

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 24 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 7 月 7 日（星期四）9 時至 13 時 32 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，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 23 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 6 月 27 日（星期一）上午 9 時 2 分至下午 1 時 20 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 鄭運鵬 蕭美琴 鄭天財 Sra · Kacaw 葉宜津
顏寬恒 陳素月 簡東明 Uliw · Qaljupayare 陳雪生 劉耀豪

委員出席 12 人

請假委員：林俊憲 李鴻鈞 趙正宇

委員請假 3 人

列席委員：徐永明 江啟臣 鍾佳濱 孔文吉 林德福 黃昭順 李彥秀 吳志揚
廖國棟 Sufin · Siluko 陳宜民 徐榛蔚 鍾孔炤 蔣乃辛 陳明文 陳亭妃
賴瑞隆 周陳秀霞 何欣純 張麗善 蔡易餘 姚文智 王惠美 呂玉玲
呂孫綾 羅明才

委員列席 25 人

列席官員：交通部

部 長 賀陳旦

政 務 次 長 王國材

路政司 司 長 林繼國

鐵路營運監理小組 執 行 秘 書 楊正君

臺灣鐵路管理局 局 長 周永暉

總 工 程 司 徐仁財

鐵路改建工程局 局 長 胡湘麟（代理）

高速鐵路工程局 局 長 胡湘麟

民用航空局 局 長 林志明

台灣高速鐵路股份有限公司 執 行 長 鄭光遠

營 運 長 陳 強

中華航空股份有限公司	資深副總經理	張揚
行政院公共工程委員會	處長	何育興
桃園大眾捷運股份有限公司	總經理	陳凱凌
臺北大眾捷運股份有限公司	處長	洪銘遠
臺北市政府交通局	股長	楊志清
臺北市政府捷運工程局	總工程司	余念梓
高雄市政府交通局	股長	謝鈴娟
高雄市政府捷運工程局	副總工程司	林仁生

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 黃珮瑜
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。

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。

（本日會議由交通部部長賀陳旦及路政司司長林繼國報告後，計有委員鄭寶清、李昆澤、陳歐珀、鄭運鵬、蕭美琴、顏寬恒、葉宜津、鄭天財、陳素月、簡東明、陳雪生、鍾佳濱、徐永明、江啟臣、徐榛蔚、賴瑞隆、陳明文、劉權豪及廖國棟等 19 人提出質詢，均經交通部部長賀陳旦及相關人員分別予以答復；委員葉宜津、徐榛蔚質詢另提書面補充意見，列入紀錄並刊登公報。）

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。

通過臨時提案 10 項：

一、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，交通部應儘速延續召開「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 劉櫂豪 陳雪生 鄭運鵬
簡東明 鄭天財 蕭美琴 葉宜津

二、台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 劉櫂豪 簡東明

三、一個月內台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。有鑑於行保會為台鐵內部組織，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 劉櫂豪 簡東明

四、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，建請台鐵局立即對北迴、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 劉櫂豪 葉宜津
陳歐珀 鄭運鵬 簡東明

五、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 劉櫂豪 簡東明

六、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，卻也凸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，要求交通部研議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

七、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

八、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

九、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，應請交通部儘速進行行政調查，並於 1 個月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

十、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、儘速通車」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

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「國內機場暨航站現況與未來發展及離島交通運輸改善」列席報告，並備質詢。

主席：今天因為颱風快要來了，就請交通部賀陳部長就「國內機場暨航站現況與未來發展及離島交通運輸改善」提出口頭報告，民航局局長報告的部分請各位自行參閱書面資料。

請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。剛才進場的時候可能有一點耽擱，我特別在此向主席及各位委員致歉。

今天應邀至貴委員會就「國內機場暨航站現況與未來發展及離島交通運輸改善」進行專案報告，並聆聽各位委員指教，深感榮幸。

我國臺灣地區目前供民航使用的機場共計 17 座，有關國際機場部分，桃園國際機場仍為最主要之國家門戶機場，未來將以成為東亞樞紐機場為目標，松山、臺中、高雄等國際機場，則依其地利，配合地方需求及優勢產業，拓展其業務。同時在航務上，以互相調度、分工合作，形成國內整個對國際航空的服務網。至於其他國內機場部分，則以建立全國快速運輸骨幹架構，肩負支持當地經濟發展、維持快速便利交通服務、緊急醫療救護及搶險救災服務等任務，以滿足在地需求。

離島地區部分，仰賴海空運輸往來本島，為因應交通需求及提升服務品質，本部除持續投注資源推動海、空運系統建設外，並將藉由海空交通機能的交互配合，提供穩定運能、改善離島生活品質及帶動地方觀光發展。另本部亦訂有 ABC 三項疏運計畫，有效改善機場受天候因素影響而造成旅客滯留的情形。

未來我國各機場的發展，將以飛航安全優先為前提，持續推動各項建設。另外，提供離島居民便捷、安全及高品質的交通運輸，是本部重要的施政方向，本部將結合地方政府持續共同努力，並進而吸引更多客源，活絡更多地方特色產業以提升在地經濟。

有關報告詳細內容，請各位委員參閱書面報告，敬請委員惠予支持與指教，謝謝！

主席：民航局的詳細報告列入公報紀錄。

國內機場暨航站現況與未來發展及離島交通運輸改善報告：

壹、前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席 貴委員會，就國內機場暨航站現況與未來發展及離島交通運輸改善提出報告，敬請各位委員指教。

貳、國內機場現況與未來發展

一、各機場發展現況

(一)客貨運量

我國臺灣地區目前供民航使用的機場共計 17 座，其中民用機場 11 座，包括桃園、高雄、恆春、臺東、南竿、北竿、金門、七美、望安、綠島、蘭嶼；軍民合用機場 6 座，包括松山、臺中、馬公、嘉義、臺南及花蓮。

客運部分，104 年我國各機場進出旅客計 5,816 萬人次（平均每日 15.9 萬人次），較上年增加 5.1%；其中國際航線（含港澳）旅客 3,616 萬人次，較上年增加 9.3%；兩岸航線旅客 1,182 萬人次，較上年增加 4.7%；國內航線旅客 980 萬人次，較上年減少 7.2%。

如由各機場觀之，以桃園國際機場進出旅客 3,847 萬人次（每日 10.5 萬人次）最為頻繁，高

雄國際機場 600 萬人次（每日 1.6 萬人次）居次，臺北松山機場 586 萬人次（每日 1.6 萬人次）居第三。

另外，在貨運部分，104 年全年各機場裝卸貨運量（包含進口、出口及轉口之貨物及郵件）為 215.1 萬公噸，較上年減少 3.2%；其中國際航線貨運量（含港澳）93.5 萬公噸，較上年減少 1.0%；兩岸航線貨運量為 20.2 萬公噸，較上年增加 0.4%；國內航線貨運量 3.3 萬公噸，較上年減少 5.3%。

（二）航站設施容量

目前我國各機場中，桃園國際機場航廈容量已飽和。其他國內各機場航廈與跑道等主要設施容量均尚有能量，足敷各地方空運發展需求。針對部分國際與兩岸航線客運量成長較快速之機場，包含松山、臺中、高雄等機場，已積極辦理各機場整體規劃，研擬方向，以因應未來空運發展需要。

二、未來發展

臺灣地區近年國際與兩岸航線客運量，隨亞太地區空運市場蓬勃發展而快速成長。國內線客運則受高速公路、高速鐵路及東部鐵路系統改善之衝擊，運量持續下滑。

目前我國各機場整體發展，係配合「一核多心」之國土發展架構進行布局；國內機場則以建立全國快速運輸骨幹架構，為各機場發展方向。各機場功能定位及重要建設如下：

（一）國際機場發展

1. 桃園國際機場：以「東亞樞紐機場」為發展定位，以客、貨並重之方式經營整個區域及遠洋航線。配合桃園航空城發展，積極推動第三航廈、第三跑道、新塔台園區等重大建設，以及桃園機場園區及附近地區範圍土地徵收計畫。

2. 松山機場：以「首都商務機場及國內航線樞紐」為定位，做為區域國際航線與兩岸航線服務之輔助國際機場，持續積極辦理跑道整建工程與跑道安全區用地取得計畫。

3. 臺中機場：以中部地區區域型國際機場為發展定位，做為提供區域國際航線與兩岸航線服務之輔助型國際機場。因應近年客運量快速成長，積極推動辦理聯絡滑行道 2、興建過夜機坪，以及既有航廈整體改善等工程。

4. 高雄國際機場：以南部地區區域型國際機場為發展定位，致力提升客/貨運、航機維修、地面勤務、助導航等各方面設施，做為區域型國際與兩岸客運航線為主之輔助型國際機場。積極辦理跑道整建工程，及北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫。

（二）其他國內機場發展

1. 金門、馬公、花蓮、臺東及馬祖等機場為幹線機場，肩負建構國內快速運輸骨幹航網、滿足市場需求，及支持當地經濟發展之任務。

2. 臺南、嘉義為輔助機場，負責建構支援性航線，維持當地居民快速及便利交通服務。惟須依不同營運環境和軟硬體條件，研擬策略以妥善利用設施資源。

3. 綠島、蘭嶼、七美、望安等機場則為保障偏遠離島運輸權利，提供緊急醫療救護，與搶險救災服務。

4. 恆春機場部分，目前由本部民航局補助屏東縣政府，進行「恆春機場升格國際機場之可行性初評」，將俟評估結果及市場供需情形，再與地方溝通尋求共識。

三、後續工作重點

(一)桃園國際機場仍為臺灣地區最主要之國家門戶機場，本部已擬具桃園國際機場園區綱要計畫並逐步執行，未來以提升既有系統效率，創造計畫最大效益為推動方向。

(二)松山、臺中、高雄等各機場，對於我國未來空運發展亦相當重要。本部民航局刻正進行各機場整體規劃之檢討修訂，將因應國際、兩岸及產業經濟發展需要，持續滾動檢討。為擴大空運市場發展，民航局已提供場站費用折扣等誘因，鼓勵航空公司飛航中、南部機場航線，並與地方政府及觀光局配合拓展航權，共同提升運量。

(三)針對低使用率之機場，將結合地方資源，除致力維持既有航線外，仍須依不同營運環境和軟硬體條件，設計配套策略，以達到資源活化妥善利用的目標。

(四)整體而言，我國各機場未來之發展，將以飛航安全優先為前提，善用既有資源，提升系統效率及計畫效益，持續推動各項建設。

參、離島交通運輸改善

臺灣四面環海，本島與離島間之交通主要依賴海運及空運，為提昇離島地區往來本島交通之服務品質，本部近年除持續投注資源推動海、空運系統建設外。並依據「離島建設條例」，由中央政府編列預算補助離島地區交通及觀光建設，補貼居民往來本島間交通費用。藉由海空交通機能交互配合，對改善離島生活品質、增進居民福利，帶動觀光發展，已有相當顯著之成果。以下謹就海空運系統未來改善作為，進行說明：

一、海運系統部分

(一)提供離島居民基本運輸服務

基於改善離島居民生活狀況以及提供居民基本運輸服務，政府有義務維護離島海運之經營發展，平衡離島與本島間生活水準差異。為強化離島地區海運客運效能，將持續改善離島港埠設施，逐年編列預算進行船舶汰舊換新，並補貼業者營運之虧損，以維持及改善離島海運服務。另提供因應離島居民需求而隨時機動加班之不定期航線。為避免航班停航，民眾徒勞往返又無法即時更換行程之窘境及困擾，目前已建置完成「MTNet 航港單一窗口服務平台」，民眾可藉由「國內固定航班資訊系統」線上查詢即時航班資訊，提供民眾完整、公開之資訊。

(二)因應地方需求妥善規劃運能

104 年本島到離島間各航線平均乘載率，約介於 20%至 74%，顯示平均之運能供給仍大於運輸需求，惟大部分離島與本島間客運航線都是以觀光休閒旅次為主，因此呈現例假日當地返鄉人潮與觀光旅次之尖峰同時發生，而在非假日期間則需求驟減，海上客運之尖離峰需求差距極大，故於離島旅遊旺季之運輸尖峰期間，運能之供給仍有需增加之空間，本部航港局將視海氣象、安全條件及旅運需求等狀況，於必要時督導業者加開班次，並視當日狀況及天候預報情況，機動調整次日航班規劃，以滿足旅客需求。

(三)港埠建設

為滿足離島港埠基本需求、改善各碼頭區基礎設施，並因應小三通及島際交通旅運服務需求，本部近年補助離島地方政府進行港埠相關設施改善。在馬祖部分，103-105 年陸續完成「南竿福澳碼頭區港埠設施基礎建設」、「北竿白沙碼頭區浮動碼頭工程」及「東引中柱碼頭區改善工程」等，並刻進行「南竿福澳碼頭區行政旅運大樓」、「北竿白沙碼頭區北防波堤延伸測量設計作業」、「東莒猛澳碼頭區南防波堤新建工程」及「西莒青帆碼頭區候船室整建」。在金門部分，100 年起陸續完成「水頭港區小三通專用浮動碼頭增建」、「大、小金門客運浮動碼頭增建工程」等，並刻進行「水頭港小三通客運通關場站改善工程」、「水頭港客運中心興建工程」等港埠建設。

(四)建造新船補助

離島縣政府如有新增船舶需求，本部航港局將協助縣府招商，並設法爭取民間業者以申請離島建設金融資方式新增船舶投入營運。倘縣府評估無民間業者提供客運服務，於照顧離島民眾基本民行下，確有購建船舶需求，請縣府依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」及「公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊」研提可行性研究。

二、空運系統部分

(一)提供離島航線充足穩定運能

離島航線需求淡旺季明顯，為兼顧離島交通運輸及航空公司之永續經營，本部民用航空局已要求航空公司依據各離島航線歷年旅運量、市場需求預估、替代運具競合及機隊派遣等因素，妥適規劃班表，將有限運能做最有效的運用。經統計 105 年 1 至 5 月離島航線運能已較 104 年同期增加一成以上。另因應連續假期旅客返鄉或旅遊需求，本部民用航空局亦均事先研擬疏運計畫並要求航空公司全力投入運能，以順利完成疏運任務。

本部民用航空局將持續關注國內航線之旅運需求，並督促航空公司依市場需求規劃適當航班，以滿足離島居民航空運輸需求。

(二)提升離島偏遠航線服務品質

離島偏遠機場（蘭嶼、綠島、七美及望安等機場）受地形、地物，跑道長度、淨空及氣候之限制，可使用機型受限，航空公司經營成本及風險皆遠高於本島航線，造成航空公司經營較為困難，爰本部民用航空局透過給予航空公司營運虧損補貼之方式維持該等航線之營運。

目前離島偏遠航線（臺東—蘭嶼、臺東—綠島、高雄—七美、高雄—望安、馬公—七美等 5 條航線）係由德安航空公司提供服務，該公司規劃於 105 年 11 月 11 日前引進 4 架 DHC6-400 型航空器，以全面更新機隊。目前該機型之航、機務 5 階段審查作業已進行至第 3 階段，本部民用航空局將持續督促該公司依規劃進度引進機隊，以提供離島偏遠地區居民穩定及安全之空運服務。

(三)及時啟動疏運應變機制

離島地區機場因機場條件及天候因素影響，較容易發生航機暫停起降進而造成旅客滯留情形，為迅速採取各種必要之應變措施，儘速疏運滯留旅客，本部民用航空局已訂有「機場暫停起降期間旅客疏運緊急應變機制」，以 A、B、C 三項疏運計畫（A 計畫：航空公司增開航班及改

調派大型機；B 計畫：啟動海空聯運機制，協調航港局增開專船；C 計畫：協調國防部派遣軍用運輸機（艦））以為因應，俾全力疏運旅客。

（四）機場建設

本部民用航空局持續投入離島各機場設施整建與改善工程，自 103 年至 109 年總計投資經費約 15 億 3,000 萬元。包含金門機場機坪、道面改善、海堤工程及終端航管雷達與機房設施；馬公機場 20 跑道（ILS/DME）設施與廣播自動回報監視設施；蘭嶼機場跑道整建與道肩工程；望安機場道面伸縮縫更新；綠島機場機場道面裂縫與機坪伸縮縫改善工程；七美機場航站前廣場改善工程；南北竿機場機棚、機坪、道面改善與跑道護坡工程；以及飛航服務總台助航設施結構物改善工程等。

另為改善南北竿機場飛航環境及因應地方民意，行政院 104 年 10 月核示本部民航局「南北竿機場改善可行性評估」繼續辦理綜合規劃作業。惟北竿鄉民眾對於本部民航局建議之北竿機場 3C 跑道改善方案須大幅剷除周邊山丘有所疑慮，故該府提出南竿機場改善方案，希望經由剷除機場周邊部分障礙物，將能見度降低至 1,600~2,000 公尺。另北竿鄉公所另提出以既有跑道向南延伸擴建，不進行障礙物剷除之建議。

本部民航局已就縣府及民眾所提訴求，納入辦理相關評估作業，預計於 105 年底前完成，擇期赴馬祖辦理公聽會後，俟取得民意支持後，接續推動改善計畫。

三、後續工作重點

海運系統部分，未來將持續改善現有碼頭設施，增加船舶航行安全性，並加強交通船舶維修，如連江縣臺馬輪檢修，並於冬季航運淡季時，執行島際間交通船基本航次補貼，委託民營業者加入營運，維持船運之正常運量。

空運系統部分，未來重點仍在飛航安全前提下，提升離島運能，並持續維護機場設施。本部民用航空局將持續要求航空公司掌握國內航線市場需求及訂位狀況妥適規劃運能，並請離島地區航空站隨時監控旅客動態，如連續假期期間或因天候不佳等狀況而致機場有突增需求之情形，將及時啟動 ABC 計畫以為因應。

肆、結語

我國機場未來發展仍以桃園國際機場為主，其他各機場亦將因應國家政策、市場趨勢，及產業經濟發展需要，在資源使用與效益最大化之前提下，推動相關建設。

提供離島居民行的便利、行的安全、行的自由，是本部重要工作之一。本部未來將持續協調離島縣政府及中央主管部會共同努力，進一步提升離島運輸服務，創造地方產業經濟發展契機。

主席：由於颱風即將來襲，馬祖的海上交通中斷，請國防部周處長去協調一下軍方的軍機，民航局已經提出申請了，不過我昨天聯繫的結果，聽說飛機因為做防颱準備都已經綁好了，請周處長去協調看看，如果可以的話，請盡量配合，因為觀光客滯留當地的人數，機場現在一片混亂，拜託周處長盡快去做處理。

現在開始進行詢答，本會委員每位委員發言時間為 10 分鐘，非本會委員每位委員質詢時間為

6 分鐘；暫訂 10 時 30 分休息 10 分鐘；10 時截止發言登記；委員如有臨時提案，請於 10 時前提出，以便議事人員彙整。

首先請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，在這樣的狀況下，相信在場的許多委員與各界都非常關心颱風即將來臨整個桃園機場的狀況，其實本席原本是打算質詢有關臺東離島機場相關建設的問題，不過在此時此刻已經發布陸上颱風警報，而且看起來是一個威力滿強的颱風，大家非常關心這個議題，請部長利用這個機會，完整的向大家做說明，因為大家比較關心的是，根據前兩天媒體的報導，而且是非常大篇幅的報導部長表示這次颱風桃園機場不會淹水，我們想要問的是，這究竟是你的期待還是一項保證？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們對於桃園機場會不會淹水這件事情應該區分成兩個部分，關於上一次 6 月 2 日因為排水不良，結果溢流到機場裡面來的事情，我們相信經過一連串的改善，應該有相當大的把握不會再發生了。但是對於機場本身建築物的部分，我覺得這部分我們並沒有……

劉委員權豪：我打岔一下，你比較完整的論述，如果發生豪雨，但是上一次造成淹水的原因，這一次已經完全排除了。

賀陳部長旦：對。

劉委員權豪：上一次是因為 H 幹管的關係造成淹水，這一次不會再造成淹水了？

賀陳部長旦：是的。

劉委員權豪：但是因為整個航廈的建築結構是之前就已經完工的，所以是不是有設計不良或施工不便的地方……

賀陳部長旦：或者是老舊。

劉委員權豪：或是老舊，這是你沒辦法掌握的因素？

賀陳部長旦：確實是。

劉委員權豪：所以完整的論述應該這樣講，你努力的部分是將之前的原因全部排除了。

賀陳部長旦：是。

劉委員權豪：你們盡可能做到不淹水，但是有很多不可控的因素不是你能夠掌握的。

賀陳部長旦：對。

劉委員權豪：這是比較完整的論述吧？

賀陳部長旦：是的，謝謝您。

劉委員權豪：說實在的，聽到你這樣講，很多人都對你做這樣的承諾拍手，也為你捏把冷汗，因為坦白講，淹不淹水這件事情，在正常的狀況下，機場就是不能夠淹水，但是當我們要為一個例外的狀況來做保證的時候，其實還是要做區分，我是相信不會淹水啦！也希望不會淹水，不過如果造成淹水，要去區分造成淹水的原因，才有辦法去追究責任嘛！

賀陳部長旦：是，謝謝委員，我再多說一句，我們當時確實有強調，所謂的不淹水是針對上次發生

事故的部分，因為原因已經找到並且排除了，但是對於老舊建築物的部分，我們要加強的並不是說它不會有損壞，但是發生損壞時如何去因應，這一次我們也有加強演練，萬一它出現影響時，希望能夠盡快復原對旅客造成影響的部分。

劉委員權豪：本席倒是滿欣賞、讚許、贊同你用這種比較簡單明瞭的方式，來宣示交通部的決心與作為，雖然有些人可能會做文章，說如果萬一怎麼樣的話，你會怎麼樣、怎麼樣，我覺得身為交通部的領導人，即使你沒有講這些話照樣會被批評，如果你說你不能保證不會淹水，必須視狀況而定，看看每小時下幾公釐的雨量，然後發生在什麼地方，如果你這樣長篇論述，會被批評得更厲害。

賀陳部長旦：是，謝謝。

劉委員權豪：本席希望部長的期待與承諾，可以讓全民看見你所做的努力。

賀陳部長旦：不敢當。

劉委員權豪：接下來，本席想要請教桃機公司溫副總經理幾個問題，關於桃園機場的營運狀況，我實在很不喜歡講淹水這件事情，因為機場本來就不能夠淹水，結果我們卻把原本不應該發生的事情拿來討論。部長掌管交通部非常多的事項，最後的責任當然都要由他一肩扛起，但業務畢竟要有分層負責，其實真正第一線要來負責整個桃園機場的營運與管理的人，應該是董事長、總經理、副總、執行副總等人，其實要做這樣的承諾，應該是董事長、總經理站出來承諾才對，他們必須保證絕對不會淹水，如果淹水的話就應該怎麼樣。我現在不是在幫賀陳部長講話，可是這些承諾應該是董事長、總經理要站出來講的，不然這還得了，以後部長掌管的業務全部都要簽到部長那邊去了，例如鐵路局一位員工的投訴也必須由部長事必躬親，我相信這不是一個良性、正常組織的管理狀態。不過既然部長已經提出這樣的承諾了，請問溫執行副總有沒有信心來協助、支持，而且使命必達，完成部長對全民的承諾？

主席：請桃園機場公司溫執行副總經理答復。

溫執行副總經理永松：主席、各位委員。桃園國際機場公司董事長、總經理已親率全體所有同仁全力以赴，做好防颱的準備工作，也會遵照部長的指示及委員的期許，全力以赴確保機場不淹水。

劉委員權豪：你這樣的承諾、保證算是簡潔有力，雖然天候不是我們可以控制的，但是我相信，部長這樣說並不要對桃園機場喊話，而是對全國國民的承諾與保證，我說過這原本應該是由第一線的董事長及總經理站出來做這樣的承諾，畢竟你們才是實際管理機場的人員，但是因為部長非常看重這件事情，才會親自走上第一線，我認為這不是部長個人的事情，桃園機場上下所有同仁應該一齊努力來完成這件事情，有時候危機就是轉機，這一次或許能夠扭轉大家對於桃園機場是水上機場的印象。當然我還是希望颱風不要來啦！不過這不是我們能夠控制的，希望你們能夠完成這件事情，好不好？

部長，對於你的承諾，本席除了表示贊同之外，我記得上一次桃園機場淹水的時候，我曾經在這裡用棒球投手的自責分來做比喻，坦白講，交通部這一、兩個月以來，面對很多事情，現在算是壘上有跑者的局面，尼伯特颱風的威力究竟有多強，其實也沒有人知道，所以你面對的

下一棒是一位打擊率狀況不明的打者，不過你身為一位領導人及投手，既然已經承諾要來完成這件事情，本席在此就會要求你務必不能有自責分，因為交通部不能再失分了。其實面對這樣不可測的風雨，本席常會想起前任的馬英九總統，因為他的聲望原本還算持平，但最重要的轉折關鍵，不知道部長還有沒有印象？

