



販售門市

旗艦店	臺北車站1樓	02-23830367	10:00-20:00
南港店	南港車站地下2樓	02-26511417	10:30-18:30
松山店	松山車站地下1樓	02-27474242	10:30-18:30
鳳山店	鳳山車站1樓大廳	02-26511417	09:00-19:30
花蓮店	花蓮車站3樓	03-8333971	09:00-19:00
臺東店	臺東車站1樓大廳	089-235705	10:00-19:00

廣告

\$490



造型隨身碟 (64G)

\$139



造型領帶夾

\$480



旅行茶杯組

\$299



雷射隨身碟筆(32G)

\$399



簡約保溫瓶
(280ml)

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

路工

110年9、10月
第86卷第5期



與部長有約

- 交通部國營公司薪資制度比較
- 第11屆第27、28次局勞資會議節錄
- 臺日鐵道交流in福井食堂
- 我不是乖寶寶 - Part8
- 臺灣鐵路工會各分會第13屆第4次會員代表大會紀實

本會110年度會務人員研習

各分會頒發109學年第2學期子女獎學金



北機分會



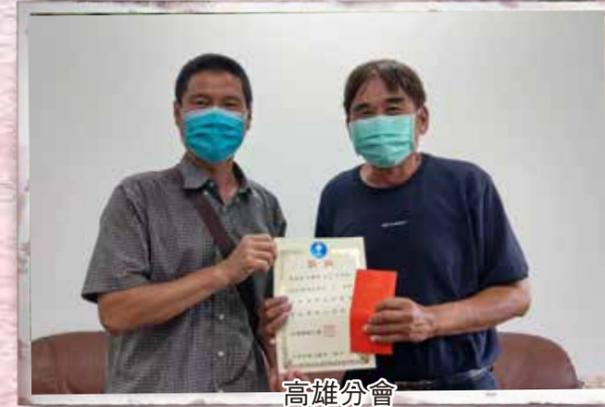
北機分會



延平分會



屏東分會



高雄分會



高機分會



基隆分會



基隆分會





路工

110年9月10月
86卷第5期



封面：與部長有約…編輯部

封面裡：本會110年度會務人員研習…編輯部

焦點論壇

2.交通部國營公司薪資制度比較--臺灣鐵路工會分析…研究組

勞動線上

6.第11屆第27、28次局勞資會議節錄…文宣組

揮灑天地

20.臺日鐵道交流in福井食堂…林純瑜

23.我不是乖寶寶 - Part8…彭國勳

會務報導

29.臺灣鐵路工會各分會第13屆第4次會員代表大會紀實…組訓組

36.臺灣鐵路工會110年8~9月資產負債表…會計組

38.臺灣鐵路工會110年9~10月活動紀要暨分會會訊…組訓組

封底裡：各分會頒發109學年第二學期子女獎學金…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。

交通部國營公司薪資制度比較

--臺灣鐵路工會分析--

研究組

交通部國營公司營運績效及薪資制度研究

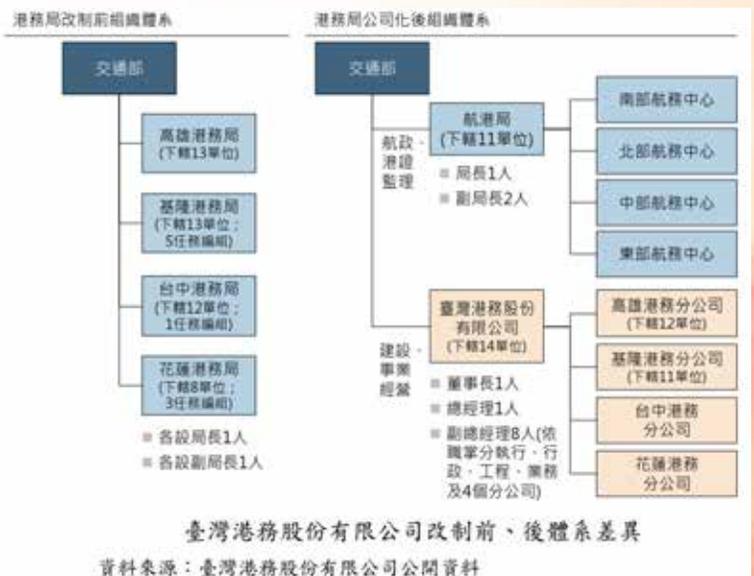
交通部主管之國營公司中，本會就「中華郵政股份有限公司」、「桃園國際機場股份有限公司」、「臺灣港務股份有限公司」等三家已成為國營公司之事業組織，以下依據其組織改革背景、改革前、後之人力運用績效及薪資制度分析：

- **臺灣港務公司：薪資開高走低持續下滑**，改制公司化後，平均每位員工之薪資較有改善，但自105、106年起開始大幅下滑，甚至低於未改制公司化前之薪資收入。
- **桃園國際機場股份有限公司：薪資開高走低持平**，改制公司化後，平均每位員工所享有之薪資相較於公司化前大幅增加約23%，但自105、106年起開始大幅下滑，但仍略高於未改制公司化前之薪資收入。
- **中華郵政股份有限公司：薪資開低走低持續低迷**，中華郵政改制公司化初期，薪資並未明顯提高，甚至一度低於未公司化前之薪資水準，直至105及106才開始小幅度增加，但後續是否持續仍待觀察。

一、臺灣港務公司

臺灣港務公司的前身為交通部港務局，於2012年正式完成政企分離，分割為交通部航港局和臺灣港務公司。港務公司的組織架構由上層的總公司統轄旗下4個分公司，總公司負責整體企業的經營策略企劃以及會計、人力資源等統括性功能，而分公司則負責各地港灣的實務營運。

臺灣港務公司於基隆、臺中、高雄、花蓮四處設有分公司，獨立經營管理該區港口業務。交通部為避免國內各港埠在發展中產生不當競爭，有礙國家整體港埠經營發展，因此於分公司上設立總公司，建立統合機制，以港群觀念統合各港經營發展，以提高港埠整體經營績效及國際競爭力。





港務局之組織改革主要目的為政企分離，因此業務切割為兩個不同組織後，因處在人事過渡時期，改制後第一年員工數尚無顯著減少，至民國102年原舊制職員退休人數增加，截至民國106年底，負責業務經營的港務公司需用之員工人數已較改制後第一年減少約19%。

組織改革後，因部分國內港口回歸航港局管理，隔年營業收入略為減少。然而在改制過渡期後，人力結構逐漸調整，員工生產力出現顯著改善，平均每位員工之薪資（含獎金、津貼、福利費…等）亦較改善，但自105、106年起開始大幅下滑，甚至低於未改制公司化前之薪資收入（詳下表）。

臺灣港務股份有限公司人事費用及營業收入分析表

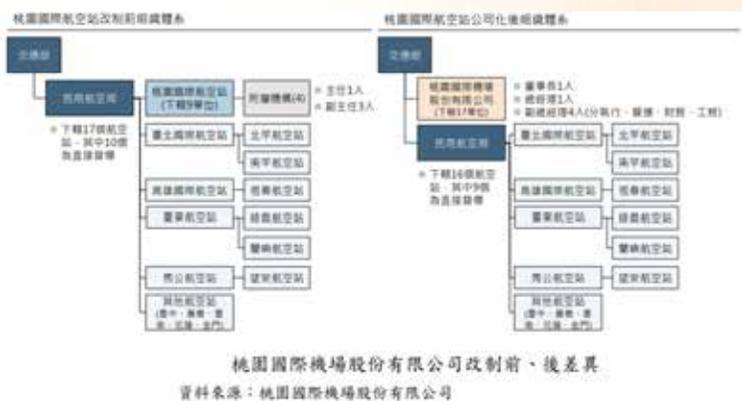
年度	員工人數	營業收入(元)	用人費用(元)	每年用人費率	平均薪資	員工生產力
100 (未公司化) (註1)	3,274	18,192,360,431	4,557,917,000	25.05%	1,392,155	5,556,616
101 (註2)	3,195	17,391,061,456	3,215,927,668	18.49%	1,006,550	5,443,212
102	2,615	17,384,812,549	3,805,699,156	21.89%	1,455,334	6,648,112
103	2,601	17,823,591,963	4,011,749,877	22.51%	1,542,387	6,852,592
104	2,437	18,241,320,945	3,814,579,000	20.91%	1,565,277	7,485,154
105	2,479	18,840,076,624	3,173,230,880	16.84%	1,280,045	7,599,870
106	2,504	18,666,299,528	3,166,122,817	16.96%	1,264,426	7,454,592

備註：1. 100年度未公司化時員工人數為交通部基隆港務局、交通部臺中港務局、交通部高雄港務局及交通部花蓮港務局等四個單位的員工人數加總，其他項目亦同。
2. 臺灣港務股份有限公司於101年3月1日成立，當年度人員尚未全數轉換至臺灣港務股份有限公司，因此員工人數按計當年度臺灣港務股份有限公司、交通部基隆港務局、交通部臺中港務局、交通部高雄港務局及交通部花蓮港務局等四個單位的員工人數加總，其他項目亦同。

資料來源：本計畫統計自行政院主計總處中央附屬單位決算（營業部分）。

二、桃園國際機場股份有限公司

桃園國際航空站原屬交通部民航局管理之附屬單位，為提升桃園機場的在國際上的競爭力，由交通部擬具的〔國際機場園區發展條例〕（原稱〔桃園國際機場特別條例〕）於民國98年1月12日在立法院三讀通過，由中央政府負責引進與航空有直接關係的產業，而地方政府負責其他延伸性商業活動。為推動配合桃園國際機場園區及航空城之開發政策，並促進臺灣之國際機場朝向企業化經營，於民國99年遂透過立法程序成立桃園國際機場股份有限公司，將機場經營權由民航局下之航空站轉為國營機場管理公司負責，業務單位數目亦配合需求調整增加，以期提昇機場營運效率。並提升管理層級，改由交通部直接主管。



桃園機場管理組織係配合國家對於提升國際機場及航空產業發展之重大政策改制之單位，故公司化後隨業務單位增加及業務逐年拓展，每年皆增聘專

業人員，員工人數每年成長，至民國104年已較公司化前增加25%。

在公司化後雖員工數增加，但每年營業收入亦逐年提升，在維持一定的員工生產力水準下，機場公司整體經營表現有顯著改善，而由用人費率的調升也可知，機場公司收入增加之成效已確實回饋在員工薪資上。民國104年平均每位員工所享有之薪資（含獎金、津貼、福利費…等），相較於公司化前大幅增加約23%，但自105、106年起開始大幅下滑，但仍未低於未改制公司化前之薪資收入（詳下表）。

桃園國際機場股份有限公司人事費用及營業收入分析表

年度	員工 人數	營業收入 (元)	用人費用 (元)	每年用 人費率	平均 薪資	員工 生產力
98 (未公司化)	409	11,750,000,000	362,040,000	3.08%	885,183	28,728,606
99 (註)	418	1,981,152,414	52,767,668	2.66%	126,238	4,739,599
100	419	12,510,926,578	447,941,000	3.58%	1,069,072	29,859,013
101	428	13,499,596,507	489,673,844	3.63%	1,144,098	31,541,113
102	493	14,132,945,214	536,621,247	3.80%	1,088,481	28,667,232
103	509	15,400,526,486	604,987,855	3.93%	1,188,581	30,256,437
104	513	17,535,721,469	783,088,000	4.47%	1,526,487	34,182,693
105	543	19,513,026,352	701,376,500	3.59%	1,291,669	35,935,591
106	607	20,123,664,457	765,751,266	3.81%	1,261,534	33,152,659

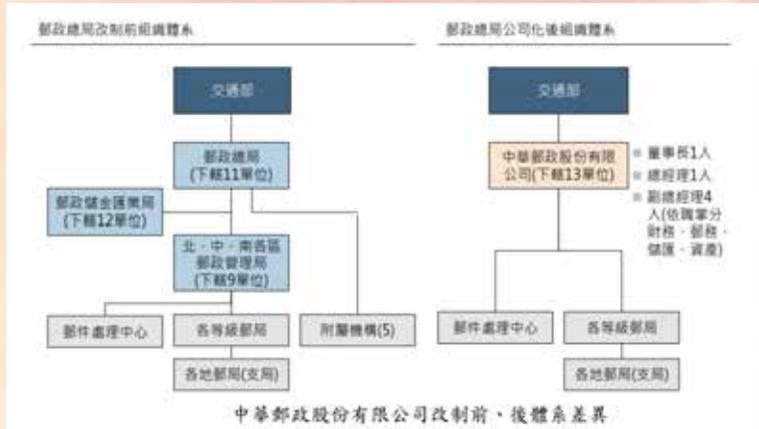
備註：桃園國際機場股份有限公司於99年11月1日成立，因此營業收入及用人費用僅計入11月份及12月份。106年採用院編決算資料。

