

勇往直前
58° 蘆花藏高粱酒
EMU900 電聯車



臺鐵EMU900型電聯車，是臺灣鐵路管理局於2018年5月向韓國現代樂鐵公司採購，為臺鐵史上第六款通勤電聯車，將其作為酒器外型設計，象徵精進超越、勇往直前，酒液為58度蘆花藏高粱酒，整體造型卓然育出，精緻超凡，送禮自用兩相宜。



蒸蒸日上
金門高粱酒

CK101是臺鐵蒸汽火車裡首輛修復並動態保存的蒸汽火車，躍登台灣蒸汽機車國家之寶，成為鐵道文化保存的里程碑。臺鐵特推出蒸氣火車紀念酒，將CK101作為酒器外型設計，蒸汽音同「爭氣」象徵蒸蒸日上、積極進取、努力不懈。突破業界的酒器仿真工藝，卓然育出，精緻超凡，送禮自用兩相宜。

酒後不開車 安全有保障 禁止酒駕

發行人：陳世杰 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：陳世杰 委員：陳丘梅、何俊良、許壬璋、張竣傑、郭俞均 劉章忻、陳宥華、張秀嬌 主編：吳長智 編輯：林佩怡 特約攝影：陳振芳、楊永蔚、徐邦堯、林志浩、李晁鳴 陳明哲、許育銓、莊文軒
---	---



路工

109年9、10月
第85卷第5期

臺灣鐵路工會 第15屆第1次 會議



恭喜陳世杰
當選第十五屆理事長

- 評論鐵道局「權責劃分」之正當性與合法性
- 臺灣鐵路工會第15屆第1次會員代表大會
- 臺灣鐵路工會109年度會員代表大會代表研習班紀實
- 109年9月25日ICLS視訊會議重點紀錄
- 我不是乖寶寶-Part3
- 我在10216432次普悠瑪上

各分會頒發108學年度第2學期子女獎學金

陳世杰當選第十五屆全體會員理事會 新舊交替世代傳承 持續捍衛鐵路工會權益

陳世杰理事長承接第十四屆的方針與成果，發表當選感言，提出以下重要政策，宣告鐵路工會未來方向：

- 1.要求政府確定「臺鐵定位」與「合理補貼機制」，不能再讓員工背負「虧損」罵名，還給鐵路員工職場尊嚴。
- 2.推動改善臺鐵薪資制度與現況，建立合理務實具誘因的薪資制度，正常工時內，員工就應該得到且優於目前收入合理報酬，而非透過加班方式勉強彌補收入，還給臺鐵員工健康的職場環境。
- 3.政府應正視且清楚明瞭，唯有重視臺鐵員工第一線需求及工會意見，才是改變臺鐵的良藥，臺鐵「公司化」、「民營化」絕對不是改變體質萬靈丹。
- 4.要求政府不能再把「臺鐵」當成小媳婦，鐵道發展與土地開發，必須尊重臺鐵專業與實務。相關機關想插手臺鐵發展或資產運用，就必須付出一定的回饋，應一改過去對臺鐵予取予求態度，否則最終臺鐵將被淘空，員工將無以為繼。
- 5.持續爭取各項福利措施：
 - ★持續推動臺鐵員工福利精進方案並提昇項目內容與金額。
 - ★持續爭取員工、員眷平日及假日，優惠乘坐對號自強號之權益。
 - ★擴大並督促「臺鐵職工福利委員會」興辦項目與內容（工會選派並佔其2/3委員席次，其餘由路局資方指派）。
- 6.改善鐵路工會目前制度，強化會員溝通與團結凝聚：
 - ★推動修改章程與工會各項辦法要點，使其制度合理完備。
 - ★建立實質有效「禁搭便車條款」，凡鐵路工會會員團結所爭取的各項制度，只有鐵路工會會員才能享有。
 - ★推動工會內部青年與共識組織，培養未來優秀工會骨幹。
 - ★強化工會文宣、組織、資訊功能，使會員隨時掌握工會各項活動進度。
 - ★面對惡意的外部勢力，透過各種手段，將會員當成操作工運的棋子，第十五屆鐵路工會將採取強硬態度，不容許其繼續欺騙鐵路工會會員，並為曾經受騙受傷的會員討回公道。



彰化分會



臺南分會



臺中分會



臺中分會



基隆分會



基隆分會



屏東分會



高機分會



路工

109年9月10月
85卷第5期



封面：恭喜陳世杰當選第15屆理事長…編輯部

封面裡：陳世杰理事長當選感言…編輯部

焦點論壇

02.評論鐵道局「權責劃分」之正當性與合法性…研究組

勞動線上

10.第11屆第17、18次局勞資會議節錄…文宣組

23.臺灣鐵路工會第15屆第1次會員代表大會…組訓組

25.臺灣鐵路工會第15屆理事會當選名冊…組訓組

26.臺灣鐵路工會第15屆監事會當選名冊…組訓組

27.臺灣鐵路工會選舉職工福利委員會第31屆勞方代表當選名冊…組訓組

教育訓練

28.臺灣鐵路工會109年度會員代表大會代表研習班紀實…組訓組

國際會議

29.109年9月25日ICLS視訊會議重點紀錄…研究組

揮灑天地

31.我不是乖寶寶-Part3…彭國勳

34.我在10216432次普悠瑪上…彭國勳

會務報導

37.臺灣鐵路工會109年8~9月資產負債表…會計組

39.臺灣鐵路工會109年9~10月活動紀要…組訓組

分會會訊

40.臺灣鐵路工會109年9~10月分會會訊…組訓組

封底裡：各分會頒發108學年度第2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。

評論

鐵道局「權責劃分」之正當性與合法性

鐵道局蠶食鯨吞臺鐵局之「乞丐趕廟公」惡行

研究組

一、從紅咚咚權責劃分表談起

為了擺脫「交通部鐵道局」(該機關雖無組織法源，惟為行文方便，以下仍簡稱鐵道局)無權、無責、無編制、無完整公務員資格及無組織法源的窘境，交通部近日大發佛心要鐵道局自行制定權責及主管業務。

經過交通部完全授權後，鐵道局陳送了一份權責劃分表修正表，而這張鐵道局分表相對如：臺鐵局等其他交通單位，最顯特殊的是整張表「紅咚咚」，紅字代替新增條文。

以善意推定，可解釋為，因鐵道局還沒正式列入交通部組織法定編制權責劃分是為「無中生有」。

倘若更細看下，可解釋為就是根本目無法紀，違法亂紀。

處」、「建立『臺鐵局』專用驗貨中心」、「於『臺鐵局』240車站建立仿效中國大陸專制模式的人臉辨識系統」...的這些程序或作為，再再都是損害臺鐵局甚至是民眾權益。

這種吃臺鐵肉，啃臺鐵骨。過程中，交通部內中階交通幫，助紂餘孽樂觀其成。加以改革主流的基層官員不聞不問。除了這，其實臺灣鐵路工會最擔憂的是臺鐵本身的主官管對此毫無危機認知，甚至大部分同仁亦不知其詳，賣了自己還幫對方數鈔票。

二、料想交通部及臺鐵局想急修鐵路法，鐵道局趁火打劫

除上述之隱憂外，這中間更有其詭異之處。這詭異之處，在於大家都不了解，為何臺鐵局現任主管、欽定「接班太子」及交通部中高級主管(含不少想矇騙部長的「親」鐵道局幕僚)都任其鐵道局擅權專作。

這個疑問，果真在109年6月9日臺鐵局133週年鐵路節各項媒體報導中獲得證實。從當日各種談話及宣示，大家恍然大悟：原來交通部和臺鐵局近年再三主張鐵路法要修法，以法令法制角度，要臺鐵局「多發展」副業。在這個情況下；在臺鐵局無法增加員額前提下，「持續原來鐵道行政工作」的最好方法，就是把臺鐵局的原來行政業務「移轉給」尚未完成法制、很多雇員還沒獲得公務員身分的鐵道局。這時候，把自己修成「軌道業唯一監理機關」的鐵道局，一方面迎合諂媚交通部高層，一方面還可讓自己機關完全合法化，這行

三、路政部分

(一)交通部與鐵道局權責劃分表

投報單位：交通部鐵道局 聯絡人員： 聯絡電話：02-80723333

工作項目	權責劃分				備考
	鐵	道	局	交 通 部	
壹、規劃業務					
一、建設計畫之可行性研究及綜合規劃成果及修訂	擬	擬	擬	擬	定辦
二、建設計畫編訂及修訂	擬	擬	擬	擬	定辦
三、財務計畫編訂及修訂	擬	擬	擬	擬	定辦
四、國外貸款及還本利息	擬	擬	擬	擬	定辦
五、法令規章之研擬與修訂	擬	擬	擬	擬	定辦
貳、工程業務(含土建、機電及民間投資)					
一、場站計畫調查	擬	擬	擬	擬	定辦

圖1：紅咚咚的鐵道局權責劃分表(如附表)

本會之前曾撰文說明，若鐵道局僅為一己之私，無限擴權，而交通部也樂將「路政工作」下放，站在臺鐵局或工會基層不便說什麼。但可恨及可怕之處在於，鐵道局從「派用機關改為任用機關」、「派用人員改為正式公務人員」、「四個工程處變成四個臺鐵主管



徑，只要靜下心瞧瞧，怎麼看都是趁火打劫。只是即使這樣，修了鐵路法後，軌道機關可以經營觀光業了，那鐵道局會這麼好心，把這副業大餅給臺鐵局嗎？

實情是：臺鐵局一直主張加強附屬事業的開發以彌補歷年虧損。然而在面對鐵道局步步權責擴充的進逼下，在這次交通部劃分權責大放送中，臺鐵局在這份權責劃分表定稿後，並未有任何實際上所需的「增權」表示。於是在一消一長下，不但臺鐵局以後的附屬事業、資產開發中心，發展觀光、房地租賃、產品全面銷售所需的草擬初核業管單位，皆遭鐵道局捷足先登穩坐大房東之位，就連許多原本就處於模糊地帶臺鐵局職權，也在鐵道局攪和下，更變得錯綜複雜。

鐵道局、交通部行政官僚甚或行政院為何要讓單純的臺鐵局權責變得複雜？為什麼要奪去臺鐵原本的鐵道監理行政工作？在深思後，比對其步驟及項目相同之處，其背後之目的已呼之欲出，即為臺鐵公司化執行的前奏——「20年前的車路分離政策」捲土重來。

工作項目	權責劃分	工作項目	權責劃分
一、重大投資計畫	擬定及核辦	(二) 為鐵路土地開發計畫之研擬與核辦	擬、核、備、查
二、年度公共建設計畫先期作業	擬定及核辦	三、營運管理	擬、核、備、查
三、相關公用不動產租賃契約履行重要事項	擬、核、備、查	一、內車運行計畫之審核	擬、核、備、查
四、經營現有不動產業務重要事項履行	擬、核、備、查	二、運價及運費之歷史審核	擬、核、備、查
五、申請相關地籍變更或分割	擬、核、備、查	三、委辦定期/不定期檢查與改善之辦理	擬、核、備、查
六、申請相關地籍地之處理	擬、核、備、查	四、鐵路沿線之地下管線安全防護設施之協調事宜	擬、核、備、查
七、有關分租與租賃、寄售、權等業務與車務行政觀察之履行	擬定及核辦	五、維護運業	擬、核、備、查

圖2：新增權責讓鐵道局伸手進入臺鐵資產開發業務，更與臺鐵原有監理行政業務重疊

三、車路分離工作的再延伸

猶記得民國80年代，交通部訂定所謂「國營民營化既定政策」，以及90年初無厘頭「臺鐵股份有限公司」的民營化進程中，資方就曾端出「車路分離」的離間大戲。

交通部當時號稱「車路分離」政策，可保持至少工務、電務及部分內勤人員公務員身分的戲碼，彷彿就在這張

權責劃分表再度呈現，只不過當年資方交通部以「監理權責」作為交換條件施捨給臺鐵的監理工作，現在則轉賜給了鐵道局。

講白了，鐵道局就是民國92年台鐵民營化規劃「台鐵公司化後，有關國營鐵路監理工作...長遠似可考量成立鐵路總局(或軌道總局)，即軌道監理例行性業務，可交由專責軌道監理機構(「軌道總局」)辦理。」中的鐵路總局或軌道總局這個角色。

總支出	317.48	321.45	320.75
年度盈虧(1)	-137.87	-158.80	-158.72
(詳附件廿七)			
二、政府公司			
總收入	226.18	208.52	207.90
總支出	186.02	179.71	176.26
年度盈虧(2)	40.16	28.81	31.64
★政府補助及負擔款(3)	114.60	121.01	119.90
(3)=A+B			
A：政府補貼	45.87	45.87	45.87
◎老人殘障優待	6.89	6.89	6.89
◎服務性路線之營運虧損	5.72	5.72	5.72
◎小站虧損	2.60	2.60	2.60
◎鐵路基礎設施之維護	30.66	30.66	30.66
B：政府負擔	68.73	75.14	74.03
◎員工退撫金	53.86	59.13	58.89
◎債務利息	14.87	16.01	17.14
★政府公司後年度盈虧-政府補貼及負擔款(4)	-74.44	-92.20	-88.28
(4)=(2)-(3)			
三、政府公司與非現款各年度效益比較	減虧 63.23	減虧 66.60	減虧 70.45
(1)-(4)			
★減少用人、用人費總額減少	15.94	18.32	21.17
★折舊費、報廢損失等減少	47.29	48.28	49.29

九、公司化之軌道監理問題

現行國營鐵路監理業務，除政策性或重大案件由交通部辦理外，例行性與事務性工作之監理及事故調查檢討，均由台鐵局自行辦理。因應台鐵公司化之推動，鐵路監理與監理權責必須予以釐清。台鐵公司化後，有關國營鐵路監理工作，將回歸本部路政司，並擴充適當人力辦理，如鑒於未來台鐵及高鐵之營運監理業務將屬長期例行性業務，長遠似可考量成立鐵路總局(或軌道總局)，即軌道監理例行性業務，可交由專責軌道監理機構(「軌道總局」)辦理。

附件-10

圖3：92年的公司化草案中現行國營鐵路監理業務，除政策性或重大案件由交通部辦理外，例行性與事務性工作之監理及事故調查檢討，均由台鐵局自行辦理。因應台鐵公司化之推動，鐵路營運與監理權責必須予以釐清。台鐵公司化後，有關國營鐵路監理工作，...長遠似可考量成立鐵路總局(或軌道總局)，即軌道監理例行性業務，可交由專責軌道監理機構(「軌道總局」)辦理。

為了更清晰解釋鐵道局企圖，以下將就這次權責劃分訂定中的幾大面向來說明。

三、規劃業務：

這項目主要工作包含了建設計畫之可行性研究、建設計畫編訂、財務計畫編訂及修訂及法令規章之研擬與修訂。其中前面幾項，若鐵道局只是想接收交通部及國發會部分權力，以避免自己機

