

繼續開會 中華民國 102 年 5 月 15 日（星期三）上午 9 時 1 分至下午 2 時 50 分

主席：現在繼續開會，進行今天的報告事項。

報 告 事 項

一、本院議事處 101 年 10 月 11 日函，為請本會審查本院委員李昆澤等 25 人擬具「商港法第十一條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 2 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

二、本院議事處 102 年 5 月 14 日函，為請本會審查行政院函請審議「航業法部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 3 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

三、交通部部長葉匡時率同所屬列席報告航港局及臺灣港務股份有限公司業務概況，並備質詢。

四、提案委員說明提案要旨。

五、交通部部長葉匡時就行政院及委員提案提出說明，並備質詢。

主席：今天的議程除了以上報告事項之外，還有以下的討論事項。

討 論 事 項

一、審查委員李昆澤等 25 人擬具「商港法第十一條條文修正草案」案。

二、審查行政院函請審議「航業法部分條文修正草案」案。

主席：請交通部葉部長報告。

葉部長匡時：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會，就「航港局、臺灣港務股份有限公司」進行業務報告，同時審查李委員昆澤等 25 位委員提案「商港法第十一條條文修正草案」及行政院函送大院審議之「航業法部分條文修正草案」，提出本部建議處理意見，敬請 各位委員指教。

鑑於我國產業外移及大陸港口興起，港口選擇替代性增加，又因歐美經濟未見復甦，我國海運產業及港務公司營運面臨非常劇烈之發展挑戰。本部參照國際知名港埠「政企分離」改制作法，於 101 年 3 月 1 日設置「航港局」，專責辦理航政及港政公權力事項；另成立「臺灣港務股份有限公司」，專責經營港埠相關業務，導入企業化經營精神，採取「對內協調分工，對外統合競爭」經營模式，以及「強化本業、搶攻自貿、發展都會港岸」之經營策略，將臺灣的經濟腹地延伸至全世界。

本次會議請航港局祁局長、港務公司蕭董事長依續進行航港局及臺灣港務公司業務概況報告；接著再請航政司陳司長就「商港法第十一條條文修正草案」及「航業法部分條文修正草案」修正提案之建議處理作報告。再次感謝 各位委員的關心及指教，謝謝！

主席：請交通部航港局祁局長報告。

祁局長文中：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會，謹就交通部航港局主管之各項業務提出報告，敬請指教。

壹、前言

為推動航港體制改革，落實「政企分離」政策，101 年 3 月 1 日成立航港局及臺灣港務公司，航港局專責掌理航港公權力事項，臺灣港務公司則專責港埠經營事項，為臺灣海運開啟嶄新的里程碑。過去一年來，在全體同仁的辛勞與付出下，航港局於人手不足的情況，依然能維持運作，局務逐漸步上軌道，原由四港務局掌理之航政業務亦已逐漸無縫接軌轉移至航港局辦理。

臺灣四面環海，自古以來就以海洋與世界各國相連結，是臺灣對外貿易的重要運輸命脈，也是臺灣企業全球運籌、佈局世界策略中十分重要的環節。面對鄰近國家海運的快速發展，航港局將透過主動作為致力於建立臺灣海運相關產業良好的經營環境，以達成厚實海運各相關產業競爭力的目標。

貳、過去 1 年重要施政成果

一、完成「101 年航海人員測驗」試務作業

(一)為使國內海事院校航海、輪機系科學生在校期間通過航海人員就業門檻，於畢業時即取得航海人員適任證書，達成畢業即就業目標，以提升畢業後上船服務意願，並促進國民就業，原由考選部辦理之航海人員考試，自 101 年 8 月 1 日起改由交通部依「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」規定辦理。另為鼓勵年青人投入船員工作，亦配合於 102 年 12 月完成「鼓勵投入船員職場一挹注海洋新生命」宣導短片製播案，獲得良好迴響。

(二)航港局分別於 101 年 9 月 22、23 日、11 月 24、25 日及 102 年 3 月 16、17 日假新北市華夏技術學院順利完成 3 梯次航海人員測驗。

(三)另為服務南部考生，航港局決定自 102 年第 2 次測驗起於高雄市正修科技大學加開南部考區，相關測驗試務作業刻積極籌辦中。

二、推動金廈小三通夜航

(一)為因應金門 1 日遊、陸客自由行政策實施，暨考量空運直航班機日益增加，小三通旅次量成長趨緩；為擴大金門觀光效益，延長金廈與臺灣本島間當日交通銜接，使金門中轉渠道更便利，並提升小三通客運載運競爭力；交通部及金門縣政府全力推動金廈小三通客運延長營運之夜航措施。

(二)101 年 6 月 17 日順利啟動金門水頭港區與廈門東渡港區間之金廈小三通航線夜航作業，將原末班 17 時調整至 19 時啟航。101 年 7 月至 12 月份金廈小三通旅客數每月維持約 4 千人次。

三、強化砂石船安全管理

(一)為落實船舶散裝貨物裝載之規定，維護航行安全，依「船舶法」第 33 條規定，確實要求雜貨船裝載砂石者須設防止自由液面防動裝置或穩固設施，並須取得驗船機構或船籍協會出具之證明文件，始得航行。

(二)航港局自 101 年 3 月 20 日起即全面加強抽查在港砂石船，船舶遇有重要項目不合格者即管制出港，俟改善完成後方准開航，至 101 年 12 月 31 日止，計抽查國籍砂石船 42 艘次，外籍砂石船 16 艘次（無因重大缺失而限制出航者）。102 年亦持續辦理，1 至 4 月計抽查國籍砂石船 19 艘次，外籍砂石船 15 艘次。

四、辦理國際及國內商港之公共基礎建設

(一)101 年度 3 月 1 日航港體制改革後，航港局沿用原基隆、臺中、高雄、花蓮四港務局預算，屬國際及國內商港之公共基礎建設計畫及公共設施興建及維護，由航港局繼續執行推動，各項計畫仍持續積極執行。

(二)101 年度主要推動之公共基礎建設有：

1.基隆港：東岸聯外道路新建工程、臺北港航道迴船池水域加深工程、臺北港商港物流倉儲區填海造地－第 1 期造地工程及第 2 期圍堤工程、西岸客運專區港務大樓興建工程等。

2.臺中港：臺中港工業專業區（Ⅱ）公共設施新建工程、臺中港北側淤沙區漂飛沙整治第 3 期工程、臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計畫等。

3.高雄港：高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程、南星土地開發、高雄港聯外高架道路工程、高雄港前鎮商港區土地開發計畫等。

五、接管原財政部關稅總局海務處燈塔管理業務

(一)配合政府組織再造及業務整合，原財政部關稅總局海務處燈塔管理業務，自 102 年 1 月 1 日起正式移由航港局掌理，相關人員移撥轉任。目前全國有燈塔 34 座、燈杆 44 座、雷達標杆 14 座及燈塔補給艦 1 艘，直接隸屬航港局管理，為我國助航設施管理開創新紀元，並利國際接軌。

(二)燈塔除具備導航功能外，尚兼具歷史、人文、觀光等功能，現正整理燈塔文物，將於各燈塔設置陳列展覽室，並以開放觀光方面發展，朝活化資產、行銷燈塔方向邁進。

六、協助完成商港法修正後相關子法修正與廢止

(一)「商港港務管理規則」、「公民營事業機構投資興建或租賃經營商港設施作業辦法」、「船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業管理規則」於 101 年 8 月 22 日發布施行。

(二)「打撈業管理規則」、「海水污染管理規則」分別於 101 年 8 月 22 日及 9 月 4 日廢止。

七、接管原 4 個港務局不動產之處理

(一)因組織改隸，原 4 個港務局經營之土地自 101 年 3 月 1 日起由航港局繼受管理。移交不動產土地總計 8,245 筆，其中基隆港務局 1,542 筆、臺中港務局 2,281 筆、高雄港務局 4,187 筆、花蓮港務局 235 筆。

(二)有關港區土地遭政府機關或民眾占用者，航港局依財政部訂頒之「各機關經管國有公用被占用不動產處理原則」等相關規定積極處理；如經檢討認為無使用計畫者，即辦理變更為非公用財產移交國有財產局接管。

參、重要工作推動辦理情形

一、持續辦理國際及國內商港之公共基礎建設

(一)102 年度持續辦理各港專案延續基礎建設計畫，金額約新臺幣 58 億餘元；另辦理國際及國內商港之港灣建設及維護約新臺幣 7 億餘元。

(二)102 年度主要推動之公共基礎建設有：

1.基隆港：除基隆港港西聯絡道路興建工程與基隆港、臺北港及蘇澳港之港區碼頭及相關設施

興建工程為新興計畫外，持續辦理東岸聯外道路新建工程、臺北港航道迴船池水域加深工程、臺北港商港物流倉儲區填海造地－第 1 期造地工程及第 2 期圍堤工程、西岸客運專區港務大樓興建工程等。

2.臺中港：持續辦理臺中港北側淤沙區漂飛沙整治第 3 期工程、臺中港優質港區及綠色港埠發展設計畫等。

3.高雄港：除高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫為新興計畫外，持續辦理高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程、南星土地開發、高雄港聯外高架道路工程、高雄港前鎮商港區土地開發計畫等。

二、廣續進行國際港口設施強制性查驗工作

為確保並驗證我國國際商港各港口設施持續符合國際船舶暨港口設施保全章程（ISPS Code）之規定，將針對 4 個國際商港「港口設施符合聲明書」之港口設施單位進行查驗，對符合規定單位給與合格簽署及完成強制性查驗工作總結報告。

三、研訂國際（內）商港建設經費負擔原則

依照行政院經濟建設委員會建議，國際商港新興計畫經費優先由臺灣港務公司負擔，以使航港建設基金財務健全並能永續經營。航港局正進行研訂「國際（內）商港建設經費負擔原則」，做為未來年度編列預算之準據。

四、配合 IMO 會員國審核機制完成自願稽核問卷事宜

國際海事組織（IMO）於 2009 年 11 月 25 日通過之「IMO 會員國審核機制更新發展」，確定 IMO 會員國審核機制成為強制性的要求，將於 2015 年 1 月 1 日正式生效。我國並非 IMO 會員國，且無法加入或簽署其所制定之公約，而航運有其特殊之國際性，在長期無法與國際接軌，未實施 IMO 會員國審核機制將使我國懸旗船舶遭到可能之衝擊，因此我國有必要執行 IMO 會員國審核機制，以促進國際海事技術交流。為達成此目標，所需填列之自願稽核問卷計有 11 項，航港局將於今年完成，並於 2014 年接受實質稽核。

五、訂定外國籍船舶於中華民國各港口間運送貨物審查作業要點

為檢討國輪政策，將檢討外國籍船舶從事國內航線運務之作業程序。使本國籍船舶運送業者欲租用外國籍船舶從事國內航線運務時能有所依循，以期兼顧國輪政策與保障本國籍船舶運送業者經營航線權益。

六、訂定審核兩岸直航航線許可作業程序

目前航港局各航務中心審核兩岸直航航線許可作業之程序不一致，為統一各航務中心作法，計劃透過協商訂定標準作業程序，以提升航港局審核兩岸直航航線許可作業之行政效能。

七、辦理航海人員測驗暨遊艇與動力小船駕駛測驗

（一）預定 102 年度辦理 4 次航海人員測驗，第 1 梯次測驗業於 3 月 16、17 日假新北市華夏技術學院舉行完竣，另 3 次測驗預訂於 6、9、11 月假新北市華夏技術學院及高雄市正修科技大學電腦化測驗試場舉行。

（二）為吸引年輕學子投入海運職場服務及因應航運業界長期以來之建議－自行建置及充實測

驗題庫（結合理論與實務），藉測驗引導教學，朝達成海事院校航輪科系學生畢業即就業目標，航港局刻規劃建置自有之航海人員測驗暨題庫系統，並擬於近期召集產官學界增修航海人員測驗題庫，以利於 104 年 8 月脫離考選部專技考試系統，及將航海測驗試務朝隨到隨考之方式進行。

（三）另本年度已辦理 3 次遊艇與動力小船駕駛測驗，為配合駕訓班結訓學員考照需求，預計於 6、7、9、11 月各辦理 1 次測驗，有關遊艇活動相關訊息之宣導，航港局網站業已公告。

八、配合海事勞工公約（MLC 2006）完成船員法規相關配套措施

（一）國際勞工組織制訂之海事勞工公約（MLC 2006）於 2012 年 8 月 20 日達 33 個會員簽署，並於 2013 年 8 月 20 日正式生效，其內容包括船員上船工作最低要求、船員工資工時及休假等就業條件，以及健康、醫療及福利之保障等。

（二）航港局將配合修正船員法規相關配套措施，以保障船員船上之健康、安全及預防事故，並確保船員工作或休息時間，以符合國際公約之規定。

九、擬訂災害防救業務計畫

依據災害防救法及航港局業務權責表訂定災害防救業務計畫，做為未來海難災害應變處置協調之機制。

十、辦理航業法部分條文修正事宜

修法於航業法中增訂有關允許船舶運送業僱用私人武裝保全人員（反海盜僱用武裝保全）之條文，102 年 3 月 14 日行政院院會審查通過航業法第 3 條、第 27 條之 1、第 32 條之 1 及第 50 條之 1 修正草案，將於本次會議審議航業法部分條文修正草案。

肆、結語

未來航港局將協助交通部擘劃我國海運政策藍圖，積極推動國家海運發展政策，維護航運秩序與安全，並參與兩岸海運協商及加強國際海運合作，與臺灣港務公司共同努力發展永續港口，強化我國海運實力。同時，培育相關產業人才，為我國海運相關產業建構更完善的營運環境，以增強對外競爭能力，提升我國海運地位，成為亞太樞紐港口。

以上報告，敬請各位委員不吝指教。謝謝。

主席：請臺灣港務公司蕭董事長報告。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。今天丁訓應邀列席貴委員會，就本公司業務提出報告，並得聆聽各位委員指教，深感榮幸。

壹、前言

本公司自 101 年 3 月 1 日成立後，即以「打造優質非凡港埠，讓臺灣人流、物流、金流與世界接軌」為使命，同時秉持「以創新為核心，走向世界，成為全球卓越港埠經營集團」之願景，以「港群」觀念統籌臺灣各國際商港之發展定位、實質建設與經營管理計畫等，以總體經營概念持續進行各港業務推展及各項工程計畫。

根據本公司「強化本業、搶攻自貿、發展都會港岸」的發展策略，本公司將以現有的港埠核心服務為主要業務，並透過資產開發、自由貿易港區與自由經濟示範區業務等拓展，尋求多角化經營。主要包括：國際物流相關業務、郵輪碼頭周邊商場開發以及電子商務等，開拓多層面、多

角化的業務經營範圍。

貳、經營績效

一、101 年度主要營運項目概況

本公司 101 年度貨櫃裝卸量為 1,388 萬 TEU，較預算數增加 3.42%，散雜貨裝卸量為 1 億 9,108 萬計費噸，較預算數增加 1.74%，旅客人數為 69.9 萬人次，較預算數增加 5.17%，總收入為新臺幣 158.5 億元，稅前純益則為新臺幣 48.75 億元。

二、101 年度國際商港自由貿易港區營運實績

截至 101 年 12 月底止，臺灣海港自由貿易港區共計有 75 家港區事業進駐營運，面積達 1,310 公頃。101 年 3-12 月營運量為 893.54 萬噸，較 100 年同期 351.22 萬噸成長 154.41%，101 年 3-12 月貿易值為 3,446.06 億元，較 100 年同期 1,537.42 億元成長 124.15%。

參、當前重點工作

本公司配合全球港埠發展趨勢，建構完善港埠設施，積極運籌各項港埠相關業務，朝向多角化方向發展，並強化顧客關係管理及創意行銷，以提升本公司永續經營與發展之基礎。

一、總體營運方面

(一)積極推動客運發展

為推動客運發展並拓展臺灣國際郵輪市場，本公司除提升既有客運碼頭設施服務品質外，並推動基隆港與高雄港旅運大樓之興建。此外，並已就吸引郵輪靠泊規劃行銷工作，包括業者踩線、行銷光碟、參加及舉辦郵輪論壇等活動。

(二)舊港區開發

1. 基隆港客運及觀光商業專區計畫

結合基隆港西岸新海港大樓周邊西 4~西 6 碼頭後線及東岸東 2~東 7 碼頭後線範圍，配合基隆市政府環港商圈整體規劃發展，並整合商業城、交通轉運中心與海洋廣場等設施，興建地標性建築塑造國家門戶形象，以期增加觀光人潮，帶動觀光產值。

2. 高雄港舊港區再開發計畫

將高雄港蓬萊、鹽埕、苓雅等#1~22 碼頭後線及周邊土地，依發展情況分別設定港埠文化體驗、濱海娛樂商業、水域休閒活動、國際航運服務等空間機能，將引進國際級投資業者開發主題餐廳、購物商場、商務中心、國際酒店、遊艇休閒渡假村等設施，與既有都市結合，發展出港岸空間的商業與休閒功能。

(三)發展多國拆併櫃業務

為提升港埠服務相關產業生產力，並增加港口貨物吞吐量，本公司積極推動多國拆併櫃之營運模式，搭配自由貿易港區以及自由經濟示範區之政策，以免關稅、免營業稅、免貨物稅、免推廣貿易費、免商港服務費等優惠措施，開展多角化營運服務，吸引知名國內外貨物承攬業者、物流、倉儲業者回臺作業，打造具國際競爭力之作業港口。

(四)推動高雄港加入倫敦金屬交易所（LME）遞交港

推動高雄港加入倫敦金屬交易所（LME）遞交港，成為亞洲非鐵金屬物流配銷港。本案目前

已完成自由貿易港區相關法令規範之修正，申請文件並於 102 年 4 月底送交倫敦金屬交易所審查，預期今年即可成為亞洲地區具競爭力的非鐵金屬遞交港。

(五)發展自由貿易港區及自由經濟示範區業務

本公司將配合政府推動自由經濟示範區政策，第一階段建置前店後廠，委託加工具競爭力之經營環境，第二階段配合智慧運籌、農業加值及產業合作，擴大自由貿易港區面積及其功能，增加港埠作業之附加價值。

(六)多元經營規劃

為追求公司多元化發展，以發揮公司化之效益，規劃成立「國際物流儲運公司」及「港勤公司」，期能透過物流子公司之倉儲管理業務，掌握貨物流向，透過港勤子公司整合各港港勤拖船業務，提升港勤服務品質，以核心業務為本、邁向多角化經營，達成增裕核心業務營收及多角化轉投資策略之目標。

(七)加強資訊應用

於推動航港業務自動化及資訊化方面，對外服務除建置「自動化門哨車道辨識系統」外，並整合四港港灣、裝卸、倉儲、危險品申報、電子支付與電子發票申辦等作業之流程。

於公司內部業務資訊整合方面，除整合總公司及各分公司之電子公文系統外，亦建置共用之「會計資訊管理系統」、「顧客關係管理系統」以輔助公司決策參考，期以運用客戶資源來掌握市場走向、降低行銷費用並提升客戶忠誠度。

二、各港推動工作

(一)基隆港

1. 擴增自由貿易港區範圍 2.03 公頃

有關自由貿易港區方面，推動包括西 33 後線、西 16 倉庫、西 11-12 後線、西 7-8 倉庫及東 20 空地等共計 2.03 公頃土地之招商作業，規劃吸引輕薄短小產業零組件之進儲、加工、再出口，及消費品的配銷與加值等相關產業進駐。

2. 興建客運大樓，發展客運業務

有關發展客運方面，辦理「基隆港區整體發展建設－基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」計畫，於 101 年完成國際競圖，刻正進行細部設計、土地購置與撥用計畫、軍方營區遷建工程等，預計於 106 年 3 月完工，除提升基隆港西岸客運專區之規模與功能外，並可有效結合地方政府觀光資源，帶動基隆及北臺灣地區之觀光產業發展。

3. 汰換拖船，提升港勤服務品質

有關提升港勤服務品質方面，汰換老舊船舶，購建 4000 匹馬力港勤拖船 2 艘，於 101 年完成船舶安放龍骨、船體建造、船舶下水，並於 102 年 3 月交船，預定本(5)月完成驗收。

(二)臺中港

1. 擴增自由貿易港區面積 91.75 公頃

有關自由貿易港區方面，經核准擴大營運面積，包括港埠產業發展專業區、石化工業專業區等共計增加 91.75 公頃，規劃吸引低耗能、低耗水、高附加價值之倉儲組裝配銷，如精密機械、

自行車之組裝配銷、多國拆併櫃業務等產業進駐。

2. 積極強化基礎建設

有關提升基礎設施及營運設施方面，推動「臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計畫」，包含「臺中港公共倉儲設施新建工程」、「臺中港 105 號碼頭新建工程」、「臺中港 44、45 號碼頭及南泊渠護岸工程」、「臺中港中泊渠東側護岸及 18 號碼頭新建工程」、「臺中港南堤路海側堤基保護暨北泊渠底端水域柵欄拆除及浚挖工程」等 5 項子計畫，均已於 101 年完成委託設計監造技術服務發包作業。

(三)高雄港

1. 擴增自由貿易港區面積 53 公頃

有關自由貿易港區方面，除配合物流子公司投資計畫，推動前鎮商港區土地開發計畫外，並申請籌設南星計畫自由港區第 1 期約 53 公頃，以擴大自貿營運面積，規劃綠能產業、製造產業、物流倉儲三大專區，期能吸引國際物流倉儲、配銷、多國拆併櫃業務、LME、逆物流等相關產業進駐。

2. 洲際貨櫃中心增建碼頭 19 座，建立貨櫃基地及石化儲運中心

辦理高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程計畫，規劃於高雄港第二港口外海南側興建外廓防波堤，填築新生地約 422.5 公頃，並興建碼頭 19 座，另計畫興建能源、石化原料之儲運中心、新式貨櫃基地及港埠發展用地等，以達成舊港區石化碼頭儲槽遷移及興建貨櫃及物流基地等目標。

3. 增建中島商港區倉棧設施

辦理高雄港中島商港區倉庫第 1 期改建工程計畫，於高雄港第 32 號及 36 號碼頭後線新建倉庫與外部場地，提供多功能倉棧設施予業者承租使用，並擴大碼頭前線作業空間，期帶動產業群聚效應，加速推動自由貿易港區事業發展。

4. 改建碼頭，以滿足船舶大型化繫泊需求

辦理高雄港第 115、116 及 117 號碼頭改建工程，除改建碼頭及其後線場地，並浚深 3 座碼頭至 -16.5 公尺，同時加大防舷材及繫船柱並增設 100 呎起重機軌道，以滿足船舶大型化後之繫泊裝卸需求。

5. 興建旅運大樓，發展客運業務

有關發展客運方面，已完成「高雄港客運專區旅運大樓」設計作業，目前發包中，預定 106 年底完工。周邊港區並推動「高雄港苓雅港區及第三船渠開發案」，規劃於第 16 至 18 號碼頭後線興建六星級觀光飯店、第 21 號碼頭後線興建免稅購物中心、第三船渠淺水碼頭後線則興建主題餐廳及遊艇俱樂部等，以帶動區域觀光業成長，有效活化土地價值並促進產業轉型。

6. 汰換拖船，提升港勤服務品質

有關提升港勤服務品質方面，辦理老舊港勤拖船之汰換與購建，以增進港航服務效能及安全，計畫購（建）5200 匹馬力（含）以上港勤拖船 2 艘，已於 102 年 4 月 24 日下水，預定 102 年 8 月底交船。

(四)花蓮港

整合花蓮港內港親水遊憩區與濱海自行車專用道之旅客動線，提升整體觀光服務潛能；另為美化港區與觀光遊憩相關之硬體設施，興建跨越鐵道橋樑之景觀橋，吸引更多國內外觀光旅客，以帶動商機，進而提升業者投資意願，以帶動花東地區之整體觀光發展。

(五)臺北港

1. 擴增自由貿易港區範圍 14.7 公頃

有關自由貿易港區方面，經核准擴大營運面積，增加北碼頭 N3-N6 後線 14.7 公頃土地，規劃吸引包括多國拆併櫃業務、海空聯運之組裝、配銷及冷凍物流倉儲等產業進駐。

2. 加速填海造地，增加招商空間

辦理「臺北商港物流倉儲區填海造地計畫」第 1 期造地工程及第 2 期圍堤工程計畫，造地面積 48.3 公頃，可有效解決大臺北地區營建工程餘土問題，並增加國家土地資產。此外南碼頭區預計填築 146 公頃新生地，今年填築完成之 44 公頃將立即分期分單元招商。

3. 辦理東 17 號（含東 16A）公務碼頭浚渫造地及新建工程計畫，以擴大港埠發展空間。

(六)安平港

安平港規劃自由貿易港區，將分別於#1~12 碼頭及#22~31 碼頭之後線土地範圍，設置總面積共達 93.5 公頃之自由貿易港區，自由貿易港區設置完成後將可有效串連安平地區之產業連結，創造工作機會，更可帶動地方經濟之繁榮與發展。

(七)蘇澳港

就貨櫃堆置場、露置場、第一及第二物流專區等約 40.49 公頃土地辦理招商，以綠能產業、國際物流等業務為主要對象，期能發展整合型國際物流與整合不同特質之供應鏈網路，規劃進駐產業包括經營貨物儲轉配送業務等。

三、資產活化方面

(一)資產活化利用

活化舊港區土地及建物，發展兼具文化、商業、金融之區域休閒中心，例如規劃臺中港訓練園區，設立「海運產業培訓園區」，短期培訓公司儲備人才，中長期提供海運相關產業培訓服務，發展為航運教育中心，並可結合地方政府發展水岸觀光旅遊及商業中心；另辦理基隆港及高雄港員工宿舍活化運用以及現有建物設施之加值運用，如設置廣告牆、太陽能發電設施等。

