

# 延攬外國特定專業人才 卡方便!

4證合1 自由尋職及轉換工作  
工作許可・居留簽證・外僑居留證・重入國許可



行政院  
政策資訊 數位轉機 資料來源：國家發展委員會

## 10大政策 提高薪資

### 5項短期政策

公部門主動解決低薪	薪資水準列入政府採購及頒發獎項之加分項目	鼓勵企業加薪
薪資透明化	提高時薪	

### 5項中長期政策

增加投資	加速產業升級	降低受薪階級負擔
提升人力素質	降低學用落差	

行政院  
政策資訊 數位轉機 資料來源：行政院

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、江忠誠、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、李昞鳴、周敬浩、許育銓



工會QRcode

# 路工

107年5、6月  
第83卷第3期

## 107年臺灣鐵路工會 青年幹部訓練



- 第7屆鐵道盃慢速壘球錦標賽活動再創佳績
- 為民喉舌
- 文化保存與環境如何抗衡
- 臺灣鐵路工會青年部研討會議題辯論
- 國際勞工團結中心交流



# 路工

107年5月6日  
83卷第3期



封面：編輯部

封面裡：人生圓夢 樂於學習 - 臺灣觀光學院76歲研究生：葉日洋

## 勞動線上

- 02.第7屆鐵道盃慢速壘球錦標賽活動再創佳績...吳長智
- 03.第10屆第37、38次局勞資會議節錄...文宣組

## 職場紀實

- 16.2018年模範勞工九州交流參訪活動...模範勞工
- 20.為民喉舌...議言堂
- 21.論國營鐵路私有化...小員工

## 鐵道風華

- 22.東北角鐵馬道-草嶺隧道的昔與今...小問問
- 24.百年老店非一成不變...吳長智
- 26.7/7仲夏寶島號最終回，再見囉！！...晁小鳴
- 28.文化保存與環境如何抗衡...鐵道迷

## 組織訓練

- 29.臺灣鐵路工會青年部研討會議題辯論 - 臺鐵公司化好不好...研究組
- 32.臺灣鐵路工會107年新進會員研習班記實...組訓組
- 33.臺灣鐵路工會107年度會務人員研習...總務組
- 34.臺灣鐵路工會107年路工月刊編輯委員教育訓練...文宣組

## 會務報導

- 35.國際勞工團結中心交流...研究組
- 37.臺灣鐵路工會107年4~5月資產負債表...會計組
- 39.臺灣鐵路工會107年5~6月活動紀要...組訓組
- 40.臺灣鐵路工會107年5~6月分會會訊...組訓組

封底裡：107年青年部研討會...研究組

封底：廣告

## 徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月15日前截稿，本刊各園地內容包含工會活動、勞工問題、福利措施、鐵路旅遊、美食、營運服務、國內外新知、短篇小說、散文、詩歌、漫畫等，歡迎各界先進踴躍投稿，來稿請以電子檔傳送到本會電子信箱：[trlu0000@railway.gov.tw](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。

## 第7屆鐵道盃

# 慢速壘球錦標賽活動再創佳績

吳長智

「鐵道盃」慢速壘球友誼賽係由各交通機構輪流主辦，今年已是第7屆。

為培養團隊默契，路局代表隊於今年1月至4月間歷經4次集訓，期間代表路局參加107年花蓮縣「迎新盃」慢速壘球錦標賽及107年花蓮縣太魯閣慢速壘球邀請賽，均屢獲佳績，全體球員致力團結為本局爭取榮譽的精神，有目共睹；在代表隊球員齊心合作下，發揮團隊精神，展現平時壘球實力，於今年4月28日在岡山環保公園棒球場舉辦之第7屆鐵道盃慢壘賽，力克其他10支隊伍勇奪冠軍，值得一提的是，路局已連續兩年獲得冠軍，明年可望將金冠軍獎盃永留路局。





# 第10屆第37次勞資會議紀錄

文宣組



**時間：**107年4月17日上午9時30分

**地點：**本局第2會議室

**主席：**尤代表仁義

**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）、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）、黃代表宗欣（工）、楊代表安心（機）、劉代表裕庭（電）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

**列席人員：**馬林源、張秋美、周賢杰、朱秀蓮、郭惠葉、林宜靜、王毓僑、周寶惠（鐵路工會）

**壹、報告事項：**

- 一、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。
- 二、本次會議請人事室馬主任林源業務報告。

**吳代表長智發言1：**

請說明營運人員進用時程，並應明確訂定營運人員不得調動之規定。

**馬主任林源回復：**

營運人員預定於7月考試，10月報到，限制轉調規定將於簡章中訂定。

**吳代表長智發言2：**

簡報第24頁顯示資位人員薪資重疊問題，請教人事室後續之因應計畫。

**馬主任林源回復：**

鑒於不同資位薪點重疊比例高，甚至跨級同薪，造成「不同工卻同酬」，影響人才擔任主管職意願，本局業依行政院106年5月18號函示，檢討現行待遇制度，研析可與未來整體待遇制度接軌之薪給制度，以激勵同仁積極向上之企圖心。

**吳代表長智發言3：**

年金改革中，銓敘部曾要求本局重新針對危勞部分報部，請人事室提供報部時程。

**馬主任林源回復：**

銓敘部依「公務人員退休資遣撫卹法」第17條及第19條規定研訂「公務人員危險及勞力職務認定標準草案」，並於106年12月5日函陳考試院審議，查前開認定標準草案第7條規定略以，原經銓敘部認定之危勞職務及退休年齡，得繼續適用至107年12月31日。第2項規定原經銓敘部認定之危勞職務及退休年齡，

應由權責主管機關依本標準規定重新認定，並於107年12月31日以前，送銓敘部重新核備；逾期未經銓敘部重新核備者，原經銓敘部認定之危勞職務範圍及退休年齡，自108年1月1日起，不再適用。

惟查前開認定標準草案迄今尚未公布施行，為恐重行檢討報部作業不及，業提供標準草案予機務處(本局現行危勞降齡職務為機務司機員、機車長、機車助理)請其先行依該標準規定重新認定並預作準備，俟考試院公布該標準施行日後，將彙整機務處提供評估認定資料，儘速報交通部轉銓敘部核備。

#### **林代表大川發言1：**

本局離職率有下降趨勢，而報到率卻未提升，應如何改善？

#### **馬主任林源回復：**

- 一、106年報到率85%，比率較往年高。
- 二、在技術面寬估考試職缺及提報增額錄取員額，以補足未報到人員職缺。
- 三、另為員工因長期待遇低落且無實質福利，導致人力流失問題嚴峻。本局積極研議配合業務特性提供相關給與，奉行政院同意將營運獎金併入專業加給，及核定修正「交通部臺灣鐵路管理局專業人員危險職務津貼支給表」，擴大危險津貼適用範圍，並依行政院106年5月18號函示檢討現行待遇制度，研析可與未來整體待遇制度接軌之薪給制度，以期延攬、留用及激勵人才。

#### **林代表大川發言2：**

鐵路特考與高普考時程有無錯開之可能性。

#### **馬主任林源回復：**

鐵路特考與高普考為考選部主辦，據悉2項考試均屬大型考試，由於考量場

地問題，須利用學校暑假期間辦理，目前考選部已公告107年考試時程，仍依往例於六月初辦理。

#### **鍾代表雲章發言1：**

建議參與產學合作學生朝向主管方向培育訓練。

#### **馬主任林源回復：**

本局目前計有6所簽約產學合作學校，由於本局資位人員、營運人員皆以考試進用，本室正研議相關突破之可行作法(例如:修正營運人員甄試作業要點)，預計在5月份將相關計畫報部。

#### **鍾代表雲章發言2：**

阿里山森林鐵路管理處回歸林務局一案，渠等人員之權利義務應予保障。

#### **馬主任林源回復：**

行政院人事行政總處3月28日會議決議森鐵現有從業人員究應隨同業務移撥，抑或尊重當事人意願，由林務局與臺鐵局另行協商決定，並持續積極與當事人溝通，俟林務局完成人事管理規章後，再與該局協商，並向現職人員溝通。

#### **鍾代表雲章發言3：**

有關本局公司化一案，本局員工之權利義務應優先考量。

#### **馬主任林源回復：**

感謝代表提醒，未來如企劃處對本局組織定位進行通盤規劃時，有關各項人事配套措施，並將以優先保障員工的權益為前提。

#### **吳代表俊義發言：**

本局所有工種僅電務處人力逐年減少，電力人力106年降至303人

#### **電務處回復：**

- 一、經查該簡報所指關鍵人力特性，係統計所屬人員，依該設定年齡區間，現職具工作證照人數，非本處電力段技術現員355人，爰部分尚未



受專業訓練，謹此敘明。

- 二、為因應各段人力不足，提列鐵路特考計：104年提報109人、進用101人、離退40人。105年提報160人、進用140人，離退74人。106年提報138人、進用107人，離退33人。因未足額錄取、考生未報到、退休或考試離職等因素，迄106年底電務處工務員以下實際缺額140人(電務64人、電力76人)。本處已提列107年鐵路特考310人(含核增員額134人)及本局營運人員107人，期能挹注各段業務人力之不足。

**貳、上次會議紀錄確認：確認通過。**

**參、討論提案：(略)**

**肆、歷次會議未結案追蹤辦理情形：(如附件1)**

**伍、10屆21次局勞資會議建議事項辦理情形：**

- 一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？
- (一) 10屆第36次會議主辦處室回覆：  
1.電務處回覆：  
本處臺北電務段宜蘭電務分駐所於前次局勞資會議後即排定工作計畫，派員將礁溪站Y型月台燈調降亮度，以避免影響司機員視距，並已於107年3月中旬完成；近期將辦理現場會勘，請各單位共同確認。  
2.決議：回局討論，繼續追蹤。
- (二) 10屆第37次會議主辦處室回覆：  
1.電務處回覆：  
本處臺北電務段宜蘭電務分駐所目前辦理調降燈具亮度及加裝遮光片，另本處將發文各電務段於日後燈具更新時，如採LED燈時應注意勿造成司機進站視距影響，其樣式可比照花蓮電務段南澳站設計模式。  
2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

