

委員會紀錄

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 9 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 4 月 25 日（星期一）9 時至 13 時 24 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 8 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 4 月 18 日（星期一）上午 9 時至下午 1 時 15 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬 葉宜津 李昆澤 劉權豪 蕭美琴 趙正宇
鄭天財 Sra · Kacaw 簡東明 Uliw · Qaljupayare 林俊憲 李鴻鈞 顏寬恒
委員出席 13 人

請假委員：陳素月 陳雪生
委員請假 2 人

列席委員：林德福 黃昭順 孔文吉 蔡適應 劉建國 吳志揚 賴士葆 鍾佳濱
盧秀燕 賴瑞隆 黃偉哲 徐榛蔚 蔣乃辛 陳明文 何欣純 邱志偉
高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo · Iyun · Pacidal 李彥秀 趙天麟 馬文君 周陳秀霞
陳怡潔 林為洲 高金素梅 陳超明 呂玉玲 姚文智 陳賴素美 陳 瑩
許淑華 陳亭妃
委員列席 31 人

列席官員：交通部	部	長	陳建宇
會計處	處	長	洪玉芬
路政司	司	長	林繼國
郵電司	司	長	王廷俊
航政司	司	長	陳進生
技監室	技	監	鄭賜榮
人事處	處	長	林能進
總務司	副 司	長	吳舜龍
高速鐵路工程局	局	長	胡湘麟

民用航空局	副 局 長	方志文
臺灣鐵路管理局	局 長	周永暉
台灣高速鐵路股份有限公司	董 事 長	劉維琪
中華郵政股份有限公司	董 事 長	翁文祺
桃園國際機場股份有限公司	總 經 理	費鴻鈞
桃園航勤股份有限公司	董 事 長	張建隆
中華航空股份有限公司	總 經 理	張有恆
	資深副總經理	董孝行
臺灣港務股份有限公司	董 事 長	張志清
陽明海運股份有限公司	董 事 長	盧峯海
台灣航業股份有限公司	董 事 長	張義源
中華電信股份有限公司	董 事 長	蔡力行
台灣世曦工程顧問股份有限公司	董 事 長	李建中

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。

邀請交通部部長陳建宇就「交通部得實質掌控營業單位（臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、桃園航勤股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、台灣航業股份有限公司、中華電信股份有限公司及台灣世曦工程顧問股份有限公司等）績效」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長陳建宇報告後，計有委員鄭寶清、陳歐珀、鄭運鵬、李昆澤、葉宜津、蕭美琴、劉權豪、趙正宇、鄭天財、簡東明、林俊憲、李鴻鈞、賴瑞隆、徐榛蔚及邱志偉等 15 人提出質詢，均經交通部部長陳建宇及相關人員分別予以答復；委員葉宜津質詢另提書面補充意見，及委員陳素月、許淑華、蔡適應、顏寬恒、吳志揚、劉建國所提書面質詢，均列入紀錄並刊登公報。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

通過臨時提案 15 項：

一、對於交通部直接持股營業單位，屢以成立子公司、孫公司之方式規避政府監督，甚至成為人事酬庸之溫床。爰要求各直接持股營業單位應在不違反個資法之前提下提供轉投資（含再轉投資）公司三年來負責人及經理人名單、薪資獎金等彙整性相關資料。並應檢討該些公司存在必要，於一年內提交書面報告，若要再有轉投資行為則應依規定經交通部核定後始得進行，並送本院交通委員會備查。

對於交通部得實質掌控營業單位，其再轉投資之子公司、孫公司等，亦應依規定提供相關營運績效資料送交本院交通委員會備查。

提案人：葉宜津 李昆澤 鄭寶清 林俊憲 趙正宇
蕭美琴 陳歐珀

二、台鐵於 105 年預算中，為票務系統整合再造計畫（第四代票務系統）編列 156,014 千元之「機械及設備」。然，第四代票務系統之規劃目前尚處於系統構思階段，預計在今年五至七月決標，在 108 年正式上線。有鑑於新一代票務系統的建置，資訊不清、時程不斷延宕，爰建請台鐵局於二週內，以書面專案報告說明此處預算編列之全部科目及使用方向，並詳細說明第四代票務系統之時程規劃與可預期之系統功能。

提案人：蕭美琴 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
陳歐珀 林俊憲

三、為解決花東地區一票難求之問題，並舒緩當前北迴線、花東線載運量不足之困境，爰建請台鐵局研議，增設「由南港、七堵發車往返花蓮、台東」之班次的可行性評估，並於一個月內提出書面專案報告，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀
趙正宇 林俊憲

四、為解決當前北迴線、花東線載運量不足、調度不彰之困境，建請台鐵局研究、調查在「適當路段增建避車軌以達到短、中期之紓困」的可行性評估，並請於一個月內提出書面報告，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 李昆澤 陳歐珀
趙正宇 林俊憲

五、台鐵於 105 年 3 月 1 日起修改攜帶自行車乘車相關規定。在過去，依規定只要將自行車「完整收納於攜車袋」即可上車；新規定增加「長、寬、高總和不得超過 200 公分」之限制。就目前狀況而言，一般登山車或公路車在前後輪拆下後仍都超過此限制至少 32 公分以上，皆不符規定。然而，近年來節能減碳已成為全球高度重視的議題，花蓮又是台灣重要的觀光城市，低碳旅遊勢必是未來發展重點，台鐵此項規定將會扼殺台灣單車旅遊之發展。爰此，要求台鐵於一個禮拜內重新檢討民眾攜帶單車搭乘之相關規定。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
趙正宇 林俊憲

六、為解決花東地區一票難求之問題，並舒緩當前北迴線、花東線載運量不足之困境，交通部正在進行北迴線三軌化及花東線雙軌化之評估、建置工作，然此二項施政計畫尚需嚴謹規劃與相當的時間來完成。爰此，建請台鐵局以「調度面」為考量，提出解決花東鐵路載運量不足之對策，並於一個月內以書面專案報告形式，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
趙正宇 林俊憲

七、台鐵第四代票務系統正在建置當中，預計在 108 年替換現行系統。為健全我國鐵道運輸之相關研究以提升我國鐵道事業發展，建請台鐵應妥善維護現有之資料庫及統計數據，並開放非涉及個資、國安之相關資訊，以供學術研究單位申請使用。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 李昆澤 陳歐珀
趙正宇 林俊憲

八、有鑑於東部鐵路電氣化工程爆發採購弊案，造成鐵路行車安全之疑慮，交通部 102 年開始辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫，總經費 278 億餘元，為確保該工程品質，避免日後造成行車安全之疑慮，交通部鐵工局應建立採購監督程序，於兩個月內向交通委員會提出書面報告，並督促相關單位如期如質完成公共建設，提供優質運輸服務。

提案人：劉耀豪 葉宜津 李昆澤 蕭美琴 鄭寶清
趙正宇 陳歐珀 林俊憲

九、東部鐵路電氣化工程爆發採購弊案，其所涉被舊換新計軸器，是安裝在鐵軌每個區間，計軸器會計算列車車軸數量，透過線路傳送信號，待信號系統確認進入和離開的車軸數量相同，代表該區間已無列車，才會重新開放給其他列車進入，以避免列車對撞等事故；爰此品質不良之計軸器恐危及行車安全，交通部臺鐵局應儘速啟動東部鐵路計軸器全面安檢，並重新擬訂維護保養程序，並於 3 個月內將安檢報告送交通委員會，以確保鐵路行車安全。

提案人：劉耀豪 鄭寶清 葉宜津 李昆澤 蕭美琴
陳歐珀 趙正宇 林俊憲

十、鐵路運輸為東部民眾對外的主要交通模式，然而近年來因觀光等因素使得當前鐵路運能無法負荷需求，進而導致東部居民的交通權益受損。花東居民優先購買往返花東區域交通票券的權利應受法律保障，對此，本院多位委員已著手修法。為避免法規修正後與行政規則產生衝突，爰建請交通部鐵路局立即針對相關條文研擬增修之草案，納入交通委員會 3 月 28 日會議予以評估。相關行政規則應修正之條文建議如下說明。

(一)應增、修《鐵路運送規則》

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第九條 鐵路機構發行之車票應包括全票、兒童票、 <u>具名交通票</u> 及法定優待票。 前項全票係指依主管機關核定之各票種費率計算，	第九條 鐵路機構發行之車票應包括全票、兒童票及法定優待票。 前項全票係指依主管機關核定之各票種費率計算，	增加票種。 定義具名交通票的票價。

未經折扣之票價收費之車票。 第一項規定之兒童票，應依前項全票二分之一收費。 <u>購買第一項規定之具名交通票者，得配合全票、兒童票、法定優待票票價購票。</u>	未經折扣之票價收費之車票。 第一項規定之兒童票，應依前項全票二分之一收費。	
第十一條 旅客購買法定優待票或具名交通票卷者，應出示<u>相關證明文件</u>供鐵路機構查驗。 鐵路機構依法得申請優待票差額補貼者，得登錄旅客姓名及身分證字號。 <u>鐵路機構依法得向申購具名交通票卷者，要求登錄旅客姓名、相關佐證資料。</u>	第十一條 旅客購買法定優待票者，應出示證明文件供鐵路機構查驗。 鐵路機構依法得申請優待票差額補貼者，得登錄旅客姓名及身分證字號。	要求將具民交通票卷納入查驗項目。 要求購票者須登錄佐證資料。
第十二條 鐵路機構應於車票以文字、電磁或光學等方式記載票種、起訖區間、有效期間、列車或車廂種類、票價、票號及發售日期；指定車次之車票，並應記載列車車次、開車時間、到站時間及座位資訊。 <u>前項座位資訊，於具名交通票上，應加載乘客之姓名或其他相關可證明乘客居住於特定區域之事實資訊。</u> 鐵路機構因特殊運輸目的開立之車票，無法依前項規定記載者，由鐵路機構另定記載事項，報請交通部核定後實施。	第十二條 鐵路機構應於車票以文字、電磁或光學等方式記載票種、起訖區間、有效期間、列車或車廂種類、票價、票號及發售日期；指定車次之車票，並應記載列車車次、開車時間、到站時間及座位資訊。 鐵路機構因特殊運輸目的開立之車票，無法依前項規定記載者，由鐵路機構另定記載事項，報請交通部核定後實施。	增訂第二項，原第二項變更為第三項。 個人資訊得顯示於車票上。

(二)台鐵應另訂定具名交通票之相關購票規定，包含優先購票時間。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 陳素月 陳歐珀 葉宜津
趙正宇 林俊憲

十一、鑑於台灣高速鐵路各班次的行駛時間及停靠站數多寡未在票價上反應出差別費率。根據台灣

高鐵公司公布之 2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表，以台北站到台南站為例，每站皆停靠的班次行駛時間為 122 至 124 分鐘，相較於沿途停靠五站的 105 至 108 分鐘與沿途只停靠三站的 94 至 95 分鐘，在同樣的票價上卻相差 14 至 30 分鐘的行車時間。再者，以台北站到左營站為例，每站皆停靠的班次行駛時間為 138 分鐘，相較於沿途停靠六站的 120 分鐘、沿途停靠四站的 107 至 108 分鐘，與沿途只停靠二站的 96 分鐘，在同樣的票價上亦有相差 18 至 42 分鐘的行車時間。（見附表一）

此外，根據台灣高鐵公司公布之 2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表，以台北站到台南站為例，沿途停靠三站（不含起訖站）的班次，每周僅 29 班次，相較於台北站到左營站，每周卻有高達 102 班次沿途只停靠二站（不含起訖站），比例明顯失衡。（見附表二）

為保障消費者權益與公平原則，建請台灣高鐵公司：一、在最短行車時間班次之票價不變動的前提下，其餘各增加行車時間的班次，應訂出差別費率。二、增加台北站往返左營站之沿途停靠三站（不含起訖站，含台南站）的班次。

提案人：鄭寶清 林俊憲 趙正宇 陳素月 蕭美琴
陳歐珀 葉宜津 李昆澤 王定宇

附表一、（資料來源：台灣高鐵公司；2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表）

台北→台南	沿途停靠站	行駛時間 (分鐘)	票價 (商務/對號/自由)	每周班次 (2015/12 起)
每站皆停	台北—板橋—桃園—新竹—苗栗—台中—彰化—雲林—嘉義—台南	122~124	1780/1350/1305	112
沿途停五站 (不含起訖站)	台北—板橋—桃園—新竹—台中—嘉義—台南	105~108	1780/1350/1305	147
沿途停五站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—彰化—雲林—嘉義—台南	105	1780/1350/1305	12
沿途停三站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—嘉義—台南	95	1780/1350/1305	22
沿途停三站 (不含起訖站)	台北—桃園—台中—嘉義—台南	94	1780/1350/1305	7

附表二、（資料來源：台灣高鐵公司；2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表）

台北→左營	沿途停靠站	行駛時間 (分鐘)	票價 (商務/對號/自由)	每周班次 (2015/01 起)
每站皆停	台北—板橋—桃園—新竹—苗栗—台中—彰化—雲林—嘉義—台南—左營	138	1950/1490/1445	112
沿途停六站 (不含起訖站)	台北—板橋—桃園—新竹—台中—嘉義—台南—左營	120	1950/1490/1445	147

沿途停六站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—彰化—雲林 —嘉義—台南—左營	120	1950/1490/1445	12
沿途停四站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—嘉義—台南 —左營	108	1950/1490/1445	22
沿途停四站 (不含起訖站)	台北—桃園—台中—嘉義—台南 —左營	107	1950/1490/1445	7
沿途停二站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—左營	96	1950/1490/1445	102

十二、鑑於台灣世曦工程顧問公司為交通部實質掌控之轉投資公司，且為監造台九線安朔—草埔隧道工程監造單位，但監管工程品質顯然粗糙，導致工程施工地下廢水大量湧出污染溪水，已嚴重影響當地民眾健康及農作物生長，因此爰請交通部會同相關單位於 2 個月內提出因應對策及補償方案等書面報告送交立法院交通委員會。

提案人：簡東明 鄭天財 葉宜津 趙正宇 林俊憲

十三、有關政府所屬之公營事業及政府直接或間接控制其人事之轉投資或再轉投資事業，依行政院 104 年 12 月 17 日之院授人組字第 1040054940 號函，其負責人及經理人之人事案併予限制，限制時間為 105 年 1 月 22 日起至 105 年 5 月 20 日，因此有關交通部所屬之上述事業，負責人及經理人於 105 年 1 月 22 日前屆滿 68 歲而延任者，或於 105 年 1 月 22 日後屆滿 68 歲而未簽請行政院同意延任者，應追回自其年滿 68 歲日起後所領之薪資及報酬。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 葉宜津 蕭美琴 趙正宇
林俊憲

十四、對於台北港之快遞倉，其每月營業額僅在 5000~10000 元之間，但卻必須浪費將近 1/6 空間及大批人力，基於台北港仍有相同快遞公司，故港務公司應於今年底前達到年收入新臺幣 300 萬元營業額，否則應停辦該項業務。

提案人：葉宜津 蕭美琴 趙正宇 林俊憲

十五、茲有港務公司將於今年進行第三次組織改造案，經查交通部港務局自 101 年改組成立港務公司後，連年巧立名目進行組織改造：102 年整併各分公司原有組織架構，混淆總、分公司功能定位；103 年將分公司拖船業務組改成立「港勤子公司」，讓港勤留用人員實質權益受損；104 年 12 月起欲進行第三次組織改造，目的為設立「工程群」、「業務行銷群」、「資訊群」等單位。惟現正值新舊政府政權交替之際，力推組改欲給人不當聯想，爰建請港務公司暫緩於六月份董事會討論組織改造案，並持續與工會討論溝通，待新政府上台後，再行研議是否進行組織改造案。

提案人：葉宜津 趙正宇 劉耀豪 林俊憲 趙天麟

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

併案審查

一、委員李鴻鈞等 25 人擬具「鐵路法第六十二條及第七十條條文修正草案」案。

二、委員趙正宇等 19 人擬具「鐵路法第六十五條、第七十條及第七十一條條文修正草案」案。

三、委員鄭麗君等 29 人擬具「鐵路法第七十一條條文修正草案」案。

主席：請提案人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。本席在這裡針對今天鐵路法第六十二條與第七十條條文修正草案做提案說明。首先，闖越平交道的事件非常頻繁，一旦產生事故所造成的傷害已經不是單純的人命問題，其所影響到的是整個後續交通的行為，甚至影響到上千萬百姓的生命安全與行的安全，這是一個非常嚴肅的議題，可是現行的鐵路法對於人跨越鐵軌或闖平交道的罰則實在過輕，目前僅為一千五百元以上七千五百元以下，我想這樣是沒有辦法造成警惕的，特別是以酒駕為例，現在酒駕就已經提得很高了，我們如何讓百姓盡量不要酒駕，其實就是用嚴罰的方式來解決他的行為，所以針對現在闖越平交道的部分，我們依照大眾捷運法規定，擬具鐵路法第七十條修正案，將現有罰鍰提升至一萬元以上五萬元以下。

另外，針對鐵路法第六十二條規定，導致事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給撫卹金或醫療補助費，對此，應給予更明確的限制，倘若發生鐵路事故是出於被害人故意行為者，我認為這就不應該給予撫卹金和補助，這就是針對鐵路法第六十二條與第七十條的說明，不過本席在這裡，還是要再次呼籲交通部，法的行為上只是在約束人的行為，實質上鐵路平交道，特別是在都會區的話，交通部更應該要讓他立體化，平交道是舊社會的行為，交通部應思考如何讓他地下化，盡量在平面道路上看不到平交道，這才是我們要努力的方向，畢竟法只是一個約束的行為，現階段如果在都會區無法做到地下化的話，我們期望在法的行為上還是要有程度上的約束，希望這個法在大院能夠獲得大家的支持，讓好的法可以通過，謝謝主席、謝謝各位。

主席：李委員，你的修正條文中有兩個「但」，交通部的修正條文是把「但」拿掉，改為第二項，請你參考一下。

請提案人趙委員正宇說明提案旨趣。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。首先感謝主席、本會委員和各位同仁的支持，讓本席所提的鐵路法部分條文修正草案能夠在今天很順利地排入議程。本席所提的鐵路法條文修正草案，主要的修法重點，剛剛李委員鴻鈞已經說過了，係針對行人或車輛違法進入鐵路或闖越鐵路平交道的罰則加以提高，以及另外還有鐵路黃牛的問題。再者，為了保障身心障礙人士起

居的需求，增訂協助犬或協助幼犬能進入站區或車廂來協助身心障礙人士，我想這些協助犬是為了維護這些身心障礙人士能夠自由行動和獨立生活的能力，所以鐵路局應該予以支持，本席所提的鐵路法第七十條修正案與李委員鴻鈞所提的第七十條修正案，均為提高行人、車輛違法進入鐵路或闖越平交道的罰則，其間只是金額的不同。另外，第七十一條修正案主要是修正第八款，增訂「除了訓練合格的協助犬、協助幼犬之外」之規定，這部分與鄭委員麗君所提第七十一條修正內容相同，只是款次不同，請各位委員同仁予以指正，並加以支持，謝謝。

主席：請提案人鄭委員麗君說明提案旨趣。

鄭委員麗君：主席、各位列席官員、各位同仁。本席所提的是鐵路法第七十一條修正草案，要旨跟趙委員的提案精神是相同的，也就是現行第七十一條第一項第八款規定：「未經許可或未依鐵路機構規定攜帶動物進入站區或車廂，不聽勸阻者」，應處以罰鍰，但是運送規則第二十三條，是允許警犬、導盲犬及導盲幼犬進入，雖然現行條文在運送規則上有一點放寬，不過目前關於犬隻其實不只有導盲犬或導盲幼犬，對於身心障礙者而言，其實協助犬包括導盲犬、導聽犬，現行法規還稱「導聾」，事實上應該予以修改；此外，有關肢體的輔助犬等其他協助犬也未納入，所以本席提案將運送規則中的特殊規定，排除罰鍰部分，希望能夠改訂於母法當中，並將導聽、導盲以及肢體輔助犬通稱為協助犬，均納入規範，凸顯其特殊性，並加強行政部門對於協助犬的認識。依照聯合國經社文委員會第五號一般性意見，若是國家以身心障礙為由，導致身心障礙者無法受到一般人所受之相同待遇，這種行為應視為對身心障礙者的歧視，所以我們應該盡量消弭這樣的歧視，本國在 103 年 12 月 3 日已經開始施行身心障礙者權利公約施行法，施行法第十條是希望各行政機關能夠在本法施行後兩年提出優先的檢視清單，針對法規及行政措施有不符合公約規定者要予以修正或廢止，所以要促請各行政單位來檢視自己的法規與行政措施，將可能造成身心障礙歧視的相關規定予以修正。

我的基本概念是只有障礙環境、沒有障礙人士，因為每個身心障礙者的生理情形都是獨特的，即使我們現在不是身心障礙者，我們有一天也可能會生病、會變老，環境就可能造成我們的障礙，這就是一種歧視，我們應該要大量消弭環境所造成的障礙，讓不論是否為身心障礙者都能夠自由行動，並在社會獨立生活，懇請各行政機關回頭檢視自己的法規跟行政措施，今天委員會的修正我想也能夠起一定的示範作用，謝謝。

主席：請交通部曾次長報告。

曾次長大仁：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會，就有關李委員鴻鈞、趙委員正宇、鄭委員麗君等委員擬具鐵路法第 62 條、第 65 條、第 70 條、第 71 條修正提案，提出本部處理建議，敬請 指教。

貳、委員提案修正重點及處理建議

一、李委員鴻鈞等提案修正第 62 條

(一)委員提案修正重點

倘若行人故意行為造成鐵路行車事故，鐵路局光求償都難以獲得，更不應給付相關撫卹、醫療或喪葬費用。

(二)本部建議處理意見

1. 為增進鐵路行車安全，並遏阻行為人故意造成鐵路行車及其他事故，造成人員傷亡及社會成本增加，本部尊重李委員鴻鈞等提案，明確排除因被害人故意行為所致之行車及其他事故，鐵路機構不予給付卹金或醫藥補助費之修法意旨。

2. 為使修正條文更臻明確，本部建議第 62 條第 1 項修正為「鐵路機構因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。」同條第 2 項修正為「前項鐵路行車及其他事故之發生，如能證明非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。但事故之發生係出於受害人之故意或重大過失行為者，不在此限。」

二、趙委員正宇等提案修正第 65 條

(一)委員提案修正重點

「鐵路黃牛」以非法手段利用網路大量訂票，造成返鄉民眾一票難求，但由於罰鍰過輕，無法遏止貪圖暴利的不法業者，因此增加車票價格之罰鍰倍數及金額。

(二)本部建議處理意見

為遏止鐵路黃牛非法行為，保障乘客購買鐵路車票權益，針對趙委員正宇等修法建議，將購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，由原處每張車票價格之「一倍至十倍」罰鍰提高至「五倍至十倍」；另以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，由原得處「新臺幣五萬元以上五十萬元以下罰鍰」，提高至「新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰」，本部同意委員修正建議。

