

賀陳部長旦：我們會盡力在工程上克服這些障礙，但是長期的管養部分，容我們瞭解一下，每一條道路都……

徐委員榛蔚：這條路有 22 公里，這樣的山隨時會崩，我們的山邊隨時都在塞，塞住了，水流不去，地質、地層就被淘空！

賀陳部長旦：相關技術及工程方面，我們願意來協助地方政府，長期的管養部分，請您能夠理解。

徐委員榛蔚：看看我們的 193 號道路，這是沿著我們海岸山脈拍下來，再看看舊台 9 線，完全走山！怎麼做？院長，拜託你去看一看吧！

林院長全：好，我們會去瞭解。

徐委員榛蔚：我們的部長是董事長，他的冷酷，我真的沒辦法領教。但是，院長您的慈悲、您的大度量，您應該知道花蓮人的辛苦。客委會 106 年的預算是多少？1,400 萬給花蓮，浪漫台三線多少錢？8.7 億！

林院長全：我們會瞭解這個問題。

徐委員榛蔚：106 年客委會總預算 28 億，浪漫台三線占了三分之一，花蓮呢？只有 1,400 萬。

林院長全：不會，花蓮還會有許多建設，我們會來……

徐委員榛蔚：還有太多議題來不及質詢，但拜託院長聽聽花蓮的聲音，我們的聲音是一樣的重要！

林院長全：謝謝，徐委員您質詢之外的其他考量，我們都可以來聽，不見得一定要在總質詢時。

主席：好，謝謝，詢答時間已經超過 1 分鐘。

徐委員榛蔚：院長，請做一件功德的事，您在任內不斷地被人家批評，我們都還是支持您，拜託您，真的要去做一件讓人民懷念的事！我們花蓮、臺東人會懷念幫我們把蘇花及其他公路做好的人。

主席：徐委員，我們還有三個年度可以讓你好好花揮。請院長與部長先就座。

徐委員榛蔚：拜託所有媒體女士先生，看看花蓮……

主席：呂委員玉玲書面的質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

呂委員玉玲書面質詢：

#### 一、桃園鐵路地下化進度

本席要再次請教有關桃園鐵路地下化的辦理情形，請教部長，桃園市政府送上來有關鐵路地下化的可行性評估報告究竟通過了沒有？

本席手上有掌握到交通部日前又退回桃園市政府的可行性評估報告的公文，三個月內退回兩次，請教部長，您認為退回的主因在哪裡？

部長不敢明講，本席就直接點出來，主要在於錢，桃園市政府修改後送上來的報告，包括經費供應、自償率還是沒有做修改，一樣要中央買單大部分經費，那現在就很簡單，就是中央不願意去支付這將近千億的經費，部長，願意付嗎？

根據 5/17 審查會的會議紀錄內容，一份上千頁的可行性評估報告，沒有討論裡面的工法、規劃，可以說一頁都沒有討論到，每個委員都對於財務規劃大肆批評。包括「本案自償率僅 6%，且市府也提及多項效益無法量化，致難以有客觀標準來判斷能否核給經費。」、「施工中臨時

性用地撥用所需經費高達 1.23 億元，於法無據」、「報告期程預估過於樂觀，建議環評、都計等項目時程都應再寬估。」、「高架化用地取得階段已遭遇困難，而改地下化後拆除民房由 379 棟增加為 399 棟，其中 4、5 層樓棟數減少，而 6、7 層樓棟數增加，市府應加強對於住民之溝通協調及提出具體有效策略。」甚至有委員還以臺中市政府提報臺中山海線鐵路可行性研究為例，總經費 926 億元，臺中市政府擬負擔 520.3 億元，質疑桃園市政府建議採專案協商方式辦理，恐引起各地方政府援引辦理，對政府整體財政造成衝擊，必須審慎考量。簡單來說，光錢怎麼出你就談不攏了，連財政部都不願意出地下化延伸出的錢，所以光經費你就卡在那裏啦，是不是，部長？

其實本席認為，桃園鐵路地下化，要不要做也是中央一句話，這個審查會紀錄，不是你執政嘛，所以你可以推翻啊，只要中央願意負擔，1,031 億，中央選擇負擔 682 億元或 903 億元，兩個方案嘛，只要院長、部長大力一揮，我付！任何問題都不是問題，但關鍵就在於是，部長對這個案子也是不置可否啊，甚至傳出部長私下對於桃園地下化是反對的，認為沒必要花這麼多錢去做，做高架就好啦！蔡英文總統當初選舉時到桃園，信誓旦旦地說支持桃鐵地下化，可是現在部長模稜兩可的態度，本席真看不出來，你中央、地方是同一黨、一條心的支持，部長，是這樣嗎？

我們再從高架化與地下化推動時程來看，從去年開始，高架化就已經全部停擺了，配合桃園市政府推動地下化，地下化推動也都是在文書報告傳遞，一年過去了，就只做了個桃園新站的啟用，其他都沒有啊。審查會裡面還有委員建議，要用新案來做，看看高架化，推了 20 年，若要新案來做，等同從頭開始，是不是又要鄉親再等 20 年，中央、地方態度不一，等待的卻是小老百姓，本席沒有另外一個 20 年可等，請院長、部長幫忙，盡速通過桃鐵地下化，不要再踢皮球好嘛？

