

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

討 論 事 項

併案審查

一、委員李鴻鈞等 25 人擬具「鐵路法第六十二條及第七十條條文修正草案」案。

二、委員趙正宇等 19 人擬具「鐵路法第六十五條、第七十條及第七十一條條文修正草案」案。

三、委員鄭麗君等 29 人擬具「鐵路法第七十一條條文修正草案」案。

主席：請提案人李委員鴻鈞說明提案旨趣。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。本席在這裡針對今天鐵路法第六十二條與第七十條條文修正草案做提案說明。首先，闖越平交道的事件非常頻繁，一旦產生事故所造成的傷害已經不是單純的人命問題，其所影響到的是整個後續交通的行為，甚至影響到上千萬百姓的生命安全與行的安全，這是一個非常嚴肅的議題，可是現行的鐵路法對於人跨越鐵軌或闖平交道的罰則實在過輕，目前僅為一千五百元以上七千五百元以下，我想這樣是沒有辦法造成警惕的，特別是以酒駕為例，現在酒駕就已經提得很高了，我們如何讓百姓盡量不要酒駕，其實就是用嚴罰的方式來解決他的行為，所以針對現在闖越平交道的部分，我們依照大眾捷運法規定，擬具鐵路法第七十條修正案，將現有罰鍰提升至一萬元以上五萬元以下。

另外，針對鐵路法第六十二條規定，導致事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給撫卹金或醫療補助費，對此，應給予更明確的限制，倘若發生鐵路事故是出於被害人故意行為者，我認為這就不應該給予撫卹金和補助，這就是針對鐵路法第六十二條與第七十條的說明，不過本席在這裡，還是要再次呼籲交通部，法的行為上只是在約束人的行為，實質上鐵路平交道，特別是在都會區的話，交通部更應該要讓他立體化，平交道是舊社會的行為，交通部應思考如何讓他地下化，盡量在平面道路上看不到平交道，這才是我們要努力的方向，畢竟法只是一個約束的行為，現階段如果在都會區無法做到地下化的話，我們期望在法的行為上還是要有程度上的約束，希望這個法在大院能夠獲得大家的支持，讓好的法可以通過，謝謝主席、謝謝各位。

主席：李委員，你的修正條文中有兩個「但」，交通部的修正條文是把「但」拿掉，改為第二項，請你參考一下。

請提案人趙委員正宇說明提案旨趣。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。首先感謝主席、本會委員和各位同仁的支持，讓本席所提的鐵路法部分條文修正草案能夠在今天很順利地排入議程。本席所提的鐵路法條文修正草案，主要的修法重點，剛剛李委員鴻鈞已經說過了，係針對行人或車輛違法進入鐵路或闖越鐵路平交道的罰則加以提高，以及另外還有鐵路黃牛的問題。再者，為了保障身心障礙人士起

居的需求，增訂協助犬或協助幼犬能進入站區或車廂來協助身心障礙人士，我想這些協助犬是為了維護這些身心障礙人士能夠自由行動和獨立生活的能力，所以鐵路局應該予以支持，本席所提的鐵路法第七十條修正案與李委員鴻鈞所提的第七十條修正案，均為提高行人、車輛違法進入鐵路或闖越平交道的罰則，其間只是金額的不同。另外，第七十一條修正案主要是修正第八款，增訂「除了訓練合格的協助犬、協助幼犬之外」之規定，這部分與鄭委員麗君所提第七十一條修正內容相同，只是款次不同，請各位委員同仁予以指正，並加以支持，謝謝。

主席：請提案人鄭委員麗君說明提案旨趣。

鄭委員麗君：主席、各位列席官員、各位同仁。本席所提的是鐵路法第七十一條修正草案，要旨跟趙委員的提案精神是相同的，也就是現行第七十一條第一項第八款規定：「未經許可或未依鐵路機構規定攜帶動物進入站區或車廂，不聽勸阻者」，應處以罰鍰，但是運送規則第二十三條，是允許警犬、導盲犬及導盲幼犬進入，雖然現行條文在運送規則上有一點放寬，不過目前關於犬隻其實不只有導盲犬或導盲幼犬，對於身心障礙者而言，其實協助犬包括導盲犬、導聽犬，現行法規還稱「導聾」，事實上應該予以修改；此外，有關肢體的輔助犬等其他協助犬也未納入，所以本席提案將運送規則中的特殊規定，排除罰鍰部分，希望能夠改訂於母法當中，並將導聽、導盲以及肢體輔助犬通稱為協助犬，均納入規範，凸顯其特殊性，並加強行政部門對於協助犬的認識。依照聯合國經社文委員會第五號一般性意見，若是國家以身心障礙為由，導致身心障礙者無法受到一般人所受之相同待遇，這種行為應視為對身心障礙者的歧視，所以我們應該盡量消弭這樣的歧視，本國在 103 年 12 月 3 日已經開始施行身心障礙者權利公約施行法，施行法第十條是希望各行政機關能夠在本法施行後兩年提出優先的檢視清單，針對法規及行政措施有不符合公約規定者要予以修正或廢止，所以要促請各行政單位來檢視自己的法規與行政措施，將可能造成身心障礙歧視的相關規定予以修正。

我的基本概念是只有障礙環境、沒有障礙人士，因為每個身心障礙者的生理情形都是獨特的，即使我們現在不是身心障礙者，我們有一天也可能會生病、會變老，環境就可能造成我們的障礙，這就是一種歧視，我們應該要大量消弭環境所造成的障礙，讓不論是否為身心障礙者都能夠自由行動，並在社會獨立生活，懇請各行政機關回頭檢視自己的法規跟行政措施，今天委員會的修正我想也能夠起一定的示範作用，謝謝。

主席：請交通部曾次長報告。

曾次長大仁：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會，就有關李委員鴻鈞、趙委員正宇、鄭委員麗君等委員擬具鐵路法第 62 條、第 65 條、第 70 條、第 71 條修正提案，提出本部處理建議，敬請 指教。

貳、委員提案修正重點及處理建議

一、李委員鴻鈞等提案修正第 62 條

(一)委員提案修正重點

倘若行人故意行為造成鐵路行車事故，鐵路局光求償都難以獲得，更不應給付相關撫卹、醫療或喪葬費用。

(二)本部建議處理意見

1. 為增進鐵路行車安全，並遏阻行為人故意造成鐵路行車及其他事故，造成人員傷亡及社會成本增加，本部尊重李委員鴻鈞等提案，明確排除因被害人故意行為所致之行車及其他事故，鐵路機構不予給付卹金或醫藥補助費之修法意旨。

2. 為使修正條文更臻明確，本部建議第 62 條第 1 項修正為「鐵路機構因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。」同條第 2 項修正為「前項鐵路行車及其他事故之發生，如能證明非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。但事故之發生係出於受害人之故意或重大過失行為者，不在此限。」

二、趙委員正宇等提案修正第 65 條

(一)委員提案修正重點

「鐵路黃牛」以非法手段利用網路大量訂票，造成返鄉民眾一票難求，但由於罰鍰過輕，無法遏止貪圖暴利的不法業者，因此增加車票價格之罰鍰倍數及金額。

(二)本部建議處理意見

為遏止鐵路黃牛非法行為，保障乘客購買鐵路車票權益，針對趙委員正宇等修法建議，將購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，由原處每張車票價格之「一倍至十倍」罰鍰提高至「五倍至十倍」；另以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，由原得處「新臺幣五萬元以上五十萬元以下罰鍰」，提高至「新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰」，本部同意委員修正建議。

三、李委員鴻鈞、趙委員正宇等提案修正第 70 條

(一)委員提案修正重點

1. 李委員鴻鈞等

(1)行人任意橫跨鐵軌或是擅闖平交道事件頻傳，一旦發生與火車碰撞事故，動輒人命傷亡，更會導致後續班次延誤及成千上萬旅客行程耽誤等社會成本的浪費。

(2)為求有效遏阻行人任意闖越平交道的歪風，是以比照大眾捷運法規定，擬具鐵路法第七十條修正案，將現有罰鍰提升至一萬元以上五萬元以下。

2. 趙委員正宇等

行人或車輛違法進入鐵路路線或闖越鐵路平交道，每每造成重大人命死傷及財產損失，鐵路運輸也因此癱瘓。但由於罰鍰金額過低，造成行人及駕駛人心存僥倖，故將罰鍰金額提高至六千元以上三萬元以下，以確保鐵路通行安全。

(二)本部建議處理意見

1. 鐵路法第 70 條規定：「行人、汽車駕駛人或牲畜占有人違反第五十七條第二項至第四項或第六十四條準用第五十七條第二項至第四項規定之一者，處新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰。」

2. 為遏止行人或汽車駕駛人違法進入鐵路路線範圍，維持鐵路正常營運，並避免人員傷亡、鐵路運輸癱瘓造成社會成本增加，同意委員修法建議，並參考大眾捷運法第五十條之一，將罰

緩金額提高為一萬元以上五萬元以下。

四、趙委員正宇、鄭委員麗君等提案修正第 71 條

(一)委員提案修正重點

1. 趙委員正宇等

身心障礙人士者需藉由訓練合格之導盲、導聽及肢體輔助犬協助，維護身心障礙人士自由行動及獨立生活能力。為保障身心障礙人士權益，修正第八款內容，並以協助犬、協助幼犬之名詞為導盲、導聽及肢體輔助犬之統稱。

2. 鄭委員麗君等

為保障身心障礙者權益、增進身心障礙人士之自由行動及獨立生活能力，維護身心障礙者之起居需求，爰提案以協助犬、協助幼犬之名詞作為導盲、導聽，及肢障輔助犬之統稱，增訂第 3 項，明訂各類協助犬不受動物不得出入之限制，以保障身心障礙者權益，擴大法律保障範圍。

(二)本部建議處理意見

1. 查身心障礙者權益保障法第 60 條規定：「視覺、聽覺、肢體功能障礙者由合格導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬陪同或導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬專業訓練人員於執行訓練時帶同幼犬，得自由出入公共場所、公共建築物、營業場所、大眾運輸工具及其他公共設施。前項公共場所、公共建築物、營業場所、大眾運輸工具及其他公共設施之所有人、管理人或使用人，不得對導盲幼犬、導聾幼犬、肢體輔助幼犬及合格導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬收取額外費用，且不得拒絕其自由出入或附加其他出入條件。」

2. 考量身心障礙者權益保障法第 60 條第 1 項規定之導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬或執行訓練時帶同之幼犬，已於該法明文規定得自由出入大眾運輸工具外，警犬、搜救犬等亦有進入鐵路站區、或車廂之需要，爰建議採修正第 71 條第 1 項第 8 款方式辦理，增訂「除依法令規定外」之除書規定，除符合委員提案修法意旨外，亦可擴大適用之範圍。

