

說明：

- 一、準農委會主委曹啟鴻日前接受媒體專訪時，被問及有關瘦肉精美豬開放問題時表示，這個還要各個部會討論，以及和國外談判才能決定，並非農委會說了算，不過他坦言，應該是比较國際（日、韓）標準方向。結果，引起軒然大波，正反面意見並陳，但大部分均圍繞在「過去誰說過什麼」打轉，對實際問題釐清並沒有幫助，只是相互指責，自我卸責而已。
- 二、就影響層面而言，面對瘦肉精美豬開放問題，最直接影響者，包括國內豬農及消費者。首先在豬農部分，本來任何自由貿易的產品開放，對於國內生產同樣產品的廠商而言，當然會因為遭受競爭而反對，但若對於因此而有機會出口的企業來說，則可能會贊成。台灣養豬頭數從過去的 1,000 多萬頭，到今天剩 550 萬頭，最主要的原因並非來自進口的競爭，而是因為口蹄疫而無法出口，所以，如果台灣口蹄疫不除，養豬業永遠是守方，只能困守在本地市場，不管瘦肉精豬肉進不進來，大部分業者早晚要被淘汰。因此，對於養豬產業而言，農委會方向一開始就錯了，不積極處理口蹄疫放棄了出口市場，只好愈依賴本地市場而作繭自縛。
- 三、對於消費者來說，原本開放進口，可以降低價格，可以有更多元選擇，因此可以提高消費效用，但當資訊不透明時，這好處可能成為夢魘。先前有媒體做過調查，問民眾是否贊成加入跨太平洋夥伴協定（TPP），贊成者達 55.3%，表達不贊成者只有 8.4%；再問是否願意開放含瘦肉精美豬進口，換取加入 TPP，則有高達 63%不贊成；但若再問，若肉品標示清楚，是否贊成進口？則不贊成比例，降至 33%。由此顯示，大部分民眾可以接受產地標示清楚下，進口美國含瘦肉精豬肉，我們更好奇的是，在資訊透明，又可自由選擇下，為何還是有三成多民眾反對？那是因為許多民眾根本不相信政府食安把關能力，在同一份調查裡就有 66% 民眾表達這樣的看法；也就是說，當政府執行能力不被信任時，所有因為進口的消費可能得到的好處，完全被抵消。
- 四、到底 TPP 規範了什麼令人害怕的條款？事實上，依據 TPP 文本規定，每個加入 TPP 的會員體，都可以制定自己的「食品安全檢驗及動植物防疫檢疫措施」（SPS），也可以採行緊急措施，但必須符合透明化、不歧視性、以科學為基礎。此三者環環相扣，沒有透明，就無法評估是否歧視？不以科學為基礎，是否透明當然無法令人信服。
- 五、認真說來，美牛美豬瘦肉精爭議已經多少年了，為何政府一直無法建置科學基礎的相關檢驗及實驗機制？為何說不清國內豬農施打藥物情形？為何一直杜絕不了口蹄疫？沒有這些正確的資訊與準備，不僅說服不了國外談判對手，也讓國人蒙蔽在食安的假象裡。

（二十五）本院許委員淑華，鑒於交通運輸部們正面臨重大挑戰，除了氣候變遷與環境永續議題正影響國際運輸與國內交通建設與通勤工具的選擇，民眾對安全的出行環境要求更高。同時，在大數據、資通訊以及智慧手機與定位技術的急速發展下，

