

目 錄

中華民國104年3、4月第80卷第2期

會務報告

臺灣鐵路104年模範勞工-----福利組 2

關注焦點

第9屆第33、34及35次勞資會議紀錄摘要-----福利組 11

組織變形還是變形組織？任務編組還是編組任務-----濡 末 18

職場紀實

意象，西式V.S.台鐵-----老 王 21

我思我見

調車場的冬天-----林松輝 23

我做了一個夢-----彭國勳 24

公教人員月退休金改善之我見-----王 侯 28

閱讀生命的樂章：【鐵道員】觀後感-----林和風 31

大家來一起運動-----方 霽 34

廢棄鐵路與空中花園-----林裕章 37

近日勞動新聞一覽

-----文宣組 40

封底裡

員工專屬信貸優惠專案廣告-----文宣組

封 底

會員動態-----人事室 / 文宣組

徵 稿 啟 事

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

發行人：謝勝明

發行者：台灣鐵路工會

地 址：臺北市北平西路三號六樓 6044 室

電 話：(02)23896115-6

E-mail: trlu0000@railway.gov.tw

印 刷：時代打字印刷公司

電 話：(03)9563337 E-mail: shyr.day100@gmail.com

路工編輯委員會

主任委員：謝勝明

委 員：張立旺、朱昭璋、林大川、陳建峰、王春梅
：張立方、侯宗甫、陳信國

總 編：曾重吉

編 輯：吳旭明、蕭國文

特約攝影：陳振芳、連馬世駿

臺灣鐵路104年模範勞工並由本會推薦 當選勞動部全國模範勞工



文宣組

姓名：邵國勝
服務單位：臺北運務段
職稱：車長
所屬分會：基隆

模範事蹟

1. 邵員自76年8月1日到路，迄今已27年餘。除現職車長職務外，擔任過服務生、押運工、總務、叫班兼收款，並配合業務需要受命擔任代理副主任等工作。
2. 在車班組已服務26載，對車班有濃厚的情感，也不遺餘力地奉獻心力與寶貴的實務經驗，對車班組各項業務的推動鼎力襄助，只要車班組或同仁有任何需要幫忙之處，即使下班時間，亦充分發揮支援及救火的精神，犧牲奉獻個人休息時間，迅速趕來協助，甚至義務加班，使車班遭遇的難題，均得以迎刃而解。在此車班人力吃緊之際，實為本路及本組在服務旅客等業務推動上，一位不可多得、值得信賴倚重的股肱人才，也深受歷任主管器重與好評。
3. 工作態度上，除奉公守法、循規蹈矩外，主動積極、認真負責，平日各項表現亦均甚為稱職，對所擔任車長、代理副主任、總務等各項份內業務及上級交辦、分派任務，無不全力投入配合，秉持敬業樂群、無怨無悔精神與榮譽心，兢兢業業、戮力以赴，對旅客服務工作均能圓滿順利完成，其優異的工作表現，曾多次獲得上級及旅客嘉許。

臺灣鐵路104年模範勞工並由本會推薦 當選全國總工會模範勞工



姓名：馮寶榕
 服務單位：花蓮運務段
 職稱：站務佐理
 所屬分會：花蓮

模範事蹟

1. 馮員自72年12月進入路局車勤部服務至今31年。從事基層服務旅客的工作，車勤服務工作親切曾榮獲模範服務人員。目前擔任花蓮車站售票領班、對旅客服務親切、專業技能熟練且能指導後進站勤任務。其熱忱的服務深受旅客讚賞，與車站各同仁長官的賞識。本年度模範勞工選拔獲同仁一致推舉本站參選。實乃馮員積極工作的實質殊榮。
2. 馮員平易近人，親切熱忱。工作盡職負責，勇於承擔。在車勤部服務時屢獲拾金不昧獎勵在案。90年1月24日1071次車拾獲一萬四千兩百元整、嘉獎兩次。89年12月6日1051次車拾獲現金一萬兩千元整、嘉獎兩次。101年協助太魯閣路跑；103年清明節運輸圓滿達成；103年東線鐵路電氣化期間，協助辦理夜間接駁旅客轉乘客運，服務親切且負責盡職。馮員由基層工作歷練到目前擔任票房領班職務，以深化服務旅客為優先的營運考量，於101年6月14日305次車出軌，協助安撫旅客深獲民眾讚許。能於工作之餘協辦103年花蓮站升等典禮。97年11月協助“光華四十東鐵再現”乘務人員工作。行銷花蓮站與路局形象獲得長官獎勵賞識在案。

臺灣鐵路104年模範勞工並由本會推薦 當選全國總工會模範勞工



姓名：李均富

服務單位：材料處

職稱：業務助理

所屬分會：延平

模範事蹟

1. 李員78年到路,勞工服務年資長達25年,對於主管交辦任務,均戮力完成並達成目標。
2. 李員工作認真負責,現任材料處業務助理,任職期間表現優良並獲嘉獎共23次、記功4次。李員服務熱心,經常協助同仁解決許多問題,辦理處內總務事項,鉅細靡遺十分細心,有關電腦管理與維護、資安宣導及辦公室美化等均竭盡心力,為眾服務。
3. 李員辦理什項採購購置、勞務採購及存料保險,熟稔採購法及相關處理規定。辦理開源節流執行目標,節流貢獻度本局均名列前茅,100年度為本局部門排名第1名。101年度主辦本局廢料標售業務,亦有卓著績效,增裕本局路收。103年度辦理開標室錄音、錄影遠端監控設備升級更新及維護相關簡報設備,引進利用無線鍵盤滑鼠,及網路傳輸設備,提昇開標作業效率及存證作業效率,創新做法,有具體事實。103年因應中區供應廠守橋營舍拆遷,如期完成本處公文之搬遷工作。103年度辦理本處一般建築及設備,積極催辦,執行率達99.89%。



104年模範勞工英雄榜



人事室
許建忠



工務處
王敏鎧



臺東工務段
余鼎才



花蓮工務段
林世安



嘉義工務段
林松年



高雄工務段
林崑峰



工務養護總隊
胡錦台



宜蘭工務段
張添福



臺中工務段
陳清洲



新竹分駐所
彭煒達



資訊中心
唐秀月



行政處
林天祝



材料處
李均富



員訓中心
王瑤淞



貨運總所
邱俊龍



新左營站
毛元甫



臺北站
余立棟



苑裡站
李安烈



運務處
李建國



雙溪站
李浴沂



彰化站
李善捷



嘉義車班
沈宏儒



嘉義站
沈穎棟



基隆車班組
邵國勝



新竹站
張慶釗



板橋站
莊景峰



花蓮站
郭士逢



七堵站
陳仲谷



高雄站
陳吉恩



田中站
陳國棟



玉里站
陳進隆



桃園站
彭運松



花蓮站
馮寶榕



高雄車班
黃招成



綜合調度所
葉宇倩



臺北運務段
黎經綺



宜蘭站
賴忠龍



宜蘭電力段
何文淵



嘉義電務分駐所
陳明賢



彰化電力段
陳瑞昌



臺北電力段
陶建中



電訊中心
黃新棟



七堵機務段
楊木焯



七堵機務段
羅順義



臺北機廠
孫有德



臺北機廠
莊祿鐘



臺北機廠
曾博文



臺北機廠
劉天錦



臺北機廠
劉天錦



臺北檢車段
邱政垣



宜蘭機務分段
陳文錫



花蓮機廠
謝金堯



臺東機務分段
林振興



花蓮機務段
莫文偉



高雄機廠
陳國榮



高雄機廠
黃滄龍



高雄機務段
張文財



高雄機務段
盧榮憲



高雄檢車段
郭忠銘



新竹機務段
張鼎鉉



嘉義機務段
顏昆周



彰化機務段
方厚坤



彰化機務段
蔡華新



彰化機務段
蘇志傳



車勤服務部
吳錫耀



車勤服務部
謝純惠

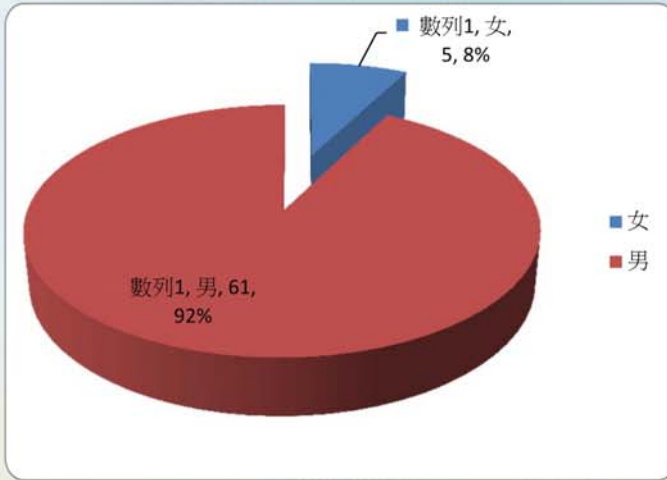


104年鐵路模範勞工表揚大會紀念 2015.04.22



體模範勞工與典禮來賓合照

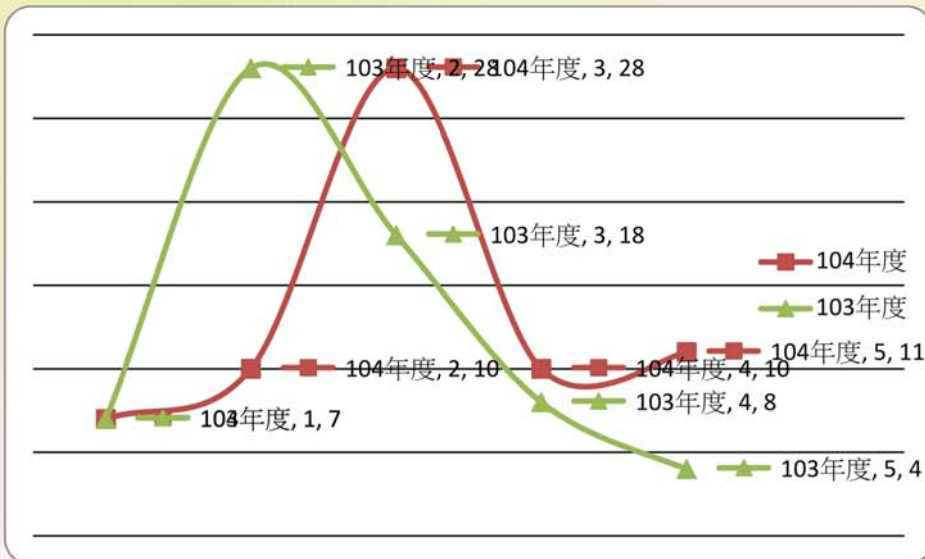
一、性別分析



4月22日頒獎典禮亮點之一，同仁表演「打氣舞」

二、103、104年度模範勞工資位人數比較表

年度	士	佐	員	高員	無	總計
104 年度	7	10	28	10	11	66
103 年度	7	28	18	8	4	65



幕後無名英雄



第9屆第33.34.35次勞資會議紀錄摘要

資料來源：G21030035940號局函

福利組

33次勞資會議

- 時間：103年11月20日上午9時30分
- 地點：本局第2會議室
- 主席：劉代表人杰(兼勞方召集人)
- 紀錄：方四明
- 主辦單位：人事室
- 出席人員：勞方代表：劉代表人杰（勞安室）、鍾代表雲章（七堵機務段）、蔡代表榮輝（高雄車班組）、林代表俊誠（花蓮電務段）、陳福全（臺北機廠）、吳俊義（宜蘭站）。資方代表：鹿代表潔身、彭代表坤炎（運）、楊代表德安（機）、呂代表秋楠（電）、卓代表有章（人）。列席人員：吳惠芳、陳宗宏、羅素、畢庶美。
- 局本部請假或缺席代表：勞方代表：張代表太白（基隆站）資方代表：溫代表彩炎（工）
- 主席報告：
 - 現在出席會議勞資雙方代表已達法定開會人數，請按議程開始開會。
 - 本次會議輪由企劃處業務報告
 - 企劃處朱處長來順業務報告：（略）
- 勞方代表劉人杰發言：
 - * 請企劃處對花東營業處、總機廠等規劃案，提出分析評估報告：
 - 企劃處朱處長來順說明：
目前局長還沒有針對花東營業處，指示本處做研究。
 - * 希望組織微調時，建議對於資訊中心的組織位階，應予以提升，以鼓舞員工士氣。
 - 企劃處朱處長來順說明：
本局對於資訊中心組織微調是有這樣的規劃。
 - * 鐵路法修法案，目前進度如何？希望能加速進行，以利本局未來業務推動。

