

EMU FUTURE IS NOW
3000

騰雲座艙 線上選餐服務

線上選餐時間為 **乘車前一日17:00前**

未經線上選餐，當日購票或窗口購票者，將以列車上實際供應餐點為準



臺鐵官網



更多說明



臺灣鐵路
Taiwan Railway

台鐵便當
TR Bento

廣告

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、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

職工

111年11、12月
第87卷第6期

2023 兔年

癸卯兔年

兔躍新程 虎辭勝歲



第12屆勞資會議勞方代表當選名冊




吳長智
服務單位：花蓮機務段
職稱：司機員



鄭昇富
服務單位：田中工務分駐所
職稱：助理工務員



鍾雲章
服務單位：七堵機務段
職稱：工務員



王志國
服務單位：七堵機務段
職稱：技術工



王哲仁
服務單位：臺北車班組
職稱：列車長



黃國榮
服務單位：花蓮電務分駐所
職稱：技術領班



溫維國
服務單位：高雄運務段
職稱：副站長

臺灣鐵路工會111年各種慰問金統計一覽表

福利組

項目	因公受傷	因公涉訟	一般傷殘	因公傷殘	一般傷病	災害慰問		死亡 奠儀金	申請奠儀金 死亡會員	申請互助慰問 死亡人員及日期
						1000	10000			
1月份	人	6	0	0	0	64	0	0	1	何○青 巫○祥110.10.14
2月份	人	4	1	0	0	43	0	0	1	莊○明 李○發110.11.6
3月份	人	10	4	1	0	60	0	0	4	詹○凡 江○恩 張○仁 賴○明
4月份	人	14	0	0	0	46	0	0	2	林○欣 葉○玟 詹○凡111.2.21 江○恩110.12.30
5月份	人	4	0	0	0	45	0	0	1	曾○寶 賴○明111.3.12
6月份	人	6	0	1	0	37	0	0	1	廖○銘 林○欣111.1.13 葉○玟111.3.29
7月份	人	6	0	0	0	32	0	0	3	陳○穎 陳○卉 蘇○蓁 廖○銘111.4.26 曾○寶111.5.13
8月份	人	9	1	0	0	64	0	0	2	吳○祺 粘○銘 吳○麟 莊○民 蘇○蓁111.6.3
9月份	人	8	0	1	0	54	0	0	2	徐○富 白○誠 顏○勝 顏○能 陳○穎111.7.11 粘○銘111.7.19
10月份	人	8	0	0	0	33	0	0	4	邱○誌111.8.2 吳○麟111.7.27
11月份	人	14	0	0	0	31	0	0	0	顏○勝111.9.24 顏○能111.10.3
12月份	人	15	0	0	0	50	0	0	1	劉○順
累計	人	104	6	3	0	559	0	0	22	
	元	104000	60000	15000	0	447200	0	0	66000	



路工

111年11月12日
87卷第6期



封面：編輯部

封面裡：臺灣鐵路工會選舉鐵路局第12屆勞資會議勞方代表當選名冊…組訓組

勞動線上

- 2.第11屆第41、42次局勞資會議節錄…文宣組
- 7.111年勞資關係研討會紀實…組訓組
- 13.«2022結婚快樂»臺鐵集團結婚…文宣組

國際視野

- 15.2022年ICLS國際會議紀實…研究組
- 17.2022年11月30日南韓首爾地鐵罷工…研究組
- 18.撼動全美的2022鐵路聯合罷工風雲…吳宗霖
- 25.2022國際勞動事務研習營心得報告…延平理事

謹賀新年

揮灑天地

- 31.111年度臺電睦鄰盃壘球邀請賽…吳長智
- 32.扇庫一世紀、世代同歡慶…彰化分會理事長黃富國
- 33.我不是乖寶寶 - Part15…彭國勳

會務報導

- 37.臺灣鐵路工會111年10~11月資產負債表…會計組
- 39.臺灣鐵路工會111年11~12月活動紀要暨分會會訊…組訓組

封底裡：臺灣鐵路工會111年各種慰問金統計一覽表…福利組

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。

11屆第41次勞資會議紀錄



時間：111年 10月19日上午 9 時 30 分

地點：本局第5會議室

主席：鄭代表昇富

壹、主席報告事項：本次會議由機務處業務簡報。

彭代表國勳發言：

- 一、新自強號3000型，座椅斜度不足，無置杯架，何時改善完成？
- 二、3000型行動電話充電座位於座位下，使用不方便，如何改善？

機務處回復：

- 一、有關EMU3000型座椅傾斜度不足，無置杯架之問題，經查，該車型於設計階段皆經臺鐵美學設計諮詢審議小組決定，該座椅立約商於設計階段皆有送樣品給臺鐵局之美學委員試坐，若座椅斜度較大時，座椅旋轉時會互相撞擊，以及造成後面旅客進出之不便，故本次座椅斜度已是最大化，若再增加恐會衍生另一議題，故您為旅客提出的建議將納入評估，以避免因改善1個問題又產生另1問題。
- 二、有關充電座位置使用不便一案，經查，當初於設計階段時美學委員考量若插座位置過於明顯或隨手可及之處，容易造成小孩或誤觸之情形發生，又旅客人員素質不齊，恐造

成垃圾或口香糖塞到插座，皆會造成維修人員及旅客使用不便，故充電座設置位置仍以「安全」為最高原則考量。

吳代表長智發言：

- 一、有關編制與現有人數尚欠百分之10.4，請機務處儘速補充。
- 二、就車輛編制用人比率請機務處做出說明，以利未來配置時的依據。
- 三、整個車輛配置尚未提報客車及貨車配置區域。
- 四、整體車輛維修基地組織，就未來彰化及左營基地組織去向是否提供說明。
- 五、世界各國就柴油〔客〕車的趨勢是不可缺少的概念，請機務處務必考量平均分配的需求。
- 六、就目前於計畫中將淘汰的柴聯車，柴聯車於性能上尚屬於運用正常，不如考量分配至各機務段做為搶修車，畢竟柴聯車功能於搶修上既發揮相當的功能性。

機務處回復：

- 一、本處已於111年鐵路特考提缺259人，預定於111年11月起陸續報到；並將續辦營運人員甄試進用人員，俾儘速補充人力。



二、有關車輛編制用人比率部分，就動力車部分區分固定（行政、運轉、調配、電焊、工具…固定配置）及保養（1-4級、臨修）配置，車輛調整配置主要為保養配置變動，就各車種保養概略設置如下：PP機車：0.73人/輛、電力機車：0.81人/輛、EMU100-400：0.86人/組、EMU500-600：0.67人/組、EMU700-2000：0.56人/組、柴電機車：0.91人/輛、柴聯車：0.79人/組、柴客0.47人/輛，另900、3000原則依700-2000型比例計算，待後續工時統計之壓力測試後予以修正。

三、原MA系統無客車配置表項目，本處客車相關配置車型及數量於調整後，皆有電郵提供各配置客車調配承辦人員，另MMIS現已建置PP客車及自動門莒光號客車配置段項目。另貨車無配置段，其車輛運用為綜調所貨車組安排，於貨車需進行檢修時，將迴送至負責貨車檢修之機務段檢修。

四、整體車輛維修基地組織，就未來彰化及左營基地組織去向是否提供說明如下：

1. 經查彰化機務段-可行性研究報告，結論略以「經多次與臺鐵協商，考量臺鐵整體營運調度之需求，本計畫將採用彰化站南側、花壇站以北新設機檢段（後續統稱為花壇機檢段）方式規劃。」（可行性研究主辦單位彰化縣政府），旨案可行性研究業奉行政院111年1月3日院臺交字第1100098298號函示「所報『彰化市鐵路高架化可行性研究計畫』報告書一案，准予依核定本辦理。」

2. 另依本局111年1月25日鐵企研字第

1110003037號函示，「有關『彰化市鐵路高架化可行性研究計畫』報告書一案，業奉行政院核復：『准予依核定本辦理』，後續由鐵道局辦理綜合規劃，轉請查照。」

3. 左營機務分段未來組織去向仍須俟研商後再考量。

五、有關本局柴油（客）車留用及配置需求將會入案考量。

六、汰換之DR2800-3000柴聯車，考量目前各段站場路線容量不足，原擬報廢處理，且部分料件已規劃停購，是否規劃供搶修車使用，將再邀集各機務段討論。

溫代表維國發言：

新車購入後，陸續加入營運，空調系統、播音及旅客資訊系統、廁所、門機系統對列車長而言，如有故障發生是必須立即排除的，建議車長室應放置故障排除手冊，以便立即而有效的處理。

機務處回復：

新購EMU900型與EMU3000型列車客服設備應急故障排除手冊，刻正由機務段編纂中，俟完成後，會陸續放置於列車長室，俾供列車長參閱。

貳、第11屆第40次建議事項

案由：災害緊急應變小組作業要點第二十條規定，於員工搶修復舊期程中各單位之總務應配合出勤提供庶務工作。但中秋節員林至大村間平交道號誌計軸故障搶修時，未依規定落實執行，請防護團行文函告各業別參辦。

第11屆第41次會議營運安全處說明：

業於111年9月29日鐵防護字第1110035820號函及同年10月5日鐵防護字第1110036595號函重申相關規定。

第11屆第41次會議決議：

一、營運安全處業函知各單位依規定落實辦理。

二、結案。

11 屆第 42 次勞資會議紀錄

時間：111年11月10日上午9時
地點：嘉義工務段3樓會議室
主席：馮副局長輝昇、鍾召集人雲章

壹、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。

第11屆第42次會議人事室說明：

本案就行政院人事行政總處綜整相關機關單位（意見）撰擬回應後於111年10月25日簽局刻正陳核中，預計11月10日前報交通部轉陳行政院。

第11屆42次會議決議：

- 一、勞方代表建議應將鐵路工會爭取歷程於報部轉院之公文完整表達。
- 二、請人事室加速辦理，有關本次陳報交通部公文請送鐵路工會參酌。
- 三、繼續追蹤。

第114001案：因通膨及物價飛漲，誤餐費應予調整，以符實務。

第11屆第42次會議主計室說明：

有關本案調整之核准函如附件【本局餐費報支上限自111年1月1日起調整為新臺幣100元（含營業稅）】。

第11屆42次會議決議：

- 一、依本局111年10月18日鐵主二字第1110037731號函辦理。
- 二、結案。

貳、第11屆第38次建議事項：

案由：為加強列車在進站停車或通過時須有效發揮反光作用，建請研議修改（LED）燈泡方式顯示。

（一）第11屆第41次會議運務處說明：

經與機務段洽原反光設備廠商，該廠商表示無法辦理，本案俟有新反光設備時，本處配合會勘修正。

第11屆第41次會議決議：繼續追蹤。

（二）第11屆第42次會議運務處說明：

經檢視，目前反光設備均依規章辦理設置。原為配合設置較先進之反光設

備，惟廠商無法辦理，建議本案暫緩實施。

第11屆42次會議決議：

- 一、請運務處依規章所訂之反光標準設置反光設備。
- 二、結案。

參、第11屆第39次建議事項：

案由：本局職務宿舍供需合併暨執行計畫案，目前由局務會報列管計7案，並預計於112年8月-113年12月完成，惟本案係與員工安全及安定有關，該案之執行成效似緩慢，請秘書處說明。

第11屆第42次會議秘書處說明：

有關本局第11屆第41次勞資會議列管事項，「本局職務宿舍供需合併暨執行計畫案，目前由局務會報列管計7案，並預計於112年8月-113年12月底完工，惟本案係與員工安全及安定有關，該案之執行成效似緩慢」一案，本處說明如下：

- 一、局務會報列管案共98間職務宿舍，業已完成6間，其餘各案實際進度如下列：

工務段	工程*	實際進度*
高雄	屏東縣枋寮鄉儲運路18號備勤房舍變更用途案(10間)。	本案因三次流標，高工段重新檢討工項及預算，經費調整為95萬元，本處業於111年10月21日函復高工段。
臺北	轄內空置房舍整修工程(9間單房間)。	1.士林文林路預計整修6間，北工段修繕預算編列中，預計111年12月底前辦理招標。 2.八堵金華街整修3間，已完工。
	基隆市暖暖區金華街190-1號至190-4號(30間單房間)。	委設案二次流標，經北工段重新檢討經費後，改採最有利標方式辦理，本案業於111年9月1日開標，9月30日評選完成，10月25日決標。
宜蘭	新北市瑞芳區瑞芳街41-1號整修工程(2間)。	本案宜工段已完成預算編列，所需經費269萬元本處業於111年9月26日函復宜工段。
	宜蘭縣礁溪鄉站前路22巷2、3號(四城站)整修工程(5間)。	委設部分業於111年8月如期完成設計。 本案宜工段已完成預算編列，所需經費330萬元本處業於111年9月27日函復宜工段。
臺東	臺東市「鐵花村」老舊宿舍整修工程(23間多房間)。	委設案業於111年7月如期完成設計。 本案工程經費及執行號本處業於111年9月12日函復東工段，該段預計111年12月底前辦理工程招標。
臺中	彰化市西興東路6號樓整修工程(16間單房間)。	委設案採公開評選或公開徵求之限制性招標，於111年10月12日開標流標，10月25日第二次開標，投標資料審核中。

