

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 18 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 6 月 6 日（星期一）9 時 1 分至 14 時 5 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，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 17 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 6 月 2 日（星期四）上午 9 時至 12 時 6 分

下午 1 時 4 分至 2 時 6 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

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

委員出席 14 人

請假委員：陳雪生

委員請假 1 人

列席委員：陳亭妃 江啟臣 鍾佳濱 孔文吉 徐永明 羅致政 徐國勇 吳志揚
盧秀燕 蔣乃辛 徐榛蔚 黃昭順 陳明文 賴士葆 張麗善 何欣純
賴瑞隆 蔣萬安 周陳秀霞 呂玉玲 姚文智 陳賴素美 Kolas Yotaka
蔡易餘 陳怡潔 羅明才 李彥秀 邱志偉 王惠美 鍾孔炤

委員列席 30 人

列席官員：交通部 部 長 賀陳旦
路政司 副 司 長 王穆衡
航政司 司 長 陳進生
觀光局 局 長 謝謂君
民用航空局 局 長 林志明
臺灣鐵路管理局 局 長 周永暉
外交部國際組織司 參 事 汪漢源

主 席：葉召集委員宜津

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研 究 員 游亦安 簡任編審 陳淑玫

科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 黃珮瑜
薦任科員 郭佳勳

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

邀請交通部部長賀陳旦就「參加第九屆亞太經濟合作會議（APEC）觀光部長會議」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長賀陳旦及觀光局局長謝謂君報告後，計有委員李昆澤、鄭寶清、鄭運鵬、鄭天財、陳歐珀、葉宜津、顏寬恒趙正宇、陳素月、蕭美琴、林俊憲、簡東明、孔文吉、鍾佳濱、徐永明、王惠美、羅致政及劉權豪等 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。）

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 2 項：

一、針對近期華航接二連三的抗爭，從 1700 位空服員為了奴化的勞基法 84-1 條、800 位華航機師為了休假問題搞不定也接續準備醞釀罷飛，截至近期又有 2400 位維修機師引爆長期薪資的不合理對待，甚至三大類員工不約而同將揚言於六月進行大幅度抗爭，首波預警罷工將於端午節發動，在在顯示華航內部人事行政督導、管理，出現嚴重失衡，故建請交通部應儘速撤換不適任之華航董事長、總經理等管理階層，且立即接手介入勞資協調，保障航空業勞工應得勞動權益，給予正面回應。避免一旦航空業員工過於疲累、薪資不合理壓榨以及勞動制度的顛覆等等，最後引爆無法收拾的飛航大罷工，對國家的整體觀光產業、國際形象造成嚴重傷害。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 葉宜津 趙正宇
蕭美琴 劉權豪

二、鑑於臺鐵局辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」臺鐵 10 年購車計畫，總經費 997.3 億元。經查，其中城際客車 600 輛，高居購買量之冠，所需經費為 438 億元，目前台灣西岸 10 年來已有高鐵為長途快速運輸，臺鐵局勢必考量雙鐵運輸能量的競合問題，基於台灣東岸目前仍是一票難求之困境，且目前採購之傾斜式列車仍無法滿足需求。故建議臺鐵局應在該計劃中考慮衡平東岸的整體需求，購置 12 節車廂的列車數，方能有效提升東部地區的整體運輸量，且透過南迴鐵路電氣化完成時提高速度。讓台東到高雄、花蓮到台北的運輸更便捷，對於政府努力提升偏鄉在地的文化、觀光發展發揮真正的實質效益。

提案人：林俊憲 蕭美琴 葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀
鄭天財 趙正宇 劉權豪

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。

因為今天天氣相當炎熱，各位在開會時不一定要穿著西裝外套。

繼續報告。

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。

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天應邀至貴委員會就 6 月 2 日桃園機場第二航廈淹水事件的應變與檢討進行專案報告，首先對於本次事件造成旅客及社會大眾不便，深感抱歉，同時也要感謝經濟部水利署、桃園市政府及新北市政府在本次災害應變支援的協助。

6 月 2 日上午由於桃園地區瞬間雨量過大，每小時雨量達到 88 毫米，造成桃園機場聯外交通中斷，以及第二航廈地下室淹水、停電等災情。災害發生後，交通部除由王政務次長及吳常務次長在第一時間前往現場勘查指揮應變外，本人也在當日晚間 10 時 30 分親自前往機場現場，瞭解旅客出入境情形及災損復原情況，並指示機場公司應以旅客角度出發全面檢視復原工作，優先處理旅客問題，其次應處理災損上的賠償，建立賠償管道，同時應儘快完成復原工作，讓機場恢復正常運作。

桃園機場在機場公司連日不間斷的全力搶修復原下，航站南、北路已於當日下午恢復通車，受影響的旅客及行李，也全數於隔(3)日完成疏運及寄送，目前第二航廈已逐步恢復正常運作。針對災害發生原因，行政院林副院長已責成公共工程委員會組成專案小組進行調查，預計於今日發布調查結果，交通部將全力配合，後續並將依據災害發生原因，以及劇烈變化的氣候環境全面檢討桃園機場防災應變作為，以避免再有類似情形發生。

謹就本次事件提出以上簡要報告，詳細內容請容許由桃園機場公司費總經理向各位進一步報告，敬請各位委員指教。

主席：繼續請桃園機場公司費總經理報告。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。茲向各位做以下報告。

壹、事件經過與受災情況

105 年 6 月 2 日上午 9 時至 12 時，桃園機場區內瞬間累計雨量 153 毫米，時雨量高達 88 毫米，在瞬間豪大雨迅速累積雨量的情況下，機場航站南路、航站北路地下道積水無法立即排出，造成進出機場及航廈區之地面交通出現壅塞，第二航廈內局部區域電力中斷影響旅客疏運。本次事件首先要感謝水利署、桃園市政府、新北市政府、民航局等機關第一時間緊急調派抽水車設備支援桃園機場，並於當日下午 6 時恢復道路通車。

受災情況依照範圍說明如次：

一、淹水區域：除聯外交通幹道—航站南路、航站北路地下道外，積水區域包括第二航廈地

下室 B2 層（統一超商美食街、停車場、銀行及辦公室區域、地下作業區中央車道及行李處理場），航站南、北路局部積水、航勤北路華儲貨運站區等。本次淹水導致進出機場車輛一度僅可使用台 4 線通行，至 2 日下午 6 時，航站南、北路地下道已全數恢復開放通行。

二、航廈停電情況：第二航廈電力供給（含備援）因位處 C、D、E 三處配電盤機房淹水，第一時間為避免配電設備因水淹造成更嚴重毀損，先採取停機斷電措施，造成第二航廈航站主體室內全區及 D 區候機長廊停電，空調亦暫停運作，並一度影響空橋運作，桃園機場備有 40 台發電機，目前提供 D 區部分空橋及機坪用電。

三、航班與旅客受影響情形：統計本次災情約影響班機超過 200 架次、旅客人數超過 30,000 人次及須後送行李件數約 1,500 件。

貳、災害復原情況

機場公司團隊自 105 年 6 月 2 日起即全面巡檢掌控機場復原工作，24 小時不間斷全力搶修復原，並依部長「以人為本、由旅客角度出發」之指示，全面檢視復原工作。

本次雷雨針對空側影響較小，主要是航廈停電和聯外交通積水部分，所有航班已在 2 日晚間 12 時恢復正常運作，2 日取消未飛之 6 班航機則於 3 日下午 3 時 20 分全部消化完畢。相關復原情況說明如次：

一、旅客權益維護說明：機場公司除立即協調本機場航空公司代表聯席會請各航空公司加強旅客溝通說明，提供正確且即時之資訊，減少旅客焦慮與不安外，並請航空公司蒐集旅客權益受損情形，並依區分為「輕微」、「次級」及「嚴重」三類統計估算，面對旅客損失，機場公司責無旁貸，將會同航空公司及保險公司，主動聯繫旅客以最貼心的服務態度做好相關善後工作，提供旅客相關必要服務及賠償。機場公司並於 2 日先協調提供超過 100 箱飲用水，80 箱餐點發放給旅客，希冀將旅客不便降到最低。同時我們也設了一支電話專線：2731999，希望提供旅客 24 小時的服務，全部記錄所有旅客的問題，並儘快做好賠償。

二、聯外運輸服務之回復：航站南路、航站北路淹水情況已分別在 105 年 6 月 2 日下午 4 時 21 分、6 時處理完畢，恢復通車。機場公司並已主動協調大眾運輸及計程車業者全力配合疏運，儘可能增加班次及大量調度，滿足旅客交通需求，滯留旅客已於 3 日清晨 5 時全數疏運完畢。

三、供電恢復作業：

1. 電力供給因配電盤淹水受損，經緊急搶修，3 日中午已恢復航廈 80% 供電。電力回復優先供應「出境報到櫃台」、「海關」、「行李安檢系統」及「證照查驗系統」等機場核心系統作業，3 日起恢復旅客通關正常作業，旅客已可順利完成報到及出、入境通關程序。

2. 美食餐飲區域電力已於 4 日起已逐步恢復，升降電梯及手扶梯等皆已恢復正常運作。空調設備部分因耗電量過大，仍採取分區分段復原。

3. 第二航廈 C、D 及 E 區電力變壓器設施浸水受損，機場公司緊急請益台電公司機電顧問及台

電公司專業評估結果，已依電力設施浸水之標準復電程序，以細心及安全第一原則，分區分段逐步進行擦拭、烘乾、絕緣及測試，依四階段復電程序逐步恢復供電。4 日凌晨 0 時起進行絕緣作業，接續於上午進行變壓器 10 分鐘加壓測試，安全無虞即可立即送電。

四、行李處理系統：行李分檢作業系統因 2 日下午 4 時到 7 時停電，地勤改採人工分檢，導致受影響行李約 1,500 件無法及時提領，延誤行李改採後送作業，經機場公司協調宅配業者全力配合 24 小時後送作業，已於 3 日凌晨全數送出。

五、第二航廈淹水區域（B2 美食街）之復原：便利商店先於 3 日上午開始營業，4 日上午美食餐飲區復電後，已進行消毒清潔及食材運補等相關工作，以儘速全面恢復營業。

六、機場旅客停車場未受積水影響，維持正常營運，未有車輛因淹水受損。

參、災害成因檢討與後續防制作為

針對本次災害發生原因，行政院林副院長已於 6 月 3 日上午率同相關部會前往現地了解，並指示行政院公共工程委員會於 3 日之內完成初步調查，機場公司將全力配合調查作業，並據以檢討精進後續改善作為，謹就目前了解災害可能原因，及依據檢討應變過程提出後續防制作為，分別說明如下：

一、災害成因檢討

此次桃園機場淹水直接原因初步研判是機場 H 排水幹道未能將雨水順利排入埔心溪而產生逆流所致，確切原因尚需行政院公共工程委員會進一步調查確認。另機場公司將偕同水利署、桃園市政府共同探討淹水原因及防治解決方案，以期有效預防水患發生。

二、後續防制作為

1. 防汛應變檢討

(1) 制定完備防汛計畫，加強演練：為防範颱風或豪雨挾帶洪水引起之災害，減少人員、財產之損失，並使災後能迅速復原，機場公司將偕同桃園市政府共同演練，每年五月颱風與豪雨季節來臨前，機場公司將成立防颱防洪編組，做好各項防颱、防洪準備工作及交通疏導計畫。

(2) 建立充足之抽水設備與災害監測機制：為因應防災需求，後續機場公司將增購充足之緊急照明設備、抽水設備、發電機及沙包，並建立埔心溪水情監測機制，持續監控埔心溪水位。

(3) 嚴格監督機場內工程管理作業：桃園國際機場內「WC 滑行道遷建及雙線化工程」係委託國工局代辦工程，機場公司將會同該局嚴格督導工程施工單位及承商，遵循施工規則與工序，確保工程環境整潔與安全。

(4) 排水設施改善作為：針對排水設施改善問題，機場公司將請益水利署、桃園市政府共同探討淹水原因及防治解決方案。

2. 電力恢復供應及備援改良機制

本次因第二航廈電力機房配電盤淹水受損，備援電力設施亦同位於淹水區而造成損壞，未來備援電力系統將另覓機房位置移設，不再放置地下室空間，機場公司並將請益台電公司專家意

見，強化設備機房防水防災措施。

肆、結語

對於本次事件造成旅客及社會大眾不便，深感抱歉，後續機場公司將持續積極辦理機場復原工作及旅客權益維護事宜。面對全球氣候變遷以及經常超出歷史預測之暴雨量，機場公司將與氣象局和民航局飛航服務總台台北航空氣象中心保持密切聯繫，建立災害預警機制，並將備妥防汛計畫，會同有關部會及桃園市政府定期演練，以提高災防能力與維持國門正常運作。

以上報告，敬請各位委員不吝指教。謝謝。

主席：現在開始進行詢答，本會委員詢答時間為 10 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員詢答時間為 6 分鐘。暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘。上午 10 時截止登記。委員如果要提出提案，請於 10 時 30 分以前提出，以便議事人員彙整。中午原則上不休息，請工作人員準備便當。

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。本席想請問顏副主任委員，這一次桃園機場國門大淹水，行政院因為怕交通部球員兼裁判，所以指示工程會進行調查，請問桃園機場這次淹水最主要的原因是什麼？

主席：請工程會顏副主任委員答復。

顏副主任委員久榮：主席、各位委員。禮拜五我們有到現場實際勘查整個排水系統，禮拜六、禮拜日則找相關單位、機關、專家進行檢討，星期日也還在檢討，昨天晚上我們還在做水利分析，今天會完成報告，行政院指示要在 3 天內完成，即今天中午到期，我們會簽報行政院核定，核定後會公布。

鄭委員寶清：副主委，你都隨便講講，這個原因很簡單，為什麼你還說了一大堆理由？這個報告早就該出來啦！

顏副主任委員久榮：我們是基於專業、公正、客觀，而且要正確判斷。

鄭委員寶清：我認為你們的行政效率太差！接下來要請教部長，因為你剛上任沒多久，所以我不忍苛責於你。人類最大悲哀就是你知道的真相不是事實的真相，我看你從頭到尾都不知道真相。一開始他們告訴你為什麼機場會淹水？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。最先聽說的是 H 幹管的排水口位置河床被淹沒，水流不出去。

鄭委員寶清：這是騙你的嘛！H 幹管被堵塞是真的，但不是河水倒灌。

賀陳部長旦：我沒有說河水倒灌，我只是說我們知道的是這樣。不過，委員千萬不要用「騙」這個字眼，他們並不是這個意思，只是當時他們了解……

鄭委員寶清：下面的人沒有把真相告訴你嘛！

賀陳部長旦：我們也並沒有因此就完全認為……

鄭委員寶清：部長，現在最大的問題是底下的人沒有把真相告訴你，當機場整個淹水時，他們只跟

你回報說，路上塞、積水、電扶梯沒電，其實整個機場都快淹沒了，他們才跟你回報這樣，所以他們是避重就輕，沒有讓你了解事實的真相。

賀陳部長旦：其實這件事是逐漸才知道完整情形，他們並不是騙我。

鄭委員寶清：部長，底下的人沒有告訴你真相。所以你才會說，防不勝防、不可能杜絕。這件事情明明出於人禍，為什麼要怪罪於天災？你們從頭到尾都是怨天怨地，把責任全推給別人，怪罪天氣異常、埔心溪潰堤、河水倒灌，這都不是事實！部長，底下的人永遠不把真相告訴你，大家都想要了解真相，但工程會說還要再等。桃園那個地方怎麼會積水？桃園機場海拔 33 米，大園街上海拔約 16 至 17 米，最高只有 18 米，相距只有一公里多，若海拔 33 米的地方淹水，大園街上就統統不見了！道理很簡單，就是 H 幹線遭堵塞、截斷，造成機場的水無法排到埔心溪，這是最大的原因！

我們看到卸責一籬筐，一直都在講謊話，包括桃機 30 年來首次碰到最大的瞬間大雨、機場一旁的埔心溪溪水暴漲倒灌，這都不是事實！以前的時雨量曾達到 88.5 毫米，當時有沒有積水、淹水？沒有嘛！那天只有 83.5 毫米，以前都沒有積水、淹水，為什麼？因為機場就是一個台地，水是往大園的方向走，水流到海平面的時候是 0 米，而那裡是海拔 33 米耶！所以我們知道他們一直都在講謊話。

此外，6 月 2 日 11 時 5 分最高水位只有 0.91 米，而水位的警戒分為 4 級，包括綠色警戒、黃色警戒、橙色警戒、紅色警戒，那天是綠色警戒，換句話說，就是一般狀況，根本就不需要警戒，0.91 米距警戒水位超過 1 米以上。部長，是氣候異常造成淹水嗎？不是嘛！

賀陳部長旦：若依委員的分析，並不是當天雨量大所造成的，而是水流不出去……

鄭委員寶清：水流不出去是機場施工出問題嘛！

賀陳部長旦：水流不出去不一定是外水的問題，是內水排除的問題。

鄭委員寶清：如果是因為天候異常、溪水潰堤、海水倒灌，那大園街上就統統不見了。

賀陳部長旦：我們沒有人說海水倒灌。

鄭委員寶清：上星期五，你們次長在這裡跟我們報告，他們的副總經理說因為水排不出去，河水倒灌……

賀陳部長旦：沒有人講到海水。

鄭委員寶清：對不起，我講錯了，是河水。所以我們知道整個都出了問題嘛！更離譜的是，整個備電系統居然是在地下室，臺北松山機場則是放在屋頂上，只有我們的國門、最重要的機場把備電系統放在地下室，而且從來沒有用過，從來沒有演練過防汛期該如何處理洪水的問題。部長，問題的嚴重性就在此，後面還有更嚴重的。6 月 2 日發生機場淹水事件，桃機公司的行政人員 5 時準時下班，部長，這嚴不嚴重？這些員工彷彿置身事外，才造成全世界在恥笑我們嘛！國門變成國恥！發生這麼大的事，員工卻 5 時準時下班，部長，這間公司難道沒問題嗎？

賀陳部長旦：在管理上確實鬆散，應該要要求。

鄭委員寶清：人事單位說他們是一條鞭，是接受人事總處的命令，不接受總經理和董事長的指揮。

部長，這嚴不嚴重？

賀陳部長旦：這就是公營公司在轉換過程中，有些人事制度轉不過來，這部分應該要有改革的決心。

鄭委員寶清：部長，更嚴重的是，4 名副總經理中就有 2 位是公務人員退休轉任，19 名處長中有 5 名是退休人員轉任，這樣員工怎麼會有士氣？大家都拚命工作，結果突然一個退休人員就來當副總，一個退休人員領了退休金就來這裡當處長，部長，這有沒有問題？

賀陳部長旦：有。

鄭委員寶清：這個問題很大！董事長，關於主管性騷擾員工一事已經處理了嗎？你也不知道？

主席：請桃園機場公司林董事長答復。

林董事長鵬良：主席、各位委員。這是經理部門在處理的。

鄭委員寶清：那董事長只領薪水就好了？

林董事長鵬良：這個案子……

鄭委員寶清：我跟你們說，國營事業就是董事長制，沒有什麼總經理制。

林董事長鵬良：委員講的這個案子已經處理過了。

鄭委員寶清：如何處理？

林董事長鵬良：當事人已經移送法辦，已經判刑了。

鄭委員寶清：他還有沒有來上班？

林董事長鵬良：沒有，這是確定的。

鄭委員寶清：此外，關於溢發薪水 800 萬元一事，你們有處理嗎？

林董事長鵬良：我不知道這 800 萬指的是……

鄭委員寶清：你都不知道，那董事長只領薪水就好了？請總經理來說明。

主席：請桃園機場公司費總經理答復。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。關於溢發薪水 800 萬元的部分，這是我們的加班費。

鄭委員寶清：是溢發加班費 800 萬元，你們處理了嗎？

費總經理鴻鈞：那不是溢發啦！

鄭委員寶清：有處理了嗎？

費總經理鴻鈞：有處理，我們都已經解釋過了，那是照法律規定的。我們沒有溢發過，溢發的話是犯法的。

鄭委員寶清：部長，6 月 4 日臺鐵在花蓮脫軌，對不對？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：6 月 1 號你們才開記者會，要大家放心，鐵路運作正常，絕對不會因天氣熱而受到影響，絕對沒問題！6 月 2 日還在講臺鐵是設計為 45 度伸縮接軌，絕對不會有問題。結果我們看

到的資料是，6 月 4 日當天的氣溫僅 34 度，出了事就怪天、怪地，跟所有員工沒有關係！國內氣溫曾經達到 40 度，其他夏日也常有 38 度、39 度，從來沒有發生問題，表示你們在管理上出問題了嘛！部長，要不要澈底改變？

賀陳部長旦：當然這個地方不管是就事、就人都應該要究責。

鄭委員寶清：桃機從 2010 年到現在，五、六年內出事達 58 次，其中還有 14 次不是淹水就是淹尿、淹糞，部長覺得這當中的管理都沒問題嗎？

賀陳部長旦：當然是出了很大的問題。

鄭委員寶清：最後我要講結論，建議部長，你不要花很多時間，現在重要的是「做對的事情，再把事情做對」，要找到方向跟目標，更重要的是「找對的人上車」！部長才剛接任，人家比較不會罵你，如果等到兩個月後又發生同樣的事情，你會被人家罵死！

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：現在你趕快花時間去找對的人上車，要「提升管理效率」，才可以對社會交代，好不好？

賀陳部長旦：是，沒問題，應該的。

鄭委員寶清：要劍及履及，手腳快一點，好嗎？

賀陳部長旦：是，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。桃機大淹水的事件，到現在為止所幸沒有人傷亡，6 月 3 日董事長已經提出辭呈，總經理也隨後提出自請處分，我看你們已有相當多的檢討。就我個人的感覺，這次事件從危機處理至今，大家很辛苦，相關單位也很配合，包括水利署和桃園市政府，誠如你剛剛報告的，也有一些可以正面來看待的部分。但是，我還是很誠懇地提出來，剛剛鄭委員提到的一些面向，有關管理面的問題，你們要痛定思痛，而且要有一番作為。比如從過去到現在已經完成了許多建設，或許不是現今桃機團隊的責任，但至少就目前正在施工或已經進行發包程序的這些工程，你們都應該進行全面檢視和控管，積極改善，這是很重要的一件事情。剛剛鄭委員寶清所提到的，其實我在前兩個會期都已經提過了，包括人事的管理、整頓。

部長擔任過中華電信董事長，中華電信是採總經理制還是董事長制？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。國營事業其實是總經理負責日常業務，董事長負責比較大的方向和召開董事會。

陳委員歐珀：所以是董事長制？

賀陳部長旦：我覺得是就決策的角度，當然是董事長負決策責任，執行的部分是……

陳委員歐珀：交通部很混亂！就我所了解的，包括你們員工的理解，有些公司是董事長制，有些是總經理制。你知道目前桃機是採什麼制度嗎？現在他們兩位都站在這裡。

賀陳部長旦：我是不是讓他們來……

陳委員歐珀：部長認為是什麼制？

賀陳部長旦：大家都是按照公司法在推行，只是有的時候不夠落實，所以這個事情我……

陳委員歐珀：桃機目前是董事長制還是總經理制？

賀陳部長旦：我剛剛就是說，大家按照公司法來運行，其實不應該區分董事長制或總經理制。

陳委員歐珀：這次董事長請辭，看起來應該是董事長制，可是今天卻是總經理來報告啊！董事長有來，為什麼他不報告？所以這很混亂，不要說你答不出來，我也覺得很混亂，你去問問看員工！目前可能是偏向總經理制，過去林鵬良董事長也擔任過總經理，也是採總經理制。反正就是有時候採董事長制、有時候採總經理制，像葉匡時兼任董事長的時候是董事長制！我深入去了解了，這是你要去釐清、處理的。我希望藉這個機會你們能把人事問題釐清，包括剛剛鄭委員寶清提到的，很多人事的進用完全不符合國營企業民營化或公司治理的精神，既然已經退休、沒有鬥志了，幹嘛又請他們回來？而且也不具專業，副總經理、處長這些都是主管職耶！何況又不聽總經理、董事長的指揮，這是什麼公司！這部分如果不處理的話，枉費現在政黨已經完全輪替，臺灣人民把希望寄託在我們身上，我覺得我們應該擔起責任。部長同意嗎？

賀陳部長旦：完全同意，應該是我們的責任。

陳委員歐珀：好。我這裡有 4 件事情要麻煩你緊急處理，第一件事情，剛完成的南跑道，去年 10 月長榮航空客機起飛時被柏油石塊打到機尾，這個事情滿嚴重的，嚴重到可能會引起重大的人命傷亡，桃園機場被認為是一個危險的機場，後來賠償了 390 萬。不曉得現在南跑道在安全性上還有沒有問題？請部長會後去要求，就這部分積極改善。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：第二件事情，跑道跟滑行道這一、兩年才整修完成，就已經產生降落區塊有段差、破損及滑行道噴泥的問題，影響到我們的國際形象與飛行安全，這部分桃機也應該儘速提出一個改善措施，不要說新聞報導完以後就沒有下文了，包括我們也不曉得到底你們後續的管理、維護是如何！

第三件事情，第二航廈擴建工程由於梁柱問題在去年 12 月開工，至今年 3 月 15 日停工，4 月 29 日又變更設計，5 月 13 日進行變更設計審查，所以整個擴建工程延宕了半年，預計 107 年 6 月 21 日完工。現有的工程規劃與審查未能落實，已經落柱了，而地點竟然是落在機房上面，這是嚴重的錯誤，所以賠償給廠商兩千多萬元，這部分桃機也要好好去督促、管理。

第四件事情，有關第四停車場增設電梯工程，因為與第三航廈東側大樓的功能重複，所以開工日就是解約日，因此桃機賠給萬鼎公司四千萬，像這種不大可能發生的錯誤竟然也發生了！所以我沈痛地呼籲部長在人事方面一定要好好整頓，桃機可謂是國門，對於旅客服務、臺灣航運安全的保障，大家很期待你們能夠更加地落實。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：上個會期我也提過，當然這不是你們主管的，是有關飛安會人事的部分，像張有恆總經理前一天才當飛安會主委，第二天就跑去當華航總經理，去那裡當門神，民航局的相關退休人員，也應該有一定的控管，不然大家都官官相護，所以這部分一定要痛定思痛來改善。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：我想再請問一下，目前桃機的董事長跟總經理，每一年的公關費有多少錢？

