

# 勞工

107年1、2月  
第83卷第1期



恭喜王理事天翼當選第14屆常務理事

- 臺灣鐵路107年模範勞工英雄榜
- 乘務人員的春節
- 2017臺灣工會青年研討營
- 鐵道組織改革必須從業內訓練開始
- 美國華盛頓州Amtrak出軌事故介紹



# 臺灣鐵路工會法律顧問～林律師垕君

學歷：政治大學法律科際整合研究所畢業

律師高考及格

經歷：

- \* 新北市政府第一、二、三屆勞資爭議調解委員
- \* 新北市政府勞工局法律諮詢律師
- \* 臺北市政府第三屆勞動局勞資爭議調解委員
- \* 桃園市政府勞資爭議仲裁委員、調解人
- \* 新竹科學工業園區管理局勞資爭議仲裁委員
- \* 財團法人法律扶助基金會台北分會、新北分會、士林分會、桃園分會扶助律師
- \* 桃園市機師職業工會法律顧問
- \* 全國教師工會總聯合會集體協商中心法律顧問
- \* 宏華國際股份有限公司企業工會法律顧問
- \* 壹傳媒電視廣播股份有限公司企業工會法律顧問
- \* 東森電視事業股份有限公司企業工會法律顧問
- \* 台灣高速鐵路股份有限公司工會法律顧問
- \* 富邦金融控股公司集團工會法律顧問
- \* 亞太電信股份有限公司企業工會法律顧問
- \* 全國傳播媒體產業工會法律顧問
- \* 家福股份有限公司企業工會義務法律顧問
- \* 臺灣鐵路工會第十四屆理事會義務法律顧問
- \* 信立化學工業股份有限公司工會義務法律顧問
- \* 臺北捷運工會第八屆法律顧問



曾任

- \* 臺北縣產業總工會秘書長
- \* 桃園縣社區大學協會秘書
- \* 臺灣鐵路工會研究組專員

自1989年起，行政院開始有計畫的推動國營事業民營化的政策，鐵路工會為了爭取員工生存權與工作權，發起了一連串之陳情遊說與集體抗爭行動，時任陳主任秘書漢卿經理事會議決成立對策小組，並透過關係找來幾位熱心勞工運動的學生參與，林律師亦是成員之一(當時為研究所學生)，後來鐵路工會在2003年九一一集體行動，合法取得春節罷工權，成功的阻止了臺鐵民營化，活動後對策小組解散，林律師繼續任職研究組專員一年。

林律師自學生時期開始，即熱衷勞工運動，律師高考及格後，亦不斷為勞工權益奔走，並義務擔任本會法律顧問，且多次擔任本會訓練活動之講師及協助本會處理勞資爭議案，對勞工議題研究之熱忱令人敬佩。

106年起接受張理事長文正聘任為臺灣鐵路工會第14屆義務法律顧問。



# 勞工

107年1月2月  
83卷第1期



封面：編輯部

封面裡：臺灣鐵路工會法律顧問林律師臺君

## 模範勞工

02. 臺灣鐵路107年模範勞工英雄榜…文宣組

## 勞動線上

09. 106年勞資關係研討會提案辦理情形…組訓組

18. 第10屆第34次局勞資會議節錄…文宣組

## 恭賀新禧 22

## 鐵路溫情

26. 乘務人員的春節…司機員

27. 宜蘭火車駕駛聯誼會熱心獻愛…宜蘭火聯會

## 國際交流

30. 2017臺灣工會青年研討營…鐵聯會

## 會務報導

35. 臺灣鐵路工會106年各種慰問金統計一覽表…福利組

36. 臺灣鐵路工會106年12月～107年1月資產負債表…會計組

38. 臺灣鐵路工會107年1～2月活動紀要…組訓組

39. 臺灣鐵路工會107年1～2月分會會訊…組訓組

## 揮灑天地

40. 鐵道組織改革必須從業內訓練開始…鐵道員

41. 美國華盛頓州Amtrak出軌事故介紹…無名氏

封底裡：360行行行出狀元…志浩

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](mailto:trlu0000@railway.gov.tw)、[trlu0100@gmail.com](mailto: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。

# 107 年模範勞工英雄榜

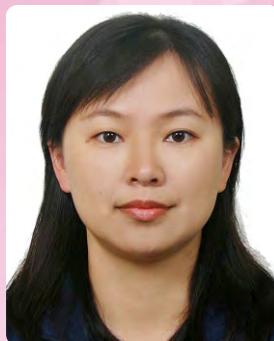
文宣組



樹林站  
陳淑靜



萬華站  
高千惠



彰化站  
陳奉媧



客服中心  
林匯庭



鶯歌站  
葉筱萍



新竹站  
方聖文



桃園站  
關岱嵐



電務處  
楊麗民



人事室  
梁淑梅



台中餐廳  
陳合珠



貨運服務總所  
謝馥鄉



人政處  
呂康帆



員訓中心  
張雪霞



花蓮機廠  
李建輝



臺北機廠轉向架工場  
許玉穎



# 107年模範勞工英雄榜



臺北機務段  
簡宏明



臺東機務分段  
鄭昆其



宜蘭機務分段  
戴義隆



新竹機務段  
邱建榮



彰化機務段  
郭錦龍



臺北機廠電力機車工場  
謝冠樹



七堵機務段  
高文德



高雄機務段  
楊進雄



彰化機務段  
廖崑奇



高雄機廠  
鍾華太



左營機務分段  
牛榮光



高雄檢車段  
蔡永圳



花蓮機務段  
楊順隆



嘉義機務段  
鄭立龍



七堵機務段  
蔡宜青



高雄機廠  
蔡幸昆

# 107 年模範勞工英雄榜



臺北機廠電聯車工場  
李佳泉



臺北檢車段  
林彰錦



花蓮機務段  
黃仁祥



新竹車班組  
陳添熙



宜蘭站  
張建龍



大甲站  
梁陵哲



高雄車班組  
呂哲嘉



臺北車班組  
鄧文義



新營站  
吳登參



臺東站  
宋志龍



綜合調度所  
簡木榮



蘇澳站  
藍倉金



嘉義車班組  
蔡炳坤



屏東站  
蔡榮祥



花蓮站  
陳哲賢



嘉義站  
熊文正



# 107年模範勞工英雄榜



和平站  
簡石金



宜蘭工務段  
謝良助



工務養護總隊  
余永吉



臺中工務段  
謝武璋



高雄工務段  
林銘添



臺東工務段  
涂俊源



花蓮工運段  
吳稚偉



臺北工務處  
吳玉柱



嘉義工務段  
賴坤信



工務處  
高順義



臺北電力段  
房慶浩



宜蘭電力段  
林以民



高雄電務段  
蘇裕翔



臺北電務段  
吳文耀



企劃處  
張祚鈞



車勤服務部  
李歸溫

## 遴選推薦「勞動部 107 年全國模範勞工」選拔



姓名：鍾宗正

服務單位：北區供應廠花蓮材料庫

資位職稱：士級 業務助理

所屬分會：花蓮分會



### 模範事蹟：

自69年到路服務迄今約38年，歷經臨時人員，而後73年考取基層服務員服務工、82年考取士級業務助理，皆任職路局材料處，目前承辦驗收業務及倉庫管理，本身學識有限但勤於學習不怕苦，電腦程度有限，仍一指神功將驗收工作紀錄做好，並與同仁一起將材料識別卡電腦化。為人無私，工作之餘協助同仁配合局各項交辦作業，完美做好工作，精神可佩。

擁有堆高機證照及簡單水電維修技術工作，如：修理漏水、電燈、馬桶、巡視發電機有無缺油及時維修補充，每月按時作發動維護工作，延長使用年限並主動每月協助簡易保養堆高機，甚至滅火器裝釘檢查等，並利用材料交貨驗收完成拆箱後廢棄之木箱，自製滅火器盒子，節省公帑，精神可嘉。

在職期間工作積極、任勞任怨、犧牲奉獻、熱心服務，對長官交辦任務戮力達成，深獲嘉許與賞識，獲獎無數，表現優異。

積極參與各項工會活動，如：92年反對臺鐵民營化、至交通部為互助金陳情案及最近工會105年1214四大訴求案等等均陸續參與，並長期擔任分會小組長及會員代表，對於員工權益極力爭取及維護不遺餘力。





# 遴選推薦「中華民國全國總工會 107 年全國模範勞工」選拔



姓名：鑾 純 樹

服務單位：臺北機廠迴轉機工場

資位職稱：佐級 技術領班

所屬分會：臺北機廠分會



## 模範事蹟：

現於迴轉機工場擔任直流馬達班領班，負責 GE 機車及各型直流牽引馬達維修保養，電樞整流子面鏟削、切溝、V 環維修等工作，是一位技術專精，工作認真負責的同仁，工作表現大家有目共睹，默默耕耘在其技術，深受同仁的讚賞與肯定。並擔任廠內教育訓練電樞維修助教，將其技術毫無保留的傳承給新進同仁。

平時熱心服務、工作認真、態度負責、細心確實、任勞任怨、熱誠助人、協助後進之輩、精進檢修技術工作，對於直流牽引馬達之拆卸維修保養，組裝測試，其工作技能使之更為流暢順利。縮短工時，使得出車也更為提早順利完工。

對於員工權益極力爭取及積極邀約同仁參與工會活動，對會員及員工權益不遺餘力居中協調，以達勞資和諧、增加效率之目的。平日關心工會事務，日常關心同事，對於新進同仁更能耐心指導並照顧有加，隨時幫助同仁解決突發狀況及協力完成各項任務，深得同仁敬重。



## 遴選推薦「中華民國全國總工會 107年全國模範勞工」選拔



姓名：王金益

服務單位：彰化車班組

資位職稱：高員級 列車長

所屬分會：彰化分會

### 模範事蹟：

歷經修火車學工、技術助理、站務員、車長、列車長服務至今，在職期間還利用公餘時間努力學習充實智能，先後完成高工補校、空中商專企管科及二技進修學院企管系學業。

工作認真，負責提供乘務同仁值乘列車所需全部備品之請領、發給，以及行調電話、補票機等之簡易故障排除及維修，熱心提供服務，發揮團隊精神，任勞任怨、敬業樂群，對於上級交付之任務均能圓滿達成並落實推動臺鐵各項業務，其能力及工作態度深獲肯定。

自98年至101年鐵安演習連續4年擔任事故列車車長；102年至106年鐵安演習指導事故列車車長及引導班，表現優良；並擔任「運輸班學員期末返段實習」助理員；104年「臺灣燈會」期間，支援新烏日站站務工作；105年「0206地震」支援新烏日站疏運工作，發揮本職技能，工作辛勞。