賀陳部長旦：不記得是……

劉委員權豪：除了油電雙漲以外，第一波的轉折其實是八八水災，當時他的聲望之所以會轉折，不是那個風災本身所造成的傷害，因為那是個天災，而是他面對這樣的天災所做的回應及處置讓人民產生反感。我印象最深刻的是，事後他飛臺東勘災，面對失蹤者的家屬質問時居然說出「我這不是來了嗎？」的話，還有包括救災的程序等等，所以關鍵是在於他事後處置的方式。面對這個颱風，今天下午開始及明天會下多少雨，沒有人會知道，重點是我們如何去處置及應變，這才是最重要的事情。

賀陳部長旦：是。

劉委員權豪：部長，本席在此要為你加油，現在社會上當然有人對你有信心，也許有些人會抱著看好戲的心態，畢竟社會上每種立場的人都有，不過本席還是抱持著信心來期待部長。

賀陳部長旦：我們來努力。

劉委員權豪：另外，本席還要請部長關心一件事情，政府現在正在推動南向政策，希望與東南亞，也就是南方這些國家建立比較便利的往來，例如透過免簽證及相關措施，吸引他們來臺灣旅遊。我覺得臺東機場本身的設備很好，並不需要加長跑道，而是跑道強度的問題，所以沒辦法起降 B-737 或 A-320 系列的飛機，本席希望部長及民航局長能夠關心這件事情，如何去做跑道方面的補強，便利南向的旅客能夠將臺東機場選為起降的機場，我相信將會有利於政府南向政策的推動，這一點提供部長參考。

賀陳部長旦：相關工程技術的問題，我們來改進。

劉委員權豪：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

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。部長，有消息指出因為雄三飛彈誤射事件，中國旅遊局通令中國各省市相關的業務單位，在 7 月 20 日之後停止中國大陸旅客來臺灣的相關業務，請問部長有沒有接獲到這個訊息？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。雄三部分的個別因素我們還沒有掌握，但這幾個月以來，團客確實是有減少。

李委員昆澤：關於這個部分，陸委會有透過觀光的小兩會去查詢相關的狀況，但並沒有獲得證實。另外，國臺辦主任張志軍在這段期間接受訪問時，也說沒有這樣的事情，他們也沒有去限制配額，其實在 5 月份我們就可以看出陸客下降的趨勢達到 12%，請問 6 月份是否也發生同樣的狀況？還有，這樣的狀況在未來幾個月會不會持續下去？請問交通部是否有掌握相關的消息，或

有因應的方案？

賀陳部長旦：6 月份的數字有持續下降，完整的數字我們還在統計中。

李委員昆澤：會不會像 5 月份一樣高達 12% 以上？

賀陳部長旦：據我瞭解應該是多於這個數字，不過同時間，各國觀光客來臺的人數也在成長中，所以 5、6 月份的總觀光客人數是多於往年，可見我們多年來經營多元客源的努力已初步開花結果。

李委員昆澤：另外，強颱來襲，交通設施相關的防護準備是整體的工作，現在大家非常注意是否會再度發生水淹桃園機場這種遺憾的事情，桃園機場是國內重要的機場，每年來臺的千萬旅客中有八成是經由桃園機場來到臺灣，每天至少有 10 萬名國內外旅客經由桃園國際機場出入，上次發生淹水事件使得國門蒙羞，也造成國內外旅客極大的不便。部長現在向社會大眾拍胸脯掛保證，非常有信心，但是絕對不能掉以輕心，不能再讓這樣的事情發生，請問部長憑什麼掛保證說桃園機場不會再度淹水？

賀陳部長旦：第一，上次淹水主要的原因是外水溢流到內部，現在外水壅塞的情形已經排除；第二，針對會溢流的地方，我們已於停車場前做了工程設施；第三，溢流後最大的問題是恐怕會傷害配電房的機電設施而造成停電，關於這第三道防線我們也已做好準備，因此，在這三個處置之下，我們有信心這樣的情況不會再犯。

李委員昆澤：強颱來襲的雨量非常驚人，雖然部長信心十足，但絕對不可以掉以輕心。桃園機場除了因豪雨而發生外水造成淹水的狀況之外，再加上內部的建築物老舊，多年以來穿著衣服改衣服，機場增加了很多內部的擴建、整修等等工程，但相關的機電、水電設備其實已經無法承載像第二航廈這麼大的運量，因此屢次發生漏水的狀況。有時外部豪雨沒有造成淹水，但卻因內部水管破裂而淹大水，請部長說明此情況。

賀陳部長旦：確實如同委員所提醒，除了防範外水之外，針對內部的結構物及管線的部分，我們沒辦法保證老舊的建築物絕對不會再發生同樣的事情，可能要到年底我們才比較有把握做這個保證，但是經過這兩個月的努力，我們要強調的是，萬一發生這種情況，我們會在最短的時間內做出應變，減少對旅客造成的干擾。關於這個部分我們可以向全國的民眾掛保證，我們的應變能力一定會比以往改善，原來發生的事情不會再重複發生。

李委員昆澤：請部長全力做好準備，身為交通部長，要關心、注重的不只是桃園機場，颱風期間不論是臺鐵、高鐵或民航等相關的交通運輸狀況以及其安全維護方面的準備，交通部都要做好第一線最重要防護的工作。過去臺鐵也曾因豪雨或強颱來襲發生水淹鐵軌導致臺鐵、高鐵停駛，而且接駁系統不明確，恢復正常運輸時間資訊混亂等等情況，關於這些部分交通部皆應事先做好準備。

賀陳部長旦：是，這是應該的。

李委員昆澤：請問部長，對於鐵路、公路的部分是否已做好相關的防颱及維護措施？

賀陳部長旦：有時發生一些小小的事件，其實可以加強演練我們的應變能力，例如經過上次花蓮地區所發生的事故後，我們對於鐵公路間的協調作業有逐步在改進，雖然對於某些民眾造成不便

深感抱歉，但是如此確實讓我們今後面對類似的故事時，在鐵公路間的互相救濟能更……

李委員昆澤：資訊告知是部長重要的工作，不能讓國內外旅客在風雨中不知道臺鐵、高鐵行駛的情況及民航班次的狀況，你們應該在第一時間告訴國內外旅客何時可以恢復正常的交通狀況，而且要運用網路等大眾傳播工具進行宣傳，在第一時間讓民眾得知相關訊息，對於這部分你們要做好準備。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：一旦發生停駛的情況，你們將如何啟動接駁系統，如何將資訊告知民眾，這些都要做好準備。

賀陳部長旦：我們從東部發生的事件得知，重要的不是車子有沒有到位，而是如何讓民眾知道相關資訊，關於這件事情我們逐漸在加強中。

李委員昆澤：這些都要做好準備，颱風是天災，但是如果交通部對於桃機、臺鐵、高鐵、民航等國內外旅客相關的運輸沒有做好準備，那就是人禍，部長一定要擔起這個重要的責任。

賀陳部長旦：是，應該的。

李委員昆澤：針對臺灣機場的狀況，我們知道北部的臺北機場及桃園機場的運輸量較大，尤其是桃園機場占國內外旅客總運輸量的 83%，高雄機場只有 12%，現在桃園機場在進行第二航廈擴建，第三跑道及第三航廈相繼要進行施工，有關旅客分流的問題我也一再提醒過部長，尤其是東南亞旅客的來臺人數在 5 月份成長也非常快速，成長將近 12%。未來「觀宏專案」要擴大簽證簡化的國家，目前適用的國家有泰國、印尼、菲律賓、越南及印度 5 國，接著針對柬埔寨、寮國等其他國家也要加強簡化簽證的措施，我們要歡迎更多旅客來到臺灣。此外，目前針對定期包機或不定期包機我們訂有獎勵包機的標準，但是這種獎勵包機方案還是以日本及韓國為主，對於東南亞國家包機的作業程序，我們也應該擴大獎勵的標準，請民航局林局長說明這個部分。

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。對於委員所提的包機部分觀光局有在處理，至於落地費等相關費用的折扣部分，民航局會持續辦理。

李委員昆澤：不但要持續辦理更要加強辦理，因為機場規費的差別費率也是吸引廉價航空東南亞航班及包機的重要因素，你們要落實並做好這部分。我再提醒部長，現在對於東南亞旅客來說，區域內的旅遊是主流，還有 4-6 個航時的旅遊也是現在國際旅遊重要的焦點，為了要吸引更多東南亞的旅客來臺，交通部是否有規劃其他相關的措施？

賀陳部長旦：目前我們除了在簽證的部分多元、開源之外，針對語言的方便性，我們也在多元的規劃，除了傳統的導遊之外，也希望與學校或新住民合作，以增加旅客的方便性。

李委員昆澤：最後，我再一次提醒部長，強風豪雨來襲是天災，但是如果交通部沒有站在第一線維護旅客的運輸安全，或是沒有做好相關的防範，那就是人禍，部長要站在第一線承擔起這個艱鉅的責任。

賀陳部長旦：不敢當，這是應該的，謝謝。

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。部長辛苦了，每次看到部長的照片我都有不同的感覺，今天早上看到這張照片後，我忍不住要跟部長分享我的感覺，這張照片上部長的笑容多好，充滿著達觀、優雅、勤奮而且帶有智慧之光的笑容。

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，絕對不敢當。

陳委員歐珀：但是我也想到為什麼交通部發生那麼多事情，到底是發生什麼事？我記得鄭寶清委員有送你關刀，但你都沒有拿來用，我們一直很支持你進行改革，鄭寶清委員也有提到，對於交通部所屬國營事業過去營運不善的部分要針對董事長及總經理追究其責任，甚至要移送法辦，同時要要求損失賠償，這些都是給部長的大關刀，你應該要好好使用。

最近看到部長一些人事的安排，我還是要講話，我認為績效不彰或是人力不足的國營事業首長不應該留下，而且就我所知，中華電信的蔡力行董事長與你現在所任命的陽明海運謝志堅董事長今年都滿 65 足歲了，有關他們是否適任，你應該要考慮到大家的感受。如果中華電信公司對於立法院決議所要求的事項不處理，也不積極改善，這樣還有存在的必要嗎？這個人可以繼續使用嗎？我提醒部長，好的領導者應該有識人之明，而且用人要能知人善任，問題才能真正地解決。就如同桃機發生淹水、停水、漏水的問題，請問部長知道真正的原因是什麼嗎？

賀陳部長旦：上次發生大淹水和停電的問題最主要是因為外水的注入，其次是配電盤的位置太容易受淹水影響，關於這兩個部分我們已全部改善。

陳委員歐珀：桃機不斷發生事情，結果總經理換人、董事長也換人了，但事實上這些都是工程的問題，我們的工程都是委託國工局辦理，而到目前為止國工局所承辦的工程至少發生兩個很大的工程問題，一個是桃機問題，另一個是金門大橋。過去高公局局長兼任國工局局長，也就是現在桃機的董事長曾大仁，一個人兼任兩個重要的工作，偏偏國工局這兩個工程都出事情，如果部長要現在處分應該要有道理，出事的單位是國工局而不是桃機，我不知道議處名單是否出來了，但是你應該好好思考組織人事結構的問題。

賀陳部長旦：我們對於施工者也有處分。

陳委員歐珀：否則我們打算把上次到馬祖看到的 240 大砲搬來送你，不然送關刀也沒有用，我今天和你談到的一些問題，你就是必須用 240 大砲來打，請問現在臺灣有幾座機場？

賀陳部長旦：17 座民航用機場。

陳委員歐珀：如果你不講，可能很多人不曉得臺灣有 17 座機場，我們曾經去看過臺中的機場，其實在北中南部都需要國際機場做有效分流、加強效能，把合作的餅放大，現在我們希望北中南部的機場能以策略聯盟的方式共享資源，而非外傳的爭搶航空資源，針對這個部分交通部應該要做好控管。

賀陳部長旦：對，完全同意。

陳委員歐珀：另外，針對蚊子機場的部分你要痛下決心處理，根據調查報告顯示：小小一個臺灣，機場多達 17 座，密度高居世界前 3 名，但 83% 使用率不到 5 成，72% 的機場收入連人事成本都

不夠付！沒有一個國家禁得起這樣的浪費。接著看到國內航線的增減率，104 年時國內航線急速下降，部長上任的第一天說你要做六項工作，這一項就請你發揮專長好好控管。這些蚊子機場的使用率超低、收入不足，直接造成臺灣機場營運經費來源—民航事業作業基金不斷減少，請問民航事業作業基金現在剩下多少錢？

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。現金的部分有三百多億。

陳委員歐珀：本來有多少億？

林局長志明：最主要的部分還是在固定資產，有一千多億。

陳委員歐珀：我真的很擔心民航事業作業基金最後會變成虧損，這項基金若是虧損就是交通部要負責，不是由國營事業負責。你們開源無能、節流無方，應該要好好痛定思痛的檢討，尤其是屏東機場，已經兩、三年連一個乘客都沒有，本席建議，沒有用的機場，該關的要關，17 座真的太多了，這個部分應該好好檢討。另外，可否考量將高鐵延伸到屏東恆春？還有關於東部鐵路運輸的部分，鐵路運輸比較節能減碳、符合經濟效益，我們幾個東部地區的委員，包括花蓮的蕭美琴委員、臺東的劉權豪委員，都希望能改善鐵路運輸的部分，這樣總比設置使用率那麼低的機場划算。對於陸海空的部分你應該好好調配，其實現在針對海運的藍色運輸部分祁局長有一些規劃，該推動的部分你們要好好推動。

賀陳部長旦：是，瞭解。

陳委員歐珀：臺灣有 17 座民航機場，營運績效卻是如此，針對陸海空的交通網應如何建構，如何有效率的符合國人的期待，部長應該好好檢討，過去的事，我就不講了。

接著我要談到新政府的南向政策，蔡總統的就職演說提到新南向政策，現在也成立新南向辦公室，本席也參加過多次會議，南部及中部地區的委員也都有提到這個部分，請問將來是不是要適度增加新南向的航線？這樣在營運上才會達到我們的目的，請問對於這個部分部長有何看法？

賀陳部長旦：我們一定會協助航空公司及相關的觀光事業共同促成，從包機開始慢慢培養，看能不能變成定期的航班，讓新南向的部分有新的機會，尤其是針對中南部的機場。

陳委員歐珀：在經濟面，我跟部長說明一下，現在很多臺商其實在大陸都待不下去了，很多被欺負得太慘了，從稅賦到環保，沒收的沒收、強占的強占，很多臺商其實都往南向走了，交通部當然要配合處理。

賀陳部長旦：是的。

陳委員歐珀：廉價航空公司的部分可以分流。

賀陳部長旦：當然。

陳委員歐珀：因為它本來就比較廉價，可以分流到臺中或高雄。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：你從管理的手段上就可以為國家節省很多錢。

賀陳部長旦：瞭解。

主席：陳委員，鄭寶清委員送關刀給部長是用來整頓的，不是用來殺人的。部長，我建議好的主管還是要留下來。

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，我昨天早上跟你講 H 幹管和三個孔箱涵造成堵塞，報載已經施工了，完成了沒有嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。完成了，昨天下午 3 點 15 分。

鄭委員寶清：部長，這就是效率，速度加倍，效率就三倍，對不對？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：很好，我們很感謝你加快速度。部長，說真的，我是劉咧等，你說桃機會不會再漏水？

賀陳部長旦：我們不敢講它完全不會漏水，但是對於上次的外水、停電，我們有把握不會發生。

鄭委員寶清：不過也有可能是廁所水管堵塞，造成裡面淹水，會不會？

賀陳部長旦：這些部分我們不能說一定不會，但是我們一定會加強因應，相信溫副總他們一定更有信心。

鄭委員寶清：溫副總，有沒有問題？部長向全民保證不會再淹水，如果淹水，你要回報項上人頭喔。

主席：請交通部桃機公司溫執行副總經理答復。

溫執行副總經理永松：主席、各位委員。我們會確保防颱準備，不會淹水，至於漏水的問題，的確桃園航站第一航廈、第二航廈有二十、三十年老舊建築，我們目前已全力在加強巡檢、維護，會努力把漏水降到最低。

鄭委員寶清：副總，那都不是理由啦！全世界機場有誰在漏水的？人家有的也蓋了三、四十年，也沒有漏水啊！這是國家的門面。

賀陳部長旦：對，確實有的公共建築維護得一如新建，這部分我們確實要改善、加強，不過，我們也確實看到過去重建設輕維護，這也是普遍存在的狀況我們來改善這個制度。

鄭委員寶清：現在就是建設和維護要同時並進。部長，你保證機場不淹水，那聯外道路會不會淹水？

賀陳部長旦：聯絡道路方面，這次在航站南路部分也有相當程度的改善，這部分我們覺得不能完全掛保證，但是對於替代道路方面，我們這次有所因應，替代道路的管理會比上次有進步。

鄭委員寶清：好。

談到效率問題，金門大橋現在解約了，國登公司表示要打官司，反告交通部，部長，你覺得這樣合理嗎？

賀陳部長旦：我想廠商會盡量爭取其權益，我們自己覺得以他們過去違約的情況，以及我們再三和他們溝通的情形，他們這個訴求應不會被司法或業界所接受。

鄭委員寶清：我們看到有 85 個外勞到金門縣政府靜坐抗議，怕領不到薪水，你們有去協調溝通嗎？

？

賀陳部長旦：這應該是公司要處理的事情，而不應該是我們業主代為處理的。

鄭委員寶清：好，部長，我們希望金門大橋的問題可以趕快解決。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：要不然會變成國際笑話，5.4 公里蓋了 9 年還沒有完工，實在太久了，有沒有計畫重新招標？

賀陳部長旦：現在已經在進行招標說明會了。

鄭委員寶清：是採最有利標還是最低標？

賀陳部長旦：最有利標。

鄭委員寶清：我們希望政府官員還是要承擔責任，該做最有利標就做最有利標。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：金門打算興建觀光纜車，連接對岸，我看我們的政務委員同意，部長，交通部的態度如何？

賀陳部長旦：這應該是初步評估吧！

鄭委員寶清：交通部的對金廈觀光纜車態度如何？

賀陳部長旦：我現在還沒有看過這個案子真正的內容，但是我們的態度基本上應該是就事論事看看可行性如何。

鄭委員寶清：不是，你們贊不贊成？

賀陳部長旦：因為我自己沒有看過資料，所以……

鄭委員寶清：張景森 6 月到金門考察，他說可行啊！

賀陳部長旦：司長是不是清楚這個案子？

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。我們不清楚，不過，後續我們會請觀光局和地方政府一起來看看，政委這樣說可能只是初步的構想。

鄭委員寶清：交通部原則上不反對，是嗎？

賀陳部長旦：其實這時我們不適合說反對或不反對，因為資料確實還不清楚。

鄭委員寶清：我知道啦！就是現在大政策如果是不反對，那就考慮開始規劃，才會去作可行性評估嘛。我看到行政院張景森 6 月在考察金門的時候表示，金門觀光纜車可行，因為那地方不會造成交通、國家安全及環境污染的問題，而且金門縣縣長告訴我說，所有資金都已籌措完成，沒有問題。

賀陳部長旦：我想有的時候技術上的事情，必須稍微深入一點才能知道究竟可不可行。

鄭委員寶清：對啦！技術就不要講，政策上交通部的態度是什麼比較重要，如果交通部根本反對，後續就不用談了，如果不反對，你們開始評估，我們再來考慮，是不是？

賀陳部長旦：我想其中有很多部分有其政治敏感性，交通部不能在此時太早表態，另外一方面，我們確實沒有看見資料，也不方便表示態度。

鄭委員寶清：對啦！我現在只是問你，沒有安全的問題，你們交通部的態度是什麼，這樣而已。

賀陳部長旦：如果安全上沒有問題的話，我們就願意就技術上來探討。

鄭委員寶清：好。

部長，桃園機場成長量從 2009 年 2,300 萬人次到 2015 年 3,800 萬人次，成長了 60%，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：廉價航空成長速度更快，它從 26 萬人次成長到 384 萬人次，成長幅度高達 15 倍，每年成長 30%，部長知道嗎？

賀陳部長旦：對，大概瞭解。

鄭委員寶清：它已經占了桃園機場 10%的營運量，知道嗎？

賀陳部長旦：知道。

鄭委員寶清：我要請教部長，你這次把華航的資深副總經理董孝行換掉了，為什麼換掉他？

賀陳部長旦：這應該是華航的安排吧！

鄭委員寶清：是因為他做得太好還是做得不好才換掉？

賀陳部長旦：這應該是華航的權責。

鄭委員寶清：我就問你副總，你不可以不知道啊！做主管就管兩件事情，一是人事，一是財務，這是本業，如果你連這種人事都管不到，以後管不好。

賀陳部長旦：我瞭解，可是這過去是有分工的，有些是部裡安排。

鄭委員寶清：我問你為什麼資深副總會被換掉？為什麼董事長上台 3 小時就突然把他換掉？他為什麼被開除？

賀陳部長旦：我們願意進一步來瞭解，不過，過去安排並不會送到部裡來。

鄭委員寶清：我知道，部長，你想一下為什麼董事長上台 3 小時突然開除他？

賀陳部長旦：一定是有什麼特別的事端。

鄭委員寶清：我跟你講，部長，你不可以不瞭解這件事情，董孝行被開除之後，表示他不適任，結果華航竟然又派他去當兩家公司的董事長，部長，你知道不知道？這合理嗎？一個不適任的執行副總被開除了，結果竟然派他去擔任另外兩家公司的董事長，顯然整個運作都出了問題嘛！一個做副總都做不好的人，現在竟然變成兩家公司的董事長，部長，這有沒有問題？

一家是台灣虎航，另一家是臺勤公司，部長，一個不適任、被你開除的人，換來的是變成兩家公司的董事長，這哪叫開除？

賀陳部長旦：是不是他不在華航服務之後變成到子公司去服務了，應該是這個意思吧？

鄭委員寶清：部長，你是說子公司就放著擺爛沒關係？

賀陳部長旦：不是，有時候從母公司轉職到子公司也是常見的事。

鄭委員寶清：你就已經認為他不適任了，卻把他轉到持股 90%的台灣虎航，這是在改革嗎？部長，本席很憂心呢！我第一次質詢就告訴過你，你來當部長就只要做一件事，找對人上車、找不對人下車。第二，你要把所有的人事與財務管好。

賀陳部長旦：你的指教我完全同意，可是我剛才的理解是，他從母公司的資深副總到子公司去當董事長，這也是很常見的事情。

鄭委員寶清：不是，你把他開除之後，又讓他去當兩家公司的董事長。

賀陳部長旦：只是轉任吧！是不是開除，我需要再瞭解。

鄭委員寶清：3 月 1 日上任的……

賀陳部長旦：他是因過失而開除還是他只是轉任到子公司……

鄭委員寶清：部長，外界都在關注你們的改革，所有的上市公司都知道董事長及所有主管就是做兩件事，就是把財務和人事管好，沒有其他事可以做，也不要做其他的事情。大事不糊塗，小事就糊塗；小事不糊塗，大事就糊塗啦！大事、小事不糊塗，只有天上有，那個叫神仙。

賀陳部長旦：這個原則我完全理解，不過就這件事而言，我們會再進一步瞭解。

鄭委員寶清：我今天本來要跟你談廉價航空的問題，因為時間緣故，我下次再跟你探討。

賀陳部長旦：沒問題。

鄭委員寶清：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：他是績優調升，不是開除。

陳委員歐珀：（在席位上）你來當交通部長。

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。今天本席原本是要請教新任的曾大仁董事長，但是因為他要坐鎮機場，只好請教部長，辛苦您了。

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。

鄭委員運鵬：今天要跟部長談的是桃機的管理，部長應該有看到昨天中國時報的頭版，即「部長承諾桃機不再淹水」。

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：這一點是整體社會有信心又沒信心的展現，沒信心的部分，會有這個頭版說需要部長保證桃機不會淹水、而你也做了這樣的承諾，但這表示我們對桃機淹水問題真的沒信心，這點沒錯吧？所以才會用這麼大的版面去處理桃機不會淹水的問題，不然，最大的國際機場淹水的話也是笑話，怎麼會需要討論呢？我的重點是說這表示社會對桃機沒信心，今天的自由時報把大巨蛋和桃機擺在一起，一個是停工的大巨蛋，一個是運作 40 年的國際機場，它們能不能頂得住明天的颱風，把這兩者相類比，其實是滿丟臉的。所以，部長既然做了這個承諾，相信你應該理解社會對桃機有無信心的狀況。沒信心的部分，部長已經做了承諾，我們對部長有信心。

賀陳部長旦：謝謝。

鄭委員運鵬：但是，有信心的部分，還有一個是你對新的管理團隊有信心，是不是這樣子？

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：過去幾年的淹水、漏水、停水，沒有一次是因為大雨，部長剛才也做了很多原因的說

