

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 21 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 6 月 20 日（星期一）9 時至 13 時 58 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 20 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 6 月 13 日（星期一）上午 9 時 3 分至 12 時 21 分
下午 2 時 35 分至 3 時 32 分

中華民國 105 年 6 月 15 日（星期三）上午 9 時 1 分至下午 2 時 5 分

中華民國 105 年 6 月 16 日（星期四）上午 9 時 2 分至 11 時 38 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：劉權豪 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 鄭天財 Sra · Kacaw 葉宜津 鄭運鵬
陳素月 簡東明 Uliw · Qaljupayare 林俊憲 趙正宇 陳雪生 顏寬恒
蕭美琴 李鴻鈞

委員出席 15 人

列席委員：黃昭順 廖國棟 Sufin · Siluko 鍾佳濱 江啟臣 林德福 陳怡潔 黃偉哲
徐永明 陳明文 吳志揚 蔣萬安 孔文吉 王定宇 鍾孔炤 張麗善
蔣乃辛 陳亭妃 呂玉玲 羅致政 王惠美 賴瑞隆 管碧玲 邱志偉
劉世芳 Kolas Yotaka 賴士葆 周陳秀霞 姚文智 何欣純 李彥秀
蔡易餘 林岱樺 蔡適應 呂孫綾 徐榛蔚 黃國昌 余宛如 徐國勇
曾銘宗 盧秀燕 陳賴素美 馬文君 洪慈庸 周春米 羅明才 高金素梅
林靜儀

委員列席 47 人

列席官員：6 月 13 日（星期一）

交通部	部	長	賀陳旦
	政 務 次	長	王國材
路政司	司	長	林繼國
航政司	司	長	陳進生
航港局	局	長	祁文中
公路總局	局	長	趙興華

臺灣鐵路管理局	局	長	周永暉
國道高速公路局	局	長	陳彥伯
高速鐵路工程局	局	長	胡湘麟
民用航空局	局	長	林志明
觀光局	局	長	謝謂君
桃園國際機場股份有限公司	總 經 理	蕭登科	
	副 總 經 理	溫永松	
台灣高速鐵路股份有限公司	執 行 長	鄭光遠	
6 月 15 日（星期三）			
交通部	政 務 次	長	王國材
人事處	處	長	林能進
路政司	司	長	林繼國
航政司	司	長	陳進生
郵電司	司	長	王廷俊
技監室	技	監	鄭賜榮
法規委員會	執 行 秘 書	李明慧	
臺灣鐵路管理局	局	長	周永暉
高速鐵路工程局	局	長	胡湘麟
民用航空局	副 局	長	何淑萍
航港局	副 局	長	李雲萬
中華航空股份有限公司	總 經 理	張有恆	
	副 總 經 理	唐慧明	
中華郵政股份有限公司	董 事	長	翁文祺
	總 經 理	陳憲	
中華電信股份有限公司	董 事	長	蔡力行
桃園國際機場股份有限公司	總 經 理	蕭登科	
臺灣港務股份有限公司	董 事	長	張志清
台灣高速鐵路股份有限公司	執 行	長	鄭光遠
陽明海運股份有限公司	董 事	長	盧峯海
台灣世曦工程顧問股份有限公司	副 董 事	長	張荻薇
	副 總 經 理	苗華明	
勞動部勞動關係司	司	長	王厚偉
勞動條件及就業平等司	副 司	長	黃維琛
勞動條件及就業平等司	副 司	長	黃維琛
勞動福祉退休司	專 員	謝琬臻	
職業安全衛生署	簡 任 技 正	劉約瑟	

桃園市空服員職業工會	秘 書 長	林佳瑋
中華航空公司修護工廠企業工會	理 事 長	易湘岳
6 月 16 日（星期四）		
飛航安全調查委員會	主 任 委 員	黃煌輝
	資深飛安調查官	王興中
事故調查組	副資深飛安調查官	蘇水灶
飛航安全組	副資深飛安調查官	任靜怡
調查實驗室	副 飛 安 調 查 官	官文霖
人事	秘 書	廖捐惠
主計	諮 議	李素惠
交通部民用航空局	局 長	林志明
	組 長	林俊良

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

6 月 13 日（星期一）

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「端午節連假交通疏運檢討」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長賀陳旦報告後，計有委員劉耀豪、鄭寶清、李昆澤、陳歐珀、鄭天財、葉宜津、鄭運鵬、陳素月、簡東明、林俊憲、趙正宇、陳雪生、江啟臣、顏寬恒、邱志偉、林岱樺、蔡易餘及廖國棟等 18 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；委員蕭美琴、劉建國、吳志揚及徐榛蔚所提書面質詢，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 6 項：

一、交通部對於端午節連續假期國道夜間免收費取消，並實施國道客運全日優惠，根據統計 6 月 8 日夜間 36.5 萬輛次，比去年端午增加高達 21%，9 日白天 265 萬輛次，比去年端午增加 7%，連假首日未能抑制民眾於尖峰時間開車上路的習慣，轉移開車族改搭客運的效果有限。取消夜間免收費，雖達到交通部夜間肇事率略降的目標，但夜間車流量不減反增，白天國道一、三、五

易壅塞瓶頸路段塞車情況未能紓解，亦剝奪民眾的小確幸，民眾對該措施不但無感而且多所抱怨。未來交通部委託專業學術單位分析端午連假疏導措施，應充分考量用路人開車習慣與心態，以及夜間下國道之後地區接駁之困難度，以及民眾荷包等因素，避免倉促決策之情形重演。如採取夜間收費無助於分流，建議未來連假應研議國道夜間免收費措施，以維護民眾福祉。

提案人：陳雪生 葉宜津 鄭寶清 鄭天財 簡東明
顏寬恒 趙正宇

二、配合端午節連假，臺鐵第一班「花東優先實名制」普悠瑪列車，搭乘率僅約 85%，係因購票後又退票，未即時再售出所致，事實上端午連假花東仍是一票難求，惟對於臺鐵願意首次試辦仍應給予肯定。

鑒於臺鐵首次實施「花東優先實名制」確有諸多需檢討改進之處，爰建請交通部應就中秋節連假提早規劃，擴大實施「花東優先實名制」：

- (一)應以設籍花東、身分證 U、V 之民眾及其直系血親為實施對象。
- (二)應依實際需求增加班次。
- (三)每人限購張數應適度增加。
- (四)實施以第四代票務系統，網路訂票，在臺鐵各車站及各郵局取票。

提案人：鄭天財 葉宜津 鄭寶清 李昆澤 劉耀豪
簡東明 趙正宇

三、為因應連續假日民眾返鄉、出遊屢屢發生國道塞車問題，交通部應研議就易塞車連假之交通疏運規劃陸、海、空各種管道或替代運輸方式，並統合地方旅運工具，強化整體公共運輸能量，以方便民眾利用，達到減少民眾私人載具之使用的目的，並於 105 年 7 月 12 日（週二）前提出書面報告送交本院交通委員會。

提案人：鄭寶清 李昆澤 葉宜津 劉耀豪 趙正宇
林岱樺

四、臺鐵局與原民會將於 7 月至 9 月辦理每週五及週六各一次加掛車廂載運 130 人，二天載運 260 人，協助花東原住民族返鄉參加豐年祭儀。

鑒於花東是原住民人口最多的地區，百分之九十的部落均在 7 月至 9 月舉辦豐年祭等歲時祭儀，但每週供載運人數僅 260 人，顯然不足，爰建請交通部會商原民會擇 8 月其中的一週（例如 8 月 12、13 日）改良端午節方式，參酌花東當日部落舉辦豐年祭的人數增加載運人數，並以網路訂票，在臺鐵局各車站購票的方式試辦。

提案人：鄭天財 鄭寶清 簡東明 陳素月 趙正宇
葉宜津

五、鑑於國道 5 號坪林至國道 3 號間速率限制為 80 公里/小時（蘇澳至坪林為 90 公里/小時），依照觀察，有很多車輛行車速率為 70 多公里，雖有 10 公里的寬容值，但少有車輛使用，因而造成車流緩慢，在匝道車流匯集處造成塞車時間更加延長；同時北上車輛一出雪山隧道，車輛速度由 90 公里立即減為 80 公里，也影響交通順暢與安全。國道 5 號既屬高速公路，道路設計皆

由同一規範設計，則應為同一行車速率規範。爰要求交通部研議將國道 5 號坪林至國道 3 號段，統一行車速率為 90 公里/小時，避免駕駛人混淆車速率，造成該路段常見之壅塞，以促進行旅安全順暢，並在 1 個月內提出可行性書面報告。

提案人：陳歐珀 陳雪生 鄭寶清 劉耀豪 葉宜津
趙正宇

六、鑒於連續假期期間返鄉人口眾多，國道公路運輸明顯不敷需求，建議交通部，針對高鐵、臺鐵及空運比照國道客運補助方式，提供相關補助措施，以達到交通分流的效果。

提案人：鄭寶清 陳素月 趙正宇

6 月 15 日（星期三）

邀請交通部部長賀陳旦就「交通部所屬事業勞工權益之保障」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部政務次長王國材、人事處處長林能進及勞動部勞動關係司司長王厚偉報告後，計有委員劉耀豪、鄭寶清、陳歐珀、鄭運鵬、趙正宇、鄭天財、李昆澤、顏寬恒、蕭美琴、陳素月、林俊憲、簡東明、葉宜津、鍾孔炤、鍾佳濱、賴瑞隆、孔文吉、黃國昌、廖國棟、林靜儀、陳雪生及邱志偉等 22 人提出質詢，均經交通部政務次長王國材及相關人員分別予以答復；委員洪慈庸及徐榛蔚所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。桃園市空服員職業工會秘書長林佳瑋及中華航空公司修護工廠企業工會理事長易湘岳亦列席說明。）

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 4 項：

一、臺鐵花蓮火車站於 103 年 7 月 19 日，正式升等為特等站，期能增加人力配置與站務規模，來因應與日俱增之遊客服務業務及相關運務調度之工作。然據查，103 年 7 月花蓮火車站升等當時的正職員工數為 106 員，今年度（105）6 月為 104 員，花蓮站人力需求之困境並沒有因車站升等而有效解決。爰此，建請臺鐵局應儘速檢討花蓮站人力撥補績效不彰之因，並自 105 年度起，將東部地區（宜、花、東）人事離退率納入考量，以確實優先進行花蓮站人力之撥補。

提案人：蕭美琴 鄭天財 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀
趙正宇 葉宜津 李昆澤

二、桃園機場日前才因大雨淹成「水上機場」，近期再度因暴雨造成第一、第二航廈多處漏水，還一度跳電，甚至上演停水七小時的荒誕劇碼，再度顯示國門脆弱的防汛能力，嚴重影響國家形象。鑑於桃園機場多處為超過 30 年之老舊設備，根除並非易事，而新任桃機新董事長曾大仁也曾誇口保證，未來不管是颱風、汛期，桃機都不會再停電、淹水，惟一場大雨讓其豪語再度破功。建議交通部應立即成立桃機體檢小組，並要求桃機公司於一個月內完成相關體檢工程，包括完成防汛、維護、保養工程以及緊急應變措施改善計畫等，並追究工程廠商責任，同時邀請國際知名之機場工程團隊進行桃機總體檢，避免再度發生國門形象受損之事件。

提案人：林俊憲 鄭寶清 鄭天財 鄭運鵬 陳歐珀

葉宜津 趙正宇 李昆澤

三、近年來，因訊息傳遞模式與使用者習慣的改變（E-MAIL、電子訊息、民間快遞業者等），使得中華郵政的信件量逐漸遞減，但中華郵政也因此而發展出更多元的服務項目。例如花蓮郵局與退輔會合作，由熟悉地方人事物的郵務士，藉由每日送信往來，協助探訪轄區內的老榮民，了解其健康與近況，這對地方長者的照顧來說，有實質上的助益。但是，因為郵局是以制式的「工作衡量表」來評鑑郵務績效，而郵務士這樣對偏鄉老人進行評量與記錄的服務工作，並不被視為是郵差業務，使得郵務士必須無酬加班來完成工作。爰此，建請中華郵政檢討現行郵務績效之評鑑機制，將郵務士多元化的工作內容納入工作時數及績效評鑑；並且主動聯繫衛福部，搭配其老人社區關懷之政策需求，請衛福部提撥預算補助相關業務服務，期能藉由郵務士工作之便，來強化獨居長者的探訪與管理，建立我國偏鄉、獨居長者之即時關懷網絡。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 鄭天財
趙正宇 葉宜津 李昆澤

四、針對華航修護工廠企業工會兩名幹部疑似遭紀律委員會決議解聘，另一人遭記大過以上處分。惟據工會法第 35 條第 1 項規定，依法華航不得因勞工組織工會、加入工會、參加工會活動或擔任工會職務，參與或支持爭議行為，而解僱、降調、減薪或為其他不利之待遇。再依工會法第 35 條第 2 項，華航若因此而有解僱之行為，依法亦屬無效。爰此，要求華航及所屬事業應依法尊重員工參加合法工會活動權利，懲處程序應合法、審慎公平。並請勞工主管單位嚴格監督華航及其所屬事業。

提案人：鄭寶清 陳雪生 陳歐珀 鄭運鵬 鄭天財
劉權豪 葉宜津 趙正宇 李昆澤 鍾孔昭

另有臨時提案 1 案，不予處理：

一、交通部得實質掌控之事業，所經營業務範圍，除陸、海、空交通運輸業務外，尚涵蓋郵政、電信及工程技術顧問等領域，其績效攸關國家整體經濟脈動，而交通部有無依據相關法令辦理監督管理事宜，為本委員會所關注重點；故本委員會應成立交通部實質掌控事業績效監督小組，以積極監督。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
李昆澤 鄭天財

6 月 16 日（星期四）

邀請飛航安全調查委員會主任委員黃煌輝列席報告業務概況，並備質詢。

（本日會議由飛航安全調查委員會主任委員黃煌輝報告後，計有委員鄭寶清、李昆澤、陳歐珀、鄭天財、劉權豪、葉宜津、鄭運鵬、蕭美琴、趙正宇、簡東明、林俊憲、李鴻鈞及鍾佳濱等 13 人提出質詢，均經飛航安全調查委員會主任委員黃煌輝及相關人員分別予以答復；委員葉宜津質詢另提書面補充意見，及委員陳素月、劉建國所提書面質詢，均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，請飛航安全調查委員會及相關單位儘速以書面答復。

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「交通部得實質掌控事業單位（臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、桃園航勤股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、台灣航業股份有限公司、中華電信股份有限公司及台灣世曦工程顧問股份有限公司等）經營現況及未來展望」列席報告，並備質詢。

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。在報告之前，首先對於剛才進場時，時間上有點耽擱，向主席及各位委員致歉。其次，剛才宣讀會議議事錄時大家都有感受到，交委員關切相關的事業單位，上週三關切的是勞工權益，今天關心的是相關事業單位經理部門的經營績效，非常感謝各位委員花這麼多時間關切交通部相關的工作以及事業單位經營的現況。

今天應邀列席貴委員會，就本部得實質掌控事業單位之經營現況及未來展望提出報告，並聆聽各位委員指教，深感榮幸。

本部轄管事業單位共計 11 家，業務經營範圍除陸、海、空交通運輸業務外，並涵蓋郵政、電信及工程技術顧問等領域，與民眾日常生活息息相關，同時也是維持社會運作及促進國家經濟發展的重要基礎。近年來，在大院各位委員的支持，以及各事業單位同仁的努力下，除陽明海運公司以及臺鐵局有大環境的因素，尚未能獲利之外，其餘事業單位均能獲利，貢獻國庫，並提供民眾交通運輸與郵政、電信等良好服務。

個人於上任之初已向各位委員報告過，對於交通部核心業務的要求是：「要從交通建設為主的機構轉變為落實交通服務的組織」，並將改善業管事業機構經營現況列為施政重點，強調以「公司治理」角度重新檢視經營現況，希望能夠發揮事業經營的績效，同時也能落實董事會的運作，以便能夠發揮靈活以及回應市場、引導事業自主發展，落實當初從行政機關轉型為公司的政策方向，以求不負各位委員的期待以及社會所期望的新氣象。

謹作以上簡要報告，有關報告相關詳細內容，請容許由航政司陳司長向各位進一步報告，敬請各位委員指教。

主席：請交通部航政司陳司長報告。

陳司長進生：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本部得實質掌控事業單位（臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、桃

園航勤股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、台灣航業股份有限公司、中華電信股份有限公司及台灣世曦工程顧問股份有限公司等）經營現況及未來展望」提出報告，並得親聆各位委員的教益，深感榮幸。

本部對業管事業單位之經營發展極為重視，各事業單位均依據其適用之法規如「國營事業管理法」、「公司法」及各事業單位設置條例等規定經營相關業務，謹向貴委員會提出報告，敬請各位委員惠予指教。

壹、各事業單位經營現況及未來展望

一、臺灣鐵路管理局

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以經營臺灣環島客貨運輸，並兼辦有關培養與繁榮鐵路運輸所必需之貨運服務、餐旅服務等附屬事業為主要業務項目。實收資本額為 1,557 億元，全數由本部投資，持股比率 100%。

2. 近三年經營績效

(1)104 年客運收入 182.56 億元，較 103 年增加 3.63 億元，營收屢創新高，105 年 4 月客運收入 15.78 億元，創歷年同月新高。104 年附業收入 33.09 億元，較 103 年成長 1.92 億元，其中便當銷售量突破 1,000 萬盒，資產活化收入成長 42.29%。

(2)102 至 104 年分別虧損 41.80 億元、35.66 億元及 22.21 億元，虧損持續縮小，改善成果有目共睹。

3. 近年重要業務推動情形

(1)運輸本業：西部幹線增設捷運化車站，強化區域性及都會區通勤運輸服務；東部幹線加強列車運能，縮短行車時間及提高乘車舒適性；購置及汰換營運車輛、強化各運具轉運接駁、推動票證自動化，提升軌道運輸系統服務品質。

(2)關聯事業：持續開發鐵路系列商品，推動資產活化，發展行旅生活服務事業。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景：以安全、準確、服務、創新為核心目標，凝聚眾力與驅動創新打造優質公共運輸系統之鐵道生活環境為願景。

2. 未來發展策略

(1)賡續辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」及「鐵路行車安全改善六年計畫（104-109 年）」，購置 1,307 輛，汰換老舊車輛及鐵路設施、強化軌道運輸系統功能、加強安全防護與防災措施，並提升運輸效能。

(2)透過「積極開源」及「勵行節流」之營運改善措施、推動電子票證服務、強化花東運輸及西部幹線捷運化、推出觀光創新服務及掌握通勤與中短途市場，逐步降低營運債務。

(3)藉由「資產活化效益」逐步償還現金債務、改善財務結構。目前將針對臺北車站 E1 及 E2、南港調車場等較具開發效益之重點資產進行開發。

(4)檢討票價調整方案，合理反映運輸成本，改善臺鐵營運績效。

二、台灣高速鐵路股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以經營高速鐵路客運服務及相關附屬事業為主要業務。實收資本額為 560.53 億元，本部投資額 242 億元，持股比例 43.17%。

2. 近三年經營績效

(1)營運績效：102 至 104 年度之平均日運量分別為 13.0 萬人、13.2 萬人及 13.9 萬人，今（105）年 1 至 5 月，平均日運量更成長至 15.3 萬人。營運迄今累計之準點率（5 分鐘以內）達 99.57%，平均每班次延誤時間僅 0.23 分鐘。

(2)財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 32.89 億元、55.34 億元及 208.73 億元，累積虧損已於 104 年度全數彌補。今年 1 至 5 月，累計稅前淨利已達 21.87 億元。

3. 近年重要業務推動情形

(1)高鐵自 96 年通車迄今，皆以維持安全、準點、快速的運輸服務為基礎，提升搭乘便利性，及增進公司營收。

(2)除原有 8 站外，於 104 年 12 月 1 日新增苗栗、彰化、雲林 3 站，並預訂於 105 年 7 月 1 日新增南港站。

(3)隨旅客運量成長，持續評估車隊最適規模。

(4)104 年度執行「高鐵財務解決方案」，認列相關一次性財務效益，並延長特許期 35 年，財務結構已趨健全。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景

(1)高鐵公司期望以安全、準點、便捷的運輸服務業為基礎，發展成為優質的生活文化創意產業。

(2)經執行「高鐵財務解決方案」，未來將以永續經營為目標，長期投資報酬率期能達 4.9%之水準。

2. 未來發展策略

(1)推動維修能力自主化策略，透過自設電子、機械、焊接等工廠，建立自主能力、確保維修品質並降低成本。

(2)推動維修物料本土化策略，與中科院/工研院等單位合作開發維修物料替代品，透過產學合作與學校研發零件，或逕向日本 OEM 廠商或洽本地替代商源購買以降低成本。

(3)以「搭高鐵遊台灣」為主軸，運用離峰空位並搭配地方旅遊資源，與旅遊業者異業結盟，開發高鐵假期等產品，期能拓展高鐵旅遊市場、增加運量並帶動地方觀光經濟。105 年度之旅遊運量將以 130 萬人次為目標，較 104 年成長近 30%。此外，也積極創造大學生搭乘高鐵的友善環境，以增加客源。

(4)協助國內廠商與原廠商進行更廣泛之技術交流與合作，提升國內軌道工業技術。同時也協助國內廠商成為原廠合格之國際軌道供應鏈，拓展海外市場。

三、中華郵政股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以郵件、集郵、儲金、匯兌、簡易壽險及代理業務等為主要業務項目。資本額為 673.11 億元，本部投資 673.11 億元，持股 100%。

2. 近三年經營績效：秉持可靠、親切、效率、創新及「以客為尊、誠信效率的服務」之核心價值，並運用新思維、觀念、技術及作法，提升作業效率，每年均達盈餘預算目標，貢獻國家財政收入，102 至 104 年之淨利分別為 120.61 億元、119.94 億元及 117.82 億元。

3. 近年重要業務推動情形

(1) 郵件業務：因應市場趨勢推動郵務轉型，積極開展電子商務與跨境物流，並與網購業者緊密合作，提供網購平台金流、物流及資訊流整合性物流服務。

(2) 集郵業務：辦理海峽兩岸珍郵特展、臺北 2015 第 30 屆亞洲國際郵展與抗戰勝利暨臺灣光復七十週年紀念郵展等。

(3) 儲匯業務：開辦行動支付業務、推展外匯及外幣買賣、代銷基金、郵政 VISA 金融卡等便利金融服務及提升數位化金融服務。

(4) 簡易人壽保險業務：配合政府提高國人保險保障政策，致力推展中長年期及保障型保險商品。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景：本於企業化經營原則，提供普遍、公平、合理之郵政服務，促進事業健全發展，增進全體國民福祉為發展目標，並以「卓越服務與全民信賴的郵政公司」為願景。

2. 未來發展策略

(1) 整合郵政物流、金流及資訊流功能，提供普遍優質之郵儲壽服務。

(2) 加強資產管理與運用，積極活化房地資產，提升資產營運績效。

(3) 提升郵政資金運用效益，持續支援政府重大建設及民間投資計畫。

(4) 配合兩岸政策，持續拓展通郵、通匯及集郵業務，提供兩岸民眾便捷服務。

四、桃園國際機場股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以機場專用區之規劃、建設及營運管理；機場專用區航空運輸關聯服務之經營及提供；園區內自由港區之開發及營運；投資或轉投資經營國內外航空、運輸相關之事業；投資或轉投資經營自由港區事業；其他依法令規定航空站、航空站經營人應辦理之事項及其他經主管機關核准事項為主要業務項目。實收資本額為 230.80 億元，本部投資額 230.80 億元，持股比率 100%。

2. 近三年經營績效

(1) 客運量：102 年 3,070 萬人次；103 年 3,580 萬人次；104 年 3,847 萬人次，年平均成長 11%。

(2) 貨運量：102 年 197 萬噸；103 年 209 萬噸；104 年 202 萬噸，平均運量約 200 萬噸。

(3)國際評比：

- ACI/ASQ：102 年獲 2,500 萬~4,000 萬旅客分組第 3 名；103 年及 104 年均第 2 名。
- SKYTRAX：102 年獲 2,000 萬~3,000 萬旅客分組第 4 名；103 年及 104 年皆為 3,000 萬~4,000 萬旅客分組第 4 名；104 年並獲世界及亞洲最佳機場服務人員第 1 名。

(4)財務績效：102 年至 104 年度淨利分別為 39.34 億元、47.29 億元及 59.38 億元。

3. 近年重要業務推動情形：

(1)持續推動工程建設與設施維護改善：完成第一航廈整建工程、南北跑道道面整建及助導航設施改善工程、啟動第三航站區先期工程、辦理第二航廈擴建等；汰換行李輸送系統、第一、二航廈空橋及橋電橋氣等設備。

(2)推動核心作業系統整合，確保機場安全運作：增設雙重圍籬、巡檢道路及燈光設備、完成機場安全監控系統、建置防制鳥擊雷達系統等。

(3)提升機場服務品質：設立廁所滿意度調查系統、建置停車場車位查詢系統、完成桃園機場航廈標誌系統整體改善等。

(4)企業化經營：以大面積、長租期及多元服務，吸引具有大型商場規劃經驗之廠商進駐。

(5)加強國際合作交流與行銷等。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景：以 2030 年客運量達 5,890 萬人，貨運量達 448 萬噸，起降架次達 46.7 萬架次為發展目標；並以「成為起迄與轉運均衡發展之東亞樞紐機場」及「提供優質便捷之客貨流通環境，以協助我國產業發展」為願景。

2. 未來發展策略：

(1)成立體檢委員會，提出檢討計畫，建立完善設施維護管理制度，以及防汛、防暴雨程序，檢討周邊地區整體排水，落實改善機場維護及工程管理不周等問題。

(2)兼顧起迄及轉運之均衡發展，健全與東亞及東南亞各國間之航空網絡。策略性推動機場園區開發，將客貨運量成長與我國產業經濟發展緊密結合。

五、桃園航勤股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以機坪內航機拖曳與引導；客貨機行李、貨物、餐點裝卸及運送；機坪空橋操作及地勤裝備之維護保養與修理；航廈行李手推車與機坪接駁車勞務提供及機場捷運預辦登機行李處理勞務服務等為主要業務項目。實收資本額為 7 億元，本部投資金額 3.15 億元，持股比率 45%。

2. 近三年經營績效

(1)營運績效：於桃園機場維持近 70%市佔率，近三年營業指標均逐年成長。航機作業量由 102 年之 66,804 架次成長至 104 年之 74,562 架次，進出口貨物裝卸量由 102 年之 148 萬噸成長至 104 年之 162 萬噸，出入境旅客服務人次由 102 年之 1,969 萬人，成長至 104 年之 2,303 萬人。

(2)客戶發展：全力配合臺灣民航市場發展，於地勤服務上積極爭取航空公司代理，自 102 年迄今已新增至 13 家航空地勤代理，卓越服務績效屢獲各大國際指標性航空公司褒獎讚揚。

(3)國際評比：天下雜誌服務業調查由 102 年之 389 名進步至 104 年之 359 名。

(4)財務績效：本期淨利由 102 年之 1.37 億元成長至 104 年之 3.01 億元，每股盈餘由 102 年之 1.95 元成長至 104 年之 4.30 元。

3. 近年重要業務推動情形

(1)訂定五年（104-108）裝備汰換添購計畫，配合航班成長與機坪擴建，逐年將裝備汰舊換新，預計於 2019 年平均車齡將由 16.5 年降至 10.94 年，車齡計降低 5.56 年，以提升服務能量品質。

(2)全面推動 SMS 安全管理制度，確保作業安全，並於 104 年 11 月再次通過 IATA ISAGO 複審認證。

(3)配合政府政策於 105 年起專案招募人力承接「機場捷運預辦登機行李服務」，有助益國際旅遊發展並提升旅客服務。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景：於桃園機場航機作業架次之市占率續保持於 70%，穩固領導者地位；因應航機作業需求提昇、第二航廈擴建與第三航廈興建等作業區域擴大，擬定計畫辦理裝備採購以提升服務能量；建立安全管理系统，有效預防及控制機坪安全事件與意外事件之發生。

2. 未來發展策略：身為桃園機場地勤業之領導者，將秉持「鞏固本業、持續領先」的積極態度穩健經營，並以確保作業安全為第一優先，配合國內外航空事業之發展、桃園國際機場第三航廈興建以及未來航機成長之需求，將持續執行精進服務品質、提升作業效率、進行機具設備汰舊更新、增加營業收益、穩定勞資關係等因應策略，以保持領先地位。

六、中華航空股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：經營客運、貨運及郵運；其他航空公司之營業、運務代理及代理修護、飛機修護等。實收資本額為新臺幣 547.89 億元，本部主管之財團法人中華航空事業發展基金會持股 18.673 億股，持股比例 34.13%。

2. 近三年經營績效

(1)營運績效：客運量由 102 年之 67,143 架次、1,215 萬載客人數，成長至 104 年之 75,346 架次、1,383 萬載客人次。貨運量由 102 年之 79.64 萬噸成長至 104 年之 89.74 萬噸。

(2)國際評比：依據 IATA 104 年公布 103 年國際客貨運量排名，華航在客運為全球排名第 31、亞太第 9；貨運為全球排名第 10、亞太第 4。

(3)財務績效：102 及 103 年稅後分別虧損 12.7 億元及 7.5 億元，104 年稅後淨利 57.6 億元。虧損原因除受客運市場激烈競爭、景氣不佳影響貨運收入（約佔營收三~四成）並侵蝕獲利成長績效外，因高油價及受美國貨運反托拉斯案和解金 9 千萬美元影響，倘排除反托拉斯案影響，實為獲利。

