

臺鐵鳴日號限定錶款

原價2480元

員工8折優惠價 NT\$1984元

加贈金屬米蘭帶一條(原價 NT\$900元)



40mm
沉穩黑



37mm
沉穩黑



40mm
玫瑰金



37mm
玫瑰金

- 使用藍寶石水晶玻璃
- 採用316不鏽鋼金屬錶殼
- 採用日本MIYOTA石英機芯
- 快拆式錶帶設計 · 輕鬆更換造型
- 免充電設計 · 晶片模組電池正常使用約2年
- 生活防水

加贈錶帶款式



玫瑰金米蘭錶帶
(搭配玫瑰金錶殼)

黑色米蘭錶帶
(搭配黑色錶殼)

訂購單位

臺鐵夢工場 旗艦店02-4843
南港店02-8204
松山店02-8398
花蓮店052-146
臺東店053-411

臺鐵便當 新竹店02-6381
臺中鐵路餐廳033-392
高雄鐵路餐廳04-2373

訂購期限:110年3月31日截止。

使用範圍



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、何峻良、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



工會QRcode

鳴工

110年1、2月
第86卷第1期



拜會交通部、勞動部

- 臺灣鐵路110年模範勞工英雄榜
- 買斷開發？攔路劫財？
簡析「臺鐵建興公園宿舍區改建計畫」
- 從0223海端事故～
鐵路工會針對臺鐵困境立場與看法
- 我不是乖寶寶 - Part5
- 慢活 - 五能線觀光列車

110年五一勞動節暨 模範勞工表揚大會感言

在這屬於勞工朋友榮光的節日，尤其是從一萬伍仟陸佰多名會員中所選拔出來的六十八位模範勞工，您的優秀，長期無私的付出及努力，讓臺鐵這團隊能順利運轉，完成營運任務，也因為您的付出足為同仁的典範，當選模範勞工，實至名歸，我謹代表臺灣鐵路工會所有的幹部及全體會員，向各位致敬，要感謝各位同仁日夜堅守崗位、守護臺鐵的運輸安全，因為有您們在各個工作領域的努力，才能展現這份屬於勞工的榮光，您們是臺鐵最重要的基石，謝謝您們～

臺鐵在這幾年是多事之秋，任何的變革作為，都會引起外界的關注檢討，但自從行政院對臺鐵的總體檢後，政府也較以往瞭解臺鐵的問題所在，臺鐵未來方向的擘劃及組織變革的調整，由這兩年來交出的成績單，可以看到臺鐵的團隊用心。臺灣鐵路工會第十五屆的理監事們也不負會員所託，在勞資議題、員工福利及未來方向，都可以看到成績，這是臺灣鐵路工會在提升員工權益及改善勞動條件，同時亦能兼顧疏運任務，保障民眾乘車安全的關鍵推手。

去(109)年11月17日世杰擔任第十五屆新任理事長，面對新舊交替的世代傳承，會與這屆的理監事及幹部們，持續捍衛鐵路工會全體會員的權益，再次宣告鐵路工會未來方向：

- 一、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。
 - 二、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。
 - 三、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。
 - 四、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。
 - 五、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）。
 - 六、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。
- 臺鐵現在的人力結構，年輕世代的同仁，已超過半數，年輕人的優點是有理想、有衝勁、有能力，不管在事業體內工作上的想法，或者各級工會幹部的參與態度，都極需年輕世代的意見表達共同參與，我們有責任將優良的各項傳統，經由世代的交替，共同再創臺鐵的榮光。

臺灣鐵路工會理事長

陳世杰

工會堅持要求

調高員工健康檢查費 每人每年

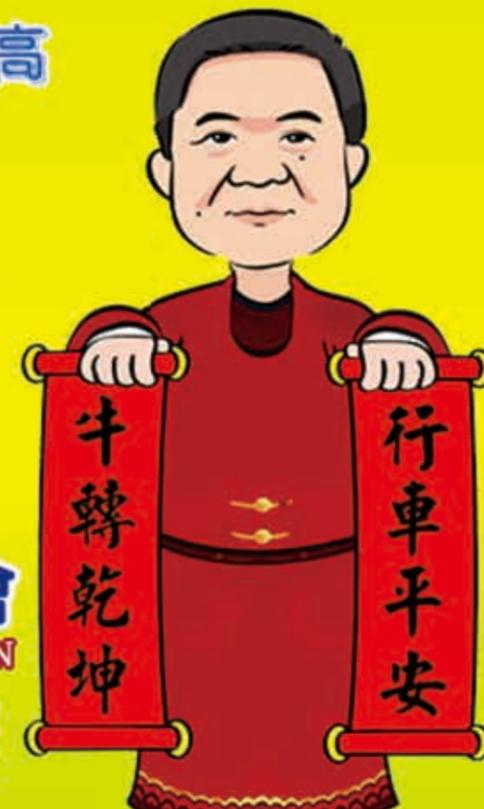
800元調高至1200元

鐵路員工每人每年員工健康檢查費皆維持於800元，長期偏低，對員工健康把關並不周全，經本會長期堅持與要求下，今日(02/18)召開第11屆第23次臺鐵局勞資會議，通過決議調高為1200元，將有助於增加未來員工健檢項目的質與量。



臺灣鐵路工會
TAIWAN RAILWAY LABOR UNION

理事長 陳世杰 祝福您





路工

110年1月2月
86卷第1期



封面：拜會交通部、勞動部

封面裡：110五一勞動節暨模範勞工表揚大會感言...陳理事長世杰

模範勞工

02.臺灣鐵路110年模範勞工英雄榜...文宣組

焦點論壇

10.買斷開發？攔路劫財？簡析「臺鐵建興公園宿舍區改建計畫」...研究組

13.寫於事故之後...風清雲淡

14.從0223海端事故～鐵路工會針對臺鐵困境立場與看法...研究組

勞動線上

17.第11屆第21、22次局勞資會議節錄...文宣組

揮灑天地

31.我不是乖寶寶 - Part5...彭國勳

35.慢活 - 五能線觀光列車...大眼看世界

會務報導

37.臺灣鐵路工會109年12～110年1月資產負債表...會計組

39.臺灣鐵路工會110年1～2月活動紀要...組訓組

分會會訊

40.臺灣鐵路工會110年1～2月分會會訊...組訓組

封底裡：快訊

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。

110年模範勞工英雄榜

文宣組



臺北運務段
吳雲卿



運務處
沈淑韻



新竹站
蔡依芳



高雄車班組
池佳真



新左營站
黃美善



臺北檢車段
陳芷君



企劃處
許維晴



行政處
吳淑珍



勞安室
翁素惠



專案工程處
邱惠珍



綜合調度所
王海權



羅東站
石文章



宜蘭車班組
張鈺煒



基隆車班組
王銘杰



臺北車班組
戴全志



110年模範勞工英雄榜



新竹車班組
許金樟



松山站
潘清勇



臺北站
許育綾



新烏日站
董坤智



臺中站
賴國傳



田中站
陳益全



花蓮站
黃敬儒



池上站
廖顯銘



斗六站
吳孟輯



嘉義站
吳明德



臺南站
陳文雄



機務處
鄧玉山



宜蘭機務分段
謝志成



七堵機務段
李建邦



臺北機務段
黃仁濡



臺北機務段
龔詩進

110年模範勞工英雄榜



臺北機廠
轉向架工場
林泳鋒



臺北機廠
柴電機車工場
廖秋涼



新竹機務段
呂錦章



新竹機務段
莊富貴



彰化機務段
張斐岳



彰化機務段
許嘉任



嘉義機務段
陳英昌



高雄機廠
羅國仁



高雄機務段
蔡育明



高雄檢車段
廖崇文



花蓮機廠
王湘尹



花蓮機務段
岳文忠



臺東機務分段
楊慶隆



工務處
周子超



宜蘭工務段
游錦地



臺北工務段
王永慶



110年模範勞工英雄榜



臺中工務段
黃永貴



工務養護總隊
李誌誠



嘉義工務段
林岳鋒



高雄工務段
張庭瑤



花蓮工務段
高世傳



臺東工務段
李明坤



臺北電務段
吳祺祥



宜蘭電力段
謝長錦



彰化電力段
謝孟蒼



臺南電力段
陳文瑞



臺中餐廳
林明燦



車勤服務部花蓮分部
王昌



資產開發中心
賴鴻鈞



人事室
郭家維



材料處
盧昭銘



專案工程處
黃育強

遴選推薦「勞動部110年全國模範勞工」選拔



姓名：阮崑民
服務單位：高雄機務段
資位職稱：員級 助理工務員
所屬分會：屏東分會

模範事蹟

自民國69年5月19日到路服務迄今已滿40年。擔任司機員工作已逾36年，不計日夜顛倒，肩負服務旅客重任、負責盡職。開車前的公告閱讀、路線封鎖、斷電區間路線上號誌確認、遵守、規章研讀，要求務必確認再確認再三確認，暨駕駛技術、機車故障排除等技能與同仁間工作和樂相互切磋駕駛技術暨研討行車中突發狀況應變措施。對於上級交付工作及任務抱持兢兢業業之精神全力以赴。103年至104年間擔任教導司機員一職，教導新進駕駛員學習，其過程總以苦口婆心的方式，不厭其煩地詳細解說，讓後進了解擔任列車運轉責任有多重大。