(二)資產開發利用

與地方政府合作發展水岸觀光旅遊，同時擴大港區營運面積，加速港區轉型及開發，打造國際級親水休閒活動設施及遊憩空間，辦理基隆港東、西岸、安平港及高雄港苓雅商港區開發招商。

肆、結語

本公司在 101 年歐債危機延燒、全球經濟疲軟及航運產業普遍不景氣的嚴竣情勢下成立，儘管面臨臺灣內部及全球大環境皆不理想的情況，仍以企業化精神持續推動各項核心業務，有效提升港埠經營效能，貨櫃貨物、一般貨物裝卸量及旅客人數等，均呈現正成長，並配合中央政府政策及與地方政府合作，積極發展自由貿易港區業務、推動旅運觀光，締造政府、地方及公司三贏

局面。

未來，本公司亦將以港群概念持續推動公司整體發展計畫，在茁壯核心業務的同時，掌握海運市場趨勢及多角化發展之契機，積極活化公司資產並創造優質營運成果，以達成「增值創量」雙 V (value & volume) 港口之發展目標，在自由貿易港區以及自由經濟示範區，更以「前店有單，後廠有感」為願景，並為促進國家整體經濟發展與港口所在地之地方繁榮，貢獻一份心力。報告完畢，敬請指教！

主席：請交通部航政司陳司長報告。

陳司長天賜：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會，就有關李委員昆澤等相關委員擬具「商港法第十一條條文修正草案」及行政院所提出「航業法部分條文修正草案」等 2 案。研提本部處理建議，並聆聽各位委員的教益，深感榮幸。茲謹就修正草案，分別提出下述處理意見，敬請指教。

壹、商港法第十一條條文修正草案

一、李委員昆澤等 25 位委員提案「商港法第十一條條文修正草案」修正重點

鑑於我國現行國際商港對外主要聯絡道路建設尚未完善，長期以來，往來各港區之貨車需借繞市區道路，再連接至國道、省道等聯外主要幹道，除加重地區道路交通負荷，導致路面容易變形損壞，嚴重影響沿線交通安全與環境品質。

港口所在地之地方政府背負沉重的道路養護負擔，致地方財政實難以支應，爰修正商港法第十一條規定，增訂航港建設基金需支應港區對外聯絡道路之興建維護費用，並增訂該等道路之認定與範圍，由主管機關、商港經營事業機構與港口所在地之地方政府訂定之。

二、本部處理意見

(一)商港法、航港建設基金收支保管及運用辦法已規範商港區域內及其聯外道路經費由航港建設基金支應

依航港建設基金收支保管及運用辦法第四條第一項用途規定，商港區域內之防波堤、航道、公共道路等商港公共基礎設施，及配合航港發展需要之聯外交通設施等支出由該基金支應。

為提升港區聯外道路服務品質及改善港區周邊交通瓶頸，中央自 91 年迄今已核定 297 億元辦理各國際商港聯外交通建設計畫，以高雄市為例，中央核定投入 124.28 億元，包括已完成之高雄港國道末端銜接國際機場、國際海港之瓶頸路段緊急改善計畫、高雄港區聯外道路系統改善計畫及中林路延建工程等計畫，現正積極辦理高雄港聯外高架道路計畫。

目前國際商港緊臨市區之聯外道路均朝向高架化或專用化方式興建，除將港區貨車全數導引至聯外道路外，並導引部分市區車輛亦可經由該等道路迅速連接外部交通系統，有效紓解市區道路壅塞車流，爰本部航港建設基金實已全力支應港區主要聯外道路建設。

(二)航港建設基金財務平衡考量，由港市共同訂定港區對外聯絡道路範圍難以執行

依「市區道路條例」第 4 條規定，直轄市及縣（市）政府為市區道路之主管機關。查中央及相關部會對於各地之市區道路補助經費計有內政部生活圈道路補助、中央統籌分配稅款（汽車燃料費分配款納入此項）、一般性補助款及臺灣港務公司盈餘分配等財源。

另為符合 WTO「締約國課徵任何性質規費及費用，不得有其他財政目的」之規定，將商港建設費改制為商港服務費，每年平均收入由改制前 184 億元減少為 45 億元，為改制前之 24.46%；鑑於 101-105 年已進入港埠建設之高峰期，政府投入國際商港建設計畫經費高達 660 億元，其中需由航港建設基金支應金額達 363 億元，再加計國內商港建設經費、航港局基本運作需求及基金行政管理經費，預估至 105 年該基金財務情形將轉盈為虧。

因航港建設基金財務情形日益困難，恐無法滿足港口所在地之地方政府提出之聯外道路興建及養護需求，未來港區對外聯絡道路之範圍由港市共同定之，恐因整合不易而無法獲致共識，建議採取實際可行之模式，以達港市共榮發展之目標。

(三)建議由航港局會同港務公司徵詢地方政府意見

為維該基金財務穩健平衡，建議由本部航港局（航港建設基金管理機關）會同商港經營事業機構（港務公司）就港區聯外主要道路範圍及基金支付分擔方式，徵詢商港所在地直轄市、縣（市）政府之意見後定之。

三、本部建議修正條文

綜上所述，港區聯外道路經費目前係由航港建設基金支應，爰為有效利用航港建設基金有限財務且避免排擠商港建設，在該基金財務負擔無虞之前提下，商港法第十一條本部建議修正如下：

(一)商港公共基礎設施及港區主要對外聯絡道路之興建維護費用，由航港建設基金支付。

(二)前項港區對外主要聯絡道路之範圍及航港建設基金支付分擔方式，由航港局會同商港經營事業機構徵詢商港所在地直轄市、縣（市）政府意見定之。

貳、航業法部分條文修正草案

一、前言

(一)2008 年 11 月沙烏地阿拉伯超級油輪「天狼星號」在索馬利亞東北海域遭海盜劫持，要求人員及船舶的贖金高達 2,500 萬美元，引起世界關注；另依據國際海事組織（IMO）2011 年年報顯示，船舶遭海盜攻擊事件達 270 次，事件發生地點包括阿拉伯海、東非（索馬利亞外海）、印度洋、麻六甲海峽、西非（幾內亞灣）、南美洲、南中國海等海域，其中又以東非（索馬利亞外海）及西非（幾內亞灣）海域最為猖獗，對航運安全造成極大威脅。

(二)國際海事組織及各國採取因應海盜威脅之作法

1. 國際海事組織海事安全委員會 2011 年 5 月份第 89 次會議決議，對航行於受海盜威脅高風險海域之船舶，允許在符合船籍國法律規定下，不反對該組織會員國採行僱用私人武裝保全人員。

2. 歐盟共同推動「亞特蘭大」行動，成立「非洲之角海上保安中心」（MSCHOA）結合英國海事貿易歐盟組織（UKMTTO），對於航行於索馬利亞外海受海盜威脅船舶提供協助，並建議航商依照「最佳管理措施（BMP）」採取船舶防衛，以有效預為阻絕海盜威脅。

3. 目前國際海事組織會員國多依循海事安全委員會建議，在符合該國法律規定下，採不禁止該國籍船舶僱用私人武裝保全人員登船，目前已知英國、法國、德國、挪威、丹麥、香港、新加坡、賴比瑞亞、巴拿馬等國採公告方式，不禁止該國籍船舶僱用私人武裝保全人員登船。

(三)我國雖非國際海事組織(IMO)會員國，惟國籍船舶航行於國際間，一向依循國際公約暨相關決議，本部基於保護國人生命財產免於遭受海盜威脅，爰參照國際海事組織相關建議，推動我國籍船舶航行於受海盜威脅高風險海域僱用私人武裝保全人員措施，以符合各國趨勢、航商需求。經會商相關單位凝聚共識，研議修正「航業法」訂定法源依據，並授權主管機關訂定管理辦法，據以執行。

二、本案修正重點

(一)參照國際海事組織海事安全委員會 1405 號通告修正版定義私人武裝保全人員，增訂「航業法」第 3 條第 1 項第 12 款。

(二)船舶運送業僱用私人武裝保全人員應事先報請航政機關備查，並應令私人武裝保全人員及其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械在國外登(離)船，且不得進入已報請備查受保護船舶以外之中華民國領域，增訂「航業法」第 27 條之 1。

(三)第 27 條之 1 規定，於經營中華民國籍船舶之外國籍船舶運送業準用之，增訂「航業法」第 32 條之 1。

(四)違反僱用私人武裝保全人員之備查程序及應遵循事項，由航政機關處罰之，增訂「航業法」第 50 條之 1。

參、結語

綜上說明，本部對於李委員昆澤等 25 位委員擬具「商港法第十一條條文修正草案」及行政院函請審議「航業法部分條文修正草案」之處理意見，尚請各位委員予以支持，並請不吝指教。謝謝！

主席：報告委員會，我們今天採兩案合併詢答，分開處理。

現在進行詢答，每位委員質詢時間為 10 分鐘，必要時得延長 2 分鐘；上午 10 時 30 分截止質詢登記；上午 10 時 30 分左右，我們休息 10 分鐘；本日會議原訂中午 12 時結束，屆時如法案尚未處理完畢，則延長會議時間至處理完畢為止。

請林委員國正質詢。

林委員國正：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，本席看完今天的報告，裡面的內容除了臺灣本島一些港口的建設以外，我看不到一個字是關於金門、馬祖等離島港口的建設，請下次在做整個港口發展建設報告的時候，將離島的發展一併放進去。

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。是，我們一定會。

林委員國正：部長，你知道紅毛港遷村是民國幾年的事情？是從什麼時候開始？

葉部長匡時：民國七十多年就開始。

林委員國正：七十多年就開始，到現在大概有二、三十年的時間。紅毛港遷村區域面積有多大？請教交通部高雄港務分公司黃副總經理，你知道嗎？

主席：請交通部高雄港務分公司黃副總經理答復。

黃副總經理國英：主席、各位委員。11 公頃。

林委員國正：11 公頃大概有多大？幾坪？1 公頃大概有 3,000 坪，所以總共約 3 萬多坪。

紅毛港裡面有 6 個里，有將近 2 萬人口、3 萬坪面積。紅毛港遷村以後現在在做什麼？

葉部長匡時：第六貨櫃中心。

林委員國正：就是冷冰冰的貨櫃倉儲中心，數百年來的紅毛港文化生活型態現在遷走了，就為了讓港口更自由化，為了增加國際貨櫃的競爭力，每年大概可以增加 100 萬 TEU，但是這 2 萬個人被移開了！很多紅毛港人架設了一個紅毛港文化網站，只能看過去的圖片，在夕陽的時候、在黃昏、在港口，看他們成長的歷史。請問部長，紅毛港遷村案大概是什麼時候結案？

葉部長匡時：96 年……

林委員國正：請問黃副總經理，紅毛港遷村案是什麼時候結案？

黃副總經理國英：我的記憶裡應該是 98 年結案。

林委員國正：不是你的記憶！本席問的是確切的結案時間是什麼時候？

黃副總經理國英：遷村策進委員會在 99 年 2 月撤掉。

林委員國正：遷村策進委員會是航港公司的？

黃副總經理國英：是市政府的遷村策進委員會。

林委員國正：遷村策進委員會是怎樣的業務單位組織？

葉部長匡時：跟委員報告，依照當時的規定，紅毛港遷村居民的補償金、救濟金的發放一定要由高雄市政府成立紅毛港遷村策進委員會來審議，通過以後才可以發放。這個策進會從民國 76 年 2 月 26 日到 96 年 5 月 28 日，一共開了 26 次會議……

林委員國正：幾次？

葉部長匡時：26 次會議，我想委員……

林委員國正：請教部長，紅毛港遷村案整個計畫還有剩餘經費嗎？

葉部長匡時：全部繳回了！

林委員國正：繳給誰？

葉部長匡時：繳給國庫，因為……

林委員國正：什麼時候繳回國庫？

葉部長匡時：99 年的時候。

林委員國正：99 年繳回國庫，等於說 99 年就沒有剩餘經費？

葉部長匡時：對。

林委員國正：請教臺灣港務公司蔡副總經理，這件事情你最清楚，當時經建會有一個規定，亦即紅毛港遷村案結束後，如果碰到人民還有陳情案、救濟案，要怎麼處理？

主席：請臺灣港務公司蔡副總經理答復。

蔡副總經理丁義：主席、各位委員。跟委員報告，我們真正把房子拆完、廟宇遷完是 96 年底，但是經費陸陸續續將該花的花，後來又去做養蝦子等等，所有的經費主要會有剩餘是因為原來的利息補貼變得比較多……

林委員國正：你不用跟我講這麼多，關於這個經費部分，剛才部長講沒有錢了，請問是什麼時間沒

有錢的？

蔡副總經理丁義：因為那是個專案計畫，時間到了沒有用完，按照中央規定是要……

林委員國正：99 年。

蔡副總經理丁義：99 年，對！

林委員國正：當初經建會有講，縱使遷村案結束，如果人民有行政救濟、陳情案，就要由需地機關來負責。副總經理，你知道紅毛港的需地機關是誰？

蔡副總經理丁義：是當時的高雄港務局。

林委員國正：那港務局現在變成港務公司，改制以後，需地機關是誰？

蔡副總經理丁義：現在是港務公司。

林委員國正：所以現在人民有行政救濟的相關疑難雜症，需地機關應該由臺港公司跟交通部航港局做主政，對嗎？

葉部長匡時：是，我想是這樣。

林委員國正：紅毛港人三、四百年住在這裡，遷村以後，他們認為很不公平，因為有的人有補償，有的人沒有；而且每個人的土地補償情況不一，所以紅毛港遷村協力救助會為了這個事情一、二十年來一直陳情，包括所謂的土地徵收、地價評議不當及補償不合理等等，還有漁具商行的補償問題。部長，你們打算怎麼做？

葉部長匡時：我想請港務公司於一個月內召開協調會議，就這件事情做必要處理。

林委員國正：老百姓不能諒解的是，同樣是住在紅毛港遷村區域內，有的就可以補償，有的就不能補償；有的是你們用行政裁量權以需地機關來做裁核，有的則是不裁核。所以這一、二十年來他們一直在陳情，但是救濟無門。現在部長說：第一、沒有經費；第二、案子已經結案。所以這些民眾去找高雄市政府，高雄市政府也很熱心的要幫助他們，但是高雄市政府畢竟不是需地機關，需地機關是你們，你們要出面做處理，這才是重點。關於這部分，請臺灣港務公司蕭董事長回答。

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。剛才部長說過，會在一個月內由需地機關召開會議，我們會邀請高雄市政府等相關機關，就適法性等問題進行研究。

林委員國正：老百姓要求的是補償標準要有一致性！部長，既然這個案子已經結案，剩餘的經費也已經繳回國庫，現在人民陳情的重點，就是認為應該要一致性，所以只要在法、理、情上都站得住腳的情況下，部長應該幫老百姓極力爭取！

葉部長匡時：是，我們一定會從人民的角度，儘量協助人民。當然，這個案子的確是很複雜，適法性也是很大的重點，以前港務局很多同仁也因為這個案子被檢調單位調查，這一點也的確要請委員了解……

林委員國正：本席知道，但是老百姓要求的是同樣的遷村，救濟跟補償要有一致性。

葉部長匡時：是，我認為這樣是非常合理的。

林委員國正：不要說同樣在一個區塊裡面，A 的補償是 3 塊錢、B 的補償是 5 塊錢；甚至 A 的補

償是依據行政救濟程序，由需地機關以行政裁量權去裁核說可以補償，而 B 卻不補償給他，這樣老百姓心裡當然會覺得很不平衡！所以基於整個救濟及政策的一致性，部長要請臺港公司與高港分公司儘快召開相關會議，邀請相關的法制單位、航政局與市政府來共同協商。

葉部長匡時：好。

林委員國正：這個事情到底要怎麼做？在法制一致性的情況下，你們要儘可能的協助老百姓，好嗎？

葉部長匡時：是，我們儘可能來協助。

林委員國正：董事長，可不可以？

蕭董事長丁訓：可以。

林委員國正：局長，你是新上任的航港局局長，本席希望你不要像過去的航港局官員，什麼都還沒有看就說：「這個案子結束了，沒有機會！」這樣的態度是不對的！如果人民陳情的是對的，怎麼能因為案子結束而拒絕？經費可以再編嘛！局長，請告知你下面的所屬官員，不要有在朝為官不知民間疾苦的心態！

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。是，謝謝。

林委員國正：所有公文下筆之前要三思！當臺港公司或是市政府官員極力於賠償的一致性，且法、理、情都站得住腳的時候，航港局跟部裡面都應該積極協助老百姓！部長做得到嗎？

葉部長匡時：沒問題，我們朝這個方向來做！

林委員國正：一個月內，儘快好嗎？

葉部長匡時：好。

主席：請盧委員嘉辰質詢。

盧委員嘉辰：主席、各位列席官員、各位同仁。請教部長，目前各港區聯外道路所需的修建經費是按照比例分攤嗎？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。對。

盧委員嘉辰：今天本院委員特別提出修法，認為應該由港務公司全部負擔。部長，你認為合理嗎？

葉部長匡時：委員所提的案子是希望由航港建設基金全部負擔，但我個人認為如果這樣，未來整個港口的建設，尤其是公共設施建設資金相對會變少，對港口的發展可能會比較不利。當然，我瞭解委員會提這個案子，是因為港口的聯外道路非常重要，在過去，聯外道路有一部分的錢是港務基金來支應，有一部分是由港務局，也就是現在的港務公司的營業基金來編列預算，還有一部分是由中央政府編列公務預算。所以從長遠的發展來說，我們認為維持原來的的方式反而比較好，因為資金的來源不是只有航港建設基金，還可以從港務公司以及中央政府編列必要的預算，甚至地方政府編列預算也可以。我覺得這樣對整個港的建設會比較好。

盧委員嘉辰：本席儘量讓你充分說明清楚；不過，站在長治久安的角度來看，對於未來市場化的趨勢，我認為港務局或港務公司也不必害怕，為什麼？因為讓港區裡面的土地活化或是多角化經營

，來帶動蓬勃的發展，不見得是不利的，畢竟有高度的競爭才能夠成長。就像以前很多國營事業後來民營化以後，不見得不利。舉例來說，金酒公司現在經營得有聲有色，反觀你們過度保護、偏袒的港務公司，其績效與金酒公司、桃機公司相比，反而是墊底最後一名，可能你會說是因為剛剛公司化沒多久，不能相提並論！不過，港務公司與前兩名公司相比，真的差距很遠，可能是因為你們比較放不開，不敢放手一搏吧！

請教董事長，如果按照委員的提案，修法後改由港務公司全額負擔，你個人的看法如何？能不能接受？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。有關各港區聯外道路的興建或是維護費用的支出，在商港法及航港基金運用及管理辦法裡面都已經有所規範，所以現在的運作都是根據這兩個辦法在做。以這幾年來說，91 年以後航港基金補助在聯外道路的興建上，就有 261 億元，亦即平均一年約有 26 億元。而以港口建設來說，101 年至 105 年的 660 億元預算裡面，有 363 億元是由航港基金補助，換句話說，一年也要 60 億元。所以航港基金用於興建聯外道路和港口基礎建設方面，一年將近 80 億元，而商港服務費一年真正的收入，只有 47 億可以用在聯外道路及港口基礎建設上，所以是不夠的。雖然我們也知道委員的用意是要把港區周邊的道路弄得更好，但是整體來說，假如全部由航港基金負擔，恐怕會影響到整個港口的建設，這是我個人的看法。因此，我認為可以維持現在的辦法，用商港法及航港基金運用及管理辦法來運作，再配合跟地方政府的溝通、協調，我想應該可以把這件事情做得更好。

盧委員嘉辰：曾經有專業人員針對港務公司提出應檢討事項，主要是關於人力結構不適於公司經營，但原有的港務局員工具有公務人員身份，不可以隨便解聘，因此，要如何改善人力資源結構以符合公司經營？站在局長的立場，能不能對此質疑作一說明？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。在航港體制改革的籌備階段，針對人員安置部分，我們花了相當多的努力，原則上是尊重同仁的選擇，他可以選擇是要到公司或是航港局，選擇的同仁就定位之後，未來在組織上會爭取給他一定時間的保障，原來爭取的是 10 年，目前大院也初步同意給他 9 年的薪資差額的補償。所以在照顧同仁的部分，我們已經盡了很大的努力！

另外，請委員允許我補充剛剛蕭董事長的回答。就一個航港基金的管理單位來講，我們航港基金的來源主要是商港服務費占了 45 億左右，當然每一年都不一樣；還有就是所謂的盈餘分配、權利金、租金等利息，加起來一年大約是 76 億元。事實上，商港服務費收入的 45 億元至 47 億元，依 WTO 的架構限制，是只能用於港口建設，而不能用在跟港口範圍不相關的建設上，所以我們只剩下 30 億元至 31 億元可以來做。但是我們的固定支出有關地價稅部分就要將近 9 億元，而有關維持航港局基礎、基本需求部分大概也要 9 億元左右，加起來就是 18 億元，剩下的 13 億元還要滿足國內各個商港的維運及建設需要，所以如果要修法增加港區聯外道路的興建與維護，對未來航港建設基金的自負盈虧，是非常大的挑戰，困難度也非常高。

在此我也要呼應剛剛董事長的說法，根據商服費收支運用及保管辦法第十五條的規定，配合

航港發展需要的聯外交通設施是可以支用航港建設基金的，所以我們認為只要維持現有商服費收支運用及保管辦法第十五條的內容，應該就可以符合各委員所謂加強港區聯外交通設施服務品質的要求。這是我所做的補充。

盧委員嘉辰：最主要是很多人不清楚你們認為委員所提修法內容有什麼窒礙難行的部分？你們有沒有找委員溝通過？

祁局長文中：部裡面接到委員關心港區聯外道路需要提升品質的要求之後，隨即召開會議，因應委員的要求也初步做了討論，同時由港公司、航港局分別去拜會委員，希望爭取委員的諒解。我們的說帖及說明資料也有送交給委員，希望今天委員能夠體諒及考量我們基金運作上的困難，給予我們支持。

盧委員嘉辰：你們有沒有其他退而求其次的作法？

祁局長文中：我個人覺得航港建設基金裡的商服費支用保管辦法第十五條已經有相關的規範，亦即配合航港發展需要的聯外交通設施是可以支用的。我想這樣就夠了，至於是否要在法裡面明定？在文字部分我們也有一些想法，再跟委員指教。

盧委員嘉辰：好，謝謝。

主席：請羅委員淑蕾質詢。

羅委員淑蕾：主席、各位列席官員、各位同仁。這幾天丸紅對外宣稱機場捷運工期的延宕，並不是他們的因素，而是交通部高鐵局延誤的，也就是說，是因為土建工程延誤，以及變更設計一百多次才造成的。看來大家都在互相踢皮球、互推責任！其實如果沒有確定完工日期，不要說交通部現在宣示兩年半要完工，本席看等上三年、四年、五年也未必可以完工。不知道什麼時候才可以完工？請教部長，目前到底問題出在哪裡？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。謝謝委員垂詢。基本上，我們認為丸紅對外的說法是混淆視聽，因為是丸紅方面提出了一百多次要求變更設計，高鐵局有些同意、有些沒有同意！高鐵局主動提出的設計變更大概只有十多次。通常我們在合約裡面要做變更，是經過討論覺得的確會影響工期，才會延長工期。所以經過這樣的過程，我們讓丸紅的工期延長到今年的 10 月，也就是說，原來的合約是在去年年底必須完工，我們同意延長到今年，就是因為他們主動提出這一百多次的設計變更，經我們同意之後才延長工期的，等於是已經把該延長的時間已經核給他了！

羅委員淑蕾：據丸紅說，目前還有兩百多件關於契約變更與求償的案件，金額高達 70 億元，交通部都還未處理。甚至像備援行控中心、預買管材的案例都還沒有跟他們協商，所以現在都已經停工等待解決。既然如此，我們建議是不是把丸紅找來大家當面對質，把責任釐清？部長可以同意嗎？不然你們這樣隔空喊話、各說各的，到底誰是誰非？你現在被丸紅掐在脖子上，既不敢解除合約，也不敢重新招標，因為這是總統愛台十二項建設之一，可是一直延宕下去，又該怎麼辦？現在新北市和桃園都在抗議，桃園更慘，因為為了配合機場捷運工程，他們已經成立捷運局，並且請了一百多名員工，一年要花兩億元的薪資。假如這個工程延宕個三年五載，這批捷運局的人，每天就坐在那裡沒事幹，等著領薪水，然後政府一年耗費兩億元的經費，幾年下來就要幾十億

元，這要叫誰來負擔？

葉部長匡時：委員剛剛說是不是要把丸紅找來當場坐下來釐清？關於這部分，我想在這邊說明。過去我們曾經找常務次長陳建宇到日本，跟他們的國土交通省官員談，也跟丸紅的高層談；而我個人在政務次長任內以及接任部長以後，也跟丸紅的高層就這件事情在臺灣見過面，所以我們當面坐下來談已經有無數多次了。

我覺得丸紅是一個國際知名的商社，一定非常重視他的商譽，再加上聯合承攬的公司包括日立與川崎公司，這三家都是國際知名的公司，會很珍惜他們的商譽，所以我相信是他們一定會把工程做完！目前最重要的爭議是，從他們的角度來說，是希望我們能同意將合約工期展延到完工為止，因為這樣他就不需要被罰鍰了！這部分目前我們不同意，我們只同意延到今年 10 月，所以到時候延長的期程，我們一定會求償，基本上，我們的態度是這樣的。至於工程能不完工？我相信以丸紅的商譽，應該會把它做完。

另外，委員剛剛提到桃園捷運公司用人成本的問題，以目前機場捷運的進度來看，據我瞭解，機捷在一年多以前就已經停止聘請新人，現在的一百多人也已經開始培訓工作，接受各種教育訓練，所以這一百多人並沒有完全閒著。一般而言，一個捷運在通車前的兩年到三年，就必須進駐很多的人開始運作，而機捷公司、桃捷公司未來預計有一千多人，現在才聘一百多人，據我的瞭解……