- 二、經評估新建職務宿舍之規定執行不易，本處建議採方案為：俟工務段



新建或另覓倉庫，將工料移置後，原「北材料倉庫」則可整修為職務宿舍，增加供給，以謀本局及員工最大使用效益。

第11屆42次會議決議：繼續追蹤。

肆、第11屆第41次建議事項：

案由：請秘書處儘速完成花蓮地區員工宿舍修繕計畫。

第11屆第42次會議秘書處說明：

一、有關「花蓮工務段北材料倉庫1樓改建員工宿舍」現勘一案，經討論提出方案如下：（一）新建宿舍；（二）新建倉庫後，原倉庫改建。

二、本處研議如下：

（一）依宿舍管理手冊第4點規定，職務宿舍建置方式有：

1. 優先調配經管之公有房舍。
2. 無適宜房舍可調配時，得申請撥用公有房舍。
3. 無前二項房舍可供建置而有租賃或興建職務宿舍必要者，應擬具建置計畫【敘明理由、所需職務宿舍種類、戶數、面積、經費、房地取得方式等】，報行政院核定，循預算程序辦理。

（二）經評估新建職務宿舍之規定執行不易，本處建議採前開說明一：方案（二）新建倉庫後，原倉庫改建。俟工務段新建或另覓倉庫，將工料移置後，原「北材料倉庫」則可整修為職務宿舍，增加供給，以謀本局及員工最大使用效益。

第11屆42次會議決議：繼續追蹤。

伍、建議事項：共計11案。

第一案：有關於工程維修車司機員、鋼軌焊接技術人員，是否成立專業隊，以達工作專業分工之項目，以避免人員經過受訓完成後，卻不願意執行該項專業業務之情況，成立專責專任之隊伍，來培養勇於承擔責任之態度。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、本案移至工務處工時協商會議研商。

二、繼續追蹤。

第二案：有關於養路機械以及工程車輛較嚴重之故障維修問題，請工務處能夠加速辦理。嘉義工務分駐所之工程車由於車輛老舊引擎故障已近一年尚未進行維修之狀況，雖已編列明年之預算欲維修該輛工程車，可是工程車可使用之數量減少，間接影響工作之調配，工程車輛老舊問題，是否辦理有關車輛系統之更新，以達增進工作之效率，減少車輛故障之情事。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、本案移至工務處工時協商會議研商，請工務處專案辦理並列管，並請機務處配合協助辦理。

二、繼續追蹤。

第三案：小型養路機具之維修，過去工務段有機械工房，如機具有小狀況可以送至工房維修，而現今沒有機具維修相關部門，不論機具之故障大小皆須送至原廠維修，維修時程至少一個月起跳，工具上的使用需要向鄰近道班商借，維修效率緩不濟急，尤其是近年新購之一對四砸道槍組之故障率極高，維修時程又很久，造成現場工作無法順利進行，故有機械工房處理基本檢查及保養之需求，請上級單位研議解決。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、本案移至工務處工時協商會議研商，並請工務處專案辦理並列管。

二、繼續追蹤。

第四案：嘉義市區鐵路高架化後，舊站區將成為開放區域，惟無人員管制是否造成嘉義車班女性宿舍（嘉義車站南面）安全性疑慮？又因高架化後，車班及車班宿舍將位在市區精華地帶，未來鐵路局是否會轉移土地亦

或是嘉義市府徵收該地段，倘若有此情形，嘉義車班未來位置是否有列入規劃。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、請工務處統籌嘉義鐵路高架化整體規劃專案，針對鐵路高架化對各運務處、機務處及電務處之影響提出報告，並請運務處、機務處、電務處及資產開發中心協助，又避免鐵道局鐵路高架化動工後與嘉義站實務運作認知之不同，建請各處提出問題以加強工程溝通；另因總工程司督導水上基地案，故亦邀請總工程司出席並陳報進度。

二、請工務處2週內召集會議，邀請上開單位與會，並知會鐵路工會。

三、繼續追蹤

第五案：公務人員依年紀每1~2年可自費以公假健康檢查1~2天，本局每3年1次公費檢查是法律要求的義務，而自費健康檢查是員工的權利，本局是否就有關自費健檢應提供公假，請予釋疑。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、為員工權益及時效考量，請人事室一週內邀請勞工安全衛生室開會討論。

二、繼續追蹤

第六案：有關嘉義車班相關建議如下：

一、嘉義車次多、人力不足，運務處未放寬領取4個休息日出勤加班費。

二、同事無法請假，無法請領國旅補助。

三、目前備用人力僅3人，9月29日已申請勞動檢查且11月10日勞資調解未果，故本車班組主張方案（一）增加備用人力（二）車次重新分配（三）恢復4個休息日領取出勤加班費。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、請運務處10天內向高雄運務段了解嘉義車班現況，就車班所提三方案妥為評估並研擬解決方案，以確切改善目前情況。

二、繼續追蹤。

第七案：眷屬與員工之乘車證搭乘優惠，能否自20次放寬增至40次，且得以莒光號以下各級車票加價補差額搭乘自強號，又使用優惠時能放寬員工及眷屬皆不受週六、日及國定假日限制。〔提案人：嘉義站〕

決議：

一、請人事室研議爭取。

二、繼續追蹤。

第八案：嘉義機務段員工於10月27日確診，經篩檢後確診後返家，次日視訊診療確實感染，但卻於次日晚上死亡，貴段未落實關懷服務，應予檢討改善。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、請嘉義機務段精進落實員工關懷服務。

二、繼續追蹤。

第九案：嘉義機務段員工留職停薪，單位卻要求員工將勞、健保退出，請問是依據何項規定辦理。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、請嘉義機務段查明並依規定辦理。

二、繼續追蹤。

第十案：嘉義機務段員工獲准晉升，單位要求該員工依規定需提健康檢查表，請問是依據何項規定辦理。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、請嘉義機務段查明並依規定辦理。

二、繼續追蹤。

第十一案：嘉義機務段於8月7日至龍田站進行搶修工作，但搶修相關請領費用事宜未確實執行。〔提案人：嘉義分會〕

決議：

一、請機務處督導嘉義機務段查明並依規定辦理。

二、繼續追蹤。



臺灣鐵路工會 臺灣鐵路管理局勞工教育推行委員會 聯合舉辦111年勞資關係研討會紀實

組訓組

111年度勞資關係研討會於12月5日至8日在苗栗舉辦，往年的課程「各業別分組討論」都只有工會代表討論，所有問題都在局長到場後一同討論，往往這個時段的討論非常熱烈，以至於討論時間都非常的冗長。故此次研討會特別邀請鐵路局各業別一級主管提早出席分組討論，期待各業別主管能夠針對與會代表提出的問題立即處理，提高會議效率，把真正需要全面討論的問題留在研討會中與局長討論時間內進行。也因此有這樣的課程改變，讓勞資雙方的交流能夠更順暢，使問題能更快的解決，令彼此間溝通夠有效率。

此次勞資關係研討會面對著113年公司化的問題，雖然臺鐵公司化母法已經通過，但更重要的子法細項正如火如荼討論中。許多員工都想了解的問題如：身分部分選擇原資位或是選擇成為從業人員；公司化虧損後的補貼；若是



虧損是否會遇缺不補，人力不足是否會造成現有員工工作量增加；甚或公司化後升資考試否會繼續舉辦…等。所以勞教第二天下午請人事室及企劃處安排共1.5小時針對臺鐵公司化說明的專案報告。

人事室針對1.人事子法會議討論歷程。2.公司化後員工權益保障。3.原交通部臺灣鐵路管理局及所屬機構現職人員隨同轉調臺灣鐵路股份有限公司人員權益保障要點草案。上述三點做重點報告。相信參訓者對於子法歷程、員工自





身分的維持或轉調兩者間的權益保障，如：條文適用對象、薪資、工作獎金、考成(核、績)、退休、撫卹、福利精進措施…等項目報告。

企劃處對於臺鐵公司化進度跟所有與會者報告。針對臺鐵公司設置條例中有關政府的承諾及員工的保障分別屬於何條文做說明。另外針對原臺鐵局債務方面的處理方式、營業及非營業資產、有開發價值之資產處理方式、車輛維修承擔、營運虧損補貼、員工權益保障…等事項皆有概略的報告。



第三天的勞教研討會由研究組林佑哲組長向所有參訓者說明臺鐵公司化子法協商進度、已成功達成共識之條文及工會近期以來已經爭取成功的項目。所有參訓者可以憑藉這兩日有關公司化的



專題報告了解及面對公司化衍生的問題，進而面對會員的提問時可以知道該該如何回應。最後，隨著所有議程的完成進入了最終座談會，陳理事長也說明了自己的堅持及立場，各與會者也可盡情進行問答，最終在所有參訓者認真的配合下圓滿完成今年的勞資關係研討會。





簡略摘要相關單位業務重點說明：

人事室臺鐵公司化說明
簡報說明：吳俊霖主任

運務處業務簡報
簡報說明：劉雙火處長

草案總說明

確實保障本局及所屬機構
隨同業務轉調臺灣鐵路股
份有限公司人員之權益

參、重點工作及未來規劃

一、人力規劃及訓練

名稱	內容
(一)教育訓練	1、運輸班(業務人員)3期，訓練人數：55期50人、56期62人、57期預計50人 2、運輸班(值班站長)1期，訓練30人 3、運轉員班2期，訓練人數：21期85人、22期72人 4、調度員班1期，訓練12人 5、車輛調動機操作班1期，訓練30人
(二)持續召開 工時協商 會議	1、車班：於111年6月16日及8月26日召開工時協商會議 2、車站：於111年3月8日、6月14日及9月6日召開工時協商會議
(三)人力進用 情形	1、110年12月~111年1月辦理本處、綜合調度所及客服中心營運人員服務佐理甄試進用作業。 2、111年各段營運人員服務佐理甄試進用委外案已決標，預計於112年3月完成人力進用事宜。 3、在服務佐理人力進用報到前，規劃111年12月1日至112年4月間僱用定期性替代人力代理其職務，疏解人力不足。

電務處業務簡報
簡報說明：周祖德處長

03 工作計畫 鐵路行車安全改善六年計畫

(一)平交道改善計畫 (30.8億元)

- ◆平交道號誌設備改善

(二)電務設備改善(31.57億元)

- ◆電車線設備系統提升工程
- ◆號誌總電器室工程
- ◆購置電力維修車及高速檢查車
- ◆平交道號誌設備雙重化
- ◆變電站設備系統提升工程
- ◆96芯光纜佈放

03 工作計畫 臺鐵電務智慧化計畫

(一)號誌基礎設施提升計畫 (159億元)

- (一) 號誌維修狀態監控系統 (三) 平交道防護設備更新
- (二) 號誌聯鎖系統更新 (四) ATP地上設備計畫更新及防護設備系統

(二) 電訊基礎設施提升計畫(18.6億元)

- (一) 96芯光纜二期佈放工程 (三) 行車調度無線電話系統優化
- (二) 環島光纖傳輸網路系統更新 (四) 行動調度手機優化及更新

(三) 電力基礎設施提升計畫(98億元)

- (一) 電車線系統更新 (四) 台北捷運段增設電機工程
- (二) 變電站設備系統更新 (五) 電車線供電系統更新
- (三) 電車線工作車、電車線維修車及其設備更新

(四) 中央行車控制系統更新計畫(30.5億元)

- (一) 中央行車控制(CTC)系統、列車即時資訊(TID)系統更新
- (二) 電力SCADA系統更新
- (三) 行車調度無線電話系統調度中心升級更新

05 人力與訓練(人力概況)

截至111.10.30止

單位	職位人員			臨時僱工(營運人員)			合計		
	預算	現員	缺額	預算	現員	缺額	預算	現員	缺額
電務處	50	40	10	2	1	1	52	41	11
電訊中心	40	30	10	23	21	2	63	51	12
臺北電務段	171	151	20	49	46	3	220	197	23
彰化電務段	167	141	26	31	29	2	198	170	28
高雄電務段	130	119	11	25	24	1	155	143	12
花蓮電務段	101	87	14	50	45	5	151	132	19
臺北電力段	117	96	21	29	29	0	146	125	21
彰化電力段	90	83	7	12	10	2	102	93	9
臺南電力段	120	100	20	22	21	1	142	121	21
宜蘭電力段	51	42	9	67	66	1	118	108	10
花蓮電力段	67	47	20	48	46	2	115	93	22
合計	1104	936	168	358	338	20	1462	1274	188

總計缺額188人
(實位168人；營運人員20人)



電務處周祖德處長

前言

為提高經營效能及競爭力，以蔡總統指示「徹底解決組織文化」、「解決長期虧損財務」及「最適永續經營模式」與行政院蘇院長指示「安全」、「安定」及「轉型」等面向，臺鐵局積極進行改革。