關式微，那倒是不會影響臺鐵局原本之權責劃分。

但問題在這些政策設計，一旦牽涉到臺鐵局原本權責時，就是技巧地剝奪臺鐵局原本應企劃的公務機關事務，倘再對照邇來臺鐵局企劃單位消失於組織圖的現況(規劃併入秘書處)，就可知此項發展實有其可能性。

至於這項目的最後--「制定法令規章」設定，更是掐住臺鐵局的命脈。尚不說鐵道局未來可輕易制定違反基層人員福利、待遇、獎懲等無理條文及內規。

若再更深入探討，以後不管臺鐵分區經營、公司化甚至民營化等相關法規的草案，皆不用臺鐵內部吵吵鬧鬧提擬，而改由讓打算擴權的鐵道局專門為之。

屆時，臺鐵局或鐵路工會僅能在已定預告草案中爭吵不休，而掀起波瀾的鐵道局根本可以不關己事的坐山觀虎鬥。

台鐵公司化原「車路分離」之構想

一、台鐵公司化之初步構想，原採「車路分離」模式，擬將台鐵分割成「鐵路局」(公務機關)及「營運公司」(公營公司)二個單位，即鐵路成本分別由「鐵路局」(政府)與「營運公司」(經營者)負擔。

▲「鐵路局」一負責鐵路基礎設施之新建、更新及維護；鐵路之監理規劃、保安、產業管理、債務償還及退撫金發放等具公務性質業務。

▲「營運公司」一負責鐵路客貨運輸之經營管理、動產及不動產之開發、處分、收益暨轉投資等健全財務之各種多角化經營。

二、有關鐵路局與營運公司之劃分，係就業務、人員及財產三方面之成本，擬訂劃分原則：

(一)業務方面，業務性質屬營運者劃歸營運公司，屬監理、基礎設施建設者劃歸鐵路局。

(二)人員則隨業務劃分，台鐵89年現有人員約17,000人，其中約4,000人劃歸鐵路局，其餘13,000人劃歸營運公司。惟由於管理與營運劃分形成介面，為

各港成鐵路局與營運公司間行車車務之責任糾紛，

圖4：車路分離構想中的臺鐵局負責監理規劃，「營運公司」則是負責運輸經營管理。但現今的情況則由鐵道局負責監理規劃，而原臺鐵局全部打為「營運公司」。

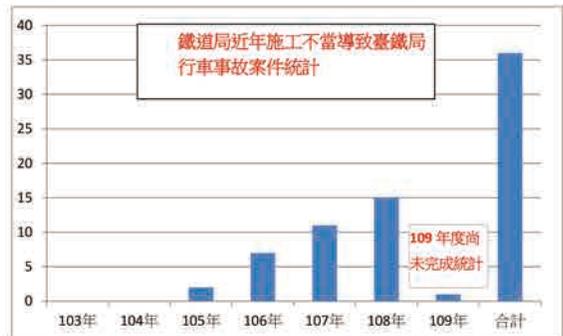
四、工務業務：

此項鐵道局的新增法定業務，說穿了沒有什麼大道理，就是原「鐵改局四大工程處」現轄之業務的合法化。不

過，以現在各工程處出事的比例及影響，恐見以後這些不利臺鐵局的各項事故更加頻繁發生。

以下這張行車事故簡表是最近三年來，鐵道局在工務工程施工不當，導致臺鐵局行車事故背黑鍋。這些有案列管的行車事故若以「比照票價」、「平均時速60公里」、「未考量誤點退票(45分鐘)」及「實際退票人數」來當標準，所造成的損失就超過1億7,000萬元。件數逐年不斷增加，如下圖表。

鐵道局近年施工不當導致臺鐵局行車事故案件統計		增幅比*
103年	0	
104年	0	
105年	2	
106年	7	250%
107年	11	450%
108年	15	650%
109年	1(尚未完成統計)	
合計	36	
備註	均以105年為基準	



這些施工不當工程(如下表)，尚未精算事故前後帶給臺鐵的營運影響及商譽損失追償(尤其媒體及民眾都誤以為鐵道局就是臺鐵局)，現今鐵道局還沒雞犬升天前，臺鐵就要背此污名黑鍋，很難想像未來「鐵道局四大工程處」獨攬監理及工務建設大權後，會對臺鐵產生什麼不良後果。



102年-109年月鐵道局行車事故簡表							
項次	日期	工程處	審查會議	事故地點	事故簡述	影響	誤點損失估計 (每人每分鐘 1.69元)*
1	109.01.03	東工處	109-14	南迴瀧溪	軌道路基流失	上、下行各次列車增延 2~3分	
2	108.12.06	南工處	109-08	林邊車站	出發號誌故障	4列/49分/旅客1257 人	104,092
3	108.11.29	東工處	109-07	新竹站	電力維修車工作平台無法放下	3列/18分/旅客50人	1,521
4	108.09.03	東工處	109-01	北湖站	鐵道局裝設之區分絕緣器裝設不良致集電弓 損壞及電車線扯斷	53列/3,471分/旅 客14,830人	86,992,632
5	108.09.20	南工處	109-01	林邊~南州間	軌道電路絕緣不良及計軸器當機	5列次/102分/旅客466 人	80,329
6	108.08.05	南工處	108-27	永康~台南站	主吊線與路橋間之電氣淨空不足跳火致熔斷 主吊線	29列次/1063分/旅客 6830人	12,269,890
7	108.08.15	中工處	108-27	臺南~保安站	鐵道局承包商施工機具傾斜入侵路線	10分/旅客100人	1,690
8	108.08.28	東工處	108-27	佳冬站	站內1RAT(3股)佔用消失無法顯示停留該股 第3501次車	4列/39分/旅客400人	26,364
9	108.07.26	東工處	108-22	花蓮站	工程施工移放電纜線侵入淨空	4列次/59分/旅客1 070人	106,690
10	108.07.04	東工處	108-21	金崙~瀧溪站	公路車輛侵入車輛界限遭列車擦撞	37分/旅客400人	25,012
11	108.05.05	東工處	108-13	大武站	未固定掉落物擊壞第11號轉轍器轆查桿	9列/13分/旅客約2800 人	61,516
12	108.05.10	南工處	108-13	林邊站	工作車擠壞第13號轉轍器致出軌	4列次/120分/旅客110 人	22,308
13	108.03.26	南工處	108-09	林邊站	道岔鋪設工程造成電路落下致延誤解除封鎖	5列次/42分/旅客200 人	14,196
14	108.03.15	東工處	108-08	大湖~中洲站	電車線跳線脫落致集電弓損壞	23列次/395分/旅客 5,850人	3,905,168
15	108.03.17	東工處	108-07	金崙站	鐵道局包商鐵條入侵路線	8分/旅客80人	1,082
16	108.02.24	南工處	108-06	潮州~南州	電纜塑膠管入侵路線	6列/27分/旅客1,200 人	54,756
17	107.10.14	南工處	107-28	美術館~新左營	美術館~新左營西線上行中途第1閉塞 號誌故障	9列次/38分/旅客2000 人	128,440
18	107.09.16	東工處	107-27	於南迴線51K處	鷹架遭颱風外圍環流風勢影響倒於路線上	38分/旅客260	16,697
19	107.09.06	中工處	107-26	台南~永康站間	送電時變電站跳脫無法送電	3列次/33分/旅客 1550人	86,444
20	107.07.11	鐵工局	107-20	豐原車站	吊掛用繩帶打壞EP867集電弓	8列/198分/旅客1070 人	358,043
21	107.05.30	南工處	107-16	枋寮~古莊站	發電機上之連接桿未牢固掉下插入路基·台 車出軌		
22	107.04.30	鐵工局	107-15	蘇新~台東	因4月29日光纖遭鐵工局施工挖斷·傳輸線路 中斷	80分/旅客150人	-
23	107.03.30	鐵工局	107-11	鳳山站	鐵工局承包商施工人員		
24	107.03.17	東工處	107-10	大武站	路線外方施工因地基震動造成邊坡石頭滑落 擊中列車前端玻璃	704/17分、751/14分· 計2列/31分	-
25	107.03.20	南工處	107-10	枋野~中央號誌站	鐵工局包商私製工程平車溜逸出軌	7列次/472分/旅客1260 人	1,005,077
26	107.01.24	鐵改局	107-05	K362+940	鐵改局布纜施工造成K362+940繼電箱內 B24無熔絲開關跳脫		
27	106.10.29	中工處	106-43	保安站	電車線掉落	38列次/2308分/旅客 15508人	60,489,264
28	106.09.25	鐵工局	106-40	潮州站	施工導致電車線掉落	4列次/86分/旅客100 人	14,534
29	106.09.27	東工處	106-39	三民站	軌道占用燈掉落	5列次/124分/483人	101,217
30	106.09.28	東工處	106-39	三民站	軌道占用燈掉落	2列/51分/310人	26,719
31	106.06.09	中工處	106-24	太原站	太原站施工導致車輛玻璃破裂	-	-
32	106.04.29	南工處	106-17	南州-林邊	擋土牆圍籬傾斜		
33	106.03.17	鐵工局	106-12	大肚溪南號誌站	中性區間施工	-	-
34 35 36	106.01.18 105.07.13 105.05	鐵工局 鐵工局 中工處	106-5 105-27 105-22	新烏日-台中 后里 台中	中性區間施工 CM31後車輛 施工引道車出軌	21列/489分/6730人	5,561,739

上面的列表，是以台鐵局認定的有責事故，除了排除權責未明者外、還可能排除「再議者」、「權責未明」及未列事故的重大工程缺失。

以下圖表舉例說明，所謂「再議者」、「權責未明」及未列事故的重大工程缺失之態樣。

例如：0224-2事故檢討，臺鐵局不敢列鐵道局有責，僅書寫「俟相關疑義釐清後再議。」

0224-3 (定發)	行車 異常事件 / 外物 侵入	327	第327次車潮州站準點(22:19)開車，22:25行駛潮州~南州站間K41+100處撞及鐵道局包商電纜塑膠管，致該次第1車(DR3032)及第2車(DR3086)間跳線外皮磨破，即報有關單位(含鐵道局)，後將塑膠管線移除後開車，晚9分(22:36)到南州站，即時起該路段列車以30K/H慢行。次日兩端站及潮州基地均回報鐵道局未派人處理，於07:10經詢問高雄工務段後得知塑膠管線及破布等，已由該段派員於00:14移開，即令07:15該處解除慢行，恢復正常行車速度，影響：327/9分、333/1分、3505/3分、332/11分、3504/1分、3042/2分，計6列/27分/旅客1,200人。	鐵道局包商電纜塑膠管侵入路線	責任單位： 鐵道局南工處系 統機電組電氣化 改善工程包商	第5次第一級審議： <input type="checkbox"/> 有責 <input type="checkbox"/> 無責 原因： 調查中。 辦理情形： 請運安處調查科詳查該塑膠管線建置單位及為何該塑膠管線裸露於路線上，俟相關疑義釐清後再議。	第5次第一級審議決議： 請運安處調查科詳查該塑膠管線建置單位及為何該塑膠管線裸露於路線上，俟相關疑義釐清後再議。
----------------	--------------------------	-----	---	----------------	---------------------------------------	--	---

例如：鐵道局的1080903事故，審了幾個月，才在109年初的審查會議定責。

交通部臺灣鐵路管理局108年第29次「第一級行車事故(件)審議」會議紀錄							
案號	事故種類	車次	事故概況	事故調查暨處理情形	權責單位暨事故紀錄	原因暨改善對策(辦理情形)	決議暨獎懲事項
0903-5 (定發)	行車 異常事件 / 運轉 中斷	2203	第2203次車北湖站準點(14:18)進站，因東正線北端OS區間區分絕緣器裝設不良，造成損壞，並導致電車線接觸線拉扯、斷落掛於西正線，及7組吊線鬆脫，富岡~北湖口站間無法運轉。令本次車後續停駛、富岡~湖口站間啟動公路接駁。14:58新竹電力搶修車(9302次)、15:00樹林電力搶修車(9251次)進入現場搶修，16:51西正線搶修完成，單線雙向運轉，17:30東正線搶修完成，恢復雙線雙向行車，因東、西正線橫渡電車線計畫晝夜間搶修，所以北湖站13AB及11號轉轍器反位暫時停用。計影響：53列/3,471分/旅客14,830人。 註：鐵道局承商本(3)日依第204電，申請事故區間00:40-04:50斷電封鎖，進行相關電力設備更新施工，造成本事故之OS區間區分絕緣器更新為其中一工項。	鐵道局裝設之區分絕緣器裝設不良致集電弓損壞及電車線拉扯斷	電力保養段： 臺北電力段	第28次第一級審議： <input type="checkbox"/> 有責 <input type="checkbox"/> 無責 原因： 調查中。 辦理情形： 俟本案調查員完成資料蒐證後再議。 第29次第一級審議： <input type="checkbox"/> 有責 <input type="checkbox"/> 無責 原因： 同第28次。 辦理情形： 俟本案調查員完成資料蒐證後再議。	第28次第一級審議決議： 俟本案調查員完成資料蒐證後再議。 第29次第一級審議決議： 俟本案調查員完成資料蒐證後再議。
0904-2	行車 異常事件		09:50許，斗六站西線上行進站號誌故障，令改手作號誌進站，經查係電纜線(7芯)接觸不良致佔用燈亮，10:12經更換電纜線後修復，號誌故	原調查資料： 電纜線(7芯)接觸不良致佔用燈亮	號誌保養段： 彰化電務段： 路線保養段： 嘉義工務段	第28次第一級審議： <input type="checkbox"/> 有責 <input type="checkbox"/> 無責 原因： 電纜芯線不良及枕木扣件絕	第28次第一級審議決議： 請工務處詳查原因，於下次會議再議。



例如:公文系統常見鐵道局缺失函件，以108年3月18日為例，鐵道局東工處對於花蓮瑞穗鄉施工建議，回以「經查該巷土地為交通部臺灣鐵路管理局所轄管與本處無關」

收創日期	主旨	來文字號
108/12/23	有關貴局來函，本處於 108 年 11 月 29 日在新竹站施工時，因電力維修車工作平台故障致施工延誤事故案，請本局加強電力維修車保養及駕駛人員教育訓練，以避免類似事故再次發生，復如說明，請查照。	鐵道東電二字第 1080005853 號
108/01/19	有關花蓮站因進行改建工程，車站內部硬體完善，但外圍動線不佳，函請本處於 108 年春節連續假期前協助改善案，復如說明，請查照。	鐵道東工一字第 1080000337 號
108/03/18	有關貴所函建請本處「修復中正北路一段 2 巷排水溝」損壞一案，經查該巷土地為交通部臺灣鐵路管理局所轄管與本處無關，請查照。	鐵道東工二字第 1080001231 號
108/08/12	臺鐵局 108 年 7 月 10-11 日召開「車站美學提升－減法設計」現勘，就花蓮站建議本處協助規劃改善事項，請貴公司說明原設計考量、評估改善可行性及所需經費，請查照見復。	鐵道東土字第 10800035741 號
108/10/14	本處原訂 108 年 10 月 16 日辦理「SL305 標臺東站、瑞源站新建接續工程」臺東站之保固缺失複檢工作，因配合臺鐵臺東站方行程，改至 108 年 10 月 17 日下午 2 時辦理，造成不便請見諒。	鐵道東工三字第 1087300715 號
108/11/27	有關「臺鐵南迴鐵路臺東潮州電氣化工程建設計畫」電力調配室新增馬賽克盤面與綜合調度所列車運行監視盤面不符合案，復如說明，請查照。	鐵道東機字第 1083300811 號