- 企劃處朱處長來順說明：
鐵路法在102年6月18日鐵路法修正過，以前我們送交通部修改條文太多，所以分成2期，第1期通過復，第2期已送到交通部，只要交通部送行政院，就可以往前走，一直有在做。
- 鹿副局長補充說明：
鐵路法關於資產活化這塊的修正，臺鐵不是沒有處理，而是一直在進行當中，但法令的修正是有規定，1次修正不能超過法條的1/2，如果超過1/2就要重新修法。所以在交通部的立場，102年時交通部基於輕重緩急，必須先解決台灣高鐵的問題，我們資產活化這塊的修正加起來已經超過1/2，所以在交通部法規的立場就先拿掉一些。目前企劃處最順利的方案，就是南港調車場都更案正在於審標中。

* 暫時空置之288間宿舍，應可提供適當人員申請借住，請將相關規定及需自付管理費案一併公布。

- 企劃處朱處長說明：
空置宿舍可以借住的部分我們同意公告週知，也會把借住的注意事項列出來，至於哪裡要多少錢這都是公訂的，借住宿舍的流程也會公告讓同仁知道。
- 鹿副局長補充說明：
288戶是職務宿舍，不是所有員工都可以申請的。現在已經沒有眷舍，所開放的宿舍，在法令上是有規定的，這是同仁疑惑本局收回宿舍，為什麼不可開放同仁租借？這在法律上有一些限制條件，企劃處整理了一些宿舍，目前只能允許用借住的方式開放一些職務宿舍。

參、上次會議紀錄確認：確認通過。

肆、討論提案：

■提案人：鐵路工會

●案由：有關貴局 103 年 9 月 26 日鐵人三字第 1030030733 號函謂略「本局前採認臺北機廠技工養成所『臨時學工』年資有誤，『收回之前核發榮譽乘車證』及『103 年榮譽乘車記帳憑證』並不發給 104 年榮譽乘車記帳憑證」1 案，有違現行「從業人員因公乘車領用乘車證」規定，請即改正，以維員工權益。

*按貴局所持收回及不發給榮譽乘車證及榮譽乘車記帳憑證之理由不外係以「編制或非編制」作為服務年資計算與否來區別及一旦開放採認，追溯補發案件恐達 120 餘件與顧慮其他臨時人員比附援引，而前者係以前省府交通處 83 年 2 月 7 日交一字第 5996 號函示以「編制員額」內人員之年限為據，後者則怕麻煩為論述。然此兩種理由都經不起論辨，蓋本案要點內規定所指人員為「從業人員」，並無明文規定以「編制或非編制」服務年資做計算區分，而法令適用原則本應依「有利當事人之情狀」辦理，要點既未修改，僅以前省府交通處 83 年 2 月 7 日交一字第 5996 號一紙函示為據，更非妥適。再者，規定該發給就應發給，不能因為麻煩或其他任何考量而損及員工權益。

*另查勞動基準法第八十四條「公務員兼具勞工身分者，其有關任（派）免、薪責、獎懲、退休、撫卹及保險（含職業災害災害）等事項，應適用公務員法令之規定。但其他所定勞動條件優於本法規定者，從其規定。」是以本案當屬該法所指其他勞動條件當無疑義。復查同法第八十四條之二「勞工工作年資自受僱之日起算…」內政部七十四年九月九日（74）台內勞字第三四四二二二號函略以「勞動基準法施行細則第五條規定：勞工工作年資自受僱當日起算。故勞工於試用期間屆滿，經雇主予以留用，其試用期間年資應併入工作年資計算。」以及行政院勞工委員會八十八年八月三十一日台（88）勞動一字第 00 三七二九六號函對於各公務機關技工、工友曾任臨時人員之年資併計，於適用勞動基準法後亦有相同之釋示規定。

*綜上所述，有關本案從業人員年資之計算當應自其僱用之日起算，貴局與前省府確有限縮解釋，且與相關法令牴觸之處，尚請更正以維員工權益。

●辦法：請依案由辦理。

*人事室說明：有關臺灣鐵路工會 103 年 11 月 4 日鐵工收字第 594 號提案「本局榮譽乘車證誤發收回，有違現行從業人員因公乘車領用乘車證實施要點規定，請即改正，以維員工權益」本室擬說明如下：

• 勞動條件係指為保障勞工之最低收入與工作安全及健康生活的必要條件，其最低標準於勞動基準法中明定，內容包含：工資、工時、休假等，而榮譽乘車證非勞動條件項目

• 本局曾函報非編制內人員發給榮譽乘車證案，經前省府交通處 83 年 2 月 7 日交一字第 5996 號函復，依據本局從業人員及眷屬優待乘車購票要點第 2 點定義，「從業人員」係指本局「編制員額內」人員。爰本局榮譽乘車證年資採認，均遵循前揭函示，審核標準未曾變動

• 經本局調查釐清臺北機廠技工養成所「臨時學工」非屬編制員額內職稱，前因資料不足致年資採計有誤，核發之榮譽乘車證，仍應收回，尚祈諒察。

●決議：繼續追蹤。

■下次會議開會日期訂於 12 月 18 日，輪由溫代表彩炎擔任主席，並由貨運服務總所做業務報告。

■散會：16 點 30 分。

34次勞資會議

●時間：103 年 12 月 18 日上午 9 時 30 分

●地點：本局第 2 會議室

●主席：溫代表彩炎(上午)、楊代表德安(下午)

●紀錄：方四明

●主辦單位：人事室

- 出席人員：勞方代表：劉代表人杰（勞安室）、鍾代表雲章（七堵機務段）、蔡代表榮輝（高雄車班組）、林代表俊誠（花蓮電務段）、陳福全（臺北機廠）、吳俊義（宜蘭站）。資方代表：鹿代表潔身、彭代表坤炎（運）、溫代表彩炎、楊代表德安（機）、呂代表秋楠（電）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）。列席人員：鄭珮綺、吳惠芳、吳興仁、朱秀蓮、許源瑞、王毓橋、鄭皓維、林宜靜、朱曼菱、畢庶美、林佩怡。

- 主席報告：

今天很榮幸能在我退休前最後一次擔任勞資會議主席。回想剛擔任工務處副處長時的第一次勞資會議時，就遇到劉代表人杰給我一個疾言厲色的震撼教育，令我印象深刻。經過這幾年後，我發現勞方代表個個展現對會員的關懷、言之有理的提案跟發言，令我佩服。還有鹿副局長對問題的深入了解、思考邏輯的分析、裁示，更是使我在公職生涯最後幾年中獲益匪淺，也是我學習的榜樣。現在出席會議勞資雙方代表已達法定開會人數，請按議程開始開會。

- 勞方代表劉人杰：對本次會議主席溫副處長及機務處楊副處長，本人謹代表工會及全體勞方代表，表達對2位主管在勞資會議中給予勞方代表諸多的協助配合與支持，祝福退休後身體健康。

- 貨運服務總所鄭總經理珮綺業務報告：（略）

- 陳代表福全發言：貨運服務總所掌控的業務與員工的權益息息相關，尤其有關停車場及宿舍辦理優惠方式的業務方面，希望在做法上能協助員工。

* 鄭總經理珮綺說明：現職員工如果要標租宿舍，如果對於作業方式有不了解的，可以向各服務所承辦人洽詢。至於停車場，只要是大的車站都有保留員工停車位，小的車站本來停車位就比較少，如果再保留給員工，就沒有標租的效益，富岡機廠會後再去了解情形。

- 代表人杰發言：一、據傳服務所重新調整轄區並有整併服務站之考量，請問總經理是否知道？工會對此行政作為並無太大意見，但請對員工之權益及工作權之問題要

慎重考慮，應以尊重員工意願之方式辦理。二、前曾發生龍井貨場雇用人員改為快遞人員其工稱產生爭議，貴總所曾有考量重新檢討並變更工稱以維員工權益乙事，目前情況如何？希望對自僱人員之工稱應通盤檢討，以符公平原則。三、編制員額308人，預算員額207，現有員額186人，希望在業務增加情形下，對基本人力應達到預算員額，更應以突破現狀朝編制員額方向努力！四、快遞業務應有及門運輸之考量，建議結合PP快遞購置機車，服務人員到府收送，以增裕營收。

* 貨運服務總所鄭總經理珮綺說明：一、理貨工持遇的問題，目前路局在重整契約進用人員，也就是『工種統一，本總所會全力配合路局來做。二、龍井貨場原有業務都已停辦，僱用人員已辦理快遞，未來都會配合路局政策去辦理。三、本總所近3年新進特考及格有50人，我們也持續不斷的辦理內陸外補以充實人力，未來我們將會持續爭取鐵路特考分發考試及格人員。四、由於民間快遞快速發展，未來亦有可能有無人小飛機參加快遞行列，相對投資龐大，都非鐵路現行設備可以競爭，希望能將未充分利用的快遞車廂恢復客車廂以增裕營收。

- 鍾代表雲章發言：PP列車快遞業務目前業務狀況如何？有多少從業員工？營收有多少？是否有面臨存廢的問題？未來將如何規劃？

* 貨運服務總所鄭總經理珮綺說明：快遞業務一年營收約一千萬元左右，當時規劃時第一階段先做快遞以外還有些別的設備改裝，但後來設備改裝部分是沒有做，所以喪失那時的先機，那時快遞國內剛開始流行，剛剛劉代表建議可以和別的業者合作，但這部分做不到，路局要進用員工沒有辦法，像現在理貨工退休就沒辦法進用，所以在人力不足之下就減少班次。

- 蔡代表榮輝發言：一、貴所轄區調整，員工是如何安置？二、貴所對於站場、場地及設備、出租廠商拍攝影片，應要求廠商注意旅客出入車站安全，以免再生意外。

三、貴所業務車站閒置空間活化，設立停車場出租，工會希望於較大車站留些停車位讓旅客及路局、其他機關洽公使用，以方便停車。四、基地台空間出租，架設位置，盼能讓能與車站員工溝通，免除員工心理恐懼。

* 貨運服務總所鄭總經理珮綺說明：除臺南所的經理調花蓮以外，其他的人都就地安置。

* 王主任毓僑補充說明：有關表現績優的高雄貨運所人事管理員退休慰留之事，經過瞭解黃管理員退休之前人事室陳主任曾慰留3次，但黃管理員說他身體不好，我們看過他過去2年請假紀錄，確實是個人身體和以前不一樣，但他工作能力絕對是非常強，因為個人退休意願非常堅決，人事室主任也不得不同意。

* 貨運服務總所鄭總經理珮綺說明：二、拍攝場地發生意外，應該是由廠商負責，拍攝之前我們都有做會勘，將動線與廠商應注意的事項都有再做叮嚀，拍攝過程員工也會前往。這次案子比較遺憾，以後會做改進。三、未來可以比照桃園機場的做法，只要是來洽公的，有關單位出具憑據給洽公者，就可以記帳或消磁免費停車，以促進停車場有效利用。如果固定一天留10個位子給公務專用，但10個位子沒有利用到，也不能租出去，就是浪費。四、原則上基地台會勘時，我們都會尊重員工，像竹北站員工不要設基地台，我們也沒有設基地台，如果員工有顧慮可以提出來。其實基地台的設立也是配合國家政策，如有當地民眾抗爭或員工反應，認為不是很洽當，大部分都不會設。

