



高雄·和逸飯店中山館自由行2天

·買環星送住宿
·含飯店早餐

3,180元起



花蓮理想大地·金牌片皮鴨美饌2天

·免費升等21坪套房
·金牌烤鴨風味晚宴

5,990元起



環島遊·火烤餐桌+墾丁西海岸3天

·部落專屬美食饗宴
·週五、六出發限定

15,750元起



花東·瑞穗牧場·池上+三仙台3天

·買環星套裝送遊程
·絕美湛藍太平洋

3,999元起



ezTravel 易遊網

* 實際商品、內容、價格如有更動，以易遊網網站公告為準。
更多『環島之星行程』請上易遊網 www.ezTravel.com.tw 查詢

發行人：童世哲
發行者：臺灣鐵路企業工會
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：童世哲
委員：張桂華、溫維國、陳丘梅、黃國榮、尤仁義
張世宏、楊淑惠、周寶惠
主編：吳長智
編輯：林佩怡
特約攝影：翁惠平、陳振芳、楊永蔚、陳明哲、徐邦堯
林志浩、李晁鳴、許育銓、莊文軒、何振宏



工會QRcode

路工

114年1、2月
第90卷第1期



- 臺灣鐵路114年模範勞工英雄榜
- 探尋本質與永續之路：臺鐵票價調漲的深層反思與建言
- 日本鐵路事故的調查與對策（一）
- 預防職場不法侵害訓練
- 花蓮分會舉辦113年文康籃球比賽順利成功
- 全州小旅行

114「五一勞動節 暨模範勞工表揚大會」感言

親愛的臺鐵同仁們：

在這滿溢希望與感恩的時刻，我們迎來了2025年的五一勞動節。作為臺灣鐵路企業工會的理事長，我懷著無比崇敬的心情，與各位共同回顧並慶祝過去一年來我們所締造的輝煌成就。這些成績不僅彰顯了我們團結努力的無窮力量，更為未來發展奠定了堅實的基石。

回顧過往，我們曾面臨重重挑戰；然而，在全體同仁共同奮鬥下，困難皆被一一克服，多項議題也迎來了突破性的進展。首要的是員工福利方面，工會與職工福利委員會攜手合作，爭取到了春節6,000元、端午及中秋各3,000元的福利禮金，這無疑是對大家辛勤付出的最佳肯定與獎勵。

此外，針對傳統民俗節日出勤獎勵的議題，我們積極與資方展開協商，並在全體同仁的鼎力支持下，成功爭取到於清明、端午與中秋等傳統民俗節日發放出勤獎勵。這不僅是對我們努力成果的認可，更為未來持續改善員工士氣注入了強勁動力。

在公司化轉型的過程中，我們始終堅守以員工權益為核心的信念，積極參與各項協商，確保改革絕不以犧牲安全為代價。我們堅定地認為，任何改革都必須以安全為前提，確保未來營運能達到最高安全標準。

面對人力不足及斷層問題，我們強調人力配置對行車安全的重要性。我們深知，唯有團結一致，才能在未來挑戰中立於不敗之地。因此，工會將持續奮戰不懈，致力於提升員工福利與改善工作環境。我們堅信，在大家的共同努力下，臺鐵的未來必將更加光明燦爛。

展望未來，我們充滿信心與期待。工會將一如既往地秉持服務同仁、保障安全的宗旨，不斷精進自我，我們將持續關注每一位同仁的權益，努力營造一個安全、舒適的工作環境。

在此，我向每一位辛勤工作的同仁獻上最誠摯的感謝。正是你們的無私奉獻與不懈努力，使得過去一年中取得了許多重大成就。讓我們攜手並進，共同迎接未來挑戰，為臺鐵創造更加輝煌的明天。

祝大家五一勞動節快樂，身體康健，事業順遂！

臺灣鐵路企業工會理事長

童世哲



臺灣鐵路企業工會 Taiwan Railway
Labor Union

傳統民俗節日出勤獎勵措施

工會始終秉持維護會員權益與爭取合理待遇的核心理念，針對「爭取民俗節日出勤獎勵（清明、端午及中秋）」一案，工會團結全體會員、積極協商爭取，並以實際行動捍衛每一位於民俗節日期間執行疏運任務、冒著風險堅守崗位的同仁們。

臺鐵同仁於清明、端午及中秋三大傳統民俗節日實際執行疏運任務者，每一節日核發最高1,500元禮券，並追溯到113年清明節起計。

金蛇賀新年，萬事皆如意！

行車平安
團結

理事長

童世哲





路工

114年01月02月
90卷第1期



封面：恭賀新禧…編輯部

封面裡：114年五一勞動節暨模範勞工表揚大會感言…編輯部

模範勞工

02.臺灣鐵路114年模範勞工英雄榜…文宣組

勞動線上

11.第12屆第21、22次勞資會議節錄…文宣組

我思我見

14.探尋本質與永續之路：臺鐵票價調漲的深層反思與建言…研究組

17.日本鐵路事故的調查與對策（一）…邱家財

教育訓練

29.預防職場不法侵害訓練…組訓組

文康活動

34.花蓮分會舉辦113年文康籃球比賽順利成功…花蓮分會

揮灑天地

35.全州小旅行…遊安順

會務報導

37.臺灣鐵路企業工會113年12月～114年1月資產負債表…會計組

39.臺灣鐵路企業工會114年1～2月活動紀要暨分會會訊…組訓組

封底裡：快訊

封底：廣告

徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月15日前截稿，本刊各園地內容包含工會活動、勞工問題、福利措施、鐵路旅遊、美食、營運服務、國內外新知、短篇小說、散文、詩歌、漫畫等，歡迎各界先進踴躍投稿，來稿請以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw、trlu0100@gmail.com，並請於稿件內留存姓名、筆名、地址、電話，以利聯繫；另稿件採用與否，概不退稿及通知，尚祈見諒！

注意：投稿不可一稿多投、不可曾以任何形式刊登於其他刊物或網路（不可重複投稿或發表）、不可侵害他人著作權（不可違反著作權）、不可抄襲或有任何抄襲的嫌疑等。

114年模範勞工英雄榜

文宣組



臺中站
劉姿伶



彰化站
洪素珍



中區營運處
賴怡旭



蘇澳新站
張仲英



金崙站
趙怡真



七堵機務段
林靖唯



臺北機務段
吳佳恬



苗栗機務分駐所
莊艷職



彰化機務段
薛美鳳



公共事務處
邱郁舜



數位發展處
陳靜慧



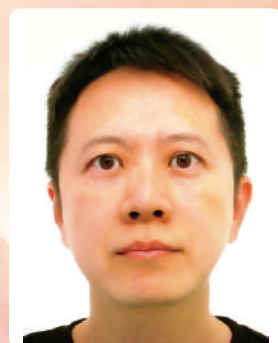
財務處
洪純如



資產開發處
杜安華



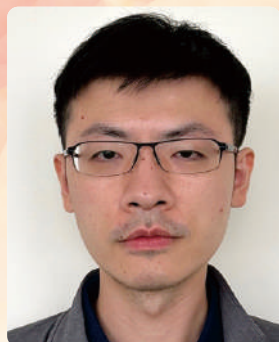
車勤科
許碧珠



臺中餐旅分處
林詠翔



114年模範勞工英雄榜



北區供應中心
曾俊程



營運安全處
劉維人



營業處
張英瑞



臺北運務段
張琦銘



七堵站
李基勝



臺北車班組
方承洋



萬華站
彭文秀



桃園站
余帝慶



新竹車班組
林建毅



新竹站
吳宗倫



臺中運務段
陳信宏



臺南站
陳福麟



高雄站
李秀明



屏東站
林建嘉



高雄車班組
葉柏亨



宜蘭車班組
鄭博文

114年模範勞工英雄榜



和平站
陳育文



花蓮運務段
陳麒元



宜蘭機務段
李明穎



七堵機務段
葉永章



臺北機務段
陳棟樑



富岡機廠
吳振東



富岡機廠
宋鴻祥



富岡機廠
林盈富



新竹機務段
周致廷



彰化機務段
張峻愷



嘉義機務段
施欽尉



高雄機務段
簡禮慶



高雄機務段
張泳成



高雄機務段
林俊成



花蓮機廠
張文峯



花蓮機務段
吳上宏



114年模範勞工英雄榜



花蓮機務段
呂學東



臺東機務段
黃惟聖



工務處
陳鈺諺



宜蘭工務段
蔡明傳



臺北工務段
林志鴻



工務養護總隊
陳冠育



臺中工務段
蔡明泉



嘉義工務段
歐志慶



高雄工務段
文洛鈞



花蓮工務段
林玄勇



臺東工務段
王睿勛



臺北電務段
王德裕



臺北電力段
李進財



嘉義號誌分駐所
何孟宗



花蓮電務段
黃品傑



臺東電力段
周國享

遴選推薦「勞動部114年全國模範勞工」選拔



姓 名：謝宜縈

服務單位：行控處

資位職稱：高員級 科長

所屬分會：延平分會

模範事蹟

101年10月11日進入臺鐵局綜合調度所擔任調度員，歷經基隆車班列車長、板橋站站務員、七堵站行車室及鶯歌站副站長等完整職務訓練，具備行車與乘務管理經驗。曾任綜合調度所行控室東區行車控制台調度員2年，104年調任貨車組負責貨車編組調配、列車運轉調度及機車運用等工作，熟稔運輸管理及調度等各環節。

參與多次重大事故處理及協助復舊工作，如109年猴硐邊坡坍方事件，親赴現場規劃土石清運計畫，調整貨列運行減少延誤；111年臺東地震期間，協助規劃石碇運輸與乘務人員協調，加速路線修復；113年凱米颱風導致多處路線受阻時，支援工務段車輛調配與搶修運輸。工作積極負責，熟悉調度管理並具應變能力。

112年參加行政院公共工程委員會委託臺鐵局辦理「採購專業人員基礎訓練班」，成績及格。112年參加臺鐵局員訓中心辦理第3期內部講師授課技巧班。參加臺鐵局於111年、112年辦理之「安全管理系統（SMS）種子人員教育訓練」。

對工作充滿熱忱，遇有狀況時會主動參與計畫制定與緊急狀況處理，在每次的

應變處理的過程，不斷累積經驗與學習，增進工作敏感度以利能培養快速應變的能力，任職期間考核獎勵列舉：辦理「111年國家防災日大規模震災救災動員演練」列車運行之追蹤及平車調配，工作得力。主編及製作運務處112年「貨車輸送實務」標準化教材及簡報，工作得力。協助107-113年五一勞動節活動暨模勞工表揚大會各項活動規劃事宜，圓滿達成任務。辦理該處有關交通部與國營鐵路股份有限公司權責劃分（個別事項）修訂作業及參與修定協商會議，工作得力。「高雄市政府文化局哈瑪星鐵道園區復駛活動」辦理及協調各單位車輛運送，工作辛勞得力。

擔任臺灣鐵路企業工會延平分會第14屆理事，平常致力於工會事務，協助會員解決問題、極力爭取及維護員工權益。積極為員工爭取多樣化的加給與津貼，涵蓋了風險加給、工程獎金、特殊勤務津貼、夜間津貼等。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。





遴選推薦 「中華民國全國總工會114年全國模範勞工」選拔



姓 名：高 尚 瑋

服務單位：機務處

資位職稱：高員級 高級管理師

所屬分會：延平分會

模範事蹟

94年7月1日到臺鐵服務迄今已逾19年，歷任臺北運務段站員、臺北車班組車長、行政處科員、臺北檢車段總務主任等，108年6月回任機務處，在處內期間歷練過車輛科、綜核科總務股股長，現職考核股股長，對於人事業務規定及相關法規程序均熟稔，在工作上多次協助同仁改善工作流程、提升工作績效成效顯著。此外更兼任機務處材料稽核委員、工程查核委員及班主任，期間屢屢協助完成各項工程查核、材料稽核並綜理各項訓練諸般工作。

