

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 14 次全體委員會會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 5 月 23 日（星期一）9 時 1 分至 17 時 19 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。

進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 13 次全體委員會會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 5 月 18 日（星期三）上午 9 時 5 分至 10 時 32 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 鄭運鵬 鄭天財 Sra · Kacaw 林俊憲 簡東明 Uliw · Qaljupayare

陳素月 蕭美琴 陳雪生 趙正宇 李昆澤 陳歐珀 李鴻鈞

劉權豪 顏寬恒 葉宜津

委員出席 15 人

列席委員：徐永明 陳賴素美 周陳秀霞 高金素梅 黃昭順 王榮璋 蔣乃辛 洪慈庸

張麗善 鍾孔炤 羅明才

委員列席 11 人

列席官員：交通部常務次長 范植谷

路政司司長 林繼國

法規委員會執行秘書 李明慧（兼任）

公路總局局長 趙興華

觀光局局長 謝謂君

內政部營建署副組長 樂中丕

警政署科長 劉振安

衛生福利部社會及家庭署科長 宋冀寧

法務部參事 劉英秀

主 席：葉召集委員宜津

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研究員 游亦安 簡任編審 陳淑玫

科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 黃嫻瑜

薦任科員 郭佳勳

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

討 論 事 項

一、繼續審查委員李昆澤等 16 人擬具「停車場法第三十二條及第四十條之一條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 4 月 27 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 9 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

二、繼續審查委員洪慈庸等 16 人擬具「停車場法第三十二條及第三十七條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 4 月 19 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 8 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

三、繼續審查委員葉宜津等 18 人擬具「發展觀光條例第五十五條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 5 月 3 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 10 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

決議：

一、第 1 案委員李昆澤等 16 人擬具「停車場法第三十二條及第四十條之一條文修正草案」及第 2 案委員洪慈庸等 16 人擬具「停車場法第三十二條及第三十七條條文修正草案」，併案審查結果：

(一)第三十二條條文，依委員李昆澤等 16 人提案及委員洪慈庸等 16 人提案修正通過：

1. 第一項：維持現行法條文，未修正。
2. 增訂第二項，修正為：「前項任意停放如為占用身心障礙者專用停車位者，停車場經營業應通報主管機關或警察機關。」。
3. 增訂第三項，為：「公共停車場依法令規定設置供特定對象使用之停車位，未具有相關車位停車之識別證明者不得停放。主管機關為確認違規占用車輛駕駛人或所有人身分，得向公路主管機關申請車籍資料。」。

(二)第三十七條條文：維持現行法條文，不予修正。

(三)增訂第四十條之一條文，依委員李昆澤等 16 人提案，修正為：

「第四十條之一 停車場經營業違反第三十二條第二項規定，經主管機關通知限期改善而屆期不改善者，處新臺幣一千八百元以上三千六百元以下罰鍰。

汽車駕駛人違反第三十二條第三項規定，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。」

二、第 3 案委員葉宜津等 18 人擬具「發展觀光條例第五十五條條文修正草案」，審查結果：

(一)第五十五條條文，依委員葉宜津等 18 人提案，修正通過：

1. 第一項至第三項：維持現行法條文，未修正。

2. 第四項至第六項，各項句末「……，並命其立即停業。」均修正為：「……，並勒令歇業。」，其餘均照案通過。

3. 第七項後段：「民宿經營者處新台幣三萬元以上，十五萬元以下罰鍰。擴大部分並命其立即停業。」修正為：「民宿經營者處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰。擴大部分並勒令歇業。」，其餘均照案通過。

4. 增訂第八項修正為：「經營觀光旅館業務、旅館業務及民宿者，依前四項規定經勒令歇業仍繼續經營者，得按次處罰，主管機關並得移送相關主管機關，採取停止供水、供電、封閉、強制拆除或其他必要可立即結束經營之措施，且其費用由該違反本條例之經營者負擔。」。

5. 第九項依委員陳素月等 9 人所提修正動議修正為：「違反前五項規定，情節重大者，主管機關應公布其名稱、地址、負責人或經營者姓名及違規事項。」。

(二)通過附帶決議 1 項：

1. 對於本條例第 55 條第 9 項之情節重大者，其認定由主管機關訂定於發展觀光條例裁罰標準。

提案人：陳素月 劉權豪 葉宜津

三、第 1 案、第 2 案併案審查完竣，第 3 案審查完竣，分別擬具審查報告，提報院會討論。

四、院會討論前，不須交由黨團協商；院會討論時，由召集委員葉宜津補充說明。

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。繼續報告。

邀請交通部部長賀陳旦列席報告業務概況，並備質詢。

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就交通部主管各項業務提出報告，並親聆各位委員指教，深感榮幸。

交通業務範疇廣泛多元，除基本的陸海空交通運輸外，尚涵蓋觀光、郵政、電信及氣象等領域，與民眾日常生活需求息息相關；並且，在國家經濟發展上，交通建設更扮演火車頭的角色，為彰顯交通施政的價值與目的，本部將以下列施政理念來推動：

• 以多元的角度來檢討施政：除考量基本「供給面」外，更要增加「管理面」，使整體交通運輸確能符合大眾的效益。

• 著重、評估建設開發的價值與管理：尊重多元價值，除經濟開發層次外，還要考慮環境影響及對人民生活品質的衝擊，同時善用管理工具，動態的追蹤使用者行為，並提供政策誘因而來解決問題。

• 以「多元共享」及「需求管理」為施政方針：考量「建設需要」、「施政效率」及「生態永續」等指標，並秉持一貫永續、智慧、創新及友善的精神，創造交通建設及服務的最大綜效。

此外，各項交通施政必須以安全為首要，主要以導正用路人行為、改善維護交通設施設備、配合修訂相關法令等三方面進行，期能全面維護交通安全，提供全民安心的交通環境。

對於未來交通部業務核心要求是：「要從交通建設為主的機構轉變為落實交通服務的組織」，以下是半年內重點工作：

1. 整合路車為人和貨服務

交通建設是民生和經濟的基礎，然而建設後的經營管理更能落實工程投資的效益，今後我們要更重視督導運輸事業的績效，整合各系統間的轉乘，並善用智慧裝置和電子票證，藉市場機制，吸引最多數公共運輸乘客。

2. 喚起全民努力減少交通傷亡

依衛生福利部統計，我國每年仍有 3,000 餘人死於道路交通事故，另有 41 萬人受傷，主要集中在 15-19 歲及 20-24 歲的年齡層，約占死亡人數的 20%，對國家社會和經濟都是重大損失。從現在起一定要由各方面喚起社會覺醒，共同減少死傷，現階段除優先強化考照等教育措施，並將積極引進科技加強執法、強化公路防救災預警機制，以降低傷亡事故人數。

3. 窮盡科技和管理之能，減少不必要的工程

將藉由開放資訊幫助交通管理。考量國內各主要公共運具多已建置電子票證系統，公共運輸車輛又多裝有 GPS 設備，我們將配合 ETC 在道路管理智慧化之應用，有效分析交通需求，只針對必要之建設作完善之評估後，再付諸工程手段。

4. 開放資訊，協助地方政府提振公共運輸轉乘績效

不論塞車路段的預警、東部鐵路一票難求，或旅遊資訊國際化，都繫於對資訊開放的態度，我們會最優先來辦理。

5. 輔導旅遊產業多元發展，安定偏鄉社會結構

觀光旅遊不只帶來產值，也是可以促進偏鄉就業及安定社會結構之產業，故資源要下放地方，整合地方文化、藝術及產業等觀光特色計畫，以因應觀光產業新發展，並要整合各部會資源，推廣在地旅遊，鼓勵綠色生態及關懷旅遊，落實環境教育。

6. 改善業管事業機構經營現況

對於業管事業機構，將以「公司治理」角度重新檢視經營現況，以有效發揮事業經營效益並符合市場需求，同時注重董事會運作機制，發揮決策和監督功能，引導事業機構自主發展，落實當年從行政機關轉型為公司之政策方向。

當前重點工作：

本部重點工作之推動，對於興建中工程，依合約及計畫期程積極辦理，以達如期如質完工目標；已進行營運之服務措施，則深入分析效益並強化管理方式，提升實施成效，至於研議及規劃中的施政項目，則從尊重多元的角度衡量整體價值後據以決策。各項重點工作均會依照貴會

審定的預算、期程戮力推動。當前交通重點工作如下：

一、型塑海空價值樞紐，厚植國際運籌實力

(一) 賡續推動桃園航空城核心計畫

由行政院專案小組設 3 個功能分組積極推動。其中都市計畫與用地取得分組部分，新訂都市計畫於獲內政部都委會審議通過後，即推動區段徵收相關工作，業於 105 年 5 月 1 日辦竣 6 場次特定農業區農牧用地徵收聽證作業，將賡續提出區段徵收範圍、抵價地比例，以及研擬區段徵收計畫；開發建設分組部分，第三航站區建設計畫預計 105 年第 4 季、106 年第 1 季陸續完成各標細部設計，分別發包施工，另 WC 滑行道遷建及雙線化工程已開工，正式啟動第三航站區建設先期工程；產業規劃與招商分組部分，業由經濟部會同桃園市政府規劃低汙染、低耗能、低用水及高附加價值目標產業，賡續辦理招商，以及早展現投資效益。

(二) 拓展國際及兩岸航網

• 國際航網方面，於 105 年 3 月 16 日與尼加拉瓜完成航空服務協定簽署，未來將持續與相關國家或地區進行航空諮商或修訂航約，以擴增我國全球航網，提升航空公司營運空間及彈性。

• 兩岸航網方面，目前定期客運容量航班為每週 890 班，陸方開放航點為 61 個。未來將持續協商擴增兩岸航點航班，並鼓勵國籍業者開拓經營二、三線城市，爭取全面開放陸客來臺轉機至第三地，以強化桃園機場轉運功能。

• 陸客來臺中轉方面，經兩岸兩會聯繫溝通確認自 105 年 2 月 1 日起，啟動南昌、昆明、重慶等三城市試點開放大陸居民可持護照、聯程機票及第三地登機證，經桃園機場中轉，後續本部及民航局將依國安會及陸委會提案規劃辦理相關事宜，以期爭取儘早達成全面開放陸客來臺中轉之目標。

(三) 強化自由港區多元發展

• 「六海一空」自由港區 105 年 1 至 3 月底之海空港營運業者計 118 家，新增 6 家事業進駐，第 1 季進出口貨物量及貿易值為 328 萬噸及 1,565 億元，分較去年同期成長 59.93% 及 10.25%。其中倫敦金屬交易中心 (LME) 非鐵金屬儲運，105 年第 1 季貿易值為 80.1 億元及貨量 5.4 萬公噸，更較去年同期大幅成長 108.58% 及 44.33%。

• 發展自由港區多元營運模式，104 年 10 月 14 日已於基隆港正式開展多國貨櫃物集併櫃 (MCC) 業務，後續積極建構跨境電子商務發展環境，完善海空港冷鏈服務設施，推動多元海空跨境物流新模式。

(四) 提升國際商港競爭能力

105 年 1-3 月國際商港營運績效在貨運方面，累計貨櫃裝卸量為 343.8 萬 TEU，較 104 年度同期微幅衰退 2.86%，為持續提升國際商港競爭力，將持續辦理客製化行銷獎勵措施，鼓勵航商增闢航線及貨源，並加速推動重大港埠建設，以持續擴增港埠服務能量；在客運方面，持續打造優質行旅空間，拓展郵輪觀光，營造國家海運門戶新意象，累計 105 年 1-3 月國際郵輪進出港旅客人數為 10.5 萬人次，較去年同期成長 117%。

二、提升公共運輸服務，打造便捷交通網絡

(一)促進公共運輸服務效益

本部自 102 年起推動「公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)」以來，已促使全國客運平均車齡降至 7 年、市區公車低地板比例提昇至 47%、達成全國公車票證多卡通、維持偏遠及服務性路線一條不減；整體而言，公共運輸市占率已由 98 年之 13.4%逐年提升至 104 年之 16%，未來將朝發展整合性的交通運輸努力，落實交通運輸成為一種社會的、互助的公共服務。

(二)完善公路建設及服務

• 推動淡江大橋及其連絡道建設計畫，已展開規劃設計，優先標(第 1 標)於 103 年 9 月開工，第 2 標於 105 年 3 月開工，另主橋段(第 3 標)國際競圖於 104 年 8 月 12 日完成評選並確定設計團隊，預計 105 年完成設計，工程於 105 年底前發包。

• 推動台 9 線蘇花改、南迴公路後續改善工程，蘇花改預計 106 年起分段完工通車；南迴公路後續改善工程亦預計於 106 年起陸續完工通車。

• 推動國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫，環境影響評估說明書及建設計畫已審查通過，刻正展開工程設計、都市計畫變更及用地取得等作業，預計 106 年初陸續發包施工。

• 辦理國道 7 號高雄路段計畫，刻正辦理二階環評作業，俟環境影響評估及建設計畫通過後，積極推動。

• 辦理省道整體改善計畫，包括山區公路防避災設施改善、橋梁耐震補強及瓶頸路段改善，以構建安全省道路網，預計 107 年全部完工；另花東地區民眾關切之台 9 線後續改善工程，已於本計畫(102-107 年)匡列 45.9 億元辦理各項改善，剩餘路段本部並研擬專案計畫報院以加速辦理改善工作，目前公路總局刻依行政院審查意見修正報告。

(三)提升軌道運輸整體效能

• 西部軌道建設

—辦理臺鐵桃園、臺中、臺南、高雄(含左營、鳳山)立體化，以及基隆—苗栗、高雄—屏東潮州捷運化，其中桃園高架臨時站已於 104 年 7 月 26 日啟用，臺鐵高雄—屏東潮州捷運化於 104 年 8 月 23 日全線通車啟用，臺中鐵路高架化第一階段預定於 105 年 8 月通車；另嘉義市區鐵路高架化刻辦理綜合規劃作業。

—臺鐵臺北機廠遷建富岡車輛基地及高雄機廠遷建潮州車輛基地，富岡車輛基地目前積極辦理機務段廠房土建工程及機電設備施工、測試及驗收；潮州車輛基地刻正辦理細部設計、用地取得及台 1 線高架橋施工作業。

—高鐵新增南港車站後續計畫，已於 105 年 4 月 12 日履勘完竣，台灣高鐵公司刻正辦理營運前須改善事項，預計 105 年 7 月通車營運。

—都會區捷運系統

臺北捷運：環狀線第一階段、萬大線第一階段及淡海輕軌施工中；信義線向東延伸段、三鶯線及安坑輕軌設計中。

臺中捷運：辦理土開車站及轉彎車段用地取得、土建施工及機電基本設計作業。

高雄捷運：環狀輕軌辦理第一階段工程施工作業及第二階段設計作業。另高雄市政府已於 105

年 4 月 29 日辦理 C4-C8 站初勘作業。

桃園國際機場聯外捷運：所有土建工程均已完成，機電工程刻正全面進行系統整合測試作業及營運前運轉測試。另機場線延伸至中壢火車站工程，土建標施工中。

• 東部鐵路建設

—花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫，已全線電氣化通車，刻正持續辦理自強隧道擴挖及降挖作業。

—花東線鐵路整體服務效能提升計畫，進行花蓮新城至臺東知本間共計 27 個車站的換裝及改建，其中 18 站已完工，其餘 9 站施工中。

—臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程，完成土建設計發包作業，預計 109 年底完成全線電氣化通車。

—北宜直線鐵路，可行性研究業奉行政院核定，刻正辦理綜合規劃及環境影響評估。

• 新購列車提升行車效能，臺鐵第二期整體購車計畫業奉行政院核定，購車總經費 997.3 億元，預定購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線環保節能客車 60 輛，預定自 106 年起陸續交車。

(四)持續推動無障礙交通服務

• 打造臺鐵無障礙環境，車站增設無障礙電梯部分，目前完成 112 站；月台提高部分，已完成第 1 階段月台提高至 9296 公分，第 2 階段將配合臺鐵車廂改造期程，將月台提高至 115 公分。

• 推行無障礙計程車，目前已有 416 輛投入服務，累計服務行動不便者 26 萬 6,355 趟次，105 年度持續受理地方政府申請補助。

• 引進智慧運輸系統理念，輔導計程車與租車業服務偏鄉公共交通，依據非固定運輸需求提供彈性路線、班次及相關資訊服務，公路總局已擇定 10 處偏（原）鄉地區規劃試辦需求反應式運輸服務（DRTS），以提供當地居民基本之民行服務，先以較小之規模進行試辦，後續將視試辦成果研議檢討擴大規模。

• 建構海空運友善環境，依據國際民航組織（ICAO）國際民航公約等規定，於各航空站及航空器提供無障礙設施及服務；在海港及船舶部分，航港局已成立「通用無障礙海運環境推動小組」，陸續至各商港進行場站及船舶之無障礙設施實地勘檢，並參考「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」相關規定，納入船舶相關子法規範，持續檢討改善各項無障礙設施，以建構友善之通用無障礙海運環境。

(五)強化機場整體建設

• 桃園國際機場：展開第二航廈擴建工程及機場智慧化計畫，期以進一步提升機場旅客處理能量及營運效率；另塔臺暨整體園區新建工程已完成規劃設計，預計於 105 年 6 月開工。

• 松山機場：為提升松山機場服務品質及飛航安全，本部研擬「松山機場 2030 年整體規劃」，規劃分階段新建國內航廈、重整棚廠、擴建國際航廈及搬遷貨運站，刻依行政院秘書長 105 年 2 月函示意見檢討辦理。

• 臺中機場：本部積極推動臺中機場各項基礎建設，其中「中部國際機場興建聯絡滑行道 2

工程計畫」業於 104 年底開工，「中部國際機場既有航廈整體改善工程計畫」及「中部國際機場興建過夜機坪工程計畫」刻正進行規劃設計作業，並啟動「臺中機場 2035 年整體規劃」，預計 105 年 12 月完成規劃報告。

- 高雄國際機場：刻正進行跑道整建工程規劃設計作業，預計 105 年 10 月開工；另啟動「高雄機場 2035 年整體規劃」，預計 105 年底前完成。

- 馬祖北竿機場：為因應馬祖地區聯外交通需求，本部研擬「南、北竿機場改善可行性評估」規劃優先將北竿機場提升為 3C 類非精確儀降跑道，可起降機型由 56 人座提升為 72 人座，已於 104 年 10 月獲行政院核復續辦後續規劃工作，刻會商相關單位協調規劃方案，期有效提升飛航運輸效能。

(六)落實港埠重大建設

- 國際商港：積極推動高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫、南星土地開發計畫及第四貨櫃中心擴建、臺北港南碼頭區及物流倉儲區填海造地計畫等重大港埠建設計畫。另為建構國際商港便捷舒適旅運環境，亦正加速辦理基隆港旅運服務設施改善計畫、高雄港客運專區建設計畫。

- 國內商港：積極辦理澎湖金龍頭營區土地遷建與郵輪碼頭開發建設；另推動多項金馬離島地區港埠建設，其中金門客運中心新建工程預計於 108 年底完工，福澳碼頭區擴建後續工程計畫預計 105 年底完工。

(七)完備離島交通建設

- 金門大橋工程，本計畫預計 106 年 11 月完工。

- 持續協助澎湖縣政府辦理臺華輪汰舊換新計畫，預計於 107 年底完工交船。

- 提升離島運輸服務，為提升蘭嶼、綠島、七美及望安等離島偏遠地區居民之空運服務，經民航局評估由德安航空公司遞補銜續營運，預計於 105 年 11 月完成機隊更新，以提供離島偏遠航線更佳的服務品質。

三、提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值

網路時代資訊普及，各種破壞性創新服務出現，都衝擊既有觀光旅遊環境，政府作為必須積極因應，今後政策目標在於協助相關產業優化品質，深化旅遊經驗，進而提升產值，而不再一味追求來臺旅客的成長，以下是短期努力方向：

(一)打造觀光遊憩新亮點，輔導地方政府營造具獨特性、唯一性、話題性且能突顯特色之國際觀光遊憩亮點，整備各項軟硬體設施及相關配套服務，並結合文化、藝術、產業等在地特色及其他合宜創新構想，提升設施服務水準，「跨域亮點計畫」已完成雲林、苗栗、新竹、嘉義、桃園、彰化等計畫書核定，預計於 107 年底前陸續辦理完成；「遊憩據點特色加值計畫」於 105 年 4 月 22 日完成核定補助計畫 84 案。

(二)持續開發高潛力客源

- 行銷國際郵輪觀光，因應成長迅速的亞洲郵輪市場，本部近年來致力與國際港口合作，推展郵輪觀光；此外，本部觀光局與香港、海南、菲律賓四方簽訂「亞洲郵輪專案」，合作推廣

郵輪旅遊，以鼓勵國際郵輪公司擴大亞洲郵輪航線營運。

• 建構穆斯林觀光友善環境，為開拓穆斯林市場來臺旅遊客源，本部觀光局積極輔導餐旅業取得清真認證，目前全臺累計已有 87 家獲證餐旅單位，並完成 13 個國家風景區管理處友善穆斯林接待環境建置，臺鐵臺北站亦完成穆斯林祈禱室之建置，另 2016 新月評等—全球穆斯林旅遊指數，我獲非穆斯林國家類別中第 7 名，未來將持續輔導國內餐廳取得清真餐飲認證，並開拓馬來西亞、印尼及中東穆斯林來臺客源市場。

• 拓展東南亞新富市場，爭取東南亞新興市場印度、越南、泰國、印尼、菲律賓等地高所得與高消費居民來臺，加強與當地旅遊通路合作，協調外交部發放重遊客多次觀光簽證等激勵措施，並強化實施東南亞新富優質團簽證便捷措施。

(三) 推動遊程規劃網路服務，帶動在地消費，以臺灣觀光資訊資料庫中景點、活動、住宿、餐飲等資訊為基礎，結合大眾運輸轉乘服務資料，提供遊程規劃網路服務系統，希望藉遊程規劃路線功能，方便民眾搭乘大眾運輸系統至臺灣各地旅遊，帶動各地經濟發展。

(四) 調整陸客來臺客源結構及提升來臺旅遊品質，秉持「穩妥安全、循序漸進」原則，積極與陸方磋商逐步增加自由行開放數量，自 104 年 9 月 21 日起調升自由行數額為每日平均 5,000 人。另為區隔不同客源市場，創新來臺旅遊市場精緻商品，陸續推動高端品質團、原民部落團、金馬澎離島住宿團、直航客船團等專案，不受公告限額限制，期以推廣產品多樣性，引導大陸旅客建立品質觀念，帶動高品質觀光市場。

(五) 資源下放地方，鼓勵在地旅遊，協助地方政府優先投資跨區域或跨部會之整合性計畫，強化分區治理及跨域整合價值，並支援整合地方文化、藝術及產業等觀光特色計畫，以因應觀光產業新發展；另引導地方政府景點分流及新景點營造，型塑有秩序、品質之觀光產業環境，並鼓勵體驗旅遊之配套硬體服務機能建置，扶植偏鄉特色產業。

四、建構安全交通環境，落實運輸風險管理

(一) 陸運安全

• 持續強化道路安全維護相關作為，依據警政署統計，104 年造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故（A1 類）死亡人數 1,696 人，較 103 年同期減少 123 人（降低 6.8%），創歷史新低，104 年受傷人數為歷年來首次下降，較 103 年減少 3,156 人。然而若依世界衛生組織（WHO）或經濟合作暨發展組織（OECD）以 30 日內死亡的人數統計標準比較，102 年我國仍有 3,092 人死於道路交通事故，平均每萬輛機動車輛死亡人數為 1.41 人（我國機車數量占比較高），與同期先進國家日本（0.6 人）、美國（1.28 人）、加拿大（0.84 人）、英國（0.49 人）及德國（0.63 人）相較，仍有相當距離；另 104 年總受傷人數 41 萬人，去年雖已改善減少 3 千餘人，都有待更大努力。以下短、中期作為將優先辦理：

— 推動新增機車路考項目，為培養駕駛人行經路口時正確行駛習慣與在急轉路段正確操縱轉向與準確判斷車輛內外輪差能力，以及車輛支線道車應暫停讓幹線道車先行的觀念，從今年 6 月 1 日開始，機車路考除現行六項考驗項目外，將增加「二段式左轉」、「變換車道」、「直角轉彎」及「停車再開」等四項機車考照項目。

一推動高齡駕駛管理，已完成規劃並參採修正日本作法及參考國內醫學專家意見，研議 75 歲以上之駕駛人需經體檢及認知機能檢查後，方可換發 2 年效期駕駛執照繼續駕車，刻由公路總局結合下鄉監理服務進行小規模試辦及透過路老師進行宣導，最快 106 年 1 月起正式實施高齡駕駛人駕駛執照管理制度。

一專案輔導大專校園交通安全，為改善校園機車安全，本部 105 年賡續推動公車入校園專案，以降低學生使用私人運具比例。

一引進科技加強執法，每年我國汽機車事故肇事原因分析，駕駛人因素占 9 成以上比例最高，為導正駕駛人用路行為，未來交通部賡續辦理交通安全教育宣導外，將檢討現行車輛安全標準配備相關法規，引入應用智慧運輸（ITS）之車聯網技術，主動輔助、提醒駕駛人注意行車安全，避免因駕駛人疏忽行為或違規駕駛行為，發生道路交通事故。並將優先於強化商用車輛加裝先進安全配備著手，從「安全」來輔導業者建立品牌與拓展商機。而先進車輛安全配備除主動預警、保護車內人員，也同時具有使車輛駕駛違規行為無所遁形的顯示與警報功能，讓所有用路人可共同監視與檢舉，達到加強執法、取締目的，由全民共同維護用路安全。

一強化公路防救災預警機制，辦理山區省道防避災設施改善，已完成全臺 244 處山區道路改善，其中包含增設 64 處 CCTV 及 36 處 CMS、1 處避難平台及興建 1,605 公尺明隧道等，後續將持續滾動檢討防災需求，適時於相關計畫內增辦防避災設施。至於公路橋梁維護部分，本部各橋管機關除持續辦理橋梁耐震補強工程外，並積極以三級品管機制確實辦理橋梁檢測工作，以利隨時掌握橋梁狀態。

一確保臺鐵行車安全，臺鐵全線高風險路段，目前已清查檢討全線各重點監控隧道出入口及路基邊坡、易淹水、崩滑及落石等路段，納入中央氣象局客製化劇烈天氣監測控系統，以適時啟動預警、警戒及慢行、停駛機制。

（二）飛航安全

• 持續強化飛航安全，督導民航局加強飛航安全風險控管，並依飛航安全調查委員會所公布資料，研訂短中長期飛安策進作為，同時將落實安全管理系統（SMS），實施高齡機專案檢查及要求業者與發動機製造廠緊密合作列為本年度飛安監理重點；另民航局已要求國籍航空公司於 105 年底前完成建置及實施第 4 階段的安全管理系統，並依民航局年度安全目標，訂定各公司安全績效指標，俾透過危險識別，執行風險管理主動作為，以確保飛航安全。

• 「海峽兩岸民航飛航安全與適航合作協議」已於 104 年 8 月 25 日由兩岸兩會正式完成簽署，並於同年 12 月 31 日生效。後續雙方將成立專業工作小組，並優先處理航機航線維修及航空產品適航審定，以有效提升飛航安全、降低業者營運作業成本及增進民眾搭乘便利。

（三）海運安全

為提升船舶航行安全，航港局除於 104 年度抽查 2,544 艘次之載客船舶外，並持續辦理臺華輪、麗娜輪、海洋研究船、海員訓練船等承載人數較多船舶之緊急應變演練，以提升船舶遇險之應變能力。後續並將參照「國際安全管理章程」，積極推動國內航線船舶安全管理制度，落實業者及相關單位之自主管理，建立更全面之船舶抽檢制度，同時持續提供我國海域救助通信服

務，以進一步強化航行安全。

五、郵電氣象與時俱進，貼近民眾生活需求

(一)郵政服務

郵政公司秉持與社會同步邁進的理念，穩健經營郵政業務，為強化經營效能及因應金融科技、行動支付趨勢興起，積極推動郵政物流園區開發計畫及 i 郵箱新服務，推展「貨轉郵」業務、打造數位化金融環境及創新金融服務，並參與、舉辦國際郵展，加強兩岸郵務及集郵業務交流合作。另為提升郵政服務品質，持續推動美化營業廳環境、加強各項便民措施、增設銀髮友善服務區及關懷社區，以善盡企業社會責任，展現郵局新風貌及型塑郵局新形象。

(二)電信服務

為及早布局第五代行動通信網路「5G」之服務，本部將依國際發展情況及國內需求趨勢，定期公布我國頻率供應計畫，以積極促進資通訊產業發展。同時為加強我國網路治理能與國際接軌，持續參與「網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）」等國際會議，並於今年 7 月在臺北舉辦亞太區網路治理論壇（APrIGF）2016 年會議，以維護我國網際網路權益並提昇國際能見度。另持續推動網際網路通訊協定升級（由 IPv4 升級至 IPv6），截至 104 年 12 月底止，中央及地方各機關進行 IPv6 升級完成比率為 100%，達成中央及地方各政府機關（構）所有外部服務之升級；105 年或以後開始進行內部使用服務升級 IPv6，漸次達成網際網路 IPv6 全面化之服務目標。

(三)氣象服務

為提升氣象及地震測報能力，氣象局於 104 年底完成災害性天氣監測與預報作業建置計畫，使每一鄉鎮都設有氣象站，並邁入 368 鄉鎮（區）之預報服務。同時透過建置包含井下地震觀測站之新一代地震觀測網，加強地震監測與增進地震測報效能，並利用行政院推動之災防告警細胞廣播訊息系統（PWS），即時提供強震訊息，以加強國人面對自然災害之應對能力。

在擴大氣象資訊多元化服務方面，氣象局自 105 年 5 月 1 日起，新增大雷雨即時訊息預警系統，該系統可直接就大雷雨的移動及變化，顯示可能受影響的區域範圍，並搭配文字描述，提示強降雨、落雷閃電、強陣風或冰雹等劇烈天氣現象，供民眾即時防範未然。

結語

交通事務經緯萬端，影響國家發展及民眾生活既深且廣，在推動各項交通建設及措施時，更須妥善運用管理策略及工具，衡量社會多元需求，將資源全面整合，有效投入各項施政作為，真正達到利益大眾的公共服務，同時，在建設過程中亦須兼顧生態環境永續發展，以力求開發與環保的雙贏，展現服務全民化、效益最大化的施政成果。

以上為本部重要業務報告，敬請指教，謝謝。

主席：現在進行詢答，作以下宣告：本會委員詢答時間為 10 分鐘，得延長 2 分鐘，非本會委員詢答時間為 6 分鐘。暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘，10 時截止質詢登記，委員如有提案請於 10 時 30 分前提出，以便議事人員彙整。

現在請登記第一位的李委員昆澤質詢。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，交通委員會最重視的就是交通安全，交通安全是無可取代的，連續假期的交通問題長久以來被國人視為夢魘，交通壅塞破壞了整個假期，車子塞在路上的感覺非常不好，現在我們試圖顧及交通安全並解決塞車的惡夢、詛咒，部長首先提出取消端午連續假期夜間國道免收費的措施，這部分已經定案了？還是試辦？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先，在作法上，我們一定是先給後要，對於公共運輸的效能及票價，我們希望能有比較好的作法來鼓勵大家多搭乘公共運輸。有關夜間死傷的情況，我們在新聞稿中已經有作報告，稍後委員若有垂詢，我們再作說明。關於這次的作法，基本上，我們是把它當成一個專案，也就是就個案的情況來作分析、處理，今後我們是否要繼續採用費率配合分流或是公共運輸如何進一步強化，我們會在每個假期之前再作詳細分析，向貴會作說明之後再實施。

李委員昆澤：現在我們要鼓勵民眾搭乘公共運輸，尤其是在例假日及連續假日的時候，交通部對於這個時段所提出之國道客運優惠方案為何？對於端午連續 4 天假期，臺鐵、高鐵均有提出相關疏運計畫，國道的部分目前有提出任何疏導計畫嗎？這次端午連續假期要取消夜間國道免收費的措施，請問我們有何相關措施、方案？

賀陳部長旦：請陳局長來說明。

主席：請交通部國道新建工程局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。這次夜間免收費措施作一改變之後，我們會協調國道客運業者，最高可能會有 15% 折扣的優惠方案。

李委員昆澤：局長應該非常清楚，國道客運有 3 種票價，第一種是原價，第二種是優惠票價，第三種是促銷票價。以統聯客運台北到高雄的票價為例，原價是 530 元，連續假日或例假日的尖峰時段是採取原價，即連續假日全日或例假日尖峰時段（週五中午到週六中午及週日下午到週一中午）。週一至週五白天是採取優惠票價，統聯客運台北到高雄的優惠票價是 470 元，約 89 折，還有一種是促銷票價，即週一至週五之深夜、凌晨，統聯客運台北到高雄的促銷票價是 399 元，約 79 折。

若我們要鼓勵民眾搭乘公共運輸，其實票價是最主要的誘因，目前我們所採取的票價只是從原價調為優惠票價而已，這個方案單趟可省 60 元，本席在此具體要求部長，也請局長與業者溝通採取更便宜的票價，即促銷票價，促銷票價單趟可省 130 元，這對民眾來說才有誘因。部長，你們應該以便宜的票價、優惠的票價、促銷的票價來鼓勵民眾搭乘公共運輸，但你們現在的方案只不過是把原價調為優惠票價而已，我們具體要求要調為促銷票價，希望能打到 79 折，甚至能打到 75 折。

賀陳部長旦：這個方向我們一定會努力，據我所知，平時晚間他們是採取促銷價，可是到了連續假期，他們並沒有採取促銷價。

李委員昆澤：方才我曾說過，連續假日全日他們是採取原價，例假日也算是尖峰時段，是採取原價，現在為了鼓勵民眾搭乘公共運輸，就是要採取促銷的票價，現在是 79 折，我希望能打 75 折

賀陳部長旦：我們一定會朝這個方向努力。

李委員昆澤：你們目前所推的方案，業者也相當配合，他們願意從原價改為優惠票價，但是他們也希望討論看看政府能否有適當的補貼，或是部長能積極與他們溝通、道德勸說，讓他們來配合國家的政策，試辦看看。

賀陳部長旦：我們一定會朝這個方向努力。

李委員昆澤：這是優惠的部分，即以降低票價來體恤民眾生活上壓力並且疏導交通，公共運輸的使用是非常重要的。

此外，接駁計畫呢？對於連續假期，我們要處理的不只是夜間國道是否收費的問題而已，若你們要鼓勵民眾使用大眾運輸系統，票價是最關鍵的因素。至於相關替代道路，有沒有清楚標示可讓民眾了解尖峰時段有哪些替代道路可以使用？除了大眾運輸系統之外，還要有接駁系統，你們要跟地方縣市政府合作，若是搭乘高鐵、臺鐵或國道客運，很便利的到達各縣市之後，若沒有各縣市的相關接駁系統，民眾對大眾運輸系統的使用慾望還是會降低，請問你們有任何接駁計畫嗎？

賀陳部長旦：據我所知，我們跟宜蘭多年的合作，已經有非常完整的接駁安排，方才委員有提及其他縣市或相關標示等究竟要如何強化，請陳局長和趙局長向委員說明。

陳局長彥伯：方才委員提及在高速公路上，讓民眾了解有相關替代道路，以及進入替代道路後的標示是否清楚，長期以來，在每次疏運之前，我們都會會同公路總局作一檢視，原則上這些資訊在我們的網站或「1968」App 都有詳細說明，讓民眾了解……