車班組備勤房舍設備老舊，極向上級爭取經費改善備勤房舍環境，整修完成，諸如房間門窗改為氣密式、窗型冷氣機汰換分離式空調、衛浴更新，以及臥具汰舊換新、被單枕套洗滌次數增加等，提供各車班組乘務同仁良好的休息環境。





# 「106年勞資關係研討會」勞方代表提案處理情形一覽表

## 第一案 提案人：邱賢進

案 由：替班人力應優先補足。

處理情形：運務處替班人力需求已納入本局106年請增員額2818人案內辦理，請增員額業奉核定，儘速補足替班人力。

## 第二案 提案人：王又立

案 由：車班、機班休息日的追補已在進行中，而運、機務三班的休息日追補計算方式？應追補金額及追補期限請盡速認定？

說 明：一、本(機務)處輪勤三班制排班及薪費計算依本局工作規則及106年11月13日人二字第1060004566號函，均比照運務處各項決議辦理。  
二、依106年3月22日鐵運綜字第1060008711號函，本處本案無應辦事項辦理。

處理情形：運務處

有關加班費追補，現正簽局中。

機務處

一、如說明；本處輪班三班制均比照運務處各項決議辦理，惟為避免違反勞基法或公務員請假規則等法令，本處已於105年12月28日機務處勞資協商確認新排班方式，但後因運務處工時協商遲未決，至106年10月1日方採運務勞資協商暫定版，並註明10月1日之後包含休息日等排班方式或費率「俟(運務處或人事室)定案後予以追認或補正。」。即105年12月23日-106年9月30日期間，本處並無因公務員不作為致產生薪資補發或溢領之爭議，文前合先敘明。

二、新制勞基法實施後，本局新三班制(含本處三班機務輪勤)指定連續休息24小時的休班日為休息日(105年12月19日運綜考字第1050015331號、106年3月22日鐵運綜字第1060008711號函)

三、因新班制休息日無加班出勤事實，將使同仁自106年度起，每月減少4(5)個週六出勤工資，造成實質所得降低。因涉及勞動條件變更，故本局(處)為穩定勞資關係並尊重工會決議，依據臺灣鐵路工會105鐵工福字第711號函，在完成法定勞資協商程序前，三班制輪勤人員延時工資暫照現行標準請領。

四、因局各機務分支機構工作性質不一，新制勞基法後，空班轉休息日後之排班因應不一，惟均經查均無「休息日違法排班」之各地政府勞檢確認之事實。

五、綜上，本處均依法令或相關公函辦理三班制休息日排班或款項報銷，暫無追補或認定情事，惟若人事室或主計室認定空班日仍有彈

性工時分配(0-8小時)，本處當配合盤點。至時數認定、溢領與否、補確認、法律爭訟等方式或作業，均建議由局人事或運務單位主政。六、經核算，若局簽認全局106年1月至9月份因休班日改為休息日，彈性工時異動為0，又「平日加班核列2.8小時，休息時間1.2小時」，本處三班制遵令比照運務站務約僅需補發6,120元。若局補認列休息日排班方式分項適用勞基法且三班制休息日彈性工時為1-4小時，本處三班制遵令36天休息日約需補正溢領總數(三班制輪班人員500人，每人9個月約共需繳回1萬2,411元)約620萬，若彈性工時為8小時(法定最高)，則共需補發(每員工補領約2萬9,000元)約1,450萬元。

### 第三案 提案人：賴金鋒

案 由：「非常態性」危險津貼改採分級制。

處理情形：一、有關「非常態性」危險津貼係針對臨時性、緊急突發事件之處理，並依實際工作時數核予津貼，如改採分級制，恐對現行執行面造成困擾。二、依據本局「專業人員危險職務津貼支給表」（草案），有關「非常態性」危險津貼之適用對象分別如下：

- (一)運務處：編組站車場副站長、未派運轉員之站長或副站長；非編組站或調車業務量少之車站辦理轉轍、調車、車號、引導工作人員；車班組擔任貨物列車乘務工作人員；其他臨時指派調車工作或正線保養行車設備之人員。
- (二)工務處：所屬各工務段(隊)辦理專案性、臨時性養護工作人員。
- (三)機務處：所屬因臨時派班、搶修、緊急突發事件情形奉派辦理常態第二、三級工作人員，隨車動態指導之工務員(指導)。
- (四)電務處：所屬各電力段、電務段辦理鐵路沿線電務養護、施工之監督、管理工作或專案性工作人員。

三、危險津貼之支給標準，以每小時40元，每月不得超過30小時，並依實際工作時間計支。

### 第四案 提案人：黃勝祿

案 由：退休榮譽乘車證可改為35年核發。

處理情形：本局多次函報交通部放寬榮證領用資格，惟經交通部105年11月14日交人1050802342號書函復，允不宜再行放寬領用乘車證之資格條件，並請本局適時提高領用榮譽乘車證之限制資格，或擬訂逐步取消之可行性。

### 第五案 提案人：陳清河

案 由：有關普悠瑪、太魯閣末班車開放站票，西部幹線(海線285次)是否比照辦理開放站票，讓海線地區旅客能搭乘，以免無車可坐，不能回家。

處理情形：因285次之後仍有其他列車替代，故暫不規劃開放站票。



## 第六案 提案人：黃財能

案 由：建請3085次區間快車於潮州至枋寮改為區間車行駛，讓居住於潮州-枋寮間之員工及旅客不因列車排點關係等待超過一個小時。

處理情形：因單線區間列車交會之緣故，需整體通盤考量，相關建議可納入108年時刻調整時再行研議。

## 第七案 提案人：討論小組

案 由：12月即將上路的PP親子車廂預定放於12車，由於常有大型娃娃車上下車，車長監看不易，建請改放於車長室前後。

處理情形：親子車廂是由PPD車廂改造，預計改造20輛，若將親子車廂改放至第1車，需將全數PP車廂順序調整，相關客座股座位檔、訂票系統皆需重新修正，且親子車廂放置在第1車，車長室改放置2車，輪椅車廂可能也會變動，可能會混淆車長、車站作業及旅客搭乘，故親子車廂還是放置在12車為主，請諒查。本處將請各站加強協助與引導旅客上下車。

## 第八案 提案人：討論小組

案 由：請路局再次明確函示相關單位，為保障旅客安全，辦理旅客的列車，絕不可關閉DIRS。

處理情形：本處除檢修需求外，於列車運轉時，業已通令各段乘務人員不得擅自關閉DIRS，惟因車輛運行時，遇有車門故障不能排除，且經車長隔離故障車門，並確認全編組車門皆已閉妥，且不影響旅客乘車安全後，才會隔離DIRS開車。

## 第九案 提案人：討論小組

案 由：新改造的500型車門玻璃較厚，透光度較差，夜間使用時如月台光線不足，乘務員實無法確認停車位置，請要求車站應增加夜間開燈之密度，避免乘務員誤判踩空跌落路線。

處理情形：因站務人員無法了解乘務人員所需照明显亮度，請提供需配合改善車站之月台照明，俾利轉知車站改善。

## 第十案 提案人：討論小組

案 由：列車於有列檢之車站始發，車廂編組應為妥善無故障，可是常有車門故障或廁所故障(貼封條)，詢問始發站檢車人員，卻完全不曉得狀況，故請列車於列檢之車站始發前，如有異常，檢車單位應於乘務前通知車班或單趟值班車長。

處理情形：本處業已於106年12月8日201號電報請各駐站列檢確實辦理列車始發檢查工作，如遇有故障，則應立即轉知車長。

## 第十一案 提案人：討論小組

案 由：自104年起有公告，列車上遇有需要臨時清潔工作可通知公告站，請外包公司處理。可是仍常見有車站拿支掃把請乘務人員自行清潔或要求乘務員自行連絡，請再次通告相關站落實。

處理情形：本處將拍發電報請各運務段加強督導外包車站，落實依合約辦理。遇有列車偶發不潔情形，請車站清潔人員確實上車協助清潔。

## 第十二案 提案人：討論小組

案 由：有關700型、800型編組駕駛門外常有旅客佇立或堆放物品，影響乘務員逃生動線。前於地區勞安委員會建請劃設地貼，最後機務處函復只於門上張貼貼紙，而無劃設範圍，其效用是否再請評估。

處理情形：有關駕駛室門外增設告示牌1節，業已依運務處來函標示(106年8月8日機車字第1060008211號函)，惟地上劃設地貼1節，考量視線角度，故將標示黏貼於門上距離地面150cm處，若黏貼於地面其視線不佳，且容易髒污不易辨視，恐成效不佳，本處於標示黏貼時，多不考量設置於地面，是以，黏貼於駕駛室門外，尚符合使用需求。

## 第十三案 提案人：討論小組

案 由：之前運務處有發文乘務人員夜間休息要6小時，可是彰化車班在潮州休息的2往返列車，休息時間分別為5小時38分與5小時50分，明顯與公文抵觸且潮州車站為縱貫線之終點及始發站，車次較多，應沒必要讓乘務人員休息不足再值乘務。另女性乘務員人數越來越多，需要多點時間整理儀容。請運務處合理分配車次，不然派便乘先去潮州，除浪費人力亦影響備勤宿舍的使用。

處理情形：本處將協調其他車班組（高雄或嘉義車班組）研議，調整互換值乘車次，以利彰化車班組乘務人員能有較為充裕之夜宿休息時間。

## 第十四案 提案人：王炳鐘

案 由：建請路局重新編印製運轉工作之運轉規章給乘務人員。

處理情形：本處已在規劃，預計107年底完成。

## 第十五案 提案人：羅仁富

案 由：支線路線改善(噴泥)。

處理情形：經查內灣線噴路段已列入新竹工務分駐所路線計畫改善處所之一，每月均有提報申請石碴抽換，因該所石碴分配數量有限，除內灣線外尚有縱貫線石碴抽換需求，因此採分段逐步改善，未完成改善期間，加強維護保養。



## 第十六案 提案人：江忠馳

案 由：在國定星期日現場車多、員工少及任務繁重時，勞方為了現場工作任務順利達成，而犧牲了假日出勤一天，卻強迫只補休一天，明顯違反勞基法及踐踏員工權利，傷害員工的團體榮譽心。

處理情形：本案業與提案人以電話充分溝通說明清楚，並以調整例假(於不違反勞基法第36條前提下，調整例假日及休息日)方式處理，上開處理方式業獲當事人同意結案。

## 第十七案 提案人：江忠馳

案 由：為何機班不適合人員可選擇回現場工作，現場人員有意願想擔任機車駕駛員，為何不考慮舉辦現場人員報考機班，現場人員有維修能力，更能安全駕駛機車。

處理情形：本處機班人員進用係以鐵路特考機檢工程類科為主、內部甄試為輔，如特考補充人力不及時，始啟動內招程序。

## 第十八案 提案人：邱滄銘

案 由：三班制替班人員工時計算未明確且三班制人力不足，如段方實行48小時休息日，合理嗎？

處理情形：機務處：

- 一、機務處已於106年9月20日7號電報機檢段，暫比照運務處106年9月12日工時協商會議紀錄班表排班。
- 二、俟運務完成協商且將正式班表簽局核定後，將配合全局適時且通盤檢討工時計算及人力合理性。