工作優良事蹟臚列：執行112年3月份機務處臺東主管共識營計畫，現場人員掌握、聯繫廠商、交通食宿安排等，並擔任現場工作人員，圓滿達成任務，著有績效。執行112年11月份機務處嘉義主管共識營計畫，現場人員掌握、聯繫廠商、交通食宿安排等，並擔任現場工作人員，圓滿達成任務。協助辦理「111年度青年就業領航計畫-優質職缺開發」一案，成功開發8個職缺，工作辛勞得力。主辦111年數位教材系統（TMS）維運優化項目推動事宜，工作辛勞得力。承辦111年度機務處標準化教材行動方案之規劃、推動，相關工作任事負責，工作得力。113年起擔任機務處班主任，綜理諸般訓練相關事宜，並協助數位微課程製作規劃審查事宜，工作辛勞得力。

102年7月起兼任臺鐵職工福利委員會福利組幹事，負責尋覓優惠廠商並與之簽約，使同仁得以優惠價格進行消費，造福並嘉惠所屬會員。108年3月起兼任臺鐵職

工福利委員會業務組幹事，主辦3節禮金發放及年度集團結婚之辦理，歷年來服務佳偶超過百對以上。113年6月起兼任中華民國鐵路工會全國聯合會秘書一職，處理相關會務，服務相關會員工會，包括臺灣鐵路企業工會、臺北捷運企業工會、高鐵企業工會、桃園捷運企業工會、臺中捷運企業工會及高雄捷運企業工會。歷年來積極參與職福會各項活動及長期反映會員各項意見、爭取會員福利，並努力做好工會與會員間的橋梁，熱心服務，足資楷模。



遴選推薦 「中華民國全國總工會114年全國模範勞工」選拔



姓 名：章朝忠

服務單位：潮州機廠

資位職稱：佐級 技術領班

所屬分會：高雄機廠分會

模範事蹟

79年3月到職服務迄今34年，初期到任服務於臺北機廠。80年9月受上級主管肯定，請調至高雄機廠，持續從事車輛轉向架維修工作。民國85年後調至維修車輛軸承組，民國100年起亦承擔車輪配重工作，任職期間勤奮工作，維修技術與工作表現普獲同仁長官好評。

工作態度認真勤勉，遇到問題總是以樂觀積極的態度面對；秉持助人為樂的精神，竭盡所能協助同仁解決各項難題，對於長官交付任務全力以赴，敬業盡責，因受上級主管肯定，於民國105年升任車輛軸承組技術領班。自107年至110年獲嘉獎6次，敬業樂群，值得嘉勉。

除盡力完成本職工作外，亦教導新進同仁熟悉工作內容，盡心傳承技術工作，並不厭其煩提醒工作安全的重要性。於車輛軸承組工作期間，發想標示與記錄軸承維修及使用年限的方法，車輛保養維修時，能主動檢查維修紀錄，發現年限將近零件，增進維修保養工作效率，也讓車輛軸承在使用上能更加穩妥，旅客乘車安全更有保障。

為謀求同仁工作福祉，積極參與工會事務，自85年開始擔任臺灣鐵路企業工會高雄機廠分會勞資代表至今，並自97年起擔任勞方召集人，爭取員工福利不遺餘力。110年當選臺灣鐵路企業工會代表，多次承擔工會重要責任，至交通部提交互助金陳情案及四大訴求等案。

參與潮州機廠建廠一期工程改善工作，持續追蹤工程規劃，包含廁所改建，監督茶水間、洗手台、高空防墜網、停車場黑網雨遮、防鳥網與電路插座等設施增建，完善同仁工作環境。參與潮州機廠二期工程初期規劃，督導二期工程施作，提出停車場與活動中心配置建議，亦提供車輛檢修、機械設備使用程序等工作流程，以同仁最大福利為目標，追求安全且舒適的工作場域。





遴選推薦 「中華民國全國總工會114年全國模範勞工」選拔



姓 名：許世榮

服務單位：臺北站

資位職稱：員級 站務員

所屬分會：臺北第一分會

模範事蹟

73年2月7日到職，97年升資考由佐級晉升員級，服務迄今滿40年，初期任職於高雄站，積極認真，勤勤懇懇，對於上級交付工作使命必達，對於旅客服務具高度熱忱，工作態度積極，全力以赴，備受主管肯定，並於74年請調回臺北站持續服務廣大旅客，站在第一線服務，協助旅客解決問題，以維旅客行車安全與便捷。78年臺北站新站啟用即擔任剪票房領班一職，深入熟悉各項業務，包含精進報表與票務專業、領導與協助同仁辦理業務及提升旅客服務等面向，克盡職責，使剪票房事務順暢，工作順利進行，提供旅客良好的乘車品質。

97年擔任「臺北站6S推動小組」組長，重視員工職業健康與安全，有效管理並全力執行工作環境現場管理防護措施，以達成零事故工安目標。97年辦理臺北站「試辦車站電子票證乘車計畫」，致力於電子票證搭乘之便民服務，以確保旅客乘車安全及服務品質，與同仁協力合作，克盡職責，工作辛勞得力。99年辦理「漸凍人協會春遊活動」，認真負責，與同仁齊心合作，熱心響應公益活動，亦提升臺鐵正面形象及社會評價。100年起督導執行各年度「五一勞動節模範勞工表揚大會暨慶祝活動」等各項事宜，工作得力，著有績效，圓滿完成任務。

77年加入臺鐵員工聯誼會，開始致力於工運，積極參與勞工事務。81年當選臺灣鐵路企業工會臺北第一分會會員代表，83年當選臺灣鐵路企業工會會員代表，並於同年度當選第7屆臺灣鐵路企業工會監事。99年7月1日起借調臺灣鐵路企業工會擔任監事會召集人至今，經歷第12~16屆，為提升同仁工作環境更加友善，積極參與工會業務，協助辦理員工事務，並於任監事召集人期間，爭取各項加給與津貼、全面強化員工福利措施。



嘉義分會模範勞工 - 熱愛生命、努力不懈



姓 名：張峻哲
服務單位：嘉義車班組
資位職稱：員級 站務員
所屬分會：嘉義分會

模範事蹟

106年鐵路特考員級運輸營業及格錄取，在花蓮站擔任站員，並參加第45期運輸班結業；108年10月16日調派至嘉義車班組擔任車長。任職車長期間認真盡職，深獲主管及同仁肯定。

但老天爺卻跟他開玩笑，111年3月17日乘務完畢後欲回車班報到途中，昏倒於車班門口，到醫院被診斷為自發性腦出血，面臨終身半身不遂窘境，前途是一條永無止境，萬般艱辛的復健之路。但面對逆境，他不畏不懼，勇敢永不放棄，這樣的精神令人為之動容，這股熱愛生命、對抗命運的執念，讓我們學習到生命的意義及健康無價的道理。

歷經6百多天的努力，一點一滴淚與汗所築成的復健路中，能靠著輔助器走動，峻哲第一次感受到陽光是可以如此燦爛，努力的果實是如此甘甜，想要回歸正常生活也油然而生，並毅然決然向車班申請復職，在車班擔任派班助理協助副主任派班、車長備品借出及收款等作業。回首來時路的點滴，如非親身經歷，我們無法體會其艱辛，不向命運低頭勇氣。但這一切似乎不再重要，因為他已經學習好該如何面對人生了。

峻哲逢人展現和藹親切，臉上永遠掛著迷人的笑容，內心的強悍猶如磐石般堅定。他不再糾結過去，不再抱怨厄運，選擇重拾自己，不能因之前所發生的事，再傷害著自己，而“活在當下”是這段艱難歲月裡，唯一的體悟。主管及同仁也因峻哲努力不懈及堅持到底的精神深受感動，並學習面對生命的意義及熱愛。





國營臺灣鐵路股份有限公司

第12屆第21、22次勞資會議紀錄



時間：114年2月5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、確認上次會議紀錄：

有關第12屆第19次會議紀錄決議，建議事項第12-13-3（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…案），決議移請職工福利委員會後續辦理1案，提交下次勞資會議復議。

貳、歷次會議追蹤辦理情形：

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21次會議人力資源處說明：

刻正研議及辦理中。

第12屆第21次會議決議：

一、請人力資源處依照第19次的會議決議，於114年1月的月底前妥善處

理。

二、繼續追蹤。

（二）第12屆第22次會議人力資源處說明：

- 一、有關工程獎金發給事項已研擬草案，惟於114年1月中旬接獲交通部人事處通知，將邀集部屬事業機構研討工程人員留任及薪資議題，本處將俟該處會議結論辦理後續。
- 二、另為配合交通部人事處開會需要，本處業於1月21日函請工務處、機務處、電務處及專案工程處提供工程人力及待遇分析報告，目前僅有機務處提交報告。

第12屆第22次會議決議：

- 一、請工務處、電務處、專案工程處於2月10日前將待遇分析報告提交予人力資源處，請人力資源處收到後盡速研擬，並配合交通部通知辦理後續。
- 二、繼續追蹤。

第122001案：本公司員工遇（如：113年10月山陀兒颱風為例）路線中斷，需要員工出勤上下班，經員工個人同意出勤時，由現有居住地至指定上下班地點之交通費如何辦理，請儘速訂定相關辦法。

（一）第12屆第21次會議行控處回復：
一、本處於12/11（三）下午2點於本處會議室（4052室）召開會議。
二、目前會議紀錄尚在審核中，會議時會提供資料。

第12屆第21次會議決議：

一、請黃副總於1月召開相關會議，讓交通費、住宿費請領有個統一的規範。

二、繼續追蹤。

（二）第12屆第22次會議行控處回復：
本公司已於114年1月15日召開「員工因天災、路線中斷出勤衍生費用研討會議」，由黃副總經理主持會議，會議決議請各單位自行訂定員工因天災、路線中斷出勤衍生費用請領規範並簽核業管副總經理核准後，於2月7日前將相關資料送行控處彙整，由黃副總經理擇日召開會議。

第12屆第22次會議決議：

一、請黃副總於2月25日前盡速召開會議，並將會議結果於114年2月26日勞資會議確認。

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21次會議人力資源處說明：
刻正研議及辦理中。

第12屆第21次會議決議：

一、請人力資源處彙整好相關資料和工會說明。

二、繼續追蹤。

（二）第12屆第22次會議人力資源處說明：

相關資料已彙整完成，並於114年2月4日向工會說明。

第12屆第22次會議決議：繼續追蹤。

肆、第12屆第18次業務詢問：

案由：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？

（一）第12屆第21次會議營運安全處回復：

一、旨案已於本公司「規章程序小組113年第11次會議」提案討論。

二、相關單位後續將於113年12月20日「規章程序小組113年第12次會議」提供草案修正意見研議。

第12屆第21次會議決議：



一、請運安處依照說明於12月20日召開的會議提出修正草案之修正。

二、繼續追蹤。

(二) 第12屆第22次會議營運安全處回復：

有關修訂規章內容，目前仍由營運處（中區）彙整各區資料辦理中。

第12屆第22次會議決議：繼續追蹤。

伍、第12屆第21次建議事項：

案由：有關嘉義水上基地嘉義分會辦公場所之位置？

(一) 第12屆第22次會議機務處回復：本案業經嘉義機務段回復意見如下：

一、嘉義工務段於112年2月3日「鐵路工會嘉義分會搬遷需求暨本局現有女性車班宿舍安全管理事宜現場會勘」會議記錄：

(1) 嘉義工務段內部自行評估將嘉義機務段A1棟四樓A431及A432空間調整予嘉義分會使用。

(2) 會勘結論：因該方案涉及原規劃屬嘉義機務段之空間，後續將與嘉義機務段協調。

(3) 經查此會議並未通知本段列席與會，直至113年11月28日嘉義工務段才來函請本段提供相關意見。

二、嘉義機務段於113年12月4日函復嘉義工務段因嘉義機務段水上基地空間已不敷使用，故不同意嘉義工務段撥用機務段空間之提案。

三、綜上，針對此案嘉義機務段建議方

案：

(1) 方案一，請嘉義工務段與鐵道局協商增建工會需求之空間，並將餐廳移出A1棟大樓，可同時避免鼠類孳生及明火安全問題。

(2) 方案二，工會現址於第三期計畫才會有拆除之可能，屆時可提出設置於交通便捷之嘉義車站附近。

第12屆第22次會議決議：

請工務處瞭解本案辦理之情形，研擬後續處理相關事宜，並於2月26日的勞資會議說明。

陸、建議事項及業務詢問：

一、有關隨著公司化後相關乘務旅費扣稅案。

國內出差膳雜費日支金額之免稅標準，營利事業之董事長、總經理、經理、廠長為每人每日新臺幣700元，其他職員每人每日600元。倘若所得稅額於退休金應付於計算方式（請財務處於會議中說明）。

