



Zum 100 Jubiläum

路工

104年7、8月第80卷第4期

請傳閱



假文創真謀利

- 工會要求開發鐵道文化園區
- 十年鐵道旅情
- JR聯合2015大會(下)
- 讓服務從工業回到農業
- 哈瑪星鐵道文化園區抗議活動

假文創，真謀利

為爭取高雄港舊鐵道全區保留，台鐵工會在鐵道園區內以黑氣球表抗議，並拉起“假文創，真謀利”布條



攝影 / 吳旭明



攝影 / 楊木成

別再說我的工作

責任制



勞動部自104年元旦起大幅限縮《勞動基準法》「責任制條款」的適用對象。今後銀行業經理、廣告企劃、證券商外勤業務員、以及領有乙級證照的美容、美髮、理髮人員等14種職業工作者均回歸一般工時規範，**估計有7萬名勞工將因此受惠！**



行政院新聞局出版事業登記證局版北誌字第2203號
台灣省雜誌專業協會會員

經中華郵政認為第一類新聞紙
台灣郵政管理局執照台字第864號

目 錄

中華民國104年7、8月第80卷第4期

封面照片

封面一攝影：吳旭明·楊木成
封面裡一攝影：吳旭明·楊木成

封面焦點

封面焦點-----編輯部 2
封面新聞剪影-----編輯部 7

鐵道旅遊

十年鐵道旅情-----黃永發 10
驛站人生-----魏紫忻 11

世界接軌

JR連合2015大會(下)-----游以翔 12
美鐵攻擊事件-----劉再錫 18
孤兒列車-----金賢秀 20

輕鬆小品

車窗-----樹林站文創組 22
讓服務從工業回到農業：黃嘉嘉老師的啓示-----蔣櫻文 23
如何閱讀一本書-----楊洋揚 26
面朝黃土背朝天 守得雲開現月明-----燕人和 28
打開天窗說亮話-----彭國勳 30

會務報導

會務活動花絮—哈囉星抗議活動-----編輯部 35
會務活動花絮—新竹-----林豐瑛 36
會務活動花絮—台中-----巫華夏 37
會務活動花絮—延平-----林明峻 38
會務活動花絮—彰化-----陳信國 39
會務活動花絮—基隆-----周志成 40

封底廣告

徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月30日前截稿。本刊各地為公開型式，內容有關工會、勞工、鐵路相關活動報導、軼聞趣事、會員生活消費優惠及本會各項會務動態等，歡迎各界先進踴躍投稿，稿費從優，來稿懇請寄本會：臺北市北平西路3號6樓(6044室)臺灣鐵路工會路工月刊編輯部或以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw。敬請投稿文件為電子檔者，文章版面內容請使用：標楷體字型14大小、固定行距20點、離前線6點，並請投稿文件，務必留姓名、住址及聯絡電話，謝謝。另因本刊人手不足，稿件採用與否，概不退稿，尚祈見諒！

發行人：謝勝明
發行者：台灣鐵路工會
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
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：謝勝明
委員：張立旺、朱昭璋、林大川、陳重峰、王春梅
：張立方、侯宗南、陳價國
主 編：林成遠
編 輯：黃鈺鏗

工會的立場

編輯部

哈瑪星願景聯盟阻礙了高雄港的發展!!!

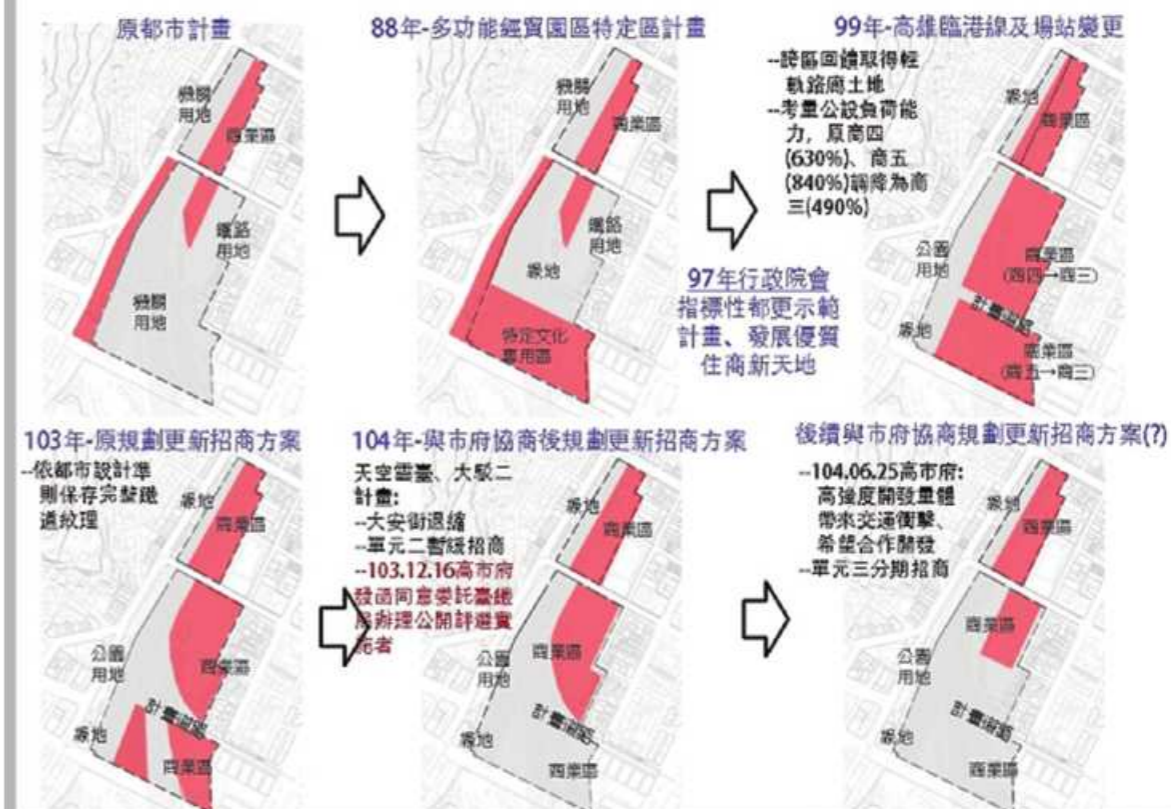
- 一、高港站都市更新地區(更新單元二、三、四)約8.9公頃,是當初為了配合高雄市政府取得輕軌路廊土地,由臺鐵局以都市計畫變更回饋方式,提供8.6公頃土地供輕軌建設,換取高雄港站(更新單元二、三、四)商業區作為補償。後來行政院及高雄市政府認為這個都市更新案有助於多功能經貿園區推動及鼓山、鹽埕地區地方經濟活絡,並增加就業機會,所以列為「六大都市更新指標案」。
- 二、從民國96年開始,高雄市政府與臺鐵局以鐵道紋理優先保留的態度進行模擬規劃,並於民國99年都市計畫發佈實施,重要規定如下:
 - (一)公共設施保存空間:針對北號誌樓、月台及濱線、臨港線鐵道,與動態復駛所涉北號誌樓連動關節及轉轍器之鐵軌範圍,已劃設為公園用地,優先予以保留。
 - (二)鐵道紋理保存空間:對商業區內鐵道紋理,規定以集中留設法定空地予以保存,或採建築物與鐵道共構方式興建設計,並劃設為「鐵道紋理保存空間」。
 - (三)退縮建築保存空間:自公園用地及綠地分別退縮15公尺、10公尺建築。
- 三、為降低景觀衝擊,都市計畫將基地內原第四種商業區(容積率630%)、第五種商業區(容積率840%)的開發強度,降為第三種商業區(容積率490%)。
- 四、現行都計畫內容已針對全部鐵道紋理作完整保存,並對動態復駛、管理維護及新舊融合整合設計,有最完整與專業的構想方案,希望讓鐵道紋理從靜態的「空地」轉換成動態的「空間」,並引入都市發展機能,讓這一個鐵道紋理重新擁有新的生命。
- 五、鐵道紋理絕不是如哈瑪星願景聯盟所要的凍結式全區保存,他們要求是納稅人民的錢來管理維護這個空地,讓他們有從事解說導覽的表演舞台。
- 六、哈瑪星願景聯盟只有想到「全區保留」,但是保存後怎麼活化再利用?會不會又是一個養蚊地?為何不給居民有一個新發展可能?
- 七、我們堅持反對這種**粗暴式、顧頭不顧尾、自私自利的凍結式全區保存!!!**

臺灣鐵路工會



假文創，真謀利!!!

高雄港站都市計畫發展歷程



捍衛資產，永續經營

時間:8/22(六)下午13:00

地點:高雄港站(高雄捷運西子灣站)

(如遇颱風或高雄市宣布停班、停課,本活動將延期)

話說臺鐵高雄港站

高雄港站都市更新的保存與再生

高雄港站及臨港線貨運鐵路在中山高速公路通車前，是高雄港區進出口貨運的重要轉運站；隨著陸運型態的轉變，鐵路貨運需求量逐年減少終至停止服務進而閒置。近二十年來配合中央及高雄市政府產業政策的轉型，有了再生的契機；調車場鐵道場域，經過機關車頭與大型雕塑的布景展示，現為吸引觀光客駐留觀海與自行車遊程穿梭的開放地景空間。

高雄港站及臨港線鐵路見證了高雄海洋城市發展歷程，為具備城市重要的場域型地標，亦為當地代表性的文化資產。綜觀國內外大型文化城市面對歷史資產的態度，一向都是在「保存與再生」並重的趨勢下延續新的機能與生命，才能創造綜效。高雄市鼓鹽水岸地區近年來熱絡的觀光客成長條件下，已顯得服務設施不足的窘境，觀光品質下降的同時，冰凍式博物館的地景保存，是否能再創文化城市的深厚底蘊，應有討論的空間。

高雄港站與調車場土地，在多功能經貿園區計畫與都市更新計畫的規範中，針對現存 38 股鐵道的紋理範圍，於都市計畫審定過程中已經有「保存鐵道與車站、月台紋理，以提供臨港線復駛可能」等明確的規定，相關開發行為不可能逾越此一都市設計的審議基準，這是市政府「都市發展局」本於都市計畫主管機關權責下努力達成的成果。即使「打狗驛歷史建築登錄範圍」指定為「文化景觀」後，也必定採用相同的規範標準，不於突破現狀。