李委員昆澤：局長，過去的成效都不好。

陳局長彥伯：我們會再加強。

李委員昆澤：部長對於交通相關政策都有自己的主張，希望這些主張能為社會所接受，形成大家共同接受的政策，本席在此也要提醒部長，施政一定要有完整的配套措施，你們提出取消連續假期夜間國道免收費的措施，應該讓社會共同來討論，因為這牽涉到交通安全，也要有相關配套措施，民眾在深夜搭乘國道客運，接下來的接駁系統呢？包括其他的替代道路、優惠票價以及相關接駁系統等，甚至在例假日，前往主題遊樂區的車輛常常會回堵到高速公路，這部分我們可否加以解決？在例假日或連續假日，以國道 5 號來講，每個假日都是悲劇、惡夢及詛咒！本席要提醒部長，其實端午節的連假就是第一次考試，希望部長能夠提出具體可行的方案，讓民眾可以感受到新政府及新部長的新作為。有關剛才提到的優惠、促銷等方案，本席認為目前優惠方案的折扣是小了一點，部長也說會去研議，你認為推動幅度會有多大呢？

賀陳部長旦：剛才您提到有關現行促銷的折扣，我們就先以那個為標準，也希望能夠協調出更多的折扣。

李委員昆澤：還是以 85 折……

賀陳部長旦：先以促銷的 79 折為標準，然後還會進一步去努力。

李委員昆澤：本席要求的是 75 折，現在部長是說以促銷方案的 79 折為標準。

賀陳部長旦：我們先朝這個方向來努力。

李委員昆澤：促銷方案可以提高民眾使用大眾運輸，不過本席也一再提醒，有關接駁系統，比如在三更半夜或凌晨三、四點時……

賀陳部長旦：我們還有 10 天時間來做委員所提比較細節的接駁部分。

李委員昆澤：除了提出具體方案之外，你們也要做宣導來讓民眾知道。過去交通部都有這個問題，就是有提出相關政策，可是宣導是不足的，當然民眾就不會知道相關措施是什麼。

賀陳部長旦：我們會在連續假期的前 3 天，將相關接駁等改善作為向大家做詳細說明。

李委員昆澤：首先歡迎部長能為國家效力，也向本會提出更好的交通政策，不過本席要提醒部長，端午連續假期正是對部長的第一次考試，希望部長能夠帶領相關局處推動一個更有效率的年假輸運計畫。

賀陳部長旦：一定，謝謝您。

主席：請鄭委員寶清質詢。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。鐵路地下化的發展非常之重要，尤其是對地狹人稠的都市地帶更為重要，報紙登載部長不同意桃園做鐵路地下化，這是真的還是假的呢？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我沒有說不同意任何的個案，我也瞭解鐵路地下化的案子已經在交通部經過複審，針對交通部的審查程序，我們會督促加速辦理。對於這個案子，我個人也會與同仁進行深入討論。

鄭委員寶清：大概什麼時候會送到行政院？

賀陳部長旦：我的瞭解是上禮拜三才做複審，所以我也還沒有真正看到案子，不過我們一定會加速辦理。

鄭委員寶清：最快在什麼時候會送到行政院？

主席：請交通部鐵改局胡代局長答復。

胡代局長湘麟：主席、各位委員。我們在 5 月 17 日開過複審會議，希望桃園市政府能夠補充一些資料……

鄭委員寶清：補充完後就可以送行政院嗎？

胡代局長湘麟：在補充完後，我們會看彙整的結果是不是需要再開第二次會議，如果是補充完成的話，我們就會依照程序來辦理。

鄭委員寶清：部長也支持桃園鐵路地下化嗎？

賀陳部長旦：等我們完整瞭解之後，一定會加速辦理。

鄭委員寶清：加速辦理？

賀陳部長旦：加速提報作業。

鄭委員寶清：百姓對新政府上台可說是充滿期待，針對鐵路地下化，在短時間看起來好像是政府花錢，如果是長時間來看的話，政府的獲利將會更大。尤其是桃園的土地非常的稀少及珍貴，包括站體開發及增加一條 30 米林蔭大道，更重要的是兩旁的土地及所有的房屋都不會受到噪音

的影響，可見這是藏富於民。當然對桃園的都市發展也是非常關鍵之處，本席希望部長能夠加速辦理。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：其次，有關桃園機場捷運的議題，舊政府在上次提到，最慢會在 7 月底交給桃園營運，在部長上任之後，你認為有沒有辦法達成或是可以加快速度呢？

賀陳部長旦：首先，我們會依照貴會的指示，成立具有客觀獨立性的調查委員會，將一些爭端能夠釐清，同時針對今後的處理程序，也會由該委員會建立更為客觀及透明的程序，我相信這對以後的營運籌備將會大有幫助。

鄭委員寶清：對於做任何事情及要完成任何工作，訂定目標是很重要的，部長何時能夠完成你提到的工作程序呢？

賀陳部長旦：我自己的規劃是看能不能在一個月內成立這樣的調查委員會，實際上的時程則要看委員會對於爭端的瞭解及所提出的意見，我們也不便去干擾他們的運作。因此在行政上將儘快讓委員會可以成立，至於推動……

鄭委員寶清：本席認為什麼時候可以通行才是比較重要的。

賀陳部長旦：這部分應該讓調查委員會在專業運作之後，我們再來決定，也希望他們能夠快速……

鄭委員寶清：以前舊政府說在 7 月份就要交給桃園營運，局長在這邊也答應了，會不會第 7 次跳票及道歉呢？

胡代局長湘麟：我上次在這邊答應過，在我們提出改善及完成一些測試之後，希望在 7 月底就能夠讓桃捷公司可以進場辦理模擬演練，這是我們原來的承諾。現在有調查委員會的運作，我們會尊重該會最後討論出來的結果。

鄭委員寶清：如果是調查委員會延宕了整個通車的期限，這就非常不好的。

賀陳部長旦：不會，調查委員會就是要讓爭端釐清……

鄭委員寶清：必須加速開始營運。

賀陳部長旦：這也是貴會要求成立獨立調查委員會的用意。

鄭委員寶清：你們也不要因為成立調查委員會而影響到整體的工作。

賀陳部長旦：不會。

鄭委員寶清：部長還是要承諾，在 7 月底可不可以交給桃園營運呢？

賀陳部長旦：委員會只有不到 2 個月的運作時間，對於好不容易請來的專業委員會不會有點比較不尊重呢？等委員會開會了，我們再來跟他們商量出最快的……

鄭委員寶清：所以什麼時候交給桃園也不知道嗎？

賀陳部長旦：我們會希望一定是在今年之內交給桃園，讓他們能夠準備相關籌備的後續動作。

鄭委員寶清：桃園捷運公司已經成立很久了，也花了很多錢，希望部長要加快速度！

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員寶清：第三個議題是有關桃園航空城，請問部長上任後有什麼計畫？

賀陳部長旦：我的瞭解是先進行核心計畫中的核心，就是 T3 的細部設計等，應該在今年下半年及

明年上半年都會陸續發包。有關滑行跑道的部分，也已經開工了，有關交通部分內的核心工作，我們都會加速去做。針對比較外圍的產業招商、用地等問題，我們會配合桃園市政府去辦理。

鄭委員寶清：部長的意思是航空城的計畫未來繼續走下去，而且也沒有改變嗎？

賀陳部長旦：我的瞭解是現在都是按照工程上的進度在進行。

鄭委員寶清：剛才特別提到花東購票要採實名制，部長上任後也特別強調要用科技來管理，可是購票會不會造成人工排隊的現象呢？比如家裡有 5 個人，必須有 3 個人去排隊，會不會造成這種狀況呢？

賀陳部長旦：我的目的是先用盡各種方式來改善民眾的燃眉之急，可是長期而言，一定是要用科技來解決，請局長說明。

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。第 4 代票務系統已經決標，決標之後，有關實名制部分，當然就在第 4 代票務系統辦理。不過以實名制而言，過去來講，返鄉專車都是由地方政府辦理，因此我們是用……

鄭委員寶清：等一下，你剛提到實名制，是不是以後也要用身分證去取票？

周局長永暉：當然要用身分證買票。

鄭委員寶清：上次質詢時我也提到有關身分證生產器，就是只要輸入一個東西，譬如我住在桃園，就給你一個身分證號碼，科技上有個 IP 轉換軟體，所以你根本查不到，現在要採實名制，會不會造成我剛剛提到的整個車站都是人？晚上……

周局長永暉：25 日開始開放網路訂票，然後會在下午 5 點鐘公告所有的購票細節，原則是 6 月 1 日開始賣票，也就是在 7 個車站賣票。

鄭委員寶清：我不是問你這個單一事件……

周局長永暉：因為我們只有一個列車 370 個位置，所以不至於有大排長龍的問題。

鄭委員寶清：一個列車？那這個也是違反……

周局長永暉：對，是晚上。因為 3 月 28 日立法院做成決議，要求我們在 6 個月內完成實名制的檢討報告，所以這次端節連假購票，其實就是一種實測、實證的分析。

鄭委員寶清：全世界大概沒有一家公司，銷售到缺貨，結果卻還大虧錢，我想這就是臺鐵最大的問題。

周局長永暉：我們也羨慕有雙軌、有 12 節車廂……

鄭委員寶清：部長，有沒有這種公司？公司賣到缺貨，結果卻還是大虧錢！蘋果賣到缺貨，還說公司一年虧幾百億，有沒有？

賀陳部長旦：公共服務啦！我想我們的負擔還是在公共服務，不過，公共服務即使是虧本，但只要能夠造福民眾，就是應該的，所以剛才……

鄭委員寶清：不是，重點在於我們要抓到癥結所在，要提綱挈領，今天最重要的就是供需失調，供應太少，需求太多，而且需求很多是假的需求，譬如我們剛剛提到一個人買兩張票，為什麼一

個人買兩張票？就很多黃牛在買賣啊！為什麼不能增加黃牛買賣的困難度或退票的困難度？這都是可以解決的，所以我認為在供需失調方面，政府機關應該可以好好檢討。

賀陳部長旦：一定，一定。

鄭委員寶清：要不然我們整個改變，本來是要科技管理，結果變成是人工管理，變成要肉身去買票。

賀陳部長旦：眼前一定是個救急方案，燃眉之急要先做，其他科技也要落實。

鄭委員寶清：還有要考慮到如果家庭成員有 4 至 5 人，買票時政府不應該懲罰他，而是應該想辦法支持他，這點希望也能提出解決方案。

周局長永暉：這次是試辦，所以 6 月 9 日開一班台北到台東……

鄭委員寶清：我知道是試辦，但是我要提醒你的，不要說一個家庭有 5 個人，就要派 3 個人去排隊，我們本來是希望鼓勵人家生育，結果你們的制度反而是對這種生比較多小孩的家庭是一種懲罰！

周局長永暉：等於還是要有資源分配……

鄭委員寶清：想辦法一併解決，好不好？

周局長永暉：好。

鄭委員寶清：最後一個問題請教部長，剛才提到國道夜間免收費問題，這大概提到三個觀念，第一個是使用者付費問題，請問，在使用者付費部分，國道收費方式會不會改變？

賀陳部長旦：整體國道收費方式，我們會到貴會報告，目前沒有改變。

鄭委員寶清：東西向道路和快速道路會不會收費？

賀陳部長旦：一樣也會在整體分析時，再向貴會報告。

鄭委員寶清：好，希望你們可以慎重考慮。在國道部分，我相信不會是 20 公里免費的制度，應該回歸所謂使用者付費的原則。

至於國道夜間免收費制度的取消，最重要的問題在於價格問題，是不是？

賀陳部長旦：最重要的是我們發現夜間實在是傷亡太嚴重，所以我們必須要對實質的狀況……

鄭委員寶清：我知道，你有這種改革勇氣非常好，但必須要有相關配套措施。

賀陳部長旦：一定，一定。

鄭委員寶清：現在有什麼配套措施嗎？

賀陳部長旦：眼前配套就是第一，想辦法使大家不要在夜間開車，轉搭公共運輸……

鄭委員寶清：問題是夜間開車最便宜啊！就是開車的價格，比坐其他交通工具都還便宜，所以才開車啊！

賀陳部長旦：對！我也相信，可是如此他也讓自己暴露在危險狀態，他自己的身體狀況跟別人的身體狀況，都在比較不好的時候，等於是比較危險的狀況。

鄭委員寶清：部長，要解決這個問題應該是整體的，不是單一的，如果我坐公車很便宜，接駁很方便，就不需要開車，但現在問題是所有的交通工具中，自己開車最便宜，如果要取消夜間免收費制度，那就應該要有配套措施，包含差異費率，譬如假日收費高，平常日比較便宜，這都需

要有配套。

賀陳部長旦：對！長期的國道管理，透過價格，我想我們一定會來跟貴會說明。

鄭委員寶清：好。謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。在今天的報告中，特別發了這個單張，這是你最核心的報告。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當，請指教。

鄭委員天財：這裡面特別提到減少不必要工程，只針對必要之建設做完善之評估後，再付諸工程手段。依部長的了解，現在已經在做的，不管是西部的高速公路，或是東西向快速道路，如果按照部長的理念，有哪些是不必要的工程？

賀陳部長旦：個案的情況，其實還沒有完整了解，不過我想已經發生合約的，我們都會按照……

鄭委員天財：我是說已經在做的部分，部長之所以會提這樣的報告，而且也不是第一次講，在你一發布接任部長一職時，就說過類似的話，這表示你已經發現交通部過去所做的工程中有不必要的建設，是不是有這樣的情況？

賀陳部長旦：以往在有些連續計畫中，某些還沒有成案的，我會希望優先檢討，是有這樣的情況。

鄭委員天財：好，沒關係。另外，我們都知道，西部有好幾條高速公路，也有好幾條快速道路，如果依部長的看法，花蓮、台東的台 9 線公路拓寬，有沒有其必要性？

賀陳部長旦：我想每段的需求不一樣，有些地方當然有非常嚴重的塞車情況或車禍，有些地方的需求我們則還要做分析。

鄭委員天財：花東公路台 9 線的拓寬，事實上是沒有很完整的拓寬計畫，過去都是要跟省道道路計畫搶經費，但往往花蓮、台東搶不過人家，所以你也不必分析，根本就搶不到，現在交通部提報了一個計畫，就是台 9 線花東公路第三期道路改善計畫，就是特別針對花東公路，因為過去要跟省道計畫搶經費，根本就搶不過，所以也沒必要做你所謂的完善評估。事實上，這個拓寬計畫早就規劃評估完成，現在就是要改為專案計畫，部長是不是可以跟行政院爭取？

賀陳部長旦：據我所知，院裡面好像是有把這個當成是專案計畫，這個……

鄭委員天財：但是還沒有核定。

賀陳部長旦：相關情形讓我來優先了解，好不好？

鄭委員天財：好，請部長能夠優先瞭解，進而爭取行政院通過核定這個計畫。

其次，我們認為花東的交通是有非常急迫的需要，所以當你在考量所謂減少不必要的工程時，千萬不要用台北市或西部的觀點，而是要從花蓮與台東人民的觀點，設身處地去評估與瞭解之後才做決定，可以嗎？

賀陳部長旦：沒有問題，我特別強調一定要尊重多元，就是用不同的思考角度。

鄭委員天財：當然不是只有花蓮與台東，還有宜蘭的陳委員……

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員天財：部長，你覺得蘇花改有沒有必要？

賀陳部長旦：蘇花改的執行已經到後半階段了，目前的執行狀況應該會順利完成，至於是否要進一步擴充，我們會與相關地方政府再研究。

鄭委員天財：部長這樣的回答很好，就是要切實的跟地方研究與瞭解，尤其是多多請教陳委員，東澳到南澳這一段是有其需要的，我們常開蘇花公路的都知道，未來蘇花改一旦通車之後，東澳到蘇澳的蘇花改部分快了，但是後面這一段沒有納入蘇花改，就會產生更多的問題，所以這個部分要做全盤的考量。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：再者，花東最迫切需要的，今天你的單張報告中也特別提到，那就是東部鐵路一票難求的問題，這確實是最需要改善的，雖然新的電子購票系統才決標，還沒有完成，但是我不認為現在沒有辦法操作，有關端午節花東縣民實名制返鄉列車計畫，你們打算要怎麼做？今天報紙所刊登的消息已經在規劃了嗎？

賀陳部長旦：對，有關這個部分，我請周局長來答復。

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。已經規劃完畢，原則上採取人工作業方式來輔助，將於松山、板橋、台北、花蓮、玉里、台東及關山等 7 站以人工方式售票……

鄭委員天財：每個時段都有嗎？

周局長永暉：6 月 9 日一班台北到台東，6 月 12 日一班台東回台北。

鄭委員天財：所以只有一班？

周局長永暉：對，這是試辦性質，因為全面採取人工作業方式處理，所以拿車票後，票務人員在售票時……

鄭委員天財：有沒有針對花蓮與台東的民眾？

周局長永暉：有，就是身分證 U、V 開頭的民眾。

鄭委員天財：這是好的開始。部長有提到要窮盡科技與管理之能，之前都已經是電子購票了，這次試辦計畫卻要用人工方式，……

賀陳部長旦：這是不得已的作法，但我們會努力。

鄭委員天財：可想而知，要努力的事情還很多。本席認為以現在的系統還是可以做，不必採用人工方式，身分證 U、V 開頭的民眾一樣也可以網路訂票，但是只能去臺鐵車站憑身分證取票，因為要去臺鐵車站取票時，售票人員都會查對身分證，還有郵局，現在郵局很普遍，到郵局去取票也一定會看身分證，所以不會有問題，只有便利商店不看身分證，也許這次要改來不及了，但你們可以將目標設在中秋節，到時候一樣可以使用網路訂票，但取票就要到鐵路局的車站或郵局，這樣一樣可以達到實名制，不一定要把名字列在車票上。局長，這次試辦是要把名字註明在車票上嗎？

周局長永暉：我們會在車票上註明身分證末三碼，呼籲大家……

鄭委員天財：人工寫還是電腦列印？

周局長永暉：人工寫上去的，列車長於車上查驗票時，就像對統一發票一樣，用愉快的心情幫花東民眾服務。

鄭委員天財：這樣很好。部長，就如我剛才所說，這次端午節可能來不及了，請你們以中秋節做目標，一樣可以網路訂票，但限定只能在臺鐵車站及郵局取票，有關這個部分，希望你們朝此方向去努力，可以嗎？

賀陳部長旦：一定，我們來努力，我們會漸進的努力。

鄭委員天財：花東的交通建設有非常多亟需解決與改善的部分，今天我沒有辦法一一列舉，希望部長能夠很快的到花蓮、台東實地考察，當然一定要經過宜蘭到花蓮、台東，去實地了解需要哪些交通建設，不能只有這一張紙的報告，我相信依據剛才你的說明，你不會只憑藉這一張紙，而是會實地去地方進行瞭解。

賀陳部長旦：一定，您放心。

鄭委員天財：部長，交通委員會的委員不多，但是花蓮二位立委、台東一位立委、宜蘭一位立委、另一位原住民立委簡東明及本席都是參加交通委員會，就是因為我們的選區位處臺灣偏遠地區，而當地的交通有迫切的需要，請你不要先跑西部，當然桃園鐵路地下化也是有需要的，但是請部長考量臺灣交通建設的全體發展，當然南迴鐵路也不能停，南迴鐵路現在已經在做了吧？

賀陳部長旦：是，電氣化已經在進行了。

鄭委員天財：除了電氣化部分，還有雙軌部分，這些都需要你要花一些時間到花蓮、台東及宜蘭來實地了解。謝謝。

賀陳部長旦：瞭解，謝謝委員。

主席：請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。今天一開始就由鄭寶清委員、鄭天財委員及本席連續三位鄭姓委員與部長詢答，這「三鄭」連在一起是好兆頭，我們不是要三振賀陳旦部長，而是一起來三振交通問題，好不好？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。好的，謝謝委員。

鄭委員運鵬：今天是新政府上任後第一天召開委員會，大概只有三、四個委員會召開相關業務報告，我相信其中一個原因是要讓新任首長有些準備時間。我上大學時有修過部長的課，第六屆也與您共事過，所以，我對部長很有信心，您絕對是大聯盟等級的政務官投手。

賀陳部長旦：不敢當。

鄭委員運鵬：我們從今天各大媒體的報導可得知，部長一上任就投出兩顆快速球，所以今天現場有那麼多測速槍對著部長，我相信您的先發受到很多的矚目。這兩顆快速球，一顆是假日夜間國道是否免收費；第二顆則是針對臺鐵購票的實名制。我先跟部長報告，實名制這一顆我認為一定是好球，但是取消假日夜間國道免費措施，這一顆恐怕是邊邊角角的球，為什麼我這樣講？

部長，若有其他官員要上台說明就請自便，沒有關係。

賀陳部長旦：好，瞭解，謝謝您。

鄭委員運鵬：為什麼我說這是邊邊角角的球？交通部顧慮的是夜間事故率較高，但是如果取消免費，多少會造成夜間車流量變少，車流量變少速度可能會加快，速度加快其實常常也是造成事故的原因之一，今天的報告中也提到，交通事故中大約 15 至 25 歲的年輕人占比很高，這麼高的比例有可能是因為年輕人開快車或騎快車。我認為試驗是 OK 的，但是如果在減少車流而導致速度增加的情況，可否請部長在端午節假期的夜間加強交通管理與安全宣導，這一點部長可否承諾？

賀陳部長旦：一定。

鄭委員運鵬：可否說明一下？

賀陳部長旦：不單是夜間，白天時段我們也會對於任何可能讓車輛速度緩慢的原因加強執法，排除大家的行車困難。向委員報告，其實我們提出這個政策並非完全只考慮夜間車少、車多的問題，而是當車輛經過收費的 eTag reader 時，因為要照相收費，此時人類在心理上因為有所忌憚，某種程度上不敢超速太多，所以不收費有時反而讓駕駛者覺得沒有人在管而開得更快，這才是讓連續假日夜間不收費的時段車禍比平常夜間更高的主要原因。

鄭委員運鵬：聽到部長的回答，表示你們做過研究，但畢竟連續假日夜間優惠不收費措施已實施多年，所以我覺得這不是收費與否的問題，而是安全的問題。不要因為宣導不良、管理不當而造成更多的意外，導致您的政策方向實驗失敗。我希望這個邊邊角角的球還是好球，希望您投的是兩顆好球。

賀陳部長旦：是，謝謝。

鄭委員運鵬：今天是部長第一次施政報告，接下來我就廣泛地與部長談論一下，您未來 4 年會面對的交通部業務。

賀陳部長旦：好，請指教。

鄭委員運鵬：先請教部長的意見，如果以部長的角色，最近台灣有三位投手上大聯盟，以大聯盟三位不同角色的投手為例，您認為您的角色是先發的陳偉殷，中繼的王建民，還是救援的曹錦輝，哪一個您覺得比較適合您現在的角色跟定位？部長應該是內閣成員中比較晚被宣布任命的，但是您卻在就任後第一天就先發上場，而且表現得很好，部長，您認為你的角色或定位應該是哪一個？

賀陳部長旦：我不敢說定位，但我們是新內閣第一批閣員，所以我們一定要扮演先發的角色。

鄭委員運鵬：一定要扮演先發？部長有此信心，不錯。但是從 2 月 1 日我們就任以來，我看到交通部真的很辛苦，先發、中繼、救援都要做，這部分我等一下再跟部長說明。部長有信心擔任先發，我相信您左右投都可以，沒有問題的。

賀陳部長旦：不敢當。

鄭委員運鵬：我們回顧一下投手這個角色要做什麼，蔡總統就職演說當時，部長您也在場，蔡總統在演說的第一段就講人民選擇了新總統、新政府所期待的就是四個字「解決問題」，這四個字，部長當天有聽到嗎？

賀陳部長旦：有。

鄭委員運鵬：所以我開始質詢時說，今天開頭連續三位鄭委員質詢部長，希望能夠三振（鄭）交通問題，解決問題很重要，所以不管在哪個角色上，或者您做的任何決策，我希望能夠協助政府及交通委員會解決所有的交通問題。

賀陳部長旦：一定。

鄭委員運鵬：我先替部長整理了過去三個月來，我所觀察到的交通部的四大問題，看看部長的認知與本席是否相同。第一個問題就是機場捷運的通車，我認為就這個問題，部長扮演的是救援的角色。機場捷運是高達 1,000 多億的工程，至今已六度跳票，所以您若能扮演好這個救援投手，我相信各界就會有信心。第二個是討回國產，這件事現在已經進行到一半，所以部長扮演的是中繼的角色。部長曉得所謂的討回國產指的是什麼嗎？

賀陳部長旦：委員特別關注的應該是電信和郵政協會吧？

鄭委員運鵬：對，從日本時代至今，電信局變成中華電信，而後又民營化，所以加起來有人說是上百億，也有人說是上千億的資產，討回國產這部分，我也期待部長能夠繼續推進。為什麼是中繼？因為這部分有可能要打官司，很可能不是短時間能夠處理完畢，像糖協就花了 8 年打官司，所以期待部長在這個問題上也能扮演好中繼的角色。

第三個問題就是回得了家，針對這個問題，部長扮演的就是先發的角色了。過去一段時間，我們在國道上或臺鐵上，東部、西部都有這個問題，有時是買不到票、回不了家，有時則是無法安全的回家，所以在這個問題上，您的第一顆快速球就是試驗購票實名制，希望能讓大家回得了家，這部分希望部長好好擔任先發的角色。

最後一個問題就是保住飯碗，就這個問題，您也是扮演先發的角色。部長，您知道我說的保住飯碗是指哪些業務嗎？

賀陳部長旦：您是在提高速公路收費員的安置問題嗎？

鄭委員運鵬：部長，您想得比我還多，這是其中之一，到現在 400 多個收費員尚未妥善安置，不過這個問題未必是交通部可以完全掌握的，也希望部長您多關心。保住飯碗這部分，我注意到兩個問題：第一個是全世界各國都面臨的 Uber 所造成的衝擊，現在交通部處理的方法就是採用釣魚的方式予以罰款，罰了 5,000 多萬，它就算繳了也跟交通部打官司，受到 Uber 影響的就是合法計程車業者跟租車業者的生計。第二個是 bnb 所造成的日租套房的現象，它對民宿業者可能造成衝擊，包含現在面臨的來台觀光人口的結構改變，所以，在保住飯碗這方面，部長在新的時代可能要面對這些尚未啟動的產業結構上的調整。我期待也希望部長能夠先保障合法的權益，然後一起來解決這些新時代的問題，好不好？

賀陳部長旦：好。

鄭委員運鵬：以上四大問題，部長覺得是您的工作重點嗎？

賀陳部長旦：我完全同意，特別是您提到的第四點，雖然列為第四點，可是這個問題恐怕是交通部最大的挑戰……

鄭委員運鵬：是，沒有錯。

賀陳部長旦：因為其中代表的是科技和消費者的期待與既有產業生態之間的權衡。

鄭委員運鵬：對。因為政策尚未啟動，我也期待部長跟所有同仁一起努力。

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：部長，除了以上四大問題之外，對於蔡英文總統就職演說中提及的「解決問題」四個字，在您認知中，交通部還有沒有其他的大問題？

賀陳部長旦：我覺得最大的問題就是，我們雖然口口聲聲為年輕人著想，但是我們好像忽略了年輕人在交通事故中死亡所占的比例極高，這件事如果不能處理好，我們對年輕人的其他照顧都變得有點不夠落實，所以這才是我們要注意的事情。

鄭委員運鵬：這應該是部長思考了很多年的交通政策，你有沒有什麼大的方向？現在我留一點時間讓部長說明。

賀陳部長旦：首先當然是我們要誠實面對交通傷亡的定義，不要只報一些低的數字安慰自己。第二，我們要跟衛福部共同合作瞭解真正造成車禍的原因，這部分牽涉到醫學以及現場調查人員的素質，這部分必須全面強化。最後一點則是全民的意識，因車禍死傷的人數這麼多，很多肇因於自己或是他人酒駕，如何意識到酒駕的危害並互相勸說，這部分無法完全靠交通執法，必須全民皆有意識，這件事我們要努力。

鄭委員運鵬：很高興部長能提出這個方向，因為總統要幫青年人找到好工作、加薪，但您要處理的是不要讓青年人的生命浪費在交通事故上，有命才有辦法賺錢，我也期待交通部能有新的作為。

時間不多，我先跟部長討論第一個問題，就是機場捷運通車的問題。剛才部長在跟鄭寶清委員的詢答中提及要成立一個客觀而獨立的調查委員會？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：我先就部長今天的施政報告作個說明。我對交通部施政報告的標準一律公平，本席剛上任時，陳建宇前部長也很努力，針對機場捷運的問題，陳前部長在第 9 屆第 1 會期向本委員會提出的書面報告只有兩百多字，但是上週五收到這份部長的施政報告時，我嚇了一跳！報告提到機場捷運的部分只有 46 個字，基於一樣的標準，過去我對陳建宇部長的報告很不滿意，如今部長的報告只有 46 個字，其中還包含了「桃園國際機場聯外捷運」10 個字，部長看過這份報告嗎？

賀陳部長旦：看過。

鄭委員運鵬：本席要請教部長下列問題：目前為止，您對機場捷運的認知為何？剛才提及的委員會何時成立？您期待它多久完成報告？它組成的成員是哪些？您的角色為何？

賀陳部長旦：首先就我的了解，目前大家對於機場捷運要達成的目標，包括車速等等，究竟問題在於技術或是廠商不夠負責。以這些問題而言，社會上的了解還不夠透明，這部分變成所有問題的核心，究竟是責任或是技術的問題？障礙在哪裡？我們希望尋求獨立客觀的委員會來了解，此委員會既然涉及技術與廠商責任，希冀不是由現在當事的高鐵局或桃園市政府，而是由如同公共工程委員會之類較為超然的機構來召集委員會，也希望委員會的成員在專業性及合約處理

上具有國際經驗，幫助我們對整起事件進行更客觀的衡量；至於委員會的組成，期盼各相關的主要機構都可以推薦人選，由公共工程委員會來召集。交通部的角色是樂觀委員會的獨立與超然，但是也希望他們能夠顧慮到這項工作已經延擱很久，儘快將剛才所談到的疑端、爭論釐清，建立後續處理程序，儘速進行應有的安全及履勘相關工作。

鄭委員運鵬：最後請教部長兩個問題，首先是交通部的首長，包含您在內，不擔任裁判的角色，也不擔任委員的角色嗎？

賀陳部長旦：不會。

鄭委員運鵬：這可以確定你們就是被檢驗的對象？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：也是被查核的對象，是嗎？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：其次是您剛才回答鄭寶清委員，希望在一個月內成立委員會，是嗎？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：可不可以在兩個月內完成報告？

賀陳部長旦：我剛才並未說兩個月內完成報告，我只說等委員會成立後，我們會尊重他們的專業儘快處理。

鄭委員運鵬：也就是讓該委員會決定何時完成調查報告，是不是？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：我之所以會說兩個月，原因在於 20 年前台北捷運為了處理馬特拉的相關工程爭議，約兩個月完成報告，除了時間點之外，機場捷運的複雜度不同，若未來貴部擔任委員會的幕僚單位，可否以請部長將時間納入考量？

賀陳部長旦：一定。

鄭委員運鵬：我不要求通車時間，因為涉及安全問題，也期待您擔任先發、後援及中繼的角色，可以圓滿達成任務！

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請陳委員歐珀質詢。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。首先恭喜部長榮任新政府最重要的部會—交通部的首長。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

陳委員歐珀：我相信部長有聽到蔡總統 520 當天的就職演說，請問部長印象最深刻的是哪幾點？

賀陳部長旦：最重要的是總統一直呼籲要團結，其次是解決民眾的問題，帶著改變現狀的決心，謝謝。

陳委員歐珀：因為蔡總統的就職演說受到全世界肯定，我特別整理國際媒體與學者給予的肯定如下：一、維持兩岸和平。蔡總統表示台灣將致力維持兩岸關係的和平穩定，會作一個和平堅定的

維護者。二、肯定新南向政策。肯定蔡英文提出的新南向政策，並期盼台灣加強與印尼的經貿合作；另外，在蔡英文就職演說的新南向政策方針指導之下，相信台日雙方會有更大的發展空間。三、國際推崇蔡英文是一位看似害羞、實則堅定的領導者。本席曾經花費很多時間到鄰近國家，並實地訪查台灣各地的觀光產業業者，事實上，觀光的發展已經變成國人認為可以為台灣創造再次經濟奇蹟的發展方向，蔡總統有如此的想法，所以新南向政策讓觀光的發展變得非常重要。5 月 19 日當天我在立法院成立台灣與印尼、柬埔寨、緬甸等國家國會議員的友好協會，以落實國會外交，希望國會議員成為台灣新南向政策的先行者，但是政府一定要當後盾。

目前台灣觀光階段面臨的問題是整形期而非轉型期，整形是指調整與整頓提升，所以我在此提出 4 個方向予交通部參考，如下：一、多元調整客源。對此我也與謝局長進行多方面討論，希望配合新南向政策，觀光局可以多招攬這些國家的客源來台觀光，相信對於整頓或調整觀光策略有很大的幫助，並合於新政府的想法。二、改革僵屍法規。三、整頓台灣內部惡性競爭。四、提高觀光位階。期盼未來在交通部的組織中，可以提高觀光主管機關的層級，我認為觀光的發展很重要！再次恭喜部長，總統已經提示如此的方向，我希望不論中華郵政或台灣港務公司、華航、陽明海運等等相關交通部所屬機構一起來努力，例如目前港務公司有很多的合作伙伴，由港務公司帶領到印尼、菲律賓或越南等地發展船運，我認為此舉可以提升台灣整體經濟；至於相關的投資，希冀其他公司也能夠有整體的思考，朝總統期勉獲得全世界肯定的方向好好努力，對於我國整體觀光資源與經濟發展一定有很大的助益。

另外，從今天的業務報告得知，交通部要從交通建設為主的機構轉變為落實交通服務的組織，是嗎？

賀陳部長旦：對，這個是……

陳委員歐珀：今天的報告提到 6 項具體的內容及工作重點，我個人肯定你，但是要提醒你，這個轉變會帶來更艱鉅的任務，建設比較容易，管理比較困難。我個人覺得，如果可以把管理做好，可以節省交通建設的支出，我非常贊成，但是不要管理沒有管好，建設也沒有，可能會兩頭空。

賀陳部長旦：是，瞭解。

陳委員歐珀：針對你這樣的思維，交通部必須整體動起來，讓交通很大變革的時代來臨。我瞭解交通問題非常複雜，蔡總統在就職演說裡特別提到，人民選擇了新總統、新政府，所期待的就是四個字—解決問題；我在這裡要跟你互相勉勵，別站在高峰孤芳自賞，請低頭俯視吾土吾民！

賀陳部長旦：一定。

陳委員歐珀：我期待部長，在未來施政能夠有這樣的想法，所謂正道仇人，未來在施政方面，要以蒼生為重，解決人民的問題。部長還記得我初次跟你見面的時候有給你提了 3 個建議嗎？

賀陳部長旦：就是上星期三那一天提到的？

陳委員歐珀：對，你記得嗎？

賀陳部長旦：我沒有貼在手邊。

陳委員歐珀：我講不到 1 分鐘，我說我不跟你談個案，只有提 3 個建議，可能那天很多委員跟你見

面，你記不得了，我再提醒你。

賀陳部長旦：我沒有帶本子來，抱歉！

陳委員歐珀：沒有關係，我再跟你分享我的想法。我認為行政與立法要互相尊重，所以我跟你提的第一點，就是要互相尊重，尤其民進黨全面執政之後，更應該透過行政與立法的相輔相成，讓施政成功，所以我期待部長，重要政策能夠多跟立法委員溝通、說明，如果都沒有辦法說服我們，怎麼可能說服別人？

