

## 立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 23 次全體委員會會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 6 月 27 日（星期一）9 時 2 分至 13 時 20 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 葉委員宜津

主席：出席委員已足法定人數，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 22 次全體委員會會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 6 月 22 日（星期三）上午 9 時 6 分至 9 時 44 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭天財 Sra · Kacaw 鄭運鵬 陳歐珀 陳雪生 葉宜津 蕭美琴 李昆澤

林俊憲 趙正宇 陳素月 鄭寶清 李鴻鈞 劉權豪

簡東明 Uliw · Qaljupayare 顏寬恒

委員出席 15 人

列席委員：柯志恩 江啟臣 林德福 黃偉哲 陳亭妃 徐永明 張廖萬堅 鍾佳濱

盧秀燕 吳志揚 黃昭順 賴士葆 李彥秀 陳怡潔 徐榛蔚 徐國勇

蔣乃辛 劉世芳 王惠美 邱志偉 鍾孔炤 孔文吉 何欣純 呂玉玲

陳賴素美 羅明才 周陳秀霞 張麗善 呂孫綾 陳超明

委員列席 30 人

列席官員：交通部 常務次長 范植谷

路政司 副 司 長 王穆衡

法規委員會 執行秘書 李明慧

道路交通安全督導委員會 組 長 徐台生

公路總局 局 長 趙興華

臺灣鐵路管理局 副 局 長 鹿潔身

國道高速公路局 組 長 卓明君

組 長 劉逢良

運輸研究所 副 組 長 葉祖宏

高速鐵路工程局 副 組 長 張文俊

法務部法制司 科 長 王晶英

衛生福利部保護服務司 副 司 長 林維言

行政院環境保護署 技 正 連杉利

內政部警政署交通組	科 長	劉振安
消防署	副 署 長	江濟人
臺北市政府交通局	專門委員	蘇福智
新北市政府交通事件裁決處	處 長	李忠台
桃園市政府交通局	課 長	黃淑芬
臺中市政府交通局	課 長	侯中豪
高雄市政府交通局	科 長	李國正

主 席：陳召集委員雪生

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、繼續審查委員陳超明等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之二及第六十三條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 3 月 22 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 4 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

二、繼續審查委員陳怡潔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一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：「交通委員會審查。」

三、繼續審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例第三十七條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 5 月 11 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 11 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

四、繼續審查委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十七條及第九十三條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 5 月 31 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 14 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

五、繼續審查委員蕭美琴等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 4 月 1 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 6 次會議報告後決定：「交交

通委員會審查。」

六、繼續審查委員李鴻鈞等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 4 月 1 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 6 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

七、繼續審查委員柯志恩等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十五條及第五十六條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 3 月 16 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 3 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

八、繼續審查委員蔣乃辛等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例增訂第五十六條之一條文草案」案。

說明：本院議事處 105 年 5 月 25 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 13 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

九、繼續審查委員許淑華等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十九條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 4 月 20 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：「交通委員會審查。」

十、繼續審查委員陳歐珀等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十八條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 6 月 1 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 14 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

決議：

一、討論事項第 3 案及第 4 案、第 7 案及第 8 案，併案審查完竣，第 1 案、第 6 案、第 9 案，審查完竣，內容如審查結果；分別擬具審查報告，提報院會討論。

二、院會討論前，均不須交由黨團協商；院會討論時，由本會召集委員陳雪生補充說明。

三、討論事項第 2 案、第 5 案及第 10 案，另定期繼續審查。

通過臨時提案 1 項：

一、有鑑於馬祖地區戰地政務時期，為了捍衛台灣的安全，犧牲奉獻，因此各項建設均落後台灣其他縣市，特提出加速馬祖各項建設政策，以改善馬祖現階段交通發展瓶頸，說明如次：

(一)連江縣(馬祖)在兩岸對峙年代，為了捍衛台灣的安全，犧牲奉獻，實施軍事戒嚴(戰地政務)近半世紀。因此各項建設均落後台灣其他縣市，現階段交通不便更是發展瓶頸，現任政府非常重視轉型正義之同時，應更加速馬祖各項建設，才能彰顯轉型正義的實質意義，而連江縣(馬祖)對外的交通建設是交通部責無旁貸的責任。

(二)現階段交通政策如：南、北竿機場的改善；建購台馬輪二年後將淘汰的替代船隻；落實執行航空公司 10%在地居民保留機票政策；輔導第二家航空公司進駐；恢復高雄—馬祖航線；輔導台馬之星正常營運等，均是務實可行，可立即改善馬祖對外交通的具體方案，請交通部及所屬部門，立即著手執行並做滾動式檢討，每年編列預算，並且每年定期向本委員會報告執行成效，以澈底解決馬祖交通長期以來的困境。

提案人：陳雪生 鄭寶清 陳歐珀 陳素月 趙正宇  
葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 陳學聖 林德福  
林為洲 曾銘宗 王育敏 許淑華 段宜康

討論事項審查結果：

一、審查第 1 案委員陳超明等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之二及第六十三條條文修正草案」：

(一)第二十九條之二條文，第四項依委員提案，並經修正為：「汽車裝載貨物行經設有地磅處所五公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣九萬元罰鍰，並得強制其過磅。其應歸責於汽車所有人時，除處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。」，其餘照現行法條文，未修正。

(二)第六十三條條文，照案通過。

二、併案審查第 3 案行政院函請審議「道路交通管理處罰條例第三十七條條文修正草案」及第 4 案委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十七條及第九十三條條文修正草案」：

(一)第三十七條條文，依行政院提案通過。

(二)第九十三條條文，維持現行法條文，不予修正。

三、審查第 6 案委員李鴻鈞等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」：

(一)序文依委員提案，並經修正為：「汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照一年。因而肇事者，吊銷其駕駛執照：」。

(二)其餘照現行法條文，未修正。

四、併案審查第 7 案委員柯志恩等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十五條及第五十六條條文修正草案」及第 8 案委員蔣乃辛等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例增訂第五十六條之一條文草案」：

(一)第五十五條條文，維持現行法條文，不予修正。

(二)第五十六條條文，維持現行法條文，不予修正。

(三)增訂第五十六條之一條文，依委員蔣乃辛等 17 人提案、委員柯志恩等 17 人提案及委員葉宜津等 5 人所提修正動議，並經修正為：

「第五十六條之一 汽車駕駛人臨時停車或停車時，駕駛人或乘客未依規定開啟或關閉車門因而肇事者，處汽車駕駛人新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。但計程車駕駛人或租賃車輛代僱駕駛人已盡告知義務，乘客仍未依規定開啟或關閉車門因而肇事者，處罰該乘客。」。

五、審查第 9 案委員許淑華等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十九條條文修正草案」

:

(一)第一項第二款第一日後段，依委員提案及委員葉宜津等 3 人所提修正動議，並經修正為：「包含以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且行駛於指定路段之三輪慢車。」。

(二)第三項，依委員葉宜津等 3 人所提修正動議，並經修正為：「前項慢車登記、發給證照、規格、指定行駛路段、時間及其他管理事項之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。」。

(三)其餘照現行法條文，未修正。

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就「軌道安全檢討」列席報告，並備質詢。

主席：現在請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長：主席、各位委員。今天本人應邀列席貴委員會，就軌道安全檢討提出報告，相對於最近發生的眾多事端，我們感覺非常重大，也深感榮幸。

軌道運輸包括鐵路及大眾捷運系統 2 大部分，目前每日平均運量為臺鐵 63.6 萬人次、高鐵 15.3 萬人次、北捷 196.6 萬人次、高捷 16.5 萬人次，分別扮演城際及都會區內大眾運輸系統的重要骨幹。承蒙交通委員會的邀請，各地的營運機關及督導機關，今天也有列席。

本部對於鐵路營運安全極為重視，無論在制度面及執行面均逐步強化各種監理作為中，惟臺鐵近期接連發生 2 起列車出軌重大事故，本部鐵路營運監理小組已啟動重大行車事故調查機制，將邀集外部專家聯席進行專案調查，相關調查結果會向社會批露。

接下來，將請路政司林司長進行更完整的報告，謝謝。

主席：請交通部路政司林司長報告。

林司長繼國：主席、各位委員。以下謹就臺鐵 0604 及 0622 出軌事故初步檢討、鐵路安全監理機制、捷運安全監理，詳細說明如後。

壹、臺鐵 0604 及 0622 出軌事故初步檢討

一、6 月 4 日富里—東竹站間出軌事故

6 月 4 日凌晨 00：21~04：30 及 05：40~07：30，臺鐵局工務單位曾於挫屈路段（K104+655）辦理施工及保修作業，造成軌道擾動，且完工後未確實夯實道碴，復因該日鋼軌溫度 63 度超過預期最高溫度（60 度），使軸向壓力積蓄超過限度，致軌道發生橫向挫屈，研判本次鋼軌挫屈屬複合式事故。

是日第 651 次莒光號 12：30 自富里站開車，12：33 行駛至該路段，司機員發現前方鋼軌有挫屈現象，立即緊急煞車但已不及，列車越過鋼軌挫屈地點，致前位算起第 2 車至第 7 車共 6 輛車廂出軌，造成富里—東竹站間路線不通，車上 50 名旅客無人受傷（13：40 以公路車輛將旅客接離現場）。

臺鐵局立即成立應變中心並派員搶修，出軌車輛於 5 日 06：15 復軌，路線於 11：32 恢復行車，共影響 53 列/947 分/旅客 12,430 人。路線中斷期間洽地區遊覽車共 115 輛次辦理玉里—富里間公路接駁，計接駁 9,100 人。

## 二、6 月 22 日富源—光復站出軌事故

6 月 22 日凌晨 00：18~05：50 臺鐵局工務單位於富源北二平交道（K53+153）進行「降道工程」，致使軌道產生擾動，施工完畢後又未確實將道碴夯實，致該平交道範圍內之路基較其前後路基鬆軟。

隨後第 307 次自強號於 14：46 通過富源站，14：47 行駛至 K53+000 處時，第 7 車（DR3047）前軸通過該平交道（K53+153）後，後軸因路基鬆軟致生下陷及搖晃，加上該路段為右曲線段，致第 7 車右前輪爬上側軌面，在軌面上行走 40 公分後落下，前位算起第 7、8、9 車三節車廂出軌，造成富源—光復站間不通，車上旅客約 200 人，其中 2 位受傷，由救護車送鳳林榮民醫院治療，其餘旅客由車長引導至前部 6 節未出軌車廂搭乘，15：42 現場開車，光復站晚 55 分（15：48）到達。

臺鐵局立即成立應變中心並派員搶修，出軌車輛於 23 日 00：30 復軌，路線於 06：48 復舊，電力設備於 10：37 修復並通電，10：40 起恢復正常行車，路線中斷計 20 小時，共影響 43 列/739 分/旅客 6,700 人。路線中斷期間洽地區遊覽車共 114 輛次辦理瑞穗—光復間公路接駁，計接駁 4,231 人。

## 三、軌道路線養護及監測改善對策

### （一）短期方案

1. 增設軌溫監測設備：臺鐵局預定於 105 年 6 月 30 日前，於全線 18 處分駐所完成增設「鋼軌溫度監測系統設備」，並研議新訂鋼軌溫度達 50 度（預警值）、55 度（警戒值）及 60 度以上（行動值）巡查路線與列車慢行之標準作業程序，要求各工務段徹底執行酷暑路軌養護作業規定。

2. 檢討修訂部頒規範：臺鐵局刻正研議提出修訂部頒「1067 公厘軌距鐵路長焊鋼軌鋪設及養護規範」第 2.3 條鋼軌鋪定溫度相關規定，以為因應全球極端氣候異常現象。

3. 臺鐵局刻正全面清查長焊鋼軌鋪定管理資料是否符合「1067 公厘軌距鐵路長焊鋼軌鋪設及養護規範」規定，並將長期未辦理應力解除長軌化區段，限期重新鋪定。

4. 強化通報流程：臺鐵局刻正由運務處（調度所）研議增訂運轉規章，司機員如發現路線狀況嚴重異常時，立即通報綜合調度所調度員，再通報鄰近車站。在工務單位抵達現場檢視前，由調度所發佈行車命令，次一班通過列車應即降速行駛，俟工務單位確認無虞後再恢復速度。

### （二）中長期方案

1. 精進長軌管理制度及加強落實長軌管理作業：擬延聘國內外軌道專家，對臺鐵局現有長軌管理制度加以檢討及精進，建立一套更精確嚴密的長軌管理作業辦法，並徹底於每年春秋兩季檢討各長焊鋼軌區段鋪定溫度，是否需要辦理應力解除工作，以及覈實紀錄重新鋪定溫度。

2. 加強教育訓練：將本事故列為教育案例題材，各單位積極提升員工專業技能，並加強教育

訓練，嚴格要求員工依據標準作業程序辦理行車事宜，共同維護行車安全。

## 貳、鐵路安全監理機制

### 一、臺鐵 0604 及 0622 事故監理作為

本次 2 件正線出軌事故均屬本部重大事故調查範圍，且鋼軌挫屈導致出軌事故極為複雜及罕見，本部高度重視，因此依據「交通部調查鐵路重大事故作業要點」規定，已於 6 月 21 日針對 0604 事故由鐵路營運監理小組邀集外部專家召開重大事故調查會議，決議啟動專案調查，將再聘請軌道、土木學者專家參與深入調查。

0622 事故發生後，本部認為 2 案異常態樣相似，有併案調查必要，爰鐵路營運監理小組已於 6 月 23 日派員趕赴現場進行初步勘查及蒐證，初步研判軌道與路線養護、車輛轉向架及車輪檢修等與事故發生相關事項，須進一步調查，後續將併前述專案調查，查明事故原因並要求臺鐵局改善。

### 二、鐵路營運安全監理機制

本部因應未來組織改造成立鐵道局，專責鐵路監理業務之前，為建置完整鐵路監理制度及加強實務運作，於 100 年 1 月成立任務編組性質之「鐵路營運監理小組」，辦理國內所有鐵路系統（含臺鐵、高鐵、森鐵及糖鐵）之監理業務。

至本部鐵路營運監理制度，係以鐵路法及其子法為主要法源依據，各項法令分就行車設備、人員組織、規章程序等鐵路營運構成三要素，訂有不同規範內容，其最終目的係為確保鐵路行車運轉安全。其中針對行車事故，本部主要監理機制如下：

#### （一）重大事故調查

本部已依據 103 年 6 月 18 日修正發布之鐵路法第 56 條之 5 規定，聘請專家調查重大事故之發生經過及其發生原因，並於 104 年 2 月 24 日制定「交通部調查鐵路重大事故作業要點」，據以審查鐵路機構提報事故調查結果，並視個案需要啟動專案調查，除辦理現場會勘外，並得要求鐵路機構或相關行車人員說明及配合提供佐證資料。截至 105 年 6 月止，本部已召開 10 場次重大事故調查會議，並因應臺鐵 0604、0622 事故，首次啟動專案調查。

#### （二）定期及臨時檢查

本部除依鐵路法每年對各鐵路機構辦理定期檢查，全面查察組織、營運、工程、安全管理、機車車輛檢修、路線修建養護等項目之作業制度及執行狀況外，亦得視個別項目需要（含行車事故事件）辦理臨時檢查，並就檢查結果提出應行改進事項，持續追蹤鐵路機構後續改進情形。此檢查機制原僅適用於高鐵、森鐵及糖鐵，在鐵路法 103 年 6 月 18 日修正發布後，亦一併適用臺鐵，爰本部於 104 年 9 月首次執行臺鐵定期檢查。

#### （三）定期表報審閱

1. 本部 101~103 年間陸續修正鐵路法、鐵路行車規則、地方營民營及專用鐵路監督實施辦法之安全相關規定，鐵路機構遇有行車事故事件，應依前述法規向本部通報並提送報告書、月報表及年度安全管理報告。本部除審閱前述文件並建檔分析外，並得視個案情節需要或發現異常趨勢時，啟動後續監理作為，如要求鐵路機構派員說明或補充資料、召開專案檢討會議、依法

辦理臨時檢查、送交重大事故調查會議審查等。

2. 101~104 年間各鐵路系統之行車事故事件，臺鐵平均每年發生重大行車事故 53.5 件、一般行車事故 30.25 件、異常事件 536 件；高鐵每年重大行車事故 0 件、一般行車事故 0.25 件、異常事件 35.25 件。臺鐵無論在行車事故或異常事件發生件數，均遠高於其他鐵路，究其原因與其路線長度及班次數有關，然而臺鐵各子系統設備較為老舊，車輛型式較多，全線系統安全偵測及防護自動化程度不足，爰除臺鐵目前執行中之相關設備汰換更新外，本部將要求臺鐵投入系統化、科學化之營運維修作業管理，並加強人員工作紀律，期提升臺鐵行車安全。

### 三、未來強化措施

#### (一) 監理組織

本部為配合政府組織改造，已規劃於未來交通及建設部轄下之鐵道局，下設營運監理組，專責辦理各項鐵路工程、營運及安全監理業務（含事故調查）。倘相關組織法規草案獲大院審議通過，現有監理人力將可直接納入鐵道局編制並繼續辦理各項業務，達到無縫接軌目的。

#### (二) 重大事故調查機制

目前本部鐵路重大事故調查機制，由外部委員、鐵路警察局及本部鐵路營運監理小組等單位共同審議調查事故原因，已具備獨立調查之客觀公正，未來鐵道局及軌道技術研究暨驗證中心成立後，將可進一步強化外部獨立調查及第三方專業技術參與。

#### (三) 持續檢討修訂鐵路營運監理相關法規

為從制度面及執行面強化監理功能，本部除依鐵路法執行各項監理作為外，並致力於鐵路法及相關子法之修訂，100 年迄今已完成鐵路法計 40 條文、8 部相關子法（如地方營民營及專用鐵路監督實施辦法、鐵路行車規則、鐵路機車車輛檢修規則、鐵路運送規則……）計 270 條文之修正。

#### (四) 推動成立軌道技術研究暨驗證中心

為提升軌道運輸安全並促進產業發展，擬仿倣日、韓、英等國，本部擬推動成立國家級軌道技術研究暨驗證中心，刻將推動計畫陳報行政院核定中，目前規劃該中心功能定位為：

1. 獨立的第三方機構：基於技術觀點，參與軌道安全相關活動。
2. 軌道安全與技術的改進：運用擁有的軌道技術與研究能量，協助軌道相關事業提升安全與技術。
3. 軌道產業發展的必要支援：建立自主軌道技術研發能量，支援協助軌道相關產業發展，逐步降低進口技術之依賴。

### 參、捷運安全監理

大眾捷運系統具有因地制宜等地域服務特性，依據大眾捷運法、地方制度法規定，將捷運系統劃歸為地方政府主管事項，例如臺北、桃園、高雄捷運之營運，係分別由臺北、桃園、高雄市政府交通局負責其安全監理業務。大眾捷運系統營運機構應就大眾捷運營運狀況、系統狀況、行車安全及保安措施等訂定實施要點，並報請地方主管機關核備；列車運行計畫及行車規章，亦應報請地方主管機關核備。

此外，為維捷運系統通車啟用之安全，大眾捷運法第十五條特別規定捷運系統路網全部或一部工程完竣，應報請中央主管機關履勘，非經核准，不得營運。為辦理大眾捷運系統履勘作業，本部亦訂定「大眾捷運系統履勘作業要點」，捷運系統工程完竣需先完成穩定性測試，確認系統穩定安全無虞，並報經本部履勘並完成各項改善事項後，始得通車營運。

#### 肆、結語

軌道運輸具有運量大、班次密集、快速便捷之特性，為大眾運輸之重要系統，本部高度重視各軌道系統營運安全，未來仍將持續從制度面及執行面，強化監理功能，要求各營運機構落實人員訓練及紀律，確實執行行車設備之檢查維修，強化自主安全管理及外部監督功能，期提供旅客安全的軌道運輸服務。

以上報告敬請各位委員支持指教。謝謝！

主席：司長，我對你的報告不滿意哦，因為內容過於籠統，幾個關鍵重大的議題都沒有報告到，例如機場捷運、東部鐵路，內容都不夠具體。

林司長繼國：（在台下）等一下質詢時再來回應。

主席：等一下質詢時才要回應？我覺得你應該要給一點東西，我希望你們的報告不是只有拖延時間，這樣的報告是不行的，部長，我覺得你們並沒有針對問題報告，完全沒有！

現在開始進行詢答，先宣告以下事項：本會委員每位委員詢答時間為 10 分鐘，得延長 2 分鐘，其他委員會委員詢答時間為 6 分鐘；暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘；上午 10 時截止登記；委員如有提案，請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息。

首先，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。部長，交通部好像是多事之秋，一波未平，一波又起，發生這麼多事情，我想部長的肩膀必須要硬起來，擔起很多責任。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是，應該的。

鄭委員寶清：部長，日前我們去看金門大橋，當時的決定是請他們在 1 個月內改善，如果承包商國登公司沒有完成改善的話，請問我們決定要怎麼做？

賀陳部長旦：我的理解應該是在他們多次違約，而且改善的能力有限之下，我們準備朝向依照契約來做解約的動作。

鄭委員寶清：解約？所以今天就會解約嗎？

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。因為之前有給 1 個月的改善期，期限是到 6 月 27 日，所以國工局今天會正式發函通知承包商，將會在 6 月 29 日依照契約規定終止契約，同時……

鄭委員寶清：希望速度快一點，並找到對的廠商去完成後續的工作。

賀陳部長旦：是，應該。

鄭委員寶清：這項工程進行了 5 年多，進度只有一點點而已，反觀對岸 40 幾公里長、35 米寬的大橋，3 年 11 個月就完工了，金門大橋的寬度是 15 米，做了 5 年多卻只有做一點點，而且最重要

的難做工程還沒有動工哦。

另外，機場捷運是最漫長的等待，已經 6 度跳票了，部長表示在 1 個月內要請公共工程委員會召集成立獨立調查委員會，到現在已經過了 1 個月，目前的情況如何？

賀陳部長旦：我們正在籌組相關的委員，因為有些委員我們希望具有國際性。

鄭委員寶清：可是已經超過 1 個月了。

賀陳部長旦：確實比我們原先預期的時間多花了一些時間，不過我相信應該可以在這個星期內把委員會大致的委員都找到。

鄭委員寶清：請問專案小組多久沒開會了？就是由副市長、政務次長主持的小組。

賀陳部長旦：這個問題我請高鐵局胡局長代為說明。

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。委員提到的專案小組是由交通部指派的次長擔任召集，名稱是營運前準備專案小組……

