

計，服務水準為 E 級。

民生街—復興路口

路口位於三峽大橋北側，號誌時制採三時相設計，服務水準為 D 級。

介壽路—中正路口

路口位於三峽市區外圍，晨、昏峰號誌週期長約 100 秒，服務水準為 C 級。

中園街—中正路口

尖峰時段交通繁忙且道路容量不足，道路已有壅塞現象，路口時相數達四時相，服務水準為 E 級。

目前用地規劃，因為涉及到都市計畫區變更位置，必需作個案變更，也請內政部協助辦理後續變更程序，其用地取得費用約 6.67 億。

計劃路線長度規劃是平面段 1,180 公尺、隧道段 1,350 公尺及銜接國道 254 公尺（平面道路）793 公尺（北上匝道），其總工程經費約 28.2 億元。

相關環境評估及交通影響評估，請行政機關協助，妥善辦理。

主席：陳委員素月的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄，刊登公報。

陳委員素月書面質詢：

一、華航罷工後，是否會有雪球效應

華航罷工開啟連鎖效應，現在台鐵、中華郵政，被交通部視為密切關注的對象，因為兩單位嚴重缺工，底下勞工不滿已久，現在期盼，也能用罷工方式喚起重視。

立法院交通委員會，在從六月中旬即有針對各國營事業單位的勞工權益要求交通部提出專案報告，報告中都在研擬相關應對狀況，但如今又傳出可能罷工的問題，請問交通部要如何因應？

本次華航罷工，社會各界褒貶不一，但照顧勞工的初衷，是社會的最大共識，如何在勞方權益得以保障以及資方如何在保障勞工權益又能獲得公司經營成長，這涉及公司經營的問題。

尤其面對最近「一例一休」引發的爭議，勞動部近日已宣布：雇主不得再挪移例假，八月起勞工連上七天班違法。針對交通運輸業來說，面對連續假期中大量旅客輸運的任務，若勞資雙方無法在工時上取得共識，台灣禁得起台鐵、高鐵大罷工嗎？

先從台鐵來，台鐵的勞工問題不僅是薪資低，台鐵還有人力缺乏問題，目前台鐵運務、工務、電務等等，還缺 303 人，但今年（2016 年）特考名額僅開放 153 名，加上連司機員的預備人力全都掛 0，列車卻越開越多，交通部要如何因應？暑假即將到來，屆時台鐵再次罷工，不僅國人運輸受到影響，連國際形象都會再次付諸流水，更會影響外國優秀人才來台工作的意願，這是不可忽視的問題。

此外，以中華郵政來說，目前中華郵政 2 年來，退休加離職人數，已經高達 1600 人。新進人員受限於工作經驗、技巧熟練度，有感覺負荷過重之情形，致使新進人員離職率過高，在這種青黃不接的情況下，難怪中華郵政希望藉由罷工來獲得勞動權益的改善。

新政府執政一個月餘，沒有人期待能夠瞬間改善這些舊政府的爛攤子，但應該要在半年內拿

出成績，先行改善勞工的困境，勞工有好的薪水與環境，才會有好的服務品質，否則再這樣惡性循環下去，未來令人堪憂。

本席盼院長盡速要求交通部組成國營事業員工權益保障小組之責任編組，妥善因應目前各國營事業之勞資爭議，請問院長是否能做到？

二、正視台灣歷史文化，將歷史文化提高至國家級

台灣的美除了自然景觀外，尚有屬於台灣的在地文化特色，如台灣的廟宇陣頭文化在國際舞台受到矚目，而台灣的傳統民俗紙紮文化也在法國羅浮宮驚豔巴黎，但反觀孕育這些傳統文化的台灣歷史，卻未受到國內國家級的重視。

台灣諺語「一府二鹿三艋舺」代表著台灣歷史文化的演進歷程，一府（安平）目前為台南市的歷史風貌園區，二鹿（鹿港）為台灣十大觀光小鎮，三艋舺（萬華）因電影再度活躍，但歷史文化在整個國家定位上，仍無法有法令可依循。