註：用人費率=用人費用/營業收入；平均薪資=用人費用/員工人數；員工生產力=營業收入/員工人數。

資料來源：本計畫統計自行政院主計總處中央附屬單位決算（營業部分）、立法院議案關係文書院地第887號政府提案第12800號之844、臺灣桃園國際機場98年年鑑。

三、中華郵政股份有限公司

中華郵政股份有限公司前身為郵政總局，該局下轄郵政儲金匯業局及北、中、南各郵政管理局，其組織調整重要方向為將數個上級管理單位予以整合，以較為扁平化的公司組織進行管理，以提升運作效率。



公司化後第一年員工人數即減少7%，至106年相較於公司化前減少約4%，其中職員數減少幅度較工員數大，主要因為公司化後因上級管理組織整併，人事精簡提升之效果。

公司化後第一年在職員減少、工員增加的情況下，平均薪資微幅減少，用人費率較前一年降低1.71%，在此情況下營業收入仍有顯著提升，員工生產力增加17.7%。至近年隨民眾對於手機及網路通訊使用習慣出現大幅變革，再加上國內物流業競爭日趨激烈，使中華郵政每年營業收入有較大波動。在此情況下，配合彈性調整公司人事聘用及多角化經營策略，仍可將生產力維持在一定水準。

中華郵政改制公司化後初期，薪資並未明顯提高，甚至低於未公司化前之薪資水準，直至105及106才開始小幅度增加，但後續是否持續仍待觀察（詳下表）。



表 6-13 中華郵政股份有限公司人事費用及營業收入分析表

年度	員工 人數	營業收入 (元)	用人費用 (元)	每年用 人費率	平均 薪資	員工 生產力
91(未公司化)	28,673	338,353,646,201	33,300,083,821	9.84%	1,161,374	11,800,427
92	26,440	367,369,781,507	29,858,987,162	8.13%	1,129,311	13,894,470
(略)						
98	25,824	287,198,241,823	29,621,887,626	10.31%	1,147,068	11,121,369
99	25,362	406,411,787,909	29,707,963,184	7.31%	1,171,357	16,024,438
100	25,389	295,259,991,816	29,895,808,000	10.13%	1,177,510	11,629,446
101	25,596	313,672,004,272	29,238,889,324	9.32%	1,142,323	12,254,727
102	25,951	298,556,533,771	28,522,205,967	9.55%	1,099,079	11,504,625
103	25,612	393,527,531,518	28,644,228,833	7.28%	1,118,391	15,364,967
104	25,589	320,400,114,268	28,727,642,000	8.97%	1,122,656	12,521,010
105	27,496	323,770,401,847	33,784,381,000	10.43%	1,228,702	11,775,182
106	27,496	328,615,907,333	33,818,060,000	10.29%	1,229,926	11,951,407

註：用人費率=用人費用/營業收入；平均薪資=用人費用/員工人數；員工生產力：營業收入/員工人數

資料來源：本計畫統計自行政院主計總處中央附屬單位決算（營業部分）。

四、臺鐵負擔沉重9成票價收入付人事成本

健全薪資制度來自良好的用人費率，正常為10%~15%，但臺鐵卻高達93%，若不降低目前臺鐵93%的用人費率，如何健全薪資及財務？調整用人費率的方法有三種，降薪，降低用人數，提高收入，請問交通部要用那一種？所以公司化可以用那一項？降低用人費率，達成財務正常狀態。若調整票價至少要漲3倍才能降至30%用人費率，或票價至少要漲7.6倍才能降到13%的良好用人費率，這才真正反應營運成本，但前提是交通部及政府敢嗎？

臺鐵的票價收入，有93%都用來付薪水及退休金，根本沒有能力提高營運品質。合理來說臺鐵最多應該只有3成，是用在薪水和退休金的人事成本，但是算起來臺鐵卻到了9成，93%的票價收入，來付薪水跟退休金，是幾乎沒有任何能力做營運品質的提高。

去年2020年臺鐵營業收入「250億」，其中主要營業收入（票箱收入）佔155億多元，然而臺鐵所有的用人費用，高達154億多元，相當於99%的主要營業收入，都拿來付人事費，正常公司的用人費率大概在13%上下，就算是再糟糕也頂多3成左右才合理，試問公司化用什麼方式降低用人費率，達到財務健全？

另外，成為國營公司，政府控管國營公司用人成本的機制訂於「公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則」第2點。依據該規定，國營公司年度「用人費率」以「不超過最近3年用人費占其事業營業收入之平均比率」為原則，試問公司化後用什麼手段或方式逐年降低？

11屆第27次勞資會議紀錄



時間：110年8月19日上午10時

地點：臺東站2樓會議室

主席：馮副局長輝昇、勞方召集人鍾代表雲章

壹、歷次會議追蹤辦理情形：

第112602案：貴局因天災、事變或突發事件有使勞工在正常時間以外工作之必要，應於延長開始後24小時內通知本會。

(一) 11屆第27次會議人事室說明：

本室業以110年7月26日鐵人二字第1100026195號函重申，請本局各單位確依勞動基準法第32條第4項規定，如因天災、事變或突發事件，有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，得將工作時間延長之，但應於延長開始後24小時內通知臺灣鐵路工會。

11屆第27次會議決議：

- 一、請各單位依本局110年7月26日鐵人二字第1100026195號函落實辦理。
- 二、結案。

貳、建議事項

- 一、請運務處參考機務處內部協調南居北工之辦理方式，以一般請調2名，再予專案遷調1名之排序，以兼

願遷調需求同仁之權益。（提案人：臺東分會）

說明：花蓮段副站長排序第一名已有2年8個月，竟然插入9個專案，已讓遷調要點形同虛設，更對現場同仁士氣造成嚴重打擊。

結論：

- 一、請運務處妥善研議。
- 二、繼續追蹤。

二、花蓮電力段轄區問題。（提案人：臺東分會）

說明：花蓮電力段轄區北由崇德中性區間（花蓮市以北），南至枋野站南邊進站號誌機，共計：262公里，本段最南分駐所至中央號誌站做設備巡檢時，需先開2個小時的車程，往返時間佔據了員工工作時數的二分之一，是否懇請重新規劃相關區間。（提案人：臺東分會）

結論：

- 一、請電務處於處務會議妥善研議。
- 二、繼續追蹤。
- 三、花蓮電力段大武所人員問題。（提案人：臺東分會）



說明：

- 1.南迴線電車線通電已有8個月，但本段大武所之人員及設備均尚未到位，且人員資歷及工作樣態均無法達成上級交付之任務。
- 2.現今大武所人員代理主任1員、同仁9員，（但原招考人員是11員，上有2員未能到位）。

結論：

- 一、請電務處於處務會議妥善研議。
- 二、繼續追蹤。

四、電務員額嚴重不足，未依實務配置，依電務目前配工是否足以落實各項SOP。（提案人：臺東分會）

說明：

- 1.臺東電務分駐所轄區：池上～台東～金崙隧道（高雄邊出口）計78KM單軌公里。
- 2.臺東電務分駐所人員共計26員。
- 3.值班（電務倫勤）、日班：4員、夜班：4員。
- 4.本所核心工作項目包含：號誌、通訊照明設備維修保養。
- 5.配合工務單位實施換軌、砸道等工程。

結論：

- 一、請電務處因應人力不足之現況研議以短期勞務發包，並將員額配置於處務會議妥善研議。
- 二、繼續追蹤。

11 屆第 28 次勞資會議紀錄

時間：110年9月29日上午9時30分

地點：本局第1會議室

主席：彭代表明光

壹、主席報告事項：本次會議由主計室曹主任棟鈞業務簡報。

吳代表長智發言：

- (一)有關高鐵公司向本局租借臺北站兩個月臺及隧道，請說明費用計算及處理方式。
- (二)支援接駁高鐵之相關費用如何列計營運成本。
- (三)因受疫情影響需配合CDC防疫中心辦理防疫工作所增加支出，請說明如何處理增加支出。
- (四)針對本局配合政策導致之虧損，請舉出交通部就111年的補貼本局預算。

曹主任棟鈞回復：

- (一)1. 高速鐵路之興建及營運係配合國

家政策辦理，且高鐵公司使用臺鐵車站、隧道分別以有償撥用或租用處理。

2. 110年度已收取台北車站月台等租金0.85億元。另南港到松山站間隧道租金0.55億元。
- (二)1. 臺鐵是國營事業機構，也承擔交通平權與正義，肩負公共運輸責任，經營許多無法獲利的服務性路線及偏鄉小站，其中擔負與高鐵運輸轉乘接駁，分別為高鐵新竹站的六家線及臺南站的沙崙線。
2. 營運成本項目列計主要係為維持路線經營必要成本如用人費用、營運維修費、燃料或動力費、折舊費用等相關支出項目。
3. 109年六家線及沙崙線分別營運虧

損0.34億元與0.91億元，其營運虧損已獲交通部補助，110年上半年服務性路線與小站營運虧損交通部亦已補貼。

- (三) 1. 查110年1月至8月配合疫情辦理防疫工作所增加支出計約0.88億元（如雇用防疫天使之用人費、口罩、額溫槍等防疫物質）。
2. 因屬年度新增業務，依附屬單位預算執行要點規定，得於原預算內調整容納或辦理超支併決算。
- (四) 本局配合政策導致之虧損，行政院核定111年編列補貼及撥補本局預算計約57.81億元如下：
1. 服務性路線與小站虧損數補助10.53億元。
2. 撥補臺鐵局退休員工舊制退撫金39.34億元及臺鐵局退休員工舊制退撫金負債衍生債務利息7.94億元。

貳、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。

11屆第28次會議主辦處室說明：

一、人事室說明：

- (一) 本案與附業營運中心自僱人員轉僱案併辦，俟附業營運中心所屬勞資會議召開後依決議再通盤評估辦理。
- (二) 前以便簽轉交通部書函意見調查本局現職什工、工友共7人轉僱意願，其中4人無轉僱意願，2人有轉僱意願，1人尚未決定。

二、附業營運中心說明：

本中心於110年8月26日召開「工友轉僱營運人員說明會」，業就交通部

110年4月29日交人字第1100009383號書函於會中討論，經與會原報交通部擬轉僱營運人員之工友24名確認其現況及權益後，一致決議「同意暫不轉僱」，爰本案本中心勞資雙方達成共識，建請以結案處理。

11屆第28次會議決議：

- 一、本案經原報交通部擬轉僱營運人員之工友決議「同意暫不轉僱」，勞資雙方達成共識。
- 二、結案。

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。

11屆第28次會議決議：

- 一、同列管案號103101決議。
- 二、結案。

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27次會議人事室說明：

第26次會議紀錄業以本局110年8月3日鐵人二字第1100026940號函周知本局各處室，本案建請解除列管。

11屆第27次會議決議：

- 一、請人事室依據第26次勞資會議決議函知各單位（含分支機構）據以辦理。
- 二、請臺東機務段就本次招考作業未依第26次勞資會議決議辦理一事提出說明。
- 三、倘本次招考之服務員缺額均補足，請機務處研議調撥適當缺額，使臺東機務段服務佐理得有陞遷機會。
- 四、請臺東機務段提出營運專員之員額



需求，陳報機務處協助研議調整員額編制。

五、繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議主辦處室說明：

一、人事室說明：

第26次勞資會議決議業以本局110年9月10日鐵人一字第1100032183號函周知本局各單位(含分支機構)。

二、臺東機務段說明：

本次招考作業報告如下：110年3月8日預備招考缺額報機務處，同年月29日甄試人員甄試簡章報機務處，經同年4月16日局簽核准。後續因5月疫情管制暫緩辦理，至7月中旬評估疫情趨緩後公告簡章。