人事室：

據悉本案新竹機務段檢車股因人力不足，而排定原工會版本第一版(13日一輪)，給予員工48小時休息，經員工反映，段方已預計於107年1月起實施目前運務處二輪一例隔週休42日一輪之版本，給予員工60小時休息，倘段方於下月起仍未實行，邱代表將再次反映。

## 第十九案 提案人：黃財能

案 由：建議現場人員體檢由現行三年一次改為二年一次。

處理情形：一、勞工健康保護規則第11條定期健康檢查：40歲以上未滿65歲，每3年檢查1次。未滿40歲者，每5年檢查1次。

- 二、目前路局各單位，不分年齡，均每3年檢查1次方式辦理定期健康檢查。
- 三、經檢討，在年度預算不變原則下，將定期健康檢查辦理頻率由每3年1次，改為每2年1次，應屬可行。

四、後續函請各單位，衡酌單位業務特性，使同仁儘可能瞭解自身健康狀況下，可將定期健康檢查辦理頻率，由每3年1次，改為每2年1次。

## 第二十案 提案人：陳福全、林佑哲、侯玉麟、李書宏、蘇雍傑、傅玉霖

案 由：臺北機廠富岡基地目前面臨寒冷的冬天，於104年與105年的工作服治裝費皆無保留，影響員工健康甚鉅，去年勞教會已反應，至今未獲解決。請機務處於本次勞教會做出承諾。

處理情形：機務處工作服非屬福利品，如遇到履約遲延、廠商驗收不合格、保固履約不過等問題，導致當年度預算遭收回後，即無法補發。

## 第二十一案 提案人：林明祥

案 由：只要符合考上員級資格考或訓練合格人員一律要派補助理工務員職稱，考上高員級資格考或是訓練合格人員一律要派補工務員職稱。請機務處統籌運用職稱派補，以免考上有資格人員要等很久或好幾年，不符合考試原則。且缺額機務處都開那麼多人，實際能補缺額至額滿嗎？

處理情形：依交通事業人員升資考試規則第8條規定：『本考試及格者，取得其及格類別所適用資位職務之升資任用資格。』，本案將俟該段遇缺再依「本局及所屬各單位人員陞遷要點」規定辦理。

## 第二十二案 提案人：邱滄銘

案 由：建議行政處於富岡基地，新竹機務段員工食堂派員支援員額。

處理情形：本案食堂之開辦及所需員額爰由機務處主政。因本處各員工餐廳用人均顯不足，俟本案確定開辦時程，將配合檢討配置提供餐廳管理人員員額。

## 第二十三案 提案人：吳瑞隆、鄭昇富

案 由：路局提出工務單位夜班人員每週工時是否須符合公務人員每週總工時40小時之規定。

處理情形：工務處：

人事室：本處已於106年12月7日召開106年第3次工時協商會議，會中決議有關道班人員夜班制排班依據勞基法及職安法相關規定，現行排班制度並無不法，仍以現行日班轉業班(間隔10小時)，週工時36小時，本處再行敘明理由陳報人事室。另有關夜間工作時間，本處將儘快再召集勞資雙方開會研商。

人事室：

一、按交通部106年8月22日電話傳真略以，現行勞基法及公務員服務法有關每週工時之規定皆為40小時，爰本局不論公務員兼具勞工身分人員或純勞工人員，每週工時皆應遵守上開規定，倘若本局每週工作時間擬優於現行法令，已非屬內部管理事項，應先函報工時縮減案，經行政院同意後，始得列入工作規則。

二、本案倘有因業務特性而須依職業安全衛生法等相關規定縮減工時，按上開傳真意見應先將工時縮減及相關說明報部轉院核准後始得列入工作規則。



## 第廿四案 提案人：黃國榮

案 由：行車事故權責認定事實有失公允。

處理情形：行保會審議行車事故係依據本局「行車保安委員會設置要點」四、為事故審議需要設「行車事故改善暨獎懲審議小組」，針對審核組提供之行車事故原因、責任歸屬及獎懲程度等審查意見做成決議係合議制，並無權責認定事實有失公允情事。

## 第廿五案 提案人：黃安冬、陳麒岳、巫華台

案 由：有關交通部已責成臺鐵局將餐旅及貨所兩單位優先納入公司化，並已交付相關單位研議在案，已造成員工人的心惶惶，建請路局提出說明及因應方案。

處理情形：本案已電話親向提案人說明，並提供交通部106年11月10日交路(一)字第1068900284號函供參。

## 第廿六案 提案人：劉興武

案 由：積極確保森鐵員工權益。

處理情形：行政院於106年6月15日核定阿里山森林鐵路應衡酌文資保存、產權、營運、財務及人力需求等層面，為永續發展阿里山森林鐵路經營，同意由林務局成立專責單位，因2機關用人制度不同，本局將配合行政院指示辦理。

## 第廿七案 提案人：洪偉洲

案 由：應替阿里山森鐵員工確認主雇關係。

處理情形：102年5月林務局委請本局協助阿里山森林鐵路營運業務，行政院核定234名預算員額限用於阿里山森林鐵路業務，人員亦不得請調至阿里山森林鐵路以外單位，本局為管理森鐵從業人員，特訂定「交通部臺灣鐵路管理局阿里山森林鐵路管理處人員管理要點」，該要點詳細規定從業人員之甄選、進用、職階職稱、薪給、考核、陞遷等，但相關人事費用於林務局「林務發展與造林基金」項下支應，森鐵從業人員身分係不同於本局資位制人員及營運人員，而有專屬的人事制度，實屬於阿里山森林鐵路專試專用人員。

## 第廿八案 提案人：張博翔

案 由：請公平對待每位同仁，無論(運、工、機、電)。

說 明：一、在鐵路局長官心中好像只有司機員，只有列車長，他們提出的意見中，長官們皆以最速件最急件，想盡辦法解決任何問題。但是當其他同仁提出宿舍老舊、漏水、壁癌請求協助時，卻是回復因某某因素，而無法改善。

二、各業別同仁皆是鐵路局子弟，鐵路局資產，請鐵路局有系統整體性協助解決每位同仁的問題。

處理情形：一、106年12月11日本處以電話親向提案人詢問瞭解提案之緣由，提案人表示因本處上半年曾以無修繕經費公文回復無法辦理公共設施區域之修繕在案，故提出本案，請本處能協助解決同仁需求。  
二、經與提案人溝通，本處承諾後續在房舍修繕經費不足部份，簽局以超支併決算方式處理房舍修繕經費不足事宜，以解決同仁需求，提案人表示勉予接受。

### 第廿九案 提案人：張博翔

案 由：為實質能照顧弱勢同仁，建請路局重新修訂營運人員管理辦法  
說 明：一、營運人員為鐵路局最基層人力，雖然待遇為最低俸者，但工作精神及工作專業卻是不曾鬆懈，原基層服務員在今年初轉任營運人員，同仁們抱著在鐵路局奉獻半輩子，終於能有好的待遇福利，結果全部是一場空，宿舍的申請沒了，業務工薪點碰頂者的轉任營運也成了騙人的錯誤。  
二、建請路局能體恤弱勢，盡速修訂更符合人性的營運人員管理辦法。

處理情形：企劃處：

有關本局「非編制內人員」（基層服務員、營運人員等）申請借用宿舍事宜，本處已於106年12月6日請主任秘書召開「本局員工宿舍管理須知草案修訂研商會議」，經與會單位全盤討論，已確認修正內容，並於107年1月10日陳報交通部，俟交通部核定備查，上述人員即可申請借用本局宿舍，俾利照顧本局同仁。

人事室：

一、有關營運人員宿舍之申請，依企劃處106年12月6日召開「本局員工宿舍管理須知草案修訂研商會議」，已將營運人員宿舍申請納入該草案中，並依行政程序函報交通部辦理中。  
二、業務工薪點已碰頂者，轉任為營運人員後，可依本局營運人員陞遷作業規定，按陞遷作業程序，辦理陞遷評比。

### 第三十案 提案人：張博翔

案 由：為更有效提昇各單位加班費時數計算及「員工加班及獎金統計表」數據能精準正確，建請路局應設計完善的人事薪工資訊系統軟體，以便請款同仁各項作業。  
說 明：一、106年10月1日新制上路後，各單位排班作業變的複雜，各項津貼的請領對現場同仁來說還是很模糊，尤其人數多的單位，員工加班及獎金統計表數據很難去做統計且產生的錯誤也多。  
二、建請路局能重視此問題，盡速更新軟體。

處理情形：人事室：

將請各處就提供計算加班費所需內涵提供具體意見及說明後移請資



訊中心配合辦理。

資訊中心：

- 一、新版人事薪工系統針對勞基法一例一休實施，調整加班費計算，目前已經開始啟用。
- 二、人事薪工系統獎金類計算不休假日及休假補助費、年終獎金及考成獎金。
- 三、乘務旅費則於機務系統上計算，不在人事薪工系統範圍內。

各項津貼之相關規定由人事室訂之，人事室需提供明確之津貼發放方式及正確金額，資訊中心才可配合調整人事薪工系統功能。

除上開項目，如需增加更多需求，必須請業務單位提出所需資料及作業流程，並視需要邀集人事室召開會議討論，資訊中心根據所提需求設計更完善的系統。

## 第卅一案 提案人：張博翔

案 由：請評估花蓮運務段，因應新一例一休班表而裁撤的車站，是否會損及鐵路行車安全

說 明：一、10月24日431次車，在三民站內嚴重出軌，經查可能因軌道枕木腐爛所造成。花蓮運務段在此次整併後與三民站類似的簡易站一下增加近12個，在頻繁的行車狀態下，又少了人力的巡查保養，是不是會有下一次的行車事故危險發生。

二、建請路局在人力補齊後，盡速恢復原有車站編制，以維行車安全。

處理情形：一、花蓮運務段除古莊站因業務需要裁撤外，其他車站(南平、三民、東竹、山里、康樂及瀧溪站)為試辦不派值班站長車站，站場除增加監視錄影設備，平時仍會由管理站或運務段派站員辦理站場巡查及保安裝置、設備保養工作；另試辦之車站均有緊急事件、事故應變處理措施，雖然無全天派有人力，但於施行期間絕對不會影響行車安全與服務。

