

選用臺灣菸酒公司「34度金箔燒酎」，
嚴選臺灣優質蓬萊米蒸餾萃取，
與頂級蘇維翁紅麴葡萄酒勾兌而成。
讓酒液的晶瑩剔透與金箔璀璨輝映，
搭配細緻醇柔的口感成為視覺與味覺一大饗宴。



品酒價 2,999元

- 臺鐵夢工場 -



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、許壬璋、郭俞均、劉韋忻、陳宥華
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、李晔鳴
陳明哲、許育銓、莊文軒



工會QRcode

路工

113年9、10月
第89卷第5期



臺灣鐵路企業工會 第16屆第1次會員代表大會

- 臺灣鐵路企業工會第16屆理事當選名冊
- 臺灣鐵路企業工會第16屆監事當選名冊
- 臺灣鐵路企業工會第32屆職工福利委員勞方代表當選名冊
- 2024國際勞工團結中心ICLS東京論壇
- 臺灣鐵路工會臺東分會第一屆歌唱比賽
- 勇闖馬來西亞
- 漫遊江之島

臺灣鐵路企業工會第16屆第1次會員代表大會



快訊

會址： 台北市 100 北平西路三號
台北車站六〇四四室
電話： (02) 2389-6116
(02) 2381-5226 轉 3072
傳真： (02) 2389-6134

敬請張貼

台鐵企業工會 實力談判 捍衛員工權益 不靠表演 不敲鑼打鼓 不投機取巧 偷割稻尾

今日(10月22日)，交通部部長陳世凱與台鐵企業工會舉行會談，雙方進行意見交流。部長首先表達了對員工待遇的關懷與支持，並承諾將全力協助台鐵公司的營運發展。陳部長亦帶來行政院即將核定「從業人員待遇表」的最新消息。

1. 從業人員起薪增加幅度為 1,800 元至 3,140 元，並將追溯自報到日的相關差額及加班費（例：第 11 階起薪核定後為 36,140 元，增幅約 3,140 元）。
2. 台鐵局原有員工選擇轉任從業人員者，將依據「職務對照表」轉任相應層級，起薪按「從業人員待遇表」核定，並得依層級轉任原年資提敘薪點，追溯至 113 年 1 月 1 日。

雙方亦達成以下與待遇有關共識：

1. 民俗節日出勤獎金(清明、端午、中秋)，經工會極力爭取，台鐵公司董事會已通過，報交通部備查後實施，民俗節日當日，執行疏運任務員工每出勤 1 日發給定額 1,500 元等值禮券。同時追溯本年度端午及清明二節日，台鐵公司承諾明年度起，將爭取改以獎金發給，提高員工士氣。
2. 有關夜點費、危險津貼、地域加給適用對象，交通部將提報爭取從業人員適用，另外，部長表示將進一步爭取提高此三項金額。

針對「從業人員待遇表」、「民俗節日出勤獎金」、「夜點費」、「危險津貼」、「地域加給」等議題提升與改善，本會早於今年 1/30 與臺鐵公司達成溝通並送董事會通過，絕非其他工會以誤導方式偷換功勞，對此本會深感不齒。台灣鐵路企業工會堅持實力至上，唯有透過合法協商與專業能力，才能真正改善員工權益。希望大家明白，天上不會掉餡餅，唯有團結一致、共同努力才能爭取到應得的待遇與福利。



路工

113年09月10月
89卷第5期



封面：臺灣鐵路企業工會第16屆第1次會員代表大會…編輯部

封面裡：臺灣鐵路企業工會第16屆第1次會員代表大會…編輯部

勞動線上

02.第12屆第17、18次勞資會議節錄…文宣組

20.臺灣鐵路企業工會第16屆理事當選名冊…組訓組

21.臺灣鐵路企業工會第16屆監事當選名冊…組訓組

22.臺灣鐵路企業工會第32屆職工福利委員勞方代表當選名冊…組訓組

國際會議

23.2024國際勞工團結中心ICLS東京論壇…研究組

文康活動

26.臺灣鐵路工會臺東分會第一屆歌唱比賽…山丘上的梅子

揮灑天地

29.勇闖馬來西亞…跳跳

34.漫遊江之島…享享

會務報導

37.臺灣鐵路工會113年8~9月資產負債表…會計組

39.臺灣鐵路工會113年9~10月活動紀要暨分會會訊…組訓組

封底裡：工會快訊…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。

國營臺灣鐵路股份有限公司

第12屆第17次勞資會議紀錄



時間：113年8月21日上午 9 時30分

地點：本公司第1會議室

主席：王代表志國

壹、主席報告事項：本次會議由機務處 業務簡報

臺灣鐵路工會詢問：

（一）有關枋寮及大甲備勤房舍進度？

機務處回復：

- 1.枋寮備勤房舍因112年10月27日本案工程現勘確認時，現場額外發現屋況疑似有結構問題，現高雄工務段刻正辦理「耐震初評勞務案」，有關本處乘務人員因應方案，經評估目前居住尚無疑慮，俟結構補強工程開始（預計需2個月），即遷入後站枋寮分駐所備勤房舍（已完成現況改善及獲得機班代表同意），並將請清潔公司辦理入住清潔與裝設冷氣設備。
- 2.大甲備勤房舍本案主體經費為630萬元，本處已提供預算及工程執行號交由臺中工務段設計圖說方案，業於

7月9日該段蒐集完成使用單位意見，彙整後7月底送中區會計審查，期間補充修正審查意見，截至目前尚在審查中，本案招標文件中工段已先行製作完成，待預算部分中區會計處審查同意後，預計9月初送中區發包中心審查。本案預計明（114）年1月底完工，完成驗收之後預計2月中可使用。

臺灣鐵路工會詢問：

（二）重啟調查維修工具更新計畫？

機務處回復：

- 1.有關維修工具購置經費：
 - （1）一般手工具，由各段調查各段內所需工具數量及經費需求，以公務連繫表模式，報送處內核撥經費自行購供（單價超過一萬元者另取執行號驗收後建帳納管）。
 - （2）電動及小型機電工具，各單位視需求及斟酌現有工具之替代性，簽處核撥經費自行購置（經費處



理原則同一般手工具)。

- (3) 大型工具設備，考量各段修別(一、二級檢修)，原則上不同意予以購置廠修(三、四級)設備。

2.各廠段維修工具需求提報時機：

- (1) 常態通用大型設備於會計年度預算編列時報送預算需求。
- (2) 非常態大型設備提報需求報處研議。
- (3) 一般小型工具設備，各單位依年度汰舊換新、數量補充或因車輛檢修需求報送文件(工具名稱、規格、段簽及廠商報價等)送處核撥經費。
- (4) 機廠因會計獨立，由各廠自行編列預算購供(行政流程仍需報處)。

3.有關EMU900型及EMU3000型所需特殊維修工具，於新車購車契約內包含購置特殊維修工具，待立約商完成交付並完成驗收後方能領用。

臺灣鐵路工會詢問：

- (三) 就目前車輛於線上故障如何追蹤？

機務處回復：

車輛於線上故障部分依規定僅能由行控處調度員與車輛司機員進行聯繫確認，針對故障樣態進行車輛追蹤及線上調度處置，並於MMIS登載故障通報；車輛所屬機務段即可取得相關資訊，針

對車輛故障樣態進行處置，如故障無法立即排除者則安排臨時檢修作業。

臺灣鐵路工會詢問：

- (四) 建請將各車輛所屬配置表給於各車班以利方便讓車班通知故障訊息。

機務處回復：

本處車輛配置現由MMIS系統進行車籍配屬管理，配置表輸出功能亦由MMIS系統進行輸出，以利車輛配屬動態變動時立即追蹤。

臺灣鐵路工會詢問：

- (五) 加班費管控不得已112年作為比照的依據。

機務處回復：

本處依據公司113年5月29日第4次「財務改革專案小組」決議(113年6月3日鐵財規字第1130022840號函)，訂定113年目標值為112年同科目決算數(年度加班費總額(延長工時加班費+未休假加班費))，以達到本公司「減少虧損」目標，雖本處仍會遵守改革小組加班費目標值決議，惟會更重視各段，甚至段內不同單位之個別維修效能、業務增減及人力調配，確實審查同仁加班必要性及急迫性並鼓勵同仁休假，以達兼顧產能調整與照顧員工身心平衡健康的目的，並不單以縮減各段各自112年加班費為唯一管控方式。

臺灣鐵路工會詢問：

- (六) 落實故障車不上線的機制。

機務處回復：

本公司針對車輛上線前由司機員進行出庫檢查，若遇車輛異常情形則通報運轉人員，由機車調配室派檢查人員前往查察，並依「機車車輛異常程度分級處理表（出庫）」進行判定，在確認車輛安全無虞之情況下辦理車輛上線運轉。

臺灣鐵路工會詢問：

（七）花蓮機廠噴漆間不足使用，導致客車進廠修護，為達成上級要求準時出廠，都直接在廠內股道上磨土噴漆，造成廠內嚴重的空氣污染，影響員工的健康，請機務處提出改善方法。

機務處回復：

花蓮機廠（下稱花廠）於85年5月遷移至現址，廠房佔地33930平方公尺，挑高20公尺。檢修路線240公尺，有四股修車坑線、兩股配件線，檢修工廠內車輛置放位共有16車位，屬於狹長型之廠房股線不多但股線長，初建之時並無專屬之噴漆間。

花廠至100年間才興建噴漆廠並於101年試辦啟用（迄今尚未取得使用執照），因花廠原修車業務以柴聯車、柴油客車為主，故新建之噴漆廠只能容納一輛車於噴漆間內施做。

花廠於112年開始試修一般客車，113年開始以維修一般客車為主要業務。因一般客車於三檢時需全車噴漆塗裝，又因車齡過於老舊每輛車為求車身表

面塗裝美觀，噴漆前都須大量補土大量的研磨補土，以致增生空氣汙染之問題。

花廠因噴漆間不足使用，造成廠內嚴重的空氣污染，目前因應措施如下：

- 一、嚴格要求廠商於研磨補土作業時必須使用吸（集）塵設備，若無使用立即要求其停工。
- 二、花廠將於市面尋訪大型吸（集）塵設備並請大處協助購買，於廠商研磨補土時再加強鄰近區域空氣中粉塵之收集。
- 三、協調廠商研磨補土之作業時間於每日16時30分後或於星期六施作，以避免與本廠員工作業時間重疊。
- 四、督促廠商於研磨補土後將地面上之粉塵清掃乾淨，避免粉塵再度飛揚於空氣中造成第二次汙染。
- 五、花廠目前維修之客車皆車齡老舊，車身蒙皮平整度甚差，所需補土之面積及厚度皆相對大且厚，三級檢修時若車身表面以「油漆」塗裝，必須研磨補土之數量甚多且表面需相當細緻，並且每次噴漆約需3-5工作天，相對擠壓到噴漆間使用時間。