明，那是因為什麼？

賀陳部長旦：就是管理上的問題。

鄭委員運鵬：對。所以我今天來跟部長討論一下桃機管理上的問題，我幫你們做一個總體檢，部長已經保證不淹水了，但是過去淹水又如何？我們來檢討一下過去的事件，這個要先做責任的釐清，更早之前的，我也查不到資料了。這是發生在第一期航廈，漏的是糞水，我們就從 2012 年 6 月 28 日發生的漏水看起。2014 年 6 月 10 日在 A9 登機門又爆水管，疑似廁所阻塞造成污水滲出，有照片為證。2015 年 11 月 12 日，這個更丟臉了，我們的航警局、第一、二航廈都發生漏水的狀況，也有照片為證。2016 年 1 月 6 日，因為水管堵塞造成廁所漏髒水，屎尿橫流。經過我們向桃機公司請教與調查，2011 年因系統改制，該公司從民航局公司化之後，其管理文化是有獎無懲，桃機公司有難不當，有福卻要共享，本席用這個資料向部長報告這個就是桃機公司目前的管理文化，如果新任團隊不去澈底改革的話，就算明天沒有淹水，以後還是會出事，請部長要把螺絲拴緊一點。剛才提到的有獎無懲是什麼？我們把上述的事件稍做整理，我們因問政需要，為了今日的質詢，便請機場公司於 7 月 5 日下班前將下列事件懲處明細提供給本席辦公室參考，包括 2012 年 6 月 11 日、2014 年 5 月 15 日第二航廈淹水事件、我們 520 上任之後 6 月 2 日的桃機福島事件、6 月 5 日跳電、6 月 12 日挖斷水管、6 月 14 日漏水停電、6 月 29 日排水管爆裂等，部長應該知道這幾起事件吧？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：我們來看桃機公司的回應是什麼？部長看到之後不知道會不會感到很驚訝？今年 5 月 20 日之前的事件，沒有任何的懲處紀錄，被罵到這樣子了竟然一次都沒有懲處。今年 6 月份部長上任、董事長和總經理換人之後，其懲處案件送到交通部核定結果被退回。部長知道這個被退回的事嗎？

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員運鵬：以前就是有獎無懲，所以大家都不怕，倒楣的是國人和觀光客，享福的是國門這些機場公司的員工。請教部長，對於過去這些沒有懲處過的情況，您能夠接受這樣的管理嗎？

賀陳部長旦：不能接受。

鄭委員運鵬：這次被您退回的懲處案，為何退回？係因懲處太輕還是太重？

賀陳部長旦：最主要是懲罰的事由不清楚，就變成似乎大家互相都有責任，可是沒有真正分出輕重，也沒有探究其原因。

鄭委員運鵬：我猜的原因就是過由下起，獎由上起，就是下面扛的責任重……

賀陳部長旦：倒沒有這樣子，這次所有的主管都統統自動受罰，這雖然是代表公司有團隊精神，但因此顯現不出誰的責任更大，我們希望能夠究查這一點。

鄭委員運鵬：部長講到了團隊精神，我也希望 520 前後，我們能夠發揮改革精神，以前沒有懲處的部分，你們還是要查清楚到底犯了什麼錯，若這些主管還在原職，我不相信他們會知道原因，我用下列幾個事件前後他們的說法 and 事實來跟部長報告這些人在幹什麼。我整理了桃機公司這幾個事件的糊弄全記錄，事件發生的說法與後面的事實是完全兩回事，爭功諉過，叫別人背黑

鍋。我們用最近 6 月 28 日發生的第二航廈水管破裂、停水數日的事件來看，部長知道這個事件嗎？

賀陳部長旦：知道。

鄭委員運鵬：桃機公司第一時間的說法是第二航廈部分是因為捷運公司的水管破裂，是桃捷的錯，而漏水的地方是第二航廈已經知道破裂的桃機管線，知道破裂了卻沒有去維修，結果桃捷公司在當天成了受害者，還背了黑鍋。機場公司在第一時間推給桃捷，這一點沒有錯吧？

賀陳部長旦：關於這一點，副總他們可以說得更清楚，就我的瞭解，那一段的水管在捷運公司施工過程中到底有沒有做改變，這一點還有待釐清，但……

鄭委員運鵬：那個水管是歸機場公司所管並不是桃捷管的，沒有錯吧？

賀陳部長旦：沒有錯。

鄭委員運鵬：所以，桃捷公司在第一時間有苦難言啊！

賀陳部長旦：這個也列入要維修的時間了，剛巧在要修的當天就脫落了。

鄭委員運鵬：所以說是倒楣，就是說過去知道破了，管理不當……

賀陳部長旦：過去是怎麼改的，還有待進一步查證。

鄭委員運鵬：沒關係，部長，我時間有限，我再問下一個問題。6 月 12 日發生停水事件，第一時間說是泛亞工程挖破 12 吋的自來水管，沒有錯吧？經過我們的調查，泛亞公司也背了黑鍋。第一，在 6 月 12 日前一天施工的時候，他們有開過一個施工前的會議，桃機公司沒有告訴他們那個地方有 12 吋的自來水管，機場公司過去也沒有提供過自來水的管線圖，這個沒有錯吧？所以他們根本的認知上是下面沒有管線。再來，下午 2 點半挖破水管之後，桃機公司應該知道那邊有閥門要去關，結果它完全不了解，到了半夜、凌晨 12 點半，他們才去把 60 公分的自來水主幹管關掉。他們如果關掉那個 250mm 的自來水管，其實就不會缺水了。最後泛亞變成代罪羔羊，又背了黑鍋，你們告訴它沒有管線，結果它挖到管線而被罵，董事長還換人。這個狀況就是這樣。如果桃機公司知道有閥門，早一點關起來，還不會上新聞，這又是一樁爭功諉過的案例。

6 月 2 日發生淹水事件，一開始就說是埔心溪倒灌，是市政府的責任，但是結果是什麼？就是今天報告裡面說的，H 幹管你們已經拿掉了，根本不是埔心溪倒灌，根本不是桃園市政府對於河川管理的問題，結果市政府背黑鍋了。第一時間的說法跟事實差距那麼大。

更早之前，2010 年 7 月 7 日，當時機場還沒有改制為公司，羅淑蕾委員控訴民航局主管的桃機中控中心有飲酒、飲宴不當行為，內部還發生性騷擾，第一時間機場公司說沒有，而且他們認為對認真的公務員不公平。結果判決指出那個長官李鑑敏先生不但對女員工摸來摸去，而且還說身材過瘦應多吃一點。

部長，我跟您報告，對於所有的事件，桃機公司在第一時間全部都是糊弄，沒有懲處，這個狀況不能再發生，不要讓其他機關、桃園市政府、捷運公司、其他人背黑鍋，你說這種公司化有道理嗎？我先跟部長報告，這叫做「有難不當」。

我們再看看交通部有沒有對不起桃機公司。出包頻頻沒有懲處，卻還漲價、調薪、加獎金，

我跟部長報告，這些都是有福同享的福利。去年 5 月 1 日機場服務費增加，從 300 元變成 500 元，部長知道吧？

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：收入增加了非常多。因為旅客服務費增加了 200 元，104 年多了 17.5 億，105 年增加了 21.7 億，這是機場服務費所多出來的營收。我先跟部長分析，從 104 年到 105 年增加了這麼多錢，員額都沒有變，所以理論上如果它增加在人事上面，應該全部都拿去發掉了，這些錢到底是歸國家，還是歸桃機公司？我們再查一下，104 年及 105 年在人事總成本上面，生產、行銷、管理各自增加了 23.7%、11.6%、16.8%，平均來說增加了 21.4%，他們把這些錢都用在哪裡？剛才增加的收入全部拿去發獎金，當成薪水、加班費。所以整體統計來說，104 年、105 年員額沒有變的狀況之下，平均每個人每年的薪資多了 8 萬 977 元，平均每個人每個月增加了 6,700 元，每個人的加班費一年多了 3 萬 1,000 元，每個人的獎金平均多了 3 萬 2,935 元，這些增加的管理費用總計讓他們每個人平均加薪 14 萬 5,028 元。

沒有懲罰過，獎金、加班費、加薪一項都沒有少，這就是桃機公司的管理文化！變成公司化之後，有獎無懲，不用負責，難怪螺絲栓不緊。這個有福同享、有難不當的管理文化，新團隊一定要在您的任內好好處理。

我再跟您報告一下機場公司每年的用人費用，從 104 年每年每人九十九萬多增加為一百二十一萬多，每人的實質收入增加了 14 萬 5,000 元。對於調薪，我沒有意見，但是要拿出相對的服務水準，部長可以認同嗎？

賀陳部長旦：我想在究責的部分從今天開始就會要求，但是關於剛才提到薪水的部分，是不是讓溫副總說明一下，會不會有誤會？

主席：請桃園機場公司溫執行副總經理答復。

溫執行副總經理永松：主席、各位委員。剛才委員質詢的機場服務費是專款專用，而且服務費收入的 50% 歸觀光局推廣觀光使用。

鄭委員運鵬：我知道。

溫執行副總經理永松：有關相關薪資，我們都是按照國營事業薪資管理辦法，而且我們所有的預算都要報交通部、報院審核。

鄭委員運鵬：反正你們增加福利的理由都很多，但是你們這幾年給國人的形象卻是這樣，從來沒有一次懲罰，增加的待遇全部一項都沒有少，所以我才講「有獎無懲，有福要享，有難不當」，這就是目前的管理文化，絕對不要再發生，好不好？

溫執行副總經理永松：是，謝謝委員指教。

鄭委員運鵬：對於明天不淹水，我有信心，但是對於它的管理，我希望部長再多要求，好不好？

賀陳部長旦：是，一定。

鄭委員運鵬：最後再跟召委借 30 秒。部長，昨天我的辦公室發了一個函，這個函跟召委有關，所以我大膽跟您借個時間。部長還記得 6 月 22 日我們到馬祖去考察嗎？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：那個時候在旅客服務中心，我聽到了縣長、議長及召委都向交通部要求，因為大家對馬祖的藍眼淚付出了很多努力，使得馬祖的觀光客增加很多，但是馬祖的免稅商店好像設施不足，希望交通部多關心。聽到這句話以後，我昨天早上就發文機場公司及民航局，基於問政需要，我要求他們提供免稅商店任何形式委託經營的合約書，結果所有的機關包含機場公司還沒有給我任何回應，廠商先打電話給我了。雄三飛彈發射出去之後，蔡正元第一個知道；立法委員要求資料，結果廠商先知道。部長，您可以接受這個狀況嗎？

賀陳部長旦：這個當然就是我們在工作上面應該要有自己的紀律。

鄭委員運鵬：我是好意，希望從馬祖、全國觀光客倍增的角度，看看能不能從免稅商店的服務來提升品質，所以才要求提供相關的合約，結果廠商先打電話給我。他是善意的，但是我要求部長一件事情，這些合約只要不涉及保密事項，全部給我一份，可以嗎？

賀陳部長旦：我想應該沒有問題。

鄭委員運鵬：如果有保密事項，只要把資料掩一掩，也沒有關係。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：但是如果像過去一樣不提供任何的資訊，我們有政治警覺，就會知道為什麼廠商會早於機關先跟立委溝通，這個是不尋常的現象，我不想負面去解讀，但是未來委員向交通部要任何資料，這個狀況不要再發生，應該做得到吧？

賀陳部長旦：了解，謝謝。

鄭委員運鵬：我不希望用「官商 XX」那 4 個字來講，但是立委接到電話，非常不尋常。

賀陳部長旦：是，謝謝。

主席：好，謝謝鄭運鵬委員。鄭委員，你講的是馬祖的廠商嗎？還是別的地方？

鄭委員運鵬：（在席位上）我全部都要。

主席：不是，你剛才講的是我們那邊的嗎？不是我們那裡的吧？

鄭委員運鵬：（在席位上）這就不透漏了。

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。我們桃園有 7 位立法委員（6 位選區立委及 1 位不分區立委），有 3 個人在交通委員會，包括 2 位鄭委員以及我部長每天都可以看到我們這 3 個人。

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。

趙委員正宇：大家每天講桃園機場，講到好像在罵我們自己的機場一樣，這樣是不對的。更不對的是，交通部對這個臺灣最大的國際機場反而沒有做好，讓百姓、尤其桃園的鄉親覺得雖然有我們這 3 位委員在交通委員會，但是我們的機場反而越做越不好，是不是我們這幾個立委沒有認真監督？我跟部長報告……

賀陳部長旦：那倒不會，不應該怪到你們身上。

趙委員正宇：對啊！我們每天 7 點半以前就來這邊登記發言，每個人都很認真，五點多就起來了，

我們又沒有宿舍，每天來這邊都要通勤，是不是？我們的監督的責任都已經盡了，每天都講那麼多，像你那天說桃園機場絕對不會淹水，剛剛你又提到外部的 H 幹管及排水系統都做好了，內部的部分，你卻不敢說一定沒問題，絕對不會漏水，對不對？

賀陳部長旦：那是一個老舊建築物，我們盡量來防範……

趙委員正宇：40 年了，對不對？

賀陳部長旦：對。

趙委員正宇：本席跟你說，我家房屋也 40 年了，該會漏水的部分我們也都做了防水，房子當然會老舊、折損，像我們個人的房子，我們自己都會弄好。

賀陳部長旦：當然。

趙委員正宇：老舊房子的排水管該做好的就要做好，該清的就要清。

賀陳部長旦：這段時間都會加強。

趙委員正宇：為什麼有的人家裡的樓頂會淹水，因為是從屋頂上漏下來，是他自己沒有去清，是不是？

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：這就像你們桃園機場一樣，屋頂那麼舊了，屋齡也有 40 年了，管線老舊，就像我們曾委員講的，一個怪說老舊管線沒去修，另外一個說是早知道，桃園機場公司推給桃捷，兩個互相推來推去，這個問題很多。明天颱風又要來了，是考驗你的時候，你也去看了。部長，裡面就跟你擔心的一樣，我們桃園機場裡面內部的排水量夠不夠排出來，這麼大的屋頂，就像我們的臉盆一樣，集那麼多水，我們的排水順不順？有沒有通暢、阻塞？這些都是最重要的問題。

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：那一天是因為外部沒有排好，以致發生問題，水才會流到裡面去。你也說了，我們現有 17 個機場，除了一個國際機場民營化之外，其他都屬於我們民航局的，由我們民航基金來養，這 16 個機場，除了臺北、臺中、高雄有賺到錢，其他 13 個機場，這 7 年多來負債高達九億九百多萬，負債這麼多錢。部長，我們現在西部有高鐵、臺鐵，東部現在有電氣化，因為現在國內的民航器用的比較少，不像以前，所以我們國內的機場都是虧錢的，尤其是我們的恆春機場，將近兩年連一架飛機都沒有起降過。部長，其實本席不是主張我們的機場績效不彰，把它廢掉，或是關掉，本席沒有這種觀念，本席的觀念是我認為交通部跟民航局要用什麼特別方式來轉型，這個轉型對我們是非常重要的，好讓機場活化起來，像臺北、臺中、高雄 3 個機場，因為現在的外來客，尤其像陸客原本非常多，但現在減少 50%，有人說只減少 20%，根據本席側面了解，陸客至少減少 50% 以上，本席看明年財報，原本這 3 個會賺錢的機場，連同其他共計 16 個機場，不只會成為蚊子館，甚至也是虧錢的，是不是？一講到沒賺錢，還用民航基金來付這些錢，這都是不對的。我們很多人去日本玩，他們到東京、北海道、福岡，只要轉搭他們的國內班機，都會有獎勵、補助，讓大家多多使用他們國內的航空，讓他們國內的機場活化，所以觀光客是非常重要的。部長，這部分你要特別注意、了解一下，讓我們 16 個機場要活化起

來，沒有問題吧？

賀陳部長旦：了解，我們就是加強轉型，變成以觀光為主要的來源。

趙委員正宇：本席剛剛說了，陸客減少 50%以上，對於南進的政策非常有影響。但講到我們的觀光業務，我們把觀光產業全部寄託在我們陸客的身上，這是不對的、不健康的。

賀陳部長旦：了解。

趙委員正宇：我們其他的南進政策，尤其是東南亞國家，我們看一下觀光局的資料，顯示東南亞來台旅客印尼、越南分別成長 24%與 21%，最亮眼是泰國，將近有 60%的成長。另外，中東來台人數也比去年多，已經到了 36%，觀光局也非常重視穆斯林，最近也有成長。請教部長，我們的導遊人數將近有三萬六千多人，但我們預定要南進，可是我們阿拉伯語的導遊只有 15 個，印尼語 27 個，泰語 47 個，越南語 18 個，馬來語更只有 5 個而已，這樣的話，南進政策怎麼來推動？這些都是要吸引觀光客來嘛！是不是？

賀陳部長旦：對，所以我們最近確實有想辦法讓他更多元，譬如跟學校結合，以及盡量活化運用我們的新住民，希望我們在短時間之內能增強語言上的友善。

趙委員正宇：本席覺得這部分要趕快做，因為要配合我們的南進政策，如果現在還不趕快做，把這些導遊培養出來，外國人來我們這邊旅遊，我們沒有一個會翻譯的導遊，你說我們臺灣的觀光能做得多好？沒有觀光客，我們國內的機場一定是虧錢在做。

賀陳部長旦：對，我完全同意。

趙委員正宇：沒有起降，就沒有收入，是不是？而這些機場都是使用我們人民的血汗錢，都是由民航基金在負擔這些錢。

賀陳部長旦：了解。

趙委員正宇：部長，觀光是非常重要的，本席覺得你要特別加強一下。

賀陳部長旦：好。

趙委員正宇：最後一點時間，本席請問一下，明天將有颱風來襲，你要如何把我們的桃園機場弄到不漏水，有什麼因應措施，請你說明一下？

賀陳部長旦：我想最重要的當然是以前所犯的錯誤，這次要確實改正，對於我們現在的老舊建築物，除了加強巡查管線狀況以外，對於所有可能會發生的狀況都要進行演練，萬一真的有狀況發生的話，他的因應策略能夠加速。對於外圍的交通，我們會擴大的跟桃園市政府及公路相關單位的配合，萬一機場南北路有不順暢的時候，希望對他到站、離站的交通能夠盡量減少衝擊。

趙委員正宇：部長，我們外國觀光客來到我們桃園機場，一入國門看到我們機場，就看到一堆沙包，人家會誤認為我們要打仗還是幹嘛！這觀感非常不好，機場一出來，坐上遊覽車看到一堆堆的沙包，是要幹什麼？防淹水？這不是正確方法，這是預防措施……

賀陳部長旦：我們這次在這個……

趙委員正宇：這是預防，這不是永遠的……

賀陳部長旦：當然，現在只能夠先做一些救急的做法。

趙委員正宇：那些老舊管路有沒有去巡查、檢查過？

賀陳部長旦：都已檢查過。

趙委員正宇：本席認為薪水多領一點也沒關係，但事情要做好，是不是？

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：如果今天是私人企業，你早就滾蛋了，就因為是公家單位，公家單位就是要把事情做好，讓老百姓認為我們公家單位做事情是非常可靠的，不要一進入國門，連什麼水上機場的事情都有，現在為什麼媒體聚集這麼多？因為明天颱風就要來了，也是考驗你的時候，本席希望明天颱風不要吹進來，最好大家都沒事，如果真的遇上颱風，是天災的問題，我們還剩一點時間，一定要把預防措施做好。部長，有沒有信心？

賀陳部長旦：有。

趙委員正宇：沒問題吧？謝謝。

賀陳部長旦：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。今天大家都共同希望國內各機場營運的效能能提升改善，除了桃園機場現在算是整個運量達到飽和狀況，而且還有其他的問題之外，其他國內機場事實上都還有旅客運能成長的空間，尤其是我們東部的機場，現在我們的火車票一票難求，但是卻產生飛機票居然比火車票好買，而且有很多班次還有許多空位，怎麼會產生這樣的狀況？而且有很多機票甚至還打折，費用也不比車票貴多少，甚至一個位置才七百多元，大家還是不願意搭乘。問題到底出在對飛航安全的信任，還是有其他原因？我們要如何善用飛機航線來提升運能？其實有些優質團，觀光客人數不是太多，只有 10-15 人，也許搭飛機對於整團的行程，反而是更便利的，但是目前多數旅行社並沒有選擇這個選項，所以偶爾還是會陷入買不到火車團體票，甚至是一票難求的困境裡面。依本席來看，我們還有很多地方可以檢討，除了針對飛航安全的信任及改善等等方面外，是不是有更好的行銷策略可以讓這個蓋得又大又漂亮的航空站不要那麼冷清？目前這個航空站整個硬體和人員都有了，但 1 天沒有幾班飛機，連裡面的商店都面臨無法營運下去的狀況，真的非常可惜。

現在我就針對幾個可以考慮改善的地方請教部長。舉例來說，有關各地航空站的收費標準，上次修正時間是民國 95 年 7 月 1 日，迄今已有 10 年。目前花蓮、臺東、金門、馬祖、臺南等航空站是以收費減半的優惠方式來吸引航班，但是看起來，效果十分有限，因此，針對有潛力發展的國際航線，我們或可考慮再予降價，以吸引一些國際廉價航空來開設直飛班次，甚至我們不排除以只收 1 元的優惠吸引香港、日本、澳門等地的包機來到這些地方，或者是以定期航班來帶動地方經濟，使經濟效能超過這個機票、這個機場降落費的基本額度。我們是不是應該要鼓勵這種作法？交通部對於這部分是否可以再做一些考量跟研議？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我個人是樂於見到機場用一些比較活化的方式來經營，這點我請民航局林局長向委員說明。

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。針對委員所提的這部分，最近我們有在研擬而且做了公告，就是有些機場的費率，我們會予以調降，目前正在進行相關作業中。

蕭委員美琴：除了原來的減半外，還要提供更多優惠。

林局長志明：是。

蕭委員美琴：請問現在花蓮機場的降落費平均 1 個班次是多少錢？

主席：請交通部民航局航站管理小組朱組長答復。

朱組長冠文：主席、各位委員。以 320 機型來看，花蓮是 1 萬 1,808 元，這是打對折以後的價錢。

蕭委員美琴：那其他的機場服務費用，包括相關的停機費用等等呢？加總來說，如果 1 架國際航線飛機降落在花蓮，而且停靠一陣子，甚至不排除 1 天以上，然後再返回原來的地方，這樣的成本大概是多少？

朱組長冠文：我們以停留 4 小時以上來看，就是 1 天的話，是 1 萬 5,310 元。

蕭委員美琴：所以這是除了降落費之外，再增加的額度？

朱組長冠文：沒有，這是總共的額度，包含降落費在內。

蕭委員美琴：所以成本並不高嘛！

朱組長冠文：對。

蕭委員美琴：那你們原本告訴我說大概 10 萬的額度，是怎麼算出來的？

朱組長冠文：那應該是不同機型，可是花蓮沒有飛那種機型……

蕭委員美琴：所以你是以現在飛的復興航空的機型來看？

朱組長冠文：對，就是 320。

蕭委員美琴：除了機場相關費用優惠之外，現在我們也在積極爭取一些民航包機來飛花蓮，而且已有初步成果，像港龍航空、華航、復興航空等等，都要開設一些到香港、天津等地的直飛航班，但目前都是以包機的型態在運作，所以它會碰到一個困境，舉例來說，華航從 7 月 30 日到 8 月份會有到香港的包機，原本我們花蓮等東部居民要飛美國，可以選擇到香港、東京或其他地方去轉機，可是如果是包機的話，是否可以直接拖運行李去接駁其他定期航線，讓花蓮、台東、甚至宜蘭整個東部居民，一樣可以從花蓮飛到香港或其他轉運點，再直接轉到歐洲、美國或是其他國家？能夠提供這樣的便利性嗎？畢竟可以從花蓮往外飛，總是比搭乘火車到台北，再設法轉到國際機場再出國還要更直接、更方便，但是包機好像沒有提供這樣的便利性，對嗎？

林局長志明：委員所言的確是個問題，就是要看航空公司有沒有在做聯營服務，如果有，說不定就可以掛著上線。

蕭委員美琴：包機可以嗎？

林局長志明：如果它是包機不同家公司，而且跟香港飛美國的班機無法聯營的話，那就要在香港機場把行李提出來，再 recheck。

蕭委員美琴：那這個技術問題可以克服嗎？可以促成航空公司跟其他相關聯營的公司來做一個轉機的更便利服務嗎？

林局長志明：我們可以請航空公司就這個細部問題再進一步協商。

蕭委員美琴：我之所以提出這個問題，一方面是為了便利性，另一方面是可以增加願意去搭這個航線的客源，也就是未來整個東部地區的民眾，可以從東部就直接飛往一個便於中轉的地方，而不是拖著大行李，換乘火車、公車等等不同的交通工具到桃園機場才能出去。如果可以直飛，然後在其他可以中轉的機場直接出去，那麼我相信願意搭乘這個航線的遊客必會增加，如此一來，不止是旅行社有特別包機的旅遊行程可供選擇，還有很多要到其他地方搭機的旅客，也都可以走這個航線，因為會更方便。因此，針對這部分，你們是否可以積極來做了解跟促成？

