

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 19 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 6 月 8 日（星期三）9 時 1 分至 12 時 38 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席（葉委員宜津代）：出席委員已足法定人數，現在開會。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 18 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 6 月 6 日（星期一）上午 9 時 1 分至下午 2 時 5 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

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

委員出席 15 人

列席委員：吳秉叡 黃昭順 江啟臣 徐榛蔚 黃偉哲 廖國棟 Sufin · Siluko
孔文吉 吳志揚 林德福 管碧玲 徐國勇 徐永明 賴士葆 盧秀燕
鍾佳濱 王定宇 蔣乃辛 高金素梅 羅明才 李彥秀 蔡易餘 陳明文
王惠美 陳亭妃 賴瑞隆 Kolas Yotaka 何欣純 邱志偉 施義芳
劉世芳 周陳秀霞 陳賴素美 呂玉玲 張麗善 陳怡潔 鍾孔炤

委員列席 36 人

列席官員：交通部

部 長 賀陳旦

常務次長 范植谷

航政司

司 長 陳進生

路政司

司 長 林繼國

會計處

處 長 洪玉芬

交通動員委員會

執行秘書 黃定環

重大工程督導會報

副執行秘書 游本堂

法規委員會

執行秘書 李明慧（兼任）

桃園國際機場股份有限公司

董 事 長 林鵬良

總 經 理 費鴻鈞

總工程師 張垂龍

法律事務室

副 理 劉曉萍

民用航空局	局 長	林志明
國道新建工程局	局 長	陳彥伯
國道高速公路局	局 長	陳彥伯（兼代）
公路總局	局 長	趙興華
臺灣鐵路管理局	副 局 長	鹿潔身
經濟部水利署	副總工程司	張良平
內政部警政署航空警察局	局 長	衛悌琨
行政院公共工程委員會	副主任委員	顏久榮
工程管理局	處 長	何育興
桃園市政府水務局	副 局 長	李金靖
財政部國庫署	副 署 長	顏春蘭
國家發展委員會	組 長	謝慧娟
行政院主計總處公務預算處	專門委員	陳莉容
法務部	檢 察 官	蔡麗清

主 席：陳召集委員雪生

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「桃園機場第二航廈 6 月 2 日大淹水之應變及檢討」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長賀陳旦及桃園國際機場股份有限公司總經理費鴻鈞報告後，計有委員鄭寶清、陳歐珀、蕭美琴、李昆澤、鄭天財、鄭運鵬、顏寬恒、陳素月、趙正宇、林俊憲、李鴻鈞、葉宜津、簡東明、廖國棟、陳雪生、徐榛蔚、孔文吉、劉權豪及施義芳等 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；委員徐榛蔚質詢另提書面補充意見，及委員吳志揚、林德福、陳賴素美所提書面質詢，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，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

討 論 事 項

一、繼續審查委員徐榛蔚等 21 人擬具「花東快速道路建設特別條例草案」案。

說明：本院議事處 105 年 3 月 16 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 3 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

二、繼續審查委員徐榛蔚等 22 人擬具「台九線道路改善建設特別條例草案」案。

說明：本院議事處 105 年 3 月 9 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 2 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

決議：第 1 案及第 2 案，可行性評估完成後，另定期繼續審查；委員葉宜津等人所提 2 項提案，列入公報紀錄，於下次審查會議處理。

通過臨時提案 7 項：

一、鑒於近日桃園機場淹水事件、臺灣鐵路管理局花東出軌事件，顯見交通部於管理上仍有改進之空間，爰建請交通部就其所屬事業單位及其轉投資公司之管理應全面檢討，並汰換不適任之人事，以改革管理績效引進適任人選。

提案人：鄭寶清 李昆澤 鄭天財 鄭運鵬 劉權豪
陳素月 葉宜津 趙正宇 簡東明

二、據查，交通部及所屬機關 103、104 年度已辦理超過 430 多項各式防災演練。然，除台灣高鐵公司例行性辦理車站防颱及水災訓練外，多數單位並沒有相關針對所屬建築物一定範圍內之水災演練。爰建請交通部以此次桃園機場淹水事件為戒，責成所屬單位，於半年內，就單位所屬的內外環境、建築物、設備之防汛需求，進行全面性調查，並根據調查之結果，修正或研擬相關防災演訓計畫。請於三週內提供辦理本案之進度規劃，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬
鄭天財 劉權豪 葉宜津 陳素月 李鴻鈞
趙正宇 簡東明

三、有鑑於桃園機場發生強降雨之後，造成航站南、北路及第二航廈淹水並導致停電，凸顯桃園機場現有防洪排水規劃的確有不足之處，由於近年來極端天氣出現機率頻繁，為求確保航廈不受淹水影響，建請交通部洽詢水利單位與桃園市政府，成立專案小組，於一個月內提出解決桃園機場避免淹水解決方案，並儘速施作。

提案人：李鴻鈞 鄭天財 葉宜津 陳雪生 簡東明

四、本月 5 日於東部鐵路東竹—富里間發生鋼軌過熱變形，造成列車出軌意外事故，致使列車延誤，耽誤千人旅客行程；究其原因，台鐵人力不足為主要因素。經查，台鐵的退休員工在退休後仍積極投入台鐵的服務工作，並組成相關志工服務團隊；若能積極整合人力，這群有經驗的志工團隊，定可緩解台鐵人力不足之困境。爰此，建請台鐵局清查全國所屬之閒置空間，以供相關志工團隊使用，除了藉以提升平日同事情誼的聯繫外，並可強化台鐵站務服務之工作，以及做為緊急應變人力之需求的後盾。

提案人：蕭美琴 鄭天財 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀
鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 陳素月 趙正宇

簡東明

五、本月 5 日於東部鐵路東竹—富里間發生鋼軌過熱變形，造成列車出軌意外事故，致使列車延誤，耽誤千人旅客行程。此次事件除了考驗台鐵調度能力外，更凸顯花東線現行單軌運輸的侷限性。有鑑於花東線與北迴線皆為台鐵主要瓶頸路段，鐵道利用率已達極限，為提升鐵路運能及調度力，爰建請交通部儘速完成「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」及「台鐵北迴線蘇新—花蓮間瓶頸路段改善可行性研究」二份評估報告函報行政院，並督促業務單位儘速完成相關報告後續修正之工作，以加速政策之執行。

提案人：蕭美琴 鄭天財 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀
鄭運鵬 劉耀豪 葉宜津 陳素月 趙正宇

六、為提升整體運輸效率，因應突發事件，台鐵已計畫將全台兩千多公里之軌道從傳統的「平行伸縮接軌」，替換為傾斜 45 度設計的伸縮接軌。有鑑於本月 5 日於東部鐵路發生鋼軌過熱變形，導致列車出軌意外事故，此事件在東部地區替代性交通選項不足的侷限下，更凸顯出台鐵調度上的困難；爰此，建請台鐵儘速清查全國未替換之路段，並以東部幹線為優先替換區域，以確保東部地區大眾運輸之效能及穩定性。

提案人：蕭美琴 鄭天財 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀
鄭運鵬 劉耀豪 葉宜津 陳素月 趙正宇

七、台東離島蘭嶼與綠島因醫療設施不足以加上交通不便，造成鄉親常因就醫必須往返本島卻等不到機位或船班，尤其目前正值旅遊旺季，大量觀光客前往蘭嶼、綠島，造成當地居民往返更加不便。政府應正視離島在地鄉親需求，解決在地鄉親買不到票的問題，建請交通部民航局及航港局應儘速與業者協調，保留一定比例機位或交通船位給在地鄉親，以保障離島居民權益。

提案人：劉耀豪 葉宜津 鄭運鵬 陳素月 鄭天財
鄭寶清 趙正宇 李鴻鈞 簡東明

另有臨時提案 3 案

一、不予處理或不予通過：

(一)6 月 2 日上午強降雨造成桃園機場內外大淹水，主要聯絡道及替代道路癱瘓壅塞，航廈大廳停電，第二航廈美食街淹水，通關作業緩慢牛步，包括 219 架次航班大亂，超過 3 萬名旅客行程延誤，是國門最黑暗的一天，直到當天晚上六點多，總共耗費八個鐘頭才恢復正常。政府危機處理不當，應變荒腔走板，完全不及格，國家顏面盡失，災害發生後賀陳旦部長正在立法院備詢，下午會議早已結束卻到晚上十時三十分至現場視察，身為交通運輸部門最高首長未以身作則，未於立法院備詢完畢立即前往現場勘災、指揮及妥適處理，應予以強烈譴責，並要求應向國人道歉。

提案人：陳雪生 鄭天財 顏寬恒 簡東明

(二)6 月 2 日上午強降雨造成桃園機場內外大淹水，主要聯絡道及替代道路癱瘓壅塞，航廈大廳停電，第二航廈美食街淹水，通關作業緩慢牛步，包括 219 架次航班大亂，超過 3 萬名旅客

行程延誤，是國門最黑暗的一天，直到當天晚上六點多，總共耗費八個鐘頭才恢復正常。災害發生後，林全院長內閣對中央與地方水利、防救災的協調完全失靈，只急於找代罪羔羊以掩飾施政荒腔走板。賀陳旦部長在立法院備詢，下午會議早已結束卻到晚上十時三十分至現場視察，身為交通運輸部門最高首長未以身作則，未於立法院備詢完畢立即前往現場勘災、指揮及妥適處理。政務次長王國材前往車子卻塞在路上，中央與地方對交通應變路線未於第一時間協調妥當。桃園市長鄭文燦當天出訪雖隔天回國，卻未能第一時間在國內應變及協助救災。政府危機處理不當，應變能力完全不及格，讓桃園機場國門的國家顏面盡失，對林全內閣、交通部相關首長應予以強烈譴責，並要求應向全體國人及交通委員會道歉。

提案人：陳雪生 顏寬恒 簡東明

二、另擇期協商：

(一)鑑於台東綠島海洋保育類生物龍王鯛遭殺害，影響當地觀光資源，觀光局應於東管處現行所轄範圍內加強物種保育，並協調公部門與民間團體共同查緝，維護海洋資源。惟觀光局不可貿然擴大保護區禁漁範圍，影響漁民生計，應加強生態教育與漁業資源永續經營之管理模式。

提案人：劉權豪 鄭天財 鄭寶清 陳雪生 簡東明

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。

進行討論事項。

討 論 事 項

- 一、審查委員陳超明等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之二及第六十三條條文修正草案」案。
- 二、審查委員陳怡潔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」案。
- 三、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例第三十七條條文修正草案」案。
- 四、審查委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十七條及第九十三條條文修正草案」案。
- 五、審查委員蕭美琴等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條條文修正草案」案。
- 六、審查委員李鴻鈞等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」案。
- 七、審查委員柯志恩等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十五條及

第五十六條條文修正草案」案。

八、審查委員蔣乃辛等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例增訂第五十六條之一條文草案」案。

九、審查委員許淑華等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十九條條文修正草案」案。

十、審查委員陳歐珀等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十八條條文修正草案」案。

（以上 10 案合併詢答，分開審查）

主席：請陳委員超明說明提案旨趣。（不在場）陳委員不在場。

請陳委員怡潔說明提案旨趣。（不在場）陳委員不在場。

請陳委員素月說明提案旨趣。（不在場）陳委員不在場。

請蕭委員美琴說明提案旨趣。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。本席之所以提出增訂道路交通管理處罰條例第四十五條第三項之修正草案，是源自於聽到許多第一線救護救災人員及其家屬的心聲，當救護救災人員處在高壓力下執行工作勤務時，除了要心繫眼前救助的病患或是正要趕往災害的現場之外，還必須擔心他們的車輛跟交通工具在高速行駛之下可能會碰到的狀況。我們很難相信，也不能接受許多用車人、用路人在面對救護跟救災車輛時，竟然還會有駕駛人故意挑釁甚至惡意擋車，這些駕駛行為輕則耽誤救災、救護的時程，嚴重的甚至造成交通意外，甚至造成待救援的患者延遲就醫。花蓮也曾發生過，救護車上的醫護人員，也因為交通事故而喪失了寶貴的生命，因此，我們認為法律在這個時候必須挺身而出，給辛勤的救護救災人員一個更完善、更周全的保障。此次修法，本席提案修正內容為對「聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓因而致人死傷者，」提高其罰鍰額度，就是希望讓惡意擋車的駕駛人有所警惕，以保障救護救災人員的生命安全，請各位公決。謝謝。

主席：請李委員鴻鈞說明提案旨趣。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。本席針對道路交通管理處罰條例第五十四條提出修正草案，汽車闖越平交道所造成的交通事故極為頻繁，從民國 95 年至 104 年年底，汽車闖越平交道的事故共計發生 445 件，導致 161 人死亡，169 人受傷，除造成臺鐵重大的損失之外，事故發生時所導致的社會成本之重大更是難以估計。我們當然不希望用重罰的方式處理汽車闖越平交道的狀況，但此事已經牽涉到有些故意的行為，有些為了趕時間而造成了社會的公安問題，此等行徑之嚴重性不亞於酒駕，我們對於酒駕的相關規範也非常嚴格，闖越平交道的處罰卻比酒駕更輕，所以本席提案將闖越平交道的處罰拉高到與酒駕一致。提案的目的並非用嚴罰來遏止這一類的行為，只是希望大家能夠更為警惕，未來行車穿越平交道時能夠更小心為之，除了保護自身個人的安危之外，也能將相關的公安事件降到最低，所以本席針對道路交通管理處罰條例第五十四條提出修正草案，請各位委員公決。謝謝。

主席：請柯委員志恩說明提案旨趣。（不在場）柯委員不在場。

請蔣委員乃辛說明提案旨趣。（不在場）蔣委員不在場。

請許委員淑華說明提案旨趣。（不在場）許委員不在場。

請陳委員歐珀說明提案旨趣。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本委員會安排 10 個法律修正案的審查，其中有 3 案剛好是陳素月委員、蕭美琴委員跟本席所提，這 3 案交通部同時都建議維持現行條文，其他 7 案則表示尊重本委員會的審查，我不知道這是在 520 之前做的決定，還是 520 之後做的決定？本席的提案其實早在上會期就曾提出，也做過詢答，從提出至今，跟本席談到此案的鄉親或民眾對於此案都表示贊成，本席為何再度提出此案？就是為了降低低頭族行人穿越路口的風險，避免「馬路如虎口」的狀況。行人穿越馬路時低頭滑手機，其實是一種潛在的危險行為，我們要建立行人過馬路的正確觀念，所以我一直期待這個法案能夠通過，不要讓滑手機變成行人穿越馬路時一種合理化的行為，因為行人的疏忽，造成龐大的車流等待，影響公眾的通行，甚至影響到個人的安全或公眾的安全。本席提案增列的法條只處罰鍰 300 元，其實是警示的效果大於處罰的效果，我希望交通部門能支持此案，也請本委員會所有委員一起支持道路管理處罰條例第七十八條條文修正草案，以確保行人在道路上的公平正義原則。我再度強調，此案攸關道路公平正義原則之維護。謝謝。

主席：提案委員已說明完畢，現在請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就行政院函送大院審議「道路管理處罰條例第三十七條修正草案」提出重點報告，並就貴委員會審查陳委員超明、陳委員怡潔、陳委員素月、蕭委員美琴、李委員鴻鈞、柯委員志恩、蔣委員乃辛、許委員淑華、陳委員歐珀等相關委員擬具道路管理處罰條例修正提案共 9 案，提出本部處理建議。以下就請路政司林司長向各位委員做詳細說明，敬請指教。謝謝。

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就行政院函送大院審議「道路管理處罰條例第三十七條修正草案」提出重點報告，並就貴委員會審查陳委員超明、陳委員怡潔、陳委員素月、蕭委員美琴、李委員鴻鈞、柯委員志恩、蔣委員乃辛、許委員淑華、陳委員歐珀等相關委員擬具道路管理處罰條例共 9 案修正提案，提出本部處理建議供貴委員會參採，謹報告說明如後，敬請指教。

壹、行政院函送審議道路管理處罰條例第三十七條條文修正重點

一、配合「兒童及少年性交易防制條例」於 104 年 2 月 4 日修正全文，並將名稱修正為「兒童及少年性剝削防制條例」，爰本條例第三十七條原「兒童及少年性交易防制條例」文字配合修正為「兒童及少年性剝削防制條例」。

二、又本條例第三十七條係規範計程車駕駛人執業登記資格，原「兒童及少年性交易防制條例」第二十四條至第二十七條等條已修正為「兒童及少年性剝削防制條例」第三十三、三十四、三十六、三十七等條，另修正後第三十五條所定犯罪態樣包含以強暴、脅迫或其他違反本人

意願之方法，使兒童或少年為性交、猥褻之行為以供人觀覽者，曾犯該暴力性犯罪者，恐有危及乘客人身安全之虞，爰併修正增列曾犯「兒童及少年性交易防制條例」第三十三條至第三十七條之罪，經判決罪刑確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記，以維護乘客權益。

貳、相關委員提案修正重點及本部建議處理意見

一、陳委員超明等提案修正第二十九條之二及第六十三條汽車裝載貨物行經設有地磅處所 5 公里內路段，未依標誌、標線、號誌指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣 9 萬元罰鍰，並增訂該項情形應歸責於汽車所有人時，除處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄 1 次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數 2 點部分：

(一)依本部公路總局統計，近 2 年拒絕過磅違規件數已超過超載違規件數，為遏止汽車裝載貨物超過核定重量危害道路交通及路面橋梁安全，及避免其以拒絕過磅規避超載重罰之情形，除加重拒絕過磅之罰則外，建議維持現行「並得強制其過磅」之規定。

(二)有關委員提案增訂第二十九條之二第五項部分，建議移列至該條第四項後段，以與委員提案修正第六十三條第一項第二款規定及現行第六十七條第一項規定一致。

二、陳委員怡潔等提案修正第三十一條之一增訂客運業職業汽車駕駛人於載客時，若以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為者，加重處新臺幣 12,000 元罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照部分：本部尊重貴委員會審查結果，惟本案宜配套修正第六十七條有關致人死亡吊銷駕駛執照 3 年不得考照之規定，爰建議本案暫不處理，另再擇期繼續審查。