104年10月高雄機務段遷移潮州基地，協助秘書處擔任屏東潮州基地員工餐廳管理員，全年無休營運方式供餐或代訂便當，照顧潮州基地員工的胃與溫暖同仁的心。

目前從事基地員工餐廳管理員工作，用心採購較優之食材及品牌符合GMP標準，更以廚藝嘉惠地區機檢段及運務、工務等員工約700餘人，減少外食之不便，服務績優。工作之餘致力綠化環境，營造綠意盎然的賞花環境，讓同仁身心舒暢達到紓壓效果。

歷任臺灣鐵路工會幹部，從監事、常務監事、監事會召集人、機班工時協商召集人、交通部臺灣鐵路管理局福工福利委員會主任委員、副主任委員，於公務上負責盡職堪稱表率。





遴選推薦「中華民國全國總工會 110年全國模範勞工」選拔



姓名：劉宗漢

服務單位：臺北機廠工作組

資位職稱：員級 工務員

所屬分會：臺北機廠分會

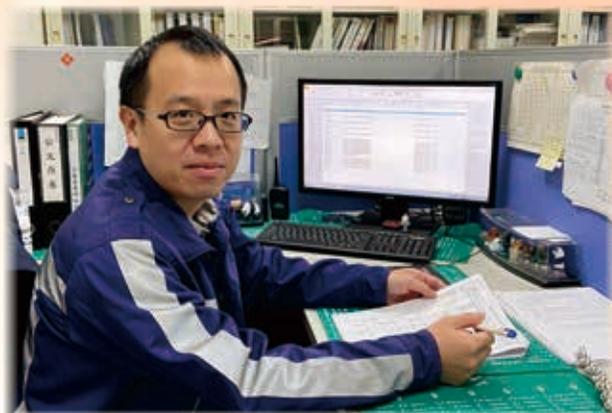
模範事蹟

97年7月31日到路至今已任職12年，具有良好、積極、正面的工作態度，交付之工作皆能在限期內完成，並能任勞任怨勇於負責。

從臺北機廠組立工場起，101年調派機務處，擔任資本支出預算執行管考人員，該項業務過往未有專職人員，遂須獨立作業，透過積極態度，無師自通預算編制、分配、執行、案件採購、會計系統等各項工作要項，使得機務處歷年非計畫型資本支出預算執行為運工機電四大處之首，另將此業務重點融會貫通整體概念，有利交付傳承。108年3月又調回臺北機廠，持續認真負責，幫助同仁。

工會事務參與：105年11月起擔任臺灣鐵路工會研究組專員、副組長1職，協助工會針對有關交通部及路局等各項攸關員工權益之事項，著手蒐集相關資料，商討策略，撰文回擊。持續研擬有關臺鐵公司化、鐵道局威脅、內政部強取土地、產業工會退會官司等議題之對應策略。臺鐵局福利精進措施實施前之各項法規突破等策略手法之研析。辦理共識會籌備與執行，廣邀青年會員積極參與工會事務，為工會注入活水。

國際事務貢獻如下：106年5月起，每年度赴國外參加國際勞工團結中心（International Center for Labor Solidarity 簡稱ICLS）委員會（該員由ICLS選任為委員）及ICLS論壇，與日本、韓國、菲律賓、紐西蘭、澳洲、泰國及緬甸等國之鐵路運輸工會代表，除分享年度國情報告，也研討工會團結、勞工福利、工作環境提升、女性工作者等議題。



遴選推薦「中華民國全國總工會 110年全國模範勞工」選拔



姓名：黃國榮

服務單位：花蓮電務分駐所

資位職稱：佐級 技術領班

所屬分會：花蓮分會

模範事蹟

自96年到路服務起迄今13餘年，歷經基層服務員、技術助理及技術領班，曾多次參與重大號誌切換、工程施工及災害搶修，皆能順利完成任務。

擔任技術領班職務負責設備保養、障礙查修、人力派遣管理、工程施工進度等，皆能精確掌握，並主動教導新進人員技術傳承，待人和樂，極具服務熱誠。精通號誌系統各種障礙處理，並主動研究因應對策，任職期間不斷吸收新知，提升專業知識，落實終身學習理念，成為專業的鐵路技術人員。

積極參與工會活動，曾任臺灣鐵路工會花蓮分會代表、花蓮地區勞資會議勞方代表、臺灣鐵路工會監事，現任臺灣鐵路工會會員代表大會代表、團體協商電務工時協商勞方召集人、臺灣鐵路管理局勞資會議勞方代表，並對勞動相關法規深入研究，主動指導及協助同仁解惑，對勞資爭議事宜常居中協調，頗得人心。





鐵路工會遴選績優模範勞工



姓名：**李維綱**
 服務單位：花蓮車班組
 資位職稱：佐級 車長
 所屬分會：花蓮分會
 現任：第15屆鐵路工會
 會員代表大會代表



鐵路生涯9年，在和平站5年工作時間，不論是擔任現場調車人員，或從事內勤業務性工作，皆積極負責勇於任事，與同事配合得當，主管交辦的工作都能順利完成。105年8月車班報到迄今，對所屬乘務員工作皆盡心盡力完成，積極參與車班各項活動。

利用休息時間替同仁作乘務旅費之計算公式，使同仁作乘務旅費報表時減少錯誤及總務核對之方式簡易正確。106年起擔任排班委員，對於班表之排定付出心力對車班付出眾多。對於新進人員樂心教導，不遺餘力將所學之技能、知識傳授新進人員。

車班乘務旅費之製作化繁而減，利用電腦知識將每月作之乘務計算製作公式，使同仁製作時輸入代號則將每工作班之乘務時間計算呈現，減少計算錯誤進而使總務核算時容易不易發生錯誤。

108年起擔任車班組工時協商勞方代表迄今，成功爭取乘務員工作時間的合理調整，乘務里程的界定，休息時間的有效規劃。



姓名：**黃仁理**
 服務單位：花蓮機務段
 資位職稱：佐級 監工員
 所屬分會：花蓮分會
 現任：花蓮分會理事



參與105年富源307次DMU自強號事故搶修復舊，參與106年EMU500和平站燒軸出軌事故搶修復舊，參與106年三民431次普悠瑪出軌事故搶修復舊，參與104、105、106、107、108、109年花東豐年祭蒸汽機車運轉活動及各年度鐵路節活動，提升路局形像，圓滿達成任務。

利用現有材料研發簡易型機械手臂，利於安裝DMU3100自強號及EMU500型空氣彈簧減少人員（公安發生）手指壓傷及縮短工作時間。

不吝教導新進人員工作技巧並研究改善工作方式，曾當選107年度績優人員，現任鐵路工會花蓮分會理事，服務會員、爭取同仁權益。

買斷開發？攔路劫財？ 簡析「臺鐵建興公園宿舍區改建計畫」

研究組

一、前言：

109年11月新任臺灣鐵路工會理事長的就職宣言中，很特殊地將「監督臺灣鐵路管理局現有資產運用」列為工會極重要會務工作之一。在鏗鏘有力宣示中，陳世杰理事長使用已接近愠怒的嚴厲口吻，不但點出臺鐵資產逐漸被掏空的真相，也重話要求政府「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」。至於工會理事長為什麼會這麼嗆？正如這個宣示最後收尾所言：「不這麼做，最終臺鐵將被掏空，員工(工會會員)將無以為繼。」

正如陳理事長所言，土地開發本來就是種專業技能；尤其是地上權、房屋使用權、路線用地等錯綜複雜、適用法條千百款的路產經營。為了避免掉入化簡為繁泥沼，本文將以淺顯的情境說明，來解釋陳理事長針對臺鐵「路基」被掏空的憤怒，也點醒會員需萬分注意其他機關鯨吞蠶食路產的事實。

二、是買斷開發？還是攔路劫財？

那；哪些單位是理事長口中的「掏空臺鐵的其他機關」？為此，以下很簡單地以「臺鐵建興公園宿舍區改建計畫」為例，來說明其中妄想插手臺鐵路產的一處單位；內政部主導的「國家住宅及都市更新中心」。