3. 近年重要業務推動情形

(1)首重飛航安全，將旗下機隊汰舊換新，引進 777-300ER、A350-900 長程航機，大幅節省油耗成本，提升長程航線競爭力。同時透過客、貨運航網積極佈局，大幅開展區域與紐澳航網；持續創新產品與服務，榮獲國內、外各項大獎。

(2)103 年 4 月成立臺灣首家低成本航空—台灣虎航；104 年 10 月成立國內首家擁有維修人才培訓機構的航空公司。

(二)未來展望

1.發展目標及願景：企業願景為「3 年內成為全球前 10 大最佳航空公司」，並以「值得信賴、以客為尊、邁向卓越」為企業使命。

2. 未來發展策略

(1)除持續鞏固飛航安全外，藉由新型機隊、航網發展，引進異業結盟思維，提供旅客嶄新體驗，另推動「員工年」促進勞資和諧與提升整體生產力。

(2)客運面著重於兩岸直航、東北亞及紐澳航線增班及歐洲航點全面直飛，配合聯航歐陸共同班號提供更綿密航網；貨運面與陽明海運及中華郵政合作，將亞洲區域跨境電商貨源運送至美歐。另持續整合集團資源以強化服務品質與獲利能力。

七、臺灣港務股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以商港區域規劃、建設及經營管理、商港區域海運運輸關聯服務之經營及提供、自由貿易港區之開發及營運、觀光遊憩之開發及經營、投資、轉投資或經營國內外相關事業及其他本部或目的事業主管機關委託核准事項為主要業務。實收資本額為 650 億元，全數由本部投資，持股比率 100%。

2. 近三年經營績效

(1)貨櫃裝卸量：自 101 年 1,388 萬 TEU 成長至 104 年 1449 萬 TEU，平均成長率 1.46%。

(2)進出港旅客人次：自 101 年 70 萬人次成長至 104 年 135 萬人次，平均成長率 30.95%。

(3)總收入：自 102 年 188 億元成長至 104 年 206 億元，平均成長率 4.79%。

3. 近年重要業務推動情形

(1)貨櫃業務部分，針對貨櫃航商貨櫃裝卸量設計 2 段獎勵級距、提供轉口加碼獎勵，輔以高雄港到港獎勵，以強化核心業務，並辦理「公用貨櫃碼頭服務提升方案」，以整合櫃場場拖及集中查驗作業，加速貨物查驗通關速度，有效提升自營碼頭營運績效。

(2)自由港區業務部分，成功推展非鐵金屬（LME）物流配送、多國拆併櫃（MCC）作業及海運快速配送等新興業務，有效擴大自由港區經營面向。

(3)港埠設施部分，104 年度完成高雄港南星 LME 倉庫、中島 36 庫、臺北港東 1-1 號碼頭後線倉庫興建以及高雄港 68、69 號碼頭改建等工程，大幅提升港埠營運效能，另高雄港聯外高架道路—中山高延伸路廊及商港銜接路廊北段亦於 104 年 12 月 28 日完工通車，有效改善高雄港區聯外交通瓶頸。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景：在全球經濟景氣環境低迷及亞洲周邊港口削價競爭下，臺灣港群於各項主要營運項目均維持穩定成長，且每年均達預算盈餘目標，將依既定發展策略積極推動各項計畫，以達成 105 年度淨利 55.44 億元目標。未來並將以創新為營運核心，以走向世界，成為全球卓越港埠經營集團為願景。

2. 未來發展策略：將依「強化本業」、「搶攻自貿」及「發展都會港岸」3 大經營策略，持續提升港埠核心事業經營能力，加強經營效能，並致力自由貿易港區業務多元發展，強化招商，同時加速舊港區轉型再造及水岸空間商業開發，提升企業價值與競爭力。

八、陽明海運股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以國內外水上貨運、倉庫、碼頭、拖船、駁船、貨櫃集散場站、船舶、貨櫃及車架之修理、租賃、買賣為主要業務。實收資本額 300.44 億元，本部投資 100.08 億元，持股比率 33.31%。

2. 近三年經營績效

(1)102 年至 104 年度營運量分別為 356 萬 TEU、396 萬 TEU 及 401 萬 TEU。根據法國海運諮詢機構 Alphaliner 評比，102 年至 104 年度陽明海運公司分別位居全球貨櫃航商排名第 15、第 14 及第 13 名。

(2)102 年度虧損 29.46 億元；103 年度淨利 4.11 億元；104 年度虧損 77.21 億元，其虧損原因主要係 102 年全球海運市場復甦緩慢、整體艙位供過於求，旺季運價調漲計畫效果不彰，運價持續下跌，於 104 年受全球航運艙位供需失衡與國際經濟衰退影響，下半年遠歐運價水準急遽崩跌所致。

3. 近年重要業務推動情形

(1)船舶升級：與加拿大船廠 Seaspan 簽約租賃 15 艘 14,000TEU，其中 5 艘委由台船承造，截至 105 年 6 月為止，已有 12 艘 14,000 TEU 投入船隊，未來更陸續有 8 艘同型船加入。

(2)籌組新聯盟合作：因應近期航商聯盟重整的趨勢下，陽明海運公司已與赫伯羅德、韓進、川崎、三井、日郵籌組新聯盟，並預定於 106 年 4 月正式展開合作。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景：陽明海運公司面對險惡經營環境，除致力於降低營運成本外，積極開發利基市場並優化經營措施，提升國際航運競爭力；運用萬 TEU 船舶加入，提升業務整合、強化聯盟合作及服務流程，提升資源管理，促進營運績效成長願景。

2. 未來發展策略

(1)利用新籌組聯盟，擴展航線布局，且彼此共用碼頭，維持優質服務，同時亦以創造規模經濟、降低營運成本為目標。

(2)新造 5 艘 14,000TEU 船舶將於 107 年陸續投入營運，將配合聯營策略投入適當航線，並進行船舶汰舊換新計畫，及積極佈局亞洲與歐洲區間集貨船，以強化轉運能力，降低營運成本。

九、台灣航業股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以經營大宗散雜貨、傭船等遠洋航運業務，及經營國內定期客貨運輸、拖船等為主要業務。實收資本額為 41.73 億元，本部投資 11.04 億元，持股比率 26.46%。

2. 近三年經營績效

(1)乾散貨船運為核心事業，以論時租賃方式，發揮船舶管理專業，客戶遍及全球各國，客戶滿意度及船舶管理的評鑑結果均佳，並協助中油與台電兩公司管理其船舶和港勤拖船，成效卓著。

(2)配合政府照顧離島居民交通政策，執行高雄—馬公間定期客貨班輪的營運，102 至 104 年之載運旅客數分別為 85,891、72,450 及 72,640 人次；貨運量分別為 36,503、37,984 及 35,286 噸。

(3)財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 5.42 億元、3.05 億元及 0.94 億元。

3. 近年重要業務推動情形：乾散貨船運市場近年處於極度低點，趁船價低檔著手造船，擴充船隊規模，俾提高綜效，於 102 年及 103 年共訂造 6 萬噸及 8 萬噸散裝貨輪共 8 艘，其中已接船 2 艘；另 6 艘將於今年及明（106）年接船。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景：仍將著重於核心事業之發展，並在風險考量下拓展航運相關事業，力求多角化經營以擴大業務規模及綜效，創造最大利益。

2. 未來發展策略

(1)散裝船方面：將加緊提升管理能力，並藉著新型節能船隻的投入提升競爭力，善盡對環境保護的企業責任。

(2)貨櫃及代營業務方面：隨航運市場需求變化適時調整經營，並繼續各項代營業務，以朝成為國際級船舶經理人努力。

十、中華電信股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以固網通信、行動通信及數據通信三大領域，提供語音服務、專線電路、智慧型網路、虛擬網路、寬頻上網、網際網路、電子商務、企業整合服務以及各類增值服務等為主要業務。實收資本額為 775.74 億元，本部投資 273.77 億元，持股比率 35.29%。

2. 近三年經營績效

(1)102 至 104 年度稅後淨利分別為 397.16 億元、386.12 億元、428.06 億元，交通部於隔年獲配現金股利為 123.88 億元、132.95 億元、150.17 億元。

(2)2016 全球前 500 大品牌企業（Brand Finance 公布資料）及全球電信業 500 大品牌（第 43 名）

3. 近年重要業務推動情形

(1)行動業務：持續投資建設 4G 網路，103 年 5 月 29 日率先同業開放 4G 服務，105 年 5 月底

，該公司 4G 客戶數突破 552 萬。

(2)固網寬頻：102 年推出 100Mbps，103 年推出 300Mbps，104 年 10 月推出 500Mbps 及 1Gbps 寬頻上網服務。105 年 5 月底 100Mbps 以上客戶數達 111 萬。

(3)新興服務：推展雲端、資安、物聯網及 MOD/OTT 影視服務，發展智慧城市、智慧交通、智慧節能、智慧製造等資通訊服務。

(4)落實企業社會責任：投入偏鄉離島普及建設、縮短數位落差，及第一時間派員搶修颱風、地震災區通信服務，發揮「關懷不分時地，我們全力以赴」企業公民精神。104 年總社會投資金額達 9.1 億元以上。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景

(1)以建設導向的電信公司持續轉型為服務導向的資通訊服務公司，推動有基礎、持續性的向上成長策略，發展成為最有價值與最值得信賴的資通訊服務公司。

(2)105 年度營業目標為合併營業收入財測數 2,334.9 億元，較 104 年度查核數增加約 0.7%，稅前淨利財測數歸屬於母公司淨利目標為 399.8 億元、每股盈餘預測 5.15 元。

2. 未來發展策略：經營策略以聚焦鞏固核心業務、發展新興業務、統籌集團優勢互補、深化企業社會責任等面向，促進公司業務成長，增進對股東、客戶、員工和社會的價值。

十一、台灣世曦工程顧問股份有限公司

(一)經營現況

1. 主要業務項目及資本額：以各類工程規劃、設計、監造、專案管理、民間參與公共建設之諮詢服務與履約管理為主要業務。實收資本額為 12 億元，中華顧問工程司原始投資 9 億元，97 至 100 年盈餘轉增至 12 億元，持股比率為 100%。

2. 近三年經營績效

(1)簽約額：102 至 104 年度分別為 40.41 億元、39.48 億元及 55.38 億元。

(2)營業收入：102 至 104 年度分別為 36.15 億元、33.65 億元及 34.81 億元。

(3)淨利：102 至 104 年度分別為 1.7 億元、1.068 億元及 1.098 億元。

(4)天下雜誌服務業排名：102 至 104 年度分別為 305 名、335 名及 314 名。

3. 近年重要業務推動情形

(1)國內業務：近二年主要積極參與離岸風力發電、桃園航空城相關發展計畫、軌道運輸工程、小型統包工程及民間業主工程等業務。

(2)海外業務：近年主要積極拓展東南亞地區、大陸長三角地區、史瓦濟蘭等地區之業務，如史瓦濟蘭首都醫院 OPD 門診中心改建工程服務案、印尼 Indofood 公司分別於雅加達、泗水等地之麵粉廠工程服務案等。

(二)未來展望

1. 發展目標及願景

(1)國內業務：綠色運輸、既有公共設施維護與補強、及綠色能源乃為未來政府發展之重點。

因此，台灣世曦除仍持續積極推動軌道工程、及既有公共工程設施之耐震補強業務外，亦將配合政府未來發展重點，爭取相關業務。

(2)海外業務：將以參與東南亞地區鐵路工程、道路工程，以及土地開發及建築等為主要市場切入點。

(3)106 年度預估服務費收入 34.1 億元。

2. 未來發展策略：積極投入新技術、新業務之研發；持續參與政府機關各項工程建設計畫，以維持本公司之專業技術服務水平外，亦希透過與民間機構之合作機會，分散國內政府推動建設時程之風險，並共同拓展海外業務市場。

貳、結語

本部業管事業單位之經營業務範圍，涵蓋陸、海、空交通運輸、郵政、電信及工程技術顧問領域，不僅是國家建設之基礎，更與民眾生活息息相關，本部已要求各業管事業單位，未來應強化公司治理效能，落實董事會決策監督機制，善盡事業經營與社會責任，以達成業務發展目標，有效提升營運績效，敬請各位委員惠予支持與指教，謝謝！

鄭委員寶清：（在席位上）到底是董事長要來列席，還是總經理要來列席？我們都知道董事長才是董事會的決策者，董事長不來，就派總經理來，我認為這是不合理的。派總經理來就算了，竟然還派代總經理來，台灣高速鐵路股份有限公司連執行長都來列席，難道他們是傻瓜？既然主席是邀請董事長，董事長就應該來，除非特別請假並經主席同意，如果這樣，我們也接受。

主席：好，謝謝。

葉委員宜津：（在席位上）有請假嗎？

主席：行政部門和立法院委員會之間，大家要互相尊重，被邀請來接受詢答的人，如果沒有特殊理由，應該盡量來，以示對彼此的尊重，請部長向所屬……

葉委員宜津：（在席位上）現在叫他來。

鄭委員寶清：（在席位上）叫他們聯絡。

主席：請中華顧問工程司連絡一下，請董事長過來。

陳委員歐珀：（在席位上）還有陽明海運。

鄭委員寶清：（在席位上）桃機公司。

主席：陽明海運今天好像要開會。

陳委員歐珀：（在席位上）22 號在台中開董監事會，人在國內，為什麼不來呢？

主席：他們要開會啦！

陳委員歐珀：（在席位上）什麼會比立法院重要？

主席：已經排定的董事會，算是有特殊理由。

陳委員歐珀：（在席位上）不同意。

主席：陳委員歐珀有程序問題，請陳委員發言。

陳委員歐珀：主席、各位同仁。是可忍，孰不可忍，本委員會一再質詢的案子，這些國營事業從來不當一回事，不來解釋，也不來報告，好像質詢完就結束了，今天更是隨便派一個人來，如果

這樣，立法院根本不必質詢了，我準備這麼多資料，他們竟然不來，請他們來，我們再質詢。

主席：請葉委員宜津程序發言。

葉委員宜津：主席、各位同仁。請問主席，我們只通知各公司，然後隨便他們派誰來，是不是？今天有的公司派董事長來，有的派總經理，有的派執行長，為什麼沒有一致的標準？

主席：派執行長來的是高鐵。

鄭委員寶清：（在席位上）沒有總經理。

葉委員宜津：中華顧問工程司也派執行長來，陽明海運派代理總經理來，這是怎樣？我們總要有一致的標準吧？如果是董事長制，就應該董事長來，他們請假有經過主席核准嗎？世曦為什麼不是董事長來？

主席：請中華顧問工程司、世曦工程顧問公司、陽明海運有限公司請董事長於一個小時內過來。

葉委員宜津：（在席位上）還有桃機。

主席：還有桃機，請這些公司的董事長於一個小時內過來接受立委質詢。陳委員歐珀請息怒，今天好不容易邀請那麼多董事長來。

陳委員歐珀：（在席位上）不來沒關係，事情能解決就好，但是我們講了一年多、兩年多，他們都不解決。

主席：我已請他們於 1 個小時內過來，為免浪費時間，會議還是繼續進行。

現在開始進行詢答，本會委員每位委員發言時間為 10 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員每位委員發言時間為 6 分鐘；暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘，上午 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，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。今天是 6 月 20 日，對不對？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對。

鄭委員寶清：今天剛好就職滿一個月。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：滿月了，部長，請你自我評估一下，這一個月的表現如何？

賀陳部長旦：我們繼續努力，這是林全院長希望我們自我要求的地方。

鄭委員寶清：可以給自己打幾分？

賀陳部長旦：我想我有時候會被人家認為太主觀了，所以這時候打分數會令人感覺更主觀，我應該客觀一點。

鄭委員寶清：不，應該寧可做自己被人家討厭，也不要做別人被別人喜歡。

賀陳部長旦：我們該努力的地方還很多啦，謝謝。

鄭委員寶清：自己打幾分？及格嗎？

賀陳部長旦：我們實在不宜在這時候打分數。

鄭委員寶清：有沒有及格？簡單說，有沒有及格？就是你自我檢討，你的努力程度夠不夠？及不及

格？

賀陳部長旦：我們該努力的地方還很多啦，謝謝。

鄭委員寶清：及格嗎？

賀陳部長旦：我們努力吧！

鄭委員寶清：表示你這段時間不夠努力，不及格，是吧？

賀陳部長旦：我們有沒有及格，讓別人來打分數好了。

鄭委員寶清：今天交通部所屬事業單位都來了，但是有一個很大的問題，就是所屬事業單位經營現況。我們知道，一個公司經營得好不好，不需要我們自己講，看績效就知道了，所以績效是所有國營事業很重要的指標。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：今天列席的 11 個公司，部長，我去台鹽公司的第一件事情就是要求每個月 cost down 3%，結果沒有一個單位做不到，甚至有一個單位第一個月就 cost down 30%，這不是表示那個單位很厲害，我跟他們講，一個月 cost down 30%很厲害，下個月還要 cost down 3%，所以一年每一個單位至少要 cost down 36%。我們看到國營事業單位經營績效不彰，部長，是否可以要求這 11 個單位，至少在今年結束之前每個單位營收獲利要增加 20%？我是很小心、很客氣的跟你講。

賀陳部長旦：我知道，可是每個行業有每個行業的狀況。

鄭委員寶清：部長，20%是低標啦，高標是 200%！

賀陳部長旦：我想增加營收、服務社會是他們共同的要求。

鄭委員寶清：部長，我不要求增加營收，我要求增加盈餘。

賀陳部長旦：盈餘和成本大有關係。

鄭委員寶清：成本就是 cost down 嘛！

賀陳部長旦：你剛才期待用成本來控制盈餘，當然也是一個方向，但是營收也代表一種服務。

鄭委員寶清：來！我現在請教你們可不可以做得到？做得到的舉手！都可以做得到。做不到的舉手看看！就是 cost down 20%或盈餘增加 20%，可不可以？做不到就表示這個人不能用啊！怎麼可以用？一年增加 20%盈餘都做不到，表示沒有決心啊！做不到的舉手！4 個。部長，這 4 個要考慮，不能用。

賀陳部長旦：我想他們這樣的自我表達，我們會列入考慮。不過，也要了解每個行業也有每個行業的處境，我想我們客觀來看待。

鄭委員寶清：20%，我告訴你，像中華郵政董事長怎麼做不到？你有 7 兆的資金耶！只要政府鬆綁，你就可以做得到，怎麼會做不到呢？你看你現在點頭了。

賀陳部長旦：所以我說我們要客觀衡量。

鄭委員寶清：所以你們要找方法嘛！找 100 個理由都不會完成，找到一個方法就可以完成了。部長，我在院會質詢的時候就特別提到，現在政府最大的工作就是鬆綁，像中華郵政有 7 兆的資金，本來可以替國家創造很多利益，結果被你們綁死了。部長，7 兆只要賺 1%，一年就有 700 億

啊！我們的長照只需要 300 億。所以剛才他說做不到，我說鬆綁可不可以做到，他馬上點頭如搗蒜。

賀陳部長旦：可是這個鬆綁不是公司自己可以決定的。

鄭委員寶清：我知道，就是部長要帶頭幫他們鬆綁。

賀陳部長旦：我們來努力，我們客觀來看待這件事情。

鄭委員寶清：好啊！部長要要求他們至少要增加 20%獲利，可不可以？

賀陳部長旦：我還是跟您報告，每個行業有每個行業的狀況，我想我們不能在這時候作一律的要求。

鄭委員寶清：我跟你講，20%已經是最少的了，如果連 20%都沒有達到，我們怎麼去跟百姓講，我們民進黨執政跟國民黨不一樣？我們總要去告訴人民說，我們有改革的決心和信心。

賀陳部長旦：除了獲利以外，我們還可以在服務上有所改進，這也是該進步的地方。

鄭委員寶清：部長，你說服務，我服務非常好，可是虧一大堆錢，你要嗎？就是沒有績效嘛！部長，我現在簡單的說，你要要求各單位至少獲利要增加 20%。

賀陳部長旦：您的要求，我來跟他們共同勉勵。

鄭委員寶清：要共同努力達成，不是只有勉勵。

接下來我秀一張表給大家看，部長，我不是計較他們有多少薪水，我是計較他們每年的淨利多少。你看陽明海運去年虧了 77.21 億元，你知道嗎？該公司的公關費高達 7,200 萬元？一個月有 600 萬元可用，離譜不離譜？當然你可以有很多理由講景氣不好、海運狀況不好，都有理由啦。部長，你好好研究一下他們的薪水，賺比較多的錢領比較少，所以我替臺鐵抱屈，臺鐵局局長有來嗎？

主席：今天請假。

鄭委員寶清：你看他一個月 8 萬多元，結果他要領導一萬四千多人，陽明海運 1,600 人，虧了 77 億元，董事長的薪水是 32 萬 7,000 元，這實在是很奇怪的制度！剛才主席特別提到臺鐵局長薪水比副局長還低，奇怪不奇怪？所以做到副局長的人，人家若拜託他來做局長，他一定不要，因為他去做局長的話，薪水立刻從 9 萬多變成 8 萬多，他當然不要。部長，這樣的制度是不是有問題？績效好的，要多給他一點薪水，績效不好的，就要減薪，這才是有擔當的公司領導人應該做的事情。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：部長，所以我跟你說 20%是非常少的，我很客氣了，如果我要求增加 50%，你們一定會覺得我很苛刻，所以我只要求最低標準 20%。

賀陳部長旦：謝謝。

鄭委員寶清：我跟大家報告，公家機關省 20%簡單到嚇死人，好，我不要講太多。你看陽明海運，他們的營業額和長榮海運都差不多，但是你看他們的獲利，長榮虧 14 億元，陽明就要虧 29 億元；長榮賺 11 億元，陽明只賺 4 億元；長榮虧 44 億元，陽明就要虧 77 億元。部長，這是管理不同所致，回去要加強管理。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：接著要問你，長照現在需要 300 億元，政府在擔心沒有錢，只有我們交通委員會很早就幫你們把錢準備好了，錢從哪裡來？你看電協和郵協占國家將近千億的資產，公告現值將近 300 億元，部長，交通委員會在 4 月有提案，要求 3 個月內把這些資產追回來，不是要你解散他們公司，現在情形如何？

賀陳部長旦：在資產方面已經儘量做一些切分，同時，我們也要在即將召開的董事會中貫徹委員會的要求。

鄭委員寶清：即將是多久？

賀陳部長旦：我們會在兩個禮拜之內要求董事會把立法院的決議在董事會中作成決議。

鄭委員寶清：要回來，對不對？

賀陳部長旦：財產中如有不當的或可優先處理的，我們優先處理，但是對於組織的部分……

鄭委員寶清：我們沒有要你處理組織的部分，立法院只是要你把錢追回來就好。

賀陳部長旦：了解，我們來努力。

鄭委員寶清：這些錢追回來就有 3 年長照的財源，所以長照可以用的錢很多，只是國家有沒有要對地方而已。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：部長，除了這兩個單位之外，其他都要清查，凡是被占的財產統統都要要回來。

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員寶清：最近中華電信協會叫公司去賣土地，一次要賣 126 億，我們現在決議以後它就停掉了，部長，這些趕快向它要，不要回來不行。

賀陳部長旦：可以處理的財產我們一定會先處理。

鄭委員寶清：你看這個財產就兩百多億，他們的董監事比員工還多，為什麼？他們只有收租，沒有做其他的事，拿國家的財產，到時候都要不回來。

賀陳部長旦：這件事情一定會馬上處理，不過它涉及到章程，我們希望在董事會先做成決議。

鄭委員寶清：對，部長要快一點，時限是 3 個月，如果到時候立法院不敢給你們移送的話，我們立法院就不必做了。

賀陳部長旦：我們一定會努力。

鄭委員寶清：立法院說 3 個月內不完成就移送法辦哦！看你們要依法處理還是依法送辦，兩條路要擇一條來走。

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員寶清：做得到嗎？

賀陳部長旦：我們已經朝這個方向在走。

鄭委員寶清：兩個禮拜把它完成好不好？至少把清查……

賀陳部長旦：我們兩個禮拜之內要求董事會，後面如果還有一些事情要繼續做的話，我們再向委員會報告後續的處理。

鄭委員寶清：要把每一個處理的細節和過程詳細的向交通委員會報告，好不好？

賀陳部長旦：一定的。

鄭委員寶清：拜託，這個沒有很困難，看要做不做而已。當然我們知道陸海空整個出了問題，所以這要整體的規劃，本席希望各事業單位的董事長、總經理和執行長能夠苦民所苦，你們站在最好的位置，你們的資源比部長多太多，我太瞭解了，請在座各位董事長和總經理能夠真正為百姓造福，回去以後首先要 cost down，把成本節省下來，好不好？

賀陳部長旦：好。

鄭委員寶清：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。部長剛就職 1 個月，我在這邊有幾點建議，部長有幾項工作必須要做好，第一個，桃機公司不要再出狀況，不要再做出有辱國門這樣遺憾的事情。第二個，機場捷運一定要做好安全和品質之後才能去討論通車的議題。第三個，我們希望在連假和例假日的時候確保國民休閒旅遊的小確幸，要解決塞車的問題，更重要的是，不管是在航空、臺鐵、高鐵或是國道，相關的安全也是部長最重視的，要給人民一條安全的路，這一點非常重要。我先請教部長，部長在接受媒體採訪的時候，對於解決國道塞車的配套措施提出了實施差別費率，而且早晚都要實施，請問具體的政策走向是如何？請簡單說明。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。謝謝委員指教，實施差別費率的前提一定要對於旅行的行為有瞭解，也要瞭解差別費率對於塞車問題的改善程度，在這上面都要做相當的研究。其次，實施差別費率以後，假如有新增加的收入應該做什麼安排，如果要減少它的費用要做什麼樣的補貼，這裡面還有財務上的事情。再來，在這個差別費率之下，假如交通量有所移轉，可能是到景點，可能是到地方政府，這部分的安排也需要協調，所以這件事情在很多的研究和法規上，我們和相關部會以及地方還要去努力。

李委員昆澤：本席一再向部長建議，解決塞車的問題當然有很多配套的措施，一定要提升大眾運輸系統的搭乘率，地方的接駁系統要做好，包括替代道路等相關配套措施，我要提醒部長，差別費率過去在國 5 有實施過，但是它欠缺價格的敏感性，因為國 5 的道路不是很長，所以是失敗收場。我們一定要提升大眾運輸的搭乘率，相關的高乘載、替代道路等配套措施一定要做好，然後再來討論差別費率或是入城稅，請部長簡單說明。

賀陳部長旦：完全同意，一定是先給後要，我們一定會朝這個方向來做。

李委員昆澤：另外，宜蘭縣陳文昌議長日前提出要收 50 元入城稅或環境稅，對於這樣的措施部長也立即表達願意配合支持，請部長簡單說明你對這項政策的具體想法。

賀陳部長旦：首先地方的首長願意提出這個看法，其實觀念非常進步。第二，在操作上面一定會涉及如何統計以及如何安排這些收到的錢。在進一步思考如何提升公共運輸搭乘率上，除了費率之外，也可以引導大家的行為以達到它的目的，對於這些事情，我們交通部不管是在設備面或是一些專業的協調上面都願意居間協調客運業者，希望能夠幫助宜蘭縣政府對這個部分再進一

步的瞭解。

李委員昆澤：部長，我還是重提我的具體想法，還是要做好大眾運輸系統的搭乘率，還是要做好地方接駁系統的連接。

賀陳部長旦：沒錯。

李委員昆澤：其實 2003 年在倫敦也實施過擁擠費，到目前還在實施，當初入城是收 5 英鎊，現在已經提升到 11.5 英鎊，換算成新台幣大概是 529 元，但是它整體的配套措施是很完備的，它的公車入城不用收取擁擠費，但是當地的居民還是要收 10%，而且公車的班次和便利性大幅的提高，這是一個重要的前提，而且這個擁擠費需要作為提升公共運輸的基本費用，它是用這樣的配套措施。針對宜蘭要收取入城稅或是環境稅我們必須要從長計議，要和社會對話。

賀陳部長旦：對，一定。

李委員昆澤：相關的配套措施你認為要到達什麼樣的狀況才能去討論差別費率或是入城稅相關的議題？

賀陳部長旦：首先要和宜蘭縣政府探討的是範圍以及這些設備裝了以後的試行分析，針對這些行為做專業上的討論，再就範圍和財務上的安排，輔導客運業者做好他的先期規劃，之後我們再和地方民眾做進一步的溝通。

李委員昆澤：我要一再的提醒部長，我們現在提到很多的措施包括取消國道夜間免費、實施差別費率以及收取入城稅，其實都要考慮到大眾運輸系統的搭乘率到底有沒有提升，尤其是在中南部，目前大台北地區大概是 38%，在中南部都是個位數以下，所以這個前提一定要特別注意。

