

城鄉建設-文化生活圈建設計畫

—協力地方豐富在地文化生活，落實文化平權 106-110年

4大推動方向 文化保存 重建台灣藝術史 地方館舍升級 地方文化特色活動



行政院 Executive Yuan 政策廣告 歡迎轉貼 資料來源：文化部

《兒童及少年未來教育與發展帳戶條例》

藉家長、政府共同合作的儲蓄機制 協助弱勢兒少脫貧 累積18歲後教育及生涯發展的基金



行政院 Executive Yuan 政策廣告 歡迎轉貼 資料來源：衛生福利部

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
李晁鳴、周敬浩、許育銓



工會QRcode

路工



107年9、10月
第83卷第5期

勳



1021 6432 普悠瑪新馬事故

為亡者哀悼！

為傷者祈福！

為臺鐵加油！



快訊

107年10月30日星期二

會址： 台北市 100 北平西路三號
台北車站六〇四四室
電話： (02) 2389-6116
(02) 2381-5226 轉 3072
傳真： (02) 2389-6134

敬請張貼

2018年ICLS蒙古論壇

編輯部

行政院政務委員張景森 交通部長吳宏謀 主動拜訪鐵路工會 邀約參與相關院部會議

今日(10/30)下午,行政院政務委員張景森及交通部長吳宏謀主動拜訪鐵路工會,就10/21新馬站普悠瑪事故所衍生之相關問題,與工會進行互動討論,並究求鐵路局真實現況,同時全國火車駕駛產業工會(火聯會)亦一同參與,會中行政院政務委員張景森邀請台灣鐵路工會參與「台鐵總體檢委員會」,另外交通部長吳宏謀也邀請台灣鐵路工會參與跟台鐵議題有關之部務會報。





路工

107年9月10月
83卷第5期



封面：編輯部

封面裡：快訊 - 行政院政務委員張景森、交通部長吳宏謀蒞臨鐵路工會

封面焦點

02.1021 6432普悠瑪新馬事故...編輯部

勞動線上

- 09.臺灣鐵路工會第14屆第3次會員代表大會紀實...組訓組
- 12.臺灣鐵路工會出席臺鐵局第11屆勞資會議勞方代表當選名單...組訓組
- 13.臺灣鐵路工會各分會第13屆第1次會員代表大會紀實...組訓組
- 14.臺灣鐵路工會各分會第13屆理、監事當選名單...組訓組
- 18.第10屆第41、42次局勞資會議節錄...文宣組

國際會議

29.2018年ICLS蒙古論壇...研究組

鐵道風華

34.崎頂子母隧道...艾瑪

會務報導

- 36.臺灣鐵路工會107年8~9月資產負債表...會計組
- 38.臺灣鐵路工會107年9~10月活動紀要...組訓組
- 39.臺灣鐵路工會107年9~10月分會會訊...組訓組
- 40.鐵路工會臺北機廠分會新任代表幹部訓練...小豬卷

封底裡：2018年ICLS蒙古論壇...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、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。

1021 6432 普悠瑪新馬事故

司機員的話

編輯部

俗話說：行船走馬三分險，更何況身為一個火車司機員，有時會碰到一些千奇百怪的行車事故，這些突發事故，就算再盡責的司機員在崗位上戰戰兢兢，眼觀四面，耳聽八方，一時之間也無從防範！

進入路局快30年了，當火車司機員至今也已超過20年，火車司機員的壓力，只有火車司機員最清楚，而我所寫過的行車事故報告書，足足可以編成教科書了！雖然有些行車事故無從避免，但是請相信，我們司機員一定會盡所有

努力，將事故的災害降至最低點，沒有人會願意發生種種不幸的事情！更何況是以身犯險！

願這次普悠瑪翻覆事故的所有死者安息，傷者康復，家屬們恢復平靜！

圖為三年前在宜蘭線大里路段，值乘貨物列車時，行駛公路旁之水泥貨車突然在我眼前翻覆，我立即緊急停住列車，並且將此事故通報車站及調度員，請他們辦理路線封鎖，經確認各種防護措施完善後，才駛離該路段！





員工的話



臺鐵員工的看法！
臺鐵是整個臺灣社會的縮影
尤其是傳產或是大型企業公家企業甚至是國家體系
思想保守老舊
總是要你多擔待
總是要拿50元的錢希望你做100元的事情

薪資是60年代的薪資
思想是60年代的思想
基礎設備是60年代的基礎建設

臺鐵近幾年拚了命想改變形象
做外交，跟日本鐵路結盟行銷
拚新氣象，買了新車甚至做了許多彩繪車廂
讓國人有耳目一新的感覺，但是只有做這樣就好嗎？

買了新車跑130速度很快
增加班次讓原本東部地區增加很多車次往返很好
可是路線容量有跟著擴充嗎？
號誌系統有跟著擴充嗎？
路線有變得更穩定適合傾斜式列車運行嗎？



號誌系統分為絕對號誌機跟容許號誌機
進站出發掩護為前者，容許號誌機為後者
但兩者其實都只有三種速度模式
紅燈限制速度0公里
黃燈線至速度60公里以下
綠燈限制速度為該車種或路線限速的上限
這個在早期車速座高多半是95到100的速度還算安全
但是現在已經有了130的車子
相信將來會買更好速度更快的車子
這樣問題就出來了
如果今天開130或是更快150
前面號誌突然顯示黃燈，要減速到60公里以下
萬一煞車距離不足或是下雨天路滑
是不是會發生事故？
現在絕對號誌機速度60以下已經
有25(紅黃燈) 35(紅黃閃燈) 45(黃閃燈) 60(黃燈或雙黃燈)
中途閉塞號誌機仍然只有綠黃紅燈三種
所以建議以安全為目標，將速度60公里以上再做區分
比方說增加60以上95以下一個新的燈號；95以上130以下一個新的燈號；
130以上一個新的燈號
讓高速運轉列車更為安全

路線容量也是
宜蘭線路線容量大概是民國70年左右雙軌化後就一直用到現在
現在增加了很多客車班次





但是很多車站能待避且有月臺能辦客的線路仍維持在當時的水平
 很多車站只有單一側有副正線能夠收慢車讓快車從主正線通過
 扣除像三貂嶺這種地形因素無法擴充
 假設現在先後有一班慢車跟快車要從福隆往宜蘭方向走
 如果慢車不在大里抓下來東副正線待避
 後面快車勢必要跟著跑到礁溪才有東副正線可以收這班慢車
 龜山頭城可不可以待避？當然可以
 只是它會變成慢車需要從東正線拐到西正線再拐到西副正線
 讓快車通過後
 如果上行沒有車要進站才會再從西副正線拐到西正線再拐到東正線繼續
 行駛
 假設在這中間對向有車要通過卻被這班慢車擋住
 對向車慢分了，是不是連帶延誤它以後的車次
 或是這班慢車計畫要從西副正線拐出來，卻因為對向車要通過而慢分了
 是不是也影響到下行列車
 如果在班次密集時段，這個效應會持續連鎖下去
 這班車從誤點五分十分到二、三十分都有可能
 旅客不滿開罵
 臺鐵就這樣 老是誤點
 歸咎原因 其實是車次增加但是路線容量沒有跟著增加