改革台鐵 青無旁貸

- 革新組織文化
- 改善財務體質
- 朝向永續經營



4、營運虧損補貼

交通部補貼臺灣鐵路股份有限公司配合政府政策任務造成營運虧損辦法 (行政法規分組) 運務處



3、建設及維修承擔

執行臺灣鐵路股份有限公司營業所需鐵路基礎設施及車輛之建設重置購置維修經費辦法 (安全工程分組) 工務處



5、員工權益充份保障

公司條例第十三條 (組織人事分組) 人事室

升資考	持續辦理 (與臺鐵局一樣3年申辦1次)。
陞遷	與從業人員一同參加陞遷評比。
退休	成就月退休條件者，一樣可領月退休金。
福利精進措施	一樣的請領方式。
薪資	比照行政院軍公教人員調薪。
銓敘審定	授權公司辦理，一樣具有法定效力。

在臺鐵局享有的權益、福利，臺鐵公司通通維持。

6、未來身份自由選擇

公司條例第十五條 (組織人事分組) 人事室

員工可選擇留任公職或轉任從業人員



企劃處江明宜副處長

工務處業務簡報
簡報說明：王兆賢處長

參、主要計畫與重點工作

十八、養護機具採購(1/2)

- 吊桿式貨車2輛 驗收完成
- 安全接地裝置250套 已交貨、準備檢點作業
- 3噸柴油堆高機4台 驗收完成
- 鋼軌鑽孔機46台 數量訓練完成、準備驗收作業
- 鋼軌鑽孔機90台 驗收完成
- 電動割草機130套 驗收完成

參、主要計畫與重點工作

十八、養護機具採購(2/2)

- 軌距水平尺75套 驗收完成
- 彈簧剷除機10台 已於111年7月決標
- 電動高扭力扳手136套 檢驗已完成、實地功能測試中
- 掛式電動運道機130台 已於111年5月決標
- 鋼軌研磨機20台 驗收完成
- 手持超音波探傷儀30台 驗收完成



全、主要計畫與重點工作

二十、大型檢查設備改裝(1/2)

EM80軌道檢查車動力系統改善

- ◆車齡42年，臺灣無替代品可更換、維修。
 - ◆報表非數位式：判讀費時，無法後續應用。
 - ◆近三年，發生數次路線上檢查時無動力，影響正線行車。
- 統包工程，限制性招標，準用最有利標，更新整個動力系統。



EM80軌道檢查車



檢查報表



檢查報表以卷軸方式呈現

肆、結語

展望未來

全面汰換木枕型道岔
強化軌道結構

採購軌道檢測儀器
確保行車安全

優化基礎建設
營造友善乘車環境

推動道班同仁工作環境改善
臺鐵永續經營

全、主要計畫與重點工作

二十、大型檢查設備改裝(2/2)

DR2800車輛改造與軌道幾何雷射檢測

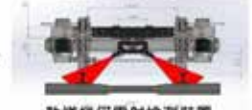
- ◆DR2800型列車改裝運轉平台工程
- 功用：安裝新購軌道幾何雷射檢測設備，作軌道檢查使用。
- 111年9月20日竣工。
- ◆軌道幾何雷射檢測裝置
- 功用：檢查幾何線形（軌距、水平、高低、方向、方向不整）。
- 10月安裝完成，刻上線測試調校，預定12月中前完成驗收。



DR2800車輛改造



軌道幾何雷射檢測裝置



軌道幾何雷射檢測裝置



工務處王兆賢處長

機務處業務簡報
簡報說明：陳詩本處長

二、新購車輛辦理情形 (1/3)

(一)計畫內容(總經費997億元，預計採購1282輛新車)



EMU900型通勤電聯車
(通勤客車520輛案)

1. 109年10月交車測試
2. 934則正辦理各項測試
3. 112年7月預計交車完畢



EMU3000型城際電聯車
(城際客車600輛案)

1. 110年7月交車測試
2. 3210則正辦理各項測試
3. 113年8月預計交車完畢



R200型柴電機車
(柴電機車34輛案)

1. 112年4月交車測試
2. 113年8月交車完畢



E500型電力機車
(電力機車68輛案)

1. 112年6月交車測試
2. 115年4月交車完畢



支線柴油客車60輛案

1. 111年8月決標
2. 113年底交車測試

5

三、車輛配置 (1/2)

(一)區間列車



EMU900型採10輛編組，全數投入後估整體區間車運能可提升35%。

EMU900型依實際需求配置於臺北、七堵及新竹機務段

6

三、車輛配置 (2/2)

(二)城際列車



EMU3000型採12輛編組，全數投入後估整體城際列車運能可提升40%

EMU3000型依實際需求配置於花蓮、臺東、七堵、高鐵以符合營運模式需要。

7

四、車輛檢修基地調整



8

臺鐵公司化16項子法協商進度與說明

子法主題	子法 16 項名稱	細節與討論、公告進度
未來發展	1. 章程	組織方向、資本額、董事席次、經理人資格、盈餘公積、工會+職福協助、盈餘分派員工酬勞、工會定義
	2. 董事會	董事席次、工會參與、勞資雙方法定會議、董事解任條件
	3. 組織章則	尚未討論 (著重未來公司營運執行合理性)
	4. 營業所需資產	尚未討論 (著重留下台鐵土地資產)
	5. 分支機構類型定位	尚未討論 (著重避免取巧子公司民營化)
	6. 重置購置維修經費 (111年12月16日11150174241號公告)	1. 12月16日子法會議進行討論(各級維修財源，應由政府全額支出) 2. 工會與臺鐵局已有共識，但交通部尚未採納卻逕強行公告
	1. 營運虧損補貼	1. 票價補貼、歸責臺鐵應定義 2. 已公告
從業人員	1. 管理要點	尚未討論
	2. 薪級管理要點	待遇需與工會議定、現職轉從業人員待遇不可低於現職。
	3. 甄選進用要點	尚未討論
	4. 退休撫恤及資遣	工傷定義應從寬解釋、因公死亡因從寬與各項保險不得互抵、資遣條件必須經工會議定認定資方不得自行解釋。
現職人員	1. 優惠退離辦法	1. 母法已定義 (國營鐵路股份有限公司設置條例第13條) 2. 已公告
	2. 繼續任用人事管理辦法(資位人員)	1. 有關職務薪級、陞遷、審定、考成及現行法令皆須經工會協議；輪班、輪休應按勞基法。 2. 已公告
	3. 資位職務薪級表	尚未討論
	4. 人員權益保障要點草案(含無資位人員)	保障資位、無資位人員、餐旅自雇、行政院調薪核定制、福利精進措施續辦、原有各項獎金津貼續辦、另訂績效激勵措施。
償債基金	交通作業基金收支保管及運用辦法	與員工權益無直接相關性。

2022.12.20版



「2022結婚快樂」臺鐵集團結婚

文宣組

財團法人臺灣鐵路管理局職工福利委員會於111年12月3日假臺北車站大廳舉辦「2022、結婚快樂」集團結婚，這次集團結婚是疫情以來，睽違3年之久再次舉辦，本年度由臺灣鐵路工會共襄盛舉，協助活動規劃及執行。

婚禮一開始先由路局主計室吳慧婷科長率領的臺鐵韻律舞團，以動感曲目「癡情玫瑰花」揭開序幕，待下午2點鐘臺北車站大廳的嘟嘟鐘一響完，由擔任主婚人的臺鐵職工福利委員會主任委員林佑哲、擔任介紹人的臺灣鐵路工會理事長陳世杰、以及擔任證婚人的臺鐵局長杜微帶領本年度締結連理的30對佳偶一一步入紅毯，多位貴賓、新人的家屬及親朋好友蒞臨典禮會場觀禮，並有眾多來往旅客參與這場幸福婚禮，一同為新人祝福並做見證。

新人們就定位後，主持人引導所有新人面對面，新郎單腳下跪，向新娘子求婚、交換戒指，而後再由新人代表1對上台，宣讀結婚誓約、以及結婚證書用印，並且接受贈禮儀式，臺鐵局杜局長特別贈送「金鑊子」祝福新人「大肚成功」、「早生貴子」，臺鐵職福會贈送每對新人文創商品「鐵不出軌」愛情文鎖及禮金，臺灣鐵路工會致贈「喜結良緣」公仔祝福新人「甜甜蜜蜜百年好合」，宣誓「用我一生 愛你一世」。

最後每對新人依序邀請家屬及親朋好友一同上台合影紀念、全體新人與長官及來賓大合照，然後贈送喜糖予來賓及旅客分享喜悅，完成這場喜氣洋洋的結婚典禮，再次祝福各位新人永浴愛河、白頭偕老！







2022年ICLS國際會議紀實

研究組

近年來由於新冠肺炎疫情的影響，致每年一次例行的委員會以及國際論壇皆無法舉辦，而考量近期疫情的趨緩，ICLS再次召集各國會員，於11年11月14日泰國曼谷舉辦了實體會議，出席會員包含日本、韓國、紐西蘭、澳洲、泰國、菲律賓、印尼、馬來西亞及蒙古等國的鐵路工會成員。



本次會議，主要先針對延宕已久的委員會以及國際論壇，進行未來執行運作方式的討論，為有效運用經費，決議未來將減少國際論壇的舉辦頻率，由每年舉辦改為隔一年或二年舉辦。另外，也重新討論確立委員的人數，修正為每一國家1名，而年度會費及開會地點，仍維持不變。



會中除了針對ICLS未來的執行運作方式討論外，也就近期疫情對各國的影響以及各國現況進行資訊分享，令大家感到遺憾的是，ICLS主席及執行秘書告知，緬甸的會員自從軍事政變後，已失

去音訊，由於軍政府對於通訊的嚴格管制，ICLS難以接觸緬甸鐵路工會的幹部，然而，ICLS將持續嘗試突破僵局，尋求會員近況消息。而本會因公司化子法協商仍在進行，遂不克派員前往，改以視訊之方式參與本次會議，對於臺灣近期的發生的重大事件，如九合一選舉的紛爭及臺鐵公司化的進展，來進行報告。



最後，全體會員再次達成共識，我們勞工團體必須團結，無論是國內或國外，當任何一方受到資方或政府剝削侵害勞工權益時，其他會員必定響應支援，如同本會面臨臺鐵公司化，所接獲的聲援。韓國會員也在會中提出請求，他們正與資方進行協商，如協商破裂，將進行罷工，屆時亦請各會員聲援，而當下旋即獲得ICLS全體會員的承諾，給予了韓國會員一劑強心針。



後記：

簡要提供部分會員 聲援韓國地鐵罷工的照片





2022年11月30日南韓首爾地鐵罷工 為爭取合理的人力結構調整與薪資協商

研究組

2022年11月29日由於南韓負責營運首爾地鐵1~8號線及9號線部分區間的首爾交通公社與工會談判破裂，發起自2016年以來首次南韓首爾地鐵員工罷工，主要因為資方以財務危機為由，在未經協商下擅自決定至2026年前縮編員工數一成，大約裁減1,539人，也無視工會與首爾市方要求增員的協商結果。

工會主要訴求乃合理的人力結構調整與薪資協商。此為時隔6年以來，首

次發起罷工活動，將從2022年11月30日暫停上工，首爾交通公社工會與聯合工會，共同聯合罷工，總人數超過1萬3000人，佔員工總數百分之80，他們要求政府取消縮減人力的計畫，並增聘人手以改善職場安全。

身為同樣從事交通運輸業的我們，臺灣鐵路工會一得知此訊息，立即錄製聲援影片，跨國力挺南韓地鐵工會，

Fight Together !