賀陳部長旦：瞭解。

陳委員歐珀：第二點，我一再強調我們要講道理、要理性，我常常碰到專業的傲慢，因為講專業我們沒有一個人能贏得了你們……

賀陳部長旦：不敢當。

陳委員歐珀：過去我發現，政府裡面的官員就是講專業、權力的對等，問題沒有辦法溝通、解決，所以要講道理，所謂道理就是，你覺得有道理，人家也覺得有道理，大家的道理可以走得通，這個就叫道理；如果你們自己覺得通，我們覺得不通，你們不溝通，也不協調，我覺得這樣不理性。

賀陳部長旦：瞭解。

陳委員歐珀：第三點，剛好跟蔡總統講的一樣，要解決問題，對不對？

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：一個交通建設不應該從需求與分配方面做思考。

賀陳部長旦：瞭解。

陳委員歐珀：我想請教部長，臺灣分東西南北和離島，本島長期以來重北輕南、重西輕東，部長知不知道臺灣西部現在有幾條快速道路？

賀陳部長旦：應該是 12 條吧！

陳委員歐珀：有幾條高速公路？

賀陳部長旦：現在就是國 1 和第 3 號國道，還有橫向的十號和六十二號等等。

陳委員歐珀：橫向高速公路有 5 條，縱向有 2 條。東部快速道路有幾條？國道有幾條？

賀陳部長旦：現在就是國道 5 號有延伸到宜蘭一部分地區。

陳委員歐珀：對啊，東部都沒有快速道路，對不對？所以東部需要一條快速道路，宜蘭縣卑微的要求，平原段比照橫向不收費，結果你們講的道理，實在不能讓我信服，這個問題你要怎麼解決？沒有關係，我們以後再講。

賀陳部長旦：這個我們一定會特別到委員的服務處跟你做詳細的說明。

陳委員歐珀：要公平正義啦！我們要的是公平正義，東部人也不是要中央政府施捨錢，是要建設的問題，同樣都是臺灣人，東西部均衡發展很重要。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：我再請問你，東部有高鐵嗎？

賀陳部長旦：東部沒有高鐵。

陳委員歐珀：東部有幾條鐵路？

賀陳部長旦：東部現在就是傳統、以前的臺鐵這一條鐵路。

陳委員歐珀：部長知不知道，8 條國道裡面最會塞車、擁擠的是哪一條？

賀陳部長旦：應該是國道 5 號吧！

陳委員歐珀：對啊！鐵路一票難求，經常誤點的是誰？

賀陳部長旦：北迴線和七堵這邊調度比較困難。

陳委員歐珀：東部的交通這麼困難，我不要問你怎麼解決，我給你 3 個月的時間，讓你去思考怎麼解決東部的交通問題、國道 5 號塞車的問題，大家理性、講道理共同來面對。

賀陳部長旦：好。

陳委員歐珀：現在東部鄉親真的碰到行的問題，所有的交通政策應該公平對待每一個國人，橫向不收費，縱向為什麼要收費？這很奇怪；有的國道到現在十幾年都不收費，宜蘭縣國道五號從 10 年前到現在沒有一天不收費的，這也很奇怪，而且塞車那麼嚴重，問題永遠沒有辦法解決。部長，宜蘭人最重視環保，我跟你講一個事實，你在報紙上寫的那個叫曲線鐵路，不是直線鐵路，從南港到大溪、宜蘭，只節省 18 分鐘，宜蘭人反對，我代表宜蘭人反對，但是宜蘭人贊成直線鐵路，從南港到坪林、宜蘭節省 1 個鐘頭，只要 40 分鐘到宜蘭。而且過去 10 年，我們對環境監測，國道 5 號通車之後，對翡翠水庫的水質是比較好的，所以開通北宜直線鐵路，對翡翠水庫的水質絕對會更好，不會影響它的生態、水質與水量，這是很正確的思考，這個問題以後我再跟你好好討論，我只是先把事實呈現出來。我們希望交通部能夠解決問題，不管你現在用落實交通的管理面來講，或是減少交通不必要浪費上來講，這個方向我贊成，但是要解決問題，我們共同來面對。謝謝！

賀陳部長旦：好，謝謝！

主席（陳委員雪生）：請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。本席要請教部長，交通委員會是一個沒意識形態的地方，所以在這裡該說該問的我們還是得問，也希望部長能夠體認這一點。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是，沒有問題。

葉委員宜津：恭喜你今天第一天上任，不過，我對交通部第一天上任的起手式不滿意，就是昨天晚上宣布要取消連續假期的夜間優惠。我相信很多人會不滿意，雖然你們說了一個讓人無法反對的理由，叫做安全，是不是？我讓部長再說一次，安全考量的數據怎麼樣？

賀陳部長旦：其實，我們在新聞稿裡面有寫，給委員做參考，就是現在夜間通常比白天死亡人數增加，同時……

葉委員宜津：增加 1.4 倍，是不是？你昨天跟我說明的。

賀陳部長旦：對，1.4 倍，在連續假日的時候，比平常晚上的死亡人數又更多。

葉委員宜津：多了多少，有數據嗎？

賀陳部長旦：我們請陳局長答復。

葉委員宜津：好，快點，我有很多問題要問。

主席：請交通部國道新建工程局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。在深夜的時段裡頭，肇事的情形比白天嚴重，死亡事故的比例大概是 34%……

葉委員宜津：不是，不要故意拖延我的時間！我要問的是，由於夜間不收費，跟平常夜間收費相較，增加了多少的肇事率？這樣才準，不是嗎？沒有數據的話，你們是沒有充分準備就要這樣做，這恐怕有待商榷。

賀陳部長旦：我們馬上提供，這件事情我們不會這樣馬虎的，您放心。

葉委員宜津：好，請馬上提供。就算這個理由是百分之百的充分、安全沒話說，只要基於安全的考量我們都完全支持，OK，等一下我們來看你們提供的數據。但是，有一個事實，就是連續假期因為夜間不收費，事實上真的有達到紓解交通的效果，部長不否認吧？

賀陳部長旦：看假期的性質，端午節的數目大概是所有連續假日裡面比較少的，它的效果相對來講也不是那麼明顯。

葉委員宜津：不是我們兩個說了算，這部分一樣會有數據。

賀陳部長旦：沒問題。

葉委員宜津：不要等我問了才提供，今天交通部都應該主動提供這個數字，針對收費與不收費所增加的車流量，你們應該要數據啊！這才符合今天你們告訴我們的「要窮盡科技管理之能」，不是嗎？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：好，希望下次準備好。

賀陳部長旦：一定。

葉委員宜津：時間非常寶貴，今天我質詢了 5 分鐘卻沒有得到答案。部長，下次要改進。

賀陳部長旦：馬上……

陳局長彥伯：我跟委員補充一下，在連續假期的時候，總肇事件數大概是 137 件，天數約 27 日；在一般假期的時候，總肇事件數大概是 347 件，天數約 91 日。如果換算成肇事的比率來看，在連續假期的時候大概是 5.074 件；在一般假期的時候是 3.813 件。所以剛才我們才會說，在同時段裡面，連續假期的肇事率比起一般假日高出了 1.4 倍。

葉委員宜津：好，這個理由我接受了。但是，紓解的部分怎麼辦？

賀陳部長旦：紓解的部分，就是剛剛跟您報告的，目前我們只知道連續假日裡端午節的車流數比較少，至於剛剛您提到它會不會紓解白天的車流量，其實真的還沒有經過完整的對照，不會說如果這一天不收費，第二天我們再來對照、看看到底有一些車輛是前天晚上就移轉過來的。

葉委員宜津：不是這樣，是因為你們晚上不收費而增加車流量、紓解了白天的車流量，這是一個事實吧？

賀陳部長旦：對，這個事情只是大家覺得是如此，但其實……

葉委員宜津：有數據讓你覺得不是這樣嗎？

賀陳部長旦：我們沒有看出來有那麼明顯，按照學理上的分析，其實沒有那麼明顯。

葉委員宜津：是嗎？如果沒有那麼明顯，車禍怎麼會增加 1.4 倍？

賀陳部長旦：車或是因為速度跟車主於夜間的身心狀態，跟車流量沒有……

葉委員宜津：是嘛！如果車流量沒有增加、夜間駕駛沒有那麼多，出事率就不會提高到 1.4 倍，這是很簡單的邏輯啊！

賀陳部長旦：不會，最主要是晚上的時候開車，車主的身心狀態。

葉委員宜津：你說的跟我說的是不一樣的！以身心狀態來說，晚上開車不安全，這點我同意，但因為晚上免收費，所以增加了晚上駕駛的不安全性，就是大家都在晚上駕駛！同樣的，這就紓解了白天的車流量嘛！

賀陳部長旦：可是我們希望的是，生命更可貴……

葉委員宜津：我知道，所以我回過頭來就問你要怎麼紓解車流量嘛！晚上的車流量……

賀陳部長旦：就是因為端午節整體的流量比較少，這一次我們才把它當成一個專案來處理，對於其他的假期，我們一定會有更詳細的分析。

葉委員宜津：真的沒有時間，我還有更重要的問題，你這樣子浪費我太多時間了……

賀陳部長旦：我感到抱歉。

葉委員宜津：我們好好來想一下。

賀陳部長旦：謝謝。

葉委員宜津：紓解的部分，對於你們所提出來的，在夜間部分要求或建議、勸導民間客運業者減價以紓解交通的作法，我認為這一招是無效的……

賀陳部長旦：我們來努力，公共運輸政策不會那麼快看到績效。

葉委員宜津：因為使用客運跟自己開車的方便性是不一樣的，如果這一招有效，問題早就可以解決了，開車絕對貴了很多，就算客運不打折，坐客運也便宜非常地多，這是無庸置疑的。這個問題我們再好好來討論，現在還在實驗階段嘛！

其實很簡單，如果公共運輸夠方便，選擇公共運輸的人就會增多，在交通政策上要注意這個問題。

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：對於你在就職之前所講的話，這點我要肯定你，你說不必要的建設將來不要再做，我認為這個完全沒有問題啊！為什麼會有人對號入座、跳出來罵，難道他承認所做的建設是不必要的建設嗎？不必要的建設就是一種浪費，而且還造成環境的浩劫啊！但是必要的建設還是要做，對不對？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：所以，你說不必要的建設不用做，我不覺得這個有什麼問題，想當然爾！

賀陳部長旦：謝謝。

葉委員宜津：不過，必要的還是要做，譬如公共運輸的建設永遠都是對的。

賀陳部長旦：是的。

葉委員宜津：讓社會大眾有便宜、便捷、高效能的公共運輸可以搭乘，當然是好事，這部分就應該做。

而民眾不搭乘公共運輸的理由非常明顯，是因為車站離住家太遠、不方便、太麻煩、不習慣等，所以我認為公共運輸是將來要非常注意的部分。譬如各都會區的捷運建設，這個錢要花，就算沒有辦法一次到位，我們還是應該要效法其他先進國家，先完成規劃，等人數、市場性等因素俱足以後，隨時可以進入第二期、第三期的階段。

前面被你們拖掉一點時間，希望下次不要這樣，這是以前國民黨常用的方法，不過我希望我們的官員是勇於負責的。

去年我們審查交通部預算時通過一個決議，要求交通部針對運輸業要法制化，請問有沒有這樣做了、進度如何？請事務官來回答一下，因為政策是延續的，這已經是去年的事了，不要每次都只用行政命令來管理。

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。根據貴會的要求，有關接軌國際的發展策略，國內運輸業的法規應該怎麼樣調和、與時俱進，之前我們已請運輸研究所進行相關的研究。

葉委員宜津：這樣做過了多久，快要 1 年了，還只是在研究啊！

林司長繼國：他們應該有初步的報告。

葉委員宜津：部長，這就是你說的科技管理，我簡單舉一個例子，我們一直說 **Uber** 是違法的，可是隨著科技的進步，這些現在是違法的，其實是一個將來的趨勢，我們就必須要面對，趕快把非法納入，讓它變成合法的管理，我們不是順它的意思喔！我們不是照它的要求喔！不要每一次都逼到人民大家都已經在非法使用了，然後就地合法，過去政府常常這樣，這是非常糟糕的。就像你說 **Uber** 非法，那合法的是什麼？是合法的計程車。可是問題是，合法的計程車真的合法嗎？譬如合法的計程車是靠行的，可是靠行只是你們的行政命令喔！靠行的出事以後，車行說不關它的事，其實靠行對司機、對車輛也沒有管理能力，也沒有約束力，那跟 **Uber** 的差別在哪？請問部長有什麼看法？

賀陳部長旦：您剛剛講得最重要的就是科技給消費者選擇以後，這件事情和既有產業中間的衝突，我想我們絕對不能夠因為現有的產業我們不幫它忙，或用取締的方式來違背消費者的期待，但是怎麼樣在兩者中間權衡，我們希望針對它們的產業生態上能多瞭解，以及輔導它們到其他比較可以開發的地方去，幫助它們技術上也一起升級，我想這是我們需要做到的。

葉委員宜津：最重要的、負責任的就是真的要法制化，而這個法制化不是因人設事，是要公平的。計程車需要法制化，他們還繳稅，要給他們保障，但是所謂靠行的問題，你們要拿出辦法來，不要選擇性的看待所謂非法，而是用消費者的角度來看待什麼叫做合法、什麼叫做非法，好不好？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：我們不是要求法令去配合新興的業者，不是為他們量身訂做，而是要取其長處、有新的管理方式，這是你們必須要努力跟思考的，好不好？

賀陳部長旦：好，一定，謝謝。

葉委員宜津：謝謝。

主席：部長我要提醒你，剛才葉委員所講的交通安全問題，現在收費已經進入電子時代了，但超速跟收費有什麼關係，我搞不懂啊！你瞭解嗎？我下午會質詢你。收費都進入電子時代了，車子經過時你應該從超速去抓他，當然你如果講使用者付費，我沒有意見。但是你用車禍或交通安全的理由來增加費用，我是有意見的，我下午會接續質詢。

再來請顏委員寬恒質詢。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。今天是部長第一次到立法院來備詢，新官上任第一把火就燒到了我們連續假日國道夜間免收費的政策，我想這個政策以前是為了改善連續假日湧現車潮所提出的辦法，但是交通部在 520 上台之後，在 5 月 22 日，也就是昨天晚上臨時拍板定案，對於即將來臨的端午節連假夜間免收費時段，夜間 11 點至六點的部分要取消。我想請教部長，這麼做是急於表現、想要向新政府表態，還是說這個政策接下來除了端午節連假外，還會全面實施？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們目前並沒有全面實施的打算，我們希望能夠針對這個專案，先來多作觀察分析，可是必須跟顏委員報告，我沒有什麼要求表現，我是真的覺得全台灣現在的车禍死傷太嚴重了，我們必須用盡各種方式來喚起全民的注意。

顏委員寬恒：把擁擠的車流分散到夜間時段，這是一個方式，但你說免費是最不負責的承諾；然後你又說使用者付費，這點我也同意，但問題是你把夜間免付費的政策取消，然後變成使用者付費，可是同時也把原來可以疏散的車流，又把它趕到白天去了，導致使用者可能付了更貴的費用，但卻無法避免更艱難的塞車情況。如果未來還是塞車、堵車，沒有更順暢的話，請問民眾可否向交通部求償或是要求退費？

賀陳部長旦：顏委員知道以前之所以這樣做，是因為那個時候還不是用電子收費的方式，而是用計次、用人的收費方式，才會把速度放慢。現在則完全是電子收費了，其實整個收費程序是不干擾整個車流速度的。

顏委員寬恒：所以你的意思是說，你把免費的時段取消，他等於是少了一個選項，不需要等到大半夜才回家，不需要等到一定要 11 點以後才上路，等天亮才能回到北部或南部？

賀陳部長旦：是，這也是我們希望大家能盡量避免深夜開車的主要動機啊！至於是不是會增加白天的車流，這件事情就是這次挑端午節這天來實施的主要原因，因為端午節的車流量，整體來講是比較少的。

顏委員寬恒：就算是三大節日裡面車流量最小的，但是也有 30 萬啊！

賀陳部長旦：對，但 30 萬是 4 天耶！除一除其實每天晚上大概就是差不多 7、8 萬人，7、8 萬人相對於高速公路 300 萬容量來講的話，其實真的不是一個特別多的數字。

顏委員寬恒：那我想再請教，對於原本不用付費的人，你現在政策轉彎以後，變成就一樣要付費，但卻可能得不到更好的交通品質，對於這些民眾的訴求或反應，你要怎麼處理？

賀陳部長旦：報告委員，我就是剛剛特別跟您講過，它的車流量相對於整個高速公路的容量來講，其實不會因為這樣而改變，或是讓它變成塞車，我們沒有看見這種擔心。

顏委員寬恒：所以你不擔心讓車流更擁擠？

賀陳部長旦：至於將來的春節等情況，因為車流量比較大，還有返鄉的考慮，所以我們會來做更專案的分析，不會經過這次以後，就一定要如何如何，因為這並不是先天性的作法。

顏委員寬恒：你在就職前接受媒體採訪，有提出未來的施政方針，說如果是不必要的建設你不要做，那我想請教你，請問這「不必要」是誰說了算？你能不能告訴我有哪幾項？

賀陳部長旦：我想這個「不必要」絕對不是我們個人說了算，一定要有比較完整的程序來審查，包括就他的需求、考慮到多元的整個環境因素等等。

顏委員寬恒：我想請教你以下這幾樣是必要還是不必要，譬如北宜直鐵、蘇花改、松山機場的遷建、桃園機場捷運的通車時間以及桃園航空城的規模，對於這幾項，你認為必要還是不必要？

賀陳部長旦：你剛剛提到的航空城以及蘇花改，其實它都已經有既定的計畫，這些計畫我們一定是該做的還是繼續做；機場捷運的部分，貴會也指教希望我們有一個獨立調查，我們也會朝這個程序來做；至於直線鐵路等等的部分，那些還沒有成案，我們會依照剛才的原則來好好審查。

顏委員寬恒：我在此要替我們花東的鄉親多多爭取，已經那麼多年了，為什麼花東的鄉親就不能擁有一個安全的道路？吵了那麼多年，我想聽聽部長的看法，部長針對花東的蘇花改態度為何？

賀陳部長旦：我沒有對於安全回家有任何保留，其實我們現在的執行也是朝蘇花改的方向，至於有關直線鐵路的部分，以我的瞭解，東部鐵路最大的困難，其實是在於容量，而不是速度，所以用縮短里程來增加速度未必是最好的方式；不過，這件事值得跟地方政府好好探討。

顏委員寬恒：有關蘇花改這部分，我想最重要的還是在於長隧道的救災能力，上次我曾針對這點向公路總局提出質詢，但因今天時間有限，所以我不再重複。

再者，部長表示你上任之後最大的挑戰就是 Uber 新科技的管理問題。我想不合法就是不合法，請教部長，你認為合法？還是不合法？

賀陳部長旦：現在看起來是不合法，但是消費者非常期待。

顏委員寬恒：部長不會在是非之間的灰色地帶去加大力道吧？既然 Uber 不合法，在網路上大肆廣告就是藐視法律，有點霸王硬上弓的意思嘛！也就是說，他們故意把這個 Uber 的餅做大，然後逼迫政府讓它有條件的合法化。其實現在我們已經清楚看到它衝擊到所有合法的計程車業者，更何況還發生了實際的刑事案件，亦即使用者人身受到威脅，在此情形下，如果部長到現在還用這種模稜兩可的態度來……

賀陳部長旦：不會，我剛才說消費者期待，並不表示我們就是偏向 Uber，而是希望透過這件事讓計程車業界也朝向那樣的服務來爭取他們的機會。

顏委員寬恒：所以你的立場就是要針對 Uber 執法？

賀陳部長旦：眼前我們必須要執法，但也要輔導既有的產業。

顏委員寬恒：如果要執法，那現在法律訂定出來了嗎？

賀陳部長旦：現在就是按照既有的法規，也就是說，我們會按照公路法的規定，針對這些不法業者

提出要求。

顏委員寬恒：另外，部長在 2001 年擔任交通部次長時，正逢中華電信走向民營化，當時的國政顧問團及財經團隊為了讓中華電信順利完成民營化，依序規劃了發行 ADR、全民釋股及洽特定對象認購等三大策略。那個時候在電信發展上，雖然日本、韓國、新加坡也都積極佈局，但我們台灣是領先的，而且美國高盛評估中華電信價值很高，釋股後可望拿到市值的 1.4 倍到 1.5 倍；不過，你卻在對全球各地的法人說明會中表示，你要再想想、再評估。結果到了 2003 年，你轉任中華電信董事長時已錯失先機，當時的日本、韓國及新加坡都已卡好位，中華電信只剩下一個選項，那就是洽特定對象認購，所以後來造成財團上下其手的弊端，而你也遭到監察院以 4 項理由提出糾正。因此，今天你擔任新政府的交通部長，本席希望你在國家舉步維艱之際能有一番新作為，不知對於目前坊間所謂「慢活的賀陳部長回歸，交通發展牛步化」的這種說法，你作何感想？

賀陳部長旦：第一，委員方才提到中華電信民營化那段過程，其實 2001 年民營化的腳步放緩下來，並不是我個人的決定；第二，後來我們只有洽特定對象認購這個唯一選項，恐怕也並非事實，實際上，中華電信民營化最成功的反而是在 ADR 上，獲得很多外國法人的支持；第三，有關我個人是否在監察院的糾正事項裡面產生什麼弊端，據我了解，這恐怕也並非事實。不過，這已經是十幾年前的事情，相關過程我會再向委員請教，然後根據你所了解的部分再做說明。至於慢活是不是就會牛步化？我想要先看看我們對於「慢活」的定義是什麼，其實我們有些部分是需要慢，才能體會它的品質，比如觀光、公共運輸等等，如果我們純粹求快，產生的不管是安全問題或是對別人的妨礙，我們都不能在思考中完全不顧；那是不是會牛步化？這個問題，今後我會以執行來向委員證明。

顏委員寬恒：但如果想太久或評估過頭，也是影響國家發展的重要因素，所以我們在思考過程中還是要積極面對。

接下來，我要請教的是，為了維護沖之鳥礁的漁權，我們政府派出艦艇護漁，對此全國國人都拍手叫好，但是台中港也因此將錨泊區範圍擴增 3,813 公頃，限縮漁場，造成漁民被迫性的離漁，大約影響了 900 艘船筏捕魚的權益，可說是比日本政府更加「鴨霸」。部長，面對漁民的抗爭，你要如何解決？

賀陳部長旦：對不起，這部分我請張董事長向委員說明。

主席：請交通部臺灣港務公司張董事長答復。

張董事長志清：主席、各位委員。我們已經會同農委會估算漁民的損失，等結果出來，我們再做考慮。

顏委員寬恒：交通部、農委會及經濟部應跨部會的坐下來好好處理這件事，因為我們已經召開了 3 次協調會，但你們總是踢來踢去……

張董事長志清：我們評估出來之後，會跟經濟部及農委會共同研商，如果有必要的話，會報到行政院。

顏委員寬恒：好，謝謝。

主席：請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。部長才上任第二天，就在今天列席本院進行業務報告，因此，我們同仁都非常關心未來整體交通建設的進度及部長的態度。

首先，我非常高興看見業務報告中對東部地區的交通改善多所著墨，尤其在公路建設的改善這部分，提到將繼續推動台 9 線蘇花改工程並預計於 106 年起分段完工。這是部長主張且支持要繼續推動並如期完工的嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

蕭委員美琴：部長支持？

賀陳部長旦：對。

蕭委員美琴：另外，有關推動台 9 線蘇花改南迴公路後續改善計畫，業務報告裡也提到交通部擬專案計畫報院以加速辦理改善工作，而且現在正在回覆行政院提出的相關修正意見。請問這部分也會繼續努力完成嗎？

賀陳部長旦：對，我們已經成立專案，會循程序辦理。

蕭委員美琴：好，謝謝。但對於這部分，我覺得有必要做一些澄清，因為地方謠傳說蘇花改工程會終止不再做了，其實經由今天的業務報告，我們可以看到，要終止的是一些製造花蓮人恐慌和對立的不當謠言，我想在今天部長的業務報告及態度的表達上，這個問題已經很清楚了。

賀陳部長旦：謝謝。

蕭委員美琴：接下來我要請教有關鐵路的問題，今天我們很高興看到實名制試辦計畫的報導，我非常樂見這樣的方向，也很肯定交通部終於對東部居民買不到票的痛苦提出積極的解決之道，畢竟這個議題我們已質詢多次，現在看到部長在上任第二天馬上給予正面的回應……

賀陳部長旦：我們還在努力。

蕭委員美琴：這個創新的方式可說是勇於解決問題的第一步，但這畢竟只是一個試辦計畫，在端午節連假期間目前只有來回各一班次的試辦，所以個人認為效果應該還是有限，因為它只有一班，不是所有花東居民返鄉的時程剛好落在這一班，而且乘客的容量也是不符需求，因此，我們希望未來能夠常態化，而不是只有連假的時候才有這樣的班次；同時我們也希望能在更多班次裡面，設置一到兩個車廂的保留席，讓東部居民可以具名優先購票。當然，相關機制，目前還在法規的研擬階段，希望未來能夠擴大辦理。

賀陳部長旦：我們會主動協調地方政府。

蕭委員美琴：除了協調地方政府之外，其實這也是臺鐵的責任，因為在過去多次連假期間，地方政府確實提出了返鄉專車的概念，而且車票是由地方政府自行販售，而我們所謂常態化的概念，是指在臺鐵現有班次中納入實名的保留座位，所以對於這部分，臺鐵還是要承擔責任。

賀陳部長旦：是。

蕭委員美琴：那部長的態度呢？

賀陳部長旦：這次的實名制試辦是採人工方式，但今後一定會結合科技，而且我們會加速辦理。至

於返鄉專車這個作法，我們也會儘量就其合理化的一些票務系統，跟地方政府協調辦理，不要變成只是地方政府單方面的作法，又跟臺鐵不一樣，否則長期下來，反倒會使我們一些路線容量受到不同管理方式的干擾，這部分我們會努力。

蕭委員美琴：過去每逢年節，臺鐵所謂的優先保障花東居民，其實還是依賴地方政府所提出的返鄉專車，但有的地方政府比較積極，提出的班次較多，有的地方政府則比較被動，甚至沒有提出，故而產生一些不公平的情況，也因此，我們希望能夠把這部分整體納入臺鐵常態的編組當中。事實上，年節增加班次，本來就是臺鐵應該要做的事，而能夠保障所有想要回家的花東居民都能買得到票，才是我們的最終目的。

賀陳部長旦：是。

蕭委員美琴：當然，我們的最終目的也包括想要搭乘火車的人，都能有這個選項。

賀陳部長旦：了解。

蕭委員美琴：所以接下來臺鐵也有購車計畫，第二期大規模的新車購置計畫，相關預算是被要求在 520 之後執行。部長對於這個計畫是否有跟過去不一樣的想法？

賀陳部長旦：坦白說，對於這個新車購置計畫，我只知道它的金額及初步的車種，至於詳細內容，我還沒有時間詳細閱讀；不過，我想這件事就像剛才向其他委員報告的，有關東部運輸，最困難的並不是速度，而是容量，所以我們針對購車內容，一定會朝此方向改進。

蕭委員美琴：我們希望在現有的傾斜式列車只有 8 節車廂的困境下，透過新的購車計畫可以增加至少 12 節車廂，也就是月台可以負荷的容量極限；至於新購的車輛，也希望能夠優先使用於東部，以滿足目前東部並無其他替代選項的現況。

此外，在鐵路建設的強化上，業務報告裡也提到鐵路電氣化及瓶頸路段的改善，包括東部增軌計畫的可行性評估已接近完成，尤其是花東線的雙軌化及北迴線的三軌化。但本席要提醒的是，在目前有更多快速列車投入營運的狀態下，很多小站反而失去列車停靠的機會。事實上，快車跟慢車都有各自的需求，也就是說，路過不停的車以及每站都停的車，各自都有搭乘的客源，所以要增加這些不同需求的班次，以提升鐵路運能，才是解決問題的關鍵。可惜的是，在部長的業務報告中並未提及這部分，像花東鐵路現在只有單軌，這就是一個非常嚴重的瓶頸，因為它使得花蓮跟台東之間的許多中小型車站，停靠班次不多，因此導致地方能夠依賴公共運輸的能量也受到極大限制。本席希望部長能夠優先考量這部分，亦即在未來所謂有必要的大型工程及建設上，優先考量東部鐵路運能的實質提升。

賀陳部長旦：有關東部的軌道運輸，我們一定會優先考量，而且要視為一種服務地方的性質，我們會朝此方向努力。

蕭委員美琴：我們希望在相關的可行性評估告一段落之後，能夠儘速朝此方向辦理，包括預算的編列及後續工程的進行等等，以早日滿足地方客貨運的需求。

再者，我在業務報告中也看到將 DRTS（需求反應式運輸服務）列為接下來要推動的業務，我想這在偏鄉地區，對於客運的效能及經濟，應該會有改善效果；但我過去也不斷重申，目前的試辦計畫是採行點對點的方式，事實上，這種單一點到單一點，根本無法呈現整體的改善效能

，所以若以特定鄉鎮做為試辦點，我們希望能夠把範圍擴大，至少是以整個鄉或是部分的鄉來做，不要只是單一定點的試辦，因為單一定點無法凸顯效果，因此，交通部在下個年度的業務預算當中，應該優先考量擴大試辦點，這樣我們才能真正體會它的效能。

賀陳部長旦：對，我們已經有 10 個地方了，但前幾天委員指教，至少在玉里這個地方，範圍要達到鄉的規模，我想不同的世代有不同的意義，我們會朝此方向努力。

蕭委員美琴：好，謝謝。

另外，今天早上也有多位同仁關心 Uber，也就是以新科技結合不同形態交通服務的問題。我想東部的交通運輸狀況可能跟一些大都會區不太一樣，當然，我們希望一方面能夠納入需求反應式的新技術，讓東部地區民眾叫車方便，另一方面，我們也希望能夠活化共乘機制，針對這部分，現行法規有一些限制，因此，在跨距或是遠程，現有公車運輸路線沒有含括的這些點對點的大巴、大遊覽車或是中巴、小巴共乘機制的活化上，我們希望法規能夠有所突破，繼而釋放出一些共乘機制的空間。舉例來說，現在墾丁大街都是人擠人，我們很期待一部分的國際客源能夠拉到東部地區來，如果墾丁街上能夠有中巴或小巴等合法共乘的交通服務系統，直接把人載到花蓮玉里或其他各鄉鎮，其實對於遊客的分流以及便利性都可以正面加分；另外，有些東部地區民眾，碰到休假要往返高雄或台南，所以他必須去台東轉乘南迴鐵路，但這條路線也是一票難求，如果能夠有大型客運、遊覽車或中巴、小巴，在安全保障的規範下，允許消費者有一個申訴管道的開放性共乘機制，也就是法規的鬆綁，那麼我相信對於疏解返鄉需求的壓力，必有一定幫助。

賀陳部長旦：是的。

蕭委員美琴：畢竟，很多點對點之間的交通，現有的軌道運能仍然無法滿足需求。

賀陳部長旦：是，您剛才講的完全正確，這其實應該也是計程車產業目前正在發展的方向，以高雄為例，高屏溪上游那一段已經在朝這個方向試辦，我們也希望結合地方政府的經驗，一起改善計程車產業。

蕭委員美琴：除了地方政府，還有很多跨區、跨縣市業務，也需要交通部加以整合，例如我剛才提到的墾丁、台南、高雄與花東之間的交通運輸，希望你們可以加以整合，同時重新研議在法規上加以鬆綁，好不好？

賀陳部長旦：好，一定。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請陳委員素月質詢。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。新內閣甫上任，民眾對新內閣改革的殷切期盼，相信交通部賀陳部長也感受得到。但我們希望新政府在改革上能夠興利除弊，也就是說，對於不好的加以改正，好的政策則應該延續，同時要規劃對百姓有益處的政策，對吧！

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位同仁。是的。

陳委員素月：但自由時報今天頭版就報導了一項交通部的重大措施，就是在接下來的第 1 個連續假期—端午節，交通部確定要取消國道夜間免收費措施，已經引起中南部民眾譁然，部長，你認為這是民眾期待的改革嗎？

賀陳部長旦：我認為，對於原本習慣在晚上開車的人來講，當然在財務上小有損失，但我們也應該提醒他們，在晚上開車，即使自己小心，仍然可能碰上別人造成的事故，我們認為應該替他們著想這件事情，所以，這應該算是對於問題的改革。

陳委員素月：所以，部長，你會決定這樣的措施，是基於交通安全考量？

賀陳部長旦：是的。

陳委員素月：我想請教一下，這樣的考量是如何計算出來的？

賀陳部長旦：我們也透過資料向各位報告過，最主要是因為發生在晚間的車禍本來就比較多，在連續假日的晚間，事故更會增加，而且在交通事故中死傷的多半是家庭或年輕人，太可惜了！

陳委員素月：部長，你這樣的思考固然比較傾向人文層面，可是在提出重大變革時，我還是建議部長要務實一點，不要衝太快。

賀陳部長旦：是。

陳委員素月：我想請教，你們對於車禍肇事率的計算方式是否參照車流量的比例，還是單純考量到連假晚間的肇事件數比平常多？

賀陳部長旦：我請本部國道新建工程局陳局長答復。

主席：請交通部國道新建工程局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。交通量會隨著時間不同，但根據我們觀測到的結果，在連續假期免收費時段中，平均一天發生的肇事件數是 5 點多件，一般假期大概是 3 點多件，顯現出連續假期的肇事嚴重性比較高，而部長一直認為，安全是很重要的。

陳委員素月：交通部在計算車禍肇事率時，必須將連假期間車禍比平常增加的比例跟車流量相除，這樣的數據才具有邏輯性。如果你們沒有考慮到車禍增加倍數與車流量的關係，計算出來的數字是不是會有盲點？

賀陳部長旦：流量是可能肇事的原因之一，但夜間行駛更是重大因素，所以，我們等於是與以夜間這個同樣的條件相比。至於流量的部分，其實有些地方流量大，車行速度會慢下來，肇事情況不見得嚴重；反之，在流量少時，肇事程度可能反而更嚴重。所以，將流量單元化並不是最適當的處理方式，若是同樣以夜間為條件來相比，則有其價值。

陳委員素月：我們希望，你們在考慮這樣的政策時，應該多方面思考，而且要周全一點。

賀陳部長旦：一定。

陳委員素月：連續假期車流量會增加，其實，南下車輛包括返鄉與旅遊需求，未必完全是返鄉，因為很多住在北部的民眾也會利用連續假期南下旅遊。儘管你們說要盡量導向公共運輸，但要旅行的人通常有大包小包的行李，公共運輸對他們來說很不方便，所以，你這樣的思考未必符合

實際需要。

賀陳部長旦：初看一定是這樣，前面也有很多委員指教過，但我們接下來一定要做好公共運輸的轉乘，以免讓旅客覺得提著大包小包轉乘非常困難。第 2，長假期吸引大量車流到中南部旅遊，反而使得假期中每個旅遊區都塞車，其實旅遊品質反而變差，而且更危險。

陳委員素月：這是沒有錯。

你剛才提到公共運輸，我想請教，交通部對於這次連續假期的公共運輸是否有相關配套？是否提供轉乘服務，包括免費轉乘接駁等配套？

賀陳部長旦：這就是我們現在要逐步推廣、強化的地方。

陳委員素月：那這次打算做嗎？

賀陳部長旦：有。

陳委員素月：確實會提供這樣的服務？

賀陳部長旦：我們在這幾天繼續強化這些作為，但也必須在連續假日前 2 個禮拜就讓民眾了解連續假期的疏運措施，所以，對於原則性、方向性的事項，我們必須先向民眾告知，至於執行上該有的配套細節，我們會繼續努力。