花廠遷建之初係以維修柴聯車設計規劃廠房配置，現今再增建噴漆間實屬不易，且「建物使用執照」之取得，及「固定污染源排放許可證」變更取得都是一個難題，再者因廠地屬狹長型再增建之噴漆廠房將無法達到相對的使用價



值且影響整廠車輛檢修流程；以上改善方案為在此困窘環境下之權衡措施。

貳、歷次會議追蹤辦理情形：

第121501案：現在職任副站長已登記南居北工者，權責單位如何因應？

（一）第12屆第17次會議營運處說明：

有關第12屆第16次會議追蹤案件，本處說明如下：

一、東區營運處114年至116年屆齡退休人數，因資料包含其他職稱人員，因此陳報人數有誤，實際114年至116年屆齡退休副站長人數需更正為0，更新表格如下：

公司第12屆第15次勞資會議追蹤案（案號：121501）				
北區營運處	目前缺額	114年-116年屆齡退休		
		114年	115年	116年
		1	2	1
小計	0	4		
東區營運處	目前缺額	114年-116年屆齡退休		
		114年	115年	116年
		0	0	0
小計	5	0		
南區營運處	目前缺額	114年-116年屆齡退休		
		114年	115年	116年
		1	2	1
小計	0	4		
中區營運處	目前缺額	114年-116年屆齡退休		
		114年	115年	116年
		3	2	4
小計	1	9		
總計	6	17		

二、各營運處副站長缺額派補情形如下：

（1）北區營運處：共4位屆退人員派補如下：

屆退日期	姓 名	遞補處	遞補人員
114.7.16	賴○銘	東區	陳○弘
115.1.16	鄭○驚	內陞	
115.1.16	李○志	東區	方○瑋
116.7.16	陳○淦	內陞	

（2）東區營運處：現缺額共5位，南居北工名冊中，現僅1位登記調入東區，並已於上半年度區函商調。

（3）中區營運處：共1現缺（已派補完成）及9位屆退人員派補如下：

屆退日期	姓 名	遞補處	遞補人員
114.1.16	林○楠	北區	林○怡
114.7.16	王○廷	內陞	
114.7.16	杜○飛	東區	張○百
115.1.16	賴○標	內陞	
115.1.16	劉○安	北區	黃○佑
116.1.16	賴○雄	內陞	
116.1.16	吳○欽	東區	柯○鑽
116.1.16	施○儒	內陞	
116.7.16	謝○鴻	東區	林○辰

（4）南區營運處：共4位屆退人員派補如下：

南區說明歷年來商調登記於南居北工名冊上同仁，不乏商調後6個月以上，原單位始同意過調，為利人員銜接效率，114年至116年屆齡退休之4名副站長預估缺，已商調4名登記南居北工之現職副站長，俟南區副站長職務出缺時，無須再發函商調。

第12屆第17次會議決議：

一、勞資雙方達成共識，請各區營運處（北、中、南、東）副站長缺額派補，依上開盤點之缺額採內陞外補順序作為參數。

二、結案。

參、第12屆第12次業務詢問：

案由：有關例假日上班，臺鐵公司如何辦理，請說明。

（一）第12屆第17次會議人力資源處說明：

本案以本公司113年8月14日鐵人考

字第1130032998號函知各單位配合辦理並副知臺灣鐵路工會。

第12屆第17次會議決議：

一、依113年8月14日鐵人考字第1130032998號函辦理。

二、結案。

肆、第12屆第15次業務詢問：

案由：工安快報內容之間接原因應呈現客觀事實，避免讓員工誤解為本身行為疏失。

第12屆第17次會議決議：

一、下次職安委員會議加強宣導，請各單位職災調查報告內容文字，應注意措詞用語，避免讓員工產生誤解。

二、同意結案。

伍、第12屆第16次業務詢問：

案由：就區營運處代表出席的需求，而就執行面的代表性問題請提出說明。

（一）第12屆第17次會議營運處說明：

一、原則代表處會負責統籌辦理營運處業務，如本次勞資會議需提供營運處副站長屆退資料，則是由本處彙整辦理。

二、如遇到代表處無法處理之問題，則會簽陳朱副總經理裁示，如WebTA需要權責單位負責後續維護。

第12屆第17次會議決議：同意結案。

陸、新增案件：

案由一：臺鐵公司員工依規定執行勤務時，遭身心攻擊，相關權責單

位未見積極介入有效處理，並影響公司聲譽，以大林站為戒，應研擬事前、事中、事後因應對策，遵辦為憑。（提案人：臺灣鐵路工會，列管案號121701）

決議：

一、請職業安全衛生室儘速研擬因應對策（事前、事中、事後）及相關SOP流程圖的制定。

二、繼續追蹤。

案由二：有關臺鐵職福會本於權責辦理職工福利事項時，依相關法令與公司章程及團體協約明定之，資方有配合與協助的義務，臺鐵公司化後，為強化職工福利事項，職福會擬租用臺鐵公司空間與場域用於辦理職工福利事項，但申辦時卻屢遭權責單位推拖與互卸責任，請公司權責單位提出說明，並提出後續類似事項相關流程。（提案人：臺灣鐵路工會，列管案號121702）

決議：

一、請權責單位於下次勞資會議前提出說明。

二、繼續追蹤。



國營臺灣鐵路股份有限公司

第12屆第18次勞資會議紀錄



時間：113年9月13日上午10時

地點：花蓮工務段會議室

主席：黃副總經理振照、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。

（一）第12屆第17次會議人力資源處說明：交通部刻正審議中。

第12屆第17次會議決議：

一、有關清明節、端午節、中秋節比照農曆春節發給出勤獎金案，估計下次勞資會議前會有較具體的結果呈現。

二、繼續追蹤。

（二）第12屆第18次會議人力資源處說明：

一、本案經交通部函復略以本公司宜將民俗節日疏運相關獎勵納入從業人員經營績效獎金制度設計，另轉調人員由交通部依公務人員激勵辦法訂定之員工激勵及表揚相關規範，授權本公司自行規劃相關疏運出勤獎勵機制。

二、本處刻正依交通部113年8月20日修正「交通部與所屬機關（構）員工激勵及表揚要點」規劃相關疏運出勤獎勵機制，完成後將提供工會檢視後依程序辦理。

第12屆第18次會議決議：

一、請人力資源處積極妥善處理。

二、繼續追蹤。

第121401案：公司化後為提高工作效能、發展工程技術、加強績效管理，建請公司訂定工程獎金支給作業要點，以符實務。

（一）第12屆第17次會議人力資源處說明：

有關繼續任用人員於113年公司成立後派兼專案工程處後可否支領趕工津貼，陳副總於113年7月23日召開會議指示專案工程處專簽辦理，專案工程處於113年8月9日會辦本處。

第12屆第17次會議決議：

一、請人力資源處補充會議中口頭報告：有關研商訂定工程獎金會議決議請本處洽台電、台水、港務公司、郵政公司及機場公司有無類似工程獎金及其做法，經本處洽台水、港

務、中油、台電、台糖、桃機及郵政等公司，僅台電及台糖有類似獎勵，訂於經營績效獎金中，其餘公司無類似獎勵。

二、繼續追蹤。

(二) 第12屆第18次會議人力資源處說明：

刻正參考工會提供「臺北市政府新建工程處工程獎金實施計畫」研擬本公司工程獎金作業規定草案，完成後將先提供工會檢視後依程序辦理。

第12屆第18次會議決議：

一、下次會議請專案工程處出席並針對可否支領趕工津貼辦理情形說明。

二、另請人力資源處儘速研擬相關工程獎金支給作業要點，預估兩個月提出初步研擬計畫及後續相關行政程序。

三、繼續追蹤。

第121701案：臺鐵公司員工依規定執行勤務時，遭身心攻擊，相關權責單位未見積極介入有效處理，並影響公司聲譽，以大林站為戒，應研擬事前、事中、事後因應對策，遵辦為憑。

(一) 第12屆第18次會議職業安全衛生室說明：

一、不法侵害預防本公司依勞動部預防指引訂有預防計畫及相對應表單供各單位主管依計畫執行規劃實施並帶領各工作場所主管、職安人員及勞工代表等依所屬工作場所特性滾動檢討。

二、有關預防計畫內於事前可透過：

(1) 工作場所危害辨識及評估危害，各單位應依各自工作特性，實際風險概況等，建立職場不法侵害

危害辨識及風險評估，以有效執行工作環境或作業危害之辨識、評估及控制。

(2) 適當配置作業場所，對於風險項目應依消除、取代、工程控制、管理控制及個人防護具等優先順序，就個人風險因子進行評估時，應避免制式化或標籤化，否則易有歧視之嫌。

(3) 依工作適性適當調整人力，可透過「適性配工」與「工作設計」兩個面向進行檢點，另對於易發生之熱區（高風險區）考量配置因應人力或緊急措施設備。

(4) 建構行為規範，高階管理階層應改善組織文化並採取相關措施，且應以身作則，負執行此政策之責任，發揮典範領導力。主管階層應自我示範，避免排斥、脅迫、辱罵、毆打等不當或不法對待勞工。勞工間相互尊重、互為理解、自我審視有無不適當言行。

(5) 辦理危害預防及溝通技巧訓練，對於每位工作者，包含主管及雇主皆應接受職場不法侵害預防之教育訓練。

三、事中依程序建立事件處理程序：

(1) 申訴或通報，單位主管在相關會議場所應鼓勵其自行通報，以利啟動適當之保護措施。對於職場不法侵害之申訴或通報，應由專責人員處理。

(2) 通報處理，申訴或通報處理過程必須確保客觀、公平及公正，落實被害人、申訴人、通報者之權益保障與隱私保護，確保申訴或通報者不會受到報復。調查處理依本公司職場不法侵害事件處理



