

交通部臺灣鐵路管理局 會議紀錄

主辦單位：人事室

會議名稱：本局第10屆第4次勞資會議

時間：104年7月23日上午9時30分

地點：本局第2會議室

主席：蔡代表榮輝(高雄車班組)

記錄：畢庶美

上級指導員：

出席人員：

勞方代表：鍾代表雲章(七堵機務段)、林代表俊誠(花蓮電務段)、蔡代表榮輝(高雄車班組)、陳代表福全(臺北機廠組立工場)、吳代表俊義(宜蘭站)、吳代表長智(花蓮機務段)、尤代表仁義(嘉義工務段)。

資方代表：鹿代表潔身、彭代表明光(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：李永昌、陳仲俊、賴宗楠、蘇順帆、朱秀蓮、陳毓文、吳惠芳、吳興仁、陳福華、周廷岳、林宜靜、朱曼菱、林佩怡、林美妘。

局本部請假或缺席代表：

勞方代表：(無)。

資方代表：(無)。

報告事項：

壹、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。

貳、秘書組報告：

本次會議輪由工務處業務報告。

工務處李處長永昌業務報告：(略)

尤代表仁義發言：

一、道岔岔枕嚴重不足，影響岔枕木抽換，以致造成道岔養護作業困難，請工務處採購。

答：有關木岔枕不足1節，因應全球木材資源有限漸漸不易採購，故本處目前推動木枕全面PC枕化，減少道岔維修頻率，加強軌道結構強度，推動情形：已採購UIC60 PC枕型道岔313套進行抽換，鐵路行車安全六年改善計畫(104~109年)將採購50kg-N枕型道岔600套抽換(目前辦理公告上網)，另其餘木枕道岔本處工務養護總隊刻正研發木枕型道岔直接抽換PC枕方式辦理，在此過渡期間由轄區各工務段依路線現況提報採購5815支木枕支應，目前正辦理公告上網。

二、熱劑焊接藥劑品質嚴重不足，當接頭需焊接時無藥劑可用，請工務處採購。

答：鋼軌焊接方式分為電阻火花焊接、瓦斯壓接、鋁熱劑焊接等，其中又以鋁熱劑焊接品質較不易控制，焊接不良易造成路線斷軌，且須加強路線上焊接點之巡查，故如施工許可現場以焊接品質較佳及安全方式施作焊接。因為鋁熱焊接非唯一鋼軌焊接方式、國內市場小、且藥劑品質不易控制等因素，熱劑焊接藥劑採購案本局公告8次皆無廠商投標，目前以簽准限制性招標方式辦理，直接邀請廠商辦理比價。

三、絕緣接頭夾膠藥劑品質不良及短缺，請改進並採購補充。

答：本局夾膠絕緣接頭採購係以本局訂定之規範辦理採購，材料交貨後，需現場抽樣組裝，並送財團法人全國認證基金會(TAF)認可之實驗室辦理電器阻抗試驗、抗壓強度測試、滾動衝擊載重試驗，且需符合規範要求標準，魚尾鈹及絕緣層不得有明顯之破壞。目前夾膠絕緣接頭購案刻正辦理驗收。現場反應夾膠易剝落情形，將瞭解如屬規範原因，將加強規範之修訂。

四、手持砸道機，雖已購買18部試用，然緩不濟急，請工務處採購目前道班現有的捷克森砸道機來應急。

答：考量現場道班人員作業的機動性及安全，本處104年試辦單機型手持砸道機18台，經現場反應良好，將持續於105年續採

購90台。並規劃以道班同仁每2人使用1台單機型手提砸道機，預計總採購金額達新台幣約9,500萬，將分年採購。惟現場砸道機數量型式將依各工務段評估需求每年提報工務處採購。