**陸、10屆第33次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形**

- 一、為月台上更加明確顯示電4電8的停車位，建請月台邊緣加漆反光漆，電4或電8停車位置上漆上長50公分、寬30公分反光漆，以利司機員對準控速停車。
- (一) 10屆36次會議主辦處室回覆：  
1.運務處回覆：  
107年3月6日已會勘完畢，現正依會議紀錄規劃辦理，預計於3月底完成臺北站試辦。  
2.決議：回局討論，繼續追蹤。
- (二) 10屆37次會議主辦處室回覆：  
1.運務處回覆：  
臺北站已於107年3月16日完成施作。  
2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

**柒、10屆第34次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形**

- 一、花蓮博愛街多間房舍改建工程已完成，目前尚未啟用，請相關單位提出說明為何無法使用。
- (一) 10屆36次會議主辦處室回覆：  
1.企劃處回覆：  
(1)查本局第348次局務會報會議紀錄，要求本處妥善規劃職務宿舍分級管理作法，俾利同仁使用，故本處將花蓮博愛街7間多房間職務宿舍設置為花蓮地區主管宿舍，以利花蓮地區6級以上人員主管(花蓮運務段、花蓮工務段、花蓮機務段、花蓮機廠、花蓮電務段、花蓮貨運服務所、)借用。  
(2)另查規劃主管宿舍係因本局各段(機廠、貨所)主管，有輪調機制，偏遠地區無主管宿舍，導致各段(機廠、貨所)主管輪調有時無宿舍，無意願去偏遠地區擔任主

管，故規劃主管宿舍，以利高階主管借用。

2.決議：回局討論，繼續追蹤。

(二) 10屆37次會議主辦處室回覆：

1.企劃處回覆：

同10屆36次會議辦理情形。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

二、請電務處對於鐵路沿線，行調電話手機收訊不良，尤其嚴重地區，儘速優化改善(高雄電務段轄區)，以免造成工務、運務等工作人員於收訊不良區域工作，造成事故或虛驚事件，尤其呼喚應答取消後，現場工作人員只能靠行調電話聯繫，請電務處儘速改善。

(一) 10屆36次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

106年無線電收訊不良區域改善計5處，為北部、中部地區(三貂嶺北、頭城北、貢寮南、通霄北、臺中港區)。

107年無線電收訊不良區域改善計20處(南勢北、三義北、大甲北、大甲南、清水北、集集線五號隧道、蘭陽溪橋北、頭城站、榮華站、通宵南、苑裡南、泰安站、石榴站、後壁南、石龜站、林鳳營站、後庄南、九曲堂站、干城站、景美站)。

有關高雄工務段反映之不良處所，經與高雄工務段會勘後，尚有鳳山一九曲堂及枋寮一加祿間訊號不良，前述鳳山一九曲堂部分，將於107年度改善，枋寮一加祿間列入南迴電氣化併案改善。

2.決議：回局討論，繼續追蹤。

(二) 10屆37次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

(1)106年無線電收訊不良區域改善計5處(三貂嶺北、頭城北、貢寮南、

通霄北、臺中港區)，近期將再辦理現場會勘測試。

(2)107年無線電收訊不良區域改善計20處(南勢北、三義北、大甲北、大甲南、清水北、集集線五號隧道、蘭陽溪橋北、頭城站、榮華站、通宵南、苑裡南、泰安站、石榴站、後壁南、石龜站、林鳳營站、後庄南、九曲堂站、干城站、景美站)含高雄電務段轄區林鳳營站、後庄南、九曲堂站等3處。

(3)108年預計將改善高雄電務段轄區枋寮南、加祿站、大橋站、路竹站等4處。

(4)另有關崁頂車站行調收訊不良部分，已於4月16日辦理會勘測試。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

## 捌、10屆第35次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、替班站長在替班時，該如何熟悉該站場環境及如何做好勞安教育；另鶯歌站替班站長懲處案，併請運務處於下次會議說明。

(一)10屆36次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

替班站長由副站長升任後，各段均有職務轉換實務見習，以熟悉站場環境，相關勞安訓練亦依規定辦理。

2.行保會回覆：

行保會行車事故審議係依據本局「行車保安委員會設置要點」，由調查組進行行車事故調查及釐清責任歸屬，再於行車事故改善及獎懲審議小組會議中，由委員合議制作成獎懲程度裁決。

3.決議：回局討論，繼續追蹤。

(二) 10屆37次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：



2.決議：回局討論，繼續追蹤。  
(二) 10屆37次會議主辦處室回覆：  
1.運務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

## 第10屆第38次勞資會議紀錄

文宣組

**時間：**107年5月16日上午9時30分

**地點：**本局第2會議室

**主席：**楊代表安心

**記錄：**桂碩君

**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）、黃代表宗欣（工）、楊代表安心（機）、劉代表裕庭（電）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

**列席人員：**張錦松、周賢杰、張秋美、陳榮彬、朱秀蓮、周寶惠（鐵路工會）、施妍芝（鐵路工會）、劉建成、郭惠葉、連惠美

### 壹、報告事項：

一、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。

二、本次會議請運務處張處長錦松業務報告。

### 陳代表福全發言1：

車班人力何時補足？另今年車長編制員額何時到位？

### 張處長錦松回復：

本處已將請增員額分配表行文各運務段，請各運務段應儘速將儲備車長人力派補至各車班組。

### 鍾代表雲章發言：

建請運務處將員訓中心人力派補至車班，改善現場人力不足情形。

### 張處長錦松回復：

本處已責成各運務段儘速將儲備乘務人力派補至各車班組，以改善人力不足情況。

### 吳代表長智發言1：

請將目前車輛調度改變為假日與非假日車輛運用方式。

### 張處長錦松回復：

本局已召開多次改點小組會議，決議於本年度時刻調整，規劃週一～六及週日不同版本之平假日班表。

### 何副局長獻霖發言：

請運務處、工務處儘速辦理備勤宿舍改善事宜，以提升乘務人員休息品質。

### 張處長錦松回復：

本處年度皆有編列備勤房舍相關改善經費，且依運務段需求情形分配，例如：今年度至今已撥付約820萬元改善。未來亦將持續每年度編列相關預算，以提升乘務人員休息品質。

### 黃副處長宗欣回復：

有關本局各工務段改善備勤房舍辦理情形，詳如附件2。

### 吳代表長智發言2：

請全面檢查各車站月臺車輛停車標停車位的設置。

### 張處長錦松回復：

本處已於104年9月25日函請各運務段召集相關單位辦理會勘，有缺失之車站已陸續完成改善。後續如有發現車站



需再改善者，建請提報運務段或本處辦理會勘。

### 尤代表仁義發言1：

請全面更新行調無線電話，確保聯絡品質，以利行車安全及站、線上緊急聯絡。

### 張處長錦松回復：

有關行車調度無線電話手機汰舊換新，本處自105年度起逐年編列相關經費汰換，以利行車調度安全。截至106年度，本處已採購共746台行車調度無線電話手機分配各段使用，107年亦採購329台，俟電務處完成相關檢驗程序後，預計年底配發。

### 陳代表福全發言2：

現各車班違法借班如何處理？

### 張處長錦松回復：

請增員額作業已加速辦理，俟車長人力派補至各車班組後，將可降低借班情況。發生借班者，已責成各車班組應儘速以補休方式辦理。突發事件或臨時同仁請假時，除以預備人力支應外，必要時，請各車班主任、副主任以二線支援一線方式辦理，儘量避免借班。

### 尤代表仁義發言2：

有關各車班見習車長見習方式應重新檢討。

### 張處長錦松回復：

短期：請各段指定有乘務2年以上經驗之資深並有豐富經歷的人員做為見習老師。

長期：辦理職務轉換訓練計畫（車長轉換副站長），建置實作訓練所，以利轉換後能適應及行車工作業務銜接。

### 尤代表仁義發言3：

有關三等站副站長於4小時報勤、休息30分鐘，因無替班人員致無法休息，有違反勞基法之虞。

### 張處長錦松回復：

依本局車站行車員工作息時間排定

須知（略以）：二、車站行車員工作息時間除按規定辦理外，得選擇列車空隔為休息時間排定之。三、辦理行車之站長、副站長於排定之休息時間內得將列車監視、號誌機及方向閘柄之辦理及列車到開時刻之登、報點等工作指定人員代理。六、無法依照排定之休息時間休息時，應即適宜調整作息時間，分段休息或另覓空檔彌補其不足部分。

### 尤代表仁義發言4：

貴處針對乘務人員有設置備勤宿舍，惟三等站卻無員工休息室（如新市站），請貴處正視並改善。

### 張處長錦松回復：

查新市站已洽工務單位會勘改善員工休息室，待工務完成經費概估後，將依採購程序辦理招標事宜。另將責成各運務段妥善安排員工休息處所。

### 貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

### 參、討論提案：

**第一案：**貴局無資位人員(如契約工..等)應鐵路特考錄取者，其服務年資應予併計休假年資。

#### 一、說明：

(一) 查貴局107年3月30日鐵人二字第1070009401號函知各單位有關基層服務員、營運人員及森鐵從業人員應鐵路特考錄取者，其服務年資得併計休假年資。惟貴局無資位人員除前揭人員外，亦有其他人員，如契約工或臨時人員...等，該等人員亦符合銓敘部105年5月9日部法二字第1054104228號函規定之「非公務員服務法適用對象，惟其任職得提敘俸級或採計退休之年資，得採計為公務人員休假年資」。

(二) 另查貴局107年1月25日鐵人三字第1070000090號函之說明二，

其中依據勞動部106年12月26日函復貴局略以，「本局公務員兼具勞工身分者於公務人員退休資遣撫卹法107年7月1日施行後辦理退休，其併計曾任勞工年資上限得否依該法予以調整，考量公務人員年資採計上限調整，係因公務人員退休金計算基數內涵與適用法律變更所致，比照內政部76年4月3日台(76)內勞字第488243號函及原行政院勞工委員會85年11月16日台(85)勞動三字第136735號函釋之精神，配合該法調整公務員兼具勞工身分之年資併計曾任勞工年資上限至40年(月退休金)或42年(一次退休金)，尚屬適當。」