另外，針對鐵路工會自108年9月後，對鐵道局工程品質質疑的一連串強烈追蹤，鐵道局在官網上，特地增設3個網路專頁來控管，不過功效尚待驗證。



五、民間投資：

細觀鐵道局權責劃分表的新增「民間投資」項目，可說是包羅萬象。就其主要項目來看，簡單說，就是將來鐵路法修正：臺鐵可以經營觀光、資開等業務後，鐵道局輕輕鬆鬆將躍升幕後的操盤手，捷足先登穩坐大房東之位。

或許，不少臺鐵局內高官會將此視為改善臺鐵財務狀況的先機，不介意跟鐵道局共享「臺鐵資產開發CEO」的榮光，但不知這些贊成鐵道局插「乾股」且讓其主導臺鐵未來開發營運方針的長官們，有沒有想過鐵道局終有一天，不管因財團共謀或甚至不良動機，覬覦臺鐵局龐大的可商業開發不動產、場站與路線，讓臺鐵公司化甚至民營化，借由董事會架構，任意輸出這全民的資產。

再深入探討，會發現權責劃分表的這項目中，類似「區段徵收取得其餘可供建築用地之標售」這種炒土地方式，不就是當初臺汽公司賣掉「中崙站」、「壽德大樓」、「承德路場」...等數十億元以上進帳，卻一塊錢都沒有用在改進員工福利待遇的惡行嗎？

而這種忽視全民鐵路資產，任意售出倒賣的模式，此模式別說與全體員工一起共生共榮，更甚至將不與鐵路工會磋商最佳資產利用方式，這模式與當年台鐵公司化明細時程表中，首先且急迫的所謂資產「活化」預定表一個模樣。

只是，在溫水煮青蛙式過程中，更多細項藏在鐵道局授權裡，故現今臺鐵基層員工的險惡處境更甚當年。

台鐵公司化「明細」時程表

編號	工作項目	開始時間	完成時間	91年				92年									
				8/18	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7			
1	法規修																
1-1	修訂「鐵路法」草案擬訂	91.09.18	92.03.31														
1-2	擬訂鐵路公司條例草案擬訂	91.09.18	92.03.31														
1-3	擬訂公司章程、董事會組織規程草案擬訂	91.10.01	92.05.31														
1-4	擬訂公司組織規程草案	91.11.01	92.05.31														
1-5	修訂公司各項人事管理規章	91.11.01	92.08.31														
1-6	擬訂公司人事規章中薪、福利、退休、進修、資遣等事項草案擬訂	91.09.18	92.07.31														
1-7	擬訂員工傷殘退件管理辦法草案擬訂	91.09.18	92.07.31														
1-8	修訂鐵路修養管理規則	92.04.01	92.07.31														
1-9	修訂鐵路修養車輛檢修規則	92.04.01	92.07.31														
1-10	修訂鐵路運送規則	92.04.01	92.07.31														
1-11	修訂鐵路行車規則	92.04.01	92.07.31														
1-12	修訂鐵路附屬事業經營規則	92.04.01	92.07.31														
1-13	修訂鐵路總檢測量規則	92.04.01	92.07.31														
1-14	修訂鐵路危險品及平交道防護設施管理學費費用分攤規則	92.04.01	92.07.31														
1-15	修訂鐵路行車及其他事故損害賠償管理辦法	92.04.01	92.07.31														
1-16	修訂鐵路行車人員體檢實施規則	92.04.01	92.07.31														
1-17	修訂鐵路車用設備檢修及修補規則	92.04.01	92.07.31														
1-18	修訂電機維護檢修規則	92.04.01	92.07.31														
1-19	修訂鐵路電訊維護檢修規則	92.04.01	92.07.31														
1-20	修訂鐵路客運檢修規則	92.04.01	92.07.31														
1-21	修訂鐵路客運檢修規則實施細則	92.04.01	92.07.31														
1-22	修訂地方業、民營及專用鐵路經營管理辦法	92.04.01	92.07.31														
2	組織修																
2-1	公司組織修訂之規劃	91.09.18	92.06.30														
2-2	公司各單位員額配置之規劃	92.01.01	92.06.30														
2-3	公司人員之強弱計畫	92.07.01	92.12.31														
3	制度修																
3-1	公司庶業人員人事制度之規劃	91.09.18	92.03.31														
3-2	商務發展策略及公司經營策略之規劃	92.01.01	92.09.30														

圖5：當年臺鐵公司化的明細時程表很明顯地將資產開發與營運切割。

六、營運監理及採購：

直說，此次鐵道局權責劃分表中的營運監理及採購，這新增兩項業務，相同地仍讓臺鐵局喪失更多營運監理業務。而正因為失去行政機關身分，將深陷公司或民營化的危機，已在上說明；不再累述。

這邊想單純就採購方面來提醒臺鐵局，這方面的新限制，將讓未來臺鐵不管工務、機務、電務或運務的各項採購，更加綁手綁腳。另外，「鐵道系統採購作業指引」、「通用化規格」及9,999萬9,999元以下的補助計畫，原本由「國發會」核定之權力，現在鐵道局即可自行核定成為了「國發會軌道分局」，將都讓與鐵道局同為三級機關的臺鐵局更顯低聲下氣。

事實上，上述危機僅是冰山一角。喪失採購主導權的臺鐵局將面臨比現在更冗長的購料進程。除此，更嚴重的是未來以「營利」為目標的鐵道局軌道驗證中心，可能在低價考量下，讓「豐原站使用中國製人臉辨識系統產品」的「國安危機」更加頻繁的發



生。到時，鐵道局或許能以「非專案申請單位」、「非專案准許進口」藉口完美脫身，但使用材料者的臺鐵局卻難逃「為何不排除大陸製」的全民檢討窘境。

這種例子不只在豐原站監視器案例可找到，在最近的「台鐵局代購阿里山車輛」的監察院調查案更可見一斑。

調查報告

查、案 由：阿里山森林鐵路於107年初接連發生數起列車出軌事故，究係肇因於高山鐵路年久失修，抑或維護管理不善所致，又天災破壞迄今未能全線通車等情，容有瞭解之必要案。

非指形式上平等，而係保障人民在法律上地位之實質平等，行政機關自得斟酌規範事物性質之差異而為合理之區別對待。是以，維護公平交易秩序為政府一貫政策，政府採購行為尤不得對廠商有不合理之差別待遇，惟機關辦理採購，如有正當理由，亦得為差別之對待。經查中國大陸尚未加入「世界貿易組織政府採購協定(GPA)」，且兩岸尚未簽署相互開放政府採購市場之條約協定，**無論是否適用GPA之採購，均可於招標文件規定不允許大陸地區廠商或其產品或勞務參與。**

陸製軌道產品專案或准許進口一覽簡表

年度	產品	備註
	鐵路及電車道設備 Equipment for railways or tramways	
	鐵路機車，外來電源供電者 Rail locomotives, powered from an external source of electricity	
	鐵路機車，蓄電池供電者 Rail locomotives, powered by electric accumulators	
	柴電機車 Diesel-electric locomotives	
	煤水車 Tenders	
	其他鐵路機車 Other rail locomotives	
	自力推進之鐵路或電車道用客車、貨車及敞車，第8604節所列者除外，外來電源供電者 Self-propelled railway or tramway coaches, vans and trucks, other than those of heading No. 86.04, powered from an external source of electricity	

圖6：鐵道局未來是否會限制陸製材料，還是會核准更多陸料進口？

七、結語

因為臺鐵局長久以來背負行政機關的任務，在為民服務及國家政策配合下，長年背負龐大歷史債務惡名，全民對臺鐵有其負面印象與怨言，這些罵名對臺鐵所有員工而言並不公平。何況這些負面印象及罵名，其實很多來自路線及車站建造者一鐵道局。而這個單位，在面臨例如新設平交道建設不良違失時，採取態度都是龜縮起來，完全一付不干己事模樣。

表19 路 線 修 築 項 目 表 (續六)

Construction (Cont.4)

站 名	站 址	類別	備 註	年 度	備 註	備 註
102. 三光~大板橋	Tainan-Yali	8.7	三光~大板橋	民國102年	2013	民國102年
103. 大板橋~佳里	Hsiangchi-Dahe	8.1	大板橋~佳里	民國103年	2014	民國103年
104. 佳里~新營	Changshu-Hsin Ying	8.2	佳里~新營	民國104年	2015	民國104年
105. 新營~新化	Changshu-Hsinhua	8.3	新營~新化	民國105年	2016	民國105年
106. 新化~新豐	Hsinhua-Hsin Feng	8.4	新化~新豐	民國106年	2017	民國106年
107. 新豐~新市	Hsin Feng-Hsin Shi	8.5	新豐~新市	民國107年	2018	民國107年
108. 新市~新豐	Hsin Shi-Hsin Feng	8.6	新市~新豐	民國108年	2019	民國108年

圖7：102年-108年，19件台鐵局路線車站工程，有15件就是鐵道局做的，台鐵局完全承受了接收鐵道局後的所有民眾抱怨。

另再論，就國家政策與民眾生活長遠來看，讓臺鐵局有必要仍以「公務機關」存在，存在的理由就是，可避免被「資產開發分離化」、「本業分區化」、「公司化」、「民營化」，到最後「臺鐵財團化」。

對全台灣人民而言，提供一條廉價的鐵路運輸是一項很重要政策服務，一旦以「臺鐵營利」為前提下，全民將必須付出高出於現今數倍的票價，才能達成「臺鐵營利」目標。

臺灣鐵路工會認為，倘若為了利於營運，以法制、以策略、以彈性增加經營項目種類及減少部份法規限制，同時間並維持行政監理的利民、便民前提下，方堪稱最佳臺鐵轉型方式。

而現在鐵道局趁虛而入，藉由權責區分來奪取臺鐵行政業務，並在未來法令修正後的鐵路事業項目上，占盡臺鐵便宜，可謂是司馬昭之心。

再甚者，鐵道局若想在臺鐵組織改革中，將全部規劃、採購、驗收、費率草案訂定權、資產收益權...等等權責抓進自己口袋，那可真稱是「乞丐趕廟公」，陷臺鐵局萬餘名員工於不義中，更將全台灣人民廉價鐵路運輸基本權力置之不理，在此「臺灣鐵路工會」重申，對「交通部」與鐵道局此荒謬之行徑不會坐視不管，將會以實際行動捍衛，並呼籲全民抵制。

第11屆第17次勞資會議紀錄



時間：109年8月13日上午10時整

地點：花蓮工務段會議室

主席：馮副局長輝昇、勞方召集人鍾代表雲章

壹、提案討論：

第一案：值勤中第一線站車人員及人身安全，路局應建立完善防護機制。(提案單位：鐵路工會)

一、決議：

- (一)請運務處研擬因應措施。
- (二)繼續追蹤。

貳、建議事項：

建議一：請教是否有鐵路隧道消防安全設備設置規範?(提案人：宜蘭分會)

一、說明：例如長隧道之觀音隧道，假設發生嚴重意外著火時，是否有足夠應對?

二、決議：

- (一)請防護團於下次會議回復。
- (二)繼續追蹤。

建議二：宜蘭段轄內宿舍及備勤房舍修繕(提案人：宜蘭分會)。

一、說明：因宜蘭段運、工、機、電南居北工人數每年特考進來很多，建議轄內閒置房舍整修，給員工居住場所，安心工作。

二、決議：

本局就員工宿舍及備勤房舍整修工程，均持續依各業務單位需求辦理改善中，爰有關宜蘭地區需求請於宜蘭地區勞資會議研商，不列入本會議追蹤。

建議三：宜蘭運務段各車站購置冰箱，供員工放置便當(提案人：宜蘭分會)。

一、說明：有些車站飲食不方便，需自備便當或食物，如沒有冰箱容易損壞，間接影響健康與運轉安全，建請各站購置冰箱，以維員工生活機能方便性。

二、辦法：請宜蘭運務段統計購買補齊。

三、決議：

- (一)請運務處協助編列預算因應。
- (二)繼續追蹤。

建議四：擬請增各道班工作需之適當交通工具，提請研討(提案人：宜蘭分會余代表侃儒)。

一、說明：目前各道班公務使用主要交通工具為機車，各道班配置的機車約2臺，道班人數約8-10人，平時保養工作皆需交通工具代步，建議因地制宜，配置適當交通工具，以利工作進行。

二、決議：



(一)請工務處通盤檢討，全面調查轄屬單位需求數量，且考量預算控管額度等因素，以逐年編列、逐步改善方式因應，並擬定計畫期程以利管考追蹤。

(二)繼續追蹤。

建議五：依交通部臺灣鐵路管理局所屬各單位人員遷調要點規定，應先調整南居北工後再提報特考缺，但108特考卻有宜蘭機務分段的缺，卻仍有等待南居北工的同仁未先調動，請說明（提案人：花蓮分會吳代表政輝）。

決議：

(一)請機務處研擬轄屬段內遷調事宜。

(二)繼續追蹤。

建議六：花蓮車站後站區域，工務、電務、電力預計搬遷至吉安站，目前無規劃至倉庫及料場用地（提案人：花蓮分會張代表建泰）。

一、說明：工、電單位為維護單位不比一般行政單位有辦公室就可以運作，需有足夠的場地設置倉庫及料場用，以維持維護單位正常運作。

二、辦法：建議設計規劃時納入設計。

三、決議：

(一)請工務處責成花蓮工務段擇期召開會議，邀集相關單位研商。

(二)繼續追蹤。

建議七：員工體檢經費多年未調整，致每次招標都是巡迴車得標，體檢報告都有失準確，以致未能達到體檢之功能（提案人：花蓮分會吳代表上宏）。

決議：

(一)請勞安室於不違反採購法相關規定下研擬因應，俾符員工需求及

落實體檢之功能。

(二)繼續追蹤。

建議八：因在9月份車班組實施減少一個休息日出勤，目前新進派補車長的人力，僅僅只能勉強補足例假日及休息日出勤人力，乘務員請一般休假的人力仍相當不足（提案人：花蓮分會李代表維綱）。