鄭委員寶清：我知道啦，可是你們現在都沒有開會啊。

胡局長湘麟：上一次開會是在 3 月 22 日。

鄭委員寶清：依照我們自己訂定的辦法規定，最少 3 個月要開一次會。

胡局長湘麟：對。

鄭委員寶清：可是從 102 年到現在，只有開過幾次會？

胡局長湘麟：3 次。

鄭委員寶清：部長，地方上一直希望趕快通車，我上一次跟你報告說，你知道的真相都不是事實的真相，因為底下的人沒有把真相告訴你，面對這麼多問題，我們一定要加快速度去解決。

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員寶清：請次長多配合地方政府，最好是每個月都能夠開會，趕快讓捷運上路。

賀陳部長旦：我的瞭解是，原來是以營運前的準備為主，現在有一些在合約執行上發生的技術問題，希望他們可以一起克服。

鄭委員寶清：畢竟地方上比較清楚哪邊有出問題，請你們去配合一下，趕快把問題找出來。

賀陳部長旦：我想技術的解決應該要和營運的準備一起進行。

鄭委員寶清：速度一定加快，每個月都要召開會議。

此外，關於華航的事情，你處理的過程怎麼樣？你在立法院表示一定會處理華航的問題，結果到下面後都沒有處理，能不能請部長說明一下過程？

賀陳部長旦：過程部分依照我的瞭解，應該是在 4 月下旬的時候，部裡面對於他們可能即將醞釀要罷工，以及談判上可能有困難，大概有所掌握。我自己是在到任前有聽取過他們的說明，所以在 5 月 25 日去秘魯以前，我有特別請董事長及總經理針對這件事情做完整的報告，在那之後，每一次勞資協商的紀錄都有送到部裡面來，所以我對狀況大概有所掌握。

鄭委員寶清：到最後最緊張的狀況時，你們有沒有去找董事長及總經理？

賀陳部長旦：有，我自己有在聯絡。

鄭委員寶清：他理不理你？

賀陳部長旦：總經理當時為了準備要調度後續的處理，沒有接我的電話。

鄭委員寶清：沒有接你的電話？連部長的電話都不接！

賀陳部長旦：我有請常務次長去聯絡，次長有聯絡上他，所以相關的事情還是有下達……

鄭委員寶清：部長，現在不是單一的事情，而是一件一件發生，桃機發生事情的時候，5 點準時下班，我們的客人沒辦法出國，回來後找不到行李箱，他們 5 點照常下班。華航家裡面已經失火了，他們居然繼續開趴，請問部長，開趴案這件事你知道嗎？

賀陳部長旦：我不知道，不過我後來瞭解，他們是在幫董事長送行，當然後來聽說宴會……

鄭委員寶清：家裡面已經失火了，居然還可以先去吃飯，任何事回來再說！

賀陳部長旦：我的瞭解是，他們掌握到有罷工的狀況以後，宴會大概就中止了。

鄭委員寶清：沒有中止。

賀陳部長旦：至於委員提到桃機公司 5 點下班的狀況，我必須跟您報告一下，應該是有一部分的人因為工作比較沒有直接相關，其他人還是非常戮力從公的。

鄭委員寶清：對啦，我的意思是我們的領導階層出了問題，部長，你覺得這是不是設了一個局讓你下去跳？

賀陳部長旦：我想應該不是，這件事牽涉到這麼多人的不方便，乃至於……

鄭委員寶清：上一次在這邊開會的時候，總經理曾經親口答應，回去以後馬上處理，就是因為沒有處理才會出現罷工啊！當初他們開始發動抗爭的時候，訴求只有一個一到松山簽到就好了，只有這麼簡單的要求，結果不去處理才會釀成這麼大的風暴嘛！

賀陳部長旦：大概對於局勢的判斷有偏差啦！現在這件事情既然已經處理了，我們就朝著做好的事情去走。

鄭委員寶清：現在會不會造成很多副作用？

賀陳部長旦：我自己當然覺得這件事情，可能會讓一部分的工會有這樣的期待，但是，我相信各個公司該有的勞資條件，以及各個行業不同的處境，我自己認為應該信賴董事會會圓滿處理。

鄭委員寶清：部長，我現在要講的就是，我們期待事情和會不會發生，你要事先預期，這樣才有辦法預防。

賀陳部長旦：當然。

鄭委員寶清：現在很清楚的就是事情一定不只有這一件，一定會接二連三一直產生，你看現在地勤就要求從上車開始算工時，如果從花蓮上車到機場花了 6 小時，是不是每天要多給 6 小時工時？部長，現在地勤工會已經提出來了。

賀陳部長旦：我的了解是管理方對這些事情也會有處理的分寸，10 點的時候何董事長就會針對這件事情和相關工會進行通盤檢討。

鄭委員寶清：部長，我看事情一定會發生，我們不要逃避，這一定會發生。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：空姐外站津貼每小時 5 元美金，但機師只有 3 元，你想機師會認為很好嗎？

賀陳部長旦：我想相對的條件應該會統統一起檢討，從交通部的立場，我們認為一個公司裡不宜存在不同的福利，至於該怎麼處理，應該是讓董事會通盤考慮。

鄭委員寶清：部長，我現在就說不是只有一件事情，桃機 5 點準時下班，家裡失火了準時下班，另外一個家裡失火了還去開趴，部長，你覺得這是單一事件嗎？

賀陳部長旦：我想當時是管理者比較鬆散。

鄭委員寶清：部長，我覺得應該要澈底整頓，不是只換董事長和總經理而已。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：你剛才說董、監事會管理，你先看董、監事名單，這難道不用換嗎？

賀陳部長旦：接下來我們馬上就要檢討，從交通部的立場，就是讓董事會發揮最大專業功能來協助他們。

鄭委員寶清：部長，董、監事都不會發揮太大的力量，我們在說找肥貓，我告訴你，肥貓在這裡！你看，一個董事 1 年分 438 萬，部長做得要死每個月也才十幾萬，人家都不用做事，1 年月去開一次會，1 年就可以領 400 多萬，平均每個月領三、四十萬，這樣公司治理怎麼會好？何董事長預估華航此次要損失 10 億元，再加上旅行社向華航求償 1 億，總共 11 億，但大概不是只有華航損失 11 億就會停止的，現在誰敢再去搭華航？旅客數的流失，以及旅客失去對華航的信賴，就是這樣全部打破。

賀陳部長旦：對，這就是剛剛提到的，一旦員工訴求有所回應以後，接下來就是各就各位，要趕快為公司的成長拚回來。

鄭委員寶清：11 億，國家要負擔 4.8 億。部長，你要痛定思痛，要全面改革。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：要跳過懸崖絕對不是做二步跳，做二步跳就會摔死。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：部長要拿出魄力、肩膀，一次就跳過去，要澈底改革，我們都知道冰凍三尺非一日之寒，我想後面很多罷工活動會相繼到來，交通部要做很好的準備。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：今天是討論軌道安全，我就跟你說軌道的部分，我在這裡有 2 次都跟你說，絕對不是氣候問題或溫度太高，他們是騙你的，現在就知道是地基沒有夯實嘛，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：怎麼會這麼剛好，12 點修理，第二天中午就出車禍？都是在那個時間，我看非常湊巧。

賀陳部長旦：中午前後。

鄭委員寶清：所以一定是有因果關係。因為時間不多，我就跟部長報告一下，臺鐵近 6 年來行車事故有 4,144 件，路政司司長也特別提到要重視安全，但你看事件多不多？

賀陳部長旦：這些應該大部分是在市區的平交道。

鄭委員寶清：其他軌道都出太多事情了。近 6 年來，我們的酒駕死傷人數有 1,712 人，但臺鐵有

4,144 人，部長，你覺得嚴重不嚴重？我很了解臺鐵管理出了問題，我知道局長現在很認真在做，也有看到你的績效，但還是出這麼多問題。部長，老機關真的要痛定思痛改革。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：你看比酒駕多這麼多，2015 年臺鐵死傷 618 人，但酒駕死傷是 137 人。

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。那個數字不大對，件數和人數是兩件事，不過那幾乎都是平交道和跨越軌道。

鄭委員寶清：我知道，你們也沒辦法把資料拿出來。

周局長永暉：部長很強調安全的時候，我們就全面啟動，希望能夠全力防制平交道的部分。

鄭委員寶清：6 年來平交道死亡人數只有 50 多人，我這裡是有資料的，也不是你講的那樣。要找理由，可以找 1 萬個理由、100 個理由，但都不是解決問題的方法。

周局長永暉：我們會深切檢討。

鄭委員寶清：比例實在太高了。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：你們看這個數字比酒駕多這麼多，所以不要規避責任，就是承擔。

賀陳部長旦：沒問題。

鄭委員寶清：現在整個社會最大的問題就是集體不學習、集體不思考、集體不負責，這就是弱智社會最大反應與表現。就從部長開始，要求所有局處長把所有責任擔起來，有擔責任之後就會去改善。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：華航這件事情就是前朝的人故意讓你們承擔，很小的事情為什麼不處理，要等到釀成這麼大禍才要處理？

賀陳部長旦：管理鬆散累積下來當然是這樣，但我相信他們不是惡意、故意製造這些事端，不過我們來共同努力。

鄭委員寶清：希望部長的判斷是對的，但我想現在要開始全面改造好不好？

賀陳部長旦：是，了解。

主席：請李委員昆澤質詢。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。罷工在民主社會來說，是勞工爭取尊嚴及權利正常且正當的手段，但這次事件彰顯了許多所屬事業單位、轉投資公司勞工的尊嚴及權益問題，也彰顯對於旅客權益處置的疏失，還有很多國營事業單位人事布局及原則等相關問題，在此簡單請教部長。

部長，此次華航罷工之後，空服員職業工會會員有爭取到他們應有的尊嚴與權益，但是連帶其他民航公司的空服員及工作人員，或者華航本身的地勤人員、修護工，還有交通部所有投資事業及所屬單位勞工權益都是整體的問題。請教部長，對於所屬事業單位及轉投資事業的勞工權益問題，接下來有什麼處置措施？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。關於這次工會的訴求，各相關機關都已經要求在制度上面回應一些該有的處置，另外我們希望各行各業的管理方對於可以放寬的部分先做因應，但是整體來講，我們認為這件事情就讓董事會進行緊急處置，交通部希望能夠重視員工福利，但也要兼顧各行各業的發展。

李委員昆澤：在這部分我要具體要求，對於華航勞工爭取權益，不可以秋後算帳，不可以打壓工會相關活動，部長能不能保證？

賀陳部長旦：每個公司都應該有這個原則，就像委員所說，工會爭取罷工不論成功與否，都是他們表達爭取權利該有的程序，不應該藉此有任何職務或考核上的要求。

李委員昆澤：部長接下來會面對的是華航地勤人員或其他民航公司，以及所屬事業單位，例如中華郵政的問題，他們也有血汗勞工超時工作等問題，交通部是不是應該針對所有單位及所有投資事業的勞工權益、勞動條件，以及超時工作等問題進行總檢討，積極地和工會、基層勞工對話？

賀陳部長旦：在照顧員工及不能超時工作的大前提之下，我們會和勞動部一起針對這個問題通盤了解，但是各行各業是不是有超時工作的狀況，我們覺得仍然應該尊重董事會的處理。

李委員昆澤：再來就是有關旅客的權益，6 月 15 日我在交通委員會質詢時就提醒交通部所屬的民航局及觀光局要做好華航勞工爭取權益罷工之後的旅客權益先期處置措施，包括接送及轉機等，但是非常遺憾，你們沒有做好。這次罷工至少影響 122 個航班及 3 萬名旅客，更衝擊到 500 團旅行團的活動，對於旅客權益要如何處理？華航是不是讓乘客全額退票？觀光局是不是要協調旅行業者除了必須繳交的費用之外，也可全額退費？請部長簡單說明。

賀陳部長旦：這都有相關的制度，就我所了解，委員提到的退票作業，民航局都非常積極要求，是不是讓林局長詳細說明？

主席（鄭委員寶清代）：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。就我了解，今天華航有一個說明稿，對個人旅客及團體旅客都有詳細說明，在個人旅客部分，除了機票，包括住宿、餐飲及地面交通部分，只要檢據，公司即可處理；團客部分也有相對處理。

李委員昆澤：我在此要求，華航必須全額退票，或者提供其他時段的機票，觀光局也要處理旅行團全額退票的問題，一定要保障旅客權益，這是我們重要的責任。我在這裡提醒部長，在重要的罷工時刻，華航高層還在辦趴，美其名是要為董事長送行，但這是在替華航送終，勞工權益及旅客權益都在辦趴的過程中蕩然無存，部長要拿出魄力，全力整頓華航。

賀陳部長旦：我了解，不過委員是不是應該也知道，他們在了解有這樣的狀況之後也立刻終止了活動，對於這件事情，他們也已有所檢點。

李委員昆澤：部長，我不想在這方面浪費時間，對於辦趴的過程，段委員已提出相當明確的事證，不要再掩護這樣錯誤的過程。

八仙塵爆是我們社會共同的悲劇，對於家屬造成的傷害，以及對社會造成共同的傷痕，經過 1

年之後，受害者及家屬仍然求償無門。監察院提出 4 項糾正，其中 3 項針對交通部 1 項是針對新北市，有關八仙塵爆以及遊樂園的管理，目前是多頭馬車的狀況，內部機械設施由內政部管理，消防安全檢查由勞動部處理，交通部觀光局則是負責管理遊樂園，中央和地方又有不同權責，首先都是要求業主自主管理，這就出現狀況，也要求地方政府每半年要辦一次定期檢查，交通部觀光局的重要職責是每一年要會同地方消防、建管等相關單位督導，在多頭馬車的狀況下，會產生中央與地方權責混淆的狀況。現在我具體要求檢討相關法令，能不能落實全國重要的遊樂區及主題樂園的管理？八仙塵爆是一個悲劇，這兩天台中的樂園又發生老翁溺斃事件，暑假要來了，我要求部長全面稽查全國各主要遊樂區、主題樂園，給民眾一個安全的休閒空間，這也是八仙塵爆受害者家屬的共同心聲，不希望再有這樣的悲劇產生，請部長簡單說明。

賀陳部長旦：您指教的完全正確，過去法令適用三級管理的方式，難免疊床架屋，現在大型特定活動應該檢具安全管理計畫才能開放，去年發生事故後，這部分已經修改了。自 9 月 22 日後修改了觀光遊樂管理規則，相信對於比較大型，或者人群比較集中的活動，都會有程序防範類似不幸事件的發生。關於整個協調事件，也在下層執行法規上全部做了個案檢討，希望能夠避免事件再次發生。

李委員昆澤：部長，在暑假之前要針對這些主題樂園及大型遊樂區安全稽查工作。

賀陳部長旦：是的。

李委員昆澤：這是重要的工作，要聯合地方政府事業單位進行稽查。

賀陳部長旦：去年母法修改過後，特定活動該怎麼稽核等相關程序都做過演練，並和地方政府協調，對這件事情應該能有效作為。

李委員昆澤：部長，華航不可原諒，臺鐵局也不可原諒，臺鐵在 6 月連續發生 2 次火車出軌的重大安全事件，更可惡的是駕駛員通報延遲，在 6 月 4 號就已經發覺火車在行駛過程有搖晃的狀況，卻一直延遲到狀況發生前 3 分鐘才向上通報相關單位行駛會有問題。發現這種狀況應該是要立即通報，而且要全線暫時停駛進行安全檢查，這一點沒有做到真是非常狀況外。

賀陳部長旦：您指教的確實正確，所以這是列為短期方案裡第一優先要改善的部分。

李委員昆澤：部長要了解，幸好事情不是發生在尖峰時刻，以普悠瑪來說，一個班次有高達 372 個座客，而且經常都是滿座的狀況，這是會發生很重大的事故。部長，我要求要專案檢查，按照鐵路法第五十六條規定，根據交通部調查鐵路重大事故作業要點，除了行保會及監理小組之外，還要聘請專家學者調查此一重大事故。

賀陳部長旦：對，兩案都已經成立外部專家專案小組，也已經展開作業。

李委員昆澤：這非常嚴重。部長，軌溫監測器、邊坡偵測器及版式軌道等都是維護民眾安全的重要基本設施，應該要落實做好，請部長簡單說明一下。

賀陳部長旦：關於鐵路安全，因為牽涉到的人數多，速度也快，所以我們更需要強化監理機制，可是更重要的是，在目前臺鐵本身人力不足及設施老舊的情況之下備多力分，我們更要幫他們解決問題，這方面的相關事情，我們會向立法院提出一些改善計畫及相關預算的編列，屆時還請委員能夠支持。

李委員昆澤：這次部長有做一些斷然的懲處、處置，但是對於鐵路相關的交通安全，部長是責無旁貸，我們不容許再次發生嚴重脫軌的狀況，所以請部長好好督促。

賀陳部長旦：一定的。謝謝。

主席（葉委員宜津）：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。這次華航罷工事件 21 小時內迅速落幕，主要原因是勞工的 7 大訴求獲得回應，據今日報載，華航罷工事件損失大概超過 10 億，全民將負擔其中的 5 億，請教部長，這項數據是否正確？因為外面有人說是 3 億，也有人說是 5 億，甚至不只這個數字，請問確實損失的金額是多少？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這要經由華航公司自己詳細的調查後才能得知，無論是 5 億、3.8 億等等，應該都是初步的估計，並不是最準確的數字，這部分本人請華航公司張資深副總經理代為答復。

主席：請中華航空公司張資深副總經理答復。

張資深副總經理揚：主席、各位委員。目前營業的損失是 2.8 億。

陳委員歐珀：罷工是大家不樂見的，也是最不得已的手段，資方跟勞方其實都很痛苦，民眾更是不希望罷工的發生，畢竟整個罷工事件的發生，最無辜的、最直接受害的就是那些當日要搭乘華航客機的旅客。不過，我還是很正面看待這次的事情，就是交通部迅速的把管理階層換掉，如果持續一天、二天、三天下去，屆時的損失恐怕會不得了，所以我們要給新政府鼓勵，因為你們展現了蔡總統說的，這是一個最能夠溝通的政府，尤其是新任的董事長何煖軒就職當天就親赴現場，而且第二天事情結束之後就去慰問地勤人員，充分展現出一個積極的作為，的確，我們一直在期待你能用對人，若是不對的人，就趕快讓他下車，否則後面真的會沒完沒了。

再來，報紙說罷工的效應會發酵，而交通部所屬的單位很多，像華信、臺鐵、高鐵等，他們是否會因這次的事件，相繼跟著要罷工？

賀陳部長旦：部裡的立場是想要藉這個事件請相關事業單位去檢視一下有沒有類似超時工作，進而影響員工權益的情況，但是他們如何處理，應該還是由各行各業的董事會來做通盤考慮。

陳委員歐珀：希望大家藉著這個事件痛定思痛，看看是否還有一些勞動條件或是勞動權益沒有處理好的，還有發生類似罷工事件時，我們有無一些危機處理的 SOP 等等。

再來，今天報紙有把華航、長榮、國泰空服員的勞動條件做了一個比較，不管是月保證飛時、外站津貼、報到地點、任務報到方式、平均飛時、首年平均月薪等，我想都是屬於各公司自行決定的，但其中有一條我覺得應好好規範，就是勞動權益，有關勞基法第八十四條之一，現在華航是有三分之一組員簽署，而長榮規定，若要上班則一定要簽署，國泰則是沒有這方面的要求，請問部長是否知道所謂的兩公約？

賀陳部長旦：知道，但詳細內容不是很清楚。

陳委員歐珀：兩公約就是「公民與政治權利國際公約」及「經濟社會文化權利國際公約」，立法院在 98 年 3 月 31 日通過一條法令，而此項法令第八條規定，各級政府機關應以兩公約規定之內

容，檢討所主管之法令及行政措施，有不符兩公約規定者，應於本法施行後二年內，完成法令之制定、修正或廢止及行政措施之改進。顯然行政單位並沒有依此規定來執法，因為勞基法第八十四條之一已違反了國際兩公約，即除了公務人員、軍職人員不得組成工會之外，其他人都是可以的，而罷工有罷工的條件，是可以按照合法的條件來進行，所以針對第八十四條之一，本席也會提案修正。的確，華航有三分之一的人簽署，但我知道大部分的人都不願意簽署，而現行第八十四條之一前段規定，經中央主管機關核定公告之下列工作者，「得」由勞僱雙方另行約定。現在長榮硬要空服員簽署，其實是違法的，然後華航也跟著違法，所以三分之一的人簽署了，這是國營事業帶頭違法，所以希望你們能夠好好檢討一下。

賀陳部長旦：好的。

陳委員歐珀：還有民眾的權益，你們也要想辦法去確保。

賀陳部長旦：了解。

陳委員歐珀：另外，針對今天討論的主題，本席要說的是，19 天之內發生兩起出軌事件，這是臺鐵警戒心不足或是沒有真正面對問題呢？方才有委員提到，真正原因都不是臺鐵第一時間提出來的原因，桃機也是一樣，一開始說的都不是真正原因，所以出軌並不是溫度過高，而是人為問題。本席認為，鐵路事故應該委由第三方公正單位來進行原因調查，如此才會比較有公信力，而且避免鐵路局行保中心球員兼裁判，總之，這部分請你們去落實。

賀陳部長旦：現在都有請外部專家來幫忙，即我們正在逐漸改進中。

陳委員歐珀：其實經常出軌還不如換軌，傳統的道碴軌道雖然造價比較便宜，但是維修成本非常高，而版式軌道則是具有安全、耐久、低養護成本的特性，造價也比傳統軌道高，但畢竟這攸關安全，之前你們曾說要優先處理東部的建設，而這次發生出軌的地方也是在東部，所以東部的軌道能否換成版式軌道呢？還有，部長曾提過要加速東部的鐵路建設，大概 10 年有 5,000 億預算，請問部長知道這是要做哪些事情嗎？

賀陳部長旦：關於版式軌道，現階段必須趁著興建工程逐步來更換，如果現階段穿衣服、改衣服的話，恐怕在營運當中施工起來比較困難一點，但是對於這個大方向，我們願意努力。至於您剛剛提到整個經費的部分，我想我們現在的優先還是應該放在臺鐵安全方面的投資，其他有一些屬於新建的部分，特別是相關其他性質的軌道運輸，我們覺得應該整體衡量看看。

