

臺鐵

廣告

24小時緊急通報電話

1933

僅限發現軌道、平交道、橋樑及隧道等有障礙物之通報專用

路工

111年01、02月
第87卷第1期

臺灣鐵路

111年模範勞工英雄榜

車站秩序

候車時請勿跨越黃色警示線

在月台上等待列車進站時，
應與月臺邊保持安全距離，
以維自身安全。

注意物品掉落

列車進站風力較強，
應與月臺邊保持安全距離，
以防人員或物品掉落月台，
如需協助請洽站務人員。



- 臺灣鐵路工會嚴重質疑與抗議交通部「111/02/11.14座談會六大重點」
- 第11屆第31、32次局勞資會議節錄
- 勞動部「彈性育嬰留職停薪制度」座談會視訊會議紀實
- 臺灣鐵路工會暨全日本鐵道労働組合總連合会視訊交流會議紀實
- 小小員工給部長的一封信
- 我不是乖寶寶-Part10

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、劉韋忻、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

111年五一勞動節暨 模範勞工表揚大會感言

各位敬愛的模範勞工及全體會員，在這屬於勞工朋友榮光的節日，先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、共同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～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，也因為您們的付出足為同仁的典範，當選模範勞工，實至名歸，我謹向各位再次致上最高敬意。

臺鐵在這幾年是多事之秋，對未來方向的擘劃及組織變革的調整，橫亙在前的挑戰及變革，宛如波濤洶湧，亟需勞資雙方共同努力因應，現在臺鐵任何的變革作為，都會引起社會各界的關注及檢討，尤其是公司化議題，已是刻不容緩，必須面對，臺鐵工會也責無旁貸針對「臺鐵改革」議題，提出「臺灣鐵路安全白皮書」及「總統臺鐵改革三構面-臺灣鐵路工會三十六項建議」上書蔡總統，提出我們對臺鐵改革三面向【革新組織文化、改革財務困境、朝向永續經營】的意見。

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，都可以看到努力的成績，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立場。

在第十五屆的理監事及幹部們，要面對世代價值觀的更迭、勞動政策面的改變、勞動條件及法規的修改，工會幹部為了員工的權益及福利，要比以往面臨更大的挑戰，我們積極拜會勞動部及交通部，表達臺鐵員工的訴求，會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。

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

交通部函轉92年12月11日行政院原則同意函

受文者：臺灣鐵路管理局

送別：最速件
 密等及解密條件：機密(九十二年十二月十八日自動解密)
 發文日期：中華民國九十二年十二月十七日
 發文字號：交路字第092A001451號
 附件：如說明

主旨：有關台鐵工會明(九十三)年春節發動罷工案之協商辦理情形，業經報奉行政院核復原則同意，轉請查照。

說明：
 一、依據行政院九十二年十二月十一日院臺交字第0920093777號函辦理。(隨函影附)
 二、本案行政院已原則同意下列政策訴求：
 (一) 當局改制為國營公司之基本要件：
 1. 資局債務、員工退職金等歷史包袱，由政府全部承接。
 2. 資局應配合政府政策要求，提供不符合企業化經營原則之運輸服務，所造成之虧損，如老殘優待差額、小站及服務性路線之虧損等，由政府全額補貼。
 3. 為配合國家發展，有關鐵路基礎設施之建設、維修費用及機車、車輛購置費用，由政府負擔。

一、歷史債務政府全部承接

二、政策虧損政府全額補貼

三、建設、維修、車輛等政府負擔

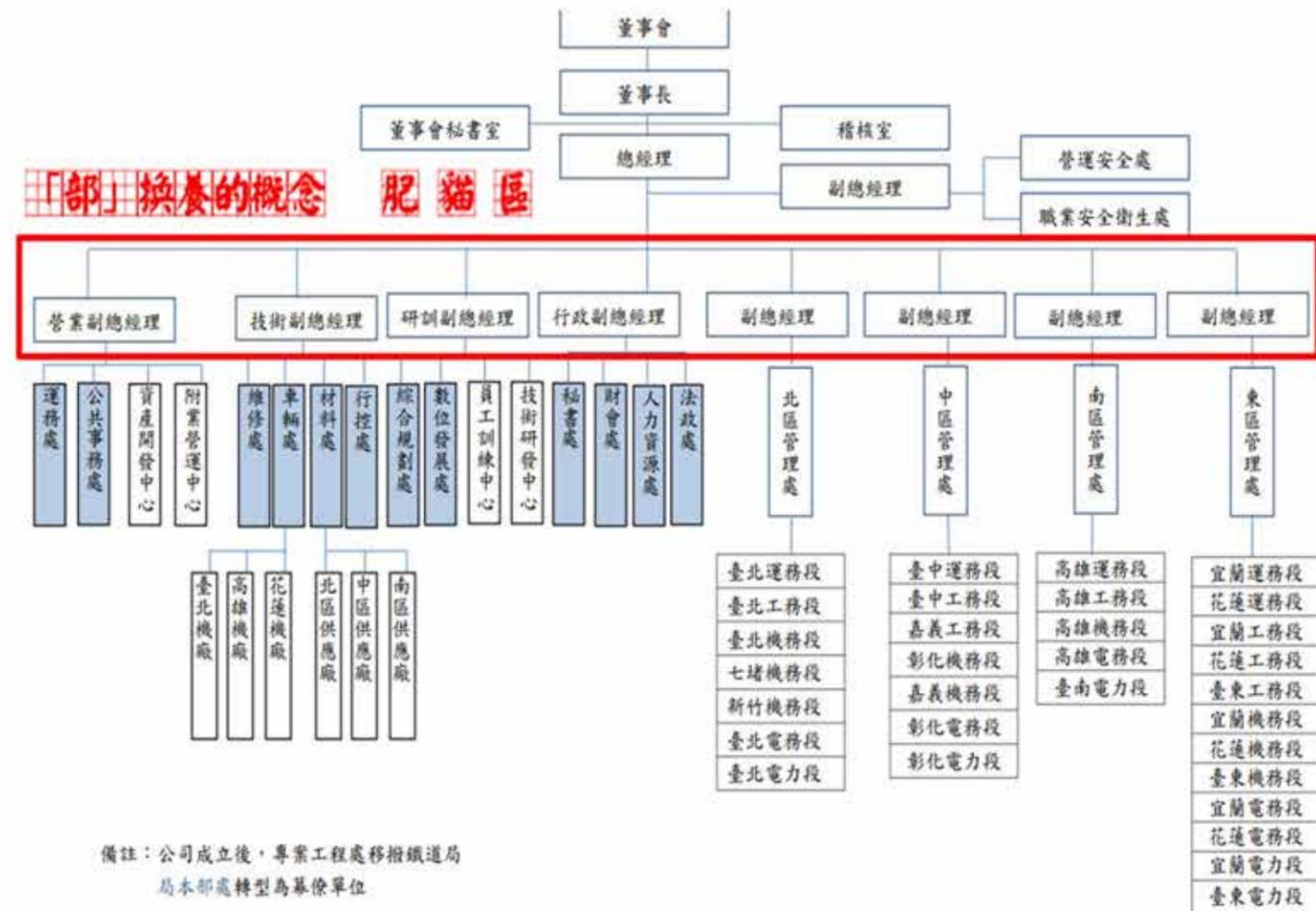
四、公司條例與工會協商同意

(三) 公司化為資局現階段之推動工作；政府應俟未來主、客觀條件具備後，再行訂定民營化時程。

正本：臺灣鐵路管理局
 副本：

部長 林陵三

國營臺灣鐵路股份有限公司組織架構圖草案



備註：公司成立後，專業工程處移撥鐵道局
 局本部處轉型為幕僚單位



路工

111年1月2月
87卷第1期



封面：編輯部

封面裡：111五一勞動節暨模範勞工表揚大會感言...編輯部

模範勞工

2.臺灣鐵路111年模範勞工英雄榜...文宣組

焦點論壇

11.臺灣鐵路工會嚴重質疑與抗議交通部「111/02/11.14座談會六大重點」...研究組

勞動線上

13.第11屆第31、32次局勞資會議節錄...文宣組

26.勞動部「彈性育嬰留職停薪制度」座談會視訊會議紀實...研究組

國際交流

27.臺灣鐵路工會暨全日本鐵道労働組合總連合会視訊交流會議紀實...研究組

揮灑天地

29.小小員工給部長的一封信...小員工

31.我不是乖寶寶-Part10...彭國勳

會務報導

37.臺灣鐵路工會110年12~111年1月資產負債表...會計組

39.臺灣鐵路工會111年1~2月活動紀要暨分會會訊...組訓組

封底裡：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。

111年模範勞工英雄榜

文宣組



主計室
陳詩涵



政風室
梁惠儀



企劃處
張美華



臺中貨運服務所
黃富春



餐旅服務總所
楊詩璋



工務處
蔡伊榕



八堵站
陳素雲



臺南站
林玉珍



嘉義機務段
林佩諭



行政處
余偉成



南區供應廠
洪子原



餐旅服務總所
車勤服務部高雄分部
孫炳華



電務處
張鈞傑



臺北電務段
陳乾福



彰化電務段
柯烱福



111年模範勞工英雄榜



高雄電務段
吳政彥



花蓮電力段
潘佰雄



宜蘭工務段
黃文賓



南港道班
陳俊維



臺中工務段
王朝鵬



工務養護總隊
廖佩樑



嘉義工務段
蔡昭文



高雄工務段
莊志達



花蓮工務段
劉廣祥



臺東工務段
陳俊諺



運務處
蕭文龍



綜合調度所
藍旭慶



南港站
彭明暉



板橋站
劉立晷



新竹站
吳峻智



臺中運務段
許庭維

111年模範勞工英雄榜



臺中運務段
陳友信



臺中站
鄭振宏



苗栗站
賴永盛



高雄運務段
洪振東



高雄站
王泰二



楠梓站
蘇文清



潮州站
謝東祐



蘇澳新站
林幸兆



蘇澳站
蘇奕銓



花蓮站
劉威成



大武站
郭景隆



臺北機廠
迴轉機工場
陳忠和



臺北機廠
電力機車工場
江佳原



臺北機廠
電機工場
黃永振



臺北機廠
電聯車工場
楊見偉



高雄機廠總務室
高聖欽



111年模範勞工英雄榜



七堵機務段
周佳樺



七堵機務段
張書璋



七堵機務段
鄭春生



臺北機務段
劉志財



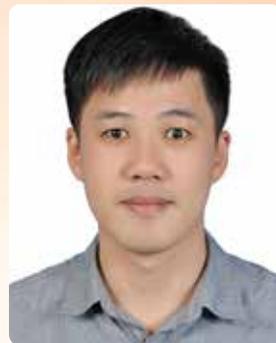
新竹機務段
詹煌秀



新竹機務段
陳章嘉



彰化機務段
張仲華



彰化機務段
黃昭騰



高雄機務段
王吉祥



高雄機務段
王祖海



高雄機務段
陳璟隆



花蓮機務段
冉冬青



花蓮機務段
呂嘉翔



臺東機務段
吳僑鳴



專案工程處
宜蘭施工隊
江東哲



專案工程處
臺北施工隊
黃德發

遴選推薦「勞動部111年全國模範勞工」選拔



姓名：李文賢

服務單位：宜蘭機務分段

資位職稱：高員級 工務員

所屬分會：宜蘭分會

模範事蹟

79年到路服務，歷任臺北機廠技術助理、七堵機務段司機員、宜蘭機務分段工務員兼運轉副主任。

工作積極、任勞任怨、犧牲奉獻、熱心服務，對交辦任務戮力達成，深獲主管嘉許與賞識，表現優異。擔任司機員期間，平時鑽研駕駛技術、車輛故障處理，開車前研讀公告閱讀、路線封鎖、斷電區間路線上號誌確認、遵守、規章，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。