羅委員淑薈：這樣的話，他們在叫什麼？他們一直希望交通部來接管，不然他們的經費負擔……

葉部長匡時：我尊重吳縣長的意見，我會積極跟他協商。

羅委員淑薈：交通部有沒有意願要接管？

葉部長匡時：我們會積極協助桃園縣，看要如何來協助他們，但是因為……

羅委員淑薈：你要怎麼協助？

葉部長匡時：我會跟他協商。

羅委員淑薈：最實際的協助就是你把錢補貼給他，你同意一年補貼兩億嗎？還是各付一半？

葉部長匡時：我覺得目前似乎還沒有這個議題，但是可以考慮的空間是未來在跟丸紅求償的時候，我們可以把造成桃園捷運公司損失的部分納入。

羅委員淑薈：就是將他們的損失部分納入求償，然後再賠給他們？

葉部長匡時：對。

羅委員淑薈：另外，最近交通部被監察院糾正，就是關於國道公務建設管理基金債務的問題。因為現在利率下降，所以資金成本就下降，照說你們應該是舉新債還舊債，以減低成本，為什麼沒有這樣做呢？還是錢不是你們出的，所以不管？

葉部長匡時：報告委員，因為國道基金發行的公債都是乙種公債，是有固定期限，譬如說 15 年到 30 年。公債發行的時間就是這樣，不能提前贖回……

羅委員淑薈：公債可以提前贖回，誰說不可以提前贖回？

葉部長匡時：乙種公債是有期限的，唯一提前贖回的方法就是經過次級市場。所謂次級市場就是把公債轉賣給其他單位。目前這個利息等於是政府保證多少利息，當初在發行的時候是這樣的情形

，而民眾買公債時會要求未來都要收到他們預期的利息，原來已經發行的公債目前反而是不符合成本的，並不適當，所以我們不同意監察院那份報告的寫法。

另外，我們每年還是會發行公債，如果公債到期，我們就贖回，然後發行新的公債，利率就會大幅下降，所以的確會和發行時有關。

羅委員淑蕾：那你們就要考量，依照現在國際趨勢，利率一定都是往下降，所以你們在發行公債的時候一定要有一些彈性，如果只發行一種，利率完全固定，沒有彈性，反而會造成問題。

葉部長匡時：因為這是自償基金，照規定只能發行一種公債，所以就是固定的期限。

羅委員淑蕾：我要請教臺灣港務公司蕭董事長，現在全臺都在瘋黃色小鴨，基隆也有意爭取，基隆港的環境也比較適合，假如基隆爭取到，黃色小鴨也順利來到基隆，勢必會有上萬名遊客湧入基隆，交通上會出現很多問題，像麗星郵輪、寶瓶星郵輪等也會到基隆港來，可是現在基隆港聯外道路還沒有完工，交通部和港務公司有沒有針對這部分做準備？假如黃色小鴨來到基隆港，基隆港卻沒有配套設備，那會不會又造成民怨？你們目前有沒有規劃？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。那個黃色小鴨應該已經變成大鴨了，我們已經跟設計者富爾曼聯絡上了，目前大概有三百多個跟他申請，在臺灣方面，我們港務公司是第一個跟他提到這件事的，但是報載基隆市政府和高雄市政府也都有意爭取，我也在側面了解這件事。目前他已經回應我們，要我們再補充相關背景資料以及黃色小鴨進來之後的預擬計畫，也包括委員剛才提到的這項事項，我們會跟地方政府聯絡這件事……

羅委員淑蕾：依你的判斷，有沒有可能到基隆或高雄來？

蕭董事長丁訓：他要我要補送資料，然後他再做總評估，評估以後再進行第二階段審查……

羅委員淑蕾：你有沒有信心？

蕭董事長丁訓：我們要申請的話，當然會積極去爭取。

羅委員淑蕾：我希望能夠爭取到，但是爭取到以後相關配套措施也是一個問題，屆時遊客、郵輪大量湧入，再加上聯外道路尚未完工，將造成交通壅塞，天怒人怨，那不是得不償失嗎？基隆平常交通就已經很壅塞了，若再有大量遊客湧入，會變成怎麼樣？你有沒有評估過？

蕭董事長丁訓：假如黃色小鴨來到基隆，最適當的放置地點就是海洋廣場外面，市政府好像也朝這個方向來思考，我們會跟當地政府洽談，做好包括維持交通秩序等配套措施。以港口本身來講，郵輪碼頭現在已經變成內客外貨，換句話說，內港都已經變成客運港口，外港才是貨運港口。

羅委員淑蕾：容納量、吞吐量有多大？假如有大量郵輪進來，你有沒有估算最高人潮可能有多少、坐郵輪來的人有多少和從各地經由陸運途徑來的人有多少？

蕭董事長丁訓：我們會去評估。

羅委員淑蕾：你去申請之前就要評估啊！

蕭董事長丁訓：謝謝委員提醒，我會好好去評估。

羅委員淑蕾：這是你本來就要去評估的。我們政府每次推出政策時都有很好的理想，但是到最後都被罵得半死，我希望你能夠未雨綢繆。

蕭董事長丁訓：謝謝。說實在的，我在上週五才開始想這件事，很抱歉。

羅委員淑蕾：你現在才開始想，可是你已經去申請了。

蕭董事長丁訓：我們動作很快，我們郵輪小組的成員馬上就去規劃。

羅委員淑蕾：我希望你們好好評估，不要到時候本來是好事一樁卻變成被罵得半死。

蕭董事長丁訓：謝謝。

主席：謝謝羅委員的質詢。在這裡我們也要求港務公司針對基隆和高雄兩個港口的優劣條件去仔細評估。

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。我要先問部長桃園機場捷運的事情，我覺得這個政府軟趴趴，對廠商軟趴趴，連政府對政府也軟趴趴。丸紅竟然得了便宜又賣乖，還發表聲明，把所有責任都推給高鐵局，說變更設計一百多次，剛才部長已經說了，變更設計一百多次是丸紅自己要變更的，高鐵局要變更的只有十幾次，但是丸紅對外說明時說這一百多次變更設計就是工程延後的理由，這樣的理由我們沒有辦法接受。但是我也要提醒交通部和高鐵局，土建落後導致機電落後，丸紅說要正式依法要求延遲 26 個月，其實高鐵局在土建落後以後就先幫丸紅把時程延了 26 個月，結果丸紅就說是高鐵局自己延的，不是他們提出申請的，他們並沒有要求展延，現在他們才要正式申請展延 26 個月，不是像部長說的是丸紅變更設計你們才同意展延，而是因為 3 年前土建落後，所以高鐵局就自己讓他們展延 26 個月，展延到今年，沒想到得了便宜又賣乖的丸紅現在說是高鐵局自己要讓他們展延 26 個月，這部分不算，他們自己申請的才算，這件事監察院也調查過了，是高鐵局自己主動展延，人家還沒有提出要求，高鐵局自己就先展延了，所以才會有爭議，延續到今天。部長，針對這部分，你們有沒有檢討？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。這部分我的理解可能有一點錯誤，當時土建的部分因為物價和各方面的因素而比較晚動工，我們就同意展延，去年年底那個工期就是展延後的工期。到今年 10 月的工期應該是後來土建動工之後的工期，我再進一步確定之後再跟委員說明。

葉委員宜津：部長，我比你還確定，從去年底到今年是因為蘆竹機場用地因素而展延，所以該容許他們展延的時間都已經給他們了，但是如果還要再展延，應該要等他們提出要求以後再讓他們展延，現在丸紅賴說是你們給他們展延的，他們有權利再要求展延。

葉部長匡時：這方面我們會去調查，這是第一點。

第二點，就算是我們主動說要給他們 26 個月的展延期，而他們現在所提出的要求就是要展延 26 個月，那就沒有問題啊！就是這 26 個月的展延期已經給他們了啊！難道他們要再繼續展延 26 個月嗎？

葉委員宜津：什麼沒問題？他們說那不關他們的事，他們的權益就是他們可以提出要求。

葉部長匡時：這方面有一定的機制，到目前為止，我們並沒有同意他們其他的要求。

葉委員宜津：本席必須在此提醒部長，你並不是今天才在交通部任職，你之前就已經是次長；本席也不是今天才在交通委員會，所以我瞭解所有的來龍去脈。高鐵局、交通部絕大部分的人事並沒

有很大的變動，所以責任還是要負的。是不是？

葉部長匡時：是的，當然。

葉委員宜津：本席還是會持續 follow 這件事情。

葉部長匡時：我們一定會持續把這項工程做好。

葉委員宜津：政府部門對廠商軟趴趴，對其他國家也一樣是軟趴趴，這兩天的菲律賓事件讓我們感到很生氣，其實這個事件凸顯出一個問題，那就是海上安全的問題。今天交通部的報告指出最近有很多海盜，其實菲律賓這樣的行為也和海盜差不多，他們的行為和土匪有什麼兩樣？我們被扣在菲律賓的漁船還有多少，你們根本就搞不清楚，所以我們現在說要支持具有中華民國船籍的漁船可以備配武裝保全，請問你們支持嗎？這樣可以嗎？你們準備好要這樣做了嗎？你們所提出的修法方向已經確定了嗎？所謂武裝保全是要武裝到什麼樣的地步？

葉部長匡時：事實上，在航業法當中主要是要求航商，包括陽明、長榮這一類的國籍航運公司，他們……

葉委員宜津：這也一樣，他們一樣也會碰到海盜。這是你們自己說的，你們說海盜事件層出不窮，所以全世界的人都有可能碰到，現在本席問的是究竟要武裝到什麼程度？

葉部長匡時：通常他們的方法是找私人的武裝保全公司，國際上有很多這種私人武裝保全公司。

葉委員宜津：武裝到什麼程度？

葉部長匡時：就是可以有槍械在上面，但是……

葉委員宜津：我們的刑法是屬地主義，而臺灣的刑法規定人民不能持有槍砲彈藥。

葉部長匡時：所以我們才在航業法當中修訂這樣的特別法條，另外也規定船舶要進入臺灣的港口時，武裝保全必須先離開，也就是進港口時不會再有武裝保全。

葉委員宜津：那這些武裝保全人員怎麼辦呢？

葉部長匡時：通常他們是用海上接駁的方式，就是在公海上聘請國際的私人武裝保全人員，然後用接駁的方式進入他們的船隻。

葉委員宜津：確定是這樣？武裝保全人員不能進來？在公海上所有的武裝保全人員就撤走了是不是？

葉部長匡時：對。

葉委員宜津：我覺得這方面應該比照民用航空法的規定，航政司有沒有建議採用類似民航法的規定就可以了？如果航業法沒有相關規範的話，其實可以比照民航法的規定來辦理就好了。

葉部長匡時：報告委員，船舶和飛機有點不太一樣，船舶是在公海上被海盜船攻擊……

葉委員宜津：你的意思是指船舶的武裝要更重裝備是不是？

葉部長匡時：對，是這樣的情況，尤其是碰到海盜的直接攻擊時。

葉委員宜津：確定是只有在公海對不對？

葉部長匡時：對，只有在公海。

葉委員宜津：剛才你們一再說航港建設基金要拿來做為建設之用，問題是現在已經國際化了，WTO 明明就規定這樣是不行的，我相信你們自己應該也知道才對。其實這一點已經很清楚了，

如果我們因為這樣而遭到 WTO 各國投訴的話，那豈不是得不償失嗎？之前你們也都說不可以啊！

葉部長匡時：航港建設基金分為兩部分，一部分就是商服費，目前這部分還有 45 億，這部分還可以，但其他的都不行。

葉委員宜津：不可以啊！統統都不可以！可以的部分都已經繳庫了。你身為部長，你不能比本席還不清楚，你並不是今天才來交通部任職，以前你就曾擔任過次長。其實交通委員會並沒有什麼意識形態，我們只是為了解決問題。現在商港建設費沒了，只剩下商港服務費，如果真的要在此修法的話，我看很快就會有人去向 WTO 抗議與投訴了。其實按照管理運用辦法的規定就可以了，現在本席就幫你們找法源來解套，按照管理運用辦法第四條，就有配合航港發展需要之聯外交通設施的相關規定，這不就可以用了嗎？本席認為不要在此修法，偷偷的做還可以，如果要光明正大的修正法律，人家就會拿著這條法律來投訴。對不對？

葉部長匡時：謝謝委員提出這樣的方向，非常謝謝委員的支持。

葉委員宜津：這是你們早就應該要知道的，當初你們也有參與 WTO 的談判，大家都不是第一天才在交通委員會，也不是第一天才在交通部門服務，你應該要知道這樣修法是不行的。

雖然航港局所管的都是商務船，但漁船其實也是在從事商務行為，我們可以看到，很多海巡署的船隻也都進駐在港區裡面，所以要互相合作。早上也有媒體問到現在是不是要停止跟菲律賓的航權談判呢？

葉部長匡時：菲律賓非常積極的想要和我們進行航權談判，原來我們排定要在 6 月初進行談判，如果我們和菲律賓之間的糾紛沒有一個比較圓滿的解決方式，那麼我們就會配合高層暫停航權談判。

葉委員宜津：交通委員會應該要作成一項決議，坦白講，昨天菲律賓的道歉根本就不夠，英文版的書面寫得很清楚，說是「Philippine people's……to family Hung」，也就是說，這是菲律賓人對洪家的道歉，但我覺得這不應該只是菲律賓人對洪家的道歉，而是菲律賓政府應該要向中華民國政府道歉。在我們沒有得到滿意的回應以前，我認為我們不應該和他們進行航權談判。

葉部長匡時：我們支持委員這樣的立場。

葉委員宜津：既然如此，那麼我們就要作成這樣的決議，本席希望政府不要再軟趴趴了，無論是對廠商，或是對我們有傷害、不禮貌的國家都是如此。

葉部長匡時：謝謝委員。

主席：請蔡委員其昌質詢。

蔡委員其昌：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本委員會有一個很重要的討論重點，那就是有關航業法的修正，在航業法的修正條文當中提及，為了要讓我們的商船避免海盜打劫，所以允許商船可以聘請保全公司人員，其實這就是讓私人傭兵可以在船隻離開陸地之後上船，然後進行保全的工作，萬一遇到海盜的時候，可以請他們來打海盜。請問部長，你知道現在臺灣有多少船公司，在法律還沒有修正通過之前，就已經開始聘請外籍傭兵在做保全的工作嗎？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。因為權宜輪不屬於我們的國籍輪，據我的了解，有滿多的權宜輪已經這麼做了。

蔡委員其昌：國籍輪有沒有這麼做？

葉部長匡時：現行法律規定，國籍輪是不可以的，他們究竟有沒有這麼做，我並不清楚。

蔡委員其昌：局長，有沒有？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。商船航經海盜威脅的海域，他們自保的方法就是掛外國籍，或者搭配國際艦隊護送，抑或他願意多花成本來加速通過這個海域。

蔡委員其昌：你是指本國籍必須要掛外國籍？

祁局長文中：掛本國籍的船舶目前並沒有任何一家這麼做。

蔡委員其昌：掛本國籍的船舶遇到海盜的機會會不會比較高？

祁局長文中：我想，掛本國籍的船舶在通過這個海域遇到海盜的威脅是一樣的，它只有配合國際艦隊的時間來通過海域。

葉部長匡時：報告委員，因為目前本國籍的船舶不能聘用私人武裝保全，所以基本上它不航經海盜出沒的地方，並都採以權宜輪的方式因應，這對我國籍輪發展有所妨礙，因為我們本來可以有更多的國籍輪，但礙於此情況而改掛權宜輪。

蔡委員其昌：所以現在權宜輪通過的方式，除了配合國際艦隊的時間通過之外，其他時間就自聘武裝保全？

葉部長匡時：對，目前是這樣。

蔡委員其昌：今天國防部及海巡署皆有列席，我做了一個最簡單的海盜行劫的紀錄統計，2005 年有兩起、2006 年有 1 起、2007 年有 3 起、2008 年有 3 起、2009 年 4 月份有 1 起，之後本席就沒有統計。請問國防部，你們可曾打過海盜？

主席：請國防部作戰及計畫參謀次長室宋作戰參謀官答復。

宋作戰參謀官榮泰：主席、各位委員。到目前為止是沒有。

蔡委員其昌：一次都沒有？

宋作戰參謀官榮泰：是。

蔡委員其昌：為什麼你們不去打海盜？

宋作戰參謀官榮泰：主要是因為那項任務是單方面的，而我們主要的任務是全面的。

蔡委員其昌：全面的意思是什麼？是全面把海盜殲滅，你們就要出動嗎？如果是單方面的，你們就不要出動？你們一定要一次就把海盜殲滅，你們才要出動。是嗎？

宋作戰參謀官榮泰：因為打海盜主要是單向的，這可能涉及到國軍主要的職責，我們的職責是保衛全國人民的安全。

蔡委員其昌：為什麼馬總統一下令，你們就要進行護漁軍演？

宋作戰參謀官榮泰：那是有專案的、特定的任務要執行。

蔡委員其昌：我們的商船遭到打劫，而打海盜不是政府的要務嗎？

宋作戰參謀官榮泰：當然不能這樣講。

蔡委員其昌：為什麼你們不能打海盜？是因為你們打不贏還是另有其因？

宋作戰參謀官榮泰：因為現在是由聯合艦隊統一執行，如果我們執行單一方面，單獨為了這件事情去執行，則會有包括海域及各港口支援層面的問題。

蔡委員其昌：韓國有沒有去打海盜？

宋作戰參謀官榮泰：這個問題我可能不是很了解。

蔡委員其昌：你連這個問題都不知道，居然還敢到場備詢！韓國都派艦隊載送特種部隊人員登艇，就直接將海盜擊斃，將 21 名人質全數救出。難道是韓國人的頭腦比較不好，我們的頭腦比較好，所以我們就不用……

葉部長匡時：報告委員，有關這件事情，我想我們都知道國家的處境比較艱難，事實上，我們也曾經做這樣的思考，不過，由於補給太遠，而且歐盟也不同意臺灣派艦隊前往東非海域或公海海域，為了避免國際紛爭，所以我們沒有這樣做。

蔡委員其昌：部長，我覺得這在於我們要不要做。其實問題很簡單，如今我們的漁民受到菲律賓這樣的傷害，如果美國出面干預，你認為我國就應該讓步嗎？

葉部長匡時：這個我當然了解，我只是說明我們曾經處理的過程，至於實務上，我覺得海盜比較常發生在東非外面的海域，以我國艦隊的力量，如果我們的商船到當地都要派艦隊前往保護的話，憑良心講，這樣的成本是非常、非常高的。

蔡委員其昌：部長，重點不是每一艘船都需要派艦隊保護，我先說明我的立場，我不反對修正航業法，也就是說，我不反對你給這些航商能有武力，但重點在於臺灣話所說的「軟土深掘」，美國處理每一場國際紛爭都需要派兵打仗嗎？沒有！因為人家都知道美國人很會打仗，所以就不用打仗了！為什麼每個人都敢欺負臺灣？韓國為什麼要宣戰打一次仗？因為只要打一次仗，人家就不敢欺負他了。同樣的，海盜不也是「柿子挑軟的吃」嗎？海盜聰明的很，他們看到中華民國的船舶就來搶，因為他們知道中華民國絕對不會派軍艦來救援，所以他們很放心就儘量來搶。而韓國就打一次仗給大家看，打完以後，海盜看到韓國船就要再想想要不要去搶，反而選擇搶中華民國的船舶可能比較好，這是很簡單的道理。所以我常常講，我們不是求戰，而是要讓人家看到中華民國的實力，菲律賓的問題也是如此，我們要「以戰逼和」，這好過每天在這裡求爺爺、告奶奶，希望菲律賓上談判桌。再者，通過航業法的修正案讓漁船及商船擁有武裝保全，這一定程度是在嘲笑中華民國的海軍，也在嘲笑國防部的法令，因為政府束手無策，人民只好自己去想辦法解決，那麼政府就通過一條法令，讓他們自己聘請傭兵，以求自保。

葉部長匡時：由於有關國防的部分非屬我所主管的業務，所以我無法做回答，但是，對於航業法的修訂，我不同意委員的解釋，事實上，國際上有很多的國家都有這樣的作法……

蔡委員其昌：很多的國家是這麼做沒有錯，我也不排除讓你們這麼做，但事實上，有許多國家的武力一樣在印度洋出沒。

葉部長匡時：那是另外的 issue，我覺得不能因為我們在航業法制定這樣的規定，就說是我們國家沒有力量，不能這麼說。

蔡委員其昌：部長，其他國家同意，但是，他們不會限制你做這件事情，你要做這件事情也可以，我不反對，但是同樣地，在降低機率方面我們是被矮化的，這是很簡單的道理。為什麼有許多的國家可以派武力前往，包括韓國跟我們一樣位處亞洲地區，他們派遣艦隊前往印度洋也會有補給方面的問題，他們距離印度洋更遠，為什麼照派不誤？事實上，他也不是每一艘都派遣艦隊保護，他就派一次給大家看，示警讓海盜知道。

葉部長匡時：我了解委員的意思，我覺得委員的建議很好，我們會向國防部反映，希望他們有時候也表演一下。好不好？

蔡委員其昌：部長，這不是在表演，這是在捍衛國人生命財產的安全，否則國防部每年編列這麼多的預算在保護什麼？國防部是每天在卡彈而讓國人看笑話嗎？你們都募不到兵，當兵不是什麼光榮的事情。我們也不是要求戰，但是，我們中華民國的政府及國軍不能永遠只會求饒，政府要展現實力，但我們不是要開戰。對菲律賓也是一樣，你不來談判是嗎？只要看到菲律賓船隻進入臺灣所劃定的經濟海域就立即驅離，我們不會野蠻到開槍，就只要讓他們抓不到魚，看他們要不要上談判桌！國人已經犧牲生命財產了，如果我們老是要用這種卑躬屈膝的態度，讓這些海盜或海盜國家「軟土深掘」，那臺灣的漁船與商船哪需要政府啊！乾脆開放漁民也可以配槍自保算了，這不是辦法吧？

葉部長匡時：事實上，漁業法已經允許漁船可以這樣做了。

蔡委員其昌：我剛剛所指可恥之處正是在此，政府沒有辦法解決，而要人家自行聘請傭兵。坦白說，我不會反對你，我只是藉此機會要告訴政府、包括交通部在內，我們當然沒有辦法管到國防部，但是，我覺得在行政院院會裡面要把這個觀點提出來。

葉部長匡時：好的，謝謝委員的指教。

蔡委員其昌：你只要展現實力之後，漁民就不會每次出海都擔心自己會被搶，只要是中華民國國籍船，他們就一定會來搶，因為覺得在各國中最弱的就是這一國了，但請問我們的國家很弱嗎？我不覺得。至少我們要展現中華民國的拚勁與捍衛人民生命財產的想法與作為嘛！我覺得這是最基本的，好不好？

葉部長匡時：好。謝謝委員的指導。

蔡委員其昌：謝謝。

主席：針對今天要處理的法案，各黨團、各委員如有修正動議或臨時提案，請儘速送至主席台，以便彙整。我在此也要正告葉部長，這不是表演，這是救援，如果我們的漁民、我們的同胞遭受這樣的攻擊，他們是我們的家人，我們必須在第一時間加以救援，這不是表演。

現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。在開會之前，本席必須再次嚴正的告訴葉匡時部長，這不是表演，這是救援。每位漁民、每位同胞遭受這樣的踐踏時，我們在第一時間必須給予救援，這是我們的職責，這不是表演。如果葉部長有遭遇這樣的狀況，我們也會在第一時間救援你，而不是到那裡去表演一

下，請葉部長要收回這句話。

現在請魏委員明谷質詢。

葉部長匡時：報告召委，請容許我稍微借用一點時間，澄清一下剛才的情況。剛才蔡委員在問的時候，我講說東非那個地方非常遠，蔡委員的意思是有時候我們的軍艦要過去一下，人家就會害怕；我的意思是在那樣的情況下，我們國防部有時候要有些軍艦過去。我說的表演也不是表演給民眾看，而是要演示我們的軍力。

主席：那韓國是去表演嗎？

葉部長匡時：韓國是的確發生了那種事，如果發生那種海盜事件，當然不是表演。

主席：部長，真的不用再爭辯或說明了。

葉部長匡時：不是，我不希望這件事造成不必要的誤會。

主席：我想民眾對於表演跟救援，都知道它的分際在哪裡。

請魏委員明谷質詢。

魏委員明谷：主席、各位列席官員、各位同仁。關於航業法的修正，是要開放讓船舶公司僱請私人武裝保全。如果這個法案通過，以這次菲律賓的例子而言，我們對於其他國家的行政船開槍，會不會引起國與國之間的戰爭？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。這是私人保全，針對的是海盜，沒有所謂國與國的問題。

魏委員明谷：以菲律賓的例子，我們不知道他是不是行政船，私人保全就對他開槍，發生海戰，這樣會不會引起國與國之間的戰爭？你要怎麼分辨那是海盜？

葉部長匡時：以這次菲律賓的例子來講，他是公務船，他要射殺我們的漁民，這時假定漁船上有私人保全予以反擊，我覺得這是正當防衛，有什麼國與國的戰爭問題？這是本來就該做的事。

魏委員明谷：你說的是針對海盜的情形，但他們不是海盜。

葉部長匡時：如果不是海盜，這個問題更嚴重。

魏委員明谷：有時對於用槍時機也要界定清楚。

葉部長匡時：這個我同意，船隻要注意這個問題，所以我們在保衛漁民時，為什麼都儘量用海巡署，而不是用海軍？因為如果是國防軍隊，很容易引起國與國的戰爭；如果是海巡署，就不容易有這樣的情況。