之流程辦理。

四、事後處置程序：

- (1) 當出現直接與執行職務相關之不法侵害問題時，各單位應根據勞工不同的傷害程度提供保護、安置及協助，並對受害者提供身心健康協助。
- (2) 採取預防再發生之必要行動，因業務和工作場所環境特性如採取隔離、調離或增加防護設備阻隔等預防。
- (3) 可參考計畫附錄所列資源，尋求外部相關目的事業主管機關或專業團體提供之身心健康諮詢、輔導或權益保障之協助。
- (4) 對於受害人應提供立即性、持續性及支持性的保護措施，受害者或目睹不法侵害事件之勞工，可能會出現長期或短期心理創傷、害怕回到工作中、感到無力等情緒問題，單位主管主動積極導入EAPs、安排心理諮商、同儕輔導、復健或休假，或彈性調整職務內容與工作時間等，給予支持和協助。
- (5) 重新辦理工作場所危害辨識及評估危害，依發生案例重新檢視工作實際風險，建立職場不法侵害危害辨識及風險評估，亦可透過會議檢討研議改善之對策之有效性。並持續以PDCA方式滾動檢討實施。

五、有關大林站不法侵害案，總公司職安室已於113年8月28日會同鐵路警察局、臺灣鐵路工會、本公司人力資源處、北區營運處、中區營運處、南區營運處、東區營運處等辦理該工作場所職業安全衛生稽核。相

關檢討及後續建議事項如下，後續由公司職安室追蹤管考。

- (1) 請四區營運處依據職業安全衛生設施規則第324 - 3條之規定：「辨識及評估危害、適當配置作業場所、依工作適性適當調整人力、建構行為規範、辦理危害預防及溝通技巧訓練、建立事件之處理程序、執行成效之評估及改善」，逐一滾動檢討，修訂預防計畫。通報流程及執行面要能夠貼切實際作業的需求。
- (2) 職安法第18條第2項，勞工執行職務發現有立即發生危險之虞時，得在不危及其他工作者安全情形下自行停止作業及退避至安全場所，並立即向直屬主管報告，有關勞工避難權請加強宣導。
- (3) 關於密錄器的使用，相關應負法律及個人保管的責任，一定要清楚讓同仁能夠了解，請四區營運處重新評估後，進行配發意願普查。
- (4) 工作現場監視設備，請四區營運處再次進行調查對熱區（高風險場所）的需求，納入年度設備改善計畫。
- (5) 有關車站保全人員的設置應針對實際需求及執行方式做綜合規劃，請四區營運處在現有鐵路警察及當地警察機關聯防機制下，進行場域風險評估及歷史事件發生機率統計，找出高風險區域優先推動。

第12屆第18次會議決議：

- 一、請職業安全衛生室儘速研擬因應對策（事前、事中、事後）及相關SOP流程圖的制定。

二、繼續追蹤。

第121702案：有關臺鐵職福會本於權責辦理職工福利事項時，依相關法令與公司章程及團體協約明定之，資方有配合與協助的義務，臺鐵公司化後，為強化職工福利事項，職福會擬租用臺鐵公司空間與場域用於辦理職工福利事項，但申辦時卻屢遭權責單位推拖與互卸責任，請公司權責單位提出說明，並提出後續類似事項相關流程。

(一) 第12屆第18次會議資產開發處說明：

有關職福會擬租用臺鐵公司空間與場域用於辦理職工福利事項，為確認申辦單位窗口及釐清相關法律疑義，本處已訂於113年9月24日，邀集政風處及公共事務處研商，建物直接出租職福會與公職人員利益衝突迴避法適用疑義，俟確認相關事宜後再與職福會商議後續辦理方式。

第12屆第18次會議決議：

一、請資產開發處針對本案召開專案會議，於下次勞資會議前提出初步方案。

二、繼續追蹤。

參、第11屆第46次建議事項：

案由：電務處人員爭取無責任事故獎金案，請電務處說明進度。

(一) 第12屆第17次會議人力資源處說明：

已收到工務處、機務處、電務處、行控處回復相關資料，刻正彙整修訂內容，俟彙整簽陳核定後，提報近期董事會。

第12屆第17次會議決議：

一、請人力資源處補充辦理情形如下：

(1) 工務處經113年5月14日時協商會議列案檢討個人及團體無責任事故獎金，與勞方代表協調獲共識，並於113年7月14日簽公司核准。

(2) 機務處經112年6月26日臺北機廠地區性勞資會議第12屆第23次會議決議納入機廠技術助理，並於113年5月9日簽公司核准。

(3) 電務處經113年3月21日第11屆第46次勞資會議決議納入電務處人員爭取無責任事故獎金案，於歷次工時會議向勞方代表說明辦理進度，並於113年3月28日簽公司核准，113年8月29日工時協商會議決議通過。

(4) 行控處經113年4月17日第12屆第13次勞資會議決議將行控處需要修訂個人無責任事故獎金一併整體考量，並於113年4月29日簽公司核准。

(5) 本處於113年7月3日鐵人給字第1130027145號函請工務處、機務處、電務處及行控處填寫修正理由、修正對象、修正對照表、「軍公教員工給與項目訂修及檢討作業檢視表」，及提供修正所需經費、貴處用人費用是否足以支應、占貴處用人費比率之相關資料。本處彙整工務處、機務處、電務處、行控處修正理由、修正對象、修正對照表、檢視表及修正所需經費、用人費是否足以支應等相關內容，嗣完成整併及修訂內容後，提供臺灣鐵路工會審閱後，依程序提報董事會審議並函報交通部。

(6) 有關工務處、機務處、電務處、行控處修訂內容如下：



(1)個人無責任事故獎金	
工務處	1.原規定：實際辦理現場路線養護作業人員之技術領班、技術副領班、技術助理、助理工、助理工務員、技術工。 2.新增職稱：工務員、營運人員、基層服務員。
機務處	1.原規定：各機廠實際擔任檢查員工作之工務員、助理工務員。 2.新增職稱：技術助理、技術員、技術工。
電務處	新增：電務段、電力段及電訊中心辦理現場設備養護工作之副工程司、幫工程司、工務員、助理工務員、技術領班、技術助理、基層服務員、約僱人員、營運人員。
行控處	新增：行控處行控中心實際擔任行控工作之主任調度員、幫工程司、調度員、機車調度員、機車長、司機員、工務員、助理工務員、技術助理、營運員、服務員。

(2)團體無責任事故獎金	
工務處	1.原規定：各工務段橋梁、號誌區及監工區。 2.新修訂：各工務段號誌保安及責任區。
電務處	新增：各電務段、電力段及電訊中心所屬各分駐所(室)。

二、有關辦理進度適時讓臺灣鐵路工會瞭解，俟勞資雙方達成共識後，依程序提報董事會。

三、繼續追蹤。

(二)第12屆第18次會議人力資源處說明：

刻正將工務處、機務處、電務處、行控處修正理由、修正對象、修正對照表彙整個人及團體無責任事故獎金修正草案中，並修改檢視表及修正所需經費、用人費是否足以支應等相關內容，俟彙整後，提供工會審閱後，依程序提報董事會審議並函報交通部。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

肆、第12屆第12次建議事項：

案由：建請改善縱貫K167-K168間無線電收訊不良情形，以維護行車安全。

(一)第12屆第17次會議電務處說明：
本案已訂113年8月20日辦理議價事宜。

第12屆第17次會議決議：

一、本案113年8月20日完成決標事宜，8月底預計完成發包作業，預計114年6月前完工，俟8月底完成發包作業確認後，後續移請臺中地區勞資會議列管研商。

二、繼續追蹤。

(二)第12屆第18次會議電務處說明：

有關「苑裡站南行車調度無線電中繼器新設及銅鑼轉播站天線移設工程」案已於113年8月20日完成決標及發包作業，目前尚辦理開工前置作業中，預計113年10月1日開工，以及114年6月前完工。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

伍、第12屆第13次建議事項：

案由：總公司員工停車位嚴重不敷使用，建請於臺北車站就近另覓適當地點設置員工專用停車場，另請資方檢討原員工付費停車之東西兩側停車場，場內仍有空格，門閘卻顯示為零位，致使待進場車輛在外大排長龍，影響上班報到時間。

(一)第12屆第17次會議工務處說明：

有關於臺北市中山區正義段四小段516及516-1部分地號土地(面積約151平方公尺)設置員工機車停車場

一、因涉國產署土地臺北工務段刻正修正停車場平面圖，預計113年8月16日完成。

二、另東邊土地標的(公園段一小段1-9地號)使用分區為道路用地，現已開闢道路使用。依臺北市市區道路管理自治條例第6條規定「已成立公用地役關係之市區道路，其土地所有權人不得違反供公眾通行之目的而為使用。」，爰無法違反供公眾通行作機車停車場使用。

第12屆第17次會議決議：

一、請工務處會後附上修正停車場平面圖作為追蹤依據，下次勞資會議研商如何規劃與相關費用的來源？

二、繼續追蹤。

(二)第12屆第18次會議工務處說明：

有關於臺北市中山區正義段四小段

516及516-1部分地號土地（面積約151平方公尺）設置員工機車停車場，本處已於113年8月21日檢附修正停車場平面圖及施工預算書各1份予職福會。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

陸、第12屆第16次建議事項：

案由：本次風災有關行車應變決策及如何執行其流程為何？

（一）第12屆第17次會議行控處說明：

一、本公司災害應變與通報作業係依「災害緊急應變小組作業要點」與「災害事故通報作業要點」（本公司113年6月27日鐵安防字第130025766號函）規定辦理，已針對本公司各級災害緊急應變小組成立時之任務、組織、分工及運作程序進行規範，以利辦理災害應變及搶救（修）作業，儘速恢復列車正常行駛。

二、經查因本次天災造成縱貫線南靖=後壁及北迴線和仁=崇德路線中斷，第一時間即成立公司本部一級緊急應變小組，由高階主管擔任輪值指揮官，營業處、行控處、機務處、工務處、電務處、營運安全處、秘書處、臺大天氣團隊等單位共同進駐輪值，蒐集掌握本公司災損資料，統籌指揮、督導各項災害搶修進度及發布新聞稿等行車應變措施（包含路線及列車停復駛作為），惟因本次颱風路徑詭譎多變難以確實掌握，且造成西部、東部幹線路線受損中斷，因路線受損嚴重搶修困難且列車編組因路線中斷難以調移，其列車應變調度與停復駛決策確實有難度。

三、行控處已內部檢討本次颱風應變調度措施，因26日復駛初期受路線中

斷影響，致編組調度運用不及與機班、車班人力排班影響，致初期每日編組運用停駛情形不一，本處於列車復駛後已儘速調整臨時編組運用及協調確認現場機班、車班人力運用狀況，於29日訂定臨時編組運用機制以因應南靖=後壁、崇德=和平間路線中斷後之運用，並將後續編組、機班等運用不及部份規劃出固定停駛班次以電報拍發周知相關單位，俾現場統一臨時應變作法。

