

陳委員雪生：但是，馬祖在觀光方面尚有努力發展的空間，本席希望今後交通部能夠繼續給予我們協助，可以嗎？

林院長全：好的。

賀陳部長旦：沒問題，這一定可以的。

陳委員雪生：謝謝院長與部長，兩位辛苦了！

林院長全：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：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、案由：

鑑於桃園機場捷運為國內重大交通建設之一，原定在 2010 年完工，卻延宕至今，皆因尚有異常事件未排除、號誌系統缺失等問題未解決，以致通車時間一延再延。

說明：

一、交通部曾於三月時表示，桃園機場捷運將延至年底通車，現在是十月中旬，距離年底剩不到兩個月的時間，民眾殷切期盼機捷通車，但也對機捷仍存有不少疑慮。

二、大眾對桃園機場捷運的疑慮如下：

(一)異常事件共 4,522 件，為何能於短短 2 個月內即完成改善？

(二)合約規定直達車行車時間 35 分鐘，但實際行車時間為 36 分鐘，未完成改善提速問題？

(三)合約規定車次班距為 6 分鐘，為何放寬為 12 分鐘？

(四)造成列車打滑事件發生的原因為何？是否還會再發生？

(五)號誌系統缺失改善問題進行如何？

(六)有無降低穩定性測試標準問題？如將系統可用度 99%調降為 97.5%。

(七)軌道墊片破損的原因為何？對行車安全的影響？

請交通部針對上述民眾疑慮之事提出說明。

請交通部就目前機捷試車情形，提出最新報告資料。

行政院參酌前兩項資料後，評估桃機安全性、穩定性，針對機捷能否如期在年底通車，給予一個明確的答案。

二、案由：

「交通為經濟之母」，沒有交通建設，就沒有地方建設，截至 2016 年 8 月底，桃園市總人口數已達 213 萬人，塞車問題是民眾心中的痛，桃園市民最大的期望就是增加八德第二交流道，以分散車流量。

說明：

一、桃園市政府已在擬定可行性評估計畫。此計畫是利用八德擴大都市計畫區之 50 米豐德路，往西增設寬度 30 米、長度 400 米的連絡道，連接至國道 3 號新增交流道。此計畫完成，將可紓解目前國道 2 號大湳交流道交通壅塞問題，同時提供八德地區另一聯外替代道路，分散八德

地區聯外車流。

二、此計畫工程總經費約 2.16 億元（工程費約 9600 萬、用地費 1.2 億元），只要 2 億元就可解決塞車問題，也解決民眾長期以來的「交通之苦」。

三、依據「高速公路增設及改善交流道設置原則」，增設交流道先決條件如下，本案距離鶯歌交流道 2.5 公里、大溪（系統）交流道 4.5 公里，皆符合規定：

（一）已進行相關交通改善計畫之研析，確定無其他替代方案，並說明建設之必要性。

（二）非屬於禁止設置交流道地點。

（三）交流道間距至少應大於 2 公里，增設交流道後交織區間之服務水準須達 D 級以上。

（四）連絡道路設施須有足夠容量，車道配置至少為雙向四車道，其服務範圍為交流道鄰近上下游各兩路口間之區間，增設或改善交流道後路段及路口之尖峰服務水準應在 D 級以上。

（五）地方政府應全額負擔用地費及辦理用地取得相關作業，並至少負擔 12% 以上之總建設經費（用地費及工程費合計）；屬申請交流道改善者，地方政府倘財政困難，財力分級為第 3 級（含）以下者，用地經費則由中央、地方各負擔 50%。

桃園市政府積極帶動交通建設及地方發展，相關法規也確認沒問題，萬事具備只欠「經費」，交通部是否可以盡速提撥經費，讓工程順利進行，解決桃園長久以來的交通之痛？

三、案由：

桃園一中壢生活圈六號道路，起於八德區和強路，止於平鎮區台 66 線快速道路金陵路口，主要功能是銜接國道二號、台 66 快速道路，作為國道三號替代道路，最重要的是可以整合捷運三鶯線、桃園捷運綠線、及未來連接到八德擴大都市計畫捷運藍線。礙於經費不足，工程無法繼續。

說明：

一、桃園一中壢生活圈六號道路新闢完成，未來可以整合捷運三鶯線、桃園捷運綠線、及未來連接到八德擴大都市計畫捷運藍線。對桃園提振交通，將是一項德政。

二、桃園市剛升格為直轄市，許多基礎交通建設須迎頭趕上，目前以生活圈 6 號先期道路為首要目標，經費來源由中央以「汽燃費」分配給六都，雖桃園市政府因此獲得更多經費自主權，但其他五都平均都有 20 億以上，只有桃園最少，分配到 15.98 億。

桃園是最晚升格的直轄市，基礎建設已落後五都許多，中央僅分配 15 億的經費讓桃園市政府自行做道路養護、新建等工程，如此標準對桃園而言，過於嚴苛，為了讓桃園能在短期內加速交通建設，中央是不是應挹注更多經費，將火力集中在生活圈六號道路？