林局長志明：是。

蕭委員美琴：目前有包機規劃的，像港龍跟華航也都是在國際上有聯營的航空公司，所以是否可以協助跟確保這些即使目前是以包機型態來運行，但仍可以讓旅客直接到一些地方來轉機，然後再飛往第三國？

林局長志明：剛才我向委員報告過了，這部分要請航空公司進一步協調。

蕭委員美琴：那是不是請貴局積極促成？

林局長志明：好。

蕭委員美琴：另外，桃園機場之前規劃所謂的陸客中轉，這當然是希望為航空公司及機場帶來更多人潮，但後來因為跑道整修等各種因素，造成機場運能呈現飽和，而且出現飛機塞機的問題。請問在此情形下，陸客中轉這個政策還要繼續推動嗎？

林局長志明：其實陸客中不中轉是一個國際慣例，因為如果是持有第三國的相關機票以及入境許可的話，那就可以中轉，只是說大陸那邊在政策上，只有開放 3 個機場的搭機乘客到桃園來中轉。當然，到 6 月底為止，這部分人數很少，好像只有 220 位左右。

蕭委員美琴：目前人數當然沒有很多，但就我所知，前政府對於這方面很積極的在做政策的推動跟爭取。不過，現在我們的機場面臨的是現實困境，所以我想了解這個政策要再繼續推動嗎？還是要暫停？

林局長志明：中轉就是國際的慣例嘛！

蕭委員美琴：剛才提到對岸要不要開放城市之類的，這些都是和兩岸協商有關，包括政策要不要列為優先推動或要去爭取的項目等等，所以你們現在還要不要繼續推動這個政策？還是就這樣無疾而終？

林局長志明：那部分的處理是陸委會的權責，民航局這邊是配合陸委會的政策在執行相關的……

蕭委員美琴：所以我們就是優先克服現在桃園機場面臨的一些現實問題，等到這個 capacity 恢復之後，再來考慮其他新政策的推動？

林局長志明：我們把桃園機場定位為東亞樞紐機場，對於任何中轉，我們都樂於推廣，所以這件事，我們會積極協調相關單位。

蕭委員美琴：好，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。新政府上任到現在已有一個多月，我們看到，從年初總統大選結果揭曉之後，中國方面就不斷釋放要限縮陸客的訊息，揚言要讓臺灣的觀光到暑

假時七零八落。據此本席要請教部長，這半年來，臺灣入出境的旅客究竟是增加？還是減少？還有，國內外航空公司在臺灣各大機場起降的航班是增加？還是減少？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。6 月份的正式數字可能還沒統計出來；但就我了解，到 5 月份為止，我們的觀光客比去年成長了 8% 左右，而 6 月份非正式的數字，應該也是成長將近 2%。因此，我相信整個來說，在過去的努力下，所謂觀光客的多元化，已經達到初步效果。

陳委員素月：根據交通部民航局最新的統計資料可知，過去半年不論是入出境旅客或是國境與兩岸的航班，都是呈現增長的情況。因此，我想請教，面對每年這麼多的入出境旅客，桃園機場是否有能力消化？

賀陳部長旦：目前桃園機場的確需要仰賴很良善的管理來應付快速成長的國際旅客。我們現在在這個管理的考驗之下，應該還可以應付。

陳委員素月：桃園國際機場是目前臺灣最主要的國家門戶，每年進出的旅客人次已達三千八百多萬，所以面臨的最大問題就是航廈容量已經飽和，這也是本席許多朋友出入國內外時常會提到的問題；除此之外，機場的設施品質極度不良，也是一個問題，剛才鄭運鵬委員提到，這牽涉到管理階層人謀不臧的問題，我想這都是互為因果的，因為就是管理上出了問題，導致在接續的工程執行上也出了很大的問題，所以這幾年來，每逢下雨，機場就漏水，就連不下雨，也常出現漏水、淹水及停水的狀況。面對這麼多問題，部長有沒有想過如何積極解決？

賀陳部長旦：當然，首先要找到問題的原因，然後接下來就是加強演練，對於任何狀況，我們都要有一個完整因應的效率；至於長期來講，包括管線有什麼地方不清楚的話，將來我們也會以管線的數位化來做處理，尤其針對一些比較大的問題，諸如水電的供應、地區的排水等等，我們都要一一克服大環境的因素。

陳委員素月：大家都關心的尼伯特颱風可能就在今晚登陸，所以現在大家都把焦點放在機場淹水的問題上，而部長也保證不會再淹水，請問你們有何措施？

賀陳部長旦：過去淹水的成因是外水溢流進來所致，所以對於外水的排洩，我們已在昨天把障礙排除；再者，為了避免溢流，我們在停車場做了水泥緩坡，讓外水進入的可能性大為降低；另外，針對最脆弱的配電房部分，我們也加裝了防水門。相信經由上面三道實際的改善步驟，外水應該不會再像上次那樣，造成進水或停電，這些情況應該可以完全排除。至於其他屬於建築物本身，包括它的管線及結構物會不會因為風大而出現狀況，這部分我們也在全面戒備，同時加強演練，俾一一掌握狀況。

陳委員素月：桃機的曾大仁董事長表示，這次沒有人敢掉以輕心，已全面戒備。除了完成清淤，確保 H 幹管排水順暢之外，也備妥多部大型抽水機和 6,000 個沙包應變。當然，這些抽水機和沙包是以備不時之需啦！

賀陳部長旦：是。

陳委員素月：可是鄭委員秀出這張頭版照片，讓我頗有感觸，試想我們一個堂堂的國際機場，如果每逢大雨或是颱風來襲時就堆了這麼多沙包，那麼部長覺得這個畫面好看嗎？

賀陳部長旦：我們把它當成是短期的「不得不」，相信經過中長期的努力之後，我們就不需要這種比較簡陋或是讓大家覺得不夠全面的改善作法。這部分我們以後會逐漸改進。

陳委員素月：其實從桃機 6 月初淹大水來看，已經凸顯整個機場在排水規劃上有很大的缺失，照說這麼重要的一個機場，在配合地方的區域排水和本身下水道的排水上，本來就應有非常完善的規劃。對不對？

賀陳部長旦：對，這要跟地區一起合作，就我了解，6 月上旬，大家對於這件事已有初步共識，會依照計畫進行。

陳委員素月：為了配合未來桃園航空城，桃機目前正在規劃第三跑道及第三航廈工程，部長能夠保證這些工程不會再有這種狀況發生嗎？

賀陳部長旦：目前有關航廈的部分已經進入細部設計；至於第三跑道也在積極協調航空城的一些進展，現在還是照計畫在進行。

陳委員素月：現在桃機的容量已經飽和，請問第三跑道的完工期限預計還有多久？

賀陳部長旦：原定是 2030 年，但我們希望能夠跟航空城的計畫配合，儘量提前。

陳委員素月：能提前多久？

賀陳部長旦：照我們現在的規劃，是希望能夠爭取到 2025 年；不過，眼前的跑道，基本上在良好的管理下，應該還有相當容量，不致造成危險或是讓地區居民感到不放心。

陳委員素月：2025 年距離現在還有 9 年，時間不算短耶！

賀陳部長旦：對；不過，因為這個當中有不少關於用地方面的問題或是環境影響的評估作業，所以我們會設法積極協調改善這個時程。

陳委員素月：國人能夠忍受 9 年這麼長時間的交通黑暗期嗎？

賀陳部長旦：現有的跑道在目前的良好管理下應該可以應付一段時間，不致影響整個機場的發展。

陳委員素月：面對這個問題，現在已有所謂機場分流的想法，不知部長看法如何？目前桃機容量飽和，而第三跑道還要 9 年才能完工，所以交通部有沒有考慮以中南部機場來把航次及旅客分流？

賀陳部長旦：眼前並無特別急需；當然，如果碰到事故時，我們會按照該有的程序來做適當的備援。不過，以目前正常營運來講，我們覺得桃機仍有足夠容量來處理這些事情，所以我們反倒是樂見中南部機場發揮各自特色來尋求機會，也就是說，大家各自去把臺灣的餅做大，這才是我們共同努力的方向。

陳委員素月：現在很多中南部的縣市政府都希望地方的觀光產業能夠更加活絡及發展，但本席看過相關報導，大多數來臺的觀光客，從桃園入境之後，都是選擇在雙北或桃園等北部地區旅遊，因此，往南延伸到中南部的旅程相對減少。本席認為，如果我們可以著重在中南部機場航班的分流，或可帶動中南部觀光業的發展，對不對？

賀陳部長旦：當然是有這個可能性，但前提不一定要把桃園的餅做小，反而是要讓大家一起來把這個餅做大，不管是利用廉價航空公司或是一些維修的產業，我們要讓更多的航空公司願意跟地方結合，這才是真正的方向。

陳委員素月：總之，我覺得交通部的責任非常重大，不管是陸、海、空，在整體航運的發展考量上，都要請部長多費心、多擔待。

賀陳部長旦：應該的，謝謝。

主席：現在休息 10 分鐘。

葉委員宜津：（在席位上）不要休息啦！

主席：那就休息 5 分鐘好了。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

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。部長，在你的資料裡面，有關旅客運量這部分，104 年兩岸航線的旅客有 1,182 萬人次，較上年度增加 4.7%。請問 104 年 6 月跟 105 年 6 月，也就是同期來講，兩個數字能不能做比對？或是有沒有可以參考的地方？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這點稍後我請林局長向委員詳細說明；不過，以 105 年 5 月跟去年同期相比，我們是成長將近 8%。

鄭委員天財：6 月的話呢？

賀陳部長旦：6 月的數字，現在還沒有出來。

鄭委員天財：因為現在是 7 月才剛開始？

賀陳部長旦：是的，我們會繼續努力把相關資料提供給大家參考。

鄭委員天財：觀光局的資料是說陸客有減少，是這樣嗎？

賀陳部長旦：陸客是有持續減少；不過，其他地方的觀光客是增加的。

鄭委員天財：我現在講的是兩岸航線啦！

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：這部分都是搭乘飛機，沒有坐船的，除非是小三通，所以民航局要儘快把相關數字呈現出來。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：畢竟這會牽涉到各個機場的營運，所以各個機場當地的縣市長，尤其是最近很多直轄市長都在爭取國際機場相關的規劃。就以臺中機場來說，它是定位為中部地區的區域型國際機場；而高雄機場則是定位為南部地區的區域型國際機場，這是以過去幾年來的旅客成長量所做的考量，那未來是不是要這樣？就必須要看現階段，尤其是未來半年及一年的情況而定。局長，是否請你說明一下，以區域型國際機場做為發展定位，主要的考量是什麼？

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。以高雄機場來講，當然就是南部最重要的國際機場，而且它也有提供國內航線的服務；至於臺中機場，當然就是中部最重要的國際機場，它也有提供國內航線的

服務。

鄭委員天財：高雄機場的航班，在兩岸或國際航線這部分，主要是從哪些國家飛來？或是從高雄飛到哪些國家？

林局長志明：高雄這部分的區域性航線，遠的話有飛到新加坡，像酷航，就是從新加坡飛到高雄，再飛到日本大阪，然後再從大阪飛回高雄，再飛到新加坡，而且它是用新的波音 787 在飛。

鄭委員天財：那飛兩岸的部分呢？

林局長志明：兩岸部分的航線滿多的，目前大陸幾個主要城市，幾乎從高雄都有航線過去，因此，以去年來講，高雄整個運量有成長，國際線這部分，如果包括兩岸，大概是四百八十多萬人次；至於國內線，大概是一百多萬人次，所以加起來是 600 萬人次。

鄭委員天財：兩岸航線的旅客，如果原來很多，那就更是一個觀察指標了……

林局長志明：對，尤其是高雄機場，因為過去我們給予降落費的一些減免、優惠，所以在廉價航空這部分，增加了滿多班次……

鄭委員天財：這我知道，但我所謂的觀察指標，指的是陸客人數多寡，無涉優惠與否，那只是因素之一而已，最重要的還是在於有沒有人要搭飛機嘛！

林局長志明：是。

鄭委員天財：另外，臺中機場的航班，飛國際及兩岸航線的部分，包括哪些國家及城市？

林局長志明：臺中主要是以飛香港的班次為多，其實以香港的運作模式來看，包括港龍及香港快運，等於是把中部的客人拉到香港赤鱗角機場去接它的長程航線……

鄭委員天財：香港跟澳門之外的其他……

林局長志明：日本也有航線……

鄭委員天財：其他大陸的城市呢？

林局長志明：大陸城市也有幾個航點。基本上，去年臺中機場在國際及兩岸航線部分是 154 萬人次；國內線部分是 80 萬人次，所以加起來是 234 萬人次。

鄭委員天財：那臺中機場的國內線……

林局長志明：國內線就是飛馬公、金門及花蓮這 3 個地方。

鄭委員天財：馬公跟金門，哪個多？

林局長志明：當然是金門比較多。

鄭委員天財：對，所以金門也會影響到嘛！部長，現在很多直轄市長都想要大刀闊斧，希望能有很好的發展，但是這部分有時會受到其他因素的影響，所以這些都必須列為重要考量。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：接下來我要請教的是，恆春機場目前載客量如何？

林局長志明：恆春機場這部分，因為立榮航空後來改用 ATR-72 的飛機在飛，它的標準比原本 DASH-8 之 2C 類的飛機來得高，所以受落山風的影響，這兩年大概沒有飛航……

鄭委員天財：對嘛！那為什麼在你們的報告裡面會提到民航局補助屏東縣政府進行可行性初評，而且是恆春機場升格為國際機場之可行性初評？

林局長志明：因為過去交通委員會前往屏東考察恆春機場後做成決議，要求民航局補助屏東縣政府進行這部分的研究，等到今年研究完成之後，再進一步決定未來的發展。因此，屏東縣潘縣長非常關心這件事，那天拜會部長時，我們也談到這個問題。基本上，我們尊重交通委員會的決定，希望屏東縣政府在年底之前完成這個計畫，然後我們再就它未來是否有發展成為國際包機的潛力來做意見交換；當然，縣政府……

鄭委員天財：請問這是交通委員會哪一年做的決議？

林局長志明：103 年 8 月。

鄭委員天財：好。部長，整個情勢有時會隨著不同環境而有所變更，當時也許是欣欣向榮，也許有這個可能性，就像當初恆春機場早期也是大張旗鼓，但是有時候沒有辦法因應各種狀況，所以這還是需要一個非常詳細的評估。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：離島偏遠的機場才是我們更要關心的，今天陳雪生召委之所以會排這個議程，其實他不好意思只排偏遠離島，還把前面的拉進來，最重要的其實還是偏遠離島的航線，這是基本的「行」的人權，衣食住「行」，這是很重要的，所以要如何加強是非常重要的，現在去談其他的恐怕不適當，尤其在這個環境中。請問，德安航空要引進 4 架飛機，現在偏遠離島的航線有 5 條，但是它只有 4 架新的飛機，要在今年的 11 月 11 日引進，有沒有規劃了？這 4 架是飛哪些地方？

林局長志明：當然，德安航空現在還是用多尼爾 228 型的飛機提供蘭嶼、綠島、七美和望安等小離島的偏遠航線服務。

鄭委員天財：所以這 4 架還沒有規劃飛哪些航線？

林局長志明：未來這 4 架就是要換裝原來的多尼爾 228 型飛機，陸續會進來，11 月左右 4 架飛機就會到位。

鄭委員天財：部長，我之所以特別提出來，就是飛機顯然不足，政府機關要如何給予更多協助，不管是哪個機場，尤其是臺東，每次要到蘭嶼都要等，這部分請交通部給予更多的支持。

賀陳部長旦：我們來跟航空公司共同做好旅客服務。

主席：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。部長，今天和明天都有政論節目找我去，你知道政論節目邀請我的理由是什麼嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該還是關心颱風的準備。

葉委員宜津：對，颱風要來了，它找我去罵交通部，大家等著你出包。部長，我笑不出來，我真的替你感到擔心，邀請我是因為知道我是交通委員，等著交通部會出包。部長，會出包嗎？你準備好了嗎？

賀陳部長旦：我相信上次發生的事件，我們有信心這次不會再犯，但是對於其他的……

葉委員宜津：所謂「上次的事件」指的是桃機還是臺鐵？還是公路總局？

賀陳部長旦：最主要當然是指大家最關心的國門，所以關於桃機上次外水溢流這件事，我們有信心不會再犯。

葉委員宜津：那臺鐵呢？公路總局的橋梁呢？

賀陳部長旦：不管是各單位自己的努力，或者是我們的督導和資訊的傳遞，我們必須全程戒備。

葉委員宜津：我希望不會像媒體所預料的。

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：早上就桃機你所最在意的，你也提出來的，許多委員也都質詢了，特別是鄭運鵬委員，他大概用了兩倍的時間，我開玩笑說讓他儘量講，知道桃機有多爛，我們才知道要怎麼樣想辦法讓桃機可以分流，事實上桃機的分流也不是我們或交通部說了算，最重要的還是市場取向。不要覺得桃機出包了，所以臺中林市長、高雄機場大家都希望分一點，其實這都還是要取決於市場。但是真正影響桃機運量的，其實最不該講話的就是毛治國前部長。例如臺南，我們很清楚我們臺南的定位是觀光城市，我們是臺灣的第一個城市，我們希望可以爭取到要到臺灣來一定要到臺南的這些觀光客，所以我們很高興竟然有航空公司主動希望能直飛臺南，就是越南廉價航空越捷，是它來找我們的，我們的定位很清楚，你要來臺灣玩，不一定要從其他機場，其實最理想的是從臺南機場進出，這是我們的定位，我們不會去跟人家搶那些有的沒有的。沒有錯，桃園機場是臺灣最大的機場、是我們的門戶，可是它出了這麼多問題，難怪大家覺得是不是改飛其他機場。但是就算它不出包，你知道跟桃園機場搶生意的是哪個機場？所以我說最不該講話的就是毛治國前部長。

賀陳部長旦：我覺得可能不是機場，應該是航空公司的分工吧！

葉委員宜津：是，有一個機場叫做松山機場，本來松山機場已經回到國內機場，毛治國前部長又把它劃回去國際機場，還說這是他的政績，那時候他怎麼不講桃園機場不可以分流，他怎麼說的？桃園機場必須集中資源，他這個講法自我矛盾。我們來看松山機場怎麼影響桃園機場，松山機場一飛起來，往西的方向一飛影響到桃園機場的航道，所以松山機場一飛就影響到整個桃園機場的空域，特別是桃園機場的東面空域就受到限制，這是松山機場影響桃園機場的第一點，你同意吧？

賀陳部長旦：是的。

葉委員宜津：這兩個機場是衝突的，所以本黨一向的主張，從姚文智前臺北市長未遂就已經講到了，松山機場強烈地、嚴重地影響到桃園機場的起降。其次，這是桃園機場的空照圖，有兩條跑道，局長和部長都看得很清楚，這兩條跑道，第一跑道、第二跑道本來很夠用，本來兩條跑道還可以平行起飛，兩架飛機可以同時一起飛，但是差了一點點，局長很清楚 ICAO 的規定，必須距離多長？

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。1,525 公尺。

葉委員宜津：結果我們差了一點點，差了 19 公尺，對飛機的跑道來講，這 19 公尺說小很小，但是就是有危險，因為差了 19 公尺，我們沒有辦法平行起飛，這就是桃園機場的侷限。在我看來，

這兩點才是桃園機場的致命傷，其他的淹水、跳電都可以改善，這怎麼改善？

賀陳部長旦：就我的了解，ICAO 的規定應該有可以放寬的地方。

林局長志明：過去當然是有 1,525 公尺的規定，其實它搭配一些助導航的設施是可以有效縮減距離。

葉委員宜津：是啦！你們現在就是這樣。

林局長志明：未來的第三條跑道離北跑道也只有 1,295 公尺，間距還不到 1,300 公尺。基本上來講，在運作上不影響獨立起降的問題。

葉委員宜津：不要糊弄我們，現在桃園機場有平行起飛嗎？

林局長志明：兩條跑道在運作上有些是 take off，有些是降落，看航管上如何讓服務容量達到最大。

葉委員宜津：這就是糊弄外行人，我們聽得很清楚，你可以很快地一進一出，這樣看起來好像類平行、幾乎平行，但就是差一點。對於這個侷限，我希望你們看看能不能改善，例如道路拓寬，這是我自己想的，我不夠專業，還需要靠你們專業的去想，例如像道路拓寬一樣，我們是不是可以移 19 公尺？我期待這樣，如果可以移 19 公尺，我認為臺灣就不需要第三跑道。真的，香港雙跑道的運量是現在臺灣的兩倍。

林局長志明：香港有兩條跑道，目前的跑道容量是每小時 68 架次，目前桃園兩條跑道容量是 50 架次。當然，香港的跑道一條是降落，一條是起飛，靠大嶼山這條跑道因為有側風的關係，那條跑道基本上是作為起飛的跑道使用，靠海側的那條跑道就是作為降落的跑道使用。

葉委員宜津：我們希望最好還是研究一下拓寬或移一點點來合乎 ICAO 的標準。另外，松山機場的定位呢？

賀陳部長旦：目前我們正在檢討的包括機場捷運完工以後，它的互補的作用是否可以重新調整，另外，還有松山機場本身的問題，就是您剛才提到的和桃園機場中間有沒有什麼空域，是不是可以透過國防安全上面的放寬等等，我們都在檢討。

葉委員宜津：真的要認真思考一下，我認為松山機場是不對的，特別是以桃園機場的觀點來看，反而臺中機場、臺南機場、高雄機場和桃園機場是兩回事，自然就會有市場上的區隔。

主席：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。颱風要來了，今天很多委員幫部長關心桃園機場會不會再淹水，其實機場被關心會不會淹水就是一個恥辱，機場怎麼會淹水呢？結果每個人都在擔心我們的機場會不會再淹水，這就很難堪，表示我們桃園機場是一個會淹水的機場，甚至還有瀑布，要不然就停水、漏水，實在是惡名昭彰，很難看啊！所以颱風來了，大家關心的不是飛航安全，竟然是先關心桃園機場會不會再度淹水，可見機場後續還有很多需要改善的，我覺得部長只要把桃園機場管好，大概就是對國家很大的貢獻。

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，應該的。

林委員俊憲：上次桃園機場 6 月初的淹水是因為幹管堵塞，是不是？

賀陳部長旦：對，排水的部分排不出去。

林委員俊憲：這個下雨量是多少？

賀陳部長旦：應該是 85millimeter。

林委員俊憲：一個小時好像 80 公釐，兩個小時下了 160 公釐，所以淹水了。這次颱風的雨量預估是多少？

賀陳部長旦：平地真正的雨量恐怕要等氣象局各縣市再來安排。

林委員俊憲：機場已經公布了，所以部長在保證之前要先看一下氣象報告，氣象局已經預估了，桃園機場一個小時大概 50 公釐左右，比六月初淹水時的降雨量還要小一點，我相信只要沒有人為的疏忽，沒有人禍的話，應該不會淹水。但是會不會漏水？你敢保證嗎？

賀陳部長旦：這個部分剛才也說了，這個恐怕沒有辦法百分之百保證，但是對於漏水的因應，我們一定會用最快的效率來處理。

林委員俊憲：沒有錯，不過漏水是當年設計的問題，各位有沒有注意到，我們機場會出問題，二期航廈比一期航廈嚴重，二期航廈比一期航廈晚蓋了將近 20 年，是不是？

賀陳部長旦：對。

林委員俊憲：照理講，應該新的建築物、新的建築科技、設計要更先進，結果反而二期航廈最爛，跟一期航廈比較起來，出事的都是二期航廈。

賀陳部長旦：一期航廈最近有改建，有整修過了，這也是一個原因。

林委員俊憲：越新的建築物、越後面設計的，照理講應該要有更好的硬體，哪有像臺灣這樣的，一、二期航廈差了 20 年，結果二期航廈不堪使用，這實在是個笑話。剛剛也有很多委員關心部長所提出來的所謂機場分流，我看到媒體報導，部長說只要沒有氣候異常，目前桃園機場都可以承受，所以應該先把餅做大，部長認為還沒有機場分流的問題。請教部長，一、二期航廈目前的設計大概可以容納多少旅客？

賀陳部長旦：3,200 萬人次左右。

林委員俊憲：今年旅客預估有多少？

賀陳部長旦：今年可能會達到 4,000 萬人次。

林委員俊憲：一、二期航廈可以容納 3,200 萬人次，今年就會達到 4,000 萬人次，那服務品質呢？如果按照這幾年的成長率，一年算 10%好了，大概到 108 年就會有 4,500 萬人次以上，那三期航廈什麼時候可以蓋好？要 111 年。所以機場分流除了市場的因素，航空公司會計算盈虧之外，我們一、二期航廈和三期航廈的銜接有很大的問題，三期航廈就算破臺灣公共工程的紀錄（就是不要延宕工期、準時完成）按照我們過去的經驗，有時候工期都會延宕，就算三期航廈 111 年準時完工，這是最快的狀態，但是今年一、二期航廈就不敷使用了，3,200 萬人次的設計容量來了 4,000 萬人次，再過兩年可能達到 4,500 萬至 5,000 萬人次，那怎麼辦？

