

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

議。現在新政府執政了，我們希望林內閣可以打破那種困境，只要是台灣人需要的，中央政府就應該積極去規劃建設，讓城鄉落差逐漸拉近。

院長，民雄鄉是嘉義縣最大鄉鎮，與嘉義市北側隔著牛稠溪接壤，第 2 大鄉鎮水上鄉與嘉義市南端連接，台鐵貫穿其間，2 處市區平交道緊臨車站、市區與台 1 線，上下班尖峰時段遇有火車經過時，車輛大排長龍，形成危險路段，多年來地方一再陳情要求中央要改善這個問題，但因為政治惡鬥的關係，嘉義縣卻被排除在鐵路高架化路線的規畫之外，我們希望中央能夠重新重視嘉義人的交通安全需求，也希望院長可以趕緊交代一個政委來處理這個問題。

院長，我們的訴求很簡單，我們希望「嘉義市區鐵路高架化計畫」高架化起點向北延伸至民雄車站，路線長度大約增加 5 公里，經費 60 億元，終點向南延伸至水上鄉南靖車站，路線增加 6.3 公里，經費 76 億元。完工後能快速提升嘉義縣市的土地利用效益與產業發展，土地開發及土地增值稅收亦有利於鐵路高架化的整體財務計畫。

院長，嘉義縣市使用的火化場設在嘉義縣，醫療廢棄物也倒在嘉義縣，現在的「嘉義市區鐵路高架化計畫」鐵路高架化在嘉義市，引道和調度場卻在嘉義縣，好的給別人，不好的都留在嘉義縣，民雄鐵路高架化不做，嘉義縣絕對抵制引道和調度場。

院長，光是嘉義市鐵路高架化經費就需要 274.2 億元，不但金額高，難度也高，民雄段才 60 多億元，本席建議應該從民雄段先做，接著再做嘉義市，從簡單的開始做，才有利於加速建設的完成。

二、嘉義民雄 30 年無建設，中央應儘速進行整體規劃開發

院長，民雄人口有七萬二千餘人，火車站前面的街廓壅塞，毗鄰民雄警分局、消防分隊、地政事務所、郵局、民雄國小和傳統市場等，平時就人潮洶湧，逢上下班交通尖峰時刻，人車更是擠成一團，用路人嘖有煩言，影響到地方的繁榮發展。

為了解決鬧區壅塞、提供更多商業機能與發展機會，本席建議推動民雄站前整體開發計畫，內容應該全面考量民雄的發展，例如儘速遷建傳統市場，並在台一線嘉義縣表演藝術中心對面設置新行政中心，將鄉公所、代表會、分局與戶政所等公部門遷移過去。

院長，一旦行政中心成立之後，站前舊有公務機關單位辦公廳舍都可以全部變更為商業區，透過空間重新配置，完善車站周邊車流動線，帶動地方經濟繁榮。院長，嘉義民雄已經 30 多年沒有重大發展了，中央對於民雄人的虧欠是需要彌補的，本席希望這一筆規劃經費由營建署補助縣府辦理，另外，為了加速規劃時程，本息也希望營建署採個案變更方式加速整體作業時程，院長，只有透過中央政府的力量，才能讓民雄的老城區重新進行整體規畫，民雄才能找出呼吸的空間，變成真正的新都心。

三、廣設國內免稅商店，增進整體觀光消費產值

院長，日本為了發展觀光，不斷透過政策手段，增加國際觀光客在日本國內的消費金額，最為有效直接的方式，再是在日本國內廣設「市區免稅商店」，就連日本的百貨賣場與便利商店都廣設「免稅專區」，讓國際觀光客可以憑藉護照直接在日本的百貨賣場與便利商店購買且可立即帶走各種擺設架上的免稅商品，唯一限制就是不得在日本國內拆裝使用，此一政策放寬也

大幅增加國際觀光客在日本國內的觀光消費金額。

院長，「市區免稅商店」可以促進外國觀光客消費，依據「免稅商店設置管理辦法」規定，其實我們也有開放「市區免稅商店」的申請，但條件非常嚴苛，「免稅商店設置管理辦法」規定業者必須在機場設置提貨處，才能准設「市區免稅商店」，但交通部民航局往往為了避免影響「機場免稅商店」的營運績效，也擔心現有機場免稅商店業者將向民航局請求損害賠償，都會拒絕「非機場免稅商店」業者在機場設置提貨處，也間接扼殺了「市區免稅商店」的蓬勃發展。

院長，我們不應為了保護「機場免稅商店」的特殊利益而扼殺了「市區免稅商店」的可能發展，我們應該儘速學習日本的新制度，全面鬆綁市區免稅商店，大力推動「市區免稅商店」，讓國際觀光客可以非常方便地在國內進行購買各種免稅商品，也可以大幅增進國內產業的銷售金額。