■提案討論

●宜蘭運務段宜蘭車班組違反勞基法第36及第40條規定，經103年10月27日協商要求即刻改善，停止違法借班，經查今仍未停止。宜蘭運務段因人力不足，公然違法，屢次協商仍未見改善，嚴重破壞勞資和諧。

* 運務處說明：運務處處長近日召集各段主管及車站主任開會研商。

●局勞資建議事項追蹤辦理情形

* 七堵調車場Z3線原設照明設備已毀損無法使用，請相關單位維修或另設新照明器材，以利員工調車作業。

• 電務處說明：（一）經查七堵調車場相關照明設施，本處臺北電務段接管維護設備為10M、12M及20M高桅桿照明設施。（二）七堵調車場Z3線照明設備係裝設於七堵調車場特種車庫，該照明設備毀損，應由該特種車庫使用單位（運務處）負責維修。決議：請運務處了解協助處理該照明設備之維修事宜。

* 運、機二處各車班機班，嚴重人力不足，請速補足改善目前違法借例假乘務之違法情況。

說明：（一）目前各車站、機班因人力不足已有近10年之久，本應有之預備人力也因增加車次早已無預備人力來應對請假、加開班次之人力，且逢加開或請特別假，休假時均以借例假來應對，長久如此為之近幾年更加嚴重。

（二）據工會查訪統計，目前班次與7年前相比增長20%，而人力並無相對增加，故8%之預備人力來應對加班，請假搶修之人力早已不存在，而僅以借班為主要應對方式為之，違反勞基法例假，借而無還，請運、機二處重新評估車班、機班人力停止以違法方式來應對班次增長之情況。

• 運務處說明：（一）責成各運務段、各車班組確實依乘務人員排班注意事項及勞基法相關規定辦理排班。

（二）請各運務段務必足額提報運輸班參訓人數，以充裕車長儲備人力（三）積極向交通部辦理請增員額作業，增加乘務人員之預算員額。

決議：工會立場反對借班情事，請對已發生之事項結清，爾後不應再有此借班之情況發生。

* 高雄機廠部分員工及附近里民，打電話陳述機廠噴漆作業油漆味非常重，經瞭解原因恐係新近配置油漆一批引起，請機務處儘速協助處理，免生民怨。

• 機務處說明：本批噴漆用料經高雄機廠反應作業中有異常氣味，影響員工健康之虞。為維護員工身心健康，該

廠於103年11月25日函請本局南區供應廠通知立約商依約履行保固責任，立約商已於103年12月5日完成換交。

- * 運務處規定轉轍器於夜間保養，但由於側線、倉庫線、整備線及停留線均無充分照明，位顧及安全，應利用日間保養
 - 運務處說明：本處103年6月2日發函訂定「轉轍器清潔保養標準作業程序流程圖（SOP）」即是前述建議方式訂定。惟本局、勞安室在審核意見，認定本標準作業程序流程圖（SOP）本質安全條件仍不足，作業人員不得於有列車行駛之情形辦理作業。故本處重新檢討研議訂定，為確保勞工作業安全，轉轍器之清潔保養（含潤滑油保養），除緊急須即路線封鎖保養外，一律於夜間利用養護時間帶，封鎖路線後辦理，以確保作業人員安全。本處將再請示勞安室研議側線於日間保養之可行性。

主席裁示：請運務處再行檢討訂定安全可行性方案，並加會勞工安全委員室。

- * 左營機務分段的行車人員因寄宿舍不夠用，因而計畫擴建，期間會不會與運務行車人員併用寄宿舍，另是否影響運務行車人員寄宿問題。
 - 運務處說明：經查因僅增建2樓供司機員使用，擴建期間並無上述併用問題。
- * 請運務處督促確實做好守車清潔及座椅破損車輛轉送檢修單位修理
 - 運務處說明：本處已函請各運務段切實督導，另有關守車座椅破損1節屬車廂設備損壞處。本處建議車長如發現有上d9
 - 情形，建議權責單位妥（不潔或損壞）立即拍發電報轉知相關運、機、檢單位改善，並副知所屬車班組及運務段
- * 本局工程及配合鐵改局相關建設工程繁多，且為了配合大眾運輸需求及社會輿論所引申的設施改善亦持續增加，然在設備增加人力缺乏情況下，造成行車延誤之原因，各主管單位皆依各案例增列SOP做為因應，然對現

場各技術執行單位而言實緩不濟急，尤其電務、號誌、電力因設備量增加，更常為排除各種障礙縮短搶修時間爭取效率，常有力不從心之感，『工欲善其事、必先利其器』工程車不足，老舊不堪用，常讓員工怨聲載道，對於行車安全問題更是嚴季危害，就電務處目前所有工程車輛計134輛，然、超逾10年計87輛（佔65%）超逾12年計71輛（佔52%），超逾15年計14輛（佔10%），在此強烈要求電務處就此一問題能速提解決方案，應速辦理汰舊換新，不應再以預算經費問題或行政院、交通部之管制理由搪塞。

- 電務處說明：經查本處103年一般建築及設備固定資產投資計畫提列新購汰換車輛計52輛，行政院核定15輛，已於本（103）年完成採購汰換。104年本處再提列新購汰換車輛計40輛，目前經行政院核定39輛，足見在本處積極爭取、提供說明與佐證資料後，車輛新購汰換比例已逐年大幅改善。（二）截至103年11月為止，本處小貨車及客貨兩用車逾10年以上者計76輛；和除104年度行政院已核定汰換車輛39輛後，尚餘37輛。本處已於105年度再提列汰換車輛56輛，預計屆時逾10年以上車輛將能全數完成汰換。

- 案由：建請路局提高參與事故搶修人員之誤餐費。
- 說明：現行誤餐費僅編列50元，脫離市價太大，影響參與事故搶修人員士氣斗應酌予提高（二）參與事故搶修之人員，路局應感其付出，該相關誤餐費實應加成加倍給予，以資鼓勵，
 - * 工務處說明：現行本局參與事故搶修之員工搶修誤餐費案，悉依照本局主計室函：「本局員工參與事故搶修工程時得報支搶修誤餐費（每4小時報支1餐、未滿4小時計算）每餐50元」規定辦理。決議：請主計室考量時空環境因素，重新循系統簽核提高誤餐費，以符實際需求。

●建議事項

- * 各調車場站、車班行調電話完整良好手機愈來愈少，修好一批又送修一批，尤其電池、天線等耗材，路局應隨時增購以備汰換，維護行車安全。
- * 未來持用IC（一卡通）旅客愈來愈多，盼路局應儘速改變目前計價方式，以增路局營收。否則車長於對號車查票時，驗卡嗶一聲營收又少了，車長的心就好似在滴血。
- * 現於線上行駛的舊型莒光號車廂，冷氣機因老舊常故障，讓檢車段檢修人員疲於奔命，請機務處重視基層心聲，將冷氣機淘汰換新，以節省保修人力。
- * 七堵調車場內原有基隆車班乘務人員宿舍已閒置多年，該棟建築權責歸誰？有何運用計劃？
- * 七堵調車場 Z3 股道（機迴線及調車線）照明設備不足，於夜間調車時，造成員工不便也有違勞安之處。
- * 普悠瑪列車為何會派日車人員上車隨乘？原因為何？隨乘起訖期間有多久？
- * 宜蘭線上行西正線，進雙溪站前，PP 列車通過中性區間後，有 APC 不復位併發輔助供電故障情況，建請儘速改善。
- * 為服務會員工會有一台電腦與本局企業網站連線，維修時卻找不到人願意處理，造成工會對會員團保、互助金辦理造成嚴重困擾，請惠予協助！
- * 下次會議開會日期訂於明（104）年元月 20 日，輪由林代表俊誠擔任主席，並由餐旅服務總所做業務報告。

35次勞資會議

- 主辦單位：人事室
- 時間：104年1月20日上午9時30分
- 地點：本局第2會議室
- 主席：林代表俊誠（花蓮電務段）
- 紀錄：畢庶美
- 出席人員：勞方代表：劉代表人杰（勞安室）、鍾代表雲章（七堵機務段）、蔡代表榮輝（高雄車班組）、陳福全（臺北機

廠）、吳俊義（宜蘭站）、資方代表：鹿代表潔身、顏代表文忠（運）、張代表明煌（機）李代表坤芳（工）、呂代表秋楠（電）、邱代表素芬（主）、卓代表有章（人）

- 列席人員：黃振照、吳惠芳、吳興仁、藍憲誠、周廷岳、鄭皓維、林宜靜、林珮怡。

●主席報告：現在出席會議勞資雙方代表，已達法定開會人數，請按議程開始開會

●召集人鹿代表潔身：介紹新任資方代表運務處顏副處長文忠、機務處張副處長明煌、工務處李副處長昆芳

●秘書組報告：本次會議輪由餐旅服務總所業務報告。

●餐旅服務總所黃總經理振照業務報告：（略）

●劉代表人杰發言：

一、報告第 4 頁員額編制所列員額是現員還是編制員額，目前現員是多少，預算員額、編制員額各是多少？為提升服務品質，車勤人員的員額一定要充分，請朝編制員額方向爭取努力。

二、報告 22 頁有所謂洽其他業者合作銷售貴所之鐵路便當計畫，以黃總日本通的專業，可否除與日本車站結盟外，也與日本車站銷售商品結盟，讓不出國的兩國人民或旅客可以購買鐵路商品，增進兩國情誼，也有助提升臺鐵聲譽。

三、如何結合臺鐵售票系統與臺鐵便當來做促銷措施，可謂一舉數得，希望總經理也透過適當管道反應爭取。

四、目前臺北餐廳在七堵廚房發生火災事故，提醒總經理注意廚房瓦斯管線之檢查及冷凍櫃安全壓閥開關必需是絕對確實可用之維護。

●餐旅服務總所黃總經理振照說明：

一、本所編制員額計有資位人員 64 人。預算員額：資位人員 48 人、僱用人員 379 人、基服員 3 人。現有員額：資位人員 44 人、僱用人員 390 人、規劃師 2 人。

二、已計畫於今年度和日本京急與西武鐵道洽談鐵道商品合作之事，對方已事先表示有意願合作，本所也希望能順

利談成。

三、有關本所台鐵便當配合台鐵售票系統，開放旅客於訂票時同時預訂便當1案，已納入本局第4代票務系統內規劃。

四、本所將責成各單位徹底檢查廚房管線老舊問題並適時更新，至於冷凍櫃開關故障部分，確實是有這些情形發生，因冷凍櫃是消耗品，久了將會塑化，亦必需隨時更換。

●鍾代表雲章發言：建請研議恢復乘務人員（車長、司機員）簡餐之可行性。

●餐旅服務總所黃總經理振照說明：目前本所對於員工購買鐵路便當，一律給予9折優惠，有關鍾代表意見，本所將再研議給予員工更為優惠之可行性。

●蔡代表榮輝發言：

一、請貴所督促車勤部派車勤服務人員，應維持每一對號列車，車次皆派有一服務員，若人力不足時麻煩請週五、六、日應派服務員協助服務旅客，提升路局服務品質。

二、貴所餐廳便當製作流程及工作環境、勞酬發放是否公平，請黃總隨時去關心及鼓勵工作人員士氣，一整天站著工作是非常辛勞得。

三、車勤部對號列車開水灌裝及替換，現好似由斯巴克公司人員在接手灌裝替換，原有那一批工作人員貴所現如何安置。

●餐旅服務總所黃總經理振照說明：

一、受限於預算員額，所以沒辦法增加員額，也曾透過工會和交通部爭取，好不容易得以增加22位服務員，但這22位也影響到其他單位（運、工、機、電）的預算員額，故有關週五、六、日希能派有服務員協助服務旅客1節，本所將在現有員額內，盡可能派員上車服務。

二、有關隨時去關心及鼓勵工作人員士氣1節，配合辦理。

三、車勤部對號列車開水灌裝及替換，已自104年1月起委由斯巴克公司人員接手灌裝替換，原有工作人員除自願申請退休者外，均依照其個人意願，分別調整至車勤服務部、各餐廳工作

