

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 3 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 9 月 22 日（星期四）9 時至 15 時 8 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 李委員昆澤

主席：出席委員已足法定人數，現在開會，進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 2 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 9 月 21 日（星期三）上午 9 時 9 分至 12 時 48 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬 劉權豪 李昆澤 葉宜津 趙正宇 林俊憲
鄭天財 Sra · Kacaw 蕭美琴 簡東明 Uliw · Qaljupayare 陳素月 李鴻鈞
陳雪生 顏寬恒

委員出席 15 人

列席委員：徐永明 黃偉哲 段宜康 邱議瑩 管碧玲 林岱樺 賴士葆 劉世芳
廖國棟 Sufin · Siluko 吳志揚 吳思瑤 盧秀燕 張麗善 林德福 邱志偉
陳明文 王惠美 蔣乃辛 孔文吉 蔡易餘 郭正亮 呂玉玲 何欣純
周陳秀霞 陳賴素美 周春米 鍾佳濱 江啟臣 羅明才

委員列席 29 人

列席官員：行政院公共工程委員會 主任委員 吳宏謀
副主任委員 顏久榮
副主任委員 高福堯
主任秘書 蘇明通
企劃處 處 長 陳尤佳
技術處 處 長 徐景文
工程管理處 處 長 何育興
採購申訴審議委員會 執行秘書 黃淑嬌
工程技術鑑定委員會 執行秘書 連振賢
中央採購稽核小組 執行秘書 蕭家興
秘書處 代理處長 張文富
法規委員會 執行秘書 張明珠
人事室 代理主任 蔡富雄

主計室 主任 林佳欣

主席：李召集委員昆澤

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀錄：簡任秘書 李美珠 研究員 游亦安 簡任編審 陳淑玫

科長 黃彩鳳 專員 鄧可容 薦任科員 黃嫻瑜

薦任科員 郭佳勳

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

邀請行政院公共工程委員會主任委員吳宏謀列席報告業務概況，並備質詢。

（本次會議由行政院公共工程委員會主任委員吳宏謀報告後，計有委員鄭寶清、陳歐珀、鄭運鵬、劉權豪、李昆澤、段宜康、趙正宇、鄭天財、林俊憲、蕭美琴、簡東明、陳素月、李鴻鈞、葉宜津及鍾佳濱等 15 人提出質詢，均經行政院公共工程委員會主任委員吳宏謀及相關人員分別予以答復；委員顏寬恒所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請行政院公共工程委員會儘速以書面答復。

通過臨時提案 1 項：

一、有鑑於公共工程委員會從民國 93 年起採用「工程施工查核制度」，查核成績按優、甲、乙、丙四級；另外又於民國 103 年起推動「公共工程施工廠商履約情形計分要點」，依計分成績區分廠商為優良、普通及待加強三種。然而不論是否丙等或是待加強廠商，往往都不影響後續投標的資格。導致這項兩種制度未能彰顯功效，是以建請公共工程委員會針對「工程施工查核制度」及「公共工程施工廠商履約情形計分要點」於半年內提出相關配套方案，針對施工品質不佳或是列為待加強廠商等，應日後投標限制或是若干處分。

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭天財 李昆澤

散會

主席：繼續報告。

邀請交通部就「臺灣鐵路管理局合理人力分配暨員工權益檢討」列席報告，並備質詢。

主席：請交通部王次長報告。

王次長國材：主席、各位委員。今天應邀至貴委員會就「臺灣鐵路管理局合理人力分配暨員工權益檢討」進行報告，並聆聽各位委員指教，希望經過各位委員指教後我們能有一些改善。

臺鐵局成立迄今已 129 年，過去在臺灣扮演一個非常重要、骨幹運輸的角色，不斷配合政府各項政策加開班次以服務廣大民眾，同時也提供平價的費率及可靠的運輸，對於偏遠地區的運輸，基於照顧偏遠地區的民眾，我們都有加開班次。過去這段時間包括觀光、通勤、通學等，臺鐵成為銜接全臺多元載具以達無縫運輸之關鍵樞紐，我們花了很多力氣在做這部分。

臺鐵局在業務量日增的狀況下，我們發現因為業務成長，所需的人力是不足的，所以目前我們也在檢討，希望能確保、兼顧員工的權益與民眾搭車的權益。

此外，我們也知道有人力短缺、員工過勞的問題，合理津貼的發放也是不足的，交通部也責成臺鐵在合理的條件下全力改善這個問題，希望整個臺鐵的營運能夠永續，員工也會在最大的休息、福利之下，盡力進行整個臺鐵的輸運工作。

有關報告詳細內容，稍後請臺鐵局鹿代理局長向各位委員做報告，敬請委員惠予支持與指教，謝謝！

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。繼續請臺鐵局鹿代理局長報告。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。

壹、臺灣鐵路管理局合理人力分配

一、現況分析

臺鐵為傳統鐵路，屬勞力密集行業，以環島路網及車站位置等利基，執行政府運輸政策，強化中、短程運輸市場，為服務旅客持續增開班次、增加車站數，並積極拓展鐵道觀光及異業結盟等新業務，然預算員額自 88 年的 18,750 人減至 103 年的 14,169 人（不含森鐵），減幅達 24.44%（詳如表 1）。嗣於 103 年員額評鑑，經專家學者至現場實地訪視，臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）確有人力不足情形，爰經臺鐵局業務單位審慎評估新增業務所需人力，提出臺鐵局未來人力進用計畫，共需請增 1,318 人（詳如表 2）。

表 1: 臺鐵局員額及人力消長情形一覽表

| | 97 年 | 98 年 | 99 年 | 100 年 | 101 年 | 102 年 | 103 年 | 104 年 | 105 年 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 預算員額 | 14,172 | 14,171 | 14,170 | 14,169 | 14,169 | 14,169 | 14,169 | 14,280 | 14,548 |
| 現有員額 | 13,494 | 13,473 | 13,603 | 13,794 | 13,860 | 13,916 | 13,801 | 13,557 | 13,233 |
| 新進人數 | 904 | 452 | 790 | 940 | 827 | 832 | 396 | 1031 | 402 |
| 離職人數 | 135 | 78 | 109 | 131 | 238 | 206 | 194 | 291 | 238 |
| 退休人數 | 332 | 373 | 466 | 586 | 505 | 621 | 608 | 765 | 654 |
| 缺額 | 678 | 698 | 567 | 375 | 309 | 253 | 368 | 723 | 1,315 |

註：

1. 臺鐵局正式職員編制員額為 16,330 人；本表員額及人數係包含正式職員、臨時職員、正式工員、臨時工員 4 類。
2. 本表員額不包括臺鐵局協助阿里山森林鐵路營運奉行政院核增之員額。
3. 104 年奉核增 111 人預算員額、105 年奉核增 268 人預算員額，計 379 人。

表 2: 臺鐵局未來人力進用計畫所需核心業務人力一覽表

| | 核心業務人力 | 未來人力需求 | | | | | | | 小計 |
|----|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 103 年 | 104 年 | 105 年 | 106 年 | 107 年 | 108 年 | 109 年 | |
| 運務 | 站務人力 乘務人力 | 192 | 35 | 71 | | | | | 298 |
| 工務 | 路線養護人力 (道班人力) | 263 | | | | | | | 263 |
| 機務 | 機班人力 檢修人力 | 428 | | | | | | | 428 |
| 電務 | 電力、電訊、 號誌維修人力 | 63 | 54 | 16 | | 133 | 29 | 34 | 329 |
| 總計 | | 946 | 89 | 87 | 0 | 133 | 29 | 34 | 1,318 |

另臺鐵局自 97 年至 105 年運、工、機、電四大業務單位退休人數高達 4,665 人（詳如表 3），超過總員工人數三分之一（ $4,665/13,233=35.3\%$ ），且多為現場基層人員，恐造成人力及技術斷層，為及時因應，自 97 年起每年舉辦鐵路特考，以遞補退休（離）人員所遺職缺；惟人員流失率仍將近 3 成（28%），其中錄取人員流失原因主要為與高普考重榜，且臺鐵局工作性質多需輪三班制或是現場基層工作日曬雨淋，與考生預期之正常班及一般行政工作落差甚大，以致留才不易，爰此，臺鐵局於考試簡章敘明工作屬性與輪班方式，以期吸引熱愛鐵路之新進人員，並於報到後安排完整三階段訓練（局訓、處訓、段訓），由資深員工傳授技術與經驗分享，協助新進同仁進入工作狀態，以期銜接人力與技術。

表 3: 臺鐵 97~105 年運、工、機、電 4 處退休人數統計表

| 年度別 | 97 年 | 98 年 | 99 年 | 100 年 | 101 年 | 102 年 | 103 年 | 104 年 | 105 年 |
|-------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 服務部門 | | | | | | | | | |
| 運務 | 100 | 115 | 163 | 228 | 194 | 194 | 220 | 272 | 270 |
| 機務 | 108 | 122 | 153 | 217 | 161 | 228 | 226 | 278 | 260 |
| 工務及電務 | 103 | 108 | 119 | 114 | 112 | 161 | 124 | 172 | 143 |
| 合計 | 311 | 345 | 435 | 559 | 467 | 583 | 570 | 722 | 673 |

二、業務成長及人力請增情形

臺鐵局積極謀求轉型，推動臺鐵捷運化、鐵道觀光、郵輪式列車等，旅客人數持續攀升，客運收入更在 21 年來迄未調整票價情況下，超越高鐵通車前之水準，近年仍持續成長，屢創新高；102 年普悠瑪列車投入營運，大幅縮短行車時間並提升北迴線（臺北—花蓮間）運能，自 97 年起至 104 年旅客總人數成長 30%，營業收入成長 30%；車站數自 217 站成長至 226 站，每日平均開行客貨列次成長 10%（詳如表 4）。臺鐵局將持續強化基礎設施、建構優質車隊、營造無障礙及友善之運輸環境、推動無縫運輸、提供多元及客製化服務，並加強行銷推廣，以提升運輸競爭力及服務品質。

表 4:臺鐵局 97 年與 104 年旅客總人次、營業收入、車站數及每日平均開行客貨列次比較表

| 年份 | 旅客總人次 | 營業收入 | 車站數 | 每日平均開行客貨列次 |
|-----------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| 97 年 | 約 1.78 億 | 約 141 億元 | 217 站 | 1,114 次 |
| 104 年 | 約 2.32 億 | 約 183 億元 | 226 站 | 1,226 次 |
| 比較 | 成長 30% | 成長 30% | 成長 4.1% | 成長 10% |

依據臺鐵局未來人力進用計畫，為應臺鐵花東電氣化通車業務需要，並維護行車安全及穩定性，104 年行政院核增 111 人；另配合潮州基地成立與新竹機務段搬遷富岡基地等業務急需，105 年行政院分別核增 153 人及 115 人，共 268 人。臺鐵局對於未來人力進用計畫需增預算員額 1,318 人之不足數，將持續請增；並啟動勞資協談就現行勞動條件改變等因素，依運、工、機、電等不同業別重新檢討。

貳、員工權益檢討

一、人力短缺請盡速補足，減輕員工負擔

行政院已於 104、105 年核增 379 人預算員額，臺鐵局於 106 年將持續請增員額。同時為強化軌道維養，提供安全養護時間，規劃於本（105）年 10 月 20 日年度改點，實施列車減班措施，以期有效紓解乘務人力短缺問題（詳如表 5）。

表 5:停駛或截短客、貨列車一覽表

| 日期 | 旅客列車(含客迴) | | 貨物列車 | | 小計 |
|---------|-----------|----|------|----|-----|
| | | | 停駛 | | |
| 8 月 1 日 | 0 | | 停駛 | 12 | 25 |
| | | | 改不定期 | 13 | |
| 9 月份 | 停駛 | 6 | 改不定期 | 8 | 16 |
| | 截短 | 2 | | | |
| 10 月改點 | 停駛 | 40 | 改不定期 | 14 | 100 |
| | 截短 | 46 | | | |
| 小計 | 94 | | 47 | | 141 |

註：減班前，客車每日開行 1,025 列次，貨車 202 列次。

另臺鐵局 105 年鐵路特考提列正額錄取名額 1,160 名，增額錄取名額 484 名，共計提報 1,644 名，未來仍將持續辦理鐵路特考。且為能及時補足人力，臺鐵局於考選部 105 年 7 月 15 日召開「研商考選部 106 年度舉辦各種考試期日計畫表會議」，會中建議考選部研議鐵路特考 1 年辦理 2 次之可行性，以應用人需求。

二、改善員工待遇，提振工作士氣

臺鐵局刻正積極研議營運獎金併入專業加給、調整乘務旅費、增加夜間輪勤人員夜點費、危險津貼等各項改善待遇方案，希能提振員工工作士氣。

三、重新檢討排班方式，避免員工過勞

為因應勞動基準法修訂及兼顧同仁輪班意願，臺鐵局已成立輪勤輪班改進小組，邀集各運務段人事主任、車站同仁等，針對車站輪班之排班方式、工作時間、延長工時、休息時間、休假等勞動條件之擬定，共同討論並精算調整排班方式所需人力及經費，該小組已於本年 9 月 10 日召開第一次會議，預計於 3 個月內研議具體方案並落實執行。另針對機務司機員訴求人力不足，應減開成效不佳的「蚊子列車」「紅眼列車」避免過勞，讓司機員有充足的預備人力，以因應臨時同仁請假。臺鐵局業於本年 8 月 17 至 19 日及 9 月 7 至 9 日邀集機班代表召開 2 次工時協商會議，業已獲得初步共識，預計 10 月再召開司機員人力及排班方式做統合性檢討研商，以期維護同仁身心健康。

四、依勞動基準法規定，核發延時工資

臺鐵業務性質為大眾運輸服務業，為強化最高運輸安全暨提供優質服務，全體員工均不分日夜 24 小時戮力以赴，更屬勞力密集事業，所有工作環節均需調配人力，方可保障運輸安全，維護乘客行旅舒適，對於臺鐵局三班制輪勤輪休人員之排班與加班費及延長工時工資核發方式，業經勞資協商明訂於臺鐵局工作規則，且報經當地主管機關臺北市政府核備，另自本（105）年

1 月 1 日起勞動基準法修訂為勞工正常工作時間每週不得超過 40 小時，現行三班制人員之排班及延長工時工資核發亦經臺北市政府勞動局 105 年 7 月 14 日北市勞動字第 10513222101 號函復，符合勞動基準法規定。惟為兼顧同仁工作、健康與及合理休假權益需求，臺鐵局已成立專案小組，希廣納員工意見，改進現行輪班制度。

五、改善備勤寄宿舍環境，維護員工健康

臺鐵局為提升乘務備勤宿舍衛生品質，已於本（105）年 8 月 24 日起提供衛生紙、洗髮精及沐浴乳。並針對乘務人員備勤室各項軟、硬體設施進行改善與更新，105 年度已執行約 2,300 萬元，未來將持續逐年編列預算改善。

參、結語

員工是臺鐵局最大的資產，員工有健康的工作環境，才有安全的運輸條件，為員工爭取應有的權益及合理的待遇，是臺鐵局的責任，因此臺鐵局將在法規容許之範圍內極力爭取，敬請各位委員予以支持。

以上報告，敬請各位委員不吝指教。謝謝。

主席：請勞動部勞動條件及就業平等司黃副司長報告。

黃副司長維琛：主席、各位委員。今天 大院召開交通委員會全體委員會議，邀請交通部就「臺灣鐵路管理局合理人力分配暨員工權益檢討」提出報告，本部能有機會應邀列席作口頭報告，並得親聆各位委員的指正與建議，深感榮幸。本部對於「臺灣鐵路管理局合理人力分配暨員工權益檢討」之報告如下：

臺灣鐵路管理局為適用勞動基準法之事業單位，其所僱用之勞工，各該勞動條件均不得低於該法規定；至其退休事項，則適用勞動基準法或勞工退休金條例之退休金制度。惟各該事業單位公務員兼具勞工身分者（僅指依各項公務員人事法令任用、派用、聘用、遴用者），依勞動基準法第 84 條，其有關任（派）免、薪資、獎懲、退休、撫卹及保險（含職業災害）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之規定者，從其規定。

查勞工之工作開始及終止之時間、休息時間、休假、例假、請假及輪班制勞工有關事項，應於勞動契約中約定，勞動基準法施行細則第 7 條定有明文，且其約定不得違反勞動基準法有關規定。

另查勞動基準法第 30 條第 1 項所定法定正常工時自本（105）年 1 月 1 日起修正為每日不得超過 8 小時、每週不得超過 40 小時；同法施行細則第 23 條所定休假日（俗稱國定假日），自本（105）年 6 月 21 日起，回復依 104 年 12 月 9 日修正發布前之條文，為 19 日。前開國定假日規定因較公務人員法令為優，依勞動基準法第 84 條規定，即使是公務員兼具勞工身分者，其國定假日，仍應依勞動基準法相關規定辦理。

再依勞動基準法第 34 條規定：「勞工工作採晝夜輪班制者，其工作班次，每週更換一次。但經勞工同意者不在此限。依前項更換班次時，應給予適當之休息時間。」復依本部 101 年 4 月 11 日勞動 2 字第 1010007825 號函釋意旨，前一日如為夜間工作，次日應使勞工休息至少 8 小時復出勤，始認符勞動基準法第 34 條「應予適當休息」之規定。臺灣鐵路管理局之勞雇雙方雖得

就每日工作時間之起迄及換班事項自行約定，惟其換班之休息時間仍應符合前開規範。

以上報告，請 各位委員指教，並祝主席、各位委員身體健康，萬事如意。謝謝！

主席：今天召開此一專題報告主要是要確保臺鐵員工有足夠的休息時間、確保旅客的安全，同時也要維持大眾運輸的服務，所以今天特別邀請工會理事長及代表來充分表達臺鐵員工的心聲與訴求，在交通委員會透過民主機制的表達，希望能確保、增進勞工權益。在此徵詢各位委員的意見，在進入詢答前，本席先邀請臺鐵工會鍾秘書以及臺鐵產業工會王理事長發言，請問各位，有無異議？（無）無異議。現在先請臺鐵工會鍾秘書發言。

鍾秘書選勳：主席、各位委員。大家好！我是臺鐵工會秘書鍾選勳，今天因為理事長另外有事情而無法到場，所以由我代表向各位做報告。由於我是第一次上台發言，心情難免有點緊張，但我會盡量說得順一點。第一，人力不足、待遇差留不住人。這部分多年來工會一直都在爭取，但是很難獲得政府的重視，今天非常感謝貴委員會主席的重視，希望今天會議的決議能有效促使政府解決臺鐵的相關問題。

近年來特考的新進人員已經將近五、六千人，臺鐵的人員大概有 1 萬 4,000 人，等於快接近半數了，他們的素質也都能夠考上高普考，若以在行政機關工作和在臺鐵工作來做比較，在勞動條件不一樣的情況下，他們會選擇到行政機關工作。

再者，臺鐵的薪資待遇與一般公務人員相比，起薪較低，也沒有一般公務人員的福利，若與國營事業相比，同級也大概差了一、兩萬，在這種福利、待遇、條件之下，員工都待不住，每年新進人員大概有 3 成會流失掉。以前有一句俗語，「嫁給鐵路佬，一年晒半冬」，意思是一個女人嫁給在鐵路上班的男人，只有半年的時間會在家裡，這是早期的情形，以目前來講，我有接獲車長的反映，他們的情況更慘，他們的老婆打電話到單位來反映：我老公怎麼不見了？我的老公到底去哪裡？因為他們都在外地過夜，沒辦法回家。在此情況下，我們希望能夠積極改善人力不足的問題和排班的方式以解決員工的困難。

目前人力不足的現況，我就不在此多作說明，因為事實會證明一切，他們接了許多車班，沒辦法正常休假，行政機關一般公務人員很難體會這些員工心裡的痛，尤其南居北工的員工更難回家，所以希望各位委員能體諒鐵路員工的辛苦，他們因為長期累積下來而造成情緒爆發，所以我們希望藉這個機會讓大家了解臺鐵員工的辛苦。

臺鐵工會長期以來都希望能以和平的方式來解決員工的相關問題，但似乎成效不彰，很多問題並非臺鐵局不願意解決問題，而是卡在上級機關的見解與認知，他們一直把鐵路事業機構當作行政機關來看。也就是說，認為行政機關因為有人請假而少了一個人也沒關係，只要代理一下工作就 OK 了，可是鐵路事業機構並不是如此，若少了一個司機員就沒辦法開車，火車就沒辦法動，於是就壓縮現有人力，導致現有人員的勞動條件愈來愈糟糕，借班借得愈來愈嚴重，疲勞度也愈來愈高，加上有些工作屬於技術性問題，同樣也會壓縮現有人力。我們除了希望能夠補足人力以外，最重要的是如何讓員工願意留下來，方才我有提及，每年考進來的人有 3 成會流失掉，這 3 成流失掉之後，你怎麼補都補不滿。

另外，因為退休制度不穩定而讓現在的中生代都提早離退，大家對這個政府的承諾沒有信心

，不願意再留在這裡了，認為再待下去也沒什麼意義了，這樣會產生兩個嚴重後果，這些人在臺鐵待了這麼多年，技術都非常純熟，若他們提早離退會造成車輛維修、線路維修以及行車運轉之安全顧慮問題。新進人員接受訓練的時間不夠長，其實他們也很害怕，各位可以看到，現在他們幾乎一、兩年就當站長，短期內就當副站長或車長，可是他們根本不會做行車運轉工作，所以心裡非常怕，都來工會反映「我不要下站」，因為這攸關人民的安全，這都是員工的痛。

我們希望臺鐵局和上級機關能夠重視這部分，如何改善這些問題以防止人員流失？包括福利、待遇、建立良好的工作環境，這些勞動條件都是可以改善的，我有提供書面意見供各位委員參考。這裡面有些是大的事情，有些是小的事情，相信大家都念過企業管理，即馬斯洛理論，最簡單的需求，其實有些並不需要花很多錢，只是一個觀念的問題，如果你們能夠基於照顧員工的心態，讓員工願意留下來替這個機關服務，我相信鐵路運輸是非常安全的，謝謝！

主席：繼續請臺鐵產業工會王理事長發言。

王理事長傑：主席、各位委員。本人今天代表產業工會提出一些訴求與陳情。

第一，臺鐵長期的輪班環境是日夜休三班制，這種三班制會讓員工每一天都出現在車站，換算成正常工作時間就是每天工作 8 小時、全年無休。依據台北高等行政法院 103 年簡上字 93 號判決指出，這個方式是違法實施分配工時，再加上 77 年的勞資協議已經不可考，所以剛才提到這是合法勞資協議並經台北市勞工局備查是其實有問題的，因為這個協議已經不見了，所以我們工會主張這個制度已經違法實施將近 30 年，希望能與鐵路局簽訂新的輪班工時團體協約，請他們與我們展開協商。

第二，剛才工會秘書也提到，臺鐵近年來的問題就在於人力不足，基層人員感受最深的就在於待遇很差，導致離職率飆高，我所提供的相關附件一就可看出現在員工數慢慢下降，而旅客數卻大幅成長，導致大家承受的業務量越來越大，每個人做不下去就離職了。待遇也是個很大的問題，剛才秘書提到休假問題，台北站是最大的站，我們有限制規定 3 個月只能請特休一次，特休請不完就發不休假獎金。剛才副局長提到實務訓練部分，雖然有局、處、訓三個訓練，但是訓練期間很短，而且與實務無法銜接。我們常常學的是理論，但下站、下車班後直接要做的是賣票、檢收票或行車運轉工作，這些都要重新學習，但因為人力不足，所以會要求我們必須很快就要上手，可能學個 3 天就要上賣票台賣票，而且自負盈虧，也就是說，如果因為不熟練而賣錯的話，是要自己賠錢的，這都是現場人員會遇到的問題。

第三，因應勞基法修正，臺鐵員工屬於公務人員兼具勞工身分適用勞基法，我們希望回歸單週工作 40 小時以及單日不超過 8 小時之正常工作時數分配，所以我們也提出一個協商版本，請大家參考附件二。

第四，請諸位長官正視人力不足的問題，是來自於環境與待遇之低落，臺鐵的薪資水準，同一級的員工與其他經濟部國營企業相差一、二萬元，尤其又沒有核實補足加班費及夜間津貼，也沒有完整一天的例假供員工休息，所以人力流失情況很嚴重。有關夜間津貼部分，請大家參考附件三，我們有稍微調查各國營企業、高捷、桃捷及私人企業的夜間津貼水準，也就是有在

輪夜班的公司與企業中，只有臺鐵沒有給夜間津貼，這也是我們當初的主要訴求之一。

第五，請考慮讓員工回歸選擇勞保或公保，有自由選擇的方向。考試院在 102 年到 104 年，採不估缺訓練，今年又恢復估缺訓練，這三年間受訓的同仁，包括我在內，我們受訓 4 個月沒有任何公保或勞保，而且這 4 個月也沒有年資與休假可以計入，依據考試院的回函顯示，對於這三年內受訓人員似乎也沒辦法了，好像也不管我們了。

第六，臺鐵局員工是交通資位制，也是公務人員兼具勞工身分，退休制度是屬於勞雇間的勞動條件之一。政府現在進行所謂的年金會議，讓員工無法相信未來制度，提早離退、人才流失，不但讓人力不足，更危及大眾運輸的安全。