賀陳部長旦：對，這個絕對要開始來要求。

李委員昆澤：關於旅遊的品質，記得我的老闆陳定南以前說過，國 5 隧道的通車一定要注意造成地方旅遊過度擁擠的衝擊，還有對地方環境的傷害，所以我們在做國 5 或是其他國道的收費上一定要考慮到大眾運輸系統。國外都有相當明顯的例子，在收取擁擠費、入城稅等相關措施之前，一定都是先做好大眾運輸系統的提升，一定都是做好接駁系統公車密集的班次，這些都做好有一個基礎之後才和社會去討論要不要做差別費率，要不要取消國道夜間免費或者是其他相關措施，這是很重要的一個前提，我還是要提醒部長要做好這樣的一個前提，不然民怨會無法阻止啊！當你不和社會對話的時候，社會就是和你對立的。

賀陳部長旦：瞭解，除了落實您提醒的先給後要的公共運輸外，我還是要強調一下，我們這一次夜間維持收費不是說一定要扭轉大家的運輸行為，那個是在要求很多的配套，最重要是提醒大家晚上開車實在是不安全，以政府來講，不應該用免費來鼓勵大家。

李委員昆澤：對，安全是最優先的議題，安全優先和國道輸運是兩個議題，但也是一個議題，那現在遇到問題了，部長說這是安全的議題而不是國道紓解的措施，但是國道紓解也很重要啊！讓人民有一條安全又便利回家的路是我們的責任。

賀陳部長旦：對，公共運輸相對會比較安全，這是將兩者合一的一個作法。

李委員昆澤：另外，關於桃園機場，目前有很多工程陸續在實施當中，它基本上是陷入穿著衣服改衣服的一個困境，現在第二航廈在變更設計，第三跑道在土地徵收，第三航廈的國際競圖也剛

完成，滑行道也在整修當中，WC 滑行道要從單向變成雙向的一個重要工程，7 月 1 日就要施工，航站南北路也要陸續的封閉，這對交通的維持都是很重大的一個問題。我們知道桃園機場肩負著國外旅客入境的重要功能，千萬的旅客有八成左右都是從桃園機場進出，而且每天都有 10 萬國內外旅客出入境，對於機場公司現在的具體檢討措施和施工要如何帶給人民一個基本出入的便利性以及分流的問題，請部長簡單說明一下。

賀陳部長旦：其實交通部在 6 月 2 日的淹水事件發生以後，我們的要求就是第一個月先把問題瞭解，對於相關的設備面要來鞏固，然後再對外從桃園市政府這邊相關的地區排水來逐漸推展，避免有二次淹水的可能性。我們希望在解決問題之後展望它的發展，就是您剛才提到的，對於一些重大工程從內容和時程上來做一個通盤檢討，必要的時候邀請國際的專家來診斷，希望加速它的整合同時提前服務民眾。

李委員昆澤：請教部長，現在桃園機場過度的擁擠，而且陷入穿著衣服改衣服的一個困境，交通部對於機場分流有沒有具體的政策？要高雄還是台中？還是不分流？請簡單說明。

賀陳部長旦：其實在我的瞭解，目前不管是以跑道或者是機場的容量來講，只要沒有發生特別的天候或者是特別的狀態，應該是還可以應付，如果有發生這些特別狀態的話，他們也有一套備降的程序，所以我們現在並沒有要求一定要做分流，因為分流涉及到市場因素以及對旅客的辨識，我們是希望共同把餅做大，而不是去分現在的餅。

李委員昆澤：當然我們要做一些相關的規劃，因為市場的趨勢本來就要帶動桃園機場的分流，我們南向的新政策是歡迎東南亞以及世界各國旅客到台灣來，這樣一個區域內的旅遊是現在的旅遊趨勢，天數也不會太多，而且 4 至 6 個小時的航程也是目前國際旅遊一個重要的趨勢，那 4 至 6 個小時由東南亞來到高雄是最適合的一個旅程，所以本席希望廉航能夠移到第二線的城市—高雄，然後多爭取一些東南亞的航班，並將這些航班移到高雄，因為高雄的航班和旅遊人次都高於台中機場一倍以上。

賀陳部長旦：是，它的成長也比較快。

李委員昆澤：它有一個先天良好的條件，這個是我們要具體去做的，請部長簡單說明一下支不支持桃園機場部分的航班和人次移到高雄機場。

賀陳部長旦：像廉航目前已經朝這個方向走，就是鼓勵他們去高雄這樣一個比較不繁忙的地方。

李委員昆澤：好，那航班和旅遊人次。

賀陳部長旦：關於航班和旅遊部分，我們以新南向政策來開拓新的機會，把餅做大。

李委員昆澤：好，希望部長能夠實際的推動。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：李委員，高雄要飛馬祖的航線，這很重要，請你多努力。

李委員昆澤：馬祖的鐵路地下化我全力支持。

主席：我們共同努力。

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。本席在進入正題之前先向部長報告，今天媒體上面

的頭條就是郵政協會和電信協會的財產問題，去年 1 月 22 日在第 8 屆立委的時候，立法院就有三讀決議要求解散這兩個協會，部長知道嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。在資料上有看見。

鄭委員運鵬：今年 4 月 6 日的時候，交通委員會包含本席都有要求再一次把國產討回來，這些決議也麻煩部長再研究一下。

賀陳部長旦：一定。

鄭委員運鵬：在這個會期的同時，隔壁的內政委員會有一個被在野黨杯葛很大的黨產條例，所以本席在 4 月 6 日的質詢就有提出來，當討國產比討黨產更困難的時候，這個新政府必須要檢討，目前黨產條例已經出了內政委員會，本席希望交通部對於這兩個協會的財產追回必須要給一個明確的政策。

賀陳部長旦：我們會積極辦理。

鄭委員運鵬：好，那就麻煩部長。接下來是不是可以請中華顧問工程司的郭蔡文董事長一起上台？

主席：中華顧問工程司的董事長不姓郭，是尹董事長。

鄭委員運鵬：部長，我是故意的，為什麼我要請郭蔡文董事長？中華顧問工程司的預算向交通委員會要求一年的支出大概是 2 億，現在已經變成研究的單位，董事長您看好，在官網上還是在 102 年 2 月 22 日推選常任董事叫做郭蔡文董事長，您已經是郭蔡文董事長之後的第二任，中間還有一個卓訓榮，然後才是尹董事長，沒有錯吧？

主席：請中華顧問工程司尹董事長答復。

尹董事長承蓬：主席、各位委員。是。

鄭委員運鵬：這就是你們要 2 億的結果，如果你們這樣上面好當官，下面的世曦不會好，我剛才請郭蔡文董事長就是要向你報告這件事情，這就是中華顧問的頁面，請您好好檢討，好不好？給部長看一下，這就是官網的頁面，董事長請回。部長，我剛才說後面有卓訓榮董事長，再來才是尹董事長，所以我們世曦工程做顧問的，上面的法人是這個樣子。今天我要和部長討論這些法人和事業，上面當大官，下面把這些事業單位和法人當禁臠，本席會用幾個案例向部長報告這些事業單位到底出了哪些事情。獲不獲利是一回事，因為國家要負擔的事業尤其是交通部，很多都是不會賺錢、民間沒辦法做的才會由國家來經營，所以對於獲利我不會像鄭寶清委員要求的那麼高，但是您看看這些人怎麼樣把國產當作家產，怎麼樣把國家當作我家，我用案例來向部長說明。

這張圖片是日本的郵局，小泉純一郎的郵政改革在 2005 年進行了很長一段時間，甚至解散國會改選要求支持。我們很難想像日本的郵局到了 21 世紀，很多早期的郵局是地方士紳設立的，它現在是國家的事業，但是他們把房舍當作自己的基地，局長甚至是世襲，世代相傳，一直到郵政改革，小泉純一郎解散國會獲得支持，花了十多年的時間來改革，這個部長知道嗎？

賀陳部長旦：知道。

鄭委員運鵬：今天我們不談郵政的問題，我要向部長報告，我們這些法人和事業單位世襲的狀況嚴重，本席舉幾個案例，第一個，是「台灣世曦」還是「台灣世襲」？請部長注意，這只是其中

一個案例，CECI 本來是中華顧問工程司下面所屬，大概是在 10 年前取其諧音改成台灣世曦，我們如果去追究它裡面兩千多個人事，它有世襲的狀況而且累積了很久。請部長看一下，1990 年到 1996 年的董事長叫做石中光，他的女婿王先生和他的女兒石小姐現在還在中華顧問工程司任職，這個您知道嗎？

賀陳部長旦：沒有聽說。

鄭委員運鵬：第二位，現任的副董事長叫張荻薇，他的兒子張先生現在在世曦的子公司華光工程顧問任職，這個您知道嗎？

賀陳部長旦：不清楚。

鄭委員運鵬：華光是百分之百世曦的子公司。第三位，鄭台隆先生，他是現在世曦轉投資的海外子公司昆山的副總經理，他的兒子鄭先生目前在台灣世曦的資訊部任職，這個您知道嗎？

賀陳部長旦：不知道。

鄭委員運鵬：世曦的王總經理，您知道這 3 個人事嗎？他們就是所謂的工程貴族，這些國營事業和轉投資是百分之分國有，交通部所有，我剛才講了，他們把國產當作家產，把國家當作我家，總經理，是不是有這樣的人事？

主席：請台灣世曦工程顧問公司王總經理答復。

王總經理炤烈：主席、各位委員。有。

鄭委員運鵬：據我的瞭解，在台灣世曦裡面，最高紀錄包括直系、旁系、姻親和姑嫂，一個家族最多有 13 個人在貴公司，這個總經理知道嗎？

王總經理炤烈：其實他們有很多是來到我們公司以後才結婚的，當然世襲的部分也確實是有。

鄭委員運鵬：他們怎麼介紹過來的不是部長的事情，您一輩子都在世曦公司所以很清楚，進來結婚的我沒有意見，但是介紹過來的，總不會這 3 位都是進來之後才生小孩的吧？年紀應該也沒有那麼大。如果是這樣的話，是不是也不應該把他們這些三等親的親屬介紹到公司來？您認為呢？

王總經理炤烈：其實是有一些不應該，但是也有一些是因為……

鄭委員運鵬：哪些是應該？你舉個例，就你所說的，不用限制在這上面。

王總經理炤烈：我沒有說應該，我是說不應該。

鄭委員運鵬：好，是不應該嘛！把國家當我家，問題就很大，你要怎麼管？當這些貴族和兄弟姐妹在你們公司裡面，我不談酬庸，酬庸等到政黨輪替就換人了，但是家族在裡面的話，你們經理人真的很為難，總經理贊同嗎？關於交通部所屬的事業，本席在部長上任之前，政黨輪替之前我有講到 3 個問題，就是退而不休、獎懲不分和近親繁殖，這是屬於近親繁殖的一種，所以過去人家說交通幫還是占大官，其實到下面的經理人，甚至不一定要經理人，家族到這些事業法人裡面非常嚴重，這個一定有損公司的治理，部長贊同嗎？

賀陳部長旦：同意。

鄭委員運鵬：不只台灣世曦，我再舉一個媒體上面有的，機場公司前任董事長林鵬良在壹週刊上面被傳他的兒子進到華航的美西分公司，這部長知道嗎？

賀陳部長旦：不清楚。

鄭委員運鵬：請問華航這是不是屬實？你們還改了性別對不對？確定有這件事情嗎？有，那部長能接受嗎？

賀陳部長旦：我想程序上應該要來檢討。

鄭委員運鵬：世曦我是舉我所瞭解的 3 個高階經理人的個案，華航則是媒體上報導的，本席要和部長討論的是，在公務人員任用法第二十六條應該迴避任用的原則，各機關長官對於配偶及三親等以內血親、姻親都一樣，其實是不得任用，應該迴避其任用，所以部長上任之後，您貴為部長也不可能在部內用您三等親之內的姻親。

賀陳部長旦：是，沒有。

鄭委員運鵬：沒有錯嘛！但是我們的法人，這些公司事業單位大量的任用，其實很多委員都有資訊，基層抱怨連連啊！所以台灣世曦變成台灣世襲，這是本席所瞭解的一個嚴重的狀況，而且不只世曦，既然公務人員任用法這樣規定了，這些事業單位都要到立法院來備詢的，我希望在新政府任內絕對不可以發生，好不好？

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員運鵬：比照二十六條可以嗎？

賀陳部長旦：是，我們應該這樣的處理。

鄭委員運鵬：部長可以做政策性的要求嗎？

賀陳部長旦：是，一定，該做的處理就處理。

鄭委員運鵬：好，我現在和您討論，所有的法人都有世襲的狀況，我認為世襲不是他們兒子、女兒的錯，世襲是錯在他們的父母不知迴避，部長認同嗎？

賀陳部長旦：同意。

鄭委員運鵬：他的父母為了小孩子想，我知道這些小孩有的學經歷和能力都非常好，但是他們可以去其他事業上班，不應該在國家掌控的這些法人和事業單位裡面任職，這一點我希望我們既往不咎，但是我拜託現場所有的主管和經理人你們一定要知道，不管是直系或旁系或姻親，他們如果表現不當，你們沒有辦法處理，考績一定要打甲等的，那就打電話給委員算了，因為你們不好處理嘛！以後再有這種狀況就愧為轉型正義，愧為給新政府的責任。這個要拜託部長，錯的絕對是他們的父母，他們在這些法人裡面有影響力，所以就庇蔭到他們的小孩，日本也要到 21 世紀 2005 年小泉純一郎才可以改革他們的郵政，台灣這些問題都沒有被人家講過，大家都知道，我談的不是酬庸，而是不應該發生這種近親繁殖的狀況，向部長報告一下。

賀陳部長旦：不敢當。

鄭委員運鵬：拜託「世襲」這兩個字不要在世曦和在場所有法人及公司裡面出現，好不好？

賀陳部長旦：是，應該的。

鄭委員運鵬：再來談這些轉投資的分公司，世曦有在昆山開了一間「世曦技術諮詢有限公司」是不是？

王總經理炤烈：是。

鄭委員運鵬：它現在是虧還是賺？

王總經理炤烈：它是當一個平台，實際上是虧，但是也因為有這個平台，台灣世曦才有做大陸的相關業務。

鄭委員運鵬：但是是虧損對不對？開多久了？

王總經理炤烈：它的帳面虧損，但是它賺是賺在台灣世曦。

鄭委員運鵬：它的專任員工只有一位，對不對？鄭台隆副總經理。

王總經理炤烈：是。

鄭委員運鵬：我剛才說他也有家人在貴公司上班，對不對？那這間公司存在的必要是什麼？

王總經理炤烈：它就是一個平台，因為我們在……

鄭委員運鵬：你們開多久了？

王總經理炤烈：它是利用昆山世曦來承接業務，然後轉給台灣世曦來承辦業務。

鄭委員運鵬：但是虧損嘛！你們員工只有一個嘛！

王總經理炤烈：它是虧損，但是台灣世曦也就因為這樣可以來……

鄭委員運鵬：所以你們注意一下，我向部長報告，不只世曦有問題，不是因為我學土木所以專挑世曦，而是因為我們有一些資訊，陽明海運也有分公司，子公司轉投資叫做好好物流，對不對？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：好好物流的主管上班時間打高爾夫，還找他的業務陪同，這個部長您一定不知道，基層抱怨連連，這些工程貴族、皇親國戚和姻親、直系、旁系一旦到了體制內，其實他們不太接受上面經理人的指揮，所以拜託部長，這是一個問題，請您花一點時間好好的整頓，好不好？

賀陳部長旦：瞭解，謝謝。

鄭委員運鵬：麻煩部長，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，今天是報告交通部所屬單位經營現況和未來展望，相信經營現況你應該有深入的瞭解，其實我們和你有一樣的方向，目標一樣，我們希望交通部未來在國營事業方面能夠管理營運績效，過去一些疏失的地方也能夠有所改進。不過目前來講，我覺得最大的問題就是過去我們所檢討的一些問題交通部似乎不放在眼裡。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不會啦！我們來改進。

陳委員歐珀：我簡單舉一個例子，本席是連任的立委，我去年一整年都待在交通委員會，也提了很多的建議，有些是重複的，我未見中華電信公司任何一個人來向我報告執行的改善情況，一直到上個禮拜蔡董事長才第一次到我辦公室來拜訪，所以我那天也很不客氣的和蔡董事長檢討一些事情，既然要解決問題就不用客氣了。今天不是在這邊歌功頌德，所以部長，本席有幾點要建議你，第一點，找對的人上車，讓不對的人下車。第二點，要有績效的管理，剛才鄭寶清委員提到要用每年 20%的盈餘進度要求所屬的事業公司，我認為是合理的，如果一個董事長沒有這種魄力，那種人你不要請他來當董事長，過去的一些問題我覺得要大破大立，你沒有那個魄

力沒有那個堅持是做不下去的，因為這些單位太亂了，過去我們或許可以說舊政府擺爛，但新政府哪有時間這樣子？新政府要給人民一個交代，我希望部長未來針對我們檢討的部分能夠聽進去，然後要求所屬每一案都列管，否則我們在這邊都白講了。

賀陳部長旦：會的，您放心好了。

陳委員歐珀：我今天要向部長討教幾個問題，第一個問題，這個也是常講的問題，政府帶頭違法，中華電信進用大量的派遣工，遊走法律邊緣，可惡到什麼程度我向你說明，第一個，同工不同酬，這間宏華國際也是中華電信集團 100%持股的子公司，中華電信主管來面試這些員工的工作，但是公司的制度、勞動條件和中華電信公司的差很大，差多大？差 3 倍大，薪水差了兩、三倍，過去你當過董事長，未來這個部分怎麼解決？接下來請你看一段電視的報導。

（播放影片）

陳委員歐珀：為什麼大量使用人力派遣？就是要規避法定的退休基金，把這些基金減少，然後十大股東來賺取分配的股利，賺取暴利，中華電信如果連最辛苦的第一線勞工都要這麼苛刻的來對待，我們很懷疑這種公司怎麼可以稱為幸福的公司。我再說明一下，你們看看國內主要電信業者客服人力的委外派遣比例，中華電信高達 70%，台灣大哥大 40%，遠傳電信 10%，這不是中華電信帶頭違法嗎？派遣人力占 70%耶！薪水只有三分之一，國定假日出勤服務也無法獲得勞基法的保障，這個就是中華電信公司的宏華國際子公司，部長和董事長，這個問題不是今天才發生，而是一直都沒有解決，也不用你來回答，要不要解決就看你們，還是就等下次員工再上街抗議啦！還有，中華電信公司的勞工董事是為了捍衛勞工權益而設，現在草率的以勞工無法協調出人選就由資方指派行政副總出任，這不是讓勞工董事形同虛設嗎？董事長，有這回事嗎？

賀陳部長旦：委員，就我的瞭解應該已經有做調整了，讓董事長向您說明。

主席：請中華電信公司蔡董事長答復。

蔡董事長力行：主席、各位委員。等這個禮拜五的股東會選出新任董事之後，我們馬上改派，由中華電信企業工會原來的蔡石朋先生暫時擔任勞工董事。

陳委員歐珀：什麼時候開董事會議？

蔡董事長力行：股東會在這個禮拜五。

陳委員歐珀：還有這個黑箱作業，工會幹部在納編過程遭封殺，還縱容派遣公司違法解僱，其實大家都心知肚明，中華電信在納編甄選過程中黑箱重重，相較台灣大哥大 3 天就可以決定錄取與否，中華電信往往要拖到 1 個月，董事長你知道嗎？

蔡董事長力行：這個程序我們可以再檢討，不過中華電信的程序恐怕比較複雜一點，譬如說宏華國際現在是承攬中華電信工作的公司，並不是一間派遣人員的公司。

陳委員歐珀：中華電信現在有幾家子公司？

蔡董事長力行：38 家。

陳委員歐珀：有沒有孫公司？

蔡董事長力行：有。

陳委員歐珀：人事什麼時候能夠檢討？現在很多酬庸都還沒有檢討啊！子公司裡面有多少個董事長和總經理，還有你聘僱的這些顧問，能不能整理一張名單給我們看一看？

蔡董事長力行：沒有問題，不過我們子公司和孫公司據我瞭解，除了兩家之外都是專業經理人。

陳委員歐珀：除了兩家以外？

蔡董事長力行：是，這兩家也是 6 月就要開股東會。

陳委員歐珀：這兩家是中華國際和……

蔡董事長力行：不是宏華國際，宏華國際是我們的專業經理人。

陳委員歐珀：專業經理人是誰？

蔡董事長力行：鄭閔卿。

陳委員歐珀：董事長是誰？

蔡董事長力行：鄭閔卿。

陳委員歐珀：我問的是董事長。

蔡董事長力行：是，宏華國際是鄭閔卿先生。

陳委員歐珀：不是宏華國際，是台灣國際標準電子公司。

蔡董事長力行：呂國華先生，現任。

陳委員歐珀：對，他是專業人士嗎？

蔡董事長力行：他過去是宜蘭縣縣長。

陳委員歐珀：還有我上次提的上海立華信息科技有限公司……

蔡董事長力行：對不起，呂先生的任期也是今年 6 月可能會到期。

陳委員歐珀：好，因為我準備的資料太多了，今天沒有辦法一一向各位說明，董事長請回。陽明海運公司在今年 4 月份的時候我有檢討一次，當時我有質詢陽明海運公司虧損連連，短時間竟然有上萬人在點閱這個質詢影音，到現在還高居排行榜第一名，顯示很多人在注意這個問題，後來有很多人提供我一些比較專業的資料，這些資料從網路上都可以查得出來，我嚇了一跳，但是陽明海運到現在都沒有給我檢討報告，一個多月過去了，部長，能不能給我一份檢討報告？

賀陳部長旦：關於委員關心的財務狀況，有些資料都是公開的，我們會整理給您。

陳委員歐珀：好，多久可以提供給我？

賀陳部長旦：現在已經送到部裡面來，我們 3 天之內就送過來給委員。

陳委員歐珀：請問現在陽明海運有幾家子公司？

主席：請陽明海運公司林代理總經理答復。

林代理總經理文博：主席、各位委員。49 家。

陳委員歐珀：海內、海外各幾家？

林代理總經理文博：國內比較少，國外比較多。

陳委員歐珀：大部分都是國外嗎？

林代理總經理文博：大部分都是國外。

陳委員歐珀：你也不曉得現在國內幾家、國外幾家？

林代理總經理文博：國內 6 家。

陳委員歐珀：陽明有一家子公司叫全洋海運股份有限公司，你知道？

林代理總經理文博：知道，這是我們權宜船的公司。

陳委員歐珀：在哪裡？

林代理總經理文博：巴拿馬。

陳委員歐珀：在賴比瑞亞。

林代理總經理文博：對，登記在賴比瑞亞。

陳委員歐珀：2015 年營收 1 億 0,074 萬元，但是欠陽明 222 億 9,749 萬元，這樣的營收怎麼還？

林代理總經理文博：這部分剛剛我有提到，我們有一些船舶登記在賴比瑞亞，配合當時有些船舶必須航行在某些航線，所以登記在國外，但是它本身並沒有實體營運，我們有些船舶的船價款是透過陽明這邊……

陳委員歐珀：你知不知道這些長期應收票據和帳款總共多少錢？

林代理總經理文博：在全洋這邊是以陽明為主。

陳委員歐珀：我希望你把所有的資料都給我，不只全洋而已，這都是作假帳掏空？

林代理總經理文博：報告委員，事實上這部分我們都有實際查核。

陳委員歐珀：所有的財務報告、會計報告，裡面所提的報告主要是勤業眾信會計師事務所簽證，但是子公司都不是。

林代理總經理文博：子公司大部分也是，只有少部分不是。

陳委員歐珀：部長，一家公司為什麼股票從 20 幾塊跌到現在 7 塊多？現在總資產剩多少？

林代理總經理文博：1,470 億元。

陳委員歐珀：在哪裡，詳細列出來，我們檢討一下。

另外，我們到現在還是政企不分，所以港務公司內部糾紛不斷，分公司不聽總公司的號令，總經理不聽董事長的號令，公司除了 7 個副總還有主任秘書，還有研究委員、執行長、規劃長、財務長等亂七八糟的頭銜，養了一堆高薪高官，不知道做什麼事，外部則是民怨四起，批評臺灣港務公司球員兼裁判，成立各種子公司與民爭利，過去承諾的不對內競爭、不與民爭利、不主動收回已開放民營之碼頭裝卸業務，到現在成立物流公司，我就不用「詐騙」形容，但真的就是這樣可惡，臺中市還投資你們 2,500 萬元。

主席：請臺灣港務公司張董事長答復。

張董事長志清：主席、各位委員。沒有，他們沒有投資，他們只是說要投資而已。

陳委員歐珀：董事長是好人，但是你底下的總經理亂七八糟，在外面公然講你的壞話，哪有一家公司是這樣的？

主席：蕭美琴委員質詢結束後休息 10 分鐘，然後處理臨時提案。

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。部長，臺鐵 6 月 5 日在花蓮富里、玉里間出軌，當時部長說一個星期內提出檢討報告，但是至今我們還沒有看到檢討報告，幾天前我們在臺鐵的

網站上看到的反而是提了一些獎勵名單。當然，當天的維修人員、工作人員非常辛苦，但是我們相信獎勵一定要和檢討並行，沒有完整的檢討，只是完全歸咎於天候狀況，這是比較沒有辦法接受的，畢竟這種大熱天常常發生，究竟為什麼會導致出軌事件發生，是不是可以提供更完整的資訊？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。時間上有點耽擱，因為後來臺鐵有很多狀況，不過報告已經送到部裡，就我的了解，應該上週四送到部裡，我們儘快把報告送給關心的委員瞭解。

蕭委員美琴：臺鐵提出新的購車計畫，部長剛上任的時候說要重新檢視購車計畫，一千多億元以上的計畫，預計新購 1,300 輛以上的新車，目前有無新的進展？

賀陳部長旦：就我的了解，支線的規格比較特別，也比較急需，要去做規格上、生產上確定的小量採購，在大前天已經截止收件，其他的都會按照歷次交委會決定規格、數量及廠商資格等方面進行嚴謹性的審查，會更小心處理這一千多億元的計畫。

蕭委員美琴：這些支線的特殊需求是怎樣特殊的需求？

賀陳部長旦：因為支線大部分沒有電氣化，但是到了主線可能又要進入電氣的使用範圍，所以它是燒油的，但是規格、性能就跟主線上大量採購的不太一樣，所以我們對這部分的採購要多花一點時間來討論它的規格。

蕭委員美琴：部長剛剛提到要多花一些時間更審慎地來檢視未來的需求，有沒有預定的時程？

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。委員剛剛提到的 60 輛支線使用的環保柴聯車，按照採購法的程序，我們在上週五已經截止收件，目前有兩家投標，我們會針對這兩家的投標文件進行資格和技術方面的審查，按照政府採購法採用異質採購的審標方式進行，並沒有訂特定的期限。

蕭委員美琴：我現在問的是其他需求的規劃時程如何，例如東部一直迫切期待的加長的 12 節車廂的部分。

鹿副局長潔身：600 輛的城際列車目前正在進行規範的最後審核工作，我們也希望找一些外部的專家來幫忙提供一些意見。這部分我們會照委員會的要求，經過比較審慎地審視之後，按照政府採購法的程序進行公告。

蕭委員美琴：過去產生的問題就是國內使用的車種很多，有時候司機的訓練也不太一樣，像我們當初進普悠瑪和太魯閣號列車時，又要針對這兩個列車特殊性能再做特定司機的訓練，也導致駕駛司機的流動率沒有辦法提升，有時候在人力不足或連假期間需要加班或增加運能時，還有招考人數的限制。我們最近也看到參與臺鐵相關國家考試的人數減少，如果車種過多，也會衍生後續軟體及配套的問題。所以，我們是不是在這次整體採購需求的設計中，也能夠納入後續長期駕駛這些車輛以及他們彼此之間互換不同線上使用的狀況、互通的需求，讓我們的資產有更多元的使用方式。尤其東部的表達也非常清楚，我們希望不再以 8 節車廂的新車為主，而是以增加運能的 12 節車廂來作為主要訴求。

鹿副局長潔身：是，我們司機員採用證照制，按照不同的車型採用不同的證照。委員剛剛講的沒錯

，我們最近幾年一直朝車種簡化，車型也希望能夠盡量單一化。另外委員提到運能的部分，路的部分有些長期的規劃，車的部分也希望按照能夠編掛的最大編組數，朝 12 輛一個列車的編組方向進行。

蕭委員美琴：有關車種的單純化或一致化，你們在採購新列車的過程中，在資格的審查與規劃上是不是有一些自己的考量，因為這個新的案在過去討論的時候，還是思考一些新的車種。當然，科技一直在進步，車種也會有一些新的型態呈現，可是我們要怎麼去善用過去舊有的車種和人力，考量臺鐵現在營運還是處於負債的狀況，這些舊車的翻新是不是也是一個考量的可能性？甚至像古董車的翻新，一樣有其市場價值，翻新恢復它數十年、百年前的高檔列車的型態，有一些不同的觀光客群和觀光價值，有沒有考量到這部分？畢竟我們現有的人力熟悉的的就是這些舊型態的車，這些車子本身的 renovation 和能否延長使用年限、相關經濟價值是否有做精算？未來採購計畫是否要全數用於新車的採購？或者一部分拿來作為舊車的翻新和延長使用年限？整體來講，經濟價值是否會更好？我們有沒有考量過這個選項？

鹿副局長潔身：委員講的沒有錯，對於舊車改造這一塊，我們大概有兩個方向，第一，目前客運上還在使用的兩個主力車輛，例如 PP 推拉式自強號和 500 型區間車，我們在未來六年行車改善計畫裡面已經有編預算做動力改造的部分，因為動力改造之後有一些資本的投入，所以會計上會要求我們延長使用年限，這部分會朝這個方向進行。

