

廣告



COMING SOON

台北車站 多功能展演廳

10:00 - 19:00

11月2日 | 五 |

11月5日 | 一 |

一期一會 2018 第四屆

# 鐵路便當節!

2018 第四屆 鐵路便當節



超過21家國內外鐵路便當業者共襄盛舉!

超多好玩各種鐵道遊戲以及超有特色的各國手作DIY體驗!

超火紅鐵道同人誌角色扮演玩家驚喜現身活動現場!

鐵道迷  
迷迷迷



主辦單位：交通部臺灣鐵路管理局



參展業者：

臺灣鐵路管理局 | 東日本旅客鐵路(JR東) | 東武鐵道 | 西武鐵道 | 京浜急行電鐵 | 江之島電鐵 | G R 岩手銀河鐵道 | 道南漁火鐵道 | 一畑電車 | 山陽電氣鐵道 | 南海電氣鐵道 | 信濃鐵道 | 肥薩鐵道 | 銚子電氣鐵道 | 青森鐵道 | 瑞士馬特洪峰聖哥達鐵路 |



淡路屋株式會社 | BOBBYBOX | 福井食堂 | 鬆羅張 | 炸雞大獅 |

2018.11.2 — 11.5 Taipei Main Station 1F

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、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7、8月  
第83卷第4期



- 全國火車駕駛產業工會理事長當選感言
- 臺鐵現況與公司化之必要性探討
- 各分會第13屆會員代表大會代表選舉摘要
- 第10屆第39、40次局勞資會議節錄
- 臺鐵人的使命
- 別當一隻橫衝直撞的羊
- 馬祖·東莒



# 2003臺鐵反公司化 罷工大事記

編輯部

年份	事 記
1997-2002	臺鐵公司化、民營化規劃
1997/12	臺鐵成立「臺鐵民營化執行委員會」研擬臺鐵「民營化採車路分離」模式，執行委員會下設五小組研擬民營化方案。
2001/9/12	臺鐵工會於臺北車站發動會員靜坐，反對為高鐵施工，封鎖北隧道。
2001/10	臺鐵完成「公司化之基本構想(草案)」，並向交通部提出報告，交通部長林陵三指示：臺鐵公司化、民營化方案之研議，由臺鐵自行規畫處理，並由交通部成立專案推動小組，成員包含經建會、主計處、財政部、人事行政局等。
2002/9	臺鐵將原「民營化執行委員會」解散，另成立「臺鐵公司化專案小組(決策單位)」及「臺鐵公司化專案推動小組」，鑑於英國鐵路「車路分離」改革模式，權責不清事故頻傳，改採「車路合一」方向規劃。行政院亦同意將原訂於 2002/6 完成臺鐵「民營化」的計畫，延至 2004/6 先完成臺鐵的「公司化」，俟經營體質改變較佳後，再進行「民營化」，惟不得超過 3 年。
2003/2/24	臺鐵工會動員 2 千多名會員，於臺北車站抗爭陳情；臺鐵局長黃德治簽下承諾書，同意必須在工會同意下，才能交付臺鐵月臺及股道給高鐵施工，否則辭職下臺負責；交通部長林陵三承諾，「可以修改高鐵合約、四月底前提出解決方案」、「臺鐵債務歸零」、「員工退撫金由政府承接」，以及 發布「取消臺鐵民營化時程」公函。
2003/4/23	交通部改口「民營化沒有時程表」。但強調「公司化改制勢在必行，但須待相關配套措施完成後始能改制」。
2003	臺鐵工會 911 中秋節會員大會罷工投票
2003/7/30	臺鐵工會召開臨時會員代表大會，策劃中秋節(2003/9/11)召開會員大會。鐵路局長黃德治召開記者會祭出公務員服務法、勞委會函釋及工作規則，強調不會任由員工任意休假，否則將行政處分；今年中秋節車票照賣，員工必須依排定班表正常上班...不得任意請假，否則將記過處分...並強調臺鐵公司化的既定時程不會改變。
2003/8/14	臺鐵工會臨時會員代表大會及各分會理監事聯席會議後，工會在臺北車站大廳，舉行「誓師大會」，公佈同意參與 911 大會的會員，連署率已經高達 87%，接近 1 萬 4 千人，粉碎 911 行動已告暫停的傳言，參與誓師大會的會員代表及各分會理監事，在大會中，與會的代表與理監事一一用針刺破自己的手指，沾在寫著「誓」字的白紙上「歃血為盟」。

## 臺灣鐵路工會 各分會第13屆會員代表研習班

編輯部



台中分會



臺南分會



延平分會



北一分會



新竹分會



嘉義分會



宜蘭分會



彰化分會



# 路工

107年7月8日  
83卷第4期



封面：編輯部

封面裡：2003臺鐵反公司化罷工大事記…編輯部

## 勞動線上

- 02.全國火車駕駛產業工會理事長當選感言…張理事長世宏
- 04.臺鐵公司化之必要性與現況探討【臺灣軌道事業之龐式騙局】…研究組
- 14.臺灣鐵路工會各分會第13屆會員代表大會代表選舉摘要…組訓組
- 17.第10屆第39、40次局勞資會議節錄…文宣組

## 會務報導

- 30.臺灣鐵路工會各分會第13屆會員代表研習班記實…組訓組
- 32.臺灣鐵路工會會員慰問金補助簡明表…福利組
- 34.臺灣鐵路工會107年6~7月資產負債表…會計組
- 36.臺灣鐵路工會107年7~8月活動紀要…組訓組
- 37.臺灣鐵路工會107年7~8月分會會訊…組訓組

## 揮灑天地

- 38.臺鐵人的使命…志浩
- 39.別當一隻橫衝直撞的羊…旁觀者
- 40.馬祖·東莒…晁小鳴

封底裡：臺灣鐵路工會各分會第13屆會員代表研習班…編輯部

封底：廣告

## 徵稿啟事

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

## 全國火車駕駛產業工會理事長當選感言

張理事長世宏

我們臺鐵司機員跟各業別的勞工朋友一樣：  
努力打拼一心一意就是爲了臺灣能更好，  
希望國運昌隆永遠無禍患。

而火聯會的精神也是一樣，  
由啓蒙師父傳承給我，  
他說：

當一個稱職的司機員，  
只要永遠秉持著維護行車安全爲終身使命，  
那麼平安回到家的旅客遊子們，  
也將充滿著感恩喜樂的心情，  
使得每家每戶都充滿著天倫的歡笑聲，  
這就是我們心中最大的慰藉。

一個司機員的職業生涯中，  
在每一次穿越高山、頂峰時，  
即使沿途崎嶇顛簸不平，  
也終將忘記是什麼時候的事情了？  
在每一次抵達雲際、海灘時，  
即使沿途七彩煙火燃放，  
也一定不知道今天是什麼日子了？

司機員能夠獨當一面、捍衛行車安全：  
是將在校所學的理论課程，  
與實際的職場倫理、技能融合應用在一起，  
故兩者必須互相兼備的。  
我們唯一的希望就是在火車駕駛這個職業生涯中，  
不受任何外力因素的影響，  
進而改變每位司機員從業的初衷：  
全心一意爲臺灣！

最後希望士、農、工、商各業別均能號召有志之士，  
大家手牽著手、心連著心，一起共創勞資雙贏，  
爲更美好的明天：  
大步邁向前！





灣患傳歡顛年兼願牽前  
臺禍遞家知幾相我手向  
為遠師闔不忘兩唯攜邁  
意隆神安峰灘用固農聚  
一昌精平高雲互永士齊  
心運聯行越抵學基商卿  
全國火車駕駛產業工會

承蒙：

全國火車駕駛產業工會各分會理事推選個人擔任理事長一職，  
這將是我這輩子感到最光榮的時刻，  
也將是臂膀承受最沉重壓力的開始！

2018.08.31

## 臺鐵公司化之必要性與現況探討

### 【臺灣軌道事業之龐式騙局】

研究組、文宣組、青年部 2018

#### 壹、台鐵現況:

公用性財務負擔 (約 28.99 億元)	(1)法定優待差額 (2)未裁撤虧損小站 及服務性路線	36.76
歷史性財務負擔 (約 49.43 億元)	(1)退撫制(舊制) (2)債務利息	
鐵路基礎設施之維護 (約 28.99 億元)		
票價機制	無法預估	
勞務成本	81%	85.07
營收(106年 273.86 億)	佔營業支出%	佔營收%



#### 三、台鐵人事組成結構 (一)台鐵各單位用人數



#### 一、台鐵債務/台鐵財務(收/支)結構

公用性、歷史性財務負擔與鐵路基礎設施之維護，佔營收比例過高(36.76%)，超過企業應負、所能負擔之社會責任。勞務成本過高，佔營收比例，佔營業收入85%。(後面就人力配置與管理營運做說明)

#### 二、台鐵營運路線分析

台鐵主要路線經營為：西部縱貫線與台中線(海線)，佔總運輸人數：84.28%，其他路線經營(宜蘭、北迴、臺東、南迴、屏東、支線)佔總運輸人數：15.72%。故以營運與公司獲利的角度來看，台鐵客運經營路線，應以西部幹線為主，東部幹線為輔，發展西部路線附屬事業為主，東部觀光為輔。

#### (二)員工年齡、年資、學歷分布



(1)10年以下年資佔(52.09%)，對台鐵向心力與凝聚力不足，造成人員流動率過高、基層人力不足現象。



(2)公司化議題，20年以下年資(65.28%)人員，對未來退休、勞動條件、公務員身分影響，首當其衝。

(3)台鐵專校以上學歷，佔68.57%，對於民眾所在意之服務品質，可經由員工訓練、再教育。應工作需求針對服務、技能、溝通、應變技巧等，做職能上之加強。或適當反映票價，是合理的，但不能單單以提升提升票價，就能改善整個台鐵經營、管理、服務、準點率作為論點，而忽略員工教育與培訓部分。

#### 四.台鐵營業概況

(1)台鐵收入在2007高鐵營運衝擊下，呈現平緩趨勢，甚至下滑，然而在2010年後呈現上漲趨勢，到2017年，總體成長幅度達19.4%，而支出部分減少24%，其原因除台鐵管理階層與員工的努力與經營策略上的應用外，高鐵營運對台鐵之影響，有待商榷。

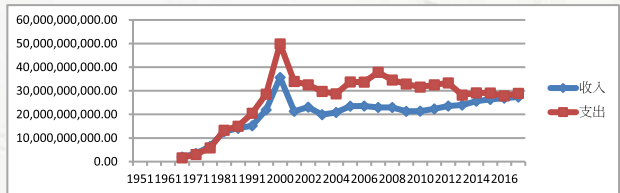
(2)台鐵營業收入/支出達到歷史高點之原因

(2.1)1999年，受921大地震之衝擊，交通之受損，民眾搭乘鐵路運輸之意願與人次，相對的提高，使得2000年台鐵收入達到歷史高點，但相對的，鐵路因地震所造成的損害，也是營業支出達歷史高點之原因。

