

呂委員孫綾：（10 時 6 分）主席、行政院林院長、各部會首長、各位同仁。院長，今天我要跟你討論有關本席選區交通建設的問題。首先我要請問院長對於淡水以及北海岸地區的印象是什麼？

主席：現在請行政院林院長答復。

林院長全：（10 時 7 分）主席、各位委員。首先，那是一個非常漂亮也非常美麗的地區，過去我服兵役的時候就曾在那邊待過 2 年，所以我對當地的風景非常欣賞。其次，我也知道當地是個新的社區，所以有許多人口，包括年輕夫妻都住在那裡，同時當地也有幾所學校，所以人口也非常多。再者，當地也是個觀光的景點，特別是這幾年，那裡有著淡水當地的文化，所以發展得非常好。

呂委員孫綾：院長對於淡水和北海岸地區的印象都是非常美好而漂亮，但我和朋友聊天時，他們對淡水的印象都是「塞車、塞車、塞車」，所以塞車在我們淡水市是個非常大的問題。今天我要向院長說明淡水、三芝、石門這整個北海岸的交通狀況。從 PowerPoint 來看，地圖上三芝、石門等整個北海岸唯一的出路就是台 2 線，淡水這裡有台 2 線和台 2 乙線，這兩條道路在紅樹林交會，再經由台 2 乙線進入台北市。所以，如果民眾要進入淡水、三芝和石門的話，就必須經過這條唯一的台 2 乙線，然後再接台 2 線。根據新北市政府交通局的資料顯示，我們每天約有 15 萬到 20 萬輛的汽車往返淡水地區，上下班的尖峰時段每小時更有高達 5,000 輛的車子會塞在台 2 線上，道路服務的水準則是最差的 F 級。由於淡水、三芝、石門目前的人口數是近 20 萬人，而這條台 2 線又是淡水往返雙北地區的唯一幹道，其實已呈不敷使用的狀態，不論平日還是假日，每天都會有超過 15 萬輛的車子在這條路上來往，上下班時，每小時也都會有四、五千輛的車子在這裡，使得台 2 線呈現停車場的狀況，民眾其實都怨聲載道。所以我想請院長來思考，你認為以目前這樣的人口數，這樣的交通動線對我們淡水、三芝、石門和整個北海岸的交通需求來講是足夠的嗎？再者，2013 年 3 月由行政院核定的淡海輕軌運輸系統綜合規劃，針對淡水地區主要聯外道路的交通量及服務水準都曾經做了一個分析，我們台 2 線和台 2 乙線全段的服務水準都是在 C 級以下，其中從登輝大道到淡水這個區段只有 D 級的水準，從關渡到紅樹林這個路段是更差的 F 級水準，F 級就代表塞車塞到車子完全沒有辦法動彈。

院長，本席要跟你分享一下我們淡水塞車實際的狀況，這幾張都是在同一個下班的時段所拍攝的照片，第一張是在竹圍捷運站的旁邊，就是淡水往台北的方向，我們可以看到，公車、汽車和機車在互相爭道，其實是非常的危險。下一張照片是在竹圍捷運站的附近，我們也看到塞車塞得非常嚴重，即使是綠燈了，也像是一個大型的停車場。下一張是紅樹林捷運站，照片上從台北往淡水的方向是大塞車的狀況，也因為輕軌捷運的施工而占去了大半的車道，所以造成塞車。其實對機車族來說非常的不方便，而且非常的危險。第 4 張照片是淡水往三芝的方向，這一段道路原本就不寬，再加上有輕軌的工程在施工，所以也很容易造成塞車的狀況，甚至發生車禍。

院長和部長應該也有看到一則新聞，上個月淡水發生了一件交通事故，就是有聯結車因為爆胎導致竹圍和關渡路段無法通行而大塞車，這次大塞車造成車流回堵將近 10 公里，這個路段整個都癱瘓了，而且是從早上 6 點到 11 點，塞車的狀況都完全沒有解除，甚至從新市鎮到紅樹林

捷運站這 4 公里多的路程居然要花上一個多小時。實際上，像這種狀況已經不是第一次發生，在今年 5 月也發生了一件大貨車撞上分隔島而造成中正東路大塞車的狀況，這也引發了非常大的民怨。雖然這兩件是交通事故造成塞車的現象，但是這其實也凸顯了一個問題，就是我們淡水交通壅塞的情況已經到達一個極限，只要發生一件交通事故，就會讓這整條路都動彈不得，所以我們也常常看到救護車卡在車陣當中。多年來不管是中央或地方都沒有辦法解決這個問題，所以交通也成為我們淡水和北海岸居民長久以來的夢魘。本席想請教院長和部長，你們對於這樣的情況有想過要用什麼樣的方法來解決嗎？