蕭委員美琴：你們計算過舊車的翻新改造和採購新車之間的價格比較，有沒有做一些精算及長期價值的需求？

鹿副局長潔身：按照成本來看，新車一定比較貴，舊車雖然做了動力改造可以延長使用年限，不過畢竟還是有年限的問題，當然，安全上都沒有問題，但是在服務的品質、水準上，可能還是會遜於新車，所以兩個部分是要同步進行。另外，我們還有一個考量，就是對一些目前淘汰下來的莒光號客車，如果車況、安全還是許可的話，因為臺鐵這幾年也在推動鐵路觀光旅遊，我們也準備撥出一部分車輛來打造主題式的客車車廂來發展鐵路觀光旅遊，目前大概朝這幾個方向進行。

蕭委員美琴：這些都已經有很具體的預算計畫嗎？

鹿副局長潔身：有，改造的部分在我們已經核定的六年行車改善計畫裡面已經有編列預算。

蕭委員美琴：所以改造計畫和採購計畫同步進行？

鹿副局長潔身：是。

蕭委員美琴：接下來你們提出的下個年度預算裡面會分開編列嗎？

鹿副局長潔身：會分開編列。

蕭委員美琴：有關舊車的使用和改造，除了剛才提到的莒光號是個實用的項目，但是有特殊觀光價值的是舊的蒸氣火車，目前我們還是有一些蒸汽火車偶爾臺鐵會拿出來用，也非常受民眾歡迎，甚至有遠自英國的旅行社也在詢問臺灣這些蒸汽火車什麼時候會上路、是不是可以租用，讓國外鐵道迷來使用，但是目前你們使用度並不高。整體如果有一些特殊的觀光旅遊，例如與鐵道迷專屬的旅遊行程結合，是否有計算過相關的價值？是不是可以把這些舊的蒸氣火車局部性

的使用，像你們這次在臺東、玉里之間辦理蒸汽火車的相關節慶活動，但是車次畢竟非常有限，也是一票難求的狀況，雖然不影響到民生必需，但他是觀光的價值，我們怎麼從它的票價和營運常態化來提升整體周邊的效益，其實不只是搭火車，他也要住宿和其他旅遊行程，是不是能夠規劃更好、更有效的配套？

賀陳部長旦：委員剛剛提到新車採購部分，在規格和期程上面都要擴充能量和效益。關於後面提到的舊車再利用部分，等於在創造臺鐵的特色，同時也開發它的品牌，這部分除了你剛才提到的怎樣善用舊的司機、舊的車輛型態來喚起一些特定地點和地方觀光結合之外，順便跟委員報告，今天大概已經有一個新聞稿，在松山臺北機廠，我們跟文化部合作，就是把你剛才提到的精神，過去已經隨著技術已經不再適用、維護的空間，如果多多利用的話，除了在文化上面是資產之外，也變成彰顯臺鐵在服務上面可以更多元化來經營，我們會配合你剛才的指教，一起來努力。

蕭委員美琴：你們能否提出一些書面的資訊，有關舊的蒸氣火車的復駛、相關的成本、現在的票務售票狀況、使用的計畫等等。另外，我在華航的業務報告看到有一些增班的規劃，這些規劃都是在兩岸、歐洲、東北亞、紐澳等航線的增班直飛，但是現在新政府的新南向政策會特別針對印度及東南亞強化雙邊關係，不過這樣一個整體國家政策並沒有呈現在華航對未來航線的增加及開發上，這個落差到底要怎麼改善？也請交通部民航局及華航提供書面答復。

賀陳部長旦：是，一定。

主席：有提案的委員，請儘快送到主席臺，現在休息 10 分鐘，10 分鐘以後處理臨時提案。

休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：繼續開會，現在進行臨時提案的處理，並進行協商，同時請議事人員宣讀提案。

1、

有鑑於政府本應為財政開源節流，交通部本應嚴格督導其所屬之臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、中華電信股份有限公司等事業單位及其轉投資之公司，並要求其營運績效。爰此，要求交通部對於其所屬事業單位及其轉投資之公司於 105（今）年度盈餘，應成長 20%，若未達此標準則應檢討更換該所屬事業或轉投資公司負責人之責任。

提案人：鄭寶清 劉耀豪 陳歐珀 李昆澤 鄭天財
鄭運鵬 陳雪生 趙正宇

2、

有關台灣世曦工程顧問公司海外轉投資之「世曦技術諮詢（昆山）有限公司」只有一位副總專職，營運虧損，仍發給獎金，顯不合理。爰要求交通部一周內將世曦技術諮詢（昆山）有限公司自 2012 年 8 月起所有支出之明細送交立法院交通委員會，並清查所有支出之合理性，如有

不法、應移送法辦。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 鄭寶清 鄭天財 趙正宇
劉權豪

3、

有關交通部所屬事業及財團法人董事長、董事及總經理等經理人未能迴避任用，爰要求交通部要求所屬國營事業、財團法人及所屬投資事業，一個月內提報所有經理人之三等親屬在該公司及子公司內任職狀況。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 鄭寶清 鄭天財 趙正宇
劉權豪

4、

中華顧問工程司因工程技術顧問公司管理條例限制，不得執行技術顧問業務，在轉投資台灣世曦工程顧問公司之後，已無任何業務。但員額從公司化後 35 人膨脹到目前 50 人，支出從 1 億 4 千萬元膨脹超過 2 億元，顯不合理，爰要求交通部一年內解散中華顧問工程司，財產捐回交通部，人員併入台灣世曦工程顧問公司。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 鄭寶清 鄭天財 趙正宇
劉權豪

5、

資訊的取得是學生平等受教權的基本權利，同時也是降低偏鄉與都會的差距，但是目前偏鄉及花東地區的固網寬頻僅有 12Mbps，少數達到 50Mbps，距離都會區的 500Mbps 及 1Gbps（1024Mbps），落差甚大，此表示偏鄉及花東地區的學生無法迅速經由網路取得資訊，嚴重影響其資訊取得的平等權利。

就中華電信而言，2016 年為全球前 500 大品牌企業（Brand Finance 公布資料）及全球電信業 500 大品牌之一，104 年並以稅後純益 428.06 億元，成為服務業最賺錢企業第二名，顯示出都會區消費者以實際的消費行為，表達對中華電信優質產品與服務的認同。惟亦應將此認同平等給予偏鄉及花東地區的學生。爰要求交通部督促中華電信對於偏鄉及花東地區學校應於一年內達到 100Mbps 的固網寬頻升速服務，俾達到公平資訊取得的基本權利。

提案人：鄭天財 鄭運鵬 鄭寶清 陳雪生 趙正宇
劉權豪 葉宜津

6、

臺鐵在日據時期進用很多比例的原住民在鐵路局服務；台灣光復後，鐵路局也進用很多原住民，惟現在臺鐵愈來愈少的原住民工作人員，甚至 103 年因為沒有依法足額進用原住民，還要繳納代金。例如：桃機公司員工 500 多人，只進用 6 人，與原住民佔桃園人口（3%多）相比，顯有不足。

爰要求交通部督促臺鐵、桃機、中華郵政、臺灣港務公司於職缺進用時，即應依原住民族工作權保障法所定比例，並鼓勵高鐵、桃園航勤、中華電信、台灣航業、台灣世曦工程依前揭法

律進用原住民，俾促進原住民的就業機會。

提案人：鄭天財 鄭寶清 劉權豪 陳歐珀 鄭運鵬

陳雪生 趙正宇 葉宜津

（進行協商）

主席：處理臨時提案第 1 案，請問各位有無意見？

葉委員宜津：有意見，部長有沒有看提案內容？成長 20%做得到？

鄭委員寶清：檢討而已啦。

葉委員宜津：還要換轉投資公司的負責人喔！

鄭委員寶清：檢討，檢討或更換，讓部長做最後的決定。

主席：部長如果有問題的話，請鄭寶清委員推薦董事長，每年成長 20%，4 年就 100%了。

葉委員宜津：部長，你不要隨便答應，這將來都要拿出來檢驗的，20%你做得到嗎？沒有的話要檢討或換轉投資公司負責人。

鄭委員運鵬：鄭委員，歹勢，因為接下來有可能更換，所以你要求的如果是明年的話，我們寫「檢討」就好，「更換」二字拿掉，好不好？要不要更換是檢討的結果，這樣好不好？不要以更換為前提來檢討。

鄭委員寶清：不一定。

鄭委員運鵬：就看部內任用的人事。

賀陳部長旦：檢討包括更換。

主席：不要講更換，「更換」二字不要。

葉委員宜津：後面都不要，因為人事權不在我們，因為檢討能不能更換是行政權，人也不一定是盈餘沒有達到才更換的，這都是人事權。

主席：「更換」兩個字不要好不好？

葉委員宜津：「則應檢討所屬事業或轉投資公司之負責人」。

主席：可以嗎？第 1 案修正通過。

進行第 2 案。

鄭委員運鵬：剛剛世曦的董事長向我做了一些簡單的說明，這案可以撤案，如果有不法，就拜託部裡面去要求，我也會持續盯。

主席：第 2 案撤案嗎？

葉委員宜津：鄭委員，你這樣不行，他雖然有跟你說明，但還是要來這裡說明一下，我們也有連署、也是提案人，不能只跟一個人說明。

王總經理烈：剛剛董事長和我有向鄭委員說明，主要是稅務的關係，所以我們成立世曦昆山，但實際上營運都是台灣世曦承擔，目前昆山雖然有虧損，但是對世曦來講是有賺錢的。

葉委員宜津：這是要錄音的。

主席：可以接受嗎？

鄭委員寶清：第 1 案這樣文句不通，「檢討該所屬事業或轉投資公司責任」，後面加「責任」。

葉委員宜津：應檢討該所屬事業或轉投資公司之責任，「人」就去掉。

賀陳部長旦：鄭委員提醒我們前面可用「建請」？也請委員支持。

葉委員宜津：可以啦！「人」去掉。

鄭委員寶清：負責人之責任。

葉委員宜津：不是負責人之責任，而是應檢討該所屬事業或轉投資公司之責任。

鄭委員寶清：「之」不要，負責人之責任就好。

主席：你們都國文系的，咬文嚼字。

賀陳部長旦：倒數第 3 行是不是改為「建請」？

主席：好，改為「建請」。

賀陳部長旦：請鄭寶清委員當我們的董事長。

主席：第 2 案撤案，處理第 3 案。

林處長能進：報告委員，提報所有經理人的範圍是不是太廣？

葉委員宜津：不行，這個要堅持，你還好意思說範圍太廣！

林處長能進：所指的經理人如果是公司法的經理人僅止於董事長、總經理。

葉委員宜津：部長懂這個意思嗎？經理人太多了，等一下我質詢時就會提到了，所以這個我堅持，你們看要怎麼界定經理人，看要界定到副總還是什麼層級？

賀陳部長旦：定義範圍。

主席：任職的狀況寫一下。

葉委員宜津：按照公司法呈報上來。

主席：第 3 案通過，進行第 4 案。

鄭技監賜榮：倒數第三行的「爰要求」能否改成「建請」？

鄭委員運鵬：中華顧問工程司現在的功能是什麼？

陳執行長茂南：控股及做一些公益性的研發。

鄭委員運鵬：你們就直接接手就好啦！

陳執行長茂南：中華顧問工程司是世曦的 100% 持股公司，假如沒有中華顧問工程司的話，世曦就變成由交通部直接管理的公司，在採購法的相關運用上面會遭遇到非常大的困擾和困難。

鄭委員運鵬：困擾在哪裡？

陳執行長茂南：在一般業務採購的部分、交通部工程的採購等等，公司屬性就會改變。

主席：你們說世曦不能按照採購法去參加標案？一定要中華工程顧問工程司嗎？

洪處長玉芬：因為政府採購法可能比較沒有規範世曦去做政府採購案，如果變成國營事業的話，就有問題了，因為如果中華顧問工程司整個去掉的話，它就直接變成國營事業。

主席：那中華顧問工程司人少一點，要那麼多人幹嗎？它的功能是什麼？

葉委員宜津：部長，我們給你們一點時間去檢討，我們知道這個問題，可是你這樣的做法等於自欺欺人，我們大家心裡有數，世曦就是國營事業，對不對？你又說它這樣就不好去標這些國營事業的工程，於就弄了一個中華顧問工程司，所以世曦就不叫國營事業，但它其實就是國營事業

。如果它真的做得好又比別人便宜，那也就罷了，因為臺灣人民都是全民得利，但不是啊！工程做得那麼爛，又圖利這些員工，所以檢討一下，乾脆中華顧問工程司和世曦統統都可以收了，我們給你時間檢討。

主席：我跟各位委員報告，世曦對我們馬祖國內商港還有很大幫助，當然，業務裡面的事情是值得檢討。

葉委員宜津：你們馬祖的工程就算沒有世曦，也會有別家公司去做得很好，這是兩回事。

鄭委員運鵬：現在是討論中華顧問工程司，不是世曦。

葉委員宜津：對。

主席：沒錯，我們一併討論。

賀陳部長旦：其實這裡面有兩層意義，現在提案討論的是中華顧問工程司，但是中華顧問工程司如果解散的話，世曦就直接變成國營事業，國營事業除了採購法上面的問題之外，坦白講，剛才陳召委提的也是對的，很多事情其實別的公司不怎麼願意做，在緊急之下麻煩世曦來做，在交通部裡面常有這樣的事情。當然，葉召委剛剛講的沒有錯，這些事情都是過去權宜太多次以後，變成結構上的公私不分，所以現在該去檢討中華顧問工程司以及下面的世曦是否要用財團法人轉投資的方式來做，這個方向我們覺得值得來檢討，但是不是不要在這邊明確說要在一年內解散中華顧問工程司？是不是可以給我半年時間，讓我們針對中華顧問工程司及下屬的世曦工程將來業務方向，我們提一個比較完整的檢討報告，看看怎麼處理。

主席：還是委員要求交通部？建議好了，不然第 3 案要撤案嗎？

劉委員權豪：我問一下，部長也認為當時有權宜，但是權宜很久了，這些權宜也面臨很多委員提到的問題，你們認為這個檢討要多久？因為立法院常聽到行政部門說要檢討。

賀陳部長旦：半年內來提出這個報告。

鄭委員運鵬：部長中技社過去和中華、中興一樣，現在中技社已經變成中鼎，慢慢就洗掉了。現在世曦上面夾著一個工程司，因為是持股 100%，所以目前我們不擔心，那如果不以解散為前提，把文字修改成：「爰要求交通部檢討中華顧問工程司存廢之條件，並處理財產捐回交通部、人員併入台灣世曦工程顧問工程司之可行性。」

葉委員宜津：要定期限，半年內。

鄭委員運鵬：工程司幾乎沒有業務需要，不要去提業務了。

賀陳部長旦：現在它做的是比較屬於研發方面的事情，不管是工程技術或採購制度，大概都是由他們來做研發。

鄭委員運鵬：這個應該也不需要他們做啊！

賀陳部長旦：當然，這些事情可以有各種各樣的處理。

葉委員宜津：我建議方向就是這樣，但要做文字修正，我們往下走。

鄭委員運鵬：我剛才有講，「爰要求交通部檢討……」

葉委員宜津：如果只是檢討，那就半年。

主席：你們快一點把第 4 案的修正文字拿過來。

鄭委員寶清：叫交通部半年內提出檢討就好了。

主席：第 4 案回頭再來處理，進行第 5 案。

賀陳部長旦：我們照辦。

主席：第 5 案通過，進行第 6 案。

曾董事長大仁：我們建議做文字修正，因為事實上桃機公司是 528 人……

劉委員權豪：第 6 案講的是原住民的進用比例。

曾董事長大仁：第一段文字的倒數第二行提到「桃機公司員工 500 多人，只進用 0.1%」，這個數字恐怕有誤會，實際上我們有 6 人，超過 1%。

劉委員權豪：正確的數字具體說出來。

曾董事長大仁：改為「進用 6 人」。

鄭委員天財：你是說已進用 6 人了嗎？

主席：只進用 6 人還是已進用 6 人？

曾董事長大仁：已進用 6 人。

鄭委員天財：只進用 6 人。

曾董事長大仁：已進用 6 人，但是離 3%還有一點距離，但是 0.1%可能是誤會。

葉委員宜津：只進用 6 人。

主席：只進用 6 人，第 6 案修正通過。

再回到第 4 案。

第 4 案的倒數第二行文字修正為：「爰要求交通部半年內研議中華顧問工程司存廢之條件，將財產捐回交通部、人員併入台灣世曦顧問工程司之可行性」。可以嗎？修正通過。

（協商結束）

主席：報告委員會，今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄。如有委員對提案補簽，列入紀錄。

繼續請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。請教部長有關學生的學習，在網路的使用上，你認為網路使用的有無是否有很大的差距？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。一定是的，網路上的學習應該是教育上的大革命，我們非常重視、非常期待。

鄭委員天財：因為現在是資訊的時代，相關知識或資料的蒐集，就以學生為例，國小、國中要做功課也常常需要用到網路。我們剛才討論的臨時提案第 5 案，就特別提到針對資訊的取得，對一個學生來講，基本上就是一個教育權，要把它當成一個權利來看，如果沒有這樣的思維，就會認為可有可無，如果我們把它當成受教的權利，就會去重視。現在原住民族地區，例如花東或其他原住民族原鄉地區的網路寬頻，董事長知道狀況嗎？

主席：請中華電信公司蔡董事長答復。

蔡董事長力行：主席、各位委員。知道，大概 98、99%都有 100M，但是就像剛才議案提到的，還有二、三十家，只要他來申請，我們就幫他裝。

鄭委員天財：不是這樣，我在交通委員會質詢 NCC 很多次了，這裡有非常需要加強的地方，根據 NCC 的資料，現在原鄉的網路寬頻只有 12M，一般地區都已經達到 500M，甚至 1024M，在這樣的情形下，差距非常大，我們今天的提案目標沒有很遠，希望一年內把目標提升到 100M，這真的很困難，所以你要投入經費。部長，畢竟中華電信過去是國營事業，現在已經民營化，過去交通部、國家相關資源的投入相當多，現在也還是有股份。這對一個學生的教育非常重要，我沒有要求所有的部落，離所有的部落還有一段距離，我現在是要求學生以及所有原鄉的學校，部長的看法呢？

賀陳部長旦：提到學習的重要以及先以學生的受教權為主來改善現在通訊及資料的取得，我們共同來努力。

鄭委員天財：這一定要加強，該投入的經費就要投入。畢竟中華電信相關的盈餘是很多的，所以它應有這個能力，也有促進偏鄉學生受教的責任，因為原住民族教育的程度，原漢教育程度的落差超過 15%，而在大專院校粗在學率的落差高達 30%，當然今天我們談的寬頻網路不是唯一的因素，但是它是因素之一。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員天財：接下來也跟中華電信有關，如果我們到花東縱谷或東海岸，譬如光復到豐濱有光豐公路，從瑞穗經過奇美到豐濱的港口靜埔這條路，還有玉長公路，我們的手機在這些公路上一入山就沒有訊號了，我曾經在瑞港公路上車子拋錨，因為手機完全沒有訊號，所以還要走出去才有訊號，在這麼長的道路中如果發生事故，尋求救援都有困難，若有災害發生，相關的災害防救更是問題。在原住民地區部落與部落之間距離很長，鄰與鄰之間也都隔了一段距離，所以中華電信對於部落及其周邊，不能用一般社區周邊的概念去考量，通常中華電信設基地台都利用頂樓，在部落就必須架設像電線桿那樣的基地台，而且希望中華電信能夠在原鄉多設基地台，因為距離很遠，不會有人抗議，現在原鄉不只是住家需要，還有很多觀光客也會到原鄉，遊客如果發生什麼事情或要聯絡也有需要，董事長，是不是能積極的往這方向努力？

主席：請中華電信公司蔡董事長答復。

蔡董事長力行：主席、各位委員。先跟委員報告學校的事情，從去年底到今年已經從 12M 升級到 100M，我剛才跟同事講，在本週內向委員報告詳細的數據。至於偏鄉基地台的普及，中華電信現正努力在做 3G 語音改善計畫，通常我們在普及的服務方面也是做得最多的，不過，如果委員覺得還有什麼地方做得不夠，也請委員跟我們講一下，我們一定努力改善。

鄭委員天財：好，董事長，你們會往這個方向去努力？

蔡董事長力行：是。

鄭委員天財：這是基本生活所需，尤其還涉及災害防救或突發事件，所以要特別加強。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：最後，之前和部長討論過有關原住民族 7 月至 9 月花蓮、臺東歲時祭儀的交通問題，

基本上比端午節、中秋節還容易處理，因為端午節、中秋節需要兩千多萬人的資料庫，還要篩選身分證字號 U、V 開頭的，原住民族也有資料庫，在內政部的戶政司，原民會也有，原住民只有 54 萬人，要比對很容易，所以這部分不困難，不要再交給原民會，原民會的業務不是在辦鐵路運輸。可能部長不是很清楚，過去原住民返鄉參加歲時祭儀，是原民會自行架設網路，鄉親利用原民會的網路，結束之後原民會派公務員到火車站去買票，然後借用火車站的服務台賣票給原住民，這樣是不行的。

賀陳部長旦：這部分委員多次指教，我們已和原民會溝通，剛才您提到的部分，我們會要求臺鐵來做，請委員放心。

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。交通部所屬的事業單位有 11 個，這 11 家公司中臺鐵和陽明海運最虧錢，我想請問部長，績效最好的公司是哪幾家？你認為執行政策比較重要，還是經營績效比較重要？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。從這兩個角度來講，每個公司的狀況不一樣，因為有些公司和民生直接相關，譬如中華電信，所以有時候不能完全從獲利來看，而必須從社會服務來看待，對於每個公司有不同衡量，恐怕一時還很難說哪一家公司比哪一家公司好，因為各有各的政策任務。

趙委員正宇：因為是公家機關，執行政策應該比較重要，為了老百姓，尤其交通又是很重要的。但是也不能因此而虧錢。

賀陳部長旦：是，了解。

趙委員正宇：因為這些都是人民的血汗錢，如果虧太多，對社會也無法交代。鄭寶清委員最引以為傲的就是擔任台鹽董事長時，他上任 3 個月就轉虧為盈了，我問他資本額多少，他說 25 億，結果他一年就賺一個資本額。他一個民意代表去做你們的董事長，和你們的專業經理人會差這麼多嗎？也可能是因為沒有社會歷練或因為經濟不景氣等很多狀況才這樣，但我認為積極度、專業度還是有差別。

賀陳部長旦：對。

趙委員正宇：新政府剛上台，我認為你一定要朝這個方向去挑選一個好的經營團隊，至少要讓 11 個公營事業單位的收益持平，當然最好是能賺錢，因為這也是幫助老百姓賺錢。

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：執行的政策面還是要做到。

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：謝謝部長。另外，我們的中華航空肇事率是最高的，達 23%，今天本席又看到一份資料，根據英國的五星級評比，長榮航空在 8 家航空公司中排名第一，兩者怎麼差這麼多？是不是人家認為公家的服務比較不好？不會吧？很多人認為公營事業或公家生產的東西應該會比較好，因為比較有制度，管理上也比較好，但是，我們發現中華航空飛安紀錄非常不好，現在

願意搭華航的老百姓非常少，因為飛安特別重要，部長還是要親自督促比較好。

賀陳部長旦：這部分要不要讓華航來說明一下，因為……

趙委員正宇：華航天天在講，總經理，你也不用再講了，包括工會、維安，已經有這麼多的問題了，也講了這麼多天，他也解釋得很清楚，我只是提醒部長要加強督導。

賀陳部長旦：好，我們再加強督導。

趙委員正宇：桃機公司也一樣，我昨天也到桃園機場接人，當時證照查驗的電腦可能跟航空公司的 check in 系統無法連接，但我看總經理立即就處理好了，所以，換了人之後還是有效的，積極度比較高。昨天又是假日，總經理昨天有上班吧？本席還偷偷看你有沒有上班，你看我們立委認不認真？昨天我剛好得知這個消息，就表明我是立委的身分，問他們說總經理有沒有上班，他們說有、有，還特別打電話來問過。這就是改變，對不對？

賀陳部長旦：謝謝。

趙委員正宇：部長，請先回座。我要請教中華郵政，4 月份的時候，台南的郵務士又抗議了，私下我曾告訴你們，現在的郵務士都做不久，因為你們把郵務士投遞的區域範圍越來越擴大，他一個人負擔會非常辛苦。2 月時也曾發生一個主管壓榨員工導致其腦中風，6 月時也發生郵務士不堪職場罷凌而輕生的事情，我檢視了你們郵務士的離職狀況，2001 年有 109 人離職，而今年到 5 月為止，還不到半年就已經有 213 人離職；退休者更多了，2013 年才 181 人退休，而今年就有 702 人退休，光是上半年度 1 到 6 月份，就有 434 人申請退休。有這麼多的人離職和退休，是因為中華郵政的待遇不好，還是其工作量越來越高，還是以前很輕鬆，你上任一年多以後把中華郵政繃緊一點，他們無法承受所致？

主席：請中華郵政公司翁董事長答復。

翁董事長文祺：主席、各位委員。員工離職對公司是很大的傷害，因為要把成本算進去，不過離職分兩種，一種是得退休者，包括自請退休或屆齡退休，這是他們的權利，我們不能有什麼動作；我們擔心的是這些二、三十歲的新進同仁，若其離職率太高就會影響到公司未來承接的問題。所以，我特別注重新進同仁尤其是外勤同仁與窗口同仁的離職率能否下降，這部分要做很多的動作，包括其士氣的提振、工作環境的改善、薪水的提升，才能逐漸讓離職率下降。不過，就過去 3 年來比較，我們外勤和內勤的離職率已經逐步下降，但中高年齡的離退潮部分，我沒有辦法，因為這是他們行使退休法的權利。

趙委員正宇：中高齡離職退休部分，滿 65 歲是屆齡退休？

翁董事長文祺：是。

趙委員正宇：如果我認為公司的管理、福利、制度及工作環境非常好，說不定我會做到 65 歲，一般公務人員很少做到 60 歲退休，大多是 55 歲退休，一般而言，軍職可能是 20 年，武官的話大概是做到 60 歲，一般的文職大多是 65 歲退休。

翁董事長文祺：是。

趙委員正宇：我今天不是怪你做得不好，只是我們好不容易培植出一些人，做到 60 歲的人雖然年紀大，但其經驗豐富，你讓他離職的話，反而造成中華郵政的損失。年輕人現在來當郵務士，

可能跟以前不同，因為時代在變，不像以前的人可以刻苦耐勞，他們現在禁不起太陽高溫炎熱，尤其現在的太陽很大，又跟以前不同，冬天又太冷，他們可能無法適應。而外面民營的郵遞公司使命必達，你們也要訓練我們的郵務士這種使命必達的觀念，但也要給他們比較好的福利，因為他們在外面跑來跑去，所以我剛才說外勤與內勤不同，為什麼內勤可以做到 65 歲而外勤是 60 歲，就因為體力消耗的不同。所以，這一點也要納入考量。

翁董事長文祺：知道，謝謝。

趙委員正宇：你還是要繼續加油，我們的中華郵政還是有賺錢。

翁董事長文祺：我們賺滿多的。

趙委員正宇：對，你們最好有賺 20% 以上。

翁董事長文祺：20%。

趙委員正宇：中華郵政真的是非常辛苦，我當民意代表將近 20 年，因為我們都要寄送一些文宣等等的郵件，我常常會跟來送信的郵差致謝，我的太太甚至還送礦泉水給郵務士喝，警察來簽到，也是送每人一瓶礦泉水，因為他們很辛勞，我的服務處都是如此，且是我的太太親自在做。

翁董事長文祺：所以，我們跟工會協調，郵差本來搬運的包裹上限為 30 公斤，這個不符合國際規範，也不符合業界規範，從今年開始，我們已經將其降為 20 公斤。

趙委員正宇：理事長，你可以問一下，每一個來桃園趙正宇立委服務處送信的郵差都有拿到我們送的水，我的服務做這麼好。

翁董事長文祺：謝謝交通委員會對我們的支持。

趙委員正宇：謝謝你。接下來，剛才有人說交通部所屬最虧錢的單位就是陽明海運，其資本額 300 億，交通部投資 100 億，今年虧損 77 億，相當於三分之一，77 億可說是相當大的一筆金額，請林總經理說明一下，你們今年為何會虧這麼多錢？

主席：請陽明海運公司林代理總經理答復。

林代理總經理文博：主席、各位委員。在 2008 年金融海嘯之後，就因為需求面不足加上供給過剩，整個國際航運業的營運狀況普遍都不好，以全世界排名前 20 名的航商而言，大部分在這幾年都出現了滿嚴重的虧損，並不是只有臺灣的船公司虧損。以去年而言，又出現了一波新的變化，就是全世界排名前 20 名的航商現在也開始有一些轉變，部分航商可能就退出了市場，在這一波經濟情勢不佳的情況下，公司這邊也面臨這樣的挑戰，當然這部分也是……

趙委員正宇：很多人質疑你們的公關費太高，你們是不是應該要開源節流？既然你講到經濟不景氣造成海運生意不好，你也知道船的消耗量非常大，尤其油料是大宗，然後，船員的福利是不錯的，因為他們在外飄洋過海，不像一般的行業。在每次去提領貨物或送貨物的航海路程部分，你們一定要取得最有經濟效益的航程，才不會浪費油料，如果貨物數量不夠多，寧願併到別的船上，也不要再開一條船，浪費油料去送這些貨物。要如何營運，你們是專業的，我只是提供個人意見供你們參考。陽明海運要多加油，納稅人的錢是辛苦錢，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。交通部所屬的國營事業有 4 家，實質掌握的民營公