三、李委員鴻鈞、趙委員正宇等提案修正第 70 條

(一)委員提案修正重點

1. 李委員鴻鈞等

(1)行人任意橫跨鐵軌或是擅闖平交道事件頻傳，一旦發生與火車碰撞事故，動輒人命傷亡，更會導致後續班次延誤及成千上萬旅客行程耽誤等社會成本的浪費。

(2)為求有效遏阻行人任意闖越平交道的歪風，是以比照大眾捷運法規定，擬具鐵路法第七十條修正案，將現有罰鍰提升至一萬元以上五萬元以下。

2. 趙委員正宇等

行人或車輛違法進入鐵路路線或闖越鐵路平交道，每每造成重大人命死傷及財產損失，鐵路運輸也因此癱瘓。但由於罰鍰金額過低，造成行人及駕駛人心存僥倖，故將罰鍰金額提高至六千元以上三萬元以下，以確保鐵路通行安全。

(二)本部建議處理意見

1. 鐵路法第 70 條規定：「行人、汽車駕駛人或牲畜占有人違反第五十七條第二項至第四項或第六十四條準用第五十七條第二項至第四項規定之一者，處新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰。」

2. 為遏止行人或汽車駕駛人違法進入鐵路路線範圍，維持鐵路正常營運，並避免人員傷亡、鐵路運輸癱瘓造成社會成本增加，同意委員修法建議，並參考大眾捷運法第五十條之一，將罰

緩金額提高為一萬元以上五萬元以下。

四、趙委員正宇、鄭委員麗君等提案修正第 71 條

(一)委員提案修正重點

1. 趙委員正宇等

身心障礙人士者需藉由訓練合格之導盲、導聽及肢體輔助犬協助，維護身心障礙人士自由行動及獨立生活能力。為保障身心障礙人士權益，修正第八款內容，並以協助犬、協助幼犬之名詞為導盲、導聽及肢體輔助犬之統稱。

2. 鄭委員麗君等

為保障身心障礙者權益、增進身心障礙人士之自由行動及獨立生活能力，維護身心障礙者之起居需求，爰提案以協助犬、協助幼犬之名詞作為導盲、導聽，及肢障輔助犬之統稱，增訂第 3 項，明訂各類協助犬不受動物不得出入之限制，以保障身心障礙者權益，擴大法律保障範圍。

(二)本部建議處理意見

1. 查身心障礙者權益保障法第 60 條規定：「視覺、聽覺、肢體功能障礙者由合格導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬陪同或導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬專業訓練人員於執行訓練時帶同幼犬，得自由出入公共場所、公共建築物、營業場所、大眾運輸工具及其他公共設施。前項公共場所、公共建築物、營業場所、大眾運輸工具及其他公共設施之所有人、管理人或使用人，不得對導盲幼犬、導聾幼犬、肢體輔助幼犬及合格導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬收取額外費用，且不得拒絕其自由出入或附加其他出入條件。」

2. 考量身心障礙者權益保障法第 60 條第 1 項規定之導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬或執行訓練時帶同之幼犬，已於該法明文規定得自由出入大眾運輸工具外，警犬、搜救犬等亦有進入鐵路站區、或車廂之需要，爰建議採修正第 71 條第 1 項第 8 款方式辦理，增訂「除依法令規定外」之除書規定，除符合委員提案修法意旨外，亦可擴大適用之範圍。

參、結語

綜上說明，本部對於貴委員會審查李委員鴻鈞、趙委員正宇、鄭委員麗君等擬具鐵路法第 62 條、第 65 條、第 70 條、第 71 條修正草案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

主席：現在開始進行詢答，宣告以下事項：

一、委員質詢時間，本會委員為 10 分鐘，必要時得延長 2 分鐘；其他委員會委員為 6 分鐘，必要時得延長 2 分鐘。

二、暫訂 10 時 30 分，休息 10 分鐘。

三、委員發言登記於 10 時 30 分截止。

四、各委員如有提案請於 10 時 30 分前提出，以便議事人員進行彙整。

五、中午原則上不休息，請工作人員準備便當。

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。針對我們購買火車票產生很多問題，現在要加強罰則，你認為這樣會有效嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前已訂有罰則，我們希望在加重罰則之後，能產生更大的嚇阻力量，我們認為這樣應該會有一定的效果。

鄭委員寶清：但我看效益有問題吧？

曾次長大仁：當然其他配套方案，我們還是會繼續再加強，包括票務系統的更新等。

鄭委員寶清：現在有一個很嚴重的問題，我們在臺灣臺鐵的網站買不到火車票，而必須到淘寶網才買得到，我們臺灣的網站買不到火車票已經變成中國淘寶網最大的商機。

曾次長大仁：我們發現這樣的狀況就會移請鐵路警察局追訴。

鄭委員寶清：沒有嘛！我們看你們的追訴都有限，到現在為止，管制停止的 IP 只有 1 件，1 月份到 3 月份以及春節期間買不到車票的時候，你們只查到 1 件而已。

曾次長大仁：我請周局長向委員說明。

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。今年度有 34 件，但是我們有進入列管……

鄭委員寶清：34 件是件數，但是你們管制停止的 IP 只有 1 件。

周局長永暉：對，因為必須經過比較嚴謹的偵查過程。

鄭委員寶清：現在重點不是偵查，而是查不到嘛！像去年發現 200 萬張車票有問題，你們通通查不到，只查到 34 件，200 萬跟 34 差多少？你們查到的比例太低了！

周局長永暉：所以我們現在有增加防火牆。

鄭委員寶清：防火牆不夠啦！而且你們現在徵才只有一位電腦人員而已。

請教局長，在中國網站可以買到臺鐵的車票，臺鐵知道這個事情嗎？

周局長永暉：我們瞭解的跟委員所講的一樣，我們也請鐵路警察局儘速查處。

鄭委員寶清：你剛才講只有一個網站被禁止，但是光淘寶網就有 30 個賣家，這要怎麼解釋？

周局長永暉：要把事情查清楚。

鄭委員寶清：怎麼查清楚？我講那邊就有 30 個賣家，你們查得到嗎？臺鐵知不知道？

周局長永暉：我們知道有這件事情，可是還在查明中。

鄭委員寶清：臺灣的民眾在臺鐵的網站買不到車票，要在中國的淘寶網才買得到車票，這嚴重不嚴重？

周局長永暉：鐵路警察局已經專案處理了，我們已經列入「淨網專案」。

鄭委員寶清：他們賣一張車票最高可賺取 500 元代購費，這已經變成中國淘寶網最大商機了，臺鐵的網站買不到，竟然可以在淘寶網買到，這不是很大的諷刺嗎？

周局長永暉：我們把它查明嘛！

鄭委員寶清：不是只有查明，我現在告訴你，當天我到臺鐵的網站買不到車票，通通買不到，結果我到淘寶網馬上就買到車票，而且很快就拿到票了，還是禮拜五到花蓮最難買的車票！我們院長說他晚上 12 點就要起床訂車票，但是訂不到，我們的院長都訂不到車票。本席所訂的車票，票根上可以看到「訂票成功」的簡體字，要付人民幣 60 元的手續費。離譜到什麼程度？本席同

一天在臺鐵的網站訂不到票，而在淘寶網就可以訂到，而且馬上就拿到了。

周局長永暉：向委員報告，我們非查不可，重罰還是會有效果，我們也會向法務部請教如何處理跨兩岸的事務。

鄭委員寶清：你告訴我，有什麼方法處理？

周局長永暉：一定有方法可以處理。

鄭委員寶清：什麼方法？

周局長永暉：就是想盡方法處理啊！因為這確實是不合理的事情，一定是用臺灣的身分證去訂票嘛！

鄭委員寶清：但我們一樣用身分證就是訂不到嘛！一樣用台灣的身分證在臺灣網路就訂不到嘛！結果到淘寶網就立即訂到了，而且很快就拿到了，本席手上拿的就是禮拜五的車票！

周局長永暉：我們會向委員請教相關的資料，我們會將之入案，鐵路警察局局長今天也列席了。

鄭委員寶清：我一直強調，你們管制停止的 IP 只有 1 件。再請教局長，你說要去查，但對動態 IP 機器人，你們可以查得嗎？可能你都不知道動態的 IP 是什麼東西。你是主管機關耶！我當立法委員都知道，局長知道嗎？

周局長永暉：當然知道，那是從程式裡面去做處理。

鄭委員寶清：隨便下載就可以用了，到處都可以下載，一個網站就有 30 個賣家，結果到現在為止，你們管制的 IP 只有一個。

周局長永暉：那是成功查到的案例。

鄭委員寶清：本席認為最嚴重的問題就是臺鐵管理跟不上時代的進步，全世界有哪一家公司把東西賣完了還賠錢？就是臺鐵！全世界有哪一家企業把東西賣到缺貨，結果公司卻虧錢？

周局長永暉：委員這句話有點嚴重，因為 30 年的債務，我們除了退撫基金之外，還有很多的……

鄭委員寶清：你們每年還在虧錢嘛！

周局長永暉：是啊！20 年沒有調票價啊！

鄭委員寶清：沒有調票價可以處理啊！看怎麼樣去溝通處理，我們做任何事情都會遇到困難，但是困難跟目標相比，那是小巫見大巫的事情，你的目標是讓臺鐵有效率，讓臺鐵能夠獲利，你就要想盡辦法去處理這些問題。

周局長永暉：是，所以我們把每年虧損的 100 億縮小到 50 億，現在已經縮小到 33 億。

鄭委員寶清：沒有一家公司的東西賣到缺貨，結果公司還嚴重虧損，找不到啦！為什麼會買不到車票？這表示你們的供應出了問題，如果今天有 100 個人要坐車，那就提供 100 張車票，那怎麼需要到中國淘寶網買票呢？表示你們掛車廂、管理、調度都出了問題，才会有今天這樣的情況。

周局長永暉：這是供需的問題。

鄭委員寶清：對嘛！就是供給太少才會產生這些問題，那為什麼你們不會加強供應呢？

周局長永暉：我們也希望儘快雙軌化和有長編組的列車。

鄭委員寶清：局長，這是很早之前就要想到了，不是今天才去想，坦白講，加重罰則只是治標不治

本的工作而已。

周局長永暉：也很重要。

鄭委員寶清：對啦！但還是抓不到嘛！淘寶網有 30 個網站，現在進步的速度太快了，動態 IP 機器人隨時可以下載，隨時可以使用，而你們根本抓不到，所以管有什麼用呢？根本還是要解決供需問題。更重要的是，在管理的過程中一定會產生困難，我時常講：如果你不做，可以找 100 個理由去搪塞；反之，你要解決問題，可以找 100 個方法去解決它。

周局長永暉：我們一直在做。

鄭委員寶清：但問題是我們看到的是這樣的情形，你也說你們一直在抓。

周局長永暉：對於很多的 channel，我們要開始做處理，這件事情，鐵路警察局也很重視。

鄭委員寶清：鐵路局和交通部要好好思考，要痛定思痛，整個問題出現在這裡，你們抓到 34 件，結果有 200 萬張車票有問題，這不成比例嘛！

再者，你們徵才類別裡面，MIS 人員有多少？

周局長永暉：資訊管理系統裡面相關的有二十幾位，分屬不同的部門，沒有人是針對 MIS 專職的。

鄭委員寶清：你看，你們就是跟不上時代的進步才會造成這種現象，請局長回去好好檢討啦！

周局長永暉：我們一直在檢討。

鄭委員寶清：只有檢討，沒有看到作為，那有什麼用？

周局長永暉：否則我們去年也不會有資訊處。

鄭委員寶清：還是要增加人員。

周局長永暉：在增加人力的部分，還請委員替我們解套。

鄭委員寶清：沒有問題，如果真的有需要，我們會全力支持。黃牛票一直以百倍的速度增加，你們台鐵的網路管理都沒有跟上時代，希望你們好好檢討。

最後一個問題，請教桃機公司費總經理，當我們知道機場要做智慧型航站時，我們感到很高興，這是全世界少有的，可是為什麼會停建呢？

主席：請桃機公司費總經理說明。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。向委員澄清，不是停建，可能是報紙的報導抓錯重點方向了。桃機公司這麼重大的工程，交通部都已經有備案了，這是一個循序漸進的案子，現在我們有這麼多的重大工程，不一定要把機場弄成像工地一樣，那會造成民怨，所以我們會分區分段執行。

鄭委員寶清：事有輕重緩急，智慧型的航站非常重要，裡面幾乎沒有人員，旅客從劃位、托運行李到上飛機，全部都是智慧型處理，這不僅可以提升臺灣的形象，也可以解決機場壅塞的現象，我認為這個事情要趕快做，而且要優先做。

費總經理鴻鈞：是，我們把先期工程擺在 A1 站。

鄭委員寶清：大概什麼時候會完成？

費總經理鴻鈞：今年 6 月底可以完成 A1 站。

鄭委員寶清：我是問智慧型航站什麼時候完成？

費總經理鴻鈞：我們是照循序漸進的作法，今年度就會發包開始做停機位的部分。

鄭委員寶清：你告訴我什麼時候完成就好了。

費總經理鴻鈞：應該是兩年後。

鄭委員寶清：兩年後就可以開始啟用，是不是？

費總經理鴻鈞：是。

鄭委員寶清：不要屆時跳票又來道歉了。

費總經理鴻鈞：我們估計是兩年半。

鄭委員寶清：兩年半一定會完成，對不對？

費總經理鴻鈞：是。

鄭委員寶清：希望你這個承諾會實踐。謝謝。

費總經理鴻鈞：謝謝委員。

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。今天的修法內容大致上有三個部分，第一個是李委員鴻鈞所提，如果是人為事故所造成的損失，臺鐵不予撫恤、醫療、賠償，大家對這個部分大概都沒有意見。第二個是鄭委員麗君所提，導盲犬進入車廂不做處罰，如果腳踏車都可以進列車了，我想大家對導盲犬進入列車應該沒有意見。第三個是有關臺鐵訂不到車票的問題，或者說在中國網站可以買到臺鐵車票的問題。臺鐵大概因為長年經營的問題，所以窮得只剩下票，結果票卻被中國掏飽了，這個問題能不能透過今天的修法來處理？我們就對此進行討論，本席會用案例說明過去及現在的狀況，以及就如何彌補法律漏洞來向次長和局長討論。

就鐵路法第六十五條，從過去 103 年修法之前，到今天的修法，簡單來講就是只罰黃牛不罰金牛，什麼叫作「只罰黃牛不罰金牛」？在 103 年之前的鐵路法第六十五條只對黃牛做處理，就是買票之後加價販售，從以前到現在是都有抓到黃牛，但就是不罰金牛。什麼是金牛？就最近十多年來的案例，我們可以發現大概都是以電腦虛擬的身分和駭客的程式去買票，其實這些人不太賺黃牛票的差價，淘寶網是用手續費，次長知道這些人大量購買的目的是什麼嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。我想還是謀利吧！

鄭委員運鵬：大部分的利都是在旅行社，或者是到花東旅行，後續對寶石店或藝品店的謀利，那個利潤比較大，票只是附贈的，因為沒有票就到不了，那也賺不到錢了。所以在金牛這一塊幾乎沒有罰到，稍後本席用案例證明。

現在我用 4 個案例向次長說明。第 1 個案例是在 2013 年買了 2 萬張票，第 2 個案例是買了 3 萬張票，這些都是藝品店。第 3 個案例是在 2016 年由旅行社、藝品店買了 190 萬張，總不會有 190 萬個人買黃牛票吧！以上大量購買的例子很顯然是金牛的作為。第 4 個案例更明顯，還是藝品店，甚至他們影射裡面的股東跟過去花東的政要有關係，用 350 組的虛擬身分證買了 8 萬張票。從以上 4 個案例，從 2013 年到 2016 年，我們可以看得出來，隨便買都是二、三萬張以上，其實是不會有那麼多的黃牛票，也沒有那麼多人來買黃牛票，所以大量購票的背後很顯然是

有另外的利益，而不是一張、一張去賺取差價的利益，次長認同嗎？

曾次長大仁：他們是一種商業行為。

鄭委員運鵬：是商業行為，大概是跟旅行有關。那麼我們要如何處理金牛呢？為什麼警方屢屢破的大案，本席只是舉 4 個例子，但是這些藝品店卻一犯再犯？很明顯這個利益超過過去黃牛的行為，這才是我們今天要解決的問題。他們的目的和方法其實很容易抓，但為什麼抓不到呢？以前在民國 67 年所修正之後的，過去是刑法，所以是罰金，不是罰鍰，過去是刑法就只對黃牛票處罰，為什麼是這樣？因為那個時代沒有網路購票，必須要打電話或是排隊，所賺的錢有限，之前的狀況是這樣。

而就 103 年的修法，對以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票，加了行政罰，但是改成行政罰之後，幾乎無法可罰，提高了對黃牛票的罰則，兩年前的修法是增加對網路訂票的罰則，但到現在有沒有成功辦一件定案呢？其實是沒有。所以，對於這種有資本、大量訂票的金牛行為，目前的鐵路法第六十五條都罰不到。

以修法前跟修法後，到底是如何處理偽造資料跟不正指令輸入？簡單講就是駭客程式。其實包括 103 年修法之後，我們都不是用鐵路法第六十五條，我們還是有處理這些用不正程式的案例，是用偽造文書罪，就是刑法第二百一十條的規定，偽造、變造私文書，足生損害於公眾或他人者，處 5 年以下有期徒刑。這就是過去一段時間的處理方式，跟鐵路法第六十五條修正根本無關。把鐵路法的修正改成行政罰，行政罰都是罰現行犯，比如在交通方面對車輛違規左轉就是直接開單，因為是現行犯，可是對電腦不正程式根本沒有現行犯可抓，所以第六十五條用行政罰的方式是一點意義都沒有！本席要向次長和局長報告。

本席再舉偽造文書之罪的判例，這是在 103 年發生在花蓮，結果還是沒有罰到。為什麼會沒有罰到？因為他是用真實的身分證，不是用虛擬身分，所以如果沒有偽造文書，結果還是罰不到，所以台鐵很難處理這種金牛大量買票的行為。

本席在星期五向貴局要資料，在修法之後，對黃牛行為和金牛行為到底可不可以罰得到？我向次長和局長報告，你們總共查了 10 件，對 5 件黃牛有罰到，5 萬元到 6 萬元，對不對？104 年 2 件，105 年 3 件，但對於最大量用惡意程式和駭客程式所為，根據第六十五條第二項規定，結果一件都沒有，是 0 件啊！所以對第六十五條不管怎麼修正、怎麼提高罰鍰，因為不是現行犯，因為是行政罰，於是只能抓得到黃牛而抓不到金牛，次長能夠理解嗎？您贊成本席的分析嗎？也就是說，即使再做修正、再提高罰鍰，其實還是沒有意義，因為他們不是現行犯，局長認同吧？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。委員的分析很有邏輯性，我們現已將退票手續費改為四段制，前 2 日退票要加收票價的 4 成，根據統計，此制度已嚇阻三分之一的退票率。

鄭委員運鵬：這樣表示還是有三分之二，近 70%的退票率。

周局長永暉：這是由於很多不同的因素。

鄭委員運鵬：你們用退票的時間處理不是很麻煩嗎？我認為過一年之後再來詢答，被裁罰的金牛件

數仍然是 0 件，因為它們會進入法院。

曾次長大仁：向委員補充報告，有關委員所提的這個案子，本身應該先用刑法處理，若無效，再回歸行政法。

鄭委員運鵬：你說對了，所以今日本席提出修正動議，建議直接把鐵路法第六十五條加入刑法的罰則，關於這點我稍後會做說明。目前你們只能罰到黃牛，而罰不到金牛，這才是問題所在，造成花東地區的民眾買不到票的原因，絕對不是因為被黃牛買走的幾百張票而已，而是 90 萬張、100 萬張這樣的數字，根據一罪不二罰且刑事罰則優先的原則，現在以駭客程式買票的情形只能依刑法處理，還不如直接把刑法的偽造文書罪定在鐵路法第六十五條內，恢復到民國 67 年、103 年的狀況，不論對於黃牛或是金牛，直接處以偽造文書罪，這樣可以一勞永逸。若是依刑法第二百一十條，現在有定罪的人是判 2 至 3 個月，或易科罰金 6 萬至 9 萬元，如果定在鐵路法中將會更名正言順，而且對於鐵路局而言才是正辦。

目前他們利用四個方式鑽法律漏洞，而不會被判處刑法或行政法，第一，沒有加價出售，因為他們賺的是旅行的錢而非黃牛的加價，所以他們不是黃牛，無法處罰；第二，沒有利用虛擬的身分證字號購買，有些人利用借身分證的方式取得身分證字號，只要抄下身分證字號即可，所以沒有偽造文書的問題；第三，沒有使用惡意的程式，也就沒有犯刑法的妨害電腦使用罪，所以不得以刑法處罰；第四，用真實身分大量購票，即他們利用親朋好友及公司員工的身分買票。以上就是鑽法律漏洞買票的四個方法，現在他們就是利用這些方式買票，而且買到 2、3 萬張都沒有問題，所以你們罰不到黃牛，也罰不到金牛。例如 2013 年蕭永鴻先生受藝品店委託購票，因為他使用虛擬身分證字號而被以刑法偽造文書罪起訴，但是他找人頭來作證，證明有人委託他代為購票，雖然他大量買票，但由於沒有偽造文書，最後被判決無罪。所以只要他們使用剛才四個鑽法律漏洞的方法，黃牛無罪、金牛也無罪、駭客亦無罪。

請問次長和局長有沒有看到昨天的一則新聞？高雄有一個公務員想到其實健保卡也可以辨認身分，所以可以利用健保卡報稅。如果你們在第四代的購票系統中加入利用健保卡購票的設計，只要有晶片讀卡機就可以利用健保卡購票，由於健保卡有晶片，可以避免資料被抄的問題，而且因為大家隨時要使用，所以不會借給別人，因此，我建議可以也考慮用健保卡購票的方式，如果我這個建議被採納，請局裡也頒個點子王的名稱給我。

針對此問題，本席建議幾個解決的方案：第一，在第四代的訂票系統中，應加入以健保卡或自然人憑證訂票，如此可有效保障買不到票的花東地區的民眾，並避免過年期間輸入人頭身分證字號大量訂票的情況；第二，本席今天提出鐵路法第六十五條修正條文，直接比照刑法的偽造文書罪，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科 10 萬元以上 300 萬元以下的罰金，將罰鍰改為罰金，將行政罰改為刑罰，這樣到法院辦理才可以抓到非現行犯和使用駭客程式者。因為一罪不二罰，行政罰沒辦法罰到金牛，所以本席建議應改回刑法的精神，希望交通部支持此修正動議。

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。今天我們主要討論的是針對車輛或行人闖越平交道

加重罰則的議題，我想大家都不會反對，處罰是一種手段，但只能治標，不能治本，而且有一定的成效。本席特別呈現一些數據讓國人及交通部對此問題有所瞭解，自從 102 年提高酒駕罰則起，取締酒駕的件數從 101 年的 12 萬 4,620 件，馬上降為 11 萬 8,864 件，減少 5,800 件，到 103 年減少 3,600 件，而 104 年又再減少 7,900 件，這樣的情況顯示，加重罰則確實有嚇阻的作用，但是由此數據也可得知，到目前為止，每年取締酒駕的件數仍有 10 萬餘件，也就是一天就取締三百多件，本席在此向交通部及內政部警政署表示肯定之意，這表示近幾年的執行可見成效。