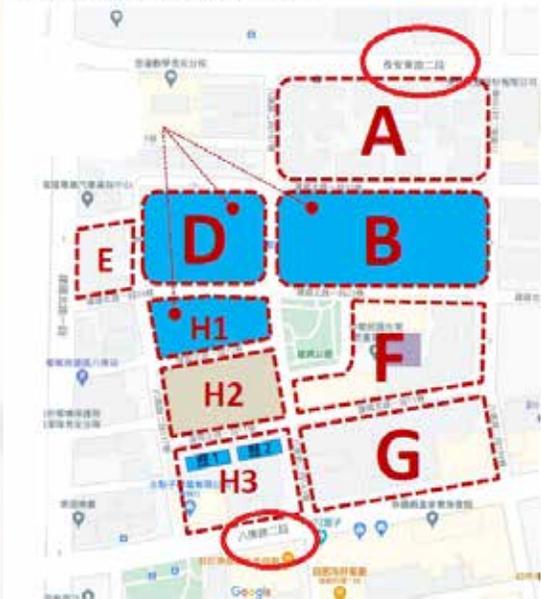
為什麼開宗明義斷定簡稱「住都中心」的這新機關(107年成立)是藉由：涵蓋臺灣鐵路管理局員工職工福利會68幢房舍的「建興宿舍區都更案」；肖想掏空臺鐵資產的單位呢？不講複雜政治背景，不談千絲萬縷法令規章，非常簡單地，從住都中心在整改建計畫買斷開發過程中的試算價格就可看出端倪。不可置信地，住都中心竟然對臺鐵職工福利會(職福會)房舍的三個收購方案中最低開出了平均每坪2,251元價碼。而為什麼這樣做呢？著眼短視近利；住都中心列出的冠冕堂皇理由之一竟然是：「易於移轉(財團?)」。



圖1：臺鐵建興宿舍區都更案包含職福會68幢房舍 來源：Google地圖

以下製作了住都中心擬收購職福會於「建興宿舍區都更案」舊有房舍的價碼簡表；相信從這些與臺北市精華地段市場行情的懸殊落差試算收購價格，很容易就可判定這些都更前置作業到底是買斷開發，還是「攔路劫財」。

台鐵建興公園宿舍區改建計畫



住都中心價購台鐵職福會建物試算方案一

小區	房屋幢數	總坪數	住都中心開價(元)	平均坪數	每坪單價(元)	備註
B區	8	164.56	366,500	20.57	2,227	1. 依民國 40-60 年代建造當時房屋現值試算 2. 因時程最短，成本最低，產權移轉後，住都中心或移轉後企業或單位不再負擔維管成本及責任
D區	3	66.83	160,000	22.28	2,394	
F區	10	157.18	355,500	15.72	2,262	
G區	19	353.41	787,500	18.60	2,228	3. 參考住都中心設置條例第 27 條規定
H1區	2	30.49	68,400	15.25	2,243	
H2區	16	240.49	539,500	15.03	2,243	
H3區	10	140.03	317,500	14.00	2,267	
合計	68	1,153	2,594,900	16.95	2,251	

※方案二:以都市更新拆遷補償費計算，68戶建物總計約6,205萬(比照臺北市公共工程拆遷補償標準計算)

※方案三: 拆解區以房屋評定現值，其餘以都更拆遷補償費計算64萬+ 4,647萬= 4,711萬

圖2：職福會68房舍集中於都更案的B區、D區、F區、G區、H1區、H2區及H3區
來源：改建計畫簡報

三、趁亂還是趁虛而入？

不管從社會責任或還是維護大眾財角度來看，以鐵路工會立場來看，當然希望能藉由都更來改善路產或職福會房舍現況。之所以會有異聲，顯然是住都中心接近蠻橫無理的開價。

或許就地政法令及機關層級來說，形同土改酷吏的住都中心能很快地以職福會「不完全擁有」所有房產地產理由來逼臺鐵就範，乖乖自動雙手奉上這些房舍，以利這個新機關建功立業。另外，住都也看準涵蓋68幢鐵路職福會所有房舍、臺鐵宿舍房舍及其他所屬建物的這擬改建區；不管交接歷史、不管產權持有狀況、不管都更改建方式都相當複雜，自評沒其他公私開發單位敢伸手，才趁虛趁亂而入。萬沒想到，臺鐵局本身近年副業改型迅速，加上鐵路工會監督力道增加，才會出現住都中心的興安簡報中的「內部溝通阻力高」註記。而正因為在上述改建計畫中，完完全全屬技術幕僚的住都中心，不但阻撓臺鐵以多角化經營、附業補貼大眾運輸為著眼點的BOT開發案，還開出了上列不符都更市場行情的買斷開發價碼。在兩邊角力下，未來這區塊開發變數看來頗大。而不管就開發期程流程、都更效益、市區景觀來看，這些延宕都是難以估計的損失。而要避免這些損失，最快最好方法就是住都中心能挪開伸進臺鐵局資產的黑手，千萬不可一意孤行。

四、結語

因為臺鐵長期擔負軌道運輸重責大任，在無法自主制定合乎最低成本票價下，現有路產自主開發利益回饋弭補本業虧損的機制已運行多年。其他公務機關，高舉「都市更新」大旗，再以不符常情的買斷價格作為加快都更流程的手段，即使沒有私心，也顯魯莽無知。

最後，站在工會立場，我們相當歡迎住都中心能做為協助者，讓臺鐵資產開發中心能順利自主規劃自主開發，但千萬千萬別癡心妄想低價買收。另外，不管是旅客、不管是路員，這都更案若順利由臺鐵自主開發，新房舍帶來每年固定押租金，一方面可以減少低票價導致的每年臺鐵本業虧損，讓臺鐵局更有能量去服務社會大眾，另一方面更避免減少；讓路局員工得以借款發薪的這些設押資產，無知覺地一幢一幢，一片一片、一棟一棟消失。

然而綜觀最近多項與臺鐵資產開發相關的住都中心都市更新案；類似掏空臺鐵的這都更建案既不是唯一，更非最大最狠最無良。例如最近執意徵用臺鐵土地興建社會各項住宅規劃。工會深信，若不持續監督，這些挑軟柿子吃的，不公不義作為，將一而再、再而三。因此，未來工會將會有後續相關研究報告；甚至更強悍行動來阻擋任何機關來掏空臺鐵路產。



寫於事故之後～

風清雲淡

火車司機員是人不是神

身為火車司機員，最不願意發生的鐵路事故，就是死傷事故，尤其又以發生在本路同仁為大忌！

火車司機員本身已背負了太多的責任！

往往一句

應確認而未確認

應注意而未注意

應聯繫而未聯繫

應使用而未使用

應通告而未通告

應停車而未停車

等等……

讓火車司機員承擔極大的精神壓力！

更大的要求又必須是…

火車司機員是防止事故的最後一道防線！

身在職場，必有潛在風險，人身安全更是要放在第一。

最傻的人，莫過於把自身的安全，交付在別人手上！

危機意識是每個人必須時刻都要謹記的！

工作再認真、再盡責，也要把自身的安全顧慮周全，

別忘了，你是所有家人的支柱，少了你，一切都變了！



從0223海端事故～ 鐵路工會針對臺鐵困境立場與看法

研究組

海端車站工安意外發生，致外界開始檢討臺鐵局、交通部，甚而對本會提出質疑等相關議題，本會基於臺鐵真正核心困境，提出本會之看法

●臺鐵困境時常卡在所謂的「專家」

臺鐵局為交通部轄下，依法應遵照交通部指揮管轄，於法規認定上，員工具有公務員兼具勞工之身份，可組織工會，交通部身為中央二級機關，面對工會，自然依法遵守勞動相關法令，並非面對工會即退縮。

臺鐵局常年因其薪資待遇及福利相較其他公部門低落，致無法留住人才，加以88至97年間停止辦理特考，斬斷人員補進機會，造成員工年齡及經驗的斷層，致退休潮的來臨，雖經過近幾年續辦理的特考，亦無法覈實補充人力缺口，遂在無法投入大量人力之情形下，科技的仰賴更有其必要性。

長久來鐵路運輸業龐大之基礎設施與車隊之養護均須投入大量的人力資源、以維持設施及車輛之可靠度，因人工作業費時費力，且人因疏失的發生無法有效掌控，造成成本的增加，如能夠

透過購置機械設備並建置系統性的養護及檢修自動系統，則可以取代人工作業，以減少人為錯誤，提升效能及養護檢修之可靠度，進而降低成本，而在提升效能之後，員工便能專注在對臺鐵更有幫助、更重要的任務上。

然而所謂的「鐵道專家」、「國土專家」，並不探究臺鐵局所面臨種種困境，只會丟下一句「臺鐵公司化」就能解決一切。

●臺鐵公司化根本不是解方，正視困境才是改革

臺鐵進行革新必須是一個邏輯順序，也請政府重視鐵路工會的建議，整個臺鐵的運轉制度才是所有困境的起源，不給錢也不給人的因素下，根本沒有預備的人力，更無力因應高強度的出勤勞動或高密度的車次以及24小時的運轉維護，臺鐵的運轉人力根本無法應付現有的班次，政府只會將壓力強加基層，臺鐵局長官不敢反抗，導致超開班次，預備人力不足，人員訓練更是緩不濟急，這一連串的困境，都不是一個基層人員所能承擔，更不是把困境簡化成



臺鐵組織陳腐，只要公司化或是分區管理就能改變一切，甚至成立一個外行「鐵道局」來添亂。

這是雞生蛋蛋生雞的邏輯，不給人不給錢，不改善合理的人力運用，會持續惡性循環，意外遲早會再發生，亦無法跟上並應付現今政府所賦予之公共運輸。

●臺鐵改革，應善用現有組織架構，並非廣設「區長」

臺鐵指揮鏈確實需要改革，鐵路專業牽涉範圍廣，專業分工之外，亦應落實區域整合，運工機電四大領域管理暨指揮權應採垂直模式，實務面上，單一分區主管個人之專業領域幾近無法通盤了解下轄各段，且依據常人之思考運作模式，易因個人之某項專業凌駕它項專業甚鉅時，進而產生錯誤之認知，影響整體之裁決，亦即錯誤之決定。