四、案由：

桃園市有許多民眾倚賴鐵路做為通勤交通工具，鐵路高架化、地下化的決定，涉及到桃園都市景觀、民眾的健康及安全等問題，不可不慎，桃園鐵路究竟要採取高架化還是地下化？目前出現不同的意見。

說明：

一、2009 年行政院審核通過桃園市鐵路高架化，計畫範圍為鶯歌車站至中壢車站的路段。

二、2014 年，桃園市長鄭文燦的鐵路地下化政策獲得廣大民意支持，因此研擬可行性研究計畫。

三、現在在國發會的公共政策網路參與平台，有民眾提案連署要桃園市鐵路高架化，目前已有 163 人連署，一但達 5,000 人連署門檻，國發會就要著手研議此提案。

屆時國發會著手研議的桃園鐵路高架化提案，將會和桃園市政府的鐵路地下化計畫發生衝突，行政院將會以哪一個方案為版本，行政院可否給予明確的答案？

五、案由：

針對高速公路收費員一案，行政院政務委員林萬億於 8/20 行政院新聞稿中表示：「當時高公局與遠通公司並沒有照五階段轉業安置，國道收費員轉業安置作業也沒有讓員工充分參與，而且計畫未能完全配合員工所需」。

將這句話分解如下：

1. 當時高公局沒有照五階段轉業安置（所以高工局有責任）
2. 當時遠通公司並沒有照五階段轉業安置（所以遠通電收有責任）
3. 國道收費員轉業安置作業也沒有讓員工充分參與（高工局、遠通皆有責任）
4. 計畫未能完全配合員工所需（高工局、遠通皆有責任）

新聞稿中，行政院政務委員林萬億又表示：「政府感謝遠通公司能從善如流，承諾提供一定金額的補貼，以補正轉業安置計畫規劃欠周詳的缺失」。

又，目前媒體報導指出，遠通公司將之前安置的付出加上現在的補貼，共計賠付約 4 億元，就報載指出，國道收費員的賠償為 8 億元，扣除掉遠通的 4 億元後，依照行政院長林全於 8/19 接受媒體採訪表示：「將由勞動部、交通部各自分攤一部分」，亦即，交通部必須負擔一定比例的賠償。

目前為止，該賠償金是否確定由「國道基金」負責賠償？若確定，代表交通部在這件事是有錯的，誰要負這個責任呢？

根據 8/20 行政院新聞稿表示，高公局「有錯」，那就必須追究責任，目前民眾也強烈質疑，當初就是因為有官員「怠惰」去處理，才導致問題延宕，造成收費員必須長期抗爭！

交通部不用追究當初處理這案件時，歷任的高公局局長或是「代理局長」們的「責任」問題嗎？

六、案由：

大客車及遊覽車司機血汗工作，長期過勞已經是不爭的事實，日前媒體刊載國道司機的告白書，斗大的標題寫著「只想在撐不住時能休一天」，信中直指：

工作四年，我沒有一個除夕夜能留在家吃晚飯。

1. 駕駛每個月只能排兩天公休，休假不一定能排到，而且只限週二到週四，週五到週一，一律管制休假。

2. 客運司機一定是超時工作，例如：某個星期五傍晚六點我從台南出發，遇到塞車大概半夜一點到台北；但因為半夜乘客少，我的班次延被往後延，四點半才開回頭車，早上九點到台南

。

3. 我還常要在非上班日出勤驗車、保養維修，這也不算在趟次裡。

4. 我們就算感冒了，也不敢看醫生，因為一吃感冒藥就沒辦法開車，我前幾個月感冒太久受不了，去看耳鼻喉科診所請三天病假，就因為醫療證明不符合規定，被改成事假扣了一堆獎金，收入少了兩萬多塊。

5. 公司永遠用「排不出班來」、「駕駛人力不足」的理由不讓我們休假。

又，近年來發生的近一年疲勞駕駛釀禍表如下，

時 間	事 件
2016/08/11	統聯司機過勞昏倒，疲勞駕駛車禍頻傳！（5 傷）
2016/07/06	國光號凌晨司機疲勞駕駛追撞拖板車（1 死 6 傷）
2016/06/12	司機疲勞駕駛 豪泰客運擦撞高架陸橋（5 傷）
2016/05/06	豐榮客運失控撞進民宅 駕駛恍神：我好累（無人傷亡）
2016/03/26	福和客運駕駛疲勞 客運直撞 3 轎車（1 死 7 傷）
2016/02/12	駕駛累昏頭 遊覽車險撞死警（無人傷亡）
2016/02/04	統聯司機打瞌睡衝下邊坡（6 傷）
2015/11/11	疲勞駕駛！新社賞花司機自撞護欄（14 傷）
2015/10/20	統聯客運司機昏厥 乘客急拉煞車（5 傷）
2011/08/04	統聯司機蔡坤霖在行車途中突然心臟病發（無人傷亡）