路基不穩

經過長時間觀察

臺灣氣候多雨，路線容易因為下過雨後形成噴泥，列車經過上下跳動很大或是列車過彎久了造成彎道變形，列車過彎到變形處會左右大力甩一下這些地方久了就開始維修插限速標慢行

一個限速40長度約100公尺的慢行

從130要減速到40再回復到130，約慢30秒到1分鐘

假設臺北到花蓮曾經有10個限速，這樣是不是先慢個5到10分

再加上旅客上下車拖時間

交會待避路塞慢分

原本只要開115就可以準點平安到花蓮

現在卻要貼著紅線跑130才到花蓮維持準點

一直在限速之下跑

對於駕駛是緊繃的！

對於車上旅客是不安全的！

對於路線是高度磨耗的！

要跑新車可以

請先更新基礎建設

不要等事情發生再來檢討改變

這樣永遠會有下一次的翻車事故出現





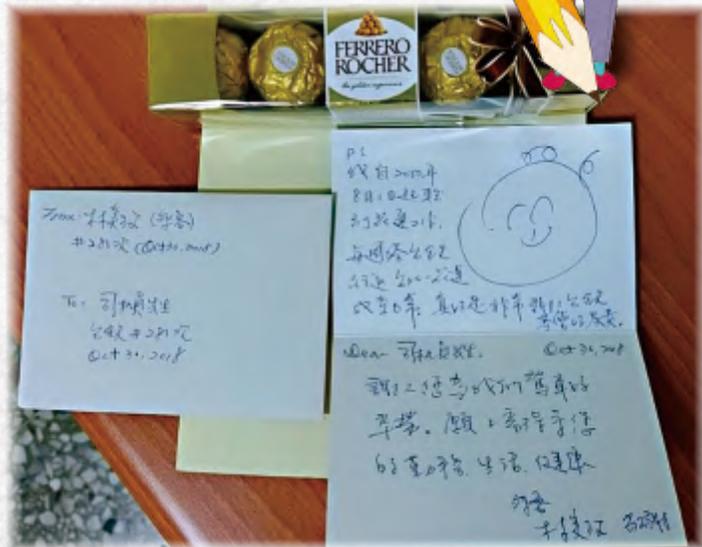
旅客的話

暖心！乘客手寫卡片及巧克力為普悠瑪司機員打氣

普悠瑪翻覆事故後，台鐵士氣低落，司機員更瀟灑一股低氣壓。今天有旅客特別寫了一張卡片及巧克力，送給280次從斗六開往花蓮的普悠瑪號司機員，為他們加油打氣，令司機員感動不已，也為事故發生後陷入低迷的台鐵司機員捎來暖意。

這位林姓旅客表示，她從2000年8月1日轉到花蓮工作，每周搭乘台鐵，往返台北與花蓮成為日常，真的非常感謝台鐵基層的盡責。她也特別謝謝司機員為

乘客駕車的辛勞，也願上帝保守司機員的勤務、生活、健康。這位旅客還不忘在卡片上畫上一張大大笑臉，讓司機員窩心不已。



11月1日2163次(區間車，基隆開往新營)，一位年輕女性旅客在斗六車站下車，遞張寫著「致所有的台鐵員工：辛苦你們了！謝謝你們！」的字條，給在月台值勤的行車副站長，說給你們加油打氣！讓台鐵現場同仁倍感溫馨。



致所有的台鐵員工：

辛苦你們了！

謝謝你們！





快訊

107年10月24日 星期三

會址：台北市100光復西路三號
台北車站六·四四室
電話：(02) 2889-6136
(02) 2881-5226 轉 3072
傳真：(02) 2889-6134

敬請
張貼

聲明稿

有關10月21日，台鐵局6432次普悠瑪列車出軌事件，造成乘客大量死傷，及社會恐慌，本會以沉重的心情表示以下聲明，願逝者安息，傷者平安，生者堅強，此事件已進入司法調查程序，本會基於尊重司法，靜待調查及判決結果，並發表聲明如下：

1. 呼籲鐵路局應給尤姓司機員一個公平公正之調查過程。
2. 立即檢討改善現行列車ATP設備故障停用時之SOP，並於一週後實施，以防止爾後類似事故發生，並保障行車安全。
3. 要求日本原廠全面針對普悠瑪列車(TEMU2000型)進行特檢，並由第三方公證單位認證。
4. 為確保台鐵之列車及路線安全，未來司機員人力到位後，應恢復雙人乘務。
5. 立即建立故障發生時，靠站停車處理機制，確保行車安全。



聲明稿

發文單位：全國火車駕駛產業工會

理事長 張世宏

發文日：107年10月22日

有關昨日「10/21」6432次普悠瑪號於新馬站列車翻覆事件聲明！

此案為臺灣重大行車事故，故本會遵守司法調查中不做任何回應，靜待臺鐵局與檢調單位偵查辦理。

呼籲臺鐵局在未能確實將行車事件之事實真相與數據完整呈現前，請勿任意發佈新聞消息，混淆視聽進而誤導檢察單位調查真相之方向，而損及司機員自身之權益，若有此情況發生，本會不排除提告鐵路局來捍衛自身的工作權益。



火車駕駛產業工會

聲明啟事

本會針對10月21日6432次普悠瑪翻覆事故，本會聲明如下：

1. 此次事故，造成多個家庭的破碎，全國的司機同仁將於10月27日上班時在胸前配戴黃絲帶，並於下午16:50鳴笛向罹難者致意，以表達最沉痛之哀悼，並祈求所有傷者能夠早日康復。
2. 對此次事故的尤姓關係人，本會將給予堅強的後盾，讓該員能夠靜候調查結果，並希望臺鐵局能夠重新審視現行制度與實務上面的衝突。
3. 此次重大行車事故，本會後續將會提出改善行車安全具體措施的訴求，以保障每位乘客及同仁的安全。
4. 竭誠感謝全國各界善心人士的關懷與協助，同時也要感恩各專業醫療團隊的全力救助。
5. 本會再次強調，捍衛行車安全刻不容緩！

全國火車駕駛產業工會敬啟

中華民國107年10月27日



臺灣鐵路工會

組訓組

第14屆第3次會員代表大會紀實

本會於107年10月3日及4日二天召開第14屆第3次會員代表大會，3日上午來自全省各地的鐵路工會代表99位及分會理事長、各有關幹部，齊聚在臺鐵局五樓第1會議室；背負著各會員所託爭取會員權益及捍衛臺鐵的永續經營打拚和努力，所有幹部都目標一致的原則下，攜手合作，因為大家唯有團結，工會才能繼續生存並確保員工應有的權益。

上午9點30分首先召開預備會議，經與會代表推舉黃隆華、陳世杰、鍾雲章、吳瑞隆、江金發等5位代表擔任主席團主席。另外確認通過各提案審查小組召集人暨大會秘書處工作人員名單。

本年度大會開幕典禮可說是冠蓋雲集，除主管機關派員及各大工會理事長均在百忙之中撥空出席或派員前來參與，這顯示出鐵路工會在工運界受重視的程度，此次出席貴賓計有勞動部勞資關係司專門委員羅文娟、旅遊工會理事長馬潮、台北市總工會理事長蔡宏駿、全國金融業聯合總會秘書長韓仕賢、台灣銀行企業工會理事長陳俊雄、中華郵政工會宣傳處處長王嫵婷、台灣菸酒公司工會全國聯合會監事會召集人趙銘圓、台灣公路工會理事長黃仲發、高鐵工會理事長廖冠璋、捷運工會理事長簡宗宏等。開幕典禮10點正式開始

1.首先追思曾經於鐵路工會與中華民國鐵路聯合會努力過的前輩。

- (1)劉家裕 理事長(民國63-71年鐵路工會)
- (2)楊力生 理事長(民國90-86年鐵聯會)
- (3)陳漢卿 理事長(民國92-98年鐵路工會)

(4)楊偉中 911會員大會策劃小組執行長
(民國91-93年鐵路工會)