魏委員明谷：這在立法時應該講清楚，不能人家開槍，我們就開槍；如果人家是軍艦、是公務船，不是海盜，就會有很大爭議。

葉部長匡時：謝謝委員的提醒，我們在子法裡面會對此做嚴謹的規範。

魏委員明谷：你們開放私人保全的武裝人員保護船隻，但是卻沒有修正槍砲彈藥刀械管制條例。

葉部長匡時：這是一個特別法，我們准許他這樣做。

魏委員明谷：這是特別法，所以排除在外，沒有衝突？

葉部長匡時：對，我們跟內政部協調過，內政部同意。

魏委員明谷：這應該要協調，否則會有爭議。請問蕭董事長，關於商港港區釣魚的問題，現在個人

可以釣魚嗎？還是已經開放團體去釣魚？如果讓團體去釣魚，他們向人家收錢，這樣合法嗎？你們跟團體簽約是用租的，還是予以開放？這些都沒有寫得很清楚。如果他們真的有收錢，就是營利行為。

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。就港公司而言，我們是同意漁業團體跟我們簽約，然後清潔維護與安全要由他們作業。

魏委員明谷：他們有向別人收錢，然而他們跟你們簽約時，有付租金嗎？

蕭董事長丁訓：沒有。

魏委員明谷：沒有租金，你可以讓他們在港區釣魚？有些人不是會員，而是個人，他們去釣魚時，漁業團體協會就向他們收錢，產生營利行為，這樣合法嗎？

蕭董事長丁訓：我們簽約時是講好不能有營利行為。

魏委員明谷：可是他們有收錢，他們說要維護廁所清潔，還要弄安全網，要有安全人員。這個問題你們要去管理，你們跟團體簽約，可是個人不能去釣魚，變成釣魚團體比較大，怎麼有這種事情發生？你們的收費沒有透明化，公告也沒有一致，台中港以南都有公告，台北港，蘇澳港、基隆港就沒有公告，到底港區的哪裡可以釣魚？基隆港好像是可以隨便指定在哪裡釣，其他分公司則都是公告一個區域讓人垂釣。同樣一個港務公司，有些有公告，有些沒有公告，你們的管理沒有一致性。

蕭董事長丁訓：因為剛開始時，商港不能釣魚，後來經過立法院委員會的協調，修改成同意由漁業團體跟我們簽約，這是這件事的由來。另外，公告是正確的，關於北部的港口沒有公告，我們會要求他們公告。

魏委員明谷：既然你們同意人家在港區裡面釣魚，就公告哪個區域可以釣魚，全港務公司的分公司都一致公告。

蕭董事長丁訓：好。

魏委員明谷：允許在這個區域釣魚，你們還提供廁所、提供安全網與救生圈，又不跟人家收費，你們是賠了夫人又折兵。而那些漁業團體向人家收費，說是他們負責清掃廁所，其實廁所是你們的，安全措施與安全設備也是你們的，巡察人員也是你們的人，你們花了這麼多錢，卻讓漁業團體去收錢，你們是太有錢了嗎？還是你們是有勾結？

蕭董事長丁訓：漁業團體的收費可能是用來做安全維護與清潔管理。

魏委員明谷：安全維護是你們的，巡察人員也是你們的人，網子是你們做的，廁所也是你們提供的，他們提供了什麼？沒有提供什麼嘛！

蕭董事長丁訓：但是他必須要清潔、必須去管理啊！

魏委員明谷：管理什麼？那些設備都是你們的，不是嗎？

蕭董事長丁訓：還有保險。

魏委員明谷：在港區一旦出了問題是他們負責還是你們負責？

蕭董事長丁訓：依合約是他們要負責安全。

魏委員明谷：那為什麼人都是你們的人？巡查的人員都是你們的人，對不對？廁所也是你們提供的，安全的網子也是你們提供的，為什麼不讓他們處理？

蕭董事長丁訓：身為港區事業機關，我們不能完全不管啦！我們對於這些地方當然負有督導管理的責任，我們是做這方面的工作。至於安全管理等工作，還是由他們來做，我們是去督導看他們做得好不好、有沒有盡到責任。

魏委員明谷：他們會向民眾收錢，所以你們必須去做瞭解，看看支出有沒有平衡，如果真的有贖餘，那就是屬於營利行為，這樣可以嗎？

蕭董事長丁訓：關於這個部分，我們去瞭解一下。

魏委員明谷：你一定要去瞭解。

蕭董事長丁訓：當然要合理。

魏委員明谷：如果有必要，你乾脆租給他們，跟他們收錢嘛！這樣也可以增加國庫的收入，對不對？怎麼可以放任那些釣魚的團體去跟民眾收費，而且那些去釣魚的人也不是該協會的人，都是一般的民眾，民眾如果要去港區釣魚，就必須跟協會繳錢。

蕭董事長丁訓：好，我們來研究一下。

魏委員明谷：這件事如果沒有確實去處理的話，釣魚的人都在質疑這裡面可能有官商勾結、圖利的行為，本席今天將這個問題提出來了，希望董事長盡快去訂出一個管理辦法或建立相關機制。另外，進入港區後的通行問題也要做好，不應該讓沒有通行證的釣客只要拿著釣竿就可以在裡面通行無阻，這樣的管理方式是不對的，本席要求你們一定要去確實督導、注意。

蕭董事長丁訓：好，謝謝委員。

魏委員明谷：接下來，本席想要請教航港局祁局長幾個問題。局長，有關彰化王功燈塔的問題，你已經答應我會開放了，因為現在北部、南部的燈塔都有開放，唯獨中部沒有，王功燈塔是比較新的燈塔，以中部來講，它的高度也是比較高的，局長表示還需要建設停車場、廁所、涼亭，請問目前規劃的進度如何？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。目前 34 座燈塔已經開放 6 座了，今年度可能……

魏委員明谷：可是中部都沒有任何一座。

祁局長文中：今年度會規劃再開放 2 座，至於委員上一次關心的部分，我已經安排好最近會去現場看，對於要開放的燈塔，我們希望它必須具備各項應有的安全設施，包括：服務設施及必要的配合設施。

魏委員明谷：所謂的服務設施就是停車場、廁所、涼亭嘛！上一次你也答應本席明年底就會開放。

祁局長文中：預計是明年 3 月。

魏委員明谷：那就很快了，距離現在已經不到 1 年了，可是這些設施都還沒有動啊！到底要不要蓋？有需要蓋嗎？

祁局長文中：我們會先去做規劃、逐步改善設施，這些都不需要花太長的時間，至於上一次跟委員承諾的部分，我們已經記下來了，也有做列管，目標就是剛才所講的時間。

魏委員明谷：如果有必要的話，本席會再邀請局長或副局長去看一下。

祁局長文中：我已經排好時間了，但如果時間允許的話，我可以配合委員的時間做修正。

魏委員明谷：好，謝謝。

祁局長文中：謝謝。

主席：請管委員碧玲質詢。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。請問部長，你剛才所講的「表演」2 字到底是什麼意涵？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。我想我們可以調出剛才的發言紀錄，事實上，蔡委員一直在批評我們的海軍或國家好像是軟土深掘，有時候還是要展現一下國力，這樣懸掛我國國旗的商船在東非海域才不會被海盜船欺負，我就說我們可以去協調國防部是不是可以在適當的時機到東非海域去表演一下，我所謂的「表演」應該是指軍艦到那邊去演訓、展示軍力。

管委員碧玲：所以是巡邏及演訓的意義？

葉部長匡時：我剛才的用詞可能有一點不當，如果造成誤會，是不是請委員見諒？

管委員碧玲：好，本席接受你的更正，但是你也要扛起責任，也就是說，你必須為你的主張負責，今天你畢竟也是身為一國的交通部長，在發生這起漁船事件之後，你在立法院主張我們應該出動軍艦到危險海域去演訓，你是不是重申……

葉部長匡時：我會去跟國防部協調。

管委員碧玲：你現在是重申這樣的主張哦！

葉部長匡時：我覺得必要的時候應該要做一些事情。

管委員碧玲：我們很樂於看到伸張主權的作為，部長主張應該到遙遠的危險海域，例如：印度洋去演訓，是不是？那邊應該是軍艦可以前往的地方，對不對？

葉部長匡時：我想必要的時候當然要展現國力，但這部分並不是我的職權。

管委員碧玲：如果這是你的主張，你算是很有 guts 的，所以才敢提出這樣的呼籲，本席願意接受部長語言的更正，也肯定部長能有這樣的 guts，在國家主權問題非常複雜的情況下，願意提出這樣的呼籲。

另外，對於今天航業法的修正，本席還是要先確認一點，對於將來在危險海域可以僱用國際保全及配備武裝的部分，部長剛才有做舉例，例如：菲律賓出現這樣的事情，如果我們的漁船有武裝就可以打回去、保護自己，所以部長認為像菲律賓這樣的案例也適用，是不是？

葉部長匡時：那是漁船，根據我的瞭解，漁業法也有修正這個部分，根據修正條文的規定，漁船也是適用的。

管委員碧玲：那個法也送進來了，本席從 2005 年開始追這件事，已經追了很久，漁業法也修正了，不過本席現在談的是海域的問題，並不是商船或漁船整備的問題，因為這件事涉及到什麼？其實大家都搞錯了，今天要修正的航業法，以及送進立法院的漁業法，我們所指的海域都不包括我國的經濟海域，以及與鄰近國家的重疊海域。

葉部長匡時：是。

管委員碧玲：所指的都是遠洋海盜出沒的危險海域，所以本席要跟部長及局長做個確認，在修法之後，到底適不適用？因為關於危險海域的部分，條文是授權交通部去訂定，可是部長告訴我們，將來危險海域是包括經濟海域，以及與鄰近國家的重疊海域，這件事茲事體大哦！如果我們允許在這些海域的船隻繼續將武裝留在船上，必要時，就可以跟越南開火、跟日本開火、跟菲律賓開火，如果你願意做這樣的主張，我也同意，但是我要確認這真的是行政院的主張嗎？

葉部長匡時：現在的航業法應該是指公海，而不是我們的經濟海域。

管委員碧玲：所以你剛剛就是舉例不當嘛！對不對？你剛剛說像菲律賓這種事件，如果我們有武裝就可以打回去。

葉部長匡時：那是剛才魏委員的問題，其實這是兩件事，因為我覺得漁船擁有武裝算是一種正當防衛。

管委員碧玲：今天的修法是不含經濟海域，也就是不包含現在所發生的鄰近海域，例如：越南、菲律賓、日本等國家與我國的重疊海域上面的糾紛事件。

葉部長匡時：是。

管委員碧玲：根據今天的修法，或是未來漁業法的修法，條文中所界定的危險海域，指的都是遠洋海盜出沒的危險海域，對不對？

葉部長匡時：對。

管委員碧玲：至於未來如果要包含經濟海域，那就必須另行修法，那部分我們還需要有更多的共識，為什麼？因為那些地方根本不需要靠漁船去自力救濟，那是屬於我國國防和海巡應該要貫徹護漁的所在地。

葉部長匡時：是。

管委員碧玲：現在要自力救濟的應該是基於國家特殊的情況，船舶在遙遠的遠洋海域，你剛剛說要去演訓，船開不出去啦！我們的國艦要開到印度洋去演訓，開不出去啦！

2005 年 6 月有 100 艘漁船要包圍日本水產廳，這一段過程真的是血淚斑斑，本席從 2005 年 5 月、6 月一直在處理漁船在海上因漁事糾紛受害的救援問題，2008 年要救二條船，其中一條救不回來，最後船長死於非命，整艘船被印尼漁工劫持、洗劫殆盡，那是和財發 18 號，當時我為了救他們，還請當時國科會主委謝清志用衛星搜尋，搜尋到的時候已經救不了了，而 2008 年 7 月本席還參與穩豐 136 號的救援，真的是血淚斑斑，但是在這個過程中，漁業署、農委會是多麼的荒謬，竟然在 2011 年 10 月邀集各縣市漁會召開「修法制止我國漁船進入海盜警戒區海域作業會議」，要修法叫他們不要去印度洋作業，有海盜就躲在家裡不要出去，本席立即制止他們召開這個會議，並從 2011 年開始催促修法，允許我們的漁船在遠洋能擁有武裝與保全，一路下來到現在行政院提出了航業法、漁業法修正案，本席大致上接受行政院的版本，從 2005 年直到今天，我參與這整過程，所以本席希望針對航業法的修正，各位委員能夠予以支持，因為這是必要的，而且它所適用的是遠洋危險海域，並不涉及國家不保護而由人民自力救濟的問題，至於經濟海域、重疊海域則是要國家護漁，這個部分甚至要出動紀德艦，我們的紀德艦從來沒有出動護漁過！

請問國防部，紀德艦買來要做什麼？我們買了 4 艘紀德艦，就是要讓臺灣四個角落各有一艘來防護，紀德艦可以同時鎖定 60 艘船，也就是能同時鎖定 60 個目標，但有沒有一艘紀德艦上有 60 顆飛彈？有沒有這樣的實力？

主席：請國防部作戰及計畫參謀次長室宋作戰參謀官答復。

宋作戰參謀官榮泰：主席、各位委員。這需要再整補。

管委員碧玲：所以沒有嘛！

宋作戰參謀官榮泰：這個要再整補，有既定的程序。

管委員碧玲：紀德艦是否曾經出動護漁過？

宋作戰參謀官榮泰：目前還沒有動用到……

管委員碧玲：對！買紀德艦、買軍艦，一買再買，其中弊案這麼多，但我們的軍艦到今天為止卻從來不曾出海護漁，現在準備要出動了，對不對？有沒有確定要去？紀德艦要出動這件事情有沒有確定？

宋作戰參謀官榮泰：都有在準備規劃中。

管委員碧玲：準備中？什麼時候要去？這次事件再不出動，怎麼向人民交代？紀德艦什麼時候要出去？要出去幾天？

宋作戰參謀官榮泰：今天就在規劃中，當長官權責核定就會執行。

管委員碧玲：所以你沒有辦法回答，來列席幹什麼？

葉委員宜津：（在席位上）都沒有掌握狀況！

管委員碧玲：對，都沒有掌握狀況，不把護漁為己任，海軍艦隊從來不曾出去護漁，可不可以出去？可以，今天發生這個事情就要出去，為什麼過去都不出去？一定要有人死於非命，一定要到這麼嚴重的地步才出去！

本席除了希望今天的法案能順利通過外，有關經濟海域、重疊海域的護漁問題，不只是海巡的責任，也是國防部的責任，從此以後對於應該如何定期出去巡邏要有個計畫，請你把這個帶回去，有沒有聽到？要不要帶回去？

宋作戰參謀官榮泰：瞭解。

管委員碧玲：另外，航港局祁局長剛上任，大概不知道有個新業務到了航港局的手中，剛才魏委員明谷也有提到相關問題，全國共有 34 座燈塔，每一座燈塔都極端美麗，是非常珍貴的文化資產，請問局長，指定文化資產保存的燈塔有幾座？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。國定的有 2 座、市定的有 1 座、縣定的有 3 座、歷史建物有 3 座。

管委員碧玲：總共才 9 座，請你們全面去檢討與保護，這些指定有很多是不足的，例如高雄的旗后燈塔，名稱還是錯誤的高雄燈塔，應該要更名為旗后燈塔，這麼重要的國家門戶，這麼重要的燈塔，只被指定為市定古蹟；這麼重要的國家門戶—鵝鑾鼻燈塔，也只被指定為歷史建物；安平燈塔竟然被認為沒有指定的價值，真的是門外漢，安平燈塔多麼寶貴，它的燈體是最原始的燈體，是 1891 年的燈體，當時竟然說這沒有指定價值，到現在連指定都還沒有指定。有關這 34 座燈塔

，本席全部都整理好了，發光時間、有沒有改建、文化資產的價值等全部整理出來了，請問局長多久之內要處理這件事情？

祁局長文中：非常感謝委員，事實上部裡面接管這項業務後，也非常的重視，部長利用假日……

管委員碧玲：部長，要整合觀光局與航港局，每次講到擴大內需就是買車與買摩托車，就是補貼換車與換摩托車，內需是什麼？把 34 座燈塔全部建為美麗公園是不是內需？這也是內需，新的耐震係數已經公布了，全國早期建築物中有多少家戶不符合新公布的耐震係數，全面協助整修民宅使其達到耐震係數，這算不算內需？這種內需是建設性的內需，這種事情要去做，觀光局如何讓全國燈塔成為有系統性的觀光資源，整合成故事，全面整建成美麗公園，這是發展觀光的文化路線，同時也是創造內需，而且燈塔就是宣示國家海權的重要保護措施，也是很重要的教育領域，航港局可能還沒有注意到這個問題，現在東西全都在你的手中，海洋國家要標示領域、要維護海權象徵，其實就是燈塔的管理與教育，這個部分好好去做，好不好？

葉部長匡時：謝謝，我們一定全力來做。

管委員碧玲：趕快去做，不然我要提案了。

葉部長匡時：上次楊委員曾安排交通委員會到綠島看過燈塔，我們會全力來帶動這個工作。

管委員碧玲：好，謝謝。

葉部長匡時：謝謝。

主席（劉委員權豪代）：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。我們都很關心同胞與漁民，不管是在天涯或海角，當他們受到欺負與踐踏時，我們都必須在第一時間給予救援，這是我們的職責。現在我們看到國家主權被輕忽、漁權被踐踏、商船被搶劫、船員被射殺，這就是臺灣目前很悲哀的狀況，本席認為我們針對相關法令及事務，必須要以最積極的態度去處理，不要讓這樣的狀況一再發生。

部長，有關航業法的修正是定義在海盜的部分，是嗎？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。是，我們目前定義在海盜。

李委員昆澤：定義在海盜是過於狹隘與不足，部長，1988 年聯合國頒布「制止危及海上航行安全非法行為」公約，訂定這個公約的主要意義是針對非法的海上暴力行為，海盜只是海上暴力行為當中的一部分，如果單以海盜作為私人武裝保護的對象，其實是不足的。海上暴力行為包括自己船上發生喋血事件，或是聯合國這幾年來注意到相關的恐怖主義由陸上逐漸延伸到海上。按照國際法的規範，就算船隻有非法的狀況，那也是實施驅逐、逮捕或是罰款，像菲律賓這樣直接射殺漁民、攻擊漁船的行徑是非常少見，誠如本席剛才所講：國家的主權被輕忽、我們的漁權被踐踏、我們的商船被搶劫、我們的船員被射殺，就是這樣的狀況。所以，本席認為海盜的定義應該定為海上的暴力行為，聯合國在 1988 年就已經頒布這樣的公約，海盜只是海上暴力行為的一種，在這樣的規範下，以私人武裝來保護商船或漁船，在英國、美國、丹麥、西班牙都有私人保護的情形。這部分請部長說明，我們是否這麼狹隘的就定義為海盜行為？按照聯合國在 1988 年所公布的公約，海上暴力行為都應該納入保護，我們有這樣的考慮嗎？

葉部長匡時：我們是根據國際海事組織的海事安全委員會在 2011 年 5 月份的決議，就是定義海盜要這樣處理；至於海上暴力行為，有時是船員之間的暴力行為，跟私人武裝保全不見得有關係。

李委員昆澤：這幾年，陸上恐怖主義已經推向海上恐怖主義，為了政治目的而進行攻擊事件，這並不是海盜啊，是屬於聯合國所定義的海上暴力行為，所以我們在訂定相關細則時必須加以考慮，不要侷限在海盜的部分，應該按照聯合國在 1988 年所訂定的公約，就整體海上暴力行為，海盜只是其中一部分。

葉部長匡時：我瞭解委員的意思。也請局長答復一下。

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。很多委員關心這個議題，這個議題主要在刑法上認定我們的船舶即便是航行在國際海域，它也是虛擬國境，所以我們要排除的是刑法對於槍砲刀械彈藥之適用，主要是當我們的船舶遭到海盜或武裝攻擊，這個時候可以適用。委員關心船舶本身，也就是我們虛擬國境內部的問題，可能還是不適用這次航業法的修正內容。

李委員昆澤：除了海盜行為之外，對於其他的恐怖組織及激進組織，他們從陸地上延伸到海上恐怖主義……

祁局長文中：我們只要遭受到武裝攻擊，就可以適用航業法。

李委員昆澤：沒有錯嘛！按照國際法，我們的船隻如果有任何的狀況，頂多也是被驅逐、逮捕或是罰款，沒有直接射殺這種事，這違反國際法，而且聯合國在 1988 年訂定的公約裡面，認定這就是海上暴力行為，船隻有權利去保護自己的船。這個部分的相關配套也要做到，像美國是加強瞭望設備及通訊設備，以作為保護船的基本配套，我們未來在制定相關細則時也要特別注意這個部分。

祁局長文中：是，國際海事組織都有規定，我們會按照這個規定做。

李委員昆澤：因為國家法律的規範，所以我們必須請國外私人武裝來保護，這種類似傭兵的管理，其實在國際之間是良莠不齊，原本請來要保護你的人，有可能變成打劫你的人，所以內政部和外交部應該將合法且具公信力的海事保全公司的資料整理出來，供作參考，以避免發生遺憾的事件。

祁局長文中：我們會整理國際海事組織的資料，洽國內相關單位共同審視，謝謝委員關心。

李委員昆澤：繼續請教蕭董事長，你們的總經理呢？過去交通委員會邀請中華電信公司或是郵政公司來，董事長和總經理都會來，今天你們總經理沒有來，是你們兩人吵架嗎？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。沒有，我跟總經理相處得很好。

李委員昆澤：那麼總經理人呢？

蕭董事長丁訓：他剛好去參加國際會議 IAPH，今天晚上才會回來。

李委員昆澤：本席要告訴部長和董事長，你們要管一下總經理，雖然他的後台很硬，但是港務公司的總經理不要把港務公司當成旅行社。他一年出國幾次？

蕭董事長丁訓：我個人認為總經理的為人非常正派……

李委員昆澤：非常優秀，所以要一直出國？擔任總經理，一年出國十幾次，當什麼總經理？我要求董事長把總經理一年來的出國紀錄、理由、日期和經費等資料在下午送到本席辦公室。

蕭董事長丁訓：可以。我也向委員報告……

李委員昆澤：你們這位總經理，第一就是拚命出國，第二是認真唸書，他現在在唸海洋大學的航運管理研究所，不是嗎？

蕭董事長丁訓：那是利用禮拜六的時間。

李委員昆澤：對啊！所以大家對他的印象就是拚命出國和認真唸書。

蕭董事長丁訓：如果不參與國際會議，臺灣港務公司就沒有能見度了。

李委員昆澤：可是他出國的次數已經超乎常情了，所以我要求下午將他出國的理由、經費、次數等資料交給本席，沒有問題吧？

蕭董事長丁訓：沒有問題。

李委員昆澤：董事長要做決策，總經理負責執行，像今天這麼重要的報告，總經理出國，而且是屢次出國，部長要稍微瞭解一下，不要因為他的靠山姓吳就這麼有力，請部長要嚴格督促。

葉部長匡時：第一，我們會提供委員所指示的資料；第二，我們成為港務公司之後，最重要的是國際行銷，因為現在要推展遊輪事業，還要跟很多國際港口進行聯盟，因為它是國際商港，所以國際的工作非常重要。

李委員昆澤：本席當然清楚這些很重要，但是連公司內部的人都看不下去了，有多名幹部向本席申訴，說總經理拚命出國和認真唸書，你們要做檢討。

葉部長匡時：是，我們會檢視。

李委員昆澤：再者，有關要邀請大鴨子來到基隆或高雄，但是高雄的海上皇宮已經 13 年了，去年 12 月 13 日，交通委員會及本席一再督促港務公司要做處理，蕭董事長也說在 3 個月內要做處理，從去年 12 月 13 日，到現在已經幾月了？以香港珍寶海上餐廳為例，那是重要的觀光景點，成立到現在大概有三千萬人次在裡面用餐，反觀我們的高雄海上皇宮已經成為海上的巨大漂浮垃圾，不僅鏽蝕，且整個景觀破壞無遺，可以說是高雄港的恥辱。你們說 3 個月，這個時間也不是我訂的，這是蕭董事長自己說的，結果現在呢？一再的跳票！

蕭董事長丁訓：跟委員報告……

李委員昆澤：你不用再說明了，成立港務公司一個重要的理由就是它能夠跟航港局政企分離，然後你們可以脫離僵硬的體制跟相關法條，比較有彈性的營運管理，這是成立港務公司最主要的目的。可是現在你們連一個這樣的海上皇宮都沒辦法處理好，更別說要怎麼去推動整個自由貿易示範區這樣重要的工作，這個部分蕭董事長要確實的去檢討，葉部長也要加以督促。好嗎？

葉部長匡時：好，我們儘快把它處理好。

主席（李委員昆澤）：請許委員忠信質詢。

許委員忠信：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才行政院長已經開記者會宣布對菲律賓啟動第二波制裁，因為我們提出的四個條件，他們都沒有適當的回應。現在我整理出幾項台灣跟菲律賓之間交通部所主管的業務，首先請教部長，目前對於國人到菲律賓觀光，你的態度是怎樣？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。據我了解，如果今天下午 6 點之前菲律賓沒有更進一步的解釋說明，外交部會發布紅色警戒，一旦發布紅色警戒之後，我們就會要求所有旅行社不要再出團去菲律賓觀光，當然在法律上我們不能夠強制他們不准出去，但是我們會警告他們如果到菲律賓之後發生任何的意外，我們沒有辦法替他們負責；另外，我們也會跟旅行社說明基於國家尊嚴，原則上希望旅行社不要再出團，如果他們硬是要出團，未來我們也會有一些手法來懲罰這些旅行社。