二、在公司化過程中就專案工程處改為正式編制，但專案工程處沒有列計危險津貼科目，請相關處重啟調查並統一計算處理（專案、會計、人資）。

探尋本質與永續之路： 臺鐵票價調漲的深層反思與建言

研究組

近期，臺鐵公司宣布票價調漲，這一政策引發了各界的熱烈討論與質疑。作為臺鐵企業工會，我們無意迎合激進的情緒化批判，而是希望從一個更宏觀、更具建設性的視角，分析這次調漲的背後原因及其對整體系統的影響。我們將藉助經濟學與財務管理理論，探討如何以更合理的方式重塑臺鐵的財務結構，提升經營效率，並在此基礎上，進一步保障員工的基本權益與工作環境。

一、財務規劃失衡的歷史根源

自臺鐵公司成立以來，其財務結構一直呈現出一種「進退維谷」的特徵。公司長期以來依賴於票價收入作為主要財源，但運營成本的逐年攀升卻始終無法通過票價調整來完全消化。經濟學中的成本曲線與收益曲線理論可以清楚地揭示這一點：若一個組織的邊際成本持續高於邊際收益，則其運營必然陷入財務困境。

票價調漲在短期內或許能緩解資金壓力，然其深層問題並未解決。臺鐵的支出結構過於僵化，資本開支缺乏靈活性，財務預算的彈性也極為有限。根據

經濟學理論中的長期成本與短期成本分離假設，僅憑票價調漲無法改變長期平均成本曲線的上升趨勢，反而會使乘客量減少，進一步拉高單位成本，形成負向循環。

二、經濟學視角下的票價策略評估

從經濟學的需求彈性原理來看，交通運輸的票價通常具有一定的價格彈性。當票價提升時，乘客的需求量將會下降，尤其是對收入敏感的通勤族而言，這種彈性效果更為顯著。然而，臺鐵公司是否充分考量過這一點？票價的提升是否真正達到了提升總收入的效果？若未能精確計算需求的價格彈性，盲目調漲票價可能適得其反，最終導致收入下降而非增加。

另外，臺鐵公司未能充分運用經濟學中的「區分定價」策略來改善收入結構。區分定價可以根據乘客的需求特性及支付能力設計不同的票價方案，以最大化收益，並減少因單一票價調整引發的需求波動。不幸的是，臺鐵目前的票價政策缺乏足夠的細緻分析，顯得單一生硬，無法有效釋放市場需求。



三、TPASS補貼的潛力與優化建議

在政策工具方面，TPASS（公共運輸定期票）計畫似乎為臺鐵公司提供了一定的補貼資金，理應成為公司提升收入穩定性的重要資源。然而，這項計畫的執行效果卻未能充分顯現其優勢。根據補貼理論與公共經濟學觀點，補貼的真正效用在於緩解財政壓力的同時，引導企業進行更高效的資源配置。然而，目前的TPASS補助機制在分配上缺乏靈活性，未能有效激勵臺鐵進一步提升運營效率。

我們認為，臺鐵應與政府部門密切合作，重新評估補貼分配模式，使補貼不僅用於彌補短期票價調漲帶來的損失，更能成為資本投入的穩定來源，支持基建升級與運輸安全改善。透過提高資本效率與勞動生產率，臺鐵將更有能力面對未來的財務挑戰，而不再依賴頻繁的票價調整。

四、勞工權益與公司發展的平衡之道

作為企業工會，我們的首要責任在於保障員工的權益。然而，在目前的票價政策背景下，員工不僅要面對民眾的不滿，還要承受更大的工作壓力與安全風險。如果新增收入未能用於提升基層員工薪酬、改善工作環境或強化職業安全保障，那麼這次票價調漲的意義就大

打折扣。

依據勞動經濟學的基本理論，員工生產力與工作滿意度之間具有正相關。當公司提供更好的薪酬與福利時，員工的士氣與效能將顯著提高，進而提升整體服務品質與營運效率。臺鐵公司應正視這一點，將部分新增收入分配到員工福利與工作環境的改善中，以鞏固基層力量，降低人員流動率，並進一步強化組織穩定性。

五、管理漏洞與政策短視的批判

回歸到企業治理的核心，臺鐵公司的管理層在過去幾年內未能妥善應對財務壓力，其政策制訂過於短視，缺乏長期目標與可持續發展的思維模式。依照現代管理學的最佳實踐，組織應建立一套清晰的績效衡量體系與長期規劃框架，而臺鐵卻在這方面表現不佳。每一次票價調漲的背後，都是一個缺乏創新與遠見的決策過程。

以經濟學中的博弈理論為參考，臺鐵公司高層與員工、乘客之間的關係不應是一場零和博弈，而應該尋求「柏拉圖改善（Pareto Improvement）」的策略。唯有在所有利益相關者的權益都獲得一定程度保障時，才能形成真正穩定且健康的發展模式。然而，當前的票價政策卻完全未能實現這一點，反而暴

露了管理體系中的深層漏洞。

六、結語：邁向更高層次的臺鐵願景

我們並非一味反對票價調漲，而是希望藉此機會促使臺鐵公司重新思考財務管理的核心邏輯，擺脫短期政策的桎梏，進一步推動長期財務穩定性與經營效率的提升。我們希望臺鐵公司能秉持長遠眼光，妥善運用TPASS補助、改進內部管理，並將新增收入用於提升員工薪酬與福利與行車安全投資，以實現全體員工、乘客和社會之間的利益平衡。

只有如此，臺鐵才有可能真正邁向可持續的未來。作為臺鐵企業工會，我們將繼續捍衛每位基層員工的權益，為公司與員工的共同發展而努力，我們相信，唯有建立一個以人為本、效率與安全並重的營運模式，臺鐵才能真正實現永續經營的目標。

員工是企業最寶貴的資產，乘客則是我們存在的核心價值。未來，臺鐵公司應持續推動制度改革，促進勞資溝通，確保每一分努力都能轉化為企業成長的動力與社會大眾的信賴。

試算調整票價後與其他運具之票價比較(實施遞遠遞減計費制度計算)

案例 試算	現行票價	平均調幅 26.80%	票差	高鐵	國道 客運	捷運	市區公 車
臺北-板橋 7.2KM (乘車時間約9分)	區間車：15元	22元	7元		-	25元 (約13分)	30元 (約25分)
	自強號：23元	34元	11元	40元 (約9分)			
臺北-桃園 29.1KM (乘車時間約40分)	區間車：42元	63元	21元		71元 (約55分)	150元 (約68分)	-
	自強號：66元	99元	33元	160元 (約20分)			
臺北-臺中 165KM (乘車時間約100分)	區間車：241元	323元	82元				
	自強號：375元	501元	126元	700元 (約56分)	290元 (約160分)	-	-
臺北-花蓮 194KM (乘車時間約140分)	區間車：283元	375元	92元				
	自強號：440元	583元	143元	-	-	-	-
臺北-臺東 344.9KM (乘車時間約250分)	區間車：504元	603元	99元				
	自強號：783元	935元	152元	-	-	-	-
臺北-新左營 363KM (乘車時間約270分)	區間車：530元	628元	98元				
	自強號：824元	975元	151元	1490元 (約100分)	-	-	-

備註1：遞遠遞減計費計算邏輯為各區段先加總後再四捨五入

備註2：臺北-新左營自強號= $50 \times 3.39 + 50 \times 3.39 \times 0.88 + 100 \times 3.39 \times 0.83 + 100 \times 3.39 \times 0.7 + 63 \times 3.39 \times 0.65 = 975$ 元



日本鐵路事故的調查與對策〈一〉

邱家財

前言

在鐵路業界有關事件事故常聽到之用語：「他山之石可以攻錯」。的確，無論鐵路業者自己內部之事件事故，或者其他業者之事件事故，均可做為事故防範之最佳教育訓練題材。畢竟別人犯的錯誤可能在自己業內重演，如何從事件事故中記取教訓避免類似重演至為重要。

以下舉日本鐵路過去發生之事件事故案例，看看其對事件事故之調查手法之細膩及防範對策之完整等，筆者認為對鐵路業者具有參考啟發作用。

首先登場者為案一：「JR東日本山手線重大行車異常事件」。本事件歸類為電車線設備故障。該事件發生前相關單位曾接獲列車司機員通報，稱電車線設備有異常情形，因決策者輕忽其嚴重性，認為當晚工程切換後，所報電車線設備異常情形即可獲得解決。本案如相關單位當下能即時做處置，應該是可以防範避免發生。事故事件之防範有些必須是即時做處置，否則其嚴重性跟踵而至。例如臺鐵局柴電機車如遇引擎水溫過高警鈴鳴響時，如不立即做處理，冷卻水恐在一兩個站間就快速蒸發耗光；再如軔機系統發生閘瓦鬆動不良事件，如不即時處理恐衍生踏面剝離、或火災等事故。

其次登場者為案二：「日本JR九州長崎線重大行車異常事件」。本行車異

常事件牽涉號誌設備與通報機制之盲點。該事件之號誌軌道電路絕緣點與進站號誌機栽植地點錯開太多，以及司機員與調度員對列車臨停地點通報之認知落差為事件之主因。另以臺鐵局觀點視之，為列車過走防護設定之轉轍器開通方向似乎值得日鐵檢討，但該公司隻字片語均未提及。再者，臺鐵局因工務方面將路線里程資料重測，造成電務電車線電桿號碼及平交道里程，以及機務列車防護無線電視窗顯示里程不一致之現象，相關單位似應檢討是否影響事件事故通報地點之準確性。

案三為：「JR東日本鐵道公司列車出軌事故」。本正線出軌事故係因死傷撞擊水平閘桿致變形，造成車輛左右高度不一，在第一時間司機員未能察覺異樣做通報，又列車編組回段做日檢時，檢查員亦未發覺水平閘桿變形造成車體傾斜所致。本事故衍生出司機員出段檢查，以及檢查員日檢未落實之情事。另暴露出車輛維修保養時，量測靜止輪重及靜止輪重比之重要性。有關量測「靜止輪重及靜止輪重比」乙項，值得臺鐵局在車輛檢修規定中予以增列。

案四為：「南阿蘇鐵路高森線列車出軌事故」。本正線出軌事故係因彈簧轉轍器老舊且保養不良，尖軌未靠密卻顯示進行號誌所致。日本私鐵亦或國鐵民營化後，因裁員人力短缺為一直存在之問題，對於JR支線亦或地方線之維護

管理，均有力不從心之情形。此一現象似乎反應了臺鐵公司化之現況，值得該公司高層借鏡警惕。

案五為：「橫濱市市營地下鉄藍線踊場站拖上線出軌事故」。本拖上線出軌事故係因司機員患有睡眠呼吸中止症(SAS)，卻未能於年度健康檢查時檢出，予以停止乘務所致。為找出司機員健康異常而肇事之原因，事故調查組織增聘「公益財團法人鐵道綜合技術研究所」及精通「睡眠呼吸中止症(SAS)之專家」參與調查。歷經醫療單位對其施行腦波、簡易心電圖、24小時心電圖、心臟超音波等之詳細檢查，但結果均顯示「無異狀」。最後改施行整晚睡眠多功能監測檢查，終於診斷出該員患有重症之睡眠呼吸中止症。日本鐵路對於事件事故原因追根究底之精神，值得臺灣鐵路各業界參考學習。

案一、剖析日本JR東日本山手線重大行車異常事件

一、事故概況

1. 公司名稱：JR東日本旅客鐵道公司（株式會社）
2. 事故類型：重大行車異常事件（其他）
3. 發生時間：2015年4月12日（星期日）6：10左右（天氣晴）
4. 發生地點：山手線 神田、秋葉原間