但是除了加重罰則之外，本席認為強力的宣導及臨檢站的設置是不可或缺的配套措施，你們應該繼續宣導闖越平交道的嚴重性，因為一旦發生這樣的事件，將造成重大傷亡，所以除了加重罰則之外，同時相關的必要措施應該要與時俱進，要有治本及治標兼具的效果。治本即回歸路權分離的問題，交通部現正規劃鐵路全盤地下化或高架化，將路權還路於民，關於這個問題我在宜蘭縣也提出很多次，現在宜蘭縣政府已經提出要將宜蘭縣的鐵路高架化，希望交通部能儘快推動本案，如此不但可使行車速度增加，亦可以減少交通事故發生。

在鐵路全面地下化或高架化之前，必須先著手進行兩件配合工作，其一是加強宣導闖越平交道的嚴重性，宣導確實可達嚇阻的作用，其二則是加強設置臨檢站，內政部警政署鐵路警察局應該與當地的警察局配合，加強在平交道前設置臨檢站，如此亦可達到嚇阻作用，這兩點希望交通部及內政部警政署鐵路警察局配合。

接著，本席要請教 Uber 的事件，去年 Uber 和交通部打官司，結果行政法院判決交通部敗訴，至於司機的部分，據說高等法院的判決互有勝敗，請問次長，目前這件官司的情況為何，你們有準備什麼對策嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。這部分請路政司林司長說明。

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。我分兩個部分向委員報告，首先針對台灣宇博公司官司的部分，當時法院判決敗訴的原因是因為我們勒令該公司停業的部分不夠明確，因為台灣宇博在公司登記中登記很多項目，包括管理顧問及資訊服務等等項目，而我們依照公路法勒令他們停止汽車運輸業，由於這部分在當時的裁罰中不夠明確，所以必須要進一步處理；其次針對白牌車司機違規加入營運的部分，法院已經判決參與的白牌車及司機非職業駕駛人，確定違法，所以這部分是我們勝訴。

陳委員歐珀：有關 Uber 的問題係因法律不夠周全，所以無法有效管理，甚至必須動用訴訟，雖然目前是無法可管的情況，但仍應顧及民眾的安全，本月 22 日有一則新聞報導，是關於 Uber 司機猥褻女乘客的案件，讓本席感到很遺憾。

曾次長大仁：我有看到相關的報導。

陳委員歐珀：這是一個很嚴重的問題，在國外也曾經發生這種情況，如果臺灣無法可管，最後受損的是人民的公共利益。

曾次長大仁：其實有法可管，但是因為他們不願意登記為受法規所管制的運輸業系統，變成在此系統外自行營業，我們認為……

陳委員歐珀：這樣的營業模式沒辦法有效管制司機，同時亦會衝擊原本計程車業者的體系，另外還涉及到稅收及就業權的問題，請交通部法規會說明，針對 Uber 的管理問題，你們打算如何處理？

主席：請交通部法規會李執行秘書說明。

李執行秘書明慧：主席、各位委員。法規會配合業務單位所提出的法案，目前我們尚未看到業務單位針對這部分提出的法案，但是我個人認為，Uber 違規的態樣種類繁多，例如以自用車違規營業，其實這部分的罰則相當重，而且目前亦可處罰；另外，關於他們提供合法的營業車輛平台的部分是否要加強管理，我們可以研究以更嚴謹的方式透過法令管制；至於剛才委員所提到，若是他們是提供合法車輛的叫車平台，針對這些已經發生治安的事件，我認為交通部可以進一步研究，對於此行為是否應該以更嚴格的法令及更原則的管理制度規範。

陳委員歐珀：第一，法規會應該想辦法抵制各種可能發生的情況，這涉及很多部會的問題，例如人民就業權的問題可能要設立專法處理，還有關於課稅的基礎及營運的管制方面皆應有所考量，否則對於傳統的計程車司機也很不公平，對於這件事情，我認為法規會責無旁貸；第二，如果 Uber 屬於私人行為，對於乘客保障的部分相對減少，萬一發生事故或肇事，在理賠方面也會產生糾紛，這些都是乘客可能面臨的危險，而且涉及的層面很廣，所以有關 Uber 的管理部分，交通部應該要以專案處理，否則依我之前處理的經驗，Uber 的問題其實有愈演愈烈的趨勢。

曾次長大仁：這個案子不只交通部本身有在關注，行政院也已成立專案小組，並針對這件事情召開會多次會議。

陳委員歐珀：我希望這個案子在尚未立法前，不要再發生意外。

曾次長大仁：這部分一定要納管，至於非法營業的非職業駕駛人如果有這些行為，我們現在有加重處罰。

陳委員歐珀：最後，請問鐵路局周局長，有關臺鐵營運事業策略管理執行總顧問的勞務採購標案，剛才其他委員也有提到，你們在售票管理上其實有問題，我們不反對有些勞務需求以勞務採購的方式處理，但是僱用管理諮詢的總顧問應該要以專才處理，不是你們就能處理的，而且對於採購的廠商應該要有嚴謹的管理，因為之前你們做不好，又沒有專才，所以顧問標就很重要，如果沒有大開門戶讓所有具資格的人競爭將會產生問題。

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。這一定。

陳委員歐珀：我認為應該讓所有人有公平競爭的機會，所以建議你們不要有限制性的招標，我不是針對某間廠商，而是認為既然鐵路局要好好改革、轉虧為盈，就應該要有一些專門的技術人員協助，這部分我希望局長能注意。

周局長永暉：謝謝委員。

陳委員歐珀：最後，本席發現宜蘭、羅東及蘇澳的鄉親要購買到花蓮的車票愈來愈困難，最主要的

因素是陸客，請問你們可否提供固定的車廂，讓宜蘭、花蓮及臺東的鄉親有購票的機會，否則他們都是用站的返鄉，我覺得這樣很不公平，剛才也有委員提到，很多陸客有各種管道可以購買車票，甚至比我們更神通廣大，但宜蘭、花蓮及臺東的民眾卻買不到票，請問你們是不是應該規劃某些車廂讓臺灣人乘坐？

周局長永暉：這部分蕭委員有協助我們以分流的概念處理。

陳委員歐珀：這部分請你們好好思考，因為臺灣人都買不到車位，這讓我們幾位當地的立委都無法接受。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。根據臺鐵的旅客意向調查報告顯示，網路訂票及臨櫃購票是旅客購買臺鐵票的主要方式，請問是網路訂票的數量多，還是臨櫃購票的數量多？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。現在所有的 channel 比較多，網路訂票的比例也滿高的，也有些人用網路訂票、臨櫃取票的方式購票。

李委員昆澤：臺鐵旅客意向調查報告明確指出，目前有四分之三的旅客利用網路訂票，只有四分之一的旅客利用臨櫃購票，這份旅客意向調查報告除了做此調查之外，還針對 11 項個別項目實施滿意度調查，包括電子購票、準時與否、行車舒適度，也包括廁所與臺鐵便當，全都訂在裡面做一個旅客的意向調查報告。如果把 104 年跟 103 年相互比較，大部分的項目在臺鐵員工的辛苦之下，其實都略有提升，但就是網路訂票有下跌 4%，滿意度只有 61% 左右。此外，在交通部所做的施政滿意調查報告裡面，敬陪末座的也是網路訂票，網路訂票其實出現很多問題。局長，我們現在的訂票系統是 2004 年就建置的是嗎？請簡單說明一下。

周局長永暉：是，就是第三代票務系統。

李委員昆澤：我們的票務系統是第三代，2004 年開始啟用，到現在已經使用了 12 年了，一般旅客和社會大眾認為它的票務流程非常複雜，訂票的程式非常複雜……

周局長永暉：當時的邏輯。

李委員昆澤：對，它的配票模式也非常僵化，其實整個票務系統是漏洞百出，所以讓黃牛可以大量訂票，還有剩餘票數的不透明也是社會大眾所詬病的。大量的異常訂票，其實是社會大眾多所抱怨之處，也是一個很嚴重的問題。我們在 103 年 6 月修改了鐵路法第六十五條，就是對於使用電腦程式非法訂票的人，修改了相關的法令規定，可處五萬至五十萬的罰鍰。我想請教局長，這 7 年來你們有實施淨網專案是嗎？

周局長永暉：是。

李委員昆澤：淨網專案最嚴重的包括三大類型，第一是非法程式的大量訂票，第二是黃牛加價販售車票，第三是使用虛擬身分證訂票。請問是不是以這三大類型為主？

周局長永暉：是。

李委員昆澤：那我們也修改了鐵路法第六十五條，有訂相關的罰鍰五萬至五十萬，我想請教一下，這幾年來你們針對使用電腦程式非法訂票，它的件數和所訂的票是非常多的，對不對？

周局長永暉：對，應該這麼講，我們查獲異常的 IP 大概是 110 件左右。

李委員昆澤：那淨網專案這幾年來，總共大概查了 610 件案件，包括了 377 萬張的票，但對於使用程式非法訂票的情形，只幾年來只查到了 6 件？這 6 件的票數非常龐大……

周局長永暉：修法以後，這兩年比較……

李委員昆澤：這 6 件的票就達到 275 萬張，其實平均一年查不到一件。鐵路法第六十五條修正在 103 年 6 月已經通過了，那你們這幾年罰了幾件？請簡單說明一下。

周局長永暉：真正講罰的部分是等到檢調定讞的……

李委員昆澤：當然。

周局長永暉：上一次有特別……

李委員昆澤：如果檢調沒有起訴的話，才依鐵路法來做行政罰。

周局長永暉：對。

李委員昆澤：那有幾件呢？

周局長永暉：上一次給我的資料，是將近 14 件。

李委員昆澤：沒有 14 件，只有 1 件啦！什麼時候 14 件？

周局長永暉：今年是 1 件。

李委員昆澤：其餘的都是黃牛賣票的處罰而已。

周局長永暉：今年 1 件。

李委員昆澤：針對第四代的票務系統，大家期待很久了，對於第三代的系統，其實淨網專案還是有問題，因為你們是跟中華電信合作，針對這些非法大量訂票的 IP 實施封鎖，但是更換 IP 對於現在的科技來講，並不是困難的事情啊！所以他們會更換 IP。另外，他們的惡意攻擊程式，也是屢見不鮮，所以你們目前所謂的淨網專案，其實只是一個治標不治本的方式，所以第四代的票務系統是最為迫切的一件事情是嗎？

周局長永暉：在系統上來講，第四代確實是能夠更為完備。

李委員昆澤：其實在 102 年的時候，臺鐵就交給立法院一個營運改善計畫書，請問局長知道吧？

周局長永暉：102 年。

李委員昆澤：對，這份營運改善報告書裡面，就說臺鐵要用新科技配合雲端技術，要來改善這種訂票的流程，然後改善尖峰時間的訂票模式，提升臺鐵的競爭力。這些話雖然說得好聽，立法院也期待有這樣一個目標的實現，其實在 102 年就有編列相關的預算不是嗎？在 102 年 10 月，我記得當時的委託規劃採購案，就已經決標通過了不是嗎？

周局長永暉：當時是沒有，只有一個顧問，我 103 年 4 月上任以後，也有發現這件事情滿嚴重的，所以我們就趕快編列預算來執行。

李委員昆澤：那我不怪你，因為當時局長還沒有就任。102 年 10 月委託的規劃採購案，當時其實就已經決標了，直到去年，局長應該就知道了。

周局長永暉：對，去年我們……

李委員昆澤：去年 11 月 23 日才上網公告，預定今年 1 月 5 日決標，等了那麼多年了，這個金額也

非常高，高達 6.53 億對不對？

周局長永暉：對。

李委員昆澤：那現在決標了沒有？

周局長永暉：因為有兩家公司，彼此都認為對方不公平，所以我們請法務部跟公共工程委員會就採購程序……

李委員昆澤：臺鐵的這個問題非常大，這不是笑話嗎？102 年就已經通過委託規劃的採購案……

周局長永暉：因為整個系統……

李委員昆澤：然後經過兩年半了到現在，還沒有能夠決標？

周局長永暉：我上次批了就要決標，下個月議價……

李委員昆澤：局長，我們私底下再問……

周局長永暉：跟委員報告，我已經批了，因為有些法律已釐清了，就已經批了，就可以直接進來了。

李委員昆澤：新的票務系統建置案到現在還沒有決標，但是很離譜的，你們卻先決標了一個針對票務系統監督審驗的標案……

周局長永暉：那是 IV&V，那需要有的。

李委員昆澤：你們系統都還沒有，那在監督什麼？在審驗什麼？

周局長永暉：IV&V 的部分是希望透明，所以必須要有一個專業的團隊，看看建置第四代系統的時候是否符合國際標準。

李委員昆澤：局長，這就是問題了，你們主要的票務系統建置案都還沒有決標，然後要監督這個系統相關的監督審驗標案，卻是先行決標。

周局長永暉：它有時候是在設計的時候進來，有時候是在施工的時候進來，是都可以。

李委員昆澤：房子都還沒蓋好，就……

周局長永暉：在建置的時候開始寫程式，等於是前面一個部分的建置，剛剛委員也很關心，確實大家期望很高，我們本身的期望也很高，所以 IV&V 的部分是一個……

李委員昆澤：你們臺鐵完全沒有效率耶！2004 年第三代的票務系統出現問題，97 年實施淨網專案，網路訂票的問題還是層出不窮，然後在 102 年就已經通過你們的委託規劃採購案，都已經決標了，然後到現在還沒有決標，要到 108 年第四代票務系統才能啟用對不對？

周局長永暉：107 年 6 月。

李委員昆澤：經過這麼多年的延宕，到時候所使用的系統，能配合 107 年當時的狀況嗎？

周局長永暉：所以 IV&V 的責任很重，就是希望能監督我們……

李委員昆澤：現在新的系統到 108 年又變成舊的！

周局長永暉：107……

李委員昆澤：次長，你們要嚴加督促。

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。委員的提醒都非常重要，我們希望這個案子建立起來，有一定程度

符合將來發展趨勢的需求，我們會注意。

李委員昆澤：這個問題非常多。另外臺鐵營運的里程大概是 1,120 公里，有部分的路段是地下化或是高架化，只占了 1,120 公里中大概 5% 的路程，其他都是在平面。這幾年我們看到闖越軌道、平交道的肇事案件未見減少，99 年至 104 年這 6 年間，造成人員傷亡入侵軌道、闖越平交道的案件就有 400 起，這 400 起案件造成 330 人死亡、204 人受傷，平均一年有 67 起。

周局長永暉：對，將近 70 件。

李委員昆澤：每年的案件數都很穩定，好像都沒有什麼變化，甚至近 3 年闖越平交道的案件還持續成長。

周局長永暉：102 年、103 年及 104 年這 3 年確實在死傷的部分是有較高的成長。

李委員昆澤：因為時間的關係，我要求局長針對求償的部分要努力，過去 6 年來有 400 起肇事的事故，求償只有 24 件，18 件完成求償的金額才 565 萬，針對這 400 起造成旅客的誤點不說，400 起肇事事事件所造成的重大傷亡及列車損害，這 6 年來我們只要求到賠償 565 萬，這跟實際的損失差距太大吧！

周局長永暉：是，最重要的還是 101 年那一起太魯閣……

李委員昆澤：對於闖越平交道這些肇事後果的宣導，我們要加强，對於行為違法緊急處置的教學外，還要增加肇事後果的部分，包括罰則跟賠償，這些要加强宣導！

周局長永暉：是，謝謝。

李委員昆澤：另外有關鐵路行車安全改善計畫裡提到要加裝圍籬，加裝圍籬的經費更大，需要花費 275 億，對不對？

周局長永暉：沒有，那是全部的經費，其中 30 億是平交道，還有老舊橋樑……

李委員昆澤：這 30 億到現在也還沒做，對不對？

周局長永暉：已經都發包、上網公告……

李委員昆澤：你們的招標公告，在 3 月 24 日要截止投標，截止投標的前兩天還更正招標公告……

周局長永暉：因為有廠商提異議。

李委員昆澤：你們在截止投標前兩天更改施工規範，這樣的更改是屬於重大變更，然後安全的規劃又往後延了。

周局長永暉：如果是廠商提出異議的話……

李委員昆澤：因為時間的關係，請局長再把相關的資料交給我。

周局長永暉：是，一定。

李委員昆澤：我們對於鐵路安全必須要認真的督促。

周局長永暉：是。

李委員昆澤：第四代票務系統不能再拖了！

周局長永暉：是。

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。我再持續跟周局長探討，有關在鐵路局網站買不到

車票，竟然在中國淘寶網可以迅速買到車票，這件事情非同小可！

主席（李委員昆澤代）：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。對，我也很震驚，因為我們之前就在查了。

劉委員權豪：當鐵路局跟臺東及花蓮的民眾說真的是一票難求、供不應求時，說實在的，即使我們心理有百般不願，我們也認為大概是位置不夠的問題，但是竟然發生這樣的事情。周局長說要查，請問局長，我們後續要如何進行這件事？

周局長永暉：我們大概在三個禮拜前也接獲這樣的訊息，所以我們內部……

劉委員權豪：現在淘寶網給的是一個代碼，告訴買到的人可以到便利商店取票，剛才講的是這樣的情形。其實本席一再提出，在連續假期或假日時，因為你們現在沒有研發出可以防堵跑身分證號碼的程式，你們防堵不了，所以他們一按可能用數十萬個身分證號碼跑程式，購買到之後，不用核對身分證，只要有一個代碼就可以到便利商店取票了，所以當時本席一再跟你們講這樣的情形，我相信這件事情就是這樣發生的，因為一個人可以買到太多票了。在淘寶網只有兩種情形，一個是淘寶網本身賣給買的人，一種是撮合，我退一步想，可能不是淘寶網買走了，可能是民眾在淘寶網撮合成功的，你懂我意思嗎？

周局長永暉：有兩種情況……

劉委員權豪：它那個平台只有兩種情況，一個是淘寶網本身有產品賣給有需求的人，這不叫消費者，我覺得實在是有點荒謬了，這還叫消費者，反正就是賣給有需求的人，這一種是淘寶網自己有產品，如果是淘寶網自己賣，那更不得了、更嚴重了！那表示我們的車票，臺灣人買不到，結果被中國的網路公司買走了，這是最嚴重的情形。第二種情形是，有人買到車票後，透過淘寶網平台去撮合。它是一個平台，它有兩種狀況，第一種是淘寶網自己有產品可以賣，第二種是淘寶網在媒合嘛！

周局長永暉：是。

劉委員權豪：我還是為你們想一點，可能是第二種情形的機率比較大，是媒合的狀況。之所以可以這麼快，一定是這個人透過這樣的網路程式可以買到很多票，而且他不用去買，只要取得代碼就好了，24 小時內沒有人向他購買，頂多是取消訂票而已。局長，以前我跟你們講，你們說這個人力耗費很大等等，我說實在的，今天火車如果供過於求，或是供需平衡，本席也不用在這裡跟你建議那麼多，坦白說我也認為那是有一點土法煉鋼的方法，不過如果局長親身經歷了我們買車票時的困難，你也會想在這種狀況之下，我們只好用比較土的方法來防堵這些人。如果要透過網路買車票，平日還可以，假日如果透過網路買車票，一定要去櫃臺核對身分證，那就已經宣告防堵了這種透過程式，一個人可以用 1,000 個、1 萬個以上的身分證號碼去買車票的情形，因為即使他買到，他也拿不出身分證，現在之所以有辦法，是因為他買到之後，只要到便利商店按代碼就好了，不用按身分證號碼，現在是這個狀況。所以針對這個情形，本席要求你們要在三個禮拜之內要把淘寶網這件事情查明清楚，因為這件事情也太嚴重了。其次，在第四代的票務系統還沒有完成採購整合的狀況之下，我們應該以現有的方法來防堵這種虛偽的買票，或是靠買車票來牟利的不當行為。

周局長永暉：跟委員報告，清查的部分是不是可以給我們一個月的時間？因為確實也需要跟警察局配合，第二，防弊到最後的階段就是會犧牲很多方便性，上次委員也給我們一個機會，在 6 個月內我們把實名制做評估跟分析，這兩個部分，我們同時再進行。

劉委員權豪：本席還是要再次強調，我很清楚這一定會犧牲便利性，但是坦白說，這是沒有辦法中的措施，我常常講這是土法煉鋼，我也知道在這個資訊這麼發達的時代使用這種方法，真的是比較原始的方法，但是我們也沒有辦法，因為我們要處理這個問題。我和花蓮的蕭委員講了多少次這種買車票的事情，如果買車票很簡單、班次很多，我相信不會有這樣的問題，就像西部走廊不會有人討論這個問題一樣，西部走廊的民意代表及民眾不會討論不好買車票這件事，原因是供過於求，至少供需是平衡的，那根本不需要把這件事當成重大議題來討論。

周局長永暉：是。

劉委員權豪：局長，我認為你在當局長的任內要解決這件事情，在解決這件事情時，我們不能認為這個狀況在雙軌化之後就可以解決了，花蓮現在也是雙軌化，但這個問題還是很嚴重，更何況目前台東也只有一條鐵軌在跑而已。據說第四代票務性整合系統要分段去採購，不知局長有無買過兩廳院的票？

周局長永暉：火車票沒有辦法像兩廳院的票一樣，可以去選位子。

劉委員權豪：為何不能選位子？

周局長永暉：用邏輯來表達，兩廳院是從一點到一點，比方說 6 點、8 點有一場，然後各有多少位子，點進去就可以很清楚看到還有多少位子，反觀火車是從 N 到 N，就是很多點的很多車站到很多車站，換言之，我們是 N to N，他們則是 one to one。

劉委員權豪：有些票可能還有接駁，並不是一票坐到底。

周局長永暉：對。

劉委員權豪：所以這部分我持保留態度，畢竟這部分是比較專業的。再者，其實大部分人搭火車不會計較選座位的問題，反正到達的時間都一樣，但是許多民眾會在意一件事情，尤其在車票又不好買到的情況下，民眾在意的就是臺鐵是否沒有把火車票釋放出來或是這些火車票到底到哪裡去了？就算這些資訊都公開，其實民眾還是可能會懷疑，不過，這不只是運輸的問題，而是政府有義務告知民眾車票到底賣到哪裡去，這裡指的並不是賣到哪裡了，而是整個銷售的情形如何，其實民眾不相信政府是累積下來的結果，我相信你們大部分都是非常努力的，而且也都很正常的在營運，但還是有民眾不相信鐵路局，質疑這些票到底跑到哪裡去，是否跟旅行社有所勾結還是票被藏起來了，先不提過年、過節，連平常的假日，凌晨 12 點零 1 秒一按，車票就已經賣光了，這種情況民眾並沒有辦法理解，既然政府花了這麼多錢採購這個購票系統，就更應該把相關資訊予以公開，唯有公開民眾才會相信車票全部都賣出去了。