(2.2) 88年度以前會計年度起訖時間為上年7月1日至當年6月30日止；89年度係自88年7月1日至89年12月。

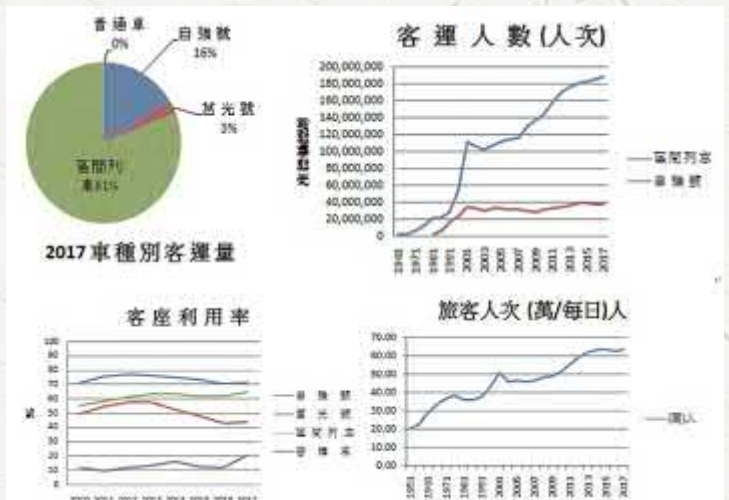
(3)營業內(客、貨、其他)收入佔總營收比例達95.04%，然而，2013~2017年，客運量成長幅度呈現平緩，相對鐵路營收也受到影響，要提高台鐵營業獲利，可針對營業內收入做策略上之應用(如宣傳、促銷、優惠....)；營業外收入僅佔

4.96%，則可提高營業外收入或經營附屬事業之規模。



註：90年度起貨運、郵政服務總所營業外收入由其他營業收入列於營業外收入。  
註：99年度起其他營業收入中郵政服務收入與郵局合作經營業務部分，由郵政法以淨額法列帳。

#### 五.台鐵客、貨發展概況



##### (一)客運業務發展

(1)台鐵列車載客運量以區間列車為主，自強號次之。普通車、莒光號運量、客座利用率不足，建議應轉做支線觀光使用，未來逐漸淘汰，使營運車種單一化，簡化車輛調度，運轉銜接，提升準點率；維修單一化，降低車輛使用成本。

(2)客運列車：區間列車成長幅度大(76%)，自強號成長幅度較小(12%)，受政策性包袱大於高鐵營運

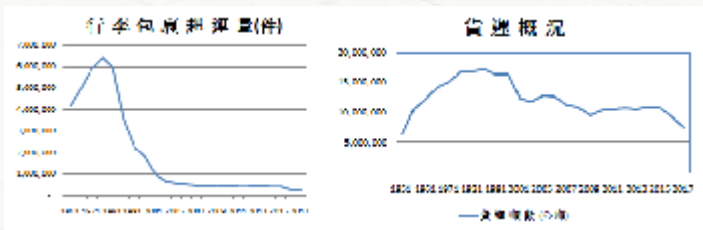
車種客運量	普通車	莒光號
載客運量(人)	0.01%	2.81%
客座利用率	20.26%	43.38%
車種客運量	自強號	區間列車
載客運量(人)	16.16%	81.01%
客座利用率	70.92%	64.30%
2004-2017 成長		
每日平均(萬人)	8%	
區間列車	76%	
自強號	12%	

之衝擊影響，後補充說明。

(3)客運列車客運量成長幅度增加39%，比較台鐵歷年經營，營運收入相對成長，顯示載客運輸的人次與民眾使用大眾運輸的意願，和台鐵營收有相對關係。

(4)2013~2017年，客運量成長幅度呈現平緩，相對鐵路營收也受到影響，後補充說明。

## (二)貨運業務發展



台鐵貨運發展逐年衰退，其中：  
(a)行李包裹部分，受民間物流公司，快遞，宅配影響，衰退 - 95.52%。

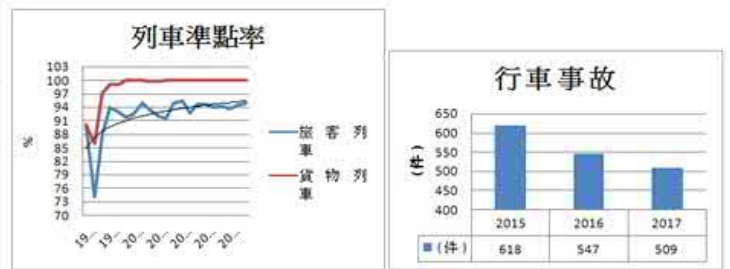
行李包裹	1976 - 2017 (年)	成長	-95.52%
貨運	1986 - 2017 年 (最高點) (現況)	成長	-55.23%
	貨運內容	散裝水泥	29.833%
		石灰石	30.147%
		砂石	16.908%
		重櫃	12.551%

(b)貨運部分：衰退-55.23%，貨運內容以散裝水泥、石灰石、砂石(營造)，重櫃(貨櫃)、北迴線為主要。

(c)未來就貨運業務發展，台鐵應尋找新的經營模式、委外或搭配民間物流業或成立自家物流團隊，建構新的貨運經營藍圖，尋找突破的契機點。

## (三)列車準點率與行車事故件數

行車事故，減少17.64%，行車事故之發生，含維修品質，車輛老舊，人為天災，路權等問題。貨運列車，準點率為100%，而客運列車準點率，呈現不穩定震盪，整體的準點率、穩定度有待提升，但大致上仍呈現向上提升的趨勢，且台鐵列車目前屬於B行路權，影響準點率之不確定因素太多，目前台鐵已漸漸朝向A型路權，準點率勢必提升。



## (四)車輛使用現況



台鐵客車經用(年)情形，30年以上，佔54%，未來若無汰舊換新計畫，10年後30年以上車輛，將提高至95%，屆時，車輛之維修成本與難度、行車安全、列車故障率等，將備受考驗。

貨車同樣面臨車輛經用年限過高，30年以上，佔81%，同樣地，未來若無汰舊換新計畫，10年後，30年以上車輛，將高達91%。

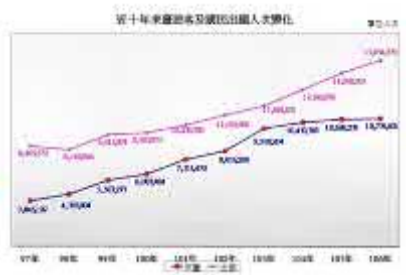




貳、台鐵公司化目標及說帖之謬誤



營運，自強號則投入東部運輸，此為競爭優勢之二。而後，隨高鐵延伸，營運站增加、台鐵A型路權，高鐵行車時間之優勢，也將減低。



而目前台鐵西部長程運輸僅佔總運輸人次16%，實為受政府政策性(扶植高鐵、發展軌道運輸事業)包袱影響與牽制，反而欲將自強號作為西部長程運輸主幹(西部縱貫線與台中線(海線)，佔總運輸人數:84.28%)，普悠瑪、太魯閣成為東部運輸主幹(宜蘭、北迴、台東、南迴線，佔總運輸人數:9.59%)。

(一)台鐵西部長程運輸發展受阻(高鐵通車)，故發展西部路線捷運化與強化東部發展

西部長程運輸發展可能性(在同業相似性、競爭下，與高鐵比較分析)，2007年受高鐵營運，台鐵長程旅運受高鐵衝擊而下降(-7.55%)，但2009年後，長程運量(人數)反而成長(30.63%)，顯然高鐵之票價與轉乘之方便性，不如台鐵平價與方便，故受一般民眾所能接受。

雖說以發展東部觀光、運輸為說帖，但就觀光局來台旅客人數成長明顯趨緩與衰退，明顯不符合經濟效益。台鐵之經營受政策性之包袱頗深。

- (1)就台北到台南，台鐵票價僅為高鐵票價之54.67%，此為競爭優勢之一。
- (2)行車時間，自強號與高鐵較無競爭優勢，但從運量成長得知，民眾搭乘台鐵的意願仍有，未來強化與高鐵之競爭，加強普悠瑪、太魯閣投入西部長程之運輸，勢必衝擊高鐵

台鐵之主要旅運人數，為西部縱貫線與台中線為主(佔總運輸人數:84.28%)，台鐵未來若將主軸移至東部(佔總運輸人數:9.59%)，勢必將主軸移至東部(佔總運輸人數:9.59%)，勢必衝擊整個台鐵營運、提高負債，與公司化的理念完全背道而馳，陷台鐵不義與民眾之不諒解。

目前台鐵的主軸，仍應以西部長短程運輸為主東部與支線觀光為輔(觀光局來台旅客人數成長趨緩)，東部經營次之。故西部路線捷運化與東部發展實為政治性之政策考量。

(二)提高台鐵經營效益，維修品質，鬆綁人力管(台鐵經營、管理與服務品質不佳、事故頻傳)

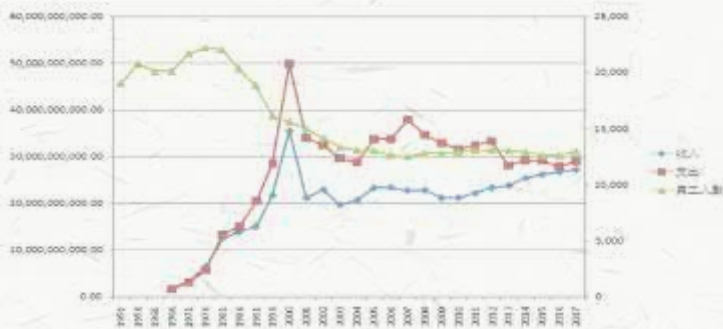
圖表顯示，在背負政策性、公用性與歷史包袱及高鐵營運衝擊下，台鐵歷年收入，仍呈現成長，而支出部份逐年下降，顯見台鐵營運上之管理、經營之成效與員工之努力。



人員產值部分提升45.04%，人事

精簡41.50%，行車事故減少17.64%，旅客人次成長38.56%，惟人事精簡部分，現場人力短缺，工安事故頻傳，合理的人力配置應再檢討，員額是否應增加或就員額不足部分，應儘快補足。此外，政府主張台鐵冗員太多要精簡員額，卻又大量招聘營運人員，說要創造就業，卻犧牲了公務單位的家庭(公務人員減少稱作效率變好)。再者，既然目前已能夠聘用營運人員，鬆綁人力管用一定要公司化?故精簡員額實為政治性之操弄。

除此外，服務、維修品質不佳乃車齡老舊，車種無法單一化，以及不合理之票價機制等等，實屬背負之政策性包袱，非台鐵之原罪。就旅客成長、員工



客運人數 (人次)	(年)	2004	2017		
	(萬人/每日)	46.03	63.78		累計旅客人次(成長)
	(%)				38.56 (%)
員工人數	標記:	最高(1976)	轉折點(2001)	現況(2017)	累計精簡人事
	(總人數)	23,678	16,143	13851	-41.50 %
	(%)		-31.82	-14.20	-41.50 %
員工產值	(年)	92年(2003)	106年(2017)		累計員工產值
	(萬)	131	190		45.04 %
行車事故	(年)	2015	2016	2017	累計事故降低
	(件)	615	547	509	-17.64 %
	(%)		-11.49	-7.47	-17.64 %

產值、精簡員額程度、事故降低率，台鐵全員的表現，明顯與經營、管理與服務品質不佳、事故頻傳的說法不符。

### (三)台鐵可經營附屬事業及透過業外經營來增加營運收入

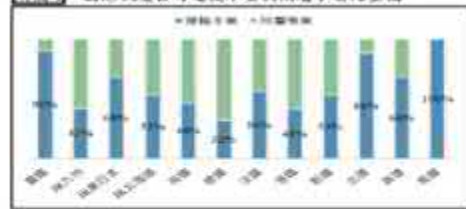
(1)台鐵附屬事業比重較國際軌道經營同業相比過低，但獲利與否與附屬事業佔營收比例並無相對或直接關係，僅就傳統(本業)營運方式提供一可參考方向。國外如英、法鐵附