三、機務處說明：

(一) 營運員本次招考6名，如不足額錄取將控管缺額；各營運人員離退亦遵照會議決議控管，服務員缺額由現職服務佐理內陞。

(二) 本處已調整營運專員員額。

11屆第28次會議決議：

一、上開單位業依11屆27次勞資會議決議辦理。

二、結案。

第112401案：同仁奉派至員訓中心受訓，為兼顧其工作及家庭，建議路局放寬為每週發放一次往返之公務乘車證，以符合週休二日的定義。

(一) 11屆第27次會議員工訓練中心說明：

一、本案已依勞資會議結論，於110年7月28日請運務、人事、主計、政風及資訊中心召開「受訓學員返鄉車證發放方式研商會議」。

二、各單位評估後意見：

(一) 運務處會議意見如次：

1. 本處售票員售票方式係依據本局人員遞交「一次用公務乘車證」出票方式辦理，由售票員回收憑證，並依憑證所在之日期起到站登打出票，結帳時與系統統計之憑證張數清點核對，帳務清楚明確。

2. 若依來函會議通知之議程所建議之作法，更改為員工憑識別證至窗口劃位乘車，將無法比照記帳憑證，由單位內各級長官同意核發，恐有誤用或濫用之情事，本處售票員易受牽連，不建議憑識別證至窗口劃位。

(二) 主計室會議意見如次：

1. 依「各機關派員參加國內各項訓練或講習費用補助要點」三、受訓人員參加訓練或講習，服務機關得參照國內出差旅費報支要點規定，補助其於訓練或講習前後，由服務機關至訓練機構間之起、返程日交通費。

2. 本局為交通事業單位，基於業務特性自備有交通工具(火車)，並依相關規定，不得報支交通費，且「從業人員一次用公務乘車證」係為購買車票之憑證，仍應依前述規定辦理。

(三) 人事室會議意見如次：

1. 員工識別證為本局所有員工均持有之證件，不得作為換票之憑據，僅得視為識別為本局員工之身分證明文件。

2. 有關運務處現場提供之書面資料建議，本案併入「一次性公務乘車證無紙化作業」考量一節，因該案係屬政風廉政會報列管案件，為避免複雜化，不適宜將本案納入併同研

議。

(四) 政風室會議意見如次：

各單位僅能提供由服務機關至訓練機構間之起、返程日交通費。為符合提供學員每週返鄉，建議各處將訓練計畫改為週訓練學程，將中長期訓練改為每週一個階段開班並結訓，可以分段期程進行考試，考試成績達一定標準，則核發一次用車證以資激勵。

綜上，就學員是否得持員訓中心核發之學員證，併同員工識別證識別確為本局員工，至車站劃位取得返鄉車票（每週限往、返各一次），經研議後實不可行。

三、建議不足部分仍依本局乘車證管理要點，本局員工得持員工識別證不佔座准乘各級列車補足。

11屆第27次會議決議：

一、有關勞方代表會中建議各業別訓練計畫改以週為單位，惟考量相關作業有影響訓練品質之虞，爰請員訓中心儘速召開會議，研議可行方案。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議員訓中心說明：

一、各研議方向及結論說明：

(一) 研議方向一：簽局修改「員訓中心學員專用一次用公務乘車證申請暨使用相關規定」。

1. 於110年4月8日簽局，經會辦人事室、運務處、政風室、主計室、法規小組提列意見，且110年5月26日經局長再請鐵路工會、人事室、主計室及員訓中心內部討論協商。後續經研討後於110年7月20日簽局決議。

2. 本案涉及「各機關派員參加國內各項訓練或講習費用補助要點」三、

受訓人員參加訓練或講習，服務機關得參照國內出差旅費報支要點規定，補助其於訓練或講習前後，由服務機關至訓練機構間之起、返程日交通費。本局為交通事業單位，基於業務特性自備有交通工具（火車），並依相關規定，不得報支交通費，且「從業人員一次用公務乘車證」係為購買車票之憑證，仍應依前述規定辦理。

3. 本案調整學員往返車證使用次數，因涉及適法性問題，不宜作變更，未來待法令有相關調整後再行檢討修正。

(二) 研議方向二：員訓中心訓練學員返鄉乘車證維持現行方式開立，至每週返鄉不足部分，學員得持員訓中心核發之學員證，併同員工識別證識別確為本局員工，至車站劃位取得返鄉車票（每週限往、返各一次）。

1. 於110年7月28日請運務、人事、主計、政風及資訊中心召開「受訓學員返鄉車證發放方式研商會議」。

2. 經各單位意見提列，運務處表示售票員售票方式係依據本局人員遞交「一次用公務乘車證」出票方式辦理，由售票員回收憑證，並依憑證所在之日期起到站登打出票，結帳時與系統統計之憑證張數清點核對，帳務清楚明確。若依來函會議通知之議程所建議之作法，更改為員工憑識別證至窗口劃位乘車，將無法比照記帳憑證，由單位內各級長官同意核發，恐有誤用或濫用之情事，售票員易受牽連，不建議憑識別證至窗口劃位。



3.人事室表示，員工識別證為本局所有員工均持有之證件，不得作為換票之憑據，僅得視為識別為本局員工之身分證明文件。

4.就學員是否得持員訓中心核發之學員證，併同員工識別證識別確為本局員工，至車站劃位取得返鄉車票（每週限往、返各一次），經研議後實不可行。

（三）研議方向三：各單位僅能提供由服務機關至訓練機構間之起、返程日交通費。為符合提供學員每週返鄉，建議各處將訓練計畫改為週訓練學程，將中長期訓練改為每週一個階段開班並結訓。

1.於110年8月18日召開本局「受訓學員車證發放方式第2次研商會議」會議。

2.經各單位意見提列，現行教育訓練課程及時數具有相當之連貫性及完整性，且部分課程具有法規規定時數訓練，不宜作分割，各單位皆不建議調整訓練課程，易造成訓練學習成效不彰、課程安排不易或講師授課無法連貫等影響。且代訓課程（如公共工程委員會委辦之採購班、工程品質管理班或是勞動部委辦之勞安班等），有相關訓練時數法令規定，不宜改為每週一個階段開班並結訓，建議不予以變更。

二、綜上，建議不足部分仍依本局乘車證管理要點，本局員工得持員工識別證不佔座准乘各級列車補足。

11屆第28次會議決議：

一、員訓中心訓練學員返鄉乘車證維持現行開立方式，不足部分依本局乘車證管理要點，本局員工得持員工識別證不佔座准乘各級列車補足。

二、結案。

第112402案：建請放寬員工出差時，一次性車票起點為工作地與居住地，二擇一。

（一）11屆第27次會議主辦處室說明：

主計室110年8月5日便簽表示上次會議決議似與現場決議有間；爰請主計室於會上說明。

11屆第27次會議決議：

一、主計室會中說明以，出差以機關地到出差地為原則，倘若戶籍地或居住地的話，要短於機關地的時候才可以，前揭說明係依主計總處函釋。

二、請主計室於下次會議提供員工國內出差旅費報支相關規定，並依此落實辦理。

三、繼續追蹤。

（二）11屆第28次會議主辦處室說明：

一、主計室說明：

檢附國內出差旅費報支要點及相關函釋。

二、政風室說明：

在無貪瀆、圖利情形下，一次用公務乘車證開立起迄點如有特殊情形得依據原行政院主計處第0960003259號書函意旨，以最直接、省時及最節省方式為之。

11屆第28次會議決議：

一、員工出差係依據本局「員工國內出差及旅費報支注意事項」及本局「乘車證管理要點」辦理，國內出差旅費之報支應以「機關所在地」認定；至一次用公務乘車證開立起迄點部分，以機關所在地為原則，但有特殊情形得依原行政院主計處第0960003259號書函意旨，以最直

接、省時及最節省方式為之，爰一次用公務乘車證之起迄點以居住地或機構所在地，授權所屬單位主管採權宜方式核定。

二、前開決議請各處室函知轄屬單位據以辦理。

三、繼續追蹤。

第112403案：建請路局對於員工於重要傳統民俗節日，清明節、端午節、中秋節等節日出勤者比照春節發給出勤獎金。

(一) 11屆第27次會議人事室說明：

一、前揭勞資會議決議，「建議了解相關運輸系統業者的作法，相關數據併予列入分析」。經洽據相關運輸業者，彙整發放情形。

二、本案擬請各單位就發給必要性、支給目的、支給對象及支給條件，予以研擬評估是否有發放必要性，將評估結果送運務處彙整列入疏運計畫，並簽奉報部核准後，再由本室進行疏運出勤獎金報部程序。

11屆第27次會議決議：

一、請業務單位就疏運計畫需求，評估出勤獎金發給必要性、支給目的、支給對象及支給條件等相關可行性分析，送人事室彙整後續評估方案。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：

本處評估說明已於110年9月15日簽送人事室彙辦。

二、人事室說明：

本案僅有運務處及機務處回復評估說明，惟其回復內容均無具體分析，爰請各單位依前次會議決議，就疏運計畫需求，評估出勤獎金發給必要性、支給

目的、支給對象及支給條件等相關可行性分析送本室彙整，俾辦理後續報部事宜。

11屆第28次會議決議：

一、本案俟111年春節疏運計畫報部轉院核准後，再請業務單位提供人事室相關報部資料再行研議。

二、繼續追蹤。

第112501案：為求達到迅速反應，防止危害行車事故發生，本局緊急通報電話（0800800333），建請比照消防、警局、生命線等有關單位通報模式，設立專責監控中心，由專人受理，遇有緊急行車安全事項時，及時通報行控室值臺調度員立即應變處理。

(一) 11屆第27次會議運務處說明：

為配合19XY通報臺即將成立，綜合調度所擬利用本局企業網站以徵才方式，徵招臺北運務段4名口齒清晰、反應靈敏之營運人員（服務佐理），以業務支援方式擔任接聽本局緊急通報電話（0800800333），全案業於110年7月7日簽局陳核中。

11屆第27次會議決議：

一、請運務處持續辦理。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議運務處說明：

本案110年8月9日經簽奉局准，並於110年9月3日函請臺北運務段支援，惟目前僅有1人可配合，故現階段規劃由行控室內部人員協助支援，直至人力增補完成。

11屆第28次會議決議：

一、請運務處持續辦理。

二、結案。



第112601案：建請貴局提高各業別同仁進行搶修之誤餐費及簡化申請程序。

(一) 11屆第27次會議主辦處室說明：

一、主計室說明：

依「全國軍公教員工待遇支給要點」七、各機關學校有關員工待遇、福利、獎金或其他給與事項，應由行政院配合年度預算通案核定實施，非經專案報院核准，絕對不得於年度進行中自訂規定先行支給。爰本案搶修之誤餐費倘擬比照夜點費以造冊簽名具領代替檢據核銷1節，請由權責單位依前述規定研議專案報院。

二、人事室說明：

(一) 查本案臺灣鐵路工會訴求為提高本局各業別同仁進行搶修之誤餐費由現每餐80元提升每餐120元及搶修誤餐費，以造冊簽名具領，代替檢據核銷。經查調高誤餐費金額非屬「全國軍公教員工待遇支給要點」第7點規定範疇。

(二) 再查本局78年11月17日鐵會審字第35810號函以，搶修誤餐費自78年11月1日起調整為每餐50元。次查本局87年1月21日八十七鐵會審字第001766號函略以，為配合社會經濟實況有關會議誤餐費擬自本(87)年2月1日起調高至80元(含稅)，又主計室104年11月10日召開研議有關員工參與事故搶修報支誤餐費之每餐額度案，會議決議將搶修誤餐費比照會議誤餐費之標準，由50元修訂為80元，上開誤餐費金額調整均由主計單位主政。

(三) 復查92年2月版#566主計月刊「主計長信箱」回覆內容載以，查

中央政府各機關單位預算執行要點，目前已無支領誤餐費之規定，如召開會議逾時或因應團體勤務特殊需要，需由機關統籌提供餐點時，應檢具廠商之發票或收據結報，方符合支出憑證處理要點之規定。