2.頒發各分會第13屆理事長當選證書。

主席張文正理事長致詞：

- 1.謝謝各位代表允許我們用一分鐘的時間追思曾經於鐵路工會與中華民國鐵路聯合會努力過的前輩。
- 2.感謝主管機關羅專門委員頒發分會第13屆理事長當選證書。同時也恭喜各位連任與新當選的理事長，謝謝你們對工會的付出，有你們的支持，本會才能夠努力的去為各位會員爭取各項的福利。

鐵聯會張理事長華宏致詞：

各位代表與會的嘉賓大家早！一年多來鐵路工會遇到了許多的衝擊，但是這樣的衝擊沒有打倒鐵路工會，反而讓工會越來越堅強。在此，對於勞動部有些期許，「部」與「地方」處事情一致性的原則已經失去，包括我們很多地方的勞檢，同一個案子在不同的縣市會產生不一樣的結果，希望做為主管機關的勞動部在這方面能讓勞、資雙方能有相同的規定可依循，避免造成爭議。



勞動部勞資關係司專門委員羅文娟：

張理事長、在座的各位代表與前排的來賓大家好！對於大會開始時就安排對於逝世的理事長的哀思儀式，讓我感覺到鐵路工會是一個會感恩更是一個有情有義的工會。

今天是鐵路工會第14屆第3次會員代表大會，很榮幸今天能夠參與這個盛會，大家若是有任何需要勞動部幫忙的問題，歡迎大家隨時可以打電話到勞動部，勞動部很樂意能幫各位解決問題。



對於張理事長與鐵聯會張理事長的要求與期許，將會如實的傳達給勞動部的長官知情。明天勞動部許部長會來工會拜訪，若有任何的意見都可以直接提出。最後，祝福鐵路工會這兩日的會員代表大會圓滿成功。

接著是由副局長何獻霖作臺鐵局業務專題報告。



下午的第一次會議則分別由理事、監事會及職工福利委員會，就其相關業務作報告。

第二天早上的討論提案計會務事項組10案、人事制度組2案、工資待遇組4案、福利事項組4案、鐵路事項組9案，經與會代表的熱烈討論及充份表達意見後均平和的達成共識，依照各分組討論的建議辦理。下午則進行這次代表大會的重頭戲，選舉出席路局第11屆勞資會議勞方代表。

經過大約一小時的投開票過程，當選名單如下：

鄭昇富、鍾雲章、黃國榮、吳長智
林大川、彭國勳、溫維國

期待新的代表除了傳承鐵路工會的使命外，更能開創另一番新局面。

最後在理事長張文正的閉幕致詞下落幕，也感謝所有代表的配合，讓本次會議圓滿順利完成。





臺灣鐵路工會出席臺鐵局

第11屆勞資會議勞方代表當選名單

賀



鄭昇富

服務單位：田中工務分駐所
職 稱：助理工務員
分 會 別：彰化分會



鍾雲章

服務單位：七堵機務段
職 稱：機車長
分 會 別：基隆分會



黃國榮

服務單位：花蓮電務段
職 稱：技術領班
分 會 別：花蓮分會



吳長智

服務單位：花蓮機務段
職 稱：司機員
分 會 別：花蓮分會



林大川

服務單位：苗栗機務分駐所
職 稱：司機員
分 會 別：臺中分會



彭國勳

服務單位：臺東站
職 稱：站務主任
分 會 別：臺東分會



溫維國

服務單位：高雄車班組
職 稱：列車長
分 會 別：屏東分會



臺灣鐵路工會

組訓組

各分會第13屆第1次會員代表大會紀實

本會各分會業已於107年9月12日召開第13屆第1次會員代表大會，在會中各理、監事候選人經歷了相當激烈的競爭，終於產生各分會第13屆理、監事，本次全省共計產生理事143名、監事15名；宜蘭、基隆、延平、臺中、彰化、嘉義、臺南、高雄、高機、屏東、花蓮、臺東等分會隨即召開第1次理事會議推選出分會理事長，其餘北一、北機、新竹等分會則擇期召開第1次理事會議。

嘉義、臺南、高機、花蓮等分會另辦理補選該地區勞資會議勞方代表，補選結果如下：

臺灣鐵路工會嘉義、臺南、高機、花蓮等分會補選出席第10屆地區勞資會議勞方代表名單

分會別	姓名	性別	服務單位	職稱	資位
嘉義分會	林靈賢	男	嘉義站	站務佐理	佐
嘉義分會	周宥良	男	嘉義工務段	技術助理	佐
臺南分會	蕭玉梅	女	新營站	站務佐理	佐
臺南分會	蘇凡	男	臺南電力段	技術助理	佐
臺南分會	潘鼎仁	男	善化道班	技術助理	佐
臺南分會	吳志成	男	新市站	副站長	高員
高機分會	馮文光	男	高雄機廠	技術助裡	佐級
高機分會	劉展宏	男	高雄機廠	技術助裡	佐級
花蓮分會	黃竑積	男	花蓮電力段	營運員	營運人員