## 二、華航罷工事後處理

華航空服員上周五再度聚集華航台北分公司前抗議，並蛋洗了華航台北分公司的招牌，痛斥華航沒有誠信，未履行 6 月 24 日簽訂的團體協約，對照先前 7 月，何煖軒董事長快速處理、搏得好評，可見當時根本就是為搏媒體掌聲而做，不然不會有這麼多的爭議，現華航還決定要對蛋洗的空服員提告，請教院長，您認為這是合理的嗎？您支持華航提告嗎？

華航董事長何煖軒給了華航員工一封信，是一封長達 1,200 多字的信，訴說他對空服員再次走上街頭，蛋洗華航台北分公司招牌的難過心情。他在信中說，這兩天下著雨，同仁跟他說，走過台北分公司還聞得到腥臭味的雞蛋味，他看到路人指指點點，一時無語；看到同仁傳來的蛋洗華航北分招牌、同仁清掃蛋殼照片，更讓他多日緊繃的情緒，再也忍不住濕了眼眶。他寧願 500 顆雞蛋是打在他身上，好過砸在華航的招牌上；前經營者與你們（空服員）針鋒相對，毫不讓步，以強硬態度讓你們情緒沸騰，沒有吃到你們一顆雞蛋，他以謙卑的心傾聽，並在部分社會輿論針砭「讓步太多」的壓力下，仍盡力保護員工權益，你們一次讓華航吃了五百顆。請教院長，您認為這封公開信寫得如何？

本席認為，這封公開信還是一樣，在搏取媒體焦點，根本不是要試圖解決問題，離上次罷工

也將近三個月，這三個月難道都沒有任何的協商？有，可是華航的態度就是以拖待變，為了讓罷工風波早點平息，何董事長信誓旦旦地全部答應工會的訴求，但執行卻是統統跳票，這樣的處理手法，十足官僚作風，只要拍到長官馬屁，證明自己有能力解決，但實際上卻是將問題閒置，這樣的董事長，院長還相信他嗎？

主席：姚委員文智的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

姚委員文智書面質詢：

一、根據觀光局資料 8 月份統計，陸客來台人數雖較去年同期減少 32.41%，但，亞洲地區其他國家來台人數除新加坡外，皆呈現正向成長，其中日本成長 30.32%、韓國成長 43.64%、泰國成長 67.94%皆是大幅成長，顯示台灣對於亞洲其他國家旅客仍具吸引力。發展觀光原不能靠單一國家客源，其他國家的旅客數呈現成長是好現象，但，或要增加非中國籍旅客來台旅遊，觀光局有何政策？其次，根據觀光局資料，美洲、歐洲來台旅遊人數分別為 4 萬 8,248 人和 2 萬 2,717 人，相較之下仍有大幅成長空間，觀光局如何在美洲、歐洲宣傳台灣，吸引觀光客？

二、為注重勞工權益，政府將周二日列為推動目標，但除了落實周休二日外，本席認為春節固定休九天，除了能讓勞工獲得休息外，亦能增進觀光收入，請教院長和交通局是否贊成？

根據交通部觀光局統計，2009 年 9 天春節假期，觀光遊樂地區旅遊人次與 2008 年 6 天假期相比，大幅成長 92%，達到 1,160 萬，創造觀光產值達 217 億元。2013 年 9 天春節假期，全台觀光遊樂地區總旅遊人數暴增至 1,489 萬人次，創歷年新高，較 2012 年成長 28.38%；更較 2011 年成長 37.78%，創造觀光產值高達新台幣 283 億元。全台 23 家主題樂園吸引約 85 萬 4,000 人次，營業額約 5 億 4,369 萬元，較 2012 年春節期間成長 25.8%，營業額成長 26.8%。全台 17 個溫泉區共創造 14 億 0,544 萬元產值，較 2012 年也成長 9.8%。2014 年 6 天春節假期，全台觀光遊樂地區旅遊人次僅 1,016 萬，觀光產值只有 193 億；與 2013 年 9 天假期相比，旅遊人次少了將近 500 萬，觀光產值也少了將近 100 億。由此證明，長達 9 天的春節連續假期確實可為觀光業帶來可觀的產值。

另，依交通部高速公路局 2008 年至 2016 年春節假期國道全線交通量統計，2009 年 9 天假期較 2008 年 6 天假期增加 44%；2012 年 9 天假期較 2011 年 6 天假期增加 43.7%；2016 年 9 天假期較 2015 年 6 天假期增加 42.7%，但皆因假期較長、車流量分散，塞車狀況尚在可忍受範圍內，顯示春節假期長，確實可有效分散車流，避免塞車惡夢。

而根據勞動部 2016 年「國際勞動統計」，台灣勞工全年工時排名世界第 4 高，較 OECD 國家平均年工時 1,766 小時，每年工作時數多出 368 小時（46 天），明顯「過勞」，台灣勞工苦不堪言，過勞死案例層出不窮，有鑒於此，應注重勞工休閒生活，政府除了落實周休二日政策外，將春節連假法定為 9 天，可讓勞工充分安排假期，舒緩工作壓力。

主席：陳委員明文的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

陳委員明文書面質詢：

一、嘉義縣市鐵路高架化問題亟需中央出手解決

院長，馬政府執政八年來，因為惡意的政黨鬥爭，嘉義縣就被中央政府遺棄了八年，這八年來整個嘉義縣宛如時空凍結，幾乎沒有獲得任何中央政府出資興建交通建設，非常令人不可思