近年來鹽埕水岸及哈馬星地區觀光遊客人潮漸多、周邊公共設施已不勘負荷，臺灣鐵路管理局本於土地管理機關活化資產與結合都市發展目標的前提下，以「保存與再生」的理念，一方面維護鐵道，落實文化景觀保存；另一方面透過閒置且低度使用的土地，引進新的觀光活化投資；期盼在綜合「驛站建築活化、鐵道紋理保存與觀光飽和舒緩」的思維下，延伸活動腹地並提供多元體驗服務，讓文化局的「大駁二計畫」完整開展，延長觀光駐留時間，賦予文化景觀資產生命的自明性及營運綜效，以共創公有地再發展的多贏局面。

臺鐵的未來藍圖

高雄港站都市更新案—都市計畫變更與開發歷程

高雄港站及臨港線貨運鐵路在中山高速公路通車前，是高雄港區進出口貨運的轉運站；隨著陸運型態的轉變，鐵路貨運需求量逐年減少終至停止服務進而閒置。

為閒置空間得再活化利用，臺鐵局自 97 年即配合高雄市政府進行都市計畫變更，於 99 年 10 月都市計畫公告發佈實施，臺鐵局提供高雄市政府 8.6 公頃土地，做為高雄市未來輕軌路廊，以使高雄港站 8.9 公頃閒置土地得以開發利用。

於現行都市計畫書規範中，為減緩 8.9 公頃土地開發利用對於周遭環境影響，都市計畫書降低土地開發的強度(由第四、第五種商業區降為第三種商業區)，又為了保留土地內舊有鐵道紋理，都市計畫書嚴謹規定應保留的鐵道紋理空間(公共設施保存空間、鐵道紋理保存空間及退建築保存空間)。

臺鐵局於遵守現行都市計畫規範下，額外配合高雄市政府宜居城市的政策，縮小開發範圍，並規劃未來開發的建築物集中在土地東側，讓土地內鐵道紋理及開放空間最大化。估計全區 8.9 公頃的閒置土地，共集中保留約 4.9 公頃的空地(含鐵道紋理及開放空間)，臺鐵局以剩餘的 4 公頃土地，集中於東側開發利用。

近年來鹽埕水岸及哈馬星地區觀光遊客人潮漸多、周邊公共設施已不勘負荷，臺灣鐵路管理局本於土地管理機關活化資產與結合都市發展目標的前提下，以「保存與再生」的理念，一方面維護鐵道，落實文化景觀保存，另一方面透過閒置且低度使用的土地，引進新的觀光活化投資；期盼在綜合「驛站建築活化、鐵道紋理保存與觀光飽和舒緩」的思維下，延伸活動腹地並提供多元體驗服務，以共創公有地再發展的多贏局面。

哈瑪星願景聯盟怎麼說



822 白風箏行動》白風箏飛上鐵支路

現場白風箏免費提供 (數量有限, 先到先得)

拒賣文史資產·鐵道全區保留

位於哈瑪星的高雄港站鐵道文化園區，曾經贏得2013年國際宜居城市金牌獎與2015年全國公共景觀類建築園冶獎，並早已成為高雄市民休憩、放風箏、感受鐵道連結港灣歷史氛圍的特色空間。這片屬於市民大眾的公共空間，卻隨時面臨被地主台鐵管理局賣給財團改建商業大樓的危機。當台鐵台北機廠（建成於1935年）已於今年3月由文化部認定為國定古蹟並將全區保留之際，設站於1900年、完整保留38軌鐵道氣勢的高雄港站，卻被交通部再度列入今年底重點招商項目，6公頃屬於市民大眾的歷史車場很可能一夕間變為財團以「都市更新開發」之名的炒作標的。



我們的心在淌血！為何高雄歷史文物幾乎都留不住，在地文化底蘊不斷消失！？我們拒絕坐以待斃，要以實際行動來搶救這處深具歷史價值的文化地景——高雄港站鐵道園區。8月22日，讓風箏飛揚，搶救鐵道，邀請您來加入我們的行動：拒賣文史資產，鐵道全區保留！

資料出處：
交通部（2014）
103年第二場民間參與公共建設
招商大會個案基本資料

活動時間：
2015年8月22日
(週六) 下午15:00-17:00

活動地點：
哈瑪星
高雄港站鐵道文化園區

發起團體：哈瑪星願景聯盟

成員團體（依筆畫順序）包括：打狗文史再興會社、打狗驛古蹟指定聯盟、打狗鐵道故事館、西子灣社區中心、哈瑪星文化協會、哨船頭社區發展協會、高雄武德殿、高雄市柴山會、高雄哈瑪星代天宮、鼓山基督長老教會

台鐵工會 拒絕哈瑪星鐵道園區 「假文創，真謀利」

編輯部

爭議點

根據交通部今年的招商規劃，台鐵高雄港站（哈瑪星鐵道園區）都市更新開發案的金額最大，開發金額高達一百九十八億元，計畫引進國際旅館、休閒娛樂購物商城、住宅及文創等設施。

被台鐵視為償債重要財源之一的高雄港鐵道園區開發案，反對開發的哈瑪星願景聯盟昨天號召近四百多人到園區放風箏，呼籲全區保留，但台鐵工會也組團到場發表聲明，「反對粗暴式、顧頭不顧尾、自私自利凍結式全區保存」。

台鐵這項開發案是利用昔日高雄港站區與沿線土地規畫開發，台鐵配合高市都市更新計劃，與市府協議跨區回饋八點六公頃輕軌路廊土地給市府做輕軌，換取八點九公頃商業區，並保留鐵道紋理最大完整性。但地方上支持與反對開發爭議不斷。

雖然高市文化局通過台鐵哈瑪星鐵道園區為文化景觀，希望台鐵能暫緩相關開發計畫，文史團體認為這並無約束力，仍無法阻止台鐵開發，今天的「822白風箏行動」仍將照舊；另一方面，台鐵工會也將動員員工到場，捍衛台鐵資產。

「高雄港站鐵道文化園區」開發案，引起台鐵、高雄市府、地方文史團體角力戰，各方意見猶如鐵道園區裡交錯複雜的軌道。

工會怎麼說

工會強調，近年台鐵不斷虧損，已達上千億負債，還被外界譏諷為敗家子，但台鐵有心想改善財務，卻遭百般阻撓，無法順利完成土地開發招商。希望除了文史團體發聲外，外界也能重視台鐵員工心聲，因此，將在高雄市的高雄港站動員兩百位會員「和平表達立場」，希望不要只有文史團體的聲音。

工會指出，原本這塊8.9公頃土地，已通過都市計畫案，但屢遭限制縮減開發土地，最後僅剩4公頃，無奈近日高市文化局又將全區列為文化景觀保留，即不得進行相關開發案，令台鐵相當錯愕，錯失數百億元利益。

台鐵工會動員上百人，高舉黑色氣球抗議，拒絕「假文創，真謀利」，痛批高市府態度搖擺不定，突然劃為全區文化景觀保留，令員工嚔不下這口氣？

工會理事長謝勝明強調，台鐵虧損負債逾千億，盼藉由開發附屬事業改善財務，卻遭各地方政府刁難。台鐵工會理事長謝勝明說，台鐵台北機廠十七公頃全區保留，黃金地段不見，文化部編四百一十億給台鐵，若編不出來，台鐵也拿不到錢，這樣對台鐵不公平，「台鐵一年還要拿五億元維護台北機廠，台鐵情何以堪？」不願哈瑪星鐵道園區也步上後塵，工會強調，盼望「傾聽不一樣」心聲傳

達訴求。

台鐵工會認為，繼北門鐵道部、台北機廠全區土地被劃為文史用地，造成台鐵巨大財務損失，各地方縣市政府食髓知味，虎視眈眈覬覦台鐵資產，而高雄港站原有之土地，又將被規劃為文史用地，如果台鐵不能夠在這一次守住自己資產，任由土地被少數人強取豪奪，那後續還有彰化扇形車庫、苗栗、花蓮的鐵道文化園區、台東舊站藝術村等之台鐵資產將陸續被奪走。

臺鐵局怎麼說

台鐵表示，開發案將維持高雄港站與臨港沿線鐵道紋理的永續經營，除保留文化歷史景觀，應同時引進文創，商業，辦公，與住宅等多元使用機能，尋求新舊融合，讓歷史與商業共存的保存機制，如何創造三贏才是這片土地未來的走向。

台鐵認為，文化基礎注入新機能與活力，文化才能永恆。文化資產中的產業遺址，保存不應一味訴諸情緒性全區凍結式保存、如何永續性經營管理，因應時代變遷引入新機能，應展望未來企求。

台鐵局企劃處表示，「台鐵高雄港站都市更新再開發案」開發土地共十二公頃，其中八·九公頃屬於台鐵，台鐵與高雄市政府、地方人士商討多年，提出包括打狗驛車站、月台及軌道等有歷史價值的建築、文物都保留，共保留四·九公頃，其餘四公頃則予開發；若談到今天又變為全區

保留，台鐵與高雄市府甚至文化部勢必要額外找資金維護，都更開發案變為保留案，執行上有困難。

台鐵官員：「保存與開發並重」的立場始終一致，卻遭市府一再限縮開發，如今又要全區劃為文化景觀，心態可議，不能認同粗暴式作法，雙方應理性坐下來談，也不願看到支持、反對兩方起衝突。

文化局怎麼說

文化局日前把哈瑪星鐵道文化園區劃為文化景觀，引爆開發案的正反兩方對槍。台鐵昨在園區高舉黑色氣球，噙說拒絕「假文創，真謀利」，主張保留園區的在地文史團體則是施放白色風箏，疾呼保留文化資產。

高雄市文化局史哲首度表態，強調採用文化景觀管制的方式面對哈瑪星鐵道園區保留的課題，相較台北機場全區指定古蹟的處理方式，是留給開發與文化併存的最高處理空間。台鐵開發案未見結合歷史紋理，無法說服民眾及市府。

文化局局長史哲表示，市府希望能做到「文化資產與商業開發並存」的目標，相較於台鐵台北機廠案是全區指定古蹟，高雄市府並未全盤否定高雄港站鐵道文化園區開發案，已大大預留開發與文化並存的空間。史哲表示，市府採用「文化景觀」管制的方式，來面對高雄港站鐵道文化園區保留的課題，建議台鐵能提出結合歷史紋理的開發計畫，目前看到的高強度開發案無法說服市府及大多數的民眾。

文史團體怎麼說

哈瑪星願景聯盟到園區先在地上排成「KEEP」字樣，象徵保留的訴求，隨後數百隻白風箏緩緩升上天空飄揚，還有大風箏將長三公尺的大布條綁上天空高飛，骨董老火車鳴笛一分鐘。