臺灣鐵路工會 各分會第13屆理、監事當選名單

宜蘭分會

理事長：劉淑惠



服務單位：雙溪電力分駐所

理事：吳俊義 周正華 簡逢頡 林弘偉
余侃儒 陳耀南 賴坤陽 陳達仁
林其福 林育偉
監事：王逸峰

基隆分會

理事長：葉振民



服務單位：七堵機務段

理事：張世鑑 朱新匏 詹峻榮 王志國
李明儒 謝慶富 王仕榮 吳志文
張家榮 鄭堯譯
監事：吳國昌

延平分會

理事長：林明峻



服務單位：票務中心

理事：江彩雲 張秀嬌 張坤慶 賴品璇
邱賢進 黃安冬 李裕賢 廖文雅
陳美玲 林育南
監事：楊麗民

臺北第一分會

理事長：陳清河



服務單位：臺北站

理事：張栓華 李明勇 徐慶昌 朱明發
許明勝 廖仁輝 鄧皇梁 蕭文億
王傑 黃文政
監事：張弼基



臺北機廠分會

理事長：陳福全



服務單位：臺北機廠
電力機車工場

理事：侯玉麟 林盛暉 鄭鴻源 闕藏村
賴紀華 李書宏 莊祿城 袁明
監事：謝景燦

新竹分會

理事長：徐志榮



服務單位：新竹機務段

理事：羅仁富 王仲翊 孫英峰 羅盛豐
徐享寶 傅文輝 連意涵 劉錦福
監事：吳鴻麟

臺中分會

理事長：巫華臺



服務單位：苗栗站

理事：張瀚元 趙志誠 巫煜光 童世哲
鄒偉鈞 楊淑君 陳冠旭 莊艷職
監事：蔡秋月

彰化分會

理事長：洪武良



服務單位：彰化機務段

理事：黃義雄 謝美恩 劉俊良 陳明財
張育豪 陳鴻禎 高銘志 翁文健
監事：陳奕羽 黃富國
楊淑惠

嘉義分會

理事長：蘇經洲



服務單位：行政處
嘉義員工餐廳

理事：林明祥 鄭閔仁 張俊明 陳顯聰
許進安 蔡富村 曾樂書 徐人平
監事：劉建麟

臺南分會

理事長：尤仁義



服務單位：新營工務分駐所

理事：黃伯韶 洪偉智 伍峰震 陳建池
楊龍欽 葉志賢
監事：胡禎常

高雄分會

理事長：霍善屏



服務單位：高雄工務段

理事：黃智勇 湯文榮 謝文琮 江嘉綿
陳山城 王志銘 陳政扶 李道明
監事：李雄

高雄機廠分會

理事長：黃財能



服務單位：高雄機廠

理事：陳昱瑞 陳景昌 溫裕榮 石有祥
侯宗甫 蔡宜錄
監事：宋昶慶



屏東分會

理事長：吳宸象



服務單位：高雄工務段
南州道班

理事：陳昭佑 江焯志 金正傳 許庚辛
鍾明才 林漢杰 藍李基 林勝鑫
監事：藍日宏

花蓮分會

理事長：江金發



服務單位：花蓮站

理事：楊才明 田穎曄 吳長智 黃仁理
林世安 沈劍平 羅宜晃 徐明煌
林秀國 陳彩玲
監事：王春梅

臺東分會

理事長：張博翔



服務單位：臺東站

理事：許扶州 謝益良 謝政憲 李政恩
陳丘梅 趙漢祥 林俊良 羅源成
監事：涂士垣



台灣鐵路工會官網 <http://www.trlu.org.tw/>

第10屆第41次勞資會議紀錄

文宣組



時間：107年8月22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：施妍芝

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）、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：陳瑞聰、陳裕謀、陳榮彬、張秋美、林宜靜、侯美靜、周賢杰、朱秀蓮、彭建軒、劉建成、桂碩君、周寶惠（鐵路工會）、林美妘（鐵路工會）、江彩雲

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、本次會議請電務處陳處長瑞聰業務報告。

林代表大川發言：

平交道障礙物偵測工程完成期程時間?

陳處長瑞聰回復：

本案業於107年8月24簽約，依契約規定400工作天內完工。

尤代表仁義發言：

電務號誌分駐所人力不足，於本(107)年春節連續假日期間值班人員僅排定2員，已違反勞安規定，且該等人員執勤時存在安全疑慮，請貴處正視員工執勤安全。

陳處長瑞聰回復：

- 1.本處所屬單位電務輪勤值班人員原則排定3人輪值，因人力不足，少數分駐所偶有2人輪值情形。
- 2.遇重點節日，將加派人力支應，俟請增人力陸續到位，將可改善前述情



形。

蔡代表榮輝發言：

- 1.行調無線電話通訊品質是否良好，對於行車人員之行車安全、站間聯繫、旅客服務有著重大影響。請貴處對於三商公司定期測試數據結果及車長、司機員、站間工務、電務工作同仁之意見反映，應即刻改善，以維行車安全。
- 2.從貴處人力分析情況，可看出技術斷層嚴重，因技術人力培養需要時間，貴處應加強技術傳承及人力培訓，以免因技術落差造成無謂的行車問題。

陳處長瑞聰回復：

- 1.本局行車調度無線電話系統涵蓋率優化案，本年度已發包改善中計14處，108年度預計改善28處，共計42處，將可全面改善訊號不良問題。
- 2.本處所屬各單位依「電務處訓練作業要點」等相關規定辦理教育訓練，除定期提報各項訓練計畫，並將辦理成果報處，列入年度KPI考核。所屬各單位並視業務需要，聘請退休人員擔任講師，加強技術傳承，縮小技術落差之情形。

鍾代表雲章發言：

- 1.號誌為行車安全重要要件，其清晰度、辨識度相當重要，貴處應定期派員查修。
- 2.七堵調車場區收訊不良，發生調車註冊被路線上行駛之客車佔用情形，易肇致事故，請立即改善。

3.電車線汰換計畫緩不濟急。

陳處長瑞聰回復：

- 1.有關號誌設備之清晰度及辨識度派員查修一案，本處所屬單位均依本局「號誌裝置養護檢查作業程序」第18章規定辦理保養。
- 2.有關調車場和主線上行駛之客車互佔通話組一案，經比對年度無線電訊場強報告，該區間無線電收訊正常，本處洽維護廠商三商公司研判應是通話組選用問題，建議調車場使用調車群組，主線客車使用正確之主線通話群組即可避免互相佔用問題。另8月28日已請臺北電務段辦理會勘後改善。
- 3.由於電車線更換係於夜間封鎖時間辦理，工作時間有限且不得影響本局行車運轉，爰需較長汰換期程，全案預計於109年完成更新。

吳代表長智發言：

- 1.就月臺照明更新案，本案以礁溪及頭城站為試辦站，至今已完成驗收結案，請其餘各站比照辦理。請問電務處如何規劃？
- 2.貴處針對相關標示與標誌清潔保養如何實行。
- 3.列車無線電話機及設備年限為何？有無按照計畫更新規定？

陳處長瑞聰回復：

- 1.(1)本處業於107年4月16日發函各電務段，未來月台照明更新案之燈具型式請比照南澳或礁溪站燈具型式，並注

意燈具裝設仰角勿造成司機員視覺刺眼疑慮。(2)囿於經費問題，實無法全台全部進行燈具改善，建請機務單位對月台燈有造成視覺疑慮車站提供資料，再由電務單位列入優先改善。(3)另配合工務月台加高期程，將同步改善燈具。

2.本處號誌標示與標誌清潔保養，均依本局「號誌裝置養護檢查作業程序表」辦理各設備清潔保養。

3.依行調無線電話系統設計原理，無線電話機分個人手持式裝備之無線電手持機及列車車上配置之車上台二種：

(1)手持機使用年限為3年，由使用單位提出需求數量及編列預算，本處統一發包採購新手機，再交需求單位使用。

(2)車上台使用年限為3年，目前局內新購城際列車及動力機車頭購案之無線電車上台，業規劃新增列車到站無線自動呼喚功能，若未來一般列車亦有此需求，即可考量車上台換裝計畫。

貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

參、討論提案：

第一案：危險職務津貼實施已逾一年，各業別實施成效應重新彙整陳報核備定案。

一、說明：

(一)查材料處所屬各供應廠辦理臨軌側線轉轍及調車、固定式起重機、自動倉儲等機械設備操作、

養護人員等約10餘人從事前列危險性職務，工作性質同運、機兩處轉轍、調車人員，惟在危險職務津貼支給對象遺漏該等人員甚屬不公，應檢討增列為非常態性支給對象。

(二)再查電務處轄下各段技術股，有於常態性辦理臨軌工程監造者，應改列為常態性第二級支給對象。

(三)另查機務處所屬動力車駕駛員(含學習、機車助理、整備員)於整備、運轉及事故發生均須臨軌，且於活線下作業，評估其危險程度及潛在危險因素應檢討改列為常態性第一級支給對象。

二、決議：

(一)請各處覈實檢討，於下次勞資會議提出報告。

(二)本次會議紀錄請秘書組轉知局內各一級單位(含任務編組)，並請各單位覈實通盤檢討支給對象。

(三)繼續追蹤。

第二案：請貴局補發五年內同仁參與搶修跨日作業遭扣除正常工時致少領取之延時工資。

一、說明：

(一)員工參與事故搶修具臨時性、緊急性及危險性，工作時間為連續性，工作強度亦不同一般，其有於午夜12時搶修至次日10時之情形，依勞動基準法施行細則第



17條規定：本法第三十條所稱正常工作時間跨越二曆日者，其工作時間應合併計算。而搶修通常發生在正常工時之外且跨日才能完成，故其時間更應合併計算，據此，於團體協商第282次終取得共識，修正交通部臺灣鐵路管理局員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項第三點略以，搶修作業延續至次日者，其延長工作時間應合併計算於前一日，以維同仁應有權益。

(二)查本事項未修正前，同仁逢搶修跨日請領延時工資，皆遭貴局主計室扣除次日正常工時後給付，有失公允。其延時計算應比照勞動基準法施行細則第17條規定之精神，工時應連續計算，不得扣除。