陳委員歐珀：部長提到未來 10 年要花 5,000 億執行重建臺鐵的相關計畫。臺鐵要做這些事情，我有幾點建議。第一，人事要好好處理，現在臺鐵與公路總局的人事進用常常不合一般公務人員的任用，所以很多人不願意去報到，不願意在那邊工作。其實該調整的待遇要去做處理，要吸引一些優秀的人才進來，軟硬體也要更新，避免浪費。所以我一再提醒，事業經營單位的 CEO 太重要了，我當然肯定鍾局長，但是我認為臺鐵其實有很多改善的空間，我們會繼續努力，在業務上支持。我們希望不要只是丟錢下去，卻沒有辦法改善結果。

過去我們常常說臺鐵要改善，但是東部火車票一票難求的問題已經講了二、三十年，我與葉宜津委員在當省議員的時候就質詢過這件事情，但是到現在還是一票難求，重點是在一票難求的情況下還虧損，這是不可思議的天下奇蹟。

其次，現在國艦都要國造了，為什麼我們一直要向國外採購火車的車廂及車頭？事實上，我問過很多業者，台灣已經有能力做了。我們現在的火車好像聯合國一樣，進月台以後，會發現有的列車很高，有的很矮，有的要搭梯子下來，有的要爬上去，這很奇怪，我們要好好思考這個問題。對於過去，我們不願意去追究，但是未來是不是能夠給國內廠商一些機會，讓火車也來國造？現在很多國內廠商有很多參與的意願，整個機電系統的整合也沒有問題，加上落實國產化也可以促進台灣廠商的技術，增加國家的稅收及國內的就業機會，部長，你願不願意承諾一下？

賀陳部長旦：我想在大家重視軌道運輸的前提下，軌道工業當然有機會，尤其軌道工業裡面某一些項目讓國內來做，不管是從省錢或產業成長的角度來看，都是該努力的地方，我們共同來努力。

陳委員歐珀：我希望未來的 10 年 5,000 億能夠儘量讓國內的廠商一起共同努力。

賀陳部長旦：對，我想有些系統一定可以先開始了，謝謝。

陳委員歐珀：對我們的鐵路產業會有很大的幫助。

賀陳部長旦：是，謝謝。

陳委員歐珀：謝謝。

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。部長辛苦了，剛才我聽部長回答前面 3 位委員有關華航事件的時候，包含那天晚上的「送終國宴」，部長回答得相當厚道，但是在接下來的質詢裡面，包含其他委員的質詢，我想提醒部長，厚道有時候會不小心搯了黑鍋，這也是我今天請教部長的重點，請您在回答的時候可能要再想一下。

首先，請問部長，你有沒有算命的習慣？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。沒有。

鄭委員運鵬：最近交通部發生的事件那麼多，有沒有人建議你要算個命、改個風水？

賀陳部長旦：可能他們心裡面有想，沒有講出來吧。

鄭委員運鵬：交通部從部長上任及新政府上台以來，天無三日晴，地無三里平，光是在 19 天內，臺鐵可以出軌 2 次，所以才有今天的會議。

我先向部長報告一下，流年不利非一日之害。還好剛才請教部長的時候，你說你沒有算命，要不然新聞就大條了。我也不贊成算命，但是今天本席的質詢想為部長做一些事件總整理、責任總歸戶，希望在座所有的首長可以看看裡面有沒有相關的事情需要一起改革。

春秋有五霸，戰國有七雄，部長知道吧？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：我今天幫部長整理了一下，交通有五罷：第一個是臺鐵罷軌，這也是今天會議的主題；第二個是華航罷工；第三個是國門罷開；第四個是機捷罷通；至於第五罷，容我再保留、賣個關子。部長都知道以上這幾個事件吧？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：我剛才說：流年不利非一日之害。針對以上這 4 個事件，包含後面的事件，我幫部長整理了什麼時候開始的，延續到您上任迄今 1 個多個月。

首先我們來看第一罷：臺鐵罷軌。臺鐵在 19 天內出軌 2 次，6 月 4 日 1 次，6 月 20 日 1 次，看起來是獨立事件，可是在部長今天的報告裡面，2 次都提到是因為沒有夯實，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：所以之前人家講軌道溫度過高，把責任推給天氣、「天公伯」，其實是沒有夯實。第 1 次就算了，第 2 次還是沒有夯實，我們的臺鐵局在做什麼？如果 2 個禮拜之內神經可以這麼大條，我跟部長報告，後面如果沒有栓緊螺絲、沒有把相關的工程夯實，還會發生一樣的事件。部長知道臺鐵在 10 年內出軌幾次嗎？請問周局長，您知道數字嗎？

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。我們有分有責與無責。

鄭委員運鵬：沒關係，總共幾次？

周局長永暉：平均來講，從 103 年到 105 年截至目前為止，今年是 5 次。

鄭委員運鵬：你講了 3 年，那 10 年內出軌幾次呢？

周局長永暉：一般來講，出軌是包括輪子與鋼軌之間脫軌，這個有 4 次。定義上是……

鄭委員運鵬：那 10 年內出軌幾次？

周局長永暉：因為有正線與側線，今年截至目前為止有 5 次。

鄭委員運鵬：沒有人管那麼多，你們臺鐵局轄下總共幾次？我跟部長及局長報告一下，就我們查得到的新聞，10 年臺鐵罷軌總共 27 次。您剛剛說有責、無責，我知道，裡面有一些是土石流、山崩造成的，不能怪你們，我不曉得邊坡穩定算不算你們的責任，但是 10 年來這些脫軌事件經過新聞報導的就有 27 次，沒有新聞的還不知道有多少，所以平均一年 2.7 次、大概 3 次，所以您剛剛講 3 年 5 次，應該差不多。對於這些狀況，現在臺鐵怎麼因應？今年 6 月發生 2 次，是因為沒有夯實，這是第一罷。跟部長報告一下，10 年就發生了 27 次。

第二個是華航罷工，這是今天中間頭條的新聞，根據我們的資料及向媒體詢問，從去年底我選舉的時候就開始了，第一次有可能阻止的機會大概在 2 個月前，其實 5 月 3 日勞工局就收到勞資爭議的調解案件，但是資方一直放著，那種資方的心態非常嚴重，這件事發生在 520 之前。

我們再往下看，華航工會在 6 月 24 日無預警罷工，他們選對了日子，也達到他們的目的，部長，沒有錯吧？我查了一下，我不是亂講的，從 2014 年 9 月起，華航工會第三分會一空服員工會就已經在抗議「紅眼班機」了；2015 年華航子公司華潔的洗滌工罷工；2015 年年底華航員工為年終獎金而罷工、抗議；2015 年 4 月機師進行罷工投票；同年 11 月發生維修工會的勞資爭議。由此看來，整體來說，華航各個類別、各個工作本來就在醞釀罷工了，6 月 24 日的罷工非一日之害，部長同意嗎？

賀陳部長旦：同意。

鄭委員運鵬：所以責任在資方啊！資方就是交通部、行政院。我要先釐清，如果部長的回答太厚道的話，不小心就會背了這個黑鍋，部長背不起，我背不起，民進黨的立委也背不起。

再來向部長報告的是國門罷開。桃機在 6 月 2 日發生「福島事件」，6 月 5 日發生跳電，6 月 12 日挖斷水管，6 月 14 日因為大雨漏水停電，這些都有發生，對不對？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：這不是你們運氣不好從 6 月才開始，至於其中的監造，很多人說它的施工包含泛亞、台灣世曦領了很多錢，但是事情都辦不好，也非一日之寒。這其實不是真的是你們運氣不好，才在 6 月發生。2010 年 9 月 11 日自由時報報導「桃機再出紕漏」，就已經不知道出事幾次了！當時就發生了一、二期航廈積水，隔了 6 年，又發生 4 次，這就是桃機！也就是過去舊政府時代的管理績效「很厲害」！

第四罷是機捷罷通，今天桃園捷運公司也有派人出席，7 年跳票 6 次，102 年 6 月第一次跳票，至今通車已經延後 1,093 天了，部長知道這件事嗎？

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：現在處理的狀況如何？

賀陳部長旦：基本上，先把過去的爭議透過一個委員會，進行獨立客觀的判斷；對於今後處理的程序，也希望透過委員會的建議，能夠逐漸收斂大家的爭議，讓捷運順利的準備。

鄭委員運鵬：你們要透過多層次的調查、理解，甚至處理相關的政治責任，不要背了黑鍋。接下來第五罷是交通幫霸凌，交通幫是如何霸凌交通部？又是如何霸凌公共工程？以及如何霸凌新政府？前面所有的部分都是人治的問題，管理不好就會發生這些問題，光是國門 6 年來就發生那麼多次了，然後臺鐵 10 年來脫軌 27 次，這還不包括其他的弊案。上週三，也就是 6 月 22 日，部長有看到這則新聞嗎？

賀陳部長旦：有。

鄭委員運鵬：這幾年來被認為是交通幫幫主—毛治國前院長，他說了一堆，比如他說了把一線機場資源花光光就是民粹！這則標題非常聳動！從這一篇訪問當中，我們看到「官粹」，什麼是官粹？毛治國前院長說民選出來的地方縣市首長要求機場升級叫做民粹！你知道他把這些縣市首長稱做什麼嗎？他稱做諸侯！地方首長叫做諸侯，你看他多麼的封建！他還說如果機場這樣做，國際市場的評比不會領情，你有看到這個嗎？

賀陳部長旦：有。

鄭委員運鵬：我想請教的是，在這 8 年來，他從交通部長做到行政院長，國際上是如何評論交通幫所治理的國門？他還威脅新政府，有些人會用腳走路，如果你們治理不好，威脅你們不論旅客或公司會用腳走路，並表示不要不信邪！這樣言語的霸凌，部長可以接受嗎？

賀陳部長旦：完全不能接受！另外，我覺得毛前院長對於整個國家的發展未免太看衰了，身為一個前行政院長，不應該這樣看待國家的機會。

鄭委員運鵬：好！部長不能接受。這篇報導不是他接受訪問，他是在記者的詢問當中直接說，記者寫得很清楚：「他直接向本報談及他的憂慮。」他是主動的，千錯萬錯都是別人的錯！包括陽

明海運虧損連連，他說那是國民黨上一次執政時，從推動戒急用忍就開始了，根都被刨掉了！所以毛治國都沒有錯，交通幫也都沒有錯！

本席在此提醒部長，我說的這五罷，希望部長從今天開始釐清政治責任，並進行行政調查。我再告訴你交通幫是如何霸凌，一個人也霸凌不起來！2016 年 3 月 16 日公共工程委員會傳出一份減價驗收的公文，部長知道嗎？

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：這份公文很罕見的，本席在此詢問前工程會主委，沒有召開會議，竟然有會議紀錄可以送給毛治國院長，他跟他說要積極妥處。這非常罕見！後來被罵之後，就縮起來當做沒這回事。你看他在去年卸任前多敢，做出這件事。再談前任的陳部長，在此我詢答過他，我也不太苛責，當我們在談肥貓時，他在 4 月 18 日接受詢答說 520 快到了，你們看著辦，我就是不處理！現今世曦的李建中董事長辭職了。上次被問的其中一人，他請假不領薪水，本來副董事長也要跟進，後來看到董事長請假了，就說他要續任，跟中興顧問的曹董事長完全不一樣，世曦被人家玩下去了！3 月 7 日當時大家在質詢桃園機場捷運脫軌及滑軌事件，陳部長說這些數據資料都在電腦裡面，不是委員問的那樣，好像機場捷運跑得很好、很順！結果聽說現在一天號誌至少出現二十幾次異常，部長知道這個狀況嗎？

賀陳部長旦：真正的情況我不了解，確實現在還在測試當中，不是很穩定。

鄭委員運鵬：電腦裡面的資料可以調出來，看看是不是陳前部長所說的一切都順利，沒有問題！1,090 多天無法通車、跳票 6 次，這真的不是開玩笑的！交通幫的霸凌多厲害！整個交通幫也不是張有恆前總經理這樣，不接你的電話，也不接董事長的電話，剛好而已！交通幫的態度多傲慢！在 1 月 16 日國民黨大敗後閃辭，馬前總統去找他，可以讓總統吃閉門羹！總經理不理你們，也只是剛好而已！掌門人就是這樣了！主動放話，撇清責任，反正責任以後都要由你們扛，他們對新政府的態度就是如此。因此本席向部長做一些事件的總整理，我希望你做責任的總歸戶！

賀陳部長旦：是，謝謝。

鄭委員運鵬：本席在此向部長報告兩個做事的原則，首先是厚道不能處理霸道，我們無法被這樣壓著打，18 年來他們出的事，民進黨不能用厚道的方式全部扛，應該將責任釐清；其次是維持現狀也不能背下黑鍋，部長上任之後，司長、局長都還沒有處理，沒有關係！如果部長信任他們，我們一起努力！假如部長不處理，會有哪些政治責任？若國門罷開，目前還是這個狀況，新任董事長及總經理沒有好好監督的話，漏水、漏電保證繼續漏氣！這是長年累積下來的管理不當。華航罷工，其他部門也會接續罷工，部長有掌握到其他工會內部不同部門罷工的狀況嗎？

賀陳部長旦：有一些正在醞釀，我們有了解。

鄭委員運鵬：你知道有幾個嗎？

賀陳部長旦：目前應該是兩個。

鄭委員運鵬：提出訴求，至少還要換到調整，這個必須處理，不要再發生！第三個是機捷罷通，7、8 年前丸紅就說要提出告訴，至今還沒提告，求償金額至少一百億元以上。如果他提出這個，

我們好像無法治他，因為是以前留下來的！接著，臺鐵的罷軌弊端那麼多，如果不好好處理，夯實還是小事，其他會出大事！最後就是交通幫的霸凌，推卸政治責任，以旁觀者的角度說風涼話，對此我們無法接受！若未來還有霸凌時，希望部長一件件來處理，好不好？

賀陳部長旦：好，謝謝！應該的。

鄭委員運鵬：我記得 08 年毛治國前部長上台時，他做了一大段的行政調查，媒體也有報導，當時還逼著前臺鐵局局長下台，他這樣的處理方式是有智慧的！2016 年 3 月 16 日新新聞報導，寫到當初毛治國部長如何大整肅，在場所有的文官首長應該很清楚。在這一點上，我不一定贊成他這樣的懲處，對有些當事人不公平，當時龐前局長因此憤而辭職下台。但是他在當年立威釐清責任，有助於他之後掌握交通幫，所以提供部長參考，你是厚道的人，厚道無法處理霸道，責任要釐清，該處理的要處理。不能像現在這樣讓狀況一直發生下去，流年不利是以前的錯，每次事件發生時，請部長向各界說明清楚，好不好？

賀陳部長旦：好，謝謝！應該的。

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。最近花蓮的交通非常的不平靜，連結宜蘭的蘇花公路不斷的處於落石崩塌狀態，甚至封閉了好幾天，現在還在預警式封路及有條件的管制通行中。至於鐵道部分，則是在 6 月 4 日至 22 日的短短 19 天內連續發生兩次出軌事件，讓我們從擔心進而到憤怒，本席認為不論是天災或人禍，政府都有確保人民公共運輸交通安全的基本責任，因此在發生了這些不幸事件後，我們不僅要進行檢討，同時要思考未來的改進方案。在 6 月 4 日第一次發生出軌事故後，本席曾在上星期的交通委員會中對部長針此提出質詢，因為臺鐵局原本說一星期後會提出檢討報告，可是卻未能兌現承諾，因此我們不斷的追蹤此事，依照最新揭露的資訊，第一次的檢討報告中顯然有些錯誤，媒體在第一時間報導時都以溫度即天災為主要出軌原因，但後來卻發現該減速的沒有減速，本席原本還對該位機靈的司機員有減速一事給予讚揚，可是從後來呈現的資訊中得知他並沒有減速，甚至在前一輛車經過該路段已察覺出現問題並警告後面列車時，後面的列車還是未加以注意並減速。本席上次質詢時，曾就臺鐵在網路上公開敘獎一事提出質疑，雖然在這個事件發生後執行災後復原及危機處理者的確很辛苦，且事故的發生並非他們的錯，所以本席對於你們要做後續的獎賞並無意見，但是不能在沒有檢討的情形下就逕予獎賞。而且在揭露更多資訊後，我們發現實際狀況並非如同臺鐵在第一時間告訴媒體的一般，甚至因為未做好那次事故的後續檢討而導致第二次出軌事件也有類似狀況，都是在進行施工後的隔天發生出軌事件，我們感謝上帝事件發生時都是在冷門時段，車上沒有什麼人，因為這個車廂不僅傾覆，且被電線桿穿過去，如果剛好有人坐在車上，後果實在不堪設想！這兩次的檢討報告本來是說一星期後可以公開，請問部長，到底第一次事故的檢討報告何時可以公開讓大家檢視？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先要跟委員致歉的是我們原本以為狀況比較單純，所以認為可在一週內提出檢討報告，但後來得知情況的確如委員所言並非那麼單純，因此我們請了外部專家

就客觀立場來衡量這件事情，以致耽擱了一點時間，實際的檢討情形，可由周局長說明。

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。在做過深入檢討後，我們發現這次是複合式事故，也就是有兩個肇事主因，有關司機的機靈部分，我們在獎勵時講得很清楚，第一是他確實有限速，啟動時確實有加速但有控制速度。第二是他採兩階段制軔，使車子不至於翻覆，所以司機的獎勵原因很清楚，我也清楚告訴他們，司機的警戒是防護的第三階段，這個階段的通報非常重要。至於我們的報告，除了會請行保會的 10 位外聘委員儘速召開會議進行檢討外，也啟動了部裡的監理小組，從報告可清楚得知這次事故有兩個肇事主因。

蕭委員美琴：這份報告何時會公諸於世？

周局長永暉：我們的部分在行保會於這星期開過會議後就可確認，交通部的部分恐需由監理小組說明。

蕭委員美琴：如果你們在後續調查中發現有人在第一時間說謊甚至包庇相關違失和責任的話，應該會做後續懲處吧？

周局長永暉：那是一定。

蕭委員美琴：國人最擔心的是後續的安全問題，我們原本認為鐵道是相對安全的交通工具，現在卻發生了這些事故，實在讓人忍無可忍！因為這已經影響到國人對鐵道運輸的基本信任感。我們知道發生空難時都會尋找「黑盒子」，請問火車有無類似這種可以保全相關行車紀錄和證據方面的機制？

周局長永暉：飛機上是有兩個黑盒子，我們是有一個行車記錄器，記錄列車的行徑，同時我們希望能再全面加裝一個路線的錄影設備。

蕭委員美琴：你們的行車記錄器應該不同於一般道路車輛的行車記錄器吧？我們需要的是能記錄更細節資料的設備，包括司機員和管控人員間的對話、整體行車速度以及經過特定路段時可能發生狀況的相關記錄等，這個技術上是可以做到的吧？

周局長永暉：是的，上次我們特別拿了一個黑盒子一樣的設備跟委員報告。

蕭委員美琴：也就是類黑盒子的設備，其本身的規格是否會有被人竄改的問題？

周局長永暉：那不可能。

蕭委員美琴：除了行車記錄器之外，若要進行後續的調查，就需注意證物的保留，包括移除的軌道、拆下的枕木、甚至是道碴及相關規格等都需加以檢視，地方上流傳著一種說法，說是這些鋼軌是西部淘汰不要的才移到東部使用，如果此言屬實，本席認為東部人是無法接受的，本席希望你們提出檢討報告時，有關其規格是否符合新式傾斜式列車的安全需求、何時採購、何時更新以及採購和更新的標準、何時鋪設等相關資訊都能讓國人以及外部專家檢視。

周局長永暉：就如同我們在 6 月 23 日於現場向委員報告的一樣，基於現在都是高速行駛的狀況，我們希望能將目前使用的 50 公斤軌道整體提升為 60 公斤的重軌。

蕭委員美琴：現在東部普遍使用的還是 50 公斤的鋼軌，請問西部使用的是什麼規格？

周局長永暉：50 公斤和 60 公斤的都有。

蕭委員美琴：地方上的謠傳是否確有其事？

周局長永暉：不會的，軌道工程是這樣子的，當磨耗到 10mm 時就必須兩根鋼軌對換，如果磨耗到 14mm，就必須抽換整根鋼軌，這是有嚴格標準的。

蕭委員美琴：為保全證物，事故後拆換下來的鋼軌、枕木及傾覆的列車放置在那裡？

周局長永暉：6 月 22 日那兩列柴電自強號放在花蓮。

蕭委員美琴：有無做任何保全證物的措施和監控？

周局長永暉：我們上次有要求所有證據都要留下來。

蕭委員美琴：是受管制的嗎？有無遭受破壞、竄改的問題？

周局長永暉：一定有管制。

蕭委員美琴：我們不是軌道專家，大家要求的是一個公信力，所以在程序上一定要確保這個調查過程確實是獨立的，確實是沒有包庇、沒有竄改、沒有謊言的，所以程序就非常關鍵，以昭公信。

周局長永暉：我會請外聘委員都到現場去檢視，其中也包含車輛專家。

蕭委員美琴：所以現在車輛本身也處於保護的狀態，不能夠有閒雜人等，甚至是臺鐵內部人員去碰觸、竄改。

周局長永暉：瞭解。

蕭委員美琴：現在是什麼樣的狀況呢？

周局長永暉：容我請總工程司向委員答復。

主席：請交通部臺鐵局徐總工程司答復。

徐總工程司仁財：主席、各位委員。我們當時在現場就用帆布將它保護起來，外人就不能侵入破壞，我們昨天已經將它運回花蓮後站，也在一個地區內將它保護起來，我們會確保現場。

蕭委員美琴：這個不排除讓監察院，甚至是讓檢調來調查，因為可能這部分涉及到可能過失傷害的相關責任疏失。

周局長永暉：是，沒問題。

蕭委員美琴：這一定要做妥善的證物保存。

周局長永暉：是。

蕭委員美琴：另外，相關道碴本身的規格以及後續鋼軌軌道的規格，其實該提升的就應該要提升，畢竟最近東部的天候，也是不斷降雨，我們已經看到沿著北迴線，蘇花公路方面的落石跟地基不穩的狀況，我記得我曾對於車輛是否準點的問題詢問時，當時臺鐵給我的回復是因為地基有可能流失等等因素，需要不斷填充、夯實這些道碴，這部分到底有沒有確實做到，也是我們必須要特別關注的。尤其現在漢本遺址的挖掘工作也在鐵道旁邊，如果再更深入去挖掘，相關的安全措施怎麼達到雙贏？遺址的移除保護以及鐵道安全，我想這也是一件人命關天的事情。所以後續的維護、地基的診斷等等這些問題，一定要特別在這段時間，尤其暑假到了，真的是班班客滿的狀況，我們一定要特別注意。