三、陳委員素月等提案修正第三十七條及第九十三條計程車駕駛人執業登記資格限制部分：

(一)第三十七條第一項增列曾犯「兒童及少年性剝削防制條例」第三十三條至第三十七條，經判決罪刑確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記，與行政院版修正提案一致。

(二)第三十七條第三項針對計程車駕駛人在執業期中犯竊盜、詐欺等罪，經判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，刪除「並吊銷其駕駛執照」乙節，審酌該條例第三十七條第三項所列竊盜、詐欺等罪，與同條第一項所列故意殺人、妨害性自主等罪輕重程度相比較為輕微，且第三十七條係基於維護社會治安與乘客安全所為之必要限制，與同條例第六十八條駕駛人倘受吊銷駕駛執照處分時，即會併予吊銷其持有各級車類駕駛執照，係為確保道路交通安全之立法目的有別；惟刪除第三十七條第三項吊銷駕駛執照之規定，需配合修正第六十七條第二項刪除駕駛人曾依第三十七條第三項吊銷駕駛執照者，3 年內不得考領之規定，並配合上述不得考領駕駛執照之年限，於第三十七條第三項增列 3 年內不得辦理執業登記之配套規定。考量本次修正並無第六十七條提案，建議維持現行條文暫不處理。

(三)另第九十三條增列本次修正條文自公布日施行乙節，考量行政部門需於本條例修正公布後進行配合修正違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則等相關子法，調整計程車駕駛人管理資訊系統及公路監理系統，並應進行宣導作業，建議維持現行條文。

四、蕭委員美琴等提案修正第四十五條增訂汽車駕駛人聞消防車、救護車、警備車、工程救

險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓者因而致人死傷者，處新臺幣 6,000 元以上 90,000 元以下罰鍰，並吊銷駕駛執照部分：基於為更有效遏阻汽車駕駛人不避讓或惡意阻擋緊急車輛違規，本部尊重貴委員會審查結果，惟本案宜配套修正第六十七條有關致人死亡吊銷駕駛執照 3 年不得考照之規定，爰建議本案暫不處理，另再擇期繼續審查。

五、李委員鴻鈞等提案修正第五十四條提高不依號誌指示闖越平交道之罰則，由原先 15,000 元以上 60,000 元以下提高至新臺幣 15,000 元以上 90,000 元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照 1 年，因而肇事者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領部分：

(一)有關增訂當場移置保管該車輛乙節，現行當場移置保管該車輛之規定主要係規範類如駕駛人酒後駕車不能安全駕駛或汽車違規停車駕駛人不在現場之情形，對於不依號誌指示闖越平交道之汽車要當場移置保管該汽車恐有執行難度，且其應配套修正第八十五條之三有關當場移置保管之規定，考量本次並無該條提案，爰建議刪除「當場移置保管該汽車」文字。

(二)現行第六十七條已有依第五十四條規定吊銷駕駛執照者終身不得考領駕駛執照規定，建議無須重複規定。

(三)其餘部分本部尊重貴委員會審查結果。

六、柯委員志恩等提案修正五十五條及第五十六條增訂汽車駕駛人或乘客臨時停車或停車時，開啟或關閉車門，不讓行人、其他車輛先行通過，處汽車駕駛人或乘客新臺幣 1,200 元以上 3,600 元以下罰鍰。因而致人受傷者，吊扣駕駛執照 1 年，致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，但計程車或租賃車輛駕駛人已盡告知義務，乘客仍自行開門致肇事，處罰該乘客之規定部分：

(一)本提案有助提昇道路交通安全，建議將臨時停車及停車不當開啟或關閉車門之處罰合併規範，增訂為第五十六條之一，至第五十五條及第五十六條建議維持現行規定。

(二)為利執法明確性，建議文字修正為「未依規定開啟或關閉車門因而肇事」之處罰。

(三)本案建議與蔣委員乃辛提案併案審查。

七、蔣委員乃辛等提案增訂汽車臨時停車或停車時，汽車駕駛人或乘客未依規定開啟或關閉車門，致有影響他人安全者，處汽車駕駛人新臺幣 1,200 元以上 3,600 元以下罰鍰。但計程車或租賃車輛代僱駕駛人已盡告知義務，乘客仍未依規定開啟或關閉車門致有影響他人安全者，處罰該乘客之規定部分：基於本提案有助提昇道路交通安全，本部尊重貴委員會審查結果，並為利執法明確性，建議文字修正為「未依規定開啟或關閉車門因而肇事」之處罰。

八、許委員淑華等提案修正第六十九條於人力行駛之三輪以上慢車種類中，增訂包含以人力為主，電力為輔最大行駛速率在每小時 25 公里以下之慢車種類部分：基於配合地方政府發展觀光及管理需要，本部尊重貴委員會審查結果，惟建議增加「且行駛於指定路段之三輪慢車」文字，並配套於第三項增加「指定行駛路段及其他管理事項」文字。

九、陳委員歐珀等提案修正第七十八條增訂行人穿越道路時未盡注意義務低頭凝視行動電話、電腦或其他相類功能裝置致妨礙公眾及車輛通行行為之處罰規定部分：經查貴委員會 103 年 11 月 12 日第 8 屆第 6 會期第 14 次會議前已就相關委員類似提案決議不予修正，並由本部持續

透過道安體系加強宣導行人於人行道行走及穿越道路時應注意路況，避免同時使用行動電話在案，本部建議維持現行條文。

參、結語

綜上說明，敬請各位委員予以支持行政院版修正條文；另本部亦感佩相關委員之提案，併謹提供本部建議處理意見，尚請各位委員參考。謝謝！

主席：現在開始進行詢答，先宣告以下事項：詢答時間本會委員 10 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員 6 分鐘，暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘，10 時截止發言登記，若有提案，請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整，中午原則上不休息，不過今天是端午連續假期前一天，請各位考慮一下交通狀況，謝謝。

首先請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。范次長早安，請問你到交通部多久了？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。到交通部大概三年多。

鄭委員寶清：對交通部的業務都很嫻熟？

范次長植谷：我目前被調整為主管公路跟觀光，過去主管的是軌道業務。

鄭委員寶清：軌道業務，所以你做過軌道業務？

范次長植谷：是。

鄭委員寶清：與軌道業務那部分合計，你總共任職幾年？

范次長植谷：整個加起來是 3 年。

鄭委員寶清：交通部有很多人事都在你們手上決定，請問你們決定人事的標準是什麼？

范次長植谷：如果是一般的人事，我們有考評會議，若是高階人事，可能要由部長親自決定。

鄭委員寶清：這次桃機公司新任的董事長、總經理人選是怎麼決定的？

范次長植谷：那是由部長決定，然後報行政院。

鄭委員寶清：你們事先有沒有開會決定？

范次長植谷：大概中間有稍微瞭解一下過程，但是人選並沒有確定。

鄭委員寶清：人選當然是你們推薦的，如果連推薦權都沒有的話，你還叫什麼次長？

范次長植谷：推薦人選不是我的權責。

鄭委員寶清：你有參與會議嗎？

范次長植谷：後面的會議我沒有參加。

鄭委員寶清：前面有參加嗎？

范次長植谷：前面是說現在要調整人員，但沒有明確指出要調整哪些人。

鄭委員寶清：從頭到尾你都不知道嗎？

范次長植谷：最後才知道。

鄭委員寶清：既然你不知道，我就不問你了。

另外，明天端午假期就開始了，請問四天的連續假期國道大約可以增加多少收入？上次你們

報告說三千四百多萬，對嗎？

范次長植谷：差不多。

鄭委員寶清：請問你們有沒有把這些錢回饋給使用其他交通工具的人民？

范次長植谷：基本上這是回歸到國道基金，而與安全有關的事項會包含在其中。

鄭委員寶清：原本不收費是大家的小確幸，現在你們考量到安全的問題把它沒收，但是為了避免塞車，你們也做了很多措施，如果把收到的錢回饋給這些措施是否足夠？

范次長植谷：應該不太夠。

鄭委員寶清：目前針對客運路線及延後收班等等措施是否已規劃完成？

范次長植谷：對，現在有 4 家客運公司參與，包含臺北至嘉義以南的路線。

鄭委員寶清：請問明天會不會塞車？

范次長植谷：我們正在密切觀察。

鄭委員寶清：你們應該要知道這些規劃有效或是無效，請問會不會塞車？

范次長植谷：我們有針對一些平常就會塞車的路段全力防範。

鄭委員寶清：端午節大家都要回家，請問大家能安全回家嗎？請局長回答。

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。據我們瞭解，目前國道客運的售票情形相當良好。

鄭委員寶清：他們的搭載人數有增加嗎？

趙局長興華：有，預售票的銷售比以往……

鄭委員寶清：這次比以往多出幾成？

趙局長興華：目前我們沒有詳細的統計數據，但是根據昨天晚上我們瞭解的情況，明天從臺北到嘉義的正班車都已經賣完了。

鄭委員寶清：加班車的部分呢？

趙局長興華：他們正在調度車輛中，包括臺中以南的路線可能要增加 150 輛車。

鄭委員寶清：請問明天國道會不會塞車？

趙局長興華：塞車的部分是由高公局負責。

鄭委員寶清：你們負責管理國道客運的車輛，根據你們的統計，明天會不會塞車呢？

趙局長興華：針對國道的部分，我們有調查客運從發車到下交流道的行車狀況。

鄭委員寶清：你也不敢保證。請問次長，會不會塞車？

范次長植谷：我不敢保證完全不塞車，因為有幾個路段……

鄭委員寶清：我不要求能夠改善，但是否至少能和以前晚上免收費的行車秩序相近？

范次長植谷：有，我們有做過分析。

鄭委員寶清：狀況會比以前好嗎？

范次長植谷：不一定會比以前好，但至少不會比原本差很多，應該不會惡化太多。

鄭委員寶清：不會惡化就是會比原本更好，對嗎？

范次長植谷：應該……

鄭委員寶清：你們的規劃一定要更好，如果沒有更好，為什麼要規劃？希望明天能夠實現你在這裡的主張，如果明天大塞車，你們會被罵死。

此外，我們要修改的交通道路管理處罰條例有很多問題，這 9 年來機車肇事率翻倍增加的問題非常嚴重，根據統計，2007 年至 2015 年每萬輛機車的肇事率，死亡人數從 1.25 人變成 0.79 人，但是受傷人數從 105 人變成 192 人，成長率高達 82%，而肇事的件數成長 79%。接著，我們看到六都機車肇事率的分析，臺中市的肇事率比新北市高出近一倍，這表示臺中市使用機車的人數較多，因為臺北市與新北市有捷運，所以因機車肇事而造成死亡與受傷的人數減少，因此，你們應該儘速進行都會區的捷運工程。再者，9 年來機車數量只成長 3.3%，但是肇事件數翻倍增加了 120%，由此可知，機車肇事的比率愈來愈高，也造成傷亡人數增加。機車肇事率增加有很多原因，其中行人滑手機不注意交通也是影響因素之一，為什麼你們卻反對陳歐珀委員提出的案子呢？

范次長植谷：我們認為警政署的實際執法比較重要。

鄭委員寶清：如果有訂定管理條例，他們執法時也有所依循。機車肇事率增加的隱形炸彈有 3 項，第一，道路的坑洞太多，這是管理出現問題。桃園市在鄭文燦上臺之後道路的坑洞大幅減少，我住在桃園對此很有感覺，所以交通部應負責督導各縣市政府減少道路坑洞，網友們在 Ptt 上也經常討論道路坑洞的問題，自從桃園的情況改善了之後，網友也都有稱讚這個部分。請問次長，你們要如何解決爛道路的問題？

范次長植谷：我們會透過道安會報系統責成各縣市政府加強改善路平專案，事實上，過去我們也一直在進行這個工作。

鄭委員寶清：以後機車的考試應該還要增加如何避開爛車道的測試，而且要用隨機的方式讓騎機車的騎士小心，如果他們沒有避開這些爛道路，嚴重可能造成死亡，輕微則是受傷，所以交通部應設法解決全臺灣爛車道的問題。

第二個隱形炸彈是路邊違規停車，這個問題很難處理，請問次長是否有解決的辦法？

范次長植谷：我們今天也有提出相關的提案，現在警方已全力取締路邊違停，尤其是並排停車的部分。

鄭委員寶清：很多臨時停車都停一下就離開，所以取締困難，但這些違停車輛是造成事故發生很大的原因，有些騎士為了閃避違停的車輛，卻被後方的貨車碾過，喪失生命，請問你們要如何解決這個問題？

范次長植谷：現在很多民眾都有使用行車紀錄器，我們希望他們共同檢舉，有些縣市也利用公車的行車紀錄器舉發這些案件。

鄭委員寶清：禁止在紅、黃線停車的執行應該要澈底，若是有人違規停車，警方要劍及履及去開罰。公務人員要實心任事，你們領的每一塊錢都是人民的血跟汗，要替百姓做一點事，所以你們要想辦法解決這些問題，尤其要澈底解決路邊紅線停車的問題。

范次長植谷：是。

鄭委員寶清：請問何時可以解決？

范次長植谷：我們會在道安會報擴大宣示辦理。

鄭委員寶清：好。接著要談到陳委員的提案，其實用勸導的方式都沒有用，只要你們規定走路滑手機就罰 300 元，今天通過，明天報紙登出來，走路滑手機的人就會減少。根據統計，非駕駛人因素的肇事件數每年不斷增加，年增率為 5.72%，2014 年有 3,843 件肇事件肇因於行人或乘客的疏忽。我們看到很多行人走路滑手機自己去撞到的影片，我自己也有這種壞習慣，在立法院走路時也會滑手機，所以我們希望修法規定走路滑手機就罰錢，這是一種警戒作用，告訴大家走路時不能滑手機，你們應該要支持陳歐珀委員的案子才對。

范次長植谷：這個案子的立意非常良善，我們也贊成，但是在警政署的執行方面要再加強。

鄭委員寶清：其實這個案子最大的目的不是為了處罰，而是宣示意義大於實質意義，告訴大家走路滑手機會被罰錢，是為了顧及民眾的安全，要先有安全才有自由，所以你們要支持陳委員的提案，好嗎？

范次長植谷：是，我們會再與警政署協調。

鄭委員寶清：最後，交通部與人民生活的各項安全相關，所以希望交通部能劍及履及，趕快做事，謝謝。

范次長植谷：是，謝謝委員。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。新國會、新政府，全民都在關注新國會與新政府如何推動臺灣的改革，所以全民對於新國會有很高的期待，對於新政府當然也有很高的期待。早上 7 時 15 分我到此準備登記發言時，看到鄭寶清委員已經到場，7 點半前大概已有 3、4 位委員到場，而 8 點不到就有 11、12 位委員到場，大家在討論新政府用人政策令人費解的話題。桃機的人事案閃電決定、宣布，原本我們喜出望外的要迎接新的董事長，結果卻讓我們大失所望，早上在場的 9 位委員沒有任何 1 位贊成桃機董事長的人事案，這是一個很大的警訊。

針對國民黨今年初的選舉慘敗，我觀察到一個現象，國民黨缺乏培養新秀的機制，而民進黨長期在基層扎根，造就很多年輕、優秀的人才，並讓他們承擔起責任，所以民進黨不斷地成長，而國民黨若想奪回政權其實很困難，因為他們沒有做好人才培育的工作，這是國民黨與民進黨在用人政策上最大的不同。雖然曾大仁董事長具有工程的背景，但是他的夫人劉佩玲女士擔任飛安會副主委，夫妻同時出任航空界的要職，特別是飛安會職司飛安監督及調查，如此的人事安排難以避嫌，會讓人覺得有球員兼裁判的可能性。其次，過去民間及立法院認為長期以來有所謂的「交通幫」在把持政府交通方面的人事，而讓具有濃厚交通幫的色彩曾大仁出任新政府的桃機董事長，會讓人民有很大的疑慮，由一個交通幫色彩濃厚的人出任這麼重要的人事是不當的安排。今天他沒有來，部長也沒有來，所以我不為難你，我只是先表達我的看法，表達大家的疑慮，並說出大家大失所望的心聲，如果新政府的人事用人繼續如此，全國人民會看不下去。

接著，談到今天的提案，我的提案在上個會期時就曾提出，但你們以警政執行困難而否決，這是問題所在嗎？你們也認為此案的立意良善，但卻因為警察執行困難而不支持，請問哪一條

交通處罰條例警察有做到全部處分？以紅綠燈為例，難道他們有到每支紅綠燈下站崗嗎？所以你們說的這個理由沒辦法說服我，難道你們要讓低頭族繼續成為公安意外的隱性殺手嗎？

道路上有坑洞、路燈或其他道路的必要設施，行人很容易因為邊走路邊滑手機而發生意外，可能會掉到坑洞裡或撞到電線桿、紅綠燈的號誌桿。馬路如虎口，若是因為行人的疏忽，讓龐大的車流在路上等待通過，而造成車流壅塞，這樣是不合理的，而且走路滑手機是造成行人死亡很大的原因。全世界的先進國家都有注意到這個問題，根據美國 GHSA 3 月初公布的年度報告顯示，2015 年 1-6 月共發生 2,368 件行人死亡案件，較 2014 年同期增加 10%，從 GHSA 開始統計此數據以來，行人死亡的數量從來沒有在一年內增加 10%，而這一年會增加 10% 的原因就是因為滑手機所造成。因此，美國州際公路安全協會今年 3 月公布報告顯示，去年上半年度行人死亡人數大幅增加，主因是行人邊走邊滑手機。然而，你們卻以警政執行困難為理由，說這個案子暫不宜處理，我不能接受。如果你們繼續罔顧這些事實，將來若是造成人民的損傷，你們要負最大的責任。

最後，我希望喚起社會大眾對低頭族過馬路危險性的重視，我提出此案的警示作用大於處分作用，處罰不是目的，修法是為了確保道路公平正義原則的維護，也減少事故發生！現今人手一支智慧型手機，人人可針對不法行為拍照監督，證據確鑿才予以開罰，透過全民的力量防範不法，根本不會有執行上的問題。次長，針對這個案子，請你們再好好研究，我已經講到不想再講了，不是我口才不好，而是你們腦筋轉不過來。