陳委員素月：離新政府上任之後第一個連續假期、也就是端午節只剩半個月，所以我們希望交通部在宣布這樣的措施之後，在僅剩的這半個月，要趕快思考配套措施，並且讓民眾知道。這是交通部面臨的第 1 個挑戰，希望交通部做好。如果這樣的措施引起民眾的不便，到時候罵聲四起，我想，大家都會承受很大的壓力。我要再次提醒部長，相關改革要務實，要思考民眾需求，否則恐怕曲高和寡，反應不好。

賀陳部長旦：了解。

陳委員素月：剛才部長在談觀光政策時提到，在連續假期，許多風景區都非常壅塞，造成旅遊品質降低。其實，有時還牽涉到另一個問題，就是國外觀光客，包括陸客在內。其實，根據我接觸到部分民眾的反應，在假期中，他們去觀光區旅遊的意願反而已經降低很多，所以，主要問題應該在於國外觀光客，所以，針對觀光，我希望未來交通部也能思考如何改善旅遊品質。

我知道，部長禮拜六就要到祕魯參加 APEC 觀光部長會議，而你最近也提到，你對這次會議有 3 個念頭，第 1 是提高台灣的代表性，第 2 是多元開拓，以及因應現在產業的新發展。請問部長，所謂「提高台灣的代表性」，你可以再說明得具體一點嗎？

賀陳部長旦：最主要就是我們必須把握時間點。我也等於趁這個時候向各位交通委員會委員與召委報告，請你們允許我們在立法院剛剛開議時，就出國參加國際會議，而且不是派次長，因為在這個時候，我們必須爭取部長的曝光率。從代表性角度來看，我們也希望更進一步，積極地與各國召開雙邊會議，如果不是部長去，雙邊會議能夠開成的機率可能也比較小，所以，這就是增加代表性與曝光率的意涵。

陳委員素月：我們也期許，部長參加這次 APEC 會議能有好的表現，為台灣爭取曝光率。

本席也要請教，部長這次如果有機會跟中國方面的相關單位首長見面，您要如何在兼顧台灣尊嚴下爭取陸客來台觀光？

賀陳部長旦：我們當然要爭取，而且希望跟他們一起探討如何提升我們的旅遊品質，包括我方的旅遊產業，以及對方在安排旅遊團時，大家都能把內部管理品質做好。

陳委員素月：另一方面，先前交通部一直在規劃，除了陸客之外，在提振國際觀光客的計畫中也提到吸引穆斯林旅客來台的構想，相信這次的 APEC 會議也是我國拓展這方面業務的良機，在這個部分，部長是否思考過如何與印尼、馬來西亞或新加坡等鄰近國家討論觀光互惠計畫？

賀陳部長旦：如同我剛才向您報告的，首先是在雙邊會談上，我們已經安排與馬來西亞、泰國等國會談。至於印尼，根據過去經驗，其外交部在相關管理上可能比較複雜一點，所以我們可能會用比較多元的方式，爭取他們在組團上給予我們一些互惠待遇。在爭取穆斯林觀光方面，我們希望以台灣的友善來爭取不同族群與宗教的認同。

陳委員素月：台灣目前經濟偏向衰退，最近的媒體報導也強調，台灣出口已經連續衰退 15 個月，也就是連 15 黑，是台灣在史上最長的衰退期，所以，發展觀光產業這種無煙囪工業，相信也是台灣未來經濟發展的重要方向之一，我們也希望部長在這方面能有具體作為。

我們也看到部長在交通部網站上揭示未來半年的重點工作，當中提到整合觀光資源、帶動地方發展，您強調，觀光旅遊不只帶來產值，也促進偏鄉就業，是安定社會結構的利基，也主張資源要下放地方。針對資源要下放地方，您的想法是什麼？

賀陳部長旦：最主要的可能是對於某些產業的輔導措施，必須在程序上給地方更多自主權，另外是針對我們目前在各地所成立的風景區管理處，要如何給予地方政府更多、更密切的支持。

陳委員素月：謝謝部長。

在您確定接任交通部長之後，不論是在 520 之前或上任之後，從你的談話或政策表達中，都可以感受到你是一位比較偏向人文思考的部長，可是，我還是要再次提醒部長，在交通建設上還是要務實為主，順應民意而為，才會事倍功半。

主席：現在處理臨時提案。因為有爭議，所以進行協商，所以，我們一邊請議事人員宣讀提案內容，一邊進行協商。

臨時提案：

1、

鑒於花蓮縣及臺東縣沒有高鐵、沒有高速公路及快速道路，花東鄉親僅能依憑臺鐵做為唯一交通運具，惟每逢連續假日，火車票一開賣就被秒殺，花東鄉親返鄉車票一票難求，交通權利被觀光遊客排擠得非常嚴重。

立法院交通委員會分別於 104 年 9 月 23 日、105 年 3 月 7 日決議，請臺灣鐵路管理局就每週五、六、日及三日以上連續假日的東部幹線臺鐵火車，其自強號車票應以身分證 G、U、V 及設籍宜花東民眾優先，且預購車票者，車票上應具搭車者姓名，搭車時須持身分證等證明文件，並應就前揭內容提出具體執行方案。

爰請交通部督促臺灣鐵路管理局依立法院交通委員會決議辦理，解決花東鄉親返鄉車票一票難求的困境，以保障花東地區鄉親「行」的基本權利。

提案人：鄭天財 陳歐珀 簡東明 陳雪生 趙正宇

鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 鄭寶清

2、

花東海岸公路沿線雖有客運公車行駛，但臺東縣長濱鄉居民想前往花蓮縣玉里鎮坐火車、就醫或辦理其他日常事務時，沒有客運可以直接到玉里鎮。公路總局雖表示短期先在換車點做好接駁，惟長濱鄉搭乘者都是老人家，這種在換車地點上、下車的接駁方式，對老人家相當不方便。爰請公路總局協調有意經營此路線的客運業者提供長濱往返玉里的交通，例如目前花蓮客運從花蓮市行經東海岸，只到靜浦而已，公路總局應規劃此路線撥出幾班車次從靜浦延伸至長濱，再經玉長公路前往玉里，便利長濱往返玉里就醫或搭乘臺鐵。

提案人：鄭天財 陳歐珀 陳雪生 趙正宇 鄭運鵬
簡東明 葉宜津 劉權豪 鄭寶清

3、

台 11 線為花東海岸線唯一道路，觀光車輛來往頻繁，假日車流量非常大，而位於台 11 線 66 公里處之花蓮縣豐濱鄉港口部落，因台 11 線穿越部落而過，不僅平日生活受到嚴重干擾，更因為車輛往來沒有減速的通過部落，讓部落老人家及居民經過台 11 線走到部落另一側時，總是險象環生，嚴重危害部落居民安全。爰請交通部考量研議於台 11 線 66 公里處辦理外環道，將車流移出港口部落，以保障港口部落居民之安全及生活維護。

提案人：鄭天財 陳歐珀 陳雪生 趙正宇 鄭運鵬
簡東明 葉宜津 鄭寶清

4、

立法院交通委員會於 105 年 4 月 25 日決議：「有關臺鐵局與原民會預計於 7 月至 9 月試辦每週五及週六各一次加掛車廂載運 130 人，二天載運 260 人，協助原住民族返鄉舉辦豐年祭活動一事，考量 7 月至 9 月的暑假期間本就是花東地區觀光旅遊旺季，更是原住民族各部落舉辦豐年祭期間，觀光遊客加上返鄉民眾人數眾多，不僅週六及週日車票難求，平日車票亦是難求，臺鐵局目前規劃顯屬不足，難以因應暑假旺季原住民族舉辦豐年祭之返鄉需求。爰建請：一、臺鐵局應於 7 月至 9 月之每週五及週六再增加四個車次加掛車廂；二、臺鐵局亦應指派專人受理售票事宜；三、臺鐵局目前僅規劃基隆至中壢站售票，亦顯不便，應增加中部以北車站均可售票。」惟臺灣鐵路管理局卻僅以書面答覆與前揭決議相反之意見，完全無依前揭決議辦理之意，顯係忽視立法院交通委員會通過之決議。爰要求交通部督促臺灣鐵路管理局務必依前揭決議辦理協助原住民族返鄉舉辦豐年祭活動事宜。

提案人：鄭天財 陳歐珀 陳雪生 趙正宇 鄭運鵬
簡東明 葉宜津 鄭寶清

5、

鑒於台灣高鐵公司將於七月配合南港站通車進行班次調整，導致 104 年新增苗栗、雲林、彰化三站停靠班次大幅縮減。經查，新增三站中苗栗站旅客運量排名第二，但班次改點後影響竟排名第一，明顯有失衡平。爰要求台灣高鐵公司，苗栗、雲林、彰化三站七月改點後每週班次

總量影響至最低，並研擬七月份南港站通車後，新增四站之優惠方案，以增加民眾搭乘意願。

提案人：陳超明 簡東明 徐志榮 顏寬恒 鄭天財
陳雪生 趙正宇 陳素月

6、

橫向國道包括 2 號、4 號、6 號、8 號及 10 號當初設置目的是聯絡偏遠地區及城際間之橫向交通運輸，以填補各縣市公路及大眾運輸之不足，自通車以來未收取通行費，已成用路人開車習慣。102 年 10 月 3 日交通部高速公路管理局列席交通委員會承諾，國道電子計程收費實施之配套，前 2 年橫向國道暫時不收費，2 年後通盤檢討費率方案包括費率、免費里程、橫向國道收費。然新任交通部部長突然宣布橫向國道將收費，決策倉促草率，不思考縣市公路網及大眾運輸長期不足情形，民眾被迫以國道作為跨縣市的短程運輸道路，交通部應思考如何加速公路及快速道路的規劃及建設，保障地方民眾行的權益。基於苦民所苦，為民眾看緊荷包，爰要求交通部應在橫向國道相關縣市召開多場公聽會廣納地方民意，高公局應在相關縣市作民意調查，在未獲得多數民意支持前，交通部不應實施橫向國道收費，維持橫向國道免收費措施。

提案人：陳雪生 鄭天財 趙正宇 鄭運鵬 顏寬恒
葉宜津 鄭寶清 簡東明

7、

自國道通車以來，遇連續假期實施夜間暫停收費，以紓解白天車潮，並已成為用路人開車習慣，電子計程收費 103 年實施，遇連續假期除了採單一費率，亦同樣採取夜間暫停收費。然新任交通部部長突然宣布端午節連假取消夜間免收費，決策倉促草率，僅以夜間車禍增加理由，卻不思索如何加強取締超速、以及如何加強宣導駕駛人不疲勞駕駛，未考量到是否會加重民眾荷包負擔。取消連假國道夜間免收費將造成夜間車潮回流到白天，國道白天恐嚴重雍塞，交通部應審慎評估。基於苦民所苦，為民眾看緊荷包，爰要求交通部今年端午節連續假期國道不得取消夜間免收費措施，未來連續假期夜間免收費應繼續實施。

提案人：陳雪生 鄭天財 顏寬恒 簡東明

8、

臺鐵將在端午假期於宜花東線部分列車上試辦「實名制購票機制」，逐步推動宜花東居民優先實名購票之政策。然而，返鄉是一種常態的需求，而非僅在連續假日。目前，臺鐵多以試辦、特定列車來辦理，但，這並非健全、長遠之策。爰此，建請臺鐵應循序辦理，將宜花東居民優先實名購買往返花東間車票之需求常態化。除了在連續假日以專案模式加開辦理外，優先實名購票亦應在週末的定期列車上辦理；此外，週間的其他尖峰時段之列車亦應保留一定比例座位予宜花東居民，以保障宜花東居民返鄉的權利。

提案人：蕭美琴 葉宜津 鄭寶清 鄭天財 鄭運鵬
劉權豪 陳歐珀 陳素月 李昆澤 趙正宇
簡東明

主席：現在進行協商。

(進行協商)

主席：請問各位，對第 1 案有無異議？(無)無異議，通過。

請問各位，對於第 2 案有無異議？

周局長永暉：針對第 2 案倒數第四行「爰請公路總局協調」，我們剛才已經向鄭委員報告過，改為「建請」，就是「爰請」改為「建請」。

主席：針對第 2 案，除將倒數第四行「爰請」改為「建請」二字，其餘文字均照原提案內容通過，請問各位，有無異議？(無)無異議，修正通過。

請問各位，對於第 3 案有無異議？(無)無異議，通過。

請問各位，對於第 4 案有無異議？

周局長永暉：也是建議將「要求」改為「建請」。

主席：針對第 4 案，除將倒數第二行「爰要求」改為「建請」二字，並將倒數第 7 行「爰要求」也改為「建請」二字之外，其餘文字均照原提案內容通過，請問各位有無異議？(無)無異議，修正通過。

進行第 5 案。

胡代局長湘麟：第 5 案是關於新增 3 站。我們建議在倒數第 3 行「苗栗、雲林、彰化三站七月改點之後」加上「視營運狀況適時增加輸運班次，另外洽三站所屬地方政府研擬提升運量配套措施」，也就是從倒數第 3 行的「每週」到倒數第二行之間改為我剛才念的文字。

主席：請問陳超明委員，這樣改可以嗎？

陳委員超明：不可以，必須要求，不能改。根據我們的資料，高鐵現在從台南開到台北，時間從 95 分鐘降到 87 分鐘，被調整的都是這 3 個縣市的班次，難道高鐵不能多開幾分鐘？這 3 個縣市過去將近十年都沒有高鐵站，其他縣市享受在前，我們比較晚開發，但我們繳的稅都一樣，交通部甚至應該提出鼓勵措施給我們，可是你們卻很小氣。苗栗、彰化和嘉義在開發上是比較落後的地區，靠觀光發展，高鐵偏偏在週五、週六、週日減少那麼多班南下列車。你們只考慮自己的營運，但我們這些後開發的地區原本就吃虧了，所以，這一點我絕對不退讓。你們只支持都市發展，偏鄉、邊緣地區就荒廢掉了。

葉委員宜津：在這裡我要支持陳委員。臺鐵慢慢要有不同的思維，也就是要捷運化，高鐵才是負責長途輸運，這是既定方向，所以，多停幾站是沒有關係的，我支持陳委員的意見。

主席：葉委員支持。

陳委員超明：我很尊重葉委員！但政府不能永遠只往都市發展，要多鼓勵我們鄉下一點啦！

葉委員宜津：現在在談高鐵？那我要把剛才的話收回來，我以為是在講臺鐵。

主席：話講出來就不能收回去了。

胡代局長湘麟：報告陳委員，剛才我講的其實是指我們現在在重新排班時，並非針對某一站減班，而是要檢討整體乘載率。對於關係到新增三站，尤其是苗栗的部分，我剛才是建議，重要的是週末這段時間，我們會請高鐵公司適時檢討加班，讓我們先走走看，如果現行班次在營運上確實有問題，我們再請高鐵公司增加班次。在連續假期的部分，我們也會檢討。

陳委員超明：可是根據你們的資料，直達車多了 40 幾班，台南直達台北的時間從原本的 95 分鐘降為 87 分鐘，少了 8 分鐘，對於我們這 3 站，你們卻要減少停留的班次，難道是在巴結都市人？城鄉觀念就是起因於交通落後，我們也才會反抗啊！尤其週五下午、週六和週日，高鐵原本應該增加班次，鼓勵旅客到我們這些偏遠地區觀光、交流，結果你們提出的方案，結果你們只把責任推給縣市政府！

主席：你們欺負人家啊？

陳委員超明：真的是欺負得過分！

賀陳部長旦：是運量上的問題。

陳委員超明：不能只看運量，現在地方要發展，你們應該鼓勵我們才對！

賀陳部長旦：我們是希望運量與促成地方發展兼顧。

陳委員超明：但你們一點都沒有兼顧，只有減少我們的班次，哪有兼顧到？

賀陳部長旦：可不可以讓高鐵公司整體衡量一下再觀察？

陳委員超明：不得少於原來的班次，這是最基本的要求。我們的班次沒有增加，已經很辛苦了，我們只能搭高鐵的慢班車耶！

李委員昆澤：陳委員也是針對地方民眾的期待與需求，當然我們也知道，整體而言，高鐵、臺鐵與捷運都各自負有長程、中程、短程的運輸責任，在高鐵班次的調整上，我認為交通委員會也應該有適當的觀察，部長也要督促。我想，陳委員最主要的訴求是苗栗鄉親的交通需求以及地方觀光發展，所以，部長應該要求臺鐵在相關班次上，以及從國道客運或其他相關運輸加強，而觀光局也要負起責任，畢竟苗栗這幾年都在推展觀光。

林委員德福：他在講高鐵，不是臺鐵。

李委員昆澤：這是整體運輸問題。我向林委員報告，陳委員是關心地方及觀光事務，所以，觀光局主管的台灣好行、巴士接駁等相關機制都要加強。

賀陳部長旦：我們當然不該完全以運量來看待，您剛才也提到關心地方發展，那如同剛才李委員昆澤提到的，我們應該強化相關整體運輸服務，也包括如何以觀光資源支援地方上的發展，委員能不能讓我們再評估一下這些問題？據我所知，現在談的班次也才剛核定、公布，所以，我們會把您期待的事情視為階段性目標來完成，並且配合地方發展來努力，好不好？

李委員昆澤：部長，我早上已經向你建議，陳委員也是關心地方民眾的期待，以及地方整體觀光旅遊的發展，所以，要考慮的不只是高鐵與臺鐵的班次，也包括相關接駁，例如到了苗栗之後，要如何轉往要到南庄、三灣等地。

賀陳部長旦：是，還有觀光資源要投入。

李委員昆澤：觀光局也要做相關的配合，而在公路總局和地方政府的協調上，你們也要多提供一些資源，因為，陳委員很注重苗栗的觀光發展。

葉委員宜津：部長，其實我在一開始就對高鐵局講過，要有跳蛙式思考，但你們現在卻不是，用最簡單的一種，凡是停雲林、彰化、台南和嘉義的班次，就是站站停列車，只有台中、台北和高雄才搭得到直達車，這樣是不對的，真的是一種歧視，你們應該盡量思考。這 3 站乘客比較

多，市場比較大，我們同意，但是不該只有 2 種選擇，一種是直達，一種是站站停，你們應該多一點跳躍式的想法，不一定要減班，是不是？這點一定做得到。

主席：交通委員會大部分委員都支持陳超明委員的案子，官員就不要再去動，好不好？

陳委員超明：部長，我本來要恭喜你，但我今天一早卻看到，苗栗週五、週六、週日的班次減少這麼多，偏偏我們正在推展觀光。你可能比較少來苗栗縣，當地現在就是要增加班次，還要有一些鼓勵措施，城鄉平衡非常重要！

主席：剛才葉宜津委員和李昆澤委員兩位委員都幫陳委員講話了。

葉委員宜津：我的意思是要求高鐵考慮跳躍式班表，不要只有一種思考方式。

主席：對於客家人，我們要尊重，是不是這樣？

陳委員超明：謝謝主席！

賀陳部長旦：報告委員，我建議加一句話，請讓我們針對週末優先調整，以符合陳委員的期待。

陳委員超明：還有早上 7 點的北上班次。

葉委員宜津：陳委員，讓他們去跟你商量，盡量做，畢竟也要可行。

賀陳部長旦：我們朝地方上的需要作局部調整，好不好？朝這個方向嘛！無論是您提到的時段也好、班次也好，我們來努力，好不好？

陳委員超明：最主要還是在配套上，

賀陳部長旦：對，也要麻煩觀光局。

陳委員超明：我先講好。

時刻表已經公布，那核定了沒有？

賀陳部長旦：那是平常日的時刻表。

陳委員超明：南港站一開通，你們就核定了 7 月的時刻表。

胡代局長湘麟：不，在程序上，是部裡已經核定了，所以我才會說要再跟高鐵公司討論，針對週末部分檢討看看能不能增加班次。

賀陳部長旦：我們一定優先照顧。

陳委員超明：週末包含禮拜五、禮拜六和禮拜天。

葉委員宜津：我建議在文字上酌予修正。

陳委員超明：新的時刻表已經核定了，我要講清楚，7 點的問題呢？

葉委員宜津：陳委員，新的時刻表雖然已經核定了，但是針對週末的部分，交通部會去跟你商量。

賀陳部長旦：對。

陳委員素月：這個案子我也支持，建議交通部對於這 3 站要一起考量。我知道你們在考量運量，其實我也在委員會提過，我們可以考慮優惠方案，只是被你們一口回絕說不可能針對單一站思考。我希望交通部還是要去思考這種可能，以帶動觀光發展。

鄭委員寶清：部長，不只有苗栗只有站站停的班次，桃園儘管有 200 萬人口，也只有站站停的列車。

陳委員超明：高鐵現在是想要減苗栗的班次耶！

鄭委員寶清：主席，讓我講完嘛！

主席：本案在「每週」之後加個「末」字。

陳委員超明：還有，7 點是上班人數最多的時段，不能減班，其他時段可以減啦！7 點是上班時間，從苗栗要北上的民眾很多。

賀陳部長旦：先從改為週末開始，好不好？

葉委員宜津：陳委員，先把案子改為「週末」，至於 7 點的班次，讓他們去溝通啦！

鄭委員寶清：要溝通就要整體溝通。

賀陳部長旦：我知道，先從這 3 個站週末班次的問題開始處理，好不好？這樣可以兼顧觀光與地方發展。

主席：對，部長同意先改為「每週末」。

陳委員超明：週末是從禮拜五下午開始，到禮拜六、禮拜天為止，你們不要只調整禮拜六，要講好啊！

主席：第 5 案這樣改：「至少週末第一班次不得減班」，好不好？

胡代局長湘麟：我剛才解釋過，新班表已經確定，若是有任何更動，勢必是全面、大幅更動，所以我才會詢問，能不能讓我們先就週末班次進行檢討？

主席：請問各位，先調週末，其他的再研究配套，好不好？

賀陳部長旦：先調週末，看看要怎麼落實地方發展與推動觀光，我們共同努力，好不好？

主席：你下面還有提案，沒關係啊！

陳委員超明：可是他們已經核定了，鄉親們已經反應了。

賀陳部長旦：我們還是會改善週末班次。

主席：週末應該可以啦！

葉委員宜津：好啦！先從週末開始，下次就要整體檢討跳躍式排班啦！

主席：那針對 7 點的班次，你們再規畫配套吧！

賀陳部長旦：好。

胡代局長湘麟：謝謝。

主席：第 5 案修正通過。

進行第 6 案。

陳局長彥伯：本案要求在作民意調查之前不應該實施國道橫向收費，原則上，委員所提的意見，我們在研擬方案時大多已經考慮，所以我們建議將「爰要求」中的「要求」2 字改掉，也就是改為「爰建請」？我們會把委員的相關意見納入研議內容考量。

主席：是改為「爰建請」三字嗎？

林委員德福：我認為，這需要一段時間，你們先評估，本案也不用改成「建請」，反正我主張一定要做，過去都可以不收，你們一上任之後，就什麼都要收，這不是搶錢嗎？

賀陳部長旦：報告委員，現在講的是第 6 案。

主席：第 6 案與第 7 案有關聯。

陳局長彥伯：因為委員會是希望交通部在 2 年內檢討相關方案，所以，委員針對費率調整提出的意見其實都在我們整體的綜合考量中，而且最終方案還是要提交立法院，所以我們才會希望改為「建請」二字。

主席：部長新上任，我是覺得，這種方案……

葉委員宜津：第 6 案應該就照案通過，沒有關係。

陳委員歐珀：我們要講公平正義，我不反對橫向國道不收費，但我更堅持縱向也不要收費，因為已經收費太久了。我更堅持縱向國道也不收費，這樣才符合公平正義嘛！就像國道 5 號從開張到現在一直都收費。

陳局長彥伯：這其實是 1 個大題目，我們願意與委員共同探討，國道相關收費都用在相關建設上，其實現在也有很多計畫持續中，例如國道 4 號豐原潭子段，一旦不收費，這些建設的經費大概就會出問題。

賀陳部長旦：至於第 6 案，我們接受大家的意見。

葉委員宜津：對啦！你就接受，講了這麼多，終歸是要接受的。

主席：本案通過，交通部等端午節以後再研究，現在先慢慢研究，暫時不要實施。

賀陳部長旦：對於第 6 案，我們當然要好好研究，現在也沒有要實施啊！

葉委員宜津：第 6 案有什麼不可以呢？

賀陳部長旦：我們沒有說不收費，而是說要研究。

主席：好，研究。第 6 案通過。

進行第 7 案。

葉委員宜津：第 7 案不行啦！讓交通部做做看、實驗看看。

陳局長彥伯：本案也一樣，我們建議把「要求」改為「建請」。

主席：你們不要急嘛！何必那麼急？你們現在一實施，民眾馬上就反彈了，對你們來說是好事嗎？我真的是為你們部長著想。這跟車禍有什麼關係？現在透過 eTag 收費根本就是透過電子操作，跟車禍有什麼關係？收費時車速也一樣啊！

葉委員宜津：召委，不是這樣。我之所以同意收費，是站在科學角度，因為我們需要這樣的數據來做考量，但我未必會支持交通部開始收費。

主席：但交通部也還沒把數據拿出來，不是嗎？

鄭委員寶清：有，上面就是發生之後……

主席：超速的話就罰錢啊！

鄭委員寶清：不是超速，是指車禍。

葉委員宜津：不是超速，是肇事。但你們拿出來的數字，我也沒有完全聽懂。我再清楚地描述一次，就是……

主席：交通部認為文字要怎麼修正啊？

葉委員宜津：不，本案不可以做文字修正，必須全案保留。我向召委報告，這個案子不是不能過，但我希望大家很清楚地了解，我們還沒有接受交通部取消夜間不收費的政策，而是同意交通部

為了安全考量實驗看看，為什麼呢？因為交通部現在告訴我們，夜間免收費時段的肇事量是平常的 1.4 倍，但是我們也質疑，是不是因為車流量也增加 1.4 倍，才導致肇事量增加 1.4 倍。也就是說，我們不是接受這個措施，只是同意讓交通部試辦而已。

鄭委員寶清：我們要求交通部今年端午節連續假期試辦取消夜間免收費措施，但是試辦完成之後，交通部必須把結果告訴我們。

葉委員宜津：等一下，我還要再說，只看端午節還不準，我很負責任地這樣說，我最多可以給交通部 3 次機會。不能讓你們繼續觀察，而是最多實驗 3 次，就要有具體數據出來，包括車流量增加多少、減少多少、肇事率多少、減少多少等等，都要有真正的數據。由於我們從有高速公路以來，只要是連續假期，夜間就不收費，所以我們沒有這樣的對照，所以我同意讓交通部進行這種有實驗性質的措施，但最多 3 次，我就要看到具體數字。

林委員德福：部長，我有意見，第 1，請你把過去 10 年來，在連續假期夜間發生車禍的狀況，以及發生在白天的狀況加以統計，因為我認為你們的數據可能造假，在夜間開車，其實大家本來就會很注意，而且，如果你沒有提出真正的數據，就說晚間的肇事率提高 34%，大家其實也會打上 1 個大問號。

賀陳部長旦：那是真實的數據。

林委員德福：那你就把真實數據拿出來，而且一定要拿出來，好讓我們了解到底這 10 年來有哪些連續假期晚間的肇事率偏高，而且還要與平常比較喔！

賀陳部長旦：2 個數字都有。

林委員德福：白天與晚上的數字也要有，我們一定要了解一下，如果內容涉及造假，我們是不能接受的，所以，請你們把數字拿出來研究，好不好？

主席：本案倒數第 3 行改為「爰建請交通部今年端午節連續假期國道試辦夜間免收費措施」。

賀陳部長旦：應該改為「夜間收費措施」或「取消夜間免收費措施」。

主席：就是試辦夜間收費措施啦！

林委員德福：我們不能這樣幫交通部背書，這樣我們哪有立場？要是這樣改，好像是我們要負責任，我們不能幫交通部背書啦！不能接受！

葉委員宜津：召委，我說的才對啦！本案就先保留，讓他們去實驗。

林委員德福：不是，我們不能幫交通部背書。

葉委員宜津：我們沒有幫交通部背書啊！

主席：本案保留，不處理。

林委員德福：我認為本來就不該收費，因為必須區分出尖峰與離峰時段。如果有車禍肇事數據，可以拿出來檢討看看。

主席：你不要害我等一下被黨鞭打。

林委員德福：我們絕對不幫交通部背書啦！

主席：第 7 案不予處理。

進行第 8 案。

陳委員歐珀：我要補充一下，本案第 5 行在「花東」2 字前面少一個「宜」。我要說明一下，每逢假日，國道 5 號就大塞車，台北到宜蘭曾經要開 9 個小時。

葉委員宜津：我們的提案上都有「宜」字。

主席：還要加金門喔？

賀陳部長旦：這次沒有停宜蘭站，所以本案兩處「花東」前面不能加上「宜」字。

主席：第 8 案加上宜蘭。

賀陳部長旦：應該是後面兩個花東要加上「宜」，前面提到的列車已經定案了，而且沒有停宜蘭。

主席：本案在倒數第二行增加一「宜」字，好不好？

賀陳部長旦：對，只加兩個。

（協商結束）

主席：現在繼續開會。協商結論免予宣讀，臨時提案文字修正授權議事人員整理，列入紀錄。

繼續進行詢答。請簡委員東明質詢。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。交通部的業務真是包羅萬象，涵蓋面也非常廣，綜觀目前台灣有關交通部的各項業務，真的還有很多地方需要努力、需要加強。我看了交通部賀陳部長的經歷，您當過台北市交通局局长、中華電信董事長、台北捷運公司董事長、也當過交通部政務次長，您在運輸與通訊領域的資歷算是非常完整。不過我想了解一下，在部長剛才提供的工作重點中，第 1 項就提到交通建設是民生與經濟的基礎。我想，部長應該也非常了解，目前的城鄉差距非常大，如何把城鄉差距縮小是我們一再提起的問題。誠如部長剛才在工作重點中提到的，城鄉差距這麼大，交通建設非常重要，不曉得部長對於偏遠地區與原鄉地區在交通方面的建設到底了解多少？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對於相關工作，我當然還在了解，但是，針對偏鄉，我覺得除了建設以外，也一定要加強管理，特別是營運上的技術輔導，我們正在這個面向上努力。

簡委員東明：我們看到，都市的交通建設都非常好，歷任部長也都非常努力，也有具體成效，但是偏鄉與原鄉地區的交通建設就真的需要加強。

賀陳部長旦：是的，我完全同意。

簡委員東明：在預算編列上，我們也始終覺得偏重在都市。前幾任部長中，包括已卸任的行政院毛治國前院長、葉匡時前部長、還有剛卸任的陳建宇部長，都曾抽出時間到原住民地區看看。我陪他們去了好幾次，希望部長能在忙碌之餘，有時候也應該去看看原鄉。

賀陳部長旦：瞭解。

簡委員東明：部長在未來的任內有沒有這樣的規劃呢？

賀陳部長旦：有，現在的規劃可能是在立法院的休會期間，因為比較有時間可以多走幾個偏鄉地方，以免往返會花掉太多時間，目前在時程上只有做這樣的安排而已。

簡委員東明：有關偏遠地區及原鄉的交通建設，當然安全是非常的重要。3 年前司馬庫斯發生重大車禍，運研所調查了原住民地區所有的危險道路，原鄉及偏鄉提供的大概有 431 條，經運研所

調查及整合之後，最後有 111 條是需要馬上改善的危險道路，所需經費也有經過統計。當時在總質詢時，本席提出此一議題，毛院長表示經費並不多，約為 4.2 億，最後是以專案來處理。現在他已經卸任了，不過政府所有的計畫及工作都是延續性的，不知道部長是否瞭解此點呢？

賀陳部長旦：剛才聽同仁說，院裡曾經有這個專案，地方及中央也有預算上的安排，對於既有的計畫及預算，我們一定會尊重及加強去執行。

簡委員東明：希望部長要繼續延續這個專案，如果危險道路不做改善的話，將會影響到人民行的安全，何況剛才也有委員提到，真的是要公平對待每一位國人。

在八八水災之後，原鄉地區受到重創，有幾條道路包括台 29 線、台 20 線及台 24 線，到目前為止重建工程都還沒有完成，在此順便提醒部長，也請您能深入瞭解，看看如何將重建工程澈底做好。之前雖然有努力過，可是長期以來，道路的整個基礎幾乎都受到重創，有部分還完全消失了，因此一勞永逸的建設還必須繼續去做。台 29 線是在桃源區，前任部長包括毛部長、葉部長及陳部長都已經去過好幾次，本席希望部長能夠繼續完成相關的工作。

除了八八水災之外，最近地震也很頻繁，今年的寒害亦很嚴重，由於氣候劇烈變遷，7、8、9 及 10 月的汛期到底會發生什麼災害，本席希望交通部的相關業務單位，針對防範工作的部分，你們應該要開始加強去做。

賀陳部長旦：瞭解。

簡委員東明：部長曾經擔任過中華電信的董事長，八八水災造成嚴重的災害，其中最嚴重的就是通訊問題，如果通訊中斷，到底發生了什麼災害也都無法瞭解，當然就無法去救災了。針對通訊的改善，這幾年來我們希望交通部、NCC 及中華電信都應該要加強，部長對此有什麼實質的計畫呢？

賀陳部長旦：就我的瞭解，過去是靠固網，在科技發展之後，現在可以靠微波，或行動電話基地台的互相支援，使得通訊中斷的狀況能夠獲得大幅改善，我請石總補充說明。

主席：請中華電信公司石總經理答復。

石總經理木標：主席、各位委員。我們同業之間都有建立高抗災……

簡委員東明：我知道你們有在做高抗災，可是目前的進度並不是很好，而且也不是全面性的，現在有些部分都只是做到點而已。

石總經理木標：我們會再努力，包括微波……

簡委員東明：上次南部發生八八水災之後，你們當然有加強，可是去年颱風又重創烏來，在這方面也並沒有設置高抗災的設施。有關天然災害的防範，本席認為這是交通部非常重要的工作，你們應該要澈底做好。

交通部成立於民國 39 年，經歷 24 位部長，任期 4 年以上的部長大概有 8 位，占了 3 成左右，任期不到 1 年的有 13 位，占了約 5 成 4。本席認為部長任期的長短應該會直接影響到交通部推動業務的績效，部長對此的看法為何呢？

賀陳部長旦：我希望整個事務官體系能夠有持續去推動預算或政策的決心，如果因政黨輪替或其他因素而離去的話，也應該要減少對交通部業務正常推動的影響。

簡委員東明：為使交通部的業務能夠正常推動，任期越長就會做得越好，而任期短的話，不同部長上來就會有不同的措施、作法及觀念。部長在各方面的資歷都非常完整，而且對台灣的交通也都瞭若指掌……

賀陳部長旦：不敢當。

簡委員東明：不過針對原鄉及偏鄉的部分，本席認為部長可能還要再加強，也希望您的任期可以久一點，如此才能將交通工作做好，這是本席對部長的期許。

賀陳部長旦：謝謝您的期許。

簡委員東明：謝謝。

主席：請趙委員正宇質詢。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。部長一上任之後，您就宣布端午連假的晚上要收費，難道您是鼓勵老百姓晚上不要開車嗎？您提到使用者付費，還有肇事率的提高，現為了民眾的安全，想要以收費來減少肇事率。本席對此政策非常不認同，我太太是南部人，一年三節幾乎都要下南部，誠如您說的端午節可能會比較少人回南部，可是回去的也不在少數，當然春節返鄉的人會更多。這一、二十年來，本席回南部都是夜間行車，因為車輛或車流量都比較少，我就可以節省交通的時間。現在為了要收費已經造成很多民怨，您一上任就送給老百姓這一份大禮，就是端午連假高速公路夜間要收費，我個人認為這樣做是不妥的。

