚有技 術面需克服,包括訊號源介接與傳送, 列車端的接收等技術,本處已於109年 3月9日函請運、工、機、電務處及綜合 調度所提供具體意見。屆時再視以上單 位意見擬定具體作法。

#### 11屆第12次會議決議:

- 1、請營運安全處以營運安全各面向考 量,從多元訊息提早發現問題,超前 部署相關配套措施及完善通報機制, 預防事故發生,並可參酌國內相關通 報系統(如中央氣象局之地震速報)。
- 2、下次會議請由科長級以上主管列席說 明。



#### 3、繼續追蹤。

# 拾、11屆第8次高雄機廠建議事項辦理

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。

#### (一)11屆第11次會議

#### 1、秘書處回覆:

本處前於本(109)年1月14日簽局爭 取將局控之服務佐理預算員額4名撥至本 處提供該機廠設置餐廳,惟人事室會簽 表示,需再提供該機廠至潮州餐廳購餐 之距離及時間等數據以評估設置必要 性,以及計算所需人力,經機務處提供 相關數據後,本處復於2月7日綜簽爭 ∄∇ ∘

#### 2、機務處回覆:

有關行政處來函需補充資料,本處 109年2月6日機綜字第1090001337號函 復內容如下:

- (1)查高雄機廠與潮州高雄機務段餐廳距 離約5公里,開車時間約7分鐘,步行 則約40-50分鐘。
- (2) 高雄機廠預算員額為412名,截至 109年1月底現員為335名,預估用餐 人數約為200名。
- (3)新高雄機廠員工餐廳每日需提供2餐 (早、午餐,午餐為便當),假日無須 供餐。

#### 11屆第11次會議決議:

1、機務處3月份召開之「高雄機廠搬遷 潮州基地員工生活機能第2次研商會 議」,請增列鍾代表雲章及 代表維 國列席會議。

- 2、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議

#### 1、秘書處說明:

- (1) 本處業於本(109)年1月14日簽局爭 取將局控服務佐理預算員額4名提 供該機廠設置餐廳,惟局批「請再 評估委外辦理或其他節省人力成本 的做法及方法,以撙節支出。」。
- (2) 本處已於本(109)年2月20日將上開 局簽影送機務處轉知高雄機廠依局 批再行研商委外或其他辦餐方式, 後續執行如確有困難,再行函知本 **處依原規劃方案簽局。**

#### 2、機務處說明:

「高雄機廠搬遷潮州基地員工生活 機能第2次研商會議」改期訂於3月18日 召開,並請臺灣鐵路工會派員出席研 商。

11屆第12次會議決議: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。
- (一)11屆第11次會議機務處回覆:

本處與相關單位於遷廠前將定期由 邱副總主持每2個月召開會議,必要時將 臨時加開,預計2月底3月初將再召開第 2次會議。

#### 11屆第11次會議決議:

1、機務處3月份召開之「高雄機廠搬遷 潮州基地員工生活機能第2次研商會 議」,請增列鍾代表雲章及 代表維



國列席會議。

- 2、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議機務處說明:

「高雄機廠搬遷潮州基地員工生活機能第2次研商會議」改期訂於3月18日召開,並請臺灣鐵路工會派員出席研商。

- 11屆第12次會議決議:
- 1、請運務處協助通勤列車排點有關事官。
- 2、繼續追蹤。

## 拾壹、11屆第9次建議事項追蹤辦理情 形:

- 一、因應臺北車班搬遷所致,員工公務 停車所需空間不足,依資產開發中 心 108年 12月 4日 產 業 字 第 1080005960號函,請運務處本於權 責簽局後奉辦。
- (一)11屆第11次會議運務處回覆:

因停車位數量及無償等事由,尚未 簽奉核准,本處將再檢討後再簽局。

- 11屆第11次會議決議:
- 1、運務處會中更新辦理進度:本案已簽 局奉核,並於109年2月19日鐵運綜 字第1090001381號函請資開中心於 停3停車場租約屆滿時收回作為員工 停車場使用。
- 2、俟文到後予以結案。
- 3、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議
- 1、運務處說明:

本處已於109年2月19日鐵運綜字第 1090001381號函資產開發中心。

#### 2、資產開發中心說明:

本中心業以109年2月24日產業字第 1090001304號函請本中心臺北營業所於 租約屆滿時收回作為員工停車場使用。

- 11屆第12次會議決議:
- 1、請資產開發中心於停3停車場租約屆滿時收回,交由臺北車班作為員工停車場使用。
- 2、結案。
- 二、近來「鳴日-臺鐵美學復興論壇」熱 開無比,討論聲沸沸揚揚,讓臺鐵 局深陷於讚美喜悅中,此刻的機 處在得意之於忘卻了還有一路。 處在得意之於忘卻在路線上一 不能再舊的機車尚在路線上 不能再舊的機車以下不 說以PP機車駕駛員座椅來 即「不能調上調下!又不能調 也」用完全無法控制來下鳴日-為過,建請機務處能兼顧「鳴日-臺 鐵美學」的初衷,將老舊的機車也 一併處理,讓駕駛員對臺鐵美學上 有共感受與喜悅!