二、事故摘要

2015年4月12日（星期日）6點10分左右，行駛於神田、秋葉原間之京浜東北線司機員，發現電桿傾倒立即緊急煞車，所幸列車未撞及電桿。事件發生後經電力相關單位人員確認，豎立於

山手線內環線與外環線間之1組(2支)電桿，向神田車站方向沿路線傾倒，造成山手線內環線與外環線不通。另傾倒之電桿相鄰之2支1組之電桿則發生傾斜。

【圖-1】

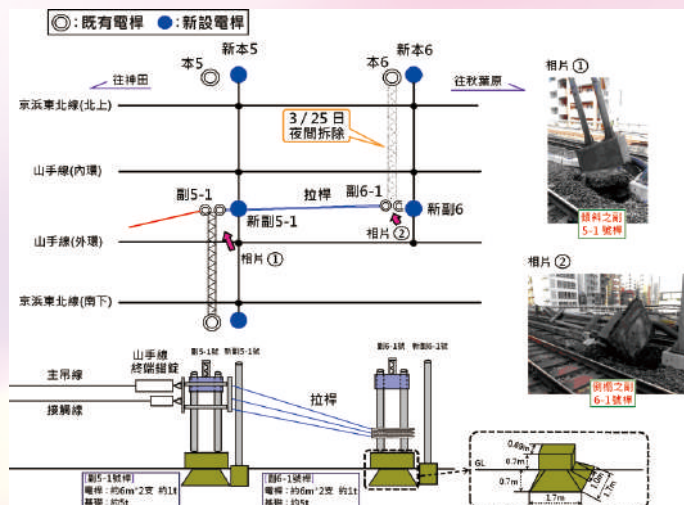


圖-1 事故概況略圖

為此，山手線、京浜東北線在待開通下施行復舊工作，於當日15點30分完成復舊通車。

※倒塌之電桿預定於5月份之電車線改善工程中拆除。

1. 緊急檢修

本公司立即就轄區內所有的電桿及終端檔線之拉桿（輔助支撐電桿之金屬線，以下簡稱拉桿）進行緊急檢修，於4月28日完成。其結果必須確認判定務必不影響列車運轉，電桿無傾倒之虞。

①與本次倒塌之電桿相同之處所（因工程等暫時固定於電桿下方）計247處，經確認並無傾斜，基礎無浮起與龜裂（於4月13日前完成確認）。

②上述以外之本公司轄區內所有電桿約25萬支（旅客列車行駛區間之電桿約24萬支，其他區間之電桿約1萬



支)及拉桿約8.6萬處，經檢電桿並無明顯傾斜，且基礎無浮起與龜裂（於4月28日前完成確認）；拉桿並無破損（於4月28日前完成確認），鬆弛之處所則施行調整（於5月7日前完成調整）。

2. 確切事件關係、可能原因

目前推測本重大事件發生之原因如下：

- (1) 倒塌之電桿其拉桿安裝於較高之位置，不論其傾倒傾向之力大與否，因在拉桿張力作用狀態下拆除橫梁，阻止傾倒傾向之抵抗力變小，其結果終究難逃倒塌【圖-2】

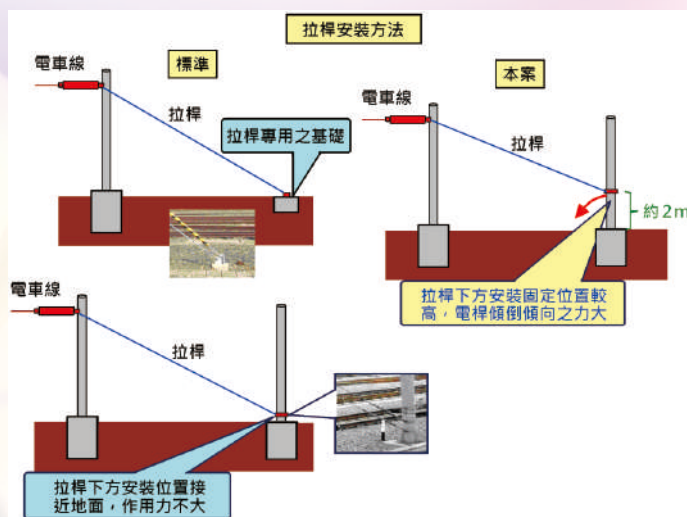


圖-2 拉桿安裝方法

倒塌之電桿處原於豎立相鄰新電桿時之計畫係要施作一體型之基礎，為此，必須將拉桿固定於較通常高出2公尺之處所。當時之強度計算雖有與計算結果類似構造之電桿施作過，但其過程有錯誤。之後，又將新電桿之基礎予以變更，改為獨立基礎施作，如此雖可降低拉桿固定位置，但並未作檢討，依舊將拉桿固定於2公尺高之處所。將傾倒傾向之力甚大之電桿拆除之際，並未妥

適地執行施工順序查核，未事先作具有支撐力之梁拆除時之強度計算。【圖-3】

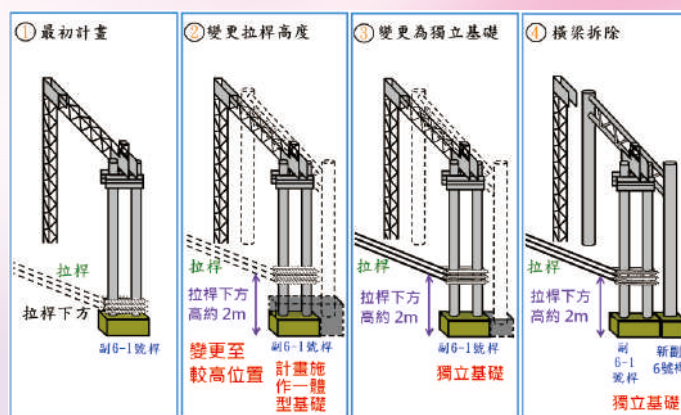


圖-3 電桿作業計畫

綜上，事件發生之原因為未將變更設計內容時之查核充分納入機制；未查覺認知本案電桿為特殊設備；未掌握設備施工之風險，把妥適的應對計畫充分納入機制；以及未能將資訊充分地傳達至各有關單位所致。

- (2) 雖接獲電桿傾斜之訊息，卻未作適當之處置

4月10日夜晚，雖工程相關人員已認定電桿傾斜，但因判斷其無急迫性，故當晚未作緊急處理，決定於即將到來之工程預定日4月13日一併施工。另外，亦未將電桿傾斜之訊息知會相關單位。翌日，接獲來自現場員工報告之主管，亦承認將於4月13日進行改善工程。

雖然4月11日司機員已認定電桿傾斜，但該項訊息傳送至維修相關人員處所花了相當之時間。再者，在4月12日早上的時候，又沒能做出立即禁止列車駛入之判斷。

綜上，事件發生之原因在於欠缺電桿傾斜異常時之判斷基準；相關人員未

充分意識到事態之急迫嚴重性；以及資訊延遲傳達所衍生之問題。

3.目前之對策

(1) 加強風險管理與技術支援架構

①1加強適當地執行設計、施工之安全確認機制及技術支援機制。

②2有關施工方面，將安全上必須充分確認之設備納入「特殊構造設備」管理。

③3對特殊構造設備之修改、施工時，新設風險檢討之場所。

(2) 制訂判斷基準與落實資訊傳達

①1制訂電桿傾斜等情形令禁止列車駛入之判斷基準。【圖-4】

②2徹底落實相關人員間之資訊傳達。

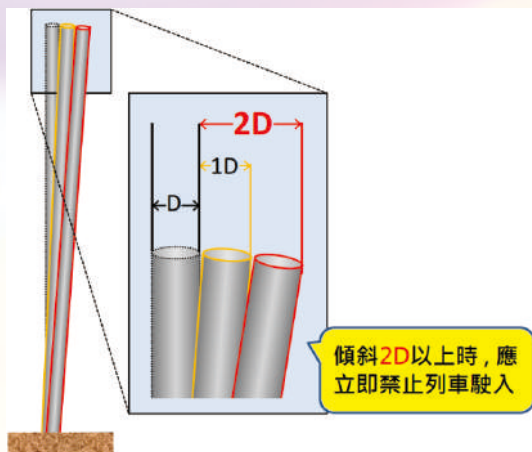


圖-4 電桿傾斜危害之判斷基準

(3) 努力做好再強化安全概念與技術傳承：一直以來，提升安全警覺、技術傳承為本公司努力之重要課題。承受本次重大事件之發生，本公司將更進一步致力於安全警覺、技術傳承之落實，以及戮力提升技術能力。

案二、剖析日本JR九州長崎線重大行車異常事件

一、事件概況

1. 公司名稱：JR九州旅客鐵道公司（株式會社）
2. 事故類型：重大行車異常事件（其他）
3. 發生時間：2015年5月22日（星期五）12：23左右（天氣晴）
4. 發生地點：長崎線肥前龍王站內
5. 事件相關列車：由箱田站開往長崎站的<2019M>次列車7輛編組（下行特快海鷗號19次列車），以及從長崎站開往博多站的<2020M>次列車6輛編組（上行特快海鷗號20次列車）

二、事件摘要

從博多站開往長崎站的<2019M>次下行特急列車（7輛編組），準時於11點15分由博多站開出。於肥前白石站、肥前龍王站區間，列車司機員以100 km/h的速度惰力行駛，確認肥前龍王站下行進站號誌機顯示進行號誌並勵行指認呼喚後，因聽到有異音，於是司機員立刻緊急緊軔停車。停車後，司機員聯絡行車調度員，告知列車停車原因。

行車調度員接獲司機員通報後，將原<2019M>次下行特急列車與<2020M>次上行特急列車的交會站，從預定的肥前鹿島站變更為肥前龍王站，參閱下圖。

<2019M>次下行特急列車司機員停車後下車查看，檢查車輛無異狀返回駕駛室後，收到行車調度員令列車再度開出之指示，然列車於即將進入肥前龍王站第1股道時，發現進路錯誤（應進入



第2股道)，司機員立即採取緊急緊軔停車。

在此同時，<2020M>次上行特急列車司機員收到行車調度員交會站變更的通知後，列車從肥前鹿島站開出，預定進入肥前龍王站第1股道停車與<2019M>次下行特急列車交會，然司機員進站後發現第1股道前方停著<2019M>次下行特急列車。



三、事件資訊 – 重大行車異常事件發生地點

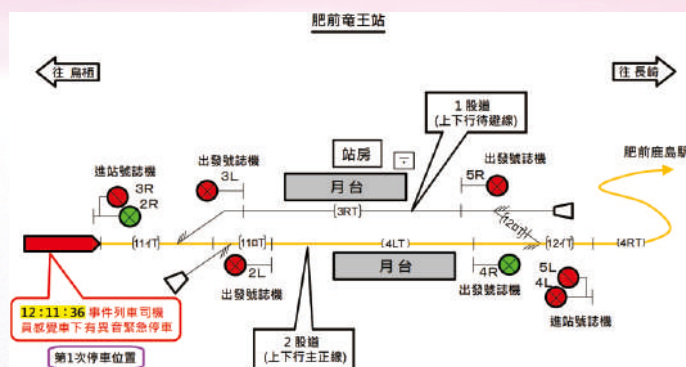
事件發生於長崎線肥前龍王站1股道(上下行待避線)，事件列車與<2019M>次列車的停車位置如下圖及相片。兩列車均進入肥前龍王站同一股道，各自停車後兩列車僅相距93.7公尺，幸未釀成對撞事故。



(一)、事件列車及<2020M>次列車的動態相關位置。

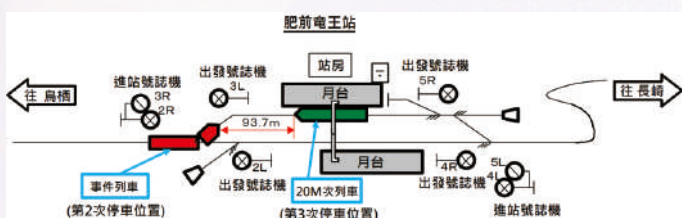
第一幕：事件列車司機員發覺列車有異音，緊急停車。

2015年5月22日12點11分36秒，<2019M>次司機員之前因發覺列車有異音，於是採取緊急緊軔停車，此為事件列車第一次因故停車。列車停於2R進站號誌機外方，尚未進入站內OS區間，故進站號誌機仍顯示進行號誌。

