

院長、部長，本次罷工造成之損失，就其賠償金額與處理情形，應妥適處理，並於一個月內說明有關情況。

有關「突襲式罷工」，民間有論者提出「預先通知」論，或是納入「約定必要服務」。關於罷工之規定，見於《勞資爭議處理法》第五十四條，其中第一款限制罷工須工會直接、無記名、經全體過半數同意，始得宣告，威信可類比為宣告；第三款規定不得罷工、約定必要服務之罷工事業，後者包括自來水、電力及燃煤、醫院、金融服務業；「交通事業」未在此限。誠然民眾認為「預先告知則罷工效果有限」，有關「交通業」，尤其航空業，其罷工影響甚巨；針對勞資雙方應約定必要服務條款，就「影響大眾生命安全、國家安全或重大公共利益之事業」指涉事業類別及指定原因，敬請於一個月內研議並啟動溝通，了解各界意見，以確保勞工權益爭取與民眾權益保障之衡平。

#### 參、八仙塵暴一周年

旅遊旺季到來，而八仙塵暴在 6 月 27 日滿周年，這一年來，究責在哪裡？公共休憩、遊樂設施安全的檢討在哪裡？全台 23 家大型遊樂園，於消防安檢等措施有定期檢查與監督考核追蹤，然遊樂設施的安全主責單位為內政部，觀光則為交通部、地方政府權責，根據教監察院本（105）年度 5 月 10 日的調查報告，指出交通部觀光局「罔顧八仙樂園業者恣意『擴大營業』至未經核准範圍」、「未就八仙樂園對外宣傳之遊樂設施逐一查核，致其導覽圖所載 15 項遊樂設施竟有 8 項未經核准而不知，又未落實辦理觀光遊樂業年度督導考核競賽及例行檢查工作，在在凸顯其督考獎助措施失諸草率流於形式主義」、「未釐訂水域遊樂設施完整配套之安全檢查項目」、地方政府「未落實執行八仙樂園所有水域遊樂設施安全之定期檢查工作」。

此外，針對「戶外大型活動」迄今未有明確之安全管理措施；除「觀光遊樂業管理規則」，僅見內政部頒訂「大型群聚活動安全管理要點」。然前開二規範之對象，究竟是「法規命令」或「行政規則」？其規範究竟能否擴及主辦單位可能跨中央地方、於中央甚至跨部會之大型戶外活動（例如大型路跑活動、跨年、甚至八仙事件之 Color Play Asia—彩色派對）？該要點同時列出不適用的活動，如「『觀光遊樂業園區』於其建築使用用途、營業項目、興辦事業計畫之範圍內舉辦之活動」，遊樂園的規範，究竟是誰主管？由什麼法規規範？在遊樂園區內的活動又歸誰管？

本席要求院長，為確保民眾觀光遊樂、休憩之安全，確實檢討公共休憩與遊樂設施安全，於一個月內啟動機制，針對現有的法規予以盤點，並釐清權責，三個月內完整之檢討報告。

主席：蘇委員巧慧的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄，刊登公報。

#### 蘇委員巧慧書面質詢：

院長，你認為台灣人最喜歡使用哪種交通運具？

在你尚未就任前，你又怎麼往返住家與工作處？

今天我們談的是交通問題，我想把問題聚焦在交通壅塞這件事情上。一個地區會產生交通壅塞的問題，其原因在於人需要移動。院長，你認為人為什麼要移動？

答案很簡單，因為工作處與住家處不同。這後面除了暗示租屋市場不健全之外，也隱含著各地

區產業分布不均，甚至區域發展不平衡的問題。當然這如何改善，是新政府未來要做的功課。不過既然短期間大環境無法立即改善，現況又有這麼多人需要通勤，尖峰時間總是造成交通壅塞，那麼怎麼讓通勤者平安、快速且舒適的移動，就是政府現階段最重要的責任。

要解決的交通壅塞問題，其實有很多方式。例如增加道路、減少道路交叉、充分的讓民眾知道道路的擁擠現況以及發展公共運輸工具，這些都是方法。請問，院長你傾向使用那種方式解決交通壅塞？