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是。

陳委員歐珀：次長，你們好好研究一下，快去找出問題。

范次長植谷：是。

陳委員歐珀：這已經講了不想再講，不是本席口才不好，是你們腦筋轉不過來。

請問次長，端午節明天就到了，國道 5 號會不會塞車？

范次長植谷：原來一些尖峰時段，我們就盡量避免，但小塞一定是免不了。

陳委員歐珀：國道總共有 8 條，最塞車的就是國道 5 號，你們在端午節前夕，居然把過去執行認為有效的一些措施，完全取消，其中並有三項具體的疏運措施，竟然未跟地方溝通協調，就貿然取消，昨天引起整個縣議會大罵交通部，罵完交通部後，罵縣政府，罵完縣政府後，又罵本席。本席回說我也不知道，本席也是在昨天下午才收到趙局長的電話，有人這樣做事的嗎？不是說好要彼此尊重的嗎？要講道理、要改革嗎？結果你們說的改革，竟然是這種沒有措施的改革。次長，你來評評理，我們宜蘭縣本來有一個郵輪式國道客運直達專車也被取消，本來三重到羅東增加國道客運的直達優待班次也完全取消，還有夜間停止收費也取消，這些是大家認為最有效益的，本席不曉得是誰做這個決定？究竟是部長，還是次長做的決定？

范次長植谷：跟委員報告，宜蘭地區的交通，我們交通部特別重視，我們部裡指派主任秘書和宜蘭縣副縣長定期召開會議，剛才提到的那些項目，除了夜間收費是通案以外，包括郵輪式列車及三重到羅東客運的這兩項措施，事實上事先都有跟宜蘭縣政府開會溝通過，他們也了解這個狀

況，詳細的情形能否請趙局長說明。

陳委員歐珀：局長在昨天有跟本席溝通過，後來本席告訴他說，他說這麼多，本席也聽不太清楚，請他傳資料給本席看。本席要強調的是你們這項平台會議，就針對國道 5 號假日塞車的問題，本席查過從 5 月 16 日到現在，新政府從來沒有人參與開會，為什麼昨天在宜蘭縣議會砲聲隆隆，藍綠議員都針對交通部對端午節交通管理的決策無法接受的，就此請趙局長說明。

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。跟委員道歉，事實上我們這邊都有做協商，我以三重到羅東的這條客運跟委員報告，事實上我們的運能提供到國 5 的 2.7%，可是乘客的量只有 0.6%而已，比率太低了，我們希望把所有的運能提供給最有效率的地方，關於這條路線我們後續也會作檢討，因為乘客反映該地沒有設置轉運站，上國道之前，乘客要上洗手間的話，要跑到捷運站那邊，所以比較不方便。

陳委員歐珀：乘客率不高，可以減少班次，你卻貿然把全部的班次取消。

趙局長興華：是，因為乘客反映班次……

陳委員歐珀：本席建議交通部未來這四天，應派局長級以上的人去監督國道 5 號有沒有塞車，如果真的塞車，是因為你們新政府上台交通管理措施所做的改變而造成的影響，民怨將會非常深，到時候本席可能要代表宜蘭縣的鄉親，好好的來跟你算這筆帳，本席希望未來這四天不要大塞車，雖然塞車是必然的，但是不要大塞車，光從臺北到宜蘭就要五、六個鐘頭。

趙局長興華：基本上我們對宜蘭地區的部分，都有相關的措施在做處理。

主席：好啦！趕快去做事比較重要，不用解釋，實際的結果比較重要。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位官員、各位同仁。次長，整個端午四天的連續假期即將來臨，本席請教一下，在過去針對例假日或是連續假日，都有做一些相關的疏運措施，本席看這次四天連續假期的氣候也非常好，當然有時候會下雨，不過整體上因為氣候的因素，而且又是 4 天的連續假期，出外從事休閒旅遊活動的人，一定會非常的多，目前我們有沒有什麼更具體的疏運計畫？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。除了恢復夜間收費之外，其他的包括匝道儀控、高乘載管制都會加強。

李委員昆澤：目前整個端午連假的疏運計畫，其實民眾知道的只有兩樣，一個是國道夜間免收費的取消，另一個是花東實名制火車票的問題，花東實名制的火車票只有兩班，來回各一班。

范次長植谷：對。

李委員昆澤：實名制車票很快就賣完了，這可以看出它的確有其需求。目前國道夜間免收費取消，我們也實施了國道客運優惠票價，但本席一再提醒的是接駁系統，但目前本席看不出交通部對於端午連假整體交通的運輸有什麼更具體的政策，你們有討論出什麼更具體的政策嗎？

范次長植谷：跟委員報告，關於國道客運晚上到南部各縣市之後，整個轉乘接駁部分，我們國公局跟地方政府都已協調過了。

李委員昆澤：協調過後有什麼具體政策？

范次長植谷：我舉個例子，譬如到了臺南，如果沒有辦法直接轉乘的話，國道客運會準備一個休息室讓旅客休息，並主動聯繫當地的計程車……

李委員昆澤：休息到天亮嗎？

范次長植谷：或是聯繫其他的……

李委員昆澤：休息到天亮嗎？

范次長植谷：到早上有車子的時候……

李委員昆澤：本席要提醒你的是我們針對連假的整體運輸，當然包括匝道的管控、高運量的限制，甚至是替代道路，或是地方縣市政府相關的接駁系統，其實這都是非常重要的工作。而且大型的遊樂區在連假期間，也提出相關的優惠措施，根據過去的經驗，這些大型遊樂區的車潮都會回堵到高速公路，但我們卻沒有什麼具體的改善措施？其實本席對這次的端午連假非常憂心忡忡，因為本席看不出交通部有提出什麼新的具體改善或加強疏導計畫，相關的政策只有兩項，就是取消國道夜間免收費及實名制的火車票，而且還只有兩班而已，所以預料這次會有相當多的問題產生，因此本席憂心忡忡啊！

范次長植谷：跟委員報告，有關觀光地區的部分，事實上我們觀光局跟地方政府及警力都有協調過，都擬定有 A、B、C 計劃，就是……

李委員昆澤：好，現在我們就等著這四天的交通狀況作驗證，本席沒有看到你們提出具體的改善計畫，這次四天連續假期是對我們交通部的能力一次很重要的考驗。本席再一次提醒，端午連假的嚴重塞車，本席感到憂心忡忡，不要逼屈原再跳一次汨羅江，本席非常擔憂。

其次，回歸今天的主題。次長，我們機車的交通車禍非常多，本席約略統計一下，102 年到 104 年這 3 年發生機車車禍事件總共是 47 萬件，造成 68 萬人的輕重傷，死亡人數高達 1,583 人，這死亡的 1,583 人都是屬於 A1 類，就是當場或 24 小時之內死亡的悲傷事件，而且本席要提醒次長，在這死亡的 1,583 人中，有三分之一都是 30 歲以下的年輕人，尤其是學生。每個機車騎士都代表一個家庭，面對如此嚴重的交通車禍事故，我認為交通部必須提出更具體的機車安全方案。這種交通事故對家庭、對國家均是重大傷害，而年輕人往往就在車禍事故中或者死亡，或者釀成終身傷害，請問交通部究竟有何具體政策？

范次長植谷：確實沒錯，最近三年來，機車死亡人數雖有減少，但受傷人數仍在增加中，每年將近六十幾萬。我們在大專院校施行公車進校園計畫，減少學生騎機車的機會，以公共運輸來替代，此乃我們目前一項重要措施，也達成初步成效。去年有 15 所大專院校參與，今年有另外 15 所加入，一共 30 所學校參與。

李委員昆澤：發生機車事故的原因除了酒駕外，還有另外三個：其一，未注意路況及車況；其二，未依照規定來禮讓其他車輛；其三，違反號誌管制規定。

范次長植谷：確實是這三大原因。

李委員昆澤：這代表機車騎士在正確的騎乘觀念、與其他車輛間保持安全互動、對危險的感知及駕駛技術上均有不足之處，也是交通部及道安會報所必須注意的。我認為不妨推行機車駕訓制度

，或許有人會覺得訝異。現在考汽車駕照會到駕訓班上課，但為何騎機車也要有駕訓觀念？像日本，除了 50CC 以下機車得自行報考外，其餘級數機車考照時，均需到駕訓班上課。當然，一般騎士可無須透過駕訓制度來考照，但沒有經過駕訓制度訓練就自行考照的成功率非常低，這就是日本的駕訓制度，請問交通部有做相關研擬嗎？趙局長清楚嗎？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。我們鼓勵駕訓，但就法規來說並不具強制性，只是好幾個駕訓班是很願意配合的，惟涉及收費問題。為了安全起見，並彌補缺少駕訓這個因素，所以目前是強制考完照者必須上一個半小時的道安講習課。

李委員昆澤：我認為這點非常重要，特別要讓機車騎士具有基本的車況與概念、對危險的感知能力以及與其他車輛的互動。目前的考照形式是比較靜態的，而機車體積小，車道上又混合著各種車流，就車況互動來說，容易產生交通事故。爰此，考照後的安全講習就顯得非常重要，甚或可以參酌日本的做法。101 年臺北市政府曾舉辦機車安全駕駛訓練營，市府也補助市民參與，我認為交通部不妨採用這種做法，或參照日本……

趙局長興華：我們監理站也有在做。

李委員昆澤：現在臺北市的大眾運輸系統很便捷，然而大臺北地區的大眾運輸使用率卻只將近四成，為 38%。我認為交通部應鼓勵機車騎士使用大眾運輸系統，根據一項調查結果顯示，13%的機車騎士願意在比較好的狀況下轉乘大眾運輸系統，其餘 87%的騎士則希望可以一路騎機車到達目的地，不論是回家、上班或上學，並不願意轉乘大眾運輸系統。我認為重點於誘因，特別是票價誘因。目前在臺北地區不論搭捷運或公車都有票證補貼，而其他縣市並沒有，是不是？

趙局長興華：目前我們從學生著手，這次暑假過後，我們會與客運業者協調讓公車進校園，希望他們能針對學生給予票價優惠，現在我們已經在協調當中……

李委員昆澤：我很討厭質詢時，交通部官員隨便糊弄……

趙局長興華：這個 9 月會出來……

李委員昆澤：不管是我或交通委員會所有委員的質詢，都是對人民負責，希望能聽到具體政策，不要每次都說已經有在溝通，已經有在協調！

趙局長興華：目前已經有一些成果出來……

李委員昆澤：什麼成果？

趙局長興華：9 月會實施。

李委員昆澤：9 月會實施？

趙局長興華：對，公車進校園的票價優惠，9 月會實施。

李委員昆澤：這是公車進校園？

趙局長興華：是。

李委員昆澤：其他的呢？況且我說的是大眾運輸系統的票證補貼，這對於機車騎士轉乘大眾運輸系統來說具有基本誘因，而目前只有臺北地區有票證補貼。現在電子票證越來越普及，如果搭公車、捷運，甚至搭火車都有補貼的話，相信對提升大眾運輸是有幫助的。對於減低機車騎士的

騎車時間也有幫助，特別是在降低車禍發生上，更具有明顯功能。

趙局長興華：這部分我們會來處理，也會逐步推動。雖然無法一次到位，但部長已經要求我們去做了。

李委員昆澤：我再次提醒范次長、周局長、趙局長及其他交通部相關官員，四天的連續假期讓我憂心忡忡，因為我沒有看到更具體的交通輸運計畫，只看到蕭委員美琴及其他委員要求花東地區落實實名制後，兩班列車訂票很快客滿，其他並無更具體的政策。另外就是端午節國道夜間免收費取消，除此之外，並沒有看到更具體的接駁相關計畫，讓我對這四天的國道交通感到憂心忡忡。

趙局長興華：有關接駁的計畫，我們已經發了幾個新聞稿……

李委員昆澤：新聞稿可以解決交通擁擠狀況嗎？

趙局長興華：我們也在各場站公告。

李委員昆澤：現在多說無益，發再多新聞稿也沒用，我會實際去看這四天的輸運效果，相信全民也會檢驗，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。我今天特別就用車人、用路人未針對值勤中的救護車、警備車、工程車及毒性化學車需要路權時做適度禮讓，提高相關罰則，請問你們認同此一修法方向嗎？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。我們非常尊重並敬重委員這個意見，這是應該要做的。

蕭委員美琴：你們在書面建議中希望能暫不處理，待第六十七條的配套修正提出後再一併處理。若少了配套，會有何種問題？

范次長植谷：我請林司長來向委員說明。

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。針對不禮讓緊急救護車輛的違規行為予以加重處罰，我們非常贊同，至於提高罰鍰，也沒有問題。但對於「並吊銷駕駛執照」這點，因為第四十五條的違規行為目前未列在處罰條例第六十七條當中，第六十七條是通案性針對違反處罰條例的各類違規行為，除了罰鍰以外，如果進一步規定，包括違規扣點、吊扣駕照、吊銷駕照以及吊銷駕照期間，假如第六十七條第一項未納入各相關違規條文，變成只有在第四十五條針對吊銷駕照一年……

蕭委員美琴：你的意思是除了罰鍰之外，再增加吊銷一年的罰則，也就是建議加重處罰。

林司長繼國：要在第六十七條增列第四十五條。

蕭委員美琴：我認為這是相當重要的，過去曾經發生值勤中的救護車及車上的醫護人員當場被撞身亡的事故，讓人感到非常遺憾；當我們看到一般的用路人與值勤中的車輛爭車道、不願意避讓的情形，更令人擔心。除了提高相關罰則之外，其實很多的宣導也是重要的，例如現行的交通規則並未明定該如何來規避，雖有要求其他駕駛人來規避，但是我們發現實際執行的狀況當中，有的車往左邊靠，有的車則往右邊靠，以致救護車必須蛇行，並非大家不願意避讓，而是避

讓的方向都不太一樣，尤其當車道有兩個以上時。以美國為例，大家所受的交通規則訓練是不但要避讓，而且要靠右停車，車子要停下來，而不是往某一個特定方向直接去繞，讓救護車以蛇行或更危險的方向來行駛。對於規避方向一致性的相關宣導，你們有何看法？

范次長植谷：委員說的沒錯！一般而言，單車道的部分我們有宣導要靠右閃避，雙車道的部分，因為不知道救護車是從哪個方向過來，所以有些車會往左，有些車則往右。

蕭委員美琴：結果全部卡在那裡。

范次長植谷：基本上，禮讓的部分，條文有規定，我們在宣導上再來加強，一律靠右閃避。

蕭委員美琴：你們是不是應該在雙車道以上的規避方向與原則進行宣導，以避免不幸發生？

范次長植谷：對。

蕭委員美琴：除了救護車及警備車的需求之外，當行經高速公路時，我們經常看到工程人員在路邊進行相關維修工程，但是旁邊的車輛仍以非常高的速度行經，有時只是以一個非常脆弱的三角錐擺放路邊警示，我不禁為這些辛苦的工作人員擔心。如果沒有明定在工程進行路段車道封閉應當減速，以致於急速轉換車道，即便是在不同的車道行進，僅以三角錐來隔離還是相當危險，畢竟車輛那麼快速的在走，有時偏離車道一點點，可能就撞到這些機器或相關工程人員。在有些國家，如果車輛沒有減速或小心行進必須重罰，因為此舉危害進行維修道路工程人員的人身安全，對於工程進行中車速的部分，你們有沒有改善的建議？

范次長植谷：容我責由高公局人員說明。

主席：請交通部高速公路局卓組長說明。

卓組長明君：主席、各位委員。由於高速公路車速較快，我們訂有施工管制守則，例如在什麼情況下、哪個車道要做什麼樣的封閉及交通錐擺放的介面、長度都有相關的規定，依照當初的速限訂定相關規範。

蕭委員美琴：你們只針對交通錐的擺放問題，但有沒有顧慮到有時速度很快、風大，車子會偏離原來快速行駛的車道，可能對工程人員造成安全上的威脅？

卓組長明君：我們在施工區前方都有預告，施工區路段的速限也會降低，相關預告顯示都會做出來。

蕭委員美琴：實際上，我們卻沒有看到車速降低的相關警示，而且你們也可以考慮增加罰則，因為這部分涉及工程人員的安全問題，請問你們的態度是如何？

范次長植谷：委員的建議很有道理，因為這跟實務面、執行面確實還有點差距，我們回去後請高公局來研議。

蕭委員美琴：另外，許多的一般公路會穿越一些偏鄉地區，例如花東台 9 線，目前很多路口因為村民過馬路的需求而設有紅綠燈，以致於紅綠燈設置較多，一方面可以保障村民要過馬路的需求與安全，從另一個角度而言，卻也降低了整體的行車速度。有些地方是利用感應式號誌，例如屏東縣，在人車比較少的鄉間小路，非必要時不轉換交通號誌，透過這樣的方式讓大路的用車與車流更加順暢。對此目前你們執行的成果如何？此舉的成效是造成更多的危險事故或是確實讓車流更為順暢？

范次長植谷：基本上，設置行人專用號誌應該對安全是加一層保障，針對花東地區我們可以透過道安會報系統，要求地方主管單位加強設置辦理，但在設置辦理之前應當加強宣導。

蕭委員美琴：目前實施感應式號誌的地區，相關交通安全及事故發生率的數據是否能夠提供給我？在號誌設置後是更好還是更不好，成效如何？請提供這方面過去辦理的經驗，供東部地區各縣市參考。

范次長植谷：我們來調查提供。

蕭委員美琴：另外，有關這次端午節試辦實名制購票專車，我從媒體報導得知，目前取票率大概八成，剩餘的票是重新拿出來販售嗎？現在的狀況是全部都售出嗎？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。對，最後還有將近兩成……

蕭委員美琴：兩成是有訂票未取票嗎？

周局長永暉：對，後來再重新訂票及取票。

蕭委員美琴：目前全部票均已被領取。因為這次是試辦，針對整體端午節期間的試辦狀況，希望你們能夠在下週提供相關數據及執行成果，讓我們進行了解。

周局長永暉：今年中秋假期是 9 月 15 日至 18 日，我們預計將戶籍地與身分證字號 U、V 等資格條件一起辦理，也會對該次試辦進行問卷調查。

蕭委員美琴：昨天賀陳部長在總質詢時也公告了這件事，現在到中秋節還有一段時間，這次有些配套未完善之處，你們還是有許多改進的空間，也希望在端午節進行第 2 波的試辦之前大家進行更多的溝通，其實我們很多人在基層跑，也大概了解一些問題所在，這部分我們再進一步的交換意見。