周局長永暉：了解，我們會資訊公開當成是首要的工作。

劉委員權豪：不然第四代票務系統主要是要解決什麼問題？

周局長永暉：這有三大功能，第一，可以做大數據分析，現有的系統則沒有辦法做大數據分析；第二，可以做收益管理；第三，可以比較有彈性的做票證的處理及票價的策略。

劉委員權豪：你們現在沒有做大數據分析，所以在班次的安排上都是用經驗來做嗎？

周局長永暉：也是用數據分析來做，但是……

劉委員權豪：你們現在頂多只能就賣出的車票來做分析，但是沒有辦法真實呈現像普悠瑪號一列車有 370 個……

周局長永暉：都是事後分析。

劉委員權豪：也許當下去買票的有 3 萬人，可是你們只能分析出這 370 個位子已經坐滿了，但沒有辦法分析出這些位子原本的需求有 2 萬或是 3 萬，所以即便你們有多的車輛，也沒有辦法做相關的調度。

周局長永暉：委員一定是有花過心思才會注意這個問題，基本上，這跟配座有關，比方說有一個車站希望買票的有 100 名，但位子只有 10 個……

劉委員權豪：現在的資訊系統如果可以做這件事情，那就應該好好去研究這個事情，因為排車班是很專業的問題，但我一直覺得你們的排班是依據你們的慣性，而且是以保守的態度在排班，我是以臺東為例，我認為你們是排得下去的，但可能因為沒有大數據分析，所以就根據經驗、習慣來排班，可是現在的需求量跟三、四年前完全不同了。

周局長永暉：我們每年都有在檢討。

劉委員權豪：可能因為沒有大數據分析，所以就只能依賴事後分析，包括以經驗、習慣來分析，本席認為，不能等到第四代票務系統出來，而是現在就可以去做這件事情，鐵路局自己可以做的就先做，其他的不一定要委外，畢竟交通部運研所裡面有那麼多位博士，所以可以由他們來做。

周局長永暉：我們自己也很重視這個問題，比方說新車還沒有到之前，總還是要想辦法解決。

劉委員權豪：會後我們再來好好探討。謝謝。

主席（陳委員雪生）：今早部分委員發言時提到，加重罰金及罰鍰不足以遏止黃牛的產生，所以要不要增訂刑則或刑罰，稍後休息時請交通部及法務部門跟委員做一下磋商，以便後續的處理，即看看是繼續研究還是今天下午就做個處理。

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。請教次長，媒體說桃園機場的智慧航廈不蓋了，有沒有這回事呢？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。沒有這回事，可能是語意上的誤會造成有這樣的報導，總之，我們已經另外發新聞稿澄清了。

葉委員宜津：沒有這回事，那何時開始蓋智慧航廈？

曾次長大仁：現正進行可行性研究，俟評估出來之後，會配合目前正在進行的幾項工程，就整體資源及交通動線來做最適當安排，據了解，其本身施工工期約兩年左右，但開工時間，我們會和其他的工程來做一個搭配。

葉委員宜津：我希望兩年的工期能夠縮短。

曾次長大仁：我們會努力。

葉委員宜津：何時要開始蓋你現在還無法給我答案，所以到底何時才能開始呢？事實上，第一航廈、第二航廈已經完全飽和、已經非常擁擠，第三航廈至少要 4 年的工期，而廉價航空、快捷航空是一個新興、蓬勃發展的趨勢，所以因應廉價航空而生的航站是有迫切需要的，像日本大阪、東京都已經開始做了，而我們更需要這麼做，因為我們現行航廈已經非常擁擠了，所以我不希望你們為了處理其他事情，然後就不蓋了，即媒體的報導是錯誤的，但是你還是沒有告訴我，雖然工期是兩年，但何時要開始蓋呢？因為廉價航空的智慧航站主要在於智慧型通關，像大阪的航廈就幾乎是一個鐵皮屋而已，所以你們的兩年都太慢了，應該壓縮到 1 年到 1 年半，因此，現在請明確告訴我，何時要開始蓋呢？其實去年 9 月就同意你們蓋了，所以你們何時才要開始蓋？

曾次長大仁：本人請費總經理代為說明。

葉委員宜津：費總可以說明嗎？不是交通部要你們不要做的嗎？你們何時要開始做呢？

主席：請桃機公司費總經理說明。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。委員說得很正確，這的確是個趨勢，不過，依目前的情況，是需要兩年的時間，因為我們還要比日本等其他機場還要多了兩樣東西……

葉委員宜津：是從現在開始兩年內完工嗎？

費總經理鴻鈞：兩年後。

葉委員宜津：從現在開始兩年內完工，你要 promise 哦！是兩年後才要開始做，還是兩年後完工？

費總經理鴻鈞：可行性評估做完了以後，再加上兩年，就是 X 加上一個 2。這個可行性評估的時間，我們現在正在加快……

葉委員宜津：可行性評估要多久？

費總經理鴻鈞：還要報部，因為這是超過 10 億以上的工程。

葉委員宜津：可行性評估要多久？

費總經理鴻鈞：可行性評估大概 3 個月，再加上報部時間 3 個月。

葉委員宜津：次長，報部要多久？他們說要 3 個月進行可行性評估，報部要多久？

曾次長大仁：我想他們報來以後，我們會儘快處理。

葉委員宜津：「儘快」是多久？

曾次長大仁：我想 3 個月的審查時間是有必要的……

葉委員宜津：還要再 3 個月？開玩笑！評估要 3 個月，審查也要 3 個月？不行哦！

曾次長大仁：不見得 1 次就可以讓所有人都接受……

葉委員宜津：好，這是 520 以後我們再來催的意思嗎？我認為只要他們評估出來了以後，1 個月內就要審核。

曾次長大仁：我們會審，但是不見得審了 1 次就能完全通過，它還會有一些需要補充說明、做一些強化說明的問題。

葉委員宜津：好，這是一個簡易的 building，是智慧的，但卻是簡易的，跟第三航廈不一樣，這應

該是快！廉價航空講求的就是快速，一個 building 搞了兩年多，都已經跟不上時代了，不要再拖拖拉拉了。

再者，提到廉價航空機場的發展，就要講到桃園機場捷運。次長，根據我要求你們針對桃園機場捷運所做的報告，現在因為鐵軌與鐵輪上面的一層鏽泥，所以無法確實磨合，導致無法煞車。這麼嚴重的鏽泥。除了車輪卡到鐵鏽以外，其實車輪有鐵鏽就有硬點，也就是說，除了泥以外，車輪也有鏽，也有硬點，表面凹凹凸凸的，很危險。除了磨軌不確實，有沒有安全性的問題？

曾次長大仁：請高鐵局來說明。

葉委員宜津：好，趕快，我的議題太多了。

主席：請交通部高鐵局楊主任秘書說明。

楊主任秘書正君：主席、各位委員。我們現在都在加強跑車及磨軌的作業，應該是講車輪的鏟削作業，目前來說應該是沒有安全性的問題。

葉委員宜津：「目前來說」？什麼叫做「目前來說」？有就有，沒有就沒有。

楊主任秘書正君：在我們這些改善作業之後，將來也不會有安全性的問題。

葉委員宜津：好，這是你說的，要負責哦！再來，除了這個鏽泥以外，從你們提出的問題表來看，滑軌的距離從 100 到 1,320 公尺，這是一個議題，滑軌的距離超過了 1 公里，真的是笑死人了！從你們這個報表裡面，我們看到最嚴重的 10 次就是 100 到 1,320 公尺，其中天氣（因為下雨）占了 8 成多，不要忘記臺灣是多雨的地區，所以水的因素也是一個因素，大家都知道水會讓摩擦力變小，會更滑。怎麼辦？這麼多下雨，對於水的因素，你們將來怎麼考慮？

楊主任秘書正君：只要系統有固定持續在跑車，這部分不會造成問題。

葉委員宜津：你確定？

楊主任秘書正君：是的。

葉委員宜津：系統有持續在跑車，就不會有這個問題，可是你們做出來的報表卻顯示下雨天占了 8 成，你要確定哦！你現在跟我講，我認為水是其中一個因素，你認為沒有問題。好，沒關係，對於你講的，我都先接受，我們以後再來檢驗。

再來談到坡度，全世界的鐵道所能容許的最、最、最、最、最、最大的坡度就是 5%，台鐵的人也在場，你們應該知道。所謂的 5%，並不是指每條鐵路的坡度都是 5%，幾乎沒有人做坡度 1 以上的，都是做零點幾或 0 的，鐵道幾乎都是 1 以下的，除非是特別加鏈的高山觀光鐵道，否則幾乎都沒有這麼大的陡坡；結果我們的機場捷運竟然有許多 4 點多的坡度，真的像雲霄飛車。在機場捷運 10 次嚴重的滑軌裡面，有 6 次是坡度大於 4 的，也就是幾近於極限的 4 點多的；其他還有 3 次是在 3 與 4 之間的；只有 1 次是在平整的月台，所以坡度也是滑軌重要的因素，也是機場捷運變成雲霄飛車或「倒退欸」的因素，怎麼辦？這個沒有辦法耶！

楊主任秘書正君：關於這個部分，我們會根據最新的調查結果做必要的改善，但是目前……

葉委員宜津：這怎麼改善啊？這個已經是地勢的……

楊主任秘書正君：目前我們看到的坡度並不是造成滑軌的因素……

葉委員宜津：你說不是哦？

楊主任秘書正君：主要的因素還是天候、輪軌之間的界面及操作這 3 個……

葉委員宜津：你現在又說天候，我剛剛問你天候，你說天候不是問題；現在我問坡度了，你就說主要是天候。

楊主任秘書正君：關於天候的部分，在固定的、常態性的持續跑車狀態底下，天候潮濕、雨水的因素是可以得到排除的。

葉委員宜津：好，總之，我們有 3 個因素：鏽蝕、水及天候、坡度。次長，我們現在還在實驗，但是真正開始運轉的時候就一點點都不容許出錯。

曾次長大仁：那是一定的，因為這個要經過驗證的。

葉委員宜津：跟模擬是不一樣的。

曾次長大仁：要經過驗證，要有安全報告。

葉委員宜津：是的，要不然萬一出錯，是沒有人負擔得起責任的。在那種地勢出了錯，真的不是一般般哦！

曾次長大仁：是，剛才委員特別提到坡度，我要跟委員報告一下，就是在不同的坡度，其實它的速限上限是有調整的。在坡度比較陡的地方，它會降速運轉，這個部分是有一定的規矩的。

葉委員宜津：好，你們都在這裡拍胸脯了，我們就等著看。

講到機場捷運的丸紅公司，我真的想把「丸」改成「頑固」的「頑」。可是除了丸紅以外，還有一個國登，國登已經被公共工程委員會列為不良廠商。我跟你們說國登已經被公共工程委員會列為不良廠商了，你們還讓它繼續承包金門大橋，結果你們跟我說：沒辦法，它在被列為不良廠商之前就已經得標了，所以只好讓它繼續做下去。結果現在金門大橋的進度怎麼樣？

曾次長大仁：金門大橋的進度並不理想。

葉委員宜津：什麼不理想？

曾次長大仁：有嚴重落後。

葉委員宜津：什麼嚴重落後？

曾次長大仁：落後十幾%了。

葉委員宜津：根本就是停擺！這是你們的網站，對吧？你們自己的網站說：「本工程因廠商人、機、料等施工資源不足，工作面遲未開展」。根本就還沒開始！

曾次長大仁：報告委員，它是要擴增工作面，它有一部分是持續在施工，但我們認為那個不夠，因為它落後，應該要把工作面統統打開來做。

葉委員宜津：這個網頁又說：「且工地管理能力、所投入之資源量體、效能、時程等未足敷實際工程趕工需求」。這家公司是怎麼樣？我們要不要再次給國登停權？

曾次長大仁：現在它已經是停權狀態，我們會按照合約進一步地要求。

葉委員宜津：次長，你在狀況外哦！你們其實已經又把國登送公共工程委員會了。公共工程委員會早就把它列為不良廠商了，你們把國登再送一次公共工程委員會有什麼意義呢？

曾次長大仁：不良廠商要看它的情節，如果它只有 1 年的話，1 年以後它又可以變成……

葉委員宜津：你們已經再給它送公共工程委員會，像這種擺爛的公司，我們還不是不知道，你們真的就沒有辦法，那麼公共工程委員會做不良廠商評鑑有什麼意義？

曾次長大仁：我們會按照採購法相關規定來處理。

葉委員宜津：為了不要重蹈覆轍，對於丸紅、國登這樣的公司，我希望交通部立場要堅定，還是要講求安全。

曾次長大仁：是。安全一定是最重要的。

葉委員宜津：寧可工程嚴重落後，還是一樣要講求安全。我現在擔心的不是國登的金門大橋工程嚴重落後，而是它的安全，如果照你們講的這樣，人、機、料都不足，管理能力不足，資源量體不足，效能不足，時程等各方面統統都不行，這樣蓋起來的金門大橋，誰會有信心？

曾次長大仁：施工還是要照標準規範來執行，現在是速度太慢了。

葉委員宜津：像這樣擺濫的公司做起來的工程，我實在沒有信心。

曾次長大仁：我們會嚴格督導。

葉委員宜津：我的時間已經到了，但是我還有一個重要的議題要講，我還是要幫東岸講話。什麼叫太魯閣？一聽就知道太魯閣就是在花蓮。什麼叫普悠瑪？就是卑南族，就是臺東。我來自西岸，我覺得現在太魯閣號和普悠瑪拚命要跑西部幹線，臺鐵真的要搞清楚自己的定位，臺鐵應該在西岸捷運化，不要再企圖跟高鐵競爭，真的沒有必要。普悠瑪號和太魯閣號就應該讓給東岸，而且應該讓普悠瑪號和太魯閣號變成東岸的高鐵，儘量快，不要停那麼多站，這樣對東岸人民才公平。

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。我們的方向是一樣的，臺鐵絕對不跟高鐵……

葉委員宜津：沒有，沒有，你們的方向不是，你們的方向到底是怎樣，我根本就搞不清楚，你們現在還在搶什麼自強號只停北、中、高……

周局長永暉：那是媒體自己下的標題。

葉委員宜津：你們沒有這樣做嗎？

周局長永暉：因為車隊的調度和運用……

葉委員宜津：你們沒有要讓普悠瑪號和太魯閣號多停幾個西岸的站嗎？這也是你們的想法，不是嗎？

周局長永暉：是，臺北到屏東本來就需要，但是要服務的是中型的都市。

葉委員宜津：臺北到屏東本來就有，但是你們要多停幾站，那不就變成西岸的臺鐵嗎？

周局長永暉：所以車隊不夠，必須要把 PP 車調到東部去。

葉委員宜津：這樣是不對的。什麼叫車隊不夠？

周局長永暉：因為現在的新自強號是 8 節車。

葉委員宜津：普悠瑪號和太魯閣號來跑西岸，當然車就不夠。

周局長永暉：太魯閣號和普悠瑪號有點像 737，我們現在不應該用 737 來飛臺東，我們需要長編組的 12 節車廂，可是這種車廂還沒到位，所以在運用上必須要調配。

葉委員宜津：好，局長，我希望你們定位要很清楚，我們認為合理的定位是東岸臺鐵的車越多、越快、越好。西岸因為有高鐵了，所以臺鐵應該捷運化。謝謝。

周局長永暉：是。謝謝。

主席：謝謝葉委員。現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。跟各位委員報告，臨時提案現在還在磋商，等一下如果本會出席人數足夠，就處理臨時提案。

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。剛才葉委員宜津提到太魯閣號和普悠瑪號跑到屏東，不符合當初購買太魯閣號和普悠瑪號的目的及對外所稱的整個規劃，當初主要是為了因應花蓮、臺東、宜蘭的運輸需求，才會購買並命名為太魯閣號和普悠瑪號，這是當初購買的目的，後來路線延伸到桃園、臺中，我們都還可以理解，路線延伸到桃園、臺中、彰化，是因為有很多花東鄉親會從臺北出發，經過宜蘭，再到花蓮、臺東，基本上是有這個需要，我們可以容忍。至於屏東、臺南、高雄的人搭乘太魯閣號和普悠瑪號，都不是為了要到花蓮，而是要到臺北，因為從臺南、高雄、屏東要去臺東或花蓮會走南迴鐵路，我常常也在走，所以這部分請鐵路局真的要深思，不是只有我這個花蓮、臺東的立委，連臺南的葉委員都這樣認為，所以要請臺鐵好好重新檢討。

今天我們要討論的鐵路法第六十五條，上一屆有修正過吧？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。是，在 103 年。

鄭委員天財：在 103 年修正通過增加罰鍰金額。今天又有同仁提出，我們可以再討論，如果確實有必要性，也應該再增加處罰規定。

周局長永暉：謝謝委員。

鄭委員天財：「以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票」到底有哪些態樣？目前鐵路警察局到底發現了哪些態樣，可不可以說明？在說這個問題之前，有關淘寶網快速訂購車票一事，你知道嗎？

周局長永暉：上個禮拜我們就成立專案處理，不過如同劉委員提醒，這有 2 種情況，但平台媒介的可能性比較高，我們還在調查。

鄭委員天財：所以還不是很清楚？

周局長永暉：對，我們還在調查。

鄭委員天財：是不是符合鐵路法第六十五條或其他規定？

周局長永暉：罰則能夠課到什麼樣的……

鄭委員天財：不是罰則的問題，我是說這和不正方法或不正指令有沒有關係？鐵路警察局了解這個部分嗎？

周局長永暉：他們還在查。

鄭委員天財：沒關係，請繼續查。所以這個問題，你們還在了解之中？

周局長永暉：要釐清是不是不正利益或不正方法。

鄭委員天財：如果還不到不正指令或不正方法的地步，要儘快釐清，因為這會和今天的修正要不要再加上其他用語有關，現在電腦科技一日千里，越來越厲害了對不對？

周局長永暉：對。

鄭委員天財：就像詐騙集團一樣。

周局長永暉：對，要用在正途。

鄭委員天財：但是常常會受到影響，所以在修法時怎麼樣能夠因應不同科技、不同手法很重要，正好我們今天要修這個法，針對這部分，希望你們要去了解。

周局長永暉：是。

鄭委員天財：繼續要請教法務部，花蓮、臺東的立委，包括原住民立委，都一直要求鐵路局要因應花蓮、臺東旅客運輸的需求，可能你比較沒有去花蓮、臺東，那裡真的是一票難求。

主席：請法務部劉參事說明。

劉參事英秀：主席、各位委員。我知道。

鄭委員天財：花蓮、臺東的重大建設其實就是為了因應花蓮民眾運輸的需求，所以我們一直希望、一直要求鐵路局能在車票上加註姓名，比如，在車票上加印「劉英秀」，要和你同名很難，叫劉秀英的很多，但要和你同名叫做劉英秀也很難。

劉參事英秀：是啊！

鄭委員天財：雖然鄭天財很普遍，但是真那麼巧也沒關係了，反正很少。如果把名字印在車票上，有沒有違反個資法？

劉參事英秀：因為名字已經外露，這還是要看輸入的資料和……

鄭委員天財：只有名字。

劉參事英秀：如果可以對應到相對人是誰的話，其實也是有個資法的問題。

鄭委員天財：怎麼會有？你有沒有看過個資法？

劉參事英秀：有。

鄭委員天財：會成為個資就是有名字、有地址，但只有一個名字，上了火車之後，列車長要查票，我就要拿出身分證證明我是鄭天財，這樣有什麼個資的問題？

劉參事英秀：委員現在是說車票上要載明訂票人的名字？

鄭委員天財：就只有名字而已，沒有地址，也沒有身分證號碼，這有什麼個資的問題？這是一點，這並沒有個資的問題。以寄信為例，地址是個資，但要加上名字才會成為個資，信封上寫了地址，但沒有寫名字，就寫某某某、敬啟者，然後就寄到他家了，這有什麼個資的問題？個資是要把地址和名字連結在一起，或者名字和身分證字號連結在一起，這樣才會成為個資，你回去查一下，你查的結果再答復本席。

劉參事英秀：好，沒問題。

鄭委員天財：第二，本席的身分證字號是 UXXXXXXXX，為了個資問題，很多銀行的帳單不會顯示所有身分證字號，就寫成 UXXXXXXXX，這樣算不算個資？

劉參事英秀：這應該屬於去識別化的問題。

鄭委員天財：對，我們只是為了知道這張票是不是你買的，所以我們不要求一定有完整的身分證字號，一般信件也是這樣，對不對？

劉參事英秀：對，都去識別化了。

鄭委員天財：對啊！身分證字號要完整顯示才叫個資。因為我們有要求鐵路局要請教法務部，所以你們在回答的時候不要把個資無限上綱，知道嗎？

劉參事英秀：是，我會把這個問題帶回去和法律事務司一併研究討論，再向委員回答。

鄭委員天財：只有 UXXXXXXXX 絕對不是個資。

劉參事英秀：那已經去識別化了。

鄭委員天財：車票上只有「鄭天財」不是個資，「鄭天財」3 個字有洩露什麼嗎？何況車票是我自己去買的，如果有人冒用我的名字買票，到查票的時候就沒辦法用，別人也沒有必要用我的名字，就算有人要冒用，查票的時候也拿不出自己是「鄭天財」的證明。關於這部分，請法務部答復本席，本席再交給鐵路局，如果鐵路局再請教法務部這個問題時，希望你們能夠答復得比較完整。

劉參事英秀：所以委員的具體問題就是在車票上呈現出姓名有沒有個資的問題？

鄭委員天財：對，就是剛才我講的那個部分。

劉參事英秀：好的。謝謝。

鄭委員天財：局長，7 月至 9 月是花蓮、臺東原住民非常重要的豐年祭，現在的花東原住民鄉親，非常希望你們能解決返鄉參加豐年祭一票難求的問題，請問你們現在規劃的情形為何？

周局長永暉：這個部分我們在上禮拜五也跟原住民委員會有一個一致的共識，也謝謝委員來指導，這個部分我們就是用儘量協助的方式，已經有盡全力，只要原住民委員會那邊有需要，我們就全力來配合。

鄭委員天財：因為目前你們答應給他們的只有 130 個人，就是星期五或星期六，每天 130 人。

周局長永暉：我瞭解，我們儘量……

鄭委員天財：這人數太少啊！

周局長永暉：有需求的話，我們會儘量協助。

鄭委員天財：當然有需求啊！

周局長永暉：因為每一族的豐年祭時間都不太一樣。

鄭委員天財：7 月至 9 月就是阿美族、噶瑪蘭族、撒奇萊雅族、卑南族的豐年祭，現在的規劃是 7 至 9 月要試辦，我希望人數要增加，130 個根本就不足啊！一個部落就不只了，我們等一下也會有提案，請鐵路局能配合支持。

周局長永暉：我們儘量來幫忙。

鄭委員天財：謝謝。

主席：請顏委員寬恒發言。等顏委員發言完畢，我們處理臨時提案。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。針對世界各國正興起的 Uber 非法攬客，上次我在委員會也有提出質詢，現在臺灣已經發生了首次的性騷擾案，但是政府對於這種依靠科技技術發展而來的新的叫車行業，卻沒有辦法提出有效的對策方法，只能消極的認定它違法，然後祭出吊扣駕照和罰鍰的手段。但是以目前來看，這種行政措施不是很有效，因為 Uber 公司以吸收罰鍰的方式跟公權力對抗，我想請問政府該如何做有效的管理？