司有 7 家，財團法人有 6 家。撇開財團法人機構不談，交通部可以實質掌握的事業單位總共有 11 家，涵蓋了陸海空交通以及電信、郵務通訊的事業機構。這些事業體和百姓的生活息息相關，和國家經濟發展也緊密相連，所以它們的營運績效非常重要。以交通部的立場來看，要如何認定這些事業單位的營運績效好不好？

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，針對它們的長期發展，董事會一定有規劃；第二是年度計畫的落實情形；第三是工安問題或跟民眾服務的糾紛要儘量減少，主要是這 3 個大方向。

陳委員素月：今天很多委員都關心盈餘的問題。

賀陳部長旦：這要反映在年度計畫的落實上面。

陳委員素月：這些事業單位負有重大的社會責任，能否達到服務的目標或是政策的目標，應該比賺錢還重要。

賀陳部長旦：這就是我剛才講的第一個部分，也就是它們整體必須有策略性的計畫，其中有些是反映行業，有些是反映政策任務，有些是反映社會責任。

陳委員素月：這些事業單位如果會賺錢、績效好，當然是最好。中華電信可說是這些事業單位中經營的典範，這幾年股價走勢圖節節高升，表現非常亮眼。今年 6 月他們公布了 5 月核定自結營收 186.5 億，較去年同期減少 1.1%，歸屬於母公司業主淨利是 35.5 億元，每股盈餘是 0.46 元，成長 6.7%。今年以來累計核定自結營收 940.9 億，與去年同期相較持平，累計每股盈餘是 2.45 元。可說是位居電信三雄之冠，表現非常傑出。所以在 6 月初的新聞報導中，媒體標題就是：「電信三雄營運，中華電最會賺」，這樣的成績實在是振奮人心。

可是從 103 年到 105 年，中華電信在各縣市電信線路的資本支出逐年遞減，103 年是 40 億多，105 年剩下 24 億多，彰化就減少了將近一半。以中華電信的成績來看，花這麼少的錢又最會賺錢，可以說是馬兒好又能不吃草，真的可以當作經營的典範。事實上是不是真的這樣子呢？本席最近在地方上接到很多民眾的抱怨，說中華電信的收訊品質很差，收不到訊號。本席去了解情況，根據 NCC 今年第一季通訊消費申訴監理報告，中華電信的申訴量高達整體通信業的 30%，更連續 6 季蟬連客訴的冠軍。我想請教部長，因為你也當過中華電信的董事長，請問你覺得問題到底出在哪裡？

賀陳部長旦：這幾年的情況我不夠了解，過去中華電信因為經營的項目多、範圍廣，大家又對國營事業的期待比較高，所以在申訴上有待努力的地方應該也比較多。至於剛才委員提到的投資部分，我請董事長向委員說明。

主席：請中華電信公司蔡董事長答復。

蔡董事長力行：主席、各位委員。我們的申訴狀況的確是有，在行動品質方面，我們現在也正在全力改善，不管是語音方面還是上網品質部分。

至於資本支出部分，我們在行動的資本支出部分每年都增加，因為這方面的需求比較大。剛才委員提出的數據主要是在固網的資本支出，其實只要是客戶有需求，我們一定去裝設，不過在庫存方面的確做了一些管理，比以前要降低了一點，我希望在固網的服務方面沒有什麼降低

。

陳委員素月：如果你們在經營政策方向上能減少資本支出，營造高盈餘，又能提供非常好的服務品質，那我們一定給你按讚，給予大大的肯定。可是我們接到那麼多鄉親的抱怨，說你們的訊號不好，而且中華電信手機 NP 流失率越來越高。董事長可以說明最近這一、兩年中中華電信手機 NP 流失率有多少嗎？

蔡董事長力行：最近這一兩年的確比較高，首先是跟市場趨近飽和，競爭非常激烈有關，所以最近這兩個月我們提出了新的資費方案和新的門市方案和競業競爭。品質方面是最基本的事情，我們也增加資本支出去改善行動通信和上網的品質。

陳委員素月：如果中華電信有很穩定的訊號和服務品質，客戶怎麼可能去轉換電話號碼呢？據本席所知，你們 NP 每個月至少流失兩千支以上，一年流失一萬兩千支以上，這樣的流失率是很高的。中華電信身為電信業的龍頭，我們不希望看到你們因為縮減資本支出，導致設備落後，最後變成服務品質下降，以致遭到淘汰。

蔡董事長力行：謝謝委員指教，就行動資本支出而言，當行動分公司提出要求的時候，我們統統都是批准的，關於執行面我回去之後會再加強檢討，希望能夠執行得更快一點。

陳委員素月：推動光纖到府也是政府的政策方向之一，在減少設備支出的情況下，有關光纖的建設是不是就完全停頓下來了？

蔡董事長力行：沒有，有關光纖的建設，尤其是光纖從地底下到客戶家裡的部分是一個重要的指標，不過有時我們要進到客戶家裡有些困難，因為客戶不太希望我們進去他們的房子裡，這時我們只好繼續用原本的銅線來升速。

陳委員素月：光纖到府（FTTH）是國家未來的政策方向，這是費用低廉且可減少人力支出的建設及服務，既省錢又省人力，所以這方面的建設絕對不能停頓。本席在基層接獲許多來自鄉親及員工的反映，因為 4G 建設供料不足，導致中華電信空有好的頻譜區段，卻沒有辦法提供穩定的訊號品質。來自基層員工反映及客戶的投訴，希望管理高層能夠予以重視，用心聽取他們的聲音。部長也曾擔任過中華電信董事長，究竟什麼樣的經營方向才是正確的，我想你應該也很清楚，我們希望中華電信可以永遠位居電信業的龍頭、引領風騷，我們不希望中華電信毀在部長的任內，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝，我們來努力。

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。有關台中清泉岡機場升級成為國際線，現在媒體及輿論都討論得沸沸揚揚，不知部長對於清泉岡機場升級為國際機場的看法如何？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有關台中機場升級為中部國際機場，我們是給他們一個遠景，大家共同來努力。從這樣的遠景，也希望能夠在目前軍民合用的情況下，設法協調軍方移出更多的資源，包括空域和時段，我們朝這個方向來努力，希望能夠把餅做大。

簡委員東明：本席建議你們一定要慎重評估，過去我們看到政府花費許多預算興建好幾座機場，結

果之後沒辦法使用、根本沒有飛機在飛的就有好幾個地方，這等於是在浪費公帑。以屏東機場為例，當時風風光光的落成啟用，結果現在連一班飛機都沒有在飛，而且還占用了那麼大的土地，其實當時光是軍用機場就已經很夠用了。面對這麼大的一項計畫，政府應該衡酌財政狀況及未來的發展，一定要慎重評估。

賀陳部長旦：是的。

簡委員東明：接下來本席想請教台灣世曦公司王總經理，請問台灣世曦公司是由交通部百分之百持股的公司是嗎？

主席：請台灣世曦工程顧問公司王總經理答復。

王總經理炤烈：主席、各位委員。是的。

簡委員東明：現在你們負責監造台 9 線南迴公路安朔至草埔的隧道對嗎？

王總經理炤烈：是的。

簡委員東明：請問你有沒有去看過目前的狀況和進度？

王總經理炤烈：有，上禮拜我還親自去現場監督過。

簡委員東明：如果總經理還有機會要下去現場監督的話，是不是能夠通知一下本席？其實我就是草埔村的人。請問目前的進度如何？

王總經理炤烈：安朔至草埔隧道北段興建的速度還滿快的，南段則因為有地質上的因素，所以進度稍微慢了一點。

簡委員東明：這是非常重要的一條隧道，過去的路都是彎來彎去，等於是一條死亡道路，興建這條長度將近 5 公里的隧道之後，情況應該會改善很多。請問預計什麼時候會完工？原本的規劃是要在 2017 年完工，能不能如期完工？

王總經理炤烈：全線還是朝這個目標在努力，其實最大的困難不是在隧道，反而是橋梁用地的問題比較大。

簡委員東明：有人跟我反映說 2017 年大概沒有辦法完成，本席認為沒有辦法如期完成沒有關係，施工品質才是最重要的，因為這個隧道一打通之後，從屏東跨到台東的時間可以縮短 30 分鐘，這是相當……

王總經理炤烈：報告委員，不只是時間縮短而已，包括安全度也會提升。

簡委員東明：但你們有沒有注意到施工所造成的污染問題？

王總經理炤烈：我知道，因為隧道就在河邊，所以引起了一些環境污染，這也是我們所關切的問題。

簡委員東明：現在地方強烈反彈，包括公視及原住民電視台都已經在大幅報導。

王總經理炤烈：我們是扮演監造的角色，我們也要求……

簡委員東明：你們負責監造沒有錯啊！

王總經理炤烈：對於互助營造公司，包括相關程序的加強及現場作業我們都有在監督。

簡委員東明：投影片是楓港溪上游的溪水原本都非常清澈，這不只是當地居民的飲用水，而且也是灌溉當地唯一經濟作物山蘇的水源。

王總經理炤烈：我們原本有設置一些相關的污水處理設備，廠商的確實比較簡易，而出水量有時比較大也比較快，所以我們又額外加入沈澱池，上禮拜我也到當地與村民溝通沈澱池的位置，希望施工能加大加快，也希望不會再讓委員提供的這張照片重現。

簡委員東明：我不曉得總經理有去過。

王總經理炤烈：因為現在正是雨量最大的時候。

簡委員東明：下次總經理要去的時候最好能讓本席知道，好讓我知道你是什麼時候下去的。這個污染會影響到當地居民的生活品質，無論如何都一定要儘快解決。

王總經理炤烈：是。

簡委員東明：接下來我本席要請教張董事長，上個月你到屏東原鄉看產業的問題，請問你看完後有什麼感想？

主席：請臺灣港務公司張董事長答復。

張董事長志清：主席、各位委員。我覺得原鄉部落非常親切，可以發展觀光，而且臺灣港務公司將來的自營商店還可對遊輪觀光旅客推銷原鄉的產品。

簡委員東明：這引起了很大的迴響，當地居民都很感謝董事長能有這樣地關懷。今天好像也安排了幾個鄉的鄉長上遊輪對不對？

張董事長志清：今天在高雄港安排他們登鑽石公主輪。

簡委員東明：只限 4 位名額少了點，其實報名的人非常多，他們都很想去看看。

張董事長志清：我們是分兩個部分，原鄉的學童可以安排參觀高雄港，至於遊輪的部分，我們下次會安排更多名額。

簡委員東明：遊輪將來對原住民的產業，包括對傳統藝術品的行銷會是個非常好的管道。另外，過去遊輪為抒解遊客的心情，都會安排很多節目，我們希望原住民比較好的節目也能登上遊輪表演，這對台灣的行銷也絕對會是正面的。

張董事長志清：未來環島航線靠港時可以試著安排他們上遊輪表演看看。

簡委員東明：畢竟原住民族的就業機會與平地相較真的有段落差，假如能朝你們的構想去做，我真的要站在原住民的立場大大地感謝臺灣港務公司。接下來，我要謝謝翁董事長。

主席：請中華郵政公司翁董事長答復。

翁董事長文祺：主席、各位委員。不敢當。

簡委員東明：你們最近也非常關心原住民觀光的發展，這應該是觀光局的事，但是你們為了解決原住民的觀光問題，規劃了 16 個族的郵筒彩繪計畫，而這個計畫也正在進行中對不對？

翁董事長文祺：是，下個月就可以陸續交貨了，我們要在 16 個原住民區的部落門口配置 30 個具特色的集合式收信箱。

簡委員東明：下個月交貨的進度可能快了點，因為我都會與中華郵政接洽此事，我覺得此事非常好。

翁董事長文祺：謝謝。

簡委員東明：在你們整體的構想中，不單是彩繪的郵筒，16 個族的定點將來也還會發行明信片，

而且彩繪的圖騰還會按照 16 個族的圖樣來設計，另外更令人肯定的是，每到一個定點都要打卡。

翁董事長文祺：這也是委員給我們的指導，謝謝委員。

簡委員東明：這只是我們的一個很好的構思，經過與原鄉的宣導後，他們都非常認同，所以這是初步的狀況。雖說初步會有 30 個郵筒，但是 16 個族大概只會用到 16 個郵筒，希望將來能做得愈多愈好。我們有 55 個原住民鄉，大家都會搶這些郵筒，既然董事長有了這麼好的構想，每個鄉又都想爭取的話，基於數量的關係，希望能把此計畫再行擴大。

翁董事長文祺：我們會有的。

簡委員東明：我認為這部分的進度應該不會那麼快……

翁董事長文祺：下個月開始會陸續交貨。

簡委員東明：說不定下個月要進行的階段還要再行協商，畢竟圖騰也不是那麼好認定，一定要經過當地藝術家的彩繪，再經當地的鄉長、幹部認同為自己的圖騰才能上路，不然又會出狀況。

翁董事長文祺：我們會尊重。

簡委員東明：謝謝。

翁董事長文祺：謝謝委員。

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。最近選民遇到我，都只有跟我說：「委員，完全執政完全負責，加油！」這句話聽起來雖然是加油、是鼓勵，但是壓力其實非常大。民意代表感受到第一線選民的壓力，所以也要這樣告訴部長，我們需要做個分水嶺，把責任釐清，但是接下來該監督、檢討與整頓的，也都還是要做，劃分清楚後，再也沒有任何藉口，所以把分水嶺劃出來是很重的第一步，因為那就是責任的釐清，再來就必須完全負責了，最近我們檢討交通部所屬的事業單位、國營事業與財團法人就是這個意思。

第一件讓交通部臉上無光，滿臉豆花，甚至舉國丟臉的就是桃園機場的事件，但是桃園機場出包的淹水、停水與停電等 4 案，統統都是世曦所監工的。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據我所知有些工作和世曦沒有直接關係，委員要不要也讓他們有個說明的機會？

葉委員宜津：沒關係，你把責任釐清後給我書面報告即可，畢竟 10 分鐘要檢討這麼多公司，我實在沒有時間。

賀陳部長旦：好的。

葉委員宜津：這樣說好了，世曦在這 5 年包下了桃園機場 20%的工程，結果今天的桃園機場卻是個讓全台灣人都覺得丟臉的地方。世曦包了桃園機場 5 年 16 件，一共 40 億元的工程，結果卻是停水、停電與淹水，對此我認為交通部應將世曦移送工程會登記為不良廠商。部長覺得怎麼樣？

賀陳部長旦：我們一定會就事論事處理，至於他是不是會變成不良廠商，要請相關專家來檢討。

葉委員宜津：你們去檢討，我要看怎麼樣才叫做不良廠商，這是世曦部分。這張圖表是世曦主管薪資一覽表，部長的薪資跟他們副總的薪資差不多，他的總經理、董事長薪資遠遠高過於你。但是這對他們來講沒什麼，因為他們主要領的不是這個，而是考績跟年終。這部分我已經說過很多遍，2013 年公司賺 8 億，就分掉 7.2 億，這些他們怎麼會看在眼裡？雖然世曦主管的薪資比部長高，但我們今天要檢討的是，他們出了多少包領了多少的錢，部長再判斷要不要整頓、檢討及監督他們。

賀陳部長旦：瞭解。

葉委員宜津：有關陽明海運部分，陽明海運這幾年虧損連連，沒錯，全世界的海運公司都虧損，但是部長知道陽明海運有多少子公司、孫公司嗎？

賀陳部長旦：剛才林代總經理說有 49 家。

葉委員宜津：什麼 49 家？加上孫公司，總共有兩百多家，部長不知道吧！

賀陳部長旦：他講的可能是子公司，再往下的我並沒有……

葉委員宜津：有很多是紙上公司，部長知道為什麼要有這麼多的子公司、孫公司嗎？答案就是有薪水可以領啊！一家公司就有一位董事長、一位總經理或是其他職位，有兩百多家耶！部長上任至今已經一個多月，有一個資料我要了三年，到現在為止都要不到，我想拜託部長去幫忙要，要到之後再給我，我想看你需要多久的時間可以要到。

賀陳部長旦：不敢當。

葉委員宜津：你知道我要的是什麼資料嗎？我要的是子公司、孫公司的明細、營業績效、主管人員薪資資料。部長，今天這裡有錄音、錄影，請你去要這些資料，好不好？

賀陳部長旦：好，我想這些資料可能有涉及公司業務跟法令的要求，我們共同來努力。

葉委員宜津：不用，完全沒有什麼機密，部長，我們官股占長榮公司 35.8% 的股份，董監事實際上是由交通部指派的，所以我們要求他的子公司、孫公司資料一點也不為過，但是我要了三年都要不到，我要看看部長需要多久時間可以要到，好不好？

賀陳部長旦：我們來努力看看。

葉委員宜津：好，謝謝你，這個資料要到後，請提供給我。

最後，關於高鐵部分，高鐵財改是由政府出面的，最後成功了，當財改成功後，他就變成國有民營公司，是不是？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：財改成功以後，他們所做的第一件事就是發錢給董監事，你知道多少錢嗎？

賀陳部長旦：我不清楚。

葉委員宜津：你不清楚？部長，他總共發了股利三十四億三千多萬元，他有 17 名董監事、但有 2 名監事的缺額，總共領了 2,112 萬，平均每個人超過百萬元。如果是賺錢發股利的話，OK 的，但是他們所賺的錢是因為財改，是政府出面，而且這些董監事都是官派的，去年他們一共開了 14 次會議，這樣會很辛苦嗎？官股本來就是聽政府的，他們的民股本來是反對財改，那為什麼還要在財改以後，給他們這麼多錢呢？

賀陳部長旦：報告委員，據我的瞭解，這個錢不是給官股個人的，有些是給法人，這部分是不是讓高鐵公司向您做說明。

葉委員宜津：給法人的是股利，發放的股利有三十四億四千多萬，我現在說的是發給董監事的部分。

主席：請台灣高鐵公司劉董事長答復。

劉董事長維琪：主席、各位委員。跟委員報告，每位董事都是法人代表，事實上所拿到的 2,100 萬是發給所有法人，其中公股占一半。

葉委員宜津：那是 34 億裡面的。

劉董事長維琪：不是，是 2,100 萬裡面的。

葉委員宜津：官股董事本來就要聽政府的，薪水也不少，為什麼……

劉董事長維琪：2,100 萬是分到每一位……

葉委員宜津：我的意思是官股代表本來就是政府派的，他的薪水已經很高了，為什麼財改一通過，你們就發 2,112 萬呢？

劉董事長維琪：兩點報告，第一、我們是按照公司法的規定，把財改績效扣除以後，發給盈餘的三分之一。第二、這 2,100 萬不是給個人，是給法人董事，政府也分到了，個人及自然人都沒有。

葉委員宜津：請跟我們說明，你們的董監事是怎麼分這 2,112 萬的。

部長，我還是要說，這部分不能拿來當酬庸。有關電信工會跟中華郵政工會方面，這也是轉型正義之一。

賀陳部長旦：瞭解。

葉委員宜津：你不能只是瞭解，我快速地跟部長說明一下，現在 show 出來的這些都是以前的提案決議，第一張是要求電信協會，郵政協會所屬財團財產及股權，捐贈歸還給國家，這些都是 520 以前，不分黨派同意的事情。下一張是要求電信協會在一週內把財產目錄送到交通委員會。你們有沒有送來？沒有！這張是 1 月 24 日經過院會三讀通過的，是要求財團法人台灣郵政在 104 年底前要將財產回捐給國家。你們也沒有做到！再下一張是要求電信協會保障原有會員，不要像糖協一樣。另外，這張顯示的也是 104 年 3 月就已經院會三讀通過的提案，要求交通部指派的董事要在下一次董事會中提案執行立法院決議，否則應予解除董事職務，以背信罪移送法辦。再下一張，也是一樣的要求。部長，你們要把立法院的決議當一回事。

賀陳部長旦：是的，尤其是剛才委員提到 105 年 4 月 6 日的決議，我們一定會要求相關協會遵照決議內容執行。

葉委員宜津：部長，我們要看新聞才知道你又有什麼新政策，這樣不行耶！機車族的數量在臺灣非常地大，昨天我們看到有關機車要裝設限速器的新聞，請部長說明是怎麼一回事。

賀陳部長旦：報告委員，這還在研議階段。最近我們看見機車死亡率跟汽車相比，差不多是 3 倍，受傷比例是 6 倍，我們覺得很多狀況係出自超速的危險行為，我們認為若能讓他自覺有超速狀況，可能會有抑制作用，但這裡面所涉及的機車族接受度、廠商或是其他管理部分都應該要研議，現在還在初步研討階段，我們會跟機車族做探討後，再跟委員及大家說明。

葉委員宜津：部長，安全很重要，不過你要做什麼政策之前，要想得再周延一點，也要跟大家討論。

賀陳部長旦：一定，謝謝。

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。我們今天關心的是交通部所屬 10 家事業體公司，請問是不是 10 家？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。11 家。

林委員俊憲：大家認為他們的經營績效應該要做得更好，因為政府轉投資的事業體，享有公家資源，甚至很多是獨占性、優先性業務，當然我們對他的績效要求會高一點。新政府上台，新部長也來了，同樣地關心這 11 家公司未來要如何走下去以及在人事上是不是會有所更動。記得本席曾經請教過你這個問題，這 11 家公司，除了桃機公司因為機場淹水，換上曾大仁董事長，總經理也換了，當時這件事情也引起外界驚訝，我們希望曾大仁董事長、蕭登科總經理不要辜負你的期待，要好好地做事情。至於其他 10 家公司，部長有沒有什麼計畫跟打算？人事問題是最重要部分，對於公司的董事長跟總經理，部長是要人事安定，或是人事更換呢？

賀陳部長旦：基本上，我們要觀察一段時間，比較他的年度計畫執行績效，再來就事論事的從公司專業性到種種之間的協調性等各方面做整體性評估。

林委員俊憲：你從 5 月 20 日就職觀察到現在？

賀陳部長旦：我上次跟委員報告過，我們希望能夠在 3 個月之內，把相關重大事業單位……

林委員俊憲：這些董事長、總經理，除了以過去的績效評估以外，還有很多綜合考量，比如年紀等相關規定。年齡也是個規定吧？

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：年齡限制是多少？

賀陳部長旦：依照慣例是 68 歲。

林委員俊憲：是不能超過 65 歲，還是 68 歲？

賀陳部長旦：68 歲是極限，65 歲就要做提醒、檢討。

林委員俊憲：本會期開會時間預計在 7 月 15 日結束，所以你要做人事更換也是在 7 月 15 日以後。

賀陳部長旦：有些會在這個日子之前，有些會稍微晚一點。

林委員俊憲：還會再更晚？在 7 月 15 日前會有所更動？

賀陳部長旦：我認為在這之前，會有一些調整。

林委員俊憲：你是說不到一個月的時間，交通部所屬除了桃機公司以外的 10 家公司，在人事上可能會有更換。

賀陳部長旦：是的，我們會就事論事的做檢討。

林委員俊憲：我覺得人事更動是有其必要性，這些現有董事長、總經理是如何坐到這個位置，且工作做得如何，你心裡應該都有數。我知道你已經著手在找一些人，如果你要更迭人事，我認為

是愈快愈好，讓我們知道未來一些事務要由誰來接手。台灣機場淹水事件，除了是國家的恥辱之外，還有幾個相關的交通建設，我看了都覺得非常地慚愧，我希望新政府、新部長上來，能夠有不一樣的作法，把這些問題解決。比如，機場捷運的問題，台灣機場捷運從規劃到現在，已經 20 年，蓋了十幾年，一個機場捷運才 4、50 公里都做不起來，真的是世界級大笑話！機場捷運花了一千多億，既沒有土地問題，也沒有居民抗爭，在有錢、有土地、人民又支持的情況下，還要花了一千多億，十幾年都蓋不起來！馬政府下台前，交通部說年底要通車，我知道賀陳部長要成立一個小組委員會，對這個工程做徹底地瞭解，這是國家的恥辱。

除了捷運之外，有一些工程我也覺得很奇怪，像桃園機場跑道跟滑行道，編列 104 億預算。部長，它蓋了幾年？從開始到現在，已經做了 12 年，這種工程有這麼困難、複雜嗎？蓋了 12 年的跑道、滑行道工程，到現在還沒有完工，我看過你所提供的預決算資料，104 億預算達成率還不到六成，只有 59%而已，只執行 61 億。部長，為什麼有錢也做不好？

賀陳部長旦：是否能讓桃機做說明？

林委員俊憲：不必，這些事情以後都是部長的事了！

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：還有幾項工程都跟機場有關，「國際機場 WC 滑行道遷建與雙線化工程」103 年預算編列 9 億 7,000 萬，105 年突然間變成 36 億，短短 2 年膨脹了 3.7 倍；「第二航廈空橋氣電設備採購案」104 年編列 3 億 8,000 萬，到 105 年變為 12 億，同樣的工程短短 2、3 年膨脹了 3、4 倍，這些都是機場相關工程。部長，現在眾所矚目的國家重要工程就是第三航廈和第三跑道，照理講應該是航廈跟跑道要配合使用，是不是這樣？

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：現在航廈預計要幾年完成？

賀陳部長旦：第三航廈應該是 2020 年。

林委員俊憲：那第三跑道呢？

賀陳部長旦：原來的規劃是 2030 年，因為它要配合航空城的土地問題，我們希望能夠克服萬難，提前完工。

林委員俊憲：那天總統說希望它能提前 5 年完工，也就是 2025 年要完工，這樣的話，當第三航廈於 2020 年完成時，第三跑道還沒有完成，要再等 5 年。

賀陳部長旦：對，那時候另外的兩條跑道應該都已整建得更好，可以支援第三航廈。

林委員俊憲：這些工程很困難嗎？台灣有錢、有人、有技術，還會做成這個樣子？

賀陳部長旦：這些工程都有其個別專業性，但把它們放在同一個環境裡，調度、分歧上需要互相做時間調整。

林委員俊憲：那別的國家為什麼不會呢？你們為什麼不拿好的來做比較呢？別的機場建設有像台灣這樣嗎？編列預算給你還做不好，要不然就是預算膨脹加倍。

賀陳部長旦：我們當然有應該檢討的地方，不過有些地方也確實有工程上的複雜度。

林委員俊憲：那就變成部長要來收這個攤子啦！

講到績效，我隨便舉個例子，剛剛聽到幾位委員在關心郵局的問題，翁董事長是外交官出身，我看了你們的績效報告，你知道最近幾年臺灣金融業最賺錢的就是保險業嗎？

主席：請中華郵政公司翁董事長答復。

翁董事長文祺：主席、各位委員。是的。

林委員俊憲：本席接下來講的也給賀陳部長參考。保險業在 103 年和 104 年大賺錢，幾乎每家壽險公司都賺得笑嘻嘻的，只有中華郵政的保險業務很難看，賣到近 5 年的新低。人家在賺錢，我們卻出現有史以來最爛的業績，我不知道為什麼。是沒有這樣的專業人才，還是這種公營的轉投資事業本來就是這樣？根本不重視績效，反正也沒有什麼壓力嘛！

翁董事長文祺：委員可以給我數字嗎？

林委員俊憲：等我問完再讓你回答。

再看電子商務好了，中華郵政有個電子商城，部長知道嗎？臺灣的電子商務市場從 100 年開始大幅成長，預估到 105 年會成長超過 1 倍，從 5,000 多億成長到 1 兆 1,000 多億，但是中華郵政開辦的電子商城從來沒有賺過錢。董事長，是不是這樣？

翁董事長文祺：沒有錯。

林委員俊憲：你們從 99 年開辦到 104 年，每一年都賠錢，這部分是不是可以整頓一下？

翁董事長文祺：我們正在做。

林委員俊憲：還有，電子商務也衝擊到你們的郵政業務。現在很少人寫信，所以一般函件少了，但是包裹郵件方面應該是大幅成長的新市場才對。因為伴隨電子商務增長的快遞和包裹，國內幾家包括外商在內的公司，像 UPS、FedEx、順豐、新竹物流、大榮、黑貓，這幾年的業績都在成長，為什麼中華郵政反而業績衰退？明年甚至還要再衰退十幾個百分點，超過 1 成耶！

翁董事長文祺：委員，我可以回答嗎？

林委員俊憲：好，請你回答。

翁董事長文祺：我從後面開始講起，普通信函逐年下降是國際趨勢，但敝公司在快捷和包裹的部分逐年上升，這是同仁努力的結果；壽險的部分，我們不適用商業保險法，而是適用民國 24 年制定的簡易人壽保險法，……