#### (一)11屆第11次會議機務處回覆:

- 1、有關PP機車駕駛座椅改善計畫,目前 臺北機廠已備妥座椅待後續施作,預 計3月底前即能辦理現場車輛會勘, 並邀鍾代表雲章與會。
- 2、另2022年新型電力機車陸續交車後,預計淘汰之PP機車駕駛座椅便可拆下為其他車型所用,做有效率運用。
- 11屆第11次會議決議:繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議機務處說明: 本處已於2月24日辦理會勘,有關部

分座椅調整機構損壞,臺北機廠已請廠 商先行試作2組座椅(PP專用),經會勘該 座椅具旋轉、前後、高低(5段位)及椅背 角度皆可調整,惟考量PP機車使用年限 以利整體料件共用,請臺北機廠於3個月 內試改安裝其他座椅於PP機車,待安裝 完成後再行辦理會勘。

- 11屆第12次會議決議:繼續追蹤。
- 三、請機務處新左營分段應法令規定儘 速建置完成保健室。
- (一)11屆第11次會議機務處回覆:
- 1、有關發生緊急勞安事件之因應措施說 明如下,倘為重大傷病緊急事故,非 現場單位人員可予以簡易處置之情況 時,請直接撥打「119」尋求單位所 在地之醫療資源協助,即便設有保健 室之情況下,處置方式亦同。
- 2、於緊急事故發生後,請左營機務分段 勞安室確依相關勞安規定報送員工災 害事故調查表,並盡速召開災害事故 檢討會議,俾利改進爾後之緊急事件 處理流程及作為。
- 11屆第11次會議決議:
- 1、除左營機務分段外,臺東分段及花蓮 機務段也提過需求,請機務處再確認 相關法令規定。
- 2、本案目的為完善員工之照護服務,除 設置保健室,或由臨近醫療院所駐點 或臨場服務也是方式之一,請機務處 研議評估,於下(3)月提處理方案。
- 3、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議機務處說明:

- 1、經查臺東機務分段及花蓮機務段已建 置保健室,故本處依提案洽詢兩段所 屬勞安主任,是否有其他醫護相關需 求,經回覆目前暫無需求。
- 2、依第10次勞資會議,本處業已核撥相 關預算費用予左營機務分段,並依本 會議第11次決議所提方式之一,左營 機務分段已依「勞工健康保護規則」 聘用護理師臨場服務(每月/4次)。
- 3、本處於109年2月25日派員實地查訪該 段,經詢該段勞安主任,現行該段護 理優先需求為追蹤所屬中高風險健康 狀況人員,如常見慢性疾病等,故已 **青**請該分段勞安室於善盡員工健康照 護原則下,需確實要求護理師建檔並 追蹤中高風險人員健康狀況,以完善 員工之照護服務。故左營機務分段現 行人員照護服務暫以護理師臨場服務 為主,並由本處持續追蹤其醫護工作 辦理情形。
- 11屆第12次會議決議:
- 1、請電務處轉知高雄電務段協助將號誌 樓1樓空間供建置保健室使用。
- 2、繼續追蹤。

### 拾貳、11屆第10次建議事項追蹤辦理情 形:

一、南迴線共25座隧道,道班同仁在隧 道內工作時需靠避車洞避讓往來列 車,依相關工務規章特甲級路線之 規定:「隧道內每20公尺設置一個小 型避車洞」,南迴鐵路電氣化即將 完成,該工程並未改善隧道內避車 洞設施,現場仍為每40公尺一個避



車洞,即原甲級路線之隧道避車洞 將無法符合特甲級路線之規範,電 氣化涌車後將如何確保同仁在隊道 內之工作安全?請依相關規定研議因 應措施。

#### (一)11屆第11次會議工務處回覆:

已發文請高雄工務段及臺東工務段 研議因應措施並於109年2月底前回復。

- 11屆第11次會議決議:
- 1、請考量南迴線現況需求預為規劃,並 修訂相關規章因應。
- 2、請儘速辦理,繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議工務處說明:
- 1、南迴線於民國80年12月通車時係以甲 級線規格興建,歷經數次修正規章 後,方列入特甲級線。依本局「建設 設作業程序」第63條規定所列如下:

#### 隧道內新設避車洞之間距依下列規定:

- (1) 大型: 特甲級線為600公尺, 甲級 線、乙級線為900公尺。
- (2) 小型: 特甲級線為20公尺, 甲級線 及乙級線為40公尺。
- 2、「南迴鐵路電氣化工程」之隧道係以 既有隧道改善符合電氣化條件,非 屬前列之規定範圍,故未違反相關 規章。
- 3、雖未違反相關規章,但考量同仁於隧 道內工作安全,本處將研議納入該 規章修正之議題。
- 11屆第12次會議決議:繼續追蹤。
- 二、依勞基法第2條第3款規定,「工 資:指勞工因工作而獲得之報酬; 包括工資、薪金及按計時、計日、

計月、計件以現金或實物等方式給 付之獎金、津貼及其他任何名義之 經常性給與均屬之。」,查106年 12月27日 鐵 人 三 字 第 1060042608號函略以,無資位人 員加班費計支內容應涵蓋工作津貼 及常態性危險津貼,又108年12月 25日 鐵人三字第1080042279號函 略以,「夜點費」納入無資位人員 工資計支內涵,請說明資位人員與 無資位人員於加班費計支內涵差異 之疑義,應如何釐清。

#### (一)11屆第11次會議人事室回覆:

- 1、有關本局資位人員與無資位人員於加 班費計支內涵差異,依前行政院勞工 委員會(87)臺勞動二字第020940號函 釋略以,有關適用勞動基準法之公營 事業單位,「純勞工」加班費計算之 工資應依該法第二條第三款工資定義 辦理;「公務員兼具勞工身份者」計 算加班費之工資,應依該法第84條前 段規定適用公務員法令之薪資定義辦 理。
- 2、又依行政院頒定「各機關加班費支給 要點」第二點支給標準,以每小時為 單位,依下列方式計算:職員:非主 管按月支薪俸、專業加給二項,主管 人員及簡任(派)非主管人員比照主 管職務核給職務加給有案者,另加主 管職務加給或比照主管職務核給之職 務加給三項之總和,除以二四0為每 小時支給標準。

#### 11屆第11次會議決議:

- 1、人事室會中檢附(87)臺勞動二字第 020940號函釋供勞方代表參考。
- 2、繼續追蹤。
- (二)11屆第12次會議人事室說明:
- 1、本室已於第11屆第11次勞資會議中提 供行政院勞工委員會(87)臺勞動二字 第020940號函釋說明予與會代表。
- 2、依前開函釋略以:
- (1)有關適用勞動基準法之公營事業單位,「純勞工」加班費計算之工資 應依勞動基準法第二條第三款工資 定義辦理。
- (2)「公務員兼具勞工身份者」計算加 班費之工資,應依勞動基準法第 84條前段規定適用公務員法令之薪 資定義辦理。
- 11屆第12次會議決議:
- 1、依現行法令辦理。
- 2、結案。
- 拾參、11屆第11次建議事項追蹤辦理情 形:
- 一、列車之機電系統集中,駕駛室空調 與客車車廂共用,流感期間可能因 旅客飛沫透過空調造成乘務員感染 之虞,影響人員健康,建請研議駕 駛室以獨立式空調設計為原則。
- (一)11屆第12次會議機務處說明:

新近所購車輛為動力分散式設計,空調機設於車體上方2端,駕駛室後方為客室,以端牆隔開,前端為流線型設計,駕駛室周邊已無多餘空間可設置頂置式或分離式空調機。另世界各軌道車輛發達國家之駕駛室設計亦無單獨設置

空調機,同時採購規範雖規定廠商可提供優於規範規定之設備設施,惟廠商也無駕駛室單獨空調機之設計。

#### 11屆第12次會議決議:

- 機務處說明內容略為簡略,請再補充 說明有關評估資料,必要時提供勞方 代表參考。
- 2、繼續追蹤。
- 二、車輛無階化改造,除考量旅客上下 車安全外,更應考量乘務人員在無 月臺停靠時之上下車安全,降低工 安危險因子,並符合人體工學需 求。

#### (一)11屆第12次會議機務處說明:

車輛無階化改造除考量旅客上下車之安全性及便利性外,對於乘務人員亦考量保留踏階以供於無月臺停靠時上下車使用,踏階設計於符合車輛界線前提下盡量達到人體工學需求。本議題與11屆第2次臨時動議討論類似,目前EMU500、600、700、PP及自動門莒光均已完成改造,經同屆第6次至第8次會議持續討論後,已妥善回復。