二、本案預定試辦半年，除隨時做滾動式檢討與修正，並於半年後全面檢討施行成果。

## 第卅二案 提案人：張博翔

案 由：請公平合理收取無資位同仁「職工福利金」。

說 明：一、無資位同仁的待遇在路局中為最少的，但在「職工福利金」的扣取上，卻是與有資位同仁待遇相當者近2倍左右，雖然金額每月約多扣取80元，但在公平正義的角度卻有極大矛盾。

二、部分工時或者是職代同仁，因在路局服務任期可能僅2-4個月，這部分同仁是否仍須強制加入職工福利會。

三、建請路局能公平合理對待無資位同仁。

處理情形：本案業提本會106年11月3日委員會共識，並做成決議，如附件。



## 第10屆第34次勞資會議節錄

文宣組

時間：107年1月16日上午9時30分

地點：本局第2會議室

主席：吳代表長智

記錄：丁鈺紋

出席人員：

勞方代表：

鍾代表雲章（兼勞方召集人）吳代表俊義（宜蘭站）、林代表大川（苗栗分駐所）、陳代表福全（臺北機廠）、吳代表長智（花蓮機務段）、尤代表仁義（新營工務分駐所）

資方代表：

何代表獻霖（兼資方召集人）、彭代表明光（運）、周代表祖德（工）、楊代表安心（機）、陳代表文晉（電，請假）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

列席人員：

杜微、陳榮彬、蔣東安、吳文益、周賢杰、彭建軒、張秋美、林達忠、施妍芝、周寶惠（鐵路工會）

### 壹、報告事項：

- 現在出席會議勞資雙方代表，均達法定開會人數，請按議程開始開會。
- 本次會議請員訓中心蔣主任東安業務報告。

吳代表長智發言1：

每位學員的經費問題奠定受訓的品質，本中心代訓經費16,000至19,000元，就教本局員工參訓費用如何支付？是否有跟著物價調整而調整？

蔣主任東安回復：

有關代訓費用16,000元至19,000元，原係臺鐵局以外機關之人員參加本中心辦理公共工程品質管理訓練班所必須繳納之訓練費用；本局人員參加各項訓練，則無需繳納費用，統一由本中心編列訓練預算支應。

其中16,000元係依據行政院公共工程委員會訂定之收費標準收取，含食不含住宿，19,400元則為含食及住宿。本中心並統一於品管班開訓前，函請外機關參訓人員將訓練費用匯入本局帳戶。

吳代表長智發言2：

優良師資當然是該員訓中心首選，但著作權是否有列入師資費用的考慮？

蔣主任東安回復：

查本中心講師鐘點費支給係比照全國各公務機關（構），依據行政院函訂之「軍公教人員兼職費及講座鐘點費支給規定」之標準支給，合先敘明。

至於講座編撰教材，是否支給撰稿費一節，未來將視本中心預算編列情形，列入研議是否支給。



### 吳代表長智發言3：

請提供員訓中心未來於富岡基地的規劃案給勞資會議參考。

### 蔣主任東安回復：

本案目前(107年)正辦理「新設富岡基地綜合實習訓練所委託規劃技術服務」招標，確認富岡訓練所設置規模及內容，再於108年辦理「富岡基地綜合實習訓練所委託設計及監造技術服務」，俟規劃內容定案再提供勞資會參考。

### 鍾代表雲章發言1：

未來教學課綱，請貴中心針對各業別核心技術課程教材彙編審核時，就其各專業本職所需，朝務實、多元及全面性為課綱主軸。

### 蔣主任東安回復：

由於本局運、工、機、電各處業務屬性特殊，分工明確，並均有其獨特之專業技術，為提高訓練成效，本中心前業已責成各處成立教育訓練審查小組，對所主辦之訓練進行訓練計畫規劃、課程設計、師資遴選、教材編撰/審查等相關教育訓練工作，以落實並完善各項教育訓練任務。

其中教材部分，前經本局106年第4次甄試訓練委員會審議通過，請各處應於107年3月完成相關科目標準教材之編撰，以應107年各訓練班學員使用。

以運務處最新編撰之「運轉規章彙編」標準教材為例，即分為運務版及綜合版2個版本，運務版供該處訓練班使用，綜合版則可供工、機、電等處之核心技術班使用，確實達成務實、多元及全面性教學使用目標。

### 蔡代表榮輝發言1：

運輸班學員返段學習為一個月，惟一個月到期，其在員訓中心之受訓成績未核定，無法派其乘務工作，請設法改進。

### 蔣主任東安回復：

- 有關運輸班成績核定問題，由於運輸班於本中心結訓後，尚須返段進行術科訓練(4週)及術科測驗(1週)，合計5週之時間，始能完成全部之術科訓練。
- 運輸班之學員結業成績必須包含學科及術科成績，為及早進行成績結算，本中心除於學科部分已多次要求運務處暨所屬講師儘速完成各考科試卷批閱，術科部分亦要求各運務段切勿拖延，務必於術科測驗結束後，即將成績送本中心彙總，以免影響本中心成績結算作業。為避免日後發生各運務段因成績尚未核定無法用人派補之問題，俟後將持續加強辦理並請運務處嚴予要求所屬加速完成各項成績評分作業。

### 蔡代表榮輝發言2：

現運務運輸班學員，只要業務類員、高員特考人員，皆要保送運輸班受訓分發現場擔任車長、列車長工作，但到實習派任後發現該員並不適任乘務工作，卻無淘汰機制，實浪費人力，又影響行車安全。

### 蔣主任東安回復：

- 本局員訓中心訓練要點第十七點已設有淘汰機制，茲臚列原條文規定如下供參：

十七、學員結業成績以學業成績計算之。長期班及中期班之篩選率為97%（註：採四捨五入進整），意即學員結業成績居於後端3%者，視為結業成績不及格，但其每1科學業成績皆達到70分（含）以上者除外。

長期班及中期班學員結業成績不及格者，得參加後續期別全部考試，或參加重訓。重訓者須自行負擔10%教材費，惟重訓以1次為限。

長期班及中期班學員經參加後續期別考試，或參加重訓後，仍不及格者，

由其本職單位註記人事資料並列入考核重要依據。

- 另建議運務處調訓學員時，是否可參照機務處司機員班，於調訓前請航醫中心或其他相關專業機構對於未來擔任車長或列車長之人員進行適性測驗，適性測驗不及格者，即不予調訓，以即時淘汰不適任人員。或請該處對於該等人員派任現場後之工作表現、績效制定考核辦法，並設計淘汰機制，以有效用人並利本局營運。

#### 尤代表仁義發言1：

住宿品質請提升，在容訓量提升之際，應強化住宿品質，以免影響訓練意願。

#### 蔣主任東安回復：

本局企劃處現辦理本中心都市計畫變更委託技術服務案，未來將於原址辦理鐵道會館建設工程，以OT或BOT方式將員訓中心結合飯店業者管理，將可提供學員優質食宿環境。

本中心對現有住宿環境亦將隨時檢視所有設備，即時更新或修護，以提升住宿品質。

#### 貳、上次會議紀錄確認：

- 確認通過。
- 10屆32次勞資會議吳代表長智發言4「本局20年票價未調整，試問貴室(主計室)有無針對20年來票價未調整虧損進行試算，以利對外釐清責任歸屬」一節，請主計室再補充說明虧損原因。

(一)本局肩負公共運輸責任，自67年度至105年度以來，因承擔舊制退撫金(1,293億元)、負擔法定優待票差(261億元)、服務性路線與小站虧損(219億元)及為支應舊制退撫金衍生之債務利息(565億元)，致累積虧損達1,110.50億元。

(二)以105年度虧損原因列舉如下：

- 老人及身心障礙等法定優待票價差額9.96億元，未獲政府補助。
- 基於大眾要求，無法裁撤之服務性路線及小站營運虧損11.37億元。
- 88年1月1日奉准加入退撫新制前，依臺灣鐵路事業人員退休規則暨交通事業人員撫卹規則，現仍支領月退撫金者，尚有1萬3千餘人，當時未按月提撥退休準備金，另自102年度起採國際財務報導準則基礎編製，舊制退休金成本一次認列後，本年度須負擔退休金、卹償金等計7.52億元。
- 自67年高速公路通車，首度出現虧損，三十餘年來負擔退撫、老人及身心障礙等法定優待票價差額、服務性路線及小站虧損等，端賴舉債支應，本年度利息負擔6.54億元。

(三)另67年至105年底支付舊制退撫金1,293億元，與短期債務1,180億元相近，故營運資金缺口主要係舉借現金支付退撫金；每年支付退撫及債務衍生的利息之營運資金短缺約40-50億元，並隨債務本息而遞增。

#### 參、討論提案：

**第一案：**請路局各單位重新清查因營運獎金併入專業加給後，路局訂定「交通部臺灣鐵路管理局職員專業加給增支層次適用對象表」適用對象表時，有部分人員適用之補償規定未及納入考量辦理而權益受損人員，如行車運轉人員等，應列冊簽局補發追溯日自106年6月1日起算，以維會員應有權益。



## 一、說明：

- (一)查路局原營運獎金支給要點中，針對部分工作內容之調整，核予增發獎金或適用較高級點規定以為補償。惟於營運獎金併入專業加給後，前開支給要點已停止適用，而路局訂定「交通部臺灣鐵路管理局職員專業加給增支層次適用對象表」適用對象表時，有部分人員適用之補償規定未及納入考量，致其權益受損。
- (二)故本會強烈要求路局不得減損會員原有權益，查路局人事室106年9月27日人三字第1060004033號函各單位，因營運獎金併入專業加給後，員工倘有權益受影響者，限期提供完整資訊送人事室彙辦；惟現況仍有會員反應，辦理行車運轉人員原領有500元獎金(即說明一所言，原營運獎金支給要點中，針對部分工作內容之調整，核予增發獎金或適用較高級點規定以為補償)；惟在營運獎金併入專業加給及危險職務津貼奉核實施後，因路局訂定之職員專業加給增支層次適用對象表，其適用對象表時，有部分人員適用之補償規定未及納入考量，致原有每月500元獎金遭停止發放；又受限危險職務津貼適用對象明列得領取危險津貼，而部分未在明列之人員仍從事行車運轉工作，卻無法領取危險津貼，雖運務單位經二次會議，將運轉員列為非常態津貼領取人員，但每月所領取金額仍不足500元，如此，該等人員雖從事原工作，卻獎金減損且領取危險津貼標準嚴苛，致其權益嚴重受損。
- (三)請路局各單位應重新清查權益受損人員列冊簽局，補發追溯日自106年6月1日起算，以維會員應有權益。