五、公務機車已發放道班，工務處是否有計畫性的針對機車使用年限，做汰舊換新計畫。

答：公務機車之採購，因考量各段所轄區域不同，故仍由各段自行依現況辦理。由所轄各工務段以台灣銀行共同供應契約直接上網訂購，每年各段約可更新10台。另機車購置已於各工務段會議宣導以現場道班同仁汰換優先，後再以分駐所，段(隊)。機車使用年限目前主計總處訂定為3年，目前汰換方式皆由各工務段自行依現況評估。現場同仁夜間施工養護後體力、視線皆不佳，故仍以推動乘坐工程車輛出勤為優先。

六、養路機械化進度如何？請說明。

答：工務處為減輕現場人員養路作業，正推動養路機械化，目前104年採購大型砸道車2部(預算1億8仟萬)，中型砸道車5部(預算2億5仟萬，工程維修車2部(預算4仟萬)，因大型機具採購金額高，故將持續推動分年採購，以各工務段1部大型1部中型砸道車為目標。軌道檢查車EM120採購案已決標，並推動路線機車查道。另各式小型機具亦分年辦理汰舊換新。

七、圍籬施作應將工電施工業務考量列入。

答：有關全線圍籬1案，本處所轄各工務段在設計時已在適當位置，設置大門並上鎖，可供本局各單位施作進出。

八、工作雨衣建議能朝透氣品質來考量。

答：本處一般個人防護具之塑膠雨衣，已依本局104年5月29日鐵工管字第1040018093號函授權各段(隊)自行採購，各段(隊)可依現場實際需求，逕自採購所需品質雨衣。

九、夜間機車查道的日程安排，現場員工基於安全考量，希望能於星期一晚間辦理，請工務處研議。

答：有關各工務段從104年7月起以工程維修車試辦夜間巡查路線，因目前尚屬試辦期，試辦3個月後，本處會召集各段開會研議，屆時會將尤代表之建議：「希望於星期一晚間查道」納入議程中討論。

吳代表長智發言：

一、手持砸道機在年度預算數與採購實計數為何不符合？請說明。

答：單機式手提砸道機依局內預算作業規定於102年提報104年採購，提採購數量為36台，因局內預算審查係為整體考量，故刪減為18台，本處亦於104年完成採購並分發予各段試用，因不知此單機型於現場使用情況可否減輕道班同仁施作，故僅採購18台。反應良好後，將持續辦理分年採購。

二、軌道穩定度提高與增設慢行有關？請說明解疑。

答：有關會議中本處處長表示目前路線穩定度提高1節，係指臺北工務段近期內刻正辦理鋪設UIC60道岔工程、抽換UIC60鋼軌及長軌化工程，前述之工程可強化軌道結構並提高軌道穩定度與乘車舒適感。該用意皆是期能提高軌道穩定度及行車安全與增設慢行處所無關。

三、圍籬設置是否依規定應巡查，是否遭受破壞？建請查明。

答：本處各工務段除目前正試辦夜間巡查路線外，另外亦會安排搭乘機車巡查路線，如發生圍籬或軌道設備遭受破壞，均會通報予施工室辦理補修，本處亦會在相關會議中宣導並落實通報處理工作，以維行車安全。

四、工務處及所屬人員編制2,788人預算2,148人實計1,971人尚缺177人，104年特考數75人、還缺102人怎麼補？

答：（一）截至104年5月底本處預算員額尚缺員177人，係包含正式職員93人及臨時職員84人，其中正式職員之缺額已於104年鐵路特考及高普考共提缺75人，其餘18名正式職員缺額係為副工程司及幫工程司等職務，為本處俟業務需要辦理陞遷主管人員時運用。

9 （二）有關本處預算員額尚有臨時職員84名(即基服員)可運用亦為本處極力想招募用以補充之基層人力，謝謝各位代表關切，希望各位代表協助本處儘力促成招考基服員。本處於103年7月臺中工務段2名龍井道班之同仁於路線進行養護作業時，遭自強號撞斃之工安事故發生後，即積極辦理相關招募基服員之行政作業，104年1月初即簽局奉准招募宜花東各9名及北工段3名計