哈瑪星願景聯盟總召周和勝更感性地說，出生成長都與哈瑪星在一起，要告訴子孫「這個車站如何讓台灣通往世界」，並疾呼如果賣掉高雄港站，是把歷史、記憶、尊嚴都賣了。

「這塊土地孕育多少台鐵子弟，現在要賣，就像割媽媽的肉」，哈瑪星願景聯盟召集人陳美子說，這個地方具有一百多年歷史，有很多東西都具文史價值，不允許來開發。台鐵要商業開發賺錢，應該去找別區。

聯盟人員表示，台鐵有台鐵的立場，但這塊土地是屬於全國民眾的，眼看台鐵台北機廠被指定為古蹟全區保留，為什麼換到高雄，歷史文物就都留不住？

對於高市文化局前天召開文化景觀審議會，將台鐵哈瑪星鐵道園區登錄為文化景觀，「哈瑪星願景協會」

強調，這是令人振奮的好消息，但危機沒有解除，文化局希望台鐵能暫緩相關開發計畫，並與市府共同重行檢討與研擬計畫，「但無約束力的指定，只表示市府有關心，仍無法阻止台鐵開發。」

「哈瑪星願景協會」表示，台鐵台北機廠（建成於一九三五年）已於今年三月由文化部認定為國定古蹟，並將全區保留；設站於一九〇〇年、完整保留三十八軌鐵道的高雄港站，卻被交通部再度列入今年底重點招商項目，六公頃屬於市民的歷史車場，很可能變成財團以「都市更新開發」之名的炒作標的，因此以實際行動，來搶救這處具歷史價值的文化地景。

當地居民怎麼說

哨船頭里長楊宗正建議，只保留部分鐵道區就好，鐵道區每到假日湧進大量人潮，但對附近居民、商家卻沒有帶動消費，形成「觀光霸凌」。如果台鐵將部分開發為商業區，或許可促進居民多一點就業機會。麗星里里長王進益贊成鐵道區全區保留，主管單位應學習國外，設立鐵道博物館，給外國人參觀並收取門票。

資料：中時〈電子報〉、聯合新聞網、自由時報〈南部〉

小檔案／高雄鐵道園區 保留38股鐵道

台鐵高雄港站是高雄第一個火車站，建於一九〇〇年，是最早的台鐵縱貫線終點，完整保留卅八股鐵道，氣勢壯觀；當年通往高雄港口的濱海鐵路，日文稱為Hamasen，台語直接音譯「哈瑪星」，後來成為附近的地名。二〇〇八年因貨運業務嚴重衰退，高雄港站廢站，台鐵局委託高雄市認養，保留鐵軌，全面綠化，蛻變成假日最聚人氣的高雄港站鐵道文化園區。

十年鐵道旅情



台鐵普通車山海線懷舊之旅再度啟航

黃永發



睽違10年了！台灣鐵路普通列車，山、海線鐵路懷舊之旅，於5月9日重現江湖一日遊活動，電力機車牽引四節40餘年前採購引進「印度製造」藍色車廂，上午09:30分由台中站出發。

滿載240名乘客沿成追線，即跨進海線第一站~追分站停靠片刻，隨後繼續北上大甲、日南、新埔、苗栗鐵道博物館園區參觀，沿途鐵道懷舊氛圍濃濃。

列車上240名乘客大都為10年前老顧客，相隔了10年再度重相逢，彷彿夢幻意在不言中無比興奮喜悅，一致表示，感謝主辦單位有再次機緣重溫鐵道旅情追憶，感覺真好。

活動旅程中，往返各一列次巧遇了「巾幗不讓鬚眉」女列車駕駛司機員及女列車長，老乘客們不約而同的邀請爭相拍照留念，增添旅途中樂趣。



驛站人生

魏紫軒

列車恣意馳騁
 颯爽的英姿穿越了繁華
 蜿蜒的軌道串連起
 此端與彼端的引頸期盼與思念

今日我是離別場景的配角站務員
 服務旅客送往迎來
 旁觀著依依不捨的送別或相逢的喜悅

明日搖身一變成爲主角
 可能我是送行人折柳送贈將離的親友
 抑或成了即將遠行的旅人
 繼續著未完待續的旅程

徜徉鹿野純淨的天空蔚藍
 美麗的山城景色寧靜而美好地陪伴著
 日升月落周而復始
 荏苒了時光
 踏實的生活再平凡不過
 卻是我所嚮往的

這是下一站名為「幸福」
 屬於我的驛站人生



JR連合會第24屆定期大會 2015年度運動方針 (節錄)下

游以翔

世界接軌

世界接軌

日本鐵道勞動組合連合會(以下簡稱JR連合會)於2015年6月18日至19日於東京墨田區的東京黎凡特東武飯店召開第24屆定期大會,嘉賓包括以全國勞工連合會古賀申明會長與交運勞協住野敏彥議長為首的各勞工團體、民主黨、社民黨、JR連合國會議員懇談會、21世紀鐵路政策議員論壇及各地議員團連絡會等代表,加上各勞組勞工代表及旁聽人員在內,聚集將近280人參與。



JR連合會松岡裕次會長於會上揭櫫2015年度運動方針包括了安全、民主化鬥爭、政策課題與提升勞動條件等4面向課題,強調JR連合會內集團89單組將藉由實踐該方針,共同致力解決相關政策制度及組織課題,建構安全JR以對社會有所貢獻。本文以上下篇節錄以確立JR安全及回復信任為

目標與致力提升勞動條件2單元,俾利了解JR連合會針對安全及勞動條件議題如何運作。

致力提升勞動條件



全國勞工連合會(以下簡稱連合會)以建構「以工作為核心之安全社會」為目的,集合所有勞工團體,以共鬥為軸心發揮總合力,共同創造「勞工皆能抱持希望及安心工作的社會」。JR連合會深知身為全國勞工連合會一員使命,針對雇用、工資及提升勞動條件部分進行進一步的系列活動。

春季將所有連合會成員力量凝聚集中在春季生活鬥爭,在近年嚴峻的社會及每下愈況經濟環境中,其重要性顯得逐年增加。仔細來說,消費稅

增稅、物價上升等現象對家計的衝擊,型塑出「維持或提升可任意處分所得是經濟復甦中必要不可欠缺」輿論。2015年春季生活鬥爭便是隨著這波風潮運作,同時很多工會亦隨著此風潮試圖求發展空間。因此,造成勞工佔大多數的消費者,心理亦有工資上漲的期待。為了恢復景氣,提升由加薪所帶來的可任意處分所得在所難免,提升工資亦是考量未來不可避免的部分。

明年以後之春季生活鬥爭,將根據通盤社經情勢和輿論走向,謀求更戰略性的鬥爭方法。JR連合會亦觀察到此大環境風向,故將與JR各單組及團體各單組攜手共同架構春季生活鬥爭,其努力方向並將根據以往的成果與教訓為基礎策定鬥爭方針。

另外,以在中小企業之勞工及非正式員工為首,即使在JR集團內各項勞動條件仍有落差, JR連合會將加強修正落差工作,一直以來春季生活鬥爭及修訂勞動協約都在為了縮小勞動條件落差而努力,今後也將消弭工資水平在內,包含各項制度之勞動條件彼此落差,亦比現在更加強化對各單組之支援體制。

不論如何,比起提出確實掌握時代脈動的中期勞工政策展望, JR連合

會更不斷追求在JR集團所有勞工皆能從工作感受到成就感並從事業務的環境。也就是「中期勞工政策展望2014-2018」所揭示的改善各項勞動條件,並與全體加盟單組共同實行。

一、2016春季生活鬥爭

JR各單組之2016春季生活鬥爭

於2016年春季生活鬥爭中, JR連合會將持續堅持並貫徹針對勞動條件之檢驗及改善、基本工資的提升成果與夏季工作津貼(年中獎金)、與改善高齡勞工與非正式員工之待遇等項目,取得比前一年更加進步的成果。身為全國勞工連合會「交通運輸共構聯絡會議」為代表之產業工會, JR連合會更提出新的中期勞工政策展望,朝可與JR勞工相稱之妥適工作條件更進一步,並盡可能不負在職場奮鬥之勞工成員囑託。

但事實上,雖說目標比去年更加增加數量,但事實上僅有部分單組達成提升基本工資目標。另外盼早日解決在追隨連合會方針上加盟單組問題、以及仍存在不公開表示意見之公司等,成為今後春鬥之殘存課題。於是在認識這樣課題後, JR連合會提出新的中期勞工政策展望,明年起仍持

續為謀求與JR集團內每位勞工相稱之工作方法而奮鬥。為此，實有必要加速檢驗並積極改善所有工資、工作時間、休假等勞動條件等項目，以達到提升整體生活品質。

每年提高社會保險費率部分，政府及日本銀行由於原油價格低落，雖暫時未有上升跡象，但仍展開前年提出2%物價上升之明確目標為主導的金融政策。根據這樣狀況，針對可任意處分收入實質上的維持與提升，對於今後如何提升工資影響甚大。尤其，此非一時短暫努力即可達成，需要持續不斷的努力。爰此，未來將參考2015春鬥成果並繼續展開以提升基本工資為核心加薪為目標之奮鬥。

另外，近年來，會員對於提升工資以外的勞動條件，各年齡層均追求並強化工作與生活的平衡實現可能性之聲音逐年增加。即使在2015春鬥方面，各單組亦明顯提出相關多元化議題。以那樣的輿論風潮及聲音為背景，因此在「中期勞工政策展望2014-2015」內，JR連合會以所有勞動條件明確化為目標，更進一步具體化JR所有勞工應有之工作方法及待遇，尤其在工資以外，也就是工作時間及假日、休假制度的各勞動條件項目，透過春季生活鬥爭逐年堆積成果亦十分重要。

根據上述觀點，為實現我們JR所有勞工應獲得的勞動環境，各單組必須主動創造方便春季生活鬥爭之環境，並在2016春鬥與所有加盟單組共同奮鬥之。

1. 針對2016春季生活鬥爭具體研討課題（草案）

- (1) 有關達成目標工資之課題
 - * 針對以提升月薪為核心的統一訴求部分
 - * 勞資雙方間對於目標工資的協議
- (2) 公司的經營情況和鬥爭方針
 - * 針對JR各社的經營情況和訴求部分
 - * 針對在聯合經營下的目標設定部分
- (3) 以實現工作與生活的平衡為主的改善整體生活之鬥爭課題
 - * 針對具體要求與鬥爭方法部分
 - * 對於非正式員工的目標設定（相同工作待遇的對待）
- (4) 對集團春季生活鬥爭的相乘效果和支援體制的課題
 - * 針對訴求設定部分（同樣價值勞動擁有同樣工資、平等、均衡待遇等）
 - * 針對支援談判、協商關鍵時刻部分