(三) 綜上，該等人員應鐵路特考錄取者，其服務年資應予併計休假年資，應無疑義。

二、決議：

(一) 請人事室發函請釋，本局無資位人員應鐵路特考錄取者，可否依勞動部函釋併計休假事宜。

(二) 繼續追蹤。

**肆、歷次會議未結案追蹤辦理情形：**  
(如附件1)

**伍、10屆21次局勞資會議建議事項辦理情形：**

一、各車站月台上的照明設置，是否考慮列車駕駛視線的問題？

(一)10屆第37次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：

本處臺北電務段宜蘭電務分駐所目前辦理調降燈具亮度及加裝遮光片，另本處將發文各電務段於日後燈具更新時，如採LED燈時應注意勿造成司機進站

視距影響，其樣式可比照花蓮電務段南澳站設計模式。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二) 10屆第38次會議主辦處室回覆：

1.電務處回覆：同10屆37次會議辦理情形。

2.決議：結案。

**陸、10屆第33次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形**

一、為月台上更加明確顯示電4電8的停車位，建請月台邊緣加漆反光漆，電4或電8停車位置上漆上長50公分、寬30公分反光漆，以利司機員對準控速停車。

(一) 10屆37次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

臺北站已於107年3月16日完成施作。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二) 10屆38次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：同10屆37次會議辦理情形。

2.決議：結案。

**柒、10屆第34次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形**

一、花蓮博愛街多間房舍改建工程已完成，目前尚未啟用，請相關單位提出說明為何無法使用。

(一) 10屆36次會議主辦處室回覆：

1.企劃處回覆：

(1)查本局第348次局務會報會議紀錄，要求本處妥善規劃職務宿舍分級管理作法，俾利同仁使用，故本處將花蓮博愛街7間多房間職務宿舍設置為花蓮地區主管宿舍，以利花蓮地區6級以上人員主管(花蓮運務段、花蓮工務段、花蓮機務段、花蓮機廠、花



蓮電務段、花蓮貨運服務所、)借用。

(2)另查規劃主管宿舍係因本局各段(機廠、貨所)主管,有輪調機制,偏遠地區無主管宿舍,導致各段(機廠、貨所)主管輪調有時無宿舍,無意願去偏遠地區擔任主管,故規劃主管宿舍,以利高階主管借用。

2.決議:回局討論,繼續追蹤。

(二)10屆37次會議主辦處室回覆:

1.企劃處回覆:同10屆36次會議辦理情形。

2.決議:(本次會議未討論,將於下次會議討論。)

(三)10屆38次會議主辦處室回覆:

1.企劃處回覆:同10屆36次會議辦理情形。

2.決議:繼續追蹤。

二、請電務處對於鐵路沿線,行調電話手機收訊不良,尤其嚴重地區,儘速優化改善(高雄電務段轄區),以免造成工務、運務等工作人員於收訊不良區域工作,造成事故或虛驚事件,尤其呼喚應答取消後,現場工作人員只能靠行調電話聯繫,請電務處儘速改善。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆:

1.電務處回覆:

(1)106年無線電收訊不良區域改善計5處(三貂嶺北、頭城北、貢寮南、通霄北、臺中港區),近期將再辦理現場會勘測試。

(2)107年無線電收訊不良區域改善計20處(南勢北、三義北、大甲北、大甲南、清水北、集集線五號隧道、蘭陽溪橋北、頭城站、榮華站、通宵南、苑裡南、泰安站、石榴站、後壁南、石龜站、林鳳營站、後庄南、九曲堂站、

干城站、景美站)含高雄電務段轄區林鳳營站、後庄南、九曲堂站等3處。

(3)108年預計將改善高雄電務段轄區枋寮南、加祿站、大橋站、路竹站等4處。

(4)另有關崁頂車站行調收訊不良部分,已於4月16日辦理會勘測試。

2.決議:(本次會議未討論,將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆:

1.電務處回覆:同10屆37次會議辦理情形。

2.決議:繼續追蹤。

### 捌、10屆第35次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、替班站長在替班時,該如何熟悉該站場環境及如何做好勞安教育;另鶯歌站替班站長懲處案,併請運務處於下次會議說明。

(一)10屆36次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

替班站長由副站長升任後,各段均有職務轉換實務見習,以熟悉站場環境,相關勞安訓練亦依規定辦理。

2.行保會回覆:

行保會行車事故審議係依據本局「行車保安委員會設置要點」,由調查組進行行車事故調查及釐清責任歸屬,再於行車事故改善及獎懲審議小組會議中,由委員合議制作成獎懲程度裁決。

3.決議:回局討論,繼續追蹤。

(二)10屆37次會議主辦處室回覆:

1.運務處回覆:

同10屆36次會議辦理情形。

2.行保會回覆:

同10屆36次會議辦理情形。

3.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(三)10屆38次會議主辦處室回覆：

- 1.運務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。
- 2.行保會回覆：同10屆36次會議辦理情形。
- 3.決議：結案。

二、各招呼站簡易站近標改善案，於106年局函簽准至今尚未施工，請工務處為行車安全迅速辦理。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

- 1.工務處回覆：
  - (1)本案業於107年3月19日召開第1次研討會議。
  - (2)107年4月10日召開第2次修訂會議。
  - (3)因條文及附件(圖說)較多，刻正全面檢討後簽局並報部備查，奉核後即依規章辦理。
- 2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

- 1.工務處回覆：
 

規章(軌道標誌設置規定)修訂部分：本處業於107年4月10日召開第2次修訂會議，因涉及運務及電務單位轄管規章，已請路線科便簽運、電務2處洽詢，截至107年5月7日止，惟電務處尚未復知，俟回復後併入修訂簽局。
- 2.決議：繼續追蹤。

三、請各處確實辦理南居北工人員遷調作業，並將各處106年辦理情況於勞資會議提報。

(一)10屆36次會議主辦處室回覆：

- 1.運務處回覆：
 

本處106年南居北工人員遷調作業辦理情形如下：

運務處南居北工執行情形及原因

職別	106年106年遷		已遷出		未調整	已調整遷調時程	未調整理由
	106年	106年	已遷出	未遷出			
車班	1				1		主管業務專家簽辦
現貨員	2	1			3		遷移後無司機編定
機具	2	1			3		主管業務專家簽辦
車具	3	1			4		遷移後無司機編定
新造 1.新造車輛 2.新造車輛	2	3	1		4		主管業務專家簽辦
調站員	10	16	2		4	106-1人於107/2 106-3人於108/2	遷移後站員已調整至符合需求，已無人力可再調整
列車員	1	3		1	2	106-2人於107/2	106年因業務結束而調職
工務	7	26	3	3	27	1.106年上半年前於106年遷行人員正式 派補缺處運補孔各約107/3/4/5/6/7/8/9/10 2.106年下半年前於107年遷行人員正式 派補缺處運補孔各約108/1/2/3/4/5/6/7/8/9/10	
電務	3		1		2		區段監缺額以補充電務人力為主，該等人員因不願簽訂新條款，故暫無法調整
信託班車	7	71	11	5	62	1.106年上半年前於106年遷行人員正式 派補缺的107/4/5/6/7/8/9/10 2.106年下半年前於107年遷行人員正式 派補缺的108/1/2/3/4/5/6/7/8/9/10	
機務	28		11	16	1	107年遷行人員預計於108/1/2/3/4/5/6/7/8/9/10	區段監遷移未提款辦法調整
計	66	122	18	20	111	39	

登記列任188人，未調整39人，執行率79%

2.工務處回覆：

工務處於106年底前已辦理遷調完成計23名，另有15名業已完成商調程序，預計107年4月底前過調。

3.機務處回覆：

本處已積極辦理南居北工人員遷調作業，106年共計遷調68人，放棄遷調共33人；107年已辦理1梯次遷調14人，將持續辦理。

發文日期	01.12	03.10	03.20	04.06	05.10	07.25	08.08	09.14	09.26	11.04	12.08	小計
106年												
遷調人數	2	6	1	7	1	9	9	2	21	8	2	68

4.電務處回覆：

本處完成辦理計2人；放棄請調計有10人。

5.決議：回局討論，繼續追蹤。

(二)10屆37次會議主辦處室回覆：

- 1.運務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。
- 2.工務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。
- 3.機務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。
- 4.電務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。
- 5.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(三)10屆38次會議主辦處室回覆：



1.運務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。

2.工務處回覆：

本處已積極辦理南居北工人員遷調作業，於106年已辦理遷調完成計23名，107年目前已辦理遷調完成共計17名。

3.機務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。

4.電務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。

5.決議：結案。

四、各車站派車長於車班見習後，整個見習期間約5至6人教導，有前一期教導後一期學弟，或同一期的先來的教導後到的學弟，無固定教導人員，請運務處改善。

(一)10屆36次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

(1)短期：請各段指定資深並有豐富經歷的人員做為見習老師。

(2)長期：規劃辦理回訓制度，建置實作訓練所。

2.決議：回局討論，繼續追蹤。

(二)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(三)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：同10屆36次會議辦理情形。

2.決議：

(1)請運務處於下次會議說明回訓制度內容。

(2)繼續追蹤。

### 玖、10屆第36次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、新左營站電梯常故障，屢修不好，事關臺鐵局門面，建議一次全面檢討改善。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本處刻正研議納入六年計畫改善，如無法容納，將逐年編列年度預算改善。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

經向工務處查明，該計畫目前已無餘裕預算，本處已逐年編列年度預算改善。

2.決議：

(1)請提列預算並儘速研商改進之道。

(2)繼續追蹤。

二、新建站場辦公空間不足，站房愈大，但辦公空間愈小，以目前而言，臨時站縱深4米，之後的新站只剩3米，後方通道只剩30公分，建議改善。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

於107年4月9日便簽請高雄運務段查明，倘有改善之需，與鐵工局南工處研商改善。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

經車站向鐵工局南工處反映，該處表示新站售票窗口的設計是根據本局相關建築規定辦理，該空間後面RC牆緊臨員工專區通道，已無多餘變更設計空間。囿於現況，站方盡量將售票設備及樹櫃往旁邊兩側放置，減低空間壓迫感，讓售票同仁工作流程能更順暢。