四、中央應專案補助興建阿里山觀光大道

院長，阿里山觀光大道（台 18 線替代道路，頂六一社口段）是本席當立委就非常關注的交通建設，阿里山是中國、日本觀光客指名要到訪的觀光勝地，阿里山觀光大道是一條國際級的迎賓大道，是國家的重要門面，建設總經費新台幣 11 億 2,000 多萬元，對中央政府來說是一項經費不大的重大建設。但是馬政府時代，因為國民黨在嘉義縣選舉屢屢大敗，所以非常痛恨嘉義縣，任何的交通建設都不想要給嘉義縣，所以嘉義縣這八年幾乎沒有甚麼重大建設，當然也包括這一條阿里山觀光大道。

阿里山觀光大道具有國際觀光功能，所以當初規劃時縣府就堅持要把這條路劃歸為「省道」，但馬政府卻認為道路未完工之前不得畫為「省道」，導致阿里山觀光大道仍然屈就「縣道」層級的規劃。也因為阿里山觀光大道被畫為「縣道」層級，所以只能放進生活圈道路系統進行規劃，這樣的政策規劃對嘉義縣民是不公平的，因為阿里山觀光大道的規劃是為了舒緩國際觀光的車流使用，並不是為了因應嘉義縣民日常生活所需，你把它放到生活圈道路系統就不合理，而且生活圈道路系統的建設必須有縣府的配合款才能施作，但嘉義縣政府財政這麼困難，根本無法籌出 1.2 億元的配合款。

院長，為了改正馬政府時代的錯誤，行政院應該立刻交辦交通部把阿里山觀光大道改為「省道」，由中央出資興建，等到阿里山觀光大道建設完成之後，再把原來的台 18 線改為縣道，作為阿里山觀光大道的替代道路。

五、為減少空氣汙染，應推廣水泥預鑄品施工法

院長，目前台灣空氣品質不佳，除了一般的自用汽機車為汙染大宗，大型車輛行進間耗油排放氣體汙染空氣佔相當比例，尤其是工程施工預拌混凝土車，於道路行進途中造成之空氣汙染仍較其他車輛為高，但中央政府對這個部分好像也沒有特別管控方式。

院長，我們應該建立管控辦法，減少工程施工預拌混凝土車在路上趴趴走，這裡有一個建議方案，我們學習先進國家，鼓勵工程採用水泥預鑄品，因為工程施工之物件如能在工廠預鑄保養完成，除可控制品質與增加施工效率之外，亦可降低空氣汙染及水質汙染之比例。但是採用

水泥預鑄工法的成本相對一般施工法的成本差距非常多，院長應只是行政院公共工程委員會應參照先進國家研擬相關規範，優先從政府交通重大工程開始試辦，對於施工單位的工程採用水泥預鑄工法達整體工程總經費的 30% 以上者，應給予廠商制度上的優惠措施，例如稅務優惠或是空汙、水汙費用減免措施，鼓勵更多業者採行先進的工程工法。

六、太平雲梯弊案應移送監察院

院長，我們要談嘉義縣的太平雲梯，太平雲梯全長 281 公尺，整個工程總經費 1 億 5 千多萬，交通部拖了好幾年，2014 年終於開始施工，主體工程已完成 66%。太平雲梯原計畫今年底落成，但因雲梯部分鋼構件（二力桿件鋼材異常）施工錯誤，阿管處今年 3 月與包商終止太平雲梯主體工程契約，必須重新發包。

院長，現在阿管處把太平雲梯的契約終止了，那阿管處口中的「施工錯誤」問題要如何改正？整個拆掉重來嗎？阿管處處長馬惠達對外說太平雲梯最慢預定 2017 年 3 月到 6 月完工，如果到時候又沒完工，這個處長一定要下台負起責任。

院長，今年 4 月的時候，本席在交通委員會問過馬政府的陳建宇部長這件事情，要求交通部要把這個案子交給政風處調查，結果馬政府好像一點動作也沒有，院長，一個由交通部主導的觀光工程，怎麼可能蓋到最後面才發現「施工錯誤」？得標廠商友山營造的施工圖一定都有經過監造單位和阿管處內部審核，阿管處卻沒有發現施工情形與建築圖說不一樣，這不就是瀆職嗎？太平雲梯施工錯誤是馬政府捅出來的問題，陳建宇部長不想處理，那新政府上來後就一定要處理，這個工程涉及阿管處 3 任處長（曾漢洲→許文彬→馬惠達），尤其是曾漢州處長最有問題，因為他竟然在開標前去拜訪友山營造，然後友山就得標了，我要求交通部在一個月內要把這個弊案移送監察院，讓監察院來調查到底是誰在瀆職誰在勾結廠商貪汙。