林委員俊憲：董事長，你們的郵件業務量是衰退的，105 年比……

翁董事長文祺：郵件是衰退，但包裹、快捷是增長的。

林委員俊憲：加起來的話，整體郵件業務的數量是衰退的喔！

翁董事長文祺：從財務報表來看，去（104）年是第一次……

林委員俊憲：根據你給我的資料，你們的包裹加快捷郵件 100 年是三千四百多萬件，……

翁董事長文祺：從損益表來看，去（104）年是打平。

林委員俊憲：到了 105 年，變成三千一百多萬件，比 100 年衰退 11.25%。你可以問一下幕僚，這是你們提供的資料耶！這是包裹加快捷郵件……

翁董事長文祺：郵件有分好多個品項……

林委員俊憲：我講的是兩項，而且是你們寫的，就是包裹加快捷郵件啦！

翁董事長文祺：是，那委員的建議是？

林委員俊憲：我搞不懂啊！為什麼你們的包裹反而不成長？

翁董事長文祺：是有在成長啊！

林委員俊憲：你們的業務為什麼越做越不好呢？

翁董事長文祺：沒有不好啊！去（104）年是郵務方面多年來第一次轉虧為盈。

林委員俊憲：我看到的數字就是這樣！

翁董事長文祺：我看到的 bottom line 是多年來郵政業務第一次轉虧為盈。

林委員俊憲：本席的詢答時間到了，部長也在趕時間。謝謝。

翁董事長文祺：謝謝委員。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：部長 12 點要請假，我們同意他離席，但是我要跟部長說明一下，黃昭順委員說要質詢你 3 分鐘就好，3 分鐘以後就請部長先回部裡面去。

請黃委員昭順質詢。

黃委員昭順：主席、各位列席官員、各位同仁。經過端午節取消高速公路夜間免費優惠，請問部長，中秋節你會不會再度採行這樣的作法？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。交通部現在不會單獨做這樣的決定，我們一定會先請學術團體研究，並和地方政府商量，然後再跟相關部會……

黃委員昭順：商量以後再做？

賀陳部長旦：對。

黃委員昭順：本席先把我們的意見再跟部長講一次，因為這是國人的小確幸，返鄉是非常重要的事情，所以我希望部長不要再找學者專家，可以的話就趕緊宣布，我覺得這樣你的民調滿意度會提高。

賀陳部長旦：不敢當。

黃委員昭順：其次，上禮拜交通部發生一件很大的事情，就是桃機事件之後，台中市政府就說他們要國際機場，高雄的 9 位立委也說能不能把一些路線分到高雄去，請問部長後來對這件事情做了什麼處理？

賀陳部長旦：我們基本上還是認為，不管是中部的國際機場或南部的國際機場，都一起來開發新的航線，這是交通部現在的立場，至於在這裡面該有的一些和國防部等相關單位的協調，我們願意全力來協助。

黃委員昭順：可是高雄的 9 位立委是怎麼講的？他們說希望交通部能分一些航線給他們，而且還要因應新南向政策，飛到印尼、馬來西亞、澳洲等等，請問這是你們現在的規劃嗎？

賀陳部長旦：現在確實是想基於新南向政策裡面一些商務和旅客的方便，配合航空公司來開拓新航線，是有這個方向。

黃委員昭順：其實我們高雄機場是先天不足，後天又失調，我們的高雄機場原先屬於填海造陸的南

星計畫，陳水扁上台之後就把它拿到台南的七股去，然後南星計畫就沒有繼續填海造陸了。花媽之前競選市長的時候也說要填海造陸，其實還是沒有做。

請問大陸航線的部分 5 至 6 月少了幾班？

賀陳部長旦：我是不是可以請同仁說明一下？

黃委員昭順：可以。

主席：請交通部民航局何副局長答復。

何副局長淑萍：主席、各位委員。目前來講，是有一些航班上的調整。

黃委員昭順：航班調整了多少？到底少了幾班？請提供書面資料給本席。

部長，沒關係，他們顯然到現在還沒辦法給你資料。

如果按照當時的南星計畫或陳水扁台南七股的案子，憑良心講，小港南部國際機場當時的擴建計畫是夭折的，你同意我的講法吧？

賀陳部長旦：是有打折扣，應該這樣講啦！

黃委員昭順：這個折扣打了 8 折還是 9 折？

賀陳部長旦：其實它原來是要補小港機場的不足，可是以我現在的瞭解，小港機場不管是機場本身或跑道容量都還夠，所以我想還不能算是完全夭折。

黃委員昭順：我還要告訴部長一件事，我們小港機場還有宵禁的規定，你應該知道吧？

賀陳部長旦：我瞭解。

黃委員昭順：所以那天那 9 個立委顯然是在打假球嘛！你同意我的講法吧？

賀陳部長旦：有些事情仍然是我們該努力的，宵禁的問題確實也需要跟地方協調。

黃委員昭順：對於高雄機場，你剛剛說至少打了 8 折，在這樣的狀況下，我們一定要突圍，請問在你整個理念裡頭，你準備怎麼突圍？有什麼好的辦法可以澈底解決這件事情？否則那還是一個天龍國的想法。

賀陳部長旦：首先，我剛剛並沒有說是打了 8 折，……

黃委員昭順：你打幾折？你告訴我打幾折！

賀陳部長旦：我只是說，小港機場現在的容量還夠……

黃委員昭順：小港機場容量當然夠。

賀陳部長旦：現在航空公司的發展是走廉價航空，廉價航空所需要的空間和起降的標準可能都可以做更多的……

黃委員昭順：廉價航空只是那個小部分的一個小部分而已，我們高雄絕對不是只要廉價航空，……

賀陳部長旦：對，但是這些是非常……

黃委員昭順：我們希望能夠有一個商務的起點，……

賀陳部長旦：對，但是廉價航空公司非常可能配合區域性的新南向……

黃委員昭順：那只是日本的廉價航空而已！部長，我去瞭解過，只有幾個……

賀陳部長旦：我們還是有機會開拓一些新的路線。

黃委員昭順：我現在要告訴部長的是，原來的國際機場只有桃園和高雄，其他地方是沒有的，結果

為了陳水扁的七股，填海造陸整個中斷了，到現在都沒有一個好的點可以做。我們也曾建議把岡山機場轉換成我們的用途，請問這個想法是不是可以考慮？

賀陳部長旦：小港機場這邊有一個 2035 年的整體計畫，委員剛才的建議我們都會綜合考慮。

黃委員昭順：本席希望交通部把岡山機場列為發展南部機場的一個重要的據點，可以嗎？

賀陳部長旦：在我們的長期計畫裡面，一定會做整體考慮。

黃委員昭順：謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席（劉委員權豪代）：剛剛陳雪生委員有裁示，因為部長另有會議，所以我們先讓他離席，接下來請王國材政次代表答詢。

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。本席要談的是幾個大原則、大方向，可惜部長不在。

最近國道 5 號的事情吵得沸沸揚揚，其實當初興建雪隧的時候我就提過，一旦國道 5 號雪隧通車，對宜蘭來講，絕對是災難的開始，事實證明現況就是如此。本來我是想要講給部長聽的，其實一個大型交通建設是要和產業政策掛在一起的。一條高速公路本質的意義是在幹什麼？這個本質的意義對地方的貢獻究竟是什麼？它真正的政策面是什麼？這才是重點。國道 5 號通車以後，其實宜蘭本身的產業政策是沒有改變的，它唯一的改變就是出現很多農舍，然後大家看到的就是堵車這一面，其他的面都沒有看到。

對於蘇花改，也就是當初的蘇花高速公路，本席也是站在同樣的立場講了同樣的話。蘇花改通車之後，現在宜蘭所面對的問題，未來花蓮同樣也會面對，可是我們幾任交通部長，包括兩次政黨輪替在內，都沒有看到這個問題。

不管是政府提出的使用 eTag 也好，或者加收 50 元也好，未來蘇花改通車，大量車輛湧進花蓮，同樣的問題還是會出現。這真的有幫到花蓮人嗎？其實本席這些話也不是今天才講，當初已經講過非常多次了。我們要如何來面對？現在大家都看到了啊，國道 5 號的問題，大家一而再、再而三地檢討、檢討、再檢討，還是永遠處於檢討當中，那麼未來蘇花改通車以後，我們怎麼辦？這些都是合在一起的問題嘛！請問次長看法為何？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。蘇花改的精神是給花蓮人一條安全回家的路，所以有它的必要性。我們大概在 109 年以前會把 3 段改善工程做完。對於蘇花改的車輛管理，剛才委員談的非常正確，就是根據國道 5 號的例子，車輛一定會更多，我們目前的想法是會針對砂石車有一些管理，當然，在交通管理的整體發展面，我們必須要去瞭解這個課題。的確，道路興建好了以後，更多車輛來是對的，但是如果我們對於某些……

李委員鴻鈞：你現在答的內容和之前七、八任部長講的都差不多，從雪隧講到現在已經多久了！從開始說要建蘇花高速公路，後來變成蘇花改，這個問題討論到現在也十多年了，歷任部長的回答都跟你一樣。現在的問題是，即使禁止砂石車或者是做其他任何約束，花蓮所有的產業道路

和地方道路能不能容納這麼多車子？包括橫貫公路、太魯閣，每個人都開著車子直接進去，你們未來的管理方向又是如何？這些都是要先準備好的。可是就算準備好了，問題還是會出現，為什麼？因為它還有幾個長隧道。現在宜蘭交通之所以回堵，原因之一就是雪隧是長隧道，長隧道有車速限制。蘇花改的觀音隧道也很長，這些都可以預判一定會造成堵車。

進到市區以後又是另外一個層次的問題。所以這裡面總共有兩個層次的問題，而且都是可以預估、預判的，這要如何解決？眼前已經有雪隧的教訓，就要趕快想出一個方向。

現在說入城要收 50 塊錢，這樣就可以解決塞車的問題嗎？沒有那麼單純吧！現在可以用 eTag 來判斷會增加多少流量，交通部有運輸研究所，除了運輸研究所，你們還可以責成相關單位去研議出一套解決方案嘛！請問你們有沒有朝這個方向在做？

王次長國材：目前我們在東部是以軌道為主，其中也有幾段是單軌的部分……

李委員鴻鈞：次長，不要用這種話來搪塞我啦！現在固然是以軌道為主，但是當車子可以通了以後，誰還給你坐軌道啊？我問你，現在坐火車可不可以到宜蘭？可以啊！那為什麼還會塞車？所以是一樣的道理嘛！今天大家為什麼要自己開車？這就是我長期在講的，你們整個配套一直都沒有做出來嘛！我坐火車的話，下車以後怎麼辦？現在整體的配套能不能因應到那個程度？這就是我長期在講的嘛！如果你要鼓勵百姓坐火車，會去花東的人觀光客占多少成、當地的人占多少成？你要讓這些觀光客有意願去搭火車的話，就是要讓他們下了火車以後，能夠便利地抵達自己要去的的地方，可是現在這部分做得夠不夠？絕對不夠嘛！

王次長國材：現在在加強中。

李委員鴻鈞：除了銜接，還有促銷的問題。如果我考慮到自己開車能便宜多少錢，去到那邊參加旅行社安排的一日遊、半日遊又要花多少錢，那我當然要開車去，因為我是全家去啊！政府根本沒辦法逼百姓去搭火車啊，這些都是可以預估的，原本這些話是要跟賀陳部長講的，結果召委讓他先走了，我覺得召委應該要打屁股。

我舉個例子，現在火車試辦實名制購票，請問住在花蓮、台東的人有多少人？身分證開頭字母是 U、V 的又有多少人？

王次長國材：一開始先用 U、V 是因為……

李委員鴻鈞：所以你們就搞不清楚嘛！你們要實施實名制之前，有沒有去統計過身分證開頭字母是 U、V 的人數，以及戶口設籍在花蓮、台東的人有多少人，包括有住在當地及沒有住在當地的人數？

王次長國材：這個問題我請臺鐵局鹿副局長代為答復。

主席（陳委員雪生）：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。我們大概有初步瞭解過，現在設籍花東的人口差不多是 51、52 萬人。

李委員鴻鈞：那是設籍的人口數嘛！

鹿副局長潔身：對，以台東的 V 為例，差不多有 18 萬人，花蓮部分我們還在跟花蓮縣政府檢討中。

李委員鴻鈞：所以大概將近 60 萬人。

鹿副局長潔身：不是，總設籍人口是……

李委員鴻鈞：我是說如果採行實名制，有資格訂票的人大概是 60 萬人。

鹿副局長潔身：如果全國算起來的話……

李委員鴻鈞：沒錯吧？

鹿副局長潔身：對。

李委員鴻鈞：請問中秋節的時候，採行實名制訂票的列車一共是幾列？

鹿副局長潔身：我們原則是這樣，先開放一般性、全國性所有人都可以訂票的方式。

李委員鴻鈞：以普悠瑪號為例，一個班次是 372 個座位，乘以 6 個班次，也才 2,000 多個座位啊！

鹿副局長潔身：差不多。

李委員鴻鈞：可是具備資格的人將近 60 萬人。

鹿副局長潔身：60 萬是總人口。

李委員鴻鈞：當然你們會認為不可能全部的人都湧進來買票。

鹿副局長潔身：根據端午節的統計，東線單日最高的運量差不多是 9 萬 6,000 個座位。

李委員鴻鈞：我要講的是，這件事不應該一味的由你們自己來評估，你們要請地方的縣政府提供協助，因為縣政府最瞭解，他們可以針對返鄉去做各方面的普及調查，然後把它弄成一套機制出來，然後數量就會出來，數量出來以後，未來我們要抓的 range 就會出來嘛！所以你們應該跟當地的縣政府共同商討此事，這樣這 60 萬人當中真正想要返鄉的人數才能抓出來啊，你說我講的有沒有錯？

鹿副局長潔身：我們現在就是在跟花東兩個縣政府溝通這件事情，其實我們也辦過返鄉專車。

李委員鴻鈞：我現在舉這個例子主要是想要讓你們瞭解，我們現在看到的問題，其實已經都可以預判得到，既然預判得到，我們要如何去預防呢？這才是我們現在看到的嘛！關於國道 5 號，請問國道 5 號今天會堵車嗎？當初在打通雪隧的時候，原本雪隧的工法錯誤，後來因為契約一味的墨守成規，堅持要用某種工法，後來是因為改變整個工法，雪隧才通車的啊，這件事也在立法院經過長時間的辯論，一樣的道理，從那時候講到現在，早就可以預估到整個宜蘭的交通黑暗期，那時候就已經預估出來了，你可以去調本席在 10 年前講過的話來看。那現在一樣，也講了很久了，未來的花蓮、台東，只要蘇花改一通車，一樣的問題嘛！除了地方上的道路配合不起來以外，光一條蘇花改有幾條長隧道？如果現在雪隧的問題改變不了、解決不了，未來一樣的道理嘛，你只是會害死花蓮和台東！

王次長國材：在管理方面，過去我們感覺是做的比較不夠，誠如委員所提……

李委員鴻鈞：我現在跟你們講的是，請你們拿出具體的方向，召委坐在那邊，雖然馬祖不會塞車，交通部應該指示運研所及相關單位，針對這個問題去擬一套解決方案出來，而不是今天哪個人問，你就講某一個方向，另一個人問，你又答另一個方向，跳脫式的回答是絕對不行的。

王次長國材：對。

李委員鴻鈞：入城收 50 元、eTag 或什麼樣子，今天講一個，明天講一個，沒有一個具體性且讓我

們看到專業性的回答，我覺得你們應該以現在的宜蘭為教訓，針對未來蘇花改的通車預作因應，將交通運輸的整個配套做成一份研究報告出來才對啊！

王次長國材：瞭解，目前要召開的是有關國 5 管理的部分，包括宜蘭縣政府在內。至於委員所提因應蘇花改的部分，我們也會納入。

李委員鴻鈞：包括蘇花改及現在必須立即改善的宜蘭，馬上去做一個專責，而且用最短的時間把報告做出來，提報交通委員會。

王次長國材：好。

李委員鴻鈞：然後我們再來討論嘛！

王次長國材：我們會朝這個方向來努力。

李委員鴻鈞：好，謝謝。

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。次長，今天我們討論全臺灣的交通狀況，其實每個地區的情況都不一樣，不過有些比較細節的問題，本席其實比較喜歡與次長一起做討論，因為部長掌管的事情非常多，有些比較細項的事情，他一定是分層負責交給次長或其他同仁去處理。本席非常期待次長在整個交通的管理、軟體或硬體方面，在未來幾年的東部，特別是在台東能夠讓你有很多發揮的地方。

剛才有委員關心實名制的措施，坦白講，實名制確實無法解決假日或人多的時候購買返鄉車票的問題，說實在的，它沒辦法完全解決，因為這其實是供需的問題，方才鹿副局長表示，端午節時的單日最高運量是 9 萬多，請問這是指一天還是全部？

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。一天。

劉委員權豪：供給量 9 萬大概是滿了吧？

鹿副局長潔身：單日最高乘車人數。

劉委員權豪：9 萬 6？

鹿副局長潔身：對。

劉委員權豪：臺鐵最高的供給量大概就是 9 萬 6，所以這已經是到頂了，可是如果需求是 12 萬，就表示會有 3 萬人無法如願返鄉或旅遊，這其實是供需的問題，而供需問題想要長遠解決，就台東來講，一定要採雙軌化。可是實名制為什麼要先做？因為對政府來講，很重要的一件事情是政府必須重視民眾返鄉時買不到車票這件事情，雖然它沒辦法全部解決，但這件事一定要做，必須讓民眾感受到，政府正在解決這件事情，這是第一點。

第二，既然這是個供需問題，就必須從源頭來做處理，次長，我知道你是實際負責這項政策與業務的人，我必須先承認我沒有全部都懂，但這一件事情我以前就常常建議，可是鐵路局及交通部可能太忙了，連研究的動力都沒有，我覺得既然這是個供需的問題，就一定要從源頭來處理，例如在假日的時候，以這一次的端午節為例，我們是星期四放假，對多數人來講，最好的安排就是搭乘星期三下午 5 點以後的火車回台東，對不對？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。對。

劉委員權豪：因為只要請假一個鐘頭就可以先行返鄉，所以那個時間是最壅塞的時間嘛！因此政府必須從分流做起，可是分流必須要有誘因，讓民眾在連假的前一天一星期三的早上，甚至提早一天，也就是星期二晚上就返鄉，政府必須提供誘因，民眾才會願意閃開或避開他原本計畫的最滿意時間，政府可以提供什麼誘因？簡單講，就是車票的折讓，哪些人是有誘因的？學生會有誘因，因為學生相對於上班族，特別是大學生，他們上課的彈性比較大，這與大學的排課有關，如果政府可以提供這樣的誘因，我相信實名制這件事情，不是只有在連假的前一天晚上，以這次端午節為例，不是只有在星期三下午 5 點以後才實施實名制，之前就可以考慮了，只要之前多一點班次，就可以把這些有返鄉需求的人分流啊！也許可以分流 2,000 人、3,000 人，至少將幾千人分流掉啊。

王次長國材：對。

劉委員權豪：包括連假結束，要回來台北上班也是一樣，因為放假是放到星期天，大多數人一百分的選擇當然是搭乘星期天下午的火車，因為回到台北剛好是晚上，睡一覺隔天就可以上班，對他來講，這是一百分的安排，但是我們必須提供誘因，把集中在這個時段的人分流出來，誘因是什麼？坦白講，就是容易買到車票及降價嘛！

王次長國材：瞭解。

劉委員權豪：我知道鐵路局是事業單位，我這項建議其實有點不好意思，因為鐵路局累積的虧損金額很高，我們一直希望鐵路局能夠很快變成是賺錢的單位，不過目前它的虧損還是很高，虧損的原因也很多，包括歷史原因在內，目前看起來虧損確實比較大，所以其實不差這一點點錢，鐵路局很難為的是，它除了一方面是事業單位以外，也是全國唯一獨占的公務單位，就軌道運輸來講，你是全國唯一獨占的公務單位，但是你又是事業單位，一方面要叫你賺錢，一方面又要你執行公務，我覺得這件事情算是在執行公務，什麼公務？就是照顧與補貼東部地區的民眾，因為他們不像西部走廊那樣容易買到車票、順利返鄉這件事情，這是政府要去做的工作，要不然我們也沒有辦法，請問在座那一位可以去開鐵道公司，自己挖一條鐵軌，把我們家鄉的人送回去？

次長，我講了那麼多，我並不是說我講的一定是一百分的答案，但我希望次長將這件事情認為是值得去考慮的事情，從源頭來做處理，這是第一點，請次長說一下你的看法。

王次長國材：委員所提實名制其實是尊重花東地區民眾回家的路權，這一點是我們一直堅持的，至於雙軌化的部分，的確……

劉委員權豪：那是長遠的目標，一定要去做！

王次長國材：委員提到以費率來做時間的分流，這部分我可以跟臺鐵再來……

劉委員權豪：請你去研究一下，或許你會擔心有些人是去遊玩的，但這項措施其實是等於實名制的提早啦！

王次長國材：就是用費率來做時間的分流。

劉委員權豪：你們的實名制可以提早做啊，這樣就可以分流出來，這是第一個建議。

王次長國材：是。

劉委員權豪：第二，本席上一次也提過，返鄉專車是東部民眾都搭同一列車，這部分其實也應該要分流，不然多出來的座位會形同浪費，現在是手腳快的人去搶車票，所以 372 個位子中的 300 個有可能是要到花蓮以北的人買走，當然這是最極端的例子，你懂我的意思嗎？

王次長國材：瞭解。

劉委員權豪：由於普悠瑪不能賣站票，目前的資訊系統沒有聰明到可以撮合，所以有些位子有可能會形同浪費哦，後面很長的里程，幾百公里就等同是浪費，所以你們應該要分流，包括這列實名制的專車就是到花蓮，或是這列專車是直達台東，透過這樣的分流，次長，為什麼你要主導這件事情？因為你剛才講得很對，實名制或注重火車票這件事情，是在尊重東部鄉親的路權，以及返鄉的基本權利。

王次長國材：對。

劉委員權豪：如果我們用這樣的態度來看待這件事情的話，我們就不會把它想成我要賣多少車票、賺多少錢，以這樣的角度來看嘛！

王次長國材：委員提到列車不要僅限於連假期間，應該要往前，這部分我會再和鐵路局談，至於價格要如何處理，我要……

劉委員權豪：要有誘因啦，如果只便宜 20 元就沒有誘因哦，說實在的，這對學生來說並不算是誘因，這個誘因必須大到讓民眾願意捨棄搭車時間的第一志願，改為第二志願、第三志願，這樣才有可能達到分流的目的。

王次長國材：對使用者—學生來說，是提供價格誘因，另外，臺鐵應該可以針對比較空的班次做一點促銷，因為交通運輸的位子是不可儲存的，這方面我會請臺鐵去研究一下。

劉委員權豪：也請副局長說明一下。

鹿副局長潔身：運輸本來就會有所謂的尖峰、離峰，我們現在也希望透過一些手段，把尖峰的需求轉移到離峰去，也就是所謂的移峰填谷。關於轉移的手段，一個是價格，一個就是利用餘裕的運能，現在我們和各縣市政府合辦的返鄉專車，就是在所謂的離峰時段開行的。另外，委員提到價格優惠的部分，相信委員也知道，臺鐵已經 21 年沒有調整票價了，當然臺鐵屬於公營事業，也有一些社會責任存在，所以我們會去考量一些政策上必須配合的東西。

劉委員權豪：價格方面過去我都是替臺鐵講話，因為我知道你們兼具雙重身分，做起事來很困難。

鹿副局長潔身：委員一直很關心臺鐵。

劉委員權豪：你們真的很困難，因為當大家擔心財政狀況時，就會要求你們必須賺錢，變成事業單位。

鹿副局長潔身：關於委員剛才提出的建議，我們會盡量利用一些手段，把尖峰需求轉移到離峰去。

劉委員權豪：阿里山火車如果純粹用經濟效能來看，在不能漲價的情況下，要你們去賺錢當然是很困難，可是那段鐵路很重要，必須指定你們去做嘛！

鹿副局長潔身：是、是、是。

劉委員權豪：這些我都可以體會，我覺得在這件事情上，必須把國家的政策擺在首要啦！

鹿副局長潔身：我們還是以這個政策任務、社會責任去優先考量。

劉委員權豪：賺錢可以從其他場站的開發去想辦法，其實日本現在鐵道最賺錢的就是場站的開發。

鹿副局長潔身：所以我們現在就是……

劉委員權豪：當然每個國家的背景不一樣，但你們想要純粹靠鐵道來賺錢，大概有一點困難。

鹿副局長潔身：對，未來在經營上，在運輸這一塊，因為我們也瞭解東部運輸對於鐵路的倚賴很重，所以我們會先以解決東部民眾的需求為優先考量。

劉委員權豪：次長，本席希望你們將這件事情當成非常重要的事情，這樣二、三年後，東部地區的立委就不會老是在這邊講火車票的事情，因為那時候已經變得更方便了，大家都可以用得到嘛！

王次長國材：我的感覺是如果做得好甚至可以雙贏，例如離峰的班次可以多加運用，或許學生在寒暑假的時候，比較不會急著要跟大家在假期擠熱門的車次，關於這個部分，剛才副局長已經表示會去深入研究，未來我會去督導他們的進度。

劉委員權豪：那就麻煩次長把這件事情當成首要的工作，另外，我們如果想要提高鐵道的運輸，以台東來講，其實面臨到一個很大的問題，就是到達台東火車站以後，公眾運輸系統坦白講是很缺乏的。

王次長國材：接駁的部分。

劉委員權豪：我相信這個問題不是只有存在於台東，臺灣整體都市內的公共運輸，比較發達的應該只有台北市及新北市，其他都很困難。

王次長國材：瞭解。

劉委員權豪：這也是我們在考慮整體交通政策時，你們必須考慮到的部分，以台東為例，除了透過公車網的建立，你們應該考慮與在地的計程車業者彼此配合，至少可以幫助地方解決在地的公共運輸問題。今天因為時間的關係，我們下一次再做討論，謝謝。

王次長國材：謝謝。

主席：現在輪由本席質詢，請劉委員權豪暫代主席。

主席（劉委員權豪代）：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。本席記得之前馬祖國內商港出現重大問題，請世曦到馬祖去幫我們的忙，世曦大地工程部做得滿好的，但是到委員會的時候世曦公司對四大工程的部分卻被質疑，像金門大橋怎麼會出了那麼多的狀況呢？李董事長可以說明一下嗎？

主席：請台灣世曦工程顧問公司李董事長答復。

李董事長建中：主席、各位委員。我想最根本的原因還是廠商的能力問題，我們已經盡力在協助廠商把所有的事情做好，但是據我瞭解，現在國工局已經發出命令要跟他解除合約。

陳委員雪生：對於一個工程來講，施工單位非常重要，你們負責監造，如果施工單位不配合的話，監造當然也是有問題。早上有很多委員提到關於近親繁殖、世襲制的問題，這是來自你的壓力還是上級給你的壓力呢？

李董事長建中：基本上，在我的任內這種事情非常少發生，也許過去有發生一些，有些是內部人員結婚產生的，我想這是沒有辦法的事情。另外，現在世曦公司在我們這個行業裡面是頭牌，所以……

陳委員雪生：本席都不知道有那麼多問題，所以我都快聽不下去了，不但近親繁殖、世襲制，而且你們公司的名稱又是世曦，聽起來發音相近。

李董事長建中：我們沒有世襲。

陳委員雪生：另外，本席要謝謝翁董事長多次到馬祖去關心郵務人員房舍的問題，也給我們滿多的協助。最近中華郵政公司的郵務人員到馬祖去服務，有些人是從台灣去的，本席一直希望能夠在地化，但是也沒有辦法全面的在地化，如果能夠把在台灣工作的馬祖鄉親調回去，本席要拜託董事長儘量把他們調回去。

主席：請中華郵政公司翁董事長答復。

翁董事長文祺：主席、各位委員。我瞭解。

陳委員雪生：除了解決住宿問題之外，他們的伙食也是一個大問題，最近有基層人員向本席反映希望能夠到隔壁的海巡署去搭伙，海巡署的大隊長也很重視本席的意見，所以後來海巡署內部進行投票，結果是不同意郵務同仁到他們那邊去搭伙，因為怕會受到影響。翁董事長，基於對同仁的關心，而且這個所費不多，可以花兩三萬請一個臨時的炊事工友來煮個一餐、兩餐，否則他們都流落街頭，又不能每天到餐館去吃飯。

翁董事長文祺：我們來考慮一下，尤其對於非馬祖的同仁……

陳委員雪生：請董事長考量一下。

翁董事長文祺：是，我們會來瞭解。

陳委員雪生：本席以前在馬祖縣政府也是有伙食團，到現在為止都還是團體的生活，我們那邊還提供住宿，公務人員還提供當地人住宿，所以我從民國 60 年當公務員以後，在縣政府幾乎住了二、三十年，我不是住在家裡而是住在縣政府大樓。

翁董事長文祺：瞭解。

陳委員雪生：還有，本席要拜託你們酒的事情。

翁董事長文祺：正在進行中。

陳委員雪生：也拜託你們能夠積極的配合。

翁董事長文祺：沒有問題。

陳委員雪生：謝謝翁董事長。另外，之前高鐵的財務有轉型，劉董事長可以說明目前的狀況嗎？

主席：請台灣高鐵公司劉董事長答復。

劉董事長維琪：主席、各位委員。高鐵在財務轉型以後，特許期延長了，這使得我們的折舊費用降低了一大部分，我們所有同仁因為工作上的努力而增加收入，都會因為折舊的降低而產生盈餘，這個盈餘就會反映出同仁工作的績效。

