

五、福島核災後，全球防救災的最大改革行動是指揮權下放，搶救行動交由第一線指揮官負責，層層上報做決策，只會加劇災害規模。台南震災的規模不如福島，但決策程序卻具體而微；現場指揮官必須「孤峰頂上、紅塵浪裡」地抵擋雜音，負責任、毅然做出決定；觀察台南救災，現場指揮官受到雜音的壓力，遠超出合理的承擔。這樣的局面反映出台灣防救災系統的不健全。台南震災缺的正是強力的救災參謀作業，有成熟的救災後援，現場指揮官才有下決策的膽識，才能快速展開有效的救災行動。

(十九) 本院洪委員宗熠，針對內政部空中勤務總隊海豚直升機於 2016 年 3 月 11 日執行勘察貨輪油污狀況時，直升機突失控墜入海肇生飛安事故乙案，要求空勤總隊儘速向本院內政委員會提供飛安委員會調查報告外，並應立即針對所屬直升機立即停飛進行相關檢測並提出書面報告，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、本次機上 5 名組員落海，海巡人員蔡宗達遭旋翼擊斃、正駕駛林正興送醫不治，釀 2 死 3 傷，令人遺憾。
- 二、本次失事直升機為 AS-365N3 機型法國空中巴士公司出廠後，迄今執勤使用逾 16 年。是否因逾使用年限肇致空中勤務總隊發生重大危安事故，責任有待釐清。另外，現行空勤總隊仍有 AS-365N3 型 5 架，內政部應即進行勘驗執勤直升機使用年限及使用情況之調查，確實負起維修管理之責；並向行政院編列維修及汰換老舊機型預算、及新機購機計畫，以維相關人員之執勤安全，有效降低飛安事故。
- 三、本席在此要求政府相關單位應立即處置，並以審慎態度因應。

(二十) 本院陳委員學聖，鑒於台灣鐵路管理局近日將普悠瑪號行駛至高雄、屏東，按台灣鐵路管理局之規劃沿途停靠九站，其中六都當中卻獨漏桃園，桃園市民表示拒當二等公民。桃園擁有約十萬名旅桃屏東鄉親，台鐵桃園、中壢站，更為全國第二、三大站，每日近十萬人次使用，依新班次之規劃，到屏東的普悠瑪號比一般自強號快一個多小時，也比高鐵到高雄的票價便宜六百多元，這原屬便民之好意，卻遺漏營收大客戶，讓人質疑台灣鐵路管理局之專業性；爰建請台灣鐵路管理局將此計畫增列停靠桃園、中壢兩站，以達其輸運及營運之效能，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、普悠瑪號西部線台北—高雄 4 月通車，標榜最快卻不停桃園、中壢，桃園市民表示不合理，不應犧牲桃園人的需求與權益。
- 二、因應新加開之普悠瑪號，使得原 107 車次自強號調整停靠站，更拉長桃園、中壢至高雄之時間，影響從桃園返鄉民眾的權益。
- 三、台鐵桃園站為全國第二大站，每日近十萬人次使用，中壢站也屬全國第三大站，台鐵主要的列車維修保養機場，更早已移至桃園市楊梅區富岡基地，鐵路運輸不僅是紓解交通量，收入盈虧更需重視，讓人質疑台灣鐵路管理局之專業性。
- 四、上述質詢 敬請答覆。