林院長全：關於交通工程的部分，我請賀陳部長來說明。

賀陳部長旦：首先，委員點出來的問題就是需求很大，但是只有一個孔道，一旦發生事故，大家都會受到影響。對於這件事情的處理，我們是希望馬上跟地方政府合作來進行路況的偵測，包括用 eTag 或是其他的可變號誌資訊，告訴大家可以做適當的繞道或是改用其他的交通工具。我們會在兩個月之內配合地方政府，至少強化淡水台 2 線這個地方。

第二就是關於沿線的工程，除了輕軌之外，附近也有很多的大樓，大樓興建之後原來的水管等都不夠了，所以就要換管，工程一直不斷，所以就使得沿線的塞車比較複雜。對於這個部分，我們也會配合相關部門來了解是不是可以更集中相關的作業，同時也請大家配合輕軌一起來進行，以減少工程的干擾，我們會配合公共工程委員會來要求地方政府做到這一點。

第三，其實眼前輕軌的建設也是一個陣痛期，等輕軌建設告一段落以後，整個大眾運輸的能量應該會提升，就可以服務地方並改善交通。

呂委員孫綾：院長，本席在上次總質詢的時候也有跟院長討論過，我們淡海新市鎮未來的發展是規劃會有 30 萬人進駐，但是其實現在只有住了 2 萬 4,000 人，不過居住在淡水、三芝、石門等北海岸地區的人口已經有將近 20 萬人，就讓台 2 線和台 2 乙線塞成這樣子。未來如果政府對於淡海新市鎮所設定的目標人口數還是 30 萬人的話，隨著人口不斷的移入、遊客不斷的增加，我認為這個問題會愈來愈嚴重，所以本席希望院長能夠重視這個問題，也請部長要去規劃並督促，以解決我們北海岸民眾長期以來塞車的夢魘。

賀陳部長旦：其實新市鎮的目的並不是要讓大量人口住在外面然後進入到市區來，所以對當地的就業和適當的就學這件事情，我們可能要跟內政部、新北市一起看看怎麼樣強化當地的一些公共服務和引進產業，我們來加油，不要變成大量人口單方向的移入，因為這樣恐怕也不是我們新市鎮的目的，我們就這件事情要一起來努力。

呂委員孫綾：好，本席希望你們要做詳細的規劃。接下來本席要向院長說明我們北海岸目前正在進行的幾項重大交通工程建設，第一個就是我們的淡海輕軌，淡海輕軌是由交通部高鐵局進行規劃，由新北市政府負責後續的工程還有營運，總共有綠山線和藍海線兩條線，並分為兩期來完工，總經費是 153 億。第一期是包括了整條綠山線和藍海線 3 站，預計在 2018 年底通車；第二期是藍海線，預計在 2015 年全線通車。第二個重大建設是淡江大橋，它是由交通部公路總局辦理，總經費是 154 億，預計在 2020 年通車，預期可以紓解台 2 線竹圍路段及關渡大橋 30% 的交通量，從淡水到八里也可以減少 15 公里的路程。藉由淡江大橋的建設，也可以連結到其他新北

市地區，例如五股、新莊、三重、板橋、中和、新店等等；同時，這條淡江大橋也可以直接連結到國道三號；淡江大橋也有預留了輕軌的通道，可以作為淡海輕軌延伸到八里、五股的預作工程，淡江大橋預計可以在 2020 年完工。這兩項重大建設，第一個就是淡海輕軌在 2018 年第一期可以完工，淡江大橋預計在 2020 年可以完工通車，我想這兩項交通建設對我們淡水人來說都非常重大，因為它攸關我們淡水還有整個北海岸地區交通動線的改變，也可以減少目前台 2 線和台 2 乙線的車流。

但是我們看到前幾天淡海輕軌的施工品質有些狀況，所以本席要請部長要求交通部來進行協調，並督促公路總局、新北市政府如期完成這兩項我們淡水非常重大的交通建設。

賀陳部長旦：我想這是必然的，既然經政府核定，而且民眾也都支持，這個工程就只有在高品質之下儘速的來執行完畢，我們也會來了解相關的工安事件並做預防，謝謝。

呂委員孫綾：淡海輕軌的施工發生這麼大的工安事件是我們非常不樂見的，這也代表了我們施工的過程和品質是非常有問題的，交通部做為中央主管機關，我想你們有責任要去進行監督和督導。

賀陳部長旦：應該的，謝謝。

呂委員孫綾：行政院核定的淡海輕軌綜合規畫中有二個延伸方案，第一個是往北延伸段，就是往三芝方向增設 4 站，第二個是八里延伸段方案，就是我剛剛提到的，在淡江大橋裡預留輕軌通道，來連接藍海線漁人碼頭，然後到八里。院長，針對這兩個輕軌延伸的規畫，是否能責成交通部先行評估規劃？