陳委員雪生：董事長跟執行長的配合度怎麼樣？

劉董事長維琪：我們合作無間。

陳委員雪生：執行長，你過去在立榮、長榮的表現好不好？

主席：請台灣高鐵公司鄭執行長答復。

鄭執行長光遠：主席、各位委員。我自己不能講我的表現好不好，不過我要跟委員報告，我在立榮和長榮的時候都是用一種非常策略性的方式來看公司的診斷，然後提出一個很具體的方式。我在立榮的時候委員是馬祖縣的縣長，立榮為了要避開高鐵通車的衝擊，我們把整個航線的結構往離島來做，所以我們跟離島政府充分的來合作。譬如說我們創辦澎湖的花火節，讓更多的遊客到澎湖去玩，增加了我們的營收。就像剛才董事長講的，我們現在折舊降低了，高鐵也要採搭高鐵遊台灣的方案，結合高鐵沿線各縣市政府的特色觀光，和旅遊業者、飯店業者一起合作，充分做出一個有特色的高鐵假期，這樣就可以讓營收往上衝，提高我們的業績。

陳委員雪生：執行長，你從立榮的董事長做到長榮的總經理，後來還當上董事長，長榮的張總裁也不是省油的燈，如果你不是人才的話，他也不會用你。當然，政府找你到高鐵來就是要借用你的長才，高鐵因為財務結構和折舊的問題，不管誰來經營，我想都會虧本，就跟臺鐵現在的情況一樣，所以本席要拜託董事長和執行長，你們在高鐵擔負這樣的重任，真的要好好把它做起來。現在新政府上台了，他們當然也有說以前舊政府做不好，其實舊政府有些方面也做得很好，不過都還是會有一些疏漏，但是希望能精益求精、好上加好，是不是？這是非常重要的。

次長，你從高雄轉到交通部擔任次長來協助賀陳部長，我想你一定希望把交通事務搞好，絕對不是要把它搞爛，對不對？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。當然。

陳委員雪生：目前新的政府對這些董事長有批評也有讚美，你們是站在一種黨政考量的立場還是專業人才的立場來考慮用人？

王次長國材：我們部長是比較重視專業考量，如果只是基於黨政考量而用了不稱職的人，沒有辦法經營好，那我們就要負很大的責任，所以基本上專業是我們最主要的考量。

陳委員雪生：本席為什麼對部長比執政黨的委員有更多的讚美？因為部長的黨政色彩不是很濃，其實我個人的黨政色彩也不濃，我總是希望新的政府把事情做好，只要能把事情做好，我都會很支持。本席之所以這樣講，就是因為這 11 個國營事業的董事長、總經理都學有專精，他們會希望把工作搞爛嗎？我想不會這樣，尤其是新的政府上台，他們也有壓力，有時候人心惶惶，擔心董事長、總經理會不會換人。當然，有時候階段性的任務完成了就可以離開，人生也不過如此，就是每一個階段、每一個階段這樣過，但是本席要拜託次長，請你向部長、院長建議，好的人才要留下來。像長榮海運的盈餘比陽明海運多、虧損比較少，所以有些單位確實需要檢討，上午本席聽到近親繁殖、世襲制也感到非常震驚，很像官大的人就可以介紹工作、安排子女擔任什麼職位。我在擔任馬祖縣長的任內，並沒有任何親戚在縣政府裡面工作，我都請他們到台灣去發展，把工作留給鄉親，這是很重要的，這也是一種教訓。所以我要拜託次長，將來你們在用人方面要盡量基於專業的考量，如果是人才就要留下來，能夠用就盡量用，當然也要通過一段時間的考核。本席希望不要因為政黨輪替就人心惶惶，國民黨執政的時候也是用人唯才

，雖然也是會有政黨的考量，但是色彩並不是那麼的鮮明，不要赤裸裸的，就這個方面我要拜訪次長，好不好？

王次長國材：沒問題。

陳委員雪生：說真的，本席對你們也很仁慈，我的發言比執政黨的委員溫和太多了！我要拜託次長，好不好？

王次長國材：好，我瞭解。

陳委員雪生：本席希望你們繼續努力，剛才李鴻鈞委員提到端午節疏運計畫，我們離島都有疏運計畫，他說馬祖的交通都沒有塞車，其實我們都是搭飛機，在馬祖本島哪有什麼交通問題？我們是空中交通的問題，在有了疏運計畫以後，就不會有這樣的問題了，要記取前車之鑑，好不好？

王次長國材：瞭解。

陳委員雪生：你可以多跟委員請教，對你只有好處沒有壞處，好不好？

王次長國材：沒錯。

陳委員雪生：謝謝。

王次長國材：謝謝。

主席（陳委員雪生）：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。最近華航發生勞資爭議，可能會發生罷工，過去如果遇到工會跟公司管理階層有衝突，次長覺得公司會不會以工會幹部參與工會爭議為由來懲處他們？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。不應該這麼做。

鍾委員佳濱：不應該這麼做，也不會這麼做，縱使想要這樣也是會假借名目，對不對？

王次長國材：不應該這麼做。

鍾委員佳濱：如果要秋後算帳或事前壓制，用懲處的方式來對付員工，應該是不會擺明了這樣寫嘛！

張總經理，本席上次在交通委員會也有關心這件事情，我說華航可能公司治理有問題，人事士氣不振，才造成員工可能要罷工，我還請貴公司將過去這兩年關於員工懲處和申訴案件的資料送給本席參考，你知道你們的同仁是怎麼答復嗎？他們給我一句話，就是根據 2014 年和 2015 年這兩年的員工懲處資料，完全無任何人因為參與工會事務而遭懲處，那就根本不必給我資料，只要說沒有人因為參與工會事務而遭懲處就好了，本席就是不確定才請你們提供資料，難道你們會有一個因為參與工會事務而遭懲處的名單，然後告訴我：「報告委員，我們過去兩年曾經有員工因為參加工會抗爭所以被懲處」嗎？會這樣嗎？你們這到底是什麼意思？

主席：請華航公司張總經理答復。

張總經理有恆：主席、各位委員。如果我們人力處是這樣答復，這就是……

鍾委員佳濱：是不是很嚴重的過失？是不是不把立法院的監督放在眼裡？第一個該被懲處的是不是

就是這個答復的人？

張總經理有恆：我們尊重工會的活動，參加工會的活動……

鍾委員佳濱：我只是請你們提供過去這兩年關於員工懲處和申訴案件的資料，你們跟我說什麼都沒有，因為沒有人因為這樣被懲處，你們應該是這樣答復嗎？好了，不用講了，本席限你們在本週五之前把名單送過來，可以嗎？

張總經理有恆：好。

鍾委員佳濱：你們這時候不能再做任何推托了。

張總經理有恆：是。

鍾委員佳濱：次長，本席要延續上次質詢的主題，就是在連續假期南北的交通疏運，尤其我們屏東是在台灣的最南端，我們不像陳委員在外島要靠航空，還好我們是在本島，長期以來都是依賴國道客運、鐵路和高鐵，但是在連續假期的時候，縱使我們採增加班次的方式，仍然沒有辦法完全滿足多數民眾返鄉和回去上班的旅運需求。交通部也希望儘量減少國道的壅塞，鼓勵大家使用大眾運輸工具，請問大眾可以選擇哪些大眾運輸工具？

王次長國材：鐵路、高鐵和國道客運。

鍾委員佳濱：儘量不要自己開自小客上去嘛！

王次長國材：是。

鍾委員佳濱：交通部為了讓大家儘量少開自小客上國道造成壅塞，你們在連續假期就鐵路、高鐵和國道客運等大眾運輸增加了多少班次？

王次長國材：我現在手上沒有這個資料。

鍾委員佳濱：請你看本席的資料，你們的國道客運量比去年同期增加了 4.9%。

王次長國材：大部分都有增加。

鍾委員佳濱：那鐵路跟高鐵呢？

王次長國材：也都有增加。

鍾委員佳濱：但是鐵路增加得比較少，只有增加 2.51%。

王次長國材：對。

鍾委員佳濱：高鐵不錯，高鐵增加了 22.2%，本席予以肯定，臺鐵為什麼只增加這麼少，是不是努力不夠？

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。委員應該也明白，我們從去年潮州基地啟用以後，現在西部幹線全部都是從潮州始發，等於是把原來到高雄的車都延伸下去了。

鍾委員佳濱：我現在不是問你從潮州到高雄，我是說北高的部分。

鹿副局長潔身：因為我們的分母加大了很多，所以比較起來會感覺加班車好像少了一些，其實整體的運能提高相當多。

鍾委員佳濱：高鐵增加得比較多，也沒有延伸到屏東來，請問高鐵是怎麼樣增加連續假期的輸運量？

主席：請台灣高鐵公司鄭執行長答復。

鄭執行長光遠：主席、各位委員。我們在這一次端午節的 5 天假期裡面增加了 70 班。

鍾委員佳濱：你們的載客量是每班的平均人數都增加嗎？

鄭執行長光遠：都增加了很多。

鍾委員佳濱：你們是不是有鼓勵民眾如果在尖峰時間買不到票，就盡量在離峰時間搭車？

鄭執行長光遠：有，我們就離峰時間也都有安排，而且本來車廂有 3 節自由座，我們也擴充到 5 節，以增加容量。

鍾委員佳濱：很好，臺鐵也有採取同樣的措施來增加你們的輸運量嗎？

鹿副局長潔身：有，我們今年整個東西線合計一共加開了 200 多班車次，現在 60% 的加班車都放在東部，因為東部對鐵路的依賴比較重。

鍾委員佳濱：要你們增加輸運量，你們會有哪些需求？車輛要增加、人手要增加嗎？

鹿副局長潔身：是。

鍾委員佳濱：你們軌道運行的時間可不可以增加？高鐵是 6 點半發車、24 點收班，軌道的運行時間可不可以往前、往後延伸？

鹿副局長潔身：其實我們的營運時間比高鐵要長，還有一些區間車在運行，所以我們大概有 19 個小時。

鍾委員佳濱：晚上鐵軌上是不是還有貨車在跑？

鹿副局長潔身：對。

鍾委員佳濱：在連續假期期間，貨車的部分比較不那麼急，可不可以把晚上的鐵軌運能讓給客運來跑？

鹿副局長潔身：跟委員報告，其實現在晚上貨車也很少走了，因為在白天沒有時間做維護。

鍾委員佳濱：次長，接下來就是中秋節 4 天的連續假期，這一次你們有比較長的時間可以好好準備，我們的國道客運已經「盡磅」了，我們的高鐵也成長了不少，可不可以請次長要求臺鐵在未來這 4 天的連續假期增加軌道運行時間、增開班次來運送旅客？

王次長國材：增加運能是他們應該要努力的目標，不管是人員或車輛的調度，臺鐵應該要往這個方向走。

鍾委員佳濱：可以要求他們去努力嗎？

王次長國材：關於時間的部分，我們再來研究一下。

鍾委員佳濱：是不是可以提前告訴本席你們研究的結果是認為不可行？不要等到事後再來檢討，你們在事前就提出來，讓我們瞭解你們可以增加多少的鐵軌運行時間、運量和運能？

王次長國材：我們在中秋節之前會跟委員報告我們的輸運計畫。

鍾委員佳濱：好，謝謝。

王次長國材：謝謝。

主席：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。桃園機場最近常常出狀況，所以有人提到台中機場

的國際化、要變成國際機場，請問這已經確定了嗎？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。我想中部、南部機場在我們來看就是桃園機場的輔助，那它當然可以是一個區域性的機場。

江委員啟臣：現在它就有在飛國際線，但是飛國際線和升級到國際機場應該是不一樣的。

王次長國材：對。

江委員啟臣：我剛剛問的就是升級計畫已經確定了嗎？籌劃了沒？

王次長國材：目前在台中包括航廈及滑行道的改善也是朝這邊走，但還是向江委員報告，機場航廈的使用是需求導向，所以這部分可能要和台中市政府繼續努力，讓更多航班願意飛過去。

江委員啟臣：繼續努力的意思就是往升級的方向，是不是？

王次長國材：升級是在交通部的硬體方面，但是為什麼要到台中市，吸引力的部分要地方政府……

江委員啟臣：需求及航線的分配是不是？

王次長國材：對。

江委員啟臣：對這部分你們有什麼規劃？

王次長國材：硬體的部分，現在民航局在加強，但是航空公司願不願意飛到台中則是需求導向。

江委員啟臣：所以分兩個部分，就是硬體和航空公司。

王次長國材：要不要去就要地方政府和觀光單位一起努力。

江委員啟臣：硬體部分目前有沒有什麼最大的障礙？跑道夠嗎？現在台中機場能夠起降的最大飛機是哪一型？

主席：請交通部航政司陳司長答復。

陳司長進生：主席、各位委員。第一類的飛機，大概是 230、240 人左右。

江委員啟臣：747 還是沒辦法？

陳司長進生：對。

江委員啟臣：777 也沒辦法？

陳司長進生：跑道可以，主要是停機坪，只到第一類而已。

江委員啟臣：跑道沒問題？

陳司長進生：對，跑道長度夠。

江委員啟臣：承載重量沒問題吧？

陳司長進生：應該……

江委員啟臣：之前我們所了解的是沒辦法承載那麼重的飛機，到底行不行啊？既然你們說要升級到國際機場，總不能連基本的跑道都不行啊！

主席：請交通部民航局何副局長答復。

何副局長淑萍：主席、各位委員。台中機場是軍用跑道。

江委員啟臣：這就是我剛剛講的。

何副局長淑萍：屆時如果要到 747 的話，我們會再做跑道承載載重的處理，目前來講是 A300 型可

以降落。

江委員啟臣：你們和軍方的協調如何？剛剛次長也說要看航空公司願不願意來，以後如果真的大幅增加了，現在跑道是和軍方共用，未來要如何分配？有沒有問題？

何副局長淑萍：目前是有和軍方協調一天的起降額度，如果未來還要再增加的話，一定要再和軍方協調。

江委員啟臣：軍方的態度呢？現在漢翔公司在那邊，小英政府又要推國機國造，就會需要更大的土地和空間做國機國造，軍用和民用的問題要如何平衡？

何副局長淑萍：台中機場面積大概有 1,500 多公頃，整個都屬於軍用，民用部分大概是 26 公頃，漢翔的部分也在軍用當中，目前台中機場運量大概是 200 多萬。

江委員啟臣：我講的是跑道的部分，因為跑道會有共用的問題。

何副局長淑萍：如果軍方願意釋出，尖峰小時可以到 32 架次。

江委員啟臣：目前平均 1 小時幾架次？

何副局長淑萍：一天 112 架次來說，大概是 10 多個架次，

江委員啟臣：所以還可以讓民用有增加的空間？

何副局長淑萍：但這要配合軍方，因為軍方有演訓需要。

江委員啟臣：他們有戰備需求。

何副局長淑萍：對。

江委員啟臣：所以這部分你們也必須搞清楚，千萬不要畫一個大餅，最後又沒辦法做。

何副局長淑萍：會協調。

江委員啟臣：你們應該先和軍方協調，到底台中機場跑道運量最大空間到哪裡？

何副局長淑萍：現正進行 2035 台中機場整體規劃，我們會把這部分納入。

江委員啟臣：是 2035 年？

何副局長淑萍：對，目標年是設定 2035 年，每 5 年滾動檢討一次。

江委員啟臣：硬體的航廈部分有要再擴建嗎？

何副局長淑萍：國內航廈會進行既有的整建，這已經在進行了。

江委員啟臣：那是國內部分的整建。

何副局長淑萍：國際的部分會在未來整體規劃中考量，配合運量成長的估計，和軍方……

江委員啟臣：你覺得現在腹地夠大嗎？前面有一條大馬路。

何副局長淑萍：當初選的腹地位置就是在這個角，未來看……

江委員啟臣：有沒有解決方案？在我看來，目前國內、國際航廈就算合併做國際機場可能都還不夠。

王次長國材：我想跟江委員報告，有關台中國際機場的發展，在地方政府的努力下，我們覺得他們是有這樣的企圖心往這個方向走。

江委員啟臣：但如果中央沒有配合的話，地方有企圖心也沒有用啊！

王次長國材：所以在 2035 的計畫裡會針對它的角色……

江委員啟臣：提到角色，你希望中部國際機場扮演的定位及角色是什麼？

王次長國材：比如說在區域航線……

江委員啟臣：亞洲區？

王次長國材：對，就是東南亞。

江委員啟臣：可是高雄會說不行，他們會說南向要從高雄開始。

王次長國材：我想兩邊各有條件，台中是在精密機械的部分，高雄則是在觀光及海港……

江委員啟臣：台中也有觀光啊！

王次長國材：台中也有海港，如何用雙港的精神創造航空公司願意去經營，事實上航線是很現實的問題，並不是有了 3 個航廈，人家就會來。

江委員啟臣：沒錯，這些問題你們都必須很現實的提出來。

王次長國材：沒錯。

江委員啟臣：然後從現實面去評估。

王次長國材：對，一定要這樣做。

江委員啟臣：我們要的是一個很務實的計畫，讓台中機場可以升級，可以達到我們預期的目標，不能畫一個目標，然後卻達不到，這樣也沒有用。你剛才提到的跑道、航站、航廈的規劃，以及航空公司的航線分配，還有這個機場在台灣幾大機場當中的定位等問題，交通部應該要有所規劃，地方政府當然很努力爭取，但是在交通部主管的全國機場裡面，台中機場的定位是什麼？交通部必須很清楚、很明確。

王次長國材：這是中央和地方都要一起努力，要不然沒辦法營造人家要來的環境。

江委員啟臣：這個計畫什麼時候會出來？

王次長國材：現正在做台中機場 2035 的……

江委員啟臣：什麼時候要弄出來？不能等到 2035 年才弄出來。

王次長國材：明年初。過程中或許和地方多一些討論。

江委員啟臣：相關資料給本席。

王次長國材：好。

江委員啟臣：謝謝。

王次長國材：謝謝。

主席：接下來登記質詢的廖委員國棟及徐委員永明均不在場。

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。本席最近整理了桃機公司的事件，6 月 2 日造成淹水，12 日以後挖斷自來水管，13 日停水，14 日又漏水、跳電，請教董事長，如果再這樣下去，會不會創造國際機場的紀錄？

主席：請桃機公司曾董事長答復。

曾董事長大仁：主席、各位委員。這些都是我們現在積極檢討改善的部分。

施委員義芳：下一個我要問你的問題就是關於目前機場的救援設備，我想這是其他委員比較少問到

的問題，機場的救援設備對於水的救援動作是什麼？

曾董事長大仁：委員指的是淹水、排水嗎？

施委員義芳：就是水，自來水、用水。

曾董事長大仁：對於用水的部分，我們是有儲水設備，上次斷水位置剛好是在航廈和蓄水池中間，所以沒有辦法及時讓蓄水設備發揮用途，所以這部分也在我們檢討當中。

施委員義芳：本席要問的是有沒有第二套儲水系統？

曾董事長大仁：我們本身有蓄水池。

施委員義芳：既然有蓄水設備，這個挖斷了，為什麼沒辦法啟動另外一套？

曾董事長大仁：本身設置的控制閥門數量不夠，所以目前在調水部分確有不足之處，這在我們檢討範圍之中。

施委員義芳：關於水的救援，你們要確實檢討。

曾董事長大仁：是。

施委員義芳：一個很簡單的概念，2 個水的系統只有 1 個開關，當這個開關壞了就換另一個開關，我想這是一個概念而已。

曾董事長大仁：我們看法和委員完全一樣，就增加一些調度。

施委員義芳：電的方面呢？

曾董事長大仁：有關電的部分，機場公司都是雙迴路，包括台電進來是大電雙迴路，機場本身也有雙迴路設備，而且在每一個重要航站裡都有發電設備做為緊急電源。

施委員義芳：廢水呢？

曾董事長大仁：廢水部分有定期保養，最近也針對老舊管線全部重新檢查，必要時予以更新。

施委員義芳：廢水的部分要再重新評估。航站南北道經常淹水，淹水之後就會造成旅客無法進入，請教台灣世曦有沒有其他備案？

主席：請台灣世曦工程顧問公司王總經理答復。

王總經理炤烈：主席、各位委員。委員提及的淹水就是 WC 滑行道，因為飛機要在上面調度，所以……

施委員義芳：這個我了解。

王總經理炤烈：現在我們剛好配合 T3 計畫，已經準備移到另外一個位置，在新的位置，排水設施有新的方式。

施委員義芳：有沒有辦法從後面台北港的方向過來，不會影響飛機？

王總經理炤烈：可以。

施委員義芳：未來可不可以這樣評估？

王總經理炤烈：甚至我們可以幫忙想其他排水設施。

施委員義芳：讓你解釋一下，最近很多人責難台灣世曦，就三期品管部分本席要請教，施工廠商有沒有責任？

王總經理炤烈：有。

施委員義芳：監造有沒有責任？

王總經理炤烈：監造有督導不周的責任。

施委員義芳：政府有沒有責任？

王總經理炤烈：政府當然會有監督上所謂三級品管所要求的管理。

施委員義芳：針對未來外環道路部分，要請機場公司確實評估。

曾董事長大仁：委員說的是廠內外環，還是整個國 2……

施委員義芳：現在是單獨從航站南北路進出，未來後面應該要有一條救援道路。

曾董事長大仁：這個計畫行政院已經核定，將來會從南港北邊大約 2 公里處拉一條高速公路支線國 1 甲線接台 61，中間會有 1 個匝道進出機場北端貨運區。

施委員義芳：好的。另外我聽說機場嚴重疏失檢討報告要在 1 個月內提出，6 個月內要組成體檢委員會，是不是有這件事？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。是，現正在進行中。

施委員義芳：你認為這麼十萬火急的事情，為什麼要 6 個月才有辦法組成體檢委員會？要這麼久嗎？

王次長國材：依我了解，短期內一定是趕快處理，針對短期報告，機場公司和交通部都在處理，至於 6 個月的部分，是我們希望對桃園機場做完整診斷，對這部分的構想，我們會請民航方面及機場建設方面發展比較好的專家，包括國際專家，一起診斷。所以，有一個是短期的，一個是比較長期的。

施委員義芳：本席很懷疑一件事，有關機場的漏水、斷電或排水問題，漏水當然是屋頂結構發生裂縫等問題，以及機場內水沒辦法排出去，這麼簡單的問題為什麼需要外國和尚才會念經？

王次長國材：短期的部分，包括曾董事長及在座很多人都已經在處理。但是機場有太多發展，現在每天有 3,800 多萬的量，我們要和香港赤鱗角機場、浦東機場等幾個國際機場比較，並爭取亞洲的定位，所以我們覺得桃園機場的未來發展必須有更專業的意見加入。

施委員義芳：本席認為工程部分不應該再花大錢請國外顧問。

王次長國材：了解。

施委員義芳：機場跑道噴泥影響飛機起降及跑道沉陷，這個問題不論經過多久時間都沒有辦法處理，目前發展到什麼程度？是不是可以請曾董事長回答一下？

曾董事長大仁：這部分要分兩個方面來說，舊有已經發生的部分我們做立即改善，但有的板塊確實已經老舊，我們會全面更換，所以會分兩階段處理。後面提到全部更換完成的話，比較嚴重的 Q 滑行道應該是明年 4 月可以全部做完，目前已經將大部分狀況都控制住了。

施委員義芳：有關噴泥的問題，希望機場公司確實檢討，因為這攸關全民飛機起降安全，希望未來對這部分能夠妥善處理。

曾董事長大仁：是，我的看法跟委員完全一樣。

施委員義芳：未來出事的話就是由你負責了。

曾董事長大仁：那一定的。

主席：接下來登記質詢的王委員定宇、陳委員亭妃、邱委員志偉及高潞·以用·巴鱖刺委員均不在場。

請林委員岱樺質詢。

林委員岱樺：主席、各位列席官員、各位同仁。針對陽明海運、世曦工程及臺灣港務公司，本席有幾個意見要就教於次長，請問次長如何定位陽明海運？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。陽明海運目前是以貨櫃輪為主。

林委員岱樺：你是否認同它是台灣的國輪？

王次長國材：應該是。

林委員岱樺：你覺得目前它有什麼需要改善的？你有哪裡不滿？自你上任之後，交通部部長及次長覺得陽明海運有哪些是需要調整、改革的？

王次長國材：海運界在這幾年非常嚴峻，現在第一件事是要解決虧損的問題。在全世界海運競爭當中，要怎麼樣能夠讓陽明海運追上全世界比較重要的幾家航運公司的腳步？

林委員岱樺：既然你有讓它走上國際化的期待，你知道現在它的體質是連根都爛掉了。第一，財報不實，錢藏海外。就本席所掌握的陽明海運財務報告，有 103、102 年度及 103、104 年度，這是由勤業眾信聯合會計事務所查核的，102 年、103 年的報告第 4 頁提到，民國 103 年度有關 Yes Logistics Company Ltd.、陽明德拉瓦控股公司及陽明（新加坡）私人有限公司之部分子公司之財務報表未經本會計師查核，而係由其他會計師查核；簡單講，未經查核的部分是真是假不知道，勤業會計事務所也不負任何責任。另外，財報第 8 頁提到，103 年、102 年每股賺 0.13 元；第 112 頁提到，子公司全陽海運股份有限公司長期應收票據及款項為 211 億 7,000 萬元，營業收入 968 萬 8,000 元，營業成本 29 億元。用 29 億的成本，收入卻不到 1,000 萬元，子公司還欠陽明 211 億元，這要怎麼還？再看到去年（103 年、104 年）的財報，勤業還是不負責任，因為他們同樣指出那些報表「未經本會計師查核，而係由其他會計師查核」。這個報告第 115 頁也指出，陽明海運對於子公司—全洋海運有限公司的長期應收票據款項是 223 億元，他們的營業收入有多一點點，是 1,007 萬 4,000 元，營業成本則為 35 億元，35 億元的成本收入卻只約 1,000 萬元，而且還欠陽明 223 億元，這要如何還？所以去年陽明海運的財報顯示虧損。類似這種將錢搬到海外，做假帳的情形，還有哪些公司？陽凱公司、陽明賴比瑞亞公司、陽明英國公司、光明海運等等，這樣五鬼搬運的財務黑洞，交通部查不查？

關於人事方面，最近海運界和本席有一些交流，盛傳長榮集團剛剛卸任的副總裁、現任顧問謝志堅將接任陽明海運的董事長。本席要提醒部長和次長，這位謝志堅先生年滿 65 歲，已屆退休年齡，長榮擔心他將營業機密帶到陽明，陽明也害怕他是長榮派來臥底者。這樣的爭議當然是業界的擔憂，只是這尚是媒體的揣測，不過，我希望次長需要說分明。陽明海運的財務黑洞是需要釐清的，因此，對於人事方面，你們真要非常慎重考量，這要由具有爭議性的人接任嗎？再者，對於現今陽明的體質，還有這樣的財務黑洞，你們查不查？請說。

王次長國材：關於這個部分，待會請陽明海運的總經理說明。這有多少報表，我們就看這些報表說話，這有多少證據，我們便朝著證據處理，交通部就是釐清這些事情，並加以處理；其次，關於委員剛剛提到的人事方面，我不是那麼清楚，不過，在人事方面，行政院或交通部等等都還是以剛才談到的專業為考量。

林委員岱樺：專業考量。

王次長國材：人事方面最基本是專業考量；至於剛才談到子公司的許多問題和勤業查帳的部分，要不要請總經理稍微說明？

林委員岱樺：好。

主席：請陽明海運公司林代總經理答復。

林代總經理文博：主席、各位委員。簡單回答委員剛才提到的財報問題，根據主管機關的要求，我們的財報都是採行合併報表，現在我們會將 49 家子公司的財報全部合併在內，所以委員剛剛提到和子公司的交易會在合併報表揭露，這也都屬於會計師查帳的接受範圍；另外，關於會計師沒有查核的部分，剛才提到這占整個資產或負債的比率都不到 10%，亦即 90%以上是由勤業查核，這在一般會計師的查核作業……

林委員岱樺：所以你們允許 10%可以五鬼搬運？

林代總經理文博：不是，這 10%是由其他會計師查核，他們同業之間常常會有這樣的訊息交換，這在業界是經常看到的，不一定都會 100%由同一個會計師事務所查核。

林委員岱樺：好，次長就將此帶回去。

王次長國材：好，瞭解。

林委員岱樺：既然你們認為陽明身為台灣的國輪，希望他們有非常耳目一新的業務推展，同時能征戰國際……

王次長國材：是。

林委員岱樺：如果你們沒有徹頭徹尾檢討他們的體質，他們將很難達到我們的理想和目標。

王次長國材：瞭解。

林委員岱樺：接下來，談到港務公司，對於現今港務公司的子公司，本席有如下質疑。第一個，港務公司在子公司的持股過低，有規避監督之嫌疑。港務公司在子公司的持股比率分別為港勤公司是 100%，國際物流公司是 40%，觀光發展公司是 49%，土地開發公司是 51%，洲際貨櫃碼頭公司是 40%。依預算法規定，政府捐助基金累計超過百分之五十之財團法人必須每年將預算書送立法院審議；而觀之港務公司在這五家子公司的持股比率，除港勤公司和高雄港區的土地開發公司超過 50%以外，其餘三家子公司—國際物流公司、觀光發展公司和洲際貨櫃碼頭公司的官股投資比率都不到一半，這些會不會是立法院監督的死角？

第二個，你們對於他們的人事任命是否成為政治酬庸？本席是藉由這個任命的人事是否專業，以認定這是否為政治酬庸。他們現在的董事長和總經理到底夠不夠專業？任用一個會計背景的人擔任管理階層是不是適當？如此是不是有開拓性？本席對此非常質疑，也非常不滿意現在港務公司的經營。