## 二、決議：

本案屬運務處內部管理事項，由運務處依權責妥處，並於下次勞資會議報告辦理情形。

**第二案：**三班制每月延長工時除2個休息日出勤計24小時外，另實際延時不足22小時之部分，以換班之交接所需之兩班重疊時間累計至22小時。

## 一、說明：

- (一)依106年6月27日運務處第5次車站工時協商會議決議，自106年10月1日起實施三班新制，每月延時以勞基法上限46小時為限，每月延長工時除2個休息日出勤計24小時外，另實際延時不足22小時之部分，由各單位定期舉辦教育訓練補足。
- (二)經查運務處業於106年12月12日運綜考字第1060014097號函(附件1)各所屬單位確實辦理，惟經現場多數同仁反應其單位並未依處函落實，實施至今多月，同仁未請假情況下，發生未領足46小時延時之情形，影響同仁權益。
- (三)為維護各單位同仁應有權益，應依內政部年2月6日(74)台內勞字第275480號函(附件2)釋：勞動基準法第32條第一項規定得延長正常工作時間之原因，其係換班、準備或補充性工作者，其中換班係指實施輪班制事業單位、更換工作班次時因工作交接所需之兩班重疊時間。
- (四)承上，說明一中實際延時不足22小時之部份，以換班工作交接所需之兩班重疊時間，每班約10分鐘計算延時，累計至22小時。

## 二、決議：

本案業由臺灣鐵路工會提勞資爭議調解，爰本次會議不討論。

## 肆、主席結論：

下次會議由資方代表周副處長祖德擔任主席，原定由人事室業務報告，因故更換由勞工安全衛生室業務報告。

散會：17時05分

己  
正



狗年大吉

2018



傑岳明哲展象銘仁輝惠寬武臺  
雍騏英佑大宸滄獻進淑學興華  
蘇陳白林柯吳邱林劉劉劉劉巫

事事事事事事事事事事事事  
理理理理理理理理理理理理

正杰泉榮隆發峰正翼巡琴政穎華  
文世清文瑞金義來天東玉宏宗隆

張陳陳賴吳江龔傅王游羅林蔡黃  
長事事事事事事事事事事事事  
事務務務務務務務務務務務  
理理理理理理理理理理理理  
理常常常常常常常常常常常常

鞠躬

恭賀新禧



監事召集人	許	世	榮	黃	安	冬
常務監事	王	炳	鐘	黃	國	榮
常務監事	徐	正	璿	蘇	威	肇
監	瞿	明	龍	蔡	清	福
監	劉	玟	鶯			

鞠躬



# 臺鐵局團體協商會議勞方代表

華麟誠富楠昌富樑立  
隆玉志昇崑勇文國又  
黃侯趙鄭余林謝黃王  
人表表表表表表表表  
集代代代代代代代代  
召協協協協協協協協  
團團團團團團團團團





## 職工福利委員會勞方代表

富民鑑進仁宏文興府聰  
添崑世賢志書聖能家顯  
黃阮張邱陳李王曾李陳  
員人員員員員員員員員員  
委副主任副會會會會會會  
集委委委委委委委委委委  
召會會會會會會會會會會  
福福福福福福福福福福福  
職職職職職職職職職職職

鞠躬

# 臺鐵局勞資會議勞方代表

局勞資召集人 鍾雲 章  
局勞資代表 蔡榮 輝  
局勞資代表 陳福 全  
局勞資代表 吳俊 義  
局勞資代表 吳長 智  
局勞資代表 尤仁 義  
局勞資代表 林大 川

## 鞠躬

# 乘務人員的春節

從除夕圍爐前開始，車站滿滿的人潮，大家肩並著肩、手裡拿著大大小小的行李，在人潮中穿梭，就是為了趕上圍爐的那一刻，當餐桌上滿滿的美味佳餚、耳裡傳來家人們的歡喜交談聲與孩童們的嬉鬧聲，此刻，座位上空了個位子，這就是乘務人員的春節時刻，時常在團聚的時刻裡缺席了，因為穿上了鐵路制服，我們就不單純的屬於家人了，而是屬於每位旅客的，也許少了陪伴家人的時間，但給了更多人可以團圓的機會，這也是另一種團圓的意義。

看似尋常的年夜飯，對於鐵路人來說並不是理所當然，因為工作無法抽身，在鐵路人的心中，早已沒有所謂的「春節」，已記不清多少的除夕夜不曾回家過年，對於這種回家團圓的奢望漸漸麻痺了，雖然沒有辦法回家，但同仁們也不會是孤單，因為鐵路是個大家



庭，了解春節回不了家的那種遺憾；懂得同仁們對於家人的那種內疚，今年的春節時刻花蓮機務段充滿了感動與溫暖，從除夕夜開始就備有菜餚，雖然比不有家人陪伴的年夜飯，但能夠讓無法回家的同仁們内心感受一絲絲的幸福，在用餐的同時彼此話家常，也能感受同事之間的友善，這種歡樂的喜悅，也算是對於無法回家團圓的人，内心的一種補償吧！





# 宜蘭火車駕駛聯誼會熱心獻愛

宜蘭火聯會

民國91年王會長炳鐘在任時，就有發起經常性募款捐助弱勢家庭或團體，民國94年劉會長浴沂在任時開始成立愛心小組，至今13年，屬於自由參加性質，按季收愛心款項900~1000元/每人，按月捐助宜蘭家庭扶助中心資助孩童，若有結餘，再於歲末濟助弱勢團體或個人。



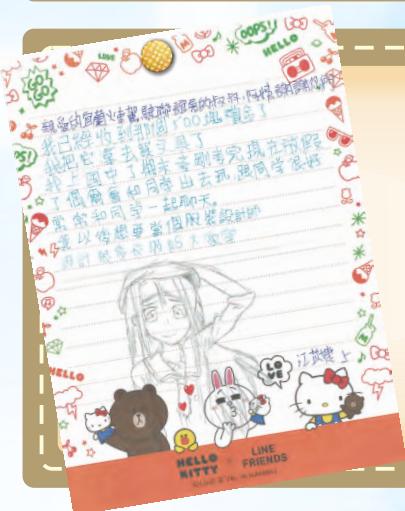
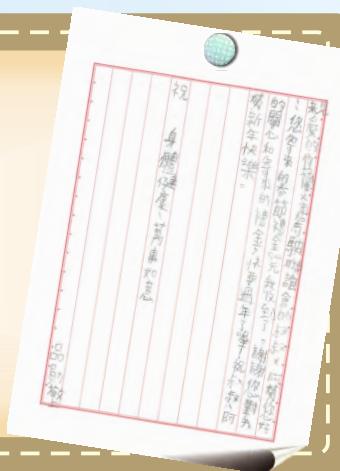
副總工程司邱國松及宜蘭火車駕駛聯誼會愛心小組致贈慰問金



親愛的宜蘭火車駕駛聯誼會的叔叔、阿姨您好：您寄來的春節禮金500元我收到了，謝謝您對我的關心和寄來的禮金，快要過年了喔！祝叔叔、阿姨新年快樂。

祝身體健康、萬事如意

品勛 敬上



親愛的宜蘭火車駕駛聯誼會的叔叔、阿姨：謝謝您們，我已經收到那個500塊禮金了，我把它拿去買文具了，我上國中了，期末考剛考完現在放假了，偶爾會和同學出去玩，跟同學很好，常常和同學一起聊天。

我以後想要當個服裝設計師，設計很多衣服給大家穿。

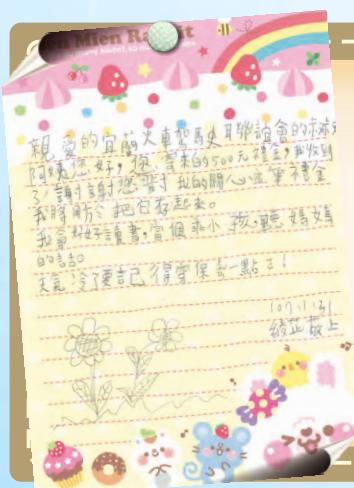
江苡婕 敬上



親愛的宜蘭火車駕駛聯誼會的叔叔、阿姨您好：您寄來的春節禮金500元我收到了，謝謝您對我的關心。這筆禮金我將用於買我的新年衣服還有鞋子，非常感謝您們的愛護，最近天氣變化大，您要注意保暖喔！新年將近祝您

新年快樂、身體健康

怡婷 敬上



親愛的宜蘭火車駕駛聯誼會的叔叔、阿姨您好：您寄來的500元禮金我收到了，謝謝您對我的關心，這筆禮金我將用於把它存起來。

我會好好讀書，當個乖小孩，聽媽媽的話。

天氣冷了要記得穿保暖一點喔！

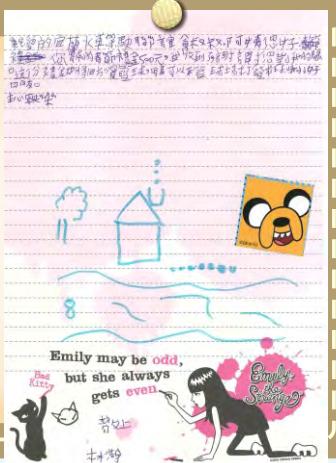
綾芷 敬上



親愛的宜蘭火車駕駛聯誼會的叔叔、阿姨您好：您寄來的春節禮金500元我收到了，謝謝您對我的關心。這筆禮金我將用於買籃球，因為可以在籃球場打籃球和我的好朋友。

祝新年快樂

品勛 敬上



親愛的宜蘭火車駕駛聯誼會的叔叔跟阿姨您好：  
您們寄來的500元禮金，我收到了，謝謝您們對我的關心。這筆禮金我會拿來繳學費跟買文具用品，商經科每學期都要繳很多的考試報名費跟科服，所以我現在每個假日都要去打工才夠我繳這些費用，再次的謝謝您們，因為這筆禮金是我很大的幫助，祝您們新年快樂。

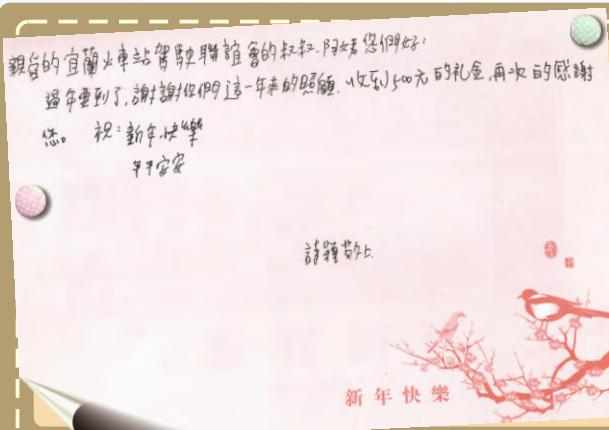
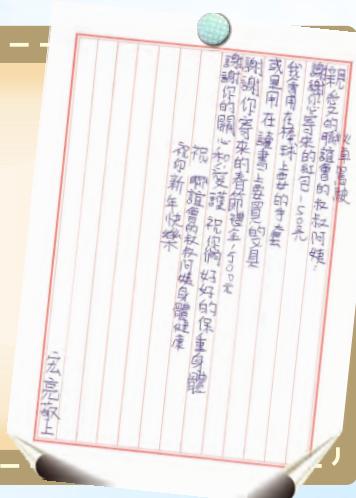
江緯杰 敬上