30人基服員，惟礙於臺鐵工會推動工種整併方案，希望本處暫緩招募俟整併案完成後再辦理，故本處招募計劃全部擱置。據了解，該工種整併案，本局於104年5月14日以從業人員管理要點報送交通部後，應交通部要求，本局人事室復於104年7月2日再以營運人員管理辦法再陳報交通部。據查，此方案由要點改為辦法後，必須送至行政院審核，曠日費時，此方案通過時間勢必將遙遙無期，因此，建請貴代表協助儘力促成本處招考基服員1案，以儘速補充本處道班人力缺口。

鍾代表雲章發言：

一、為因應人力不足，目前養路作業如何執行？

答：目前本處各工務段養路作業，以併班方式執行，以因應人力不足情況，惟亦常發生指揮權歸屬問題，故本處刻正研議恢復各工務段以往編制內設有「監工」1職，並爭取給予工作津貼，以貴酬相符並由監工統一指揮調度。

二、平溪線十分站月台改建，道班房是否一併列入改建。

答：本處所屬宜蘭工務段未提出相關需求，故無是項規劃。

參、上次會議紀錄確認：確認通過。

肆、討論提案：（無）。

伍、歷次會議未結案辦理情形：（如附件）

陸、局勞資建議事項追蹤辦理情形：

一、新富站是否列入10月改點計畫內。

運務處說明：

104年6月15日局長主持之「104年年度時刻調整策略小組第1次會議」，新富站暫定105年3月啟用，今年時刻調整時先行預留啟用後行點。

二、工程維修車司機屬專業性質於正線執勤時，如不幸發生事故，都是以公共危險罪起訴或行政處分，基於權益平衡，請工務處正視工程維修車司機該有的福利。

工務處說明：

目前本處依據鐵路工會臺中分會第12屆第4次理事會議提案，

簽局將「個人無責任事故獎勵規定中，每一工作日計1.0工作點，修正為每一工作日計1.5工作點。」。本案兩次會辦行保會、勞安室、人事室及主計室後，超過辦理期限。經銷號後，再行重新發文，目前會辦主計室中，後續視本案簽辦狀況，再研議工程維修車司機員比照機務司機員，將個人無責任事故每一工作日工作點由1.0點改為2.0點。

- 三、連續假日及春節連假期間，如遇星期日員工出勤，都是以補休方式，請教工務處是否能於連續假日之星期日出勤時，能否改以加發工資一天？

工務處說明：

本案經洽人事室回覆：連續假日之星期日出勤時，能否改以加發工資一天乙節，查勞動基準法第36條：「勞工每7日中至少應有1日之休息，作為例假。」其性質與紀念日、節日及補假日均不同。本處日班制或夜班制同仁係依日曆表出勤，其例假日為日曆表之週日，爰倘因業務需要於週日出勤者，應以「調整例假」方式辦理，至國定假日適逢週日並於次日上班日(星期一)補假時，前開人員因業務需要出勤者，則得依加發工資或補休方式辦理。

- 四、富岡基地的消防系統是否有問題？幾乎每天動不動就廣播火災火災，還會自動灑水，設備也有被淋水的。工場有必要用到這種系統？建議儘速改善。

專案工程處說明：

(一) 本案依消防法中之丙類第二目場所設置。

(二) 專案工程處與臺北機廠已於104年5月5日召開「臺北機廠遷建設計畫-富岡基地消防設備作動檢討改善會議」，目前依會議結論辦理，預估7月底完成測試作業再由專案工程處提分析報告後再召開會議檢討。