決議：

(一)請運務處責成花蓮運務段於8月底前完成車班組人力評估(包含1成預備人力)。

(二)繼續追蹤。

建議九：東部地區電務單位各所轄區過長，導致因車程常常故障排除而延誤，希望能重新規劃各分駐所人力及轄區距離（提案人：花蓮分會黃代表竑積）。

一、說明：舉例：花蓮電力段因和平電力分駐所歸還宜蘭電力段，加上大武分駐所成立，現階段人力及各分駐所保養區間是否能應付現在的環境條件。

二、決議：

(一)請電務處考量轄區距離等因素，研議重新規劃各分駐所人力及轄區距離等事宜。

(二)繼續追蹤。

建議十：電力機車老舊故障率又高，電力機車已不足使用，目前又因運用在臺鐵鳴日號之2部機車無法使用，試問機務處如何因應？（書面建議，提案人：鐵路工會吳代表長智）。

第11屆第18次勞資會議紀錄



時間：109年9月17日上午9時30分

地點：本局第1會議室

主席：吳代表長智

壹、主席報告事項：本次會議由材料處陳處長裕謀業務報告。

鍾代表雲章發言：

現有留置各場、廠、段、站報廢車輛，建請儘速拆解標售，增加路線容留空間。

陳處長裕謀回覆：

有關報廢車輛之標售，材料處將依據各廠、段所提之委託文件積極辦理標售事宜，109年度已標售計52輛，目前尚有高雄機廠委託辦理之廢鐵路貨車37輛、廢鐵路客車67輛及七堵站委託辦理之柴液型機車1輛，本處刻正積極辦理標售，並於109年9月18日辦理第一次公開標售。

鄭代表昇富發言：

工務工程更換之廢鋼軌、廢熟鐵已堆置飽和，陸續工程之廢料已無法存放，請加快標售。

陳處長裕謀回覆：

有關工程拆收所產生之廢料，建請各主管處加強宣導先以折讓(售)予立約商為原則辦理。另材料處對各單位提出之廢料標售委辦案件都會積極辦理，有關嘉義工務段堆存之廢鋼軌及廢熟鐵，建請工務處儘速彙整相關文件送材料處，俾辦理就地標售事宜。

林代表大川發言：

緩動料報廢後是否有單獨拍賣，使其拍賣價金提高，以增加福利金收入。

陳處長裕謀回覆：

現行本局呆料鑑定處理小組辦理擬列呆報廢材料鑑定作業時，均副知附業營運中心派員查看確認有否可作為商品開發及價值提升之項目。而陳准報廢後之材料，則分別依據材料種類性質進行分類，如廢銅、廢熟鐵等，並依國有財產署規定，參考前次標售價格及廢料市場行情辦理公告標售。

彭代表國勳發言：

廢料標售採公告底價，決標率由40%提高到60%，但收入是否也提高，會不會只提高決標率而造成收入降低?如何防止?。

陳處長裕謀回覆：

廢料標售收入主係受廢料市場行情漲跌趨勢及廢料實際狀態影響，而公告底價之訂定係由存料單位以詢價、參考本局前次標售價格或近日市場行情覈實填寫預估底價，再由材料處依權責核定後公告，並依後續投標情況依一定原則酌予調整底價。

貳、歷次會議追蹤辦理情形：

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17次會議秘書處說明：

交通部於109年7月20日交管字第1097001263號書函轉財政部109年7月17日臺財產公字第10935006100號函，有關財政部對於本局宿舍管理要點草案內容審核後提出待釐清、修正事項，本處已依審核意見修正或補充說明，修正後相關資料已陳核並將儘速函復交通部。



11屆第17次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議秘書處說明：

財政部對於本局宿舍管理要點草案內容審核後提出待釐清、修正事項，經本處修正後業於109年8月11日鐵秘事字第1090025156號函報交通部，交通部於109年8月17日交管字第1097001426號函復財政部，現於財政部國有財產署審核中。

11屆第18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18次會議人事室說明：

本案本局業以109年7月8日鐵人一字第1090021451號函報交通部，交通部業於109年9月9日交人字第1095009429號函請本局針對下列審核意見重行檢討：

- 1、營運人員人事管理要點第5點第1項得選擇轉僱為營運人員之各類現職人員，雖可認屬第3點第1項之例外規定，惟所報營運人員人事管理要點部分規定修正草案，擬再擴充前開免經公開甄選之例外對象範圍，其必要性及妥適性似可再酌。
- 2、本案擬放寬現任什工、工友8人及餐旅服務總所自僱人員之工友24人得依其意願選擇轉僱為營運人員，考量前開人員如部分選擇不轉僱，貴局須繼續設置是類職稱並適用相關人事管理規定，且餐旅服務總所其他自僱人員仍不得轉僱為營運人員，似未能達成貴局工種簡併目標及提升行政效能，宜再予評估。

11屆第18次會議決議：

- 一、請人事室持續向交通部溝通，並先將相關說帖提供鐵路工會共同研議。
- 二、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。

(一) 11屆第17次會議運務處說明：

查本局資訊中心業於109年7月8、14、16日辦理3場次需求訪談會議及教育訓練操作課程，將持續安排相關訓練，以利本(109)年9月上線實施。

11屆第17次會議決議：

- 一、請運務處擇期於花蓮運務段增辦1場訓練。
- 二、109年9月上線實施，後續滾動式檢討辦理。
- 三、繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議運務處說明：

- 一、有關花蓮運務段增辦1場訓練一節，本處同意辦理，並將再與花蓮車班組聯繫協調訓練地點。
- 二、本案勞資會議原決議於9月1日起實施，因資訊中心來函表示上、下班差勤確認尚在測試，無法如期完成，所以乘務人員簽到方式仍需配合設備完成，故預定於10月1日啟用，後續配合滾動式檢討。

11屆第18次會議決議：

- 一、請資訊中心儘速完成測試後上線使用。
- 二、運務處之差勤與機務處一致，以MA系統認定，併採人工簽到方式。
- 三、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18次會議人事室說明：

本案本局業以109年7月8日鐵人一字第1090021451號函報交通部，交通部業於109年9月9日交人字第1095009429號函請本局針對下列審核意見重行檢討：

- 1、營運人員人事管理要點第5點第1項得選擇轉僱為營運人員之各類現職人員，雖可認屬第3點第1項之例外規定，惟所報營運人員人事管理要點部分規定修正草案，擬再擴充前開免經公開甄選之例外對象範圍，其必要性及妥適性似可再酌。
- 2、本案擬放寬現任什工、工友8人及餐

旅服務總所自僱人員之工友24人得依其意願選擇轉僱為營運人員，考量前開人員如部分選擇不轉僱，貴局須繼續設置是類職稱並適用相關人事管理規定，且餐旅服務總所其他自僱人員仍不得轉僱為營運人員，似未能達成貴局工種簡併目標及提升行政效能，宜再予評估。

11屆第18次會議決議：

- 一、請人事室持續向交通部溝通，並先將相關說帖提供鐵路工會共同研議。
- 二、繼續追蹤。

第111401案：公務人員終身學習實施要點未將路局員工納入為適用對象，故不得以為求單位KPI績效而強制員工要求參與。

(一) 11屆第18次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

- 1、查本處現行各運務段皆無以KPI績效要求員工參與終身學習。
- 2、各運務段所辦理各項訓練課程，所屬人事室皆依程序登錄上傳終身學習時數，如由本處派訓同仁至外機關參訓，各機關亦明確記錄身分證字號，由該機關上傳時數，若同仁自行學習，非由機關派訓，需自行至終身學習入口網確認時數上傳情形。

二、工務處說明：本處業請各工務段及工務養護總隊調查，108及109年度是否有以KPI導向要求非本職人員配合上課之情事，調查結果各段及總隊皆無此情事。

三、機務處說明：本處經詢問各廠段，無以提升KPI績效為由強制同仁終身學習情形。

四、電務處說明：

檢附108年及109年「本局電務處各段及電訊中心實施績效KPI管理考評表(草案)」，原考評標準組織學習(含數位學習時數)已修改為教育訓練成效：依本處訂定整體教育訓練計畫所定各段應辦理之關鍵職能教育訓練時數考評。

11屆第18次會議決議：

茲以運務處、工務處及機務處皆無以KPI績效要求員工參與終身學習，又電務處業修改「本局電務處各段及電訊中心實施績效KPI管理考評表(草案)」，爰予結案。

第111701案：值勤中第一線站車人員及人身安全，路局應建立完善防護機制。

(一) 11屆第18次會議運務處說明：

經查本局目前已就通報機制及安全防护等方面，辦理情形如下：

- 1、(列)車長可依個人意願領用水柱型防身噴霧器，每年辦理1次教育訓練。另列車車長室及車站設置防身棍，供同仁必要時取用。
- 2、運輸班有安排4小時「簡易防身術」、3小時「從犯罪學談鐵路站車發生之治安事件與防處之道」等課程。
- 3、本局訂有「站、車危安事件處理標準作業程序(SOP)」，若列車、車站發生危安事件，依循該SOP辦理通報、疏散旅客及尋求路警支援等。
- 4、另會依據營運安全處訂定之危安應變之處理相關規定辦理。

11屆第18次會議決議：

- 一、請運務處依說明落實辦理。
- 二、請防護團函請鐵路警察局提升護車人員密度，加強維護站車秩序。
- 三、本案辦理情形副知彰化地區勞資會議。
- 四、結案。

參、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17次會議主辦處室說明：

一、機務處說明：已由花蓮機務段辦理測試中。

二、工務處說明：本處俟機務處提供簽局核准之圖說及需安裝之物料後，通知轄區工務段辦理安裝事宜。

三、花蓮運務段109年7月30日召開「花蓮站電車停車標設置位置，研議改善方



案」會勘紀錄如下：

- (1)下行各月臺股道原電車停車標(8輛)，移設至車序牌11車位置併排(設於軌道側)。
- (2)下行各4輛電車停車標移設位置：
第1股道：移設至車序牌7車位置併排(設於軌道側)。
第4、5、6、7股道：移設至車序牌8車位置併排(設於軌道側)。
- (3)上行各4輛電車停車標移設位置：
第1股道：移設至車序牌3車位置併排(設於軌道側)。
第4、5、6、7股道：移設至車序牌4車位置併排(設於軌道側)。
- (4)上行各月臺股道原電車停車標(8輛)，移設至車序牌1車位置併排(設於軌道側)。
- (5)電車停車標(含4輛車)移設後與車序牌併排下緣水平一致。
- (6)第4、5、6、7股道上行第二組感應子，移設至車序牌2-3車間。
- (7)上述相關作業經費，請工務處於花蓮站月臺提升案一併納入預算改善。

11屆第17次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議主辦處室說明：

一、營運安全處說明：

- 1、本案請運務處、工務處、電務處於月臺加高工程中，依據109年7月8日林副總工程司主持之會議紀錄整合各種停車標誌。
- 2、標誌需要移設之車站，請運務處儘速會勘辦理。
- 3、本處仍持續追蹤辦理情形。

二、運務處說明：本處已彙整所轄各車站停車位置圖，並於109年8月28日函營運安全處依後續辦理事宜。

三、工務處說明：本處待機務處研議後就本處權管部分配合辦理。

11屆第18次會議決議：

- 一、枕木上電車停車標由營運安全處設計，工務處安裝，以景美站試辦，並邀集吳代表長智列席。
- 二、請依本局企業識別系統，一併整合車序牌。
- 三、請營運安全處再擇期召開專案會

議。

四、繼續追蹤。

肆、11屆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17次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：待電務處試辦萬華等五車站之出發號誌與開車號誌連鎖後，本處配合辦理須配合之試辦相關事宜。

二、營運安全處說明：已於109年7月24日第31號電報：「自109年8月1日試辦1個月，再行評估相關事宜。」

11屆第17次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：本處待電務處研議後就本處權管部分配合辦理。

二、營運安全處說明：

- 1、俟試辦完成請運務、機務、電務3處儘速提供試辦之成果予本處彙整。
- 2、預定9月底召開會議，研議後續應如何辦理。

11屆第18次會議決議：

一、請運務處訂定車站之出發號誌顯示時，行車人員(副站長、運轉員)之開車號訊SOP。

二、鹿野站試辦取消，設備暫不拆除。

三、萬華、宜蘭、玉里、大林、彰化等5站試辦出發號誌機、開車燈確認及呼喚應答併用一案，經試辦評估後，不予實施。

四、特定事項第160條，有關甲乙種簡易站擬取消呼喚應答機制一節，倘有修正需要，請機務處評估簽局。

五、繼續追蹤。

伍、11屆6次建議事項追蹤辦理情形：

一、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17次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：本處待營運安全處說明「地震速報系統優化作業」之作業內涵後，如有召開會議討論，本處配合出席研討。

二、營運安全處說明：有關地震訊息自動傳送行駛列車，使司機員同步收到訊息案。辦理情形如下：

(一)109年7月21日由林景山副處長主持「研商本局地震應變及地震資訊通報介接事宜會議」中，將本案納入討論議題二，主席裁示納入研議。

(二)由於本案市面上無相關設備或廠商製作，屬於創新案例，本處目前有三階段須要克服：

第一階段：克服發送源頭。地震優化案之地震訊息自動介接，包括程式相容設計與發送器之訊息發送。

第二階段：克服訊息傳送設備。目前本局無線通訊網路只有行車調度無線電，當第一階段克服發送源頭後，將會請電務處協助相關傳送技術與設備。

第三階段：克服列車訊息接收。本局列車皆有行調系統，是否可以順利接收訊息，必須經過測試，屆時將請機務處協助相關訊息接收技術與設備。

(三)109年8月6日將召開「109年本局地震速報系統優化案工作小組第3次會議」，將提案請中央氣象局協助發送源頭之程式相容設計。透過提案找出問題點，再針對問題尋求解決方案。

11屆第17次會議決議：繼續追蹤。

(二)11屆第18次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：如有召開會議討論，本處配合出席研討。

二、營運安全處說明：有關地震訊息自動傳送行駛列車，使司機員同步收到訊息案。109年8月24日洽電務處（電訊科）及行車調度無線電建置廠商，並將相關資料提供給中央氣象局轉協力廠商研議自動介接可行性，包括程式相容設計與發送器之訊息發送。透過廠商專業找出問題點，再針對問題尋求解決方案。

11屆第18次會議決議：

一、由工務處及電務處配合營運安全處繼續執行。

二、結案。

陸、11屆8次高雄機廠建議事項追蹤辦理情形：

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18次會議主辦處室說明：

一、秘書處說明：

1、依「高雄機廠遷建潮州員工生活機能第1次研討會」決議由本處簽局爭取4名服務佐理員額予該廠辦餐一節，人事室便簽說明本局專案控留缺額已用罄，建請該廠委外或其他方式辦餐。

2、旨案建請高雄機廠比照臺北機廠員工餐廳模式自辦餐廳或委外辦餐。

二、機務處說明：現行餐廳應員工用餐人數未達建置標準，現階段以中央廚房供應便當方式供餐，待第2期工程納入興建，並請高雄機廠總務把相關經費預算書分類為勞務或財務後送專案工程處。

11屆第18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18次會議機務處說明：

有關高雄機廠上下班通勤列車，依專案工程處109年7月7日會議執行，其相關運轉模式請區域單位機務段、機廠、運務、調度所、營運安全處討論協調，如有問題下次會議再行提出。