●建議事項：

一、104年1月5日至104年1月30日，工務處各段支援臺北工務段養護作業，施工地點（一）埔心、竹北道岔悍接（二）湖口南125m/10對、1.25公里長125m長軌抽換（含焊軌）（三）新豐一竹北間切鋼軌50m*2（配合移動式電阻火花悍接作業）；（1）前開工作支援何以僅有臺中、嘉義、高雄工務段之人員支援？（2）前開加班申請時數為每日04:00-07:00，一共為3小時*4天*4周48小時，已超出30小時之限制，超出部分將由處簽報至勞基法上限46小時，若簽報沒過，超過時數以補休方式為替代方案，請工務處說明目前處理情形。

二、請工務處注意各工務段人力調整及副班長調派，不可用抽籤方式造成不公平，員工到處投訴。

三、現場道班同仁反映，道班弟兄夜間工作用頭燈不足，盼工務處調查不足部份能儘速購置補足。

四、本104年1月16日北上第118次於樹林站北方之俊英街鐵路平交道發生柵欄自動升起，險肇重大平交道事件1案，究其原因為何？如何杜絕類似事件再度發生？何謂串聯及並聯電路，其各有何利弊？

五、依性別工作平等法第18條第1項規定：子女未滿1歲須受雇主應每日另給哺乳時間2次，每次以30分鐘為限。18條第2項，前項視為工作時間等之規定，請發函各單位統一規範以利現場單位人員遵守。

六、訓練所學員反映，因訓練所浴室修建，且修建一段時間，修建期間學員於樓下大浴堂洗澡，水龍頭數目又少，造成洗澡時不便，請修建單位能催促早日完工。（員訓中心）

●下次會議開會日期訂於104年2月26日，輪由張代表明煌擔任主席，並由政風室做業務報告。

組織變形 還是 變形組織？

很快地，路局周局長永暉立馬上任在此初春已屆滿一週年。在這一年內，路局轄下運、工、機及電務四大核心部門，都發生了不少大、小狀況，至於引起輿論注意的意外事故，也屢屢見報。只不過局長「事故原因要區分不可抗力、人為疏失」訓示，各部門中級主管都有在聽，於是諸如「松鼠咬電線」的「鼠禍」、地震震壞軌的「天災」的事故肇禍原因都紛紛出籠；而即使明顯賴都賴不掉的各類型行車事故，也大都歸責於基層。於是365個日子過去了，絕大多數主管管位置都穩如泰山，僅是象徵性微調玩起大風吹把戲。

然而就在小事不斷，大事不犯，高層個個都閃過懲處的這四季裏面，局資方卻悄悄的繞過繁複法制程序，玩起了改造台鐵組織的沉默革命大戲。自以為可逆勢革新的「CEO」團隊們，利用兩禮拜頻率舉行的「局務會報」、每禮拜舉行的「主管會報」及每天的早餐晨報，擊畫出各種各樣的「任務編組」。用公文搜尋「任務編組」關鍵字，赫然發現一大堆「進行式」或「未來式」的路局組織名稱。

花東管理處

花東管理處行銷組

花東管理處營運組

花東管理處人力組

花東管理處養護組

花東營運處(花東管理處更名)

台東電力段

花東營運處產業組

花蓮、玉里及臺東電力分駐所

花蓮電力段(新竹、嘉義併為花蓮電力段)

財務科(主計室)

車輛故障改善科(機務處)

總機廠(機務處台北機廠)

公共關係室國會聯絡組(原屬秘書室)

公共關係室新聞聯絡組(原屬秘書室)

行政處秘書科(原屬秘書室)

企劃處管考科(原屬秘書室)

花蓮貨運總所(原台南所)

內部控制專案小組暨內部稽核任務編組

資訊處(資訊中心)

稽核科(運務處)

鐵道員工訓練中心(原員工訓練中心)

資產營運總所(企劃處)

因為這回組織變革的背景錯綜複雜，因此想撇開法制面向，單純以勞方立場來簡單分析這回組織變革的優缺點，並且很中肯的提出兩點建議來給資方。當然，這真的只是「建

任務編組 還是 編組任務？

議」。畢竟，在此價值觀飄忽不定時代裡，若只是一味阻擋；在現時社會輿論壓力下，很怕資方有天把「抗拒改革」帽子扣在咱勞方頭上。

根據管理學教科書，任何任務編組誕生或組織變形行為啟動，通常來自兩大動因：第一是為了適應環境變動，第二就是改變員工行為。針對第一點，如果資方立意是良善的，包含我的所有路局勞方同仁並沒有意見，但是對於第二點「改變行為」，以新成立的花東營運處，我想路局要很明確的對我們說：

「成立花東營運處，是希望花東地區員工做什麼樣的改變？」



※樂於看見為了適應環境變革的「任務編組」

例如資方是不是想讓基層改變的行為是：「員工以前要出差去台北總局(運務處)開會討論人力配置，一旦營運處成立了就不用了，大小事情通通直接就可以由營運處決定了。」

又例如：「一旦營運處成立了，車輛維修人力不足了，可以直接對外徵選臨時工，開電車沒司機上線了，可以直接選用派遣工，不需要機務處批准了。」

再例如：「一旦營運處成立了，人力等成本就可以自己單位自負盈虧，收票不用再跟賠錢的西幹線分，也不用分擔退休撫恤了。」

最後例如：「一旦營運處賺錢了，員工又有「民營化」共識了，那就可以以花東營運處為轄區範圍來成立「太魯閣鐵道股份有限公司」，而營運處員工每人都是創始員工。」

於是在此的第一個建議就是，想資方誠實地告訴路局員工，所有新的任務編組的真正目的是什麼？如果是要為公司化或民營化遠景鋪路，也老實說吧？





※希望「以臺汽國光號車輛為圖騰的「國光客運」惡例，不要發生在太魯閣號上

另外，因為很多新單位產生，讓我們產生了：這次變革是「小規模地，以增減單位為目的的「組織變形」」？還是想建立一個「徹底將台鐵打掉重練的「變形組織」」？這兩個到底有什麼差別呢？若以勞方來瞧，前者再怎轟轟烈烈，搖旗吶喊，畢竟只是台鐵現有體制下的單位增減動作。這種過程，即使疊床架屋、即使資方小圈圈獨行，只要沒有很誇張的不合法遣調職工或逼退事宜，辛苦賺溫飽的基層實在還是看好戲就好。但若是所有作為都是想將路局成為「純」公營事業機構，成為準公司、準民營公司或準民營股份有限公司的「變形組織」，那就是「退休金不保」、「隨時可能以業務緊縮為由來資遣」的大事了。

於是在此的第二個建議就是，請資方誠實告訴員工，所有組織變革的

目的是什麼？如果是要為公司化或民營化遠景鋪路，也老實說吧？

或許以上這兩建議，正是這回組織變革工作中不想面對的問題，也或許主事者不想因此撒漫天大謊，因此才會如前述，所有編組任務及組織變形工作大多是繞過程序而為之。而正因為如此，最後見到了：現下路局任務編組一個個冒出，而所有組織及人事法制作業卻跟不上腳步的窘境。面對此發展，身為勞方的我們不免一則以喜一則以憂。喜的是，短時間應該不會看到路局發生：因懷疑動機，進而反對「實質」組織改革的抗議行動。至於憂的是：當許多任務編組，隨著「編組任務」熱潮過去而成為累贅組織時，到時，走這麼一大圈路多花的亮澄澄銀兩，到底要賣多少張車票才能賺回來？

意象，西武 V.S. 台鐵

老王

台鐵局與日本株式會社西武控股及西武鐵道株式會社於104年3月14日上午十時，假日本東京(新高輪格蘭王子大飯店Pamir國際會館)舉辦簽署「總合事業友好協定締結書」及「姊妹鐵路協定締結書」之儀式暨記者會。另於同年月17日，在台北車站舉行相關慶祝活動。本次在雙方友好合作方面，除了紀念車票銷售規劃研議外，同時亦創下台鐵兩個首例：第一個局長在國外簽署的締結案及第一個本業與附屬事業一併簽署的合作案，這代表中日鐵道相關事業的合作擴大邁入另一新里程。

日本民鐵的西武鐵道集團與台鐵簽約了，帶給我們甚麼啟示呢？

首先，西武集團的控股公司擁有西武鐵道、王子大飯店、西武建設、橫濱八景島海島樂園等共54家的知名公司。台鐵資產龐大，目前僅有運輸本業、餐旅服務和閒置房舍出租附業，何時才能經營飯店、百貨公司、旅行社…等多種行業以增裕營收呢？

其次，西武鐵道現有營業路線長176.6Km，約當台鐵的16%。主要分為池袋線系統與新宿線系統。現在有優等用列車84輛、通勤用列車1138輛、新交通系統用列車12輛、電氣機關車4輛、共計1238輛（緊急預備車輛、休止車輛、保留車輛除外）約當

台鐵客車的50%。西武鐵道的工廠（車輛段）現在使用中：武藏丘車輛檢修場、小手指車輛基地、武藏丘車輛基地、橫瀨車輛基地、上石神井車輛基地、南入曾車輛基地、玉川上水車輛基地、白糸台車輛基地。全線共設92個車站，約當台鐵的46%。平均1日客運量可達173萬人次，卻是台鐵的2.79倍，其站、車服務人員工作量自當等比繁忙。2008年集團營業額1,879億4,200萬日圓(相當新台幣495億)，亦是台鐵局的2.5倍以上，我們營運里程、車輛數都比西武高，就是營收不如，要如何提高呢？

西武集團在堤義明總裁的領導下，先後進軍飯店業(東京王子大飯店、新宿王子大飯店等)再增加休閒、觀光為主的服務業如溜冰場、滑雪場娛樂設施，使得飯店效益大增，最後收購「獅子」棒球隊。加強球場經營建立「球場特色」，強調『服務質量第一』。紀念品銷售每年達30億~40億日元(相當新台幣10億)，足堪本局文創商品單位之模範。

西武鐵道集團3月16日在台北車站的慶祝活動中，提供了近10樣的紀念品，由於中午休息時間有限且需排隊筆者僅取得了2樣，它們帶給我們甚麼啟示呢？僅以圖片如下顯示外，擬分理論上、實務上2方面提供個人認知：

- 一、理論上的產品造形意象：產品造形予人視覺感受，足以影響消費者之購買行為。晚近產品的造形給人的意象日益受到產品製造商的重視，一個產品的造形意象多是由一個或多個造形特徵如：簡潔、活潑、美觀、優雅等構成。人對於產品不只單純為了視覺的美感，也透露著設計師想傳達給使用者的資訊。人的視覺對於產品特徵傳遞到大腦的過程、大腦對於產品色彩質感上所形成的認知過程，結合情感的感受，間接會影響購買決策。尤其，市面上產品造形發展的方法，已經從功能取向轉變為心理需求取向，逐漸達到一種產品意象的心理滿足。
- 二、實務上營業增長的需要：台鐵局附業營收僅占總營收的17%，要倍增雖然不是容易的事，然而不努力以赴，就躊躇不前嗎？眼下台鐵每季都有新路線、新車站完工，各站外觀迥然不同，我們參

考西武集團的紀念品成品、設計成套的文具或提袋，或者合作經營、或者招募年輕有興趣及美學科系出身者，全力發展，相信總有成功的一天。走筆至此，我們回頭探討日銷1萬個以上的台鐵飯盒，除了餐盒尚有簡潔美觀的空間可以努力外，購買2盒以上的顧客還需加購的提袋有任何的台鐵Logo嗎，提袋除了收費外還可為台鐵廣告，何以在不增加支出的前提下，不在此處下功夫？筆者月前與家人到日月潭某一五星級飯店渡假時發現，贈送賓客的礦泉水並非只有生產廠的Logo，更大的是飯店的Logo，當下就想到本局列車上一年也銷售不少的礦泉水，我們應該也可以做的到：給顧客信心、做出市場區隔、打出我們的形象！因為，我們不是擺地攤的！我們是做大生意的！我們的飯盒馬上就要日銷2萬個！