(四) 綜上，各單位搶修誤餐費80元調高至120元及以造冊簽名具領，代替檢據核銷1節，係屬主計室職掌，爰請主計室本於權責辦理。

11屆第27次會議決議：

一、後勤人員(如人事、總務、勞安)納為搶修任務編組成員之一，專責協助現場行政庶務工作，包括購買食物、飲水、通報工會、安全危害告知等相關作業。

二、請特種防護團依上開決議納入搶修標準作業程序。

三、繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議特種防護團說明：

有關重大災害事故發生時，依本局緊急應變小組作業要點規定，區緊急應變小組須於災害現場成立「前進指揮所」，特種防護團將研議修正「負責購買食物、飲水」行政後勤及「通報工會、安全危害告知」等通報事項納入相關規定，並將修改後草案簽局後辦理。

11屆第28次會議決議：

一、請特種防護團研議增加修正「遇搶修作業」需成立「前進指揮所」時，均需將後勤人員納為任務編組成員之一。

二、繼續追蹤。

參、11屆第21次建議事項

一、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27次會議機務處說明：

本案預算由專案工程處提撥，依採購權限由高雄機廠自行發包採購，南區採購課已於8月6日行文NEC通知議價中。

11屆第27次會議決議：繼續追蹤。

（二）11屆第28次會議機務處說明：本案已於110年8月31日決標。

11屆第28次會議決議：

一、請機務處持續追蹤辦理。

二、結案。

二、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28次會議資產開發中心說明：

一、本中心已於110年7月26日向局長簡報潮州觀光機廠規劃案，局長裁示：

（一）文康中心將於潮州基地二期工程設置。惟在二期工程設置完成前，請於一期範圍內評估是否有其他適當場地可供做暫時性活動場所。

（二）在尚未招商成功前，原文康中心於機廠（工會）有使用需要時可使用，惟請機廠（工會）負善良維管責任；倘有招商成功交付營運業者經營後，將與業者訂立機廠（工會）使用機制。

二、未來倘有此類招商案件，本中心於規劃階段即會提出建議將員工權益納入評估。

11屆第28次會議決議：

一、有關資產開發中心說明「在尚未招商成功前，原文康中心於機廠（工

會）有使用需要時可使用，惟請機廠（工會）負善良維管責任」一節，經鐵路工會評估尚屬不宜，並表達管理權責應由資產開發中心全權負責。

二、請專案工程處及機務處於潮州基地二期工程（預算經核定新臺幣121億）規劃設計時，納入工會及員工意見，規劃文康中心配置。

三、本案轉高雄機廠地區勞資會議錄案追蹤辦理。

四、繼續追蹤。

三、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：

（一）11屆第27次會議運務處說明：

有關樹林調車場列車整備工作一節，本處訂於110年8月10日召開會議，邀集相關車班組討論協商。

11屆第27次會議決議：繼續追蹤。

（二）11屆第28次會議運務處說明：

依據本處110年8月10日會議決議，仍維持目前運作方式，俟明（111）年3月改點時再一併檢討適宜辦法。

11屆第28次會議決議：繼續追蹤。

肆、11屆第23次建議事項

一、有關左營機務段備勤房舍請機務處加速處理。

（一）11屆第28次會議機務處說明：

檢附110年8月11日地區勞資會議紀錄。

11屆第28次會議決議：

一、本案經機務處妥為說明。

二、結案。

伍、11屆第25次建議事項

一、桃園站空調系統故障，夏季將臨，請運務處儘速妥處。

（一）11屆第27次會議主辦處室說明：

一、運務處說明：



桃園站規劃於售票房（已購置）及員工辦公室等區域裝設分離式冷氣機，以降低冰水主機整體負載壓力，穿堂大廳設置水冷扇（已購置）加強空氣對流。

二、電務處說明：

- （一）桃園站為原桃園高架化計畫新建的臨時站，該站機電設備財產尚未入本局，故空調設備維護尚無權責單位。
- （二）本處轄下臺北電務段刻正協助運務單位辦理空調設備維護改善及預算規劃，以利桃園站營運。

11屆第27次會議決議：繼續追蹤。

- （二）11屆第28次會議電務處說明：
本處已於110年8月17日協助將工程經費概算送臺北運務段籌措經費，預計於9月10日將預算書及預算明細表送該段辦理後續預算動支及發包作業。

11屆第28次會議決議：

- 一、本案轉北一地區勞資會議錄案追蹤辦理。
- 二、繼續追蹤。
- 二、應現行無紙化政策，本局自97年後未再編印電話簿發放，致現場單位使用不便，建請路局編列預算印製，配發現場實際需求單位。
 - （一）11屆第27次會議電務處說明：
 - 一、目前潮州基地及各地區地下化案刻正進行中；且公司化組織改革中，本年度印製電話號碼簿後，不久即有修訂需要，合先敘明。
 - 二、本次奉局印製電話簿，由各單位提出需求並提供經費，再由本處統一印製（檢附本局110年8月13日鐵電訊字第1100028483號函）；且爾後不再印製。
 - 三、至於使用更簡便、更新速度更即時之本局電話簿電子數位化優化部分

，因涉及資訊工程技術專業（例如APP開發、系統後臺管理等），建議由資訊中心接手研議處理。

11屆第27次會議決議：繼續追蹤。

- （二）11屆第28次會議電務處說明：
本案目前蒐整局內各單位陸續回復數量中，俟本處統計需求數量後，再函發各單位辦理後續轉帳相關事宜。

11屆第28次會議決議：

- 一、請電務處研議籌措電話簿印製經費及辦理後續事宜。
- 二、繼續追蹤。
- 三、潮州機廠調車規約請儘速擬訂。
 - （一）11屆第28次會議機務處說明：
檢附高雄機廠與潮州基地調車作業規約。

11屆第28次會議決議：

- 一、高雄機廠與潮州基地調車作業規約業完成訂立並開始實施。
- 二、結案。
- 四、各業別申請夜間路線斷電封鎖，依規約所訂，必須填寫共同施工申請書，經共同施工單位會簽完畢，並由主申請單位及施工總負責人確認無誤後，得由申請站傳真至申請區間各站為憑，以符效率及往返人員安全。

（一）11屆第28次會議主辦處室說明：

- 一、工務處說明：
本處業依決議，商請南區協調中心主任（柳副總工程司燦煌），將本案於協調中心提案討論。
- 二、營運安全處說明：
 - （一）依「本局路線隔斷及路線封鎖須知」第三節～二十（二），「施工負責人取得施工許可證應再確認核准內容後於車站存根聯內簽名或蓋章，並將施工許可證載明事項（含路線隔斷、封鎖及斷電區間）通知各

施工監督人及本單位現場施工人員，施工監督人確認施工許可證內容並簽章交還施工負責人後，始得通知所屬現場人員依施工許可證載明事項開始施工。」如以傳真辦理，施工監督人及施工負責人無法對於申請核准事項當面作再次確認（斷電封鎖時間及區間，申請事項與核准事項是否一致，或有臨時變更事項），係為維護現場施工人員施工安全。

(二)本項確認係因109年2月19日北埔感電職災事故後所作修正。

11屆第28次會議決議：

- 一、請工務處提供實際作業情形及路線施工樣態，俾由營運安全處研議路線跨區間申請斷電封鎖程序之替代方案。
- 二、上開替代方案提報規章程序小組會議，並邀請勞方鄭代表昇富、彭代表國勳列席。

三、繼續追蹤。

五、建請各車站之電聯車停車標，統一設置，以維護行車安全。

(一) 11屆第28次會議運務處說明：

浮洲、內壢、楊梅、北湖、香山站已於8月5日前全部完成移設。(浮洲、內壢、楊梅站於7月30日完成；北湖站於8月5日完成；香山站於7月4日完成)

11屆第28次會議決議：

- 一、本案經運務處移設完成。
- 二、結案。

陸、11屆第26次建議事項

一、有關「新富站月臺樓梯增設無障礙升降機」一案，請工務處及機務處說明。

(一) 11屆第27次會議工務處說明：

一、本局於109年9月28日召開研商「新富車站增設無障礙設施」評估說明

會議，本處經評估提出三方案經費期程分別為：

(一)方案一：月臺北端地下連通道增設電梯(含拓寬月臺及雨棚新建)，所需經費新臺幣3,500萬元，因涉及國土保安用地變更，期程約40個月(含規劃設計及用地變更時間)。

(二)方案二：月臺南端新建電梯天橋(不含拓寬月臺及雨棚新建)，所需經費4,500萬元，因涉及國土保安用地變更及私人土地價購取得，期程約41個月(含規劃設計及用地變更時間)。

(三)方案三：月臺北端地下連通道增設輪椅升降設備，所需經費230萬元，無用地問題僅需申請使用許可，期程約4個月。

二、承前，109年9月28日會議結論：「考量以方案一或方案二皆面臨土地取得問題時程較長，且土地取得之不確定因素較高，為顧及無障礙同仁使用需求，短期評估建議宜以期程較短之方案三設置因應並由新竹機務段於上下班時間派員管理；倘工會仍屬意方案一或方案二，依規定須俟富岡基地110年5月環評監測期滿後再評估辦理用地變更、私人土地價購取得及規劃設計事宜，於111年或112年編列預算委外辦理，並請工務處簽局」。

三、後再於本局110年4月15日勞安會議主席裁示：「我們在勞資會議有承諾先做臨時性的設施，不影響後面永久性電梯設置，臨時措施與永久設施並行，會後請工務處注意辦理，繼續列管。」

四、綜上，本處辦理情形如下：

(一)本案臺北工務段已於110年8月11日



邀集富岡站，工會及機務等單位再行討論是否設置短期升降設備方案，與會單位皆以考量該設備會影響原樓梯通道空間，都不希望設置，建議直接進行永久性方案（設置電梯）。

(二)該永久設施方案（增設電梯）臺北工務段已著手編列勞務概算，並於111年度一般建築設備下籌措經費辦理委託規劃設計招標。

(三)本案於勞安會議已列管在案，本處將依指示辦理。

11屆第27次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議工務處說明：

本處已匡列423萬3,960元分年預算辦理增設電梯工程委託規劃設計技術服務案，刻正辦理預算編列中，預計年底前發包。

11屆第28次會議決議：繼續追蹤。

二、臺東站宿舍區環境污水排放應立即改善。

(一) 11屆第27次會議工務處說明：

本局臺東工務段業於110年8月4日檢陳「臺東車站宿舍區域排水及化糞池改善工程」預算過處審查（東工施字第1100004870號函），經費共計新台幣（含稅）共計711萬3,675元，本處並於8月13日函請本局秘書處協助籌措財源，俾利臺東工務段辦理後續招標作業。

11屆第27次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議工務處說明：

本案由本局秘書處籌措經費，臺東工務段辦理發包改善，業於110年9月1日工橋隧字第1100015182號函請東工段備妥招標文件，俟今年9月底取執行號後，於年底前完成發包並推動辦理改善作業。

11屆第28次會議決議：繼續追蹤。

三、有關各場站內路線及號誌容許有效長度，已久未修訂更新，請儘速辦理會勘更新。

(一) 11屆第27次會議工務處說明：

本處業請各工務段調查轄內之各場站各股內路線容許有效長度並製表更新，擬於8月20日前綜整後函送相關單位。

11屆第27次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第28次會議工務處說明：

有關各場站股道有效長度資料，本處業以本局110年8月17日鐵工路字第1100028732號函交運務處、機務處及綜合調度所更新，並副知本處轄屬各工務段。

11屆第28次會議決議：

- 一、請工務處加速辦理。
- 二、繼續追蹤。

四、車站月臺照明似依「有無遮雨棚」區分為不同單位管理，建請釐清權責單位。

(一) 11屆第28次會議運務處說明：

經查本局襄助局長公務權責劃分表，照明業務係電務處業務職掌。以往各車站照明設備皆由車站通知電務單位修繕，惟電務單位以種種因素，不大願意協助修繕照明設備，致車站屢遭乘客投訴，造成觀感不佳，迫於無奈，現行照明設備多由車站自行招商改善。