目前臺鐵組織架構就可有效被利用，根本不用大費周章設「區長」制，殊不知，利用現行臺鐵局既有專門委員及各副總工程司，依分區(北中南東)督導指揮，如此既可以不影響現有之組織下，進行分區之管理，如此簡單的邏輯，不懂為何遲遲不做。

●任務編組？嫌臺鐵組織還不夠龐大嗎？

臺鐵現行體質維持目前營運模式已倍感吃力，在負擔尚未減輕之時，還搞「任務編組」，進行組織調整，勢必造成事權歸屬、指揮命令下達等衝突，造成組織之運作停擺，現在首要之務應著墨點於建立「以人性考量並可落實」的安全制度。

「任務編組」下，更容易造成勞逸不均情況下，請問隱諱不明的利潤成本、人員調動，甚至是缺工及成本管控情形怎解決？

●臺鐵SOP通通有，但卻難以落實

SOP的制定應考量「以人性考量並可落實」為高原則，以避免制式及機械化的規範產生，讓員工難以落實。SOP明確訂定了每個工作步驟程序、做法、標準，其制定目的就是為了減少錯誤產生，只



要按部就班行事，就能避免因為不熟練或疏忽，而發生意外的情形。

本會早於108年即發表「臺灣鐵路工會安全白皮書」，其意乃期待鐵路工會及鐵路局所有成員都應該認知並建立「安全優先，人性會犯錯應利用防呆機制避免」之共識，創造一個受旅客與社會信賴之臺灣鐵路系統。

臺鐵高層似乎都忘了SOP的執行者是人，不是機器，不可能百分百維持同樣的運作模式，遂制定SOP時，要充分考慮到人的因素，納入人的彈性，才會寫出真正實用的SOP。

任何事故發生之始因，皆是未做到防範於未然之故，因此不管是鐵路工會或臺鐵局，雙方皆應重新並創建以「安全為最優先」的文化意志，「臺灣鐵路工會安全白皮書」乃為達成上述之目標。

●本會呼籲交通部、臺鐵局重新檢視並建立「以人性考量並可落實」的SOP日本JR有經驗，但別再找那些所謂的「專家」

本會基於臺鐵局的永續經營，及廣大會員未來的工作權益、福利待遇等，擬邀請交通部、臺鐵局召開座談會，針對安全及組織管理，提出共同聲明，要

求先建立全面性安全措施，並引進具SOP改革經驗的日本JR。

對於近期檢討聲浪不斷，臺鐵應該實事求是，本會要求交通部全力支持進行SOP檢討，過去不管是行政院、交通部、高鐵公司、捷運公司、運安會等，皆對臺鐵局運工機電四大技術性作業，進行全面性之安全評估，然而因為運營形態不同，所以「收效甚微」。

本會建議交通部支持本會所提，邀請日本JR鐵道公司並配合適當之顧問公司作為中間橋樑，來臺實地給予臺鐵局SOP改革建議與指導，考量日本JR西鐵道公司經歷福知山線事故，且運營形態與臺鐵極為類似，而且日本JR西鐵道公司自該事故後，已全面建立「以人性考量並可落實」的安全制度，著實大幅提升其行車運營安全。

本會對於臺鐵局各重大議題，每每提出妥適建議，盼其有所改進，並適時出面直接與交通部、行政院溝通，取代激烈、單純的抗爭，其意乃基於臺鐵局為會員們的大家庭，愛之深責之切，不視其為敵人，大肆批判攻訐，毫無實質建樹，遂本次再次以沉重的心情，發表本文。



第11屆第21次勞資會議紀錄



時間：109年12月17日上午10時
地點：高雄機廠文康中心
主席：杜副局長微、勞方召集人鍾代表雲章

壹、新增提案

提案一、研議將員工傷病醫藥費（員工健康檢查）由每人每年編800元，調高為每人每年編1,200元以符實務需求。（提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112101）

一、說明：

- （一）查現行員工健康檢查費用為每人每年編800元，係自93年起皆無調整，迄今超過15年，原金額已不足因應現行檢查費用。
- （二）復查本局職安委員會議列管案10811案，建議勞安室研議比照公務人員健康檢查規則辦理，惟未有提報最新進度。
- （三）健檢費用應考量國內物價及檢

查項目等因素予以提高至1,200元以照顧全體同仁。



二、結論：

- （一）本案請勞工安全衛生室研議健康檢查預算調整案簽局事宜。
- （二）繼續追蹤。

提案二、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1案，應再檢討現行規定。（提案單位：鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：112102）

一、說明：

(一) 本案業經本(15)屆第14次勞資會議建議，於第18次會議(1090917)機務處說明為，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。案經議決轉知臺北機廠勞資會議，爰予結案。

(二) 惟查本案因涉相關規定，地區勞資會議研議空間受限，爰再提本會議研商通盤檢討。

二、結論：

- (一) 請機務處說明，98年業規定擔任檢查員工作者僅工務員、助理工務員，為何實務上仍指派技術助理擔任該工作。
- (二) 本案請機務處研議修正使實際擔任檢查員工作者，列入個人無責任事故獎勵，併前已發給部分簽局辦理。
- (三) 上開事項請機務處併向督導副局長報告。
- (四) 繼續追蹤。

提案三、本局職工福利社第30屆福利主任任期即將於本(109)年12月底屆滿，第31屆由本處應屆輪值，本處推薦福利主任為朱代副處長華鈺。(提案單位：機務處)

一、說明：



依據本局職工福利委員會各福利社主任選輪值推薦辦法辦理。

二、結論：

- (一) 本案予以通過。
- (二) 結案。

貳、新增建議事項

一、請機務處儘速召開工作服會議，並於110年底完成制服發放工作。(提案單位：高雄機廠分會)

結論：請機務處妥善研議，繼續追蹤。

二、建議考量員工通勤問題，妥善安排接駁車次(例如上班係3117車次，下班係3118車次)，並於陽光小站設置刷卡鐘。(提案單位：高雄機廠分會)



結論：請機務處將高雄機廠之相關需求函知運務處，俾由綜合調度所配合改點計畫排定員工接駁車事宜。

三、潮州基地文康中心由高雄機廠參與相關設計規畫，並已完工，惟路局逕將該文康中心挪作資產開發中心招商使用，未顧及廠區員工需求。
(提案單位：高雄機廠分會)

結論：本案將由杜副局長協調原參與生活機能等相關會議之督導長官，擇日召開專案會議研議。

四、有關遷廠後員工餐廳，經查相關設備已到位，請路局提供人力或經費支援，俾解決員工用餐問題。(提案單位：高雄機廠分會)

結論：請機務處妥善研議，繼續追蹤。

五、建議路局員工購買鐵路便當折扣由9折改為8折，以照顧員工。(提案單位：高雄分會)

結論：本案請附業營運中心妥善研議，繼續追蹤。

六、路局之新聞稿、即時訊息(如旅客優惠方案)或政策發佈，如內容係與旅客服務相關者，應先完成內部溝通，必要時辦理相關教育訓練後再予發佈。(提案單位：高雄分會)

七、有關109年12月7日因臺北車班搬遷致列車長開門爭議案記者會，會中出席成員涵蓋臺灣鐵路產業工會，本會再次抗議不得與不具協商資格之工會協商。(提案單位：高雄分會)

八、運務車站調車兼嚮導之危險津貼列常態支給，惟嚮導兼調車以非常態



支給，請運務處檢討危險津貼支領相關規定。(提案單位：高雄分會)

九、近年來東竹-富里間牛隻侵入路線之撞擊事件頻傳，計有107年12月19日340車次1隻、108年6月22日448車次3隻、109年12月6日4540車次2隻及109年12月9日439車次1隻；建議路局函請花蓮縣政府仿效臺東縣政府，以強制飼養牛隻戴耳標，並於鐵路沿線200公尺內禁止飼養牛隻，以維護旅客生命財產安全

。（提案人：彭代表國勳）

說明：臺11縣車禍頻傳，往往找不到牛隻飼主，爰臺東縣政府於108年8月間開始執行強制戴耳標，臺11縣200公尺內禁止飼養牛隻，業有效遏止臺11縣死亡車禍。

十、針對本局臺北車班搬遷至樹林站引發之風波及社會觀感問題，建議如下：（提案人：溫代表維國）

- 1、請機務處於南、車廂外加裝自動門單門鑰匙控制開關，方便列車長進出車廂開啟全列車門，以便服務旅客，避免延誤開車。
- 2、樹林調車場出庫，車行駛至樹林站後，停留時間平均約2分鐘，惟到站後列車長需於北端向機車長報完