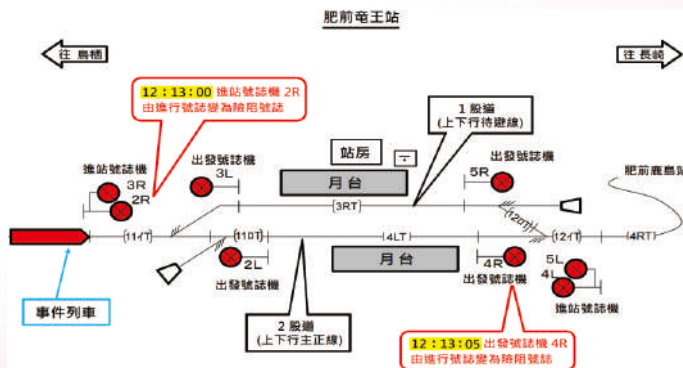


第二幕：行車調度員將<2019M>次列車之進行號誌取消

12點13分00秒，因<2019M>次在肥前龍王站機外停車，於是行車調度員將2R進站號誌機之進行號誌取消，並於12點13分05秒亦將原先顯示進行號誌之出發號誌機4R恢復險阻，俾變更



<2020M>次列車進入第1股道之進路，計畫讓<2020M>次列車進入上下行待避線(第1股道)交會。



第三幕：行車調度員建立肥前竜王站<2020M>次列車之進路

12點21分17秒，5L進站號誌機進路開通第1股道完成，並顯示進行號誌。此時11-T號轉轍器依單線列車同時進出站交會之設備規定註1(六十九條四、五)亦開通第1股道。在此同時，<2020M>次列車正由肥前鹿島站駛向肥前竜王站。

註1：日本鐵路運轉規則第六十九條，略以：

單線區間如因司機員疏失過走(應停未停)導致有對撞或邊撞之虞時，列車不得令其同時進出站。但如有如下之情形者，則不在此限。

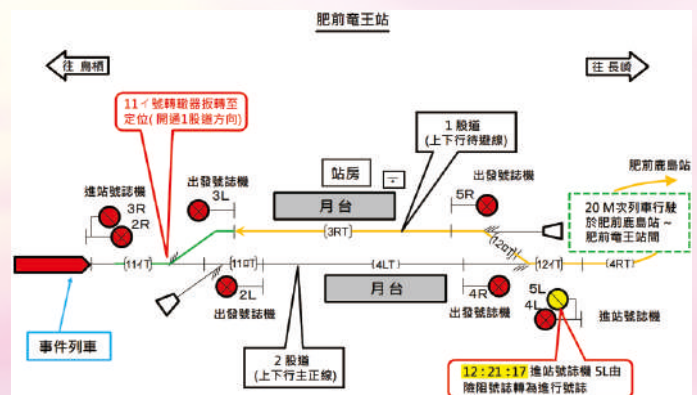
- 一、列車依警戒號誌註2之顯示運轉時。
- 二、裝有自動列車停車裝置設備時。
- 三、設有安全側線時。

四、從進站號誌機或出發號誌機或列車停車標誌，如發生停車不當致有互相妨礙之餘裕距離達100公尺以上，且列車速度限制在25公里/小時以內者。

五、從進站號誌機或出發號誌機或列車停車標誌，如發生停車不當致互相妨礙之餘裕距離有150公尺以上時。

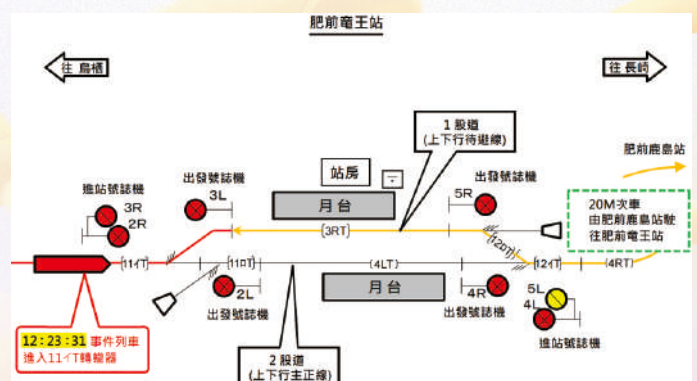
註2：日本鐵路之警戒號誌顯示方式為雙橙黃燈同臺鐵路之中速號誌顯示，但其限速為25 km/h。

下圖中草綠色之11-T軌道電路即為過走時避免對撞或邊撞之用。本第三幕因5L進站號誌機進路已建立，故11-T號轉轍器開通第1股道。恰巧給事件列車因誤判而得以進入第1股道。



第四幕：列車再開續駛

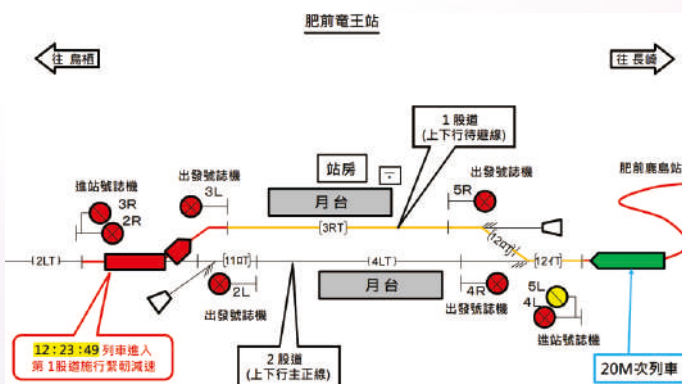
12點23分31秒，事件列車駛入11-T使軌道電路落下，然因11-T係列車開過頭用之過走防護區間，故不致於影響5L進站號誌機(3RT未被佔用)之顯示。此時<2020M>次列車持續由肥前鹿島站駛向肥前竜王站。





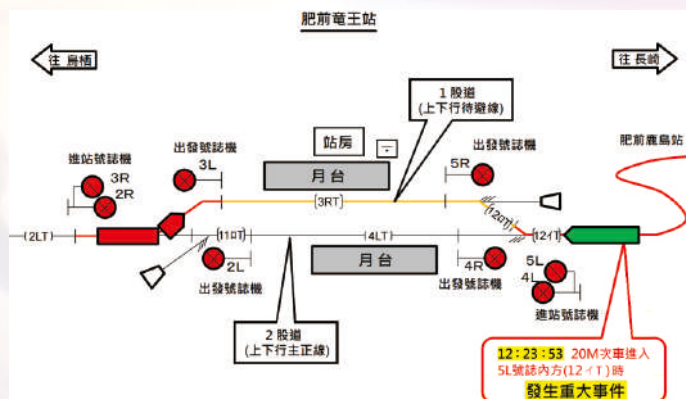
第五幕：事件列車使用軔機減速進站

12點23分49秒，事件列車使用軔機減速冒進號誌進入11彳T軌道電路，而<2020M>次列車仍持續接近肥前竜王站中。



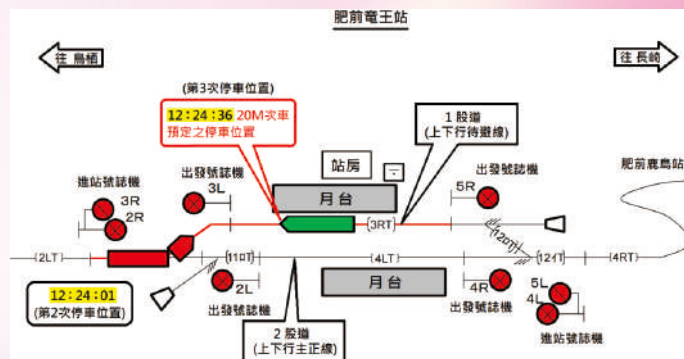
第六幕：<2020M>次列車駛入肥前竜王站內，發生重大行車異常事件

12點23分53秒，<2020M>次列車依進行號誌進入肥前竜王站第1股道(11彳T軌道電路)時，發生重大行車異常事件。



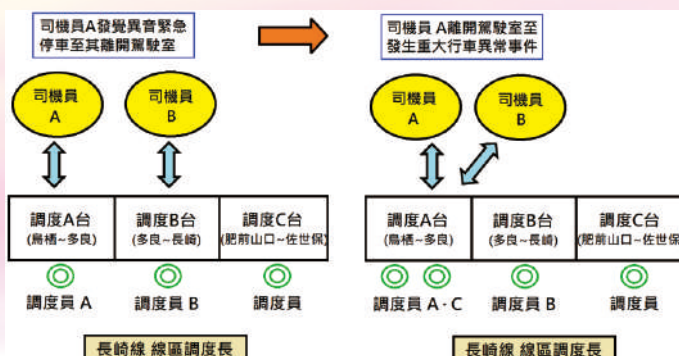
第七幕：<2020M>次列車依變更交會之運行表進站停車

12點24分01秒，事件列車第2次停車，而<2020M>次列車預定12點24分36秒到達預定之停車位置。



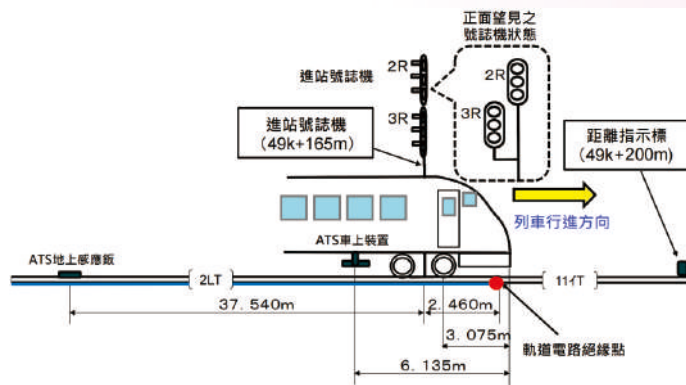
(二)、長崎線之行車調度員配置及司機員之應對處理

12點11分36秒，<2019M>次司機員因感覺列車有異音，於是採取緊急緊急軔措施，此為第一次因故停車。停車後司機員離開駕駛室下車查看。



(三)、號誌設備簡圖

列車司機員在第1次停車時，其駕駛室已越過進站號誌機(49+165)之栽植地點，但因號誌機栽植地點距軌道電路絕緣點尚有2.460 m，故列車實際並未進入站內防護區間，因此軌道電路(11彳T)未落下，致使調度員可以將2R進站號誌機之進行號誌取消，另行建立<2020M>次列車之進路，並顯示進行號誌。



四、事件過程分析

(一)、發生重大行車異常事件的分析

1. 本案事件列車進入第1股道的相關分析

- (1) 研判司機員A與行車調度員對本案事件列車停止位置1有不同解讀。
- (2) 行車調度員將肥前龍王站2R進站號誌機進行號誌取消，安排<2020M>次列車進入該站第1股道時，該列車的冒進防護區間內的11fT號轉轍器被切換到第1股道。
- (3) 在(1)和(2)的情況下，行車調度員未向<2019M>次司機員A確認列車的詳細停車位置便指示司機員A再度續駛。

司機員A依調度員之命令從停車位置1起步行駛，結果造成本案件列車冒進進站號誌機的險阻號誌，列車駛入第1股道的過走防護區間。

其次，調度員A聯絡<2019M>次司機員A將進站號誌機復位時，司機員A並未覆誦。

再者，研判司機員A可能不知道進站號誌機之原進行號誌已經被取消。

因此綜合研判該列車冒進進站號誌機的事態與上述狀況有關。

2. 本案事件列車再度續駛時的相關想法

解讀分析

- <2019M>次列車司機員A對續駛的認知

- (1) 司機員A認為列車停車位置1已進入2R進站號誌機內方（車站站內）。
- (2) 依據通話記錄顯示，本重大行車異常事件發生後，司機員A即向行車調度員通報，告知當他聽到異音而停車時，列車已進入2R進站號誌機內方（車站站內）。
- (3) 行車調度員聯絡司機員A欲將2R號誌機復位時，司機員A並未覆誦，故司機員A可能不知道2R進站號誌機已被復位。
- (4) 司機員A表示，依指令再度行駛時，列車進入了本來不應該進入的路線（第1股道）。
- (5) 當發現列車進入第1股道，司機員A立即緊急緊軔停車。