屬事業佔54%，56%，但英、法鐵現況為長期虧損狀況，國內如高鐵，附屬事業佔0%，對外稱營收獲利，顯然附屬事業比重與營收獲利並沒有直接關係，倒不如由企業體制、管理、法令、各國國情著手。

(2)資金轉投資部分，台鐵投資亞太電信逾9%，但該公司連連虧損，其因台鐵經營管理者畢竟是公務員，要以公務思維(執行公眾事務、民眾運輸責任與使命等)，導向企業財團化營利為主的思維，有其難度。故公司化後，管理階層仍舊為公務思維之公務員下，台鐵附屬事業之效益是否能夠確實提升，有待日後驗證。

(3)法令鬆綁，2016年修正國營鐵路機構辦理附屬事業規則，鬆綁附屬事業經營範圍(餐飲、旅館、觀光旅遊、鐵道文化創意，零售、百貨、不動產開發及管理業務)，及放寬人力進用(台鐵營業人員招考)，原本大有作為且不須公司化之台鐵(營運概況:營業收入增加，支出減少)，政府強行要將台鐵公司化，且92年之公司化後效益預估，明顯不如未公司化台鐵現況(後補充說明)，不解?其原因或許牽涉選舉、利益、扶植高鐵、發展運輸事業(捷運、輕軌、台車)等政治性、政策性之考量。所以公司化，絕非因台鐵債務虧損，績效不佳之謬因，進行之改革(數據上顯示台鐵管理、經營、人員表現佳)或由民眾方向之考量(平價、便利、服務佳、準點)。

附圖 1: 國際軌道公司運輸本業與附屬事業比重圖



註: 1. 資料來源: 臺灣管理策略聯盟及財務金融學系專責鐵路研究小組報告, 臺灣鐵路管理局(105年5月)。

資金轉投資部分: 亞太電信每股比平進帳, 該公司以連年經營虧損, 允准轉投資轉投資事業運作狀況, 以維護權益。

台灣鐵路管理局107年度營業預算評估報告 第四頁 106年12月 編號: 106206



**(四)土地整合開發、附屬事業發展之發展成效**

依據:107年度 中央政府總預算案整體評估報告，軌道建設周邊土地整合開發績效欠佳，且附屬事業發展不足，相關財源挹注成效未彰，允待研謀改善。(1)審計部近年度陸續指出北、高捷運局辦理捷運周邊土地開發及經營公有不動產等，有整體績效欠佳之情事。(2)高鐵車站特定區土地開發計畫之執行進度落後，延滯開發經費之回收(由高鐵基金編列預算並執行)，故中央政府總預算案整體評估報告已說明，國內(北捷、高捷、高鐵)軌道建設周邊土地整合開發績效欠佳，且附屬事業發展不足。公司化說帖，台鐵未來除運輸本業外，可經營土地整合開發、資產活化與附屬事業，做多元化經營發展，但說帖與上述現況不符。經營土地整合開發、資產活化與附屬事業經營，短期內並不會立即對台鐵帶來多大效益及反應在財務改善上。

此外、交通部會計處107.6.21意見，建議由鐵道局高鐵基金改至整合後，承接台鐵舊制退撫金及債務，台鐵並同步移轉可開發資產作為財源；107.6台鐵局更新之償債計畫，101年~130年資產活化可產生現金流入1307億元，舊制退撫金及債務承接應搭配償債計畫資產移轉議題併同考量。然而高鐵車站特定區土地開發計畫之執行進度落後，延滯開發經費之回收(由高鐵基金編列預算並執行)，將台鐵之可開發資產與資產活化產生現金流入，移轉至有財務缺口疑慮之高鐵基金，再者，需要將特許期從原本35年延長至70年之高鐵，其營收表現真如其外述所說亮眼?將台鐵資產、預計資產活化產生現金流移轉至高鐵基金，是否恰當?

高鐵、台鐵雖同為軌道運輸事業，但畢竟隸屬不同公司，不同經營模式(純商業經營之高鐵、肩負國家政策使命與民眾行的權利之台鐵)，實不應把

經營、財務、基金併入一同，除讓外界有掏空台鐵資產、拖垮台鐵營運、壟斷軌道運輸(兩鐵合一)等疑慮外，也與公司化之方針，大相違背(達成經營自主、明確權責劃分、鼓勵競爭等)

**(五)配合國家軌道事業發展、建設與國車國造政策**

依據:107年度 中央政府總預算案整體評估報告

- (1)我國公共運輸市占率尚待提升
- (2)軌道運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，再加上觀光局旅客(來台)人次成長幅度亦趨緩，致使台鐵營業收受到影響，成長幅度有限，如何有效提升民眾搭乘意願、國外旅客來台觀光人次，此為國家、政府與台鐵共同面臨之困難，而不能僅歸咎於台鐵之經營管理。故國家軌道事業發展、建設與國車國造政策，現為台鐵背負的政治、政策性包袱。

**(六)車種單一化，台鐵捷運化**

- (1)目前針對客車部分(927輛)，購車台鐵整體購置及汰換車輛計(104~113年)，997.3億。目前執行率不佳。
- (2)貨車部分，若10年內無新的購車計畫，則現有車輛(1691輛)，將高達91%(超過30年以上)，加上配合政府國策之鐵路18項建設(含上述購車計畫)4787.58億，執行率不佳，未來若公司化後，鐵路18項建設、貨車購車計畫，公用性財務負擔、鐵路基礎設施之維護(車路合一)，將成為台鐵財務上沉重之負擔。

車種	現有車輛	購客車(輛)	購機車(輛)
客車	927(輛)	1180	127
	城際客車 600 輛		
	區間客車 520 輛		
	支線節能環保客車 60 輛		
	機車 127 輛		
總經費 997.3 億(鐵路 18 項建設 4787.58 億)			
台鐵整體購置及汰換車輛計(104-113 年)			
貨車	1691(輛)	(無)	(無)

## (七)公司化預估方針與實際台鐵、國外現況比較

- (1)人事精簡部分與92年公司化預估差異不大(5%)，但員工產值(1萬3千多人)，(C)產值190萬，優於(A)公司化預估171萬(11.1%)，顯見(C)未公司化優於(A)公司化的管理經營。
- (2)財務面上，94~96年營收，明顯的(C)未公司化之營收表現優於公司化與未公司化預估(A、B)；而(C)未公司化之支出則高於92年(B)預估，但104~106支出部分，則較94~96年支出表現佳，表示台鐵財務有改善，到106年，整體上接近損益平衡。
- (3)(94~96年)(C)未公司化支出部分，較符合公司化預估(B)未公司化支出情況，但營收表現明顯與現實情況不符，不論(A、B)預估，都過分低估(C)未公司化之台鐵營收效益與支出改善之表現。

員工產值	年度		91年		員工人數	員工產值
	公司化(預估)	(未公司化)				
	台鐵(未公司化)	員工產值131萬	員工人數15097人	94年	13214	171萬
用人精簡化 (員工人數)	年度		93年		目標	成果
	公司化(預估)	公司化	改制前	13214	-10.95%	
	台鐵(未公司化)	經營現況	(14844人)	13051	-6.69%	
財務面	年度		94	95	96	
	A公司化(預估)	收入	226.18	206.32	207.90	
		支出	186.02	179.71	176.29	
	B台鐵(預估)	收入	180.31	162.65	162.03	
		支出	317.98	321.45	320.7	
	C台鐵(未公司化)	收入	292.35	299.62	293.94	
		支出	378.27	345.61	328.45	
	台鐵(未公司化)	年度	104	105	106	
		收入	263.47	268.82	273.98	
		支出	290.964	278.19	282.25	

- (4)台鐵與國內外比較，可看出每日旅客運量遠低於國內外軌道運輸人次，除台鐵本身著重在公眾運輸上，具政策性、公用性、歷史性包袱，使的台鐵營運管理處處受限，近年因其他運輸同業興起(高鐵、捷運、快捷等)，以及公路客運之競爭，為配合國家政策，扶植國內軌

道工業、運輸、產業，造成台鐵處處讓利，營運上如雪上加霜，但在台鐵的努力下，營收仍呈現連年成長與支出呈現連年減低，不解公司化之目的為何？

- (5)改善營運，開源而節流，然而國際潮流中，運輸軌道業勞務負擔往往占了營收大部分(國內台鐵85.07%、北捷74%)，所以節流往往砍向人事支出，再來指向用料、維修等，當極端過頭，便是維修品質低落、服務品質不佳、以及事故頻傳。開源，不論土地開發、資產活化、營業收入增加，都牽涉人，故有人才有消費，有人才有收入，然台鐵與國內外運輸業相比，運量不足，附屬事業經營比例過低，未來若車路合一，步向英國鐵路後塵只是遲早的問題(車路分離)。
- (6)台鐵公司化立意良善，但配套不足，只看到國外少數成功，看不到失敗的例子更多，如車路分離、車路合一，為何歐洲鐵路都朝車路分離，日本JR集團車路合一，政府只執著於擔心未來車路之明確權責劃分。台鐵有如德鐵客運量(台鐵僅占其每日平均運量的僅占16%)、地理位置優勢? 台鐵有如日本JR東日本客運量(台鐵僅占其每日平均運量的4%)、附屬事業之成功(其他JR分公司也如同日本JR東日本，顯

		每日平均 (萬人)	員工	營運(km)		
JR東日本	2010年	1459	62,804	7,458	運輸、附屬事業	台鐵
JR集團	車運	JR東日本	上市			北、中、南、東
		JR東海				
		JR西日本				
		JR九州				
		JR北海道				
		JR四國				
	貨運	JR貨物	未上市			
技術研發	JR鐵研	未上市	鐵道総合技術研究所			
資訊科技	JR系統	未上市	鐵道資訊系統			
德國鐵路公司	2011年	542.7 億人次	19,811 億人次	283,319	38,576	世界三大鐵路密集網絡 運輸、新造(瑞士聯邦、日本、英國、德國鐵路)
法國鐵路	2011年	259.4 億人次	8.7 億人次	245,090	32,919	
台鐵	2010年	82.78 億人次	2.3 億人次	13,851	1,065	運輸、附屬事業
北捷	2015年	209.6	6,124	131.1		台北北捷運股份有限公司擴張表, 107年度預算-營運成本占營收74%



然不是。) ? 國外公司化僅具參考價值，應就實際台鐵本身的使命、體質、優劣勢，作台鐵是否公司化之分析。

### (八)公司化之不必要性，台鐵不適合公司化之理由

(1) 台鐵負債結構集中在公用性財務負擔、歷史性財務負擔、基礎設施之維護(占營收36.76%)，以及不可估算之政策、政治性包袱(不漲票價、扶植高鐵、發展軌道事業等因素之讓利)，勞務成本(國內外軌道運輸之常態，人事支出占營收比重高)，若政府接受或提供補助，又與公司化之盈虧自負原則背離，但若政府不接受或提供補助，公司化後，台鐵財務必將逐年惡化。

(2) 台鐵背負上述包袱、債務以及面臨高鐵、捷運、公路運輸之挑戰，但歷年營收成長、支出減少，106年幾乎達損益平衡，台鐵之努力有目共睹，外述台鐵經營不善，服務品質不好，所以要公司化，對台鐵來說是為不仁；政府站在外述的論點，不考慮台鐵配合政府公用性、歷史性、政策性之因素，所造成虧損，是為不公；在接近營收支損益平衡下，政府介入台鐵公司化，再藉由精簡人事形成營收獲利(不可能裁減虧損小站或公用性支出，因牽涉到民眾、選舉、政治或其他因素)，對外宣稱台鐵公司化成功，這是搶台鐵的努力，汙名化台鐵的辛勞，是為不義。

(3) 公司化之優點，鬆綁人力進用(台鐵已經自招營運人員，不需公司化)，明確權責劃分(車路合一，台鐵債務將惡化；(鼓勵)台鐵、高鐵合作非合併(包含財務，高鐵基金)，(競爭)而不是台鐵放棄西部長程旅運，經營東部長程旅運)，鬆綁經營範圍(2016年，已修正國營鐵路機構辦

理附屬事業規則)，達成經營自主(依國營事業管理法，台鐵公司化後，依主管機關(公務單位)的職權，使台鐵仍舊無法擺脫政策性、公用性的包袱。顯然公司化效益，充滿矛盾，甚至不需公司化，也可達成公司化優點，台鐵真的必須公司化? 另一個政策性或政治性包袱?