車輛數、噸數後，再開啟單門進入車廂，開全列車門，最後返回南端放置備品，上開程序所費時間不止2分鐘，爰請運務處及綜合調度所研議增加樹林站停留時間。

- 3、樹林調車場內專責整備列車之列車長，依上班時數請領危險津貼。





第 11 屆第 22 次勞資會議紀錄



時間：110年1月4日上午11時

地點：劍潭活動中心 集賢廳

主席：杜副局長微、勞方召集人鍾代表雲章

壹、歷次會議追蹤辦理情形：

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21次會議主辦處室說明：

一、附業營運中心說明：

本總所評估餐旅自僱人員轉僱一案意見，經本總所勞資會議討論，會中達成共識，並已於109年11月25日餐人考字第1090001470號函，報送本局人事室。

二、人事室說明：

1、有關11屆第20次勞資會議決議一，請本室先陳報交通部修正本局營運人

員人事管理要點案：業以本局109年11月25日鐵人一字第1090039943號函報交通部，該部於109年12月9日函復（意見另於列管案111801說明）。

2、另有關餐旅自僱人員轉僱一案，經查餐旅服務總所109年11月25日餐人考字第1090001470號函未回應交通部有關「……餐旅服務總所自僱人員之工友24人，如部分選擇不轉僱，仍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，……。」審查意見，爰以本局109年12月15日鐵人一字第1090044225號函復餐旅服務總所依上開意見重行檢討

11屆第21次會議決議：

一、請人事室函詢相關主管權責部會，

裁示轉僱案之可行性。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第22次會議人事室說明：

本案與附業營運中心自僱人員轉僱案併辦，又該中心尚未函復本室，爰擬俟該中心回函後，依11屆第21次會議決議研議辦理。

11屆第22次會議決議：

一、本局105年辦理工種簡併之轉僱案時，考量本局什工8名為正式工具，爰未列入轉僱適用對象，又附業營運中心24名員工，因領有勞酬且薪資結構複雜等相關因素，須謹慎評估而暫緩處理，惟渠等人員非屬新進人員，應尊重其轉僱意願，爰請附業營運中心將上開歷程敘明，函報本局人事室並副知鐵路工會，俾再向交通部陳明。

二、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21次會議主辦處室說明：

一、附業營運中心說明：

本總所評估餐旅自僱人員轉僱一案意見，經本總所勞資會議討論，會中達

成共識，並已於109年11月25日餐人考字第1090001470號函，報送本局人事室。

二、人事室說明：

- 1、有關11屆第20次勞資會議決議一，請本室先陳報交通部修正本局營運人員人事管理要點案：業以本局109年11月25日鐵人一字第1090039943號函報交通部，該部於109年12月9日函復（意見另於列管案111801說明）。
- 2、另有關餐旅自僱人員轉僱一案，經查餐旅服務總所109年11月25日餐人考字第1090001470號函未回應交通部有關「……餐旅服務總所自僱人員之工友24人，如部分選擇不轉僱，仍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，……。」審查意見，爰以本局109年12月15日鐵人一字第1090044225號函復餐旅服務總所依上開意見重行檢討。

11屆第21次會議決議：

一、請人事室函詢相關主管權責部會，裁示轉僱案之可行性。



二、繼續追蹤。

(二) 11屆第22次會議主辦處室說明：

一、附業營運中心說明：

本案經本中心於109年12月24日召開第11屆第8次勞資會議就交通部109年9月9日交人字第1095009429號書函及本局同年12月15日鐵人一字第1090044225號函意見於會中討論尚無結論及有利點，本案實無法突破，會中作成決議：爰請勞方代表儘速與中心部分有意願選擇轉僱服務佐理之工友說明本案進度及困難處，結果彙送中心人事室，俾利後續函報事宜。

二、人事室說明：

附業營運中心尚未函復本室，爰本案擬俟該中心回函後，依11屆第21次會議決議研議辦理。

11屆第22次會議決議：

一、本局105年辦理工種簡併之轉僱案時，考量本局什工8名為正式員工，爰未列入轉僱適用對象，又附業營運中心24名員工，因領有勞酬且薪資結構複雜等相關因素，須謹慎評估而暫緩處理，惟渠等人員非屬新進人員，應尊重其轉僱意願，爰請附業營運中心將上開歷程敘明，函報本局人事室並副知鐵路工會，俾再向交通部陳明。

二、倘本案經交通部核准轉僱，附業營運中心後續應採公開甄選方式進用營運人員，不再進用技工、工友，以達工種簡併目標。

三、繼續追蹤。

第111801案：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。

(一) 11屆第21次會議人事室說明：

本案業以本局109年11月25日鐵人一字第1090039943號函報交通部，經該部109年12月9日函復表示，本案修正規定似鼓勵優秀人才藉由甄試管道覓缺他就，反不利其原服務單位之人事穩定與技術經驗傳承，且本局營運人員甄試簡章亦已明確記載其起支待遇數額，爰本局參酌上開意見，並考量本局營運人員之進用係應業務需要並配合在地化用人需求，修正規定後恐不利花東地區人力穩定性及在地化經驗傳承，建請維持現行規定，本案建請解除列管。

11屆第21次會議決議：

一、請人事室就交通部109年12月9日交人字第1090034360號書函研議再報部修正之可行性。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第22次會議人事室說明：依交通部意見持續辦理。

11屆第22次會議決議：

一、本案涉資位與無資位人員重考權益，爰請人事室妥為研議按原薪級比敘事宜。

二、繼續追蹤。

第112001案：請路局調整110年員工春節出勤獎金為1日2,000元予以激勵同仁。

(一) 11屆第22次會議人事室說明：

一、有關110年春節疏運出勤獎金調整案，本局業於109年12月2日函報交通部准予援例核發110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。

二、另查交通部已於109年12月21日交人字第1095016125號函轉陳行政院，刻由行政院相關機關審議中。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

第112101案：研議將員工傷病醫藥費（員工健康檢查）由每人每年編800元，調高為每人每年編1,200元以符實務需求。

(一) 11屆第22次會議勞工安全衛生室

說明：

本室刻正請醫院提供健檢項目及報價中，俟醫院提供資料後，本室將與職醫研討並請職醫建議增加之健檢項目，預計110年2月底前簽局。

11屆第22次會議決議：

一、請勞工安全衛生室積極辦理，並於110年1月底前完成簽局作業。

二、繼續追蹤。

第112102案：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1案，應再檢討現行規定。

(一) 11屆第22次會議機務處說明：

一、原95年交通部臺灣鐵路管理局特定行車人員個人無責任事故獎勵規定事項第二條第四款機廠：助理工務員（擔任檢查員工作者或以他職實際擔任檢查員工作者）。旨揭獎勵規定嗣交通部以「為符法規明確性原則，建議刪除本獎勵規定事項第2點『或以其他職稱實際辦理其工作之行車工作人員，如係學習人員實際單獨作業，均得比照辦理』及『以上均含以他職實際擔任該工作者』等不確定職稱文字。修正機廠



之適用對象為「實際擔任檢查員工作之工務員、助理工務員」。

二、本處於今109年7月召開「無責任事故獎勵審核權責會議」，請機廠檢討車輛檢查員編額數或將擔任檢查員之技術助理調陞為助理工務員，爰總體檢重新檢討車輛檢修作業程序及檢修標準，檢查項目亦有增加，檢查員編額數恐無法調整，助理工務員缺額有限亦無法陞補。

三、惟各機廠反映三、四檢修工作全面且分工精細，檢查工作相當繁重，考量車輛檢查工作需細心且富責任感，其故障查修亦須養成時間，由熟悉車輛維修之技術助理且有意願擔任車輛檢查工作來晉升較為適宜，亦符合機廠實際用人之需求。

四、經檢討三機廠目前實際擔任車輛檢查工作者，包含工務員、助理工務員及技術助理，皆須接受規章檢測及檢查員課程訓練，亦需擔負行車事故之責任，依現行無責任事故獎勵規定，排除技術助理支領，恐不符賞、罰精神。再者，上述規定同條第（五）、（六）款機務段、檢車段：技術助理擔任車輛檢查工作均可支領無責任事故獎勵，若排除

機廠技術助理支領有違公平原則。

五、本處刻正簽局修正交通部臺灣鐵路管理局特定行車人員個人無責任事故獎勵規定事項第二條第四款實際擔任檢查員工作修正為實際擔任車輛檢查工作並增列技術助理一職。

六、局簽奉核後，於局務會議業務報告中提報。

11屆第22次會議決議：

一、請機務處積極辦理，主動追蹤簽局進度。

二、繼續追蹤。

貳、11屆第15次建議事項

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22次會議人事室說明：

一、查與本案相關之本局臺北電務段技術助理休假年資併計訴訟案，據臺灣新北地方法院109年9月23日勞小字第45號民事判決意旨，沈員於公務員考試錄取訓練期間業將勞健保、勞退退保轉出，已不具有勞工身分，亦不適用勞基法。爰此，沈員與本局之僱傭關係於訓練期間業停止4個月，前任職於本局之服務年資未符勞基法第10條應予併計之規定

。二、有關旨揭建議案，經查沈員業踐行上訴程序，將俟上訴結果再行提會報告。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

參、11屆第17次建議事項

一、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21次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