2. 今後努力方向

根據「中期勞工政策展望2014-2015」的建議，針對2016春季生活鬥爭將做以下努力：

- (1) 設立工資對策委員會，並於8月召開會議。
- (2) 以全體會員為對象，進行以9月工資為基礎之「工資實況調查」。
- (3) 活用「工資實況調查」及2014年度「工資結構基本統計調查（工資人口普查）」等整體資料，進

- 行JR連合會工資實況分析工作。
- (4) 在11月舉辦之擴大代表會議上討論2016春季生活鬥爭方針（草案）。
- (5) 於2016年初召開「單組書記長、事務局長會議」，深入瞭解情勢後，策劃建構出2016春季生活鬥爭體制。
- (6) 具體春鬥方針將於2016年2月召開的第28屆中央委員會內決定。

集團工會2016春季生活鬥爭努力方向

在2015春季生活鬥爭方面，JR連合會根據作為連合會成員之連合方針，以「實現所有JR及關係企業勞工福祉」為目標，建構了全體區域連合會與加盟單組共同合作之春季生活鬥爭。在JR各社方面，由於穩固的商務需求與訪日外國旅客利用率提升，經營安定基金運用收益增加等因素使業績順利提高。集團關係企業一方面享受JR各社業績提升之鐵路運輸收益，



另一方面，由於整備新幹線相關工程告一段落、機械相關、消費稅與採購成本增加等因素，使得受到影響的團體工會在春季生活鬥爭談判上相當嚴峻。

在這當中，集團工會談判方面，5月底前有78個單組提出訴求、72個單組達成協議、31個單組得到提高基本工資的答覆。得到的答覆除了提高基本工資外，更確認包括了新生代提升加薪速度、年末與夏季津貼等補助增加、非正式員工加薪與相關制度改善等成果。

這些成果係透過集團各單組之訴求及穩健談判為始，加強各區域連合會之談判支援體制、勞資雙方對話行動與召開學習會等工作而努力贏得。亦可說是JR集團工會連絡會集結87個單組力量整體創造出的成果。但在另一方面，仍有未提出訴求的單組存在、區域連合會支援體制及提升各單組勞資協議能力等課題。目前必須確認2015春季生活鬥爭成果，並針對克服殘存課題，追求集團工會運動應推動之方向。

因此，2016春季生活鬥爭的討論亦刻不容緩，JR連合會與JR集團工會連絡會必須同心齊力展開相關工作。為達成「中期勞工政策展望2014-2018」之目標，集團工作必須提出更加充實的觀點，並與JR集團工會連絡會幹事會為中心，持續進行之。

1. 針對2016集團春季生活鬥爭具體研討課題

- (1) 掌握工資實況

- * 從工資實況調查的全體單組加入率和母體樣本提高帶來的可靠性提高
- * 工資實況調查結果的分析和活用方法
- (2) 定期加薪制度的確立和適當運用
 - * 制度確立的意義和對公司之益處
 - * 必要生活費和適當加薪幅度的確保
- (3) 設定可達成的目標水準
 - * 連合會「最低到達水準」的達成率和往達成目標之努力方向
 - * 對「中期勞工政策展望2014-2018」的達成率和往達成目標之努力方向
- (4) 致力實現工作與生活的平衡為首要的整體生活改善鬥爭
 - * 掌握各勞動條件（各勞動條件比較表）與公開相關資訊
 - * 最低目標設定和春季生活鬥爭的訴求項目現況
- (5) 致力談判・達成協議之早期化與形成談判關鍵場合為目標
 - * 加強跨產業、區域連合會與單組間的合作
 - * 針對跨產業與區域連合會之支援與情報提供部分

2. 今後努力方向

- (1) 實施團體工會成員之工資實況調查
 - * 以團體全體會員為對象，進行以8月工資為基礎之「工

資實況調查」。

- * 參加連合會「地區最小化運動」，進行和當地勞工工資的比較機制。
- (2) 方針（草案）的討論
 - * 制定方針（草案），將在連合會和JR連合會、JR集團工會連絡會幹事會等中研議。
- (3) JR集團工會連絡會之回顧與意見交流
 - * 在8月下旬舉辦的「JR集團工會連絡會第23屆大會」上回顧2015春季生活鬥爭之努力成果並進行相關意見交流。
- (4) 召開分科會企劃
 - * 春季生活鬥爭方針為了反映各單組的意見而舉辦「分科會企劃」。「分科會企劃」的相關召開方法及議程等將在JR集團工會連絡會議幹事會中協商。
- (5) 召開團體工會春鬥總動員集會
 - * 鬥爭方針決定後，將舉辦團體工會春鬥總動員集會，統一具體鬥爭方向。
- (6) 針對早期達成目標和實現訴求的努力
 - * 要求各區域連合會配合召開春鬥總動員集會與學習會。另外，為配合談判支援，在各區域連合會方面亦將盡可能達成「勞資對話行動」。
- (7) 建構快速通報體制

- * 為了創造對各單組的波及連動效果，而確立快速通報體制。
- * 要求團體各單組在訴求・談判・達成協議內容等必須資訊公開分享。
- (8) 為了縮小勞動條件之差距與情報交流，與連合會的中小・部分共鬥等合作，並配合從事相關工作。
- (9) 具體的春鬥方針草案將在明年2月舉辦的第28屆中央委員會決定。

二、致力整體生活改善、實現工作與生活的平衡 (Work-Life Balance)

基於「中期勞工政策展望2014-2018」建議，在修訂勞資協約的談判與春季生活鬥爭等方面，進而改善整體生活。由JR各單組至各區域連合會，繼續加強對集團工會的支援。

具體來說，除了勞動時間縮短、工作與生活平衡的實現、非正式員工的平等・均衡待遇實現等以外，確立並妥善運用集團工會的定期加薪制度、締結完善勞動條件的勞動協約等課題，JR連合會皆會努力推動，詳細敘述如下：

1. 有關工作時間縮短的努力方向

從JR連合會所做的「工作和生活平衡調查」也明確指出，妨礙「工作和生活平衡」包括「無法休假」、「工時過長」、「業務量過多」、「工時不規則」等因素，過半數皆與勞動工作時間有關。爰此，設定以下

4項達成勞動時間的努力目標：

- (1) 所有單組以全年總實際工作時間1,800小時為目標。
- (2) 以平均帶薪休假取得率90%為目標的同時，並使取得率0%工會成員消失。
- (3) 有關發給津貼比率，朝規定工時外50%與假日100%的改善目標努力。
- (4) 使規定工作時間外（包含假日加班）工作1個月45小時以上的工會成員消失。

2. 工作時間管理合理化

工時管理合理化作為全年鬥爭重點，除了持續加強職場實際狀況檢查同時，並盡力爭取包括針對問題點改善進行勞資協商及訂定相關工作規則。

3. 實現平等待遇

根據去年修正勞動契約法宗旨，檢驗規範非正式員工各項勞動條件，並致力修正勞動條件差距，以實現平等待遇。

4. 改善高齡勞工各項勞動條件與進一步充實逾退休年齡之雇用制度

- (1) 基於「同樣價值勞動・同樣工資」理念，尋求改善高齡勞工基本工資為第一要務的各項勞動條件，創造高齡勞工亦能從工作感受到成就感並從事業務的環境。
- (2) 建立高齡勞工合理逾退休年齡雇用制度在內的各項勞動條件制度。

（以上摘錄自JR連合會2015年6月5日發行第497號期刊）

美鐵 攻擊事件 乘客四人受傷

劉再錫 譯

自103年5月台北捷運板南線江翠捷運站今天下午發生隨機砍人喋血事件，造成4死22傷之慘劇，嚴重威脅公共安全；104年7月20日台北捷運中山站27歲失業男隨機砍人，3女1男共4名傷者已被送往馬偕醫院救治，所幸4人都沒有生命危險，有關大眾運輸安全已成為重要的課題。

美國103年12月6日星期五傍晚，美國國鐵（Amtrak train）有一列火車靠近密西根州和印第安娜的邊界，有四個人被刺傷，這名嫌犯在星期六時，因企圖殺人而被控告，當地警方已經將該名嫌犯給逮捕了。

在這起攻擊事件裡，受害者是一名女士和三名男士，都已經被送到當地的醫院。根據尼羅斯的警方說，其中一名受害者是美鐵的售票員，而另一名男士情況較嚴重，他是被刺在胸口上。隨後尼羅斯市長 Michael McCauslin說這四位受害者目前的狀況已經穩定了。美鐵的發言人說這列火車是從芝加哥行駛到密西根州的港口城市休輪港。

警方公佈這名44歲嫌犯的名字 Michael Williams，據悉他來自密西根州的城市薩吉諾，當天他是在芝加哥站上車的。在事發前有位目擊者向警察報案，有一名男子行為怪異，警察一接到消息就衝到現場，但當火車停



留在尼羅斯站時，事情就已經發生了。

乘客 Caitlin Cipri 說那時聽到有人在尖叫和大喊，她抬頭一看，看到一名非裔美國人站在車上的其中一個位子前，她看到他的拳頭向上往那位乘客打去。另一名乘客 Chris Maynard 告訴 CBS 記者，在火車上的刺傷案就發生在她旁邊，他看到警察用電擊棒將嫌犯制伏。而且看到兩名受害者，從火車上被擔架扛了出去，另外兩名受害者可以自己從火車上走下來，看起來傷勢並不嚴重，也不需要別人的攙扶。

警方在嫌犯刺傷四個人之後，用他們的方式控制這混亂的場面，防止

有更多的流血事件發生。乘客 Tyler Vandermolen 說，這真的令人難以相信，警方可能已經拯救一些人的生命了。而尼羅斯的局長 Jim Millin 說，警方快速將乘客疏散，立即制伏嫌犯，然後將他逮捕。

這列還乘載著172位乘客的火車，停留在尼羅斯站幾個小時，等候調查員蒐集好證據，也和目擊者詢問過當時的情況後，火車終於在星期六凌晨1:20重新出發，離開了尼羅斯站。目前嫌犯的動機還未調查出來，而嫌犯用一百萬保釋金從 Berrien County jail（貝林郡監獄）被保釋出來，而他的第一次出庭時間預定在星期一。在警方電腦紀錄指中，嫌犯 Williams 在1997年因毒品案，在薩吉諾郡被定罪，所以他是具有犯罪前科的。