親愛的火車駕駛聯誼會的叔叔、阿姨：謝謝您寄來的紅包500元，我會用在棒球上要的手套，或是用在讀書上要買的文具，謝謝您寄來的春節禮金500元，謝謝您的關心和愛護，祝您們好好的保重身體

祝聯誼會的叔叔、阿姨身體健康

祝你新年快樂

宏亮 敬上



親愛的宜蘭火車駕駛聯誼會的叔叔跟阿姨您們好：過年要到了，謝謝您們這一年來的照顧，收到了500元的禮金，再次的感謝您。

祝新年快樂、平平安安

詩穎 敬上



# 2017 臺灣工會青年研討營

鐵聯會

臺灣與大陸的工會目前都是屬於勞工組織，同是為了勞工的權益為最核心的價值。但因兩岸政治環境、產業類型與發展環境等等的外在因素，造成工會的發展方向也有所差異。



2017臺灣工會青年研討營合影紀念



## 兩岸工會差異

	臺灣	大陸
政治傾向	無單一政黨傾向，不知道該相信何黨	由政府領導職工團體，無政治傾向問題
運作模式	工會民主，工會自治	由中央政府領導，省級政府配合工會運作，集中式民主
組成人員	公務人員、教師、現役軍人、國防部所屬及依法監督之軍火工業員工不得籌組工會。代表雇主行使管理權者不得加入	職工皆可加入工會。企業負責人及其近親與管理行政人員不得加入工會
協商權	自由協商，目前團體協約簽訂者不多，不具區域性或職業性團體協約	法定協商，大多為集體合同(團體協約)，若簽訂個人合同，個人合同福利待遇等條件不得低於集體合同，且區域性(省)或職業別的集體合同居多
爭議權	符合程序時，罷工受法律保障	沒有罷工情形。工會是在解決職工間的爭議問題，並沒有能力罷工

### 一、以大同齒輪有限公司為例子：

公司內所有員工約1800人，公司內的工會有28個工會，可說是各別不同廠區有各業別工會存在。在各工會底下的會員都是各廠區裡的職工，對於企業而言有一個總工會，裡面的成員都是公司內各工會裡的幹部。

### 各基層工會有兩項結合各廠部的權益與義務：

- 維護職工合法權益。
- 發動與組織職工完成生產任務與工作任務。

### 企業總工會主要任務：

- 執行上級工會與會員大會或會員代表大會上的決議
- 幫助與指導職工與企業簽訂勞動合同。對於薪資、工作時間、勞動額度、休息休假、勞動安全衛生、保險福利等與企業平等協商。
- 組織職工展開勞動競賽、技術革新、

發明創造、技術比賽...等等群眾性的經濟技術創新活動。

- 對職工進行思想政治教育，組織職工學習文化、科學與業務知識，提高職工素質。

其餘的部分與臺灣地區工會類似，如模範勞工選拔、勞安管理、女性員工利益保障、會籍管理與管理工會資產與事業等等。雖然大陸地區的工會與我們所認知的工會都稱為「工會」，但相較起來大陸地區公司的企業總工會與公司工會的模式就有如臺灣地區總工會與各地區分會的模式類似。但是，大陸地區的工會主要的功能就是保障職工能獲得應有的權利，所有職工的薪水、福利等等的待遇，基本還是參考各省分的消費能力去訂定，一線、二線、三線城市各有各的起薪水準(集體合同)。大陸地區目前還是集權主義國家，大陸地區的工會與臺灣地區工會有許多的不同處，名義上是民主，如代表、理事、工會會長的

產生都是民主選舉方式產生，但是在公司總工會、省級工會上就不是如此，這也就是臺灣地區與大陸地區的最大不同。

## 二、大同齒輪公司內有三項非常值得參考的作法：

### 1. 技術工作室：

由公司首席技師劉奇組織了一個目前為18人以他的名字為名的劉奇工作室(劉奇工作室-國家級技能大師工作室，每年評選。若為國家及工作室則有10萬人民幣補助)。能參加的人員都是公司裡各部門技能上或是知識上的佼佼者。工作室裡掛著工作室的簡介、職責、成員介紹等，另一面牆上則是當年度或是去年度技能上遇到的技術難題與詳解情況，這18人平時當生產線上有遇到無法解決的問題就由各個負責人去解決，但最重要的工作就是負責創新與技術的再提升，就有如台積電從12奈米製程進步到10奈米製程，從10奈米製程進步到7奈米製程，這些的過程中遇到的困難要克服的技術等是需要多大的心力才能解決。因此這18人也可謂是大同齒輪公司的支柱。

### 2. 師徒制：

最早由劉奇為師傅帶領著各部門技術與專業第一的人員，參加為期一年的技能突破與創新的團隊，使他們自我擁有的技能能夠再提升。各參訓人員雖然為各單位裡技能與知識上的佼佼者，但開始的前三個月，劉奇大師還是會給他們各個不同的工作目標要完成，若三個月內可以完成這項工作則表示真的有能力參加這樣的團隊，接著就進入到創新與技能提升的領域。若三個月內無法完成工作目標最多再給2個月的時間完成，真的都無法達成只好退出團隊。各個完

成一年訓練的團員們，在技能與創新上有了許多突破，這些經驗也帶給他們更多的能力去參加省級或是全國級的技能競賽，若是在競賽上取得不錯的成績，表示自我的技職也有一定的水準，在公司裡也可以如同劉奇大師一般，開始收徒，讓真正的專業技能可完整的傳承下去，當然企業也會讓這些師傅得到一定薪資上的提升，感謝他們為企業帶來更多的利潤。



大同齒輪-師徒制學習



大同齒輪-師徒網路關係圖

### 3. 企業內競賽，鼓勵參與企業外的各研發創新比賽：

大同齒輪公司主要是做車輛變速箱，對於產品的精密度就格外重要，因此企業也鼓勵著自己公司的員工參加設備改良或是成本的降低的比賽，就有如路局之前舉辦的QCC競賽。甚至鼓勵他們直接參加對外的比賽，不論他們參加



的是哪種競賽，只要得名次，參賽內容對於企業發展是有正面幫助，企業都會給得獎員工實質上薪水的提升(非一次性獎金，而是像是薪資一般增加至薪資裡，若是參加的比賽可以得到省或是中央的補助，也不因有了A補助，B補助就不能領取，而是可以疊加上去的)。因此，大同齒輪公司內的員工幾乎都非常喜歡參加各項的競賽，不停的去研發、創新、因為得到的獎勵不是一時的，而是最實際的-薪資上的提升。



大同齒輪-5小競賽



汾酒廠全景

此外，山西省汾酒股份有限公司此企業對於自身員工的權益更是有公司的一套作法。除了基本的員工宿舍之外，若是已經成家的員工在外租屋也是有補助，還自辦了小學、中學，讓有小孩的員工們可以直接在企業裡的學校就讀，甚至還開立了大學，除了讓有意願加入

汾酒企業的人們可以在學生時期就了解產業，也讓能進入企業的員工更快的融入工作環境，甚至更開設了老人大學，讓退休的企業員工能在退休之餘學習新的知識，也可以跟同事們繼續連絡感情，讓退休生活更多彩多姿。



汾酒-劉江生竹葉青酒工作室

在汾酒集團旁也有著汾酒集團的飯店，為了要提升飯店的來客數，飯店裡特別提供在市面上完全買不到的汾酒給來汾酒飯店的客人品嚐。這些特殊的酒類完全由廠裡面國家級技能大師劉江生的「劉江生技能大師工作室」負責研發。另外汾酒企業對於產品的行銷也是有著很特別創意，除了一般每年的第一道原漿有做成紀念酒外，對於不同需求的客人還可以有客制化的產品，如父母結婚週年的紀念酒、壽酒、慶祝小孩成長的酒，都可以來訂購，可以提早5年、10年，甚至更早的時候就準備好，讓接受禮物的人更能感受的送禮者的用心。



汾酒-產品



汾酒-給父親的酒

## 劉奇小檔案

- 1990年進入大同齒輪有限公司。
- 2003年全國質量專業技術人員職業資格證書(中級)。
- 2005年負責工段裝備之變速箱5萬個，一次裝備合格率高達95%以上。
- 2006成為山西省職工技術創新能手。
- 2010年獲得全國模範稱號。
- 2012年劉奇技能工作室正式掛牌。
- 2013年山西省人社廳、山西省總工會以劉奇之名命名了「劉奇技能大師工作室」，給予資金和制度上的支持與保障。
- 2017年劉奇技能工作室獲選為國家級技能大師工作室。



## 劉江生小檔案

- 18歲進入汾酒集團。
- 22歲擔任釀酒大師傅。
- 1992年調派至感官檢評室，開始實質意義上的品酒。
- 2005、2010、2015年連續獲得全國白酒品酒職業技能競賽優秀選手稱號及證書。
- 2008年被山西省國資委評為省國資委黨委聯繫的高級專家及頒發高級專家證書。
- 2012年被山西省人力資源及社會保障廳授予「劉江生技能大師工作室」。
- 2017年劉江生技能大師工作室獲選為國家級技能大師工作室。



解嚴後的臺灣，勞基法(工廠法的延伸)在當時彷彿只是徒具形式的一部法令，並沒有多少工會願意起身作實質的挑戰。1984年勞基法實施，但政府與路局會計單位總以「預算不足」及「臺鐵為虧損單位」為由，拒絕發放延時工資。此事件隨即引起臺鐵員工不滿，其中又以負責駕駛火車、長期處於加班狀態的司機員抗爭最為激烈。直到1987年火車司機員聯誼會成立後，私底下於隔年5月1日以「集體休假」的形式進行罷工，才迫使政府面對臺鐵局的問題，接下來也直接影響了1988年苗栗客運產業工會的「苗栗客運罷工事件」。

隨著各工運活動的政治影響力慢慢的提升後，保護勞工的法案一個接著一

個通過，這些法案的通過都記錄著工運的歷史。直到2008年開始的團體協約法、勞資爭議處理法及工會法的修正通過後，臺灣勞工的勞動保護架構才慢慢趨於完整，而這些工運的成果也已經歷20多個年頭。目前大陸的工會發展就有如剛解嚴的臺灣，工運活動才開始萌芽，看到他們目前的組織狀況與營運模式與20多年前的臺灣工會類似，要走到臺灣工會目前的經營與運作方式還有非常一大段路要走。雖然大陸地區的工會運作模式尚不能稱為真正民主，但大家都樂見大陸地區工會的成長，畢竟都是為了員工的福利待遇，也期望他們的工會能成為有實質影響力的工會。