1、經查「吉安聯合辦公大樓新建工程」本處於109年11月3日鐵工橋字第1090038263號函請各單位於109年11月20日前，將配合遷移單位之員額及空間、面積需求，函復本局。目前本局各單位皆已提供，惟內政部警政署鐵路警察局花蓮分局於109年11月5日以鐵警花分後字第1090004466號函請本處發函，洽請內政部警政署鐵路警察局提供上開資料，目前尚待該局提供員額及需求。俟需求提供後將由花蓮工務段邀集相關單位研商確認，並於109年12月21日前將委託設計(含監造)勞務概算、分年預算編列規劃、各單位需求面積、分擔比例及搬遷計畫等報工務處簽局辦理。

2、企劃處原定於12月9日安排會勘倉庫及料場一節，經朱副局長指示由本處及電務處另覓地點搬遷，此部份俟企劃處來函後本處配合辦理。

二、電務處說明：

1、本案花蓮工務段已完成工程經費概估，本處將以分年分期方式自110年起編列預算，提供請花蓮工務段進行委託設計監造服務及工程發包作業。

2、本案以先建後拆原則，俟料場建置完成後，即進行搬遷事宜。

11屆第21次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第22次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：花蓮區工務單位及電務之倉庫及料場由本處及電務處自行另覓地點搬遷。

二、企劃處說明：

本處原定於12月9日安排會勘倉庫及料場一節，後依朱副局長指示，業於109年12月10日鐵企研字第1090041353號函發，請工務處及電務處依本局109年7月9日召開「鐵路建設計畫聯繫審查小組第41次會議-花蓮站區行政單位搬遷研商會議」會議結論儘速辦理。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

肆、11屆第18次建議事項

一、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。

(一) 11屆第21次會議機務處說明：

本案經測試，車長室溫度均為22°C以下，不至於有熱的感覺，建請再收集各列車長對列車長室溫度是否不足之調查，再行研議是否加裝風扇。

11屆第21次會議決議：繼續追蹤。

二、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。

(一) 11屆第21次會議電務處說明：

業於109年11月12日鐵電號字第1090039756號函請臺北電務段修正，惟該段於109年11月20日北電技二字第1090005152號函仍存疑義故尚未修正，已簽請總工程司針對該案主持會議。

11屆第21次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第22次會議電務處說明：

本案業於109年12月22日召開會議，由林副總工程司治平主持，會議紀錄刻正陳核中。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

三、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。

(一) 11屆第22次會議電務處說明：

本處配合辦理，並責請業管單位確實落實執行。

11屆第21次會議決議：繼續追蹤。

伍、11屆第20次建議事項

一、本(109)年度12月23日改點計畫，建請規劃701及708車次增停加祿站以利員工通勤上下班。

(一) 11屆第22次會議運務處說明：

經查南迴線多數仍為單線區間，若701次及708次調整增停加祿站將影響屏東線、南迴線相關列車行點約計16列次，現階段因受限改點訂票相關作業期程，已不及納入今年度改點規劃，將研擬於明年度時刻微調整時納入調整規劃，安排適宜車次提供加祿站員工上、下班通勤班次。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

二、有關北迴線景美站東西線出發預告機改善。

(一) 11屆第22次會議電務處說明：

花蓮電務段於109年12月16日召開現場會勘(109年12月23日花電段技三字第1090004933號函會勘紀錄)，相關結論如下：

1、景美站東西線出發預告號誌機移設至月台柱上，以改善相關情形，由花蓮

電務段以零星工程施作，預估約110年3月底前完成。

- 2、景美站西線下行出發號誌機改為LED燈式；東線上行出發號誌機因月台加高影響視線，該號誌機改為中型及LED燈式，由花蓮電務段以零星工程施作，預估約110年3月底前完成。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

陸、11屆第21次建議事項

- 一、請機務處儘速召開工作服會議，並於110年底完成制服發放工作。

(一) 11屆第22次會議機務處說明：

本處為配合局政策有關EMU3000新車發表及品牌識別系統並建立專業形象，目前刻正由企劃處辦理「111-114年臺鐵局制服整合採購案」，擬將全局的制服統一辦理採購（設計+製作），而目前交通部已於109年12月16日交路字第1090415480號函同意本局採最有利標決標方式辦理，所以本處工作服明年僅購買109年新進人員（110年實習期滿），而工作服全員發放則配合企劃處標案時程辦理，預計於111年年初統一發放而企劃處未來辦理「111-114年臺鐵局制服整合採購案」相關會議時，也會邀集工會及專家學者參與。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

- 二、建議考量員工通勤問題，妥善安排接駁車次（例如上班係3117車次，下班係3118車次），並於陽光小站設置刷卡鐘。

(一) 11屆第22次會議機務處說明：

待高雄機廠新建廠區聯合檢查完成，及相關路線俟營運計畫完成，始可據以辦理進出廠車次調整。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

- 三、潮州基地文康中心由高雄機廠參與相關設計規畫，並已完工，惟路局逕將該文康中心挪作資產開發中心招商使用，未顧及廠區員工需求。

(一) 11屆第22次會議主辦處室說明：

- 一、資產開發中心說明：

- 1、本案依本局109年10月22日鐵專工字第1090036150號函會議紀錄，決議由本中心將潮州觀光機廠D5、D6等場域辦理短期招商事宜，合先敘明。
- 2、原規劃工會使用空間部分，前經109年3月12日朱副局長現場視察會議，已請專案工程處將工會之使用需求將另覓地點辦理規劃設計。
- 3、經洽專案工程處回應，工會之使用需求將於二期規劃設計，惟二期計畫尚未核准通過，故尚未確認規劃地點及需求。



二、機務處說明：

有關高雄機廠員工活動中心如依朱副局長構想設在南區供應廠廢鐵倉庫，其空間、照明、空調必須符合機廠員工及工會需求，經洽詢設計公司表示則需變更建照，如此將無法達成年底搬遷目標，因此將來改建增設俟使用執照取得後再視情況辦理。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

一、本案請資產開發中心儘速邀集朱副局長主持會議討論後續處理方式，並邀請杜副局長參加。

二、繼續追蹤。

四、有關遷廠後員工餐廳，經查相關設備已到位，請路局提供人力或經費支援，俾解決員工用餐問題。

(一) 11屆第22次會議機務處說明：

依本局專案工程處109年12月1日專工機字第1090006665號函已給予預算金額。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

五、建議路局員工購買鐵路便當折扣由9折改為8折，以照顧員工。

(一) 11屆第22次會議附業營運中心說明：

本中心便當營業額扣掉瓦斯、水費、電費、用人費等主要成本後，平均利潤率不到二成，若提供員購8折優惠，則

不符成本效益，本中心有營運績效之壓力（以盈餘目標為考核），經衡量仍維持9折較適宜。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

六、路局之新聞稿、即時訊息（如旅客優惠方案）或政策發佈，如內容係與旅客服務相關者，應先完成內部溝通，必要時辦理相關教育訓練後再予發佈。

(一) 11屆第22次會議運務處說明：

本處日後發布訊息或政策，如內容與旅客服務有關，將儘速完成內部溝通，即時轉知現場單位，以利業務執行。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

七、有關109年12月7日因臺北車班搬遷致列車長開門爭議案記者會，會中出席成員涵蓋臺灣鐵路產業工會，本會再次抗議不得與不具協商資格之工會協商。

(一) 11屆第22次會議運務處說明：

本處謹遵本局107年2月6日鐵人二字第1070001377號函辦理。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

八、運務車站調車兼嚮導之危險津貼列常態支給，惟嚮導兼調車以非常態支給，請運務處檢討危險津貼支領相關規定。

(一) 11屆第22次會議運務處說明：

本案於會後已向提案代表妥為說明，建請解除列管。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

九、近年來東竹-富里間牛隻侵入路線之撞擊事件頻傳，計有107年12月19日340車次1隻、108年6月22日448車次3隻、109年12月6日4540車次2隻及109年12月9日439車次1隻；建議路局函請花蓮縣政府仿效臺東縣政府，以強制飼養牛隻戴耳標，並於鐵路沿線200公尺內禁止飼養牛隻，以維護旅客生命財產安全。

(一) 11屆第22次會議營運安全處說明：
：本處刻正擬稿發予花蓮縣政府。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

十、針對本局臺北車班搬遷至樹林站引發之風波及社會觀感問題。

(一) 11屆第22次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

1、本案已納入109年度時刻調整案辦理，將樹林調車場出庫後行駛至樹林站之列車停站時間調整為5分鐘（含）以上，並於109年12月23日起實施。

2、有關樹林－樹調間整備車長支領危險津貼案，本處已依本局專業人員危險職務津貼支給表「非常態性」支領。

二、機務處說明：本案本處刻正與勞方代表洽詢中。

11屆第22次會議決議：繼續追蹤。

柒、新增建議事項

一、請路局提供2,818人的使用狀況，包括分配於各處之輪班人員人數及分配於行政單位之人數（提案人：鐵路工會溫代表維國、彭代表國勳）。

結論：請本局人事室、運務處、機務處、工務處及電務處提供相關資料。

二、近期鐵路用地大量承租予民營電信公司設置設備，惟電信公司之設備設置及維修均須本局電務人員陪同辦理，是類工作與電務人員負責鐵路行車業務及行車安全之職責未符，影響電務人力運用。（提案人：鐵路工會黃代表國榮）