四、後續本處將研擬各區編組臨時運用規劃，以精進事故應變臨時編組、機班、車班人力運用之作法，俾有效加速因應事故應變編組調整效率。

第12屆第17次會議決議：

一、請人力資源處針對搶修獎金核發案，依程序儘速辦理陳報交通部，追溯至113年1月1日生效。

二、繼續追蹤。

（二）第12屆第18次會議人力資源處說明：

本處業於113年9月2日函報交通部。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

柒、第12屆第15次業務詢問：

案由一：職業安全除了技術性的工作場域之外，還有職場霸凌，在職場霸凌的部分，一般都如何處理？如何導入較專業的程序？

（一）第12屆第17次會議職業安全衛生室說明：

已請人力資源處提供相關資料由本室重新研擬並陳核。

第12屆第17次會議決議：繼續追蹤。

（二）第12屆第18次會議職業安全衛生室說明：

有關職場不法侵害事件處理流程（



草案)本室研擬完成，後續經職業安全委員會審議後將函送本公司相關單位遵循。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

案由二：如何提升員工健檢費用的部分？

(一)第12屆第17次會議職業安全衛生室說明：

擬先期蒐集資料後研擬提高費用之範圍後簽陳。

第12屆第17次會議決議：繼續追蹤。

(二)第12屆第18次會議職業安全衛生室說明：

一、本室自113年6月開始簽核，並會辦會計處共三次，說明如下：

(1)會計處1130712第一次會核意見如下：

1.依114年度「附屬單位預算共同項目編列作業規範」傷病醫藥費按員工人數每人每年350元編列，或適用職業安全衛生法、勞工健康保護規則及其相關規定員工，得依上開規定本摺節原則覈實編列。

2.查「中央機關(構)員工一般健康檢查補助基準表」第二類人員(40歲以上)補助次數二年一次，補助基準上限4,500元、第三類人員(未滿40歲)補助次數三年一次，補助基準上限3,500元。

3.有關員工健康檢查費用依「附屬單位預算共同項目編列作業規範」相關規定編列及執行，惟本案擬以由三年一次3,600元提高為5,400元已高於前述2.之標準。本案請貴室評估合理性及必要性並考量本公司財務狀況。

(2)本室綜簽意見如下：

1.綜上會核意見「中央機關(構)員工一般健康檢查補助基準表」第二類人

員(40歲以上)補助次數二年一次，補助基準上限4,500元，以第二類人員補助4,500元推估，一年補助約2,250元，如依照本公司每三年健康檢查一次約可調整為6,750元。

2.查111年公司本部員工健檢人數1,207人，40歲以上佔多數835人(約69%)，因40歲以上佔多數爰建議採用補助基準表第二類人員說明，本次調整之增加健康檢查預算(傷病醫藥費)每人每年檢查費用為1,800元(1,800元/人*3年=5,400元/人)，並未高於上述補助基準表第二類人員(40歲以上)補助標準。

(3)會計處第二次會核意見如下(113.08.12)：

本案說明三之公司本部員工健檢人數1,207人占比全公司總人數17,351人(約7%)過低，另公司陸續進用從業人員後，40歲以上人員比例將降低，請評估合理性及必要性，是否高於交通部其他國營事業，另倘增加600元/人年公司將增加多少預算，年度用人費用總額內是否有剩餘額度可以容納。

(4)本室綜簽意見如下：

1.依人資處8月16日電郵回復113年7月公司總員工人數為15,741人(不含留職停薪及職務代理人)，其中40歲以上人員數為8,621人，佔比為54.77%，未滿40歲以上人員數為7,120人，佔比為45.23%，目前40歲以上員工人數占全公司超過半數以上；未來公司進用從業人員，因招考簡章未規範報考年齡，應考資格僅規定須年滿18歲以上，導致進用之員工年齡未必會如會計處預估40歲以上人數比例有降低的可能。

2.交通部轄下國營事業單位，包含臺灣

港務股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司及中華郵政股份有限公司等，健康檢查預算均以3,500元居多，除臺灣港務股份有限公司為每2年健康檢查一次預算費用3,500元外，其餘單位皆為每3年健康檢查一次預算費用3,500元。

(A) 另本公司工務、機務及電務為重勞力工作環境，條件與其他國營事業單位具較高風險性，因條件基準不同相比恐失準。

(B) 今年為本公司改制組織變革首年，前半年度因優退及優離方案等大量人員流失，應予在職人員優於法規與優於其他國營事業單位更佳之留任條件，不應與其他事業單位健檢預算相提並論。

(5) 會計處第三次會核意見如下(113.08.26)：

依旨案說明二、(二)「交通部轄下國營事業單位，港務公司為每二年建檢一次3,500元，中華郵政及桃機公司為每三年建檢一次3,500元…」本公司目前三年健檢一次3,600元，已高於中華郵政及桃機公司。請貴室再評估本案之合理性及必要性，以避免未來預算編列陳報交通部審議時招質疑。另114年員工健檢預算已陳報立法院為1,200元/年，請仍依預算數執行。

二、本室考量為避免公文程序往返於113年9月2日提請職業安全委員會討論，職安委員會討論結果繼續簽核。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

案由三：希望多加強辦理職場不法侵害辨識訓練，包括主管如何防範或避免被告職場不法侵害，讓員工瞭解職場不法侵害的定義

？另外可參考保訓會的官網有很多實際案例，分析歸納職場不法侵害案例類型，找出侵害成立類型及侵害不成立類型案例，供本公司職場不法侵害調查委員參考，讓委員比較客觀公正處理申訴案件。

(一) 第12屆第17次會議決議：

一、請職業安全衛生室參考保訓會官網實際案例，分析歸納職場不法侵害案例類型彙整成冊，供本公司職場不法侵害調查委員參考。

二、繼續追蹤。

(二) 第12屆第18次會議職業安全衛生室說明：

依保訓會官網實際案例彙整，供本公司人員參考。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

捌、第12屆第17次業務詢問：

案由一：有關枋寮及大甲備勤房舍進度？

(一) 第12屆第18次會議機務處說明：

一、枋寮備勤房舍因112年10月27日本案工程現勘確認時，現場額外發現屋況疑似有結構問題，現高雄工務段刻正辦理「耐震初評勞務案」，有關本處乘務人員因應方案，經評估目前居住尚無疑慮，俟結構補強工程開始(預計需2個月)，即遷入後站枋寮分駐所備勤房舍(已完成現況改善及獲得機班代表同意)，並將請清潔公司辦理入住清潔與裝設冷氣設備。

二、大甲備勤房舍本案主體經費為630萬元，本處已提供預算及工程執行號交由臺中工務段設計圖說方案，業於7月9日該段蒐集完成使用單位意見，彙整後7月底送中區會計審查，期間補充修正審查意見，



截至目前尚在審查中，本案招標文件中工段已先行製作完成，待預算部分中區會計處審查同意後，預計9月初送中區發包中心審查。本案預計明（114）年1月底完工，完成驗收之後預計2月中可使用。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

案由二：重啟調查維修工具更新計畫？

（一）第12屆第18次會議機務處說明：

一、有關維修工具購置經費：

（1）一般手工具，由各段調查各段內所需工具數量及經費需求，以公務連繫表模式，報送處內核撥經費自行購供（單價超過一萬元者另取執行號驗收後建帳納管）。

（2）電動及小型機電工具，各單位視需求及斟酌現有工具之替代性，簽處核撥經費自行購置（經費處理原則同一般手工具）。

（3）大型工具設備，考量各段修別（一、二級檢修），原則上不同意予以購置廠修（三、四級）設備。

二、各廠段維修工具需求提報時機：

（1）常態通用大型設備於會計年度預算編列時報送預算需求。

（2）非常態大型設備提報需求報處研議。

（3）一般小型工具設備，各單位依年度汰舊換新、數量補充或因車輛檢修需求報送文件（工具名稱、規格、段簽及廠商報價等）送處核撥經費。

（4）機廠因會計獨立，由各廠自行編列預算購供（行政流程仍需報處）。

三、有關EMU900型及EMU3000型所需特殊維修工具，於新車購車契約內

包含購置特殊維修工具，待立約商完成交付並完成驗收後方能領用。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

案由三：就目前車輛於線上故障如何追蹤？

（一）第12屆第18次會議機務處說明：

車輛於線上故障部分依規定僅能由行控處調度員與車輛司機員進行聯繫確認，針對故障樣態進行車輛追蹤及線上調度處置，並於MMIS登載故障通報；車輛所屬機務段即可取得相關資訊，針對車輛故障樣態進行處置，如故障無法立即排除者則安排臨時檢修作業。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

案由四：建請將各車輛所屬配置表給於各車班以利方便讓車班通知故障訊息。

（一）第12屆第18次會議機務處說明：

本處車輛配置現由MMIS系統進行車籍配屬管理，配置表輸出功能亦由MMIS系統進行輸出，以利車輛配屬動態變動時立即追蹤。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

案由五：加班費管控不得以112年作為比照的依據。

（一）第12屆第18次會議機務處說明：

本處依據公司113年5月29日第4次「財務改革專案小組」決議（113年6月3日鐵財規字第1130022840號函），訂定113年目標值為112年同科目決算數（年度加班費總額（延長工時加班費+未休假加班費）），以達到本公司「減少虧損」目標，雖本處仍會遵守改革小組加班費目標值決議，惟會更重視各段，甚至段內不同單位之個別維修效能、業務增減及人力調配，確實審查同仁加班必要性及急迫性並鼓勵同仁休假，以達兼顧產能調整與照顧員工身心平衡健康

的目的，並不單以縮減各段各自112年加班費為唯一管控方式。

第12屆第18次會議決議：

一、請機務處積極溝通說明清楚，希望下次勞資會議前針對加班費管控有較完整性之依據。

二、繼續追蹤。

案由六：落實故障車不上線的機制。

（一）第12屆第18次會議機務處說明：

本公司針對車輛上線前由司機員進行出庫檢查，若遇車輛異常情形則通報運轉人員，由機車調配室派檢查人員前往查察，並依「機車車輛異常程度分級處理表（出庫）」進行判定，在確認車輛安全無虞之情況下辦理車輛上線運轉。

第12屆第18次會議決議：本案保留。

案由七：花蓮機廠噴漆間不足使用，導致客車進廠修護，為達成上級要求準時出廠，都直接在廠內股道上磨土噴漆，造成廠內嚴重的空氣污染，影響員工的健康，請機務處提出改善方法。