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，盡心研究司機員駕駛技能，提升旅運品質。

提升司機員本職學能，盡心技術傳承工作。樂觀勤奮秉持與人為善、助人最樂、正向思考理念為原則，以熱忱盡責態度並發自內心誠懇善意的服務態度，給予親切問候與體諒，廣獲同仁間好評與口碑，乘務經歷豐富，深獲同仁好評！

擔任工會小組長對於工會為爭取勞工權益之運動具高度之認同，積極參與工會發起之抗爭活動，工會辦理各種訴求均陸續參與，如至交通部為互助金陳情案及105年工會四大訴求案。積極參與工會活動，對於員工權益極力爭取及維護，對勞資爭議事宜常居中協調，以達勞資和諧、增加效率之目的，反對公司化以爭取員工福利及權益。

為人熱心公益，對新進同仁予以行政程序指導，以利業務之推動，對於後進提攜及工運經驗的傳承更是不遺餘力，堪為同仁表率。對因公殉職之同仁或家境清寒遭逢重大變故者，均能慷慨解囊相助，同仁家中喜慶、婚喪均主動參與表達關懷。





遴選推薦「中華民國全國總工會111年全國模範勞工」選拔



姓名：徐邦堯
服務單位：花蓮運務段
資位職稱：員級 副站長
所屬分會：花蓮分會

模範事蹟

自105年到職，由站務員、車長、列車長至現職副站長。任事積極，工作態度主動、樂觀勤奮秉持與人為善、助人最樂、正向思考理念為原則，以熱忱盡責態度並發自內心誠懇善意的服務態度，給予親切問候與體諒，廣獲同仁間好評與口碑。

於110年9月24日執勤時發現行車設備異常，經瞭解是被掉落的零件（剎車用的閘瓦）所造成，立即積極查詢該機車並處理後續事宜，適時的阻止事故發生。

配合參與工會會務，於106年至110年擔任五一勞動節活動暨模範勞工表揚大會攝影工作。平日主動關心，樂於服務會員，善於勞資協商，促進勞資和諧，爭取會員權益。對於後進提攜及工運經驗的傳承不遺餘力，且對於上級、同仁交辦事項從不推諉，盡力使交辦任務圓滿達成。積極參與工會活動、關心勞工相關權益，參與工會發起之抗爭活動，如反對公司化等，以爭取員工福利。



遴選推薦「中華民國全國總工會111年全國模範勞工」選拔



姓名：**嚴國財**

服務單位：臺北車班組

資位職稱：無資位 營運員

所屬分會：臺北第一分會

模範事蹟

93年到職，歷經調車工、號誌員至現職車長工作。一向秉持與人為善、助人最樂、高度同理心等正向思考理念為個人處世原則，積極配合站務推動、照顧身障旅客等任務時，均能完全依照上級之指示、要求與執勤要領，針對旅客需求提供服務與答詢的細心執行。

110年9月遇地方首長搭車在座位上發現蟑螂，即時應變處理，當場獲得地方首長諒解並肯定積極勇於任事之態度，有助提升臺鐵局正面形象。

擔任新進車長之指導老師十多餘年，將多年的行車經驗薪火相傳，並以身作則，經常於下班後仍與新進同仁分享值乘經驗，對於提攜後進不遺餘力。

擔任分會小組長，希望以此為另一出發點，盡一分個人心力，為服務基層勞工、謀求更多福祉、善盡勞資間溝通協調橋樑、提供各項興革建言之功能角色，為促進勞資和諧，並讓各項勞工服務與員工權益保障等業務與政策落實，均能順利推動。





鐵路工會遴選績優模範勞工



姓名：**湯淑玲**
 服務單位：樹林站
 資位職稱：佐級 站務佐理
 所屬分會：臺北第一分會



74年2月進入臺北餐廳服務員，76年營業工考試及格，83年差工晉升士級，100年晉升佐級人員考試，93年派樹林站從事票房、剪收票、總務、旅客室等工作。工作積極熱心助人，本著以同理心面對每位旅客，與同事相處融洽。常獲主管嘉勉，工作能力深受肯定。

籌備規劃108年鐵路節慶祝活動，嘉獎二次。擔任該段107、108年鐵路特考人員之輔導員，各嘉獎一次。辦理108年名師揮毫及廉政宣導，嘉獎一次。獲選路局109年度「行李、包裹託運及遺失物管理作業程序專案稽核績優車站」，嘉獎一次。擔任「電子票證驗票機QRcode提升使用校率改善方案」參與提案，獲路局109年度創新提案制度甲等獎，記功一次。

負責該站展演活動區各項表演接洽及聯繫等事宜。藝文走廊每月換展，增添新鮮作品展示。協助各單位服務，車站人力不足時主動幫忙身兼數職，票房、剪收票、總務、旅客室等配合完成工作任務。

為鐵路工會北一分會會員，歷年來當選工會代表小組長，服務會員盡心盡力。派兼107年擔當任人事甄審員。107、109年票選臺北運務段考成委員及108年段部指定委員。



姓名：**葉宣佑**
 服務單位：花蓮機廠
 資位職稱：佐級 技術領班
 所屬分會：花蓮分會



服務年資22年，對於路局的業務發展及時代變革有高度之認同。擔任該廠維修工作，負責PBK、DRC、DHL等車輛，認真負責盡忠職守，積極面對問題解決問題，努力完成上級交辦維修任務。

全心投入，克盡職責，對於所辦理之車輛維修均能掌握期程與維修品質，常於車輛趕修期間，均能克服困難盡心盡力完成任務，如：辦理光華50週年紀念專列車輛整修工作。春節疏運前，督導車輛維修工作，全數加入營運。

廠慶前利用公餘時間，利用DMU2800型、DMU2900型、DMU3000型廢棄之零件，製作1對機器人供廠慶時展示，目前該機器人展示於臺中車站。參與該廠新製多車型吊掛門型吊架製作，提高工作效率，縮短工作時間，提高工作時的安全，並如期完成任務。負責維修文化資產S305柴電機車靜態展示如期完成任務。

曾擔任花蓮區第七屆地區代表勞資代表。曾擔任花蓮機廠第七、八、十一屆勞資代表。曾擔任花蓮機廠第七、八、十一屆勞工安全衛生委員。曾擔任92年9月11日臺鐵工會凱道會員大會糾察隊服務人員。

鐵路工會遴選績優會務人員



保障會員權益；增進會員知能
改善會員生活；發展鐵路業務





臺灣鐵路工會嚴重質疑與抗議 交通部「111/02/11.14座談會六大重點」

研究組

有關交通部王國材部長，近期於北中南東召開「樣版式」「員工座談會」，所提「六大重點」，本會嚴重質疑與無法認同，明確表達抗議，王部長不斷持續自欺欺人，唬弄本會，於媒體上混淆視聽，傳遞錯誤訊息，本會忍無可忍，必須採取全面抗爭行動。

本會向來保持合作態度，全力就臺鐵的安全及財務面改革，如今，政府執意放盡氣力注重於公司化，實在與現實脫鉤。

除此，工會或員工支持臺鐵安全改革甚至於體制內的組織改革，也就是說，我們要的不是越開越虛幻的空頭支票。

本會多次向王國材部長表達，其不合理的改革規劃甚或是公司化的錯誤方向，然近期變本加厲，（2/11）日說「工會不見我，我就見員工」，「跳過工會與員工研商」言論。

甚至提出交通部所屬「機場、郵政及港務」三家公司皆成功，殊不知，此三家公司改制前並無負債問題，其組織條例，更無盈餘需優先償債規定，然而臺鐵債務就是一大問題，部長刻意忽視。

最後，鐵路工會很清楚告知交通部與王部長，離間員工與本會關係，對現下以安全改革為主的體制改革無益，若交通部仍執意以此旁門左道續行，導致全面抗爭的後果，將由交通部及王部長負責。

本會就近期王部長所提之六大重點，提出本會的立場與態度。

●歷史負債問題，重點一：債務減輕 設立基金

依立法院預算中心所統計，至110年，臺鐵局總負債4414.4億，交通部所提短期債務由政府負擔及基金承接，舊制退撫金及銀行利息貸款由政府

補貼，但是交通部並沒講出事實如下。

一、短期負債1371億，財政與主計機關僅同意吸收367億，餘下的約1004億由未來的臺鐵公司自行清償，故才有國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例草案中「第二十二條：臺鐵公司於完納一切稅捐後，分派盈餘前，應先填補虧損。」