11屆第18次會議決議：

本案有關高雄機廠員工通勤問題既已通盤考量，爰予結案。

柒、11屆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18次會議機務處說明：

本處已於109年9月4日函請新竹機務段後續辦理其他EMU700編組駕駛室/客室間通道門柵欄封閉。

11屆第18次會議決議：

- 一、請機務處於車廂哺乳室改善工程施工時，一併將本案列入研議。
- 二、結案。

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。

(二) 11屆第18次會議機務處說明：

查本局車廂無階化改造時，均考量乘務人員上下便利性，於車門處設有扶手及踏階，且多次邀集運務處、新竹地區勞資會議及鐵路工會會勘確認需求。

11屆第18次會議決議：

- 一、請機務處將700型及太魯閣列車兩端駕駛室上、下車門處加裝鍊條。
- 二、結案。

捌、11屆12次建議事項追蹤辦理情形：

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。

(一) 11屆第17次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

1、工作鞋配發如下：

配備名稱	式樣	發給對象	使用年限	備註
工作鞋	短統式	1.特、一、二等站站長。	二年一雙	
		2.車班組：車長、押運工作人員。	一年一雙	僅配發貨車組
		3.車站：兼辦調車、轉轍、摘掛指示牌及貨物、行包授受工作人員。	一年一雙	專辦調車人員辦理調車工作頻繁者，可酌量發給一年3雙，最多一年以發給4雙為原則，並由段長核定。
		4.車站：三等站站長、行車有關站務主任、副站長、嚮導、調車、轉轍、號誌、車號、看柵、摘掛指示牌及行包授受工作人員。	一年二雙	
		5.段內替班人員。	一年二雙	

2、服裝採購及發放納入工時協商會議檢討。

二、機務處說明：

1、目前機務處並無統一發放工作鞋，是由各廠、機、檢段依據本局勞工一般安全配備數量及使用年限一覽

表自行採購並發放予同仁。

2、有關服裝採購及發放考量南北氣候差異一案，本處將會提議納入工時協商會議提出檢討，並於本局服裝工作小組會議提出相關建議。

三、工務處說明：本處已就工作鞋發放已補列資料。

四、電務處說明：

名稱	電務處工作鞋辦理情形
發放對象	現場工作人員。
發放方式	每年發放2次，由各段(中心)在上半年自行辦理。

11屆第17次會議決議：

一、請花蓮機廠將本(109)年度辦理採購之困難點及有關問題報請機務處協助。

二、有關運務段依原採購合約辦理後續擴充採購事宜，請運務處適時協助。

三、本年度之採購作業請運務、工務、機務、電務等單位於本年底前完成。

四、繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

1、經查目前無運務段依原採購合約辦理後續擴充採購事宜，如運務段有辦理後續擴充需求，本處將全力協助。

2、另本年度預定採購之勞安配備應皆可於年底前交貨完畢。

二、機務處說明：

1、今年3月花蓮機廠已請廠商套量第一批衣服尺寸，因需時間製作，第一批服裝預計於9月初交貨，而第二批服裝也已通知廠商套量尺寸，預計年底前製作並出貨完畢，已請花蓮機廠持續追蹤廠商製衣進度。

2、有關本年度服裝採購作業，機務各廠段皆已向廠商訂貨，刻正追蹤其進度並加速製衣，預計年底前完成。

三、工務處說明：

1、花蓮地區新進員工已於109年2月完成工作服發放。

2、另有關本年度服裝採購作業，預計

109年9月交貨至本局中區供應廠，續由該廠排定驗收期程，預計於11月送達本處各用料單位。

四、電務處說明：

- 1、本年度工作服採購作業將於本年底前辦理完成。
- 2、檢送「電務處服裝及勞工一般安全配備發給數量及使用年限一覽表」。

11屆第18次會議決議：

- 一、本案轉知花蓮地區勞資會議追蹤。
- 二、結案。

玖、11屆14次建議事項追蹤辦理情形：

一、機廠技術助理實際擔任檢查員工作者，與機務段表列職務相當，個人無責任事故獎勵為何未被列入。

(一) 11屆第18次會議機務處說明：

本處就特定行車人員個人無責任事故獎勵規定事項機廠人員通用部分，經研討決議請各機廠儘速將擔任检查工作符合派任助理工務員者從實派任，未能派任者，應依上述條文第二條第四項：「…(四)機廠：實際擔任檢查員工作之工務員、助理工務員。…」請領工作點，以免損及員工權益。

11屆第18次會議決議：

- 一、本案轉知臺北機廠勞資會議。
- 二、結案。

拾、11屆15次建議事項追蹤辦理情形：

一、員工於同一事業單位內服務年資之事實，無論有無資位，其休假年資應予併計，乃是友善事業照顧員工之本意。

(一) 11屆第17次會議人事室說明：

一、有關公務人員考試錄取人員前任職本局之服務年資係為同一雇主得否併計為休假年資一案，經洽勞動部告以，鐵路特考錄取人員訓練期間係屬國家考試規定之範疇，屬銓敘部權管，建議逕向該部洽詢。

二、嗣經洽詢銓部函轉公務人員保障暨培訓委員會回復，公務人員考試錄取人員於訓練期間，其身分即屬尚未完成考試程序之考試錄取人員，其相關

權益，原則均比照、準用、或依公務人員相關規定辦理，尚無勞動基準法所定勞僱關係相關規定之適用。

三、另查與本案有關，係本局沈員(107年鐵特錄取人員)申請其前任職於本局工程助理年資應併計為休假年資訴訟案，將依新北地方法院民事判決再予提會報告。

11屆第17次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議人事室說明：

經查與本案相關之本局臺北電務段技術助理沈員休假年資併計爭議案尚在訴訟程序中(預計109年9月9日進行言詞辯論)，嗣後將視新北地方法院民事判決結果再行續辦，據以提會報告。

11屆第18次會議決議：繼續追蹤。

二、各車站「專案退票」案件形形色色，電子票證啟用後問題更是五花八門，已非車站，尤其是小站可以單純處理。如果審核處理上與運務段或運務處見解不同，則公文往返說明曠日廢時，甚至被質疑圖利旅客，有勾串之嫌，所以建議統一交運務段或運務處處理。

(一) 11屆第18次會議運務處說明：本處另擇期與彭代表國勳協商。

11屆第18次會議決議：

- 一、請運務處函復彭代表國勳。
- 二、繼續追蹤。

拾壹、11屆16次建議事項追蹤辦理情形：

一、建議取消「四層防護」，並回歸無車班所在，由同仁到班後，電話向車班報到之機制，若有漏乘仍由車班找人替班。目前四層防護係由車站值班站長替乘，僅留下無權且單獨值勤的運轉員，爰如「四層防護」可行，則可取消花蓮、臺北車班以可節省大量人事經費。

(一) 11屆第17次會議運務處說明：

- 1、運務處最新修訂「嚴防乘務人員漏乘四層防護機制」(運運考字第1080013975號函)中，明訂乘務人員需派班確認、報到確認、行調測試以及「續乘」或「替乘」之緊急



應變。

- 2、花蓮車班組之臺東組乘務員出勤，除在臺東站簽名報到外，應打電話向花蓮車班再次報到確認；遇車站發現乘務員漏乘之情事時，應通知車班組安排接替人員，必要時請車站具有資格之行車人員先行值乘，如有困難應通報運務段協助應變。故此部分並未要求當班之值班站長，遇乘務人員漏乘時，值班站長一定得替乘，如該站有站務主任或站長得以幫助行車業務時，值班站長得接替漏乘車長之乘務，車站亦應通報車班組及運務段協助應變及後續處置。
- 3、乘務人員漏乘之狀況為突發緊急之情形，車站及車班組如有共同防護及適宜應變之處置，並將事故損害降至最小，旅客之權益亦不致遭受影響。

11屆第17次會議決議：

一、請運務處擇期邀集各運務段召開會議研商，並邀請彭代表國勳列席。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議運務處說明：

本處於109年8月25日召開第9次SMS會議，已針對四層防護之議題，納入議程討論，並研議就乘務人員漏乘或遇有無法繼續值乘時之處理，修訂作業規定。

11屆第18次會議決議：

一、請運務處提供相關作業規定，俾於下次會議討論。

二、繼續追蹤。

二、每年鐵路節有表揚連續服務滿50年之資深人員，惟現今考試規定須滿18歲以上始具有報考資格，如獲錄取正式任用，連續服務至65歲屆齡退休，無法符合50年資歷條件，顯不合時宜，建議修改為45年以符實務。

(一) 11屆第18次會議人事室說明：

本室將就勞資會議建議納入考量，並於研議相關可行方案後，再行提會。

11屆第18次會議決議：繼續追蹤。

三、機務處自訂有違行車實施要點第280條管考內規，經本次局勞資會議

營運安全處議定確認，應即修正管考方式以符規章。

(一) 11屆第17次會議機務處說明：

一、行車實施要點第280條：列車遇有注意號誌顯示時，應預料次一號誌機為險阻號誌並以不超過每小時六十公里之速度越過其顯示處所進行。但自動號閉塞號誌機如視距不足，無法在視距內以常用緊軔將列車速度減至每小時六十公里時，在減速過程中准予超過每小時六十公里之速度越過該號誌機進行。

二、此項管考方式，以函文方式通知各段依據要點280條辦理。

11屆第17次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第18次會議主辦處室說明：

一、營運安全處說明：本案本處僅提供規章說明，無本處辦理事項。

二、機務處說明：已109年8月3日機行字第1090011986號函，發文各單位依據行車實施要點280條辦理。

11屆第18次會議決議：

一、本案轉機務處機班工時協商會議研商。

二、結案。

四、對進站及出發之行車對要件，未達法定視距之處所，以各段(所)轄區表列應改善地點，以資遵循改善。

(一) 11屆第18次會議機務處說明：

此項改善地點，以函文方式通知各段調查，彙整後轉營運安全處及電務處辦理。

11屆第18次會議決議：

一、本案轉機務處機班工時協商會議研商。

二、結案。

拾貳、11屆17次建議事項追蹤辦理情形：

一、請教是否有鐵路隧道消防安全設備設置規範？

(一) 11屆第18次會議主辦處室說明：

一、營運安全處(防護團)說明：

本局鐵路隧道消防安全設備設置相關規範，係由轄區工務單位依法規自檢管理。本處已於109年9月7日便簽請工務處

協助回復。

二、工務處說明：

1、交通部於97年7月部頒「鐵路隧道及地下場站防火避難設施及消防安全設備設置規範」，該規範適用於都市計畫區域內之鐵路隧道與地下場站相關防火避難設施及消防安全設備，於部頒規範內，規定隧道應設置隧道消防栓，消防栓應設置於隧道二側，採交錯方式排列，每一消防栓間距在50公尺以下，…（略）。非都市計畫區域內之鐵路隧道及地下場站得視其穿越地區都市化程度參酌辦理，既存鐵路隧道本局依上述規範於擴建、改建、遷移及變更時，其消防設備應比照「各類場所消防安全設備設置標準」第13條之原則辦理。

2、本案所提觀音隧道係於92年啟用，係為非都市計畫區域內)隧道，故不屬於上開規範之範疇，惟安全考量，本局於該隧道以每間隔不超過50公尺為原則放置滅火器，並於中途設置北橫坑及南橫坑二處供人員緊急疏散。

11屆第18次會議決議：

- 一、本案經營運安全處及工務處說明，並按相關規定辦理，爰予結案。
- 二、本案轉知宜蘭地區勞資會議。

二、宜蘭運務段各車站購置冰箱，供員工放置便當。

(一) 11屆第18次會議運務處說明：

經洽宜蘭運務段，目前僅平溪站有此需求，已請該段於「設備零件(510205-3106-01)」項下自行動支。

11屆第18次會議決議：

- 一、本案轉知宜蘭地區勞資會議。
- 二、結案。

三、擬請增各道班工作需之適當交通工具，提請研討。

(一) 11屆第18次會議工務處說明：

本處將進行通盤檢討，預計於本(109)年9月中旬全面調查轄屬單位需求數量後，再視實際需求數量，擬訂計畫期程

逐步編列及改善，於11月底彙整111年擬汰換及新購公務車輛後報局，以利提報交通部及行政院審核。

11屆第18次會議決議：

一、本案轉宜蘭地區勞資會議及工務處工時協商會議列管。

二、結案。

四、依交通部臺灣鐵路管理局所屬各單位人員遷調要點規定，應先調整南居北工後再提報特考缺，但108特考卻有宜蘭機務分段的缺，卻仍有等待南居北工的同仁未先調動，請說明。

(一) 11屆第18次會議機務處說明：

七堵機務段108年鐵路特考進用人員分配至宜蘭機務分段為技術助理，該段並無技術助理登記請調宜蘭機務分段，並無有等待南居北工的同仁未先調動之情形。

11屆第18次會議決議：

- 一、本案轉知花蓮機廠勞資會議。
- 二、結案。

五、花蓮車站後站區域，工務、電務、電力預計搬遷至吉安站，目前無規劃至倉庫及料場用地。

(一) 11屆第18次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

本處已發函請(109.8.3工橋隧字第1090011933號函)花蓮工務段召開需求會議，本處將持續追 本案進度。

二、電務處說明：

本案業於109年8月27日會勘完成，選定吉安站南側為花蓮電務段倉庫及戶外料場之預定地，俟花蓮工務段估算所需整地經費後，花蓮電務段即儘速辦理後續相關事宜。

11屆第18次會議決議：繼續追蹤。

六、員工體檢經費多年未調整，致每次招標都是巡迴車得標，體檢報告都有失準確，以致未能達到體檢之功能。

(一) 11屆第18次會議勞安室說明：

一、短期建議：

- 1、招標方式可採最有利標-固定費率辦理。
- 2、依據107年10月30日召開之「107年



度第3次職業安全衛生委員會」**「案號10707建1案請貴局提高員工一般健康檢查預算，以為同仁健康。」**主席裁示：依主計室建議各單位可採最有利標-固定費率方式辦理招標，如仍有困難再另簽報爭取費用。

二、中期建議：

- 1、本局職業醫學科醫師建議增加健檢項目，平均1年增加經費200元。
- 2、運、工、機、電各單位多從事重複性、輪班、夜間、長時間工作等有危害安全及衛生顧慮之工作，長期壓力及工作疲勞累積，容易忽略疾病的發生，故與職醫討論後，擬增加T3、FreeT4、iFOBT及r-GT等檢驗項目。

11屆第18次會議決議：

- 一、本案轉知花蓮地區勞資會議。
- 二、結案。

七、因在9月份車班組實施減少一個休息日出勤，目前新進派補車長的人力，僅僅只能勉強補足例假日及休息日出勤人力，乘務員請一般休假的人力仍相當不足。

(一) 11屆第18次會議運務處說明：

- 一、為因應車班組實施每月減少一個休息日出勤之人力需求，經查花蓮運務段已於8月份工作指派5名運輸班結訓人力支援，另9月份擬再增加2名人力支援。
- 二、另花蓮運務段擬於9月底就車站人力運用及車班組執行狀況，檢視後續支援人力。