都已開始對於運輸服務、安全管理產生重大衝擊。因此，如何讓民眾通勤旅遊都能行的安全、享受更多創新服務，並因應國際節能減碳議題推動綠色交通，將考驗新交通部的首長。在這些重大政策中，行政院交通相關部門應將交通安全課題放在首位。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、民眾行的安全方面，除了道路交通汽機車與行人安全，還包含公共運輸與遊覽車安全。台灣每年因道路交通事故死亡人數四千餘人、受傷超過三十五萬人、重度傷殘近六萬人，雖然車禍死亡人數已由十年前超過一萬人大幅降低，但受傷人數急遽攀升，尤其是機車騎士傷亡比例早已遠超過其他車種。過去五年因道路事故的經濟損失每年都超過五千億新台幣，約占國民生產毛額 GDP 的百分之三點一七。再次傳出傷亡車禍的遊覽車服務也是交通部面臨的重大課題，在一萬五千輛遊覽車、近九百五十家業者的小規模企業特性下，之前重大車禍頻傳。
- 二、雖然在行政院強力介入列管下，交通部過去六年期間對於遊覽車進行三次安全與服務品質評鑑，也都選出優秀標竿交通遊覽車業者，並定期針對駕駛和高階管理人進行培訓，而遊覽車業者也仿效旅行業者成立品保協會，配合交通主管機關舉行教育訓練，但囿於交通部公路總局鴛鴦心態，評鑑結果也不公布、優秀業者也不表揚，讓行政院的美意落空，無法讓評鑑、輔導、獎勵、改善形成良性循環，實在可惜。我們鄭重呼籲新的交通部部長、次長能正視遊覽車安全與服務品質課題，除了持續結合公正團體、消基會與遊覽車品保協會進行訓練、研習、評鑑，並能建立獎優汰劣機制，讓優質業者透過增車與整併能擴大規模，帶動形成優質的遊覽車服務產業。因為遊覽車已經不只是涉及國民旅遊安全，更是推動國際觀光旅遊的基本保證。
- 三、不論是道路交通安全或是公共運輸與遊覽車安全，其主管機關除了交通部，更與內政部警政署、教育部、衛福部以及科技部有關，因此在政策上應先將在交通部「道安委員會」提升至行政院「運輸安全委員會」層級，如此才能統一事權，將攸關民眾福祉與公共健康的交通安全問題澈底解決。該項建議早在準總統蔡英文擔任行政院副院長任內，因當時台鐵事故檢討已經提出，但因主客觀因素未能成功，盼望新政府交通部、內政部、教育部共同努力能夠實現。此外，聯合國與世界衛生組織早在二〇一一年啟動道路交通安全十年計畫，期望將每年全球超過一百三十萬因車禍身亡人數能在二〇二〇年減半。該國際計畫內容係整合道路設計、車輛工程、智慧科技、公共運輸服務、教育宣導、駕駛行為等方面多管齊下，整體提升道路交通安全。這些整合計畫都需要較高的行政層級，跨部會結合政府與民間力量形成行動方案，才能有效達到目標。
- 四、台灣道路安全造成傷亡的社會經濟損失已經是公共健康議題，我們交通部長需要拿出魄力

、打破本位、整合資源，同時要對於每年傷亡慘重的機車納入完整的交通管理體系、對於遊覽車安全積極作為，並對民眾提供共多元安全的公共運輸服務。交通安全是基本人權，政府必須要保障國民出行的安全。

(二十六) 本院許委員淑華，鑑於桃園機場爆量，桃機公司將在第一航廈一號（出境）停車場興建智慧航廈，引用自助報到系統，將全面電腦化，減少旅客等待時間，並大幅縮減人力；照明、空調可隨旅客量多寡自動控制。但該工程卻因桃機公司表示，為避免同時大多工程「處處是工地」，因此暫緩興建。由於少了智慧航廈消化旅客數，報到櫃台、登機門空間擁擠的狀況將更惡化，航空公司得在第一線接受旅客抱怨，若每架航班登機狀況也因此延誤、影響準點率，為改善擁擠問題，智慧航廈之興建不應暫緩，爰此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，目前桃園機場第一與第二航廈年旅客量分別有 1,500 萬與 1,700 萬人次，共有 3,200 萬人，但在 2014 年桃園機場年旅客量已達 3,500 萬的驚人數量，預計 2015 年將會超過 4,000 萬人次，而許多旅客也明顯感受到機場空間漸趨擁擠。
- 二、因第三航廈最快 2020 年才完工，根據桃機公司的初步規劃，將利用第一航廈 1 號停車場建第四航廈，航廈可供 4 架單走道飛機及 1 架雙走道飛機停靠，年旅客容量約 500 萬人次。桃機因滑行道爆漿必須整修，第二航廈從 2014 年開始擴建，工程全卡在一起，因此先暫緩智慧航廈。
- 三、有航空業者表示，去年 9 月桃機公司公布智慧航廈規劃時，大部分業者都不知情，桃機事先未與業者溝通、討論和研究，現在智慧航廈不蓋了，業者又再次不知情。航空業者分析，少了智慧航廈消化旅客數，報到櫃台、登機門空間擁擠的狀況將更惡化，航空公司得在第一線接受旅客抱怨，若每架航班登機狀況也因此延誤、影響準點率，待降落的飛機只能在空中盤旋，增加油耗，機上旅客也會抱怨連連。
- 四、若同時整建滑行道與航廈，不影響旅客動線，就沒有緩建的理由，桃機公司要趕快蓋新航廈，才能改善擁擠問題。

(二十七) 本院許委員淑華，鑑於電子競技正名一度於去年 10 月討論的沸沸揚揚，近日體育署在「電子競技納為體育運動合適性評估報告」中，提及「電競項目與身體活動沒有關聯」、「電競屬於休閒活動」、「電競參與人口規模未達奧林匹克運動