反觀台鐵在發生捷運公共安全事件後，即著手就就四大面向精進：

(一) 安全人力：內政部警政署鐵路警察局強化各列車制服、便衣警察護車勤務及巡邏密度，對可疑人物適時盤查；第一線人員持續辦理「危險

品辨識與處置」、「CPR心肺復甦術及自動體外心臟除顫器(AED)」訓練；加強車站剪收票口門禁管制、車站及列車巡查強度等。

(二) 安全設備：列車配置「防身棍」，並施以列車長防身棍訓練，以防範未然；車廂設置緊急通話系統及求助按鈕；於鐵路警察單位設置防爆毯等。

(三) 法令規規：新增通報鐵路警察勤務指揮中心及新增通報政風室，俾提升本局與鐵路警察之聯繫，共同嚇阻暴力事件之發生；強化車站與路警、司機員與車長通報聯繫等。

(四) 加強民眾宣導：透過新聞媒體與車站及列車LED協助犯罪防治宣導；車站及列車廣播請旅客隨時注意危險品及可疑人、事、物，如有發現立即通報臺鐵站務人員或路警（02-23115580）或110處理等。

再多的努力，都是要防範犯罪及傷害的發生，讓我們所有人一起努力，提供民眾一個安全的乘車環境。

參考文獻

圖文來源：<http://www.cbsnews.com/news/>

維基百科：美鐵有僱員超過20000人，全國總路線長35000公里，服務覆蓋美國46州及加拿大三個省份，總共約500個車站。2012財年共運送3120萬人次旅客，累計收入20億美元。目前每天美鐵經營1250班列車，有著1比100的出軌事故率。





孤兒列車

The Orphan Trains



金賢秀摘譯

這群小孩的年齡大約是6歲到18歲，他們的生活都很困苦。這些無家可歸或被忽略的小孩生活在紐約的街道上或是貧民窟，他們幾乎對未來不敢抱持著希望。他們的數量很龐大，根據估計在1850年代的紐約有30000位兒童無家可歸。救助小孩協會(The Children's Aid Society)的創辦人查爾斯·羅林貝斯(Charles Loring Brace)相信會有方法改變這些小孩的未來。藉由把這些小孩從貧困和之前放蕩的生活裡解救出來，把他們安置在有道德和正直的農民家庭，他認為這麼做可以使他們脫離原本的痛苦生活。

查爾斯·羅林貝斯提議讓這些小孩搭乘火車到西部的農場居住和工作。他們可以免費住在農家裡，雖然不用出錢但是要出力，他們必須幫忙農場裡的雜物。他們不會被契約所約束。事實上年紀較大的小孩會被安置在救助小孩協會，他們則是付出他們的勞力來報答。

孤兒列車活動從1853年持續到20世紀初，超過120000位的小孩受惠，隨著收養的概念在美國開始盛行，這具有雄心、獨特和有爭議性的社會活動已經被認可了。

孤兒列車停靠超過45個國家，也橫越過加拿大和墨西哥，在早期美國印第安納州得到的小孩數量是最多的。在全世界有許多的代辦處，幫忙安置小孩搭乘火車到寄養家庭去。在紐約除了救助小孩協會，還有其他的機構也會安置這些小孩，像是小孩的村莊(Children's Village)，也被稱為紐約少年的庇護所(New York Juvenile Asylum)，而現今則是紐約棄嬰醫院(New York Foundling Hospital)，還有較早期在紐約的孤兒庇護協會現在叫做格雷厄姆-溫德姆鎮兒童家庭(Graham-Windham Home for Children)。

有些小孩對抗著對他們來說陌

生的環境，而有的小孩過著簡樸正規的生活，照顧他們的父母和朝著他們的美國夢邁進。雖然紀錄沒有一直保持很好，但是還是有一些被安置在西部的小孩有很好的成就。在那裡就有兩位州長、一位美國國會議員、一位警長、兩位美國地方檢察官、三位地方司法行政長官和很多銀行人員、律師、醫師、新聞記者、部長、老師和商人。

孤兒列車活動和其他救助小孩活動的成功使得很多兒童福利進行改革，包含有關童工的法律、正式通過和建立寄養服務、增加教育的機會、提供醫療保健和營養與職業訓練。



參考文獻

<http://www.childrensaidsociety.org/about/history/orphan-trains>

<http://translate.google.com.tw/History>



車窗

樹林站
文創組

太魯閣號列車出發的鳴笛聲充滿著整個月台，我們的心情明朗開闊像是夏日晴空。昨夜的露水，使得車窗上水珠溼漉，眺望窗外有些幽遠蒼茫。離開樓房櫛比鱗次的城鎮後，火車開始在溪谷間穿梭蜿蜒；圍籬外粉紅杜鵑開滿田野；軌道下活潑溪流奔放跳躍。此時過彎傾斜的車身如隨風搖曳的稻浪起伏；與如夢似幻的山嵐在彩虹旁互相追逐。

當太魯閣號離開溪谷後，依傍大海開始加速奔馳，像一艘雪白迎風破浪的帆船，切入太平洋那連綿無際的湛藍。看著窗外那不同角度落下的陽光，自由的在車廂座椅間嬉戲遊玩，那層層光影中有黑白明暗的變幻，還有陰陽對比的消長。身處在是非對錯交疊的空間，心裡卻不曾感到憂心徬徨，因為我相信太魯閣號會載著我們到有夢的遠方。

讓服務從工業回到農業 黃韋嘉老師的啟示

蔡櫻文



黃韋嘉：「不管我們多老，我們都應該多做一些對社會好得事情。」

近代的工業化教育模式是否漸漸抹除了我們的創意細胞？是否讓我們習慣於照本宣科的學習、教學模式？如何讓失去熱情的人可以找回熱情，讓擁有熱情的人可以保有熱情？

贈18分鐘給自己

TED是世界頂尖的知識聚會，講者透過18分鐘的演講向世界闡述他們的故事，並相互交流。TED取自科技(technology)、娛樂(entertainment)、設計(design)，三個領域的交會。TEDxTaipei，致力於打造華人說故事的平台，內容從雲端科技到極限運動家陳彥博等等，應有盡有。TED是一個以宣揚值得分享的好點子為宗旨的非營利組織。從25年前在加州一個為期四天的會議開始，TED不停的嘗試各種方法，力圖支持能夠改變世界的概念與想法。每年，TED都會邀請具前瞻性的思想家與實做者參與年會，利用18分鐘分享好概念，並將演講製作成免費的影片，在TED.com上播送。TED年會都在加州長灘島舉辦、與棕梠島進行聯播；TED全球會議則是每年都在英國牛

津舉行。TEDx則是給予全球的個人或團體一個機會，自行組織、舉辦在地的活動。TEDx，x=獨立運作的組織，基於宣揚值得分享的好概念的精神，由TED官方授權的品牌TEDx，目的便是讓在地的、獨立運作的組織也能夠享有像TED一樣的體驗；因為規模較小，TED演講影片在TEDx的活動中往往較能引發更深的討論和共鳴。TED也只會給TEDx很基本的指導，其餘的活動都交由TEDx組織自行運作。「打造一個華人的說故事平台」是TEDxTaipei的願景，透過發掘台灣的明日之星、平凡英雄和在地故事，把好的內容與跨領域的智慧向下紮根，讓台灣的孩子們有新的學習內容，年輕人有發聲的機會，讓好點子能夠遍地開花。

TEDxTaipei 2012

飛越吧！橡皮擦！

2012年TEDxTaipei分享大會上，邀請了包括宏碁創辦人施振榮、美學大師蔣勳等各界巨星擔綱講者。但最大亮點之一，卻是個沒沒無聞的年輕老師——二十五歲台北市銘傳國小的實習老師黃章嘉。他穿著帽T、牛仔褲、頂著頭蓬亂紅髮、眼神發光的分享短暫的教學經驗。

黃章嘉畢業於國立台北教育大學，目前在銘傳國小當實習老師，是一個對教育充滿熱血！想用教育改變世界的人！聽他怎麼用創意的方式來教導學生，連大人聽了都很有共鳴，個人很喜歡他所講的一句話，投影片開始提到「我希望每天叫我起床的，不是鬧鐘，而是夢想！」。有多久沒有想過自己的夢想是什麼？或許還有實踐的機會，沒有做怎麼知道呢？

他像一團火，在僅八分鐘的演講中，熱切的闡述教育理念。演講完畢後，歡聲雷動，有觀眾衝上台擁抱他；也有人表示：「講的人滿臉笑容，我卻聽得熱淚盈眶。」連大會主持人也忍不住為他「關說」，希望他能順利通過實習。雖然只是短短的發表，可是卻覺得可以改變什麼，希望有更多的創意、創新可以融入各行各業，幫助台灣更上一層樓！

飛越吧！橡皮擦！好好笑又很有創意的遊戲！我這個年紀如果有那麼多人可以一起比賽的話，我也會覺的滿好玩的！

「實習是讓你虛心學習，而非一

展長才的地方」、「花園中的草，最長的那一根總是第一個被嚙掉的」。職場中，想要盡心盡力的那一個人，常常被同事認為「不合群」。想要為公司拼命的那個主管，常常被下屬評為最「機車」的長官。

小劉十多年前，在電子工廠任職領班，有一天在下午四點交接給夜班的領班時，因為想把事情完善之後再交班，於是動用了一個白班兼夜班的外籍員工幫忙一起做完一些收尾的事再交班，於是延誤了十分鐘下班，結果小夜班的領班很不高興，認為小劉佔用了他的下屬時間，會影響到他夜班時間的產量績效！當時他一頭霧水，大家都是為了公司的作業流程可以順利，卻沒想到因此被他誤解，以為他想藉此而贏過小夜班領班的績效！這是小劉的第一份內勤工作，也是第一次體會到人性的自私與心胸的狹隘。自此之後，讓小劉更懂得小心待人，並更加謙卑，更懂得站在別人的立場來想事情。並非每個人都那麼豁達，那麼不愛計較，又那麼能夠容忍別人。所以要嚴以律己，而必需寬以待人！

鼓勵創意才能改變未來

「創意本身就是鼓勵嘗試可能的過程，從此開始，才能讓天賦自由！」我相信父母親小時候買給我們的玩具，豐富了我們多面向的思維與想像力，這些錢沒有白花。我們也盡量讓孩子去玩各種他們喜歡的玩具，觀察他們怎麼去拼湊與組合，問他們

好玩的點到底是什麼？尤其是積木組合的各種物體，反映出孩子平常看到的車子、人物、飛機的外型。還可以從這些玩具的行經路線發現他們注意到平常搭車所看到的各種景物，例如加油站的油槍左右方向不同，停車場的柵欄為什麼有一截式和兩截式的不同，這些發現可以了解孩子對週遭哪些東西比較有興趣，為什麼能夠引起他們的注意。唯一比較遺憾的是：學校的功課常常引不起孩子的興趣，教學融入遊戲，是創意的挑戰！有願意動腦思考的老師與父母，才能給孩子學習創意思考的好榜樣。