以台灣最美的風景「自然景觀」及「人」來說，自然景觀部分可依據「風景特定區管理規則」規定，將國家風景區分為「海岸型」、「山岳型」及「湖泊型」三種類，但獨缺「歷史文化」，在評鑑標準權重比部分，古蹟文化也是所有評比分數裡佔分最低（分數佔比為 5.97%-8.35%），因此受限法令規定，至今台灣國家風景區尚未有歷史文化類型風景區。

為讓國人能正視台灣的歷史文化，本席要為彰化鄉親向院長請命，在「風景特定區管理規則」規定，將評鑑標準部分增加「歷史文化型」或「人文風貌型」，讓台灣具歷史傳統文化特色的地方能夠有適當的法令可依循定位，讓國人重視並發揚台灣的歷史文化特色。請問院長，你是否認同台灣人文歷史，可以發展觀光？

為了推動鹿港國家歷史風景區，將有形的資產如古蹟、宗教寺廟、文物與無形的資產如藝文才藝、民俗技藝、及人間國寶等，將鹿港做深層規劃發展，彰化才能走出台灣，放眼國際，成為中台灣最有人文特色的觀光大城。

參考資料

依據「發展觀光條例」第 10 條暨「風景特定區管理規則」第 4 條附件「風景特定區評鑑標準」規定，國家風景特定區分為「海岸型」、「山岳型」及「湖泊型」三種類，整個評鑑標準總分 1000，特性總分 670（佔總分 67%）。

風景區 項 目	特性類分項權重						
	地形與 地質	水體	氣象	動物	植物	古蹟 文化	整體 景觀
海岸型風 景特定區	221	114	47	47	67	40 (5.97%)	114
山岳型風 景特定區	136	68	77	91	111	56 (8.35%)	131
湖泊型風 景特定區	108	161	67	68	92	50 (7.46%)	124

依據「風景特定區評鑑標準」規定，國家級分數須於 560 分以上方可設立，但三種類古蹟文化部份分數佔比均未達 10%，因此古蹟文化類型地區不易達到設立國家風景區標準，故不涉及修正「風景特定區管理規則」規定，僅須於評鑑標準部分增加「歷史文化型」或「人文風貌型」。

三、建構中部新路網、中彰不再每逢假日必塞

每逢假日、重要連續假日，交通部都會提出預測壅塞路段，其中在中部王田到埔鹽系統總是榜上有名。造成這種情況的原因有三點：

- (一)國道 1 號於雲彰地區較國道 3 號直捷，因此中長途車流在這邊有很大比例走國道 1 號。
- (二)埔鹽是系統交流道，匯集台 76 沿線包含鹿港、彰化等地車流。
- (三)中彰之間除了國道與快速道路外，平面道路僅有台 1 線、台 17 線（中彰大橋），導致短程用路人大量使用國道 1 號。

為了避免塞車，交通部國道高速公路局提出採取匝道儀控與時段性開放路肩措施因應，但並非長久之計。因此本席提出三個解決方案，希望交通部極力來研討這幾個方案，讓中彰之間交通不再打結。

1. 西濱快速道路盡速完工，讓往來中彰海線的用路人有其替代道路，減少海線用路人使用國道 1 號。

2. 先看五楊高架路段，雖然車流量高，但是五股到楊梅平面含高架路段，動輒是雙向十個車道以上，所以車道不足是目前塞車的主要原因之一。因此面對國道一號王田到埔鹽段，交通部是否有計畫針對特定塞車路段予以拓寬或採取高架的方案？尤其是長久以來台中到彰化這段每逢假日必塞的路段，交通部是否覺得要如何解決民眾使用國道的需要？本席盼交通部盡速研議，針對國道 1 號王田到埔鹽段比照五楊高架，辦理國道 1 號王田至埔鹽段拓寬工程可行性研究，藉以消除現況交通瓶頸，並配合中彰地區未來發展需求，提供國道完全服務。