主席：請桃園機場公司林董事長答復。

林董事長鵬良：主席、各位委員。在預算的編列，那是公共事務費的金額，據我瞭解，這幾年都是 800 萬，曾經有要刪減一半，後來是 600 萬，但這是包括比較大項，包含敦親睦鄰等所有的公共事務，並不等於各主管的公關交際費。

陳委員歐珀：那你個人跟總經理有分開嗎？

林董事長鵬良：都是放在一個項目裡面，不過都有分開，會計單位都會分開。

陳委員歐珀：你剛講 800 萬，那你占多少錢？

林董事長鵬良：一個月不到 5 萬。

陳委員歐珀：其他都是總經理在花的嗎？

林董事長鵬良：我不認為他有花那麼多。

陳委員歐珀：那你幹嘛編那麼多呢？

林董事長鵬良：主要是敦親睦鄰，全公司敦親睦鄰的公共事務費……

陳委員歐珀：從你對問題的答復，就知道這個公司是總經理制，從過去 600 萬，現在編到 1,000 萬，我們對這筆錢這麼多沒有什麼意見，但是要做對的事情。我建議類似的部分你們應該好好檢討，董事長、總經理自己檢討，因為你們才是最熟悉業務的人啊！才能襄助部長來落實這件事情。我曾經讚許過桃機的費總經理，有些服務品質方面是有提升，但在基本工程的要求上，你們也要去落實，品質跟工程都要，我今天跟你檢討的都是工程，其實這有很多人在注意，並不是只有立法委員在注意而已，只要一發生事情，我們的臉書和 Line 群組都有一大堆訊息進來，就是全民都在檢視桃機安全等各方面問題。

接下來要繼續請教部長，外界民眾對於過去馬政府的交通幫，我以前講過很多次了，總質詢也質詢過，我不願意再提這件事情，但是我要誠懇告訴部長，你應該在人事上有一番革新，你才有機會，否則你一個人累死了，也沒辦法起死回生。

賀陳部長旦：是，瞭解。

陳委員歐珀：其次，我也期待有些政策的討論，能夠在之前就先拜訪相關的委員來討論，這樣政策也能比較落實，相關的議題我沒辦法在這裡跟你很詳細一一來陳述……

賀陳部長旦：沒有問題，我們……

陳委員歐珀：這部分我們互相來溝通，最重要的部分是現在要能解決問題，我想人民對新政府跟新總統，或者是新內閣，都是期待我們能解決問題。我也期待部長未來能夠走動式管理，到各個地方去深入瞭解，畢竟交通部有太多了，以你對事情的瞭解，我相信應該很快就能進入狀況，但是就看你有沒有魄力要去改變它。其實交通委員會有好幾個委員都是一大早 7 點半就來登記質詢，大部分都在討論交通問題，這就是一個很好的平台，因為大家都很忙，相關的議題我也期待未來在您的主政之下，兩個月後就是您的責任了。

賀陳部長旦：是的。

陳委員歐珀：我期待您的有力作為，能夠為臺灣解決交通方面的問題。

賀陳部長旦：謝謝您的期勉。

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。大家今天的主題在討論桃園機場的淹水問題，但是這兩天東部地區也發生一些交通事故，我想藉此機會再來跟部長討論一下。東部地區的鐵路，在星期六發生出軌的事情，這是一個不幸中的大幸，第一是沒有造成人員的傷亡，可是這可能是很多巧合共同來產生的，首先是司機剛好有注意到鐵路變形的狀況，而且也放慢速度，我想這位司機的應變是非常好的，我們應該給他一些肯定；第二，這台火車是莒光號的列車，並不是傾斜式的列車，所以行駛經過有異的地點時，它本身的速度也是已經放慢的；第三，它翻車的地方是在農田周邊，是平面的，今天如果是發生在北迴線的山區道路，甚至是橋梁上面的話，我想後果是不堪設想的，甚至民眾要疏散的時候，恐怕會有連路都沒得走的狀況。

因為有這些因素，給我們在不幸當中有一個檢討的機會，臺鐵目前的講法是說因為溫度太高的問題，可是這樣的講法，恐怕後續還需要有公證單位來做一些檢視。畢竟過去臺灣也不是沒有這樣高溫的氣候，尤其是這幾天有時候還發生下雨的狀況，所以高溫是不是唯一的理由，我想這個部分也應該做一些檢討，為什麼過去也是有高溫，卻沒有發生軌道彎曲的狀況？還有我們未來該如何防範？畢竟現在才六月初而已，一旦進入暑假，到了夏天的時候，不但乘客人數會增加，天氣也會更熱，那會不會還有類似的問題？對於未來該如何防範，你們目前有沒有有一個初步檢討的方向？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。現在正在請他們既有的鑑識小組作調查，我們應該在一個禮拜之內會有一個初步的報告。

蕭委員美琴：那未來該如何防範相關的問題？

賀陳部長旦：這個會在調查報告裡面一併提出來，除了事件原因以外，對於它的因應之道，也會有一些建議。

蕭委員美琴：我有在新聞看到，剛剛鄭寶清委員也有提到，就是臺鐵現在要全面換成傾斜 45 度設計的伸縮軌道，當然我們要等鑑識報告，看這個路段是否整個都已經換新的，還是仍然是舊的軌道。如果它還沒有全面換新，可是可以透過技術的調整來防範未來可能的安全事故，是不是可以優先處理東部鐵路可能的衍生問題，這是第一點。第二，除了全面的安檢之外，我想這個事件更凸顯了花東鐵路雙軌化的必要性，這個事件發生的地方是一個單向的鐵路，當一發生事件的時候，所有南北的鐵路就會全面停擺，甚至還要用公路接駁的方式處理。在只有單向通車的情況下，昨天又不幸發生蘇花公路落石的狀況，如果鐵路跟公路都同時發生事故的時候，其實東部地區的居民真的就有如在一個隔離的狀態，進出都是很不方便的。

我們常在講北迴鐵路一票難求的問題，但事實上南迴鐵路也是非常地嚴重，那天很多搭乘出事班車南下，以及後續要南下的這些火車，很多是要搭到臺東，再去換車、再去接駁到臺南或高雄的這些火車，但是因為延誤到了，變成它們後面要再連結上去，從臺東發車到高雄、臺南

一帶的火車，結果都沒有趕上，所以產生了一些旅途上極為嚴重的不方便，因此，本席認為花東鐵路雙軌化建設是相當的迫切，目前臺鐵已經將可行性評估送至交通部，你們打算在什麼樣的時程內提出完整的報告？

賀陳部長旦：臺鐵已經報至部裡，現在交由鐵工局進行審查，我們會儘快辦理。

蕭委員美琴：本席希望能夠儘快的進行，因為這是非常必要的一件事，畢竟東部是以鐵路為主、公路為輔的交通模式，當鐵路是如此的脆弱，而且又只有單線、單向，一旦有事故發生時，甚至連北迴其他路線的調度及接駁也都產生了問題，因此，這件事情還是應該要積極的辦理。

另外就是公路接駁的檢討，當鐵路出現狀況時，第一時間當然就做了一些調度，但是，根據本席的了解，好幾個小時之內只調度了中型的巴士，事實上，兩端的車站已經擠滿了上千人，而且是在天氣非常炎熱的狀態下，甚至發生有人中暑、身體不適的情況。其實，本席也知道發生的地點是在距離兩個主要大城市最中間的地方，也就是臺東與花蓮的正中央，現在要從花蓮吉安的多數遊覽車公司去調度車子，至少也要 2 個小時的時間，但是，究竟有沒有在第一時間去做調度的動作？因為後來調度過來的幾乎都是中小型的中巴，本席認為，這也是後續在危機處理上要再檢討的部分。

之前本席曾經提過偏鄉地區的共乘制度，如果能在法規上予以鬆綁，我們就可以徵用民間車輛作為臨時性的接駁載運，譬如那個地區剛好有人有閒置的較大型車輛，我們可以採用共乘付費的方式，這部分在法規方面是可以鬆綁的，同時也可以及時化解一部分的交通需求。

賀陳部長旦：了解。

蕭委員美琴：根據本席的了解，當時連計程車都叫不到，因為人太多了。當這些事情發生在偏鄉的時候，尤其是東部地區，所謂的偏鄉是整個西部長度的距離，因此，後續相關的交通替代方案，我們也需要做一些選項的準備。事實上，並非只針對危機狀況，之前本席也曾提過，如果可以採取需求式的開放，譬如共乘的機制，從玉里就直接以客運將人送至高雄、送至臺南，這些人不是只到達臺東即可，他們還得再重新訂票、再重新等車，因為已經錯過接駁的車次。其實，我們是可以化解旅客所面臨的不安與不方便，因此，這些都是我們可以從中再做檢討之處，本席也希望交通部在一周內提出的檢討報告中能將這些因素都納入，好嗎？

賀陳部長旦：一定，應該的，謝謝。

蕭委員美琴：另外，本席也知道臺鐵在這次危機中的人力有限，旅客難免會有所抱怨，但是，因為人力精簡的因素，甚至有些車站可能是一人車站或兩人車站，臨時要 1 個人或 2 個人去處理如此龐大的危機，難免會發生人力不足與無法因應的狀況。其實，臺鐵在東部地區有退休員工組成的志工團隊與組織，過去往往在連假的疏運需求或臺鐵特別忙碌的時候，他們會以志工的方式去幫忙，畢竟他們在臺鐵工作了一輩子，對於相關法規與整個運作流程都相當了解，由他們擔任志工扮演協助、輔助人力的角色，我們應該對於這個部分特別表達感謝之意。過去人事行政總處曾經就退休公務人員的相關團體與志工提出，政府有責任提供相關空間讓志工團體即時參與相關輔助人力的運作。而本席過去也曾經多次希望能夠爭取，尤其是東部地區人力比較匱乏的那些車站，能夠提供一定的空間，讓有組織性的臺鐵退休員工能夠定期在那些地方有參與

工作的空間。因此，本席希望能將這部分納入接下來幾個車站設施改建的相關規劃之中，善用民間相關的志工人力，許多人雖然是 65 歲屆齡退休，但是，他們的體力以及其他各方面狀況都還非常好，而且也很願意以志工的型態協助臺鐵渡過難關，不知部長是否也能對這個部分給予支持？

賀陳部長旦：鐵路人有一種特別的家庭感，退休後仍然回到工作上，全世界都是如此，我們非常珍惜這種感情，也應該要善加利用。

蕭委員美琴：是否在幾個大站的空間規劃上也能有這樣的機會？

賀陳部長旦：了解。

蕭委員美琴：畢竟臺鐵有許多閒置的房舍或空間，是否能尋求適當的地方，讓具有組織性的退休人員能經常性的，不是只有發生事情時才臨時打電話叫大家出來，而是要有一些經常性的、持續性的對工作付出及聯絡感情的地方。

賀陳部長旦：是。

蕭委員美琴：現在回到關於桃園水災的問題，剛才已有許多同仁針對相當多的細節提出詢問，但是，本席想特別就國內機場分流的概念提出探討，其實，像美國幾個主要大城市，或是歐洲一些國家及東京都是如此，它們都有至少兩、三個機場，當其中一個機場發生狀況就可以做分流及調度，例如紐約就有 3 個機場，即使是人口數不如我們整個大臺北地區的華府也有 3 個機場。本席的意思並非要再蓋新的機場，而是就既有的國際機場而言，當發生一些天候狀況，像是颱風或淹水等等，我們是否能夠及時做好旅客的分流？平常也要鼓勵各航空公司開發其他機場直航到國外的航班，以減低桃機作為單一、主要對外聯絡窗口之負荷。

賀陳部長旦：相關的備降設計與操作是有的，這一次我們也一併看看如何發揮其最大的效果。

蕭委員美琴：這次似乎只有 2 個班次被分到高雄與臺中，在這麼大的危機之下，其實是可以考慮針對更多的飛機去做分流，至於它的具體考量……

賀陳部長旦：剛才聽說分過去高雄的有 6 架、松山機場則是 4 架。

蕭委員美琴：根據你們提出的報告，受到影響的總共有 2 架？

賀陳部長旦：資料上面？

蕭委員美琴：受到影響而分到高雄及臺中的只有 2 架，你們的報告是這樣寫的？

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。關於這次受到影響的班機，我們航管單位分了 6 架到高雄機場、4 架降至松山機場。

蕭委員美琴：總共是 10 架，不是你們報告上寫的 2 架，至於臺中機場是沒有的？

林局長志明：原本臺中機場是有 1 架，後來是取消了。

蕭委員美琴：對於那些改降至高雄機場的班機，是否有提供後續接駁上的協助？也許是商務旅客要到臺北做生意，對於後續到達其預定目的地是否有提供接駁上的協助？

林局長志明：最主要是航空公司在當地是否有足夠的後勤支援能力，因此，大部分的航機都是技降之後再回到桃園機場降落。

蕭委員美琴：也就是說，飛機是暫停在那裡，並不會讓旅客下機？

林局長志明：部分有，像松山機場……

蕭委員美琴：他們是在飛機上等嗎？

林局長志明：是，在加油之後再飛回桃園。

蕭委員美琴：這樣不是要等很久嗎？而且飛回桃園機場之後，他們仍然無法拿到行李，真的是很不方便！如果有部分旅客可以就近在其他機場入境，畢竟它們也都是國際機場，具有入境的通關硬體設施，本席認為，還是要從旅客便利性的角度思考，提供一些未來可能的多元選項，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，下大雨讓桃園機場變成水上機場，出大太陽讓我們的鐵軌變形而造成大誤點，這兩件事情充分將交通設施以及場站的脆弱性暴露無遺，對於部長一再揭示要注重安全是有相當大的差距，而且真正的極端型氣候頻繁，甚至更大的大雨還沒有來、更熱的大太陽也還沒有來，卻已經造成機場與火車相繼出現大問題。部長，當棒球投手被打爆時就會換下場，那麼你是否批准了桃機公司董事長的辭呈？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。已經批了。

李委員昆澤：總經理自請處分的狀況是如何，請簡單說明一下。

賀陳部長旦：我們也處理了。

李委員昆澤：如何處理？

賀陳部長旦：這部分還在報院的過程中，我就不方便在此向委員報告。

李委員昆澤：本席也尊重部長，但是，在你們報院的過程中，別忘了人民也在抱怨！

桃機公司在整個應變過程中的應變能力真的非常糟糕，它在第一時間是否有將實際的狀況告知交通部？或是只告訴你們手扶梯不能走或外面道路淹水如此而已，讓部長無法在第一時間掌握實際的狀況？

賀陳部長旦：實際上，我們是隨時都知道那裡的狀況，因此，在第一天就立刻請兩位次長到現場去。

李委員昆澤：本席知道是第一天，但是，本席要問的是第一時間，你們是否在第一時間就掌握到實際狀況？

賀陳部長旦：有，那時因為在立法院備詢，所以……

李委員昆澤：關於這個部分，請部長回去之後好好的查清楚。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：機場公司在第一時間回報的狀況是否為實際的狀況，讓交通部在掌握桃機公司危機處理的過程中失去了先機？另外，桃機公司對於這類異常天災、極端型氣候的準備工作也做得不足，6月2日下的大雨，卻在6月3日發布新聞稿，表示以後要增購緊急照明設備及沙包。關於整個過程，部長也有到現場進行了解，當面臨這樣的狀況時，你認為桃機公司先前的準備工作

做好了嗎？

賀陳部長旦：確實是不夠，包括防汛該有的程序以及委員提到的那些設施都是在發生狀況後才緊急搶購，實在是不對！

李委員昆澤：這就是一個很嚴重的問題，這幾年拜陸客所賜，桃園機場公司衝運量、忙裝潢、做公關，但是，實際上，一場大雨就把桃園機場打回原形，整個大癱瘓、大誤點，造成民眾的不便、造成國家形象的傷害，部長，你要好好的處理！

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：剛才我們也提到備援轉降的能力，面臨如此重大的誤點時，誠如林局長所言，已有班機轉降到其他機場，分別是高雄機場的 6 班與松山機場的 4 班，不過，整體備援轉降的過程及能力還是受到民眾的質疑，因此，第一時間要更有效率的去處理。請林局長簡單的說明一下，假設以後再發生這樣的狀況，是否已針對備援轉降的 SOP 做好萬全的準備？

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。整體而言，發生這樣的狀況時，我們航管單位在第一時間就增派人力進行航管的調度，最主要就是確保飛航的安全，因此，轉降的部分也是配合整個航機的調度與航空公司的作業，有 6 架是轉降高雄。

李委員昆澤：轉降的準備工作要做好，不能一再的讓旅客像是被國家拋棄一樣的在那邊空等。

林局長志明：是。

李委員昆澤：部長，其實，這也暴露出一個問題，本席在此和你做個討論。無論是臺鐵、高鐵或機場發生重大誤點時，我們的旅客都是在各個交通場站徬徨無助，無法在第一時間接收到正確的訊息，整個班機或車輛的時刻表都呈現混亂狀態，根本無法掌握訊息。再者，過去我們一再提醒交通部要建立轉乘接駁的體制，其實，已經做了這樣的分組卻一直無法發揮很好的效果，因此，希望部長趁此次的機會，不只是針對機場、不只是備援轉降的能力，甚至是臺鐵或高鐵發生重大的誤點或事故時，能夠讓旅客在第一時間就掌握到訊息。

賀陳部長旦：完全同意，這也是我們要強調的部分。

李委員昆澤：假設臺鐵的火車停駛或是機場整個淹水，應該要讓旅客在第一時間就知道，現今的手機或網路資訊如此發達，我們在處理這些交通狀況時不能再被人家認為是第三世界國家的做法。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：關於桃機公司整體的問題，部長學過工程，應該也相當清楚，這幾年機場公司忙著做工程，跑道、滑行道以及航廈等等，因此，新的領導者必須整合所有的工程，介面的整合，這也是學者專家一再提醒交通部的部分，我們要有一個專業的人才。

賀陳部長旦：是，對於整個複雜的工程，將來在管理上要強化，這是我們要努力的方向。

李委員昆澤：同時要考慮整個桃園機場擁擠的狀況，其實，本席一再的請部長去關心高雄機場提升的能力，這幾年來也謝謝交通部對於高雄機場投注相當多的資源，在我們的爭取之下，報到櫃台從 80 個增加到 88 個、出境大廳的擴建、調降其降落費以及整體跑道的維修。雖然這幾年來

高雄機場的旅客有增加，但是，整個機場僅僅使用一半而已，仍然具有相當大的空間，其實我們可以不要讓飛機都擠在桃園機場，應該要做適當的分流，請部長多多留意這件事情。

賀陳部長旦：了解。

李委員昆澤：誠如本席一開始所言，下大雨就讓桃園機場變成水上機場，出大太陽就讓花蓮的鐵軌扭曲變形。部長，軌道有一定的溫度，因此，目前在臺中及嘉義等 6 個分駐所設置了軌溫偵測器，一般軌道能夠承受 60 度的溫度，一旦超過 60 度恐怕就有問題、就有可能會扭曲變形。當軌溫偵測器測得的溫度超過 50 度時，它就會通知相關的設施或儀器而讓火車的速度降下來，因為超過 50 度可能就會有變形的危險。目前軌溫偵測器只設置了 6 處，何時能夠全面設置軌溫偵測器，請簡單說明一下。

賀陳部長旦：目前聽說是設置了 3 處，是否能讓臺鐵局提出進一步說明？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。目前設定的鋪軌工作溫度是 0-60 度，因為這幾年極端氣候的影響，我們已經開始測試了。

李委員昆澤：那天花蓮的軌溫是上升至 63 度？

鹿副局長潔身：對，它的軌溫是 63 度。環境的溫度大概是 36 度，然而軌溫已經達到 63 度了。

李委員昆澤：花蓮段並沒有設置軌溫偵測器，對嗎？

鹿副局長潔身：其實我們在 2 年前就開始做了。

李委員昆澤：只有在臺中及嘉義有這樣的設置嗎？

鹿副局長潔身：現在是在測試，必須要長時間的收集一些紀錄。

李委員昆澤：你們何時會在……

鹿副局長潔身：現在已經將它列入這個年度的工作重點……

李委員昆澤：臺中及嘉義的軌溫偵測器很重要，但是，花蓮及臺東也是很重要啊！

鹿副局長潔身：我們會優先考量這個部分。

李委員昆澤：如此重要的軌溫偵測器要儘快設置完成！第二個是版式軌道，你應該清楚吧！高鐵與捷運使用的就是版式軌道，雖然臺鐵也有做版式軌道，但是，臺鐵的軌道長度高達 1100 公里，因此，只有在新做的路段、橋梁及隧道才會使用版式軌道。事實上，因為版式軌道是由混凝土固定，比較能夠抵抗熱漲冷縮，不知目前這個部分的狀況是如何，請簡單說明一下。

鹿副局長潔身：我們現在第一優先是配合這些立體化建設，所有的高架、隧道及橋梁通通都先鋪，至於其他的部分則會逐步進行，因為軌道建設費用確實很高。

李委員昆澤：另外一個就是邊坡偵測器，這陣子除了下大雨之外，地震也發生得非常頻繁，有鑑於 102 年南迴的土石流問題，本席也一再的提出要求，目前已經設置了 4 處，是否還要再增設幾處？

鹿副局長潔身：長期以來委員都相當關注這件事，我們已經將它列入 6 年行車安全改善計畫的優先重點，也開始委託專業的顧問公司進行全省的偵測，至於上次提到的南迴 4 處都已經裝上去了，除此之外，還會裝設預警設施。

李委員昆澤：部長，本席要一再的提醒你，相信部長也非常關心旅客的安全，這是無可取代的唯一優先，更何況，極端型氣候的時代已經來臨，而且真正的大雨還沒來、真正的大太陽也還沒有來，我們該如何面對極端型氣候並保障交通場站及設施的安全？不要再讓一場大雨就將機場公司打爆、不要再讓一個大太陽就讓鐵軌整個變形，對於我們的交通安全會有非常大的影響。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：部長，你也不能一再以自己是剛就任來自我安慰，因為社會大眾並不會這麼想，一旦出現狀況就是要由現在當家的人負責，我們必須要負起這個責任，請部長簡單說明一下。

賀陳部長旦：關於這個部分，我們並沒有所謂新政府的蜜月期、我們也不應該以過去延續的事作為理由或藉口，而是應該要就此進行整頓，無論是人事上或工程上都應該要加強，謝謝。

李委員昆澤：好，謝謝部長。

主席：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。首先請教陳司長，桃園機場大淹水，那天你有什麼任務？

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。那天我在交通委員會。

鄭委員天財：部裡面有什麼……

陳司長進生：有了初步的了解後，隨即就向部長提出報告。

鄭委員天財：部裡面有什麼因應作為？有什麼因應措施？

陳司長進生：委員是指第一時間或是收集並要求他們……

鄭委員天財：收集之後？

陳司長進生：收集資訊之後就向次長報告。

鄭委員天財：然後呢？

陳司長進生：次長指示要他們持續並且儘快……

鄭委員天財：他們指的是誰？

陳司長進生：桃機公司做復原的工作，隨即兩位次長也趕到桃機去做應變。

鄭委員天財：局長，當天事情發生之後、你們也了解情況之後，有什麼樣的因應措施？

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。6 月 2 日那天我也是在立法院，不過，我在當天的第一時間做了 3 個動作。第一個動作是請航管那邊加派人力，做好航管作業並確保飛安。第二個動作就是請航空公司對於受到影響的旅客給予妥善的處理。第三個動作是請我們的同仁調動抽水機，協助抽水的作業。

鄭委員天財：去哪裡調動？

林局長志明：臺北站調了 4 部，另外也請水利署調了 12 部。

鄭委員天財：部長，當天逐步了解事情的嚴重性之後，無論你是否在立法院，就算你是在立法院，只要發覺情況越來越嚴重，你可以告知主席桃機狀況嚴重，因此你必須先離開，這是你應該要

做的第一件事。

第二個，部裡看起來並沒有應變的小組，沒有吧？有沒有應變小組？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。沒有為了此事而特別成立的應變小組，但是，負責督導的次長已經開始進行相關的協調。

鄭委員天財：對，他也被塞在路上！

賀陳部長旦：他是先在部裡處理協調事宜之後才出發的。

鄭委員天財：但是，沒有組成一個危機處理小組！部長，你擔任過相關的重要職務，行政院有災害應變中心，不是只有颱風或地震時才需要災害應變中心，只要是涉及到跨部會的就可以要求成立災害應變中心，最起碼交通部的災害應變小組是本來就有的機制，各部會都有災害應變小組，你必須要成立這個小組，否則，抽水工作到底有沒有完成、需不需要動員到軍方，民航局負責的那些航班是否一定要在桃園機場降落、是否能到松山機場降落、是否能到臺中機場降落、是否能到臺南機場降落，甚至能否到高雄機場降落，當資訊越來越多之後，這個應變小組就必須要能隨時改變你的應變，這樣才叫做應變，對嗎？

賀陳部長旦：應變的做法……

鄭委員天財：曾經有過無法降落而改降高雄機場的例子，常常有啊！而且從高雄搭乘高鐵到臺北很方便啊！

賀陳部長旦：其實桃機公司，現場就已經成立了這樣的應變小組，才会有今天報告中所提的許多單位給予我們的協助。

鄭委員天財：部長，以我們現在來看當時的狀況，顯然那樣的應變是不足的、顯然航班是無法在那裡降落的，尤其是航班都沒有更改，像是一些原本要去大陸演講的中研院院士或是許多的旅客上網查看的航班都是準點，由此可知，根本沒有做好應變工作、沒有隨時了解各種狀況。所謂的應變小組就是要能夠發揮其功能，甚至需要跨部會協助時就必須擴大至災害應變中心，因此，這個部分一定要有一個這樣的機制，而不是飛機無法降落……

賀陳部長旦：飛機可以降落，跑道沒有發生任何讓人擔心的地方，我們只是想辦法轉移它的壓力而已，並不是跑道有狀況。

鄭委員天財：包括高速公路是否也要有因應的處理，次長甚至也被塞在其中了，對嗎？次長不是也塞在高速公路嗎？

賀陳部長旦：他是在台 4 號線，不是在高速公路上，而高速公路也沒有塞車。

鄭委員天財：高速公路沒有塞車嗎？事實上，有許多旅客都是塞在高速公路啊！

主席：請交通部高速公路局陳兼代局長答復。

陳兼代局長彥伯：主席、各位委員。有關當天高速公路的應變，我們在 11 點多就打出相關的 CMS 告知大家，往地下道的方向已經淹水，希望大家往桃園交流道下去，再改走台 4 號線，所以高速公路本身是順暢的。