- 五、隧道內的各號誌、標誌、標示、公里標等建請定期檢視清潔，讓司機員能清楚明確快速辨視，以維行車安全。

電務處說明：

隧道內的各號誌機及標誌機接近標誌為本處所屬設備，設備之清潔保養為每月施作1次，本處已要求各段確實做好清潔保

養工作。

六、依據鐵人二字第104000597B號函示，於任一年度內6月9日至12月31日止的這段期間到路滿40年的員工，由於不及於該年度鐵路節接受表揚，不應以已退休而忽視其權益，建議應於次年之鐵路節，將其請回表彰榮譽以免有失公允。

人事室說明：

建議先予錄案，俟通盤檢討資深人員表揚規定後，提明(106)年度鐵路節第一次籌備會討論決議。

七、鐵路工會擬取消餐旅及貨運兩業別的地區勞資會勞方代表，但為維護該等人員權益，建請自本局第11屆局勞資會議起，勞方代表人數增加餐旅及貨運各1席代表之可行性？

人事室說明：

(一) 查餐旅及貨運兩業別的勞資會議，是依據「勞資會議實施辦法」第1條「本辦法依勞動基準法第八十三條規定訂定之」。與第2條「事業單位應依本辦法規定舉辦勞資會議」辦理。

(二) 餐旅及貨運兩服務總所，分別依據「交通部臺灣鐵路管理局餐旅服務總所組織條例」及「交通部臺灣鐵路管理局貨運服務總所組織條例」等2法分別設置，並非本局分支機構，更非本局地區性單位。其勞資會議報告與討論之事項，不宜納入本局勞資會議。

(三) 基於依法行政之原理，倘貴會認以餐旅及貨運兩業別的勞資會議可併入本局勞資會議，建請貴會函請勞動部修訂勞動基準法第八十三條及其相關辦法，以利本局及餐旅、貨運兩服務總所遵照辦理。

八、路局各單位人力缺乏，多年來路局皆無法對人力部分有所突破，致使各單位就執行面而言窒礙難行無法落實，就此人事室身為重要幕僚單位，是否有對人力規劃政策，應用做一詳實擬定。

人事室說明：

本局近年業務大幅成長，配合政府政策持續興建捷運化車站，陸續購置新型車輛增開班次，提高行駛密度以滿足旅客需求。

103年6月28日花東鐵路電氣化後，花東地區鐵路電務設備、電氣化里程數及養護里程數增加，各單位均反應人力不足，本局刻推動下列作為以資因應：

- (一) 覈實調查退離人數提報特考缺額，並持續辦理特考補足人力為使人力符合業務需求，提前調查各單位屆退及與預估離退人數準確契合提報鐵路特考職缺數以茲因應，未來亦將持續辦理特考補足退離人力。
- (二) 依「5年人力進用計畫」請增人力自高鐵通車以來近年業務大幅成長，現有人力已無法因應新增業務，本局經檢視運、工、機、電等核心業務成長情形，陳報行政院本局「5年人力進用計畫」，爭取1,318名人力。目前花東急需人力132人已奉行政院核增111人，不足額部分將持續爭取。
- (三) 加強新進人員訓練，降低技術斷層鐵路特考新進人員實務訓練原分為專業研習及實務訓練二階段，自103年起配合政策特考新進人員改為不佔缺實務訓練分為基礎研習（2週）、專業技能訓練（2週）、實地操作訓練（3個月），以達訓、用合一之目的，其訓練目的說明如下：
 - 1、基礎研習：學習通識課程，加強對臺鐵局願景及組織之認同感，體認並力行「安全、準確、服務、創新」之核心價值。
 - 2、專業技能：瞭解主管單位之整體業務性質，集中教導各項工作標準作業程序，充實專業知識與技能。
 - 3、實地操作：以做中學師徒制方式，由輔導員帶領錄取人員實際學習各項工作技能。