許委員忠信：有懲罰就對了？

葉部長匡時：對，我們會來做這個事。

另外，如果下午 6 點之前菲律賓沒有一個好的說明，我們會停止跟菲律賓的航權談判，直到他們給我們一個比較滿意的回答。

許委員忠信：除了這些以外，我還有列出幾項，例如台菲之間的科技合作、氣象合作等等……

葉部長匡時：這個部分是屬於國科會主導，雖然氣象局是屬於我們交通部，但就我了解，國科會也可以配合政府高層的決定，來停止交流的活動。

許委員忠信：這個是交通部跟菲律賓之間的交流，因為氣象局是交通部轄屬的一個單位。

葉部長匡時：對，但是是國科會在後面主導。

許委員忠信：所以可以配合啦！

除了剛才部長講到的台菲航權協議之外，有關觀光合作了解備忘錄，也就是剛才提到的觀光部分，總括起來，就是氣象合作、航權談判以及觀光旅客這三點，請問目前我們跟馬尼拉之間航空班機每周對飛幾班？

葉部長匡時：馬尼拉飛台灣一個星期好像有 7 班，其實頻率還滿多的，我是不是可以提供書面資料給委員？

許委員忠信：有沒有可能中斷這個通航？

葉部長匡時：當然我們不排除任何的可能，這一定要配合高層的決定，但目前並沒有要做這件事，事實上，如果真的要斷航，可能對我們台灣本身的傷害也很大，所以要做一些必要的……

許委員忠信：在航空部分，主要是菲律賓的非傭搭乘的比例比較高，我們國人旅遊搭乘的比較少，所以相較之下對他們比較有壓力，我們可以藉此來施壓……

葉部長匡時：我們凍結非傭到台灣這已經是一個處置了；至於觀光的部分，以我們跟菲律賓之間的觀光活動來看，台灣去菲律賓觀光跟參與其他的活動一年是 21 萬人次，而菲律賓到台灣觀光或是從事其他商務活動，一年約是 10 萬人次。若以全世界各國到菲律賓觀光的排名來說，我們是排第 5 名，所以對菲律賓來講是影響比較大的。

許委員忠信：所以對菲律賓採取觀光抵制跟斷航抵制，才會造成他們的壓力？

葉部長匡時：我覺得對菲律賓來講，觀光抵制會有一些效果和壓力；但是我覺得斷航不能輕易來執行，因為斷航涉及非常多的……

許委員忠信：我個人認為要有效果就必須要斷航！

葉部長匡時：現在我們飛菲律賓一周客運是 25 班、貨運 2 班；菲律賓飛台灣一周是 17 班，沒有貨

運。

許委員忠信：所以我覺得斷航可以給菲律賓一個很大的壓力，當然我們也要付出成本。

葉部長匡時：其實斷航對我們來講等於是殺敵五千，我們自己可能也要損失個五千或八千，所以這要非常謹慎為之。

許委員忠信：因為菲律賓這次真的欺人太甚！

另外，我們知道這次漁民在海上苦苦哀求且被追趕將近 1 個小時，為了避免將來發生類似事件，有主管機關告訴我，一旦發生海上喋血事件，漁業電台是最好的報案機制。可是這讓我覺得非常諷刺！請問交通部有沒有可能規劃一個機制，讓漁民在巴士海峽一有狀況就可以立刻通報，而我們也可以立刻啟動跨部會的救援？

葉部長匡時：漁業電台不是我們交通部所主管，所以我們並沒有這方面的資訊，我們是針對商船的部分，一般來說，商船都有 GPS 以及很好的無線通訊設備等等，可以跟海巡署或交通部連絡，但是漁船的部分，我們不是主管機關。

許委員忠信：我知道，我現在是說有沒有可能由交通部來設計一個機制，讓漁民可以比較快速的用電話、手機等方式來通報，然後我們就可以啟動快速的救援機制，包括出動空軍支援等等？有沒有可能這樣去規劃？

葉部長匡時：這個應該是屬於農委會的業務，我們可以進一步了解農委會是不是有這樣的規劃……

許委員忠信：你們這樣互踢皮球嗎？我問農委會，農委會也沒有辦法給我承諾；而你們在這裡也沒有辦法給我承諾……

葉部長匡時：我們不是踢皮球，因為漁船是屬於農委會的業務範圍。

許委員忠信：我知道，問題是在於通訊方面……

葉部長匡時：通訊方面是屬於 NCC。

許委員忠信：你又說是 NCC？

葉部長匡時：事實是這樣子。

許委員忠信：那燈塔是誰管的？

葉部長匡時：燈塔是我們管的。燈塔是為了保障所有的船隻進出港口的安全。

許委員忠信：我現在就是要你們設計一個像燈塔的機制，就好比像狼煙一放，我們就可以立即去救援，只不過我們現在是用科技的通訊方法來放狼煙，對不對？

葉部長匡時：我們再了解一下這裡面可以有什麼樣的機制，然後再以書面向委員報告。好不好？

許委員忠信：你們看看能不能以商船的方法來設計漁船？

葉部長匡時：我們來了解看看是怎麼樣，如果商船有一套不錯的機制……

許委員忠信：你要積極去建立這個機制嘛！

葉部長匡時：我們也樂於把這個機制建議給農委會，但是我們先去了解一下，好不好？

許委員忠信：也要提供一份報告給本席。

葉部長匡時：好。

許委員忠信：這個一定要研究。

葉部長匡時：是。

許委員忠信：另外，有關機場捷運工程的問題，現在已經三度延宕，所以桃園縣要跟中央索償 28 億。部長，你覺得這個索償有道理嗎？

葉部長匡時：我們認為如果是因為機捷的延誤通車，而造成桃園縣以及桃園機場公司的損失，我們會把它納入對承包商丸紅的求償裡面。

許委員忠信：他說因為他預估 3 年的營利有 22 億，所以這 3 年延宕下來，造成他損失利益 22 億；至於他所受的損害，就是這段時間的人事、辦公地點等成本是 6 億，兩者加起來就是 28 億。部長你覺得這樣……

葉部長匡時：因為這是報紙上寫的，桃園縣政府目前也沒有具體跟我們交通部談這件事，如果他跟我們談，我們當然會進一步了解。但是剛才聽委員這樣的說法，他把預估 1 年的營收 22 億都當做損失，這樣也有點奇怪，因為 22 億的營收裡面，說不定都沒有利潤，所以我的感覺是不能拿 22 億來求償；不過，經我們進一步了解之後，如果的確造成桃園縣政府一些損失，我們會把這個損失納入對丸紅的求償裡面。

許委員忠信：新北市一樣是機場捷運通過的地方，可是新北市卻沒有要跟中央求償，是嗎？

葉部長匡時：因為新北市沒有成立機場捷運公司，所以事實上，對新北市來講並沒有實質的損失；而桃園縣的說法是他們提前成立機場捷運公司，所以產生一些用人費用。但就我了解，目前桃園縣政府已經凍結用人的部分，全線通車預計要用 1,300 多人，現在只用 100 多人，所以這部分應該是正常需要引進的人員。

許委員忠信：不是因為朱立倫要選總統，所以不願意跟中央來求償？

葉部長匡時：我不了解這個事情。

許委員忠信：應該沒有這個考量啦！

最後一個問題，台灣跟中國之間有關貨櫃的運輸，現在已經可以讓貨櫃帶架，從中國直接上貨櫃輪，再由我們台灣的拖車頭直接上貨櫃輪去把它拉下來，這樣可以降低運輸成本且速度較快。但請問部長，走私的問題怎麼樣來避免？

葉部長匡時：這個不會啦！因為貨櫃進出之際，兩邊的海關都會有一個驗關程序。事實上，我們是希望貨櫃的車架可以上來而車頭不上來，以前是車架也不能上來，只有貨櫃可以上來，所以那個車架本身跟貨物無關。

許委員忠信：問題是這樣快速通關的結果，很容易有走私的盲點。

葉部長匡時：不會啦！因為一樣還是要驗貨櫃，現在只是車架連同貨櫃一起上下船，這樣會比較方便。

許委員忠信：我知道會比較方便，而且中國運輸來台灣的成本又更低了。還有，你們說將來要規劃讓貨櫃連司機以及拖車頭都直接上貨櫃輪，直接就……

葉部長匡時：我們目前沒有這樣的規劃，因為我覺得如果讓車頭和司機都一起上來，會牽涉到非常複雜的問題，譬如駕照互相認證、安全的問題等等，所以目前我們沒有這樣的規劃。

許委員忠信：目前沒有這樣的規劃？

葉部長匡時：沒有，目前我們並沒有這樣的規劃。

許委員忠信：無論如何，這兩種方式都會增加中國走私仿冒品進來台灣的機會……

葉部長匡時：不會啦！車架就是一個車架，所以只是……

許委員忠信：你當然想說通關快就達到你的任務，但是就海關而言，這樣的方式很容易產生走私的問題……

葉部長匡時：不會啦！像這一類的情況很多時候可能只是在我們的自由貿易港區裡面，根本就不進台灣的海關……

許委員忠信：為什麼會有走私的情形？因為現在變成貨櫃跟架在船上，所以我們的拖車頭是上貨櫃輪去把它拉下來，拉下來後就會很急迫的驗關，因為已經有一台車子在旁邊發動，而且有一位司機在旁邊等了，所以驗關的時候就會很匆促。這和以前不一樣，以前傳統的方式是貨櫃進倉，我們有充裕的時間去檢查，兩者在時間的允許上相差很遠。你們有沒有想過這個走私的問題？

葉部長匡時：貨櫃是一定要進倉的，所以不會有這個問題，而且……

許委員忠信：照這種方式，就沒有要進倉了啦！直接貨車頭就拉走了！

葉部長匡時：不會啦！貨櫃一定要進倉。這部分我們再提供書面報告跟委員說明，好不好？

許委員忠信：好，重點是要避免走私的問題。謝謝。

主席：請楊委員麗環質詢。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位同仁。有關今天修法的部分，我個人是非常贊同我們遠洋的商務船能有保全或自我防衛的配備，所以這個修正條文本席是可以接受的。其實這一次的漁船事件，之前已經發生過非常多次，不是只有這一次，在我們的經濟海域裡常常會發生這樣的情形；至於遠洋的部分，曾經也有發生過類似的事件，尤其是在東非一帶。其實我們去非洲考察的時候，他們就直接了當的說，對非洲很多國家來講，海盜打劫來的財物是他們主要的收入，像索馬利亞就是專門搶劫的，他們國家最大的收入就是來自挾持商務船，因此經常造成海上喋血的情形，所以我覺得自我防禦是非常重要的！

有關漁船的部分，雖然不是交通部管轄的範圍，但是包括在近海區的通報機制，是不是可以和我們的商務系統做一個連結，讓商船或漁船可以隨時互相通報、即時支援？畢竟很多東南亞國家非常蠻橫，雖然他們很多條件比不過我們，但是在海上的部分，他們是不怕死的！所以我覺得除了整個通報系統要做好之外，漁業署以及海巡單位也要全面性的保護我們的國人，好不好？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。好，謝謝委員的意見。

楊委員麗環：有關航港建設基金用來建設區域道路的部分，我倒是有一些意見。蕭董事長，目前基金的運作，是否有充足的經費來做所有地方政府要求配合的道路？你認為有可能嗎？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。以航港基金來講，從 91 年到現在，總共補助 261 億來建設聯外道路等等，等於平均 1 年要 26 億；至於港口建設的部分，101 年到 105 年，台灣的港口總共花費的 660 億裡面，有 360 億是由航港基金補助，把它除以 5，等於一年也要 60 幾億。所以兩者

加起來，平均一年就要花 80 幾億，但是真正可以拿來做為商港建設的費用，也就是我們的商港服務費，一年的收入只有 45 至 47 億，所以它是不夠使用的。

楊委員麗環：顧名思義，「航港建設基金」的「航港」二字就是針對港區的部分，如果超越港區的部分也要用航港基金來建設，那就有點說不過去了！其實台灣在海洋港務的發展一直非常有限，現在大家都非常期待這些港區能夠發揮航運的功能，又能夠發揮觀光旅遊的功能。所以相對的，這個基金就必須在這個領域好好運用，不是像過去只有著眼在高雄港和基隆港而已，現在對於每個區塊，每個立委都希望即使是漁港也要把它變成商港，讓它有所發展，所以無形中這筆基金的需求就更大。可是如果周邊的各項交通建設全部都要囊括在內，我想大概其他的事情都不要做了，勢必會造成這個現象。果若如此，我們桃園除了航空以外，海港也很多，是不是也可以把這些海港全部變成商港，讓我們海、陸、空全部都囊括在一起，這樣不是更好嗎？每個人都會朝這個方向去想，但如果經費是這樣發放，我看你大概也不用做事了！因此，本席希望航港建設基金能夠運用在港區的範圍，你該給人家做的就要做到！其實交通部在生活圈道路的部分，也有一筆經費希望能夠跟地方政府結合，亦即希望中央跟地方有適度的比例配合，讓地方專區能夠有聯外道路來形成一個具有交通網絡便利性的生活圈，所以我倒覺得舉凡港區之外的區塊應交由生活圈計畫來落實，也就是由中央政府和地方政府擔負一定比例的經費來予以協助，以完成整個區域性的連結。我認為這樣比較可行，不知董事長看法如何？

蕭董事長丁訓：我很贊成委員的看法；不過，我也要藉此機會說明有關商港服務費的部分，在 91 年以前，因為政府補助比較多，而後來補助變少，所以地方政府會有這些聲音出現，因此，我們也會跟地方政府針對是否確實需要補助來做檢討……

楊委員麗環：如果你經營好的話，賺到的錢不也是可以分配給地方政府？

蕭董事長丁訓：對，可以。

楊委員麗環：所以你應該先把母雞養大一點、養肥一點，讓它有能力在每個時間點上都下蛋，而不是任由它變得瘦弱不堪，然後還期待把它肚子裡面還沒有成形的蛋也拿走，這樣的話，就違反我們期待它變成一個大港，能夠賺進更多錢的原理。換言之，有關港口建設以及各項拓展，如果都不去做的話，勢必會因為規模太小而失去競爭力。因此，我們現在特別要求你們成立一個港務的專門單位，就是希望你們能夠落實區域性的整合，好嗎？

蕭董事長丁訓：好，謝謝委員指教。

楊委員麗環：另外，剛才有委員提到貴公司總經理的問題，基本上，我認為港務工作本來就是對外的，它絕對不是守在家裡就可以做事，所以我倒不覺得總經理經常出國是錯的。一個屬於拓展外務的人，如果都不出門，那他整天在家裡要做什麼？當然，他出去之後，也不能沒有成果。我想李委員所言也有道理，既然他常常出去，那他帶回的成果是什麼，必須讓人知道。是不是？

蕭董事長丁訓：是。

楊委員麗環：而且希望大家多唸一點書，語文能力要強一點，不要因為在工作，所以就不去進修，這是錯誤的！畢竟我們已經是一個國際化的國家，一個涉外的人，語文能力一定要強，也一定要有國際觀，了解各項國際法規，因此，我們不要把他綁住，否則的話，大家就全部都堵死在自

己的港區裡面，不必出門了。這是本席的看法，當然，你也要要求總經理把成果拿出來，不然就無法服人。好不好？

蕭董事長丁訓：好。

楊委員麗環：我知道董事長過去在各個港區擔任局長時就很認真，而且你也非常重視對外招商以及業務擴展事宜，所以我建議你朝這個方向再努力，好不好？

蕭董事長丁訓：好，謝謝委員。

楊委員麗環：我要再請教部長，推展觀光是我們未來非常重要的工作，可是我們看到遊覽車事故當中，有 72%是導因於人為，除了駕駛對機器的情況不太了解，以致操作不當之外，不熟悉路況也是一大原因。因此，本席認為這兩項一定要加強，否則的話，經常出事，一定會影響到我們整個觀光推展。據本席了解，在歐盟國家中，要擔任公共運輸工具的駕駛，必須經過駕駛人專業能力的認證，而且要有實地操作經驗；反觀我們，到現在考試還是在固定的地方舉行，這樣是不行的。雖然我們現在有一套訓練方式，但卻流於形式，以過去來講，這種專業都是採師徒制，在歐洲尤其重視這部分，也就是說，如果你要從事這個專業，一定要有人來帶領，而且這個帶領的人會考核你的專業熟稔度，並不是像現在一樣，舉辦一個制式的大型考試，然後通過的人就可以拿到駕駛執照。殊不知在台灣，我們每個人從小就被訓練如何考試，包括聯考等種種考試在內，所有的小孩都很懂得如何去抓重點，所以要通過考試並不成問題。其實實際操作才是最重要的部分，因此，我希望部長一定要著重在務實面，畢竟台灣很多道路崎嶇難行，像司馬庫斯的道路就是上下顛簸，這類道路通常會有一些大小車輛的限制，尤其台灣因為山高平地少，所以駕駛在這方面一定要非常熟悉路況，更何況是要成為一個遊覽車司機，勢必要有隨車或是類似師徒制的實務操作經驗。部長以為如何？

葉部長匡時：委員點出一個非常重要的關鍵，委員的建議我們會研議。事實上，我也非常重視這個問題，同時覺得遊覽車司機超時工作的情形很嚴重，已造成很多安全上的疑慮，所以我已要求公路總局和觀光局就此部分在一個月內提出一套更強的監管方法；至於教育訓練的部分，我們也會來把關。

楊委員麗環：希望你能研擬一套完整的辦法。

葉部長匡時：好，謝謝委員。

主席：其實港務公司的蕭董事長，本身就是航港博士，在各個港務局也都待過，所以我們非常鼓勵港務公司的員工多唸書，尤其是總經理，他過去是會計體系出身，結果莫名其妙當上港務局局長，接著又莫名其妙當上港務公司總經理，可見多唸書也是對的！

接下來請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。有關這次發生的菲律賓掃射我國漁船，導致海上喋血一事，我想這不只關係到政府單一的處或部，所以現在是全國同聲捍衛我國人民的生命財產安全，當然，在必要時，也要提升層次來宣示及鞏固我國的主權。

今天我們在這裡探討的許多問題，也許並不屬於交通部的業務範圍，但因為部長也要參與行政院院會，所以在整體討論上，我們希望部長能夠針對若干委員所提出的相關建議，在行政院院

會中強力表達，以保障我國漁民，甚至捍衛我們的基本國格。好嗎？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。好。

劉委員權豪：請問部長，台灣到菲律賓旅遊的觀光客是占他們全年觀光客的多少比例？

葉部長匡時：我們一年去菲律賓觀光及訪問的人數大概是 21 萬，占他們的排名是第五名。

劉委員權豪：簡單的講，就是我們去的比他們來的多？

葉部長匡時：對。

劉委員權豪：在這裡面，當關係到國家更大利益時，我們必須作一斷然措施，而你身為觀光的主管機關……

葉部長匡時：我們的作法就是在目前的制度下，就像院長今天召開記者會時說明的，如果在下午 6 點之前，菲律賓沒有給我們一個合理答復的話，外交部就會發布紅色警戒，所謂紅色警戒就是最高的……

劉委員權豪：部長，紅色警戒當然是一種道德勸說，就是希望民眾不要到該國去旅遊，對嗎？

葉部長匡時：對。

劉委員權豪：但是身為一個主管機關，你有沒有更強硬的方法？因為我們就是國家利益至上，所以這個時候要請大家共體時艱，全面禁止到菲律賓去做旅遊活動……

葉部長匡時：我們會告知旅行社現在是紅色警戒，請他們必須配合政府政策不要出團，如果旅行社不配合，執意要出團，那等於是置台灣人民的生命安全於不顧，這樣的話，我們會對旅行社採取一些處罰手段。

劉委員權豪：我聽起來都是一些比較道德性或是柔性的……

葉部長匡時：在法律上，我們沒有權力不准台灣人民……

劉委員權豪：在法律上或是行政上有沒有一些比較強硬的措施？因為今天我們面對的國家利益，在層次上遠比旅行社以及人民觀光的利益來得高……

葉部長匡時：在法律上，目前交通部並沒有這個權力，所以我們能夠做的就像剛才講的……

劉委員權豪：部長不用在這裡即席答復說沒有法律上的授權，你可以回去好好研究，好不好？

葉部長匡時：好，我們來研究。

劉委員權豪：也許你們回去研究後，會發現相關法律有這樣的規定賦予你們權力。當然，我想民眾會體會目前國家的處境，所以請部長在會後研究是否有相關規定，如果有必要，我們立法部門也會支持國家來做一些配合措施……

葉部長匡時：好，謝謝委員。

劉委員權豪：另外，在今天的修法中，大家比較關心的就是航業法第三條以及第二十七條之一有關允許私人武裝保全的部分。本席要請教部長的是，為了捍衛及保護我國在經濟海域航行的商船、漁船等人身財產的安全，本席當然是同意可以用這樣的方法，但是除此之外，交通部有沒有其他措施，譬如提供設備或是加強通報及偵測措施，也就是針對我國國籍船隻航行經濟海域時可能面臨的問題，包括像這次菲律賓的行為，雖然他們不是典型的海盜，但根本差不多了，對於這部分

，我們有沒有什麼其他措施足以保障我國船隻的安全？

葉部長匡時：事實上，一艘遠洋商船的價值是非常高的，造價動輒數億或數十億，所以商船本身的通信設備通常很完整，可以隨時跟相關單位連絡。而現在如果就這件事來講，特別是在東非海域，常會出現一些海盜船，所以目前我們商船公司的作法就是用權宜輪來走，因為權宜輪不是我國國籍，所以它可以有私人武裝設備。這是我們目前的作法。

劉委員權豪：針對這個修法方向，本席贊成，但我認為除此之外，政府應該研擬其他更加積極的作為，包括剛才許多委員提出的，在某些海域當中，即便我們不是每次都做國力的宣示，可是交通部和國防部之間也必須有一套協商制度，適當的來宣示國力以保護漁民。

葉部長匡時：我們會研擬一些緊急通報機制，或是和國防部協調一下，包括發生類似問題時，國防部能夠怎麼樣來協助我們。

劉委員權豪：接下來我要請教部長和蕭董事長，這次有關商港法第十一條的修正，主要是修正第一項和第二項，即港區對外連絡道路之興建可以用航港建設基金等等，當然也包括範圍的擬定。可是剛才才有委員提出這樣的修法可能會牴觸 WTO 架構下的規定，所以我們也提供一個變通的方式，就是根據航港建設基金保管及運用辦法第四條第三款來做相關措施。事實上，為什麼會有委員提出這樣的修法？因為港口不能獨立於都市的發展，它和都市發展息息相關，而且最主要是 101 年度和 100 年度也用航港建設基金做了相關的聯外道路，例如「東岸聯外道路新建工程計畫」是航港建設基金和公務預算各出一半，淡水河水系和基隆河橋梁改善費用是全數用航港建設基金做；102 年又提出「基隆港港西聯絡道路興建工程計畫」，也是用航港基金來做。有些港口你們用航港建設基金做聯外道路，但是有些港口你們卻不用航港建設基金做聯外道路，難怪我們委員覺得是否有其他考量，因而有差別待遇。

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。我們對主要聯外道路運作的認定，例如從港口接高速公路或者接園區，我們會補助。剛才委員提出來的那幾個案子是以這個原則去做。

劉委員權豪：董事長，你這樣講沒有錯，但是高雄港也有這樣的需求，你們也要用建設基金去做嘛！

蕭董事長丁訓：舉例來說，新生路擴建也是用航港基金，一樣有。

劉委員權豪：大家關心的是航港建設基金要跟我們所處的都市有適當的聯結，大家一起發展，因為港口不可能獨立於都市發展之外。剛才委員質疑是否有違反 WTO 的規定，我們也要研究，如果沒有這樣的疑慮，本席贊成這樣的修法方向，但是如果有違反 WTO 相關規定的疑慮，航港局、交通部或港務公司應該善用管理辦法第四條第三款，不用動到修法就可以做相關的措施，好不好？

葉部長匡時：我們比較贊成在管理辦法中處理，不要在法的層次處理，因為一方面是 WTO 的問題，一方面如果港口聯外道路都要用港航建設基金，目前的航港建設基金也不足以支應。如果有公務預算，反而可以有……

劉委員權豪：航港公司和交通部面對相關的基礎建設時，不要有差別待遇。

葉部長匡時：重要的是我們的國際商港一定要做好聯外交通，這樣才有競爭力，所以我們一定會關心這部分。

劉委員權豪：部長，我再請教另外一個問題。台 9 線改善工程安朔到草埔的隧道工程這兩天已經發包、決標了，但是還沒有公布，請部長嚴加督促公路總局對工程進度的掌控。

葉部長匡時：是。我非常重視這段改善工程，我如果沒有記錯，這星期天就會親自去瞭解這工程的情況。

劉委員權豪：這對台中來講是一個很大的工程，得標金額應該是五十幾億。部長，在相關法律允許之下，請公路總局和得標廠商研擬看看，希望儘可能照顧到在地的就業，另外，因為挖山洞，將來一定會運出很多土方，一部分運到南新路段養埤，將來勢必對原有的交通狀況產生一定的影響。

葉部長匡時：是。

劉委員權豪：我們可以忍受建設過程中的不方便，但是請部長能要求施工單位和公路總局對施工過程中整個安全的控管一定要詳加注意。

葉部長匡時：有關委員關心的兩件事情，第一是儘量照顧在地的就業機會，第二是有關棄土的處理和交通動線的安排，我們給委員一個比較完整的書面說明，好不好？

劉委員權豪：好，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。剛才江部長開記者會宣示第二波對菲律賓的制裁措施，今天下午 6 點就開始生效，其中有一個是將旅遊警示提升到紅色警戒。

