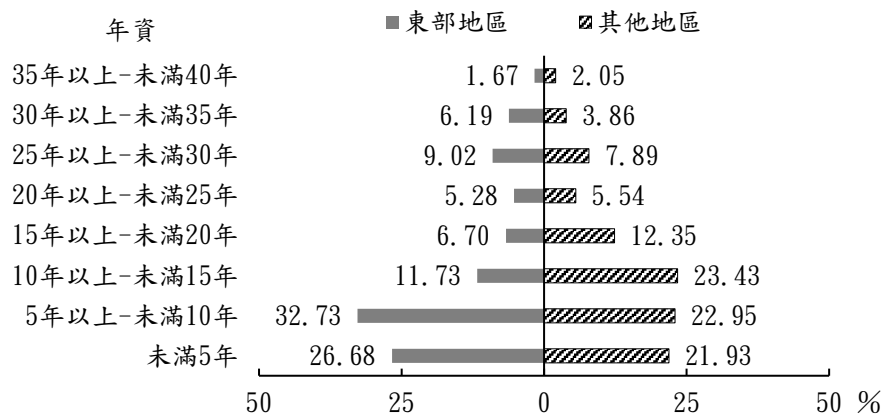


(3) 辦理 113 年從業人員甄試招考，尚無法補足公司化後人力缺口，且東部地區專業技術人力斷層問題仍待改善：依行政院 108 年 1 月臺鐵總體檢報告建議，應盤點並補足各部門人力，調整 M 型人力結構，並重視經驗與文化傳承，以確保鐵路行車安全。據臺鐵局統計，截至 112 年 10 月底止，預算員額缺額為 1,462 人，又依原交通部臺灣鐵路管理局及所屬機構現職人員優惠退離辦法申請並獲同意於 113 年 1 至 6 月辦理退休、離職者計 978 人（其中 374 人為行車關鍵人力，包含司機員、檢修人員、維護人員、副站長、列車長、調度員、調車人員等），預計於 113 年屆齡退休者計 212 人，臺鐵公司化後面臨約 2 千餘人之人力缺口，惟其規劃辦理「113 年國營臺灣鐵路股份有限公司從業人員甄試試務工作」僅預計招考 599 人，尚無法補足所缺人力。另截至 112 年底止，臺鐵東部地區

工務單位（宜蘭、花蓮及臺東）年資未滿 10 年員工占比為 59.41%，高於東部以外地區 44.88%（圖 3），且花蓮電務段年資未滿 10 年員工占比為 55.74%，亦高於其他地區電務及電力單位 48.60%，東部地區資深專業技術人力較為欠缺，不利技術及經驗傳承，經

圖 3 112 年底臺鐵局工務人力年資結構



註：1. 本表年資結構情形係以各年資區間人數占該地區在職員工總數計算。  
 2. 112 年底工務人力計 2,436 人，其中東部地區工務單位（宜蘭、花蓮及臺東）在職員工計 776 人。  
 3. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

函請交通部督促臺鐵局研謀改善，以確保鐵路之正常營運。據復：已盤點 113 年第 1 次從業人員甄試候補備取人員缺額，積極辦理候補備取人員增補作業及第 2 次從業人員甄試，並規劃於 113 年 8 月底前招募進用短期工程助理，儘速遞補基層短缺人力。另將積極與花東地區學校辦理產學合作，結合在地就業服務單位舉辦徵才宣傳活動，以改善東部地區人力斷層情形。

2. 推動合理化待遇制度，有助強化人力資源管理，惟不符規定給予項目迄未完成報核作業並積極簡化整併，且有未覈實發給獎金津貼及落實差勤管理等情事，致用人費用逐年攀升，允宜檢討改善。

臺鐵局為解決人力不足及斷層嚴重等問題，增加員工留任誘因，自 107 年起檢討員工待遇制

度，並提出「交通部臺灣鐵路管理局合理化待遇制度評估報告」，列述該局員工待遇制度問題包括：超時工作報酬占薪資比率過高，亟須檢視薪酬制度之合理性與加班行為之管理方式；職務獎勵金項目繁多，且間有 7 項已超過 10 年未檢討等。臺鐵局並於 109 年間提出合理化待遇調整方案，及盤點非固定性給與彙整提報「交通部臺灣鐵路管理局獎金津貼及費用核發基準表（草案）」送行政院人事行政總處（下稱人事總處）審查。經查該局待遇制度檢討及用人費用執行情形，核有下列事項：

