

，其實委員可以注意到車輛並不是那麼多，雖然那個時段也許比較熱一點，可是這也表示需求本來就是要按照它的建設一起來配合。

徐委員榛蔚：部長不能反因為果，正是因為長期漠視花東地區的建設，所以今天縣內交通的使用人數就是這樣，如果在之前已經把花東地區的交通建設都完備齊具了，現在會是這樣嗎？所以部長不能把原因視為它的結果。

賀陳部長旦：這本來就是互動的，不過就是因為這個樣子，我們才要循序漸進，不要一下子就去做快速道路。

徐委員榛蔚：有人說花東快鐵未來要跟西部高速鐵路連結，請問花東快鐵現在進行得如何？有做評估嗎？有這個計畫嗎？

賀陳部長旦：對不起，我個人沒有聽說，我回去會瞭解。

徐委員榛蔚：你沒有聽說？所以部裡沒有這個計畫？

賀陳部長旦：我回去瞭解一下，我不曉得以前是不是有做這樣的研究，目前並沒有聽說。

徐委員榛蔚：現在是完全沒有聽說？好，謝謝部長。

繼續請院長和部長看一段影片。

（播放影片）

徐委員榛蔚：在影片中，蔡總統說他執政的優先項目就是改善東部的交通，不曉得現在到底改善到哪裡？你們要推的實名制，其實和花蓮縣政府一直在推動的返鄉專車是一樣的東西。

賀陳部長旦：向委員說明，我們剛才的記者會上有對臺鐵的買一送一優惠做說明，對於臺鐵的……

徐委員榛蔚：最後請教院長，華航工會所有的要求全部拿到手了，現在其他國營事業的所有基層勞工怎麼辦？本席在此要為所有國營事業的基層勞工發聲，是不是可以公平對待所有的國營事業勞工？民進黨說低薪是國恥，政府是不是應該要帶頭照顧國營事業的基層勞工，全面提高待遇，也連帶的帶動全國的民營企業，讓基層勞工得以翻轉、翻身？院長，您同不同意？

林院長全：照顧國營事業勞工本來就是政府和經營事業主管應該負擔的責任。

徐委員榛蔚：不能曠日廢時，改革就在現在，院長可能知道國營事業開始湧現很多的工潮，民營企業的工潮也要開始，請院長要苦民所苦、苦民所苦！謝謝。

主席：謝謝徐委員和林院長。

莊委員瑞雄的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

莊委員瑞雄書面質詢：

◎部長，屏東選區委員現在最想要的交通政策是甚麼？

◎屏東人被騙了多少次、被晃點了多少年。光是一個高鐵啦，報告做了 2 次，車站預定至少有 4 個（潮州、大鵬灣、恆春、枋寮）、從第 1 次提出到現在相隔了快 10 年（2007 至今）、歷經 2 個總統、7 個行政院長、4 個交通部長、高鐵、高捷、恆春支線、輕軌系統、鐵路復駛甚麼都說過，但甚麼也沒做。

部長，你在最近這一期的財訊表示，國家在交通資源上耗費太多、成效太少。耗費太多指的是過度建設、私人交通工具使用過多。以恆春半島往屏東高雄方向來說，目前唯一的交通動脈就只有台 26 線，一年觀光人數平均 800 萬人次，然後屏東交通，高鐵評估共軌行不通、單獨設

立也無法、往北牽高捷沒有錢、往南做恆春支線徵不到地、東西快速道路也不給，是要大家怎麼使用大眾交通工具？

◎雖然之前已經做了兩份評估報告，其中又以世曦公司做的「高鐵延伸屏東可行性初步探討」報告自相矛盾。

1. 用地方人口發展數來做計算基礎，現在台灣少子化，全國人口都減少，所以根本不準確。

2. 評估報告內容明確指出，屏東台鐵進出站人數逐年增加、高鐵左營站進出口也是增加。

你們居然卻忽略這項數據，而使用人口出生數來作為拒絕高鐵南延的理由。這不是很可笑嗎？

你們現在又要花錢做 102 年評估報告的檢討報告，是有這個必要嗎？而且又是世曦公司來做，有甚麼不一樣？本席直接要求做一份高鐵延伸至評估的可行性評估報告何時可以完成？請交通部具體回覆本席時間。

主席：吳委員思瑤改提書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

趙委員正宇的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

趙委員正宇書面質詢：

一、交通部 2015 年規劃推動「多元計程車方案」，原來預計今年五月上路，因部分業者仍有疑慮，實施時間一延再延至今未有定案。「多元計程車方案」顯然是交通部為迎戰來勢洶洶的 UBER 而推出之，請交通部詳細說明與國內計程車車隊、車行及個人計程車業者洽談的進度、詳細內容及相關法規是否已有完善配套？是否能夠於九月底如期上路？

二、北北基計程車甫自 2014 年 10 月 1 日起調整費率，新式計程車計費表亦尚完成全面更新，全台 8.7 萬輛計程車預計在 2019 年元旦前完成新式計費表更換。請交通部說明，目前新式計費表還在鼓勵更新的階段，預約式計程車表跟新式計費表是否能一機共用？預約式計程車的費率及各縣市費率是否一併定案？如果行政院交通部決定推動多元計程車方案，應提出完整且妥善的計畫書，並向立法院及國人詳細說明，才不至於為了打擊 UBER，倉促推動新法上路，卻造成後患無窮。

三、多元計程車方案最大的差異在於提供預約式計程車，換言之，就是讓現行計程車採分級制費率。預約式計程車有數位化技術上的門檻，如何解決可能產生大者恆大，小車行因無力提升技術而喪失升格機會的情形？建議交通部審慎考慮，全面支援資訊技術以及規範駕駛人的教育訓練，全面提升我國計程車產業的素質與服務。

四、預約式計程車的顏色、費率、車頂招牌等規範都將鬆綁，是 1991 年開始實施計程車統一顏色以來最大幅度的改變。交通部是否能夠掌握，預約式計程車除了顏色、費率、車型的改變，對選擇該方案的業者及司機有更嚴謹的要求？請具體向國人說明，預約式計程車能夠提供那些優質服務，並能保證在諸多形式條件鬆綁後，提供乘客更優化的服務以及乘車安全的保障？

五、電量吃緊、節能減碳是全球趨勢，交通運輸造成的空氣污染、交通堵塞是現代國家的共通問題，國內外相關部門也做了許多努力，譬如推動計程車共乘制、全面改用電動計程車等等。請 行政院說明，交通部在計程車方面，將要或正在推動的環保政策？

六、部分縣市曾試圖推動計程車共乘制，但成效始終不彰。原因是載客量不高、費率較高成