以我的觀點，我認為發展公共運輸是解決交通壅塞的解方，無論是運載效率、環境保護，公共運輸都是最應該被推行的選項。院長，你是否同意？

可是院長，令我相當失望的是在你的報告中公共運輸著墨甚少，在口頭報告中更是隻字未提。這是否代表我們新政府對於公共運輸完全沒有新的想像？

台鐵缺失

我來自地方，來自樹林、鶯歌與新莊西盛九里。院長你知道我們如果搭乘公共運輸工具，要怎麼往返台北嗎？

院長，既然在你的書面報告有提到「強化鐵道運輸服務」，那我們這裡就先來談談台灣的鐵道。是的，我們這裡高度仰賴鐵路運輸。我們有四座火車站，分別是樹林、南樹林、山佳及鶯歌。若是加上未來完工的鳳鳴站，我們這裡將有五座火車站。我們依賴鐵路是這麼深，可是台灣的鐵路運輸卻有許多奇怪的現象，我這裡想跟院長好好討論。

首先，院長你知道從台北搭火車到樹林要多久？

院長，有 14、15、16、17、18、19、22、24 分鐘，八種時間。院長，再請問你，從台北搭火車到樹林要多少錢？

院長，有 29、22、18、16 元，四種票價。

根據現行的時刻表，從台北搭火車到樹林，我們有八種乘車時間，有四種票價。不只樹林，鶯歌也有類似的狀況，從台北到鶯歌有九種乘車時間，有三種票價。

院長，這合理嗎？如果不合理你要怎麼解決？

表 1：台北往樹林車站

列車種類		票價	乘車時間(分鐘)與班次
自強	傾斜式列車	29	14、15、16
	其餘列車		16、17、18、19
莒光	一般	22	16、17、18、24
	團體		24
區間	區間快車	18	16、17
	區間列車		16、17、18、19、22、24
電子票證		16	除團體與傾斜式列車外，其餘列車皆可搭乘

(傾斜式列車包含普悠瑪與太魯閣號)

表 2：台北往鶯歌車站

列車種類		票價	乘車時間(分鐘)與班次
莒光	一般	37	26、27、29
區間	區間快車	31	25
	區間列車		26、27、28、32、33、34、35
電子票證		28	以上列車皆可搭乘

第二，根據 2015 年統計，鶯歌車站的旅運量總人數約為 650 萬人，每日均進出人數大約 1 萬 8 千人。若對照於台北捷運的車站，這樣的運量大概跟松山新店線上的萬隆站差不多。不過萬隆站尖峰 4 分鐘就有一班車，最慢 8 分鐘也會有列車進站，然而我們的鶯歌站卻每次都要等到 10 至 20 分鐘才有一班列車。院長，你覺得這樣的分配對於使用鶯歌車站的居民與旅客公不公平？台鐵有可能完成台鐵捷運化的理想嗎？

表 3：2015 年台北捷運各站（節錄）及台鐵樹林、鶯歌兩站進出旅運量日平均之比較

排序	車站名	日平均進出量	班距(分)	平日來回總班次	備註
46	北投	34,060	尖 3 離 4	575	
47	後山埤	33,352	尖 3 離 4	615	
台鐵樹林		32,282	5-15 分	263	台鐵車站
48	景美	30,532	尖 4 離 8	382	
49	中山國小	29,839	尖 3 離 4	617	
50	七張	29,401	尖 4 離 8	457	
（中間略）					
76	大直	17,911	尖 3 離 6	627	
台鐵鶯歌		17,731	10-20 分	145	台鐵車站
77	萬隆	17,470	尖 4 離 8	382	
78	台北橋	16,516	尖 6 離 8	313	
79	菜寮	16,484	尖 6 離 8	314	
80	動物園	16,471	尖 3 離 6	627	
（中間略）					
90	唎哩岸	14,020	尖 3 離 4	599	
106	忠義	5,166	尖 6 離 8	320	
108	萬芳社區	4,127	尖 3 離 6	627	