(三)綜上，請貴局補發五年內因扣除正常工時致少核發之延時工資。

二、決議：繼續追蹤。

肆、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

(四)10屆41次會議主辦處室回覆：

1.工務處回覆：

「軌道標誌設置規定」規章修訂部分，業於107年7月17日鐵工路字第1070027806號函報交通部同意備查，俟函復後公告實施。

2.決議：結案(附件1,第41-44頁)

伍、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)梯專責單位，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) 10屆41次會議主辦處室回覆：

1. 電務處回覆：

『新左營站電梯常故障，屢修不好』案，更新期程如下：

動支請示單：D07-KZY00-00007-01 (107年07月25日)。

預算動支日期 (預算轉AA成功)：

107年08月31日。

公告日期：107年09月17日。

決標日期：107年10月01日。

完工日期：108年04月19日。

2. 決議：結案

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，增購適合的櫥櫃及座椅，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。

(二) 10屆41次會議主辦處室回覆：

1. 運務處回覆：

車站已擬具改善方案，俟鐵道局工程完工點交後，即可立即改善。

2. 決議：結案。

陸、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：花蓮縣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，因老舊不堪居住或災害受損，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。

(二) 10屆41次會議主辦處室回覆：

1.企劃處回覆：

有關全面清查員工宿舍安全上問題，本處已清查完成資料(附件2,第45-49頁)，賡續將請各服務單位依程序陳報各工務段進行修繕，本處將協助經費簽核提供經費進行修繕。

2.決議：

(1)花蓮豐村段宿舍案，請企劃處函花蓮工務段儘速處理。

(2)結案。

柒、建議事項：

一、花蓮站調車傷害事故，請運務處就該案詳述說明及未來改善計畫?

二、司機員、車長、運轉員等行車運轉

人員執行業務因公涉訟，局內是否有建立完善的調查機制及協助流程，以保護同仁。

三、基隆車班組之乘務人員宿舍近半年來，消防警鈴時常發生不明原因響起，請運務處了解原因並查修，以免影響乘務人員睡眠品質影響行車安全。

四、高雄車班往台南沙崙支線之乘務人員宿舍，因台南站列為古蹟及鐵路地下化關係，現車班乘務人員宿舍實為簡陋，當規劃於永康、善化二站於合適空間蓋行車人員宿舍，請問運務處何時落實?

五、有關試運轉列車不派列車長1案，由試車單位指派工務員辦理應由車長執行之工作，惟工務員未學習車長乘務工作及訓練，請相關單位研議辦理，如何符合規章規定。

六、行政處所屬彰化及嘉義員工餐廳設備老舊，建請行政處會勘整修，並強化餐廳衛生問題。

捌、主席結論：

下次會議訂於107年9月18日假高雄地區辦理，以了解鐵路地下化辦理情形，原材料處業務報告順延。

玖、散會：下午3時50分

第10屆第42次勞資會議紀錄

文宣組



時間：107年9月18日上午9時30分

地點：高雄運務段會議室

主席：何代表獻霖

記錄：施妍芝

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）、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）、陳代表福全（臺北機廠）

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，請假）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

列席人員：陳瑞聰、陳裕謀、陳榮彬、張秋美、林宜靜、侯美靜、周賢杰、朱

秀蓮、彭建軒、劉建成、桂碩君、周寶惠（鐵路工會）、林美妘（鐵路工會）、江彩雲

本局列席人員：陳榮彬、張秋美、周賢杰、朱秀蓮、桂碩君、張文正（鐵路工會理事長）、周寶惠（鐵路工會）

高雄地區勞資會議列席人員：陳文川、劉宏祥、陳清直、黃輝泰、陳金順、陳崑郎、霍善屏、湯文榮、楊聯進、朱昭璋、鄭玉楓、王福成

高雄機廠勞資會議列席人員：謝進崑、魏大翔、陸進財、徐石柱、黃森敏、黃順龍、黃財能、章朝忠、潘厚吉、葉新宏、侯瑞銘、林明毅、劉展宏、馮文光

高雄地區及高雄機廠相關單位列席人



員：李岳璋、張淑瑜、陳清泉、傅雅惠

壹、報告事項：

- 一、勞資會議雙方出席代表已達法定開會人數，主席宣布開會。
- 二、局勞資會議資方代表兼召集人何副局長獻霖報告：(略)
- 三、局勞資會議勞方代表兼召集人鍾代表雲章報告：(略)
- 四、高雄分會霍理事長善屏報告：(略)
- 五、高雄地區勞資會議勞方代表兼召集人湯代表文榮報告：(略)
- 六、高雄機廠分會黃理事長財能報告：(略)
- 七、高雄機廠地區勞資會議勞方代表兼召集人章代表朝忠報告：(略)
- 八、高雄地區勞資會議資方代表兼召集人陳段長文川簡報：(略)
- 九、高雄機廠地區勞資會議資方代表兼召集人謝廠長進崑簡報：(略)

貳、上次會議紀錄確認：確認通過。

參、討論提案：無

肆、10屆第41次局勞資會議建議事項追蹤辦理情形

- 一、花蓮站調車傷害事故，請運務處就該案詳述說明及未來改善計畫？
 - (一)10屆第42次會議主辦處室回覆：
 - 1.運務處回覆：
 - (1)107年7月17日天氣雨，花蓮站站務佐理蔡元傑輪值見習調乙夜班，於夜間9時10分時，蔡員及教導人員站務佐理潘昶宏攀附於調乙機車山

側，由整備線進入L線，潘員於警衝標前下車，蔡員見狀即急著下車，作業現場地面光線因受機車阻擋，處於背光面昏暗難辨，蔡員右腳往下踩踏卻踏於111A號電動轉轍器連動拉桿大蓋板上邊緣、踩踏不穩，但蔡員雙手仍抓住機車扶手未放，故蔡員身體仍隨機車往前移動，造成蔡員右腳外側撞擊電動轉轍器連動拉桿小蓋板側面，將蔡員右鞋外側破裂後掀脫，因蔡員鞋帶緊緊，右腳踝以下皮肉組織被同時撕裂。經醫院提供完善治療及車站派員持續關懷照護，目前蔡員復原情形良好，近日可出院，後續需配合復健。

- (2)經檢視相關規章，尚未有須修改之處。本處將加強勞工安全教育及調車訓練，調車作業中應檢視調車環境包括速度、溼、滑，並加強勞安宣導：兩車輛間工作應於5公尺前1度停車下車。另有關站場照明改善部分，業於107年8月30日召集相關單位會勘。

2.決議：

- (1)主管單位持續探望關懷並予以協助。
- (2)有關醫療費用的補助，請運務處依公教員工因公傷病住院醫療補助等相關規定簽辦。
- (3)增加員工訓練時數加強勞安宣導教育、演練、急救等訓練。

(4)各主管處加強督導轄屬之單位落實教育同仁有關安全重要性、危害告知、工安三護等勞安須知事項。

(5)繼續追蹤。

二、司機員、車長、運轉員等本局行車運轉人員執行業務因公涉訟，局內是否有建立完善的調查機制及協助流程，以保護同仁。

(一)10屆第42次會議主辦處室回覆：

1.人事室回覆：

(1)本局對於同仁因公涉訟，依公務人員因公涉訟補助辦法規定，由服務單位協助或由同仁自行延聘律師後，並向服務單位申請因公涉訟補助。

(2)办理流程簡述如下：

A.服務單位（所屬分支機構人員由分支機構函報主管單位）受理申請後，應依規定成立審查小組審查。

B.審查小組依申請人及服務單位提供之相關資料審查是否合於因公涉訟補助辦法規定之「依法執行職務」要件。

C.經審查小組審查，認定申請人是否係依法執行職務，審核是否給予涉訟補助，並將結果通知申請人。

D.申請人不服服務機關未予涉訟補助之處分，得依公務人員保障法請求救濟。

2.機務處回覆：

如為依法執行職務因公涉訴，該單位會依「公務人員因公涉訟補助辦法規定」協助申請律師費用補助事宜，並以

公文送本處辦理。本處收受公文後，即簽局准請召開因公涉訟審查小組會議，小組成員為本處、人事室、法規小組、政風室各派1名出席，並請涉訟之廠段派員列席說明，俟審查小組審查後，如無故意或過失，則簽局申請律師費用補助。