工會的存在是為了保障員工的權益，希望國家與委員不要忽視勞工的權益。以上，謝謝。

主席：非常感謝臺鐵工會、臺鐵產業工會派代表到交通委員會忠實的表達臺鐵員工的基本訴求，請議事人員將臺鐵工會、臺鐵產業工會所提書面資料列為公報紀錄之附件。

鍾秘書選動書面資料：

一、請儘速補足人力：

(一)先行同意核准陳前報請增 1,318 員額。

(二)另就目前勞動法令修訂，嚴格保障勞工勞動條件後，再重新核算所需人力陳報部、院核定。

二、儘速研議調整待遇與危險工作、運輸業非正常態樣勞動工作特性各項津貼以及提供相關保障，信守勞雇雙方履行勞動條件義務，以留住人員。

(一)修正交通事業人員任用條例提高起薪點及營運獎金併入專業加給並調升 20%。

(二)鐵路員工得自由選擇加入公保或勞保。

(三)恢復鐵路特考人員估缺訓練。

(四)營運人員要點案業已核定實施，有關餐旅服務總所無資位自僱工友之薪級薪額調整案。

(五)退休金制度乃勞動條件之一，勞資雙方信守勞動條件義務，穩定人心與士氣。

三、減輕員工負擔措施。

(一)整建宿舍供南居北工人員寄宿、減輕員工生活負擔。

(二)取消員工通勤乘車車種限制，以及員工眷屬假日等不得加價搭乘自強號限制。

(三)貨運服務總所理貨工服務年資應併入榮譽乘車證服務年資計算，其他參、比照行政院或前臺灣省政府核定有案之待遇或工資表等規定支薪員工之服務年資亦同。

(四)取消榮譽乘車證學歷限制，均以 38 年為基準。

四、有關輪班制度之爭議，不管是廢止該排班制度或改訂其他輪班方式，在不違法下，勞資雙方合意修改並依法定程序報核即可，臺鐵局應儘速提出版本。

五、以上各點所涉需與工會協商勞工勞動條件部份，請臺鐵局儘速提出相關方案，雙方共同開會協調之。

臺灣鐵路工會 理事長 謝勝明

王理事長傑書面資料：

各位立法委員長官們您們好，本人王傑代表臺灣鐵路產業工會，提出一些訴求和陳情，煩請各位撥空閱讀，不吝指導：

一、台鐵長期的輪班環境：日夜休三班制(一日 8 小時全年無休)，依據台北高等行政法院 103 年簡上字第 93 號判決指出，其違法實施分配工時，以及當時 77 年的勞資協議已經不可考，顯然已經違法實施近 30 年，我們主張：簽訂新的輪班工時團體協約，促請鐵路局與我們展開協商。

二、台鐵近年來人力不足，旅客量大幅成長，員工待遇低落，導致離職率飆高。(詳見附件一)。我們希望能促請檢討 1 萬 4000 多人預算員額，為何永遠都是 1 萬 3000 多人？除了離職率很高是主因，問題就出在工作環境、福利待遇不好，也無額外津貼補償。因此人力流失甚鉅！

三、請考量提高鐵路局員工本俸，或者營運獎金併入專業加給，實質調整薪資結構。本俸部分佐級 17800、員級 19800、高員 25800，前兩者都低於勞基法底薪 22008 元。

三、因應勞基法修正，以及台鐵員工屬於公務人員兼具勞工身分，適用勞動基準法，我們希望回歸單週工作 40 小時，以及單日不超過 8 小時之正常工作時數分配，依照我們提供的輪班版本，促請鐵路局與我們協商。(詳見附件二。)

四、請諸位長官正視人力不足問題，是來自於環境跟待遇之低落，台鐵之薪資水準，同一級的與其他經濟部國營企業相差一兩萬元。尤其又沒有核實補足加班費以及夜間津貼，又無完整一天之例假供員工休息，無怪乎人力流失。(夜間津貼可參照附件三：一般國營事業夜間津貼水準)

五、請考慮讓員工回歸選擇公保或者勞保，有自由選擇之方向。另外關於考試院不佔缺訓練(102~104 年)，在今年恢復佔缺訓練，但是這三年間的同仁受訓 4 個月期間，並無公保或勞保，也無年資跟休假可以計入，煩請督促改善。

六、臺鐵路員工是交通資位制，也是公務人員兼具勞工身份，更是適用勞基法之機構，退休制度是屬於勞雇間勞動條件之一，今政府進行所謂年金會議，讓員工無法相信未來及制度，提早離退，人才流失，不但讓人力更為不足且危及大眾運輸安全，本會在此強烈表達工會的存在是保障會員權益，期盼委員莫忽視勞工權益，真的必要時我們工會會採取一定行動。

20年來重要指標比較

| 項目 | 85年 | 104年 | 成長百分比 | 指標簡述 |
|------------------|-------------|-------------|---------|----------------------------|
| 年客運人數 | 159,438,425 | 232,216,800 | +45.65% | |
| 日客運人數 | 435,624 | 636,210 | +46.05% | |
| 每日每公里平均旅客人數 | 23,041 | 28,807 | +25.03% | 路線已趨飽和 |
| 台鐵員工人數 | 17,700 | 13,557 | -23.41% | 人員精簡4,200人 |
| 局每員工服務旅客數 | 9,008 | 17,129 | +90.16% | 局整體客服量成長 90% |
| 局運務含後勤每員工服務旅客數 | 26,774 | 50,274 | +87.77% | 站務車長客服量增加 88% |
| 每司機員載客量 | 99,649 | 185,773 | +86.43% | 每司機員載客數增加 86% |
| 列車公里 | 36,767,353 | 48,358,402 | +31.53% | 全年各列車共繞4萬圈 |
| 客車公里 | 247,495,067 | 362,421,568 | +46.44% | 全年換算單車廂年繞30萬圈 |
| 局工務含後勤每員工負責客車公里數 | 88,391 | 189,155 | ##### | 養路客服量增加 114% |
| 每公里票價 | 2.27 | 2.27 | | 20年未調漲 |
| 台北-高雄 | 843 | 843 | | 20年未調漲 |
| 物價指數 | 86.31 | 103.65 | ##### | 物價增加 |
| 台北-高雄(運輸指數) | 843 | 1,012 | -169 | 依物價指數，每賣張台北高雄賠 169元 |

| | 中鋼 | 中油 | 台電 | 高捷 | 桃捷 | 私人企業 |
|----------------|-------------------------|-----|--|-----|---|---|
| 小夜津貼 | 200 | 250 | 175 | 80 | 90 | 200~450 |
| 大夜津貼 | 425 | 400 | 200 | 160 | 220 常年大夜300 (22:00後在勤,含00:00~04:00) | 400~650 |
| 輪班津貼 | ? | | | | | 輪班津貼:日2000~8500/夜 7500~11000 12hrs制:給3小時加班費依勞基法24 |
| 誤餐費 | | | 250 | | | 70 |
| 國定假日 加班薪資 | 最低3800;上班時數依 加班費用申報 | | | | | |
| 環境津貼 (噪音粉塵) | 1~3級 1950/級 (87分貝以上) | | | | | |
| 伙食津貼 | 2400 | | | | | |
| 加班費 | | | 固定46小時,超過部份再給 | | | |
| 補充說明 | | | 誤餐費和夜貼固定二項 小夜是16:00~0:00 大夜是0:00~08:00 | | 夜貼費需在前時數達6小時以 上 | |

主席：現在開始進行詢答，本會委員發言時間為 10 分鐘，得延長 2 分鐘，非本會委員發言時間為 6 分鐘；暫定於 10 時 30 分休息 10 分鐘；委員發言登記於上午 10 時截止。各委員如有臨時提案，請於 10 時前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息。

首先請鄭委員寶清質詢。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。次長辛苦了！桃園鐵路地下化的評估已經送交通部，因為其他單位人數比較少，所以希望交由鐵工局覆審，請問大概多久時間會審核？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。根據我所瞭解，上次是因為自償率問題請他們再做修正……

鄭委員寶清：已經處理完了。

王次長國材：如果送進來，我們馬上請鐵工局……

鄭委員寶清：馬上就是一、二天之內完成吧？

王次長國材：對，只要送進來……

鄭委員寶清：鐵工局是否能在 7 日內完成前置作業？

王次長國材：這要看審查與更改狀況。

鄭委員寶清：大概要多久時間？

王次長國材：我們會盡快。

鄭委員寶清：盡快也要有時間目標啊！

王次長國材：一般來講，他們至少需要 3 個禮拜的時間，他們送到交通部委員會審查，我們會用最快速度，也就是不要延誤或放在旁邊，會趕快來進行。

鄭委員寶清：好。次長，你是否支持桃園鐵路地下化？

王次長國材：我尊重所有縣市首長對於地方建設的願景，因為他們是民選出來的民意，當時在立體化方面是希望採取地下化，基本上支持。

鄭委員寶清：次長，鐵路地下化之後，政府的收入可以大幅增加，雖然多花 600 億，但政府最少可以收入 3,000 億，這麼好的生意為什麼不做？稍後我會跟你談到鐵路的效率為什麼會不好，跟這個都有關係。

王次長國材：是。

鄭委員寶清：次長，因為臺鐵在管理上出了很大的問題，所以造成臺鐵員工的福利不好，進而導致他們鬧工潮，這都是在管理上出了問題。

次長，7 月 11 日有一輛自強號列車因為沒有依照號誌行使，差點與對向列車發生撞擊，你知道這件事情嗎？

王次長國材：剛才局長有跟我提到這件事情，我請局長來答復。

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。這件事情發生於今年 7 月 11 日，這是一個虛驚事件，經過我們的查證與瞭解，純粹是司機員個人的行為疏失，因為當天的號誌是正常的，系統並沒有故障

……

鄭委員寶清：自動防護系統有故障嗎？

鹿代理局長潔身：依據我們的規章規定，司機員本來就應該遵照號誌行車，ATP 防護系統是輔助功能的東西，如果 ATP 故障，鐵路局也訂有標準作業程序，第一，司機員要通報調度員，要加派機車助理在旁邊。第二，必須向車站執行通報，以達互相提醒。該司機員沒有依照 SOP 作業，所以事後我們立刻將司機員記過處分。

鄭委員寶清：你們現在是將司機記過了事嘛！

鹿代理局長潔身：不是記過了事……

鄭委員寶清：你們有沒有考慮到司機的過勞問題？如果真的發生火車正面對撞，那又是一件天下大事了，還好車控中心有發現。

鹿代理局長潔身：對，號誌員有發現，所以緊急讓他們停下來了。

鄭委員寶清：如果車控中心的號誌員沒有發現的話，就發生一件大事了！這不是單一事件，如果又發生事情，將會是非常嚴重的。次長，你們有沒有調查自動防護系統是否發生問題？

鹿代理局長潔身：有關自動防護系統，我要再次強調，那個畢竟是輔助性質，出問題……

鄭委員寶清：今天如果三個狀況同時發生，就會發生大車禍了，一是駕駛的司機員過勞，沒有看到號誌，二是防護系統出了問題，三是車控中心沒有發現，好在當天車控中心有發現，如果車控中心沒有發現，二列火車對撞是非常嚴重的大事，人命關天啊！

鹿代理局長潔身：所以列車防護是有很多重的保障。有關司機員的部分，經過我們事後的查證，並沒有過勞的問題，純粹個人沒有依照號誌行車……

鄭委員寶清：這個部分要特別注意，所謂「前事不忘，後事之師」，之前差點發生事故，以後一定要嚴加注意。

人力不足加上散漫就可能造成失速列車，8 月 10 日維修值班人員從 3 人變成 2 人導致臺鐵區間車撞死自家號誌維修人員，這個事故的調查報告出來了嗎？

鹿代理局長潔身：這是新竹車站電務分駐所維護同仁所發生的工安意外，這件事情我們也有進行查證，畢竟人員已經過世了，我們也不便過於苛責，但我們對於線路維修有一些標準作業規定，

……

鄭委員寶清：他違反規定？

鹿代理局長潔身：他沒有完全遵照規定，沒有通報車站。

鄭委員寶清：還有 8 月 31 日列車開至嘉義站卻找不到司機，哪有這麼離譜的事情！

鹿代理局長潔身：這是 9 月 1 日實施第一次減班措施後，機班傳達錯誤所造成的個案。

鄭委員寶清：你都說是個案，但加起來就是大災難，不同個案，三個情況連在一起，災難就來了！居然還發生火車在車站等司機，局長……

鹿代理局長潔身：那是有造成列車延誤。

鄭委員寶清：次長，像局長用代理局長都是不對的。

臺鐵現在改點、減少班次、減少貨車等，這些都無可厚非，但問題是目前的人力嚴重不足，剛才工會代表報告，運量增加了 46%，但人力反而減少了。要追求效率是對的，但是極致化的追求效率會讓員工受不了。我看了工會提供的薪資報告，次長，跟別人相比，他們的薪資真的輸很多，台鹽的平均薪資是 6 萬多元，我認為要給員工好的待遇，他們才會去拚，現在臺鐵的績效就出了問題。臺鐵的土地從北到南、從南到東、從東到北，全台灣沒有一家公司像臺鐵這樣富有，如果有土斯有財的理論成立，有沒有其他公司像你們這麼富有？沒有，但你們統統都沒有進行績效管理，到現在還是沒有做。因為你們提供的待遇不好，所以錄取後有些人不來報到，當初台鹽公司為什麼會成為臺灣第一幸福企業，靠的就是給員工很好的待遇，所以大學畢業生第一志願就是去台鹽服務，次長，這是管理的問題，臺鐵在管理方面出了很大的問題，報到率這麼低、離職率高，就表示臺鐵內部出了很嚴重的問題，這不需要工會來告訴我們，你們本來就應該要照顧員工。

剛才本席提到臺鐵有很多資產，但是從來沒有去進行活化，台北火車站這麼好的地點只蓋 6 樓，這是一個笑話，在黃金地段居然只蓋 6 樓，為什麼不蓋 60 樓？政府不需要花錢，只要與建商合作，蓋好後各分一半，把那些房子租給人家營業就是不得了的獲利，對不對？所以本席認為你們應該想辦法去創造獲利，其實你們的空間很多，本席認為新政府要做五件事，第一個就是開源，而開源不是增加稅收，是減少稅收，第二是節流，接下來是鬆綁、效率及創新，如果新政府不這樣做，我們沒有未來，不只是新政府沒有未來，年輕人也沒有未來！臺鐵有這麼多的資源，但是都閒置沒有活化，例如螢幕上所顯示的，在板橋體育館附近有個 33 坪的創業空間，但每個月的租金只有 2 萬 5,000 元，接下來這個更離譜，土地 150 坪的創業空間，不是在屏東、苗栗，而是萬華區西門町的家樂福附近，月租金 2 萬 4,000 元卻租不出去，以台北市行情來說，土地一坪的租金最少都有一千多元，150 坪土地一個月的收入應該是十幾萬，但你們統統都沒有去活化！

另外，我們主題式列車的 Hello Kitty 列車紅到日本、韓國，但列車上的 Kitty 頭巾被偷光光，你們有沒有想過這個可以變成商品來販售？一條頭巾賣 20 元就好，成本可能只要 5 元，這可以賺很多耶，因為有很多人想要頭巾，但你們從來沒有這樣想。你們的 Kitty 列車長布偶掀起熱潮，網路上一隻賣 1,300 多元，但你們才賣 500、600 元，這麼好的商機，臺鐵卻沒有好好去思考，造成收入減少。

次長，最重要的是本席認為列車上也可以販售免稅品，講到免稅品，本席認為這部分應該好好去檢討，畢竟觀光局也隸屬於交通部。臺灣現在的退稅是怎麼退的？消費者買完後要到機場去排隊退稅，本席出國旅遊時，如果是要到機場才能辦理退稅的，再好的東西我都不買，因為很多人排隊辦理退稅，可能飛機要起飛了還沒退稅完畢。次長，交通部主管的觀光局應該要向財政部反映，退稅不要等到機場才退，在店家就能直接退稅，政府再直接跟店家算帳就好，買免稅品時直接拿護照出來買，若是這樣可行，那火車上也能賣免稅品，在列車上付錢且退稅，直接到機場領貨就可以了，這些你們都要想辦法去做。次長，臺鐵是不是應該要痛下決心去改革了？

王次長國材：臺鐵過去因為虧損，所以在人力的貼補上有很多限制，形成惡性循環這也反應到某些硬體設施也不好，基本上這就是在節流，過去沒有……

鄭委員寶清：沒有開源嘛！

王次長國材：開源的部分，我覺得鄭委員的意見非常好，例如車站的開發，當然現在車站開發也牽涉到都市計畫的問題，我覺得這可以跟地方政府協商，委員剛才提到很多不錯的想法，他們在附屬事業方面可以再加強。對於過去因為虧損導致進用人員的惡性循環，我們認為應該盡快導正，例如人力足夠、休息足夠，在開源方面反而會有更多的收入，我想可能要從這方面來進行。

鄭委員寶清：次長，回去要好好檢討，臺鐵對我們來說非常重要，人力與福利都要足夠，臺鐵的士氣才能提升。謝謝。

王次長國材：好，謝謝委員。

主席（陳委員歐珀代）：請李委員昆澤質詢。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。臺鐵最重要的資產不是未來幾年花 997 億購買的新車廂，而是臺鐵的基層員工，他們是我們最珍貴、最重要的資產，但是從 103 年到 105 年，臺鐵違反勞基法和職業安全衛生法的情形堪稱劣跡斑斑，其中違法勞基法的部分 8 件，違法職業安全衛生法部分 13 件。違反勞基法的部分主要是沒有給加班費，而且沒有給予員工足夠的休息時間，另外就是加班時間超過法令限制，問題非常嚴重，請局長簡單說明一下，臺鐵違反勞基法的件數為什麼這麼多？

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。剛剛委員所提的情形，主要是休息時間不足，其實休息時間部分我們和工會是經過協商的，但地方勞動主管機關認為雖然有協商還是不能抵觸法律。

李委員昆澤：休息時間不足，不但會危害勞工的健康，對大眾的旅運安全的傷害也非常大，請問現在臺鐵的上班時間主要有哪幾種形式？

鹿代理局長潔身：除了一般的常日班……

李委員昆澤：常日班就是一般的上班時間，也就是朝九晚五？

鹿代理局長潔身：對，就是一般公務員上班時間。另外，在現場工作者則採取日夜休的三班制。

李委員昆澤：還有 AB 班。

鹿代理局長潔身：對，AB 班就是變形的日班。

李委員昆澤：常日班是朝九晚五，但除了資深員工、總務等行政人員，上常日班的人很少。

鹿代理局長潔身：局本部、運務段……

李委員昆澤：主要還是三班制及 AB 班。

鹿代理局長潔身：車站大部分是三班制。

李委員昆澤：AB 班要上 8.5 小時，對不對？

鹿代理局長潔身：AB 班從早上 6 點一直到晚上 12 點，沒有過夜的問題。

李委員昆澤：各個單位不一樣，但是 AB 班要上 8.5 小時，吃飯時間大概只有半小時。

鹿代理局長潔身：那是按照勞基法的規定辦理的，勞基法規定正常工時必須做足 8 小時。

李委員昆澤：AB 班也號稱週休二日，對不對？

鹿代理局長潔身：可以做到週休二日，但延長工時就幾乎沒有。

李委員昆澤：其實現在最嚴重的還是三班制，三班制的上班時間對勞工的傷害非常大，包括健康及家庭等，何況三班制又暗藏玄機，三班制的臺鐵員工幾乎沒有休息的時間，舉例而言，如果 1 號上日班，工作時間從早上 8 點到晚上 8 點，2 號若上夜班，則是晚上 8 點到隔天早上 8 點下班，3 號號稱休班，但是早上 8 點才可以下班回家休息，在此情況之下，休息時間嚴重不足，局長是老臺鐵，請你告訴我，臺鐵員工的休息時間夠嗎？

鹿代理局長潔身：勞基法規定必須提供 24 小時的休息，誠如委員剛才所說，夜班是早上 8 點下班，到隔天的日班，事實上是有 24 小時的。

李委員昆澤：你們號稱有休假日，但是他們上班到隔日凌晨 8 點才下班。

鹿代理局長潔身：現在員工希望有完整的 24 小時，也就是從 0 時到 24 時。

李委員昆澤：現在臺鐵工會和臺鐵產業工會各自提出輪班的版本，你有收到嗎？

鹿代理局長潔身：我們已經成立專案小組，並於 9 月 10 日召開第一次會議。

李委員昆澤：有跟工會繼續討論嗎？

鹿代理局長潔身：我們有邀請各工會的同仁來討論，希望能訂出同仁能接受也符合業務需要的排班制度。

李委員昆澤：剛剛跟你討論的勞基法部分，問題非常嚴重；此外，你們違反職業安全衛生法規定的案件也有 13 件，道班工過去是 3 人一組，現在是幾人一組？

鹿代理局長潔身：現在大概是 2 人一組。

李委員昆澤：2 人一組夠嗎？這段期間發生 2 件 2 人一組的道班工在檢查道岔系統、轉轍器、號誌系統時被自己車撞死的案件，過去 3 人一組時，至少還有一個人可以監視相關的狀況，2 人協助修護相關的號誌系統、轉轍器、道岔問題，但是現在人力不足，變成 2 人一組，這是違反職業安全衛生法的。局長，我要提醒你，按照職業安全衛生設施規則第四十條、職業安全衛生法第六條第一項，軌道作業必須要有監察人員，並設置相關的警告設施、措施，但是你們都沒有。

鹿代理局長潔身：事實上，我們現在也會要求，不過委員講的也是一個現實，所以 10 月才會改點，因為現在白天的列車密度太高了，同仁要做養護工作確實很危險，所以我們希望把養護工作全部移到夜間進行，集中在凌晨零點到 5 點之間，希望給他們足夠的養護時間，這次之所以減班，就是希望在這段時間儘量不要有車子行駛，給員工一個安全的養護環境。

李委員昆澤：這非常重要。

鹿代理局長潔身：對。

李委員昆澤：8 月 11 日又發生 2 人一組檢查號誌系統時被自己車子撞死的情形，平心而論，這個工作非常辛苦，既要搶時效，又沒有監視人員可以注意安全，因為這兩個人必須同心協力才能處理相關的工具及維修工作，沒有監視人員，已違法職業安全衛生法第六條第一項。

鹿代理局長潔身：新竹這個案件，北區勞檢所有去做過檢查，當時我們希望有一個瞭望、一個檢修

，進入現場檢修時，必須通報所在站的副站長，讓他注意，通知司機員運轉，事後查證他們當時沒有通知。

李委員昆澤：通知沒有用，沒有 3 人以上成為一組，要 2 人一組去維修……

鹿代理局長潔身：現在短期的因應措施是先僱一批臨時人員暫時補充這一塊。

李委員昆澤：這是非常嚴重的問題，要把臺鐵員工當做自己的家人。

鹿代理局長潔身：是。

李委員昆澤：一旦員工失去性命或受到傷害，一個家庭幾乎要毀掉了，臺鐵必須擔起這個責任。另外，臺鐵人力流失非常嚴重，臺鐵近年來的人力呈現負成長，對不對？

鹿代理局長潔身：因為離退人數太多了。

李委員昆澤：新人的離退率高達 3 成，要考進去很難，但到臺鐵服務以後，很多人都因為工作太辛苦、太危險、太沒有保障而離職。100 年的實際員額還有 13,794 人，到 104 年只剩下 13,557 人，實際員額是負成長的。司機員的人力也是負成長，100 年還有 1,147 人，到 104 年剩下 1,107 人，但是列車的里程數卻不斷增加，每位司機員開的公里數也不斷增加，100 年每位司機員的里程數是 3 萬 8,000 公里，到 104 年變成 4 萬 3,000 公里，台灣的周長大概是 1,140 公里，每位司機每年開火車的里程數大概是繞台灣 38 圈，他們的工作如此辛苦。現在司機員的訓練當然要包括學科的訓練及相關的實務訓練，因為他要熟悉彎道的曲線、坡度、速度等等，訓練時間需要兩年，所以雖然司機員號稱有增加人數，但是每年調出去的人數都是兩位數，102 年 85 人、103 年 12 人、104 年 78 人，以致實際員額不斷減少。為什麼駕駛的人力留不住，請簡單說明一下。

鹿代理局長潔身：其實司機員的工作壓力是滿大的，其次，現在的進用方式是從技術類的機檢人員先做，再來培訓，最大的原因還是這幾年司機員離退人數遠大於我們進用的人數，才造成這個短期缺口。

李委員昆澤：那你們要怎麼處置？

鹿代理局長潔身：這就是為什麼我們在 10 月份年度改點的短期因應措施必須要作一些減班的動作，去減少這些……

李委員昆澤：因為你們提供的加班費不足，因為你們給的休息時間不足。

鹿代理局長潔身：因為班次太密了。

李委員昆澤：又是危險的工作。

鹿代理局長潔身：對，這也是我們採取減班措施的原因。

李委員昆澤：過去看到臺鐵的司機員，為了保護全車旅客守在駕駛艙直到最後一刻失去了性命，這是多危險的工作啊！因為關係到大眾的安全，如果休息時間不足、加班費也不足、加班時數超過法定限制，司機員怎麼會留得住呢？你們現在有什麼具體的措施？

鹿代理局長潔身：短期內就是剛剛跟委員報告的 10 月份年度改點，我們必須採取減班的措施來因應，就是縮短司機員的乘務時間、里程等等，讓乘務人力就是司機員和車掌的壓力可以獲得一些舒解，長期來講，除了持續辦理特考，因為乘務人員都是屬於需要證照的人力，需要時間培育，所以我們希望訓練所能夠再增加一些每年定期開的班數，讓培訓的人員能夠更快速的……

李委員昆澤：我剛才就提醒過你了，他們需要學科訓練，也要實務的訓練，受訓兩年，但是每年離職、調出的人數都那麼多，的確是個很嚴重的問題。

鹿代理局長潔身：我們將來也會檢討訓練的方式，因為日本鐵道人員的培訓時間沒有那麼長。

李委員昆澤：局長，我在此要提醒你，臺鐵員工的權益問題，不是臺鐵局自行擬訂就可以，必須充分的跟臺鐵工會、臺鐵產業工會及火聯會相關的臺鐵基層員工溝通，尊重他們的意見，根據他們討論的版本密集的協商。