院長請將心比心，倘若每天都要搭乘擁擠的列車，一旦你有別的選擇，你還會使用公共運輸嗎？院長你應該責成交通部去解決台鐵運能不足的問題，無論是讓部分區間車延駛到鶯歌、桃園或是研議讓部分對號車停靠都是一種解決方式。我認為台鐵有能力去解決這個問題，只是始

終毫無作為。因此我強烈要求院長與交通部長，台鐵應該在下次改點提升鶯歌站的運能。無法做到，就是失職。

第三，台鐵誤點的事情層出不窮。院長，我相信你應該也知道台鐵在上週三（6/22）又發生了出軌事故。若院長還有印象的話，六月初台鐵早就在花蓮發生過一次出軌事故，那次台鐵將出軌的原因賴到高溫。可是院長，當時的調查報告已經被交通部退件，因為發生事故的根本原因是這段軌道的路基沒有夯實。院長，台鐵的態度是不是避重就輕？是不是失職？

另外，我統計了一下，發現光是今年五月份，直接或是間接影響到樹林與鶯歌的乘客搭乘權益的事件大大小小就有七件。撇除天災與其餘人為因素，可以直接歸責於台鐵則有六件。院長，我在生活的地區就發生這麼多問題！你覺得這樣的公共運輸出了什麼問題？是本來鐵路運輸就會如此，還是維修不確實？

表 4：2016 年 5 月台鐵交通事件（影響樹林、鶯歌乘客權益）

時間	事件
05/10	410 次於樹林發生故障，晚 40 分鐘發車
05/11	288 次於山佳樹林間機車故障，台北晚 60 分開車
05/14	170 次列車故障，於七堵換編組後續行
05/16	鶯歌桃園間因豪雨造成上下行列車停駛
05/26	樹林站號誌故障，上下行列車誤點約 10 分
05/26	桃園鶯歌間軌道挫曲，維持單線行駛，部分列車延遲 2 至 10 分
05/31	4135 次於台北發生故障，台北以後停駛

之前因為一隻松鼠在電車線上觸電，就能讓台鐵停擺三小時。院長，一隻松鼠就能打敗台鐵！這顯示無論在事前防範與事後搶修，台鐵完全不及格。院長，我們的鐵道運輸出了什麼問題？

車種種類、停靠車站、票價結構是否重新檢討？長期以來，台鐵列車服務可靠度不佳該如何改善？回過頭來我想請問院長，你要怎麼落實「強化鐵道運輸服務」？具體作為是什麼？

基礎交通建設不足

除了鐵道運輸，我們鶯歌地區與花東人民一樣，一直缺乏一條安全的路。

從鶯歌市區向南（往三峽、高速公路），我們只有一條 25 年的三鶯大橋，這條大橋只有雙向各二車道，沒有機車道、沒有自行車道、更沒有人行道。

從鶯歌市區向北（往龜山、桃園），我們只有一條單線道，鶯歌中湖國小的學童在往來的砂石車中驚險的上下課。

部長，我們鶯歌人遭遇的交通環境就是這樣嚴苛。無論是使用大眾運輸或私有運具都是困境。院長，您要怎麼解決這個問題？

公共運輸

除了軌道運輸之外，台灣還有不少公共運輸。我想請問院長，在台灣有那些公共運輸工具？

你覺得大多是誰在使用？

（高鐵、台鐵、公共汽車、渡輪、民航、公共自行車等等）

是的，學生是一個很大的使用族群，因為就學的學生多數沒有自己的私有運具。

但是院長，我想要給你看一個數據？根據交通部統計處在 105 年 4 月公布的「民眾日常使用運具狀況調查」，在新北市，男性經常使用公共運輸的比率是 32%，女性則是 56%；而在台北市，男性經常使用公共運輸的比率是 44%，女性則是 76%。如果我們將全國分為北、中、南、東、金馬五個區域，你會發現都有類似的趨勢。