再度續駛時，研判司機員A認為列車已進入車站站內(2R進站號誌機內方)，故無需確認進站號誌機的號誌顯示，列車應會進入第2股道。

- 行車調度員使列車續駛的認知

行車調度員認為本案事件列車的停止位置1離肥前龍王站進站號誌機尚有一段距離，且認為該列車還在肥前白石站方向駛來之較遠位置。

行車調度員臆測「司機員A再度續駛後，將會看到2R進站號誌機的險阻號誌而機外停車」。

五、事件原因

本重大事件起因於肥前龍王站的下行進站號誌機顯示進行號誌時，下行特



急<2019M>次停車越過該號誌機的位置但軌道電路為落下，致號誌機被復位顯示險阻號誌後，列車司機員根據行車調度員的命令再度續駛，結果造成列車冒進該號誌機的險阻號誌，導致下行特急列車進入了上行特急列車預定停車交會的第1股道，亦即冒進5L進站號誌機之防護區間。之後，根據行車調度員命令和號誌機進行號誌行駛的上行特急列車越過上行進站號誌機後，導致同一防護區間內有兩趟列車同時存在的情事。

關於下行<2019M>次特急列車冒進下行進站號誌機的險阻號誌，導致進入上行特急列車預定停車股道的防護區間情事，經研判為下行特急列車司機員與行車調度員兩造對下行特急列車的停車位置有不同之認知，如下：

- (1) 行車調度員將下行2R進站號誌機復位，計畫讓上行<2020M>次特急列車進入肥前龍王站第1股道，此一調度結果造成過走防護區間（11ㄚT）內的轉轍器開通第1股道。
- (2) 行車調度員在未向下行<2019M>次特急列車司機員確認該列車之確切停車位置，便指示其再度續駛。造成下行特急列車進入了上行特急列車的過走防護區間，其原因經研判與下行特急列車司機員認為其已進入站內，無須再度確認進站號誌機的號誌顯示情形有關。

此外，關於行車調度員指示下行特急列車司機員再度續駛，研判原因為行車調度員認為下行特急列車並非停在肥前龍王站下行進站號誌機附近，而是停在該號誌機防護區域較遠之地點，即較

靠近肥前白石站之位置，行車調度員因此認為<2019M>次列車司機員再度續駛後，會看到進站號誌機的險阻號誌而停車。

關於下行特急列車司機員與行車調度員之間對下行特急列車的停車位置有不同認知落差，經查兩造均未遵守JR九州旅客鐵道公司（株式會社）規定的停車位置報告方式及確認方式所致，又該公司訂定之有關報告和確認作業規定亦不符合實際。

六、日本運輸安全委員會對JR九州鐵道公司之建議

本重大鐵路行車異常事件的主要原因是，列車司機員聽到異音後將列車停在進站號誌機機桿處，當下司機員與行車調度員未正確確認列車停車位置，在彼此對停止位置有不同認知落差情況下列車再度續駛所致。

Jr九州鐵道公司（株式會社）過去也曾經發生司機員與行車調度員間對停車位置有不同認知的情事，為此制訂了對策，但可見該對策並未有效記取教訓有效解決，故該公司必須將運輸安全列為最優先課題，確實採取以下對策，俾防範類似事件之再發生：

- (1) 列車於行駛中臨時停車時，必須徹底要求司機員向行車調度員等相關人員通報詳細的停車位置（如有無號誌機、與號誌機位置之關係等等）。
- (2) 列車於行駛中臨時停車時，必須徹底要求行車調度員不能只從調度台盤面的軌道電路短路畫面確認列車停車位置，還要從司機員等乘務員

獲取詳細資訊，就停車位置和號誌機設置地點等關係，正確掌握列車停車位置。

- (3) 司機員等乘務員與行車調度員以行車無線電通話時，雙方必須徹底互相確認行車資訊（務必覆誦）。
- (4) 上述關於列車在行駛途中臨時停車的處理方式，對相關人員必須實施再教育訓練。
- (5) 關於事件事故等對策，JR九州公司必須確立教育機制，將事件事故發生的背景和原因充分教育給員工，而且不能止於大家都瞭解便宣告結束，必須繼續掌握各現場單位的實際作業情況，適時修訂相關規定。

七、JR九州鐵道公司事件後採取之對策

- (1) 追加列車緊急停車時之處理項目等。

①關於行車調度員與列車司機員的互相聯絡

- 原規定司機員只需通報「車次」和「概況」，另追加「列車詳細停車位置」之報告，規定如下：

列車詳細停車位置通報要點：

- (1) 確認停止位置前後有無號誌機。
 - (2) 如列車停在號誌機前後各50m以內的位置，必須詳細報告列車與號誌機的位置關係（有無越過號誌機等）。
 - (3) 報告里程時必須按里程標地點如實報告。
- 原規定行車調度員只要掌握原有的「車次」和「概況」外，另追加「列車詳細停車位置」資訊如下：

列車詳細停車位置確認要點：

- (1) 確認列車司機員通報之停車位置與盤面顯示的列車位置是否一致。
- (2) 盤面顯示的列車位置與司機員報告的停車位置不一致時，必須令司機員確認軌道絕緣點與車輪的位置關係，確認列車的實際停車位置。
- (3) 收到司機員的里程通報時，必須確認與里程標地點吻合。

②關於行車調度員的調度處理

- 列車停在號誌機（前後各50m的位置）附近時，不得變更該號誌機之顯示。
 - 欲使列車再次行駛時，在完成現場確認等，以及接到司機員沒有問題之回覆條件下，行車調度員必須根據調度台資訊，確定該列車進路已完成妥善安排，始可下達恢復行駛的命令。
- (2) 在對司機員的教育訓練中，必須明確地教導號誌機的栽植處所和軌道電路絕緣地點，讓每位列車司機員都能了解。
 - (3) 採取以下措施俾確實掌握實際作業情形。

①對列車司機員等乘務員部分

- 對遭遇異常情事的乘務員當事人，聽取其當時的操作處理情況時，如果停車位置的報告內容不夠完整，每次都要對當事人進行指導。
- 以行車模擬機對所有乘務員進行異常情況之應急處理訓練時，教導其如何通報停車位置內容。
- 關於對停車位置的報告內容的瞭解情形，必須在大運輸的定點查核等作業前確認完成。
- 由指導人員定期進行實際調查（安全

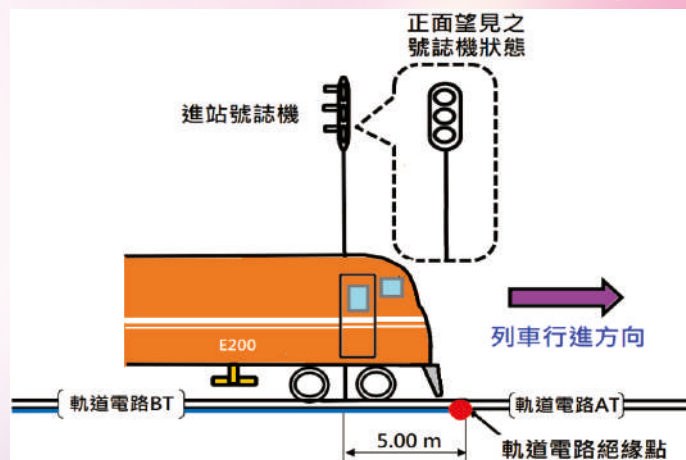


- 考核)，確實掌握實際作業情況，如有處理不周詳之處應立刻予以指導。
- 對所有行車調度員施行提高技能的實際技能教育訓練，考核其確認停車位置的辦理情形，並予以個別指導。
 - 定期舉辦訓練或以公告等方式辦理，對所有行車調度員持續給予再教育。另以熟悉度考核方式，確認所有行車調度員對本次重大行車異常事件所採各項措施的理解程度。

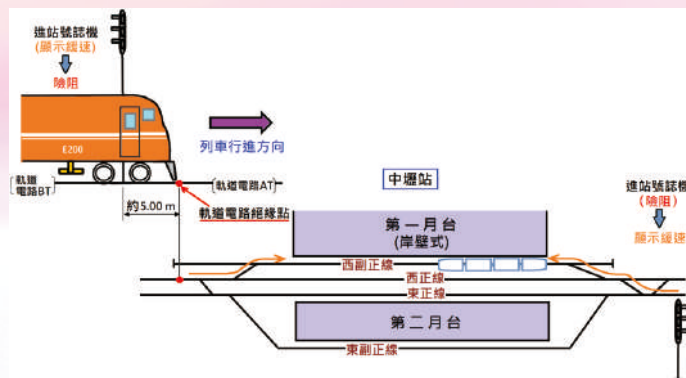
八、臺鐵局類似事故回顧

多年前，類似事故曾經發生在臺鐵局中壢車站。事件發生在那DR2700型(白鐵仔)還擔任通勤列車任務的年代。

事故當日，有一趟行上莒光號列車，埔心-中壢間行駛西正線，該列車依進站號誌機之緩速號誌擬進入1股道(停靠第一月台)，然因停車前軔管大量洩漏，引發列車自然緊軔現象而停車。然不巧列車停車位置非常尷尬，即機車(電力機車)駕駛室已越過進站號誌機栽植地點(軌道電路未落下)，列車停車後司機員向行車調度員通報概況，即下車處理軔管洩漏問題。行車調度員因司機員所需處理時間無法確認掌握，於是逕行將上行莒光號列車進行號誌取消，並向內壢駛向中壢之下行通勤列車(DR2700型4輛編組)顯示進行號誌使其進入1股道，該列車中壢站為終點站，到達後將折返北上行駛。



正當下行通勤列車進入一股之際，北上莒光號列車司機員亦處理完成軔管洩漏問題，在未再確認進站號誌機之顯示情形亦未與調度員聯繫情形下，即依原來之緩速號誌啟動列車進站，駛至月台前端發現同一股道有列車存在，隨即緊急緊軔停車，所幸未造成對撞事故。



縱觀日鐵、臺鐵兩件事故雷同之處，均為進站號誌機之栽植地點與軌道電路絕緣處所錯開太多，致造成列車駕駛室越過號誌機栽植地點軌道電路卻仍未落下之情事，此為號誌保安設備之盲點，設置規範必需重新檢討因應。另有調度員與司機員之聯繫部分亦需檢討改進。