參、結語

綜上說明，本部對於貴委員會審查李委員鴻鈞、趙委員正宇、鄭委員麗君等擬具鐵路法第 62 條、第 65 條、第 70 條、第 71 條修正草案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

主席：現在開始進行詢答，宣告以下事項：

一、委員質詢時間，本會委員為 10 分鐘，必要時得延長 2 分鐘；其他委員會委員為 6 分鐘，必要時得延長 2 分鐘。

二、暫訂 10 時 30 分，休息 10 分鐘。

三、委員發言登記於 10 時 30 分截止。

四、各委員如有提案請於 10 時 30 分前提出，以便議事人員進行彙整。

五、中午原則上不休息，請工作人員準備便當。

請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。針對我們購買火車票產生很多問題，現在要加強罰則，你認為這樣會有效嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前已訂有罰則，我們希望在加重罰則之後，能產生更大的嚇阻力量，我們認為這樣應該會有一定的效果。

鄭委員寶清：但我看效益有問題吧？

曾次長大仁：當然其他配套方案，我們還是會繼續再加強，包括票務系統的更新等。

鄭委員寶清：現在有一個很嚴重的問題，我們在臺灣臺鐵的網站買不到火車票，而必須到淘寶網才買得到，我們臺灣的網站買不到火車票已經變成中國淘寶網最大的商機。

曾次長大仁：我們發現這樣的狀況就會移請鐵路警察局追訴。

鄭委員寶清：沒有嘛！我們看你們的追訴都有限，到現在為止，管制停止的 IP 只有 1 件，1 月份到 3 月份以及春節期間買不到車票的時候，你們只查到 1 件而已。

曾次長大仁：我請周局長向委員說明。

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。今年度有 34 件，但是我們有進入列管……

鄭委員寶清：34 件是件數，但是你們管制停止的 IP 只有 1 件。

周局長永暉：對，因為必須經過比較嚴謹的偵查過程。

鄭委員寶清：現在重點不是偵查，而是查不到嘛！像去年發現 200 萬張車票有問題，你們通通查不到，只查到 34 件，200 萬跟 34 差多少？你們查到的比例太低了！

周局長永暉：所以我們現在有增加防火牆。

鄭委員寶清：防火牆不夠啦！而且你們現在徵才只有一位電腦人員而已。

請教局長，在中國網站可以買到臺鐵的車票，臺鐵知道這個事情嗎？

周局長永暉：我們瞭解的跟委員所講的一樣，我們也請鐵路警察局儘速查處。

鄭委員寶清：你剛才講只有一個網站被禁止，但是光淘寶網就有 30 個賣家，這要怎麼解釋？

周局長永暉：要把事情查清楚。

鄭委員寶清：怎麼查清楚？我講那邊就有 30 個賣家，你們查得到嗎？臺鐵知不知道？

周局長永暉：我們知道有這件事情，可是還在查明中。

鄭委員寶清：臺灣的民眾在臺鐵的網站買不到車票，要在中國的淘寶網才買得到車票，這嚴重不嚴重？

周局長永暉：鐵路警察局已經專案處理了，我們已經列入「淨網專案」。

鄭委員寶清：他們賣一張車票最高可賺取 500 元代購費，這已經變成中國淘寶網最大商機了，臺鐵的網站買不到，竟然可以在淘寶網買到，這不是很大的諷刺嗎？

周局長永暉：我們把它查明嘛！

鄭委員寶清：不是只有查明，我現在告訴你，當天我到臺鐵的網站買不到車票，通通買不到，結果我到淘寶網馬上就買到車票，而且很快就拿到票了，還是禮拜五到花蓮最難買的車票！我們院長說他晚上 12 點就要起床訂車票，但是訂不到，我們的院長都訂不到車票。本席所訂的車票，票根上可以看到「訂票成功」的簡體字，要付人民幣 60 元的手續費。離譜到什麼程度？本席同

一天在臺鐵的網站訂不到票，而在淘寶網就可以訂到，而且馬上就拿到了。

周局長永暉：向委員報告，我們非查不可，重罰還是會有效果，我們也會向法務部請教如何處理跨兩岸的事務。

鄭委員寶清：你告訴我，有什麼方法處理？

周局長永暉：一定有方法可以處理。

鄭委員寶清：什麼方法？

周局長永暉：就是想盡方法處理啊！因為這確實是不合理的事情，一定是用臺灣的身分證去訂票嘛！

鄭委員寶清：但我們一樣用身分證就是訂不到嘛！一樣用台灣的身分證在臺灣網路就訂不到嘛！結果到淘寶網就立即訂到了，而且很快就拿到了，本席手上拿的就是禮拜五的車票！

周局長永暉：我們會向委員請教相關的資料，我們會將之入案，鐵路警察局局長今天也列席了。

鄭委員寶清：我一直強調，你們管制停止的 IP 只有 1 件。再請教局長，你說要去查，但對動態 IP 機器人，你們可以查得嗎？可能你都不知道動態的 IP 是什麼東西。你是主管機關耶！我當立法委員都知道，局長知道嗎？

周局長永暉：當然知道，那是從程式裡面去做處理。

鄭委員寶清：隨便下載就可以用了，到處都可以下載，一個網站就有 30 個賣家，結果到現在為止，你們管制的 IP 只有一個。

周局長永暉：那是成功查到的案例。

鄭委員寶清：本席認為最嚴重的問題就是臺鐵管理跟不上時代的進步，全世界有哪一家公司把東西賣完了還賠錢？就是臺鐵！全世界有哪一家企業把東西賣到缺貨，結果公司卻虧錢？

周局長永暉：委員這句話有點嚴重，因為 30 年的債務，我們除了退撫基金之外，還有很多的……

鄭委員寶清：你們每年還在虧錢嘛！

周局長永暉：是啊！20 年沒有調票價啊！

鄭委員寶清：沒有調票價可以處理啊！看怎麼樣去溝通處理，我們做任何事情都會遇到困難，但是困難跟目標相比，那是小巫見大巫的事情，你的目標是讓臺鐵有效率，讓臺鐵能夠獲利，你就要想盡辦法去處理這些問題。

周局長永暉：是，所以我們把每年虧損的 100 億縮小到 50 億，現在已經縮小到 33 億。

鄭委員寶清：沒有一家公司的東西賣到缺貨，結果公司還嚴重虧損，找不到啦！為什麼會買不到車票？這表示你們的供應出了問題，如果今天有 100 個人要坐車，那就提供 100 張車票，那怎麼需要到中國淘寶網買票呢？表示你們掛車廂、管理、調度都出了問題，才会有今天這樣的情況。

周局長永暉：這是供需的問題。

鄭委員寶清：對嘛！就是供給太少才會產生這些問題，那為什麼你們不會加強供應呢？

周局長永暉：我們也希望儘快雙軌化和有長編組的列車。

鄭委員寶清：局長，這是很早之前就要想到了，不是今天才去想，坦白講，加重罰則只是治標不治

本的工作而已。

周局長永暉：也很重要。

鄭委員寶清：對啦！但還是抓不到嘛！淘寶網有 30 個網站，現在進步的速度太快了，動態 IP 機器人隨時可以下載，隨時可以使用，而你們根本抓不到，所以管有什麼用呢？根本還是要解決供需問題。更重要的是，在管理的過程中一定會產生困難，我時常講：如果你不做，可以找 100 個理由去搪塞；反之，你要解決問題，可以找 100 個方法去解決它。

周局長永暉：我們一直在做。

鄭委員寶清：但問題是我們看到的是這樣的情形，你也說你們一直在抓。

周局長永暉：對於很多的 channel，我們要開始做處理，這件事情，鐵路警察局也很重視。

鄭委員寶清：鐵路局和交通部要好好思考，要痛定思痛，整個問題出現在這裡，你們抓到 34 件，結果有 200 萬張車票有問題，這不成比例嘛！

再者，你們徵才類別裡面，MIS 人員有多少？

周局長永暉：資訊管理系統裡面相關的有二十幾位，分屬不同的部門，沒有人是針對 MIS 專職的。

鄭委員寶清：你看，你們就是跟不上時代的進步才會造成這種現象，請局長回去好好檢討啦！

周局長永暉：我們一直在檢討。

鄭委員寶清：只有檢討，沒有看到作為，那有什麼用？

周局長永暉：否則我們去年也不會有資訊處。

鄭委員寶清：還是要增加人員。

周局長永暉：在增加人力的部分，還請委員替我們解套。

鄭委員寶清：沒有問題，如果真的有需要，我們會全力支持。黃牛票一直以百倍的速度增加，你們台鐵的網路管理都沒有跟上時代，希望你們好好檢討。

最後一個問題，請教桃機公司費總經理，當我們知道機場要做智慧型航站時，我們感到很高興，這是全世界少有的，可是為什麼會停建呢？

主席：請桃機公司費總經理說明。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。向委員澄清，不是停建，可能是報紙的報導抓錯重點方向了。桃機公司這麼重大的工程，交通部都已經有備案了，這是一個循序漸進的案子，現在我們有這麼多的重大工程，不一定要把機場弄成像工地一樣，那會造成民怨，所以我們會分區分段執行。

鄭委員寶清：事有輕重緩急，智慧型的航站非常重要，裡面幾乎沒有人員，旅客從劃位、托運行李到上飛機，全部都是智慧型處理，這不僅可以提升臺灣的形象，也可以解決機場壅塞的現象，我認為這個事情要趕快做，而且要優先做。

費總經理鴻鈞：是，我們把先期工程擺在 A1 站。

鄭委員寶清：大概什麼時候會完成？

費總經理鴻鈞：今年 6 月底可以完成 A1 站。

鄭委員寶清：我是問智慧型航站什麼時候完成？

費總經理鴻鈞：我們是照循序漸進的作法，今年度就會發包開始做停機位的部分。

鄭委員寶清：你告訴我什麼時候完成就好了。

費總經理鴻鈞：應該是兩年後。

鄭委員寶清：兩年後就可以開始啟用，是不是？

費總經理鴻鈞：是。

鄭委員寶清：不要屆時跳票又來道歉了。

費總經理鴻鈞：我們估計是兩年半。

鄭委員寶清：兩年半一定會完成，對不對？

費總經理鴻鈞：是。

鄭委員寶清：希望你這個承諾會實踐。謝謝。

費總經理鴻鈞：謝謝委員。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。今天的修法內容大致上有三個部分，第一個是李委員鴻鈞所提，如果是人為事故所造成的損失，臺鐵不予撫恤、醫療、賠償，大家對這個部分大概都沒有意見。第二個是鄭委員麗君所提，導盲犬進入車廂不做處罰，如果腳踏車都可以進列車了，我想大家對導盲犬進入列車應該沒有意見。第三個是有關臺鐵訂不到車票的問題，或者說在中國網站可以買到臺鐵車票的問題。臺鐵大概因為長年經營的問題，所以窮得只剩下票，結果票卻被中國掏飽了，這個問題能不能透過今天的修法來處理？我們就對此進行討論，本席會用案例說明過去及現在的狀況，以及就如何彌補法律漏洞來向次長和局長討論。