鄭委員天財：但是你們的資訊是說因為交通有狀況，因此要大家提前 3 小時，於是大家就提前 3 小

時出發去機場。

賀陳部長旦：當天高速公路本身並沒有塞車，只是希望從通往機場的道路做一些移轉，因為大家對於移轉的地方在資訊上以及疏導上的配合不夠即時，才會導致繞道的台 4 號線發生塞車，這是當時的情況，但是，高速公路本身並沒有塞車。

鄭委員天財：但是，有許多相關的資訊，甚至是從網路上得知，那些要前往機場搭機的人都表示高速公路是有塞車的狀況，因此，整體的事後檢討……

賀陳部長旦：應該要繼續檢討，這部分沒有問題，但是，當時的情況確實是如此。

鄭委員天財：部長，你不要只看部裡提供給你的訊息，因為現在提供訊息的都是桃機、民航局桃園站，他們都在裡面，所以你收集到的資訊並不夠完備。

賀陳部長旦：我們會改進。

鄭委員天財：如果你是在部裡面成立應變小組的話，當時你所獲得的資訊就會很廣、也會不一樣，未來應該朝這個方向去做改善。

再來就是關於臺鐵的部分，星期六發生這樣的事件，當時的溫度是 36 度，但是，那天並不是臺東最熱的時候、也不是花蓮最熱的時候，他們到底有沒有給你最新的檢討報告？

賀陳部長旦：目前還在進行廣泛的了解與分析，希望在一個禮拜之內能夠有完整的訊息及建議。

鄭委員天財：因應的措施、緊急的應變措施，真的是非常非常的不足！

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：因此，台 9 線的拓寬及花東快速道路，如果有花東快速道路的話，就算發生這樣的事情，相關的疏運、旅客的疏運，你知道嗎？媒體報導說只有影響 45 分鐘，是嗎？不是吧！不只 45 分鐘而已！根據你們最新的訊息，影響到多少旅客？影響時間長達多久？

賀陳部長旦：關於這個部分，請臺鐵局向你提出說明。

主席：請交通部臺灣鐵路管理局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。所謂的 45 分是我們現在的誤點賠償規定，如果單一系列次誤點超過 45 分鐘就是全額賠償，因此，它的 45 分指的就是那個規定。

鄭委員天財：實際上的影響時間長達多久？

鹿副局長潔身：兩天下來總共是影響了 947 分鐘。

鄭委員天財：那是全部累積的數字？

鹿副局長潔身：對，兩天下來，一共 23 個小時。

鄭委員天財：一個旅客被影響到多少時間？

鹿副局長潔身：受影響的旅客大約有 1 萬 2400 位旅客。

鄭委員天財：不是！假設本席從臺東搭乘 18 點 24 分的班次，到了那裡需要等待接駁至花蓮，到達花蓮之後還要等車去臺北，這樣一個人會被延誤多少時間？

鹿副局長潔身：我們倒是沒有如此計算，當天 23 個小時中被影響到的班次裡總共有 12 個班次是超過 45 分鐘的。

鄭委員天財：非常非常多個小時啦！

鹿副局長潔身：是。

鄭委員天財：至少從網路上、從民眾向本席的陳情中得知，如果沒發生這樣的事情，原本應該可以 10 點到達臺北，結果卻是三更半夜才抵達，由此可知，這個調度是有問題的，為什麼呢？發生事情的地點是在富里一帶，除了從玉里調度之外，也可以從花蓮調度，尤其是花蓮，因為這邊都沒受到影響，怎麼會讓旅客一直到三更半夜才抵達臺北？

鹿副局長潔身：誠如委員所言，事故是發生在富里到東竹之間，因此，我們是在富里與玉里之間做公路接駁。實際上，臺北到花蓮之間的疏運並不受影響，但是，如果要往下到臺東的話，我們的列車是走到……

鄭委員天財：本席現在講的是往臺北的部分，你卻一直在講那個。

鹿副局長潔身：當天若是要由臺東北上的話，必須從富里用公路接到玉里，再由我們的火車送回來。

鄭委員天財：為什麼從花蓮北上到臺北卻也受到那麼大的影響？

鹿副局長潔身：那天最後末班的時候……

鄭委員天財：不是最末班。

鹿副局長潔身：在花蓮大概有三、四百名旅客，因此，我們後來又臨時在 11 點 20 分加開一班復興號，將那天的旅客全部都疏運回臺北。

鄭委員天財：為什麼直到那麼晚才加開那班車？

鹿副局長潔身：當天的列車是有點紊亂，透過公路接駁之後，從臺東上來的旅客就由玉里一路慢慢地接回來，確實是耽誤了一些時間。

鄭委員天財：這就是因應措施不足，為什麼要弄到 11 點多才会有加班列車？

鹿副局長潔身：因為 11 點多的末班車有許多人都擠不上去，於是我們就臨時在 11 點 20 分加開一班車，把最後的所有旅客全部疏運完成。

鄭委員天財：部長，這不是一個很好的因應作為，基本上，星期六北上的不會比南下的多，也就是往臺北的旅客會比較少一點，應該是星期天北上的旅客才會比較多，對嗎？

賀陳部長旦：對。

鄭委員天財：星期六北上的旅客不會那麼多，卻還是在花蓮車站等了又等、等了又等，沒有因應的措施，即使那天所有的普悠瑪號、所有的太魯閣號都沒有票也沒關係，就讓他們通通可以上車，問題是你們連這點也沒做吧？他們就是趕時間，而你們還是用原來的那一套，沒有票就不能搭車。事實上，我們曾經做過這樣的因應措施，只要你願意站就讓你搭車，也不需要罰錢，類似這種相關的因應措施都必須要列入考量，只要他願意就讓他上車，何必還要強調沒票就不能上車，因此，在不同的狀況下就要有不同的因應方式。

賀陳部長旦：了解，謝謝。

主席：在鄭委員運鵬質詢完畢後，我們就休息 10 分鐘。

接下來請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，今天許多同仁都向你請教關於機場淹水的事

件，接下來本席要與你討論的是這件事該如何定義，也試著與部長做一些全面性的政策宣示。部長，你可知道今天民進黨黨團在交通委員會有甲動嗎？我們有甲級動員，因此，本席先向部長報告，希望你能夠接受這個原則。今天民進黨黨團在交通委員會是為了旅客權益與國門尊嚴才發起甲級動員，不是為了護航人事而發起甲級動員，部長，這樣可以嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。了解。

鄭委員運鵬：在我們談整個問題的時候，如果有牽涉到人事的部分，也麻煩部長能夠考量我們的立場。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：我們看一張照片，關於 6 月 2 日，也就是上個禮拜四的淹水狀況。部長，大家都關心淹水的問題，其實，這整件事情延續到昨天還在停電、跳電，說不定應該是系統的危機高於淹水的問題，你同意嗎？

賀陳部長旦：完全同意。

鄭委員運鵬：再看下一張，因為是系統危機，本席想將整件事定義為 6 月 2 日桃園機場的福島事件。福島事件不是單一的地震與海嘯，而是延續到後來地震加海嘯加跳電的整體系統危機，因此，本席將桃機事件定義為桃園機場的福島事件。接下來本席向部長報告一下，看看你是否同意本席這樣的分析，何謂系統的危機？連鎖效應，6 月 2 日桃機的福島事件是由暴雨導致的淹水而造成當機，於是就停電，等到處理完之後又繼續跳電，部長，整個過程是否就是如此？

賀陳部長旦：大致是如此，沒錯。

鄭委員運鵬：等到水排掉之後，再去處理停電問題，甚至處理到後來還會跳電，可見得整個機場的排水與機電出了很大的問題。如果排水、工程、機電都出問題，應該就是長期的管理有問題，部長，你同意嗎？

賀陳部長旦：或許是剛開始時系統的工程問題。

鄭委員運鵬：或許是剛開始的系統問題，因為是已經 40 年的機場，這些都是可以討論的。

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：因此，今天與部長做此討論，希望能夠整體的解決，接下來就快問快答 3 個問題，請部長給予我們答案。第一個，機場福島事件的淹水原因，A 是埔心溪暴漲倒灌、B 是工程管理不當，部長，你選 A 或是選 B？

賀陳部長旦：我認為 B 的成分居多。

鄭委員運鵬：B 的成分居多，工程管理不當就一定有人禍的問題，部長，你同意吧！再來是快問快答的第二題，機場福島事件淹水的原因是天災或是人禍？

賀陳部長旦：我認為也是人禍的成分多。

鄭委員運鵬：既然是人禍的成分居多，接下來我們就要與你討論人禍該如何處理。至於第三題，桃園機場公司的體質，A 是需要改革、B 不需要改革？

賀陳部長旦：一定要改革。

鄭委員運鵬：一定要改革，剛才部長接受其他委員詢答時也提到管理鬆散，所以我們必須要知道原因。本席認為，能夠擔任機場公司的董事長與總經理，一定都是一時之選、都是賢達，我們也不去論個人，可見得當初從民航局到機場公司的成立、到歷任的董事長與總經理，對這個機場公司的體質其實是無可奈何的！那我們希望這個狀況不要再發生，所以希望部長能夠做一些政策宣示，同時我們也不希望機場公司的問題，在其他交通部所屬的財團法人、國營事業、民營公司及其子公司中，也都出現這樣系統性的問題。

賀陳部長旦：我完全了解。

鄭委員運鵬：部長認識前任機場公司董事長尹承蓬嗎？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：他之前曾擔任過民航局局長，後來轉任機場公司董事長，他在 2013 年 7 月 16 日曾表示「機場公司營運 30 年後，早期施工圖已不精確，複雜的水電管線也需要重新檢視，畢竟在擴建期間，難免會有工程失誤的情況」。表示當時問題一大堆，包括漏水、淹水、跳電等等，但是他接著說「但現在接近完工，這些問題都已全面改善，未來再發生的機率非常低」，可是今年 6 月 2 日事情卻又再度發生了，對此，部長可以接受嗎？

賀陳部長旦：我想當時的檢視還不夠完整，應該繼續努力。

鄭委員運鵬：部長知道前董事長尹承蓬的現職是什麼嗎？

賀陳部長旦：現在是中華顧問工程司的董事長。

鄭委員運鵬：中華顧問工程司下有一個所屬的國營事業，部長知道是什麼嗎？

賀陳部長旦：世曦公司，這是轉投資的，並不是國營事業。

鄭委員運鵬：在今年 6 月 6 日，也就是機場福島事件發生 4 天之後，交通部次長王國財提到，整體排水系統和第三航廈由台灣世曦承作，沒有錯嗎？

賀陳部長旦：沒有錯。

鄭委員運鵬：世曦是工程顧問公司，所以要負責監造及管理，而且由此所知，桃機公司前任董事長現在正擔任世曦上面控股公司的董事長，所以他對相關情況應該有所了解，甚至基於督導之責，他也應去問看看相關的狀況，換言之，他曾是民航局局長，又是桃機前任董事長、又是世曦上面中華顧問工程司的董事長，可見這個系統性的人事問題非常嚴重，所以希望部長能夠好好檢視，而且不只在機場公司、不只在財團法人、不只在世曦。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：今年 3 月 23 日新新聞有一篇報導，裡面大部分都是亂寫的，但該報導有提到那個時候還未到 520，可是有間公司搭上綠營有力人士，要再戰免稅店，總之，重點就是在鬥爭，請問部長有沒有看過這篇報導？

賀陳部長旦：沒有。

鄭委員運鵬：部長可以研究一下。此外，昨天我的手機有收到一則匿名的簡訊，相信很多委員也都有收到，我猜大概是機場員工傳來的，事實上，現在桃園機場公司的人事，從公家機關轉為機場公司之後，裡面常常是鬥來鬥去，部長有聽說嗎？

賀陳部長旦：有。

鄭委員運鵬：從新新聞的報導到委員手機收到不明號碼的簡訊，而且這是透過資訊公司的手機號碼傳給我的，讓我不知道這是誰傳來的，總之，對於這樣的場景我似曾相識，即桃園機場現在整個人事上的管理，就像當初圓山飯店一樣，連嚴長壽進去處理都沒有用，所以我希望同樣事情不要在民進黨第二次執政時再次發生。

本席認為，交通部所屬的國營事業、財團法人及交通部可以實質掌握的民營公司最主要會碰到幾個問題，就是過去這些交通部的官員是退而不休，比方說尹承蓬，從民航局長到機場公司董事長再到中華顧問工程司董事長，其實很多事情他都有相關責任的，除了退而不休，若出了問題，他們也可以繼續轉到別的單位當高官、繼續領高薪、領月退，這就是近親繁殖，也是人家說的「交通幫」，而今民進黨才執政兩個禮拜，所以有的委員才說不應由部長來概括承受所有的問題，但是若退而不休、獎懲不分，繼續近親繁殖，而部長也沒有辦法掌握的話，到最後就是我們的事了，對此，部長同意嗎？

賀陳部長旦：完全同意，而且也應該負起責任。

鄭委員運鵬：還好桃機福島事件並沒有造成任何的傷亡，只有造成損失、讓國人覺得很丟臉，不過，我要跟部長報告，這些人事的問題，是長期以來公家機關常有的問題，發生在交通部，也發生在經濟部、國防部、退輔會，其實整個公家機關都是這樣，所以本席及民進黨希望一次進行改革，然後有一個具體的時間表。事實上，交通部所屬國營事業有鐵路管理局、郵政公司、機場公司、港務公司等 4 家；財團法人有電信協會、郵政協會、網路資訊中心、華航基金會、（航發會）、中華顧問工程司、敦睦聯誼會等 6 家，而我們所實質控制的民營公司有高鐵、桃勤等 7 家，所以加起來總共有 17 家，裡面很多都有像方才本席提到的退而不休、近親繁殖等現象，基層員工、整體社會及媒體對此抱怨很多，所以現在不換掉，我們即將全部承擔，部長同意這樣的說法嗎？

賀陳部長旦：同意。

鄭委員運鵬：這不表示一定要換人，現在站你後面的董事長、總經理，這次的機場福島事件如果不是因為他們的管理疏失，則發生這種事情其實也不能怪他們，但是民進黨上台之後，我們要對整體人事問題來做改革，如果現在不處理，再過個兩個月，就會如鄭寶清委員所說的，人家會怪民進黨管理不當，屆時我們就無話可說了。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：這次機場的事件，一開始機場公司給交通部的資訊都是怪到埔心溪上，所以部長還是認為這是因為埔心溪暴漲、倒灌造成的？

賀陳部長旦：我覺得這個成分比較少。

鄭委員運鵬：桃園市政府很冤枉，本來鄭文燦市長團隊與機場公司算是交情不錯，但這次事件發生之後，你們還有往來嗎？事實上，這次事件造成雙方對彼此有強烈的不信任感。在此我們不對個別人事進行討論，所以我也不請兩位上台答復了。

總之，對於上述 17 個財團法人、事業單位及民營公司，還有他們下面的子公司，其相關人事

的改革，部長有無一具體時間表呢？該換、不換都沒有關係，但可否告訴所有的委員、媒體及社會，你們是否有這樣的計畫？如果這次事件兩位是沒有問題的，即使換人了，也不能怪他們，這樣可以嗎？

賀陳部長旦：對，我們會整體來做檢討，也會請他們在工作上提出相關計畫，讓我們再來做相關的檢查。

鄭委員運鵬：關於人事是否異動的時間表，部長有任何的想法嗎？

賀陳部長旦：3 個月之內，我們會來處理。

鄭委員運鵬：好，現在不換、全部承擔，我們會跟你一起承擔。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：好的。謝謝部長。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。報告委員會，部長在 12 時 30 分以後有一重要會議要召開，所以我們同意他的請假。

請顏委員寬恒質詢。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。6 月 2 日桃園機場因為下大雨，造成很嚴重的淹水事件，第二航廈也因此斷電，當時沒電、沒空調、沒食物、沒車返家、沒旅館可住、沒有交通工具可以從重災區第二航廈到第一航廈，而且經媒體大幅報導，讓國家門面如此不堪，整個丟臉丟到國際、丟到全世界，請教部長，這次事件到底是天災還是人禍？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據我們的了解，應該人禍成分居多。

顏委員寬恒：所以桃機公司董事長請辭、總經理自請處分，你也沒有進行慰留，表示你認為這次事件是要由桃機公司負起最大的責任？

賀陳部長旦：這絕對不是看單一事件而已，而是累積下來的，即不只當時他們的現場處理，而是有些程序及相應準備工作事先並沒有做好，這些事情我們會一併做檢討。

顏委員寬恒：據媒體報導，在事件發生的時候，在場的旅客也包含中研院的學者、副研究員，他說北二高沒有淹水卻封閉了，而且警廣電台還要求旅客提早 3 小時出門，然後第二航廈停電卻叫旅客自行想辦法到第一航廈，就像逃難一樣；他還指出，林全還在歸咎前朝政府，對自己的失能全然無知；接下來還提到，為何沒有緊急發布機場失能的訊息，公告班機延遲或取消？為何還要讓旅客以為班機準時而急匆匆，結果到了機場之後才知道飛機還在國外，根本還沒有降落。還有，淹水可以怪給天災或是桃機軟體設備及硬體設備，但是旅客的疏散不是桃機可以辦理的，而是政府的責任，所以，請問新政府做了什麼？

賀陳部長旦：確實顏委員的指教是正確的，當時我也是強調，除了原因追究外，最重要是去關懷旅客，首先就是讓其有正確的資訊，這部分後來我們有馬上予以強化。

顏委員寬恒：從這次的大淹水讓我們知道桃機公司有很多問題要予以解決。

賀陳部長旦：是的。

顏委員寬恒：只是這次大淹水加快了處理這些問題的速度及迫切性，其實事件尚未發生前，班機延誤時有所見，對此，我們被告知需俟第三跑道完成後才有辦法改善，請教部長，第三跑道何時可以完工使用？

賀陳部長旦：本人請陳司長代為答復。

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。原則上第三跑道將會在 2030 年完成。

顏委員寬恒：2030 年？

陳司長進生：因為這涉及土地徵收等問題……

顏委員寬恒：還有 14 年？

陳司長進生：對。

顏委員寬恒：既然如此，則目前我們要如何改善桃園機場的情況？包括班機壅塞，然後硬體、軟體碰到一次大雷雨就整個癱瘓。

陳司長進生：目前兩個主跑道已經完成了，然因為滑行道的問題，陸續還會再做一些整建，依照桃機公司提出的計畫，他們目前正在積極進行處理，原則上在兩年內會把這個部分處理好。另外，有關航廈旅客容量的部分，T1 已整建完畢，T2 目前要進行擴建，大概要增加 500 萬的容量，然後未來在 2020 年會把 T3 建設完成。

顏委員寬恒：感覺上桃園機場一直處於整修的過渡期，一直不斷整修之下，這次的淹水讓我們了解問題應不只這些，部長那天晚上到了現場進行了解之後，你認為到底是什麼地方出了問題？

賀陳部長旦：那天配電盤的部分淹水，所以使得很多旅客的狀況變得很不確定，像輸送行李的部分就最先受到影響，其次就是空調等部分，所以之後變成有限電力的時候，我們就要定出優先順序，同時對於因航班調整受到影響的旅客，我們要讓他們可以得到完整的資訊。最後就是行李的後送上，我們也要告訴他們一個明確的時間點，換言之，就是上述這些工作會先來做。

顏委員寬恒：第三跑道要 2030 年才完成，而這次機場的浩劫後，是否要再做一次總體檢？

賀陳部長旦：是的，一定會朝這個方向走，而且若還有十多年的時間，且這段時間內需求持續在增加，則困窘的情形要如何改善，對此，我們會從管理上以及航空公司的配合上，來做一個完整的檢討。

顏委員寬恒：雖然過去有這麼多的整建工程，但為何無法應付這次的大雷雨？而且現在颱風季節還沒到，勢必之後瞬間大雷雨的情況還是會再次發生，如果再次發生，則桃園機場還能否承受下一次的大雷雨呢？

賀陳部長旦：的確，所以對其防汛的處理，應該要趕快建立制度。

顏委員寬恒：本席這裡有一個對案，請部長認真考慮，就是增加臺中清泉崗機場的航班運量，因為臺中機場距離桃園機場最近，無論是轉降、調度或是疏運旅客，都是一個可行的方案，不過，若要增加航班，可能要協調國防部同意，因為那是一個軍民共用的機場。換言之，現在桃園機

場碰到了這種情況，則增加臺中機場航班運量勢在必行，請問部長是否支持此項對案？

賀陳部長旦：除了國防部以外，還有航空公司及轉運等問題，過去應該是有針對這部分進行研究了，詳細的狀況，本人請民航局代為答復。

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長志明：主席、各位委員。有關跟軍方的協調，我們也是持續在進行，尤其是宵禁的問題，我們也請市政府在協助處理，當然就中長期發展來看，我們現正進行臺中清泉崗機場的整體規劃，預計今年底完成，將來可以此做為未來中長期建設的藍圖。

顏委員寬恒：臺中航空站（即臺中機場）去年的運量約為 200 萬人次。

林局長志明：234 萬人次。

顏委員寬恒：新的機場大廈雖然已落成，但我覺得也是不敷使用，老實說，你們當初在設計的時候，似乎並沒有做好長遠的規劃，而是將其定位為地方的小型機場，如今旅客倍增，尤其從臺中機場可以飛大陸之外，還有飛東協及一些太平洋島國，既然現在桃園機場碰到這種狀況，則臺中機場就可以搭配桃園機場來增加航班，幫助桃園機場的轉降、調度以及疏運旅客。總之，關於民航局對此的整體規劃，請部長督促他們儘速完成。

賀陳部長旦：是的。

顏委員寬恒：讓相關的事務能夠儘快落實，畢竟這也能夠帶動地方的發展。

賀陳部長旦：了解。

顏委員寬恒：另外，關於這次的淹水事件，也有人把禍首直接指向公共工程大多採行最低價標，造成工程品質低落，因為廠商彼此之間會削價競爭，所以未來交通部的公共工程是否都會改採最有利標？

賀陳部長旦：在原因尚未檢討清楚之前，恐怕不會貿然這樣做，不過，過去最低價標所造成工程品質的不良，也確實有前例可循，所以這部分我們不要先入為主，覺得一定要如何改變，而且工程除了發包本身要追求品質以外，現場的監工恐怕更為重要，而這些部分我們都會一併檢討。

顏委員寬恒：我最不想看到的是，在最低價標的方式下，大家都是用搶標的，到最後自嚐苦果的還是我們。

賀陳部長旦：是的。

顏委員寬恒：所以未來接續的公共工程，為了要求品質，就不要採用低價標，而是採用最有利標的方式來進行。

賀陳部長旦：了解，這方面我們會配合相關工程單位一起來做檢討。

顏委員寬恒：好的。謝謝部長。

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。我們都知道桃園國際機場每年入出境的客運量非常的高，像去年度就高達 3,800 多萬人次，這可以算是臺灣的國門，其實桃園國際航空站在 2010 年正式公司化，改制為桃園國際機場股份有限公司之後，就狀況連連，包括 2010 年 8 月桃園機場淹糞水；2012 年 6 月桃園機場天花板糞管破裂，屎尿亂滴；2014 年 5 月桃園機場糞管爆裂，

女廁遭異物堵塞，以上種種狀況，讓旅客抱怨不已。

過去舊政府時代，桃機可說是出包不斷、弊端叢生，這次 6 月 2 日一場大雨，讓航廈一片汪洋，也讓我們國門徹底崩壞、貽笑國際，從這次水災可以看出桃機公司完全沒有危機意識，當天水一淹進來的時候，你們有無馬上成立緊急應變小組？

主席：請桃園機場公司林董事長答復。

林董事長鵬良：主席、各位委員。平常我們有營運安全處的營運控制中心在運作，在 6 月 2 日當天上午 8 時 57 分我們就通報雷雨當空，當時只是機坪作業暫停，接著在 10 時 17 分營運控制中心就通報埔心溪水位接近警戒，之後航站南路涵管進水，所以在 10 時 17 分我們就成立緊急應變小組，地點就是在營運安全處的管理中心，而這次比平常碰到颱風時的應變更為緊急，所以總經理就跟所有單位主管化整為零，而不是待在辦公室聽取報告，比方說工程處總工程師就到 H 幹管沿線進行勘察，隨後就啟動內部的消防隊，以上是當時整個動員的情形。

陳委員素月：本席這裡有一份民眾陳情投書，裡面提到一開始大水要淹進去的時候，有高層主管詢問總經理是否要召開緊急應變小組會議，總經理的指示是不用，有他在的地方就是緊急應變小組，請問費總經理，是否真有這件事情呢？

主席：請桃園機場公司費總經理答復。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。這位投書者如果能夠具名的話，我會好好來請教他，今天這個案子我想人在做、天在看，在雷暴當空之際，即 9 點多我就感覺不對了，這時我打了電話，並到現場巡邏，也通知所有的主管不要再開會了，大家立刻到現場，用實質的緊急應變，而非形式的緊急應變來處理，當時本人全身已經濕透了，全都是在調度所有的車子，因為當時已經堵塞得很嚴重，甚至我還打電話給國工局局長、航警局局長，告訴他們我們這邊的路已經堵住、動不了了，請大家改走台 4 線，而且我們所有的動作也都讓交通部可以隨時掌握，所以寫這種投書真的很無聊，我個人非常瞧不起這種人。

陳委員素月：我相信交通部會再去追查，而今天的自由時報也提到，交通部調查初判，桃機淹水是人禍；交通部官員痛批桃機公司應變能力差，報喜不報憂，航廈一片汪洋之際卻僅回報「電扶梯沒電、周邊道路淹水」，直到電視播報慘況後才呈報實情。事實上，本席接到的訊息也是如此，就是事件一發生的時候，你們還是一直想把災害的原因導向埔心溪的水溢流出來，然後把責任推給桃園市政府，可是之後逐漸釐清相關事實、原因之後，包括今天交通部的報告也有提到，即這次桃園機場淹水的直接原因，初步研判是機場 H 排水幹道未能將雨水順利排入埔心溪產生的逆流所致。可見桃機公司人謀不臧是存在已久的問題，甚至導致這次災害的發生，同時也讓將近 3 萬多名的旅客坐困機場。