#### (4) 客、貨運、車輛

(4.1) 鐵路18項建設4787.58億，執行效率不佳，未來公司化後，此支出若由台鐵吸收，再加上貨車購車計畫，將造成台鐵財務上除公用性、歷史性、政策性、鐵路基礎設施維護外，額外的負擔(106年營收273.86億)。

(4.2) 台鐵整體購置及汰換車輛計(104~113年) 客車(城際、區間、支線1180輛，機車127輛)，實質為針對車輛老舊問題(10年後30年以上車輛，將提高至95%)(現車共927輛)，未來若沒有新的購車計畫(1180輛>927輛)，如何實現車種單一化，提高自製率，降低採購與維修成本；再者，旅運量沒增加下，增加車輛，只會降低客座利用率，除實現台鐵捷運化目標外，對台鐵實質營運、財務沒有任何幫助。

(5) 92年台鐵公司化之預估，明顯偏離事實，台鐵營運之表現、營業收入、支出改善皆優於台鐵未公司化後之表現，公司化有必要? 此為錯誤之一；92年迄今環境時空已有改變，卻拿92年台鐵公司化草案版本，討論台鐵公司化，環境時空改變? 此為錯誤之二。拿錯誤之預估、錯誤之草案進行錯誤之台鐵公司化，實為錯上加錯。

(6) 92年預估高鐵營運衝擊台鐵西部長

程旅運，但實際長程旅運量反增加(30.63%)，顯然高鐵之高票價與轉乘之方便性為民眾所詬病，未來A型路權實施，可提高台鐵之準點率、運轉效率，而高鐵站站開，則又縮短了與台鐵行車時間上的差異。加上台鐵本身兼具公眾運輸使命，要保障民眾行的權利外，更要保障民眾行的選擇權，拒絕棄守西部長程旅運，外述台鐵長程旅運不敵高鐵，完全是空穴來風，台鐵有其優勢與不能退縮的理由(民眾是我們台鐵心裡最軟的那一塊)。

- (7)組織扁平化，台鐵規模相較國外並沒有大到可以分割好幾個客運、貨運、路軌公司，硬要分成北、中、南、東，只是造成組織複雜化(穀倉效應)，另外台鐵主要路線經營為西部縱貫線與台中線(海線)，佔總運輸人數84.28%，北、南、東部經營條件，必遭受考驗，減站、縮減路線行駛、提高票價等。台鐵基於公眾運輸使命，並不樂見此情形發生。
- (8)公司化說帖：周邊土地整合開發、附屬事業發展與軌道事業整合、行銷觀光，但107年度中央政府總預算案整體評估報告已表明，目前軌道運輸現況：
  - (a)軌道建設周邊土地整合開發績效欠佳
  - (b)附屬事業發展不足
  - (c)相關財源挹注成效未彰，允待研謀改善
  - (d)我國公共運輸市占率尚待提升
  - (e)軌道運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩
  - (f)來台觀光旅客成長亦趨緩。

顯然，政府除急於施政，缺少配套外，上下整合(資訊、組織、溝通、交流等)，也有很大問題。如果台鐵真的公司化，未受其利前先受其害，到時不

僅是成本沉沒，而是台鐵沉沒了(違反台鐵之永續經營原則)。

- (9)不論土地整合開發、資產活化、附屬事業發展與軌道事業整合、行銷觀光，都牽涉到額外人力運用(運輸本業、業外)，勢必增加組織與人力需求，這與公司化目標背離(簡化人力配置與精簡員額)，若在不增加人力的限制下，必造成員工額外工作上之負擔，以及維修、服務品質的低落，工安事故之增加。
- (10)在周邊土地整合開發、附屬事業發展與軌道事業整合、行銷觀光還未見起色或步上正軌時，不宜針對台鐵公司化，動搖台鐵現有之經營基礎(歷年營收增加，支出改善趨勢)，宜固守而謀發展，且92年公司化方針、草案(距今15年前)，明顯不符合107年台鐵經營現況。對台鐵最好的方式，應為企業化的經營(民有)，公務化的決策(民治)，國內軌道產業的推手、政策之推廣、民眾行的保障與行的選擇(民享)，不以營利為目的(損益平衡為目標)，而以民利為優先。

如果說鐵路公司化是世界的潮流，但要犧牲了所謂的公平、正義、與選擇的權利(行、交通運輸)，這不是國家、民眾(百姓)之福，台鐵公司化政策終將會是一場災難。





# 台鐵公司化~

## 台灣軌道事業之『龐式騙局』！

(我要你的土地與資產，但仍然壓榨你的員額與人力)

註：

「龐氏騙局」稱謂源自美國一名義大利移民查爾斯·龐茲（Charles Ponzi），他於1919年開始策劃一個陰謀，成立一空殼公司騙人向這個事實上子虛烏有的企業投資，許諾投資者將在三個月內得到40%的利潤回報，然後龐氏把新投資者的錢作為快速盈利付給最初投資的人，以誘使更多的人上當。由於前期投資的人回報豐厚，龐氏成功地在七個月內吸引了三萬名投資者，這場陰謀持續了一年之久才被戳破。(維基百科)

參考資料來源：

- (1)台鐵公司化基本方案草案(台鐵再生計畫)
- (2) 107年度中央政府總預算案整體評估報告
- (3)王兆民，2016，<<性價比對臺鐵競爭力影響之研究>>，佛光大學碩士論文
- (4)國營事業管理法
- (5)交通部觀光局開放資訊
- (6)交通部鐵路管理局106年度開放資訊
- (7)交通部鐵道局開放資訊
- (8)台鐵企業工會研究組、文宣組、青年部



## 臺灣鐵路工會各分會 第13屆會員代表大會代表選舉摘要

組訓組

本會各分會第13屆會員代表大會代表選舉除嘉義分會因配合所屬轄區阿里山森林鐵路業務移轉，選舉日期延至107年7月31日至8月2日辦理外，其餘分會均於107年7月3日至5日辦理完竣，共計產生分會代表739人。代表名單如下：

### 宜蘭分會(計51人)：

湯立寬	林奕恣	許錦德	周裕明	翁芳澤	周正華	杜慶仁
林毓宸	謝炎達	吳俊義	沈柏穎	簡逢頡	程于芳	朱文達
黎家熊	李糧宇	林清標	呂麗芬	李友明	蔣亞哲	林弘偉
張育禮	周進財	余侃儒	馮連春	陳聰能	江東哲	黃財億
王國輝	李長清	游明峯	孫文正	陳耀南	王亞民	游銘凱
王炳鐘	賴坤陽	謝簡添	吳政達	陳達仁	黃有源	林其福
呂基財	蔡維澤	陳榮貴	陳家儀	劉淑惠	黃建翔	林育偉
王逸峰	藍建凱					

### 基隆分會(計54人)：

王志國	林俊翰	紀東里	劉佳灝	黃踴昱	蔡尚宇	羅柏証
邱上益	簡敏淳	張世鑑	葉振民	黃立光	吳瑞強	吳洪毓
周志成	林裕景	鄭春生	傅興棠	朱新匏	李明儒	李國源
藍振議	劉秀東	楊閔傑	游東巡	吳國昌	江志描	林煥堂
高季煌	胡博淵	謝慶富	謝煒煥	朱進展	陳義昌	詹峻榮
華鴻隆	林育生	張煌祥	黃榮舟	張家榮	吳志文	胡俊智
宋威進	鄭堯譯	曾以寧	閻正容	王晨旭	劉淑霞	洪麗敏
王仕榮	王莉雯	林雅玲	陳怡君	陳騏岳		

### 延平分會(計54人)：

柯志璋	江貴瑜	林明峻	吳秀美	張坤慶	朱秀蓮	池勇臻
吳定發	鄭騰清	廖文雅	張英瑞	藍瑞彬	莊經文	李育慈
李裕賢	楊麗民	劉家惺	陳家華	邱賢進	林育南	謝宜榮
施永杰	葉步猛	劉進發	王兆民	歐正楠	江彩雲	余偉成
陳美玲	黃棋燦	謝建宇	張育準	潘品卿	彭巖雅	戴淑漢
劉立濤	陳爍安	賴品璇	林家樑	楊麗蓁	張秀嬌	沈立德
蔡金鳳	翁素惠	哈繼銘	梁惠儀	黃安冬	朱昱光	何佳倚
陳珮甄	彭思靜	徐長諄	許舒涵	蔡佳秀		

### 臺北第一分會(計66人)：

蔡明隆	林敬止	胡家鳴	郭玉國	陳清河	盧天助	王傑
陳俊羽	王天翼	鍾金偉	徐鶴書	陳美芳	史鎮宇	許雅惠
蔡勳易	徐仲能	林秀珠	陳麗秋	李明勇	徐光明	曹祥鈿
陳品錫	徐天助	關岱嵐	卓成霖	朱明發	宋佳穎	卓佩盈
莊清漢	許志松	黃雅萱	徐汶樺	鄧皇梁	廖仁輝	連正宏
陳志仁	江忠駢	雷振強	陳仲垠	張栓華	張伸維	葉東昇
劉韋忻	許明勝	呂金火	徐慶昌	盧文煌	歐陽均	范瑞達
蔡盈利	李百合	周寶惠	張靖昇	曹介羽	黃文政	張國榮
戴振賢	詹三德	曾文宏	謝維煜	劉烜宏	吳福良	蕭文億
錢中平	吳玉柱	徐漢城				

### 臺北機廠分會(計46人)：

郭雅仁	李佳倉	莊祿城	吳宗澤	黃錦溪	袁明	潘善謙
蕭治平	李書宏	陳福全	張震君	彭聖田	劉偉瑛	侯玉麟
彭進財	蘇雍傑	謝景燦	闕藏村	張佑全	賀明燦	李玉柱
林佑哲	林定國	黃寬郎	高自修	張世能	廖耀煌	鄭鴻源
蘇威龍	古逢源	鍾煥淋	林盈富	林宏亮	林盛暉	蕭志伊
周文添	劉興武	趙夫忠	簡德仁	李漢基	林秉盈	郭佩辰
鄭崇達	江炫宏	李新枝	賴紀華			

### 新竹分會(計47人)：

孫英峰	張偉洋	黃添富	林進益	邱垂增	劉子裕	吳德標
戴宗信	徐智鏢	陳長貴	連意涵	張如秀	劉昌霖	張永裕
劉亦文	吳義祥	吳鴻麟	陳海棠	張坤仁	劉錦福	胡文明
吳盛民	何峻良	傅文輝	蘇宗玉	徐志榮	羅仁富	邱滄銘
林軒竹	徐永宗	黃益成	徐享寶	陳慧頻	劉獻文	曾炳灝
張凱威	邱建榮	王仲翊	施超榮	羅盛豐	林煜倫	王順成
陳冠宏	江新春	謝智琳	劉定海	邱雪鈴		