另外，請教次長的是我從今早媒體報導得知桃機停機棚租用的相關問題，這部分是不是有一定的公平競爭法則，還是可由桃機的高層自由選定？因為桃機現在是一家民營公司，它的各種發包業務是否比照公共工程的採購辦法來進行？

范次長植谷：容我責由桃機公司人員說明。

主席：請桃園機場公司許處長說明。

許處長家瑞：主席、各位委員。自從機場公司成立後有兩項主要計畫，包括綱要計畫及實施計畫，在實施計畫部分，我們都有擬定建立棚廠的位置，在 2012 年進行第一版實施計畫時，航空公司並未提出如此強烈的要求，是到 2013 年才由長榮航空公司率先提出，然後華航就跟著提出，交通部也給桃機公司指示，所以我們就請航空公司一起來討論，最後的決定是給位於西側的長榮目前的棚場位置，位於東側的華航則增加一個……

蕭委員美琴：這是協議產生的還是以抽籤或某人自行決定的？這到底是如何決定的？

許處長家瑞：這是經過討論的，因為必須考慮既有維修棚場的資源和調度，所以華航是在既有棚場的東邊增加一個，長榮則在其既有棚場的對面增加一個。

蕭委員美琴：停機棚的使用現在是處於飽和狀況嗎？

許處長家瑞：對，要等爭取到北邊的土地之後，才能完成在那裡建一個更大的維修棚場的計畫。

蕭委員美琴：現在有很多包括廉價航空在內的新興航空公司投入市場，商務飛機的需求愈來愈大，因此相關空間的規劃是未來的重點，如何讓所有航空公司有公平的競爭機會也是關鍵，如果媒體報導屬實，其間確有私相授受的情形，本席認為交通部有責任做進一步的調查，請提供現行停機棚出租相關辦法和規定的書面資料給本委員會參考。

許處長家瑞：好的，遵照辦理。

蕭委員美琴：其實不只是桃機，各大機場停機棚的出租也都要注意，有些機場希望能爭取新的或廉價航空公司開拓航線，因此本席希望所有機場都能針對配套或其他 logistic 方面的需求及空間是否飽和、有無增設機會等方面一併進行檢討，相關出租辦法和使用規範亦請一併提供給我們。

范次長植谷：我們會請民航局提供。謝謝委員！

主席：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。今天審查的道路交通管理處罰條例其實大部分都是處罰用路人，對不對？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。不一定。

鄭委員天財：有處罰道路主管機關嗎？

范次長植谷：這部分是沒有，只是針對人、車、路做管理。

鄭委員天財：所以還是只處罰用路人嘛！其實不論是國道、省道、縣道、鄉道，很多道路主管機關的管理都有需要檢討之處，比如桃園，有些地區的路、街、巷都標示得非常清楚，但大部分地區都標示得不清楚，這和地方機關的管理就有關係。又如從一般道路進入高速公路、快速道路或兩條快速道路之間岔口的標誌，有些也很不清楚，請問這些標誌是道路主管機關還是警察機關設置的？

范次長植谷：是地方道路主管機關設置的。

鄭委員天財：快速道路上的標誌呢？

范次長植谷：那是公路局設置的。

鄭委員天財：以 65 快速道路為例，不論是從板橋或五股過去，從哪裡上去哪裡下去都標示得不清楚，有些道路已經封閉了也不標示，比如原本的標誌是可以經 3 號高速公路到樹林，結果該條匝道已經封閉，一開就開到板橋去了，而且這個封閉並非短期措施，類似這樣的情形非常多，62 快速道路也有這樣的情形，高公局知道此事嗎？

主席（陳委員素月代）：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。65 快速道路是因為施工關係封閉了一條匝道，但有另一條替代匝道。

鄭委員天財：原本的設計是從 3 號高速公路經 65 快速道路下來後直接可以到成林橋，但現在必須從土城下來，如果只封閉一、二天或一星期，還可以以臨時匝道處理，可是這並非短時間的事。

趙局長興華：這個封閉措施應該可以在 9 月解除，我們在這部分補強。

鄭委員天財：你們應該以外地人的角度來思考道路標誌，不能以當地人的立場或高公局、道路主管機關的角度去思考，這樣才能達到設置道路標誌的目的，因為外地人對當地道路的狀況不清楚，常常一不小心就開過了頭，62 快速道路就是這樣，有兩個匝道的距離非常近，標誌也不清楚，一不小心就開過去了，你們要以「外地人完全不清楚該地狀況」的想法去設計標誌。

趙局長興華：目前都是依據標準形式去製作標誌，以後可能必須要以用路人的角度去思考。

鄭委員天財：有關鐵公路接駁方面，本席曾在上屆對此提出建議，比如搭乘最晚一班晚上 11 點從臺北開出的火車到達玉里時大約是凌晨 2、3 點，要在車站等到上午 8 時多才有客運車可以接駁，最近幾年，公路總局都會在幾個重要的連續假期比如春節、清明節等重要節日實施加班接駁措施，本席認為這點做得非常好、非常人性，請問最近有無新的措施？

趙局長興華：委員提到的是玉里到成功的 8181 班次，原本一天只有六個班次，最近為了端午節和臺鐵實施實名制增加的班次與客運公司協調時，花蓮客運和鼎東客運都願意配合增加車班，除了玉里到成功之外，還增加了玉里到靜埔的路線，每家各 8 個班次，也就是端午節期間，中間的林埔到玉里每天會有 14 個班次，他們願意試辦三個月，如果乘客量可以達到一個程度，就會持續辦理。

鄭委員天財：這個非常好，但我上次有建議從靜埔，花蓮客運……

趙局長興華：這次加開的臨時路線，都是從靜埔來開。

鄭委員天財：對，我是說未來要規劃一個，因為花東、東海岸非常狹長，靜埔在花蓮、臺東的中間，也是花蓮東海岸最南處。基本上會坐客運的都是老人家，因為年輕人都是開車或騎摩托車，如果他們要到花蓮就醫，老人家的代步工具就是客運，從靜埔或是長濱八仙洞那邊的樟原部落，阿美族叫 Kolado't，跟樟原完全不搭嘎。再往南有好幾個部落，包括 Makerahay（真柄）、有 Ciwkangan（長光）等等很多的部落，這些部落的人要到臺東就醫是很遠的，到花蓮也很遠，還要到玉里，可是到玉里沒有車啊！他必須要到玉長公路跟臺 11 線交接的地方再換車，就算坐鼎東客運也還要換車，對老人家來講非常不方便，他們也不知道要怎麼換車。老人家最喜歡坐的車就是從上車到終點站就可以下車啊！老人家就是這樣啊！火車也是一樣，火車相關的接駁他們也不清楚，或是火車跟火車之間的轉車，譬如從光復上車的話，他們就喜歡能直接到臺北，老人家不知道在花蓮還可以接哪一班啊！他們是搞不清楚的，而客運也是如此，所以這部分請趕快規劃。

趙局長興華：是，從明天開始來開了。剛剛講的班次部分都已經協調好了，業者的部分願意來配合，會看未來乘載的狀況再調整……

鄭委員天財：所以不是只有端午節嗎？

趙局長興華：會有三個月的時間。

鄭委員天財：試辦三個月？

趙局長興華：我們會看這三個月的時間運量的狀況，看是哪個時段乘客比較多，未來就會朝那個時段來開這個車班。

鄭委員天財：這個部分很好，就是要這樣真正給最需要協助的人幫助，老人家一定就是搭客運，因

為不會開車，也沒有車，也不應該鼓勵老人家開車嘛！因此，這個部分要請公路總局繼續來努力。

趙局長興華：是。

鄭委員天財：請局長和次長回座。接下來要請問鐵路局局長，請問端午節連假，返花蓮、臺東還有更好的因應措施嗎？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。我們這次希望能夠用分流的方式，包括從七堵回花蓮、臺東，另外一個就是……

鄭委員天財：現在售票的狀況怎麼樣？還有沒有位置？

周局長永暉：現在就是離峰的部分，從今天下午三點以後到明天六點的車票，大概都售出了，至於其他的部分，大概是八成。

鄭委員天財：要是再加上原住民，那人就更多了，因為端午節紀念屈原、吃粽子並不是我們的節日，返鄉的人幾乎很少，但是豐年祭從七月就要開始了，應該還可以……

周局長永暉：有，上次委員有特別提示。

鄭委員天財：還可以加強嗎？

周局長永暉：我們會搭配看用什麼樣的方式來做處理，我有請運務處趕快積極來辦理。

鄭委員天財：花蓮縣政府、臺東縣政府現在都公布豐年祭的時間了，不是縣政府公布的，是部落把它的時間告訴了縣政府，縣政府才將它彙整，豐年祭的時間都是部落決定的，所以它都知道了。有時候同一天有十幾個部落辦豐年祭，像這樣的情形，要怎麼去加開列車？

周局長永暉：那這樣最好。

鄭委員天財：要加開列車，好不好？

周局長永暉：好，謝謝。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。明天是端午節，先祝大家端午節快樂，交通部這幾天應該會很辛苦。我本來是想請曾大仁次長，但看了昨天的派任，讓我很意外，我還以為現在民進黨還沒有 520，曾大仁次長現在是桃機董事長，對不對？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。今天開董事會。

鄭委員運鵬：所以確定是曾大仁次長接任桃機董事長？

范次長植谷：確定以後就是要開會討論表決。

鄭委員運鵬：剛才陳歐珀委員質詢的時候，有提到在還沒開會之前，大部分的民進黨黨團委員都已經到了，大家對於任命曾大仁前政務次長非常地不滿。我知道這也不是范次長您的決定，可是在我們幾個原則裡面，本席是反對退休文官再轉任國營事業、國有財團法人的，在這一點上，曾大仁次長也不符合這個資格。更多人也會認為既然他是政務次長了，是政務職，不是常次，那為什麼還要留任？所以對於這一點的不滿，也麻煩范次長轉達部長，好不好？

范次長植谷：瞭解。

鄭委員運鵬：部長您是常次，以前曾前政次他也在我們部內服務過。

范次長植谷：對。

鄭委員運鵬：那他退休了嗎？

范次長植谷：是，已經退休了。

鄭委員運鵬：他是我臺大土木系的學長，我不是對他個人有意見，而是如果退休的文官都來轉任的話，那這樣何必退休？我相信我在委員會有講過同樣的話，這是原則。范次長您未來等常任文官退休之後，有想要到哪個國營事業或財團法人嗎？

范次長植谷：我希望裸退。

鄭委員運鵬：因為到時候您轉任了，就算是家中有事，也很委屈，但是拜託您不要接任，不然以後我們還是一樣公事公辦，好不好？

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：這一點先跟次長報告一下。民進黨黨團對這次董事長的任命，有很多的不同意見，端午節快要到了，這個大概也把我們逼到汨羅江邊了啦！在汨羅江邊我們要看一看會不會含冤，還是很順利的就看江邊的河景，這一點跟次長您也說明一下。部長今天在新聞上面有講，在機場的狀況之後，下一站就是端午節，這個次長您有看到嗎？

范次長植谷：有。

鄭委員運鵬：那到底是你們的下一站是端午節，還是下一個戰場是端午節，這個大家要很緊繃啦！如果順利度過，那就安全下車欣賞風景；如果狀況不如預期，那可能就是一場政策跟政治論戰的開始。次長對這一點有沒有把握？

范次長植谷：我跟委員報告，事實上我們部裡面是大家都緊繃，全員都在待命，包括所屬單位也是一樣……

鄭委員運鵬：您有幾成把握讓交通順暢、安全無虞？

范次長植谷：我們都全力以赴。

鄭委員運鵬：你們的配套措施都準備好了嗎？

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：因為本席也在委員會有跟部長報告過，我在明天會親自上路去看看交通部這一把賭得對不對，我們在汨羅江邊的賭注，我有兩個時間要來問一下次長。這次我相信賀陳部長、交通部團隊跟我們黨籍的委員在賭明天的交通狀況，重點就是高速公路了，高北來回會幾個小時？最長幾小時，最短幾小時？請次長給大家一個下注的依據，我會在白天開，會讓我開幾小時？

范次長植谷：應該 6 小時以內。

鄭委員運鵬：不管來回？不管尖峰、離峰？

范次長植谷：我是講尖峰的時間。

鄭委員運鵬：我講高北是尊重南部喔！我希望不要用臺北觀點喔！所以……

范次長植谷：我們是講高北。

鄭委員運鵬：那北高呢？

范次長植谷：一樣。

鄭委員運鵬：也都一樣在 6 小時以內？

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：好，這是次長您的承諾。那宜北要幾小時？我們講的是國道 5 號，我也不講北宜，我們是以宜蘭為主來回，去程是放假前，回程是收假前。

范次長植谷：大概兩小時以內。

鄭委員運鵬：那就是幾乎不塞車了？你有把握嗎？你講一下起站跟尾站。

范次長植谷：我們現在……

鄭委員運鵬：我非常欣賞次長的氣魄。

范次長植谷：我們現在算的是在高速公路上面，不包括地方道路。

鄭委員運鵬：好，那你就給我起點跟終點。

范次長植谷：從南港系統到宜蘭。

鄭委員運鵬：好，南港系統到宜蘭！如果塞在南港之前不算數，好不好？到宜蘭過礁溪，不論尖離峰，兩小時以內？

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：所以剛才次長給我們的數據及保證，高雄臺北來回單趟應該在六小時內，宜蘭臺北來回單趟應該在兩小時內，不論尖離峰？

范次長植谷：我還是要強調這是在高速公路上的時間。

鄭委員運鵬：當然是在高速公路上，我不拗你，下去之後塞車，當然不能算你們，但是回堵要算在交通部頭上，這樣可以嗎？因為回堵就是管理不當了，回堵塞在高速公路上也算，我們先講清楚一點。

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：所有民進黨委員都跟你們賭這一把，第一把我們輸贏各半，對於曾大仁次長轉任董事長，我再次跟交通部表達我們的不滿，不是對人，而是對事。

再來，剛才李昆澤委員有提到交通部在詢答裡常常敷衍了事，總是回答「再研究」。我請教次長，在 520 之前，本席有幾個詢問，你們也答應確切的時間了，我要問你們是否辦理了。第一個關於 Airbnb，這部分你知道嗎？這是在你所屬的觀光政策裡面。

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：那個時候他們沒辦法，甚至他們的頂樓加蓋出租，你們也不知道。我想到一個方法是可以瞭解到底有多少沒有經過交通部登記核准、沒有檢查的違規日租套房，就是他們在入境時填寫居住地址，如果他們沒有說謊，那個居住地址很有可能是在 Airbnb 上的日租套房，交通部在 5 月 4 日時答應在一個月內研究，現在已經過一個月了，請問你們研究的結果如何？

范次長植谷：我們是還在研議中。

鄭委員運鵬：什麼叫「還在研議中」？你們有沒有問過移民署或出入境管理局？

范次長植谷：第二個案子，移民署有意見。

鄭委員運鵬：有什麼意見？什麼時候開過會？進度如何？

主席（陳委員雪生）：請交通部路政司王科長說明。

王科長基洲：主席、各位委員。有關網路平臺的部分，因為 Airbnb 沒有在國內登記……

鄭委員運鵬：你不用跟我講這個，你們跟主管機關出入境管理局或移民署詢問的如何？還是你們認為 Airbnb 也沒有登記，十幾萬筆你們也查不到，所以就這樣算了？有關這部分，我在 5 月 4 日都詢問過了，你們現在的進度如何？我們現在是在結算 520 之前與貴部質詢的內容，我再問一次，你們是何時開過會？有何結論？進度如何？

王科長基洲：因為目前大概都還有邀請相關單位來討論……

鄭委員運鵬：什麼時候邀請過？開過會了嗎？

王科長基洲：有開過會。

鄭委員運鵬：有沒有在一個月內提供結論給我們了？發文了嗎？有沒有給交通委員會及本席一個說明了？

王科長基洲：我們會後再來提供相關的……

鄭委員運鵬：會後？我們上次是要求一個月內，你們也答應了。兩位召委，這就是交通部嘛！所以如果文官是這樣，那就不要跟我們分什麼執政黨或在野黨了。文官如果退休再轉任，那還需要什麼公司化？我希望讓大家那麼方便幹嘛？次長怎麼看？有講跟沒講一樣，每次都要我們將「要求」改成「建請」，每次都要讓立法院讓步，已經一個月了，理論上你們要提早給，我們會覺得效率很好。

范次長植谷：我知道在協調過程中，移民署對這個部分有意見。

鄭委員運鵬：你們有沒有開過會？

范次長植谷：有開過會。

鄭委員運鵬：幾月幾號？

范次長植谷：哪一天我忘記了。

鄭委員運鵬：有意見沒有關係，本來就是保留有意見啊！

范次長植谷：是不是容許我們馬上去查清楚，下午跟委員報告？

鄭委員運鵬：觀光是服務業，你們也不一定要服務立法委員，我們是質詢跟備詢的關係、監督跟被監督的關係，如果連立法院的要求，你們答應了都還做得「離離落落」，那還服務什麼？中華電信也是這樣，民營化之後變老大了。交通部下面所屬的機場公司，我一直在講的，它是圓山飯店化，現在再換一個文官退休的董事長有用嗎？我不太相信會有用，大家包袱都很重。隨便舉個例子，隨便就「掠包」，這樣的話，以後我們為什麼要相信你們？我沒有要求你們一個月內要辦好，只是要求一個月內研究。就像勞動部現任部長，我是在 10 年前質詢他，一年半才審查，他還跟我說在研究，請問是在研究什麼？交通部服務這麼多人，如果連對立法院都是這樣「糊弄」，以為我們會忘記，我不太相信明天會多好。高北六小時、宜北兩小時這個承諾要做到，而且要減少事故。