此外，網路上也有很多旅客在抱怨他們被困在那裡，沒有電、沒有水，也沒有人去安撫他們或是送水給他們，所以你們當下的處理真的是有待檢討，這次事件給社會的觀感真的很差，長久以來大家對桃機不好的印象在這次真的是大爆發，而且方才我也提到桃機公司弊端叢生，大家是一再的忍耐，包括漏水問題等等。而這次發生的事情真的太大了，大家一致認為桃機公司真的要好好徹底整頓，而且刻不容緩，對此，部長有何想法？對於相關的整頓，你有何計畫？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。第一，因為設施老舊，所以問題層出不窮，不過，說句公道一點的話，他們中間也經過相當的努力，桃園機場在服務上這兩、三年也獲得國際的肯定，這也是事實，只是在此情況下仍不應忽視一些根本的問題，而是應進行全面的改善。因此，我們會從人的部分開始進行檢討，同時在事情、原因等部分也會配合工程單位，來進行通盤的體檢。

陳委員素月：通盤性的體檢是真的有必要。另外，關於人謀不臧的部分，未來部長在人事上的整頓也是很重要的。再來就是工程的問題，你們在報告提到初步研判是機場 H 排水幹道未能將雨水順利排入埔心溪產生的逆流所致。請問為何無法將雨水順利排入呢？這項工程目前正在進行當中嗎？

賀陳部長旦：今天工程會的調查報告會有更詳細的披露，應該有一部分原因是在現場的維護上，可能有一些通路有所阻塞，這些我們都會配合相關調查結果再來予以改進。

陳委員素月：施工廠商有無責任？

賀陳部長旦：等原因知道以後，就會按照程序來追究。

陳委員素月：就一般的常識，工程進行當中相關的配套、規劃就已經要先做好了，包括在施工進行當中，若舊有的排水道已有阻塞或是被截斷，就要施設臨時的排水道，這些都是基本的常識，難道你們都沒有想到嗎？

賀陳部長旦：應該是有，只是平常維護的情況是否足夠理想，則是這次檢討的重點。

陳委員素月：據了解，桃園機場 WC 滑行道遷建工程費高達 29 億，這麼高額の標案，相信承作的應該是屬於甲級營造的廠商，可是連這樣的細節都忽視了，真的令人覺得不可思議，所以除了檢討桃機公司本身的應變能力之外，也要好好整頓一下管理階層。另外，未來你們在機場各項工程的發包或是進行的過程，交通部應該要更嚴謹一點，像有委員提到是否涉及最低標的問題，而且我看到今天的報導提到，前工程會主委李鴻源指出了低價標造成工程品質低落的問題，相信這不是唯一、絕對的因素，但也是其中的一個因素。本席認為，我們不希望國家門面、機場航廈，一再發生漏水、糞水亂滴的狀況，所以相關工程品質的要求一定要更為嚴謹，像之前也曾發生過跑道爆漿事件。總之，你們一定要去好好要求，畢竟這也涉及安全上的問題。

再者，這次桃園機場的淹水，造成整個旅運停擺，影響的航班高達 200 多架次，所以未來有無考慮將一部分旅運分散到中南部的機場？

賀陳部長旦：這部分方才也有委員提到，這部分我們已經在作業了，至於要不要再進一步強化或是分散得更廣，這次我們會一起來做檢討。

陳委員素月：除了旅運分散之外，還牽涉到另外一個問題，就是區域均衡發展，包括觀光產業的發展，一個多月前中部幾位縣市首長赴日觀光，他們搭乘的是「花現臺中」專機，首航就是飛到日本，而他們近期也打算邀請日本旅行社高階主管來臺中踩線，規劃中進中出的旅遊產品，所以未來在臺中機場的部分，希望交通部能夠做一下調整及規劃，讓區域發展能夠均衡。

賀陳部長旦：是的，一定的。謝謝。

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。今天討論的是 6 月 2 日桃園機場淹水事件，目前很多人認為原因是埔心溪潰堤、埔心溪的溪水逆流到機場，所以這部分請桃園市政府水務局李副局長說明一下。

主席：請桃園市政府水務局李副局長答復。

李副局長金靖：主席、各位委員。我們接到通知大概是 11 點多，即有媒體記者在問水務局，桃機公司說這是埔心溪溢堤所造成的溢淹，所以我們馬上調出水位站的資料，因為之前我們就有建立一些水位站 App，如果有達到黃色警示水位或紅色警示水位，都會立即回報給我們，所以我們調出離機場最近的一個埔心溪橋的水位站資料，然後報給記者一個客觀的數據……

趙委員正宇：你們有沒有派人去看？

李副局長金靖：隨後就馬上派人去看了。

趙委員正宇：所以有沒有潰堤、逆流到機場？

李副局長金靖：沒有溢堤。

趙委員正宇：剛開始大家都認為是埔心溪的問題，而委員會邀請你過來列席，是要讓你講清楚，並不是因為埔心溪溢堤，造成了機場的淹水。

再者，部長辛苦了，從 520 就職以來，事情真的是愈來愈多，我看部長是愈來愈瘦了。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不會！不會！謝謝委員的關心。

趙委員正宇：這次桃園機場雖然沒有像日本 311 大地震海嘯侵襲一般，但真的淹得很嚴重，據了解，機場有一部分排水是排到埔心溪，而那個附近正在進行滑行道的施工，關於機場周邊，我可能比總經理還要熟，因為從小就在那裡玩。事實上，機場旁邊的排水管幾乎都是使用明管，只有那一段是使用暗管，而且還有滑行道工程正在施工，可是堵塞了也沒有人去看。據了解，當天雨量是每小時 88 毫米，平常其實也曾下過這麼大的雨，結果還是淹水，表示機場公司平常沒有很認真，平常也都沒有做好巡視的工作。

在此舉一個例子來向部長說明，我家那裡有一條介壽路，公路總局說都市計畫內的水溝屬於市政府管的，都市計畫外的才是歸公路總局管，可是水往低處流，所以只要水一來，就會往我家和我服務處那裡流，因為我們那裡地勢是最低的，有一次我開車經過看到水從水溝溢流出來，我就知道可能有問題了，所以趕快找里長或是當地人士，然後也找水務局把排水區域圖調出來看，也就是馬上發現問題、馬上處理問題，後來發現是我們的排水箱涵太過老舊，幾十年都沒有換過，使得排水時的寬度、高度不足，也就是斷面不足，所以我就請水務局來處理，結果箱涵做好好，就沒有發生淹水的狀況了，然這幾天常常下大雨，我看到水又溢流出來，表示斷面可能又不足了，然經仔細檢查後，原來是箱涵塞住了，後來趕快請市公所、市政府來清淤，所以這幾天下大雨就沒有發生淹水的狀況了，我舉這個例子就是要告訴部長，要發現問題，然後趕快解決問題。

賀陳部長旦：了解。

趙委員正宇：若外面下大雨、裡面下小雨，表示平常就沒有做好巡邏的工作，不然就是排水溝沒有

做好清理的工作，像我那裡風飛沙很大，所以本來平常就要去做檢測。總之，我並沒有說你們不認真，但是桃機公司真的問題很多，老實說，至今我都還沒有收到任何的黑函或是簡訊，不過，你們有成立應變中心但沒有做好統一的指揮分工，本席認為，對外的協調、營運你們要趕快去做，這是很重要的，而不是總經理、副總經理一直跑來跑去，這分明就是瞎忙，像去看哪裡有淹水、看人家如何抽水等，這些其實都是最後才去看的，換言之，你們應先分配工作、做好調度才對。

再來，我認為你們公司組織到現在都還沒有真正編制完成，很多人也這樣認為。據了解，桃機公司基層員工對於未來充滿了不確定性，進而影響了他們的士氣。還有，完全不了解機場營運的部分，也請你們要多加油，並不是常常出國考察看人家買了什麼東西，像荷蘭機場有什麼、日本機場有什麼，然後自己接著買，照理應該先看看那些設備是否適用於桃園機場，這才是最重要的。而且看起來你們一天到晚就是在應付媒體，這是桃機公司最會的事情，事實上，應該要紮實工作才對，基層都不扎實了，搞好媒體有什麼用呢？還有，很多人向我反映，你們對職業安全法規並不是很了解，對此，請費總經理說明一下。

主席（李委員鴻鈞代）：請桃園機場公司費總經理答復。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。趙委員對桃園機場非常熟，現在地勤也好、職安也好，現在我們已將職安會升等……

趙委員正宇：你有沒有召開過相關會議？

費總經理鴻鈞：每週他們要把召開的會議來做一個報告，因為我不可能每一個小部門的開會都到。

趙委員正宇：他們有召開會議？

費總經理鴻鈞：對，然後每週都要向我報告會議的狀況。

趙委員正宇：為何職安事件頻傳？你們應該要重視這個問題。

費總經理鴻鈞：我知道，6 次的工安事件，我們就要有 6 次的工安檢討。

趙委員正宇：職業安全衛生委員會每季都要召開會議，請問有召開嗎？

費總經理鴻鈞：現在都合在一起召開了。

趙委員正宇：這次是複合式的災害，不管是聯外的交通、水災、停電，還有營運能力減少等等，這些問題你們都要注意一下。各位看看，這些人員為了搶救、修復電力，只能抽空在旁邊吃飯、休息，他們真的非常辛苦，大家就不要再指責了，畢竟事情已經發生了，現在就是看看如何解決問題。

上次國際機場協會機場服務品質調查評比中，我們是排名第二名的機場，請問現在變成第幾名了？應該是最後一名了，因此，你們要有所調配、配套才對，像杜拜也是很熱，他們早上也沒有什麼飛機起降，大部分都是落在夜間，因為比較涼爽，而且他們的氣象預報很準，若將要有沙塵風暴，就會提早跟航空公司提醒、通知，表示今天是不能飛的，可見他們相關措施全部都有做好，所以別人的優點我們要借鏡。

再來，我們有第一航廈、第二航廈，那天第二航廈淹水，這時第一航廈就要多多發揮一些功能，你們有無分流到第一航廈呢？看起來是有，但並沒有全部，也就是沒有做好。的確，現在

出國人口增加，若只有第一航廈，可能沒有辦法負荷，所以你們要想辦法調配、分工啊！你是總經理、你是執行者，有人說董事長最重要，我覺得總經理才最重要，因為總經理是負責執行的，不能讓一個小小的淹水就變成這個樣子，這真的是一個笑話，所以總經理要加油，事實上，這並不是寫一份自我處分書就好了。

再者，鐵軌耐熱上限是 60 度，結果曬到 63 度就出現狀況了，據了解，鐵軌傳統是採用平行伸縮接軌，你們打算換成傾斜 45 度的伸縮接軌，而火車行駛時會發出聲音是因為行駛過鐵軌接合處的聲音，而且接合處會留個間隙讓其可以熱脹冷縮，請問傾斜 45 度的伸縮接軌何時可以全部換完？請部長說明一下。

賀陳部長旦：本人請鐵路局代為答復。

主席：請交通部臺灣鐵路管理局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。平交改 45 度伸縮接軌一事，跟這次出軌事件沒有什麼關係，過去平交的方式對軌道電路，就是旁邊那條線的部分，很容易造成影響，所以現在我們嘗試做這種 45 度伸縮接軌。

趙委員正宇：為何才曬到 63 度就造成火車脫軌？

鹿副局長潔身：目前我們鋪軌設定的溫度是 0-60 度的環境溫度，畢竟臺灣是不會超過 60 度的，當軌溫超過 60 度，道碴可以耐受的橫向阻力就會超過了……

趙委員正宇：任何一種材料都有所謂正負的誤差值，沒有剛好 63 度就會有問題，所以材料的部分，你們以後要特別注意，就像機場捷運有滑軌等問題，據說滑了 1,000 多公尺，就是因為鐵軌有問題，雖然你們說跟煞車系統等等有關係，但我認為問題出在鐵軌上面，其實交通各方面，包括空運、海運、鐵路等都是很重要的，雖然部長才甫上任，但還是要通盤來檢討一下。

賀陳部長旦：好。

趙委員正宇：交通部下有很多部門，事情也很多，既然事情發生了，就請你們趕快解決。

賀陳部長旦：了解。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。今天已經是水淹機場第 5 天了，所以現在原因應該很清楚了，因為降雨量也沒有破紀錄，後來行政院林錫耀副院長到現場，表示可能是機場滑行跑道工程堵住了排水管，所以才造成淹水，方才部長有提到，這應該是屬於人禍。換言之，事情過了 5 天，肇事原因應該也查明了，請問現在機場的電力恢復了嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。恢復了。

林委員俊憲：班機起降正常了？

賀陳部長旦：對。

林委員俊憲：旅客出入境也很順暢？

賀陳部長旦：那部分早就處理完成了，總之，比較晚一點弄好的就是空調的部分。

林委員俊憲：空調也弄好了？

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：如果是人為的因素，則機場滑行跑道工程是誰負責施工的？是外包的？

賀陳部長旦：應該是招標辦理的。

林委員俊憲：到目前為止，有沒有辦法估算大概造成多大的損失？

主席：請桃園機場公司費總經理答復。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。5,000 萬。

林委員俊憲：包含旅客的損失嗎？

費總經理鴻鈞：這是旅客加上桃機設備的損失。

林委員俊憲：你怎麼知道只有 5,000 萬而已？

費總經理鴻鈞：包括行李、班機延誤等。

林委員俊憲：所以可以要求賠償？

費總經理鴻鈞：是。

林委員俊憲：誰賠？

費總經理鴻鈞：我們已透過航聯會 AOC 來通知華航、長榮了。

林委員俊憲：誰賠這筆錢？

費總經理鴻鈞：桃機公司。

林委員俊憲：為何是你們賠？

費總經理鴻鈞：我們有一個保險機制。

林委員俊憲：那你們要如何入帳？如果是因為施工引起的，就要看是誰負責做滑行道工程的，如果是因此堵住排水管，難道你們不用向他們求償嗎？

費總經理鴻鈞：詳細的狀況，本人請法務室劉副理代為答復。

主席：請桃園機場公司法務室劉副理答復。

劉副理曉萍：主席、各位委員。針對施工廠商，如果後續有責任歸屬，我們一定會依法、依契約規定來向其求償。

林委員俊憲：如果已經確定是滑行道施工，造成排水管堵塞，所以水才逆流回來，當然是要追究責任，我要跟部長說的是，這件事情應該還沒有了結，還有後續的究責，若是人為的因素，那就有人要負責；若造成損失，那就要賠償，請問是誰賠呢？基本上，誰引起的、誰造成這樣的損失，當然就是要負起全責，這不應該是由政府來賠才對。

賀陳部長旦：絕對是依照程序來追究的。

林委員俊憲：不應由國庫來賠，若是廠商施工引起的，當然要他們賠。

賀陳部長旦：我們會依照程序來追究。

林委員俊憲：此外，你們也要追究相關的責任，像桃機公司平常各項防災、救災演練中，一定沒有包括淹水的演練，即你們設想了各種災害狀況，但絕對想不到會有淹水這一項，其實大水來的速度是很快的，但是所有的抽水機還有備用發電機都是放在地下室，也就是都泡湯了，而這也給我們一個教訓，即平時的防災、救災的各項演練狀況其實並不是很完整，而國際上的機場管

理，有很多其實是可以提供給我們參考的，只是我們做得不夠澈底。據了解，現在董事長提出辭職，然後獲准了，是不是？

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：總經理呢？大家也都很關心。

賀陳部長旦：總經理的部分，我們也在做檢討。

林委員俊憲：桃機公司到底是董事長制還是總經理制？

賀陳部長旦：現在大家多是用二分法，但有些情況未必如此，依據公司法的規定，兩者是各有權責。

林委員俊憲：關於機場內部的管理，像防災、救災或是臨時緊急災難應變，請問是由誰負責？

賀陳部長旦：在這個案子裡，執行層面更應該要多負責任。

林委員俊憲：所以是總經理要負責任？

賀陳部長旦：在執行層面目前看起來是如此。

林委員俊憲：總經理要負到什麼程度的責任呢？部長方才的答復似乎很隱晦，就是要報請行政院，因為還沒有決定，所以您也不方便說明，不曉得您這樣的說法代表什麼？有政治力介入嗎？

賀陳部長旦：沒有。

林委員俊憲：該負責就要負責。

賀陳部長旦：這個案子目前就是執行階段要負責，但為何會累積成如此，包括管理如此鬆散，這就牽涉到公司整體的決策管理了，所以兩方面都要各自負其責任。

林委員俊憲：我聽得出來您在幫總經理講話。

賀陳部長旦：我沒有替誰講話，而是就事論事。

林委員俊憲：不曉得大家聽的感覺是什麼，但我是有這樣的感覺，基本上，如果是總經理該負責任，總是要給一個交代。

賀陳部長旦：我們會做適當的處理。

林委員俊憲：這是政治責任的問題，不應該受到外力的干擾。

賀陳部長旦：沒有問題，我了解。

林委員俊憲：交通部長統領那麼多的局處室，不能受到外力干擾，這樣責任才可以貫徹。

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：否則有人就是因為後面有人撐腰所以才不怕，情況怎麼可以變成這個樣子呢？

賀陳部長旦：沒有這種顧慮，請委員放心。

林委員俊憲：另外，部長第一次列席本委員會時，本席就請教部長，交通部下有那麼多的單位，相關的人事何時可以確定呢？其實就是政治操作，這個時候也許不是換人的好時機，方才部長提到 3 個月內會處理，其實也不需要花這麼長的時間，畢竟交通部下有那麼多項的業務，我們希望可以找到確定的人來做，這樣大家才可以彼此交換意見。

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：不然可能現在跟局長討論，下個月他可能就不在了。本席之所以說現在不是換人的好

時機，是因為現在國會在開會，換了一個新人來，他不一定了解相關的業務，這個我們可以理解。本會期開到 7 月 15 日，所以部長還有 1 個多月的時間可以思考，該換的就要換掉、該留的就留下來，無論如何，人事要確定、人事要定案，這樣大家都好做事情。

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：記得上次委員會有一項提案，就是臺鐵這次的購車案，據了解，其購買的金額很大，但為了保障花東地區民眾的權益，所以本席提案建議保留 20%購買傾斜式列車，我知道這個案子臺鐵絕對是反對到底，因為這 600 輛車要買什麼樣的車，他們早就分配好了，部長甫上任，很多細節是管不到的，而我們也不是很了解，而你在備詢時，臺鐵給你的資訊應該是，因為傾斜式列車會傷害到鐵軌，可是傾斜式列車有很多種，會傷害鐵軌的是馬政府時代硬推的普悠瑪號，這種車的確會傷到鐵軌，但並不是每一種傾斜式列車都會傷害鐵軌。過去他們在推動傾斜式列車時，相關的說明都對這種車是稱讚不已，說這種車子有多棒，專門適合跑花東崎嶇、轉彎的地形，而且跑起來又快又舒服，結果現在卻跟你說這是不能用的。對此，部長應該也很了解，公務單位時間待久了，就有一些陽光照不到的地方，既然他們都分配好了，當然怕我們再來改變相關的比例，其實臺鐵很厲害，記得上次週末假期發生花東斷線事件時，臺鐵給新聞界的報告就是天氣太熱，是不是如此？

賀陳部長旦：初步的觀察是如此，不過還在進一步檢討真正的原因。

林委員俊憲：現在才 6 月，到了 8 月、9 月，豈不是整天都要提心吊膽？我再跟部長提醒一件事情，2015 年 3 月臺鐵也有一次大出軌，那次有 21 位乘客分別受到輕重傷，結果臺鐵第一時間對外說明原因，也是一樣的理由，即天氣太熱，造成鐵軌變形，發生事情時公務人員做的第一件事就是推給天災，就說是老天爺造成的；桃機也是一樣，一開始就說這是埔心溪淹水、溪水逆流造成機場的損害，臺鐵也一樣，都是來這一套，臺鐵去年也說，是因為天氣太熱，後來調查的結果並不是如此，而是鐵軌有遭到側向的外力撞擊，是現場不當使用破壞掉的，跟天氣一點關係都沒有，這一次花東不能這樣就算了。

賀陳部長旦：瞭解。

林委員俊憲：還是要去查明原因，不要又來了，跟你說天氣太熱，哪有那麼巧？去年 3 月的事情，後來查一查，發現根本不是天氣的原因，本席也在猜測，這一次跟天氣也沒有關係，什麼天氣太熱，鐵軌會變形，怎麼辦？鐵軌設計承受的溫度，剛剛臺鐵的工作有提到是 60 度，最近天氣有 60 度嗎？好像也沒有。既然新政府上臺，彼此都有責任，我把過去這些不應該存在的現象，應該努力矯正、打破，公務人員有他的立場、惡習、習性，這是本位主義，不是他們好或壞人的問題，但是有弊病一定要遏阻、抓出來，像臺鐵這麼大的公司就是。

賀陳部長旦：瞭解。

林委員俊憲：部長，機場的事情還沒有結束，雖然水退了，空調恢復，電力好了，但是後面還有很多責任的問題。

賀陳部長旦：沒有錯，瞭解。

林委員俊憲：該讓他下臺負起責任的，當官總是有運氣好壞，遇到事情總要有人負責，怎麼叫部長

在這邊幫他講話？

賀陳部長旦：是，謝謝！

林委員俊憲：謝謝！

主席（陳委員雪生）：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。今天一整個早上都在討論機場淹水的問題，其實你要去找出和判斷原因，這是最主要要做的事情。單純來講，這一次的集中降雨量，如果在桃園大園那一帶，大概下午 2 點鐘左右，下 85 到 88 毫米左右；到 3 點鐘左右，即使雨再大，頂多到 140 毫米左右，依照往年的雨量來講，這樣的雨量絕對不是最大，不是絕對最大的雨量，為什麼會淹水？我們就要從這裡找出原因，我調閱一下以往的空照圖，我們先看最早 2013 年 9 月的，圖上這一條就是埔心溪，一條南路、一條北路。

（播放影片）

李委員鴻鈞：接著看 2014 年 9 月的空照圖。

（播放影片）

李委員鴻鈞：再看最近的，這是 2015 年 12 月的空照圖，再往前的資料我調不到。

（播放影片）

李委員鴻鈞：我們看到飛機已經開始停在停機坪，全面動工了，這個象徵幾個意思，埔心溪這一條河川的防洪頻率是 50 年週期，坦白講，它的容水量是有限的，在有限的情況下，我們等於全面性地過度開發。全面動工這個區塊是屬於什麼區塊，你們清楚嗎？

主席：請桃園機場公司費總經理答復。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。一個是國內停機坪，現在在做 MRO，就是所謂維修廣場，是長榮在那裡蓋的。

李委員鴻鈞：跟航空城沒有關？

費總經理鴻鈞：航空城是埔心溪的另外一側。

李委員鴻鈞：那是長榮的，不是你們的嗎？你們的行政區應該是在溪的東側？

主席：請桃園機場公司張總工程師答復。

張總工程師垂龍：主席、各位委員。溪的西側不是機場工程。

李委員鴻鈞：這麼大一片在動工，動工做什麼事，你們也搞不清楚，這一個區塊是長榮在做維修的地方？

張總工程師垂龍：現在委員箭頭所指的地方，在去年 12 月 14 日已經啟用為北跑道的跑、滑道區域。

李委員鴻鈞：東南側淹水跟西北邊這裡不一定劃上等號，因為有一定的距離在。

張總工程師垂龍：北跑道整建完成的同時，排水計畫與排水設施也一併檢討。

李委員鴻鈞：排水計畫和排水設施是裡面的區域排水，你們有沒有考慮埔心溪的排水問題？

張總工程師垂龍：這個部分有，我們在做區域排水排放到埔心溪的時候，整個排水計畫經過桃園市政府審核通過……

李委員鴻鈞：這個地方會淹水根據我初步的判斷，應該是這個區塊。你仔細想一下，去年或前年，集中暴雨絕對大過 6 月 2 日的，為什麼不淹水？表示這過程裡面你們一定有動過什麼東西，有動過東西，從航空圖看起來，有動過的就是這一塊，和另外那兩塊，對不對？還有沒有別的地方動，我講的沒有錯吧！有動過的只有那 3 個地方，那 3 個地方的這個區塊和那個區塊要來影響另一個區塊的範圍，雖然距離是有限的，但是並不是不可能。所以你們在檢討的時候應該檢討這個區塊的區域排水，設計一定會做，可是施工會不會做？一般工程在施工的過程中，會先做臨時的排水措施，甚至臨時的滯洪池，即使有臨時排水措施或滯洪池，也負荷不了集中暴雨。你們現在要探討的是，東側的這個已經完成了？

張總工程師垂龍：那是在 103 年 10 月 1 日啟用。

李委員鴻鈞：這個已經完成？

張總工程師垂龍：是。

李委員鴻鈞：西側的地方和西北這個地方現在呢？

張總工程師垂龍：那個地方是在去年 12 月 14 日啟用的北跑道區域；排水系統啟用是在今年 2 月初；排水計畫新增加投資 2 億 5,000 萬元，排水計畫和治理計畫都經過桃園市政府水務局核准。

李委員鴻鈞：完成了沒有？

張總工程師垂龍：完成了，也經過這一次連續降雨將近一百三十多公釐的檢核，沒有問題。

李委員鴻鈞：你回答得信心滿滿，為什麼會淹水？

張總工程師垂龍：委員講的西北區域，以這張航照圖的西北區域是沒有淹水。

李委員鴻鈞：所以我判斷這個地方雖然整面大幅地施工，可是離這個區塊還是有點距離，所以這個因素應該不大。這裡只有這個地方有變化，表示這個地方出了問題。剛剛看到的那一塊就是這一塊，對不對？是不是這一塊？

張總工程師垂龍：在下方，再下來一點。

李委員鴻鈞：這一塊？

張總工程師垂龍：是的。

李委員鴻鈞：我們剛剛看到的那一塊就是這一塊。這一條就是報導的 H 幹線，對不對？

張總工程師垂龍：對。

李委員鴻鈞：這個 H 幹線與埔心溪就是銜接點，對不對？

張總工程師垂龍：在西側進入埔心溪。

李委員鴻鈞：是不是這樣？

張總工程師垂龍：是的。

李委員鴻鈞：問題就出來了，那就很簡單了。問題一下子就抓出來了，這個問題就很單純。這個地方唯一有動過的，這個算西側，是不是？

張總工程師垂龍：西北。

李委員鴻鈞：西北側。那個地方原則上沒有影響到這個地方，第二航廈在這裡，是不是？

張總工程師垂龍：對。

李委員鴻鈞：這邊是第三航廈。

張總工程師垂龍：對，是預定地。

李委員鴻鈞：從整個概念上來講，問題就出在這裡，既然如此，只有兩個問題而已。第一，它的排水設計是不是不夠？是不是出了問題？我們要從設計面去檢討。第二，在施工面完成以後，它的排水溝有沒有阻塞？從這兩個地方去探討就可以抓出原因了，部長，還需要去做什麼？