3. 另外，如果短期內無法確定國道一號台中彰化段進行拓寬，彰化縣府提出的「三橫三縱三橋」的替代方案，或多或少也可以紓解國人南北交通對於國道一號的依賴，尤其是「三橋」連接台中與彰化屬於省道，也是交通部所轄範疇，交通部是否願意全力支持地方建設，紓解兩縣市的交通需求？

(1)和美跨大肚溪橋梁闢建工程

本道路長 1.55 公里、道路寬 26 公尺，配置左右各兩車道 3.5 公尺及一機車道 2 公尺、一自行車及人行道 2.6 公尺，預估經費 24.6 億元。

經 105.03.19 與台中市政府建設局研商結論：「本案配合臺中生活圈四號線大肚段完成期程，提報下期生活圈道路交通系統建設計畫」。

(2)溪尾大橋新建工程延伸段

路寬配置 12 公尺，雙向車道各配置一混和車道 4 公尺，自行車道寬 1.25 公尺，總經費約 5.29 億元。

台中市政府已完成評估作業，於 105.05 底函送本府成果報告書，本府預計 105 年 7 月提報計

畫向交通部公路總局爭取納入生活圈道路建設計畫補助滾動式檢討，或透過中彰投區域治理平台共同提案爭取。

(3)彰化市金馬東路跨烏溪橋梁

預估總長度約 2,650 公尺（道路段約 1,400 公尺、橋梁段約 1,250 公尺）、寬約 32 公尺，雙向雙車道含機車道及自行車道兼人行道。工程經費概估約為 28.7 億元，用地及拆遷補償經費概估約為 3.9 億元，總經費約 32.6 億元。

105 年 8 月提報計畫向交通部公路總局爭取納入生活圈道路建設計畫補助滾動式檢討，或透過中彰投區域治理平台共同提案爭取。

主席：報告院會，交通組之質詢已詢答完畢。

接下來進行司法及法制組之質詢。

楊委員曜的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄，刊登公報。

楊委員曜書面質詢：

本院楊委員曜，針對澎湖國軍地域加給未於民國 103 年隨同公教地域加給調升而公平調整，未符合公平對等原則，有礙澎湖地區國軍整體權益。特向行政院提出質詢。

說明：

1. 國軍之加給種類，據《國軍待遇條例》第五條，概分為下列四種：

一、職務加給：對上將、主官（管）人員或職責繁重者加給之。

二、專業加給：對中將以下專業人員加給之。

三、地域加給：對服役偏遠、特殊地區或國外者加給之。

四、勤務加給：對從事危險性或技術性工作者或依其勤務特性加給之。

前項各種加給之給與，由行政院定之。其中「地域加給」，軍人的加給目前亦比照《公務人員加給給與辦法》第四條規範，地域加給考量之因素為：服務處所之【地理環境】、【交通狀況】、【艱苦程度】及【經濟條件】。

2. 地域加給之本質，同一地區應採取一致標準，不應有所差異。行政院人事總處於 103 年 1 月 1 日公告調高澎湖公教人員的離島加給，雖然澎湖地區依舊未如金門、馬祖之地域加給水準，但至少降低些許不公平性。然而，行政院與人事總處卻始終漠視澎湖國軍，未於公教人員地域加給調整後，隨同公平調整澎湖國軍地域加給，造成澎湖成為目前全台唯一，相同服務處所但軍公教地域加給差異最大之區域（如附表）。

3. 澎湖地區軍人與公教人員，工作地點相同，一樣肩負起國家交付的業務，國軍更在各項災難中負責第一線的搶救與善後，卻沒有辦法得到同樣之對待，此舉讓澎湖軍人情何以堪，內心之不平等感與日俱增。

4. 先前曾詢問人事總處，了解不願隨同調高軍人地域加給之因素。竟然答覆因已調高東沙與南沙地區軍職人員之相關加給，因此不願意調整澎湖地區。經查，東南沙群島僅有約數十人之軍職人員隨同調高，人數極少，且澎湖「離島」與東南沙「外島」之性質不同、人員不同，不應以外島已調高作為藉口，而犧牲澎湖地區軍職人員之基本權益。