撼動全美的2022鐵路聯合罷工風雲

吳宗霖

臺灣時間2022年9月14日至15日，在美國華府勞工部大會議室的圓桌前，全美國鐵路主要工會的代表、各大鐵路公司管理層、以及由拜登總統指派的「總統緊急委員會」（Presidential Emergency Board, PEB）成員正在進行連續20小時的馬拉松談判，起因為美國的12個主要貨運鐵路相關工會正在醞釀一場全國性罷工，如果勞資談判破局，這將會是美國三十年來首見的鐵路業罷工，估計對當地影響達數百萬人並造成每日20億美元的經濟損失，同時也會打亂客運服務，因為大部分的客運列車都是在貨運公司經營和維護的軌道上運行著。

事實上，鐵路工會與資方的談判已經僵持兩年多了，但是雙方的訴求落差始終無法縮短距離，終於在今年九月份時情勢急遽升高，鐵路勞工訴諸罷工的情緒已來到臨界點。

拜登政府緊急在罷工發動預告期限前召集了鐵路公司勞資雙方進行協商，並且達成了一項「臨時協議」，以避免即將在隔天（臺灣時間9月16日）週末來臨前的罷工發生，這項臨時協議商定了兩個加薪條款：五年內加薪24%（第一年加薪14%）以及每年加發1000美元（連續五年）的勤務獎金，協議內容可追溯至2020年在職者，然而會中對於改善現有休假與出勤制度的討論仍未有共識，這對當地鐵路勞工來說才是至關重要的癥結點。

不過這項協議僅暫時避免了罷工在九月份的發動，因為協議內容必須經由12個工會所屬會員各自投票贊成後方屬通過，而依照美國工會法及勞運慣例，若其中有部份工會團體否決這項協議並決定發動罷工，其他工會團體仍會尊重並響應罷工的決定。臨時協議中還帶有附加條款，如果投票結果為否決協議，在採取任何罷工行動之前會有一段「冷靜期」（cooling off period），這將使罷工的行動不會那麼的猝不及防。



九月的談判桌上有10個工會代表原則同意臨時協議訂出的加薪條件，但是有兩個規模最大的工會，分別是以駕駛員以及機械工程師為主要成員的BLET（Brotherhood of Locomotive Engineers and Trainmen），以及由站務員、售票員和其他跨產業運輸工作者組成的SMART-TD（SMART Transportation Division）則拒絕接受這項協定，原因是他們認為長期的人力短缺和工作場所認定政策對於鐵路人員帶來了近乎懲罰性的班表，而完整的帶薪休假制度卻始終未見落實，且這場協商背後有出於政治考量的干預，但工會認為真正的勞資協商應該是由工會團體與鐵路公司之間不帶預設的直接談判才對，所以BLET與SMART-TD認為若沒有實際的休假制度與勤務表改革，則臨時協議的內容並不能根本改善美國鐵路勞工長期以來的困境，因此兩個工會直接推遲了會員投票直到十一月底，鐵路罷工的浪潮仍來勢洶洶。

大賺的鐵路公司與疲勞的工人

根據美國勞工部的統計數據，1950年代有超過100萬的美國人在鐵路上工作，但該行業現在僱用的人數卻僅僅不到15萬人。美國貨運鐵路約佔全美貨運運輸總量的30%~40%，在COVID-19疫情期間貨運量因為全球性的隔離政策而大幅度增加，但鐵路業的



勞動力聘僱卻沒有因此而增長，相反的是，過去六年以來，鐵路貨運公司為了削減成本導致約4萬5千名員工遭到資遣，而這些遇缺不補的勞動力裂縫加上疫情期間不斷加班或是因為染疫而病倒的勞工們所帶來的業務量，又給那些留在工作崗位上的人帶來了更大的壓力。

在鐵路公司不斷進行裁員以及延長工時以削減成本的同時，美國鐵路運輸巨擘CSX公司於十月份公布財報，今年（2022年）第三季利潤為11.1億美元，年增長15%，每股盈利52美分，超過市場預測的49美分，總營業額達39億美元，超過市場預期的37.6億美元，季度內的貨物處理量攀升2%，總計全美國的鐵路貨運公司光是2022年前三季的營業額就來到了218億美元左右。根據《美國交通期刊》（American Journal of Transportation, AJOT）的資料，截至2019年，鐵路成為美國最賺錢的行業，利潤率為51%，房地產以41%排名第二；菸草排名第三，為31%。自2004年以來，鐵路產業利潤增長了676%，鐵路公司股票上漲了1250%，這種報酬率一般只有從事非法業務的企業才有可能達到。

和全世界的鐵路相關行業一樣，美國鐵路業的勞資雙方長期以來也同意用加薪買斷的方式來換取減少休假的長時間連續出勤，但是在疫情期間，這樣的制度開始顯現問題。員工們被要求7天24小時隨時待命。如果他們拒絕臨時出勤或是輪班，就會被扣點。根據2021年聯合太平洋鐵路公司（Union Pacific Railroad, NYSE）的管理文件紀錄，員工的初始點數約為30點，如果請一天病假，就會視理由扣3到8點；如果因為其他個人事由缺席，員工將損失10點；越是重大的節日或是公司宣佈的重要活動期間（例如美式足球超級盃週末）請假就會扣的越重；如果在三個月內用完所有點數，就會受到扣薪、扣假等處分。一旦點數扣完，將會面臨10天的停職，第二次則是20天的停職，第三次就會面臨解僱，但是員工要贏回點數的條件則相當苛刻，需要連續工作14天才能得到3點。

雖然在疫情期間鐵路工人確實因為

與COVID-19相關的缺勤而暫時獲得公司權宜性給予的短期病假，但是在美國政府宣佈疫苗施打已有效控制疫情後，鐵路公司就紛紛取消了這些臨時病假。由於長期的人力不足以及缺乏調節短期休假輪替的制度，使得鐵路工人即便疲累不堪也不敢輕易請假，一方面是因為沒有正式的帶薪休假制度，員工一旦染疫隔離就會喪失收入，另一方面又因為會被視為對公司帶來負擔而不敢輕易休假，即便只是想看個牙醫或是配個眼鏡，或是需要在家照顧親人，鐵路員工都需要考慮再三。

疫情期間超量的貨運負荷與長期出勤的鐵路工人的報酬和休假之間不成比例，讓鐵路公司是一筆一筆的進帳，勞工卻是一個接一個的倒下。工會對於勞工們因為在疫情期間看病和接受治療而受到懲罰感到尤為憤怒，九月協商時工會原先要求15天的有薪病假保障，但鐵路公司僅同意給予1天的特殊事假，雖然鐵路公司允許員工就醫時不用扣分，但是畸形的積分制度和工時模糊不清的班表仍然存在，這種虐待與懲罰性的出勤制度，正在拆散鐵路員工的家庭與社會關係，同時導致鐵路工人在危險與疲勞的狀況下工作。也因此幾個主要工會堅持必須在休假與出勤制度上有所改善，才有終止罷工的可能性，折衷後提出的七天帶薪休假成為勞資雙方在此次衝突中的主要交鋒點，相較於上個世紀美國的鐵路罷工訴求，這次美國鐵路員工爭的不是薪資，而是工作條件與生活品質。

鐵路罷工的政治經濟學

美國聯邦儲備系統（Federal Reserve System, Fed，簡稱美聯儲，地位相當於我國中央銀行）在2022年的大部分時間都在試圖解決美國的通膨問題，而俄羅斯入侵烏克蘭使這項任務變得更加困難。雖然美聯儲可以提高利率，但它不能降低油價，也無法控制火車的運行。根據華爾街日報的研究分析指出，若美國貨運鐵路正式罷工，意味著大約7000列長途貨運列車將會停止運行，這可能會使經濟產出每天減少20億美元。九月份鐵路罷工浪潮來襲期間，由於必須預先因應服務中斷的風險，

Amtrak（美國最大鐵路公司）的客運服務也提前取消了其在全國各地的所有長途售票（想想在車站氣急敗壞的旅客，是否很有既視感呢？）。

鐵路業罷工所造成的經濟層面影響，顯然並不能只統計貨物或是旅客運價的票面數字，不管貨物或是人，在運輸服務上都必須考量準時送達的無形價值，對於貨商而言，不能準時出倉或是不能準時抵達的貨品意味著更多的倉儲費用與中轉費用的產生，也就造成商品的成本將會大幅提升。對於客運服務而言，不穩定的火車行駛可能造成誤點或是停駛，當旅程作為一種行政處理時間，特別是長途運輸或是商務旅行，也代表需要更多的因應手續支出或是商業簽約的機會成本提高，而造成質與量上的成本損失擴大，因此鐵路罷工對於該國經濟的衝擊程度總是會遠比帳面上的數字還要來的深遠許多。

鐵路運輸是美國經濟動脈，效應很快就會滲透到日常經濟活動中，食品、燃料、化學、汽車等產業都會受影響。如果鐵路運輸不能維持穩定，主要的衝擊就在於造成供應鏈的混亂，對於已經逼近臨界點的美國通膨指數無疑是雪上加霜。貨幣政策無法調動實質的貨物流通問題，美聯儲就算無限提高利率也無法讓火車開動任何一哩路好讓滿倉的貨物流通出去，必需品的短缺毫無疑問會堆高整個經濟市場的價格，造成經濟學上所稱的「成本推動型通貨膨脹」（Cost-Push Inflation）*。

由於鐵路罷工的發生對於當前的美國經濟與財政局面將會帶來更沉重的一擊，所以拜登政府格外重視這次的聯合罷工並立即的召開了緊急協商會議進行處置，尤其十一月馬上就是美國的期中選舉，緊接著又是歲末到跨年的傳統節慶到來，民主黨政府幾乎不可能允許在這個歲末時刻出現任何造成經濟波動的亂子，所以政治介入似乎是必然的選項。

然而政治力的介入對於罷工危機中的勞資雙方都是一把雙面刃，對於鐵路公司而言，政府要求資方加碼給予勞工的福利變成不可避免的支出，也使得工會或勞團可以預期到一定的抗爭成果，

但另一方面對於勞工而言可能又無法徹底的遂行其訴求而必需屈服於政府的斡旋而讓資方有所轉圜。根據《鐵路勞動法》的規定，國會有權力透過立法強加拜登總統緊急委員會的決議，命令火車照常運行或是延長談判期間，九月份達成的「臨時協議」中有關冷靜期的條款也是政府召開協商會議中指定的必要條件，這使得罷工最早可能發生的時間硬是延後到至少十一月以後。而鐵路公司似乎也因此寄希望於國會可能會實施總統緊急委員會建議的條款，因此拒絕提供超過該協議要求的內容。

美國上一次發生全面性的鐵路罷工已經是在1992年的事了，近一世紀以來，美國雖有零星地方鐵路罷工，但也不曾超過兩天，這是因為美國在1926年通過的《鐵路勞動法》（Railway Labor Act）提高了罷工困難度。耐人尋味的是，現任美國總統拜登（Joe Biden），在當年《鐵路勞動法》表決時，是僅有四個投下反對票的參議員中的其中一位。

無論美國在十一月的期中選舉結果如何，民主黨都仍將在年底前的「跛腳鴨」會期間擁有立法控制權。政府的介入使得勞資雙方的談判註定無法秉持契約協商自由的精神各自任意施展身手談判，如果罷工的態勢不歇，國會很可能會將這個問題逕付表決，並且可能在沒有增加福利的情況下強加總統緊急委員會的命令。工會代表普遍擔心國會可能會命令工會繼續工作，要嘛是透過簽訂接近鐵路公司想要的新合約，要嘛是將冷靜期延長到明年（2023年）。

當罷工從私經濟的勞資問題上升成為全國性的公共事務之後，政府、企業主與勞團三方之間也就開始必須考量更複雜的利益關係，政府肯定會就總體經濟以及社會安全網的角度而要求資方與勞方都必須讓步，不讓任何一方在談判過程中朝向最極端的方向發展；而政府與工會向鐵路公司提出的福利改革訴求也勢必讓鐵路公司必須面對相應的成本增加以及隨之而來的公關危機；工會面臨的則是來自政治與經濟掌權者的雙重壓力，在有了政府作為緩衝的財團背後，該如何將勞工的權益精算並且透過



談判極大化，並且向社會清楚做出政策論述，也成為現今工會除了組織罷工的動員能力以外所必須考量的技能。

全面危機：罷工炸彈倒數計時

截至十一月底，所有工會的投票結果已經全部出爐，12個工會中有4個工會投票否決了九月份的臨時協議：

10月10日，擁有1萬1000多名會員的軌道維護工會（Brotherhood of Maintenance of Way Employees Division of the International Brotherhood of Teamsters, BMWED）的成員否決了臨時協議。該工會代表提議在談判期間增加七天帶薪病假，但鐵路公司隨後在十月底發表聲明，拒絕了BMWED的最新要求。

10月26日，鐵路號誌工人兄弟會（Brotherhood of Railroad Signalmen, BRS）成員投票否決臨時協議，該工會代表了全國主要貨運鐵路的6000多名員工，主要是安裝、維修用於指揮火車的資訊與號誌系統。BRS主席Michael Baldwin宣稱這是BRS史上最高的投票率，並且是頭一遭壓倒性的決定違抗政府決策。

11月14日，國際鍋爐工人兄弟會（The International Brotherhood of Boilermakers, IBB）成員否決臨時協議，IBB成員代表約300名鐵路員工，其中許多人從事機車維修工作。在收到投票結果後，代表鐵路公司進行談判的國家承運人會議委員會（NCCC）表示，對IBB成員未能批准該協定感到「失望」。

11月21日，兩個最大的工會BLET、SMART-TD正式的投票結果出現了分歧，以站務員、售票員為主的SMART-TD按照九月時的態度否決了臨時協議的內容，但代表駕駛員與檢修工程師的BLET會員則是同意了臨時協議內容。BLET主席Dennis Pierce解釋：「投票結果表示會員認為這些爭議是在剩下的時間透過最終談判解決的，無需走向罷工，但BLET會和SMART-TD等其他否決協議的會員站在同一陣線，支持任何會員後續提出的任何行動與福利條件。」

原本BRS最早可以在12月5日罷

工，但同意與其他拒絕臨時協議的工會將罷工日期調整一致，投票否決的四個鐵路工會已經就12月9日的全國罷工日期達成共識。依照冷靜期條款，原先臨時協議中承諾給予鐵路工人的立即加薪以及獎金等條件將會在此期間無條件暫停給付，而工會成員也不得對此進行停工或罷工等自治性的救助行動。如果在12月8日勞資雙方仍未達成協議，也就是新增七天的帶薪休假制度如果無法落實，那麼聯合罷工就極有可能會在12月9日展開。