賀陳部長旦：這邊其實我們講的不是總量，應該是它的尖峰值，這部分我們加強管理，我覺得還有一些因應的餘地。

林委員俊憲：所以我們應該要提早因應。

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：這也是未來機場管理重要的部分。

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：所謂的機場分流，可以做的還是要做，剛剛部長也同意，如果航班到地方來，確實也可以帶來觀光、帶來旅客、帶來商務活動，可以帶動地方的繁榮發展。我來自臺南，臺南機場最近也有申請民航局支持一些入出境分流的工程，還有通關作業區的相關設備經費，希望民航局支持我們。

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，我們都 OK。

林委員俊憲：經費需求不多，但是臺南機場已經開闢了香港、大阪，最近還有越南的航線也開始飛了，越南這個航線可以給地方做個參考，這不是臺南市政府去爭取的，是這家航空公司主動來的，它私下到台灣評估要到哪個機場，後來自己選臺南機場。當然，它選定臺南機場有幾個因素，不只是臺南機場的硬體，還跟各地市政府接觸過，它覺得臺南市政府的服務不錯，當然也比較幾個地方觀光旅遊的需求，後來它選擇了臺南，所以我們可以預期有些地方的機場未來還有成長的空間，我們希望民航局在軟硬體上面能夠給予地方支持，甚至如果能預先評估的話，應該預先籌劃資源。

賀陳部長旦：確實，臺南在這方面的地方特色應該是它競爭上的優勢，我們樂於見到航空公司和地方政府合作。

林委員俊憲：華航的罷工事件處理完，後來又聽說臺鐵也想罷工，中華郵政也要罷工，中華電信也要罷工，有沒有這回事？

賀陳部長旦：臺鐵沒有要罷工，他們只是表達過去差不多一年來在人力與薪資方面的訴求，希望行政院在核定案子時，能夠考慮到最近的一休一例的條件，務實地來給資源。

林委員俊憲：其實就處理罷工，我看一看可能就部長最有經驗。

賀陳部長旦：不敢當。

林委員俊憲：部長當年在處理中華電信的釋股案時也面對中華電信的罷工風波，當時你是擔任中華電信董事長，後來這件事情解決了，所以在處理罷工上，你是個有經驗的部長。

賀陳部長旦：不敢當。

林委員俊憲：後續我不知道交通部管的這幾個單位，中華電信、臺鐵、中華郵政會不會提出罷工，有可能是有樣學樣，不過就你剛才提到的臺鐵，你說臺鐵不罷工了，但是臺鐵工會有幾個訴求，主要是他們的薪資、員額缺額，希望他們的預算員額能夠補足，部長有去跟他們談，你有答應什麼條件嗎？

賀陳部長旦：我覺得目前就他們在過去爭取的薪資結構的立場，我們是同意的，關於現在員額的部分，我們也感覺到包括這次花蓮出狀況，都顯示出員額不足。

林委員俊憲：但是你答應的話就要算一算。

賀陳部長旦：有。

林委員俊憲：如果按照臺鐵工會的要求，需要的人力是多少？超過 1,600 人，1,621 人，你有答應要補給他們嗎？

賀陳部長旦：是 1,318 人。

林委員俊憲：那是嚇死人的數目。

賀陳部長旦：那是分五年來補。

林委員俊憲：一年補 600，補得起來嗎？

賀陳部長旦：一年應該只有過去平均的……

林委員俊憲：如果按照他們工會的訴求，要花多少錢？

賀陳部長旦：據我的了解，薪資的調整是 1,600 萬元，那是非常局部的。

林委員俊憲：整個公司才 1,600 萬元？

賀陳部長旦：這次所訴求的薪資調整總共差額只有 1,600 萬元。

林委員俊憲：如果補這些人的薪資呢？

賀陳部長旦：將來補的員額，當然還要看長期的情況，按照它的進度，我們再來看看。

林委員俊憲：我覺得勞方、資方應該是伙伴關係，我們也要求臺鐵服務品質要提高，火車還會出軌！還有過去讓我們買不到票等等問題，很多都是公司本身要提升的部分，我覺得勞資雙方都可以坐下來誠心地談，當你要答應的時候，我們關心的是，部長去跟他們談，你是一個處理過重大罷工事件的部長，這件事情我希望你好好處理。

賀陳部長旦：我們沒有當成妥協的態度。

林委員俊憲：一要求就是一千多個人，一要求就是加薪，請問政府要支出多少錢？

賀陳部長旦：那個是分 5 年，而且那 5 年是行政院原則上已經核定過的，早幾年就核定過的，倒不是這次才要求的。另外，臺鐵這幾年來雖然有一票難求的情況，但是在整個運量的提升上面也是有目共睹。

林委員俊憲：我們也希望能夠兼顧到員工的福利，如果是過去政府苛刻人家，例如人力長期嚴重不足，造成現有員工的工作量負荷大，當然要補足人力，是不是？

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：這應該有一個合理的數目，我希望以你過去擔任中華電信董事長時，能夠妥善處理罷工事件，希望未來交通部所主管的相關事業單位也應該有能力處理才對。

賀陳部長旦：應該的，謝謝。

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。其實剛剛林委員有提到，也是針對今天的會議主題，桃園機場事實上已經超越它負荷的極限，從 3,200 萬人次到現在實質大概 3,800 萬人次，未來到四千多萬人次，可以證明桃園機場負荷的能量完全不夠，這話也不是今天才提。我記得松山機場要走國際化的時候，松山機場為什麼會國際化？當初它的契機是從羽田機場開始，羽田機場當初改為國內線，後來覺得不行，還是要恢復國際線，所以當初羽田機場開始走的就是上海和韓國，當初其實沒有納入臺北，因為當初它的半徑範圍是 1,200 公里，如果把臺北納入，又怕

中共的反彈，後來把航線半徑範圍擴大到 2,000 公里，把北京納入，北京納入之後，半徑範圍恰好也把臺北納入，所以松山機場才因為這樣而有國際化的方向出來，這是它的歷史背景。我不敢講說當初我們在這個地方本席也花了非常多的力量，從這個開始走向國際化。可是松山機場走國際化跟當初羽田機場走國際化的背景因素完全不一樣，當人家開始考慮要重新恢復國際化的時候，他們先做了什麼？他們先把新航廈重新蓋起來，把第三跑道做下去，然後把因應國際化的所有準備工作做好之後，他們才開放國際化。現在回過頭來看我們，當我們要國際化，我們是政策走在前面，可是我們的建設走在後面，我們現在看到了問題，卻解決不了問題，這就好像剛剛講的，你明明看到了旅客量已經負荷不了，我們現在的第三航廈、第三跑道還遙遙無期，第三航廈與第三跑道本來是不需要徵收土地的，現在又變成移到那個地方去，你接了部長以後，針對這個問題，這個才是真正核心的問題。我記得朱立倫擔任桃園縣長時，到交通委員會報告說要桃園航空城，那是多久以前？我說，你來交通委員會報告這個完全不對，我把當天的整個議題全停下來，因為這是跨部會的問題，而不是交通部和桃園縣政府就可以解決的問題。可是現在回頭過來看，桃園航空城到現在執行了多少年？到現在還遙遙無期。包括韓國仁川，甚至周遭的國家，人家該走的都已經走在前面了，我們即使現在開始把桃園航空城落實、完成以後，也追不上人家，已經落後人家太久了。所以，急不是急在這個地方，急是急在如何讓第三航廈跟第三跑道趕快完成。你既然接了這個位子，你就應該去檢討當初的跑道為什麼為北移？誠如當初我跟兩個剛上任的部長講的，從毛治國開始，我就跟他講起，軍方的那一條跑道為什麼不先徵用過來？現有的一條軍方跑道就在旁邊而已，為什麼不跟我們的機場連結在一起？連結在一起後，只要聯絡的道路，包括銜接的道路、各方面的建設，應該花不了多少時間，檢討的結果，他們跟我說不可行，那個理由我完全聽不懂，部長了解我的意思吧！

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我了解，好像是跑道的長度等等有技術上的困難。

李委員鴻鈞：長度不夠的話，你從那邊來改建，會比現在的第三跑道來得慢嗎？你現在用最短的速度、最短的時間把它改建所花的錢，至少可以撐個 20 年吧？

賀陳部長旦：可能也涉及到附近的城鄉發展。

李委員鴻鈞：那就對了嘛！所以當初桃園航空城的都市計畫把這個綁死了，我現在跟你們講的是，現在桃園航空城遙遙無期，第三跑道如果按照現在的規劃，包括徵收土地到完成還要多少年？

賀陳部長旦：原訂是 2030 年，我們現在的努力目標是 2025 年，看能不能盡量提前。

李委員鴻鈞：問題是我們現在現實上已經面臨旅客超過負荷，你應該怎麼做？去評估這條跑道，甚至做成臨時跑道都 ok，花的錢至少可以撐到 2030 年，撐到第三跑道出來再把這條跑道廢掉。

主席：請桃園機場公司溫執行副總經理答復。

溫執行副總經理永松：主席、各位委員。桃園國際機場為了因應客貨運量的快速成長，我們有因應計畫，在第三航廈未完成之前，事實上也有因應的分流計畫，第一，我們配合桃園機場捷運，假如今年年底通車的話，我們在 A1 車站（臺北車站）就有旅客報到系統，一年可以分擔 100 萬人次；第二航廈擴建後就能再分擔 500 萬人次；多功能大樓 3 年之內可服務 300 萬人次。

李委員鴻鈞：這個我都知道，現在跟我講這個沒有用。你跟我講的是旅客登機的 check in，它的登機系統一個在火車站，一個在五股工業區，五股工業區那個還要看人數才決定，這只是 check in 的問題而已，你現在飛機的起降呢？你不要只答單方面的，我要的是你們的綜合評估，我從毛治國擔任部長講到現在，評估做了沒？你們就是逃避，就是因為桃園航空城的都市計畫把這個帽子蓋下來了，你們就沒有辦法去變通，今天如果去做變通，坦白講，軍方的土地好商量，跨部會商量，跑道做整備、整修、延長各方面所花的錢比蓋一條新跑道便宜多少？不用多久，這條跑道撐個 15 年的話，這個效率合不合算？當然合算！

賀陳部長旦：委員剛剛提到的綜合性是正確的，以我的了解，現在是跑道容量還夠，是航站容量相對不足，所以我們希望能夠把剛剛講到的，不管是 T2 的擴充……

李委員鴻鈞：我們現在兩條跑道的容量大概 50 架，50 架當然絕對夠，可是跑道不容許任何一條維修。

賀陳部長旦：沒錯，我們現在就是要加強它的管理。

李委員鴻鈞：你知道跑道的維修當初是從陳水扁時代，從民國九十幾年就編預算，做了多久？如果我記得沒錯，一條跑道維修從民國 96 年開始編列預算，到現在幾乎沒有動，這些都是我們看到的問題，也是必須面對的問題。

賀陳部長旦：是的。

李委員鴻鈞：今天我再講一次，進行綜合性的評估，這個綜合性的評估除了這個以外，還要帶動什麼？現在講到分流，你要怎麼分流？哪有那麼容易！我們高鐵為什麼要設青埔站？

賀陳部長旦：應該是方便旅客的轉乘。

李委員鴻鈞：那就對啦！臺中到青埔要花多少時間？進到機場要花多少時間？

賀陳部長旦：青埔到航空站嗎？

李委員鴻鈞：從臺中。

賀陳部長旦：臺中大概一個小時到青埔。

李委員鴻鈞：不用一個小時。其實你要旅客分流不是單純的分流，觀光客是 ok，觀光客要分流，旅行社叫你到臺中起降，臺中現在的空間夠，現在大概 400 萬人次。

賀陳部長旦：是 230 萬人次。

李委員鴻鈞：臺中的容量夠，問題是臺中準備好了嗎？今天觀光客到了臺中，現在要分流到臺中是要觀光旅行團去那邊，一般的商務旅客怎麼分流？你無從做起嘛！

賀陳部長旦：了解。

李委員鴻鈞：你能做的只是觀光旅客，觀光旅客這部分我長期在講，包括高鐵我也講了 n 年了，會坐高鐵的人，我坐高鐵到了臺中要怎麼辦？搭計程車？那我還能怎麼辦？我現在身為一個觀光客，我今天到了臺中、到了機場、到了臺中的高鐵站，我們能夠讓整個觀光延伸出去的網狀延伸雖然有在做，可是還差太遠。同樣的道理，今天松山機場起降的飽和率大概也九成以上了，空軍的部分怎麼不趕快去協調？空軍還擺在那邊沒有用嘛！空軍那一大片土地也講了那麼久，趕快去協調出來，對於松山機場的存廢不要鴛鴦心態，如果需要存在，那就趕快好好建設，蓋

一座好的國際大樓，把現有的作為國內航廈，為什麼不做？鸵鳥心態嘛！因為存跟廢的問題搞得沒人敢碰，這就是我們看到真正要去面對的，有事該做就有為地去做，好好地講出來，而不是因為政治的因素、各方面的因素，今天松山機場存跟廢不是單一存跟廢的問題，現在站起來的那個人，如果松山機場廢掉的話，他回不了馬祖。部長，我是語重心長。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：本來要讓你多講 2 分鐘的。

李委員鴻鈞：（在席位上）再講，我把你馬祖廢掉。

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。首先感謝這禮拜一交通委員會所安排的考察，剛好是考察屏東山地門鄉和霧臺鄉。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對不起，我那天沒有去，非常抱歉。

簡委員東明：因為部長剛上任，我們不會怪你，王次長親自帶所有官員參與，在整個過程中，我想王次長應該感覺良多。

賀陳部長旦：是的，他回來也有強調。

簡委員東明：因為地方難得有交通委員會的到原住民地區關心整個交通設施的問題，所以兩個公所都非常熱烈的歡迎，他們也準備了很多需要交通部協助的重要問題，希望部長能夠重視。

賀陳部長旦：是。

簡委員東明：兩個公所不單單歡迎交通部所有的官員，交通委員會到其他地方考察能有很豐盛的伴手禮的情況不多，兩個鄉都準備了，主要是因為這個機會相當難得，往後也希望部長只要有時間多到原住民地區察看。

颱風即將來臨，部長對桃園機場的信心是值得肯定，我們也非常敬佩部長現在擔心的不單是桃園機場，臺灣的交通設施能不能經得起這次的颱風，這些都是部長所擔憂的，我現在進一步的就民航局的部分提出問題。自從全球通因財務問題而違約之後，離島的飛航受到很嚴重的影響。對於全球通因違約而無法執行他們所標的工作，民航局有沒有處理？

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。我們有處理，所以後來廢止了他們籌設的許可。

簡委員東明：除了廢止外，沒有其他措施嗎？

林局長志明：也沒收了他們的履約保證金。

簡委員東明：這是非常嚴重的問題，我們共同期待離島的飛航有很好的改善，而且我們也信誓旦旦的向離島鄉親允諾，之後卻沒有兌現，由德安航空繼續營運，造成幾個離島地區——尤其是蘭嶼，這段時間可說是他們觀光交通運輸的黑暗時期。剛才局長提到目前德安航空能夠飛的有幾架？

林局長志明：多尼爾 228 有兩架，另外一架已經屆齡了。

簡委員東明：現在就是只有兩架飛蘭嶼、綠島及澎湖望安。

林局長志明：還有七美。

簡委員東明：難怪會一票難求、有家歸不得。局長應該也看到了，6 月 30 日蘭嶼的鄉長、議員、主席、副主席、各村村長等共 19 位到立法院陳情，經過幾天之後，不知道你們有什麼做法？

林局長志明：那天我們和鄉長、議員……

簡委員東明：請你先針對返鄉機位的問題答復。

林局長志明：有關機位的部分，這中間當然最主要是受到軍方演習的影響，航班有一些縮減，原來就是蘭嶼鄉長部分的 3 個機位，基本上我們會歸還給鄉長做處理。

簡委員東明：這是非常不好的措施，保留 3 個公務機位給公所運用是經過我們協商的結果，但你們因為軍方的演習而將機位收回去。

林局長志明：後來我們和德安航空的董事長與總經理說這個機位還是要保留給蘭嶼鄉公所處理。

簡委員東明：像這樣的狀況不應該再發生，當地居民可能因為緊急問題只能使用這 3 個保留的機位，因為國防部的演習就將保留的機位收回，希望你們儘快的將我們協商的保留機位還給蘭嶼鄉公所使用。一般飛機只有 19 個座位，也難怪蘭嶼有很多為什麼，為什麼遊客要進入蘭嶼那麼容易，我們要回去蘭嶼有時候要補位要等好幾天？除了我們協調每班保留 3 個機位由公所運用外，希望能再增加機位，臺東、花蓮的普悠瑪號可以以實名制的方式處理，我們要回自己的家鄉蘭嶼應該比遊客更為重要。

林局長志明：委員所說的都是正確的，等到 4 架 Dash-6 400 飛機都到之後，飛航的班次和容量都會增加。

簡委員東明：4 架 Dash-6 400 型的飛機是不是在 11 月分就會到齊？

林局長志明：11 月分都會備便提供服務，在這個換裝的期間對德安航空來講也是比較嚴格的挑戰，民航局也要求德安航空務必做好所有航機務的工作，空運部分盡量兩架多尼爾 228 的飛機也能提供好的服務，在這期間是比較困難。

簡委員東明：除了做好準備的整個過程，你們報導的消息也一定要確實。更重要的是機場跑道的問題，你們應該已經有機場跑道的整建計畫，什麼時候開始？

林局長志明：短期的改善修復已經決標，已經開工了，在年底之前應該會把整個跑道補強、修復，我們會利用晚上時間施工，不會影響飛機的起降。

簡委員東明：你們所編的經費是七億多。

林局長志明：七億多是比較長期的，那天我們向委員做過報告，長期的是要 46 個月去完成，但在做比較完整的整建之前必須把跑道做局部的修復，能夠提供這個期間的服務。

簡委員東明：它的全長是 1,080 公尺，我們非常希望能往長遠的方面著想，不要只是整修路面而已，是否可以就長度再做一個整理？能不能加長？

林局長志明：以目前這個長度即使上次全球通所提的 ATR-42 型的飛機都可以降落，長度是足夠的，所以以目前的長度，對 Dash-6 400 型 19 人座的飛機而言，長度是足夠的。

簡委員東明：46 個月的工期等於是到 109 年 4 月才能完工。

林局長志明：是，我們要確保在整個工程期間跑道不關閉，所以要分段施工。

簡委員東明：不要造成像目前的狀況，目前的狀況已經夠黑暗了，不要讓鄉親更無法回鄉。

林局長志明：等 11 月這 4 架飛機都加入營運、完成換裝後，整個狀況會改善。

簡委員東明：總之一句話，整個工程施工中，你們的配套一定要弄好。

林局長志明：是，謝謝委員。

主席：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。說實話，我每次來我都忍不住想講，我對部長印象滿好的，對部長真的是有期待，尤其是看到這個出包內閣，部會首長整天都在出包，甚至出包後的態度都很讓人不認同，所以我衷心的希望部長能做久一點，撐久一點，本席真的是對部長有期待。

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。

楊委員鎮浚：每次來交通委員會提出的都是一些離島交通問題的老議題，相信部長心中有數，希望我們在部長任內一起努力把這些老議題處理掉，這樣以後我也不必常跑交通委員會來找部長。

賀陳部長旦：是的。

楊委員鎮浚：5 月 25 日、26 日，交通委員會的陳雪生召委排了到金門考察的行程，那一次部長因為參加 APEC 沒有去，本席對於部長沒有去可以理解，重點是部長有沒有看過當天交通委員會在金門所作的一些決議？

賀陳部長旦：對不起，沒有印象。

楊委員鎮浚：部長沒有去我可以理解，但完全不關心表示部長對離島交通相關議題的重視度要再加強，對交通委員會的尊重度也要加強，本席希望部長會後能撥空看一下以瞭解這麼多年來這些離島問題一直被提出來。剛才本席看了質詢的過程中，陳委員歐珀、鄭委員寶清都提到金門和馬祖有關的問題，包括金門大橋、金廈纜車，部長可以發現，真的到了當地聽取當地民眾的需求後就會有切身的感受，體驗到這些建設對當地發展的必要性，這也是本席之所以這麼關切部長有沒有去的原因。我們在臺北坐在辦公室裡看看數字、看看文字未必能夠真切的感受到居民的需求，相信實地看過之後感受會有不同，這也是上次交通委員會同仁看過之後為什麼會這麼關心離島交通建設的很大的原因，本席拜託部長回去後就這些議題去瞭解一下。

賀陳部長旦：好，一定的。

楊委員鎮浚：再來我們談到金門鄉親最關心的金門大橋。金門大橋可說是命運多舛，全長 5414 公尺，編列的經費 73 億，扣掉經建會要求的蛋白、蛋黃，把可預見的自償或可以回收的東西扣掉之後，加上現在金門縣政府一直在墊付，這個公共工程大概創國內先例，中央和地方經費分攤比例將近百分之五十對百分之五十，這也沒有關係，既然已經核定了，對金門人來講，卑微的要求就是能做，甚至我們也不計較了。但我們看一看金門大橋的歷史，我為什麼說金門大橋命運多舛，因為在 82 年金門還是臨時縣議會時就已經建請興建金門大橋，中央一直不同意，87 年金門縣政府自己成立了一個大橋建橋基金，逐年編列預算，展現決心給中央看，希望編列到夠多時，中央能夠同情一下。到 90 年核定可行性研究報告，到 99 年終於核定興建金門大橋，接

下來就是大家熟知的樺棋營造得標、國登營造得標，6 月 25 日落後進度擴大到 22.19，在加上趕工無效、改善無效，所以已經進行解約與接管工地。看到這裡，大家一定認為金門大橋命運多舛之說一點也不為過。我認為部長是個做事的人，過去它的命運多舛，但我們讓它今後的命運轉好，部長有沒有信心？

賀陳部長旦：當然，應該是如此。

楊委員鎮浚：金門的鄉親都非常關心，在接管之後很多鄉親一面額手稱慶，一面又憂心忡忡，擔心中央政府會不會趁機把拖了這麼多年的大橋順勢不見了，又擔心以衍生的這些問題，國內廠商的能力夠不夠？國內廠商是不是無法滿足當初設定的條件？招標的方式有問題，不是最理想的方式。部長是否可以夠這些問題簡單的說明一下。

賀陳部長旦：就我的瞭解，7 月 12 日招標，8 月底決標，希望趕快把漏掉的工期改進，其次，這次招標除有利標之外，對於國內和國外母公司藉機的認定擴大辦理，使得即使不是國際標，但歡迎國際更多的專業進場。

楊委員鎮浚：本席期許也拜託部長一定要把這個橋做下去，請部長給一個明確的態度，一定會把這個橋繼續做下去。

賀陳部長旦：這個橋一定會在計畫之下推行。

楊委員鎮浚：目前絕對不會有變動嗎？

賀陳部長旦：目前沒有。

楊委員鎮浚：希望將來也不要。

賀陳部長旦：是。

楊委員鎮浚：今天的主題是航站，本席簡單的說一下航站。我們整天往返於離島，我們對航站的認識比較深刻，我們也瞭解航站人員真的很辛苦。部長前幾天答應了臺鐵一千多個人力增補的要求，本席也覺得一個航站的好壞有很多原因，人力也是其中很重要的一環。本席做了一個比較表供部長參考，因為時間的關係，簡單的說明一下。以臺中站為例，去年旅客數高達兩百三十幾萬，但包括約聘用、技工、工友、臨時人員只有 20 位，平均一個人要服務 11 萬個旅客。全國排第二名的就是金門站，金門站的旅客數也是高達兩百多萬人次，平均一個人要服務七萬多個旅客。我們在看南竿和望安都是配置 5 個人力，南竿的旅客有二十二萬多名，但望安只有一千多個旅客，當然在人力配置上不管人多人少都有一個基礎量，但在基礎量之外，人力的懸殊也未免太大了，在這部分有沒有一定的標準？

賀陳部長旦：這個問題請民航局簡單的說明一下。

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。民航局有甲、乙、丙、丁的配置人力，雖然委員提到的金門航站執業人員還沒有那麼多，但基本的消防隊員是一定要有的。

楊委員鎮浚：消防隊員要扣掉，因為除了和消防有關的事情，他們怎麼可能出來支持一般的航空行政事項，所以我們應該切實的檢討一下，把人力偏低的補齊沒有好的工作人力配置不會有好的航安服務。相信部長能認同這一點。

賀陳部長旦：認同。

楊委員鎮渥：拜託你們補齊人力的部分，相信局長應該很清楚人力是嚴重不足，一個人要服務十幾萬人，品質會好得了才奇怪。講到機場，本席順便請教部長，部長在媒體上說過對松山機場有比較明確的立場，松山機場對離島居民而言擔負的不僅是交通的任務，更有醫療的任務，每次民眾的醫療候送或醫療轉機都要耗費很多的時間，如遷進到其他地方所衍生出來的時間可能會增加一倍，這對離島鄉親的性命保障來講是很大的風險和威脅，我想聽部長對松機遷建的態度。