鹿代理局長潔身：有，我們已經啟動了。

李委員昆澤：要讓員工有足夠的休息時間，也要讓旅客得到基本保障，維持大眾運輸服務品質，這是臺鐵重要的工作，局長要擔起這個責任。

鹿代理局長潔身：是。

李委員昆澤：雖然你現在剛升為代理局長，我們希望你能夠保障員工相關權益、大眾運輸服務品質，這是你的責任。

鹿代理局長潔身：是，這是應該的。

主席（李委員昆澤）：請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才的書面資料很詳細的說明了工會所提供的有關員工權益的相關建議，這些建議事項事實上鐵路局都非常清楚，只不過鐵路局礙於其權限無法解決，所以本席建議交通部、鐵路局應將所有有關員工權益的建議分成幾個層次，例如把屬於鐵路局可以解決的權責列出來，看要如何解決；交通部也把屬於交通部的權責列出來，屬於行政院的權責包含人事行政總處、財主單位、勞動部及相關部會的，也列出來；另外就是考試院，甚至還有別的機關，希望能夠提供給交通委員會，再由交通委員會轉給其他相關的單位，譬如行政院、人事行政總處甚至考試院，我想這樣才能有解決的方向，而且權責才能釐清。

另外從你們所提供的表 1 來看，你們在說明裡提到編制員額總共 16,330 人，但是預算員額只有 14,548 人，相差 1,782 人，該恐怕就不是你們交通部的權責了，類似這樣的，你們就把它寫出來，並說明原因。第二、這裡提到你們的預算員額是 14,548 人，但是你的現有員額是 13,233 人，為什麼？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。主要是雖然有這樣的預算員額，但是進來的人不管是招考或離職、退休……

鄭委員天財：所以預算員額 14,548 是都可以進用的，對不對？

王次長國材：對，但是現在只進來了 13,233 人，還可以再進用 1,315 人。

鄭委員天財：所以這部分和員工權益處有關，如果按照剛才的說明，無法解決問題，所以你們只好減班、停駛，但是減班、停駛就影響到大眾的權益。請問次長、局長，本來中秋節臺鐵員工要罷工的，為什麼後來沒有罷工？你們是不是用減班、停駛作為條件？

王次長國材：沒有，中秋節我們有和臺鐵工會、產業工會討論，他們也知道這會影響大家非常大，也體諒到大家秋節回家的狀況。

鄭委員天財：好，這個我們非常感謝，作為東部人，我們都非常感謝所有鐵路局的員工沒有在中秋節罷工，所以你們更要重視他們的員工權益，更要讓行政院瞭解應該澈底解決員工權益的問題。從 13,233 人到 14,548 人有 1,315 人的落差，你打算在 105 年透過鐵路特考補足，你們開出了很多缺額，這是必要的，請問什麼時候考試？

王次長國材：8 月 25 日已經放榜了。本來打算錄取 1,160 人，然後我們再增額錄取 484 人，所以 8 月 25 日這一批總共有 1,644 人會進來，大部分都是在補退休人員的缺額，因為臺鐵目前每年退休的人數大約 580 人，所以剛才談到，雖然每年的鐵路特考會儘量增額錄取，但還是有不報到或報到後離職約 30%的課題。我想這個課題的根源仍然是人力不足，造成工作負荷太重，所以它的根本還是在剛才談到的……

鄭委員天財：關於員額的進用，除了退休的考量之外，如果無法確保、提供員工的權益，流動率依然會很高。所以你在報告中應該做個比較，同樣是駕駛，高鐵有多少；一般民間客運（如首都和其他客運）有多少；他們相關的福利、休息時數與上班時數是多少，都要做一個很詳細的比較，才能向相關機關爭取他們的權益。這是最基本的，但是你的報告當中完全看不到。針對這個部分，工會也應該要提供啊！你們最清楚嘛！比較的結果最容易使人了解，你們應該提供給我們立法委員和相關部會。關於這個部分，我們共同來努力。

至於缺額的部分，過去鐵路局都會提供缺額給中央的原民會來辦理原住民行政特考，事實上，原住民從事公路或鐵路這方面的工作已經有非常悠久的歷史，在日據時代，在鐵路局任職的原住民就非常普遍，尤其是駕駛。我們相當耐勞，無論是駕駛或其他工作人員都非常優秀，所以你們要提供這些工作機會。過去都有做，105 年是不是沒有做？

王次長國材：我拿到的資料是錄取 7 個。

鄭委員天財：我不是說你們自己錄取的，而是 105 年原住民行政特考的部分。

王次長國材：從 100 年到現在大概有 123 個是經由原住民行政特考進用的。

鄭委員天財：對，這個部分可以持續去做。

王次長國材：對，鄭委員這個建議滿……

鄭委員天財：像剛才講的駕駛，你不應該用減班的方式，應該是充足人力，他該有的權益就應該給他。畢竟對東部（花東、宜蘭）而言，大眾運輸是非常、非常重要的。10 月起總共有 40 列次停駛，這 40 列次當中，和東部（包括宜蘭）相關的共有 17 列次，包括自強號 4 列次、莒光號 10 列次和復興號等。而且這些並不是紅眼列車，例如早上 8 時 6 分從樹林開往花蓮的列車竟然停駛；從新左營經由南迴、花蓮、宜蘭開往樹林的列車也停駛了；花蓮到蘇澳的列車也停駛，請問這樣的停駛有何依據？

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。剛才委員說的東線列車停駛，其中有兩列是屬於南迴線。東幹線的部分，其中有很大一塊是旅客專鐵。

鄭委員天財：局長，有一列是走南迴線，但它是從新左營經由臺東、花蓮、宜蘭、臺北開往樹林。

鹿代理局長潔身：對，就是有 3 列 EMU，第一個，它是用老式的柴聯車，從新左營、臺東、花蓮

一路開回臺北，行駛的距離太長了，而且那個車廂……

鄭委員天財：那你有什麼替代的方案？沒有啊！只有停駛，沒有替代方案。

鹿代理局長潔身：因為民眾的選擇性比較低，再加上它的車廂比較老舊、移動距離太長，所以我們才會把那 3 趟 EMU 截短到花蓮。目前我們的做法和規劃是，因為它主要的需求還是落在假日、週末，如果週末的人力運用許可，我們會考慮在週末另外加開臺東、花蓮往來臺北的車子。

EMU 柴聯車已經用超過 30 年了，那實在太老舊了。

鄭委員天財：如果你的評估資料夠精確，你要改為假日行駛當然可以，但是你不能全部都停駛！

鹿代理局長潔身：其他的班次都是一些利用率很低的莒光號。

鄭委員天財：不會啊！

鹿代理局長潔身：至於委員關心的自強號，如同剛才所報告的，有一部分是陸客專列。

鄭委員天財：不是，我現在談的這個……

鹿代理局長潔身：你剛才說有 3 趟從新左營……

鄭委員天財：8 時 6 分從樹林……

鹿代理局長潔身：對！對！從新左營開過來的。

鄭委員天財：不是！不是！是 8 時 6 分從樹林開到花蓮……

鹿代理局長潔身：那是車輛運用的關係，它從新左營開往樹林，再從樹林回來，因為截短的關係……

鄭委員天財：次長，這 40 列次裡面有 17 列次和東部有關係，我們東部沒有什麼可以替代的交通工具，沒有高鐵可以坐，沒有高速公路可以開，蘇花公路又常常中斷，所以這個部分，請臺鐵能夠再重新考量。

王次長國材：有關人力的課題，因為短期內很難馬上補進來，在這種狀況下，必須要適當的減班。臺鐵和交通部的報告裡面所寫的班次是影響最少的，包括紅眼班次、莒光號以及目前搭乘人數較少的陸客專列，這是屬於短期性的。

鄭委員天財：次長、局長，往後遇到週六、週日，甚至是 3 天連假，如果有開加班車，就全部採實名制啦！既然叫加班車，當然就是為了方便宜蘭、花蓮和臺東的民眾返鄉啊！採實名制就是以身分證字號 U、V 開頭，以及設籍宜蘭、花蓮、臺東的民眾為主，這就是加班車的目的！但是你都沒有這樣做，往後朝這個方向去努力，好不好？

王次長國材：我們來討論一下，主要的考量還是需求性以及一些……

鄭委員天財：這就是需求性！次長，開加班車就是有需求性！

王次長國材：我知道，關於這個部分，是不是讓我們再研究一下？

鄭委員天財：這就符合你剛才講的需求性。

王次長國材：是，謝謝委員。

主席：請陳委員歐珀質詢。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，我想你應該印象深刻，蔡總統在 520 就職演說時特別講到，人民選擇新總統、新政府，所期待的只有 4 個字，這 4 個字，次長記得嗎？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。解決問題。

陳委員歐珀：對，就是要解決問題。

我擔任過省議員，我認為鐵路管理局直到現在仍是問題叢生。新政府要面臨社會上龐大、複雜的問題，也因為總統展現了態度，要新政府解決問題，所以從 520、華航罷工事件到現在，社會上是有受到激勵的。我不是指社會因此而反動，這是一種激勵作用，認為新政府想要解決問題，所以我們把問題拿出來，希望大家能夠共同面對。

但是有一點我必須要講，臺鐵除了員工流動、人才異動頻繁之外，管理階層（局長、副局長）也是一樣。我擔任第 8 屆立法委員迄今，局長已經換了 3、4 個，副局長更是換了好多個。我不是說不能換，而是認為換人應全盤考量。所以我希望代理局長也不要代理太久，如果你做出成績來，我希望交通部能夠趕快真除，穩定人事。

以下幾點，我想就教次長和局長。今年 9 月 15 日臺鐵產業工會到臺北車站靜坐抗議，提出三個基本訴求，包括補足人力、落實休假和回歸勞基法給予加班費。今天臺鐵產業工會和臺鐵工會都到場了，員工的訴求，管理階層也做了一些具體的回應，但是我覺得不能只有目前這樣子，好像只是安撫性的，沒有徹底地去面對這些問題。由於你們承諾一個月內要召開會議檢討，並提出具體的改善時程，我希望這個時程能夠具體落實。

王次長國材：是。

陳委員歐珀：剛才產業工會王傑理事長也提到排班制度，我也希望員工最不滿的日夜休能夠改善。

最近你們大動作地要在 10 月 20 日進行改點，宣稱這次改點主要是要紓緩乘務人力，請問局長，改點之後，日夜休的排班制度能否改善？

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。就如同方才委員所言，調班主要是針對乘務人力（即司機員和車長），希望給他們足夠的休息時間，縮短他們的工時。現在因為人力不足，造成司機員和車長都要用借班的方式，這不但影響員工的休假，甚至會有違反勞基法的疑慮，所以我們做了這個動作。

當然減班不完全只是為了這一點，我剛才也有提到，現在白天的列車密度實在太高了，工電養護人員進行線路維護太過危險，所以我們希望延至夜間，給他們一個安全的養護環境。

此外，針對車站的輪班制度，由於涉及的問題相當多，除了排班人力的調整，同仁的工時、延長工資、車站營運等恐怕都要併案檢討，所以我們要成立一個專案小組，希望在 3 個月之內提出一個明確的排班方式，讓同仁都能夠接受，也符合法令的規定。9 月 10 日開了第一次，之後會開第二次。

陳委員歐珀：我要提醒局長一件事，你認為日夜班有無違背勞基法之規定？請問勞動部勞動條件及就業平等司黃副司長，這到底有沒有違反勞基法？如果違法的話，就要馬上改善。

主席：請勞動部勞動條件及就業平等黃副司長答復。

黃副司長維琛：主席、各位委員。有關日夜休的部分，如果沒有超時是不會違反法規的；但是如果

第 1 天到第 2 天中間的休息時間不夠的話，就會違反。

陳委員歐珀：剛才王傑理事長也提到何謂日夜休，你們聽清楚，就是早上 8 時工作到晚上 8 時，休息 24 小時之後，做 12 小時再休息，就這樣一直輪啊！幾乎是 365 天全年無休啊！怎麼不會違反勞基法呢？對不對？剛剛理事長講的是不是這個意思？所以你們在這裡不要亂講話！日夜休嚴重剝奪勞工休息的權益，是很嚴重的問題啊！次長和局長，你們要解決問題，不是要製造新的問題，如果違法，早就應該改正了。剛才理事長提到，過去 30 年來都是這樣排的，我們要把公平正義還給他們！

此外，鄭天財委員也提到，你們從 10 月 20 日開始要改點，停駛 40 班、截短 46 班，總共砍了 86 班紅眼列車。停駛的 40 班裡面，自強號、莒光號、復興號總共有 20 班；這 20 班裡面，東部占了 15 班，西部只有 5 班。單就這個數據，我要跟局長講，東部是最難買到車位、一票難求的地方，你為了排班、為了紓緩乘務人力而改點，但實際上是既無法紓緩人力，也無法解決日夜休的問題。東部的班次竟然砍了 15 班！劉耀豪委員在場，蕭美琴委員也在場，我們要抗議！另外，雖然區間車有 20 班停駛，不過我們東部需求較高的是莒光號、自強號和復興號，我看了一下，停駛的 20 班自強號和莒光號裡面，東部占了 15 班。剛才鄭天財委員說 17 班，因為有 1 班屬於南迴線，這部分不算，我算的是東部的部分。局長，這樣的思考沒辦法解決問題啦！請局長說明一下。

鹿代理局長潔身：委員關心的東部這 15 班，其中有 6 班是陸客專車，原因是現在陸客人數減少了。另外，剛才委員講到的多半是莒光號，真正的自強號是剛才委員提到的那 4 趟 EMU，也就是從新左營發車，經過臺東、花蓮的那 4 趟。

陳委員歐珀：東部的交通本來就很困難了，我們沒有高鐵，現在搭飛機的人也少，大概只有臺東比較多，連花蓮也很少人搭飛機，主要都是靠火車。你突然把 15 班東部列車減掉的話，一定會造成營運上的問題啦！

鹿代理局長潔身：我剛才向委員報告過，針對假日的部分，如果人力調配得過來，我們會另外安排加開臺東到臺北的班次，用新購的普悠瑪列車來行駛。

陳委員歐珀：限於時間，這個部分，我會後再和你討論，我是代表東部來向你抗議的，這樣的調整我們不滿意、不能接受。

第二點，臺鐵留不住人才，離職率偏高，這幾乎和交通資費制有關係，我已經提過很多次了。次長，新政府要拿點魄力出來，交通單位是所有公務系統裡面待遇最低的，所以留不住人才啊！這是很基本的問題，薪資待遇和上班的勞動條件一定要做個思考，如果上班條件比較人家差、薪資比人家少，人家會留在交通部鐵路局嗎？不可能的事情嘛！

之前，臺鐵有提出 5,000 億元的重建計畫，希望能夠改造臺鐵，這我都質詢過了，但令我難過的是，明年度預算裡面看不到 5,000 億元的重建計畫，感覺連個影子都沒有。計畫那麼大，結果你們的預算書都沒有呈現出來，局長，這到底是怎麼一回事？

鹿代理局長潔身：我們在 520 之前有提出一個「臺鐵躍進提升計畫」，主要是用於硬體設施的改善、基礎設施的調整。由於目前這個計畫尚未正式核定，唯一核定的就是購車計畫和 6 年行車安

全改善計畫 275 億元，這個部分目前正在執行當中。

陳委員歐珀：所以你的意思是明年沒有，那後年會不會有？我們擔心的是，你提出那麼多施政計畫，但是在預算中卻沒有呈現出來，等於是沒有嘛！

鹿代理局長潔身：誠如我方才向委員報告的，這項計畫包含了目前正在執行的九百多億元購車計畫，以及 275 億元的 6 年行車安全改善計畫；其他的部分現在還沒有核定。

陳委員歐珀：我剛才講過，從我當省議員到現在，臺鐵呈現出來的就是一種老態龍鍾、江河日下的感覺，我不曉得怎麼解決。早上我還問過國營事業經營之神鄭寶清委員，有沒有可能比照日本或英國，把臺鐵民營化？這或許也是一個轉機，局長有沒有想過這個問題？

王次長國材：這個我來回答好了。過去臺鐵在民營化方面很難推動，是因為員工有非常多的擔心，所以當時有非常多的阻力。但我覺得，如要民營化，第一個還是要先體質改善，就是陳委員剛才所提的，要先改善體質，讓大家都覺得這個公司是很榮耀的，這樣才有一個公司化、民營化的基礎。但我們現在看到的情形是，因為過去的虧損，產生一個惡性循環，在很多成本的投入上，因為考慮到企業的盈虧，而緩下來；所以我們覺得現在的狀況是在開源部分，節流部分過去在人力方面已經做了，現在產生很多過勞的課題，所以我覺得這部分一定要改善。在一個好的人力基礎下，進行開源的工作，包括車站的一些開發、土地利用等等。等它體質好了之後，這個公司就會有非常多人要，員工也很有信心，我覺得這樣往下一步走會比較能水到渠成。

陳委員歐珀：對臺鐵局來講，過去臺鐵局背負了太多的包袱，最主要是人力的包袱，我們也在慢慢做處理；過去的一些工程弊端，現在也改善很多，這些我們都給予肯定，但若國營事業體質真的沒有辦法改善的話，我們可以考慮像日本、英國一樣，他們在民營化之後績效非常好，我不是說我們臺鐵不好，這是一個公司的體質啦！我肯定臺鐵的努力，至少臺鐵在服務態度上面改善很多，至於員工的薪資結構或勞動條件不合理的部分，希望臺鐵跟交通部要支持，管理階層要支持，因為苦的還是這些基層員工啦！看到產業工會的會員坐在臺北車站的那個畫面，我真的看不下去！自己的員工坐在自己的公司裡面來抗議！希望臺鐵能夠好好努力、解決問題，謝謝。

王次長國材：好，謝謝陳委員。

主席：請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。鐵路局 10 月 20 日即將舉行火車的大改點，當然裡面有我們最辛苦的鐵路局駕駛員、運務人員長期以來工作超量的整體調整考量，其實在整個時刻表的調整上面，它不是一個純技術性問題，這裡面有我們現在很流行的話語叫「核心價值」，我們調整這個不是單純地只有在技術上用經驗來安排這件事情。我們臺灣的鐵路運輸可以分區塊來講，第一個是西部走廊，鐵路運輸對每一個人都很重要，臺鐵當然要照顧臺灣的每一個人，但是針對西部走廊，我們就現實面來講，它的替代性高，公路網非常密集，高鐵也非常方便，加上鐵路班次也多，所以它在本質上要彼此替代是簡單的。尤其在交通型態改變之後，鐵路局在西部走廊的長途運輸受到高鐵局很大的挑戰，所以就變成短途運輸比較多。

相對於東部，特別是臺東，是有很大的不一樣，因為臺東是目前為止全臺灣南上北下唯一沒

有全面電氣化跟雙軌化的地方，我再重複一次：臺東是全臺灣本島唯一南上北下沒有全面雙軌化及部分沒有完成電氣化的縣市！所以我們在處理這件事情的時候，班表的調整絕對不是只有純粹技術性的問題。如果我們往回看，為什麼臺東還沒有做雙軌化、全面電氣化？這個說來話長，如果早知道這樣，30 年前、20 年前我們就把這些基礎建設都做好，也許今天就不用再為了一個班表的調整而傷神。我相信對班表調整會有意見的，全立法院 113 位立法委員之中，大概就是我跟蕭委員美琴及陳委員歐珀，其他西部走廊的立委我相信意見不會太大，因為他們替代性太高。

基於這樣的想法，我要向次長及鹿局長說明，這次的班表調整對臺東來講簡直是不及格、完全不及格！我不知道你們是基於什麼樣的核心價值要來處理這份班表？臺東現在面臨的狀況就是買不到車票，即便現在的狀況沒有辦法滿足大家都能買到車票，但是我們調整班表之後，也不能讓這個情況更糟糕啊！我說過我們跟西部走廊的狀況不一樣，鐵路局要賺錢、國家要靠鐵路來賺錢，我們非常贊成，但它目前不是放在東部運輸的第一目標嘛！東部運輸的第一目標就是要解決人民在通行上的痛苦啊！

就調整班表來講，如果重新再來，局長覺得臺東在還沒有全面雙軌化之前，透過調整班表，我們希望能夠解決什麼問題？

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。剛剛委員提到的問題，確實我們也瞭解其實東部民眾對於鐵路的依賴很重，這一次的調整就如剛剛提到的，15 班裡面有 6 輛是屬於陸客專列，真正影響的也就是民眾比較需要的……

劉委員權豪：沒有、沒有，局長……

鹿代理局長潔身：因為莒光號的部分，本來民眾的選擇率就比較低，我們會再思考一下；另外，我們會跟司機員這邊就人力再精算一下，如果可以的話，我們會在六、日的時間利用新購的普悠瑪列車再來加開臺東……

劉委員權豪：局長你先聽我說完，還有幾個問題。

鹿代理局長潔身：是。

劉委員權豪：我們昨天有先溝通了，我是就事論事，昨天你馬上回應，我當然還是要給你正面的肯定，不會是兩手一攤就說 10 月 20 日要公布。憲法都可以改了，何況是一個班表，怎麼可能不能改？而且還沒有實行。我舉個最簡單的例子，「要讓我們司機員有合理的工作時間」這個我百分之百贊成，但是這在調整的時候，我們要對使用率加以考量，我舉例來講，臺北到臺東的第 642 車次莒光號，它從樹林到臺東的整個車程要 7 小時 10 分鐘，如果我們要整個調整班次的話，我說實在的，我不是說一定要把這一班刪掉，但如果真的要調整人力問題，是不是要先調整這一班？結果這一班，你們就不調，反而去調那個太魯閣號！民眾第一個直覺就是：怎麼去調整太魯閣號，這個莒光號卻不調整？如果要照顧司機員的話，這是 7 小時 10 分鐘車程，局長，現在除了純粹要搭慢車旅遊的人之外，不會有人去搭從臺北到臺東需要 7 小時 10 分鐘的火車嘛！局長很忙，不可能全國的時刻表一個、一個看，這個我可以理解，我也是這兩天一個、一

個班表看，一個、一個班次去對啊！以臺東到臺北為例，你說底下的人跟你講這次調整有增列一個 PP 的自強號，其實那個不是增列，是把兩班變成一班，你仔細去看一下。

鹿代理局長潔身：那是在取代那一班。

劉委員權豪：沒有，你把太魯閣號縮短，你把兩班的 PP 自強號縮成一班然後時間調快，量是沒有增加的啦！你去仔細對，我都對過了，因為時間的關係，我現在沒有辦法一班、一班跟你講。如果真的要照顧司機員的話，那我們勉為其難地先把莒光號調整，因為它的使用率真的比較低！結果你不去動這個莒光號，如果真要增加運能，你要想辦法把莒光號塞自強號進去嘛！

局長，我說調整這個班表要有核心價值，你要知道東部現在面對的有三大問題，第一個是整體運能的不足，而且整體運能不能光看表面，不能說增加莒光號，所以有增加 500 個，莒光號很好，但是坐的人很少，所以你不能把那個量看做是很好的，認為莒光號多 3 個，或是 PP 的自強號（一般的自強號開 6 小時）多 300 個，它使用率很低，很簡單，我們增加的量一定要是在 4 個半小時以內的那種車次，民眾的使用率才會高嘛！

所以，第一個，我們提供的量是要解決這件事情。第二個，以臺北到臺東為例，包括假日在內，現在這個狀況是 8 時 10 分以後就沒有火車了，五、六、日就剩下一班夜行的莒光號啦！問題是 9 時 15 分還有 9 時 45 分各有兩班普悠瑪號及太魯閣號從臺北開到花蓮，我一再說我們要改車點的時候，都已經開到花蓮了，就是 9 時 15 分及 9 時 45 分的車次，為什麼不想辦法把這兩班的其中一班開到臺東？或者是用區間車的方式，我們要解決這件事情就要增加運能。第三個，臺東土地狹長，臺東是一體的，我住在臺東市，但是我不會只有以臺東市的角度來看，請你仔細去看，我們縱谷線大概從早上的 11 時以後一直到下午應該是都沒有火車停靠，我講的都是新自強號。我們既然要解決這樣的問題，排班就要有核心價值，在還沒有全面雙軌化的時候，我們要全面解決這件事情嘛！

次長，我簡單地講，我們調整這個班表，對於東部的人來講，調整莒光號、調整一般的自強號或者調整要搭乘 6 小時以上的列車，這個大家可以理解，但是你去動到太魯閣號，我看到的結果是完全沒有增列啦！

鹿代理局長潔身：剛剛陳歐珀委員也有提到，那個 15 列車次扣掉 6 列陸客車次、5 列莒光號車次後，真正的自強號就是 4 列；委員提到的太魯閣號，還有委員說我們是用 PP 車下去替代，那個 PP 車，我們會照委員的要求規定在 4 小時。

劉委員權豪：局長，那個 PP 車是兩列的 PP 車變為一列。

鹿代理局長潔身：它的座位數會比較多。

劉委員權豪：怎麼會座位數比較多？你仔細去看，把原本就有兩列的 PP 車變成一列，然後速度加快。

鹿代理局長潔身：我跟委員報告一下，速度……

劉委員權豪：速度變成 4 個多小時沒有錯，但是你本來就有兩列 PP 車了，現在把它變成一列，其實量是縮小、時間增快啦！當然這個使用率要算，可能會增加也不一定，但是那個時間也改得不一樣哦！一個本來是下午的你們把它改成晚上，你們那個時間表排得不好啦！因為你們現在

是要處理問題，你要把這樣的信念傳達下去嘛！我們處理這件事情，不是在處理技術上的問題，認為只要有車就都把它塞進去，很顯然的道理嘛！

我講的莒光號第 642 車次這一班，從頭到尾都沒有動到，這樣你就可以看出排這個班表有沒有用心了嘛！如果我們認為因為使用率很低、為了照顧司機員所以調整班表，請問，第 642 車次從頭到尾都沒有動過，請你現在去調第 642 車次的班表來看，能夠有一票從臺東坐到臺北的，使用率一定很低嘛！那你這一班為什麼不動？很簡單，你這一班不動是因為就是技術上的考量，所以就塞一班車進去了。第 642 車次都沒有動嘛！7 小時 10 分鐘的車程，那使用率是多少？