九、有關本局104年4月22日鐵人二字第1040012947號函說明事項三、另本局因業務性質特殊，每年陳報交通部同意部分現場工作人員免實施強制休假；惟該等人員「倘經服務單位主管同意，」得依本局98年9月1日鐵人二字第0980022805號函之相關規定選擇恢復實施強制休假。條文內：惟該等人員「倘經服務單位主管同意，」應修正為：惟該等人員「提出依法休假時，」。

第3次勞資會議主席裁示：

由人事室卓副主任有章與運務處彭副處長明光親赴宜蘭運務段溝通，下次會議說明溝通情形。

本（4）次勞資會議人事室卓副主任有章與運務處彭副處長明光說明溝通情形：

宜蘭運務段瑞芳站員工請假情形實地會勘訪談結果：

一、時間：104年7月17日下午1：30分。

二、參加人員：本局運務處彭明光副處長、本局人事室卓有章副主任、宜蘭運務段蘇讚坤視察、宜蘭運務段人事室羅錫波主任、瑞芳站黃聰賢站長。

三、會勘訪談結果：

（一）宜蘭運務段瑞芳站除本站外，另轄管平溪線及深澳線雙支線，目前員工人數39名（含平溪線8名），另有部分工時人員5名（含平溪線2名）及月台保全2名。

✓（二）瑞芳站站長表示，為應行車安全、站務工作及服務旅客需要，車站現場維持相當人力實有其必要性，是以員工請休假，經員工全部簽名同意核假原則，係依一個月前當日請假申請先後順序予以排定，若員工們選定相同日期請假時，採主管及員工互相協調請假日期，雙方皆同意後行之。請假同仁如有疑義，仍可直接向站長反應。

（三）近年來員工請假從事醫療保健或休閒旅遊需求激增，且新進員工不斷反映不參與輪三班制工作，本段囿於現有人力不足及員工意見，實難兼顧維護旅客權益及滿足員工大量請假需求；惟每日平均准假人數約為1.5人，人力運用捉襟見肘。再者，深澳線自103年1月9日起復駛，宜蘭運務段請增人力6名，但礙於預算，無法增加人力，致人力更形不足。是以在維護員工請假權益並顧及維持車站業務正常運作考量下，宜蘭運務段員工請假均請相關審核主管落實公務人員請假規則之規定，依權責衡酌實際人力調配及業務運作情形核給。

（四）案經訪談彭副處長以臺北運務段多年經驗，及臺中、高雄、花蓮等各運務段均有部分A、B班制，運作相當順遂

人力亦更有效彈性運用之事實，爰建議宜蘭運務段經員工同意（須書面同意），研議推動部分A、B班制讓段、站彈性運用人力，以解員工請假之需求。

四、結束時間：104年7月17日下午15：30分。

本（4）次勞資會議主席裁示：

請各站不能自行訂定請假辦法，有關請假後續情形，再觀察了解。

柒、局勞資會議建議事項：

- 一、工務監工員是個有名無實的職務，現在是助理工務員，監工大都是現場領班升遷而來，雖然是升遷其實所得薪資卻比領班還少，少領班加給，而責任加重，請工務處針對監工員的福利薪資加以研議。
- 二、各站內列車停車標設定標準如何？(各型車及車序牌規格及設定位置)
- 三、南港—汐科站間西正線15公里500公尺(中性區間後)，地上感應子拍發電報告知故障(12426、12370)已久，建請儘速改善，以利行車。
- 四、臺鐵會員購票集點不分網路、現場可累積點數，換免費車票，經查現有規定並未有本局員工不得加入臺鐵會員，而員工(如窗口售票人員)加入臺鐵會員購票集點後，卻遭質疑利用職務之便，行使不當得利，甚至本局員工眷屬連帶均被本局政風室調查。建請應訂定相關辦法，日後員工如有違反之實，再行懲處較為妥當。
- 五、機檢段員工反映，請貴處重新修訂(交通部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獎金)非上班人員(休班人員)奉命出勤搶修加薪一日，事後補休另給予搶修獎金1,000元以資鼓勵。但上班人員上班中奉命出勤搶修，超過下班時間只可請領延長工時工資，這是不公平的，影響管理單位搶修人力應用，超過下班時間繼續搶修員工也應給予搶修獎金1,000元，以鼓勵員工願意配合搶修。
- 六、彰化地區勞資會議080903號提案，因二水站第二月台現有長度250公尺，停靠P-P自強號時因月台長度不夠，需延長50公