二、另外其餘高達3千多億的負債，交通部則以「帳面負債」之說含糊其詞。

表 2 101 年度至 110 年度臺鐵局簡明資產負債表

單位：新台幣億元

| 項目 | 資產總額 | 負債總額 | 負債占資產比率 | 權益總額 | 資本 | 公積及盈餘 (累積虧損) |
|--------|----------|----------|---------|----------|----------|-----------------|
| 101 年度 | 7,314.57 | 3,466.97 | 47.40% | 3,847.59 | 1,263.73 | -628.15 |
| 102 年度 | 7,644.48 | 3,711.44 | 48.55% | 3,933.04 | 1,381.03 | -794.61 |
| 103 年度 | 7,787.76 | 3,757.79 | 48.25% | 4,029.97 | 1,513.50 | -856.11 |
| 104 年度 | 7,810.59 | 3,872.32 | 49.58% | 3,938.27 | 1,557.04 | -963.55 |
| 105 年度 | 7,885.83 | 3,874.76 | 49.14% | 4,011.07 | 1,624.93 | -950.79 |
| 106 年度 | 7,997.28 | 3,972.82 | 49.68% | 4,024.46 | 1,652.97 | -960.24 |
| 107 年度 | 8,222.15 | 4,083.87 | 49.67% | 4,138.28 | 1,817.27 | -993.12 |
| 108 年度 | 8,247.93 | 4,059.45 | 49.22% | 4,188.47 | 1,949.15 | -1,067.64 |
| 109 年度 | 8,327.39 | 4,079.93 | 48.99% | 4,247.46 | 2,079.68 | -1,133.86 |
| 110 年度 | 8,651.00 | 4,144.40 | 47.91% | 4,506.60 | 2,327.30 | -1,117.11 |

資料來源：臺鐵局各年度預算、決算書。101 年度至 108 年度為決算數，109 年度為自編決算數，110 年度為預算案數。

鐵路工會認為，一家新公司一成立即背負著一千多億的負債，另有不明的「帳面負債」三千多億，並又有盈餘必須先償還債務的天條，試問這家公司的員工未來的薪資福利會有願景與發展嗎？

因此本會主張回歸民國九二年，交通部的承諾，歷史債務政府全部承接。

●資產問題，重點二「高效資產移轉公司」與重點三「資產租用降低折舊」

交通部所提，看似美好，但交通部並沒講出事實如下。

一、臺鐵公司只留下現有土地資產 4.15%，甚至未來要行駛軌道及車站，還得向政府回租，這是個很奇怪的設計，更奇怪的是土地本身並沒有折舊問題，何來降低折舊？

二、目前臺鐵總土地資產為5467公頃(8171億元)，只留面積 227公頃

(1,715億元)即現有資產的「4.15%」給臺鐵公司，臺鐵5240公頃則不移轉，包含了軌道路線3734公頃，車站1506公頃，共6456億元。

運輸本業很難達到財務的平衡，世界各國鐵路事業皆然，皆需要其他土地資產開發與利用協助財務，若無其他土地資產業務增加收入，就往往陷入財務的惡性循環裡，而土地開發效益也是未來員工薪資調整與保障的來源，因此臺鐵把土地留下是很重要的一件事。

因此本會無法認同交通部所提，僅少數資產移轉臺鐵公司，主張臺鐵土地相關資產，應全部保留，依法自主開發，永續發展。

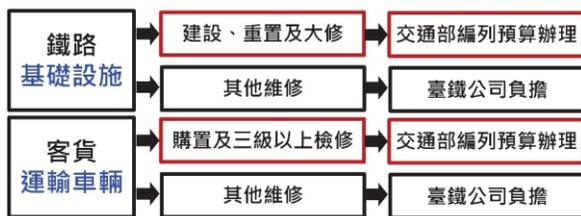
●車輛及維護問題，重點四：維修費用政府分攤

本會主張此重點，應回歸民國九二年，交通部的承諾，應由政府全部負擔，而非其所謂的「分攤」。

交通部相關說明亦無提及對於其所謂「分攤計算標準為何」、「預算編列上限」。

四、維修費用 政府分攤

說明：
政府協助負擔維修費用，使臺鐵公司營運成本得以降低。



6

●政策虧損問題，重點五：政策虧損 政府補貼

這裡必須提醒，依交通部所述，衍生利息、舊制退撫金、服務性路線，合計補貼57億，皆是對「未來的臺鐵公司」進行補貼，而非歷史負債承接，但往往交通部皆將此一政策虧損補貼與歷史負債混為一談，在媒體上混淆視聽。

另外，對其他政府政策或公益性服務所生之虧損，並未明定與計算。

●員工權益問題，重點六、員工權益充分保障

本會認為，改制公司對員工的保障，天經地義，先不論其猶豫選擇期限為五年是否太過嚴苛，我們更在意的是未來員工的發展，公司的制度與財務健全。

臺灣鐵路工會訴求如下：

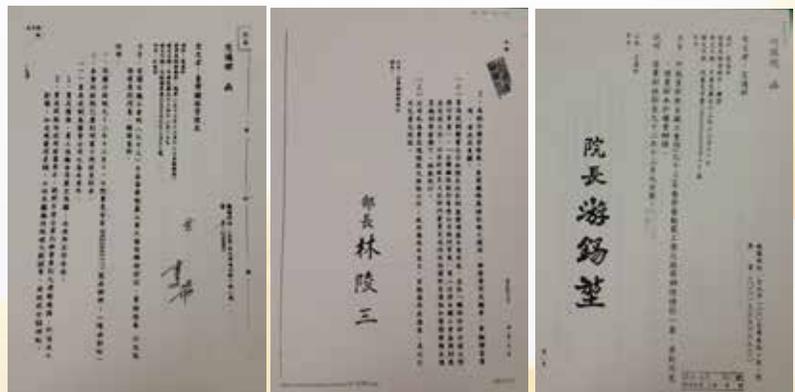
基本訴求(依九二年交通部承諾事項)

1. 臺鐵歷史債務與舊制退撫金，由政府全部承接。
2. 政策性虧損，由政府全額補貼。
3. 鐵路基礎建設、車輛維修與購置費用，由政府負擔。
4. 改制啟動前，應與臺灣鐵路工會協商同意，始能執行。

改革訴求(現今臺鐵改革所面臨的問題)

1. 臺鐵改革以行車安全優先。
2. 改善員工薪資待遇福利，鼓勵人才留任。
3. 臺鐵土地相關資產，應全部保留，依法自主開發，以永續發展。
4. 禁止黑官漂白，排擠臺鐵優秀員工留任意願。
5. 全面開放臺鐵經營限制，提升競爭力。

※以下附件為民國九二年行政院、交通部承諾之文書





11屆第31次勞資會議紀錄



時間：110年12月21日上午10時

地點：高雄機廠1樓會議室

主席：馮副局長輝昇、鍾召集人雲章

壹、11屆第30次建議事項：

一、為釐清南居北工遷調疑義及同仁權益，請高雄工務段提供該段（段、分駐所及轄屬各道班）應有之編制員額、預算員額及現有實際員額人數供參。

（一）11屆第31次會議工務處說明：

查高雄工務段應有之編制員額為447人，預算員額383人，實際員額409人（含契約人員40人）（截至110年11月底）。

11屆第31次會議決議：

一、本案轉工務處工時協商會議列案追蹤辦理。
二、結案。

貳、新增建議事項：

一、潮州基地含高雄機廠新增號誌設備轉轍器166臺、計軸器344顆、電源系統3套、進路表示器171臺、號誌機173只…，目前屏東電務分駐所增加1個人都沒有，潮州基地亦無分駐所或監工房，人員不足造成維修

品質不佳，請上級重視高雄電務人力不足的問題。（提案人：屏東分會）

結論：

（一）請屏東電務分駐所表列工作設備、工作項目之人力配置需求。
（二）請電務處依前開人力需求妥善研議。
（三）繼續追蹤。

二、保修申請均由鐵路員工擔任，而有時施工是由承包商施工，並無員工參與，而申請之員工要承擔施工之責任，建請加簽承包商之施工負責人，以利責任之歸屬。（提案人：屏東分會）

結論：

（一）請營運安全處研議各單位辦理保修工作申請時，施工負責人除員工外另加簽承包商，區隔施作權責。
（二）繼續追蹤。

三、為配合臺中捷運營運，衍生臺鐵必需無償撥用提供土地，請說明其法源依據為何？（提案人：鍾代表雲章）

11屆第32次勞資會議紀錄



時間：111年1月19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：本次會議由員工訓練中心劉主任建良業務簡報。

彭代表國勳發言：

電務設備日新月異，教材是否如期更新？是否借助外部或退休人員參與？

員工訓練中心回復：

電務處教材是由電務處編撰設計，本題移請電務處回覆。

電務處回復：

(一)本處電務（電訊、電力及號誌）現場設備皆依實務需求維保更新，相關員工教育訓練亦隨現場作業取向持續完備，本處業於109年10月修訂「電務處人員訓練精進實施方案」，鼓勵辦理訓練之單位借助外部或退休主管聘任為授課講師，以汲取退休人員豐富之工作經驗。

(二)本處並配合員訓中心規劃辦理專業訓練班授課講義「標準教材化」作業，委聘退休人員擔任審查（複審）委員，滾動式更新訓練教材，以與時俱進為目標，完善訓練流程及更新機制，並持續精進訓練效能、效益。

吳代表長智發言：

建議學員於員訓中心受訓期間，應規劃兩小時以上之課程時數，由臺灣鐵路工會詳述員工福利、權益政策給予所屬員工周知。

員工訓練中心回復：

(一)目前除鐵路特考新進人員基礎研習訓練（局訓）是由本中心規劃外，其餘開班之相關時數、科目、授課講師、參訓學員等規劃係由業務主管單位辦理，員訓中心配合執行後續學員學習及食宿照護等行政庶務



工作。本題請運務、工務、機務、電務參酌配合辦理。另本案員訓中心將於下次班主任會議提醒各業務主辦單位配合規劃辦理。

(二)上揭局訓課程部分，扣除各單位報到(2小時)、本中心開班說明及危險因子與健康管理(2小時)，計有6天課程；本中心亦在核列課程之外，感謝臺灣鐵路工會協助講授「工會業務簡介」課程。

貳、歷次會議追蹤辦理情形：

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31次會議人事室說明：

本局111年春節疏運出勤獎金業於110年11月10日以「每出勤1日支給定額新臺幣1,500元，最高以出勤4日發給定額6,000元為限」標準函報交通部，並經交通部於同年12月3日轉陳行政院。

11屆第31次會議決議：

一、請各業務單位提供民俗節慶出勤擬發給出勤獎金之疏運計畫應備相關分析資料予人事室，並請人事室彙整後陳報交通部。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第32次會議人事室說明：

一、本局111年春節疏運出勤獎金業經行政院110年12月15日核定「每出勤1日支給定額新臺幣1,500元，最高以出勤4日發給定額6,000元為限」，本室於同年月30日函知各單位。