賀陳部長旦：松機遷建除了台北市這邊所產生的得失之外還要考慮到它和離島之間的服務，所以從時間到經費的影響都必須做整體的評估。有關捷運線延通以後，對機場的服務互補作用，我們要等捷運通車以後再來做評估比較客觀一點。

楊委員鎮渥：我們可以這樣理解，在現階段包含相關配套規畫還沒有具體落實之前，目前還不存在這個議題。

賀陳部長旦：我們並沒有做這樣的調整。

楊委員鎮渥：這樣非常清楚。我再請教部長，交通是離島發展的命脈，除了空中交通之外，交通委員會到金門考察的時候也有提到，在金門到臺灣之間希望能夠增購一艘快輪，打通交通第二動線，我不知道部裡面對這件事情的態度怎麼樣？

賀陳部長旦：我請航港局說明一下。

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。我想是分階段，第一階段是以備援船舶處理臨時性的交通需求，如果金門縣政府要推動快輪，我們希望不只交通船，要有觀光元素，我們協助金門縣政府做本益評估和招商說明。

楊委員鎮渥：當然不只交通，還有觀光各方面，我們比較希望看到交通部明確的態度，是正面而且支持的。在正面支持的態度之下，金門縣政府應該做好相關配套的可行性規畫，這個態度應該沒有問題吧？

賀陳部長旦：沒有問題。

楊委員鎮渥：最後我要提醒，部長你知道嗎？在整個臺金航線裡面，ATR 的比例高達將近七成，在平面媒體有報導過，我國的 ATR 螺旋槳失事率明顯比國際的平均值還高，加上去年、前年失事的都是 ATR，我們的鄉親每天有 70% 都是搭乘 ATR，像我昨天就是搭乘 ATR 回金門，晚上又搭 ATR 回來，每次在機場碰到鄉親的時候，他們都告訴我，一邊坐，也一邊害怕。我希望在 ATR 的管理上能夠再加油，不要讓我們的失事率高於國際平均值，這是很可怕的事。

賀陳部長旦：好，謝謝！

楊委員鎮渥：謝謝部長！

主席：因為早上宣布的會議時間是到 12 時結束，所以我們延長會議時間至詢答結束。

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。部長最近很關心颱風，也很關心桃園機場淹水問題

，臺灣本島的純民用機場，你知道有哪幾座嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有 17 座。

鍾委員佳濱：那是全部的，包括離島軍民兩用的，純民用機場只有桃園機場、高雄機場、恆春機場及臺東機場。我來自屏東，當然不會管會淹水的桃園機場，我關心的是絕對不會淹水的恆春機場。上次我看到潘縣長有去拜訪部長，也看到最近的報告當中有特別提到，恆春機場有升格為國際機場的可行性初評，有沒有預定大概什麼時候地方政府有機會再跟交通部研究一下？

賀陳部長旦：這個問題是不是讓民航局局長來答復？

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。這個案子是民航局補助經費給縣政府進行評估，目前剛完成期中報告階段，我們希望屏東縣政府能夠加緊腳步，完成整個評估案，再就未來交換意見。

鍾委員佳濱：評估案還沒有拿出來討論之前，交通部千萬不要太早對外公布恆春機場後續規畫的使用決定。

林局長志明：是。

鍾委員佳濱：另外我看到，你們對於高雄國際機場要致力提升客貨運，等一下劉委員後續會詢問，請教高雄機場貨運部分目前可以夜間起降了嗎？

林局長志明：目前的 curfew 是晚上 12 點到早上 6 點半。

鍾委員佳濱：宵禁？

林局長志明：是，晚上這段時間是宵禁的。

鍾委員佳濱：就一個國際型的貨運機場來講，其他地區應該都是 24 小時營運，高雄機場的宵禁情況如果不解決，你要提升高雄機場作為國際型的貨運機場，這樣的條件是不是不足？

林局長志明：現在有百分之六十幾是客機副艙在載貨，純貨機的部分已經很少。

鍾委員佳濱：不至於受宵禁的影響？

林局長志明：對，大部分都是用客機副艙來載貨。

鍾委員佳濱：接下來我要談到本題，你們的報告裡面有提到航機維修，請部長稍微看一下，我們關心的航機維修，不管怎麼樣，飛機都要保養維修，臺灣是海島國家，航空維修沒有什麼天然資源或替代統合的問題，非常適合臺灣發展。根據我取得的資料，所謂 MRO 管理（Maintenance、Repair & Overhaul Operations），就是航空器的維護、修理和翻修，臺灣雖然不能製造，但是很有機會，之前我曾跟飛安委員會、民航局談過。

其次談國內航業產值，維修部分當然遙遙領先於製造，過去 2014 年單單國內維修部分是 518 億元；零組件製造部分是 352 億元；預期 2024 年亞太地區將躍居全球飛機維修市占率最高的地區，占全球的 34%。臺灣在亞洲市場當中剛好是非常關鍵的位置，過去我們的國防需求、國防產業，別的不談，在屏東有空軍一指部，後面的維修現在轉給民間的亞太。在這個過程中，目前我們的人機修復比一架飛機要 20 人；未來 10 年，亞太地區需要 9 萬 4,000 人做維修；未來 20 年，全球需要 60 萬人做維修，亞太地區新增約 23 萬人將近 24 萬人，這個需求很大。

我們再來看一下證照制度的沿革，過去按照舊有的制度，航空修護人員要進入學校做 CAR-147 的訓練比較少，現在改了之後，除了航空公司自訓之外，由其他訓練機構訓練學生畢業之後，因為在時程上有縮短，所以有誘因，目前國內有兩所學校在進行，其中一所很有名的就是雲林虎尾科大，為什麼我會提到虎尾科大？因為屏東本身有一座恆春機場，鄰近有一座高雄機場，民航局認為高雄機場要負責客貨運之外，還包括飛機修護，這個定位很好，可以幫忙高雄國際機場做比較多的可能性，但是要發展這個產業需要人才，目前由交通部或教育部管轄的標準並不一致。我本身是教育委員會的委員，今天特別跑過來交通委員會質詢，就是希望未來請交通部民航局有關飛機維修的資源與認證標準，能不能與教育部共同配合，不只高雄國際機場能夠做飛機維修的基地，其他包括屏東恆春機場，也可以作為維修的基地，為未來亞太地區龐大的人力需求，在技職教育中培育這樣的人才。請問部長，有沒有這樣的計畫和打算？

賀陳部長旦：您剛剛講的完全符合我們的期待，我們來努力和相關教育機構把業界和實際教育單位的歧見拉近，也讓臺灣更有機會在產業變動下爭取更大的就業機會。

鍾委員佳濱：最後我要呼籲，其實我在教育委員會看到，過去這幾年來臺灣的高等教育有一個不是非常良性的發展，就是我們的技職教育被掏空，高等教育虛胖，現在要把技職教育的根重新扎回來，我們當然不能再走汽車修護。早先我們阿公的那個時代，修理機車的人會賺得比修腳踏車的人多；我們這個時代，會修理汽車的當然比修理機車的賺得多；但是我們的下一代不可能叫他們修汽車了。從技職教育訓練出來的人才，至少要能修飛機，這時候就變成很清楚的落差，過去要修理汽車，我們的技職教育體系可能不太需要跟交通部或其他中央部會合作，但是如果未來我們的教育體系要培育修飛機的人才，交通部和民航局一定要全力支持，拜託部長和潘部長我們共同來努力，對於虎尾科大個案的未來，如果進入民航局的相關審查時，也拜託部長多多幫忙，好不好？

賀陳部長旦：應該的，謝謝！

鍾委員佳濱：好，謝謝！

主席：請徐委員永明質詢。（不在場）徐委員不在場。

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。本席要請教賀陳部長，昨天我看到部長在媒體上說，防汛期整個桃機已經做好最好的準備，這一次保證不會再淹水。但是後面你又留一個伏筆，就是希望風雨不要太大，如果風雨很大，其實很多狀況是無法預估的，你的言下之意是不是這樣子？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我的完整說明應該是說，以前犯過的錯，這一次我們已經把原因找到，把它改正了。

李委員彥秀：針對部長的回答，對於旅客和國家門面來說，不管有什麼理由、原因，大家不希望看到桃園機場再次淹水，不管是不是克服以前的原因。

賀陳部長旦：我也不希望，我們會努力。

李委員彥秀：就是沒有辦法保證？

賀陳部長旦：如果風雨大到跟原來不是重犯，而是結構上的事情，我們只能在發生事情時儘快因應。

李委員彥秀：部長應該做到 200 分保證因為過去桃機沒有淹過水，至少從小到大我都在臺灣，沒有聽過桃機有淹過水。所以你應該對外保證，無論風雨再大，我已經做最好的準備，桃園機場不會再淹水。

賀陳部長旦：剛才我也是這樣跟委員報告的，就是重犯的事情我們一定有把握不會再重犯，就是過去這一次……

李委員彥秀：但是還是有很多不同的因素，譬如這一次是人為因素，下一次不曉得哪裡又出了狀況，還是有可能再淹水嘍？

賀陳部長旦：本來整個結構物就有一些狀況，對於已經發生的事情，我們會儘量讓它不要再發犯。

李委員彥秀：照理說，不管結構物哪裡出問題，你都應該在颱風前做好萬全的準備。

賀陳部長旦：我們現在就是這樣子，但是萬全不表示永遠不會發生。

李委員彥秀：如果是這樣子，每一個部會誰都沒有辦法保證因應、做最好的準備。

賀陳部長旦：我們就是在做最好的準備，但是不能叫保證，而且我們所保證的是，對過去發生事故已經矯正過來了。

李委員彥秀：如果桃機再次淹水，你要不要負一點政治責任？

賀陳部長旦：我覺得這不是政治責任，剛剛說過了，如果是重犯的事情再犯，重犯不落實的地方，就應該有人負責。

李委員彥秀：我應該說，桃機淹過水之後，你們應該把有可能出狀況的地方做好萬全的準備和討論。

賀陳部長旦：是的。

李委員彥秀：要做到百分之二百、三百、一千分的準備……

賀陳部長旦：我們盡力……

李委員彥秀：想辦法讓桃機不會淹水，如果你有勇氣說，我要負一點政治責任，這才是政務官應該有的風骨和風範。

賀陳部長旦：我們做好萬全準備，但是我想不出這個跟政治責任有什麼關係，我們做好準備。

李委員彥秀：這國家的顏面，不能一而再、再而三丟臉……

賀陳部長旦：我們做好準備，但是……

李委員彥秀：國家的顏面，不能一而再、再而三丟臉……

賀陳部長旦：對，對。

李委員彥秀：看到行李箱跟著黃水在漂，網路傳出去，桃園機場的評價一下子掉到多少？我不浪費時間跟你兜這件事情，如果一而再、再而三淹水，我認為你應該負一些政治責任。聽說這一次這麼強大的颱風，各部會都應該因應做最好的準備……

賀陳部長旦：是的。

李委員彥秀：特別是前一陣子才淹過水，照理說你們的發條已經上緊了，如果再次淹水，我個人認為你應該負一點政治責任。第二點，我還是要討論松山機場的議題，剛才聽到很多離島委員關注松山機場遷移的問題，松山機場的存廢是從李應元署長當時競選臺北市市長時提出來的政見，整個桃園機場捷運興建完成之後，南北交通包括紓解桃園機場的交通，應該會有一些改善，松山機場的旅客會不會因此減少？或許會，雖然我個人對松山機場怎麼處理沒有定見，但是這是你們的專業應該做最好的判斷，現在松山機場的存廢也不宜用政治考量。

賀陳部長旦：目前我們並沒有用任何政治考量。

李委員彥秀：松山機場的存廢應該等到桃園機場捷運興建完成之後，我們看旅客量，還有商務機場存在的必要性如何，再來做考量。我是接近那個選區的民意代表，長期關注松山機場的議題，當時郝龍斌在選舉的時候也提出松山機場應該保留，特別現在有兩岸直航，東北亞確實有商務機場存在的必要性；當時還有規劃整體的都市計畫，包括商務旅館、交通與免稅商店，就是 5 公頃的航空關連產業，都在那個區塊，現在是不是已經暫停？我聽說已經暫停了，部長知道這件事情嗎？

賀陳部長旦：我不清楚。

李委員彥秀：我不知道松山機場在專業考量上未來怎麼做處理，兩邊的意見都有，因為噪音、航道的影響、都市計畫的改建、以及航高限制，對於商務機場存在的必要性，兩邊都有意見，後面必須由你們做專業考量……

賀陳部長旦：好的，一定會。

李委員彥秀：但是我要提醒部長，未來如果松山機場是存在的，包括整個產業鏈的規畫，還是要思考清楚。

賀陳部長旦：瞭解。

李委員彥秀：因為東北亞和兩岸直航太多了，由於噪音的影響，孩子都要關著教室的門上課，臺北市現在的溫度常常是 37、38 度，你要知道如果沒有冷氣，孩子在這樣的環境下上課，真的是酷刑。如果松山機場存在，它的航高限制、噪音環境影響、周邊產業鏈的規畫，你要思考清楚。

賀陳部長旦：瞭解。

李委員彥秀：如果要廢除，整體旅客需求與全面檢討，我希望要做整體思考；如果要廢除，我希望整個松山機場未來不要變成建商炒地皮的範圍，我要提醒你，這個對於整個松山機場周遭環境的容受力與交通的影響恐怕更大。

賀陳部長旦：是的。

李委員彥秀：我要再次提醒部長。

賀陳部長旦：好，謝謝！

主席：請施委員義芳質詢。

施委員義芳：主席、各位列席官員、各位同仁。本席要請教賀陳部長，前幾天我在報紙上有看到你對桃機不再淹水提出保證，本席實在替你擔心，部長知道水從哪裡嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。上次 6 月 2 日的情形，應該是外水經由停車場進入機場。

施委員義芳：水是從天上下來，如果你說地面的水，也許這一次的保證是 OK 的，可以極盡使用工程手段。我不知道你有沒有考慮到航站上面的玻璃或防水問題，如果雨下得夠大，會造成漏水？

賀陳部長旦：對，這些問題我們並沒有保證這一次颱風一定不會發生……

施委員義芳：這個部分沒有保證？

賀陳部長旦：是的。

施委員義芳：其次，本席常常有問機場或台電，不知道部長瞭不瞭解，第一航廈和第二航廈臺電是怎麼供電的，這個系統是怎麼進來的？

賀陳部長旦：我是不是讓機場公司來做說明？

主席：請桃園機場公司溫執行副總經理答復。

溫執行副總經理永松：主席、各位委員。桃園機場目前的供電，是由台電的福海變電所供電過來。

施委員義芳：只有一個變電所，對不對？

溫執行副總經理永松：是。

施委員義芳：那一天我在問台電總經理，他還搞不清楚狀況。如果變電站故障了以後，T1、T2 會怎麼樣？

溫執行副總經理永松：機場除了台電的供電之外，機場有緊急發電機、發電系統，雖然發電系統沒有辦法充分百分之百的供電，至少供電 60%，相關的維生關鍵基礎設施，譬如通關，還有行李分檢系統的照明一定會有。未來第三航廈的規畫，除了福海變電所之外，從大園、長發變電所那邊再供電，變成兩套供電的迴路系統。

施委員義芳：你不要忘了，T3 是預計在 2025 年完工，距離現在還有 10 年時間，本席一再呼籲，你跟台電的協調應該要包括第二套的備援系統或變電站，部長認同我的觀點嗎？

賀陳部長旦：是，現在正朝雙迴路的方向進行，使它得到更多的保障。

施委員義芳：在時間上，上次本席質詢台電時，他們說還要再一、二個月才夠，希望機場與台電在一、二個月內要進行充分地溝通。

賀陳部長旦：現在已經展開協調了。

施委員義芳：台電告訴我，到現在還沒有啊！

賀陳部長旦：已經有了，確實有了！

施委員義芳：水及廢水系統也請一併辦理。

賀陳部長旦：是的。

施委員義芳：另外一個問題，目前 T3 航廈規劃的進度到哪裡？

賀陳部長旦：目前正準備做 T3 的細部設計評估，希望明年年底完成後，可以進行施工。

施委員義芳：剛才提到機場 T3 未來在變電部分會做切割，我希望未來 T3 的規劃，有關水電及廢水的部分要跟 T1、T2 做切割。此外，關於第三方審查，部長的看法是如何？

賀陳部長旦：你是說……

施委員義芳：關於 T3 的規劃設計。

賀陳部長旦：目前我的瞭解，T3 並沒有第三方的審查。

施委員義芳：就是沒有第三方的審查，所以規劃設計上面才會出問題。

溫執行副總經理永松：報各委員，我們的第三航廈的規劃有總顧問，係採國際標，是由國際及臺灣知名的建築師一起做細部設計。委員所講的第三方審查，桃園國際機場公司未來會請專家、學者共同參與審查第三航廈的細部設計，包括施工的招標。

賀陳部長旦：委員，我補充一下，現在機場有兩部分有第三方意見，第一個是機場航廈 T1、T2 的改善，最近會請國內的工程專家及民航局等，在三個月內對相關的水電、管線做加強審查，希望在年底前可以告一段落。第二個是針對比較長期的部分，也就是委員剛剛提到的 T3、第三跑道的部分，會邀請國內外專家成立體檢委員會，但我們不是看待現在的問題，而在看它的長期發展，會延請國內外專家一起來做這件事。

施委員義芳：本席提醒部長，就因為國內的設計規劃長期沒有經過第三方驗證，才造成後續規劃及使用上出了問題，一個航廈是要使用 10 年、20 年，甚至百年，本席希望在第三方審查的部分應該要落實。

賀陳部長旦：好的。

施委員義芳：此外，有關機場跑道噴泥的問題，其實它是在高危險的位置，不曉得部長對噴泥問題是否瞭解？

賀陳部長旦：我只知道它的現象，但是對造成的原因不夠瞭解，這部分是不是請機場公司跟您說明。

溫執行副總經理永松：機場跑道現在整修完畢，已經沒有噴漿的問題了。至於滑行道部分，因為它已經使用三十、四十年，當初在設計考量時排水沒有做好，針對這個問題現在我們有短中長期的改善策略，預計要花兩年多的時間把機場所有的滑行道重新澈底整修。

所以，第一個是下面的排水要做好，第二個是要把坡面要做好，上面加鋪瀝青後，未來新的滑行道就不會再噴漿了，一定可以安全、舒適、方便的使用。

施委員義芳：我希望部長能夠重視這個問題，因為它會影響飛安安全，本席的質詢時間到了，下次我們再進行討論。

賀陳部長旦：沒問題，改天再拜訪委員。

施委員義芳：謝謝。

主席：請劉委員世芳質詢。

劉委員世芳：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，辛苦了，本席想要澄清一些問題，請你務必回復。很多委員關心自己選區的機場狀況，今天你提出臺灣各機場的整體發展，將配合「一核多心」的國土發展架構布局，也就是一個大的桃園機場，其餘皆屬於中、小型機場的布局。但是在航班及貨運的規劃量上，你們有沒有配合國家發展的計畫或是都市計畫來處理？請賀陳部長就這個問題做澄清。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。謝謝委員。其實我不認為一定要哪個機場當作主、哪個機場當作從，或是分成大或小。我認為每個機場所在的位置跟當地地方政府想要推動的地方特色及觀光產業高度結合。更何況這幾年航空產業的發展，不管是廉航，或是剛才屏東鍾委員所提到的維修產業，其實從航空公司以外，機具、人力等等產業結構都在改變，在這個產業結構下，各個地方政府都有機會跟個別機場合作開拓產業機會，所以南部的機場也一樣有好的機會，不見得是要配合誰才能做這件事。

劉委員世芳：我建議交通部要以更開放的態度來面對各縣市政府的要求，這個要求不是無理的要求，我想我們已經跳脫每個縣市要有機場，或是科學發展園區的要求，比如國防單位推動國防自主產業，國機國造未來可以協調中部地區的機械業者；南部的民航機場 upgrade 後，可以維修戰機，這都是發展產業的機會，可是到目前為止，這樣的機制並沒有串連起來。

賀陳部長旦：是的。

劉委員世芳：交通部是否曾經和國防部、經濟部及國發會提過這方面的問題？沒有！這部分可能要請部長在允許國家發展重點經濟發展計畫的適當時機，用更開放的心胸加入交通部的意見。現在我們經常提到國防自主產業，就表示我們已經不會百分之百購買國外船艦，除了國機國造外，國艦國造也與交通部的航港事業有關，請部長要多費心，好不好？

賀陳部長旦：應該的。

劉委員世芳：謝謝。另外，毛治國前院長曾擔任過交通部長一職，在 2012 年時他認為廉價航空沒有必要去擠桃園或松山機場。言下之意是廉價航空可以到臺中、高雄、臺南等其它機場起降。但是上個月他又針對各地方民意代表爭取當地機場資源，批評機場資源分散是民粹的言論，這是前後完全矛盾的想法，我不曉得被批評是交通幫的交通部，部長在政策上的想法是如何？

賀陳部長旦：我想毛前院長還是用靜態角度來看待國家的航空事業及競爭力發展，我認為現在的航空產業應讓我們有更多的機會，可以結合航空服務業跟地方政府發展機場的特色。從這個角度來看，廉價航空公司所爭取的是長途轉乘外的區域性機場，且廉價航空公司所用的飛機不見得是自己所擁有，格外需要跟提供飛機或機員的人力訓練機構合作，這些都代表機場安排跟地方政府的努力，各自會有一個多對多的情況發生。我認為這件事情不應該用靜態的角度來看一個餅要怎麼分而已，應該是要把這個餅做大，做出各式各樣的產品。

劉委員世芳：本席希望部長未來在政策面的規劃上，能夠多朝這方面發展，我們認為不管它是屬於港或是飛機場的交通場站，它應該是協助地方政府能夠發會更大的效應，交通產業一定是未來經濟產業的一個領頭羊，不要把它當成鄰避地區，有機場，就會有噪音；有航港，就會有其它的災難等，我認為這都是過去大家對交通部的誤解，希望部長能多加油，我們希望既有場站與國家發展計畫重點結合後，對未來的發展是正向的，而不是覺得它只是在燒錢，好嗎？

賀陳部長旦：一定。

劉委員世芳：部長要加油喔！謝謝！

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請賴委員士葆質詢。（不在場）賴委員不在場。

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。部長，我們又碰面了，颱風了耶！怎麼辦？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。大家一起努力。

徐委員榛蔚：颱風了，花蓮的交通怎麼辦？部長請回答。

賀陳部長旦：首先，在蘇花公路落石方面，我們透過科技上的協助讓用路安全大幅改善。在鐵路部分，則是做人力補充及士氣提振，希望能夠減少事故的發生。最後，就是剛剛所提到的，在某種情況下可能要停駛，互相間的支援包括航空站的使用、客運接駁等方面，我們來加油，請委員指教。

徐委員榛蔚：我不知道要怎麼回答。現在颱風的緊急應變中心已經開設，鐵路 4 點要停駛，進、出都一樣；公路台十一線濱海部分已經預警，現在是進不去、也出不來；台八線往大禹嶺方向也要封閉。至於海線部分，麗娜輪昨天就停駛；航空則是要飛、不飛的，不曉得一天會有幾班飛機，有時候還可能會臨時減班，沒有了！所以現在的花蓮幾乎是孤島，部長，怎麼辦？

賀陳部長旦：我認為颱風時，安全是第一考慮。有時候我們會基於安全考量，交通方面不得不暫停服務，我們會想辦法做事先告知，同時在復航時，儘快做最好的服務。

徐委員榛蔚：好吧！

我們來看一下，你們說，漢本遺址要做最大的文資保存，最小的工程破壞，還要如期如質的完工。請問你要如何克服困難，如何去做？

賀陳部長旦：目前是文化部要先瞭解它的範圍以及……

徐委員榛蔚：不要問文化部要怎麼做，站在交通部的立場，你們會怎麼做？

賀陳部長旦：交通部的立場當然是對已經執行的工程，希望能夠儘快地按照原計畫執行，但我們還是要尊重環境的一些變遷，把它當成是工程的一個考慮因素。

徐委員榛蔚：可是院現在還是說，要「如期如質」的完工。好，文資部分現在是挖掘到 6 月 30 日，也依照合約在進行，請問現在工程到底是開工了沒有？

賀陳部長旦：因為文資協調會還沒有完全確認它的範圍及哪些地方要避開，所以我們現在還在協調。

徐委員榛蔚：部長是聽文化部的，還是聽交通部的？你是帶領交通部……

賀陳部長旦：環境是大家共同的，所以我們必須共同尊重這個環境所產生的限制條件，倒不是聽誰的，我們是把克服環境當成是工程上的一個挑戰。

徐委員榛蔚：之前我們尊重宜蘭縣政府文化局，所以它訂定為「縣定遺址」，現在遺址也開始挖了，也跟著合約進行，工程也應該要繼續來做嘛！現在交通部的壓力就是要如期如質的完成，花東人現在也在問：你要怎麼「如期如質」呢？我們看不懂耶，你們現在連動都沒有動！現在是兩個橋墩立上來以後，120 米的路面開始做了，你告訴我，你能在 107 年如期如質嗎？