最後，我們現在不論是公路也中斷，鐵路也發生問題的過程中，其實東部輸運還有另外一個

選項，就是藍色公路，比較可惜的是它班次不多，也未必在每種天候狀況下都能夠運行，但是現在因為農產品的運輸，如果用軌道拖板車去運輸，包括上車還要網綁等等這些時間，因為時間的延誤等問題，對於農產品本身的保存，其實會產生打折的狀況。如果我們可以同步做補助，運用藍色公路，亦即在兩個小時內就可以由花蓮到蘇澳再下車繼續運行，車子直接上船，可以節省網綁、其他申請業務以及臺鐵管制區內相關的時間，讓我們農產品的運輸能夠有另外一條可行的方案，也希望這能納入你們後續的評估當中。

賀陳部長旦：好的。

蕭委員美琴：甚至在蘇花公路公路中斷以及時間上有管制、單向封路的這段時間，如果改由藍色公路這樣的路程來運行，能不能有相關配套的補助措施，讓農民的運輸成本不要這麼高？因為畢竟它繞著南迴，除非它是冷藏車，而冷藏車的成本又是另外一個層次的問題，所以還是希望你們在後續蘇花公路修復期間，蘇花改沒有通車前的一個配套措施，將它納入考量。

賀陳部長旦：好，應該的。公共運輸維持是我們的責任，謝謝。

主席：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。最近這兩次火車出軌，包括 6 月 4 日及 6 月 22 日的事故都不是在我們台灣史上氣溫最高溫的時候發生，但是還是造成火車軌道變形。交通部的報告內容中提到超過預期溫度 60 度，請問部長，這個預期溫度是如何訂定的？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這應該是原來規格裡面的相關規定，是不是容我請周局長答復委員？

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。軌道的溫度在規範時，我們是訂定 60 度，一般我們是有經驗值跟理論值，我們的經驗值是以現在的溫度再加 20 度，大概就是鋼軌的溫度。我們在設計、在鋪軌時，也會控制鋪軌當時的溫度，這是一個理論值，我們會去計算。所以一般來講，我們現在也在做整體規範的檢討，把它提高標準到 70 度，當然，從 60 度提高到 70 度時，相關的軌道力學，我們會做加強跟處理，所以這是規範的規定。

顏委員寬恒：所以現在這個預期溫度已經不符合實際情況？

周局長永暉：對，所以我們會有一個警戒值，當 50 度、55 度、60 度時，我們就有一些預警的機制。

顏委員寬恒：未來最高溫的時候還沒有到來，軌道必須承受的高溫一定會上修，才能繼續應付接下來酷熱的夏季。所以我想請教你，除了剛剛我們提到這部分要做調整以及軌道的修復之外，有關鐵軌的部分，你們要如何改善？

周局長永暉：我們大概分兩個部分，第一，設備的部分要加強，譬如在 6 月這個禮拜，我們會完成 18 處的軌溫量測器，這樣電腦就可以掌握軌道的溫度，適時的處理剛才提到所謂預警機制的部分。第二，有關硬體的部分，包括軌道檢查車跟匝道車機械化的部分，我們也採購了一個高速的檢查車，現在已經進入製造期，我們預估在明年 3、4 月時大概就可以加入檢查，因為我們現

在檢查車的時速是 80，比較老舊，已經非常久了。

顏委員寬恒：我接著請教，司機員能夠目測的距離大概是多遠？

周局長永暉：這要視不同的速度而言。司機員的警覺基本上算是最後一道防線，最重要還是第一線、第二線，我們要按照所有的酷暑養護規定來辦理。

顏委員寬恒：所以很明顯的，光靠司機員的目測沒有辦法在第一時間完成煞車，避免車禍事故的發生。所以你剛才提到，你們在 18 處增設軌溫偵測設備以及強化通報流程，但是我想再提供一個建議，是不是能夠增加協助司機員的設備，在司機員的前方增設鐵道攝影設備，或是在司機員的前方軌道裝設攝影鏡頭或設備，它能增加緊急煞車的反應時間，可不可以這麼做？

周局長永暉：基本上有關那個部分，以前我們叫做車站本位制，由車站來做通報的主軸，另外一個叫做列車本位制，由調度總所來做處理，現在通報有這兩個部分。至於委員剛才關心的是希望能夠有行車紀錄器，新車的部分都有配置，舊車的部分也會逐步來做處理，但是這是另外一個功能，當然也是可以作為間接的輔助。

顏委員寬恒：你們也承認設備老舊，需要汰換，請問部長，要達到你們認可的標準，要花多少時間及預算？這段時間有沒有別的控管方案，避免類似的事情發生？

賀陳部長旦：在短中長期裡面分別都有不同的機制，總體的預算，我們還要再做詳細的估列，不過首先可能是先強化我們的通報以及訓練，避免事情再發生。接下來就是從我們的外部專家跟監理作業裡面來累積，到底哪些地方的問題是比較嚴重，我們優先編列相關預算，最後就是剛才委員也提到的，關於整個軌道如何改善，這裡面需要有一些研發，所以我們也提出一個關於軌道的研發中心，在我們今年即將提出的預算中也會這個預算反應出來。

顏委員寬恒：6 月份這兩起出軌事件絕對不是偶發事件，而且，根據報告，臺鐵的事故發生率是高鐵的 17 倍，從這裡就可以看出臺鐵在安全控管上有相當大的改進空間。

賀陳部長旦：應該說是比較老舊，但也應該改進。

顏委員寬恒：沒有錯，除了設備老舊要更新之外，整個監管系統及人員教育也都要再提升。但在這段時間，民眾是不是只能自求多福，希望自己這次搭車有個好運，不要發生意外事故？你的說法是不是這樣？

賀陳部長旦：沒有！當然不是！我剛才已經強調，訓練一定要強化，使民眾更加放心。此外，只要發生一點點可疑狀況，我們也會將通報加強監控，一旦事情發生，也有第二道防線可以處理，這些事情，我們都會盡量做，避免讓民眾對於此事完全處於無知狀態，對於這些地方，我們都會努力。

顏委員寬恒：現在民眾對於臺鐵可說很沒有信心，導致大家不敢搭乘公共運輸。交通部希望儘量減少大家開車上國道、而是儘量搭乘大眾運輸系統，大眾運輸系統卻又常常出狀況，道路使用人開車上路又無法避免塞車，民眾真的無所適從，讓用路人覺得很灰心。

賀陳部長旦：我們會優先改善公共運輸。

顏委員寬恒：接著，我再請教華航罷工事件，雖然可以在大概 2 天之內落幕，但是，在這次罷工事件中，華航最後對於空服員工會的 7 點訴求全盤接受，既然如此，是不是任何一人去擔任董事

長都有辦法完成任務？請問部長看法如何？

賀陳部長旦：我想，新任董事長在處理這件事時，一定經過通盤考慮，也許他是基於空服員工會訴求的合理性或公司負擔上來看，但應該都經過通盤考慮。我想，並不是每一位董事長在這件事上面都能即時、適當處理，我們也預期他在經過通盤考慮之後，能夠改善公司的整體經營效率。

顏委員寬恒：那是不是意味這個決定不是何董一人下的？是不是部長的意思？還是行政院院長特別交代、甚至是蔡總統出國前的吩咐，是不是這樣？

賀陳部長旦：我沒有聽說院長或院長以上的任何長官在這件事情的處理上有特別意見。至於我們的基本立場是，如果能先從核心訴求上達成比較多共識，漸漸建立信心，可能是比較漸進、緩和的做法。何董事長在經過這樣的考慮以後，採取更積極的作為，我想，應該經過整體考慮。

顏委員寬恒：華航空服員罷工事件引發地勤人員工會抗議聲浪，華信航空也接著開會，醞釀接下來的抗議行動，交通部是否已做好準備？接下來不僅是航空事業，甚至中華郵政、中華電信等國營企業，會不會也浮現一連串罷工事件？交通部要如何預先防範？還是要在事件未引爆之前積極介入勞資雙方協調？

賀陳部長旦：首先，這次事件暴露出各事業是否有逾時工作情形，以及溝通程序如何改進的問題，這些方面都是交通部應該要求相關事業單位強化的地方，但是各行各業在處理其勞資條件以及溝通時，各公司董事會應該自有處理程序，我們尊重公司治理。

顏委員寬恒：我們不希望接下來再看到一連串罷工事件繼續上演，因為不管結果是否圓滿，受害的都一定是群眾、國人與鄉親，以這一次華航罷工事件為例，在短短兩天之內，造成的影響就波及好幾萬人，而且航空公司的損失最後還是要由全體同胞認列，影響到的仍是全體國人。

另外，本週三、也就是 6 月 29 日，交通委員會將考察台中清泉崗機場。不只是最近因為桃機相關事件，其實長久以來，不論是在地委員或現在的台中市長，都積極爭取增加清泉崗機場的航線，擴大台中機場的設備與範圍。本席想請教部長，總統說要將台中清泉崗機場改制為台中國際機場，這是單純換個比較好聽的名字而已，還是真的有心落實將台中航空站建設為台中國際機場的計畫，擴充整體航運量以及設備？

賀陳部長旦：基本上，我們認為，改名為「中部國際機場」是要讓大家對於未來發展有更好的展望，對於此事，我們樂於協助。而交通部首先要協助的事項，就是除了軍事用途之外，能夠在大家共同接受的空域和時段增加航班。至於整體發展，還是要靠地方政府與航空公司共同開拓新航線。

顏委員寬恒：部長，我希望屆時去台中機場考察時，你可以很認真、仔細地觀看跑道以西的部分，研究一下可不可以納入台中航空站的場站範圍。另一個問題是航空站外的聯外道路，不論台中機場是否要改名為國際機場，現在既沒有捷運、也沒有輕軌，聯外道路也不見擴充，這是很大的問題，一定要痛定思痛看待。

賀陳部長旦：我了解。

主席（鄭委員寶清代）：等葉委員宜津發言完畢之後，就處理臨時提案。

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。請問交通部賀陳部長，你屬不屬於「交通幫」？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我不敢這樣算、我不是。

葉委員宜津：你確定你不是？

賀陳部長旦：不是。

葉委員宜津：好。

我們今天來檢討鐵道安全，先談這兩天的臺鐵事件。我為什麼沒有要求臺鐵局長答復？高鐵局胡湘麟局長也代理鐵工局，但是在我眼裡，你們兩人看來都是無辜的；周局長帶領的臺鐵局固然有一點責任，但我也認為真正關鍵責任都不在三位身上，而在一年前的鐵工局，或是一年以前、也就是驗收完工之前的鐵工局，因為藉由外部調查，速度原本應該更快一點。由於積弊已久，無論是鐵工局或臺鐵局，我都已經完全不信任。

我今天質詢這件事之前，一樣要先釐清 520 的責任，釐清以後，我們才能承擔，否則將來若是新政府被要求一股腦兒、全部概括承受，我們會承受不起。為什麼承受不起？我來向部長說明。逢甲大學一位老師已經針對「天氣太熱就出軌」這個假設做了測試，畢竟台灣又不是今年才天氣熱，以前也常常達到三十七、八度，今年到目前為止，最高溫也不過三十四度。若是天氣熱就會導致出軌，那台灣的鐵路在夏天豈不是應該天天出軌？結果，這位老師回推發現，是鐵道鋼軌不合標準、偷工減料！部長，你知道這件事嗎？你不知道。茲事體大，這還得了？在短短幾天以內，就出軌兩次耶！這跟臺鐵局沒有關係，而是與鐵工局有關。部長，請你好好調查、釐清責任，並且移送，弊端要抓出來。大家還提到鐵道的夯實問題，也就是鐵軌上鋪設的石頭不夠夯實。臺鐵局在這兩次出事以後，改善工程都沒辦法做，為什麼？因為做完了又下沉，為什麼？就是因為不夠夯實。針對這些工程弊端，請部長趕快調查清楚，好不好？

賀陳部長旦：了解。

葉委員宜津：這是臺鐵部分，這個問題還不算大喔！更大的問題是機場捷運，本委員會在 3 月 7 日就做成決議，要求對不斷跳票、問題叢生的機場捷運成立監督調查小組，並要求在 1 個月以內向交通委員會報告，但你們給了什麼？你們就只給了這張。這不是部長給的，但你知道高鐵局交什麼嗎？給這種不痛不癢的報告，裡面只寫了會攜手合作、努力達成，在穩定、安全無虞之後始通車。花了一個多月，結果給的是什麼報告！連小學生都不如，不負責任、完全是矇混。高鐵局給了這樣的報告，是當我們交通委員會委員都是笨蛋、可以這樣矇混過去嗎？我今天一再要求高鐵局再給資料，高鐵終於給了，這才是真正的測試現況蒐集情況，從 6 月 9 日開始，高鐵局做了 10 天測試。部長，你知道他們從 6 月 9 日開始做了為期 10 天的測試嗎？

賀陳部長旦：我了解他們持續在測試。

葉委員宜津：你看過相關測試嗎？

賀陳部長旦：沒有看見細節。

葉委員宜津：部長，那你不要被矇混了，我很怕你被蒙蔽。高鐵局連立法委員、立法院都敢矇混，

所以你不要以為他們不會欺騙你。

看看這樣的機場捷運，部長，你還敢站在這裡，一再宣示年底要通車嗎？

賀陳部長旦：我沒有在這邊這樣說。

葉委員宜津：部長，你上任沒多久，已經講過幾次年底要通車了？

賀陳部長旦：不，我從來沒有說過年底要通車這樣的話，這應該不是我的原意。

葉委員宜津：但部長至少說過，你希望、或者有信心吧！但這種捷運怎麼通車啊？我們來看看。部長，你知道什麼叫 RTS 吧！RTS 是無線電傳輸系統。

賀陳部長旦：這裡顯示斷訊了。

葉委員宜津：是。斷訊多久？延誤時間累計 986 分鐘！系統轉運時間才 853 分鐘，延誤的時間比轉運時間還要長耶！而且，只要掛上行李設備就延誤，然而，這是機場捷運，哪一次不用掛行李設備？可是掛上以後，每班車就要延誤 45 分鐘以上！機場捷運全程才幾分鐘？光延誤就要 45 分鐘以上？行李設備掛上之後，就延誤 45 分鐘以上，而延誤最大的一次，就是不斷延誤、延誤，又延誤，高鐵局做了 10 次測試，結果一塌糊塗，全數不及格，也就是全部延誤。部長，你知道這份資料嗎？

賀陳部長旦：剛剛看到。

葉委員宜津：剛剛看到？跟我一樣。我一再要求、一再請高鐵局拿出資料，高鐵局終於在今天早上、在我要站上質詢台之前，拿出這一份資料。部長，這一張是收集現況、收集紀錄，而高鐵局做了 10 次收集現況紀錄。我剛才又問高鐵局，報告在哪裡？高鐵局竟然回答「沒有報告」！部長，沒有報告，只有紀錄，你們這麼麻木不仁嗎？我不相信！怎麼可能經過 10 次實際測試，結果又一塌糊塗，到現在卻沒有報告？

賀陳部長旦：我想，這應該是他們在準備報告過程中蒐集的資料，今後當然一定會進一步分析與改進。

葉委員宜津：所以是沒有報告嗎？有沒有？

賀陳部長旦：我請高鐵局胡局長答復。

葉委員宜津：請問交通部高鐵局胡局長，有沒有報告？

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。委員剛才提到的是我們蒐集到的資料。

葉委員宜津：好，有沒有報告？

胡局長湘麟：沒有報告。

葉委員宜津：好。

部長，胡局長也是無辜的，因為他接任高鐵局長不久，嚴重許多的問題在後面，就是丸紅公司存心擺爛。這家公司留下這麼大、這麼多的爛攤子，卻準備拍拍屁股走人，現在只剩 5 人在台灣！這 5 個人留在台灣做什麼，部長，你知道嗎？就是準備再賺我們一筆。怎麼賺呢？就是透過訴訟。丸紅向我方求償多少？129 億耶！台灣人的錢真的這麼好賺喔？丸紅之前提出訴訟、求償 129 億時，我們一而再、再而三地要求當時的交通部毛治國部長和朱旭局長拿出對策，結

果你可知道他們怎麼回答我們？他們說這叫做商業談判手法。他們是這樣騙我們的耶！部長，你們要趕快釐清責任，不要那麼傻！你以為這真的是商業談判手法？其實是內神通外鬼，圖利丸紅。怎麼內神通外鬼？我再告訴你，你以為丸紅會敗訴嗎？當初，每一項變更設計都經過高鐵局同意，丸紅手上都握有朱旭局長親筆寫的公文同意函，同意變更設計。這一同意下去，號誌變更出問題了；這一同意下去，本來應該沒有問題的軌道與墊片，也因為沒有配套，又變成長焊軌道，導致墊片不斷斷裂。又因為沒有伸縮縫，列車滑行範圍超出車站，應該停止的停不了，變成雲霄飛車。但是對於這些責任，丸紅早已有所準備。我們之中有內鬼，丸紅每一次要做這些動作時，都透過總顧問公司中興顧問向高鐵局提出變更，而高鐵局也每一次都同意。其中更有一位陳姓副總工程司，處處護航、一再護航，這些交通幫就是這樣耍弄整個台灣人民的。我們已經因此沒有機場捷運，難道還要倒賠 129 億？部長，你可以忍受這種情況嗎？

賀陳部長旦：對於這些事情，我們一定會務實檢討，也不會輕易放棄應有的責任與程序。

葉委員宜津：不能只是務實檢討，部長，你應該拿出魄力，先把責任釐清，追究責任，當初誰同意廠商變更設計？為什麼同意這樣變更設計？同意變更設計以後，造成今天的後果，是要追究責任的。

賀陳部長旦：了解。

葉委員宜津：我不只是要你了解，我們還會做成決議，要求你們儘速去做，由於軌道變更設計、號誌系統變更設計，導致我們在丸紅案司法訴訟中處於劣勢，可能造成 129 億的損失，這個責任如果沒有釐清，我認為對不起台灣人。

賀陳部長旦：我們不會讓這件事任由廠商隨便喊價，一定務實追討。

葉委員宜津：當然，所以我們會強烈要求你們先把責任釐清，再進行下一步。

主席（葉委員宜津）：現在處理臨時提案，一邊宣讀，一邊協商。

1、

本院委員鄭寶清等 9 人，鑒於桃園機場捷運通車在即，為加速桃園機場捷運通車期程並確保營運不中斷，交通部應盡速延續召開「機場捷運營運前準備協調專案小組會議」，並由次長每個月定期召開，同時邀請「機場捷運獨立調查委員會」共同參與，討論協商營運準備、初履勘、初期營運期間之各項議題。

專案小組會議應追蹤列管須即時改善、修護事項，直至通車營運，並定期至本委員會報告。

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

2、

案由：臺鐵花東地區鐵路雙軌化之可行性研究報告已送交審議，待審核後，預計於 10 個月後提出期末報告暨環境影響評估。有鑑於地區發展及需求，爰建請交通部責成相關規劃及評估單位，研擬「花蓮—吉安段高架化」之可行性，並仿日本鐵道發展之經驗活化運用高架橋下之空間，以供社區、商家、各級團體使用，促進地方發展。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 鄭天財 葉宜津 陳歐珀

鄭運鵬 劉權豪 簡東明

3、

案由：一個月內臺鐵東部幹線花蓮路段接連發生兩起鐵路行車意外，事故原因目前皆由「行車保安委員會」調查中。有鑑於行保會為臺鐵內部組織，於事故判斷上難以獨立裁量以昭公信，爰此，建請交通部除了必須深切檢討、追究責任外，亦應立即委由第三方公正單位來進行事故原因調查，以落實檢討與改善之工作。

提案人：蕭美琴 鄭天財 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀  
鄭運鵬 劉權豪 簡東明

4、

案由：鐵路運輸原本為花蓮、台東縣內最重要的、且為相對安全的交通選項，然而卻在 19 天內，連續發生兩起出軌意外，除了造成搭乘民眾惶恐不安外，亦嚴重打擊國人對鐵道安全的信心。有鑑於鐵路運輸為花東居民的主要交通選項，且伴隨暑期大批觀光旅客的到訪，鐵道安全更不容忽視，爰此，建請臺鐵局立即對北迴、花東、南迴幹線之軌道及相關設備進行全面性體檢，以保障旅客行的安全。

提案人：蕭美琴 鄭天財 鄭寶清 劉權豪 葉宜津  
陳歐珀 鄭運鵬 簡東明

5、

鑒於推動發展公共運輸及降低道路交通事故為交通部重要政策重點，而花東地區聯外及區域內公共運輸係以鐵路及公路客運相互搭配為主，在臺鐵完成環島最後一段花東地區車站多卡通電子票證系統建置啟用後，鼓勵學生使用電子票證搭乘公共運輸應是培養當地公共運輸使用發展之札根工作，並可進一步解決學生違規無照騎乘機車肇生事故之問題，爰建請交通部及公路總局於發展公共運輸之政策下，應儘速協調並協助兩縣政府共同規劃鼓勵學生使用電子票證搭乘公共運輸之札根專案行銷計畫，以提昇花東地區公共運輸之使用發展，並維護學生之交通安全。

提案人：蕭美琴 鄭天財 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀  
鄭運鵬 劉權豪 簡東明

6、

案由：政府施行政策本應有帶動產業發展及兼顧勞工權益，然而本次華航罷工事件雖勞資雙方達成協議，卻也突顯前任董事長及總經理於本次事件上處理失當並造成國家重大傷害，爰此，要求交通部針對本次華航罷工事件造成公司及國家損失對華航前任董事長及總經理應追究法律責任並依法向其求償損失。

提案人：鄭寶清 蕭美琴 鄭運鵬 葉宜津 鄭天財  
劉權豪 簡東明

7、

案由：智慧型載具日新月異，雖然帶給現代人生活上的便捷，但也因對其高度依賴而衍生諸

多公安意外；例如，在穿越路口時，因過於專注智慧型載具而導致交通事故。爰此，建請交通部責成有關單位，強化行人穿越路口之宣導；並建請評估於行人穿越之斑馬線上設置地面型交通號誌，配合路口號誌閃爍，提醒行人路口通行狀況，藉而降低交通事故。