就鐵路法第六十五條，從過去 103 年修法之前，到今天的修法，簡單來講就是只罰黃牛不罰金牛，什麼叫作「只罰黃牛不罰金牛」？在 103 年之前的鐵路法第六十五條只對黃牛做處理，就是買票之後加價販售，從以前到現在是都有抓到黃牛，但就是不罰金牛。什麼是金牛？就最近十多年來的案例，我們可以發現大概都是以電腦虛擬的身分和駭客的程式去買票，其實這些人不太賺黃牛票的差價，淘寶網是用手續費，次長知道這些人大量購買的目的是什麼嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。我想還是謀利吧！

鄭委員運鵬：大部分的利都是在旅行社，或者是到花東旅行，後續對寶石店或藝品店的謀利，那個利潤比較大，票只是附贈的，因為沒有票就到不了，那也賺不到錢了。所以在金牛這一塊幾乎沒有罰到，稍後本席用案例證明。

現在我用 4 個案例向次長說明。第 1 個案例是在 2013 年買了 2 萬張票，第 2 個案例是買了 3 萬張票，這些都是藝品店。第 3 個案例是在 2016 年由旅行社、藝品店買了 190 萬張，總不會有 190 萬個人買黃牛票吧！以上大量購買的例子很顯然是金牛的作為。第 4 個案例更明顯，還是藝品店，甚至他們影射裡面的股東跟過去花東的政要有關係，用 350 組的虛擬身分證買了 8 萬張票。從以上 4 個案例，從 2013 年到 2016 年，我們可以看得出來，隨便買都是二、三萬張以上，其實是不會有那麼多的黃牛票，也沒有那麼多人來買黃牛票，所以大量購票的背後很顯然是

有另外的利益，而不是一張、一張去賺取差價的利益，次長認同嗎？

曾次長大仁：他們是一種商業行為。

鄭委員運鵬：是商業行為，大概是跟旅行有關。那麼我們要如何處理金牛呢？為什麼警方屢屢破的大案，本席只是舉 4 個例子，但是這些藝品店卻一犯再犯？很明顯這個利益超過過去黃牛的行為，這才是我們今天要解決的問題。他們的目的和方法其實很容易抓，但為什麼抓不到呢？以前在民國 67 年所修正之後的，過去是刑法，所以是罰金，不是罰鍰，過去是刑法就只對黃牛票處罰，為什麼是這樣？因為那個時代沒有網路購票，必須要打電話或是排隊，所賺的錢有限，之前的狀況是這樣。

而就 103 年的修法，對以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票，加了行政罰，但是改成行政罰之後，幾乎無法可罰，提高了對黃牛票的罰則，兩年前的修法是增加對網路訂票的罰則，但到現在有沒有成功辦一件定案呢？其實是沒有。所以，對於這種有資本、大量訂票的金牛行為，目前的鐵路法第六十五條都罰不到。

以修法前跟修法後，到底是如何處理偽造資料跟不正指令輸入？簡單講就是駭客程式。其實包括 103 年修法之後，我們都不是用鐵路法第六十五條，我們還是有處理這些用不正程式的案例，是用偽造文書罪，就是刑法第二百一十條的規定，偽造、變造私文書，足生損害於公眾或他人者，處 5 年以下有期徒刑。這就是過去一段時間的處理方式，跟鐵路法第六十五條修正根本無關。把鐵路法的修正改成行政罰，行政罰都是罰現行犯，比如在交通方面對車輛違規左轉就是直接開單，因為是現行犯，可是對電腦不正程式根本沒有現行犯可抓，所以第六十五條用行政罰的方式是一點意義都沒有！本席要向次長和局長報告。

本席再舉偽造文書之罪的判例，這是在 103 年發生在花蓮，結果還是沒有罰到。為什麼會沒有罰到？因為他是用真實的身分證，不是用虛擬身分，所以如果沒有偽造文書，結果還是罰不到，所以台鐵很難處理這種金牛大量買票的行為。

本席在星期五向貴局要資料，在修法之後，對黃牛行為和金牛行為到底可不可以罰得到？我向次長和局長報告，你們總共查了 10 件，對 5 件黃牛有罰到，5 萬元到 6 萬元，對不對？104 年 2 件，105 年 3 件，但對於最大量用惡意程式和駭客程式所為，根據第六十五條第二項規定，結果一件都沒有，是 0 件啊！所以對第六十五條不管怎麼修正、怎麼提高罰鍰，因為不是現行犯，因為是行政罰，於是只能抓得到黃牛而抓不到金牛，次長能夠理解嗎？您贊成本席的分析嗎？也就是說，即使再做修正、再提高罰鍰，其實還是沒有意義，因為他們不是現行犯，局長認同吧？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。委員的分析很有邏輯性，我們現已將退票手續費改為四段制，前 2 日退票要加收票價的 4 成，根據統計，此制度已嚇阻三分之一的退票率。

鄭委員運鵬：這樣表示還是有三分之二，近 70%的退票率。

周局長永暉：這是由於很多不同的因素。

鄭委員運鵬：你們用退票的時間處理不是很麻煩嗎？我認為過一年之後再來詢答，被裁罰的金牛件

數仍然是 0 件，因為它們會進入法院。

曾次長大仁：向委員補充報告，有關委員所提的這個案子，本身應該先用刑法處理，若無效，再回歸行政法。

鄭委員運鵬：你說對了，所以今日本席提出修正動議，建議直接把鐵路法第六十五條加入刑法的罰則，關於這點我稍後會做說明。目前你們只能罰到黃牛，而罰不到金牛，這才是問題所在，造成花東地區的民眾買不到票的原因，絕對不是因為被黃牛買走的幾百張票而已，而是 90 萬張、100 萬張這樣的數字，根據一罪不二罰且刑事罰則優先的原則，現在以駭客程式買票的情形只能依刑法處理，還不如直接把刑法的偽造文書罪定在鐵路法第六十五條內，恢復到民國 67 年、103 年的狀況，不論對於黃牛或是金牛，直接處以偽造文書罪，這樣可以一勞永逸。若是依刑法第二百一十條，現在有定罪的人是判 2 至 3 個月，或易科罰金 6 萬至 9 萬元，如果定在鐵路法中將會更名正言順，而且對於鐵路局而言才是正辦。

目前他們利用四個方式鑽法律漏洞，而不會被判處刑法或行政法，第一，沒有加價出售，因為他們賺的是旅行的錢而非黃牛的加價，所以他們不是黃牛，無法處罰；第二，沒有利用虛擬的身分證字號購買，有些人利用借身分證的方式取得身分證字號，只要抄下身分證字號即可，所以沒有偽造文書的問題；第三，沒有使用惡意的程式，也就沒有犯刑法的妨害電腦使用罪，所以不得以刑法處罰；第四，用真實身分大量購票，即他們利用親朋好友及公司員工的身分買票。以上就是鑽法律漏洞買票的四個方法，現在他們就是利用這些方式買票，而且買到 2、3 萬張都沒有問題，所以你們罰不到黃牛，也罰不到金牛。例如 2013 年蕭永鴻先生受藝品店委託購票，因為他使用虛擬身分證字號而被以刑法偽造文書罪起訴，但是他找人頭來作證，證明有人委託他代為購票，雖然他大量買票，但由於沒有偽造文書，最後被判決無罪。所以只要他們使用剛才四個鑽法律漏洞的方法，黃牛無罪、金牛也無罪、駭客亦無罪。

請問次長和局長有沒有看到昨天的一則新聞？高雄有一個公務員想到其實健保卡也可以辨認身分，所以可以利用健保卡報稅。如果你們在第四代的購票系統中加入利用健保卡購票的設計，只要有晶片讀卡機就可以利用健保卡購票，由於健保卡有晶片，可以避免資料被抄的問題，而且因為大家隨時要使用，所以不會借給別人，因此，我建議可以也考慮用健保卡購票的方式，如果我這個建議被採納，請局裡也頒個點子王的名稱給我。

針對此問題，本席建議幾個解決的方案：第一，在第四代的訂票系統中，應加入以健保卡或自然人憑證訂票，如此可有效保障買不到票的花東地區的民眾，並避免過年期間輸入人頭身分證字號大量訂票的情況；第二，本席今天提出鐵路法第六十五條修正條文，直接比照刑法的偽造文書罪，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科 10 萬元以上 300 萬元以下的罰金，將罰鍰改為罰金，將行政罰改為刑罰，這樣到法院辦理才可以抓到非現行犯和使用駭客程式者。因為一罪不二罰，行政罰沒辦法罰到金牛，所以本席建議應改回刑法的精神，希望交通部支持此修正動議。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我們主要討論的是針對車輛或行人闖越平交道

加重罰則的議題，我想大家都不會反對，處罰是一種手段，但只能治標，不能治本，而且有一定的成效。本席特別呈現一些數據讓國人及交通部對此問題有所瞭解，自從 102 年提高酒駕罰則起，取締酒駕的件數從 101 年的 12 萬 4,620 件，馬上降為 11 萬 8,864 件，減少 5,800 件，到 103 年減少 3,600 件，而 104 年又再減少 7,900 件，這樣的情況顯示，加重罰則確實有嚇阻的作用，但是由此數據也可得知，到目前為止，每年取締酒駕的件數仍有 10 萬餘件，也就是一天就取締三百多件，本席在此向交通部及內政部警政署表示肯定之意，這表示近幾年的執行可見成效。

但是除了加重罰則之外，本席認為強力的宣導及臨檢站的設置是不可或缺的配套措施，你們應該繼續宣導闖越平交道的嚴重性，因為一旦發生這樣的事件，將造成重大傷亡，所以除了加重罰則之外，同時相關的必要措施應該要與時俱進，要有治本及治標兼具的效果。治本即回歸路權分離的問題，交通部現正規劃鐵路全盤地下化或高架化，將路權還路於民，關於這個問題我在宜蘭縣也提出很多次，現在宜蘭縣政府已經提出要將宜蘭縣的鐵路高架化，希望交通部能儘快推動本案，如此不但可使行車速度增加，亦可以減少交通事故發生。

在鐵路全面地下化或高架化之前，必須先著手進行兩件配合工作，其一是加強宣導闖越平交道的嚴重性，宣導確實可達嚇阻的作用，其二則是加強設置臨檢站，內政部警政署鐵路警察局應該與當地的警察局配合，加強在平交道前設置臨檢站，如此亦可達到嚇阻作用，這兩點希望交通部及內政部警政署鐵路警察局配合。

接著，本席要請教 Uber 的事件，去年 Uber 和交通部打官司，結果行政法院判決交通部敗訴，至於司機的部分，據說高等法院的判決互有勝敗，請問次長，目前這件官司的情況為何，你們有準備什麼對策嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。這部分請路政司林司長說明。