3.運務處回覆：

有關106年11月25日竹北站旅客跌落軌道遭1264次列車輾壓手臂一案，因協議不成，旅客於107年2月向本局邱姓車長及竹北站范姓運轉員提告業務過失傷害，2位當事人已先行延聘律師，本處亦依相關規定於107年5月14日成立審查小組，6月12日審議當事人確實因執行公務同意其因公涉訟補助之申請。

4.決議：結案。

三、基隆車班組之乘務人員宿舍近半年來，消防警鈴時常發生不明原因響起，請運務處了解原因並查修，以免影響乘務人員睡眠品質影響行車安全。

(一)10屆第42次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

經查本局臺北工務段辦理「七堵車站火警系統更新工程」已完工，107年8月31日完成初驗，預定107年9月20日前辦理正式驗收。

2.決議：俟驗收完再結案，繼續追。

四、高雄車班往台南沙崙支線之乘務人員宿舍，因台南站列為古蹟及鐵路



地下化關係，現車班乘務人員宿舍實為簡陋，當規劃於永康、善化二站於合適空間蓋行車人員宿舍，請問運務處何時落實？

(一)10屆第42次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

經查工務處業於107年6月12日發包新建善化站乘務人員備勤房舍。

2.決議：

(1)台南沙崙支線之乘務人員宿舍簡陋乙節，請主管運務段、工務段邀請嘉義分會一同會勘了解。

(2)請運務處儘速於今(107)年完成發包執行，若今年度已無預算，可先以108年度預算因應。

(3)短期視實際需要可先租借外面旅社因應。

(4)繼續追蹤。

五、有關試運轉列車不派列車長1案，由試車單位指派工務員辦理應由車長執行之工作，惟工務員未學習車長乘務工作及訓練，請相關單位研議辦理，如何符合規章規定。

(一)10屆第42次會議主辦處室回覆：

1.運務處回覆：

試運轉列車指派工務員值乘，是依據運轉規章特定事項第24條相關規定辦理，該規定並特別強調隨乘工務員必須為「曾受駕駛工作訓練之檢查工務員（包括助理工務員）或指導工務員」方得辦理之限制資格。因此試運轉列車，

機務單位如無法指派規章所訂相關人員值乘，請機務單位簽局修訂相關規定。

2.決議：

(1)請機務處於下次會議回復。

(2)繼續追蹤。

六、行政處所屬彰化及嘉義員工餐廳設備老舊，建請行政處會勘整修，並強化餐廳衛生問題。

(一)10屆第42次會議主辦處室回覆：

1.行政處回覆：本處處理情形如下：

(1)彰化餐廳部分：

A.8月29日已請管理員聯繫台中工務段到場初步會勘整修需求，現預定9月13日再度至該餐廳會勘。因該餐廳整修項目主要為土建工程，本處已與台中工務段協商俟確定整修需求後，由本處簽局爭取預算，再請該段代辦採購。

B.衛生部分(供膳業務)：已於8月31日派員至該餐廳督導供膳業務並督促加強食品衛生環境安全，如需相關經費，報請本科採購。

C.本處107年迄今為該餐廳維修及購置設備計新臺幣25萬1,180元，精進供膳品質。

(2)嘉義餐廳部分：

A.8月31日已請管理員回報餐廳建物需整修情形如下，因主要為土建工程，本處擬尋商確認整修項目與金額後，比照彰化餐廳模式，由本處簽局爭取預算，再請嘉義地區工務段或機務段代辦採購：

a.建築物和水管漏水。

- b.屋頂要做防水層。
 - c.部分天花板要更新。
 - d.水溝要重做。
 - e.部分地方塌陷，水都往地底下流，怕會影響建築物的基礎。
- B.衛生部分(供膳業務)：近日將派員至該餐廳督導供膳業務並督促加強食品衛生環境安全，如需相關經費，報請本科採購。
- C.本處107年迄今為該餐廳維修及購置設備計新臺幣14萬7,192元。

(3)本處轄管各員工餐廳日常均辦理環境清潔，本處為精進餐廳環境清潔管理，訂定各員工餐廳定期環境清潔管制表全面加強環境清潔。

2.決議：結案。

伍、建議事項：

- 一、局內針對天災事變或突發事件發布相關新聞稿時，未即時拍發電報週知段、站員工，因資訊落差致執行標準不一致，衍生現場售票窗口業務執行上困擾，應立即檢討改善。
- 二、南港-汐科間西正線中性區間地上感應子建請移設或拆除，以免造成行車困擾。
- 三、運務單位所屬部分個案乘務人員之服務態度及法規素養有待加強。
- 四、高雄地區部分區域發生無線電通訊不良情形，影響人車安全，急待改善，建請針對通訊不良區域擇期會勘改善，後續辦理情形並予以說明。

- 五、基於工作安全，建請適時更換高雄地區工務單位之無線電行調手機。
- 六、高雄鐵路地下化通車在即，於執行相關業務前，應落實員工教育訓練，包括人力配置、旅運設施設備、場站環境、逃生動線等，以利後續業務執行。
- 七、高雄鐵路地下化後，基於業務之特殊性所行駛之柴油車種，其所衍生空污問題有何解決或替代方案。
- 八、高雄機廠遷廠所致同仁異地工作之權益及適法性如何因應，人員輪派如何規劃執行，有無補償機制，可否參考臺北機廠之模式辦理，請機務處協助並予以說明。

陸、主席結論：

下次會議由資方代表卓代表有章擔任主席，並由材料處業務報告。

柒、散會：中午12時30分



2018年ICLS蒙古論壇

研究組

今年的國際勞工團結中心（International Center for Labor Solidarity）簡稱ICLS，由蒙古國首次舉辦，舉辦地點於其首都「烏蘭巴托」，外蒙古國總人口約為250.4萬人左右，蒙古鐵路總長1,850公里，工會成員15,600人。1911年辛亥革命後，在俄羅斯帝國支持下宣布外蒙古獨立，自立為汗，成立大蒙古國。1924年在蘇聯策動下，蒙古人民革命黨推翻了蒙古主公和活佛的統治，建立蒙古人民共和國。1946年1月5日，蒙古人民共和國以有瑕疵的公投中99%贊成，通過正式脫離中華民國獨立，蒙古人民共和國成為蘇聯的衛星國，直至1990年蘇聯解體。1990年之後，在前總統李登輝主政下的中華民國政府默認蒙古國的客觀存在；2002年民進黨政府執政後，進一步於蒙古國設立代表處，並在外交部網站的各國介紹中加入蒙古國，至此完全承認外蒙古獨立。而蒙方亦於2003年在臺北市設立代表處。

此次專題報告議題如下：1各國工資差距、2運輸業自動化、3組織青年和婦女勞工。

一、各國工資差距

泰國總人口約6,500萬人，2016年泰國人民平均月薪在7,800泰銖至

45,000泰銖不等，20%的人民每月收入低於5,400泰銖，相當於168美元。使其窮人受教育的機會比富人少19倍，貧富差距達22倍。泰國1%的富人擁有整個經濟體系58%的財富，61%的國家財政所有權掌握在10%最富有的人手中，2017年泰國億萬富翁資產超過10億美元有20位，2018年更高達30位，前50名泰國億萬富翁的淨資產超過2019年全國的財政預算。