2.決議：繼續追蹤。

三、107年特別休假可否遞延至下年度，如何辦理申請。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：

本局公務人員兼具勞工身分者，有關特別休假之規定，暫依公務人員請假規則辦理，並按交通部106年5月5日交人字第10650062501號函有關鼓勵員工休假措施略以，未休畢日數至年度終結均核發未休假加班費。純勞工者依勞動基準法施行細則第二十四條之一辦理，申請程序於年底洽所屬人事室辦理。

至遞延期限，因事涉公務人員兼具勞工身分者，其應如何擇優適用公務人員相關規定或勞動基準法(一體擇優或分別擇優)，經洽勞動部告以，就上開疑義刻正研議中，爰擬俟相關疑義釐清後，再據以辦理。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：同10屆37次會議辦理情形。

2.決議：繼續追蹤。

四、道班現場人員上工前是否需進行全面性酒測，請敘明其必要性。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.工務處回覆：

(1)依據本局行保會107年2月23日奉核局簽G21070001870號暨交通部107年2月9日交授鐵監一字第1075001339號函規定107年7月1日起實施行車人員勤務前酒精濃度檢測。

(2)另行保會107年2月14日鐵行字第1070005283號函說明三「依交通部監理小組要求，本局運、工、電等處相關行車人員亦應納入酒測對象。」

2.決議：(本次會議未討論，將於下

次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.工務處回覆：

全面性酒測部分：依據行保會107年5月3日鐵行字第1070013643號函訂定本局「酒精濃度行車人員酒精濃度測定管理須知」辦理，並函知各單位自107年7月1日起據以實施辦理全面性酒測。

2.決議：

(1)請工務處將本局行保會107年2月23日奉核局簽G21070001870號暨交通部107年2月9日交授鐵監一字第1075001339號函規定發函轉知給各段(站)員工。

(2)結案。

五、路局要強化員工技能、人才培訓、經驗傳承，但員工至路局其他單位擔任授課講師，卻無法請領出差費，煩請改善(提案人說明：目前員工至路局其他單位擔任授課講師，按「軍公教人員兼職費及講座鐘點費支給規定」，相關規定內容大致為，「擔任授課人員，有支給區分，覈實支給交通及住宿費，不得另行支給雜費項目」，爰無法按「國內出差旅費報支要點」報請出差及請領雜費項目，至同仁去其他單位擔任授課講師，必須請公出假別。又機務處為增加機班同仁對車輛應急處理技能，各車種所屬段同仁，均須至外段交叉訓練擔任授課講師，但機務處內聘現行鐘點費採折半給予，按上述規定，將減低同仁擔任授課講師之意願。)

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

有關反應講師費問題，因本處107年暨108年講師鐘點費已編列，



經分析可調整額度後，自即日起調整為600元/時。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：同10屆37次會議辦理情形。

2.決議：結案。

六、高雄機廠異地作業津貼建議比照臺北機廠，又異地作業建議採取彈性上班方式。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本處並無異地津貼項目；彈性上班方式未來高雄機廠將搬遷至潮州時，請高雄機廠研議後報處簽局辦理。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：同10屆37次會議辦理情形。

2.決議：結案。

七、請機務處向員工妥為說明工作服發放相關事宜。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本處業於107年2月9日機綜字第1070001654號函各廠、段說明。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：同10屆37次會議辦理情形。

2.決議：

(1)請機務處補充相關說明後再結案。

(2)繼續追蹤。

八、有關非常態性危險津貼認定，請機務處向員工妥為說明。

(一)10屆37次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本處業於107年2月1日機綜字第1070001015號函各廠、段說明。

2.決議：(本次會議未討論，將於下次會議討論。)

(二)10屆38次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：同10屆37次會議辦理情形。

2.決議：

(1)請機務處續與現場各廠、段員工妥為說明。

(2)繼續追蹤。

**陸、建議事項：**

1.全路各站車種牌及列車停車標，應重新檢視建置或更新，以利參酌遵循。

2.新購車輛全數到位後，以臺鐵捷運化前提下，乘務人員工作樣態定有所不同，在站休息備勤之房舍應妥善規劃建置。

3.建請企劃處全面清查員工宿舍及多房間宿舍安全上的問題做調查。舉例1：花蓮豐村段淹水改善僅施工一半。

舉例2：臺北市重慶南路單身房舍公共設施年舊失修。

4.建請機務處改善EMU700型電聯車駕駛端司機員上下車設施，避免司機員於無同台之股道出入庫上下車造成職業傷害。

**柒、主席結論：**

下次會議由勞方代表陳代表福全擔任主席，並由機務處業務報告。

**捌、散會：19時整**

## 2018年 模範勞工九州交流參訪活動

模範勞工

5月21日，期待已久的參訪活動出發了，清晨前往集合地點時，遠遠就看見身著綠色背心的鐵路工會工作人員們已經在忙碌地招呼大家，頓時備感親切、暖心，這趟旅程有他們的帶領，想必妥當安心。

飛機抵達福岡，首先的行程就是九州鐵道紀念館和一旁的門司港散策。門司港車站是九州最早的鐵道鹿兒島本線的起點，所以可說是九州鐵道發展史的起源。早在明治初期，日本

政府內部對於鐵道事業要官營還是發展半官半民的私鐵有所辯論，後來主張私鐵的伊藤博文就任總理，所以在明治 21 年 (1888) 成立了九州第一個私鐵會社 - 九州鐵道，直到明治 40 年 (1907) 鐵道國有法通過，初代的九州鐵道才解散。在平成 15 年 (2003) 8 月 9 日利用舊九州鐵道公司總部大樓在門司地區殘存的建物，成立了九州鐵道紀念館。

建築體為赤煉瓦的紅磚建築，館內分為室內和室外區域，分別是與鐵路有關的展示和商店、兒童室、資訊角等的「主樓」，以及在九州實際使用的車輛排成排的「車輛展示場」，還有可以進行迷你駕駛體驗的「迷你鐵路公園」。

室內區「主樓」主要展示鐵道相關歷史文物、能操作體驗的駕駛模擬器，坐在模擬駕駛室開火車的感覺還真是新奇有趣；戶外「車輛展示場」可見到活躍與九州的歷代 8 輛車種，包括 2 台蒸氣火車頭與 5 輛行駛於九州地區的退役車輛和 1 台載送石炭的貨車等；「迷你鐵路公園」則設置有迷你軌道及 5 種迷你動力小火車(輪流展示)，宛如一座小型的鐵道遊樂場，頗適合親子同遊。

門司港於日本明治 22 年 (1889 年) 設置，從日本明治代至日本大正時期作為國際貿易港口而繁榮發展，是連接日本本州與歐洲、中國及九州地方的通道。自門司港開港後，也成為九州鐵路的起點，JR 門司港站更是日本最古老車站，港口周邊地區興起了許多海運公司和貿易公司等歐式建築，直到海底隧道開通後，





因為聯絡港的功能被取代而逐漸沒落，但早期所遺留下來的古蹟，卻使這裡成為洋溢著濃濃的懷舊風情的觀光景點。

第2天，前往搭乘連接鶴見岳山腳和山頂的別府空中纜車，其為西日本最大規模的空中索道，能俯瞰別府市和別府灣。然後到童話小鎮湯布院、金鱗湖自由遊覽，特

別的是，這一天晚上鐵路工會在飯店安排慶生會，並邀請JR幹部與會交流，是日來訪的有JR連合會長松岡裕次、事務局長河村滋喜、勞働政策局長北村公次、交通政策部長中村鉄平、組織政治部長中山耕介、九州勞組副委員長木村智隆、九州勞組熊本地方本部書記長吉田祥司等7位賓客，席間組織政治部長中山先生還很親切地抱來九州最火紅的吉祥物 - 熊本熊(KUMAMON)的玩偶與小朋友們同樂。

第3天，來到熊本城旁的櫻之馬場城彩苑，我們都知道熊本城在105年4月的7級大地震中嚴重倒塌毀壞，沒能一睹它雄偉莊嚴的英姿實在可惜，不過卻可發現建築體外已經搭起許多鷹架，讓我們見識到日本人對古蹟維護及災後重建的積極態度，據說等到完全重建要花上20年的時間呢！

接著體驗搭乘萌熊彩繪電車(北熊本站 - 藤崎宮前站)，當我們一行人抵達藤崎宮前站，站方還安排維修主任帶大家至一旁的機車檢修廠參觀，並解說機車維修的流程。之後再前去酷MA萌廣場(KUMAMON)、柳川遊船、博多灣港口塔等景點。

柳川是個美麗的水都，船伏搖曳著小船，一邊說唱歌謠，遇見河道中的橋樑還會不忘提醒大夥兒低頭，不然就要撞上了，不一會兒，只見船伏身手矯健地蹬上橋面，等船滑行過橋墩後他再帥氣地跳下船上，逗得我們哈哈大笑，愉快地結束第3天的行程。

第4天，一早我們來到一蘭之森觀光工廠，參觀起源於九州的豚骨拉麵之生產製作過程，然後再去祭祀日本學文之神的太宰府天滿宮，坐在梅樹下品嚐表參道買的現烤梅枝餅及啜口熱茶，頗為悠閒愜意，我們並體驗搭乘太宰府旅人觀光列車(太宰府站 - 二日市站)，其粉紅色車體上描繪著太宰府各處觀光名勝與四季花卉，共有5節車



廂，每節車廂都由不同的日式紋樣設計呈現，並且代表不同的祈福之意。

旅行終有結束，5天的參訪行程咻～地來到尾聲，有玩樂、有學習、有許多美好的回憶，非常感謝鐵路工會承辦組的細心規劃，還有各位工作人員辛苦地替大家看前看後，照顧大家這5天的團體生活，讓我們快快樂樂出門，平平安安回家！有您們真好，謝謝！