當鐵路罷工正式展開，就表示整個美國30%的貨物運輸將會立即凍結，儘管部份企業會嘗試將貨物移轉到公路運送的方式，但實際上根本沒有那麼多卡車可以載運。根據美國鐵路協會（Association of American Railroads, AAR）估計，如果要消化所有透過鐵路運輸的貨物，則全美國需要再增加46萬7000輛卡車才能辦到。

化工業和煉油廠將會是第一波受到影響的產業，因為在罷工預告發動日期前一週，鐵路公司就會開始停止化學品或危險品的運輸，確保這些裝滿危險液體或廢料的罐車、槽車不會滯留在軌道或是調車場裡，以避免安全性的隱患，因此，在正式罷工當天，化工廠的原料可能就已經逼近見底而準備宣告停業。早在九月份的罷工危機逼近前，美國化工貿易協會就曾提出報告預測，如果罷工持續一個月，將造成約70萬靠鐵路吃飯的人失業，幾乎所有東西的價格都將上漲，經濟必定會陷入衰退。

自來水廠也將無法淨化水質，因為氯氣庫存大多只有一週的量。如果沒有化學原料，也幾乎無法製造塑膠產品。煉油廠無法取得原油，或者煉油產生的硫等副產品囤積在廠區，都會導致煉油廠關閉，汽油價格就會升高。化工廠的副產品還包含二氧化碳，碳酸可供飲料製造商生產汽水、啤酒等，通常這類氣體會透過管線輸送，但也有部分走鐵路貨運，火車不再行走的同時，這些生活中的快樂水可能也會變成珍稀的神之水滴。

美國大約有一半的客運鐵路都使用著貨運鐵路公司的路線在混合運行，而

美國最主要的鐵路客運公司Amtrak幾乎所有長途列車都是使用貨運鐵道來營運的。跨州的商務與長途旅行或許可以用國內飛機來替代，但交通成本必定大增；而上班上學的通勤旅客就不可能用飛機取代了，所以大家會湧上公路或是國道，於是塞車又造成油料的快速消耗與通勤時間增加的惡性循環，而且就算想開車還不一定有車可買，近兩年由於晶片短缺，汽車生產延誤，想買新車的人不但要付更多錢，而且交車時間拉得更長，這種情況在鐵路罷工後只會更慘，因為75%的新車都是透過鐵路送至各地經銷商，全美每天有約2000列專門載運汽車的平車在鐵軌上跑，再者，車廠大概也很難量產新車，因為一些大型零件和原料都是透過鐵路運送的。

消費者品牌協會（Consumer Brands Association）副主席 Tom Madrecki說：「消費者可能會在罷工一週後開始發現賣場裡的麥片、花生醬、啤酒等等越來越難買到。美國大約30%的包裝食品是經由鐵路運輸的，如果是罐頭這種較重的產品，比率就會更高。」穀物、麵粉這些本就以鐵路運輸為大宗的原物料就更不用說了，飼料也是穀物，所以各種家禽、家畜肉品和乳製品一樣連帶會短缺，對於美國家庭來說，今年的感恩節火雞已經貴的有感了，如果十二月罷工成立，那麼在床頭掛上襪子的孩子們將會非常的失望，因為耶誕老人的生產線可能無法來得及製造出孩子們的禮物，或著另一種可能是，魯道夫率領的馴鹿們根本餓的跑不動了。

萬山不許一溪奔：拜登政府的強力介入

當人們聽聞鐵路即將罷工時只會帶來滿滿的焦慮，而開始各種預先防範措施，瘋狂囤貨或是拼命削減庫存將會帶來不平穩的物價和不必要的物資浪費，通膨的陰影會在這種恐慌之下顯得更加壯大，不會有人認為日子好過，資金的流動就會更加的不理性，於是這會回過頭來反噬資本市場秩序下的任何一個人，尤其是既得利益者。

包括Walmart等量販物流龍頭的美國零售業領袖協會（Retail Industry Leaders Association）公開呼籲拜登政

府介入斡旋，以避免罷工衝擊全美供應鏈和物流，進而推升通膨損害美國經濟。在受到全美資本企業的壓力下，外界預期國會可能會強迫四大工會接受資方提出的協議內容，或延長勞資雙方的冷靜期以避免全國性大罷工。

正如外界預期，美國總統拜登在臺灣時間11月28日公開敦促國會在12月9日前通過法案，迫使工會和鐵路公司達成新的協議，拜登的聲明中支持國會通過法案以落實九月臨時協定中的加薪與獎金保障，但對於在協議中增加七天病假的措施則保持沉默。美國眾議院議長裴洛西（Nancy Pelosi）表示法案正在準備中，並且「有信心」在一週內表決通過，以促使代表11萬5000名工人的12個工會接受九月份達成的臨時協議。「我實在不願意反對工會罷工的權利，但權衡國計民生（equity），我們不得不阻止這場罷工」裴洛西在與拜登會晤後表示。

這位曾公開宣稱自己是「最跟勞工站在一起」的美國總統，其公開呼籲國會立法阻止罷工的行為受到了包括參議員Bernie Sanders和眾議員Cori Bush等左派議員的批評，他們認為總統此舉並不符合勞工的權益。隸屬於民主黨陣營的Bernard Sanders在國會上發言：「鐵路公司光是去年就賺進了200多億美元的利潤，CSX公司的CEO年薪高達2000萬美元，聯合太平洋公司和諾福克南方公司的CEO的年薪也都超過了1400萬美元，但鐵路工人的工作條件惡劣到令人難以置信，而且居然連病假都不能請！」民主黨眾議員Jamaal Bowman在推特上發表看法：「我不能昧著良心投票支持一項不給鐵路工人應得的帶薪休假的法案」，眾議院共和黨領袖Kevin McCarthy也批評了這個法案：「我認為法案還是會通過，悲哀的是，這就是我們國家拼經濟的方式」。

美國眾議院於臺灣時間11月30日以290同意票對上137票反對票通過法案，強制鐵路工會執行九月的臨時協議，所有的民主黨眾議員都投下了贊成票，還外加3名共和黨員。同時眾議院還以221票對上207票表決通過了另一項附帶決議，同意在勞資協議中增加條款，將



鐵路工人每年享有七天的保障帶薪病假。依據美國憲法體制，眾議院表決通過後的議案需逕付參議院表決，採絕對多數決，在參議院需要100席中的60席次以上的議員分別對這兩項表決結果都投下贊成票才能算通過，如果參議院對於眾議院的議案表決結果一致，就會送交總統副署，正式成為法案。而一般輿論認為，傾向資方勢力的參議院無法開出60票的贊成票來確保七天帶薪病假的納入。

參議院在週四（臺灣時間12月1日）迅速完成了表決，以80票對15票的壓倒性多數決議迫使四個工會接受他們之前否決的九月臨時協議；而一如外界所預測，為鐵路工人增加七天帶薪病假所提出的修正案，以52票對43票未達60票絕對多數門檻慘遭否決；阿拉斯加州參議員Dan Sullivan提出的另一項修正案提議將工會和鐵路公司之間的談判繼續延長60天，也以26-69的投票結果宣告失敗。

法案以最速件送達白宮，拜登總統於週五（臺灣時間12月2日）完成副署，這意味著罷工將不合法，鐵路公司可以就罷工行為向員工進行解聘、扣薪等任何人事處置而不違反相關勞動法，法院也可以根據通過的法案宣告罷工違法，判處工會鉅額罰款。

和局？晉級？還是止步？美國鐵路工運的下一步

當拜登正在密西根州的演講台上高呼「U-S-A」歡慶著美國在世足賽戰勝伊朗並晉級16強的同時，美國鐵路工運則似乎是面臨一場被迫踢和的局面。

國際卡車司機兄弟會（International Brotherhood of Teamsters）主席Sean O'Brien在推特發表的文章中批評了參議院對帶薪病假一案的投票結果：「鐵路公司的利潤創下天文數字般的紀錄，但鐵路工人的帶薪病假天數卻是0。這樣對嗎？帶薪病假是最基本的人權吧！」

毫無疑問，參議院的表決結果距離鐵路勞工的期望甚遠，雖然協議內容讓鐵路勞工增加了24%的薪資和五年5000美元的獎金，但估計鐵路工會因為這些增加的薪資數額而必須額外繳納

跨級之後的健保費用（約增加15%）或其他稅費等，因此勞工的實質所得並未如帳面上所看到的增加那麼多，而勞工最在乎的帶薪休假和鐵路公司管理層任意的排班制度，卻仍是不動如山。鐵路勞工的訴求不過是一般民間企業員工也有的休假制度，再對照近幾年鐵路公司動輒數十億美元的利潤進帳，就更加重了美國鐵路勞工的相對剝奪感，也因此十二月初的國會表決結果，讓美國鐵路勞工瀰漫著一片沮喪和憤怒的氣氛。

在全地球剛剛挺過疫情的此時此刻，美國在經濟的世界盃上也同樣太需要一場勝利了。綜觀政經情勢，美國社會也確實禁不起再一場供應鏈中斷的危機，經濟問題總是無可避免的會轉變為政治問題（而且還是最優先級），若以此前提來考量，拜登政府的干預應該可適度地視為對國內供應鏈的確保，而非對於鐵路勞權的全面封殺。在民主黨政府尚可發揮影響力的眾議院，民主黨團起草了七天帶薪休假的議案並表決通過，但是在參議院則因為無絕對多數的優勢而落敗，筆者認為這應該解讀為較多是出於政治陣營的對壘所造成的後果，而非針對鐵路工會訴求的直接否定；另一方面，若是鐵路罷工成真，那麼緊接而來的會是一連串的倒閉與停工，然後美國將邁向更嚴重的經濟衰退，這將波及全美國的勞工家庭甚至鐵路勞工本身，在既要救急又要救窮的壓力下，美國政府似乎也難於短時間內產生一個令所有人都滿意的方式，暫時阻止罷工並消彌其所造成的經濟負面效果與仇恨聲浪，似乎也未嘗不是一種延長戰線的作法。

而鐵路工會也並非全無所獲，雖然帶薪休假沒有成為契約中的正式條款，但是鐵路勞工仍然取得了五十多年來最大的加薪幅度（儘管差強人意），更重要的是，鐵路工會的努力成功的將鐵路勞工的勞動狀態與生活條件帶到了頭條版面，目前美國國內的輿論普遍定錨在對於鐵路勞工的聲援以及對於財團貪得無厭的厭惡，這些累積都有助於進一步推進一項更深遠的討論，那就是美國國內長期以來對於「鐵路國有化」的討論。勞工問題凸顯了鐵路在貨運網路中

的重要作用，當全美國因為鐵路罷工的落幕而鬆了一口氣的同時，人們也開始意識到鐵路私有而被財團壟斷的嚴重性，以及要讓鐵路運送維持穩定所需要的代價實際上遠比想像的要付出更多，而這些都是來自於對鐵路勞工的長期剝削上；另一方面，各界也開始注意到將近一百年前的老舊《鐵路勞動法》對於鐵路勞權的箝制，並開始討論修法的可能性，配合鐵路國有化的聲浪，將整個鐵路產業以及相關法律制度置於聯邦層級重新規劃的呼聲也越來越高漲，在後疫情重建秩序的局面中，一切的討論都在發生，一切的可能性都正在醞釀，美國鐵路產業正在重新成為國家級的公共政策議題，因此美國鐵路工會或許也可將2022年的努力視為是一場小比分的勝利，只要重整腳步之後在接下來每一場對抗中尋找勝利的契機，就有可能一步步的帶領鐵路勞權邁向晉級之路。正如SMART-TD在國會表決結束後所發出的聲明一樣：「我們改善會員生活的努力將在未來的勞資談判以及監督立法的過程中繼續進行…美國鐵路工人已經發聲了，美國各地的託運人也深切明白了，為了避免鐵路貨運網的中斷，進行長期的鐵路改革是非常必要而明確的，勞工和託運人在這個立場上是團結一致的。我們必須做更多的事情來扭轉精準調度行車（Precision Scheduled Railroading, PSR）所帶來的深遠危害，並為這個國家的經濟和SMART-TD辛勤工作的會員們開通正軌。」

備註*

當由於自然災害、勞動力價格上漲或供應鏈問題而發生供應短缺時，企業通常會通過提高價格來應對更高的生產成本，從而推升了商品的市場價格。當供應減少但需求保持靜止或即使價格攀升而增長時，就會發生成本推動型通貨膨脹。如果對商品或服務的需求在價格上漲時下降，那麼通貨膨脹就會持續低迷。除基本商品和服務外，需求通常在成本推動型通貨膨脹開始之前下降，這使得這種特殊類型的通貨膨脹相對罕見。需求拉動型通貨膨脹相對於成本推動型通貨膨脹，是指對商品或服務的需求不斷增長，但供應不足，從而推高價