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。我分兩個部分向委員報告，首先針對台灣宇博公司官司的部分，當時法院判決敗訴的原因是因為我們勒令該公司停業的部分不夠明確，因為台灣宇博在公司登記中登記很多項目，包括管理顧問及資訊服務等等項目，而我們依照公路法勒令他們停止汽車運輸業，由於這部分在當時的裁罰中不夠明確，所以必須要進一步處理；其次針對白牌車司機違規加入營運的部分，法院已經判決參與的白牌車及司機非職業駕駛人，確定違法，所以這部分是我們勝訴。

陳委員歐珀：有關 Uber 的問題係因法律不夠周全，所以無法有效管理，甚至必須動用訴訟，雖然目前是無法可管的情況，但仍應顧及民眾的安全，本月 22 日有一則新聞報導，是關於 Uber 司機猥褻女乘客的案件，讓本席感到很遺憾。

曾次長大仁：我有看到相關的報導。

陳委員歐珀：這是一個很嚴重的問題，在國外也曾經發生這種情況，如果臺灣無法可管，最後受損的是人民的公共利益。

曾次長大仁：其實有法可管，但是因為他們不願意登記為受法規所管制的運輸業系統，變成在此系統外自行營業，我們認為……

陳委員歐珀：這樣的營業模式沒辦法有效管制司機，同時亦會衝擊原本計程車業者的體系，另外還涉及到稅收及就業權的問題，請交通部法規會說明，針對 Uber 的管理問題，你們打算如何處理？

主席：請交通部法規會李執行秘書說明。

李執行秘書明慧：主席、各位委員。法規會配合業務單位所提出的法案，目前我們尚未看到業務單位針對這部分提出的法案，但是我個人認為，Uber 違規的態樣種類繁多，例如以自用車違規營業，其實這部分的罰則相當重，而且目前亦可處罰；另外，關於他們提供合法的營業車輛平台的部分是否要加強管理，我們可以研究以更嚴謹的方式透過法令管制；至於剛才委員所提到，若是他們是提供合法車輛的叫車平台，針對這些已經發生治安的事件，我認為交通部可以進一步研究，對於此行為是否應該以更嚴格的法令及更原則的管理制度規範。

陳委員歐珀：第一，法規會應該想辦法抵制各種可能發生的情況，這涉及很多部會的問題，例如人民就業權的問題可能要設立專法處理，還有關於課稅的基礎及營運的管制方面皆應有所考量，否則對於傳統的計程車司機也很不公平，對於這件事情，我認為法規會責無旁貸；第二，如果 Uber 屬於私人行為，對於乘客保障的部分相對減少，萬一發生事故或肇事，在理賠方面也會產生糾紛，這些都是乘客可能面臨的危險，而且涉及的層面很廣，所以有關 Uber 的管理部分，交通部應該要以專案處理，否則依我之前處理的經驗，Uber 的問題其實有愈演愈烈的趨勢。

曾次長大仁：這個案子不只交通部本身有在關注，行政院也已成立專案小組，並針對這件事情召開會多次會議。

陳委員歐珀：我希望這個案子在尚未立法前，不要再發生意外。

曾次長大仁：這部分一定要納管，至於非法營業的非職業駕駛人如果有這些行為，我們現在有加重處罰。

陳委員歐珀：最後，請問鐵路局周局長，有關臺鐵營運事業策略管理執行總顧問的勞務採購標案，剛才其他委員也有提到，你們在售票管理上其實有問題，我們不反對有些勞務需求以勞務採購的方式處理，但是僱用管理諮詢的總顧問應該要以專才處理，不是你們就能處理的，而且對於採購的廠商應該要有嚴謹的管理，因為之前你們做不好，又沒有專才，所以顧問標就很重要，如果沒有大開門戶讓所有具資格的人競爭將會產生問題。

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。這一定。

陳委員歐珀：我認為應該讓所有人有公平競爭的機會，所以建議你們不要有限制性的招標，我不是針對某間廠商，而是認為既然鐵路局要好好改革、轉虧為盈，就應該要有一些專門的技術人員協助，這部分我希望局長能注意。

周局長永暉：謝謝委員。

陳委員歐珀：最後，本席發現宜蘭、羅東及蘇澳的鄉親要購買到花蓮的車票愈來愈困難，最主要的

因素是陸客，請問你們可否提供固定的車廂，讓宜蘭、花蓮及臺東的鄉親有購票的機會，否則他們都是用站的返鄉，我覺得這樣很不公平，剛才也有委員提到，很多陸客有各種管道可以購買車票，甚至比我們更神通廣大，但宜蘭、花蓮及臺東的民眾卻買不到票，請問你們是不是應該規劃某些車廂讓臺灣人乘坐？

周局長永暉：這部分蕭委員有協助我們以分流的概念處理。

陳委員歐珀：這部分請你們好好思考，因為臺灣人都買不到車位，這讓我們幾位當地的立委都無法接受。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。根據臺鐵的旅客意向調查報告顯示，網路訂票及臨櫃購票是旅客購買臺鐵票的主要方式，請問是網路訂票的數量多，還是臨櫃購票的數量多？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。現在所有的 channel 比較多，網路訂票的比例也滿高的，也有些人用網路訂票、臨櫃取票的方式購票。

李委員昆澤：臺鐵旅客意向調查報告明確指出，目前有四分之三的旅客利用網路訂票，只有四分之一的旅客利用臨櫃購票，這份旅客意向調查報告除了做此調查之外，還針對 11 項個別項目實施滿意度調查，包括電子購票、準時與否、行車舒適度，也包括廁所與臺鐵便當，全都訂在裡面做一個旅客的意向調查報告。如果把 104 年跟 103 年相互比較，大部分的項目在臺鐵員工的辛苦之下，其實都略有提升，但就是網路訂票有下跌 4%，滿意度只有 61% 左右。此外，在交通部所做的施政滿意調查報告裡面，敬陪末座的也是網路訂票，網路訂票其實出現很多問題。局長，我們現在的訂票系統是 2004 年就建置的是嗎？請簡單說明一下。

周局長永暉：是，就是第三代票務系統。

李委員昆澤：我們的票務系統是第三代，2004 年開始啟用，到現在已經使用了 12 年了，一般旅客和社會大眾認為它的票務流程非常複雜，訂票的程式非常複雜……

周局長永暉：當時的邏輯。

李委員昆澤：對，它的配票模式也非常僵化，其實整個票務系統是漏洞百出，所以讓黃牛可以大量訂票，還有剩餘票數的不透明也是社會大眾所詬病的。大量的異常訂票，其實是社會大眾多所抱怨之處，也是一個很嚴重的問題。我們在 103 年 6 月修改了鐵路法第六十五條，就是對於使用電腦程式非法訂票的人，修改了相關的法令規定，可處五萬至五十萬的罰鍰。我想請教局長，這 7 年來你們有實施淨網專案是嗎？

周局長永暉：是。

李委員昆澤：淨網專案最嚴重的包括三大類型，第一是非法程式的大量訂票，第二是黃牛加價販售車票，第三是使用虛擬身分證訂票。請問是不是以這三大類型為主？

周局長永暉：是。

李委員昆澤：那我們也修改了鐵路法第六十五條，有訂相關的罰鍰五萬至五十萬，我想請教一下，這幾年來你們針對使用電腦程式非法訂票，它的件數和所訂的票是非常多的，對不對？

周局長永暉：對，應該這麼講，我們查獲異常的 IP 大概是 110 件左右。

李委員昆澤：那淨網專案這幾年來，總共大概查了 610 件案件，包括了 377 萬張的票，但對於使用程式非法訂票的情形，只幾年來只查到了 6 件？這 6 件的票數非常龐大……

周局長永暉：修法以後，這兩年比較……

李委員昆澤：這 6 件的票就達到 275 萬張，其實平均一年查不到一件。鐵路法第六十五條修正在 103 年 6 月已經通過了，那你們這幾年罰了幾件？請簡單說明一下。

周局長永暉：真正講罰的部分是等到檢調定讞的……

李委員昆澤：當然。

周局長永暉：上一次有特別……

李委員昆澤：如果檢調沒有起訴的話，才依鐵路法來做行政罰。

周局長永暉：對。

李委員昆澤：那有幾件呢？

周局長永暉：上一次給我的資料，是將近 14 件。

李委員昆澤：沒有 14 件，只有 1 件啦！什麼時候 14 件？

周局長永暉：今年是 1 件。

李委員昆澤：其餘的都是黃牛賣票的處罰而已。

周局長永暉：今年 1 件。

李委員昆澤：針對第四代的票務系統，大家期待很久了，對於第三代的系統，其實淨網專案還是有問題，因為你們是跟中華電信合作，針對這些非法大量訂票的 IP 實施封鎖，但是更換 IP 對於現在的科技來講，並不是困難的事情啊！所以他們會更換 IP。另外，他們的惡意攻擊程式，也是屢見不鮮，所以你們目前所謂的淨網專案，其實只是一個治標不治本的方式，所以第四代的票務系統是最為迫切的一件事情是嗎？

周局長永暉：在系統上來講，第四代確實是能夠更為完備。

李委員昆澤：其實在 102 年的時候，臺鐵就交給立法院一個營運改善計畫書，請問局長知道吧？

周局長永暉：102 年。

李委員昆澤：對，這份營運改善報告書裡面，就說臺鐵要用新科技配合雲端技術，要來改善這種訂票的流程，然後改善尖峰時間的訂票模式，提升臺鐵的競爭力。這些話雖然說得好聽，立法院也期待有這樣一個目標的實現，其實在 102 年就有編列相關的預算不是嗎？在 102 年 10 月，我記得當時的委託規劃採購案，就已經決標通過了不是嗎？