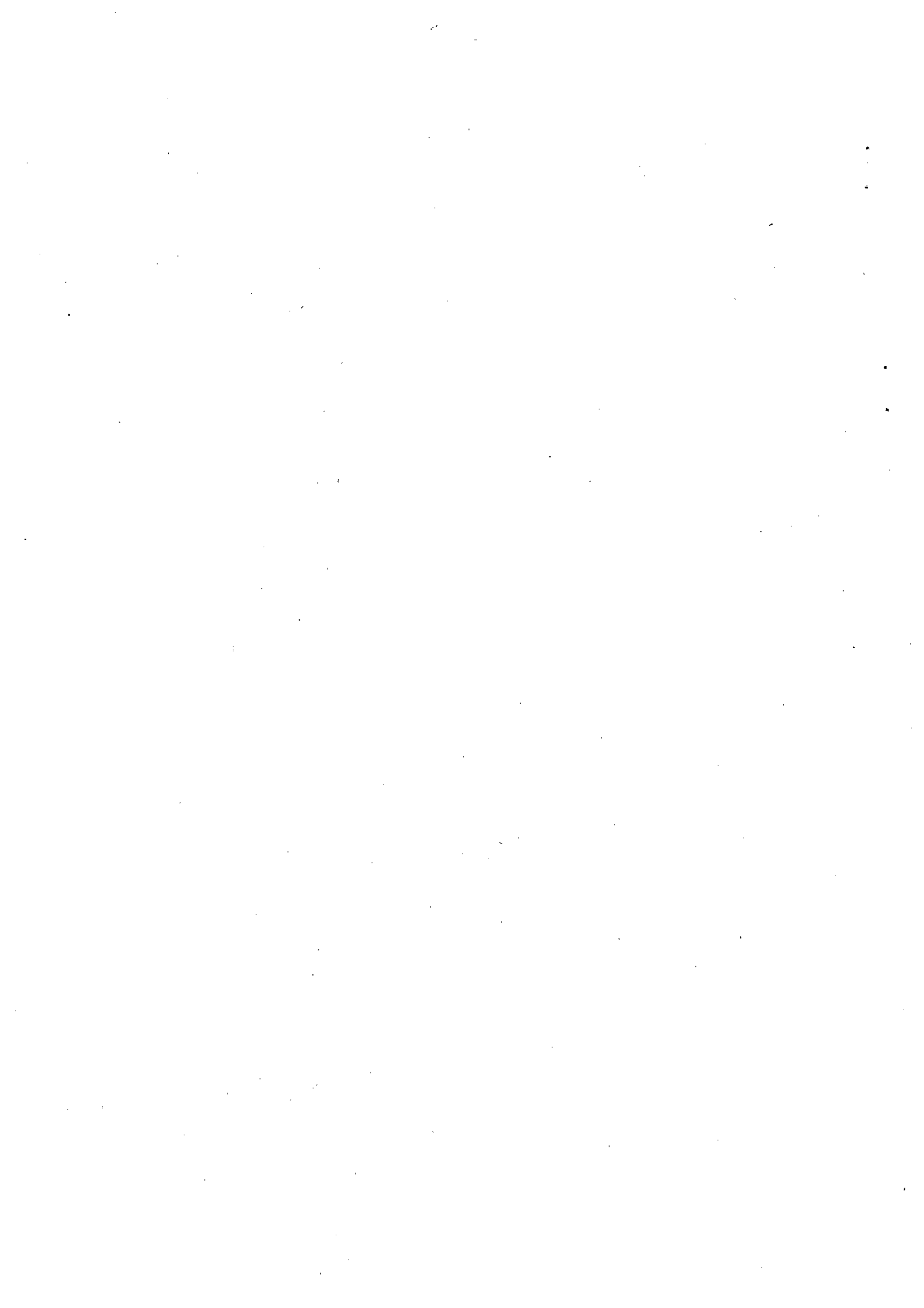
尺以利旅客上下車及行車安全。該地區勞資會議從100年立案至今年多未施作。請路局主政督促運、工二處協調預算經費施作，以利行車安全。