鹿代理局長潔身：我跟委員報告第 642 車次為什麼沒有動，因為剛剛委員也提到了，花蓮到臺東之間有很多小站，那些自強號是沒辦法停靠的，所以必須要靠這些莒光號去處理。

劉委員權豪：好！局長，我贊成這中間的其他小站可以用慢活來處理，問題是我們解決主要運輸（非觀光運輸）的部分沒有增加啊！你不能拿這一點來跟我說你要解決問題，但是問題在於主要的交通運輸你沒有……

鹿代理局長潔身：是、是、是。

劉委員權豪：你不能說今天先處理那個要慢慢坐車的人，而且你要給我數字，不能隨便講講。你調整這個有兩個用意，第一個是要照顧司機員，第二個是使用率高低的問題。請你拿這個第 642 車次的數據給我看。

鹿代理局長潔身：第 642 車次確實它……

劉委員權豪：如果你要主張慢活，我也贊成，那你應該用區間車來取代，否則那不是很浪費嗎？開 1 班 7 個多小時的列車去臺北，不要說這是浪費，但它至少不符合我們現在只有單軌制的臺東的狀況嘛！如果臺東現在已經是雙軌了，你快車、慢車穿插開我們沒有意見，問題是我們現在只有一條鐵軌，我們在沒有選擇之下，當然只好先思考能夠解決長途運輸的問題嘛！

鹿代理局長潔身：剛剛委員指示的三個原則，我會請我們調度所再去參考一下，好不好？

劉委員權豪：什麼時候？

鹿代理局長潔身：應該一個禮拜之內就會有答案出來，我們一定會在預售票開始之前有一個答案。

劉委員權豪：次長，我很慎重地講，憲法都可以改了，時刻表是要來解決人民的問題，你不能再製造人民的問題，所以這個問題還沒有解決之前，你不要跟我說你 10 月 20 日就一定要實行。下個禮拜我們見面來談，只要是合理的、要照顧司機員的、使用率真的很低的，我們不是說不能改，那個可以動，但是你一定要把解決東部人民交通運輸上的痛苦放在時刻表調整上的第一優先考量！

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。是、是。

劉委員權豪：這才是我們要解決這件事情的最主要目的！

王次長國材：是的，劉委員沒問題，東部運輸一直是現在我們很重要的一個施政方向，剛才提到因為人力不足所做的調整，如果在調整上尤其在需求的列車上有一些劉委員所建議應該可以再變

動的部分，是不是我請臺鐵局在一個禮拜內趕快討論一下？

劉委員權豪：我們在下禮拜三以前，好不好？

王次長國材：好，我們再討論一下。

劉委員權豪：次長，我很嚴肅地講，這件事情你不能貿然地讓鐵路局的排班人員從技術上去調整，不能完全不顧人民的感受去處理這件事情！

王次長國材：好、好。

劉委員權豪：如果貿然的、不顧人民感受去做的話，鐵路局的預算本席一定杯葛到底！

王次長國材：好，謝謝劉委員。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請趙委員正宇質詢。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。一早大家都問了很多鐵路的問題，我想今天最重要的就是臺鐵合理的人力分配還有員工的權利。

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。是。

趙委員正宇：我想分成三個部分來請教，第一個就是臺鐵的司機員，第二個是站務員，第三個就是道班工的血汗工作者。

我這邊有一個表，這是一位司機員的班表，他 14 時 29 分從嘉義發車，在 16 時 51 分開到后里；17 時 01 分從后里發車，19 時 20 分開到嘉義；接著在 22 時 18 分又從嘉義發車，開到彰化是 23 時 46 分，然後就休息；而隔天的 5 時 08 分他又要開車了，而且要在 4 時 28 分報到。局長覺得他的工作辛不辛苦？

鹿代理局長潔身：確實很辛苦，這就是為什麼……

趙委員正宇：休息不到 4 小時，叫一個司機員怎麼去開好這個列車？我想很多坐過飛機的人就知道，它有正、副駕駛，正駕駛有問題的時候，由副駕駛來開，火車只有一個駕駛，還有一個列車長。而且大型飛機最多就載 400、500 人，不過這種情形算是很少的，一般都是載 200、300 人；但是一列火車有時候載的還不只是這些人，所以司機員負的安全責任是不是更大？

再看站務員的部分，請看他的班表，有夜、日、休，就是夜班、日班然後是休息，你看他早上 8 時做到晚上 8 時，然後休息。休息雖然有休息 24 小時，但是 8 點以後又開始上班，三天的站務都可以看到他。再看下一張，本席剛剛說過 4 個小時的休息，可是我們看一下蘋果日報拍攝的備勤室，就一塊防水布讓大家睡在這邊。工作環境及休息場所是如此的髒亂，如果是局長，你會去那邊休息嗎？儘管很累，但是這麼差的環境，怎麼能睡得好？睡得安穩？睡得熟？在這麼累的情況下，要司機員起來開火車，難怪我們的火車會出很多狀況。

今天的報紙報導 11 日的時候，自強號在距離車站 700 公尺處撞到區間車，駕駛員都是靠號誌指示開車，都已經紅燈了，他還不停仍直直衝過去，還好管制室人員發現得早，趕緊通知他。

您是要當局長的人，對於這些內部管理問題、員工差勤及休假，要如何來改善？

鹿代理局長潔身：跟委員報告，在我們今天的報告裡面也提到，員工是臺鐵很大的資產，給員工健康的工作環境、合理的工作條件是我們管理階層要去努力的。有關司機員休息時間不足的部分，在這次的班表調整裡面，我們希望減少一些夜間的蚊子列車，讓跨夜列車的休息時間儘量滿足到 6 個小時。至於車站輪班部分，基本上，日夜休的工時是沒有違反法令，但是給員工感覺好像每天都在車站出現，員工希望能足足 24 小時都在家休息。為此，我們也成立了專案小組，讓大家來充分討論。另外也要考慮到車站的營業特性，我們希望能討論出一個可以讓員工滿意、符合法令需求及營運需求的排班方式，該小組已於 9 月 10 日開始運作，明天要召開第二次會議，希望 3 個月內能有具體的答案出來。

至於剛剛提到的一些個案，基本上都是一些人為疏失，我們認為安全需要建立在紀律上面，若干同仁的工作紀律確實是有問題，所以教育訓練是一個重點，過去我們可能沒有辦法給員工足夠的專業技能，以致後續衍生出一些問題，將來在教育訓練的部分，我們會加強改善。

趙委員正宇：我想紀律好，絕對不會發生這種事情；問題是我們的備勤室和宿舍，你要如何來改善？

鹿代理局長潔身：關於這個部分，我剛剛也提到，針對目前的車班、機班，比較有可能發生在外面過夜的情況，我們從 103 年、104 年、105 年已陸續編列預算，到目前為止，已執行 2,300 萬左右，未來還會持續編列預算。

趙委員正宇：我知道你們每年編，每年在做，本席建議你們先把比較大、比較會休息的站的備勤室做好，該有的設備一定要有，讓司機員可以很安穩的來休息，他才能來執行任務。剛剛提到的日夜日夜，如果換成是你，你受得了嗎？像國外的夜班就是夜班，日班就是日班，可能 3 個月或半年再調整回來，讓他的生理時鐘再回來一次，如果是日夜日夜班，他永遠都沒辦法適應。局長若從美國回來，能馬上就適應嗎？我想也不可能。有委員說，如果學習日本或歐洲的模式，我們的鐵路業務一定會辦得更好，其實學大陸就可以了，大陸現在就很進步，他們是後來居上，所以我們要趕快。

還有，鐵路電氣化已經提出這麼久的時間，中央的執行率真的很差，東部幹線還有八十幾呎未能雙向行駛，這部分真的說不過去。我們想要發展觀光，問題是硬體設備的交通都沒有做好，要如何發展？蘇花公路每逢下雨、颱風天，就坍塌不能動，所以鐵路真的很重要。

有關道班工部分，他們用生命在維護鐵道的安全，非常辛苦。95 年 3 月鐵路局資深員工連夜在花蓮修護的時候，被時速百里的自強號列車撞傷，104 年 7 月自強號又撞死臺鐵工務段負責修護鐵軌的兩名員工，自己人被自己的車子撞，是非常大的事件。我們都知道，道班工非常辛苦，4 個人一組，白天他們要走 10 至 20 公里巡軌，在 40 度的高溫下，鐵軌都會變形，人不會曬傷嗎？晚上 3 個人一組，扛著上百斤的枕木修鐵軌，卻被自己的自強號火車撞到，這是你們內部管理沒有做好，明明有人在修路，綠燈卻還亮著。尤其在凌晨的時候，第一班列車已經開了，可是他們不知道，所以在內部控管方面，鐵路局需要再加強，哪有自家人在修護鐵路時還被自家的火車撞到，我想只有台灣才有這樣的情形，而且還連續發生那麼多次。所以在凌晨的燈

號管制上，請局長要特別注意一下。

再就「薪情比一比」來看，行政機關高考三級及格的薪水是 44,000 多元，國營單位是 54,000 元，事業單位（臺鐵）只有 38,000 元，普考及格分別是 35,000 元、43,000 元、31,000 元，子女上大學的教育補助費，行政單位是 35,800 元，國營單位 10,500 元，臺鐵最可憐只有 1,000 元，公路總局的員工則是一塊錢也沒有。薪資差距這麼大，局長是不是要為鐵路局的員工爭取一些福利？最近我們準備將國營單位、事業單位的薪資修成一樣，同樣是公務員，職等一樣，不要讓到交通部的公務員的福利都比人家少，我們要利用這個會期，讓薪資的部分合理化。

新政府上台後如果做不好，民眾都會看。局長剛上任，定要有一些新的作為，要改革臺鐵，讓臺鐵換個新模樣。

鹿代理局長潔身：是。

主席：請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。次長認為臺鐵是國營事業還是機關體系？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。我們現在是把它定位為國營事業，所以它是放在基金裡面……

葉委員宜津：可是它的薪資不一樣、待遇不一樣。就職務而言，臺鐵是交通資位制；就事業體來看，很清楚的，它是交通事業，可是管理局本身卻是個機關體系。所以整個來看，它什麼都不是，是四不像！所以，本席認為，根本的解決之道就是體制。今天有很多工會代表在場，記得部長在 16 年前擔任次長的時候，即主張臺鐵應該公司化，都已經 16 年了，請問交通部還要推動臺鐵公司化嗎？

王次長國材：這件事過去在交通部不論是公司化或民營化……

葉委員宜津：次長，本席的時間很寶貴，要問的問題很多。為什麼都 16 年了，還在原地不動？

王次長國材：因為在實施上碰到很大的……

葉委員宜津：今天工會代表也在場，本席直截了當的說，就是工會反對、工會反彈。本席要再一次提醒工會，16 年前反彈，可能你們有很多的顧慮，但是這幾年來，包括桃園機場改制機場公司、航港局改成港務公司、電信總局改成中華電信、郵政總局改成郵政公司，它們在改制之後，員工的福利保障不但不受影響，還大幅的增加，所以臺鐵工會要重新思考一下是否改制為公司。接下來本席要檢視臺鐵員工的辛苦與不公平處，問題是我們想幫助你的時候，礙於現有的四不像制度，我們沒有辦法出手，如果改制為公司，其實可以有很大的空間。16 年原地不動，當然不可能很快就完成，但我們希望跟工會溝通這個方向之後，可以真的做到。

再來看臺鐵的人力分配，客運列車 930 列，貨運列車 130 列，加上單機及編組迴送，列車一共有 1,220 列，卻只有 1,101 名司機，也就是說，一名司機管一列車都還不夠。要知道車子是機器，人是肉體，這列車如果跑 20 小時，這個人也跑 20 小時，可以很明顯地看出這個人已經過勞！為了改善交通，你們還要增列 106 列列車，也要增加 202 人，總算比較像樣了一點，但總的來看，還是一列車配一個人一人肉和鐵肉要一樣「勇」！這是不可能的嘛！簡單來說，就是會過勞！所以你們說的三班制要怎麼輪，都是騙人的，數字會說話，不是嗎？在這裡面還有臨

時的「員」或「工」。

你們說要再招考 220 人進來，真能招到 220 人嗎？這個數字還要打個折扣。因為你們的書面報告第一句話就寫著：臺鐵是勞力密集行業，採三班制，還說通過考試結果不來、受訓的時候受不了，或是做一做不做了，這樣的人員一共有 2 成 8，何以如此？就是因為過勞！因為勞動情況不合理！不僅如此，你們的考試也很莫名其妙。自己都說這是勞力密集的工作，結果你們卻讓這些文縷縷的學子來考試，怎麼適合來臺鐵？他們是因為考高考、普考，順便來考一下鐵路特考。既然如此，你們就應該面對這個事實，勞力要遠勝於筆試成績。我這樣說，次長聽得懂嗎？今天要一名水電工考三民主義，三民主義的分數要去和他的技術平均分數，這樣有道理嗎？你們的考試是不是應該更務實的去做調整？

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。委員剛剛說的都是事實，為什麼會有很多高普考的考生重複上榜，因為它的考試科目幾乎完全一樣，所以我們也在和考試院溝通，從明年開始，鐵路特考的科目會調整，增加很多專業課程，讓真正對鐵路有興趣的人過來。

有關勞力的這分，我們希望有些職務可以增加所謂的體能測驗，可是考試院對此一直有很大的意見，我們還在協調之中。還有一些職務如車站調車，做道班的人，還是要做體能測驗。

葉委員宜津：這個部分次長要想辦法，因為很會考試的人進來之後，他根本沒有什麼技術。談到技術，我們對這些臨時「工」「員」就很不公平，有的臨時「工」「員」技術一流，甚至已經是「老師」級的，但他還只領新進人員一半的薪水，工作都是他在做，做得滿頭大汗，技術一流，反觀新進人員的薪水還比他高一倍，可能做了兩個月，他又不幹了，因為高考、普考放榜了。我們不能再這樣下去了！次長不要光點頭，請告訴我要怎麼做。

王次長國材：葉委員說的這個問題很重要，過去因為是以考學科為主，學科又與高普考的科目高度重疊，可能很多人是去試一下身手。有關術科方面，或許還要再跟臺鐵談一下，比如……

葉委員宜津：不是只有臺鐵，還有考試院。既然需要技術人員，如果改為國營事業，我想彈性會更大，更沒有問題；如果可以改得好，這些臨時「工」「員」因為技術高超，技術科目占比高的話，他可以去考試。

王次長國材：了解。

葉委員宜津：一個老師父不能當正式員工，這是非常不公平的，也因為如此，他的薪水就超低，這個不對！第一、他的技術比人家好，付出的沒有比人家少，體力耗費得比人家大，所得卻遠低於其他人，這種情形如何留得住人？你們不能跨部會去跟考試院、銓敘部溝通嗎？我不相信！

鹿代理局長潔身：誠如委員剛剛所提，確實有一些基層員工的技術很好，但因為資位人員必須經過國家考試，所以這也是一個困擾；對於一些無資位人員，他們長時間在現場基層工作，技術也很好，對於這個部分，我們也請交通部幫忙，修訂營運人員管理要點，讓這些……

葉委員宜津：因為時間的關係，本席就以結果論來請教次長需要多久時間提出人力改善辦法？除了招募新人之外，還有我們剛剛討論的結構性改變？

王次長國材：整體來說，第一個就是不足的部分，剛剛討論到招考的方式，我們覺得葉委員的意見

是滿正確的，因應工作需要提出考試……

葉委員宜津：本席的發言時間已到，就給你們一個月的時間提出具體改善辦法來，不只是招募，還有我們剛剛討論的技術人員、工時狀況、考試的比重等等。另外，本席也要請工會再認真、仔細的思考比對，我認為臺鐵公司化可以解決很多問題，甚至對員工福利的提升都有很大的幫助。謝謝。

主席：請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。之前在中秋連假期間，原本很多臺鐵員工蘊釀罷工爭取權益，後來因為體恤有運輸需求的旅客，而沒有休息。本席要對臺鐵這些辛苦工作的基層員工，表達感謝之意。對於他們長期以來的訴求，我們也要認真地給予回應，讓他的基本權益受到保障，尤其是臺鐵基層員工新進人員的離職率非常高，來考試的比率也不像過往那麼高，我們要如何創造新的誘因，讓好的人才願意到臺鐵來服務，讓好的人才進來是提升整體品質非常重要的基礎，所以該做調整、該保障的權益都應該予以進行。

像中秋連假上班，它不是一般的加班而已，連假期間的工作量是平常的好幾倍，如果只是以經常性的加班津貼來做處理，恐怕還是不足的，我們甚至可以考量連假特別津貼之類的。本席和臺鐵一樣都有連假恐懼症，每次將近連假時買不到票或是買到票卻碰到颱風，大家抱怨連連，這對在第一線面對民怨及需求的人員來說，他們的壓力非常大。希望臺鐵局和交通部可以就權益保障部分，從寬做調整，以提高整體人力素質及其穩定性。

對於新進人員，我們花這麼多資源、時間去訓練他，如果他做不久，很快改調其他部門，真的很可惜，這也是一種資源浪費。召委今天安排這樣的議題，除了是對基層勞工權益的保障，也是對臺鐵全體員工人力素質提升有所期望。

另外，有關花蓮站的升等，我們原本期待它能升等為特等站，員額也能併同增加，如今員額雖然增加，但是該增補的員額一直沒有補足。我們 6 月提出質詢時，你們說會補到 125 位，究竟有沒有補足呢？後續還有相當大的人力缺口。除花蓮站之外，還有許多站也因為人力少，值班人員未能充分休息。我們花很多錢去改善、修補這些站的外在硬體設備，可是內部人力不足，有些甚至連賣票的人力都不夠，如何提供旅客其他該有的服務？這些都是因為人力不足，而引發的遺憾。這個部分是不是也能夠改善？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。花蓮站的部分，我請鹿代理局長來說明。

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。花蓮站在委員的幫忙之下，於 103 年升等為特等站，當時認為合理的配置是 125 人，可是只有 111 人，還差 14 個。這兩年在行政院核增的人員裡面，已經撥了 14 人給花蓮站；因為該站的業務一直在成長，除了這些固定的員額之外，我們另外也以替代役、志工或是僱用保全人員的方式，安排了 30 個人在花蓮站。

蕭委員美琴：也就是除了 125 人之外，這 30 人是新增人力嗎？

鹿代理局長潔身：這部分是利用替代役、志工、保全……

蕭委員美琴：以後要全部走向募兵制，替代役也沒有幾年可以用，所以你們還是要在人力結構上做考量。而且替代役是短期的，他對票務、運務，甚至訓練，都是不足的，只能做一些不需要特別專業訓練的工作，可是臺鐵還有很多站務、運務，甚至機電維修等工作需要人；為什麼臺鐵最近會出軌這麼多次，很多是因為人力不足的關係，這些都需要一併來考慮。這究竟是人事行政局那邊的問題，還是臺鐵這邊考量到營收狀況？最近幾年，臺鐵從 17,000 多人精減到 13,000 多人之後，就停在這 13,000 多的人力狀態，但是我們的業務量是增加的，甚至還有更多元的業務，像為了保障東部居民回家的權利所推動的實名制，為因應這些新增業務，希望在人力擴增上能有多一點的空間。

王次長國材：跟蕭委員報告，因為業務增加的部分，我們估計 5 年是 1,318 人，最近核下來的有 379 人，這也是近幾年來核最多的一次，我們也了解不論是站務、乘務或是司機員的部分，都有人力上的問題。過去因為臺鐵虧損，在要求增加人力時，都會受到外界質疑，說你都虧損了，還要增加……

蕭委員美琴：我們不能以一般事業的角度來看臺鐵，因為它是公共運輸，也涉及到基礎建設的問題及人民往來的便利與輸運的需求，所以不能只就營運虧損與否的狀況來處理人力資源的增補。如有必要，交通部應該多給予預算上面的支持。

王次長國材：交通部都全力支持，剛才談到人力的問題……

蕭委員美琴：還有流動率的問題，要如何提升基本待遇、工時、讓大家可以休息輪班等等，都需要更多的人力資源。

王次長國材：跟蕭委員報告，這次特考增加這麼多人也是希望趕快補人力，在補人力的部分，我們已經積極在處理；但是臺鐵整個環境能否吸引年輕人，才是最大的課題，剛剛也提到臺鐵的離職率高達 30%，所以包括合理的待遇、工作環境等等，要能做改善，才能留得住人……

蕭委員美琴：可以做的事情很多，我們參考其他軌道運輸非常發達也非常完整的國家，如日本、英國，臺鐵和他們也有夥伴關係，我們可以讓一些表現好、優秀的年輕人去和日本的鐵道公司交換或是實習，了解人家的鐵道文化，相信在相互切磋的過程中，不僅可以提升素質，同時也是一種誘因，讓大家有進修、進步的機會。

王次長國材：對，我們應該去學習。

蕭委員美琴：當然可以做的事情不只這個，還有很多，本席希望你們可以更認真、積極的來看待，不要半年後我們還要再排一次專報，所講的內容都一樣，沒有進步，沒有改善。

有關東部車票一票難求的問題，本席不知道講過多少次，對東部居民來說，回不了家或是大家正在講的觀光產業蕭條的問題，都是你們無法想像的痛苦，我們希望有更多的遊客到東部旅遊，可是想來的人來不了，才是問題。眼前蘇花公路又在修路，要管制到 10 月底，國慶連假期間，海外僑胞回來，我們好不容易爭取到他們除了參加國慶以外，也能到東部來旅遊消費，來刺激觀光，但是來不了。過去我們也提過連假期間團體票的問題，我們不希望排擠到想要回家的花東居民，但是對於想要來花東旅遊的國際觀光客或是國外僑胞等等，我們也要想盡辦法去滿足。

為什麼很多人都不想搭莒光號，本席也去問過不少日本團原因，他們說這些車廂又老又舊；如果我們可以將這些車廂做整理，就像之前的 Hello Kitty 車廂，很多人為了搭乘這班車，他們願意去排隊，甚至願意付出更高的票價。所以我們可以將這些舊車廂做一些內裝的調整與改進，讓其他國家來的團客、國內社團都願意來搭乘，提高他們到東部旅遊的機會，我們要的只是一個機會，讓想來的都可以來。當然你們要採購新的列車，甚至我們一直要求花東要雙軌、北迴要三軌、四軌等等都很重要，但都無法在未來一、兩年內完成，何不對現有車輛做調度，把一些長編組的車輛調至東部，在車廂內部做一些改裝、創新，讓大家對於其他非傾斜式列車有興趣。如果可以做更妥善的分流，讓想要來的人都來得了，這樣才能提振地方觀光效應。

王次長國材：委員的建議非常好，將大家比較不想搭乘的莒光號，重新整理變成不要求速度而是以觀光為主的列車，讓大家喜歡搭乘……

蕭委員美琴：車輛需要分流，不要全部都擠到傾斜式列車，甚至舊的復興號車廂都可以做內裝的改善，可以讓觀光客對臺鐵的品質有更好的觀感。

王次長國材：臺鐵過去也有做過一些，可能還不足，對於蕭委員的建議，我請臺鐵趕快處理，至少車廂的分流可以趕快進行。

蕭委員美琴：謝謝。

主席：現在處理臨時提案。進行第 1 案。

1、

東部地區實名購票制度已於端午、中秋連假進行試辦。為健全此制度之執行、提高載運量，並有效統計宜花東民眾之購票需求（量），爰建請台鐵局：1.檢討兩次試辦之缺失，以提升此項業務辦理效能；2.增開之列車改以 12 節車廂列車，以增加載運量；3.借實名制為獨立訂票系統之便，有效統計宜花東民眾之購票需求（量）。並於一週內將上述檢討報告回覆交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭天財 陳歐珀 劉權豪 鄭運鵬
葉宜津 李昆澤 林俊憲

主席：請問各位，對第 1 案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 2 案。

2、

我國目前仍服役之舊式列車，因車廂老舊、設計不符現代需求，導致旅客搭乘意願不高。雖然千億購車計畫將在十年間逐步替換，但現有之舊式車廂卻不能棄之不用，否則將影響整體調度。為維持、提升台鐵作業效能，爰建請台鐵將年限未到的長編組莒光號與復興號列車之內裝重整裝修，以提升舒適度，吸引旅客搭乘意願；亦請並配合地方特色、主題打造，如東部風光等，裝修後調至東部地區，以提升東部觀光產業之發展。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 劉權豪 鄭天財 葉宜津
鄭運鵬 李昆澤 林俊憲

主席：請問各位，對第 2 案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 3 案。

3、

適逢十月國慶，旅外僑胞將陸續歸國；除返國參加慶典外，觀光旅遊亦為僑胞及其隨同外籍友人之重心。為促進我國觀光產業發展並藉僑胞歸國之便來行銷東部觀光，完善的交通運輸配套措施，至為重要。爰此，建請台鐵局於國慶假期，加開往返東部地區之自強、莒光號等列車或是需求量加掛車廂，除藉以輸運僑胞觀光人潮外，亦可避免影響原表訂或雙十返鄉列（專）車的輸運效能；並於一週內將加開觀光列車或加掛車廂之規劃回覆交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 鄭天財 陳歐珀 鄭運鵬
葉宜津 李昆澤 林俊憲

主席：請問各位，對第 3 案有無異議？

請臺鐵局鹿代理局長說明。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。原則上我們同意，建請修正兩個字，在文裡有提到「觀光列車」，是否可把「觀光」二字拿掉？

主席：請問各位，對上述修正意見有無異議？（無）無異議，第 3 案修正通過。

進行第 4 案。

4、

台鐵北迴線、東部幹線軌道之使用已趨飽和，為提高旅客載運量，爰建請台鐵局假十月年度改點及辦理列車異動之便，調派 12 節 PP 自強號列車增加班次，以增加每列次之載運量。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤
林俊憲