周局長永暉：當時是沒有，只有一個顧問，我 103 年 4 月上任以後，也有發現這件事情滿嚴重的，所以我們就趕快編列預算來執行。

李委員昆澤：那我不怪你，因為當時局長還沒有就任。102 年 10 月委託的規劃採購案，當時其實就已經決標了，直到去年，局長應該就知道了。

周局長永暉：對，去年我們……

李委員昆澤：去年 11 月 23 日才上網公告，預定今年 1 月 5 日決標，等了那麼多年了，這個金額也

非常高，高達 6.53 億對不對？

周局長永暉：對。

李委員昆澤：那現在決標了沒有？

周局長永暉：因為有兩家公司，彼此都認為對方不公平，所以我們請法務部跟公共工程委員會就採購程序……

李委員昆澤：臺鐵的這個問題非常大，這不是笑話嗎？102 年就已經通過委託規劃的採購案……

周局長永暉：因為整個系統……

李委員昆澤：然後經過兩年半了到現在，還沒有能夠決標？

周局長永暉：我上次批了就要決標，下個月議價……

李委員昆澤：局長，我們私底下再問……

周局長永暉：跟委員報告，我已經批了，因為有些法律已釐清了，就已經批了，就可以直接進來了。

李委員昆澤：新的票務系統建置案到現在還沒有決標，但是很離譜的，你們卻先決標了一個針對票務系統監督審驗的標案……

周局長永暉：那是 IV&V，那需要有的。

李委員昆澤：你們系統都還沒有，那在監督什麼？在審驗什麼？

周局長永暉：IV&V 的部分是希望透明，所以必須要有一個專業的團隊，看看建置第四代系統的時候是否符合國際標準。

李委員昆澤：局長，這就是問題了，你們主要的票務系統建置案都還沒有決標，然後要監督這個系統相關的監督審驗標案，卻是先行決標。

周局長永暉：它有時候是在設計的時候進來，有時候是在施工的時候進來，是都可以。

李委員昆澤：房子都還沒蓋好，就……

周局長永暉：在建置的時候開始寫程式，等於是前面一個部分的建置，剛剛委員也很關心，確實大家期望很高，我們本身的期望也很高，所以 IV&V 的部分是一個……

李委員昆澤：你們臺鐵完全沒有效率耶！2004 年第三代的票務系統出現問題，97 年實施淨網專案，網路訂票的問題還是層出不窮，然後在 102 年就已經通過你們的委託規劃採購案，都已經決標了，然後到現在還沒有決標，要到 108 年第四代票務系統才能啟用對不對？

周局長永暉：107 年 6 月。

李委員昆澤：經過這麼多年的延宕，到時候所使用的系統，能配合 107 年當時的狀況嗎？

周局長永暉：所以 IV&V 的責任很重，就是希望能監督我們……

李委員昆澤：現在新的系統到 108 年又變成舊的！

周局長永暉：107……

李委員昆澤：次長，你們要嚴加督促。

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。委員的提醒都非常重要，我們希望這個案子建立起來，有一定程度

符合將來發展趨勢的需求，我們會注意。

李委員昆澤：這個問題非常多。另外臺鐵營運的里程大概是 1,120 公里，有部分的路段是地下化或是高架化，只占了 1,120 公里中大概 5% 的路程，其他都是在平面。這幾年我們看到闖越軌道、平交道的肇事案件未見減少，99 年至 104 年這 6 年間，造成人員傷亡入侵軌道、闖越平交道的案件就有 400 起，這 400 起案件造成 330 人死亡、204 人受傷，平均一年有 67 起。

周局長永暉：對，將近 70 件。

李委員昆澤：每年的案件數都很穩定，好像都沒有什麼變化，甚至近 3 年闖越平交道的案件還持續成長。

周局長永暉：102 年、103 年及 104 年這 3 年確實在死傷的部分是有較高的成長。

李委員昆澤：因為時間的關係，我要求局長針對求償的部分要努力，過去 6 年來有 400 起肇事的事故，求償只有 24 件，18 件完成求償的金額才 565 萬，針對這 400 起造成旅客的誤點不說，400 起肇事事事件所造成的重大傷亡及列車損害，這 6 年來我們只要求到賠償 565 萬，這跟實際的損失差距太大吧！

周局長永暉：是，最重要的還是 101 年那一起太魯閣……

李委員昆澤：對於闖越平交道這些肇事後果的宣導，我們要加强，對於行為違法緊急處置的教學外，還要增加肇事後果的部分，包括罰則跟賠償，這些要加强宣導！

周局長永暉：是，謝謝。

李委員昆澤：另外有關鐵路行車安全改善計畫裡提到要加裝圍籬，加裝圍籬的經費更大，需要花費 275 億，對不對？

周局長永暉：沒有，那是全部的經費，其中 30 億是平交道，還有老舊橋樑……

李委員昆澤：這 30 億到現在也還沒做，對不對？

周局長永暉：已經都發包、上網公告……

李委員昆澤：你們的招標公告，在 3 月 24 日要截止投標，截止投標的前兩天還更正招標公告……

周局長永暉：因為有廠商提異議。

李委員昆澤：你們在截止投標前兩天更改施工規範，這樣的更改是屬於重大變更，然後安全的規劃又往後延了。

周局長永暉：如果是廠商提出異議的話……

李委員昆澤：因為時間的關係，請局長再把相關的資料交給我。

周局長永暉：是，一定。

李委員昆澤：我們對於鐵路安全必須要認真的督促。

周局長永暉：是。

李委員昆澤：第四代票務系統不能再拖了！

周局長永暉：是。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。我再持續跟周局長探討，有關在鐵路局網站買不到

車票，竟然在中國淘寶網可以迅速買到車票，這件事情非同小可！

主席（李委員昆澤代）：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。對，我也很震驚，因為我們之前就在查了。

劉委員權豪：當鐵路局跟臺東及花蓮的民眾說真的是一票難求、供不應求時，說實在的，即使我們心理有百般不願，我們也認為大概是位置不夠的問題，但是竟然發生這樣的事情。周局長說要查，請問局長，我們後續要如何進行這件事？

周局長永暉：我們大概在三個禮拜前也接獲這樣的訊息，所以我們內部……

劉委員權豪：現在淘寶網給的是一個代碼，告訴買到的人可以到便利商店取票，剛才講的是這樣的情形。其實本席一再提出，在連續假期或假日時，因為你們現在沒有研發出可以防堵跑身分證號碼的程式，你們防堵不了，所以他們一按可能用數十萬個身分證號碼跑程式，購買到之後，不用核對身分證，只要有一個代碼就可以到便利商店取票了，所以當時本席一再跟你們講這樣的情形，我相信這件事情就是這樣發生的，因為一個人可以買到太多票了。在淘寶網只有兩種情形，一個是淘寶網本身賣給買的人，一種是撮合，我退一步想，可能不是淘寶網買走了，可能是民眾在淘寶網撮合成功的，你懂我意思嗎？

周局長永暉：有兩種情況……

劉委員權豪：它那個平台只有兩種情況，一個是淘寶網本身有產品賣給有需求的人，這不叫消費者，我覺得實在是有點荒謬了，這還叫消費者，反正就是賣給有需求的人，這一種是淘寶網自己有產品，如果是淘寶網自己賣，那更不得了、更嚴重了！那表示我們的車票，臺灣人買不到，結果被中國的網路公司買走了，這是最嚴重的情形。第二種情形是，有人買到車票後，透過淘寶網平台去撮合。它是一個平台，它有兩種狀況，第一種是淘寶網自己有產品可以賣，第二種是淘寶網在媒合嘛！

周局長永暉：是。

劉委員權豪：我還是為你們想一點，可能是第二種情形的機率比較大，是媒合的狀況。之所以可以這麼快，一定是這個人透過這樣的網路程式可以買到很多票，而且他不用去買，只要取得代碼就好了，24 小時內沒有人向他購買，頂多是取消訂票而已。局長，以前我跟你們講，你們說這個人力耗費很大等等，我說實在的，今天火車如果供過於求，或是供需平衡，本席也不用在這裡跟你建議那麼多，坦白說我也認為那是有一點土法煉鋼的方法，不過如果局長親身經歷了我們買車票時的困難，你也會想在這種狀況之下，我們只好用比較土的方法來防堵這些人。如果要透過網路買車票，平日還可以，假日如果透過網路買車票，一定要去櫃臺核對身分證，那就已經宣告防堵了這種透過程式，一個人可以用 1,000 個、1 萬個以上的身分證號碼去買車票的情形，因為即使他買到，他也拿不出身分證，現在之所以有辦法，是因為他買到之後，只要到便利商店按代碼就好了，不用按身分證號碼，現在是這個狀況。所以針對這個情形，本席要求你們要在三個禮拜之內要把淘寶網這件事情查明清楚，因為這件事情也太嚴重了。其次，在第四代的票務系統還沒有完成採購整合的狀況之下，我們應該以現有的方法來防堵這種虛偽的買票，或是靠買車票來牟利的不當行為。

周局長永暉：跟委員報告，清查的部分是不是可以給我們一個月的時間？因為確實也需要跟警察局配合，第二，防弊到最後的階段就是會犧牲很多方便性，上次委員也給我們一個機會，在 6 個月內我們把實名制做評估跟分析，這兩個部分，我們同時再進行。

劉委員權豪：本席還是要再次強調，我很清楚這一定會犧牲便利性，但是坦白說，這是沒有辦法中的措施，我常常講這是土法煉鋼，我也知道在這個資訊這麼發達的時代使用這種方法，真的是比較原始的方法，但是我們也沒有辦法，因為我們要處理這個問題。我和花蓮的蕭委員講了多少次這種買車票的事情，如果買車票很簡單、班次很多，我相信不會有這樣的問題，就像西部走廊不會有人討論這個問題一樣，西部走廊的民意代表及民眾不會討論不好買車票這件事，原因是供過於求，至少供需是平衡的，那根本不需要把這件事當成重大議題來討論。

周局長永暉：是。

劉委員權豪：局長，我認為你在當局長的任內要解決這件事情，在解決這件事情時，我們不能認為這個狀況在雙軌化之後就可以解決了，花蓮現在也是雙軌化，但這個問題還是很嚴重，更何況目前台東也只有一條鐵軌在跑而已。據說第四代票務性整合系統要分段去採購，不知局長有無買過兩廳院的票？

周局長永暉：火車票沒有辦法像兩廳院的票一樣，可以去選位子。

劉委員權豪：為何不能選位子？

周局長永暉：用邏輯來表達，兩廳院是從一點到一點，比方說 6 點、8 點有一場，然後各有多少位子，點進去就可以很清楚看到還有多少位子，反觀火車是從 N 到 N，就是很多點的很多車站到很多車站，換言之，我們是 N to N，他們則是 one to one。

劉委員權豪：有些票可能還有接駁，並不是一票坐到底。

周局長永暉：對。

劉委員權豪：所以這部分我持保留態度，畢竟這部分是比較專業的。再者，其實大部分人搭火車不會計較選座位的問題，反正到達的時間都一樣，但是許多民眾會在意一件事情，尤其在車票又不好買到的情況下，民眾在意的就是臺鐵是否沒有把火車票釋放出來或是這些火車票到底到哪裡去了？就算這些資訊都公開，其實民眾還是可能會懷疑，不過，這不只是運輸的問題，而是政府有義務告知民眾車票到底賣到哪裡去，這裡指的並不是賣到哪裡了，而是整個銷售的情形如何，其實民眾不相信政府是累積下來的結果，我相信你們大部分都是非常努力的，而且也都很正常的在營運，但還是有民眾不相信鐵路局，質疑這些票到底跑到哪裡去，是否跟旅行社有所勾結還是票被藏起來了，先不提過年、過節，連平常的假日，凌晨 12 點零 1 秒一按，車票就已經賣光了，這種情況民眾並沒有辦法理解，既然政府花了這麼多錢採購這個購票系統，就更應該把相關資訊予以公開，唯有公開民眾才會相信車票全部都賣出去了。

