

- (一) 氫能燃料電池成本高昂，國內廠商開發之電動機車每輛成本價約新臺幣 30 至 65 萬元，而日本 Toyota 量產型汽車氫能燃料電池汽車 Mirai 定價亦高達約新臺幣 230 萬元。
- (二) 現今製氫成本高昂，以最便宜方式「天然氣重組」產氫，製造與一加侖汽油能量同等之氫氣最低亦需 3 至 4 美元之原料成本，且加氫站設置成本每座約新臺幣 1.5 億元。
- (三) 氫氣具有高度自燃性，考量國人對生命安全之重視，現階段若需建置氫氣生產設施及加氫站，恐面臨民眾安全疑慮，尚待國內外研究單位設法克服。

(五十) 行政院函送徐前委員國勇就國道三號（新店至安坑南下路段）尖峰時段以施工車輛擋住二車道，只剩一車道，導致大塞車問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 9 月 26 日院臺專字第 1050092502 號）
（立法院函 編號：9-2-1-169）

徐委員針對國道三號（新店至安坑南下路段）尖峰時段以施工車輛擋住二車道，只剩一車道，導致大塞車所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關民眾反映 105 年 9 月 1 日夜間封閉車道施工一節，係本部高公局為因應中秋節疏運計畫進行鋪面養護工程，俾於連續假期期間能提供用路人平穩舒適安全之行車環境；為避開下午 5 點至 7 點下班尖峰時段，經施工單位高公局北區工程處木柵工務段（以下簡稱木柵工務段）評估後，以晚上 8 點至次日凌晨 6 點離峰時段封閉車道作為施築原則，並經高公局北區交控中心檢視車流現況後，始於夜間 8 點進場施作交維封閉車道。
- 二、查木柵工務段於夜間 8 點進場施工前，高公局交控中心皆有以 CMS 顯示封閉 2 車道相關資訊告知用路人提前因應。負責交維作業之廠商完成布設後，再通知施工人員及機具進入施工區。
- 三、至於委員所質疑無任何工具及人員在現場施工一節，係施工人員於接獲通知後，刻自待命區運輸機具前往施工區途中，爰在此運輸期間造成所述「無工具及人員在現場施工」等情事。
- 四、當日夜間封閉車道施工，經高公局北區交控中心發現有交通壅塞情形，著即於夜間 8：35 通知施工廠商及木柵工務段，現場並即改為縮減封閉 1 車道，隨於夜間 9 時許恢復車流順暢。
- 五、經檢視 105 年 9 月 1 日交通維持布設情形，廠商未依高公局「施工之交通管制守則」布設開放路肩告示牌，及安排現場指揮引導車流人員，木柵工務段已依契約扣罰廠商。高公局北區工區工程處於翌日召開本次施工壅塞檢討改進會議，針對爾後夜間施工進場前，除要求施工單位應審視上游車流狀況，在確認無交通壅塞虞慮時方可進場施布交維封閉車道作業，施工期間若有壅塞 5km、時速低於 30km/hr 即應暫停相關作業，並緊急疏導車流，以維高速公路用路人之權益。

(五十一) 行政院函送蘇委員巧慧就台灣中油公司於國外投資油氣探勘事業效益不如預期問題所提質詢之書面答復，請查照案。