再者，這個是本席的提案，有關世曦的問題，請問次長有印象嗎？

范次長植谷：我大概知道一些。

鄭委員運鵬：我在總質詢時也詢問了，世曦的李建中董事長在去年 11 月時已經屆齡 68 歲，應該即行更換，到現在李建中董事長還在任嗎？

范次長植谷：我知道這件事情已經再處理了。

鄭委員運鵬：他還在不在任？在任嘛！

范次長植谷：可能要開董事會……

鄭委員運鵬：他屆齡 68 歲，你們沒有照著人事規定即行更換，據我瞭解，我不知道這是真的假的，他辭職三次沒有准過，部長承諾我們在三個月內處理這些法人公司，我很難想像還要讓他在任三個月，我們在當時的決議就已經要求追回超過 68 歲的違法薪資了，結果他現在還在任。我跟次長報告，李建中董事長在去年 11 月屆齡 68 歲第一次辭職，但被留任了；今年 3 月董事會的任期屆滿，他第二次辭職，但還是留任了，理由是怕交接兩次很麻煩，據本席瞭解，5 月 20 日之前，他還是辭職了，但是現在還留著。都是演假的嘛！

范次長植谷：我所瞭解的應該已經到處理的末期了。

鄭委員運鵬：處理的末期是什麼意思？

范次長植谷：人選大概有……

鄭委員運鵬：我們決議要求的追回薪資呢？董事長超過 68 歲，你知道副董事長張荻薇幾歲嗎？

范次長植谷：好像是 70 歲。

鄭委員運鵬：對，70 歲了。我們是欠他們的嗎？國家非需要他們不可？雖然我們的人事法規裡沒有要求副董事長這部分，但是副董事長高齡 70 歲。你們有換人的計畫嗎？

范次長植谷：這部分我們來瞭解及處理。

鄭委員運鵬：工程算是大科系，我是學土木的，臺灣不缺工程人才，但是看到這樣的狀況，你要我們怎麼吞得下來？我再跟次長報告一次，我們已經在汨羅江邊了，我不希望含冤跳下去，所以拜託交通部，人事的任命、政策的執行、對委員會的承諾以及對社會的承諾不要再有狀況出現，好不好？

范次長植谷：瞭解。

鄭委員運鵬：明天林全院長要到機場，我也會再去看一下機場的狀況。

范次長植谷：是，謝謝委員。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。在討論今天的法案之前，司長答應過我的，我要讓司長看一下關於後車燈的部分，在道路交通安全裡面，可能不太有人注意到後車燈，後車燈的危險性甚至遠高於前面的車燈，像這個已經距離我的車大概 20 公尺，你看得見嗎？這個龐然大物是預拌混凝土車，路邊反光燈的亮度都比它還亮，而且是在高速公路哦！

請看下一張，一樣是在高速公路，你看這輛是預拌混凝土車，它剛從交流道上來，路燈都比它亮得多。

請看下一張，這是 local，不是高速公路，距離大概 2、3 公尺吧！它是獨眼龍，但它有煞車，所以才看得到它的煞車燈。

請看下一張，這都是天晴時拍的，而且還沒有完全天黑，可是它後面的燈是這樣昏暗！

請看下一張，這是在高速公路上，竟有這樣的車燈！

請看下一張，這也是在高速公路上，你看這兩輛小車，大概差 5 公尺。

請看下一張，這張很清楚，同樣是貨車，照片中顯示的是正常的燈光和不正常的燈光，看得夠清楚吧？你在那邊大概看不到還有另外一輛車在左邊吧？但這輛幾乎看不見的車在超車耶！

請看下一張，這輛車夠大吧？比它距離遠的小轎車，正常的車燈是這樣，跟它距離大概 20 公尺，這輛大車的车燈卻是這樣！

請看下一張，你看得見這裡有一輛車嗎？幾乎看不見吧？比它近的燈光在這裡，可是它在哪裡，看得見嗎？這很危險，因為是在高速公路上耶！

以上這些照片，都是我拍的，但我不是駕駛人，我是被載的乘客。

我們再看下一張，車燈在這裡，一樣遠的車燈，愈大的車愈危險，但是它的燈光愈昏暗。

請看下一張，這也是 local，不是高速公路，現在我們看到的這些都是霓虹燈，在現場看，大概差 3 公尺，但這種光亮根本看不到，而且常常都是大車、卡車、混凝土車、工程車，愈大的車，燈光愈昏暗！

請看下一張，這是廂型車，情形一樣。我要怎樣來做比較？這張大概沒有辦法比較，因為比摩托車的燈光還暗！

請看下一張，這是對面的摩托車。像這種情形危險在哪裡？對向如果有一輛車過來，就更加看不到它了！其實這樣拍照不準，你看，它的燈光比摩托車的後燈還要昏暗。當然，這不是在高速公路，而是在平面道路。

請看下一張，正常燈光是這樣，而貨車、卡車的燈光是這樣。

請看下一張，這麼大的混凝土車，燈光卻不如小轎車。這也是 local，但是我們剛才看到有上高速公路。

以上是短短 2、3 個月，我親眼所見的例子，可說是不勝枚舉，我講過會給你們時間，要你們趕快去研究、去想辦法，不要造成遺憾以後再來處理。我甚至請你們研究國外的規範，說到這裡，我要舉一個例子，當年我在留學時，有一次開車，因為後車燈一顆也沒亮，警察開我黃單，因為他知道我腦後沒長眼睛，並不曉得自己的車壞了，所以要求我第二天就要修好，否則開罰。那次的最後結果是警車護送我回家，人家是這樣慎重處理；反觀我們，這種車到處亂跑，大家隨便都可以拍到，你們身為主管單位，難道沒發現嗎？次長，我已經給你們超過 3 個月的時間了，當初我要求你們去研究外國法律如何處理及規範，請問你們研究好了嗎？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。在高速公路的部分，基本上……

葉委員宜津：不止高速公路，平面也一樣。

范次長植谷：是，我先說明高速公路的部分。這部分事涉公警局，而警政署今天也有列席，稍後我

會請相關人員說明；不過，之前我們也研究過，像在高速公路上，有很多牌照污損的情形，我們都是用 eTag……

葉委員宜津：我的時間很寶貴，請不要扯到別的，我沒有講牌照污損，我講的是後車燈……

范次長植谷：對，這是類似的，所以我們用 eTag 的方式去做追蹤處理。

葉委員宜津：好啦！那你們進行得如何？什麼時候才要拿出規範？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。目前針對車輛重要燈光的設置規範，是訂在我們的安全檢測基準裡面，而這個安全檢測基準跟聯合國的安全檢測基準是相同的，並沒有不一樣……

葉委員宜津：你們只有安全檢測基準，對不對？

林司長繼國：當然，包括委員剛才提到的預拌混凝土車、砂石車，它的燈光如果在行駛過程中被遮蔽，那就要落實執法來加強取締，讓它能夠維持原來……

葉委員宜津：如何取締？

林司長繼國：這要請我們的公警單位……

葉委員宜津：你那套辦法拿來給我，我要看看有沒有比照外國來處理這一塊。當初我要求你們去做這件事，你們做了沒有？

范次長植谷：這點是否可請警政署向委員說明？

主席：請內政部警政署交通組劉組長說明。

劉組長振安：主席、各位委員。這部分警察是沒辦法處理的，因為現行的有關後燈……

葉委員宜津：好，夠了，不用講了！沒錯。次長，聽到了嗎？不要再推卸責任了！司長，警察沒有辦法處理，因為道路管理處罰條例裡面沒有相關規範，我們只有在檢驗時做這部分的要求，然後檢驗完了就沒事，再來就是 1 年檢驗 1 次或半年檢驗 1 次，所以這樣的車子滿街跑，大家隨便都可以拍到，尤其是我，1 個月可以拍個 10 幾次來給你看，畢竟身為民意代表，我幾乎每天都是跑來跑去。次長，我跟你們提這件事，已經超過 3 個月，現在因為五二〇換了新政府，我再給你們 1 次機會，請告訴我，你們什麼時候要把這個規範拿出來？我再講 1 次，包括其他國家如何規範；我們現在如何規範、將來又要如何規範等等。這樣夠清楚嗎？

范次長植谷：是。

葉委員宜津：那要多久？

范次長植谷：1 個月。

葉委員宜津：非常好。

現在我們就來看今天審查的道路交通管理處罰條例修正草案，對於這幾個修正草案，我原則上並不反對，但這裡面有一些真的很不清楚，譬如吊扣駕照並沒有寫明時效，也就是沒有寫明吊扣期間，那等於是吊銷執照耶！我想這部分可能有問題。又如裡面還有乘客的行為要駕駛負責，甚至要吊扣或吊銷駕駛執照，這也是有意義的。另外，我們很多委員都了解，雖然管理處罰條例是行政罰，但是出了事以後，一般的民事、刑事罰則都已經非常充分，而刑事罰主要是路權的問題，也就是要各自知道自己路權的範圍，所以這部分進入實質審查時，真的要好好研

議一下。我認為這裡面比較值得大家三思的是，許淑華委員所提的版本中，規定以人力為主、電力為輔的三輪車可以進入慢車道，我想這部分在觀光地區不成問題，因為它是為了觀光，但是相關路權應該要限定好，亦即要在指定道路才能開放行駛。事實上，自行車本來是可以進入慢車道，不能上人行道……

范次長植谷：只能上慢車道，不能進入人行道。

葉委員宜津：可是有些地方政府為了鼓勵大家騎乘自行車，因此，讓它可以上人行道，對於真正的自行車，這是可以的，問題是現在有電動自行車，這種車很安靜，當它騎到身邊時，你可能還不太知道，所以我想這要注意一下。總之，依我來看，這將造成路權觀念的混亂，特別是電動自行車根本沒有聲音，如果它可以上人行道，那真的值得憂慮，我們恐怕要小心處理。好不好？

范次長植谷：好。

葉委員宜津：另外，有關開車門、關車門的這條條文，我可以同意考慮，因為開關車門不小心造成的車禍案例，在以前是可以用刑事、民事來處理，可是現在這種隨便上下車、開關車門的情形經常造成駕駛的困擾，所以我認為這部分可以考慮處罰，等到進入實質審查時，我們再來討論。謝謝。

范次長植谷：是，謝謝委員指教。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。我想為了維護交通順暢及安全，當然一定要有管理規則，而相關處罰可說是行政上的最後手段，其他就跟駕駛習慣及交通流量有密切關係。也就是說，處罰是一個方法，但是對於今天幾位委員所提出的道路交通管理處罰條例修正版本，本席認為有幾個地方值得大家共同討論和思考。眾所周知，違反道路交通管理處罰條例的規定而施予處罰，最大宗就是來自交通警察開單或是路邊攝影的罰單；當然，現在也有很多情形是來自民眾檢舉、告發或是發生事故時，清楚知道誰對誰錯而加以處罰，所以我們要考慮的是，雖然已有處罰規定，但在執行上到底會不會遇到難題？舉例來說，開車門這件事就非常重要，如果因為開車門導致意外發生，當然要面臨相關民事及刑事責任的處罰，但如果是純粹不依規定開車門而遭受處罰，我很擔心這部分以後在執行上會有困難。坦白說，這一定會產生很大的爭議，因為在沒有發生任何意外的狀況下，警察來告訴行為人剛才沒有依照規定開車門，所以要開單處罰，這在執行上會不會有困難？是否請次長說明？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。委員講的非常有道理，所以我們在這次修法的條文裡面加上「開啟車門因而肇事致人死傷者」這樣的但書……

劉委員權豪：如果發生事故，當然要加以處罰；但如果只是有這樣的行為，而未肇事，那在執行上一定會有很大困難，這和超速及闖紅燈不同，超速你會測量、闖紅燈你會攝影，可是這部分什麼也沒有，所以我怕會引起很大的紛爭。同樣的道理，過馬路時低頭滑手機也要處罰，這樣的立法旨意是很好的，無非是希望大家開車或行走時都能專心，但是我認為這些在執行上會有問

題，因為行人過馬路滑手機，如果因為不注意而撞及他人或車輛，那吃虧的也是他自己，所以本席希望你們站在主管機關的立場，在後續進行實質討論時，能夠提出除了處罰之外的方法，這是第一點。

第二點，如果要訂定這些相關罰則，也要考慮到將來如何執行的問題……

范次長植谷：是，針對行人滑手機這部分，我們交通運輸研究所有查過，目前以世界各國來看，大概只有美國的一個小鎮立法實施禁止行人滑手機，大部分的國家還是透過宣導方式……

劉委員權豪：當然，立意是很好的，就是希望行人走路專心，但處罰總是最後的方法及手段。相信去過美國的朋友都很清楚，美國雖然土地很大，但紅綠燈並不多，他們的十字路口幾乎都有一個「STOP」標示，雖然沒有紅綠燈，但駕駛人會習慣停下來。可見除了處罰規定之外，最重要的就是駕駛的習慣，而這部分需要大家一起來努力，希望臺灣有一天除了有這樣的處罰規定外，還可以因為駕駛習慣改變，反而帶來更好的交通。我想這部分在進入逐條討論之後，大家可以交換一些具體意見。

接下來我要請教的是，6月4日當天因為高溫，造成花蓮路段鐵軌變形，繼而導致列車出軌，其實我覺得將來這種極端氣候出現的頻率可能會增加。以這次事件來看，鐵路局的說明是當天氣溫36度，因為長期曝曬，鐵軌溫度高達63度，所以鐵軌變形，導致列車出軌。次長，這起事件雖然源自高溫，但攸關行車安全，可說茲事體大，請問鐵路局未來要如何因應這種因氣候造成的鐵軌彎曲，繼而對行車安全帶來的影響？

范次長植谷：我想首先就是要加強查道的工作，特別是在……

劉委員權豪：這會不會有事實上的困難？因為晚上天氣較涼，鐵軌不可能變形，所以就算查了也沒用啊！

范次長植谷：是，所以跟氣象局要密切連繫。

劉委員權豪：遇到天氣熱的話，有沒有什麼警示作用？畢竟列車在行進當中，鐵軌又滿長的，如果要派那麼多人力查道，會有事實上的困難，尤其是環島鐵路距離這麼長，遇到天氣熱時派人查道，當然也是很好，但會有事實上的困難啦！

范次長植谷：我們倒不是每天這樣，而是像豪雨一樣，各單位都要跟氣象局保持密切連繫。此外，我們也會設置自動化偵測氣溫的儀器，像臺北這次說要用測溫器，這也是一個很好的方式，我們希望這部分能夠加速辦理。

劉委員權豪：請問周局長，這個自動測溫器，目前是在設置中？還是僅止於你們的想法？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。這部分本來就列為今年度的重要工作，我們會在這個月，針對採購部分的一些標準作業來做處理，然後在所有分駐所設置。其實委員提出這個問題，我們也非常關心，目前我們的鋼軌耐熱上限規範是60度，希望能夠提高到70度，當然，相關的配套措施也都要到位。

另外，我們也覺得有幾個工作確實需要用科技管理，尤其是養護工作，所以我們也要求各段在作業時必須建立履歷表，亦即針對每一段鋼軌的保修工作，都要詳實記錄。

劉委員權豪：依照你們的計畫，是每隔幾公里要裝設這個溫度感應器？

周局長永暉：我們有 18 個分駐所，就是一個段有幾個分駐所，然後每個分駐所的轄區都有一定的範圍，這部分會有提早預警的效果。

劉委員權豪：你們多久會全部設置完畢？

周局長永暉：6 月底就可以在 18 處全部設置完畢。

劉委員權豪：局長，這是有關預防的部分；6 月 4 日當天發生出軌事件之後，你們是以巴士接駁來運送旅客，對嗎？

周局長永暉：是。

劉委員權豪：但根據民眾在網路上的反應及本席所接獲的報怨電話，你們最被詬病的一件事就是接駁方式。照說這班列車出問題，你們就應另外派一班巴士來接駁，可是你們並沒有每個班次都派來接駁巴士，而是把 3 個班次的旅客集中，然後才派 1 班接駁巴士，因此，在每個班次會間隔一些時間的情況下，導致有些乘客必須等上 20 分鐘或 30 分鐘才能搭上接駁巴士到下一站去。局長，這種接駁方式造成乘客非常不便，鐵路局都已經發生突發狀況了，就不要再省那些巴士的費用了！

周局長永暉：是，主要是調度的車輛沒辦法到位。我那天跟趙局長連絡過，因為監理站跟鼎東客運比較有互動，所以我們也緊急向監理站請求協助。

劉委員權豪：局長，我們當然希望這種事情不要發生，但面對氣候的極端變化，包括颱風在內，相關的調度模式在平日就要建立。

周局長永暉：是，我們也深切檢討，所以要求花蓮運務段馬上把一些……

劉委員權豪：還有，遇到這種突發狀況時，第一線人員的說明及安撫乘客非常重要，雖說那天氣溫高達 36 度，是天災造成鐵軌變形，繼而導致列車出軌，不能完全苛責鐵路局，但乘客難免會有牢騷及抱怨，因此，臺鐵的接駁模式在平日就要建立，否則接駁做不好，民眾當然會抱怨很大，這是第一點；第二點，第一線人員要有耐心的面對乘客並安撫乘客，我想這也是鐵路局要做好的工作。

周局長永暉：是，謝謝委員指教。

主席：現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。有關桃機董事長汰換一案，本席也是提案的 9 名立委之一，因為本席是桃園選出的立委，但我對接任的曾大仁董事長並不熟，開會時才認識他，聽說他在外面的風評也不是很好，所以你們公務人員一定要留個好名聲給人家。

另外，我當初講了，部長一上任，第一件事就是基於安全問題，取消高速公路夜間不收費。端午節連續假期從明天開始，所以今天晚上高速公路車流量就會非常大，在夜間收費的情形下

，用路人會不會不再像以前一樣那麼多，而是變得非常少？當然，如果大家都改乘大眾運輸工具，最多人搭乘的就是臺鐵，對不對？

局長，有關臺鐵的管理問題，我就從 5 月 1 日開始講起—5 月 1 日深澳支線車廂出軌；5 月 2 日工人在高雄、鳳山間吊掛板模時不慎掉落，導致電車線斷電，對不對？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。那是因為鐵工局施工。