- 11屆第12次會議決議:
- 1、請機務處另擇日辦理現場會勘,並邀 林代表大川與會。
- 2、繼續追蹤。
- 三、請工務處積極清除路局營運之正 線、支線旁遭佔用土地上之植栽, 以維護行車安全。
- (一)11屆第12次會議工務處說明:

本處將責成各工務段積極清查並排 除佔用,以維護行車安全。



11屆第12次會議決議:繼續追蹤。

四、是前為了文化資產保存,本局將 LDK-59號0.762窄軌蒸氣機車修復 恢復營運,是今因稍微機件故障, 躺臥在花蓮機廠尚未修復,建請近 期應恢復維修。

#### (一)11屆第12次會議機務處說明:

LDK-59蒸汽機車進廠通知單所列不良處所八項(依據109年3月1日花蓮機務段動力車進廠檢查報告表所列,1.風泵無法作氣、2.#1位射水器無法打水、3.牛眼管路堵塞、4.氣缸滑閥洩漏、5.前後車身高低差、6.車身左右傾斜、7.水櫃 蝕、8.洗爐易熔堵全換),單項車身傾斜、車架重整部分費用約354萬(尚未包含其他整修項目費用),其軌距762mm無法於本局正線上(軌距1067mm)營運行駛,考量修復後長時間未運用,亦容易肇生機械故障,目前暫緩進行動態修復計畫。

#### 11屆第12次會議決議:

1、LDK-59蒸汽機車為本局重要之文化 資產,後續俟花蓮站整體發展規劃完 成,再予研議蒸汽機車修復作業事 宜,爰暫予保留。

#### 2、結案。

五、花蓮運務段內因工程修繕的關係, 許多站房電氣用線裸露在外,嚴重 違反勞安規定,建請相關單位盡快 處理,以維護員工工作安全。

#### (一)11屆第12次會議運務處說明:

經花蓮運務段檢視後,並無電線裸 露情形,惟光復站行車室電氣用線雜 亂,該段已請花蓮工務段於花東線鐵路整體服務效能提升計畫結餘款辦理修繕,並預訂於109年3月17日招標。

11屆第12次會議決議:結案。

六、相關女性夜間工作環境規定,務必 落實執行。花蓮段光復站不符合規 定,建請落實規定辦理。

#### (一)11屆第12次會議運務處說明:

已責成光復站洽商裝設金屬防盜窗,並依請購流程申報,預計一個月內 完成。

11屆第12次會議決議:結案。

#### 拾肆、建議事項:

- 一、花蓮地區新進員工(包括各業別)報到 至今,單位未發放工作(制)服, 請說明發放進度。
- 二、有關431次及233次兩個車次運轉時分,請綜合調度所適時調整,431次花蓮17:25開,233次花蓮17:29開,兩個車次相差4分鐘,431次停車站比233次多出三個站,431次無故在冬山站停留3分鐘,請綜合調度所檢討改善。

#### 拾伍、臨時動議:

 一、秘書處(文檔科)為因應緊急性收發文 及業務需要,而要求員工於下班後 留下來處理業務,係屬加班事實認 定,仍請依法給予加班費或補休。
(提案單位:臺灣鐵路工會)

#### 決議:

- 一、請人事室協助說明人事相關規定。
- 二、繼續追蹤。



# 泰瘋狂

飄飄

#### 火車市集

火車作為移動的代步交通工具之一,是人們不可或缺及與生活息息相關的運輸,然而,這市集在泰國因有著與火車超近離接觸而聞名世界,儘管地點位於交通不方便的郊區,大家依然不畏舟車勞頓而前往體驗。

美功鐵道市集,不只可以近距離觀 賞火車,也可乘坐於火車內,於行進時 欣賞圍繞於鐵道兩旁之攤販生態。火車 駛進站時,兩旁之攤販從容不迫地—— 收拾商品;當火車漸漸離站時,攤販迅速的拉開布簾繼續做生意,一切恢復往常,彷彿什麼都沒發生般,相當特別的一個場景,因此也有著「爆笑鐵支路」之別稱。

作為旅人的我,站在鐵軌旁體驗到 今生與火車最近距離接觸,相隔只短 短一把尺-15公分如此誇張近的近離, 當火車緩緩開過來時,那超近距離, 實在是無法用言語形容以想 的震撼,實在是無法用言語,難以想 不是親眼所見及親身體驗,難以想 不是親眼所見及親身體驗 高前往安帕瓦水上市場 間前往安帕瓦水上意;船隻太多時還為阻 塞,有看過塞車,還真沒看過塞船的文 化呢!