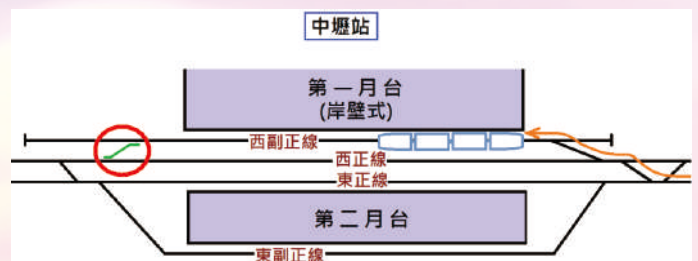
日鐵與臺鐵需檢討部分，分述如下：

●日鐵部分：

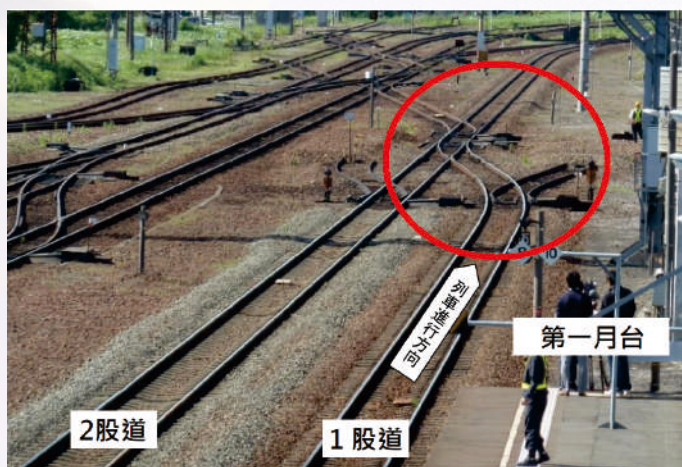
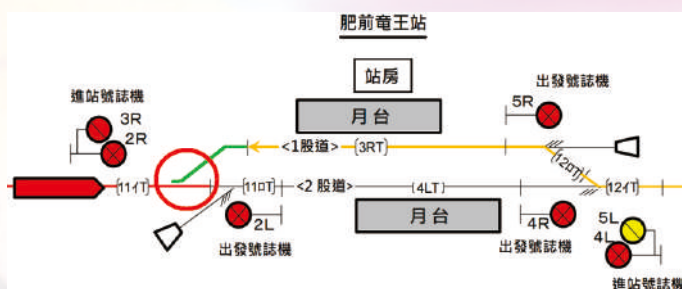
第<2019M>次下行特急列車司機員於緊急停車後，列車駕駛室位置已超過進站號誌機之栽植地點，但並未佔用站內(OS)防護區間故軌道電路未落下。又當初司機員緊急停車所通報之里程與調度員認知之里程相差一百多公尺，調度員之所以指示使列車再度開出，係為使列車儘量接近站方一點以減少列車延誤，結果導致司機員冒進號誌。有關列車位置之實際里程通報應該確實檢討。另調度員將號誌取消時，轉轍器無法開通至2股道，係因日本鐵路單線區間交會站設有過走防護區間(如下圖紅色圓圈內之部分)，故轉轍器無法開通至2股道。此部分恐係保安設備設計始料未及之弊害，若111T軌道電路可開通2股道(如下圖紅色圓圈內之綠色部分)，則縱使<2019M>次下行特急列車冒進號誌，不會造成兩列車進入同一股道之風險，似有檢討之空間。

●臺鐵部分：

調度員將上行莒光號列車之進站號誌機進行號誌取消並未連繫告知司機員，又司機員下車處理完畢軔管洩漏問題後，回駕駛室前之位置應可確認進站號誌機之顯示卻未在確認，且欲再啟動列車進站亦未通告調度員。另調度員將號誌取消時，如將轉轍器開通方向扳至開通西正線(如下圖紅色圓圈內之綠色部分，當時中壢站僅有2個月台)，則即使冒進號誌亦可防止對撞之情事。



~待續~





預防職場不法侵害訓練

組訓組

為提升本會幹部對於預防職場不法侵害之意識與處理能力，並呼應近年社會各界對於職場性騷擾、職場霸凌等議題的高度重視，本會於114年2月18日及19日，假臺鐵公司第5會議室，舉辦為期兩天的「預防職場不法侵害」訓練課程，本次課程榮幸邀請到臺北大學法律系郭玲惠教授擔任講師，為本會理事、各分會理事長、監事以及地區勞資代表等幹部，深入淺出地講授不法侵害之概念、性騷擾防治法規、職場霸凌之認定與處理，以及相關的實務案例與救濟途徑，透過郭教授兩天精闢且詳實的講授，希冀參訓幹部們對於職場不法侵害議題有了更全面且深刻的認識，不僅瞭解相關法規與處理程序，更重要的是，學習到如何從工會的角度，積極預防職場不法侵害事件的發生，並在事件發生時，能有效協助受害會員，維護其權益，共同營造更友善、安全、健康的職場環境。

第一天的課程，郭教授首先從不法侵害的總體概念出發，逐步深入探討性騷擾的定義、類型、相關法規與處理程序，課程內容涵蓋廣泛，理論與實務兼具，使參訓幹部對於不法侵害議題建立起紮實的基礎認知。

一、不法侵害之概念與範疇

郭教授闡釋了不法侵害的廣義概念，指出其涵蓋範圍甚廣，從肢體暴力、言語恐嚇，到精神上的貶抑、排擠、孤立等行為，皆可能構成不法侵



害，重點在於行為已超出社會通念所能容忍之範圍，並對被害人造成身心上的負面影響。

職場不法侵害的定義：

勞工於執行職務時，因雇主、主管、同事、服務對象或其他第三人之行為，於勞動場所遭受身體或精神上的不法侵害，造成身心健康損害。

不法侵害的類型：

身體上的攻擊（肢體攻擊）：暴力行為，造成身體傷害。

精神上的攻擊（精神攻擊）：脅迫、名譽損毀、侮辱、嚴重辱罵等。

人際關係的隔離（人際關係）：隔離、排斥、忽視、孤立等。

過度的要求（要求過度）：強求執行業務上明顯不必要或不可能之工作，妨礙工作。

不足的要求（要求過低）：欠缺業務上合理性，命令執行與能力、經驗不符的低階工作，或不給工作。

侵犯隱私（隱私侵害）：過度介入私人事宜。

二、性騷擾之定義與類型

接著郭教授聚焦於職場不法侵害中極為重要的議題—性騷擾，詳細說明性騷擾的定義、類型，並強調性騷擾不分性別，任何人都可能成為受害者或加害者。

性騷擾的定義（性騷擾防治法第2條）：指性侵害犯罪以外，對他人實施違反其意願而與性或性別有關之行為，且有下列情形之一：

以明示或暗示之方式，從事不受歡迎且具有性意味或性別歧視之言詞或肢體行為，致使他人感到受冒犯、被威脅、被羞辱、或不舒服，足以影響其工作表現，或製造不友善之工作環境。