賀陳部長旦：我們的了解是，工程會現在在調查時都有考慮這些方向，所以可能是現場對於幹管的通浚沒有做的很好，這個部分可能要加強。

李委員鴻鈞：坦白跟你們報告，今天我只花 1 個小時就從空照圖找出原因了，我也沒花多少時間。我只花 1 個小時調了圖、看一看、檢討一下，我自己坐在桌上翻一翻，就找出原因了。這個原因找出來以後如果不馬上去處理，未來還是會出現同樣的問題。今天外面的人會覺得這件事跟埔心溪一點關係都沒有，但是我覺得未來絕對一定會有。請部長看一下這個圖，這邊全面動起來以後，所有的水全部往這裡來，這不是那麼單純的，只要下個集中暴雨 200、300 毫米，這個狀況隨時會出現，馬上就溢出來了，這個不能開玩笑！尤其桃園機場是國家的門面，交通部應該以這件事作為警惕、檢討之外，對整條埔心溪未來的防洪頻率也要重新 review 一次。

賀陳部長旦：對，完全正確。過去它是縣市排水，這次據我們所知，在建議裡面也把它年度通浚的位階提升了。

李委員鴻鈞：而且要快，不能慢。

賀陳部長旦：了解。

李委員鴻鈞：洪汛期馬上就到，7 月就快來了，這個已經來不及了，至少明年要做好防範措施。

賀陳部長旦：是。現在一邊也在做這件事情，就是想辦法做一些河川管理、排水整體……

李委員鴻鈞：部長，這是跨部會的工作，而且要急、要快，甚至於中央與地方都要一起來。我先把問題點出來，你們趕快去檢討，好不好？

賀陳部長旦：了解。謝謝。

李委員鴻鈞：另外，講真的，其實費總是很用心的人，出了這件事情，當然他也有一些責任，可是我覺得部長還要看他有沒有做事、有沒有很認真。這個人的專業度究竟夠不夠？這個人的用心度夠不夠？不要用政治色彩來看問題，好不好？

賀陳部長旦：了解。我們沒有用政治看人事，謝謝。

李委員鴻鈞：謝謝。

主席：報告委員會，稍後俟陳委員雪生發言完畢以後處理臨時提案，現在請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：（在席位上）主席，我們的提案不是針對這個議題，我們有針對另外一個議題的臨時提案。

主席：有，兩個議題。

葉委員宜津：（在席位上）要同時處理，還是另外一個議題再另外處理？

主席：同時處理。

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。賀陳部長也承認這是人禍，所以我就要請問部長，你准了桃機公司董事長的辭呈，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，因為他請辭。

葉委員宜津：總經理呢？

賀陳部長旦：總經理是自請處分，我們現在正在檢討的程序當中。

葉委員宜津：好。今天董事長都提辭呈，你也准了，那我們今天要怎麼問法？他要做到什麼時候？

賀陳部長旦：等後繼的人選確定了，就會有交接的時程。今天他還是董事長，對於相關工作，不管他過去的責任也好，他的了解也好，還是可以讓委員參考。

葉委員宜津：網友說，我們的國際機場到底是桃園機場，還是水上機場？網友不是指嘉義的水上機場，而是真的在水中間的水上機場，所以我做了桃機的出包表，我認為這些包有一些是工程問題，但就算是工程的問題，也有人禍，表示督工不確實。

從最早還沒有桃機開始，民航局長是尹局長的時候來算起，總共有 19 件的出包；後來 99 年 11 月桃園機場公司成立開始，葉匡時是董事長，林鵬良先生是總經理，一直到葉匡時去華航當總經理，一共有 56 件出包；後來林鵬良又回來再當桃園機場的董事長，這時候又出包了 6 件，所以總共加起來有 64 件是在林鵬良先生的任內出包。我要先聲明，我並沒有特別針對誰。然後林鵬良先生的後面出包，是在費總經理的時代。我剛才說的人禍，包括尹局長，也當過桃園機場的董事長，還有林鵬良先生、費鴻鈞先生，這三個人總共讓桃園機場出包 94 次，其中林董事長的任內就高達 64 件，我並沒有冤枉你，每一件都有紀錄。

但是，部長，我要這樣說：「完全執政，完全負責。」，我們再也沒有任何藉口，我為什麼一直強調就算工程有問題，管理也是關鍵，就算工程有問題了，督工有問題的話，也還是人禍。所以這九十幾件的桃機出包，我認為統統都是管理要負最大責任。剛才李鴻鈞委員講了很多工程，我已經把工程包括在內了，工程要檢討，但是工程的督工更要檢討，就以 100 年 6 月 17 日的颱風為例，當時的降雨量是 88 毫米，而這次讓桃園機場變成水上機場的時降雨量則是 86 毫米，跟之前相比還少了 2 毫米，那為什麼 100 年 6 月 17 日的桃園機場沒有淹水呢？部長知道為什麼嗎？因為 100 年 5 月 2 日，桃機因為污水管堵淹水了，所以他們有清過這些管道，因此 6 月 17 日的時降雨量雖然比這次還大 2 毫米，但卻沒有淹水。這樣夠清楚了吧！部長？

賀陳部長旦：是的。

葉委員宜津：所以我再強調一遍，這不是天災，這是人禍，這是管理出了問題，只要管理出了問題，我們就有責任，就不要再推卸到之前。雖然綠色只有執政兩個禮拜，但是我們要負起全部的責任，你同意嗎？

賀陳部長旦：同意。

葉委員宜津：好，那就趕快負起責任。

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：趕快釐清責任的歸屬。包括臺鐵的出軌也一樣，臺鐵說因為東部的焚風，氣溫太高所

以出軌，可是東部的焚風不是昨天才有，也不是只有前天才有，而是一直都有；臺灣的高溫也不是只有昨天前天高溫，而是一直常常有 35 度以上的高溫，而且還要加上焚風。那為什麼臺鐵會出軌？難道沒有巡軌道的人嗎？沒有應變嗎？沒有掌控嗎？這都是管理的問題。如果我們再沒有真的好好處理管理問題的話，就還會再繼續出包，也不是只有換一個董事長或總經理就不會。

賀陳部長旦：瞭解。

葉委員宜津：我聽說你想要換一個搞工程的，我就替你擔心耶！搞工程的就只會搞工程，管理如果再這樣下去，就算工程再厲害都沒有用啊！不是嗎？

賀陳部長旦：我們不是看中工程而已，是整體的管理沒有問題。

葉委員宜津：我希望是真的，你要看中他整體的管理能力。我再跟部長講我自己的例子，鄭運鵬委員是學土木工程的，我因為覺得自己沒有時間在家裡泡澡，所以把浴缸打掉做成 shower，只要淋浴就好，可是因為我不懂工程，我沒打掉時都好好的，可是一打掉就水管阻塞，你知道嗎？鄭運鵬委員告訴我說他故意的，因為他在做工程的時候把廢料丟到水管裡面，這樣他才有下一次再到我家來做的機會，才会有工程可以做。剛才李鴻鈞委員也講到，我們有這麼多工程，懂工程的人也這麼多，但是廢物、雜物、污泥全部都往排水系統裡面丟，反正你們也沒有在督工，或者你們也沒有看到，因為便宜行事，就造成了這次這麼大的後果。部長，你說公共工程委員會要去調查，但是只有期待公共工程委員會的調查嗎？

賀陳部長旦：當然不是。

葉委員宜津：那交通部這邊準備做什麼呢？

賀陳部長旦：我們大概已經有要求要做三件事，第一是這次的防汛跟將來的防暴雨，該有的程序必須要建立；第二是有關這次在現場的一些緊急工程，在未來的汛期內要去做發包；第三就是剛才委員有提到的，附近的排水因為施工環境改變以後，該做檢討的就要一起來做，這三件事都是要做的。

葉委員宜津：部長，只有這樣還不夠喔！光是那幾年，我統計出來的出包次數就有 94 件耶！

賀陳部長旦：那些是我們接下來要繼續……

葉委員宜津：對，請一次檢討好不好？不要一次只檢討一樣，如果這次只檢討淹水的部分，你知道桃機還有什麼問題嗎？還有漏水、還有糞水、還有爆漿、還有停電……

賀陳部長旦：有，這些都包括在我剛剛所講的第三項裡面。

葉委員宜津：甚至連空橋都出包啊！對不對？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：那要怎麼做？

賀陳部長旦：我們建議想要成立類似體檢的委員會，把剛才您提到的不管是 94 件，或是將來在發展上該有的一些方向，都一起來做這件事情。

葉委員宜津：部長，體檢委員會還要多久啊？

賀陳部長旦：體檢委員會只要找到專業的人來的話，通常只要半年之內就會有比較專業的答案。

葉委員宜津：部長，我們就這樣說好了，我等一下就把桃機出包表送給你，在這 94 件出包裡面，我只要要求不要再有這 94 件的出包內容再出現就好。

賀陳部長旦：我想應該如此。

葉委員宜津：好喔！那需要多久的時間？將這 94 件出過包的統統去檢討，然後相同的事情以後都不准再出包。

賀陳部長旦：瞭解。

葉委員宜津：那需要多久呢？

賀陳部長旦：我覺得等新的團隊到了以後，請他們在一個月內提出檢討的計畫，有些可能可以立刻改善，有些可能需要一點時間，同時在政策上我們也希望有一個整體的體檢來看待他們將來的發展。

葉委員宜津：好，部長，我給你時間，等新的團隊到了以後，給一個月的檢討時間，這是部長自己說的，我完全給，但是不能只有檢討，在一個月的檢討裡面，還要告訴我們要多久可以完全改善。

賀陳部長旦：對，它的下一步計畫跟它的……

葉委員宜津：下一步的計畫就要 deadline 喔！就要改善的時程喔！

賀陳部長旦：瞭解。

葉委員宜津：那新的團隊趕快來吧！我們還要等多久？

賀陳部長旦：好的。

主席：部長要注意喔！跌倒以後就不能再跌倒。

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。今天的議程臨時改變為討論桃園機場的淹水問題，我想這是非常重大的一個案件，除了我們國內，還影響到整個國際。主要就是桃園機場聯外交通的中斷，大家都認為瞬間雨量夠大，不曉得部長是否知道過去有發生過這樣的現象嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。過去聯外交通沒有到這樣的地步。

簡委員東明：所以很明顯，從早上一直到現在，所有委員在質詢過程中，對於問題的癥結在哪裡，應該是都已經凸顯出來了，應該就是人禍嘛！

賀陳部長旦：對，一定是在工程當中，有些地方是管理不當。

簡委員東明：主要是工程管理不當，這是很明顯、很清楚的事實，因為過去沒有嘛！這次下的雨量不是很大，也不是很久，如果下很大又下很久的話，那問題可能會更嚴重，更難想像。針對這樣事情的發生，我們就很難不正視任何一個工程的進行，我看到這件事情發生之後，你們的報告有提到公共工程委員有組成專案小組進行調查，所以我想請工程會說明一下，既然現在已經這麼明顯，事實擺在眼前了，還有必要成立調查委員會嗎？

主席：請工程會工程管理處何處長答復。

何處長育興：主席、各位委員。工程會是奉行政院林副院長交辦，我們在三天之內，就是從 6 月 3

日那天開始，在三天之內要提出一個調查報告，三天的期限是到今天，所以今天我們把調查報告呈報行政院核定後，我們就會公布調查結果。

簡委員東明：事情已經這麼明顯，應該沒有必要用到三天吧？桃園機場是一個國際機場，等於是我們的國門，國際機場的設備、設施好壞會直接影響我們國家到底進步的狀況到哪裡，世界任何國家對國際機場都非常重視，但是我們發生這樣的狀況之後，我想應該是對我們有所損傷，為了防範類似的問題再次發生，我想部長應該確實的做檢討。

賀陳部長旦：是的，應該的。

簡委員東明：整個的影響情形，班機大概有影響到 200 架次？

賀陳部長旦：對，差不多。

簡委員東明：旅客也大概影響到 30,000 人，行李則是 1,500 件，這是非常嚴重的一個問題。實際上部長剛剛也談到要如何善後，你們的報告也提到當然是優先處理旅客的問題，接著就是賠償的管道，那我現在想要瞭解，你們的賠償管道要如何去處理？是不是請桃園機場的哪一位來說明？

賀陳部長旦：我請費總經理跟您說明。

主席：請桃園機場公司費總經理答復。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。有關賠償的事情分成兩類，第一類是我們自己的損失，可是最重要的還是部長提到的與人為本、要考慮到旅客，所以我們現在先把第一個重點放在旅客身上，旅客的賠償包含旅客行李的後送，以及相關的賠償，這個需要有機制，所以我們是透過……

簡委員東明：你們原來就有這樣的機制嗎？

費總經理鴻鈞：有。

簡委員東明：在這麼多的狀況之下，你們大概要花多少時間才能完成？

費總經理鴻鈞：現在除了一個專線電話以外，我們已經跟華航、長榮的主管開過會，希望能趕快蒐集到所有的資訊，而且要把緣由寫清楚，看他們到底是要求什麼東西，我們有分成三大類，然後我們會在一個很快的時間內做出很詳細的分析，之後才會設定出比較合理的金額，當然這個不能讓國庫來花費，所以我們也會做求償的動作。

簡委員東明：賠償當然重要，時間還是其次，更重要的是怎麼樣去防範這樣問題的發生，因為這完全是施工的問題所造成的，並不是天災，很多的這種狀況一連串都會發生，尤其是汛期已經到了。最近我們也看到火車出軌的問題，還看到理由是因為天氣太熱、溫度太高，我始終覺得政府單位的相關人員，在發生事情的時候，應該要先瞭解狀況到底是發生在哪裡，然後再來宣布。不是事情一發生後，就馬上宣布是因為埔心溪倒灌，或者是因為氣溫、溫度太高所造成的。做了這樣的發布，事後再來調查，實際上站在政府的立場，你們是專家，結果所發布的訊息卻與一般的老百姓認知有那麼大的落差。因此，我想出軌的問題怎麼可能是因為溫度太高的問題所造成的，過去有這樣的現象嗎？

賀陳部長旦：出軌曾經有過。

簡委員東明：是因為溫度太高的問題嗎？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。我們現在只是初步判斷，因為那天在現場的實際量測，軌溫是到達 63 度，所以我們初步判斷有可能是……

簡委員東明：過去有因為溫度太高而造成……

鹿副局長潔身：過去有發生軌道溫度過高，但沒有造成出軌的事情，有發生過這個現象，但我們必須採取一些降溫的措施，對運轉做一些限制。

簡委員東明：根據我們的側面消息，也有在施工對嗎？

鹿副局長潔身：我們的保養紀錄是前一天半夜時，確實工務單位有在做一些施工。

簡委員東明：對啊！有在施工啊！

鹿副局長潔身：初步判斷，就是剛剛跟委員報告的，現在行保會也正在做詳細調查，以了解實際原因是什麼。

簡委員東明：我們始終覺得相關單位沒有勇於負責，不願意承擔這樣的疏失，而只是一味的推拖，能推就儘量推！現在資訊這麼發達，大家對這個問題這麼重視，在這樣的情況下，怎麼可能把問題推到另外一個問題上呢？部長上任之後，希望將來相關單位面對任何問題，都要有勇於負責、勇於擔當的態度，這部分應該再加強。

賀陳部長旦：是的，一定。

簡委員東明：因為災害的發生很難講，像高速公路過去也發生過在沒風沒雨的情況下坍方啊！部長應該了解這個狀況吧？

賀陳部長旦：對！國 3，是的。

簡委員東明：沒有風沒有雨，也是坍方，還造成人員傷亡。我想新政府上台之後，桃園機場淹水問題是一個很大的警惕，希望你們以此為借鏡，隨時注意汛期當中可能發生的狀況，防範比善後還要更重要。

賀陳部長旦：是。

簡委員東明：有關公路坍方問題，像到利稻的這條公路經常坍方，也沒有一個很好的解決方式，公路總局局長也在場，是不是請趙局長說明一下這條道路目前的狀況？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。跟委員報告，利稻這一段是在台 20 線東段部分，最近因為連續地震關係，包括利稻和花蓮都是在地震區域，等 182K 明隧道部分做完以後，這部分會改善一段，但還有一小段新增加的上邊坡裂解地方需要處理。

簡委員東明：這是長期的問題，早期那條道路是滿穩定的。

趙局長興華：因為風化結果，上邊坡有些地方還是要處理。

簡委員東明：風化再加上 921 大地震後，土質可能有所鬆動，但我們總要想出一個解決辦法啊！

趙局長興華：是的，六口溫泉到明隧道部分，目前已經快完成……

簡委員東明：明隧道做了以後，就可以徹底解決嗎？

趙局長興華：還沒有，下游還有一小段也需要處理，那是最近地震過後發現的問題。

簡委員東明：還有一小段，那你們現在怎麼做？

趙局長興華：那個部分我們還要跟地質專家做確認後，再看看後續如何處理。

簡委員東明：這是一條非常重要的進出道路。

趙局長興華：我們會做相關防範措施。

簡委員東明：現在的情況非常危險，真的很容易發生傷亡問題，請交通部能夠重視。

賀陳部長旦：謝謝，應該的。

主席：請廖委員國棟質詢。

廖委員國棟：主席、各位列席官員、各位同仁。從早上聽到現在，我不想再跟部長討教有關桃機的事，我要談的是今天要審查的花東快速道路及台九線道路改善工程。從馬政府時期，我們就一直讓臺東的交通運輸以軌道為主，公路為輔，現在蘇花改遭遇一些困境，南迴改善工程也還沒有完成，軌道最近卻又拚命出狀況，臺鐵局局長今天有列席嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。臺鐵局副局長代表列席。

廖委員國棟：最近臺鐵局屢出狀況，而且都在玉里前後，上個月一般車輛「倒退攄」，那時候你還沒有當部長，不一定有注意到這個新聞，車輛倒退耶！現在又搞出什麼高溫造成車廂出軌，那我就請教你，當初鐵軌設計的溫度標準是什麼？在多大的溫度下，可以保證安全？有沒有這樣的標準？

主席：請交通部臺灣鐵路管理局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。鋼軌本身的材質是沒什麼問題，但是鋪設鋼軌時有設定環境溫度必須在 0-60 度之間，在那個環境下鋪設鋼軌。

廖委員國棟：如果按照這樣的邏輯，全線都要改鋪更高規格的鐵軌啊！

鹿副局長潔身：我們是根據過去臺灣平面的環境溫度設計，過去從來沒有超過 60 度，通常的作業範圍都是在 25-35 度的環境去鋪設，所以離 60 度還有一點彈性空間，當天他們實際測量軌溫，環境溫度是 36 度，可是軌溫已經高達 63 度，所以造成鋼軌溫度已經超過……

廖委員國棟：你保證以後不會有超過 60 度的溫度嗎？

鹿副局長潔身：所謂 60 度是一般天候狀況，臺灣的氣候這幾年我們在檢討……

廖委員國棟：對啊！你敢保證不會再發生嗎？

鹿副局長潔身：我們現在對軌溫部分開始做檢討。

廖委員國棟：所以我才跟你說嘛！是不是把鐵軌的標準全面拉高到 100 度，不然若又發生高溫變形怎麼辦？難道一定要出人命我們才要改善嗎？

賀陳部長旦：我想我們首先應該是針對變因去了解，其次就是萬一發生這樣的事情，我們要做一些防範，現在去做測溫設備，就是要避免發生委員剛才所擔心的狀況。

廖委員國棟：我覺得軌道的管理要再加強。

賀陳部長旦：是。

廖委員國棟：上個月才「倒退攄」，現在又發生軌道變形，這樣不行啦！所以你們的軌道管理要加

強。

賀陳部長旦：了解。

廖委員國棟：是不是因為發生在東部，所以你們覺得沒什麼關係！

賀陳部長旦：不會啦！我們沒有地域上的差異，這些都是應該要求的。

廖委員國棟：好，沒有差異，那我現在就要談花東快速道路。我們爭取多年，兩次的選舉，我都把它當成重要政見，要求政府興建東部快速道路，你看西部的高速公路至少二條、三條、四條，愛台十二項建設有關西部橫向道路也有十幾條，東部是一條都沒有！我們只是要求快速道路，又不是高速公路，你們卻一直、一直……

賀陳部長旦：我們在鐵路安全管理上是沒有差異的，可是並不是說東部和西部要來比較快速道路的數目……

廖委員國棟：鐵路我們已經講完了，反正你們就是對東部人另眼相看啦！

賀陳部長旦：沒有！沒有這個意思。

廖委員國棟：花東快速道路這麼重要，這可能會是一條救命的道路，我現在就問你，你對這條快速道路的立場如何？

賀陳部長旦：這個案子現在還在研究中，我們覺得必須用個案……

廖委員國棟：4 月底可行性評估報告就應該出來了，請問結果出來了沒有？

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。後續我們有請相關部會，包括財政部、主計總處及花蓮縣政府提供意見，等他們的意見回覆後，我們在 5 月 25 日已經請公路總局把各部會意見融入報告中，進一步檢討修正原來報部的可行性報告，所以現在公路總局正在做最後的修訂。

廖委員國棟：部長，上次質詢時我就問過，交通部說 4 月底可行性評估報告會出來，今天我再問，你們又說 5 月底公路總局才會把所有意見整合，下次再問，會不會到年底了？

賀陳部長旦：剛才我們同仁是說明 4 月份時各單位意見彙整到主管機關，所以才會到 5 月，並沒有說是一路拖延。

廖委員國棟：部長，我再倒回來問，你對這件工程案的立場為何？

賀陳部長旦：在還沒有詳細閱讀及與同仁討論之前，我不會有先天的立場。

廖委員國棟：要做還是不做？

賀陳部長旦：這真的要就事論事，所以需要從討論和閱讀中來了解，現在我還沒有做這些功課，所以會加緊來辦理。

廖委員國棟：你才剛接任，我也不能一直逼你說出一個道理來，但我要求的是一個基本的立場，所以你應該要說，看起來是有需要的，你一定會支持，其實你表示支持，我們的詢答就可以結束了。

賀陳部長旦：在還沒有做功課以前，恐怕不能這樣敷衍委員。

廖委員國棟：如果有人曾經說他們願意用公務外的資金、用 BOT 的方式來興建花東快速道路，則部長的看法為何？

賀陳部長旦：財務只是諸多建設考量的因素之一，還有整個政策的需要性……

廖委員國棟：部長這是在欺負我，以前你們都說沒有經濟效益，現在卻說經費沒有問題……

賀陳部長旦：我沒有說經費沒有問題，而是說財務是考慮的因素之一。

廖委員國棟：對於今天和部長的對話，我還是很不滿意，東部人的吶喊，應該有 10 年的時間了，一條短短 170 公里的快速道路，你們卻不願意用同理心來看待東部。

賀陳部長旦：我們絕對會用同理心，但方才有向委員解釋了，我們還需要一些時間來處理。

廖委員國棟：我們靜候 5 月底提出的報告。

賀陳部長旦：好的。謝謝。

主席（簡委員東明代）：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。昨天我在網路上看到一則故事，有兩間廟各有兩位住持，一間廟是天天在吵架，另外一間廟則是充滿了笑聲，所以吵架那間廟的主持就跑到充滿笑聲那間廟去看，當他跟小和尚走到門口時，看到有一個人挑了一桶水，可是裡面剛好出來一個人所以那桶水被打翻了，兩人都說是自己的錯，也就是勇於承擔，所以整間廟充滿了祥和，反觀另外一間廟卻是互相推來推去，這則故事也提到了政治人物，就是大家都在推事情，對於桃機公司這次發生的事情，董事長有沒有錯？一定有錯，而且他應概括承受，事實上，他懂工程上的事情嗎？並不懂；我們當過縣長的懂工程嗎？也是不懂，但可能在買設備的時候出了一些差錯，就像我們的新臺馬輪臺馬之星，出了事情要怪營運的公司嗎？有可能問題是出當初造船的時候。所以，如何做好危機處理是很重要的，之前有委員提到換掉董事長，總經理也換掉，甚至底下的處長、經理統統換掉，這樣好不好呢？事實上，若都換掉，整個桃園機場可能就癱瘓了。

再者，如果用政黨色彩來看待現在這個政府，所有的公務人員以前都是國民黨員，所以現在統統換掉，但就算馬上舉辦高考，可能這些缺額還是沒有辦法補足，所以本席認為，用人要用專業，不宜有政治色彩考量在內，我從政 20 年了，也是依這樣的方式來做事，就算是敵人，也是會予以重用，馬祖現在的縣長也是我的敵人，但我重用他；現在的秘書長也是我的敵人，但我重用他之後，就統統都變成了我的人，而且為馬祖所用，所以我們的胸懷、肚量要夠大，現在是小英政府執政，說真的我表示祝福，臺灣有很多很困難的事情要處理。方才葉委員說你們不要再犯錯了，之前已經發生 94 件還是多少件了，但我告訴你，你一定還會出包，為什麼呢？就像你要求機器不能停，可是連心臟都會停止，更別提機器了，所以管理人員仍是要注意相關的問題。

事實上，去年來臺觀光的人數很多，我想不只是機場公司，連警察也是不夠用，就算馬上考試也來不及進用，在改用保全人員的情況下，怎麼會不出包呢？所以當然會出包，然後品質一定會變差。總之，林鵬良董事長負起責任，請辭也獲准了，昨天我有跟他通過電話，他表示今天還是會列席，並對這次事件做個說明。現在我給董事長 5 分鐘的時間，請說說你的心路歷程，畢竟你已請辭獲准，而我也非常讚美你能夠勇於認錯，你把桃機所有的錯全部都說成是你的錯，這是勇於承擔，我對你是非常佩服及讚賞，當然這中間一定有錯，而這當然是董事長的錯

，所以現在請董事長談一下你的心路歷程以及相關的危機處理。

主席：請桃園機場公司林董事長答復。

林董事長鵬良：主席、各位委員。首先，謝謝召委給我這個時間來說明，容許我在國會殿堂很正式的代表桃園國際機場公司向所有的旅客、向所有在機場作業的夥伴以及向所有的國人，對於這次事件因此產生的不安，在此表達最誠摯的歉意。