周局長永暉：了解，我們會資訊公開當成是首要的工作。

劉委員權豪：不然第四代票務系統主要是要解決什麼問題？

周局長永暉：這有三大功能，第一，可以做大數據分析，現有的系統則沒有辦法做大數據分析；第二，可以做收益管理；第三，可以比較有彈性的做票證的處理及票價的策略。

劉委員權豪：你們現在沒有做大數據分析，所以在班次的安排上都是用經驗來做嗎？

周局長永暉：也是用數據分析來做，但是……

劉委員權豪：你們現在頂多只能就賣出的車票來做分析，但是沒有辦法真實呈現像普悠瑪號一列車有 370 個……

周局長永暉：都是事後分析。

劉委員權豪：也許當下去買票的有 3 萬人，可是你們只能分析出這 370 個位子已經坐滿了，但沒有辦法分析出這些位子原本的需求有 2 萬或是 3 萬，所以即便你們有多的車輛，也沒有辦法做相關的調度。

周局長永暉：委員一定是有花過心思才會注意這個問題，基本上，這跟配座有關，比方說有一個車站希望買票的有 100 名，但位子只有 10 個……

劉委員權豪：現在的資訊系統如果可以做這件事情，那就應該好好去研究這個事情，因為排車班是很專業的問題，但我一直覺得你們的排班是依據你們的慣性，而且是以保守的態度在排班，我是以臺東為例，我認為你們是排得下去的，但可能因為沒有大數據分析，所以就根據經驗、習慣來排班，可是現在的需求量跟三、四年前完全不同了。

周局長永暉：我們每年都有在檢討。

劉委員權豪：可能因為沒有大數據分析，所以就只能依賴事後分析，包括以經驗、習慣來分析，本席認為，不能等到第四代票務系統出來，而是現在就可以去做這件事情，鐵路局自己可以做的就先做，其他的不一定要委外，畢竟交通部運研所裡面有那麼多位博士，所以可以由他們來做。

周局長永暉：我們自己也很重視這個問題，比方說新車還沒有到之前，總還是要想辦法解決。

劉委員權豪：會後我們再來好好探討。謝謝。

主席（陳委員雪生）：今早部分委員發言時提到，加重罰金及罰鍰不足以遏止黃牛的產生，所以要不要增訂刑則或刑罰，稍後休息時請交通部及法務部門跟委員做一下磋商，以便後續的處理，即看看是繼續研究還是今天下午就做個處理。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。請教次長，媒體說桃園機場的智慧航廈不蓋了，有沒有這回事呢？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。沒有這回事，可能是語意上的誤會造成有這樣的報導，總之，我們已經另外發新聞稿澄清了。

葉委員宜津：沒有這回事，那何時開始蓋智慧航廈？

曾次長大仁：現正進行可行性研究，俟評估出來之後，會配合目前正在進行的幾項工程，就整體資源及交通動線來做最適當安排，據了解，其本身施工工期約兩年左右，但開工時間，我們會和其他的工程來做一個搭配。

葉委員宜津：我希望兩年的工期能夠縮短。

曾次長大仁：我們會努力。

葉委員宜津：何時要開始蓋你現在還無法給我答案，所以到底何時才能開始呢？事實上，第一航廈、第二航廈已經完全飽和、已經非常擁擠，第三航廈至少要 4 年的工期，而廉價航空、快捷航空是一個新興、蓬勃發展的趨勢，所以因應廉價航空而生的航站是有迫切需要的，像日本大阪、東京都已經開始做了，而我們更需要這麼做，因為我們現行航廈已經非常擁擠了，所以我不希望你們為了處理其他事情，然後就不蓋了，即媒體的報導是錯誤的，但是你還是沒有告訴我，雖然工期是兩年，但何時要開始蓋呢？因為廉價航空的智慧航站主要在於智慧型通關，像大阪的航廈就幾乎是一個鐵皮屋而已，所以你們的兩年都太慢了，應該壓縮到 1 年到 1 年半，因此，現在請明確告訴我，何時要開始蓋呢？其實去年 9 月就同意你們蓋了，所以你們何時才要開始蓋？

曾次長大仁：本人請費總經理代為說明。

葉委員宜津：費總可以說明嗎？不是交通部要你們不要做的嗎？你們何時要開始做呢？

主席：請桃機公司費總經理說明。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。委員說得很正確，這的確是個趨勢，不過，依目前的情況，是需要兩年的時間，因為我們還要比日本等其他機場還要多了兩樣東西……

葉委員宜津：是從現在開始兩年內完工嗎？

費總經理鴻鈞：兩年後。

葉委員宜津：從現在開始兩年內完工，你要 promise 哦！是兩年後才要開始做，還是兩年後完工？

費總經理鴻鈞：可行性評估做完了以後，再加上兩年，就是 X 加上一個 2。這個可行性評估的時間，我們現在正在加快……

葉委員宜津：可行性評估要多久？

費總經理鴻鈞：還要報部，因為這是超過 10 億以上的工程。

葉委員宜津：可行性評估要多久？

費總經理鴻鈞：可行性評估大概 3 個月，再加上報部時間 3 個月。

葉委員宜津：次長，報部要多久？他們說要 3 個月進行可行性評估，報部要多久？

曾次長大仁：我想他們報來以後，我們會儘快處理。

葉委員宜津：「儘快」是多久？

曾次長大仁：我想 3 個月的審查時間是有必要的……

葉委員宜津：還要再 3 個月？開玩笑！評估要 3 個月，審查也要 3 個月？不行哦！

曾次長大仁：不見得 1 次就可以讓所有人都接受……

葉委員宜津：好，這是 520 以後我們再來催的意思嗎？我認為只要他們評估出來了以後，1 個月內就要審核。

曾次長大仁：我們會審，但是不見得審了 1 次就能完全通過，它還會有一些需要補充說明、做一些強化說明的問題。

葉委員宜津：好，這是一個簡易的 building，是智慧的，但卻是簡易的，跟第三航廈不一樣，這應

該是快！廉價航空講求的就是快速，一個 building 搞了兩年多，都已經跟不上時代了，不要再拖拖拉拉了。

再者，提到廉價航空機場的發展，就要講到桃園機場捷運。次長，根據我要求你們針對桃園機場捷運所做的報告，現在因為鐵軌與鐵輪上面的一層鏽泥，所以無法確實磨合，導致無法煞車。這麼嚴重的鏽泥。除了車輪卡到鐵鏽以外，其實車輪有鐵鏽就有硬點，也就是說，除了泥以外，車輪也有鏽，也有硬點，表面凹凹凸凸的，很危險。除了磨軌不確實，有沒有安全性的問題？

曾次長大仁：請高鐵局來說明。

葉委員宜津：好，趕快，我的議題太多了。

主席：請交通部高鐵局楊主任秘書說明。

楊主任秘書正君：主席、各位委員。我們現在都在加強跑車及磨軌的作業，應該是講車輪的鏟削作業，目前來說應該是沒有安全性的問題。

葉委員宜津：「目前來說」？什麼叫做「目前來說」？有就有，沒有就沒有。

楊主任秘書正君：在我們這些改善作業之後，將來也不會有安全性的問題。

葉委員宜津：好，這是你說的，要負責哦！再來，除了這個鏽泥以外，從你們提出的問題表來看，滑軌的距離從 100 到 1,320 公尺，這是一個議題，滑軌的距離超過了 1 公里，真的是笑死人了！從你們這個報表裡面，我們看到最嚴重的 10 次就是 100 到 1,320 公尺，其中天氣（因為下雨）占了 8 成多，不要忘記臺灣是多雨的地區，所以水的因素也是一個因素，大家都知道水會讓摩擦力變小，會更滑。怎麼辦？這麼多下雨，對於水的因素，你們將來怎麼考慮？

楊主任秘書正君：只要系統有固定持續在跑車，這部分不會造成問題。

葉委員宜津：你確定？

楊主任秘書正君：是的。

葉委員宜津：系統有持續在跑車，就不會有這個問題，可是你們做出來的報表卻顯示下雨天占了 8 成，你要確定哦！你現在跟我講，我認為水是其中一個因素，你認為沒有問題。好，沒關係，對於你講的，我都先接受，我們以後再來檢驗。

再來談到坡度，全世界的鐵道所能容許的最、最、最、最、最、最大的坡度就是 5%，台鐵的人也在場，你們應該知道。所謂的 5%，並不是指每條鐵路的坡度都是 5%，幾乎沒有人做坡度 1 以上的，都是做零點幾或 0 的，鐵道幾乎都是 1 以下的，除非是特別加鏈的高山觀光鐵道，否則幾乎都沒有這麼大的陡坡；結果我們的機場捷運竟然有許多 4 點多的坡度，真的像雲霄飛車。在機場捷運 10 次嚴重的滑軌裡面，有 6 次是坡度大於 4 的，也就是幾近於極限的 4 點多的；其他還有 3 次是在 3 與 4 之間的；只有 1 次是在平整的月台，所以坡度也是滑軌重要的因素，也是機場捷運變成雲霄飛車或「倒退欸」的因素，怎麼辦？這個沒有辦法耶！

楊主任秘書正君：關於這個部分，我們會根據最新的調查結果做必要的改善，但是目前……

葉委員宜津：這怎麼改善啊？這個已經是地勢的……

楊主任秘書正君：目前我們看到的坡度並不是造成滑軌的因素……

葉委員宜津：你說不是哦？

楊主任秘書正君：主要的因素還是天候、輪軌之間的界面及操作這 3 個……

葉委員宜津：你現在又說天候，我剛剛問你天候，你說天候不是問題；現在我問坡度了，你就說主要是天候。

楊主任秘書正君：關於天候的部分，在固定的、常態性的持續跑車狀態底下，天候潮濕、雨水的因素是可以得到排除的。

葉委員宜津：好，總之，我們有 3 個因素：鏽蝕、水及天候、坡度。次長，我們現在還在實驗，但是真正開始運轉的時候就一點點都不容許出錯。

曾次長大仁：那是一定的，因為這個要經過驗證的。

葉委員宜津：跟模擬是不一樣的。

曾次長大仁：要經過驗證，要有安全報告。

葉委員宜津：是的，要不然萬一出錯，是沒有人負擔得起責任的。在那種地勢出了錯，真的不是一般般哦！

曾次長大仁：是，剛才委員特別提到坡度，我要跟委員報告一下，就是在不同的坡度，其實它的速限上限是有調整的。在坡度比較陡的地方，它會降速運轉，這個部分是有一定的規矩的。