格。簡而言之，成本型通膨起因是生產面的成本增加，而需求型通膨則是出於消費面的供不應求。

參考資料

- [Railroads reject sick time demands, raising chance of strike | AP News](#)
- [Rail labor negotiations: Tracking the path to ratification | Supply Chain Dive](#)
- [First US rail strike in 30 years averted with tentative deal - Biden - BBC News](#)
- [Threat of rail strike rises as members of another union reject proposed labor deal | CNN Business](#)
- [Threat of rail strike has supply chain ramping up contingency plans \(cnbc.com\)](#)
- [Rail strike 2022 update: Why railroad workers could be striking soon \(usatoday.com\)](#)
- [A Potential U.S. Rail Strike Is Bad News For Inflation - Forbes Advisor](#)
- [Possible U.S. Railroad Strike Could Fuel More Inflation - WSJ](#)
- [Boilermakers reject labor agreement with US freight railroads - FreightWaves](#)
- [A rail strike looms and impact on US economy could be broad | AP News](#)
- [House votes to avert rail strike, impose deal on unions | Taiwan News | 2022-12-01 07:48:20](#)
- [Senate sends bill avoiding rail shutdown to Biden's desk | Supply Chain Dive](#)
- [Railroad Engineer on the Imposed Contract: "It Really Fell Short of Railroad Workers' Needs" \(jacobin.com\)](#)
- [Unions, shippers, railroads express mixed reactions to averted strike - FreightWaves](#)



2022國際勞動事務研習營心得報告

延平理事

勞動部於111年12月1日至12月2日舉辦為期兩天的國際勞動事務研習營，其主題分為兩大類：（一）國際交流新形式、（二）國際勞動新趨勢；其中國際交流新形式包括：我國參與國際現況挑戰與策略、政府的推動現況、民間團體參與國際事務經驗分想及社會夥伴關係發展之機會與挑戰；而國際勞動新趨勢部分包括：跨太平洋夥伴與全面進步協定、勞動專章、國際勞工組織（ILO）全球化與工作基本原則、權利宣言以及未來展望。

2022國際勞動事務研習營，課堂間聽取專業學者的精闢剖析、吸取工會前輩經驗分享，受益良多，對於當前國際參與的現況與困境，有了些許的認識與了解，在經濟全球化的時代裡、藉由跨國企業的普遍化，參與國際組織顯得格外的重要，以避免被孤立邊緣化，但面臨中國打壓的困境下，每一個能夠邁進國際組織的機會都是得來不易的，即便是非政府組織也是我們需要積極努力躍進的方向，才能使我國勞動政策與國際接軌。

與國際接軌，帶來了貨暢其流的便利，但也漸減衍生了許多勞動者與市場經濟的問題，故除了積極參與國際組織外，仍須留心並關注有關勞動權益的相關議題，在研習營中令我印象最深刻的

是，CPTPP（跨太平洋夥伴全面進步協定）的勞動專章，要求各締約方應依據ILO（國際勞工組織）在1998年，特通過的「工作基本原則與權利宣言」（Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work），內容包括：（1）強迫或強制勞動之消除、（2）結社自由與集體協商權利之尊重、（3）廢除童工及禁止最惡劣形式之童工、（4）男女同工同酬原則之確立與就業歧視之禁止等核心勞動基本人權，認為具有普世之價值，是全世界勞動者所應共同享有者。

在國際上最為活躍的是，多邊或雙邊自由貿易協定（Free Trade Agreements, FTAs），兩者都將勞動權利專章或相關條款列入，可見勞動議題日益重要。透過ILO保障國際勞動人權的核心理念，對於全世界勞動者權益開始受到關注，喚起世界的重視，我國希冀與世界接軌，必須克服中國的打壓，積極努力與這些國家簽訂雙邊之自由貿易協定，藉以擺脫無法參與國際勞動事務之困境，使得國家經濟得以永續發展。

結語：

一般而言，我國在所述經濟全球化及區域整合影響下，建構各類國際勞動基準之過程中，一直是處於一個相當微

基本勞動權益	國際勞動公約名稱
消除強迫勞動	29 號 強迫勞動公約 105 號 廢止強迫勞動公約
結社自由與集體協商權	87 號 結社自由及保障組織權利公約 98 號 組織全及集體協商權公約
禁止童工	138 號 最低年齡公約 182 號 最惡劣形式童工勞動公約
消除就業歧視及男女同工同酬	100 號 男女同工同酬公約 111 號 歧視就業與職業公約

備註：除上述四項基本核心權利外，ILO 亦於 2022 年 6 月 10 日正式通過職業安全與健康，列為基本原則與權利之一，新規定預計於 2024 年 12 月生效。

妙之地位。在50年代至60年代期間為振興經濟，透過一系列之四年經建計畫，逐步發展出一套以出口為導向之加工製造業吸引外資之過程中，不得不犧牲勞工大眾之權益當時仍屬戒嚴時期，人民結社權受到相當限制，使得工會運動一直無法興起。至70年代末期至80年代期間，由於我國既是美國一般優惠關稅之最大受益國，且對美國市場之依存度極高，在這種情形下，美國曾一再利用其國際經貿之國內法對我國方面施壓，迫使我國不得不在遵守國際勞動基準之方面讓步，而在1984年制定勞動基準法等保護勞工基本權及工作條件之勞動法令，雖然在攸關集體勞資關係之所謂「勞動三法」工會法、團體協約法及勞資爭議處理法上，並未做任何之重大興革。到90年代初期後，我國面臨經濟轉型未竟全功之困境，資金大量外移，形

成傳統製造及加工業移地生產之現象，與80年代初期工業先進國家所遭遇者相當類似，為避免發展程度較落後之開發中國家取代我國在這方面之優勢，對於國際勞動基準之建構一事，反而由原先反對之立場轉向支持，尤其是近年來重返聯合國之意願提高，為提升國際形象，在最近十年所通過一系列之勞動立法，包括性別工作平等法、就業服務法及勞動三法之全面修正等，使得我國勞動法制及相關措施等，已能超越一般國際勞動基準之要求，而成為傲視開發中國家之另一項輝煌成就。雖然我國自1971年退出聯合國後，即已不再是國際勞工組織或其他重要國際組織之會員國，這種情形反而正足以彰顯我國在國際社會中唯一再被孤立，但在善盡國際責任及義務方面，表現仍是極為出色。



2023

兔年吉祥

NIUNIAN
GOOD LUCK

2023

CHINESE YEAR

臺灣鐵路工會

理事長 陳世杰

常務理事 賴文榮
 常務理事 王炳鐘
 常務理事 周寶惠
 常務理事 龔義峰
 常務理事 巫煜光
 常務理事 王天翼
 常務理事 蘇經洲
 常務理事 江彩雲

理事 鄭玉楓
 理事 羅玉琴
 理事 蘇雍傑
 理事 闕河雄
 理事 楊淑惠
 理事 沈劍平
 理事 徐正璿
 理事 陳騏岳
 理事 李裕賢

理事 趙志誠
 理事 邱滄銘
 理事 洪偉智
 理事 李書宏
 理事 朱昭瑋
 理事 蔡喜安
 理事 李朝陽
 理事 劉淑惠
 理事 張世宏

鞠躬



HAPPY
NEW YEAR
兔年
大吉

監事會

召集人 許世榮
常務監事 陳清泉
常務監事 陳宏明
監事 瞿明龍
監事 蘇威肇

監事 劉玟鶯
監事 林秀國
監事 黃安冬
監事 周崑煌

鞠躬



HAPPY NEW CHINA'S YEAR

福

兔年

瑞兔賀喜



宜蘭分會理事長 陳達仁
 基隆分會理事長 游東巡
 延平分會理事長 黃安冬
 臺北第一分會理事長 陳清河
 臺北機廠分會理事長 侯玉麟
 新竹分會理事長 孫英峰
 臺中分會理事長 童世哲
 彰化分會理事長 黃富國

嘉義分會理事長 陳顯聰
 臺南分會理事長 尤仁義
 高雄分會理事長 霍善屏
 高雄機廠分會理事長 黃財能
 屏東分會理事長 吳宸象
 花蓮分會理事長 沈劍平
 臺東分會理事長 陳丘梅

鞠躬



2023

臺鐵局勞資會議

勞方召集人	鍾雲章	代表	林大川
代表	鄭昇富	代表	溫維國
代表	黃國榮	代表	彭國勳
代表	吳長智		

鞠躬

臺鐵局團體協約

勞方召集人	黃隆華	代表	林尚仁
代表	霍善屏	代表	林勇昌
代表	侯玉麟	代表	王哲仁
代表	周寶惠	代表	張栓華
代表	湯文榮		

鞠躬

臺鐵局職工福利委員會

主任委員	林佑哲	委員	林淵源
副主任委員	童世哲	委員	王聖文
委員	張世鑑	委員	邱賢進
委員	黃添富	委員	陳顯聰
委員	江忠馭	委員	賴柏融

鞠躬

臺灣鐵路工會

秘書長	張文正	秘書	吳長智
組長	鍾雲章	組長	林佑哲
組長	羅玉琴	組長	徐長諄

鞠躬



111年度臺電睦鄰盃壘球邀請賽

吳長智

由臺灣電力股份有限公司東部發電廠邀請主辦，敬邀花蓮市機關團體組隊參加。

原睦鄰盃110年度預定辦理，因疫情關係延至111年辦理，比賽日期：111年9月24日，又因918臺東池上大地震的因素再改於111年11月27日比賽，地點：於花蓮縣國福棒壘球場。

本次賽程分組循環賽，主辦單位有：臺電花蓮東部供電營業處、臺電東部發電廠、臺電花蓮區營業處、中華郵政，花蓮酒廠、臺水第九區管理處、花蓮地政事務所、中華電信、花蓮林區管理處及臺鐵花蓮機務段等10隊參賽。

臺鐵由花蓮機務段為主力軍與臺鐵局慢速壘球代表隊花蓮在地成員共同參

賽。

本次慢速壘球邀請賽由主辦臺電睦鄰盃開幕典禮廠長主持開幕，以響應全民運動為主軸，主辦單位結合了不同的事業體系，利用健康與活力並結合賽程中的快樂與熱血，順利的完賽了，過程中隊員們合作無間，彼此為競賽全力以赴，團隊競賽的結果不是參與活動的最重要目的地，過程中的團隊合作與互助的精神，才是比賽最精彩與享受的地方，與各單位交流才是活動的主軸，以球會友，當然把冠軍留給主辦單位囉！感謝臺電公司如此用心，更期盼藉由這個活動可以讓臺鐵員工福利制度可以改革的更完善，臺電與其他國營體系都是我們的學習模式。



扇庫一世紀、世代同歡慶

彰化分會理事長黃富國

11月25日出席中區協調中心會議，受機務段施段長邀請參加12月4日扇形車庫百週年紀念活動，與會當天心中一股家有喜事的喜悅湧上心頭，尤其看到十四代列車同堂排成扇形經典畫面，內心是澎湃洶湧，我是何其的幸運在這裡上班，能夠見證扇庫百年，更能每天與它相伴。

當日有行政院長蘇貞昌、交通部長王國材、彰化縣長王惠美、臺灣鐵路管理局長杜微、各級民代等貴賓與會，活動在祥獅獻瑞獻百歲開場，首先由我們的大家長杜局長細說扇庫及14代列車同堂故事，帶著我們走進光陰隧道，讓我們感受海線及扇庫百年風華；當蘇院長致詞時說他是搭著火車長大的，對火車有很深的思鄉情感，當年從屏東高中畢業後到臺北唸臺大，過去火車所排放的黑煙，依現在的環保標準讓人避之唯恐不及，但是當時的氣笛聲，還有燃煤味，就是「思鄉」的感情，院長高興的說今天有安排請他乘坐CK124，鳴笛後駛入轉盤旋轉，他臉上燦爛的笑容，說明了扇庫的存在的價值。

活動的高潮蘇院長乘坐CK124鳴笛進轉盤繞一圈再回P14股下車，當日彰化機務段排出金牌陣容，由林以峰機車長擔任CK124駕駛，號誌工也都是一時之選，最大卡司蘇院長擔任列車長，他鳴笛時還頑皮的帶節奏，將整個盛會

推到最高點。

這次活動期間自12月4日到10日，前來參觀扇形車庫的民眾，每日前500名進場者，還可免費獲得限量「彰化扇形車庫百週年明信片」一份，在參觀現場遇到好多退休同仁帶著兒孫來，他們很驕傲的訴說當年，我心中也回想著小孩讀書時班親會最常參觀的地點就是扇庫，每次我都成為小朋友偶像，可能再沒幾年換我帶著孫子來，扇庫已經是彰化地區老中青共同的回憶，現今彰化扇庫將與八卦山大佛成為彰化地標。

扇形車庫今年8月躍升為國定古蹟，是彰化的驕傲也是臺鐵的國寶，扇形車庫在這一百年間，從過去蒸氣、柴油到現在的電氣，目前還有在修理火車活的古蹟，未來彰化市鐵路高架化以後，希望機務段遷移也要將扇形車庫動態保留下來，一樣能動態展示轉型成觀光鐵道文化園區，讓活的古蹟、活的歷史繼續寫下去。