您說肇事率比平常高，而本席都是開夜車回去，我覺得肇事率高還有一個原因，比如現在是 eTag，都不會減速，一下子就衝過去，其實民眾怎麼會知道 eTag 快到了，一般人都不會去注重這種事情。現在已經電子化了，通常都是以 110 或 100 公里的時速通過，並不會因為 eTag 收費就將速度減慢，何況 eTag 是要收費，而不是用來取締超速或有沒有綁安全帶，因此都不是部長講的原因嘛！部長認為事故率高的標準是在哪裡呢？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。事故率高是依照警政署統計的事故及死傷的人數等，我請陳局長向您說明。

主席：請交通部國道新建工程局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關肇事率高的部分，尤其是在深夜清晨的時段……

趙委員正宇：比較疲勞會想睡覺，所以才會肇事。

陳局長彥伯：尤其是死亡事故占的比例到達 34%，這是晚上開車的情形。如果以連續假期發生事故的件數來看，幾乎是一般假期的 1.4 倍。

趙委員正宇：現在你們是不鼓勵民眾夜間開車，因為肇事率及死亡率的關係，可是老百姓並不這樣認為，還有雖然是一點點錢，你們不要以為沒有關係，其實民眾是很在意的。高速公路收費收了那麼多年，經費非常充足，今天只為了這一點點錢，請問一個晚上大概會收多少？

陳局長彥伯：按照以往的情形，大概是 850 萬到 1,000 萬。

趙委員正宇：我幫你們算過，大概就是 1,000 萬，如果為了這 1,000 萬，第二天大家湧入高速公路而造成塞車，屆時你們分流的意義又在哪裡呢？

賀陳部長旦：真的不是為了財務上的理由，在端午節車流量比較少的時候，讓我們將安全當成是一個開始要試辦的方向，也觀察一下第二天白天會不會造成擁擠，如果是春節的話，我們還不敢貿然去做，因此是藉此機會喚起大家對安全的重視。至於，關於效率及第二天會不會增加行車的延滯……

趙委員正宇：你需要試辦……

賀陳部長旦：當成對安全的認知，還有要如何來改善。

趙委員正宇：難道不能循序漸進慢慢去做嗎？比如收費收一半就好。本席不認為收費是不對的，可是老百姓會認為這一點錢會造成負擔，因此為了省一點錢，加上晚上車流量比較少，這樣就可以達到分流的目的，當初夜間不收費，就是要鼓勵民眾夜間開車來達到分流的目的嘛！你們可以試辦，但要循序漸進先收一半就好，本席在此建請交通部研議……

賀陳部長旦：不敢當。

趙委員正宇：今天的頭版就是這則新聞，LINE 也在討論這個問題，這是非常重要的問題。你的出發點沒有錯，你認為肇事率很高，當然也可以請國道警察在晚上特別加強巡邏，好好去抓飆車族及超速者。

賀陳部長旦：對，我們會同步使死傷……

趙委員正宇：尤其在連續假期，高速公路上的見警率應該要提高。我太太是屏東人，我算是從桃園頭開到台灣尾，可是只看到一輛警車！

賀陳部長旦：我們會來加強，既然我們在乎死傷……

趙委員正宇：見警率要高，人家就會開得比較慢，何況大家也不會因為看到 eTag 就慢下來，反而是看到測速器或警車才會減速，這才是最重要的目的。現在的車輛都非常進步，連疲勞顯示都有裝設，如果你才剛上任就貿然要收費的話，本席在此建請你們要考慮一下。

賀陳部長旦：我們非常感謝委員的提醒。

趙委員正宇：本席是桃園人，看機場捷運已經做了十幾年了，部長有沒有信心在 7 月底可以完成通車呢？

賀陳部長旦：剛才也跟委員會報告過，我們希望依照委員會的決議先成立一個獨立的調查小組，也會尊重調查小組，讓他們將爭議講得更為清楚，同時也建立好後面的處理程序，我相信對於後續的安全及朝營運去準備的工作才會更加順利，因此對於獨立專業調查委員會，我們應該給他們一點時間。

趙委員正宇：這一定要快一點，這部分已經講了非常久了，也攸關民眾的生命及財產安全，因為發生了 142 次的滑軌，這是非常離譜的事情，其中有 18 次超過 100 公尺，還有 1 次竟然超過 1,300 公尺。據說鐵軌是大陸賣過來的，而且還是他們淘汰的試用品，我告訴他們有保固期，如果不好就可以換掉，可是有可能也已經超過保固期了。我想丸紅之所以會標是因為便宜的關係，而且其他用的材料也非常便宜，當然可能都是非常沒有安全性的東西。他們已經被罰了合約上的 10% 以上，將近 25 億，局長，他們有沒有繳逾期的部分呢？

主席：請交通部鐵改局胡代局長答復。

胡代局長湘麟：主席、各位委員。逾期的部分是從工程款裡去扣。

趙委員正宇：你們用扣的，他們的利潤就更少了，會不會隨便做，安全有沒有問題呢？機場捷運非常重要，1 年的人事成本要 6 億，營業成本則是 4 億，1 年要花掉 10 億，這十幾年來花了多少錢啊！如果是私人公司，那早就倒了，今天就因為是公家的才沒有倒，本席希望部長要有企業家的精神，既然來了就要當一位 CEO。交通部是非常大的部門，有很多建設要做，加上經費也非常龐大，部長來了就要改革一下，並將速度加快一點。

賀陳部長旦：是，一定。

主席：請李委員鴻鈞質詢。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。其實部長剛上任和上任前一些對外的說法，我在交通委員會這 15 年裡面，歷經 6 任部長，坦白講，我覺得你的一些想法是和我最接近的。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當，謝謝。

李委員鴻鈞：有些地方我也覺得，站在專業的立場，就是應該朝這個方向來走。包括臺鐵直鐵的部分，其實當初臺鐵提出這個計畫的時候，我就提出反對的看法。反對不是為反對而反對，而是要花 491 億元省那 18 分鐘，就像部長剛剛對很多委員講的，不是速度的問題，而是運量的問題。現在花東鐵路急需的是如何趕快讓它電氣化、趕快讓它雙軌化，這比直鐵還來得更實際，更何況直鐵省下 18 分鐘，所付出的除了將近 500 億的錢，其實後面還會產生一個未知數。雖然閃過翡翠水庫，可是它中間有多少以前遺留下來的礦坑？那些地質探勘沒有做，相關探討也沒做到一定的程度，其實它的風險是未知數。所以，一切的事情如果在專業上站得住腳，就應該要站在這個專業的角度去說服我們的百姓。

就好像當初本席也認為不應該建蘇花高速公路，因為應該先把花蓮整個聯絡道路和產業走向等等各方面的配套做出來，把這些帶進去，再去檢討是不是需要蘇花高速公路。可是以前的做法都是有點把它倒過來。蘇花改通車以後，開車 2 個小時就可以到花蓮，所有的車輛全部進到太魯閣的話，花蓮會是什麼樣的慘狀？這些都是我們可以預估到的，必須站在專業的角度去把它講出來。

現在你提到連續假期夜間收費的問題，從夜間駕駛的危險性來看，本席是同意的，可是有一點邏輯我想不懂，就是你剛剛又在委員會中表示要把國道橫向收費取消，請問你取消的理由和立足點是在什麼地方？

賀陳部長旦：我們並沒有說現在就要做結論，只是說這個程序我們來走，再來做分析。

李委員鴻鈞：我要跟你提醒一下，現在國道基金大概還有多少錢？

賀陳部長旦：對不起，我是不是可以請陳局長跟委員說明？

李委員鴻鈞：好的。

主席：請交通部國道新建工程局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。現在每年國道基金的規模大概是 300 多億。

李委員鴻鈞：每年大概 300 多億？

陳局長彥伯：對。

李委員鴻鈞：如果橫向取消的話，國道基金會少多少？

陳局長彥伯：橫向國道取消的話，原則上少大概 15 億到 20 億。

李委員鴻鈞：這些錢會不會影響到未來任何重大的交通建設？

陳局長彥伯：當然，現在整個國道基金……

李委員鴻鈞：沒有，……

陳局長彥伯：會影響，而且現在背負的債務大概有一千多億……

李委員鴻鈞：國道基金本來就負債了。

陳局長彥伯：如果國道基金的收入減少，相關建設恐怕會有延期或甚至……

李委員鴻鈞：我現在不是要你取消或不取消的問題，所以你要站的是一個立足點嘛！現在就是說長期以來，就好像我們以前的橋梁是收費的，後來全面取消收費，全面取消收費以後，就是用國道基金來維護。國道基金除了開闢新道路之外，還要長期維護。就好像以前說要把高速公路賣掉，這也是天馬行空的想法啊，對不對？這是殺雞取卵嘛！就好像當初中華電信你們也要去釋股，這都是殺雞取卵的事情。

其實本席以前就常常在講，臺灣的道路當然也是因為民意的需求，你說橫向國道收費一年才 15 億，它的流量多不多？不多耶！一年 15 億，它的流量才多少而已！所以我常常在講的就是，臺灣其實有些地方不該建道路、不該拓寬道路，可是都做太多了，這我也憑良心講，可是該做的還是要去做。

就好像現在小火車不用上阿里山了，大家都直接坐車往阿里山開，阿里山一天有 1 萬名遊客的話，遊覽車有多少輛？一輛坐 50 人好了，1 萬人就要 200 輛。如果 200 輛遊覽車全部擠到阿里山上去，那邊的停車場停得下嗎？它對環境的衝擊又是什麼？

我舉這些例子就是，你今天要取消橫向，那包括國道基金、包括它的車流量和各方面，有沒有去做出一個真正可依據的背景值？這才是我們要對社會大眾交代的嘛！

賀陳部長旦：對、對，完全正確，剛才我也是跟您報告，我們一定要把這個程序整個研究清楚，跟大家做報告。

李委員鴻鈞：就好像剛剛前面也有委員提到機場捷運，這個我都講過了，調查委員會也是我堅持要成立的。機場捷運從當初發包就是亂七八糟，才有這樣一拖再拖的事情。其實本席也要對機場捷運負很大的責任，當初是本席帶隊把這個 BOT 廢掉的，然後由政府來接手。那時候把長生集團去掉，又請中工不要來接，廢掉省政府當初的想法，然後由交通部正式接手來做，這是本席當初進交通委員會一意主張的，結果搞成這樣，歷經十五、六年，什麼都沒有！而且現在還完全是牛步化，問題一大堆！本來以為這些 BOT 廠商因為地皮炒作等各方面的利益問題，會把整個機場捷運扭曲化，由政府接手可以把它單純化，結果也沒有單純，反而只是更糟而已啊！這是讓我們覺得非常扼腕的一件事情。部長剛上任，我覺得重點還是在安全，它現在為什麼會出這麼大的問題？它現在去向西門子求救，西門子本來是它的競爭對手，幫它會幫到什麼程度？真正核心的問題在哪裡？把它揪出來嘛！揪出來以後要追究嘛！當初為什麼會這樣子？為什

麼要發包給它？這些都是要去釐清的嘛！

桃園機場也是一樣，我們現在迫切需要的是第三跑道，結果遙遙無期。現在陸客是漸漸減了，如果陸客繼續維持下去的話，桃園機場還是一團亂！我們現在急的是什麼？就是第三跑道和第三航廈，這才是優先的。所以部長上任以後一定要用最快的速度、最快的方法，把第三跑道和第三航廈搞定，甚至當初為什麼要把第三跑道的位置移到必須徵收土地的地方，這些問題都把它揪出來嘛！這些都是非常值得詬病的地方啊！不然的話，第三跑道早就已經完成了嘛！

本席當初也提過松山機場存廢的問題，可是在桃園機場沒有完全建構完成的時候，松山機場還是有它的必要性。主席來自馬祖，一個馬祖就 2 個機場耶！我們現在要看的是實質、核心的問題，也就是如何協調國防部。其實空軍在那個地方的必要性已經微乎其微了，可是現在的松山機場是小而又小，旁邊國防部那塊空地要如何讓它趕快協調出來？如果松山機場真的要永續的話，不是這樣子的啦！應該是要把旁邊這塊空地趕快和國防部協調出來，如果要永續走的話，就要好好地去規劃嘛！人家羽田機場在國際化的時候是建設走在前面，他們先把第三跑道、第四跑道搞定，並且把新的航廈蓋好，然後才開放國際化，我們則是還沒做完就先國際化，然後再慢慢來改，這是國際大笑話，而不是國際化。對不對？

今天你上任，對於你的一些概念和想法，本席是認同的。

賀陳部長旦：謝謝。

李委員鴻鈞：我是覺得應該站在專業的角度上面。當然，這和民意會有某個程度的牴觸，可是牴觸了 10%、20%，該堅持的還是要堅持嘛！對不對？

賀陳部長旦：是的，謝謝。

李委員鴻鈞：然後用一些專業的數據來說服我們委員同仁嘛！

賀陳部長旦：是、是、是，感謝、感謝。

李委員鴻鈞：從林陵三部長到現在的你，我已經在這邊看了 7 任的部長，其實有些地方只要一壓下去大概就轉彎了，沒有辦法好好地去把它落實嘛！好不好？

賀陳部長旦：好，謝謝。

李委員鴻鈞：其實還有一個也是本席長期一直在講的，就是剛剛也有委員提到墾丁，這個問題我也講了十幾年，我認為交通部其實要去跟內政部協調，好好地墾丁規劃成一個國際級的觀光點。現在我們去墾丁等於是去逛夜市，既然是逛夜市，我在臺北逛、高雄逛就好，幹嘛去墾丁逛？如果想要吸引觀光客，現在說不要把整個籃子都放在陸客上面，可是我們也要提升自己的觀光資源和水準嘛！其實墾丁的條件是世界級的，我們要把它規劃成和 Waikiki Beach 一樣是絕對做得到的，可是現在我們到了墾丁就像到了夜市一樣，凸顯不出我們臺灣的特色嘛！好不好？這只是附帶提到的，最重要的還是要堅持專業，好不好？謝謝。

賀陳部長旦：是的，感謝委員的勉勵。

主席：現在休息，下午 2 時 30 分繼續開會。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請林委員俊憲質詢。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。部長今天第一次到本委員會備詢，我們看到你這幾天宣布了幾項決策，包括取消連續假期夜間不收費、考量橫向國道收費等，給外界積極作為、勇於任事的印象。不過交通部組織龐大，包山包海，不能光靠你一個人，必須要團隊合作。交通部的人事組織表印了交通部所屬的司、處、中心、局和公司等，恐怕是少數需要印到 2 頁以上的部會，今天陪同到本委員會的司長、處長、主任、局長、董事長、總經理坐得滿滿的，請問部長，交通部一級主管的人事都確定了嗎？還會再更換、調整嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。因為我剛到任，我應該和同仁相處一段時間之後，再看看他們的工作和他們個人有無需要調整之處，我希望能有一些時間來和大家一起探討。

林委員俊憲：所以還是有可能會調整？

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：人事要趕快確定，他才可以開始做事情，所以如果要調整的話，我們希望能夠儘速調整。以我們關心的機場捷運為例，之前我們在委員會也問過看守內閣這個案子，當時高鐵局長表示，機場捷運 7 月會完成營運前的運轉測試，10 月交通部就可以提出履勘，預計今年底可以通車。人事確定之後，這樣的承諾才算數，是不是？

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：又譬如最近發生華航員工要集體大罷工的事件，或是臺南安平港的開發案，我們也非常關心，所以我也請教過航港局有關安平港開發計畫的內容，這總要等人事確定，我們才能了解計畫有無改變。

其次，部長知不知道今天發生一項意外，就是臺鐵的電扶梯出事了？說到臺鐵，臺鐵有一個千億元的大採購案，部長知道吧？

賀陳部長旦：我了解，要購買車輛。

林委員俊憲：對，當時交通委員會曾要求臺鐵暫停這項採購案，交由新部長、新政府來執行。雖然臺鐵表示不會進行重大的採購案，但是我注意到臺鐵公開閱覽的資料當中有一項七十幾億元的南迴鐵路號誌工程測試案。雖然不是進行發包，但是公開閱覽等於是先把遊戲規則綁住了，照理講，這也應該等到新部長上任之後才進行。交通部的組織真的太龐大了，包山包海！所以如果部長認為有必要進行人力調整，請你發揮決斷力，讓人事儘快確定，以利相關重大計畫或重大事項能夠持續推動或啟動。

關於今天臺鐵發生的事件，雖然有人或許會覺得沒有什麼大不了，不過這關係到乘客、國人的身體安危。旅客會在臺北松山站跌倒是因為電扶梯壞掉了，電扶梯無論向上或向下都應該是往前行，這座電扶梯卻倒退，導致旅客摔得非常嚴重。經過調查才發現不得了！去年 1 月至 8 月臺鐵的電扶梯就壞掉 418 次，平均每個月壞掉五十幾次。臺北松山站是冠軍，松山站 16 座電扶梯 8 個月總共壞掉一百三十幾次，平均每個月都有電扶梯壞掉。

另外，在 5 月初，花蓮的電扶梯也發生過類似的狀況，電扶梯不但沒有向前走，反而倒退。其實中國就曾經發生過這類重大的公共意外，導致旅客活活摔死、夾死，臉書上可以看到影片，不曉得部長有沒有看過？臺鐵的電扶梯都是中國製造的，花蓮出事的電扶梯也是如此，而且是由一案公司所承攬。這家公司把電扶梯賣給花蓮車站之後就宣告解散，沒了！所以找不到人保固、維修。我不曉得這是不是弊案，但這確實是不定時炸彈，臺鐵 28 個車站、182 座電扶梯，花蓮和臺北都出事，以後還會再出事。目前臺鐵拒絕提供更詳細的資料，只告訴我們去年 1 月到 8 月就壞掉 418 次，嚇死人了！如果是小問題、小毛病也就算了，但是現在故障的情況越來越嚴重，電梯倒退、斷裂，導致旅客摔傷，所以新政府的責任就是要把過去這些奇奇怪怪的事情統統改掉，把它做好。對於賀陳部長過去的表現，很多人都給予高度肯定……

賀陳部長旦：不敢當。

林委員俊憲：我們對你也有很高的期望，有很多事情等待新部長持續努力。早上有委員提醒你，交通部有幾個重大的事項要完成，包括桃園機場捷運、臺鐵千億元列車採購案以及觀光。以前是以政治干預觀光，所以過去的努力確實略有績效，我不知道 5 月 20 日之後中國觀光團減少的幅度有多少，但是如果某個國家的觀光客有 40% 都來自同一個國家的話，代表它的觀光產業嚴重傾斜，非常不健康！我不曉得目前的狀況為何……

賀陳部長旦：團客的減少比較明顯，這部分要不要請謝局長來說明一下？

林委員俊憲：這不是我今天質詢的重點，我是希望未來交通部、觀光局能夠持續開發新的觀光客源，不要過度倚賴陸客團，好不好？

賀陳部長旦：好，沒錯。

林委員俊憲：這也是部長的挑戰，要列為你的重大施政之一。

賀陳部長旦：好。

林委員俊憲：今天大家特別關心你要取消端午節連續假期夜間不收費的措施，部長的理由是為了交通安全，因為早上你在答詢時提到，夜間的車禍比白天多，不收費的肇事率比收費來得高，是不是？

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：很多人質疑這個數字，我不曉得實際情形為何，不過部長也有強調不是為了錢，因為如果收費的話，好像也才增加 1,000 萬元嘛！

賀陳部長旦：差不多。

林委員俊憲：如果只有區區 1,000 萬元，以交通部的預算來看，應該不是為了錢，而是以安全為考量。所以部長對外溝通時應該要說，在端午節試辦取消夜間不收費，是為了要衡量、評估這樣的措施能否降低肇事率，避免行車危險，這樣就有說服力。

賀陳部長旦：好的。

林委員俊憲：我記得昨天早上行政院長才在臺南說這件事情言之過早，昨天晚上部長就宣布確定取消不收費，請問你的決策，林全院長知道嗎？

賀陳部長旦：知道，有向院長報告。

林委員俊憲：他有表達什麼嗎？

賀陳部長旦：他當然希望我們加強溝通，同時，他也有提到要不要採部分收費的方式，這些我們都有經過分析，再向他補充報告。

林委員俊憲：所以院長是建議部分收費，但你還是認為應該要全面取消？

賀陳部長旦：我認為部分收費相當程度還是同意以不收費來鼓勵大家在夜間開車，這樣的基本態度會讓我們覺得在安全上有顧慮。

林委員俊憲：我希望交通部能夠有一個更周延的做法，因為林全院長提到了一個重點，就是要加強對外溝通，要讓大家了解交通部這麼做是基於交通安全的考量、是負責任的，要以實際執行的績效作為佐證。

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：同時，我記得部長好像有說，這不是錢的問題，取消收費不一定對交通有幫助，應該要強化大眾運輸。但是目前我們好像還沒有看到相關配套，如果連續假期取消不收費，大眾運輸要怎麼配合呢？

賀陳部長旦：眼前我們當然是先加開班次，同時在票價方面提供誘因……

林委員俊憲：你的配套只有增加國道客運的班次而已，我不知道還有沒有其他的，但是我確實沒有看到任何其他的配套，只有增加國道客運的班次、票價打 85 折嘛！我不曉得這樣的誘因夠不夠。

賀陳部長旦：這就是我們一直希望和大家溝通以後再逐漸強化的地方。

林委員俊憲：剛才委員會在審查臨時提案的時候，我看大部份委員都支持讓部長在這次端午節連假試辦。

賀陳部長旦：是，謝謝。

林委員俊憲：這幾乎是你到任以來第一個接受社會檢驗的重大措施，希望能如你所預判的，取消不收費既不影響行車的通順，同時也能降低肇事率。我對你所講的一段話印象深刻，部長說臺灣每年車禍死亡的有三千多人，傷亡的有好幾萬人；在死亡的人數當中，有百分之三十幾都是二十幾歲的年輕人，這是國家的重大損失。如果以每萬輛為單位，非常慚愧地，臺灣的車禍比率非常高，所以降低行車肇事率、提高用路人的安全，當然是交通部和部長的重大責任。謝謝部長和主席。

賀陳部長旦：好，謝謝委員。

主席：請黃委員昭順質詢。

黃委員昭順：主席、各位列席官員、各位同仁。我和剛才質詢的林委員看法不太一樣，我認為部長是在搶錢，由於部長並非生手，再加上早上林全院長才在南部否認，晚上部長就宣布實施，我認為這樣的作法並不妥當。

其次，這次選在端午節試辦的理由很奇怪，第一個，你們說端午節的車流量比春節、清明節、中秋節少很多。第二個，你們說是為了要減少肇事。請教部長，這一次試辦之後，中秋節、春節和清明節會不會一併實施？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對於其他節日，我們沒有做預判，因為一方面，這些事情……

黃委員昭順：還沒有做預判？

賀陳部長旦：沒有，我們是希望先對這次的成效以及我們該改進的地方進行檢討，再針對其他節日的交通流量進行分析。

黃委員昭順：這不只是使用者受惠、省下 1,000 萬元的問題而已，更重要的是，這是我們聯絡親情的重要節日。在臺灣、中華民國這塊土地上的人民對於這些重要節慶有一定的感情存在，所以用這種方式剝奪他們返鄉的意願，我期期以為不可……

賀陳部長旦：報告委員，我們完全沒有剝奪，而是在保障他們平安返鄉。

黃委員昭順：你們的理由太牽強，因為從過往的紀錄來看，我們都知道夜間國道不收費，在夜間行駛的車輛自然會比較多，肇事的問題必須以其他方式來規範。其實這和你們說購買臺北往來花蓮、臺東的火車票時，要拿身分證去登記是一樣的，作為中華民國的交通部長，本來就應該提供臺灣人民往來每個地方的便捷交通。

第二點，雖然早上已經對國道 2 號、4 號、6 號、8 號、10 號提出臨時提案，不過本席在這裡還是要講，當初設置國道 6 號、8 號、10 號的目的和 2 號、4 號不同，尤其是國道 10 號，這些都是 88 水災受災的偏遠地區重要的聯外道路。此外，我們也一再要求國道 10 號必須要連結到美濃、六龜、甲仙，到目前為止，你們交通部不但沒有做，今天還表示一定要收費，這個部分我們沒有辦法……

賀陳部長旦：報告委員，我們沒有要收費，提案只是要求研究……

黃委員昭順：你們說國道免收費是自廢武功，這是你講的嘛！對不對？

賀陳部長旦：那是以前我們對國道整體收費與否所做的評論，不一定是針對橫向國道。

黃委員昭順：因為從你接到這個人事令以來，我們收到的訊息幾乎都是部長認為國道應全面收費、要取消夜間不收費等等，可是國道 6 號、8 號、10 號會經過 88 水災的受災區，當時這些偏遠地區是完全無法對外聯絡的，所以本席一定要來這裡表達我的想法。今天的臨時提案要求你們必須召開公聽會，廣納民意，對於臨時提案的內容，我是不太同意的，我要在這裡正式告訴部長，國道 10 號是偏遠地區的民眾到高雄榮總就醫最便捷的道路，我們幾乎是在和時間賽跑，但是對外連結的道路，你們統統都沒做，所以我還是要向委員會表達，我反對用這種方式！剛才我們在內政委員會開會，所以協商時我無法到場，但是我一定要留下紀錄。因為國道 6 號、8 號、10 號是連結 88 水災的受災區，像國道 6 號就是連結埔里嘛！這些是鄰近地區重要的聯外道路，所以本席正式反對這個臨時提案。召委，如果有機會的話，這部分我們要再另外提案，不應該增加這些偏遠地區民眾的負擔。今天的提案是要求交通部辦公聽會，等到大家都忘記會被剝削的時候，你們就會收回這些民眾應有的權益嘛！對不對？

賀陳部長旦：我們不會這樣做，我們會先把所有的利弊都分析清楚，並廣納相關地方政府的意見。

黃委員昭順：如果你要分析利弊得失，本席就在這裡先告訴你，國道 6 號、8 號和 10 號統統是在這樣的狀況下蓋好的，所以本席甚至認為這些國道應該還要再連結至鄰近區域，我覺得這是有

必要的。

在此，本席要再提一件事，部長，你知道高鐵改變票價之後，北高直達車砍了幾班嗎？

賀陳部長旦：對不起，我不清楚，我請胡局長來向委員說明。

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。對不起，數字我要再查一下，不過我覺得直達車並沒有砍很多。

黃委員昭順：部長，我給你一個數字，直達車總共砍了 104 班，每個小時才有一班直達車。而且即便是搭最早的直達車，我們從高雄來到立法院還是會超過上午 8 時；如果是趕最後一班直達車回到臺北，發車時間是 20 時 18 分。部長，調整票價、新增 3 個站次不應該成為南部地區民眾的懲罰，請問在增加站次的情況下，我們要怎麼調整票價、調整班次而不至於變成對南部地區民眾的懲罰？由於部長剛就任，不曉得直達車砍了 104 班，請問你在多久的時間內可以處理完成？第一班車到達臺北是 8 時 12 分，這不符合一日生活圈的需求，請問你多久以內可以處理這個部分？

賀陳部長旦：其實剛才的臨時提案裡面也有一個案子和高鐵有關，我們就併同那個案子一起來辦理，好不好？

黃委員昭順：好，我希望這個部分能夠儘速解決，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員和主席。

主席：部長，剛才黃昭順委員講到國道 2 號、4 號、6 號、8 號、10 號的部分，基於鄉親的需求和立法院的氣氛，你們再研究一下，好不好？

賀陳部長旦：了解，我們還沒有定論，其實剛才……

主席：黃委員，那個還沒定案。

黃委員昭順：他說沒有定案很可怕耶！昨天中午林全去臺南、高雄的時候才講端午節夜間收費一事取消，昨天晚上就翻案了啊！

主席：沒關係，定案之後我們還可以再提案。

黃委員昭順：政策朝令夕改，我有意見啦！

主席：不會，黃委員，我會注意的，謝謝。

請林委員德福質詢。

林委員德福：主席、各位列席官員、各位同仁。連續假期國道夜間免收費已經實施了 10 年左右的時間，民眾也都很習慣，很多人就是為了省錢選擇在夜間上國道，在連續假期可以省一點錢作為他們的小確幸。可是新政府上台之後，賀陳部長就馬上宣布取消夜間免收費。而且林全院長早上還特別提到希望再評估、研究一下，結果你晚上就宣布端午連續假期國道夜間照常收費。要是目前林全內閣的首長一上任都要求表現，院長才剛交代，你就馬上在後面放了一團火，我想這樣的作法是不妥的，請問部長對此有何看法？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。報告委員，我一定要澄清一下，早上院長是因為還不了解這個案子的內容，才請我們多溝通、多分析。下午我們是經過專業分析並向院長說明過之後才獲准的，

我們並沒有違背院長的意思，既不是要求表現，更不是要放火。

林委員德福：所以院長也支持你這樣的政策，是不是？

賀陳部長旦：是的。

林委員德福：因為我一直認為早上他講的和你晚上宣布的有一些落差。

賀陳部長旦：對，因為當時院長還沒有掌握到完整的內容，他們只是從報紙上看見一些消息而已。

林委員德福：你這一次的措施是試驗性質，還是未來連續假期都要全面取消？

賀陳部長旦：我們沒有打算不分析就全面改變，這必須視每個連續假期的性質而定，同時也要看這段時間的配套如何強化。

林委員德福：你們主要是分析交通事故之後，認為連續假期夜間免收費的肇事率非常高，比例達 34%，是不是？

賀陳部長旦：這可以說是我們最強的動機，不過我們真正要分析的應該是紓解分流的部分，假設有一部分人改在白天上路，會不會造成擁擠的情況，這是我們要去觀察的。因為過去只有實施不收費，並沒有真正去了解分流的績效為何。由於這次流量比較少，而且假期比較分散，我們可以看看這次分流會不會造成大家所擔心的壅塞問題。

林委員德福：賀陳部長，我認為要是以限速來控制，深夜的肇事率可能就會降低。其實剛才你有提到一個重點，要是白天、晚上都收費，白天可能會有更多人上路，會不會造成高速公路更壅塞？

賀陳部長旦：就如同我剛才向你報告的，我們這次選在端午節試辦，就是因為端午節的流量比較少，根據過去幾年的觀察，我們相信它的後果不會太嚴重，可以試試看。

第二點，我一定要向你報告，夜間的車禍無法以限速的方式來減少，因為大部分在晚上發生的車禍並非肇因於速度或容量，而是身心狀態。如果國家好像在鼓勵大家為了省這一點錢而這樣做，不僅會提高肇事率，而且經常是全家人一起受害，這實在是讓我們擔心。

林委員德福：請你把過去這 10 年來連續假期夜間肇事率的資料提供給本席。

賀陳部長旦：沒問題。

林委員德福：這不能空口講白話。

賀陳部長旦：一定！

林委員德福：如果根本就沒有依據，只是無厘頭地迎合部長的操作方式，我認為是不負責任的做法……

賀陳部長旦：不會，我們一定在評估之後……

林委員德福：你一定要把資料提供給本席。

第二點，臺鐵表示回花蓮的火車票準備要採實名制，購票者必須持身分證到車站窗口以人工購票，一個人限購 2 張，而且可能會為東部民眾保留一定的座位數。由於是採人工限購的方式，部分地區民眾至窗口購票之後可不可以再排第 2 輪、第 3 輪？

賀陳部長旦：我請周局長來向委員報告。

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。因為來回是 2 張，所以當事人持身分證是限購 2 張，但是他可以幫自己的親友買票，1 個人最多可以買 3 個人（包括自己）的票。

林委員德福：你認為是不是只有中華民國國民才能夠搭東部幹線的火車？

周局長永暉：這分為 3 個層次，第 1 個，加開的列車班次還是維持網路訂票；第 2 個，我們有返鄉專車；第 3 個才是採實名制。基本上，我們是試辦，由於立法院的決議要求我們在 6 個月內把實名制的利弊分析清楚，所以我們這次對身分證開頭字母為 U、V，亦即花蓮和臺東的旅客試辦之後，會根據實際的運作狀況進行統計。現在總共是 8 個車站，早上原本是 7 個車站，但因為樹林是始發站，所以我們再增加樹林站，以增加旅客的方便性。

林委員德福：你認為這樣操作之後，未來會不會就不接陸客團了？

周局長永暉：不會，因為我們只是從所有的加班列車當中騰出 2 班，對花蓮和臺東縣民提供服務。

林委員德福：就是增加花蓮、臺東……

周局長永暉：縣民，算是額外的。

林委員德福：要拿身分證購票？

周局長永暉：對，因為是實名制，所以還是要拿身分證，證明他是花蓮、臺東的縣民。大家可能會關心如果我住在這裡，但我不是花蓮或臺東縣民，那怎麼辦？這部分我們是列為第二階段，因為這需要很多配套。我們第三代的票務系統是 NEC，目前中華電信已經在加速建置第四代的票務系統了。

林委員德福：原本是很單純的，你不要搞得很複雜，到最後反而變成當地民眾和一般旅客都怨聲載道。

周局長永暉：是，我們會很謹慎地處理。

林委員德福：你不要把它變得很複雜。

最後一點，部長，有關前交通部長郭瑤琪犯貪污罪的事件，你曾在 2013 年公開聲援她，你說你認識郭瑤琪 40 年，你絕對不相信郭瑤琪會收錢，也不服氣司法如此墮落，你甚至還說你不會放棄討回公道的機會。後來郭部長被判刑 8 年定讞，當然，她入獄 2 年之後，因為身體的關係而保外就醫，請問賀陳部長，你會不會建議蔡英文總統特赦郭瑤琪？

賀陳部長旦：我對司法沒有這麼了解，不過我知道特赦是針對個人，郭部長的情況應該還有其他司法救濟的手段。

林委員德福：我看報紙的內容是這樣寫的，當初你確實有這樣說過，沒有錯吧？

賀陳部長旦：對，你剛才的引述和我的記憶大致相同。

林委員德福：好，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：現輪由本席質詢，請鄭委員運鵬暫代主席。

主席（鄭委員運鵬代）：剛才林委員德福所要求的資料，請交通部提供給林委員。

請陳委員雪生質詢。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。部長辛苦了，我還是要接續早上有關國道夜間恢復

收費的事情，一部車子經過收費站，你認為有感覺嗎？車子開過去，你會察覺它有沒有在收錢嗎？應該沒感覺吧？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。其實閃那一下會留下紀錄，有時候連你的車速都會記錄，比較有警覺的人應該會知道。

陳委員雪生：我尊重部長。我想你也不是為了這 1,000 萬元，我們政府窮歸窮，也不差那 1,000 萬元。

賀陳部長旦：不是為了這個原因。

陳委員雪生：相關數據顯示，夜間的肇事率比較高，所以你是為了安全考量，但如果因為這項政策而讓端午節塞車，你會不會再回頭？

賀陳部長旦：就事論事，我們做評估就是要對後果有一個客觀的了解，所以萬一真的有塞車的情況，我們當然會修正以後的做法，這件事情是我們必須面對的。

陳委員雪生：交通委員會是一個非常溫和的委員會，同仁也很尊重你的專業，所以今天並沒有很激烈的發言。

賀陳部長旦：謝謝。

陳委員雪生：所以這個部分，我也從善如流。其實車子經過收費站，一點感覺都沒有嘛！你的目的大概就是分流，把夜間車輛往白天趕嘛！既然晚上也要收錢，我當然就不一定要那麼晚開車了，是不是？不過現在國人同胞也不會為了省那幾十塊錢而在三更半夜回家啊！