作為一位負責任的專業經理人，本來就應面對問題、找出原因，然後提出解決方案。這幾天我們有配合工程會進行事件工程技術方面的調查，而且我們都是派公司的總工程師來配合。再來是我們公司內部除了積極進行復原之外，內部也深切檢討，關於檢討的結果，事實上我們正在跟交通部進行所有檢討報告內容的定稿，之後才會呈報行政院。在此容許本人將裡面討論的兩個方向來向各位做個報告。第一，水的部分，這是一種液體，而我們可以從 3 個層次來看，首先，最上位的就是治水，由中央經濟部跟地方縣市政府根據河川的流量然後各有其權責，不過，這跟這次桃園機場事件是沒有關係的，但將來可能會有關係。再來就是排水，最後一個層次才是防水、防災。

而我們自我檢討後，關於防水、防災的部分，的確平常部分有做、部分沒有落實，然後有些設備、設施是缺乏的，對此，解決方案有治標及治本，當天水進來航廈時，照理我們一定要有閘門來擋住，而我們缺少閘門的地點，包括旅客開車進入第二航廈停車場的位置，還有地下二樓的作業區，我們的電力設備 A、B、C、D、E 等 5 座，包括冰水主機等部分，也是沒有閘門，但是電力機房對面的行李處理區，因為曾經有這方面的經驗，所以設置了閘門，這樣看起來我們是有不一致的地方，而現在沒有的部分，我們會深切檢討，總之，治標就是屬於立即要改善的，如果下一次水又來時，不要讓我們又後悔了。可是，即使行李處理區車道下去的地方是有設置閘門，但應變不及，當我們閘門關起來時，水已經逆流進來了，以上是關於防災的說明。

再者，以往舊的建築觀念是，為了充分利用空間，所以會把電力設備放在地下二樓，所以將來新的建築，包括 T3，觀念都是往高處放，而這是有其歷史背景在的。

至於排水的部分，目前是我們場內自己要做排水的工作，當然這與流域綜合規劃有關，目前機場整個占地 1,200 公頃，有南跑道、北跑道，進來機場是東西向，在民國 60 年代我們是將其劃成 9 宮格的方式，把這 1,200 公頃的水分別排到東側的南崁溪以及西側的埔心溪，換言之，除了 A 到 H，然後加上 K、M 及 U，一共有 11 個排水管線、幹線，這次出現問題的是 11 個排水道中的 H 幹管，詳細的情況，屆時就留給工程會幫我們去做一個很公正的調查。然而為何 H 幹管如此重要？因為排入埔心溪的水量占總體的 25%，而 H 幹管負責的是 157 公頃，占 1,200 公頃的 13%，所以 13% 區域的排水會納入埔心溪，當然是非常的重要。事實上，我們在 100 年 6 月曾遭遇颱風的襲擊，之後我們有加強 F 幹管、F 幹線，也就是把 F 幹線的排水管用明管拉到埔心溪的下游，讓整個問題都解決，所以重點就在 H 幹管……

陳委員雪生：好，我已經給董事長寶貴的 5 分鐘時間了。

林董事長鵬良：是的。

陳委員雪生：這也讓你做了充分的說明，不過，後續行政院工程會還會提出檢討報告，向國人說明

這次桃機事件的始末，不過有一件事情我要提醒桃機的中間幹部，不能頭痛醫頭、腳痛醫腳，雖然今天發生了水的問題，但電信的部分，你們不是用中華電信的吧？其實很多東西你們都應好好思考，將來首都機場的電力、電信等問題，都是需要檢討的，他們說這是「水上機場」，我還以為是在淡水河邊！因為看了真的很恐怖。的確，同仁都很辛苦，我從電視畫面都有看到，也看到交通部次長、董事長及所有的人員都在那裡忙。

總之，勇於認錯是很重要的，事情發生到現在，而我也臨時安排今天這樣的議程，讓你們有所澄清、說明，不管董事長將來要去哪裡任職，我都祝福你！桃機經過這次深切的教訓，希望大家要記取這樣的教訓！謝謝。

林董事長鵬良：好的。謝謝。

主席（陳委員雪生）：一、現在處理臨時提案；二、討論事項第一案及第二案因為已經詢答完畢，也先行處理，並且進行逐條審查；三、稍後進行協商，同時請議事人員宣讀討論事項第一案及第二案的案由、條文及各項臨時提案，討論事項及臨時提案協商完畢，繼續再進行桃機淹水檢討報告之詢答。請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

現在開始進行協商，同時請議事人員宣讀討論事項第一案、第二案及臨時提案。

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。

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。

一、花東快速道路建設特別條例草案：

第 一 條 為推動花東交通建設，平衡區域發展，促進觀光產業，改善交通品質，增進居民福祉，特制定本條例；本條例未規定者，適用其他法律之規定。

第 二 條 本條例所稱花東，指花蓮縣及台東縣。

第 三 條 本條例所稱快速道路，範圍包括花蓮縣及台東縣沿線規畫之道路用地取得、開發及環境保護等公共運輸建設及保育系統。

第 四 條 本條例主管機關，在中央為交通部，在縣（市）為縣（市）政府。

第 五 條 為順利推動花東快速道路之整體交通建設與發展，中央主管機關應設置花東交通建設推動委員會，並邀集交通部、國發會、地方政府、環保團體、學者專家等人員共同組成，由交通部部長擔任召集人；其設置要點，由行政院定之。

花東交通建設推動委員會，應擬定花東快速道路建設推動發展計畫綱要，每半年檢討一次，全部計畫之建設完成以不逾十年為限。

第 六 條 交通部及縣市主管機關應依花東快速道路建設推動發展計畫綱要，配合施工工程進展需要，擬定之綜合建設方案，其內容如下：

一、方案目標及實施範圍。

- 二、公路沿線建設規劃。
- 三、土地徵收取得。
- 四、環境綠化保護。
- 五、配合天然觀光資源開發。
- 六、天然災害防治。
- 七、分期實施計劃及執行分工。
- 八、分期財務需求及經費來源。
- 九、其他。

第 七 條 為加速推動花東快速道路之整體交通建設與發展，本條例所需建設經費上限為新臺幣一千億元，循特別預算程序辦理。並依工程實際規劃與進展之需要得酌增減之，並於本條例施行後分十年編列執行；本特別預算經費編製不受財政收支劃分法第三十條、第三十七條補助地方事項及經費負擔規定之限制，其經費使用得在各機關原列預算範圍內調整支應，不受預算法第六十二條及第六十三條規定之限制。

前項所需經費來源，得以舉借債務或出售政府所持有事業股份方式辦理，不受公共債務法第五條有關每年度舉債額度之限制。

中央主管機關為配合前項之建設工程計畫進展，應設置「花東快速道路建設發展基金」，作為推動本條例之各項建設之資金規劃與需求，該基金之收支、保管及運用辦法，由行政院定之。

第 八 條 中央主管機關應以永續發展為目標，結合在地文化與觀光、環境保護、人文景觀、自然生態等特色，做為推動本快速道路沿線整體交通建設與發展之計畫藍圖，並推動發展相關優質產業。

第 九 條 中央主管機關應擬定相關計畫，對本條例興建後沿線土地開發取得而受影響之原住民有關生活與文化保存予以保障，並輔導原住民參與自然資源維護與經營管理，及提供相關就業機會。

第 十 條 為期花東地區交通建設永續發展，並兼顧建設發展與環境維護，依本條例編列之預算，於計畫執行完畢後之賸餘款，應設立「花東交通改善建設基金」，供後續花東地區道路建設之用。

前項基金之中央主管機關為交通部，後續收支保管及運用辦法由主管機關依權責訂定。

第 十 一 條 本條例自公布日施行。

二、台九線道路改善建設特別條例草案：

第 一 條 為改善花蓮縣境內省道用路品質，並解決花蓮縣至台東縣之交通問題，特制定本條例拓寬相關路段，確保當地居民道路交通安全及提升生活品質。本條例未規定者，適用其他法律。

第 二 條 本條例所稱之花蓮縣境內省道用路拓寬相關路段，係指省道台九線光復鄉至富里鄉路段，總計約七十一點五公里。

第 三 條 本條例所稱中央主管機關為交通部；中央執行機關為編列預算之各單位；地方執行

機關為花蓮縣政府。

中央主管機關辦理下列事項：

- 一、改善花蓮縣境內省道用路品質及道路拓寬政策之規劃及推動。
- 二、改善花蓮縣境內省道用路品質及道路拓寬及各期實施計畫之擬訂及推動。
- 三、改善花蓮縣境內省道用路品質及道路拓寬之生態調查、評估及與在地民眾、團體協商溝通機制之建立。
- 四、中央執行機關各期執行計畫之審查及核定。

中央執行機關辦理下列事項：

- 一、改善花蓮縣境內省道用路品質及道路拓寬特別預算之編列。
- 二、各期執行計畫之擬訂、推動及執行。
- 三、督導花蓮縣政府執行本條例之各項工作。
- 四、花蓮縣政府工作計畫之核定。
- 五、配合中央主管機關執行上述工作。

地方執行機關依相關法令及權責辦理。

第 四 條 中央政府依本條例支應前條所需經費上限為新臺幣二百億元，以特別預算編列，得分期辦理預算籌編及審議；其預算編製不受財政收支劃分法第三十條、第三十七條補助地方事項及經費負擔規定之限制，其經費使用得在各機關原列預算範圍內調整支應，不受預算法第六十二條及第六十三條規定之限制。

前項所需經費來源，百分之八十得以舉借債務或出售政府所持有事業股份方式辦理，不受公共債務法第五條有關每年度舉債額度之限制；百分之二十以花東地區永續發展基金支應。

第 五 條 為加速辦理本條例各期計畫，所需用地涉及都市計畫變更者，花蓮縣政府應依都市計畫法第二十七條規定，迅行變更或逕為變更；涉及非都市土地使用變更者，依區域計畫法相關規定辦理。

中央主管機關應擬定相關計畫，對本條例興建後沿線土地開發取得而受影響之原住民有關生活與文化保存予以保障，並輔導原住民參與自然資源維護與經營管理，及提供相關就業機會。

第 六 條 為期花東地區交通建設永續發展，並兼顧建設發展與環境維護，依本條例編列之預算，於計畫執行完畢後之贖餘款，應設立花東交通改善建設基金，供後續花東地區道路維護之用。

花東交通改善建設基金之中央主管機關為交通部，後續收支保管及運用辦法由主管機關依權責訂定。

第 七 條 本條例自公布日起施行，適用期間三年。

本條例施行期滿未及執行部分，必要時，得經中央主管機關核定酌予延長，延長期間最多以二年為限。

三、臨時提案：

1、

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

2、

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雍塞，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

3、

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，除臺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 趙正宇
李鴻鈞 簡東明

4、

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淹水解決方案，並儘速施作，是否有當，敬請公決。

提案人：李鴻鈞 鄭天財 葉宜津 陳雪生 簡東明

5、

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，臺鐵人力不足為主要因素。經查，臺鐵的退休員工在退休後仍積極投入臺鐵的服務工作，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，定可緩解臺鐵人力不足之困境。爰此，建請臺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，並可強化臺鐵站務服務之工作，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

6、

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。此次事件除了考驗臺鐵調度能力外，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臺鐵主要瓶頸路段，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器計畫」化及「臺鐵北迴線蘇新~花蓮間瓶頸路段改善可行性研究」二份評估報告之核定工作，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 劉權豪 葉宜津 陳素月 趙正宇

7、

為提升整體運輸效率，因應突發事件，臺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局限下，更凸顯出臺鐵調度上的困難；爰此，建請臺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 劉權豪 葉宜津 陳素月 趙正宇

8、

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：劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 陳素月 鄭天財
鄭寶清 趙正宇 李鴻鈞 簡東明

9、

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

10、

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雍塞，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。政務次長王國才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

（進行協商）

主席：先處理臨時提案。請問各位，對第 1 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 2 案有無異議？

鄭委員寶清：譴責他不好吧！

主席：向國人道歉沒有關係吧？

葉委員宜津：當天他是在立法院委員會裡面，而且那天質詢的主題不是桃園機場，而是 APEC 的問題，這個議題也很重要，所以我們不能要人家留在委員會，又要給人家譴責，這樣沒道理啦！所以應不予處理才對。

陳委員歐珀：本席建議撤案，因為早上已鄭重道歉，也鞠躬了，全國人民都知道了，畢竟新聞都登出來了。

主席：那就不予處理。

請問各位，對第 3 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 4 案有無異議？

鄭委員寶清：淹水不是因為桃園市政府的問題，所以我們應要求他們提出一個方案，避免再次發生淹水事件，況這次地下二樓大淹水，地下三樓卻沒有淹水，就是因為一淹水時桃機就把水密門關起來，如果桃機有這種警覺性，就不會淹成這樣……

葉委員宜津：這是要求成立專案小組，並不是追究責任，而且不要只是桃機自己做，而是配合桃園市政府一起來成立一個專案小組，這是好事一件。而且這並不是說桃園市政府有問題。

鄭委員寶清：建議修正為「於一個月內提出避免淹水解決方案……」。

主席：這不是一樣嗎？

鄭委員寶清：內容好像是在罵桃園市政府。

葉委員宜津：沒有罵桃園市政府的意思啦！

主席：就加「避免」兩個字，其實這並沒有在罵桃園市政府。

請問各位，對第 5 案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 6 案。

林司長繼國：建議第 6 案作文字修正如下：倒數第 4 行，之後修改為「爰建請交通部儘速完成『花東地區鐵路雙軌電氣化計畫』及『臺鐵北迴線蘇新一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……」，以下文字相同。

葉委員宜津：好啦！可以啦！

主席：第 6 案照上述文字修正通過。

請問各位，對第 7 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 8 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 9 案有無異議？

葉委員宜津：第 9 案我有意見，如果要通過的話，我要保留我反對的紀錄。

主席：葉委員有意見。

葉委員宜津：對，我有意見，因為他不讓我劃定 3 哩的禁漁區，這部分我堅持，如果你們同意劉權豪委員的提案，要讓它通過的話，我一定要保留我反對的意見。

主席：要表決嗎？

劉委員權豪：不要表決啦！就留下大姊反對的紀錄。

葉委員宜津：對，要留下我的紀錄。

劉委員權豪：一個觀念不可能貿然形成，本來就要經過很多次協商的背景。

主席：對不起，我的助理跟我講，這個不能通過，這個案通過之後，他們就不能劃了，所以我就沒有辦法讓它通過。

主席：禁漁區是漁業署所管轄，跟觀光局有什麼關係？

葉委員宜津：不是，是「禁捕」的問題。

劉委員權豪：這個有其來龍去脈。

鄭委員寶清：把「惟觀光局不可……」這句劃掉，只留下「應加強生態教育與漁業資源永續經營之管理模式……」。

葉委員宜津：如果把那句劃掉，我可以同意。

主席：那裡要劃掉？

劉委員權豪：不行，我覺得可以這樣加「惟觀光局應在與地方政府與民眾溝通取得共識前，不可貿然擴大保護區禁漁範圍……」。

主席：你念的比原來的還多。就把「惟觀光局不可貿然擴大保護區禁漁範圍」這句劃掉。

劉委員權豪：不行。改成「惟觀光局在與地方政府與民眾溝通取得共識前，不可貿然擴大保護區禁漁範圍……」。

葉委員宜津：這樣不行，以後完全……

劉委員權豪：因為這本來就不是觀光局的劃定範圍，但是我們是在委員會裡面提出這樣的想法，所以我在這邊處理，今天如果在漁業署談論這個問題，我也不會處理這件事情。

葉委員宜津：不行啦！

劉委員權豪：妳表示反對，但是不可能我們決議了之後都不能做，行政機關如果以後遇到時空背景變化……

葉委員宜津：我以很具體的數字告訴大家，綠島是觀光區，依照交通部觀光局的統計，綠島一年的

觀光收入是 7 億，而漁獲量一年是 516 萬，這還是 96 年的數字，而且漁獲量越來越少，我們不是不讓他捕魚，而是如果太接近珊瑚礁捕魚，會把小魚捕光光，等於是竭澤而漁，日後將造成漁獲量每年遞減 100 萬，其實現在講保育也一樣是為了讓漁民能抓得到魚，我並不是反對漁民抓魚，而是不要竭澤而漁。

劉委員權豪：葉委員，第一，現在漁業署和地方政府在 3 哩以內已對打魚的方式有所限制，我們在 3 哩以內……

葉委員宜津：這個規定顯然無效。

劉委員權豪：大家聽我講完，我必須跟大家說 1 哩等於 1.8 多公里，3 哩約等於 5.6 公里，是非常遠的。

葉委員宜津：5.6 公里沒有很遠。

劉委員權豪：第二，今天發生龍王鯛這件事情是查緝不力，不是漁民捕魚的問題。第三、現在漁業署跟地方政府對全臺灣 3 哩以內已經禁止拖網捕魚，另外綠島與蘭嶼再加流刺網及另外某種限制。

葉委員宜津：所以這樣的影響是非常小的，絕對不會影響漁民的生計問題。

劉委員權豪：不對，葉委員，我對這個問題比較保留。為什麼會限制 3 哩，因為 3 哩是 5.6 公里。坦白講，大家關心綠島，我非常謝謝大家，但是冤有頭債有主，今天發生龍王鯛這件事情不是漁民造成的，而且在 3 哩以內，我們地方政府已經禁止流刺網，並做較嚴格的限制，並不是沒有限制規定，一個好的、新的政策要執行，我認為不宜用比較貿然的方式來進行。

葉委員宜津：一、3 哩等於 5.6 公里，範圍並沒有很大，如果不做這樣的限制，讓漁民在 3 哩之內捕魚，對潛水客也是非常危險的，因為容易被魚網絆勾到，另外如果照劉權豪委員剛才所講的，這其實對漁民生計的影響是最小的，我還可以拿出內政部綠島漁業生物活動報告資料，其統計數據顯示綠島捕魚量每年遞減 100 萬，就是因為我們竭澤而漁，我這樣做對漁民是有幫助的，因為這些躲在珊瑚礁的小魚，如果把他們都捕光光，漁民哪還有魚可以捕？我告訴各位實際的數據，94 年拍賣漁獲產值 779 萬，95 年剩下 677 萬，96 年剩下 516 萬。

劉委員權豪：葉委員，我沒有成功漁港的拍賣數據，因為在那邊捕魚有很多是到成功漁港拍賣的。

葉委員宜津：無論什麼數字，絕對比不上 7 億的觀光產值，何況我不是叫他不能捕魚，而是不要竭澤而漁，這樣對捕魚才有幫助。

劉委員權豪：葉委員，現在 3 哩禁漁，是完全禁止，連釣魚都不行，何況現在已經禁止流刺網了。

主席：這樣規定很嚴格。

葉委員宜津：3 哩禁止捕魚一點都不嚴格。

劉委員權豪：3 哩禁捕，是連出去船釣、釣魚都不行。

葉委員宜津：本來就不行。

主席：如果我就是要在 3 哩釣魚，你不准我釣……

葉委員宜津：不行啦！

主席：我們馬祖都是這樣釣的。

劉委員權豪：不對，現在禁漁，如果是全部都禁止，那是連釣魚都不行，而且觀光局今天沒有來，潛水只會在近海 2、3 公尺之內潛水，不會有人去 500 公尺以外潛水。

葉委員宜津：3 哩是珊瑚礁最多的地方，也就是小魚在躲藏的地方，我沒有不讓他們捕魚，而是讓他們在超過 3 哩以外的地區捕魚，不要在 3 哩以內補漁。

主席：這個案子我們另外再協商好了。第 9 案不處理，我們再協調。

劉委員權豪：我下次還會再提。

主席：再吵下去也沒有結果。

葉委員宜津：在 3 哩外捕魚。

主席：因為他不了解，我是站在你這邊。

葉委員宜津：我很了解。

劉委員權豪：那就通過，把葉委員表示反對作紀錄……

葉委員宜津：不行，你這樣通過，他們就不能去劃了，這樣不行。

劉委員權豪：葉委員的意思就是不要通過，就一定會去劃，我當然要堅持到底……

葉委員宜津：好，那我們都不要處理，讓行政部門去考量，這樣下去，將來行政部門如果日後考量覺得可以的話，也不能劃，因為要尊重立法院。

主席：不然我們用「建請」……

劉委員權豪：我覺得改成這樣：「惟觀光局若要變更保護範圍，必須在與地方政府與民眾取得共識前，始得辦理……」。

葉委員宜津：這永遠沒有辦法，永遠都做不了事。

劉委員權豪：請你設身處地想……

葉委員宜津：我一樣設身處地在想，今天這件事情如果發生在臺南，我跟你保證我一樣堅持，我認為 3 哩一點都不過分。

劉委員權豪：葉委員，你的前提是，如果不這樣寫的話，行政機關一定會去劃，我當然就反對這樣的範圍。

葉委員宜津：我沒有說行政機關一定會去劃，我認為站在各種的考量都應該這樣做。

劉委員權豪：我們政府要施行一項措施之前要跟地方政府與民眾取得共識，這樣的事情有錯嗎？

葉委員宜津：我沒有說有錯。

劉委員權豪：難道我們要說政府在施行一項措施，只要你認為是對的、是好的，就可以不用跟地方政府與民眾取得共識嗎？這樣的邏輯不對吧？

葉委員宜津：邏輯沒有不對，但是「取得地方政府的共識」這樣的字眼很籠統。我再跟各位講一個數字，其實綠島的漁民裡面有三分之二以上是兼營觀光事業的，但我憂慮的是如果照劉委員權豪的提議，只要有少數的不同意，多數再怎麼要求，都還不算是有共識，不是嗎？

主席：妳現在是針對龍王鯛嗎？

葉委員宜津：不只針對龍王鯛。

主席：連馬祖的黃魚，你也針對嘍？

葉委員宜津：我沒有，我只針對這個地方的經濟產值，我們不要竭澤而漁，光是觀光產值每年 7 億，我們也不是不讓他捕魚，只要他到 3 哩以外去捕有什麼不對呢？

主席：你如果叫交通部觀光局去訂這條，我一定反對。

劉委員權豪：葉委員，很多事情我不敢說我全懂，但綠島周邊的事情我倒是懂一點，3 哩是很長的距離，因為相當於 5.6 公里。

葉委員宜津：距離海岸 5.6 公里，並沒有很長。

劉委員權豪：第二，為什麼他們會在 5.6 公里以內捕魚，是因為黑潮就在外面，小船如果在黑潮捕魚，就很容易被拖去菲律賓，所以我當然知道，同時也謝謝大家對綠島的關心，但是一個好的政策的形成，難道……

葉委員宜津：漁業署為什麼在 3 哩內要禁止流刺網跟拖曳網？

劉委員權豪：不對，我再跟大家解釋，3 哩以內禁止拖曳網是全國適用，但是只有地方政府認為必要的時候可以加強。目前我知道綠島、蘭嶼及臺東縣政府已經禁止流刺網，其他地區我不知道，像宜蘭、澎湖我就不知道有沒有禁止，所以你所講的那部分，其實現在綠島、蘭嶼已經比全國的標準還要嚴格。

葉委員宜津：那 3 哩之內要怎麼捕魚？

主席：釣魚可以。

劉委員權豪：現在是 3 哩之內全國都可以捕魚，只是方法有限制，全國都不能使用拖曳網，流刺網又更為嚴格，流刺網是綠島跟蘭嶼……

葉委員宜津：那龍洞灣為什麼要禁捕呢？因為那個地方是潛水勝地，潛水的經濟產值遠高於捕魚的產值，我是為綠島好、為臺東好，並不是要害你們。

劉委員權豪：謝謝你沒有害我們，但是我再講一次……

葉委員宜津：我也沒有說不讓你們捕魚，只是要在 3 哩外。

劉委員權豪：現在觀光局已經就潛水地區設有保護區，現在東管處就已經有設了，我覺得如果你講的是東管處的保護範圍要擴大或變更，大家再好好來講。

葉委員宜津：這樣下去，你是準備不要這 7 億的觀光產業？

劉委員權豪：葉委員我覺得不能這樣講，我絕對沒有這個意思。

葉委員宜津：如果將來沒有魚了，那你認為綠島還有什麼觀光價值？

鄭委員寶清：權豪，你這個案講了大半天，又不屬於我們的職權。

李委員昆澤：兩位都是我敬重的立委，我們進行簡單的文字修正，第 9 案從第 3 行開始修改：「因基於生態永續、旅遊發展、漁民生計，禁漁範圍由行政院劃定。」，作這樣的修改，好不好？

葉委員宜津：好。

主席：好。

劉委員權豪：不行，現在在 3 哩內已經有管制的方法，所以不要這樣寫基於……

主席：第 9 案不處理，好不好？

葉委員宜津：我可以接受李昆澤委員的修正。

李委員昆澤：後面再加上應加強生態教育及漁業資源永續經營之管理模式……

主席：我協助你，我們一起跟行政院對抗。

劉委員權豪：這個提案如果被改成這樣，等於變成叫行政院去討論禁漁的前提來處理這件事。

葉委員宜津：如果沒有魚，綠島就沒有觀光價值。

劉委員權豪：葉委員，我覺得對自然資源、鄉土的愛護，大家都一樣，我也不是不懂環保、不懂資源保護的人，我不是這種人，但是我們今天是要討論一個好的政策要怎麼形成。

葉委員宜津：問題是我們沒有辦法整天顧著綠島，我知道你有保育的觀念，但不是每個人都有，不然就不會發生龍王鯛事件。

劉委員權豪：你講到一個重點，今天龍王鯛事件不是漁民所造成的。

葉委員宜津：也不只龍王鯛……

主席：不要吵，第 9 案另擇期協商。

繼續處理第 10 案，請問各位，有沒有意見，如果沒有意見，就通過了？

陳委員歐珀：已經撤案了。

主席：我還沒說，你就撤案？

陳委員歐珀：跟剛剛第 2 案一樣的，已經撤了，所以撤案。

主席：好。第 10 案撤案。接著處理花東快速道路建設特別條例，各位有沒有意見？沒有意見的話，就通過？

葉委員宜津：我有意見，跟各位報告，公共工程特別條例通常是在突發需要，所謂的防災……

主席：部長先離開好了。

葉委員宜津：這個不符合法律的保留事項，因為行政體系公路建設政策不是法律的保留事項，依照中央法規標準法第五條的規定必須要憲法或法律有明文規定，應以法律定之者，我們這個不屬於。還有二、關於人民之權利、義務者，三、關於國家各機關之組織者，四、其他重要事項之應以法律定之者，上述這 3 者都不是，所以沒有包括……

主席：你是講討論事項第一案還是第二案？

葉委員宜津：我是講花東快速道路建設特別條例草案。至於台九線，事實上我們在今年 3 月已經有專案計畫，其期程也訂出來了，從 106 年到 113 年，總經費是 140.6 億，所以台九線我們是支持的，行政院也已經訂出計畫來，但是花東快速道路建設特別條例真的不符合法律保留事項，如果這樣的話，我們每位委員來自每個地方，將來可能每人都必須要提一個，不然的話，我的選民會說，人家花東都可以有一個建設條例，為什麼我們臺南沒有？我們希望臺南捷運建設條例草案趕快立法……