我不是乖寶寶 - Part15

彭國勳

我不是乖寶寶！110年3、4月第86卷第2期路工「寫在又2個工務同仁的犧牲之後！」內文談到每年替道班同仁上監視、瞭望課程，每次下課前筆者總是說：如果下課後電視新聞播報：「臺東站○站務主任跨越軌道被火車撞死！」就請放鞭炮，因為他自己光說不練，未落實「指差確認」，死有餘辜！筆者是在用力警惕自己無時無刻要注意，上課時也提醒同仁：就算想闖紅燈，至少也要看一下左右是否有來車，又不是玩「俄羅斯輪盤」拼命啊！這不是鼓勵闖紅燈，只是表達都是未能落實「列車空隔」基本的道理而已；又文章內六、乳酪效應...（8人虛驚）重點：報喜不報憂？海端事故發生後，側面得知去年更傳出駭人聽聞的○○道班8人虛驚事件，竟然差點全班被正班列車一舉殲滅...「前事不忘後事之師」，可惜卻沒有從中學到教訓，這是最大的遺憾！就在幾年前林邊站冒進號誌事件發生後不久，本站雖然做了教育訓練，替班站長差點又在本站貢獻一件冒進事故：某日417次出發號誌尚未建立，替班站長響鈴後，即顯示開車號訊燈，司機員亦未確認就開車，機警的號控（昱森）發現馬上喊：「417次停車！」及時阻止了一件冒進事故，筆者特地於早會用力地稱讚同仁表現優異，但此次虛驚事件也給筆者上了一課，因此要號控日後：出發號誌建立時要主動通知值班站長，而如果無法如期建立時更要事先告知值班站長（原因或可能晚幾分），做好Double check，避免發生上述同樣的錯！路局「媽路」文化由來已久，所以筆者110年海端事故後批評工務段要「媽路」可以，但至少也要關起門來把8人虛驚事件的班長叫來再教育，而不是倒過來稱讚「班長很認真，下午4點多還帶著8人在幹活！」以致第2年造成2人死亡的海端事故！就在宜蘭站發生司機員跨越軌道死亡憾事，局勞資還提案討論如何防止同仁跨軌憾事再發生？某單位好像也到站開會討論如何防止違規跨越軌道？聽說意見很多，筆者沒有與會，否則會說：穿好反光背心，戴好安全帽，鋪上方便跨越之塑膠

步道，立了3個拒馬，豎了5支告示牌，沒能「落實指叉確認」，冒然穿越一切都是枉然；筆者剛到任臺東站，看到號控、運轉員上班偶而忘我閒聊，甚至平板都拿出來玩了，筆者開早會說：「你們如果發現桃園機場塔臺，上班在玩手遊或忘我聊天，你對進出場的飛機會不會擔心？」沒多久本站就發生一件號誌建立前後兩段不一致進入錯線事故，印證了筆者所言不假！由於海端、宜蘭死傷事故殷鑑不遠，筆者就用同樣的標準檢視自己的單位：幾個月前在監視器上看到「某人」大半天老在行車室「聊天」，筆者私下告誡副座：「以前柴油客車駕駛室旁會張貼：『禁止與司機員聊天』的警語，所以不要被不必要的聊天絆住了！」過一陣子，筆者側面聽說：某值班站長當班接車時差點被進站列車撞死了...！筆者不動聲色耐心等候虛驚事件主角跟筆者自首，幾天後筆者問：有沒有什麼事要跟主任報告？副座：什麼事（裝傻）？筆者忍不住劈哩啪啦就開罵：「你知道『目擊者』怎麼敘述此次虛驚事件嗎？」目擊者說：「『我發現別的副站長都是經由地下道或是月臺北側步道跨越軌道，只有他是用跳下軌道跨越的！』如果你真的萬一不在了，他的『事故報告』就是這樣寫你知道嗎？三人成虎，他1個人就把你寫成『死有餘辜』，他絕對不會寫：『因為我找他聊天以致害他出場接車延誤了！』」副座被突然斥責後情急回應筆者：「誰叫你不陪他聊天？」筆者的理智線瞬間斷裂：「上班忙得要命要聊什麼天，他沒事幹啊？」有人無言啜泣著...，第2天上班踏進主任室，特大聲地問候：「主任早！」筆者回：「那麼大聲要嚇死人啊！」如釋重負的副座餘悸猶存的說：「那天真是嚇死人，差個零點幾秒就再見了！」記得海端事故後，局勞安室要各站站長集中上課，上課前一天局勞安室到站，筆者不客氣地問：你們知道海端事故的成因嗎？知道最該來上課的是誰嗎？第2天印證了筆者的說法，該來的沒來，總務室卻被指派來充數了。不要以為臺東站普渡後就不會出事，「誰家的孩子

請各自帶回去管教」，因為他差一點砸了筆者到臺東站6年不出事的招牌，拜託一下蛤！最近有人諷斥著局長只會在FB上「一陽指」作秀，還有人批評段裡管運轉的很多作為「以小人之心度君子之腹」，認為年輕替班副站長可能會犯什麼錯，改了又改什麼表格...，筆者說：看一下他們自己一路走來事故連連（尤其管運轉的），你怎麼會對他們的花拳繡腿還有期望？聽說有人連海端站內602次機車故障，回答要用「傳令法」開行救援列車...；或早年的東里站內封鎖尚未解除，63次堅持機外不進站，致延誤幾十分鐘，○調度員處置失當而被懲處，及至當了副段長到鹿野站指責筆者：電車線開關作業紀錄簿申請人通話時間：必須填寫封鎖時間以後才可以！筆者解釋：通話時間只是施工負責人填寫時間（前置作業），不表示是核准開始時間...（見電車線開關作業紀錄簿範例），某副段長還不耐地說：沿路下來就只有你這樣填寫！喔，好棒棒就繼續指鹿為馬吧！筆者一路走來對運轉規章最有自信，所以說過：「最瞧不起運轉科！」這不是無的放矢，從杜局長以降，規章就是規章，要尋求正確的解釋、用法，不是官大學問大，誰鳥你啊？你又不是林○堅，有總統在後面力挺，硬拗只會讓別人更加鄙視你而已，所以11月26日選後硬拗的已付出代價了！

我不是乖寶寶！111年9月29日局勞資，筆者業務提問：應正視不及乘車簽證問題！運務處答覆如下：依據本局旅客運送契約第21點第1項第1款但書及第2款規定：「但該列車為第二款所示列車時，仍不得搭乘」、「本局不發售無座票列車、觀光列車、團體列車或專開列車不得搭乘」。依據上述規定，經車站簽註不及乘車者仍不得搭乘本局不發售無座票之列車。本局指定班次對號列車車票，限當日當次車有效，旅客如不及搭乘其購買之列車，因逾有效期間已屬「失效票」，此非歸責於本局之情事，為維護普悠瑪、太魯閣及自強3000型之乘車品質，依上述規定不得簽註不及乘車搭乘。考量東部幹線多數（已幾乎全數）使用普悠瑪、太魯閣等不得簽註之列車行駛，為避免旅客滯留車站衍生相關問題，110年12月30日起開放末班車為普悠瑪、太魯閣號自強號

（3000）亦得簽註無座票之措施。讚嘆這個便當局，感謝這個無用的處啊！這個答覆打臉上一期○科長說○處長：原則上車站如果簽證後，車長要尊重！因為沒有白紙黑字車站誰敢簽證？102 / 3、4月 / 78卷2期路工面對「Bumbler」的鐵路-無言！筆者當年批評范前局長：見交通部臺灣鐵路管理局從業人員因公乘車領用乘車證實施要點肆：「從業人員居住地點，距服務處所在120公里以內，服務地點未配宿舍，須回家通勤者，准予發給通勤乘車證搭乘通勤電車、平快車、普通車，但通勤50公里以上者，准予搭乘復興號不佔位...」，路局主事者，位高權重，卻未能體恤手下員工，居然未見現有規定是否窒礙難行，傳真機一傳再傳乘車相關規定，竟視而不見時空環境已然不同，東線無通勤電車、復興號，僅早晚各1班區間車，如何應付上下班？我們的局長是交通部的意志執行者，亦是「傀儡」，完全在執行交通部「政策與意志」。交通部為了扶持高鐵（我們的敵人），不准我們與高鐵長途競爭（營收佔臺鐵70%），廣設車站卻增加資產折舊與人員薪資；拼命開賠錢郵輪式列車，到處欠班，搞的人仰馬翻，票價永遠凍漲，幾無報酬率可言，這到底是什麼經營邏輯？當國營事業每年領4.5個月年終時，我們呢？臺鐵人幾十年來從來不知道績效獎金什麼滋味？既然背負了這麼多政策因素，為什麼不能大聲說出來？無能的CEO、膽怯的CEO、厚顏的CEO....無法讓員工團結一心，卻能離心離德、互相猜忌、互相補票...看看「圓神出版社」，難道不羞愧？這篇投稿後來讓范局長大度的在局務會報宣布取消「神秘客」專抓同仁違章乘車政策，以上言論再送給現任把臺鐵賣了還苟且偷生到處拍照的杜局長，他只會如便當局諷刺的「一陽指」外，也看不出他麾下運務處有什麼能耐？見旅客運送契約旅客不及乘車，按以下規定處理：三十、不及乘車者，得憑票經車站改簽，搭乘乘車日當天同等級（含）以下列車，且不另行劃座（早年可劃座）；當天已無列車時，搭乘次日首班同等級（含）以下列車。（三）不及乘車者，得加價改乘乘車日當天較高等級列車，加價後再申請退票者，僅限加價部分，原乘車票不受理退票申請，退票手續費按加價後等級列車車



票價計算。以上有哪一段文字說明：不及乘車車票是「失效票」？到醫院看診，過號仍然要安插可能過2號或幾號進去，他們絕不敢叫你排到最後一號或明天再來，看你醫院會不會被砸？我們偉大的路局卻理直氣壯的說：搭最後一班車，要不然明天再來！見旅客運送契約（一）各級列車費率：1、自強號及其同級列車：每人每公里二點二七元。路局對外公告的契約裡用語解釋，自強號就一種費率，表示自強號就是一個車種，然後我們再分柴油自強號、PP、太魯閣、普悠瑪、新自強號3000型，煩不煩啊？莒光號不及乘車得加價改乘自強號（有補救的空間），但邏輯上花較多錢比較「愛」鐵路而買了自強號車票的旅客，不及乘車時卻被判死刑，除了不近人情的簽證外無任何補救措施？試想早上07：49開的411次不及乘車，只同意你搭10：03開的4521次區間車13：43到花蓮，再轉15：40開的4207次區間車17：07到宜蘭，宜蘭再轉17：48開的4211次區間車20：30到臺北，或是天黑了搭20：00臺東站開的447次00：15到臺北（已無捷運），還是乾脆明早再來搭06：30開的407次柴油自強號上臺北？臺鐵看似宅心仁厚選項不少，卻沒有一個是可以讓旅客滿意的，請捫心自問，以上選項你自己會接受嗎？早年「旅客運送實施細則」、「旅客運送實施細則附錄」或「客運票價及運雜費表」翻遍了也看不到「失效票」的名詞解釋，制定旅客運送契約前，也請參考一下臺灣高鐵相關規定，講規章筆者也還算懂規章，講「LP」筆者就笑你們沒有「LP」，路局就請直接宣布：「旅客運送契約成立後，如歸責於旅客無法完成運送，契約直接無效，或如規責於鐵路2倍賠償！」一翻兩瞪眼，不要搞個曖曖昧昧的「失效票」，只會招來民怨，讓現場窒礙難行，也會讓現場同仁更瞧不起你們的無能！要不路局也比照「重號退費」金額，「『得』加價20%買普、太、3000型新自強號『座位』上車」方案，好讓旅客、同仁皆大歡喜，別忘了我們還要跟其它運具競爭，比感動服務不是做獨門生意啊！