林院長全：有關這部分，因為交通的評估很專業，是不是還是由賀陳部長來說明？

呂委員孫綾：好。

賀陳部長旦：如何讓輕軌發揮最大功能，提供面狀的服務，這方面的研究，我們願意配合地方的需要，往下跟地方政府一起來規劃。

呂委員孫綾：院長，我剛才提到的淡江大橋和淡海輕軌，都是當地民眾非常關心的交通問題。我們仰賴的台 2 線是我們唯一的出入口，近年來淡水人口增加，台 2 線對於居民來說，已不敷使用，我希望院長能夠督促相關單位，讓淡江大橋和淡海輕軌能夠如期完工，並針對輕軌延伸案來做評估，這是我對院長的請求。

林院長全：謝謝呂委員的指教。對於淡水地區居民的交通問題，我也能夠瞭解，其中有很多困難需要克服，我也很樂意在這邊跟呂委員特別說明，我們會請交通部就已經執行的工程，一定要讓它能夠如期實質做好。至於未來需求的一些評估，我們也希望交通部能基於專業，認真地去考慮。

呂委員孫綾：謝謝院長。

剛剛很多委員都非常關心地方交通建設，這也代表地方交通還有很多需要改進的地方。院長，對於遠距上班，你的看法如何？

林院長全：目前行政院並沒有遠距上班的規定，但是我知道在國外或國內也許有少部分企業確實有類似的做法，但是政府部門還沒有來進行。

呂委員孫綾：院長，我提到遠距上班，是為了提升工作效能，也希望能讓我們政府有一個創新的舉動，但是我還是希望院長能夠繼續督促完成地方建設。

林院長全：好的。

主席：施委員義芳的書面質詢提出，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

施委員義芳書面質詢：

一「蘇花改東澳—南澳段」議題

提供給花東居民一條平安回家的道路，是政府基本的職責

(1)台 9 線蘇花公路改善計畫分為：蘇澳至東澳、南澳至和平、和中至大清水等三個路段執行，於民國 100 年 3 月正式動工、蘇澳至東澳段預計 106 年完工、

南澳至和平段於 101 年 3 月谷風隧道南口發現漢本遺址而延誤工程，本路段預計 107 年完工為目標。

和中至大清水段包含中仁隧道及仁水隧道等 2 座隧道，中仁隧道因 101 年 8 月蘇拉颱風發生土石流災害，造成隧道北口地形地貌改變，經考量安全性避開敏感地質區，中仁隧道由 3.8 公里增長為約 4.7 公里，又因承包商財務問題執行績效不佳解約，於 104 年 4 月重新發包開工。本路段因上述因素影響施工工期，預計於 108 年完工。

(2)東澳—南澳為何未納入評估？本席強要求增加蘇花公路東澳—南澳段改善。

蘇花公路東澳—南澳段，長 12 公里、山路彎曲多，今年（105 年）3 月遊覽車、拖板車在這個路段相撞，造成 2 死 28 傷車禍。根據統計，過去 3 年東澳—南澳段已發生 9 起死亡車禍。上述三個路段完工後，前、後段都好走，進入東澳—南澳路段後卻要減速通過彎曲道路，成為「危險 12 公里」。因此本席重申提供給花東居民一條平安回家的道路，是政府基本的職責，同時基於東部和西部區域均衡發展，爰此，建議蘇花公路改建案應增加東澳—南澳段改善計畫。

二「金門大橋」議題

「他山之石，可以攻錯」，必須修正制度，培養營建、營造業施作實績，方能提升國際競爭力

(1)根據資料顯示：金門大橋工程因承商國登營造公司施工遲緩、履約能力不足、工程進度持續落後，至 105 年 6 月 25 日落後 22.19%，國工局已於 105 年 6 月 29 日依契約規定終止與承商工程契約關係，並接管工地。重新發包，為選擇優良廠商，參照行政院公共工程委員會建議，需要吸引優質廠商參與投標，以有效降低施工風險，國工局重新發包採「最有利標」方式辦理，藉由公開評選選出具備規劃、施工與管理能力之最優廠商接續進行金門大橋接續工程。本工程原定於 105 年 8 月 31 日「決標」，結果仍然流標。

(2)一座金門大橋，從民國 82 年 4 月開始推動，100 年 1 月開始動工，中間過程規劃、設計、發包、施工、監造、履約爭議不斷，全長不過 5.4 公里，截至目前為止已經超過 20 年，完工時間依然遙遙無期。

(3)本席來自工程界，並曾擔任土木技師公會理事長，對於業界的生態與需求都能夠理解與掌握，所謂冰凍三尺、非一日之寒。以本案為例，本席相信過程中可能涉及設計疏忽、發包作業