二、本室預計於本(111)年2月15日前行文請各單位提供民俗節日出勤擬發給出勤獎金應備報部相關資料。

11屆第32次會議決議：

一、請人事室儘速蒐集各單位相關資料，於彙整後陳報交通部。

二、繼續追蹤。

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31次會議特種防護團說明：

有關災害發生時前進指揮所納入後勤人員一案，本案已進行本局「災害緊急應變小組作業要點」修正程序，後續草案將會辦相關單位，包括人事室、主計室、法規小組等單位。

11屆第31次會議決議：

一、請特種防護團加速簽辦，於下次勞資會議前完成辦理。

二、繼續追蹤。

(二)11屆第32次會議特種防護團說明：

一、災害發生時前進指揮所納入後勤人

員一案，已進行本局「災害緊急應變小組作業要點」修正程序，案經會辦運務處、工務處、機務處、電務處、人事室、主計室、勞工安全衛生室、秘書處、政風室及法規小組，於110年12月29日經陳副局長核定，並已排入111年1月10日局務會報報告。

二、111年1月10日局務會報經主席裁定後續請營運安全處（特種防護團）函送本局相關單位後發布施行。

11屆第32次會議決議：

一、特種防護團業完成修正並檢附本局「災害緊急應變小組作業要點」修正草案對照表。

二、結案。

第113001案：現有所定自強活動內涵規定，無法適用全體員工，應即修訂相關規定，以符實務及同仁權益。

（一）11屆第31次會議主辦處室說明：

一、人事室說明：

本案擬提111年文康委員會會議討論，至核銷作業办理流程非本室業管範疇，請主計室研議及說明。

二、主計室說明：

原先核銷作業流程需透過處、段或站轉發，現為局出納直接匯入員工郵局帳戶，以節省行政程序、縮短時效。

11屆第31次會議決議：

一、請人事室於文康委員會提案研議，並邀請彭代表國勳列席。

二、繼續追蹤。

（二）11屆第32次會議人事室說明：

本案111年度文康委員會第一次會議擬於本（111）年2月辦理，將於會議中提案研議並邀請彭代表國勳列席。

11屆第32次會議決議：

一、請人事室於文康委員會提案研議，並邀請彭代表國勳列席。

二、繼續追蹤。

參、11屆第21次建議事項

一、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32次會議運務處說明：

樹林 - 樹調間免派車長相關之列車整備及規章修訂，本案規章草案現積極與機務處協商，俟取得共識後，依程序修訂。

11屆第32次會議決議：

一、現行無車外鑰匙開關之EMU700型電聯車及太魯閣號，均有派列車長值乘進出樹林調車場。

二、結案。

肆、11屆第25次建議事項

一、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32次會議電務處說明：

本案於110年12月28日辦理第一次開標作業因投標廠商未達法定家數，故而流標。並於111年1月4日將辦理第二次開標作業，本處將持續追蹤辦理進度。

11屆第32次會議決議：

一、電話簿印製購案業完成決標。

二、結案。

二、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31次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

(一) 本處業依據第30次會議決議二、已請本局臺東工務段於大武至枋野間辦理夜間路線斷電封鎖作業時，詳實紀錄作業情形及路線施工時數報送本處後再交營運安全處研議跨區申請共同施工之可行方案。

(二) 依據110年11月29日本局「規章程序小組」第8次會議紀錄結論三、請工務處研議特殊區域於辦理路線隔斷及路線封鎖之特殊辦法

，以大武至枋野間為例，並列為第9次會議議題。

1.本處業已彙整各段「辦理夜間路線斷電封鎖工作距離最長轄區」表。

2.本處業於110年12月10日以電子郵件通知各工務段，請據以研議該區間之辦理特殊辦法，儘速提交本處彙整後據以續辦本案。

二、電務處說明：

經本處詳查花蓮電力段、高雄電務段至今尚未有跨區共同施工之問題。

三、營運安全處說明：

(一) 有關夜間路線斷電封鎖，共同施工單位得否改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案，請各單位依據110年11月03日本局「規章程序小組」第7次會議決議辦理。基於安全考量，以傳真代替現場簽章確認，難以確保斷電封鎖事項確實傳達確認，相關程序暫仍維持現行規定。

(二) 110年11月29日本局「規章程序小組」第8次會議中，請工務處研議，特殊區間如:大武至枋野間，辦理路線隔斷及路線封鎖特殊辦法，列為第9次會議議題。並請工務處、電務處於大武至枋野間辦理夜間路線斷電封鎖作業時，詳

實紀錄作業情形及路線施工時數並於本局「規章程序小組」第9次會議前提供，以利後續研議可行方案。

11屆第31次會議決議：

一、請工務處、電務處研議特殊區域辦理路線隔斷及封鎖之特殊作業辦法，交由營運安全處研議區段試辦可行方案。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第32次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

本處已擬妥試辦方案，並於111年1月7日提交營運安全處，刻正俟該處召開本局「規章程序小組」第9次會議研討。

二、電務處說明：本處將配合工務處辦理後續相關事宜。

11屆第32次會議決議：

一、請營運安全處於111年本局「規章程序小組」第1次會議研議試辦方案。

二、本案預定本(111)年3月至臺東地區(南迴線)辦理現勘實測。

三、繼續追蹤。

伍、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31次會議工務處說明：

短期方案已於110年12月9日決標，長期方案委託規劃設計勞務案之AA預算於同年月13日已核定，臺北工務段刻正進行招標作業中。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第32次會議工務處說明：

一、短期方案已於110年12月9日決標，正辦理開工前作業。

二、長期方案委託規劃設計勞務案之AA預算於同年月13日已核定，臺北工務段刻正進行準用最有利標招標作業中。

11屆第32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31次會議工務處說明：

有關前次提送預算文件送主計室審查退還修正後，臺東工務段已於110年12月7日提送修正完成之預算書至東區主計辦理審查，俟預算核定後，將一併提送招標文件至東區採購中心辦理招標公告作業。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第32次會議工務處說明：

臺東工務段提送招標文件至東區供應廠辦理招標文件審查，並於110年12月27日審退，該段再於111年1月6日修正完成並提送至東區供應廠辦理招標



作業，惟適逢採購文件版本更新，故再次退回該段配合更新招標文件版本，已於111年1月14日前完成修正，並提送東區採購中心辦理招標公告作業。

11屆第32次會議決議：

一、本案轉臺東地區勞資會議錄案追蹤辦理。

二、結案。

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31次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

路線有效長調查業經各工務段重新調查，並彙整完畢，於110年12月16日鐵工路字第1100044917號函送運務處等相關單位參酌。

二、營運安全處說明：

工務處已統計本局各車站、調車場、維修基地各股道有效長列表，並已函送運務處、機務處及綜合調度所，請運務詳查核實，並與電務處號誌機等數據整合後，如有差異再行修訂規章。

11屆第31次會議決議：

一、請工務處落實檢視各場站路線資料之正確性。

二、繼續追蹤。

(二) 11屆第32次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

(一) 路線有效長調查業經各工務段重新

調查，並彙整完畢，於110年12月16日鐵工路字第1100044917號函送運務處等相關單位參酌。

(二) 目前正就所提供之更新資料，再行檢視其正確性。

二、營運安全處說明：

工務處各工務段調查路線有效長數據，經運務處核實部分車站有效長有差異，請運務處彙整函工務處再查明確認。

11屆第32次會議決議：

一、請工務處修正路線資料有誤之數據，彙整後提供更新資料。

二、繼續追蹤。

四、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31次會議工務處說明：

本處刻正簽局擇日召開會議，邀集相關單位研議是否調整現行標誌方式。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第32次會議工務處說明：

已於111年1月5日請陳副局長主持會議討論，決議如下：

一、有關南迴線各曲線之列車運轉限速，目前道旁設置之限速標與運轉規章規定相符，基於規章、限速標、ATP，三者一致的基本要求，應維持現況。

二、限速標上板，屬於傾斜式列車專用，仍應設置。

11屆第32次會議決議：

一、本案預定本（111）年3月至臺東地區（南迴線）辦理現勘實測。

二、繼續追蹤。

陸、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31次會議人事室說明：

一、本室業依第30次會議決議修正草案內容為「優先請調人員如因個人因素報請註銷，不得再以同一事由申請優先辦理」。

二、本室擬邀集運務處、機務處、工務處及電務處等單位召開會議討論，刻正簽局辦理中。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

（二）11屆第32次會議人事室說明：

本室業於111年1月7日邀集運務處、機務處、工務處及電務處等單位召開會議討論，會議紀錄刻正陳核中，本室將依會議決議循序陳報核定後實施。

11屆第32次會議決議：

一、人事室業依會議決議修訂完成並循序陳報。

二、本次修正重點摘述如下：

（1）增列員工以請調戶籍地之單位為

原則：第11點第1項第1款。

（2）修正平時獎懲評點標準以最近五年為準：第12點第3款。

（3）修正通勤距離評點標準採計最短距離：第12點第4款。

（4）申請優先請調之條件刪除「生活不便」：第13點第1項第3款。

（5）增列優先請調人員如因個人因素報請註銷，不得再以同一事由申請優先辦理：第13點第3項。

（6）增列調任方法為優先請調2名後須辦理一般請調1名：第13點第4項。

三、結案。

柒、11屆第30次建議事項

一、有關CDC於二級防疫期間已開放高鐵販售自由座；建請運務處參考比照防疫中心做法，研議放寬規定，讓旅客得購買站票搭乘本局列車。

（一）11屆第31次會議運務處說明：

本局已於110年7月27日開放使用電子票證乘車，紓解乘車人潮；另疫情關係，各級對號列車不賣站票係屬暫時性措施，俟疫情趨緩後，再行研議是否開放站票，目前暫無開放之規劃。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

（二）11屆第32次會議運務處說明：

本局自110年12月27日起，恢復發售各級對號列車（自強號、莒光號、復興號）無座票，惟自強號（3000）、普



悠瑪號、太魯閣號、團體列車、觀光列車、騰雲座艙及親子車廂等列車及車廂仍不發售無座票。

11屆第32次會議決議：

一、依運務處說明辦理。

二、結案。

二、工務、電務員工於現場工作時均須按規定指派列車監視聯絡員及瞭望員，但編制員額不符現場單位使用，造成員工無法在安全的環境下工作，請檢視工務、電務單位編制是否能達成上級所要求的工安模式。

(一) 11屆第31次會議主辦處室說明：

一、工務處說明：

目前各工務段道班人數平均為8~12人，編制人員尚可符合上級所要求的工安模式，惟針對某些人數不足8人的道班，業已函請轄管工務段檢討該道班辦理業務及人員編制是否合理，並考量採併班方式辦理。