提案人：蕭美琴 鄭天財 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀  
鄭運鵬 劉權豪 簡東明

8、

鑑於八仙塵爆案之發生已屆一周年，監察院亦於今年五月提出糾正案，糾正交通部觀光局罔顧八仙樂園業者恣意「擴大營業」至未經核准範圍，又未落實辦理觀光遊樂業年度督導考核競賽及例行檢查工作；且未釐訂水域遊樂設施完整配套之安全檢查項目，釀成此災；而新北市政府未善盡職責落實執行八仙樂園所有水域遊樂設施安全之定期檢查工作，亦有疏失。爰此，要求交通部應追究相關責任，並就觀光遊樂業之相關規範及考核重新檢視，並在三個月內向交通委員會提出檢討及改進報告。

此外，衛福部將於 7 月 2 日召開「防災醫療救護與復原重建研討會」以因應八仙塵爆之後續問題及未來類似之突發災變，為精進政府未來在因應該等災變之跨部會整合工作，要求交通部及觀光局均應派主管出席該次會議。

提案人：劉權豪 蕭美琴 鄭運鵬 簡東明 葉宜津  
陳歐珀 鄭天財 段宜康

9、

桃園機場捷運通車多次延宕，目前系統仍不穩定，其原因包含施工品質不良、使用過期材料、鋼軌墊片大量破裂、核心機電系統不穩定等各項問題，顯見施工及監造過程似有疑慮，為避免廠商興訟，責任無法釐清，應請交通部盡速進行行政調查，並於三週內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 葉宜津 簡東明 鄭天財

10、

五二〇新政府上任後，宣示機場捷運應達成「系統穩定、安全無虞、盡速通車」之目標，請交通部針對五二〇前後之各項瑕疵改善辦理情況、具體作為及改善期程，提出檢討書面報告，並請交通委員會召開專案報告。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 葉宜津 簡東明 鄭天財

（進行協商）

主席：現在進行協商。

請問各位，對於第 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？（無）無異議，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？（無）無異議，通過。

請問各位，對於第 5 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對於第 6 案有無異議？

周局長永暉：我們希望在倒數第 2 行的「交通部」之後加上「研議」二字。

主席：好啦！加上「研議」。

請問各位，對於第 7 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對於第 8 案有無異議？

林司長繼國：我們建議將第 8 案的文字酌予修正，在第 1 段第 6 行，「爰此，要求交通部應追究…」中的「追究」建議改為「檢討」，接著是下一行「並在三個月內向交通委員會提出『書面』檢討及改進報告」，增加「書面」二字。

主席：為什麼不能用「追究」？都這麼嚴重了，為什麼還不能追究？

鄭委員運鵬：檢討完要是查出責任歸屬，還是要追究，意思不是一樣嗎？

主席：不行啦！這裡就是要用「追究」，本案不修正，照案通過。

請問各位，對於第 9 案有無異議？

胡局長湘麟：由於我們在最近這兩個月一直在辦理監理調查相關業務，對於這些行政責任的調查，能不能請委員給我們長一點的時間？

主席：多長？3 個禮拜還不夠長喔？我本來還想要求兩個禮拜。

胡局長湘麟：真的不夠。

主席：只能延長到 1 個月，不能再拖了！

胡局長湘麟：但是，最近這段時間，我們真的要密集處理監理調查事宜。

主席：是啊！我們就是要你們密集處理，沒錯！

胡局長湘麟：但我的意思是，我們沒辦法在同一時間處理。

賀陳部長旦：胡局長的意思應該是說，如果經由客觀委員會來審視，其調查可能更具有獨立性，所以，委員可不可以容許我們配合客觀委員會的審查，在兩個月內提出專案報告？

主席：1 個月好不好？你們都已經知道問題所在了。

賀陳部長旦：好，我們以 1 個月為目標努力看看，屆時可以先提出初步報告，後續再補充。

主席：不，不是初步報告，部長，你們也測試那麼多遍了，我剛才也都提出問題了，這些資料都是舊的，沒有新的，我要你們做的只是行政調查而已，沒有新的要求耶！我沒有要你們做什麼其他報告耶！

賀陳部長旦：行政單位的說法和廠商的說法之間應該釐清。

主席：是，我認為還是只能給 1 個月。

鄭委員寶清：你們需要多久？

胡局長湘麟：2 個月可以嗎？

主席：不行啦！2 個月太久了，我只是要求你們針對舊的事情做行政報告。

賀陳部長旦：好，我們在努力在 1 個月之內做到。

主席：好，第 9 案期限改為 1 個月。

請問各位，對於第 10 案有無異議？（無）無異議，通過。

(協商結束)

主席：我要再向交通部賀陳部長強調，我們沒有道理還要賠償丸紅公司，相反地，我們應該向丸紅求償才對，因為是丸紅導致我們的機場捷運延宕這麼久，出這麼多錯，所以，我們應該向丸紅求償才對，這是我們要努力的。

協商結論如下：今日協商結果免予宣讀，授權議事人員整理，作為決議，列入紀錄，委員有補簽提案者，列入紀錄。

現在休息。

休息

繼續開會

主席：繼續開會。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。臺鐵在 19 天之內，連續發生兩起出軌意外，而且都在花蓮，發生地點相差不到 50 公里，剛才很多委員同仁，也提出很多寶貴意見。這次出軌意外，一開始是說軌道溫度太高，我第一次聽到溫度太高的說法，所以很難理解，以目前的天候來看，臺東、花蓮更熱的天氣還多得很，這絕對不是一個很好的理由。剛才你們提到，有短、中、長期改善對策，其中短期方案列出 4 項；中長期方案列出兩項，但這些方案是否完備？可能還需要持續深入探討，不管短期或中長期方案，都要繼續進行，更要參考很多委員同仁們，根據相關資訊提出的意見，看看如何一一納入改善？

據我所知，人力和專業經驗也很重要，可是這部分是否足夠？你們的報告顯示，他們都去看了，也施作了，但還是發生出軌的情形。當然，人力和專業經驗的問題，不是這個時候才發生，長期以來，鐵路局人力就不足，並不是交通部不支持，也不是過去交通部相關人員不支持，包括行政院、人事行政總處及其他財主單位，是否還有需要協調的部分這些都必須同時考量。以人力不足來說，是不是離職率、流動率太高，原因又是什麼？加上工作時間都在晚上，待遇能否因應這樣的工作時段？因為必須在沒有火車行經的時候工作，也就是三更半夜的時候做，但相關的待遇及福利是否跟一般情況一樣？這些因素都必須考量，在流動率高的情況下，專業經驗自然不足，以致無法累積、傳承各方面的專業經驗，他的施作當然會有問題。

以花蓮工務段為例，技術助理員的法定名額有 117 個，但目前只有 105 位在職，缺額有那麼多，包括臺北工務段缺額 19 個；臺中工務段缺額 17 個；嘉義工務段缺額 11 個；高雄工務段缺額 19 個；宜蘭工務段缺額 14 個，總共有一百多個缺額，讓專業經驗無法傳承，我是沒有流動率的資料，但這部分也需要去考量。請問局長，目前流動率如何？

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。我們的流動率，包括報到率，幾乎有 30% 沒辦法報到，也謝謝委員關心這個議題。人力部分可以說有三支箭，第一、必須要有雙軌制，就是在地化，希望把有資位、特考的部分，呈現大三角形。另外，希望能夠結合工種統一，把基層服務員、基層技術員，變成一個小三角形，因為只有這樣，才能夠留住當地的人力；第二、現在確實有很多缺額，我們已經向今年特考申請了，但還是不足，因為將近 10 年都是遇缺不補，建教合作也中斷了

20 年，今年一定要考進 1,000 位新進人員。

鄭委員天財：遇缺不補是誰的要求？

周局長永暉：是過去的經驗。

鄭委員天財：是交通部內部、人事行政總處或財主單位的要求？

周局長永暉：在院的時段，還包括以前省府，有一段時間也有控管。對於今年增額的部分，部裡全力支持，因為我們有 5 年的人力增補案，今年的 303 人，現在已經同意 153 人，希望繼續爭取 54 位，這 54 位將放在東幹線，並與建教合作部分銜接起來，希望用雙軌制方式來彌補。

鄭委員天財：我認為專業和經驗很重要，專業經驗除了資深教資淺的，還有相關的在職訓練，各方面都會影響到工程，這樣的缺失要如何導正，都跟專業經驗有很大關係，是不是這樣？

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，完全同意，人力和專業必須同步改善。

鄭委員天財：光是司機員缺額就有 153 人，開火車的專業經驗更重要，要有陪同人員，不要因司機員不足，然後又過勞，以致產生更多問題，以這次富里的事件況來看，駕駛遠遠就看到了，可是緊急剎車來不及，可見專業經驗也很重要，所以在缺額、實習各方面都要有很長的時間訓練，對於人力的補足、相關教育訓練、以及實習制等等都很重要。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：今天你們沒有把它列入中長期檢討規劃裡面，因為你們可能看到的是技術面，當然技術面也很重要，但是再好的技術，若沒有傳承是不是以這次事件的發生看起來人的層面非常高。

賀陳部長旦：您的提醒確實正確，剛才周局長也有提出，關於人力的補足計畫，因為有些要透過不同程序來補足，我們希望最緊急的地方先補足，至於全面的部分，希望在年底以前，能夠得到相當的改善。

鄭委員天財：好。這是前年 2013 年 3 月 6 日的照片，一列滿載石灰石的貨物列車，在宜蘭永樂車站前出軌，所以你們要去了解事故的因素。下一張是水泥公司超載砂石的照片；下一張圖也是一樣這張是 6 月 18 日，我經過的時候拍的；下一張是我這個月坐火車拍的照片，照片中有二大張的車票，我常常坐火車，常常在三更半夜，全省坐火車，所以我看了很多，真的需要好好地做檢查。

另外，我一再向部長提有一些你們有關車票的問題，你們也有做出改善，請問現在是要原民會來賣票嗎？原住民的豐年祭從 7 月開始，上個禮拜六已經開始賣票，請問是鐵路局自己賣，還是交給原民會來賣？請局長說明一下。

周局長永暉：部長也很關心這個議題後續部分都由我們的窗口來賣票。

鄭委員天財：這樣很好，所以這部分還是可以克服的。

周局長永暉：是的，就是要提前。

鄭委員天財：我也知道你們的人力吃緊，但是應該克服的，還是要克服，畢竟是權責劃分的問題，可否請局長說明南迴鐵路的部分。

周局長永暉：現在是鐵工局在執行，鐵路改建工程……

鄭委員天財：南迴鐵路有關豐年祭的部分。

周局長永暉：就是臺東到高雄的部分？

鄭委員天財：對，你們有在規劃嗎？

周局長永暉：有，但主要窗口還是原住民委員會。

鄭委員天財：他的網站已經設了就設了，共享沒有關係，但是這個部分你們的網站還沒有列入。也就是北迴鐵路，以及走南迴鐵路的措施有關豐年祭的部分，你們應該要公告，這樣民眾才會知道，也讓原住民族西部的鄉親，可以回鄉、返鄉參加豐年祭，因為 7 月就要開始了，這個資訊要揭露。

周局長永暉：謝謝委員提醒。

鄭委員天財：請鐵路局趕快做處理。

周局長永暉：是，我們一定會改進。

鄭委員天財：部長，上次我有拜託你，因為 8 月中旬，有 36 個部落會在同一天參加豐年祭，但你們規劃的班次太少，能否比照中秋節的加班車？現在離 8 月中旬，還有一個多月，在規劃加班車方面，能否增加車位數？

賀陳部長旦：我們會跟相關原民單位，一起研究改善。

鄭委員天財：好。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：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。部長，辛苦了。

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，不會。

陳委員素月：最近短短 19 天內，臺鐵就發生兩起出軌事故，6 月 4 日在富里、東竹站間，發生出軌事故後，那幾天媒體報導的焦點，都強調鋼軌溫度高達 63 度，超過預期最高溫度 60 度，才造成事故發生，結果不到 18 天，6 月 22 日又在富源、光復站間，發生出軌事故，這次臺鐵路火車做出懲處，並坦誠是人為疏失。請問部長，根據你的了解，6 月 4 日和 6 月 22 日的出軌事故，發生的原因是什麼？請部長簡單說明一下。

賀陳部長旦：看起來應該是工程上面的夯實是一個相當重要的原因，至於有沒有軌道溫度的問題，我們也在跟外面相關的學者專家共同來探討，但是前者，應該是我們最需要改進的地方。

陳委員素月：自由時報 6 月 24 日報導的標題是寫：「月初出軌也是人禍，調查報告扯謊」，這則新聞中提到，交通部官員痛批，臺鐵誤導大眾是軌溫高釀災，卻對事前兩度施工，且施工後不僅未夯實路基輕描淡寫，更糟的是司機員未落實保修後列車須減速，車速紀錄顯示出軌的 651 車次當時正在加速中，報告還寫「已經減速到 85 公里」，且前一車次司機員發現搖晃回報，工務所卻沒有立即封閉該路線檢查，出事前 3 分鐘前才告訴司機員，路基不穩注意駕駛。請問部長，這則報導真實性如何？

賀陳部長旦：據我了解，對於臺鐵沒有去講他們施工這件事情，應該並非如此，至於那個路段有沒有增速，恐怕也非如此，我請周局長向委員做完整說明。

陳委員素月：好。

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。有些報導可能沒有經過證實，不過大概有 3 個重點：第一、兩個肇事原因都存在，臺鐵並沒有說謊；第二、我們在通報時間點的反應，確實有改善的空間；第三、對司機員加速、減速及自認的部分，其實都可以從記錄器，很明顯的看出來，他在加速過程中，到他第 2 次自認的時候，時速是 61，但那個路段可以行車到 95，從這些數字都可以看出，他的速度是有加速往上走，但是他有在注意，這些部分都可以從經驗法則中來做判斷。

陳委員素月：請問部長，臺鐵局 6 月 4 日的報告，目前交通部是退回嗎？

賀陳部長旦：是。

陳委員素月：是要責成外部專家學者來調查嗎？

賀陳部長旦：對。

陳委員素月：這樣的調查會不會讓人家質疑，臺鐵的調查報告有球員兼裁判的嫌疑？

賀陳部長旦：剛開始的時候，難免內部有作業不夠嚴謹的地方，我們會慢慢地請學者專家來調查，從比重上，將來還有第三方的認證，這些制度都會逐漸建立。

陳委員素月：這兩次的出軌事件，已經不是第一次發生，剛剛鄭委員有舉例，去年也發生過。在你們報告第 9 頁有提及，各鐵路系統行車事故、事件統計數字，你們是用年平均來統計，我剛剛換算一下，從 101 年到 104 年，正線出軌就有 17 件，側線出軌有 30 件。部長是否覺得這樣的件數，會不會覺得太高了？

賀陳部長旦：我沒有辦法拿它整個系統的老舊程度，以及它的路況來做比較，但直覺上認為，應該大有改善的餘地。

陳委員素月：我們覺得頻率太高了，其實社會也在質疑，這樣的事故調查，沒有公正性，只是淪為形式的話，永遠都不會改進，因為根本無法了解真正的原因，在此情況下，會讓事故一再重複發生部長，我們是不是應該檢討一下，既然交通部主管所有的交通運具，能否針對所有運具成立統一的調查機構，以落實外部監督，澈底根絕淪為形式的調查，這樣比較有公正性。

賀陳部長旦：據我了解，現在針對不同運輸系統，都有類似的檢查機制及因應程序，至於如何強化這部分，交通部再來做進一步檢討。

陳委員素月：像現在就有一個飛安事故調查委員會，所以我們也可以參考國外，例如日本在 2008 年就將鐵路事故、海難事件的航空、鐵道事故調查委員會與海難審判廳，共同合併成立一個日本運輸安全委員會，讓它擁有獨立、公平、專業的特性，對於事故的調查也可以避免球員兼裁判的狀況，因此建議部長，可否研議一下？比照美國交通安全委員會的模式，將民航軌道，包括高鐵、臺鐵、捷運、海運及管線運輸等等，意外事故的調查，合併成專責的運輸調查機構，部長的看法如何？

賀陳部長旦：我們願意研議這樣的方向，看看怎麼樣才能真正更強化、更整合，對於安全上的要求

。

陳委員素月：交通部在報告中也明白指出，這兩件事發生前，臺鐵局工務單位，都曾在那個路段施工，完工之後未確實夯實路基，才造成事故發生，從這兩次事故可以看出，管理高層鬆散，整個螺絲釘都鬆了，對於工程施工，應該確實督導其施工品質，怎麼可以容許這樣的狀況發生？

最近一個月以來，我們看到桃園機場淹大水、空服員罷工及臺鐵兩次出軌事件，已經讓部長焦頭爛額了，不過交通部也做出明快處置，讓華航罷工可以很快平息，並對 6 月 4 日臺鐵出軌事件，明快將其退回，沒有被下屬蒙蔽，所以對於你們明快的做出處置，本席給予肯定，不過從這幾次的事故，可以看出交通部所屬相關事業單位，整個管理階層都非常鬆散，螺絲釘鬆了，管理鬆散是很嚴重的問題。請問部長，未來會如何儘快整頓，相關的國營事業？

賀陳部長旦：就像您所說的，這次最大的警訊就是：第一、我們有沒有讓勞工超時工作；第二、在溝通上，是不是還有待改善？我們會立刻要求各事業單位，先從這兩點改善，接下來如何在其內部做改善，我們希望透過公司治理的部分，要求董事會監督經理部門去做。

陳委員素月：不論溝通或工時問題，都是管理階層沒有關心到基層的心聲，顯示管理上出了問題，希望交通部在這方面，能夠儘快整頓，不然隨時都會有未爆彈發生。

賀陳部長旦：了解。

陳委員素月：另外，本席也要建議臺鐵局，軌道安全非常要緊，對於整個軌道的巡視，我知道以前有到班的巡檢員，但他們的巡檢工作有沒有落實？

賀陳部長旦：我請局長向委員說明。

周局長永暉：現在有 7 個段，對於有分駐所的部分，也責成要全面做軌道總體檢，同時要求總工程師跟處長直接到第一線去，我自己也會到第一線去。

陳委員素月：我希望這樣的工作，不要只是流於形式或虛應故事，一定要落實。

周局長永暉：當然。

陳委員素月：最近我去地方會勘，有地方鄉親反映，很少看到巡檢員在巡檢，當然這樣講，可能會害到你們基層員工，但是實際狀況怎麼樣？你們要去了解。

周局長永暉：我們非常重視，因為必需要有夜間維護時間帶，因為現在班次是 24 小時，會造成維護時間不夠，所以要慢慢地把它集中，如果白天有必要維修，按照作業規定日檢、月檢都有，而且我們也成立檢查班，這樣能夠到第一線落實。

陳委員素月：本席從鐵路局員工那裡聽到一個訊息，有人反映，南迴鐵路的隧道可能有剝落的問題。我不知道這個訊息正不正確，你們可能要去了解一下，因為剛剛鄭委員，也關心南迴鐵路的部分。

周局長永暉：對，隧道狀況都不是很理想。

陳委員素月：我聽他講了之後，就回應說，如果我坐火車，絕對不坐到南迴去，我覺得這樣會很危險，這真的是很重要的安全問題。

周局長永暉：安全上基本的東西，我們還是會要求，而且會做，對於一般概念性、需要補強但沒有

那麼急迫性的工作，會由鐵工局在進行南迴鐵路電氣化時，順便做隧道補強的工作。當然，這些工作確實須要趕快做，我們有在注意，尤其盛夏天候的變化會有很多河床的衝擊，所以在南迴有些路線上，我們會特別去加強。

**陳委員素月：**鐵路局對這方面可能要多用一點心，因為隧道的問題，一旦發生事故，真的會很嚴重。謝謝。

**周局長永暉：**謝謝。

**主席：**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。在航空服務員罷工前一個禮拜，本委員會剛好針對這個問題，做出檢討跟建言，但是沒有想到，在一個禮拜之內，就發生罷工事件，當時交通部、航空局的心態，都認為不會那麼快，因為當時工會正在投票，而且還沒有通過，結果在措手不及的情況下，造成這麼大的損失，事實也證明，我們的政府官方單位，對於勞工的訴求應該給予正面的重視，不能存著僥倖心態或認為不可能發生，在這種狀況下來做處理。

**主席：**請交通部賀陳部長答復。

**賀陳部長旦：**主席、各位委員。您提醒的對，我們倒也沒有那麼僥倖，應該要努力。

**簡委員東明：**這個問題不是短時間造成的，是長時間的訴求，蔡總統出訪之前，也在基層提到，員工是到忍無可忍的地步才會罷工。我們一直非常擔憂，未來會不會有其他國營事業起類似效應，發生這樣的狀況？最近也聽到，地勤人員也準備罷工，認為對他們非常不公平，部長的看法是如何？

**賀陳部長旦：**首先，這件事情暴露出，一定是溝通還不夠；第二、有沒有造成內部的不公平或者加時工作，讓員工覺得不理想的地方，這兩件事情我們都應該要求所有事業單位，主動檢討、查證，加強溝通，希望能夠進一步的防範，讓大家都受傷的罷工作為。以長期而言，我們當然希望，相關各行各業的公司治理，無論在制度上或溝通上，能夠永遠努力。

**簡委員東明：**對於這個事件的發生，剛才部長不承認有僥倖心態，但實際上是有它的因素，對於效應問題不能不做防範，不然等到事情發生之後，將會造成整個國家政府的損失，老百姓的權益也會造成非常嚴重的損失。

再來，有關鐵路出軌的問題，今天已經檢討非常多，為了因應類似問題再發生，鐵路局要成立軌道技術研究暨驗證中心，就是軌道技研中心，它是獨立的第三方機構。請問部長，將來成立之後，對鐵路發生狀況的效益在哪裡？

**賀陳部長旦：**我請胡局長向委員做進一步說明。

**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。我們成立這個中心是希望藉重專業經驗來協助鐵路事故的調查，同時希望在這個中心裡面，培養一些專業研發能力，以幫助整個軌道事業的發展。

**簡委員東明：**你們說是因為氣候炎熱造成軌道變形，這種情況過去幾乎沒有聽過，近期才聽說氣候會影響鐵軌變形，可是現在才 6 月，未來的 7、8 月或 9 月更熱的情況下，問題是不是會更多？根據你們調查的結果，大概是養護問題及人為疏失，當然這也關係到監督方面，成立第三方機