(1) **未積極就不符規定給與項目完成報核及簡化整併作業：**行政院於 103 年 4 月 1 日訂頒「軍公教人員法定給與以外其他給與項目法制化推動計畫」，人事總處爰於 104 年 7 月召開審查小組會議決議：各機關如仍有陳報行政院核定屬金錢給付性質之給與項目而未納入該推動計畫審查者，均不得再支給；未陳報行政院核定金錢給付之給與項目，亦不得再發給等。惟臺鐵局迄至 109 年間始函報交通部審查合理化待遇調整方案，並盤點未報經行政院核准之給與項目；又依人事總處審查「交通部臺灣鐵路管理局獎金津貼及費用核發基準表（草案）」意見，該基準表僅就支給項目彙整說明，未視實際發放情形及發放性質通盤檢討簡化或整併，致支給項目仍達 15 項，且截至 112 年底止尚有 5 項獎金津貼仍未獲行政院核定（表 1），未符人事總處召開審查會議決議之支給原則，經函請交通部督促臺鐵局檢討改善。據復：因非固定性給與調整涉及現職員工既有權益及勞動條件之改變，將參考工會意見，審慎研議辦理相關簡化整併作業。

表 1 112 年底行政院核定臺鐵局各項獎金津貼及費用情形

核定情形	項目
已核定	1. 個人無責任事故獎金 2. 事故搶修出勤獎金 3. 兼辦工程汽車司機獎金 4. 春節疏運出勤獎金 5. 危險職務津貼 6. 技術領班及副領班工作津貼 7. 乘務人員自主備勤津貼 8. 留才職務津貼 9. 乘務旅費 10. 值台食品費
未核定	1. 團體無責任事故獎金 2. 補票提扣獎金 3. 售票績效獎金 4. 乘務員駕駛安全獎金 5. 趕工津貼

資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

(2) **用人費用占比偏高，且用人支出逐年攀升：**依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則第 2 點規定，各事業機構編列年度用人費用預算時，應考量其營運目標、預算盈餘、營業收入、用人費用負擔能力及政策因素；其用人費用比率，以不超過最近 3 年用人費用占其事業營業收入之平均比率為原則。臺鐵局因係適用「未實施用人費率」待遇制度，尚無須採用人費用占營業收入之比率控管年度用人費用預算，惟該局 108 至 112 年度用人費用占營業收入比率介於 52.81% 至 78.70% 間，相較交通部主管中華郵政公司、臺灣港務公司及桃園國際

機場公司等國營事業介於 4.04% 至 16.57% 間，用人費用占比偏高（表 2）。

另臺鐵局近年獲行政院同意增加員額、調整員工待遇津貼及福利等，致 112 年度用人費用實際執行數達 168 億 5,920 萬餘元，較預算數 164 億 3,865 萬餘元，增加 4 億 2,054 萬餘元，約 2.56%，亦較 108 年度用人費用決算審定數 149 億

5,818 萬餘元，增加 19 億 102 萬餘元，增幅為 12.71%，加劇其財務負擔，經函請交通部督促臺鐵局檢討改善。據復：鑑於臺鐵局已於 113 年 1 月 1 日組織轉型改制為國營臺灣鐵路股份有限公司，將督促其依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則規定妥為控管，並擲節用人費用支出，以利公司永續經營。

**(3) 部分獎金津貼及費用之核發未落實相關審核機制，且本職業務衍生之給與未納入員工薪資所得申報：**臺鐵局 112 年度津貼及其他獎金實際數分別為 6 億 4,290 萬餘元及 2 億 2,520 萬餘元。該局各項獎金津貼及費用發放情形，核有：部分擔任鐵路列車駕駛且申領駕駛安全獎金人員，未具適切駕駛執照，核與規定未合，不利確保鐵路行車安全；未切實依員工出勤狀況核發春節疏運出勤獎金，且所屬單位發放標準不一，未能公平合理獎勵員工執行春節疏運工作；乘務旅費屬乘務人員本職業務衍生之給與，112 年度共計核發 2 億 1,133 萬餘元，惟均未納入員工薪資所得申報，與所得稅法規定未合；部分工務段仍指派公務車司機兼任夜間工程工作，並核發其兼辦工程汽車司機獎勵金，恐肇致疲勞駕駛，不利行車安全等情事，經函請臺鐵局檢討妥處。據復：已責成所屬單位自 112 年度起將乘務旅費納入員工薪資所得覈實申報，並統一春節疏運出勤獎金發放標準，及強化各項獎金津貼與費用請領審核作業，清查違規申領情形，依規定妥處；另將檢討落實駕駛執照管制及查核作業，避免無照駕駛等違規情事。