## 臺中分會(計 49 人)：

董素美	邱俊榮	楊宜勳	葉志通	謝天櫟	張素月	周信佑
廖素枝	鄭建明	鄒偉鈞	林志曉	張凱淇	莊雅萍	吳兆晃
黃柏元	趙志誠	郭宗儒	吳明達	張世詮	黃志成	王明祥
蕭瑞聲	童世哲	楊秋燕	張瀚隆	江海堂	孫嘉羸	梁興偉
巫煜光	彭政昌	羅貴全	黃啟彰	陳冠旭	郭俞均	陳志宗
楊淑君	徐佳寬	張鈞	李誌誠	莊艷職	張文信	李金波
蘇育鋒	張瀚元	劉育光	蔡秋月	洪珪婷	游美惠	林詠翔

## 彰化分會(計 52 人)：

楊景文	林鈺傑	洪芸香	張育豪	張竣傑	曾建文	林肇炫
孫晨軒	鄭翔之	賴柏喬	吳承恩	楊淑惠	曹嘉君	吳穎倫
王鵬程	游振崙	謝美恩	盧致樺	陳秉豐	張豐傑	謝品丞
陳明財	陳奕羽	高銘志	黃富國	梁正宗	藍俊庭	彭貴彬
郭世宏	洪武良	黃義雄	謝文富	陳鴻禎	邱俊達	許嘉任
蕭協佑	劉俊良	羅順恩	江永仁	洪海龍	胡晉嘉	陳寬德
蕭明福	黃耀民	翁文健	邱宗富	賴凱宏	倪國專	盧溪崧
楊皇霆	李圖傑	李陽春				

## 嘉義分會(計 44 人)：

鄭閔仁	陳錦棟	林銘玉	黃俊諺	柯大展	許智盛	陳國立
蘇經洲	黃敬堯	蔡富村	陳鏘仔	劉建麟	張潔瑩	張雪花
曾甯龍	張武蓬	許佑竹	何有曄	蕭綜發	陳宏藝	曾樂書
廖哲青	羅昭閔	徐人平	周宥良	陳金生	林明祥	朱聖隆
劉峯賢	潘靜鴻	陳顯聰	張世宏	林基順	陳春榮	莊銘森
張俊明	邱士芳	邱裕中	林久芳	黃保榮	黃金興	陳永昌
廖漢欽	黃偉城					

## 臺南分會(計 39 人)：

陳韶偉	官永銘	陳坤廷	黃士興	林玉珍	黃伯韶	陳昱維
陳淑娟	蘇柏旭	蘇哲頡	賴朝海	陳俊弦	陳浣柔	林惟孝
張國裕	蕭玉梅	鄭琬諭	楊龍欽	胡禎常	王俊翔	張峻憲
林華彝	洪偉智	王平林	尤仁義	王建勝	陳俊仁	伍峰震
黃郁文	徐永蓁	許睿明	劉學寬	陳建池	林依甄	周瓊茹
池明暄	劉昌暉	葉志賢	蘇凡			

## 高雄分會(計 47 人)：

王福成	李雄	歐長訓	侯清耀	王子榮	霍善屏	葉緯翔
呂介木	賴美蘭	楊政盈	林世明	鐘長安	羅景元	蔡進財
劉玉勤	謝玉青	黃智勇	邱福松	洪舜智	湯文榮	利佳汶
洪鼎為	沈玉如	施秀月	吳金德	沈凌如	徐詩明	林公傑
李東昌	李怡瑤	邱庭軒	王銘輝	陳山城	望明君	柯盛文
吳昭賢	李宜韓	薛瑞斌	蔡昌德	李道明	吳安居	黃俊榮
牛榮光	林聰吉	陳政扶	林尚仁	王志銘		

## 高雄機廠分會(計 39 人)：

張正權	李學聰	葉新宏	章朝忠	陳景昌	馮文光	蔡進山
鄭弘昌	李資源	林順發	賴健康	李啟洲	陳樟坤	陳建霖
陳瑞盛	黃財能	侯宗甫	孫正發	洪精璜	陳添福	李志政
林宗佑	黃泰山	王清民	黃長舜	陳昱瑞	李國基	潘厚吉
潘隆誠	王聖文	李春木	蔡堯庭	林信宏	石有祥	李偉民
宋昶慶	鍾富鴻	涂家銘	林瑞芳			

## 屏東分會(計 51 人)：

許庚辛	林漢杰	李居達	蘇裕翔	賴治穎	陳思齊	吳宸象
謝東祐	鍾明才	周崑煌	藍日宏	林勝鑫	黃祝	許文瑞
鄭文秋	張志良	陳任虔	蔡怡君	陳昭佑	顏偉安	金正傳
溫維國	余崑楠	胡炳楠	江焯志	許凱杰	蔡育明	莊宇辰
陳文華	吳富光	吳偉逢	阮崑民	劉正偉	王獻明	詹國永
林順茂	林淵源	孫雍超	邱傑明	陳源鑫	蔡雯瑩	李坤城
鄭樂麒	藍李基	吳明誌	鄭正東	吳明中	許俊憲	陳煥中
林靜龍	陳清發					

## 花蓮分會(計 58 人)：

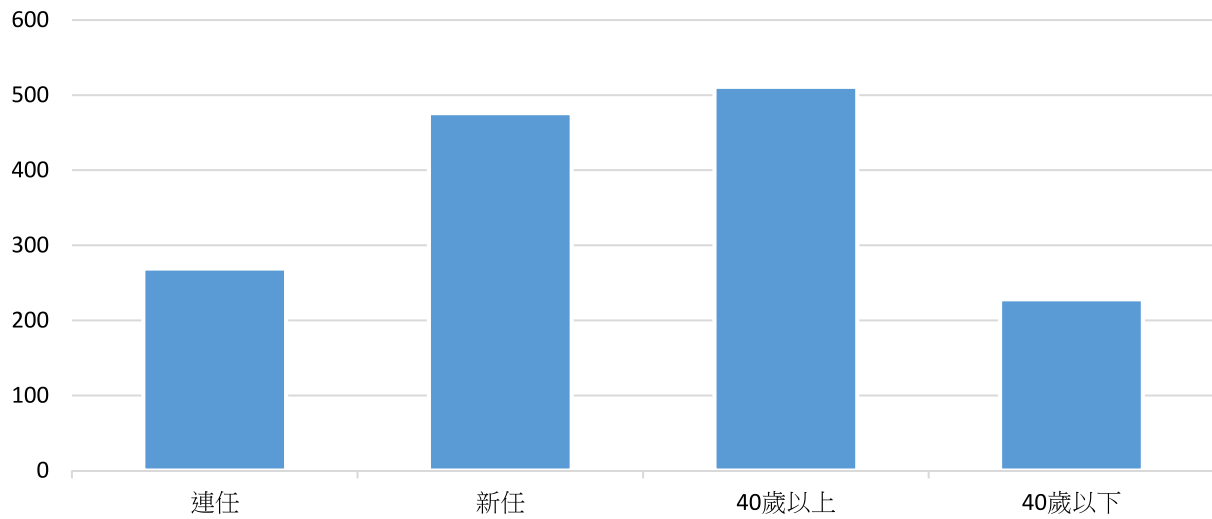
柳泊丞	林秀國	劉文廣	陳彩玲	鄭興隆	蔡順忠	羅宜晃
林宥騏	張建秦	徐明煌	張焱翔	王春梅	黃志成	鍾宗正
李智雄	趙紀麟	李維綱	張立方	彭添枝	吳賢仁	江金發
黃彥儒	陳哲賢	林港傑	游聖	楊才明	嚴錦標	黃正宗
張國英	盧筱姍	劉廣龍	謝宜穎	曾能興	林世安	馬立仁
謝丁山	李秀碧	沈劍平	李鑫	沈劍清	吳景裕	陳耀崇
古昌源	孫偉哲	吳長智	陳錦成	許銘秀	曾威欽	彭泓政
林明山	陳彩霞	黃仁理	吳崇光	吳忠憲	黃榮輝	林敬斌
高志豪	田穎曄					

## 臺東分會(計 42 人)：

許扶州	彭國勳	張博翔	陳天福	胡修綸	吳東明	涂士垣
王建超	曹皓宇	吳韋霖	陳俊榮	劉董本恕	黃建明	李拓瑩
陳棋彰	葉子清	楊志豐	唐慶隆	劉育政	孫國雄	李政恩
陳丘梅	陳建瑞	曾永財	陳義承	廖乾良	蔡仰峰	黃崇憲
趙漢祥	黃哲源	張全豐	溫忠彬	林俊良	楊東翔	王錫弘
蔡文斌	莊振穎	張永正	許清富	謝政憲	王祺斌	許碧芬

本次分會代表選舉吸引很多年輕會員出來參與，這是值得慶幸的一件事，表示年輕會員關心工會運作及員工的權益，為工會注入新的朝氣，一起為工會來打拼。

### 臺灣鐵路工會各分會第13屆會員代表大會代表連任、新任、年齡比例





# 第10屆第39次勞資會議紀錄

文宣組



**時間：**107年6月21日上午9時30分

**地點：**本局第2會議室

**主席：**陳代表福全（鍾代表雲章代）

**記錄：**桂碩君

**出席人員：**

**勞方代表：**鍾代表雲章（兼勞方召集人）、蔡代表榮輝（高雄車班組）、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，請假）、黃代表宗欣（工）、楊代表安心（機）、葉代表世銀（電，請假）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

**列席人員：**賴興隆、周賢杰、陳榮彬、張秋美、朱秀蓮、林宜靜、林雅惠、劉建成、丁漢堂、周寶惠（鐵路工會）、施妍芝（鐵路工會）、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、本次會議請機務處賴處長興隆業務報告。

**吳代表長智發言1：**

有關貴處預算員額數應確實補充及分配人力。

**賴處長興隆回復：**

本處107年請增員額，資位人員已於107年度鐵路特考提缺；營運人員亦於107年度配合路局營運人員甄試，提缺事宜，並分配至各廠、段。

**吳代表長智發言2：**

建請將現行3個機務分段提升為段等級。

**賴處長興隆回復：**

本案涉及需調整組織員額編制，及尚須考量運轉人力、檢修維修能量及機務段設備擴充等事宜，本處再行研議辦理。

**吳代表長智發言3：**

未來新購車輛到位前，應落實司機員訓練計畫。

**賴處長興隆回復：**

因應未來新購車隊到位後，現有機班人力勢將不足因應，本處已於106年提報請增乘務員額385人，並於107年起逐年辦理司機員班訓練，以補充乘務人力；另對於新購車隊培訓種子教官，於返段後再針對司機員施予車輛構造及應急處理訓練。

**蔡代表榮輝發言1：**

建請貴處提升駐站列檢人員應變能力及技術能力。

**賴處長興隆回復：**

本處將責成各單位加強列檢緊急應變及技術訓練。

## 蔡代表榮輝發言2：

貴處應儘量避免司機員從事與工作本身不相關事務，以利行車安全。

## 賴處長興隆回復：

本處已於107年6月21日機務處長148號電報重申，為維行車安全及工作紀律，司機員於乘務中不得從事行車運轉以外之其他行為，並已責成各機務段運指幹部加強督導查核，如有違反，將依規定懲處，以維行車安全。