七、支線工作班及乘務人員管理，應是由就近的車班來管理，也讓該地區員工(乘務員)能於就近車班服務，這是管理者責任，如平溪線-乘務工作班及乘務人員由基隆車班負責值乘管理。沙崙支線-乘務工作班及人員管理由距離較遠的高雄車班來負責值乘管理，本末倒置。應連人帶班移置嘉義車班，以利管理及人力應用，讓員工不用舟車勞累之苦。

捌、下次會議開會日期訂於本(104)年8月18日，輪由電務處做業務報告，並請張代表明煌擔任主席。

玖、主席結論：今天會議到此結束，謝謝各位。

拾、散會：15點整。



臺灣鐵路管理局第 9、10 屆勞資會議追蹤議案處理情形 (附件)

案號	案由	說明	執行情形	決議
93401	<p>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。</p>	<p>104.6.16 10 屆 3 次會議工會意見： 一、105 年 1 月建議達到 869 人：編制員額 790 人乘以 10%(預備人力如公傷、病假、懷孕、留職停薪等)所以總人數應 869 人。 二、各車班人力及預備人力請運務處重新檢討人力配置。</p> <p>104.7.23 10 屆 4 次會議工會意見：預備人力必須有時程補足及調整。</p>	<p>104.6.16 10 屆 3 次會議運務處說明：運務處各運務段乘務人力配置(含編制及預算員額)、實際人力及缺額(無法實際乘務人數，預估退休人數)、儲備人力狀況，詳如附件。預估至 35 期運輸班結訓(105 年 1 月)可補足不足人力。</p> <p>104.7.23 10 屆 4 次會議運務處說明：有關勞方代表建議編制員額 790 人乘以 10%達 869 人 1 案，本處已積極辦理請增員額中，又各運務段乘務人力配置(含編制及預算員額)、實際人力及缺額(無法實際乘務人數，預估退休人數)、儲備人力狀況，詳如附表。預估至今年 12 月上旬 35 期運輸班結訓可補足不足人力。</p>	<p>10 屆 3 次：繼續追蹤。</p> <p>10 屆 4 次：繼續追蹤。</p>

追蹤議案 93401 號：

【說明】有關勞方代表建議編制員額 790 人乘以 10% 達 869 人 1 案，本處已積極辦理請增員額中，又各運務段乘務人力配置(含編制及預算員額)、實際人力及缺額(無法實際乘務人數，預估退休人數)、儲備人力狀況，詳如附表。預估至今年 12 月上旬 35 期運輸班結訓可補足不足人力。

附表

單位	編制員額	預算員額	實際乘務人數	無實際乘務人數 (公傷、病假、懷孕、留職停薪等)	預估退休乘務人數(至 104 年底)	儲備人力		
						33 期運輸班結訓人數 (104 年 4 月結訓)	34 期運輸班受訓人數 (104 年 8 月結訓)	35 期運輸班調訓人數 (104 年 12 月結訓)
台北運務段	247	247	224	20	10	9	15	20
台中運務段	137	137	125	4	12	3	12	6
高雄運務段	235	235	217	8	23	9	14	15
宜蘭運務段	85	85	80	3	4	8	11	17
花蓮運務段	86	86	68	3	7	9	7	12
合計	790	790	714	38	56	38	59	70