（一）第12屆第18次會議機務處說明：

一、花蓮機廠（下稱花廠）於85年5月遷移至現址，廠房佔地33930平方公尺，挑高20公尺。檢修路線240公尺，有四股修車坑線、兩股配件線，檢修工廠內車輛置放位共有16車位，屬於狹長型之廠房股線不多但股線長，初建之時並無專屬之噴漆間。

二、花廠至100年間才興建噴漆廠並於101年試辦啟用（迄今尚未取得使用執照），因花廠原修車業務以柴聯車、柴油客車為主，故新建之噴漆廠只能容納一輛車於噴漆間內施做。

三、花廠於112年開始試修一般客車，

113年開始以維修一般客車為主要業務。因一般客車於三檢時需全車噴漆塗裝，又因車齡過於老舊每輛車為求車身表面塗裝美觀，噴漆前都須大量補土大量的研磨補土，以致增生空氣汙染之問題。

四、花廠因噴漆間不足使用，造成廠內嚴重的空氣污染，目前因應措施如下：

- （1）嚴格要求廠商於研磨補土作業時必須使用吸（集）塵設備，若無使用立即要求其停工。
- （2）花廠將於市面尋訪大型吸（集）塵設備並請大處協助購買，於廠商研磨補土時再加強鄰近區域空氣中粉塵之收集。
- （3）協調廠商研磨補土之作業時間於每日16時30分後或於星期六施作，以避免與本廠員工作業時間重疊。
- （4）督促廠商於研磨補土後將地面上之粉塵清掃乾淨，避免粉塵再度飛揚於空氣中造成第二次汙染。
- （5）花廠目前維修之客車皆車齡老舊，車身蒙皮平整度甚差，所需補土之面積及厚度皆相對大且厚，三級檢修時若車身表面以「油漆」塗裝，必須研磨補土之數量甚多且表面需相當細緻，並且每次噴漆約需3 - 5工作天，相對擠壓到噴漆間使用時間。

五、花廠遷建之初係以維修柴聯車設計規劃廠房配置，現今再增建噴漆間實屬不易，且「建物使用執照」之取得，及「固定汙染源排放許可證」變更取得都是一個難題，再者因廠地屬狹長型再增建之噴漆廠房將無法達到相對的使用價值且影響整



廠車輛檢修流程；以上改善方案為在此困窘環境下之權衡措施。

第12屆第18次會議決議：本案結案。

玖、新增案件：

案由一：建請貴公司依照112年12月14日事故搶修獎金調整相關事宜第三次會議紀錄決議事項，儘速修訂原臺鐵局「員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定」。（提案人：臺灣鐵路工會，列管案號121801）

決議：

一、請人力資源處加速辦理並依程序提報董事會審議再報交通部，本案追溯至113年1月1日生效。

二、繼續追蹤。

案由二：現今各廠段的廠段內調車人員（駕駛）為正式司機員，而花蓮機廠仍為廠內同仁自派人員，廠段調車雖非於正線之上，但仍有其重要性及危險性。而花廠調車人員（駕駛）與司機員承擔相同的壓力與風險，但其危險津貼不同，建請將相關調車人員之危險津貼調整為比照正式司機員（提案人：臺灣鐵路工會花蓮分會，列管案號121802）

決議：

一、請機務處儘速辦理並於下次勞資會議提出後續辦理情形之說明。

二、繼續追蹤。

案由三：東區營運處花蓮運務段值班站長人力嚴重不足，導致欠班情形嚴重，影響同仁請假權益。（提案人：臺灣鐵路工會花蓮分會，列管案號121803）

說明：

一、花蓮運務段轄區－花蓮區（和平至

大武站）副站長編制員額為103人；現有三班制副站長77名，段部替班副站長23名，替班站長3名。扣除實施隔周休二日之替班人力需10名替休息日，故和平至大武站沿線32站，僅13名替班人力，須應付各式假別需求。

二、113年臺鐵公司化，離退潮後，人力年輕化，同仁著重生活休閒規劃，又適逢結婚生子階段，申請婚假、產假、陪產假、妊娠、家庭照顧假，需求量倍增。

三、112年9月局勞資會議於臺東地區舉辦時，劉副總經理雙火（時任運務處處長），親口提出花蓮段副站長編制不足，無法因應隔周休二日，需盡快改善，但時至今日仍無任何作為，致使同仁無法休假，實屬苦不堪言。

四、該處向人資處提報第二次從業人員第9階站務員招考名額52名僅核准半數，「值班站長」職務缺乏誘因加上南居北工申請人數較多。

決議：

一、請花蓮地區針對本案儘速召開協商會議，由東區營運處評估人力需求並簽報公司同意後辦理後續相關作業。

二、繼續追蹤。

案由四：花蓮港線危樹形成的影響與安全隱憂。（提案人：臺灣鐵路工會花蓮分會，列管案號121804）

說明：

一、花蓮地區勞資會議列管案號：120305，花蓮港線危樹部份多年來都無法得到有效改善，也造成電力設備損壞、危樹藤蔓覆蓋電務箱

體，以及司機因危樹掃入駕駛室窗戶而受傷，維修人員進場保養施作困難，形成勞安隱憂。

二、本案自112年12月29日起追蹤至今113年8月30日止，花蓮工務段回覆：花港線電力防護設備改善工程主要工項辦理變更中預計113年9月辦理完工程序，後續再編制本年度花港線電力防護設備改善工程交電力單位爭取經費持續改善。

決議：

一、請花蓮工務段及花蓮電力段針對本案積極溝通協調並改善危樹情形，於下次勞資會議請工務處及電務處提出後續相關處理結果。

二、繼續追蹤。

案由五：花蓮站北區倉庫宿舍一樓新建裝修，用於改善員工宿舍。（提案人：臺灣鐵路工會花蓮分會，列管案號121805）

說明：

一、花蓮地區勞資會議列管案號：111801，花蓮站北區樓舍一樓可做員工宿舍之用，請工務段將堆放物品移置他處並協請其他單位會勘整修事宜。

二、本案自111年8月26日起追蹤至今113年8月30日止，仍因經費不足延宕。

決議：

一、請花蓮地區勞資會議秘書組針對本案先將已初步估列預算送至工務處，113年第4季一般建築及設備執行績效檢討會議中若有餘款，簽報公司同意後相關人員即辦理後續行政作業程序。

二、繼續追蹤。

案由六：崇德=和仁間災害搶修投入大量人力及經費，導致影響其他

地方工作進度延遲。（提案人：臺灣鐵路工會花蓮分會，列管案號121806）

說明：

一、崇德=和仁間因多次天災造成損害不斷，搶修及預防措施投入人力問題：

（一）每日首發車00~06時（工程車）花蓮=漢本間巡軌，假日1司機+1指揮員。

（二）和仁站工務人員雙人24小時輪值監控，且會因鐵公路中斷而無法回家。

（三）工務值班室雙人24小時輪值監控。

（四）此次因颱風搶修而將所有人力投入搶修、而車班及餐旅停電四天無人能協助處理，造成車班無法正常運作，餐旅財損（食材）多達幾十萬元，是否應檢討特殊狀況的人力分配。

在現有的人力下，從各單位（含每個道班）安排以上工作，導致現場的人力被消耗，工作量大增！

二、搶修耗費大量經費，導致其他地方工作（工程）被上級回覆經費不足而無法施作。

三、請研議是否有其開首發車及雙人24小時輪值監控之必要性；是否增加各單位之人力需求。

決議：

一、請花蓮工務段依據公司政策提報人力不足之需求相關行政流程及上次處務會議決議原則上開放聘請保全人員協助，另針對值班人員24小時輪值監控若遇到緊急狀況，只需將畫面通報行控處、長官或兩端車站，並在員工教育訓練中加強宣導。



- 二、目前工務處積極研議加裝告警設備協助值班人員及辦理採購巡查車，未來巡查車若試辦良好會普及所有各段並簽報計畫作為後續處理之依據。
- 三、針對經費不足而無法施作一事，茲因經費權限分為段權限及處權限，目前標案儘量控制在段權限以方便後續相關作業處理。
- 四、因受7月25日凱米颱風侵襲，造成花蓮站內南端軌道旁樹木傾倒，壓毀台電供電設備，進而影響花蓮餐旅分處及花蓮車班組，連續四天無電可用，經通報台電會勘搶修，台電回復需自行移除樹體後，台電工程車才能進行維修作業。另因工務段忙於崇德=和仁間路線搶通，後經協調花蓮市公所，並於7月26日下午進行會勘，最後由公所承包商協助進行搶修作業，並透過東區緊急應變中心向調度所說明事由，由車站於7月27日凌晨配合辦理封鎖斷電事宜，此次災情，餐旅財損包含食報廢損失（111,670元，不含廠商吸收30,000元）、兩天營業額損失（暑假期間合計約150,000元）及支付復舊搶修費用（24,311元），以上費用均由附業營運處自行吸收，救災期間同仁出勤之加班時數及加班費，均符合法令規範並核實計算支付加班費。
- 五、請花蓮地區勞資會議秘書組依上開決議列為地區勞資會議繼續追蹤之依據。

案由七：113.8.30列車時刻改點後，北迴養護時間帶時間延後，影響施工時間。（提案人：臺灣鐵路工會花蓮分會，列管案號121807）

說明：

- 一、末班客車554車次時間延後，改點後末班單機常常誤點，導致晚上施工單位（工務、電務、電力）辦理封鎖斷電施工作業時間不充足。
- 二、以和仁=新城區間為例，二階養護時間帶00:45 - 04:40，最近末班單機都超過01:00才通過，可以封鎖斷電時間可能將01:30 - 02:00，可以施工時間僅剩01:30 - 04:40約3小時。
- 三、要搶修、要保養維護，卻一直壓縮施工單位可以施工的時間，造成現場因趕工而產生的安全隱憂或造成因列車延誤而產生的懲處。

決議：勞資雙方達成共識，本案結案。

拾、花蓮地區勞資建議事項及業務詢問：

溫代表維國詢問：

公司EIP網站所公告的「交通部臺灣鐵路管理局特定行車人員個人無責任事故獎勵規定事項」第三點，訂定的大站車站為何僅刪除基隆站、高雄站，卻未新增因行車業務移轉增加工作量之車站，如新左營站、潮州站？

營運安全處回復：

有關運轉規章下冊「交通部臺灣鐵路管理局特定行車人員個人無責任事故獎勵規定事項」第三點，大站車站為何刪除基隆站、高雄站一案，係屬本處辦理公司化規章法制作業誤繕，業已更正並重新上傳公告。