構，會不會有疊床架屋的現象發生？

賀陳部長旦：我的了解是這樣，其實臺灣係利用軌道來發展我們的產業，這部分所需要的民間活力，還有專業的培養，用類似財團法人的方式來做可能比較適合，此其一；第二、對於有關事故的調查，剛才也有委員建議要由第三方的機構調查以顯示其獨立性和專業性，必須更超乎現在的行政機構，這樣比較符合社會期待。

簡委員東明：現在鐵路出軌問題，造成人心惶惶，尤其經常搭乘鐵路交通的人，剛才陳委員也提到，南迴鐵路隧道的問題，我想你們一定要給予更大的重視。

賀陳部長旦：是，應該的。

簡委員東明：我經常坐南迴鐵路往返臺東，除了鐵路之外，更重要的是高鐵，絕對不能發生這樣的狀況。

賀陳部長旦：了解。

簡委員東明：有沒有發生的可能性？

賀陳部長旦：可否請高鐵公司來說明？

簡委員東明：好。據我們所知，從高雄到臺北的路程當中，過去李鴻源部長在當公共工程委員會主委的時候，曾經一再提及，高鐵將來有地層下陷的問題，這會直接影響到高鐵，請問你們怎麼去防範這兩種狀況？

主席：請臺灣高鐵公司鄭執行長答復。

鄭執行長光遠：主席、各位委員。有關溫度的部分，高鐵是把溫度設定在 61~64.9 度，在這種情況下，就會把車子減速到 120，同時有人員在觀測，當 65 度以上就會全面停駛。

簡委員東明：我剛才還提到地層下陷的問題呢？

鄭執行長光遠：有關地層下陷的問題，鐵路沿線都有很好的控管機制，對於雲嘉南地區的地層沉陷，目前是屬於均勻沉陷，不過有 4 個地方是屬於不均勻的部分，我們都有做嚴密控管，所以目前都處於行車安全範圍之內。

簡委員東明：我相信你們一定會做非常嚴密的控管，因為臺鐵發生出軌問題，已經那麼嚴重了，何況是高铁？高铁不是沒有發生過狀況，像國外就發生過這樣的狀況，在那麼快的速度下，假如稍微有一點點問題就會造成相當嚴重的後果，更何況現在班次非常多，也非常密集，我幾乎每天都坐高铁，所以心裡面始終在想，萬一發生狀況怎麼辦？你們不能不做非常嚴密的控管，本席特別做出此項建議，尤其地層下陷非常嚴重的地方，大概都在中部地區，對於地層下陷這種警戒，我們不能不慎重，並做非常嚴密的監控，我們看到國外的高鐵發生出軌狀況時，相當慘不忍睹，將來我們要付出的代價將會更重。

另外，請問部長，蔡英文總統原來的故鄉在哪裡？

賀陳部長旦：應該是屏東吧？

簡委員東明：屏東哪裡？

賀陳部長旦：是不是屏東楓港？

簡委員東明：部長還要想那麼久，這應該是大家都非常了解的事，現在那裡已經變成觀光區，每天

有多少車輛經過那裡，因為蔡英文當了總統，那個小小的漁村，只要是假日，觀光客就相當多，若是部長哪一天經過，可以自己去看一下。

賀陳部長旦：好的。

簡委員東明：看來你還不是很了解她出生的地方到底在哪裡？就是楓港，它的位置是在台一線要往墾丁的途中，不論是要往臺東或往最南端，都是一個交通要道，必經的地點，我國小就是讀楓港國小，既然現在它變成至為有名的地方，我們是不是要考慮到交通動線的問題，現在高速公路是到林邊、東港，鐵路則經過枋寮，再過去就往東部去了，現在一年當中，有七、八百萬遊客要到恆春，但只有一條台一線，所以本席向部長建議，希望這個地方的相關其他公共運輸及交通，都能夠再加強、再增加。

賀陳部長旦：了解，我聽說軌道運輸也在做研議，我們來做改進，也要加油！

簡委員東明：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：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，你前幾天去馬祖，辛苦了。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不會，我真得覺得驚艷。

陳委員雪生：我今天看你穿一件新的衣服來，可說新人新政。

賀陳部長旦：不敢當。

陳委員雪生：加油，好不好？

賀陳部長旦：謝謝。

陳委員雪生：這兩天很多記者問我，賀陳部長是好人，還是壞人？我都跟他們講，是好人。

賀陳部長旦：不敢當。

陳委員雪生：在政治上，反對黨一定都是挖你瘡疤的，只要有 1%做得不好，就一定講那 1%壞的部分，不會講 99%好的部分。

賀陳部長旦：理解，謝謝。

陳委員雪生：今天這個議題，正好是出軌、出包。其實在人生旅途上，都會犯一些錯，但是事情發生之後，要知道怎麼去檢討，怎麼去善後，我覺得這很重要。這次臺鐵事件有 2 人受傷，你知道這 2 個人是誰嗎？

賀陳部長旦：據我了解，應該是中國遊客。

陳委員雪生：對。

賀陳部長旦：觀光客也滿倒楣的，掉到太平洋去也是他，來觀光經過花蓮，不小心就掉到太平洋去了；坐火車又出軌、出包，這兩位大陸客，一位是福建人叫林華，局長知道事情發生後，他縫了幾針嗎？

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。他是在鳳林醫院。

陳委員雪生：他縫了 9 針，你知道他現在人在哪裡？

周局長永暉：在臺北站。

陳委員雪生：人不在臺北站，而是在鐵路局，你的辦公室門口。你知道他在幹什麼嗎？

周局長永暉：我們已經請處長跟副局長，在撫卹及傷害賠償部分儘量從寬。

陳委員雪生：人受傷了，而且縫了 9 針，臺鐵不能不聞不問。

周局長永暉：不會。

陳委員雪生：該多少錢，就賠給人家，大陸客已經夠倒楣了，他們是來這邊玩的。

周局長永暉：輕傷是 20 萬，重傷是 40 萬，我們已經從寬處理了。

陳委員雪生：不要因為大陸跟臺灣電話不通，官方也沒有來往，就不管了，他縫了 9 針，就賠他一點錢。

周局長永暉：有，我們會儘量從寬。

陳委員雪生：還有一位大陸客是誰？你知道嗎？前面那位叫林華那位是 45 歲，這件事你們要處理一下。

周局長永暉：是。

陳委員雪生：還有一位江蘇人叫鄭燦，這個年輕小伙子 25 歲，大概沒什麼事，就自己回去了，但善後的事情要處理好。

周局長永暉：是。

陳委員雪生：怎麼不會犯錯？只有鐵路局會犯錯，公路局不會犯錯嗎？其實都會犯錯，賀陳部長剛上任沒多久也有很多狀況，我不是講你錯，「錯」這個字，我也不好講。所以我拜託鐵路局，你們回去之後趕快去處理好。

接著我要談有關華航罷工的事情，新任的何煖軒董事長那天處理華航罷工的事，部長覺得他處理的好不好？

賀陳部長旦：我想他呈現出他處事明快及負責，至於接受勞方的條件，後續會不會造成經營上比較困難的狀況，我認為讓他以積極的態度去面對吧！

陳委員雪生：站在民意代表的角色，我支持罷工。剛才簡東明委員提到蔡總統出訪時講到「天氣這麼熱，這些人來抗議，心裡面一定有很多委屈。」蔡總統講完這些話之後，部長心裡有沒有壓力？

賀陳部長旦：當然有。

陳委員雪生：總統都講他們有委屈了，部長會有壓力嘛！

賀陳部長旦：對。

陳委員雪生：接續有哪些單位會罷工，部長知道嗎？

賀陳部長旦：我們希望能即時溝通，據了解，現在有些單位確實在醞釀中。

陳委員雪生：現在華航的罷工非常成功，當然我也祝福他們。說真的，我是站在華航員工的立場來講話，因為現在的待遇很差，從二萬多至三萬多，你看！以前大家年輕的時候都想要娶個美麗的華航空中小姐當老婆，那是畢生的榮幸，但是我現在搭飛機，發現他們等於是高級的傭工，

工作很辛苦，而且在空中又有它的危險，當然希望能多拿一點錢。好，現在空勤的部分處理好了，地勤的部分呢？華信來了！我再跟你預告，還有很多，包括中華電信，從南部已經開始慢慢延燒到北部了，中華電信的人數更多，過幾天全民計程車也來了！台灣大車隊也來了！我想部長會慢慢碰到很多罷工的事情。所以做官者應當謹言慎行，我覺得何董事長慢慢去跟人家談判事情嘛！七項決議全部都答應了，我不曉得這過程是如何，請問部長有沒有參與？

賀陳部長旦：我們沒有在現場，不過勞動部長親自主持，所以有一些狀況，我們是有瞭解的。

陳委員雪生：現在地勤也來了，只要從家裡出門就開始算工作時間，你的看法如何？

賀陳部長旦：比照之下，應該各有各的條件，何董事長今天上午應該在跟他們做這些溝通，我們希望在這件事情上，他們還是能夠就事論事。

陳委員雪生：另外，我請問部長一件事，看看部長是否覺得公平合理嗎？現在馬祖的機位很夯，去馬祖是一票難求，花東也是一樣，他們是採取實名制。我要談的是，現在立榮航空要求連江縣政府從 8 月 2 日開始，每班飛機要買 10 張票，縣政府出錢買 10 張票還沒關係，他們居然還要求縣政府去賣票！各位評評理，這荒不荒唐？若是如此，花蓮縣政府跟台東縣政府也要去賣票嗎？縣政府在幹什麼？縣政府是負責幫航空公司賣票的嗎？我告訴局長，明天早上 9 點半的會議，我會到場，如果有這樣的事情發生，我會找你們民航局算帳，竟然叫縣政府去賣票？每一航班買 10 張票，縣政府的員工還得幫航空公司賣票，這個是什麼話！錢是航空公司在賺，不是縣政府在賺，幫他們賣一張票多少錢？請他們告訴我們，我們可以請一個雇員專門幫他們賣。這過份了吧！請局長今天回去之後，好好跟立榮航空講一下，不要再這樣，我曾經講過，我以前當縣長時是 10 班飛機，到現在還是 10 班飛機，馬祖怎麼進步？進步個屁！怎麼個進步法？太過份了吧！局長，今天晚上以前把它處理好，處理好之後，打個電話給我，不然明天早上 9 點半我到民航局參加會議。

賀陳部長旦：大前天到縣裡，劉縣長也有表達同樣的看法，這個部分我們會努力協調，民航局……

陳委員雪生：他表達沒有用啊！縣長能夠管立榮嗎？縣長能夠管民航局嗎？

賀陳部長旦：我記得那天已經有提到，雖然過去有努力不足之處，但是 8 月份以後已經朝這個方向來改善，我們會繼續努力。

陳委員雪生：不是，立榮是獨家飛行馬祖的，它有責任，不然你們就成立第二家航空公司，明天總質詢時，我會對院長提出要求，要求成立第二家航空公司。國內哪個航線只有一家獨家在經營的？花東也不是，屏東也沒有啊！沒有這個道理。否則要求華信多買兩架 ATR，或是買一架就可以了，或者是政府投資，好不好？這個部分拜託部長和局長。

賀陳部長旦：我們來加強協調。

陳委員雪生：你們和立榮務必要溝通好。

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：好。剩下一點時間，我要談的問題，因為航港局今天沒有來，所以請部長注意一下。

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：黃岐航線通了之後，馬祖到馬尾兩馬之間的航線有點傾斜到黃岐那邊，現在馬祖到馬

尾，兩馬的航班經營不下去了，因為去年來了 17,000 名大陸觀光客，現在只剩下 7,000 人，所以它一定虧損。航港局要求它繼續經營，不能停止營運，但是它沒辦法，因為它虧損，所謂「殺頭的生意有人做，蝕本的生意沒人做」，這中間該如何處理？它在 7 月 11 日要停止，所以有關這方面的因應措施，拜託部長回去責成相關單位處理。

賀陳部長旦：好，瞭解。

陳委員雪生：部長，兩馬的航線不是單方面把它停掉，這裡面牽扯到兩岸關係，你知道嗎？

賀陳部長旦：是，瞭解。

陳委員雪生：請航港局針對這方面要妥善處理。今天因為航港局沒有列席，我是言外，但是拜託部長善加……

賀陳部長旦：不敢當。

陳委員雪生：還有民航局及立榮航空的事情，請部長注意一下，好不好？

賀陳部長旦：好的，應該的。

陳委員雪生：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請鍾委員佳濱質詢。

鍾委員佳濱：主席、各位列席官員、各位同仁。我趕快把握時間，這是第三次提出，趁部長還在，我要再次提醒，關於連續假期的交通輸運，我曾在連續兩次的質詢當中都提到，有沒有可能研議提高軌道運輸的營運用時間來幫助輸運旅客，但是必須在「安全」的前提之下，提高軌道的使用時間，安全很重要，偏偏最近這一個月以來，臺鐵有兩次出軌事件，部長會不會覺得自己流年不利？一上台就遇到這麼多事件，對於臺鐵出軌的事情，你覺不覺得是特別嚴重？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。臺鐵出軌的事件其實是凸顯我們過去在建設過程當中，沒有注意到相關維修制度上的資源跟人力的配置……

鍾委員佳濱：部長講得非常好，你說這裡面有幾個問題，一個是建造時，工程有沒有落實，第二個是營運時，是否做好管理跟維護，對不對？

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：但是我告訴部長，臺鐵出狀況，今年沒有特別嚴重，今年是 19 天之內發生 2 次，去年是在 3 月時發生 3 次，內容的情況不一而足，我就不再提了。以出軌的情況來講，有可能來自於氣候因素，但是召委說這不可能，這個與天氣熱無關，另外有可能是工程因素，也有可能是人為因素，亦即管理的問題，管理基本上有三個可能，第一，人力的紀律管理不佳；第二，人力的素質不夠；第三，人力的數量不夠。部長認為缺乏紀律、素質不夠或是人力有缺口，哪一個是造成目前臺鐵困難最重要的原因？

賀陳部長旦：我想應該是後兩者因素比較重。

鍾委員佳濱：質跟量不夠？

賀陳部長旦：對。

鍾委員佳濱：在勞工權益保障報告當中，周局長就在裡面明白的寫著，其中一點是現在找不到司機員的指導幹部，因為薪給制度無法吸引他，但是這個指導員對於行車安全是非常重要的，素質的提升也很重要的，鐵路局除了說「目前正在研議可行辦法」之外，有沒有其他具體作為？有沒有跟部長報告，爭取必要的資源呢？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。我們是希望能夠在三個月至六個月的時間，先由這個部分……

鍾委員佳濱：你們有可行方案了，對不對？

周局長永暉：對。

鍾委員佳濱：打算何時開始實施？

周局長永暉：我們還要報部……

鍾委員佳濱：部裡面要多久可以核定？不知道？部長知道這件事嗎？

賀陳部長旦：我瞭解他們有人力的缺口，剛才也初步交換意見，我們現在希望針對比較緊急的地方先補缺，其他的部分，我們希望能夠在年底以前完整的……

鍾委員佳濱：臺鐵人力質跟量不足，可謂冰凍三尺非一日之寒，並非從部長就任才開始，周局長去年曾說 2016 年鐵路特考招聘名額比去年多了 1,160 位，但是報考人數比去年少 2,000 人。而 2015 年同樣的鐵路特考，有 2 萬 6,000 人報考，比前一年的 2 萬 7,000 人還少了 1,500 人。這是一個長期的趨勢，願意到鐵路局捧鐵飯碗的人越來越少，你們缺額待補的人數比不上你們流失的人數，這是局長自己說的嘛！

周局長永暉：是。

鍾委員佳濱：要不要看看你怎麼說的？你記得說什麼嗎？你說「火車司機已經陷入零備用狀態」。請教局長，你擔任局長多久了？

周局長永暉：報告委員，兩年。

鍾委員佳濱：這個問題兩年來有沒有改善？

周局長永暉：我們在質的部分跟量的部分確實有在增補，但是因為很多……

鍾委員佳濱：改善了多少？解決了多少？我要告訴部長，今天臺鐵局局長已經做兩年了，他去年跟今年都說同樣的話，我不知道問題在於他沒有行動力，沒有提出對的方案，還是部裡沒有給局裡支持，要補的人力及要提升的素質沒有到位，到底是哪一種？部長的看法如何？

賀陳部長旦：我覺得兩種都有，我猜想應該是部裡面對這方面的重視程度還不夠，臺鐵的主張可能也不夠具體，我們各部門盡力來改進。

鍾委員佳濱：我請局長來告訴你，包括臺鐵人力的量不足，局長認為臺鐵遇到哪些障礙及困難，需要行政院及部裡面支持的？甚至需要考試院同意，包括放寬員額等等，你趕快講。

周局長永暉：這個包含三個層次，第一，有關量跟質的部分，我們現在要雙軌制，這部分還差一張行政院核定的薪給表，也就是希望能夠傳承，以及我們現在除了正式的特考之外，有些基層的服務員，部裡面已經核了，但是還差了一張薪給表，這薪給表一核定之後，這部分就能夠突破；第二，有關建教合作的部分，我們在後天大概在北中南東，中是逢甲大學，北是台北科技大

學……

鍾委員佳濱：我都幫你列出來了。

周局長永暉：謝謝委員。

鍾委員佳濱：這在去年的時候就講了。

周局長永暉：可是我們需要很長的時間跟部裡、院裡溝通。

鍾委員佳濱：部長有沒有瞭解問題的所在了？因為鐵路局局長就任兩年，問題不是今年才發現的，去年、前年就看到問題，局長也採取應變的作為，但是到現在進度呢？我看到的只有在今年 2016 年跟成大簽了。我要請教你們，目前有關司機員、臺鐵的人力的部分，難道是招聘不到員工嗎？不是！而是來的員工，他們的期待不符，沒辦法吃苦耐勞，就老幹部來講是這樣。你們要的是大學生，還是技職教育，好的高職畢業生，鐵路局有想過嗎？我真正要問的是，沒有錯！成功大學是相當優秀的交通人才培育機構，但是我在教育委員會，我希望未來部長對於相關交通人才選取的部分，應該要擴大跟教育部以及技職教育合作，幫你們解決人力的各種不同問題。部長跟局長有把握嗎？

賀陳部長旦：瞭解，建教合作的計畫過去被停下來了，我想我們從這方面先來加油。

鍾委員佳濱：好，那我自告奮勇提供你一個建議，我們屏東有潮州機場，有不錯的腹地，我們技職訓練的人口也很不錯，我們農村的的孩子吃苦耐勞，請你們要考慮一下，不要只考慮中北部的合作學校，有機會也來我們南部找人才，好不好？

賀陳部長旦：好，謝謝。

鍾委員佳濱：謝謝。

主席：請徐委員永明質詢。

徐委員永明：主席、各位列席官員、各位同仁。部長很辛苦，上台一個多月，有很多事情。我個人對交通部這一次處理華航這件事情評價滿高的，我覺得你們的確是把危機變成轉機，可是我現在比較擔心的是，不論是空服員或是現在正在進行當中產業工會的談判，到底華航的結構問題是如何？因為很多人都談到有所謂「交通幫制肘」的問題，你身為一個剛上台的部長，而華航新任董事長今天在媒體訪問時談到他是脖子被架著刀去談判的，也談到很多的經營階層不用新的董事長，我覺得部長也有類似的發言，部長現在主政交通部，你覺得最大的困難為何？真的有所謂的交通幫嗎？我們立法院可以提供什麼樣的協助？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我想每個人對交通幫的描述各有不同，但是就我自己在交通部，目前沒有感覺到部內有這樣的情況，至於相關的事業單位，是否有一些人在各自的事業單位裡面留下一些小圈圈，我想這就是我們希望在董事會的強化跟相關人事上面的整頓來消除這些事情。

徐委員永明：我覺得是不是我們既有的建置，就如同部長講的，既有的這些事業單位結構非常奇怪，因為禮拜五發生一件事情，我覺得很有趣，我今天也想請教部長，本來只是想請新的董事長上任以後來解決，結果禮拜五早上立刻發布換了原來的總經理，當時是希望董事長上任之後開

始解決問題，可是交通部本身還是有辦法處理當時的經營階層，在禮拜五早上董事長上任之前，當時是用什麼方法把總經理換掉？

賀陳部長旦：委員是詢問我們怎麼處理嗎？

徐委員永明：對。

賀陳部長旦：從公股來講的話，像總經理他們在董事會裡面都算是公股的代表，在公股代表目前履行他的相關責任上有……

徐委員永明：所以你是撤換他公股代表的身分，連帶他總經理的身分……

賀陳部長旦：是。

徐委員永明：我想問部長的是，我們號稱交通部可以控制中華航空，但是上面還有一個航發會，航發會推派 8 名董事，我看了預算書裡面講得很清楚，政府推薦 5 名，由交通部次長、國發會副主任委員、財政部次長、法務部次長及經濟部次長，可是中華航空的董事長跟總經理也是航發會的董事。我當然知道航發會存在有它歷史的淵源，可是現在有必要在交通部跟華航之間還存在一個航發會嗎？航發會現在又影響台灣高鐵，這個結構有沒有可能改變？我看了航發會現在的名單，這是我今天拿到的，名單上很多人都還是前政務官，不論是吳當傑或是陳明堂。請問部長，你們現在已經可以影響航發會了嗎？還是因為這個航發會的董事名單有任期，所以還是必須等一時間，才能撤換這些官股代表？

賀陳部長旦：公股代表是隨著法人可以異動的，這部分沒有問題。

徐委員永明：好，我的資訊或是你們的資訊可能要 update，因為這是我今天拿到的，我當時也覺得很奇怪，我想這些人應該都換掉了吧？航發會換了，接下來才是華航，我們來看華航的董事名單，有獨立董事丁庭宇等，我的意思是什麼時候可以撤換這些董事？現在已經換掉了董事長及總經理，整個航發會的結構也應隨政次換……

賀陳部長旦：職務代表。

徐委員永明：有沒有必要還存在一個航發會在其中呢？未來部長應該做比較結構性的改革，讓交通部可以直接去影響及控制，否則就會像上禮拜一樣，情況好像有一點失控！新任董事長有出來喊話，說他願意承擔政治責任，而部長也有出來喊話，可是原任的董事長及總經理卻不用你，時間也拖了一、二天，其實影響是非常大的。