#### 瘋狂嘟嘟車

一般說到大眾運輸,不外乎立刻聯



#### 塞無邊境之Taxi

如果既想擁有個人空間又涼爽舒適的乘車品質,一定會選擇計程車,車資便宜也是一大吸引力,一旦坐上去並關上車門,當下就開始後悔了,原本只要15分即可到達的距離,竟花費1小時才到達,就是因為從早到晚永無止境的塞車文化,永無停過,每到上下班時,更是最佳高峰期,動彈不得,進退兩難……

#### 殺價樂趣

在泰國,除了購物時可和老闆殺價,乘坐嘟嘟車或是計程車時,亦可與司機講價喔!記得上車前,雙方先談好價錢,以免事後被坑而壞了旅遊的興致。



# 4月10日 風哥 3198次區間車事故有感而發

日前看了電視新聞的快報,看見 那電聯車高速衝撞卡在平交道上聯結車 驚心動魄的一幕,不禁讓人倒吸一口涼 氣,慶幸只有司機員及少數旅客受傷! 實為不幸中之大幸!這不禁讓我回憶起 乘務25年來過往的行車事故,這種與公 路車輛密切的接觸情形,我就曾遇到三 次!每每皆是驚險萬分!

第一次發生在88年某深夜,當時值 乘705A次單機並加掛一輛迴送機車逆 向運轉行駛,從七堵開往南港,欲產引 運往蘇澳的水泥貨車。卻在現今**汐科站** 位置的北方,正面撞上封鎖時間未到, 竟擅自施工的怪手。慶幸那時機車逆向 運轉,柴電機車的引擎緩衝了撞擊,保 護了後頭駕駛室的我們,我與另一位司 機員竟安然無事!當時怪手被激撞推移 了近50公尺,門型架不但斷了數根,連 電車線也扯斷了近百公尺!而柴電機車 引擎也因此嚴重受損,那時正處深夜, 火車與怪手強大的撞擊聲,一定驚嚇到 不少沉睡中的人!

第二次發生在98年,當時值乘 1025紅班馬自強號,在楊梅與富岡間的 三湖平交道,撞上闖越平交道的賓士轎 車,若非當初機警,馬上緊急煞車,硬 只有把賓士轎車的後行李廂切掉,若是



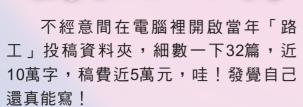
晚了半秒,我身上就多背負了4條人 命!還好車上四人均安然無傷。

第三次發牛在104年,那時擔任 7503貨物列車,在行經大里車站時,一 輛在濱海公路上高速飛馳的水泥罐車, 竟然就在我眼前翻覆,慶幸當時大里與 福隆間正在封鎖西正線,我已從西正線 拐到東正線上,所以未受到波及,不過 這驚心動魄的一幕,不由又讓我驚出一 身冷汗!

所謂江湖越老,膽子越小!並不是 說我們真的膽子小,而是我們真的瞭 解,行車不單自己要小心,更須要別人 也要小心,才能防範這種意料之外的事 故!

# 然回首

彭國勳



為什麼「牢騷滿腹」?為什麼「感 觸良多」?為什麼「多愁善感」?「予 

時隔多年再回首,2篇在鹿野站寫 的小品文,依然觸動心弦,與其當年靜 靜地貼在車站地下道跟新建完成的電梯 口,倒不如投稿路工,雅文共賞,或許 可以改變我在同仁間的刻板印象,獅子 座的筆者其實也有溫柔的一面!

#### 請用「心」看我

這裡有花前也有月下,有鳥語更有 花香,短短數十公尺的地下道馬賽克拼 貼,不需文字,卻訴說著鹿野的鄉土人 文!

走入地下道,映入眼簾的是「高 台」上的亭台樓閣,和飛上青天的熱氣 球與遨游天際的飛行傘。

走入地下道,映入眼簾的是於雲 霧中滋長的一心二葉「紅烏龍」,和在 草地上覓食的野鹿與夜晚的滿天星斗。

漫步綠色隊道間,是否發現隱藏其 中的「文字密碼」?只要您放慢腳步品 味、咀嚼,它就會告訴您身在何處!

地下道上、下之間,鹿野、高台展 開雙臂歡迎您!地下道上、下之間,回 眸再盼,離情依依,希望您下次再來!