賀陳部長旦：我們正在努力當中，因為某些部分跟原來遺址的範圍是衝突的，如何在……

徐委員榛蔚：你們跟文化部的專案小組什麼成立？

賀陳部長旦：我們是在文化部協調委員會上，商議相關的工程細節。

徐委員榛蔚：協調委員會裡面有交通部的人嗎？

賀陳部長旦：審議委員會有交通部的成員參與。

徐委員榛蔚：專案小組什麼時候要成立？什麼時候要公開透明的在網站上看得到，讓花東人知道？什麼時候花東人可以在交通部以及文化部陳述意見？

賀陳部長旦：現在的審議委員會已經開放給民眾，據我們的瞭解，隨時可以到那邊做意見的陳述。

徐委員榛蔚：好。花東人都在看，蔡總統公布交通優先，到底要怎麼優先，就看你們的作法跟誠意。行政院說要如期如質完工，我們就看交通部怎麼做。

賀陳部長旦：我們來努力。

徐委員榛蔚：有關機場的議題，請問花蓮機場原來的設定是一年有多少人次使用？

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。花蓮機場最主要是往花蓮的……

徐委員榛蔚：你告訴我，有關人的運量就好。

林局長志明：那個是衍生性的運輸需求……

徐委員榛蔚：什麼叫做衍生性的需求？現在一年是多少人？蓋這個機場時，你們預定多少人？

林局長志明：當時是列為一等站，現在來講，因為……

徐委員榛蔚：請提供我有多少人數就好，是不是一年預定要有 360 萬人？

林局長志明：對，可以……

徐委員榛蔚：去年的統計，一年有多少人？

林局長志明：10 萬左右。

徐委員榛蔚：就這部分裡要如何提升？硬體都蓋好了，國際航班及兩岸對飛也可以飛了，到底你要怎麼解決這個問題呢？現在西部機場，松山機場、中正機場統統都是飛到紅眼航班還在飛，桃園機場問題那麼多，為什麼不能撥一些到花蓮機場呢？

林局長志明：我想這要和地方政府一起努力，營造一個……

徐委員榛蔚：地方政府還不努力嗎？地方政府協調了廣州、山東濟南跟青島、天津、上海，統統協調了！我們感謝交通部民航局的支持，但是國內航班需要紓解的部分，為什麼不能夠在花蓮飛呢？

林局長志明：我想國內航班部分……

徐委員榛蔚：觀光產值部分你們要怎麼協助？為什麼沒有辦法提升呢？請問一下，為什麼沒辦法提升？你們有沒有心要提升？

林局長志明：整個機場的服務都備便在這裡，所以……

徐委員榛蔚：機場人員非常地認真、熱情，他們只要多飛一班飛機，就開心得不得了。

林局長志明：是！所以……

徐委員榛蔚：交通部是不是可以協助讓飛機能夠分流到花蓮？最大的困難在哪裡？

賀陳部長旦：花蓮機場的特色不一定是桃園機場所有的，所以這不是從桃園去分流過來，而是要發

展花蓮的機會，這一點我們一定會全力協助。

徐委員榛蔚：不一定是桃園機場，而是交通部如何讓花蓮機場發揮功能。

賀陳部長旦：是的。所以不是從分流的角度來看……

徐委員榛蔚：沒有關係，交通部要如何做？困難點在哪裡？

賀陳部長旦：我們剛才已經提過了，就是先從國外一些包機班機開始，對於結合觀光方面也會與花蓮配合，現在也只能朝這個方向努力。

徐委員榛蔚：本席可以告訴你最大的原因在哪裡，我們所有旅行業者統統去對接了，但他們告訴這些業者為何無法飛花蓮，是因為飛到花蓮後，出去的交通不知道該怎麼辦，就是這個關鍵點。交通部無法解決這個問題，所以也無法將其他飛機的流量分到這裡，這就是一個關鍵，花蓮對外交通到底要怎麼通？

賀陳部長旦：這些相關的事情讓我們跟相關單位一起努力，對於委員剛才的提醒，我們會朝這個方向去瞭解。

徐委員榛蔚：此外，關於如何將蘇花改善道路如期如質的完成，請在下星期給本席一個確立的方案，你們要怎麼做？行政院已經說要如期如質，如果你沒有辦法如期如質，是不是就違反了蔡英文總統對花東交通的全力支持？

賀陳部長旦：我們會努力將這件事向委員說明。謝謝。

主席：請王委員惠美質詢。

王委員惠美：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才聽到部長與徐委員的對答，原本預計一年有 365 萬人潮，現在只剩下 10 萬多人，顯然這個機場已經快要變成蚊子機場，全臺像這樣的機場不是只有花蓮而已，應該還有好幾個機場，由於高鐵及普悠瑪號建置之後，勢必會有這樣的問題，但是如何將這些所謂的蚊子機場活化？像剛才徐委員講的就很簡單，在聯外道路方面，你幫他們促成一下，而且觀光是由你們主管，道路拓展也是由你們主管，這部分就請你們幫徐委員、幫花蓮地區及一些蚊子館來努力，這些錢已經花下去了，我們要讓它達到一定的功效，否則人員建置在那裡，也是一種浪費。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。瞭解，好的。

王委員惠美：我看到部長在 5 日公開宣示，對於颱風來襲，你有信心桃園機場不會淹水，所以你們做好最佳準備了嗎？

賀陳部長旦：我們盡力，不敢說完全滿意，但每個地方都會盡力。

王委員惠美：過去所知道的問題都已經改善了？

賀陳部長旦：已經找到原因，而且已經排除了，希望不會再犯。

王委員惠美：我看你好像不是很有信心，你還講說最好避免有太大的集中雨，所以如果有集中雨，可能不得不還是有淹水的機會？

賀陳部長旦：因為集中雨有時候代表的是對我們所有防範有個大挑戰之外，還會對原來的結構物也有些威脅。

王委員惠美：這是硬體部分，關於能浚渫、能預防的部分，你們都做了，但我還要提醒你們，人員的訓練做了沒有？從 6 月 2 日桃園機場淹大水之後，你們對於員工做了最佳的訓練嗎？你們的 SOP 建立了嗎？

賀陳部長旦：在因應的相關措施方面，請溫副總跟委員報告。

王委員惠美：當時有很多人抱怨，你們按照時間就下班了，很多人對於現場狀況也不置可否，好像跟他沒關係一樣，現在呢？

主席：請桃園機場公司溫執行副總經理說明。

溫執行副總經理永松：主席、各位委員。我們就整體做總體檢，包括應變計畫總體檢，包括對機場公司員工及相關各駐站單位總動員，就所有防颱因應有萬分的準備。

王委員惠美：我是提醒你們，除了硬體之外，軟體的人員部分與應變機制一定要有，否則有再好的硬體，沒有好的應變也沒有用。

賀陳部長旦：是。

王委員惠美：此外，在施工過程中，工區受雨的影響最大，現在第四航廈與第三航廈外的聯絡道路部分，你們準備好了嗎？

溫執行副總經理永松：機場聯外交通系統的所有施工工區都有加強管理，在颱風訊息發布之前，我們就總體檢有個非常完善的檢核表，每項都非常細膩的檢查，做好因應準備。

王委員惠美：反正結果很快就會揭曉，明天大概就是 16 年來滿大的一個颱風。

賀陳部長旦：我們會努力。

王委員惠美：上個月桃園機場淹水後，臺中市就首先跟行政院爭取將清泉崗機場升級為臺中國際機場，據說交通部也允諾了。

賀陳部長旦：對，我們願意支持這樣的事。

王委員惠美：請問你認為臺灣應該有幾個國際機場才夠？

賀陳部長旦：我覺得倒不是幾個的問題，其實現在新的航空事業發展是區域性的，而且是多對多的，我們樂於見到地方政府與相關航空公司合作，走出各自的特色，所以倒沒有一定要一家或兩家才叫做夠，不是這樣看待的。

王委員惠美：這就是我要提醒你的地方，剛才我談到花蓮、臺中地區的機場，當時也是這樣，各個地方諸侯互相爭取，你們那裡有，我這裡也要有，所以政府花了非常多的錢，並沒有做整體評估，希望現在不要再重蹈覆轍。

賀陳部長旦：瞭解。

王委員惠美：對於臺中機場、松山機場、高雄機場，我都沒有意見，但希望你們本於專業，不要變成政治角力。

賀陳部長旦：不會。

王委員惠美：我們現在很擔心的是，你們的專業能力不拿出來，後來都被政治角力犧牲掉。

賀陳部長旦：瞭解，謝謝。

王委員惠美：清泉崗機場從 99 年的 128 萬人次到 104 年的 234 萬人次，幾乎已經成為兩倍，未來

臺中國際機場的硬體要如何提升？你們做了哪些計畫？

賀陳部長旦：現在臺中機場的相關硬體改善方面，包括航站、備勤設施都已經在做，更重要的是我們也會協調國防單位與地方政府將宵禁延後，使得空域上與時段上都可以增加容量，提升它的機會。

王委員惠美：它現在好像只有國際線 13 條、兩岸線 17 條，據說 7 月 20 日以後大陸來臺灣的幾乎都不再批准，後續等於這 17 條線也閒置了，我們感到滿擔心的，這部分未來要如何因應，你們要加強。

賀陳部長旦：是。

王委員惠美：有的學者建議未來臺北松山做為兩岸與東北亞主要城市的商務機場、桃園負責國際航線、臺中是廉價航空的主要基地、高雄以東南亞區域為主，這樣四個城市可以相輔相成，不會打架，你認為可行性如何？

賀陳部長旦：這是一個方向，但是整個還是要有一個市場做真正的主導，這方面可能有些競爭力及地方政府如何配合的問題，才能使這些事情產生多重又互相良性競爭的狀況。

王委員惠美：部長，你有棒子也有蘿蔔，交通部是一個非常有資源的地方，希望你們儘速協調中央與地方，把整個交通包括觀光，都能做得有聲有色，我很期待。

賀陳部長旦：不敢當，謝謝。

主席：請黃委員昭順質詢。（不在場）黃委員不在場。

請孔委員文吉質詢。

孔委員文吉：主席、各位列席官員、各位同仁。首先要謝謝主席在上星期四將交通委員會的考察安排到中橫公路。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我要先跟委員道歉，當天沒有能前往。

孔委員文吉：我先要謝謝主席，但我要跟主席表示小小的抗議，因為前一天是交通委員會安排到臺中的考察，部長去了半天；隔天也是臺中的考察，到中橫公路，部長就沒空去，是不是有差別待遇，對我們山區的公路不重視？

賀陳部長旦：完全沒有什麼差別待遇，這連續兩天的中部考察，因為主管性質在航空站與鐵路地下化等相關事項的時間性比較緊急，我們就想從星期三的行程先安排，委員那部分的行程，我們以後再補充瞭解。

孔委員文吉：同樣是交通委員會的考察，同樣是到臺中，星期三是去看清泉崗機場，星期四是去中橫公路、梨山。

賀陳部長旦：其實我們星期三還去看了鐵路地下化，因為鐵路地下化在 8 月就要啟用，有些事情比較緊急，所以先去瞭解，請委員原諒。

孔委員文吉：從這裡是不是可以顯示出，交通部對中橫公路，對山區原住民，特別是大梨山地區的交通道路狀況不重視？從以前就是這樣。

賀陳部長旦：真的不是，中橫牽涉的事情非常廣，絕對不是只有交通單位單獨的意見而已，所需要

的調查研究現在也在進行當中。

孔委員文吉：因為部長沒有去，我把我們去會勘、考察的情形跟部長說明，當天大概有一百多位大梨山地區居民到場，不是只有原住民而已，還包括當地種植果樹的果農、榮民及承租果園的民眾等，另外還有村長代表、區長，曾經擔任過交通部長的臺中市副市長林陵三也在場，可見臺中市政府對中橫公路非常重視。當天他們有幾點訴求：第一，因為台電在中橫公路有個專用隧道，臺中市建議我們是不是可以開個協調會，方便梨山地區民眾進出。那個專用隧道是從谷關直接到德基水壩，是台電工程在使用的一條路，而民眾現在走的這條路花了 3 億到 4 億，蓋了好幾個明隧道，現在還在施工中，總共開了 8 個標，幾乎都是明隧道與邊坡整治，但還是很危險。當天江啟臣委員也去了，現場只有我們兩位立委，林陵三副市長就提出是不是可以由我們開個協調會，將台電專用隧道讓梨山民眾進出。第二，到目前為止，大部分大巴都是到谷關再轉換汽車到梨山，他們建議為了梨山地區觀光的繁榮，是不是可以開放中巴進出？這是大梨山地區民眾的訴求。第三，這個三年期 9 億 2,000 萬的經費到明年結束後，未來要如何管養中橫公路？最重要的是，中橫公路的主線，也就是原來中橫公路從谷關到德基水壩的那一條已經封路 17 年，地質探勘的報告出來後，交通部是不是可以好好研究一下，將此一道路提升為省道，讓公路總局去恢復以前由榮民所蓋的這條中橫公路？部長對此有何看法？

賀陳部長旦：首先，台電那個隧道是工程用的，若開放做為公共使用，在車種與安全性方面還值得研究，不過既然地方上的林副市長提出來，我們願意找相關專家協同台電自己的工程管理部门來瞭解。至於中巴的開放、提升為省道規模等，這就涉及更公共性的服務範圍及地質穩定性，我知道這個案子經過好幾個階段的地質與相關調查，對於某些正在進行的研究成果，我們先找相關專家與地方人士進一步審視，看看工程與交通管理上是不是可以到達開放的程度。

孔委員文吉：到明年年初，安全性的評估報告就出來了。

賀陳部長旦：它有階段性的成果，我們會共同審視。

孔委員文吉：本席還是希望能恢復中橫公路昔日的榮景，臺灣最偉大的公路可能就是中部橫貫公路，是老榮民當時開發出來的，我們不能輕言放棄，而且距離 921 已經 17 年了，不能一直在等地質鑽探，這個理由已經講了好幾年，到明年年初的時候，希望交通部看評估報告如何，能夠加以重視，把道路恢復主線。

賀陳部長旦：好，我們會共同瞭解。謝謝。

主席：為了表示對於孔委員的歉意，希望交通部重視這個案子，因為當天部長公忙，孔委員如果還是不滿意，我們委員會改天再排行程，再去一趟也沒關係。

請陳委員瑩質詢。

陳委員瑩：主席、各位列席官員、各位同仁。今天臺鐵局列席的是副局長，局長現在是在日本嗎？

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。

陳委員瑩：在兩個小時之前，有位記者於臉書分享了一個訊息，他說蘇花公路拖板車車禍，雙向封閉中，提醒路人及早改道，後面還註記說要改哪裡，是要改走太平洋嗎？這對我們花蓮、臺東

居民而言，是一個滿苦的笑話。我們回家的路不是很安全，能選擇的也不多，如果按照剛才那個邏輯，我想用飛的應該是比較好的選擇，但是飛也有飛的問題。花東地區算是臺灣的後花園，同時也是資源分配不均，甚至是被歧視邊緣的區域，我們從聯外交通服務就可以了解，譬如航空公司的經營選擇及使用航空器的機齡，所提供給花東地區的資源都是落後的。今天你們報告的結論指出，我國機場未來發展仍以桃園國際機場為主；其實爭取國際航班的配置，對臺東而言是遙遙無期的，我們東部的要求很卑微，我今天不要講太多，只講其中一點就好。為了滿足花東地區居民的需求與產業發展，在不公平的航空待遇方面，除了航班之外，就是票價問題，希望交通部絕對不可以再漠視。請問部長，你知不知道北東航線有哪幾家航空公司在飛？航空器的機齡又是如何？

賀陳部長旦：臺北到臺東的話，就是立榮、華信。

陳委員瑩：是，但是臺東還有另外一家，雖然它不是飛臺北。

賀陳部長旦：德安航空，大概是服務綠島部分。

陳委員瑩：對！綠島、蘭嶼部分。現在臺東總共有三家航空公司在飛，占了目前 23 家航空公司的 13%。這三家航空公司大部分的航空器，平均使用機齡超過 10 年以上，這些老母機不見得不健康，但是從資源配置角度來看，怎麼那麼剛好，花東地區都是用到這些資深的航空器！目前三家航空公司的北東航線，以德安航空為例，6 架航空器全部機齡都超過 15 年，就是百分之百的高比率，請問部長，這樣對花東居民而言，是不是非常不公平？為什麼花東地區居民要接受這種不公平的安排？這些老母機還飛得動嗎？我從小就坐這些飛機，到現在長大了，還是這些飛機。再來看立榮部分，立榮雖然只有 2 架機齡在 15 年以上，但是過去大部分時間，應該也都是用來飛北東線，那些比較年輕的飛機，不見得都飛我們那個航線，就算他們最近換機，也是換 ATR72-600 型，就是之前出事的那款，這些不公平的安排，從數據上都可以顯示出來。為什麼我們東部的居民老是受欺負？從民航局國內航線全額票價表來看，立榮航空臺東—臺北航線全額票價為 2,280 元，不僅比立榮航空平均票價 2,030 元高出 12.31%，更高出全額票價的平均價 22.31%；另外華信航空的北東航線費率是 2,303 元，也是高出平均價 9.77%，部長，為什麼我們花東居民只能冒著生命危險，選擇老舊航空器，又要花更高的機票價格？

賀陳部長旦：據我了解，有些航空公司就是從比較廉價的角度來飛市場比較小的區域做為它的定位，但是在安全上，我們還是要讓他們保持，實際上要如何增進，恐怕也是我們必須要求的，這部分，是不是請民航局說明？

陳委員瑩：這不是市場大小的問題，其實每個人的權利都是均等，是不是請交通部協調優先就北東航線甚至是蘭嶼、綠島航線調降票價？

賀陳部長旦：德安大概會在 11 月換新飛機，這件事情我們會來努力，至於票價部分，讓我們再深入了解。

陳委員瑩：不能因為要換新飛機，就不能降價啊！譬如過去我們坐柴油火車那麼久，其他地方都已經電氣化了，我們還在坐柴油車，就算他現在換了，我們過去也付了很多冤枉錢啊！一樣的道理……

賀陳部長旦：這裡面涉及補貼問題，是不是容我們會後再來了解？

陳委員瑩：你的補貼就是來自民航作業基金，這部分還有 300 億這麼多啊！

賀陳部長旦：我們再來協調看看，如何朝委員剛才所期待的方向進一步改進，好不好？

陳委員瑩：好，大概多久時間可以給我一個比較明確的回覆？

賀陳部長旦：兩個禮拜之後跟委員說明。

陳委員瑩：好，希望有好的消息。謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：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。部長，ICAO 大會即將在 9 月 23 日舉行，以目前交通部掌握的資訊來看，我們能不能跟三年前一樣順利與會？中國會不會杯葛？對於參與的情況，部長是樂觀？還是悲觀？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。細節部分，請民航局向委員說明。

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，這部分還在……

邱委員志偉：你們有沒有做會前準備及相關沙盤推演？

林局長志明：我們和外交部、陸委會等相關部會，都會繼續保持……

邱委員志偉：交通部跟對岸的小兩會有沒有在運作？

林局長志明：小兩會如果有什麼需要傳達的訊息，我們也會傳達。

邱委員志偉：520 之後，小兩會有沒有任何的連繫？有沒有任何商談？

林局長志明：我們有訊息的話會傳達給他，但是沒有面對面碰面。

邱委員志偉：他們有回應嗎？你們有任何想法、訴求傳達給對岸小兩會，對岸有回應嗎？

林局長志明：對岸有透過其他方式給我們……

邱委員志偉：沒有直接回應？

林局長志明：對。

邱委員志偉：對岸的窗口是哪些？

林局長志明：最主要是大陸民航總局。

邱委員志偉：還有呢？

林局長志明：就是民航總局。

邱委員志偉：520 之後，我們有單向需求或資訊傳給他們，但沒有得到他們的回應，是不是？

林局長志明：訊息傳給他們，他們也透過 e-mail 傳達給我們。

邱委員志偉：他們有 e-mail？所以小兩會沒有中斷？還是就實際議題，雙方有做實質討論？

林局長志明：有相關議題，我們都有 pass 給他。

邱委員志偉：航空運輸的建設規劃，本席覺得一定要有戰略觀，不只是滿足需求，也要創造需求，所以很多政策，戰略一定要清楚，很多戰術、地位也一定要明確，以今天討論的機場現況及未

來可能的發展情況來看，以英國為例，部長知道倫敦有幾個國際機場嗎？

賀陳部長旦：應該是 3 個。

邱委員志偉：是 4 個，包括 Luton、Gatwick、Heathrow、Stansted，4 個機場都有明確定位，在此，我要特別提到 Stansted，這個機場全部飛廉價航空，一個早上通常就有 100、200 架飛機同時飛出去，航站大廈人滿為患，所以最賺錢的是廉價航空公司，它比英航、比 Virgin 更賺錢，這兩個大型航空公司獲利都比不上廉價航空公司，因為它有明確戰略觀，執行出定位清楚的戰術，所以這 4 個機場不但不會互相阻礙，反而是相輔相成。本席認為，未來我們機場的規劃發展模式，也應該有這種戰略觀，現在你們把桃園機場做為東亞樞紐，東亞在我的直覺就是日本、韓國跟中國，而把高雄定位是南部區域機場，松山機場是首都商務機場，可能跟東北亞比較有關，譬如金浦、羽田或北京，但高雄的地位，我覺得你們太漠視，那麼好的條件，你應該把它定位為東南亞樞紐機場，兼作廉價航空的總部，類似英國 Stansted 機場，用這個來創造需求，如果票價便宜，那麼需求就產生了，包括屏東、高雄、臺南等地區，高雄人口將近 300 萬，臺南市也有 160 萬，嘉義以南都會使用這個機場，在運能方面，請問高雄機場還有多少能量？現在每年三大機場中，桃園占 66%，66%對桃園而言，當然是沈重的負荷，而松山和小港只占 10%，所以未來它還有很大的成長空間，這就要用政策去導引，讓機場的使用率提高，能量可以再發揮。請教局長，小港機場離飽和狀態，估計還有多久？

林局長志明：小港機場服務容量一年可以到 1,000 多萬沒有問題。目前只到 600 萬，所以未來我們會根據實際需求，逐步……

邱委員志偉：還有將近 40%的能量，對不對？所以你要創造需求，要用政策來導引，不能讓它閒置，讓桃園繼續飽和，未來要擴充 T3，跑道又要整修，要花很多錢！為什麼不政策導引，把高雄和松山的能量提升出來？把高雄發展成東南亞樞紐機場，以簽證簡化配套，譬如和美歐日簽證者，或是有下一段飛航機票，3 日內 72 小時免簽證入境，這應該可以做到啊！

賀陳部長旦：對！這部分下個禮拜會有政策上的突破，委員剛才提到發展新的東南亞航線以配合新南向政策，這點我們會來努力。至於要不要從桃園機場分流出來，這部分可能要跟航空公司的市場來考量……

邱委員志偉：這不見得是分流，你的意思是……

賀陳部長旦：未必是要分流，是把它……

邱委員志偉：你要創造餅，而不是從原來的大餅裡去瓜分。

賀陳部長旦：對！這點我完全同意，我的意思是避免用分流來看待，而是創造它可以有的特色和大餅，這點我們的看法一致。

邱委員志偉：學生族群或年輕人，都是旅遊的重要目標市場，他們受限於經濟能力，如果可以提供廉價航空公司，而他們坐高鐵又可以享受學生票，那他們就有誘因從小港機場搭乘廉價航空到東南亞去，這樣小港就可以發展成東南亞的樞紐。或許小港不太可能有長程航線，因為受限於機場腹地，沒辦法讓大型航機起降，380 沒辦法降、787 也沒辦法降……

林局長志明：787 可以。

邱委員志偉：350 呢？

林局長志明：350 可以。

邱委員志偉：就 380 不行。就這部分，小港機場有很大的潛力……

賀陳部長旦：了解，了解，我們的想法和委員一樣。

邱委員志偉：部長，你要更用心，對於小港機場的定位，要從戰略觀切入，制定可行策略，在 5 年內把這 40% 的容量提升出來，可以嗎？

賀陳部長旦：好的，謝謝。

主席：接下來登記質詢的吳委員志揚、黃委員偉哲、呂委員玉玲、廖委員國棟、莊委員瑞雄、張委員麗善、江委員啟臣、周陳委員秀霞、賴委員瑞隆及蔡委員易餘均不在場。

主席（邱委員志偉代）：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。請問，國內 17 座機場的存廢是由交通部決策？還是地方政府決策？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我想應該是交通部主導。