主席：請問各位，對第 4 案有無異議？（無）無異議，通過。

提案處理完畢。

現在繼續請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列位官員、各位同仁。早上聽了二個多小時的質詢，大部分對臺鐵都有很多建言，有肯定的、也有質疑的，比較少放鞭炮的，現在我來幫臺鐵放鞭炮宣傳一下，大部分的朋友沒有注意到，臺鐵幾十年以來，這半年來首次出現盈餘，對不對？局長？此事次長知不知道？臺鐵上半年的報表上出現了淨利。

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。在我們的報表上的確是這樣。

鄭委員運鵬：賺多少錢？

鹿代理局長潔身：大概 2 億多吧！

鄭委員運鵬：臺鐵是不是幾十年來第一次營收是正的，是綠字不是紅字？次長你曉得嗎？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。我知道，不過過去多數都是虧在下半年，去年好像虧了 27 億。

鄭委員運鵬：這應該是實際的帳，不是故意把紅字作在下半年吧？

王次長國材：我們希望這個趨勢能持續。

鄭委員運鵬：這個數字大概是真的，這值得鼓勵，的確這是從過去一路累積下來的成果，尤其這幾年一直在努力，也要肯定過去國民黨時代人家做得不錯，接下來幾個月，下半年努力一下，跟次長勉勵一下。

我們看一下盈餘的狀況，將上半年分配的預算數跟實際的執行數相比，盈餘大概是勞務成本減少十幾億所造成的。勞務成本的減少，其實是反映在同仁的薪資跟福利上，今天我們在談的是勞工權益的相關問題，這點要特別注意。檢視臺鐵的營運狀況，17 年來這是第一次轉虧為盈，目前盈餘只出現在上半年，希望下半年還能維持，這是共同努力的結果。在臺鐵的營運上，政府針對偏鄉所給予的票務補貼，有 26 億，跟這次的盈餘比較沒有關係，因為以前也有補貼，所以這次的盈餘是來自勞務成本的減少。希望勞務成本的減少不要變成壓榨勞工，以後如果要做數據，讓帳面上比較漂亮，不要用壓低勞務成本的方式來美化帳面，這一點請局長多督促。現在勞資的條件會改變，不要讓勞工過度加班，像剛才葉宜津委員講到的，新進的人員有 3 成的離職率，這一點對大家都是遺憾，他也浪費時間，我們也缺少人力。我查了一下，就司機員來看，臺鐵跟高鐵相比，臺鐵駕駛的薪資是比較高的，但臺鐵司機員的離職率卻比較高，從這一點來說，臺鐵真的要努力。轉虧為盈這一點值得肯定，希望新政府上台後要維持成果，而且還要有更好的成績。

請問局長，臺鐵的收入主要是票務，沒有錯吧？

鹿代理局長潔身：對。

鄭委員運鵬：就票務來說，越來越多人使用手機，所以臺鐵也有開發 APP，局長你有使用嗎？

鹿代理局長潔身：有。

鄭委員運鵬：有下載過？你現在手機上有沒有？是官方的 APP 嗎？

鹿代理局長潔身：是。

鄭委員運鵬：正宮是這個嘛！其他都是小三。這是一個民間開發的臺鐵訂票通 APP，跟臺鐵與高鐵的官方 APP 及一個雙鐵時刻表 APP 相較，看起來臺鐵下載的人數是最少的，大概是 10 萬人，這個沒有關係，民間做的 APP 下載人數有 50 萬人，雙鐵時刻表下載人數有 100 萬人，高鐵比較沒有通勤性質，下載人數大概 10 萬人，跟臺鐵差不多。這個數字應該沒有錯吧？我們來看這幾個 APP 的使用，它的使用量只會越來越大，因為外國觀光客來台若要買票，應該不會使用 PC，應該會使用手機下載，也會用這個叫計程車。來看一下使用狀況，以介面來看，你們做的蠻漂亮的，這是臺鐵的介面，這是另一個 50 萬人下載的訂票通的介面，差不多算平手。政府做的 APP 通常沒有那麼美觀，但這個還不錯，局長對這個滿意嗎？

鹿代理局長潔身：還可以。

鄭委員運鵬：平手，還不錯！下一個，但是如果從比較進步的、無紙化的角度來看，臺鐵就輸給高鐵，我查過新聞，去年底是說到 2018 年才能無紙化，現在網路訂票一定要去通路領票，不管是車站或是便利商店。高鐵可以用 QR Code，你們現在不能用？

鹿代理局長潔身：這牽涉到進出的閘門也要修改。

鄭委員運鵬：一定要到 2018 年才可以用？

鹿代理局長潔身：現在正在進行下一代的票務系統計畫，希望在那個計畫裡一併做調整。

鄭委員運鵬：所以現在沒有一個站能用？高鐵已經有幾百萬張票都用 QR Code。

鹿代理局長潔身：透過訂票系統下載 QR Code 碼不是問題，但問題是過閘門時，那些閘門修改，而臺鐵車站的閘門太多了。

鄭委員運鵬：那沒關係，這部分跟高鐵比較算小輸一點。下一個，我們來比較語言。因為要國際化嘛，官方版的語言多了一個英文模式，民間做的可能除了售票之外，應該還可以跟你們連線訂票，它應該是靠廣告收入。所以我們多了一個英文，略勝。但是現在旅客訂票的語言需求是否真的只有中文跟英文？

鹿代理局長潔身：手機版是這樣，電腦版還有一個簡體中文及日文版。

鄭委員運鵬：手機用戶會去用電腦版嗎？

鹿代理局長潔身：它還有另一種模式，也可以用手機登入。

鄭委員運鵬：但是不方便嘛！局長，我們來看一下觀光人數統計，陸客是 400 多萬，加上港澳旅客快 600 萬，日本 160 幾萬，韓國今年成長了 67%，韓國旅客人數成長很快，東南亞的旅客也很多，這還不包含在地的外勞，所以我認為日文跟韓文的介面是一定要做的，這個有沒有計畫要做？這不只是手機上面、網路上面的，包含實體標示，都應該增加日文和韓文，這是合理的。

鹿代理局長潔身：我們官方的網頁上已經有日文了，至於韓文……

鄭委員運鵬：對！所以如果你們要在這個 APP 上增加其他語言應該很方便嘛。這一點你們應該要考慮，我覺得應該要做，而不是說「我考慮看看，研究一下」，應該要做，你看數字就知道了。

鹿代理局長潔身：是。

鄭委員運鵬：還有台北車站假日時，大廳聚滿了外勞，都是東南亞的外勞。

鹿代理局長潔身：那因為是齋戒日。

鄭委員運鵬：平常我也看到滿多的，但是沒那麼多。現在常住台灣的外勞的人數大概 60 萬人以上，我們還要開發新富市場，都是東南亞的。當然他們看英文也可以通，如果可以體貼他們，像台北市、桃園市政府有一些市政府公告都有東南亞的語言了，這一點你們也應該要注意，包含你們的紙本地圖、標示，都要去考慮。你要開發要完整，不要讓人覺得事情只做一半，像來台的日本觀光客人數長期佔據前幾名，臺鐵的標示也沒有日文系統，這是不對的。局長，這部分也可以加入，好不好？

鹿代理局長潔身：是。

鄭委員運鵬：看怎樣能讓所有的乘客在整體的環境中都能有一個好的體驗，我覺得這是應該的，票務系統的改善，會有很大的貢獻。

鹿代理局長潔身：現在在彰化、桃園一帶的車站，外勞比較多的地方，在自動售票機上已有加註一些東南亞語言的說明。

鄭委員運鵬：包括標示等等，我覺得應該要考慮到他們，他們其實是我們的一份子。有些新富市場是我們的客人，至於在這邊的外勞，我們要多體貼他們，每一個環節都應該注意到。下一個，

再過來是異業的結合，剛才提到的軟體值得學習的是它有一個訂房系統，臺鐵可以跟人家合作，因為你們的資料最完整嘛，如果訂房系統也可以加入的話，也能加減賺，現在也有很多網路的訂房業者，他們有很完整的訂房系統，其實可納入，這對臺鐵來說應該不是太大的成本，這個也可以加入，好不好？

最後一項就是速度了。局長，我們來比賽一下好嗎？你的手機有臺鐵的 APP，我的手機有剛才那個民間做的 APP，比一下速度，看臺鐵做的好不好？看是官方的快？還是民間的快？請局長先打開手機，我們用一樣的條件來測試一下，由我們的同仁用碼錶實測，童叟無欺，現場比較。

局長你開了嗎？你開臺鐵，我開民間軟體，我們來訂票。我們現在同時選擇，從台北站出發，選擇到我的選區楊梅，訂票日期在明天，它在跑廣告，官方版沒廣告。局長，你設定好了嗎？明天早上 10 點出發。9 月 23 日早上 10 點出發，局長你設定好了嗎？9 月 23 日早上 10 點出發，台北到楊梅。我們來看誰快？數到 3，我們一起按，你 OK 了嗎？

鹿代理局長潔身：可以。

鄭委員運鵬：123，好，我的查出來了，2 秒，局長你查出來了嗎？

鹿代理局長潔身：搜尋中。

鄭委員運鵬：等你搜尋好了，告訴我。我從早上 7 點多就測試到現在了，屢試不爽。局長，你的應該還沒跳出來。

鹿代理局長潔身：還在搜尋中。

鄭委員運鵬：臺鐵正式的正宮 APP 比外面的速度慢，難怪人家會有 50 萬人次下載。

鹿代理局長潔身：現在出來了。

鄭委員運鵬：你大概慢了 4、5 倍，對不對？要不要再試一次？

鹿代理局長潔身：不用了。

鄭委員運鵬：30 秒還夠。我看臺鐵 APP 的架構是完整的，你們還有離線資料庫，這個 APP 還沒有。我們都用手機行動電話的網路，不是用 Wi-Fi，應該跟手機的品牌沒有關係。這就是臺鐵官方做的 APP，介面、語言都不錯，我也不想太挑剔，但速度上差 15 秒、20 秒，感覺差很多，尤其是對通勤每天都在用的人，又要去實體通路拿票，速度還比人家慢，人家可以訂票，還可以訂房。局長，這個花不了太多的錢，民間靠廣告可以做得比你們好，官方不要輸人家，輸人家有些丟人。臺鐵要多努力啦！我也不想要太苛責，但這一點我們一試就知道了，請臺鐵多努力！

次長，你也看到了，官方 APP 輸人家真的很奇怪，他還要到你們官方的網路去抓資料庫，結果它的速度比你們快 5 倍，實在太慢了！謝謝局長。

鹿代理局長潔身：謝謝。

主席：這是一個非常刺激的質詢。

現在請林委員俊憲質詢。

林委員俊憲：主席、各位列位官員、各位同仁。次長，今天我們來關心臺鐵的問題，來看一下臺鐵的財務報表，剛剛鄭委員問臺鐵今年會賺錢嗎？可能嗎？請鹿局長說明。

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。剛才委員提供的是上半年初算的資料，上半年會這樣，主要是有一些土地處分的收入。

林委員俊憲：賣土地嘛！臺鐵在民國 100 年之前，大概 1 年虧 100 億，是不是這樣？

鹿代理局長潔身：是。

林委員俊憲：每年的虧損都是 100 億起跳，最近幾年的虧損從 100 多億到 40 幾億、30 幾億、20 幾億，這樣算不算有進步？這樣也算有進步，虧得很可怕，1 年虧 20 幾億也是很可怕，它當然有逐年遞減。請問為什麼虧損可以遞減？

鹿代理局長潔身：跟委員報告，有 2 個原因。102 年實施 IFRSs（國際會計準則）以後，有一些維修費用轉進資本化去了，所以那部分做了一些調整；另外這幾年，我們有增加副業的收入，客貨運也在成長，所以我們去年的決算書……

林委員俊憲：真正因為營業收入增加而減少赤字的部分，增加了多少？

鹿代理局長潔身：現在每年客貨運營運收入，大約成長 5%。

林委員俊憲：上半年有盈餘的主因是賣土地以及改變會計的計帳準則等等，當然臺鐵的營收還是有成長，但客貨運的成長還是有限。大家關心臺鐵，希望能幫助臺鐵，但臺鐵本身也要有相當的改善。包括臺鐵的行車安全，行車準時，對客人的服務等等，過去臺鐵也出了很多事情，所以臺鐵本身有很多要改革的地方。就我們所了解，臺鐵人力嚴重不足，剛才每個委員質詢，兩位都承認臺鐵的員工很辛苦，是不是這樣？請問臺鐵的人力吃緊多久了？

鹿代理局長潔身：這是長期的問題，剛才在報告中也提到，大概從 88 年開始就是……

林委員俊憲：這 10 幾年來臺鐵就發現人力不足，找不到人。人力不足的問題持續了 10 幾年，為什麼沒辦法解決？臺鐵的局長一個換過一個，交通部長一個換過一個，臺鐵人力不足的狀況不但沒改善，而且越來越惡化。從剛剛的幾個資料來看，臺鐵員工簡直是在血汗工廠一般，現在歸納起來有幾個原因，所以造成人家不願到臺鐵來，是不是這樣？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。其中有一個是這樣。

林委員俊憲：為什麼不願意到臺鐵？這是真的呢！我看了幾個數字。臺鐵在民國 100 年招考時，還有 3 萬 5,000 個人來報名，去年招考時報名人數只剩 2 萬 4,000 人，而且去年錄取的人數更多，錄取 1,600 多個人，5 年之內報考的人少了 1 萬多個人，我不知道為什麼？大家很清楚嘛，臺鐵的待遇不好、福利不好，如果是這樣的話，為什麼 10 幾年來都沒辦法改善？臺鐵算國營事業，比較其他的國營事業，願意報考台電的、台水的人明顯較多，自來水公司今年還有 3 萬 5,800 多人報名，臺鐵只有 2 萬 4,000 個報名，還比臺鐵多 1 萬多。換言之，如果我有能力考進國營事業，我的第一選擇一定是台電、自來水，最後一個選擇才是臺鐵。這種現象不是今天才發生，已經很多年了，我不知道各位如何來處理這個問題？請次長說明。

王次長國材：針對剛才林委員所提，很重要就是它整體的工作環境，包括待遇跟過勞等課題，的確過去因為惡性循環，讓來報考的人即使錄取也不來報到或者離職。

林委員俊憲：去年機務處的報到率是零，你知道嗎？去年臺鐵考試，機務處錄取的人，沒有一個來報到，沒有人要來，這真是慘不忍睹。真是奇怪了，社會上失業的情況不是很嚴重嗎？

鹿代理局長潔身：跟委員報告，那是因為跟高普考重榜的問題。

林委員俊憲：就是上榜者不會選擇來臺鐵嘛！如果我有能力，就去考高普考或去考別的國營事業，臺鐵永遠是大家不要來的。我們都知道過去臺鐵有薪資比敘的問題，這問題那麼久了，想請問有任何的進度嗎？考試院和人事總處還是反對嗎？談了沒有？要不然每年都在談這個問題，沒完沒了！臺鐵局對於員工的比敘，就是薪資、福利制度，跟考試院和人事總處，談到什麼結果？

王次長國材：基本上就是資位制改成簡薦委制這件事情，的確交通部及行政院方面有在談，但是有些困難需要克服，我是請我們的處長……

林委員俊憲：克服了 10 幾年，還沒克服？

王次長國材：因為交通部所屬除了鐵路局以外，高速公路總局也遇到類似這樣的問題，這部分目前在公路總局有做初步的檢討，詳細情形請處長說明。

主席：請交通部人事處林處長答復。

林處長能進：主席、各位委員。跟委員報告，為了改善……

林委員俊憲：你簡單說，考試院還是反對嗎？

林處長能進：要改成簡薦委的部分，事實上……

林委員俊憲：人事總處也是反對嘛！你就說反對就好了。

林處長能進：他們的意見很多。

林委員俊憲：談了 10 幾年，還是反對，就是這麼簡單啦！人事總處和考試院反對，已經反對這麼多年，臺鐵缺人、缺工沒辦法解決啦！每一年都在這裡重複同樣的問題，要不然臺鐵的福利你就自己編，員工的福利編好一點。我看臺鐵的薪資還有很多奇怪的名目，這是不得已，為了補員工的待遇，有營運獎金、績效獎勵金、營運獎勵金、駕駛安全獎金或是一些重大節日的出勤獎金，用很多奇怪的名目來補薪水。沒有法制化，也沒有保障。

次長，這個點沒有辦法突破，在你們任內，臺鐵的問題還是沒有辦法處理，所以臺鐵是否要考慮做其他根本上的重大變革？臺鐵公司化是一個選擇，交通部所屬的單位，高鐵也公司化了，是不是這樣？港務局也公司化了嘛。我覺得臺鐵若不做一個根本性的重大變革，這些問題通通沒辦法解決。

王次長國材：的確，如林委員所提，目前有關資位制改制的問題，一個制度的改變需要諸多配套，包括整個財務等等，有很大的改變。至於剛才提到的，比如往公司化來走，它在整個體制大改變的狀況下，或許在薪資結構上比較有調整的空間。

林委員俊憲：你不能嘗試那麼多條路都沒路走啊！

王次長國材：有關夜間津貼部分，雖然整個制度沒有改變，但假如是合理的部分……

林委員俊憲：不然你們就要將津貼提高嘛！

王次長國材：這部分我們目前已經在討論了。

林委員俊憲：因為這些津貼都不是正式的員工福利，所以相較之下，這對一般新進人員的誘因較低，尤其和正式公務人員或其他國營事業人員相比，如果臺鐵員工跟普考人員相比，平均就少 4,000 元，如果跟高考人員相比，大概少了 8,000 元，而且結婚、生育、喪葬、子女教育的補助統統沒有，不然就只有 1、2,000 元，臺鐵只能用薪資外各式各樣名目的獎金來補，我覺得這都不是辦法，要不然就把這些獎金法治化，你也沒辦法做，再這樣下去，今天都白質詢了！問題還是回歸到原點，你也沒辦法解決，臺鐵缺工問題搞了十幾年，到今天還是無解！要不然就招募一些約聘僱人員，這方法可行嗎？

王次長國材：臨時人員的部分也有在處理，現在就是……

林委員俊憲：有處理嗎？聘請多少人？

鹿代理局長潔身：跟委員報告，臨時人員問題在交通部的協助之下，最近有通過一個營運人員人事管理要點，且薪給表也一併核定下來，也就是說，這些無資位人員將來會透過這部分來彌補資位人員的缺口，目前無資位人員大概有 1,100 人左右。

林委員俊憲：你們這樣的缺額，大概沒有一個公司受得了。臺鐵員工缺額跟 5 年前相比增加了 3 倍，101 年缺 309 個，到今年就缺了 1,315 個。

鹿代理局長潔身：跟委員報告，105 年之所以是那個數字，是因為今年放榜特考的新進人員尚未報到。

林委員俊憲：會報到多少人？200 人？

鹿代理局長潔身：不止，第一梯已經報到五百多人……

林委員俊憲：按照先前臺鐵招考的經驗，報到率大約是多少？

鹿代理局長潔身：第一梯次大概在 10 月 31 日就會報到 585 個。

林委員俊憲：報到 500 個，但離職率有 3 分之 1，次長剛剛也有看到，500 人中有 150 人待不下去，馬上又會離開。

鹿代理局長潔身：10 月底還會再放榜一批，大概還有八百多個。

林委員俊憲：臺鐵特考一年要增加一次以上。

鹿代理局長潔身：那是我們向考試院提出的提議，要請考試院研究。

林委員俊憲：臺鐵只是委託辦理而已啊。

鹿代理局長潔身：不是，這屬於國家考試，由考試院辦理。

林委員俊憲：如果臺鐵缺工那麼嚴重，當然要增加考試的次數，這也是方法之一。臺鐵是一個歷史悠久的傳統公司，它其實有龐大的資產。

王次長國材：我們現在很重視這個課題。

林委員俊憲：所以應該要讓臺鐵起死回生，這是交通部可以展現政績的一個重要的點，好嗎？

王次長國材：是。

林委員俊憲：所以請次長及代理局長要加油，謝謝。

王次長國材：好，謝謝。

主席：下午 2 點繼續開會，現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請江委員啟臣質詢。（不在場）江委員不在場。

請簡委員東明質詢。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我們針對臺鐵過勞的問題進行討論，而且從早上到現在，大家已經研究很多了。事實上，形成抗爭是最近的事，過去長期以來，臺鐵的員工都默默的在做，非常辛勞。事情越來越多，他們的服務時間也越來越長，在這樣的情況下，他們出來抗爭或是提出訴求，都是情非得已的。他們提出了幾個訴求，另外，次長跟局長也接受很多委員指教。其實最重要的還是人力補足的問題，人力沒有補足的話，就沒有辦法達到一定的目標。你們要減輕員工過勞的問題，這是不容易的。我看你們最近為了因應而提出的一些配套措施，特別是減班及大改點，但這不是一個很好的方式；雖然可以減輕員工的勤務，卻也會影響搭乘火車的乘客，受影響的人數大概會有三成。你們前天宣布，班次要刪減八十六班，昨天也宣布，10月20日開始，要截短四十六班的區間，停駛四十班，而且還不排除再繼續減班。請問王次長有什麼意見？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。目前先這樣。

簡委員東明：你們可能還會繼續減班，當然，為了照顧員工，這些是必要的措施，但是你們也要想到乘客的權利。人力方面，你們目前不足 1,315 名，雖然今年你們核增 379 人，但還是有很大的差額，而且據我們所知，很多員工相當不穩定，到職沒有多久就離開。有關人力穩定及補足的問題，次長是不是能夠再詳細說明你們未來的作法？

王次長國材：謝謝委員指正。委員剛才點出了重大的問題，不管是最近的減班，或是臺鐵員工組成的企業工會及產業工會的訴求，大概所有的問題都與人力這個嚴重的課題有關。無奈的是，我們欠缺 1,318 人，今年已經有 379 人被核定，但是那是針對新工作增加的部分。另外，鐵路特考有職缺，今年也有一些人員在報到。有人力缺口的時候，我們的確會用舉辦鐵路特考的方式，新的工作增加的話，也會用預算員額的方式處理。但是人力是比較動態的，事實上，未報到及離職的比率加起來是 30%。這個狀況讓我們知道，雖然我們積極面對人力上的課題，然而如果內部的工作環境沒有太大的改善，人員報到之後又離職消失的話，永遠是惡性循環。現在不管是交通部或是院裡面，都全力支持臺鐵進行改革。剛剛談到的減班、改點是短期措施，因為現在人力不足。我們也有提出一些原則，比如說是晚上的班次、運貨物的班次，還有運量比較少的……

簡委員東明：減班的問題你們當然考量很多，但是實際上，固定在特定時段搭乘某班次的乘客大有人在，所以直接影響到他們的權益。

王次長國材：臺鐵人力不足。

簡委員東明：根本的解決方式還是在補足人力。人力問題是不是牽涉到你們的財務狀況？

王次長國材：過去會考慮到這個因素，但是我們現在已經面對它了。現在在人力增補的過程中，要積極爭取每年一次的鐵路特考變成兩次，藉此增加更多的人，但是仍有有些人沒有來報到，以及離職率太高達到 30% 的惡性循環的狀況。我們現在積極面對人力的問題……

簡委員東明：你們要積極面對。這不是短期的事情，長期以來都是這樣，你們為什麼都沒有辦法解決？在過去，財務的考量應該是最重要的。

王次長國材：對，過去是。

簡委員東明：你們剛才報告過，到目前為止，臺鐵營運的狀況每年都還是虧損，不曉得你們有沒有什麼規劃，讓臺鐵的營運可以轉虧為盈？

王次長國材：早上的報告有提到，上半年大概有 2.9 億元的盈餘，但是裡面有一些是土地出售的收入，跟營運沒有關係。

簡委員東明：我們看了產業工會的幾點訴求，第一個，最重要的還是補足人力，第二個是落實「二輪一例」，第三個是回歸勞基法，第四個是發放加班費。另外，剛才我聽到還有自由選擇公保或勞保的訴求。針對這些訴求，你們有沒有什麼說明？

王次長國材：現在最大的問題，是三班制的「日夜休」，這個部分目前有一個專案小組在討論，因為有的人認為用這樣的方式，使大家都沒有完整的 24 小時休息，但是我也知道有一些員工很習慣，因此所有臺鐵員工內部也必須討論。津貼、環境這部分，目前我們都朝改善的方向，最重要的是，如果訴求合理的話，交通部也會支持。選擇公勞保這個部分……

簡委員東明：剛才有人提到公勞保這個部分，林處長有什麼意見？

主席：請交通部人事處林處長答復。

林處長能進：主席、各位委員。根據公務人員保險法的規定，公務人員兼具勞工身分……

簡委員東明：能不能自由選擇公勞保？

林處長能進：目前不能夠選擇。

簡委員東明：他們有這樣的需求，你們也要有很好的回覆。

林處長能進：對。

簡委員東明：你們要說明為什麼不行。

林處長能進：是，我們直接跟工會說明。

簡委員東明：今天我們討論很多，他們有他們的訴求，你們要針對這些訴求處理，能夠做到的要盡量做到，尤其是人力補足的問題。

其次，我順便跟次長、局長提一下，最近新蓋了一個非常大的屏東火車站，我也經常坐火車，要來立法院的時候，就坐火車到新左營，然後坐高鐵到臺北。不曉得有沒有人反映至臺鐵局，表示新的車站有什麼缺失要改善？

王次長國材：我請局長說明。

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。針對委員關心的屏東站，確實有很多民眾反映。鐵工局施工本來就有兩期的工程，目前完成第一期，後續還有第二期工程，包括月台漏雨、照明的部分。