11屆第18次會議決議：

- 一、請運務處再評估檢討人力運用狀況。
- 二、繼續追蹤。

八、東部地區電務單位各所轄區過長，導致因車程常常故障排除而延誤，希望能重新規劃各分駐所人力及轄區距離。

(一) 11屆第18次會議電務處說明：

本處業於處務會議請東部轄區各段研

議相關人力需求，訂定改善目標及改善條件，並於下次處務會議討論轄區是否應重新調整及人力分配相關事宜。

11屆第18次會議決議：

- 一、請電務處提供相關改善計畫。
- 二、繼續追蹤。

九、電力機車老舊故障率又高，電力機車已不足使用，目前又因運用在臺鐵鳴日號之2部機車無法使用，試問機務處如何因應？

(一) 11屆第18次會議機務處說明：

本處將會向運務處建議減少電力機車運用及各式加開列車；或待新車到位後再行回復原本運用，以增進電力機車可預備運用數量。

11屆第18次會議決議：

- 一、請機務處依說明辦理。
- 二、結案。

拾參、提案討論

提案一：建議參照交通事業人員任用條例，修正「營運人員人事管理要點」規定，激勵同仁久任，傳承技術及專業知識不斷層。(提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：111801)

一、說明：

(一)依據「營運人員人事管理要點」第4點規定略以，甄選進用之營運人員，按核派職稱之最低薪級起支，即現行營運人員重新應試上榜進用，一律依最低薪級起支。(二)查部分現職營運人員(如服務員)囿於單位暫無陞遷機會，爰於職涯規劃再投入較高薪級(如營運員)考試，惟其原薪級(薪級9，薪點192)已逾營運員之最低薪級(薪級8，薪點188)，經上榜重新分發後卻以最低薪級起，即未調薪反減薪，嚴重影響員工權益，打擊同仁士氣，未符本局留人惜才之精神。

(三)復查本局資位人員，如佐級薪點已達250，重考員級上榜分發後，以原薪點直接敘用，爰同為路局員

工，建議參照交通事業人員任用條例，修正「營運人員人事管理要點」規定，方能激勵同仁久任，技術及專業知識各方面得以傳承，留任優秀人才。

二、結論：

(一)目前局內訂有營運人員陞遷作業規定，除能留任優秀營運人員外，且能鼓勵久任，爰請人事室就現行營運人員升遷管道進行檢討研議，以衡平考量在職營運人員權益，並就整體薪給結構研議本案之可行性。

(二)繼續追蹤。

提案二：建請貴局員訓中心說明遷移訓練場地事宜。(提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：111802)

一、說明：

(一)查員訓中心於11屆第6次(108年9月19日)勞資會議簡報述及，其組織架構調整改制並增設北、中、南、東4區訓練中心，已報交通部核准中。

(二)另有關分區訓練中心建置期程，除北區於109年12月完成細部設計、112年12月主體工程完工外，中、南、東區訓練中心皆於109年8月前完成現有設備整修。

(三)因員工訓練對於強化路局員工職能至關重要，建請說明後續之相關作為。

二、結論：

(一)請員訓中心依時程於10月底前開辦第47期司機員班。

(二)為擴大空間使用率，請機務處協調臺北機務段提供空間，並請附業營運中心協助提供位於樹林調車場之備勤宿舍空間。

(三)本案繼續追蹤。

提案三：請電務處確認105年度第2次團體協約工時協商會議紀錄，討論提案第一項。(提案單位：鐵路工會)

一、說明：電務輪勤制(號誌部分)於路線

上辦理查修電務設備，基於安全，號誌值班由2人1組回復為3人。

二、結論：

(一)請電務處於處務會議說明，105年度第2次團體協約工時協商會議決議並經本次勞資會議確認，請轄屬段落實辦理。

(二)結案。

拾肆、新增建議事項：

一、近來貨物列車在施行列車軔機時，於施作大、小緊軔時，發生列車緊急緊軔之情形，致危害行車安全之虞，請機務處改善。

二、普悠瑪號列車之「列車長室」空調設備風量不足，請機務處是否研議加裝風扇。

三、有關電務新裝設備時，應提升號誌與標誌辨識度，請電務處立即檢討改善，案例如次：

(一)北迴線新城西線上行第一閉塞前，因加裝新平交道設備，致擋住閉塞號誌。

(二)北迴線崇德西線上行出發號誌因月臺提升造成列車接近時才看得到該號誌。

(三)北迴線北埔東線下行因號誌機屬於矮型的號誌機，當工務施工後因石渣過高擋住該號誌機的號誌顯示。

四、列車彎道及坡度ATP參數修改時請依規章規定辦理，案例如次：宜蘭線三貂嶺-猴硐間新設修改ATP參數未依相關參數設定，請電務處儘速修訂。

五、無論任何施工或變更號誌及標示前，請工務處、電務處及運務處，應先行通知乘務員單位週知，施工完成啟用時需再通知乘務員所屬各單位啟用。

六、號誌與標誌設立辨識系統應明確清楚，本局路線上號誌機使用期長，致辨識度下降，請電務處加強清潔保養，以利行車安全。



臺灣鐵路工會第15屆第1次會員代表大會

組訓組

時光飛逝，鐵路工會會員代表第14屆任期已屆滿，本會訂在10月14、15日假臺鐵局第1會議室召開為期2天的第15屆第1次會員代表大會。臨時為配合臺鐵局會議室的運用，將第1天的會議地點改在臺鐵局演藝廳，第2天再回到第1會議室召開，為此也感謝本會所有會務人員的協助與配合，能在短時間內佈置好2個會議地點，讓會議順利進行。

10月14日當日上午9點各代表開始進行報到手續，9點半時報到幹部已達半數以上，達開會人數。預備會議在大會公推陳世杰擔任預備會主席並簡單致詞後正式開始，經公推江金發、龔義峰、鍾雲章、蘇威肇、賴文榮等5位代表為大會主席團主席，隨後確認大會日程及大會提案審查分組名單、大會秘書處工作人員人選後，主席宣佈大會正式開始。

本年度大會開幕典禮，貴賓除主管機關勞動部勞資關係司司長王厚偉、上級工會中華民國鐵路工會全國聯合會理事長張華宏外，各大工會理事長均在百忙之中撥冗出席或派員前來參與，計有臺北市總工會理事長林國成、全國總工會理事長陳杰、中華郵政工會秘書長羅蕙茹、中華航空公司企業工會理事長劉惠宗、臺灣公路工會理事長黃文治、全國金融業工會聯合總會理事長鍾馥吉、臺灣銀行企業工會秘書長蔡慈文、臺灣菸酒股份有限公司工會全國聯合會秘書長陳木炎、全國產業工會秘書長戴國榮等。每位貴賓均上臺致詞，給予鐵路工會高度肯定與支持並對新任代表祝福及鼓勵。

接著是由副局長杜微作臺鐵局業務專題報告。專題報告完，特別留時間與代表們雙向溝通，對於代表的提問均一一的回答。

下午的第一次會議則分別由理事、



監事會及職工福利委員會，就其相關業務作報告。

張理事長除書面報告外亦補充說明：

衷心感謝第14屆代表與各分會理事長的支持，各位的團結讓本會可以全心全力的去處理會員們的訴求，更感謝各組組長與會務人員的辛勞，讓14屆的團隊可以經得起大家的檢驗，當然我也相信第15屆在各位的努力之下一定可以超越第14屆的成果。

第14屆雖然簽訂了團體協約，但是促使工會團結的禁搭便車條款尚未完成，在最近一次的團體協約會議上與路局人事室有個共識，一同努力找出歧見，促成禁搭便車條款的完成。關於交通部也會盡力去溝通，未來仍需要第15屆的代表們去持續推動。

我期許第15屆有新的觀念產生，工會與會員的關係必須要有夥伴的觀念。我們要讓會員了解，不是工會會員不但得不到工會的保護，更會失去很多權益福利。這點，我相信第15屆會比第14屆更好。

在工作報告議程結束後，接下議程即是分組審查提案，本次提案計42件，分成會務事項組、福利事項組、工資待遇組、人事制度組、鐵路事項組等5組先行初審，再送第二天會議討論。

第二天早上的討論提案，分別由分組討論召集人先行報告前天初審結

果，經與會代表的熱烈討論及充份表達意見後均平和的達成共識，依照各分組討論的建議辦理。

下午則進行這次代表大會的重頭戲，選舉本會第15屆理事、監事暨第31屆職工福利委員勞方代表（當選名冊如後）。

期待新的幹部除了傳承鐵路工會的使命外，更能開創另一番新局面。

為期二天的會議，在主席江金發、鍾雲章的閉幕致詞下落幕，也感謝所有代表的配合，讓本次會議圓滿順利完成，期盼在未來四年的任期中，共同努力，達成會員所託。





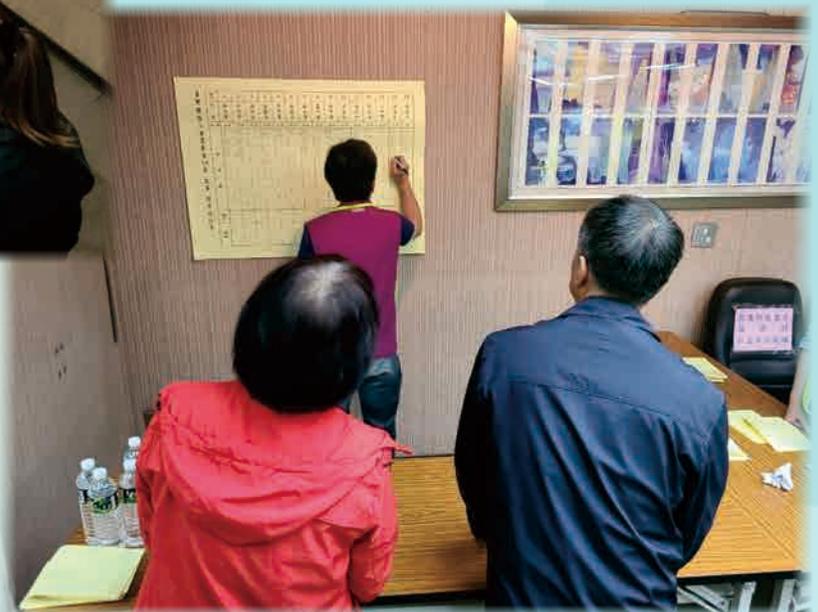
臺灣鐵路工會第15屆理事會當選名冊

編號	職稱	姓名	性別	服務單位	職稱	資位	分會
1	理事長	陳世杰	男	彰化機務段	助理工務員	佐	彰化
2	常務理事	賴文榮	男	臺東機務分段	司機員	佐	臺東
3	常務理事	王炳鐘	男	宜蘭機務分段	工務員	高員	宜蘭
4	常務理事	周寶惠	女	臺北電務段	事務員	業務佐	北一
5	常務理事	龔義峰	男	高雄檢車段	技術員	基服員	屏東
6	常務理事	巫煜光	男	南勢道班	技術領班	士級	臺中
7	常務理事	孫英峰	男	新竹車班組	車長	佐級	新竹
8	常務理事	江金發	男	花蓮站	站務佐理	佐	花蓮
9	常務理事	王天翼	男	臺北站	站務佐理	佐級	北一
10	理事	鄭玉楓	女	新左營站	業務員	基服員	高雄
11	理事	羅玉琴	女	材料處	工友	無	延平
12	理事	蘇雍傑	男	電聯車工場	助理工務員	員	北機
13	理事	闕河雄	男	臺北運務段	站務佐理	士	基隆
14	理事	楊淑惠	女	彰化車班組	業務員	無	彰化
15	理事	蘇經洲	男	嘉義員工餐廳	業務助理	佐	嘉義
16	理事	沈劍平	男	花蓮工務段	技術領班	佐	花蓮
17	理事	徐正璿	男	高雄機務段	司機員	佐	屏東
18	理事	陳騏岳	男	車勤服務部	服務班長	無	基隆
19	理事	江彩雲	女	秘書處	業務助理	佐級	延平
20	理事	李裕賢	男	機務處	助理工務員	佐級	延平
21	理事	趙志誠	男	臺中港站	站務佐理	佐級	臺中
22	理事	邱滄銘	男	新竹機務段	助理工務員	佐級	新竹
23	理事	洪偉智	男	工務段臺南分駐所	技術員	基服員	臺南
24	理事	李書宏	男	電力機車工場	助理工務員	佐	北機
25	理事	朱昭璋	男	高雄機務段	工務員	員	屏東
26	理事	蔡喜安	男	嘉義工務段	助理工務員	員	嘉義
27	理事	李朝陽	男	高雄機廠	監工員	員級	高機

臺灣鐵路工會第15屆監事會當選名冊

編號	工會職稱	姓名	性別	服務單位	職稱
1	監事會 召集人	許世榮	男	臺北站	站務員
2	常務監事	陳清泉	男	高雄電務段	技術助理
3	常務監事	陳宏明	男	彰化機務段	技術助理
4	監事	瞿明龍	男	板橋站	站務佐理
5	監事	蘇威肇	男	七堵機務段	司機員
6	監事	劉玟鶯	女	新竹站	站務佐理
7	監事	林秀國	男	花蓮機廠	監工員
8	監事	黃安冬	男	臺北鐵路餐廳	管理員
9	監事	周崑煌	男	西勢道班	技術領班

以上理事會、監事會名單，經本會於109年10月27日分別召開第15屆第1次理事會議、常務理事會議選出常務理事暨理事長、第1次監事會議、常務監事會議選出常務監事暨監事會召集人。





臺灣鐵路工會選舉職工福利委員會 第31屆勞方代表當選名冊

編號	姓名	性別	服務單位	職稱	資位	分會
1	張世鑑	男	七堵機務段	監工員	員	基隆
2	童世哲	男	臺中工務段	勞安管理師	佐級	臺中
3	黃添富	男	新竹站	副站長	高員	新竹
4	江忠馥	男	臺北機務段	助理工務員	員級	北一
5	林佑哲	男	組件工場	助理工務員	員	北機
6	林淵源	男	高雄機務段	司機員	佐	屏東
7	王聖文	男	高雄機廠	工務員	員級	高雄
8	邱賢進	男	綜合調度所	調度員	高員	延平
9	陳顯聰	男	嘉義機務段	司機員	佐	嘉義
10	賴柏融	男	彰化機務段	司機員	員	彰化



臺灣鐵路工會109年度 會員代表大會代表研習班紀實

組訓組

本會第15屆會員代表大會代表，業經各分會於8月20日分別產生，本屆代表將近6成為新面孔，為讓代表更加了解工會現況及內外環境所面臨的處境，希透過完整的相互交流，加強工會團結，於忙碌的工作之餘，選在選舉後立即調訓各代表，以利會務順利運行。

本次研習特選在溪頭教育中心辦理3天2夜活動，感謝勞動部給予經費補助，讓本會在利用有限教育訓練經費下，亦能找尋較佳的場地研習，讓每位幹部都能藉此放鬆心情，增加研習效果。