11屆第28次會議決議：

- 一、車站照明設備短期以勞務發包進行簡易修繕，後續宜規劃招募技術類人力納入單位編制，專責修繕照明業務。
- 二、結案。

五、傾斜式與傳統式的列車限速區別應與規章相符，請清查南迴線目前限速標準。

(一) 11屆第28次會議電務處說明：

依109年11月6日工務處核准局簽

G21090035806，傾斜式列車於南迴線曲線路段暫不提速，比照PP自強號速限運轉。

11屆第28次會議決議：

- 一、請電務處依規章限速標準，調整南迴線ATP參數。
- 二、繼續追蹤。

柒、11屆第27次建議事項

- 一、請運務處參考機務處內部協調南居北工之辦理方式，以一般請調2名，再予專案遷調1名之排序，以兼顧遷調需求同仁之權益。

(一) 11屆第28次會議主辦處室說明：

- 一、運務處說明：

本處南居北工遷調作業依「本局所屬各單位人員遷調要點」規定辦理，考量申請專案遷調人數較多，恐影響自請遷調需求同仁權益，臺東分會建議遷調排序方式，尚屬可行。本處已於110年9月16日運綜考字第1100010587號函請人事室研議可行性。

- 二、人事室說明：

有關南居北工遷調設置合理比例案，本室前以108年1月31日鐵人一字第1080004212號函請本局一級單位、直屬機構於同年2月20日前提供意見憑辦，尚未研議即經勞資會議決議結案因此未再辦理後續研議事宜。倘各單位考量同仁遷調及業務人力需求後決議修正遷調要點，本室將配合辦理。

11屆第28次會議決議：

- 一、請人事室邀集運務、機務、工務、電務等單位召開會議，研議修訂南居北工遷調可行方案。
- 二、繼續追蹤。

二、花蓮電力段轄區問題。

(一) 11屆第28次會議電務處說明：

本處於110年8月30日召開處務會議，以人力補足為首要項目，待年底營運

人員增補大武分駐所後（目前已公告將於本年度10月份辦理營運人員甄試，預計可於年底前增補50名技術人力，其中大武電力分駐所規劃再增加8-10名人力），再依執行情形，檢討是否變更轄區。

11屆第28次會議決議：

- 一、本案轉電務處工時協商會議列管追蹤。
- 二、繼續追蹤。

三、花蓮電力段大武所人員問題。

(一) 11屆第28次會議電務處說明：

- 一、南迴線電化鐵路自109年12月通車後，目前暫由鐵道局南工處委外發包，由承攬廠商負責電氣化新建路段之設備維護與搶修工作，為期2年。

- 二、有關南迴線電化通車後，現場單位所需人力，本局已先行調整移撥56名臨時職員員額至本處，本處經通盤考量南居北工人員遷調規劃，目前已公告將於本年度10月份辦理營運人員甄試，預計可於年底前增補50名技術人力，其中大武電力分駐所規劃再增加8-10名人力，人員進用後，將儘速辦理各項職前及專業技術教育訓練，以符合現場工作需要。

11屆第28次會議決議：

- 一、本案轉電務處工時協商會議列管追蹤。
- 二、繼續追蹤。

四、電務員額嚴重不足，未依實務配置，依電務目前配工是否足以落實各項SOP。

(一) 11屆第28次會議電務處說明：

- 一、為因應南迴線鐵路電化通車後，新增電務設備維修保養人力需要，本



處於109年即提報員額請增計畫，針對南迴線各電力段及電務段所需人力，請增138名員額，目前暫由本局先行調整移撥56名員額，本處已列入本年度營運人員招考。

- 二、有關本處各段員額配置，均已考量各段轄區維修里程，並參考107年本局請增員額計畫經行政院人事總處核定之電務員額設算基準均衡配置。依前揭標準，號誌維修人力為0.221/每單軌里程；電訊維修人力為0.082/每單軌里程，據此計算，花東地區電務分駐所員額尚未達嚴重不足情形。
- 三、為落實行車及工作安全，本局業於110年8月1日統一訂定實施「保安裝置保修工作須知」，明訂各項保修作業應指派瞭望員及列車監視人員人力標準，本處各單位可在符合該須知規定下，適當調配工作人力及作業時段。

11屆第28次會議決議：

- 一、本案轉電務處工時協商會議列管追蹤。
- 二、繼續追蹤。

捌、新增提案：

提案一：111年5月1日勞動節適逢星期日（例假），擬擇訂於5月2日（星期一）補假。（提案人：交通部臺灣鐵路管理局）

說明：

- 一、查本局110年勞動節補假日前依行政院勞工委員會82年12月21日（82）台勞動二字第79323號函釋規定，勞動節適逢勞工之星期日（例假）者，翌日應補假1日，且參酌94、100、105年等歷年補假作法，勞動節與星期日（例假）撞期者，

均擇訂於星期一補假。

- 二、復查勞動基準法施行細則第23之1條規定，勞動節為勞動基準法第37條所定休假，遇例假應予補假，補假日期由勞雇雙方協商排定之。
- 三、又查金融監督管理委員會銀行局公告111年銀行業訂於星期一（5月2日）為勞動節補假日。是以，本局111年勞動節適逢星期日之補假事宜，擬依上開規定及歷年補假作法，並基於補假一致性及同仁請假需求考量，便於同仁安排連假期間之家庭活動，111年度勞動節補假日擬擇訂為5月2日（星期一），提會協商。

結論：

- 一、本案經勞資雙方決議，111年5月1日勞動節調整為5月2日（星期一）補假。
- 二、結案。

玖、新增建議事項：

- （一）花蓮機廠維修用之大型機具（如車輪搪床、軸承拔取器），多數已超過使用年限10年以上，近期故障頻傳，造成員工使用上有安全的疑慮，請機務處相關單位協助改善。（提案人：黃代表國榮）
- （二）有關平交道（手動、自動）告警燈設備內部電子卡板裝設位置，請電務處將告警燈之電子卡板移置至易維護的地方，確保同仁維修安全。（提案人：吳代表長智）

臺日鐵道交流in福井食堂

林純瑜

因鐵路便當節而結緣的臺日鐵道，雖相識不久，但對鐵道的那份熱情不因國籍之別而有所差異，反倒是各自迷上彼此獨有的特色；為了滿足大家近期無法出國遊玩的心，特地於福井食堂舉辦一場日臺鐵道大集合活動。由於報名人數過於踴躍，活動分為上、下午共2場，有來自島根縣的一畑電車、西武集團旗下之西武鐵道、伊豆箱根鐵道、近江鐵道、長野縣的信濃鐵道及有民營鐵道博物館之稱的福井食堂等6個單位共同主講。

一畑電車（與臺鐵局簽署友好協定）是連結島根縣出雲市與松江市的全長42.0km的地方鐵路，乘客們暱稱為BATADEN，代表性的名勝有「出雲大社」和「松江城」，綠意盎然的連綿山峰佇立於沿線北側，富饒的田園風景及候鳥聚集的穴道湖延伸至鐵道南邊，除了從車窗可享受自然豐富的原始風景外，還可親身體驗駕駛電車。

西武鐵道（與臺鐵簽訂友好締結與



姊妹鐵路協定）為日本一家大型民營鐵路公司之一，經營路線橫跨東京都西部及埼玉縣西南部，同時也是日本職棒太平洋聯盟西武獅的母企業；最特別的是從當日活動中，還得知了司機員的養成歷程。



與香川締結友好姊妹店

近江鐵道位於日本關西滋賀縣，有本線、多賀線、八日市線共三條路線，



其中多賀大社前站屬熱門又具有神社歷史古蹟的車站，與臺鐵萬華站具有相似的廟宇藝術景致。

伊豆箱根鐵道位於日本關東神奈川小田原、箱根地區及靜岡伊豆地區，沿途皆是明媚的田園風光，其中伊豆長岡站為駿豆線著名的溫泉觀光車站，神似臺鐵礁溪站的溫泉特色；說起臺日的友好，伊豆箱根鐵道和近江鐵道已在2020年11月4日就分別與臺鐵的礁溪站及萬華站締結姊妹車站，雙方也首次交換制服，展現彼此的友好情誼。

臺灣鐵路與信濃鐵道除了雙方皆為百年車站外，雙方還不約而同的擁有異地同名車站-田中站，因次締結為姊妹車站，田中站站長當日也有代表臺鐵出席喔！

信濃鐵道是一家日本長野縣的第三部門鐵路經營者，位於日本的正中部，除了作為當地人的代步工具外，最讓臺灣人廣為人知的無非就是觀光避暑勝地-輕井澤；令人印象深刻的是每年冬季時的降雪覆蓋於電車線上，首班列車行駛時，集電弓與電車線的摩擦會產生

火花，一片白茫茫雪景中的一剎火光就形成了「閃電列車」的特殊景象。

福井食堂-鐵道迷的最高殿堂，位於彰化社頭市中心，從社頭車站步行8分鐘即可到達，另外也設置有福井U-bike供遊客租借使用，交通可謂是相當便利；駐足路上遙望食堂即可看見大型鐵道文物，走進一看發覺建築外觀及擺設格外地不一樣，從裡到外十足感



便當鐵盒牆



古老大鐘



日本貨運牌



主講者合照

受到濃濃的鐵道風情，食堂的一樓是以鐵道為主題的火車車廂造型營業餐廳，場域上注入大量火車和車站等元素，而二、三樓則為鐵道文物館，館藏品項琳瑯滿目，橫跨好幾個世代，不只吸引臺灣鐵道迷，連國外的同好也慕名而來。

食堂外擺放著一台福井招牌列車—糖鐵135巡道車，花費將近1年的時間從殘舊不堪至現在的嶄新面貌，而穿梭其中的出自日本漫畫家之手的福井食堂代表人物—135鐵道少女，為食堂增添了一股懷舊外的活潑可愛，置身於如此豐富的鐵道文物環境裡，就讓人彷彿身在

日本的福井站呢！

值得一提的是，福井食堂與日本香川縣 K Train World RAILWAY MUSEUM因有著共同的信念，而加深了彼此的交流，為了更加強化友好關係，雙方特地簽署友好姊妹店協議書，這樣強大的締結及職人精神，為臺灣做好最棒的鐵道外交。

福井食堂不僅是一間富有人情味的食堂，更是充滿了溫文內斂的生命力，它乘載著許多鐵路人的共同記憶，並集結了眾多鐵道文化的愛好者齊聚一堂，為了同樣的目標及夢想而努力支撐著。





我不是乖寶寶 - Part8

彭國勳

早年參加鐵路特考，考試科目就是鐵路規章與實務，考上後再與實務對照驗證，幾乎馬上就可上手，後來考試科目改成共通科目，雖然可吸引相關科系參與鐵路特考，但考上後就像一張白紙，要花很大的力氣跟時間去帶他們，加上人力緊縮後，訓練中心上課時數還大量減縮，必須快馬加鞭講課，所以走馬看花就跳過去了，根本無法深入講解，才是今日同仁素質每況愈下的寫照。臺東站新進同仁一律上去從引導、調車、號控見習、車號見習、引導當班、調車副班（調甲、調乙）、行李房見習，磨幾個月後，爾後如果沒有行車替班時，再二線支援一線旅客剪收票、服務台副班（運輸營業或南居北工即將返段的則會安排售票見習），所以我們一直很負責任的把每個同仁全部帶起來，也常跟稍微年長的男性同仁說：「不要自我感覺自己多了不起，現在臺東站可能隨便一個女孩子都贏過他們！」會這麼說是要給資深同仁警惕，臺東站訓練了好幾個年輕「女刺客（她們自己說是：霹靂嬌娃！」）可以調車、可以售票、可以剪收票、可以行李房、可以嚮導、可以在疑難雜症特多的服務台應付自如，甚至可支援號控、車號勤務，也因為可以在不同領域支援替班，讓車站排班相對容易多了，也才可以達成筆者到任臺東站後引以為傲的准假率100%，就知道她們「文武雙全」絕非浪得虛名！所以曾說改天要寫一篇：「臺東站的女刺客們！」專章，以介紹

優秀的年輕女性同仁。曾經因業務需要而調整男性外勤三班同仁工作，剛開始他抱怨他的班表有9種顏色（筆者的班表以各種顏色分類排班，勝過剛到任時完全黑白排班，無法一目了然看出某日什麼工作少排了，及承諾同仁的例假、公休是否兌現在正確的日期？）壓力很大？筆者要他看一下這些女孩子，紅橙黃綠藍靛紫可曾少了什麼顏色？何況行車人員下來二線支援一線，從副班跟著正班邊看邊學到可獨當一面，並不是一下子獨自面對旅客，後來學習漸入佳境後他才釋懷，現在也樂於在不同工作崗位間遊移替班，經常還可跟不同的年輕女同仁共事，倒也不是件壞事，不是嗎？因為帶員級運輸班的返段學習，曾問過某特等站出來的男同學，在車站做過什麼工作？男同學：「嚮導！」筆者：「會調車嗎？」男同學：「會，我自己偷偷去學的！」筆者：「蛤，調車還要偷偷去學？」男同學：「因為跟主管反映後，他們都不願意幫我調整工作…！」就知道筆者為什麼會不客氣的批評很多時候我們都被「不英明領導」耽誤著？筆者多次批評某個站（其實員級運輸班同學彼此間比較後也知道），見習幾天後就被「釘死」在一個位置上，「從一而終」是最節省人力也最不負責任的方式，不用浪費大量的見習時間，也可以減少新人首次、變化、久違可能的犯錯！常說車班如果辦調車比賽，臺東站應該可以包辦女性前3名，所以如果沒有投資，怎麼會有十項全能