二、運輸業自動化

在運輸業中鐵路與我們關係最為密切，而司機是組織中最重要角色。在自動化議題上，保持系統的運行需要考慮兩個問題：首先火車司機駕駛，是具有維修火車的專業檢查員，他必須具備克服各種突發狀況的專業技能，以確保所有的列車故障時都可以在第一時間排除。其次，火車駕駛應具有危機意識與應變能力，在任何情況下能以己身之專

業技能和經驗將每種不尋常情況順利解決。事實上，突發事件是隨時會發生的，當突發狀況發生而影響工作順利進行時，駕駛員可以隨時應對排除這些情況。

然科技確實改變了運輸行業的工作方式，例如：自動列車駕駛（ATO）和票務自動化，但自動化系統不能像人類一樣具思考能力，以至於無法配合實際情況而有所變通。例如：機器在運行期間，需要人力來觀察這些機器，一旦機器臨時發生狀況無法正常運作時，我們即需要靠人力及時來解決。然自動化使相關職業的人員面臨被替換的危機，造成員工人心惶惶，但僱主不能以自動化為藉口來忽視專業人才，因為勞動力市場的關鍵是以人為本的軟實力，雖然自動化可以幫助人們處理高重複性的技術問題，但乘客服務和緊急情況仍應由人力來立即處理。因此為了防止僱主以通過自動化降低勞動力成本及提高效率為考量，而導致員工失業，這是工會必須不斷監督並與僱主談判的問題。

三、組織青年和婦女勞工

來自澳洲的代表要求繼續爭取全世界女性勞工的權利，並獲得紐西蘭、蒙古、日本、印尼及臺灣代表們的支持。ICLS認為，女性勞工參與工會除了會增加不同角度的思維和考量，而且可以強大工會的功能與需要，並反對性別歧

視，以確保工會中的婦女在工作上享有平等的權利，並且提倡同工同酬！ICLS將致力於讓更多女性成為工會領導者，組織女性勞工成為勞工運動的中心。而臺灣也在大會上提出對於政府要將鐵路公司化會影響員工權利的議題，請各國與會代表，寫信聲援譴責政府對鐵路公司化的不滿及抗議，此議題獲得了ICLS成員的支持與回應。



2018年ICLS蒙古論壇，來自11個國家77名工會會員參與了「組織」主題的積極討論。研討青年和婦女勞工參與工會的未來及發展，並分享了我們在不同主題上的經驗，即工資差距、運輸業自動化、ICLS運動的發展，以及組織青年和女性勞工的參與。會中還同意持續支持和捍衛成員及其他需要爭取更好福利的勞工運動的夥伴們，而且，不惜反對一切形式的恐怖主義和戰爭，要求結束殘酷的競爭，通過資本主義制度對待工人，爭取廢除生活差距，採取行動為



每個人爭取和平、安全和平等的社會。這次的ICLS蒙古論壇，向為自己在努力鬥爭中取得成功的工會，表達團結和欽佩。值得一提的是，韓國的夥伴在勞工運動的支持下，成功地完成了生活差距改革的目標。關於自動化問題，ICLS的會員在各個國家都面臨著技術的快速變化。ICLS並不反對發展運輸業自動現代化，但我們在實施自動化和技術改進方

面的同時，應該也要保護勞工的工作和生活水準。ICLS在各個國家都遇到了挑戰和困難，因此，它必須獨立建立信心並加強組織，推動世界勞工運動的加強與合作。論壇通過組織青年和婦女勞工來發展ICLS的重要性，也為了工會的發展政策與工作的夥伴們，帶來新思想，創造工會運動的新方式，改變工會。



蒙古通訊社新聞

臺灣是被列為一個國家代表

'Mongolia Labour Forum-2018' takes place



Ulaanbaatar /MONTSAME/ The 'Mongolia Labour Forum-2018' initiated by the International Center for Labour Solidarity (ICLS) commenced in Ulaanbaatar on September 27. Representatives of the trade unions of transport sector held discussions on reducing unemployment, restricting unemployment caused by technological development and decreasing gap between male and female employees.

Over 80 representatives of railway, road and maritime transport from 11 countries including Japan, Korea, **Taiwan**, the Philippines, New Zealand, Australia and Myanmar are participating the forum organized by the Association of Mongolian Railway Trade Unions.

Director of the Association of Mongolian Railway Trade Unions B.Bayaraa said "Unemployment increases with the development of advanced technologies. Participants from Japan and Korea noted that automation on the railways led to job cuts in their country. Introducing advanced technologies is reasonable, however, for the country like ours with small population and vast territory cutting jobs due to automation is



undesirable. It will increase poverty. Therefore, we made our mission to provide the employee with the opportunity to keep and convert their jobs. The Japanese work culture demands to respect the employee. They sign the contract with employees on equal conditions and grow together. As for Mongolia, the lack of trade unions, job keeping system and wage gap are the main drawbacks.”

General Secretary of the ICLS Satoru Yamada shared his opinion, saying “ICLS has 11 member countries. The countries gather at the biennial labour forum. This year, the countries sharing their experiences on protection of employees’ rights in connection with the automation. Every enterprise and organization should cooperate with the trade unions and protect their employees’ rights.”



崎頂子母隧道

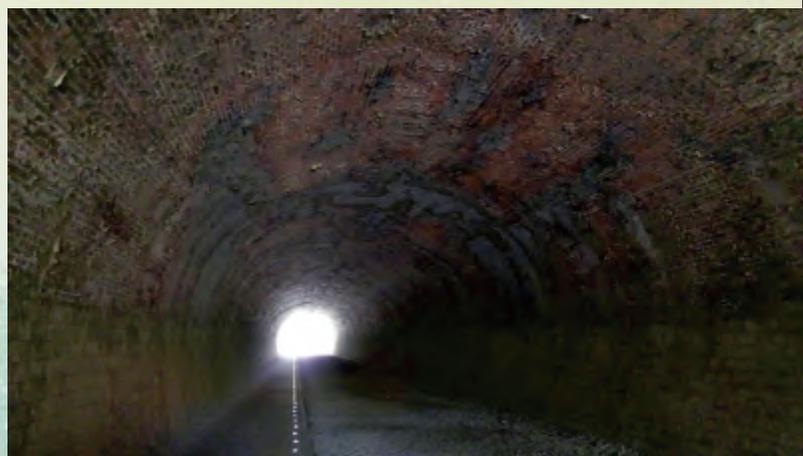
艾瑪

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。

在日據時代，公路交通不發達的狀況下，鐵道是臺灣南北物資運輸相當重要的交通管道，日本當局自1898年起開始進行新竹以南鐵道路線測勘，最初香山到竹南路線規劃為香山站後向東彎入尖筆山區再繞往竹南，因此開鑿一座長約146.5公尺的「尖筆山隧道」，於1908年該段路線完工通車，由於該段路線坡度較陡，對當年使用的蒸汽火車非常的吃力，造成路線上的瓶頸，不少貨物堆積於車站內無法及時運送，遂於1927年(昭和二年)臺灣北部地區縱貫線鐵路進行強化工事時重新規劃，改線經崎頂，因應緊鄰海岸線沙丘與

潟湖等地形，及強化鐵道行駛時的安全性，故設計挖鑿穿越丘陵的隧道讓火車通過，該段鐵路新線於1928年(昭和三年)完工通車，於崎頂設有一號、二號隧道，一號隧道長約131公尺；二號隧道長約67公尺，由於兩個隧道外型結構相似，距離接近，而有「子母隧道」之稱。