主席：各位委員，有無意見？

鄭委員運鵬：這 2 個案子大概就是國民黨過去 8 年不照顧花東的結果。

主席：什麼不照顧？我也是國民黨。不要亂講話。

鄭委員運鵬：你們做了 8 年……

其實具體的包含延續性的，我們都做了，所以我認為採特別條例的話，就會像剛才葉委員所

講的一樣，桃園要一個，臺中要一個，大家都來要求的話，會沒完沒了，同時也會違憲。

主席：花東和臺中不一樣，跟偏鄉離島……

鄭委員運鵬：但還是要在法律的體制之內……

主席：這個案子，關於第一案花東的部分……

徐委員榛蔚：關於這兩個案子，其實我們真的要同理相待，一個島內區域不平衡，整個發展就不平衡，其實關於提案說明，我之前都說過了，事實上只是一個同理相待，無論是哪一個政府，就像前天發生的火車出軌事件，單單只是東竹的火車出軌，就對幾十班列車、幾千人次造成影響，而花東快速道路是針對花東兩線的快速道路。另外，關於台九線特別條例，公路總局對台九線拓寬的預算是編列 140 億，我則是提出 200 億，其中百分之二十由花東基金支應，贖餘款留作台九線的維養經費，其實兩者是一樣的道理。既然大家生活在同一塊土地，是同一家人，也是手足，為什麼不能同理相待呢？不是我在這裡提特別條例讓大家回去沒辦法交代，而是長久以來花東的交通一直被忽略，大家連出入都有生命安全的危險，所有到花蓮開心遊玩的旅客，不是也想安全的回家嗎？

葉委員宜津：我們沒有不同理相待。

徐委員榛蔚：我只是希望能減少時程、專款專用，既然公路總局已經規劃了數十年，怎麼可以不做呢？為什麼不能縮短時程呢？還有多少生命要在這裡耗損、多少家庭要在這裡崩解呢？

陳委員歐珀：第一，針對台九線道路改善建設特別條例，其實台九線也有相當長度的路段經過宜蘭縣，其中需要改善的部分也很多；第二，到目前為止整個東部沒有任何一條快速道路，而且東部也包含宜蘭，所以我認為這裡不應該用花東，應該用東部快速道路建設特別條例。長期以來政府建設重西輕東，使得東部到現在沒有任何一條快速道路，對於這部分應該要整體思考，不能只考慮花東，而沒有考慮到宜蘭。

徐委員榛蔚：如果宜蘭提出來，本席亦會支持，所以大家都可以提出來討論。

陳委員歐珀：我建議提出一個相對的案子來討論。

陳委員素月：對於臺灣東部的交通建設我們絕對有同理心，但先請問交通部，花東快速道路的規劃報告及環評完成了嗎？還沒嘛！我認為政府做事還是要依法行政，要符合一定的法制與體制，若是倒果為因不太恰當。

主席：我覺得國民黨和民進黨都對不起花東。

陳委員歐珀：還有宜蘭。

李委員昆澤：大家有不同的想法與意見，交通委員會都給予尊重。第一，針對快速道路的部分，我非常支持徐榛蔚委員及陳歐珀委員對快速道路的需求，而且這不僅是花東和宜蘭的問題，更是全國性快速道路分布結構的問題。全國目前共有 21 條快速道路，臺南以南只有 3 條，高雄只有 1 條，就是高雄到潮州的 88 號快速道路，由此可見，我國快速道路的建設偏重於北部及中部，對於這部分交通部應做全面性的檢討，我們希望不只針對花東地區做快速道路的評估性，而是針對南部、東部一併評估快速道路的可行性。此外，快速道路是由公路總局編列預算，不是國道基金，所以沒有收費的問題。其實東部及南部都希望能有更多的快速道路，以帶動地方的便

捷性及大眾運輸的發展。

第二，全國各縣市都是手足，如果現在我們的右手——花東有特別條例，那麼我們的左手怎麼辦、我們的左腳或右腳又要怎麼辦呢？是不是都要訂定全國的特別條例？我們支持花東的建設，也支持公共建設必須按照國家的法令及相關的程序興建，若是我們對這部分制定特別條例會產生兩個問題，第一，身為立法委員，當我們爭取公共建設時，應該要符合政府的體例，所以大家應該嚴肅地探討這是否符合行政體例；第二，公共建設非法律保留事項，所以我們也要探討相關的原則。

不論是蕭委員、徐委員、劉耀豪委員或是陳歐珀委員都非常關心花東鐵路及台九線、台十一線拓寬的問題，這些都是政府目前推動的重要事項，希望交通部能重視這些宜花東當地的委員所提出重大交通的需求，並且在今天討論特別條例之前，先針對臺鐵的電氣化、雙軌化、台九線、台十一線的拓寬及快速道路的相關問題進行說明。

主席：請大家聽聽原住民同胞的聲音。

鄭委員天財：之所以要定條例就是因為有其特殊性，長期以來，不管是哪個政黨執政，我們很清楚的看到，西部的高速公路、快速道路一條、一條開闢，不僅止於此，西部還興建高鐵，所以當然不會有特殊性，然而花東就是因為有特殊性才需要定這樣的條例，如同一開始國家要發展離島，所以才會有離島建設條例，這就是因為有特殊性存在。為了讓政府能夠聽到花東的心聲，非得透過民意機關立法，而立法院就是民意機關，強力要求政府機關因應花東地區特別的需要，因為已經幾手都沒辦法……

葉委員宜津：這不符合法律保留事項，特別條例是為了因應災害防救處理或有急迫時效性可排除預算法及公債法之限制，但是公債法第五條規定，政府舉債一年以上的公共債務未償餘額不得超過前三年 GDP 的百分之四十點六。我們的舉債上限已經超出總額的百分之十五，到 105 年底舉債 34.1%，如果再加上特別條例就已經超過了，違反公債法之規定。另外，我們絕對支持整個東部包括花東及宜蘭的建設，但是現在我們已經有花東地區永續發展基金，這其實是一樣的。

主席：葉委員，讓政黨去協商嘛！政黨協商比較快，我們不要處理這個，處理這個幹嘛？

葉委員宜津：不行，我們要處理，我們反對特別條例！我們支持台九線！

主席：讓國民黨和民進黨去談啊！這關你什麼事？

葉委員宜津：不是，這違反法律保留事項。

林委員俊憲：這違法了。

孔委員文吉：剛才主席裁示先讓原住民同胞發表意見，因為等一下我還要到花蓮，所以讓我先講。

針對徐榛蔚委員質詢的議題，我心有同感，而且不只花東地區的 4 位委員，還有鄭天財委員及孔文吉委員也都非常關心這個議題。蘇花改現在有在進行，所以第二案加幾十億應該比較好談。至於花東快速道路建設特別條例的部分，為什麼花東快要設特別條例，別的地區卻不行呢？這是因為資源分配不均的問題，現在有國道 6 號可以通到埔里，之後搞不好還有國道 7 號，但花東地區都沒有快速道路，所以我們希望能以特別條例規範，我也是提案人之一，我支持。

劉委員耀豪：首先我要謝謝每位委員，包括提案人徐委員以及長期以來關心東部建設的所有委員，

大家都很關心花蓮、臺東及宜蘭的相關建設，所以我們要謝謝大家。大家說過去兩黨執政時都對不起東部地區的人民，但是換個角度來說，雖然兩黨都對不起東部地區，但是也都有做，所以不能說兩黨都沒有做。舉例來說，東部鐵路電氣化就是在陳水扁總統的任內核定花蓮到臺東段的預算，然後馬英九總統接續執行，並在他的任內完成通車，所以大家都有功勞，都應該給予肯定。

但是針對地方建設，我們希望政府考慮到法律面及經費面，並推出可行且可長可久的方案。地方人士針對快速道路有很多相關的訴求，而且這個案子也不是首次提出，其實在上一屆時王廷生委員就有提出此案，而且很快地逕付二讀，我認為當時一定是有面臨困難，所以行政機關才無法推動，況且不是一部法律就可以解決所有地方建設的問題。這次民進黨執政所遇到的問題同樣也是之前國民黨執政所遇到的問題，不然很多事情可能在那時候就可以通過，所以希望大家靜下心來，找出一個對東部建設可行且可長可久的方案。

蕭委員美琴：謝謝大家那麼關心東部的交通，首先針對台九線拓寬的部分，其實這幾年我一直積極地爭取相關的拓寬經費，從幾年前到現在公路局編列 45 億的經費，其中包含 39 億的拓寬經費及一座橋的興建經費，就我瞭解，現在還剩餘 100 億左右的經費可以做全線拓寬，如果交通部可以具體承諾在一定的時間內完成整體的拓寬，將是地方所樂見，而且也不會產生法律體系不符過去的慣例，以及影響其他地區的爭議。目前大家也都支持繼續完成台九線全線拓寬。

其次，我從去年就開始催交通部做出花東快速道路的可行性評估報告，其實從當年王廷生委員提出特別條例開始，這份可行性評估報告已經進行了兩、三年，但到現在都沒有提供結論給我們。在還沒看到具體的結論、評估及經費的需求前，我們不能貿然通過一個有特定經費需求的條例，因為若是評估報告的結果是另外一種情況，可能又要再做調整，如此也會面臨法規的爭議。

整體而言，東部的交通建設確實落後西部很多年，西部已經有高鐵了，但東部的鐵路電氣化卻是去年才完成，尤其是花東線雙軌化以及蘇花改完工都是地方迫切的需求。我認為蘇花改的工程是現在所有公路計畫中最重要的工程，因為這涉及居民進出蘇花的安全問題，所以希望交通部能優先將其完成。針對蘇花改是否能依時完成，以及除了目前所承諾台九線拓寬的 45 億經費之外，另外 100 億的需求能否如期以委員會通過的專案編列完成，還有包括鐵路電氣化等等建設都是東部需求的重點，所以交通部應該對我們負責，提出施政的優先計畫及時程，在國家財政允許的前提之下，列出優先順序，我們再以這個優先順序做進一步的討論，這樣才能對得起花東地區的居民。

徐委員榛蔚：針對台九線拓寬及馬太鞍溪橋整建的四十多億經費，是在馬政府時期核定通過，且現在也在執行中，但本席現在所提的是台九線從光復到富里這段尚未規劃完成的新的部分，並且保持專款專用。再者，花東快速道路在上個會期就已經提出，也有很多委員支持，但是當時可行性評估還沒做好，所以我們可以等可行性評估出來之後再來討論這部分。我們今天要討論的是兩個條例，一個是台九線拓寬條例，另一個是花東快特別條例，也要謝謝鄭天財委員及孔文吉委員的支持。

主席：如同蕭美琴委員所說，這個案子現在已進入可行性評估，我們等可行性評估完畢之後再來決定，現在不要吵這件事。

葉委員宜津：主席，我本來可以接受你的建議，但是剛才議事人員已經宣讀過，我認為宣讀了就不行，這樣不符合行政體例。我再強調一次，公共工程不宜用特別法的方式處理，我們不是不支持，我們非常支持，甚至已經通過花東地區永續發展基金條例。

主席：雖然剛才念了很久，但我們現在不處理啊！就列入紀錄。

葉委員宜津：不行，我們要求表決。

主席：要表決什麼？

葉委員宜津：表決這兩案，我們有提出不同意見就要表決。

主席：你不是說交通委員會沒有表決過嗎？

劉委員權豪：先休息一下啦！

葉委員宜津：台九線已經有預算……

主席：我們擇期繼續審查。

葉委員宜津：既然大家都說不要表決，那就不要表決。

主席：第 1 案及第 2 案俟可行性評估完成後，另擇期繼續審查。

葉委員宜津：那我這兩案呢？

主席：這兩案丟到垃圾桶去。

葉委員宜津：你這樣說我就生氣了，什麼叫做丟到垃圾桶去？

主席：為什麼？你就不怕我生氣嗎？

葉委員宜津：你可以生氣，我當然也可以生氣，這是我們民進黨團的意見，你怎麼可以說把它丟到垃圾桶去？

徐委員榛蔚：我尊重可行性評估，但是人命應該比較重要吧！

主席：好啦！我尊重你。

葉委員宜津：你要處理這兩案。我們沒有不顧人命，但是也要遵守法律。

主席：葉宜津委員所提的兩個提案列入紀錄，另擇期處理。

1、

有鑑於過去政府對於東西部交通建設失衡，造成東部地區經濟、觀光發展受限，甚至交通安全堪虞，故目前新政府應致力提供東部地區安全及便捷之交通為首要改善目標。

關於台 9 線花東公路改善及花東快速公路之闢建，其中台 9 線花東公路改善計畫，交通部業以「台 9 線花東公路第三期道路（後續）改善計畫」執行中，並將以專案計畫陳報行政院加速推動；另花東快速公路部分，交通部正進行可行性評估作業中。上述二案持續推動，已可滿足本次提案訂定特別條例之目的，除請交通部加速辦理外，並要求推動下列事項：

- 一、花東鐵路全線雙軌化及電氣化。
- 二、成立專案計畫辦理台 9 線花蓮到臺東段全線拓寬改善。
- 三、主動改善花東地區公共運輸系統，鼓勵民眾使用公共運輸。

四、花東快速公路計畫可行性評估請加速辦理完成。

綜上，考量公共工程倘以訂定特別條例立法方式處理，除與行政體例不符外，且公共建設政策亦非屬法律保留事項，爰針對本次所討論「花東快速道路建設特別條例」及「台九線道路改善建設特別條例」，應不予訂定。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤 陳素月
林俊憲

2、

鑑於交通部對於花蓮及臺東縣地區交通建設係以「鐵路為主，公路為輔」之政策主軸，境內交通主要係依賴臺鐵、台 9 線及台 11 線，但目前臺鐵尚未全面雙軌化，台 11 線亦因地理及環境限制無法再辦理拓寬，影響兩縣民眾日常交通便利之權益，爰要求交通部積極推動

- 一、花東鐵路全線雙軌化及電氣化。
- 二、成立專案計畫辦理台 9 線花蓮到臺東段全線拓寬改善。
- 三、主動改善花東地區公共運輸系統，報勵民眾使用大眾運輸。
- 四、花東快速公路計畫可行性評估請加速辦理完成。

提案人：葉宜津 鄭寶清 李昆澤 陳 瑩 林俊憲
蕭美琴 陳素月 趙正宇 鄭運鵬 劉權豪
管碧玲 陳歐珀

葉委員宜津：把丟到垃圾桶那句話收回去。

主席：好，收回來。

（協商結束）

主席：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，亦一併列入紀錄。

針對本日會議討論事項，作如下決議：「第一案及第二案另定期繼續審查。」

接下來繼續進行詢答。

請徐委員榛蔚質詢。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才本席聽到有委員質詢賀陳部長有關於交通建設問題，提到花東鐵路雙軌電氣化、花東快速道路及台九線問題，賀陳部長並沒有正面回應，只說需不需要，他要先閱讀資料。經年累月下來，蘇花、台九線以及前幾天才發生的鐵路事件，這些聲音、這些媒體報導、這些深受影響的人們，難道交通部這麼麻木不仁嗎？還要閱讀資料？這個本席真的不能接受！次長，剛才開的會，剛才的協商，本席非常支持，本來就應該經過環境影響評估，所以本席要問，我們提的這些法案及其環境影響評估，什麼時候可以出來？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。現在花東快速道路可行性研究是由公路總局提報到部裡面，部裡面現在是徵求各部會意見……

徐委員榛蔚：謝謝！這個本席聽的非常多了，所以交通部真的是麻木不仁，真的麻木不仁，我只能

用這 4 個字來形容……

范次長植谷：因為部裡面是 4 月份才接到的……

徐委員榛蔚：禮拜五時，全世界最長的隧道已經完成了，瑞士這麼重視環保的國家都能完成隧道，為什麼臺灣花蓮這條隧道沒有辦法完成？蘇花改三段道路，預計 108 年會完工，請問其他 5 個瓶頸路段，什麼時候要規劃？圖片上顯示的是「家」字，每個人都有家，家是我們心靈的依歸，每個人都要回家，無論是出外打拚、就學或是旅遊，我們都需要一條安全的回家之路，這條路不只花東人在走，全國人在走，世界到臺灣觀光的人也在走，請問，這還要審查資料嗎？還要閱讀資料嗎？所有的血淚都在我們花蓮人回家的這條路上，麻木不仁！你看看！地震加上大雨，公路總局總提醒大家避走蘇花、中橫，謝謝公路總局的溫馨提醒，可是中央政府要做的是什麼？是要讓人民有一條安全回家的路，一條安全的路行走，這是最基本的要求啊！看看這些資料，這是 5 月份才發生的，統統是在花蓮發生的事故，這是安全的路嗎？安全的路嗎？好，再看看我們的鐵路，高溫 60 度，鐵路斷，現在是極端氣候，難保未來沒有 70 度的鐵軌，那未來怎麼辦？只要下大雨，花東兩縣公路斷，颱風就全島斷，我們是孤島嗎？我們是孤兒嗎？我們不是中華民國的國民嗎？花東兩縣占了多少地方？占了多少海岸線？交通部給花東什麼？我們的政府看到了花東什麼？長期的忽略！我們是生活在同一塊土地上的人民嗎？

范次長植谷：委員，我可以說明嗎？

徐委員榛蔚：等一下，謝謝你。這是生活在同一塊土地上的中華民國國民嗎？蔡總統不是我們的大家長嗎？花東不是跟大家都是一家人嗎？你們視花東人為什麼？視我們用路人為什麼？安全的路又是什麼？花東兩縣所有鄉親大家一起同心協力，兩縣多少年來連連五顆星，這麼的努力，花蓮自發團體自主性的守護，要給人民一條安全回家的路，我們的公路總局知道嗎？這張「一條安全回家的路」貼紙一張 50 元，民間團體每天自主性巡視花東道路，在 Line 群組、在網路 FB 上告訴大家哪裡是危險路段，我們的動作、訊息比公路總局的消息還快，我們只是要一條安全回家的路，其他鬼話都別說了！我們是一家人嗎？我們是孤島嗎？我們是孤兒嗎？總統、部長及各位官員，看到了嗎？拜託！放下任何的偏執，好不好？放下任何偏執，看看花蓮、臺東的人們怎麼生活？我們出去是「天公仔冚」，所有的東西只要出口到西部或是西部運東西到花蓮來，成本都要提升，有人站在花東人的立場來想嗎？現在花蓮、臺東一年有 1,000 萬旅客，包括國際旅客及島內民眾，請問，安全回家的路在哪裡？能再成為國際的大笑話嗎？臺灣真的是鬼島嗎？請不要再用成本、交通流量、人流等等因素來否定蘇花東這條道路！最基本的路一定要給花東……

主席：徐委員，時間到了，我們所有的人感同身受。

葉委員宜津：（在席位上）沒有人否定花東……

徐委員榛蔚：我們的總統說承擔是一種堅持的勇氣，需要執政的人義無反顧，我們義無反顧在哪裡？

主席：好，徐委員，時間到，謝謝。

范次長植谷：我跟委員會報告，事實上交通部……

主席：好了！時間到了。謝謝徐委員。

徐委員榛蔚：謝謝主席，拜託我們所有的官員，拜託所有的同事，所有的委員……

主席：謝謝！謝謝！

葉委員宜津：（在席位上）我們支持花東，但是我們反對不符法律保留的事項。

主席：繼續請孔委員文吉質詢。

孔委員文吉：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才我聽徐委員為了花東地區的公路大聲呼喊，而經過剛才討論的結果，大概這兩個法案都要經過評估之後才能決定，請問次長，花東快速道路建設特別條例草案的評估什麼時候可以出爐？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。可行性評估部分，已經由公路總局報到部裡面來，部裡面徵求各部會意見後，現在已經把相關意見回覆給公路總局，希望他們再儘快報到部裡面。

孔委員文吉：報到部裡面的話，交通部的立場是什麼？

范次長植谷：我們要開會，經過慎重審議。

孔委員文吉：第二案是有關台九線道路改善計畫是不是？

范次長植谷：委員是指專案計畫？

孔委員文吉：是。

范次長植谷：專案計畫也是一樣，之前公路總局已經報到部裡面，我們也報到院裡面，請求編列專案計畫……

孔委員文吉：專案計畫跟現在蘇花改的工程，有何差別呢？

范次長植谷：原則是沒有關係。

孔委員文吉：這是另外的道路……

范次長植谷：它是高山的部分。

孔委員文吉：加強改善的部分，是不是？

范次長植谷：是。

孔委員文吉：跟現在的蘇花改不一樣？

范次長植谷：對，不一樣。

孔委員文吉：有沒有重複？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。蘇花改是從蘇澳到崇德段，另外是花東四期部分，是從木瓜溪橋一直往南到富里鄉界。

孔委員文吉：等於這個案子和前面那個蘇花改是不一樣的？

趙局長興華：不一樣，不一樣。

孔委員文吉：本席在此要特別強調，蘇花改，也就是你們現在做的這條路，可以說是全世界最危險的道路，也可以說是死亡公路，剛才徐委員放的照片，真的是很恐怖，一下大雨，或是颱風、地震一來，走那條路就要特別小心，很多遊客都是被落石砸死的，所以蘇花改這個工程應該要

早點完工。

趙局長興華：是，我們會加緊趕工。

孔委員文吉：你們現在有照既定計畫在做嗎？

趙局長興華：有，目前還剩下 106 年、107 年、108 年三階段。

孔委員文吉：上次我也問過交通部長，南澳到東澳那一段，現在決定怎麼做？

趙局長興華：那些地方必須再做了解，看如何做可行性評估，因為可行性評估不是我們要做就可以馬上……

孔委員文吉：是不是像交通部長講的一樣，那一段就不做了？

趙局長興華：基本上還是要經過一定的評估程序。

孔委員文吉：我是這兩個提案的提案人之一，這是徐委員的版本，我也支持，我想在場參與討論的委員，除了幾位委員外，千萬別忘了鄭天財委員和孔文吉委員，每次我到交通委員會，都是為了花東的建設道路而來，講的可能不比交通委員會委員少，今天本席也是以為要審查這兩個專案計畫，才特別到委員會來，等一下還要坐火車到花蓮去，所以，我是支持這兩個案子的，但今天你們說這可能有違法或公債什麼的問題，我是覺得應該要給花東居民一個正義，給他們一條安全回家的路，在此，我要呼籲交通委員會的委員應該要支持這個法案，希望政府在能夠幫助的範圍內，多幫幫花東的居民，好不好？

趙局長興華：好。

孔委員文吉：本席特別在此做這樣的呼籲，希望花東的道路建設要加快，也希望大家都能夠支持這兩個法案。另外，我也特別要請交通部及這麼有正義感的主席陳雪生召委，不要忘了中部橫貫公路，請問局長，中部橫貫公路現在一年維修經費是多少錢？是不是 3 億多？中橫公路便道搶通的經費多少？

趙局長興華：當時是花了 4 億多元。

孔委員文吉：4 億多嘛！本席不只為了花東居民，我是為了整個大梨山地區的民眾，那邊有很多榮民，那條路從 921 到現在，已經封了十幾年了，現在只能做便道搶通，事實上那個便道搶通，也是因為台電要去設電廠才把那條路修好。本席真的希望不只是花東地區，也希望政府能重視偏鄉，特別是原住民地區道路交通建設，中部橫貫公路以前是個很偉大的路，非常偉大的路，很可惜，被 921 完全摧毀，但是不要忘記，當年榮民開這條路死了多少人！我想中橫公路也需要大家的關心，還有南橫公路，對於這兩條道路，交通部的立場是什麼？局長可不可以簡單說明？

趙局長興華：跟委員報告，基本上，中橫的部分我們是持續在做環境調查，就是要看它的地質是否穩定了沒有？這部分我們會持續關心。至於南橫部分，目前是有幾個地方要再處理，包括梅山明隧道等等，都已經在處理，希望今年年底做完之後……

孔委員文吉：我在此呼籲，政府是不是可以用少少的錢，3 億、4 億吧？把那條路搶通到我們偏鄉地區，這樣就能凸顯政府對我們原鄉產業的重視，當然，那個地方不只是原住民，什麼族群都有，希望交通部不要忽視中橫公路及南橫公路。謝謝。

趙局長興華：謝謝。

主席：謝謝孔文吉委員發出正義之聲，我們都支持你。

接下來登記質詢的吳委員志揚及林委員德福均不在場。

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。上個禮拜左右，臺東地方法院有個判決，不知道第三工程處有沒有呈報給局長？就是台九線因為徵收等等的疏忽或瑕疵，目前在臺東市新園附近，有部分土地一審判決要返還給當地居民，即所有權人，不知道這件事他們有沒有跟局長呈報？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。報告委員，還沒有。

劉委員權豪：後續要如何處理比較好？這裡面可能是當初徵收的程序有瑕疵。

趙局長興華：報告委員，我們在了解之後，再看看要怎麼處理。

劉委員權豪：目前是一審判決，不過，如果研究結果當初確實是有這樣的疏失，本席建議你們要儘快跟人民取得和解，該價購以取得土地所有權的部分，就趕快去完成，千萬不可以抱著反正已經被當做公路使用，就打算糊弄過去。本席昨天也清楚看過法院判決，法院一審判決是第一，認為那個不是既成巷道；第二，沒有完成徵收手續；第三，所有權目前仍然是在地居民的，而且不只是一個人，而是一整排，牽涉的土地大概幾千坪，如果將來民眾要回復他們的使用範圍，那麼台九線有些路段就必須縮小……

趙局長興華：這部分我們再去了解，因為地籍測量好像有點偏差，但我們再去實地確認。

劉委員權豪：說實在，那個偏差法院已經判決了，你們應該趕快去確定，地籍再怎麼量，也不可能推翻法院的判決啊！一開始你們是根據地籍重測，本席希望你們趕快去處理，這是臺東地方法院 104 年度訴字第 70 號判決，目前這裡面有 7 個當事人，其實牽涉的土地不只這 7 個人，而是一整排，現在只有這 7 個人提出訴訟。法院判決書已經寫得非常清楚，你們首先要把土地返還給人民，而且要付不當得利的補償費。