感謝吳組長、林專員，長達半年的規劃奔走，勞心勞力，完成表揚大會及此次日本北九州之旅。

也感謝工會多位幹部在旅遊中全程照顧大家，使行程順利愉快。

很榮幸能和各單位代表及眷屬同遊日本，歡渡五天假，是一個非常美好的回憶。

謝謝大家！也感謝鐵路！

綜合調度所 簡木榮



從今年1月當選模範勞工開始，吳組長、林專員、所有工會幹部和會務人員幫忙編輯專刊、辦理表揚大會及日本參訪活動...等，將模範員工當神一樣尊敬（筆誤：是當公主及王子一樣對待），真的讓我感受到愛，你們犧牲自己寶貴的休息時間，讓我一輩子才能當選一次的模範勞工經歷，留下了難忘及美好的滿滿回憶（快哭了），真的很感謝，有你們真好。

鶯歌站 葉筱萍







## 為民喉舌

議言堂

來路局上班不久，有一天早上，主任在朝會宣布一件事：「公司要派新進員工參加局裡舉辦的新進員工座談會，開會地點在臺北的局本部，更難得的是要和局長一起開……。」當時在臺下，只想到局長在臺北，哪能輪到我們這種小單位發言，更何況，同梯一大群，至少還有十三個人，說什麼也輪不到自己！就在暗自覺得無聊之際，主任突然話峰一轉，在臺上宣布與會代表人選，不偏不倚竟然就是我，真是出奇不意，差點下巴就快掉下來！

想想自己何德何能，竟然要搭火車去臺北和局長開會，就覺得可能無法勝任，於是，散會後去請教主任，對方的答覆也很妙，竟是以抽籤決定人選，偏偏自己莫名奇妙得到籤王，不得不去！就這樣無論說什麼理由，再三推辭，還是不敵籤王威力，所以只好認命接下這個任務！

仔細詳讀手上的公文，裡面還附有一張發言單，想想自己才智有限，很難羅列全部新進人員的意見，在沒有集體開會討論的情形下，於是採取變通方式，逐一問過所有同梯，再把他們的意見，寫在發言單上！其實，大家都是新進人員，來到單位也不久，對職場的一切認識不深，想法相當單純，建言大都就是希望路局能變得更好，甚至替員工們爭取更多的福利！

回想當時已是梅雨季節，幾乎天天都在下雨，而局裡招標的雨衣和工作服，卻遲遲未發放，像這樣迫切的問題，的確是很好的開會議題！也有同梯憂心老同事大量退休後，經驗沒有傳承下來，希望路局能建立影音資料庫，以供新進人員上網學習！也有人希望鐵路局能比照其他公務員，讓同事享有子女教育補助津貼，這樣公司就能留住更多人才，不必為了招考之事費心！諸如此類的建言，幾乎都是公忠體國，替公司設想的心聲，仔細聆聽過後，我當這個代表的人，怎麼敢遺漏？所以，整理出三大建議：一、爭取福利。二、工安問題。三、經驗傳承。考慮網路信件可能會遺失，再用分別用兩個不同的電子信箱寄件！

到了開會當天，與會的代表發言踴躍，整個會議開完，自己竟然沒有發言的機會，局長也隻字不提發言單上的隻字片語，當時心想：「枉費向同梯匯集了這麼多建言，還花了幾個小時打字整理，居然都沒消沒息？上級肯定不重視我們的意見！」於是，散會後不帶任何希望，坐五個多小時的火車默默回家。

說著也奇怪，在接下來的一個月內，雨衣和工作服，通通都發放下來。關於為什麼同仁沒有子女教育補助金，經過上級回覆才知道原因：鐵路局是適用資位制，並不是簡薦委制，所以，我們並沒有這方面的福利。甚至是影音資料庫，路局也有正面的回應。有些同事向我致謝，其實問問自己，好像也沒有做到什麼，何德之有？還真是愧不敢當！

最近，同事來訪，要拉我這一票，看看能不能選上工會代表，回想過往，自己也曾當過代表，還有這麼一段往事，於是語重心長地打字在這裡。想要改變現狀，並不是靠口號，反而是靠選票，一張又一張地慢慢累積，所以，手上的每一票，張張都很寶貴！但願每個工會會員，都能確實選賢與能，推舉合適的人才，也盼望選出的工會代表，人人都能為民喉舌，把基層的心聲，確實反映到高層去！這是我撰寫此文的小小期待！



# 論國營鐵路私有化

小員工

國營事業公司化，乃為政府在管轄的範圍內，企圖以追求事業自身利益最大化為目標，以對國營事業資源作其控制與支配，使其以商業行為和超經濟強制為背景的市場交易為經營手段，以獲取員工廉價勞動力和人事管理策略，以偽公共利益最大化，其中圍繞著政治利益與陰謀。公司化是民營化的前置作業，企圖在未來改善台鐵的缺點後再進入民營化階段。

鐵路交通在各時期的發展上都佔有一定的重要性，從歷史足跡來看不難發現，經濟的發展的興盛乃圍繞鐵路交通，因鐵路在經濟學上為自然獨占的經濟行為，必須具備公平、正義，而不讓私有利益干涉。隨著時代的進步與蓬勃的發展以及交通工具的技術先進與發達，舊有的框架，導致票價因受限於法令無法合理調整以反映成本之因素，使得鐵路事業的經營日益困難，無法轉虧為盈，債務的日積月累而使其無法負擔，形成包袱。因此，為了徹底解決鐵路的虧損與累積債務問題，政客們提出了，公司化、民營化等條件，期望藉由事業轉型來解決鐵路事業長期問題之外，最大的因素是為了改善國營事業經營缺乏效率的弊病、根除組織成員「鐵飯碗」的意識，以及民眾對於公共事業的過多期待，但想扭轉劣勢創造新局面，企圖將國營鐵路改革為公司化、民營化等經營手段，真的是靈丹妙藥嗎？從歷史軌跡我們不難發現，曾有許多國家也著手改革，但絕非實施的國家皆是成功的案例。

英國國鐵為私有化中可做為警惕的例子，英國國鐵自九一年民營化後，投資管道增加與限制減少，理應當服務改善，但因經營方式不當，而導致迄今仍誤點頻傳，不乘客怨聲載道，幾年一次的大車禍更讓全民膽戰心驚，交通事故是因國鐵的致命傷，屢遭其他歐洲國家譏為有如第三世界般的公共運輸水準，然其盈餘也不如預期，最後英國鐵

軌公司宣布破產，還是得由政府出面接手，用納稅人的錢賠給這些股票持有者。所以公司化、民營化真的是靈丹妙藥嗎？國有化和私有化在社會經濟發展中，各自佔有優勢和劣勢，並非絕對而是相對不足，是比較而來的，隨著經濟型態的變遷產生易位的狀態，這也是決定了私有化並不一定優於國有化。

日本國鐵於1987年分割民營化，當時累積赤字達到37兆1000億日圓，當中日本國有鐵道清算事業團承接國鐵約百分之六十一的債務，負責償還25兆5,000億日圓避免民間不願投資虧損的國營企業，作為完全轉型民營化期間的過渡，剩下11兆6,000億日圓由JR東日本、JR東海、JR西日本、JR貨物、新幹線鐵道保有機構（於1991年解散）分擔，預計經營將會困難的JR北海道、JR四國、JR九州則免除還債，。雖然國鐵改革的最大目的是償還巨額債務，但還稱不上成功，因為累積巨大赤字的再生利息還是相當可怕。民營化後JR充分利用市場經濟，核心業務因此好轉，負債降低達到可還清的水平。日本國鐵民營化成功原因乃政策決定得宜，在分割當時因地制宜，不綁在同一公司底下，解決了，當時的城距問題，使其經營更具彈性。日本政府將國鐵切割為六家客運公司與一家貨運公司，於本州分三部分、其餘大島嶼則各一間公司（簡稱JR）。JR公司為了提升企業形象、乘客搭乘數、效能品質，提供了更加完備的服務，贏得民眾的信心。

結論，國營鐵路私有化制度，究竟是靈丹妙藥還是毒藥，必須審慎檢視其執行成效，分析鐵路民營化是否能達到當初預期的政策目標？透過改革後，是否真的能提升經營效率與服務品質以及累積債務與政治力的干預問題是否能減少，其公共性、服務性是否能有徹底的替代方案以減少人民負擔。而不是因為政客陰謀論而貿然著手。

## 東北角鐵馬道- 草嶺隧道的昔與今

臺灣鐵路的創建和發展，往往和地方的繁榮經濟與歷史文化有著密不可分的關係，從山濱到海邊、從城市到鄉村，到處都鋪設了各種用途的鐵道路線，或許隨著時代更迭，物換星移，有些鐵道已悄悄消失在地圖上，但還是留下些蛛絲馬跡，當我們尋著這些古老的痕跡深入探索，總會驚覺原來在我們成長生活的這片土地上，曾有著那麼多美麗的風光與人文風景。

昔日往返臺北、宜蘭之間的交通必須經由淡蘭古道翻越三貂嶺及草嶺，由於地形險峻，往往令往來行旅苦不堪言，故從西元1917年(日治大正6年)開始進行宜蘭線鐵路鋪設，工程分別從路線的南、北兩端進行，至1921年(日治大正10年)南端路段抵至大里、北端路段僅延伸到貢寮，中間為草嶺山脈所阻隔，仍須翻山越嶺以通往來，十分不便。使得舊草嶺隧道的開通成為整條北宜鐵路最後的關鍵工程。

舊草嶺隧道於1921年12月動工，由鹿島組(今鹿島建設前身)負責工程，分別自南北口同時施工，由於開鑿工程浩大艱困，施工期間曾流行瘧疾，加上當地交通不便，整體工程費時3年，直至1924年10月才得以順利完工，貫通整條北宜鐵路，完工之時該隧道為東南亞最長的鐵路隧道。臺灣總督府交通局鐵道部隨即於同年11月30日舉行宜蘭線全線通車典禮，並於次日(12月1日)起正式營運，當日同時開始營業的還有貢寮