~~這篇張貼在馬賽克拼貼的地下 道入口處,必須稍加說明才能讓旅客明 白鹿野的入口意象! ~~

#### 背影

我知道妳終究要離開,我卻倔強著 不願開口,只敢在心裡吶喊著:「能不 能留下?」妳頭也不回,漫步輕移的走 向月台,甩著飄逸的秀髮,髮香已離我 越來越遠...!妳遁入電梯裡,電梯門無 情的將我的視線與思緒關上。時間一分 一秒的過去,時間也幾平完全靜止,我 只能望穿秋水,等待著另一座電梯門開 啟...!空氣凝結中,電梯門開了,妳悄 悄地走了出來,我努力地引頸企盼能再 看到妳漂亮的臉龐,與讓人憐愛而不捨 的眼神,妳卻若有所思的低頭,故意迴 避我渴望的眼神,往更遠的方向走過 去...! 刀郎的「無可奈何」在我心裡吟 唱,我心已在滴血、我這時看見妳纖弱 的背影,我的淚很快地流了下來,我趕 緊拭乾了淚,怕妳看見,也怕別人看 見.....!

~~這篇張貼在新建完成的電梯 □,情愛、欲言又止……,不言可喻!



# 維持身心健康乘務工作-以澳洲MTM Comeng事故為例

無名氏

#### 本案資料整理自澳洲運輸安全局2020年2月發布之RO-2019-006事故調查報告

均衡飲食、補充水分及充足的休 息,是確保身體健康的關鍵,也是影響 乘務員安全乘務的重要因素,本文將透 過一起澳洲鐵路事故的案例介紹,來向 讀者說明乘務員維持健康的重要性,並 透過案例分享讓讀者簡單了解其他國家 的鐵路部分設備。

2019年2月15日上午9點31分,一列 隸屬澳洲墨爾本捷運公司(MTM)的 Comeng型通勤電車6591次,由弗林德 斯街站開往紐波特站,當列車抵達終點 站完成載客任務後,司機員開始執行調 車轉線,在將列車往紐波特站側線移動 的過程中,因司機員未能及時煞車,導 致列車衝撞側線末端的止衝擋,除了造 成止衝擋撞損外,也造成了造成先頭車 廂(333M)第一轉向架出軌(如圖一),車 上唯一的司機員因強大的衝擊力受傷, 緊急被送到當地醫院治療。



因為這起事故造成了鐵路設施實質 損壞,也造成乘務人員受傷,已符合澳 洲常局在法律上定義的重大事故,因此 澳洲運輸安全局(ATSB)派出調查員進行 本案調查。

#### 司機員

調查人員在司機員傷勢大致康復後 進行了訪談,司機員表示在他準備進入 側線前,都還有在注意轉轍器開涌方向 是否正確,之後列車涌渦轉轍器繼續朝 側線尾端行駛,後來他的記憶就是在衝 撞止衝擋之後了。

進一步調閱司機員的經歷,他在墨 爾本捷運公司服務已經超過3年了,是 一位合格的司機員,事故後他接受了酒 精及毒品測試,都呈現陰性反應。為了 要進一步確認司機員的身心理狀況, ATSB安排司機員在醫院接受專業的健 康檢查,檢驗報告結果顯示,司機員有 血管張力失調性昏厥(vasovagal syncope)的病狀,這種病狀是基於長期 缺乏水份及營養所造成,將會造成患者 突然短暫失去知覺,時間維持數秒或長 達一分多鐘,之後患者會自行醒來,這 種病狀是一種常見的昏厥症狀。

此外,司機員在訪談中提到,事故 當天早上他喝了一杯咖啡及吃了一根香 蕉就進行報到,在乘務過程中一直到事 故發生前都沒有喝水,他也提到印象中 駕駛室很悶熱,ATSB調閱了氣候資 料,事故當天白天氣溫來到了30度。他 也提到Comeng型通勤電車駕駛室內並 沒有空調調整開關,因為整列車的空調



溫度都是預設的

#### 列車設備

調查人員進一步檢視列車編組,確 認車上是否有相關設備可以避免這樣的 事情發生,經查Comeng型列車上有兩 種警醒裝置,分別說明如下:

(1) Pilot Value警醒裝置: Pilot Value設置在主控制器握把上(如圖二), 在列車行駛時,司機員需要對Pilot Value施以0.6至1公斤的向下壓力,讓 Pilot Value維持在「關閉位」;假若司 機員在列車行駛期間放開Pilot Value形 成「開啟位」時,將導致煞車朝管壓力 被釋放,進而造成全列車煞車作動。經 過調查人員檢視警醒裝置,都沒有發現 到有任何故障情形, Pilot Value亦可在 「開啟位」時正常觸發煞車作動。