趙委員正宇：對。5 月 28 日臺鐵樹林站轉轍器發生故障；6 月 4 日，花蓮東竹至富里之間列車出軌；6 月 6 日臺南站有一名清潔工，從第一月台把拖把丟向第二月台，他以為在射飛鏢，結果造成斷電……

周局長永暉：我們已經把他解僱了，而且領班調非主管，主管也處分了。

趙委員正宇：6 月 7 日臺鐵電力機車在臺中烏日段測試時出軌；同一天羅東開往嘉義班車發生集電弓斷落，導致雙線不通。短短 1 個多月，臺鐵就發生 7 次重大事故，影響乘客達 1 萬 3,000 多人。請教局長，有何具體改善方法？

周局長永暉：第一，有幾個興工的部分，我們確實很重視，因為我們原先有 300 公里在興工，包括臺中高架、高雄與鳳山之間鐵路地下化工程等等，所以我們在興工時，務必要派瞭望員跟飭工，這部分我們一直在加強，尤其是監工的責任，我們絕對要求鐵工局嚴處及求償。第二，有關養工的部分，我們覺得一定要進行科技化管理……

趙委員正宇：不管是興工或養工，你們的管理就是有問題嘛！

周局長永暉：養工的部分，我們一直希望能夠加強供電的部分；另外，對於出軌的部分，像 5 月 1 日……

趙委員正宇：兩個都有問題啦！

周局長永暉：養工的部分，我們特別建立了工務及電務的履歷表，也就是針對每一段、每個公里數記錄出一份檢修表。剛才委員提到的那幾起事件，其中有一件是司機員造成的，確實屬於人的因素；至於其他部分……

趙委員正宇：其他部分不是人的因素啊！

周局長永暉：養護的部分，有一些在制度上是不是要做……

趙委員正宇：板模吊掛也是人為因素，對不對？

周局長永暉：對，但那不是臺鐵局的興工，而是鐵工局的興工。

趙委員正宇：都是一樣，因為軌道就在旁邊，你們要監工啊！怎麼不是你們的問題呢？

周局長永暉：是。

趙委員正宇：還有，那名清潔工如此散漫，要傳給人家一把拖把，竟然不走過去，而是用丟的……

周局長永暉：我們已經嚴處那名清潔工了。

趙委員正宇：這就是管理不善嘛！

周局長永暉：對，雖然站長很優秀，但我們還是做了行政處分。

趙委員正宇：你們就是督導不周嘛！明天就有一大堆民眾要搭乘火車返鄉，取消夜間不收費，就等

於沒有分流了，所以我預期高速公路一定會有很嚴重的塞車。剛才次長答復其他委員說從臺北 6 個小時可以到高雄，我想 6 個小時可能到不了。因此，我現在關心的是，在這 4 天連假中，有這麼多人坐火車，臺鐵會不會再出包？局長，你們短短 1 個多月，就發生了 7 起事故，對於這 4 天，你敢保證沒有問題嗎？

周局長永暉：報告委員，每一班車開出去，我都要負責任，所以我們會全力以赴。

趙委員正宇：這 4 天一定要上緊發條，絕對不能有問題發生，否則對民眾的影響非常大，包括不能返鄉、不能回到工作崗位等等，這都是很嚴重的，所以這 4 天，局長最好不要放假……

周局長永暉：我們都沒有放假。

趙委員正宇：一定要全程監督這 4 天的運輸情況。

周局長永暉：是，謝謝委員提醒。

趙委員正宇：次長，Uber 現在是採預約式，和一般計程車不一樣，它沒有顏色區分，你覺得會不會有問題？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。我們的多元化計程車方案，就是希望把顏色部分解除管制，因為像 Uber，它也是沒有顏色區分，但是透過網路叫車，採預約制，所以這部分應該影響會比較小。

趙委員正宇：現在的黃色計程車很容易辨識，可是預約式的車子沒有顏色區分，所以它在路上開得很快、違規事件也很多，你知不知道？有沒有看過？

范次長植谷：我大概看過一、兩次……

趙委員正宇：我常常看到，它的速度很快，而且危險駕駛也很多，通常車子後面還有一個天線，大部分是豐田車種，如果我們今天取消顏色管制，是否就更沒有辦法管了？

范次長植谷：我們希望它是一個車隊式的管理，不是類似這種個人的，也就是說，它自己訂有一些內部的規定，而且要嚴格遵守自己的規定……

趙委員正宇：對於這種車隊式管理，交通部有去規範嗎？有去管理嗎？

范次長植谷：我們原則上會責成業者來訂……

趙委員正宇：我覺得這是非常重要的，現在一般型計程車都已經有那麼多問題了，相形之外，從投影片上，我們可以看到，當 Uber 司機的理由，為了賺外快占 30%、殺時間占 23%、愛聊天占 16%、認識新朋友占 12%，另外還有一些是因為要把妹或愛開車。這就表示經濟效益的誘因只有 30%、社交是 35%、其他是 26%，我問過的人，大都是為了賺外快，至於年輕一點的，就是為了交朋友或把妹，這會衍生很多問題出來，所以管理非常重要。次長剛才說它有一個公司化的管理，對不對？

范次長植谷：對。

趙委員正宇：對於公司化的管理，你要特別注意一下，因為一般計程車會發生很多事情，就是由於管理不善，可是一般計程車還有一個證，由警察局管制；相對的，Uber 是沒有什麼證明和管制的，所以是不是要訂定一個規範……

范次長植谷：執業登記證……

趙委員正宇：對，本席特別提醒次長這一點，希望讓民眾能夠放心。

另外，有關道路交通管理處罰條例第五十五條及第五十六條規範開車門肇事者的部分，最近很常見這種情形，今天又有一個新的案例。請問次長有聽過兩段式開門嗎？

范次長植谷：有，我自己就是這樣。

趙委員正宇：你怎麼開？請開給我看。

范次長植谷：我先虛開一下，然後再出去。

趙委員正宇：不對，兩段式開門怎會是這樣？如果你在駕駛座，要用右手開，所以人會轉過來，這時就要先看後面再開門；如果是在副駕駛座，要用哪一隻手開？

范次長植谷：左手。

趙委員正宇：左手開門之前，要先看一下後面。這種開門肇事的情況非常多，造成很多車禍死亡、受傷的案件，根據統計，因為開門肇事而車禍死亡者 1 年就有 24 個人，另外有 1 萬 7,486 人受傷。因此，對於修正道路交通管理處罰條例，本席非常認同，但是對於兩段式開門，次長自己都搞不太清楚，希望你能加強宣導。

范次長植谷：是。

趙委員正宇：像我們桃園地區有 40 米道路，才有機車道，如果是一般道路才 20 米，沒有機車道，只有分成快車道和慢車道，然後路邊有一個停車位，機車通常是騎在慢車道，所以它要跟一般車輛爭道，這時停在路邊的車輛如果開門，可能就會造成機車用路人受傷或跌倒，再加上後面如果有大車來不及煞車，那後果不堪設想。次長，在 20 米寬的四線道，一般大車是開在什麼道？

范次長植谷：內車道是快車道……

趙委員正宇：大車一定是開在外車道，不可能開在內車道，所以如果停在路邊的車隨意開門，導致機車摔倒，那後面又有大車的話，是非常危險的……

范次長植谷：對。

趙委員正宇：所以剛才很多委員都說了，這種情形很容易造成傷亡。次長，請你看看這些圖片，都是很可怕的车禍，所謂「馬路三寶」，很多騎機車的用路人，看到前面有人併排停車，就會閃過；還有，道路有坑洞，他也會閃過，可是他不會像開車的人一樣習慣去看後視鏡，他只要看到前面被擋住，就往左或往右閃，所以這是非常危險的，應該要重罰，希望次長特別注意這一點。

范次長植谷：是，謝謝委員指教。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我們審查道路交通管理處罰條例修正草案，觀諸現行條文第三十七條第三項規定：「計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。」對於吊扣其執業登記證或被判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，這

部分本席沒有意見，因為這並無疑慮；但是對於吊銷其駕駛執照這部分，本席認為有矯枉過正之嫌，因為根據大法官釋字第 584 號解釋：「針對營業小客車為都會地區社會大眾之重要公共交通工具，因其營運與其他機動車輛有異，其駕駛人工作與乘客安危、社會治安具有密切關連之特性。為維護乘客生命、身體及財產之安全，確保社會治安，建立計程車安全營運之優質環境，增進營業小客車之職業信賴，相關機關就營業小客車駕駛人主觀資格，設一定之限制，避免對於乘客具有特別侵害危險性者，利用駕駛小客車營業之機會從事犯罪行為，實屬防止妨礙他人之自由，維持社會秩序，增進公共利益所必要。」，不過，剝奪其營業登記是保障大眾之乘車權益，但吊銷其駕駛執照就明顯違反本條例之立法目的。因為道路交通安全處罰條例第一條就開宗明義指出，是為了加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，故訂定之，至於第三十七條第三項規定的妨礙自由或詐欺等罪責與上述立法完全無關，而且其罪刑已經由刑罰罰之，與駕駛行為無涉，所以，如果法律還規定要吊銷這類人的駕駛執照，將明顯違反比例原則與不當連結的禁止原則。所以，本席提案修法，主張把這個部分取消。請問交通部范次長，交通部意見如何？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。我簡單向委員報告，事實上，立法目的是不讓這樣的人開計程車，而非不讓他開車，至於詳細狀況，我請本部路政司林司長說明。

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。基本上，我們也非常贊同委員的提案目的，只是，如果直接刪除第三十七條關於吊銷駕駛執照之規定，實際上會產生另一個結果。原條文的問題在於一旦廢止計程車執業登記，其他各類駕駛執照也要連帶被吊銷，這樣當然就違反原本的立法目的。

陳委員素月：對，憲法保障人民的移動自由。

林司長繼國：對。但如果完全刪除，又會發生一個問題，假設直接廢止其執業登記證，卻未吊銷其駕駛執照，那他還是可以在很短的時間之內重新申請執業登記，也就可以重新執業。所以我們建議，如果要達到原訂的管理目的，可能要在第三十七條第三項增列「三年內不得再辦理執業登記」作為配套，這樣才能達到委員提案的目的。

陳委員素月：交通部是專業單位，也是管理單位，所以，本席也希望你們針對這項條文的修正提出更完整的配套。

我們也看到，道路交通管理處罰條例第三十七條對於計程車駕駛人有很嚴格的限制與管理，可是，相對上，對於很多委員關心的 Uber 駕駛人，卻沒有相關法令可以加以嚴格管理，我覺得，政府未來應有積極作為，否則，如果只要有良民證就可以取得 Uber 駕駛資格，即使犯了案，仍然可以擔任 Uber 駕駛人嘛！

林司長繼國：目前 Uber 招募的這些司機，駕駛的事實上是自用車輛，因此屬於自用駕駛，並不像計程車司機屬於營業駕駛，領有執業登記證，所以我們才會依照現行公路法和汽車運輸業管理規則，認定 Uber 未經合法申請、核准就經營汽車運輸業，並且依法請公路總局會同地方政府、直轄市政府的交通主管機關嚴格稽查取締。為了遏阻自用駕駛非法加入 Uber，從事非法營業，

我們其實也配合修正規定，自用駕駛如果違規，會加重處罰，除了罰鍰以外，如果 6 個月內又有違規行為，第 2 度遭到取締，還會吊扣駕駛執照。也就是說，針對自用駕駛，我們一樣加強管理。

陳委員素月：我們看到，計程車司機或駕駛人受到法令的嚴格規範，相對之下，對於這些游離在法律邊緣的 Uber 駕駛，如果政府沒有積極作為，未來恐怕會產生劣幣驅逐良幣的狀況。所以，我希望新政府要趕快、積極研擬相關管理法令。

很多委員也關心道路交通安全問題，這裡有一份運研所針對機動車輛交通事故的統計表，機動車輛的交通事故從民國 94 年的 15 萬件，到 103 年底，交通事故量已經達到 30 萬多件，10 年內，交通事故件數幾乎整整成長 1 倍。當然，交通事故的發生有很多原因，交通部賀陳部長也在上任時就提出五大施政重點，其中一項就是要降低道路交通事故的死傷人數。請次長簡單回復一下，在這個部分，有沒有比較具體的政策方向與做法？

范次長植谷：上個禮拜，我們部長親自主持了道安會報，邀集警政、教育等各單位來研議。原則上，還是從三 E 政策，也就是工程、教育、執法這三方面著手，工程方面是希望朝向科技執法，譬如說研究以無人機執行動態取締。在教育部分，針對大專學生機車肇事死亡率很高，也特別要求教育部與我們配合，大力推動公車進校園。在司法宣導方面，可能有更多、更具體的宣導措施，我們希望從各方面加強努力。

陳委員素月：宣導當然很重要，因為我們有很多法令真的有宣導不足或不周之處，導致民眾沒有遵守。其實，還有一個，你們沒有提到的重要面向，就是道路等公共工程品質問題，剛才也有很多委員提到，許多道路坑坑洞洞，人形孔蓋也有問題，還有，道路挖挖補補等，都是長期存在的問題，在這個部分，你們可能也要好好檢討，然後要訂出規範。

范次長植谷：針對路平專案，公路總局已做得非常徹底。在管線挖掘部分，現在大概也都有通案性的規定，不能任意挖掘，而是彙整出機制，定期管理。

陳委員素月：既然剛才次長也提到宣導，能不能也在汽機車駕照考試中納入這些相關法令，也就是透過考照加強宣導，讓駕駛人知悉？

范次長植谷：沒有錯，現在公路總局已經加入一種情境式考題，也就是把實際上最容易發生死傷的事故融入考題，稱為情境式考題，這種考題比較靈活一點。

陳委員素月：好，謝謝。

再來我要請教臺鐵相關問題。本席昨天接到民眾的電話，這位鄉親昨天在彰化大村站等了 1 個多小時，還等不到火車，於是打電話給我，因為他不曉得發生了什麼事。於是我也趕快打電話詢問員林站主管，他起先告訴我，在烏日站有列車出軌，但 7 點多就排除了，所以不可能到民眾通報當時還沒車，但我說有民眾反映，到了 10 點半，還等不到車，我事後再去了解，才知道是彰化站附近又有區間電聯車集電舟掉落，列車拖回站內修理，但是乘客等了很久，都不知道是什麼狀況。今天的報紙也報導，當時在該區間車上的乘客也抱怨，在車廂內待了 1 個多小時，列車才被拖回彰化站維修，車廂內沒有電，也很悶熱。我們很關心此事，趙委員剛才也很關心，因為明天開始就是端午連續假期，其實旅運量應該從今天下午就會開始增加，但我們實

在很擔心，因為在過去短短 1 個禮拜之內，臺鐵就出了這麼多狀況，一出狀況，停駛的列車就是幾十列，影響的旅客那麼多，這次交通部又取消國道夜間免費措施，所以，整個輸運最大的責任將落在臺鐵與高鐵身上，請問交通部臺鐵局周局長，在這個部分，你們的神經是不是要繃緊一點？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。臺中那件是由鐵工局執行，我在 2 點到 4 點也全力協助排除狀況。

至於大村站事件，由於大村站是簡易站，我發現我們可能在通報上有點疏漏，所以我們一定會針對這個部分尋求一些補救方式，研究一旦無人車站發生這種事件，要如何設計通報機制。對於這次 4 天連假的輸運，我們也會全力總動員，除了做好工務與電務的聯合檢查之外，在車輛部分，我也責成機務單位處理，因為確實有些車輛故障，希望全力排除，免得造成輸運上的困擾。這個部分，我們會全力處理。

陳委員素月：連假前這幾天、差不多 1 個禮拜之內就發生這麼多狀況，所以你要預想，萬一在這 4 天連假中發生狀況，你們要如何在最短的時間內排除。

周局長永暉：目前新建工程全部停止，而且會嚴格執行此事。按照往例，這 2 年每逢連續假期，我們也都澈底執行新工必須停工。

陳委員素月：另外，我們從這幾天的事件也可以看出，狀況發生時，臺鐵對旅客的輸運與接駁速度似乎還不夠快，另外還有資訊提供問題，無論是無人車站或一般大站，你們都要讓旅客知道最新狀況，才不會讓旅客枯等。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。桃園機場公司新人事很快地公布了，交通部找到了新的董事長和總經理，新任董事長其實是交通部過去的次長曾大仁先生。我跟曾前次長不熟，但是他過去有幾項輝煌紀錄，包括任職過國道新建工程局、國道高速公路局，也負責過五楊高架橋工程，請問交通部范次長，是不是這樣？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是。

林委員俊憲：五楊高架橋完工通車時程跳票 4 次，經費預算追加 8 成，從原本 448 億、不到 500 億的預算，最後花掉 882 億，可說是全臺灣最貴的公路，是不是這樣？

范次長植谷：這個……

林委員俊憲：另外，曾前次長也曾負責高速公路收費 ETC 案，當時也引起很大的爭議，我們只知道，他過去曾經承諾安排、輔導國道收費員就業，但是到現在，他們還求助無門，到處抗爭。

過去，曾次長好像也負責過金門大橋案，是不是這樣？

范次長植谷：是。

林委員俊憲：金門大橋連接大、小金門，全長僅 5.4 公里，但金門人說等了幾十年。工程預算 73 億，好不容易發包，執行了 38%，現在卻說要解約。跨海大橋位在海中間，我不知道，如果橋只蓋了一半，要怎麼解決？當我看到未來的——應該說是現任、新任的桃機公司曾董事長有這