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。對。

邱委員志偉：紅色警戒的內容是什麼？

葉部長匡時：紅色警戒就是說這是一個危險的地區，建議國人不要去，如果國人一定要去，雖然法律上沒有禁止他去，但是去了以後發生安全上的問題……

邱委員志偉：基本上，這是一個危險的區域嗎？

葉部長匡時：如果我們跟菲律賓的緊張形勢升高，我們也會擔心我們的國民到那邊去，被菲律賓的國民……

邱委員志偉：如果消費者已經付訂金，團費也已經繳清了，因為紅色警戒，這些費用是否可以全退？

葉部長匡時：他們可以全退或延後去，等到紅色警戒消除後……

邱委員志偉：目前是無限期還是有期限限制？

葉部長匡時：應該沒有期限限制，他們可以全額退費。

邱委員志偉：我是問紅色警戒有沒有期限？

葉部長匡時：只要菲律賓沒有給我們一個滿意的答案，我們不會取消……

邱委員志偉：如果我們還是不滿意他們的答復，我們會立即啟動，列為紅色警戒？

葉部長匡時：對，立即啟動。

邱委員志偉：台菲航權談判目前的進度如何？

葉部長匡時：菲律賓非常希望跟我們啟動航權談判，其實我們……

邱委員志偉：是有求於我們？

葉部長匡時：是有求於我們，他們希望增加航班，增加航空公司來臺灣……

邱委員志偉：目前對飛有幾班？

葉部長匡時：我國飛菲律賓一週有 25 班，他們飛我們一週 17 班，他們希望能增加。

邱委員志偉：有沒有第五航權？

葉部長匡時：我印象中並沒有。

邱委員志偉：華航和長榮到菲律賓有沒有第五航權？

葉部長匡時：好像沒有。

邱委員志偉：菲律賓航空到臺灣有沒有第五航權？

葉部長匡時：我的理解應該是沒有，我確定一下向再委員報告。

邱委員志偉：如果他們有第五航權，而我們沒有第五航權，那就不對等。

葉部長匡時：不會這樣。如果他們有，我們一定也有。

邱委員志偉：菲律賓下一階段要跟我們航權談判的主要訴求是什麼？

葉部長匡時：他們希望增加航空公司飛臺灣，目前只有兩家航空公司飛臺灣。

邱委員志偉：我們也要對等啊！

葉部長匡時：我們根本不想談。

邱委員志偉：這樣對他們有嚇阻作用嗎？

葉部長匡時：這只是一種態度問題，我們根本就不想跟他們談。

邱委員志偉：我覺得這還是不痛不癢，這是屬於低強度微感的制裁，我覺得交通部要配合行政院提出一個高強度的有感制裁。我覺得終止航權談判或有沒有談對他們而言沒有立即性的嚇阻作用，你們應該不惜提出斷航。

葉部長匡時：根據我的瞭解，菲方第三家、第四家航空公司很想飛……

邱委員志偉：都是廉價航空嘛！而且他們的飛安紀錄都不太好嘛！

葉部長匡時：他們有很大的壓力。

邱委員志偉：菲律賓航空的飛安紀錄不太好，如果開放第三家、第四家，也許是廉價航空，反而威脅臺灣人民生命財產的安全。

葉部長匡時：我瞭解委員的意思，委員說要更高強度的制裁，我們當然會配合……

邱委員志偉：有沒有評估斷航的可能性？

葉部長匡時：我們不排除任何的可能，但是我們會配合……

邱委員志偉：有沒有做過相關的評估？

葉部長匡時：我們有做初步的評估。

邱委員志偉：斷航的話，菲律賓人要回去菲律賓就有很大的影響，強度就很高。

葉部長匡時：強度會非常高，但事實上對我們的傷害也非常大，因為我們跟菲律賓的貿易 1 年出超 60 億美金。

邱委員志偉：如果禁止所有經貿的交流、人員的交流，如果 8 項制裁同時上路，那麼有沒有飛航就沒有影響了嘛！

葉部長匡時：基本上，我們當然是配合政府的政策。

邱委員志偉：8 項制裁包括中止經濟交流、國際合作、高層互訪，台菲之間的經貿、社會、政治的交流全部都終止了，那怎麼會有航線需求呢？

葉部長匡時：並沒有說所有的經貿都終止，只是說互相的訪問、交流的談判……

邱委員志偉：經貿合作都終止喔！

葉部長匡時：合作是指互訪，可是貿易還是繼續有來往，我們還是賣東西給他們，他們還是賣東西給我們，所以經貿的交流還是繼續存在。

邱委員志偉：所以你們不排除有斷航的作法？

葉部長匡時：我們不排除，我們會配合最高當局的決定。

邱委員志偉：另外，我要問一個跟這個比較沒有直接相關的問題。有些國家為了要做節能，為了防止公共運輸對空氣的污染，他們的公車在停等紅綠燈的時候都熄火，例如日本、美國等很多先進國家都有這種作法，公車在路口停等紅綠燈時都熄火，等亮綠燈時再重新上路，一方面可以節省能源的使用，一方面可以遏止空氣污染。交通部有沒有評估這種作法？

葉部長匡時：環保署好像有規定如果停車等待時間超過 3 分鐘要熄火。

邱委員志偉：我當然知道怠速時間 3 分鐘，但是紅綠燈時間不會超過 3 分鐘。國外的作法是只要停 30 秒、只要停在紅綠燈……

葉部長匡時：我們來評估一下好不好？我們目前並沒有……

邱委員志偉：你們可以參考一下日本的作法。

葉部長匡時：好，我們來瞭解日本怎麼做。

邱委員志偉：日本主要城市的公車系統只要停在紅綠燈的地方，一定會熄火，而且執行得很到位。當然，熄火之後，冷氣就不開，大家也可以忍受，因為對節能減碳有幫助。我們能不能做到這一點？

葉部長匡時：我們來評估一下。

邱委員志偉：既然我們要節能減碳，我覺得從公共運輸也可以做一些……

葉部長匡時：謝謝委員的提議，我們來評估一下。

邱委員志偉：蕭董事長，高雄市和高雄港的港市合作是大家的共識和默契，希望透過港市合作來創造雙贏，駁二特區是很好的合作經驗和模式，請問 P2 到淺 2、3 的部分，目前進度怎麼樣？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。跟委員報告，4 月 22 日委員有一個協調會，我們現在根據這個協調會在辦。因為限於公務使用，所以市政府把計畫拿回去修改，5 月 10 日再送過來，他們把

P2 增加了淺 3 東側的區域。我們目前在審核整個計畫，假如跟當初委員所作的結論一致，我們就會進行。

邱委員志偉：按照駁二特區的合作模式進一步升化港市合作。

蕭董事長丁訓：對。

邱委員志偉：所以這部分指日可待囉？

蕭董事長丁訓：我們照 4 月 22 日的協議去進行。

邱委員志偉：這部分什麼時候會審查通過？進度可以快一點嗎？

蕭董事長丁訓：可以。

邱委員志偉：不要再拖了。

蕭董事長丁訓：不會啦！

邱委員志偉：這是所有高雄市民的期待。

蕭董事長丁訓：對。

邱委員志偉：另外，講到基港的部分，我前幾天看到新聞報導，有兩艘郵輪同時進港，海洋航行者號停東一、東二，麗星郵輪停東三、東四。以後是不是按照這種模式？如果兩艘國際郵輪進港，可以同時停靠東一、東二、東三、東四嗎？

蕭董事長丁訓：要看兩艘郵輪的大小。5 月 12 日因為海洋航行者號 14 萬噸郵輪在基隆港……

邱委員志偉：碼頭的設施可以符合一大一小兩艘船同時停靠嗎？我擔心對基隆市區的衝擊，因為那邊的聯外道路不足、容量有限，如果同時進港，會造成市區交通打結、壅塞，影響觀光客對臺灣、對基隆第一眼的印象。不能錯開時間嗎？一定要同時進港、同時停泊嗎？有關這部分，你們在技術上應該可以做一些調控，讓兩艘船在不同時間進來，這樣對交通的衝擊就不會那麼嚴重。

蕭董事長丁訓：我們會盡量去協調，但是事實上……

邱委員志偉：你們協調了那麼久，但還是一樣讓他們同時進港。

蕭董事長丁訓：大家都排好船期了，如果幾個月前就知道，能調的話就會盡量調出來。

邱委員志偉：你們幾個月前就知道了，可以一進一出嘛！這對公務人員或安檢人員的負擔也很重嘛！

蕭董事長丁訓：跟委員報告，我們會規定辦法。事實上，大的碼頭只有一座，因為小的那個不讓出來，才會造成這個問題。最後我還是協調，我還是……

邱委員志偉：你說小的是什麼？麗星不讓出來？

蕭董事長丁訓：對。

邱委員志偉：麗星是定期郵輪啊！海洋航行者號……

蕭董事長丁訓：全世界有排船的作業規定。

邱委員志偉：我尊重這個，我比較關心的是對交通的衝擊。有關這部分，你們要去評估，因為市區交通打結，老百姓有很多怨言。另外，基港的部分，你們裝設一個「之」字形的空橋，花了兩千多萬，請問有沒有使用過？驗收了沒？

蕭董事長丁訓：還沒改善完。

邱委員志偉：你們花了兩千多萬，但是到現在還沒有辦法使用，變成蚊子空橋。

蕭董事長丁訓：不是沒辦法使用，而是還沒做好。

邱委員志偉：還沒做好就有改善的問題啊？

蕭董事長丁訓：現在在進行改善。

邱委員志偉：現在問題在哪裡？

蕭董事長丁訓：跟委員報告，船有形形色色，一套西裝要讓大小的人都可以穿是很難的，照道理，我們建置這些設施，他們要配合我們，站在我們港口設施的立場，我們當然希望所有船隻都能夠配合。

邱委員志偉：有沒有替代性的方案？

蕭董事長丁訓：因為兩、三艘不行，我們現在已經進行改善。

邱委員志偉：我們希望這些設施能讓使用者充分使用。

蕭董事長丁訓：對。

邱委員志偉：在建置的過程中，你們要仔細的評估，不要花了兩千多萬去建置，結果主要的使用者卻沒辦法使用，還要增加額外的停泊支出，我覺得這樣不太合理。你們現在正在改善，你們該如何改善？

蕭董事長丁訓：我們把太靠近船泊的部分消掉。

邱委員志偉：「之」字形空橋是國際上主要港口使用的形式嗎？

蕭董事長丁訓：對。

邱委員志偉：還是只有基隆港在使用？

蕭董事長丁訓：基隆港岸間大概只有一、二十公尺，擺那一道下去當然會感覺比較小，但是所有來基隆港的郵輪都沒有問題，只有兩艘有問題，我們為了配合那兩艘……

邱委員志偉：你說那兩艘有問題，那更大的海洋航行者號當然也有問題，問題更大。

蕭董事長丁訓：海洋航行者號不會有問題，因為他們的救生艇外掛。

邱委員志偉：原本是什麼時候要使用？

主席：請臺灣港務公司基隆港分公司鄧總經理答復。

鄧總經理世昌：主席、各位委員。已經逾期。

邱委員志偉：逾期多久了？

鄧總經理世昌：逾期兩個月。現在因為要進行改善，在詢價……

邱委員志偉：花了兩千多萬還不能如期使用，還在使用舊的空橋、舊的人工設備。

鄧總經理世昌：報價和工期還沒有檢討完成。

邱委員志偉：這部分要加油一下，要符合使用者的需求。

蕭董事長丁訓：我知道，謝謝委員！

主席：部長，剛才邱委員提到菲律賓旅遊的紅色警戒，你說消費者可以全額退費或延遲出團。我們有很多觀光客、消費者是因為連休或渡蜜月才在這個假期出團，所以應該以全額退費為首要。

葉部長匡時：他們可以選擇，可以選擇全額退費。

主席：那你應該立刻跟業者和品保協會溝通處理。

葉部長匡時：我們的規定就是這樣，他們都知道。

主席：應該要立刻處理好，並以全額退費為優先。

葉部長匡時：好。

主席：謝謝部長。

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。首先針對今天的修法主題請教部長兩個問題，第一，現在我們要立法規範私人的武裝保全人員登船，我想這是因應很多辛苦的漁民、尤其是遠洋漁民，面對包括周邊國家對我們的暴力及海盜的不得已作為，原則上這個方向要予以支持，讓我們的漁民能有這樣的選項。

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。謝謝委員。

蕭委員美琴：但是我要請教，以你們現在所訂出的法條，在技術上他們除了在船上僱用之外，不得進入中華民國其他領域，請問這些國際的武裝人員要如何登船？因為他們還是得要帶這武裝設備跟著登船，難道他們要從第三國或是用其他方式？例如最近發生這種不幸事件，若少了這個選項，對我們的漁民將會帶來很多不便，請問這個問題你們要怎麼解決？

葉部長匡時：首先，今天航業法所規範的是指商船，至於漁船部分則是要修漁業法，那不是今天要修的。

蕭委員美琴：所以你們只針對商船部分？

葉部長匡時：對。

蕭委員美琴：他們不能在我國境內登船嗎？

葉部長匡時：不行。國際上的作法都是在公海上用接駁的方式，用一艘小船把保全人員帶到那邊。

蕭委員美琴：就你所知，目前國際上這些武裝人員都是以哪裡做為基地？

葉部長匡時：很多武裝人員大部分都是英國人、歐洲人，但是從哪裡登船……

蕭委員美琴：目前商船所面臨到比較大的海盜是在索馬利亞、印度洋一帶，所以他們在印度洋有自己的基地，從那裡登船嗎？

葉部長匡時：對，應該是這樣。

蕭委員美琴：這樣就可以解決我們的需求了嗎？

葉部長匡時：對。

蕭委員美琴：OK。我再請教第二個問題，就是有關船員的健保問題，有時候我們也僱用外籍船員，他們當然也適用我國勞基法相關規定，但是在健保的給付部分，因為船的航行及靠岸大部分都是在別的地方，其實用不到我國的醫療系統，我們是不是可以給他一個選項，他也可以去投保國際級的私人醫療險以為保障？例如他靠岸的地方可能是在斐濟、印度或是別的地方，但是依照我國勞基法，你給予他勞、健保，而其實他在這些國家根本就用不上，他所需要的是國際級的醫療保險，針對這些外籍船員，我們是不是可以給他這樣的選項？這有沒有替代性？

葉部長匡時：這部分航港局比較清楚，請容許我請他回答。

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。這部分我們再詳細地……

蕭委員美琴：因為我看你們今天是要配合海事公約做相關的配套修法，你們也提出這個問題啊。

葉部長匡時：是，這可能涉及勞委會，我們進一步了解之後再與勞委會協調。

蕭委員美琴：我指的是在公海上之外籍船員的健保問題。

葉部長匡時：對，我了解您的意思。

蕭委員美琴：因為這個問題也適用我們的漁船，所以也要一併做處理，以保障他們的權益。

葉部長匡時：是。

蕭委員美琴：有時候我們基於好意給他健保，但是事實上他在別的港口根本用不上。

葉部長匡時：對，我了解。

蕭委員美琴：所以要給他另外選項，亦即國際 private 醫療保險，比較能符合他的需求。

葉部長匡時：OK。

蕭委員美琴：另外，今天航港體系人員都有列席，明天蘇花間之藍色公路將要試航，我們樂見並歡迎這樣的方向，不分朝野，大家都等很久了。

葉部長匡時：蕭委員也做了很多努力。

蕭委員美琴：我算了一算，我在交通委員會及院會的質詢大概有十五次。

葉部長匡時：是，沒錯。

蕭委員美琴：你們可能被我煩的……這對政府而言應該也是好事，雖然我一再督促，如果能夠順利成行，以因應蘇花公路中斷期間的輸運，我相信朝野皆喜，尤其是地方上的民眾。當然我們也期待蘇花改能夠趕快通車，但畢竟還須要好幾年的時間，現在東部居民對藍色公路的期待很高，然而現在碰到幾個問題，第一是補貼機制，目前所提出的是當鐵、公路都中斷時才啟動補貼機制，我知道你們擔心這項補貼未來會不會是一個長期的錢坑、繼續補貼下去要花多少錢，其實有這樣的顧慮也是應該的，但是我們有沒有可能去思考一個方向，因為還是沒有辦法解決鐵、公路都中斷這個問題，像上個禮拜沒有颱風，只是下場雨，蘇花公路也斷好幾天，蘇花之間運行量最大的遊覽車幾乎都無法通行，對花蓮的觀光產業影響很大。事實上，即便鐵路能夠運行，但是若公路斷了，還是有藍色公路之需求，就現實面而言，我們也不能說為什麼都沒有人來投標，因為這對業者來說是不可行的，他不可能每天將船放在那裡，等鐵、公路都斷了再趕快進入緊急運補的狀態，而一定是要能做經常性的航運，甚至能成為地方旅遊行程的賣點，依我接觸的很多國內外旅遊界的人士，大家都非常看好。但是，這個補貼機制產生一個問題，若平常沒有補貼，業者運行的意願就不大，能否設一暫行方案訂出期限，例如在蘇花改通車以前的一項補貼機制，另外再針對一些特殊狀況進行補貼？在其他國家，把藍色公路當成一個重要的公共交通選項已行之有年，例如加拿大政府，原本他們有航行至波特蘭的船，在 2009 年停駛時，結果地方民怨四起，執政黨甚而因此丟掉在當地的執政權，所以現在要重新恢復補貼政策，這有沒有別的選項？事實上很多地方都有啊，例如紐約地鐵大淹水的時候是怎麼做的？也是利用藍色公路作為基本的公共交通

，實際上淹水時有沒有別的替代方案？有啊，他一樣有橋梁、隧道，但他照樣去補貼藍色公路，因為他的現行交通沒有辦法提供基本公共運輸需求，所以即便有其他的替代方案。在歐洲、香港、美國及加拿大及各國一樣都有藍色公路的補貼機制，為什麼獨獨在這邊卻不行？尤其在蘇花改通車以前，我們不能去做考量嗎？

葉部長匡時：我想所有的事情都是可能的，只是你願意付多少錢，如果我們有足夠的錢，例如一年願意補貼 3 億元、5 億元，那當然這是可能的，現在的問題是以這個航線來講，加上目前有鐵路、公路的情況下，我們是不是一定要花這些錢……

蕭委員美琴：但是公路一天到晚都在斷啊，你也知道這幾年來，公路更脆弱了！

葉部長匡時：它的效益又是怎麼樣？聽起來這是很浪漫，大家都覺得很好，但是依我的了解，委員方才所提這幾個地方的 value 很不一樣，因為「麗娜輪」是快輪，它有經營成本、耗油量等各方面的考量，一天卻只能開一次，所以它究竟能發揮多大的輸運效益，我覺得值得進一步檢證。我想若真的有發生備援需求時，讓它跑一、兩次之後，再看看實際效益怎麼樣。

蕭委員美琴：上禮拜就發生了備援需求啊，對不對？

葉部長匡時：那時候這條船還沒有試航。

蕭委員美琴：沒有錯！這條船還沒有試航，但是，常常在我們沒有預警的狀況之下有這樣的需求，尤其暑假快到了，颱風、汛期及梅雨季節也快要來臨，相信部長很清楚，蘇花公路每每在颱風之後都非常的脆弱。

葉部長匡時：我了解。

蕭委員美琴：那天我到中橫，眼前的景象真的是怵目驚心，台 8 線崩塌成那個樣子，工程人員很辛苦，這個地區已經成為非常脆弱的地方……

葉部長匡時：對，臺灣地質非常的脆弱。

蕭委員美琴：尤其這次崩塌的隧道，在過去評估是安全的，結果還是發生這種事情。即使當地沒有颱風、沒有地震，只要下個雨也會變成這樣，我們真的很擔心。在蘇花改通車之前的這幾年，我們是不是還有其他的解決方案？當然，部長說我們先試航再說，這點我們可以接受。明、後天我們進行試航，包括我們要結合各地觀光業者，未來可以成為促銷臺灣觀光的國際級新景點。請交通部針對這些問題進行通盤的考量。

葉部長匡時：是。

蕭委員美琴：包括可能的經濟效益，我希望你們不要立即就排除這樣的選項，而能夠用更積極的態度來面對……

葉部長匡時：我們永遠是以比較開放的態度來面對。

蕭委員美琴：當然，試航也算是一種進展，我們希望逐步能夠看到更大的進展。

另外，既然藍色公路暫定為鐵路、公路都中斷的備援機制，那麼有關車輛上、下船的機制，你們也應該要做好。

葉部長匡時：是。

蕭委員美琴：如果藍色公路已經通過試航，當鐵路、公路都中斷的時候，結果我們的貨車、遊覽車

卻都無法上船，連載運農產品的運輸車也無法上船，這樣的備援機制還有什麼意義？所以有關港口設施方面，我們是否也應該針對車輛上、下船的連結橋進行同步的規劃與投資？

葉部長匡時：好，這點我們會注意。

蕭委員美琴：我樂見花蓮港務公司有比較積極的態度，包括針對比較合用的碼頭進行清空，對他們的態度我們應該給予肯定，但是，後續有關上、下船的措施尚有諸多事宜，需要你們做一些 follow。

葉部長匡時：好的，這沒問題。

蕭委員美琴：颱風季節及汛期都快到了，我們可能隨時會用得到。謝謝。

葉部長匡時：好的，謝謝委員。

主席：現在休息用餐，下午 1 時 30 分繼續開會。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請王委員廷升質詢。

王委員廷升：主席、各位列席官員、各位同仁。請問部長，今日會議所審查的法案主要是針私人的武裝保全僱用問題，本席認為這是相當有意義的法案，前面有好幾位委員也都支持，尤其發生菲律賓海政船濫射本國漁船—廣大興號事件，造成漁民的死亡，這可說是何其殘忍！當然，政府旋即進行交涉，至少對交通部所管轄的法律進行修法是絕對有意義的。

其次，本席要強調的是，花蓮在花東海岸中比較靠北區，雖然南區漁民沒有受到攻擊即時的危險，但是，花蓮具有公路中斷的另一種危險性。本席自第 7 屆第 7 及第 8 會期到第 8 屆第 1 會期以來，一直強調應該要同時兼顧花蓮陸海空的交通。我想部長也很清楚，直到現在為止，台 8 線在所謂的太魯閣區域中，還有坍方的公路、橋梁尚無法及時修復，即便蘇花公路 169.9K 處已經及時在 5 月 9 日搶通，再加上汛期將至，行政院也發布各部會必須針對汛期做準備，俾花蓮的交通不致於又孤立無援。

此外，本席要強調的是，去年 1 月台 8 線公路 115.8K 處發生坍方，造成路基掏空，直到現在為止，該路段仍然是管制通行，根據部長給本席的資訊是 5 月 20 日一定會雙向搶通，但是，台 8 線（通往橫貫公路）這條路正是觀光客往花蓮的重要觀光景點，請教部長，公路局有什麼樣的把握能夠將台 8 線公路儘速搶通？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。此一問題，我請公路總局詹科長答復。

主席：請交通部公路總局詹科長答復。

詹科長益祥：主席、各位委員。由於目前台 8 線道路坍方的面積滿大，所以目前我們正積極搶通，希望能在這幾天以開放單線通車為原則進行處理。

王委員廷升：這段道路的坍方對花蓮的觀光具有非常大的影響，由於坍方地點就是在布洛灣之前，我想部長常常有機會去太魯閣，如果台 8 線坍方路段無法及時搶通，將來花蓮旅客進入太魯閣，

在旅客中心前的太魯閣牌樓就沒有辦法再往前進了，這是很嚴重的事情。在近期之內，本席將邀約公路局吳局長前往現場勘察，除了要掌握工程修復的進度，我們也希望能夠慰問處理公路坍方這些辛苦的公路局人員，這點本席一定會做到。

葉部長匡時：謝謝委員。公路總局的同仁確實非常的辛苦。

王委員廷升：沒錯！事實上，上次台 8 線發生落石坍方事件還砸死了一名年輕的父親，當時本席還前往殯儀館探視家屬及其年幼的子女，可說是相當的慘不忍睹。我為什麼會提及這個觀光景點以及我們所謂航港的關係呢？事實上，從本席強調藍色公路必須成為花蓮對外交通的備援機制以來，我也看到交通部有積極的作為，我要謝謝部長。明天就是藍色公路試航的日子，有一艘名為「麗娜輪」的船舶將進行試航，本席相信藍色公路試航開始，如果未來其他的船舶能夠陸續進行試航之後，那麼在汛期期間，藍色公路就應該有備位的船舶停靠在當地。其實早上蕭委員也提及，如果藍色公路日前就試航成功，那麼前陣子蘇花公路中斷時，是不是就應該能夠改行駛藍色公路？事實上，這所謂的前一陣子可以追溯到去年 11 月，當時連鐵路都中斷，我還記得當時毛前部長搭乘修復完工的鐵路工程車搖搖晃晃進入秀林和中地區。本席要強調的是，明天就是麗娜輪的試航之日，如果現今藍色公路能夠積極的展開試航，那麼花蓮的鄉親一定能夠感受到交通部全方位的作為，雖然花蓮的公路常常發生中斷，然而以往連鐵路也中斷的事件不常發生，但這不代表就不會發生，所以我們希望藍色公路能夠做好備援，俾利花蓮的農產品與觀光客至少可以透過藍色公路進行安全、方便的輸運。更重要的是，我們剛剛提到台 8 線中斷尚未修復，而花蓮太魯閣是國際知名的景點，如果未來能夠有藍色公路的建置則更佳，當然，本席稍後請部長也發表意見，未來還要看看藍色公路的建置是否為發生緊急事件的救助備援，針對未來藍色公路整體的前瞻性，當然船商自己也必須要有各項的考量。是不是將來也有機會可以把花蓮和雪隧之間的蘇澳港，透過藍色公路連結起來？這樣的連結不但能夠在急難當中提供備援運送，而且未來花蓮和蘇澳之間的觀光景點，包括九彎十八拐、清水斷崖等等，也可能可以取代台八線上的太魯閣國家公園風景區，因為太魯閣附近常常都有落石，而且落石之後，往往都必須花一大段時間才能修復，觀光客老早就跑光了。本席認為藍色公路的確是花蓮能夠開發的另一個景點，不知部長以為如何？