調車場的冬天

林松輝

我思我見

強勁的北風，吹不散調車場冰冷的寒意，卻發出陣陣如風鈴般清脆響亮的聲音。天空飄落的細雨，像孩子們在架空電線間穿梭跳躍；薄霧也如山嵐般在車輛和圍籬之間環繞依偎，使得傍晚的調車場看起來就像是一張朦朧的黑白照片。

灰暗的天空讓調車工的情緒有些低落；厚重的衣物也讓調車工的身手不太靈活。這時迴送到調車場的莒光號正在減速進場，當列車停妥後，調車師傅便熟練的去摘解本務機車的32芯電纜與跳線。只是上了年紀的莒光號車廂，它的跳線插座常會有尺寸密合不佳的情形，此時師傅便要手持工具憑著經驗費力去處理，也因此當摘解機車頭的工作完成後，師傅的衣物也都因汗水而溼透了。

接下來師傅還必須攀附在機車頭上，引導機車頭順利的調頭轉向到列車的另一端連掛，當列車連掛完成後，還要接上全部的電纜線和氣軔管，如此火車才能再次的出發去載客。在連續假期中發車的頻率是相當密集的，所以調車工必須不斷的和時間賽跑，否則因為動作太慢而延誤了發車的時刻，其影響的層面是非常廣泛的。

當調車的工作全部結束時，通常時間都已經很晚了。這時副座在對講機裡通知所有的同仁到待命室集合，當時心裡還以為只是例行的工作檢討報告。沒想到一走進待命室就看到桌上準備了熱騰騰的火鍋，而且副座還微笑著對我們說：「快趁熱吃吧！」我們這才知道是上級長官為了鼓勵同仁們的辛勞，很貼心的幫大家煮了火鍋當作宵夜，美味的火鍋迅速驅趕我們體內的寒意，而內心的溫暖也維繫了工作團隊的情感。

調車工帥氣認真的工作表現，只有不停眨眼的號誌機能夠看見；調車工不畏風雨的付出心血，也只有默默在旁的太魯閣號列車能夠了解。這裡沒有鎂光燈能表揚你的工作表現；有的只是內心不斷的確認各個細節。讓每位浮雲遊子能準時回家就是調車工的最大心願，而副座的一句「快趁熱吃吧！」，則一直溫暖著我們的心田。然後就在心變暖天也變暖的同時，不知怎，突然記得去年剛進單位報到時，師傅曾經對我說的：

「雖然我們只是調車工，但是我們身體流的可是和太魯閣號同樣的高級血液呢。」

我做了一個夢



彭國勳

臨班前，來個小憩。因為累，迅速做了一個夢；既不是南柯一夢、春秋大夢、癡人說夢、更不是春夢，而是一個很奇怪的夢。夢境中，筆者竟然變身成身材高挑、穿著迷你裙的長髮美女，搭公車卻遭鄰座癡漢伸鹹豬手，到警分局報案不受理，鬧上媒體。在議員質詢後，受理分局的警局局長竟然說：「我回去會叫被害人寫報告，提改善方案」，迫於無奈，被害人在壓力下只得寫：「下次不敢再穿迷你裙，而且不應該坐癡漢旁邊...！」

※

103年 12月 25日 運 運 考 字 第 1030015236號函：「主旨：貴段提報 103年10月份線上學習及測驗成績一

覽表中，鹿野站全站應測人員均未應考一節，敬請查明未應考原因，並於104年1月10日前提報改善措施，請查照。說明：…二、線上學習係為加強本處各站、場、車班組等行（調）車人員職能之在職訓練，基於勞基法相關規定、配合本處三班工作制及維護行（調）車人員安全而施行。若有單位主管鼓動同仁抵制，違反同仁受教權益實屬置同仁行（調）車安全於不顧，敬請嚴予懲處，調離現職。」運轉科「倒果為因」，還要懲處，真是讓人嚇出一身冷汗！

沒錯，身為鹿野站長，筆者就是那個他們認為應該寫報告，身穿迷你裙的鹹豬手受害者，於是幾經思考報告如下：

關於「運運考字第1030015236號」函，鹿野站全站應測人員均未應考一節，本站答覆：「基於勞基法相關規定，在排定休息同仁無法依『輪班人員作息時間表內，休息時間員工可完全自行運用，亦得離開工作場所』前，無任何改善方案。」

報告寫到一半，筆者撇開當事人的火氣，再深看來文文函的無助語氣，卻更可窺見路局人力運用永遠不足的窘境；但更可令人無奈的是，制定相關勞安SOP的人，亦永遠昧於現場人力，制定一個「無法執行的SOP」，難怪會造成諸如龍井事故的類似工安事故。

再來，因為沒有人事建議權及行政權，工會面對人力不足，亦無積極作為，最多總是雲淡風輕的說：「那就讓它出事啊！」。在此夾縫中，面對大貓，職願意扮演去掛鈴鐺的老鼠，以身試法，如受懲處，一定向勞檢所檢舉路局諸多違法缺失。例如：車班人力不足而大量欠班、車站人力不足，請假常是「自站調整」而違法連班、三班制利用休班辦理行車講習，亦違反每日工時不得超過12小時上限之規定。今受限於規定，在不願影響花蓮運務段KPI值，與讓鈞長為難情況下，願意配合運轉科「頭痛醫頭」的線上學習課程，上線測驗。

※

在運轉科強迫線上學習之初，筆者參加臺東地區第9屆第10次勞資會議，即有人提案，「案由：請運轉科停止，以上班時間強迫線上學習及測驗方式辦理常年訓練。說明：運轉科每年依法本該辦理教育訓練，因受限

勞基法及人力不足問題，今變相以線上學習並測驗方式辦理，實在是昧於現場人力已嚴重不足，且已違反勞基法之事實。依本路『工作規則』，三班輪勤人力於上班間歇時間大於20分鐘始可排定休息；用餐時間須連續30分鐘以上，售票同仁中午都在售票口用餐了。如今違法，路局不思解決之道，運轉科還雪上加霜硬性規定上課並測驗，豈不以鄰為壑，把問題丟給現場主管，壓縮同仁休息時間，必當招致反彈，若向勞檢所檢舉，則將得不償失（已有人放話未取消，一定向勞所檢舉，發動勞動檢查），慎之，慎之！」…會議討論：黃常務理事○○已將爭議事項反映，且獲得正面回應，「上述提案內容並無強制性」。會議決議：提案內容既無強制性，建議花蓮運務就上班時間線上學習及測驗方式之成績不列入平時暨年終考核。

※

筆者行事向來坦蕩蕩，長年於「路工」投稿，向來主張具名投稿，批判任何可受公評之事，主張「內部事、內部解決」，反對內部事直接丟到外面或FB上討論，所謂「家醜不外揚」，但在內部處理上，透過正常管道或「勞資會議」後，仍然「置若罔聞」、「藥石罔效」後，當然就要採取非常手段！因受「運運考字第1030015236號函」嚴厲警告，告訴同仁：「對抗不合理的體制，搞革命就不要怕陣亡！」也期望改變「官大學問大」的決策模式，請以德服人，以理服人，以法服人！筆者最討厭虛偽，也最不屑虛假，直接告訴同仁：

「如果做了什麼『表面功夫』，保安週成績加5分，老子也不幹！」

筆者才疏學淺，沒有讀過太多深澳的管理工具書，但腦筋清楚、邏輯清楚、規章清楚、個性更清楚！舉個例，筆者非建築科系出身，但筆者現住農舍，與筆者岳母現住電梯豪宅，是筆者從構圖設計、分包、施工、裝潢、監造一手包辦，所以在車站改建效能提升上，筆者可以給營造商與監造更專業的意見，把不合理的設計改正，且完全站在「使用者（車站）」的角度，主動要求他們配合。因為筆者對工地之工安、清潔要求嚴謹，營造商最怕筆者緊盯他們工地，但也最愛筆者與他們共事，因為他們最喜歡聽筆者說：「有事我負責！」筆者在工作上一定給他們最大的方便與配合。如果營造商之下包商不願配合到站施工時，營造商常懇託筆者打電話情商下包商到站配合施工，下包商常說：「站長你說的我都聽」，就知道筆者在工作上的務實與能耐，臉雖然很「黑」，但可以得到信任，否則范前局長就不會指示本站，於103年辦理全局「施工車站周邊交通維持及安全標竿參訪」！

說了這麼多，鹿野全站未上線配合「虛假」，當然是筆者的指示：「有事我負責！」各車班組人力無法補足，加班車一班一班開，主管到處「打躬作揖」拜託同仁「借班、欠班」，所謂：「拿人手短，吃人嘴軟」，在嚴重虧欠同仁的情況下，為了應付「虛假」的線上學習與測驗，很多單位也各自發展出自己的一套「機制」，說穿了還是筆者最不願一顧的「虛假」，有些事就不需打開天

窗說了，運轉科就繼續自瀆於虛假的線上學習吧（103年度年終業務檢討會暨處務會報，運轉科報告（二），也已承認線上學習效果有限）！

※

當然，近來路局資訊化的荒謬，當然不止網路線上學習這檔子事。例如，幾年前為了監察院的糾正，搞了一套電子刷卡系統。就在驗收實施在即，筆者不請自來（唯一的站長），殺到路局最後一次的「差勤刷卡協調會」陳述意見，就是不要讓實施電子刷卡系統聲音變成「一言堂」，但在一定要實施的壓力下，忠言成了逆耳！一套系統無法解決路局裡所有不同上班形態，於是就衍生出不一樣的「機制」！司機員可以以「交通因素」，准遲到10分鐘？這不是體恤司機員辛勞，實乃若不讓他有遲到空間，一旦遲到，如記曠職或改准他請假，列車駕駛必定開天窗，這是不能說的秘密，也是「關鍵角色」的實力問題。而同為乘務人員的列車長就沒有此種待遇（編按：依鐵人二字第G21000020763號函列車長應均適用），也是另一種形式的「柿子挑軟的吃」，不是嗎？當初因為不信任紙本簽到，硬要搞窒礙難行的電子刷卡，後來衍生出「其他機制甚或取巧」，最近又行文，要單位主管每天上去確認影像是不是本人刷卡？如果主管也沆瀣一氣時，又要叫誰查核？真是荒唐可笑，滑天下之大稽！

這種「確認刷卡者影像」的荒唐更又呼應了之前筆者於「路工」批判過的，為了求效率，路局花了大把銀兩建置的「鐵路災害事故應變資訊系

統（簡稱鐵安系統）」，目的在E化、快速，現在反而變成要做2套，電腦輸入後，還要另外列印，再以人工勾選。那乾脆回歸原始做法，以人工勾選印2張，1張存站、1張寄段，何必花大把銀子後，又勞民傷財呢？愚蠢的事情總會歷史重演！

※

104年1月14日台東地區勞資會議，有人提案關於施工或搶修時，電務無法落實派人瞭望問題，會中大夥七嘴八舌的討論，有人義正辭嚴的說：「如果電務因無法落實SOP，就不要做啊！」說得好，但不做的結果，首當其衝就是車站可能須變更閉塞，影響行車，造成晚點。但所有可愛的同仁第一個想到的，都是不要影響行車，所以在值班人員2人都下去搶修的情況下，就會形成無人可瞭望，卻風險自負的情況，就如龍井事故。104年2月16日014號局長電：「本局『站車呼喚機制』，在ATP已建置完成後，依黃前副局長96.11.23開會決議辦理，自即日起取消本局『站車呼喚機制』，並依規章規定辦理行車業務，請查照。」當FB上有人PO出此訊息時，工、電單位反彈聲浪排山倒海而來，因為他們再也無法以「列車接近呼喚應答」，做為判斷列車接近與否之參考；FB上大量不平之鳴，也呼應了當初開勞資會議時，有人醞釀要串聯所有電務單位：「只要沒人可瞭望，就不下去搶修！」人力不足，已是運、工、機、電共同面臨的問題，所以請路局用心解決人力不足問題，這是同仁能否落實SOP的根本原因（出事時卻往往倒果為因，指責