## 吳代表長智發言4：

車輛採購計劃應考量列車長、餐旅服務人員、清潔工…等人之使用需求。

## 賴處長興隆回復：

本處於請增人力時，已考量未來車輛採購計畫所新增業務(檢修、駕駛)之人力需求。

## 林代表大川發言：

請檢討列車播音系統，俾利列車長或司機員操作使用。

## 賴處長興隆回復：

目前除莒光號、復興號外，列車播音系統皆採到站自動播音，未來將配合新購車輛逐漸汰換舊型播音系統之莒光號、復興號。

本處亦將責成各單位針對列車播音系統特檢，並於車輛運用前務必確保播音系統正常。

## 吳代表長智發言5：

請釐清業務報告內容「司機員是路局防止事故的最後一道防線」之合理性。

## 賴處長興隆回復：

本局員工對於防止事故皆有責任與義務，並無僅要求司機員擔負防止事故責任；面對其他單位疏失，導致事故即將發生時，司機員如能對於本職工作多加確認，即有可能發現並立即阻止事故發生，故才會形容司機員是路局防止事故的最後一道防線，並無其他聯想。

## 蔡代表榮輝發言3：

有關車廂月台無階化計畫，請貴處

儘速辦理完成。

## 賴處長興隆回復：

本案原定於109年10月完成，已規劃提前至109年上半年完成。

## 蔡代表榮輝發言4：

請貴處改造折疊式車門為自動車門，以利旅客乘車安全並減少車站人員之工作壓力。

## 賴處長興隆回復：

本處刻正辦理採購城際列車與通勤電聯車，將逐年汰換現有折疊式車門之莒光號及復興號。

## 蔡代表榮輝發言5：

貴處應落實在職訓練，以改善現行技術經驗傳承落差。

## 賴處長興隆回復：

本處將責成各廠段依每年在職訓練計畫辦理同仁相關訓練事宜，亦配合員訓所開之相關課程(如機電班、土建班、材料管理…等)派員受訓。

## 貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

## 參、討論提案：

第一案：請貴局依「公務人員危險及勞力職務認定評估項目」檢討評估各業別相關人員擔任工作符合貴局「擔任危險及勞力等特殊性質職務人員減低退休年齡」之適用。

## 一、說明：

(一) 查交通部97年6月27日交人字第0970036099號函銓敘部修正「交通部臺灣鐵路管理局擔任危險及勞力等特殊性質職務人員減低退休年齡表」並獲同意。

(二) 又查該核定本所列人員為機務段之機車長、司機員及機車助理等人員得減低退休年齡，惟依「公務人員危險及勞力職務認定評估項目」之規定，並再重新檢視貴局部分業別之夜間工作或外勤性質人員之主要工作內容，其差勤制度、工作時間及工作負荷程度



有達該項目訂定之標準，故應重新評估列為危勞職務人力，以減低退休年齡，保障同仁退休權益。

## 二、決議：

(一) 請各業別儘速就「公務人員危險及勞力職務認定評估項目」研提意見，俾利人事室後續彙辦。

(二) 繼續追蹤。

第二案：同仁加班補休期限依法應由勞資雙方協商。

## 一、說明：

(一) 查貴局107年5月24日鐵人二字第1070011344號函各單位周知同仁最終補休期之末日，因受限特別休假年度採「曆年制」，須以12月31日做為該加班補休之最終期限。惟勞基法施行細則第22條之2規定為，補休之期限末日逾依勞基法施行細則第24條第2項所約定年度之末日者，以該日為期限之末日。該條文係指貴局如與勞方約定補休期限為一年者，其加班補休期限，應為一年期滿日為最終期限。

(二) 且依據「行政院人事行政總處加班費管制要點」之要點七規定略以，職員經依規定指派加班，得選擇於加班後一年內補休假…，條文清楚列出為「加班後一年內」，故貴局所訂期限與該要點似有所違背，對於該條文之解讀似有偏頗，而有不利同仁之作為。

(三) 又實務上因貴局人力不足致同仁須犧牲下班時間加班因應，而後卻未體恤同仁之辛勞，逕自加以限制，令人遺憾。

(四) 綜上，依據勞動基準法第32條之1第2項規定，補休期限依法由勞資雙方協商，貴局未經協商2程序逕行規定補休之最終期限，有損

同仁權益。

## 二、決議：

(一) 請人事室釐清有關勞動基準法加班補休之執行疑義，並於下次會議提出說明。

(二) 繼續追蹤。

第三案：建請臺北工務段對於南樹林站通往樹調地區之跨線陸橋，工程、進度，提出說明及報告。

## 一、說明：

(一) 南樹林站通往樹調地區之陸橋，經勞資會議提案已達多年，經爭取機務處編列經費已有眉目，於107年3月27日核可款項供施工需要。

(二) 但承辦單位卻時隔月餘沒有妥適處理及進度，亦無送件發包等程序，致主計單位擬收回該款項，造成工程延宕之情事，所有工程款項也必須重新找財源或編列預算方式處理。

(三) 是否儘速辦理工程期程，使工程能儘快施作，也讓員工進出樹調地區能更便捷。

## 二、決議：

(一) 請工務處研提施工簡介及簡易設計圖，俾利下次會議說明。

(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。

(四)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.企劃處回覆：

(1)依本局348次局務會報會議紀錄及本處106年3月13日局簽將宿舍作分級管理，該區宿舍定位為花蓮地區主管宿舍，提供當地主管人員借用，該區宿舍目前已完工啟用，共計7棟，得借用主管宿舍之主管共計6位，分別為花蓮運務段段長、花蓮工務段段長、花蓮機務段段長、花蓮機廠廠長、花蓮電務段段長、花蓮貨運服務所經理。

(2)查目前已有3棟主管宿舍借用，分別為花蓮工務段段長，及經由專簽方式辦理借用2棟之花蓮電務段副段長，尚餘4棟主管宿舍待借用。

(3)為期該區宿舍有效利用，本處依107年3月23日局務會報裁示及107年4月9日局簽增訂花蓮地區副

主管得短期暫借用主管宿舍之借用原則及順序，俾利該區宿舍利用。

2.決議：結案。

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39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），已於106年12月29日辦理臺中港區、107年4月13日辦理三貂嶺北現場會勘測試及107年2月5日辦理頭城北、貢寮南、通霄北驗收完成改善。

(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、通霄南、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23日辦理會勘測試正常。

2.決議：繼續追蹤。

## 陸、10屆第35次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、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。

(二) 10屆39次會議主辦處室回覆：

1.工務處回覆：

「軌道標誌設置規定」電務於107年5月10日回復無意見，本案刻正重繪圖說，俟完成後，簽局報部備查。

2.決議：繼續追蹤。

二、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。

(四) 10屆39次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

(1)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。

(2)車班每月辦理車長在職訓練，各段每2年辦理1次集中式在職訓練。

2.決議：結案。

### 柒、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。

(三) 10屆39次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

107年4月24日本局重大工程督導會報主席裁示，電(扶)梯更新交由電務處辦理，本處107-108所編列更新預算已交由該處執行，以後年度預算將由電務處編列。

2.決議：

本案請秘書組洽高雄分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：

(1)會後經洽高雄分會回復略以(如附件5)，因事涉本局門面及旅客安全，建請專案優先處理。

(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櫥櫃往旁邊兩側放置，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) 10屆39次會議主辦處室回覆：

1. 運務處回覆：

目前鳳山站尚未搬遷至新站，屆時配合鐵工局南工處工程搬遷期程，站方儘量將售票設備及櫥櫃往旁邊兩側放置，降低空間壓迫感，讓售票同仁工作流程能更順暢。

2. 決議：

本案請秘書組洽高雄分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：

(1) 會後經洽高雄分會回復如次(如附件5)：

A. 票房業務繁雜，皆須即刻辦理臨櫃旅客業務，如將櫥櫃往兩邊放置，不可隨手取得，將會延長處理時間。

B. 依目前的桌椅配置，後方會剩約30至40公分的通道，逃生空間明顯不足。

(2) 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。

(三) 10屆39次會議主辦處室回覆：

1. 人事室回覆：

(1) 查勞動基準法第38條第4項規定略以，勞工之特別休假因年度終結而未休之日數，經勞雇雙方協商遞延至次一年度實施者，於次一年度終結或契約終止仍未休之日數，雇主應發給工資。復查公務人員請假規則第10條第2項規定略以，應休假日數14天外之休假，當年未休假且未予獎勵者，得累積保留至第三年。

(2) 目前本局休假遞延天數係依公務人員請假規則辦理，未休畢之日數仍依本局現行規定辦理，申請方式以書面報告簽請單位主管同意後，送交服務單位差勤承辦人更改休假天





數。

2.決議：

本案請秘書組洽高雄分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：

(1)會後經洽高雄分會回復略以(如附件5)，有關特別休假規定，純勞工應適用勞動基準法規定，惟涉及公務員兼具勞工身分者仍有疑義，建請釐清俾有所依據。

(2)繼續追蹤。

四、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。

(二)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

目前機務處工作服相關辦理情形說明如下

(1)106年度機務鐵路裝：決標日：106年10月17日；目前已套量完畢、6月9日完成樣衣會驗，廠商刻正製作中，預計交貨日期：106年9月。

(2)107年度機務工作服：決標日：107年5月8日；目前正進行套量及樣衣會驗中，廠商預計交貨日期：107年12月。

2.決議：

本案請秘書組洽高機分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：會後經洽高機分會同意結案(如

附件5)。

五、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。

(二)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

本處已請各廠、段持續與同仁說明有關非常態性危險津貼認定，相關常態性危險津貼與非常態性危險津貼支給表(如附件4)。

2.決議：

本案請秘書組洽高機分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：會後經洽高機分會同意結案(如附件5)。

**捌、10屆第38次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形**

一、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。

(一)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

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。

2.決議：結案。

二、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。

(一)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

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。

2.機務處回覆：

本處將配合車輛運用與運務妥善規劃建置在站休息備勤之房舍相關事宜。

2.決議：結案。

三、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。

(一)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.企劃處回覆：

(1)有關員工宿舍及多房間宿舍安全上問題，本處將行文各工務段及服務單位進行清查作業。

(2)倘居住房舍有影響住戶安全、房屋建築結構體不良及公共設施壞損有安全上疑慮，本處將協助經費簽核提供各工務段及服務單位辦理宿舍修繕，以提供安全之宿舍環境。

2.決議：繼續追蹤。

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

(一) 10屆39次會議主辦處室回覆：

1.機務處回覆：

機務處已於106年研妥EMU700型駕駛端司機員上下車改善方案，廠商近日將於富岡基地連同EMU700型無階化案改造缺失修繕時一併施作(本案係車廂無階化等41項案第40、41次會議決議辦理)。

2.決議：結案。

**玖、建議事項（無）**

**壹拾、主席結論：**

下次會議由資方代表邱代表素芬擔任主席，並由工務處業務報告。

**壹拾壹、散會：19時整。**



圖：許育詮



# 第10屆第40次勞資會議紀錄

文宣組

**時間：**107年7月19日上午9時30分

**地點：**本局第2會議室

**主席：**邱代表素芬

**記錄：**桂碩君

**出席人員：**

**勞方代表：**鍾代表雲章（兼勞方召集人）、蔡代表榮輝（高雄車班組）、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）、葉代表世銀（電）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

**列席人員：**陳仲俊、吳文益、周賢杰、張秋美、朱秀蓮、劉建成、周寶惠（鐵路工會）、施妍芝（鐵路工會）、簡怡旻、魯祥熙、江彩雲、吳秋筱

## 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、本次會議請機務處陳處長仲俊業務報告。

### 蔡代表榮輝發言1：

工務處進行沿線工程，其施工現場應派有監工人員督導施工品質，以維行車安全。

### 陳處長仲俊回復：

經查本處沿線工程施作均派監工或現場負責人辦理相關業務，本處將另函文各段加強配合辦理。

### 吳代表長智發言1：

業務簡報未能明確呈現工務處各項人力缺額明細。

### 陳處長仲俊回復：

本處人力缺口主要以員級以上工程人員及現場道班為主，有關該二類人員，業已併同現缺及請增員額核給名額548人（含資位263人、營運人員285人），於本(107)年度鐵路特考（員級6名、佐級356名）及高普考計畫（高考10名、普考3名）提列名額。另營運人員亦已由本局人事室委外辦理招考作業中，合計資位及無資位計提報考試659人，預計渠等分發報到後，本處人力不足之現象將獲得改善。