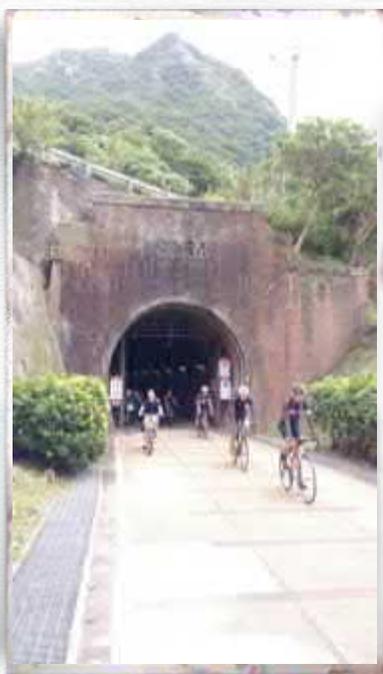
莊停車場(今貢寮車站)及澳底停車場(今福隆車站)。

舊草嶺隧道全部以紅磚建構，內路線絕大部分為直線，僅在接近南口前的一小部分為彎道，洞口以五層紅磚砌拱而成，高5公尺，可容單線通車，女兒牆頂部有石砌裝飾，整體造型簡單，沒有華麗的裝飾，上方拱腹的地方置匾額一塊，在隧道福隆端北口(八堵側洞口)匾額題字為草書書寫的「制天險」，題字者為當時的台灣總督府鐵道部長新元鹿之助；而隧道石城端南口(蘇澳側洞口)匾額題字為「白雲飛處」，題字者為當時的台灣總督府總務長官賀來佐賀太郎，兩塊匾額雖歷經歲月風霜，然而上方蒼勁有力的筆跡，迄今仍令來訪的遊客讚嘆不已。



宜蘭線舊草嶺隧道自通車後，肩負了50餘年臺北與宜蘭間往返的交通重任。直至1979年(民國68年)，臺灣鐵路管理局為提升北迴線鐵路的運輸需求，提出「宜蘭線鐵路擴建雙軌工程」計劃，進行宜蘭線雙線拓寬工程，其中舊草嶺隧道因過於狹小不敷使用且拓寬不易，所以臺灣鐵路局選擇在舊道旁重新另建雙軌的新草嶺隧道來取代。新草嶺隧道在1985年(民國74年)完工通車後，舊草嶺隧道便自此停用封閉。

經過東北角暨宜蘭風管處多年努力，將廢棄多年的舊草嶺隧道重新規畫為一條結合歷史文化與觀光特色的「鐵馬隧道」，並在2009年8月正式對外開放，除拆除原本路段的鐵軌，改鋪設仿造鐵路軌道形式的車道地面，勾劃出鐵路意象，更使用油燈燈罩式的照明燈具，還原古早的特色，另外在隧道的避難洞口安置音響設備，播放民謠【丟丟銅】，讓來訪的遊客在隧道漫遊的同時，也能感受它歷經歲月的古早風情。



# 百年老店非一成不變

吳長智



近幾年來臺鐵局與日本鐵道組織簽訂各種協定，紛紛推出友好彩繪列車，賦予百年老店，有著新的氣象，也給予蓬勃的生氣。

去年恰逢臺鐵局成立130週年，推出的普悠瑪「限定版列車」，八個車廂分別彩繪上臺鐵局經典機車頭，以及北中南東等區共6個特色車站的意象，勾起了旅人的回憶，透過繽紛的色彩，讓旅人們在記憶中旅行，彷彿踏上了時光機一般，所有的曾經一湧上心頭。

普悠瑪「限定版列車」130週年彩繪列車，2017年5月26日在樹林站開起的序幕，第一趟任務是擔任438次開往臺東，如今任務完成，在2018年5月20日畫下句點準備卸妝，有幸擔任任務終了了的「406次」的司機員，從整備任務開始，就珍惜這最後相處的時刻，仔仔細細地好好看看你，在列車整備的環節上，不因早起而有所疏忽，仔細檢查車體，是每個司機員應該做的工作，這也是司機員的存在價值，也因為是你以這裝扮示人的最後一次了，更加的詳細，確保你的最後一趟任務可以平平安安、順順利利的完成。樹林站06:30分開車，表示最後一趟任務開始倒數中，

「開著你」心情是愉悅的，因為有幸參與你的最終任務，但一路上看到得滿滿為你而來的鐵道迷，心中便沉重起來，心情就跟那些來看你的鐵道迷一樣，就要跟你道別了，其實我們都知道任務終了了，代表著新任務即將到來，但130週年的塗裝，對大部分人來說意義不同，代表著火車世代伴隨了我們的生活130年，心中除了不捨還是不捨，一路上心情忐忑，直到來到羅東站，看到同樣身為鐵道迷的運轉員，拿著自己做的看板來找我，內心的難過更是倍增了，拿著看板與你合影，為你的任務畫下完美的句點，留下了最美好的回憶，130周年彩繪列車永遠留在我們的記憶最深處，再見了！

130週年彩繪列車。





百年老店非一成不變，臺鐵局與日本「JR四國旅客鐵道株式會社」簽訂協定1周年的列車彩繪活動，彩繪列車帶給臺鐵朝氣與活力；彩繪列車帶給旅人美好的行旅記憶；百年老店非一成不變，彩繪列車帶給民眾歡愉與期待。期望未來有更多具有意義的彩繪列車問世，帶給臺鐵更多的生機與未來。



# 7/7仲夏寶島號最終回 ，再見囉！！

晁小鳴

35°C的仲夏，走過了晴雨  
1,800名遊客與無數沿線追逐火車的熱情  
三週 6天值勤期間的10萬步步伐  
伴隨著太多還沒理緒的故事  
種種歷程卻已在人生之旅中  
烙上了一記永不抹滅的輝煌勳章

愛上那合作無間的團隊默契  
無論是幕前、幕後、規劃、執行或來自任何單位的工作者  
都期盼著這萬眾矚目的活動能夠永續經營  
每個平凡的結局中  
深藏著不為人知的貼心與用心，以及一次又一次的磨合  
翻開那寫滿與蒸汽火車駕駛團隊討論各站停車位置執行結果等細節的行車日誌  
即便我們改變不了場站與列車編組的不匹配  
靠著彼此間溝通和互助降低一切風險  
讓所有的乘車旅客能在月台上擁有充裕的空間安全地與蒸汽火車合影留念  
帶著滿足的心情結束一趟難忘的蒸汽火車之旅

八個月的乘務生涯  
太多工作上的喜怒哀樂寫在這職場的日常中  
享受在這變化無窮的溫度  
華麗的舞台或身分地位帶來的虛榮，反而無感  
結束上週六仲夏寶島號值乘  
悶熱的氣候比起前面兩週勤務還更加疲憊  
當備品都還沒來得及放下之際  
前一週  
那十分吸睛的可愛小小鐵道迷 - 東頤的媽媽  
在我Facebook上的留下一段話及一張東頤穿著背架相片  
看完了留言及當時我寫下的文章  
鼻酸了好一陣子





雖然改變這世界，太難  
人們也因此漸漸的遺忘了曾經擁有偉大的初衷  
平凡的工作也能創造不平凡的社會價值  
當擁有著善良的勇氣和執著  
樂見此般的正向力能夠永續流傳



孩子眼中

我們像拯救地球的英雄  
每個舉止都將輕易喚醒  
藏在他們內心那純真限定，未來的夢  
謝謝你  
你的信任  
同樣帶給我更多的信心  
讓我勇敢堅持對工作那份最原始的初衷與熱情



## 文化保存與環境如何抗衡

鐵道迷

日前臺鐵131歲生日，花蓮站以「蒸心服務，光華再現」為主題，啟動了具有文化價值的「CT273蒸汽火車」與「光華號」，從花蓮站載客出發到花蓮港。

這頗具紀念意義的日子與充滿歷史足跡的懷舊列車，是多麼得令人期待。

「轟隆、轟隆、轟隆」的聲音與「嗚…嗚…嗚…」的巨大鳴笛聲，漆黑的身影冒著白煙，這是「CT273蒸汽火車」的現身畫面，是每位民眾與鐵道迷所期待的。

但近年來遭到民眾投訴，傳統火車的噴煙、鳴笛被地方環保局稽查，使得今年以柴油動力車頭在後方推動蒸汽火車，這樣的畫面，讓民眾們大失所望，想一睹風采的心願，活生生地被澆熄了。

為了推展鐵道文化並得以傳承文化，不惜以高代價來保存，且每次蒸汽火車的開動成本也很高，為了使文化得以傳承，負責駕駛蒸汽火車小組的成員都不辭辛勞的待在高溫炎熱環境下工作，即使揮汗如雨、皮膚紅腫也堅持下去，修復蒸汽火車是國際趨勢，日本、歐洲都在致力保存鐵道文化，甚至成為最吸引人的觀光特色，然而我國卻為了民眾投訴而導致修復工作而有所限制。

蒸汽火車頭會因為停止運行而損壞，所以必須固定行駛，為了能兼顧環保，臺鐵局也採用品質的低硫無煙煤，這種煤炭每趟任務能開行50公里左右，距離並不長，但還是有些正義魔人檢舉，這讓人感到非常的無奈。

文化的保存不是讓火車「停」在博物館裡，而是要傳承下去，讓世世代代的民眾都能感受到蒸汽火車的懷舊魅力，讓蒸汽火車頭冒出白煙、發出嗚…嗚…的鳴笛聲，不再只是電影場景。

在相當重視鐵道文化的日本，把蒸汽火車定位是文化財及觀光財，蒸汽火車有特定的行駛時間，蒸汽火車出勤時，從沒被開過單。也許我國的環保局應該為鐵道文化的傳承與保存盡一份心力，訂製排外條款或放寬標準。