其次，Uber 對合法計程車業者產生一個非常大的衝擊，政府卻一直沒有辦法提出有效的防制對策，政府失能，現在民間已經有計程車業者提出以 1,000 塊來鼓勵檢舉，甚至有人建議政府以釣魚的方式來全面取締，請問次長的看法為何？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前政府對於 Uber 的處置，並不是沒有方法，我們已經展開非常多重的處理方式來做解決，首先我們非常堅持認為這些業者應該要納管，應該要用合法的车跟合法的駕駛來從事運輸行業，如果它做不到的話，就必須要改變它的經營方式，不能再從事運輸業，這部分我們會堅持目前法制上的需要。

至於輔導既有的計程車業者產生更大競爭力的部分，我們也提出希望能夠開發所謂的多元化服務，如果他們希望用好一點的車子或更高檔的服務內涵，我們可以給他們不同的經營方式，這部分我們也在做輔導的工作。我相信雙管齊下應該會有幫助，我們最近也針對人的部分，因為如果是沒有職業駕照也沒有職業駕照登記，而去開 Uber 車的話，我們對這部分也有加重處罰。此外，行政院也非常重視這件事情，除了交通部以外，行政院也有專案在處理這件事情。

顏委員寬恒：本席要求交通部要採取強硬的態度去取締，一定要保障合法的計程車業者。

曾次長大仁：是。

顏委員寬恒：不能讓這種非法的載客行業在臺灣興起，請次長先回座。

局長，今天是審理鐵路法的修正案，對於身心障礙人士來講，最大的重點是臺灣鐵路缺乏以人為本的關心。以目前的環境來說，身心障礙人士要進出鐵路車站非常不方便，能夠獲得臺鐵服務的機會比高鐵來的低，我想請教有多少固定車廂可以讓身障人士來搭乘？有多少車廂是可以讓輪椅來通行？又有多少車廂可以讓導盲犬來通行？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。對於現在的车廂改造，其實我們都有所謂的愛心服務，現在也都可以輪椅上下。但是委員關心的應該是某些小車站，確實車站裡面的無障礙設施是不足的，所以我們現在正全力在實施所謂的加設電梯計畫，也就是進了車站以後，到達月台的過程能透過電梯的方式來做服務。今天提案的部分主要是針對導盲犬，導盲犬的部分我們本來就已經在執行，只是透過這樣的立法要求來執行。

顏委員寬恒：現在不只是小車站，臺灣已經邁入國際化了，幾乎所有的公共空間都會有中英雙語的看板，讓外國人能夠一目了然。但是像臺北、板橋及中壢等大型車站，我們看到最多人的幾乎都是外籍人士或是外勞，尤其是假日的時候，等於整個車站都被外勞所占據。我想請教局長，

你認為現在臺灣的外籍人士，使用英語的比例有多少？

周局長永暉：以 100 年以上的鐵路事業來講，都會面臨到五個問題，第一是候車空間不夠；第二是設備老舊；第三是無障礙設施不足；第四是導引設備確實不夠；第五則是 e 化的服務。委員剛剛提到的中壢跟臺北，其實情況也不太一樣，像臺北車站現在大概有 50% 是屬於不是搭火車的，這 50% 裡面又有一半是坐捷運的，另一半的 70% 是坐臺鐵，30% 是坐高鐵；至於中壢的情況又不一樣，中壢有 75% 是屬於通勤的人。我們現在做的都是雙語，包括中文跟英文，可是花東的部分比較特別，我們希望走觀光路線，所以我們是用中、日、英三語。

顏委員寬恒：你們現在不是要積極的開拓東南亞、東協的遊客嗎？你們是已經準備了，還是在做了？有關東南亞語系國家的警語或告示，請問你們什麼時候會做設置？

周局長永暉：有些是有特別需求，譬如彰化車站和樹林車站的月台上，因為有很多泰籍人士，這對我們來說也很困擾，因為現在的移工有三大區塊，譬如菲律賓比較多是在工廠，他們是用英文的；泰勞則是在營建業，是使用泰文；還有一大區塊是看護與護理照顧，大部分都是印尼。所以我們沒辦法提供這麼多語言，主要還是以中文跟英文為主。

顏委員寬恒：本席並不排斥這些外勞或外傭在車站走動或聚集，但是，每到假日這些人就常常到車站享受免費的空調，而且帶著他們的飲料，譬如可樂或啤酒等等，像是在舉辦 party 一般。

周局長永暉：啤酒是禁止的，我們規定不能在那裡喝酒，如果有違反的情況，我們就會立即執行。

顏委員寬恒：這些人以這樣的方式將公共空間占據下來，其實，對於臺鐵人員而言，在溝通上也有極大的困擾，誠如局長剛才所言，只有菲律賓籍的外勞使用英語，其他國家的外勞使用英語的普及率很低，在這樣的情況下，即使臺鐵人員與他們比手畫腳也無法充分溝通，結果就是這些人根本不予以理會，你要如何去做這方面的管理？你要如何應對？

周局長永暉：我們會拜託地方政府的社會局給予協助，另外，我們也有一些幫忙的志工。

顏委員寬恒：我們的鐵路警察呢？

周局長永暉：只要涉及到秩序的部分，鐵路警察就會來幫忙，也就是說，車站站內的部分，鐵路警察會給予協助。

顏委員寬恒：本席發現目前臺鐵都將關注的焦點放在太魯閣號及普悠瑪號，對於我們中南部的中小型車站似乎都置之不理？

周局長永暉：不會、不會，關於中型都市的部分，誠如我剛才向葉委員提出的口頭報告，臺鐵與高鐵絕對不會是競爭的關係，而是彼此合作的關係，針對高鐵無法服務的中型都市，我們都會以這些中型都市為主。但是，有許多車站的空間條件不夠，如同我剛才所言，其實不僅是我國，像是法國或英國，只要有一百年以上的鐵路事業都會面臨中小型車站必須要想盡辦法處理的問題。

顏委員寬恒：有許多外國的遊客，無論是歐美遊客或日本遊客，當他們第一次搭乘臺鐵就看到那群龐大的外傭、外勞占據整個車站大廳，而且火車站的管理又不是很恰當，整個就是雜亂無序，你認為那些外國遊客對臺灣的第一印象會是如何？

周局長永暉：臺北車站是比較特例，我們對於其他車站都有適度的進行總量管控，至於臺北車站的

部分，在周末假日時所謂外勞移工的聚集情況確實是很普遍，其實我們一直在思考是否有其他的方式可以處理，但是，我們也必須要考慮到所謂的平等對待，只要行車秩序不受影響，而且他們也沒做出不當的行為……

顏委員寬恒：本人並不反對外傭或外勞利用休息時間在公共空間聚會，只是，臺鐵要如何去應對這個問題、如何讓整體看起來是有秩序的，否則，初次到臺灣搭乘臺鐵的國外旅客看了那樣的景象之後，對於身為國際都市的我們難免會有負面的影響。

周局長永暉：是，謝謝委員的提醒，我們會特別的加強。

顏委員寬恒：加油！

周局長永暉：謝謝。

主席：現在逐案處理臨時提案，請議事人員宣讀第 1 案。

1、

臺灣鐵路管理局車票常有民眾不易訂購，尤以花東車票更是一票難求，然我國民眾竟無法於臺灣鐵路管理局訂票系統順利訂票，卻在中國淘寶網五分鐘即可快速訂購臺灣鐵路管理局車票。爰此，要求臺灣鐵路管理局針對上述購票情形於一個月內對購票流程提出檢討報告及防範措施；並改善其資訊管理及其人力配置，向交通委員會提出書面報告。

提案人：鄭寶清 鄭天財 鄭運鵬 葉宜津 陳雪生
簡東明 趙正宇 陳素月

主席：請問各位委員及行政單位，對第 1 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

進行第 2 案。

2、

根據台鐵局統計，99 年至 104 年間共發生 400 起民眾入侵軌道、闖越平交道之肇事事故，近三年來事故數不降反升，顯見相關宣導措施成效未能彰顯，爰此，要求台鐵局於兩週內提出檢討報告，並提供 99 年迄今民眾因入侵軌道、闖越平交道而遭到取締開罰之統計資料。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
簡東明 鄭天財 陳素月

主席：請問各位委員及行政單位，對第 2 案有無異議？

請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。事實上，我們一直都持續的在努力，同時希望能將整個計畫向部裡做說明，因此，能否改成書面檢討報告？也就是第三行的倒數第七個字加上「書面」兩個字？

主席：書面檢討報告？

周局長永暉：是。

主席：請問各位，第 2 案的第三行修正為「要求台鐵局於兩週內提出書面檢討報告」，有無異議？

（無）無異議，修正通過。

進行第 3 案。

3、

根據台鐵局統計，99 年至 104 年間共發生 400 起民眾入侵軌道、闖越平交道之肇事事務，但求償案件比例低，爰此，要求台鐵局檢討求償程序，積極向肇事者求償，並於兩週內提交書面報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 鄭運鵬
鄭天財 簡東明 陳素月

主席：請問各位委員及行政單位，對第 3 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

進行第 4 案。

4、

台灣鐵路局司機員指導幹部及運轉副主任，其職務為管理考核司機員及排班等工作，對於行車安全及基層員工士氣有莫大影響力。惟該兩職務原應由資深機車長或司機員派任且預為培養主任級幹部的管道，但因其薪資（旅費）較同級司機員每月約減少 3 萬元的職務或各種加給，致司機員升任意願不高，因該主管職務工作不可或缺，故現階段從資深機車長或司機員採用抽籤方式強制擔任，並以 3 個月輪調及二線支援一線方式，擔任駕駛 1 天，以縮小薪資差距；惟此方案不利基層員工之管理及主任級幹部之養成，爰此建請台鐵局儘速研議解決方案，給予指導幹部職務加給及提高主管職務加給津貼，並檢討派任方式，以健全人事制度，提升基層員工工作士氣。

提案人：劉權豪 鄭寶清 鄭天財 葉宜津 鄭運鵬
趙正宇 簡東明 陳素月

主席：請問各位委員及行政單位，對第 4 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

進行第 5 案。

5、

有關台鐵局與原民會預計於 7 月至 9 月試辦每週五及週六各一次加掛車廂載運 130 人，二天載運 260 人，協助原住民族返鄉舉辦豐年祭活動一事，考量 7 月至 9 月的暑假期間本就是花東地區觀光旅遊旺季，更是原住民族各部落舉辦豐年祭期間，觀光遊客加上返鄉民眾人數眾多，不僅週六及週日車票難求，平日車票亦是難求，台鐵局目前規劃顯屬不足，難以因應暑假旺季原住民族舉辦豐年祭之返鄉需求。爰要求：一、台鐵局應於 7 月至 9 月之每週五及週六再增加四個車次加掛車廂；二、台鐵局亦應指派專人受理售票事宜；三、台鐵局目前僅規劃基隆至中壢站售票，亦顯不便，應增加中部以北車站均可售票。

提案人：鄭天財 陳雪生 鄭運鵬 顏寬恒 趙正宇
簡東明 陳素月

主席：請問各位委員及行政單位，對第 5 案有無異議？

請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。希望能取得鄭委員的同意，將「爰要求」的「要求」改成「建請」。

主席：改成「建請」？

周局長永暉：是。

另外，第一點刪除，修正為「台鐵局應於 7 月至 9 月之每週五及週六再增加四個車次加掛車廂，」，之後的部分都刪除，增加「並就原民會所提返鄉專車增加班次之需求予以協助」。

主席：第 5 案修正為「爰建請：台鐵局應於 7 月至 9 月之每週五及週六再增加四個車次加掛車廂」，第二點全部刪除，「並就原民會所提返鄉專車增加班次之需求予以協助」。

鄭委員，鐵路局對你的提案做了一些修正，希望能將「爰要求」改為「建請」？

鄭委員天財：（在席位上）那就改為「爰建請」。

主席：其次，第二點全部刪除，可以嗎？

周局長永暉：雖然是建請，我們還是會努力去做，是否能夠比較單純一點，讓我們全力予以協助？

鄭委員天財：（在席位上）既然是建請，後面三點就都留著。

主席：鄭委員的意思是都留著？

周局長永暉：好，謝謝。

主席：對於原住民回家的路，我們真的要予以考慮，總不能豐年祭時遊客能夠去參加，反而是表演的人回不去，這樣可以嗎？

請問各位，對於第 5 案的修正有無異議？（無）無異議，修正通過。

臨時提案均已處理完畢，如有委員對上述提案補簽，列入紀錄。

繼續請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。今天修法的重點在於關心鐵道的安全，希望能夠藉此保障旅客乘車的安全。

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。是。

陳委員素月：請問，鐵道事故的發生到底有哪些原因？

周局長永暉：發生事故的原因有很多，但是，今天的修法主要是在於路線及平交道兩個區塊，我們發現過去大家都將關注放在平交道上，其實沿線的死傷事故已經越來越嚴重，因為有許多旅客闖越平交道以及跨越軌道。

陳委員素月：今天的修法在於加重罰則的部分，交通部這邊似乎並沒有意見、似乎是表示贊同的？

周局長永暉：我們希望有些標準能與捷運一樣，因為臺鐵的某些標準太過於寬鬆。

陳委員素月：其實，加重罰則只是治標，沒有辦法治本，只能算是一個消極的做法。

周局長永暉：是。

陳委員素月：雖然是希望能夠嚇阻一般民眾隨意闖越或跨越平交道，但是，鐵道事故的發生，除了針對任意或惡意跨越闖越的因素提出制止的方法之外，另一方面，鐵路局本身對於整個鐵道系統的管理，也是我們必須要關注的重點。

周局長永暉：是。

陳委員素月：針對鐵道事故的發生原因，除了剛才所說的外來因素之外，鐵路局本身的號誌也曾經發生過問題，譬如鐵路柵欄的號誌系統發生故障，去年在中部就曾經發生過這樣的事件。

周局長永暉：是。

陳委員素月：因此，本席認為這個部分也是相當的重要，請問，對於維護整個鐵道的安全，鐵路局有什麼樣的積極作法？

周局長永暉：我們大致是從硬體及軟體兩個方面來處理，硬體的部分，第一個要感謝大院及部裡的支持，讓我們有行車六年安全計畫，其中有 30 億是要做平交道的改善，其次就是硬體方面，臺鐵有一千一百多公里的鐵道，事實上，有許多部分並沒有圍籬，居住兩邊的居民為了方便可能就跨越鐵軌，往往造成了非常多的危險，因此，我們希望在軟體方面能加強宣導及教育，也就是說，除了工程設備的改善之外，安全的教育及宣導也是很重要的，所以我們希望今年能擴大行車安全的宣導。此外，我們也對平交道的管理分級制做了徹底的檢討，並且於下個禮拜提報至交通部，希望能將平交道分為四級來管理。

陳委員素月：本席認為平交道的管理真的是非常重要，希望能夠做到萬無一失的程度，只要有稍微的故障而導致意外發生，真的就是非常重大的損失，這並不是我們所樂見的。剛才局長提到硬體的部分，就本席所知，目前針對鐵路行車安全有一個改善的六年計畫，其中臺鐵全線圍牆圍籬的新設工程在最近開標了，對嗎？

周局長永暉：對，我們分幾個重要的項目優先執行，其中以花東的部分比較急。

陳委員素月：花東？

周局長永暉：優先，比較急一點。

陳委員素月：花東比較急？

周局長永暉：西部也有。

陳委員素月：但是，事故發生頻率比較高的應該是在西部吧？

周局長永暉：都有，幾個比較急的部分先做，西部也有。

陳委員素月：西部也有？

周局長永暉：對。

陳委員素月：根據本席看到的資料，目前預計先做 175 公里的長度？

周局長永暉：對。

陳委員素月：但是，本席看過標案後感到相當納悶，目前的招標金額是四億多，而工程的期程是預計一千日內竣工，一千日是 3 年的時間？

周局長永暉：3 年。

陳委員素月：這樣一個圍籬的工程，需要用到 3 年的時間施作嗎？

周局長永暉：對，因為它必須要逐段施作。

陳委員素月：就一般人的認知，圍籬施作應該不是很困難的工程？

周局長永暉：有幾種是不太一樣，其中一種是一般的圍籬而已……

陳委員素月：對啊！就是圍籬而已嘛！

周局長永暉：但是，有一些是要搭配隔音牆，因此每一段的情況都不一樣，尤其在西部的隔音牆需求確實是很高，我們就利用這個機會併案處理。

陳委員素月：也就是包含了隔音牆的部分？

周局長永暉：對。

陳委員素月：關於履約的期限，寫明是開工之日起一千日內竣工，這樣會讓人認為用 3 年時間施作這樣的工程根本是緩不濟急嘛！

周局長永暉：第一年是要完成 50 公里。

陳委員素月：為什麼你們不分段施作？本席知道你們有分好幾個工務段？

周局長永暉：因為有一些還必須要釐清地界。

陳委員素月：這個應該可以同時並進吧？

周局長永暉：對，我們還是會盡快。

陳委員素月：應該不是這一段測完，再去測下一段，事實上，鑑界的部分應該可以全線同時進行？

周局長永暉：確實也是要利用這個機會把地界鑑定清楚，除了不要占用別人的地之外，別人也不要占用到臺鐵的地，正好利用這個機會整理，雖然需要一點時間，但是，我們會盡快處理。

陳委員素月：地界的鑑定應該可以同時進行，不應該是從北而南逐段施作，等到這一段做完再去進行下一段，這樣就一點效率都沒有了。

周局長永暉：是。

陳委員素月：你們應該可以責成每一個工務段，就他們的範圍內同時進行。

周局長永暉：我們有分大標誌，而且將西部及東部分開。

陳委員素月：4 月 21 日又發生小孩任意闖越軌道的事件，讓人感到非常的危險。

周局長永暉：非常的危險。

陳委員素月：幸好司機員的眼力夠好，因此能夠及時剎車，萬一要是剎車不及，恐怕又會造成傷亡，同時也會延誤到旅客的時間，這些都是成本啊！本席希望，圍牆圍籬的工程應該要逐段施設，同時能夠縮短施工的期限，期待能保障整個鐵道沿線的安全。

周局長永暉：是。

陳委員素月：另外，關於消除平交道的部分，大家都知道平交道是由號誌管控，但是，有時候真的無法確保號誌絕對沒有問題，只要碰上一次號誌故障的話，真的就是非常的危險，因此，消除平交道應該也是鐵路局的一個政策方向？

周局長永暉：是，因為有平交道就是有缺口。

陳委員素月：對，有缺口就會有危險，因此，鐵路的地下化及高架化也是非常重要，目前我們彰化縣在員林的部分已經完工，現在迫切需要的就是彰化鐵路高架化的部分，請問，這個部分的進度如何？

周局長永暉：因為現在都是由地方政府提，而彰化縣政府已經提報交通部審議，部裡則是交由鐵路改建工程局召集，至於我們也會配合審議。

陳委員素月：目前就是在審議的階段？

周局長永暉：它的難度會比員林高很多，因為彰化有一個……

陳委員素月：調度場。

周局長永暉：對，複雜度及難度相對會比較高。

陳委員素月：雖然難度高，不過，在技術上應該是可以克服的。

周局長永暉：是。

陳委員素月：關於彰化的鐵路高架工程，希望交通部能夠全力支持，同時在整個審議的過程中，也希望你們能提供專業的意見，並且全力協助。

周局長永暉：是。

陳委員素月：再者，許多委員都非常關心花東車票一票難求的問題，每位委員應該都難免會遇到鄉親的請託，確實是真的很難買，既然是一票難求的情況，臺鐵的營運仍是虧損的狀態嗎？

周局長永暉：虧損的因素有很多，其實，這兩、三年大家都卯足勁在改善，不過，有兩個比較大的負擔，一個是退撫金，另外一個就是借款的利息，這幾年其實已經有大幅的改善，從過去每年虧損 100 億到去年已經開始好轉，前年的虧損是 35 億、去年則是虧損 22 億，如果把退撫的部分扣掉，憑良心講，應該是很辛苦的打平，不過，實際上還是虧損的。

陳委員素月：這樣的狀況難免讓人感覺臺鐵不太會做生意，既然車票如此難買，你們卻還是虧損，本席建議你們要積極的檢討改進，包括加掛車廂的部分。事實上，本席也曾遇過地方的請託，加掛車廂應該也是你們解決一票難求的良好方式，但是，本席感覺就加掛車廂的部分與你們協調時，你們似乎也不是那麼的積極，因此，本席認為你們應該就這個部分積極的加以檢討，其實，就是因為有需求才會來拜託你們嘛！

周局長永暉：謝謝啦！我們還是要全力予以協助，不過，有一件事要特別向委員報告，現在加掛的車子越來越少，因為我們都已經使用電聯車，所以難度就會更高。

陳委員素月：因為你們具有這方面的專業，可以進行通盤的考量，除了加掛車廂之外，或者可以增開班次，在暑假期間除了觀光客之外，我們中南部也有許多到東部進香的團體，既然有這樣的需求，無論是加掛車廂或增開班次，同樣都會增加你們的收入，因此，本席希望你們在這方面能夠積極一點。

周局長永暉：應該的、應該的。

陳委員素月：謝謝。

周局長永暉：謝謝委員。

主席：接下來請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，今天提的大部分是臺鐵的問題，因此，從一早開始都是由你來備詢。事實上，花東的火車票一票難求，這是大家都知道的事，剛才也有多位原住民委員表示，他們在地的原住民朋友都買不到車票，更何況是一般人！本席認為花東是最後的一塊淨土，也是一個漂亮的後花園，雖然本席是桃園人，不過，本席周遭有許多朋友在假日時一定會到花東去，甚至有些人很早以前就在花東置產，因為他們認為那裡是淨土樂園、是花園，所以每逢假日就會去花東渡假，問題是每次都買不到車票，於是就告知本席這個問題。當時擔任議員的本席也請許多立委朋友幫忙詢問及質疑，為什麼連 12 點 01 秒都買不到票？而且是全部都額滿，這是為什麼？你已經講了那麼久，一票難求的狀況到底有沒有改善？你也

說過新一代的電腦系統要開始運作，是否就能解決這些問題，請你說明一下？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。從臺中到花蓮的部分，就某個角度而言，我們可以分開來看，從臺北到高雄、到屏東、或是臺北到臺東，其實都需要四條軌道，因為西部幹線有兩條高鐵、有兩條臺鐵，在供給上確實是比較有餘裕，目前最困難的當然就是臺北到花蓮的部分。

趙委員正宇：現在最熱門的。

周局長永暉：對，因為它是兩條軌，而且從花蓮到臺東更辛苦，因為有 87%是一條線，所以就整個路線的容量來計算，如果從臺北到花蓮、臺東一天能夠跑 200 班次，甚至是超過的話，可能就無法塞進增加的班次。我們發現這樣的需求在平日都還好，在假日就確實是……

趙委員正宇：局長，你的說法是因為它的鐵軌數量較少，對嗎？

周局長永暉：路線容量比較少。

趙委員正宇：路線容量比較少，可能就是一個去一個回？

周局長永暉：對。

趙委員正宇：臺東的部分就更辛苦了，因為它只有一條單軌，還必須等待火車交會，可能都要花費一些時間，所以班次無法像西部這麼多，除了高鐵之外，甚至還有高鐵，總共有四條線在營運。