院長看到這個數據你有什麼感想？

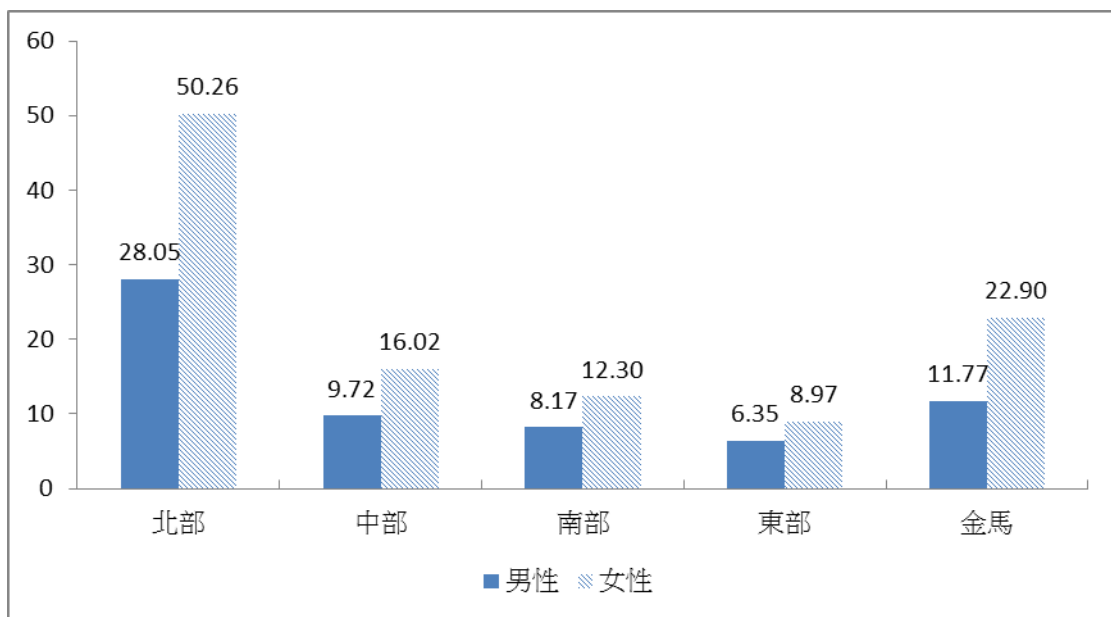


圖 1：經常使用公共運輸比率

院長，很顯然地，比起男性，女性更常使用公共運輸。假如政府公共運輸做的不好，或是完全不關注公共運輸，你將排擠到女性的使用族群。院長，你將如何改善我們既有的公共運輸？

院長你必須了解，人民都有選擇對自己最好與最有利的權利。公共運輸的弱勢在於「機動性」與「可及性」。若政府想要讓國民多使用公共運輸，那麼最先要做的事情就是整合運輸資源與改善等車環境。

先前我們辦公室的同仁要到北港看媽祖繞境，結果從高鐵嘉義站出站後，竟然要等一個半小時才有車往北港。院長，換作是你，你會等一個半小時嗎？（未整合各項運輸資源）

我們新莊西盛地區最仰賴的公共運輸是公車，可是這裡的等車環境不佳，不只是人行道狹窄，卻乏避雨的地方，有時公車停靠站也時常停滿機車，對於使用公共運輸的人，更是一大折磨。

（等車環境極差）

院長，這就是台灣公共運輸的現狀。你搭了高鐵轉台鐵，但台鐵已經開走；出了火車站搭公

車，公車卻要半小時之後才來。等車環境極差，人行道總是停滿機車，公車招牌被台電電箱或是其他的公私有設施阻擋。院長，我要求你即刻著手處理這個問題。

交通事故不減反增

最後，我想與院長談談台灣的交通環境。院長，你認為這十年來，台灣的交通環境是變好還是變差？

不可否認地，道路交通事故是一個判斷的指標。他反映了道路的品質、交通動線設計好壞、駕駛人的文化等。可是院長你知道嗎，根據交通部的統計，2006 年，交通事故是 16 萬件，以後陸續攀升，到了 2015 年，已經超過 30 萬件。本席還查了每萬輛機動車的肇事率，結果發現，2006 年，每萬輛機動車的肇事率是 80 件，到了去年，已經超過 140 件。院長，你對這些數字，有什麼看法？交通事故的件數逐年增加，主要原因是什麼？有什麼改善的方法？