簡委員東明：對，有人已經反映了嗎？

鹿代理局長潔身：對。

簡委員東明：我有碰到這樣的狀況。

鹿代理局長潔身：這是在鐵工局的第二期工程……

簡委員東明：屏東車站有很漂亮的月台，乘客到月台上等火車的時候，下雨的話幾乎不能站在那裡，統統都走到下面。我有一次撐傘，一直在月台上等火車來。

鹿代理局長潔身：鐵工局……

簡委員東明：走道下面去的話，火車一來要用衝的跑上去。

鹿代理局長潔身：照明的部分，我們已經先改善了。

簡委員東明：新的車站怎麼會有這樣的設計？這一點請進行改善，還有第二期工程嘛，現在有在做嗎？

鹿代理局長潔身：是。

簡委員東明：另外，月台上面有一個，那是什麼？

鹿代理局長潔身：在月台的樓梯口有一根柱子。

簡委員東明：就是在月台上面那一個。

鹿代理局長潔身：樓梯口一上來那個地方有一根柱子擋著。

簡委員東明：對，它影響到走道，乘客經過那個柱子的時候，幾乎已經走到危險地區，跟火車沒有什麼間隔。在屏東站上火車的人很多，在擁擠的情況下非常危險，因此設計方面有很多需要改善。車站是新的，我還以為不會有人反映，原來局長都已經知道了。我想利用今天的質詢轉達訊息，目前那一個月台不能用，雖然很漂亮，兩邊都有遮，但是中間是中空的，雨一進來就直接淋到兩邊的月台，而且普通的雨就這樣，大風大雨就更嚴重了，這一點希望鐵路局能夠儘快改善。

王次長國材：這部分是鐵工局在施工，二期工程要針對剛剛所談到，現在發生最多問題的地方處理，我等一下趕快跟他們討論一下。

簡委員東明：好，謝謝。

主席：請陳委員素月質詢。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。這次中秋的四天連假，疏運方面可以說是非常順利，所以本席先感謝辛苦的臺鐵員工，並向他們表示敬意。我們知道臺鐵的運務人員的調度，是在三天裡面，將各八個小時的正常工時，調動成為兩個各十二小時的時段，每個工作時段中間再休息二十四個小時，總工作時數是一樣的，並以三天為一個循環。我們看到臺鐵的運量，近十年大概增加數百萬人，在運務人員方面，從 5,282 人，逐年減少到 4,619 人，臺鐵所有車站的整體單月進占人數逐年增加，每日的平均運量高達 62 萬人次。從這樣的數據來看，服務的員工數跟旅運的人數相較，是不符比例的，讓臺鐵員工的工作真的非常辛苦。事實上，人力不足是大家長期關心的問題。這次在連假之前，臺鐵產業工會提出的訴求，就是在每兩個循環之間，加上一天的例假，希望能夠符合勞基法第三十六條規定七休一的規定。請問王次長，未來這個

部分有沒有辦法落實？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。現在他們是要求「兩輪一例」，希望經過兩輪的「日夜休」之後，有一個例假。這部分我們現在放在專案會議裡面討論，因為它牽涉到工時。我們要往這一方面改善，但是是不是完全依循要交給專案小組討論。這裡面除了臺鐵員工以外，工會的人也會參與，討論看有沒有辦法處理，比如說，要不要這樣做，或是實施的時間，因為如果馬上做的話，會有人力的課題，因此要考量中間有沒有權宜的方式；例如他們談到，有些地方以補一班的方式，用來補「日夜」的部分，這部分我想納到小組來討論。

陳委員素月：人力不足已是老生常談，這是長久以來的問題。我們檢討之後，可以了解整個臺鐵人力不足的關鍵，是福利、加班費及輪班制度結構的問題。本席建議交通部跟臺鐵局應該檢討，在福利的部分，要給予符合他們實際付出的待遇，這樣子才能夠留住人。我想您也很清楚，就是因為福利差，所以留不住人、流動率高，這是人力會一直欠缺的重要因素。這個部分本席建議你們，真的要澈底落實、檢討及改正。

另外，我們看到在臺鐵局網站的網頁上，有顯示前局長曾簽名承諾，表示會恪遵法規，可是 2013 年到現在，臺鐵局就違反勞基法達十八次。請教鹿代理局長，你可以承諾不再違反相關法規，保障勞工福利嗎？

主席：請臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。依法行政是理所當然的，本來就應該依照法令。您剛剛提到，最近我們被勞檢所查到有違法的狀況，主要是因為兩個工作班的休息時間不符法令規定。雖然我們有經過勞資協商，但是主管機關認為勞資協商還是不能夠抵觸法令，所以仍然判定要處罰款。這部分我們已經在改善了。

陳委員素月：本席希望你們身為公務單位，應該做表率。

鹿代理局長潔身：這是應該的。

陳委員素月：你們應該嚴加遵守相關法令。其次，要談臺鐵行車安全的部分。這個議題其實在前幾次的委員會都一直被提到，我們也看到臺鐵今年要推動行車安全的六年計畫，預計花費 30 億元，改善平交道的設施，還要在整個鐵道旁設置圍籬。之前本席也有針對施作圍籬，預計要花 1,000 個工作天才會完成的問題提出質疑。圍籬應該不是很困難的工程，我希望你們能夠儘量縮短工時。我們看到本月 3 日又發生自強號撞死女童的意外，因為他要穿越軌道，這個意外你們應該知道。你們要儘早完成相關的設施，避免意外發生。

另外，鐵路安全的維護，除了設施之外，人為的操作也非常重要，這也是相對的因素。我們看到這兩天報紙等媒體報導，7 月 11 日的時候，發生自強號列車差一點跟區間車對撞的意外。據了解，列車的自動防護系統故障，而且駕駛沒有遵照號誌行駛，這是非常嚴重的疏失。鐵路局不應該容許列車防護系統故障，因為它真的關係到旅客的行車安全。這個部分本席希望臺鐵局加強，事實上，你們有投入相當的經費去改善這樣的系統。再者，人為的部分，還有去年發生在彰化二水的平交道事故；送行車事故鑑定覆議會的鑑定結果已經出來了，不知道鹿代理局

長有沒有看到這一份報告？二水的平交道有一台大貨車……

鹿代理局長潔身：去年引起火燒車事故。

陳委員素月：對，這個報告的結論，是那一位貨車駕駛遵照號誌行駛，在鈴聲響起之前，就已經進入平交道，所以他並沒有闖越平交道的過失。你們身為公務單位，還是循法律途徑走完這個程序。本席提這一件事，是因為據我的瞭解，南下北上列車經過的平交道的柵欄間隔秒數太短。其實這個問題我已經談到好幾次，也有私下跟你們提過，可是你們好像不當一回事，一直都認為那樣的秒數是足夠的。在這樣的狀況下，實際上，民眾等待平交道的時候是非常危險的。我要求你們進行檢討，列車的間距太短的話，平交道的柵欄就不要升起，等待列車通過之後再升起。這部分你們是不是可以檢討？

鹿代理局長潔身：平交道的柵欄放下來是自動的，有設定列車在軌道上的啟動點。上下行列車的密度比較高的時候，也許某一個方向的列車過了之後，後面另一個方向的列車駛來，會讓民眾有柵欄一升起又要降下的感受。我們呼籲臺灣的駕駛應該儘量保持平交道淨空，事實上，按照道路管理規則，平交道應該保持淨空。

陳委員素月：可是有時候在特定的狀況，不是個人能夠控制的。我剛剛舉出的意外，就是貨車司機在鈴聲響起的時候，想要趕快通過，可是前面有車子塞住的狀況。

鹿代理局長潔身：我們剛剛提到，道路管理規則要求平交道應該保持淨空，要等到前面的車輛完全過了之後才能夠通過。

陳委員素月：我要強調的是，他是在柵欄剛升起沒多久就跟著前面的車子通過，不知道在那麼短的時間內柵欄馬上又要放下來，如果他知道的話，一定會等待。你們要檢討所有的平交道，假如列車的密度太高的話，就要調整柵欄升降的時間，不然真的非常危險。本席在地方跑，也曾經在文興高中附近的平交道遇過類似的狀況。

鹿代理局長潔身：好，這個部分回去會檢討，不過我們還是呼籲駕駛人儘量保持平交道淨空。

陳委員素月：這個大家應該都知道，民眾不會拿自己的生命開玩笑。

最後我想替彰化站請命。據我的瞭解，現在的觀光政策、南向政策，就是希望吸引其他國家的旅客，我們也看到，在假日的時候，有很多移工會利用火車作為南來北往的交通工具，可是相對於這些族群，火車站這個鐵道設施，在東南亞語言方面的輔助比較欠缺。我們看到彰化站在假日的時候，會安排東南亞的志工在定點服務，這是很好的現象，應該給予鼓勵跟嘉獎。另外，我們看到彰化站的站房設施非常老舊。事實上，交通部臺鐵局在 104 年 6 月 26 日有開過局務會議，當時的局長也有針對彰化站站房過於老舊的問題，裁示估算並編列站房更新的經費，藉此進行站房的更新、整修。不曉得這個案子有沒有執行？

鹿代理局長潔身：針對彰化的門面比較老舊，確實有一個拉皮計畫，而且有照當初的要求進行當中。

陳委員素月：據我所知，這個經費應該還沒有編列吧？

鹿代理局長潔身：目前還沒有。

陳委員素月：還沒有編列，你剛剛怎麼還說進行當中？

鹿代理局長潔身：年度預算的部分沒有，我們會利用今年執行的結餘款。

陳委員素月：好，希望你們能夠儘快進行，因為彰化站是山線、海線交會的大站，旅客非常多，我們也希望透過整修，讓景觀更好，提供更好的服務品質，使觀光客到彰化的時候，感覺更舒服一點。

鹿代理局長潔身：是。

陳委員素月：謝謝。

主席：請黃委員昭順質詢。（不在場）黃委員不在場。

請邱委員志偉質詢。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。前天我在總質詢有提過，王次長也知道，只要你們來一次，我就問一次。早上我在經濟委員會問過陳主委，高雄捷運路竹延伸線第二階段的進度，我也提出臨時提案，要求於最短的時間內跟交通部討論，請市政府補充之後，立即針對這個部分做決定，不然一拖就拖了十四年，結果一百年前，夏目漱石就在坐電車，一百年後，我們還在騎摩托車、腳踏車。你作為高雄市出身的政務官，有更大的責任促成高雄捷運路竹延伸線第二階段快速核定。國發會一直強調，只要交通部將資料送到國發會，就會立即審查並核定，他們把問題推到交通部。交通部有一個問題，就是考量到路線會跟臺鐵形成競爭關係，使臺鐵的客源流散。拜託，路竹、大湖及岡山那幾個站，每天的客流量沒有超過 500 位，這會影響臺鐵的營運嗎？把這個當作你們不核定的理由，或請市政府再去做運量的規劃，說是會衝擊臺鐵的運量，有這回事嗎？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。我昨天回去之後也查了一下，市政府送來的這個案子，我已經請高鐵局加速審查，盡早出交通部。這個計畫已經拖了很多年，主要在於出交通部、送國發會後再送回來檢討的部分，高雄市政府也已經把這幾個站的必要性做了補充，所以這部分我們會用最快的方式……

邱委員志偉：你給本席一個時間點，何時送國發會？國發會已承諾，只要你們一送過去，他們就馬上審、馬上核定。

主席：請交通部路政司張副司長答復。

張副司長舜清：主席、各位委員。這個案子大概分成兩個階段，第一階段的可行性評估已經通過……

邱委員志偉：你不要跟我說這些，我比你更懂，我開宗明義就跟你談第二階段，就是 RK1 到 RK8 的部分。

張副司長舜清：這部分目前已經交給高鐵局提初審意見，初審意見到……

邱委員志偉：還在初審意見？

張副司長舜清：對。

邱委員志偉：你們何時才要把計畫送國發會？

王次長國材：如果我們高鐵局審查沒有問題，我希望在三週之內讓此案出交通部，這樣好不好？

邱委員志偉：次長，你要有政務官的 guts，把這個當作你的使命感。因為你當過高雄市的交通局長，非常瞭解本案之必要性、需求強度及它對北高雄發展的關鍵性，人民殷殷期盼，不能說你在當高雄市交通局長努力推動，到交通部之後就踩煞車，本席期期以為不可。

王次長國材：沒有。我想最重要的還是要回到其審查機制，然後把目前大家質疑的部分拿出來討論，至於剛才您談的這些問題，事實上搭乘一班捷運一路到底，當然與你在某地轉鐵路是不一樣的，北高雄的路竹部分可以把高雄市的建設連起來……

邱委員志偉：這些你都知道，我也不用多講，現在政府全球佈局、要走向東南亞，國家的交通建設與資源也要南向才是。

王次長國材：對。最重要的一點是，它除了要說服本部以外，還要說服國發會……

邱委員志偉：國發會就推給你們說是你們的幕僚作業沒有做好，使他們沒辦法審。這部分是你可以控制的，趕快把流程縮短，以最快的速度整理好之後送國發會，國發會方面，本席再來跟他們討論。請給本席一個時間表，你們何時可以把計畫送到國發會？

王次長國材：三週之內，好不好？

邱委員志偉：非常好的答案，我會一直追這個議題。你不能食言，三週之內一定要送國發會。

王次長國材：我已經跟他們談過，基本上應該是差不多要送了。

邱委員志偉：好，謝謝。

主席：請賴委員瑞隆質詢。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。本席先放一段影片給大家看，這是在前鎮的漁港路附近，即高速公路的聯外道路，周邊的住戶大概有 7、8 戶，該路段去年底完工通車後，每次只要有重車經過，震動就非常厲害。這個是當地居民家中的畫面，大概每隔 1、2 分鐘有重車經過高架道路時，整個家裡就會晃動。從去年底通車至今已經過了半年多，始終沒有獲得解決，之前也找過國公局開會，也加墊，但效果仍很有限，施義芳委員也知道此事，也幫忙去瞭解，他依其專業認為如果加一些阻斷波動的東西有可能可以改善，不知道部長是否知道此事？另一方面，能不能要求國公局務必做一個好的處理？因為任何人居住在這樣的環境下，精神上的壓迫是非常大的，甚至已經有人因此而必須靠服用藥物來讓自己的情緒穩定，因為那種狀況真的很痛苦，我也曾經到現場，大概每 1、2 分鐘就會有這種震動，躺在床上是很痛苦的事情，每隔幾分鐘就要動一下。能否請次長重視並協助解決這個問題？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。沒問題。如果我們的交通建設已經影響到居住安寧的話，我們應該要設法盡快來改善。

賴委員瑞隆：這個一定要改善，如果不能改善，也要協助居民找到一個好的居住環境，這個問題當然是更複雜，但初期能解決的方式是阻斷震動的部分，但第一階段處理的方式並不成功，本席希望能夠盡快啟動第二個處理方式。現場有誰能說明這部分？

主席：請交通部路政司張副司長答復。

張副司長舜清：主席、各位委員。這個案子應該是本部國公局……

賴委員瑞隆：對。

張副司長舜清：根據我們的瞭解，國公局短期內會去研議如限制重車在特定時段進入該道路，先降低居民的受震狀況；至於長期的解決方案，國公局目前也在研議一個全面解決的方式，此案尚未報到部裡面來。

賴委員瑞隆：好，請次長幫忙追蹤一下，因為任何人在這樣的環境下住半年都是很痛苦的一件事，短期方案當然是先舒緩其痛苦，但長期還是要找到一個有效的解決方案。

張副司長舜清：好。

王次長國材：好。

賴委員瑞隆：其次，在前鎮有一個高雄機廠，對崗山仔地區的發展有很大的影響，原訂是要在 108 年遷移，但似乎因為受到潮州那邊的影響而延誤了時程，目前聽說要到 110 年才能完成遷移，不知道進度的部分，能否再加快一些？

主席：請交通部臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。誠如委員所言，因為事涉用地問題，所以稍有 delay，我們現在已經在加速……

賴委員瑞隆：預估的時間點是何時？可否給大家一個具體一點的時間？

鹿代理局長潔身：目前我們原則上還是希望配合高雄鐵路地下化的期程，因為一旦地下化完工之後，路線就被切斷了，它就非移不可。

賴委員瑞隆：這部分能否請次長回去之後幫忙追蹤一下，因為機廠完成遷移後對地方的發展影響很大，崗山仔也是之前氣爆經過的地點，西側部分其實是有輕軌，但有一部分被機廠影響到，這部分將來如果能夠順利更新，在交通上就可以打通，讓整個前鎮、崗山仔地區往北部分多了通道，對居民的交通有很大的幫助，更何況它可以產生出綠地、新的商業、產業空間，對地方上是一大幫助，希望在期程上能夠加速。

鹿代理局長潔身：好。

賴委員瑞隆：而在機廠遷移之後，臺鐵對這個場地是已經有做一些規劃，包括引進文創商品、融合在地特色藝文、設計旅館，我希望次長也花一點時間去瞭解一下，這個部分將來可能要找更專業的人來做規劃，引進真正對當地有幫助的產業，以現在臺鐵規劃報告來看，本席一看就覺得非常 low，基本上好像把一些娃娃擺在那裡就當成是一個文創商品區，這個看起來將來的產業狀況一定是非常不好的，甚至於有沒有人來都成問題。又，是不是要走向旅館，其實高雄的旅館發展方向已經非常多，此處是否宜再走向旅館，我都認為必須深切考慮，希望部長、次長都能夠關心這個區塊，思考一下，找到更專業的團隊來研議，未來機廠遷移之後，這是很好的一塊空地，而且也很有歷史意義，裡面有很多的老樹。希望未來無論在產業面、觀光休息面它都能夠成為前鎮、崗山仔一個非常好的地點，希望次長大力支持。

王次長國材：我們可以跟高雄市文化局或經發局做一些討論，好不容易有這樣的一個基地，我們希望可以把它做得更永續。

賴委員瑞隆：因為時間緣故，高雄市的中山路與中安路口附近的交通問題越來越嚴重，次長也很熟

悉那個路段，道路的負荷量是很重的，希望部裡面對這一塊也能有一些規劃與思考，因為它剛好位於高速公路的末端，也包括國道三號通道下來的地方，期望未來部裡對於這個部分能有一些協助。除了八八快速道路之外，甚至能夠有針對南向接上國道一號的思考，希望未來部裡能有一些協助及規劃，藉以紓緩周邊交通上的問題。

王次長國材：關於這個部分，我們會先與高雄市的工務局及交通局討論一下。

賴委員瑞隆：因為它正好位於國道的末端，而且涵蓋了省道的部分，希望你們能思考一下，謝謝。

王次長國材：好，謝謝。

主席：請鍾委員佳濱質詢。

鍾委員佳濱：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，你知道本席一向很關心臺鐵，而今天我們討論關於臺鐵員工的合理人力分配問題，就員工缺額的部分而言，流動率高達三成，除了因為考試有將近三成重榜的原因之外，你認為還有什麼原因致使流動率這麼高、什麼原因導致員工要離職？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。我認為是工作環境的問題吧！能否讓員工看得見未來是最重要的，但是，我也認為目前能找出這個危機，事實上，也是一個轉機。

鍾委員佳濱：本席請教過臺鐵工會，根據他們提供給本席的資料，以目前司機員的工時為例，開車的時間是 157 小時，但是，在外面待命的時間高達 265 小時，也就是說，綠色部分是他們實際上所花的時間，157 小時則是你們計算的工作時間，然而，合法的加班時間是 160 小時加上 46 小時，這是勞基法規定的上限，後面的條文你大概看一下即可。次長，你應該並不陌生，上次的華航事件就是空服員關切報到時間算不算以及要到哪裡報到等等，因為報到之後就是他們的起算工時，請問，針對司機員反映給工會的提出的這個問題，未來在外備勤的時間是否有可能算入工時？

主席：請交通部臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。目前所謂的在外待命並沒有計入工時，但是，在報到之前，我們會有一個比開車時間提早的一個準備時間。

鍾委員佳濱：那個時間呢？

鹿代理局長潔身：那個時間有計入工時。

鍾委員佳濱：有算工時？

鹿代理局長潔身：有。

鍾委員佳濱：那個時間計算進去之後是否會超過法定工時？

鹿代理局長潔身：不會。

鍾委員佳濱：確定嗎？

鹿代理局長潔身：確定。

鍾委員佳濱：本席以為你剛才會上當！

鹿代理局長潔身：在外待命的時間若要全都計算進去，確實是有待商榷。

鍾委員佳濱：好，你很聰明！如果你把在外待命的時間都計算進去，讓他們能夠比較划算，那就違反了勞基法，不過，現在之所以會產生這樣的情況，最主要還是因為人不夠，因為人不夠，工作就越重，工作越重就導致離職率越來越高，對嗎？

現在就來看一下目前臺鐵如何增補人員，次長，你可知道臺鐵目前有這兩種方式？一個是鐵路特考，也就是你們所說的重榜問題，流動率大概有三成。局長，請問獨立招考進來的約聘僱人員流動率如何？你們自己獨立招考進來的人員流動率，是否會比參加國家考試進來的人員流動率好一點？

鹿代理局長潔身：因為他們這些來源……

鍾委員佳濱：有沒有統計？最好統計一下，好嗎？本席認為，假設你們自己招考的約聘僱人員比較沒有流動性的問題，原因在於他們不像參加國考的人員，只要考上其他單位就不來了。事實上，這些參加國考的人都很會考試，只要有機會考上其他單位就去了，但是，參加單獨招考的就只是考你們臺鐵，因此不太會有流動問題，你們能否將統計數字提供給本席？

根據你們營運人員作業要點的規定，單獨招考進來的約聘僱人員可以轉營運人員，而營運人員必須要通過國家考試者，不能超過預算員額的 20%，目前你們的預算員額大概是一萬四千多人，對嗎？20%大概就是 2,800 人、2,900 人，這就是你們的天花板，是不是如此？你們的約聘僱轉任一般服務人員，包括以資位制轉行車人員、甚至是駕駛，大概需要多久？

鹿代理局長潔身：其實，這個部分有一點誤解。

鍾委員佳濱：有誤解？

鹿代理局長潔身：對。

鍾委員佳濱：本席是從法條上所獲得的認知，實際上你們是怎麼做？

鹿代理局長潔身：所謂的營運人員，就是針對現在所有的無資位人員，包括兩種人……

鍾委員佳濱：無資位人員，不含資位人員？

鹿代理局長潔身：所謂的營運人員，因為我們現在的無資位人員有很多種，像是基層服務員及契約工等等，為了能夠共同統一，因此統稱為營運人員，這些都是屬於無資位人員。

鍾委員佳濱：約聘僱人員可以轉任嗎？

鹿代理局長潔身：對，可以轉任營運人員。

鍾委員佳濱：升上行政人員需要多久？

鹿代理局長潔身：這部分可能有點問題，因為這些都必須經由訓練後取得交通部發給的證照。

鍾委員佳濱：根據本席對於你們法規的理解，駕駛人員必須經過 2 年的訓練，是不是如此？

鹿代理局長潔身：包括學科與術科的部分。

鍾委員佳濱：若是約聘僱人員經過 2 年的訓練，能否轉任為行車人員或是司機員？

鹿代理局長潔身：原則上，我們並沒有營運人員轉任為司機員的部分。

鍾委員佳濱：司機員的來源就只能通過國考者？

鹿代理局長潔身：對。

鍾委員佳濱：約聘僱人員是否有辦法擔任司機員？

鹿代理局長潔身：關於這個部分，我們要再做檢討。

鍾委員佳濱：有或沒有？

鹿代理局長潔身：目前是沒有。

鍾委員佳濱：目前是沒有、完全沒有，所以你們的司機員都是通過國考進來的？

鹿代理局長潔身：對。

鍾委員佳濱：只要國考不穩定、只要一年沒有舉辦 2 次，你們就會增補不及，司機員就會因此而產生缺額，對嗎？

鹿代理局長潔身：因為他們不是考進來就直接可以擔任司機員……

鍾委員佳濱：根據你們第七條的規定，「營運人員除曾為本局建教合作之建教生外，不得擔任駕駛人員」，因此，本席就反面推論，建教生可以擔任駕駛員，對嗎？

鹿代理局長潔身：建教生是我們今年開始推行的方式，為了培養將來的……

鍾委員佳濱：今年開始？

鹿代理局長潔身：對。

鍾委員佳濱：與哪些學校合作？

鹿代理局長潔身：目前是與成大以及逢甲合作。

鍾委員佳濱：其實，司機員可以由哪些人擔任等相關規定是你們自己可以修改的，對嗎？今年你們就自己增加了建教生的部分，這個有沒有上位的規定限制？

鹿代理局長潔身：誠如剛才委員所言，如果要取得資位一定要經過國家考試。

鍾委員佳濱：現在本席就直接講，他們當然要通過國家考試，否則就只能是約聘僱人員，而約聘僱人員要成為營運人員還是得要經過考試，駕駛員是有證照的，對嗎？

鹿代理局長潔身：對。

鍾委員佳濱：其實，感覺上目前臺鐵確實是有在改進，只是手腳慢了一點，直到今年才開始思考是否要尋求與學校合作的方式，除了成大之外，是否考慮過其他學校？

鹿代理局長潔身：有，目前是成大與逢甲。

鍾委員佳濱：一定要是大學生嗎？

鹿代理局長潔身：現在我們與一些……

鍾委員佳濱：參加你們國考的資格是大學畢業或是高中畢業？

鹿代理局長潔身：必須視資位而定。

鍾委員佳濱：參加駕駛員國考的資格是什麼？

鹿代理局長潔身：駕駛員只要是佐級以上即可，我們現在正在考慮……

鍾委員佳濱：佐級以上只要……

鹿代理局長潔身：高工畢業即可。

鍾委員佳濱：高工就可以了？

鹿代理局長潔身：對。

鍾委員佳濱：本席就是要告訴你們，做事一定要找對方向，像你們找成功大學這樣的學校合作，他

們的學生本來就很會念書、很會考試，參加國考之後就是屬於流動率高的一群，而你們的司機員本來就只要高中或高工畢業即可報考，為什麼不找高工來合作呢？

鹿代理局長潔身：現在我們也有與桃園的清華高工以及花蓮高工在談。

鍾委員佳濱：本席是教育委員會的委員，我們很希望未來國內的人才需求能由我們自己的學校來訓練，好嗎？請次長承諾一下，未來能否朝向與高工的建教合作發展？鐵路局能否往這個方向進行研議？