臺灣鐵路企業工會第16屆理事當選名冊

組訓組

編號	姓名	性別	服務單位	所屬分會
1	童世哲	男	臺中工務段	臺中分會
2	李圖傑	男	彰化電力段	彰化分會
3	張栓華	男	臺北機務段	臺北第一分會
4	溫維國	男	南區營運處職安室	高雄分會
5	陳丘梅	女	臺東機務段	臺東分會
6	黃文政	男	行控處	延平分會
7	鄭昇富	男	田中工務分駐所	彰化分會
8	楊淑惠	女	彰化車班組	彰化分會
9	黃國榮	男	玉里電務分駐所	花蓮分會
10	羅仁富	男	南新竹機務分駐所	新竹分會
11	周寶惠	女	臺北電務段	臺北第一分會
12	陳幸怡	女	崇德站	花蓮分會
13	李裕賢	男	機務處	延平分會
14	崔祖皓	男	潮州機廠	高雄機廠分會
15	林楷諭	男	附業營運處車勤科七堵車勤分部	基隆分會
16	蘇雍傑	男	富岡機廠電聯車工場	臺北機廠分會
17	賴國樺	男	新烏日站	臺中分會
18	尤仁義	男	新營工務分駐所	臺南分會
19	朱昭璋	男	高雄機務段	屏東分會
20	藍建凱	男	宜蘭電力段	宜蘭分會
21	楊麗蓁	女	會計處	延平分會
22	鄧皇梁	男	臺北車班組	臺北第一分會
23	張世宏	男	嘉義機務段	嘉義分會
24	李明儒	男	七堵機務段	基隆分會
25	吳盛民	男	新竹工務分駐所	新竹分會
26	葉家君	女	南區營運處	高雄分會
27	蘇悅達	男	吉安站	花蓮分會



臺灣鐵路企業工會第16屆監事當選名冊

組訓組

編號	姓名	性別	服務單位	所屬分會
1	瞿明龍	男	板橋站	臺北第一分會
2	蘇威肇	男	七堵機務段	基隆分會
3	許世榮	男	臺北站	臺北第一分會
4	劉玟鶯	女	新竹站	新竹分會
5	徐正璿	男	高雄機務段	屏東分會
6	吳崇光	男	花蓮機務段	花蓮分會
7	王星喻	男	宜蘭機務段	宜蘭分會
8	林佳瑋	男	彰化機務段	彰化分會
9	何文賓	男	供應處	延平分會



臺灣鐵路企業工會 第32屆職工福利委員勞方代表當選名冊

組訓組

編號	姓名	性別	服務單位	所屬分會
1	林佑哲	男	富岡機廠組件工場	臺北機廠分會
2	王聖文	男	潮州機廠	高雄機廠分會
3	李家府	男	臺東機務段	臺東分會
4	張世鑑	男	七堵機務段	基隆分會
5	廖國雄	男	嘉義機務段	嘉義分會
6	柳泊丞	男	花蓮機廠	花蓮分會
7	張育禮	男	頭城工務分駐所	宜蘭分會
8	郭俞均	男	臺中工務段後龍道班	臺中分會
9	邱賢進	男	行控處	延平分會
10	江忠馥	男	臺北機務段	臺北第一分會





2024國際勞工團結中心 ICLS東京論壇

研究組

隨著近年來中國大陸不斷的打壓及軍機騷擾，我國外交工作日益艱困，近年來陸續與諾魯共和國、宏都拉斯、尼加拉瓜等國斷交，我國國際形勢更顯嚴峻。民間團體參與國際組織，參與國際活動更顯重要，不僅增加國際能見度，更能提升國際形象。臺灣鐵路工會睽違5年及揮別疫情，於2024年參加國際勞工團結中心ICLS（International Center for Labor Solidarity）東京論壇，不辭辛勞與各國交流，交換意見、提高勞權意識與國際形象。

ICLS創立於2002年，主要會員為各國的鐵路工會及交通運輸業工會，今年於日本東京舉辦國際論壇，參加會員國家有日本、韓國、臺灣、菲律賓、蒙古、泰國、紐西蘭、澳大利亞、馬來西亞、印尼、柬埔寨以及緬甸，共計12國84位工會勞工代表參加。

本屆論壇開場首先報告各國國情概況，大會特別關注我國2018年10月21日6432次普悠瑪事件及2021年4月2日太魯閣事件後，政府與臺鐵局的作為、民眾

觀感以及公司化後的改變，並於論壇討論四大重要議題「現代化科技的應用與分享」由蒙古、臺灣及菲律賓簡報與分享，「無人操作與勞工議題」由澳洲、日本簡報與分享，「安全問題：議題研究」由日本、紐西蘭簡報與分享，「創造沒有戰爭的亞太地區」由菲律賓、韓國、澳洲簡報與分享。其中「現代化科技的應用與分享」、「無人操作與勞工議題」、「創造沒有戰爭的亞太地區」三項議題特別受到ICLS大會關注，持續多年討論，也引起各國與會代表廣泛意見交流與學習。

「現代化科技的應用與分享」與「無人操作與勞工議題」環環相扣，因應現在AI普及化，無人機已逐漸被各國社會上的各產業大量運用，在運用高科技化帶來的便利同時，要如何守住勞工的權益課題，這是一直以來備受挑戰的。在臺灣鐵路公司，現代化科技的運用上有智能運輸系統－自動化列車控制：如自動列車駕駛系統（ATC）和自動列車保護系統（ATP），提升運行安全和效



率、數據分析與預測 - 維護與故障預測：利用物聯網（IoT）和數據分析技術進行預防性維護，提前預測設備故障，減少停運時間、智能票務系統 - 電子票務：推廣手機應用和自助服務機，自動化售票過程，提升乘客便利性、服務體驗提升 - 智能應用程式：開發手機應用，提供即時列車信息、票務購買和服務反饋、環境友好技術 - 電動列車：探索電動列車的應用，減少碳排放、安全與監控 - 視頻監控與安全系統：在車站和列車內部安裝視頻監控系統，提高安全性、國際合作與經驗分享 - 技術標準與協作：不同國家之間在鐵路技術標準和管理經驗方面的交流與合作。

作為臺灣鐵路工會在面對現代化科技來勢洶洶的威脅時，工會的角色變得愈加重要，需要積極採取措施來保障勞工的工作權和權益，具體可以從教育與培訓 - 技能及意識提升、代表與談判 - 勞動條件及薪資及福利的談判、政策倡導 - 立法推動、健康與安全 - 工作環境的保障及心理健康支持、數據保護與隱私 - 數據使用透明性、促進對話 - 工會與企業的對話及跨行業合作、靈活工作安排、企業社會責任倡導...等方面著手。

此次菲律賓、韓國及澳洲的簡報內容對於近年頻繁不斷的亞太太平洋戰爭議題引起現場各個會員國代表們的共鳴，會員國之一的緬甸，因應國家政權問題，不克前來，特地到附近安全地區跨國連線與現場的大家分享緬甸國內境況。此次請各國聲援緬甸會員國能在動盪不安的社會下，盡快請緬甸政權能穩定下來並讓人們安穩和平，此提案獲得全體成員一致通過。戰爭的傷害是全面且持久的，涉及生命、經濟、社會、文化、環境和心理等多個層面。這些影響不僅在戰爭結束後持續存在，還可能影響到未來的和平與發展。團結勞工是爭取權利的唯一途徑，才有辦法上談判桌，以及獲得社會的重視，最終得到法令上的保障，強化工會組織是改善勞動條件的正確方向。

綜合檢討與改進建議

在「現代化科技的應用與分享」的討論中，各國代表分享了在科技創新領域的最佳實踐和挑戰。特別是人工智慧和大數據的應用，這些技術不僅提升了生產效率，還促進了各國之間的合作。透過這些交流，認識到技術的進步必須伴隨倫理和法律的考量，以確保其對社會的正面影響。





在「無人操作與勞工議題」的討論中，我們探討了自動化對傳統勞動市場的影響。雖然無人技術能夠提高效率，但也帶來了對某些職業的威脅。與會者一致認為，未來的挑戰在於如何平衡技術進步與勞工保障，尤其是在教育和技能提升方面，以確保工人能夠適應不斷變化的工作環境。

安全問題的議題研究也引起了廣泛關注。與會者強調，亞太地區面臨著多重安全挑戰，包括地緣政治緊張和自然災害。透過加強國際合作和信息分享，各國能夠更有效地應對這些挑戰。這提醒我們，安全不僅是軍事上的，還包括經濟、環境和社會的全面安全。



最後，在「創造沒有戰爭的亞太地區」的討論中，與會者探討了和平與穩定

的重要性，以及如何通過外交和經濟合作促進地區內的和諧。大家普遍認同，文化交流和人民之間的理解是實現持久和平的關鍵。



透過本次論壇，讓我深刻體會到科技進步與社會發展之間的複雜關係。面對未來，我們需要以開放的心態和合作的精神來應對各種挑戰，特別是在確保勞工權益和促進地區和平方面。這些經驗將在我的未來研究和工作中發揮重要作用。工會的團結不僅限於內部，還應積極尋求外部的合作力量。透過國內的結盟，我們可以共同提升勞動權益；而國際結盟則能使我們與全球接軌，攜手實現社會公平正義及和平互惠的國際關係。



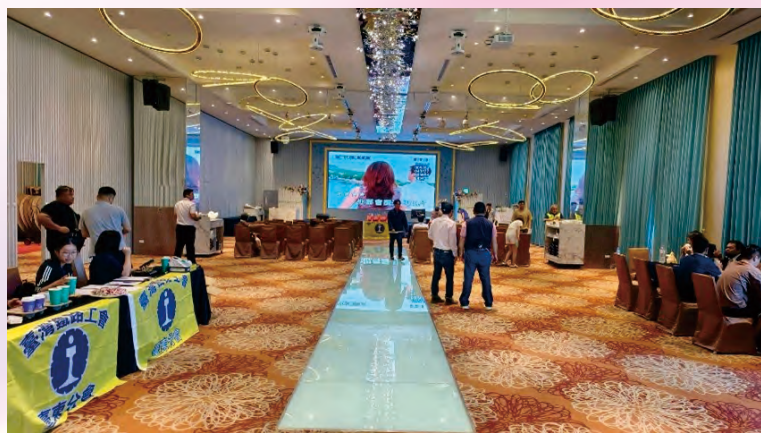
臺灣鐵路工會 臺東分會第一屆歌唱比賽

山丘上的梅子

一個陽光明媚的週六，在臺東禾風新棧度假飯店裡瀰漫著音樂和期待的味道。如您所見，這是臺灣鐵路工會臺東分會第一屆歌唱比賽的日子，吸引了眾多熱愛音樂的男女參與。這場比賽不僅僅是一場展現歌喉的盛宴，更是同仁間情感的升華。