第三個，為求「政企分離」，港務公司於 101 年 3 月 1 日成立，其盈餘顯然來自兩個方面，其一，降低用人費用，且降低費用源於壓逼原港務局員工退休，大量聘用從業人員；其二，減少折舊費用，因為他們將不堪使用的公務財產移撥港務局，以上是其盈餘來源。

第四個，本席認為這是很嚴重的問題，當時我們成立港務公司是希望他們能與航商到國外投資碼頭，那時希望到越南胡志明市投資貨櫃碼頭，請問這有沒有成效？船隨貨走，現今有任何航線灣靠台灣的港口嗎？沒有。其實他們應該投資油田、碼頭，成本才會降低，如此一來，當景氣不佳時，它有自己的碼頭，有自己的油田，才會顯出其具有競爭力。請問港務公司當初設立的目標有沒有達成？幾乎一事無成！101 年至今已經是 106 年。

第五個，他們成立這麼多家子公司，似有規避全年盈餘列入計算之嫌，這也非常不合理。至於他們壓逼原港務局員工退休，改為聘用從業人員的策略，這引發內部相當大的反彈，本席具體要求這要撤查，看看究竟是不是有這一回事，這是提供新政府一個機會。

主席，是不是容許次長以 20 秒回答？

主席：好。

林委員岱樺：謝謝主席。

王次長國材：謝謝林委員對於港務公司的關心，剛剛您提到非常多，關於當初設計 50% 以下的原因何在，我不是那麼清楚，也許是要留個空間讓相關投資人進來；至於其他包括降低用人費用、減少折舊費用、美化財務報表等等，我們請港務公司提供書面資料，如果有必要，再和林委員報告，好不好？因為這些比較細節……

林委員岱樺：對於港務公司，本席只有兩句話，港務公司的子公司具有官股背景，卻又持股不足，有公營機關的弊病又無私人企業的效率。請交通部不只是負起監督、督導之責，而要帶領它起來，你們的政策要引導他們能真正走向國際，而不是像公務機關，使得它既是公司，卻又沒有公司的彈性。以上，謝謝主席。

王次長國材：謝謝林委員。

主席：請林委員提供他們相關資料，對於你剛剛唸的資料，他們都來不及抄。

林委員岱樺：好。

主席：不知是哪一個情報局提供你那麼多資料？

林委員岱樺：謝謝主席。

主席：謝謝。接下來登記質詢的林委員德福、賴委員士葆、徐委員榛蔚、盧委員秀燕、曾委員銘宗、陳賴委員素美、黃委員偉哲、王委員惠美、孔委員文吉、蔣委員乃辛、蔡委員易餘、陳委員怡潔、高委員金素梅、賴委員瑞隆、羅委員致政、管委員碧玲、何委員欣純、張委員麗善、呂委員玉玲、呂委員孫綾、羅委員明才、吳委員志揚及蔡委員適應均不在場。

主席：請陳委員宜民質詢。

陳委員宜民：主席、各位列席官員、各位同仁。中華電信獨立董事的重要是如何？交通部占中華電信的股份有達到 60% 嗎？

主席：請交通部王次長答復。

王次長國材：主席、各位委員。應該是占 34%。顧名思義，獨立董事可以更客觀來執行董事的權責，因此可以給中華電信更多客觀及獨立的建議。

陳委員宜民：獨董提名需要交通部同意嗎？

王次長國材：需要。

陳委員宜民：當初在 4 月份提名時，中華電信有將 4 位獨董，包括陳永誠提到交通部嗎？

王次長國材：應該是按照程序……

陳委員宜民：現在中華電信獨董陳永誠又被發布為台灣金聯公司的董事長，這禮拜五中華電信將召開股東會，陳永誠會不會參加呢？

主席：請中華電信公司蔡董事長答復。

蔡董事長力行：主席、各位委員。跟委員報告，陳先生應該不會參加股東會，因為他還不是董事的身分。由於陳先生已經是台灣金聯公司的董事長，根據法規他不能夠做中華電信的獨董，在我們選出來之後，他就會辭任。

陳委員宜民：由於已經提名了，所以你們還會選他，因為公告 40 天是不能改的。

蔡董事長力行：對，不能改。

陳委員宜民：這禮拜的股東會，你們還是會通過他，然後他再辭嗎？

蔡董事長力行：是的。

陳委員宜民：他有正式向中華電信提出辭呈嗎？他都還沒有被選出來，怎麼能提出辭呈呢？

蔡董事長力行：有。

陳委員宜民：可是剛才董事長說這禮拜五選出來之後，他才能提辭呈。

蔡董事長力行：選出來之後才能生效。

陳委員宜民：本席已經提出這個問題，新政府要做政治酬庸是無可厚非的，也很難避免，不過林全內閣應該要有一個機制，即一個蘿蔔一個坑，為什麼會有人先做了中華電信的獨董，然後再去做台灣金聯的董事長呢？中華電信在禮拜五要開股東會，這時才會任命他為獨董，結果他在報紙上說他已經辭了，可是他還沒有被股東會通過，他怎麼辭呢？從程序上而言，他很難脫離我們說的，即一個人占兩個位子！在禮拜五選出他之後，他就會辭職，中華電信的獨董就少了一位，你們是不是還要再公告呢？

蔡董事長力行：在公司章程中，獨董是 3 到 5 位，少一位還可以運作。

陳委員宜民：運作沒有問題，可是這次卻顯露出非常荒謬的情形，當初是你提名他的嗎？

蔡董事長力行：我們送到大股東交通部……

陳委員宜民：當初你要諂媚新政府才提名他，可是有想到人家根本不要你的這個位子，他要一個更大的位子，中華電信獨董一個月的薪水是多少錢？

蔡董事長力行：一個月是 6 萬元。

陳委員宜民：報紙寫錯了，還寫成 16 萬。台灣金聯獨董一個月是 1 萬元，董事長是多少呢？

蔡董事長力行：對不起，我不知道。

陳委員宜民：一個月是 31 萬元，當然他會捨棄中華電信一個月才 6 萬元的董事嘛！兩者差了多少

錢，你應該也會算，差了 25 萬啊！這件事情非常荒謬，一個行政體系怎麼會這樣，你知道他的專業是什麼嗎？

蔡董事長力行：過去他在工商時報做過總編輯。

陳委員宜民：他大學是唸淡江數學系，總編輯會做些什麼事呢？就是看看及彙整資料，不過對於公司營運及管理，他會有辦法嗎？中華電信獨董是不是一個酬庸，他在電信上有什麼專業？

蔡董事長力行：當初提名陳先生，他除了當過工商時報的總編輯之外，也做過國安會的諮詢委員，我想他看事情的層次與電信業是不太一樣的。

陳委員宜民：本席在此還是要誠懇呼籲，新政府在任命交通部或財政部的相關位子時，應該要有一套制度出來，換句話說，必須跟爭取這些位子的人講好，他們的心裡最好要先確定，不要這山看過那山高，然後就一個位子跳過一個位子，這對行政系統是不好的，也不是民眾所期待的狀況。請問次長，將來對這種問題可不可以做全盤討論呢？

王次長國材：應該從專業來考量，剛才所提的這個個案，以交通部來講，後來他找到其他的位子，或許這不是我們原來的本意……

陳委員宜民：難道台灣就沒有其他的人才，而讓他可以這樣挑來挑去嗎？

王次長國材：我對他完全不瞭解，我會再去瞭解相關的狀況及過程。

主席：次長回去瞭解之後，再向陳委員宜民報告。

登記質詢委員均已發言完畢。

林委員德福、徐委員榛蔚、蔡委員適應及吳委員志揚所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。

林委員德福書面質詢：

問題一、

請問賀陳部長，依您心目中的規劃，「松山機場」是否應該要遷建？此外，蔡英文總統主張 2020 年松山機場遷建，您認為是否可行？

問題二、

2015 年 11 月，民航局新聞稿指出，松山機場至少要等到桃園機場第三跑道完工後，才有辦法評估遷移。請問，民航局代表，這個說法是否有改變？若按照日前賀陳部長的說法，希望桃機第三跑道於 2025 年完工。換言之，2020 年內松山機場遷移是否確定無法遷移？

問題三、

林全內閣最近不斷拋出增稅漲價的規劃，電價也要漲、水費也要漲，漲價內閣已經浮現。桃園「機場服務費」已於 2015 年 5 月開始，從 300 元提高到 500 元。請問賀陳部長，在您任內，是否會規畫調高「機場服務費」？您是否能承諾 4 年內「機場服務費」不會調漲？

問題四、

「香港國際機場」為因應「擴建三跑道系統」將自 2016 年 8 月起向離境、過境、轉機旅客收「機場建設費」，費用約新台幣 293 元至 752 元。請問，賀陳部長，您是否會考慮比照香港，另外在「機場服務費」之外另外加收「機場建設費」？

問題五、

「台北市政府」與「高雄市政府」都曾分別派員出國考察「倫敦」與「新加坡」的「道路擁擠費」。日前，賀陳部長似乎支持宜蘭縣徵收「入城費」，交通部願意協助地方設置 eTag 系統收取費用。本席認為，新的制度上路，必須先探詢民意瞭解與支持度，若沒有大眾運輸配套措施，民意接受度恐怕不高，只是徒增民眾負擔，無法有效改變民眾習慣！請問賀陳部長，地方政府要徵收「入城費」或「道路擁擠費」中央法令是否需要修改？

問題六、

目前，八里台北港設有「臨時油槽儲運中心」，共 47 座油槽，分別於 107 年至 110 年陸續到期，本席請問賀陳部長與港務公司代表，何時會開始進行三、四期圍堤工程？預估何時能搬遷油槽搬遷至第四期建離岸物流倉儲區？好讓民眾安心。

徐委員榛蔚書面質詢：

一、前言

1. 部長，本席看到在今天的書面報告中，部長提到，交通部核心業務的要求是：「要從交通建設為主的機構轉變為落實交通服務的組織」，並將改善業管事業機構經營現況列為施政重點，將以「公司治理」角度重新檢視經營現況，以發揮事業經營效益符合市場需求外，同時注重董事會運作機制，以有效發揮決策和監督功能，引導事業自主發展，落實從行政機關轉型為公司的政策方向。

2. 部長，一個企業的經營要好，您覺得有什麼要件？大家都知道「愛拼才會贏」，但本席認為，以現在來看，應該是要「拼對了，才會贏」，以部長之前的端午節交通政策來看，就是很好的例子。企業經營不只要追求利潤、顧客滿意，更要凝聚向心力，部長同意嗎？

二、華航

1. 本席認為，先來談企業的向心力問題，企業經營的前提，是要對員工有同理心與包容心，讓員工對企業有向心力，才能提升服務的品質，才會讓顧客滿意，才能真正創造企業實質的利潤，請教華航，最近華航與華航工會溝通的狀況？（請提供各次會議紀錄與華航的回應）

本席覺得，好像我們華航對於跟華航工會的溝通，不是像您回覆的那麼積極。就本席瞭解，華航公司為了避免空服員通過罷工，正在詢問已經離開華航 15 年以上，超過 50 歲的前空服員有沒有意願回來擔任空服員。總經理，華航是拿飛安當兒戲嗎？根據民航局的規定，空服員下地勤 1 年就要上課，剛考上空服員的要上課兩個月，如果曾經擔任過空服員的他們會壓縮在 1 星期，但是離開超過 10 年以上，跟新手幾乎沒有兩樣吧，短時間訓練後就要飛行，根本是拿旅客的生命開玩笑！

請問華航，現在有這樣的情形嗎？

【請假程序問題】

2. 就本席理解，空服們爭取的，其實就一個基本的工作權益，我們先來談空服員請病假的問題好了，本席也曉得，目前華航的規定是至少要在起飛前一小時完成請假的程序，但是這個請假程序的完成，是要在公司的電腦裡面登錄，雖然可以找人代理使用，本席也理解，以華航的立場會認為要維護公司的資訊安全，但本席想請教，公務員們都能在病假隔天在部門人事系統

完成請假登錄程序了，以華航的能力，難道在資安的防護，無法做到讓有身體不適的員工能在自家網路即時請假？請假還連動到公司調度待命機組員的問題，如果能即時請假、即時調度，對公司、對員工才有更大的應變空間，不是嗎？人事系統難道沒有辦法做到在外網運作嗎？

3. 本席認為，員工該是公司的家人，不是賊，尤其半官股的華航，更應盡力照顧員工，請假的方式做得這麼樣的嚴密，不是在防資安漏洞，根本是在防員工了，這樣不是企業經營的道理吧？

【工時縮短，壓縮休息時間】

4. 再來，本席請教，空服人員原本的工時計算從起飛前 140 鐘、落地後 60 分鐘，但從 6 月 1 日開始，華航要求員工簽下新制，更改為起飛前 90 分鐘、落地後 30 分鐘，前後共縮短了 80 分鐘，但空服人員的工作量一樣都沒有減少。

5. 雖然華航表示，沒有要求員工要在工時內完成所有的作業，做不完、超時的部分可以報加班，乍聽之下覺得華航也沒有違法，但是，再仔細想一下，華航這樣的回應，顯示華航根本沒有瞭解到空服人員在報到工時請求上爭取的是什麼，他們要的是原本擁有的休息權益，但華航卻一直以能報加班費來回應。

6. 我們再看到 AOR（航空器飛航作業管理規則）第 38-4 條，空服員偶因飛機延誤、臨時調派，需要待命等候上機執勤。也就是說，要是遇到災星當頭，空服員等到最後被通知不飛了，一整天不僅沒有工時，還等於沒有薪水。雖然以公司的角度認為，有付基本薪資了，但基本薪資的前提是法定基本工時，機組員的待命，一整個月下來是很可能超過法定基本工時的，這個部分，公司有以員工角度去同理瞭解過嗎？

7. 人的身體不是鐵打的，沒有足夠的休息時間，損害的不只是員工的身體，更是他下一班次的服務品質，尤其很多時候，空服人員會面臨生理時差的問題；每年很多人在報考華航，報考人著眼的，不是因為華航的福利有多好，而是因為「華航」這個牌子，您曉得嗎？相對於其他民營航空公司，也許華航的福利是最好的了，但是與其他國家相較呢？華航應該以其他國家的航空公司為比較、競爭的目標，才是吧？本席也希望能在未來每年國際的最佳航空評鑑名單，除了長榮、國泰，也能看到中華航空榜上有名呀！

【免費機票使用，應可提供部分班次保留部分機位供訂位】

8. 接著，大家都曉得，航空公司每年都會提供免費機票給員工和員工眷屬使用，請教您曉得免費機票的使用程序嗎？大家都是一致的使用程序嗎？總經理您跟您的家人也是在現場等清機位、排隊劃位嗎？（請提供一級主管以上人員，近 3 年免費機票使用狀況相關資料）

9. 其實本席也曉得，公司規定 40 分鐘前才會就班機剩餘的空位開放給使用免費機票的人員劃位，是希望機位能以銷售為主、增加公司營收，但是本席不太理解，免費機票的意義，是一種公司提供員工的福利，但這項福利卻是不完整的，為什麼不能夠保留部分航線、部分班次、部分機位讓員工能提前劃位，而是懸著一顆心在現場等待？通常我們從劃位完、通關、登機，也是需要時間的吧，而民營的國泰航空都能讓員工提定訂位了，華航為什麼不行？本席在這裡，很希望華航能成為一個讓員工打從心底認同的幸福企業，是不是請華航在現有的免費機票使用

方式外，研議增加保留機位提供事先訂位的方式？

三、臺鐵等交通運輸公共事業面對極端氣候的應變、及臺鐵實名制的擴大施行

1. 部長，臺鐵的故障事件好像很難得不會發生，臺鐵的維養情形如何？在發生故障之後的接駁機制？多久時間能幫助疏運臺鐵乘客？本席也看到，在 5 月底的時候，EMU800 型電聯車全數交車，先調配到中部地區的考量是？能確保降低故障發生率？

2. 面對「極端氣候」考驗的來臨，本席也看到部長回應「沒有所謂的新政府蜜月期」，部長這一點的認知，是本席對部長上任以來最認同的一句話。國內在因應極端情勢有許多的單位都會有演習，軍事上年年都有漢光演習、消防單位則是有因應緊急災難的演習，在酷熱、暴雨、乾旱、極凍這些多樣的氣候變化下，其實我們更需要全面性的極端氣候壓力測試，太多的單位憑自己的經驗辦事，在沒有預先模擬極端氣候可能造成的衝擊，一團混亂的場面還是會不斷地出現。

3. 本席也曉得今年臺鐵將在第 70 屆行車保安周舉辦「鐵路行車安全高峰論壇」，凝聚台灣鐵路相關單位及國內外專家學者，看看因應氣候的變遷，在技術上是不是還有精進之處，但本席認為不只是臺鐵，不停出包、人禍不斷、危機處理不及格的桃機，難道不需要嗎？運輸公共事業與民眾生活息息相關，不管是機場、港口、高鐵、臺鐵、國道、橋樑等等，都需要預先模擬極端氣候可能造成的衝擊吧？另外，不只交通事業單位的專家參與討論，氣象專家是不是也會一起邀集討論？

4. 再來，在花東車票實名制的部分，接下來在中秋連假的部分會擴大適用對象到設籍在花東地區，沒錯吧？那在花東就學的學子呢？未來會納入適用嗎？讓在花東地區就學的孩子們也能有返回各自家鄉的便利性？（如，預留給花東人 500 張票，花東就學學生 100 張票，共 600 張實名制票券）

5. 另外，部長，花東地區車票一票難求的問題，不是只有在連假期間才會發生，寒暑假期間也是一波又一波的搶票高峰期，部長曉得嗎？

6. 本席這幾天就有接到民眾反應，為了訂 7 月份往花東地區的火車票，10 幾個人凌晨 12 點守在電腦前，像是在作戰一樣，卻還是幾家歡樂幾家愁，部長，在西部地區交通運輸多樣又發達的同時，東部地區的交通運輸選項有限、又要跟各地的旅客為了一張返鄉車票紅著眼睛半夜搶票，還不一定搶得到，這些問題是一年 365 天都可能發生，只是在連假期間、寒暑假期間特別嚴重，政府真的要照顧花東人，不只是重大節日或連假期間、更要擴及到寒暑假、甚至是常態性的方式，才是因應的方式，請部長回應。

7. 另外最後請教臺鐵局長一個基本的問題，所以未來在實名制的推行上，不須修法了？我們的施行上未來不會有哪一天聽到臺鐵突然說，啊，我們有個資問題、隱私問題，這樣的言論了？

四、高鐵

1. 接著，本席繼續請教部長，這次端午連假收假日，不曉得部長有沒有看到高鐵的狀況？本席以高鐵左營站為例，當天傍晚開始，民眾是從高雄臺鐵的位置開始排，整個左營站的人龍是

整整排了高鐵站一圈，也沒有人員導引，再來看加班車的狀況，在南台大地震之後，台中以北的疏運還可以每小時加開 2 班，但端午連假的加班車只有從台南加開 2 班。部長，劉維琪董事長，怎麼好像高鐵左營站是第一次過端午節？

2. 部長，民眾都曉得，連假收假日人多是一定會有的現象，但是高鐵左營站從 2007 年營運到現在，已經近 9 年時間，怎麼現場讓民眾空等、不知所措，毫無應變能力？我們可以看到，高鐵刊物裡面寫著「安全準點舒適」，不覺得很諷刺嗎？

3. 本席也看到，劉維琪董事長表示高鐵啟動財改後，體質逐件轉好，去年 12 月調降票價、新增 3 站，乘客人次也創下 9 年新高，目前已經是轉虧為盈，規劃在年底掛牌上市，本席希望單位在看數據報告之外，更要重視高鐵現場的狀況，部長、劉董事長，能跟本席保證，今年的中秋節，不會再出現第一次過中秋節的狀況？

五、台灣世曦公司

1. 最近大家在討論出包不斷的桃機公司時（6/2 淹水、6/5 跳電、6/12 挖斷水管、6/14 大雨漏水停電），同時也有人指出台灣世曦是這幾件工程案件的監造設計單位，本席認為，要求檢討是必要的，但在究責、要求高層主管下台之前，本席想請教，百分百官股的公司，承包了政府工程，卻出了這樣大的問題，除了公司本身要被檢討，交通部難道沒有人需要負責嗎？

2. 同樣，本席也會擔心，台灣世曦有官股的支持，相對於其他民間企業，公司體質應該是不須讓人質疑的，但現在承作的政府工程案件卻是問題不斷，除了公司高層管理人員之外，本席認為公司整體的體質更是迫切須要被檢視的，本席不希望看到，換了高層人員，只是換了一批人來當所謂的肥貓，但問題卻依然存在；請於一週內提供本席：1.各事業群組織結構；2.依部門詳列，近 3 年承包之工程項目（含發包單位及目前執行進度）；3.公司整體營運檢討，並提出改善方案。

蔡委員適應書面質詢：

一、有關交通部所屬事業單位「台灣鐵路管理局」：

1. 近兩年班次異動，取消部份由基隆站發車對號列車之考量原因，以及相關班次異動對於營運效益之影響與因應。

2. 針對基隆暖暖地區鐵路對外交通改善已完成初步可行性研究，相關結論為建議執行，請提供該案後續期程進度規劃。

3. 基隆站南站中山一路側出入口之預計開放啟用日期。

4. 請列表提供基隆、台北、新北地區各站手扶梯數量，平均維修時間、主要維修項目、各梯目前負責廠商（服務契約起迄時間）及近一次維修時間。

二、針對陽明海運營運虧損情形，公司內部之相關長短期改善計劃，以及 6/22 董事會所提交之報告與承認事項資料。

三、請中華電信提供近兩年離島地區發生其他國家訊號覆蓋情形及改善計劃，針對相關情形之消費者權益維護措施。

吳委員志揚書面質詢：

最近桃園機場事故不斷？甚至有人形容桃機是「魔咒纏身」。不久前才發生重大的淹水、停電事件；12 日工程疏忽造成第一、第二航廈停水長達七小時；14 日桃園機場第二航廈出境大廳、第一航廈又有多處漏水，第二航廈報到櫃台又因故跳電，造成短暫時間停電。行政院長林全曾表示，桃園機場目前營運狀況非常不符合期待，要求新任董事長 1 個月內提出檢查報告。雖說桃機還在檢討中，但是初步來看到底桃園機場是何處發生問題？

- 6/12 又因施工單位不慎挖斷自來水管，造成第一、第二航廈停水長達七小時，廁所更是臭氣薰天，讓搭機民眾抱怨連連；配合第三航廈興建，串連機場南、北跑道的 WC 滑行道將西移，施工廠商泛亞工程昨天下午 3 時 30 分施工時，不慎挖破 12 吋自來水給水管，造成水管破裂影響機場供水，桃園機場公司先使用內部蓄水池用水，今天凌晨 12 時 30 分起協調自來水公司斷水進行管線連接修復工程，原本預定凌晨 3 時 30 分完成，因大雨影響進度，延後到上午 7 時修復，7 時 30 分才恢復供水。

上午 10 時多第二航廈冷氣又故障，機場公司表示，主要是空調主機冰水管螺牙銜接處斷裂，導致水管破裂，為避免影響用電安全緊急停止冷卻水供水，更換斷裂管線，下午 13 時 30 分空調修復。

- 桃園地區自 6/14 凌晨起雨勢不斷，桃園機場第二航廈出境大廳又發生天花板漏水情形，第一航廈也有多處漏水點，有旅客發現後 PO 網諷「沒漏水才算八卦」；機場公司已緊急派員處理。

另外，第二航廈報到櫃台上方天花板電燈，上午因區域檢修一度跳電不亮，造成短暫時間停電，現已恢復供電。

- 桃園機場從內部自身運作到外部發包工程問題頻傳，導致停水、跳電、漏水等事故不斷發生，桃園機場到底問題出在何處，是領導者的問題？體制的問題？初步檢討結果為何？

桃園機場大淹水後，台中市向行政院爭得清泉崗機場升級為「台中國際機場」，交通部允諾將先興建快速滑行道與停機坪擴大機場運能；高雄市也在爭取移撥桃機部分航班到高雄機場，院長林全指示交通部參考高市提案；一連串的措施起源是否在於桃園機場自身問題？桃園機場再不做完整改善，是否會弱化桃園機場在台灣航空地位

- 臺中市副市長林陵三 6/16 北上與行政院政務委員張景森及交通部長賀陳旦等人討論臺中清泉崗機場升級案，獲得多項共識；包括將機場更名為「臺中國際機場」獲交通部原則同意報行政院核定，航站擴建則獲交通部同意盡速執行；增加跑道容量與班機，張景森將要求交通部、國防部與臺中市政府共同協商討論。

- 台中市長林佳龍 17 日表示，如遇到災害，甚至恐怖攻擊，要有備援機場來分散風險，雞蛋不能放在同個籃子，「我們是幫桃機解圍，不是趁人之危」。

- 高雄市秘書長楊明州 6/16 行政院會中提出動議，建請交通部積極研議，將航班移撥高雄國際機場（小港機場）。楊明州表示，日前桃園機場大水造成航班大亂，突顯航班集中北部所造成的超載問題；另方面，南台灣觀光與商業活動發展，也需要航班成長作為帶動力量。尤其，行政院在十五日宣布鬆綁東協八國旅客來台簽證，包括擴大免簽國家，擴大「觀宏專案」團進

團出適用對象及擴大線上簽核國家等，將寮國、柬埔寨及緬甸納入，如此，高雄國際機場因為地理優勢將對東南亞國家旅客更有吸引力。

楊明州強調，高雄市政府建議，請交通部研議，長期是否新尋位址及適洽空間，建立新的南部國際機場，或進行小港機場擴建計畫；短期則應立即規劃將桃園機場航班移撥小港機場，以及新航線分配高雄優先，達成航班的分流，紓解桃機運量，同時也達成區域均衡發展。

顏委員寬恒書面質詢：

本次審查的單位中，目前屬桃機公司面臨的挑戰最大，因為桃園機場的問題急需要獲得解決，本席上次在委員會提出對案，建議台中清泉崗機場做為解決方案，如今已經獲得政府正面回應，認真考慮讓台中清泉崗機場成為中部國際機場，一次解決跑道增建，航廈增建，宵禁問題等等。尤其清泉崗面積 1800 公頃比桃園機場 1223 公頃大，而且對於發展有相對的優勢，尤其位處中部，地理上比北南都合適，本席認為應加速升級進度。

針對其他本院同仁認為要大力發展小港機場，本席並不反對。只是希望政府在考量南北機場發展時，不要忘記台中清泉崗機場的優點，無論是考量桃園機場轉降需求，或者是北中南旅客的需求，台中清泉崗機場剛好在折衝點，而致於航班轉移等問題，長期以來航空業者要飛航哪些航點，都是由市場因素決定，本席認為台中清泉崗機場有相當的吸引條件，只要航廈及跑道與宵禁問題能夠有效改善，必定是中部民眾出國最佳選擇。

另外提到桃園機場在六月二日淹水，六月五日發生跳電事情、六月十二日挖斷水管、六月十四日大雨漏水停電，雖然桃機公司的確需要負責，但是委託監造、設計單位都是台灣世曦公司，同時也是交通部所屬事業單位，交通部是打算如何要求世曦公司負責？撤換所屬主管？或是有其他要求？

桃機公司的重大工程都由世曦公司得標，而不論桃機公司或是台灣世曦公司都是屬於交通部所管。這樣的得標情況很容易讓交通部陷入球員兼裁判的批評。如果工程品質都很好，沒有發生重大問題也就算了，現在的情況是桃園機場成為不定時炸彈，只要有暴雨來襲，任誰都無法保證桃機是否會再淹水，這才是最大的問題所在。

氣候變遷，隨時有可能有意想不到的情形發生，國家門面的桃機實在讓人很擔心，說會變成水上機場可能有些誇張，但是機場內變瀑布則一點都不誇張。政府跟旅客收機場稅，卻無法提供相對的機場品質與服務，這樣能夠交代嗎？

照理說旅客人數增加，機場相關營收也會跟著照比例增加，但是桃機卻沒有。營收增加的比例竟然只有旅客人數增加比例的半數左右，機場的營收來源，除了機場稅是所有旅客都要固定需要負擔的部分，剩下大多就是旅客在機場消費的部分。結果桃機的營收沒有照比例增加，表示旅客對機場的娛樂消費等設備覺得還有改善的空間。尤其近年來，出國旅客因應航空公司要求，都必須要更早到機場報到，也就是旅客會在機場有更多消費時間與機會，但是結果卻不是這樣。而且隨著這次桃機的硬體設備受損，要讓旅客增加在機場的消費恐怕更難。

我不認為身為國家出入大門的桃機只能有現在的格局，但是桃機明顯是旅客人數飽和，畢竟一年 4000 萬的旅客人數，對桃機現有的硬體設備，看起來是非常吃重。桃機近幾年來幾乎是在

一邊整修，一邊吸納旅客人數的增加。那這次經由這些問題的浮現，讓我們重新檢視。台中機場的硬體升級，將有效處理桃園機場旅客人數的飽和情形，並和小港機場共同吸納預計會再增加的旅客人數，所以各機場間不會是競爭關係，而是互補關係。接下來各機場的發展規劃，需要有各細部的規劃，要盡早完成機場旅客人數的分流規劃。

雖然這個規劃工程表面看起來浩大，但是今天不做明天會後悔，未雨綢繆是我們執政者的眼光跟高度，尤其牽涉到國家的未來發展，本席還是希望交通部能夠及早完成規劃，以便早日推動相關細部工程。

主席：針對本日會議作如下決定：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。

現在散會

散會（13 時 58 分）