以前項不受歡迎之行為，作為自己或他人獲得、喪失或減損其工作、教育、訓練、服務、計畫、活動有關權益之條件。

性騷擾的類型：

敵意環境性騷擾：行為人持續性地營造具有性意味或性別歧視的敵意工作環境，例如：散播性笑話、張貼性暗示圖片、性別歧視言論等。

交換式性騷擾（對價式性騷擾）：行為人以性要求或性別歧視之言詞或行為，作為他人獲得工作機會、升遷、加薪等利益的交換條件。

性意涵騷擾：行為帶有性意涵，但不涉及性要求，例如：不當的身體碰觸、過度關切個人私生活、評論他人性徵等。

性別騷擾：基於性別刻板印象或歧視，對他人進行不當言行，例如：批評女性穿著、嘲諷男性氣質等。

三、性騷擾防治法規與處理程序

郭教授深入解析《性騷擾防治法》、《性別平等工作法》等相關法規，並詳細解說性騷擾事件的申訴、調查、處理程序，以及雇主應盡之防治義務。

性騷擾防治法之適用範圍：適用於性侵害犯罪以外之性騷擾事件，包括行政罰、刑事責任及民事責任。

性別平等工作法之適用範圍：適用於職場性騷擾事件，規範雇主應盡之防治義務及責任。

雇主之防治義務（性別平等工作法第13條）：

預防義務：採取適當措施，防治性騷擾之發生，例如：訂定性騷擾防治措施、申訴及懲戒規範、舉辦教育訓練、設置申訴管道等。

處理義務：於知悉性騷擾事件時，應立即採取有效之糾正及補救措施，例如：進行調查、提供心理諮商、調整工作內容或場所、懲戒行為人等。



性騷擾申訴與調查程序：

申訴管道：雇主應設置暢通之申訴管道，受理員工之性騷擾申訴。

調查委員會：僱用受僱者三十人以上之



雇主，應設申訴處理單位；其中應有具備性別意識之專業人士，且女性成員比例不得低於二分之一。

調查原則：秉持客觀、公正、專業之原則進行調查，保護當事人之隱私及其他人格法益。

調查期限：應自接獲申訴之翌日起二個月內結案；必要時，得延長一個月，並通知當事人。

調查結果之效力：申訴處理單位應參考調查結果處理之，並為附理由之決議，作成懲戒或其他處理之建議，以書面通知申訴人及被申訴人。

四、性騷擾事件之調查與證據

郭教授強調，性騷擾事件的調查，證據蒐集至關重要，詳細說明調查方法、證據種類，以及如何協助受害會員保留證據，以利後續申訴與處理。

證據種類：

人證：當事人陳述、目擊證人證詞。

物證：通訊紀錄、錄音錄影、照片、文字訊息、電子郵件、公文、考核表等。

情境證據：事件發生之背景、工作環境、當事人之關係、行為人之言詞行為及相對人之認知等。

證據保全之重要性：鼓勵被害人於第一時間保留相關證據，例如：截圖、錄音、紀錄事件發生時間、地點、經過等。

五、性騷擾案例解析

課程中郭教授列舉多個性騷擾案例，包含職場性騷擾、校園性騷擾、社會事件等，透過案例分析，使參訓幹部更具體地瞭解性騷擾的樣態與認定，並

學習如何運用法規與程序處理相關事件。

陳雪生性騷擾案：立委陳雪生以肚子頂撞立委范雲，法院認定構成性騷擾。

癌男摸臺大護理師胸腿案：癌男辯稱「化療沒性慾」遭法官不採信，仍認定性騷擾成立。

銀行科長喊「多比」想送長褲案：銀行科長以「多比」稱呼女下屬，法院認定不構成性騷擾。

國中校長傳黃色笑話案：國中校長於LINE群組傳送黃色笑話，法院認定構成性騷擾。

高階警官被控緊盯女記者胸部案：高階警官遭控「眼神意淫」，引發性騷擾爭議。

第二天的課程，郭教授聚焦於性騷擾及職場霸凌的個案認定與實務議題，透過更多案例的解析與討論，引導參訓幹部深入思考，並提升處理相關事件的敏感度與專業度。



六、性騷擾之認定與迷思

郭教授進一步釐清性騷擾認定的關鍵要素，並破除常見的迷思，強調性騷

擾的認定應以被害人的感受為中心，而非僅以行為人的意圖判斷。

性騷擾認定之核心：以被害人主觀感受為中心，並考量客觀合理性。

性騷擾認定之要素（性騷擾防治準則第5條）：

不適當之凝視、觸摸、擁抱、親吻或嗅聞他人身體；強行使他人對自己身體為之者。

寄送、留置、展示或播送性要求、具有性意味或性別歧視之文字、圖畫、聲音、影像或其他物品。

反覆或持續違反意願之跟隨或追求行為。

性騷擾認定之迷思：

「開玩笑而已，不要太敏感。」：性騷擾與否，不應以行為人意圖判斷，而應以被害人感受及客觀合理性判斷。

「對方穿著暴露，被騷擾是活該。」：性騷擾與被害人穿著無關，任何人都不應受到性騷擾。

「私底下摸一下，又沒人看到，不算性騷擾。」：性騷擾不以公開場合為必要條件，私下行為仍可能構成性騷擾。

七、職場霸凌之認定與困境

郭教授也深入探討職場霸凌之定義、類型與認定困境，並透過案例解析，協助工會幹部釐清職場霸凌與合理管理行為之界線。

職場霸凌的定義（教育部員工職場霸凌防治與處理作業要點）：指在工作場所中，藉由不合理之對待與不公平之處置，所造成持續性冒犯、威脅、冷落、

孤立或侮辱行為，使被霸凌者感到受挫、被威脅、羞辱、被孤立或受傷，進而折損其自信並帶來沉重身心壓力。

職場霸凌的類型：

言語霸凌：言語上的貶低、嘲諷、威脅、恐嚇等。

人際關係霸凌：排擠、孤立、散播謠言、惡意中傷等。

工作方面霸凌：過度要求、不足要求、不公平的工作分配、刁難、阻撓工作等。

精神霸凌：持續性的精神折磨，例如：冷暴力、無視、貶低人格等。

肢體霸凌：肢體上的攻擊、暴力行為。

職場霸凌認定之困境：職場霸凌定義較為模糊，與合理管理行為界線難以劃分，認定上較為困難。

八、職場霸凌案例解析

郭教授列舉多個職場霸凌案例，包含國道警局案、畜產總經理調任案、各種辱罵事件等，透過案例分析，協助參訓幹部辨別職場霸凌行為，並學習如何應對與處理。

國道警局案：匿名檢舉職場霸凌，調查後認定不成立，但仍須對投訴者提供協助。

畜產總經理調任案：總經理遭調職掃廁所，引發職場霸凌爭議。

垃圾事件：同事在群組使用「垃圾」等字眼暗諷，法院認定構成職場霸凌。

豬頭事件：主管於會議中以「豬頭」辱罵員工，法院認定構成職場霸凌。

同事聚餐遭排擠案：員工遭同事聚餐排擠，法院認定構成職場霸凌。



九、職場霸凌與性騷擾之救濟與責任

郭教授說明職場霸凌與性騷擾事件發生後，被害人可尋求之救濟途徑，以及行為人可能面臨的責任。

職場霸凌之救濟途徑：

勞資爭議調解：向勞工局申請勞資爭議調解。

民事訴訟：請求損害賠償、確認僱傭關係存在等。

刑事訴訟：若涉及恐嚇、公然侮辱、傷害等刑事責任，可提出刑事告訴。

行政申訴：向地方主管機關申訴，要求雇主履行防治義務。

性騷擾之救濟途徑：

申訴：向雇主或地方主管機關提出申訴。

民事訴訟：請求損害賠償、精神慰撫金等。

刑事訴訟：若涉及性騷擾罪，可提出刑事告訴。

行政處罰：行為人可能面臨行政罰鍰。

行為人之責任：

民事責任：損害賠償責任。

刑事責任：性騷擾罪、恐嚇罪、公然侮辱罪、傷害罪等。

行政責任：行政罰鍰、公務員懲戒、專門職業懲戒等。

雇主懲戒：雇主得依情節輕重，對行為人進行懲戒處分，例如：口頭警告、記過、降職、調職、解僱等。

這兩天的課程下來，郭教授引用並剖析多個實務案例，使參訓幹部得以從不同角度思考職場不法侵害議題，並從中汲取寶貴的經驗與教訓，透過這些案

例的研討，讓本會幹部深刻體會到，職場不法侵害議題的複雜性與重要性，也更加瞭解在實務上應如何運用法規與程序，協助會員處理相關爭議。

透過本次訓練，工會幹部們對於職場不法侵害議題有了更全面且深入的認識，對於未來本會如何在此議題上有所作為，亦有更清晰的方向與目標，本次課程對於提升本會幹部對於職場不法侵害議題之認知與處理能力，具有極為重要的意義，經由郭玲惠教授深入淺出的講授，參訓幹部們不僅學習到相關法規與實務知識，更重要的是，建立起預防職場不法侵害的意識與責任感，本會深信透過持續的宣導、教育、機制建立與監督，必能有效預防職場不法侵害事件之發生，並在事件發生時，能即時伸出援手，協助受害會員，共同打造一個免於恐懼、尊重、平等、安全的職場環境，讓所有臺鐵員工都能安心工作，為臺灣鐵路事業的發展貢獻心力，最後由衷感謝臺北大學法律系郭玲惠教授撥冗蒞臨授課，以及所有工會幹部的熱情參與，期盼本次訓練成果，能為本會未來推動職場不法侵害防治工作，奠定更堅實的基礎。



花蓮分會舉辦113年 文康籃球比賽順利成功



花蓮分會

為促進會員身心健康及增進單位間的團結與情感交流，花蓮分會於113年11月30日在花蓮市中山風雨球場舉辦文康籃球比賽。此次比賽有來自花蓮運務段、花蓮工務段、花蓮機務段、花蓮電務段及臺東電力段等5支隊伍參與，共計61名會員。

比賽過程中，參賽者通過共同合作與競技，培養了團隊意識與默契，激發了相互扶持、共同努力的精神。場上的競爭與拼搏，場外的加油與喝采，讓參與者和觀賽者在歡笑與激動中拉近了彼此的距離，藉由活動中，讓不同單位與團體的搭起彼此交流的橋樑，打破了彼此間的隔閡，促進了跨部門的溝通與友誼。除了工作外，更能融入家庭，眷屬的參與，更為活動增添了溫馨氛圍，使家庭與工作單位的關係更加緊密。

這樣的活動不僅凝聚了成員向心力，也為日後的協作與互助奠定了深厚的情感基礎。

各隊選手全力以赴，彼此相互合作展現高超技術與團隊精神，最終，花蓮工務段奪得冠軍，花蓮運務段與花蓮電務段分別獲亞、季軍，花蓮機務段與臺東電力段則獲得優勝榮譽。

本次活動圓滿成功，不僅提升了會員的健康意識，亦加強了家庭與工會間的連結與向心力。花蓮分會未來將持續推動各類文康活動，為會員及其家庭提供更多參與和交流的機會，共創健康、和諧的生活與工作環境。





全州小旅行



遊安順

全州市（Jeonju）位於朝鮮半島西南方。在行政區劃分上為全羅北道首府。目前常住人口約65萬人。全州在朝鮮王朝時期（1392-1910）因王室籍貫的緣故，得到蓬勃的發展，留下豐厚的歷史古蹟喊眾多文化資產，如全州韓屋村，全州殿洞聖堂，慶基殿和全州拌飯等豐富觀光資源。



若跟首爾的洶湧人潮和快速的生活步調相比，全州相較之下沒有太多的國際觀光客，給人一種不受干擾的漫遊步調，可以充分徜徉於傳統韓國建築之中。

若是選擇由首爾出發到全州，除了自駕之外，也可以選擇搭乘高速巴士或是鐵路。巴士從首爾到全州約3小時車程。



選擇鐵路旅行的話因不同等級列車從最快的KTX山川號，ITX-MAUM，到無窮花號，車程約從1.5到3.5小時。其車票可以先在海外購買（KORAIL韓國鐵道公社，30天前可購票），亦可以到韓國後再買票。公共交通非常便捷，非常適合2天1夜之旅。

若是乘坐火車抵達全州，映入眼簾的是滿滿韓風的全州車站。其車站採用傳統韓屋建築：深色屋瓦搭配白色牆面，展現出特色美感。可惜的是車站目前正在進行擴建工程，期待完工後能以全新樣貌服務更多旅客。



全州車站前有許多班次公車可以前往韓屋村。全州多景點都在韓屋村周邊，步行即可抵達。韓屋村內除了有傳統韓屋和古蹟之外，也有許多由韓屋改建的文創商店、咖啡屋等等，非常適合散步其中，打卡拍照。

說到打卡拍照，全州殿洞聖堂絕對是打卡熱點。聖堂坐落在韓屋村旁，其西洋式圓頂高塔和周圍的韓屋構成了充滿異國情調的城市風光。若和首爾的明



洞聖殿相比較，殿洞聖堂多了一份古樸感；少了些喧囂。身在其中，更能體會教堂之美。



全州另一亮點便是供奉朝鮮王朝太祖大王御真的慶基殿。殿堂古色古香，園區內古木參天，人造建物和大自然組成了經典的韓式園林。

慶基殿除了豐富的歷史文化底蘊外，也有許多韓劇在此取景，如明成皇后、雙面君王等，時常吸引多遊客前來觀光。

除了上述景點以外，如豐南門、全羅道監營、豐沛之館、梧木台等等景點皆可由韓屋村散步抵達。全州也以這些豐富的歷史文化古蹟，在韓國有文化之都的美名。

下次如果有機會到韓國旅遊，除了體驗首爾和釜山的喧囂和繁華之外，不妨考慮到全州走走逛逛，體驗一下不同的文化之美。看看這座充滿傳統韓國文化的歷史城市，說不定可以給您一種不一樣的韓國面貌。





臺灣鐵路企業工會資產負債表

中華民國 113 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	765, 497	暫收款	25, 000
銀行存款	28, 485, 510	暫收款-稅金保留款	123, 758
分會及本會週轉金	138, 500	團保廣告費	439, 590
預付款	0	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	519, 926
固定資產		團保費	8, 855, 282
房屋及建築	482, 472	互助慰問金	1, 412, 150
累計折舊	(112, 420)	抗爭基金	21, 462
什項設備	614, 828	應付款	229, 835
累計折舊	(185, 482)	存入保證金	2, 000, 000
會務發展基金專戶	14, 499, 939	固定資產準備	799, 398
會址專戶	18, 146, 499	會務發展基金準備	14, 499, 939
		資產變賣(會址)	18, 146, 499
		歷年累計結存	25, 887, 260
		本年度餘額	7, 272, 083
合計	80, 286, 262	合計	80, 286, 262

臺灣鐵路企業工會資產負債表

中華民國 114 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	780, 926	暫收款	25, 500
銀行存款	24, 255, 386	暫收款-稅金保留款	123, 758
分會及本會週轉金	138, 500	團保廣告費	0
預付款	0	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	2, 330, 000
團保履約保證金	2, 000, 000	本會活動費	468, 924
固定資產		團保費	4, 892, 150
房屋及建築	482, 472	互助慰問金	1, 563, 510
累計折舊	(9, 385)	抗爭基金	21, 462
什項設備	614, 828	應付款	289, 835
累計折舊	(16, 230)	存入保證金	2, 000, 000
會務發展基金專戶	14, 599, 939	固定資產準備	1, 071, 685
會址專戶	18, 444, 505	會務發展基金準備	14, 599, 939
		資產變賣（會址）	18, 444, 505
		歷年累計結存	25, 887, 260
		上年度餘額	7, 272, 083
		本年度餘額	(2, 302, 831)
合計	76, 741, 860	合計	76, 741, 860



臺灣鐵路企業工會 114 年 1 月~2 月活動紀要

日 期	單 位	行 事 曆
114.01.06	本會	員工訓練處辦理 113 年「第 2 期司機員班」，講授「鐵路工會業務簡介」，本會遂派副組長李明儒、專員蔡靜如及專員廖美如授課
114.01.07	本會	理事長出席國營臺灣鐵路股份有限公司第 23 次業務會議
114.01.13	本會	召開團體協約預備會議
114.01.16	本會	召開第 16 屆第 3 次常務理事會議
114.01.16	本會	召開職工福利委員會預備會議
114.01.20	本會	理事長出席國營臺灣鐵路股份有限公司第 24 次業務會議
114.01.21	本會	召開車站工時協商預備會議
114.01.22	本會	召開第 16 屆第 3 次常務監事會議
114.02.04	本會	召開臺鐵公司第 12 屆第 22 次勞資預備會議
114.02.06	本會	召開團體協約預備會議
114.02.06	本會	召開車班工時協商預備會議
114.02.07	本會	會計處查核 113 年補助款項憑證
114.02.10	本會	理事長出席國營臺灣鐵路股份有限公司第 25 次業務會議
114.02.12	本會	召開第 16 屆第 3 次理事會議
114.02.12	本會	召開第 16 屆第 3 次監事會議
114.02.18	本會	召開職業安全委員會預備會議
114.02.18-19	本會	辦理「預防職場不法侵害」訓練
114.02.24	本會	召開附業營運處勞資預備會議
114.02.25	本會	召開臺鐵公司第 12 屆第 23 次勞資預備會議



召開第 16 屆
第 3 次理事會議



召開臺鐵公司
第 11 次董事會議



會計處查核 113 年
補助款項憑證

臺灣鐵路工會113年1月~2月分會會訊

日 期	單 位	行 事 曆
114.01.02	臺北第一分會	召開第14屆第7次臨時理事會議
114.01.10	高雄機廠分會	召開第14屆第8次臨時理事會議
114.02.06	宜蘭分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.06	基隆分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.08	花蓮分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.08	臺北機廠分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.10	延平分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.10	臺北第一分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.10	臺中分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.11	臺南分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.17	臺東分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.17	屏東分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.20	宜蘭分會	召開第14屆第5次臨時理事會議
114.02.21	彰化分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.21	彰化分會	召開地區第12屆第9次勞資預備會議
114.02.24	臺東分會	召開地區第12屆第9次勞資預備會議
114.02.24	嘉義分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.24	高雄分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.24	高雄分會	召開第地區12屆第10次勞資預備會議
114.02.25	新竹分會	召開第14屆第16次理事會議
114.02.27	高雄機廠分會	召開第14屆第16次理事會議



基隆分會理事長謝慶富
至轄區發放春節禮品慰問會員



彰化分會理事長黃富國
至轄區發放春節禮品慰問會員



屏東分會理事長蔡博宇
至轄區發放春節禮品慰問會員