賀陳部長旦：我們也盼望如此，可是這幾年來，車禍確實就是增加了，我們真的替大家擔心。

陳委員雪生：好，謝謝。

第二個問題，你知道最近馬祖發生什麼事嗎？你聽過「藍眼淚」嗎？

賀陳部長旦：我知道。

陳委員雪生：你去馬祖的時候還沒有出現藍眼淚。

賀陳部長旦：還沒有。

陳委員雪生：你知道因為藍眼淚而發生了什麼事嗎？

賀陳部長旦：應該是旅客增加吧！

陳委員雪生：旅客不只是增加，而且是秒殺啊！不管是空中或海上的交通都一位難求。10 年前我當縣長的時候，立榮航空飛馬祖的班次是 10 班、11 班，你知道現在是幾班嗎？

賀陳部長旦：中午你好像是說 10 班，是不是？這幾年來都沒有動。

陳委員雪生：請民航局長回答，現在有幾班？

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。南竿 7 班，北竿 3 班。

陳委員雪生：對，還是一樣嘛！對不對？

林局長志明：可是機型有變大，原來是 56 人，現在可以載 70 人。

陳委員雪生：機型變大，56 人變 70 人，每班多十幾個人，一天就增加一百多人，對不對？

林局長志明：對。

陳委員雪生：國軍部隊撤走了以後，老百姓靠什麼生活？就是觀光嘛！其實交通部觀光局的表現非常好，觀光做得不錯。可是做得不錯也造成一個困擾，就是老百姓回家的路更遠了！那天我到民航局開會，因為局長有事，由副局長主持，會議中提到，第一班飛機是縣長和另外一個馬祖人上飛機；第二班飛機是議長和另外一個馬祖人上飛機，等於一班飛機只有兩個馬祖人，很好認啊！其實在馬祖工作的臺灣人，我們也認得出來。現在所有的票統統都被旅行社拿走了，所以我們要求立榮航空提供 10 個位置，立榮航空說 20 個、30 個都可以，但是縣政府要付相對的保證金。我們縣政府又沒有和你做生意，這和縣政府有什麼關係啊？所以今天馬祖 4 個鄉的鄉長、鄉代會主席、副主席和所有鄉民代表到縣政府向縣長、議長陳情，希望成立第 2 家航空公司。在此，我要特別拜託部長，交通部有行政權，不管是大陸航線或國際航線，你們一定可以用行政權讓其他航空公司多一條航線。早上孫董事長在場，其實他當國華董事長的時候，我弟弟一家 5 口就是在馬祖上空掉下去的，全家罹難，這也是我選立法委員的原因之一，可是歷經了 3 位立法委員（連我在內），已經 20 年的時間，馬祖機場到現在沒辦法改善，是全國最爛的機場，前任政府應允我說，北竿要做個 3C 機場，但馬祖老百姓很善良，希望好山好水不要任意破壞，所以他們現在反對，我說我在極力爭取 3C 機場的時候，你們為什麼都沒有聲音？現在交通部已經答應，有一點眉目了，他們又說要環保，衛道人士出來了，我也沒有意見，只是拜託部長要以你的專業來看，最近我們有兩次見面的機會，我對你的印象非常深刻。

賀陳部長旦：不敢當。

陳委員雪生：很多人說你很固執，可是跟你聊了之後，好像沒有驃子的樣子，應該滿不錯的，不過我也不希望你變成兔子那麼溫和，這樣也不好，畢竟總是做個領導，但是拜託你對機場的部分，看看南、北竿機場怎麼樣再做一個提升，能否把降落標準的要求再降低一點？另外，請軍方協助一下，我們不是要把軍方的戰鬥機、運輸機當作民航機用，我沒有這個意思，但我們實在有問題，你買那麼多飛機，天候好的時候飛過去，我們運量不夠；天氣不好一 delay，第二天問題就出來了，所以我那天跟國防部講得很清楚，沒有與民爭利的問題，如果有與民爭利的問題，是交通部、民航局的問題，跟國防部無關，所以我拜託幾件事情：第一、希望成立第二家航空公司，我今天緊急質詢，就是針對這方面，要求、拜託交通部，剛才我也拜託中華航空公司孫董事長，能夠多買一架 ATR 飛機飛馬祖；第二、希望南、北竿機場的降落標準再降低，並且幫我們改善，這份陳情書，我等一下會交給部長。

賀陳部長旦：謝謝。

陳委員雪生：第三、松山機場是否遷建？部長對此態度如何，能否告訴我一下？

賀陳部長旦：首先，應該衡量一下桃園中正機場本身的工程及容量；第二、應該分析松山機場目前在服務主要城市之間的運能以及服務離島等方面要如何做安排？第三、即使要考慮這件事，期程恐怕要在兩方面再來做配套，看看有怎麼樣的方案？等各種方案出來之後，再來分析各自的利弊得失。

陳委員雪生：不止馬祖、金門，松山機場對花東、北北西、北北東的民眾都很重要，我們最近被一

個人隨便亂講話，講得我都快有一點神經病了，你知道嗎？我本來沒有神經病，現在神經已經很複雜，快變成精神病了，怎麼會有這樣的想法？我搞不懂！我在你還沒有上任的時候，就一直反對松山機場遷建，將來中正機場的容量也會爆滿，是不是？所以你可以做改善，預為因應、未雨綢繆，難道觀光客就那麼多嗎？還不止嘛！我們還沒有向蔡總統陳情，但將來一定會聯合金門、馬祖、花東及北北基等地方，一起去陳情，希望松山機場不要遷建，我也拜託部長在這方面不要聽信任何一個市長或誰跟你亂講兩下，要堅持驃子的脾氣，這個一定要固執，好不好？

賀陳部長旦：好，我們再來研究，謝謝。

陳委員雪生：另外，我關心的是觀光客，蔡總統上任之後，我一則以喜，一則以憂，他那天的演講非常好，我有注意在聽，但中國的本質不是這麼回事，我最近也在探討這件事，今天說要幫年輕人加薪，可是觀光客少了，當然，你可以說到東南亞招攬觀光客，難道交通部、觀光局過去都沒有招攬嗎？也是很努力的招攬，但是就那麼多啊！不像中國大陸的觀光客，如果有需要，一天 5,000、1 萬，甚至 2 萬都可以，只是臺灣吃不下。中南部的遊覽車原本一部買 250 萬，現在想賣 200 萬，甚至有些旅行社想賣 150 萬沒有人要，加上飯店停業，餐廳也沒有了，在此情況下，要讓年輕人加薪，我擔心會變成是 1 萬 8，你要來就來，不來就拉倒，大家共體時艱。這時候不是用「勇敢」兩個字來形容，所以請部長預為因應，也希望交通部，還有觀光局謝局長，過去你跟國家旅遊局彼此都有做一些橫向聯繫，請你有空時跟他們講，對臺灣過分施壓也不好，因為金門、馬祖跟大陸小三通比較早，早年我當國大代表、當縣長的時候，就已經開始了，我也會做一些善意的互動，我希望政府好，同時希望蔡總統能夠很成功的帶領國人同胞走向經濟富強，再回到以前四小龍之首，但這是非常困難。

再來，有關 Uber 的部分，我問過之前的部長，到底要讓 Uber 合法，還是不合法？要不然就讓它合法。我請交通部去抓，一天只抓 2 台，我說我帶你們去抓，一天抓 20 台給你看，因為我沒有公權力，你們有公權力，所以只要跟著我上車，我就抓給你看，因為他們一天只抓 2 台，現在成績怎麼樣，我是不知道。我也問過一些計程車經營者：如果 Uber 合法化，你們幹不幹？他們說幹啊！現在大陸計程車沒人坐了，都是 Uber，他們也是黑牌的，所以臺灣要不就把它合法化，這樣還有稅收可以收；要不就是取締，所以很簡單，政府政策不要搖擺不定，然後說抓不到、幹什麼去抓等等。怎麼會抓不到？要去抓還怕抓不到？我都抓得到，你們還抓不到？不要政策搖擺給人家笑，現在新任部長剛剛上來，我也不強求，但大家都在觀察。

賀陳部長旦：好的。

陳委員雪生：希望賀陳部長把交通部帶向非常好的境界，也希望交通部業務蒸蒸日上，祝福部長！

賀陳部長旦：謝謝委員的期勉。

主席：請徐委員榛蔚質詢。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。部長以「安全」兩個字來考量政策的推動，取消夜間不收費政策，雖然這項政策可能還有很多委員有意見，但是以安全作為前提的考量，本席非常尊重，也非常認同。但是對於全國的交通建設，賀陳部長之前認為不必要的建設就不用做，

請問哪一些是不必要的建設？

主席（陳委員雪生）：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這不是我個人什麼時候要做論斷，而是一個程序，我們剛才講的不必要，是希望透過審查程序，看看它的需求……

徐委員榛蔚：謝謝部長，對於所謂不必要的建設，如果以安全為考量，我請部長看一張圖表，您覺得這樣的道路安全嗎？

賀陳部長旦：看不出來，那個是在道路上嗎？

徐委員榛蔚：真的看不出來是在道路上嗎？本席告訴你，這是在蘇花公路上面，而且是一條人命、一個家庭的破碎！

賀陳部長旦：就是車禍發生以後？

徐委員榛蔚：這是蘋果日報的報導，請看第二張圖片，這樣的道路安全嗎？

賀陳部長旦：當然是非常讓人遺憾！

徐委員榛蔚：需不需要做呢？

賀陳部長旦：您是說，需不需要在這上面有所作為？

徐委員榛蔚：這條道路需不需要做改善？這是在同樣一條道路上面。

賀陳部長旦：道路當然要做改善，包括行車行為也要做一些監督。

徐委員榛蔚：再看第三張圖片，請問這樣的道路安全嗎？要不要做改善？

賀陳部長旦：要做改善，行為上更要改善。

徐委員榛蔚：所謂的「行為上」是怎麼樣？

賀陳部長旦：「行為上」很可能是目前大家開車的安全意識、跟車距離。

徐委員榛蔚：您認為在蘇花公路上開車的人，行為上都必須改善？

賀陳部長旦：我不是特別指蘇花公路，而是臺灣普遍都是這個情況。

徐委員榛蔚：好，謝謝部長。這三張圖片都是蘇花改善道路，接下來請看第四張圖片，蘇花改善道路不能只做一半，剛才部長也有說明，以目前來說，蘇澳到東澳段已發包工程會繼續執行讓它完成，這是馬政府的承諾，而且也做了，現在就蘇花改後續的瓶頸路段，就是剛才給部長看的那 3 張圖片，都是在瓶頸路段發生的車禍，您認為在人道、安全及人命的考量上，需不需要做？

賀陳部長旦：需要改良道路，但不一定按照原來的作法，我們需要做通盤檢討。

徐委員榛蔚：您覺得該怎麼做？

賀陳部長旦：作法很可能只是一些漸變段的路型，還有它的標誌，另外就是允許行車的車種，這些事情都要通盤考量。

徐委員榛蔚：但是目前出入花蓮，只有公路和鐵路兩種交通方式，公路是一個人的需求，還有運貨的需求，鐵路是分流了，但是客層、客源是不一樣的，所以針對蘇花改善道路部分，以部長個人的立場，您覺得瓶頸路段該不該做？要不要做？

賀陳部長旦：剛才已經向您報告，瓶頸路段當然要改善，但是改善的方式未必是用打通隧道的方式

，這需要做整體評估才知道。

徐委員榛蔚：以部長發表的言論來看，目前好像並沒有規劃。

賀陳部長旦：到目前為止，我沒有針對個案發表言論，剛才是報告可以用各種改善方式，我們願意通盤來考慮。

徐委員榛蔚：那我一條一條問好了，請問國道 5 號接蘇澳段的部分，該不該做？這是宜蘭、花蓮縣境；還有東澳和南澳段，就是剛才看到發生車禍的那個地方，該不該做？

賀陳部長旦：我剛才說了，道路改善應該做，但是兩段之間是不是用隧道來改善，這件事應該通盤考慮。

徐委員榛蔚：本席沒有說要用隧道來改善。

賀陳部長旦：我也同意，瓶頸道路當然要改善。

徐委員榛蔚：您覺得這 5 段都要改善，對不對？

賀陳部長旦：我不確定您的意思，是這個路段到底應不應該改善嗎？因為您圖上畫起來的是用隧道方式來填。

徐委員榛蔚：這 5 個路段都不是隧道，隧道是剛才本席問的蘇澳到東澳段、南澳到和平段、和中到大清水段，這些都已經是隧道了。

賀陳部長旦：現在就有人主張東澳到南澳段的部分，所以圖上這樣顯現，會讓我們擔心是不是變成一定要用哪一種方案，我覺得這個時候還言之過早。

徐委員榛蔚：請部長把危險、安全及人命部分，都列入考量，好嗎？

賀陳部長旦：一定。

徐委員榛蔚：花東兩縣本身的區域發展，已經非常不平衡，尤其在全國島內交通裡面。另外，我們的總統說，謙卑、謙卑、再謙卑，但是從昨天到今天，您發表的取消不收費及實名制，都是您個人就宣布、決定，還是已經跟部裡溝通好了？

賀陳部長旦：有經過滿多的討論。

徐委員榛蔚：接下來我想請教鐵路局周局長。

局長辛苦了。本席兩次到花東做交通考察，我們論及實名制、身分證字號「U」、「V」的時候，局長還特別強調，實名制違反個資，無權去查驗，為什麼換了部長之後，一夕之間就改變了，您是為了配合部長嗎？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。我們的方式一直沒有改變，委員是否記得，我們 3 月 28 號是說，給我們 6 個月的時間？

徐委員榛蔚：是。

周局長永暉：有些子法上的疑義，我們會同時做分析，所以這次算是一種試辦。

徐委員榛蔚：所以這是部長的政策，你們要配合？請問一下，你們現在要謙卑、謙卑、再謙卑，可是部長是由上往下，不是像蔡英文總統所說由下往上的傾聽民意，這樣對嗎？另外，西部有一個浪漫台三線，總統說這是文化層面，但是花蓮有一個悲情台九線，非常、非常的危險，已經

是國際有名的死亡公路，所以拜託部長，針對全線拓寬的部分，本席 3 月院會總質詢的時候，是答復說要專案處理，而且已經報院，請問報院之後，什麼時候才會給本席答案？

另外，部長一直說，要以安全為考量，請看看台九線的業績，A1 事件和 A2 事件的死亡人數、受傷人數及件數有多少？如果您是慈悲心腸，一直以安全為考量，台九線的全線拓寬就應該儘速完成，蘇花改善全線也應該儘速完成，還有花東快速道路、環島高速路網本來就該做，這是一個區域的平衡，也是一個整體的平衡，總統已經在 520 表示，演講過後就是改革的開始，請重視全國交通網路能夠在花東段連結，這是花東鄉親對部長深切的期待及盼望。謝謝。

賀陳部長旦：我們會朝安全努力。謝謝。

主席：請黃委員國昌質詢。

黃委員國昌：主席、各位列席官員、各位同仁。今天是部長上班之後的第二個正式工作日，我相信有很多業務你還需要一點時間了解。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。謝謝。

黃委員國昌：但你之前在交通部、臺北市捷運局、臺北市交通局，整個履歷非常的完整，所以我相信您對很多業務上的事情，已經相當熟悉。

賀陳部長旦：不敢當。

黃委員國昌：我想從自己選區居民所面臨的幾個很實際的交通問題，跟部長交換一下意見。當初在討論捷運從臺北市延伸到新北、汐止或基隆的過程中，我看到早期的資料，有兩種不同的說法，其中一個是把板南線做延伸；另外一個是臺鐵第三軌捷運化，後來馬總統在愛台 12 項建設中，也把臺鐵捷運化的標語打得很響。我上禮拜已經在財政委員會針對這個問題跟臺鐵交換過意見，我們在 2013 年通車的港到八堵那一段，大概耗費二十幾億的經費，完成所謂臺鐵第三軌的工程，當初我看計畫內容是希望增加班次、運量及準點率，朝向把臺鐵變成捷運化的方向邁進，但是到目前為止，以所蒐集到的資料來看，從第三軌完成到現在，只增加了 20 個班次，不曉得針對這個部分臺鐵是否有做進一步評估，是當初所提計畫太過樂觀，根本沒有辦法落實？還是這個計畫本身是可以達到目標，只是現在具體上面還有進一步改善的空間？

賀陳部長旦：我請周局長向委員說明。

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。這應該分為兩部分：第一、我們對號列車成長速度很快，尤其花東電氣化之後，它的班次增加，路線容量是同一個區段。

黃委員國昌：這個我完全了解，但我還是 focus 在當初從南港到汐止、基隆這一段沒有把板南線繼續做延伸的部分，當初給居民政策上的回應是說，臺鐵要捷運化，增加第三軌了。至於你剛剛講的對號列車，主要是在處理花東觀光客旅遊的需求，跟我現在講的是兩個不同層次的問題。

周局長永暉：對，但它是同一個路廊；第二、當時有一個比較理想的情況是，這一條路線增加第三軌的部分，純粹是給基隆，讓出現有兩條軌道是給東部，但當初徵收用地的時候，確實有困難，因此增加了第三軌，沒有辦法在單側全部一條線，而是彎繞的情況。

黃委員國昌：到五堵的時候又換了？

周局長永暉：對，所以路線沒辦法持續，必須透過轉轍，包括車站部分，沒有預留兩快、兩慢，所以當初規劃是有一個理想。

黃委員國昌：但是這個理想，後來從執行的現實來看，評估結果是沒有辦法達成？

周局長永暉：應該是有一些條件，我們有一個假設的情境，如果把七堵當做一個 hub，事實上，在東部幹線這些容量，也就是從七堵到臺北的容量，它的班次數就可以增加很多。

黃委員國昌：由於時間有限，我就進入下一個主題，不過請局長留步，因為下一個問題，跟你還是有一些關係。

我今天想跟部長報告的問題，其實這件事情接下來，是中央政府和地方政府都要共同努力的，我基本的立場是，交通建設牽涉到一般人民最基本生活上、工作上的需求，不應該分中央、地方政府，也不應該分黨派，大家必須共同來努力，但是讓所有汐止人非常挫折的事情是，過去要改善汐止的交通有兩個思考方向，一個是軌道運輸；一個是公路運輸，剛才已經呈現臺鐵捷運化沒有辦法達到當初的理想，雖然汐止民生線在 2014 年選舉以前，朱立倫市長有去辦動工，但現實上發現，那個動工是假動工，所以民生汐止線到現在，行政院都還未核定。

至於公路運輸的部分，現在汐止對臺北市只有兩個聯外道路，一個是大同路過去的橋梁，另外一個是康寧路那邊，所以上下班時間那邊塞得非常嚴重，如果部長哪一天有空，我一大早開車接您上班，然後帶你到汐止那邊繞一繞，大概就了解問題的嚴重性，這些計畫過去 8 年全部都討論過、談過，但是到目前為止，沒有一個計畫付諸實現，也沒有一個計畫能夠解決目前汐止所面臨的交通問題。我上個禮拜特別去找柯文哲市長，希望柯市長能夠跟新北市政府、中央政府共同合作，以解決汐止、南港及內湖的交通問題，因為這裡實際上已經是一個生活圈了。柯市長給我明確的承諾，說他會馬上跟交通局的人講，請他們成立一個小組，並跟新北市及中央這邊的小組，大家共同合作及討論，如果軌道運輸必須要做比較長程的規劃，但最起碼公路運輸的部分可以馬上解決，所以可否麻煩部長，給我一個明確的承諾或態度，針對這件事情，中央一定會跟臺北市及新北市政府，大家一起攜手合作，把這些問題解決，好不好？

賀陳部長旦：沒問題，我們一定派人參與這個小組。

黃委員國昌：好，謝謝。請主席再給我一分鐘的時間，因為這個事情我上個禮拜問臺鐵的人，結果沒有辦法得到任何承諾。今天部長在報告中提及，要檢討交通事故的傷亡，我看了非常開心，因為這是從人民的角度看問題，我非常肯定，不過在現實面上，這張圖片是從瑞芳那邊的台 62 線下來接瑞芳路的部分，也是 2015 年 5 月的新聞，由於臺鐵出來的這個花台擋了路，所以本來的二線道突然縮減成一線道，導致這個地方不斷發生車禍，結果過了一年，在 2016 年 3 月又再度登上媒體，但是在這個過程當中，事實上，已經發生過非常多次車禍，這些圖片都是我拍到的車禍現場，癥結在於我發文給臺鐵時，他們說非常樂於把花台的地空出來，重點是花台誰要拆，拆了以後的擋土牆誰要蓋？臺鐵認為新北市政府要蓋，但新北市政府認為臺鐵要蓋，現在變成中央單位和地方單位兩邊互踢皮球，可是從居民的角度來看，這個問題需要被解決。從我剛剛秀的 slide 可以看到，過去一年多，因為誰要出錢的問題，就卡在這邊沒有辦法解決，我上

次請教臺鐵，他們還是認為新北市政府要出錢，我進一步詢問，如果中央政府繼續跟新北市政府交換意見，新北市政府還是不願意出錢，為了當地居民的安全及生命，臺鐵能不能承擔一下，把這個花台拆掉，並把擋土牆蓋起來？

周局長永暉：因為臺鐵是一個營業基金，所以在執行上有一點困難，既然委員今天質詢，我在質詢台上也承諾，會親自跟新北市政府溝通，好不好？

黃委員國昌：你們溝通得怎麼樣，請告訴我，我要共同參與，我不希望中央、地方政府，互相踢皮球，都已經一年多的時間了。

周局長永暉：好的。

黃委員國昌：謝謝。

主席：請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。今天是部長上任的第 4 天，與其說要質詢，倒不如說是對未來的期待，因為坦白講，很難要求你在 4 天內做出什麼事情來，不過我們看您上任之後幾個重大政策的宣布，並特別要求部裡面的同仁能夠解決東部地區火車一票難求的問題，也謝謝部長體驗到這個問題的嚴重性。花蓮、臺東及宜蘭的委員，都一而再、再而三對這些問題提出相關的建議及質詢，這絕對沒辦法用商業機制做處理，是政府要去解決的事情。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

劉委員權豪：我們端午節有兩個班次的列車要試辦實名制售票，這個政策宣布以來，在網路上引起討論，當然正反意見都有，不過本席還是支持部裡或鐵路局能夠先做。

賀陳部長旦：謝謝。

劉委員權豪：我們看後續有什麼需要改進，然後再做相關改進。請問部長或局長，能否把端午節要實行的方案，再略作說明一下？

賀陳部長旦：好，我請周局長向委員說明。

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。很具體的講法是，這一次試辦，我們一定會檢討得失之間的因果關係，最重要是指定的班次、時間，也就是放假第一天，由臺北到臺東；收假日那天，是從臺東回臺北，我們已經確定好班次了。

劉委員權豪：南下、北上各一班？

周局長永暉：對，而且我們是採用彩繪的普悠瑪。

劉委員權豪：我看你們售票、取票的時候，要核對身分證？

周局長永暉：對，第二件事是要在指定的窗口。

劉委員權豪：有沒有辦法先透過網路購票，然後取票再核對身分？

周局長永暉：沒有辦法，這次完全用人工方式做處理。

劉委員權豪：將來在技術上若要實行呢？

周局長永暉：非常重要的是，我們希望能夠數據分析，所以一定要透過電腦系統，以後大概會用電

腦系統的方式來做處理，只是現在比較尷尬的是，第三代跟第四代票務系統之間，正好在轉換的階段，我們也把實名制這個機制放在第四代票務系統改善建置裡面。

劉委員權豪：好。接下來，我想請教部長，在一個多月以前，當時部長還未上任，但我們曾經在一個研討會上，跟教授、從事專業的技術人員大家一起討論過，也提到火車時刻排班的問題，以長期來講，我們都知道東部火車雙軌化，或是北迴鐵路三軌化，不過這件事情如果順利也要 6、7 年才會全部完成，在這 6、7 年等待期中，我們有一些短期、中期的解決方法，本席一再要求，也希望鐵路局透過改善目前班表的排班方式，能夠增加運能，例如平日的傾斜式列車，以臺東、臺北來講，單向有 8 個列次，假日會再多一個列次，但是遇到年節的時候，有可能會增加到兩個列次，既然年節有辦法增加到兩個列次，平日的假日應該也可以透過排班方式，把這些班次排進去，此其一；第二、我們要善用接駁方式，以平日從臺北回臺東為例，最後一班普悠瑪號是晚上 8 點 10 分，本席 5 月 20 日那天剛坐過，如果沒有搭上那班火車，要回臺東只能搭 11 點那一班的莒光號，但那班莒光號到臺東，太陽大概已經升上來了，就是要坐很久，可是 8 點 45 分有一班列車開到壽豐，問題是坐到壽豐之後，沒有火車可以接駁到臺東，如果這一班列車有接駁，8 點 10 分那班沒有坐到，還可以坐 8 點 45 分那一班，我們可以坐到花蓮、壽豐或玉里，這樣就有機會把返鄉的朋友們接駁到臺東去。

賀陳部長旦：關於委員提及年節期間傾斜式列車可以加到兩班，其實在相當程度上，就是把原來一部分的貨運功能在那一段時間把它停住，此種作法也會造成臺鐵在某些營業項目上變成要去改變，這對臺鐵長期營運的得失，恐怕還要做分析，此其一；第二個重點是，有些車子不需要從頭開到尾，可以有適當的接駁，這涉及行車調度，針對這件事，我們應該還有努力的餘地。

劉委員權豪：我一直認為，可以善用接駁，我知道排班是很複雜的事情，可是對常有旅遊經驗的人來說，接駁是很平常的一件事情，當然最方便是一票坐到底，但如果可以善用接駁的方式，即使沒有 100 分，至少也有 70 分，特別是在晚班車的時候，明明那班有開到壽豐，但是我沒有辦法坐，如果有接駁車，那班車是可以到臺東的，因為路程差不了多少。本席希望設定一個目標，來改善目前的排班方式，如同部長所說，若停掉貨運，是不是會影響臺鐵整個營收狀況？我想在假日的時候，載人應該比載貨還好賺，雖然你們認為有一點不划算，不過載一個人 780 元，運一個貨不可能收 7、800 塊，因此就營收來說，載人一定比載貨還好，這是第一個；第二、我現在講的不是平日，而是五、六、日平常的假日，或是暑假期間，可以透過排班的方式來改善這個狀況，不然我們每每都要跟民眾說等鐵路三軌化之後，這雖然談不上遙遙無期，不過總是要很長的一段時間，既然部長有心解決花東一票難求的事情，可否把這件事列為……

賀陳部長旦：對，花東一定是要朝票務及行車調度這兩個方向來努力，在行車調度中就包括按照什麼樣的時段及旅客特性來做分析，目前週末的時候，有些車子還是要從彰化一路開到臺東，可能這種調度方式就需要作調整，這些東西我們會一起考量。

劉委員權豪：接下來，我想請教局長。在 4 月 25 日發生一件事，委員會相關委員都對此事提出質詢，就是民眾在臺灣鐵路局自己的網站買不到車票，卻在淘寶網買得到。當時本席要求局長在一個月內，提出相關檢討及調查報告，現在距離 5 月 25 日只剩下兩天，等於快一個月了，不曉

得此事目前查得怎麼樣？

周局長永暉：報告已經簽到部裡，原則上大概有下面幾個部分：第一、我們有透過鐵路警察局調查，目前境內的部分，就是臺灣這一側，並沒有涉及不法；第二、對於相關購票、買賣行為，我們有特別向消基會做一些了解，也沒有其他額外情事，所以針對這部分，目前臺灣買不到，淘寶網也買不到。

劉委員權豪：你們今天有沒有上網去看？有沒有不定時請人員上網去看？

周局長永暉：5 月 20 日才開始賣端午節的票。

劉委員權豪：你有沒有信心？

周局長永暉：當然是有。

劉委員權豪：你要有信心，不會再發生在臺灣買不到車票的狀況。

周局長永暉：這是一個平台。

劉委員權豪：如果它是一個平台，買到票的人去那邊做媒合，這是一件事情；另外一件事是，淘寶網本身買很多拿出來賣，所以這是兩件事，但第二件事總是比較嚴重。

周局長永暉：對，但對於第二件事，目前查起來並沒有這樣的情況，都是當事人拜託他買票。

劉委員權豪：你有沒有信心？

周局長永暉：我必須相信我們的同仁，不論是政風調查，或鐵路警察局的調查報告，都應該相信。

劉委員權豪：請你把這個書面報告，提供給委員作為參考。

周局長永暉：剛剛部長有特別提醒，就是委員所關心用調度的方式，我們也會檢討。不過，有兩件因素要特別跟委員報告……

劉委員權豪：駕駛員不足嗎？

周局長永暉：其實主要是一個車隊必須要有一個 depot，我們也會去考量。另外，委員剛剛提的那些時間，我都有坐過；確實我也覺得要想辦法做一些調整。不過，我們需要有 5 個小時的養護時間帶。臺鐵過去 24 小時的營運，其實對機組的維護非常不理想。我們必須要讓我們的工務、電務人員去養護，如果不去養護，這樣的消耗其實對鐵路的營運來並不是健康的。

劉委員權豪：局長，安全的要求務必要列為首要。否則，車開得再快、票再容易買都沒有用。但我還是覺得你應該要好好檢討整個排班的機制。因為現在所有的資訊系統包括班次、人員等等，全都掌握在臺鐵局的手上。基於安全考慮的規範，大家當然都必須要遵守。不過，像我剛剛講的 8 點 10 分那件事情，那你們就在後面排一個 8 點 45 分的啊！你們應該要回到消費者的角度來看待這件事情嘛！按照習慣的話，反正之前一直都是這樣排班，就沒有關係。

周局長永暉：我們已經很努力了。

劉委員權豪：好，謝謝。

主席：請江委員啟臣質詢。

江委員啟臣：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，首先恭喜你榮任交通部長。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

江委員啟臣：今天應該已有很多委員問你關於收費的問題，不管是橫向國道收費，還是即將要實施的「連假夜間免收費取消」一事，應該都有很多人問你。我再確認一下，第一、橫向國道收費這件事，現在你的態度是怎麼樣？

賀陳部長旦：現在我們並沒有定論。剛才貴委員會也提了臨時提案，要求我們深入研究，並多作溝通。

江委員啟臣：每個地方橫向道路的功能各有不同，台灣的北、中、南區域發展條件是不一樣的，而且，待遇也不一樣。我們每個人都要繳稅，你也一直強調使用者付費。你在幾年前也曾經投書蘋果日報，說：「免費是最不負責任的承諾。」

賀陳部長旦：是。

江委員啟臣：我們並不反對使用者付費。但是，反過來我想請問部長，既然要使用者付費，那麼，付費者使用呢？其實我們對於很多交通政策的收費不是反對，也不是覺得不行；而是認為大家必須認清道路建設一般都是拿人民納稅錢來做。你今天要收費，可以；但要提供更高的道路使用品質給民眾。我今天付錢使用高速公路是因為我可以更快速，如果我沒辦法更快速，你憑什麼跟我收費？我已經有繳稅了啊！所以，回到橫向道路的問題。今天我們台北市有幾條橫向道路？我說的只是市區的快速道路，不是高速公路。包括市民大道、建國南北、新生高架，有幾條高架道路給大家使用？你到中、南部去看，請問，橫向高速公路可以做什麼使用？以台中市來講，台中市有沒有橫向的高架道路？不論是橫向高架或是南北高架，沒有半條欸！全部靠南北與東西的高速公路作為民眾平日生活使用的高速道路，所以，這時候你要針對橫向高速公路的使用收費，一定會引起很多不滿。事實上，這項政策在毛治國時代就已經在檢討了。所以，我希望部長要真正考量到地域的差別、不同地區橫向道路的使用特性。

賀陳部長旦：瞭解。

江委員啟臣：其次，關於你要取消「連續假期夜間免收費」這件事。今天早上我一看到這個訊息，就把它放到我的臉書，一下子就收到幾十則的回應。基本上，大部分都是有點不能接受；甚至有人疑惑你怎麼會突然把這件事放在你施政上最優先要做的順序。你提到夜間行駛的不安全性，的確，夜間行駛的風險確實比較高，這個大家都同意。有人問，今天如果你認為白天的行駛比較安全，那就白天不要收費啊！大家都在白天開車，白天最安全。而且，有些人直接打電話給我們說：「夜晚開車的都是辛苦人，我就是沒有辦法，返鄉時為了省錢，也不想跟人家擠，所以，才在夜間開車走高速公路。」他有他的無奈和不得已。有時候我們從使用者付費的角度等等來看待這件事情，會發現它不見得能夠完全回應到民眾的需求。

賀陳部長旦：當然，我們不否認今天省掉通行費以後，對於小汽車南北開長程，對有些人而言，是他的選擇。可是，我們更要提醒，經過十年來的統計，晚上開車是不安全的。他以為夜間開車可以省錢，但卻是讓自己在一個不安全的環境裡開車。假如是一家人都在車上，一旦發生事情，可能就是讓人痛心的悲劇。所以我們才用這個方式來提醒大家，不要好像是為了一點點收入來看這件事情。當然，如果他真的要這樣做的話，我們其實沒有別的選擇。但是，當政府在夜間免收費的時候，等於是政府有點在鼓勵他這樣做，這其實不是該採取的態度。

江委員啟臣：民眾在整個連續假日所需的交通相關資料，你們能夠提供嗎？我們今天提供交通資訊的目的，無非就是希望民眾可以安全、快速、有效地抵達目的地。比方說，我今天放了 3 天假，卻花了一天塞在高速公路上。你認為這樣的政策民眾會喜歡嗎？

賀陳部長旦：這也是為什麼我們要在端午節這麼做，事實上，是有點試辦的性質。因為根據所有的統計，端午節是流量比較少的。所以，依我們初步看來，在這個時候即使有人擔心夜間流量轉移到白天，也不致造成塞車。但是，若針對春節這麼做，會不會造成比較嚴重的情況，我們會小心評估。

江委員啟臣：你的意思是說，未來不同的連假可能會有不一樣的方案。是這樣嗎？

賀陳部長旦：我們至少要先做好分析，把這些需求和所謂的轉移因素作詳細分析。

江委員啟臣：最後一個問題請教部長，現在兩岸之間的航班是 890 班，在你的報告當中「拓展國際及兩岸航網」裡也有提到。

賀陳部長旦：是。

江委員啟臣：這個會不會有變化？再者，過去以來針對兩岸間的航班，交通部與大陸都有對口在談，現在兩會都沒有談了。未來這部分要怎麼談？會不會持續？還是說，這個航班會有變化？甚至陸客來台中轉這件事情，後面大概也都沒有了？

賀陳部長旦：據我的瞭解，恐怕是現況仍然持續。至於會不會有變化或有更進一步的進展？我們當然要繼續努力。

江委員啟臣：事務性、常態性的事務兩岸之間一定會談，因為交通是很複雜的事情，他們不可能都不接觸，然後沒有談。我的意思是說，現在如果兩會這種層級的都不談，官方的接觸也沒有了，對於這部分，你怎麼辦？你們會繼續嗎？

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。基本上，兩岸的航班是照兩岸航空協議辦理。

江委員啟臣：這個協議還繼續嗎？

林局長志明：每年我們會有兩次「小兩會」，「小兩會」後面基本上就會討論是否要增加若干航點、航班或春節要不要增加春節包機等等。

江委員啟臣：你現在還在談？對方有沒有跟你們說這種事務性的接觸不談了？

林局長志明：現在還沒有碰到。

江委員啟臣：是短期內不會有所改變，還是還不知道？

林局長志明：目前是沒有改變。

江委員啟臣：謝謝。

主席（鄭委員寶清代）：請邱委員志偉質詢。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。現在有幾個問題請教部長，兩岸間有三個「小兩會」，包括航空、觀光以及海運。當然，最頻繁的就是觀光的部分，每三個月開一次；海運和航運則是半年開一次。520 新政府上來之後，例行性的三個「小兩會」會不會受到影響？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。實際情形我並不是那麼清楚。不過，剛剛民航局林局長也有說明，眼前大家等於是按照既有的、互相的程序互動，並沒有任何改變。