周局長永暉：是。

趙委員正宇：但是，這個問題是你們臺鐵自己要承擔、自己要解決，畢竟你們是這方面的專業，不是嗎？

周局長永暉：是。

趙委員正宇：既然是專業，該如何去配合，才不至於一票難求？譬如假日增加較多的班次，或是採用加掛車廂的方式，讓大家都買到前往花東的車票。至於黃牛票的部分，誠如剛才鄭寶清委員所言，現在連淘寶網都可以代購的方式來賺錢，坦白講，淘寶網真是厲害，什麼都賣、什麼都不奇怪，甚至連臺灣的火車票都可以賣。事實上，這些問題都應該歸究於你們的管理，本席擔任過四屆議員，常常說現在地方政府的行政效率已經大大的提高，反而是來到立法院之後，發現中央級部會單位的行政效率並沒有那麼高，因此，局長還是要檢討一下，如何提高你們的行政效率，讓大家有票買、有位子可以坐，同時也杜絕黃牛的存在，本席認為不是罰則的問題，而是你們要如何去杜絕，為什麼他們就能買到票？一般民眾同樣也是上網，為什麼就是買不到票？這件事情真是非常的奇怪，是不是你們的系統出了問題？是不是你們的軟體有問題？這些都是你們必須要檢討並且改進之處，好嗎？

其次，去年行人或車輛違規闖越鐵路平交道的事故大約有四百多件，傷亡人數大約有三百多人，財產方面的損失也非常多，奇怪的是為何鐵路局花那麼多時間、花那麼多精神、花那麼多錢裝設相關設備，甚至本席還看過有外包的保全公司在重要的鐵軌路線指揮交通，但是，你是否請底下的主管去調查這些人到底有沒有很認真的維護交通安全？局長，本席與其他委員不一樣，因為本席喜歡自己開車，除非是重要的場合，或是無法停車的狀況，才會請本席的秘書

開車。事實上，本席開車時常常看到鐵路平交道的外包保全在滑手機，等到鐵路平交道的鈴聲響起時才趕快站起來，但是，站起來還是看著自己的手機，一邊看著手機、一邊搖著指揮棒，並沒有吹哨音警示大家不要進入，只是等火車來了就向它招個手，表示自己是在那個地方。本席認為，既然花錢聘請保全公司的保全人員，你們就務必要去督促這些人，到底有沒有認真在執行職務。

周局長永暉：是。

趙委員正宇：鐵路電氣化之後，大家都知道不能拿著竹竿直直的走過平交道，這樣做一定會被電死，既然如此，為何現在沒有人被電死，反而是闖越平交道的人變多了呢？究竟是宣導不力或是有其他原因？不會吧！大家應該都知道鐵路電氣化之後的速度非常快，隨意穿越鐵路是非常的危險，更何況，已經添置了那麼多設備，也聘請了那麼多人看守，卻仍然發生那麼多的問題，事實上，火車載運的人員非常多，一旦發生車禍，絕對是非常重大的安全問題，因此，局長，你們要多多加油，好嗎？

周局長永暉：謝謝委員的提醒，關於走動管理這件事情，我會對主管提出要求，不過，委員所提的保全可分為三類，一類是我們自己的保全、一類是鐵路警察，還有一類是專用路線，譬如在桃園有很多是自己工廠派出的保全，總之，我會通令提出要求。

趙委員正宇：必須要求一下！

周局長永暉：是。

趙委員正宇：既然花了那麼多錢要維護安全，卻還無法達成目的，看在民眾的眼裡，肯定會認為那些人都在混時間，根本沒有認真的在做事。當然不是全部，可能只是其中的某些人，其實，本席也曾看過很認真的保全，只要認真執行職務，絕對不會有事故發生的問題。在科技日新月異的情況下，有許多車子甚至都可以防撞，遇到危險時在你尚未踩剎車之前，它就已經先幫你把車子剎住了，面對安全措施越來越多的情況，反而臺鐵花了那麼多錢卻還是有那麼多闖越平交道造成傷害的事故發生，因此，臺鐵一定要研究一下，如何提高安全的效能，好嗎？

周局長永暉：是。

趙委員正宇：局長，你要多加油！

周局長永暉：好的，謝謝。

趙委員正宇：剛才提到的一些要跟上時代腳步的措施，像是針對身心障礙者的設施或是導盲犬等等，本席提出的提案已經通過，希望局長一定要讓身障朋友在行的方面更為便利。

周局長永暉：應該的。

趙委員正宇：這是我們應該要做的事情。

周局長永暉：是。

趙委員正宇：請局長也要跟得上時代，雖然臺鐵已經是百年老店了，但是，誠如你所言，之前因為退撫金及其他因素造成那麼多的負債，不過目前的負債已經逐漸減少，因此，本席希望能由你開始將它轉正，倘若能有盈餘，豈不是很光榮的一件事嗎？

周局長永暉：是。

趙委員正宇：如此一來，你就是非常優秀的 CEO，不是嗎？

周局長永暉：謝謝委員。

趙委員正宇：等到你不擔任臺鐵局長之後，許多大公司行號或上市上櫃的公司都會爭相聘請你過去，對嗎？總之，局長，你要多加油了！

周局長永暉：謝謝委員。

趙委員正宇：接下來，本席要請教機場捷運的費總經理，對於桃園機場捷運，本席已經看了將近 20 年，每次都看到捷運在軌道上跑來跑去，卻到現在都還沒有通車，為什麼測試時會有那麼多的滑軌狀況，究竟鐵軌是由哪個國家製造的？日本？臺灣？大陸？德國？法國？

主席：請桃機公司費總經理說明。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。這個部分應該是由桃捷負責。

主席：請交通部高鐵局楊主任秘書說明。

楊主任秘書正君：主席、各位委員。目前滑軌的主要因素不外乎三個方向，一個是……

趙委員正宇：現在本席問的是鐵軌由哪個國家製造？

楊主任秘書正君：很抱歉！關於這個問題，我可能要再進一步了解一下。

趙委員正宇：自己 DIY 做出來的嗎？

楊主任秘書正君：不會是如此。

趙委員正宇：不然是哪裡做出來的？

楊主任秘書正君：我們都有一定的品質要求。

趙委員正宇：你怎麼會不知道呢？身為總經理卻不知道嗎？

主席：主任秘書。

趙委員正宇：你是主任秘書嗎？

楊主任秘書正君：是。

趙委員正宇：主秘，你知道答案嗎？

楊主任秘書正君：因為我們主管剛好不在場，很抱歉。

趙委員正宇：告訴你答案，據說是大陸的次級品，也就是人家不要、淘汰的，被廠商標到後就拿來使用。

楊主任秘書正君：我們會做進一步了解，如果……

趙委員正宇：為什麼會如此？其實就是因為他們不要的次級品非常不好賣。你看看！一般的鐵軌都是鋼軌，是嗎？

楊主任秘書正君：是。

趙委員正宇：什麼是鋼？什麼是鐵軌？鉻含量多少百分比加進去之後就會成為不銹鋼？以你們這個鐵軌生鏽的狀況，究竟材料有沒有問題，你們是否曾經研究過？只是一個勁的磨那個軌道，根本就沒有用，因為跑個兩次就磨掉了、角度就變了，難道以後你們可以每天這樣磨嗎？沒有那麼多時間，對吧？難道你們每天去檢查嗎？電視媒體報導臺鐵非常的認真，每天晚上都要去巡鐵軌、都要去修整鐵軌，然而，你們桃園機場捷運的鐵軌可以鏽成這個樣子，可見材料是有問

題的。誠如本席剛才所言，據說是大陸次級品，也就是他們不要的、淘汰掉的，結果就賣給了臺灣，當臺灣向他們提出求償時，得到的回應卻是已經超過保固期，這件事已經將近 20 年了，現在滑軌的問題講得再多都沒有用，唯一的辦法就是把鐵軌全部換新，之後就絕對不會再有這些問題。今天就是使用了次級品的鐵軌，才會導致種種問題的發生，而且情況都是非常嚴重。許多委員講了老半天，像是鐵軌如何如何、滑軌的情況又是如何、車子剎不住等等，講了一大堆，其實是要告訴你，問題就出自於鐵軌。這個鐵軌就是次級品、就是大陸製的，他們不要的就便宜賣給我們臺灣使用，等我們把它裝上去之後……

楊主任秘書正君：我們會進一步去了解。

趙委員正宇：目前大陸的火車及高鐵在世界上都非常的有名，無論是速度或穩定度都是非常的高，為什麼他們不留著自己使用？為什麼要賣給你？當然就是因為是次級品，所以你們要注意一下！

楊主任秘書正君：是，在我們了解詳情之後，再向委員提出報告。

趙委員正宇：如果這個問題無法解決，捷運的問題就永遠不能解決。

楊主任秘書正君：是。

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。次長以及局長，你們認為今天委員提問最多的是什麼問題？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員：買車票的問題。

林委員俊憲：本席聽到竟然有那麼多委員提問關於買車票的問題，實在是感到相當的心酸！車票的問題那麼難解決嗎？臺灣應該是一個進步的國家，但是，本席每次看到臺鐵被批評的原因都是買不到車票、都是黃牛票，今天甚至有委員指出，淘寶網可以買到大家買不到的車票，這個售票系統是大眾交通運輸對於消費者最基本的服務，在臺灣搞了這麼多年都搞不好，本席覺得很難過，也很丟臉，次長覺得呢？

曾次長大仁：我跟委員的感覺是一樣的，也就是對目前的一票難求，我們應該在票務系統上，儘快來做改善與更新。另外，誠如剛剛幾位委員的指教，它其實是市場供需的問題，目前想要去花蓮、台東的旅客人數遠多過我們車子可以提供的載客量，在這樣的情況下，我們也需要在硬體建設方面，儘快擴增路線容量。

林委員俊憲：臺鐵真的很奇怪，沒有人去的路線虧大錢，大家都想去的路線，又無法承擔，真的很可悲！

曾次長大仁：針對東部鐵路路線容量的擴增，其實我們有兩個計畫，一是花蓮、臺東之間的鐵路電氣化，已全部完成，這部分應該可以發揮相當的功效；另一是花蓮、臺東之間的雙軌工程，目前正在做可行性評估，也已進行到一個程度，我們會在這個基礎上，繼續加油。

林委員俊憲：有關電腦訂票系統的更新，本席聽說舊系統已經用了十幾年，是不是？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。是，大概十年一代，也該換了。

林委員俊憲：準備要花多少錢？

周局長永暉：第四代核心部分，估算大概要 6.5 億。

林委員俊憲：周局長本月份接受天下雜誌的專訪……

周局長永暉：對，他們……

林委員俊憲：周局長在訪談中談到很多，也很有企圖心，你說明年 7 月就可以解決訂不到票的問題。

周局長永暉：是他筆誤了，應該是 107 年 6 月。

林委員俊憲：天下雜誌寫錯了？這一差差幾年？

周局長永暉：差一年；因為我們需要兩年。

林委員俊憲：你要不要去函天下雜誌，請他們更正，不是明年 7 月，是後年 7 月才能解決訂票系統問題。

周局長永暉：沒有錯，訂票系統是一個問題，但是……

林委員俊憲：局長在專訪中還提到，臺鐵三年內營運要打平，四年內要開始賺錢？

周局長永暉：是。

林委員俊憲：局長有信心，本席也為你加油、鼓勵……

周局長永暉：這是有數據的，只要朝著方向繼續走……

林委員俊憲：你會繼續擔任局長嗎？

周局長永暉：我也不知道。

林委員俊憲：但是你提到三年、四年……

周局長永暉：只要按照這個方向走下去，應該沒問題，短少的問題已經逐年改善，今年短少 22 億……

林委員俊憲：你說三年要打平，四年內要賺錢，這話是要新政府讓你留任嗎？不然你說的這個要如何達成？

周局長永暉：我覺得那個是報導上的偏誤，因為它這樣寫法……

林委員俊憲：什麼偏誤？你就這麼講了！

周局長永暉：事實是不論誰當局長，只要這樣走下去，沒有問題，三年一定打平……

林委員俊憲：有關電腦訂票系統的更新，林林總總的花費應該超過 10 億，原來計畫是不是 102 年至 108 年？

周局長永暉：那是整體計畫，包括周邊 226 個車站……

林委員俊憲：過去一直要解決黃牛票的問題，為了讓一般民眾回得了家，鐵路警察局還特別成立淨網專案，績效不錯，從民國 97 年只查獲 2 件，異常訂票數只有 1,000 張，到 103 年查獲 118 件，異常訂票數達 103 萬多張，是愈抓愈多，可見問題之嚴重。

周局長永暉：我們查過，有部分是陸客，沒錯。

林委員俊憲：到去年 8 月有 190 萬張，可見是無法嚇阻，臺鐵乾脆就跟黃牛簽約，讓一般民眾直接

向黃牛購票，要不要這樣？這個問題為什麼沒辦法解決？電腦訂票系統的更新要花 10 億，整個期程也要超過 6 年，現在淘寶網也在賣票，還是我們就委託淘寶網來幫你們賣票？他們有網路購票系統……

周局長永暉：我釐清一下，淘寶網的票是莒光號，這裡面有邏輯性的問題，我們會繼續查。

林委員俊憲：本席就只有幾個重點，你在專訪裡面說，明年 7 月解決訂票問題，現在要再延 1 年，是 107 年 6 月，因為天下雜誌寫錯了；你還說三年內臺鐵可以打平，四年要賺錢。本席認為臺鐵幾個根本性的問題要先解決，否則你開的支票絕對做不到。比如臺鐵內部的風紀掌控要更嚴謹一點，不要每次發生重大弊案都是臺鐵。執行既有計畫的效率要跟緊一點，像臺鐵都會區捷運化及區域鐵路先期建設計畫拖了 8 年，還未完成；環島鐵路整體系統安全提升計畫也拖了 4 年……

周局長永暉：那是前一期的 6 年計畫，其中有個部分是臺北車站……

林委員俊憲：我們看到 6 項專案計畫裡面，有 3 項執行率不到 4 成，大都在 17%至 60%左右。臺鐵有那麼多的計畫，給你們錢，你們都做不好，包括都會之間的鐵路捷運化計畫、提升安全性的計畫、解決花東問題的計畫、解決訂票問題的計畫，請問這些人才要從哪裡來？臺鐵採行等交通資位制，局長認為，臺鐵招不到人是不是它的問題？

周局長永暉：這是一個問題，我們希望能改為簡薦委制，這個議案已經送到行政院。

林委員俊憲：這是你們自己提的嗎？

周局長永暉：是我們提的；我們覺得人才問題要同時處理，一方面是內部的薪給制度，另一方面，我們希望能建教或是產學合作，目前整個鐵路產業缺乏四大類人才：運轉調度、軌道工程、車輛技術、電力號誌，需要同時來精進。今年我們增加了 303 位。

林委員俊憲：人才是最重要的，這些問題不解決，三年內要如何打平？四年內要如何賺錢？你們去年虧了 30 幾億？

周局長永暉：去年差 22 億。

林委員俊憲：還算是不錯的一年？

周局長永暉：前年是 35 億。

林委員俊憲：從 35 億降至 22 億，每年都虧幾十億，三年內如何打平？何況現在還找不到人！就交通資位制來說，最基層的員工月薪要比普考進來的少 4,000 元，高級專員的月薪也比高考進來的少 8,000 元……

周局長永暉：而且未來升遷還慢了 3 年。

林委員俊憲：難怪你們招不到人。這個現象已經有多久了？很多年了！為何今年才想要改？

周局長永暉：兩年前入局後，所做的第一件事就是這一件。

林委員俊憲：以前的局長都不做嗎？

周局長永暉：他們也在努力做，可是當時的氛圍還沒那麼支持做改變。

林委員俊憲：同樣參加公營事業考試或公務人員考試，臺鐵在這方面，確實是吃虧。我們希望臺鐵能做徹底改造，不要老是頭痛醫頭，腳痛醫腳，結果什麼都沒有治好。每位委員都問你買票的

問題，局長不會感到不好意思嗎？

周局長永暉：我們把它當作很重要的功課。

林委員俊憲：訂票系統與高鐵完全不同，真的很落後，看不到可以選擇的各班次。

周局長永暉：十年前的訂票邏輯與現在的訂票邏輯也不大一樣。

林委員俊憲：十年前買這套系統就大有問題。歐美國家二、三十年前的系統，都比你們現在這個系統進步。

周局長永暉：他們都有更新。

林委員俊憲：你們沒有更新嗎？

周局長永暉：現在在更新。

林委員俊憲：局長在天下雜誌的這篇報導裡面，充滿了信心，可說是豪氣十足，但是內部的人事問題、風紀問題、專案計畫執行進度嚴重落後的問題不解決，臺鐵想要翻身，恐怕很難。所以請局長加油！

周局長永暉：謝謝。

主席：請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。今天很多委員一再提到一票難求，這並不是一、兩天的事情，已經好幾年了，但都沒有一個很好的解決方式。聽說臺鐵要推動第四代購票系統，何時可以啟動？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。這個建置需要兩年。

簡委員東明：也就是說，這個問題在兩年內還是沒辦法解決；其實它跟塞車問題一樣，要想整個解決，並沒有那麼容易。剛剛局長也提到，一票難求是你們現在最重要的課程，請問在未來兩年中，你們要如何處理這個問題？

周局長永暉：跟委員報告，一、車隊要整體調度，花東的需求確實需要比較長編組的 PP 車，未來新的車子也是要 12 節。現在購置的普悠瑪號與太魯閣號是比較小容量的火車，有點像 737，可是我們早應該要有 747、777，未來我們希望能加入比較長編組的列車。二、對於幾個比較關鍵的路線容量瓶頸，我們會優先打開……

簡委員東明：局長，這些都是未來的工作……

周局長永暉：都在做了……

簡委員東明：依據今天的修法內容，如果採重罰主義，局長覺得如何？

周局長永暉：我覺得很好，因為處理事情需要配套，也就是要有很多的方法同時來做，譬如當天退票需要扣 4 成的手續費，馬上就減少了三分之一，重罰確實可以達到嚇阻效果。所以我們覺得除了工程的手段外，教育、宣導也很重要，而法規的重罰也確實有需要。

簡委員東明：重罰是手段之一。

周局長永暉：對。

簡委員東明：方才鄭天財委員也提到，7-9 月是臺東花蓮原住民的豐年祭，有時候連我們鄉親要回

去都買不到票。我想目前可以做得到的，大概就是加掛車廂或是加開列車。

周局長永暉：我們已和原民會合作，我們會全力來配合。

簡委員東明：我看你們跟原民會合作的模式，想要解決這個問題，恐怕還有很大的落差，需要進一步研究如何處理。

周局長永暉：是。

簡委員東明：東部地區一票難求，軌道問題也是原因之一。

周局長永暉：對，路線容量不太夠。

簡委員東明：所以軌道問題也是未來要解決的。局長剛剛也提到，普悠瑪號是客容量比較小的列車，臺北到屏東之間，前幾天也開始營運，狀況如何？

周局長永暉：那班車普遍受到大家的歡迎。

簡委員東明：可是大家對普悠瑪號行駛西部幹線，有很大的疑問，我想普悠瑪號的命名應該是經過一段非常慎重的處理，它是臺鐵新一代傾斜式列車，當初是北部到東部的主要列車，它會增開西部幹線，主要原因在哪裡？

周局長永暉：主要有兩個因素，一是我們用結餘款買了 4 組列車，當初在行政院報告的時候，希望能有 2 列可以來提高西部幹線對號列車的服務品質，可是我們現在只提供 1 列；二、因為現在車隊不夠，在新的車子還沒進來之前，我們得用車隊調整的方式，將比較長編組的 PP 車調至東部，也就是讓普悠瑪號和 PP 車對調；但還有一個結構性的問題，就是在東部增加車子也是有困難的。所以是幾個因素整合起來，才有這樣的結果。

簡委員東明：101 年的時候，我們花 106 億元買了 136 輛傾斜式列車，現在車輛都已經到位了嗎？

周局長永暉：全部到位，全部用在花東。

簡委員東明：現在又要買了，是不是？

周局長永暉：這部分要 520 之後才能上網……

簡委員東明：我們希望盡量不要影響到東部的班次，以一部分經營西部幹線，我們也非常樂意，因為車輛的關係，現在一天是北上、南下各一班。

周局長永暉：是。

簡委員東明：因為車程可以縮短 1 小時，加上票價比高鐵便宜很多，大家都喜歡坐這班列車，所以我希望能夠增加，但是有一個要求。該列車不是跑東部而是跑西部幹線，在這樣的情況下還命名為普悠瑪號，你不會覺得怪怪的嗎？

周局長永暉：不會，因為都是新自強號，只是有一個俗名叫普悠瑪，另一個叫做太魯閣。

簡委員東明：目前是太魯閣號跟普悠瑪號 2 種。

周局長永暉：對，在國外有很多是這樣的。

簡委員東明：地名……

周局長永暉：也可以命名為羅曼蒂克號。

簡委員東明：命名是很好的，因為它表示尊重少數民族的區域，事實上他們真的比較稀有。我看到你們過去的資料顯示，101 年你們曾配合臺東縣政府進行命名，結果有兩千多個名稱，經過篩選

最後剩下 20 個，其中以「東」字開頭的有三百多個，與山、海跟日出有關的有 122 件，以名人命名像張惠妹、萬沙浪、楊傳廣、胡適及胡鐵花統統列在裡面了。

周局長永暉：還有太麻里。

簡委員東明：總共有兩千多個，而且原先是太麻里領先，經過兩萬三千零幾十個人投票後命名為普悠瑪號。雖然之後還是有很多人有意見，不過這是經過非常慎重的投票所產生的名稱，所以大家還是接受名為普悠瑪號。我們希望以後在西部幹線行駛的列車也有新的名稱。

周局長永暉：我們當然會順從民意，不過 2020 年以後，臺鐵所有的列車都可以繞一圈……

簡委員東明：目前還沒有辦法繞一圈。普悠瑪號現在也是自強號，而且是以普悠瑪號的名稱從北部開到南部，事實上它已經跟「普悠瑪」這個地理位置沒有關係，因為普悠瑪是在臺東。假如列車是從臺北開到臺東的話……

周局長永暉：該列車當初確實是因為花東電氣化而購買，所以使用臺東的名稱命名。

簡委員東明：現在行駛地點是西部幹線，所以我希望你們重新定名稱。

周局長永暉：新車會重新定名稱。

簡委員東明：西部的原住民地區有排灣族及魯凱族，魯凱族的用語很好聽，排灣族的謝謝稱為 masalu，夏威夷那邊的謝謝則要講 mahalo；這都是很好的名稱。你們當時的命名方式相當可貴而且非常好，大家現在也都已經習慣了，這可以證明臺灣原來的居民就是原住民。目前還沒有到這個階段，因為 1 天來回才 1 班而已，可是未來鐵路局要慎重研究。好不好？