王次長國材：現在鐵路局已經朝這個方向去做了。

鍾委員佳濱：什麼時候可以給我們一個初步的答案？1 個月後告訴我們研議的結果，好嗎？

鹿代理局長潔身：可以。

鍾委員佳濱：謝謝。

主席：接下來登記質詢的林委員岱樺、黃委員偉哲、管委員碧玲、孔委員文吉、陳委員雪生、徐委員永明、吳委員志揚、曾委員銘宗、賴委員士葆、盧委員秀燕、張委員麗善及林委員德福均不在場。

請徐委員榛蔚質詢。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。副司長，今天一整天你大概都很清閒，因為沒有人問到你。秋節的時候，工會有在火車站靜坐？

主席：請勞動部勞動條件及就業平等司黃副司長答復。

黃副司長維琛：主席、各位委員。是。

徐委員榛蔚：其實是因為工時以及人力不足的問題，他們真的是太過勞累，因此，對於勞工訴求的部分就提出了一些想法。本席不知道你是否了解工會所提出的三大訴求，但是，身為勞動部的大家長，同時也可說是勞工的靠山，對於臺鐵工會提出的三大訴求，你有什麼樣的看法？

人力嚴重不足當然是臺鐵問題的一部分，從 77 年員工人數 2.3 萬到現在的 1.3 萬，人力減少了將近一半，但是，臺鐵的業務量、運輸量卻是整個大幅提升，從一年的 1.2 億人次到現在的 2.3 億人次，因此，人力的短縮以及運輸量的大增，是否會造成勞工的工時過長？剛才鍾佳濱委員也提過，完全沒有勞基法的問題，但是，以這樣的數據來考量，勞動部是否曾經去了解，為何現在少了 1 萬人，而它的運輸量卻還是這麼大，導致勞工們要提出所謂的三大訴求？

黃副司長維琛：關於勞工團體提出的這些訴求，我們都有進一步去了解。在例假安排的部分，原則上是希望能有一個完整的例假日，讓勞工感覺到能夠真正獲得休息，但是，在作業輪班的情況下，常常無法以一個 0 到 24 點做為整個例假的安排。

徐委員榛蔚：臺鐵的三班制是從民國 77 年到現在，他們有一個團體契約，當時的狀況是 2 萬 3,000 人，然而，現在已經縮減到 1 萬 3,000 人，面對人力的腰斬以及服務量的增加，這個三十年的班勤制度是否有重新檢討與議定的必要？因為它是三班制，是否有必要將它改變為四班制？若是改為四班制，人員是否就必須要補上更多？

主席：請交通部臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。這個三班制確實是行之有年，但是，現在的年輕人比較注重生

活品質，他們希望有一個完整的休假，因此，我們為了這件事情已經成立一個專案小組，把相關的主管及員工都請進來共同討論，希望在三個月之內訂出符合法令、符合我們的業務需要、同時也能讓員工接受的排班制度，這樣才有辦法做一些人力的調整。

徐委員榛蔚：也就是說，你們現在已經成立了專案小組，對於三班制要轉成四班制，或是符合我們的……

鹿代理局長潔身：有。我們沒有預設任何立場，目前是有兩種排班，一種是三班、一種是 AB 班。

徐委員榛蔚：AB 班？

鹿代理局長潔身：而且員工們也另外提出了一些訴求，所以我們現在會整個納進來一起進行討論，也許將來不會只有一種排班方式，因為還必須納入營運特性、業務需要以及人力上的調配等等，總之，我們希望能夠盡快討論出一個答案。

徐委員榛蔚：員工們期望的訴求是勤六休一，而不是日夜休日夜休例嗎？

鹿代理局長潔身：那是另外一件事，七休一是另外一回事。

徐委員榛蔚：不是七休一，而是勤六休一。

鹿代理局長潔身：他們現在有另外一個訴求，希望能夠日夜休日夜休，然後有一個例。

徐委員榛蔚：對，例假日。

鹿代理局長潔身：這個部分就會牽涉到工時的問題，因為現在工時必須要滿 40 個小時等等，如此一來，延長工時領取的改變，包括人力調配等等都需要做一個充分的討論。

徐委員榛蔚：另外一個就是加班費的合理計算與發放，為什麼工會認為這個部分並不合理呢？

鹿代理局長潔身：剛剛委員所提的三班制，當年在實施的時候都是經過工會的協商、都是有來由的，基本上，現在的算法都是符合法律的規定，不過，員工認為今年的勞基法已經將週工時修正為 40 小時，因此才認為這個部分已經不符合了。

徐委員榛蔚：30 年前約定的契約到現在還在適用，確實是有檢討的空間，我們勞動部應該要給予最大的支持吧？會嗎？

黃副司長維琛：會。

徐委員榛蔚：會給予最大的支持！

今年 105 年在鐵路方面發生的意外特別特別多，尤其是人為疏失的部分，但是，目前你們的人力已經減少了將近 1 萬人，因此，發生人為疏失是不是因為他們太累了？另外，像是司機員以及巡軌員的基本養成是需要時間的，並不是通過考試進來就可以立刻上線，而是需要由師傅帶徒弟花費 3 至 5 年的一定養成時間，針對這個培養的部分，你們要怎麼做？這確實也是一個需要解決的問題？

鹿代理局長潔身：我們現在檢討整個訓練的方法、訓練的內容，希望能夠加速讓員工取得應該有的一些專業技能。

徐委員榛蔚：另外，也要感謝鐵路局對於花東在交通上的幫忙，尤其是在假日給予我們許多的加班班次，以及給予縣政府返鄉專車的部分與民事的部分，但是，本席還是要再次強調，為什麼實名制的車票能夠在 10 分鐘內就秒殺？再再顯示我們的鐵路若是不改善、七堵段若是不改善、以

及三軌、四軌若是不改善，完全沒有辦法解決這個問題。因此，除了硬體的部分，還有人事的部分，真的要給我們鐵路局加點力，真的要加加油，好嗎？謝謝！

主席：接下來登記質詢的李委員彥秀、羅委員明才、高潞·以用·巴鱧刺委員、羅委員致政、蔣委員乃辛、蔡委員易餘、陳委員明文、鍾委員孔炤、陳委員怡潔、周陳委員秀霞、周委員春米、陳委員亭妃、呂委員玉玲、馬委員文君、李委員鴻鈞及廖委員國棟均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢，另做以下處理，委員周春米、黃昭順、李鴻鈞、江啟臣、徐榛蔚、顏寬恒所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。

周委員春米書面質詢：

本院周委員春米，為積極發展屏東縣觀光產業，特此提出質詢：

本席提出三點建議，建請交通部研議：

一、交通部為提升觀光產業品質所設立之三百億優惠貸款專案，應納入屏東縣為優先申請之縣市。

二、交通部應於屏東縣各風景區及重要觀光路線，建構國際旅客觀光友善環境。此外，交通部除積極進行海外行銷推廣外，並應協助業者推廣海外促銷業務。

三、為提升墾丁觀光地區之交通便利性，交通部應就地方建議之「延伸快速道路至楓港、增建輕軌鐵路至恆春、五里亭機場國際化、開拓日韓觀光客直飛小港機場南進南出」等案進行評估，研究其可能性，並盡可能給予協助與促成。

本院周委員春米，鑒於屏東縣今年夏天接連遭逢七月的尼伯特與九月的莫蘭蒂這兩個極具摧毀性的強烈颱風，當地觀光資源歷經重創，特此提出質詢。

本席希望交通部比照尼伯特颱風侵襲台東之災害補助，對於遭莫蘭蒂颱風侵襲而受損之屏東各觀光地區，成立「專款基金」來補助業者。此外，屏東縣民宿業者因莫蘭蒂颱風損失慘重，交通部應檢討協助民宿業者，或以給予放寬貸款條件等優惠放款條件，協助其度過難關，重振觀光產業。

黃委員昭順質詢稿：

台鐵人力嚴重不足的問題不能懸而未決，人力不足就有超時工作問題，就會衍生血汗勞動問題，以及導致合法罷工、合法休假，嚴重影響台鐵正常營運！解決台鐵的問題，必須先解決人的問題，人力嚴重不足就應該大量招考新人，不僅將缺額補足，甚且還要擁有備用人力，以防臨時罷工抗爭等人手不足等突發狀況！尤其台鐵的司機員額長期以來就是嚴重短缺，一個人當三個人用，害司機員每天休息不到 5 到 6 小時，每週只能回家兩天，比值勤的員警還要慘，對旅客及列車安全造成潛在危險，不可等閒視之！更不符合人道！本席請問部長：

一、在這種過勞、血汗的工作環境，如果您是台鐵的員工，你工作會 happy 嗎？您會忠於職守嗎？假使不幸您是台鐵司機員，你難道不想離職換跑道嗎？

二、台鐵嚴重人力不足的總員額到底是多少？何時能充分補足短缺人力？召不到足員的真正原因為何？

三、台鐵是否應未雨綢繆超額錄取新人加以培訓，落實兩班或三班制，紓解長期以來人力吃

緊問題！

中秋節人團圓，當大多數國人都在過中秋節團圓的同時，在台北車站大廳數 10 位台鐵員工選擇在此夜宿抗議。根據媒體報導，工會理事長王傑等人從下午 2 點開始在大廳靜坐，為的是讓台鐵局及旅客瞭解人力不足、員工過勞的情形，要求台鐵局改善，否則將持續進行依法休假抗爭。除現場靜坐的人員外，亦有員工選擇戴上寫「苦」字的口罩，來表達被迫出勤、沉默的抗議

本席想請教部長：

一、台鐵員工分兩班輪班制，每班皆為 12 小時，日班工作 12 小時後、休息 24 小時，不斷的輪迴，從 1988 年運作至今，30 年來也難以落實「七休一」的例假規定。那請問：「為何如此不人道的制度運作 30 年卻從未修改？」

二、台鐵員工表示：「日夜輪班工作到人生沒希望，不知道夢想在哪。」早上 5 點半起來開始工作 12 小時，天還沒亮就出門，回家時天就暗了。日夜休的輪班制度切割台鐵員工完整的一天，因經常與家人朋友作息相反，賠上了社會關係的建立。甚至有員工表示得喝提神飲料才能專注工作。

本席想請問

(一)台鐵員工的心聲，各級長官都說聽到了，但有誰告訴他們，輪班間隔不當、休息不足等問題如何徹底改善嗎？

(二)台鐵負責的是大眾輸具的行駛，過勞的員工、未獲得適當休息的駕駛，請問民眾的安全有保障嗎？

(三)當員工需要藉外力來強打精神，不管是咖啡、是提神飲料，長時或過量對人體都不好，員工在長期過勞下的健康拉起警報，交通部沒有責任嗎？如果一位列車駕駛在工作中因長期過勞，為提神而飲用咖啡過量，突然因急性咖啡因中毒發生意外，那麼是否極可能將造成難以挽回的重大傷損，甚至賠上旅客的生命安全？

蔡英文總統在華航空服員上街頭抗議時，曾有句鏗鏘有力的名言：「若不是忍無可忍，怎會群起走上街頭」？但軍公教近 25 萬人走上街頭時，這句話就不靈光了，因為軍公教被有心者硬是歸類為「既得利益者貪得無厭」。而今台灣鐵路產業工會日前在交通部前舉辦「台鐵壓榨基層員工、欠人欠假還欠錢」抗議活動，有上百名來自全台各地的台鐵運務員身穿白衣到場，並將多張寫有「累」字的紙貼在交通部大樓外牆，盼藉此引起政府重視，結果似乎也沒有具體的回應？

本席再請問部長：

一、難道上街頭抗議還分天上飛及陸上駛的不同？勞工也有因高低所得不同，而有貴賤之分嗎？

二、針對「台鐵壓榨基層員工、欠人欠假還欠錢」的指謫，部長是否需藉此具體回應或澄清？

三、台鐵第一線員工嚴重缺員，即使有新人進來，先不談未能補足缺額，新人從受訓到可用

也需要時日，請問在這人力銜接空窗期，交通部有何能讓員工及消費者都能接受，且能安心的補強措施？

四、如果台鐵人員招募依然未符所期，台鐵有何有效而具體的因應作為？是減班減量？還是考量徵用外籍勞力？

台鐵 9 月 20 日向媒體表示；預計自本（105）年 10 月 20 日起刪減 86 個班次，過去員工深夜 12 點末班車到站、清晨 5 點又要接首班車的情況將好轉，也能拉長休息時間。

憑心而論；政府立場應該是鼓勵民眾搭乘公共運輸，透過普及的公共運輸照顧到國家的每一份子，但現在因為台鐵局與工會的勞資協商問題，裁減了使用率較低的班次，這確實是一個兩難的抉擇！

但是；本席還是要質疑？

一、把人民「行」的權益當作祭品的協商結果，是否符合公平正義？對這些少數而有需要人的權益，台鐵是否應有其他較人性的配套措施補強作為？

二、台鐵取消部分對號車，卻增開了區間快車，加上日前取消的 80 多班貨運列車本來就屬不定期行駛。那請問政府未來的交通政策還要不要鼓勵公共運輸？

三、這次改點其實只是在玩文字遊戲，請台鐵提供「刪減 86 個班次」後，原先未能獲得適當休息員工，增加了什麼樣的休息時間比較表！

五、台鐵局成立專案小組，希望廣納員工意見，改進現行輪班制度。那請問：既然有意溝通？那麼為何員工仍選擇在中秋團圓夜夜宿大廳、戴上口罩沉默表達抗議？溝通管道是不是虛設？

台鐵車廂的清潔和異味處理不善，向來被許多旅客投訴詬病，這也是為何台鐵長久以來無法充分獲得旅客青睞，來客數不斷流失而出現嚴重虧損的主因之一。這一點高鐵顯然就比台鐵要來得強而優。據大多數乘客所體驗和觀察，高鐵車廂清潔維護團隊將車體的每個位子、死角，尤其是代表車體門面的廁所打掃消毒使之毫無異味；反觀台鐵的廁所，開啟後異味撲鼻是每個乘客的第一負面印象，這是台鐵當局應該深加檢討改進的重點，特別是旅客座位死角污垢充斥，班班皆然。

另外，台鐵由於人力不足等等問題，經常會出現列車誤點情形，尤其通勤電聯車上下班尖峰時間誤點狀況相當嚴重，早已引起許多通勤旅客不滿。據了解，曾有旅客目睹台鐵普悠瑪號司機在駕駛艙玩滑手機，甚至也有旅客在月台發現，曾有自強號列車的駕駛靠站時還在駕駛座上打盹而被站務員叫醒，這些漫不經心以及「紅眼駕駛」載著數百上千旅客馳騁鐵道，安全豈能不亮紅燈，旅客哪能安心搭乘？請問部長，你要如何督促督導讓台鐵改頭換面，重振雄風？據了解：基本上目前服務於高鐵的員工待遇福利制度應該比台鐵要來的好，如果我們以比照和迎頭趕上的概念，大幅改善台鐵現有員工的福利待遇等制度，甚至努力讓雙鐵的員工待遇福利相差無幾，按理講，台鐵自然沒有理由不大步改進，沒有理由再自暴自棄！

請問部長：

一、您有沒有魄力和決心幫台鐵重新打造企業體精神？有沒有決心和信心徹底翻轉台鐵？不

要讓台鐵在台灣的鐵道事業裡永遠當小弟、當老二，老是覺得自己不如高鐵？

二、如果您有這樣的決心和魄力，本席相信台鐵員工一定會很爭氣、很努力徹底改造自我提升競爭力，展現新風貌再創台灣鐵路風華！部長可有具體的構想？準備怎麼做？怎麼樣去扭轉台鐵的企業精神？

國道五號高速公路雪隧內牆有裂縫，高公局人員說那本來完工之初就有，安全性沒有問題！本席在此提醒；這幾年經過無數次的地震與風災侵襲，加上河床不斷沖刷，台鐵的部分橋樑橋墩出現裂縫，甚至有外橋墩出現剝落情形，甚至有些河床的鐵道橋墩似有下陷情形！

本席請教部長：

一、您是否曾接獲來自台鐵當局的這些警訊告嗎？是不是真的大家都隻手遮天，欺上瞞下？粉飾太平？

二、部長是否能以居安思危的角度，全面深入的對這些有影響公共安全，關係人民生命的處所，實施確切且務實的總體檢！去深入了解、徹底補救和解決台鐵的這些不定時炸彈？

三、台灣鐵道目前只有台鐵勉強可以說是擁有環島路線，在部長的台灣交通重大建設方案及藍圖中，將來高鐵考不考慮延長成為環島高速鐵路？或者分階段興建北、中、南段台灣東西向高速鐵路，讓全島的快捷鐵道結合一日生活圈，拉近東西南北的商業、文化、觀光及旅遊距離與資源？

李委員鴻鈞書面質詢：

20160922 臺灣鐵路管理局合理人力分配暨員工權益檢討

1. 台鐵的定位是什麼？這是一個關鍵的問題，其實只有定位清楚了，後續的問題才能陸續找到合理的方式去解決。什麼是定位，請問部長，台鐵是肩負台灣環島縱向運輸的重要工具，也是屬於國家營運的特種事業，倘若是承擔過多的社會責任，以低廉的價格來提供民眾搭乘，那就不應該過度去苛責台鐵長年來的虧損。以台鐵近幾年來的虧損來看，平均每年虧損 30 幾億，然而以台鐵近年來的營業收入（票價收入）來看，可是高達 250 億元，可是光是營業成本就差不多可以侵蝕掉所有的獲利，更別談到因應人事退輔每年應該負擔的 30 幾億元。台鐵現在的票價基準是在民國 84 年訂的，也就是說已經有 21 年沒有調整過票價，無法合理反應成本，倘若台鐵是一般民間營利單位，逐年漲價，20 年來只需要漲將近 15% 的幅度，老早轉虧為盈，但是不管那個黨執政，誰敢漲票價？反正就是認為政府底下的機構就是要苦民所苦，不該以營利為目標，而是需要肩負社會責任去協助運輸之外，還要防止物價波動，那台鐵的虧損就變成是理所當然的事情。不管載再多人，營業收入就是抵不過營業成本，這種扭曲的制度下，就算找什麼最厲害的 CEO 來台鐵任職，也扭轉不了台鐵持續虧損的命運。長年待填補的已經累積至 1218 億元，這最後還不是政府自行吸收，也算是全民共同買單了。

2. 台鐵採取資位制，分為高員級、員級、佐級，比其公務機關的簡薦委制，起薪就差了人家一截，公務員正常上下班，固定週休二日，可是來到台鐵工作，排班制累人，休息時間不固定，假日幾乎都要上班，福利也不佳，只要有選擇，誰願意去台鐵？導致八年前每次鐵路特考原本有 5 萬多人報考，到去年僅剩下 2 萬多人報考，報考率八年來掉了一半，政府卻一直無視這

問題的嚴重性。年輕人願意投入台鐵的意願可說是降到歷史新低，就算是有能力考上的，也未必願意來報到，寧可選擇其他考上的高普考職務，或是先到台鐵過過水，再準備下次考試以便脫離台鐵，因此長期以來的台鐵人力荒，是不管怎麼招考都是無法補上的，然後說為了補足人力，明年不排除除了原有一次的台鐵特考之外，再加考一次，請問部長，有意願有能力考上的年輕人，一次的機會就夠了。倘若不想來，再多次考試都改變不了台鐵吸引不了人的情境。

3. 制度的問題導致新血無法補夠，那現有的員工只好更加辛苦的加班、輪班，犧牲假日、犧牲休息，形成一種惡性循環。眼見人人稱羨的空姐都為了辛苦上街頭，那真正屬於血汗工作的台鐵人員豈能不發出不平之鳴？部長，你去感謝台鐵同仁體諒，願意犧牲中秋假期協助疏運，這樣的動作與態度對於解決台鐵人力荒的問題有任何幫助嗎？具體的辦法在哪裡？說真的，交通部至今還提不出來。交通部面臨華航空姐抗爭，好像在比較多民眾的聲援之下，什麼專業都不用考量，什麼條件都答應人家。結果面對台鐵子弟兵，除了喊話還是喊話，打從台鐵抗爭以來，根本看不到交通部拿出誠意與辦法來解決這問題，還是說交通部非得等到像華航一樣全天停駛，才打算認真來解決問題？倘若交通部仍舊是這種消極心態，本席會支持台鐵同仁們走上街頭去爭取他們自己應有的權益。

4. 台鐵計畫從 10 月 20 號開始，一共要截短或停駛 86 班列車，台鐵說預計可挪出 10% 的乘務人員人力，那本席反過來問一點，倘若一年可以停駛這 86 班列車，可以降低多少營業成本？我們來討論減班的效益，以台鐵全年的運能而言與實際搭乘的人數相較，大概只有使用了 63.7% 的運能，也就是說全年來看，仍舊有 36.3% 的運能是閒置的。或許有民眾會認為奇怪，明明台鐵不就是一票難求嗎？基本上這只是反映在連續假日、國定假日或是暑假的時候，以全年全天候而言，台鐵所供給的運能遠遠大過於乘客的需求，那多餘的運能無形中就是造成無謂的營業成本流失，因此倘若是減去冷門時段甚至紅眼時段的車次，進而可以有效幫台鐵節省營運成本，更可以讓司機們不要過勞，那麼這樣的減班計畫是可以肯定的。回想幾年前台鐵因應高鐵搶去西部運輸商機時，提出要採取區段捷運化的方式，形成不同的市場區隔來營運，現在回頭想想，光是這樣的人力荒，連正常班次與假日加班都快應付不了，又如何能夠達成捷運化的計畫？難怪喊了幾年都無法付諸實行。

5. 光是減班去節省 10% 的人力，對於現在台鐵人力荒能有什麼幫助？答案還是否定的，畢竟台鐵的人力缺口遠大於這數量，雖然交通部明年打算增加員額透過鐵路特考來補充人力，回到本席之前所提的，有能力考上鐵路特考的考生，自然也有能力考上高普考或是其他國營事業考試，除非很愛火車或是嚮往駕駛的生活，不然誰願意來台鐵領低薪做苦工，因此台鐵的人事制度不然就是比照公路總局一樣，改成簡薦委制，不然就是透過調整乘務運費與按勞基法規定給予合理的休假與加班費用。然而這樣又勢必導致未來台鐵的營業成本勢必提升，虧損隨之更加嚴重，仍舊會變成一種惡性循環的迴圈，因此，處理這問題，交通部是該很明確去定義台鐵的定位，倘若要台鐵像台電、中油一樣去自負盈虧，那麼勢必無法迴避票價調整的問題。倘若，執政黨害怕得罪民眾，導致民調下降，那就繼續縱容台鐵持續虧損下去，反正看未來數十年後誰執政時碰到台鐵破產危機，那就算誰倒楣。不過本席認為，台鐵的問題就跟年金一樣，是應

該有所改革的時候了，面對過往人員退輔的負擔，考慮是否透過處理台鐵資產來進行一次性的處理，否則如此虧損下去，也無法提升員工合理待遇，現在躲過中秋罷工一回，未來這樣的危機仍舊隨時會發生。

江委員啟臣書面質詢：

台鐵合理人力分配暨員工權益檢討報告

一、交通部與臺鐵局管理層級陷臺鐵勞工於不義？

臺鐵從七月以來的罷工危機、日前中秋節罷工危機等等凸顯的是臺鐵管理階層，甚至應該說是交通部的管理不佳所導致。然而，卻因為罷工危機可能造成的直接社會負面衝擊使台鐵勞工工會變成社會大眾的檢討、指責的箭靶。臺鐵勞工在長期人力不足的工作條件下，犧牲許多應有的權益。工會理事長也表示是多次反應人力問題未解才不得不以交通運輸為籌碼。然而，他們爭取的都只是合法應該享有的權益，例如，例休假原本是員工應享有的權益，但部份段路因司機員人力短缺，司機員要請例休假填寫假單時，主管都不蓋章，也不告知是否准假，拖到最後一刻才說人手不足、不予准假，形同剝奪員工休假的權益。雖然沒休完的例休假可以換現金，但許多員工是要假不要錢。逼於無奈，最後只能改請病假才能獲得准假，卻會影響考績。這些不健康的管理都是高層不能卸責的；因為人力不足造成乘客與勞工、員工與主管之間的矛盾，部長與臺鐵局長，是不是陷臺鐵勞工於不義？部長日前在中秋罷工危機中指出台鐵已有人力補強計畫，若又讓秋節疏運開缺口，恐無法獲得社會大眾認同並傷害台鐵形象，台鐵火車駕駛員聯誼會（火聯會）強調「部長這一段話傷了全國火車司機員的心」，針對部長與管理階層的管理不良，還這樣利用大眾返鄉權益來「威脅」駕駛員要不要道歉？

二、現行增補計畫能否有效改善人力不足結構？

1. 行政院員額增額「擠牙膏」

增補與減班是針對人力不足的有效方法，但是，首先，目前的增補能夠有效改善臺鐵長年人力不足的結構嗎？臺鐵員工至少可以分成乘務人員（司機、列車長）、機務人員（車輛維修、軌道養護）、站務人員與電務人員。缺額嚴重的台鐵司機預算員額為 1,345 人，但目前實際員額只有 1,074 人，人力短缺 271 人，加上今年 9 月有 81 人將會退休，缺口更會擴增到 352 人。臺鐵工會針對人力不足的結構曾訴求 5 年內補足 1,318 名缺額，去年要求先補足 132 人，行政院人事行政總處卻只給 132 人；今年要求補足 303 人、卻也只給 153 人；報告中也指出「臺鐵局對於未來人力進用計畫需增預算員額 1,318 人之不足數，將持續請增」，這種「擠牙膏」的給人方式，請問部長，您跟行政院之間針對臺鐵人員增補一事的溝通如何？有遇到什麼阻力嗎？報告中指出的不足額還要多少年才能補滿？