邱委員志偉：按照原定時程，大概下個月要進行觀光的「小兩會」，是嗎？

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。觀光的「小兩會」在上個月才剛開過會。

邱委員志偉：航空的呢？包括航點追加嗎？

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。沒有確認日期。

邱委員志偉：下一次開會是什麼時候？

林局長志明：就是春節包機那個時候。

邱委員志偉：春節包機距現在將近半年，差不多要開了吧？

林局長志明：對。

邱委員志偉：大概六、七月就要開了。是嗎？

林局長志明：是。

邱委員志偉：對方的反應如何？

林局長志明：目前還沒有……

邱委員志偉：有沒有具體的時程安排？

林局長志明：沒有。

邱委員志偉：就你的感受來講，氣氛有沒有受到影響？

林局長志明：目前還好。

邱委員志偉：有沒有可能之後三個「小兩會」都全部中斷了？如果中斷，有沒有什麼因應方案？包括航空、觀光以及海運，如果三個「小兩會」在例行的機制，因為新政府上來，對方故意給你們難堪，故意使一些小動作、給你們穿小鞋，相關機制全部停頓的話，交通部有沒有相關的因應方案？

賀陳部長旦：我們會會同及配合陸委會，在這個上面共同做一些彈性方案的研擬。

邱委員志偉：務必要及早因應，這個情況很可能發生。

賀陳部長旦：是。

邱委員志偉：當他們全面中止所謂的「兩岸協商機制」，包括交通部所主管的三個「小兩會」應該也會因此受到影響。所謂影響，當然就是會影響到觀光、航運及航空，所以，必須要及早提出因應方案。

賀陳部長旦：會。

邱委員志偉：另外，9月27日ICAO將在Montreal召開三年一次的年會，屆時我們會不會又受到類似這次WHA給我們穿小鞋，又設立「一中原則」的狀況？因為2013年我們參加的時候，是以特邀觀察員的名義去的。特邀觀察員是一個禮遇性的，不是常態性的。它不像在WHA是一個觀察員，它是特邀觀察員。所以，它被政治力介入的空間就很大了喔！萬一中國又使出政治力

干涉，讓我們無法去參加 ICAO，交通部有沒有因應方案？

賀陳部長旦：我覺得委員的這個提醒很好，我們會趕快與外交部或其他相關單位先就這方面可能的狀況進行研判。

邱委員志偉：它是一個聯合國的組織，可能要跟 ICAO 相關的機構作事先的溝通、協調。萬一這種情況發生，它要顧及「一個中國原則」的時候，你們是要抗議，還是要參加呢？甚至它根本不邀請你們，因為是特邀觀察員。如果它根本就不邀請你們，你們有沒有什麼具體的因應方案？我們好不容易在 2013 年以特邀觀察員去參加 ICAO 這個國際民航組織，它是一個非常重要的國際民航組織。

賀陳部長旦：我們儘快來與外交部掌握這個狀況，並做一些研擬。

邱委員志偉：我提醒部長，這個部分可能要儘快去進行。

另外，關於連續假期夜間行駛高速公路免收費政策之取消，我覺得，任何政策的更動或調整都應該循序漸進，你可以在端午節的時候先減半收費嘛！減半收費有一些優惠的機制，它提供的誘因也適度紓解了交通的壅塞。事實上，上路的人也不會都集中在半夜。所以，你不能一下子全部都取消，應該一律循序漸進，先減半或折扣收費。

賀陳部長旦：容我說明一下。我們也確實用循序漸進的方式，所以才挑端午節人數比較少的時候來做。至於「減半」這件事，在道理上，我們自己覺得有點困擾。因為收費是正常的，假如減半，反而變成我們鼓勵民眾晚上開車了。所以，這件事我們實在不能這麼處理。

邱委員志偉：過去是夜間免收費，你要把「夜間免收費」取消，總要有一個過渡……

賀陳部長旦：夜間是應該收費的。

邱委員志偉：但是，過去一段時間以來，大家已經習慣於連續假日夜間不收費。

賀陳部長旦：所以我們才挑運量比較少的，來看看……

邱委員志偉：我同意你這個方向，但是，任何政策要有所變動的話，我覺得應該讓民眾能有一段適應期。你可以改為減半、減三分之一收費或給一定的折扣，可是，你卻這樣把「免收費」完全取消，當然會引起民意很直接的反彈。

賀陳部長旦：我們這樣做的話，沒有把安全這件事情真正放在心上。因為這變成只是便宜一點，其實並沒有真正重視安全，這恐怕不是我們這個政策的出發點吧。

邱委員志偉：我瞭解。我的意思是說，你政策的變動要有一段緩衝期，就是要循序漸進，不要一次就把這個「免費」全部取消了，我是提醒你這樣子。任何革新、變革我都支持，但是，你不要那麼震盪性的、那麼 **shock**！你必須要一步一步來。我覺得，有一段時間的緩衝，改革才比較會有效率。

賀陳部長旦：瞭解。

邱委員志偉：另外，2 月 1 日起開放南昌、昆明和重慶三個二線城市的陸客來台中轉，截至目前為止，透過這三個城市來台灣中轉的大概有多少人？

林局長志明：一百多人。

邱委員志偉：這三個都是二線城市，航班本來就比較少，誘因不足。他們只是單純來臺灣觀光，不

是為了要去歐美或日本。所以，一線城市才是所謂中轉的一個重點。交通部對於「中轉」，未來在談判的立場是怎麼樣？希望它全面開放？

林局長志明：當然，我們是希望大陸能夠全面開放，因為中轉就是國際慣例。

邱委員志偉：是卡在中國大陸嗎？

林局長志明：是。

邱委員志偉：它就用試點，這樣既可收，又可放。但我們的政策立場是希望提振桃園機場的使用量，所以當然要利用中轉。中轉可以增加，我們的運量就增加了。

林局長志明：是。

邱委員志偉：未來如果兩岸中止協商，這部分要如何解決？

林局長志明：這部分是由陸委會主導，交通部會密切配合辦理。

邱委員志偉：我看到一個數據資料，今年第一季來台觀光旅客較去年增加 16.3%，排名前三者是中國、日本和港澳。中國年增 12.7%、港澳年增 30.34%，顯然，陸客來台的人數並沒有減少。來自中國和港澳的旅客都是呈兩位數的成長，大家為什麼說陸客有減少呢？這到底是訊息的落差，還是資訊不對等、錯誤？

謝局長謂君：事實上，4 月份它的大通證尚未用完，從 5 月開始它的大通證逐漸減少。

邱委員志偉：我們看的是第一季，第一季時已經選完了。另外，排名前十名裡面，從第六名到第十名都是東協國家，包括馬來西亞、新加坡、印尼、越南、菲律賓。他們也有一些所得比較高的階級，所以，對於他們簽證的管制，我覺得某種程度你要有點彈性。因為這五個國家都是東協成員，都是地緣經濟有關係。在各國來台旅客人數的排名前十當中，他們就占了五名。所以，這部分應該要加強對東南亞國家的客源。

賀陳部長旦：對。現在這個多元的方式就是我們首先要努力的。

邱委員志偉：針對這五個國家，我覺得特別要加把勁！

賀陳部長旦：瞭解。

邱委員志偉：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請王委員定宇質詢。

王委員定宇：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，你今天站了幾個小時？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我沒問題，謝謝。

王委員定宇：今天我聽到很多同仁提到臺鐵的問題，有人用數量告訴你電梯壞了幾座，有人告訴你它的效率有哪些問題，本席跟你講一個具體的狀況。過去這兩、三年來我都在松山火車站轉車，而松山火車站的電梯，我從來沒有一天看到每座都是好的，永遠都在維修中。永遠都有一座壞掉，永遠都看得到有電梯前面擺著排子告訴民眾它是壞掉的；我永遠都不懂這個公司的治理到底出了什麼問題。

另外，臺鐵在我們台南的中洲火車站後站，已經打開來兩年多了，迄今還是沒辦法開放；因

為它要買電子售票機。我問承辦人為什麼要等兩年多？他說，要累積一個量。我又問他，買一台跟買十台的價錢。他又告訴我，都一樣。部長，你聽得懂這個意思嗎？他等了兩年多，一個建設放在那裡。當然，現在我們硬逼他把它打開來了。

臺鐵還有什麼問題？臺鐵曾經有 3 位副局長，其中兩個被收押。臺鐵曾經以新物品的價格買進中古的貨品，它不只是電梯出問題、班次出問題、薪資結構出問題，甚至它的收入到支出都出問題。臺鐵是不是交通部下面事業單位的縮影，我不知道。因為你剛就任不到七十二小時，今天光是站在那邊就站了快八個小時了。我只是要告訴你，這些問題也許是沉痾，也許不是現在的局長或任何人出了問題。但我們期待新政府就任以後，這些問題不要再發生。

賀陳部長旦：是。

王委員定宇：高鐵的自動售票機曾經每一天都會輪流故障，現在沒有了。所以，是要做跟不做的問題。我今天特別提臺鐵這個狀況，臺鐵採購的電梯也許是因為買到中國製的，但縱使是中國製的，也沒道理每個車站、每個電梯都會輪流壞掉。這是提醒部長要注意的部分。

賀陳部長旦：瞭解。

王委員定宇：其次，我在辦公室看了你有關取消夜間不收費的問題。聽起來不是為了錢，也不是為了車流順暢，因為電子收費以後，車流速度不會因為匝道口而慢下來。你認為駕駛人夜間開車增加了 1.4 倍的危險，所以，是為了安全。

賀陳部長旦：是。

王委員定宇：我這樣詮釋你的想法，沒有錯吧？

賀陳部長旦：是的，謝謝。

王委員定宇：部長如果是為了安全而取消夜間不收費，但連續假日夜間不收費已經是行之有年的慣例。每一次在連續假期前兩個禮拜高速公路局就要公告怎麼樣彈性收費，本來那一塊大概是不收費的，你們估算這大概在一千萬元左右。你現在說是為了安全，我這邊建議你，在這次端午節的連續假期全線 24 小時都收費，但是，把這本來不收的一千萬元回饋回去，打九折或多少的折數。在連續假期間讓大家 24 小時用路，鼓勵大家在健康的時間去用。以前有些人為了省兩、三百塊錢，會把車停在高速公路的匝道口外睡一下，大概從晚上 10 點睡到 12 點，等到不收費了，他們才開上高速公路。兩、三百元對有些人來講沒有什麼，但對有些家庭來講，卻可以買四個便當讓一家人吃頓飯。他們願意忍受睡在馬路旁邊，去享受省下的兩、三百塊錢。部長，我可以接受你所講的，不要為了省那兩、三百塊錢，而在半夜 12 點到凌晨 6 點去開車。真的太危險了，也沒有必要。可是，一千萬元本來不是你們要收的，也不是你作這個政策的用意，有沒有可能把這一千萬元回饋在這連續假期當中？「遠通」也沒有損失啊！我們就打個 9 折。交通部不是為了錢，而是為了用路人的安全。但為了兼顧到一般小老百姓、中產階級以下不得已要省這筆錢，可不可以這樣做？

賀陳部長旦：我們現在的做法是，把這筆錢用專案的方式來幫助公共運輸。這麼做，才能夠使整個……

王委員定宇：部長，這筆錢的金額不大，公共運輸本來就有原來的科目，我們的文要對題嘛！這筆

錢被省下來，是因為取消「夜間不收費」。你說是為了安全，我被你說服了，我認為可以接受。但我真的是為了你好，你剛就任不到 72 小時，為官之道當然要為國家錙銖必較。不過，請你體諒小老百姓們一些小小的期待。所以，如果可以適度地在連續假日期間用折扣的方式回饋回去，一方面讓大家看到交通部的方式是對的，一方面也促使用路人出來。這對內需經濟是有幫助的欸！

賀陳部長旦：我們認為公共運輸其實也一樣可以達到很多消費的目的。

王委員定宇：當然。

賀陳部長旦：現在我們用的私人交通運輸工具，對台灣造成空氣污染，其實都不該鼓勵。所以，藉這個時候來鼓勵公共運輸是更應該的。

王委員定宇：部長，這個我贊成。有了高鐵之後，其實很少人再從南開到北了。我贊成你的政策，但那應該有時間序。我特別提醒部長，你剛就任，你為了安全要調整這個政策，我可以接受。但是，在做法上，是否可以考慮一下？

最後，我再提醒你一件事，就是橫向高速公路收費的問題。當然，你現在還在研議當中，尚未定案。橫向高速公路要收費是張善政擔任行政院副院長時，在去年 3 月提出來的。他說：「沒道理欸！使用者應該要付費啊！橫向高速公路國道 6、國道 8、國道 10 應該要收費。」我真的要把一個聲音告訴你，對台北市的人來講，你們習慣有高架、有快速道路；對中、南部的人來講，我們沒有。橫向高速公路是從山到海，縮短城鄉差距，那一點點立足點小小的平等而已，還沒有完全平等。當很多大都會區可以使用大量的快速道路、高架道路的時候，玉井山上的農民會利用這個高速公路，送芒果到沿海的交易中心。你這樣收費之後，他們就會往平面道路去了。所以，在城鄉失衡，尤其是中、南部的交通建設並不充裕的狀況下，我個人反對橫向高速公路的收費，請你三思而後行。因為它不是單純的使用者付費，請你體會到城鄉差距這一點。

賀陳部長旦：瞭解，沒問題。

王委員定宇：我剛才所講把一千萬元回饋回去的方式，也請部長思考看看，有些是政治手腕，有些是專業手腕，請你列入考慮。謝謝。

賀陳部長旦：感謝委員提醒。謝謝。

主席（陳委員雪生）：請鍾委員孔炤質詢。

鍾委員孔炤：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，我還是延續之前我剛上任時針對國道收費員的問題來講，這個部分我也想讓部長能夠清楚。在國道收費員抗爭的過程當中，不管是從工作的轉型、工作年資的補償，或者說，基於公益的需要致使他們的權益受到特別犧牲，國家是不是應該給予合理的補償？部長，你覺得我剛剛提到的，當為了國家、為了基於公益之需，致使人民權益受到特別犧牲時，國家是否應該給予補償？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。就我的瞭解，現在關於工作的安置也許不一定盡如人意，但還有慢慢解決之道。比較困擾的可能是年資部分，因為年資牽涉的人比較多。不過，這方面是否容我

請局長來向委員作進一步的說明？

鍾委員孔炤：事實上，我跟局長私下也討論過。其實有很多問題是要透過新的部長去解決，賀陳部長，接下來可能要麻煩你多承擔一些，尤其是因為我們國家道路管理智慧化政策的實施，而犧牲了這些國道收費員。你看他們從 102 年開始就走上街頭，不論是為了他們的工作轉置，或是為了他們工作年資的補償。我想，實施一個行政政策就是為了要達成公共利益。當你為了要達成公共利益，有可能決定要犧牲到人民的權益，例如：因為要公用而徵收土地，但是，相對地，他們犧牲的是他們的工作權。畢竟他們在高公局已經工作了二十年甚至三十年，高公局當時也有報告，在整個安置過程當中，協助了百分之八十至八十五的員工。事實上，在整個過程中有超過 50% 以上是被買斷的。也就是說，那個時候「遠通」提出的工作安置地點或工作的職務可能沒辦法符合當事人的所需、所學。或者，當事人因為已經是中、高年齡，沒辦法去勝任安置的工作。他只好用這五個月的薪資來作為買斷他未來工作不必再轉舊約的部分。這些國道收費員努力工作了這麼多年，可是，這兩年卻看到他們奔走街頭，甚至在 5 月 19 日他們也夜宿中央黨部，就是對新的政府有新的期待。這個新的期待，就是希望能夠解決他們面臨的一些問題和困境。我想，這一部分不只是交通部有責任，「遠通」是不是也應該要負一些相對的責任？相關的部會，譬如勞動部，它在安置就業方面，可能當時是侷限在「遠通」這部分的工作地點。因為高速公路是全國性的，比方說，有一個人來自屏東，原本在竹田收費站工作，但「遠通」提供的工作地點可能不在屏東，是在台南或高雄，這對他或他的家庭來講還是有困難，所以，他當時逼不得已只好領那五個月薪資買斷。實際上，他需要的是未來家庭與工作的穩定性，這個部分要拜託部長，當然，我也要拜託高公局陳彥伯局長，希望你未來也能夠多多提供協助。不管是交通部、高公局或是勞動部，希望大家共同努力來解決這個問題。

賀陳部長旦：是。

鍾委員孔炤：這個問題還是要妥善解決。

賀陳部長旦：是。

鍾委員孔炤：面對問題、解決問題，他們所提供的相關策略，到時候還是要請賀陳部長多予協助。

賀陳部長旦：瞭解。我們知道這個事情，會與勞動部密切配合。

鍾委員孔炤：昨天部長曾特別提到，你大概有五項的方向與目標。也曾提到，對於交通事故死亡人數，希望能夠列出重新推動機車的路考事項、高齡層駕駛的管理或專案輔導大專校園的交通安全等等。我要在此特別向部長提議，其實你也可以去關注這些司機是否有過勞的問題。駕駛員多數工作時間長而容易過勞，因為疲勞駕駛，發生車禍事故的機率就增加。我提供這部分的訊息，請部長作另外一個面向的思考，相信對部長在執行政策上也會有所幫助。

賀陳部長旦：對，一定。特別是客運車，我們會優先要求。

鍾委員孔炤：尤其是這部分，可能要特別拜託部長。

另外，從 101 年開始港務局即改為港務公司，但它整個組織從 101 年到目前為止，已改造了四次。部長，一個企業組織可以在四年之內改造四次嗎？你認為這個組織在當時處理的整個過程中是否有瑕疵？或者說，它在組織改造的過程中、追求企業化管理的過程當中，短短四年內

組織變更了四次。你認為這個組織是不是要檢討？

賀陳部長旦：是。對於事業機構轉型的過程，我們都要做詳細的檢討。

鍾委員孔炤：在整個事業機構變革的過程當中，應該要非常的審慎，而不是每年都在組織改造。否則，這對一家公司的企業化經營或經營績效，都不見得會有幫助。

賀陳部長旦：沒錯。

鍾委員孔炤：我今天很高興有機會與部長在此地作一些陳述與說明，未來也請部長多多協助與幫忙。

賀陳部長旦：哪裡！請多指教。

鍾委員孔炤：也特別感謝主席給我這個時間。謝謝主席！謝謝部長！

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請曾委員銘宗質詢。（不在場）曾委員不在場。

請楊委員鎮浚質詢。

楊委員鎮浚：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，今天一天在這邊很辛苦吧？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。還好，謝謝。

楊委員鎮浚：一直以來，我對部長的印象都還滿好的。

賀陳部長旦：不敢當。

楊委員鎮浚：我覺得，現在這個社會也期待我們很務實地做一些事情。所以，我就一些具體的個案，特別是對我們的離島的鄉親來講是比較重要的事情，就教於部長。

部長，你有沒有去過金門？

賀陳部長旦：有。

楊委員鎮浚：什麼時候？

賀陳部長旦：應該去過兩、三次。可是，我不記得是哪一年了。

楊委員鎮浚：是比較早以前嗎？

賀陳部長旦：大概是在中華電信任職時去過不只一次，所以，應該最起碼是 5 年前了。

楊委員鎮浚：最近這幾年來金門有一個比較重要的工程，就是金門大橋這個案子。你知道嗎？

賀陳部長旦：是的。

楊委員鎮浚：金門大橋已在金門歷經十幾年，一直以來都被戲稱為「選舉浮橋」。因為每次一到選舉喊口號的時候，它就浮上來；口號喊完了，它又沉下去了。所以，它要算是最新科技的選舉浮橋。但是，好不容易在中央只出 2/3，地方出 1/3 經費，並且配合國發會那個什麼蛋白、蛋黃，還要把自償率先扣掉的情況下，終於讓金門這座橋看到希望了。部長，你知道嗎？按照國發會那個蛋白、蛋黃，然後，還要把可預見的這些自償率扣掉，事實上，中央與地方是各出將近百分之五十欸！你看，攸關到我們小金門鄉親的醫療保障、生命保障、民生資源保障的這座橋，竟然是中央與地方各負擔百分之五十。還有哪個縣市被欺負成這樣的？你能夠想出一個類似的例子嗎？

賀陳部長旦：就我的瞭解，這個恐怕也是一連串的協調。

楊委員鎮浚：當然是一連串的協調啊！如果沒有一連串的協調，地方政府即使妥協到這樣，你們也根本不讓它做。

主席：請交通部國工局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。我跟委員報告一下，有關金門大橋相關經費的分攤，這是在國發會裡頭經過多次討論以後決定的。

楊委員鎮浚：沒關係。我在這裡講到經費的分攤，只是要讓新部長瞭解一下而已。這件事已經定案了，我並不想再 argue，只是要讓賀陳部長瞭解它的狀態是這樣。我現在要講的不是過去達成的這個要件，我要跟部長講兩點。第一、如果以後涉及到這種重大工程，我覺得，偏鄉、離島本來就已經比較弱勢了，不要再這樣欺負偏鄉、離島。我希望賀陳部長能夠有一個比較新的觀念。第二、你知道它的現狀嗎？

賀陳部長旦：好像目前工程正在暫停狀態。

陳局長彥伯：容我跟委員報告一下。目前因為有工安的問題，是正被停工的狀態。

楊委員鎮浚：只有工安問題嗎？

陳局長彥伯：相關的一家廠商相關的進度屬於嚴重落後。

楊委員鎮浚：簡單的說，他們的履約能力怎麼樣？

陳局長彥伯：站在我們代辦機關的立場來看，我們認為他們的履約能力是不足的。

楊委員鎮浚：既然你們覺得他們的能力不足，有哪些相關的具體事證？你們又做了什麼措施？

陳局長彥伯：因為我們和金門縣政府之間的關係是屬於代辦機關，所以我們把現在負責的國登公司履約部分……

楊委員鎮浚：進度落後了多少？

陳局長彥伯：應該是快要百分之十七點多。這個情況我們已經告訴金門縣政府，這應該要……

楊委員鎮浚：你應該回答目前進度是多少，落後了多少。

陳局長彥伯：預定的進度是 54%。

楊委員鎮浚：現在呢？

陳局長彥伯：目前只有 36%。

楊委員鎮浚：所以是大幅、巨幅落後？

陳局長彥伯：是。

楊委員鎮浚：你知道現在每個月的工程進度大概是以百分之幾的速度延宕嗎？

陳局長彥伯：大概是 2% 左右。現在每個月大概只能達到 0.6% 的工程進度，所以我們才會說它是持續、嚴重落後。

楊委員鎮浚：本席告訴你，簡單的說，除了現在應該要完成百分之五十幾，但他們只完成百分之三十幾，工程進度嚴重落後，他們每個月幾乎都落後 2% 的進度，現在的狀況約略是這樣，沒有錯吧？

陳局長彥伯：是。

楊委員鎮活：因為站在旁邊一直和你咬耳朵的人在點頭，所以本席說的應該沒有錯。

陳局長彥伯：是，這是我們工務組組長。

楊委員鎮活：再來，關於他們的工安事件，部長，你知道工安事件發生的頻率有多高嗎？本席擔心局長不好意思告訴你實話。在他們的管理之下，工安事件發生的頻率有多高？到目前為止已經死了三個人，光是上個月就連續兩天發生工安事件，已經有兩部起重機具掉到海裡，受傷的人就更不用說了，本席很少看到國內的重大公共工程可以傷亡到這種程度。國工局在現場的管理方面到底做了哪些努力？

陳局長彥伯：在場的當然也有我們工務所的同仁，另外因為我們也有不斷介紹在這上頭……

楊委員鎮活：好啦！我們不說了。關於這個部分，其實任何一個工程現場一定都有一套標準作業程序，所以我們直接看結果，你說你們已經做了多少努力，但結果就是這樣嘛！本席剛剛說的應該沒有錯吧？應該沒有冤枉你們吧？

陳局長彥伯：沒有，但是以另外一個方面來說，其實廠商自己也要有相當的管理能力。

楊委員鎮活：廠商當然要負最大責任。

陳局長彥伯：因為廠商的管理能力出了問題，所以我們在監督上是困難的。

楊委員鎮活：廠商當然要負最大責任，這個部分不用說，大家都知道。部長，廠商要負最大責任，這部分小學生都知道嘛！對不對？但是業主沒有責任嗎？發包單位沒有責任嗎？你們沒有責任在他們剛開始發生這些事情的時候就予以監督、要求嗎？沒有責任在他們沒有辦法達到你們的改善要求時做出一些動作嗎？你們不能一直說廠商要怎麼樣。

這是全金門人爭取了十幾年的重大工程，針對金門大橋這件事情，本來本席是期待部長可以去看看，就是交委會去考察的時候，你可以好好看一下，但是很可惜，部長好像不能去，是不是？本席希望部長有空的時候還是要去看一下，好不好？

賀陳部長旦：了解。

楊委員鎮活：好，謝謝部長。

主席：楊委員不要急，部長也請留步。關於金門大橋，本席第一年進立法院時就在說這件事情，因為交通部和行政院工程會的意見不同，後來就和廠商解約了，變成交通部和行政院工程會對打，這兩個單位對打之後誰倒楣？廠商倒楣。所以後來重新招標，找了那家公司來做，當時這個案子還沒開標，本席就知道它倒楣了，金門大橋也完蛋了。

因為那裡有深海溝，這樣工程能夠越雷池一步嗎？部長，你看著好了，你絕對可以看到工程落後 20% 以上。你慢慢看好了，這個問題本席很了解，工程進度至少會落後 20% 以上。現在的狀況不曉得如何了？因為剛才楊委員沒有問，你們祭出 101 條款了嗎？請你們趕快解約啦！金門人要的是這個橋的進度。

楊委員鎮活：本席知道他們已經祭出 101 條款了，所以廠商正在申訴。本席現在要提醒部長一點，如果這些事情沒有加快腳步處理，就像剛才主席說的，他們現在都在搶做好做的部分，局長應該很清楚這件事，這樣一來，等解約之後你們會更麻煩，因為到時候他們好做的工進都搶做完了，你們的損失……

主席：局長，你們要注意工進的部分，現在就是要趕快解約，然後趕快重新發包，要把相關的進度告訴金門人，不然的話楊委員會倒楣。你看著好了，不是你們倒楣，是他倒楣。

楊委員鎮活：部長，本席告訴你，不只是好做的工進搶做完了你們會損失、金門會損失，連接手的廠商也會倒楣。

主席：你也倒楣啊！

楊委員鎮活：對啊！因為本席是金門的一份子。

主席：請羅委員致政質詢。（不在場）羅委員不在場。

請高潞·以用·巴鱧刺委員質詢。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：主席、各位列席官員、各位同仁。賀陳部長，本席非常高興你能夠接手交通部這個工作，主要是因為你在人本和生態方面的素養，尤其是你對於大眾運輸的重視。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：不過本席要提一個有關我們花蓮和非都市地區非常關注的大眾運輸問題，3 月 24 日本席質詢陳前部長的時候也有提到，每一次本席搭車回鄉，到光復火車站時，總是沒有辦法搭上回部落的公車。其實這個案例就是要突顯花東地區鐵路運輸的問題，因為運輸班表和轉乘沒有辦法銜接，這不只是整體的問題，也是結構性的問題。

你們同仁在 4 月 22 日回函，不過這個回函讓本席看的非常辛苦，因為這個公文的案號是路政司的文號，但是沒有承辦人，是由秘書室的公關處理。這可能是因為大眾運輸部分沒有一個單一窗口，也就是說，我們的鐵路，或者是飛機、船舶等不同的運輸工具，包括不同的交通公司、不同的主管機關、不同的地方政府，這些都沒有辦法整合。

本席沒有辦法一一檢查每一個站牌該怎麼接駁，然後在這邊針對每一個案子進行質詢，是不是可以請部長給本席一個承諾，對於交通管理的部分，包含各種不同的運具、不同的主管機關、不同地方政府和交通公司，你們有沒有辦法承諾本席，成立一個專責的單位、單一的窗口？

賀陳部長旦：關於光復站那個部分，剛才同仁說已經改善了。不過就像您說的，這些事情不能由您一一提醒，然後我們再來改善，關於整體的窗口，我現在正在交通部重新做編組，將來交通部會有一個單一窗口進行協調，不管是鐵路或是公路，關於公共運輸，特別是和地方政府有關的轉乘部分，我們一個禮拜之內就能提供這樣的窗口給您。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：好，感謝部長。另外，有一個部分可能也要請部長注意，本席是花蓮出身的委員，很多朋友告訴本席，您擔任過公路總局蘇花改環評監督小組的成員，為蘇花改的工程品質和地方福祉出了很多力氣，大家都說你非常專業、認真。不曉得部長擔任環評監督小組成員的時候，有沒有監管到漢本遺址的部分？還是漢本遺址的議題浮上檯面時，你已經離開了？

賀陳部長旦：在我的印象中，針對遺址的部分，環境監測小組開會時曾經提出兩次，第二次提出的

時候，我已經離開了，可是第一次討論的時候我有參與。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：本席相信您非常清楚漢本遺址的重要性。

賀陳部長旦：是的。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：而且它已經被證實了，這是早期臺灣原住民和東南亞地區進行貿易的歷史證據，也就是說臺灣原住民可能是最早的臺商，本席在這裡就不多說細節的部分。6 月底的時候，中研院劉益昌教授的團隊就要被公路總局解約，他們就要離場，換成可以配合公路總局進度的民間廠商進場，能不能請您專案處理這個問題？

因為先前新聞報導有提到，其實新團隊可以和現在的團體併行，不一定要這個團隊離場，然後再由另一個團隊接手，這麼做對文化資產的保存有幫助嗎？

賀陳部長旦：就我的了解，因為劉教授原本也是環評委員，所以劉委員的團隊一直都有參與漢本遺址這件事，現在是不是因為範圍變大，所以需要有兩個團隊進駐？關於他們怎麼協調這件事情，我願意向劉委員進行了解，儘量讓他的專業能夠獲得更多重視。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：再來，這部分可能也需要要求一下，因為遺址保存最好的方式就是維持遺址的原貌，因為它攸關時代和地域、文化等等，具有重大意義，所以能不能請交通部和文資局配合，變更道路原附屬設施的設計，讓遺址可以現地保存？而且在確保這個遺址能夠被妥善保存之後，才讓工程繼續進行，不要為了搶快、通車，犧牲我們臺灣一個很重要的考古遺址。

賀陳部長旦：據我的了解，宜蘭縣政府的文資單位已經在主導這件事情了，我們也會做最大的配合。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：部長，你應該知道花蓮瑞穗接到豐濱港口的瑞港公路吧？

賀陳部長旦：是。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：這條公路因為長年沒有經費養護，前陣子奇美部落的頭目和代表來本席辦公室陳情，希望找本席幫忙，所以本席在 3 月 28 日質詢過，4 月 18 日也拿到公路總局的回文，可是公路總局的回文提到要花蓮縣政府分段拓寬，等提升道路的標準之後再研議。

這部分提到分段拓寬之後還要再研議，很顯然的，這就是要五毛給十塊的作風。請問部長，公路總局的生活圈道路經費都是這樣處理的嗎？還是養護的部分是分配給地方政府處理？交通部有什麼方案可以解決民眾的問題？

賀陳部長旦：這個部分我可能還要再了解，不過根據同仁剛才的說法，因為它是鄉道，所以才沒有變成生活圈道路，直接由公路總局養護，但是我們透過徵收汽燃費，也有給地方一些補助經費。就現況來說，它需不需要拓寬？或者要不要用拓寬來爭取、提升養護？這些事情我要再了解一下。

高潞·以用·巴鱧刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：還有公文裡面提到分段拓寬，你們如此強調分段是要規避環評嗎？還是把規避環評當作一個標準動作？針對生活圈道路的補助，和各個項目

必要性的審核程序，你們是否能夠提出一個公開透明的機制，並且針對分段拓寬的問題提出一份檢討報告？因為有環保團體提出這個問題，所以本席才會向部長提出要求。

賀陳部長旦：是，我了解。我們應該是就整體評估，不要有分段、迴避環保的作為，這部分我們一定會注意。

高潞·以用·巴鱺刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：好，謝謝部長。

主席：基於人道考量，現在休息 5 分鐘，因為部長已經坐了兩個多小時。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請呂委員玉玲質詢。

呂委員玉玲：主席、各位列席官員、各位同仁。賀陳部長，先恭喜你榮任新民意、新政府的交通部部長。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

呂委員玉玲：但是本席今天還是要請部長表態，你是否支持桃園鐵路地下化？

賀陳部長旦：關於這個案子，其實交通部現在已經在做第二次的審查，有關審查的情形，我自己要先去了解一下，對於這個案子，我們……

呂委員玉玲：上個禮拜就審查過了。

賀陳部長旦：上個禮拜三嘛！我知道。因為我們也是剛剛才在……

呂委員玉玲：早上好幾位委員都問過了，剛才空檔的時間，你們同仁沒有向你報告嗎？

賀陳部長旦：我知道這個案子現在正在徵求各委員的意見，請大家補充資料，交通部會加速意見徵詢和整理的作業。

呂委員玉玲：複審時有好幾項沒有審查通過，尤其是財務的規劃，審查委員針對這個部分吵翻天了。

賀陳部長旦：就我的了解，這個案子應該不是不通過，而是希望他們再補充資料。針對這個部分，我們會加速辦理相關的……

呂委員玉玲：加速辦理？部長，本席早上就聽到你說要加速辦理，但是你這麼說反而讓本席更擔心，你所謂的加速辦理是要辦理什麼？要審查什麼？你們是要輔導他們趕快通過審查？還是不要通過審查？請你明確的告訴本席，你是否支持？

賀陳部長旦：其實……

呂委員玉玲：請你明確告訴本席，不要再解釋。

賀陳部長旦：其實現階段的複審是技術審查，它就是一個客觀的審查，這個時候沒有……

呂委員玉玲：所以可行性評估還沒有通過嗎？

賀陳部長旦：對，這不是通過或不通過的問題，現在就是進行客觀的審查，委員的意見是請大家補充資料，如果桃園市政府越快把資料補進來，我們就能越快幫他們把計畫往前推動。

呂委員玉玲：部長，本席是桃園區的立委，從上一任開始，這四年的時間本席都非常努力關心鐵路

的立體化問題，希望能夠從桃園鶯歌的鳳鳴一直做到中壢，然後再延伸到平鎮，並且增設平鎮火車站。經過這四年的努力，本席好不容易爭取到平鎮火車站，現在已經在國發會編列預算，但是新政府上台之後，桃園市政府鄭文燦市長要求做地下化，這部分本席不反對，本席也支持趕快送審。

因為鐵路地下化我們等了快 20 年才等到一點眉目，現在臨時軌已經做到內壢以北。我們聽到你早上說要「儘快辦理」，你的意思是支持還是不支持？是要推動讓它通過，還是不要通過？這條路線是非常重要的，尤其是上個禮拜下大雨，大水把整個鐵路淹沒，影響從桃園到臺北的通勤族，造成很多的不方便。

部長，您知不知道這條路線會影響到非常多通勤族，對他們來說，這是最重要的交通運輸工具，如果沒有這條鐵路的話，我們南桃園的所有鄉親是非常擔心的，桃園的平鎮區有 21 萬人口，本席代表鄉親要求部長，你們一定要儘快審查通過，好不好？

賀陳部長旦：我們儘快審查，沒有問題。

呂委員玉玲：你不要說修正，我也擔心修正的問題，光一個龍潭的第二交流道要儘快通過，等桃園市政府修正也等了好幾個月，現在鐵路地下化的修正，從高架改到地下的過程也拖了一年半的時間，因為平鎮火車站是從中壢延伸過來的，我也擔心平鎮火車站如果沒有了怎麼辦？我也會趕快找鄭市長溝通，繼續保有平鎮火車站，我擔心的是很多的承諾不會兌現，因為蔡英文總統在選前向所有桃園的鄉親承諾、宣示她支持桃園鐵路地下化。部長，我要你的承諾，我不要口水的承諾，我要你實實在在地告訴我們鄉親。