周局長永暉：好，謝謝委員。

主席：謝謝簡東明委員。

請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。鐵路法的幾項修正中，有關協助犬及導盲犬運用鐵路大眾運輸交通工具，大家都支持跟認同所以應該沒有什麼問題。另外李委員所提的修法重點是關於故意穿越平交道的問題。東部地區有些地方真的比較空曠，長期以來沒有設置圍欄或柵欄，過去也曾經有牛隻等動物闖入。事實上沒有圍欄或柵欄對人的生命財產安全及動物的安全有影響，同時為列車本身造成非常重大的損失，因此我還是建議你們在接下來的各項建設工程——臺鐵雙軌化及北迴鐵路的三軌，都能夠將周邊的柵欄及圍籬工程一併納入考量。這是鐵工局的任務，但是我希望能夠在這裡附帶一提。請問周局長有什麼看法？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。謝謝，我們會把它納入重要的工項。

蕭委員美琴：一頭牛就可以造成非常大的損失，這雖然不是故意行為，但是可以的話我們還是要盡量避免。

大家的重點還是回到黃牛的問題，今天早上鄭寶清委員提到他試著在網路上買票，剛剛局長答說這是莒光號，但是淘寶網也有明列自強號、太魯閣號及普悠瑪號，不是只有你講的莒光號，甚至還標明國慶及春節等國定假日的手續費還會調高，意思是黃牛票還有平日跟假日不同的價格，這簡直是公然違法。這個問題不是今天才發生，可是為什麼等到媒體報導，當大家提出

質疑的時候你們才表示會認真看待這件事情？幾天前你們表示依鐵路法賣黃牛票是違法的，可是他是在中國。在這樣的情況下，你們有沒有主動要求透過兩岸共同打擊犯罪相關的互助協定處理這件事情，還是你們只是宣示一下就沒事了？

周局長永暉：我們先釐清整個案情以後一定會跟法務部聯繫，因為其型態有兩大類，一個是加價或有不正當的方式，另一個是以平台媒合，不管是哪一種方式都是不當的行為，所以我們還是要看在法律上要怎麼處理。

蕭委員美琴：你說你們現在要去釐清這個問題，可是它不是今天才發生的。

周局長永暉：我上個禮拜才知道的。

蕭委員美琴：這是已經存在很久的問題。我們過去在各種協調會不斷提醒你們黃牛存在的事實，對於這個問題根本的解決之道，我們也不斷提出各種建議，包括實名制的購票系統，但是你們一直抗拒這樣的建議。

周局長永暉：沒有，我們有……

蕭委員美琴：採實名制的購票系統才能夠真正杜絕黃牛，因為黃牛一下子買一大堆票，然後加價販賣，如果是 1 個名字 1 張票的話黃牛哪有生存的空間？尤其是東部地區的長程票及城際列車。你們一直抗拒的其中一個理由提到，恐有缺乏查驗身分及對違反者處置之法律授權，問題是現在鐵路法不是有授權你們針對黃牛進行處置嗎？

周局長永暉：那是語法的表達，應該說是我們查票時的一些糾紛，這部分我們當然可以交給鐵路警察局處理。

蕭委員美琴：是啊……

周局長永暉：但是給我們 6 個月……

蕭委員美琴：現在這個機制不是不存在。

周局長永暉：實名制亦即我們防弊防到最後一個階段的時候，大家買票會比較辛苦。

蕭委員美琴：實名制的車票能夠緩解東部地區黃牛及業者的問題。事實上有一些業者因為不得已所以先買一大堆他不需要的票，明明只需要 1 團 20 人份的票，但是怕 2 個月後沒有票所以先買 50 張。我們也跟你們提出過有關實名制的建議，不管是陸團或是一般遊客，如果是 1 個名字 1 張票的話就沒有需要事先搶票的問題，不然就有事先多搶不需要的票的問題。我剛剛特別跟你提實名制下身分資料驗證跟核對時公權力的問題，假如臺鐵做不到身分驗證跟比對的話，以現有機制在網路上用身分證字號輸入訂票根本就是輸入假的。

周局長永暉：不會。

蕭委員美琴：怎麼不會？我剛剛坐在那裡的時候，為了試試看於是隨便輸入一個身分證字號 A123456789 訂票，結果還真的訂到了，這表示你們根本沒有任何身分驗證跟核對機制。我誠實輸入自己的或假的身分證字號，其實對你們來說都沒有差別，只要有人輸入一個號碼都可以買到票，所以不肖業者及黃牛才有空間。1 個號碼可以買 6 張票，100 個假的號碼可以買 600 張票。我要生出 100 個假的號碼並不難，因為 123456789 就是一個假的號碼，我也可以用 223456789，這又是一個假的號碼。他們可以用電腦程式不斷的買票，而且都是假的號碼，你們現有的程

式就允許這個事情發生。你剛剛說不會……

周局長永暉：因為我們有……

蕭委員美琴：等一下休息的時候請你自己用手機看看。

周局長永暉：因為電腦相信 A123456789 是真的。我們在查 ID 異常的時候……

蕭委員美琴：我如果隨便用別人的號碼訂車票也訂得到，我不需要用自己的……

周局長永暉：不斷重複用這個號碼的時候我們就會抓出異常。

蕭委員美琴：你要抓也抓不到我，因為我用的是假的號碼。這是我們面臨的根本問題，這幾年花東地區大家都買不到票，也不斷告訴你們這些問題，可是你們假裝它不存在。

周局長永暉：我們從來沒有假裝不存在。

蕭委員美琴：我在現場用假的號碼訂票，甚至我偷看之後拿別人的身分證字號訂票你也抓不到我，因為你不知道是誰訂的。我們回到根本的問題，你們抗拒實名制並一直以沒有個資的資料庫，所以民眾輸入一個號碼，你們也沒有辦法驗證它到底是真的還是假的號碼作為理由。對不對？

周局長永暉：因為實名制時候要去查驗。

蕭委員美琴：對啊！

周局長永暉：所以我們要從頭到尾想清楚。

蕭委員美琴：你們的現行制度也沒有辦法查驗，所以我只要輸入一個假的號碼也一樣可以買到票。你們需要建立這個制度，而不是以你們現在沒有這個制度作為藉口，表示不能夠推動實名制。你們要趕快建立身分查對跟驗證機制。你們一直抗拒並表示麻煩、要增加人手以及電腦做不到等……

周局長永暉：我們即使是現在……

蕭委員美琴：現在最迫切的是將身分驗證機制建立起來。

周局長永暉：當然。其實我們現在在執法上確實是很困難，但是我跟委員保證過，我們會用 6 個月的時間好好的進行利弊得失分析。每個人都有到國外的經驗，我們會希望自由行買一張車票在自由的國度不要有太多限制。執法確實是很大的問題。

蕭委員美琴：我也跟你講過很多次，我在最重視個資保護的美國搭乘 AMTRAK 的時候也是 1 個名字 1 張票，而且我可以在臺灣買票，但是要輸入名字及護照號碼。他們沒有限制我買票的權利，我輸入自己的名字及護照號碼是買得到票的。一樣的，假如我們實施實名制的話，可以將整個身分驗證跟核對機制放在系統的設計裡，可是你們現在顯然是沒有的。你們現在規定 1 個人可以買 6 張票，然而事實上這是假的規定，因為 1 個人可以用很多人的身分證字號買到很多張票，不是只有你們所講的 6 張票。這在技術上是可行的，我以前都沒想到，剛剛坐在那裡突然靈機一動，馬上用手機隨便輸入假的號碼就買到了。這是很大的漏洞，所以我們才講要推動實名制，尤其是東部。至於其他短程以通勤為主，用悠遊卡搭車而且沒有限定座位的部分，其實不需要用實名制，因為短程的需求不一樣。它是通勤式的列車，所以你們可以考慮針對長程或是特定班次，譬如只有新自強號北花以上長程的列車才用實名制購票，藉此推動實名制的系統。這樣才能夠真的確保 1 個人 1 張票，而且買票的人真的就是要去坐的人，而不是 1 個人以假

定的需求多買很多票，最後讓真正需要的人買不到票，買到的都是用幽靈身分證買的幽靈的票。我很懷疑那些用假號碼買的票都到那裡去了，原來就是到淘寶網上，而且不是只有你剛剛回鄭委員講的莒光號，上面一樣有普悠瑪號跟自強號，這就是我們面臨的問題。你們剛剛講 6 個月，事實上我們提出這個問題的時間已經超過 6 個月了。我希望你們能夠確實做到防弊，如果沒有辦法防弊的話，其實就是另一種形式的圖利黃牛。不管是團票、用團單買票或是個人用身分證字號買票，花東線確實需要防弊並杜絕黃牛，讓黃牛生存不下去。實名制真的是最好的方式，我希望你們不要再抗拒了。

周局長永暉：不會。委員剛剛講了 2 個實名制的方案，一個是針對任何人，另一個是以前講到針對「U」跟「V」的實名制，前者是對不特定對象的實名制，後者是對特定對象的實名制。

蕭委員美琴：希望這 2 個方案你們都能夠考量。

周局長永暉：我都會納入考慮，而且也希望找到第三種方法，因為我們還是要思考怎麼樣在防弊跟興利之間找到平衡。

蕭委員美琴：我剛剛講不針對特定人的實名制，其配套是針對特定班次跟長程票，而且不包含短程通勤式的票。

周局長永暉：謝謝。

主席：謝謝蕭委員。我等一下會幫蕭委員接續質詢，你放心。鐵路局沒有黃牛聰明，你比較聰明。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。這次本席提出鐵路法部分條文修正草案，內容是特別針對平交道的事情。我們看到目前法規對違規的罰則是 1,500 元到 7,500 元，現在要提高到 1 萬 5,000 元到 5 萬元；坦白講我還覺得太輕，因為這比酒駕還輕，但是這同樣都是公安事故。我們回顧這 6 年，民眾任意闖越平交道或入侵鐵軌，被鐵路警察告發的案件有多少件，曾次長曉得嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。我不曉得。

李委員鴻鈞：是 5,183 件，等於一年平均 863 件，這是有告發部分，沒有告發就更不用算了。由此，可以看出這是非常頻繁的事件，當然，我們不希望站在嚴罰角度對待老百姓，可是以酒駕為例，酒駕在我們嚴格處罰之後，相對的件數就降低下來，一樣的道理，今天逼得我們也要往這個方向來做。光看這麼多事件，這是非常可怕的，更何況其中有 400 件入侵造成行車事故，問題是這 400 件中，鐵路局有求償的只有 24 件，局長怎麼看待這個問題？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。目前求償的金額大概是 2.78 億元，但事實上得到賠償的不到 600 萬元。

李委員鴻鈞：這 400 件中，求償的只有 24 件，求償金額 2.78 億，是不是？

周局長永暉：是。

李委員鴻鈞：一般百姓闖越平交道，因而造成事故，請問誰賠得起這些錢啊！

周局長永暉：主要是 101 年……

李委員鴻鈞：我知道，該求償的還是要求償，問題是一般百姓根本賠不起，所以這 2.78 億中，你們只能要到幾百萬而已，其他根本都要不到啊！一般百姓哪來這麼大金額！本席認為，還是應該以防範百姓闖越為主，從這個角度來看，我們應該著力在如何防堵問題發生。剛剛你說求償 2.78 億元，但可能臺鐵的損失還不只這些，是不是？

周局長永暉：是，因為這只是直接成本。

李委員鴻鈞：臺鐵的損失不只 2.7 億，而且臺鐵也求償不到，但問題仍然存在，所以如何防止事件發生，讓百姓更有警惕，我想這才是我們要做的事。

周局長永暉：是，就是預防性的處置。

李委員鴻鈞：其實我講真的，跟酒駕比起來，一萬元以上六萬元以下我覺得還是太輕了。

另外，有關臺鐵鐵路地下化，特別是平交道立體化問題，我記得幾年前在三鶯還是哪裡，那是幾年前？大概是 7、8 年前的事……

周局長永暉：大概是 93 年的時候，三鶯平交道發生國中生……

李委員鴻鈞：對！我記得那是很嚴重的事故，93 年到現在幾年了？也 11 年了……

周局長永暉：12 年。

李委員鴻鈞：我印象非常深刻，12 年前我們就開始檢討，要求鐵路平交道地下化，特別是都會區，印象中好像檢討了十幾個經常發生事故的平交道，結果改善了多少？幾乎沒有做嘛！

周局長永暉：是有幾處改為立體化，但最後平交道還是沒辦法取消，最有名的有 6 處平交道，我們希望可以取消，但是……

李委員鴻鈞：做不到啊！我也幫你們講一些話，其實做不到的原因很多，包括土地取得、地方政府配合以及臺鐵本身的預算等等，因為很多土地涉及私人土地，還必須要有地方政府的配合，加上臺鐵本身在施工時，如何中止行車問題等等，都有很多背景因素存在，如何克服這些問題，你們應該檢討，而不是丟在那邊不管了，應該把真正原因找出來，一一克服，這個問題才有辦法解決，而不是發生事故後，才檢討出因應方向，但方向出來以後，又是窒礙難行，或是不認真針對問題處理，結果還是丟在那邊啊！我隨便舉三鶯平交道為例，那個事件到現在都還記憶猶新，當時我同樣站在這裡，雖然局長不是你，次長也不是曾次長，部長也不是當時的部長，可是該講的我們都講了，但 13 年後，一樣的問題還是存在啊！這表示你們根本沒有澈底去解決問題啊！對不對？如何面對問題、解決問題，才是真正的核心所在，可是你們都沒有檢討，還是沒辦法讓整個鐵路平交道，特別是交通頻繁地區，可以立體化、地下化，還是沒辦法做到啊！

周局長永暉：立體化部分，現在希望可以跨域加值，我們是從這個角度來處理，另外，公路立體化也是一種方式，但是這部分地方政府比較……

李委員鴻鈞：13 年前同樣的問題，當時社會一片撻伐聲、一片檢討聲，不管是當時的部長、局長，大家一致說要馬上改進、馬上處理，要求給他們半年時間，馬上規劃出來，都是用這種方式來答復我們的質詢，結果 13 年過去了，問題還是一樣。今天我再問你同樣的問題，你也是同樣

的答復本席要如何改進、公路要如何閃避等等，結果實質、本質問題還是沒解決！今天本席要請問局長的是，針對敏感地區，就是那十幾個地區，真正的核心問題到底是什麼？到底是哪個部分窒礙難行？

周局長永暉：跟委員報告，這個功課是有一直在做，平交道部分，我們不外乎是從工程、教育及宣導三個角度來做，工程部分，這次 6 年行車安全計畫中，有 30 億是做平交道改善工程，確實將近 500 個平交道都是缺口，對我們來講確實是一個非常嚴肅……

李委員鴻鈞：今天我再跟次長及局長提一次，把問題檢討出來，可以進行的要如何進行，不能進行的，原因是什麼，把問題全部找出來，然後我們想辦法解決，好不好？澈澈底底把它做一遍，好不好？

曾次長大仁：委員講的其實是非常重要的，這個課題我們也不是沒有處理，鐵路與公路立體化有好幾種方式，目前一般民眾比較能接受的是鐵路地下化或鐵路高架化，另外，也可以公路地下化或高架跨越，這部分相對比較單純，也比較好執行，可是通常附近的居民都反對的很厲害，所以如果要鐵路立體化，就是高架化或地下化，那就需要地方配合，這有一個既定程序，必須由地方提案。

李委員鴻鈞：所以我剛剛都把問題提出來了嘛！

曾次長大仁：是，我們也鼓勵地方就其認為有必要的地方，提出立體化申請，我們可以……

李委員鴻鈞：把問題找出來，檢討出來，不要等到發生事故，又是你們的問題。

曾次長大仁：現在很多地方都在提計畫。

李委員鴻鈞：今天本席提案要求提高罰則，實在是逼不得已的作法，但也是必須儘快落實，好不好？

曾次長大仁：是。

李委員鴻鈞：至於剛剛蕭委員美琴提到黃牛的部分，其實這個問題本席也講過，特別是那些大戶，現在雖然用身分證訂票，但民眾取票時有沒有驗證，這才是重點。今天我可以給幾百個號碼去訂票，但取票時，有沒有查驗訂票身分證和取票身分證是否一致，是非常重要的，是不是？

周局長永暉：取票時，如果是臨櫃取票，就一定要驗身分證，但有些網路訂票是在超商取票，這部分就沒辦法驗證。

李委員鴻鈞：是不是在超商取票，也建立相同的機制？

周局長永暉：那就變成超商的店員要 double check。

李委員鴻鈞：是啊！可以去超商取票，但不能便宜行事啊！今天到臺鐵窗口取票，要不要驗明正身？要不要驗身分證？

周局長永暉：窗口取票，如果站務人員要求，就要拿身分證驗證。

李委員鴻鈞：所以你們沒有強制要求？

周局長永暉：有些有。

李委員鴻鈞：現在有兩個方向，第一，防止偽造身分證或亂編身分證號碼訂票，你們可以要求核對身分證，就是以抽樣方式核對，並把罰則拉高，如果被查到違規，就處以重罰，重罰幾次後，

還有誰敢做呢？你懂我的意思吧？這個機制要建立起來啊！不然你還有什麼好方法，你教我啊！我剛剛坐在台下聽，馬上就想到這個最簡單、最直接的方法，臺鐵不需要每個人都驗，而是以隨機抽樣方式驗證，如果查到，那就對不起嘍！為什麼不做呢？這個做不到嗎？

周局長永暉：現場會有民眾表示沒帶證件，或是幫家人取票等等藉口。

李委員鴻鈞：那就請民眾帶過來以後再取票啊！你不能便宜行事啊！

周局長永暉：這就是社會成本的問題。

李委員鴻鈞：對啊！但也不能便宜行事！現在因為有這麼多聲音出來，你們就應該去做啊！當你們這樣做時，又有另外的聲音出來，那時候你們就沒有錯了。

周局長永暉：是。

李委員鴻鈞：問題是你們都不做，所以什麼錯都在你們身上，對不對？

周局長永暉：謝謝委員。

主席（李委員鴻鈞代）：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。接續蕭委員美琴的質詢，我覺得鐵路局較之黃牛，可能腦袋比較不聰明，但是蕭委員算是聰明的，前兩個禮拜我從金門到廈門，要買動車票，必須把臺胞證影印給他們，然後我拿到車票，車票上還印有我的名字陳雪生，我不曉得我們的車票上有沒有印名字，但如果把名字打上去，不就跑不掉了嗎？大陸多少億人口，他們的鐵路管理，我沒看到黃牛耶！當然，也有可能我不知道黃牛在哪裡。

臺鐵目前作法是一個人可以買 6 張票，我就覺得很奇怪，隨便報一個身分證號碼就可以買票，我到那邊還要繳交影本，而且名字還打在車票上，好像是不能退票的樣子。其次，有沒有內神通外鬼或是有沒有弊案？當然，我們不便先推想，但如果是這樣的程序，確實是沒有黃牛來得聰明，我覺得鐵路局應該去研究一下。另外，你們應該也有監督單位吧！對不對？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。有稽查單位。

陳委員雪生：監督單位可以去了解看看黃牛是怎麼來的，這樣問題不就解決了嗎？早上本席聽說你們是一年虧損 100 億？還是累計虧損 100 億？

周局長永暉：從過去 4、5 年開始，每年大概都虧損 100 億元。

陳委員雪生：每一年虧損 100 億元？

周局長永暉：是，累計已經到 1,300 億。

陳委員雪生：那鐵路局員工每年應該都沒有績效獎金吧？這是前面累計虧損的，現在連列車長都要下去當駕駛，幹得要死，卻拿不到獎金，鐵路工會不會來抗議嗎？

周局長永暉：我們是比照一般公務員分成甲等、乙等。

陳委員雪生：那不是毫無榮譽感可言，是不是？這是以前的帳啊！你剛剛提到退撫基金利息部分，退撫基金跟這有何關連？

周局長永暉：有關，因為是算在整個臺鐵營業基金裡。

陳委員雪生：我不知道這個帳是怎麼算的！本席以為，既然臺鐵是國營事業，是不是政府就以補助

方式把這 1,000 多億貼給你們，讓你們從零開始，那麼做為臺鐵員工，大家才願意拚老命打拚，也才有榮譽感、才有績效可言，這樣身為臺鐵員工，站出去，也才能雄糾糾、氣昂昂！現在你們這個賠錢單位，員工一出去，好像都很倒楣的樣子。

周局長永暉：30 年來的虧本，有時候我們也想努力縮短差距，但也要鼓勵同仁，否則努力跟不努力……

陳委員雪生：早上很多委員都勉勵你……

周局長永暉：是，謝謝。

陳委員雪生：你們現在累計虧損 1,000 多億，再 50 年，鐵路局還是虧損單位，就算火車班班客滿，也還是虧損，你無法彌補，知道嗎？不可能轉虧為盈的，就算再找一個更厲害的人，或是把全國十大 CEO 統統找來當鐵路局顧問，也是沒辦法，你們還是虧損。

周局長永暉：這是年度……

陳委員雪生：不是年度啦！以前的虧損還是在那裡啊！累計虧損啊！

周局長永暉：是。

陳委員雪生：利息也是累積的，還用複利計算，是不是？

周局長永暉：是。

陳委員雪生：針對黃牛部分，早上有幾位委員提出修正動議，增加了罰金、罰鍰，如果這樣還不能遏止，鄭委員運鵬甚至提到訂定刑責，剛才次長也說明了，累計以後也有刑責規範，但鄭委員好像沒有接受，所以今天這個案子是不是要處理，等一下我們再討論。

另外，我要請教司長，以前我去福州都找不到計程車，找到了也是又破又爛，感覺我坐上去車子會垮掉，所以我都找 Uber，當然，Uber 不是合法的，但車子都很新，也很有派頭，價格比計程車高一點點，請問，Uber 能不能合法化？

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。Uber 是利用所謂資通訊科技，提供更高品質服務，這部分我們表示認同。剛才次長針對這個問題已答復委員質詢，報告中也有提到，目前部裡正積極檢討法規、鬆綁法規，希望讓我們的計程車業或客運服務業也能提供像 Uber 這樣的高品質服務，來……

陳委員雪生：我曾詢問過前任陳司長這個問題，他說 Uber 很難抓，我就很生氣，表示要帶他去抓，因為我們民意代表沒有公權力，路政司派人跟著我，我一天抓 10 個給你，甚至一個鐘頭抓 10 個都沒有問題，所以不是抓不到的問題，而是你們有沒有作為。另外，臺北市政府的態度好像跟你們不太一樣，是不是？

林司長繼國：我們曾經拜會過臺北市政府交通局，他們現在也表達願意配合公總這邊，大家一起用所謂聯合稽查方式，共同來處理這個問題。

陳委員雪生：稽查的成效好嗎？

林司長繼國：到目前為止，對公司和司機部分，裁罰的案件大概 287 件。

陳委員雪生：才 287 件！我一個禮拜就抓你 287 件，你要不要跟我比賽？沒有道理的事情嘛！真的很沒有道理，不然你就讓它合法化，因為計程車要跟他們競爭，顯然計程車是在明處，他們在