的站員？怎麼可以准假率100%？怎麼對得起鐵路？怎麼可以高枕無憂？怎麼讓他們出去後出類拔萃、揚眉吐氣？

我不是乖寶寶，筆者向來鐵齒，歷經瑞穗、山里、鹿野15年的站長資歷，只相信紮實的教育訓練，從來不迷信，所以不曾於農曆7月普渡；筆者105年12月銜命到臺東站接站務主任，106年1月31日春節運輸收假日前一天中午，704次於站內側線出軌（非歸責於車站），295B轉轍器被2節出軌客車壓破了，致M線無法使用，一共7個編組被關在機務段內，初來乍到的筆者靠著經驗跟同仁提供的編組訊息：到站列車大洗、小洗改站掃以縮短編組進段整檢、洗車，編組運用折返時間；後開列車編組往前挪來救援即將開車，編組卻被關在機務段內致無編組可用的列車，以維持每班車都可以準點開車；準確預估路線復舊時間（預估17：00可完成）作為編組運用參考 - 被關編組何時可以脫困恢復運用？而原來後開卻被挪用先開的編組，則請花蓮或潮州迴送適宜編組以作為萬一復舊時間跳票時救援編組，以避免到時開天窗了；請客座股鎖定部分車次座位以供列車長因編組變更座位短少時運用。一天下來除了4537次區間車確實無編組停駛外（旅客都已安排改乘73次），其餘列車幾乎都維持準點開車，可見經驗學養很重要 - 後記：感謝當天局應變中心林景山副處長的全力支持（現已高升運安處長）。事後花蓮站筆者曾帶過的副站長說，她們當天上班都焦急的把行調電話轉到臺東站群組，問她為什麼？她說：「她們想完蛋了，

臺東站列車出軌，春節收假列車一定會晚的一蹋糊塗，沒想到每班車到花蓮站都準點！」第二天一大早，張前段長電話：「何副局長希望295B轉轍器趕快修復，讓M線恢復，以應付春節疏運高峰！」筆者：「恐怕無法如願了，因為昨天已同意工、電、電力單位上班日再處理了，就算今天要他們出來搶修，搞到好也已經過了下午的疏運高峰了！」說完來到行車室，看到愁容滿面的號控跟值班站長，安慰他們並給予當天的工作提示：利用早上空檔時間，把貨物線清空，將機務段內編組利用機迴1股以調車機拉出來，往南拖上再往北推進貨物線停留，以換取下午尖峰時段可直接從貨物線轉到開線，每班車約可節省調車時間20分鐘；因為只有2名的引導人力可能被綁在耗時的編組轉線上，致無法清車，所以當天再調整2名專責清車支援人力以減輕他們的工作壓力；再請車號到行車室，接受值班站長的指揮，作為調移編組之支援人力。下午疏運高峰過，筆者到行車室看到號控如釋重負的笑容，詢問列車到開狀況？號控：「只有1班車路塞機外等候進站延誤9分鐘…！」106年6月8日上午停留於10股之4612次EM500型區間車因未作「停留軔機」而往康樂站方向溜逸（非歸責於車站），筆者於11：05接獲通報，趕赴行車室，服務台同仁詢問，播音要預告路線受影響多少時間？筆者：「11：40分前可恢復！」筆者告知救援列車編組可能溜逸停留的位置，及提示傳令員運轉注意事項後，再指派具有運轉員證照的同仁協助值班站長專責開北迴線的



列車，好讓值班站長可以專心處理南迴線每班車的變更指令式開車，並指示南迴線後續列車不要再進入已擠破轉轍器的7、8股到開線（仍可接受北迴線到開之列車；106A扳轉後插搖把固定一個方向就好，南迴列車改進3-6股道，以避免萬一因頻繁手動扳轉轉轍器不當而再衍生出軌事故；待拖回溜逸編組，因溜逸而暫停於康樂站的417次於11：43分到站，都在原預估時間內完成。事後行保會（當時總幹事為現任杜局長）要車站提報溜逸事故處理敘獎名單，但名單報上去卻石沉大海，或許段裡認為只是把編組拉回站內沒什麼了不起吧？當天下午也有人質疑，把溜逸編組拉回站內就好，為什麼要通報事故？不通報事故，擠破2個轉轍器跟列車延誤的黑鍋誰要背？筆者倒是認為704次出軌，事故處理的乾淨俐落才真的是可以作為路局事故處理的典範，其它的都是小菜一碟，沒什麼好歌功頌德的；初試啼聲的704次出軌事故處理，500型溜逸事故影響降至最低，兩次明快的事故處理，證明叔叔是有練過的，「沒有三兩三豈敢上梁山」，叔叔在同仁心目中的地位已然建立！回想筆者105年12月到任臺東站，從每個月的密集教育訓練，到現在的幾乎不再插手教育訓練，行車正確觀念的養成絕非一蹴可及，一步一腳印的成果，5年來團體行車無責任累積10期（6個月1期），這說明一件事：「真金不怕火」，一個上軌道的單位是不太容易出事的！

我不是乖寶寶，因為太了解，所以

憂心，「內行看門道，外行看熱鬧」，早年曾說過：最瞧不起運轉科，還有不食人間煙火的局勞安室，如果有追蹤筆者歷年投稿的，應該瞭解箇中原委；110年8月19日局勞資第27次會議在臺東站2樓會議室召開，聽著電分所盧主任訴說著他們轄區遼闊，幾年來設備一直增加，人力困窘，卻一直沒有得到回應…。詢問他都跟誰反映他們的困境？盧主任：「段人事主任！」筆者：「他如何回應？」盧主任：「他兩手一攤…！」讓脾氣本來就不好的筆者瞬間爆發開來，怒斥著詢問段裡是否派人與會？還增加了不少「幹」的語助詞，才足以形容筆者的憤怒，還連帶批評電務幹到處長後的個個「急流勇退」，臨陣脫逃，沒有一個願意真正的承擔責任！109年2月海端死傷事故發生後，筆者於3月局勞資會議詢問電務處：「夜間值班人力如何配置？」副處長：「已增加到3人！」筆者：「3人也不足以因應夜間搶修時，符合『安全衛生工作守則』51條監視、瞭望人員配置之規定，這是你們要想辦法去解決的課題！」沒想到4月1日他們竟然出了1張電報：夜間臨軌「勘查」時如何如何…？厚顏無恥、甩鍋功力之高強讓人望而生嘆！如果電分所值班室下午5點後接到車站通報：「海端-池上間平交道故障」，值班人員開了50分鐘的車子趕到現場，「勘查」後不可修理，要等當晚再來辦封鎖，還是第2天人力夠了再來辦保修嗎？當然不會，一定是趕到現場「勘查」後順便就把遮斷桿換了，如果萬一

不慎出事，是不是不負責任的上面還要落井下石指責同仁：「誰叫你們下去修理的，電報不是只同意你們『勘查』嗎？」說到激動處再提一件陳年往事，108年10月24日第7次局勞資會議，局勞安室業務報告，筆者：「因現場同仁拆裝老舊莒光號車廂UVW線時，三番兩次被蓋板夾傷（斷）手指，建議機務處修改UVW電源線之單一蓋板為個別彈簧扣件，避免拆裝過程卡榫失去作用蓋板落下而夾傷了！機務處過一陣子發函大意：「希望同仁發現設備有問題時，可以即時回報，以便修繕！」多麼有「誠意」的處理態度啊？筆者說：「路局都是碰到吃素的同仁，如果是筆者一定告死你鐵路局！」明知設備有瑕疵，幾經反映還不改善，幾十年的老舊設備，同仁蓋板往上推，當然是確認卡榫已落鎖，誰知拆裝過程的震動，竟讓卡榫失效而落下，竟然跟電務一樣都如出一轍的甩鍋：「叫你們有問題要回報，你為什麼沒有回報，竟然還夾傷（斷）手？」「姑息養奸」的局勞安室竟還敢叫車站開「工傷檢討會」，所以某次段裡到站開檢討會，筆者開罵：「該檢討的是鐵路局的不作為，而不是現場受傷的同仁，不要本末倒置搞不清楚狀況惡人先告狀了！」職業安全衛生法第6條：1、雇主對下列事項應有符合規定之必要安全衛生設備及措施：一、防止機械、設備或器具等引起之危害。第五章罰則第43條：有下列情形之一者，處新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰

緩……二、違反第六條第一項…，每天列車到站拍照檢舉，讓你罰單吃不完，斷指再求償，跟你沒完沒了！我不是乖寶寶，諾富特3+11沒有會議記錄的破口，陳○中說：我負責；154隻走私小貓安樂死，陳○仲也說：我負責；東京奧運經濟艙事件，體育署長張○熙還是說：我負責！沒想到張○熙他竟然請辭下臺了，成了最「不負責任」的男人，竟然沒有留下善後，繼續「負責」？官場文化，應該對臺鐵太魯閣事故負監督責任的都升官了，有高升次長的、有高升部長的，每個都「負」更大的責任去了，這些人晚上睡覺都不會良心不安嗎？8月23日公司化說明會第一次在臺東站2樓會議室召開，參加者小貓3隻，玉里、關山、臺東站各1隻，筆者永遠記得參選局勞資時的競選承諾：「反四輪三班捨我其誰？反公司化捨我其誰？」「老驥伏櫪，志在千里，烈士暮年，壯心不已！」說明會開始前筆者開玩笑說，很多年前李前總統在一次國民大會的宴席上，民進黨的國代黃○輝為了表示抗議直接把桌子掀了，為了表示抗議臺鐵公司化我們也來如法炮製，就直接把桌子掀了，讓它上整點新聞，創下臺鐵公司化各地說明會行禮如儀舉牌抗議外另一個火暴篇！簡報內「116年可轉虧為盈…」讓筆者怦然心動，真後悔沒有早點公司化，這不是電臺裡面PPLS、補腎、壯陽……，會讓老人家心動掏光積蓄買了又買的賣藥廣告嗎？既然那麼好，為什麼我們還要反對公司



化？筆者還不到對廣告心動的年紀，所以延續我不是乖寶寶 - 7裡公司化的論述，第一個問題：「公司化後票價可自主調整嗎？」陳處長：「要送交通部票價審議委員會，不用送立法院。」筆者：「政府兩三年選舉一次，選情激烈時，他會讓你調整票價嗎？」陳處長：「我們每兩年會檢討票價一次！」筆者：「那26年來我們檢討了N次，他有讓我們調整票價嗎？」經歷過被出賣的臺汽民營化，筆者主張要玩就玩真的「車路分離」～見2021/8/25立法院預算中心建議，亦持相同看法，工、電單位獨立出去納入鐵道局，由鐵道局負責軌道建設及基礎設施維護，機務跟運務成立鐵道公司，負責運輸服務，鐵道公司每年跟政府承租必要場站（通勤簡易站要付維管費給臺鐵）、車輛，依局人事吳主任的說法，目前路局每年人事費用占路局營收的47%，少了工電將近1/2的人力，營收大餅多出來的錢轉換成租金，簡化車種，淘汰要拆掛編組的莒光號、停辦行包、貨運（軍運？付高額委辦費），全部以不須人力調車的城際列車編組運轉（含區間車），增加第4代自售機，以減少勞力密集的工作，公司化後退休不補，則可以逐步做到類似捷運車站一樣的人力配置；其餘票價制定策略，就如「我不是乖寶寶 - 6」所述，北、高長途客運票價採遞遠遞減制（長途旅客佔30%，營收卻佔70%），以吸納高鐵部分旅客回流讓長途營收的大餅更大；北、東票價採離尖峰有座及無座差別訂價、都會區通勤票價