**(4) 未依規定落實乘務人員之差勤管理並覈實計算延長工時，且排班規劃欠妥，增加加班費支出：**依交通部臺灣鐵路管理局工作規則及交通部臺灣鐵路管理局運務處乘務人員排班注意事項第 4 點第 1 款規定，運務類乘務人員每日平均工作時間以 6 小時 40 分鐘為原則。臺鐵局臺北、基隆及彰化車班組乘務人員差勤管理、延長工作時間（下稱延長工時）核計及排班情形，核有：部分乘務人員無實際到班或離退時間之差勤紀錄，且有浮報加班時數、遲到及早退等異常情形，車班組未落實乘務人員之差勤管理，並覈實計算延長工時；乘務人員每日平均工作時間均未達

表 2 交通部主管國營事業用人費用占營業收入比率

單位：%

事業名稱 \ 年度	108	109	110	111	112
臺鐵局	57.35	64.88	78.70	59.93	52.81
中華郵政公司	12.01	11.31	16.57	12.53	14.68
臺灣港務公司	15.93	15.56	14.49	13.86	13.96
桃園國際機場公司	4.04	7.76	9.16	9.13	6.34

資料來源：整理自交通部主管國營事業提供資料。

6 小時 40 分鐘之規定標準，又部分出勤日之工作時數僅約 2 小時，排班規劃每月須加班天數卻達工作天數之 20.06%，乘務人員每日工作時數差異甚大，排班規劃有欠妥適。另乘務人員於休息日之平均延長工時達 481 分鐘，依勞動基準法第 24 條規定須加倍發給延長工時工資，增加人事成本負擔等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：已請所屬單位落實差勤管理，並檢討各車班組之勤務安排，以符合每日平均工作時間規定標準及降低休息日出勤情形，減少加班費支出。

**3. 規劃辦理橋梁安全提升計畫，有助改善鐵路橋涵耐洪、耐震能力，惟迄未獲核定執行，又未落實相關檢測作業，且尚乏檢測人員資格與培訓規範，允宜檢討改善。**

交通部為使各鐵路機構或捷運主管機關辦理鐵路或捷運橋梁檢測、評估、維修及補強作業有所依循，於 107 年 12 月頒布鐵路橋梁之檢測及補強規範，臺鐵局並據以訂定交通部臺灣鐵路管理局鐵路橋梁檢測作業手冊(下稱鐵路橋梁檢測作業手冊)，規範各工務段經管橋梁及箱涵(下稱橋涵)、人行天橋之檢測及維護作業，另建置臺鐵橋梁及隧道管理系統管控相關檢測及維修紀錄，截至 112 年底止，臺鐵局經管橋梁 1,146 座、箱涵 617 座及人行天橋 85 座(表 3)。經查臺鐵局橋涵及人行天橋維護管理情形，核有下列事項：

**表 3 112 年底經管橋涵及人行天橋使用狀況**

單位：座

類別	橋梁	箱涵	人行天橋
使用狀況			
合計	1,146	617	85
正常使用	975	579	83
維修中	73	1	—
停用	97	37	2
歷史建築	1	—	—

資料來源：整理自臺鐵橋梁及隧道管理系統資料。

(1) 部分經管橋涵老舊且耐洪、耐震能力不足，惟橋梁安全提升計畫迄未獲核定執行，亦未密切追蹤需補強及改建橋涵之劣化狀況妥處：臺鐵局考量部分鐵路橋涵老舊，且存有無耐震設計、橋梁結構劣化、河床沖刷致橋梁基礎裸露等情形，影響橋涵基礎之承載力及穩定性，爰於 110 年 5 月陳報交通部「橋梁安全提升計畫」，評估尚需補強橋涵 171 座及需改建橋涵 13 座(其中 3 座未來列入河川治理計畫、2 座已列入其他計畫，其餘 8 座列入橋梁安全提升計畫)，惟該計畫自陳報起迄 112 年底止已逾 2 年半，尚未獲核定執行，影響橋涵補強及改建工程之執行。又據鐵路橋梁檢測作業手冊 3.1.3 規定，橋梁所在位置上游雨量站達豪雨時，對該區域內基礎有裸露情形之跨河橋梁、位處邊坡之橋梁及重點監控橋梁應進行特別檢測；同手冊 3.1.4 規定，橋梁所在位置上游雨量站達大豪雨時，對該區域內跨河橋梁、位處邊坡之橋梁及重點監控橋梁應進行特別檢測。