表 5：近十年道路交通事故概況

年度	肇事件數(件)	受傷人數(人)	死亡人數(人)
2006 年	160,897	211,176	3,140
2007 年	163,971	216,927	2,573
2008 年	170,127	227,423	2,224
2009 年	184,749	246,994	2,092
2010 年	219,651	293,764	2,047
2011 年	235,776	315,201	2,117
2012 年	249,465	334,082	2,040
2013 年	278,388	373,568	1,928
2014 年	307,842	413,229	1,819
2015 年	305,413	410,073	1,696

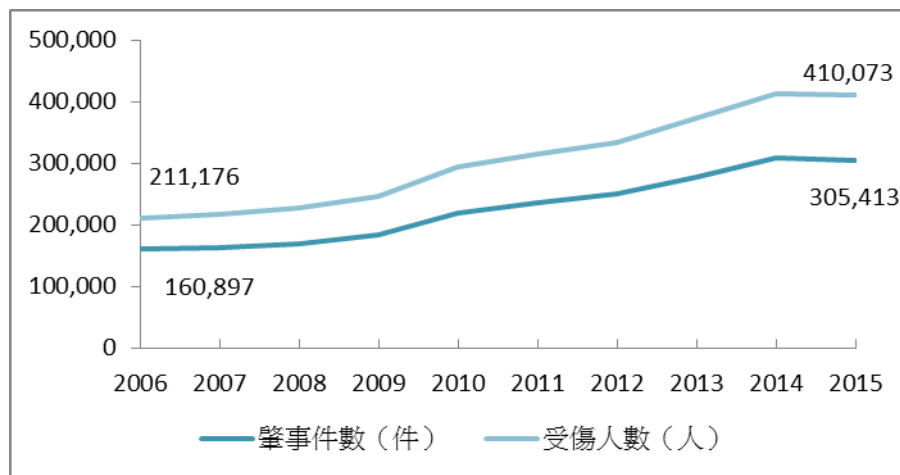


圖 2：近十年道路交通事故概況

表 6：近十年道路交通事故率概況

年度	每萬輛肇事率 (件/萬輛)	每萬輛受傷率 (人/萬輛)	每萬輛死亡率 (人/萬輛)
2006 年	80.11	105.14	1.56
2007 年	79.95	105.77	1.25
2008 年	81.39	108.80	1.06
2009 年	87.01	116.32	0.99
2010 年	101.94	136.33	0.95
2011 年	107.30	143.44	0.96
2012 年	111.94	149.90	0.92
2013 年	126.80	170.16	0.88
2014 年	143.67	192.86	0.85
2015 年	143.08	192.11	0.79

另外一個是交通違規舉發件數，過去幾年，曾經降到 9 百萬件以下，但到了去年，又超過一千萬件。部長知不知道，政府一年對交通違規的罰鍰金額，有多少？

去年將近 150 億新台幣，過去十年間，還有幾年甚至逼近兩百億。但這樣的違規件數跟罰鍰金額，沒有辦法降低嗎？部長，有什麼改善的方法？

表 7：近十年道路交通違規概況

年度	舉發件數 (千件)	罰鍰金額 (新臺幣百萬元)
2006 年	12,067	19,064
2007 年	12,493	19,908
2008 年	11,957	18,324
2009 年	11,027	16,738
2010 年	9,918	16,104
2011 年	8,895	15,235
2012 年	8,925	15,291
2013 年	8,975	13,404
2014 年	9,016	13,343
2015 年	10,240	14,704

綜觀以上，台灣交通環境與公共運輸環境都有很大的進步空間。我希望院長能加緊努力，拿出決心改善日益惡化的交通問題。

主席：蔡委員適應改提書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

蔡委員適應書面質詢：

壹、七年危橋直接威脅人民行的安全要求交通部立即補助相關經費

基隆市七堵區七賢橋於民國 78 年所興建，已近三十年之橋樑，為往返七堵市區及六堵工業區