適度提高以增加收入占比（短途旅客佔70%，營收卻只佔30%）；除非車路分離，否則不必要的建設不要硬塞給鐵路，高架、地下化、南鐵東移…，這些建設只會讓大站的股道數變少，增加排點困難，用電激增，更重要的是移轉鐵路後的折舊攤提，要不要也仿效高鐵攤提折舊年限都提高一倍，也玩「校正回歸」，以求帳面上數字好看？簡報內模式1或模式2的說法，有諸多似是而非的論述，「臺鐵公司持有具開發效益資產，不具開發效益資產歸還政府 - 五鬼搬運，圖利財團」，鐵路沿線資產都具開發效益，土地只會越來越少，只會增值，不會折舊，待價而沽豈可繳回？否則建商為什麼要大量買地、養地超前部署，甚至造鎮？說帖裡「轉虧為盈後可發放績效獎金，並改善員工福利」，這是口蜜腹劍的糖衣，中華電信、中華郵政都還是在確定賺錢的情況下公司化，「錢」景可期，中華電信春節獎金算錢算到手抽筋，反彈壓力相對小，我們現在是在巨額虧損的狀態下比賽寫論文，論文寫得好不表示驗證後一定好，否則早年省府時代的「三年整理委員會」、「三年監理委員會」為什麼會一事無成？

我不是乖寶寶，回到現實，參與說明會的勞方3隻小貓就屬筆者的年紀最長，年輕人積極參與公司化抗議的不多，是對公司化議題的冷漠，還是對企業工會行動的完全信任，如果是後者，則企業工會動員走上街頭務必積極參與，否則「商女不知亡國恨，隔江猶唱

後庭花」，不見棺材不掉淚的歷史必將重演！資方與會者不少是接近筆者這個年齡層的人，我們可以替年輕人決定他們的未來嗎？還是也只有我們才可以真正地替他們決定他們的未來？筆者在公司化的過程，主張積極迎戰行政院只圖謀土地的「假公司化」議題，筆者說：「如果公司化綁『票價可自主調整』，筆者就完全同意公司化的政策！」看看四大國營事業，雖然經常凍漲，但仍有一定的投資報酬率讓他們每年領4.4個月年終獎金，所以不要跟我說臺鐵公司化106年轉虧為盈的「矛」有多好，光碰到票價永遠不得自主調整這個「盾」，政府「自我矛盾」的江湖把戲馬上就被拆穿；還有弄一個不懂鐵路的運安會管鐵路運安 - 太魯閣號運氣很不好，若沒有晚6分鐘就不會出事…；鐵路再弄一個不是很在行的運安處管鐵路運安；政府還弄一個搞工程，品質卻不太好的鐵道局監理鐵路：屏東站月臺上舉世聞名的擋路大柱子，及筆者在鹿野站改建時，在范次長（當時兼鐵路局長）的支持下再移一根擋地下道的柱子……，胡次長說：「他們不會球員兼裁判！」因為他們自己就是最差勁的球員，要不然他們怎麼會讓電氣化改建時的鹿野站全站都裝匈牙利的燈具（原以為是早年共產國家，燈具較廉價，交情好的水電老闆後來說：我幫你全部換臺製的，要不然壞了還沒地方買）；臺東站女廁16間，緊急鈴響起，要逐一敲門確認，竟然不知道是哪一間按的？鼎鼎大名的設計師繼鹿野站後再次被筆者罵

到抱頭鼠竄（營造商還出來緩頰求情），就知道他們蛇鼠一窩有多可惡？以後我們還可以監督「上級」的工程品質嗎？某人說：海端事故是橫向協調機制不健全，導致溝通聯繫有問題…，誤導到要成立「分區協調中心」的必要性，更是「竹竿裝菜刀 - 臺語」，海端事故就是道班長未落實日間保修裡的列車空隔施工（未將加開列車放進腦袋裡）、未派專責瞭望人員、未派監視人員…；有這些「外行領導內行」的公公婆婆，未能看見事故本質（還是故意沒看見事故本質），無法對症下藥，臺鐵怎麼會好？

我不是乖寶寶，不要問筆者是公司化裡的鴿派、鷹派、騎牆派？筆者獅子座，是睥睨一切的肉食獅子派，更不會是讓人瞧不起的「無能自我閹割派」，多年前高鐵通車前人力顧問公司的電話挖角：「有沒有意願到高鐵擔任站長？」並沒有讓年輕的筆者心動，今天公司化說明會華麗的甜言蜜語：「像極了愛情」：玩歸玩，鬧歸鬧，曖昧上頭的那幾秒，像極了愛情！你可以碰我的身體，但不能碰我的手機，躺在我懷裡的時候，不要問我愛不愛你，都是出來玩的，動心就是你的不對了！」所以明知道你玩我，任何糖衣、頭銜、職位依然不會讓白髮蒼蒼的筆者心動，請問：我們可以打165反詐騙專線嗎？



臺灣鐵路工會各分會第13屆第4次會員代表大會紀實

組訓組

新冠疫情全球爆發以來，臺灣一直成功阻擋病毒入侵，但是自2021年4月底、5月初以來，受到全球讚譽的臺灣「防疫神話」在短短的數周之間破滅，為因應本土社區感染連續每日數百確診病例，臺灣已經實施並延長了第三級防疫警戒至少到6月中，這距離「全面封城」的第四級警戒只差一步。

每個人很清楚體會到生活是變得如此的不便，從強制戴口罩、禁止內用、列車售票管制、上下班分流甚至是居家辦公等，讓大家的日常生活都有著大幅的改變。中央流行疫情指揮中心今8月24日表示，鑒於本土疫情趨緩，隨著疫情警戒標準降為二級，集會活動室內人數放寬至80人後，本會即立刻通知各分會自9月6日起召開分會代表大會。

「臺鐵公司化」這個議題是這幾年來政府一直不放棄，直到今年4月2日（408次太魯閣事故）工程車滑落至軌道一事，造成了多達49人死亡200多人受傷的嚴重事故後，更是加速政府對臺鐵公司化的腳步。在這幾個月來臺鐵局也持續依著交通部的指示，在各地展開臺鐵改革公司化說明會，此舉也造成許多基層人員的徬徨不安，以致這個議題在各分會代表大會上成為討論度最高的話題。

除了事故責任追究之外，臺灣輿論也開始要求臺鐵改革。其中，百年歷史

的臺鐵是否要走向公司化的老議題，再次成為焦點。工會針對公司化議題的方向為「不反對改革，反對公司化」，不論是政府還是社會大眾都無法接受，於此對於安全上的改革及組織上的變動，只要是不影響會員權益，工會不會反對，反而工會更會督促路局加快腳步做出實績，讓政府及社會大眾了解臺鐵改革不一定只有公司化一途。

院長蘇貞昌院會：「臺鐵安全改革」，但僅針對強化工程面，針對公司化何時報院？交通部表示期程未定；在會中則指示，除了安全也要安定，臺鐵從上到下、基層到高層，都在為大眾服務，臺鐵要與時俱進、痛加改進。但改進原則，是要保障員工，不讓員工權益絲毫減少，「要求100%的同時、保障也要100%」，如何轉型應好好斟酌、充分溝通，也要讓臺鐵員工知道國人期待。臺鐵轉型有必要針對邊坡、軌道、運作安全等，面面俱到、步步做到，不能有任何疏漏。「好好斟酌、充分溝通」員工、工會反應涉及交通部及跨部會有關權益、公司組織、營運虧損等，交通部會持續協調相關部會。目前報院期程未定，達到共識後才會報院程序。

在這個基本的架構下，工會也希望所有的會員都可以一起面對這個議題，因為臺鐵要做出成績是需要全體員工一起努力，事業單位克盡其責，員工認真

的看待自己的份內工作，臺鐵改革才不至於再度淪為口號。

壹、第13屆第4次各分會提案與議決： 宜蘭分會（三案）



1.危險路段及過高樹木剪修砍伐作業請委外辦理。

議決：通過，轉本會。

2.臺鐵夜間作業夜點費與等同作業實關支給最低，建請調整。

議決：通過，轉本會。

3.原基服員轉故為營運人員後，請依照原基服員遷調相關規定辦理調遷作業，以為公平及信賴保護原則。

議決：通過，轉本會。

臺東分會（無提案）



屏東分會（臨時動議二案）



1.機務段檢修員工工作服宜選用適合之材質及品質。

議決：通過，交屏東地區勞資會議。

2.建請爭取屏東車站的員工停車場雨棚。

議決：通過，轉屏東地區勞資會議。

高雄機廠分會（二案及臨時動議三案）



1.新廠即將落成，為慰勞同仁搬遷之辛勞，因此本分會決定製作排汗衫贈與所有會員。

議決：通過。

2.現行新廠通勤車車門窄、月臺落差過大，對於行動不便的同仁上下車不易，建請更換車廂。

議決：通過，轉地區勞資會議。

臨時動議：

1.現行新廠由於通風不良導致工作時間整個工作環境都是粉塵。

議決：通過，轉地區勞資會議。

2.新廠現有設備並無法應付現在於機廠維修之各式車種的車輪，與之前對新設備的認知有出入。

議決：通過，轉地區勞資會議。

3.現行雖然員工可於通勤或執行公務時持識別證不佔位搭車，但員眷仍有一



年四十次的限制，對於通勤上學的子
女不夠使用。

議 決：本會說明經原案提案人同意，
撤案。

高雄分會（二案及臨時動議五案）



1.將防癌險納入工會團體保險。

議 決：通過，轉本會研議。

2.有關路局規劃自111年1月1日起全面
實施電子化進出閘門，員工得持員工
識別證不佔座准乘各級列車，惟非因
公務或通勤需要，被查獲者除罰補
外，另要受處分一案，建請工會向路
局反映取消罰則及放寬乘車限縮，以
增進員工福祉。

議 決：本會說明經原案提案人同意，
撤案。

臨時動議：

1.請本會盡速召開會員代表大會，針對
公司化組織章程草案為行政院優先法
案一事，討論後續行動及因應。

議 決：通過，依理事長指示，待疫情
警戒降級後盡速召開。（如本
會說明一）

2.請臺鐵局依據銓敘部最新函令，從優
從寬計算全體同仁休假年資。

議 決：通過。（如本會說明二）

3.請臺鐵局規劃無資位人員之考成會參

與機制。

議 決：通過。（如本會說明三）

4.請臺鐵局優化調車場站（軌道沿線）
等工作場所緊急送醫SOP避免因路線
不清，延誤同仁或旅客送醫時程。

議 決：通過，由地區勞資會討論可行
之方式，如有固定模式可報本
會由局制定sop推行。

5.修改差勤系統，使其可統計到小數點
後1位。

議 決：通過，轉本會。

延平分會（一案）



1.員工遺失識別証須繳納2,000元罰
金，並記申誡行政懲處，明顯違法。

議 決：通過，轉本會。

新竹分會（無提案）



臺南分會（無提案）



嘉義分會（二案）



1.建請研議放寬工會傷病住院慰問金申請期限案。

議 決：通過，請本會彙整相關通案後，再研議辦理。

2.建請研議提高會員公傷慰問金案。

議 決：通過，請本會彙整相關通案後，再研議辦理。

彰化分會（一案及臨時動議二案）



1.建請彰化機務段勞安室檢討勞工健康保護、職責風險建請彰化機務段勞安室檢討勞工健康保護、職責風險衛教無所適從，未能落實「職業安全衛生」設立「護理人員」之立意良善。