為讓研習課程生動，研習第1天特聘勞動部勞資關係司科長金士平講授

「勞動事件法規範與實務」三堂課。第2天一早由臺大運輸工程教授張學孔講授「智慧臺鐵、智慧交通」、理事長張文正等講授「工會目前面臨處境」、下午則請本會秘書吳長智福利組組長周寶惠、研究組組長林佑哲共同講授「工會未來展望」。

第3天為疏解各幹部這2天來的辛勞，安排溪頭森林浴活動，感受溪頭的雲霧繚繞、筆直柳杉林和竹林步道，享受大自然環境、放鬆身心，以提升免疫力。

最後各幹部整理行囊搭安排好的遊覽車往彰化火車站各自返回工作崗位，滿完成研習活動。





109年9月25日ICLS 視訊會議重點紀錄

研究組

由於新冠肺炎疫情的影響，致每年一次例行的委員會以及論壇無法如期舉辦，發起國日本總連認 ICLS持續性的推動及各會員間持續的聯結有其必要性，遂召集ICLS各會員國，舉辦初次的ICLS視訊會議，並因應疫情，以各國的疫情作為情報分享。

本會於會中對於臺灣之所以能將疫情掌握在控制之內，認為有兩大因素：
一、平時民眾就有戴口罩的習慣。
二、政府對於來自中國的消息，皆會提高警覺做防範，如此一來，以至於可以大幅的降低此次疫情數量的攀升。

臺灣的疫情掌握度在各國中真的是遙遙領先，然而在會議中，並沒有太過於浮誇顯現臺灣成效，只有簡單呈述防疫過程，而最後強調一切都尚在掌控中。而過程提及臺灣針對口罩的控管，事後大家討論很熱烈！

另有關其於會員提供之資訊如下，礙於本次會議時間短促，且為視訊交流會議，故僅節錄重點敘述：

泰國：

泰國為東南亞第二大經濟體，每年大量湧入觀光的旅客為泰國重要經濟指標，約占GDP 18%，但疫情的發生，快速的讓觀光人次驟減至零，造成國內GDP大幅下降。

馬來西亞：

所有入境者於入境時均需在機場接受新冠檢測（包括在西馬入境擬轉機前往東馬及納閩者，且須在入境處鄰近隔離中心/旅館先進行隔離）。

外籍人士入境後一律在政府指定檢



疫中心或旅館強制隔離14天，馬國公民需自行負擔44%費用，外籍人士則負擔全額之隔離住宿費用。

印尼：

宣佈自9月14日起恢復實施「大規模社交距離限制」（PSBB），將關閉學校、辦公室、商場、禮拜場所及公共娛樂場所等。

「未持PCR陰性證明」之所有國籍旅客，於抵達印尼機場後，須額外進行快篩檢測，並由機場檢疫小組採認決定是否需於指定隔離場所進一步隔離。

菲律賓：

政府於3月16日宣布呂宋島自3月17日零時起，全境實施「加強型社區隔離」（Enhanced Community Quarantine, ECQ），以遏止疫情蔓延，並持續依據各地疫情滾動式調整各地之隔離措施。2020年8月17日晚間宣布，自8月19日至31日，大馬尼拉地區及其他疫情仍較為嚴重之區域實施「一般型社區隔離」（General Community Quarantine, GCQ）措施，其他地區則實施「改良式一般型社區隔離」（Modified General Community

Quarantine, MGCQ) 措施。

在3月16日時即進入災難狀態 (State of Calamity)，為期6個月，並視情況提前終止或延期。各地方政府依疫情嚴重程度實施宵禁、調整商場營業時間、娛樂性質商店除外之店家可有限度營運；另依各地社區隔離措施分級情形，部分餐廳僅限外帶及外送或有限度營運；部分大眾運輸工具停駛或全面恢復但限制載運人數等措施。

蒙古：

自9月16日起，文化藝術、體育與商業等公共活動及酒吧和夜總會等娛樂場所均得恢復正常營運，惟須遵守首都及各省特別監督委員會頒行之消毒與防疫規定。

原訂10月4日開學之大學院校及其他各類尚未如常展開之培訓課程，均自9月16日開學、復課（幼兒園及普通中、小學校已於9月1日開學、職業培訓中心已於9月14日開學）；幼兒園亦恢復接受2歲兒童入學。

韓國：

並未對疫情有太多著墨，僅告知疫情雖然在前幾個月趨緩後，有短期突增之趨勢，但目前已在掌控之中。而後話鋒一轉，直批文在寅政府，於執政前強調勞工優先，但執政之後的表現卻是說一套做一套，對此勞工團體們對文在寅政府已缺乏信心與耐心，將不再友善對待。

澳洲：

不同於同為白人體系之歐美國家不重視口罩，反之靠攏東亞各國，重視口罩之效用，因此政府不斷呼籲民眾，在搭乘交通工具及公共場所必須培養好戴口罩的習慣。

緬甸：

除必須前往政府部門、組織、公

司、工廠、企業等上班的員工，其他人員一律居家，不得隨意外出；每戶只允許1人外出採購物資；若須前往醫院、診所等地方就診，每戶只可前往2人；外出務必配戴口罩；上班人員只能乘坐獲得社區批准出入的車輛上下班；外出購物時，除司機外只能1人前往；就醫時除司機外，只能2人前往；特殊情況外出人數需超過上述要求者，需前往相關社區管理委員會進行申請，獲得批准後方可外出。

紐西蘭：

自8月11日起對入境旅客收取隔離費用：每人每房（14天）：3,100紐元，同房成人每位加收950紐元，或同房兒童（3至17歲）每位加收475紐元。

自8月31日凌晨起全面強制公車、火車、渡輪、飛機、計程車與Ubers乘客必須戴口罩。各地商店與辦公行號必須在賣場張貼政府COVID QR碼供顧客掃描，各公司行號之獨特QR碼可自政府網站Get your QR code poster取得。

日本：

日本政府各項作為，反應可說是慢了一步，政策之決策，反應不及現實之態勢，疫情資訊的傳達，也無法如同臺灣，快速提供，給予民眾配合防疫，尤以起初中國新年期間，應視大量湧入之中國旅客為傳播之警戒者，然而政府似乎並沒有提醒告知，民眾習慣政府的資訊給予以及政策指示，遂當政府失能時，民眾只能措手不及，無以應對突如其來的遽變。

本次視訊會議雖為倉促舉辦，並且無法達到如同當面溝通討論之效，惟整體而言，不失為權宜之策，會議後期，日本總連以及ICLS主席提及或許近期將再舉辦一次視訊會議，透過多次的連結，來延續ICLS團結共持的核心價值。



我不是乖寶寶 - Part 3

彭國勳

我一直都不是乖寶寶，年輕時大姊說：「哪個瞎子會嫁給你？」老婆大人委屈妳了……！

早在舊臺車站，曾有縣府公務員拿著第一代4張感熱紙車票到站，因為洗衣服受潮，他老婆拿熨斗燙乾卻全部變黑了，硬要車站簽證，礙於當時規定，無任何可茲辨認的日期、車次、起訖站、票種、票號…，所以無法照辦，旅客不以為然，還要我們查售票交易紀錄，當天是否有人買4張同一起訖站之車票？筆者回答：因為不具名，如果有紀錄也無法證明就是他那4張票，如果可以任意簽證，以後我的朋友車票燙黑後坐車都不用錢了！旅客悻悻然離開，找人關說不成，再投書監察院，臺車站收到依然堅持立場，不同意退票！隔些時日，段視察到站說：副段長說退給他啦！筆者說：如果基層照規定執行，上面一遇到客訴就退讓，我一定跟他翻臉，若要同意，請他修改相關規定，不要當爛好人！當年的倒行逆施，遇到客訴就舉白旗的措施多如牛毛不勝枚舉。雖然筆者年紀漸長，物換星移，髮蒼蒼，齒牙卻未動搖，絕不會因為換了位置而換了腦袋，因為我不是乖寶寶！

今年4月一位上了年紀的旅客跟售票同仁說：想退票！同仁問她：有帶信用卡嗎？旅客：沒有！同仁：「喔，因為信用卡買的車票只能退回信用卡，我幫妳改較後面的日期，妳回去後拿信用卡再去退票好嗎？」旅客：好啊！旅客說完並沒有再將車票交給售票同仁轉身走了，留下一臉錯愕的同仁！過了幾天旅客到站，車票已過期，到服務台申

訴，服務台同仁不敢簽專案退票，等到筆者上班再詢問筆者意見？筆者說：「我們是專業的，如果溝通有誤，旅客無法理解，還是我們要負責！」所以在專案退票上簽註：「旅客因誤解已退換票，扣2成手續費，同意退票！」針對此案段、處承辦同仁都已電話詢問過車站明白處理過程了，沒想到營業科大專員執意發函要本站再說明，筆者親自電話詢問科裡承辦，她說她明白啊，但專員堅持要本站再說明！所以再去電溝通，大專員不接受筆者說明：「為什麼你們的人既然換票未成功，即令旅客持原票離去…，還有你們專案退票為什麼不寫清楚？」筆者：「我如果寫得太清楚，完全是我們的錯，旅客怎會同意我們扣她2成手續費？」至於「即『令』旅客持原票離去…」，經詢問同仁過程及調閱監視器，同仁說：「我也不知道啊，我講完，她說好，她也沒有把票交給我，她轉身就走了啊…！」專員：「而且你們還幫她填單子…！」筆者：「不是每個人都可以自己填單子啊，尤其年紀大的！」專員：「我也幹過站長！」筆者：「你的意思是我自導自演蓋『親眠印啊 - 臺語』嗎？」這下好了，至此是可忍孰不可忍？指控筆者圖利旅客甚或可能「偽專案退票」，把錢放進口袋了！筆者問：「你知道我是誰嗎？」「知道！」既然知道就是純粹來踢館的，氣憤難耐，筆者傳Line給營業科長：「既然授權現場主管處理專案退票，已依規定處理了，如果萬一『心證』有錯，處也要概括承受，否則把專案退票收回去，何況現場裁量沒有錯

（早在已高升材料處處長的陳副處長時就溝通過）！」科長客氣的再三解釋道歉，筆者跟科長說：「我們都不是當官的人！」筆者再舉一案例：某日服務台同仁，因遍尋不著專案退票受理單據，主觀的以為其他同仁單據搞丟了，便在服務台Line群組詢問：有一旅客多次到服務台詢問他的專案退票結果如何？後來筆者唸他：你是專業的，旅客之前只是到站陳述他的電子票證如何如何……，當班同仁並沒有拿單子讓他填寫，就表示沒有受理專案退票，你只要問他：「當時有沒有請你填這張申請單？」如果沒有，對話就結束了。所以並不是每個行業外的旅客都明白我們的作業方式，前一個以為已退換票，後一個旅客以為我們已受理「專案退票」都如出一轍，如果溝通有誤或旅客不明白，我們仍然要負較大溝通說明的責任！皇后的貞操已被懷疑，何況只為了區區數百元（筆者全家寄杯請同事喝咖啡都不止這個金額），簡直就是侮辱筆者人格，請將筆者移送政風調查，或把專案退票收回營業科處理，因為他們自己說了算！我不是乖寶寶，請不要惹我！

臺東站每年受理專案退票數百件

（108年632件），還曾因為主任下班後無旅客副站長可即時受理專案退票而被客訴：「專案退票為什麼要等到主任上班，你們沒有職務代理人嗎？」是啊！我們是花東線南北迴列車的始發站、編組站、終點站，我們從南迴鐵路通車的6位副站長，業務激增，營收已衝到全路第5名，副站長反而減到只剩4人，如果扣掉例假、替班，每個月可以做事的天數就所剩無幾，10月只剩4天常日班，連檢查轉轍器的2天都排不出來，更將如何應付11月即將到來的保安週？臺東站只有1位包山包海的「站務主任」，電氣化效能提升改建期間，一天會勘4、5次也司空見慣，運輸班回來還要百忙中抽空替他們上課……！臺東站1位主任、花蓮站2位主任、臺北站沒有調車業務還3位主任，我們工作內容都一樣（當然更多，還管到八竿子外的乘務人員的備勤宿舍），還加上沒人可分勞的「專案退票」、「客訴案件」，不是要抱怨，只是陳述非常不合理的現況！想想旅客說的也有道理，主任下了班總要有職務代理人，否則旅客如何從星期六、日等到主任上班啊？只為了退區區數百元，旅客可能還要舟車往返車站好幾趟，所以再刻1個連續章交給服





務台同仁：「只要你們覺得毫無爭議的，諸如蘭嶼、綠島飛機停飛、船班停駛，檢具證明就授權你們蓋章，如果覺得有問題而不敢蓋章的則等主任上班再處理！」有人說為什麼不給月臺上的行車副站長蓋章？萬萬不可，依我們的專業處理都經常面臨質疑了，怎麼可以讓不夠專業的行車副站長三天兩頭被懷疑操守？想想6432次普悠瑪事故後（筆者有幸坐在車上，夫妻劫後餘生，筆者還鞠躬盡瘁抱傷連上…天班）路局當時為了安撫家屬，只要能說出死者、傷者姓名的都同意開「一次性公務乘車證」給旅客，讓旅客記局帳探視住院傷者或慰問死者家屬，第一時間人事室還質疑車站亂搞，以致於服務台同仁瞻前顧後、畏首畏尾的不敢開一次性公務乘車證給家屬，深怕日後惹禍上身！筆者說，值此「兵荒馬亂時期」，放手去開，有事主任負責，工作才得以執行。說這麼多，不是要騙稿費，只是要說：我不是乖寶寶，更不是軟骨動物！

我不是乖寶寶，路局第11屆第15次局勞資會議建議提案：各車站「專案退票」案件形形色色，電子票證啟用後問題更是五花八門，已非車站，尤其是小站可以單純處理，如果審核處理上與段、處見解不同，則公文往返說明曠日廢時，甚至被質疑圖利旅客，有勾串之嫌，所以建議統一交運務段或運務處處理！～提案人：彭國勳；第11屆第16次運務處說明（四）：為避免車站與旅客有不當利益之情事，退還不該予旅客之票款…，…不得圖利旅客，車站人員對專案退票難免有誤判之情形…！唉！哪壺不開題哪壺？筆者都已認為人格受侮

辱，卻口口聲聲不當利益、不得圖利、難免誤判…，官腔官調的，這是筆者見過最不會溝通的溝通，筆者就承認為了區區數百元蓋『親眠印啊』中飽私囊，就請移送政風用力舉起尚方寶劍，或是依說明（五）：因本局專案退票種類繁多…，「用人不疑，疑人不用」，就請收回處處理吧，不要讓專業素養不足的基層同仁擔心受怕過日子，甚或誤入歧途身陷囹圄！