兩座崎頂隧道，以水泥磚為基底，而上半部則是採用清水紅磚所搭建，其中清水紅磚頭的密度高，是當年很多重要建築的主要建材，由於當年鐵路新線規劃是以雙軌概念設計，所以隧道在建造時，在內部都預留了將來拓寬為雙軌的空間，坑口邊緣部分則是以三層混凝土磚(洋灰磚)砌成，並以少見的矩形磚材斷面結構作為半圓拱坑口收邊。由於隧道整體建築結構紮實，且內部空間寬





敞，於二次世界大戰爆發時，二隧道成為當地民眾躲避空襲重要地點，在一號隧道坑口的南側，仍可清晰看到當年盟軍戰機機槍射擊的彈孔。

崎頂隧道自通車後，肩負了近50年縱貫線鐵路往來的交通重任，直至1975年(民國64年)，臺灣鐵路管理局實行西部幹線鐵路全面電氣化工程，由於隧道淨空高度不足，加上路線曲率半徑偏小，所以決定將路線西遷至現今鐵道位置，隧道也自始廢棄。經過地方人士多年努力呼籲保存，且近年來各地方政府均致力朝向觀光產業發展，終於使這兩座相連的雙軌舊隧道在2004年由苗栗縣文化局登錄公告為歷史建築，並將原本淹沒在荒野蔓草之中的崎頂隧道，重新整理規劃為「崎頂隧道文化公園」，並沿著往日的鐵道路線設置懷舊步道，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。



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 107 年 8 月 31 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	164,932	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	17,042,254	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	0
預付款	1,262,212	暫收款	5,816
定期存款		代收付-勞保費	19,606
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	25,868
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	66,931
房屋及建築	705,811	代收付-團保費	11,995,251
累計折舊	(59,181)	代收付-互助慰問金	1,307,200
什項設備	608,261	抗爭基金	22,618
累計折舊	(127,752)	應付款	0
會務發展基金專戶	13,142,155	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,151,545	固定資產準備	1,127,139
		會務發展基金準備	13,142,155
		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
		本年度餘額	1,931,367
合計	67,479,656	合計	67,479,656



臺灣鐵路工會資產負債表

中華民國 107 年 9 月 30 日

資 產		負債及基金餘額	
科目	金額	科目	金額
庫存現金	216,970	暫收款-勞教會補助款	0
銀行存款	13,611,578	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	259,260
預付款	1,360,210	暫收款	5,816
定期存款		代收付-勞保費	19,606
本會定期存款	15,450,919	代收付-健保費	26,286
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	66,931
房屋及建築	705,811	代收付-團保費	9,995,281
累計折舊	(67,253)	代收付-互助慰問金	929,350
什項設備	681,893	抗爭基金	22,618
累計折舊	(145,556)	應付款	0
會務發展基金專戶	13,142,155	存入保證金	2,000,000
會址專戶	17,151,545	固定資產準備	1,174,895
		會務發展基金準備	13,142,155
		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
		本年度餘額	768,869
合計	64,246,772	合計	64,246,772

臺灣鐵路工會107年9月~10月活動紀要

日期	單位	行 事 曆
9月3日	本會	路局107年第2次職安衛生委員預備會議
9月13日	本會	路局107年第3次勞工退休準備金監督委員預備會
9月17日	本會	局勞資第10屆第42次預備會議-新左營站
9月19日	本會	第3次調解與臺鐵局間加班費等爭議1案-臺北市勞動局
9月25-29日	本會	出席ICLS國際勞工會議-蒙古
9月26日	本會	第14屆第19次常務理事會議
9月26日	本會	第14屆第16次常務監事會議
9月26日	本會	局團體協第289次協商預備會議
10月3-4日	本會	本會第14屆第3次會員代表大會
10月8日	本會	運務107年第4次車站工時協商預備會議
10月8日	本會	臺灣鐵路108年五一勞動節暨模勞表揚籌備會議
10月9日	本會	本會第14屆第20次常務理事會議
10月16日	本會	餐旅總所第10屆19次勞資預備會議
10月17日	本會	員訓中心第46期運務班講授「工會業務簡介」-游組長
10月17日	本會	局勞資第10屆第43次預備會議
10月24日	本會	局團體協第290次協商預備會議
10月25日	本會	員訓中心新進營運人員班講授「工會業務簡介」-游組長
10月29日	本會	107年第3次職業安全衛生委員會預備會議
10月31至11月1日	本會	107年度分會第13屆理、監事研習-劍潭活動中心



局勞資
第10屆第42次預備會議



本會第14屆
第3次會員代表大會



出席ICLS
國際勞工會議-蒙古



臺灣鐵路工會107年9月~10月分會會訊

日期	單位	行 事 曆
9月12日	各分會	各分會召開第13屆第1次會員代表大會並選舉理、監事及補選部份地區勞資代表
9月12日	宜蘭分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	基隆分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	延平分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	臺中分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	彰化分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	嘉義分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	臺南分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	高雄分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	高機分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	屏東分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	花蓮分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月12日	臺東分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月19日	新竹分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月21日	北機分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月25日	北一分會	召開第13屆第1次理事會議並選舉理事長
9月21日	宜蘭分會	召開第13屆第1次臨時理事會議
10月5日	臺中分會	召開第13屆第1次臨時理事會議審查106學年第2學期會員子女獎學金
10月8日	延平分會	召開第13屆第1次臨時理事會議討論106學年第2學期會員子女獎學金
10月15日	嘉義分會	召開第13屆第1次臨時理事會議審查106學年第2學期會員子女獎學金
10月17日	新竹分會	召開第13屆第1次臨時理事會議研討107年度秋季員眷文康活動
10月19日	基隆分會	召開第13屆第2次理事會議



新竹分會
第1次理事會議並選舉理事長



延平分會
第13屆第1次會員代表大會



北一分會
第1次理事會議並選舉理事長

鐵路工會臺北機廠分會

新任代表幹部訓練

圖：小狗仔
文：小豬卷

臺北機廠第13屆分會代表於107年7月5日圓滿落幕，票選出46位代表為會員服務。



分會代表主要的任務是選任分會理事、監事、地區勞資會議勞方代表，事業報告、收支之承認及其他重要事項之決定。

新任代表幹部訓練隨即展開，於107年8月21日在新竹尖石鄉的石上湯屋舉行。



邀請鐵路工會常務理事龔義峰、臺北機廠廠長林孟春、本分會理事長賴紀華擔任講師，主講工會組織架構、各級幹部職權、工會現況、臺北機廠廠長業

務報告、分會業務報告。

席間特別請這屆新任代表林佑哲，同時也是鐵路工會因應『臺鐵公司化』特別成立的研究組組長，向代表們說明工會對『臺鐵公司化』的立場及策略。

工會的基本立場是反對公司化，再以戰略手段進行抵抗。工會抵抗『臺鐵公司化』策略分4個時期，陷阱期、活動期、加強期、決戰期。

陷阱期主要考量朝大野小，我們會不會落入陷阱？衝動抗爭是否引發民怨？民眾支持與否？年金改革36萬人上街都無成效，我們兵馬足嗎？

活動期工會開始動作，技巧性抗爭罷工，提高公司化門檻，展現工會實力。

加強期強化活動期策略，箭頭指向財團及鐵道局染指臺鐵土地資源等。

決戰期觀察態勢變化，重新調整戰略與戰術，團結才能強大，單一且強大的工會，會員團結才有實力對政府喊話。