# 臺灣鐵路工會106年各種慰問金統計一覽表

福利組

項目 月份	因公 受傷	因公 涉訟	一般 傷殘	因公 傷殘	一般 傷病	災害 慰問	死亡 奠儀金	申請奠儀金 死亡會員	申請互助慰問 死亡人員及日期
								1000	10000
1月份	人	12	1		102	2/2000	3	劉○廷 徐○銘 鄧○森	劉○廷 105.10.20 徐○銘 105.12.6
2月份	人	2			33		1	李○安	李○安 106.1.23
3月份	人	2			38		3	許○陣 林○進 陳○勳	邱○仁 105.9.4
4月份	人	8			36		1	李○誌	陳○勳 106.3.7 林○進 106.2.20 李○誌 106.3.5
5月份	人	2			34				
6月份	人			3	34				
7月份	人	10	3		35		4	李○郎 王○花 盧○河 林○桐	林○發 106.6.1 王○克 106.4.24 李○郎 106.6.26 盧○河 106.6.13
8月份	人	4			39	3/5000			林○桐 106.6.30
9月份	人	10	1	1	35		2	蔡○恕 楊○年	蔡○恕 106.7.18 楊○年 106.8.12
10月份	人	8		1	36				
11月份	人	2			42		2	吳○穎 黃○信	
12月份	人	6		1	35				吳○穎 106.8.26 黃○信 106.10.29
累計	人	66	5	3	3	499	5	16	
	元	66,000	50,000	15,000	30,000	299,400	19,000	48,000	

## 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 106 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	200,940	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	18,491,435	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	198,966
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	420,420
預付款	200,000	暫收款	0
定期存款		代收付-勞保費	16,072
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	19,994
團保履約保証金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	0
固定資產		代收付-本會活動費	61,627
房屋及建築	594,447	代收付-團保費	14,101,176
累計折舊	(77,239)	代收付-互助慰問金	921,600
什項設備	448,266	抗爭基金	97,725
累計折舊	(151,249)	應付款	157,659
會務發展基金專戶	12,793,005	存入保證金	2,000,000
會址專戶	16,965,689	固定資產準備	814,225
		會務發展基金準備	12,793,005
		資產變賣(會址)	16,965,689
		歷年累計結存	17,737,721
		本年度餘額	737,069
合 計	67,054,713	合 計	67,054,713



# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 107 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	198,631	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	14,336,976	暫收款-勞動部補助款	11,765
分會及本會週轉金	138,500	暫收款-稅金保留款	204,322
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	235,851
預付款	0	暫收款	0
定期存款		代收付-勞保費	16,072
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	19,994
團保履約保証金	2,000,000	代收付-本會福利金	0
存出保證金	0	代收付-活動費專款	0
固定資產		代收付-本會活動費	62,049
房屋及建築	517,208	代收付-團保費	11,217,930
累計折舊	(6,465)	代收付-互助慰問金	37,000
什項設備	548,674	抗爭基金	97,725
累計折舊	(15,471)	應付款	157,659
會務發展基金專戶	12,993,189	存入保證金	2,100,000
會址專戶	17,151,545	固定資產準備	1,043,946
		會務發展基金準備	12,993,189
		資產變賣（會址）	17,151,545
		歷年累計結存	17,737,721
		上年度餘額	737,069
		本年度純額	(510,131)
合 計	63,313,706	合 計	63,313,706

# 臺灣鐵路工會107年1月-2月活動紀要

日期	單位	行事曆
107.01.08	本會	運務 107 年車班組工時協商第1次預備會議
107.01.09	本會	職工安全衛生委員預備會議(106 年第4次)
107.01.10	本會	第 14 屆第2次事業管理委員會議
107.01.15	本會	菸酒工會聯合會針對公司化議題來會交換意見
107.01.15	本會	路局第 10 屆第34次勞資預備會議
107.01.16	本會	工務工時協商預備會議
107.01.18	本會	107 年鐵路模範勞工選拔會議
107.01.19	本會	勞資爭議協調-提高春節出勤獎金發放為 1 日 2,000 元及本(106)年9月 30 日前休息日之給付，惟路局未依勞動基準法新制計給。
107.01.23	本會	第 14 屆第 13 次常務理事會議
107.01.23	本會	本會第 14 屆第 11 次常務監事會議
107.01.23	本會	局團體協約第 282 次協商預備會議
107.02.05	本會	餐旅服務總所第10屆第15次勞資預備會議
107.02.06	本會	第 14 屆第 14 次常務理事會議
107.02.08	本會	107 年第1次勞工退休準備金監督委員會預備會議
107.02.21	本會	路局第 10 屆第 35 次勞資預備會議
107.02.21	本會	團體協約電務工時協商預備會議
107.02.22	本會	局團體協約第 283 次協商預備會議
107.02.26	本會	107 年第1次工務工時協商預備會議



菸酒工會聯合會針對公司化議題來會交換意見



路局第10屆第35次勞資預備會議



運務107年車班組工時協商第1次預備會議



工務工時協商預備會議



# 臺灣鐵路工會107年1月-2月分會會訊

日期	單位	行 事 隸
107.01.16	臺中分會	辦理臺中新進準會員研習
107.02.02	高機分會	第12屆第21次理事會議
107.02.05	嘉義分會	第12屆第21次理事會議
107.02.07	基隆分會	第12屆第21次理事會議
107.02.07	宜蘭分會	第12屆第21次理事會議暨春節至現場慰勞各小組激勵會員士氣
107.02.06	新竹分會	第12屆第21次理事會議
107.02.07	彰化分會	第12屆第21次理事會議
107.02.09	高雄分會	第12屆第21次理事會議
107.02.09	臺東分會	第12屆第22次理事會議
107.02.13	臺中分會	第12屆第21次理事會議
107.02.23	基隆分會	辦理107年春節聯歡會
107.02.23	臺南分會	第12屆第21次理事會議
107.02.26	北一分會	第12屆第21次理事會議
107.02.26	北機分會	第12屆第21次理事會議
107.02.27	花蓮分會	第12屆第21次理事會議
107.02.27	延平分會	第12屆第22次理事會議



臺中分會辦理新進準會員研習



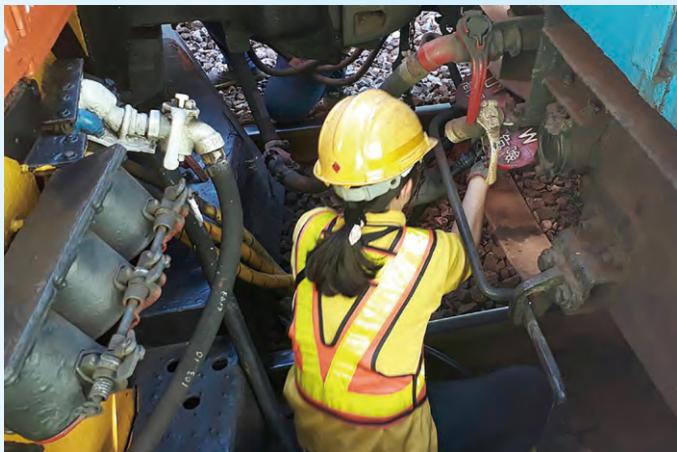
宜蘭分會春節至現場慰勞各會員



北一分會第12屆第21次理事會議



延平分會第12屆第22次理事會議



# 鐵道組織改革必須從業內訓練開始

鐵道員

組織人才的流失，除了大量的退職潮是一大衝擊外，具生產年齡人口減少也是一大主因，組織內部新血汰換率下降，造成老年人退休，年輕人卻不進來的局面，此時除了組織人力明顯短缺外，技術的傳承也是需要深入探討的問題。

在鐵道制度完善的日本，認為員工的職場訓練、經驗分享與技術的傳承十分得重要，近年來積極的改變勞動的條件，並著手於業內訓練，業內訓練是一項可以用來發展企業管理人員技能的技術，所謂管理人員，就是指企業內負責指揮下屬員工工作的人，然而這就像一個網絡一樣，先將管理人員訓練好後，在由其去培訓另一批人，就能使經驗與技術能傳承下去，使組織中專業的技能得以永續，然而其管理人員及其智力也是組織的資產，一樣具有相當大的競爭優勢。

業內訓練的優點是：簡單、直接，便於操作。如果管理人員使用的工作培訓方法是真實的、是可靠的，員工工作

上的標準化程度與可控程度，則得到可預期每一項工作的結果，因此而產生穩定性，運營也得以保證。管理人員利用自己職場的經驗與技能，而不是手頭上的參考書籍，來培訓員工，藉此彼此合作也產生了一種情感與合作的精神，這樣的工作氛圍是和諧的，而不會是敵對的。當人們能積極主動地貢獻自己的聰明才智時，組織就能夠獲得巨大的生產力和競爭優勢。

因此實施業內訓練除了能育才，也是留才的好方法，人才的流失，對組織而言所帶來的影響，既有有形的，也有無形的，優秀員工離職所造成的損失是開展組織人才危機管理的前提，企業要被迫支付以下成本有，原本良好的團隊因某些核心員工的離職而遭到破壞，執行中的任務因此被迫中斷，企業經營效率大大降低；其次，優秀員工離職後，所留下的職位空缺迫使組織必須重新花費成本培養或是尋找接替者，其間所耗費的時間成本，所以育才與留才二者一樣的重要。



# 美國華盛頓州 Amtrak 出軌事故介紹<sup>1</sup>

無名氏

2017年12月18日上午7時40分，一列美國國家鐵路客運公司(Amtrak)所屬的第501次喀斯喀特山脈號(Cascades)行駛至華盛頓州杜邦市(DuPont)時，在一處橫跨5號州際公路的高架橋上發生出軌事故，這起事故造成列車上三位旅客死亡，並造成列車上旅客與公路用路人計一百多人輕重傷。



圖1：2017年12月18日Amtrak列車出軌情形

喀斯喀特山脈號是行駛於溫哥華-西雅圖-波特蘭的定期列車，列車由2輛機車與12輛客車編成行駛，最高營運速度可達79英哩/小時，根據統計，這條路線2016年的旅運量計有792,481人/次。