# 臺灣鐵路工會青年部研討會議題辯論一

## 臺鐵公司化好不好

研究組

	正方	反方
一辯	<p>1、政府對臺鐵運輸計畫多加干涉，並受鐵路法限制規範，龐大的資產卻無法做有效利用，造成日積月累的虧損。</p> <p>2、為了不與民爭利，貨運列車無法達到有效能的使用。</p> <p>3、人力資源因受公務人員服務法規範，無法有效汰除，造成冗員過多，工作能力及態度難以提升。</p> <p>4、因政府採購法限制，無法購買符合時宜的工具及設備。</p> <p>5、為了照顧偏鄉車站，但旅客利用程度不符成本，造成虧損。</p> <p>基於以上因素，公司化後能鬆綁規範，更能積極創造利潤，有效解決臺鐵多年來的問題。</p>	<p>臺鐵公司化勢將造成以下衝擊：</p> <p>1、員工基本工作權：公司化後以盈利為首要目標，勢必從縮減人事成本下手，如此既有員工可能遭結算年資並裁員，退撫制度被剝削、勞動條件與各項福利之訂定任人宰割。而缺乏法定薪資保障之下，同工不同酬的狀況也可能加劇。</p> <p>2、技術轉移：公司化後人員如大幅更動，技術轉移與傳承勢將可能出現銜接問題。</p> <p>3、利益分配：龐大資產（尤以土地為甚）的所有權與經營權由公司掌握，易生弊端，資產的移轉最終仍由財團獲利。</p> <p>4、社會正義：票價調漲勢必影響民生，且未來身障、敬老等優惠車票不再由臺鐵自行吸收，將增加弱勢族群負擔；另如放棄西部幹線，民眾僅有高鐵可搭乘，將少了選擇、多了不便。</p>
反方二辯質詢 正方一辯 (1)		<p>1、臺鐵公司化後仍為公營事業，政府採購法的限制並不會因此而鬆綁。且鐵道相關設備所費不貲，所有物料採購與使用均需嚴格保證行車安全，即便嗣後因民營化而不再受限於採購法，一定能做到保證行車安全嗎？</p> <p>2、正方所提的運輸物流業，臺鐵本因受公路運輸的影響而減少物流業務，且民眾透過臺鐵運輸必須到火車站領取、無法宅配到家，顯然不夠便利而缺乏競爭力。</p> <p>3、臺鐵目前的虧損多係因歷史政策所致，例如可盈利的長程班次減少而以短程為主。</p> <p>4、效率低落係管理問題，如公司化後管理階層欸更換，問題一樣無法解決。</p>
反方二辯質詢 正方一辯 (2)		<p>1、公司化後經營階層固然握有用人彈性，然因無須受限於國家考試及公務人員考評制度，可能淪為酬庸。</p> <p>2、公司化後一定能獲利？以中華電信為例，其獲利係因僱用大量派遣勞工，正職員工的福利卻未</p>

		<p>因公司獲利而提昇。</p> <p>3、物流業務臺鐵現在已有，並非公司化後才能做。</p> <p>4、如若公司化後因成本考量廢除無法盈利的支線，勢使偏鄉民眾在交通上更為弱勢。</p>
<p>二辯</p>	<p>1、公司化後，工作權法規解禁，蛻去公務人員光環，不敢怠惰，且可晉用合適人力，能力優秀者，亦可大幅加薪，員工有效利用，適得其所，才能發揮最大價值，也增加人才進入臺鐵的意願。</p> <p>2、鐵路資產可以有效利用，閒餘空間可自行招租，增加收入，以提升員工福利。</p> <p>3、票價活化，解除優惠票補貼之虧損，代收及儲值加收手續費，改變工作型態以增加效率。現有許多臺鐵人才卻沒有好好利用及保護，不是流失就是同流合汙，如果能積極使用，影響整個鐵路工作型態，有效率，就會有利潤，有收入，就會有福利，有福利，員工就會有能力。</p>	<p>1、鐵路事業並非不能賺錢，例如高鐵目前即有獲利；另如為成就高鐵而放棄西部長程幹線，那麼是不是也要放棄都會區短程路線給捷運？</p> <p>2、承上，目前臺鐵有老舊車輛，未來無論要持續使用或購買新車都要耗費鉅額成本，以此為例觀之，難道公司化後就能保證獲利？且假如持續虧損，該由誰補助？</p> <p>3、公司化後不可能完全獨立營運，必定還是會受到政府政策影響。</p> <p>4、公司化後經營階層一手掌握用人、用料與營運，難保財團不會逐步壟斷。</p> <p>5、承上，用人方面亦可能受既得利益者把持，利用「面試」等手段進用具利益輸送價值之人。而以目前社會經濟狀況，無特定背景的一般員工的勞動條件可能不容樂觀。</p> <p>6、公司化後員工肯定能享受股利分紅嗎？以高鐵為例，其股價很低，係為大量吸收股民投資已彌補虧損，其員工無法真正享受分紅。</p> <p>7、公司化後下一步勢將走向民營化，該如何同時維持公共利益、勞工權益並保持盈利？勢將困難重重。</p>
<p>三辯</p>	<p>1、臺鐵已日積月累，虧損了1,400多億元，如今還在累積中，利息與財政負擔不斷加重，僅靠著會計人員做著美化的帳目，消極安慰，卻沒辦法積極處理，公司化後才能趁早解決債務問題。</p> <p>2、官僚制度造成公文核章制度，程序太過冗長，錯失商業的獲利先機，公司化後可避免政策與立委的過多干涉，建立</p>	<p>1、目前臺鐵多數員工係透過考試進用，為公務人員兼具勞工身份，薪級明確並受有保障，員工不必花費多餘心力阿諛主管以爭取加薪，且無論盈虧均享有1.5個月年終獎金；一旦失去這層保障，加薪與年終均繫於主管之自由心證即經營階層的決定，員工未來勘憂。</p> <p>2、公司化後，即便政府保證不影響員工現有年資、薪資架構及福</p>



	<p>符合利潤營運方向。</p> <p>3、先進國家鐵路已漸漸公司化，為了是利潤以及前瞻性。現在鐵路是自己履行社會責任，公司化後政府必須編列相關預算，來照顧弱勢，增進社會福利。</p>	<p>利，但未來仍有可能生變（例如中華電信）且數年後隨著沒有公務人員身份的新進員工增加，舊有員工可能年資將遭結算；縱然沒有結算，公司還是可能大舉裁員。</p>
<p>反方一辯質詢 正方三辯</p>		<p>1、正方所說日本 JR 民營化成功，係基於大量裁員、轉任、轉調降低人事成本及日本政府撥款補助營運才達成。除非政府保證臺鐵公司化後不裁員且撥款補助員工福利與退休金，否則難以同意公司化。</p> <p>2、公家單位效率慢，但臺鐵因資產龐大，案件金額動輒上億，需經層層核章係分層負責與監督。如以一、兩個章就決定鉅額案件，不免太過草率豈有黑箱疑慮。</p> <p>3、正方指臺鐵冗員過多，然而前瞻計畫中「國車國造」方於起步階段，未來鐵道整合必須有民間企業的技術，以及量測、材料、試驗、技術人員，前者在技術上不知已可否銜接，而後者勢需增加人員任用。如此一來，臺鐵縮編但後者需增加人力，總進用人員能否真的減少？在技術、人員未到位的前提下，現階段提公司化太早。</p>
<p>結辯</p>	<p>1、公司化可導入專業經理人，有效率的技術傳承，提升專業效能。</p> <p>2、降低公務人員包袱，人力資源有效提升效率。</p> <p>3、與異業結盟，成立相關子公司，增加運輸效能，各方組織活化。公司化不是為了莫名裁員，而是汰弱留強，只要是認真的人並不用擔心失業，績效上升，獲利就會上升，員工的福利也會跟著提升，有效杜絕肥貓及黑箱作業。附屬產業可以多元化，貨運、廣告、旅遊等，增加臺鐵形象。公司化乃是國際趨勢，被動的要求政府，不如積極改變。</p>	<p>臺灣社會需要公共鐵路，然而臺鐵公司化後，原本為民服務的鐵路將淪為財團的營利工具，因此反對公司化。</p>

# 107年新進會員研習班記實

本會為加強與全省會員之訊息傳達完整性，讓會員更加了解工會現況及內外環境之威脅，希透過完整的相互交流，加強工會團結，進而爭取更佳的權益，特調訓各分會入會3年以下熱心公益年輕會員，於5月3、4、7、8日分北、中、南、東四區各舉辦一梯次新進會員研習班。辦理情形如下：

除請本會常務理事講授「工會組織與運作」外，並請臺鐵局勞工安全衛生室主任李永昌講授「職場安全」，藉以增進新進會員對於工作環境安全之瞭解，最後張理事長率各區所屬分會理事長與該區新進會員面對面座談，以祈讓會員瞭解目前鐵路工會所面臨的問題及作為，並鼓勵會員積極參與工會各項活動。



區別	各分會	日期	研習地點	出席人員
南區	台南	5月3日	新左營聯合辦公大樓一樓會議室	66人
	高雄			
	高機			
中區	屏東	5月4日	彰化扇形車庫二樓簡報室	52人
	台中			
	彰化			
北區	嘉義	5月7日	臺鐵局第5會議室	71人
	基隆			
	延平			
	北一			
東區	北機	5月8日	花蓮機廠會議室	54人
	新竹			
	宜蘭			
	花蓮			
	台東			



# 臺灣鐵路工會 107年度會務人員研習

總務組



本會於107年5月9~10日辦理107年度會務人員研習，有別於以往安排至年底空檔期間舉辦，今年度為了辦理各分會第13屆會員代表大會代表之選舉，特此提早聚集全省會務人員，由組訓組游組長東巡做各項選舉注意事項教育宣導。

另外，除了本會六組(福利、組訓、文宣、研究、總務、會計)業務報告及交流檢討，本會於今年度建置完成雲端資料系統及會籍資料管理系統，並藉此次研習活動分別由2位系統建置人員 - 本會研究組林組長佑哲及組訓組曾助理專員替大家解說操作方法；而總務組鑑於本(分)會會務人員異動頻繁，又未建置電子公文整合資訊系統，故研議制定工會WORD公文樣本，統一繕製格式，由羅組長玉琴於會中說明。



## 臺灣鐵路工會107年 路工月刊編輯委員教育訓練

編輯部

鐵路工會第14屆路工編輯委員會係由張文正理事長於第14屆會員代表大會代表中選派擔任，此次委員會由江彩雲、陳耀南、王志國、江忠誠、陳宏明、洪偉洲、徐明煌、林成璋…等委員組成，編輯委員職責為：

- (一)、路工月刊編輯政策之規劃與訂定。
- (二)、路工月刊編輯方針之研討與修正。
- (三)、路工月刊年度編輯計畫之規劃與反省。
- (四)、路工月刊總召集人之推舉。
- (五)、路工月刊稿件審查委員之推薦。
- (六)、其他實際與編輯相關事項。