葉部長匡時：藍色公路講起來是很浪漫，如果能夠促成當然非常好，關鍵在於成本問題。以花蓮和台北之間的航空來講，單趟必須花上 1,500 元左右，但有很多花蓮人都嫌貴，所以搭載率一直都不高，也因此班次就變少，之後就一直出現這樣的惡性循環。

以我對麗娜號的瞭解，如果是從花蓮到蘇澳，我相信以一個人花 1,500 元或 2,000 元，而且是坐滿 800 人來計算，大概都還不敷成本，最重要的是之後還必須要有貨運一起來配合。就成本考量來講，如果要完全由消費者自己付錢，讓這條藍色公路能夠 cover 成本來經營，以我對花蓮的瞭解，我覺得這是不容易的。

王委員廷升：本席在推動這件事情的時候，是以陸海空對花蓮的全方位輸運備援機制為強調重點。

葉部長匡時：除非是政府補貼，如果是政府補貼的話，就要看是補貼多少了，如果補貼得很多，政府是不是有辦法長期來做這件事情？我覺得委員所說的備援是合理的，當鐵路、公路都斷掉的時候

候，的確有這方面的需要；但如果是在鐵路、公路都正常的情況下，以目前的情況看起來，每天例行開航的藍色公路並沒有一個可以持續經營的模式存在。

王委員廷升：當然這方面航商自己也要評估，而政府這邊……

葉部長匡時：航商曾經評估過，他們要求政府一年必須補貼 3 億至 5 億，那麼他們就願意經營。我認為如果要政府一年花 3 億至 5 億來經營一條從花蓮到蘇澳的藍色公路，在鐵路、公路都完整，而且又有空運的話，似乎有點說不過去。

王委員廷升：藍色公路乃是以備援機制為出發點，明天這件事情就要實現了，非常感謝交通部的協助。長遠來講，為了花蓮的觀光及新景點的開拓，交通部應該要馬上展開各種可行性的評估。如果航商分析自己的財務及各項狀況認為可行的話，希望政府也能多多予以協助並提供一些誘因。

葉部長匡時：這方面我們會加以協助，另外，我覺得在花蓮這個地方，可以再繼續強化一些海上的旅遊，譬如遊艇等等，現在已經有出海觀看鯨豚的活動，未來應該也可以發展租遊艇、玩遊艇等水上活動，這方面可以進一步來推廣。我們都說臺灣有好山好水，觀光客到花蓮、台東去的時候，雖然都覺得太魯閣很漂亮、清水斷崖很漂亮，但到了晚上卻不知道該做什麼事，早上起床後似乎也沒有太多的活動，所以我們應該要發展高附加價值的活動，因為對於外國人來講，其實他們都非常希望能夠有親水、自然的活動。

王委員廷升：這方面必須責成觀光局，觀光局應該要在花蓮地區多多推展各項活動，甚至應該要支持本席之前所提及的腳踏車運動，將休息標竿設定在花蓮。如果能夠再加上未來藍色公路開通之後，開展登船參訪活動，這方面應該是大有可為。我想花蓮的景點不只是太魯閣而已，花蓮的美絕對是全方位的，這方面我們一起來努力。

葉部長匡時：好的，謝謝。

主席：請孔委員文吉質詢。（不在場）孔委員不在場。

請許委員添財質詢。

許委員添財：主席、各位列席官員、各位同仁。是不是可以請蕭董事長來說明有關安平港及自由貿易港區規劃的情況？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長答復。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。有關安平港的發展，南安平港是自貿港區，北安平港是國際觀光遊憩區。面積有九十多公頃，從 1 號碼頭到 12 號碼頭以及從 22 號碼頭至 31 號碼頭，這方面是南自貿港區，前天我們已經向交通部提出申請，預定 5 月 27 日要由交通部、台南市政府、航港局、關務署、港警、港消、疾病管制局、動植物防疫局等單位共同進行會勘。

許委員添財：接下來本席要問兩個問題，第一個問題是你們預備要規劃的安平港自由貿易港區區內未來的願景是什麼？第二個問題是請你將此與本席擔任市長任內，曾向經建會提出安平港自由貿易港區的規劃藍圖作一下比較。以上兩個題目請你來回應一下。

蕭董事長丁訓：大致來講，我們這次的規劃是在港區之內進行國際物流，至於港區之外的部分，在這次的規劃中還沒有提出來。關於港區之外就是四鯤鯓附近那 15 公頃的部分，在這次的規劃當

中還沒有提出來，因為那邊還必須從事許多設施。因為那個地區的地勢比較低窪，所以相關問題我們都必須加以解決。

許委員添財：你所謂的 15 公頃是工業局……

蕭董事長丁訓：就是在四鯤鯓附近。

許委員添財：不是造船專區吧？

蕭董事長丁訓：造船專區這次變成國際觀光遊憩區，將來我們準備在那個地方讓國際遊艇……

許委員添財：那邊的面積有幾公頃？

蕭董事長丁訓：那邊有十幾公頃，將來要發展國際遊艇（yacht）及國際渡假村（villa），因為那邊比較接近健康路。

許委員添財：針對港區外的部分，我在市長任內所提出來的規劃，你們有沒有作參考與比較？

蕭董事長丁訓：有關港區外的部分，包括安平工業區等等，這些都不在我們管轄的範圍內，所以我們是以前店後廠的方式來規劃，漁光島……

許委員添財：不是漁光島，而是往南有一大片的魚塭空地。

蕭董事長丁訓：往南就是我剛才所報告的那 15 公頃，魚塭……

許委員添財：不是這個，這件事情我很清楚。老實說，如果自由貿易港區的規模太小，就不能產生 cluster 的功能，那樣根本沒有用。如果只是在一個港口旁邊弄一棟房子作為渡假村，請問人家會來嗎？根本就不會有人來。當然我是不在其位不謀其政，但請你們把當時我向經建會提出的那套規劃案拿來參考一下，為什麼這件事情和交通部有關？為什麼針對 86 號東西向快速道路，交通部最後會多花 10 億的經費進行高架化？目的就是要配合開發黃金海岸。黃金海岸的北方就可以連接安平港，在安平港港區和黃金海岸之間的區域，當時是希望能夠發展為自由貿易港區，以後免稅商店、販賣地方特產的商店都可以就近服務。而且這邊一定要具備修復遊艇及船隻的功能，如果不具修船功能的話，就算歡迎人家來也沒有用。就像我們的航空城，如果沒有修復飛機的能量，人家根本不敢隨便飛過來，因為實在太冒險了，遊艇也是一樣。

原本台南市政府希望能夠把漁港這邊的造船廠，移到你剛才所提到的那 15 公頃將來要作為渡假村的用地上，讓這個地方變成多功能的修船、造船專區，造船的部分可以往安平工業區的腹地延伸，這是整套的計畫。你們可以去參觀世界有名的遊憩港，看看他們是怎麼樣的配置，要有什麼樣的規模。為什麼臺灣有那麼多公共建設最後都變成蚊子館？因為大家都想要，每個縣市都一棟棟的各自林立，但卻沒有集市（cluster）的功能。剛才部長已經說過了，清水斷崖大家只是繞過去看一下就走了，因為那邊沒有腹地、沒有旅遊的相關生活機能和配套設施及服務，當然人家就不會來。以前台北市也是一樣，大家只是到古蹟去看一下，下車尿尿就走掉了，現在在古蹟旁邊加上美食、禮品店等等，所以觀光客就留下來了，這樣既可以賺觀光客的錢，觀光客也願意停留更多的時間花更多的錢，這才是觀光的效益嘛！

自由貿易港的特色是什麼呢？以遊艇來講，原本是要開到馬尼拉去的，但是天候一改變它就會開進來我們的自由貿易港區，因為不用簽證，所以它就會開進來。請問現在在世界各國的海上

跑來跑去的遊艇，平均一天有幾艘？這方面你們有沒有做過統計？如果你們連遊艇市場都沒有調查，那要怎麼規劃呢？如果有 100 萬艘，而你們也掌握它們的航向、航程等相關資訊，之後你們準備用幾年的時間攻占多少的市場占有率？這方面必須要有規劃與目標管理，其中安平港要占多少？怎麼可以沒有資料就隨便弄呢？

如果不是因為港務公司化，那麼自由貿易港區的計畫也不會提出來，地方政府要幫中央政府做事，中央政府都是推回去的，因為擔心地方會來申請補助，其實這些都是 BOT 就可以做的。我曾經到荷蘭去，我去找過當地的世貿公司，他們說可以幫台南以 BOT 的方式經營，只要法院許可他們就可以過來。你看阿姆斯特丹在那樣小的範圍裡面，腹地周遭的環境並不好，但是他們透過管理與設計，讓他們的世界貿易中心成為歐洲年收益最高的世貿中心，請問台北世貿中心有它的十分之一嗎？人家有經營的頭腦，他們是怎麼做的？臺灣的管理經營人才實在太差了！

我問到遊艇的問題，你們並沒有掌握世界遊艇市場。照理說，你們應該要把大小分類做好，現在有閒有錢階級的人士，他們玩遊艇的方式是一個家庭出去半年，然後規劃路過哪些城市或國家。你看日本來安平向臺灣廠商訂做的遊艇，是由他們自己從安平港開回東京的，為什麼他們開回去以後就不回來了？因為我們這邊並沒有旅遊價值。如果我們能夠創造旅遊價值的話，我相信他們開回去以後，不只還會再開回來，而且還會邀集更多的遊艇玩家一起來。其實你們也可以舉辦遊艇比賽，無奈現在遊艇比賽變成政治性的活動，安平、廈門政治性的玩一趟就玩不去了。

本席所提出的意見供你們參考，台南的國際觀光願景可以無限大，一個國家只有一個古都，一個國家的歷史不可能有替代，文化不可能有同質，台南兼具歷史及文化的價值，可以代表臺灣，它怎麼不可能成為一個國際級的文化觀光城市呢？安平港的經營要往國際文化觀光城市的方向去規劃，它要朝自由商業觀光港或自由貿易觀光港的方向來努力。

蕭董事長丁訓：謝謝委員。

許委員添財：我是在幫你們想賺錢的方法啊！

蕭董事長丁訓：跟委員報告……

許委員添財：我來當你們的免費顧問好不好？我保證你們會賺錢。

蕭董事長丁訓：謝謝委員，我會參考委員的意見。

許委員添財：如果沒有幫你們賺錢的話，我可以賠給你，因為台南實在太好經營了，400 年來有多少臺灣的祖先葬身在那塊海域，只求他們的子孫好好使用資產，能夠發揚這些文化遺產的價值。我們可以請觀光局長來講一講，安平新的文化觀光產值增加了多少？以前並沒有，現在變成那麼多，這是怎麼來的？它的附加價值才高呢！

蕭董事長丁訓：謝謝委員，我跟委員報告一下……

許委員添財：你仔細聽就好了，我並不是在指責你，我現在是在闡述規劃的願景。86 號快速道路從台北車站一直通到黃金海岸，中間幾乎都沒有紅綠燈，從台北市到黃金海岸，保證兩個鐘頭就可以抵達，兩個鐘頭就可以改變位置、改變氣候、改變景觀，屆時台北人一定趨之若鶩。從 86 號快速道路進去以後就是黃金海岸，那邊已經規劃好了，總共有四個公園，有四塊土地可以興建

國際觀光飯店。而且我也幫內政部想辦法賺錢，幫他們解套，那就是把住宅區重劃，這些我都幫他們設計好了，結果自由貿易港區申請了 8 年，中央統統都不動，現在你們只弄一個小的自由貿易港區，真的是太可惜了。

關於漁光島的部分，我還沒有跟你講到，漁光島有 100 公頃，如果再填海造陸的話，那就是臺灣無與倫比的濱海遊憩渡假好所在，裡面的防風林大概是西部海岸保護得最好的。包括 LV 集團的香港總經理都來看過了，為什麼他們不來呢？因為政府沒有後續的計畫啊！本席的發言時間到了，其實臺灣充滿機會、充滿空間，光是台南就講不完了，我們不要以為沒有希望，謝謝。

蕭董事長丁訓：謝謝委員。

主席：接下來登記發言的林委員佳龍、黃委員偉哲、李委員桐豪、李委員貴敏、廖委員國棟、盧委員秀燕、蔣委員乃辛、陳委員碧涵、林委員正二、鄭委員天財、薛委員凌、邱委員文彥、江委員啟臣、楊委員瓊瓊、何委員欣純、王委員進士、吳委員育仁、蘇委員清泉、江委員惠貞、呂委員玉玲、陳委員歐珀、呂委員學樟、潘委員維剛、林委員世嘉、陳委員明文、李委員鴻鈞均不在場。

請陳委員雪生質詢。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。請問部長，目前國內商港有哪些地方？

主席：請交通部葉部長答復。

葉部長匡時：主席、各位委員。有馬祖、馬公、金門、布袋，都算是國內商港。

陳委員雪生：早上林國正委員提到，今天航港局跟港務公司來做工作報告，我們非常遺憾，在工作報告裡都沒有提到馬祖和澎湖。馬祖也是國內商港？

葉部長匡時：對。

陳委員雪生：目前馬祖是由連江縣政府代管，在航港局和港務公司的報告裡隻字未提馬祖……

葉部長匡時：未來我們會注意這件事情，但是我們還是很重視馬祖的建設。

陳委員雪生：我知道，但是你除了重視建設之外，無論如何，書面資料也應該一併重視，好不好？

尤其馬祖、澎湖和金門這些離島很可憐，各種基礎建設落後臺灣很多，主要依靠的是海上交通和空中交通，空中交通沒有做好，起碼海上交通要建立起來。

葉部長匡時：是。

陳委員雪生：另外，福澳港也是國內商港，它的附屬港有哪一些？

葉部長匡時：我請航港局祁局長回答。

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位列席官員、各位同仁。連江縣有 4 鄉 5 島，都有國內商港，由連江縣政府代管，所以商港區域由連江縣政府來劃定，大致狀況委員都很清楚，所以我不逐一說明各鄉碼頭名稱。

陳委員雪生：這些國內商港中，主要的港口是福澳港，福澳港延伸的附屬港就是北竿的白沙港。

祁局長文中：對，北竿是白沙，南竿是福澳，東引是中柱，東引是猛澳，西莒是青帆。

陳委員雪生：白沙港到底是哪裡？

祁局長文中：縣政府有必要去劃定一個區域。

陳委員雪生：是不是在中澳口？

祁局長文中：目前我們的了解，白沙港就是上次我們跟委員去會勘的範圍，還沒有到中澳，也沒有到北端的橋仔碼頭。我們會尊重縣政府劃定的白沙商港的範圍。

陳委員雪生：祁局長，現在馬祖的港口很奇怪，福澳是國內商港，國內商港裡面又有漁港，而漁港裡又有海巡船停泊，海巡船需要碼頭，而他們只知道依法行政，我當縣長的時候也可以依法行政啊！他們的船怎麼可以停在漁港？有貨船，有漁船，有交通船，有小三通的船，真的亂七八糟！

祁局長文中：目前福澳碼頭正在施工當中，完成之後會留有港勤碼頭供海巡船停靠。

陳委員雪生：我沒有怪你們，你剛接任航港局局長，我希望你在福澳國內商港完工之後做一個妥善的規劃，有很多中央駐馬單位沒有房子住，當地的港務警察的辦公室是一個很小的倉庫，是冰魚的倉庫讓出來的，你們有沒有針對國內商港裡面的布置做一個規劃？這是很重要的，你要協調連江縣政府。

祁局長文中：跟委員報告，我個人也剛剛從連江回來，事實上連江縣政府是有去規劃，我們會找時間再跟縣府這邊交換意見。目前縣政府所規劃的方式是不是最恰當的，我認為還有討論的空間。

陳委員雪生：我看到很多港口沒有聯外道路，請問，101 年港務公司和航港局分了以後，你們港務作業基金的運用上，在馬祖地區做了什麼事？我看不到。我幹了 8 年縣長，我沒有看到任何一毛錢挹注在裡面。我希望航港局對於這個區塊特別重視。以上是第一點。

第二點，現在交通部航港局和漁業署互推責任，北竿的白沙港延伸出去的部分哪裡是漁港？我們每個澳口都是漁港，都有漁船，現在漁業署不認帳，說漁港要越來越少。所以我要請祁局長跟漁業署聊一聊，我希望有個單位能夠負起責任。

祁局長文中：委員很清楚，也出面邀集過我們跟他們去現場會勘，漁業署有一個基本原則，就是不再增加漁港的數量，所以委員所關心的中澳或橋仔的問題，經過我們初步接洽，他們還是認為要少一個才能增加一個。

陳委員雪生：那現在黃歧北竿航線在今年底或明年初開通，中共方面是希望在 1 月開始航行，所以現在他們正在選定碼頭，也在準備做客運，我們這邊也該做一些因應和準備，總不能到時候人家做得很漂亮，我們卻什麼都沒有做，當一日生活圈建立起來，他們那邊的觀光客過來，看到我們這邊破破爛爛，跟貧民窟一樣，很難看。我希望你這次去會期以後，跟連江縣政府趕快擬出腹案，或是請連江縣政府到交通部研議，趕快確定，好不好？

祁局長文中：跟委員報告，其實已經去會勘過了，我們也很清楚地把我們的想法告訴連江縣政府，連江縣政府承諾在 5 月底之前提出方案，我們希望他們在 2 個月之內完成基本設計。

陳委員雪生：那建 CIQ 的部分也要聯繫。

祁局長文中：是。當然是涵蓋行政大樓和遊客中心。

陳委員雪生：海關、境管局的動線和區隔方法要趕快做好，要趕快因應。

祁局長文中：是，都涵蓋在內。

陳委員雪生：另外，關於警察的待遇，我們馬祖那邊的警察超勤加班費是 17,000 元，現在航空警察也是 17,000 元，據我所知，警政署的預算中超勤加班費都是 12,000 元，港務警察也是領 12,000 元，和前兩種不同，這就變成同工不同酬，同樣是警察，服勤的時間一樣，卻是同工不同酬，你認為士氣能夠提振得起來嗎？一樣是從警察學校出來的，一樣是警察，港務警察沒有好的房舍，待遇又跟別種警察不同。

祁局長文中：未來我們會協助改善港消、港警的房舍，但是人事費用方面，包括委員所關心的超勤津貼，警政署有它的考量，中央目前的策略也是希望專業警察要回歸到體系，用公務預算編列…

陳委員雪生：今天警政署安檢組謝組長在這裡，請謝組長回去跟署長報告，請把全國各機關警察的待遇結構弄清楚，不要搞得這邊的警察生活得很好，那邊的警察卻像難民一樣，連個住的房子都沒有。這一點拜託一下。

還有新建的臺馬輪基隆站什麼時候完工？

祁局長文中：據我們初步了解，進度有一點延誤，要看今年年底能不能下水，但是可能會到明年 3 月或 6 月才能營運，要看連江縣政府的進度。

陳委員雪生：現在是 5 月，距離明年 3 月還有七、八個月，屆時出口位置會不一樣，現在是在船頭，而以後是在船尾，現在是停靠在西六碼頭嗎？

祁局長文中：是在西二碼頭。

陳委員雪生：西二碼頭將來一樓是貨艙停靠處，依照動線來看，以後在那裡會淋到雨，這部分是你們管還是港務公司在管？是蕭董事長那邊在管嗎？不是嘛！所以拜託你們，將來臺馬輪下水以後一定要到那裡停靠，而現在有麗星郵輪和皇后號停靠在那裡，以後臺馬輪又到那裡，基隆港交通會非常壅塞，知道這件事嗎？

祁局長文中：是，其實楊縣長才領著我去看未來新的旅客中心和新臺馬輪靠泊之後的動線，目前仍圍在工地裡建設中，就縣府的簡報來看，縣府是規劃由新走廊銜接到新旅客中心，再由舊旅客中心銜接到外面的廣場，我們會跟縣府保持密切聯繫。

陳委員雪生：好，你要積極準備，不要等到臺馬輪新建站剪綵時出糗，到時候不只是我們難看，交通部也很難看。

祁局長文中：其實我是建議楊縣長，新的旅客中心完成以後，門面若還是用舊的旅客中心，似乎不太恰當，縣長也允諾會做整體考量。

陳委員雪生：上個月 24 日小兩會已經達成共識，同意開放由黃歧到北竿航線，形成一日生活圈，同時對岸的連江縣黃局長已經如火如荼進行準備工作，什麼時候我們這邊確實做好準備，跟對岸通航？

祁局長文中：現在我們跟縣府探討的結果，我們希望能在這個月底就當初討論的兩個方案中確定要用的方案，確定之後我們希望能在兩、三個月之內完成基本設計，之後用統包的方式完成白沙港

必要的基本設施。

陳委員雪生：好，部長，我提醒你們注意時間，要有時間表，要給自己壓力。好不好？

葉次長匡時：好。

陳委員雪生：好，謝謝部長。

主席：謝謝陳委員。

登記質詢的賴委員士葆、廖委員正井均不在場。

登記質詢的委員均已質詢完畢，現在開始進行逐條討論。

先針對商港法第十一條條文修正草案、航業法部分條文修正草案及臨時提案一併協商，請議事人員一併宣讀。

商港法第十一條條文修正草案：

第 十 一 條 商港公共基礎設施及港區對外聯絡道路之興建維護費用，由航港建設基金支付。

前項港區對外聯絡道路之範圍，由主管機關與商港經營事業機構、港口所在地之直轄市、縣（市）政府定之。

航業法部分條文修正草案：

第 三 條 本法所用名詞，定義如下：

一、航業：指以船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站經營等為營業之事業。

二、船舶運送業：指以總噸位二十以上之動力船舶，或總噸位五十以上之非動力船舶從事客貨運送而受報酬為營業之事業。

三、船務代理業：指受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權範圍內，以委託人名義代為處理船舶客貨運送及其有關業務而受報酬為營業之事業。

四、海運承攬運送業：指以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬為營業之事業。

五、貨櫃集散站經營業：指提供貨櫃、櫃裝貨物集散之場地及設備，以貨櫃、櫃裝貨物集散而受報酬為營業之事業。

六、航線：指以船舶經營客貨運送所航行之路線。

七、國內航線：指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。

八、國際航線：指以船舶航行於本國港口與外國港口間或外國港口間，經營客貨運送之路線。

九、固定航線：指利用船舶航行於港口間或特定水域內，具有固定航班，經營客貨運送之路線。

十、國際聯營組織：指船舶運送業間，就其國際航線之經營，協商運費、票價、運量、租傭艙位或其他與該航線經營有關事項之國際常設組織或非常設之聯盟。

十一、國際航運協議：指國際聯營組織為規範營運者間之相互關係、運送作業、收

費、聯運及配貨等事項而訂立之約定。

十二、私人武裝保全人員：指經營中華民國籍船舶之船舶運送業所僱用外國籍私人海事保全公司提供持有或使用槍砲、彈藥、刀械之人員。

第二十七條之一 船舶運送業經營之中華民國籍船舶航行於受海盜威脅高風險海域者，該船舶運送業得僱用私人武裝保全人員。

前項船舶運送業應逐船檢附相關文件，事先報請航政機關備查，並由航政機關轉知內政部、財政部、行政院海岸巡防署。

船舶運送業應令其僱用之私人武裝保全人員及其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械在國外登（離）船，並不得進入已報請備查受保護船舶以外之中華民國領域。

第一項之受海盜威脅高風險海域，由航政機關公告之。

第二項報請備查之程序、應檢附之船舶文書、航行計畫、僱用計畫、保險計畫等文件、私人武裝保全人員與其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械於船舶上之管理、使用紀錄及其他應遵行事項之辦法，由主管機關定之。

第三十二條之一 第二十七條之一規定，於經營中華民國籍船舶之外國籍船舶運送業準用之。

第五十條之一 船舶運送業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣五十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並得停止其營業之全部或一部：

一、違反第二十七條之一第二項規定，僱用私人武裝保全人員未事先報請航政機關備查。

二、違反第二十七條之一第三項規定，所僱用之私人武裝保全人員及其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械，未在國外登（離）船，或進入已報請備查受保護船舶以外之中華民國領域。

外國籍船舶運送業有下列情事之一者，由航政機關處新臺幣五十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並得停止其營業之全部或一部：

一、違反第三十二條之一準用第二十七條之一第二項規定，僱用私人武裝保全人員未事先報請航政機關備查。

二、違反第三十二條之一準用第二十七條之一第三項規定，所僱用之私人武裝保全人員及其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械，未在國外登（離）船，或進入已報請備查受保護船舶以外之中華民國領域。

委員所提臨時提案：

一、紅毛港遷村自 78 年 7 月公告徵收範圍內土地、地上物等補償發放作業，96 年 11 月完成紅毛港遷村第三次修正計畫之全部遷村作業，97 年 7 月完成拆除作業取得用地，高雄市政府並於 98 年 12 月檢送紅毛港遷村計畫結案報告送行政院核備，行政院亦於 99 年 2 月核定在案。然該計畫案原訂 4 年計畫執行期間，因居民對地上物補償基準日、補償標準及安置地點、安置方式多有異議，自公告徵收至實際拆遷歷時 23 年，其間又適逢土地法（土地徵收條例）相關徵收補

償規定、高雄市政府舉辦公共工程拆遷建築物及農作物補償辦法的變更、以及紅毛港遷村計畫數次修正等，致計畫開始至結案後至今，仍有許多遷村居民就店家營業損失、居民轉業金、遷村補償不足等未妥善解決等問題，繼續向高雄市政府及台灣港務公司陳情當中。鑑於紅毛港遷村計畫雖已結案但仍在地方上留存一堆爭議，為解決地方爭端、保障居民權益，交通部及航港局身為該案之需地機關及其上級監督機關，責無旁貸應主動協同相關中央主管機關，檢討該案在相關土地、地上物等徵收補償發放作業是否涉有遺漏、疏失之處，並擬具檢討報告呈送行政院，以為重新審查紅毛港遷村計畫結案報告之依據。