七、進口中古車的檢驗應回歸監理制度進行檢驗

院長，我國加入 WTO 之後，也開放中古車的進口（簡稱外匯車），隨著市場需求，外匯車的需求量也越來越多，現行制度下，外匯車的進口必須要通過財團法人車測中心（ARTC）與財團法人車安中心（VSCC）的層層檢驗，原本的制度是立意良善，但檢驗測試的項目越來越多，也越來越嚴苛，嚴苛到一部車齡只有二、三年、狀況良好的外匯車都不能通過車測中心的檢驗，因為測試單位用了比新車嚴格的測試數據來驗外匯車，而且測試費用從三萬元到四萬五千元不等，而且這只是油耗、污染測試項目而已，如果有一項未達標準視同 NG，還要重新來過。往往一部車光是要達到油耗、污染的合格標準，可能要花費十萬元不等。

院長，再來就是安審的部分，車輛安全審驗的部分因為有很多小細項，我們就舉一個最不合理的項目來做說明，就是輪胎壓力測試，根據交通部的研究報告，高速公路的一些重大車禍有百分之七十是來自於輪胎爆胎所，所以交通部就責成車安中心加入胎壓偵測的檢驗測試，但是一部車子的胎壓感測器及感應電腦所需要的零件加起來成本不超過五萬元，但是胎壓偵測檢驗費用一次六萬二千元，這樣的收費制度合理嗎？更糟糕的是，這些檢測的費用最後也沒有回到國庫，直接變成兩大財團法人的小金庫，而進口車商當然把檢測成本轉嫁給消費者，形同政府變相跟人民搶錢。

院長，同理相比，在國內買賣 5 年內車齡的中古車，過戶之前需要送 ARTC 和 VSCC 進行驗車嗎？如果國內中古車都比照外匯車這樣驗，驗得過嗎？院長，這些進口的中古車的檢驗方式應該比照台灣中古車，應該全面回歸政府的監理制度，由公路總局的監理站與受政府委託的 516 家代檢廠進行各項國家規範的檢驗，不應再交給這 2 大財團法人，如此一來，每一部進口中古車的檢驗費用也不用那麼高，檢驗時程也只要一天兩天就可以完成，進口中古車的貿易商也可以將這些十幾萬的檢驗成本降下來回饋消費者，一旦五年內的中古車車價大幅降低，不但可以加速 10 年以上高汙染舊車的汰換速度，新車的車價自然就會跟著降下來，最後受惠的還是人民。

主席：蔡委員適應的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

蔡委員適應書面質詢：

壹、提昇公共運輸使用，促成綠色城市實踐

聯合國人類環境會議於 1972 年 6 月在斯德哥爾摩舉行，決議將每年的 6 月 5 日定為「世界環境日」，喚起全世界的環境意識。為能夠讓世界環境日成為更具體的政策作為，2005 年的世界環境日主要慶祝活動在美國舊金山舉行，主題是「綠色城市：地球家園的藍圖（Green Cities：Plan for Planet）」，活動中世界各大城市市長透過《綠色城市宣言》及《舊金山城市環境協定：21 條行動綱領》的簽署，綱領針對能源、廢棄物減量、城市設計、城市自然、運輸、環境健康、水資源等進行政策建議與目標，以期在七年之內達到相關目標，並依據成果將各城市授給一到四顆星的評比。

進而，加拿大溫哥華在市政府與居民協力合作下，發布《溫哥華最綠城市—2020 年行動計劃（Vancouver Greenest City 2020 Action Plan）》，延伸此架構概念，透過針對綠色經濟、氣候環境領導力、綠色建築、綠色運輸、零垃圾、自然環境、碳足跡、安全水源、潔淨空氣、本地食物等方針，希望溫哥華能夠成為全球最綠城市，如今，已進行到第二階段（2015-2020）。

其中，對於綠色運輸的規範，主要聚焦在公共運輸的使用。以《舊金山城市環境協定：21 條行動綱領》為例，其中有三條針對運輸的條目：一、公共運輸—制定和落實政策，擴大公共運輸服務，十年內，讓所有居民在 500 公尺內都有公共運輸的服務；二、潔淨載具—透過法規或具體方案，禁止使用含鉛汽油。分期降低柴油和汽油的含硫量，同時在所有公共巴士、計程車、公共車輛，使用先進的排放設備，以減少對空氣之汙染；三、減少交通擁塞—透過具體政策在七年內讓單人乘載的通勤車輛旅次比例降低十個百分比。

根據交通部 2016 年 4 月公布的「民眾日常使用運具狀況調查」，去年度台灣公共運輸市占率 16%，通勤學旅次的公共運輸市占率 19.2%。比較各縣市情形，依主計處 2010 年人口及住宅普查，基隆跨縣市通勤人口的比例高達近六成（58%），為全國最高。在交通部的「民眾日常使用運具狀況調查」中，基隆市的公共運輸市占率 33.7%，通勤學旅次的公共運輸市占率 38.9%，兩者均僅次於台北市。在逐年數據變化上，基隆市分別於兩者增加 1.3、1.9 個百分點，顯見基隆市積極提昇公共運輸質量的成果，更意味基隆市對於綠色城市實踐所推動的決心。

貳、肯定中央持續積極支持，落實基隆便捷城際交通