二、電務處說明：

(一) 依據修正後之本局保安裝置保修工作須知規定，本處設備障礙緊急查修部分，各段人力應尚可因應，其餘需指派瞭望員及列車監視人員之設備維修，原則尚均請各段調整為夜間工作實施。

(二) 本處各段因人員離職流動率仍高，人力緊絀，均已寬列缺額提列

110年鐵路特考增補，預定於111年2月7日起分梯次報到。另臨時職員缺額亦已積極辦理自辦營運人員招考，本(110)年度營運人員計有23名錄取人員即將於12月27日報到，後續尚續辦理業務類及111年度營運人員招考，持續為各段補充缺額人力。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

(二) 11屆第32次會議電務處說明：

(一) 依據修正後之本局保安裝置保修工作須知規定，本處設備障礙緊急查修部分，各段人力短缺，對查修障礙時效有所延誤，其餘需指派瞭望員及列車監視人員之設備維修，原則尚均請各段調整為夜間工作實施。

(二) 本處各段因人員離職流動率仍高，人力緊絀，均已寬列缺額提列110年鐵路特考增補，預定於111年2月7日起分梯次報到。另臨時職員缺額亦已積極辦理自辦營運人員招考，本(110)年度營運人員計有23名錄取人員即將於12月27日報到，後續尚續辦理業務類及111年度營運人員招考，持續為各段補充缺額人力。

11屆第32次會議決議：

一、本案預定本(111)年3月至臺東地

區（南迴線）辦理現勘實測。

二、繼續追蹤。

三、因EMU700型電聯車及太魯閣號駕駛室無對外車門及車廂外自動門鑰匙開關，造成乘務人員整備時，增加跌落、跌傷風險，請機務處研議改善。

（一）11屆第31次會議機務處說明：目前刻正研議車外自動門開關之可行性。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

（二）11屆第32次會議機務處說明：

查EMU700型及太魯閣號增設車外鑰匙開關，由於：

- 一、原有門機系統並無此設計，增設鑰匙開關是否會造成控制訊號壓降；
- 二、增設車外鑰匙開關衍生之防水問題及現場維修負擔；
- 三、現有廠段人力不足，須委外辦理；

上述3項考量，經評估後建議不裝設車外鑰匙開關。為減少整備時上下車次數，降低跌落、跌傷風險，建議以下列方式開啟車門：

- 一、開啟車下緊急考克。
- 二、手動扳開車門。
- 三、開啟車內緊急考克。
- 四、關閉車外緊急考克。
- 五、上車後關閉車內緊急考克，車門自動關閉。

11屆第32次會議決議：

一、請機務處研議增設車外鑰匙開關之可行性，於下次會議提改善計畫。

二、繼續追蹤。

四、花蓮站委外清潔人員之辦公場所，因受月臺增高影響嚴重積水，致清潔人員無法進駐，須滯留於花蓮站乘務人員休息室內，請運務處協調其適當位置。

（一）11屆第31次會議運務處說明：

經查花蓮站委外清潔人員為敦瀚公司，近期並無接獲清潔人員反應休息室有積水問題。現場如有需解決事項，建議就地向主管反映，以利儘速處理。

11屆第31次會議決議：繼續追蹤。

（二）11屆第32次會議運務處說明：

業經協調後已擇定適宜位置，俟該儲藏室內部票據清理完畢即可提供清潔人員休息。

11屆第32次會議決議：

一、請運務處妥為安排適宜空間。

二、結案。

捌、11屆第31次建議事項

一、潮州基地含高雄機廠新增號誌設備轉轍器166臺、計軸器344顆、電源系統3套、進路表示器171臺、號誌機173只…，目前屏東電務分駐所增加1個人都沒有，潮州基地亦無分駐所或監工房，人員不足造成維修



品質不佳，請上級重視高雄電務人力不足的問題。

(一) 11屆第32次會議電務處說明：

一、屏東電務分駐所工作設備、工作項目及人力需求：

(一) 工作設備：

1.通訊設備：中繼站、廣播站、電訊機房（13間）、沿線電話、有線通訊設備、無線通訊設備、光纖設備。

2.照明設備：開車燈、開車鈴、列車接近警示燈、轉轍燈、車站高低壓設備、相思燈、站場投射燈設備。

3.號誌設備：軌道電路（九曲堂－屏東18組）、計軸器（5家廠牌共569顆）、ATP（454組）、平交道8處、發電機3部、EI系統（8套）、轉轍器（221臺）、進路表示器（184臺）、調車號誌機（175臺）、閉塞號誌（16處52支）、進站號誌機（18支）、出發號誌機（60支）、繼電器室（7間）。

(二) 工作項目之人力配置需求：

依據該分駐所自行估算，扣除現有人員18人外，潮州基地、潮州機廠、南區供應廠設備量尚需1個分駐所約18人去維護保養監工、配合道班施工及障礙輪勤、緊急搶修人力。

(三) 轄區長度：

34.722Km，42個股道，（不含潮州基地、潮州機廠、南區供應廠）。通訊轄區：九曲堂－鎮安、潮州基地、潮州機廠、南區供應廠照明轄區：九曲堂－鎮安號誌轄區：九曲堂以南－林邊以北、潮州基地、潮州機廠、南區供應廠。

二、電務處研議意見：

(一) 有關因屏潮鐵路電氣化及潮州基地遷廠，屏東電務分駐所設備增加致人力不足1案，本處高雄電務段目前轄內8個分駐所人力配置（如附表）。

(二) 本處為南迴電氣化通車需要，於109年原報部請增相關人力138名，經交通部退請本局先就現有員額檢討因應，嗣經本局調整移撥局內56名員額至本處，本處扣除電力單位新增枋寮及大武2處電力分駐所所需人力外，已另調增高雄電務段8名預算員額。

(三) 經查高雄電務段現有預算員額156名，現員138名，缺額尚有18名。惟因須處理登記南居北員工遷調，該缺額目前主要須俟鐵路特考分發，新進人員報到實務訓練期滿後，再調整南居北人員遷調補充人力。

(四) 有關屏東電務分駐所反映人力不

足問題，本處將俟高雄電務段南居北工人員遷調到位後，協同該段妥善處理人員配置。後續尚有人力不足需求，將併同高雄鐵路地下化機電設備維修需求，再適時向上請增電務員額。

11屆第32次會議決議：

一、請電務處依工作項目需求研議調整高雄電務段各分駐所之人力配置。

二、繼續追蹤。

二、保修申請均由鐵路員工擔任，而有時施工是由承包商施工，並無員工參與，而申請之員工要承擔施工之責任，建請加簽承包商之施工負責人，以利責任之歸屬。

(一) 11屆第32次會議營運安全處說明：

一、依據本局110年10月29日召開「規章程序小組」第7次會議會議紀錄辦理。「保安裝置保修工作須知」，係規範局內工電等單位，辦理保安裝置保修工作時應注意事項，以維持行車安全。外包廠商非局內單位，故應依保安裝置保修工作須知第六點辦理。本局承包商施工應依各單位與承包商訂定之「工程契約」辦理，惟月臺施工得依第三點第三款由本局派施工負責人申請保安裝

置保修後，交承包商辦理。

二、其他局外單位之施工、維養應依「局外單位在本局路線及設施附近施工工作要點」辦理，不適用本須知。

11屆第32次會議決議：

一、請營運安全處於111年本局「規章程序小組」第1次會議研議辦理保安裝置保修工作時，加簽承包商之相關作法。

二、繼續追蹤。

三、為配合臺中捷運營運，衍生臺鐵必需無償撥用提供土地，請說明其法源依據為何？

(一) 11屆第32次會議資產開發中心說明：

一、有關臺中捷運藍線B19車站土地使用本局經管臺中市東區練武段991-9地號東南角地下土地，使用分區為車站專用區，面積計635平方公尺，地下為臺中市政府交通局（下稱交通局）捷運設施。

二、依大眾捷運法第6條：「大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之」，爰交通局應向本局採有償持分撥用取得土地。惟因採取有償持分撥用方式，未來本案土地開發時，臺中市政府將依持分土地比例，



向本局請求開發效益，且未來本基地相關請照及變更事宜，皆須由臺中市政府同意方得進行，影響甚鉅，爰本局建議交通局採取20年租賃方式取得土地使用權。

三、經本中心110年12月21日電洽臺中市政府交通局表示，本案用地取得方式刻正簽報市府長官核定中（研議用地取得方式包含租用、以都更回饋、及有償持分撥用，並簽訂分管協議等3種方式）。綜上，本局並未有由本局同意無償撥用提供土地予臺中市政府之情事。

11屆第32次會議決議：

一、請資產開發中心持續追蹤臺中市政府交通局之核定進度。

二、繼續追蹤。

玖、新增提案：

提案一：請路局研議興建員工宿舍，以照顧員工。（提案人：臺灣鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：113201）

結 論：

（一）請秘書處清查現有可撥用改建為員工宿舍之用地，妥為規劃。

（二）繼續追蹤。

提案二：調車工工作危險程度高，請予提高危險津貼。（提案人：臺

灣鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：113202）

結 論：

（一）請運務處研議調整調車工之危險津貼。

（二）繼續追蹤。

提案三：98年修訂迄今的「備勤房舍管理辦法須知」已不符時宜，且權責不相符，應重新修訂。（提案人：臺灣鐵路工會，列入本局勞資會議追蹤列管案件，案號：113203）

結 論：

（一）請運務處研議修訂本局「備勤房舍管理辦法須知」。

（二）繼續追蹤。

拾、新增建議事項：

（一）請運務、工務、電務單位確實維護號誌、標誌的辨識功能，路線道旁號誌、標誌避免油漆剝落及設備落實清潔保養；各車站停車標之型、色及設立位置務必一致，確保行車安全。（提案人：吳代表長智）

（二）地區勞資會議於本局的權責單位為何？（提案人：吳代表長智）

勞動部「彈性育嬰留職停薪制度」 座談會視訊會議紀實

研究組

勞動部於110年12月28日（星期二）上午9時30分召開研議「彈性育嬰留職停薪制度」座談會視訊會議，本會指派研究組涂素娟專員參會，有關會議討論情形如下：



- 一、醫護、航空業等相關工會認為其工作具專業性，育嬰留職停薪事前提出，可招募具專業的替代人力，倘改以時、日的請假方式，因請假日期破碎，且為排班制度，無法以部分工時人員替代專業人力，頻繁換班易造成現場異常狀況，若要實施應考量相關法規及人員證照問題，並事前提出申請，讓雇主有時間可以安排人力，最根本解決之道為增加政府托育資源，減少人員請育嬰假的需求。
- 二、工商協進會、全國商業總會、工總等工商性質團體則建議仍維持現行制度，為免影響目前國家經濟及企業發展，若人員有臨時請假需求，以目前假別來運用即可。
- 三、婦女新知基金會、彭婉如基金會等婦女團體建議在「育嬰留職停薪」與「家庭照顧假」外，性平法另修