議 決：通過。轉地區勞資會議。

臨時動議：

1.請發放週休二日意願調查表，並依其意願成立週休二日組。

議 決：通過。轉地區勞資會議。

2.請臺鐵局規劃無資位人員之考成會參與機制，保障同仁權益。

議 決：通過。（如本會說明三）。

臺中分會（臨時動議一案）



臨時動議：

1.員工遺失識別證須繳納2,000元罰金，並記申誡行政懲處，明顯違法。

議 決：通過、轉本會。

基隆分會（二案）



1.本分會109年7月3日至110年9月10日分會事業費支出情形提請大會追認。

議 決：通過。

2.建請增設七堵場區汽車停車位遮雨棚。

議 決：通過，轉基隆地區勞資會議。

花蓮分會（十一案及臨時動議二案）





1.花蓮機務段模擬機房外空地要遮陽棚。

議決：通過，轉花蓮地區勞資會議。

2.花蓮機務段至花蓮機廠間，司機員上下班路徑水泥路面不平整。

議決：通過，轉花蓮地區勞資會議。

3.列車擋風玻璃骯髒（司機員駕駛室擋風玻璃）。

議決：通過，轉花蓮地區勞資會議。

4.提高司機員危險津貼。

議決：本會說明經提案人同意，撤案。

5.分會投票日當天應禁止任何競選或助選活動以維公平。

議決：通過。（如本會說明四）

6.請臺鐵企工本會盡速召開會員代表大會，針對公司組織章程草案為行政院優先法案一事，討論後續行動及因應。

議決：本會說明經原案提案人同意，撤案。

依理事長指示，待疫情警戒降級後盡速召開。

7.請臺鐵局依據銓敘部最新函令，從優從寬計算全體同仁休假年資。

議決：本會說明經原案提案人同意，撤案。（如本會說明二）。

8.請臺鐵局優化調車場站（軌道沿線）等工作場所緊急送醫SOP，避免因路線不清，延誤同仁或旅客送醫時程。

議決：本會說明經原案提案人同意，撤案。

9.請臺鐵局規劃無資位人員之考成會參與機制，保障同保障同仁權益。

議決：本會說明經原案提案人同意，撤案。（如本會說明三）。

10.花蓮站內部份進路顯示器被調車號誌機所遮蔽，以致無法看清進路。

議決：通過，轉花蓮地區勞資會議。

11.花蓮站第一月臺南邊靠近車班之便道，望能增設警示裝置（燈號或手動閘門）。

議決：本會說明經原案提案人同意，撤案。

臨時動議：

1.南居北工異動人事遽增，但人力補充未同步。

議決：通過，轉花蓮地區勞資會議。

2.員工及眷屬假日無法購買自強號以上車種。

議決：本會說明經原案提案人同意，撤案。

北一分會（六案）



1.依行車電報或工電聯合施工計畫辦理斷電，封鎖之相關值班站長給予適當津貼，若依行車電報辦理者，無論是否辦理，均應給予。

議決：通過。轉本會。

2.建請恢復於臺北機務段辦公大樓後方

之理髮店。

議 決：通過。轉地區勞資會議。

3.請臺鐵局規劃無資位人員之考成會參與機制，保障同仁權益。

議 決：保留。原提案人未出席。（如本會說明三）。

4.請臺鐵企工本會盡速召開會員代表大會，針對公司化組織章程草案為行政院優先法案一事，討論後續行動及因應。

議 決：保留。原提案人未出席。

依理事長指示，待疫情警戒降級後盡速召開。

5.請臺鐵局依據銓敘部最新函令，從優從寬計算全體同仁休假年資。

議 決：保留。原提案人未出席。

6.有關於原基服員轉僱為營運人員後，請依照原基服員遷調相關規定辦理調遷作業，以為公平及信賴保護原則。

議 決：通過。轉本會。

臺北機廠分會（一案）



1.工作服之設計以排汗、耐髒為主。

議 決：通過，轉臺北機廠地區勞資會議。

以上為各分會代表大會的提案，各地會員對於提案後續進度，可洽各分會會務人員詢問最新進展。

貳、各分會補選理、監事及地區勞資代表：

臺東分會（補選理事）

當選：廖乾良

屏東分會（補選地區勞資代表）

當選：吳明中

候補：姚景雄

臺中分會（補選監事）

當選：李佩怡

花蓮分會（補選理事）

當選：黃隆華

參、本會說明：

分會提案要求盡速召開本會代表大會、依銓敘部最新函令從優從寬計算全體同仁休假年資及請臺鐵局規劃無資位人員之考成會參與機制，保障同仁權益等及各種投票投票日當天應禁止任何競選或助選活動以維公平等案，組訓組特別說明讓全體會員了解。

一、盡速召開本會會員代表大會：

答：本會何時召開會員代表大會需依照CDC之疫情警戒規定辦理，會員代表大會出、列席人員約150人，待集會活動人數上限放寬至150人後，本會將依章程規定召開。

二、依銓敘部最新函令從優從寬計算全體同仁休假年資：

答：本會於分會代表大會尚未召開前已收到此函令，陳理事長立即交辦請福利組鍾組長找尋相關資料後與人



事室研議後續辦理情形。

因事涉權路局同仁權益，故本會要求人事室有結論後對全路局人事人員辦理統一說明（教育訓練），以避免不同單位有不同解讀。

三、臺鐵局規劃無資位人員之考成會參與機制，保障同仁權益：

答：資位人員參與考成委員會是依交通事業人員考成規則辦理，但無資位人員並無法源依據，本會仍會盡最大努力保障無資位人員相關權益並與鐵路局研議。

四、投票日當天應禁止任何競選或助選活動以維公平：

答：選舉罷免法第56條第2款規定任何人不得於投票當日從事競選或助選活動。依上開規定，投開票當日，投票所內或附近有競選或助選行為，如有拉票、散發傳單、傳送簡訊、重新張貼、懸掛或豎立標語、旗幟、使用宣傳車輛或擴音器、穿著候選人競選背心於投票所附近徘徊不去等情事，應已構成所謂「競選或助選活動。」

如：提供選民茶水服務或未穿著候選人競選背心於投票所附近徘徊不去等情事，亦由監察人員予以勸止。

臺灣鐵路工會各分會第13屆第4次會員代表大會日程表

星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
9月6日	9月7日	9月8日	9月9日	9月10日	9月11日
宜蘭分會	臺東分會	屏東分會	高機分會	高雄分會	延平分會
指導員： 江常務理事金發	指導員： 王常務理事炳鐘 監選員： 林監事秀國 補選分會理事	指導員： 賴常務理事文榮 監選員： 陳常務監事清泉 補選地區勞資代表	指導員： 孫常務理事英峰	指導員： 龔常務理事義峰	指導員： 王常務理事天翼
9月13日	9月14日	9月15日	9月16日	9月17日	9月18日
新竹分會	臺南分會	嘉義分會	彰化分會	臺中分會	
指導員： 周常務理事寶惠	指導員： 巫常務理事煜光	指導員： 孫常務理事英峰	指導員： 王常務理事炳鐘	指導員： 王常務理事天翼 監選員： 陳常務監事宏明 補選分會監事	
9月20日	9月21日	9月22日	9月23日	9月24日	9月25日
補假	中秋節	基隆分會	花蓮分會		鐵路特考
		指導員： 江常務理事金發	指導員： 賴常務理事文榮 監選員： 劉監事玟鶯 補選分會理事		
9月27日	9月28日	9月29日	9月30日		
北一分會	北機分會				
指導員： 龔常務理事義峰	指導員： 周常務理事寶惠				

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 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	397,681	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	16,737,314	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	213,123
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	171,318
預付款	1,274,506	暫收款	25,518
定期存款		代收付-勞保費	27,335
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	34,629
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	334,428
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	8,543,758
累計折舊	(60,046)	代收付-互助慰問金	1,523,400
什項設備	695,439	抗爭基金	23,118
累計折舊	(155,713)	應付款	206,817
會務發展基金專戶	13,880,356	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	1,022,802
		會務發展基金準備	13,880,356
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	15,848,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	5,651,419
合計	68,487,014	合計	68,487,014



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 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	331,704	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	15,659,354	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	213,123
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	162,314
預付款	1,270,601	暫收款	25,518
定期存款		代收付-勞保費	27,335
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	34,629
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	329,508
房屋及建築	543,122	代收付-團保費	8,518,113
累計折舊	(67,547)	代收付-互助慰問金	5,850
什項設備	695,439	抗爭基金	23,118
累計折舊	(176,501)	應付款	206,817
會務發展基金專戶	13,880,356	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,584,936	固定資產準備	994,513
		會務發展基金準備	13,880,356
		資產變賣(會址)	17,584,936
		歷年累計結存	15,848,391
		上年度餘額	1,383,901
		本年度餘額	6,060,696
合計	67,310,883	合計	67,310,883

臺灣鐵路工會110年9月~10月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
110.09.03	本會	長榮企業工會拜會理事長及幹部
110.09.03	本會	太魯閣事故殉職司機員袁淳修入祀忠烈祠-秘書吳長智出席
110.09.06	本會	臺鐵局性騷擾調查會-組長林佑哲出席
110.09.06	本會	臺北機務段講授48期司機員班「駕駛傳承」-秘書吳長智講授
110.09.11	本會	陳理事長參加臺鐵局第450次局務會議
110.09.14	本會	七堵站「月臺照明燈」會勘-秘書吳長智出席
110.09.14	本會	團協310次預備會議
110.09.22	本會	臺鐵局性騷擾調查會-組長林佑哲出席
110.09.27	本會	工務工時預備會議
110.09.28	本會	第11屆第28次局勞資預備會議
110.09.28	本會	陳理事長參加臺鐵局第451次局務會議
110.09.30	本會	召開第15屆第8次常務理事會議
110.09.30	本會	召開第15屆第5次監事會議
110.10.04	本會	本會團保委員會議
110.10.05	本會	機班工時預備會議(潮州基地)
110.10.05	本會	機務日班工時預備會議
110.10.12	本會	職福會第31屆第5次臨時委員會預備會議
110.10.12	本會	陳理事長參加臺鐵局第452次局務會議
110.10.18	本會	本會10月份會務人員工作會報
110.10.18	本會	召開111年五一籌備會
110.10.19	本會	餐旅隨車服務人員職前訓練-秘書吳長智及組長林佑哲出席
110.10.20	本會	第11屆第29次局勞資預備會議
110.10.25	本會	餐旅服務總所第11屆第12次勞資預備會議
110.10.26-27	本會	110年會務人員研習會
110.10.27	本會	貨運服務總所第11屆第12次勞資預備會議
110.10.27	本會	召開第15屆第9次常務理事會議
110.10.28	本會	本會第15屆第7次常務監事會議
110.10.28	本會	團協第311次預備會議



餐旅隨車服務人員職前訓練



殉職司機員袁淳修入祀忠烈祠



第15屆第8次常務理事會議



臺灣鐵路工會110年9月~10月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
110.09.01	新竹分會	召開第13屆第5次臨時理事會-補選分會理事長
110.09.03	高機分會	黃理事長慰問會員眷屬並致送互助慰問金
110.09.06	嘉義分會	召開第13屆第6次臨時理事會-獎學金發故事宜
110.09.06	彰化分會	召開第11屆第12次地區勞資會議
110.09.11	臺南分會	召開第13屆第5次臨時理事會-獎學金發故事宜
110.09.14	臺東分會	召開第11屆第11次地區勞資會議
110.09.17	宜蘭分會	召開第13屆第17次理事會議
110.09.20	高雄分會	召開第13屆第18次理事會議
110.09.22	宜蘭分會	召開第11屆第11次地區勞資會議
110.10.01	新竹分會	孫理事長慰問會員遺孀並致送互助慰問金
110.10.04	北一分會	召開第11屆第11次地區勞資預備會議
110.10.07	北一分會	召開第11屆第11次地區勞資會議
110.10.08	延平分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.08	北機分會	召開第11屆第11次地區勞資預備會議
110.10.14	彰化分會	召開第13屆第19次理事會議
110.10.14	北機分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.14	屏東分會	召開第11屆第14次地區勞資預備會議
110.10.15	臺中分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.18	嘉義分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.19	臺東分會	召開第13屆第19次理事會議
110.10.19	臺東分會	召開第11屆第12次地區勞資預備會議
110.10.20	基隆分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.20	高雄分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.20	高雄分會	召開第11屆第13次地區勞資預備會議
110.10.21	北一分會	召開第13屆第19次理事會議
110.10.22	花蓮分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.22	屏東分會	召開第13屆第19次理事會議
110.10.25	新竹分會	召開第13屆第18次理事會議
110.10.28	臺南分會	召開第13屆第18次理事會議



新竹分會孫理事長慰問會員遺孀並致送互助慰問金



高機分會黃理事長慰問會員眷屬並致送互助慰問金



基隆分會車勤服務部新進人員工會教育訓練

各分會頒發109學年第2學期子女獎學金



新竹分會



新竹分會



彰化分會



臺東分會



臺中分會



臺中分會



臺南分會



臺南分會