現場沒派人瞭望），也請工會站出來，做為資方在要求補足人力時的強力後盾，「魚幫水，水幫魚」，這是必須要團結一致，一致對外的！

近日「火聯會」藉著平交道安全問題，將「行經平交道減速慢行」，做為抗爭之議題，並附帶人力不足問題，獲得總統與行政院長重視，策略是對的，給他們按100個讚。筆者礙於身分，無法加入工會，但對工會運作一直有自己獨到的想法，如果10個工會代表裡，要有3個負責主談的「白臉」，更要有7個會掀桌子「拿刀子砍人的黑衣人（黑臉）」，黑白臉交替掩護、衝突，衝突、掩護，才能前進，否則單靠資方下對上的隸屬氛圍，永遠難成大事！此時的工會就請勇敢的站出來扮演「黑衣人」吧！

※

「站長、要剪票囉…」，「站長、要剪票囉…」喔！好、好、好，大夢該醒了，要去剪票了！當我們常日班美女同仁，於春節尖峰運輸連休6天年假，每班只剩2人上班時，筆者的身分就不再只是單純的站長了，筆者要負責月台開車、剪收票，還要兼做清潔工作、掃廁所，否則鹿野站要如何維持永遠乾乾淨淨啊！這也是我們得到101年神秘客測試全路第1名，與103年全局「標竿參訪」，集榮譽感、優越感於一身後，同仁最引以為傲的部分。當紅的台北市長柯P曾說：「獅子不需理會西藏獒犬的思想」，是啊，只要把工作做好，管他蜚短流長！



公教人員月退休金改善之我見

壹、前言

2015年3月2日自由時報A4政治新聞版專訪政治大學法律系郭明政教授，指出現行軍公教退休人員退休給付過高、退休年齡太早、不合理的18%優惠存款及計算標準，若不改革，臺灣恐淪「退撫亡國」，但政府推動年金改革卻一再延宕等問題。針對以上郭明政教授的指涉，據銓敘部表示：考試院及銓敘部對於公務人員退休制度所存在的問題，已全盤規劃改革方案並積極進行改革，郭教授指出的問題也都有納入改革項目中，但部分郭明政教授的內容與事實有所出入。

貳、主管機關的澄清說明

一、公務人員退撫制度所設各項給付措施，有其時空歷史背景及一定的政策效益，雖因時代變遷而須要做必要調整，但不可因此而指摘當時政策作為是在圖利公務人員自己。

在我國經濟起飛的60年代，當時公務人員待遇不如私人企業，退休金亦相對微薄，政府為延攬優秀人才並鼓舞公務人員，爰有待遇調整及相關補助福利措施（如18%優惠存款），並擬議將公務人員退撫制度改為儲金制度。84年7月1日退撫新制實施，在職公務人員必須配合自行負擔35%退撫基金費用，故退休金基數由本俸調高為本俸2倍，同時，自退撫新制以後的年資終止18%優惠存款。之後，各級政府公務人員職

等調升，加以社會政經環境的快速變遷及人口結構急速高齡化與少子化的雙重危機，政府及退撫基金給付壓力日益沈重，各項鼓勵措施面臨檢討調整的聲浪隨之而起。

二、考試院及銓敘部時時都在關注公務人員退撫制度的合宜性並持續積極推動改革，包括自84年7月1日以後的年資全面終止18%優惠存款、規劃將支領月退休金年齡延後65歲以及調降退休所得至80%等作為，沒有圖利軍公教人員的情事。

因此，考試院及銓敘部不間斷的進行相關改革方案之研議：

(一)95年起針對18%優惠存款進行3度調降方案。(二)100年完成公務人員退休法第一階段修法工程，逐步將支領月退休金年齡從50歲延後至60歲，且嚴格限制退休再任者支領月退休金條件。(三)102年配合政府推動軍、公、教、勞等各類人員年金制度改革，再次提出大幅度的公務人員退休制度改革方案。將支領月退休金年齡再逐步後延至65歲、調整退休金計算基準（規劃逐年調整為最後在職15年平均俸額）及基數內涵（規劃逐步調整為本俸1.6倍或1.7倍），同時退休所得替代率不超過現職人員待遇80%。

三、軍公教人員退撫基金透過專業投資及完善稽核與堅強的風控措施，成立19年以來投資績效優

良，絕對沒有「官商勾結」、「圖利特定財團」等違法情事。

軍公教人員退撫基金成立19年以來，透過專業投資及稽核與風險控管措施，已實現的年化平均投資報酬率超過4%，加計未實現收益數之年化收益率也達3.9%，投資尚有績效。歷年來，雖然在面臨全球性金融風暴時有發生虧損的情形，但在面對現今低利率時代及全球性的經濟環境快速變遷情形下，最近3年（101年至103年）間，總投資報酬率仍分別高達6.17%、8.3%及6.5%。

四、根據勞保基金精算結果及其收支情形來看，沈重的給付壓力，預計未來也可能發生破產危機，政府仍須投注一定心力與作為，以保障全體勞工退休權益。

有關勞保年金改革議題，依勞工保險局公布101年勞保財務精算報告，在面臨高齡化及少子化的社會發展趨勢下，勞工保險預計將於107年首次出現保費收入不足以支付給付的情形，預計116年將面臨破產。基此，勞保制度如不及時進行改革，日後亦將面臨沈重財務危機。

五、勞工退休金條例自94年7月1日施行，採「個人帳戶」制，基本設計原理係受僱者在職時與雇主共同各別撥繳一定金額存入個人帳戶並累積孳息，於受僱者符合請領退休金條件時，直接領取該個人帳戶累積的本金及其孳息，作為退休金。如此，無須另外尋求財源或由在職人員及後代子孫提撥支應。

六、現行公務人員退休法已限制退休

公務人員退休後不得再任同時支領退休金與薪資。所以，退休公務人員除再延攬至私校或私人企業外，不會有退休後支領2份薪水的情形。

參、退休撫卹法草案重點

考試院及銓敘部已積極面對公務人員退撫制度改革的問題，提出因應對策並循法制化程序進行之。然而據查考試院院會102年4月11日審查通過銓敘部所報「公務人員退休撫卹法草案」的內容要旨，草案重點大致分成以下三大部分：

一、參考經濟暨文化發展組織(OECD)

部分國家，以新進公務人員為適用對象，重新建構兼採「確定給付」與「確定提撥」的多層次年金制度。讓將來的公務人員退休時，除了可支領15%公保年金外，在職業年金部分，一方面最高可以領得40%的第一層退休年金，一方面也可以藉由政府的鼓勵與協助，透過個人平常財務提存準備與自主投資，獲得20%的第二層退休年金。考量現行退撫基金仍有潛藏負債，如立即改採完全DC，退撫基金立刻減少收入來源，短期內就會破產，風險過大，故採行緩和漸進走向兼採確定給付與確定提撥制，俟將來時機成熟與國家政經環境許可，再走向完全DC。第二層年金為雙層制之職業年金，亦規劃月退休金起支年齡為65歲並搭配實施展期及減額月退休金，同時將退休與撫卹合併立法。

二、就現行退撫制度所生的問題，對現職公務人員合理調降退休所

得，包含「延後月退休金起支年齡至65歲」、「逐年調降「退休所得」及「優惠存款利率」等措施，逐步達成退休人員的退休所得不超過「一般公務人員非主管現職待遇80%」的目標。

- 三、以人力穩定、公平處理及循序漸進的方式，將已經退休人員納入調降退休所得的範圍，比照現職人員調降優惠存款利率並逐步調降計算退休金的基數內涵，使其退休所得不超過一般公務人員非主管現職待遇的80%。

肆、改進建議

個人認為草案對於國家負擔與基金支出確有縮減，然而仍有不足之處，爰提出個人陋見，建請有司參採：

- 一、社會氛圍明確顯示追求世代正義，避免退休潮就應追溯所有支領月退休金的人，以公平對待每一個繳納退撫基金的人，並維繫在職人員免於搶退。
- 二、為鼓勵人民勤奮工作，工作年資愈久、功績愈高者退休所得愈高，應為擬訂退休法的基本精神，而不分已退或未退者。
- 三、貢獻多久，月退領多久，以貫徹退休金是工資遞延給付的精神，也可確定國家負擔。
- 四、退撫基金營運效率低於銀行二年期存款利率時，應由國庫撥補，而非由參加退撫基金的公教人員分攤虧損。
- 五、退撫基金的提撥率計算因子究與那些因素相關，其公式應公諸國人，如有變動，應逐項檢討減額給付，不能僅以調整提撥率由後

繼續繳納退撫基金的人，增提退撫數額來因應。

- 六、政務人員退出退撫基金後，繼續支領月退休金者，其超逾繳納退撫金數額，應由國庫撥補，而非由參加退撫基金的公教人員分攤。
- 七、電腦已普及運用於工作，人事機構也近萬，面對支領月退金人數不足百萬，建議將每人做為一專案，追溯計算繳納退撫基金的平均薪級，以減少基金失血。
- 八、倘為符合信賴保護原則，則不同退休法施行時期擔任公務人員者，均應以該時期法令適用其退休，方符合特別權益關係之國家契約。今因訂定法律時期的設算因素(如平均餘命延長、國軍精簡至參加基金人數銳減…)變更、國家財政困難…等，擬修法以維繫制度運作，已不符合法律「不溯既往」精神！且修法要改善財務首應顧及世代公平與正義，所有適用退撫基金的人員要一體適用！千萬勿以鋸箭法解決目前的問題，以致未來不斷的謀求解決問題的方法，造成持續的動盪不安。

伍、結論

總而言之，退休法的修正應公開透明與社會溝通。先前銓敘部修正方案讓外界霧裡看花，引發各界疑慮，也造成搶退潮。2014年太陽花事件的教訓，就是講不清楚服貿利大於弊，給了反對人士的藉口。未來退休法的修正案應該公開透明，讓社會大眾都明白了解，這才是負責任的政府應有的作為。

閱讀生命的樂章： 【鐵道員】觀後感

林和風

我思我見

《鐵道員》，是一部發表於1995年的日文短篇小說，作者是淺田次郎。在平成7年（1995年）11月在《小說すばる》開始連載。其後於1997年4月與其他七部短篇小說一起由集英社出版成一本短篇小說集。作者在封面導入「愛你的人其實不曾離去，他們會用各種面貌出現，永恆存在...」作為引言。

佐藤乙松(高倉健飾)因受父親的影響成了鐵道員，從駕駛做起，後來升任為幌舞站的站長。同時也選擇盡忠職守，守護自己一生志業的乙松，準時在站上執勤，指揮火車入站，甚至連家人都擺在工作之後。執勤的乙松滴酒不沾，非等最後一班火車離站，才離開工作崗位。儘管是下大雪的日子，他也準時出現在站上守候，也不會因天氣的寒冷或火車遲入站而有所偷懶。這樣的乙松展現了對工作的執著與熱誠，對於自己的工作毫無怨言。

學生放寒暑假時，經常是空車在跑，因此而被列入廢線名單。佐藤拒絕了多年老友兼同事仙次的邀請，在退休後調到國鐵附屬的飯店（影射苦鶉Alpha度假區、アルファリゾート・トナム）。

佐藤乙松是北海道地方支線，幌

舞車站的站長，雖然美其名為站長，可是他底下可是一個手下也沒有。不過他仍然在這座即將廢線的不起眼小站上堅守崗位。

當幌舞站還繁華的時候，居民多達5000位，這也拜幌舞礦坑出產石炭所致。隨著礦坑沒落，幌舞的經濟效益日減，鎮上居民減至200位，大多是老人家。甚至火車大約每三天才搭載到一位乘客，由此可見，搭乘幌舞線火車的乘客少得可憐。因此，札幌總公司決定廢線，以後不再讓火車來往美寄與幌舞之間。