我不是乖寶寶！常在新進同仁教育訓練時說：如果不喜歡自己的工作請早離

開，不要委屈自己；不要只會丟問題，卻不思考如何解決問題？請檢視自己的工作，如果小編、部分工時都可以很容易取代你，就不要以為自己多了不起？所以，如果做表面功夫TRA的「春露」，或只會拍照上傳的局長、和只會轉傳確診人數不務正業的段「衛服部部長」，倒不如就請美編、廟公、乩童來路局，因為他們複製貼上或早晚3炷香，都比你還專業還虔誠啊！111年11月10日局勞資移師嘉義工務段召開，列席工務代表苦口婆心又無奈的對段內事務有諸多建言，與會勞方代表還安慰：「沒有工具就樂得不要做啊！」筆者當場諷刺：「發現雙方坐錯位子了，坐對面的段長應該跟後面的勞方代表座位互換才對，可愛的勞方拼命反映問題，而段長兩手一攤拼命的推問題，而不去思考如何解決問題？」；會中筆者提問：「運務處111年139名營運人員進用為何一延再延？」綜核科林科長：叭叭叭.....的講了一堆必須延遲到112年4月的理由...，嘉義車班代表會中提人力短缺，請特休非常不容易的問題，筆者飆罵：運務人力嚴重短缺，車站不願放人，臺東站12月就硬生生的被抓走2位優秀女同仁，否則車班關鍵人力會補不上去，車站旅客人力訓練相對容易，機、工、電各處都已招考過營運人員，我們卻延宕了1年半，連各處招生簡章辦法給你們抄都不會抄（扶不起的阿斗）！這完全做實了某退休副局長的說法「為什麼你們運務都找無效的（臺語）.....？」這也是幾年參與局勞資會議的感慨，資方管理階層本來就該做好的，卻反而要狗拿耗子的勞方給建議，還真是人肉鹹鹹「好官我自為之」撼動不了他，「阿斗」趕快跳河自盡吧！猶記得106年臺東車站效能提升改建中會勘，計程車司機提出：能不能幫他們排班處蓋遮雨棚？及站前機車停車亂象，雖有停車場業者進駐，但每月虧損數十萬，如何增加其經營利基，還能維持站前停車秩序，乃當務之急！109年貨運服務所臺東服務站提出：「太陽光電發電設備業者有意進駐臺東站」，幾次會勘乃研議將計程車排班處與機車停車場納入，並且將各停車場聯絡通道亦納入規劃，形成風雨走廊，如此可解決計程車排班處、機車停車場日曬雨淋，

並可增加光電業者投資面積的誘因，可謂一舉數得，且一再討論如何不破壞車站現有外觀視覺上的美感。而每月的協議組織會議，耳提面命督促工地安全，本站於109年6月提報「創新提案」毫無下文，卻見某站月臺無階化將渡板改小而獲得「創新提案」，就知道什麼叫胡搞瞎搞？更諷刺的是111年9月資開卻拿來做全局「標竿參訪」，經筆者抗議「創新提案」辛苦參與者竟未獲邀，才要到讓車站參與同仁的與會名額，後來同仁轉述：「標竿參訪」來的大部分是段長級！喔，遊山玩水、歌功頌德的行程，「大官」就跑出來了，這違背了筆者向來「獎由下而上，過由上而下」的主張，難怪筆者當天見到某運務段長會嗤之以鼻，海水退潮，誰沒穿褲子一目了然！不抽菸的筆者，幾年前聽說長壽菸以編號表示尼古丁濃淡，甚是好奇，聊天者提醒筆者說：「你們段長就是抽幾號長壽菸，你現在知道他抽幾號菸了吼！」筆者當下還想我為什麼要知道他抽幾號菸？阿諛、奉承、諂媚、送禮都不是筆者的風格，「寧鳴而死，不默而生」，嫉惡如仇也絕不同流合汙！11月28日花運段一年一度志工出遊，同仁轉述見到幾乎未到站服務的某志工依然跟團一日遊，你就知道好兄弟喝醉沒關係、政風查也沒關係、沒服務時數卻知道幾號菸也沒關係、工作很弱也沒關係！風行草偃，一個單位的風氣完全看領導者，「武大郎玩夜貓，什麼人玩什麼鳥」，是驢是馬牽出去遛一下馬上就知道！

我不是乖寶寶！11月某日張前段長到站，張前段長升視察時有個「十大罪狀」的黑函讓他一夜翻盤，所幸最後正義得以伸張；及至擔任副段長時還被奸人誣陷，某日局裡大隊人馬殺到花運段，調查一件「副段長不服從段長（何○軒局長時由機務調過來的陳○誠段長）領導」，所幸真金不怕火經得起考驗，後來已高升的鹿局長，當年臨走時還拍拍他的肩膀安慰他！到當了段長還有個南迴土石流「不聞不問、姍姍來遲」不實檢舉...，當年這些見不得人圍繞他身邊的齷齪小人，汲汲營營於想把最認真最正直可靠的人幹掉，筆者已然釋懷，路局已不見宰相，所以筆者接受○秘書長：「雖然失去...卻贏得尊

敬！」要不然怎麼會有一票「我不是乖寶寶！」連載14期的閱讀死忠粉絲？11月26日9合一選後執政黨慘敗，當晚很久不見自我感覺良好的蔡總統請辭黨主席，我們偉大的蘇院長接受「慰留」，這齷齪戲讓筆者想起早年國民黨敗選後，一定會有一票「狗腿」出來喊：「鞏固領導中心！」所以蘇院長就很委屈、忍辱負重地留下來「堅守崗位」，讚嘆我們的神，讚嘆我們的天啊，永遠是嚴以律人，寬以待己的酷吏，「無髮無天」到不知道社會自有公評！執政黨的良心王○堅議員說：「真想走，誰也留不住！真想賴，誰也趕不走！」這也對應到我們的杜局長，跪舔逢迎蘇院長立委女兒：鶯歌是北部最大站要裝置多部電扶梯的訴求，企業工會幾十年來的頑強抵抗臺鐵被公司化，他卻儼然似「公司化有功人員」般，恬不知恥到處拍照作秀，卻不去思考公司化他都是最高管理階層的有罪之身？

我不是乖寶寶！最近某人詢問筆者站裡考成如何打？筆者說由幾位副站長、主任打完後送給站長最後評分，合議制避免偏見！幾日後某人將考成表交給筆者，筆者說：沒有我的欄位怎麼打？沒有同仁請事病假天數、遺忘刷卡資料怎麼打？補送後還是沒有記嘉獎、申誠與轉轍器保養成績怎麼打？詢問幾位副座如何打？他們回答雖然沒有資料但都打好了！筆者調侃：那就是印象分數，就以帥不帥，美不美的標準來打好了，原來升官也可能隨便打一打，一堆蠢材，臺鐵被公司化好像剛好而已！最近有人「轉話」：「一等站長升遷，某人的影響力其實很小！」高層的爭功諉過一點都不意外，否則怎麼會有已卸任多年的「馬維拉」？否則怎麼還會有已退休「張前段長對筆者升遷的評價很差」這等鳥事？就是笑你們使壞都還沒有GG，近朱者赤，近墨者黑，「士為知己者死！」既不是知己就不需要瞻前顧後，路有伯樂或逐臭之夫，就讓街頭巷議或老天來評價吧！



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 111 年 10 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	318,931	暫收款	25,000
銀行存款	21,283,867	暫收款-稅金保留款	198,112
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	215,967
預付款	1,072,500	勞動部補助款	0
定期存款		代收付-勞保費	25,444
本會定期存款	15,450,919	健保費	34,211
團保履約保證金	2,000,000	活動費專款	0
固定資產		本會活動費	391,794
房屋及建築	453,072	團保費	13,206,226
累計折舊	(74,948)	互助慰問金	1,521,500
什項設備	550,374	抗爭基金	23,118
累計折舊	(196,177)	應付款	26,598
會務發展基金專戶	14,062,429	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,729,672	固定資產準備	732,321
		會務發展基金準備	14,062,429
		資產變賣(會址)	17,729,672
		歷年累計結存	17,180,411
		上年度餘額	2,138,842
		本年度餘額	2,277,494
合計	72,789,139	合計	72,789,139

臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 111 年 11 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	340,559	暫收款	50,200
銀行存款	26,962,728	暫收款-稅金保留款	198,112
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	215,967
預付款	284,000	勞動部補助款	0
定期存款		代收付-勞保費	25,444
本會定期存款	15,450,919	健保費	34,211
團保履約保證金	2,000,000	活動費專款	0
固定資產		本會活動費	391,794
房屋及建築	503,072	團保費	17,640,701
累計折舊	(82,863)	互助慰問金	2,066,250
什項設備	550,374	抗爭基金	23,118
累計折舊	(215,544)	應付款	26,598
會務發展基金專戶	14,062,429	存入保證金	3,000,000
會址專戶	17,729,672	固定資產準備	755,039
		會務發展基金準備	14,062,429
		資產變賣(會址)	17,729,672
		歷年累計結存	17,180,411
		上年度餘額	2,138,842
		本年度餘額	2,185,058
合計	77,723,846	合計	77,723,846



臺灣鐵路工會 111年 11月~12月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
111.11.01	本會	召開工務工時協商預備會議
111.11.02	本會	員訓中心辦理111年特考班(第一梯次), 講授「鐵路工會業務簡介」本會遴派秘書吳長智、組長林佑哲授課
111.11.07	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
111.11.08	本會	召開第15屆第10次理事會議暨補選常務理事
111.11.09	本會	召開局勞資第11屆第42次預備會議
111.11.09	本會	出席勞動部辦理「建構勞資雙方團體協商追蹤調查機制」生產力中心訪談, 本會遴派常務理事周寶惠
111.11.14	本會	參加泰國曼谷ICLS委員會議(視訊)研究組組長林佑哲出席
111.11.15	本會	召開機務日班協商預備會議
111.11.15	本會	召開電務工時協商預備會議
111.11.15	本會	陳理事長參加第477次局務會報
111.11.17	本會	召開團體協約入廠輔導會議
111.11.17-18	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
111.11.22	本會	召開團體協約第323次預備會議
111.11.23-24	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
111.11.28	本會	陳理事長參加第478次局務會報
111.11.30	本會	員訓中心辦理111年特考班(第二梯次) 講授「鐵路工會業務簡介」本會遴派副組長黃文政授課
111.11.30-12.01	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
111.12.01-02	本會	勞動部辦理「111年度國際勞動事務研習營」本會遴派延平分會理事謝宜榮出席
111.12.03	本會	辦理職工福利委員會111年度集團結婚
111.12.05-07	本會	辦理111年勞資關係研討會(苗栗馥藝金鬱金香酒店)
111.12.06	本會	勞動部辦理111年度「女性工會幹部暨會務人員成長營」本會遴派臺中分會理事楊淑惠出席
111.12.09	本會	員訓中心第51期司機員班「工會業務簡介」本會遴派秘書吳長智、專員蔡靜如、助理專員廖美如授課
111.12.09	本會	召開第15屆第10次監事會議
111.12.12	本會	召開機班工時協商預備會議
111.12.12	本會	召開餐旅服務總所勞資預備會議
111.12.13	本會	召開運務車站工時協商預備會議
111.12.13	本會	勞動部辦理111年度「青年工會幹部成長營」本會遴派理事蘇雅傑出席
111.12.14-15	本會	召開臺鐵公司化子法協商會議
111.12.16	本會	員訓中心111年特考班(第三梯次) 講授「鐵路工會業務簡介」秘書吳長智授課
111.12.19	本會	陳理事長參加第479次局務會報
111.12.19	本會	召開勞工退休準備金監督委員會會議
111.12.21	本會	召開工務工時協商預備會議
111.12.26	本會	臺中分會辦理「111年新進人員教育訓練」, 本會遴派研究組組長林佑哲授課
111.12.27	本會	召開第15屆第18次擴大常務理事會議
111.12.27	本會	召開第15屆第16次常務監事會議
111.12.27	本會	召開團體協約第324次預備會議
111.12.28	本會	召開局勞資第11屆第43次預備會議



陳理事長帶領工會幹部至交通部召開子法協商會議



111年鐵路特考班組長林佑哲授課「鐵路工會業務簡介」



召開第15屆第10次理事會議暨補選常務理事

臺灣鐵路工會111年11月~12月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
111.11.02	延平分會	召開第14屆第2次臨時理事會議
111.11.09	嘉義分會	召開第14屆第2次臨時理事會議
111.11.10	花蓮分會	召開第11屆第20次地區勞資預備會議
111.11.15	臺北機廠分會	召開職業安全衛生委員預備會議
111.11.16	基隆分會	召開第14屆第2次臨時理事會議
111.11.17	臺北第一分會	召開第11屆第18次地區勞資預備會議
111.11.18	花蓮分會	召開第11屆第4次臨時地區勞資預備會議
111.11.18	新竹分會	召開第11屆第16次地區勞資預備會議
111.11.21	屏東分會	召開第11屆第20次地區勞資預備會議
111.11.21	嘉義分會	召開第14屆第3次臨時理事會議
111.11.29	臺東分會	召開第11屆第15次地區勞資預備會議
111.12.02	臺北機廠分會	召開第12屆第20次地區勞資預備會議
111.12.09	基隆分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.12	彰化分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.12	彰化分會	召開第11屆第20次地區勞資預備會議
111.12.13	臺南分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.13	屏東分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.13	嘉義分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.13	高雄機廠分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.13	高雄機廠分會	召開第11屆第20次地區勞資預備會議
111.12.13	高雄分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.13	高雄分會	召開第11屆第20次地區勞資預備會議
111.12.14	臺北第一分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.14	臺北第一分會	召開第11屆第19次地區勞資預備會議
111.12.14	宜蘭分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.16	臺北機廠分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.19	臺中分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.19	臺東分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.20	延平分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.20	花蓮分會	召開第14屆第3次理事會議
111.12.20	新竹分會	召開第14屆第3次理事會議



臺北機廠分會理事長侯玉麟
致送退休會員紀念品



新竹分會理事長孫英峰
慰問會員並致送慰問金



彰化分會理事長黃富國
致送退休會員紀念品