2. 如何降低新進人員離職率？

就算誠如臺鐵表示，到 10 月底將有 1,650 個新進員工，表面上補足了一定程度的人力缺口，但是雖然同屬於公務人員，台鐵卻是交通職位制度，待遇因為長年虧損不能加薪或調薪，薪資水準比不上簡薦委制的公務員；就算是在國營企業中，台鐵佐級（年薪約 70 萬元）職等約與其他國營企業的工級（年薪約 140 萬元）相當，但待遇卻只有別人一半。福利也沒有公務員來得

好，各種補助也付之闕如。加上工作型態特殊需要輪班、輪班制度因人力吃緊導致沒有完整一天休假，幾乎每天都要出現在車站，長達 12 小時的工時，卻只給不符合勞基法的 1.8 小時加班費（報告中說將依勞基法核發加班費，但是部分基層員工的經驗顯然不符）。更不用說作息不正常、不在冷氣房上班等等消極因素，使得新進人員離職率一直居高在 30% 不下（報告中提供數據：28%）。所以部長，這些本年度招考的新進員工，尤其是司機等工作負擔較重的，我們能夠留住嗎？即使報告中說「臺鐵局於考試簡章敘明工作屬性及其輪班方式，以期吸引熱愛鐵路之新進人員」，但是這樣的勞動條件恐怕只會消磨掉熱情吧？一個公司的人事流動過於頻繁將導致人員的學習無法積累、在職教育資源的浪費，造成人才斷層與資源浪費，請問部長與臺鐵局長，要如何更有效降低新進人員的離職率？

3. 減班措施能否維持效果？

另外，請問部長與臺鐵局長，關於減班的措施不會維持一段時間後又像去年一樣又跳票吧？臺鐵工會表示，這些檢討紅眼、蚊子列車訴求去年中秋節都已提過，當時雖有減班，但之後又再加班，總班次根本沒變，而當時預備人力還有 2%。請問部長，這次的大改點後，會再加班調整嗎？本席接受改點後的檢討措施，再進行微調，但是現在預備人力不足，減班如果日後又加班回來，效果又將大打折扣，況且，這些增額的新進員工還得接受訓練，正式投入職場，依照臺鐵預估的時程還有至少 4 個月的銜接期，減班措施成為應急中最重要的手段；更不用說司機的訓練養成期長達 2 年，考到司機員執照前都屬於技術助理。台鐵工會理事長謝勝明也表示：「你要減（班）減得讓人家看得到，那些人力可以浮出來，讓人家覺得是有預備人力浮出來，家裡有事身體不舒服，才能喘一口氣。」部長與局長可以承諾這次的檢討紅眼與蚊子列車是「有感減班」，屆時不會又加開許多班次，抵銷減班的效果？

4. 預備人力應該多少？

同樣的，現在預備人力不足，人力的調度已經達到表面張力。工會過去就不斷訴求預備人力要增為 1 成，沒想到 1 年後，訴求仍然沒得到回應。預備人力可以從有效減班得到一定的補充，不過如果要長期解決人力不足的結構問題，要讓台鐵駕駛有 1 成預備人力，預估至少要增 100 多人。報告中也指出「臺鐵局自 97 年至 105 年運、工、機、電四大業務單位退休人數高達 4,665 人（詳如表 3），超過總員工人數三分之一（ $4,665/13,233=35.3\%$ ），且多為現場基層人員，恐造成人力及技術斷層」，請問部長，關於預備人力的問題您的看法如何？需要維持多少預備人力才是足夠，才能讓員工不至於發生因為人力不足、主管無法准假而員工跟主管發生衝突的遺憾？從近幾年來的數據顯示，新進員工數一直無法跟上離職與退休人數，好一點的狀況是打平，在這樣的狀況下要如補充預備人力？

5. 員工養成職訓如何改善？

目前台鐵人力嚴重不足，人員養成也有問題。例如過去站務員平均需十年磨練才能成為副站長，現只需三至五年，恐無法有效帶領團隊，也恐會使得乘客安全暴露在危險中。早期台鐵員工都是跟著老師傅邊做邊學，但近年老師傅退休速度太快，新進員工從訓練所出來後，幾乎都只帶著所學理論，「新兵訓練後直接帶槍上戰場」，必須靠自己在職場摸索。台鐵增額招考儘

管人力獲補充，技術斷層卻成隱憂，嚴重的技術斷層，間接衝擊交通服務品質，種下安全隱憂。部長與臺鐵局長，面對臺鐵人力不足的結構性問題，我們要的不只是表面地把人員員額填滿，為了乘客安全與員工職安，員工訓練相當重要，除了報告中指出的「報到後安排完整三階段訓練（局訓、處訓、段訓），由資深員工傳授技術與經驗分享」的基本職前訓練，部長與臺鐵局長，能不能提出有效的員工養成職訓計畫或在職期間再訓練課程？

6. 基層士氣低落如何提升？切實改善備勤室環境

由於過勞、工時亂與超時導致意外事故屢見，基層員工在這樣的勞動條件與結構問題下長期士氣低落，加上因為勞工抗爭活動中出現火車駕駛聯誼會與臺鐵工會之間與個別員工與工會之間的衝突與矛盾，請問部長與臺鐵局長要如何提振士氣？報告中提到是津貼加給、改善待遇方案來提升士氣，還有沒有別的方法呢？如何改善工作情境？有一個措施可以馬上做，工會要求全面改善場站過夜設備環境，臺鐵雖然前年底提出了兩年「乘務改善計畫」，報告中也提到「為提升乘務備勤宿舍衛生品質，已於本（105）年 8 月 24 日起提供衛生紙、洗髮精及沐浴乳。並針對乘務人員備勤室各項軟、硬體設施進行改善與更新，105 年度已執行約 2,300 萬元」。但是成效好不好從基層員工反應最清楚：基層員工普遍觀察全台各個站區的備勤室環境仍然落後不堪，還有員工爆料充斥壁癌的牆面只是釘上木板敷衍塞責。由於人力不足，又因依法駕駛員「連續開車五小時須休息超過五小時」、「一天上班不能超過六小時四十分」，結果實務上，駕駛週休僅一日、夜班休息五小時又要開車。而備勤室的條件決定了駕駛生理、心理休息的品質。請問部長與局長，報告中指出「未來將持續逐年編列預算改善」，請問改善計畫能不能納入基層員工使用者經驗調查，讓備勤室的改善能夠讓基層員工有感也符合需求？

徐委員榛蔚書面質詢：

交通部就「臺鐵合理人力分配暨員工權益檢討」報告詢答

（主席煩請交通部 王國材政務次長 上台備詢）

一、多事之秋陣前換將，燙手山芋誰來接

1. 首先本席要先藉著詢答的機會，對全臺一萬三千餘名臺鐵員工長期以來為國人，尤其是為我們東部縣市交通運輸的辛勤付出，表達最誠摯的感謝之意。

2. 再來，交通部於上月中所宣布的人事大調動，將原任臺鐵局長的周永暉調任為觀光局長，對於外界批判其恐缺乏專業，以及任內鐵路意外弊案連連、花東車票一票難求，甚至是近來內部工會鬧得沸沸揚揚人力不足、工時過長等一連串棘手問題。請教次長，時值台鐵多事之秋，您認為交通部做如此調動決定是正確的嗎？

3. 次長，細察周局長的經歷背景，可以得知局長是從台鐵最基層的實習員做起，期間曾任列車長、副站長、台鐵副局長等職務，因此對台鐵內部的大小事情絕對是再清楚不過的，因此周局長應該是部長最能倚重來解決台鐵長久以來，在運務、票務及人力工時問題的最佳人選。但現在卻把最瞭解問題的人給調動了，您覺得這樣會不會讓外界質疑交通部要解決今天台鐵人力暨權益問題的誠意與決心？

（主席煩請勞動部代表 兩位副司長 上台備詢）

二、追求合理工時與待遇，勞動部責無旁貸

1. 副司長，先將現在政府政院版的一休一例和我們國民黨主張的周休二例爭議擱置一旁，本席想要請教勞動部，對於臺鐵員工近年來的過勞狀況，包含工時、工資與休假福利等情形有無掌握及瞭解？如果沒有的話，我們今天出席的還有台鐵兩個工會的理事長和成員可以即時說明。就您的了解和認為，肩負全國鐵路運輸重責大任的臺鐵員工，其勞動性質是否異於一般勞工而需另為處理？

2. 有關台鐵工會表示，他們的班勤制度是採日夜休制，亦即員工在休息日還有 1/4 的時間必須工作崗位上，並沒有辦法得到完整 24 小時的休息，導致他們一年 365 天，天天都要上班。對於這樣的作法，請問勞動部站在保障勞工權益、爭取勞工福利的立場，您有什麼看法？

3. 另外，由於臺鐵的三班制是自民國 77 年到現在的團體協約，對照當時的兩萬三千名員工，縮減至現在的一萬三千人；而運輸量也從原先的一億兩千萬人次/年，成長到近年的兩億三千萬人次/年。為此本席想請教勞動部，身為勞工主管機關，面對著人力幾乎腰斬，但服務量卻倍增的職場現實情況，您認為延續近 30 年的班勤制度，有沒有重新先檢討或議定的必要？

4. 至於台鐵工會呼籲應回歸勞基法的兩大主張，一個是一週應給予一例假的做法，採用「日夜休日夜休例」每兩次輪班給予一例假，讓員工能得到充分休息，提升工作品質及保障乘客安運輸安全。另一個就是加班費的合理計算和發放。單就以上兩項訴求，勞動部您認為這樣合不合理？您是否願意和我們一萬三千多名的臺鐵員工站在同一陣線，提供適時的諮詢與支持，做為達到追求鐵路運輸安全與效率的有力後盾呢？

（主席煩請臺鐵 鹿潔身代理局長 上台備詢）

三、危機即轉機，台鐵浴火重生好時機

1. 鹿局長您好，前局長周永暉接任觀光局長時一番「走老路到不了新地方」意氣風發、信誓旦旦的談話，對照您即將接手面對並尋求解決的一堆老問題，做為新的臺鐵大家長，不知您的感想如何？會不會認為前長官怎會在臺鐵如此危急交關的時候，竟瀟灑拍拍屁股走人，留下一堆爛攤子讓您處理？

2. 俗語有云「危機就是轉機」，雖然前局長留下了如此棘手的問題，但本席相信，臺鐵人基層出身的您，一定也對這些陳年老問題再清楚不過的，而且為了臺鐵的遠景與願景，這些改變、轉型是無法再逃避拖延的，關於這點，鹿局長你認同嗎？

3. 局長，對於此次差點上演的秋節大罷工以及後來大家為共體時艱縮小影響規模，改為夜宿台北車站的抗議活動，當時的周局長除了呼籲大家趕快回家之外，並沒有到場給予大家實際的關懷和慰問，而當時的您也已經知道自己即將接任代理局長的職位了，請問您有對當時表達訴求的員工代表做了哪些風雨同舟、患難與共的處理或關心？抑或是此一時彼一時，您忘了自己也是出自台鐵這個大家庭的背景？

4. 面對近年來，臺鐵捷運化導致的工作量加倍，而人才流失率近年來又達三成之高，復因專業技術人才需要培訓的養成期間，所以造成一直無法補足應有員額，一個人當兩個人用的情況，以致近來臺鐵意外事故、拖班誤點的狀況不斷，這些相信鹿局長您應該都相當清楚，的確，

臺鐵面對高鐵西部客源的強勢競爭，讓營運備感壓力，但是如果局長您能夠把握此次機會，大刀闊斧地進行改革與轉型，這未嘗不是我們臺鐵自民國 37 年成立即將屆滿 70 年，老店新開、浴火重生的最佳契機，局長您說是不是這樣？

5. 綜觀工會的訴求，不外乎是人力嚴重不足導致全年 365 天沒有完整休息和不合理的加班費計算方式等問題，對此本席相信部長和局長應該都已經有完整的規劃和配套措施了，但是後續的如何執行和落實才是本席和全體臺鐵員工關心的重點，不然緊接而來的十月份國慶連假、元旦連假和農曆春節連假將陸續來臨，也都是全國鐵道運輸的大考驗。或許這次員工為了呼應高層共體時艱，為大局著想的期盼，減縮了抗爭造成國人運輸不便的規模，同時也給了首長們較為充足的研議應變時間，但現在我們要請部長、局長相對地給我們臺鐵人一個合情、合理、合乎基本勞動人權的良善回應，對此，局長、次長您願意承諾予以明確的具體實踐嗎？

顏委員寬恆書面質詢：

台鐵最近問題不少，除了台鐵工會持續表達不滿，台鐵營運狀況也被檢討，請說明台鐵現在的財務狀況如何？明年預算數預計虧損總數是多少？台鐵現在面臨人力青黃不接的情況，所以需要增加招考人力，這情況我們可以瞭解，但是台鐵招考兩百多人，卻平均會有兩成八的人員因為各種因素離職，這偏高的比例都表示台鐵的工作環境與制度需要檢討，請台鐵說明檢討情形。

另外有鑑於台鐵將小規模的車站設立成為一人車站或無人車站，但是有些觀光地區的車站平日雖然人煙罕至，但是每逢假日就會湧現大批觀光客，如果還是無人服務，常會引發糾紛。台鐵原本因為人力短缺的考量，會在小站設立規劃無人車站或者一人車站。但是許多在觀光地區的小站，原本在平日可能沒有人潮，但是在假日時就會有大量人潮湧入車站。有時候不是只靠自動售票機就能解決問題，還是需要專門的工作人員出面協助，台鐵應就這部分著手檢討人力配置，請問台鐵現在的打算作法是什麼？

另外提到原本台北車站在地下一樓有設置服務台，跟來往遊客詢問，結果後來變成由志工服務，隔一陣子就完成沒有人服務，甚至變成流民休息地方，最後甚至是完成裁撤。原因就是台鐵在人事制度方面有很重的包袱，即使是首都車站的台北車站，面對每天有大量遊客進出的情況下，照理說不但需要有服務台，更需要有能夠使用多種語言溝通的服務人員，結果現在都只能讓遊客看地圖自己想辦法，這樣是不是太誇張？

如果說這些遊客是第一次來台灣的話，看到台北車站這麼欠缺引導會不會搖頭？雖然說台北車站的連結交通系統其實是便利，但是迷路的遊客增加，會帶給觀光旅遊帶來負面的影響，請問局長您的看法是什麼？再請問局長，在提到身心障礙人士要進出鐵路車站其實都很不方便，能夠在台鐵獲得服務的機會遠比高鐵低的多，現行的台鐵車廂有多少車廂是可以讓輪椅通行的？這樣的狀況如何讓身心障礙人士願意搭乘台鐵？

現在光是台北車站要讓身心障礙人士通行都已經不太方便，更何況是如果有乘客在其他車站要上下月台時，更是需要趕快解決相關問題，對此局長有什麼看法？就像先前本席有針對大甲媽祖繞境議題，請台鐵增加海線鐵路班次，結果發現台鐵只要是舊型的列車車廂，空調就像失

控一樣，冷到不行，明明我們在強調節能減碳，但是台鐵車廂空調大概比醫院空調還要冷，我想這應該有檢討改善空間，請問局長同意嗎？

今年的中秋連假鐵路交通運輸工作，好不容易的在驚濤駭浪中，有驚無險的渡過。然而本席在意的是一向乖乖牌的公務人員和國營事業員工，最近為什麼在蔡政府上台後，突然的叛逆、活躍起來，發動一連串的遊行、罷工、抗議事件，讓人眼花撩亂，是否受到華航空服員罷工、國道收費員抗議事件完勝的啟發和鼓勵？

台鐵人力短缺造成營運的問題並不是現在突然發生的，長期以來台鐵員工和高層就一直在反映這個問題，要求改善，但是都被財主單位、人事單位以國家財政困難為理由擋下來。本席認為這一次華航空服員罷工、國道收費員抗議事件，勞工方面的完勝，甚至勞方只要五毛資方卻給一塊的示範作用，是這一次台鐵員工打算在中秋連假合法休假，以爭取權益的主要原因。這並沒甚麼不好，究竟政府有錯就要改！況且若不在關鍵時刻出手，做出會影響全國民眾重大權益的決定，過了這個關鍵時刻誰還理你啊！

不過，過了這個中秋還有明年的春節連假輸運工作，接著還會有許許多多的連假輸運，希望行政院和交通部本著這一次溝通、承諾的精神，誠懇、踏實的去解決台鐵人力不足的問題，並且趕快提高員工薪資福利、改善工作環境，以留住員工並爭取新血的願意加入，千萬不要又以財政理由的說一套做一套，抱著應付的心理。

為了具體改善台鐵人才斷層的現況，同時解決新人流失和人才引進不易的問題，本席也已提出一部「交通事業人員任用條例部分條文修正草案」，這項修法是要優先解決台鐵考試及格新進人員的起敘薪資和一般行政機關薪資失衡的問題，以提高考試及格人員分發台鐵任職以及他機關人員調任該局的意願，請行政院大力支持。

李委員彥秀書面質詢：

案由：本院李彥秀委員，針對今日交通委員會邀請交通部，台灣鐵路局就「臺灣鐵路管理局合理人力分配暨員工權益檢討」列席報告，就此提出質詢，詳如說明。

說明：

一、上週台鐵中秋節，台鐵工會為了與旅客「共體時艱」，決定暫停集體「依法休假」行動，然而同樣問題，不到一個月的雙十連假，甚至明年的春節，交通部及鐵路局能不能向民眾保證疏運正常，向台鐵員工承諾不會有「過勞班表」，都能得到應得的休假。公部門若帶頭漠視勞工權益，政府有甚麼立場要求民間企業，要如何推行勞工改革？

二、台鐵每日平均客運量由 96 年度 46.5 萬人次成長至 104 年度 63.6 萬人次，預估春節疏運期間每天平均更高達 72.1 萬人次，但其預算員額 96 年為 1 萬 4,222 人、104 年為 1 萬 4,168 人，人力不但未能合理成長，還不增反減。2015 年，交通部考量整體營運需求人力，承諾協助台鐵局爭取增加員額 1,318 人，在 2015 年先增補 132 人，今年行政院核增 153 人，但距離目標仍然有一大段距離，這塊人力缺口何時能補齊？

人力短缺已影響基層員工合理休假、服務品質及專業技術養成。長期以來人力不足、工時過長的問題，損害運務人員的健康，也會危及乘客安全，釀成嚴重的公安問題，基於大眾運輸安

全考量，有關單位必須進行檢討。

三、台鐵在這次改版後調整了蚊子與紅眼列車來因應人力不足的問題並非長久之計。班次減少後，如何有效配置，將轉運功能發揮到最高？我認為還有很大的進步空間。

四、南港車站每天旅客平均 1.5 萬人次，是台灣站體最大的車站，結合臺鐵、捷運、高鐵，形成三鐵共構之車站，更是高鐵最北站。

原先台鐵計畫南港車站在改點後以東部幹線的對號列車停靠為優先，實踐「東區門戶計畫」，但為何在昨日拿到的資料中，南港車站對號車總班次，平日 9 班，假日 12 班，而台東往樹林 53 班次當中，停靠南港的更只有 2 班，政府花了 140 億建設南港車站，這樣的疏運功能，真的能解決台北車站的轉運人潮嗎？基隆、宜蘭、花蓮等旅客如何利用南港站轉乘高鐵南下。相關單位是否應該檢討？

主席：針對今天的會議做如下決定：一、報告及詢答完畢。二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位迅速以書面答復。在此也要求交通部及臺鐵路針對排班以及臺鐵員工的權利，必須要與臺鐵工會、臺鐵產業工會以及火聯會，所有的員工兄弟們密切的協商討論。也請臺鐵工會以及臺鐵產業工會提出版本，與臺鐵共同協商討論有關於臺鐵員工排班及相關權益的問題。我們一再的重申，交通委員會將嚴格的督促，希望能夠落實讓臺鐵員工有足夠的休息時間及基本權利之保障，也希望對於大眾的旅遊安全有最基本的堅持，同時能夠維持相關大眾運輸服務的順暢，這也是我們很重要的一項工作，希望能夠創造一個三贏的局面。

鍾委員已經到場，現在我們就給鍾委員 6 分鐘的質詢時間。

請鍾委員孔炤質詢。

鍾委員孔炤：主席、各位列席官員、各位同仁。感謝主席給本席這個時間，其實，剛剛主席已經做出了決議，交通部現在面臨的不只是一個臺鐵的問題，最近的一些勞資爭議都與交通部有關，大致都是一些相關工會內部的問題，因此，你們可能要相對因應的進行處理。事實上，最主要的癥結還是在於落差的問題，同樣都在臺鐵裡面，為什麼落差這麼大？同樣都在華航裡面，也有個落差的比較？因此，你們交通部必須要盡快做回應。

再來是人力的問題要怎如何補充？就像剛剛主席也特別提到如何去減輕這些員工的負擔？人力不足的問題，尤其是臺鐵，它的人力比例與工作量確實是差異相當大，因此，可能要特別請交通部盡速做一些更改與回應，包括員工的待遇問題以及重新檢討排班制度。因為排班的問題就會牽扯到人力的問題，然而，人力不足在現階段不可能一下子就招足的情況下，排班表就一定要重新去再做檢討。無論是臺鐵工會、火聯會或是企業工會、產業工會，目前臺鐵內部這三個不同的團體，他們相對的各有不同的處方與意見，交通部可能要盡速給予回應。雖然中秋節連假的問題已經解決，但是，後續還是有許多問題需要處理。

另外，華航職業工會現在與地方政府到底是依團體協約的約束，或是當時的約束就是視同團體協約，交通部可能要針對這個部分與華航進行相關法律的釐清。本席個人是認為雙方都已經簽訂協議，次長，你們要特別注意到它是在勞動部部長面前簽定的一個協議。

主席：是否要請次長答復？

鍾委員孔炤：你認為在勞動部長面前所簽訂的協議是否合法？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。這個部分是團體協約或是一份協議的問題，的確是當時在談判過程中，現在講的是華航吧？

鍾委員孔炤：對，因為現在爭議點出來了。

王次長國材：因為當時在裡面的是勞動部的部長、次長以及還有空服員的產業工會，這部分就要看究竟是協議或是協約，如果是協約就有法定的地位，不過，目前華航認為這個部分是協議，並不是協約，這是目前華航給予我的回應。

鍾委員孔炤：你認為那是協約或是協議？

王次長國材：要看當時他們在裡面是怎麼談的。

鍾委員孔炤：不是當時裡面怎麼談，而是在勞動部長面前大家談成的合議，如果臺鐵工會以後跟你談完之後，而你卻出來說那是協議，並不是團體協約？

王次長國材：關於細節的部份，因為華航董事長目前人在東京，不過，他已經要回來了。

鍾委員孔炤：本席不管他現在人在哪裡，只是他現在認為這是協議而非團體協約，而團體協約的變更要有雙方之中另外一方的主張，同意是否要改變團體協約的內容，那是有強制性的吧？

王次長國材：對。

鍾委員孔炤：當時在裡面談判出來的結果，你認為沒有強制性，所以讓他們的爭議繼續發生，而把這個問題丟給桃園市政府，讓桃園市政府一個頭兩個大，這不是交通部應該有的態度吧？畢竟華航是由你們負責管理？

王次長國材：如果有寫下來的承諾，以華航來看就是按照當時手寫的東西，但是，要不要訂協約則是由華航與空服產業工會商談。我的意思是他們寫的東西不能不承認，但是，要不要變成一個協約的部分是不是等董事長回來之後再談一下？

鍾委員孔炤：既然你認為那是一個合法性的協議，本來就應該要遵守，不是嗎？

王次長國材：對。

鍾委員孔炤：既然要遵守就是要按照它的內容去做，至於未來的團體協約是否要把它加進去，那又是另外一個層次的問題。

王次長國材：我現在就是這個意思。

鍾委員孔炤：既然有兩個層次，因此，他們的第一個協議是有效的。

王次長國材：對。

鍾委員孔炤：至於未來是否要再納進團體協約之中，則是另外再由職業工會與華航去簽定團體協約。

王次長國材：我認為應該是如此。

鍾委員孔炤：這個應該是分成兩個層次去看。

王次長國材：分成兩件事情。

鍾委員孔炤：但是，現在華航公司卻把它搞成此非團體協約，因此，它認為之前的協議是有爭議？

王次長國材：關於這個部分，我會再去多了解一下，但是，剛才委員所提的分成兩個層次是對的。

。

鍾委員孔炤：沒有關係，本席只是把問題丟出來，不能讓別人認為與你們談完之後的協議就變成了無效，還是得再回到團體協議。請問，交通部底下有幾家公司有簽團體協約？台灣有幾家簽團體協約？這就是勞動部之所以一再鼓勵簽團體協約的原因，因為團體協約具有約束性。然而，當一方提出的時候，要簽訂團體協約又必須要籌組工會，當然公家各種勞動法令可能太長，而本席也只是特別提醒次長而已。現在碰到這個問題，你們不能就丟給地方政府去面對，畢竟地方政府並沒有參與當天在勞動部的談判。

王次長國材：但是勞工局還是要管吧！

鍾委員孔炤：那是因為職業工會是在桃園市登記，雖然勞工局它還是要管，但是，不能在簽訂了協議之後，卻因為華航公司突然又說那並不是團體協約，所以就不予承認，沒有人這樣處理的。

王次長國材：華航是否有否認這件事，我會再了解一下，而我的基本想法就是有簽就要認，至於後面是否要再協議，那就是第二件事。

鍾委員孔炤：好，簽完就是同意，至於未來是否要納入協約，則是另外一件事。

王次長國材：對。

鍾委員孔炤：好，謝謝！也謝謝主席給本席這個機會！

主席：今天所有的報告及詢答均已結束，散會。

散會（15 時 8 分）