提案人：林國正 李昆澤 盧嘉辰 葉宜津 陳雪生

二、最近因海洋航行者號郵輪與麗星郵輪寶瓶星號基隆港東岸就造成周邊道路大塞車的情況，未來若是「黃色小鴨」順利來基隆港展出，大量的遊客勢必會造成更嚴重的交通問題，在基隆港港西聯外道路尚未完成前，請港務公司與港務局針對基隆港的交通問題提出改善計畫。

提案人：羅淑蕾 魏明谷 蔡其昌 葉宜津

三、針對布袋港水泥圓庫到 92 年完工到現在至今無法營運，損失高達 4 億元，雖港務公司已在計畫新建南防坡堤已解決淤積情況，惟是否能夠解決淤積問題並使水泥圓庫順利使用，尚未明瞭，因此請港務公司提出南防坡堤新建後之效益，及是否解決水泥圓庫閒置之情況說明。

提案人：羅淑蕾 葉宜津 魏明谷 蔡其昌

四、燈塔為海洋國家標示領域維護海權之象徵，亦為海事商業導航之科學與歷史標誌。我國燈塔原由財政部關稅總局海務處管理，2013 年起移由航港局掌理。全國現有燈塔共 34 座，9 座燈塔受文資法保護（桃園白沙岬、高雄旗後、屏東鵝鑾鼻、台東綠島、澎湖目斗嶼、西嶼、馬祖東湧、東犬、金門烏坵），其中 2 座國定古蹟（西嶼、東犬）、4 座直轄市或縣定古蹟（白沙岬、旗後、東湧、烏坵），餘為歷史建築。但仍有至少十三座燈塔具高度文化資產價值之燈塔未受重視並加以指定保護，已指定者亦有具國定古蹟者應彰顯其價值（東湧、目斗嶼、旗後、鵝鑾鼻）。

值我國海疆漁權蒙受鄰國侵擾之際，政府應積極展現海洋立國精神與文化，予國民有更充分之認識。爰要求交通部應令航港局於三個月內完成彙整，提報具古蹟價值者、或應變更古蹟等級之燈塔，送各所在地之縣市政府辦理文資審議，並據審議結果變更各燈塔正式名稱。另應於半年內充實航港局網頁對我國各燈塔之詳實圖說介紹，以使國人瞭解我國燈塔之美、海疆領域之歷史與海事文化，並發展海洋文化觀光。

提案人：管碧玲 魏明谷 劉耀豪 葉宜津

五、基於我國漁民遭受菲律賓類似海盜行為之射殺，在菲律賓未對台灣正式道歉及向受害者家屬賠償、懲罰兇手、漁權談判四個訴求前，全面停止與菲律賓進行有關二國航權談判。

提案人：葉宜津 劉耀豪 蔡其昌 魏明谷 管碧玲

六、鑒於港區道路及其相關聯外道路的損害率嚴重，肇因多為港區卸貨由大型運輸載具使用所致，而現行相關的道路交通建設及維護費用分擔比例似乎已不合時宜，航港基金、港務公司與

地方政府應如何分配複雜度頗高，無法僅單就數字比例提案修法即可解決，建請交通部應主動邀集相關專家學者等單位，於一個月內開會討論，在不損及航港基金虧損的原則下，檢討現行分配比例及金額。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 葉宜津 劉權豪 管碧玲 蔡其昌
魏明谷

七、由荷蘭設計師霍夫曼（Florentijn Hofman）設計的巨型黃色小鴨，目前泡在維多利亞港「世界上最大的浴池」，掀起香港、日本旅遊熱潮，創造數十億元觀光商機。相較高雄港海上皇宮倒閉閒置至今 13 年，外表滿是灰塵與鏽蝕，宛若大型水上垃圾，許多遊客來到高雄港看見殘破船舶，對高雄港灣美好印象大打折扣，不僅影響高雄港灣區航行安全，也嚴重破壞灣區景觀及觀光發展。爰此，要求台灣港務公司應該履行 101 年 12 月 12 日在本屆第 2 會期交通委員會第 16 次全體會議在 3 個月內遷移海上皇宮之決議，並爭取巨型黃色小鴨優先停泊在高雄港，促進高雄港觀光發展。

提案人：李昆澤 葉宜津 魏明谷

主席：現在開始協商。

葉委員宜津：主席，這部分不宜修正，修正的話，WTO 會提出控訴。

主席：這不是 WTO 的問題，是 WAY 的問題。我們提出修正，就是因為這個基金的處理有很多不公平的地方，藍營執政，就拚命做，綠營執政，就……

葉委員宜津：那是另外一回事，要分可以做和不可以做，是平均的問題，是不一樣的。

主席：而且最好笑的是，他們也送報告來說要如何調，要不是葉宜津委員深明大義，提出 WTO 的問題，你們這個報告不是在開玩笑嗎？

祁局長文中：跟委員報告，現在航港建設基金收支保管運用辦法第四條和第二十五條規定基金的支用用途就有配合航港發展需要的聯外交通設施支用。

葉委員宜津：好啦！對啦！但是召委的問題是……

主席：好，例如高雄市政府要討，都討不到，對方都說這些錢不可以用。

葉委員宜津：以後就不能拿這個當理由了，你們要依照管理辦法第四條去給高雄做一做。召委，這樣可以嗎？

祁局長文中：其實我已經跟高雄市政府談過了，也取得共識了，拓建路的那一段大概也解決了。

主席：你看交通部報告第 4 頁。

葉委員宜津：我知道啦！

主席：請他們說明一下。

陳委員雪生：蕭董，我跟召集人討論過你的事，召集人上次要求你的事情，你似乎都沒有做到，所以他很生氣。

主席：地方事務歸地方事務，針對修法的部分，有修法的背景，我們今天主要是討論修法的條文，我們提出修法條文之後，交通部也非常認真地做出報告，提出修正條文，他們都同意了，今天下

午演習警報一響，立刻又說有問題。這報告是他們寫的，不是召委寫的，不是李委員昆澤寫的。祁局長文中：報告委員，交通部建議修正條文最主要是參考航港基金收支運用保管辦法的條文，該法子法有訂……

主席：你不要跟我解釋，這是你們交通部的報告，裡面寫「本部建議修正條文」，這也是你們寫的。

葉次長匡時：那時候司長有跟我講，我的立場是不贊成修，司長說他跟委員討論過，這是一個底線，不得已的時候要這麼做，我沒有想到他會寫在報告裡。本來的意思是不修，這是一個底線，他們的意思是這樣，委員堅持要修，而我們認為既然子法……

主席：今天大家在討論時有不同的意見，部長是管理學的教授，而這是重要課題，這個法案的修訂有它的背景，剛剛陳委員提到，地方政府要共同推動地方發展時，港務公司和航港局的配合度都有問題，也有藍綠營之別，今天報告中都有坦白說明了。

陳委員雪生：主席，我幫你監督這件事，好不好？

主席：我請你來監督？

陳委員雪生：我不是反對你的意見喔！

主席：「交通部」這 3 個字這麼大，你們沒有辦法跟我說明這個報告是做什麼的？裡面的東西是你們寫的一本部建議修正條文，現在你們跟我講這些都不行，這個很離譜啦！這裡是立法院交通委員會，這裡不是夜市耶！

葉部長匡時：本來我是不希望修，他們是……

陳委員雪生：本席反對你們所寫的，我不是反對李委員，而是反對交通部這樣修，我支持主席，我反對交通部這樣寫。

葉部長匡時：向委員說明，當初是我沒有督導好，當初我跟航政司的講法是，原則上，交通部的立場是建議不要修，航政司的講法是，萬一委員一直堅持……

陳委員雪生：我和葉委員的意見是反對交通部對這一條做這樣的修正，我支持李昆澤委員。

祁局長文中：向委員報告一下，針對上次委員交代的事，我在一週內就到高雄市跟他們談過，也取得共識……

葉委員宜津：這一條的重點不在於修啦，重點是你們以前用不可以來唬嚇召委，不補助高雄，而去補助藍營，結果他們才要修，其實這個修法真的會被拿來做文章，一定會被拿來投訴，所以你們要趕快跟召委講好。

陳委員雪生：召委都把心裡的話告訴我。

葉委員宜津：他也告訴我他結婚了啦！

主席：當然是要設在高雄，不然要設在馬祖嗎？我尊重葉委員的意見，至於其他委員的意見，其實還有相關的法律，我還有其他的版本可以做處理，我對這部分就不堅持了。本條不予修正，照現行條文。

請問各位，對第三條有無異議？

葉委員宜津：沒有意見。

主席：照行政院提案條文通過。

繼續處理第二十七條之一，本條有新增條文。

葉委員宜津：我認為上午大家的發言有道理，第二十七條之一做如下修正：第一，將第一項「受海盜威脅高風險海域者」修正為「受海盜或非法武力威脅高風險海域者」。

第二，第二項部分的財政部已經移到交通部，所以刪除「財政部」，修正為「轉知內政部及行政院海岸巡防署」。

第三，第三項最後增訂但書，即「但發生急迫情勢時不在此限。」因為有時候是為了醫療救援，所以擬增訂此一但書。除此之外，稍後我們要討論何謂「中華民國領域」。

主席：是針對武裝人員可能發生生病或重傷情形嗎？

葉委員宜津：對，有時候會有醫療等緊急狀況。另外，你們要說清楚何謂「中華民國領域」，因為將來漁業法會比照這個。所謂「中華民國領域」是指什麼？是經濟海域還是近海的 12 海里？至少要在說明欄裡面寫清楚，我認為是經濟海域，只有 12 海里是不夠的。

第四，第四項刪除「海盜」2 字，即為「第一項之受威脅高風險海域……」，因為第一項已經修正為「海盜或非法武力」，不只是海盜，還有非法武力。

第五，第五項將後段「使用紀錄及其他應遵行事項之辦法，由主管機關定之。」修正為「使用規定、紀錄及其他應遵行事項之辦法，由主管機關會同內政部、法務部及行政院海岸巡防署定之。」就是包括法務部槍砲彈藥刀械管制條例。

主席：「非法武力」和「海上暴力行為」這兩個詞，哪一個比較恰當？聯合國於 1988 年訂定的公約裡面是用「暴力行為」，所以會更精準一些。

葉委員宜津：「非法武力」是對外的意思，「暴力行為」可能是船上發生內部械鬥，我們是針對對外的部分，船上的暴力行為不是我們這裡要規範的。

主席：因為海盜的定義過於狹隘，本席在早上提出之後，有委員建議提升為非法武力，本席對此並沒有特別的意見，如果其他委員也都沒有意見的話，我們就通過。

葉委員宜津：等一下！在管碧玲委員所提修正版本的最後有再加一項。

主席：管碧玲委員的相關修正提案……

葉委員宜津：航政機關應統一蒐集外國籍私人海運保全公司之相關資訊，以供船舶運送業參考。這部分應該沒什麼不可以吧！

祁局長文中：對於在第三項後面增訂「但發生急迫情事」，我建議是否能用刑法的用語，也就是「但發生緊急危難情形」？

葉委員宜津：可以。

祁局長文中：另外，就是關於管委員所提之建議，我們在子法中已有訂定，是否有必要再在母法中訂定要我們蒐集資料的事？

葉委員宜津：沒關係，既然管委員堅持，反正也無傷！

主席：那不是本席提出的。也沒關係啦！

第二十七條之一作如下修正：第一項第三行「受海盜」後面增訂「或非法武力」5 個字；第二項倒數第二行刪除「財政部、」；第三項末句增訂「但發生緊急危難情形時不在此限」；第四項刪除「海盜」兩個字；第五項倒數第二行「使用紀錄」修正為「使用規定、紀錄」，「主管機關」後面增訂「會同內政部、法務部及行政院海岸巡防署」；並增列第六項「航政機關應統一蒐集外國籍私人海事保全公司之相關資訊，以供船舶運送業參考。」

在場人員：財政部涉及到海關，所以條文裡面應該要有財政部。

葉委員宜津：如果這樣，第五項最後「會同」那個部分也要加上財政部。

謝組長芬芬：關於第三項要針對緊急危難情事的部分，有可能是包括傷患或是病患，其實這個部分在入出國及移民法中已有規定，只要透過船長的申請，獲得許可就可以臨時入國，入國後再依據外國人臨時入國許可辦法的第四條，由移民署專案審查，之後他就可以進來。在入出國及移民法中已有規定，既然已有適用的法條，這邊是否就不必再作規定？

主席：第二十七條之一第三項的但書取消。

葉委員宜津：另外，在第 9 頁說明欄的第一段倒數第三行，「進入我國領域」修正為「進入我國領域（包括領海）」。

賴科長英杰：內政部對於領域的定義是領海加上廣義的我國籍船舶及飛機，這是內政部的建議。以內政部的定義而言是可以進入經濟海域，不過，必須是經許可的那艘船舶。另外，關於第二十七條之一，原本這項條款是依照國際海事公約對於海盜問題的防範，後面若是再增訂「或非法武力」，那麼所謂非法武力的定義又是什麼？我們可以針對海盜威脅海域加以定義及公告，但是，我們無法知道非法武力會發生在哪個區域，所以無法公告非法武力威脅海域，因為我們不知道它會發生在哪個地方，目前我們是依照國際公約及國際組織所公告的海域。

葉委員宜津：我們可以自行規定，誠如剛才部長所言，更嚴格一點有什麼不好！非法武力威脅海域的區域是由我們自行劃出，如果我們認為這一塊特別危險，所以必須要特別巡防，有什麼不可以呢？

賴科長英杰：這兩個字加在一起，「受海盜或非法武力」，必須要經過我們的公告才算數。

葉委員宜津：因為公告這個地區危險，所以我們一天到晚派去做巡防，有什麼不可以呢？以後我們就是天天要到菲律賓去巡防，有什麼不可以呢？

主席：第二十七條之一修正通過。

第三十二條之一修正通過。

針對第五十條之一，各位有無異議？

葉委員宜津：既然內政部提出關於急迫部分的說明，所以本席就不堅持了。

主席：管委員所提修正動議條文也是一樣，第五十之一條照行政院提案條文通過。

繼續處理臨時提案。首先進行第一案。

蕭董事長丁訓：關於第一案，我建議將倒數第 4 行「責無旁貸應」這幾個字刪掉，修正為「建請主

動協調相關中央主管機關及地方政府，檢討該案在相關土地、地上物等徵收補償發放作業是否涉有遺漏、疏忽之處。」以下全部刪除。

主席：「責無旁貸」可以刪掉，但是也不必加「建請」，直接修正為「應主動協調」，這樣即可。

蕭董事長丁訓：「疏失之處」後面的部分全部刪掉。

主席：第一案修正通過。

進行第二案。

蕭董事長丁訓：關於第二案，我建議將「請港務公司與港務局」修正為「建請港務公司與航港局」。

主席：「港務局」修正為「航港局」。第二案修正通過。

請問各位，對第三案有無異議？（無）無異議，第三案照案通過。

進行第四案。

祁局長文中：關於第四案，其實我們要詳實考據，按照文化資產保護法的規定提出申請，因此具備的資料必須要完備，提出申請之後才能通過審議，所以建議文字照列，將三個月改成六個月，讓我們能有足夠的時間。

主席：好，將三個月改成六個月；另將「港務局」修正為「航港局」，第四案修正通過。

進行第五案。

陳司長天賜：關於第五案，是否能修正為「建請全面停止」？因為我們與菲律賓之間應該是國家整體的力量。

葉委員宜津：這是我們江院長宣布要停止談判。

主席：院長宣布的案子，你還要翻案嗎？第五案照案通過。

進行第六案。

蕭董事長丁訓：關於第六案，我建議將倒數第四行「於一個月內開會討論」予以刪除，事實上，那麼多港口要於一個月內開會討論是有困難，建議將期限刪除，反正我一定會辦理。

葉委員宜津：不行，一定要有一個 dateline。

蕭董事長丁訓：將一個月改成三個月。

主席：將一個月改成三個月即可。第六案修正通過。

進行第七案。

蕭董事長丁訓：關於第七案，我建議將倒數第四行「要求……」修正為「建請台灣港務公司應於法院同意移泊後」。

主席：本席是要求你們趕快移開，並沒有要求什麼時候移。三個月內是你上次所做的承諾，但是本席現在只是要求你們趕快執行上次的承諾，並沒有什麼時間的限制。

第七案照案通過。

作如下宣布：第一，協商文字授權議事人員整理，免於宣讀，並列入紀錄。第二，各項提案若有委員補簽，請議事人員詳細登載於議事錄。李委員鴻鈞、潘委員維剛及林委員明濤改提書面

意見，列入紀錄，並刊登公報。

李委員鴻鈞書面意見：

一、今日委員會審查的是港務公司及港務局專業報告，法令部分則為商港法第 11 條及航業法部分條文。

【港務公司外行領導內行】

【考績評比球員兼裁判壓榨第一線員工】

二、今天的航港局報告第一頁，開宗明義就強調「推動航港體制改革，落實政企分離政策，而港務局成立一年多來，雖人力不足……」，局長，很辛苦啊！在如此人力不足下，還要能夠維持業務的正常運作實在很不容易，但問題是，要怎麼解決？總不能老是要一個主管兼兩三個主管缺吧，長久下來，這樣子的工作效率難保不會出錯，更非長久之計！

三、另外，台灣港務公司成立也一年多了，本席對於蕭董事長也非常的敬佩，也看過了許多推動計畫，包括海峽兩岸、東北亞、東南亞的推動郵輪圈、港口轉型等等，這些都是很大的計畫，需要很多優秀的港務人才來持續推動，但令本席很好奇的是，港務公司目前的一二級主管職缺居然高達二三十個，經詢問港務公司，才了解原來這些職缺是要空下來聘用從業人員，而人才哪家公司會不要，難怪會一直人員補不齊！要補的都是高級專業的主管級人物，引進外部人員來提升內部的競爭力，這是好事，但目前看到的結果卻是空轉一年多？

四、董事長，那問題來了，港務公司都成立一年多了還沒找齊？各個單位沒有一個領導的頭頭要如何落實推動業務？還是港務公司已經沒人才了，所以才要從外部聘用，會不會有外行領導內行的問題？

五、董事長，本席今天提這個問題，不是說不准你外聘專業人員，只是都一年多了，怎還找不到人？那現在公司化，說坦白，就是業績掛帥，結果論，業績做出來，大家都不會吝惜給我們港務公司掌聲，所以這個部分請董事長多加油，本席相信我們港務公司可以做得更好，而不是只有現在這樣的成績，這樣的成績雖然也很好，但本席對港務公司有信心，今年度的成績一定會更好！

六、再者，雖然港務公司成立一年多，港務公司也吸收了不少優秀的年輕人才，但這些優秀的年輕人才畢竟還是得經過磨練，也不可能一開始就放在主管職上，而且，更嚴重的問題是我們留得住這些人才嗎？據本席側面了解，很多新進的員工，其實在心態上都把港務公司當作跳板，很多都陸續考上其他公職離開了，那港務公司培養這些人，最後卻不能為己所用，這不是很可惜嗎？

七、現行已經公司化的包括郵政公司、機場公司、中華電信公司等，無不都在強調經營團隊的專業性，投入大量的資源去培養人才，那為什麼人家可以留得住人才，我們港務公司卻好像變成了「雞肋」，有點那種食之無味卻又棄之可惜的感覺，董事長，你怎麼看？你認不認同我們應該在留住人才這方面要好好來檢討現行的措施？

八、還有，101 年度的港務公司考績，所謂考績獎金是要給功高勞苦的第一線員工特別的獎勵

，結果我們總公司球員兼裁判，除了評比四個港的評比外更自己評選自己，把自己評選最高分，然後坐領最高額的考績獎金跟名額，這樣子公平嗎？這樣子的考績評核制度能令人信服嗎？有沒有檢討的必要？是不是要有所區隔？

九、按照事務的不同應有不同的區別待遇，這樣曾符合公平原則，做出來的東西才能讓人信服，這點董事長您認同嗎？這個部分我們是不是能在明年度做個修正？

十、根據行政院所核定「台灣地區商港整體發展規劃（101-105 年）」賦予各港不同發展定位。是以，基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 港雖同屬國際商港，惟各港發展定位不同，且以各處不同區域，環境範圍、獲利能力及承受風險亦各異，各分公司相關財務及預算資訊，根本無法單純只就港務公司總公司的預算書裡面可以得知各港細目預算及計畫執行的情況。

十一、因此，本席在歷次的委員會也一再地強調將來 103 年的預算書一定要單獨就各四港實際計畫及預算執行狀況另外編列，但很可惜的，在這次的專案報告中，港務公司似乎還是未正視這個問題，但是看看今日書面報告中列舉的很多重大建設，在書面分類上都是以各港為標，所以很顯然的，我們現在港務公司在事務分配上或是重大建設，基本上也都以各港為單位，這也正呼應了本席的要求，那是不是董事長可以直接承諾，103 年就是獨立編列？

十二、另外，修法的部分有商港法第 11 條及航業法部分，前者主要在於港口所在地的道路交通建設經費負擔問題，因為港區船舶卸貨都需要貨車來載運，所以相較一般道路的使用壽命就一定會來的低，復加上 91 年將商港建設費改制為商港服務費以來，導致每年的平均收入從 184 億元降低為 45 億元，只剩下原本的 24.46%，所以相對可以撥用於道路交通建設的經費也就低，所以有委員同仁提案修法希望能夠增加撥用的比例。

十三、本席的看法是這樣，港區的聯外道路很重要，但也因為使用的頻繁度及使用的車種多為大型載具，所以道路的損壞率一定高，這部分是應該由港務基金或港務公司撥付款項支應，這個本席也認同，但是撥用的比例跟金額，本席覺得應該由交通部來主導，邀集相關的專家學者，參考外國例，看看怎能在不損及基金自負盈虧的原則下，來達到地方政府與港務公司雙贏的目標，部長，是不是針對這個議題，我們在一個月內邀集相關單位開會討論，是不是可以做到？

十四、另外，航業法的部分則是引進國際慣例，修法增訂所謂的私人雇傭保全，本席認為這個是應該的，因為根據國際海事組織 IMO 的統計，2011 年船舶遭海盜攻擊事件高達 270 件，可以說是幾乎天天都有船舶被襲擊的事件發生，那現在我們港務公司也正審核很多的國際大郵輪來靠港，國人勢必對這個海運觀光趨之若鶩，這都是可以想像的，這同時也是確保我們國人旅遊的安全，本席是十分贊同的！

潘委員維剛書面意見：

本日審查由行政院所擬具之「航業法」部分條文修正草案，其修正要點如下：

參照國際海事組織海事安全委員會通告，增訂私人武裝保全人員定義、船舶運送業僱用私人武裝保全人員應事先報請航政機關備查，並應令私人武裝保全人員及其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械在國外登（離）船，且不得進入已報請備查受保護船舶以外之中華民國領域；違反時，由

航政機關處相關行政罰、經營中華民國籍船舶之外國籍船舶運送業僱用私人武裝保全人員，準用之規定；違反時，由航政機關處相關行政罰。參照國際海事組織海事安全委員會一四〇五號通告修正版，增訂第十二款有關私人武裝保全人員之定義、有關船舶運送業僱用私人武裝保全人員之程序，參酌其他類似國情之國家係由業者事先向航政機關報請備查之作法，爰於第二項規定業者應事先報請航政機關備查；另因該等人員登（離）中華民國籍船舶及持有或使用槍砲、彈藥、刀械等情事，涉相關機關權責，並規定航政機關應轉知內政部、財政部及行政院海岸巡防署、第三項規定船舶運送業應令其僱用之私人武裝保全人員及其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械在國外登（離）船，並不得進入已報請備查受保護船舶以外之中華民國領域，如所僱用之私人武裝保全人員及其持有或使用之槍砲、彈藥、刀械違反本項規定，進入我國領域，仍應依刑法及其他法律規定論處，併予敘明。

本席認為航業法自七十年六月三日制定公布施行迄今，現提案修法乃為保障船舶運送業經營之中華民國籍船舶航行於海盜威脅高風險海域時之生命及財產安全，參酌國際海事組織海事安全委員會通告建議及各國作法，增訂僱用私人武裝保全人員之相關規定，以提升船舶自衛能力，日前發生菲律賓對我國漁民進行武力掃射事件，全國人民群情激憤，所以本次修法正好切合實際之需要，尤其國際海域時常發現有海盜劫船劫人事件，如何透過修法以提升船舶自衛能力非常重要，以保障我國航業者之安全。

林委員明濤書面意見：

一、近年來車上娛樂設施愈來愈普通，包括電視、DVD 幾乎已經是標準配備，但卻也影響行車安全，交通部雖已修正「道路交通安全規則」，規定車上娛樂設施不得在車輛行進或倒檔時使用，並於今年七月開始列為定檢項目之一。但根據民間汽車保養廠表示，大部分的汽車駕駛人普遍不清楚此規定，但依法改裝的車主大概只有百分之一，且未規定相關罰則，故少被警方列為取締項目，造成這類危險駕駛的行為仍然普遍可見。本席要求交通部應儘速檢討相關規定，研擬規範危險駕駛之相關罰則及配套措施，以提升社會大眾的行車安全。

二、依行政院所提《航業法》修正草案第二十七條之一，似僅限船舶航行「於」受海盜威脅高風險海域時，始得僱用私人武裝保全人員。但船舶自港口出發後，倘其航行之路線必須經過受海盜威脅高風險海域者，即需僱用私人武裝保全人員以維護安全，本席建議應將船舶航行之路線即應允許其得僱用私人武裝保全人員之規定納入考量。

主席：針對今天的會議作如下決議：報告及詢答完畢，審查委員李昆澤等 25 人擬具「商港法第十一條條文修正草案」案及行政院函請審議「航業法部分條文修正草案」案，全部審查完竣。擬具審查報告，提報院會討論，院會討論前無須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員李昆澤補充說明。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儘速以書面答復。

現在休息，明日上午 9 時繼續開會。

休息（14 時 50 分）