在工作上執著的乙松，同時也是在生活上不知變通，並且對家人有所虧欠。當乙松的太太靜枝(大竹忍飾)抱著受涼的孩子前往美寄就醫，乙松因無法找到可替代的人能守住車站，所以只能讓太太獨自前往，並委託好友仙次代為照應。之後，孩子不幸夭折的消息傳回，乙松儘管悲痛，也只能強忍淚水，依舊守住幌舞車站。當靜枝病重，甚至過世，乙松都因為工作上的需要，無能陪侍在旁。仙次的太太明子(田中好子飾)為此指責乙松，但乙松一如傳統的男人，剛毅的外表下藏著不為人知的感情，不會隨易宣洩出來。

尤其當鏡頭拍攝到靜枝初懷孕

時，那高興的神情，對著乙松要他說：「妳真偉大！」乙松不願意說，而靜枝卻逼著他非說不可，因為這一胎是他們結婚17年來的第一胎。儘管乙松對於有沒有小孩，像是不在意的樣子，但其實內心深處希望有個孩子能夠繼承衣鉢。當知道自己的孩子是個女兒時，太太靜枝懷抱著抱歉的心情對他說，孩子無法繼承他鐵道員的衣鉢，乙松帳然若失的感覺都寫在臉上。儘管有遺憾，做父親的喜悅仍是難以言喻，乙松因自己孩子在下雪的日子出生，於是命名為雪子，只是做父親的乙松無緣見到長大後的雪子。

「誰叫他是鐵道員嘛，沒辦法。」一句話道盡所有的無奈，佐藤的妻子坐著火車回來，抱著已經夭折的女兒，妻子埋怨他「女兒死了，你還像平常一樣在那揮著旗子。」喪妻後，好友的太太責怪他「你為什麼不來見她最後一面？」，沒辦法，幌舞站只有他一個站長，哪找得到人來代班？如果故事寫成佐藤不顧一切去看他的妻子，陪小孩去醫院，這就變成浪漫的故事，而不是寫實的人生。

在雪地之中有傳說，如果見到雪女都會被其拐走。而乙松卻接二連三見到三位女孩，從抱著洋娃娃的小女孩、12歲的小學女生，一直到17歲穿著美寄高中制服的女孩。乙松與這三位女孩都有對話，甚至還吃了17歲女孩所做的火鍋。在乙松的腦海裡還以為對方是圓妙寺和尚的孫女，但最後才驚覺，女孩擁有的洋娃娃，其實就是雪子過世時放在棺木裡的娃娃。

雪子特地讓這無緣的父親，親眼見到她這17年來的成長過程。而她的心願也是嫁給一個鐵道員，甚至還在高中參加了鐵道社，對於鐵道的點點滴滴如數家珍。當父女相認的那一刻，也是百感交集的一刻，乙松一意孤行的人生，雖是無愧於工作崗位，但卻對家人的照顧卻終究是冷落了。

乙松對工作的執著無可話說，甚至他連自己的墓碑都已刻好，也無須好友仙次為其煩心。見到雪子的他似乎也已放心，直到死亡的那一刻，他依舊守在工作崗位上，倒在月台雪地之上，結束了他身為鐵道員的身份。盡忠職守，守護一生的志業！

佐藤的人生一直都只有鐵道而已，一生都奉獻在鐵道上了，不論晴雨都固守在自己的工作上，這般過人的執著恐怕少有了。娓娓道來遙遠國度小人物的故事。也訴盡父執輩的勤懇與執著。內斂的情感，這不就是日本和臺灣早期社會的寫照。踏實不虛華的完成責任扮演好每一個螺絲釘的角色，才能成就今日繁華的社會。書中平淡中卻有讓人無限反覆低詠的韻味。

故事線藉著火車緩緩開進來也藉火車駛離車站結束，「雪」是唯一的景觀，乙松的死讓人有「景物依舊，人事已非」不勝唏噓的感覺。「娃娃」像是一條導引線，牽引乙松和女兒相認，讓父女有機會互相表白內心的世界，使背負沉重的包伏得以解放。

劇中乙松對妻女的死亡，表面就如日誌上寫的無異常，但心中的愧咎



午夜夢迴不時的自責，沒顯露於表相，只是缺少觸動他隱藏心深處的弦，當雪子以三次不同年齡的化身，貼心煮飯使乙松得到家庭溫暖天倫之樂，在他得知她是女兒時，瞬間突破偽裝的堅強，女兒的孝心更使他愧咎自責。

台灣鐵路管理局查出服勤員是七堵車勤部的鄭淑君，在列車上，餵一名無雙手的老伯吃便當的照片，今天在網路上轉載，受網友一致好評。鄭淑君在台鐵工作已17年，她服勤的莒光號從高雄回台北，在台中站時上來一名手肘以下無雙手的老伯，老伯年約70多歲，還用不完整手臂勾住一籃玉蘭花。這名老伯常搭火車，她也曾協助他上下車。當天老伯坐在第8車廂，她推著便當販賣，要回頭時，老伯主動要買便當，還順口問她有無湯匙，她回答沒有，老伯就說他很餓，問鄭淑君是否可以餵他吃。她心想便當也賣得差不多了，看老伯無雙手，就決定嚐試看看。鄭淑君說，前幾口老伯幾乎是用吞的，看得出真的很餓，她還請老伯慢慢吃，不要急。老伯並未多聊自己的身世，只說老伴已不在。網友一致稱讚鄭淑君的好心腸。她對有人拍下她餵老伯吃飯的畫面也很驚訝，謙虛的直說「沒有什麼」。我想，只要大家每天都做一件好事，我想這社會會更好。

鐵道員是一個簡單的名詞，卻集合了不同的角色和責任，每個鐵道員有不同的工作任務，在台灣的鐵路管理局裡，是一個勞工兼具公務人員

的身份，廣義來說，鐵道員還包含了社會責任和社會期待等，雖然在台灣的鐵道工作環境，不需要和嚴寒的氣候對抗，但鐵道工作仍需注意工作安全。而每個鐵道員都有自己的家庭，所謂「家家有本難唸的經」，這代表每個家庭的成員背景，心理狀態、身體狀況、各階段成員發展都是複雜而集合的，身為鐵道員的家屬，除了體諒，還是體諒。作者對於老年得女的佐藤乙松，最終未能保住孩子的生命，感到不捨與痛心，佐藤夫人痛哭一場以後還是要面對往後的人生，這樣的歷程讓人心痛，而人生最痛苦的莫過於白髮人送黑髮人，故事藉由雪子的出現，一圓佐藤先生一世的辛勞和短暫的天倫之樂，也算是悲中帶喜的結局。

日本國寶高倉健1931年出生於日本福岡縣，著名作品包含「南極物語」、「鐵道員」等，11月10日因為惡性淋巴腫瘤在東京病逝，享壽83歲。高倉健完全是傳統日本父親形象的寫照——極具權威的家庭的主人，冰冷不苟言笑、與子女關係疏離、壓抑感情的鐵漢形像。一生忠於工作，世世代代都忠於企業，工作的目的，不就是為了維持一家人的生計，讓家人過得好一點嗎？最後只有落得孤獨地在雪山中懺悔，片中的對白說得好：「他和整個環境，好像一幅畫！」兩者彷彿融為一體，展現了無盡的孤寂。僅以本文向所有鐵道員們致上最上的敬意！謝謝你們！謝謝你們讓台灣的社會更美好！

大家來一起運動

方 霽

我思我見



有一張宣導運動的海報，經常會在公共場所或報章雜誌上出現，內容大略是說，每人每天至少要運動30分鐘，一周至少150分鐘，要有點喘，有點累，有點流汗為宜，最簡單的是走路。像這種鼓勵大家運動的宣導，到處都有。還有一些以健康為取向的電視節目，會經常訪問一些專家，針對身體的某一部分或區塊，如膝蓋、頸背等，介紹幾種運動姿勢，用以預防傷害或保健。有時也會請來知名的養生專家，介紹整套的養生功法，有簡有繁，簡的如李鳳山大師的甩手功，繁的如分成數集播出的整套易筋經、八段錦等等功法。還有一種更大

量的運動資訊來源，就是現代的網路，只要連上網，從古到今，各種運動功法都找得到；凡此種種，無非是藉由運動來促進體內血液循環，進而增進身體健康；不過，一般體能正值巔峰狀態的人，比較不會感受到健康方面的壓力；然而，一個步入中年的人，體能逐漸走下坡，很自然就需要有一套(或一套以上)適合自己的運動，除了促進健康，好的功法還可以有延緩老化的功效。選定了自己的運動之後，最重要的一點，就是要有恆心確實去做，才會有效果；但是，要做到有恆心又確實，是一件不太容易的事，我們且由幾個小地方來探討。

假定某甲學了一套12式的超級完美養生功法，每式規定要做40下，那麼，某甲經常會碰到如下的情況而減低了預期的效果：

- 一、本來一個動作應該要做40下，可能做到30或20下，就認為可以了〈有做就好〉，立刻就接到下一個動作〈偷懶是一般人常有的通病〉。
- 二、做一做，做一做，可能做到第9或第10動，咦！怎麼這是最後一動，中間不知漏掉哪一動了，又不想要重來，心想：下次專心點就是了，於是草草收工。
- 三、當自己一個人在家中做時，常常是一面看電視一面做，當畫面中，凶手在女主角背後悄悄出現，而女主角卻毫無所覺，情急之下，不禁對著電視叫道：「壞人在後面，快逃！」，還好，有這麼一叫，女主角似乎有聽到，猛一回頭，驚叫一聲，狂奔而去。這才放下一顆心，一回神，自己已經定在那裡，做到哪一動也忘了，那就看完節目重新再做了。可是，廣告時段所播的下一個節目的預告片，也是很精彩，不看可惜，那就延到明天再做了。像這樣，這邊少做一點，那邊漏掉一些，加總起來，效果可能不及標準的二分之一〈但也還是要做，不做的話，效果等於是零〉。不過，有一種做法比一個人自己做的效果好很多，那就是

標題寫的，大家一起做運動，我們也是由幾個小地方來說明好在哪裡：

1. 大家一起做時，通常會有一個人在前面帶動，一面做，一面數拍子，幾下就是幾下，不會偷工減料，而且帶動的人，一般是老師或有經驗的老手，除了動作確實，整套功法會完整做完，不會有遺漏的缺失。
2. 運動時的場地，一般是沒有電視機的，就算有，也是關著的，所以不會發生像剛剛說的，做到一半停下來叫女主角快逃這種事。
3. 大家在一起運動的這段時間，在個人來說，等於是一種已經排定的行程，也就是說，這一段時間，會全心全意的做，這一點是很重要的〈等一下會介紹一種加分的做法，也跟專心有關〉。

所以，大家一起做運動，效果應該是比自己一個人做更好。至於能讓效果加分的方法，除了剛剛提到的專心之外，還要一點小技巧，就像武俠小說中說的口訣、秘訣一般，〈欲練神功，必先自宮〉，練了兩年，到最後一頁才說〈雖然自宮，未必成功〉，都已經宮了怎麼辦！不要緊張，接下來這套功法〈不必自宮，也會成功〉就是這麼好；不過，有一點要先提一下，這個功法是某位太極拳

大師研發的，他本來也是本路的同仁，退休後當上了太極拳協會某分會的理事長，每周六早上，在國父紀念館主體建築的迴廊上，有二十人左右在那邊推來推去〈練推手〉，那就是他的場子〈他們玩很大，經常得獎〉，如果到國父紀念館踏青郊遊，不妨去觀摩一下；至於我們的神功呢？非常簡單，也由於太簡單了，一般人聽了都不去重視之外，還對這套功法的效果存疑。所以，耽擱大家一點時間，先把原理大略講一下，再來說做法。我們先舉個例子。