幾乎每個月都會出現一件疲勞駕駛的事故，交通部若繼續放任，毫無作為，交通事故恐一再重演。

交通部與公路總局，針對客運及遊覽車業者「超時」工作，要如何解決？

七、案由：

學生間流行機車共乘以節省時間、費用，「Let's Ride」應運而生，此機車 APP 類似時下計程車 APP 叫車方式，設定起迄地點後，以里程數計費，35 元起跳、每公里加 10 元，僅收取現金，由於價格低廉並節省通勤時間，加上「隨時隨地」的叫車方式，吸引年輕族群爭相共乘。等於是機車版 Uber。

機車版 Uber 在我國是否合法？若機車版 Uber 不合法，交通部是否應立即對機車版 Uber 進行取締？

八、案由：

日前陸客來台旅遊，8 天 7 夜的旅遊團費不到台幣 15,000 元，低價吸引大量陸客，品質相對沒保障，景點行程安排緊迫，又吃不好住不好，陸客來一次就不想再來。

據報載，觀光局為提升日客來台重遊率，自 11 月 1 日起將推出「四人同行、一人免費」優惠方案，共有 2500 組受惠，號召日本家庭或是情侶結伴與朋友揪團來台自由行，觀光局分攤經費約 3,000 萬元日幣，折合台幣約 1,000 萬元。

日本旅行社的廣告更打出從大阪關西到台北，三天只要 19,900 至 21,900 日幣，折合台幣約 6 千至 7 千元；羽田機場到台北，四天只要 19,800 至 24,800 日幣，折合台幣約 6 千至 8 千元。

日本旅行社更指出，第一天行程為旅行社會到機場接送旅客，若要到景點遊玩，要加付 10,000 日幣，折合台幣 3,000 元，否則就直接送旅客到飯店休息，第二天則是讓旅客自由活動，明顯是「低價團」再現。

觀光局此優惠方案，會不會適得其反？造成日客來台吃不好、住不好，導致日客離台時只留下「台灣不好」的印象？

觀光局此舉是不是想衝高日客來台人數，藉以掩蓋陸客遊台人數減少的事實？

又，日本的 7-11 免稅商店，將大幅提升觀光客消費意願。我國是否能以日本 7-11 免稅商店為借鏡，推動屈臣氏、康是美、寶雅等美妝店成為免稅商店，提高來台觀光客消費意願？

九、案由：

早期軍公教人員收入微薄，退休後支領的退休金僅有在職所得的 40%至 50%之間，為了照顧退休軍公教人員，國防部在 1958 年 7 月 14 日頒佈《陸海空軍退伍除役軍官優惠儲蓄存款辦法》，明定軍官領取「一次退伍金」可以辦理優惠存款。1964 年 6 月 1 日再修定為《陸海空軍退伍除役官兵退除給與及保險退伍給付優惠儲蓄存款辦法》，並增加「軍人保險退伍給付」項目辦理優惠存款。

銓敘部比照國防部，在 1960 年 10 月 31 日發布《退休公務人員退休金優惠存款辦法》，讓公務員可以將一次領取的退休金和公保養老金存入台灣銀行辦理優惠存款。

教育人員則是由教育部比照公務人員，於 1965 年 2 月 22 日與財政部會商之後發布《學校教職員退休金優惠存款辦法》辦理，教育人員的公保養老給付辦理優惠存款，則是由行政院在 1975 年 2 月 3 日發布《學校退休教職員公保養老給付金額優惠存款要點》後才有依據。

綜上所述規定，皆因軍公教早期是辛苦、薪資微薄的工作，聘僱不易，尤其軍人長年在外保家衛國，回家次數屈指可數，當時政府為招聘人員任職，承諾給予軍公教人員退休金，照顧他們後半輩子的生活，這些退休人員現在也是靠這份退休金養老度日。

而今，時空背景轉換，軍公教人員的薪資也隨之調整增加，優渥的福利待遇，吸引許多人投身公職，每年居然不下的報考率，在在證明公職是名符其實的「鐵飯碗」。

但現在國庫財政困難，為共體時艱，軍公教人員的年金改革勢在必行，但早年的月退俸是政府允諾公務人員、且公務人員信任政府會照顧他們的下半輩子所訂定的制度，涉及政府「誠信」問題。

我國在 84 年 7 月正式實施公務人員退休法修正案，亦即現在的「退撫新制」，學界普遍以該年作為舊制與新制之區分。

為貫徹老有所終的精神，對於民國 84 年前的軍公教退休人員，其福利、待遇及月退俸均應比照舊制，一則展現政府誠信，二則安穩退休人員的心，使他們能安養天年，爰此，是否能同意上述的建議及說法？

主席：請徐委員榛蔚質詢，詢答時間為 15 分鐘。