訂「親職假」，照顧對象包含老人、小孩，如常態工作6~7小時，1~2小時親職假，可接送小孩上下學、突然的臨時照顧等，設計要適合各行業別，並配合長照、居家照顧、托育等制度，此假別設計雇主仍保有原專業人力，不影響工作銜接，員工彈性工作，與會的專家學者亦贊同此建議。

- 四、勞動部召開此會議目的為蒐集各工商、勞工團體、專家學者等各方意見，並參考國外案例，規劃更為彈性的請假方式，本案尚於規劃階段，本會將持續追蹤後續相關辦理情形。





臺灣鐵路工會暨全日本鐵道労働組合總連合會 視訊交流會議紀實

研究組

本會與全日本鐵道労働組合總連合會（以下簡稱JR總連）於111年1月19日上午10點辦理視訊交流會議，本會出席人員有：陳理事長世杰、許常務監事世榮、組訓組黃副組長文政、研究組林組長佑哲、研究組劉副組長宗漢、研究組林專員純瑜、研究組涂專員素娟、文宣組林副組長佩怡，JR總連出席人員有：委員長 山口浩治、書記長 八幡直文、國際部長 山田知，雙方並由大嶋藤嘉女士及本會研究組林專員純瑜進行翻譯。

JR總連新任委員長-山口浩治，與本會陳理事長世杰同於2020年上任，雙方初次見面的寒暄慰問為會議的起頭，後續進入主題，即是新冠肺炎衝擊，對於鐵路員工工作之影響。



山口委員長提到，因應疫情，JR公司大幅的調降班次，且公司取消了非技術性外包的人力，改由正職員工兼任，使得公司的人力調配，做了極大化的經濟運用，對此，會議中特別提出司機員的部分，在沒有排班的日子中，被安排去執行場站的清潔打掃，甚至是處理軌道的除草等作業，而如此透過一人多職的操作，雖然降低了人事成本，但乘務人員工作複雜化，有影響行車安全之虞慮，對此，JR總連刻正與資方溝通協調中，期能取得最大公約數；而本會亦給予建議，可透過班次降低，員工休息日數增加之際，來辦理教育訓練，用以持



JR總連與本會締結交流互訪協定已多年，其以保護勞動者的權利為要旨及為實現更良好的社會而強化勞動者的國際合作，並為擴大經驗交流與意見交換，選定適當時機雙方相互訪問。然而，自2020年起，受到新冠肺炎的持續影響，中斷了雙方相互訪問行程。基於雙方工會多年來的情誼，本會認為有迫切辦理之需要，遂透過雙方溝通討論後，確定了此次視訊交流會議的舉行。

續精進員工專業技能。

本會將疫情對臺鐵的衝擊，由於臺灣疫情相較國外輕，鐵路運輸本業上，影響較小，遂在會中之討論低，在此不再贅述。



本會接續於會中特別提及目前所面臨的最大課題：臺鐵公司化，對此，JR總連提問到，前幾年已經有公司化的訊息，時過境遷，目前政府對於公司化的方向與內容，比之過往差異在哪？

陳理事長針對公司化的內容，簡扼的說明到，2003年公司化的推動，終是停止在行政院承諾之五大訴求，承諾在訴求解決後，再與本會討論公司化；而今公司化之推動，是完全屏除之前承諾，直接由臺鐵局與交通部擬定好公司化草案，並要求本會同意，頂多稍做修正其內容，簡單來說，就是毫無誠信，不理會五大訴求，直接要求本會同意政府版本的臺鐵公司化。

而草案中，最攸關臺鐵的是財務改善、永續經營的土地資產，99%以上將不屬於臺鐵，反之要求臺鐵承租使用外，如此之政策，將讓臺鐵無法自行進行資產開發，增加收益。如此一來，光以運輸本業加上微薄之商品販賣，絕對

無法讓臺鐵轉虧為盈，遂本會堅決要求土地資產全數歸於臺鐵。

山口委員長認為，本會的要求合情合理，並對於臺灣政府如此政策，倍感不解，提及當初JR民營化時，日本政府是將土地資產幾乎全數交付JR公司，如有JR公司認為沒必要之部分，則交由政府來協助處分，並將處分後所獲得之收益交付JR公司，後續JR公司自行辦理資產開發活化，增加營收來支應過往負債（部分由政府負擔），如此，方有現今大家視為標竿的JR公司。聽聞山口委員長的說明，本會如獲至寶般的喜悅，如此貴重的改革資訊，可謂紮紮實實的來自當事人，可信度絕對勝過任何第三方說法，遑論跨海之臺灣政府。本會深信，面對資產歸屬之議題，有了更強大之力量，來對抗臺鐵局及交通部。

最終，回歸兩工會的交流訪問方面，雙方同意在疫情未趨緩，無法出國互訪的情況下，將以不定時之視訊會議，進行資訊及經驗的交流，用以聯繫彼此間的友誼，山口委員長並在此強調，關於公司化方面，如有任何需要協助的，JR總連將盡其所能，給予協助。





小小員工給部長的一封信

小員工

感受到部長對於臺鐵的用心，急於將臺鐵公司化，成為囊中物，畫了很多的大餅給我們，但對於我們來說沒有實質的效益與幫助，帶給我們的只有無限的恐懼與恐慌，臺鐵局的員工不是抗拒變革，我們也了解時代的轉變，有些改變是必須的，但若是這些改變只是淪為政治利益下的犧牲，我們將必須捍衛與堅守我們的立場。

台鐵公司化後福利會增加？台灣郵政產業工會狠打臉

2022-09-18 14:44 聯合報 / 記者陳麗玉 / 內政部新聞稿

＋ 訂閱



「強化組織體質，改變臺鐵」，唯有改善安全才能使民眾對臺鐵增加信心，進而強化組織體質。然而改善安全，必須從硬體設備及員工專業知能來著手，而這些改善的前提要件及必要條

件都不是「公司化」，而「公司化」卻是財團利益及政治考量的前提要件，把臺鐵局當籌碼，蠶食公眾的利益。

臺鐵局營運定位兼具政府機關及事業機構二種身分，經營受現行法規的限制，缺乏彈性與自主空間，所以臺鐵局的營收有限，但反面來看也因為這些限制，而保護了公眾利益，如票價不隨便調漲等限制，而使票價長期未更動，倘若臺鐵公司化後，以私益取代公益，這些原有的社會福利將消失，民眾將苦不堪言。

部長說：員工共通的問題點是擔心公司化後會失業、或待遇變差，以及福利待遇穩定性等問題，但其實這些都有相關法令的基本保障，我們並不害怕，我們害怕的是，一旦公司化將進入了私益當先的時代，所有的考量與作為將以營利為目的，而對於社會大眾來講，影響了行的權利，尚未將安全機制建立完善前，貿貿然地改為公司化，這對

「行」的安全也是一大隱憂。

部長又強調，「同仁們可參考交通部所屬桃機公司、港務公司、郵政公司的經驗，臺鐵公司成立後保證不裁員，同仁可選擇原公務人員資格、或成為公司從業人員；當公司賺錢，員工年終獎金可領到經營績效獎金4.4個月，薪資、升遷都比公務員更優、更有彈性。」看似相當合理與誘人，但部長沒說的是，這些單位都是盈餘單位，對於社會補貼機制也不多，也沒有太多的法令包袱，改制前與改制後並沒有太大的差別，他們當然可以好還更好，但對於包袱沉重的臺鐵局來說真的可以一體適

用嗎？我們不是三歲的孩子，也沒那麼好騙，更何況部長畫的大餅像浮雲一樣摸不著邊際。再者不裁員並不是保護傘，於現行的法律保障下，公司制度可由企業自己建立，在合法的條件下設門檻，當達不到門檻時或承受不了壓力時，員工自行退場，這些案例時有所聞。

公司化並不是萬靈丹，組織體制改變，並不代表可以解決現行的問題，我們需要的是一個能確實改善及強健組織體質的方法，「改善安全，創造一條安全回家的路」是我們唯一的信念。

台鐵公司化跨大步！王國材：朝「債務清零」方向努力



交通部長王國材於台灣燈會場解釋台鐵公司化進程。(記者李學州攝)

鐵路工會質疑：部長空口說白話員工怎麼信得下去？



交通部長王國材持續推動「台鐵公司化」並且不理鐵路工會的反彈，拒絕部長，持續於近期前往各地與台灣基層員工座談。(資料照/吳明君攝)



我不是乖寶寶 - Part10

彭國勳

我不是乖寶寶！110年10月22日路局主計發mail給各站，內文五：「文康活動因為是匯到個人帳戶，每人上限400元，所以沒有同1人代墊情形。」筆者溝通後，讓筆者想起早年，春節前各段會發給各站幾百元買糖果，但要拍照回傳給段，以證明經費沒有被濫用？這對站長是一種人格污辱，筆者向來坦蕩蕩，以前在三等站迎新送舊聚餐，絕不動用公金，都是由筆者自掏腰包，連筆者調任臺東站站務主任，同仁發起的歡送聚餐，盛情難卻下依然是「同仁請客，主角自己掏腰包」…！筆者要表達的是：「防弊的機制當然要有，但不可以讓第一線的基層主管老是被貼上有色的標籤，被當成賊了！」「天下本無事，庸人自擾之」，主計推翻了行之有年的自強活動撥款模式，試想如果大站自強活動，三班制分3梯次，每班各包1臺遊覽車到三仙臺一日遊，當然是由車站總務先代墊車資、甚或餐費，等到費用撥到站再入公帳，否則怎麼辦活動？主計說：先每人收400元，活動結束經費下來再退還！普悠瑪6432事故發生後，交通部、路局於臺東站貴賓室成立緊急應變中心，筆者負傷上班（筆者