趙局長興華：委員請容許我們先了解再確認，因為現在還不見得定案。

劉委員權豪：我也同意，這是一審，不過你們是用政府的資源和人民打官司。

趙局長興華：這或許還需要確認，包括地政測量的部分，我們都必須去了解一下。

劉委員權豪：我建議你把這件事列為優先處理，因為影響的層面非常大。政府該負起責任就要負起責任，如果當初徵收程序確實有瑕疵，有些需要補正卻無法補正，在訴訟確定之後，該向人民價購的就要從頭走徵收程序，該做的就要去做。

趙局長興華：我們了解之後再確定。

劉委員權豪：好。另外，台九線南迴段草埔到安朔隧道貫穿預訂在什麼時候？

趙局長興華：第一段大概 7 月，還有 98 公尺左右。

劉委員權豪：整個工程呢？

趙局長興華：要把後面水的問題解決，現在我們還在評估後面期程的影響。

劉委員權豪：接著請教范次長，今天大家都在討論桃園機場淹水的問題，這件事是發生在上個禮拜五，如果它發生在 6 個月後，你覺得會有什麼差別？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。我了解的是，目前桃機有很多工程在進行。

劉委員權豪：政府必須概括承受一切責任，而且有延續性，所以這件事發生在上個禮拜或是 6 個月以後，在程度上當然不一樣，批評指責的聲音也會不一樣。今天大家已經討論很多桃機淹水的可能原因，問題的排除或許需要很長的時間，但是身為一個領導人，不論是部長或次長，如果在當下能進駐桃園機場指揮，我覺得那不是作秀而是穩定軍心。因為在混亂的狀態下，能有具代表性的人物馬上趕到現場，相信人民對政府所展現的行動力量會有不一樣的評價。或許部長和次長認為你們在辦公室一樣可以指揮調度，如果到了現場反而擔心別人批評是在作秀，其實這絕對不是作秀。在那樣一個混亂的狀況下，這可以凝聚團體的向心力以及發揮對外的宣示作用。尤其桃園機場是國家的門面，我們可以向國際表達我們重視這個問題，這具有很大的意義，這一點提供交通部團隊作個參考。對於這次淹水的原因，我不會對現在的部長苛責，因為他剛接手不久，但是這件事如果發生在 6 個月以後就不一樣了，到時就不能用這個理由來解釋。我們當然希望無災無難，可是一旦發生這樣眾所矚目的事件，領導人當機立斷，在第一時間到現場指揮若定，這會是危機處理很重要的一部分。今天雖然部長不在，范次長還是扮演非常重要的角色，所以本席提供一點意見供你們參考，謝謝。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：請施委員義芳質詢。

施委員義芳：主席、各位列席官員、各位同仁。昨天南澳路段坍方，公路局有沒有向交通部報告？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。有。

施委員義芳：在什麼路段？

范次長植谷：在一百三十幾 K。

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。有一個土石流是在 112K，另外大清水那一段是有預警性封路。

施委員義芳：未來這部分應該作個紀錄，到底坍方部分每年是什麼情況？

趙局長興華：112K 那個地方是遠方的土石流流到路上來。另外預警的部分是因為雨下太大，所以暫時封路。

施委員義芳：這次下雨的紀錄並沒有比較大，101 年 6 月雨量有到達 341mm，當時淹水是在 F 幹線的位置，經過努力後，機場排水設施就改善了。當有水進來時會有抽水機抽水，再把水引到溪流，當時是用這樣的方式來改善。不過在這 8 年裡面，機場的螺絲是鬆動的，所以不曉得上述的措施是否還存在？根據氣象局提供的資料，這場雨並沒有比 5 年前的還要大，但是總經理表示是因為埔心溪水位越過了機場。就工程的角度來看，做阻水設施或深水井導水都有辦法處理，可是機場都沒有採取這些處理方式，以致造成地下室嚴重淹水。這次淹水從哪裡來？當然

，交通部也有請工程會等相關單位做報告。我也做了一份報告，它是在 H 幹線集水區域，原本整條引導內水的部分要經由 H 幹線排入埔心溪，因為這條幹線堵塞而導致水倒流，大水淤積造成航站南、北端淹水，淤水才會倒灌進來。

我們看到這張照片是在機場航廈 B2 的部分，另外一張照片拍攝地點是在停車場，還有兩張照片各是在地下通道及美食街，機場捷運在更底下。根據我手中的資料顯示，它是常態性的積水，不是淹水，這麼多年以來，美食街一直處於積水狀況，遲遲未能獲得改善。

我們看到下一張照片，以前河道口設置很多的柵欄，這些柵欄有待機場平常與桃園市政府在敦親睦鄰時，協調以何種處理方法加以維護清淤。左圖是 103 年施工前的照片；右圖是施工後河水淤積的照片。也就是說，平常它是呈現淤積的狀態，當水位上漲之後，當然會發生倒灌的情況，所以你們要事先做好清淤的工作。

未來還是會發生強降雨的極端型態，在此情況之下，方才有位委員提及，如果 6 個月之後，交通部可能就無法解釋這部分了。我們再看到下面幾張圖片都是積水的常態。

另外，本席要提醒部長的是，機場航廈還有淹水及跑道偏離的問題，你、我都有機會出國，跑道偏離涉及飛安等問題仍未解決。目前機場跑道伸縮縫的部分經常會有分離的情況，這部分希望你們能夠澈底解決，而且一定要儘速處理。

再者，我要請問次長，多年以來，機場管理的螺絲已經鬆動了，未來在人事上，你們會不會撤換桃園機場總經理？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。這個問題正由部裡處理，目前尚未決定。

施委員義芳：近 8 年來，整個機場管理非常的鬆動，從飛安到工程問題，舉例而言，在水淹進機場之際，你們連簡單的止水措施都沒有辦法處理，這並非專屬水利署的工作，一般民眾的 common sense 都知道如何處置。本席認為，在工程方面的評估，交通部必須確實負起責任，我想解決問題才是王道，不要討論前面是誰的責任了，人民也不想再追究前面是誰的責任，但是，人民希望知道你們要如何解決此一問題？

范次長植谷：非常謝謝委員的指教，我們會加速做澈底地改善。謝謝。

主席：接下來登記質詢的徐委員永明、賴委員士葆、盧委員秀燕、鍾委員佳濱、王委員定宇、蔣委員乃辛、高委員金素梅、羅委員明才、李委員彥秀、蔡委員易餘、陳委員明文、王委員惠美、陳委員亭妃、賴委員瑞隆、Kolas Yotaka 委員、何委員欣純、邱委員志偉、徐委員國勇、劉委員世芳、周陳委員秀霞、陳賴委員素美、呂委員玉玲、張委員麗善、黃委員昭順、黃委員偉哲及管委員碧玲均不在場。

所有登記質詢委員均已發言完畢。

另作以下處理：徐委員榛蔚質詢另提書面補充意見；吳委員志揚及林委員德福所提書面質詢列入紀錄，刊登公報。

徐委員榛蔚質詢書面補充意見：

一、桃園機場淹水事件

1. 部長，桃園機場這次因為大雨造成的淹水，可以說是從 1979 年落成啟航以後，37 年以來最大的癱瘓，部長，本席覺得很驚訝，一場大雨就讓我們臺灣首要的國際客運出入地變成名符其實的「海」關，嚴重的停電問題，更是造成出入關大排長龍、航班資訊看板無法正常顯示、往返航廈間的電車停駛、手扶梯停擺、自動沖水小便斗失效、候機室沒冷氣吹，電力的恢復甚至需要花上 2 天的時間，部長，交通部多久進行一次安全評估？難道從來沒有相關的災難應變方案嗎？

2. 台灣是個多天災的國家，除了地震、颱風之外，現在聖嬰、反聖嬰的氣候異常現象更是常見，桃機事件可以說是非常嚴重的警訊，部長，台灣總共有 16 個航空站，桃園國際航空站可以說是國內航空站的龍頭，連它都應變不了這樣的災難事件，雖然是因為機場內部排水幹道老舊，加上施作工程的問題，造成無法承受突如其來的豪雨，其他 15 個航空站，位於花東地區的花蓮和臺東航空站呢？有應變的能力嗎？將如何加強航空站的自救能力？

3. 本席還看到網路上有一名空服員他在社群網站貼文指出，因為糞管爆開，出境大廳的行李傳送帶都是排泄物，部長，您去現場看過，有注意到這個情形嗎？後續的機場設備維護情形？

4. 除了機場軟硬體設備嚴重受損外，在第一線的工作人員更是需要承受很大的壓力，不管是清理髒亂的現場，還要面對情緒不穩的旅客，雖然在企業人員的問題上是勞動部主管，但本席要為我們這些辛苦的第一線人員在這裡發個聲，請部長在監督管理各航空公司的同時，也能要求航空公司能多為這些第一線人員的著想，給予他們完善的就業照顧，可以嗎？

5. 在旅客受到的損害部分，本席看到，交通部這邊已經有請桃機公司和航空公司妥善處理理賠的相關事項，沒錯吧？不會現在事件在風頭上，政府才積極地幫忙處理吧？

6. 另外，在討論桃機淹水的問題之外，同時可以看到，桃園不是只有桃機一個地方淹水，附近多的地段也有淹水，甚至在桃園大園蘆竹的地方也有嚴重淹水，這不是只會發生在桃園的問題，全台都市都有這樣的隱憂吧？在我們都市不斷地開發下，經濟部、內政部有針對全台進行過水患發生機率與災害應變相關的評估、瞭解嗎？

二、台九線、花東快，必要且須要

1. 本席看到林院長上週說，桃機淹水，導致陸空交通大亂，是一個存在很久的管理問題，部長，在我們的交通設施上，還有哪些有存在很久的問題？

2. 大家都曉得天災人禍，對於民生事項，如果平常就有在關心、有在投注資源，就算是天災發生，也不一定造成問題，但天災人禍同時存在的話，就必定會發生問題，沒錯吧？

3. 看完空中交通經過暴雨後，這樣慘烈的狀況，部長，本席繼續請教陸上交通，上週六（6/4）臺鐵發生 651 次莒光號列車在花東富里到東竹間出軌，根據臺鐵的說法，是因為鐵軌在高溫曝曬下，鐵軌熱度過高導致變形，現在臺鐵鋼軌的耐熱上限是 60 度，雖然臺鐵在發布的說法裡面提到，將修改鋼軌耐熱上限到 70 度，並且逐步更換比較不容易挫屈的新鋼軌，在月底前也會在全台 18 度分駐所旁的軌道全面裝設軌溫監測器，一旦軌面溫度超過 50 度，列車就會降到時速 40 公里。

4.部長，您曉得嗎，在公路不安全，航空不便利、海運不發達的狀況下，花東地區都只能倚賴鐵路運輸，而花東線大部分路段仍是單軌，上週六臺鐵事故發生的富里東竹間是單軌鐵路，一發生事故，就會造成花蓮到台東間的鐵路運輸癱瘓，就本席瞭解，花東鐵路雙軌化在上個月已經完成可行性評估，並且也報行政院核定，後續還要花 13 個月規畫及環評，工期也要 7 年半的時間，最快要當 113 年才能完工。但是，部長，花東人還有辦法再等 8 年嗎？

5.除了鐵路雙軌化的問題對於花東兩縣來說具有重要性和急迫性，台九線的拓寬、花東快速道路的興建，您覺得沒有必要嗎？

6.本席在 5 月 23 日、上一次質詢也有提到，對於這全台最長而且是唯一貫穿東台灣的台九線，部分路段現在還是兩線道，對於這些年來人命的犧牲、家庭幸福的破碎，本席再請教部長一次，您認為全線拓寬有沒有其必要？上次的會議本席不只是在質詢時請教過部長，也提過書面，請問部長，在上一次的業務報告書 P.5 中提及台九線後續改善剩餘路段已經送專案計畫到行政院核定了，現在只剩細部修正，請問你支不支持？那具體的時程為何？但都一直沒有收到單位任何的回覆，部長，難道要無數條人命的犧牲，不足以讓您以同理對待花東地區的居民嗎？

7.再來，現有蘇花改工程將於 106 年底陸續完工通車，屆時蘇澳到花蓮大幅增加的車流，將使現有台九線容量難以消化，所以當初地方才有要求興建花東快速道路的需求。部長，花東快需不需要？你個人的看法呢？假如只從成本效益一項來決定交通建設有沒有興建必要，忽視其他諸如東部居民的醫療需求、時間成本、公平正義等面向，那麼將使區域發展更加失衡，那新政府口口聲聲高喊公平正義呢？部長您認同，只看成本效益如此狹隘的單項評估嗎？

8.如果部長也贊同交通建設應多方評估綜合考量，那麼蔡總統就職演說中提到「人民需要執政者義無反顧的承擔」，請問部長，您是想實踐蔡總統的指示，義無反顧承擔解決我們東台灣人民長期盼望的交通問題？還是要當讓蔡總統毀諾跳票的罪人？

三、蘇花改東澳—南澳

1.最後，本席請教上次也跟部長就教過的蘇花改東澳—南澳段的問題，部長，您有親自用公路走過一趟花東嗎？您曉得蘇花改東澳—南澳段有多曲折嗎？

2.上次的質詢，部長您一直答覆本席，路段改善以外，還有用路人的行為要改善，部長，本席認同，在交通安全的改善上，是多方都要努力的，但本席實在無法理解的是，為什麼我們交通部不能為我們國人建構一個安全、完善的交通環境，反在思考能給國人什麼樣的東西之前，一昧地回應要我們國人注意自己的行車行為，部長，行車行為的改善是一種生活的態度與觀念的教導，沒錯吧？我們交通部有努力了嗎？與其一直耍嘴皮說，要我們用路人注意用路行為，為什麼交通部不能擔起應負的責任，盡國家之責，規劃安全的用路環境給我們全體國人使用？

3.不曉得部長有沒有看到這個新聞，世界最長、最深的鐵路隧道——聖哥達隧道（Gotthard tunnel），這個月 1 日在瑞士正式開通營運；耗時 17 年貫穿阿爾卑斯山脈的聖哥達隧道，以總長 35 英里（約 57 公里）打敗日本青函隧道，成為全世界最長的鐵路隧道；瑞士政府表示，聖哥達隧道不只是一項傑出的工程成就，同時也將為歐洲貨運帶來革命性的轉變。歐盟主管交通

事務的執委布爾茨（Violeta Bulc）當天也出席開通儀式，大力肯定瑞士的貢獻並且表示，聖哥達隧道是「歐洲鐵路史上的一個里程碑，也讓歐洲人更為凝聚。」。

4. 部長，在國際都在努力的革新交通建設，為了提升不同城市間的經貿、旅行經濟效益與競爭力的當下，本席無法理解，為何部長您卻認為，蘇花改東澳南澳段的隧道工程是「不必要建設不用再建」？到底，建設的必要性，是誰說了算？到底，國人的安全，是誰說了算？

吳委員志揚書面質詢：

Q：請問部長，這次淹水的主因是什麼？只有一個 H 排水道就釀成了如此難堪、丟臉國際的災難嗎？那為何過去更大降雨量卻沒有淹得如此慘？還有什麼其他因素？

交通部檢討報告中指出，此次桃園機場淹水直接原因初步研判是機場 H 排水幹道未能將雨水順利排入埔心溪而產生逆流所致，確切原因尚需行政院公共工程委員會進一步調查確認。

水利署及中興工程公司於四日經現場會勘結果：埔心溪水位沒有暴漲導致溢淹回機場，因為最高水位時仍未達 H 幹線的排水箱涵出水口，內水外排沒有問題；主要原因仍在於內水的治理及工程管理造成 H 幹線排水效率大大降低，包括幹線改善工程未完成前，缺乏有效替代水路，導致原水路無處宣洩。

然而 6 月 2 日上午 10 時到 11 時，大園區時雨量達 86 毫米，但這並非大園區曾經發生過的最大時雨量，2011 年 6 月 17 日更曾出現 88 毫米。較大的時雨量未造成淹水，按照經驗法則，可見雨量並不是最主要的釀災主因。而號稱造成機場淹水的「H 排水道」，是 40 年前設計的舊排水路，也使用許久，為何過去就沒有造成如此嚴重的問題？可見雨量、H 幹線可能都不是最主要的問題，或不是唯一的問題。還有哪些問題未揭發，交通部責無旁貸，應該調查清楚告訴國人。

Q：桃園機場公司應該是負多少責任？有哪些人應該為此負責？層級與懲處到多高？民眾申請賠償時，該負責的人會買單嗎？或是全民買單？

如果是桃園機場的 H 排水道，是造成這次的淹水主因，請問，桃機公司有哪些人應該為此負責？負責到怎樣的地步？部長自評，自己該負怎樣的責任？

另外，一場大雨讓桃機瞬間變為孤島，無法進出，耽誤三萬人的既定行程，很多工作沒辦法處理，「這三萬人的損失，新政府要怎麼賠」？部長當晚曾說事後優先處理災損的賠償，請問是否是由桃機公司來賠償？這些如屬人為疏失，可以向這些該負責的人求償嗎？

Q：除了桃機公司應該為此事究責外，行政院、交通部、高公局，甚至地方政府，沒有人要為此事負責嗎？

除了桃機公司外，還有沒有其他單位需要負責？淹水淹成這樣，甚至連接桃機的幹道都無法通車，難道其他單位都不用負責嗎？只要看著被水淹就好了嗎？

為何沒有緊急發布機場失能的訊息，公告班機延遲或取消？為何還要讓旅客以為班機準時而急匆匆、耗費大量塞車時間趕到機場？為何要讓眾多旅客塞在通往機場的道路、機場大廳，沒電、沒空調、沒食物、沒車返家、沒旅館可住、甚至沒有交通工具從重災區的第二航廈轉往第

一航廈？這些工作難道都只有桃機公司要負責嗎？危機處理也是考驗政府施政的項目之一。

台灣又不是第一次下大雨，機場淹水可以推給舊政府和桃園機場，但班機和交通資訊、旅客疏散、住宿問題，從桃園市政府、高公局、交通部、行政院，有哪個官員出面來處理？好像都跟他們沒事一樣。在二航廈面對旅客抱怨的，都只有第一線人員，也沒見桃機高層出面處理，行政院長林全只以「長年管理問題」來推諉，根本就是不負責任。

Q：現在的極端天氣，許多建設已經不是用過去的標準就可以防範未然的。請問部長，面對這樣的狀況，你有把握未來桃園機場從此不再被水淹嗎？或是有怎樣的規劃，可以因應未來的極端氣候？

雖然雨量未必是這次桃機大淹水的禍首，但在極端天氣之下，類似的豪雨成災卻不應再視為偶發事件。所謂極端天氣，是指偏離平均狀態的天氣，極端天氣早已成為全球性的議題，世界銀行於今年五月十七日即發出警告，若未善加防範，到二〇五〇年，因極端天氣導致日益嚴重的河水氾濫和沿岸洪災，將威脅全世界十三億人口和一百五十八兆美元資產。

中央氣象局的測量，桃機所在的桃園市大園區，六月二日上午九時至十二時累積雨量 153 毫米。根據中央氣象局的定義，當三小時內的累積雨量達到 100 毫米以上即屬豪雨，六月二日上午大園區不僅是豪雨，雨量還比定義中累積雨量多出 53%。

面對極端天氣，部長有信心可以保證未來不再發生這樣的事情嗎？或是有怎樣的方式，來因應未來的極端氣候？需要花多少時間、多少經費，才能確保桃機不再淹水？

Q：桃園機場二航廈因淹水停電多日，到昨天早上還發生電力不穩跳電的情況發生，出境大廳仍須靠冰塊、風扇降溫，部長，請你提出何時能完全修復、解決這些問題？

桃園機場第二航廈上周四淹水停電，經桃機公司、桃園市政府等單位搶修後，今恢復正常供電，但一早仍有跳電情形。交通部政務次長王國材表示，桃機上午跳電是因加壓、輸電到空調時太急所致。他說，開始加壓、輸電到空調不能太急，早上可能太急，跳電一段時間，後來已恢復。交通部原則為安全迅速，中間有一些矛盾，但安全仍是交通部重要準則，這幾天在做烘乾工程也是一樣，安全後才會送電，這是基本原則。

Q：請問部長，未來這段期間，如果還有鋒面來襲，交通部與桃機公司做了哪些準備，可以確保不再發生這種狀況？再發生的話，誰要下台負責？

一場大雷雨，讓桃園國際機場幾乎全面癱瘓，也使桃機在應變管理上的問題「浮出水面」，5 日又有新的一波鋒面報到，就怕會再下起大雨，一早桃機也緊急調來 2 千個沙包，做好防災準備，同時檢查機場附近的水閘門是否能正常運作，就怕再有類似事件發生。

行政院長林全指示，要求交通部儘速恢復桃園機場的營運與清理環境，並應指派高階官員進駐桃園機場，以預防與處理可能大雨造成對機場營運的影響，務必確保旅客疏運不再受到衝擊。

林委員德福書面質詢：

問題一、

請問交通部長，為何第一時間沒有緊急發布桃園機場失去服務功能的訊息？及早公告班機延遲或取消？為何還要讓旅客以為班機準時而急匆匆、耗費大量塞車時間趕到機場？

「地震警報訊息」已可以透過智慧型手機廣播訊息發送，通知民眾避難。未來高鐵、臺鐵、國道高速公路有重大交通事件狀況發生後，是否也可以透過手機廣播系統發送訊息告知民眾及早應變？

問題二、

針對桃園機場軟硬體服務的改善，需要經費來支應，「機場服務費」已於去年 5 月開始，從 300 元提高到 500 元。本席認為，現在是非常時期，「機場服務費」應全數用於「機場設施更新」，不應該再將預算分配去「推動觀光產業發展」，以利桃園機場儘速完成各項改造工作，讓國門不再鬧出笑話！請問部長您是否贊同？

問題三、

桃園機場 105 年預算當中「損失與賠償給付」僅編列 8 萬 3 千元，要賠償給民眾或廠商不足的部分，交通部初步規劃如何處理？如果要用政府編列的預算也等於是拿全民納稅人的錢出來賠！

問題四、

桃園機場 105 年預算當中編列 498 萬保險費，請問總經理，該筆保險費的投保項目為何？未來是否會針對此次水災另外增加投保項目？

問題五、

請問部長，依據中央氣局統計，2016/6/2 桃園機場，瞬間時雨量 86 毫米。另外，根據氣象局也曾記錄到，桃園大園第區瞬間時雨量曾在 2011 年達 88 毫米，2012 年曾達 82 毫米。過去沒有發生桃園機場大淹水，因此，究竟此次淹水是人禍？還是天災？

問題六、

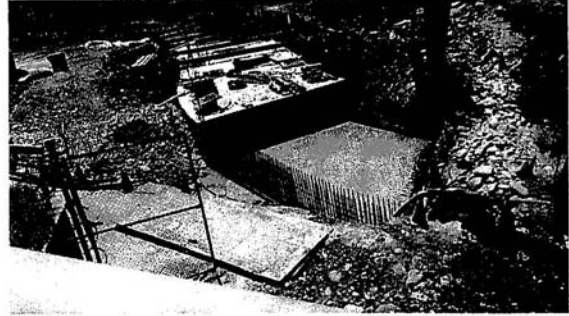
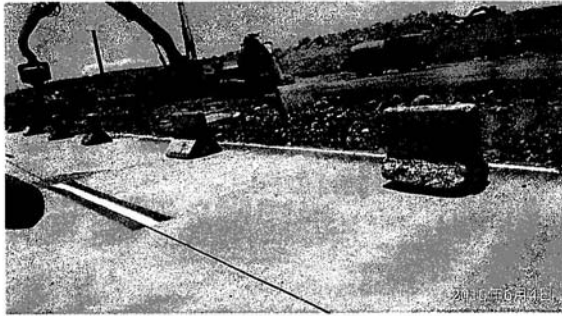
之前臺鐵也遭遇豪大雨，導致鶯歌至桃園間積水淹沒鐵軌、地基掏空，雙線交通中斷 2 小時，延誤 1.3 萬名旅客。本席希望交通部針對所轄交通公共設施，儘速與水利工程專間完成交通公共設施防洪體檢，對於近來豪大雨降雨機會增加，針對易淹水地區進行排水改善措施或添購防洪水閘門設施，以保障民眾行的權益？

陳賴委員素美書面質詢：

105 年 6 月 2 日上午，桃園地區於 2 小時瞬間降下 100 毫米雨量，其中桃園國際機場第二航廈更陷入淹水成海的窘境，不僅造成桃園機場旅運業務嚴重受到影響，旅客權益受到損害，且我國國際形象亦嚴重受創。

本席已於 6 月 2 日當天與鄭寶清委員連署提案要求交通部一週內提出檢討報告。但近幾日看見桃園機場公司荒腔走板的處理狀況，特提出書面質詢：

一、依據本席掌握的資料，相關民眾提供照片，認為機場公司將原有的排水溝為了施做工程導致堵死，淹水事件發生後才再復原。對此請機場公司提出說明。



二、桃園機場公司費總經理於事發當日逕行對媒體發言，將淹水災害原因指斥為桃園市政府埔心溪工程不當，但迄今經諸多相關單位說明，顯示為桃園機場本身疏漏。凸顯桃園機場公司遇事推諉的不當作法，即便桃園機場公司董事長為承擔責任已遞出辭呈，但針對桃機公司本次不當發言，造成中央、地方嫌隙，提出具體改善說明。

三、本次的淹水事件令全體國人對於桃園機場公司工程施作品質的憂慮，面對梅雨、颱風季節即將到來，對於機場公司的質疑更是層出不窮。對此請桃園機場公司除就具體改善淹水問題於一週內提出改善方案，本席具體建議請相關單位就近 4 年機場工程進行稽核，避免粗劣工程造成國門名譽再次受損。

四、桃園機場公司依據《災害防救法》有關規定，為有效處理重大災害（如風災、水災、火災、毒性化學物質、輻射、生物病原、地震、海嘯、劫機、爆炸物及空難等）之防救應變措施，除成立「桃園國際機場公司災害應變小組」外，還編列了各類災害的緊急應變處理作業程序，但觀察本次淹水事件時可謂完全破功，所謂的災害應變小組功能與運作似乎無法發揮，幾乎無應變能力可言，甚至連對外資訊的整合與說明也慢半拍、錯謬，讓機場陷入媒體所謂的孤島狀態。更顯示桃園機場對於相關災害應變的無力，而飛航安全的維護更令國人憂心。

對此請桃園機場公司除針對本次應變狀況做出說明外，並針對桃園機場相關災害應變提出可行改善方案，並於一週內送交本席辦公室。

主席：針對本日會議報告案，現作如下決定：「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，請交通部及相關機關儘速以書面答復。」

現在散會。

散會（14 時 5 分）