### 蔡代表榮輝發言2：

號誌機周邊環境應保持淨空，不可讓爬藤、樹枝、掩蓋號誌機。

### 陳處長仲俊回復：

函文各段遵照辦理。

### 吳代表長智發言2：

手持砸道機為道班人員基本工作器具，惟其故障率過高，請工務處盡速改善。

### 陳處長仲俊回復：

本處預計108年辦理採購，以進行汰換。

### 尤代表仁義發言1：

道班砸道車大多已有二、三十年車齡，致養護工作時頻繁故障，請工務處加強維修及儘速採購維修零件及新砸道車，以利路線養護。

### 陳處長仲俊回復：

本處現有砸道車維修履約中案件如下，預定107年度陸續完工驗收，持續辦理08-275砸道車機構及車輪更新採購中，有關新購砸道車計畫刻正研擬陳核。

### 有關勞務3案：

- 1.臺東工務段09-32砸道車動力引擎維修(#200)
- 2.臺北工務段08-16SH砸道車動力引擎

維修(#2951)

3.養護總隊08-32型砸道機構整修更新  
(庫存品)

### 有關財務2案：

1.宜蘭工務段09-32型砸道機構1組  
(#201)

2.養護總隊08-32型砸道機構1組  
(#9501)

### 蔡代表榮輝發言3：

月台增高應儘早完工，以利旅客上下車安全。

### 陳處長仲俊回復：

月台提高工程須依機務處車廂齊平改造及運務處車站交付施工期程，本處將全面配合辦理。

### 尤代表仁義發言2：

道岔岔心在列車密集的衝擊下產生破端，並經修換焊補於下次施作使用，請工務段處嚴控焊補品質，以利行車安全。

### 陳處長仲俊回復：

本處目前辦理「106年度工務處轄內道岔錳鋼岔心焊補工程」業將完竣，其焊補後岔心即為備用品；另本工程施作時，各段均派主辦工程司及料管人員進行廠驗，以落實施工品質。

### 林代表大川發言：

為避免影響行車安全，鐵路線路兩側不應讓民眾進行私人用途（例如：種植、堆置雜物）。

### 陳處長仲俊回復：

本案涉及本局沿線路權占耕、占用管理權責，係屬各段產業室轄管，本處將函請各段依法辦理。

### 尤代表仁義發言3、蔡代表榮輝4：

請貴處應淘汰更新養護機具（手持砸道機、發電機），俾提高工作效率。

### 陳處長仲俊回復：

本處預計108年辦理採購，以進行汰換。

### 貳、上次會議紀錄確認：

一、有關10屆39次勞資會議吳代表長智發言4「車輛採購計劃應考量列車長、餐旅服務人員、清潔工…等人之使用需求。」一節，請機務處補充說明。

二、餘確認通過。

機務處補充說明：

本處車輛採購規範制定時，已請本局運務處、餐旅服務總所、車班代表等，就車長室、服務員室、無障礙車廂設置位置等車廂內部硬體措施與會討論，並提出使用需求。

### 參、討論提案（無）

### 肆、歷次會議未結案追蹤辦理情形： （如附件1，於第14頁）

### 伍、10屆第34次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、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40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），已於106年12月29日辦理臺中港區、107年4月13日辦理三貂嶺北現場會勘測試及107年2月5日辦理頭城北、貢寮南、通霄北驗收完成改善。

(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23日辦理會勘測試正常。

(5)本案建請結案。

2.決議：結案。

#### 陸、10屆第35次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、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。

(二)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.工務處回覆：

「軌道標誌設置規定」電務於107年5月10日回復無意見，本案刻正重繪圖說，俟完成後，簽局報部備查。

2.決議：繼續追蹤。

(三)10屆40次會議主辦處室回覆：

1.工務處回覆：

有關「軌道標誌設置規定」業於107年6月19日簽局待核，俟核准後

報部同意備查，再行公告實施。

2.決議：

(1)請工務處於107年12月底前辦理完竣。

(2)繼續追蹤。

#### 柒、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39次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

107年4月24日本局重大工程督導會報主席裁示，電(扶)梯更新交由電務處辦理，本處107-108所編列更新預算已交由該處執行，以後年度預算將由電務處編列。

2.決議：

本案請秘書組洽高雄分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：

(1)會後經洽高雄分會回復略以(如附件5)，因事涉本局門面及旅客安全，建請專案優先處理。

(2)繼續追蹤。

(二)10屆40次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

本局電務處已成立電(扶)專責單位，有關新左營站電(扶)梯設備更新已由專責單位執行，於設備未完成更新前，將責車站督導維保承商加強維護保養，以維旅運安全，後續電(扶)梯更新進度請洽電務處回應。

2.電務處回覆：

(1)本處電訊中心業於107年7月12日送動支請示單申請工號，預算編列完成後即可發包。

(2)本案建請結案。

3.決議：

(1)本案俟電務處辦理新左營站電(扶)梯設備更新發包作業完成後結案。

(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39次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

目前鳳山站尚未搬遷至新站，屆時配合鐵工局南工處工程搬遷期程，站方儘量將售票設備及櫥櫃往旁邊兩側放置，降低空間壓迫感，讓售票同仁工作流程能更順暢。

2.決議：

本案請秘書組洽高雄分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：

(1)會後經洽高雄分會回復如次（如附件5）：

A.票房業務繁雜，皆須即刻辦理臨櫃旅客業務，如將櫥櫃往兩邊放置，不可隨手取得，將會延長處理時間。

B.依目前的桌椅配置，後方會剩約30至40公分的通道，逃生空間明顯不足。

(2)繼續追蹤。

(二)10屆40次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

有關“鳳山站新建站場辦公空間不足一案”，站長已與工會代表溝通達成共識，待機器機櫃均定位後，針對售票同仁的工作需要，增購適合的櫥櫃及坐椅，以配合現有的站場設施，讓同仁工作更流暢順利，減少人因工程的傷害。

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39次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：

(1)查勞動基準法第38條第4項規定略以，勞工之特別休假因年度終結而未休之日數，經勞雇雙方協商遞延至次一年度實施者，於次一年度終結或契約終止仍未休之日數，雇主應發給工資。復查公務人員請假規則第10條第2項規定略以，應休假日數14天外之休假，當年未休假且未予獎勵者，得累積保留至第三年。

(2)目前本局休假遞延天數係依公務人員請假規則辦理，未休畢之日數仍依本局現行規定辦理，申請方式以書面報告簽請單位主管同意後，送交服務單位差勤承辦人更改休假天數。

2.決議：

本案請秘書組洽高雄分會就主辦處室所提辦理情形是否同意結案。

備註：

(1)會後經洽高雄分會回復略以（如附件5），有關特別休假規定，純勞工應適用勞動基準法規定，惟涉及公務員兼具勞工身分者仍有疑義，建議釐清俾有所依據。

(2)繼續追蹤。

(二)10屆40次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：

(1)查本局工作規則第53條，公務員兼具勞工身分者，其請假依公務人員請假規則辦理。惟查勞動基準法第38條規定略以，勞工之特別休假，因年度終結或契約終止而未休之日數，雇主應發給工資。但年度終結未休之日數，經勞雇雙方協商遞延至次一年度實施者，於次一年度終



結或契約終止仍未休之日數，雇主應發給工資。次查同法第84條規定略以，其他所定勞動條件優於本法規者，從其規定。另查勞動基準法施行細則第24條之1第3項規定，勞雇雙方依本法第三十八條第四項但書規定協商遞延至次一年度實施者，其遞延之日數，於次一年度請休特別休假時，優先扣除。

(2)茲以公務人員請假規則第10條規定，公務人員前項應休假日數以外之休假，當年未休假且未予獎勵者，得累積保留至第三年實施。但於第三年仍未休畢者，視同放棄。上開規定雖特別休假保留部分優於勞動基準法，得累積保留至第3年；惟於第三年仍未休畢者，視同放棄，將損及員工請領未休假加班費之權益，且經查本局甚少申請保留休假天數者。

(3)本案經洽提案單位高雄分會告稱，部分同仁有保留休假之需求，爰有關本局特別休假遞延適用法規之疑義，將函請相關單位釋疑；另本局目前特別休假遞延至次年度之申請方式，由申請人以書面報告簽請單位主管同意後，送交服務單位差勤承辦人辦理相關事宜。

2.決議：結案。

### 捌、10屆第38次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

一、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。

(一)10屆39次會議主辦處室回覆：

1.企劃處回覆：

(1)有關員工宿舍及多房間宿舍安全上

問題，本處將行文各工務段及服務單位進行清查作業。

(2)倘居住房舍有影響住戶安全、房屋建築結構體不良及公共設施壞損有安全上疑慮，本處將協助經費簽核提供各工務段及服務單位辦理宿舍修繕，以提供安全之宿舍環境。

2.決議：繼續追蹤。

(二)10屆40次會議主辦處室回覆：

1.企劃處回覆：

(1)有關員工宿舍及多房間宿舍安全上問題，本局以107年5月30日鐵企綜字第1070018557號行文各工務段及服務單位進行清查作業，預計107年7月16日後可清查需修繕之員工宿舍。

(2)後續修繕，將以數量多之單房間公共區域修繕為優先原則，如重慶南路單身房舍，本處將協助經費簽核提供工務段及服務單位辦理宿舍修繕，以提供安全之宿舍環境。

(3)至於多房間宿舍修繕，依本局宿舍管理須知第33點規定，因老舊不堪居任或災害受損，經產管單位勘定修復不符經濟效益者，應予辦理財產減帳、報廢拆除，不再修復。即多房間宿舍倘有結構安全問題，修繕經費過高不符經濟效益，將要求原有申借人返還宿舍辦理財產減帳、報廢拆除，不再修復。

2.決議：繼續追蹤。

### 玖、建議事項（無）

#### 壹拾、主席結論：

下次會議由勞方吳代表長智擔任主席，並由電務處業務報告。

壹拾壹、散會：下午4時20分。

## 臺灣鐵路工會各分會

# 第13屆會員代表研習班記實

組訓組



本會為使新任代表熟悉工會組織與運作，特請各分會自行或聯合辦理「第13屆會員代表研習班」，並請分會安排一堂「工會現況」由本會派員講授工會組織概況、任務與功能並報告本會目前為因應「臺鐵公司化」基本立場及策略外，亦由分會報告分會業務情形及針對所需外聘講師講授工會相關常識及法規，讓工會代表更深入瞭解工會組織、工會運作、勞工權益、勞資爭議處理及如何捍衛勞工權益，讓工會更團結，力量更壯大。茲將各分會辦理研習班情形一覽表表列如后：