不要再教老師自己都覺得無聊的事了！多麼貼切與吻合教學實際狀況的一句話！如果教學可以多一點不同的「變化」，教育將會產生許多不同的漣漪，姑且不談「創意」，但只要願意開啟一點變化的可能，結果將遠大過於我們所預期的。解決問題的答案不該只有一個，標準答案或許是捷徑，但它扼殺的將是進步與探索更多可能的機會，我們卡在集體主義的結構裡，卻吸收這麼多個人主義的念頭，我們總會被既有框架框住，唯有打開「心胸、思路」，才能有所改變，讓教育從工業生產回到農業生產。

讓臺灣服務

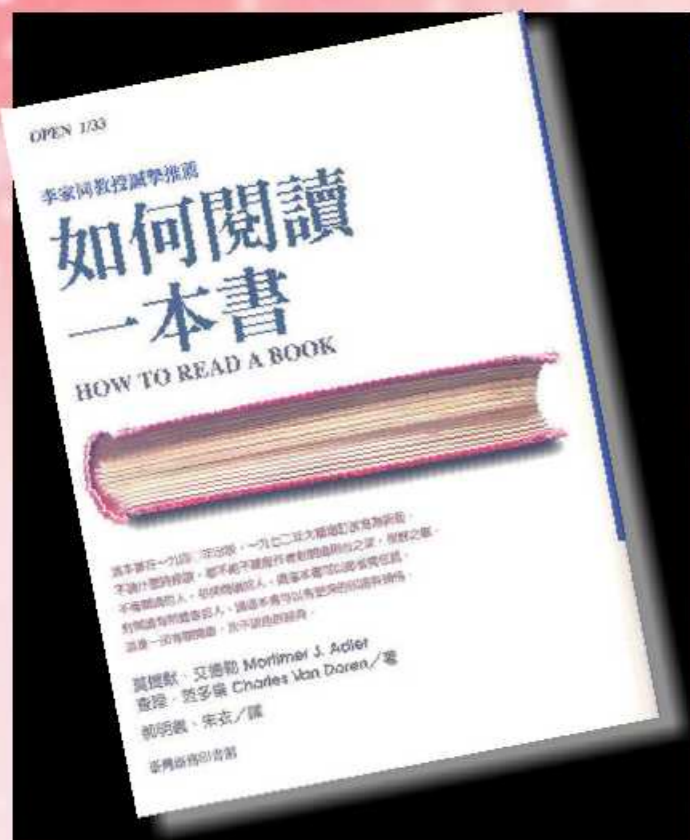
從工業生產回到農業生產

SOP就是「標準作業程序」的縮寫，意思是，第一線人員該如何應變狀況，以避免發生災害、或將傷亡減

到最低。臺鐵在機械維護和列車運轉作業，有一套SOP標準作業程序，但在旅客服務方面，如果一味講究SOP，SOP就只是一套愚蠢作業程序（SOP=Stupid Operation Procedure）。

頂尖企業沒有SOP，就沒有效率，但只會死守SOP，也注定喪失核心競爭力。「服務至上」四個字，在SOP手冊裡只是口號，其實，真正能讓消費者死心蹋地、心甘情願支持你的，是SOP手冊不會告訴你的——「用心者，天下無敵」。在SOP上加一點用心，才能讓臺鐵成為客戶心中，永不可替代的「唯一」。

不幸的是，在各行各業裡，絕大多數的人都已經太習慣SOP的流程、習慣同一種處理事情的模式，習慣把顧客都當成同一種人，用同一種模式去服務；他們不了解SOP標準作業流程，是「規定」，不是「一定」，SOP是死的，客戶是活的！他們只知道死守SOP，按表操課，當狀況超出SOP時，又不懂得用心解決，就像一名「傀儡型的員工」，完全不知變通。奇異前執行長傑克·威爾許曾說：「掌握顧客最好的方法，就是不斷想著，該如何給他們物超所值的服務價值。」在這個重視結果的商業社會裡，光有效率是不夠的，只有那些能創造出讓消費者滿意結果的人，才有可能贏家。這些贏家成功的祕訣到底是什麼呢？說破了就是比SOP多加一點用心。



如何閱讀 一本書

楊洋揚



第一次看到這本書的書名「如何閱讀一本書 HOW TO READ A BOOK」，不僅在想，作者是在想什麼，書不就從第一頁開始讀起，還需要作者來教如看閱讀嗎？翻開作者想看看是何方神聖，能寫這出這一本提昇閱讀到一種藝術的境界。

作者莫提默·艾德勒以學者、教育家、作家、編輯人等多重面貌享有盛譽。除了寫作《如何閱讀一本書》之外，以主編《西方世界的經典名著》，並擔任一九七四年第十五版《大英百科全書》的編輯指導而聞名於世，另一位作者查理·范多倫是作家、編輯，曾任哥倫比亞大學教授，後因故離任，和艾德勒一起工作。一方面襄助艾德勒編輯《大英百科全

書》，一方面幫他把一九四〇年第一版《如何閱讀一本書》內容大幅修編增寫，因此，一九七二年的修訂新版就由兩人共同領銜。

作者將閱讀的技巧分成四個層次，分別是第一個層次：基礎閱讀、第二個層次：檢視閱讀、第三個層次：分析閱讀、第四個層次：主題閱讀，亦即閱讀的最終目標，在於提升心智的成長。

坊間曾經流行速讀學習，彷彿用一樣的時間，能閱讀最多的書，就是代表能比別人吸收更多的知識與高人一等的心態，殊不知法國學者巴斯卡在三百年前就說過：「讀的太快或太慢，都一無所獲」，作者強調對於不同的屬性的書籍，必須有不同的閱讀

速度，而非一味求快，才能真正享受閱讀的樂趣，並從閱讀中得到心靈的滿足。

其實人們閱讀的目標就是為獲得資訊而讀，以及為求得理解而讀，因為閱讀本身就是一種學習，例如聽老師上一堂課就像讀一本書一樣，差別在於，閱讀是讓你跟一位缺席的老師學習，因為傾聽是從一位出現在你眼前的老師。

作者從檢視閱讀的層次，教授讀者如何利用略讀或粗讀去了解一本書，例如先看書名頁，然後有序就先看序，研究目錄頁，可以對這本書的架構做概括性的理解，如果書中附有索引，也要檢閱一下，因為大多數論說類的書籍都會有索引，假如那是本包著書衣的新書，不妨讀一下出版者的介紹，最後一步，作者建議大家把書打開來，東翻翻西翻翻，唸個一、二段，有時後連續讀頁，但不用太多，尤其頭一次面對一本難讀的書的

時候，從頭到尾先讀一遍，碰到不懂的地方不要停下來查詢或思索，因為就算不重讀，對於一本困難度很高的書也了解了一半，也比什麼都不了解來的好。

閱讀不僅僅只是閱讀，面對書籍，我們要反思四個問題：

- (1) 整體來說，這本書到底在談些什麼？
- (2) 作者細節說了什麼，怎麼說的？
- (3) 這本書說得有道理嗎？是全部有道理，還是部份有道理？
- (4) 這本書跟你有什麼關係？

好的閱讀，也就是主動的閱讀，不只是對閱讀本身有用，也不只是對我們的工作或事業有幫助，更能幫忙我們的心智保持活力與成長。

OPEN是一種人本的寬厚
OPEN是一種自由的寬闊
OPEN是一種平等的容納



獻給同為天下父母心的台鐵員工

面朝黃土背朝天 守得雲開現月明

作者：魚人和



那一夜，我們興奮得徹夜未眠。

調查局考試，網路公佈下午三點放榜。女兒也許是緊張、也許是得失心重而沒有查榜。直至深夜，在跟高雄讀書的妹妹Skype時，妹妹鼓足勇氣要了姐姐的准考證號碼；多年的苦讀，終於在此刻開花結果，女兒上榜了。連鞋都來不及穿的她，揣起了iPad就衝到我們房間。事實上，我們也為了這事給憋了一整天了，妻打算翻女兒的抽屜悄悄抄准考證的號碼，可我覺得這是女兒心繫之事，她有權第一個知道，怎可忍心剝奪。我們就在這忐忑的心情，躺在床上正有一搭沒一搭地聊著。女兒的出現，頓時讓整間屋子明亮了起來，我們又叫又笑，激動莫名；不時夾雜著小女兒在iPad裡的歡呼聲。看著女兒欣喜的臉龐，不禁忘情地把我這最珍愛的風華絕代深深擁入懷裡，所有曾共同經歷過的汗水與淚水通通在這一時刻奔騰了起來。

女兒打小就明媚動人。記得五、六歲時，一家人到新竹附近爬山，行經小徑，迎面而來已是卸任的副總統李元簇一行人；女兒手舞足蹈的俏模樣，不禁也使得副總統誇了一句：「好漂亮的小女孩」。

女兒乖巧、恬靜，凡事全力以赴，跟家人的感情好到不行，在讀書方面更是一副拼命三郎的架式。但由於在數理方面稍欠資質，使她在國中及高中階段的考試，一路跌跌撞撞，吃足了苦頭。現在想來，女兒以不認命心態苦苦纏鬥而練就成的難行能行、屢敗屢戰的過人毅力，也許就是成就她心想事成以及日後也將會達成許多目標的最大基石。在上了大學之後，也由於少了數理方面的羈絆，女兒的課業簡直好到如魚得水，但專注在課業的態度依舊始終如一。

其實，在大二的時候，她就萌生了要考調查局的念頭。大三時，參加

了學校舉辦的調查局參訪，並陸續收集許多相關的資訊後，告訴我們她的決定：不希望將來是鎮日在辦公桌前埋首公文的人；畢業後想考調查局，嚮往調查人員那種飛天遁地的挑戰。

目標既已確定，為考試而量身打造的行動於焉展開；沒有社團及活動，拒絕名牌及時尚，刻意與冷清相伴。生活就這樣地「宅」到把自己丟進浩瀚的書海裡，沒日沒夜，行行復行行。

女兒苦行僧般的踽踽獨行，以「十年磨一劍」的執著追逐她夢想的起步，亦深深憾動了身邊的家人；不僅揪心般的不捨，卻也升起莫名的豪情；不論路有多窮山惡水、有多遙遠，我們都將陪她拼個青春不老。不過也就在陪伴的過程中讓人深刻體會；每當看到別人在人生舞台上的亮麗演出，其實那只是他整體的一小部分，而最終造就出這場演出背後的甘苦，卻是不為人道哉；就如同我們不會看到那些自我懷疑、忍受挫折、獨自寂莫地熬夜努力的過程。