活動現場充滿了期待的氛圍，參賽者們陸續報到，並在舞台下準備著，有的小聲復習自己的曲目，有的緊張地搓著手，甚至還有人分享著自己的小祕訣，相互激勵。每一位的臉上都寫滿了“我今天要當王牌”的自信。這樣的情景，讓人感受到一種獨特的團結，那怕是在相互較勁的環境下，彼此之間亦能相互扶持、享受音樂的共鳴。

事前準備工作紛紛開跑，參賽者歌曲的排練、音響聲調的調整、麥克風的檢查、以及現場觀眾席的佈置，這一切就像是一場盛大的宴會。參賽者們一個



個看著比賽流程，心中不禁咕噥：“不就是唱歌嘛，跟呼吸一樣簡單！”但內心的慌張，卻像小鹿般在心裡橫衝直撞。經歷了預演的練習後，內心緊張的情緒才漸漸放下，靜待比賽正式開場！主持人以風趣幽默的對白，迅速拉近了觀眾與參賽者的距離，緊接著，每位參賽者依次登場，開唱前自我介紹的幾句話，不只放鬆氣氛，更讓觀眾期待接下來的演出。





首先上場的參賽者略顯緊張，但還是充滿著對音樂的渴望與激情。伴隨著優美的旋律，他們將自己對於生活的情感寄託在音樂裡一一唱出，台下的觀眾們情不自禁地隨著節拍搖擺，穿透生活的束縛，直擊心靈。

隨著比賽的推進，舞台上的表演愈加精彩，涵蓋了各種風格的音樂，表演者們用自己的方式詮釋著對音樂的熱愛，不同的旋律在空中交織，傳遞著喜悅與感動。特別是一位女性參賽者，深情地演唱一首經典的歌曲時，許多觀眾都被她的聲音深深打動，情感的共鳴瞬間擴散開來，彷彿回到了那個青澀的時代。還有位男選手在一段低音中實現了驚人的音域變化，讓台下的觀眾們驚呼連連，這明明就可以出唱片了啊！

中場休息時，有三位選手自願上台表演，臨時組成「小虎隊」載歌載舞，觀眾們紛紛開懷大笑，熱烈鼓起掌來，整場氣氛變得無比活潑。

當然，這場比賽不僅僅是關於歌唱技巧，還包含了每位參賽者的故事。每一首歌背後，都是他們心中的往事。選手們釋

放自己的情感，像是春風拂過著每個人的心頭，音樂是超越語言的，讓我們彼此之間能夠通過一首歌相互理解。

隨著比賽逐漸接近尾聲，獲勝者的名單也即將揭曉。評審的統計，大家屏息以待，緊張的氣氛再次攀升，台下的觀眾都期待著，心中的緊張感，讓整個會場的氣氛愈加熱烈。當主持人揭曉結果的那一刻，所有人屏住了呼吸，當聽到獲勝者的名字時，歡呼聲此起彼伏，大家以最熱烈的掌聲來祝福這份榮耀，獲勝者不只美夢成真，更將獎品與榮耀、掌聲與喝彩收入囊中，這便是音樂帶來的魔力。

最終，這場比賽不僅是一場競賽，更





如同一次心靈的洗禮。無論成敗，他們都在為自己而驕傲，也再次點燃了對於歌唱的熱愛，期待明年再聚首，再次為夢想而歌唱。

比賽結束後，所有參賽者都聚在一起，互相分享自己的經歷與感受。此刻，無論是獲勝者或落選者，每個人都不再是單獨的個體，而是一個大家庭，比賽中收穫的不僅是一個獎盃或是名次，而是無形中建立的友誼、鼓勵與支持。

這場臺東分會第一次舉辦的歌唱比賽，從早晨的準備，到舞台上的表演，再到最後的分享，無不展現著同仁之間的情感與團結。讓我們期待著音樂的光輝，再次照耀美麗的臺東。





勇闖馬來西亞

跳跳

馬來西亞

馬來西亞位於馬來半島和婆羅洲島的部分地區，是東南亞其中一個多元文化的國家，全國總面積共330,803平方公里，因為土地面積廣大，又成為大馬。馬來西亞分為兩部分，西馬（馬來半島）和東馬（婆羅洲島上的沙巴和砂拉越）。西馬與泰國接壤，東馬則與印尼和布魯內接壤。主要族群包括馬來人、中國人和印度人。每個族群都有自己的語言、宗教和傳統。官方語言雖然是馬來語（Malay），但日常生活中也常使用到英語、華語…等種語言，每位馬來西亞人幾乎可說是必備3種語言以上的技能。伊斯蘭教是國教，馬來人通常是穆斯林，特別的現象是如廁後通常都會清洗自己，致地板上總是溼答答的。

在吉隆坡一定要會常聽到「巴生」



2個字，什麼是巴生呢？指的是巴生河流域。吉隆坡由巴生河貫穿，是一條很重要的河流，也是馬來西亞人口集中的稠密區，巴生谷是馬來西亞的經濟心臟地帶，擁有眾多的商業區和工業園區。吉隆坡和八打靈再也也是主要的商業中心，許多跨國公司和當地企業的總部都設在這裡。巴生谷也擁有繁忙的港口（巴生港），這對馬來西亞的進出口貿易至關重要。另外，馬來西亞肉骨茶起源於巴



生，當地的肉骨茶可是相當有名的喔！

吉隆坡是馬來西亞的首都，以其雙子塔（Petronas Twin Towers）著名。鐵路線分布於西海岸以及東海岸內陸地區，吉隆坡是目前該國唯一設有城市軌道交通的城市，系統綜合了通勤列車、輕快鐵、單軌鐵路、捷運和快捷巴士等城市軌道交通，吉隆坡中央車站是該國最大的火車站和公交樞紐。

馬來西亞國鐵（Keretapi Tanah Melayu，簡稱 KTM）



國鐵火車成立於1948年，它主要負責營運馬來半島的鐵路服務，包括旅客列



車和貨物列車。KTM 的網絡涵蓋了從吉隆坡（Kuala Lumpur）到新加坡、泰國邊界，以及馬來半島的其他主要城市。分為



南北線和東西線，通勤列車有兩條主要線路：粉紅線（KTM Komuter Sentul-Port Klang）和綠線（KTM Komuter Rawang-Seremban），提供通勤和長途服務。

吉隆坡輕軌（LRT）



馬來西亞目前唯一營運的單軌鐵路列車系統，路線總長8.6公里（5.3英里），速度60 km/h，屬於高架系統，共有4條路線。

- LRT聯絡線（Kelana Jaya Line）（紅線）：從吉隆坡市區的 Kelana Jaya 延伸至 Terminal Putra，全長約 29公里，是吉隆坡主要的輕軌系統之一。
- LRT邊界線（LRT Ampang Line）（橘紅線）：從吉隆坡的 Ampang 和 Sri Petaling 區域延伸到市區。
- LRT斯班克線（LRT Sri Petaling Line）（褐線）：從吉隆坡的 Ampang 和 Sri Petaling 區域延伸到市區。路線

與橘紅線大部分是共用的，但在某些區域會分開運行。

- LRT莎阿南線（Shah Alam Line）（藍線）：尚未通車

吉隆坡單軌（Monorail）

吉隆坡單軌線（Kuala Lumpur Monorail）：這條線路從 Kuala Lumpur Sentral 延伸至 Titiwangsa，全長約 8 公里。它主要服務於吉隆坡市區，連接了主要的商業和娛樂區。

吉隆坡快速列車（KLIA Ekspres和KLIA Transit）





KLIA Ekspres 和 KLIA Transit：這些高速列車連接吉隆坡市區和吉隆坡國際機場（KLIA），是前往機場的重要交通選擇。KLIA Ekspres 是直達機場的快速服務，而 KLIA Transit則會停靠幾個站點。

吉隆坡地鐵（MRT）



以觀光而言，地鐵是我們最常使用的交通工具，其線路及站名一定要搞懂，會方便不少。

- MRT沙亞南線（MRT Sungai Buloh-Kajang Line）（加影線）：地鐵線路連接吉隆坡市區和周邊地區，從Sungai Buloh到Kajang。
- MRT薄扶林線（MRT Putrajaya Line）（布城線）：連接吉隆坡和Putrajaya，是2022年最新開通的地鐵線路。

南湖鎮巴士總站（Terminal Bersepadu Selatan）



南湖鎮車站巴士中心位於吉隆坡市中心以南約10公里處，目前全馬來西亞各區域的主要城市都在此發車，行經此站的地鐵捷運有機場轉運線(KLIA ransit)，機場快線（往吉隆坡的直達車）沒有停靠，以及黃線的LRT大城堡線(Sri Petaling)，和藍線的KTM的芙蓉線，現場有很多人工售



票亭及自動售票機，由於購票時都需要逐一輸入護照號及乘客姓名，故購票時皆會花費諸多時間，在現場時，不管是人工還是機器櫃台，皆可見到大排長龍的隊伍緩慢前進，建議事先在網路訂購後現場取票，即可省下許多寶貴的時間。當天巧遇到有趣的是自動售票機連續好幾台都缺少零錢可以找零的窘況發生～在等車的同時，可上樓到2樓有個美食專區，販售有許多異國美食，連便利商店及換錢所都有呢！



吉隆坡市區內的多種交通工具皆能便利抵達各個觀光景點，唯一要注意的是馬來西亞國營鐵路班距時間較長，搭乘時須多加留意時間，另許多售票機因應機種的新舊不同，大部分都不接受面額50元以上的鈔票，記得事先準備銅板及多種支付方式。搭乘地鐵期間，發生一件有趣的事～車上充滿許多標語，大部分都是常見的，但藏在裡面的有一個標語特別不一樣，你

們的解讀是什麼呢？？？在東南亞建議可事先下載好「GRAB」APP並綁定信用卡，此軟體等同我們的UBER」APP，除了方便外，價格也非常經濟實惠，且也可免除就地叫車被哄抬價格的狀況發生。



漫遊江之島

享享

江之島位於日本神奈川縣的湘南海岸，是一個風景優美的小島，與鎌倉和藤澤市相鄰。擁有悠久而豐富的歷史，從古代至今都吸引了無數的遊客和朝聖者。在日本古代神話中被認為是神明居住的地方，傳說中，島上的神社供奉的是「龍神」和「弁財天」，象徵著財富和音樂。江之島在幕末時期成為一個重要的觀光地，吸引了許多遊客和藝術家。江之島的歷史不僅體現在它的建築和景點上，更融入了當地的傳統文化與風俗，成為觀光勝地。