可能很多人都不屑於立委諸公的頤指氣使，尤其是公務座需索無度時，曾因緣際會到新聞聯絡室坐坐，撂下話：不要怪立委諸公的態度囂張跋扈，我們自己代為處理座位的某些同仁，打電話到車站就是那種踐的二五八萬口氣，讓同仁敢怒不敢言，甚至掛筆者的電話，我不是乖寶寶，給我小心點（現在這個狀況已不再出現了）！筆者嫉惡如仇，我既不是乖寶寶，請把筆者拖出午門斬首，曝屍街頭，否則就是姑息養奸！



我在10216432次普悠瑪上

彭國勳

生長在經濟貧困，沒錢畢業旅行，沒錢做畢業紀念冊的年代，畢業40年後才完成瑞源國中第5屆畢業紀念冊，而後年年舉辦2天一夜同學會，重溫當年學生時代晨昏共讀的青澀時光，我們的感情可想而知！

結束了2天一夜同學會，在羅東後站依依不捨期待明年再相見的氣氛下解散，準備各自回到自己的家，大部分同學搭乘原遊覽車北返，少部分同學則坐火車回花東，一兩位同學仍留在羅東繼續訪友行程。原來有2位同學是坐6432次後一班車的，希望可以跟我們9人坐同一班車回家，因此請羅東李站長協助找尋座位，因6432次羅東站開車後直達花蓮，不會有愛心旅客上車，所以李站長找了8車2、4號給同學，其餘9人在羅東站上第6車；上月臺前列車資訊顯示6432次晚9分，上了月臺顯示晚14分（表示6432次前一個停靠站後因故增延了5分鐘）。16：45分6432次緩緩駛進羅東站，一點也看不出任何異樣，魚貫上車後找定座位，大夥兒仍然沉浸在同學會後的氣氛中，有人拿出便當準備吃晚餐，有人還聊著同學會的話題，筆者與內人找到海側的6車29、31號，還未坐定座位，16：46開車後筆者要靠窗的內人把遮陽簾往上推，內人馬上說：「速度怎麼這麼快？」筆者未經思考：「大概趕點吧？」內人：「趕點也不會這快啊？」筆者：「普悠瑪不是都這麼快？」內人：「普悠瑪也沒這麼快啊？」因為筆者聊天中，完全沒看窗外的景色，還覺得內人的反應大驚小怪，對話剛結束，就聽到從來沒聽過高頻

咻……的聲音，正在思索這是什麼聲音？及腦袋裡思索想像中出軌的畫面，出軌應該是在地上顛簸滑行的磨擦聲啊，怎麼是一路往上飆高的咻……？（事後看影片，原來我們已經失速離地飛行了……）待察覺有異，馬上跟內人說：「完蛋了！出軌！」在千分之幾秒內彎下身體，雙手扶著前椅背，說時遲那時快，車身已開始45度左傾，車廂內燈光熄滅、塵土飛揚，歷經難以形容的「漫長」劇烈滑行，筆者與內人也因傾斜而整個身體擠壓緊貼著海側車身，腦袋裡想著死定了，不知道過了幾世紀，直到全列車停下來，從16：46開車，16：49分我們第6車就已高掛在新馬站海側圍牆上（還好沒有翻滾），一支鋼軌觸目驚心的插進我們座椅前兩排；筆者在撞擊瞬間應該有短暫的失去意識，待恢復意識，第一個想法：「哇，頭還在，我還活著！」頓時車廂內哀鴻遍野，不少山側斷裂座椅拋飛到海側，而筆者夫妻倆跌坐地上，僥倖的被自己斷裂前傾的椅背跟前一排完好之椅背包夾住，馬上叫著內人的名字，同時間內人也叫著：「老公我頭好痛 - 行李架斷落打在他頭上」，筆者回她：「還能講話就好！」筆者馬上一一點名叫著車廂內老師、同學的名字，所幸9人全都有回應（表示至少都還活著），第一時間安撫他們說：「還能講話就好！」筆者拿出身上的手帕、衛生紙給老師、同學摀著血流不止的傷口，耳邊傳來一位婦人急切的拜託筆者救救她先生，看著被壓在山側座椅下奄奄一息一動也不動的先生，筆著回應她：「如果重傷的要由專業的救護人員搶救，我不可擅自移



動！」婦人再拜託筆者救救她端坐在前一排座椅上的孫子（應該是婦人後來抱上椅子的），看著嘴角滲血面無血色毫無動靜的小男生，筆者再回應她：「如果重傷的要由專業的救護人員搶救，我不可擅自移動！」期間有同學神智不清的喃喃自語，一直問著；「國勳坐火車怎麼會變這樣？」而她旁邊的夫人也一直喊著：「彭大哥幫我看一下頭頂的傷口在哪裡？」筆者努力著試圖從滿頭鮮血的頭髮上找出出血點，但徒勞無功，只能勸她自己用按壓方式找出出血點…；而前排地板上坐著第一次參加同學會，腳部受傷自行按壓著出血點表情無助的男同學，跟站他旁邊看起來沒什麼大礙的女朋友；右後方地板坐著曾骨髓移植，多災多難的女同學（肋骨斷了4根），也以微弱的聲音喊著筆者的名字，筆者試圖抱起她讓她坐回椅子上，但一碰到就發出哀號慘叫聲，筆者回應她：「如果重傷就要由專業的救護人員搶救，我不可擅自移動！」在大致處裡完受傷老師、同學後，聽到7車已有撞擊破窗聲，心想路局的搶救效率真高，但馬上回神，應該是旅客自力救濟，也馬上拿起破窗器用力的敲擊山側玻璃四個角的綠色擊破點，敲了十幾下仍然推不開，最後看到正上方一個紅色圓點，再奮力敲下去，窗戶才應聲破裂，但也在這同時，車廂後有人說：「後面車門是開著的…」，筆者迅速看了一下，發現後車門半開著，但是離地至少180公分高懸在半空中，筆者要後面圍觀的旅客從後門稍微側身跳下車，盡速離開現場；內人後來說這高怎麼下去？還好有路過女子跟她說：「包包先丟下來，我幫妳接住，妳再跳下來！」內人硬生生的縱身往下跳，事後還有一點得意的說：「緊跟在她後面的男生說：他不敢

跳！」給勇敢的愛人同志1個讚；待後方未受傷旅客都下車完，筆者才想起腰際的手機不見了，伸手在椅子下尋找，找到了！還有那支26,000元的浪琴眼鏡也不見了，再試著往更前方椅子下摸索，又找到了！這時對上天的感謝真是無以復加…，以後的人生夫復何求？定下心來，溝通後筆者開始攙扶引導受傷的老師、同學往後車門移動，筆者先跳下車，好讓較輕的同學跳下我懷裡，再抱他落地，所幸某民代參選人宣傳車路過，也幫著筆者把較壯碩的傷者合力接下車；待全部下車後再將傷者暫移圍牆邊休息，這時看到救護人員已到現場，告訴他6車3位重傷旅客的相關位置，此時陸續聽到救護車聲音，再請人協助攙扶老師、同學緩慢移動到馬路邊，集中躺臥在地上，並交代救護車來夫妻務必上同一部車，不要被分散了！這時坐8車看起來無傷的男同學走過來，筆者問她：「○○人呢？-女同學」他回答：「不知道！」筆者忍不住罵他：「你要叫她的名字，如果沒有回應你要找人啊，回去！」這時稍有空檔才傳Line訊息到花運段群組，「我們在6432次車上，我們在新馬附近出軌了…」，再傳國中群組，要尚未離開羅東的同學回現場協助，此時某電視臺記者到現場，麥克風湊上來，筆者做了有所保留、避重就輕的簡單訪問…，才被



記者告知鼻孔上有血漬；爾後電話開始湧入，但不再接受媒體、民代訪問；而後再通知遠在臺北的女兒，兄弟姐妹群組（交代不要給年邁爸媽知道），於此同時，現任局勞資召集人鍾雲章也適時出現，而筆者本科26期、文官的同學也陸續聯絡上筆者，筆者要他們協助查詢，因筆者被採訪時被救護車送走的老師、同學分散在什麼醫院？同時間得知司機是「二線支援一線」，筆者忍不住：「幹！他不知道前面是大彎道嗎？」而在重大衝擊後，頭髮竟然離奇僵硬（後來到蘇澳新站廁所照鏡子，灰頭土臉才知道是大量粉塵附著所致...），及腎上腺素大量分泌後，嘴巴竟出奇的渴，到處找水喝，還是感謝某民代參選人現場提供的礦泉水，這輩子第一次喝到如此甘甜的水，心中的感動無法言語！因為一直沒有8車女同學的訊息，搭了同學的車到蘇澳榮民醫院查詢受傷名單，內人問：「我們要就醫嗎？」筆者：「不要，把資源留給最需要的人！」

一身疲憊的坐上了女兒、女婿開過來的車，屋漏偏逢連夜雨，雪隧塞車，改走北宜回到新店女兒住處已近午夜了，洗完澡趟下去才發覺自己背後一個點痛到無法翻身，而內人脖子也痛到無法轉頭；第二天一早傳來8車女同學已不幸罹難，其實前一天一直沒有任何訊息，其實已知大概凶多吉少了，只是大家都不願提起那個字。對此心中百感交集，我不殺柏仁，柏仁卻因我的「善意 - 找座位」而死！此後身為事故加害人、被害人、同學的多重身分，讓筆者在同學群組角色尷尬，感謝筆者第一時間奮勇搶救的居多，唯獨坐8車連自己同伴都顧不了同學，數落著鐵路搶救毫無效率！在女兒家休息一天，第三天

搭機回臺東，上飛機前接到車站同仁電話，已漸失智的媽媽在村裡聽到別人耳語，竟然跑到臺東站要找筆者，筆者請人安撫帶回瑞源 - 事後她也不記得如何到臺東及為了什麼事？可見天下父母心！回到臺東下了飛機，請同學載我們直奔馬偕醫院看診、照X光，確定兩人都骨頭都無大礙，開個肌肉鬆弛劑、止痛藥就回家了！

接著就是漫長的善後工作，臺東站同仁承接著絕大部分受傷旅客關懷員的工作，站長承接著跟重傷、死者家屬的醫療、殯葬聯絡事宜，筆者第四天起也帶著無法直立及連續5天無法排便，連打噴嚏都會痛的身軀，到站處理所有的後勤支援、殯葬人車調派...！媒體多次聯絡意圖專訪，都被筆者拒絕了，此時說什麼也不是，及事後大家探討著為什麼會出軌？筆者只想說：車子有問題或想講電話，只會把車速降低，不會有人把油門加到140！早上看到FB上，2005年日本福知山線107人死亡、562人輕重傷出軌事故，只想說心理素質很重要，否則難保2016年高速公路火燒陸客團的事件會不會重演？

2年了，已比較能平靜下來回想，1021截稿停筆，1022局勞資會議結束後，又再驚爆「成功斷軌」離譜的後續處理態度，局長在立法院支吾其辭的拗...，臺鐵人你什麼時候才會醒醒啊？你知道2年了我們都還在承受著6432次的傷痛嗎？朱副局長、簡科長...等，到現在都還經常舟車勞頓的北、東奔波，我們的同仁還繼續承受著夾在路局與傷者間談理賠的左右為難嗎？倖存的筆者每每坐車經過轉轍器時的大力搖晃，心想：「又來了...」的創傷症候群，什麼時候才可痊癒啊？



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 109 年 8 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	241,079	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	22,886,685	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	230,132
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	457,303
預付款	1,599,600	暫收款	28,038
定期存款		代收付-勞保費	22,461
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	25,867
團保履約保證金	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	9,785
房屋及建築	563,904	代收付-團保費	13,492,887
累計折舊	(59,226)	代收付-互助慰問金	2,071,950
什項設備	663,311	抗爭基金	23,118
累計折舊	(147,273)	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	1,020,716
		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	16,476,795
		上年度餘額	89,396
		本年度餘額	3,377,737
合計	74,371,378	合計	74,371,378

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 109 年 9 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	293,317	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	12,992,008	暫收款-勞動部補助款	106,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	230,132
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	134,690
預付款	2,190,600	暫收款	25,518
定期存款		代收付-勞保費	21,907
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	25,512
團保履約保證金	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	10,402
房屋及建築	563,904	代收付-團保費	6,921,234
累計折舊	(66,625)	代收付-互助慰問金	1,081,700
什項設備	663,311	抗爭基金	23,118
累計折舊	(165,414)	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	995,176
		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	16,471,195
		上年度餘額	89,396
		本年度餘額	1,924,226
合計	65,094,399	合計	65,094,399



臺灣鐵路工會109年9月~10月活動紀要

日期	單位	行事曆
9月8日	本會	機班工時預備會議
9月10日	本會	本會第14屆第14次理事會議
9月15日	本會	本會第14屆第16次監事會議
9月16日	本會	路局第11屆第18次勞資預備會議
9月17日	本會	遠見雜誌採訪本會張文正理事長
9月23-25日	本會	本會109年度會員代表研習班
9月25日	本會	本會與ICLS視訊會議(日本時間13:00-15:00)
9月28日	本會	109年五一籌備會第二次臨時會議
9月28日	本會	團保委員會會議
9月28日	本會	本會第14屆第2次臨時會員代表大會
9月28日	本會	團協第306次預備會議
10月12日	本會	本會10月份工作會報
10月14-15日	本會	本會第15屆第1次會員代表大會
10月20日	本會	109年第3次職業安全衛生委員會預備會議
10月21日	本會	路局第11屆第19次勞資預備會議
10月21日	本會	貨所第7次勞資預備會議
10月27日	本會	本會第15屆第1次理事會議
10月27日	本會	本會第15屆第1次監事會議
10月29日	本會	餐旅第7次勞資預備會議



本會第14屆第2次臨時會員代表大會



本會109年度會員代表大會代表研習班



本會第14屆第14次理事會議

臺灣鐵路工會109年9月~10月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
9月17-18日	基隆分會	召開第13屆第14次理事會議
9月9日	臺東分會	召開第13屆第13次理事會議
9月22日夜	高機分會	召開第13屆第7次臨時理事會議
9月30日	基隆分會	召開第13屆第6次臨時理事會議
9月30日	基隆分會	舉辦基隆地區中秋聯歡會
10月5日	新竹分會	召開第13屆第13次理事會議
10月8日	延平分會	召開第13屆第13次理事會議
10月8日	高雄分會	召開第13屆第13次理事會議
10月12日	臺中分會	召開第13屆第13次理事會議
10月13日	嘉義分會	召開第13屆第13次理事會議
10月13日	北機分會	召開第13屆第13次理事會議
10月16日	彰化分會	召開第13屆第14次理事會議
10月20日	高機分會	召開第13屆第14次理事會議
10月21日	宜蘭分會	召開第13屆第12次理事會議
10月21日深夜	臺中分會	至三義站南慰勞夜間抽換道岔會員
10月22日	臺東分會	召開第13屆第14次理事會議
10月23日	花蓮分會	召開第13屆第13次理事會議
10月26日	北一分會	召開第13屆第13次理事會議
10月26日	臺南分會	召開第13屆第13次理事會議



北機分會第13屆第13次理事會議



基隆分會中秋聯歡會



臺中巫理事長慰勞夜間抽換道岔會員