陳委員雪生：金門、馬祖、澎湖、北北基、花東和宜蘭，對於松山機場的存廢非常關心，因為會影響到這些地區未來交通輸運問題，這點能不能請部長多加重視？

賀陳部長旦：了解，我們覺得松山機場確實不應該完全只是從臺北市的需要來看，它必須肩負整個國家對外島的服務。

陳委員雪生：早上葉委員質詢時提到，松山機場飛航管制和桃園中正機場飛航管制有所衝突，飛行安全有衝突嗎？

賀陳部長旦：空域上也許有連接，但沒有到衝突地步。

陳委員雪生：因為松山機場跟桃園機場從來沒有發生相關性的飛安事故，所以應該沒有相關性，是不是？

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：我代表離島地區民眾，希望部長對於松山機場的存廢能夠予以重視。早上我也聆聽了李鴻鈞委員的質詢，他的發言非常有深度，對機場的沿革歷史以及一些看法，都非常有深度，我就不再這邊繼續這個題目，就請部長予以重視，好不好？

賀陳部長旦：是的。

陳委員雪生：在蘭嶼機場部分，蘭嶼機場跑道 1,080 公尺，只能飛多尼爾型飛機，而我們馬祖北竿跑道 1,150 公尺，可以飛 ATR-72 型飛機，我就很納悶，為什麼蘭嶼機場不能加長一點點，那就可以飛其他型的飛機啊！這點我很納悶，當然，這不在我的區域範圍，但希望交通部在檢討國內機場時，可以注意這個問題。這次交通委員會到馬祖考察，有關南竿機場部分，我要再次提醒部長，連江縣政府提出的方案是希望北面山脈的一些障礙物可以移除剷平，那麼高度就能夠降低到 2,000 公尺，對我們降落的改善非常有幫助，拜託部長還有民航局局長可以重視。今天的報告雖然有提到相關規劃，但不是很明確，本席建議應該明確規劃明年進行可行性評估時，把

南竿機場列入。

至於北竿機場，過去 4 年我在立法院大聲疾呼，因為它先後在 1996 年 4 月 5 日和 1997 年 8 月 10 日發生重大空難事件，其中還包含我弟弟全家在內，所以民航局在 89 年破釜沈舟，鏟除鐵拳山，並把跑道東移 160 公尺，現在我們是希望跑道可以再東移 1.3 個角度，但民眾目前是有一點聲音，因為環評問題，他們希望在南面地方再延伸 500 公尺，這個跑道本來是 1,150 公尺，再延長 500 公尺，ATR 72 人座飛機就可以降落，目前飛機是減重降落、減重飛行，加長 500 公尺，就可以滿載，這樣的民意我們也希望民航局可以重視。考察當天部長因公先行返台，之後我們在當地開了一個小型座談會，拜託民航局重視這個問題，然後 8 月份也會有座談會在馬祖舉行，我拜託民航局到時候能夠完整說明整個規劃需要多少經費，讓鄉親可以了解，我也告訴鄉親們，3C 機場如果不做，將來就沒有 4C，馬祖就永遠不可能有噴射客機降落，這對我們將來的影響很大，這是個歷史責任，我個人無法承擔，所以一定要辦公聽會，尋求民意，這是北竿機場部分。

另外，今天這份「國內機場暨航站現況與未來發展及離島交通運輸改善」報告中，有關北竿北堤加強部分，是不是請祁局長說明？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。北竿白沙碼頭因為黃岐航線開通之後，顯然內港區空間不夠，但當初報出來的計畫是北堤延長 170 公尺，經過進一步規劃、評估，可能經費不只 6 億多，這部分我們會先匡預算，但是還要經過一個公正的可行性評估，去確認未來的方案之後，我們會儘量協助來持續推動。

陳委員雪生：不是，這個案已經由世曦規劃完成了？

祁局長文中：但是規劃出來的經費數不是 6.6 億了，是十七點多億了。委員在縣長任內就很重視，做了簡單的規劃，提出延長 170 公尺，需要 6.6 億，我們暫時也是這樣來匡下一個五年，但我們也提前在上一個五年裡面就讓世曦做整體規劃，規劃還沒有完全結案，但是初步提出來的經費數跟原來的差距很大，所以我們要持續去……

陳委員雪生：我知道，所以我重新提出一個短中長程的規劃，看能不能先就 6.6 億第一期這部分先行施工？

祁局長文中：我想可能工程不是這樣子做，我們會希望規劃出來並確定之後，就匡列未來的建設經費，再做總設計，然後再去施工。

陳委員雪生：那現在的行政程序是怎麼樣？你告訴我好嗎？

祁局長文中：現在就是規劃報告定案之後我們會跟縣府談，確定規劃報告之後，我們就來爭取預算。

陳委員雪生：原來預定在港埠建設經費裡今年或明年要發包施工，這個可能又會延宕嗎？

祁局長文中：我們在下一個五年編了 6.6 億，已經放在裡面了，但是我們現在知道，按照世曦現在的規劃報告，6.6 億不足以完成我們所期待的。未來的設計案有沒有可能分階段來做，第一階段可以做什麼，可以在經費裡面去支應……

陳委員雪生：是的，局長，你應該瞭解，北竿港北堤的延伸有其必要性。

祁局長文中：是。

陳委員雪生：如果北堤不延伸，整個港區等於荒廢，沒有用了，是不是？

祁局長文中：是。

陳委員雪生：所以再多花一些錢，讓這個港能夠有更多用途，因應未來發展的需要，是有其必要的。所以拜託賀陳部長及航港局祁局長，關於這部分，將來開會時，請你們給予支持，或提出修正意見，說明在經費部分最低能支持到什麼程度，不管怎麼樣，那個港延伸了以後，對整個港區或多或少會有幫助，只是幫助的程度不同而已。賀陳部長，拜託你，好嗎？

祁局長文中：瞭解。關於這個案子的經費及是不是有分期的可能性，我會再進一步瞭解。

陳委員雪生：部長，剛才聆聽了你的報告，去年 6 月的觀光人口和今年同期相比，觀光人數不減反增，雖然陸客減少了，但是觀光人數反而增加，但是中南部的旅行業者一直醞釀要上街遊行抗議，您曉得是什麼原因嗎？客人增加了，應該全部都滿足他們了。

祁局長文中：應該是過去有高比重是用團客的方式來玩，而現在不是，對有些產業傷害比較大，所以他們在轉型上需要政府比較多的照顧。

陳委員雪生：我想這裡面應該有南北的問題，有些客人偏重在北部。

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：關於 Uber，有計程車醞釀在下週一下午 2 時到 4 時申請集會遊行，已經核准了，請交通部配合我們交通委員會妥為因應。謝謝。

賀陳部長旦：是。

主席（陳委員雪生）：請陳委員亭妃質詢。（不在場）陳委員不在場。

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。部長是不是在週二陪院長去關心德翔台北拆卸的狀況？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

黃委員國昌：我今天要請教部長的第一個問題是，夜間工作船在拆卸時有燈光，旁邊的海域都看得很清楚，7 月 5 日你們離開之後，這是同一地點以同樣角度於傍晚拍的照片，部長看得到德翔台北在哪裡嗎？您覺得這樣會不會有危險？

賀陳部長旦：從岸上看是這樣子，但是據我們瞭解，這幾天他們應該都有人在現場，在比較靠近船的地方進行監督。如果距離比較近的話，對於這個狀況的掌握，應該可以讓人家放心的吧？

黃委員國昌：來，我們看一下是不是可以讓人家放心。這是浮標，在航路上用來辨識，要期待開船的人看得到下面是不是有障礙物，基本上是不可能的事，所以按照國際上的規範，我們採行的是 B 系統這樣子的航路標示多多少少的方式。同樣地，在航海手冊當中，每一個船長也都會被教育到，當船隻失事的時候，在失事船附近要放什麼樣的亮光標示，才不會出現剛剛的狀況，在夜間沒有任何燈光，航行的船隻要注意旁邊是不是有障礙物，我必須要講，這是期待不可能

的事情。也正是因為這樣，所以才會有這些相關規範。但是部長您知道嗎？在德翔台北貨輪旁邊，包圍它的沒有剛剛那些標示，只有鐵桶，我都不太確定，如果是白天，可不可以期待他們去注意那個鐵桶，但是我可以確定，在夜間任何人再小心、再注意也很難注意到這個鐵桶，除此之外沒有任何標示。到底安不安全？7 月 4 日晚上，就是您去的前一天晚上，金山那邊已經成為我們非常重要的文化遺產的一部分，那邊也有很多觀光客，包括那邊的漁民，大家都很熟悉的「蹦火仔船」就真的撞到那個鐵桶，部長您知道這件事嗎？

賀陳部長旦：對不起，我不清楚，我請航港局祁局長來說明。

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。謝謝委員的關心，其實昨天的應變會議裡就有談這個問題，照理說，除了航船布告之外，它應該在附近施放燈光浮標，但是事實上有幾個燈光浮標燈光失效，所以漁船撞到這個浮標，昨天在應變會議上已經納入紀錄，要求他們改善，而且我們要求他們改善完之後要把照片寄給我們確認。

黃委員國昌：好，我現在只簡單問幾個問題。第一個問題是，因為沒有設置浮標，不管理由是什麼……

祁局長文中：有浮標，但是沒有燈光，燈光壞掉了。

黃委員國昌：一樣嘛！有東西在那邊，沒有燈光，人家看不到，船撞上去，這件事情航港局要不要負責？還是要漁民自行吸收損失？

祁局長文中：我們會協助處理。

黃委員國昌：什麼叫做協助處理？

祁局長文中：他們提出訴求，要求……

黃委員國昌：你們有主動去關心嗎？

祁局長文中：昨天在應變會議有談這件事。

黃委員國昌：我說你們有沒有主動去關心那個船東。

祁局長文中：可能是要他提出損失賠償，我們會要求德翔公司……

黃委員國昌：我必須要老實講，公有的公共設施的設置或管理有欠缺，導致人家的船撞到，你們該負責任的，就要負責任。我希望政府機關在做這件事時態度可以更積極一點，我今天來開會以前，再度跟船東確認有沒有人關心他，有沒有人來跟他說後續要如何處理，有沒有人要提供協助，答案是沒有。

祁局長文中：我想我們應該更積極，因為這是德翔公司……

黃委員國昌：沒有關係啦！第一個是，你可不可以在這裡承諾你們馬上會積極跟船東聯絡賠償事宜？

祁局長文中：我們會要求德翔一定要出面來處理。

黃委員國昌：沒有關係啦！設置的是航港局還是德翔？

祁局長文中：是德翔設置的。德翔在事故船周圍設置浮標加燈光，燈光失效造成這個事件，當然德翔要就它的責任……

黃委員國昌：好。第二個是航港局最起碼可以承諾會積極協助船東求償，對吧？

祁局長文中：是，應該的。

黃委員國昌：好，沒關係，我對你們有很大的期待，我看你們的表現，千萬不要再讓船東說根本大家都不聞不問，你大概也瞭解，一個捕魚的人要去追那個程序，要去面對那麼大的輪船公司，讓他情何以堪？我相信您可以認同這個說法。

接下來我簡單請教部長，針對華航罷工，上次交通委員會作了決議要求究責，現在究責進度如何？

賀陳部長旦：我不記得有這個決議。

黃委員國昌：所以我搜尋的公開資訊全部都錯了？是交通委員會通過的決議啊！說這件事凸顯前任董事長、總經理處理失當，造成國家重大傷害，要求交通部向兩人追究法律責任，依法求償損失。

賀陳部長旦：對，那個是一個建議案，但是我們現在就是請華航準備，現在他們的成果還沒有出來。

黃委員國昌：交通委員會作了這個決議，而且對象是交通部，請交通部積極去做這件事，我現在只是很簡單的請教，我也知道在這麼短的時間很難期待你們已經提起訴訟，但是最起碼要有進度。這件事情絕對不能就這樣子算了，因為中間的過程實在是太離譜了，所以我先簡單請教部長，針對這個決議，你們現在辦理的情況如何？我一定會定時來追這件事情。

賀陳部長旦：好，了解。這件案子我們現在大概只有把它當成是會議紀錄的處理，只有發函，但是關於要求華航這部分，我們回去積極辦理。

黃委員國昌：我雖然不是交通委員會的委員，但是我還是幫交通委員會的委員講幾句話，委員都已經作決議了，你把它當成會議紀錄，好像有一點還不夠積極。

賀陳部長旦：是的。

黃委員國昌：是不是請部長更積極一點？我下次再到交通委員會來的時候，我一定會再問這件事情。

賀陳部長旦：好的，應該的。

黃委員國昌：好，謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：謝謝黃國昌委員。

登記質詢委員均已質詢完畢，另作以下處理：委員葉宜津及徐榛蔚質詢另提書面補充意見，列入紀錄，刊登公報。

葉委員宜津質詢書面補充意見：

二、離島交通運輸改善

對於離島的交通運輸，其實也只有空運和海運而已。離島幾個委員長期在爭取離島運輸改善盡了很大的心力，但年復一年，每年遇到的問題其實還是一樣，只要遇到天候不佳、連續假期，整個離島運輸差不多就要癱瘓了，然後大家就爭取更多的建設，期待可以改善，但效果其實

完全沒用。

所以對於離島交通運輸的改善，絕對必須要有新的思維，那就是要區分離島住民和觀光客。在交通運輸上，絕對要以離島住民為第一優先，尤其是空運方面，因為比較快速，但是機位有限，更要保留給離島住民。如果單純以住民為考量點的話，其實離島的交通運輸沒有很大的問題。現在的問題就是加了觀光客，所以出現了互搶效應。

觀光客因為是以休閒旅遊為主，所以時間性上並沒有離島住民那麼強烈，因此在空運上要漸漸讓要前往旅遊的民眾知道，離島空運主要是要給住民使用的，有剩餘空位才是給觀光客用的。要前往離島旅遊的民眾就儘量使用海運。所以交通部應該是增加海運的運輸。那海運的運輸也不是像現在的幾艘快輪，往返金馬都要 10 小時左右，旅客不舒服感很大，所以才導致海運是最後選擇。那如果在觀光上採用類遊輪的概念，讓到離島旅遊的觀光客從在船上就是旅程的開始，而不是踏上離島才開始

所以離島交通運輸改善一定要做到離島住民和觀光客的不同區別，這樣離島住民才不會淪為二等公民，同時整個觀光的品質也能跟著提昇。

徐委員榛蔚質詢書面補充意見：

一、漢本遺址升格是否會影響蘇花改進度？

1. 部長，相信您已經知道漢本遺址在上周五從縣定遺址升格為國定遺址這件事了，所以自消息一公布，我們花東居民就人心惶惶，深怕蘇花改預定 108 年完工通車的期程又有變化，雖然行政院東部聯合服務中心日前已經對外表示強調蘇花改將會同文化部及交通部共同努力促成 108 年如期完工，本席今天想再次確認我們交通部的態度，所以請部長說明一下？

2. 文化部新聞稿中「在妥善完成遺址保存措施前，絕不容許有工程破壞遺址的情況發生。」部長，在 101 年發現漢本遺址時，公路總局就立即依法委託中研院考古團隊進行「搶救挖掘」，但中研院考古團隊說要整個搶救需時 10 年，所以後來才又增加另一個考古團隊共同挖掘，而且整個搶救時程從原本 101-103 年經過兩次展延直到今（105）年的 6 月 30 日止，因此請教部長，就您的瞭解整個搶救挖掘到底結束沒？

3. 周一本席在和文化部鄭麗君部長詢答時，鄭部長表示說兩部之間有溝通平台一直有和您保持溝通，所以請教部長，目前兩部會對於蘇花改和漢本遺址的共識到底為何？

二、遺址保存與如期完工要如何兼顧？

4. 對於漢本遺址升格為國定遺址對蘇花改的影響，主要在遺址是否繼續挖掘和蘇花改是否改線兩方面，就目前本席的瞭解，因為如果遺址續挖，那麼將會超過原本工程立柱的深度，而且也超出了當初環境影響評估的範圍，關於這點，希望部長可以瞭解並且據理力爭。而且若繼續挖掘，將讓原本已延宕 4 年的工期離完工更遙遙無期，如此要如何達到政府所說的如期完工？

5. 再來若蘇花改為了保存遺址要更改路線，試問那麼工程費用超過 90 億元的谷風隧道是否意味著前功盡棄？為此請教部長到底會不會改線？而且重大公共工程的變更很多程序都要重新送審核批，如此這樣要如何不影響工程的進度？

6. 部長，如果本席上述提及的兩個問題，在交通部和文化部尚未有共識前，行政院第一時間

就跳出來說蘇花改將如期完成，這莫非是要欺騙我們花東人的感情？或者是在您聽完本席的質疑後仍然對蘇花改如期完工深具信心？無論如何請您給我們一個明確的交代！

7. 本席請問部長，您願意答應本席在最短的時間內，和文化部鄭部長，共同到地方上聽聽鄉親的心聲和施工單位專業的說法，瞭解一下究竟有沒有工法可以克服遺址保存與如期完工的問題，可以嗎？

8. 部長，中颱尼伯特即將襲台，大多數人都在期待有沒有颱風假可放，但是我們花東的鄉親，卻仍在擔心下一頓飯有沒有著落，先前的蘇花坍方封閉和鐵路翻車出軌，已經讓花蓮當季的西瓜和金鑽鳳梨錯過銷售的黃金時期，造成農民巨大的損失，因此我們花東真的需要一條可以安全運輸和返家的道路，拜託部長，請您一定要堅持讓蘇花改如期完工好嗎？

三、運能不斷下探，花蓮機場淪為東部交通遺珠

1. 另外，花蓮係觀光大縣，是我國在東部的門戶，但囿於假日火車票一票難求與公路狀況不斷，讓在地花東人或是國內外的旅客對於花東一直抱持著既愛又怕的態度。請問部長，在東部陸路運輸問題尚未全面獲得解決之前，您有考慮過要藉由航空運輸來補強嗎？

2. 我們花蓮機場有著背山面海絕佳的地理位置，搭配周邊區域完整的景點和休憩路線的規劃，真是同時具備著地利與人和的優勢，但是一直以來，花蓮機場似乎都得不到中央的關愛，請教部長您對於機場目前的使用情形有掌握嗎？

3. 鑒於近來桃園機場和松山機場的狀況不斷，為什麼部長或相關單位不試著思考藉由花蓮機場來做旅客分流或是風險分擔？而是任由一個風景幽美、位置優越的航空機場的營運不斷向下探底？

4. 依去年統計，花蓮機場的航運架次僅有 3402 架次，是全盛時期的 1/8，而全年 12 萬人次的客運量更是連最高時期的 1/15 都不到，貨運量也是過去的 1/4 而已，部長您不是強調管理比建設重要嗎？對於花蓮機場的營運狀況您有何看法？

5. 在過去花蓮機場的兩岸包機涵蓋大陸天津、濟南、浦東、杭州、南寧、鄭州、合肥、南京……等 15 個縣市，但是目前僅剩周一武漢、週五昆明的固定包機和天津、青島和杭州的不定期包機，在地方政府努力推展觀光的爭取下，好不容易在暑假增加了香港的 20 個直航包機航班，對此請教部長，我們交通部對於花蓮機場的效能發揮，究竟做了那些規劃與努力？

6. 部長，花蓮機場的運能遠高於現況，也能像桃園機場一樣在 40 分鐘內完成每個航班的作業，加上目前新政府正在大力推動新南向政策，因此有先前的地利人和，現在又增加了天時的配合，是不是請交通部在航線規劃或航班爭取時，將花蓮機場一併列入考慮？

7. 部長，由於區域發展的差異，東西部的交通現實中存有極大的差異，面對西部交通網路的四通八達，東部的交通選擇卻仍是相當有限，請問您知道目前往返台北、花蓮的交通方式有哪些？

8. 目前往返北花，搭乘火車（普悠瑪）票價要 440 元，需時近 3 個小時；而自行開車雖然機動性較高，但車程仍要超過 3 個小時，還要冒著生命危險；就算採取新興的藍色公路運輸，搭乘郵輪卻也受限只能從蘇澳出發，而且五六日才有航班，1 天 1 班，票價也需 700~1,500 元，

因此相較之下，航空運輸似乎是不錯的選擇，除了每天都有 10 個固定航班，票價從 800～1,500 元不等外，只要短短 45 分鐘就可以抵達，所以從國內運輸的觀點來看，空運對於解決花東交通問題不失為一個好方法，部長您認為呢？

9. 本席知道交通部有在做花蓮機場航班相關收費包括降落費、作業費和服務費等調降的評估，如果可以再讓航空公司的運輸成本降低，進而反映在機票的價格上，一定可以促進花蓮機場的運能提升，而在效能提升後，便可以讓關務和檢疫作業從任務型的支援變為常態性設置，因此是不是請交通部加速評估作業，盡快來施行？

10. 所以最後本席要提醒部長，請多為我們花東人長期以來交通不便的問題考慮一下，對於蘇花改請務必堅守如期完工通車的立場；尤其是在鐵路交通還沒完全解決假日一票難求的問題之前，能就現成的花蓮機場提出如何有效發揮效益和替桃園、松山機場運量分流及風險分攤的具體措施，這部分請部長在兩周內給本席一份書面報告可以嗎？

鄭委員寶清質詢書面補充意見：

外傳國登營造公司曾經涉入多起政府標案的圍標爭議事件，如楠梓一次輸配電系統工程、北山交流道鷹架倒塌、中科污水管線工程，甚至民國 88 年曾涉入聯勤弊案。今國登營造公司承攬之金門大橋工程又聞工程延宕未能完工，該公司是否又有何缺失？請貴部儘提出檢討報告，並函覆本辦。

顏委員寬恒書面質詢：

今年的第一個颱風尼伯特要來了，請問部長是不是有跟媒體說桃機不會再淹水？當然本席也不希望再發生淹水的事件，國家已經虛耗太多了，但是想請教部長，以桃機現在的區域最大排水量，能夠應付多少毫米的降雨量？

現在是極端氣候，不能用常態性的降雨量來預估，而且要加上不可控制的突發狀況，可能在排水道裡夾雜垃圾或泥漿，以及停電抽水機的備用電源，請問部長這些是不是都有列入應變機制範圍裡面？所以說交通部已經都有萬全準備了，接下來如果桃園機場再發生淹水事件，部長您這邊要如何負責？

本席要請部長要記好自己講過的話，如果沒有十足把握，就不要輕易把話說出口。尤其桃機現在的問題相當複雜，恐怕不是一時之間能夠完全解決，部長你有這樣的信心是從哪裡來的？

本席先前提過以台中機場作為處理桃機議題的對案，這部分已經獲得各界的注意及支持，在上周本委員會也特別到台中機場考察，目的就是希望能夠儘快改善台中機場現有硬體環境的限制，早日能夠達成舒解桃機運量的壓力。本席認為台中國際機場轉型，可以朝向廉航營運中心來定位，發展出獨特性，並結合台中港，實現「客從雙港入、貨從雙港出」的構想，同時以區域觀光的模式，整合中台灣七縣市，發展中台灣的觀光和經濟部，對台中清泉崗機場的規劃是什麼？

本席針對台中機場有提出四項具體建議：1.放寬台中機場宵禁時間，可以延長到 24：00，並規劃政策獎勵措施，吸引原來降落桃園的航班改降台中機場；2.提高民航機每天的起降額度；3.興建滑行道，將軍民跑道分開使用；4.開放清泉崗現有的跑道以西區域，做為台中機場場站設施

用地來擴大台中機場民航的腹地，這幾點部長你可以做到多少？

另外除了台中國際機場內部的軟硬體建設之外，機場聯外道路的擴寬及徵收，也必須同步進行，才能解決周邊道路可能出現的壅塞情形，同時要將機場與高鐵、台鐵、捷運等大眾運輸相結合，方便旅客進出，而機場周邊規劃 120 公頃產業專區，屆時也需要交通部協調台中市政府加速辦理都市更新，提升地方產業發展。還有重要的是對於當地西勢里居民的徵收補償方案，相關單位應該擬訂具體可行的方案，並與當地居民充分溝通，絕對不可損害到當地居民的權益。請問部長，你能落實這些計畫嗎？

台中清泉崗機場現有的運量大約 234 萬，如果要到台中市政府推估的 600 萬運量，要做的功課還真不少。但是跟現階段桃機的 4,000 萬運量，能夠分擔的量其實不到一成，所以台中清泉崗機場跟桃機並不是競爭關係，而是分工互補的關係。在航班利用上，將亞太地區及中台灣民眾的需求澈底反映在台中清泉崗機場的航班規劃上，相信可以有效舒解對桃機運量的壓力。台中國際機場的改善，不僅是中台灣民眾對政府的期待，更是中台灣發展經濟和觀光的重要命脈，除了國際機場之外，台中港的再進化、鐵路網的連結與公路網生活圈道路的完成等交通基礎建設，也要配套興建與改善，結合海空雙港，實現「中進中出」的構想，可以提升北中南的均衡發展。

主席：針對本次會議，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（13 時 32 分）