大家都知道，生氣對身體不好，尤其有心臟病、高血壓的人，怒氣一上來，心跳加速，血壓急速上升，如果不立刻把怒氣壓下來，那就可能要進入第二階段——急救；如果急救不及，那就是常常會聽到的一個普通名詞——氣死了。這是激烈的負面情緒，緩和一點的負面情緒呢？比如憂慮、現代人特有的無形壓力〈聽說壓力會使癌症罹患率增加〉等等，都會讓身體分泌損傷自己組織的物質〈有害的激素〉，這當然是不好的。反過來說，如果能想個辦法，把心情調適到幾近平穩的話，血液中儘可能不要有負面情緒的產物，血液就比平常"優質化"，這時再來運動，把這種血液送到全身，用膝蓋想都知道，對身體當然更為有益。調適的方法如下，很簡單〈可是要常練習〉：

一、兩腳打開與肩同寬，腳掌平行，

不內八，不外八。

- 二、雙膝微屈，直則氣不透，太彎則易酸站不久。
- 三、上身保持正直，要領是彷彿有人拉住頭髮往上提。
- 四、雙肩自然下垂，勿聳肩。
- 五、雙手自然下垂，或虛抱小腹〈雙掌離小腹3至5公分〉。
- 六、兩眼平視，或微閉，或全閉皆可，舒適就好。
- 七、注意力放在腳底〈腳心〉，或手心，呼吸自然〈不約束呼吸〉。
- 八、最重要的一點，至少要站十分鐘，超過更好，二十分、三十分都可。

常站的話，自然就有感覺。至於是什麼感覺？有一句老話說：「如人飲水，冷暖自知」。而且，經常站的人，這種感覺會越來越快上手。雖然如此，十分鐘仍然是最低要求。這是一種「基礎功法」，適用於每一種運動之前。

以上是敝人個人的一些淺見，敝人不是專家，也沒有圖表或數據佐證，所以見解不一定正確，敢斗膽寫這篇文章，存的是顆野人獻曝的心，自己認為很好，就急著要告訴大家；因此，內容若是僅只對少數人稍有助益，那就算得分；若是有人有更好的看法及方法，何妨提出來，讓大家受益，更是敝人所企盼。文末，祝大家身心健康愉快。

林裕章

廢棄鐵路與空中花園

廢棄與再生

當一條不再為人們使用的鐵路，除了拆除或荒廢等方式，是否還有其他可能性？美國紐約的一條高架鐵路，在政府決定廢棄並預計拆除時，當地的人們提出了不一樣的思維與作法，或許值得我們深思。

這條高架鐵路位於紐約雀兒喜區(Chelsea)西邊，全長1.5哩，橫跨十個街道。原本它只是一條負責運送肉類、牛奶等食品原料的鐵路。但因為街道上人來人往，發生意外的機率也

非常高，所以政府決定將鐵路往空中發展，在1930年代建造了一條高架鐵路。

不過，之後的美國貨運卻是以公路為主且漸漸取代了鐵路，它也因此沒落了下來，最後面臨被拆除的命運。但在拆除前，卻有一群人希望保留這條鐵路。他們除了提議把它改造成公共空間外，更組成了「高架鐵路之友」(Friends of High Line)。經過很多年的努力，原本被廢棄的鐵路搖身一變，變成紐約人的空中花園。

多元化的活動：

● 碼頭54展覽(Pier 54 Exhibition)

碼頭54展覽的特色是一些攝影的照片，這些照片是記錄在2014的夏天，有27位女性藝術家在這裡進行的活動。



- **玩具親子活動 (Neighborhood Toy Drive)**

以民營商店為合作對象，地點涵蓋鄰近切爾西市場。

- **高架鐵路聲音之路 (The Gaits: A High Line Soundwalk)**

時間約在傍晚五點到六點半，當你漫步在高架鐵路上時，你會發現你正在被電吉他聲，汽車喇叭聲，和其他樂器的美妙聲音所包圍著。



- **雪造型(Snow Sculpt-Off)(冬季限定)**

這活動可以讓小朋友自己堆雪人或是其他可愛的造型，希望藉由參加這個活動，讓冬天憂鬱的氣氛消失，用小孩的歡樂聲來溫暖冬天的寒冷。



- **旅遊與講座 (Tours & Talks)**

透過有趣和有益的徒步之旅，遊客有機會認識高架鐵路的歷史、設計、公共藝術計劃、和獨一無二的園藝。以高架鐵路為出發點，有一系列專家的座談會，能讓參與者洞察到紐約市的歷史、城市計劃，以及在建築與自然環境的複雜性。

- **現場直播 (LIVE)**

一系列精彩的現場表演和能讓觀眾一起參與的活動，提供了一個平台，讓每個年齡階層的觀眾都能透過音樂和運動體驗高架鐵路。從舞蹈以拉丁的節奏，到口語詩歌的慶祝活動，這一系列且反映了紐約的藝術和文化的折衷主義。



● 附庸風雅時光 (Arty Hours)

在七月和八月的每個星期六，很多家庭被邀請去探索藝術計畫，高架鐵路之友運用豐富多樣的植物，令人驚豔的景色，和特有的定點藝術裝置，讓高架鐵路能激起所有年齡階層創意的靈感。



● 草坪時間 (Lawn Time)

在七月和八月的每週四早上，第23街草坪是提供孩子們和他們的父母或保母，一起享受快樂時光的地方，像是聽美妙的音樂、動人的故事、玩泡泡和堆積木。每個星期都有不同說故事的人和音樂家，而這些人大都是來自紐約市文化機構和社區組織的。

● 荒野星期三(Wild Wednesday)

在七月和八月的每個星期三，與志工們一起探索高架鐵路的自然世界。活動焦點放在令小朋友感到有興趣的事情上，像是看葉子的紋路，看蝴蝶在空中飛舞，或者是看到蟲蟲在掌心上蠕動，而其中每個月最受矚目的活動是生物特色展覽，這展覽是介紹高架鐵路裡才有的特種生物，這活動特別適合4歲以上的小朋友參加。



● 他山之石

這個案例中，或許讓我們可以思考一下，建設是否一定要破壞、無用是否一定要重建，人與環境是否有相依相生的願景。

近幾年，文創與舊建築結合的新概念，也傳至國內。例如台中《海賊王彩繪牆》就是很成功的案例，該建物以「青春意像」吸引年輕旅客前往且產生共鳴，增加了觀光人潮。另外，2013年宜蘭縣政府打造全台第一座幾米主題廣場也是一個結合文創及裝置藝術的成功例子，由以上這些例子可見，建設不一定要破壞，只要開放年輕人揮撒舞台的空間，老地方也可以變的不一樣。

註解:美國High Line以中文解釋是指高架鐵路
圖文資料：<https://www.thehighline.org/visit>

近日勞動新聞一覽

文宣組

時間	地點	摘要
104年3月1日	中國大陸	根據《中國勞工通訊》的統計，中國大陸罷工從2011年的185起增加到103年全年的1,300多起
104年3月1日	勞保局	新制勞退基金截至去年底，收益數為754億元，收益率6.38%。今年3月每名勞退新制的適用勞工，平均可分配超過1萬2,000元，是新制實施以來最佳。
104年3月24日	勞動部	永豐餘集團所屬元太科技無預警關閉於韓國開設的Hydis工廠產線，造成當地800名員工失業，員工代表上午前往勞動部陳情抗議
104年4月10日	法國	法國多個工會於各地遊行及罷工，抗議政府因應經濟緊縮的各項減支
104年4月14日、 104年4月24日	行政院	行政院初審完成即通過勞工周休二日草案，最快明年起，勞工工時將由目前的雙周84小時，降為單周40小時，每月加班上限則由現在的46小時，提高到54小時。
104年4月15日	美國等	美國、義大利、巴西和日本同步在4月15日，動員低薪勞工發動大罷工
104年4月21日	台北市凱達 格蘭大道	多名勞工團體代表宣布今年五一勞動節將於台北舉行遊行活動，活動主題則為「縮工時、反過勞、要加薪、禁派遣」
104年4月26日	韓國首爾	韓國政府修法讓資方更容易解雇勞工、減薪及任用臨時工，為此，26萬名勞工罷工並至首爾抗議。

會員動態

資料來源：人事室 / 整理：文宣組 (104.02.13-104.04.30)

姓名	原任職務		新任職務		生效日期
	原屬工會	職 稱	新屬工會	職 稱	
李兆平	北一	站長【內壢站】	臺中	站務主任【臺中站】	104.3.2
池佩穎	臺中	站務佐理【竹南站】	延平	業務助理	104.3.11
朱明炫	北機	稽查	新竹	主任	104.3.17
吳國誠	新竹	主任	北機	稽查	104.3.17
李瑞欽	-	副工程司兼分段長	延平	副工程司兼科長	104.3.18
莊育煥	延平	幫工程司	北機	幫工程司	104.3.18
陳敏祥	基隆	幫工程司兼運轉主任	延平	幫工程司	104.3.18
黃建榮	新竹	幫工程司兼運轉主任	北一	幫工程司	104.3.18
吳元復	北一	幫工程司兼指導主任	新竹	幫工程司	104.3.18
賴基財	花蓮	副工程司兼副段長	--	副工程司兼分段長	104.3.18
黃韻如	北一	站務佐理【松山站】	延平	業務助理	104.3.26
陳柏榮	花蓮	工務員	延平	工務員	104.3.31
陳炳源	基隆	司機員	延平	工務員	104.4.1
蕭建廷	北一	幫工程司兼檢車主任	延平	幫工程司	104.4.7
楊福瑩	基隆	工務員兼運轉副主任	延平	工務員兼機車調度員	104.4.9
黃俊堯	嘉義	工務員	高雄	工務員	104.4.10
陳錦麟	高雄	工務員	嘉義	工務員	104.4.14
林家興	基隆	業務助理	延平	業務助理	104.4.20
陳乾龍	延平	工務員	基隆	工務員兼材料主任	104.4.22
胡詠芝	北一	副站長【臺北站】	延平	科員	104.4.27
張三貴	基隆	司機員	延平	工務員兼機車調度員	104.4.27
連敏宇	基隆	整備員	延平	工務員兼機車調度員	104.4.27
	以下空白				

鸚工

104年3、4月 第80卷第2期

請傳閱



104年3月7日本會理事長率隊參加全民護幼大遊行



- 推薦行政院勞工委員會全國模範勞工
- 組織變形還是變形組織？任務編組還是編組任務
- 意象，西式V.S.台鐵
- 閱讀生命的樂章：【鐵道員】觀後感
- 廢棄鐵路與空中花園

本會謝勝明理事長與鐵聯會陳漢卿理事長率幹部為路局增人力，營運獎金合併薪資案拜會行政總處。



個人信用貸款
員工專屬信貸優惠專案
台鐵工會

本行指數利率+1.2%起



- 貸款金額：最高350萬
- 貸款利率：依本行指數利率+1.2%起
- 開辦費：最高3,000元
- 貸款期間：2~7年
- 適用對象：現職年資六個月(含)以上之正職員工

本優惠利率專案申辦截止日為 **104年12月30日**

• 注意事項

1. 範例說明：(以本僱企團推專案為例)

貸款金額	貸款利率	各相關費用總金額	貸款期間	總費用年百分率
30萬元	2.58%~7.36%	1,000元~3,000元	5年	2.72%~7.81%

2. 本廣告揭露之年百分率係按主管機關備查之標準計算範例予以計算，實際貸款條件，仍以凱基銀行提供之產品為準。且每一客戶實際之年百分率仍視其個別貸款產品及授信條件而有所不同。
3. 總費用年百分率不等於貸款利率，本行指數型利率於每年一、四、七、十月份之五日調整，遇例假日順延至下一營業日。本總費用年百分率計算之基準日為104年1月5日。
4. 本行保留調整活動期間及各企業推廣期限之權利，實際內容依本行為準。
5. 各信用貸款專案內容及條件均有所不同，詳細內容依凱基銀行最新規定為準，相關內容及限制條件請洽本行，本行保留核貸與否、授權、裁決及終止本活動辦法之權利。
6. 感謝您閱覽本行提供之資訊，若您不欲收到本行相關行銷活動訊息，請致電本行免付費專線0800-255-777由專人為您服務。

為迅速與您連絡，請指名專員服務

專員：陳建志
手機：0939-352-135
LINE：amechen1015

104012圖