麼輝煌的經歷，實在看不懂賀陳旦大部長的用人哲學與思考。不過，我只能幫你們祈禱、祝福，希望桃機不要再出事，畢竟真的很丟臉。

另外，桃機剛卸任的董事長今天登上壹週刊，次長知不知道？

范次長植谷：我還沒看到。

林委員俊憲：你還沒看到？

范次長植谷：對。

林委員俊憲：桃機卸任董事長林鵬良在今天出刊的壹週刊成了故事主角，因為，他雖然卸任了，但是他在董事長任內涉嫌賤租面積達 2 萬平方公尺的第 4 維修機棚給長榮航空公司。過去，維修機棚有多家航空公司拼命爭取，包括長榮、華航以及復興，依規定應該公開競標，當時，桃機公司內部的政風以及財務單位針對機棚的出租事宜開會，最重要的當然是條件，包括租金和權利金。這場會議由現在已經卸任的林鵬良董事長召開，當時桃機公司計算得出的最低底價應該是每平方公尺不得低於 116 元。最後，由長榮公司租走，次長知道吧！長榮航空租下這塊機棚。租金多少？每坪 98 元，形同打八五折。這種東西能夠打折嗎？而這種價格也遠低於桃機公司內部政風及財務單位算出來的最低底價。算起來，這樣一起案件，造成國庫每個月損失 40 萬，一年就少進帳 500 萬，要不要繼續查？根據週刊報導，對於本案，其實相關單位正在調查當中，所以，應該是還在進行的案件，也就是說，林鵬良雖然離職了，但他留下的這起案件還會繼續進行調查。你知道這篇報導嗎？

范次長植谷：我大概了解了。

林委員俊憲：你知道這起案子吧！

范次長植谷：委員，今天有桃機同仁在場，能不能讓他們說明一下？

林委員俊憲：我只是要讓你知道有這起案件。

范次長植谷：是。

林委員俊憲：林鵬良已經走了，我也不知道報導是不是事實，但是，週刊用很大的篇幅報導，你看到了嗎？有好幾頁！

范次長植谷：是，委員能不能容許桃機公司人員說明？

林委員俊憲：報導指出，桃機賤租機棚土地，寫得很聳動，又長達好幾頁，你知道嗎？

范次長植谷：可不可以讓桃機同仁說明一下？

主席：請桃園機場公司許處長說明。

許處長家瑞：主席、各位委員。這件案子大概分為兩個部分，包括前面的土地配置以及後續的租約制定，我隸屬的企劃處負責前半部。

林委員俊憲：我不是要查這個案子，也不是檢調等司法單位，我是要讓次長知道有這起案件，也提醒桃機公司要好好準備，這個案子一旦查下去，就會進入司法程序，請你們好好去打這場官司；如果沒有這回事，當然會還當事人清白；如果有這樣的事，也不會因為林鵬良的下台、離職，案子就不見了，仍然會查到底，好不好，次長？

范次長植谷：是。

林委員俊憲：這是我今天要向你要表達的。

范次長植谷：謝謝。

林委員俊憲：另外，本委員會今天考慮修法，就是關於行人打手機、滑手機這個問題。現在，臺灣最普遍的畫面就是每個人都在滑手機，次長應該知道吧！

范次長植谷：是。

林委員俊憲：你使用智慧型手機嗎？

范次長植谷：有。

林委員俊憲：你自己也有吧！

范次長植谷：對。

林委員俊憲：你可能不知道，臺灣民眾平均每天用手機的時間有多長，有 197 分鐘，那是多久？將近 200 分鐘、將近 3 個半小時！根據 Yahoo!網站的調查，臺灣人每天滑 197 分鐘的手機，真是世界冠軍！

根據這項調查，先進國家中使用手機時間最短的，也就是使用時間的最後一名是法國，每天只用 79 分鐘，不到 80 分鐘。各位可以看一看，臺灣是將近 200 分鐘，法國卻不到 80 分鐘，我們每天比人家多花 2 個小時滑手機。為什麼臺灣人這麼喜歡滑手機？在這項調查中，專家分析，是因為國人很勤奮、工時長，下班以後大概也沒有時間和體力在外從事交際或休閒活動，最省錢、省力的活動就是在家裡滑手機，也導致沉溺在即時通訊、社群網站、Google 查詢、玩遊戲、看影片、讀新聞等，以上這些功能，有 60%的受訪者都用手機做這些事。對於用手機，每個人當然都要自我克制，畢竟用太久會傷害眼睛。

不過，我們今天要從法律上修正的重點是滑手機不能影響到交通安全，因為這種行為可能害了別人，甚至會害到自己。次長，你知不知道因為滑手機而出車禍的數字愈來愈高？交通部有做這樣的統計嗎？有沒有拿到因為行人滑手機，造成交通事故件數的統計數字？交通部是否有所掌握？

范次長植谷：我們沒有這方面的統計。

林委員俊憲：你們沒有這方面的數字啊？

范次長植谷：是。

林委員俊憲：那交通部就不應該直接反對本會委員的提案。我先播放一段影片，這是我們從新聞節錄出來的，請次長看一下。你看，臺灣人都在滑手機，包括騎機車時，這很可怕，滑手機滑到連命都沒了、滑到連自己在大馬路上逆向行走都不知道！簡直是在玩命。你們可以看到吧！滑手機的人什麼狀況都有，但是如果影響到交通安全，就不只是個人的事了，我們必須保障其他用路人行車、行走的安全，同時也應該保護滑手機的人，其中，修法當然是手段之一，也是不得已才做，所以，我希望交通部在反對修法之前，要有充分的科學檢證，在國外，因為滑手機造成的車禍數量已經愈來愈多，美國紐澤西州最近也通過法案，一旦因為滑手機引發交通事故，不只要罰錢，甚至可以抓去關，也就是可以拘役！交通部既然反對，那就請你告訴我們理由。其實，交通部反對修法只有一個原因，就是不容易執行。交通部表示，如果修法之後，因為

滑手機造成交通危險者要罰 300 元，在執行上會有困難。但執行困難是你們要去克服的問題。過去，我們要求所有機車騎士必須戴安全帽，一開始也不容易執行，騎機車的民眾也反彈，但各位看看，現在每個騎士都很乖，因為大家知道這對於騎士來說是一道安全保障，對整體交通安全也是必要措施。所以，交通部應該重新思考。我認為這項修法有其必要性，我甚至覺得罰 300 元太便宜了！次長，你的意見如何？

范次長植谷：謝謝委員。您剛才提到紐澤西州立法一事，我們也了解。

林委員俊憲：你們也了解這個案例？

范次長植谷：對，全世界大概就是這個地方制定了這項規定，但我們也了解，其他地區還沒有這項規定。

林委員俊憲：所以我們也就不制定？

范次長植谷：我們了解立法趨勢，也希望與國際同步，但是目前來講，我們還是比較傾向儘量透過道安會報這種宣導方式來做。

林委員俊憲：我就是要告訴你，行政單位反對國會這項修正立法，應該要用數字來說服我們，就好像你們馬上要接受檢驗的端午節取消國道夜間免費措施一樣，提出數字讓大家檢證看看。既然你根本不知道這幾年因為滑手機造成的交通事故成長趨勢為何，那你反對什麼？我們是因為看到了那麼多可怕的案例，基於關心，才提議修法，希望你趕快了解這個問題，好不好？

范次長植谷：好，謝謝委員指教。

主席：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。明天就是端午連假，請問交通部范次長，針對端午連假，具體的交通政策為何？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。這次，原本夜間行駛國道免收費的措施改為維持收費，這是第一點。第二是火車部分，我們針對花東幹線推出只限身分證字號 U 及 V 開頭民眾的實名制購票，希望加強疏運。高速公路方面，由於夜間維持收費，包括匝道儀控、高承載管制等措施，我們都在全面、密切監控。

李委員鴻鈞：採取高乘載措施的時間點為何？你們有沒有規劃？

范次長植谷：原則上是在國道五號實施。

李委員鴻鈞：我打個比方，國道五號高乘載管制是 24 小時實施嗎？

范次長植谷：是尖峰時段。

李委員鴻鈞：是哪一天的某個時段？國道一號與國道三號是否也要實施高乘載管制？我現在要講的是宣導問題，到現在為止，我覺得交通部似乎沒有特別加以宣導。

范次長植谷：有，我們都有宣導，包括網站、網路、電視都有。

李委員鴻鈞：你們覺得宣導得夠不夠？

范次長植谷：從密度上來看，應該滿密集的，尤其今年更是特別加強。

李委員鴻鈞：還有什麼措施？國道三號收費也要打折，對不對？

范次長植谷：對，那是在中部，從新竹系統交流道到燕巢。

李委員鴻鈞：那一段路打折，是不是？

范次長植谷：對。

李委員鴻鈞：其他路段沒有？

范次長植谷：其他路段沒有。

李委員鴻鈞：我並沒有反對夜間維持收費，使用者付費一向是本席一再強調與主張的。但第一個問題是明年有 4 個連假，那交通部究竟要如何做政策宣導？道路交通狀況如何讓百姓了解？還有，如何尋求電視等媒體的配合，宣導現在國道一號、國道二號與國道三號處在什麼樣的交通狀況下？不一定要上螢幕，但至少可以透過跑馬燈先在電視上推播吧！讓百姓知道、看到，他們有知的權益，可以自己挑上路的時間。還有，1968 App 軟體也要大幅宣導，讓百姓看到這個軟體就知道哪裡堵車、哪裡塞車的狀況，並挑選適當時間上路，其實這些軟體我們都有，但是要如何讓百姓清楚，這才是交通部要做的事，是不是？

范次長植谷：沒有錯，委員說得對，現在 1968 App 的使用率非常高，今年高公局也做了擁擠路段的預測相信會很快在網路上播出，此外，我們還會透過警廣做宣傳廣播。

李委員鴻鈞：本席建議在端午節當天以及跟最後回來的那天要使用，電視跑馬燈也要多加利用。

范次長植谷：是，我們會加強。

李委員鴻鈞：用跑馬燈讓百姓瞭解，他們才能自行選擇上路時間。

另外，關於橫向國道收費的問題，橫向國道現在都免收費，賀陳部長本來要求橫向國道要收費，後來因為地方反彈以及很多委員認為應該要維持原來狀況，所以又打回原形。本席現在不跟你討論其它部分，僅就法條來跟您討論，依據公路法第二十四條的規定，國道本來就應該要收費是不是？為什麼現在橫向國道不收費呢？我現在跟你們討論一個邏輯，我想你們也很清楚，現在的國道公路都是用國道基金來建設對不對？

范次長植谷：對。

李委員鴻鈞：國道基金等於是全民的錢，現在的國道基金是虧損 1,965 億，對不對？

范次長植谷：對。

李委員鴻鈞：國道基金虧損 1,965 億。依照交通部估算現在的國道收入一年有 220 億，預估在 2030 年可以把國道基金虧損拉平，是不是？

范次長植谷：是。

李委員鴻鈞：所以 220 億就是個基準點。請問現在我們每年的國道基金收入是多少？

范次長植谷：大概是三百多億。

李委員鴻鈞：有三百多億，如果 2、4、6、8 號橫向國道也採取收費，一年可以收多少錢？

范次長植谷：大概有十幾億。

李委員鴻鈞：15 億左右，好一點的話，甚至有 20 億。

范次長植谷：對。

李委員鴻鈞：本席的意思是，我們講求的是公平原則。為什麼橫向國道免收費，縱向國道就不能免

收費呢？宜蘭的國道 5 號就更倒楣，為什麼要收費？為什麼國道 2、4、6、8 不收費，國 5 卻要收費呢？國 5 不是縱向的，它是偏的、半橫的啊！所以你們沒有一個基準點，也沒有道理，你們的邏輯跟本不通嘛！

當時我跟賀陳部長講，在國道基金長期虧損情況下，交通部應該要研擬橫向國道收費，我們可以把 220 億做為基準點，如果橫向國道也收費，打個比方是預估 300 億，這樣就多了 70 億，這 70 億就我們可以用來打折，這不就是全民受惠嗎？比方是 70 億，以 220 的基準的話，就可以減少 8%到 10%，100 元就變成 90 元，這樣不管是縱向或橫向國道以 220 億為基準，就不是 100%的收費，可以像現在端午年假一樣打八折或七折。只要橫向國道收費，我們就可以國道全部打 9 折，這樣不是全民受惠嗎？而且是使用者付費，大家都公平嘛！我覺得交通部在研擬、決定政策的時候，必須有通盤的思維，考慮要嚴密一點。

因為以前橫向國道不收費，今天你突然說要收費，當然會引起反彈，尤其地方縣市首長會反彈，可是國道基金長期虧損將近 2,000 億，在使用者付費的基本精神之下，我們如何將收支拉平？如果國道基金以 220 億為基準，預計 2023 年會拉平，現在我們把橫向國道收費套進來，全民打折，那就是全民受惠，而不是橫向受惠，這個立足的基準點不一致，次長。

范次長植谷：謝謝委員的指教，橫向國道要不要收費還在做評估，委員的意見我覺得非常有道理，是否容許我們納入橫向收費的研究案併案評估。

李委員鴻鈞：我的意思是，你們要對社會大眾說明，如果按照我剛剛的說法，你覺得誰的力道會比較強？

范次長植谷：是有道理。

李委員鴻鈞：當然是全民受惠的力道最強，沒有道理縱向要收費，橫向不收費，為什麼橫向國道不收費？你講個理由給我聽，現在你們橫向不收費的理由是他的交通配套不夠。什麼叫做配套不夠？那國道 5 號的交通配套夠不夠？你們的基準點在哪裡？如果今天我們的國道基金沒有虧損 2,000 億，是正 2,000 億，不收費是另外一個層次。國道基金是全民的錢，所以要受惠就必須是全民受惠，而不是局部受惠，這才是你的基準點，那基準點怎算？你們剛剛講，加上橫向國道收費初估一年可以有 300 億，現在我們的基準點本來是預計一年償還 220 億，2030 年就可以把國道基金的負債拉平，多出的 70 億可以回饋全民，何樂而不為？大家也會給你們鼓掌是不是？次長。

范次長植谷：是，請允許我們帶回去研究。

李委員鴻鈞：所以任何政策當你要對外宣布的時候，你們的思維要嚴密一點，力道就會比較強，反彈的力道自然就不會出來。另外，針對闖平交道的事情，其實本席也不願意再做質詢，可是還是必須要問，因為這是公安問題。我們的酒駕罰責已經這麼高，結果闖平交道的罰責比酒駕還輕，講不過去啊！所以本席修法提案至少要跟酒駕拉平，我是站在警惕的角度，其實我們也不希望用重罰來警惕百姓！當然，平交道的設置有它的背景及因素存在，除個人因素外，那時候交通部及鐵路局也抓出危險平交道有四十幾處……

范次長植谷：41 處。

李委員鴻鈞：41 處，對於可以立體化、立即處理的部分，其實我也知道要處理它有難處，因為還牽涉地方政府的問題，所以我們先從罰的原則著手，尤其是敏感地方 41 處，要儘速地讓它立體化、安全化，我們要兩軌並行，好不好？

范次長植谷：謝謝。

李委員鴻鈞：還有，端午年假馬祖鄉親要返鄉，絕對要讓召委能夠順利過節。

主席：請王委員惠美發言。

王委員惠美：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，本席與許委員淑華針對第六十九條提案，係把功率每小時 25 公里以下的電動三輪車、四輪車規範為慢車，這樣自然就賦予它路權。本席前幾天也曾在本委員會詢問部長，有關電動車如何才能合法化的問題。當天副司長告訴我，只要縣市政府修法就可以，可是會後承辦人員跑來告訴我，還是一定要完成修法。

現在的情況是，雲林要訂定自治條例，臺南為不需要就可以上路，彰化縣政府則是告訴鄉親一定要修法。單單一件事情，你們路政司的口徑就不一致，到底是副司長講得對，還是承辦人員講得對？怪不得你們路權部分搞得亂七八糟，現在是不是可以給我明確的回答？

主席：（李委員鴻鈞代）請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。我請林司長說明。

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。委員及許淑華委員所提修正案是把人力為主，電力為輔的電動三輪車納入處罰條例裡面，並以慢車定義。我們認為如果可以限定這類型的車輛未來在特定行駛路段，且有速限條件的話，基本上我們是支持贊同。關於慢車……

王委員惠美：如果不修法的話，地方政府的自治條例通過了以後，就可以行走？還是不行呢？

林司長繼國：因為目前的處罰條例規定，慢車主要是以人力為主，並沒有像委員提案以人力為主，電力為輔的……

王委員惠美：所以即使是依據自治條例，它也不能行駛？

林司長繼國：自治條例是後續的管理。

王委員惠美：所以沒有母法，縣市政府所訂的自治條例都不能用？

林司長繼國：對，運具種類還是需要在處罰條例裡面……

王委員惠美：所以現在雲林跟臺南都是非法的，對不對？

林司長繼國：我們希望他……

王委員惠美：再者，動電車要不要有一定的規範？有沒有規格限制？還是只要是電動車，不管是三輪、四輪，不管它的造型是如何，有多大台、多小台都可以？

林司長繼國：這部分要透過地方政府做進一步規範。

王委員惠美：你們現在是授權地方政府自行訂定，是嗎？

林司長繼國：對，他的管理規範部分。

王委員惠美：這樣沒有錯了？這次你的資訊很確定了嗎！

林司長繼國：對。

王委員惠美：本席希望你們的步調以後要一致，當時副司長在這裡說只要地方縣市政府自治條例通過就好。我現在還是要再催你們一下，今天議程我們只有詢答，不做法條的實質審查，所以會不會在這個會期完成法案也不知道，本席期望你們可以儘速完成，讓業者及觀光客都有保障，這是第一點。

第二點，端午節連假即將來臨，這次的國道夜間要收費，這次你們的替代方式是要靠國道客運紓解，其他方式都跟以前一樣，對不對？還有其它的變化嗎？

范次長植谷：我們的國道管理措施都有加強，鐵路輪運處理也做加強。

王委員惠美：都加強了？

范次長植谷：是。

王委員惠美：你們的加強可以多疏導多少人？

范次長植谷：依據過去的統計，端午節夜間免收費時段的行駛車輛，並沒有像其他假日那麼地高，所以這次……

王委員惠美：你們客運最大的輪運量是多大？

范次長植谷：這部分請局長說明。

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。國道客運量過去連假大概是 27 萬人次以上，現在是國道客運基本上是有人就會載。