賀陳部長旦：我必須澄清，原任的董事長並沒有不用我們，後來總經理在處理時，確實是有沒有接電話的情況，不過透過常務次長，他在很多事情還是配合交通部做了一些處理。前面您提到的兩個問題，反而是比較大的問題，就是航發會存在的必要性，以我的瞭解，當初會這樣做是因為華航去國外談一些合作，這會涉及台灣比較敏感的外交狀況，所以……

徐委員永明：可以用華航的身分去談就好了。

賀陳部長旦：如果投資完全來自國家的資金，這會增加很多困擾，我的瞭解是這個原因。

徐委員永明：航發會是白手套。

賀陳部長旦：是有上面的過程，現在可以來全盤檢討。

徐委員永明：部長可不可以承諾把這個結構改掉？

賀陳部長旦：我們來研究看看它的得失。

徐委員永明：剛才你說董事長沒有不聽命，可是他卻急著辦他自己的歡送趴。現在大家都在算要賠多少錢及納稅人要付多少錢，這兩位經營階層的怠惰，難道沒有背信及瀆職的問題嗎？我認為這些錢不應該由台灣無辜的納稅人來負擔，而且還要追究責任，否則他們拍拍屁股回學校教書，這樣是一種很壞的示範。

賀陳部長旦：至於是不是要由全民來負擔的事情，華航公司就其真正的損失及相關的處理程序，應該會讓社會有一個完整的瞭解。

徐委員永明：交通委員會在星期三有一個台中的考察，很多人也都說台中的地理環境不好。紐約附近有三個國際機場，車程從 1 小時到 20 分鐘，這不止是紐約有這種需求而已，還有安全及流量的考量。這三個國際機場包括 JFK（甘迺迪）、拉瓜迪亞及遠一點的紐華克國際機場。桃園機場上次發生事情時，那不是不能起降的問題，而是旅客進不去及出不來的問題，本席還與部長在此討論這個問題。未來針對經營及安全的考量，本席認為台灣還是需要一個備用的國際機場，部長應該做長期的規劃，否則桃園機場一旦失能，台灣對外就完全失去聯絡。星期三有很多委員將會關心這個問題，我希望部長能夠考量清泉崗機場該扮演的角色。

賀陳部長旦：上次松山及高雄也有角色扮演的問題，不過台中的部分，我們會一起來考慮。謝謝。

徐委員永明：謝謝。

主席：報告委員會，上週部長已經表示，今天只有上午的時間備詢，下午另外有會議，現就由王次長國材代理列席備詢。

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。次長的答復可以代表部長嗎？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。應該可以。

江委員啟臣：應該可以？那你就不能回答，到底可不可以呢？

王次長國材：如果有需要討論，我回去會與部長……

江委員啟臣：部長已經走了，他也沒有說不可以，所以你講的就代表部長。

第一，中部的鐵路高架工程什麼時候可以完工？

王次長國材：目前……

江委員啟臣：你們拖了又拖，到底什麼時候可以完工？你們從過去到現在所提出的理由，我們都接受了，可是卻一延再延，6 月 7 日又出了狀況，在測試時發生意外，今天在軌道安全的報告中也沒有寫。6 月 7 日是不是出了測試意外？

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。台中鐵路高架化計畫是分兩階段通車，第一階段是原來的 5 個車站，包括台中車站的立體化及高架化，預計今年 9 月初通車。

江委員啟臣：原本是說 7 月，現在又延到 9 月。

林司長繼國：原來的核定是 8 月底，由於考量到中秋節輸運的關係，現在正在研議當中，看看是不

是要錯開中秋節的輸運。第二階段是新增的 5 個通勤車站，預定明年完工。

江委員啟臣：明年全部完工嗎？

林司長繼國：對。

江委員啟臣：第二階段是從哪裡到哪裡呢？

林司長繼國：都一樣，只是新增 5 個通勤車站的通車啟用，這是放在第二階段。

江委員啟臣：第一階段是全線高架通車，第二階段是新增站體的部分。

林司長繼國：對。

江委員啟臣：第二階段完成 5 個新增站體，而你說 9 月份會完成第一階段。

林司長繼國：目前的計畫是這樣。

江委員啟臣：在中秋節過後嗎？

林司長繼國：對。

江委員啟臣：中秋節之前不行嗎？

林司長繼國：我們希望不要影響到中秋輸運。

江委員啟臣：你們擔心會有一些狀況。

6 月 7 日是什麼意外呢？

主席：請交通部鐵工局胡代理局長答復。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。工程車在工程切換點要上高架時，在切換點的運轉上，機車發生比較重要的狀況，就是有一點出軌。

江委員啟臣：這個出軌意外與你們原本的設計有沒有關連，還是純粹是人為、技術或系統上的意外呢？

胡代理局長湘麟：這與系統無關。

江委員啟臣：不會影響到通車的時程嗎？

胡代理局長湘麟：整個期程不會受到影響。

江委員啟臣：原本你們說高架工程在去年底會完工，後來向本席說會延到 7 月，現在又說要延到中秋的 9 月之後，不知道還會不會再延，通車時間有沒有確定呢？

胡代理局長湘麟：現在交通部已經在辦履勘的準備作業，因此時間是在掌握之中。

江委員啟臣：安全第一，可是也不能無限期延宕，因為已經延了好幾次了。

其次，現在中部地區的交通瓶頸，坦白講國道 1 號已經塞得非常嚴重，但在中部都會區也沒有任何高架替代道路，比如台北地區的東西或南北向的高架道路。目前從后里到彰化的國道 1 號已經變成社區的南北向高架通行道路，幾乎任何時間到了這裡就會塞。我們都看到五楊高架的分流效應，本席曾經建議中部地區可以參照五楊高架的方式，而且施工還更加容易，我想土地也不是什麼大問題，主要是工程建造的部分。從后里到彰化這一段，如果有高架道路來分流國道 1 號，這對國道的順暢將會有很大的幫助，也對大台中地區的地方道路及通勤順暢可能也有意想不到的效果。本席在本會期曾經請前任交通部長去做評估，他也有答應，但不知道新政府上來之後，你們有繼續去進行評估嗎？

王次長國材：對解決整體台中都會區的交通問題，江委員所提建議都非常之好。目前臺鐵對軌道部分也有在做考慮，我們對此會做一些研究，也請高公局 study 一下。

江委員啟臣：不能每次都說帶回去研究一下，時間已經半年了，現在還是說要帶回去研究，是不是下會期時，你們仍然是說帶回去研究呢？我會排一個會勘，實際去看看，你們也很清楚交通監測量，那個地方確實是一個瓶頸。大台中地區最大的不平，就是大台北地區有很多高架道路來解決東西及南北向的通勤問題，我們卻是利用國道 1 號、3 號及 4 號來當成通勤道路，這會影響到南北的通行車輛，結果短途及長途都塞在這裡，因此我們確實需要分流的建設。

王次長國材：我們來研究一下，包括交通分流及用地的部分。

江委員啟臣：儘快在 1 個月內做出一個初評，然後據此基礎來做為進一步的討論。

王次長國材：我們先做一個簡單分析，然後再向江委員報告。

江委員啟臣：儘快在 1 個月內做出簡單分析，並在此基礎上來做討論。

主席：最近出軌事件太密集，逢甲大學老師表示軌道的鋼筋品質有問題，你們要做一個徹查，而次長也要要求鐵工局認真去徹查，如果有問題就必須追究責任。

接下來登記質詢的孔委員文吉、林委員德福、黃委員昭順、李委員彥秀、吳委員志揚、廖委員國棟及陳委員宜民均不在場。

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。本席感到很遺憾之處，就是到了下午都沒有辦法質詢到賀陳部長，請主席可不可以協助一下呢？因為其他委員會的委員到交通委員會發言時，幾乎都已經排到下午了。

主席：這是部長第一次在下午請假。

徐委員榛蔚：謝謝。

今天我們是檢討軌道安全的議題，其實人力長期不足是軌道安全問題的主要因素，我們每次都是歸在人禍上，然後就開始懲處相關人員。針對人力不足的部分，剛才鍾委員佳濱已經提出很多精準的數字，而鐵路局亦向人事行政總處提過這個問題，本席也提出如何解決長期人力不足的問題。如果要解決鐵路局的問題，那就應該在人力方面儘快去加強協調及溝通，否則永遠都會是一個問題。

針對鐵軌的問題，本席要在此強調，每次我們都是歸咎於人禍，然後就要開始懲處，但我們對那些巡軌員有沒有以同理心去看待呢？尤其是現在花東線的班次，頻率是增加的，可是在白天是無法維養的，他們只能趁晚上時，以很短的時間去維養，加上晚上非常黑暗，他們做這些工作可說是很困難的。另外，原本道班工是 12 到 15 人一組，鐵路局局長最清楚狀況，現在卻是 3 到 5 人一組，他們可說是疲於奔命啊！如果將人禍都嫁在他們身上，那是多麼沈重啊！

去年才發生道班工被撞死的事件，這也引發了人力不足的問題。本席在此強調，首先就是要將人力補足，否則連主任、副主任及段長都要去兼司機，這是很離譜的現象！現在各火車站只要是穿背心者，要不就是志工、職代或鐘點時薪工等，公部門要如何去改善人事問題，這也是應該率先去做的事情。

其次，針對新鋪鐵軌的部分，現在花東要做雙軌鐵路電氣化，評估也已經完成，預計於 113 年完工。目前雙軌第二軌的部分都還沒有做，新鋪鐵軌是否可以全面做版式鐵軌呢？因為這種方式不需要那麼多的人力，何況你們在短期間也無法補足人力不足的問題。捷運及高鐵都是採用版式鐵軌，加上花東雙軌鐵路電氣化都位於平原段，施工上是非常容易的，本席建議應該採用版式鐵軌，請次長是不是承諾一下呢？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。有關花東雙軌的部分，我請鐵工局積極將委員的意見納入考慮。

徐委員榛蔚：既然花東雙軌是新做的，何況目前的科技這麼發達，那就應該要做最好的。由於雙軌的第二軌還沒有做，你們應該規劃採用版式鐵軌的方式。另外，還有增溫探測的部分也要加裝，因為每次你們都說鐵軌溫度超過多少就會有危險性，所以你們必須加強去做才對！

王次長國材：關於軌溫監測器據我了解，現在全省都在做。

徐委員榛蔚：花東什麼時候做好？

王次長國材：月底會完工。

徐委員榛蔚：新增那一軌是不是全面用……

王次長國材：我請局長說明。

徐委員榛蔚：可不可以？要不要做？

主席：請交通部鐵工局胡代理局長答復。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。我們現在的評估是，大概只有部分路段採用這個版式。

徐委員榛蔚：那是部分舊有的路段，我現在講的是新做的部分。

胡代理局長湘麟：我是談新的路線，新的路線中間有部分路段是採這個版式。

徐委員榛蔚：在所有場站裡面，花蓮一共有幾個新蓋的車站，花了 60 億的部分？

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。一共有 27 個。

徐委員榛蔚：花蓮占幾個？

周局長永暉：大概三分之二。

徐委員榛蔚：鐵改局每次都和花東鄉親座談，可是沒有一個車站蓋好以後讓鄉親滿意。每次座談時，手扶梯一定是必備的，遮雨棚的長度也一定要夠，可是車站蓋好了，還是存在這些問題。你們說月台太窄，無法做電扶梯，可是你們是工程單位，傾聽民意後應該以專業來處理，為什麼把問題丟出來，說是無法解決。那麼當時的座談有什麼意義呢？你們沒有任何一項是符合鄉親的需求。例如玉里站花了 3 億元，大家都說蓋得好像監獄，而且沒有電扶梯。再如吉安火車站說是人數不夠，可是吉安鄉已有 10 萬人，你沒有停那麼多班次，怎麼會知道運能不夠呢？這些都是同樣的問題，我不希望每次都是因為鐵工局的問題，最後大家卻去罵鐵路局長。明明是施工單位和設計單位的問題，權責要分清楚嘛！

王次長國材：我想是不是……

主席：時間到了，交通部再好好跟徐委員說明。

徐委員榛蔚：等一下本席提出書面質詢，請交通部於一週內提供本席所有的解釋資料，謝謝。

主席：請賴委員瑞隆質詢。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。本席的選區前鎮和鳳山區有一個臺鐵機廠預訂要遷移，不知道現在期程如何？

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。高雄鐵路地下化工程……

賴委員瑞隆：預訂什麼時候會遷移？

主席：請交通部鐵工局胡代理局長答復。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。委員說的是高雄機廠？

賴委員瑞隆：對，就在前鎮和鳳山的交界處。

胡代理局長湘麟：這部分目前還沒有計畫。

賴委員瑞隆：可不可以一個禮拜內把你們預訂的計畫給本席？

周局長永暉：我們會把書面資料提供給委員。

賴委員瑞隆：原先是規劃遷移到屏東。

周局長永暉：那是在鐵路地下化之後，高雄機廠才要遷建。

賴委員瑞隆：詳細的進度請給本席一份，也請次長和部長關心一下這件事。這對前鎮的開發是很重要的，機廠遷移已經準備要動了，只是希望你們能追蹤一下期程，請在一個禮拜內把目前進度的資料給本席。

周局長永暉：好。

賴委員瑞隆：接著本席想請教次長，本席選區小港是在高雄港區的範圍，所以有大量貨櫃車進出，次長過去擔任過高雄市交通局局长，你也很清楚。這裡的重車數量很多，造成安全的問題，道路損壞也特別嚴重。道路損壞和重車超重有很大的關係，所以小港的路損壞得很快。本席調閱資料時，港務公司表示這部分是由港務警察來取締，我發現在 5 個月之內總共取締 53 件。這 5 個月內至少有 34 萬輛車次進出，總共才取締了 53 件，比例大概是 0.01%，非常非常地低。地方警察局也曾向本席反映，重車超載嚴重，特別是港區的車輛，大家都是睜一隻眼閉一隻眼。結果道路品質損壞得很快，而且因為超重的關係，市民只要一出車禍都非常慘重。本席也曾經詢問港務警察為什麼取締比例這麼低？他們回覆我說，他們查驗是用客觀、合理之判斷，也就是用眼睛目測。港務公司是屬於交通部管轄，未來在法令上是否可以規定，重車經過港區時不要只透過人性化的自我約束，也不要讓警察透過目視去監測，可不可能要求強制過磅？只要進出港區的車輛就用電子方式測量，不管是裝設在車上或是其他電子方式，現在科技如此進步，一旦建立了更好的制度，大家就不會去鑽漏洞，這樣才能達到更大的效果。請問次長，可以做到嗎？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。這牽涉到地磅站的位置，現在有移動地磅和動態地磅兩種地磅，我再來討論一下，如果是……

賴委員瑞隆：我問了一下，他們說現在好像只有兩個地磅，很多地方完全沒有地磅，等於完全靠目測，所以取締件數才會低到 53 件。我覺得這等於是道德勸說，大家各憑良心，制度是一定要先建立起來，否則道路損壞後，花再多錢也無法維護。同時超重車輛行駛於小港地區，每次只要一出車禍，非死即傷，最近已有好幾個案件。

王次長國材：這一點很重要，剛才我們同仁表示，船來的時候，出來後會有一個地磅，對於出來以後的狀況，我們可以再加強。

賴委員瑞隆：請次長回去研議，港區進出的部分應該有很多制度性的方式讓大家守法，不要超重。不然光靠道德性的勸說，司機多跑一點就多賺一點，當然都盡量跑。

其次，道路交通管理處罰條例第二十九條規定，超載是罰 3,000 元到 9,000 元，超重越多罰得越重，可是比例上還是偏低。請次長整體思考一下，超載這件事對道路的影響非常大，小港的路是修了又爛、修了又爛，全台灣最爛的路之中，小港一定占前幾名，因為重車實在太多了。

在拒磅部分，現在的罰則是罰 1 萬元，在三十幾萬車次中只會被抓到 53 次，即使拒磅也只罰 1 萬元，所以比例上是非常地低，對貨櫃車老闆來說沒有什麼太大的壓力。因此本席希望能再檢討，這樣才會比較公平。

王次長國材：同仁表示，處罰條例在上禮拜已經通過，罰金變成 9 萬元。

賴委員瑞隆：好，謝謝。超重的部分也請再檢討一下。

王次長國材：好，我們來想看看有沒有移動地磅……

賴委員瑞隆：本席希望是用制度的方式讓企業主不會違規，這樣才能確保道路和人民的安全，謝謝次長。

王次長國材：謝謝。

主席：請蔣委員乃辛質詢。（不在場）蔣委員不在場。

請陳委員明文質詢。

陳委員明文：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本席想提出幾個地方性的問題請教次長，嘉義的太平雲梯全長 281 公尺，總經費 1 億 5 千多萬，交通部拖了好幾年才動工。原本在民進黨執政時就要動工，馬政府上來後一直拖到 2014 年才動工，主體工程現在的進度約 66%，原本在今年應該要完工，但是因為部分鋼構件異常，所以被勒令停工，甚至要終止契約。其實這個問題是出在施工錯誤，非常的離譜，520 以前本席曾經問陳建宇部長為什麼會發生這種狀況？因為一個工程在施工過程中有監造單位，內部也有審查，為什麼監造單位沒有發現施工圖和施工有誤？為什麼施工以後，現在會被認定是施工錯誤，以致要和營造商終止契約？當時本席要求交由政風處處理，請問次長，現在有沒有交由政風處處理？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。今天觀光局沒有來，是不是會後……

陳委員明文：本來今天我要問部長，因為這個問題的層次是拉到部長。太平雲梯對嘉義山區來講是非常重要的建設，在扁政府時代核定的，國民黨政府非常不情願地興建，本席每次都提起，最後才勉強動工，沒想到施工品質「離離落落」。這件事歷任 3 位處長，一位姓曾，現在的處長

姓馬，本席覺得其中一定有什麼弊端，不然怎麼施工會有錯誤。本席希望次長回去後，立即將此事交由政風處處理，你同不同意？

王次長國材：有關陳委員提到的這個事情，我是不是請觀光局全力來處理？如果一個工程會拖……

陳委員明文：這是交通部主導的觀光工程，怎麼會蓋到最後變成施工錯誤，現在竟然勒令停工，甚至要終止契約。原因到底是什麼，本席並不了解，但是我覺得非常離譜。我只是希望部裡面能夠介入調查，我聽說曾處長和得標廠商有密室協商，最後以低價得標，跟底價相差很少。因此本席希望你們儘速查一下，可不可以？

王次長國材：了解。

陳委員明文：什麼時候可以答復本席？下個禮拜可以嗎？如果下禮拜交通委員會有開會，本席還是會問這個問題，我已經連續問兩次了。希望下次交通部能很明確地告訴我，這到底是怎樣的一個狀況，有沒有弊端、有沒有問題、什麼時候可以完工，這些都要給我們一個交代，好不好？

王次長國材：好。目前他們是朝終止契約在走，但是過去……

陳委員明文：4 月份我在交通委員會質詢的時候，你們也說朝終止契約在走，現在已經 6 月底了，還是朝終止契約在走。

王次長國材：對不起，陳委員，他們說已經終止契約了。現在在清算，可能會重新再來。

陳委員明文：所以你們剛剛才終止契約，還沒有重新再發包？

王次長國材：是。

陳委員明文：我希望下一次開會時，甚至你們可以在下禮拜直接以書面給本席答復，好不好？

王次長國材：好，一個禮拜以內……

陳委員明文：第一點，本席要求交通部把這件事交由政風處去處理，我要了解其中到底有沒有弊案。第二點，我要清楚了解整個進度、時程、何時會完工。最後，我希望次長回去後務必轉告部長，阿里山觀光大道是國際級的迎賓大道，不應該列為生活圈的道路，因為它是要疏散到阿里山的遊覽車，免得影響村落居民的生活，所以它等於是替代道路。如果把它列為生活圈的道路，總經費 11 億多，地方政府必須負擔配合款 1 億 2 千多萬，地方政府是無力負擔的。因此本席具體建議把這一條替代道路劃定為省道，目前的台 18 線則劃作縣道，這樣才符合現況，同時不會占到地方政府生活圈的額度，也解決了這條道路的問題。8 年來馬政府都不處理這條道路，他們是故意的，今天本席特別提出質詢就是希望這件事能迅速處理。次長，你了解我在講什麼嗎？

王次長國材：我知道。

陳委員明文：你既然知道，什麼時候可以具體答復？

王次長國材：今天公路總局沒來，關於觀光大道變成台 18 線，台 18 線變成縣道，我回去後跟他們討論，在一個禮拜……

陳委員明文：好，原則上一個禮拜先給我口頭答復。

王次長國材：是。

陳委員明文：如果可以把它們變過來，整個事情就解決了。這條替代道路就可以由中央全額去做，

現在卡在地方政府要配合 1 億 2 千萬，他們沒有能力。最好的方法就是把現在的替代道路改為省道，好不好？

王次長國材：我們回去請他們研究一下。謝謝委員。

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。臺鐵列車在不到 20 天裡面兩度出軌，而且那麼巧，都發生在東部幹線和北迴幹線，目前我們知道至少第二次事故的調查報告已經確認不是天候的關係，並對相關人員予以懲處。請教次長，不是天候關係且懲處相關人員的結果是鐵路局自己調查出來的，還是外部調查出來的？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。應該是鐵路局自己調查出來的。

劉委員權豪：是鐵路局自己調查出來的？次長要再查一下喔！

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。這是同步在做的，一個是交通部的監理小組，兩案併案；另外一個是行保會，以前是由副局長擔任主任委員，現在是由我親自來，所以就直接……

劉委員權豪：但是我們拿到的資料是外部的，而不是鐵路局的。

周局長永暉：今天的報告已經有參考兩個部分的調查和說明。

劉委員權豪：次長，事故發生之初，鐵路局對外說法都是以天候為主因，後來外部的力量，包括林錫耀副院長，根據報載，他打臉鐵路局的調查報告，認為不能一味認為只有溫度的關係，然後整個調查結果才認為可能是因為前一天晚上道碴沒有夯實等等，所以才會處分相關人員。

王次長國材：第一個調查是鐵路局的內部單位行保會去做的，據我所知，處罰非常明快的應該是那一部分；另外一個是鐵工局和高鐵局的監理小組做的，事實上我那一天也有跟他們談到，他們會比較超然一點地從監理單位的角度來看這個課題。

劉委員權豪：本席今天要在此和次長討論的是，我們當然不希望發生這樣的意外，但是發生之後必須有所改變。因為連續發生這樣的事故，如果氣溫的原因是成立的，將來問題就大了。將來如果氣溫超過……