賀陳部長旦：我剛剛也是跟委員報告，交通部所負責的是技術審查，我們會儘快來辦理技術審查，上禮拜三的資料我們會立刻請相關單位補充資料，然後我們儘速作業，準備呈報到行政院。

呂委員玉玲：這是很重要的，你今天講的也是經過審查，但是我要聽到的是承諾，你支不支持鐵路地下化？

賀陳部長旦：在我現在的……

呂委員玉玲：部長，你的長官都承諾、宣示了，我跟你講，蔡英文總統已經承諾了，也宣示了，你呢？

主席：有沒有講？

呂委員玉玲：選前就有講了，你為什麼不承諾呢？還在拖拖拉拉的！

主席：總統都講了，儘速通過這個案子。

賀陳部長旦：我沒有拖拖拉拉，我剛才已經向委員報告，交通部負責的是技術審查，我們會把技術審查……

呂委員玉玲：你的技術審查說的就是補件、修正，你就儘速協助它審查通過。

賀陳部長旦：剛才我已經向您報告，我們會儘快技術審查完畢送行政院。

呂委員玉玲：主官很重要，部長到現在還不願承諾到底支不支持。

賀陳部長旦：我現在沒有看見任何材料，我沒有辦法承諾這件事情。

呂委員玉玲：你可以輔導它，只要你有意志、堅持要讓我們平鎮有個火車站，要讓我們桃園鐵路地

下化趕快執行的話，你就可以承諾我。從中壢到臺北有 20 個平交道，每天上課上班往返有多少交通事故，耽誤多少塞車的時間！

賀陳部長旦：通勤族的需要我們絕不敢忽視，這也都是在技術審查裡面會特別強調的。

呂委員玉玲：我已經跟你強調，我已經等了很久，我在我的任期準備了 4 年的時間，我的鄉親等了 20 年，你所謂的修正、審查、複查要等到什麼時候？

賀陳部長旦：報告委員，這個禮拜三才做審查。

呂委員玉玲：所有的鐵路高架都有一些道路的臨時軌的規劃、土地的徵收，如果你是支持的話，土地徵收可以先做、先徵收。

賀陳部長旦：那些其實反而不是技術審查的項目，我們真正的技術審查完全是從工程上來看。

呂委員玉玲：我等你一句承諾就這麼辛苦嗎？

賀陳部長旦：相關的事情我沒有看見材料，我今天講了，我們會用最快的方式來報院。

呂委員玉玲：你可以問旁邊的兩位。

賀陳部長旦：我知道，他們跟我講的就是這樣子，我們現在儘快辦理相關審查材料的彙整。

呂委員玉玲：我們所有的鄉親引領期盼桃園鐵路地下化，結果我們的部長還沒上任的時候說了一句話，「有些建設可以不用做」，你知道我們的鄉親多麼憂心？早上幾位桃園的立委也一直詢問你這個問題，你只有一句話：儘速辦理。但辦理有很多種，十年、二十年也是辦理，我只是要你宣示一下，我代表所有桃園的鄉親，請你宣示支不支持！你的長官、你的老闆、你的總統還有桃園市鄭文燦市長也多次提出來，而且我更憂心的是財務的分配問題，整個委員會在吵翻天的情況下，會不會就因為這種情形而讓審查沒有辦法通過呢？

賀陳部長旦：剛才不是跟你報告過了嗎？我們儘快審查、準備報院。

呂委員玉玲：儘快報行政院？

賀陳部長旦：對，我就是這樣報告的。

呂委員玉玲：你的儘快就是同意了？

賀陳部長旦：我剛剛說我還沒有看見材料，但是程序上會加速辦理。

呂委員玉玲：這是國家政策，總統提出來的不是國家政策嗎？重要建設啊！

主席：部長，呂委員是說你回答她的就像九二共識那麼困難，你就講支持就好了。

賀陳部長旦：因為我到現在還沒有真正讀所有的委員會的材料。

呂委員玉玲：所以這就是官式回答，用最保留、最安全的方式來回答本席，我對你的期許真的有點失望，可是我還是要求部長，我就當作是你承諾了。

賀陳部長旦：報告委員，我沒有看到材料以前，我真的不能這樣跟你講。

呂委員玉玲：我強調過，我希望蔡總統對我們的承諾和宣示不是口水性的宣示。

賀陳部長旦：了解，謝謝。

主席：其實部長已經回答你了，你放心，我在這邊幫你監督。

接下來請黃委員偉哲質詢。（不在場）黃委員不在場。請李委員彥秀質詢。

李委員彥秀：主席、各位列席官員、各位同仁。部長今天辛苦了，所有上任的民進黨行政官員裡面

，當媒體問我認為誰是最適才適任的，我第一個想到的就是你，代表我對你過去的交通專業非常敬重與尊重。我今天有三個議題要與部長溝通與就教。5 月 12 日南港車站升等為第 11 個一等車站，我有幾個拜託跟要求。過去的 10 個車站，我舉個最簡單的例子—臺北車站，可能賀陳部長過去住在臺北市，你非常清楚它是一個交通的瓶頸，也是一個臺北市交通的惡夢，因為它沒有辦法解決很多大客車、小客車停車的狀況。據我所知，高鐵南港站的通車時間目前還是擺在 7 月的第一個星期，我希望後續的配套交通措施要一併處理，南港車站是全臺灣最新的一個一等車站，我不希望到時候交通打結。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。一定。

李委員彥秀：第二點，臺鐵局給我的答復，一等車站有很多對號列車必須停靠，但是我知道列車班次的調整要等到今年的 10 月，我要拜託部長，高鐵南港站預定 7 月通車，我們能不能一次到位，把這些議題一次都處理清楚？我希望這件事情放在局長的最優先事項來跟部長溝通，包括周邊的交通措施，包括臺鐵對號列車跟高鐵列車，目前預定在 7 月，我們希望同一個時間，一併到位來做整體的考量和處理，希望部長把這個當作你的第一件事情。第二件事情，部長來這個位子之前是在臺北市捷運公司擔任董事長，想必你對整個臺北市的交通非常清楚，內科是目前臺北市柯文哲市長最頭痛的一個地點之一。請教部長，內科的交通目前單向只有兩線道，要做輕軌還要再占一線道，以你對交通的了解，你覺得做輕軌適不適當？你回答是或不是、可不可以就好。

賀陳部長旦：輕軌要花很多時間去建設，在這之前，我們還是要有真正的解決方案。

李委員彥秀：我同意你的說法，但我一直認為臺北市依賴捷運非常重要，臺北市也是全臺灣自償率最高，搭乘捷運人數最多、不會賠錢的大概就是臺北市，賠錢的機率很低，所以我認為解決臺北市內科交通，真正治本的方法還是捷運的南北線要儘速做，我不認同柯文哲市長的做輕軌，因為目前單向只有兩個線道，如果做輕軌就只有一個線道，內科的交通並沒有辦法處理，可能會塞得更嚴重。所以我在這裡再次提出來，要解決臺北市內科的交通，解決部分臺北市交通的問題，我還是希望捷運南北線恢復評估，這是我第二個拜託。

今天媒體、各大報的報導，很多委員都繞著這個議題問，請問部長，連續假期的交通壅塞，你的解決方案是什麼？面對每次連續假期都兩、三百萬車輛在國道上面走，你的解決方案是什麼？

賀陳部長旦：長期解決方案一定是加強公共運輸和轉乘。

李委員彥秀：問題是有這麼多人要回家。

賀陳部長旦：這就是我接下來要講的，但是還是有很多人需要開私人交通工具，使用私人交通工具的部分，我們就對於它將來塞車的資訊以及製造誘因而來掌控管理。

李委員彥秀：之前的每一位部長，在場還有很多事務官，你認為這些東西都沒有人做嗎？不是吧！

賀陳部長旦：我不是說沒有在做，而是現在這些資訊只有最近幾年才更完整，可以來做比較屬於大數據的分析。

李委員彥秀：現在每一次連續假期媒體都在報導，也都鼓勵大家上網，這個時間人比較少，要走的趕快走，這些其實每一年都在做，不是你到任今天才開始做。

賀陳部長旦：可是我想您一定也清楚，很多人使用後都會覺得 Google 的訊息甚至比部裡面發布的還要準，這就表示我們在資訊的掌握上還有待努力。

李委員彥秀：這些資訊即便做了，我相信連續假期國道上的車流還是會非常多，你今天用的藉口是說夜間駕駛比較危險。請問部長，既然這樣，乾脆夜間把國道高速公路關掉，這樣臺灣人晚上在國道高速公路上就都不會有車禍了。如果這樣的話，晚上就不要開車，將國道封閉。

賀陳部長旦：我們當然不能因噎廢食，只是有這樣一個提醒。

李委員彥秀：你今天這樣的提案就會讓我認為夜間開車不安全，其實駕駛在決定什麼時候上路時，就必須承擔一定的風險，難道國道上面的安全，無論是加強照明或其他安全專業的措施，不是交通部的責任嗎？

賀陳部長旦：但是交通部不應該用降價變相鼓勵他們深夜開車。

李委員彥秀：我同意降價或許不是最好的方法，夜間開車當然都有一定的風險，不只是國道，晚上在平面道路開車也有一定的風險。如果你認為夜間開車比較不安全，其他的安全措施就要一起上來。

賀陳部長旦：對，我們當然要加強。

李委員彥秀：我當然不認為減價或恢復收費是最好的方法，如果它不是最好的方法，部長就要有其他疏解交通的措施。但是從目前你提出來的，我在研究室聽了整天，我沒有聽到你說出分區分流的方法是什麼。因為過去這麼多年，我相信現場這麼多的事務官每一年也都在想辦法。道路使用人塞在平面道路上，第一個罵的都是交通部，如果是這樣的話，那就是凸顯出現場所有的事務官過去都沒有在做事，只有賀陳部長站在這邊的時候，你們才開始去思考交通問題要怎麼處理。

賀陳部長旦：請委員不要這麼說，可否讓我兩點說明？

李委員彥秀：好，你說。

賀陳部長旦：第一點，對於資訊的掌握，隨著現在的設備的普及，才有機會做好您剛剛所期待的事情。第二點，對於夜間開車，我們只是要表達國家不應該以夜間少收費或免費的方式，好像鼓勵他們在夜間使用，這個態度比較不適當。我們現在只是恢復收費，當我們車流還可以管理的時候，我們不要鼓勵他們去夜間開車。

李委員彥秀：其實當時不是鼓勵夜間開車，這是一個疏運、分區分流的做法，那就請你具體的提出更好的分區分流的做法出來，因為我目前沒有看到你提出更好的分區分流的做法出來，即便是 Google 的資訊，過去其實不是沒有相關的配套措施，那也是現場百分之七十、八十的事務官的責任，今年如果還堅持要這麼做的話，我們就看看你的做法到底能夠解決多少的交通問題，我們拭目以待。

賀陳部長旦：謝謝委員指教。

主席：高公局是不是把夜間開車肇事的数据提供一份給我？明天送一份到我辦公室。

請王委員育敏質詢。

王委員育敏：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，對於端午連續假期夜間免費取消的這項政策，到底是先下了這樣的指令，交通部的官員再去找數據？還是交通部先做了一番研究之後，你看到了恍然大悟，覺得夜間開車太危險了，所以才宣布端午連假夜間免費要取消？請問，這個先後順序是你先下令？還是他們先做出研究？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。整個過程是疏運方案裡面的一部分，拿出各種方案來討論，然後我們再來選擇方案裡面看看怎麼去強化它的內容。

王委員育敏：所以交通部先做了研究？

賀陳部長旦：是。

王委員育敏：交通部花了多少時間做這份研究？

賀陳部長旦：交通部對每年的連續假期在兩個禮拜以前都會先公布疏運方案，但是我曉得他們其實都持續在做相關的分析。

王委員育敏：所以你認為現在選出來的是疏運最佳方案？

賀陳部長旦：不能說是最佳，但是就現在我們所能掌握的資訊及流量來講，我們覺得這個時候應該朝這個方向來做一個專案性的評估。

王委員育敏：既然是部長做的選擇，你就該為你的政策負責，我早上聽到你回應委員說這是很科學的基礎，所以你們做出這樣的決策，是不是？基於科學？

賀陳部長旦：對，就交通安全來講是有數據的。

王委員育敏：我就以科學論科學，你看一下我這張圖表，這是交通部的數據，你說夜間開車比較危險，所以不應該鼓勵，你知不知道夜間開車所有的車輛裡面，你可以看到小客車的數量比較多，在車種組成裡面占了 66.5%，小貨車是 17.5%，大型車輛是 8%，但是 A1 類的事故，我們可以看到小客車的件數是 23 件，小貨車加上大型車輛總共是 31 件，如果你把肇事的這些車輛相較於它的車種組成比來看，小客車的整個肇事率大概 39%，小貨車加上大型車輛是 52.5%。今天你們拋出一個議題說夜間開車比較危險，然而連續假期需要夜間開車的多是這種小客車，就肇事率比肇事率來講，它是 39%，小貨車和大型車輛才是我們夜間駕駛裡面發生嚴重傷亡的最重要車種，本席這樣分析有沒有道理？

賀陳部長旦：有部分道理，我分兩點說明，第一點，我們並沒有說小客車比其他車更危險，從來沒有說過這樣的話，我們只有說夜間比白天要危險。第二點，你現在看的是 A1，其實晚上發生的很多肇事事務並沒有統計在 A1 裡面，但是仍然是值得擔心的事情。

王委員育敏：對，你如果要論事故的話，我們議題分開講，因為你們今天拋出的議題是說死亡的，也就是 A1 類，我要告訴你的是，在 A1 裡面，小客車的事故比例沒有比小貨車和大型車輛高。你如果要講 A2 和 A3 的話，事實上，發生事故多是在上下班的尖峰時間，交通部要不要講實話？所以你們今天丟出這樣一個數據，到底是你想要取消夜間免費的措施？還是你真的認為夜間駕駛太危險了？我認為你必須回答這個問題。另一個問題，你可否用具體的數字告訴我，你取

消的是連續假期的夜間駕駛，它的肇事率如何，你們有做過統計嗎？我今天問了一整天，交通部說沒有答案，連續假期夜間開車上路的危險比例比一般夜間來得高嗎？這是你們的論點嗎？

賀陳部長旦：是的。

王委員育敏：你們的數字在哪裡？拿出來！我今天問了半天，你們說沒有，現在又說有。

賀陳部長旦：你如果看我們新聞稿的第二大項……

王委員育敏：你們有統計到連續假期的夜間？

賀陳部長旦：有的，連續假期和一般夜間差 40%，就是 1.4 倍，140%。

王委員育敏：140%？

賀陳部長旦：就是 1.4 倍。

王委員育敏：1.4 倍，那它車流量是多少？是一般夜間的多少？你如果要以科學論科學，麻煩你的母數也拿出來看一看好不好？

賀陳部長旦：這不是母數的觀念。報告委員，其實即使在夜間，以高速公路的容量來講，它都是在我們容量安全範圍之內，絕對不是流量所造成的肇事，通常是深夜駕駛身心和視線所造成。

王委員育敏：但是你們有另外一個調查指出不是因為疲勞造成，是因為切換車道造成的，你們統計的原因就不是這個原因啊！

賀陳部長旦：那個其實都是廣義的在視線及身心狀態下造成的問題。

王委員育敏：那你們的報告有問題啊！

賀陳部長旦：因為我們對疲勞駕駛有狹義的定義，但是在夜間駕駛所造成的各種疏忽所造成的肇事是廣義的行為。

王委員育敏：這樣的現象是近幾年才發生的嗎？過去十年來已經實施那麼久了，如果如你口中所說的有這麼嚴重的話，交通部所有在座的官員，如果已經在交通部超過 10 年了，大家是不是都應該要引咎辭職？如果今天我們新部長提出這麼嚴重的現象，過去 10 年為何大家都沒有發現？

賀陳部長旦：報告委員，這個數字是存在的，但是有沒有要對於我們的死傷採取這樣嚴肅的態度，我認為這是新政府要向全國國民報告的事項。

王委員育敏：所以今天本席要指出來，你今天指出來的現象足不足以作為你今天取消夜間免費的措施？還是你個人的價值觀本來就覺得不應該有這樣的免費措施，所以你新上任之後必須要找到一個理由告訴大家，所以你找到這個理由？

賀陳部長旦：這不是我們的本意。

王委員育敏：我覺得這兩件事其實是可以討論的，如果那是你的主張，你就承認說：對！我在新北市的時候，也是將很多都取消，因為我覺得使用者付費就是我的理念，我這樣的理念可以接受挑戰。但是本席比較不能接受的是，你今天找了一個理由，因為夜間駕駛是非常危險的事情，所以不可以再有這樣的措施讓大家夜間上路；如果是要這樣子講的話，本席沒有辦法接受，因為你從客觀的數字說今天鼓勵大家坐大型車輛，但我告訴你夜間發生肇事比例比較高的不是自己開的小客車，而是大型車輛。

賀陳部長旦：請你看大客車，大客車是遠低於這個數字，你說的大型車輛可能是指貨車。

王委員育敏：沒有錯，大型貨車也是造成肇事的原因，但是你今天把所有的數字都攤開來看，它真的是元凶嗎？

賀陳部長旦：大客車是遠低於其他類別。

王委員育敏：真的是足以讓你取消連續假期夜間免收費的元凶嗎？真的是這麼關鍵的因素嗎？我剛剛講過，如果是的話，過去 10 年交通部所有的官員都在睡覺，是不是？這麼嚴重的問題，你們所有官員都不知道，只有我們新部長上任才知道晚上開車是多麼危險的一件事，你們怎麼可以允許？

賀陳部長旦：交通死傷這件事是每個人每天都該注意的。

王委員育敏：在這樣的情況下，本席希望每一個新上任的政務官誠實以對自己對於政策的看法和理念，不要先射箭再畫靶。如果你本身想要取消，就說「我覺得這樣的政策是不當的，我不贊成用所謂的免費、減價這樣的方式來疏解車流」，這是你的理念，我佩服，你可以這樣子說。但是突然拋出我們現在才發現晚上開車有多危險，所以要取消夜間免收費，本席是沒有辦法接受的。另外，你們到目前為止配套措施做好了嗎？你們說要讓很多的客運業者加開晚上的班次，你有考慮過中南部嗎？你到過雲林、到過嘉義這些地方嗎？當他抵達時，半夜三點有車子回到他家嗎？凌晨四點有車子回到他家嗎？當地的大眾運輸配套真的做好了嗎？

賀陳部長旦：我們在努力當中。

王委員育敏：對啊！在努力當中，還沒有配套，今天就逕行宣布取消。

賀陳部長旦：我們不是取消，是維持收費，這件事不叫取消。

王委員育敏：部長，你不要心太急，因為你的配套還沒做好的情況下，你這個政策可能沒有辦法得到民眾的認同，可能會引發非常強大的民怨，因為你少了一點同理心，這造成北高來回必須花 600 塊，你知道這是他半天的薪水，所以你要好好從老百姓的角度去思考，本席今天拋出議題，或許你現在也承認配套還不夠完整。

賀陳部長旦：配套永遠可以加強。

王委員育敏：但是你今天到立法院備詢，配套都還沒有出來。

賀陳部長旦：可是我們今天必須及時告訴民眾，這是我們的責任，我們不能夠等到最後一天。

王委員育敏：當然要告訴民眾，大家本來就知道晚上駕駛要多小心、多注意，這個大家都知道，是你把它連動到要取消連續假期的免收費，如果你去宣導任何安全駕駛的觀念，我舉雙手贊成，這絕對都沒有問題。

賀陳部長旦：謝謝，這就是現在我們的目的。

王委員育敏：但是你連動到你個人很想取消掉這樣的夜間免收費的政策。

賀陳部長旦：你誤會了，我們就是希望大家不要去冒險。

王委員育敏：所以你就可以再考慮啊！

賀陳部長旦：我們就是不要去冒險，才覺得要早點告訴他們。

王委員育敏：冒險！我想有 30 萬人次會說我已經有這樣的經驗，你把夜間開車形容是一種冒險，我不曉得臺灣民眾有多少人可以接受。

賀陳部長旦：因為數字就在這裡，數字就在你手上。

王委員育敏：數字就在這裡啊！有你講得這麼嚴重和恐怖嗎？大家可以客觀來評論。

主席：部長，王育敏委員講的滿好的，你晚上回去思考、思考、再思考，好不好？

接下來登記質詢的陳委員明文、王委員惠美、吳委員志揚、姚委員文智、陳委員亭妃、徐委員永明、劉委員世芳、陳委員超明、高委員金素梅、蔣委員乃辛、Kolas Yotaka 委員、管委員碧玲、賴委員瑞隆及蔡委員易餘均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢，另做以下處理：徐委員榛蔚、王委員育敏質詢另提書面補充意見，廖委員國棟、吳委員志揚及陳委員超明所提書面質詢，均列入紀錄，並刊登公報。

徐委員榛蔚書面質詢：

一、交通建設態度應說清楚講明白

首先恭喜賀部長又回到了您熟悉的交通專業領域，本席體諒您可能還需要一點時間來進入狀況，因此今天本席不會對細部的枝枝節節來詢問您，但依據您在業務報告一開頭就提到的「在國家經濟發展上，交通建設更扮演火車頭的角色」，因此未來四年國內交通建設的態度，這是您無法迴避而且也是全國民眾、尤其是東台灣居民所急切想要確認知道的。以下我們就來對地方上最關心的幾項重大交通政策來向您請教。

二、交長應利用正式管道闡明政策

1. 對於部長您日前的爭議言論造成花東民怨沸騰乙事，本席想提醒一下，部長您就職後就是背負著全國兩千三百萬人民對於交通建設期望的大家長，如果有需要更正、澄清或是講清楚的政策或態度，應該透過正式的管道來發布或回應，不該是藉著某立委的臉書來轉述或澄清？現在你有機會在此好好的澄清，或者是在此打臉蕭美琴立委！

三、蘇花改不能縫縫補補只做半套

1. 我們蔡總統選前在花蓮造勢時，明確承諾解決區域發展失衡的問題，首要任務就是要解決花東的交通問題，而她在選後謝票時，再度表示這是上任後第一要務。讓我們花東居民對於新政府有著高度的期待，但您在上任前一番「不必要的建設不要繼續做了」的言論，讓外界認為這是要中止蘇花改的後續改善工程的暗示，使花東居民長期企盼一條安全回家道路的希望落空，引發地方反彈抗議。對此，您說是媒體自己報導，不是你的意見，你沒有針對個案，或許先前你還未上任不便表態，但是現在作為交通部長，你有責任要好好地跟大家說清楚講明白，如何解決東西部交通不均衡的問題？

2. 首先，本席在此嚴正地告訴你，建設沒有所謂必不必要的問題，數據是冰冷的、是死的，「人」才是有溫度的、才是活的，這攸關安全及人命的交通建設，是需不需要的問題！不要推給什麼專家、數據、成本效益，你認為花東居民的生命重不重要？既然重要，那需不需要一條安全回家的道路？看看這些傷亡的人數，人命是無價的。

3. 那本席請教部長，前總統馬英九及前院長張善政都說，蘇花改目前已在做的部分，不是完整的蘇花改，少了東澳—南澳、和平—和中及大清水崇德以南，是為德不卒，請問這後續的改善工程，部長您認為有沒有需要？本席是問部長你的意見，不是問專家學者，不是問數據，不

要推給評估報告，這是政策問題？難道部長你不專業嗎？這是新政府有沒有心要解決區域發展失衡的問題，部長你無法做政策的決定與宣示嗎？是要林全院長決定？還是要蔡英文總統才能決定？

4. 部長，綜合我們先前所談，蔡總統追求區域均衡發展，將解決花東交通問題列為第一要務，以及其他委員和地方鄉親都認為蘇花改後續道路改善工程若未將 I 國 5 到蘇澳、II 東澳南澳段、III 和平到和中段、IV 大清水及崇德以南等瓶頸路段納入持續改善，整個蘇花改就等於是只做了半套，甚至連前政府都說應該要做了，所以蘇花改後續工程絕對是需要的建設，是不是？（若無法回答，部長，這也是蕭立委選舉時對民眾開的支票，你認為不需要，是要打臉蕭立委，更欺騙我們花東居民囉！）

5. 賀陳部長對交通建設都沒有你自己的看法，要追求的目標，都還要問別人，請問你是不專業嗎？你無法做政策決定嗎？這些都無法，那你憑什麼當交通部長？

四、台九線全線拓寬勢在必行

1. 根據蔡總統要落實區域均衡的政見，目前台灣東西部的交通建設佈建嚴重失衡，西部有便利密集的公路網，而我們東部就只有一條號稱全台里程最長、貫穿所有東部縣市的台九線，目前花東公路仍有部分路段亟待拓寬，因此請教部長，對於這全台最長而且是唯一貫穿東台灣的台九線，部分路段現在還是兩線道，對於這些年來人命的犧牲、家庭幸福的破碎，您認為全線拓寬有沒有其必要？您在業務報告書 P.5 中提及台九線後續改善剩餘路段已經送專案計畫到行政院核定了，現在只剩細部修正，請問你支不支持？那具體的時程為何？

五、花東快速道路是為了交通正義

1. 另外日前已完成並報部審核的花東快速道路可行性研究期末報告，現在正在加入醫療及帶動經濟的周邊效益評估，請問部長，針對花東快速公路，您的看法如何？我國需不需要一個環島快速路網？

2. 現有蘇花改工程將於 106 年底陸續完工通車，屆時蘇澳到花蓮大幅增加的車流，將使現有台九線容量難以消化，所以當初地方才有要求興建花東快速道路的需求。部長，花東快需不需要？你個人的看法呢？假如只從成本效益一項來決定交通建設有沒有興建必要，忽視其他諸如東部居民的醫療需求、時間成本、公平正義等面向，那麼將使區域發展更加失衡，那新政府口口聲聲高喊公平正義呢？蔡總統上週五才在就職演說中要公平正義，怎麼轉眼淪為選擇性的口號，部長您認同，只看成本效益如此狹隘的單項評估嗎？

3. 如果部長也贊同交通建設應多方評估綜合考量，那麼蔡總統就職演說中提到「人民需要執政者義無反顧的承擔」，請問部長，您是想實踐蔡總統的指示，義無反顧承擔解決我們東台灣人民長期盼望的交通問題？還是要當讓蔡總統毀諾跳票的罪人？

六、請臺鐵做新政府改革示範

1. 蔡英文總統就職演說中提到「演講結束就是改革的開始」，先前也表示「要解決花東交通問題，不但要讓旅客可以來，更要讓外地的花東子弟不要到了逢年過節，就要半夜坐在電腦前搶票」，因此請問部長您對於解決花東車票一遇就一票難求的看法是如何？這會是您認定必不

必要的依據嗎？

2. 賀部長，以您的標準來看自 93 年啟用迄今超過 12 年的臺鐵第三代網路訂票系統按照目前的預定進度要到 108 年才能夠上線服務，也就是要花費 15 年才能更新，您認為這有沒有加速更新的必要？

3. 儘管馬政府任內完成了東部幹線全線電氣化縮短通行時間及增加班次，但臺鐵一年超過 2 億 3 千萬的旅客運量，足見國人及旅客對鐵路交通依賴之深，因此如何增加輸運人次便是在訂票系統外的重要課題，所以請教部長對於北迴線臺東線全線雙軌化和北迴線瓶頸路段增設第三、四軌等，有何看法？還是這也是您認為不必要的事？如果不是，可以具體的要求鐵工局加速進行嗎？

王委員育敏書面質詢：

一、有關今年端午節連續假期國道夜間免收費取消乙事，交通部國道高速公路局新聞稿表示，夜間國道肇事死亡率偏高，且連假免收費時段平均肇事率也較一般假日同時段來得高。針對上開說法，交通部國道高速公路局僅指出 A1 類夜間（23：00 至隔日 6：00）交通事故率（造成人員當場或二十四小時內死亡之交通事故）為佐證，另查民國 101 年至 103 年，A2 類夜間交通事故率（造成人員受傷或超過二十四小時死亡之交通事故）分別為 20.5%、17.5%、17.4%，僅 A1 類夜間交通事故率約一半不到。上開數據交通部以為如何？僅以 A1 類夜間事故率為由，取消國道夜間免收費是否偏頗？

二、據交通部 103 年國道事故檢討分析報告指出，造成 A1 類交通事故之原因，最多的是「變換車道或方向不當」及「未注意車前狀況」，因為「疲勞（患病）駕駛失控」而造成重大死亡事故，連續三年（101 年至 103 年）是 0 件，前開統計顯與交通部新聞稿指出，取消連續假期國道夜間免收費係因考量民眾疲勞通勤至肇事率攀高不盡相通，交通部作何解釋？

廖委員國棟書面質詢：

一、擾民的臺鐵實名制

為解決花東地區火車票都被旅行社搶走，當地民眾一票難求的問題，東部地區立委多次建議臺鐵採實名制購票機制，臺鐵都以要先解決法規面和執行面的問題才能實施回應。新政府上台後，要求臺鐵在即將到來的端午假期，就開始試辦花東部份車次採實名制購票。交通部宣布。這次的端午假期，臺鐵將首次試辦東線部分列車實名制購票機制。

臺鐵表示，目前還未接獲交通部的指示，因此，哪些車次實施實名制購票機制將會盡快研議，要趕得及本週三開放民眾預購端午節車票時上路。初步研議，實名制購票擬採全人工模式，限車站窗口售票處買票，購票者必須攜帶身分證，並 1 人限購 2 張。

1. 請問部長，你有去過東海岸嗎？豐濱、長濱、成功三鄉鎮有火車站嗎？你知道長濱鄉樟原部落到玉里火車站來回要多久嗎？而且一個人只能買兩張票，花東地區旅居外地的民眾很多都是四口家庭，只能買兩張票實在有違目前旅居在外的花東居民的生活情況。

2. 交通部做法根本就無法跟上時代，現在是網際網路時代，可以超商、郵局取票，如今卻要民眾去火車站取票，在有捷運公車的台北市、新北市或許可行，但交通部很顯然沒有考量過偏

鄉地區的居民便利性，強迫臺鐵推行。如果今天交通部執意推行，請問，居住在台東縣成功、長濱、豐濱的居民怎麼取票？它們必須要開快一個小時的時間去玉里、瑞穗取票，請問部長，你是當地居民你做何感想？

3. 交通部推動實名制是希望藉此杜絕黃牛票，如果今天有民眾把自己的票轉讓給其他人，請問部長，持票的民眾是否能上車？憲法規定保障民眾行的自由，而且這張票是轉讓的有效票，列車長有權權力要求車票持有民眾下嗎？交通部是否有就這部分研議。

4. 部長，請問花東鐵到雙軌化何時施工？花東鐵路因為單軌造成列車車次達到飽和，無法增加，一到連假就是花東人的最頭痛的日子，大家都買不到票，探究根本就是尖峰時刻量不足，就算推行實名制，但是尖峰時段的量不足依然無法解決問題。臺鐵未來新採購的城際列車（新自強號）規劃一列 12 節，主要是在西部幹線營運，因為沒有傾斜裝置，所以他有賣站票，他尖峰時間的運輸量是現在的普悠瑪、太魯閣號的三倍以上，要求交通部；未來連假的時候這種新車一要跑花東線，強化花東線的尖峰運輸量。

二、請給台東人一條回家的路

部長你說過：，無論北宜直鐵、蘇花改、花東快速公路，動輒就是上百億，「不是說這些建設完全沒價值，但在未經多元想法與需求評估前，這些錢花下去，對地方幫助是有疑問的。」，請你向台東人道歉，因為你完全不在乎花東縣民行的安全。

西部有高速公路、快速道路、高速鐵路。花東只有省道台九線與臺鐵。桃園鐵路地下化要花 1,000 億元沒人說錢坑法案，為何花東人要花東快速道路就被說錢坑。

部長你接受採訪時也表示，台灣面臨全球化、產業快速轉型與人口外流，偏鄉必須設法讓在地跟特色、旅遊與產業結合。但這些地方不會自動吸引人，須靠行銷與適當交通工具轉接。如果沒有良好安全的交通建設，請問誰來偏鄉？偏鄉的農特產品又怎麼運輸，部長，請你將心比心。

吳委員志揚書面質詢：

交通部長賀陳旦在 520 上任首日公布「第一個半年」施政主軸，文中特別提到「使用者付費」，強調善用智慧裝置、吸引公共運輸乘客，引起大眾關心「橫向國道是否收費」的議題。

先求興利再談付費

部長向來強調「使用者付費」，也曾多次在媒體前表示「免費代表政府單位自廢武功」、「免費是最不負責的承諾」等內容。

部長接受媒體訪問時還表示，國道需求管理，最容易的就是價格機制，免費代表放棄了這個機制。並提出，「真正該思考的是，若國道是使用者付費，為何東西向快速道路不用收費？」也讓國道、快速道路等各項費率案備受關注。

- 本席請問部長，按照部長的言論，橫向國道收費，是否勢在必行？預計何時要施行？
- 天下沒有白吃的午餐，人人都懂。但不見得掏錢吃飯，就能獲得同等的享受品質。請問部長，你能保證收費後，過往的塞車問題就能獲得解決嗎？
- 以今年的端午節為例，交通部是否決定要實施國道夜間收費機制？民眾不是在乎北高要付

304 元，而是付費之後，如果還是塞在車陣中，交通部憑什麼理由收費？如果少了夜間免收費措施，交通部有把握車流可以分散，白天不會塞車嗎？還是只是為了收費而收費，至於塞車與否，就不管了？！

· 台灣橫向國道多數是為縮小城鄉差距而興建，交通部應該先做分析，確定地方型的使用比例，以及是否有公共運輸的配套措施，再做政策性的可行評估。

· 其實部長在施政理念中已提及：「今後我們要善用智慧裝置和電子票證，藉消費紅利和使用者付費等市場機制，吸引最多數公共運輸乘客。」為何不先做好這些興利工作，讓橫向國道的民眾有便利而快捷的大眾運輸，屆時再來談收費，也更能被接受。

· 目前桃園、台中、南投、高雄等縣市首長都對橫向國道收費表態，要求不收費，部長可以在此作承諾嗎？

陳委員超明書面質詢：

1. 列出不必要建設之指標，以安民心

1-1. 部長上任前提到，不必要的建設實在不必做了，此話一出，引起非都市地區民眾的恐慌，深怕許多交通建設可能就此中斷。

1-2. 目前六都的交通建設，明顯優於鄉村縣市，如果未來交通部真要排除部分交通建設，必須提出相關指標，並且排除人口因素，否則，鄉村縣市永遠無法翻身。

1-3. 除了排除人口因素外，本席也要求若被點名不必要之建設，必須提出完整配套方案，如此，才能安民心。

2. 改善偏鄉交通，再逐步推動長者換照

2-1. 按交通部規劃，推動 75 歲以上長者必須換照制度，最快將於 106 年 1 月施行上路。

2-2. 該項政策立意良善，保障用路人安全，但並未考量城鄉差距之因素。在鄉村縣市，汽、機車為非都市地區相當倚賴的交通工具，交通部如果沒有配套輕易上路，無疑是斷了偏鄉長輩的腳，不論是接送就醫、協助子女接送子孫就學、耕作或運輸農產品都會造成諸多不便。

2-3. 為保障用路人權益及兼顧偏鄉交通，本席要求應先改善偏鄉地區公共運輸系統，再逐步推動換照，如此才是解決之道。

主席：針對今天會議作如下決定：一、報告及詢答完畢。二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。散會。

散會（17 時 19 分）