# 臺灣鐵路工會

## 各分會辦理「第13屆會員代表大會代表」

### 研習班一覽表

分會別	日期	地點	人數	講授本會現況講師	備註
宜蘭	107.08.14	宜蘭分會會議室	55	黃文政	
基隆	107.08.15	七堵綜二大樓四樓司機員講習室	59	林佑哲	
延平	107.08.17	路局第5會議室	58	游東巡	
北一	107.08.15	劍潭活動中心	70	林佑哲	
北機	107.08.21-22	石上湯屋 (新竹縣尖石嘉樂村七鄰45號)	50	龔義峰	
新竹	107.08.29	新竹機務段3樓會議室	51	林佑哲	
台中	107.08.15	彰化機務段會議室	53	陳世杰	
彰化	107.07.30-31	宜蘭分會會議室	59	黃文政	
嘉義	107.08.30	嘉義分會會議室	47	林佑哲	
台南	107.08.07	臺南電力段會議室	42	陳世杰	
高雄	107.08.23	中油宏南訓練教室201	52	林佑哲	
高機			42		
屏東			56		
花蓮	107.08.17	花蓮市商旅會議室	65	林佑哲	
台東	107.08.24	台東車站二樓會議室	48	林佑哲	

# 臺灣鐵路工會 會員慰問金補助簡明表

福利組

本會會員各種慰問金發給標準及應檢附相關證明如下，報送分會並經查明屬實發給：(詳細規定請洽各分會或本會福利組02-3140、3141)

名稱	慰問金金額	檢附相關證明	備註
因公受傷	新台幣壹仟元	檢附公傷呈報表	經分會查明屬實
一般患病住院	新台幣陸佰元	檢附診斷證明書	經分會查明屬實
因公傷殘	新台幣壹萬元	檢附公傷呈報表 殘障證明或診斷證明	
一般傷殘	新台幣伍仟元	殘障證明診斷證明	
住屋全毀(倒)	新台幣壹萬元	檢附村(里)長或 警察機關出具證明 書	早期建造之房 舍、土角厝、四 合院或農舍等， 因故無法提出房 屋所有權狀者， 應附繳土地所有 權狀及房屋稅籍 證明、使用執 照、建築執照或 繳納水費、電費 等之相關證明文 件。
住屋淹水二公尺以上	新台幣壹萬元		
住屋半毀(倒)	新台幣伍仟元		
住屋屋頂全毀	新台幣伍仟元		
住屋淹水一公尺以上	新台幣伍仟元		
住屋屋頂半毀	新台幣貳仟元		
住屋淹水五十公分以上	新台幣貳仟元		
死亡奠儀	新台幣參仟元		
在職死亡互助慰問	參加會員每人 /次互助新台幣 幣伍拾元	檢附死亡證明書、 戶籍謄本	



嘉義分會



高機分會



台中分會



宜蘭分會

# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 107 年 6 月 30 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	167,797	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	24,384,159	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	269,767
預付款	1,628,480	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	1,816,228
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	18,231,537
累計折舊	(43,329)	代收付-互助慰問金	1,776,950
什項設備	588,261	抗爭基金	22,618
累計折舊	(94,931)	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	1,094,797
		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	795,296
合計	75,009,386	合計	75,009,386



# 臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 107 年 7 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	196,070	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	18,358,251	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	238,737
暫付款	0	暫收款-團保代辦費	402,679
預付款	1,140,560	暫收款	5,816
定期存款		代收付-勞保費	19,084
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	25,221
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	0
固定資產		代收付-本會活動費	63,882
房屋及建築	669,796	代收付-團保費	12,907,879
累計折舊	(51,103)	代收付-互助慰問金	1,798,650
什項設備	588,261	抗爭基金	22,618
累計折舊	(111,173)	應付款	0
會務發展基金專戶	12,993,189	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,151,545	固定資產準備	1,095,781
		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	1,354,311
合計	68,524,815	合計	68,524,815

## 臺灣鐵路工會107年7月~8月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
7月9日	本會	路局107年第2次職安衛生委員預備會議
7月10日	本會	第14屆第9次理事會議
7月10日	本會	第14屆第9次監事會議
7月12日	本會	張理事長赴員訓中心107年號誌維修技術基礎班講授「工會業務簡介」
7月16日	本會	團協第288次協商預備會議
7月18日	本會	局勞資第10屆第40次預備會議
7月18日	本會	107年五一勞動節暨模範勞工表揚檢討會
7月19日	本會	張理事長赴員訓中心第42期司機員班講授「工會業務簡介」
7月24日	本會	局107年第2次職安衛生委員預備會議
7月24日	本會	張理事長赴員訓中心第44期運輸班講授「工會業務簡介」
7月25日	本會	赴臺北機務段會議室召開「因應臺鐵司化基本立場及策略說明會」
7月31日	本會	台北市政府勞動局第2次勞資爭議調解
8月1日	本會	赴臺北機廠會議室召開「因應臺鐵司化基本立場及策略說明會」
8月2-3日	本會	機班工時條款協商研討會-嘉義機務段會議室
8月6日	本會	職工福利委員第30屆第8次委員預備會議
8月6日	本會	第14屆第3次事業管理委員會-花蓮
8月6-7日	本會	青年部反公司化研討會-花蓮統茂
8月8日	本會	團體協約電務工時協商預備會議
8月16日	本會	張理事長赴員訓中心第45期運輸班講授「工會業務簡介」
8月20日	本會	臺南電力段會議室召開「因應臺鐵司化基本立場及策略說明會」
8月20日	本會	潮州基地會議室召開「因應臺鐵司化基本立場及策略說明會」
8月21日	本會	局勞資第10屆第41次預備會議
8月23日	本會	餐旅總所第10屆18次勞資預備會議
8月27日	本會	機務日班工時預備會議
8月28日	本會	第14屆第18次常務理事會議
8月28日	本會	第14屆第15次常務監事會議
8月29日	本會	貨運總所第10屆第18次勞資預備會議
8月30日		團體協約第289次協商預備會議



第14屆第9次理事會議



青年部反公司化研討會



潮州基地召開「因應臺鐵司化基本立場及策略說明會」



# 臺灣鐵路工會107年7月~8月分會會訊

日期	單位	行事曆
7月3、4、5日	各分會(嘉義分會除外)	各分會辦理分會第13屆會員代表大會代表選舉
7月30日	彰化分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-宜蘭分會會議室
7月31日8月1、2日	嘉義分會	辦理分會第13屆會員代表大會代表選舉
8月1日	新竹分會	第12屆第24次理事會議
8月7日	臺南分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-臺南電力段會議室
8月9日	延平分會	第12屆第25次理事會議
8月10日	臺南分會	第12屆第24次理事會議
8月10日	屏東分會	第12屆第24次理事會議
8月13日	臺中分會	第12屆第24次理事會議
8月14日	北機分會	第12屆第24次理事會議
8月14日	高雄分會	第12屆第24次理事會議
8月14日	宜蘭分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-宜蘭分會會議室
8月15日	基隆分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-七堵綜二大樓四樓司機員講習室
8月15日	北一分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-劍潭活動中心
8月15日	臺中分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-彰化機務段會議室
8月17日	延平分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-臺鐵局第5會議室
8月17日	花蓮分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-花蓮市F商旅會議室
8月18日	臺中分會	辦理文康活動 - 苗栗銅鑼客家文化園區
8月21-22日	北機分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-石上湯屋會議室
8月23日	高雄、高機、屏東等分會	聯合辦理分會第13屆會員代表研習班-中油宏南訓練教室
8月23日	彰化分會	第12屆第24次理事會議
8月24日	臺東分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-臺東車站二樓會議室
8月27日	嘉義分會	第12屆第24次理事會議
8月29日	新竹分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-新竹機務段3樓會議室
8月30日	嘉義分會	辦理分會第13屆會員代表研習班-嘉義分會會議室
8月30日	宜蘭分會	第12屆第24次理事會議



延平分會選舉第13屆分會代表



花蓮分會  
選舉第13屆分會代表



臺中分會辦理  
苗栗銅鑼客家文化園區文康活動

# 臺鐵人的使命

圖/文：志浩

鐵道運輸

運工機電環環相扣密不可分

沒有售票員、車長及站長怎麼能為乘客服務

沒有檢修員與司機員，那來舒適平穩列車乘坐

沒有工務及電務，就沒有安全的軌道與行車號誌把關

所以平安將旅客送抵目的地

是我臺鐵人的使命







# 別當一隻 橫衝直撞的笨羊

旁觀者

羊群是一群很散亂的組織，平時在一起也是盲目地左衝右撞，但一旦有一隻頭羊動起來，其他的羊也會不假思索地一哄而上，全然不顧前面是否有危機存在，這種現象我們稱之為「羊群效應」。羊群效應，運用到人群裡就是所謂的「從眾效應」，當人處於迷惘或困惑時，往往會受多數人影響而盲從，這時候對或錯已不是最主要的考量原因，因為人數眾多本身就有說服力，很少有人會在眾口一詞的情況下還堅持自己的不同意見，因為大家都有著共同的心態「別人怎麼做我就跟著怎麼做，這樣就不會錯了」，但大家有思考過嗎？當領頭羊或牧羊人，一旦走錯了方向，羊群誤進了死胡同裡或是懸崖邊，那該如何呢？從來沒有人告訴我們這個「萬一」的結果，而我們也沒問，只一味的跟從，主事者利用了「人多就是對的」，來煽動大家「盲從」、「跟風」這其實是社會的沉痾。

在資訊發達的社會，動動手指就能得到資訊，資訊的獲得越簡單，就會讓人漸漸忽略了事實的本質與真實，在加上「刻板印象」與「媒體力量」就會成

為公認的事實，群眾就很容易出現盲從心理，進而創造了一個「聽說的社會」，在這樣的社會裡，真實性已經變得不那麼重要，因為主導者利用自以為的「正義批判」早已將「不真實包裝成事實」，這個假定的事實，因為群眾的力量，漸漸地被渲染成「真實」，其實這是種社會的悲哀，人們失去自我的判斷能力，盲從讓這社會隱藏存在了一種傷人的文化，最可悲的是主事者卻將這種傷人的文化當做是一種了不起的功德！

在越是迷惘困惑的環境裡，越是要靜下心來，用智慧來選擇我們需要的領頭羊，因為一旦選擇錯誤，可能就沒有了退路，在這樣的環境下我們沒有失敗的本錢，所以當一隻有智慧的羊，是非常重要的。



## 馬祖・東莒

圖/文：晁小鳴

前一夜 拍藍眼淚到深夜3點才就寢  
沒有時間壓力的急迫  
能欣賞到期待的美景 同時還能睡到自然醒  
再愜意不過的輕旅行  
繼續用心感受 總被忽略遺忘的微動

從西莒 漂流到了東莒  
拿下播放輕音樂的中的耳機  
聽著當地人說著一些故事  
窺探與喧囂城市不同的純樸生活  
雖不似我等 只要把一顆顆銅板交給店家即享受應有盡有的生活  
每天望著潮汐時刻 依然能嚐盡山珍海味  
旅居臺灣40年的阿伯 還是選擇回到自己的家鄉

六月 芒花盛開  
不屬於熟悉生長的冬季 也為此驚奇  
可以想像 夏天的熾陽 灑落島嶼之際  
是抒壓的柔黃的色系

閩東式的建築  
是東莒島上相當顯目的特色  
成群聚落 座落在滿山芒草之間  
彷彿穿越時空遺留的蕭瑟  
儘管多數已重新翻修  
為了保存在地文化 也都按照傳統結構去設計

這天  
拿起相機的次數不多  
最愛的 還是忘我大啖在地小吃  
九萬蔥油餅 雞排 國利豆腐 炸醬麵 外加一杯冰鎮鮮奶茶  
人生啊...

再見 藍眼淚  
對於生成環境十分嚴苛的藍眼淚  
今年淚況不佳  
在抵達馬祖前 已連續多日未見蹤跡  
幸運的連續兩晚能夠大飽眼福  
這趟旅行 應該也了無遺憾了