是6432的受傷旅客）還代墊了不少便當款項，等到經費核撥下來再歸還筆者，要不然他們要吃什麼？當初忘了先收錢再退還，看看會不會看到交通部給的白眼？記得當初車站還好幾人代墊，以分散整個代墊款項的壓力；既然反對代墊，就再討論代墊，請主計發個電報調查各站春節零找金代墊情形，筆者於鹿野站平日固定放2萬元零找金讓票房應用，春節要提高到10萬元才足以因應，否則連休幾天，銀行、農會都休息，哪裡去換零找金？臺東站楊站長甚至平日都放20萬元提供票房當零找金，幾年下來利息損失要找誰請領？當年反映零找金不足，得到的答案是「大水庫」理論，某站要增加，某站就要減少，說得真好，刑事局派了5人抓重刑犯，每人只配發5顆子彈，用完請自求多福，記得改徒手搏鬥或是車站乾脆關門不賣車票嗎？不食人間煙火的主計既然反對代墊，就請壺底抽薪一併徹底禁止各站代墊零找金吧？主計她們不知道車站三班制輪班如果再碰到公休、例假，光是要把錢收齊就是大工程了，還要辦活動？筆者反問某人：你可以接受我請客吃牛排，但要先匯1000元給我，吃完再退

1000元的先決條件嗎？就像你一定也不接受政府「振興券」給3000元卻要先付1000元，還騙你給了「3倍」的說法？（2300萬人，每人給2千元共支出460億元，政府尚未支出卻已先吸金230億元了）明明是假訊息的欺騙伎倆，政府卻帶頭違法，還自喻為政績沾沾自喜的想法嗎？無獨有偶，食古不化的主計單位有點時空錯置，越走越回去了！筆者當年在鹿野站擔任站長時，鹿野站編制7人，瑞源站編制6人，山里站編制4人，卻規定自強活動每團要5人以上才可以，筆者在鹿野站，還以「大站」的概念，主動將瑞源、山里站納入，否則他們永遠無法成團，所以天龍國何不食肉糜的思維，根本不接地氣，就為了區區400元，還常讓現場淪為可能「作假」的困境？有人說：要不要把活動人數降為3人？筆者反諷說：最好降為2人，好讓小站站長每年都可帶同一個妹妹出去，看看會不會上整點新聞？我們可不是衛福部姓王的有可以牽手的「舊同事」，或健保署長有可以牽手的「乾女兒」，小站站長每年辦個2人出遊的員工自強活動，婚姻可能就毀了，因為跳到黃河也洗不清，或許也有人正好可借勢藉端，藉著自強活動，每年都可以

帶著同一個心不甘情不願的妹妹出遊也說不定！筆者從年輕就主張開大門走大路，光明正大的坐自己的車，談到自己的單位要嘴角上揚，從擔任主管以來，一直都是秉持著這個信念，也一直讓待過的車站發光發熱，所以天龍國不要訂個窒礙難行的政策而讓現場做了違法犯紀之事，坐車如此，自強活動更是如此！因小站人數受限，所以無法成團的單位就被迫放棄了，加上實施隔周休二日以後，三班制人員因公休排定變動更大（一個班要湊成原來班很不容易），加上現場人力更吃緊，這些問題絕不是局裡關在象牙塔裡周休二日，可以同時放下手邊工作一起郊遊踏青的人可以體會的，不是嗎？所以就算將成團人數降為2人，也無法解決現場執行上的困難，所以筆者於局勞資第30次會議提案：「為鼓勵多元休閒，建請重新修訂員工自強活動管理辦法。」也在此呼籲英明的領導，凡事站在員工的立場，替同仁設想，我們不是賊，我們是您們最重要的夥伴，一如當年路工投稿：「面對Bumblers的鐵路 - 無言」裡的論述，挑戰當年的「神秘客」專門抓同仁違章乘車，讓范次長（兼局長）於局務會報宣布停止執行此「離心離德」的工作，



也期望他到交通部後，可以同理心善待他以前幹過局長的鐵路局；及趁祁文中次長代理鐵路局長時，於109年11、12月第85卷第6期：「我不是乖寶寶 - Part4」再次論述，祈求交通部來代理鐵路局長，受到海端事故、408次太魯閣事故的震撼教育後（可以用「誤入叢林的小白兔」形容祁次長的心境），亦能協助達成識別證准乘各級列車的訴求，這也是收買人心「一心一德」的工作；想起當年地區勞資只要提出員眷坐車、通勤車證議題，就曾被告誡不要提，免得交通部因政府已取消「交通費」，也順勢把鐵路局眷屬優待證收回了，這在當年被視為禁忌的話題，筆者卻堂而皇之的在「路工」大肆鼓吹，大罵當道，就知道筆者幾年來哪壺不開提哪壺的用心良苦，和不計毀譽雖千萬人吾往矣，一路「逆向行駛」的勇氣，慶幸在杜局長、企業工會、局人事室吳主任、三科林科長等努力分進合擊下最終完成了「識別證准乘各級列車」這不可能的任務，也讓不少同仁看到筆者多年來願意甘冒大不諱挑戰禁忌，也證明企業工會絕不會以「四輪三班」條件交換「識別證准乘各級列車」出賣他們，企業工會永遠開大門走大路的站在最前

面，不是嗎？

我不是乖寶寶！12月28日企業工會在路局5樓第一會議室召開第15屆會員代表大會，杜局長與會專題報告，報告結束接受同仁業務提問，舉凡公司化、各單位業務、人力……等問題，杜局長提醒一位年輕機務同仁的用語：「不要你們、我們，要用『我們』…！」讓筆者心有戚戚焉，沒有官架子，「我們」的用語貼近基層，也符合杜局長每次到站不要同仁送迎的低調風格！筆者最近感慨良多，因為調整表現不好的某人到其他單位，讓筆者在車站群組內關於識別證坐車的談話被截圖上了媒體，幼稚可笑，更坐實了外調他只是剛好而已；另一感慨就是110年清明節前後疫情最嚴重時，對號列車不發售站票，限制發售20%座位，一班車旅客小貓兩三隻，南迴線不少通勤同仁卻還是被「自己人」補票了，還藉著客訴拿刀子砍自己人（旅客怎麼會知道坐在車裡的某人是臺鐵通勤員工），筆者懷疑他們是不是高鐵派來的，筆者最後透過企業工會吳秘書的「用力溝通」，才指定某些車次第幾車廂讓通勤同仁乘坐，很多時候我們不需要敵人，我們周遭都已佈滿刀口向內的敵人，這時候的「我們」卻顯得

格外諷刺，原來我們是不同單位的？筆者曾與同仁聊到公司化，當然是見仁見智，筆者從參與工會活動以來，向來都是有想法的鷹派，也向來主張工會要有會掀桌或會拿刀砍人的黑衣人；有人說：工會其實沒有你想像的團結！筆者說：我知道工會裡面有人向來自以為自己多了不起，對工會幹部語多不屑與惡毒批評，但辦個抗爭活動，雷聲大卻根本沒有下雨，就知道他其實沒有他自認為的那麼了不起？有人說：火車駕駛聯誼會（火聯會）其實也沒有你想像的團結！筆者說：你不說誰知道它其實不夠團結？學學執政黨，黨內提名時殺的刀刀見骨，但塵埃落定後至少還維持一個表面的心悅誠服、團結，其實我們都知道他們只是維持著貌合神離的「同床異夢」，不是嗎？每到選舉政府一直大賣「芒果乾」，美國政府亦然，美國人常指指點點說：「我們要充實國防預算（他們還願意每年貸款20億美金，讓你連預算超編的藉口都不給你，就知道她們真的是我們的好朋友？）要增加軍人的訓練！」所以有一次憲兵小學弟在總統、國防部長前連向左向右轉都搞不清楚，就知道我們短短4個月的役期（當

憲兵時感覺至少要破冬才可以獨當一面出勤務），短到真如蘇院長說的要我們平民百姓拿掃把上戰場拼命，還要每年把後備軍人叫回去訓練14天，政府怕年輕選票會流失卻連恢復征兵制也不敢，原來全民國防也只是義和團的口號，和喊臺鐵公司化卻不得自主調整票價亦如出一轍都是玩假的！美國人還說要把我們變成刺蝟、堅果，讓大陸不敢對我們下手，其實我們只是花錢的凱子，被操縱的棋子，值得我們認真思考我們國家的未來是否要任人宰割？擺布？淪為代理人的戰場？甚至還有美國人建議，兩岸開戰，我們自己要先炸掉臺積電...，筆者聽到這個餽主意，倒是覺得與其焦土策略我們乾脆身上綁炸彈先自殺算了！回到公司化議題，筆者完全不認同我們淪為美國擺布的棋子（交通部擺布的棋子），但完全認同美國人「刺蝟」這個用語，我們企業工會就是要在陳理事長的帶領下，變成一隻團結而讓人敬而遠之的刺蝟；猶記得當年在張文正理事長帶領下，911凱達格蘭大道罷工投票宣布過半時，筆者身上的雞皮疙瘩再次浮現，慷慨激昂的哼唱著：我現在要出征！我不是乖寶寶！面對公司化，筆



著夢到浪漫求婚：有一天向志玲姊姊求婚，開了不少甜言蜜語的誘人的條件，姊姊問：婚後的保障是什麼？筆者：一定會讓妳生活無虞，讓妳幸福！姊姊：如何做到？筆者：你可以拍片、拍廣告啊！……所以姊姊就嫁給日本人了：政府欺騙社會大眾說公司化後臺鐵會更好，公司化後票價仍然不得自主調整，還吹噓116年可轉虧為盈，就知道都是如出一轍的詐騙伎倆，就不要怪同仁無法相信政府是真心愛臺鐵？還有我們偉大的交通部○部長，基隆捷運畫來畫去，高鐵延長到宜蘭「四城 - 炒地皮方案」、第5方案、第6方案，我還第7方案嘞！連「英系」大老陳○文都看不下去，出來說：「這個議題再吵一個月，有人要下臺！」至於基捷面對各方角力下，偉大的○部長再拋出「10年後再討論」！綜上觀之，原來當初耗費幾千萬的規劃全都是兒戲，抵不過官字的那兩張口！豈料一波未平一波又起，不甘寂寞的○部長再拋出高鐵環島1小時完成，全臺設20個站的議題，就知道男人多不可靠，信口開河說得天花亂墜，完全不尊重高鐵的意願（9站增加到12站已造成虧損），更是完全不尊重臺鐵的