前往江之島可以透過以下幾種方式：

1. 電車

- 小田急線：從東京的新宿站搭乘小田急電鐵的急行列車，大約需1小時到達藤



澤站。再從藤澤站轉乘江之島電鐵，約需10分鐘到達江之島站。

- 江之島電鐵：從藤澤站出發，江之島電鐵的路線直接通往江之島，非常方便。車程中可以欣賞到美麗的海景。

※如當天會上下超過3個車站，建議可購





買江之電一日券較划算。



2. 自駕

- 自駕遊：如果選擇自駕，從東京出發約需1.5小時。沿著東名高速公路或小田原厚木道路行駛，然後轉向江之島。

3. 渡船

- 渡船：從湘南海岸的旅遊季節，會提供江之島的渡船服務，可以享受海上風光的體驗。



江之電

江之電於1902年開業，至今已有超過一百年的歷史。主要路線是從藤澤站



到江之島站，全長約10公里，沿途經過美麗的海岸線和田園風光。列車具有懷舊的风格，車窗可以欣賞到海洋和周圍的風景。江之電有提供「一日乘車券」，可在一天內無限次搭乘，非常適合計劃多點行程的您。



- 藤澤站（藤沢駅）：主要的轉乘站，連接小田急線和江之電。有多條公車路線，方便前往周邊的觀光景點。
- 江之島站（江ノ島駅）：終點站，距離江之島的主要景點（如江之島神社、展望燈塔等）非常近。步行即可到達，周



圍有許多商店和餐廳。

- 長谷站（長谷駅）：此站非常接近鎌倉的長谷寺和大佛（鎌倉大佛）。
- 湘南海岸公園站（湘南海岸公園駅）：靠近海灘，非常適合夏季游泳和海邊活動。
- 極樂寺站（極樂寺駅）：周圍有許多自然景觀和文化遺跡，非常適合散步和探索。
- 鎌倉高校站（鎌倉高校前駅）：鎌倉高校站因動畫《灌籃高手》（SLAM DUNK）的背景設定而成為熱門地點。

前往江之島搭乘江之電不僅方便，也是一種享受風景的獨特體驗，亦能途中充分感受湘南地區的風情！

江之島電鐵（江ノ島電鉄）與臺灣鐵路管理局（臺鐵）於2016年3月15日簽署了友好合作協議，旨在促進兩者之間的文化交流與合作。



湘南電車（湘南モノレール）

湘南電車於1984年開通，位於日本神奈川縣的一條單軌鐵路，主要連接藤澤市和鎌倉市，使用單軌鐵路系統，車輛懸掛在上方，提供獨特的乘車體驗和良好的風景。

- 藤澤站：湘南單軌電車起點站，方便轉乘其他鐵路和巴士。
- 湘南深澤站：周圍有自然景點和住宅區。
- 鎌倉大佛站：附近有鎌倉大佛和長谷寺。
- 湘南鎌倉站：連接東海道新幹線和其他鐵路，方便轉乘。

江之島與東京之間的距離約為50公里，遊玩東京時，可安排一趟江之島之旅，欣賞美麗的海灘和壯觀的海景，來趟湘南地區的風情之旅吧！





臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 113 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	412,683	暫收款	25,000
銀行存款	28,602,201	暫收款-稅金保留款	160,177
分會及本會週轉金	138,500	團保廣告費	211,176
預付款	1,213,300	代收付-勞保費	23,747
定期存款		健保費	31,531
本會定期存款	15,450,919	活動費專款	0
團保履約保證金	2,000,000	本會活動費	422,777
固定資產		團保費	9,006,268
房屋及建築	482,472	互助慰問金	478,050
累計折舊	(75,080)	抗爭基金	21,462
什項設備	422,136	應付款	146,934
累計折舊	(126,187)	存入保證金	2,000,000
會務發展基金專戶	14,494,721	固定資產準備	703,341
會址專戶	18,146,499	會務發展基金準備	14,494,721
		資產變賣(會址)	18,146,499
		歷年累計結存	21,177,359
		上年度餘額	7,462,001
		本年度餘額	6,651,121
合計	81,162,164	合計	81,162,164

臺灣鐵路工會資產負債表

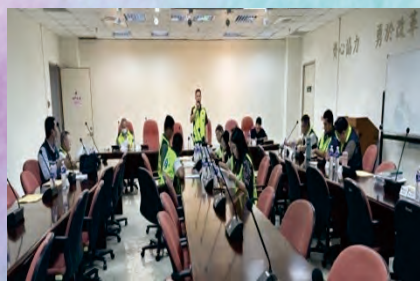
中華民國 113 年 9 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	435, 550	暫收款	25, 000
銀行存款	23, 191, 544	暫收款-稅金保留款	160, 177
分會及本會週轉金	138, 500	團保廣告費	646, 920
預付款	1, 693, 000	代收付-勞保費	23, 019
定期存款		健保費	31, 061
本會定期存款	15, 450, 919	活動費專款	0
團保履約保證金	2, 000, 000	本會活動費	417, 665
固定資產		團保費	5, 134, 378
房屋及建築	482, 472	互助慰問金	517, 550
累計折舊	(84, 415)	抗爭基金	21, 462
什項設備	464, 136	應付款	146, 934
累計折舊	(141, 720)	存入保證金	2, 000, 000
會務發展基金專戶	14, 494, 721	固定資產準備	720, 473
會址專戶	18, 146, 499	會務發展基金準備	14, 494, 721
		資產變賣（會址）	18, 146, 499
		歷年累計結存	21, 177, 359
		上年度餘額	7, 462, 001
		本年度餘額	5, 145, 987
合計	76, 271, 206	合計	76, 271, 206

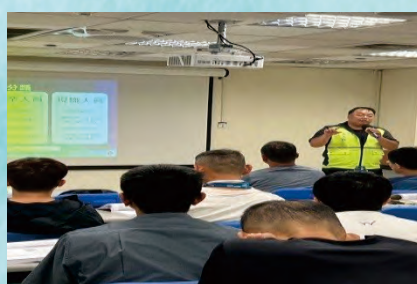


臺灣鐵路工會113年9月~10月活動紀要

日 期	單 位	行 事 曆
113.09.03	本會	召開召開職業安全委員會預備會議
113.09.04	本會	召開機班工時協商預備會議
113.09.09	本會	召開資產開發處勞資預備會議
113.09.09	本會	陳理事長出席國營臺灣鐵路股份有限公司第17次業務會議
113.09.10	本會	召開第15屆第32次常務理事會議
113.09.10	本會	召開第15屆第30次常務監事會議
113.09.10	本會	出席國營臺灣鐵路股份有限公司第1屆第8次董事會議
113.09.12	本會	召開臺鐵公司第12屆第18次勞資預備會議
113.09.19	本會	員工訓練處辦理113年「號誌維修技術基礎班」課程「鐵路工會業務簡介」本會遴派秘書童世哲及專員蔡靜如授課
113.09.23-28	本會	出席ICLS「2024東京論壇」
113.09.23	本會	召開團體協約會議第343次預備會議
113.09.24	本會	勞動部舉辦「臺美工會領袖座談會」本會遴派組長黃文政出席
113.09.25	本會	召開機務日班協商預備會議
113.10.08	本會	辦理第16屆本會理、監事候選人及第32屆福利委員勞方代表候選人號次抽籤
113.10.08	本會	陳理事長出席國營臺灣鐵路股份有限公司第18次業務會議
113.10.17	本會	員工訓練處辦理113年第2期「新進從業人員備取人員基礎訓練」講授「鐵路工會業務簡介」本會遴派秘書周寶惠及專員廖美如授課
113.10.21	本會	召開團體協約會議第344次預備會議
113.10.21	本會	召開附業營運處勞資預備會議
113.10.22	本會	召開臺鐵公司第12屆第19次勞資預備會議
113.10.23	本會	召開召開職業安全委員會預備會議
113.10.24	本會	勞動部辦理「113年度推廣勞動教育研習會-工會暨勞工董事活動」，本會遴派勞工董事霍善屏出席
113.10.29	本會	勞動部辦理「因應貿易自由化穩定勞資關係-女性工會幹部暨會務人員成長營」，本會遴派勞資代表陳有華出席
113.10.30-31	本會	召開第16屆第1次會員代表大會
113.10.30	本會	勞動部辦理「113年度集體協商及爭議協處計考培訓-勞資協商代表場次活動」，本會遴派勞資代表陳有華出席



召開第15屆
第32次常務理事會議



員工訓練處辦理113年號誌維修
技術基礎班，課程「工會
業務簡介」組長黃文政授課



員工訓練處辦理113年第2期
「新進從業人員備取人員基礎訓練」
講授「工會業務簡介」秘書周寶惠授課

臺灣鐵路工會113年9月~10月分會會訊

日 期	單 位	行 事 曆
113.09.02	臺東分會	召開第12屆第7次地區勞資預備會議
113.09.10	彰化分會	召開第12屆第7次地區勞資預備會議
113.09.12	基隆分會	召開第14屆第6次臨時理事會議
113.09.18	臺南分會	召開第14屆第9次臨時理事會議
113.09.24	高雄機廠分會	召開第14屆第6次臨時理事會議
113.09.30	嘉義分會	召開第14屆第6次臨時理事會議
113.09.30	臺東分會	召開第14屆第2次臨時理事會議
113.09.30	臺北第一分會	北區營運處辦理「113年從業人員甄試新進人員報到作業」，課程「工會業務簡介說明」
113.10.08	宜蘭分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.08	臺北第一分會	召開第12屆第14次理事會議
113.10.08	臺北第一分會	召開第12屆第7次地區勞資預備會議
113.10.09	彰化分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.09	彰化分會	召開第12屆第7次地區勞資預備會議
113.10.09	臺中分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.09	臺北機廠分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.11	延平分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.11	高雄機廠分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.15	屏東分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.17	花蓮分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.18	高雄分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.18	高雄分會	召開第12屆第7次地區勞資預備會議
113.10.21	嘉義分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.23	新竹分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.24	臺南分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.28	臺東分會	召開第14屆第14次理事會議
113.10.28	臺東分會	第12屆第8次地區勞資預備會議



宜蘭分會理事長陳達仁
探視羅東站受傷會員



臺中分會理事長童世哲
探視臺中站受傷會員



臺北第一分會至北區營運處
向新進從業人員說明工會業務簡介