暗處，所以好幾個大車隊都向本席提出抗議，乾脆你們就讓他們合法化好了。

林司長繼國：事實上，Uber 剛進來的時候，我們就曾與他們討論過，同時也提供國內針對計程車客運服務業所訂的既定辦法供他們參考，其實他們可以來申請。

陳委員雪生：本席聽說你們想要讓他們合法化，如果是這樣的話，那麼動作就快一點嘛！

林司長繼國：但是他們不願意。

陳委員雪生：他們願意成立公司啊！

林司長繼國：他們不願意經營被認定為所謂的計程車客運服務業。

陳委員雪生：你不要看他們這樣，泰國和越南都找他們去玩這種遊戲耶！你們再和業者溝通一下好不好？

林司長繼國：我們已經溝通好幾次了。

陳委員雪生：你們不要放任地下活動不斷擴展，否則不只民眾抱怨，計程車司機也在抱怨。

林司長繼國：好的，我們繼續努力。

陳委員雪生：另外是有關金門大橋的問題，前幾個禮拜我從金門到廈門去，我看到金門大橋工程停擺實在感到很難過。之前許主任委員在交通部當次長時曾說棧橋是橋，現在他到行政院公共工程委員會去，我問他棧橋到底是不是橋，結果他竟然說棧橋不是橋，在中華民國政府體制之下，行政院工程會和交通部居然會有兩種不同的答復。以前人家說北大棟、南樺棋，現在樺棋在跟你們打官司，如果你們有理的話，打官司應該很快就會贏了，請問現在你們官司打贏了嗎？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。現在它有兩件法院的官司正在進行中，階段性的結果就是關於它被我們開罰的部分，地方法院最後的判定還是要罰 2 億 8,000 萬。目前雙方都上訴，因為金門縣政府認為罰得不夠，而樺棋認為不該罰。另外他們也有提出國賠訴訟，國賠訴訟是政府贏了。

陳委員雪生：現在國登得標了，你們可以任它這樣一延再延嗎？

曾次長大仁：我們當然會很嚴格的要求，這方面絕對必須要改善，如果在要求的過程當中發現真的不行，那麼就會依照採購法的規定來辦理。

陳委員雪生：到目前為止，進度應該要達到 53%，請問現在進度到底是落後 13%還是 17%？

曾次長大仁：我知道這方面是由國工局在執行，詳細資料會後我們再提供給委員。

陳委員雪生：現在難度最高的地方就在深水區，請你們密切注意這個問題，時間一到該怎麼處理就怎麼處理。

曾次長大仁：我們會處理。

陳委員雪生：你們不要讓金門大橋就擺爛擺在那裡。

曾次長大仁：不會，絕對不會。

陳委員雪生：這本來是國民黨執政時的一項德政，如果最後是由民進黨完成，那不是鬧笑話嗎？本席認為該祭出一〇一就要祭出一〇一，否則工程放在那邊擺爛也不是辦法，據金門民眾反映現在工程已經停擺了。

曾次長大仁：其實現在國工局也非常緊張，我們完全按照合約及採購法的規定來處理。

陳委員雪生：謝謝次長，請你們加油。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。上禮拜一本席曾在交通委員會質詢有關黃牛的問題，敖幼祥大師送給周局長一幅黃牛的畫，在此要感謝召委這麼快就把黃牛的問題提出來討論，關於本席所提出的修正動議，因為一讀的進度慢了一點，所以來不及在今天進行審查。據本席所知，去年 8 月之前曾查獲 78 件異常訂票的案子，張數高達 189 萬張，但臺鐵局只有開罰 3 件，請問其他案子後續有處理嗎？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。目前還在偵查中，因為它經過兩階段，首先是鐵路警察局，然後再送檢調，之後才是法院定讞，這方面有一定的過程，目前還在持續辦理當中。

徐委員榛蔚：辦理的過程這麼冗長，78 件異常訂票的案子，張數高達 189 萬張，結果從去年 8 月到現在只輕罰了 3 件，難怪黃牛會這麼猖獗。就是因為這樣，所以我們今天要特別來討論這個問題，尤其是花東線，剛才幾位委員也已經講了非常多。如今兩岸之間的旅遊如此方便，在大陸每個人幾乎都會搭動車，剛才陳雪生委員曾提及，如果要買動車票的話，必須拿臺胞證和護照去買，上面還會打上名字，請問這是實名制嗎？

周局長永暉：這就是所謂的實名制，但是對國人而言，有些親戚在買動車票的時候，其實並沒有拿台胞證，而是由當地親友直接購買。實名制有兩種，一種是針對國際旅客，另外一種是針對國內旅客。

徐委員榛蔚：買機票時並沒有什麼機票黃牛的問題啊！

周局長永暉：買機票就是實名制。

徐委員榛蔚：無論是之前所說的 U、V 或是現在所說的實名制，其實大家要的就是解決一票難求的問題、解決黃牛票的弊端。一直以來我們都在修正並設法提高對黃牛的刑度及罰則，前天新聞跑馬燈也不斷秀出黃牛票罰則要提高的消息，不知現在打算要提高多少？

周局長永暉：就是按照鐵路法第六十五條的規定來做，目前有兩個版本，我們希望……

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。現行規定是罰鍰 5 萬至 50 萬，我們希望能夠提高為 10 萬至 50 萬。

徐委員榛蔚：我們真的很期待能夠抑制黃牛票，解決花東一票難求的問題，這個問題實在延宕太久了。

就鐵路法第七十條而言，請問目前全國還有多少鐵路平交道？

周局長永暉：將近 500 座，精準的數字應該是 468 座。

徐委員榛蔚：西部幹線普悠瑪號在 4 月 21 日才正式啟動，從松山一直開到屏東枋寮，結果發生三個小朋友在新北鶯歌闖越平交道的危險情況。目前闖越鐵路平交道的罰則為罰鍰 1,500 元至 7,500 元，而根據大眾捷運法的裁罰規定，罰金其實是更高的。

周局長永暉：對，有關跨越軌道的罰則，我們希望這次能跟大捷法一致。

徐委員榛蔚：早上有人提到在淘寶網竟然可以買到火車票，我們來反思一下，如果在淘寶網可以買到花東鐵路火車票的話，那就顯示花東兩縣的觀光是受到兩岸矚目的，因為大家都想到花蓮和臺東旅遊，所以才會有人在淘寶網販售火車票，目前的確有這樣的商機。花東兩縣的鄉親及政府都非常重視觀光的長期發展，在此本席要請交通部針對縣內交通及大眾運輸加以協助。現在交通部正在推展 DRTS，這方面由交通部補助 50%，地方政府負擔 50%，且須與計程車業者配合，如果部落鄉親有需要的話，可以打電話給村里幹事，然後由村里幹事去訂計程車，不知這樣的施行方式會不會有問題？

曾次長大仁：事實上，DRTS 有非常多種選項，可以用計程車，也可以用中巴，我們必須看當地最適合的運具和模式是哪一種。現在我們是以試點試辦的方式來處理，因為我們希望一次上路之後，能夠把所有可能發生的問題都掌握住，然後再進一步探討。

徐委員榛蔚：既然要推動這種幫助偏鄉、協助地方、讓交通便利的政策，那就應該把配套做好，另外就是地方政府的配合款一定要最少，這樣才能顯示政府的美意和善意。

再者，聽說 5 月份要試辦高齡者駕照回收制度，也就是年滿 75 歲以上的長者必須經過體檢與認知機能檢測，才會核發有效期限 2 年的短期駕照，不然就是回收駕照，請問是不是這樣？

曾次長大仁：它應該不能稱為回收，而是再認定、再檢定的程序……

徐委員榛蔚：據說明年就要正式上路，請問是這樣嗎？

曾次長大仁：當然我們還是需要完成相關法制程序，然後以試辦的方式開始推動。

徐委員榛蔚：其實偏鄉地區高齡化駕駛的情況是非常多的，尤其在交通不便的地方，如果沒有車就等於沒有腳，根本沒有辦法出門。當你們推動 DRTS 的時候，本席建議你們把額度提高，如此才能落實偏鄉地區老人家行的方便，否則根本無法推動。

曾次長大仁：委員提出的這一點非常重要，我們已經注意到這個問題，同時也會朝這個方向來努力。

徐委員榛蔚：謝謝。

其他未及質詢部分，本席再以書面提出，請交通部書面說明，謝謝。

曾次長大仁：我們會用書面說明，謝謝。

主席：請黃委員國昌發言。

黃委員國昌：主席、各位列席官員、各位同仁。今天大家都非常關心黃牛票販售的問題，我覺得相關委員針對這個問題所提出的質詢已經差不多了，在此本席想要從另外一個角度來請教周局長，這個問題的主體並不是鐵路使用人，而是在鐵路周邊的住戶，因為列車行進對於他們居家生活的安寧已經造成衝擊與影響，特別是在本席的選區汐止地區。1995 年交通部針對鐵路高架化進行可行性評估及環境影響評估，一直到 2006 年才通車營運，在這段過程當中，其實在你們所規劃路線旁邊的整體風貌已經產生相當大的變化。現在我們來看看這張圖，從汐科站到汐止站之間，本席總共標示出六個區塊，分別從連興街、新興路一直到臺鐵編號 T134 至 T141，本席之

所以有辦法將每個路段清楚標示出來，乃是因為本席接獲在高架鐵路旁所有住戶不斷的陳情，陳情的內容是什麼呢？我想局長應該可以很容易的預估出來。目前在鐵路旁邊有非常多的住戶，按照目前噪音管制的歸類，它是屬於第二類噪音管制區，第二類噪音管制區主要是以住宅區為主，而且是要求必須寧靜的區域。本席已經把臺鐵列車經過這些區域的時刻表整理出來，就南下而言，經過本席剛才所講住宅非常密集的那些區域，從晚上 9 點以後一直到 12 點，總共有 12 班南下的班次；進一步來看，晚上 9 點以後，北上的班次有 22 班，凌晨 12 點以後也有 6 個班次不斷經過這個區域。本席之所以把這個時刻表秀出來給局長看，主要是希望局長能有基本的認知，當列車經過的時候，對於鐵路旁邊住戶的居家安寧已經造成衝擊與影響。無論是行政院環保署相關網站或是過去大家所敬重的林杰樑醫師，針對噪音對於人體的健康與精神所造成的傷害或引發各項疾病都已經有相當廣泛的研究，特別是身處在 70 分貝以上的環境當中，對於人體所造成的傷害及影響。本席已將交通部 1997 年將汐止地面三軌變更為高架二軌的環境影響差異分析報告當中，有關隔音設備改善的內容列出來，針對這個部分，不知臺鐵做了多少？現在達到多少減振的效果？

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。謝謝委員的指教，其實臺鐵非常重視這件事情，正如委員方才所言，從 1995 年至 2006 年這段期間內，不知為什麼有那麼多房子蓋起來，其實當初是為了減少徵收用地，所以我們可以發現汐科車站是一個 S 型的車站，憑良心講，從汐止往北都是瓶頸。

這方面要分成兩個部分來講，首先是國家的標準有三個檢測點，而目前我們都還是符合相關規定。當然我們也希望能夠增加一些工程上可以處理的方法，一種是隔音牆，不過那一段已經有隔音牆了；另外一種方式是在軌道上鋪碎石來吸音。通常我們在計算時，都是以 10 點鐘為分界點，當然我也知道在 9 點鐘之後班次還是滿多的，就整體運輸行為而言，這也是東部的一個瓶頸。

黃委員國昌：現在有兩個問題，第一是目前有關噪音管制的音量標準合不合理？第二是未來該怎麼做才能進一步降低臺鐵列車的音量及對附近居民所造成的影響？黃士銘先生於 2008 年在北科大發表一篇碩士論文，其實他也是汐止高架鐵路工程主辦工程師，在此本席就把他在論文最後所提出的建議來和局長分享一下：第一，目前我們所採行的標準是透過小時均能音量所計算出來的，但是這與都會區民眾的感受落差太大，也就是說，用小時均能音量來計算的話，以一個小時平均下來的音量當然比較低，晚上只要過兩班，本來要睡的就不用睡了。所以在這個部分他的建議是，噪音限制值由小時均能音量改為最大音量，比較能夠符合民眾實際的感受。

我提出這個問題，第一，是從鐵路局的觀點來看，如果標準做這樣子的改變，對你們現在在管制鐵路噪音造成的衝擊影響，你們有分析過嗎？

周局長永暉：那是 1 個建議，在學術上來講，是 1 個論文的訓練要求而已，那個建議在執行上是不可行的。

黃委員國昌：按照目前居民對於噪音實際的感受與居家生活安寧的要求，你應該可以體會……

周局長永暉：我們是可以體會。

黃委員國昌：其實絕大多數的居民是贊成這樣的建議。

周局長永暉：可是在依法行政的部分，我們大概沒有辦法……

黃委員國昌：對，我瞭解。我的意思是說，現在的行政法規對於噪音的管制標準，與實際需求是不是符合？一旦行政管制的標準與實際需求產生落差，下一個階段是不是要修正法規？

第二，是做隔音牆，你們當初在設隔音牆用得比較短，對於高樓層的噪音沒有辦法發揮有效隔音的效果。在質詢以前，針對這個問題我也有跟你們局裡面的同仁交換過意見，他也有回覆給我正式的函。我今天提出這個問題來就教局長，是希望局長在做隔音牆設計的時候，以目前基座可以承受的範圍，考慮隔音牆的設置怎麼做噪音管制效果會比較好，而不是停留在過去你們剛開始設計的那種比較短的牆，使得居民整個居家生活安寧能夠獲得實際的改善。我會希望接下來鐵路局再就隔音牆的設置與鋪設上能夠有比較好的規畫。

周局長永暉：會後我會請我們總工程司針對這個部分詳細評估一下。

主席：接下來登記發言的黃委員偉哲、林委員德福、張委員麗善、陳委員明文、王委員惠美、徐委員永明、蔣委員乃辛、江委員啟臣、黃委員昭順、陳委員亭妃、邱委員志偉、管委員碧玲、呂委員玉玲、周陳委員秀霞及徐委員國勇均不在場。

登記質詢的委員均已發言完畢，徐委員榛蔚的質詢另以書面補充意見，列入紀錄、刊登公報。

徐委員榛蔚書面意見：

一、鐵路法第 65 條，加重車票黃牛之罰責

1. 很感謝今天我們召委動作非常的迅速，排定審查鐵路法，本席所提的提案在一讀的進度慢了一點，沒趕上今天的審查，但本席今天也會另外用修正動議的方式提出。

2. 本席請教交通部，對於車票黃牛，相信大家都認為是不應該有的行為，也應該要嚴正防範的，沒有錯吧？

在處罰購買車票後加價出售或是換取不正當利益圖利的部分，現在我們是按照每張車票價格的 1 到 10 倍去計算罰鍰，請教交通部，本席看到有一個資料，在去年 8 月以前，查獲 78 件異常訂票，張數達 189 萬多張，但台鐵只罰了 3 件，交通部，這樣的處理進度，會不會太消極了？現在最新的處罰狀況？

3. 在罰鍰的計算上，1 到 10 倍，等於是保留了一個裁罰的空間在，但這樣明知不法卻還是去做的行為，須要有這樣大範圍的裁罰空間嗎？從台北到花蓮，一張普悠瑪 440 元，罰 1 倍，才 440 元，這樣合理嗎？這樣對黃牛能起得了嚇阻的效應嗎？

4. 本席看到，我們台鐵周局長去年底在立法院備詢時曾經表示，直接重罰黃牛每張票 10 倍，讓黃牛罰了會痛；再看到前任局長范植谷也曾經強調「防絕黃牛的根本之道是提高供給面。」，表示應該要提高罰則，才能對黃牛產生嚇阻作用。

再回到我們今天要討論的鐵路法第 65 條，在罰鍰的部分，交通部是不是支持直接處以每張票

價的 10 倍，不要再給違法的行為一個好像僥倖的空間？

二、鐵路法第 70 條，提高擅自越軌之處罰

1. 上個禮拜，普悠瑪西部幹線首航，經過鳳鳴里平交道時，就看到有民眾違規越軌，好險駕駛緊急煞車，才沒有發生事故，但這樣的情形，雖然目前在每年發生事故的統計數據上，是逐年減少，但這樣擅闖平交道的情形，好像是屢見不鮮，有的民眾是屢勸不聽；請問台鐵，這幾年民眾闖越軌道導致發生鐵道事故總計有幾起？以哪一類的肇事種類為多數？

2. 就本席瞭解，鐵道事故的發生，不只可能造成死傷，更有可能讓我們平交道遮斷桿遭到撞損，除了嚴重影響旅客的權益，也造成政府公共設施的毀損、社會資源的浪費，在我們大眾捷運法可以看到，針對跨越軌道是罰 1 到 5 萬元，但我們的鐵路法只處罰 1,500 元到 7,500 元，同樣都是大眾運輸交通工具，請問交通部，在類似行為的處罰，是不是應該以同樣的規範管理？

3. 除了罰則的加強，在交通安全宣導的部分，是不是也能進行加強？有沒有加強軌道、月台附近的監視巡邏，與作業人員、駕駛的反應訓練？

4. 本席看到，其實在去年底我們台鐵都曾經對於像是黃牛票或是擅闖軌道的事件表示過會進行修法研議，提高罰則，但新的屆期開始都 3 個月了，卻都沒看到行政單位提出相關的提案，本席希望就算是新政府即將要上任了，該延續的政策、該繼續的措施，都要堅守崗位，不要像有的委員講的，大家都在數饅頭，過一天算一天，好嗎？

5. 另外，本席想請教，目前台鐵對於企圖進行鐵道自殺者的實際處理方法？

本席看到，之前台鐵好像有想法要研擬針對鐵道自殺者進行開罰？而如果自殺者身亡的話，可能要由家屬賠償？

本席要強調，通常會選擇自殺的人，大多是社會的弱勢，開罰不是治標更不是治本的最佳辦法，本席認為，台鐵要做的，是加強鐵軌與月台進出的管制，甚至要與社福單位建立一個常態性的、彼此溝通合作無礙的機制，將企圖自殺者轉介輔導，才是真正在解決社會問題、照顧國人，請問台鐵，能著手進行常態機制的建立嗎？

三、花東鐵路雙軌化何時完成？

1. 上個禮拜，本席曾經就花東鐵路電氣化改善工程的標案弊端向我們台鐵周局長提出過質詢，再次重申本席的兩點主張，第一，乘客的安全至上、第二，違法人員勿縱。在花東鐵路電氣化之後，台北到花東的行車時間不僅縮短，鐵路運輸服務的運能有提升。

2. 但我們可以看到，不管是連續假期或是寒暑假，花東地區的火車票還是一樣，一票難求，接下來，5 月份除了有 51 連假，還有母親節，6 月份有端午連假，接著 7 月份就是暑假，台鐵對我們花東地區的返鄉民眾，有沒有什麼因應的措施？是不是能確保花東地區居民的優先購票權？

3. 另外，花東鐵路現在都還是單軌運行，相對來說，不僅對我們車次的增加有所限制的，更對花東地區的發產造成侷限，就本席瞭解，交通部從 103 年中就說在 103 年底之前會開始規劃準備將花東鐵路全面雙軌化，但到現在，花東鐵路雙軌化交通部還是在評估規劃，請問交通部

，到底什麼時候能完成花東鐵路雙軌化的評估規劃？到底什麼時候能夠開始動工？能告訴我們花東地區的居民一個確切的時間嗎？

四、週三考察玉里車站

1. 本席之前質詢時提出過，在我們玉里車站正門上面大片的空白上，請我們當地具有知名度的藝術家，像是敖幼祥大師、劉興欽大師等，進行牆面的彩繪藝術。

2. 本席看到，鐵改局東部工程處在 3 月底的回復文件寫到，玉里車站的設計理念如果有其他構想，仍請工程全部完工，搭配整體造型景觀啟用後再予觀察，並且再洽接管的台鐵局就以後車站整體使用方向另行檢討辦理，東部工程處就不再針對這個部分做變動。其實，本席看到這樣的回復，是感到很遺憾的，原來我們相關單位對於在地文化的態度，是「先求有」，其他的就再說了，就丟給其他單位處理了，交通部，請問是這樣嗎？

3. 本席在這裡還是要呼籲我們交通部和台鐵，多多重視在地的文化，讓在地文化的根能扎實的發展，週三，我們交通委員會也將會到玉里車站進行考察，本席請相關單位到時能就玉里車站，不管是交通動線的規劃、交通節點的問題、車站美化的部分，都能來一起為推動地方的建設交流。

主席：針對本日會議作如下決議：一、說明及詢答完畢，本案另定期繼續審查。二、委員提出的修正動議 3 件，列入公報紀錄，請交通部會同法務部研擬書面處理意見，於下次審查會議提出。

1、

葉委員宜津等所提修正動議：

第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，亦非受害人之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。

前項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部定之。

對照條文表：

現 行 條 文	李 鴻 鈞 等 25 人	修 正 動 議	說 明
第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。	第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。 <u>但事故之發</u>	第六十二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者， <u>亦非受害人之過失者</u> ，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫	一、現行條文，對於人之死亡或傷害，不論受害人有無故意、過失，仍應酌給卹金。李鴻鈞等 25 人版則認為若受害人有故意則不予卹金或醫藥補助費。修正動議則認為若受害人有故意過失即不予卹金或醫

前項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部定之。	<u>生係出於被害人之故意行為者，應不予給付。</u> 前項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部定之。	藥補助費。 前項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部定之。	藥補助費，合先敘明。 二、依民事損害賠償責任概念，相對人若有故意、過失即有損害賠償責任，但現行條文卻未規定相對人故意、過失時之損害賠償責任，反認為相對人縱使有故意、過失，鐵路仍應酌給卹金或醫藥補助費，完全不符責任的原理原則。相對人雖非故意，但有過失者，同樣有損害賠償責任，亦得對之加以求償，因此縱然僅有過失，亦不應給與卹金或醫藥補助費。 三、被害人通常係指本身無故意過失而言，為表示責任中立，故以受害人稱之。
---	--	--	---

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 簡東明 趙正宇

2、

鄭委員運鵬等所提修正動議：

第六十五條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之五倍至十倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。

有下列情形之一者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科十萬元以上三百萬元以下罰金。

- 一、以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者。
- 二、以他人國民身分證統一編號大量購買車票、取得訂票或取票憑證者而做為其他事業營利者。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 簡東明

葉宜津

3、

徐委員榛蔚等所提修正動議：

現 行 條 文	趙 正 宇 委 員 版 本 草 案 條 文	修 正 動 議	說 明
第六十五條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之 <u>一倍</u> 至十倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。 以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，得處新臺幣 <u>五</u> 萬元以上五十萬元以下罰鍰。	第六十五條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之 <u>五</u> 倍至十倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。 以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，得處新臺幣 <u>十</u> 萬元以上五十萬元以下罰鍰。	第六十五條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之 <u>十</u> 倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。 以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，得處新臺幣 <u>十</u> 萬元以上五十萬元以下罰鍰。	修正第一項，刪除行政罰之裁量空間，以現行最高倍數定額罰之，使不法行為無僥倖之空間。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 鄭天財 鄭運鵬 顏寬恒

趙正宇 簡東明

主席：三、委員於質詢中要求提供相關書面資料，或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

現在散會。

散會（13 時 24 分）