及Pilot Value警醒裝置

(2) Task-based警醒系統:這種警 醒系統與上述Pilot Value較為不同,當 該系統偵測到司機員在一段時間內,未 對駕駛室內任一裝置(如主控制器、司 軔閥)實施操作時,系統會發出告警聲 來提醒司機員,司機員可經由操作主控 制器、司軔閥等方式解除告警外,亦可 透過踩踏警醒踏板(如圖三)來解除告 警,如果司機員一直不回應告警聲, Task-based警醒系統將會觸發煞車。



而Comeng型列車雖然擁有這兩種 警醒裝置,但仍無法避免掉這次事件, 因此ATSB進一步分析列車上控制紀錄 系統(VICERS)LOG,這套系統可以紀 錄列車速度、主控制器位置、司軔閥位 置等司機員操作情形,事故發生前的紀 錄顯示以下的事實:

- a. 列車轉線進入紐波特站側線時,速 度穩定保持在15km/h,也有紀錄到 司機員多次透過操作主控制器及司 **軔閥來保持車速穩定。**
- b. 09:30:35時司機員將主控制器收到 OFF, 一直到09:31:00撞擊止衝擋 的這段期間內,主控制器都沒有動 作。
- c. 09:30:58.5撞擊前1.5秒鐘,司軔閥 被操作到緊急緊軔位。
- d. Pilot Value警醒裝置一直維持在 「關閉位」。
- e. Task-based警醒系統偵測間隔為 45秒,而這次事故司機員撞擊前的 最後一次操作是在前25秒



(09:30:35),因此警醒系統沒有被 觸發。

經過調查人員分析,Comeng型列 車上的兩套警醒裝置功能均正常,但因 為警醒觸發條件、警醒偵測週期的緣 故,無法在這次事故上發揮效用。

#### 號誌防護系統

在調查報告中也有提到相關的安全 防護系統,在路線道旁設置有自動停車 裝置(Trip Lever),這種設備又俗稱為 「絆腳石」,當前方號誌顯示為險阻 時,設置於道旁的機械間柄將會升起, 當列車冒進險阻號誌時,車底下的接觸 考克將會與機械閘柄接觸(如圖四)使考 克被開啟,進一步觸發緊急緊軔作用。





只不過在這次的事件中,列車是通 過進行號誌進入到側線,並沒有行經需 要停車的號誌,因此自動停車裝置沒有 被觸發。

#### 疲勞

ATSB另外透過疲勞分析軟體來檢 視司機員班表,研究是否可能因為疲勞 因素造成這次事故。結果發現司機員兩 天前有排定休假,如果僅以休假結束至 事故當天的排班條件計算下,還不至於 到達疲勞風險程度;不過以當月整體班 表排班狀況進行分析,結果顯示出司機 員已達疲勞風險程度,在這樣的情形下 有高度機會影響司機員在駕駛專業上的 發揮,不過此部分與事故間並無法直接 被連結。

這件事故經過ATSB的調查後,並 做出調查結論,司機員因為在事故前暫 時失去了知覺,造成司機員在啟動緊急 緊軔時,已經超過煞車有效時機點,以 致於無法在指定範圍停下列車,造成列 車衝撞止衝擋,並造成列車第一轉向架 出軌。而司機員暫時失去知覺的原因, 是長期缺乏水份及營養產生血管張力失 調性昏厥(vasovagal syncope)病狀導 致,加上事故當日司機員未補充身體水 分,更容易使該病狀產生。

透過這樣的案例說明,讀者應該更 容易理解身體健康對於乘務工作的重要 性,也因此身為乘務員更應自我注意均 衡飲食、隨時補充水分,或許乘務工作 造成師傅們睡眠時間被切割,但仍應把 握排定的休息時間,以確保每次的乘務 任務維持在最佳狀態。





可使用於購物、交通、集點,各項公告請上「愛金卡股份有限公司」網站查詢 (<a href="https://www.icash.com.tw/">https://www.icash.com.tw/</a>)



- ★會員所持會員證,如有遺失、毀損、更名,得申請補、換發會員證。
- ★請至所屬分會查詢卡號並辦理掛失,再填寫補發會員證申請書及繳納會員證工本 費NTD.100元。
- ★掛失前會員證上之任何損失由持卡人自行負責,掛失手續完成後則由本會負責。