另外，本屆還有一群熱心奉獻的無給職特約攝影團隊加入，成員有鐵路員工、路局退休人員、鐵道志工等，其中，還有幾位原本是鐵道迷，因為太熱愛鐵路進而直接考取路職，讓人不禁欽佩他們對鐵路的熱情，會中由張理事長頒發聘書，並感謝他們的支持與協助，讓月刊編輯更加豐富精彩。





# 國際勞工團結中心交流

研究組

每年一度的 ICLS 委員會 (International Steering Committee meeting) 於今年107年5月21日召開，本會以委員身分前往出席。本次委員會主辦國為後進會員 - 蒙古鐵路工會聯合會，該會相關資訊如下：目前蒙古鐵路工會聯合會 (FMRWTU) 有58個分支機構，15,990個會員和大約800個工會工作人員。烏蘭巴托鐵路公司的99.1%的員工是工會成員。

本次會議依慣例討論當年度會員大會專案報告題目、下次開會地點、年度預算等，特別值得注意的是，會議資料提及泰國及緬甸皆有後起工會致信 ICLS，提出加入 ICLS 之意願，基於國際勞工夥伴間的交流重點在於經驗的分享與相互的扶持，藉以擴大團結精神與力量，是以各委員一致同意上述諸工會加入申請。

而近期各夥伴國情報告中，以日本夥伴(JRU) 最為重要，重點如下：

JRU 成員 JREU (JR 東勞組) 今年內部因3月2日罷工計畫意見分歧，最終造成3萬名會員離去 (從47,000人減少到17,000人)。

對此，2018年4月12日，JREU 召開緊急會議。會議決定的新政策有4

點：

- 1、重新評估JREU政策造成的混亂。
- 2、重組JREU。
- 3、修正與JR東日本公司的關係。
- 4、吸引離去會員回歸。

由於JREU引起的錯誤導致許多成員離去，所以領導層級負有重要責任，努力重組JREU，而將在七月舉行年度大會，重新確定未來方針。



本次會議另有插曲，會議是日適逢服務於烏蘭巴托公家之教師及醫生不滿低薪酬現狀，而聚集於成吉思汗廣場抗議，故FMRWTU請求 ICLS 至現場聲援，本著勞工團結相互扶持之精神，ICLS 主席同意中斷會議，立即前往廣場聲援。



最終，會議決議臺灣鐵路工會負責「運輸產業的自動化」的專題報告，後續本會將在9月25日派員前往出席ICLS會員大會，並於會中提出專案報告。

本文僅節錄此次會議紀實



泰國-東部工會群-  
汽車鋼鐵電子業申請加入信件



緬甸-漁船員工聯合會  
申請加入信件





# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 107 年 4 月 30 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	194, 184	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	17, 700, 008	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	0
預付款	1, 527, 600	暫收款	0
定期存款		代收付-勞保費	17, 932
本會定期存款	15, 450, 919	代收付-健保費	21, 268
團保履約保證金	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	2, 500, 000
固定資產		代收付-本會活動費	63, 882
房屋及建築	606, 051	代收付-團保費	12, 307, 466
累計折舊	(28, 198)	代收付-互助慰問金	879, 650
什項設備	588, 261	抗爭基金	22, 618
累計折舊	(62, 447)	應付款	0
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, 103, 667
		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, 696, 598
		上年度餘額	737, 060
		本年度絀額	448, 650
合計	68, 259, 612	合計	68, 259, 612

# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 107 年 5 月 31 日

資 產		負 債 及 基 金 餘 額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	266,047	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	21,062,620	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	135,343
預付款	1,746,800	暫收款	0
定期存款		代收付-勞保費	19,258
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	24,574
團保履約保證金	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	1,894,438
固定資產		代收付-本會活動費	63,882
房屋及建築	644,796	代收付-團保費	16,569,478
累計折舊	(35,765)	代收付-互助慰問金	882,000
什項設備	588,261	抗爭基金	22,618
累計折舊	(78,689)	應付款	0
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	1,118,603
		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	17,696,598
		上年度餘額	737,060
		本年度絀額	303,550
合計	71,928,223	合計	71,928,223



# 臺灣鐵路工會107年5月~6月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
5月3日	本會	辦理107年新進會員研習班(南區)-新左營辦公大樓
5月4日	本會	辦理107年新進會員研習班(中區)-扇形車庫簡報室
5月7日	本會	職工福利委員第30屆第7次委員預備會議
5月7日	本會	辦理107年新進會員研習班(北區)-臺鐵局第5會議室
5月8日	本會	辦理107年新進會員研習班(東區)-花蓮機廠會議室
5月9-10日	本會	本會107年度會務人員研習班
5月9-10日	本會	本會路工月刊編輯委員會教育訓練
5月10日	本會	本會第16次常務理事會議
5月15日	本會	107年五一模勞出國參訪工作小組會議
5月15日	本會	局第10屆第38次勞資預備會議
5月16日	本會	機務日班工時協商預備會議
5月21-25日	本會	107年五一模範勞工赴日本參觀訪問
5月23日	本會	張理事長赴員工訓練中心第43期運輸班講授「工會業務簡介」
5月25日	本會	JR西日本工會荻山市朗委員長率隊拜會
5月28日	本會	局團協第286次協商預備會議
6月7日	本會	107年模勞出國參訪驗收會議
6月12日	本會	本會第17次常務理事會議
6月12日	本會	本會第14次常務監事會議
6月14日	本會	餐旅服務總所第10屆第17次勞資預備會議
6月19日	本會	機班工時條款協商預備會議
6月19日	本會	運務107年車站工時協商第3次預備會議
6月20日	本會	局第10屆第39次勞資預備會議
6月20日	本會	鐵路工會108年度預算審查會議
6月25日	本會	局團協第287次協商預備會議
6月25日	本會	107年第2次勞工退休準備金監督委員會預備會議
6月27~28日	本會	青年幹部研討會-劍潭活動中心
6月29日	本會	貨運總所第10屆第17次勞資預備會議-台中貨所



JR西日本參訪彰化扇形車庫



107年度會務人員研習班



機班工時條款協商預備會議

## 臺灣鐵路工會107年5月~6月分會會訊

日期	單位	行事曆
5月3、4日	延平分會	舉辦二梯次員眷自強活動-苗栗一日遊
5月3日	嘉義分會	第12屆第22次理事會議
5月24-25日	北機分會	第12屆第23次理事會議
6月4日	高雄分會	第12屆第23次理事會議
6月7日	臺中分會	第12屆第23次理事會議
6月7~8日	臺中分會	各分會理事長聯席會議
6月8日	彰化分會	第12屆第23次理事會議
6月12日	新竹分會	第12屆第23次理事會議
6月15日	高機分會	第12屆第23次理事會議
6月15日	北一分會	第12屆第23次理事會議
6月19日	延平分會	第12屆第24次理事會議
6月20日	基隆分會	第12屆第23次理事會議
6月20日	嘉義分會	第12屆第23次理事會議
6月20日	花蓮分會	第12屆第23次理事會議
6月20日	臺東分會	第12屆第24次理事會議
6月22日	屏東分會	第12屆第22次理事會議暨選務會議
6月25日	宜蘭分會	第12屆第23次理事會議
6月29日	台南分會	第12屆第23次理事會議



延平分會苗栗一日遊員眷自強活動



新竹分會第23次理事會議



高雄分會第23次理事會議

## 臺灣觀光學院76歲研究生：葉日洋

當中央社在今(107)年6月28日報導：臺鐵退休的葉日洋處長以76歲高齡，重拾書本為「臺灣觀光學院觀光與餐旅管理研究所」碩士班一年級的研究生，在他的生命歷程中，又多了一道光彩，他不是為了頭銜，也不是為了文憑，從他的期末報告：以探討「臺灣鐵道文化資產觀光行銷策略之研究~以花蓮鐵道文化園區」為主題，我們深切知道，他是認真的。



「我是臺鐵人，一生愛臺鐵。」這是臺灣觀光學院觀光餐旅系碩士班一年級76歲研究生-葉日洋同學，在期末簡報時開場的第一句話。這句話，相信只要是臺鐵人都常聽到他提起，這不是口頭禪，而是在現職時，就看見葉處長是用生命熱忱，常以身體力行、先身士卒，完成一次又一次的艱難任務，告老還鄉後，更是匯集花東地區的退休前輩，繼續奉獻生命，回饋臺鐵及鄉里。

今天葉處長雖然高齡76歲，但他的生命力，在地花蓮人對他並不陌生。葉處長一生都奉獻給臺鐵，從富里火車站掃廁工到企劃處長退休、鐵路工會顧問，直到今年三月才卸任當了八年的「社團法人花蓮縣鐵路退休人員協會」理事長。葉處長對「臺鐵」業務發展及歷史文化，如數家珍，堪稱臺鐵的活字典。

葉處長在去(106)年以75歲高齡入學臺灣觀光學院當研究生，對於能重拾校園生活感到非常高興，這種精神，值得我們後生晚輩效法，處長常分享，年輕時礙於生計與經濟狀況，沒有機會繼續升學，現在可以重新踏入校園，圓一個人生的夢，會好好珍惜，努力學習。

在報導中我們看到：葉同學過去這一學年來在學校學到了過往人生經歷中從未接觸過的領域知識，非常享受這種學習，也是對自我價值的另一項肯定。臺灣觀光學院觀光餐旅系劉家榛所長稱讚葉同學的虛心又認真，積極向上及求知的學習態度足當大家的榜樣。

從葉處長他的期末報告：以探討「臺灣鐵道文化資產觀光行銷策略之研究~以花蓮鐵道文化園區」為主題，他仍心繫臺鐵，希望藉由臺鐵131年的縱深，從劉銘傳時期的發展，歷經日治、光復後、甚至未來整個鐵道發展的歷程，以他豐富實際的經歷與資訊，一一檢視並彙整臺鐵的鐵道文化資產與歷史，更期盼藉此鐵道文化資產的多元面向行銷臺灣觀光。

葉處長說：「我雖不能駕馭我生命的長短，但是我可以豐富我生命的色彩」。他用不斷認真的學習態度，彩繪自我的人生，他做到了！你也可以效法他的精神，我們都做到了！