於是就在一次失敗，我們收拾起沮喪，努力前行；再一次失敗，我們收拾起沮喪，努力再前行。終於，就在女兒畢業後的第二年，也是在參加了第三次的調查局特考，傳來捷報。

當年，曾擔任過法務部長的副總統隨口說的那個「好漂亮的小女孩」，如今已亭亭玉立、出落大方，並且更因緣際會的同為法務部成員。往事如煙如幻；曾經大手牽小手的孩提溫馨，也只能於記憶中追尋。回首

來時路，心中滿滿都是感恩與謙卑；曾經苦過，學會了感恩；因為期盼，更懂得謙卑。

女兒夙願得償，夢想終將展臂飛翔。10月8日的筆試放榜、11月8日的1,200公尺體能測驗、12月7日的口試，女兒關關難過關關過。103年12月10日考試院放榜，在電腦螢幕上終於看到了熟悉的那個懷胎十月時我就為她取好的名字。我凝視良久，激動的情懷久久未能平復，視線幾度清晰轉模糊；看世間父慈子孝，總由情至。電子榜單已無法滿足我身為父親的喜悅，特別找了個空閒，偕同女兒至考試院。就在國家考場外的公佈欄，暖暖的午後冬陽，灑落於女兒漫身的金黃，佇立於榜單旁的她，在臉頰邊比了個大大的V字，笑靨在鏡頭裡美麗綻放。我把這一刻捕捉入鏡，它將會在我家的牆上，述說著美好的過往。

我始終深信，就在許多不知名的角落，一定有許多像女兒般的年青人，同樣在珍惜著青春的光與熱，默默辛苦地努力為實現理想而付出。就如同一顆顆閃亮的小小星斗，終將在撥雲之後，發出耀眼光芒。我們都經歷過這段艱辛的歷程，我很想說的是：努力的人，你們並不孤單，親人始終都在，從未走遠。一定要為自己找到目標，找到動力，你們的全力以赴，絕對不會白費。

當孩子們懷抱理想而在「面朝黃土背朝天」的努力耕耘，那身為父母的我們也必會期盼到「守得雲開現月明」。

打開天窗說亮話

彭國勳

輕鬆小品

「打開天窗說亮話」要有智慧與非常大的勇氣，因為就像見到女孩子，長得不怎麼樣，你不能說：「妳怎麼那麼醜？」你一定要說：「妳怎麼那麼可愛！」否則會被翻白眼；摟著老婆的腰，明明「財已露白（意指小富婆，有游泳圈了）」，還是要含蓄的說：「妳的腰還好啊！」「女生是聽覺的動物」，就是喜歡聽甜言蜜語，不少男人就投其所好，偏偏吃虧上當的一大堆，偶爾電視新聞報導，某個男人多溫柔，嘴巴如何如何...，後面就有一長串的受害者。唉！「當官的也常是聽覺動物」，明明想法不怎麼樣，底下的人還是要奉承說：「長官英明！」如果可以，或許還想說：「皇上英明」也說不定！身邊就有一個「打開天窗說亮話」後血淋淋的殘酷例子：十幾年前為了東線某個地方該不該恢復設招呼站（這與當時已喊了好幾年要廢三民、海端、山里、康樂站的政策卻是背道而馳、矛盾的），筆者長官的報告，是當時所有評估報告裡唯一反對的，因此「老板」在北投員訓中心精神講話時，當著眾人的面，直接點名質問：「在交通運輸領域裡，是你比較專業還是我？（大哉問，當然是『官大學問大』啊，要不然怎麼會有這句經典成語？何況『人在屋簷下』啊！）」其結果可想而知，筆者長官當然是在十八層地獄裡反省了18年，耿直得還真不

懂「為官之道」啊！

筆者個性耿直，為了路局千秋大業，期盼能有正常的教育訓練，甘冒「九死一生」與大不諱，還是要「打開天窗說亮話」，掀開虛偽教育訓練臭不可抑的裹腳布。之前於路工「我昨夜做了一個夢」裡已提到，運轉科強迫行車人員每月「線上學習、測驗」，因為受限於「勞基法」與現場人力「窒礙難行」等因素，被迫發展出某種「機制」，講「機制」說得含蓄與客氣了，說穿了就是作弊、造假啦！以前每個人於規章測驗前幾天，甚至幾星期，還會拿起運轉規章與歷年題庫，翻啊翻的複習，尤其是像筆者資歷這麼老的站長，考規章完全是「面子問題」，分數怎麼可以考太低？所以更是認真研習規章。如今大家衍生出新的機制，車站都派規章最強的上，可能一個人完成全站測驗，或是測驗完，下載題目全線上線照抄。那車班呢？副主任上去，可能全車班就由一個人完成，這是殘酷得不忍卒睹的事實，因為成績不外露，所以每個人也是「生平無大志，但求60分」！以前一年只考紙本一次，還可以收到實質效果；現在一年「搞」十二次，卻都是「小和尚唸經，有口無心」！

「買貨的才會嫌貨」，因為熱愛這份工作，所以對於不合理，甚至是不合法的某些作為，絕對引經據典，加以撻伐。筆者於「路工」102年7、

8月第78卷第4期「從封鎖、隔斷、保安裝置保修工作紀錄簿談規章」，及104年1、2月第80卷第1期「新年新願談工作」，都不厭其煩的闡述封鎖、隔斷、保修之差異。之前運轉科與局勞安室丟了一個沒有規章可依循的「一律於夜間保養轉轍器」規定，正所謂「上有政策、下有對策」，眾所周知大家都「陽奉陰違」，更造成現今所有「轉轍器保養」皆改成日間更簡易的「緊急注油」。如今運轉科在規章仍然未修改前，又再丟出一個「轉轍器清潔保養作業程序」，其中3-2-1：正線清潔保養-利用夜間（係指養護時間帶）無列車運轉時，值班站長依規定辦理路線封鎖（或隔斷）後，同意申請人清潔保養轉轍器。「國之將亡必有妖孽」，「睜眼說瞎話」，再次請問要依什麼規定辦理封鎖或隔斷啊？運轉科已不在乎街頭巷議，就是要「蠻幹」，真理是越辯越明，請運轉科就隔斷、封鎖、轉轍器保養辦個規章辯論擂台吧，筆者願意單槍匹馬赴京請教！早年很多單位夜間到站想申請施工，因為「月施工執行表」內並沒有該單位當日之施工項目，所以調度員都不會同意該單位之申請；而後「道高一尺、魔高一丈」，往後各單位「月施工執行表」就浮濫到每天都有工、電單位的施工項目，「山不轉路轉，路不轉人轉」，反正電腦複製、貼上太容易了，如此就可避免臨時申請時不准。見運轉規章上冊「路線隔斷及路線封鎖須知」第二十六條第四款：各施工單位如須變更月施工執行表訂定之施工日期、時間、內容時，應於施工前三日統由施工主辦單位以電報通知調度總所、轄區調度所、施工區間車站及相關工、電單

位，如涉及其他單位之施工時，應與相關施工單位商妥後再依前述規定辦理；第五款：施工單位因故臨時取消施工而未能依前款規定三日前通知時，施工負責人應於原訂施工時間二小時前，以申請單傳送或親自前往最近車站申請取消施工。但是在實務上卻沒有一個施工單位會依前述第四、五款辦理，運轉科無需訝異也甯想糾正，因為運轉科在白紙黑字沒有模稜兩可的規章上，自己就未依章而行，「己所不正何以服人」啊！偶爾就會遇到通過列車到站停車，詢問原因，司機員回答：「○○站-○○站封鎖到5點」。我的媽呀！工、電不負責任的隨性拍發「封鎖電報」，而沒有「犯錯空間」的機務單位卻認真執行「騙人的封鎖電報」，列車就活生生的等到封鎖時間結束才開車。

近來屢屢接到因為看了筆者於「路工」之投稿，頗為認同而想請筆者論述規章或批評不合理事務的電話，雖然素昧平生，但義憤填膺之情仍然溢於言表，「德不孤必有鄰」，筆者總是回答：「為了避免失之偏頗，不熟悉的事絕不評論！」因為受人之託，所以現在就來談談「站車呼喚應答機制」。「火聯會」因為今年（104年）1月樹林後英路平交道柵欄未放事件，2月14日於樹林後英路平交道宣布在路局平交道安全未改善前，所有列車通過平交道將降速行駛，引起新聞媒體的關注，「火聯會」藉此事件要求路局：「改善平交道安全、增加人力及對內附帶要求取消『站車呼喚應答機制』」。「項莊舞劍志在沛公」，改善平交道安全、增加人力馬上就獲得馬總統及行政院毛院長的重視。筆者對「火聯會」的操作給予

輕鬆小品

100分的肯定，「關鍵角色」於適當時機的關鍵動作，馬上獲得上面重視，否則「增加人力」這種如狗吠火車的議題，又不是今天才發生。104年2月16日014號副局長電：「本局『站車呼喚應答機制』，在ATP已建置完成後，依黃前副局長96.11.23開會決議辦理，自即日起取消本局『站車呼喚應答機制』，並依規章規定辦理行車業務，請查照。」路局於樹林俊英路平交道事件後，取消了「站車呼喚應答機制」，馬上造成工、電單位的強力反彈，筆者在地區勞資會議也多次替機務緩頰，解釋「站車呼喚應答機制」之由來，與安撫工、電單位應回歸施工時之「利用列車空隔與確實派人瞭望」才是正本清源之道。

所以現在就來談談當初路局「站車呼喚應答機制」之由來，「站車呼喚應答機制」應追溯至很多年前的多起「列車過站不停」事故，記得好像是斗六站某列自強號應停車辦客，司機員忘了，加上未確認進站號誌，以高速進站進入副正線時，因離心力造成車輛外傾，聽說車廂還擦撞月台邊緣。另一起就發生在多年前筆者任職的山里站，調度員老早於光復站即發布命令：「1055次（順行）交會2055次（逆行）改山里站（本來在台東站）」，當年花、東線尚未施行「CTC（中央控制）」，仍是「電氣路牌閉塞制」（但山里站下行進站到台東站號誌卻是速度控制式的「自動閉塞式」，所以於運轉規章特定事項裡，准許山里站列車得同時進站--當年台鐵列車尚無ATP裝置），筆者將先行進站之1055次號誌建立東副正線，稍後進站之2055次進入主正線，當筆者於行車室前列車監視時，發覺1055次速度異