# 臺灣鐵路工會資產負債表

## 中華民國 109年2月29日

資	产	負債及基金餘額	į
科目	金額	科目	金額
庫存現金	417,785	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	15,608,359	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	220,700
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	140,713
預付款	1,570,200	暫收款	72,887
定期存款		代收付-勞保費	23,468
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	26,435
<b></b> <b>国保履約保証金</b>	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	2,760,000
固定資產		代收付-本會活動費	6,330
房屋及建築	563,904	代收付-團保費	9,002,676
累計折舊	(14,832)	代收付-互助慰問金	2,008,500
什項設備	552,771	抗爭基金	23,118
累計折舊	(37,110)	應付款	239,549
會務發展基金專戶	13,501,155	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,529,386	固定資產準備	1,064,733
		會務發展基金準備	13,501,155
		資產變賣(會址)	17,529,386
		歷年累計結存	17,757,375
		上年度餘額	89,396
		本年度絀額	(197,149)
合計	67,281,037	合計	67,281,037



# 臺灣鐵路工會資產負債表

## 中華民國 109年3月31日

資	產	負債及基金餘額	[
科目	金額	科目	金額
庫存現金	451,991	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	17,912,927	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	220,700
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	0
預付款	1,410,200	暫收款	25,518
定期存款		代收付-勞保費	23,468
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	26,435
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	2,760,000
固定資產		代收付-本會活動費	6,663
房屋及建築	563,904	代收付-團保費	13,475,266
累計折舊	(22,231)	代收付-互助慰問金	1,038,950
什項設備	603,411	抗爭基金	23,118
累計折舊	(56,367)	應付款	239,549
會務發展基金專戶	13,504,493	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,529,386	固定資產準備	1,088,717
		會務發展基金準備	13,504,493
		資產變賣(會址)	17,529,386
		歷年累計結存	17,007,375
		上年度餘額	89,396
		本年度絀額	(583,666)
合計	69,487,133	合計	69,487,133



# 臺灣鐵路工會109年3月~4月活動紀要

曰 期	單位	行 事 曆
3月18日	本會	本會與交通部及路局人事召開臺鐵福利精進措施協調會
3月19日	本會	本會108年度會務人員考成會議
3月23日	本會	運務處109年第1次車站工時協商預備會議
3月 24日	本會	職工福利委員會第30屆第14次臨時委員會議
3月25日	本會	路局第11屆第12次勞資預備會議
4月 7日	本會	109年第1次職業安全衛生委員會預備會議
4月10日	本會	派員出席附業營運中心會員路職調動第二次調解會議
4月15日	本會	資產開發中心第11屆第4次勞資預備會議
4月15日	本會	附業營運中心第11屆第4次勞資預備會議
4月21日	本會	本會第14屆第31次常務理事會議
4月21日	本會	本會第14屆第26次常務監事會議
4月27日	本會	機務工時協商預備會議
4月28日	本會	路局第11屆第13次勞資預備會議
4月28日	本會	109年第2次勞工退休準備金監督委員會預備會議
4月30日	本會	本會第14屆第13次理事會議
4月30日	本會	本會第14屆第15次監事會議



與交通部及路局人事召開 臺鐵福利精進措施協調會



第14屆第31次常務理事會議



第14屆第13次理事會議



# 臺灣鐵路工會109年3月~4月分會會訊

曰 期	單位	行 事 曆
3月4日	宜蘭分會	召開第13屆第9次理事會議
3月9日	基隆分會	辦理新進會員座談會(第1場)
3月10日	基隆分會	辦理新進會員座談會(第2場)
3月17日	基隆分會	辦理新進會員座談會(第3場)
3月20日	屏東分會	召開第13屆第8次臨時理事會議
4月1日	高機分會	召開第13屆第11次理事會議
4月1日	臺中分會	召開子女獎學金審查會議
4月6日	基隆分會	辦理新進會員座談會(第4場)-八堵工務分駐
4月8日	基隆分會	召開第13屆第11次理事會議
4月8日	嘉義分會	召開第13屆第10次理事會議
4月9日	北機分會	召開第13屆第10次理事會議
4月10日	延平分會	召開第13屆第10次理事會議
4月20日	高雄分會	召開第13屆第10次理事會議
4月15日	臺中分會	召開第13屆第10次理事會議
4月24日	彰化分會	召開第13屆第11次理事會議
4月24日	花蓮分會	召開第13屆第10次理事會議
4月24日	臺東分會	召開第13屆第11次理事會議
4月28日	新竹分會	召開第13屆第10次理事會議
4月28日	臺南分會	召開第13屆第10次理事會議



基隆分會辦理新進會員座談會 (第3場)



新竹分會第13屆第10次理事會議



臺中分會第13屆第10次理事會議

各分會頒發108學年度第1學期子女獎學金







臺南分會









屏東分會



屏東分會