王次長國材：60 度。

劉委員權豪：60 度是鐵軌的溫度，它當然和體感溫度有關。如果這個理論是正確的，也就是溫度太高就會造成鐵軌彎曲，可能導致出軌的話，將來就沒完沒了，以後如果高溫而不停駛的話，萬一發生問題，國賠就賠不完了。

王次長國材：從我個人的專業來看，那可能是非常突然的狀況。理論上軌道溫度如果超過 60 度，不應該馬上產生彎曲現象，因為它本身也有一個 range，我的感覺比較是在施工和維護……

劉委員權豪：次長是學交通的，世界各國有因為溫度高而造成鐵軌彎曲的先例嗎？

王次長國材：很少，真的是很少。

劉委員權豪：不要說很少，應該是沒有啦！所以如果這個理論正確的話，不要說臺鐵，高鐵不是更危險嗎？因為它時速 280 公里。而且如果這個理論對的話，以後溫度超過多少度就要停駛，不

然會有國賠的問題，因為你們明明知道這樣可能會造成問題，又讓火車照開，這屬於不確定故意的問題。

**王次長國材：**這牽涉到整個軌道的材質，理論上是不應該這樣，但是在鐵路局給我們的報告裡面，這是因素之一。

**劉委員權豪：**次長，這當然和科學及專業有關，這些我們都同意，但是本席要提出一件事情：第一，以外國的例子來講，我們目前看不出有這樣的問題；第二，如果這個理論正確，高鐵公司承受的風險更高，他們速度那麼快，載的人那麼多，那還得了；第三，發生這樣的事情，我覺得是鐵路局的內部控管出問題，既然是內部控管出問題，如果要調查原因，就不能完全以這個我們認為已經出問題的單位所提出的報告為依據。其實我要講的就是這件事情。它的形成原因我當然知道屬於科學的範疇，要由專業來判斷，但是事故原因的調查不要讓人家認為有問題，否則像本席前天又搭火車，幸好是晚上，氣溫比較低，理論上不會這樣，不過我心裡上會覺得恐懼，因為我搭的是普悠瑪列車，速度相對比自強號的 PP 車來得快。

**王次長國材：**目前我們的想法是由營運監理小組來處理，如果必要的話，鐵工局和高鐵局也會找一些鐵路方面，比如說捷運方面的人員來參與，這樣比較客觀。

這次他們雖然有懷疑是鐵軌溫度超過 60 度的關係，但是也有談到前一天有維修的行為，譬如是不是有造成軌道擾動的現象，也就是如果夯得不實的話，會有擾動的現象等等。我想這部分是不是留給我們比較超乎臺鐵局 level 的單位來做一個報告？

**劉委員權豪：**你講到重點了。本席就是要要求你們，發生這麼嚴重的事情，不能再讓鐵路局自己去做調查，不要說他們會故意調查不清楚，而是也許會超出他們的能力範圍。我們用這種比較正面的方式來解讀，超出他們能力範圍的事情，總是要由別人來做嘛！

**王次長國材：**是的。因為大約 20 天內發生兩次，第一次已經有請他們做，第二次我們是把它當成一個很緊急的事件來處理，包括曾經動過維修和更換水泥枕的部分，我們都要求優先查看是不是有同樣的行為，至於到底是不是軌道溫度的關係，就留給我們的營運監理小組來做比較客觀的分析。

**劉委員權豪：**接下來本席要請教民航局林局長。本席上次還是上上次質詢時就請局長跟德安航空公司協調一件事情，根據你們的說法，德安航空公司每個班次都有保留 3 個位子給蘭嶼鄉公所，做為公務或鄉民因為生病等等緊急需求之用，這樣沒有錯吧？

**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。是的。

**劉委員權豪：**但是本席跟你說有 3 個時段因為軍方演習的關係，德安航空公司把保留票全部取消了，所以請你去跟德安航空公司協調這件事情。本席有兩個角度，第一，德安航空公司也很辛苦，因為他們負責飛航；第二，事實上他們是完全獨占，因為離島航線只有德安在飛，蘭嶼鄉親並沒有其他選擇。可是既然蘭嶼鄉公所跟他們反映沒有結果，民航局就要來處理這件事情。想不到你的處理方式就是把德安航空公司給你的書面說明以「來函照登」的方式全部轉給我。問題是，我要的並不是德安航空公司的說辭，而是要請你們負責協調這件事情嘛！

林局長志明：委員那天打電話給我，我也跟德安航空公司的董事長兼總經理慎重地再度提過這件事情。

劉委員權豪：他跟你說有處理，其實完全沒有。

林局長志明：好，我們再來追這件事情。

劉委員權豪：局長，他們完全沒有處理，而且理由完全不通。說是軍方演習，可是保留票是保留給離島居民緊急需要之用，每個班次都保留 3 張，這和軍方演習有關嗎？演習時取消的班次就取消，沒有取消的部分，一班還是應該保留 3 張啊！而且我跟他保證，現在這個夏天的時間一定會客滿，對他們來講也不會有損失，所以我不知道他們為什麼不這樣做！你不要小看那 3 張，在座的人可能沒辦法體會，一個班次總共才 19 個座位，3 張就占六分之一，外人可能覺得沒有什麼，但是這對蘭嶼鄉親來講是非常重要的。

林局長志明：委員講的是正確的，對鄉民的服務應該要最優先來處理。

劉委員權豪：局長，你每次都說鄉民服務優先，但我是請你去協調完成這件事情，而不是把航空公司給你的說明「來函照登」交給我！我實在搞不清楚，本來就是每個班次都保留 3 張，這和軍方演習有什麼關係？一點關係都沒有啊！局長，他們拿這個理由跟你講，顯然你也完全接受。你懂我的意思嗎？

林局長志明：我知道。

劉委員權豪：比如說，一天 10 個班次，每一班次都保留 3 張，這跟軍方演習沒有關係啊！取消的班次就取消了，沒有取消的還是要保留 3 張啊！可是他們卻說因為有軍事演習，所以公務票全部取消，最荒謬的是，他們提出這樣的說明，你們還「來函照登」，全部交給我，你們都不會像我這樣質疑他們嗎？

林局長志明：有啦！我當面都還問過他們董事長。

劉委員權豪：他跟你說會處理，但就是沒有處理嘛！

林局長志明：那天開會我還當面問過他，所以我再來追……

劉委員權豪：局長，7 月初還有一個演習的時段，也許你們認為這不是大事，但是要讓人民有感，坦白講，鄉公所去跟德安航空公司接觸，德安根本不理他們，所以他們只能依靠民航局，希望你們來解決這件事情。局長，你要完成這件事情，還有一個時段啦，好不好？

林局長志明：好。

劉委員權豪：謝謝。

林局長志明：謝謝委員。

主席：接下來登記質詢的蔡委員易餘、周陳委員秀霞、何委員欣純、張委員麗善、鍾委員孔昭、姚委員文智、王委員惠美、呂委員玉玲及陳委員亭妃均不在場。

廖委員國棟因為輪到質詢時不在場，現在要求質詢，我們給他 5 分鐘。

請廖委員國棟質詢。

廖委員國棟：主席、各位列席官員、各位同仁。謝謝召委讓我有機會跟臺鐵局周局長對話。局長，上次我已經講過了，不曉得你記不記得？我說你們老是出軌，就是負責這個軌道的有鬼嘛！你

記不記得我講過這樣的話？

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。記得，委員有特別要求我們的軌道部分。

廖委員國棟：重點是你們回去有沒有做相關的檢討。從早上到現在，你一定被問過一堆相關問題了，但是其中有一個我必須在此跟你就教的。你們現在對外說明的理由非常多，不管是人的問題、道碴的問題，其實都不如一個問題：臺鐵從民國 67 年鐵路電氣化鋪設 50 公斤的鋼軌，到民國 90 年，幾乎都達到使用壽命了，你們多久會換？

周局長永暉：這有一定的年限，當它磨耗到 14mm 的時候就必須要換。

廖委員國棟：西部幹線民國 95 年起，從嘉義工務段開始將 50 公斤的鋼軌抽換為 60 公斤，對嗎？

周局長永暉：對，我們現在都用 UIC60。

廖委員國棟：那台東線用幾公斤的？

周局長永暉：目前還是 50 公斤。

廖委員國棟：問題就在這裡嘛！不管西幹線或東幹線，一樣的車廂、一樣的軌距，為什麼西部是 60 公斤，台東到花蓮就是 50 公斤？

周局長永暉：我們是應該要重軌化。

廖委員國棟：什麼叫做重軌化？

周局長永暉：就是軌道要更重。

廖委員國棟：是啊！你們買了普悠瑪號，速度快、轉彎不必減速、乘客又多，50 公斤怎麼承受得起呢？你們根本就把東部的人當成次等國民嘛！對不對？為什麼全線都是 60 公斤，只有花東線是 50 公斤？這是什麼道理？

周局長永暉：並不是全線，其他路段有些也是 50 公斤。理論上來講，50 公斤和 60 公斤的部分……

廖委員國棟：那我問你，現在出事的是幾公斤的？

周局長永暉：對，東部當初電氣化的路線確實應該同步更新。

廖委員國棟：就是啊！那你現在打算怎麼辦？這個鋼軌要不要換？

周局長永暉：針對 50 公斤的部分，在我們的行車六年安全計畫裡面是有一部分要開始來更換 UIC60……

廖委員國棟：什麼時候開始？

周局長永暉：我們已經發包了。

廖委員國棟：已經有更換鋼軌的計畫了嗎？

周局長永暉：有、有、有，但是那個計畫有些還是沒辦法全面更換，只是逐步更換。

廖委員國棟：要分幾年才能換好？要出更多事故、造成更多傷亡，你們才要換嗎？

周局長永暉：我們會去計算這些軌道的力學，優先把一些重要的路段換成 UIC60。

廖委員國棟：我不滿意你這樣的答復。馬上就全面汰換！台東到花蓮沒有道理要承受 50 公斤鋼軌隨時會出軌、隨時會翻車的風險！開玩笑啊！

周局長永暉：我們會把這個議題優先納入花東雙軌化，其他的部分我們會逐步……

廖委員國棟：局長，你們的雙軌化到底是什麼時候的計畫？什麼時候才會執行？現在門兒都沒有！所以我們的鋼軌就一直是 50 公斤，不曉得何年何月才會更換。你們應該現在就考慮答復委員的質詢，說明年度就換，或者是下個月就換，可不可以？你不要跟我說雙軌，因為它到現在連影子都沒有！土地都沒辦法處理了，你還講雙軌！從對東部人的同理心出發，你告訴我怎麼辦！

周局長永暉：這一段我們會配合一些相關工程優先調整。

廖委員國棟：唉！這實在是空話啦！

周局長永暉：不會啦！

廖委員國棟：這根本是虛的話嘛！我們台東的人怎麼會滿意這樣的答復呢？我們的對話馬上會被 po 上相關的網站，大家都知道局長不重視台東人的生命！

周局長永暉：我們會優先啦！就是 315 公里的重軌部分，我們會配合一些工程，優先來做調配，因為這還要考慮到養護計畫和施工計畫，做整體的調整，在購買新的 60 公斤的鋼軌時，我們會優先把其中一部分移到花東來做更新。

廖委員國棟：如果西部有幾段是 50 公斤的鋼軌……

周局長永暉：當然有，而且很多。

廖委員國棟：在哪裡？

周局長永暉：非常多。我們在西部幹線有非常多都是 50 公斤的。我請總工程司來跟委員報告。

主席：請交通部臺鐵局總工程司室徐總工程司答復。

徐總工程司仁財：主席、各位委員。我首先要說明的是，事實上 50 公斤的鋼軌是很安全的，這是沒有問題的。現在縱貫線只有在新建工程的部分，我們想說要提升鋼軌的安全度，所以改用 60 公斤，其他大部分都還是 50 公斤的。

廖委員國棟：剛才局長說要看磨損的狀況，請問你們有沒有做調查，而且是非常精密的調查？有沒有這樣的報告？

徐總工程司仁財：有。

周局長永暉：有。這叫做橫向磨耗，我們都有在計算。

廖委員國棟：你們能不能給我一個改善計畫？

周局長永暉：是，應該的。

廖委員國棟：什麼時候？

周局長永暉：我們今年度就會辦理軌道的總體檢……

廖委員國棟：要多久？

周局長永暉：而且我們有邀請外聘委員。

廖委員國棟：多久啦？

周局長永暉：這個年度。

廖委員國棟：這個年度還有半年耶！能不能在 3 個月之內把這樣的改善計畫……

周局長永暉：我們有些……

主席：他們必須要做全面的體檢。

周局長永暉：是的，而且我們邀了德國和日本的專家來。

主席：而且要求是外部人員。

廖委員國棟：這是既定計畫嗎？是你們本來就要做的計畫嗎？

周局長永暉：我們原來計畫在六年計畫裡面更換的部分可以提供給委員參考。

廖委員國棟：好。謝謝召委。

主席：登記質詢委員均已質詢完畢，另作以下處理：葉委員宜津、徐委員榛蔚質詢另提書面補充意見，列入紀錄，並刊登公報。

葉委員宜津書面質詢：

#### 一、華航罷工相關

部長，華航罷工剛結束。先姑且不論空服員工會的訴求合不合理，整個華航資方的處理過程荒腔走板，不僅不跟勞方協調，甚至還跟勞方對嗆，結果付出更多的代價收拾，現在雖然換了董事長和總經理，但部長你覺得這樣就夠了嗎？

當然不夠，華航的歷史淵員相信部長你也相當清楚。其實它就是國營的航空公司，但卻又完全不受國家的監督，結果讓那些所謂的資深管理階層在那邊上下其手，不僅不理會勞方的反應，甚至連立法院也連甩都不甩，只是透過一個航發會來控制華航的股權，而航發會的執行長又和華航的高層幾乎是同一卦的人，完全混淆了監督管理的分際。交通委員會多次要求航發會將華航的股權交還給交通部，讓交通部可以直接監督管理華航，交通部也置之不理，才造成了今天整個華航亂七八糟的樣子。所以只是換董事長、總經理是不夠的，整個華航管理階層都必需換掉，然後華航的財務狀況也都要整個交由交通部來處理，而不是透過一個沒什麼功用的航發會，部長這樣的要求，你做得到嗎？

#### 二、臺鐵出軌相關

臺鐵 19 天內發生二起出軌意外，第一次說是高溫導致鐵軌變形，還煞有其事的要設置軌溫監測系統，結果沒多久又出軌了，這一次更嚴重，不過當時的軌道溫度才 54 度，你們沒有辦法用高溫來當理由，才被發現原來跟高溫無關，完全是因為人為因素造成的。

這就是臺鐵長期欺上瞞下的文化做崇的緣故，臺鐵從十幾年前就喊要公司化了，結果呢？請問部長還有沒有這方面的規劃？

其實從華航到臺鐵的問題，真得是管理階層要負很大的責任，而且沒有適當的監理制度可以監督管理也是問題。從以前我就在問到底是誰負責監管臺鐵的營運問題，那時得到的答案是路政司，請問這二次出軌路政司有誰到過實際現場？為什麼沒有在 6 月 4 日第一次出軌時就發現問題？還讓臺鐵用高溫導致鐵軌變形的理由呼嚨過去？

路政司沒有發現問題也就算了，立法院決議要交通部專案成立一個鐵道監理小組，也是完全沒有發揮功能，同樣還都是交由臺鐵自行調查，第二次出了事，瞞不住了，才說要聘請外部調查小組合併調查，那成立這個監理小組要做什麼？是形式上好玩的嗎？如果發現 6 月 4 日的莒光號出軌其實就是工程後的夯實軌道下面的路基不確實，那就不會有 6 月 22 日同樣的原因再導

致出軌的情況了！

部長，我們知道你剛上任是千頭萬緒，一下子桃機大淹水、大停水，一下華航搞罷工、臺鐵搞出軌，這些問題其實也累積很久了，桃機也不是第一次淹水停電、臺鐵也不是只有這二次出軌意外、華航管理有問題也是長久以來的問題。部長你可能會覺得很衰，才上任就都讓你碰到了，但危機其實也是轉機，剛好也可以了解整個問題在哪裏，然後針對人事、財務方面去徹底的整頓。

### 三、金門大橋問題

金門大橋在 5 月 25 日的施工進度已經落後 18.72%，國工局給了國登營造一個月的改善期限，現在期限已經滿了，你們打算怎麼處理？

接下來就只剩下解約一途，那解約之後你們打算怎麼處理？

就是清算，這個清算標準你們不能按照一般標準，因為國登對於深槽區的施工幾乎沒有展開，只是做比較簡單的陸上工程而已，絕對不能只是按照工程進度去清算，因為最難的工程並沒有開始，單純按工程進度清算等於是圖利廠商。另外有關於延誤工期的賠償，也一定要追究到底。當初國登明明已經提報不良廠商了，卻還讓他得標，我就已經預言有這個結果了，結果你們不信邪，還是硬著頭皮跟他簽約。事實上，對於深度達 23 公尺的深槽區，國內並沒有鑽掘、預拌混凝土、組模等設備及船舶，整個金門大橋到底要怎麼收尾，也考驗著部長你的能力。

### 徐委員榛蔚書面質詢：

專案報告—「軌道安全檢討」

#### 一、新鋪軌道應以版式軌道、臺鐵人力嚴重不足

1. 每次發生問題，都推到人禍身上，是最簡單的，因為就不會究責到設備、或是整體建設的規劃。

本席看今天的報告資料，臺鐵的平均異常事件就高達 536 件，這幾天東部幹線出軌，單用人禍來下註解，是不應當的。

2. 以基本來看，現代的載具不斷地推陳出新，像西部，有高鐵、臺鐵，甚至高鐵和捷運都是採用版式軌道，避免熱脹冷縮而發生軌道挫屈，但反觀我們東部地區，只有鐵路東部幹線，而軌道更是從日據時代鋪設至今，在科技時代，設備的更新本來就是應為且必為的事情，怎麼可以用怠職的疏失來掩飾不想更新設備的心態？是否在雙軌更新作業中，使用版式軌道？

3. 再來，巡軌員的部分，我們分兩點來看，一是經驗傳承、一是工作特性的問題。巡軌員，就是我們一般所稱的道班工，通常是 2 人一組，一個查道員負責查軌、一個瞭望員負責確認是不是有列車經過，這些都是須要經驗的累積，以及高度的專業和專注力，對巡軌員來說，可以說是用生命在工作，但我們可以看到，現在東部幹線的班次增加的同時，巡軌員能作業的時間更是緊迫，在工時長、危險性高的條件下，我們臺鐵為他們做了些什麼？

4. 尤其傾斜式列車會增加軌道彎曲路段的磨損，更是要增加巡軌的密度，確保鋼軌磨損的狀況，以便即時抽換，但就本席瞭解，道班本來一組是 12-15 人，現在只有 5 人，人員編制減少，但工作量不變，因為白天車次密度高，現在只有晚上 4 小時可以作業，這些問題，臺鐵難道不

曉得嗎？

5. 我們把時間往前看，2014 年時就曾發生巡軌員在作業時被撞死的事件，臺鐵道班工程單位的人力在長期不足的狀況下，又沒有稽核的制度，臺鐵難道要每次出事以後再檢討嗎？

6. 不只道班人力不足，整體臺鐵的人力員額都是短缺的，以台北機場現有 650 人為例，今年就會退 100 人，現在甚至是主任、副主任、段長都要兼司機員，一個月有 20 天要跑，甚至現在各車站站務人員（穿背心者）都是職代、替代役或是工讀生，正式人力嚴重不足。

本席看，我們臺鐵員工在考慮罷工的問題之前，更須要的是能夠依法休假，現在他們的假是報了以後都不被核准的，在身體長期負荷下，對整體鐵路安全難道沒有影響嗎？

7. 本席也瞭解到，人員缺額問題，臺鐵已經有報給交通部，交通部也同意，報給人事行政總處，但人事行政總處一直沒有回應，部長，不要說這是前任的問題，部長也上任一個多月了，難道不須要去跟人事行政總處溝通、瞭解問題所在嗎？

## 二、花東線鐵路整體服務效能提升計畫

1. 接著，本席想請教有關「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」的問題，整個計畫在花東兩縣總計有幾個車站進行改善，曉得嗎？（27 處）花蓮縣內有 19 個車站進行改善，現在有 14 個車站完工，5 個車站還在施工中。

2. 火車站是眾多民眾及遊客進出各鄉鎮的重要門戶，每個火車站都應該有專屬的地方特色，以符合當地的需求，您同意吧？

3. 就本席瞭解，在工程施作之前，中央都有到地方聽取、彙集鄉親們的意見，作為辦理工程細部計畫的參考，用意就是在於希望各鄉鎮火車站的整體設計規劃及更新，能夠結合地方觀光產業的發展，融入當地自然人文特色，更貼近民意的需求，成為帶動地方發展的重要火車頭。

4. 所以不管是月台友善環境的建立，讓老年人可以行的安全舒適，還有在場站的設計融入當地人文特色、自然景觀和傳統文化，就是希望能讓民眾一下火車就可以感受到當地觀光特質和文化特色，讓每個火車站都能吸引更多觀光人潮，所以在兼顧、強化火車站的營運功能以外，更要配合當地政府和在地民眾的意見，沒錯吧？

5. 本席請教，在 19 個車站，有去瞭解過多少個是民眾滿意、覺得讚賞的嗎？怎麼本席在地方行程，聽到鄉親們的反應，沒有聽到一個人滿意啊？還有的車站看起來就像是鐵皮屋搭建一般，難道在正式施作後，民眾表達的意見只是形式作業？（參考 ppt 內容）

6. 在經典車站的部分，目前鐵改局是將東部幹線上的花蓮、新城、壽豐、瑞穗、玉里、池上、關山，共 7 個站列為經典車站，請問，經典車站的選點標準？

花蓮縣吉安鄉是花蓮全縣唯一每年人口正成長，實際居住人口已經超過 10 萬人口數，但卻沒有在經典車站之列，是不是會重新規劃考量？

7. 再來，我們可以看到這張表格，是本席整理出來「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」的執行狀況概要，光是契約金額的變更，最高就達到 46%，甚至像在三民站的金額資料，還出現嚴重誤植的情形，而蓋出來的實際狀況，如本席前面提到的，可以說是不符合民眾的期待，本席再次請教，到底，鐵改局是在興建交通部眼中的花東車站，還是符合花東地區發展的特色地

方車站？

主席：針對本日會議作如下決議：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。

現在散會。

散會（13 時 20 分）