結論：請資產開發中心召開專案會議妥適研議後續處理方式。



我不是乖寶寶 - Part 5

彭國勳

我不是乖寶寶，那一夜我做了一個夢：十幾年前某個站一而再再而三投書局長信箱，段裡三番兩次到站開檢討會，會後同仁轉述，段長跟站長說：「你如果管不好，我叫○○人來！」原來筆者的形象早已被定位了！

我不是乖寶寶，那一夜我還做了一個夢：多年前某人剛到某單位幾天，某天副段長到站：○○人你叫他們上班要穿制服、戴識別證！蛤…上班穿制服、戴識別證不都是基本的嗎？為什麼還要初來乍到的某人要求？接聽電話禮貌不及格，某人做個紙本教育訓練傳簽，馬上被糾正：只要口頭告知同仁就好！某人說：服務臺輪班，支援副班來來去去，如何一一口頭告知？萬一日後被糾正時，會不會反駁沒有被告知？因為某人嚴格要求接聽電話禮貌後，當月旅客服務競賽馬上拿到第一名，受測替代役高興的拿著公文找某人，某人肯定他的努力，承諾給予榮譽假1天，替代役高興的告訴○○討拍，沒想到○○潑了一盆冷水：「不行，做好本來就應該的！」筆者當下才知道原來地球會自轉，不用我們來幫推，可以把站長、主任廢了！還有不同意以車站為名組

Line的工作群組，你就知道為什麼會連最基本的穿制服、戴識別證都做不好，到開股道垃圾幾天都還在，但沒差，「無為而治」一樣可升官！

我不是乖寶寶，那一夜我又做了一個旅遊夢：出國美加行，一大早搭火車上臺北，轉機場捷運到桃機，完成報到託運行李後，離登機時間還1個半小時，到VIP室喝咖啡消磨時間；某天有人做了一個夢，東施效顰，臺鐵也要做VIP室，而且限兩三個月年底前要完成，唉！今夕何夕？不用審照、不用建照？會勘後，要在現有空間硬擠出一個夠大的空間來（而且可能不在動線上），開會後才知道準備提供臺鐵會員折抵點數入內，「享受」麻雀雖小五臟不俱全的設施，裡面有：沙發、Wifi、淋浴間、自動販賣機；筆者想問：一般人坐火車多久以前到站？大概20分鐘前吧？售票口排隊折抵點數要花多少時間？沒有熱騰騰的免費咖啡，只有冷冰冰的自動販賣機，那我還不如到7-11去，至少還有一聲：歡迎光臨！還有要餐旅派人還是車站派人服務？都會是單位人力已不足的雪上霜！有人還繼續編織著南柯一夢，準備開放易遊網、雄

獅承租，筆者再問：如果一個旅行團行程安排，到站後還要進貴賓室等30分鐘接駁車才到，讓你有尊寵的感覺，下次你還會參加他們的行程嗎？局裡有人感慨某人成天「有夢最美」，會勘時有人調侃：若接待妹妹裙襪開高叉，願意以點數進去享受一下，讓自己的眼睛跟著飄呀飄，讓自己的思緒飛呀飛……，唉「春夢了無痕」，天亮了也絕不敢跟枕邊人分享！109年12月29日看新聞報導花蓮站禮賓室，令人瞠目結舌的某人政績，完全符合美學小組的概念，較年輕的同事語多批評：冰冷色調符合了生命禮儀公司的肅穆用色！唉…哀…哀…，1,800萬元的「美學」真是「又美又貴」到讓人嘖嘖稱奇不敢領教的仰天長歎啊！

多年前因前立委葉○蘭做了個夢，揭發了高速公路18標弊案，我不是乖寶寶，那一夜我依然做了一個夢：至少十幾年前，卡奴一堆，為了躲債有人改名換姓，換了電話號碼，全家燒炭時有所聞，政府後來強力介入，債務協商後可打折還款；更早前某站同事，為了繼承老榮民的財產，改了父姓；時至今日，某天睡醒，發現我們臺鐵辨識度最高的

Logo不見了，改了一個跟我們完全沒有任何情感連結的R，有人糾正筆者是TR，那更糟，如果連自己的從業人員都不知道它是TR兩字組合成「R」字，就別奢望外人看得懂它的意涵，還有我們TRA的A不見了，竟然不知不覺中被A掉了，有人質疑是不是圖謀不軌為公司化鋪陳？還是主其事者的「乖寶寶」抑或「自宮」行為，以示對交通部忠誠？猶記得多年前我們偉大前局長「何○軒」的驚世之作嗎？中華郵政、臺灣郵政改來改去，改朝換代前後他都可義正詞嚴站在「正確」的一方，就知道他為何可以一直當官，連蔡總統首次出訪專機上，盛讚華航罷工空姐是「心中最柔軟的一塊」，但最後下場卻慘不忍睹，就知道政客之可惡！筆者向來「行不改名坐不改姓」，我們卻在沒有凝聚共識情況下被改了名，還有在什麼情況下被改了姓？是改名躲債？還是某個人興之所至？如果是後者，完了，完了，完了，往後我們還要換幾個不切實際的追夢人（或政客），他們有沒有可能哪天心血來潮又幫我們改成志玲姊姊或波多野姊姊？陳水扁前總統正夯時，有多少人改名成陳水扁，窮人光改名就會改



運嗎？當然不會，「人生如夢、築夢踏實」，請務實一點，臺鐵改個Logo就會起死回生嗎？臺鐵花費巨資的「春露」fun臺鐵，1450式的形象包裝，治絲益棼還沒包裝到，卻已在FB上引來自家人的炮聲隆隆，甚至殃及傻傻分不清的網路酸民也在臺鐵路透社上砲火全開，重蹈了「紅背心之亂」和「源來如此」自以為是網紅的覆轍！某日參加婚禮後，看到幸福洋溢的年輕新娘，那一夜我竟做了一個噩夢：有人娶了楊貴妃，高興從此晚上睡覺冬暖夏涼；有人娶了林黛玉，高興從此出門楚楚可憐惹人憐愛；因為燕瘦環肥各有所好，所以年輕時拒絕爸媽的好意物色：村裡某家的女兒如何如何？筆者一句話：什麼都聽您們的，結婚我自己來！爸媽從此尊重他們的兒子，娶了心目中夢寐以求的美嬌娘；幾十年前當紅「崔姬 - 軍中情人崔苔菁」，一次選美大會獨排眾議選出了她心目中的優勝名次，卻引來輿論一片撻伐，可見美醜很主觀，卻也不該偏離社會大眾的客觀標準；就像有一天心血來潮，放一首很夯的歌「可可托海的牧羊人」給同仁聽，同仁一句：「調子好老喔！」讓筆者的分享興致瞬間掉到地

獄裡，就知道世代落差有多嚴重！多年前在FB上看到一位建築系教授PO文，盛讚臺東市大同路海邊一幢老榮民自建破舊、外觀毫不工整，號稱「小白屋」的殘破房子為「臺東最美建築」，筆者毫不客氣的批評：譁眾取寵、搏版面，只能說它是很有特色的建築，豈可說它是「臺東最美建築」！臺東市內自己蓋的房子不勝枚舉（筆者的房子也是自地自建的），「情人眼裡出西施」，照自己想法、外觀興建的房子在屋主心目中永遠是最漂亮的！標新立異的「叫獸」，豈可一竿子打翻一船人，否定了所有人的審美觀！反觀臺鐵，某日晨間新聞跑馬燈：臺鐵明年運工機電服裝要統一……！工作屬性不同，道班同仁是否要穿西裝上工？運務同仁是否要穿耐磨的工作褲上陣？運務難得才換了一套號稱幾十年來最漂亮的制服，請饒了我們吧？「一人一把號，各吹個的調」，有人說：「免錢的最貴！」相信很多人知道言外之意，所有的老婆大人小心「七年之癢」，嘿嘿嘿…我們臺鐵不用7年！體制外的「美學小組」，幫我們決定了要穿什麼顏色的衣服？褲子要多長？裙子要多短？他們不知道筆者已心

有所屬，他們還幫筆者許配給「如花」，筆者要風光迎娶還是委屈下嫁？而且從此人生不是黑就是白，已無色彩可言，還真符合百年老店死氣沉沉的色彩，請問之前之形象、配色，不也是臺鐵多年前花費鉅資後的CIS企業識別嗎？

我不是乖寶寶，那一夜我痴人說夢：很多年前幹到副處長已退休的同學，訴說在擔任國會聯絡人時，開口閉口都要「委員英明」…，筆者不是國會聯絡人，身為局勞資勞方代表，不需討好，不被摸頭，為所當為，言所當言，「寧鳴而死不默而生」光明正大不搞黑函，一向主張具名投稿，言論可受公評；有一天在前觀光局周局長的FB上看到「鳴日號」的照片PO文，一遍歌功頌德中，不識趣的筆者回應：拉個皮、抹個粉、改個名，如果行程不變，遊客就上門了嗎？國內可及性高，如果三天兩夜同樣的費用，遊客可能就選擇港澳、濟洲島，甚至北海道了，所以都不是外觀、名字問題，是內涵、費用、經營方式的問題 - 看得出附業觀旅科前科長與雄獅旅遊後來經營的用心，仍應給予最大的肯定！周局長是筆者認為最認