感受，大老婆（臺鐵）都還在，他已經在談三妻四妾的美夢，可惡至極！110年12月6~8日企業工會於金山青年活動中心辦勞工教育訓練，第2天外聘講師說到公司化議題：「如果社會大眾、媒體麥克風湊上來詢問，為什麼你們反對公司化，你們要如何回應？」筆者就回應：「你可以接受一個波蘿麵包25年前可能賣15元（筆者還記得小時候才賣2元），現在一個可能已漲到35元的事實嗎？你也可以接受一個公司25年票價都不調整，人力越來越少卻還可以維持正常良好的運作嗎？」所以某次局勞資會議主計室報告，筆者主張既然有高鐵前例可循，舉凡鐵道局移轉建物、新購車輛都把攤提折舊年限提高1倍，筆者也可以保證臺鐵一定會賺錢！交通部政次胡湘麟在鐵道局長任內，某次在臺東站電氣化改建過程視察中問筆者：為何瑞和是招呼站，瑞源不是？為何你們臺東站只有5個售票窗口，板橋10個？幾年前隔週休2日實施前，某次工時協商時，有人說北運段某站站長在人力沒到位前，竟然已排出因應班表，他是為了突顯他能力超強還是要顯示他平常已冗員過多？引來全部的人哄堂大

笑！這跟勞動部剛丟一例一休政策時，正當路局上下為了人力未到位焦頭爛額時，勞動部勞動條件司○副司長某日到路局替局處長官上課提及：「路局現行日夜休日夜例班表已經符合一例一休了，甚至還多出5個空班…」，這也引起工時協商所有人的哄堂大笑，原來我們早在三班制實施時已是「幸福企業」，我們還超前部署了幾十年，不過他這個講法也讓筆者暫時引用來對付當時到站，一副要把筆者吞下肚的勞檢專員：你們的副司長已經認證我們現有的班表合法了，你還想怎樣？筆者也當場打臉他們的副司長，雖然筆者完全不認同他不專業的講法，筆者只要把夜班時間拉長10分鐘，讓休班時間小於24小時，就無法達到「連續休息24小時」的要件，否則照他的說法，當時三班制班表日班後也間隔24小時才上夜班，是否也可以解釋成日班後也休1天？那日夜休一輪三天下來竟然已休了2天，日夜休日夜例6天下來，我們竟然休了4天？這豈不是滑天下之大稽？筆者拿著他們副司長的盾，讓勞檢專員的劍激烈攻防後毫無用武之地無功而返，往後幾次交手後竟變成「朋友」，專員還稱讚筆者

是他勞檢所有公家單位最懂勞基法的人！

我不是乖寶寶！說到此，回答現在已高升交通部次長，當年鐵道局胡局長臺東站電氣化改建過程視察時的問話：臺東站人力有限，現有5個窗口，每天只能勉強開4個窗口，給我10個窗口也沒用！路局幾十年來努力地朝向單一窗口邁進，在愛心窗口已形同虛設，大站經常被客訴：「車站沒有愛心票專用窗口」的情況下，我們仍然背道而馳再加開騰雲號座艙專用通道、專用售票口，這在人力吃緊的單位根本已是雪上加霜，卻還搬石頭砸自己的腳，臺語俗諺「生吃都不夠了，還有好曬乾？」不是嗎？相當多的人看完筆者「我不是乖寶寶！」系列投稿，會豎起大拇指，要筆者繼續寫下去，當然可能也有人以為然，筆者不期待獲得所有人的認同，只希望所有剴切的發言，有則改之，無則警惕之！我們都是一家人！我們都是一家人！我們都是一家人！



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 110 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 | 359,297 | 暫收款 | 25,518 |
| 銀行存款 | 14,016,387 | 暫收款-稅金保留款 | 176,134 |
| 分會及本會週轉金 | 138,500 | 團保廣告費 | 350,114 |
| 預付款 | 700,000 | 代收付-勞保費 | 27,335 |
| 定期存款 | | 健保費 | 34,629 |
| 本會定期存款 | 15,450,919 | 活動費專款 | 160,000 |
| 團保履約保證金 | 2,000,000 | 本會活動費 | 147,663 |
| 固定資產 | | 團保費 | 8,420,841 |
| 房屋及建築 | 543,122 | 互助慰問金 | 528,800 |
| 累計折舊 | (90,050) | 抗爭基金 | 23,118 |
| 什項設備 | 695,439 | 應付款 | 399,817 |
| 累計折舊 | (238,865) | 存入保證金 | 3,000,000 |
| 會務發展基金專戶 | 13,983,694 | 固定資產準備 | 909,646 |
| 會址專戶 | 17,729,672 | 會務發展基金準備 | 13,983,694 |
| | | 資產變賣(會址) | 17,729,672 |
| | | 歷年累計結存 | 15,848,391 |
| | | 上年度餘額 | 1,383,901 |
| | | 本年度餘額 | 2,138,842 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| 合計 | 65,288,115 | 合計 | 65,288,115 |

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 111 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 | 295,617 | 暫收款 | 25,518 |
| 銀行存款 | 15,250,015 | 暫收款-稅金保留款 | 176,134 |
| 分會及本會週轉金 | 138,500 | 團保廣告費 | 483,460 |
| 預付款 | 174,000 | 代收付-勞保費 | 26,281 |
| 定期存款 | | 健保費 | 33,639 |
| 本會定期存款 | 15,450,919 | 活動費專款 | 2,540,000 |
| 團保履約保證金 | 2,000,000 | 本會活動費 | 147,663 |
| 固定資產 | | 團保費 | 6,824,579 |
| 房屋及建築 | 543,122 | 互助慰問金 | 1,051,000 |
| 累計折舊 | (7,529) | 抗爭基金 | 23,118 |
| 什項設備 | 695,439 | 應付款 | 351,969 |
| 累計折舊 | (18,917) | 存入保證金 | 3,000,000 |
| 會務發展基金專戶 | 13,990,786 | 固定資產準備 | 1,212,115 |
| 會址專戶 | 17,729,672 | 會務發展基金準備 | 13,990,786 |
| | | 資產變賣(會址) | 17,729,672 |
| | | 歷年累計結存 | 15,848,391 |
| | | 上上年度餘額 | 1,383,901 |
| | | 上年度餘額 | 2,138,842 |
| | | 本年度紬額 | (745,444) |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| 合計 | 66,241,624 | 合計 | 66,241,624 |



臺灣鐵路工會111年1月~2月活動紀要

| 日期 | 單位 | 行 事 曆 |
|-----------|----|--|
| 111.01.04 | 本會 | 召開111年第1次機務日班工時預備會 |
| 111.01.10 | 本會 | 召開110年第3次工務工時預備會 |
| 111.01.11 | 本會 | 陳理事長率領幹部出席交通部臺鐵轉型改革諮詢會議(胡政務次長湘麟主持) |
| 111.01.12 | 本會 | 召開111年第1次電務工時預備會 |
| 111.01.12 | 本會 | 召開臺鐵局員工日用品銷售與服務據點協調會議 |
| 111.01.13 | 本會 | 召開本局勞工教育推行委員會110年度第3次委員會 |
| 111.01.14 | 本會 | 甄選助理專員 |
| 111.01.18 | 本會 | 召開第11屆32次局勞資預備會 |
| 111.01.18 | 本會 | 召開第15屆11次常務理事及"擴大分會理事長"會議 |
| 111.01.18 | 本會 | 召開第15屆第9次常務監事會議 |
| 111.01.19 | 本會 | 與日本JR總連視訊會議 |
| 111.01.19 | 本會 | 召開團體協約會議第314次預備會 |
| 111.01.21 | 本會 | 長榮企業工會來訪拜會陳理事長及幹部 |
| 111.01.25 | 本會 | 陳理事長參加第459次局務會報 |
| 111.01.25 | 本會 | 召開110年第4次職安預備會 |
| 111.02.07 | 本會 | 召開組長以上工作會報 |
| 111.02.11 | 本會 | 員訓中心110年鐵路特考班授課「鐵路工會業務簡介」秘書吳長智、副組長黃文政、專員蔡靜如、服務員廖美如 |
| 111.02.15 | 本會 | 陳理事長參加第460次局務會報 |
| 111.02.18 | 本會 | 臺北機務段(第49期司機員班)組長林佑哲、專員蔡靜如講授 |
| 111.02.22 | 本會 | 召開第15屆第7次理事會議 |
| 111.02.23 | 本會 | 召開附業營運中心勞資預備會 |
| 111.02.23 | 本會 | 召開貨運服務總所勞資預備會 |
| 111.02.23 | 本會 | 召開第11屆33次局勞資預備會 |
| 111.02.24 | 本會 | 召開團體協約會議第315次預備會 |



召開第11次常務理事會議暨
地區分會理事長聯席會議



員訓中心110年鐵路特考班
授課「鐵路工會業務簡介」



團體協約預備會議

臺灣鐵路工會111年1月~2月分會會訊

| 日期 | 單位 | 行 事 曆 |
|-----------|--------|----------------------------|
| 111.01.13 | 基隆分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.01.14 | 高機分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.01.14 | 高雄分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.01.14 | 屏東分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.01.19 | 宜蘭分會 | 召開第13屆第18次事業管理委員會會議 |
| 111.01.19 | 宜蘭分會 | 召開第13屆第19次理事會議 |
| 111.01.20 | 高雄機廠 | (潮州基地)「各作業區需求建議事項表」第3次檢討會議 |
| 111.01.24 | 臺東分會 | 召開第11屆第13次地區勞資會議 |
| 111.02.08 | 高雄機廠 | (潮州基地)「各作業區需求建議事項表」第4次檢討會議 |
| 111.02.10 | 臺中分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.02.10 | 臺中分會 | 召開第9屆第19次事業管理委員會會議 |
| 111.02.11 | 花蓮分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.02.11 | 彰化分會 | 召開第13屆第21次理事會議 |
| 111.02.11 | 彰化分會 | 召開第11屆第15次地區勞資預備會 |
| 111.02.14 | 北一分會 | 召開第13屆第17次事業管理委員會會議 |
| 111.02.14 | 北一分會 | 召開第13屆第21次理事會議 |
| 111.02.14 | 北一分會 | 召開第11屆第13次地區勞資預備會 |
| 111.02.16 | 嘉義分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.02.18 | 延平分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.02.18 | 新竹分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.02.18 | 臺北機廠分會 | 召開第13屆第20次理事會議 |
| 111.02.25 | 彰化分會 | 召開第11屆第15次地區勞資會議 |
| 111.02.26 | 高機分會 | 召開第11屆第15次地區勞資會議 |
| 111.02.26 | 高機分會 | 召開第13屆第21次理事會議 |



基隆分會遞交陳情書
予王國材部長



臺中分會理事長巫華臺
慰勞夜間工作會員



臺北機廠分會辦理
111年地區文康摸彩活動