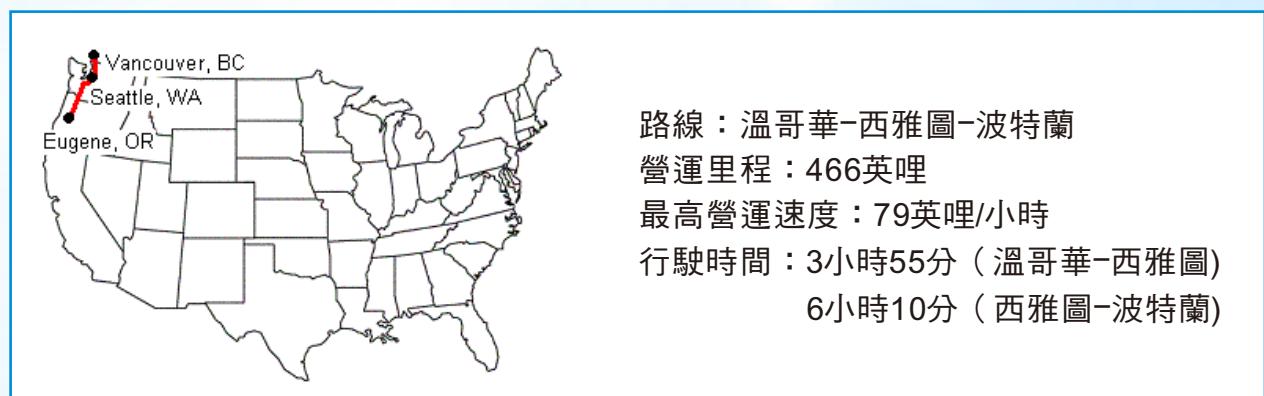


圖2：Amtrak喀斯喀特山脈號營運路線



圖3：喀斯喀特山脈號列車編組(1P+12C+1P)

值得注意的是，這次事故發生在新開通截彎取直的路線上，第501次喀斯喀特山脈號也是行駛在新路線上的首班列車，這條新路線是為了消除原有舊路線上一處納爾遜貝內特單線隧道。從2005年開始辦理可行性研究，歷經12年的設計、土地徵收及建造程序，終於在2017年年中竣工，並於2017年12月18日開通旅客服務。

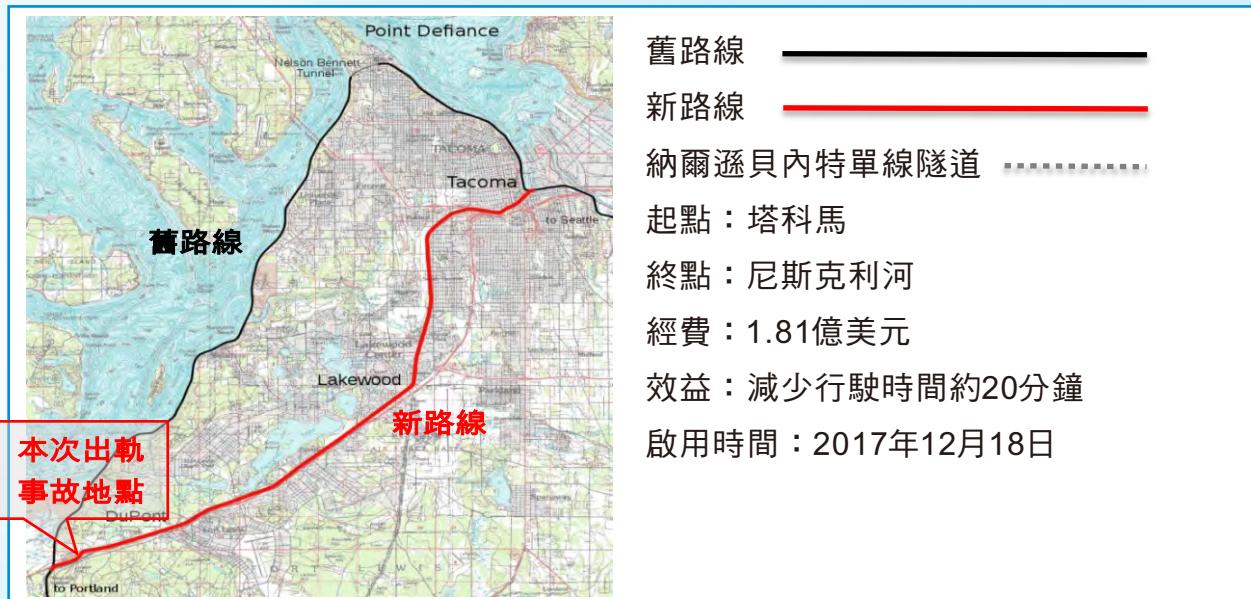


圖4：截彎取直路段圖說

這條新開通截彎取直的路線，約略接近新路線與舊路線南端交會處，從地圖上及事故現場照片可以發現，出軌發生在一處小半徑曲線彎道，而該彎道前方的路線屬於筆直的直線路段。



圖5：Amtrak出軌事故地點



圖6：Amtrak出軌事故位於曲線路段

本次事故發生後，美國國家運輸安全委員會(NTSB)立即成立專案小組趕往現場調查，於官網公開徵求目擊者。在NTSB的事故報告正式公布前，我們可以先從幾個面向來判斷本次事故發生的成因：

### 1. 路線條件：

這次事故路段發生在1.81億美元打造的新路線上，從現場照片判斷，該路線條件及鋪設強度相當良好；惟整體路段線形較為不良，在一筆直路段後突如其来的小半徑曲線，在鐵路工程建設時應盡量避免這種設計，除了對司機員在運轉上的效率造成相當大影響外，也使旅客乘車舒適感降低。

### 2. 人為疏失：

根據NTSB主任委員Bella Dinh-Zarr在新聞記者會中表示，調查小組首先將調查列車是否超速，調查人員向媒體透漏，該高架橋曲線段的速限是每小時30英哩(約每小時48公里)，在曲線段前方、前方2英哩處均有速限標示，但根據紀錄司機員以時速每小時80英哩(約每小時128公里)的速度行駛通過。另根據華盛頓郵報報導，從「transitdocs.com」(一個專門偵測Amtrak列車地理位置和速度的網站)在事故當日07:34所偵測到第501次車的行駛速度為每小時81英哩。



圖7：30英哩速限標誌位置

### 3. 系統不完備：

Amtrak公司執行長Richard Anderson坦承，目前此路段尚未裝設列車有效控制系統(PTC；Positive Train Control)，該系統是透過GPS衛星定位系統及無線資料傳輸，以連結列車與號誌、平交道等設備，提供司機員最有效率的運轉曲線，可有效減少人為操作的疏失，當司機員超速或冒進號誌時，會主動介入使列車停車，惟在這條新鋪設的路線上並未裝設此設備。



圖8：根據報導07:34偵測到501次行駛速度為81英哩

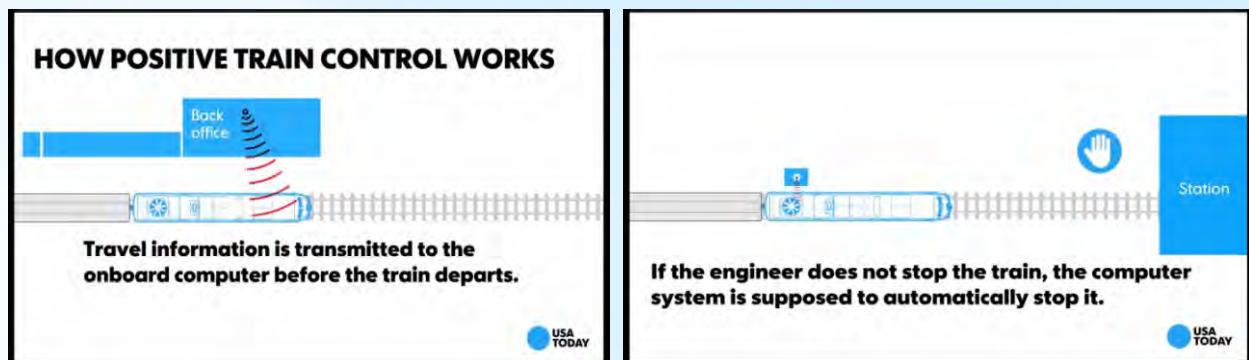


圖9：PTC系統的原理與自動介入

美國國會原本要求各業者應於2015年12月31日前全面加裝PTC，但這項作業實施的進度比預期慢，因為安裝經費過於龐大，加上各業者的反彈及壓力，安裝PTC系統的期限一再延後，雖然將期限延長到2018年12月31日，但各業者持續反彈。目前已將條件放寬，如果鐵路業者提出PTC的裝設目標期程與進度管控，則准許該業者延期至2020年完成裝設。根據聯邦鐵路管理局(FRA)2017年第二季的統計數據，Amtrak目前僅有49%的機車及67%的路線裝設有PTC系統。

### 本次事故給臺鐵局的借鏡

臺鐵局所有營運列車及路線全數裝設有ATP系統，該系統設計用來輔助司機員，以最安全及高效率的方式駕駛列車。當司機員依照規章及速限駕駛時，ATP系統不會介入，當司機員超速時，ATP將會發出告警並介入使列車停車。因此在ATP的監控下，所有線上營運列車不會有超速的情形發生。惟司機員仍應自我精進本質學能，除了熟記相關運轉規章外，並需瞭解路線上所有速限及相關號誌，提升自我專業價值，以提供給旅客最安全無虞的乘車環境。

註解1：本件事故分析之資料來源，係參考國外電子媒體、NTSB事故說明、Amtrak官網等資訊彙整，正式調查報告仍應以NTSB調查報告為主。

# 360行，行行出狀元

志 浩

這工作....

給人第一印象很吃虧

我既不辦公也不穿白襯衫

工作就是伴著軌道相關

這是自己所選的，我概括承受

不偷不搶不犯法，用不著鄙視我

香蕉、芭樂、蘋果各有所愛

自己走的路我自己清楚的很

360行，行行一定會出狀元的



# 空氣污染防制大作戰

## 紅害減半擴大行動方案

要求國營事業達到超低排放

加強餐飲業油煙、道路、營建工程及河川揚塵的管理

加速老舊車輛汰換

## 空氣污染防制法修正

加強燃料及有害污染物管制

加強交通工具及其他機具排放管制

提高罰鍰與加重罰金，建構追繳不法所得利益

新增檢舉獎金及吹哨者制度



## AI時代，來了！

台灣AI行動計畫(2018-2021)

全面啟動產業AI化

整合5+2產業創新，發展100個以上的AI應用解決方案

客製化生產、金融服務、生技醫療、智慧居家、智慧交通、智慧零售、自動駕駛……



行政院

Executive Yuan

政策廣告 歡迎轉貼

CC BY-NC-ND

資料來源：行政院科技會報辦公室



發行人：張文正  
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：張文正  
委 員：江彩雲、陳耀南、王志國、江忠驥、陳宏明  
洪偉洲、徐明煌、林成璋  
主 編：吳長智  
編 輯：林佩怡  
特約攝影：陳振芳、楊永蔚、陳明哲、徐邦堯、林志浩  
李晁鳴、周敬浩、許育銓



工會QRcode