真、親民的局長，離開鐵路前，曾透過張前段長，幾經連絡確認筆者是否上班？周局長在路最後一天專程搭402次到臺東，要筆者於臺東站上車陪同，到知本站下車後並陪同視察巡禮，聊了一下臺鐵處境及「92共識」未答下的臺灣觀光困境（當時已發布接觀光局長），回程臨上417次，周局長從懷裡掏出一支紅色外觀原子筆送給筆者，他訴說著筆的特別意義，筆者感激地接下禮物，此時無聲勝有聲，周局長大人天度的肯定筆者往日「如椽之筆」的恣意揮灑！因為不是在FB上歌功頌德：「局長英明！」反而是引來一片靜默的諍言，「暮鼓晨鐘」可能不好聽，因為筆者潑了「鳴日號」一盆冷水，此刻又看到3隻烏鴉從眼前飛了過去！

某日在電視上看到交通部長口中分外刺耳的：高鐵公司、「臺鐵公司」…，我們的「管理局」呢？我們的「A」呢？幾十年來我們一直活在如臺汽般被出賣的陰影下，臺鐵將如何團結一心，殊不知「你給我30分鐘，我願意給您全世界」，反之就是「臺鐵便當局」！因為都是夢，請不要對號入座，如有雷同，純屬巧合！



慢活 - 五能線觀光列車

大眼看世界

最近興起的觀光號-鳴日列車，帶起了慢活的玩樂型態～說到觀光列車，就讓我憶起五能線的RESORT白神號景觀列車。

五能線共全長147公里，以青森、秋田的「奧羽本線」為起點，命名取沿線43個車站中的「五所川原站」～「東能代站」的「五」與「能」而由來，全線皆屬JR路線且全車為對號座。五能線的特急列車以「白神號觀光列車リゾートしらかみ」為主，分為「青池」、「樺Buna」和「熊啄木鳥くまげら」三種，想在同一天搭到全部列車，幾乎是不太可能，出發前記得要先查好時刻表並預定好座位，開啟一趟舒適又慢活的列車旅程。

沿線有許多著名景點，例如十二



湖、千疊敷海岸、不老不死溫泉…等，在行經千疊敷站時，列車會在月台上稍微停留一段時間，可下車去欣賞千疊敷海岸邊的景色及奇特的岩石。搭乘五能線列車除了有沿途風景的視覺感官外還能有聽覺動感享受；在第一節車廂中，亦能欣賞到有專人演奏的東北經典 - 津輕三味線樂曲。五能線的某些路段為單線軌道，遇到其他列車時，需暫停於月台上待避，可趁這短暫片刻欣賞到無法搭乘的其他種類特級列車。因列車行駛速度較緩慢，如從始發站一路到終點站，必須要耗掉半天多的時間，記得要抓好時間，不然可能會沒車回家喔！

列車沿途美麗的風景讓人捨不得闔眼，大概這就是五能線的魅力之處吧！另外，搭乘列車劃靠窗的位置就能體驗五能線不斷變化的窗外景色。強烈推薦位於二號車之包廂座位區，此為獨立空





間，途中疲累時也可將座椅調整成可讓你平躺的床，用以不同於以往的坐姿來欣賞沿路風景，這包廂在觀光客及日本當地都是充滿人氣的呢！

五能線列車與其他列車其中不同之處還有窗戶特別大、椅距也比新幹線寬廣、視野亦非常廣闊，山、海景全都能完整映入眼簾。由於全程搭乘時間長，車廂中也有提供販售餐飲的服務，小販還會從某一站上車來進行販售（有點類

似像在臺灣乘坐遊覽車的情形），行經青森路段，如遇蘋果盛產季節，從車窗內就可以看到結實纍纍紅通通的畫面，令人垂涎欲滴。

不管是從秋田或青森出發，都能一路飽覽沿途風景，四季都是搭乘五能線的好時機，春、夏、秋、冬都有其各自的風貌，夏天的蔚藍、冬天的白雪都另外帶來不同的色彩，乘著悠遊的五能列車陶冶一下心靈吧！





臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 109 年 12 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	472,396	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	8,318,993	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	193,365
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	0
預付款	550,000	暫收款	181,888
定期存款		代收付-勞保費	23,569
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	28,707
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	0
固定資產		代收付-本會活動費	11,672
房屋及建築	633,104	代收付-團保費	5,232,583
累計折舊	(89,982)	代收付-互助慰問金	47,600
什項設備	767,311	抗爭基金	23,118
累計折舊	(221,549)	應付款	244,249
會務發展基金專戶	13,763,329	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	1,088,884
		會務發展基金準備	13,763,329
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	16,548,391
		本年度餘額	1,383,901
合計	59,367,957	合計	59,367,957

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 年 1 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	422,476	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	14,233,381	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	193,365
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	(8,500)
預付款	846,800	暫收款	181,888
定期存款		代收付-勞保費	23,569
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	28,707
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	1,840,000
固定資產		代收付-本會活動費	11,672
房屋及建築	633,104	代收付-團保費	7,121,621
累計折舊	(7,539)	代收付-互助慰問金	1,512,600
什項設備	813,819	抗爭基金	23,118
累計折舊	(18,489)	應付款	216,017
會務發展基金專戶	13,763,329	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	1,420,895
		會務發展基金準備	13,763,329
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	16,548,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	1,003,962
合計	65,861,236	合計	65,861,236



臺灣鐵路工會110年1月~2月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
110.01.04	本會	團協暨局勞資聯合會議(劍潭青年活動中心)
110.01.05	本會	109年五一模範勞工表揚活動檢討會議
110.01.05	本會	110年第1次職業安全衛生委員會預備會議
110.01.06	本會	北區機班檢討會議(七堵機班)
110.01.07	本會	臺灣車輛周副總經理來訪
110.01.07	本會	柴電機車駕駛室研討會
110.01.08	本會	本會110年1月份會務人員工作會報
110.01.08	本會	自費團保「新光」協商會議
110.01.08	本會	自費團保「第一」協商會議
110.01.11	本會	臺鐵局職工安全預備會議
110.01.12	本會	職福會第31屆第1次臨時委員預備會議
110.01.13	本會	運務車站工時預備會議
110.01.14	本會	第15屆第4次常務理事會議(彰化)
110.01.14	本會	第15屆第4次常務監事會議(彰化)
110.01.19	本會	機務日班工時預備會議
110.01.25	本會	電務工時預備會議
110.01.26	本會	工務工時預備會議
110.02.02	本會	本會2月份會務人員工作會報
110.02.17	本會	局勞資預備會議
110.02.19	本會	陳理事長及各組組長以上幹部拜會交通部
110.02.19	本會	貨所勞資預備會議
110.02.19	本會	第一產物保險、信律保經研討110年工會團保事宜
110.02.22	本會	車班工時預備會議
110.02.23	本會	陳理事長及各組組長以上幹部拜會勞動部
110.02.24	本會	本會第15屆第3次理事會議
110.02.24	本會	本會第15屆第3次監事會議
110.02.24	本會	團協308預備會議
110.02.26	本會	110年五一參訪招標案底價訂定



企劃處長向理事長說明
臺鐵制服案整體設計



電務工時預備會議



團協暨局勞資聯合會議

臺灣鐵路工會110年1月~2月分會會訊

日期	單位	行事曆
110.01.08	延平分會	辦理110年新春抽獎活動
110.01.08	屏東分會	召開屏東地區勞資預備會議
110.01.19	臺東分會	第13屆第16次理事會議與屏東分會會務交流(屏東)
110.01.20	屏東分會	第13屆第14次理事會議暨台東分會會務交流(屏東)
110.01.20	北一分會	辦理台北機務段新進員工講習
110.01.21	基隆分會	辦理109年特考新進人員講習會務宣導
110.01.29	高機分會	第13屆第16次理事會議暨第10次地區勞資預備會議
110.02.02-03	宜蘭分會	辦理109年新進人員教育訓練(二梯次)
110.02.04	延平分會	第13屆第15次理事會議
110.02.18	基隆分會	第13屆第16次理事會議
110.02.19	臺中分會	第13屆第15次理事會議
110.02.19	屏東分會	第13屆第15次理事會議
110.02.20	北機分會	第13屆第15次理事會議
110.02.20	新竹分會	第13屆第15次理事會議
110.02.20	高雄分會	第13屆第15次理事會議
110.02.22	彰化分會	第13屆第16次理事會議暨地區勞資預備會議
110.02.23	宜蘭分會	第13屆第14次理事會議
110.02.25	花蓮分會	第13屆第15次理事會議
110.02.25	嘉義分會	第13屆第15次理事會議
110.02.25	臺南分會	第13屆第15次理事會議
110.02.26	北一分會	第13屆第15次理事會議
110.02.26	彰化分會	地區勞資預備會議



基隆分會辦理七堵站新進同仁研討會



北一分會辦理
台北機務段新進員工講習



宜蘭分會辦理
109年新進人員教育訓練