葉委員宜津：好，你們都在這裡拍胸脯了，我們就等著看。

講到機場捷運的丸紅公司，我真的想把「丸」改成「頑固」的「頑」。可是除了丸紅以外，還有一個國登，國登已經被公共工程委員會列為不良廠商。我跟你們說國登已經被公共工程委員會列為不良廠商了，你們還讓它繼續承包金門大橋，結果你們跟我說：沒辦法，它在被列為不良廠商之前就已經得標了，所以只好讓它繼續做下去。結果現在金門大橋的進度怎麼樣？

曾次長大仁：金門大橋的進度並不理想。

葉委員宜津：什麼不理想？

曾次長大仁：有嚴重落後。

葉委員宜津：什麼嚴重落後？

曾次長大仁：落後十幾%了。

葉委員宜津：根本就是停擺！這是你們的網站，對吧？你們自己的網站說：「本工程因廠商人、機、料等施工資源不足，工作面遲未開展」。根本就還沒開始！

曾次長大仁：報告委員，它是要擴增工作面，它有一部分是持續在施工，但我們認為那個不夠，因為它落後，應該要把工作面統統打開來做。

葉委員宜津：這個網頁又說：「且工地管理能力、所投入之資源量體、效能、時程等未足敷實際工程趕工需求」。這家公司是怎麼樣？我們要不要再次給國登停權？

曾次長大仁：現在它已經是停權狀態，我們會按照合約進一步地要求。

葉委員宜津：次長，你在狀況外哦！你們其實已經又把國登送公共工程委員會了。公共工程委員會早就把它列為不良廠商了，你們把國登再送一次公共工程委員會有什麼意義呢？

曾次長大仁：不良廠商要看它的情節，如果它只有 1 年的話，1 年以後它又可以變成……

葉委員宜津：你們已經再給它送公共工程委員會，像這種擺爛的公司，我們還不是不知道，你們真的就沒有辦法，那麼公共工程委員會做不良廠商評鑑有什麼意義？

曾次長大仁：我們會按照採購法相關規定來處理。

葉委員宜津：為了不要重蹈覆轍，對於丸紅、國登這樣的公司，我希望交通部立場要堅定，還是要講求安全。

曾次長大仁：是。安全一定是最重要的。

葉委員宜津：寧可工程嚴重落後，還是一樣要講求安全。我現在擔心的不是國登的金門大橋工程嚴重落後，而是它的安全，如果照你們講的這樣，人、機、料都不足，管理能力不足，資源量體不足，效能不足，時程等各方面統統都不行，這樣蓋起來的金門大橋，誰會有信心？

曾次長大仁：施工還是要照標準規範來執行，現在是速度太慢了。

葉委員宜津：像這樣擺濫的公司做起來的工程，我實在沒有信心。

曾次長大仁：我們會嚴格督導。

葉委員宜津：我的時間已經到了，但是我還有一個重要的議題要講，我還是要幫東岸講話。什麼叫太魯閣？一聽就知道太魯閣就是在花蓮。什麼叫普悠瑪？就是卑南族，就是臺東。我來自西岸，我覺得現在太魯閣號和普悠瑪拚命要跑西部幹線，臺鐵真的要搞清楚自己的定位，臺鐵應該在西岸捷運化，不要再企圖跟高鐵競爭，真的沒有必要。普悠瑪號和太魯閣號就應該讓給東岸，而且應該讓普悠瑪號和太魯閣號變成東岸的高鐵，儘量快，不要停那麼多站，這樣對東岸人民才公平。

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。我們的方向是一樣的，臺鐵絕對不跟高鐵……

葉委員宜津：沒有，沒有，你們的方向不是，你們的方向到底是怎樣，我根本就搞不清楚，你們現在還在搶什麼自強號只停北、中、高……

周局長永暉：那是媒體自己下的標題。

葉委員宜津：你們沒有這樣做嗎？

周局長永暉：因為車隊的調度和運用……

葉委員宜津：你們沒有要讓普悠瑪號和太魯閣號多停幾個西岸的站嗎？這也是你們的想法，不是嗎？

周局長永暉：是，臺北到屏東本來就需要，但是要服務的是中型的都市。

葉委員宜津：臺北到屏東本來就有，但是你們要多停幾站，那不就變成西岸的臺鐵嗎？

周局長永暉：所以車隊不夠，必須要把 PP 車調到東部去。

葉委員宜津：這樣是不對的。什麼叫車隊不夠？

周局長永暉：因為現在的新自強號是 8 節車。

葉委員宜津：普悠瑪號和太魯閣號來跑西岸，當然車就不夠。

周局長永暉：太魯閣號和普悠瑪號有點像 737，我們現在不應該用 737 來飛臺東，我們需要長編組的 12 節車廂，可是這種車廂還沒到位，所以在運用上必須要調配。

葉委員宜津：好，局長，我希望你們定位要很清楚，我們認為合理的定位是東岸臺鐵的車越多、越快、越好。西岸因為有高鐵了，所以臺鐵應該捷運化。謝謝。

周局長永暉：是。謝謝。

主席：謝謝葉委員。現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。跟各位委員報告，臨時提案現在還在磋商，等一下如果本會出席人數足夠，就處理臨時提案。

請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才葉委員宜津提到太魯閣號和普悠瑪號跑到屏東，不符合當初購買太魯閣號和普悠瑪號的目的及對外所稱的整個規劃，當初主要是為了因應花蓮、臺東、宜蘭的運輸需求，才會購買並命名為太魯閣號和普悠瑪號，這是當初購買的目的，後來路線延伸到桃園、臺中，我們都還可以理解，路線延伸到桃園、臺中、彰化，是因為有很多花東鄉親會從臺北出發，經過宜蘭，再到花蓮、臺東，基本上是有這個需要，我們可以容忍。至於屏東、臺南、高雄的人搭乘太魯閣號和普悠瑪號，都不是為了要到花蓮，而是要到臺北，因為從臺南、高雄、屏東要去臺東或花蓮會走南迴鐵路，我常常也在走，所以這部分請鐵路局真的要深思，不是只有我這個花蓮、臺東的立委，連臺南的葉委員都這樣認為，所以要請臺鐵好好重新檢討。

今天我們要討論的鐵路法第六十五條，上一屆有修正過吧？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。是，在 103 年。

鄭委員天財：在 103 年修正通過增加罰鍰金額。今天又有同仁提出，我們可以再討論，如果確實有必要性，也應該再增加處罰規定。

周局長永暉：謝謝委員。

鄭委員天財：「以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票」到底有哪些態樣？目前鐵路警察局到底發現了哪些態樣，可不可以說明？在說這個問題之前，有關淘寶網快速訂購車票一事，你知道嗎？

周局長永暉：上個禮拜我們就成立專案處理，不過如同劉委員提醒，這有 2 種情況，但平台媒介的可能性比較高，我們還在調查。

鄭委員天財：所以還不是很清楚？

周局長永暉：對，我們還在調查。

鄭委員天財：是不是符合鐵路法第六十五條或其他規定？

周局長永暉：罰則能夠課到什麼樣的……

鄭委員天財：不是罰則的問題，我是說這和不正方法或不正指令有沒有關係？鐵路警察局了解這個部分嗎？

周局長永暉：他們還在查。

鄭委員天財：沒關係，請繼續查。所以這個問題，你們還在了解之中？

周局長永暉：要釐清是不是不正利益或不正方法。

鄭委員天財：如果還不到不正指令或不正方法的地步，要儘快釐清，因為這會和今天的修正要不要再加上其他用語有關，現在電腦科技一日千里，越來越厲害了對不對？

周局長永暉：對。

鄭委員天財：就像詐騙集團一樣。

周局長永暉：對，要用在正途。

鄭委員天財：但是常常會受到影響，所以在修法時怎麼樣能夠因應不同科技、不同手法很重要，正好我們今天要修這個法，針對這部分，希望你們要去了解。

周局長永暉：是。

鄭委員天財：繼續要請教法務部，花蓮、臺東的立委，包括原住民立委，都一直要求鐵路局要因應花蓮、臺東旅客運輸的需求，可能你比較沒有去花蓮、臺東，那裡真的是一票難求。

主席：請法務部劉參事說明。

劉參事英秀：主席、各位委員。我知道。

鄭委員天財：花蓮、臺東的重大建設其實就是為了因應花蓮民眾運輸的需求，所以我們一直希望、一直要求鐵路局能在車票上加註姓名，比如，在車票上加印「劉英秀」，要和你同名很難，叫劉秀英的很多，但要和你同名叫做劉英秀也很難。

劉參事英秀：是啊！

鄭委員天財：雖然鄭天財很普遍，但是真那麼巧也沒關係了，反正很少。如果把名字印在車票上，有沒有違反個資法？

劉參事英秀：因為名字已經外露，這還是要看輸入的資料和……

鄭委員天財：只有名字。

劉參事英秀：如果可以對應到相對人是誰的話，其實也是有個資法的問題。

鄭委員天財：怎麼會有？你有沒有看過個資法？

劉參事英秀：有。

鄭委員天財：會成為個資就是有名字、有地址，但只有一個名字，上了火車之後，列車長要查票，我就要拿出身分證證明我是鄭天財，這樣有什麼個資的問題？

劉參事英秀：委員現在是說車票上要載明訂票人的名字？

鄭委員天財：就只有名字而已，沒有地址，也沒有身分證號碼，這有什麼個資的問題？這是一點，這並沒有個資的問題。以寄信為例，地址是個資，但要加上名字才會成為個資，信封上寫了地址，但沒有寫名字，就寫某某某、敬啟者，然後就寄到他家了，這有什麼個資的問題？個資是要把地址和名字連結在一起，或者名字和身分證字號連結在一起，這樣才會成為個資，你回去查一下，你查的結果再答復本席。

劉參事英秀：好，沒問題。

鄭委員天財：第二，本席的身分證字號是 UXXXXXXXX，為了個資問題，很多銀行的帳單不會顯示所有身分證字號，就寫成 UXXXXXXXX，這樣算不算個資？

劉參事英秀：這應該屬於去識別化的問題。

鄭委員天財：對，我們只是為了知道這張票是不是你買的，所以我們不要求一定有完整的身分證字號，一般信件也是這樣，對不對？

劉參事英秀：對，都去識別化了。

鄭委員天財：對啊！身分證字號要完整顯示才叫個資。因為我們有要求鐵路局要請教法務部，所以你們在回答的時候不要把個資無限上綱，知道嗎？

劉參事英秀：是，我會把這個問題帶回去和法律事務司一併研究討論，再向委員回答。

鄭委員天財：只有 UXXXXXXXX 絕對不是個資。

劉參事英秀：那已經去識別化了。

鄭委員天財：車票上只有「鄭天財」不是個資，「鄭天財」3 個字有洩露什麼嗎？何況車票是我自己去買的，如果有人冒用我的名字買票，到查票的時候就沒辦法用，別人也沒有必要用我的名字，就算有人要冒用，查票的時候也拿不出自己是「鄭天財」的證明。關於這部分，請法務部答復本席，本席再交給鐵路局，如果鐵路局再請教法務部這個問題時，希望你們能夠答復得比較完整。