王委員惠美：有 27 萬以上？本席認為你們又在打馬虎眼了，本席剛剛有問過，這 4 天之中有 1.28 萬車次，預計 27 萬人對不對？

范次長植谷：對。

王委員惠美：跟以前沒有差很多啊！有嗎？

范次長植谷：這是我們基本要開出來的正班車。

王委員惠美：另外，你們不要因小失大，當時你們取消夜間優惠主要原因是可以多收一千多萬，後來有人反對，你們就改口說是安全性問題。本席再請教，你們叫這些客運公司打八折、七五折，我們要不要負擔過路費？

趙局長興華：國道客運部分，本來就是免收過路費。

王委員惠美：以前他們就是免收過路費？

趙局長興華：是。

王委員惠美：我們在商言商，你們擔心部長一上台馬上就會被踢下台，所以你們就去協調客運公司吸收費用，有的是七五折，有的是八折對不對？本席先把話說在前面，這些客運醞釀漲價已經很久了，我希望你們不要因為這次欠他們的人情，就漲價坑殺全民！

林司長繼國：跟委員報告，客運業者在夜間 23 時到隔天凌晨 6 時，本來就有實施八五折的優惠票價，這次他們配合部裡面的夜間收費，把八五折票價協調降為七五折，中間價差的 1 成由我們來補貼。

王委員惠美：你們補貼？總共要補貼多少？

林司長繼國：業界估算大概是 2,000 萬左右，我們會核實補助。

王委員惠美：所謂「會癢的地方不去抓，不會癢的地方卻抓到流血」你聽得懂我說這句話的意思嗎？為了那一千多萬，你們在客運部分就要補貼二千多萬，不划算嘛！說真的，在這 4 天裡面，台 16 線、台 19 線以及台 65 線的現場，你們要有人監控，如果是很多人一起去搭車的話，他們要等多久的時間才會有一班車？

林司長繼國：針對國道客運部分，我們有請公總協調，業者會做機動性處理。

王委員惠美：請他們要統籌運用，這部分很重要，我希望你們一定要控管好，好嗎？

趙局長興華：好。

主席（陳委員雪生）：請黃委員偉哲發言。

黃委員偉哲：主席、各位列席官員、各位同仁。次長是鐵路出身的，所以我就直接問，這次鐵路高溫出軌是發生在哪裡？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是發生在東里與玉里之間。

黃委員偉哲：好，我們知道不論是太魯閣號也好，或是普悠瑪號也好，他們所標榜的就是高速過彎，對不對？

范次長植谷：對。

黃委員偉哲：如果我們不希望發生，就要有結構性的改變，這次出軌的是莒光號舊式列車。如果新式列車在高速過彎中間發生鐵軌異常，那就很難將速度減下來，危險性將會更高。很多事情必須未雨綢繆及亡羊補牢，我們不希望再次發生這種事情。有些東部及西部幹線列車會標榜速度，但為了節省時間，速度不能降下來，因此你們對某些路段應該要有因應的作為。

另外，現在交通部對南鐵東移的政策為何呢？

范次長植谷：鐵工局將繼續與地方政府及民眾做協調。

黃委員偉哲：地方政府只是協助你們取得用地而已，目前內政部都委會也在審查，時間上會不會延宕、工法會不會改變、地點會不會遷移？

范次長植谷：原則上，就是原來的計畫，現在就等地方政府的都市計畫變更。

黃委員偉哲：都市計畫變更卡在內政部，如果過關了，就可以施工嗎？

范次長植谷：照案執行。

黃委員偉哲：這個案子走過監察院及各級承審的行政法院，請問定案了嗎？

范次長植谷：好像還沒有定案。

黃委員偉哲：最高行政法院呢？

范次長植谷：環評部分還沒有。

黃委員偉哲：針對最高法院認為本案是不是要做環評，監察院有調查過，在司法進程告一段落之後，本席認為該如何做就如何去做，包括地目變更等。

另外，在端午節時，你們估計北高的行程為多久？

范次長植谷：預計是 6 個鐘頭，過去幾個連續假期，平均大概都是 5.5 到 6 個鐘頭。

黃委員偉哲：這次連續假期的天數比較多，民眾返鄉的意願也會比較高，但回來可能都會擠在同一

天，你們對此狀況要有所因應。

范次長植谷：我們有注意到這個問題。

黃委員偉哲：本席希望這部分千萬不要再出問題。

范次長植谷：謝謝委員。

黃委員偉哲：謝謝次長。

主席：謝謝黃委員偉哲。明天是端午節，請次長回去後，還是要交代民航局及航港局，針對金馬、馬祖及澎湖的海空交通要多叮嚀一下。

請盧委員秀燕發言。

盧委員秀燕：主席、各位列席官員、各位同仁。華航是國航，政府是大股東，其負責人都由政府派任。最近華航出了很多事情，包括機師、空姐都要上街頭，大家也要罷工啊！最近還出了一個包，有民眾向我陳情，華航在 3 月份宣稱取得直航土耳其，當然就開始招團了，可是到了前兩天才突然說無法取得土耳其的落地權，結果就取消掉不少團，每個人也只賠 1 萬元而已。本席選區的民眾向我投訴，表示華航在亂搞，不但只賠 1 萬元，華航還違反法令。根據交通部制定的國內外旅遊定型化契約書第十四條之三，業者在通知出發前的第 2 天至第 20 天，換句話說就是倒數 20 天內，如果有更改的話，必須賠償旅遊費用 30%，1 個人頭就必須賠 2 萬 6,000 元。有一對夫妻的團費總共是 8 萬 6,900 元，兩人按規定應該獲賠 2 萬 6,070 元，可是華航只賠 1 萬元。

華航是國航，可是卻做了錯誤的示範。我們常常批評民間業者不負責任，可是華航還沒有取得直航，就透過各旅行社開始去招團。另外，在出包之後，華航又不按照定型化契約來理賠。最後，就是他們早就知道無法拿到航權，結果也不通知，一直到出發前 5 天才通知民眾。請問次長，這件事情該如何處理呢？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。跟委員確認一下，應該是希臘吧！

盧委員秀燕：對，是希臘。本席因匆忙趕過來……

范次長植谷：這不是我們主管的，據我的瞭解，航權大概是臨時生變，華航沒有照……

盧委員秀燕：不管是不是臨時生變，華航都應該照定型化契約來理賠。

范次長植谷：關於賠償的部分，我們會責成民航局去查清楚。

盧委員秀燕：由於本席是臨時跑過來質詢，現在重新更正一下，就是每位團員的團費是 8 萬 6,900 元，如果按照定型化契約的規定，每人必須賠 2 萬 6,000 元，可是華航只賠 1 萬元，差了 1 萬 6,000 元，兩個人就會差到 3 萬 2,000 元。本案是華航違法在先，所以應該按定型化契約來理賠。陳情者勇於出面檢舉，對法律也有所瞭解，其他團員可能都還不曉得，這部分是有定型化契約的相關規範。

希臘是很遙遠的國度，很多人必須調假及安排代班等，如果臨時變卦，這會搞得大家的生活及工作大亂，因為華航在前 5 天才通知受害民眾。政府是華航的大股東，你們是不是應該要求華航依約行事呢？

范次長植谷：請委員將這個案子交給我們，我們會交給民航局去跟華航……

盧委員秀燕：多久時間會有結果？

范次長植谷：扣掉假期，在一個禮拜之內。

盧委員秀燕：謝謝。

目前臺灣因電信鬆綁，所以有很多門號是攜帶型的，比如我可以攜帶門號跳槽到不同的電信公司。同樣的，有民眾跟我反映，他們買新車後，舊車要報廢就必須將牌繳回去，由於對老號碼有感情，也不想老是在背新號碼，因此他們希望能夠有新的機制。如果不是特殊號碼，比如高價號碼還可以標售的話，就應該繼續維護政府的收入，可是對於一般號碼而言，當民眾在買新車及報廢舊車時，該號碼可不可以比照電信業者的可攜帶式門號呢？

范次長植谷：號牌都是唯一的，目前公路總局的作法是換車就要換牌，我們可能要重新再研究一下。

盧委員秀燕：電信公司的號碼也是唯一的，後來因電信鬆綁才改為可攜帶式門號，屆時換手機或電信公司都沒有關係，因為還可以繼續使用原來的號碼。另外，包括很多座機也是如此，因此如果不是特殊號碼且具可標售意義的話，政府應該研究本席以上所提的作法，即民眾不一定連號碼都要報廢掉。

范次長植谷：我們請公路總局來研究。

盧委員秀燕：要研究多久呢？

范次長植谷：兩個禮拜。

盧委員秀燕：上一個是一個禮拜，這一個是兩個禮拜，不過兩個都是非常民生化的議題。

范次長植谷：乾脆都兩個禮拜？

盧委員秀燕：本席是區域委員，小市民的事情就是大事情，通常都會反映給我們，比如希臘包機的事情，馬上有民眾反映他們是受害者，因此在扣掉假期之後，還是一個禮拜。關於這兩件事情的會議都麻煩通知我們一下，讓民眾可以加入你們的討論，你們也可以多聽聽民眾的想法。

范次長植谷：謝謝委員。

盧委員秀燕：謝謝。

主席：接下來登記發言的李委員彥秀、顏委員寬恒、賴委員士葆、鍾委員佳濱、林委員德福、蔣委員乃辛、黃委員昭順、何委員欣純、孔委員文吉、蔡委員易餘、徐委員榛蔚、羅委員明才、周陳委員秀霞、陳賴委員素美、張委員麗善、江委員啟臣及吳委員志揚均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢。

簡委員東明及顏委員寬恒所提書面質詢列入紀錄，並刊登公報。

簡委員東明書面意見：

議程：

一、審查委員陳超明等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之二及第六十三條條文修正草案」。

二、審查委員陳怡潔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條之一條文修正草案」。

三、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例第三十七條條文修正草案」。

四、審查委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十七條及第九十三條條文修正

草案」。

五、審查委員蕭美琴等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十五條條文修正草案」。

六、審查委員李鴻鈞等 26 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十四條條文修正草案」。

七、審查委員柯志恩等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十五條及第五十六條條文修正草案」。

八、審查委員蔣乃辛等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例增訂第五十六條之一條文修正草案」。

九、審查委員許淑華等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十九條條文修正草案」。

十、審查委員陳歐珀等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第七十八條條文修正草案」。

一、立法院交通委員會 105 年 5 月 12 日考察台九線南迴安朔—草埔隧道排放污水處理迄今已經將近一個月，處理進度如何？是否有再發生污染？

二、桃園國際機場股份有限公司目前如何解決極端氣候造成大雨淹水問題？

顏委員寬恒書面意見：

請問部長，您認為道路交通管理處罰的目的是為了端正行車與行路人的用路習慣還是為了增加國庫收入？本席認為是要端正用路人的行為模式，處罰只是一種手段，不論是行政院版本或者是本院委員同仁的版本，都有一個特點，就是要針對現在道路交通處罰實務上遇到的處罰加重其刑。本席認為要加強對開車騎車看手機，開車門不看後方來車，擅闖平安道的加重處罰。但是請問用什麼樣的方式才能有效遏止這些行為發生？

現在台灣每年有 3,000 人死於道路交通事故，主要集中在 15 歲至 24 歲，對國家社會和經濟都是重大損失。本席覺得再加重罰則雖有效果，但是針對青少年或青年，如果只是單純罰錢，本席認為到最後就是父母出來扛，罰再多錢都沒用，罰天文數字，父母繳不出來，然後呢？分期付款還是慢慢拖還是拘役，這些都沒有辦法實質有處罰的效果，如果是針對違規行為人處以適當的勞動服務，請問這樣有沒有違反人權？

如果在不違反人權的狀況下，本席建議對於部分危險駕駛的行為人處進行重創傷害的社工服務協助，依照行為人的違規輕重處以適當的服務時間，部長一直提倡使用者付費的觀念，違規行為人付出代價應該也很合理。

不論是行人滑手機或是駕駛滑手機，都是對交通安全的隱形殺手，問題現在是行人只要滑手機，不但沒有罰則，一旦不小心闖路口被撞倒，駕駛得負責業務過失或過失傷害，我認為這樣的規定其實對用路人不公平，部長怎麼因應？

雖然現在行車記錄器已經普遍化，但是行車記錄器僅能提供輔助性的取證，車禍事件發生原因是不是因為使用手機，還有待最後的裁決結果，本席認為交通部有做有效的宣導，雖然初期還是有人會在開車時滑手機，但是一旦宣導期過後，就要處以重罰，因為這樣的駕駛危險程度其實不亞於酒駕，但是罰則相差不符合比例原則，請問該訂立多大的罰責比較符合公平正義原則？也比較有嚇阻作用？本席認為現在監獄收容人數爆滿，我們加重刑責應該朝向以強制勞動為目標例如飆車族、危險駕駛或者是酒駕者，最好是可以強制社會勞動服務來做刑責替代方案，第一、強制社會勞動比罰錢或拘役更能感受到有處罰的效果，第二、某種程度來說對社會也

有些貢獻，第三、如果行為人在社會勞動過程覺得很辛苦，就有可能會降低再犯率，最後，也可以避免再加重各監獄收容人數的負擔。許多監獄的收容人是因為酒駕，現在獄政管理已經夠法務部頭痛了，我們現在如果要澈底端正道路駕駛的偏差行為，勞動服務應該是個可以修法的好方向。

報廢車輛佔用停車格的問題，聽起來是小事，但是卻非常普遍，甚至引發紛爭，本席認為這問題不只是佔用停車格，同時還存在著報廢車停在市街，一方面有礙觀瞻，也衍生不少衛生問題，一方面形同合法的大型廢棄物丟路邊，請問對於這種情況有沒有大略統計全國被佔用多少停車格？處理程序是如何？

本席先前就有提到有人利用取巧手段例如遮蔽車牌而讓政府收不到交通罰款或通行費的情形，包括車牌塗污、車牌位置被遮蔽、未懸掛車牌、車牌折曲變形等因用路人因素所造成者，而目前該類通行費由政府負擔，政府負擔之無法追討通行費逐年升高，請問目前作了什麼改善計畫？

本席還是要針對常有貨車因為綑綁貨物不確實，造成散落物品在道路上引發交通事故，但是目前規定只有開罰 3,000 元以上 9,000 元以下罰鍰，本席覺得這個規定不符合比例原則，政府單位為了清除相關物品所耗費的人力成本都不只這些，應該有必要增加罰款。

主席：現在請陳委員超明說明提案旨趣。

陳委員超明：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，本席要感謝主席特別給我時間說明「道路交通管理處罰條例第二十九條之二及第六十三條條文修正草案」。第一，近年來，汽車裝載貨物違規超重肇事情形嚴重，而導致車禍不斷，影響民眾用路權益。惟現今違規超重裁罰範圍，係以地磅處所一公里內為界線，時常發生執法人員發現明顯違規車輛卻無法舉發的困境。第二，根據現行道路交通管理處罰條例第二十九條之二規定，針對拒絕過磅者處駕駛人新臺幣 1 萬元，並得強制過磅，而超重者依超重重量之不同，處不同級距的罰鍰，平均一張超重罰單約為 10 萬元，兩者的差距非常大，因而造成非法驅逐合法、劣幣驅逐良幣的情形。第三、由 103 年舉發件數來觀察，拒絕過磅的件數為 1 萬 8,890 件，超重舉發為 1 萬 1,984 件，可見常有不肖人士寧可被罰也拒絕過磅，亦不願意被罰違規超重，其中的原因已經非常明顯。

本席為維護用路人的安全，並加強違規超重稽查情形，因此希望修法範圍擴大。第一，將超重舉發範圍由地磅原來的 1 公里擴大為 5 公里。第二，拒絕過磅罰鍰由 1 萬元提高到 9 萬元。第三，拒絕過磅的違規駕駛人員須記違規點數 2 點，盼能嚇阻違規超重車輛。

由於其中的差別非常大，比如一般的 1 萬元，假使他說自己是很辛苦的，在通人情的情況之下就會讓他過，結果拒絕過磅竟然比超重舉發還高了很多，本席相信各位官員都非常瞭解這種情形。如果擴大範圍之後，就變成本席好像是在做壞人，而事實上卻是在維護道路交通安全，因此才會提出以上的修改建議，希望得到委員及政府官員的支持，謝謝大家。

主席：謝謝陳委員超明。

針對本日會議作如下決議：「一、說明及詢答完畢。二、討論事項第 1 案至第 10 案，另定期繼續審查。三、委員所提修正動議 1 件，列入公報紀錄，請交通部研擬書面處理意見，於下次審查會議提出。」

葉委員宜津等所提修正動議：

道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文 葉宜津委員等提案
建議修正如下：

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第五十六條之一 汽車駕駛人及乘客於路邊停車開啟車門時，應禮讓後方人車通行，並於開啟前閃警示燈，違者處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。 未依前項規定開啟車門，因而肇事致人受傷者，處新台幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，吊扣駕照半年，並接受道路交通安全講習。致人重傷或死亡者，處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並吊銷其駕駛執照。 如計程車駕駛人已盡告知義務，乘客仍開車門肇事，應處罰乘客。	一、本條新增	一、本條新增。 二、本條第一項所指路邊，包含第五十五條第一項、第五十六條第一項及第二項規定之處所。 三、根據內政部警政署統計不當開車門引發傷亡事故統計，101 年發生件數 3515 件、死亡人數 5 人、受傷人數 4096 人，102 年發生件數 3690 件、死亡人數 6 人、受傷人數 4280 人，103 年發生件數 3820 件、死亡人數 6 人、受傷人數 4378 人，104 年發生件數 3233 件、死亡人數 5 人、受傷人數 3771 人，每年平均發生 3000 多件，件數居高不下，且有逐年增加趨勢，惟無明確改善之情形。 四、警示燈具有告知用路人前方有需注意的狀況，故汽車駕駛人及乘客於路邊停車開啟前閃警示燈，有警示民眾之作用。 五、自 102 年 7 月 1 日起汽車考照新增 2 段式開門項目，也就是開車門時先開一小縫，要察查後方確定無人車通過後再下車，場內考照扣 8 分，道路駕駛扣 32 分，顯見不當開車門引起傷亡受到重視，爰增訂本條。

提案人：葉宜津 李昆澤 蕭美琴 陳歐珀 張廖萬堅

主席：現在散會。

散會（12 時 38 分）