常，司機員也在同一時間一路鳴笛（山里站北邊有曲線，因此設有進站號誌預告機，司機員與路牌車長因為都沒有確認進站號誌預告機之顯示，仍然以為山里站通過，待看到進站號誌機顯示緩速號誌才緊急鳴笛、減速...），然後以93公里高速越過11號轉轍器（副正線限速緩速45公里），在千鈞一髮之際，所幸列車總算在出發號誌機前停了下來，否則可能造成另外一個「造橋事故」。當天好像是星期五，放假之旅客、學生蠻多的，因此有不少人站立車門邊（當年仍未推行折疊門「關門通報」），然而不幸中之大幸，竟然都沒有旅客因列車的突然劇烈搖晃而墜車...！1055次路牌車長因為站立於海側準備投遞「路牌」，「路牌」於高速進站時碰觸到轉轍房而彈出，以致於站員還花了不少時間找尋「路牌」。此次「虛驚事件」雖然已過了十幾年，但當晚影像至今仍然縈繞在筆者腦海裡，久久揮之不去，可見「虛驚」的心靈陰影有多大！

因為上述「過站不停」事故不一而足，所以於范前局長時，希望車站與司機員間為了大局著想，能藉著「站車呼喚應答機制」，提醒司機員及「協助」司機員停車或通過，以避免過站不停。猶記得在醞釀「站車呼喚應答機制」時，機務單位還提出應該由車站先呼叫「停車或通過」，因為司機員之可能錯誤，車站站在「被動」協助立場，卻要求車站應該「主動」提醒司機員停車或通過，是何等荒唐？舉個例，如果開車到朋友家拜訪，來到門外，當然是我們下車按門鈴，或是先以行動電話聯絡朋友後，朋友確定我們已到門外，才會將大門打開，讓我們入內。怎麼會是被拜訪

的朋友（車站）在屋內，在還不確定訪客（列車）行蹤時，主動敞開大門或以行動電話通知訪客：「你可以進來了（○○次○○站停車）！」這違反了生活常規的認知，與「站車呼喚應答機制」的原意，也毫無邏輯可言！所幸當年運轉科還是挺起腰桿做了正確的決定，應該由司機員先呼叫：「○○站○○次接近！」，○○站再答覆：「○○次○○站停車（或通過）」。

ATP（列車自動防護系統）可以防止列車冒進號誌、控速不當或過站不停，如今因為所有列車都已加裝ATP，已完全排除了司機員可能犯的人為錯誤，所以「火聯會」才會藉著樹林俊英路平交道柵欄未放事件，要求取消已行之多年的「站車呼喚應答機制」。104年4月23日副局長21號電：壹、有關「站車呼喚應答機制」取消後，列車自動防護系統（ATP）車上設備故障時應變處理措施如下：一、對號旅客列車遇ATP車上系統故障時，司機員應通報調度員，調度員接獲通報後，發布行車命令傳達該故障列車行駛區間（該區間已加派乘務員者除外）停靠站，值班站長「主動」協助司機員「站車呼喚應答機制」，呼喚該次車「停車」，司機員更應注意列車停靠站停車措施。二、有關此措施之相關規章，後續由運務處召開會議修訂之。觀此電報：「值班站長『主動』協助司機員『站車呼喚應答機制』，呼喚該次車『停車』」，如今的運轉科怎會如此顛預而沒有章法，且沒有了當年的骨氣？司機員之唯一職責就是開車，開車時須注意進路上所有號誌，與是否有異物侵入路線內，而採取必要措施，如鳴笛、緊

軔...等，這是其天經地義的職責。ATP是司機員開車之輔助系統，其作用在提醒司機員進路上及各站號誌條件，諸如停車交會（或待避）卻不辦旅客，或是停車辦客，抑或是通過列車。就算是ATP故障，也是回歸ATP裝設前，司機員開車原本就要確認號誌之職責，如今因為擔心司機員之可能疏忽，「本末倒置」的要車站為大局著想，「主動」提醒司機員「協助」司機員停車或通過，以避免過站不停。

在反對上述措施前，我們來看看值班站長的工作，他並不是單純的「開車工」（希望他是），他平常有瑣碎的行政工作和一堆騙人的「檢查表」、「勤前教育」外，還要協尋遺失品、迴送遺失品、接受旅客申訴、抗議、接聽電話、推輪椅、事故處理，小站經常還要兼辦剪收票、售票、清潔環境（所以常被旅客笑稱：「校長兼撞鐘」）...等其他工作，和落實「走動式管理」而必須離開行車室的全站巡視，工作繁雜而多元。於花東鐵路電氣化「車站效能提升計畫」施工時，更是不支薪的現場監工，壓力之大也不遑多讓。除了上述原因外，試想如果列車交會時，值班站長已站立於月台上，無法看見行車室控制盤，所以就無從知道調度員是否臨時變更列車進路（月台），抑或是列車交會後，站外後續將進站三交會之列車行駛情形與進站號誌顯示，值班站長往往只能於月台上，以行調電話提醒後續列車司機員：「自己注意號誌狀況」，因為值班站長連列車接近與否都無從知道，要如何「主動」協助司機員告知號誌狀況？完全把ATP故障責任推給值班站長，列車萬一冒進號誌，因為他沒有「主動」通報司機

員，值班站長豈不成了「代罪羔羊」嗎？

CTC「閉塞區間」原則上都屬於「平安定位」的「開放式閉塞」，一路顯示平安號誌（相對於「險阻定位」的「封閉式閉塞」，車站需逐一建立進行號誌，司機員比較不會犯「過站不停」的錯），出發號誌皆以「平安號誌」為定位（某些站可能因為平交道關係，出發號誌會改以「險阻號誌」為定位），因此就算停車列車其出發號誌也是顯示「進行號誌」，所以才會讓司機員誤認其為「通過」而過站不停。因此當ATP故障時，車站的職責就請回歸當初制定「站車呼喚應答機制」的初衷與做法：為了避免司機員「過站不停」，於列車接近車站時，先由負責開當次車的司機員呼叫：「○○站○○次接近」，而一天接上百班車的值班站長，則於確認後回答：「○○次○○站停車（或通過）」，提醒司機員以互作確認即可。拍發電報的人到底是否瞭解規章與待過現場，還是「奉命」難為卻不敢吭聲？主事者就犯了「夏蟲語冰」的荒謬，如果因此衍生事故，連操之不在我、不負駕駛責任的值班站長都會有事！

據此引申「龍井事故」，第一時間緊咬司機員未力行「站車呼喚應答」，致肇生人員死傷，這讓所有司機員都無法接受，因為司機員的責任就是依號誌條件行車，至於是否呼喚應答只是行政命令附帶要求，以協助站、車防止彼此錯誤而已，所以「龍井事故」本質上是未於「列車空檔施工」和「未派人瞭望」。

同理可證，依號誌條件開車乃司機員職責，其車上設備故障，自當由其負完全責任，而車站則是站在道義

上協助提醒，豈可反客為主而越俎代庖。見「規章上冊270-2-1頁13、列車遇有車上設備故障時，應依下列規定辦理：（1）列車於機務段、所始發前發現ATP車上設備故障，運轉值班人員接獲司機員通報後應即更換機車（編組）或加派機車助理、司機員或機車長同乘。（2）列車於運轉途中發現ATP車上設備故障，無法由機務段所更換機車（編組）或加派機車助理、司機員或機車長時，司機員應適宜減速注意運轉，並通報行車調度員轉知機車調度員於前方適當地點更換機車（編組）或加派機車助理、司機員或機車長同乘。（3）不論ATP正常與否，試運轉列車應派雙人乘務，但無機車助理或司機員、機車長可派用時，應指派指導工務員共乘，以協助司機員之工作。」由上述規章，可見ATP車上設備故障，本來就是機務自己內部的事，車站仍然只能站在協助角色才對！

「以銅為鏡可以正衣冠，以人為鏡可以明得失，以歷史為鏡可以知興替」，筆者在現場31年，當副主管、主管也已24年，一步一腳印的走過來。剛進鐵路時，如果發現主管某種領導方式不好時，就告誡自己以後絕不可犯同樣的錯，所以「領導統御」應該還算OK，形象上「個性分明、剛正不阿」，如認為對的，一定服從，如果錯的，礙難照辦。「打開天窗說亮話」，縱使毀譽參半，仍然瀟灑的仰天長嘆：「葡萄美酒月光杯，欲飲琵琶馬上催，醉臥沙場君莫笑，古來征戰幾人回！」端午節已過，最後就以千百年前的「古來征戰幾人回」，「寧鳴而死、不默而生」，悲壯地自我放逐吧！

活動花絮 哈碼星抗議活動

攝影 / 楊木成



104年8月22日高雄港站鐵道文化園區 / 謝理事長帶頭高喊抗議口號



工會會員辦理報到集結



準備抗議記者會現場



警察隔離工會與哈碼星聯合

台灣鐵路工會新竹分會會務活動花絮

林雲瑛



時間：104年7月21日 地點：新竹勞教中心

活動名稱：第12屆第2次會員代表大會

鍾秘書選勳報告攸關會員重要權益、福利問題，目前進展情形：

1. 建議增加各業務單位人力案
2. 工種簡併案
3. 營運獎金位薪資案
4. 國定古蹟案
5. 公保年金改制案



時間：104年7月21日 地點：新竹勞教中心

活動名稱：第12屆第2次會員代表大會

選舉第10屆地區勞資會議勞方代表開票情形

台灣鐵路工會臺中分會會務活動花絮

巫華慶



2015.7.22 12:00

1. 時間：104.7.22 2. 地點：烏日工務養護總隊 3. 臺中分會第12屆第2次代表大會

4. 大會第二議程主席陳代表冠旭

5. 本分會第12屆第2次代表大會，承蒙謝理事長勝明及本分會上級指導陳常務根銘，鍾秘書選勳、游組長東巡在百忙中親自列席指導。



2015.7.22 13:29

1. 時間：104.7.22 2. 地點：烏日工務養護總隊 3. 臺中分會第12屆第2次代表大會

4. 蔡代表秋月及程代表祖剛擔任選務工作人員

5. 地區勞資會議勞方代表選舉與會代表領票情形。

台灣鐵路工會延平分會會務活動花絮

林明峻



時間：104年7月6日 地點：局本部第5會議室
活動名稱：第12屆第2次會員代表大會



時間：104年7月6日 地點：局本部第5會議室
活動名稱：第12屆第2次會員代表大會

台灣鐵路工會彰化分會會務活動花絮

陳信國



104年7月23日於臺灣鐵路工會彰化分會禮堂召開第十二屆第二次會員代表大會謝勝明理事長致詞



104年7月23日於臺灣鐵路工會彰化分會禮堂召開第十二屆第二次會員代表大會分會監事趙國基宣布選舉注意事項

台灣鐵路工會基隆分會會務活動花絮

周志成



選務人員秉持公平、公正、公開原則辦理本次選舉。



臺灣鐵路工會辦理出席餐旅服務總所車動服務部勞資會議勞方代表選舉投開票