劉參事英秀：所以委員的具體問題就是在車票上呈現出姓名有沒有個資的問題？

鄭委員天財：對，就是剛才我講的那個部分。

劉參事英秀：好的。謝謝。

鄭委員天財：局長，7 月至 9 月是花蓮、臺東原住民非常重要的豐年祭，現在的花東原住民鄉親，非常希望你們能解決返鄉參加豐年祭一票難求的問題，請問你們現在規劃的情形為何？

周局長永暉：這個部分我們在上禮拜五也跟原住民委員會有一個一致的共識，也謝謝委員來指導，這個部分我們就是用儘量協助的方式，已經有盡全力，只要原住民委員會那邊有需要，我們就全力來配合。

鄭委員天財：因為目前你們答應給他們的只有 130 個人，就是星期五或星期六，每天 130 人。

周局長永暉：我瞭解，我們儘量……

鄭委員天財：這人數太少啊！

周局長永暉：有需求的話，我們會儘量協助。

鄭委員天財：當然有需求啊！

周局長永暉：因為每一族的豐年祭時間都不太一樣。

鄭委員天財：7 月至 9 月就是阿美族、噶瑪蘭族、撒奇萊雅族、卑南族的豐年祭，現在的規劃是 7 至 9 月要試辦，我希望人數要增加，130 個根本就不足啊！一個部落就不只了，我們等一下也會有提案，請鐵路局能配合支持。

周局長永暉：我們儘量來幫忙。

鄭委員天財：謝謝。

主席：請顏委員寬恒發言。等顏委員發言完畢，我們處理臨時提案。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。針對世界各國正興起的 Uber 非法攬客，上次我在委員會也有提出質詢，現在臺灣已經發生了首次的性騷擾案，但是政府對於這種依靠科技技術發展而來的新的叫車行業，卻沒有辦法提出有效的對策方法，只能消極的認定它違法，然後祭出吊扣駕照和罰鍰的手段。但是以目前來看，這種行政措施不是很有效，因為 Uber 公司以吸收罰鍰的方式跟公權力對抗，我想請問政府該如何做有效的管理？

其次，Uber 對合法計程車業者產生一個非常大的衝擊，政府卻一直沒有辦法提出有效的防制對策，政府失能，現在民間已經有計程車業者提出以 1,000 塊來鼓勵檢舉，甚至有人建議政府以釣魚的方式來全面取締，請問次長的看法為何？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前政府對於 Uber 的處置，並不是沒有方法，我們已經展開非常多重的處理方式來做解決，首先我們非常堅持認為這些業者應該要納管，應該要用合法的车跟合法的駕駛來從事運輸行業，如果它做不到的話，就必須要改變它的經營方式，不能再從事運輸業，這部分我們會堅持目前法制上的需要。

至於輔導既有的計程車業者產生更大競爭力的部分，我們也提出希望能夠開發所謂的多元化服務，如果他們希望用好一點的車子或更高檔的服務內涵，我們可以給他們不同的經營方式，這部分我們也在做輔導的工作。我相信雙管齊下應該會有幫助，我們最近也針對人的部分，因為如果是沒有職業駕照也沒有職業駕照登記，而去開 Uber 車的話，我們對這部分也有加重處罰。此外，行政院也非常重視這件事情，除了交通部以外，行政院也有專案在處理這件事情。

顏委員寬恒：本席要求交通部要採取強硬的態度去取締，一定要保障合法的計程車業者。

曾次長大仁：是。

顏委員寬恒：不能讓這種非法的載客行業在臺灣興起，請次長先回座。

局長，今天是審理鐵路法的修正案，對於身心障礙人士來講，最大的重點是臺灣鐵路缺乏以人為本的關心。以目前的環境來說，身心障礙人士要進出鐵路車站非常不方便，能夠獲得臺鐵服務的機會比高鐵來的低，我想請教有多少固定車廂可以讓身障人士來搭乘？有多少車廂是可以讓輪椅來通行？又有多少車廂可以讓導盲犬來通行？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。對於現在的车廂改造，其實我們都有所謂的愛心服務，現在也都可以輪椅上下。但是委員關心的應該是某些小車站，確實車站裡面的無障礙設施是不足的，所以我們現在正全力在實施所謂的加設電梯計畫，也就是進了車站以後，到達月台的過程能透過電梯的方式來做服務。今天提案的部分主要是針對導盲犬，導盲犬的部分我們本來就已經在執行，只是透過這樣的立法要求來執行。

顏委員寬恒：現在不只是小車站，臺灣已經邁入國際化了，幾乎所有的公共空間都會有中英雙語的看板，讓外國人能夠一目了然。但是像臺北、板橋及中壢等大型車站，我們看到最多人的幾乎都是外籍人士或是外勞，尤其是假日的時候，等於整個車站都被外勞所占據。我想請教局長，

你認為現在臺灣的外籍人士，使用英語的比例有多少？

周局長永暉：以 100 年以上的鐵路事業來講，都會面臨到五個問題，第一是候車空間不夠；第二是設備老舊；第三是無障礙設施不足；第四是導引設備確實不夠；第五則是 e 化的服務。委員剛剛提到的中壢跟臺北，其實情況也不太一樣，像臺北車站現在大概有 50% 是屬於不是搭火車的，這 50% 裡面又有一半是坐捷運的，另一半的 70% 是坐臺鐵，30% 是坐高鐵；至於中壢的情況又不一樣，中壢有 75% 是屬於通勤的人。我們現在做的都是雙語，包括中文跟英文，可是花東的部分比較特別，我們希望走觀光路線，所以我們是用中、日、英三語。

顏委員寬恒：你們現在不是要積極的開拓東南亞、東協的遊客嗎？你們是已經準備了，還是在做了？有關東南亞語系國家的警語或告示，請問你們什麼時候會做設置？

周局長永暉：有些是有特別需求，譬如彰化車站和樹林車站的月台上，因為有很多泰籍人士，這對我們來說也很困擾，因為現在的移工有三大區塊，譬如菲律賓比較多是在工廠，他們是用英文的；泰勞則是在營建業，是使用泰文；還有一大區塊是看護與護理照顧，大部分都是印尼。所以我們沒辦法提供這麼多語言，主要還是以中文跟英文為主。

顏委員寬恒：本席並不排斥這些外勞或外傭在車站走動或聚集，但是，每到假日這些人就常常到車站享受免費的空調，而且帶著他們的飲料，譬如可樂或啤酒等等，像是在舉辦 party 一般。

周局長永暉：啤酒是禁止的，我們規定不能在那裡喝酒，如果有違反的情況，我們就會立即執行。

顏委員寬恒：這些人以這樣的方式將公共空間占據下來，其實，對於臺鐵人員而言，在溝通上也有極大的困擾，誠如局長剛才所言，只有菲律賓籍的外勞使用英語，其他國家的外勞使用英語的普及率很低，在這樣的情況下，即使臺鐵人員與他們比手畫腳也無法充分溝通，結果就是這些人根本不予以理會，你要如何去做這方面的管理？你要如何應對？

周局長永暉：我們會拜託地方政府的社會局給予協助，另外，我們也有一些幫忙的志工。

顏委員寬恒：我們的鐵路警察呢？

周局長永暉：只要涉及到秩序的部分，鐵路警察就會來幫忙，也就是說，車站站內的部分，鐵路警察會給予協助。

顏委員寬恒：本席發現目前臺鐵都將關注的焦點放在太魯閣號及普悠瑪號，對於我們中南部的中小型車站似乎都置之不理？

周局長永暉：不會、不會，關於中型都市的部分，誠如我剛才向葉委員提出的口頭報告，臺鐵與高鐵絕對不會是競爭的關係，而是彼此合作的關係，針對高鐵無法服務的中型都市，我們都會以這些中型都市為主。但是，有許多車站的空間條件不夠，如同我剛才所言，其實不僅是我國，像是法國或英國，只要有一百年以上的鐵路事業都會面臨中小型車站必須要想盡辦法處理的問題。

顏委員寬恒：有許多外國的遊客，無論是歐美遊客或日本遊客，當他們第一次搭乘臺鐵就看到那群龐大的外傭、外勞占據整個車站大廳，而且火車站的管理又不是很恰當，整個就是雜亂無序，你認為那些外國遊客對臺灣的第一印象會是如何？

周局長永暉：臺北車站是比較特例，我們對於其他車站都有適度的進行總量管控，至於臺北車站的

部分，在周末假日時所謂外勞移工的聚集情況確實是很普遍，其實我們一直在思考是否有其他的方式可以處理，但是，我們也必須要考慮到所謂的平等對待，只要行車秩序不受影響，而且他們也沒做出不當的行為……

顏委員寬恒：本人並不反對外傭或外勞利用休息時間在公共空間聚會，只是，臺鐵要如何去應對這個問題、如何讓整體看起來是有秩序的，否則，初次到臺灣搭乘臺鐵的國外旅客看了那樣的景象之後，對於身為國際都市的我們難免會有負面的影響。

周局長永暉：是，謝謝委員的提醒，我們會特別的加強。

顏委員寬恒：加油！

周局長永暉：謝謝。

主席：現在逐案處理臨時提案，請議事人員宣讀第 1 案。

1、

臺灣鐵路管理局車票常有民眾不易訂購，尤以花東車票更是一票難求，然我國民眾竟無法於臺灣鐵路管理局訂票系統順利訂票，卻在中國淘寶網五分鐘即可快速訂購臺灣鐵路管理局車票。爰此，要求臺灣鐵路管理局針對上述購票情形於一個月內對購票流程提出檢討報告及防範措施；並改善其資訊管理及其人力配置，向交通委員會提出書面報告。

提案人：鄭寶清 鄭天財 鄭運鵬 葉宜津 陳雪生
簡東明 趙正宇 陳素月

主席：請問各位委員及行政單位，對第 1 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

進行第 2 案。

2、

根據台鐵局統計，99 年至 104 年間共發生 400 起民眾入侵軌道、闖越平交道之肇事事故，近三年來事故數不降反升，顯見相關宣導措施成效未能彰顯，爰此，要求台鐵局於兩週內提出檢討報告，並提供 99 年迄今民眾因入侵軌道、闖越平交道而遭到取締開罰之統計資料。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
簡東明 鄭天財 陳素月

主席：請問各位委員及行政單位，對第 2 案有無異議？

請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。事實上，我們一直都持續的在努力，同時希望能將整個計畫向部裡做說明，因此，能否改成書面檢討報告？也就是第三行的倒數第七個字加上「書面」兩個字？

主席：書面檢討報告？

周局長永暉：是。

主席：請問各位，第 2 案的第三行修正為「要求台鐵局於兩週內提出書面檢討報告」，有無異議？

（無）無異議，修正通過。

進行第 3 案。

3、